

目次

エッセイ

これからの日本の街造りのために……………	山本重三	1
----------------------	------	---

特集／路面電車—活性化への取組み—

路面電車の現況と今後の役割……………	道路局路政課	3
路面電車に対する支援制度……………	都市・地域整備局特定 都市交通施設整備室	7
クルマに頼らない都市へ —第5回路面電車サミットIN熊本—……………	本多孝	10
路面電車の延伸を想定した交通社会実験……………	岡山市都市開発 部交通政策課	17
中心市街地の活性化に向けた トランジットモール等社会実験……………	福井市都市 整備推進室	25
21世紀の街に明治の汽車が走る街 松山市・伊予鉄道……………	伊予鉄道(株) 施設課	31

米国における道路占用制度及び線路敷設権に関する実態調査……………	渡邊伸司	36
道路IRサイトの開設について……………	道路局道路 経済調査室	41
「平成13年度東京都区部路上工事縮減計画」の策定について……………	関東地方整備局 東京国道工事事務所	45

道路法令関係Q & A

地方分権に伴う通達の取扱い……………	道路局路政課	51
道路占用Q & A (第5回) 看板類の撤去と道路占用 (その2)……………	道路局道路 利用調整室	54
訴訟事例紹介〈兵庫県町道自転車転落損害賠償請求事件〉……………	道路局道路 交通管理課	56
とんびの広場 スマイル あったか 宮城 (宮城県)……………	布田清	58
“川崎は爆発だ!” 体感、岡本太郎美術館 (川崎市)……………	西野幸一	61

軌道の風景⑬

サッポロ路面電車・夏紀行 (前編)……………	桑田龍太郎	63
時・時・時……………		68

路面電車の現況と今後の役割

道路局路政課

一 はじめに

路面電車は、新交通システム・都市モノレール等とともに道路空間を利用する軌道系交通機関として、道路交通を構成する一要素と位置付けられるものであり、道路行政としてもその積極的な活用を図るための施策展開が求められている。

とりわけ近年、海外において従来の路面電車の走行環境、車両運行システム等をグレードアップさせた、人に優しく経済性に優れた公共交通システムとしてLRT (Light Rail Transit) の導入により都市交通の改善や中心市街地の活性化が図られる事例が多数見られることや、国内においても都市部における公共交通機関の利用促進、中心市街地の活性化、都市環境への負荷軽減、さらに

は、高齢者、身体障害者等の利便性確保に対応できる、交通システムとして注目されているところである。以下で日本の路面電車の現状と今後の役割について紹介する(図1・2)。

二 路面電車の経緯と現状

我が国の路面電車は、一八九五年(明治二八年)、京都電気鉄道による営業運転の開始が始まりであり、その後、全国的な展開をみせ、ピーク時の昭和七年には全国六五都市、八二事業者で路線延長約一、五〇〇kmに及んだ。しかし、昭和四〇年以降の急速なモーターゼーションの進展により表定速度の低下と利用者の減少により次々と姿を消し、現在、活躍中の路面電車は全国で一八地域一九事業者で延長約二三〇kmとなっている。

現在、営業されている一九の路面電車の概要は(表1)のとおりである。一九事業者のうち公営事業者は五事業者、民間事業者は一四事業者である。

利用状況は、路線の廃止が一段落したこと、事業者等により利用促進を図るための取組みがなされたこと等より、数年前までは利用者の減少傾向に歯止めがかかりつつあったが、近年は、広島、熊本、長崎等、引続き概ね横ばいで推移している都市もあるものの、長びく不況の影響、中心市街地の空洞化、少子化に伴う通学者の減少等により、再び利用者の減少が大きくなりつつある(表2)。

路面電車的一般像としては、一駅あたりの利用者数が約一、〇〇〇人、平均駅間距離約四〇〇m、ピーク時表定速度約一五km/hというところであ

平成12年 7月現在

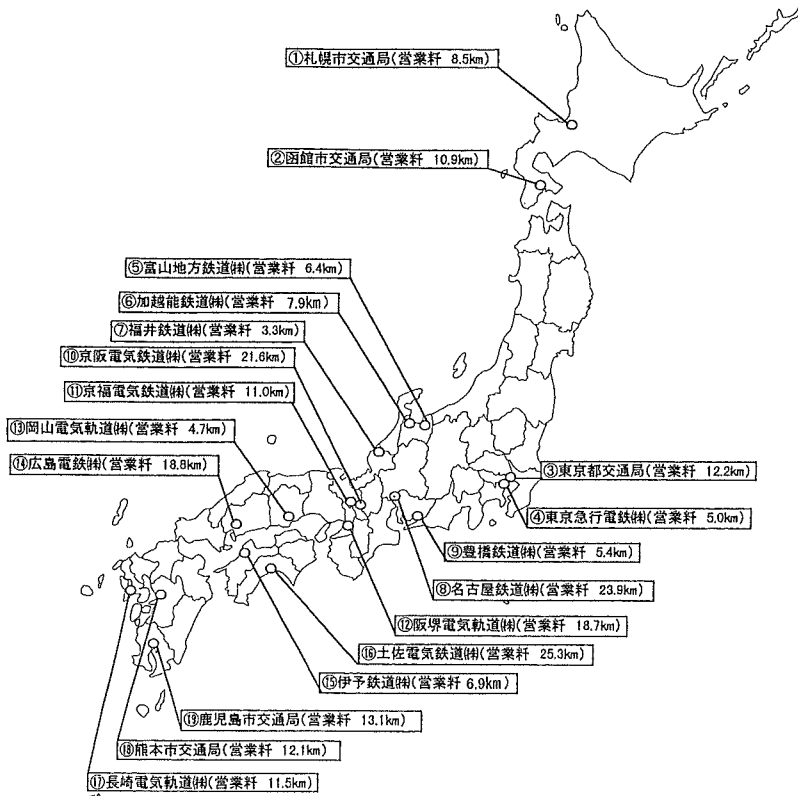


図 1

る。料金体系は、「均一制」「区間制」「対キロ制」の三つに区分されるが、最も多いのが「均一制」であり概ね一三〇〜二〇〇円となっている。なお、長崎電気軌道では全線ワンコイン（一〇〇円）で営業されている。経営状況は、六事業者で営業収益を計上しているが、全体の約三割であり、各事業者は厳しい経営環境の中サービス水準を維持し

つつ経営効率化を図るため懸命の努力を行なっているとある。

三 路面電車の特徴

① 乗降の容易性
 ・道路から直接乗降できるため、乗降場までの上下移動がない。低床式車両の導入により乗

降が容易となり、高齢者や身体障害者に安全かつ円滑な移動が確保できる。

② 利用利便性
 ・短間隔で乗降場を設置でき、市街地の中心部等では主要施設に近接したアクセスが可能である。
 ③ シンボル性

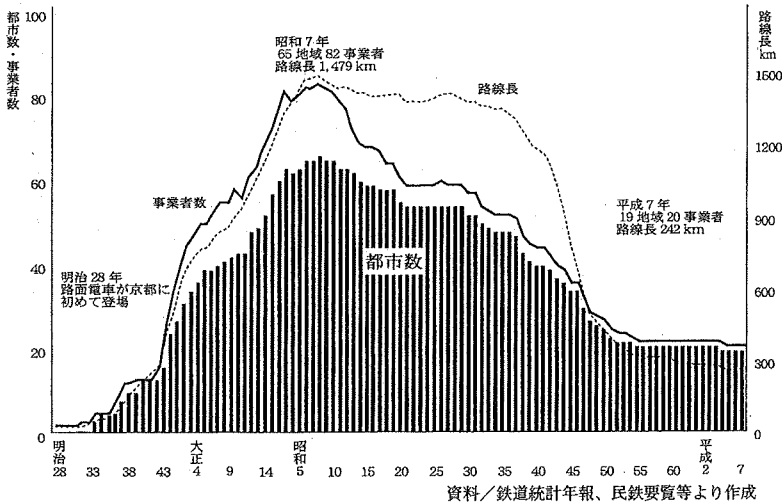


図 2 路面電車の事業規模の推移

事業者名	営業延長 km	日利用者数 千人/日	輸送密度 千人キロ /km	1駅当たり 利用者数 千人/駅・日	表定速度 ピーク時 km/h	運賃体系	営業損益 百万		
							営業収入	営業費	
札幌市交通局	8.5	23	69.5	1.0	23.0	均一制	1,403	1,611	-208
函館市交通局	10.9	20	6.7	0.8	12.8	対キロ	1,259	1,456	-197
東京急行電鉄 世田谷線	5.0	49	5.6	4.9	16.7	均一制	1,671	1,584	87
東京都交通局 荒川線	12.2	58	12.5	2.0	13.6	均一制	2,734	3,101	-367
名古屋鉄道 岐阜市内線 ・美濃町線	23.9	11	2.6	0.3	12.0	均一制、 対キロ区間制	609	2,230	-1,621
加越能鉄道 万葉線	7.9	3	1.3	0.2	16.3	対キロ区間制	224	302	-78
豊橋鉄道 東田本線	5.4	8	3.9	0.6	12.7	均一制	357	418	-61
富山地方鉄道 富山軌道線	6.4	12	5.1	0.6	14.2	均一制	699	654	45
京福電気鉄道 嵐山・北野線	11.0	21	8.6	1.1	21.8	区間制	1,303	1,384	-81
京阪電気鉄道 京津・石山線	21.6	45	9.8	1.7	32.1	対キロ区間制	2,251	5,880	-3,629
福井鉄道 福武線	3.3	5	2.4	0.2	18.0	均一制	462	510	-48
阪堺電気軌道 阪堺・上町線	18.7	29	5.5	0.7	13.8	区間制	1,782	2,095	-313
岡山電気軌道	4.7	11	4.1	0.7	10.0	均一制 (一部区間¥100)	508	386	122
広島電鉄 軌道線	18.8	117	16.6	2.1	10.8	均一制	7,156	6,577	579
土佐電気鉄道	25.3	19	3.0	0.3	12.0	区間制	1,222	1,548	-326
伊予鉄道 市内線	6.9	21	4.3	1.1	18.8	均一制	1,088	1,108	-20
西日本鉄道 北九州線 (平成12年廃止)	5.0	19	5.4	2.7			434	538	-104
長崎電気軌道	11.5	56	15.7	1.4	12.9	均一制	1,800	1,768	32
熊本市交通局	12.1	30	8.2	0.9	14.2	対キロ区間制	1,432	1,679	-247
鹿児島市交通局	13.1	28	7.3	0.8	11.4	均一制	1,624	1,579	45

出典：平成11年度鉄道統計年報
LRT等の導入可能性・活用方策の検討に関する調査報告書

・車両のデザイン、新たな車両の導入等により
街の景観にマッチした交通機関となりうる。
・魅力ある乗り物として、利用者の増大が期待

④ ④ 定時性・輸送力
でき、街の活性化に役立つ。
・一般にバスより定時性に優れ、輸送力も確保

等、他の交通機関に比べた場合の路面電車の特
徴が挙げられる。
できる。

表2 各都市の路面電車利用者数の推移 単位：千人/年 () 内は昭和55年を100とした指数

	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成11年
札幌市交通局	12,240 (100)	10,366 (85)	9,306 (76)	9,354 (76)	8,498 (69)
函館市交通局	15,414 (100)	11,073 * (72)	8,583 (56)	8,317 * (54)	7,423 (48)
東京急行電鉄 世田谷線	16,296 (100)	18,040 (111)	20,169 (124)	17,455 (107)	17,936 * (110)
東京都交通局 荒川線	27,475 (100)	23,519 (86)	24,198 (88)	22,620 (82)	21,172 (77)
名古屋鉄道 岐阜市内線・ 美濃町線	10,544 (100)	8,971 (85)	7,169 * (68)	6,680 (63)	5,171 * (49)
加越能鉄道 万葉線	2,560 (100)	1,918 (75)	1,516 (59)	1,403 (55)	1,084 (42)
豊橋鉄道 東田本線	4,049 (100)	3,170 (78)	3,255 (80)	3,308 (82)	2,949 (73)
富山地方鉄道 富山軌道線	10,054 (100)	7,604 (76)	6,579 (65)	5,858 (58)	4,470 (44)
京福電気鉄道 嵐山・北野線	11,210 (100)	8,910 (79)	10,432 (93)	9,480 (85)	7,702 (69)
京阪電気鉄道 京津・石山線	40,179 (100)	36,341 (90)	34,222 (85)	30,498 (76)	16,506 * (41)
福井鉄道 福武線	4,812 (100)	3,744 (78)	2,925 (61)	2,402 (50)	1,917 (40)
阪堺電気軌道 阪堺・上町線	31,931 (100)	18,191 (57)	12,891 (40)	11,861 (37)	10,536 (33)
岡山電気軌道	6,136 (100)	4,612 (75)	4,429 (72)	4,336 (71)	4,060 (66)
広島電鉄 軌道線	39,156 (100)	38,371 (98)	43,880 (112)	45,614 (116)	42,582 (109)
土佐電気鉄道	15,261 (100)	10,976 (72)	8,920 (58)	7,770 (51)	7,047 (46)
伊予鉄道 市内線	11,794 (100)	9,050 (77)	9,230 (78)	8,944 * (76)	7,694 (65)
西日本鉄道 北九州線	61,575 (100)	36,858 * (60)	20,335 (33)	21,665 (35)	7,081 * (11)
長崎電気軌道	21,184 (100)	19,108 (90)	21,462 (101)	21,665 (102)	20,517 (97)
熊本市交通局	9,981 (100)	9,167 (92)	9,077 (91)	10,163 (102)	10,963 (110)
鹿児島市交通局	17,963 (100)	12,880 * (72)	10,944 (61)	10,887 (61)	10,356 (58)
合計	369,814 (100)	292,869 (79)	269,522 (73)	260,280 (70)	215,664 (58)

注) 1. 福井鉄道については、鉄道事業法区間を含む。2. *は営業延長の減少があったことを示す。3. 西日本鉄道北九州線については平成12年に廃止。 出典：平成11年度鉄道統計年報。

	路面電車	地下鉄	新交通システム	バス
輸送力 (千人/1時間)	5~15	40~50	10~20	~3
表定速度 (km/h)	10~25	25~30	15~30	10~15
駅間隔 (m)	300~500	1,000~1,500	700~1,200	300~500

資料/「交通工学ハンドブック」等より作成

図4 都市における公共交通機関の輸送特性

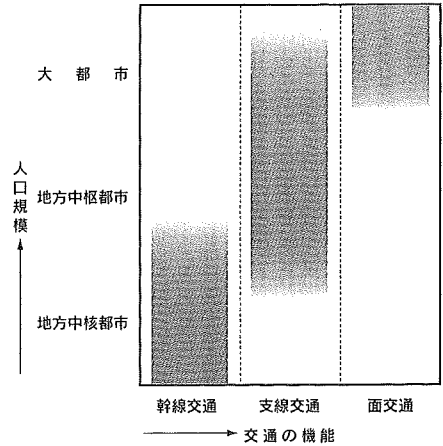


図3 都市の公共交通における路面電車の適用範囲

四 路面電車の今後の役割

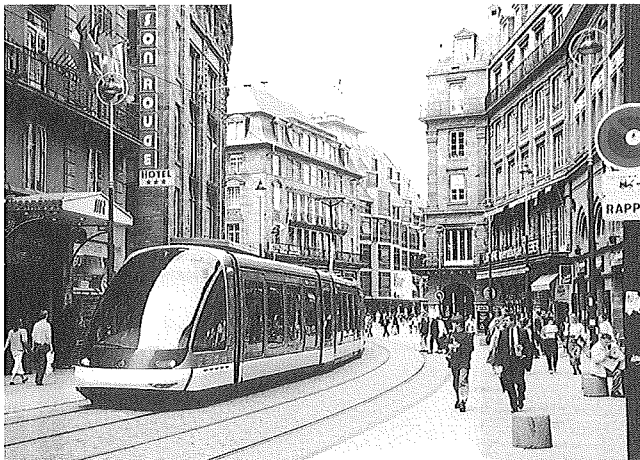
都市部の交通渋滞対策は、道路整備のみによる対策では非効率で投資にも限界があるため、公共交通機関を上手に活用して対策を立案することが効率的である。

しかし、公共交通機関の採用にあたっては特に採算性の検討が重要であり、都市の人口規模、交通機能、公共交通機関の輸送特性等により採用する公共交通機関を選択する必要がある(図3・4)。

また、建設費、営業費の観点から見ると路面電車は建設費が一〇〜二〇億円/複線キロと新交通システムの1/5程度、地下鉄の1/20程度と安く、営業費用も路面電車はキロ当たり約一・三億円と新交通システムの約1/3、地下鉄の約1/10となっている。このため、路面電車は地方中核都市をはじめとして地方中核都市、大都市においても役割に応じた整備が期待されることである。

五 おわりに

欧米では、バイパス・環状道路の整備、都心地区への自動車乗り入れ規制、歩行者空間の整備、郊外におけるパークアンドライド施策との一体的な整備による自動車交通との有機的な連携等、都市交通施策の一環として位置づけ、路面電車(LRT)の整備が進められてきている。



ストラスブール(仏)の事例

環状道路の整備を契機としてLRTやトランジットモールの導入を図り、交通の円滑化と都心部の活性化が図られた。

都市内における公共交通機関の整備の目的の一つは、自動車交通との適切な連携を分担による交通の円滑化、効率化にある。自動車交通から公共交通機関への利用の転換を促進させるためには公共交通機関の整備支援制度の充実、利便性の向上を図ることが必要である。さらに、路面電車の導入にあたっては軌道事業者と緊密な連携を図り、安全かつ円滑な交通を実現できる十分な道路空間を確保するとともに、地域の社会的な合意形成や適切な需要予測を踏まえた採算確保の方策の検討も重要な要素である(写真)。

路面電車に対する支援制度

都市・地域整備局街路課特定都市交通施設整備室

一 はじめに

路面電車は、利便性や経済性に優れ、環境にもやさしい、有効な都市交通手段の一つとして位置づけることができる。欧米においては、一九六〇年代より都市の再活性化の有力な手段として多くの都市で導入が検討され始め、現在、多数の都市において路面電車がLRT（ライトレールトランジット）という形で復活している。我が国においても、近年、都市部における公共交通機関の利用促進、中心市街地の活性化、都市環境への負荷軽減、さらには、高齢者をはじめとする交通弱者の移動の利便性を確保するために、人に優しい交通システムとして、路面電車に対する期待が高まってきており、新しい時代の路面電車として再整備

や復活の必要性が認識されるに至っている。本稿では、路面電車の支援制度として平成九年に創設された「路面電車走行空間改築事業」を始めたとした国土交通省における支援制度を中心に述べる。

二 路面電車の経緯と現状

日本における路面電車は、明治二八年に最初の路線が営業開始し、昭和七年に全国八二事業者による営業で最盛期を迎えたが、以降は、特に戦後、自動車交通の著しい増大による表定速度の低下や利用者の減少が進んだ結果、次々と廃止縮小されたため、現在では僅か一九事業者（公営五、民営一四）が営業しているにすぎない。

近年では、



写真1 グルノーブル（フランス）における
トランジットモール

低床式路面電車(LRT)の導入、
運行情報提供システム等の整備に
よる公共交通機関の整備

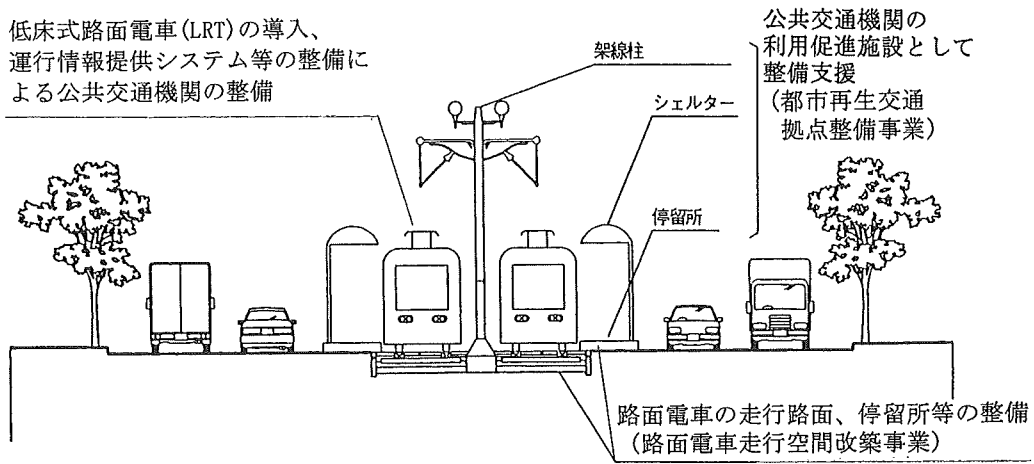


図1 国土交通省の支援制度

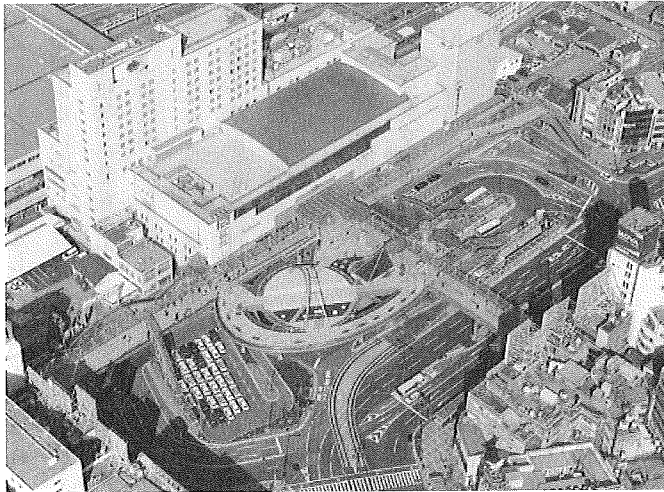


写真2 豊橋駅前広場の整備

- ①自動車からの利用者の転換により道路交通の円滑化を図ることが可能
 - ②排気ガスを排出しないため環境負荷の低減が可能
 - ③地上から乗り降り可能なバリアフリー度の高い交通機関
 - ④路面電車を中心としたトランジットモールの活用により中心市街地の活性化を図ることが可能(写真1)
- などの利点から、都市内公共交通機関として路面

電車の存在が見直されてきており、都市内において自動車、バス、歩行者との良好な共存が図られる場合などについて、積極的に路面電車を整備していくべきという機運が高まることとなった。しかしながら現存する路面電車の多くが、民間事業者により基本的に独立採算で運営されており、路面電車衰退が物語るようにその経営も決して楽観できるものではないこと等、従来からの課題に加え、昨今では、鉄道駅との結節性の改善やバリアフリー化等の課題についての対応も求められているところである。

三 支援施策(図1)

1 路面電車走行空間改築事業

路面電車の走行路面等の整備に対して道路整備特別会計により補助する旧建設省創設の制度である。平成九年度の制度創設時には、補助対象は、交差点改良や駅前広場の整備などの道路事業と併せて実施されるものに限られていたが、平成一〇年度に制度拡充を行い、路線の延伸・新設のために路面電車の整備のみを目的とする場合についても補助することが可能となった。これまでには、豊橋市で本制度を活用し、J R豊橋駅東口駅前広場への路面電車乗り入れに伴う走行路面等の整備を実施した実績がある(写真2)。このほか、広島市、鹿児島市及び熊本市において同様の駅前広

場乗り入れ等、鉄道との乗り換え利便性向上策が計画されており、また岡山市では、既存路線の延伸が計画されている。

また、平成一三年度には、交通バリアフリー法及び関連基準等の施行を踏まえ、走行路面だけでなく停留場についても街路事業及び道路事業として整備可能とする制度拡充を行い、路線の延伸・新設に伴うバリアフリー対応停留場の新設や道路改築と一体となって行う既存停留場の改築についても新たに補助対象とした。

これは、平成一三年七月一日より施行された改正道路構造令において、路面電車、自動車、歩行者等の安全、円滑な交通を確保するため、停留場に設けられる乗降のための鳥状の施設について交通島として位置付け、道路管理者が必要に応じて適切に整備できることとしたことにも対応している。(改正道路構造令では他に、道路幅員構成要素として車線とは別に軌道敷を新たに規定)

2 都市再生交通拠点整備事業

都市の交通拠点地区において、都市交通の円滑化を図るとともに都市再生を推進するため、道路以外の公共的空間及び施設(自由通路、地下街、駐車場等)の整備に対して一般会計により補助する制度であり、平成六年度に「都心交通改善事業」として創設された後、平成一三年度に「都市再生

交通拠点整備事業」として拡充、改称された。

路面電車に関しては、停留場、シェルター(電停の屋根等)の整備やセンターポール化に対して、公共交通機関の利用促進施設として補助が可能である。これまでに、豊橋市及び長崎市において、本制度を活用して停留場改良及びセンターポール化を行った実績がある。

3 鉄道軌道近代化設備整備費補助(近代化補助)及び公共交通移動円滑化設備整備費補助

旧運輸省では、鉄道軌道の近代化を促進し、経営收支及びサービスの改善並びに構造物、設備等の安全性、保安度の向上を図るため、赤字路線を経営する民間事業者に対して、設備の近代化に要する費用の一部を補助する「鉄道軌道近代化設備整備費補助」を昭和四四年度に創設しており、ATSなどの列車制御装置の整備、車両、レール、踏切、駅舎等の更新に対する支援を行ってきた。また、平成一〇年度から低床式路面電車が補助対象となつてからは広島市で本制度を活用した低床式車両の導入実績がある。

さらに平成一三年度には、公共交通機関のバリアフリー化推進の一環として、低床式路面電車システム(LRT)の整備に対して支援を行う「公共交通移動円滑化設備整備費補助」が創設され、経営状況に関わらず軌道事業者が低床式車両や運

行情報提供システムの導入を行う場合にその費用の一部を補助することが可能となっており、岡山市、広島市及び松山市で本制度を活用した低床式車両及び運行情報提供システムの導入が予定されている。

4 その他

公営交通のバリアフリー化推進のため、地方公共団体が低床式車両等を導入する場合の通常車両との差額について交付税措置を講ずる総務省(旧自治省)の支援制度があり、熊本市では同制度を活用して日本初の超低床式車両導入を実施している。

四 おわりに

これまで、旧建設省及び旧運輸省において各種支援制度が創設されており、平成一三年度には新たな制度拡充、制度創設も実施された。

今後は、国土交通省の支援制度として、これら制度の一体的活用により、利用者の利便性向上が図られることを期待している。

クルマに頼らない都市へ

―第五回路面電車サミット―IN熊本―

都市交通会議事務局 本多 孝

「ここまで訴えてはじめて、LRT・路面電車の重要性や価値を理解してもらえるのだ」ということが、よく分かりました」。一〇月二六日の第五回路面電車サミットIN熊本本会議の後、国内路面軌道事業者のリーダーとも言える方から、こんな言葉をいただいた。一方で、「路面電車と銘打ちながら、ほとんど路面電車の話が出ない」と、一部のファンの方々からはおしかりを頂戴した催しでもあった。

後述するように、都市交通体系における路面電車の価値、潜在能力は十分承知しながらも、その魅力や維持・拡充だけを訴える「直球」、単なる路面電車礼賛だけでは、もはや社会全体への訴求力という点で力不足だと感じながら組み立ててきた催しだけに、好悪双方の評価は、そのまま今回

の企画が狙い通りに実現できたことのあかしと言えるかもしれない。今回「路面電車サミットIN熊本」紹介の機会を与えられたが、会議だけで三日間、関連イベントも含めれば六日間という長丁場となつてしま

いに、すべてに参加いただけた方はまれだっただけに、単に行事の紹介でなく、このイベントに込めた私たちのメッセージを披露することで、理解を補っていたただくための補足説明としたい。

幸せ感じるまち

熊本サミットの意図は、第一に住民の「生活の質」向上への希求である。欧米で好んで使われる「クオリティ・オブ・ライフ」の直訳だが、日本で従来から使われてきた言葉に言い換えれば「精

神的な豊かさ、満足感、幸福感」であろうか。少なくとも「個々人が、好き勝手放題、やりたいようにできる」「欲しいものが何でも手に入る」というような「欲望の充足」とは別の、もっと穏やかな「豊かさ・幸福」が念頭にある。

その「豊かさ」を実感できるために、私たちは「持続可能なコミュニティの復活・活性化」が必要と考えた。人と人との触れ合いこそが社会生活の満足度の基本という考え方である。

「持続可能」という言葉を使うのは、スプロールの郊外型住宅地をはじめ、従来の開発・空間利用・生活パターンが、コミュニティの分離・分断を促すだけにとどまらず、空間や資源の「使い捨て」であり、ある一時期にはそれなりのコミュニティを形成し得ても、時がたてば放棄され、崩壊

していくとの現状認識がある。

そのことはまた、道路や学校など、さまざまなインフラ投資も使い捨てになり、引いては巨額の財政赤字と相まって、私たち自身の将来へのおおげな不安につながっているのではないだろうか。だから、無秩序に拡散するのではなく、可能な限り既存の都市空間が使い回しされることが望ましい、との思いで「持続可能」と使った。エネルギー、資源の消費抑制という意味合いを込めていることはもちろんである。

またコミュニティⅡ共に暮らすⅡという意識醸成・訓練の場としての、都心機能への注目がある。分離され、拡散する土地開発・コミュニティは、地方都市レベルでは全国的に都心の衰退をも招いている。これもまた、投下資本の無駄であろうし、楽しみが失われるという意味では「生活の質Ⅱ豊かさ」の劣化である。人が集まることと、経済の活性化、生活の質の向上は密接に結びついている。

クルマ社会への対置

では、そのような社会を実現するための経路は何だろうか。一言で言ってしまうと「脱クルマ社会」。ただ、それでは刺激的すぎるし、誤解も招きかねないので、私たちは「なるべくクルマに頼りすぎずに済む都市、暮らし」という言葉を使った。しかし欧米の講師たちは、齒に衣着せずにク

ルマ社会の問題点を口々に訴え続けた。

スプロールとクルマ社会は表裏一体である。ここでは前述のような空間浪費などの問題のほか、使用と生産両面での地球温暖化への悪影響、大気汚染、震動、騒音、事故、運動不足による不健康など、思いつくだけでもさまざまな弊害がある。クルマ利用を前提に拡散し、分離されるコミュニティは、それと対置する徒歩圏・顔見知りの生活と比べ、人間疎外、犯罪とも結びつきやすい。彼らの指摘は、ことごとく参加者の胸に響いた。単にクルマを悪者扱いして済む話でないことは百も承知の上で、なお「これ以上、クルマへの依存度を増すような選択はやめよう。できればもっと使わないで済むようにしよう。その方が、もっと幸せを感じられる暮らしができるのではありませんか」。これが最大公約数としての熊本サミットのメッセージとなった。

そして、ここまできてやっと路面電車の出番が回ってくる。「クルマに頼りすぎずに済む」と言うとき、既に拡散してしまい、それなりの人口規模を抱える都市を前提にすれば、徒歩だけで生活できるわけではないから、当然に代替交通機関を考えなければならない。

利用者が受容する手法

「人に優しい、環境に優しい」とは、路面電車

事業者が最近、好んで使う言葉であるが、利用者側の視点から都市と交通の問題を考える当会「都市交通会議」としては、何より「クルマを使うことと比べて、利便性、経済性、快適性などの面で利用者が納得できるだけの交通サービスを提供できるかどうか」が最も重視されるべきだし、そうでなければ利用・転換も進まないと考えられる。またその場合、「社会的コストは納得できる水準かどうか」も、同様に配慮されなければ、一過性のブームにはなり得ても、国民に新たな負担をもたらすだけの存在として、定着はしないだろう。

熊本サミット宣言では「公共交通を大事にするまちづくりが、人間も大事にし、社会が直面するさまざまな弊害を抑えることにつながる」との認識を深めてきた。特に路面電車という乗り物は、最も効率的にそうしたまちづくりを実現できる貴重な存在であるとして、その価値を訴えてきた。もちろんそこではバスや徒歩、自転車などといった、人間的なスケールの交通手段も、互いに連携・補完する存在として重視されるべきであるし、より良いまち、より良い社会の近未来に向けて、それらの交通手段が相互に協力できるような仕組み、すなわちLRTが必要であると考えられる」とうたった。(全文は <http://s3.kcn-tv.ne.jp/~honda/declaration.htm>)

LRTという言葉も、さまざまな機関、個人が

それぞれの解釈、説明を示しているが、今回のサミットでは前述の通り、徒歩まで含めた交通体系全般の仕組みという意味で使っている。一定の路線規格や特定の車両構造の話ではなく、「人が移動する」という社会生活の基本を快適に実現させるための仕組みであり、そのうち路面電車を基軸としながら、利用者、運営側、自治体（行政）にとっても無駄と無理がない手法、とでも受け取ってほしい。もちろん、そうした交通サービスを、バスを基軸として賄える規模の都市もあるだろうから、その場合に「LRT」と使うのには抵抗があるが…。

生産性と使い勝手の両立

さて、ここで想定している路面電車は、国内で一般的な一、二両編成で運転手や補助乗務員が運賃収受に当たる、それ故にドアは狭く数も少なく、乗降に時間がかかり、利用者が増えても立たせて乗せるのが当たり前で、混雑すればするだけ遅くなる—というような、少なくともクルマの個室性に慣れた利用者なら一度経験したら逃げ出したくなるほど不快な、事業者にとっても生産性も上がらない、すなわち前途が限られるような乗り物ではない。

多ドア、無改札・自由乗降、加えてノンステップで乗降のための停車時間をそぎ落とし、運転手

一人でも数両編成を引っ張って大量の乗客を運ぶことができる。それだけの利用度の高さを前提に交差点でも信号のタイミングを調整して優先的に青信号が与えられ、電停以外では止まらずに済む。全員着席を前提に加減速能力も遺憾なく発揮でき、合計すれば運行時間の四割を占めるといわれる信号停車と乗降所要時間の無駄を削る。路面走行が原則であって利用者にとっては乗降のバリアがなく、建設・運営面でも地下や高架といった割高なインフラを必要とせず、安く上がる。利用者にとっては速達性と十分な座席という快適さを提供し、事業者にとっても高い生産性をもたらす仕組みである。

加えて、こうした施設が道路空間を一定割合占有することは、クルマにとっては逆に使いにくい状態をもたらし、「なるべくクルマを使わずに済む」ことを目標とする限り、一層の「効果」ともなる。

このとき、並行バス路線は競合区間を併走するのでなく、幹線となった路面電車の枝線として、必要であれば当該枝線エリア内での高頻度運行や、面的にこれまでより緻密なサービスに振り替えることもできるし、あるいは交通サービスが供給過剰であるならば、単に間引いてコスト削減に回すこともできよう。競合による無駄を省くと同時に、利用者にも歓迎されるサービスが実現でき

るわけだ。

もちろん、利用者にとっては、従前のクルマ利用時のガソリン代と変わらないか、できればむしろ安い負担で、これらすべての交通機関が自在に利用できるという運賃制度が前提であり、そうやって初めてクルマの代替交通機関としての存在意義を持つことは言うまでもない。

共通乗車券の可能性

熊本サミットでは地元交通事業者の協力で、五〇〇枚限定、期間限定、JRは対象外とさまざまな制約付きではあったが、地元では今回初めて、熊本市内一円のほぼすべてのバス、電車が一日乗り放題にできる一枚五〇〇円の共通乗車券を発行していただいた。会場まで買いに来られた地元の方々からは「ふだんからこんなものがあれば、ずいぶん気軽に公共交通も利用できるのに」と大好評だったし、県外のあるバス事業者役員からは「日本の常識では考えられない」と驚嘆の目で見られもした。

実のところ、当初計画では市電が走る熊本市一の目抜き通りで、同市がマイカー通行を止める、いわゆる「トランジットモール」実験を、サミットに合わせて実施するはずだった。その際、クルマが使いにくくなることの受け皿としての公共交通利用、利用者の抵抗を少なくするための割安運

賃、スムーズな乗降によるスピードアップという意味も兼ねての共通乗車券だったのだが、社会実験そのものが警察側の難色を受けて見送りととなったため「片肺飛行」を余儀なくされた。

また、これだけの制約付きだから、前述のように交通体系全般にわたってのいわゆる「リストラ」と、それに伴う生産性向上は果たせず、トランジットモールが実現できなかったことも含め、クルマ減少への効果はあったとしても微々たるものだったろう。結果として交通事業者側の収入減への不安だけが残る「一過性のバーゲン」に終わってしまったのは残念だが、少なくとも共通乗車券という、事業者にとって収益を奪い合うのではなく、分かち合う仕組みに踏み込んでいただいたことは、交通事業者が次のステップに進むための大きな一歩であったと受け止めたい。

これがゆくゆくは、欧州諸国のように一カ月三〇〇〇円〜五、〇〇〇円程度、ウィークエンドはそれ一枚で家族数人も追加料金なしで使えるという共通定期券に発展してくれば、「多くの人が抵抗なくクルマを使わずに済むための仕組み」を支える基盤が整う。もちろん、現状からすればあまりに安い運賃水準ともなるのだが、そのためにも、公共交通側がネットワークを維持・充実させながら、なお生産性を上げる運用方法は避けて通れない。

路面電車・LRT論議で必ずと言っていいほど登場するフランス・ストラスブールのトラムが、熊本市電と比べて二倍近い平均速度、長編成車両、半分の人員で、運転手一人当たりの生産性では四倍となっていることは、この分野に関心がある人なら既にご存じだろう。かの地のトラムは、まずその前衛的なデザインに目を奪われがちだが、事業として交通サービスを継続していく上で、こうした生産性・経済性という基盤と、それを支えるすなわちスピードアップや、少ない人員で多くの利用者を運ぶために、むしろ厳密な運賃収受を「しない」ことで対処していることは、忘れてはならないだろう。ただし、運賃を取らないのではなく、割安な共通乗車券(定期券)がまずあって、無賃乗車が発覚すればかえって高くつく罰金制度がその背景にあることも付記しておきたい。

二酸化炭素二〇%削減も

熊本市圏を念頭に置くと、パーセントリッポの自動車分担率は六割であり、運輸部門の二酸化炭素排出割合は四割を占める。もしこれが、欧州諸都市が目標にしたり実現しているように、分担率を三割にまで下げることができれば、荒っぽい計算ながら二酸化炭素排出量も一気に二〇%削減できる。温暖化ガス削減という目標は、エネルギーや資源を大量に消費させることによってのみ

潤う業界や経済構造にとっては困った選択なのかもしれないが、京都議定書の批准が間近に迫り、産業部門では既にかんがりの省エネ化が進んでいるとされる日本では、残された部門に交通・運輸分野においては、これまで述べてきたような手法で、生活者が喜び、なおかつかなり大幅にエネルギー消費を抑える温暖化ガス排出量を減らすことが出来る選択もあることをご理解いただきたい。いささか理屈っぽく、理念ばかりを説明する文章になってしまったが、熊本サミットに託した主催者側の気持ちをご理解いただくための参考として、お読みいただければ幸いです。

なお、以下に「第五回路路面電車サミットIN熊本」の主な事業と、講演の概要を紹介する。

期間…10月24〜28日(展示は22〜30日)

場所…主会場は熊本市国際交流会館、その他街頭イベント、市民フォーラム等各所で行事…

○前夜祭(23日)

熊本大学付属中学校生による熊本市電活性化への提案発表会とスタッフパーティー
発表内容…一〇〇円運賃、電車内にコンビニ、電停とバス停の共用、ノンステップ車両評価…など

○講演会と討論(24〜25日)

1 「ライトレールの展開と鉄道への乗り入れ」

講師・ハルトムート・トップドイツ・カイザ
ースラウテルン大学教授(写真1)

概要…「旧来型の路面電車から、フランス等に
登場してきた一本レールのゴムタイヤ式車両ま
でLRTを九分類。鉄道への乗り入れ、歩行者
空間を走るなど、LRTの特徴は自由自在」
「出発地から目的地までの総旅行時間は、交通
モードごとの集客能力や乗り継ぎのロスなども
加味すると半径一五km程度までなら地下鉄より
LRTが短い」「低床・ノンステップ車両の乗
降所要時間は高床に比べ四〇%短縮。スピード
アップにより生産性上昇※筆者注〓無改札の運
賃収受が前提」「バス停と電停の共用、隣接な
どで乗り継ぎ時間を短縮。利用者の負担を小さ

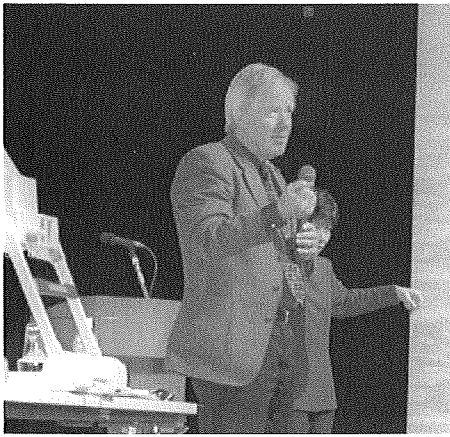


写真1 LRTの意義を説き、会場からの
質問に気さくに答えるトップ教授

く」「プッシュとプル政策の組み合わせ。乗り
入れ規制などでクルマを使いにくくしプッシ
ユ、運賃制度や車両改善などで公共交通を使い
やすくしプル」

2 「市民のためのまちづくりと都市の交通」

講師・ヤン・ゲールデンマーク王立芸術アカ
デミー准教授(写真2)

概要…「人間のための公共空間を取り戻す」
「ヴェネチアのようにクルマがない都市の良
さ。ナポリなどクルマに侵略され人間の尊厳が
脅かされる都市。北米諸都市のように車利用を

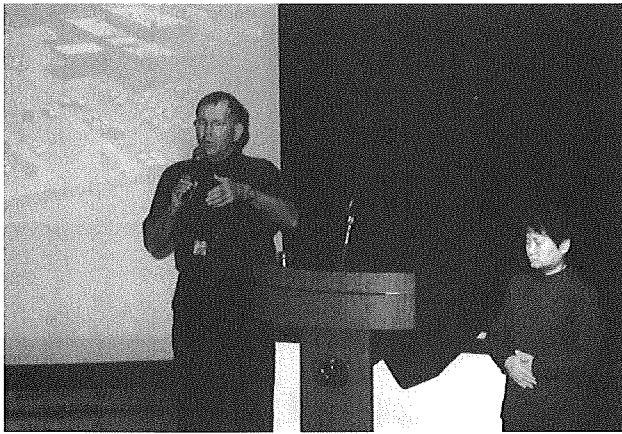


写真2 ゲール准教授は徹頭徹尾、クルマではなく人間を
大事にするまちづくりを、と訴えた。

前提に、もはや人の姿が絶え灰色の空間が広が
る放棄された都市。公共交通や歩行空間を充実

させる一方、クルマ利用を抑制して人のにぎわ
いを取り戻し復活(ルネッサンス)した都市」
「アメリカでは道を売り、クルマを売り、ガソ
リンを売り、最後にフィットネスクラブと健康

器具を売る。その住人は不健康」「歩けば人に
ついて考える。コミュニケーションが生まれる」

「交通渋滞は、車道を増やすことでは解消でき
ない」「コペンハーゲンでは毎年二%ずつ、四

〇年がかりでクルマのためのスペースを減ら
し、徒歩と自転車、公共交通主体の都市に転換。

人々は幸福を満喫」「情報通信の発達は、かえ
って人間性復活のために人々が直接出会う必要
性を増す」

3 「持続的成長可能な都市の思想と実践」

講師・ピーター・カルソープ(米在住の都市プ
ランナー)(テロ事件のため来日中止、講演ビデ

オ放映とテレビ会議による討論会参加)(写真3)
概要…「スプロール化が招くさまざまなコミュ

ニティーの分断、クルマ利用を前提にした非人
間的な都市から転換の必要性」「オレゴン州ポ

ートランドでは都市の成長限界を決め、都心の
ハイウエーを公園化するなど、車中心から人間
中心のまちづくりを実践。商店街がにぎわい、
高齢者にも暮らしやすく、アメリカで最も成功



写真3 テロで来日中止となったカルソープ氏はテレビ会議で討論に参加。歩くことを基本にしたまちづくりの重要性を訴えた。

した都市となった」「所得、人種、世代、職業など多種多様な人が共に住む多機能なまちは健全」「ビルの空調にもなるべくエネルギーを使わない仕組み。地域全体でエネルギー、資源を最も効率的に使うような連鎖構造の実践」「オランダ・ロッテルダム近郊のアグリツーリズムと本来の自然を生かしながらの開発事例、フィリピンでの環境を破壊せず、パッシブ空調を取り入れた住居など、世界中で環境重視、自然共生型のまちづくりが展開されている」

4 討論会

発言者・上記三氏にコーディネーター秋山愛子氏、コメンテーター川村健一氏

「近代化は機械中心で人間が忘れられ、クルマ中心社会が共同体や環境を破壊。孤立が貧困、犯罪を招く」「自然資源に限らず、歴史や文化も保護を」「主流となる交通機関が街を決定する。クルマ中心か、公共交通中心か」「歩行者にとって快適な街は人々を幸せにする」「神戸の真野地区は狭い通りがコミュニティを強固にしており、助け合いがうまく働いて被害が小さくて済んだ」「時速5km歩行速度での視点が重要。クルマ利用前提では人間への細やかな気配りがおろそかになる」「路面電車は人が自分のいる場所を確認でき、周りもまた人を見るコミュニケーションが実現できる」「アメリカの悲劇は、社会の近代化がクルマとともにあったこと。九月一日のテロはグロバリゼーションへの反抗。中東問題も、石油を安く入手するという問題とつながっている。地球的な生態系、環境にまで考えを広げる必要がある」「会場の人々に提案する。世界中のすばらしい街に行き、自分の街をどうしたいか考えて欲しい。日本の公共の場が、より質的にいいものになることを祈る。次の変革は日本から起きることを祈る」

5 サミット本会議(26日)

○主催者挨拶、地元主張(知事、熊本市長)挨拶、国土交通省道路局、鉄道局から路面電車関

連事業に対する施策説明。

基調報告として全国路面軌道連絡協議会の広島電鉄電車カンパニー中尾正俊プレゼンントが同協議会の活動内容、各地の路面軌道事業の現況報告。また全国路面電車愛好支援団体協議会加盟の市民団体から「万葉線を受する会」が第三セクター方式での存続が決まった同線の経緯と市民の関心喚起のためのイベント等について、「土佐電鉄の電車とまちを愛する会」がJR高知駅前乗り入れの路線延伸の経緯と効果、市民に電車の価値を訴える活動内容などを紹介。

全体会議では、それ以外の各地の団体が現況報告。北海道遺産への指定(函館)、エレベーター新設での駅前ペDESTリアンデッキと電停の接続(豊橋)、路線延伸に向けてのロビー活動と来年低床LRV導入(岡山)、市の諮問会議に参加してのLRV導入の訴え(広島)、中学生向けの講演会活動(長崎)などが紹介された。次回のサミットは二〇〇三年に函館市、その次は二〇〇四年に高知市で開催と決め、新たに二市民団体(岐阜、高岡)の加入を承認した。

○関連イベント

(1) アジア留学生交通ワークショップ(26日)

熊本大学へのアジアからの留学生が、自国の交通事情と問題点、熊本の交通への感想な



写真4 旧型の連接電車を貸し切ったのリフォーム着物のファッションショー。車内に穏やかな空気が流れる。

どを発表。

(2) 市民環境フォーラム(27日)

エコロジスト松本英揮氏が「環境未来都市めざして／市民参加のまちづくり」の演題でスライドを交え講演。五〇人の参加者全員がグループごとに交通問題について理想や課題等で意見交換。

(3) 夜なべ討論(27日)

行政、商業関係者、交通事業者、県と熊本市の議員、市民団体代表らが「クルマではな



写真5 欧州メーカー3社が路面電車の写真パネルや模型を展示。ファンの注目を集めた。

く、人が主役のまちづくり」をテーマに、公共交通主体の街になるための課題や手法を夜一〇時から午前二時まで徹底討論。

(4) 着物リフォームふあっしょん抄(28日)

(写真4)

タンスに眠っている着物をリフォームして使う精神と、路面電車を愛する気持ちは同じ、という心意気で電車を貸し切りショー。これ

に先立ち都市交通会議代表の鳥飼香代子熊大教授が「電車で楽しくなる城下町」の演題で講演。

(5) 地球大好きパレード

市民約五〇人が段ボールで作った電車を先頭に、熊本市のアーケード街をパレード。クルマの代わりに公共交通を使い、地球温暖化に歯止めをかけようと訴えるチラシを配った。

(6) 展示会(写真5)

サミットメイン会場となった国際交流会館ロビーで、ボンバルディエ、ジーマンス、アルストムの三社がポスターや車両模型を展示。地元の障害者団体ヒューマンネットワーク熊本制作によるビデオ「公共交通で変わった！ 障害を持つ私たちの暮らし」も放映。

路面電車サミット

全国の路面電車愛好支援団体と路面電車事業者の交流による路面電車事業の支援を目的に、九三年、札幌市で第一回を開催。以後、一年置きに広島、岡山、豊橋と引き継がれ、まちづくりに生かす路面電車の重要性等を訴えている。主催は全国路面電車愛好支援団体協議会(熊本サミットで二団体が加盟し、現在一三団体が構成)加盟の各地の市民団体。

路面電車の延伸を想定した交通社会実験

岡山市都市整備局都市開発部交通政策課

一 はじめに

岡山市は中四国の広域交通のクロスポイントに位置し、面積五一三km²、人口六三万人を有する中核市であるが、他の多くの地方都市と同様に市街地の外延化が進み、市民の居住や活動が郊外に移ることに伴って、都市の顔として社会的、経済的、文化・歴史的に極めて重要な役割を担うべき中心市街地の空洞化が深刻な問題となっている。

このような都市構造の変化には、自動車の利便性を重視した市民のニーズとそれに応えてきた都市整備が大きく影響していると考えられる。その結果、主に中心市街地の縁辺部における日常的な交通渋滞の発生、自動車の集中する中心市街地における大気汚染などの環境悪化、自動車の保有台

数とその利用率の増加に伴う公共交通の衰退など多くの弊害が生じてきている。

二 交通体系構築の方針

(交通基本計画より)

広大な市域を有する本市では、中心市街地と郊外では地域特性、交通特性が全く異なることから、それぞれに分けて交通体系構築の方針を立てている。

郊外における交通体系は、道路ネットワークの整備促進など自動車利用の利便性を高めることを主体とし、中心市街地との間の交通体系は自動車と公共交通、公共交通相互の連携を図ることを目指している。

また、中心市街地の交通体系は多くの道路や駐

車場が必要となる自動車利用を中心とするには限界があるため、限られた空間を効率的・効果的に活用した公共交通を中心に、歩行や自転車利用を主体とする歩いて楽しい街づくりを目指している。

三 岡山の路面電車

岡山における路面電車の歴史は古く、明治四五年に岡山電気軌道(株)によって、岡山駅前―城下―後樂園前間約一・四kmで開業し、その後大正二二年に東山線、昭和二二年に清輝橋線が開通したが、昭和四三年に番町線〇・九kmが廃止され現在に至っている(図1)。

路線延長としては、我が国の路面電車の中でも特に短く、営業キロ五・一km、停留所一五箇所、

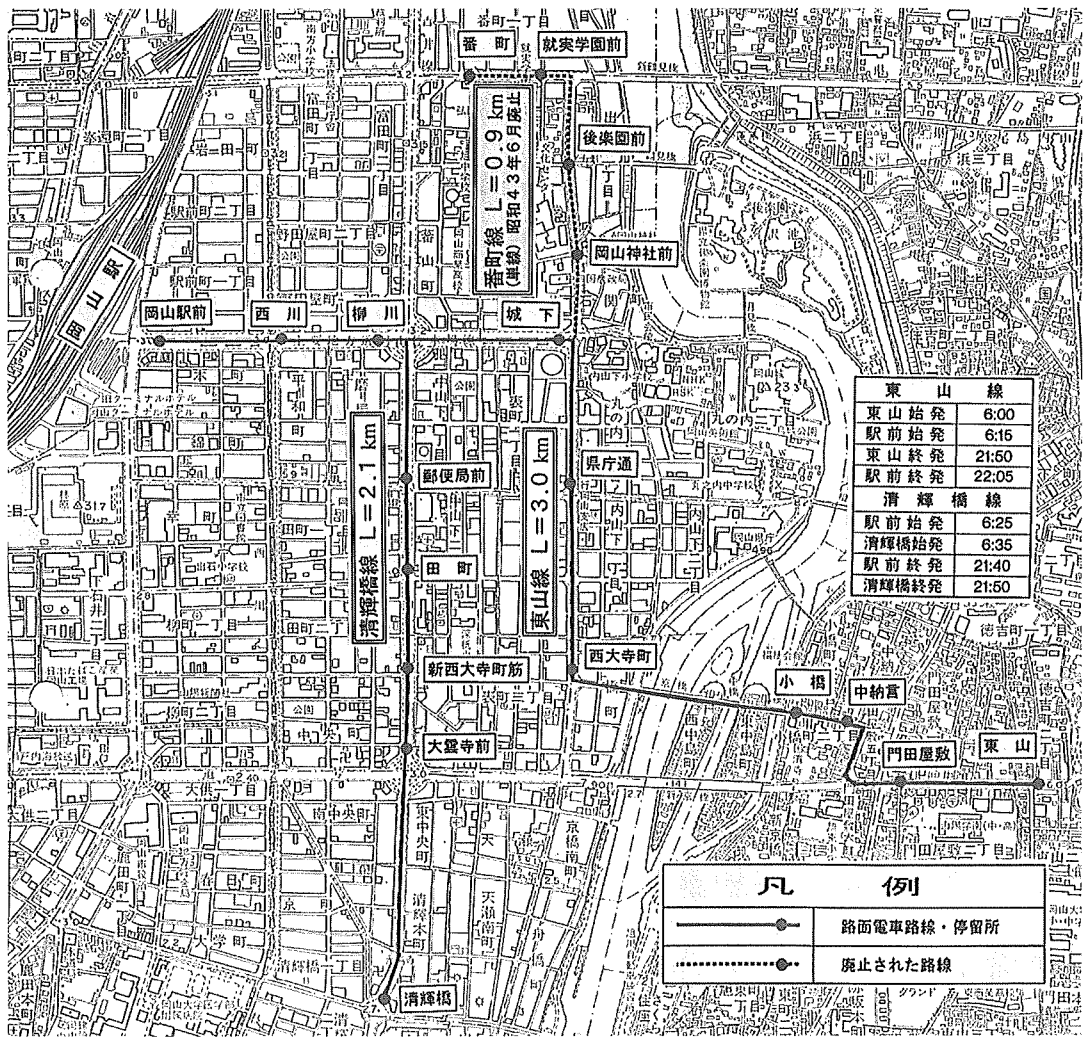


図1 路面電車の現況路線

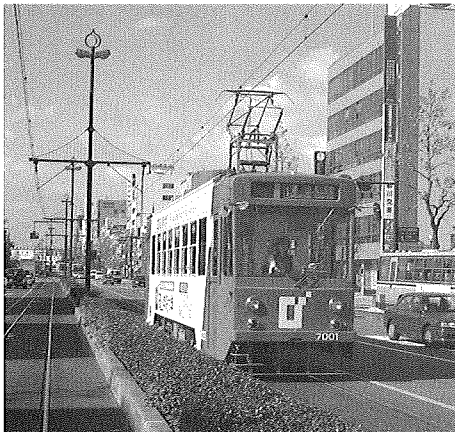


写真1 岡山の路面電車

所有車両数二一両で主として中心市街地内の短距離トリップ交通を受け持っている(写真1)。

四 路面電車の延伸構想

路面電車の延伸構想は古くからあったものの、岡山商工会議所都市委員会が平成三年に路面電車の環状化構想を示し、さらに平成六年に「人と緑の都心1kmスクエア構想」を発表したことから具体化が進んだ。

平成九年五月には全国路面電車愛好団体連絡協議会主催の「路面電車サミット」が岡山市において開催され、それまで路面電車延伸に消極的だった岡山電気軌道(株)が全体会議の席上で「岡山駅前広場への乗り入れと市役所までの延伸に向け取り組みたい」と積極的な姿勢に転じた。このように、

本市の路面電車延伸構想は市民の自主的な活動から始まった。

一方、行政サイドとしては岡山県南広域都市圏の都市交通マスタープランが平成八年に策定され、その中で、路面電車の環状化構想と整合のとれた南部方面、大元方面への新たな公共交通システム導入の検討の必要性が提言された。このプランを踏まえ、路面電車延伸の可能性について検討するため、平成九年度から「まちづくり交通計画調査」を進めてきたところである。

調査の実施に当たっては、早稲田大学の浅野教授を委員長に関係行政機関、民間団体、岡山電気軌道(株)などのメンバーで構成される検討委員会を組織して、そこでの議論を中心に検討を行い、平成一二年二月に最終提言がまとめられた。

1 基本計画について

将来の路面電車のネットワークとしては郊外への延伸を視野に入れつつ、当面の整備目標である基本路線として図2に示すような1kmスクエアの環状化とJＲ大元駅への延伸が提言された。これは岡山市の都心部が1kmスクエアの広幅員道路の沿道とその内部により概ね構成されることと、その1kmスクエアの四隅の拠点(図3)を結ぶものであること、併せて岡山駅以外のJＲ駅とも接点を設け結節性を高めることを目的としたものである。

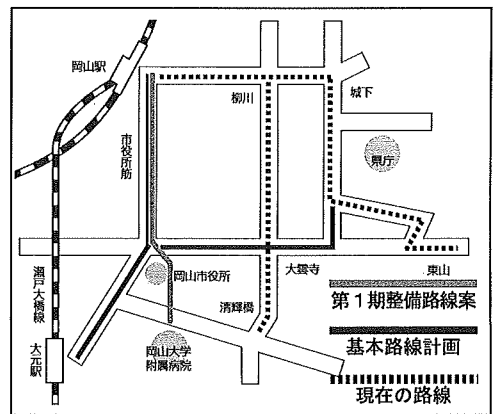


図2 路線計画案

る。

2 第一期整備計画について

第一期整備路線としては、現在の岡山駅前電停で既存の路線と接続し、岡山駅前交差点から市役所を経由し岡山大学付属病院に至る約1・6kmの延伸が提言された(図2)。

このうち岡山大学付属病院については基本路線からはずれれるが、自動車に代わる公共交通サービスとして路面電車(LRT)への理解を高めるためには、最初の段階において新しい公共交通の利便性や重要性を多くの市民に認識してもらうことが重要であり、そのためには市民サービスの拠点を

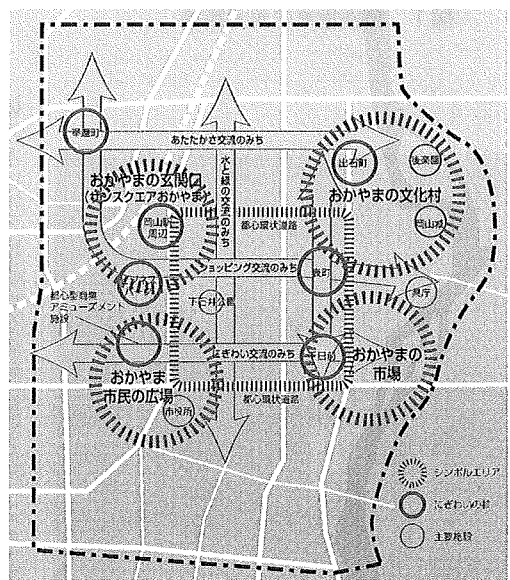


図3 生活交流都心まちづくり構想図

3 市役所筋への軌道敷設位置について

我が国の路面電車の軌道はほとんどが道路中央に敷設されているが、岡山駅から市役所までの市役所筋については、図4に示すように東側歩道寄り

に片寄せで敷設するという特徴的な道路断面構成が提言された。これは利用者に対する利便性が高く、また沿道と一体となった多目的な空間の有効利用により新たな街づくりの演出が期待できるなどの理由によるものである。

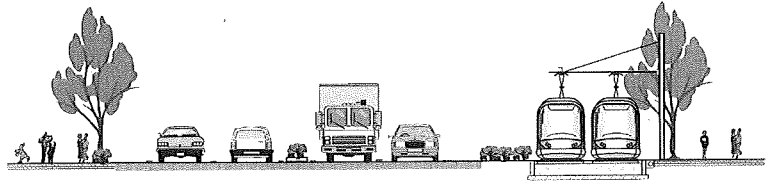


図4 市役所筋への導入断面案

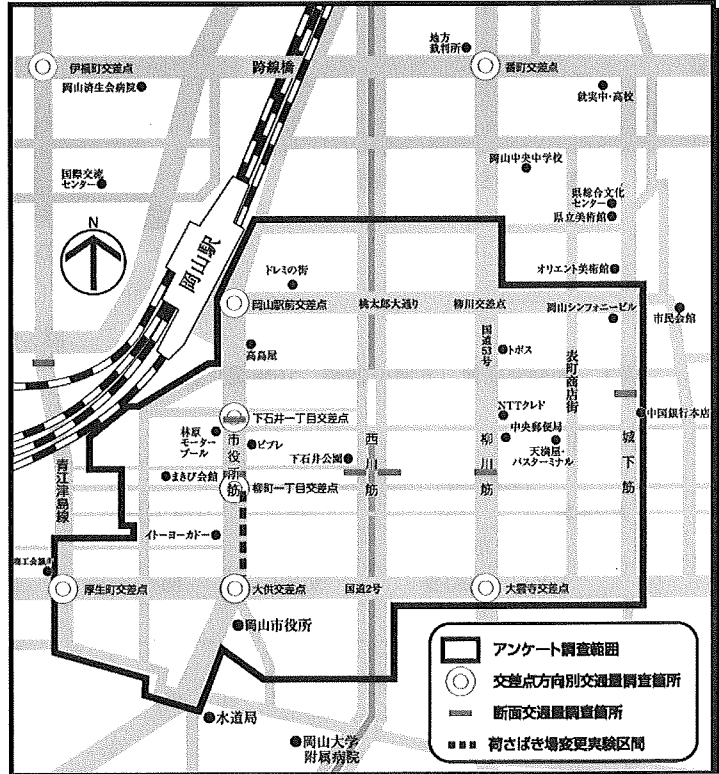


図5 実験・調査の概要

五 交通社会実験

路面電車の軌道新設に当たっては自動車利用のための道路空間を削減することが必要であり、自動車交通への影響が想定されるが、このことは自動車への依存度の高い岡山市においては市民の最も危惧する点の一つである。また、軌道を敷設する側の路側には車の駐停車ができなくなることから荷さばきをはじめとする沿道サービスへの影響

も懸念される。

このように路面電車の延伸は自動車利用者や新たな路線の沿道事業者・居住者に大きな影響を及ぼすことが予想されることから、事前に目に見える形で影響を把握し、机上では得られないデータを得るとともに新たな交通体系を市民に体感してもらうことを目的として交通社会実験を実施することとした。

実験に当たっては、岡山大学副学長の千葉教授

を委員長とし、学識経験者、地元四学区の連合町内会長、岡山商工会議所、バス・タクシー・トラック協会、市民団体、行政機関等で構成する「岡山市交通社会実験実行委員会」を組織し、関係者が協力し調整しながら実施した。

1 実験概要

実験及び調査の概要は図5に示すとおりである。

(1) 実験区間

市役所筋(岡山駅前交差点～大供交差点)約1km

(2) 実験期間

平成一三年二月一七日(土)～二〇日(火)の四日間

(3) 車線数の削減

現況六車線を路面電車を延伸した場合と同じ車線数(四車線で交差点手前では右折車線確保)にし(図6・写真2)、交通量の変化や車の流れに与える影響などを調査した。

(4) 荷さばき場の変更

路面電車を片寄せで延伸した場合、軌道敷設側の沿道では荷物の積み卸しができなくなることから、共同の荷さばき場を設けて(写真3)荷物の積み卸しを行い利用実態を調査した。なお、この実験は市役所筋に面して荷さばき場が確保できる南寄りの四〇〇m区間で実施した。



写真3 臨時荷さばき駐車場の設置状況

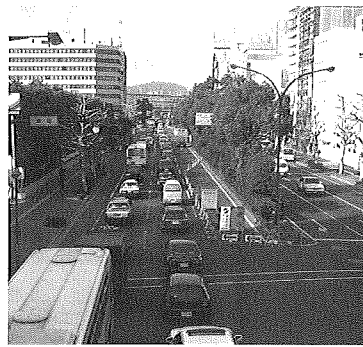


写真2 車線数の削減状況

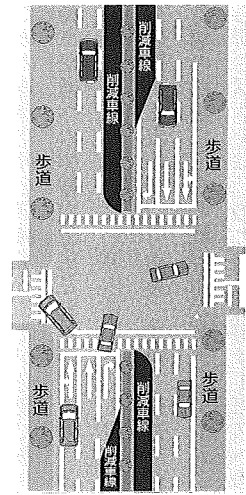


図6 実験時の道路平面図

表1 断面交通量（6時～22時 16時間交通量）

[休日]

調査路線	実験期間中 (台)		A/B (%)	
	(A)	(B)		
	2月18日 (日)	2月25日 (日)		
市役所筋	北	27,438	30,274	90.6
	南	28,939	32,596	88.8
城下筋	14,791	14,183	104.3	
柳川筋	28,805	29,172	98.7	
西川筋	8,264	9,569	86.4	
青江津島筋	25,973	27,363	94.9	
計	105,271	110,561	95.2	

[平日]

調査路線	実験期間中 (台)		A/B (%)	
	(A)	(B)		
	2月20日 (火)	2月27日 (火)		
市役所筋	北	34,283	37,357	91.8
	南	38,955	41,328	94.3
城下筋	18,748	19,064	98.3	
柳川筋	35,362	35,521	99.6	
西川筋	15,644	15,130	103.4	
青江津島筋	35,449	33,941	104.4	
計	139,486	141,013	98.9	

2 交通影響調査結果

(1) 断面交通量

市役所筋の車線削減に伴い他の道路への迂回交通等が発生するかどうかについて検証するため、市役所筋を含む南北方向の主要な道路五路線の六箇所断面交通量の観測を行った。

実験期間中、市役所筋では交通量が減少し、五路線全体でもやや減少する傾向にあった(表1)が、併せて観測した主要交差点の方向別交通量からも迂回交通の発生など車の流れに大きな変化は認められなかった。

(2) 交差点渋滞長

市役所筋内の交差点での混雑について検証するため、五箇所の交差点で渋滞長観測を実施したが、そのうち主要な二交差点での結果を図7に示す。

岡山駅前交差点では実験期間中の平日に北行き方向の渋滞長が延びた。これは現況二車線ある右折レーンを路面電車の延伸を想定して一車線に絞ったことに起因するものであり、交差点計画や信号現示などに対する今後の検討課題となった。なお、他の交差点については大きな影響はなかった。

3 荷さばき場変更実験結果

臨時荷さばき駐車場を利用したドライバーへの

平日の他の時間帯や休日では大きな変化は見られず、周辺の南北道路でも同様の調査を行ったが大きな変化は見られなかった。

所要時間（岡山駅前交差点～大供交差点）市役所筋の車の流動を検証するため、市役所筋両端の岡山駅前交差点と大供交差点の間を毎正時に自動車走行による所要時間を測定した（図8）。

平日の一四時から一九時まで北行き方向の所要時間が実験期間中長くなる傾向が見られ、これは岡山駅前交差点での北行き方向の渋滞長が延びたことを裏付けている。

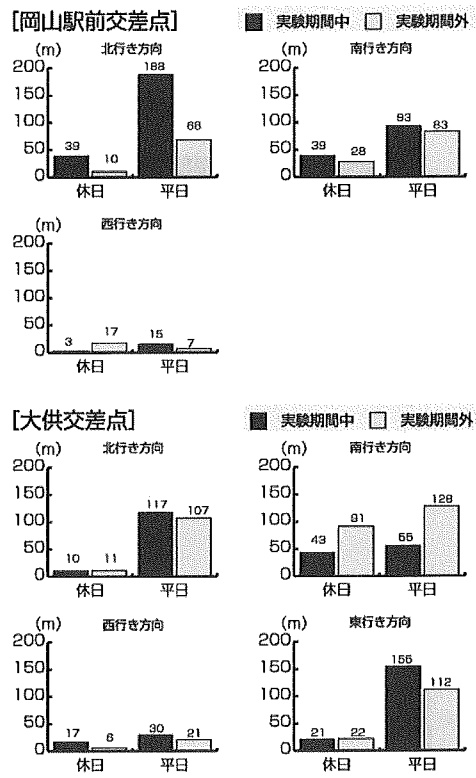


図7 交差点渋滞長（6時～22時 平均渋滞長）

4 アンケート調査結果

(1) アンケート有効回収数

- ・ 来街者（市役所筋）聞き取り調査／一、三八〇票
- ・ 中心市街地居住者（全戸配布、郵送により回収）／一、五一一票（回収率二八・六％）

アンケートの結果、約七四％が荷物の搬出入先までの距離や道路の段差などを理由に「不便」と答えており低い評価となっている（図9）が、常設の荷さばき場設置については「路上での荷さばきは安全上問題がある」などの理由で約六六％のドライバーが必要を感じている（図10）ことがわかった。

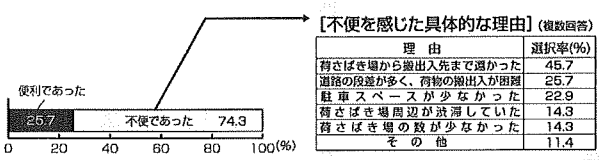


図9 実験中の臨時荷さばき場の利便性

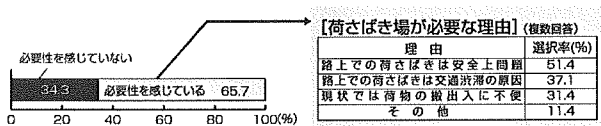


図10 荷さばき場設置の必要性

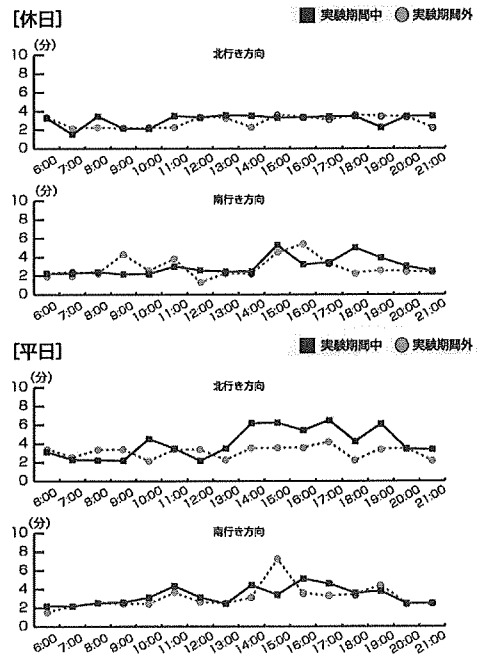


図8 所要時間（岡山駅前交差点～大供交差点）

- ・ 中心市街地内事業所・店舗（全戸配布、郵送により回収）／一、一七八票（回収率一九・六％）

(2) 周辺道路の渋滞状況

自宅周辺、事業所・店舗周辺の道路が渋滞したかどうかについて聞いたところ、図11に示すとおり、多くの人が「渋滞しなかった」と回答している。ただし、事業所・店舗の人は「渋滞した」と回答している割合が高く、その原因は車の利用による業務が多いためと考えられ、他の質問項目でも自動車利用の制限に対して厳しい見方をしていることがわかった。

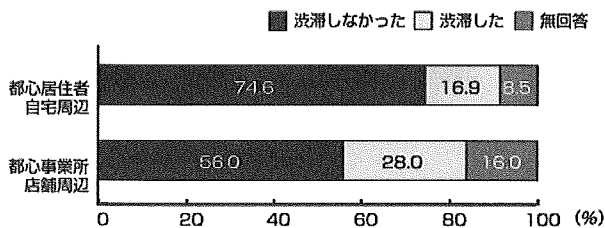
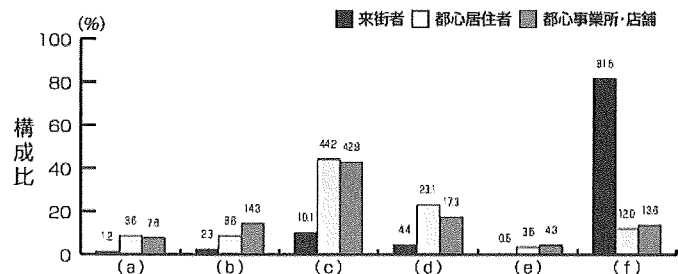


図11 周辺道路の渋滞状況



- (a) 現在の都心交通で十分であり、特に改善する必要はない。
- (b) マイカーや業務用自動車の利便性を改善し、自動車中心の都心交通とする。
- (c) 郊外から都心部への自動車の利便性は改善するが、都心では不要不急の自動車利用を抑制し、公共交通や歩行者・自転車を優先した都心交通とする。
- (d) 都心部も含めて岡山市全体で自動車利用を抑制した交通体系とする。
- (e) その他
- (f) 無回答

図12 今後の望ましい中心市街地内の交通のイメージ

5 アンケートの自由意見の分析

今回のアンケートは路面電車延伸の賛否を問うために実施したのではなく、また中心市街地の一部の区域に限定して行ったことから、市民の意

- (3) 今後の望ましい中心市街地内の交通のイメージ
本市の新しい交通基本計画の中に盛り込んだ「中心市街地では不要不急の自動車を抑制し、公共交通や歩行者・自転車を優先した交通とする」考えに対して高い支持が得られた(図12)。

向が十分反映されたものではないが、自由意見欄を通じて路面電車延伸に関する数多くの意見が寄せられたのでその分析を行った。

(1) 自由意見の内容

中心市街地内の居住者及び事業所・店舗から回答された二、六八九票のうち、自由意見欄には一、〇二二票の記入があり、その中で路面電車の延伸に関し四八五票もの賛否の意見が寄せられた(図13)。

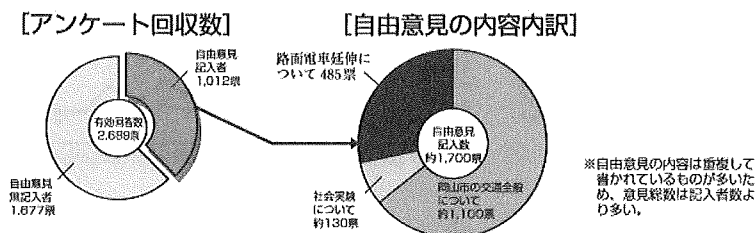


図13 アンケート回収数と自由意見

(2) 路面電車延伸に関する賛否の集計結果

路面電車延伸に関して賛否の記入があった中で、反対意見が多いことがわかった(図14)。

(3) 今後の望ましい中心市街地内の交通のイメージと路面電車延伸の賛否との関係

中心市街地においては自動車を抑制していくことが支持されているが、それが必ずしも路面電

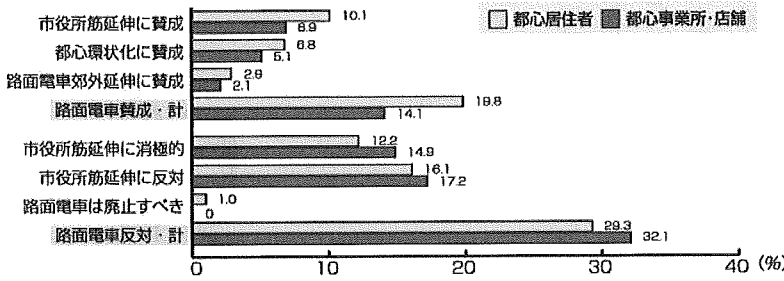


図14 路面電車延伸の賛否

車の延伸につながっていないことがわかった(図15)。

また、別の分析から路面電車延伸の具体的な

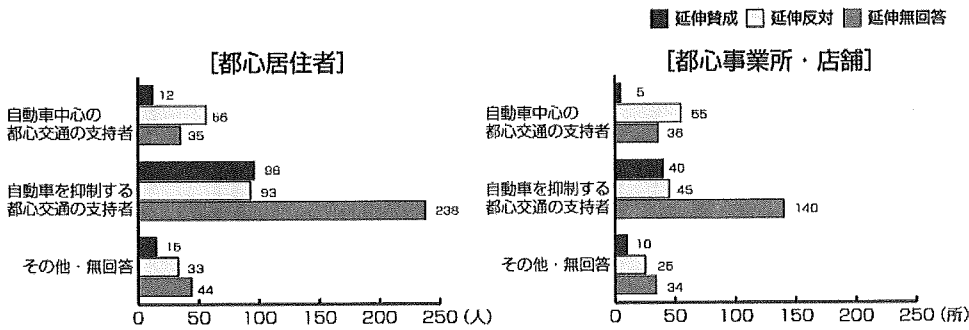


図15 今後の望ましい中心市街地内の交通のイメージと路面電車延伸の賛否との関連性

容を知っている人は、知らない人に比べて賛成する割合が大きいこともわかった。

六 おわりに

今回の交通社会実験の結果、市役所筋の車線数を削減しても自動車交通に対して大きな影響が出ないことが検証されたが、実験を通じて交通問題について市民に関心を持ってもらうことができた点も大きな成果の一つであった。しかし、削減する車線の位置が延伸構想と違う、したがって実験結果の妥当性に疑問がある、実施期間が短すぎるなど実験の内容や方法に疑問があるとの意見も多々あった。このような市民からの疑問の声に応えるためだけに延伸構想に近い形で再度補完的な実験をし、市民がよりの確に判断できる材料を提供することが必要であると考えている。加えて、路面電車延伸の具体的な内容が市民に十分理解されていないために、延伸についての賛同が得られない傾向にあるとのアンケート結果の分析も踏まえ、地元住民はもとより広く一般市民に対して行政の持っている様々な情報について提供し説明する場を設け、意見を聞くとともに議論を深めていくことが岡山市の目指す市民協働の街づくりにつながるものと考えている。

中心市街地の活性化に向けた

トランジットモール等社会実験

福井市都市政策部都市整備推進室

はじめに

福井市は人口二五万人の県都として、日本列島のほぼ中央に位置し近畿圏や中部圏と鉄道や高速道路で結ばれ、北陸の玄関口となっている。

福井市の中心市街地は、一〇〇ha余りの区域の中に県庁をはじめとした官公庁や事業所、福井駅前商店街等の数多くの商店街により形成され、県都の玄関口である。JR福井駅を中心に私鉄電車や路線バスが集中していたことから、古くから多くの人やものの、情報が行き交い、地域独自の生活文化を育む場としての役割を果たしてきた。

しかし、自動車社会の到来に伴い自動車交通量の増大が進み、中心市街地への流入部における渋滞や駐車場不足によるアクセスの低下が進んでいる。

また、中心商業地である中央一丁目においては、違法駐車が多く歩行者の通行に支障をきたしている。

あわせて、大型商業施設・公共公益施設の郊外立地が進み、中心市街地の魅力の低下にともない、その活性化が緊急の課題となっている。

福井市では、平成二一年に中心市街地活性化基本計画（対象区域面積 一〇五・四ha）を策定し、「プラス一時間楽しむまち」を目標に、当面重点的に整備する地区として連続立体交差事業等が進む福井駅周辺とともに、中央一丁目周辺を位置付けている（図一）。

賑わいの道づくり事業

これを受け、中央一丁目地区において、平成一

二年度から国土交通省の補助を受けて「賑わいのある道づくり事業」に着手し、五年間にわたり道のコミュニティ道路化、バリアフリー化、電線類の地中化、舗装のグレードアップ等を進める予定である（図二）。

路面電車

福井市の路面電車は、民間の福井鉄道（株）が運営主体で福井市と武生市を結ぶ総延長二一・四kmのうち田原町～福井新聞の三・三kmが軌道区間であり、市役所前～福井駅前間約三〇〇mが枝線となっており、福井市の代表的な中心商業地を通る特徴的な路線形態となっている。

この枝線については、トランジットモール化が昭和六一年に策定された福井駅周辺整備構想で初

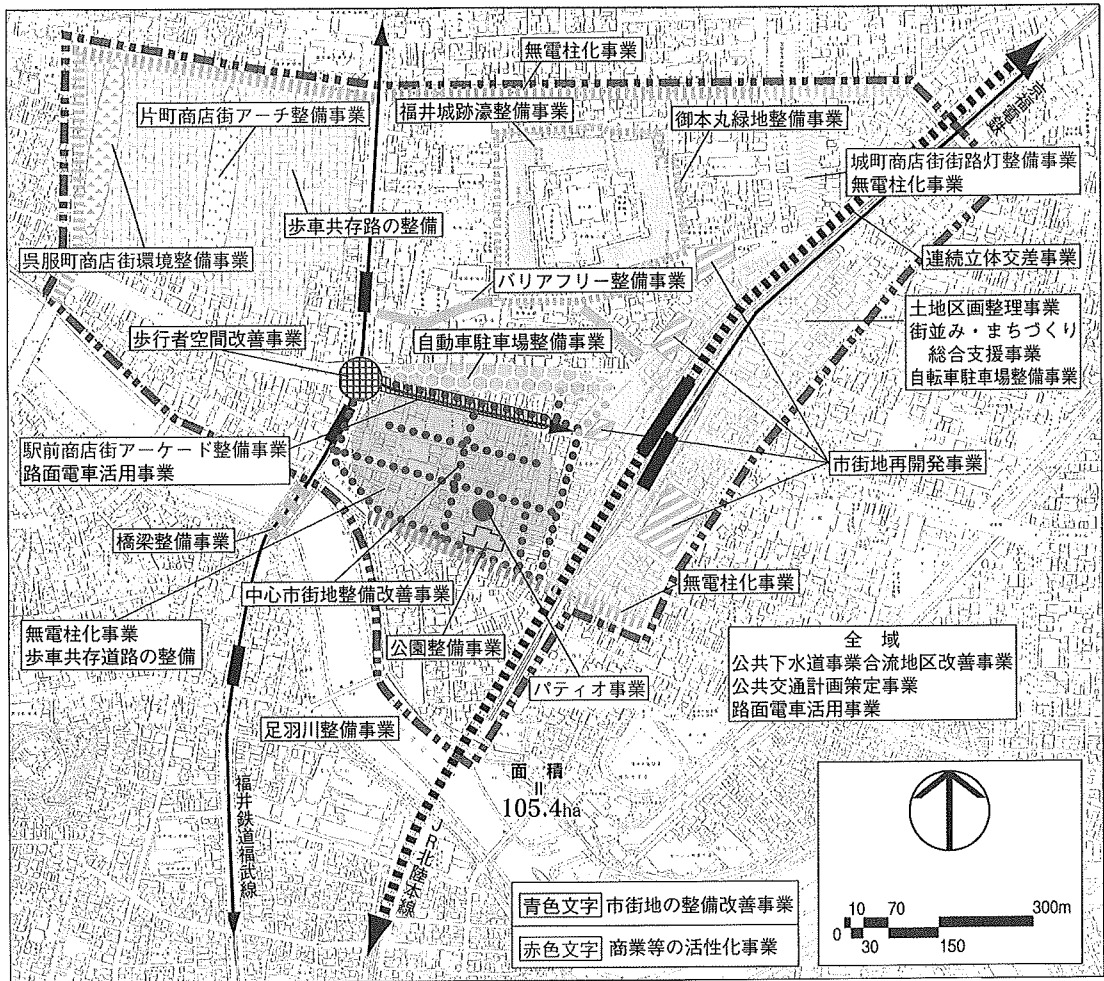


図1 中心市街地活性化事業予定配置図

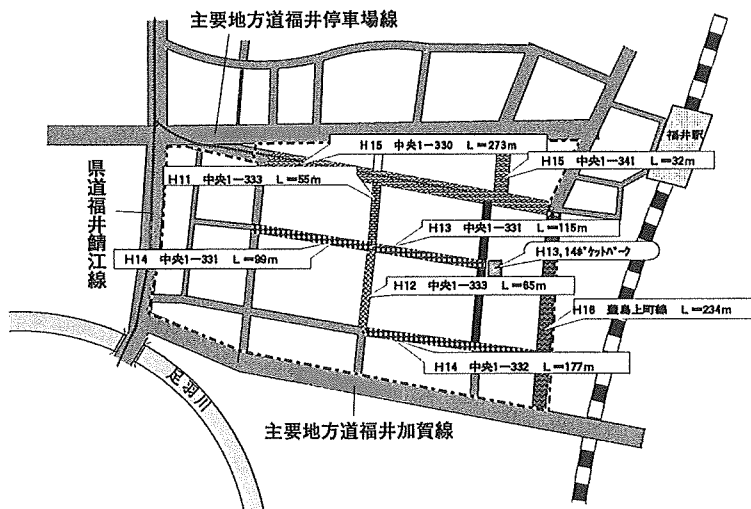


図2 賑わいの道づくり事業整備計画図 (H12~H16)

めて提案されて以来、昭和六三年には、地元の駅前商店街振興組合による福井駅前商店街活性化モデル事業でも提案されているほか、様々な計画で提案されており、最近では、福井市都市計画マスタープランにおいてもトランジットモールの整備を提案している。

社会実験に向けて

賑わいの道づくり事業による駅前電車通り（市道中央一―三三〇号線）の整備は、平成一五年度に予定されているが、これまで路面電車の将来のあり方が定まっていない状況では、その整備形態を定めることが困難な状況であった。

そこで、福井市では、路面電車の将来のあり方を見据えた道路空間利用のあり方を検証するため、社会実験を行うこととした。

平成一二年一―一月に、学識経験者、地元商店街代表、民間団体代表、一般市民代表、交通事業者、国、県、市の関係機関等二七名で構成する、ふくいとランジットモール社会実験協議会（会長・本多義明福井大学教授）を設置した。

実験実施までに四回の協議会を開催し、実験に向けた協議調整や実施計画を策定してきたが、同時に、地元商店街や鉄道事業者、警察関係との個別協議も進めてきた。

特に、地元商店街とは十数回にのぼる協議を重ねており、当初から実験については協力するということなどで、多少実施時期等に関して反対意見もあったが、比較的円滑に進めることができた。

また、トランジットモールの交通規制に関しては、道路交通法上の規定により、当初は、歩行者専用道路に路面電車を通すことに関して軌道部分

と歩行空間を物理的に分離するよう指導されたが、最終的には、プランター等を配置する形態でソフトなイメージで実施することができた。

また、社会実験に向けて、市民の意識啓発を図るため、まちづくり福井（TMO）の協力を得て、平成一二年七月から三回にわたり「路面電車とまちづくりを考えるフォーラム」を開催した。

このフォーラムを通して、公共交通機関とまちづくりを考える気運が高まり、今年二月に「ふく

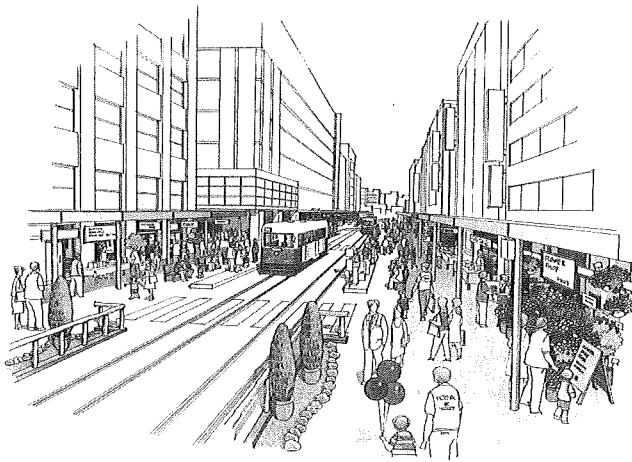


図3 中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等社会実験イメージ図

い路面電車とまちづくりを考える会（通称「ROBAの会」という市民グループが誕生した。このROBAの会は、実験に向けての準備段階から、積極的に参画し、実験中においても、様々なイベントにより賑わい創出の一翼を担った。

実験概要

実験は、今年一〇月二日（金）から一―月四日（日）までの二四日間にわたり、主に次のような内容で行った。

① 路面電車を活用して市道中央一―三三〇号線（通称「駅前電車通り」）を次の二パターンで実施し、この路線を中心とした歩行空間ネットワーク（ぶらっとモール）を構築する（図4）。

【トランジットモール】（10月12日～28日）

約二〇〇mの区間を車両通行止めとし、路面電車とコミュニティバスのみを通行を認め、歩行者と電車、バスの共存道路とする（図5）。

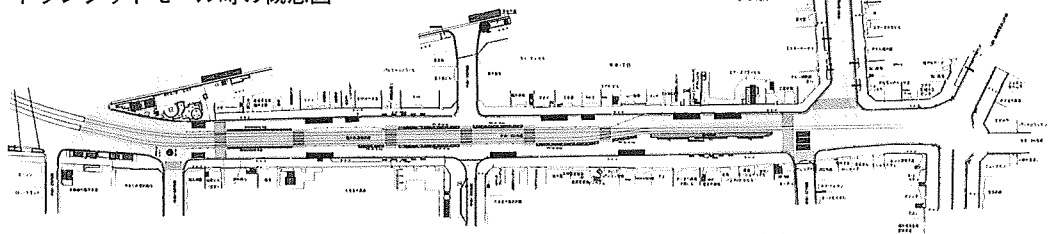
【セミモール】（10月29日～11月4日）

歩道幅員を拡幅して歩行空間の確保を行い、車両の速度を抑え、歩行者優先の道路空間とする（図6）。

② 福井鉄道沿線四駅（田原町駅、ベル前駅、ハ―モニーホール駅、浅水駅）を対象にパークアンドライドを実施する。

③ 福井鉄道の現行ダイヤに路面専用車両による

トランジットモール時の概念図



凡例 荷さばきスペース ■■■■■ 臨時タクシー乗り場 ——— 臨時バス停 ● 臨時自転車置場 ——— プランター ■■■■■

図4 駅前電車通り(市街中央1-330号線)平面計画図

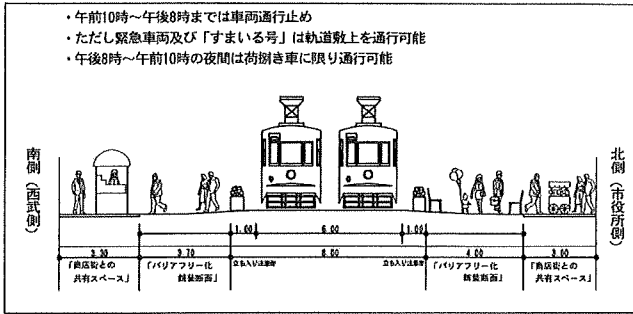


図5 モール区間の断面構成(トランジットモール時)

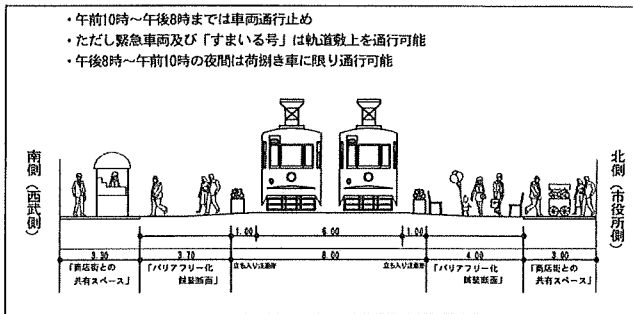


図6 モール区間の断面構成(セミモール時)

シャトル便を田原町駅、福井駅前駅、福井新駅、福井駅前駅に各一両ずつ三〇分間隔で運行する(料金 一回一〇〇円)。

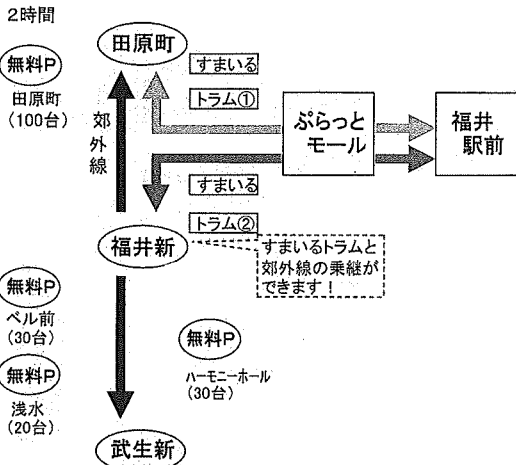


図8

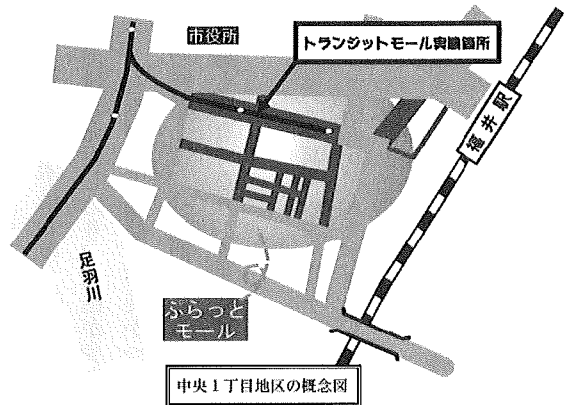


図7

実験状況

トランジットモールにおける軌道部分と歩行空間との分離については、プランター、駐輪ラック等により行ったが、横断箇所を五箇所設けて南北の横断については比較的スムーズであったようである。

また、それぞれの横断箇所には、警備員を配置したことにより歩行者の安全は確保されたと考えられる(写真1～3)。



写真1 トランジットモール区間中央から東側の様子

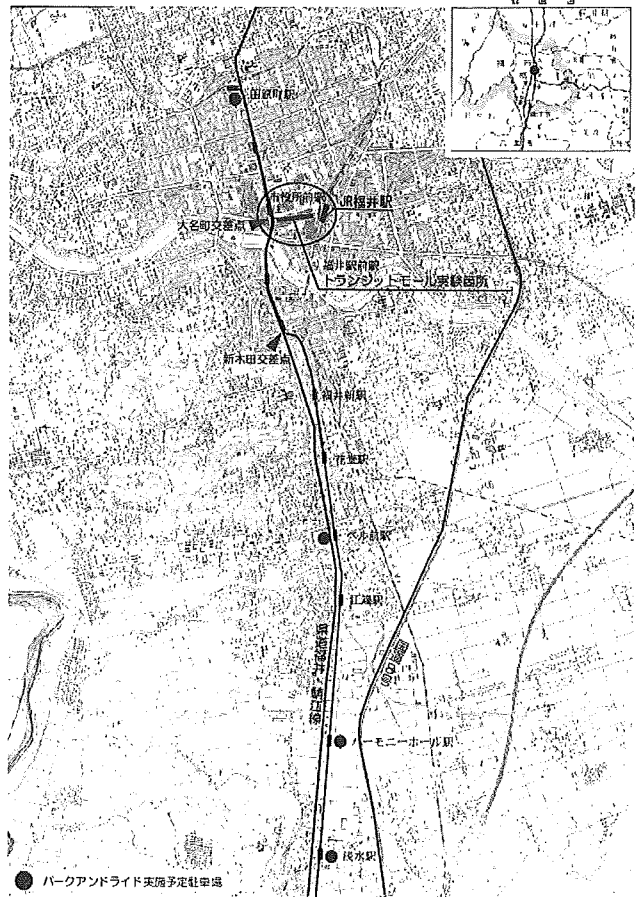


図9 位置図



写真2 プランター等による境界の様子



写真3 横断箇所の様子
(電車は新型低床車両)

今回の実験では、より多くの県民市民にトランジットモールを体験してもらい、多くのご意見を集めるため、事前に地元の新聞やテレビ局等のほか、ポスターやチラシを配布してPRに努めた。しかし、当初はPR不足もあったようで、多少、周辺道路の混雑が発生したり、人出が少なかったりしたようであるが、実験期間が長かったことにより少しずつ浸透して、一週間後ぐらいから周辺道路への影響も少なくなり、人手も多くなったようである。

実験後半には、写真4のようにテーブルとイスを設置したことにより、人々がゆっくりと過ごす様子もうかがわれた。

一方、実験後半にはセミモールも実施したが、基本的には現状の車線を絞り、その分歩道を広げたこと以外はほぼ同じであったが、歩道の拡幅部



写真4

分に駐輪スペースを設置したことにより歩行空間は広くなり歩行空間の確保はできたようである。また、自動車の速度を抑えるために軌道区域との境界にカラーコーンを設置したところ、一定の効果が現れたようである(写真5)。

また、シャトル電車の運行については、新型車両の運行もあり一日平均六〇〇人近くの利用者が

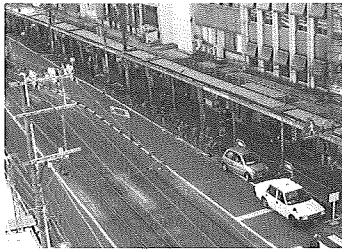


写真5 セミモール時の様子

あり一定の評価はできるものと考えられるが、電車を利用したパークアンドライドについては、PR不足もあり利用者が少ない状況であった。しかし、田原町駅でシャトル電車とセットになった田原駐車場においては、休日を中心に三〇〜五〇台の利用がありトランジットモール時のアクセス方法の一つとして評価できるものである(写真6)。

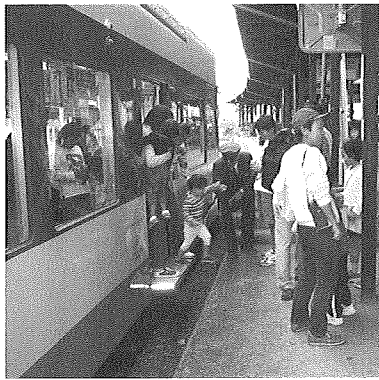


写真6 田原町駅の様子

今回の社会実験においては、実験前と実験中の休日と平日に周辺道路の自動車交通量やトランジットモール区間を含むぶらっとモール内の歩行者通行量を調査したほか、来街者や地元商店街、電車利用者等へのアンケート調査を行っている。

これらの調査結果は、現在集計中であり、今後詳細な分析をすることになるが、歩行者通行量については平日休日とも一割から二割程度の増加があった。

実験を終えて

実験期間中の一〇月二六日に開催したフォーラムの中のパネルディスカッションでは、トランジットモールに関して一般市民代表の肯定的な意見に対し、地元商店街代表は否定的な意見であった。アンケート調査においてもそのような傾向にあると予想されるが、今回の社会実験により多くの県民市民がまちづくりに関心を持ち、様々な立場からの意見が出されたと思われる。

今後は、この実験が道路空間の利用形態を決定するための大きな契機になり、活発な議論が展開されることが期待できる。

福井市では、これらの議論を踏まえ、ふくいトランジットモール社会実験協議会において、道路空間利用形態の方針案を定めていただき、その方針に基づき中心市街地の活性化に向けた賑わいの道づくり事業による道路整備を進める予定である。

なお、実験の詳細な内容等については、福井市のホームページをご覧ください。

(<http://www.city.fukui.fukui.jp/rekisi/tyusin/tran/toppage.html>)

最後に、今回の実験に際して、様々な関係者、関係機関のご理解とご協力により無事終了したことに深く感謝の意を表するものである。

二世紀の街に明治の汽車が走る街

松山市・伊予鉄道

伊予鉄道(株)施設課

一 市内電車の走る街松山

松山市は、人口四七万人、西方は、瀬戸内海に面し、北東部には石鎚山系がそびえる温暖な街です。その中で松山城が市街地の真中にそびえる城下町で、正岡子規や夏目漱石ら多くの文豪ゆかりの地であり、市街地の北東には、日本最古の温泉といわれる道後温泉があり、歴史と文学の薫り漂う落ち着いた地方都市です。

この松山の地において、地元市民や観光客が手軽に利用できる交通機関が、「市内電車」です。この市内電車は、松山城の周囲を循環する環状線、道後温泉と松山市駅を結ぶ市駅線、道後温泉とJR松山駅を結ぶ松山駅前線、道後温泉と本町六丁目を結ぶ本町線の四系統で構成されています。四

系統の総延長は九・六kmで、松山城を取り囲むように、松山市駅、JR松山駅、愛媛県庁、松山市役所、道後温泉と市街地の主なところはほとんどカバーしており、観光客はもちろん市民の足として親しまれています。

二 路面電車の歴史

当社の歴史は、明治二〇年の創立、翌二一年に松山く三津間の営業を開始し、民営鉄道としては、南海電鉄に次いで、我が国二番目の古い歴史を持つています。しかしながら、その免許はあくまで、鉄道線としての免許であり、松山の地に初めて軌道線が走ったのは、明治四四年に松山電気軌道会社(三津浜町江ノ口を起点として、松山市街地を経て道後に至る延長約一〇kmの電気軌道を走らせ

たのが始まりです。

伊予鉄道は、明治三三年に吸収合併をしていた道後鉄道の道後線(古町く道後く一番町)を明治四四年に電化、松山電気軌道の開通に先立つこと約一カ月前に電車運行を開始していましたが、これはあくまで鉄道線であり、路面電車とはちがいます。

その後、伊予鉄道は大正一〇年に松山電気軌道を吸収合併して、現在の軌道路線の基礎が形づくられました。同時に松山電気軌道の合併によって、松山市を中心とする鉄道・軌道の交通網の統一化が図られました。

まず、大正一〇年、路線の重複を避けるため旧松山電気軌道の一、番町く道後間の運転を休止して、緑日その他人出の多い場合に限り臨時運転を

することとし、常時は鉄道電車線のみを運転することとしましたが、これにより鉄道線と軌道線の乗り継ぎが、一番町で新たに発生いたしました。そこで、旧松山電気軌道の軌間（一、四三五㎞）を伊予鉄道の軌間（一、〇六七㎞）に改軌し、大正一二年には、道後く江ノ口間の線路を統一し、三津から道後への電車の直通運転が可能となり、利便性は、一層向上致しました。さらに、同一四年には道後く一番町間の道路改修工事に並行して、軌道を複線化し、従来の道後く一番町間の鉄道線を廃止致しました。

一方、松山城の北側を走る古町く道後間の鉄道線は、地元住民の利便性を図るために、昭和二年に路線変更（古町から住宅街を經由して上一万へ結ぶ）を行い、この結果、軌道線とともに、松山城を中心として環状に取り巻くこととなり、軌道電車線は城南線、鉄道電車線は城北線と名付けられました。ちなみに、城北線は、現在も鉄道事業法に基づく鉄道であり、特別認可により、軌道線を運行する列車がそのまま入線し、運行しております。昭和二年に国鉄予讃線の開業に伴い、「松山駅」が設置されました。（当初松山駅は、伊予鉄道が使用していましたが、国鉄が松山まで延伸してきた際に、駅名使用問題が発生し、「松山駅」を国鉄に譲り、「松山市駅」に改称したものです。）旅客の利便を図るためにまず、古町駅から松山駅

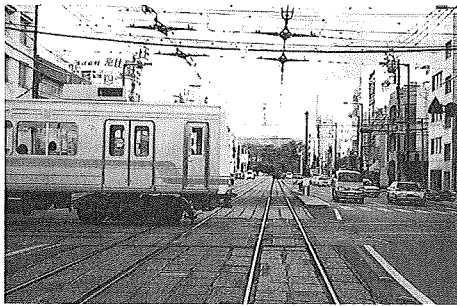
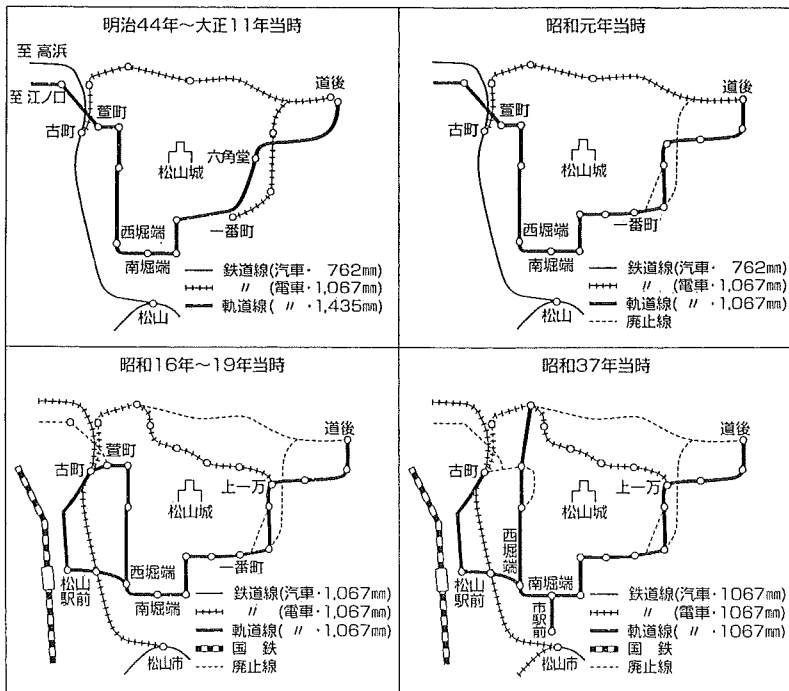


写真1 大手町平面交差

間に線路を敷設、さらに高浜線（当社鉄道線）と軌道線との連絡を図るため、軌道線・萱町く古町間に軌道を敷設するとともに、軌道線・江ノ口く萱町間は、営業の必要性が薄くなったため、廃止。そして高浜線の電化、既存軌道線の一部複線化と相まって、松山駅く西堀端間の軌道敷設を行いました。これにより、大手町で、鉄道線と軌道線の平面交差が誕生し、現在全国で唯一の鉄・軌道の平面交差として現存しています（写真1）。この場所では、軌道線が踏切前で停止して鉄道線の通過を待つ

ています。

路線の変遷は、その後、戦災を経て松山市の復興計画の中で松山駅と松山市駅を結ぶため松山市駅前く南堀端間の路線敷設など局所的な進展、変更が行われ、昭和三〇年代後半には現在の姿となりました（図）。



路線の変遷

三 路線の特性

伊予鉄道の路線の特性として、まず上げられるのが、松山城を中心とした環状化が完成していることがあげられます。同業局社の札幌市交通局や岡山電気軌道(株)が路線の環状化を計画しているように、松山城というシンボルが中心にある中で、利用者にとって、大変便利なものとなっています。松山城の南側に位置する松山市駅、大街道(一番町)界隈は、市内で最も賑やかな繁華街、官庁街で、同時に大街道は松山城への登山ルートになっています。また、松山市駅は、鉄道線三線のターミナルとなっております。また、東側には、JR松山市駅があり、通勤客、買い物客をはじめ、県外ビジネスマンや観光客に至るまで多種多様な人々の輸送を行っています。また、松山城の北側は、鉄砲町や木屋町など町名からも歴史が感じられるように、商人町の名残を留める住宅街と愛媛大学や松山大学をはじめとする学生街、さらに北側の寺院が集中する地区には子規や山頭火をはじめ多くの句碑が点在しております。さらに、上一万にて分岐して北東へ向かうと日本最古の温泉としてあげられる道後温泉駅があります。道後温泉の玄関口に位置する道後温泉駅は、路面電車の駅舎として一風変わった駅舎をもっており、明治時代の雰囲気伝える洋風の駅舎は、坊っちゃん、マドン

ナといったレトロ調のムードにびったりで観光客の写真撮影も絶え間がありません。今回、あとでご説明いたしますが、「坊っちゃん列車」を復活させるにあたり、道後温泉駅の駅前に留置線を引き伸ばし、昼間運行時の留置時と夜間留置時に、停車させ、観光客の写真撮影のために配慮しております(写真2)。なお、夜間は道後温泉駅、坊っちゃん列車ともにライトアップされ、一層映えたものとなっております。なお、現在の駅舎は、当社の創立百周年事業として老朽化が進んでいた旧駅舎を建替えたもので、当社の百周年にあたる昭和六一年の竣工となっております。鉄骨造りではあるものの、外観は旧駅舎とほとんど同じ物に再現しました。旧駅舎は、明治四四年に建設された



写真2 道後温泉駅の坊っちゃん列車

ものでしたが、新駅舎は、可能な限り建設時の姿を残すことに重点がおかれ、屋根は天然スレート葺き、天井板の飾り鉄板には旧駅舎のものを使い、電灯からトイレの表示に至るまで明治のアンティーク調で統一されています。また、明治調の雰囲気再現するため、駅前広場には赤レンガを敷き詰め、街灯はガス灯を模したイタリア製、ベンチも時代色が出る重厚な木製にしたほか、記念写真を撮る人のために広告類も出さないほど配慮いたしました。

四 坊っちゃん列車の運行開始

「坊っちゃん列車」(写真3)は、夏目漱石の小説「坊っちゃん」に由来しています。主人公の坊っちゃんが「マッチ箱のような」小さな汽車に乗って赴任先の中学校に向かう場面があります。その中で「・・・停車場はすぐに知れた。切符も訳なく買った。乗り込んで見るとマッチ箱のような汽車だ。ごろごろと五分ばかり動いたと思ったら、もう降りなければならぬ。道理で切符が安いと思った。たった三銭である。」(小説「坊っちゃん」より)と記されており、やがてこの小説が人気を呼ぶにつれてこの汽車は「坊っちゃん列車」と呼ばれるようになりました。「坂の上の雲」を軸として、「日本」の街づくりを目指す松山市、松山市観光協会等と協力して、「道後温泉」「松山

城」に続く観光資源として、坊っちゃん列車の復元が計画されました。くしくも、本年は正岡子規没後一〇〇周年、また、来年は松山城築城四〇〇周年にあたります。坊っちゃん列車は、動力を、従来の蒸気よりディーゼルに変更。燃料も低硫黄の環境に配慮したものを採用しています。寸法、定員等は、できるかぎり明治二二年運行開始時にあわせています。なお、二両編成の客車の定員は、三六名（内座席二四名）となっています。料金は、坊っちゃん列車乗車券＋一日フリー乗車券（当日の市内電車と市内循環バス乗り放題）＋記念グッズで一乗車区間一、〇〇〇円であります。運行区間は、道後温泉―大街道―松山市駅前―JR松山

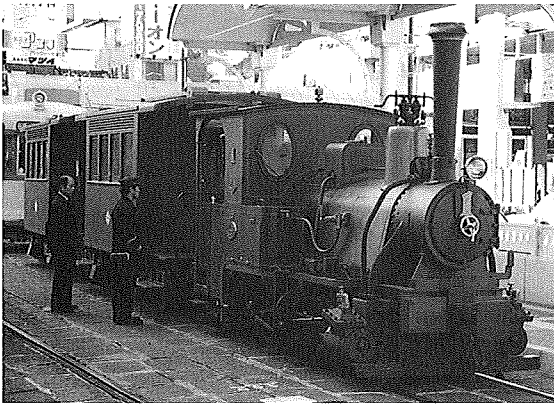


写真3 松山駅前の坊っちゃん列車

駅―古町の各区間を一乗車区間とし、インターネット及び電話にてご予約いただけるようになっております。ちなみに、従来の路面電車は、前後に運転席があり、方向転換する必要がありますが、坊っちゃん列車の機関車の場合は、前方が固定されているため機関車を回転させる必要があり、用地スペースの関係等で、ターンテーブルの設置は困難なため、機関車自身にジャッキアップ装置を設け折り返し点にて機関車を持ち上げ反転しております。また、煙は、煤煙を市内で撒き散らすわけにもいかず、舞台装置で使用する特殊な煙を排出しております。子規や漱石、多くの人たちを乗せて明治の昔から昭和半ばまで松山平野を走りつづけた坊っちゃん列車が二一世紀の城下町に蘇りました。一度お乗り頂きたいと思えます。

五 電車運賃

まず、伊予鉄道のプリペイドカードは、名前を「い〜カード」といいます。一番目の特色としては、電車・バス共通乗車券となっております。電車においては、鉄道線では切符を購入する際に券売機が使用できます。また、路面電車では、全路面電車に「い〜カード」の使用できる運賃箱が設置してあります。二番目にその割引率の高さにあります。一、〇〇〇円で一〇〇円分、三、〇〇〇円なら四〇〇円分、五、〇〇〇円なら八〇〇円分

お徳になっています。

次に、運賃面での施策として、伊予鉄道始まって以来初めて実施した、「運賃値下げ」であります。これは、毎年減少していく利用客に歯止めをかけるべく、平成一三年四月一六日より「電車・バスをもっと身近な交通機関にしたい」をキーワードに、電車・バス運賃値下げ、バス路線のリニューアル、利便性の高い電車・バスの乗車制度、環境・高齢福祉問題への取組み等の施策を実施しました。具体的な電車に関する施策として電車・バスが最低一五〇円（市内電車旧一七〇円）最高六〇〇円に値下げ。市内電車・ループバス1Dayチケット三〇〇円（市内電車旧一日乗車券四八〇円）の導入。六五歳以上の方が一日一〇〇円でバス・電車に乗れるシルバー定期券の導入。定期券所持者と同居家族にメリットの環境定期券導入。一枚の定期券で、電車・バス乗り換えOK。等々であります。続いて、第二段として、一〇月一日より、電車・バスの運賃を五〇円刻みに値下げ、デパートの増床オープンに併せて、最終便の延長、デパートとのセット券の導入等々、利用客のニーズにあった、また利用しやすい電車を目指して「サービス向上宣言」の施策を実施しております。実施後、期間が短いため、まだ結果はでておりませんが、前年までの減少率に歯止めができております。

六 高齢化等への対応

路面電車の今後を考える上で、避けて通れないのが、バリアフリーの問題です。まず第一に、L R V（低床式路面電車）の導入です。現在、松山市は「地球にやさしい日本一のまちづくり」を目指す中、国際姉妹都市で環境先進地であるドイツ・フライブルグ市の影響もあり、環境にやさしい交通手段・路面電車を核とした都市交通整備の確立に向けて、プロジェクトチームを編成しているところです。その中で、平成一四年三月を目途として、L R V二両の導入を計画しております。現在、全国で、L R Vを導入しているのは、広島電鉄、熊本市交通局、名古屋鉄道があげられますが、当社は、路線の都合上、初めて単車での低床電車を計画しております。これは、国土交通省の公共交通移動円滑化設備整備費補助金のうち低床式路面電車システム（L R T）整備事業を利用するものです。また、安全地帯の整備の際には、上屋の設置・スロープの新設等バリアフリーに配慮し、整備をしております。

七 路面電車の今後の課題

電車の最大の使命として、「安全運行」、「定時運行」があげられます。当社の併用軌道区間は、全区間が諸車通行不可となっております。他社に比べ



写真4 南町～道後温泉間 軌道移設工事

て恵まれたものとなっております。現在、南町～道後温泉間の道路拡幅に伴う軌道移設工事を行っており（写真4）、平成一六年までに道後温泉までの拡幅工事が全て終了し、全ての併用軌道区間の道路が片側二車線以上となり、一層電車と自動車交通が分離でき、安全性の確保が期待出来ます。しかしながら、昨今の自動車交通量の増大に伴い、接触事故が増大しているのも事実であり、一層の防衛運転が必要となっております。また、安全な施設の維持・管理のため、限られた経費を効率的に運用し、また、国土交通省等の補助制度を利用し、施設の改良及びバリアフリー化設備の拡充等

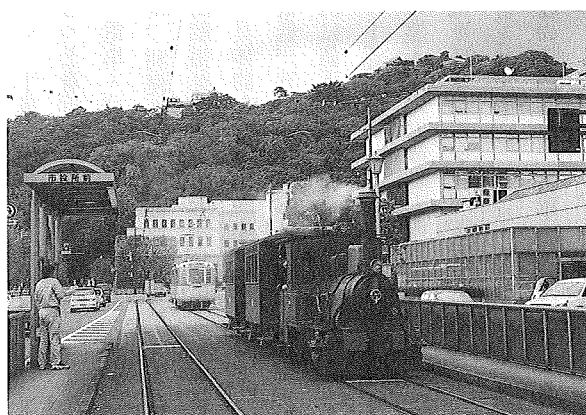


写真5 松山城と坊っちゃん電車

一層サービス改善に努める必要があると思われると思います。それにより、利用客の回復も望まれると思っております。最後に一度、松山へ来られて、「坊っちゃん列車」に乗り明治時代へタイムスリップして漱石の気分を味わわれてはいかががでしょうか。お待ちしております（写真5）。

米国における道路占有制度及び

線路敷設権に関する実態調査

道路局路政課道路利用調整室長 渡邊 伸司

はじめに

道路は一般交通の用に供するものとして建設される公共財産であるが、あわせて電線、通信ケーブル、ガス管、水道管など公益事業の施設を収容する公共的空間としても重要な役割を果たしている。

近年、e-Japan重点計画（平成一三年三月）に見られるように、特にIT社会の早期構築が国家戦略として設定され、光ファイバー等の高速通信網の整備が喫緊の課題とされる中で、道路が河川などと並んで光ファイバー等を収容するための重要な公共空間として注目され、その利用の仕方について、内外から様々な要望が寄せられている。

このような状況を踏まえ、道路局路政課においては、今後の政策展開に資するため、道路大国内

あり、IT先進国でもあるアメリカにおける道路の公共的空間としての使用の実態を「線路敷設権」(Right of Way)を中心に一二年度に引き続き調査を行った。

この調査は、

連邦交通省道路庁

イリノイ州 州政府交通省、シカゴ市交通局

コロラド州 州政府交通省、

デンバー市公共事業局

AT&Tプロードバンド社

に対し、訪問して行ったものである。

一 アメリカの道路局について

(1) 道路の管轄

米国連邦道路庁(Federal Highway Agency)



コロラド州 交通省

の資料によると、アメリカの道路は、全長三九二万マイル(六二七万キロ)であり、都市部が一三六万キロ、地方が四九一万キロとなっている。

道路は、連邦管理のもの、州管理のもの、地方
政府 (town 市 city または郡 county) 管理のも
のに大別される。連邦が管理するのは、国有林、
国立公園、インディアン居留地など連邦直轄の土地
の道路のみであり、距離的には全体の三・一％に
すぎない。州政府管理のもの一九・七％、地方政
府管理のものが七・二％となっている。

(2) [National Highway System]

アメリカの幹線道路網として「National
Highway System」(NHS)が存在する。N
HSは、連邦議会に承認された国家的に重要な道
路ネットワークであり、一九九五年に指定された。
NHSは、Interstate (州際道路) 及びその他州
管理の道路のうち重要なものからなる。NHSは、
距離的には一六万マイルで全国の道路全体の四・
一％であるが、交通量四四％を運んでいる。この
うち、Interstateは、距離で一・二％、交通量で
二三・九％を占めている。

(3) 道路財源と道路管理における連邦の役割

前述のように、連邦が直接管理する道路の距離
は限られているが、連邦は、「連邦補助道路」へ
のコントロール等を通じて道路管理の指導的役割
を果たしている。

米国では、ガソリン税を主な財源とした
「Federal Highway Trust Fund (連邦道路信託
資金)」があり、道路財源として用いられている。

このほか、州にもガソリン税があり、これも道
路建設に使われる。

連邦道路資金は、連邦直轄道路にも用いられる
が、大部分は、NHSやその他州が重要と主張す
る州道、地方道への補助 (建設費の八〇九割) に
使われている。連邦が補助する道路については、
その規格や管理の仕方について基準を定めてお
り、各州や地方政府は、これに従った上でさらに
自らの方針を立てて道路を建設管理している。

二 道路占用制度

(1) わが国の道路占用制度に相当する仕組み

米国では、二三CFR (Code of Federal
Regulations) 一・二三b、Highway (幹線道路。
ここでは連邦補助道路) 上 (上空、地下を含む)
に、建物、物件、施設を一時的または永久に設置
することは、公共の利益にかなない、自由で安全な
道路交通に支障がない場合には道路管理者が許可
しうることが規定されており、二三CFR六四五
で、ハイウェイ上のUtility (公益物件) 電気、ガ
ス、水道、下水道、電話等) の収容のさせ方につ
いて規定を置いている。さらに、連邦は、Utility
Program Guideを出しており、州や地方政府に
とっての指針となっている。

道路上に物件の収容をどう認めるかは、道路管
理者 (各州や地方政府等) の権限であり、道路の

占用について permit (許可) を与えたもののみ認
めている。

事前に道路管理者と公益事業者との間で敷設の
アグリーメントを結んだ上で、個別の道路工事に
ついて許可を受けることを求めるケース (シカゴ
市など) と、個別の許可だけで工事と道路の占用
とをあわせて認めるケース (コロラド州) がある。

デンバー市では、道路の占用にかかる「法的許
可」、「道路工事許可」、「建設許可」の三つに分け
て許可しており、法的許可は物件の所有者に対
するもの、あと二つは実際の作業を行う者
(contractor) 契約業者または所有者自身) に対
するものである。

なお、アメリカでは「民地優先」の考え方は見
られない。

(2) いわゆる義務占用制度に相当する制度の有無

公益物件の収容については、その条件を含め州
の権限である。ただし、連邦補助道路への収容方
針を策定して連邦道路庁の承認をうけることが必
要。また、連邦道路庁は、州が道路上の占用を認
める場合には、その条件について文書で明らかに
するよう求めている。この文書は通常 permit だ
があるが、Agreement その他の形態でもよい。

公益事業に対して、日本の義務占用のように特
に収容を認める要件を緩和していると説明したと
ころはなかったが、イリノイ州では原則公益事業

にしか道路の占用を認めない、としている。また、電気、ガス、水道、電話といった公益事業については、道路占用の料金を取らない、としているところが多い。(イリノイ州、コロラド州)

何が公益事業に該当するかは、連邦の規則はあるが、最終的に州に任されている。

(3) いわゆる二次占用の場合の手続
連邦レベルの規定はない。

二次占用者も許可が必要(イリノイ州)ケース、新たに物件を設置する場合には許可が必要であるが、単に既設の物件を借り受けなどで使用する場合には届出でよいケース(コロラド州)や何もしなくてよい(デンバー市)がある。

(4) 異なる道路管理者に対する占用許可申請の受け付け方法

道路管理者が異なる場合には、それぞれ別々に申請をし、許可を受けることが必要。道路管理者の主体としては同じで管轄が異なる場合を含め、申請が一度ですむとしているところはなかった。連邦では、管轄権の問題をクリアするよう注意を促している。

(5) 占用料制度と占用物件の額(たとえば地下埋設電線)

道路の占用に際して料金を徴収するのか、いくらか徴収するのかは、道路管理者の権限。州法に基づいて州や地方政府が決められている。州によっては、

占用に対し課税もある。シカゴ市では、公益事業者に対し年間収入の一定割合を徴収している。(通信事業者の場合収入の二%、電力は三~四%、ガスは八%)

コロラド州は、九七年の州法で、公益事業への課金を禁止した。イリノイ州でも公益事業からは占用料金は徴収していないが、橋への共架とFreewayへの収容に対しては例外として課金している。

占用料とは別に、道路の占用に対し許可手数料(Fee)を徴収しているケースもある。

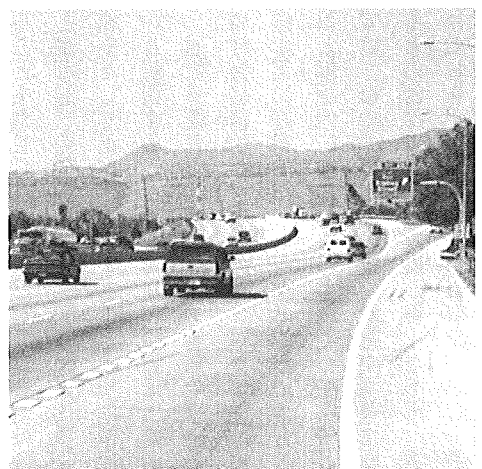
たとえばコロラド州では一件について一〇〇ドル徴収。(公益事業は免除)

シカゴ市では、道路工事ごとに許可に際し毎回フィーを払うことになっているが、通信事業者と電力会社は支払いを免除されている。

(6) 高速道路の占用(特に縦断占用)

アメリカでも有料道路は存在するが、それほど多くはない。アクセスが制限されている(いわゆる信号と交差点のない道路)という点で日本の高速道路に類似するものはFreewayと呼ばれており、Interstate及び幹線道路の一部などがこれに属している。

フリーウェイの縦断占用については、極めて抑制的であったが、一九八八年に政策変更が行われ、基本的な方針については連邦道路庁の承認を受け



インターステート (デンバー郊外)

ることが必要であるが、これにしたがっている限り個別の案件についての承認は不要となった。

連邦道路庁によれば、五二の州と地域のうち現在三七で、何らかの形で光ファイバーの縦断占用を認めており若干の州で開始される見込みである。また、イリノイ州ではシカゴ市内のインターステート敷地内に市街地と空港を結ぶ鉄道が設置されている。

前述のとおり、公益事業者の道路占用そのものには課金しない州が多いが、フリーウェイの縦断占用については課金する州も多い。イリノイ州では、土地の公正市場価値に基づき課金している。(場所にもよるが、おおむね五〇セント/フィート・年。五年ごとに見直し) 同州は、光ファイバーは掘り返しの必要がないので、縦断占用を認め

たとのこと。コロラド州ではShared Resource Agreementを結んで、通信事業者の設置する光ファイバーの一部を州が譲り受ける現物対価の形で課金している。

フリーウェイに收容させる場合には、道路敷地端から四く五メートル設けることとされている公益事業收容スペースを用いることが多い。

昨年一二月に連邦道路庁はFCC（連邦通信委員会）と共同で、各州がフリーウェイの縦断占用を認める際に連邦通信法との整合性をとるためのガイドランスを出した。

(7) わが国における共同溝、電線共同溝のような公共的收容空間の有無

一般的には、道路管理者が提供する共同收容空

間はない。なるべく共同で收容することを奨励しており、この場合、一社が作って他社に貸す形態が多い模様。

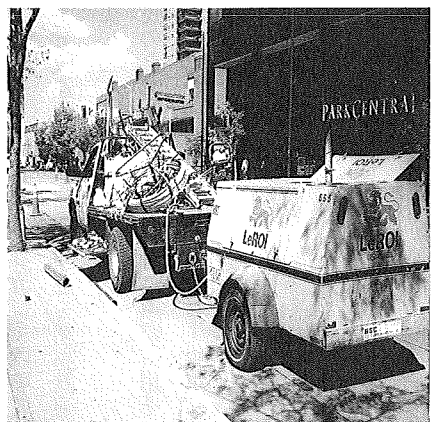
シカゴ市では、フレートトンネルシステムという市が中央ビジネス地区に設置した公共地下空間（全長四七マイル）を一フイット当たり四ドル（年）を取って民間に使用させている。また、現在再開発中のWacker Driveという中心部の通りにおいて、民間が利用できる共同管路パッケージを建設中である。

(8) 連邦通信法1996のインパクト

一九九六年のTelecommunications Act（連邦通信法）は、通信市場、特にローカルマーケットでの公正な競争の促進を目的に制定され、広範な規定を置いているが、道路の占用に対しても影響を与えている。

連邦通信法二五三条では、(a)州と地方政府は、州際内の通信サービスを提供する能力を禁止または禁止する効果をもつてはならない、とされている。一方、この条項は(b)州と地方政府は、競争的に中立的な要件を課すことは禁じるものではない、とされ、(c)州と地方政府の線路敷設権の管理や、通信サービス提供者から、公正で競争的に無差別中立的な対価を課金する能力に影響を与えるものではない、としている。

これにより、州と地方政府は、通信事業者から

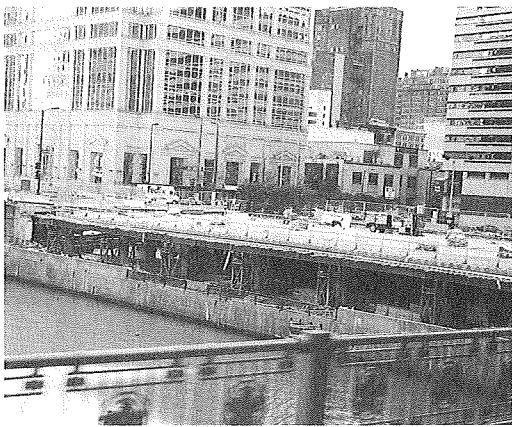


デンバー市の道路工事（ケーブル関係）

の道路の占用申し込みに対し無差別公平な取り扱いをすることが義務付けられた。（正当な理由なく断ることはできない）

連邦通信法について、通信事業者の側では、州や地方政府は、道路の占用そのものに対し課金することを禁じられている（行政実費だけは取ることも可能）と解釈しているが、道路管理者側では、地主として正当に課金することは禁止されていないと解釈するところもあり、結論は出ていない。

通信事業者の立場からは、連邦や州はITのことも社会経済的なプラスのインパクトを理解して通信産業に好意的なところが多いが、地方政府になると抑制的になるところも多く、線路敷設に関しては、市や郡等の地方政府対応が課題になっているとの認識。各地方政府が様々な基準、方針を持っており、アメリカ社会の宿命ながら、それぞれ



シカゴ市のWacker Drive

に適合させるため、手続が複雑、コストが割高の原因になっているとのこと。

一方、一部の道路管理者は、光ファイバーは金儲けの手段として機能しているとの見方から、従来の電気、ガス、水道などといった公益事業とは性質が異なると感じている。通信法を踏まえたアメリカの通信関係の線路敷設権のあり方については、行政実例や司法判断において今後の積み重ねが期待される場所である。

三 道路工事に関する規制等

(1) 掘削に関する規制

連邦レベルの規制はない。州や市のレベルで、道路の交通量や地域により夜間やピーク時等の工事禁止の措置を講じている。

また、舗装工事後の一定期間工事の制限を設け



シカゴ市道路工事

るケースも見られた。(たとえばシカゴ市では舗装後五年、再建設後一〇年は工事禁止。デンバー市では二〇〇〇年秋から、舗装後の工事規制を二年から三年に延長した)。

工事のためのガードマンは不要だが、交通整理の人間は必要としているところが多い(イリノイ州、コロラド州)。また、警察の許可が必要としているところはなかった。

(2) ケーブルを管路に収容しないで直接埋設することへの規制

連邦レベルの規制はない。州や地方政府でも特に規制は設けているところはみられなかったが、シカゴ市は、ケーブル類はすべてとう道に収容し、電気線路はコンクリートケースに収容するよう勧告している。

(3) 道路工事調整会議のような仕組み

州や地方政府で道路関連工事について何らかの調整メカニズムを設けている。シカゴ市やデンバー市では毎年、年間計画と三〜五年の長期計画を調整し、毎月の調整も行っている。イリノイ州は今年八月から九つの地区ごとに工事調整の仕組みを作った。

四 事業者に対する情報提供

(1) 公共事業の修繕計画

州や地方政府は、公益事業調整委員会で建設計

画を公益事業者に提供する機会があるほか、前述の工事調整の場でも情報を提供している。

(2) 各事業者の管路の敷設状況

一般的にはあまりいいデータベースは存在しないようである。コロラド州ではUtility Notification of Coloradoという組織が、収容情報の提供を行っている。

シカゴ市では、道路占用希望者は、既設の収容空間の情報を市の地下敷調整室に提出することとなっており、この情報に基づいて、各希望者はできる限り既設の空間を利用した計画を策定し、市の承認をうける。

これらの情報については、シカゴ市のように電子化に取組みをはじめたところもあるが、一般的にデータベース化はされておらず、また、申請の電子化も一部では導入されているもののこれからといったところ。

(3) 道路管理者が管理する収容空間の空き状況

シカゴ市では公共空間を設けていたが、一般的には道路管理者は日本の情報ボックスのような公共空間を持っていない。また、光ファイバーを自ら敷設して他に貸し出す余裕分をもっているところも見られなかった。

道路IRサイトの開設について

道路局企画課道路経済調査室

URL <http://www.mlit.go.jp/road/ir>

国土交通省道路局、都市・地域整備局では、事業評価の結果や関係公団の財務諸表等をわかり易く公表する道路行政評価サイト(道路IRサイト)

を平成一三年一〇月一日に開設しました(図1)。

I R (Investor Relations) とは、企業が株主

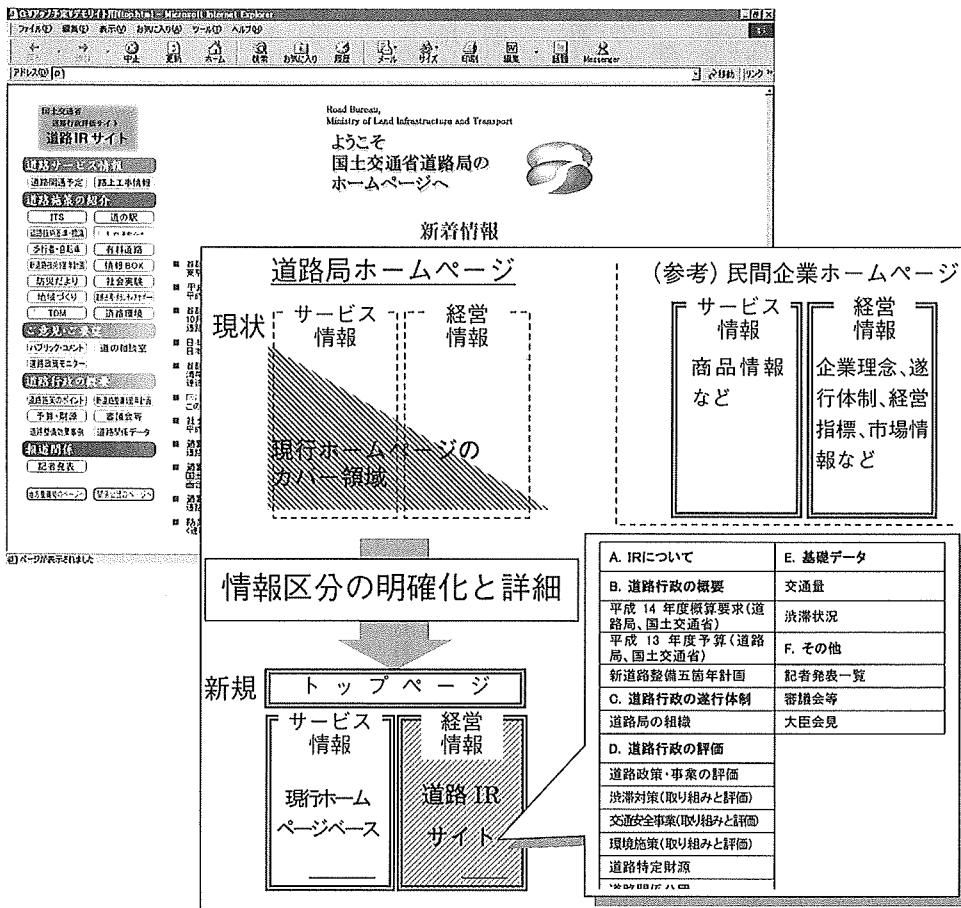
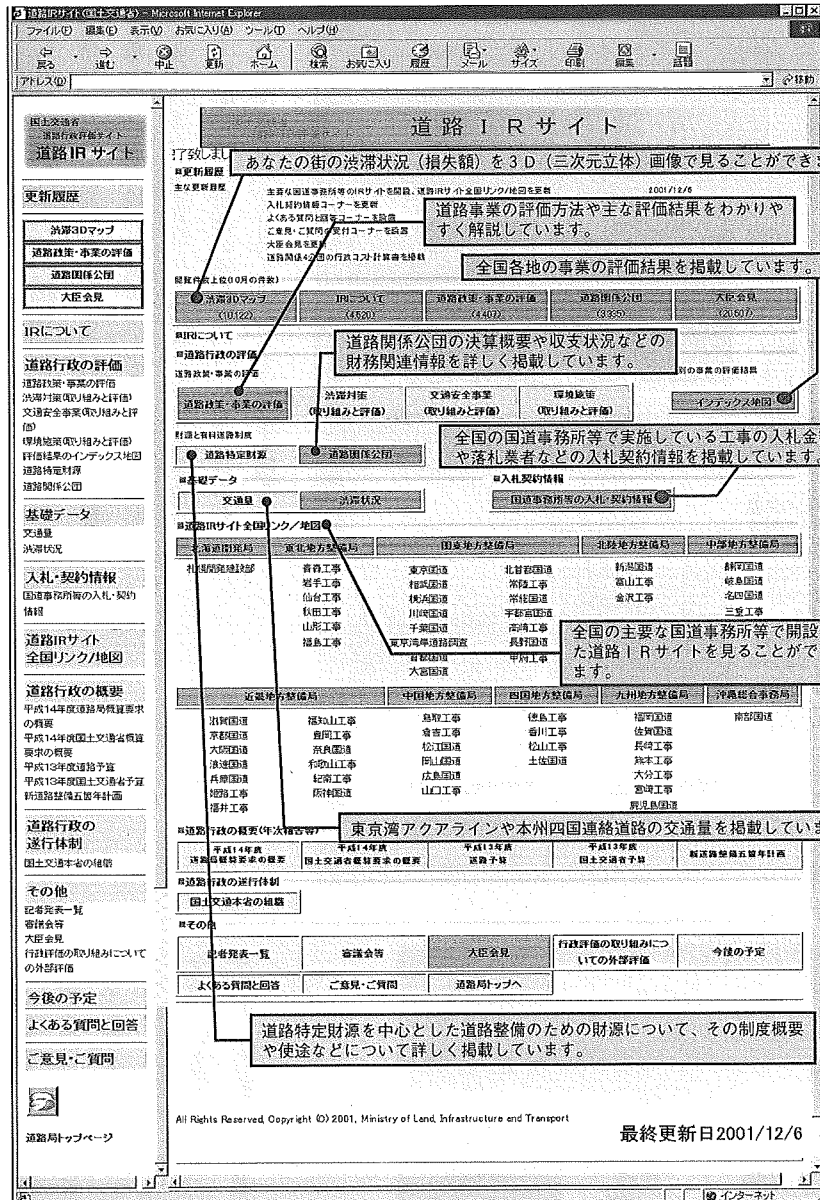


図1 道路IRサイトの概要



道路政策・事業の評価

道路サービスが提供されるまでの過程と各過程で実施している評価の仕組みをわかり易く説明しています。また、西大宮バイパスにおける事後評価など実際の事業評価の事例についても写真やデータ等を交えてわかり易く表示しています(図3)。

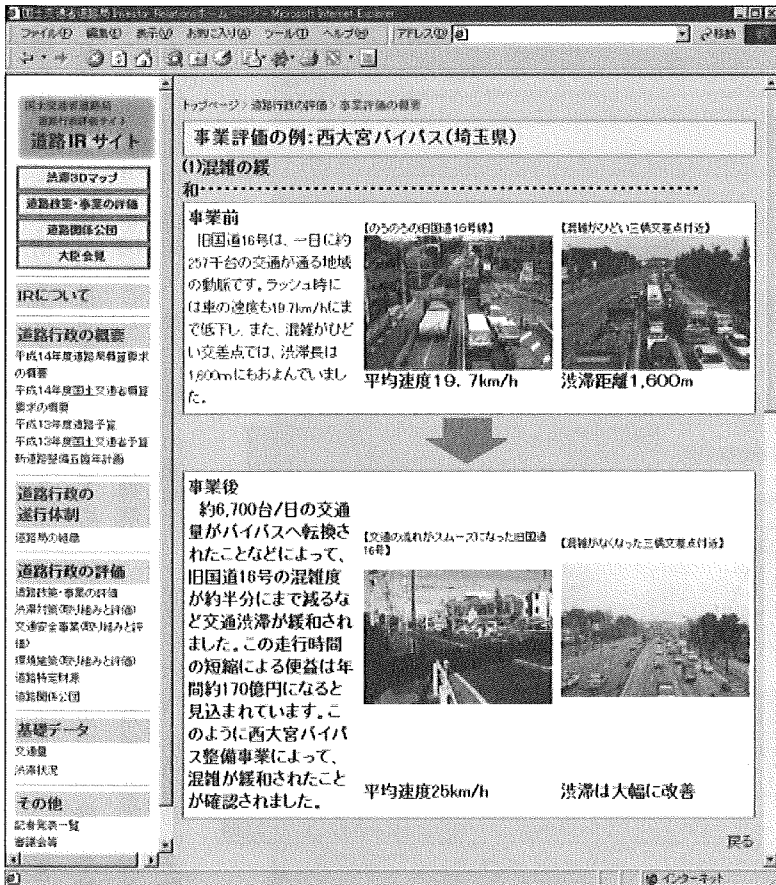


図3 道路事業の評価例

渋滞状況(渋滞3Dマップ)

全国の主要な都市における渋滞損失(額)を地图上に棒グラフで示した渋滞3Dマップにより、その都市の渋滞の概況を一目で把握できるようになっています。また、各都道府県の道路1kmあたりの渋滞損失額の順位表も掲載しています(図4)。

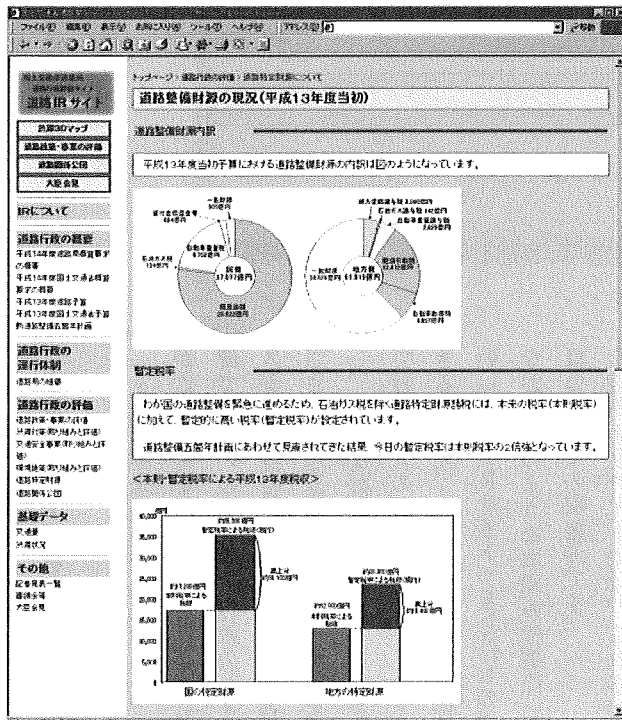


図4 道路渋滞3Dマップ

道路特定財源

道路特定財源を中心とした道路整備のための財源について、その制度概要や現況、用途などについてわかりやすく説明しています(図5)。

道路関係公団

道路関係公団の決算概要や収支状況などの財務関連情報を詳しく掲載しています。また、道路関係公団が民間企業として活動を行っている場合の財務書類である行政コスト計算書や東

京湾アクアライン・本州四国連絡道路の交通量についても表示しています(図6)。

審議会等

過年度に行われた道路審議会の関係資料などを掲載しているほか、高速自動車国道の整備のあり方検討委員会や道路計画合意形成研究会など各種委員会等の関連情報を速やかに掲載しています。

また、一二月より全国の主要な国道事務所等においても同様のサイトを開設し、管内の道路事業

の評価結果や工事の入札契約結果等について順次情報を提携しています。併せて、国土交通本省の道路IRRサイトについても、事業所等が提供する情報に地図や一覧表を介してわかりやすくリンクを張りアクセス性を高めるほか質問コーナーを設置するなど内容の充実を図っています。さらに今後、過去の渋滞状況や沿道窒素酸化物濃度に関するデータ等についても公表するなど内容を順次充実させ、継続的に責任向上の取組みを進めていく予定です。

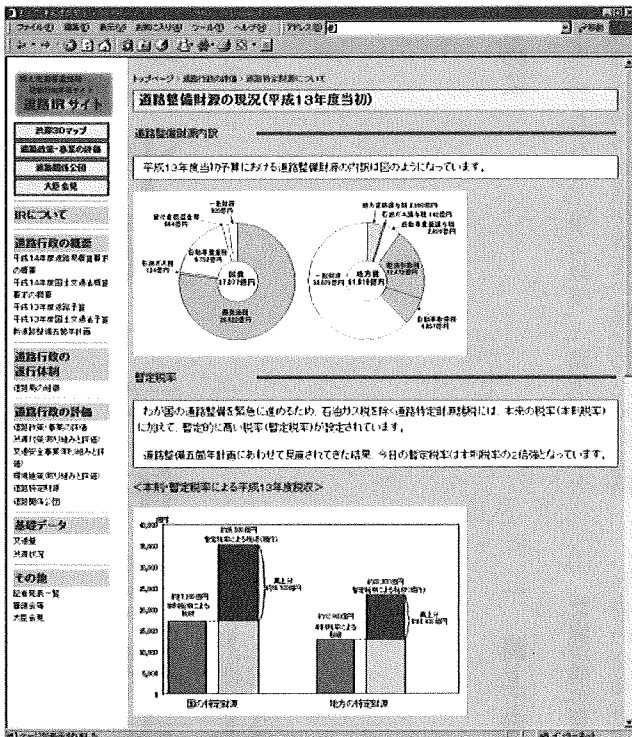


図5 道路整備財源の現況

道路関係公団の決算等(平成12年度決算)

道路関係公団の財務状況(平成12年度決算)

○詳細対照表

勘定科目	資産の部				負債及び資本の部			
	日本道路公団	首都圏高速道路公団	阪神高速道路公団	本州四国連絡道路公団	日本道路公団	首都圏高速道路公団	阪神高速道路公団	本州四国連絡道路公団
流動資産	1,459	224	204	71	流動負債	3,824	490	535
固定資産	380,191	87,764	48,005	35,977	固定負債	270,335	45,083	39,405
事業資産	339,665	47,131	41,627	33,526	特別法上の引当金等	98,236	13,434	3,889
事業資産建設仮勘定	46,526	20,409	6,077	225	償還準備金	9,849	13,434	3,402
有形固定資産	4,124	215	146	220	その他	3,337	-	497
その他	748	9	4	6	資本金	19,801	5,970	4,702
繰延資産	854	259	152	131	剰余金又は欠損金	328	6	6,890
資産合計	382,644	98,257	48,512	36,178	負債・資本合計	382,644	68,257	48,512

○損益計算書

勘定科目	費用の部				収益の部			
	日本道路公団	首都圏高速道路公団	阪神高速道路公団	本州四国連絡道路公団	日本道路公団	首都圏高速道路公団	阪神高速道路公団	本州四国連絡道路公団
経常費用	22,058	2,841	1,890	1,827	経常収入	22,058	2,840	1,890
事業資産管理費	3,310	704	427	147	業務収入	21,002	2,636	1,689
一般管理費	639	100	95	101	政府補助金収入	69	-	-
引当金等繰入	8,618	715	237	-	その他	88	4	3
償還準備金繰入	6,245	715	237	-	当期損失金	-	1	758
その他	370	-	-	-				
事業資産減価償却費	2	3	-	-				
業務外費用	8,170	1,119	1,100	1,379				
当期利益金	20	-	-	-				
資産合計	22,058	2,841	1,890	1,827	負債・資本合計	22,058	2,841	1,890

<注> 本州四国連絡道路公団の既設は、有料道路事業分である。剰余金は、有料道路事業以外の事業(駐車場等)から生じたものである。

図6 道路関係公団の決算状況

「平成一三年度東京都区部路上工事縮減計画」の策定について

関東地方整備局東京国道工事事務所

はじめに

道路上で行われる工事（以下、「路上工事」という）には道路の整備や構造の保全のための道路工事と道路空間を活用しているライフラインの整備や維持管理などのための占用工事がある。これらの工事は国民生活の維持向上に不可欠なものがある一方、路上工事が交通渋滞の要因の一つになっているとの指摘がある。

このため交通渋滞の要因である路上工事の大幅な縮減をめざして、平成一〇年に「東京都区部路上工事縮減五箇年計画」を策定し路上工事の縮減を図るなかで、平成一三年度路上工事縮減計画を策定したのでその概要を紹介する。

一 路上工事と交通渋滞

(1) 交通渋滞の要因の一つである路上工事
 日常の交通事情のなかで交通渋滞が発生する要因として、「朝夕の通勤・通学など交通が集中すること」「道路の車線数減少・線形不良など道路の構造」「交通事故・路上工事など人為的原因」の三つがあげられる。この中の工事渋滞は、道路上で行われる工事のため、車線の一部で通行が規制された場合に生じる渋滞である。

(2) 安全で快適な都市機能を守る路上工事
 道路には、国民生活に不可欠な電気・電話・ガス・上下水道などのライフラインや地下鉄などが多く埋設されている。一例として東京都区部の直轄国道に収容されている公益物件等は平均約三五

本の公益事業用管路が埋設されている（表1）。これらの管路等の需要増大に対する新設、老朽化による更新等のために必要となるいわゆる占用工事は、路上工事の約3/4を占めており、残りの約1/4が道路管理者が行う道路整備や維持修繕のための道路工事である（図1）。

表1 東京都区部の直轄国道下の埋設管延長

H13.3.31現在

	道路占用延長	対道路延長比
通信線	2,831km	17.6倍
電力線	1,860km	11.5倍
ガス管	325km	2.0倍
上水道	366km	2.3倍
下水道	309km	1.9倍
計	5,691km	35.3倍

※東京国道管理延長：161km

幹線道路での路上工事は、突発的に緊急を要するものを除いて、予想される交通渋滞ができるだけ少なくなるよう考慮し、工事時期や工事方法の選定などを行ってきた。

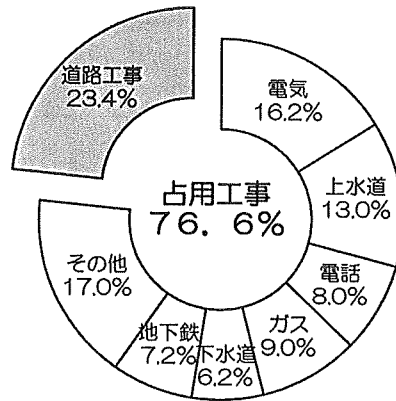


図1 路上工事の割合 (平成13年度・東京23区)

二 都市の生活を支える路上工事縮減の背景

第11次道路整備五箇年計画（以下、「11次五計」という）において、大都市部等の路上工事件数を平成四年度を基準として九年度までに三割、長期的には五割の縮減目標が策定された。

具体的には、共同溝の整備、共同施工を行うほか縮減のための工法や制度等総合的な施策を検討することとした。

これをうけ、東京都区部では、公益事業者の占用工事は平成八年度までに対四年度比で概ね三割の縮減となったが、阪神・淡路大震災を契機として道路、占用物件の耐震性強化の工事が緊急的に実施されることとなったことなどもあり、道路工事については同じ期間でほとんど縮減されておらず、ほぼ横ばいであった。

そこで、東京都区部の路上工事縮減に関して、道路管理者（国土交通省、東京都）と警視庁、公益事業者（電気・ガス・水道などの事業者）で構成する「東京都道路工事調整協議会」（昭和三年発足）では、平成九年度に従来の一二月下旬と三月にスポット的に実施していた工事抑制を四ヶ月の連続する期間に拡大した。

この計画では、東京国道工事事務所が管理している直轄国道において共同溝、地下鉄工事、首都高速などの環状道路建設、及び耐震補強工事などごく一部を除き全面抑制とした。また、東京都が管理する都道等においても、直轄国道と同様に工事を大幅（おおむね対前年比で半減）に抑制することとした。

この結果、平成九年度の路上工事件数は大幅に縮減され、冬期間の工事渋滞は工事抑制前の一月と比較して交通渋滞は緩和されて、交通量が増加またはほぼ同程度にもかかわらず、工事渋滞長は約五割減少し、旅行速度は約一割上昇した。

三 路上工事縮減計画を策定

(1) 計画の概要

平成一〇年五月に策定された「新たな道路整備五箇年計画」（計画期間平成一〇～一四年度）（以下、「新道路五計」という）では、11次五計に引き続き路上工事の大幅な縮減による都市圏の交通の円滑化の推進を図るために、共同溝の整備を進めるほか、年末・年度末の抑制期間の拡大、年間路上工事件数の総量規制の実施、工事期間の短縮等を促進する方策などにより、三大都市の路上工事を計画期間内に四年度比で五〇%、長期にはさらに縮減を図ることとした。

このため、東京都道路工事調整協議会では、平成一〇年一月に東京都区部の国道・都道を対象とし新道路五計の計画期間に合わせた「東京都区部路上工事縮減五箇年計画」及びこれを受けた毎年度の「東京都区部路上工事縮減計画」を策定し、新道路五計の目標の達成を図ることとした。

その結果、東京都区部における国道・都道（約一、一〇〇km）の路上工事件数は、四年度の約一六、〇〇〇件・月から縮減施策の実施により漸減し、一二年には約七、五〇〇件・月となり、現在、四年度と比較し五割減を達成したところである（図2）。

今後、工事時期及び工事方法について、計画

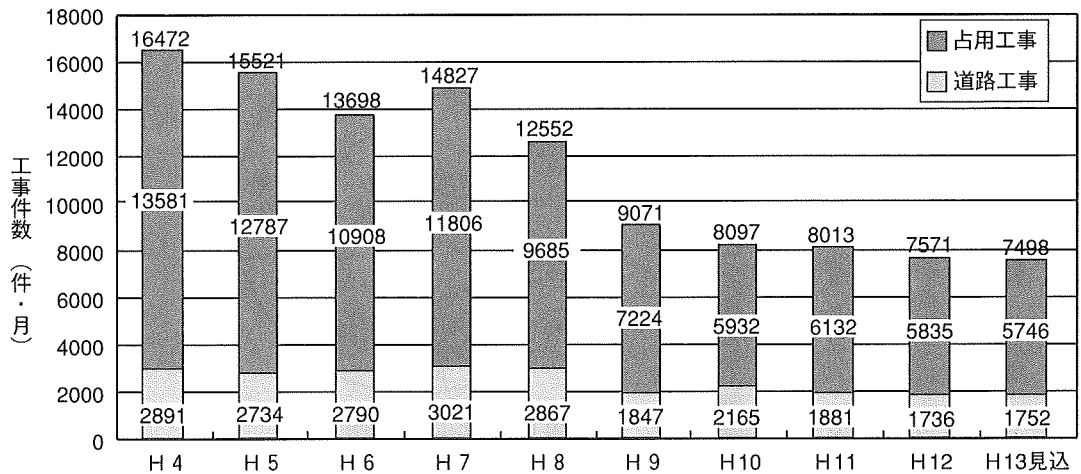


図2 東京都区部の路上工事件数の推移

的かつ合理的な工事調整を行い路上工事の年間目標件数を定めた上で、時期ごとの交通特性を踏まえて特定の時期に工事が集中しないよう平準化に努めてまいりたい(図3)。

(2) 計画達成に向けての取組み状況

渋滞緩和や災害対策に有効な共同溝整備を推進するとともに、路上工事の工期の短縮を図る様々な施策を実施し、道路交通に影響を及ぼさないよう配慮している(図4)。

路上工事の縮減を進めるには、従来にも増して新しい取組みが必要である。ここでは、東京都区部の道路管理者、公益企業者等が現在進めている取組み状況の主なものを紹介する。

① 長期間を対象とした道路工事調整

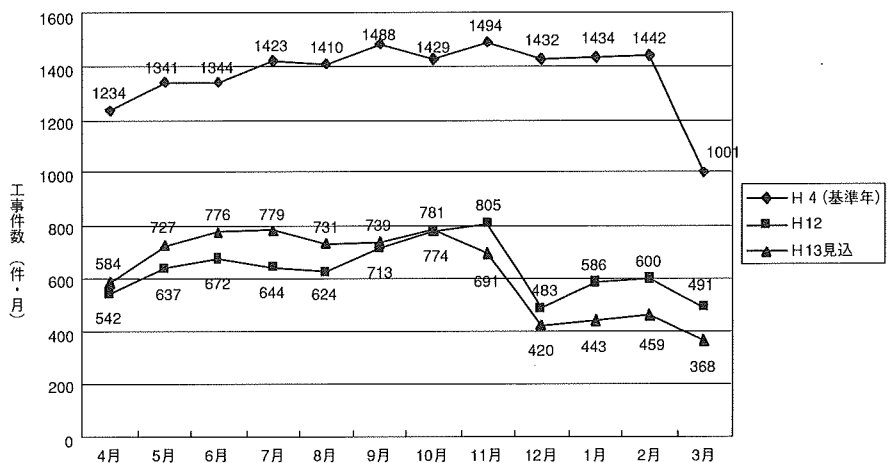
従来は、一年間に計画されている工事を中心に道路工事調整が行われていたが、共同施工や集中的な工事の本格的な実施に向けて五年程度の期間を対象とする長期道路工事調整を実施している。

② 工事の集約化や埋設物件の浅層化

電気・電話・ガス・上下水道などの各企業が話し合い、工事時期などの調整をして共同施工を行うことで、工期の短縮や何度も同じ場所を掘り返さずにすむようにしている。またライフラインを埋める深さを従来より浅くし、掘ったり埋めたりする工事時間を短縮し

③ 工事作業規模の拡大

交通管理者と一緒に、作業帯の長さの拡大(五〇mから一〇〇m)や作業時間を拡大す



※工事件数は毎月ごとに実施されている工事の件数であり、例えば1件の工事が数ヶ月連続する場合は毎月それぞれ1件としてカウントしている。

図3 平成13年度月別路上工事件数

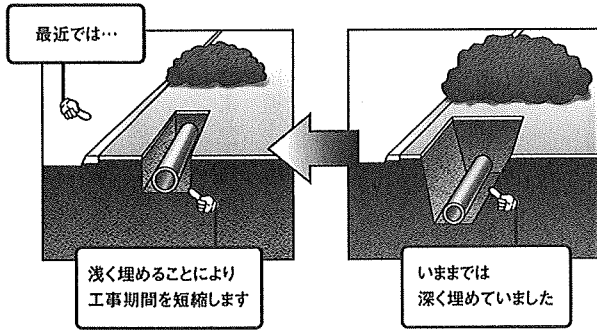


図5 浅層埋設

このため、一般道路に適用できる集中工事の実施方法について検討し、一、二年度には、路線・区間・期間を限定した集中化モデル工

事を行う集中工事が数多く実施されている。一般道路の場合には、道路が沿道の活動と密接に関連していることもあり高速道路と同様な手法は採用できにくい事情がある。

④ 路線ごとの集中化モデル工事
 高速道路などの自動車専用道路では、一定期間通行止めや大幅に車線を規制して道路工

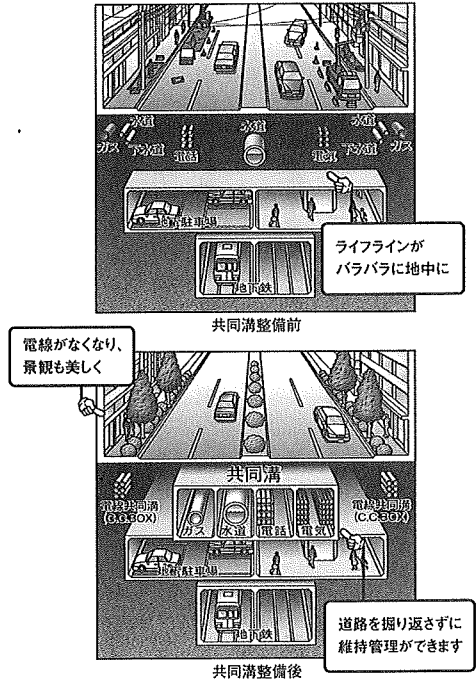


図4 共同溝の整備



写真 集中工事の歩道橋横断幕

表2 路線ごとの集中化モデル工事の効果

路線	区間	区間延長 車線数	工事内容 工事期間	集中化による規制緩和項目 集中化による効果(工事日数)
国道1号	港区清正公前 ～品川区西五反田1	2.2km 2/6 規制	占用工事16件 11月休日(金夜～ 月朝) 昼夜連続	作業時間延長(58時間連続) 作業帯拡大・離隔縮小 61日→22日(65%短縮)
国道1号	品川区西五反田1 ～戸越3	1.5km 2/6 規制	占用工事4件 10月 平日夜間	作業帯拡大・離隔縮小 17日→12日(29%短縮)
国道15号	品川区鈴ヶ森 ～大田区大森東	1.6km 2/6 規制	占用工事7件 9月 平日夜間	作業帯拡大・離隔縮小 50日→19日(60%短縮)

2、写真)。
 事を三カ所で実施した。作業帯の長さの拡大、離隔距離の縮小、作業時間の延長により、複数の工事をまとめて連続的に実施した結果、対象区間における工事日数がおおむね半分に短縮でき、工事渋滞解消に効果があった(表

⑤ 路上工事情報の提供

道路管理者と占有企業者が一体となり、平成九年から東京都区部の主要幹線道路についてリアルタイムな工事情報を地図表示で提供している。

○インターネットによる工事情報

・国土交通省東京国道工事事務所のホームページ

<http://www.ktr.mlit.go.jp/tonkoku>

・東京都建設局のホームページ

<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/>

○コミュニティFMラジオによる当日の工事情報

四 新たな路上工事縮減に向けた展開

道路管理に対する国民の意識が高まっているなかで、依然として路上工事が交通渋滞の要因の一つになっている現状では、路上工事に起因する渋滞を極力少なくする工夫が必要であるとともに、路上工事に対する国民の理解を広く求めていくことが必要である。

(1) 面的な集中化モデル工事

新道路五計において、都市圏の交通円滑化を推進するため、路上工事の縮減が求められており、この対策の一つとして、各道路管理者が一体となって、工事区域と時期を調整し、面的な集中化モ

デル工事を実施し、その結果を踏まえ、効果的な路上工事のあり方を検討するものである。

実施地域については、路上工事が多数予定されている地域でさらに迂回交通流が確保できる地域を選定し、その地域で工事期間が異なる種々な工事を一定期間にまとめて集中的に実施する。

① 集中化モデル工事のイメージ (図6)

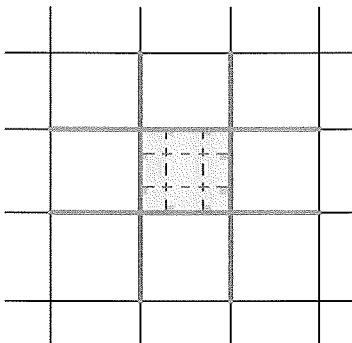
・区域内の集中工事 (主に昼間時)
 幹線道路に囲まれた区域の区道等を対象に集中工事を実施し、区道等での工事の効率化を図る。広報等により区域内への交通流入を抑制するとともに、周辺幹線道路での信号調整や違法駐車等の排除等により、周辺幹線道路での交通混雑の緩和を図り、区域内への迂回交通の進入を抑制する。

・区域を囲む幹線道路上の集中工事 (夜間時)
 区域を囲む幹線道路を対象に集中工事を実施する。幹線道路の周辺に迂回路を設定し、迂回路での信号調整や違法駐車等の排除等により、円滑な交通流を確保する。さらに、事前広報や工事迂回路情報の提供等により、交通混雑の緩和を図る。

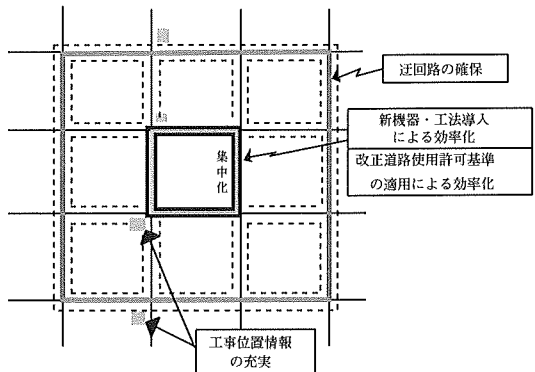
② 本モデル工事の具体的施策については、

・工事時の周辺の信号調整や路上駐車等の排除による安全で円滑な交通流の確保
 ・事前の広報や工事・迂回路情報の充実を図る

○ 区域内の集中工事 (主に昼間時)



○ 区域を囲む幹線道路上の集中工事 (夜間時)



- 凡例 —
- : 集中工事区域
 - : 幹線道路
 - - - : 区道等の街路
 - : 集中工事区域の案内看板等
 - : 信号調整や違法駐車等の対策路線
 - : 工事抑制の区間

図6 集中化モデル工事のイメージ

り、工事区間の交通需要の調整

・新技術、新工法を実験的に導入しての新たな縮減、効率的施策の実施

・区道への施策の展開を図り、路上工事縮減施策の拡大

・沿道のアクセス確保や工事に伴う騒音・振動の低減に資する新技術の実験的導入による沿道住民の生活環境に対する施策を実施する予定である。

③ 効果と今後の展開

一定期間、複数の路上工事をまとめて実施することから作業効率の向上が期待でき、工事期間の短縮が図られることから、工事に伴う渋滞や騒音振動等を減少させることができ。特に今回は、区道を含めた工事調整による工事の集中化を図ることから、より以上に交通の円滑化等に寄与することができる。これまで個々に工事を実施した場合と比較して総工事日数を約三割短縮でき、路上工事に伴う渋滞が緩和できる。

今回の面的な集中化モデル工事と昨年度に行った路線ごとのモデル工事の実施結果を踏まえて、平成一四年度、本格的な集中化工事施策が実施できるよう検討を行ない、実施マニュアルを作成することとしている。

(2) 「共同施工の工事指針」を策定

平成一四年度より実施している共同施工モデル工事の結果を踏まえ、掘削箇所が重複する工事についての「共同施工の工事指針」を取りまとめて、共同施工の本格的な実施に向けた準備体制を整えていくこととしている（図7）。

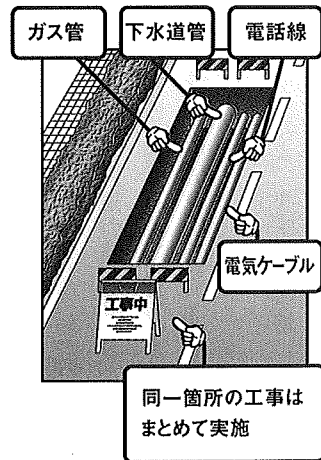


図7 共同施工

おわりに

都市の交通渋滞の直接的な原因としては、年末、年度末などにおける交通量の増加や、多数の路上駐車、路上工事のための車線制限など、多くの条件が複雑に絡み合っており、総合的な対策が必要と考えられる。

また、基本的には、首都圏における道路交通の円滑化のためには環状道路と放射道路のバランス確保のための環状道路の整備や遅れている都市計画道路の整備などの施設整備、交差点改良、立体化、交通の運用改善による交通容量の拡大、及び利用の仕方に工夫を求める交通需要マネジメント

が必要である。さらには、ライフラインをまとめて収容し、掘り返しをなくす共同溝や電線共同溝の整備が不可欠である。

一方、路上工事について考えると、路上工事に対する道路利用者の批判は、大別すると、①工事の一定時期への集中、②道路の掘り返しによる無駄、③工事情報の不足の三点である。これらに対して、今回計画された事項は昭和三〇年代から度々改善が求められてきたことである。コンピュータや通信技術の急速な発展による高度情報社会の到来を迎え、「日本型IT社会」の実現に向け光ケーブル網の整備が緊急の課題とされており、今後この計画が実施されれば、路上工事に対する交通渋滞の縮減に大きく寄与すると考えられる。

道路法令関係Q&A

地方分権に伴う通達の取扱い

道路局路政課

(道路局路政課のA係長と新人B係員の夕方の一時)

B…そう言えば、地方分権を担当しているCさんのところに、地方公共団体から通達の拘束力に関する問合せがよく来ているみたいですね。

でも、通達って国が法令の解釈や運用を定めたものであって、地方公共団体は守らなければならぬのではないのですか。

A…まだまだ勉強が足りないようだね、B君。君は地方分権について聞いた事があるかな。

B…ええと、国の機関委任事務が廃止されたという話は大学の講義で聞いた事がありますか。

A…そうだね。地方分権一括法が平成一二年四月一日から施行され、それにより国の機関委任事務が廃止され、地方公共団体の事務は法定受託事務と自治事務に再編成されたのだよ。

B…なぜ機関委任事務を廃止したのですか。

A…機関委任事務とは地方公共団体の長等を国の

事務を行う出先機関と扱うわけだから、国と地方公共団体は対等だという地方分権の理念に反するからだよ。だから廃止して、国が本来果たすべき事務を対等の立場で地方公共団体に委託する法定受託事務を作り出したのだよ。

B…道路法に基づく事務の場合、何が法定受託事務で何が自治事務になるのですか。

A…大まかに言って地方公共団体が行う事務のうち、指定区間外国道の道路管理者としての事務が法定受託事務で、それ以外が自治事務だよ。

B…自治事務と機関委任事務では通達の扱いが違いますか。

A…そうなのだよ。まず自治事務に対しては、その法律の解釈や運用についての国の通達は一般的な技術的助言、つまり客観的に妥当な行いをするように促したり、そのために必要な事柄を示したりするものであって、原則として地方公共団体を拘束しないのだよ。

B…それはなぜなのでしょう。

A…もし法律の具体的な解釈や運用について地方公共団体を拘束するような通達を出せるとしたら、地方公共団体と国は対等だという原則に反することになってしまうからだよ。

B…確かにそうですね。では、法定受託事務に対してはどうなのでしょう。

A…法定受託事務に対しては自治事務と違って、地方公共団体が事務処理を行う際の法令の具体的な解釈や運用として「処理基準」を定めることができ、原則として地方公共団体はそれに従わなければならないのだよ。

B…あれ、おかしいですね。さっきおっしゃっていましたが、地方公共団体と国とは対等のはずいですよね。

A…確かに地方公共団体と国とは対等だという原則があるけれども、法定受託事務を行うのは本来国等の役割だよ。それをさまざまな事情から法律に基づいて地方公共団体に委託しているわけだから、事務処理のための処理基準を定めて地方公共団体を拘束することができるのだよ。でも、あくまでも必要最低限の範囲で地方公共団体の自主性を尊重して定めなければならないのだよ。

B…そうだったのですか。ところで道路法に基づく法定受託事務の処理基準はもう出来ているのですか。

A…それについては、平成一三年二月二一日付け
通知で従来の通達等のうち処理基準とするもの
を定めているよ。ほら、見てごらん（資料1参
照）。

B…なるほど、ここに載っている通達が処理基準
として扱われるんですね。それ以外のものはど
のような扱いになるのですか。

A…従来の通達等のうち処理基準として定めた以
外のものについては、技術的助言であって、拘
束力を持たないものとして取り扱うのだよ。

B…なるほど、分かりました。ただ、それぞれの
通達を見ただけではそれが処理基準かそれ以外
か分からないから、ちよつと紛らわしい場合に
ある様な気がしますね。

A…確かにそのくらいはあるね。処理基準以外の
通達の中に法令に基づかない国の関与や事務の
義務づけを定めた規定等が含まれている場合、
技術的助言として取り扱うわけだから拘束力は
ないけれども、事務処理を行うときに紛らわし
くはあるよね。だから地方公共団体から、形式
的にも通達を廃止または改正して欲しいという
声が挙がっている場合もあるのだよ。例えば地
下街に関する関連通達はこういった状況を受
け、関係省庁で検討を行い本年六月一日付けで
廃止されたのだよ。

（キーンコンカンコン）

A…おつ、終業のチャイムだ。そう言えば今日は
ボウリング大会だったね。近くの工事事務所の
人達も一緒に参加するのだったっけ。

がいますですよ。仕事は確か占用の担当でした
かね。よし、いいスコアを出して、かっこい
いところを見せるぞ。

B…はい。そこに坂上さんってかわいい同期の子

資料1

○平成13年2月21日国道路第8号道路局長通知（抄）
記

1 処理基準の策定について

地方自治法（昭和22年法律第67号）第245条の9の規定に基づき、道路法（昭和27年法律第180号）第97条第1項において都道府県又は指定市等が第1号法定受託事務として行うこととされた指定区間外国道の管理等の事務につき、道路の構造強度や道路標識の案内内容等に関して一般国道に係る一定の水準を確保するため都道府県又は指定市等が法定受託事務を処理するに当たりよべき基準を（別紙）のように定めたので、今後の法定受託事務の処理に当たっては、当該基準に拠ることとされたい。

2 従前の通達等の取扱いについて

上記1.により処理基準として定めた以外の通達等については、文言の如何にかかわらず、地方自治法第245条の4の規定に基づく技術的助言として取り扱っているところである。

なお、これらの通達等のうち、法令に基づかない関与又は事務の義務付け等の規定があるものについては、当該部分の効力は失効しており、普通地方公共団体を拘束するものではないので、ご了承願いたい。

処理基準とするべき通達等

(別紙)

No.	名称	発番	発出者	発先	発出年月日	処理基準とするべき箇所	根拠規定
1	道路技術基準	道発第七四号	道路局長	地、県	S37.3.2	道路技術基準	道路法第12条、第13条①③、第17条①②、第45条、第85条
2	道路工事現場における標示施設等の設置基準について	道発第三七二号	道路局長	地、県、五大市、他	S37.8.30	道路工事現場における標示施設等の設置基準	道路法第12条、第13条①③、第17条①②、第45条、第85条
3	路側駐車場設置基準(案)について	道発第五三二号	道路局長	地、県、五大市、他	S38.11.8	路側駐車場設置基準(案)	道路法第12条、第17条①②、第85条
4	道路トンネルにおける非常用施設の標準仕様について	道企発第五四号	企画課長	地、県、指、他	S42.8.4	道路トンネルにおける非常用施設の標準仕様	道路法第12条、第17条①②
5	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令の施行について	道政発第八三号	道路局長	地、県、指、他	S42.11.16	記2～4	道路法第12条、第17条①②、第45条
6	道路トンネルにおける非常用施設(警報装置)の標準仕様について	道企発第一〇六号	企画課長	地、県、指、他	S43.12.7	道路トンネルにおける非常用施設の標準仕様書(警報装置)	道路法第12条、第17条①②
7	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令の施行について	道政発第一二二号	道路局長	地、県、指、他	S46.12.1	記第3(4)(4)及び7を除く。	道路法第12条、第17条①②、第45条
8	「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令の施行について」(建設省道路局長通達)の取扱いについて	道企発第八七号	企画課長	地、県、指、他	S46.12.15	記Ⅰ～Ⅲ	道路法第12条、第17条①②、第45条
9	道路情報表示装置の規格について	道企発第五二号	企画課長	地、県、指、他	S47.9.27	道路情報表示装置の規格	道路法第12条、第17条①②、第85条
10	道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準について	都計発第四四号、道政発第三〇号	都市局長、道路局長	地、県、九江市、他	S49.4.10	道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準	道路法第12条、第17条①②
11	自転車道等の設計基準について	都街発第六三号、道企発第九一〇号	都市局長、道路局長	地、県、指、他	S49.11.29	自転車道等の設計基準	道路法第12条、第17条①②
12	区画線の設置様式について	都街発第六七号、道企発第九九号	街路課長、企画課長	地、県、九江市、他	S49.12.26	表及び(注)	道路法第12条、第17条①②、第45条
13	道路附属物の基礎について	道企発第五二号	企画課長	地、県、九江市、他	S50.7.15	記、1～4	道路法第12条、第17条①②、第85条
14	河川区域内の土地に自転車歩行者専用道路を設置する場合の取扱いについて	道企発第七七号	企画課長	地、県、九江市	S50.12.10	(別紙)河川区域内の土地に自転車歩行者専用道路を設置する場合の取扱要領 (「堤防と道路との兼用工作物管理協定(準則)」について)(S47.6.19 河政発第67号、道政発第49号)の箇所は除	道路法第12条、第17条①②
15	立体横断施設技術基準および道路標識設置基準について	都街発第一三三〇号、道企発第一四四〇号	都市局長、道路局長	地、県、指、他	S53.3.22	立体横断施設技術基準 (「建設工事公衆災害防止対策要綱の制定について」(H5.1.12 経建発第1号)、「建設工事に伴う騒音振動対策技術指針」(S62.3.30 経機発第58号)の箇所は除く。)	道路法第12条、第13条①③、第17条①②
16	道路交通法等の一部改正に伴う道路管理上の措置等について	道交発第一〇二〇号	道路局長	地、県、指、他	S53.12.1	記「1」(2) (「道路の維持修繕等管理要領等について」(S37.8.28 道発第368号)の箇所は除く。)	道路法第13条①③、第17条①②
17	「道路交通法等の一部改正に伴う道路管理上の措置について」の取扱いについて	道企発第五九号	企画課長	地、県、九江市、他	S53.12.1	記、1	道路法第12条、第17条①②、第45条
18	道路照明施設設置基準の改訂について	都街発第一〇九〇号、道企発第九九〇号	都市局長、道路局長	地、県、十大大市、他	S56.3.27	道路照明施設設置基準	道路法第12条、第13条①③、第17条①②、第85条
19	道路トンネル非常用施設設置基準について	都街発第一四四〇号、道企発第一四四〇号	都市局長、道路局長	地、県、十大大市、他	S56.4.21	道路トンネル非常用施設設置基準	道路法第12条、第13条①③、第17条①②
20	橋、高架の道路等の技術基準について	都街発第八号、道企発第六号	街路課長、企画課長	地、県、指、他	S59.2.2	小規模吊橋指針、道路橋の塩害対策指針(案)	道路法第12条、第17条①②
21	視鏡誘導標設置基準の改訂について	都街発第一五五〇号、道企発第一六六〇号	都市局長、道路局長	地、県、指、他	S59.4.16	視鏡誘導標設置基準	道路法第12条、第13条①③、第17条①②、第85条
22	視覚障害者誘導用ブロック設置指針について	都街発第二三三〇号、道企発第三三三〇号	街路課長、企画課長	地、県、指、他	S60.8.21	視覚障害者誘導用ブロック設置指針	道路法第12条、第13条①③、第17条①②
23	案内標識の表示地名に関する基準(案)について	都街発第二〇〇〇号、道企発第四〇〇〇号	街路課長、企画課長	地、県、指、他	S61.7.23	案内標識の表示地名に関する基準(案)	道路法第12条、第17条①②、第45条
24	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令の施行について	道政発第九五五〇号	道路局長	地、県、指、他	S61.11.1	第3	道路法第12条、第17条①②、第45条
25	道路標識設置基準の改訂について	都街発第三二二〇号、道企発第五〇〇〇号	都市局長、道路局長	地、県、指、他	S61.11.1	道路標識設置基準	道路法第12条、第13条①③、第17条①②、第45条
26	道路トンネル技術基準(一部改正)について	都街発第一〇〇〇号、道企発第三三三〇号	都市局長、道路局長	地、県、指、他	H1.5.19	道路トンネル技術基準	道路法第12条、第13条①③、第17条①②
27	駐車場設計・施工指針について	道企発第四〇〇〇号	企画課長	地、県、指、他	H4.6.10	駐車場設計・施工指針(「1.3 重点地区整備計画の作成」を除く。)	道路法第12条、第85条
28	橋、高架の道路等の技術基準について	都街発第九三三〇号、道企発第六一〇〇号	都市局長、道路局長	地、県、指、他	H8.11.1	道路標示方書	道路法第12条、第17条①②
29	防護柵の設置基準の改定について	道環発第二九九〇号	道路局長	県、指、地、他	H10.11.5	防護柵の設置基準	道路法第12条、第13条①③、第17条①②、第85条
30	車両用防護柵性能確認試験方法について	道環発第三〇三〇号	道路環境課長	県、指、地、他	H10.11.5	記1～2	道路法第12条、第17条①②、第85条
31	車両用防護柵標準仕様について	道環発第四〇〇〇号	道路環境課長	県、指、地、他	H11.2.16	車両用防護柵標準仕様	道路法第12条、第17条①②、第85条
32	料金徴収施設設置基準(案)について	道企発第二八八〇号	道路局長	地、県、指、他	H11.3.29	料金徴収施設設置基準(案)	道路法第12条、第17条①②、第85条
33	歩道における安全かつ円滑な通行の確保について	都街発第五七七〇号、道企発第七八八〇号	都市局長、道路局長	地、県、指、他	H11.9.10	歩道の段差及び勾配等に関する基準	道路法第12条、第17条①②

発先については、地=地方建設局等、県=都道府県知事又は都道府県、指=指定市の長又は指定市、市=市町村、他=その他(公園等)

看板類の撤去と道路占用(その2)

道路局路政課道路利用調整室

坂上係員

(電話中)「え。選挙用ポスターが大量に貼られている? 分かりました。直ちに現場を確認します。」

渡邊課長

「どうした?」

坂上係員

「また住民の方からですが、△△町の道路沿いに、今度の参議院選挙の立候補者のポスターが大量に設置されているそうです。」

渡邊課長

「選挙ポスターか。比例代表選挙の制度が変わったからな・・・。」

坂上係員

「どうですか?」

渡邊課長

「うん。去年、公職選挙法が改正されて、今回の参議院通常選挙から、比例代表選挙は従来の拘束名簿式から非拘束名簿式に変わった。」

坂上係員

「そうでしたね。比例代表選挙は、名簿に記載された候補者名を記載するか、候補者名に代えて政党名を記載して投票することができるようになったんですよ。」

渡邊課長

「そう。この改正に合わせて選挙運動もこれまでの政党による選挙運動のほか、新たに、候補者個人も選挙運動ができるようになり、候補者個人に認められる選挙運動として、選挙運動用のポスターの掲示やビラの頒布等が認められるようになった。」

坂上係員

「でも、選挙運動ポスターはどこにでも貼っていいんですか。この間の知事選挙ではポスター掲示場に貼られていたと思うんですが。」

渡邊課長

「うん。衆議院小選挙区、参議院選挙区、都道府県知事選挙については、ポスター掲示場の設置が義務付けられていて、これらの選挙ではポスター掲示場に限り、掲示することができる。」

「ただ、参議院比例代表選挙はポスター掲示場の設置が義務付けられていない。選挙運動ポスターは、国や地方公共団体が所有し若しくは管理するものを除き、建物の塀等に貼ることができ、とされている。まあ、話はこのくらいにして、現場を見てきてよ。」

※1 公職選挙法第一四四条の二、※2 同法第一四三条第三項、※3 同法第一四五条第一項

坂上係員

「そうですね。現場を見ないことにはどうにもなりませんものね。それでは行って参ります。」

渡邊課長

「デジカメ忘れるなよ。」

坂上係員

「今度はバッチリです。」

渡邊課長

「どんな様子だった?」

坂上係員

「△△町付近の三〇号線沿道一带にいろんな候補者のポスターが設置されていました。整理して御報告します。」

坂上係員

「課長、整理終わりました。まず、位置はA交差点よりB交差点までの約四〇〇mの区間。街路樹に直接貼付しているものや植樹帯にプラカードを立てこれにポスターを貼付したものがありません。数は、街路樹のものが一七枚、プラカード

ド式のもものが三〇本。他に沿道の畑にもプラカード式のもものが立ってました。」

渡邊課長

「電柱には？」

坂上係員

「電話柱だと思えますが、ここにも六枚ありました。これは電話会社に連絡したほうがいいですよ。課長、この選挙運動ポスターは、屋外広告物条例に基づいて撤去することはできませんでしょうか？」

渡邊課長

「屋外広告物法第二五条では、『国民の政治活動の自由その他国民の基本的人権を不当に侵害しないように留意しなければならぬ』と規定されている。これを受け、条例では、公職選挙法による選挙運動のため使用するポスター、立看板等は適用除外とされているんだ。」

坂上係員

「すると市の都市計画課も対応できないということですか？ そうなると何もできない？」

渡邊課長

「そう慌てなさんな。さつきも言ったように、選挙運動ポスターは、『国若しくは地方公共団体が所有し若しくは管理するもの』については掲示できないこととなっている。当然道路はこの規定に該当する。また、公職選挙法第一四五条第三項で居住者等において撤去することができると規定されている。道路に掲示されている

選挙運動ポスターは公職選挙法第一四五条第一項違反だし、もちろん無断で掲示されているわけだから、道路管理者において撤去することができる」と解される。」

坂上係員

「へえ。街路樹は道路附属物だから道路に直接掲示してますものね。え、でも、プラカード式のもの、選挙運動ポスター自体を道路に直接掲示しているわけではないという主張があるかもしれないんですが、こういうのってどうも慎重になつてしまふんですけど。」

渡邊課長

「そうだね。屋外広告物条例でも選挙に影響を及ぼすおそれを考慮して、適用除外としているようだからね。でも、それは過去に通達^{※4}が出ていて、公道利用の実態が同じだから公職選挙法第一四五条第一項違反とされている。心配はないよ。」

※4 「選挙当日の投票所周辺におけるプラカード式ポスターの公道上掲示等に対する措置について」（昭和五二年七月四日建設省自治道発第七号道路局長通知）。なお、「プラカード式ポスターの区道上への掲示は法第一四五条第一項本文に違反するものと解すべきである」との最高裁判決あり（昭和五一年二月二四日）。

坂上係員

「それと、ポスターの撤去に関する公職選挙法第一四五条第三項は、『前項の承諾を得ないで他人の工作物に掲示された・・・』となつてい

ます。これは、居住者等の承諾を得ないで掲示されたものについてのことであって、道路に掲示できないというのは第一項違反のことだから、撤去規定は直接適用されないのではないのでしょうか？」

渡邊課長

「何か詰問調になつてないか・・・（笑）。この辺りは解釈ということだろうけど、解説書等^{※5}にも『公共施設に貼ることは、その承諾を得ると否にかかわらず、違反文書として撤去命令が出されるし、また、管理者自らも撤去してよいこととなつている』とされている。問題はな

※5 「参議院選挙の手引き」（選挙制度研究会編）

坂上係員

「心配し過ぎですね。それでは、まずは選挙管理委員会に連絡ですかね。」

渡邊課長

「そうだな。候補者の連絡先を教えてもらう必要もあるし、選挙管理委員会とは打ち合わせが必要だろう。それから、警察にも言っておく必要があるだろう。軽犯罪法にも触れるようだし。いずれにしても、撤去は道路管理者が主体とならざるを得ないが、道路管理者だけで対応するよりは、選挙、警察と連携して処理すべきだろう。」

（この項終わり）

兵庫県町道自転車転落損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係

兵庫県町道自転車転落損害賠償請求事件

〔二審判決〕平成二二年八月二二日

神戸地方裁判所豊岡支部 請求一部認容(確定)

1 事件の概要

自転車で町道を走行していた原告が、交差点で右折したところ、右折後進行すべき箇所水路面が開いていたため、水路に転落し負傷したとして、道路管理者である兵庫県城崎郡香住町に対して、道路上の瑕疵を理由に損害賠償を請求した事件(請求額…四二〇万四、五七二円)。

2 両者の主張

① 被告の責任について

イ 原告の主張

本件事故当時、原告が通常通行している橋が工事により通行禁止となっていたため原告は不慣れな本件道路を通行せざるを得なかったが、本件道路は原告の進行方向からは、事

故現場である本件道路右側の水路と左側水路の位置に錯覚を起こしやすい構造となっていた(左側水路が右側水路より手前にずれて見える。)にもかかわらず、水路には柵も蓋もなく、転落を遮る施設、設備は一切なかった。

道路は、道路を通行する者のうち一番の弱者に合わせた安全策をとるべきであり、通行者が道路の構造等に特段の注意を払わなくとも安全に通行できるようにするのが道路管理者の基本的義務であるため、本件のように転落の危険性のある場所を何らの安全策も講じずに放置することは公の営造物の管理上の瑕疵といえる。

よって、道路管理者である被告には原告の被った損害を賠償する責任がある。

ロ 原告の主張に対する被告の認否

本件道路左側の水路と右側水路にはずれが生じていたが、わずか数一〇センチメートルにすぎず、また、本件道路には原告の進行方向から見て水路手前に自動販売機が設置さ

れており、水路開口部が見えにくくなっていたが、原告が道路交通法に規定された通りの方法により右折していれば、水路開口部の存在は十分確認できたはずであり、これらをもって本件事故現場が転落事故発生客観的危険性が高い箇所とはいえない。

営造物の設置、管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、瑕疵の存否は、当該営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して判断すべきところ、本件事故は、原告の道路交通法の規定に反した、通常予測することのできない行動に起因したものであり、当該営造物の設置、管理に瑕疵があったということはできない。

② 過失相殺について

イ 被告の主張

原告は道路の中央より右側を直進していたところ、進路前方に高速で対向してくるトラックを認識し、これが接近する前に右折しようと考え、ペダルを踏み込んで自転車の速度を上げ、急な右折をしたところ、水路開口部に気付かず転落したものであり、安全運転義務違反及び右前方の確認義務違反の過失が認められる。

よって、仮に本件道路に設置、管理上の瑕疵が認められるとしても原告の過失を斟酌し大幅な過失相殺がなされるべきである。

ロ 原告の主張

原告は道路のほぼ中央を直進し、本件事故現場付近にさしかかったところ、前方に対向車を発見したため、これを避けるため、また当初からの予定進路であったため、自転車を右に寄せ、右折したところ、水路に転落したものであり、本件道路の具体的状況からして「通常予測することができない」右折方法ではなく、過失相殺の対象となる行為ではない。

3 判決の概要

被告には道路管理上の瑕疵があるため原告が被った損害を賠償する責任があるが、原告にも過失が認められるため、損害額の四割を減じた額が相当である。(損害賠償認容額…一六〇万八、二六五円)

4 判決のポイント

① 被告の責任

本件事故現場の水路は、本件道路を原告と同様の経路で走行する場合、被告も承知のとおり水路手前に設置された自動販売機により開口部が見えにくくなっているが、夜間においてはこ

れに加え、周辺民家の明かりが乏しく、事故現場付近を十分認識していない自転車走行者がその位置を認識することはとりわけ困難であり、転落の客観的危険性が高い箇所であるということができる。本件事故で原告がとった経路は通常あまり利用されない経路であるが、本件事故前から付近の橋が架け替え工事により通行禁止になっており、道路管理者である被告はこの結果として本件道路の通行量が増加し、また、それに伴い本件事故現場付近での水路転落の危険性が高まることが予測されたにもかかわらず、何らの転落防止策も講じず、危険箇所を放置したことは管理上の瑕疵といわざるを得ない。

したがって、被告には国家賠償法第二条第一項に基づく責任があり、原告に生じた損害を賠償する義務がある。

② 過失相殺

原告が本件事故現場付近でとった右折方法は、本件道路の有効幅員及び信号機不設置の状況にかんがみて、通常予測し難い右折方法とはいえ、このことが本件事故を惹起したとは認められない。しかし、本件事故以前に原告と同様の転落事故を起こした者に原告ほどの傷害を負った者がいないこと等に照らし、原告が右折に際し、勢いよく自転車をこぎ出したことがそ

の傷害を大きなものとしたと推認されるため、過失相殺の対象として斟酌して、原告に生じた損害の四割を減するのが相当である。

スマイル あったか 宮城



宮城県東京事務所 布田 清

◇単身赴任

はじめまして、四月から宮城県東京事務所に勤務しております。布田（ふだ）です。日常生活に追われながらも好きなテニスの時間だけは何とか確保し、少しは一人暮らしも楽しめるようになりました。反面、東京生活に慣れるにつれて、家族との会話に違和感を感じたり、地域の様子が変わったのを知らずにいたり何となく地元での居心地が悪くなったような気もします。

◇位置

じゃ、さつそく東京駅へ……。
：どっこいしょっとー これで一安心、後は発車を待つだけです。

皆さんは、宮城県をご存じですか。県庁所在地の仙台市は、東京から北に約三五〇km、また、ワシントン、サンフランシスコ、ソウル、アテネなどとほぼ同じ緯度に位置します。東北地方は、雪や寒さをイメージする人が多いかと思いますが、年平均気温は一三度位で、降雪も一シーズン平均数回五〜二〇cm位積もる程度です。

Xやまびこ、ピンク色の秋田新幹線「こまち」が連結したものの、最近少なくなった丸目のグリーンラインとか、いろいろな車両があつて楽しいですよ。

……あれ、こんな話をしていると、走り出しましたね。軽く飲みながら景色や雑談などしているとすぐに着きますよ。なにせ、二時間ですから……。

……仙台到着を告げる車内放送がありましたね。左手の車窓に、放送局のアンテナが三本立っている大年寺山が見えるでしょう。不思議なことに、仙台駅に近づくにつれて、三本のアンテナが二本になり、一瞬一本に重なります。そしてまた二本から三本に変化します。よく見て

いてくださいね……。ほらほらね……。なつたでしょ。子供の頃から不思議に思っていましたけれど、今ではこのことが帰郷する私を歓迎してくれるような気がしていますね……。やはりふるさとついでですよーネ！……まあ、つまらない話をしてるうちに着きましたね。

ちよつと寒くありませんか？ 比較的温暖とは言え、東京とは平均で三〜四度位低いので、秋から冬にかけては一か月ぐらい先の気候と同じくらいでしょうか？ 少し厚着をしたほうが良いかも……。

◇仙台

さて、どこに行きましょか？ 仙台は初めてですか？ それなら、バスに乗って市内観光しましょう。

普通の市内観光バスだと時間に追われるので、今日は「るーぶる仙台」（写真↑）にしましよ。観光スポットを二時間で一周する循環バスで、一日乗車券

は乗り降り自由、気に入ったところはじっくりと観光できますよ。

ほら、あれがそうです。レトロな外観で、ちよつとおしゃれでしょう。まもなく発車時間ですよ、さっそく乗りましょう……。

……いかがでした？ 伊達政宗公の騎馬像のある仙台城址や瑞鳳殿―伊達政宗の眠る廟所、冬の夜空を彩る「SENDAI



写真1 るーぶる仙台

光のページェント」の定禪寺通り、宮城県美術館、仙台市博物館……。ずいぶん見ましたね。ほかに、作家井上ひさし氏が館長を務める仙台文学館などいっぱいあるんですが、まあ長時間歩き廻ったのでお疲れでしょう。そろそろ日も落ちて寒くなつたし、ネオンも輝き始めましたし、この辺で食事しましょうか……。

◇飲食

よく、仙台の郷土料理は？と尋ねられますが、仙台が発祥地と言われる冷やし中華、牛タン（写真2）、回転寿司では郷土料理とは言えないですね、結局は、旨い地酒と新鮮な魚介類を使った料理や天ぷら、鍋物が、郷土料理になるんですかね。魚のほかにもホヤ・牡蠣など新鮮な素材を生かしたその店その店独自の料理がいっぱいあるんですよ。

まあ、料理を前にした話はやめて食べましょう。お疲れさまでした……乾杯！

……やあ、ずいぶん食べま

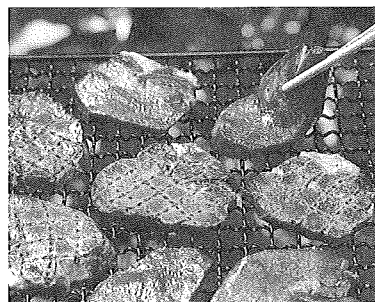


写真2 牛タン

したね。でもそんなに高くないでしょ。食べ物はいいし、物価は安い。自然もいっぱいあって、人情が厚い宮城は最高だ〜あ〜あ〜あ!!

ヒツク、ウイ〜!? んっじや、東北一の歓楽街「国分町」へ、くり…だひまひよか？ あれ、ちよつと舌が…まわ…らな〜い!? ウツ、飲み過ぎだ…かな？ 国分町は次回に譲って、宿に帰りまひよか…!?

◇温泉

……さあーと、お風呂に入つて酔いと旅の疲れを取りましようか……。



写真3 巖々温泉

…あー、いい湯ですね。仙台市内にも温泉がありますが、ちよつと足をのばせば、北に鳴子温泉、川渡温泉、南に遠刈田温泉、我々温泉（写真3）、小原温泉などほかにもまだまだたくさんあって、露天風呂を備えた宿も多々ありますよ。冬は温泉に限りません。この時期は、里にはまだ雪は降らないけれども朝晩は結構冷え込みますよ。でも、夜に満天の星空下で入る露天風呂や早朝に朝日を浴びて入る露天風呂は最高ですよ。また、雪が積もれば、スキーやスノーボードの後に疲れを癒す温泉も良いですし、雪を見ながらの露天なんかは風情があつていいですよ。……そろそろ上がりましょうか。えっ、湯上がりの一杯…最高ですね……。

◇ 松島・塩釜

……おはようございます。よく寝られましたか？ ……そつ、それは良かった。

ところで、今日の予定は何か

がなさいますか？ 日本三景の松島や塩釜はどうですか、仙台からJRで一時間弱で行けますよ。伊達家菩提寺の瑞巖寺、東北最古の桃山建築の五大堂、藤田喬平ガラス美術館…⁵⁾がありますし、途中の多賀城市には東北歴史博物館（写真4）、ちよつと足をのばすと石巻市には石ノ森章太郎ふるさと記念館（写真5）があります。そして、松島

湾遊覧船で塩釜へ……。塩釜にはトロ、ウニ、アワビの高級品に加えて、新鮮なネタをさらにひと工夫するなど、魚にうるさい人も満足する人気のお寿司屋がたくさんあるので、昼食は、お寿司などいかがですか？ ……：そうしますか。じゃ、少し早めに出発してゆっくり見学すると良いですね。天気も良いですし、たくさん潮の香りに浸つ

てきてください。えっ、私ですか…、テニスの試合があるので、申し訳ありませんがご案内はここまでにさせていただきます。試合後に家族の待つ自宅へ帰りますが、歓迎するのは犬だけでも……じゃ、お気をつけて……。

（写真提供—宮城県）

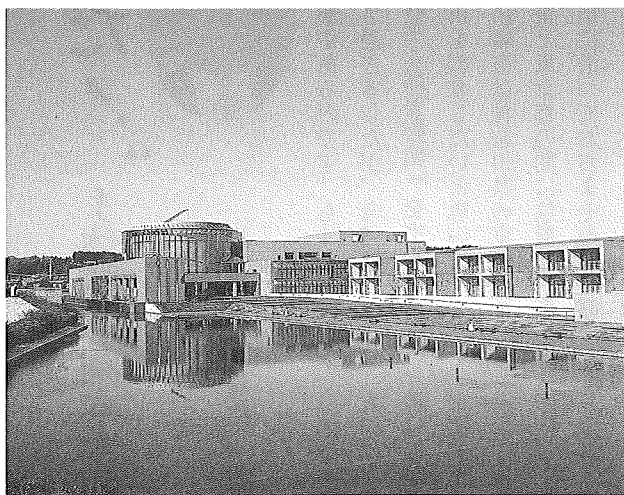


写真4 東北歴史博物館



写真5 石ノ森章太郎ふるさと記念館

”
川崎は爆発だ！
“
く体感、岡本太郎美術館く

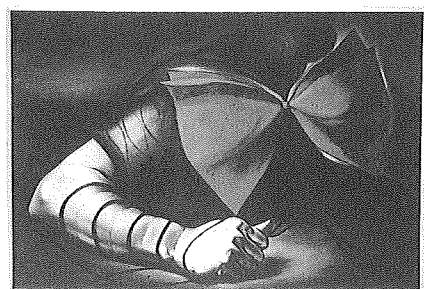


川崎市東京事務所 西野 幸一

えっ、川崎が爆発！ 京浜工業地帯のコンビナートで何か？
いえいえ、爆発といえはもうこの人しかいません。そう岡本太郎です！ なんと川崎にその美



美術館と「母の塔」



「傷ましき腕」

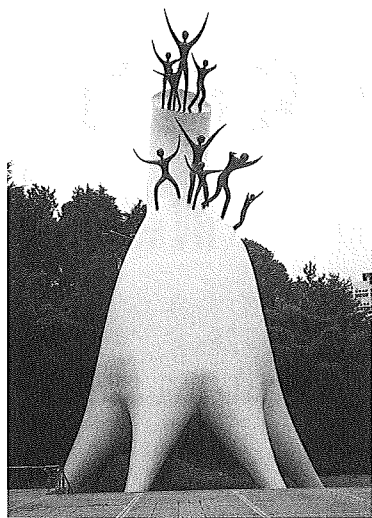
術館があるのです。ちょっと大げさ過ぎましたが、今回はこの「岡本太郎美術館」を中心に川崎市を紹介したいと思います。
川崎市は神奈川県東端、横浜市と東京都の間に位置し、多摩川に沿っておおよそ南北に細長い形をしております。面積は、一四四・三五km²で政令指定都市

の中で一番小さな市域ですが、人口は、約一二六万八千人で八番目の規模です。行政区は、東京湾アクアラインも接続する臨海部、市役所がある川崎区から、幸区、中原区、高津区、宮前区、多摩区、麻生区の順に七区となっています。

今回紹介する「岡本太郎美術館」は、川崎市でも北部の多摩区生田緑地内にあります。ここは、川崎でも自然が多く残っているところで、全国の代表的な古民家を保存・展示している「日本家園」をはじめ、菖蒲園、野鳥の森、自然探勝路等もあり、市民にとって自然と接する貴重な場となっています。そして、美術館へのアクセスです

が、徒歩の場合は、小田急線向ヶ丘遊園駅下車、南口から道なりにゆっくり歩いて約一五分、タクシーであれば約四分、ワンメーターで「生田緑地入口」に着きます。ここからさらに緑地内を約五分歩くと、メタセコイヤの森の先に美術館が見えてきます。

美術館は、緑地の自然への配慮から、傾斜地を利用し外見上展示室・収蔵庫等が地下構造に見えるよう建築上の工夫がされています。外観の全体的に抑えた色使いも相まって、周囲の自然に溶け込むように静かに建っています。中央の階段を上って行くと、今まで見えなかった美術館のシンボル「母の塔」が見えてきます。この「母の塔」の向いている方角、実は川崎市高津区二子（ふたご）にある母かの子の文学碑「誇り」の方向を正確に向いているそうです。何を隠そう、太郎は、明治四四年（一九一二年）二月二六日漫画

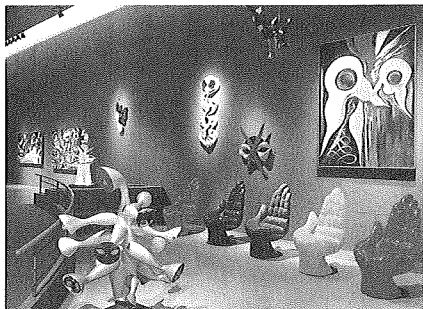


「母の塔」

白いと思いま
す。その他、写
真家としての太
郎の作品や、触
れるので一寸し
た人気の「坐る
ことを拒否する
椅子」等、太郎
の別の一面、魅

力も十分に感じて頂けると思
います。なお、順路が無いと言っ
ても、館内のスロープを頼りに
回れば、一通り見る事ができ
ますので参考に！ また、常設
展示でも年三回も展示換えを行
っている美術館は、他にあまり
ないとのことです。
次に、企画展示室は、太郎に
も何か通じるような作品・作家
を主に取り上げ、随時展示して
います。太郎と合わせて楽しん
でいただけたらと思います。現在
は、間島領一さんの「マジマチ
ヤンネル食欲連鎖」展を平成一
四年一月一四日まで開いていま
す。最後に、美術館に欠かせな
い監視員の女性たち、何故か皆、
可愛い！ ということを付け加
えておきます。
また、美術館には、この二つ
の有料の展示室の他に、ミュー
ジウムショップ、情報コーナー、
カフェテリアTARROがあり、
別に表から入ることができま
す。ミュージウムショップでは、

キーホルダーやストラップ、作
品がプリントされたTシャツ、
ここでしか手に入らない太郎グ
ッズなども揃っています。極め
つけは、高さ三五cm程の「太陽
の塔のレプリカ」、限定三〇個
とのことですが、なんと値段は
三八万円也。しかも、今までに
三人の方が購入しているそうで
す。(すごい！)
以上、いかがでしたか？ ぜ
ひ「岡本太郎美術館」に来てい
ただき、この体感美術館で丸ご
と岡本太郎を楽しんで下さい。
そして、「多面体川崎」をぜひ
体感して下さい。



常設展示室

家の岡本一平と歌人・小説家の
岡本かの子の長男として、ここ
高津区二子の母の実家で誕生し
ています。「岡本太郎美術館」
《平成一一年（一九九九年）一
〇月三〇日開館、ハートビル法
をクリア》ができたのも、平成
三年（一九九一年）一月太郎
が八〇歳の時、主要作品一、七
七九点を川崎市に寄贈したこと
に始まります。太郎と川崎の縁
の深さを感じるどころです。

美術館の内部は、主に「常設
展示室」と「企画展示室」の二
つに分かれています。常設展示
室へは、円形でドーム状の屋根
が特徴的なエントランスホール

から、太郎定番の「顔」とT A
R Oの文字が出迎える真っ赤に
照らされた通路を抜けて入りま
す。まず気がつく事は、作品の
題名等が記されたプレート（キ
ャプションというそうです）が、
何故か小さくて見にくいし、順
路と書いた案内もないことで
す。その理由は、来た人に題名
や順序にとられず自分の感覚
で作品を感じてもらおう、まさに
「体感」してもらいたいためだ
そうです。迷路の中の探検家の
様に、展示室の壁に空いたスリ
ットや床の穴、音、光、映像な
ど展示物を自由に見て回ると、
きつと興味深い物が見つかり面

月・日	世界	国内	道路行政
10・31	○米商務省発表によると、今年七月九月期国内総生産（GDP）の実質成長率（速報値）は、年率換算で前期比〇・四％減とマイナス成長を記録。マイナス成長は九三年一〜三月期（〇・一％減）以来。 ○米労働省によると、一〇月の失業率は五・四％と前月より〇・五ポイント増え、九六年一二月以来の高い水準となった。	○財務省発表の本年度上半期（四〜九月）の貿易統計（速報）によると、貿易黒字は前年同期比四三・一％減の三兆三、〇四七億円で、七八年度下半期以来の大幅減。 ○参院本会議でテロ対策特措法など関連三法が可決、成立。	○第三回道路計画合意形成研究会が開催され、研究会提言の取りまとめが行われる。 ○磐越自動車道の磐梯山SA〜磐梯河東IC間（延長二・一km）が四車線で供用を開始。 ○北陸地域における雪氷対策技術の意見・情報交換を行う、第一六回「北陸雪氷技術シンポジウム」が開催される。
11・2	○米連邦準備制度理事会（FRB）が主要短期金利のフエラルファンド（FF）金利の誘導目標を〇・五％引き下げ、年二・〇％とすることを決めた。六一年九月以来の低金利。 ○米労働省によると、一〇月の卸売物価指数（八二年＝一〇〇）は一三九・六となり、季節調整済みで前月比一・六％急落した。統計開始の四七年以来最大の下落。	○政府が安全保障会議で、防衛庁設置法の「調査・研究」に基づく情報収集の目的でヘリコプター搭載護衛艦「くらま」など三隻をインド洋に派遣することを決定。三隻は九日朝、長崎県・佐世保基地を出航した。 ○本年度の補正予算が、参院本会議で可決、成立した。総額二兆九、九五五円で、雇用対策を中心とする改革先行プログラム関連の施策に一兆円を計上した。	○トラフィック・インフォメーション・コンソーシアム（道路交通情報高度化検討会）が「道路交通情報ビジネスの現状と今後の展望―中間取りまとめ」を作成。 ○「歩行者ITS」の公開実験がつくば市の国土技術政策総合研究所で行われる。
6	○地球温暖化防止のための京都議定書をめぐる気候変動枠組み条約第七回締約国会議はモロッコ・マラケシュで開催、議定書の運用ルールについて合意。各国の関係による全体会議で法的文書を採用後、各国は批准に向け準備に入る。	○政府が臨時閣議でテロ対策特措法に基づいて、米軍支援・アフガニスタン難民救援のための自衛隊派遣の大枠を定めた基本計画を決定した。最大で隊員一、五〇〇人、艦船六隻、航空機八機。艦船は情報収集目的で先発した三隻を含む。	○道央自動車道国縫IC〜長万部IC（二一・一km）が開通。
9	○世界貿易機関（WTO）の総会がドーハで開かれ、中国、次いで翌日、台湾双方の加盟を承認した。中国は年内にも正式加盟。		
10	○アフガニスタンの北部同盟軍がカブール市内に侵攻、アフガン首都が陥落した。 ○プッシュミ大統領とロシアのプーチン大統領がハワイトハウスで会談、双方が戦略核兵器を現有の三分の一以下の水準に削減する方針を表明。		
13			

編集後記

今年も師走となりました。早いものです。振り返ると、今年も多難な年でありました。大企業のリストラが相次いで完全失業率は、過去最悪を更新し続け、景気は悪化するばかりでした。

政府の景気判断は、六月の月例経済報告でそれまでの「悪化しつつある」との進行形から「悪化」と現在形に変わり、その後、「二段と悪化」と「悪化」の階段を昇り始めました。この後、「二段」、「三段」などということがなければよいのですが・・・また、完全失業率は五月に四・八%と四ヵ月ぶりに悪化に転じた後、八月に五%台に乗り、一〇月には五・四%と、まさに「雪ダルマ式」でした。私の後輩も定年退職後、ハローワークを訪れたのですが、求職者の多いのによほどビックリしたらしく、そのことを挨拶状にわざわざ書き添えていました。これから降雪期に入りますが、この雪ダルマだけはご遠慮申し上げたいところです。

このほか、米国での同時多発テロとアフガニスタンでの戦闘に伴うテロ対策特措法の制定と海上自衛隊の海外派遣とまさに多事多難。唯一の慶事は皇太子ご夫妻に内親王がご誕生になられたことではないでしょうか。

道路行政にとっても、厳しい年でありました。特殊法人改革のアラシが吹き荒れました。結局、日本道路公団など七特殊法人の廃止・民営化の基本方針が決まり、このうち道路四公団については、新組織のあり方や採算性の確保策を第三者機関で検討し、結論を出すことになりました。また、高速道路の建設計画もあわせて見直されます。

したがって、新年も第三者機関のあり方や、その人選などをはじめ、引き続き高速道路論議が繰り広げられるとみられます。

この審議の中で、路線別の検討について、一つだけ希望しておきたい事があります。それは採算性も大事ですが、それにあわせて「国土開発」の視点も持つて欲しいということです。「国土開発幹線自動車道建設法」には、目的として第一条に「国土の普遍的な開発をはかり」とあり、しかも別表で定められた路線も建設をすべて終わっているわけではありません。地方にはまだまだ建設を望む声が高いのです。これらの声を「抵抗勢力」と封じ込めずに耳を傾け、長期的展望と視点で十分に審議を尽くしてもらいたいものです。

今年もお世話になりました。良い年をお迎えにすることを祈念いたしますとともに、新年もよろしくご指導、ご鞭撻下さるようお願いいたします。(K)

1月号の特集テーマは「更新時代における道路管理」の予定です。

本誌は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また肩書は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

月刊「道路行政セミナー」 ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

監修：国土交通省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

〒102-0082 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5階 TEL 03(3234)4310・4349

定価770円(本体価格733円)

FAX 03(3234)4471

(年間送料共9,240円)

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター