

# 道路行政セミナー

2002 July

# 7

## 目次

### エッセイ

利用者にとっての魅力を、描いて見せる広報活動 .....田中 里沙 1

### 特集／平成13年度社会実験結果取りまとめ

道路行政の方向と社会実験 .....道路局地域調整室 3

市民参加型交通安全対策の実現に向けた社会実験 .....鎌ヶ谷市土木部管理課 7

自転車走行空間創出のための路上荷捌きの路外転換実験 .....東京都練馬区土木部建設課 12

みちを広場に まちに賑わいを！  
九谷陶芸の町・サンロードを活用した市街地再生実験 .....中川 和信 18

世界遺産・白川郷交通社会実験 .....吉木 務 25

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 31

小型車専用道路の導入検討について .....道路局企画課 38

E T Cの現状及び新たな割引制度の導入について .....道路局有料道路課 42

「道路ふれあい月間」推進標語について .....道路局道路交通管理課 48

「道の日」(8月10日)について .....道路局総務課 50

新道路整備五箇年計画に掲げた指標のフォローについて .....道路局道路経済調査室 52

道路法令関係Q & A 路上駐車場について .....道路局路政課 60

道路占用Q & A (第12回) 承認工事と占用工事(その1) .....道路局道路利用調整室 62

訴訟事例紹介 福島県道工事中バイク転倒事件 .....道路局道路交通管理課 64

とんびの広場 大阪名物はたこ焼きだけやおまへんで(大阪府) .....中田 憲正 66

愛媛のために必要な道路整備(愛媛県) .....荻山 英樹 69

時・時・時 .....72

# 道路行政の方向と社会実験

## 道路局地方道・環境課地域道路調整室

### 一 はじめに

道路は「人」と「物」を早く、大量に移動させる交通インフラとして、飛躍的な交通需要の増大に対応して整備され、経済成長、国民生活の豊かさの向上、地域格差是正に対して大きく貢献してきた。これにより、国土を縦貫する高速道路は既成し、国道のほぼ一〇〇%が舗装され、交通インフラの一次的改良という意味において一定の量的ストックは形成された。

しかし、これまでのような画一的な量的整備手法では、国民のより高度な機能に対する要請や社会システムの変化に十分に対応できていない。現に、都市部における慢性的な交通渋滞や生活に支障をきたす沿道環境、過去最悪を更新している交

通事故など様々な課題が残っている。

この原因として、これまでの道路行政は完成した道路を有効に「つかう」観点を軽視してきたことが挙げられる。たとえば、違法路上駐車による交通渋滞や、放置自転車等による歩行者空間の狭小など、道路が本来持っている機能が最大限に使われているとは言い難い状況にある。さらに、主に渋滞解消など自動車交通への対応に重点を置いてきたことに対し、地域によっては歩行者や自転車などを優先し、沿道と一体となった生活空間として捉えた道路の整備・利用が求められるなど、国民のニーズにきめ細かく対応した道路行政を展開する必要がある。

様々な問題を解決し、高度化するニーズに対応するためには、その使われ方を十分に検証し、沿道関係者や公安委員会をはじめとする様々な団体や機関との連絡調整・連携強化による協働が不可欠である。

### 二 今後の道路行政の方向と社会実験

今後の道路行政は、社会資本整備審議会道路分科会の基本政策部会でも議論されているとおり、自動車交通への対応だけでなく、道路ユーザーである「人」が満足する行政へ転換することが必要である。このため、「道路が提供できるサービスは何か」「サービスを提供することによりなにが実現されるのか」を意識し、現在提供しているサービスレベルの現状と道路ユーザーのニーズを

的確に把握し、道路行政にフィードバックすることが必要である。

しかしながら道路に対するニーズは多様であり、また様々な利害が存在している。このため新たなサービスの提供に対し、どのような効果や影響があるのかを事前に十分な予測をすることは非常に難しい。

社会実験は、このような道路行政を転換する新しい施策の導入にあたり、どのようなサービスが可能なのか、サービスの提供により何が実現され、どのような問題が起きるのかを確かめるのに非常に有効な手法である。

新しい施策の本格的な実施に先立ち、期間と場所を限定して試行的にサービスを提供する社会実験の実施により、施策の内容が道路ユーザーのニーズに合致しているか、投資に対する成果を最大限引き出すためにはどうすればよいか等を確認することが可能になる。これにより、十分な成果の上げられない施策の中止や、成果が期待できる施策についてはその成果を最大限引き出すよう検討すること等、効率的な施策実施が可能となる。

このような社会実験は多くの地域で実施されつつあるが、国土交通省道路局では平成一一年から、これまでに実施例のない施策や、成功した事例のない施策に何らかの工夫を加えたものなど特に先進的な施策の公募を行い、大学教授やNPO代表

等からなる「社会実験の推進に関する懇談会」の推薦を受けて選定し、地域の関係者とともに実施している。これまでに、四〇地域が社会実験の実施地域として選定され、各地域で新しい施策の導入に向けての実験が実施なされている。本特集では、平成一三年度に実施された千葉県鎌ヶ谷市、

表 平成13年度までに実施した社会実験

実験分類、実験名	実施地域	年度
<b>道路空間の使い方</b>		
松江商業地ボンエルフ実験	鳥根県松江市	H11
「安全でくつろげる道づくり」による中心市街地活性化	高知県中村市	H12
九谷陶芸の町・サンロードを活用した市街地再生実験	石川県寺井町	H13
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	福井県福井市	H13
<b>物流・駐車対策</b>		
渋谷地区端末物流対策アンド駐車マネジメント複合的実験	東京都渋谷区	H12,13
福祉・介護活動を支援する道路整備の社会実験	栃木県宇都宮市	H13
自転車走行空間創出のための路上荷捌きの路外転換実験	東京都練馬区	H13
<b>自転車利用の促進</b>		
通勤レンタサイクルシステムと中心市街地活性化の社会実験	新潟県新津市	H12
「環境にやさしい観光都市奈良」社会実験	奈良県奈良市	H12
「自転車から始まるエコ高松	香川県高松市	H12
いたばし・としま官民協働自転車が走るまちづくり社会実験	東京都板橋区 ・豊島区	H13
<b>観光地の交通円滑化・情報提供</b>		
鎌倉地域交通円滑化総合実験	神奈川県鎌倉市	H11
循環観光バス利用促進による交通円滑化実験	北海道函館市	H12,13
世界遺産・白川郷の交通マネジメント実験	岐阜県白川村	H13
観光地における歩行者・自転車ナビゲーション	奈良県飛鳥地域	H13
<b>市街地の交通円滑化・情報提供</b>		
駅前商業施設駐車場を有効活用したPFI的パークアンドライド	大阪府	H11
熊本市圏豊肥本線パークアンドライド社会実験	熊本県熊本市	H12
パッケージアプローチによる企業参加型広域TDM実験	大阪市・東大阪市	H13
<b>バス利用の促進</b>		
駅周辺交通の円滑化と既存住宅地へのバス路線導入社会実験	東京都世田谷区	H11
バスと自転車の連携による交通円滑化、マルチモーダル情報提供	広島県広島市	H12
サポーター（バス乗車会員）が支える市内巡回バス事業	鹿児島県国分市	H13
<b>自動車の共同利用</b>		
豊田市交通円滑化実験	愛知県豊田市	H11
海老名エコパークアンドライド社会実験	神奈川県海老名市	H11,12
湘南地域での共同利用・相乗り型自動車交通社会実験	神奈川県藤沢市	H13
<b>交通安全対策</b>		
市民参加型交通安全対策の実現に向けた社会実験	千葉県鎌ヶ谷市	H13
<b>道路管理の協働</b>		
地域協力による市街地の冬期道路環境改善の社会実験	北海道小樽市	H13

東京都練馬区、石川県寺井町、岐阜県白川村、福井県福井市についての実験結果が報告されている。これ以外についても今後の連載コーナーにおいて紹介していく予定である（表）。

### 三 社会実験実施のポイント

社会実験の実施にあたっては、行政や住民等が地域の課題について十分に検証し、お互いの情報を共有した上で、実験参加者の「公」の意識による参画と責任の共有を実現することが重要となる。

実験の準備の段階において、施策に関係する道路利用者や沿道住民が地域の課題・課題の把握や解決策についての具体的な検討などに主体的に取り組み、行政がこれをバックアップするパートナーシップを構築することが、実験の成功に結びつくとともに、施策の本格実施においても円滑な事業実施につながっている。

例えば平成一一年度の実施した島根県松江商業地ポシエルフ実験では、住民や沿道商店主と行政が様々な情報を共有し、沿道住民等が主体的に実験計画の策定や実験を実施したことにより、行政と沿道住民とのパートナーシップを構築することができた。これにより当初道路整備に否定的だった沿道商店主との合意形成も図られ、実験後の一年半に及ぶ長期の事業が公式な苦情等もなく平成

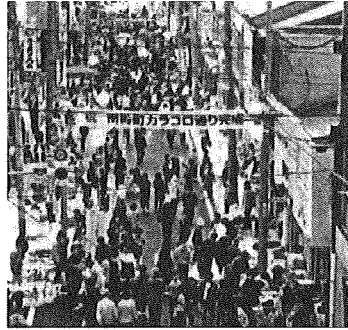
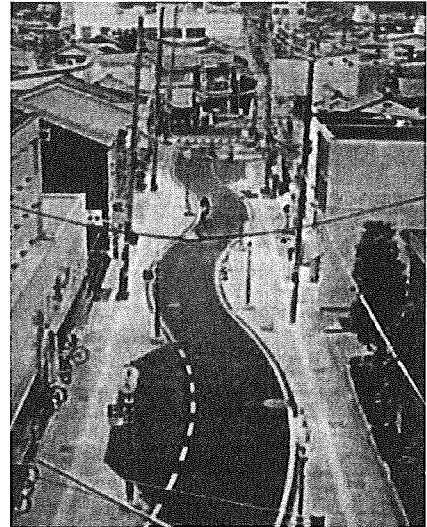


写真 松江市 市道殿町中央線  
(通称：カラコロ通り)

一四年三月に完了している（写真）。

このように実験前の関係者との調整は、実験の実施や施策の本格実施に大きな影響を与えるものであるため、道路局で実施する社会実験の選定においても、施策の新規性と共に重要ポイントとして確認しているところである（図）。

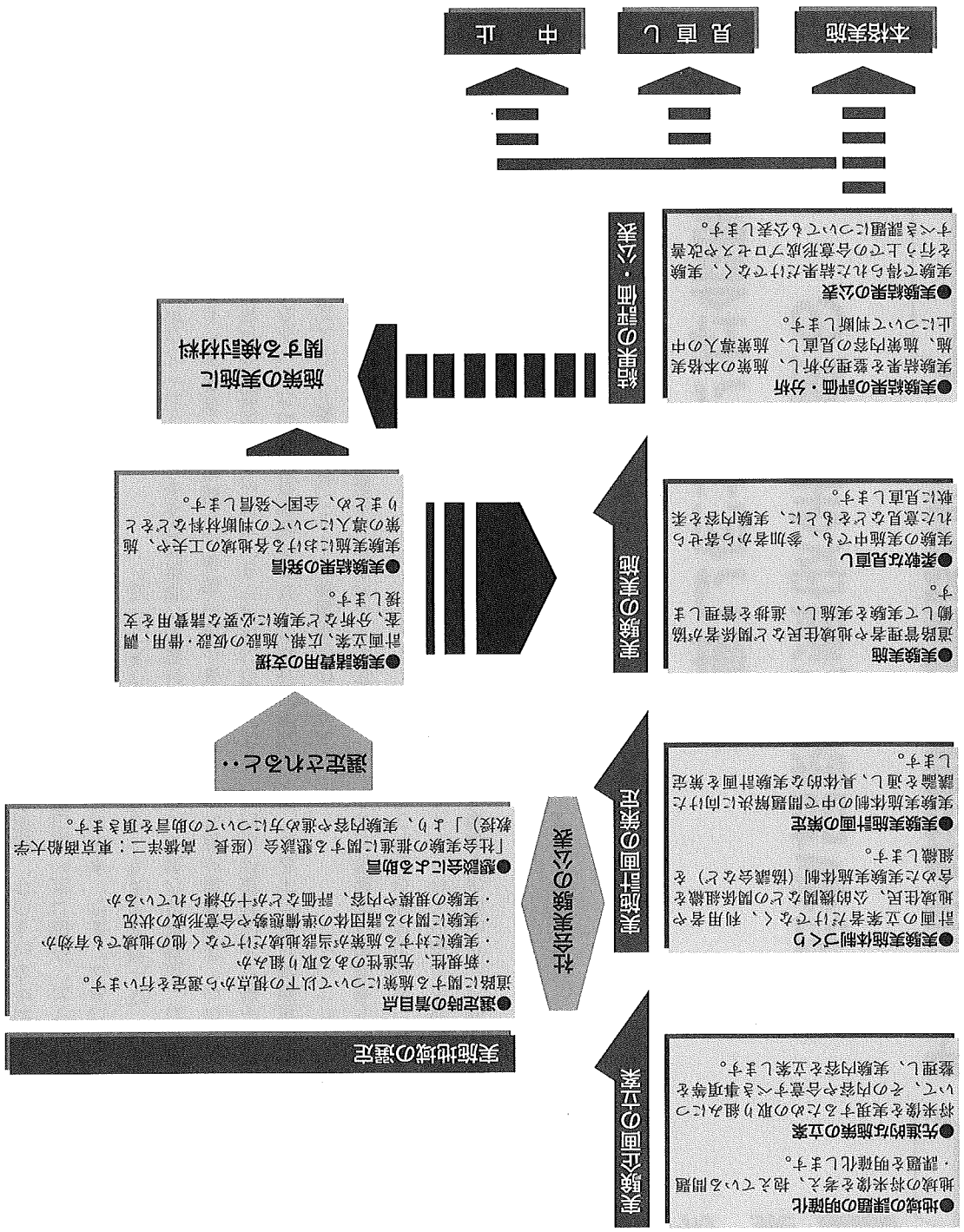
### 四 おわりに

現在道路を取り巻く諸環境は、少子高齢化の進展やこれに伴う財政状況の悪化などにより大きく変化しつつある。特に中心市街地の空洞化や地域の活力低下に対し、既成市街地の再構築による都市の再生や、居住・生活環境の改善が注目されている。このなかで今後の道路行政は、既存道路ストックの利用可能性を改めて十分に検討する必要がある。

道路ユーザーのニーズをきめ細かく把握し、道路に高度な機能を持たせる施策の展開を可能にする社会実験について、国土交通省道路局においても、道の相談室や管轄の地方整備局における窓口機能を強化し、自治体やNPO等の方々と共に取り組みを積極的に進めていく予定である。

また、これまでの実験の結果や実験後の各地域での取組みなど社会実験に関する情報については、国土交通省ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/road/demopro/>）にて公開している。このページには交通問題など地域の課題解決に取り組んでおられる市町村やNPO等の方々との情報交換を行う交流フォーラムも設置しており、積極的な情報交換を行っていきたいと考えている。

社会実験の流れ



本格実施 見直し 中止

計画の立案

計画の審議

計画の審議

計画の立案

検証材料に関する実施

実験費用の支援  
計画立案、広報、施設の仮設・借用、調査、分析など実験に必要な諸費用を支援します。

実験結果の発信  
実験実施における各地域の工夫や、施策の導入についての判断材料などをとりまとめ、全国へ発信します。

選定されると...

● 選定時の着目点  
道路に関する施策について以下の視点から選定を行います。

- ・ 新規性、先進性のある取り組み
- ・ 実験に対する施策が当該地域だけでなく他の地域でも有効か
- ・ 実験に関わる諸団体の準備態勢や合意形成の状況
- ・ 実験の規模や内容、評価などが十分練られているか

● 懇談会による助言  
「社会実験の推進に関する懇談会（座長 高橋洋二：東京商船大学 教授）」より、実験内容や進め方についての助言を頂きます。

● 実験結果の検証・分析  
実験結果を整理分析し、施策の本格実施、施策内容の見直し、施策導入の中止について判断します。

● 実験結果の公表  
実験で得られた結果だけでなく、実験を行う上での合意形成プロセスや改善すべき課題についても公表します。

● 柔軟な見直し  
実験の実施中でも、参加者から寄せられた意見などをもとに、実験内容を柔軟に見直します。

● 実験実施  
道路管理者や地域住民など関係者が協働して実験を実施し、進捗を管理します。

● 実験実施体制づくり  
計画の立案者だけでなく、利用者や地域住民、公的機関などの関係組織を含めた実験実施体制（協議会など）を組織します。

● 実験実施計画の策定  
実験実施体制の中で問題解決に向けた議論を通し、具体的な実験計画を策定します。

● 先進的な施策の立案  
地域の将来像を考え、抱えている問題・課題を明確化します。

● 将来像を実現するための取り組みについて、その内容や合意すべき事項等を整理し、実験内容を立案します。

## 市民参加型交通安全対策の

# 実現に向けた社会実験

鎌ヶ谷市土木部管理課

特集

### 一 はじめに

鎌ヶ谷市は、東京都心から二五km圏の千葉県北西部に位置し、地理的条件から都心へのベッドタウンとして鉄道駅を中心に宅地化が進められてきたが、急激な都市化に伴う無秩序な開発等によるスプロール化が問題となっている。

そのような中、市内の道路網に着目すると、国道四六四号や(主)船橋我孫子線など国道が市内の縦横に配置されているものの、道路整備が遅れているために、市内の道路は「道路幅員の狭小(歩道が設置されていない)」や「行き止まり」となっている箇所が多い状況にある。また、本市における交通事故の特性としては、全国に比べ死亡事故に至るような重大事故は少ないものの、細街路

が多いことから市内の至るところで「出会い頭事故」など軽度な事故が多発しており、交通事故の発生件数は増加の一途をたどっている。

### 二 交通安全対策に伴う現状

本市では、これまでに交通安全対策として、地元からの要望箇所を中心に対策を講じてきたが、近年、行政サービスの効率化が叫ばれているなかで、本市においても、市民から「交通安全対策は事業効果の高い箇所から優先して整備すべきでは」、「対策後の効果測定をすべきでは」との声が高まってきている。

また、行政の情報公開が拡大しているなかで、交通安全対策についても「情報公開」や「市民と協働で行う取組み」が求められており、その対応

方法に苦慮している状況にある。

### 三 新たな交通安全対策の検討(図1~6)

鎌ヶ谷市では上述のような課題を克服すべく、平成一一年度より、(財)国際交通安全学会と新たな交通安全対策として、「客観的な交通安全対策の構築」及び「市民参加型交通安全対策」の確立を目指し、検討を重ねてきたところである。

その結果、「客観的な交通安全対策」として、交通事故に関するデータ収集からデータ分析、事故対策の提案に至るまでのプロセスをGISを活用し、インターネットで、いつでもどこでも閲覧できるシステム(交通安全対策システム)を完成させた。

そこで、当該社会実験では、このシステムを導

入し、市のホームページ等を介してWeb上で情報公開を行いながら、市民参加型交通安全対策の可能性を以下により検証した。

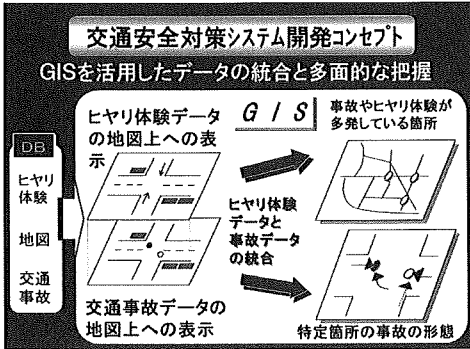


図2

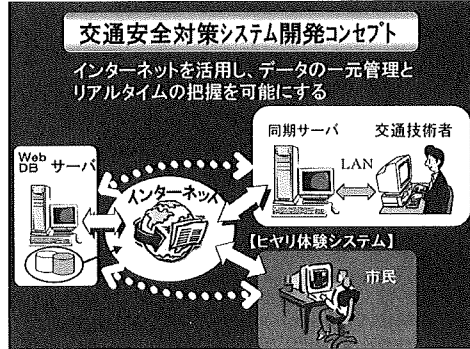


図1

1 道路危険箇所の抽出 (図8)  
交通安全対策を検討するには、まず、市内のどこが危険なのか道路危険箇所を明確にする必要があるが、道路危険箇所とは、単に交通事故が発生

四 社会実験としての取組み (図7)

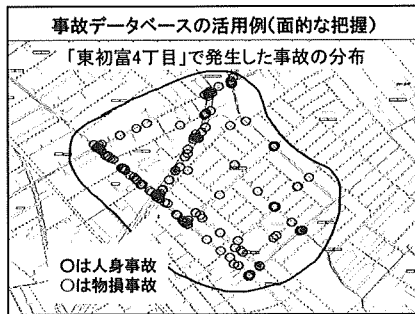


図6



図3

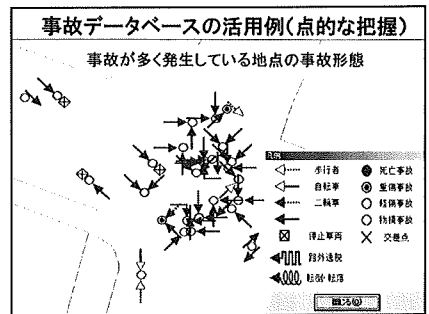


図4



図7

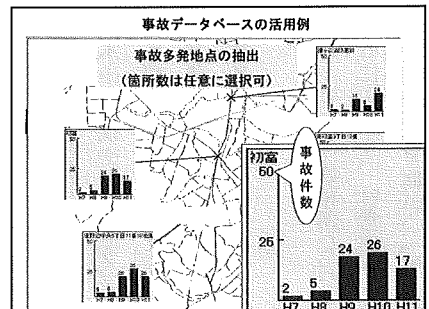


図5

した場所だけではなく、「ハイリッヒの法則」すなわち、「二の重大事故に対し、二九の軽微な

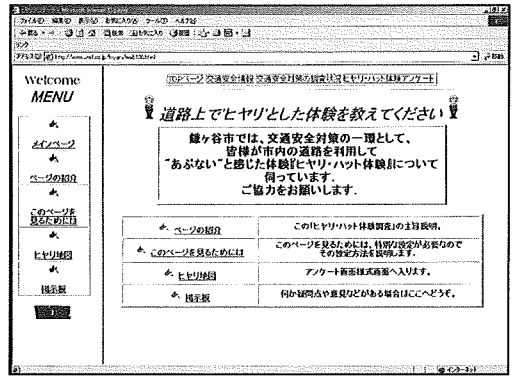


図 8

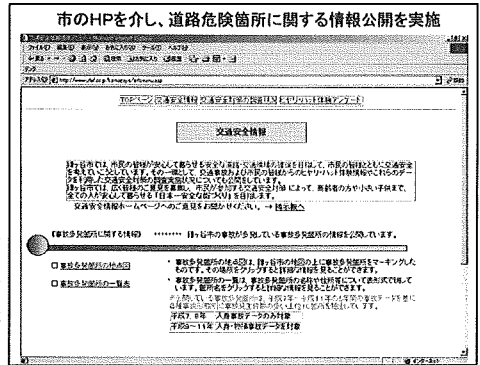


図 9

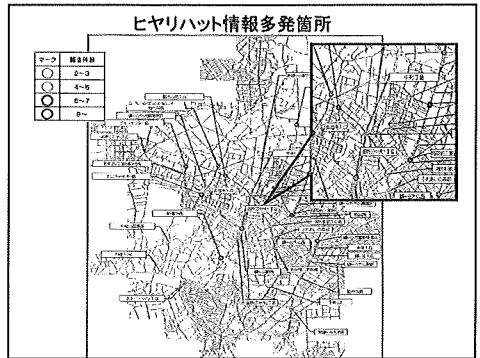


図 10

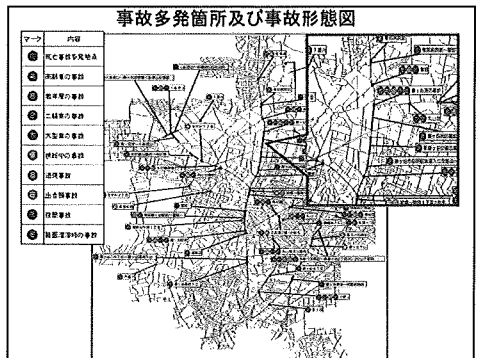


図 11

事故、そして三〇〇のヒヤリハット体験」にも着目し、これらを総合して検討する必要があるのではないか。

そこで、本市では、従来の交通安全対策では活用されていなかった、交通事故データのほかに、日常道路を利用されている市民の方々に対し、市のホームページ（インターネット）や市内公共施設に配置したペーパーアンケートにより、道路上でヒヤリとした体験（ヒヤリハット体験）を収集した。

その結果、収集期間は一カ月半という短期間であったものの、ホームページから四五件、ペーパーアンケートから六〇〇件の計六四五件のヒヤリハット体験を収集することができ、これらを分析

すると交通事故データのみではカバーしきれない潜在的な危険箇所を補充し、これらを併せることにより、市内の道路危険箇所を抽出することができた。

## 2 交通安全対策に関する情報公開（図9～11）

行政では、これまで交通安全に関する啓蒙活動として、市民に対して「交通事故に気を付けましょう」等抽象的な表現で行ってきたが、市民は、市内のどこで、どのような事故が多く発生しているのか、経験上でしか把握することができなかった。

そこで、今回、前項で把握した道路危険箇所（「交通事故多発箇所」及び「ヒヤリハット体験多発箇所」）に関する情報について、市のホームページ（インターネット）や市内公共施設にポスタ

ーを掲示して情報公開を行った。

そして、これらの情報を市民が得ることにより、市民は具体的に道路危険箇所を認識でき、ひいては市民一人一人が道路危険箇所を通行する際に注意を喚起するなど、市民の交通安全に対する意識変化に寄与することができた。

また、近年、老人や子供の事故が増加傾向にあることから、市内小中高校や老人クラブに対し、この道路危険箇所に関する情報（ポスター）を配布し、交通安全の啓蒙活動に活用した。

## 3 対策箇所に関する市民からの意見収集及び対策内容の決定

当該社会実験では、道路危険箇所に対する交通安全対策を実施するにあたり、日常道路を利用されている市民の方々の意見を伺い、「何が問題な



NO	名称	路線	交通事故		ヒヤリ体験	
			件数	順位	件数	順位
1	新大塚	国道×国道	77	1	3	1
2	北河内	市道×市道	61	2	16	1
3	新大塚	市道×市道	57	3	1	2
4	栗野	市道×市道	47	4	11	4
5	丸山一	市道×市道	47	4	11	4
6	石京塚三差路	市道×市道	47	4	11	4
7	南初富	県道×市道	41	5	3	-
8	下新山北	市道×市道	39	6	6	20
9	新大塚	市道×市道	37	7	2	-
10	丸山	市道×市道	32	12	2	-
11	北初富	市道×市道	32	12	14	3
12	中央丁目	市道×市道	32	12	2	-
13	中新山	市道×市道	32	12	14	3
14	新谷駅前	県道×市道	31	14	3	-
15	豆ヶ台	県道×市道	29	15	2	-

図12

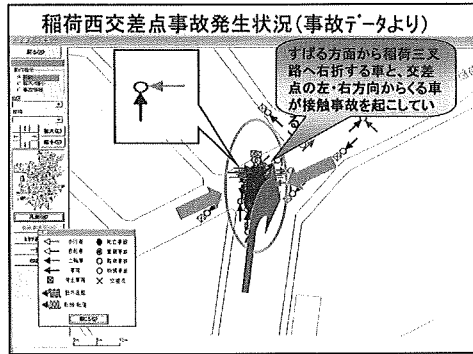


図13

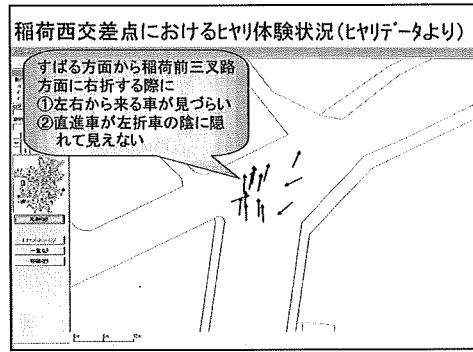


図14

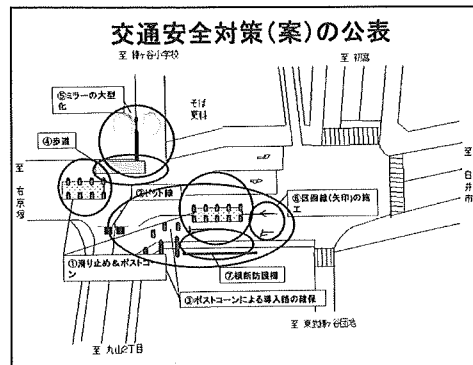


図15

のか」「問題点を改善するためには、どうしたらいいのか」等の情報交換を行いながら、行政と市民が協働で交通安全対策を検討するという取組みを以下のとおり行った。

(1) 交通安全対策箇所の抽出(図12)

交通安全対策箇所については、関係機関(道路管理者)との協議に要する時間や予算上の関係から、「交通事故多発箇所」及び「ヒヤリハット多発箇所」の上位箇所のうち、市道上のものについて、それぞれ一カ所選定することとした。

また、当該対策の内容については、社会実験という性格上、短期間でかつ事業効果が期待できる「交通安全施設」の整備を主体とし、用地買収などを伴う大規模改良は時間かつ多額の事業費を要することから、今回は行わず、必要に応じて、

中・長期整備計画に位置づけることとした。

(2) 対策案に対する市民からの意見収集及び検討会の実施(図13~15、写真1)

交通安全対策を行ううえでの新たな取組みとして、まず、事故が多く発生している原因は何なのかを把握するために、交通事故データやヒヤリハット情報をもとに分析を行った。

次に、現地にて交通量調査や、交通流動形態のビデオ撮影を行い、現況を把握し、これらの結果をもとに、行政が最適と思われる交通安全施設の配置計画を策定した。

そして、この交通事故データやヒヤリハット情報に基づく事故原因の把握から交通安全施設の配置計画に至る、すべての情報をインターネット等で情報公開し、交通安全対策の内容等の可否につ

いて、広く市民の方々から意見を収集し、対策内容を定めるうえでの貴重な意見とした。

また、地域住民(地元自治会・小中学校・老人クラブ)や、対策箇所にヒヤリハット意見を寄せられた人を対象に、対策検討会を実施し、前段で現状(事故データ・ヒヤリハット意見・ビデオ等)からみた問題点や、それに対する改善策等対策内容を検討するに必要な情報を出席者に提供しながら説明を行った。

その結果、行政と出席者の認識(情報)が合致したため、出席者からは活発な意見や質問が多くあったものの、前段での説明に即したものが多く、画期的な会議を行うことができ、会議の最後には、出席者全員から対策案に関する賛同の意が表明された。



写真1

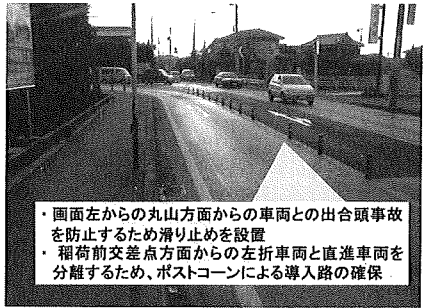


写真2

・ 図面左からの丸山方面からの車両との出合頭事故を防止するため滑り止めを設置  
 ・ 稲荷前交差点方面からの左折車両と直進車両を分離するため、ポストコーンによる導入路の確保

交通安全対策に伴う事後評価アンケート結果

(単位: 件)

	アンケート数	評価の分類			
		評価する	まあまあ	評価しない	どちらとも
稲荷西交差点	61	33	18	4	6
中新山交差点	59	28	22	2	7

『市民参加型交通安全対策への取組み』に関するアンケート結果

アンケート数	評価の分類			
	評価する	まあまあ	評価しない	どちらとも
74	66	4	0	4

アンケートを寄せられた約9割以上の方から評価を得ることができた

図16

(3) 対策内容の決定 (写真2)

交通安全対策の内容について、広く市民の方々の結果をもとに、学識経験者や行政で検討したが、あらかじめ対策内容を検討するに必要な情報を情報公開していたため、特に行政側で提示した対策案に対して極端に偏る意見もなく、スムーズに対策内容を決めることができた。

4 対策に伴う事後評価の検証 (図16)

これまでの交通安全対策においては、対策後の事後評価を検証する場合、日常道路をしている市民の意見を伺うということは、あまり行われてこなかった。

そこで、本市では、対策後の事後評価として、

市民の方々に意見を伺いながら事業効果の程度を把握し、今後、改めて対策の必要性があるのか検証を行った。

なお、意見の収集方法としては、市のホームページや市内公共施設に配置したペーパーアンケートで行ったほか、前項の対策検討会の対象者からも意見を収集したが、多くの方々から対策内容に関する賛同の意見を得ることができた。

5 市民参加型交通安全対策への評価 (図16)

今回、国土交通省所管社会実験として、市民と行政が協働で情報交換を行いながら交通安全対策を検討するという新たな取組みを行ったが、このことは市民にとって有意義(必要)であるか評価を得るべく、アンケートを実施したところ、約九

割以上の方から「評価する」旨の回答をいただいた。

また、さらに、「今後も住民の意見を十分考慮した対策をお願いしたい」、「他の危険箇所も調査・対策をしてほしい」、「市民参加型交通安全対策は大変だが大事と思う」など、今後も、市民と行政が協働で行う交通安全対策を熱望していることが把握できた。

五 最後に

今回、市民と行政が協働で行った取組みにより、市民の目線に立った交通安全対策や、市民と情報を共有することにより、市民の交通安全に対する意識改革ができ、市民参加型交通安全対策を可能とした。

また、新たに開発した「交通安全対策システム」の導入により、「道路危険箇所」や「事故原因の究明」、問題点に即した適切な交通安全対策を円滑に抽出することができるなど、当該システムは交通安全対策を検討する上での重要なツールとなった。

そこで本市では、今後、市民参加型交通安全対策の本格導入を目指し、更なる研究として、生活道路への通過交通の流入抑制策など、地区(コミュニティ)を対象とした交通安全対策について市民と協働で検討していく予定である。

# 自転車走行空間創出のための

## 路上荷捌きの路外転換実験

東京都練馬区土木部建設課

特集

1 161811

練馬区は、面積四八・一六km<sup>2</sup>人口約六七万人、東京の北西部に位置し、ベッドタウンとして住宅を主体に発展した街である。

区では、環境にやさしい交通手段としての自転車、主要な都市交通の一つとして位置づけ、平成元年には、駅と自宅を結ぶ足として「レンタルサイクルシステム」を導入しているが、この走行空間の環境改善などの課題が残されている。

一方、自動車駐車施設の不足による路上駐車、蔓延は、交通渋滞、都市機能の低下、交通事故発生などの要因となることから、平成六年度に駐車施設整備基本計画を策定し、平成一四年石神井公園駅北口に、二七〇台の公共駐車場の整備等をお

こなった。さらに荷捌駐車施設の整備などについて、その推進方策を検討することになっていた。

石神井公園駅には、一日約七万人が乗降し、特に駅南口では、狭隘な道路幅員にバスや自転車などが混在している状況であり、交通渋滞や交通安全の面からも問題が多い（写真1・2）。

平成一三年度までに周辺地区において、路上駐車実態調査、商店街搬入出調査、商店街アンケート調査等を実施し、対象地区における交通実態把握を行った結果、以下の状況が把握できた。

・対象地区内の路上駐車のうち、物流車の占める割合が約五〇％にも達し、搬入のための車両のほとんどが九時から一一時の時間帯に集中している。

・駅までの交通手段の分析では、バスが約五

一〇％、自転車利用が約四〇％となっている。



写真1 錯綜した交通状況



写真2 バスの交互（バス交互時は歩行者はほとんど交通できない）

このような中、荷捌きのための路外スペースの設置可能箇所が確認されており、これらスペースの有効利用が環境改善への一つの対策になると考えられる。

以上のような現状を踏まえ、自転車走行空間等の道路機能の再構築と道路交通の円滑化を図るための方策として、荷捌き車両の路外駐車場への転換を核に、自転車走行空間の創出・利用環境の向上などを実験として試行し、その実現可能性や課題、効果を把握することを目的とする、社会実験に取り組むこととした(写真3・4、図1)。

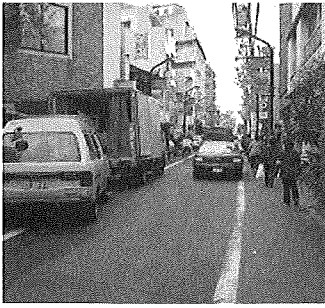


写真4 路上駐車の状況  
(荷捌き車両)



写真3 放置自転車の状況  
(駅付近パークロード)

## 二 実験の概要

### (1) 実験期間

#### 第一ステップ

平成一四年一月二日(月)から平成一四年三月二〇日(水)まで

#### 第二ステップ

平成一四年二月一八日(月)から

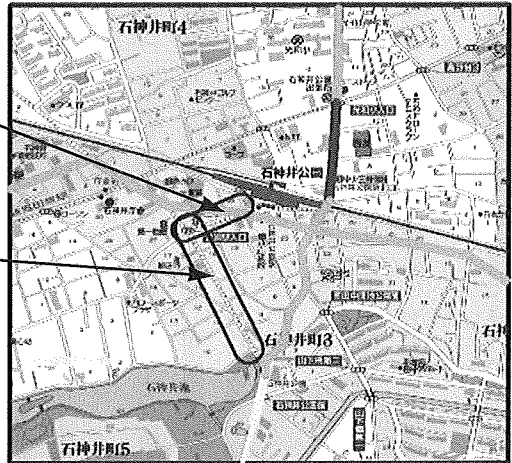


図1 道路幅員

パークロード  
駅～公園駅入口交差点  
幅員W=7.3m

パークロード  
公園駅入口交差点～石神井公園  
幅員W=6.4m

ら平成一四年三月二〇日(水)まで

(2) PLS (ポケットローディングシステム) の設置による荷捌き車両の路外転換(写真5、7)

・地区内に六箇所のPL (ポケットローディング) を配置し、その中に三基のPLSを導入し、荷捌き車両を路外へ転換した。

・PLSにより生み出された荷捌き車両受け皿機能を背景とし、PRや取締りにより路上駐車を減少させ、自転車走行空間を創出を図った。



写真6 荷捌状況1



写真5 PLS設置状況

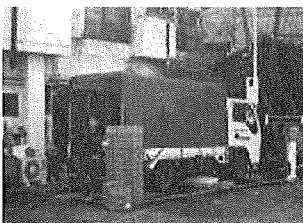


写真7 荷捌状況2



写真9 路面シール設置例



写真8 横断幕

- (3) 横断幕、看板、路面シールなどによる歩行者・自転車の安全空間への誘導(写真8~11)
- ・当該地区内の要所に横断幕、看板、路面シールを設置し、自転車を道路端の安全空間へ誘導した。
  - ・これを通して歩行者・自転車の交通を整流化し、従来の無秩序な通行を改善するとともに通行の安全性、快適性の向上を図った。

## デザイン

横断幕 (両面同デザイン) (取付用ロープ付き、風対策スリット入り)

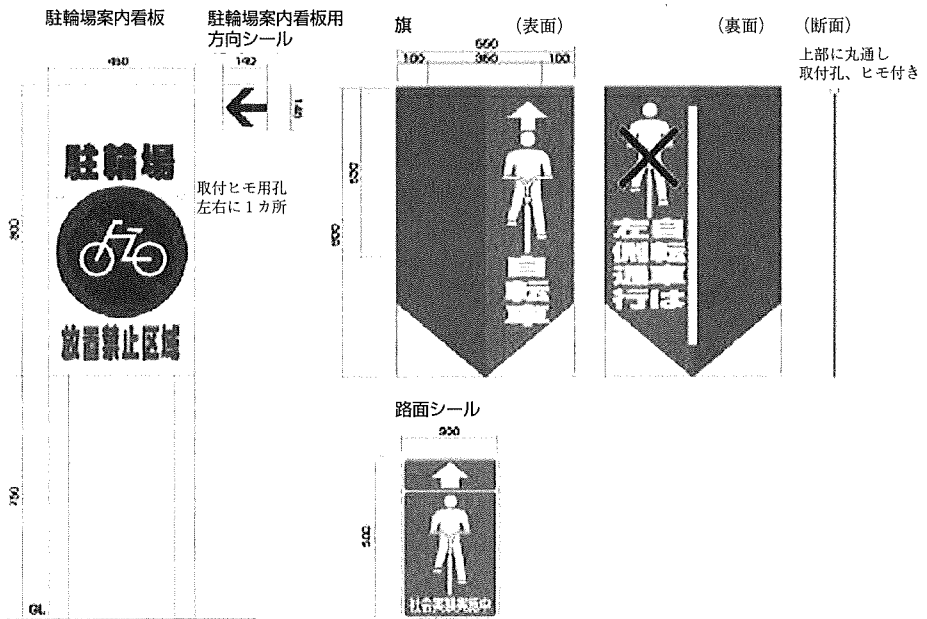
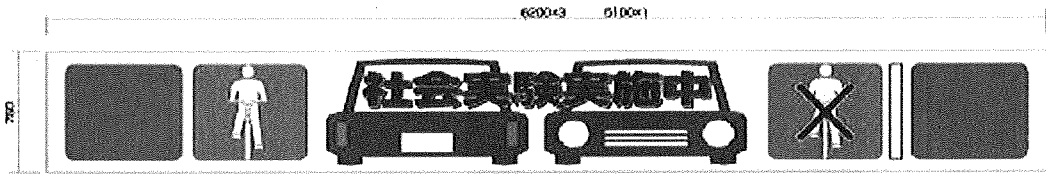


写真10  
旗（左側）例



写真11  
旗（右側）例



(4) 通行障害物の排除による歩行者・自転車空間の確保

・放置自転車、不法道路占用物の撤去により道路の有効利用空間を拡大し、歩行者・自転車の通行の安全性、快適性を改善を図った。

(5) 自転車の他ルートへの誘導（写真12・13）

・交通量的に飽和状態にある交通分散を図るため、看板を用いて通勤・通学の自転車を公共駐輪場へ直結する、他ルートへ誘導した。

・従来ルート（パークロード）の交通量を減少させ、交通の量的緩和を図ることを通して、買い物客などの自転車空間の創出を図った。

(6) 実験の推進体制

日本大学の高田邦道教授を座長に、国土交通省、警視庁及び地元（商店会、町会、NPO組織）住民、各業界団体により協議会を設立し、実験の内容、運営、検証などを行った。さらに、実験の



写真12 ルート誘導案内設置例

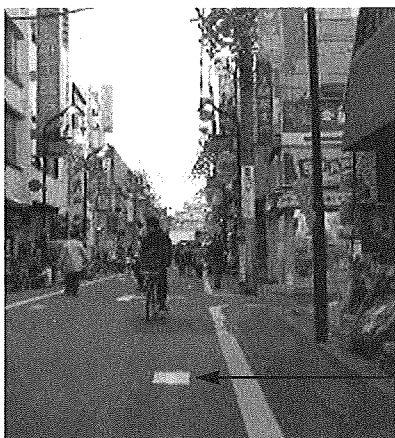


写真13 路面シール設置例

効果とPRを高めるため次のことを行った。

☆すいすいキャンペーン

平成一四年三月七日（木）午前八時から午前九時三〇分まで

・駐輪場への案内・誘導、安全通行監視などの街頭キャンペーン

・商店街放送による呼びかけ

・参加者約三〇名（協議会委員、石神井警察署、商店会、区職員）

☆看板等の道路不法使用の取締り

平成一四年三月七日（木）午前九時三〇分から午前一一時三〇分まで

・不法看板撤去、商店などによる路上への商品など張出しの取締り

・商店街放送による呼びかけ

☆実験見学会

平成一四年三月七日（木）午後二時から午後三時三〇分まで

・一般参加者及び利用者等への案内PR  
・参加者数延べ二五名

☆パークロードトライアル2002 シンポジウム（写真14）

平成一四年三月七日（木）午後七時から午後九時まで

・基調講演「これからの道づくりと社会実験」  
講師・高田邦道日本大学教授

・パネルディスカッション（写真15）  
 コーディネーター…高田邦道日本大学教授  
 パネリスト…

杉浦邦彦（石神井公園商店街振興組会理

事長）

鈴木靖之（佐川急便練馬店営業部主任）

加藤 優（㈱エヌピーシステム東京堂代

表取締役社長）

菅 利夫（東京国道工事事務所副所長）

栗林建國（前練馬区土木部長）

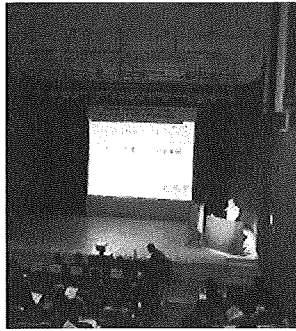


写真14 シンポジウム

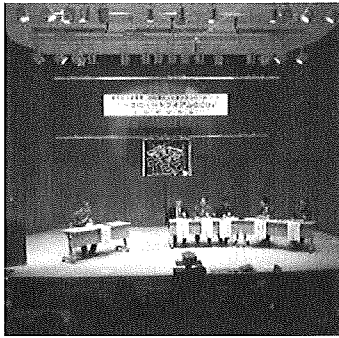


写真15 パネルディスカッション

・入場者数延べ一〇名（協議会委員、一般  
 区民など）

### 三 結果

#### (1) 自転車走行空間の利用状況について1

（自転車走行位置と割合）

自転車走行空間創出実験の事前事中の自転車交通量を比較すると以下の通りである。

・上り方向では、道路中央部の自転車交通量が増加（max二・四％）し、自転車走行空間である道路左端では逆に減少（max四・九％）する傾向がみられた。

・下り方向では、道路中央部で減少（max八・四％）し、道路左端の自転車走行空間では増加（max九・五％）する傾向が見られる。

#### (2) 自転車走行空間の利用状況について2

（歩行者と自転車の混在率）

駅に近い地点では、駅から離れた地点と比較して、歩行者の割合が約七〇％と高い。

上り方向と比較して下り方向は、自転車の混在率が多少高い（三％程度）。

道路断面内における自転車の走行位置は、駅に近い地点では道路左端より一・五～四・〇m、駅から離れた地点では、道路左端より〇・五～二・五mである。

駅に近い地点における道路左端〇～一・〇mで

の自転車の混在率は一〇％以下である。

#### (3) 自転車走行空間について

（自転車利用者アンケートより）

実験中、自転車走行空間の走りやすさを感じた自転車利用者は、回答者の約九％であった。

『走りやすい』⇓八・五％、『走りにくい』⇓

四五・八％、『無回答』⇓四五・八％

走りにくい理由として『路線バス・一般車の進入』『路上駐車（荷捌き）』『道路幅員の狭さ』が走行空間を阻害する要因として挙げられている。

自転車空間の創出手法を理解できた人は、回答者の約二六％と低い傾向にある。

自転車空間の創出手法が理解しにくい理由としては、『横断幕・路面シールの意味が良く分からない』に多数挙げられている。

#### (4) PLSの箇所別利用状況

【PLSの箇所別利用特性】

（H13・1/21～3/20 五九日間）

駐車場へのアクセス性によりPLSの利用状況は大きく差が生じた。

・高い利用…商店街（パークロード）に直  
 接面している駐車場

・中程度の利用…商店街から路地を一五m程度  
 経由して利用

・低い利用…商店街から路地を八〇m程度  
 経由して利用

アクセス距離が同等の駐車場で視認性が良い場合、利用率が七〇％に増加した。

PLS利用者アンケートでは約二五％が「出入りのしづらさ」を問題点として指摘した。

#### (5) PLSの瞬間荷捌き駐車台数

##### 【路上駐車及びPLSに関する瞬間駐車台数】

(荷捌き目的のみ)

PLS利用とPLSから五〇m圏域の瞬間駐車台数を比較すると八・〇〇〜一三・〇〇の時間帯において荷捌き需要が集中し、PLS利用に合致していることがわかる。

設置したPLS六基が同時に利用されてはいないが、概ね常時いずれかのPLSが稼動していた。

荷捌き専用時間帯(一一時間)において、PLSが一台以上利用されていた時間は、H14・2/26、H14・3/7ともに約四〇％(三六％)であり、これよりPLSの活発な利用が伺える。

#### (6) PLSと路上駐車の関係

##### 【路上駐車及びPLSに関する延べ駐車台数】

(荷捌き目的のみ)

PLSの利用時間は一回当たり一七分〜三〇分と長く、これは路上駐車の場合の一・七倍〜三倍に相当。

(PLS導入時…平均路上駐車時間一〇・六分、PLS利用時間…二四・三分)

このようなPLSの長時間駐車需要の収容機能により、

・平成一四年二月二六日…PLSは、全駐車時間(二〇三分)の約九％(一八三分)を収容

・平成一四年三月七日…PLSは、全駐車時間(二二七六分)の約一二％(二七四分)を収容

(台数ベースでは、2/26、3/7調査日のそれぞれ七・一％、八・三％を収容)

これらにより、PLSは路上駐車約一〇％程度を路外へ転換させたと考えられる。

#### (7) PLSの効果に対する認識

住民の約二二％がPLSによる地域交通の改善を認識。

PLS利用者は、PLSの安全効果に高い認識を持っている。

#### (8) PLS利用者像

約四〇％が利用三回以上のリピーター。

事業管理者の約五〇％がドライバーにPLS利用を指導していた。

## 四 おわりに

PLSについては、六カ所設置した路外駐車場において、全利用台数の内九〇％が荷捌き車両で

あり、これにより、一〇％の路上荷捌車を路外に転換できた。さらに、商店街に近い、または商店街から見える駐車場が、より有効であることも判った。

自転車走行空間については、「わかりやすさ」に対する課題がある。PRの問題もあるが、自転車走行空間を知っていた人の利用頻度は高く、実験の後半での効果が認識された。

今回、小型バスの運行による空間創出などの実験を目指し、関係者協議を実施してきたが、バス事業者をはじめ関係機関と更なる協議が必要であることが判明し、期間内の実験は見送り、課題の整理に止めた。

今後、石神井公園駅周辺のまちづくりを進めていく中で、本実験の成果と反省をさらに反映できるように努めていきたい。

おわりに、準備期間三カ月、実験実施二カ月の短時間による社会実験となったが、関係者のご協力により終了できたことを、誌面をお借りして感謝の意を表したい。



# みちを広場に まちに賑わいを！

## 九谷陶芸の町・サンロードを活用した市街地再生実験

石川県寺井町企画広報課長 中川 和信

### 特集

#### はじめに

石川県寺井町は、人口約一六、〇〇〇人の町で、県都金沢市や小松市のベッドタウンとして栄え、伝統工芸「九谷焼」の産地として有名であり、国指定史跡「和田山・末寺山古墳群」等を有する歴史と文化の町である。

かつて町の中心には、主要な幹線道路である国道八号が通り、沿道には九谷焼販売店など二五店舗が立地し、中心市街は活況を見せていた。しかし、昭和五七年に国道八号のバイパスが完成すると、旧国道八号（通称：サンロード寺井）の交通量及び沿道の店舗は、一気に約三分の一まで減少し、人口の増加にも拘わらず、町中心部の活力低下が問題となっている。

このような背景を踏まえ、寺井町では、国土交通省の社会実験の選定を受け、旧国道（サンロード寺井）の道路空間を活用した活性化・賑わい再生を目指し社会実験を行った。

なお、当道路は、町の中心的な道路として街路樹の整備や街灯の整備等が課題として位置付けら

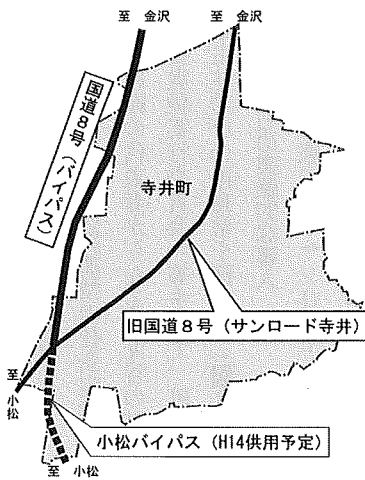


図1 バイパスと旧国道の位置図

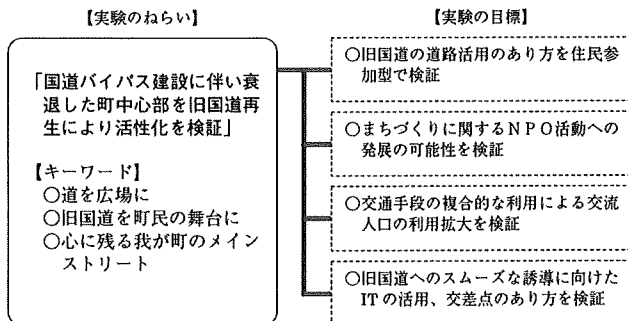


図2

れてきた道路であり、実験を契機に、交通量の減少した道路空間を町民の舞台として位置づけ、町民によるまちづくりと連携した、町民が考える「みちづくり」のあり方を検証していくものである(図1・2)。

## 二 社会実験概要

### ○実験全体概要

実験は、①「沿道活用実験」として、住民参加による地域に応じた道路空間の活用方策の検証を柱に、②「交通実験」、③「IT等誘導実験」を試みた。

これらの実験を、五月、八月、十一月に三回実施し、サンロード寺井沿道を、人が集まり交流する街中の公共空間としての活用方策の実践検証を

■九谷の町サンロード社会実験実行委員会  
…実験全体の総括組織  
(商工会、商店街、区長会、女性団体、九谷焼関係者等により構成)

■ワーキング組織  
…各実験毎の調整企画検討組織の発足

- 5月実験：九谷茶碗まつり実行委員会
- 8月実験：寺井夏まつり実行委員会
- 11月実験：サンロード道の市実行委員会等

図3 町民を交えた社会実験の検討、企画・実施体制

行った。また、二月には、「九谷の道フォーラム」を開催し、実験結果を町民が共有した。

なお、実験は、住民参加型の社会実験を目指し、町内各組織の代表者からなる「九谷の町サンロード社会実験実行委員会」等を経て、町民の参画による主体的な企画運営を図った(図3、表1)。

### ○脱着式縁石の実験的な導入

沿道活用実験では、サンロード寺井沿道空間を活用した「ウィークエンド道の市」を試みるため、実験的に五五〇mの区間で脱着式縁石を敷設し、地域のニーズに応じた多様性のある道路空間の創出を試みた(写真1、図4)。

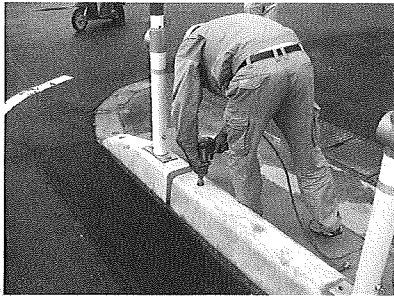


写真1 脱着式作業と脱着テント



表1 寺井町社会実験内容

	【沿道活用実験】	【交通実験】	【IT等誘導実験】
5月実験 (5/3~5)	①ウィークエンド道の市・九谷茶碗まつりをサンロード寺井1.1km区間で沿道開催 〔脱着式縁石の撤去〕	②シャトルバス・コミュニティバス運行 ・郊外駐車場から会場への誘客 ③郊外集中駐車場の配置 ④電動スクーターの貸出	⑤バイパスからの誘導サイン ⑥携帯端末によるイベント・交通情報発信
8月実験 (8/12)	①ウィークエンド道の市・商店街内の道路空間を活用した手作り市(寺井夏まつり)の開催 ②社会コンベ公表・募集	③コミュニティバス臨時運行による町内誘客 ④電動スクーターの貸出	⑤社会コンベ募集情報発信(HPによるイベント情報・臨時バス運行情報の発信)
11月実験 (11/3~4)	①ウィークエンド道の市・車線シフトによる沿道立ち寄り型の「サンロード道の市」の開催 〔脱着式縁石の撤去〕	②町内バス&ウォークラリー・町内イベント拠点を結ぶ回遊バスの臨時運行	③バイパスからの誘導サイン ④携帯端末によるイベント・交通情報発信
フォーラム (2/16)	社会実験結果を踏まえた「九谷の道フォーラム」の開催による合意形成		

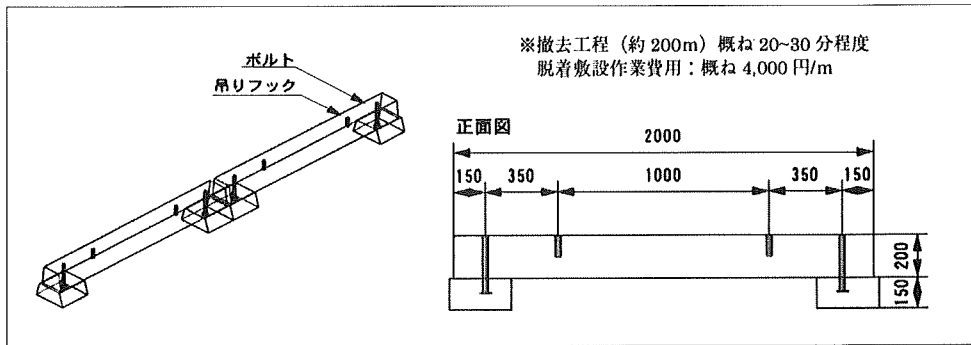


図4 縁石構造イメージ

### 三 実験実施結果

#### ○「五月実験」

#### 【道路空間を町の一大イベント空間に】

五月実験は、町の一大イベントである九谷茶碗まつりを、従来の広場での一箇所拠点開催から、サンロード寺井沿道における沿道開催に変え、「縁石」を取り外し道路空間の活用方策などを検証した。なお、併せて、交通実験として郊外の駐



写真2 五月実験会場風景

- ・旧国道（サンロード寺井）沿道1.1kmを会場とした沿道イベントを開催
- ・脱着式縁石の実験的な敷設により、道路空間を有効に活用



写真3 会場へのパーク&バスライド

- ・会場と郊外駐車場（2箇所）、駅、空港とを結ぶシャトルバスを運行
- ・3~4割の乗車利用がみられた

車場からシャトルバスやレンタカート等の運行による複合連携型パーク・アンド・ライドやバイクスからの誘導サインの設置を行った(写真2・3)。実験の結果、沿道1.1kmは、一大イベント空間として賑わい、期間中は過去最多の三三万八、〇〇〇人の来場者で賑わった。

沿道活用実験では、今回、サンロード寺井において、実験的に脱着式縁石に改良し、これまでの道路利用形態に多様性を持たせ、従来ならば設置が困難だった空間に容易にテントを設置することが可能となり、ゆとりのある歩行スペースをより広く確保することが可能となった。開催形式については、来場者の約六〇%が、今回の「沿道開催」を望んでおり、また、今回の開催形式により、町内の各種団体の沿道まちづくりイベントへの参画、及び来場者の滞留時間の増加など活気ある道路空間の創出が図られた(図5~7)。

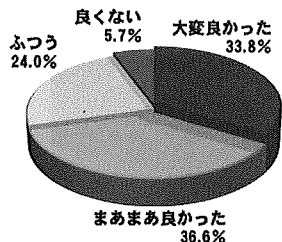


図5 五月実験開催形式の評価

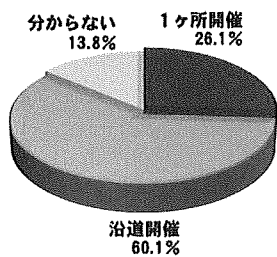
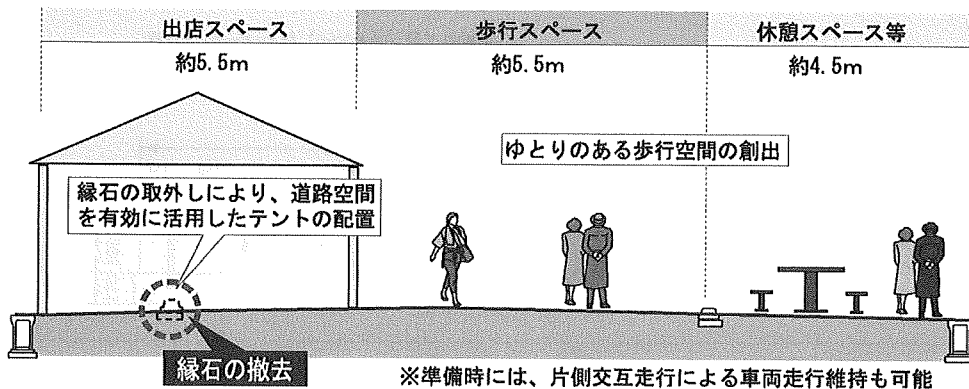


図6 ウィークエンド道の市の評価

交通実験では、毎年、期間中は人口の一五〇二〇倍もの来場者が訪れ、これらのスムーズな交通処理を目指し、会場への交通手段として、郊外集



○脱着式縁石未敷設の場合の空間形態

・限られた道路空間をイベント時における活用ニーズに応じ、空間形態の多様性を付加することが可能に

図7 脱着式縁石の活用による道路空間活用

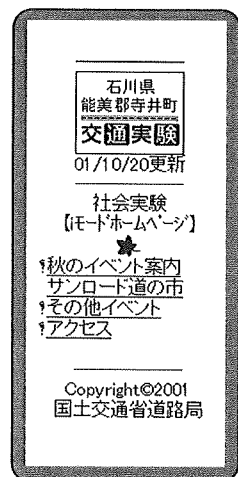


図8 iモードホームページ

中駐車場や空港、駅からのシャトルバスの運行に加え、会場内の移動手段となる電動スクーターの貸出、コミュニティバスの運行により、複合的な交通連携システムを試みた。

また、電動スクーターの貸出は、利用はそれほど多くなかったものの、利用者アンケートでは、好評との結果が得られ、今後、新たな交通手段としての利用促進が期待される。

IT等誘導実験では、バイパスから街中への誘導サインの設置及びインターネットや携帯端末によるイベント・交通情報の発信を試みた。県外来場者の利用が多くみられたものの、認知度は低く、

シャトルバスによるパーク・アンド・バスライドでは、全体の三〇〜四〇%の利用がみられ、利用者からも好評で、会場周辺の円滑な交通が確保された。なお、今回は、社会実験として、無料によるバス運行を行ったが、今後、料金徴収の検討により、利用者ニーズ等を踏まえた料金体系の導入やルート・ダイヤの効率的な運行を見直していく予定である。

今後、継続的な情報提供及び内容の充実、PRの推進が求められる(図8、写真4〜6)。



写真5 会場内を電動スクーターで移動



写真4 会場付近の臨時バスターミナル



写真6 国道8号から街中への誘導サイン

○「八月実験」

【中心商店街の道路空間を活用】

八月実験は、住民の手作り型の賑わいづくりを目指すとともに、寺江夏まつりを中心商店街で開催し、街中における道路活用を試みた。イベント企画は、町内各団体による主体的な取組みが行われ、約三、〇〇〇人の来場者で賑わったが、街中の限られた道路空間では、出店スペースやイベントステージ、見物スペースなどの混雑がみられ、

今後は、サンロード寺井など町の骨格となる道路空間における展開が望まれる（写真7・8）。

なお、交通実験では、試験運行中のコミュニティバスの週末時における有効運行方策の検証を目指し、イベントへの誘客・集客活用を試みた。その結果、臨時運行情報は、概ね認知されていたものの、乗車割合は一・六%と少なく、コミュニティバスを利用しなかった理由として、「現在の交通手段で十分」との回答が五〇%近くを占め、町

■サンロード寺井を核としたまちづくりの展開

サンロード寺井振興会会長 北村 健夫

国道8号金沢西バイパスの完成後、旧国道（サンロード寺井）の沿道の店舗数や交通量の減少などにより、賑わいが失われてきました。沿道の事業所のみなさんがバイパス完成後、サンロード振興会を結成し賑わい再生を模索していたところ、社会実験の話が出て、この機会を逃しては再生のみちは開けないとの思いから、会員の同意を得て実施に踏み切りました。

町と商工会と手を取り合って、実行委員会を立ち上げ協議を重ね、また沿道の事業主の理解を得ることに専念しました。社会実験には賛同しても、沿道を利用するイベント開催の3日間の通行規制に難色を示し、理解を得るまでに時間を要しました。しかし、3日間で30万人もの人出を活性化に生かさないうけにいかないとの思いで、地道な取り組みをし、また住民参加による計画のなかで、93回目の「九谷茶碗まつり」を沿道で開催することができました。

また、実験結果を平成14年2月16日にフォーラムの開催により地域住民に公表し、更に意見を聞く機会をつくりました。

社会実験の結果を踏まえ、道路の広場としての有効活用とまちの賑わいづくりをめざして、これからも活動をつけ、住民の意見の反映した道づくりに協力していきます。



写真8 8月実験会場内風景

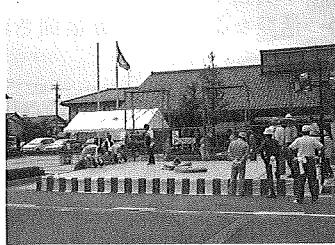


写真7 町民による手作りの会場設営

内規模のイベント集客には、あまり有効性は示されなかった（図9）。

○「二月実験」

【「立ち寄り型の道の市」の試み】

一二月実験では、サンロード寺井沿道における定期的な週末開催イベントを想定した道路空間の活用を試みた。活用方法として、脱着式縁石を取外し、車線をシフトさせ自動車の通行を維持することで、沿道立ち寄り型の「サンロード道の市」

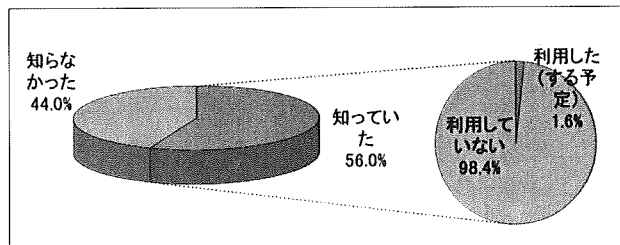


図9 コミュニティバス臨時運行の認知度と利用割合

## ■地域づくりを支えるみちづくりを支援

石川県土木部道路整備課 中川 達雄

寺井町は、日本の色絵磁器の代表である九谷焼をはじめ、豊かな自然から生まれた「九谷みそ」や地酒「弁慶」等の地場産品を有するほか、和田山・末寺山史跡公園などの古墳群やレジャー施設（手取フィッシュランド）等の豊かな地域資源を有しています。

町の基幹産業として、陶芸産業が挙げられ、陶芸事業所が製造業の約50%を占め大半が陶芸産業に従事しており、町の伝統地場産業として今も息づいています。

なお、5月の九谷茶碗まつりは全国的にも有名であり、日本有数の陶芸祭りとして全国各地から陶芸ファンが訪れています。

かつて、サンロード寺井沿線は、九谷の町として隆盛していたものの、近年、バイパスなどの道路整備の進展により、大半の自動車等が町の中心街を通過しなくなり、活力の低下が懸念されています。

この様な中で、石川県では、寺井町の社会実験を支援するため、サンロード寺井（主要地方道小松鶴来線）において、沿道利用を支援するため、脱着式縁石等の実験的な敷設（L=550m）を試みました。

脱着することにより、道路を広場として活用することが可能となり、商工会、九谷焼関係者、女性団体等の町民や町職員が一丸となり、社会実験を進める姿が見られました。

多くの人々が社会実験に参加をし、「みち」のあり方を考えていく契機になったと感じています。

道路を自動車等の通る空間として単に利用するのではなく、まちづくりの舞台として、より活用しやすい多様な空間を創出し、地域の人々と生活を共にできるような「サンロード寺井」になる様、今後、継続的かつ活発なまちづくりが展開されることを期待しています。

を開催した。

沿道活用実験では、十一月三日と四日のそれぞれイベント併設時と通常週末時の立ち寄りを検証

したが、イベント時には通行車両の五・八%、通常時は二・九%の立ち寄りがあり、両日で約四、〇

〇人以上の来場がみられ、概ね好評が得られた。

車線シフトにより自動車の安全な通行と活用ス

ペースが確保されたものの、一方で、週末等の気

軽な沿道開催を想定した場合、臨時車線シフトや

縁石撤去にかかる費用負担が大きく、少数出店者

達による継続的な開催は難しく、今後はイベント

等にも対応できる多様な道路空間の整備が今後の

サンロード寺井のみちづくりに期待される（図

10・11）。

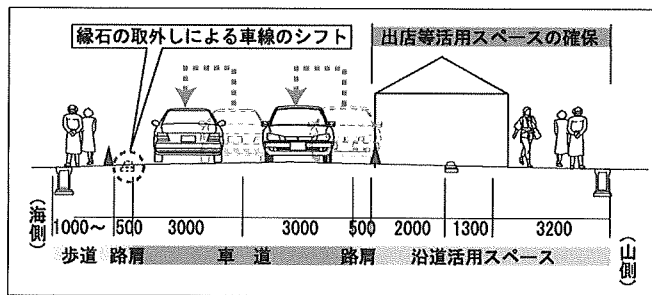


図10 11月実験時の車線シフトイメージ

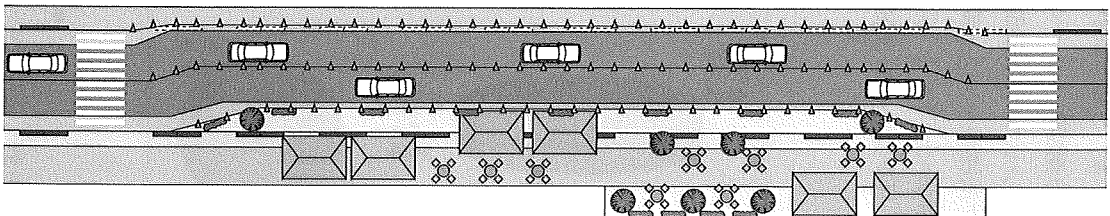


図11 11月実験の会場概略図

交通実験では、来街者を対象とし、各イベント拠点を結ぶ「町内バス&ウォークラリー」を実施し、コミュニティバスのイベント時における新たな需要創出を試みた。バス&ウォークラリーには、三〇〇人以上の参加がみられ、通常時の約五倍ものバス乗車需要が得られた。なお、今後の実施については、八割以上の人が「是非、実施すべき」「実施すべき」との回答が得られ、今後もイベント時などにあわせ、楽しみの要素を取り入れたバス活用が期待される（図12、写真9）。

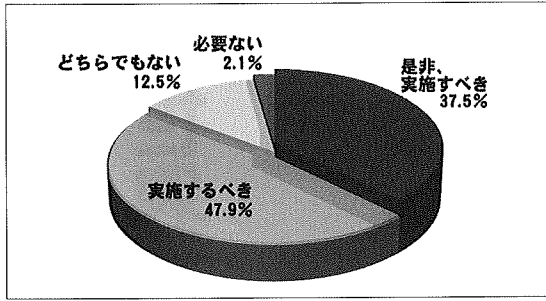


図12 バス&ウォークラリーの今後の実施について



写真9 11月実験風景

#### ○「九谷の道フォーラム」

【実験結果の共有化、沿道まちづくりへの意識高揚】  
三回にわたる社会実験のまとめに「みちを広場に まちに賑わいを」をテーマにフォーラムを開催した。フォーラムには、町民ら約三〇〇人が訪れ、社会実験報告や基調講演（前川秀和氏・国土交通省道路局経済調査室長）、町民によるパネルディスカッションが行われ、今後のサンロード寺井を活用した「みちづくり・まちづくりのあり方」について、会場を交えた議論がかわされた（写真10）。

#### 四 まちめ

今回の社会実験を通じて、サンロード寺井を単に自動車の通る道でなく、町中心部の一大公共空



写真10 フォーラム会場風景（2月16日）

間として、町民参加のもと、地域に根付いた道路形態へと多様化させたことは、町の賑わい再生の大きな契機となり、町民によるまちづくりと一体となった「みちづくり」のスタートとなった。現在、町内の団体により沿道まちづくりを目指し、NPO設立に向けた準備が進められており、今後も継続し、サンロード寺井を核とした賑わいづくりを展開していく予定である。

なお、社会実験の実施にあたり、多くの町民団体の協力、多大なる支援をいただいた国土交通省及び石川県の関係者の皆さまに深くお礼を申し上げます。

# 世界遺産・白川郷交通社会実験

中部地方整備局高山国道工事事務所長 吉木 務

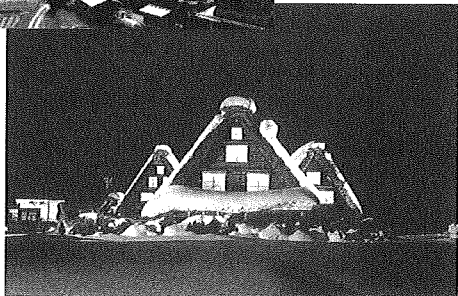
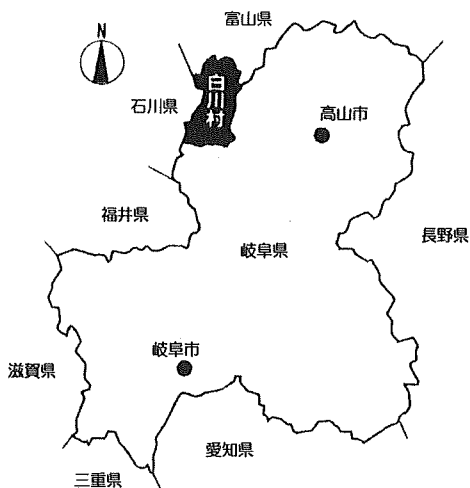


写真1 荻町台掌集落

1 地域の概況〜世界遺産登録と観光客の急増〜  
白川村は岐阜県の北西端の山あいに位置し、約

## 一 地域の概況と課題



二、〇〇〇人が暮らしている。

世界遺産地区に指定されている白川村荻町合掌集落（以下、「白川郷」という。）は、南北に走る一般国道一五六号と、石川県につながる白山スー

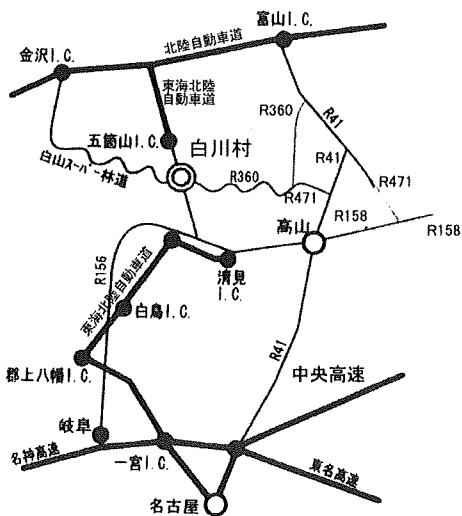


図1 白川村位置図



パー林道、高山方面へつながる国道三六〇号の交差部に位置している。

白川郷は、一九七六年に伝統的建築物群保存地区に指定され、一九九五年にユネスコの世界遺産に登録された。これにより貴重な文化財であることが広く知られ、一九九六年には観光客が年間一〇〇万人を超え、世界遺産登録前に比べて倍増している(図2)。

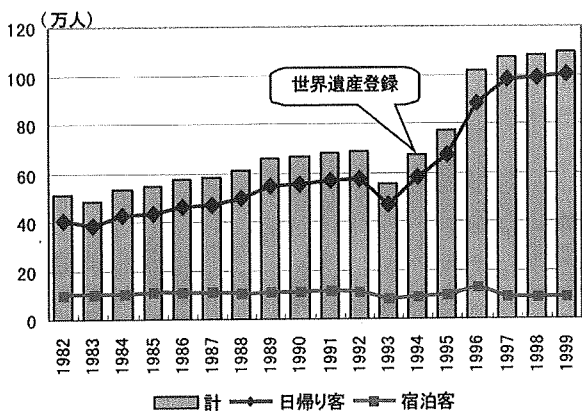


図2 観光客数の推移

## 2 地域の課題 (すり減る世界遺産、居住環境の悪化、地域産業としての観光業)

白川郷が世界遺産地区としての指定を受けた後、農村の生活から観光を中心とした生活へと中

心産業が変化し、さらに白川郷のキャパシティを超えた観光交通が押し寄せるようになった。その結果、日常生活が脅かされるような混乱が発生し、居住環境、農村景観、自然環境が悪化するなど、世界遺産としての価値をすり減らすような問題が顕在化している。

とりわけ、交通問題は東海北陸自動車道白川郷IC(仮称)の開通による観光客の増大が予想され、緊急の対策が必要な状況にある。

### 二 実験目的と実験内容

#### 1 実験背景と目的

観光ピーク時の白川郷の交通渋滞は、居住者の生活環境破壊のほか、緊急時対応の問題、世界遺産の持続的保全という観点からも解決すべき課題である。

一方、観光客は静かな山村をイメージして来訪したものの、混雑した状況に遭遇する。その結果、滞在時間は短くなり消費金額も低くなることから、土産物店・観光業を営む人にとっては、さらなる観光客の誘致が必要だという意見につながり、持続的保全と逆行した世界遺産の価値をすり減らす状況が黙認されつつあった。

このような状況にも関わらず、観光車両の進入制限という根本的な対策案(世界遺産地区にあっては普通の方法)が採られてこなかったのは、対

策による影響や村民・観光客による評価が、これまで定量的に把握されておらず、意見がまとまらなかったためと考えられる。

世界遺産・白川郷交通社会実験(以下、「実験」という。)は、白川郷にふさわしい観光交通の実現を模索するために、白川村が中心となって実施した。

実験は、白川郷の観光車両の進入制限を行うことにより、観光行動の変化が観光客にどのように受け入れられるか、また、地域経済(商業、観光業)にどのような影響をもたらすか等を定量的に把握・検証することを目的とした。さらに、今後の交通対策本格実施に向けて、地域住民のコンセンサスを得る実地体験としての役割も期待される。

#### 2 実験内容

実験は、概要図(図3)に示す通り、白川郷への観光交通の車両進入制限を行い、下記施策を実施した。また、交通量、騒音、渋滞長などを計測し、併せて観光客、地元住民へのアンケートを実施した。

実験実施日は、紅葉シーズンでもあり観光客の最も多い一〇月六〜八日の三日間(三連休)に行った。車両進入制限を行う日(六、七日)と車両制限を行わない日(八日)を設け、実験を行った。



社会実験の事前の広報宣伝は、チラシ、ホームページ（HP）、ラジオ、新聞記事、道路情報板を利用した。

ホームページは、社会実験用のHPを作成し、社会実験の概要と駐車場予約システム（PCやi・mode、J・sky等の携帯端末からインターネット経由で予約を行うシステム）を紹介した。実質の稼働期間は二週間ほど短かったが二、〇〇〇を越えるアクセスがあった。ラジオは地元FM局のほか二局から事前広報を行った。また、新聞には記者発表を活用した結果、全国紙、地方紙を含め複数紙に事前記事として採り上げていただ



図5 東京新聞 (H13.11.25)

実験後には、実験実施の内容は、地元紙ほか全国紙にも掲載されたほか、実験準備段階からNHKが取材を行っており、実験当日の様子はニュースで取り上げられた。その後、三〇分程度の報道解説番組でも観光地の抱える渋滞対策という観点で取り上げられ、実験の意義への理解にも役だつたと思われる。

### (3) 関係機関との調整

岐阜県警察本部、日本道路公団、交通事業者、地元住民等の関係機関との調整は、実行委員会の場及び個別協議によって進められ、六月以降実験直前の一〇月まで連日のように行われた。また、平成一三年八月二七日には、地元村民への説明会が実施され、この前後には村内の集会での意見交換会等に白川村職員が出向くなど、実験実施に向けての村民の理解と合意形成にも多くの努力がなされた。

### (4) 駐車場及び看板等の整備

規制のための案内看板の設置を行い、駐車場は白川郷外に予約車用駐車場八五台、一般車用駐車場四七一台、バス用駐車場一〇〇台を確保した。

## 四 実験結果の概要と評価

社会実験中の駐車場、シャトルバス、電気自動車、レンタサイクルの利用内訳は表1の通りであった。観光客はピーク日の七日で約一万人が白川

表1 実験中の各交通機関の利用内訳

	進入制限あり		進入制限なし	合計
	10/6 (土)	10/7 (日)	10/8 (月)	
駐車場 (一般車)	1,100 台	1,900 台	1,200 台	4,200 台
駐車場 (バス)	140 台	230 台	140 台	510 台
シャトルバス	5,700 人	7,500 人	—	13,200 人
電気自動車	310 人	340 人	—	650 人
レンタサイクル	60 人	100 人	—	160 人
観光客数 (推定)	6,308 人	10,655 人	6,616 人	23,597 人



写真2 車両制限なし日 (通常の週末) の旧国道

写真3 車両進入制限実施日の旧国道

表2 世界遺産地区内の歩行移動距離

	平均移動距離	平均滞在時間	平均歩行速度
6, 7日 (進入制限あり)	1,427 m	2.22 時間	643 m/時
8日 (進入制限なし)	1,296 m	1.50 時間	864 m/時
制限あり/制限なし比率	1.10	1.48	0.74

表3 消費金額 (1人当たり平均、単位:円)

	飲食代	買物代	見学科	合計	8日を1とした比率
進入制限実施 バス来訪者	418	936	162	1,516	1.15
進入制限なし バス来訪者	393	787	138	1,318	1.00
進入制限実施 予約車両 (注)	1,004	1,333	399	2,736	1.09
進入制限実施 未予約車両 (注)	1,067	1,223	359	2,649	1.06
進入制限なし 車両 (注)	878	1,291	341	2,510	1.00

注) 乗用車

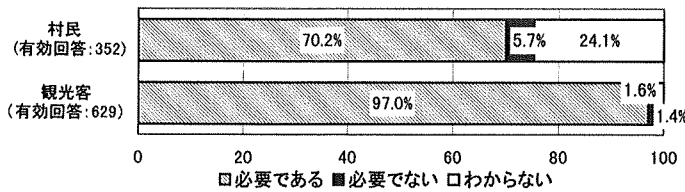


図6 車両進入制限の必要性について

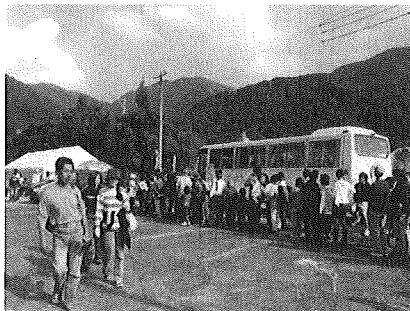


写真4 シャトルバスを待つ観光客

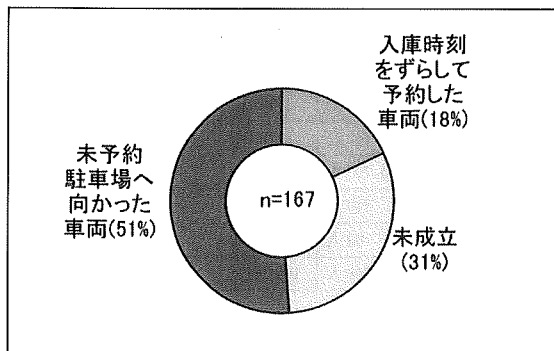


図7 希望通りに予約できなかった車両の行動

郷を訪れた(写真2・3)。  
 (1) 観光客の観光行動の変化に対する評価  
 車両進入制限を行った日は、地区内の平均滞在時間は約五〇%アップ(一・五時間から二・二時間)、平均移動距離は一〇%アップ(約一・三kmから一・四km)した。また、歩行速度は通常時の従来の八六〇m/時から六四〇m/時になりゆったりとした散策が行われた(表2)。  
 加えて旧国道以外の小道にも多数の観光客が散策し、回遊区域が広がったことが検証された。ま

た、滞在時間が伸びた結果として、観光客一人当たりの消費金額(飲食代、買物代、見学科)で約一〇%アップした(表3)。  
 車両進入制限による観光行動の変化は、概ね期待通りの結果となった。  
 (2) 車両進入制限に対する観光客、村民の評価  
 車両進入制限の実施については、観光客は九〇%以上、村民は約七〇%が本格実施を望むとのアンケート結果が出ている(図6)。  
 (3) 代替移動手段に対する評価

シャトルバスの投入車両台数は観光客数に応じて変化させる必要があるが、今回予測数値を超える観光客が集中し、シャトルバスの利用が一時滞る状況が生じた。駐車場の案内や誘導等、バスの運行間隔やルート、バス停の位置等今後さらなる検討が必要である。また、世界遺産地区内の移動の基本は徒歩であることから、案内看板や誘導が重要である。  
 (4) 駐車場予約システム  
 駐車場予約の時間に合わせて白川郷への到着時間を調整する行動が見られたほか、実験当日の電話予約者の希望通りに予約できなかった車両のう

ち一八％（電話予約者全体の約一三％）が時間をずらして予約した（図7）。これは、予約システムの観光交通需要コントロールの可能性があるとを示している。

今回の実験では予約システムの事前告知期間が二週間しかなかったものの、インターネット上のリンクから予約システムの存在を知り事前予約を行う人が存在したことは白川郷及び予約システムへの関心の高さを伺わせた。予約システム利用者は、利用していない人に比べて、白川郷への滞在時間が長く消費金額も多いとの結果が得られた

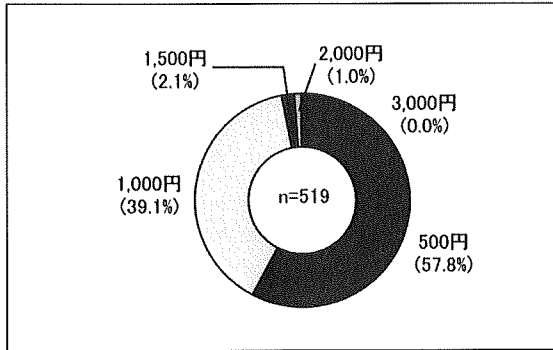


図8 駐車場の料金設定について

（表3）。

#### (5) 駐車場料金

現在五〇〇円／回で運営されている駐車料金が、いくらまでなら負担できるかとの問いについて、一、〇〇〇円／回との回答が約四割を占めた（図8）。

#### (6) 総合評価

実験総体としては、車両進入制限の実施によって白川郷地区にふさわしい静かな環境が実現し、観光客、村民ともに良好な評価を得た。質問数が多いアンケート調査は、郵送回収であったにも係わらず、観光客からの回収率が三割に達し、実験への関心の高さを示している。

加えて、各種項目に関して、今後白川村のまちづくりと交通基本計画の策定に必要な各種のデータを得ることができた。特に、駐車場の配置、規模、運用方法、駐車場からの送迎手段等に関して、今後の検討課題が明らかになったことの意義は大きく、総体としては満足のできる実験であった。

### 五 今後の取り組み

今後は、実験結果を踏まえて、地域住民の更なる合意形成を高め、交通対策の本格稼働に向けての試行の段階に入る。

〈実験で得られた様々な課題〉

・ 本格稼働に必要な資金確保のための体制づく

り

- ・ 車両進入制限実施時の交通整理員等の削減のために、情報案内板や駐車場等の整備
- ・ 駐車場予約システムの体制面、設備面での検討

- ・ 世界遺産地区にふさわしい交通環境の実現のために、村民の自動車利用の制限、自動車の共同保有等に向けた検討や実験の準備等
- ・ 世界文化遺産地区にふさわしい環境の整備など

これらの課題を整理しながら試行を重ね、白川郷にふさわしい観光客と住民とのバランスが取れた交通対策の本格稼働を目指していく。

なお、平成一四年度は地域住民の方々の理解と白川村まちづくり検討委員会のご意見を頂きながら、一〇月上旬に試行を行う予定である。

# 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

特集

#### 一 中心市街地

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、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、近年本市においても、自動車社会の到来に伴い、中心市街地の魅力の低下が進んでおり、その活性化が緊急の課題となっている。

こうしたなか、福井市では、平成一一年に「出会い、暮らし、遊びが彩るまちづくり」を基本理念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1時間楽しむまち」を目標に、「コミュニティバス「すまいる」の運行やTMO構想の策定など活性化に向けた様々な事業が動き始めた。

特に、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位置付けられた中央一丁目地区においては、平成一二年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、市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ている。

一方、福井市の路面電車は、民間の福井鉄道㈱が運営主体で福井市と武生市を結ぶ総延長二・四kmのうち田原町～福井新間の三・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。

しかし、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にあり、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、ふくいト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、実験計画の策定から実験結果の検証による方針案の策定までを行った。

## 二 実験概要

実験は、平成一三年一月二日(金)から一月四日(日)までの二日間に行われ、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」)を次の二パターンを実施し、この路線を中心とした歩行空間ネットワーク(ぶらつとモール)を構築する。

【トランジットモール】(一月二日―二八日) 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をみの通行を認め、歩行者と電車、バスの共存道路とする(写真1)。

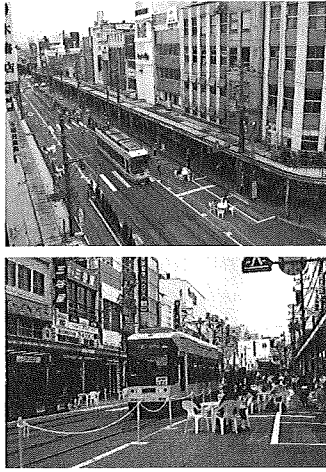


写真1 トランジットモール時の様子

【セミモール】(一月二九日―一月四日)

歩道幅員を拡張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(写真2)。

(2) 福井鉄道沿線四駅(田原町駅、ベル前駅、ハ

ーモニーホール駅、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1、表1、写真3・4)。

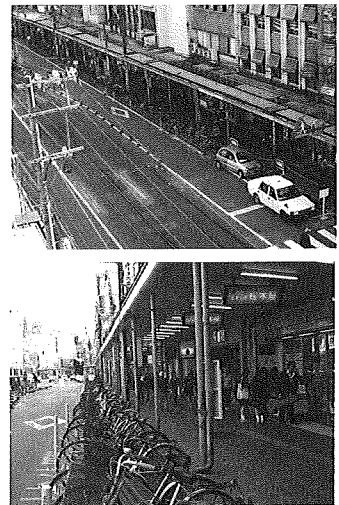


写真2 セミモールの様子

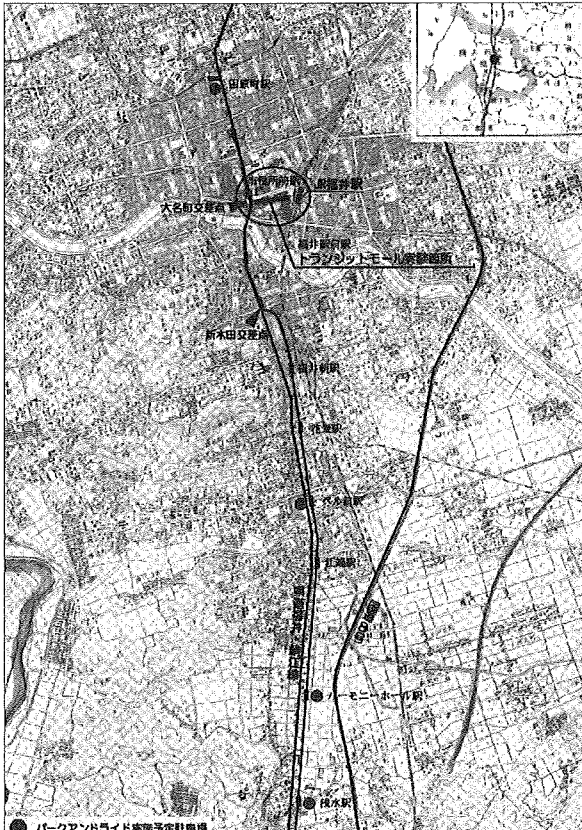


図1 位置図

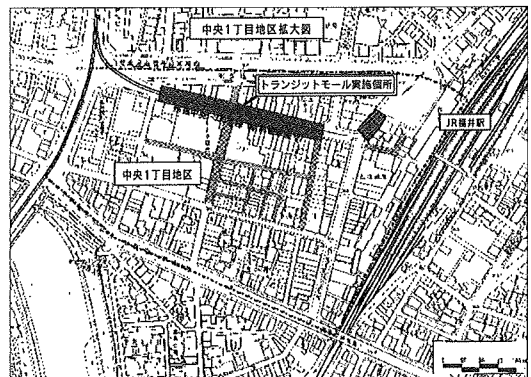


図2 中央1丁目地区拡大図

表1 評価の視点と検証項目

評価視点	実験によって評価する事項	検証項目	必要な関連調査	
① 歩行者空間 ネットワーク の検証	1) 滞留空間, 新たな道路 空間としての活用の可 能性	・賑わいの創出 ・回遊性の向上	・中央1丁目地区へ流入した歩行者・自転車交通量の変化 ・来街者の来街頻度 ・滞在時間の変化と理由 ・主な立寄り先、普段の日との行動の変化	歩行者交通量調査 来街者アンケート
	2) 新しい道路利用形態で あるトランジットモー ルに対する評価	・交通規制による影響 ・歩行空間のあり方 ・トランジットモールに対する評価・印象 ・トランジットモールとセミモールの評価の相違	・各交通手段別の交通規制に対する感想 ・商品の搬出入 ・植栽、プランターについて ・来街者、商店街のトランジットモールに対する印象 ・トランジットモールとセミモールの印象の違い	来街者アンケート 来街者ヒアリング調査 商店街事前・事後アンケート調査 関係者調査
	3) 商店街に与える効果と 影響	・商店街活性化への寄与度 ・買い物客の増減	・商店街への影響、売上等の変化	商店街事前・事後アンケート調査
② 自動車交通に 与える効果、 影響の検証	1) 交通規制による自動車 交通への影響	・周辺道路において発生した問題及び影響	・自動車交通量の変化 ・周辺道路における路上駐車 ・駐車場の待ち行列 ・自転車の駐車	自動車交通量調査 路上駐車状況調査 渋滞長状況調査 路上駐輪状況調査 関係者調査 来街者アンケート
	2) 信号現示変更による周 辺交通への効果と影響	・大名町交差点の信号現示変更による交通混雑への影響	・大名町交差点、福井駅豊島上町線スクランブル交差点の渋滞状況、交差 点飽和度計算	自動車交通量調査 渋滞長状況調査 関係者調査
③ 公共交通機関ア クセス体系の検証	1) 公共交通への転換需要 2) 公共交通活用の可能性	・来街者の各交通手段利用者数の変化 ・公共交通への転換需要の有無 ・シャトル電車の運行形態の妥当性	・公共交通機関利用の変化 ・シャトル電車利用者の特性	電車・バス乗降人員調査 来街者アンケート
	3) パーク&ライド実施の 可能性	・パーク&ライドの利用状況と立地条件 ・利用するための条件 ・周辺道路交通量削減効果	・パークアンドライド利用の実態	パークアンドライドアンケート調 査
④ 市民参加に よる賑わいの まちづくりの 推進	1) 情報提供の周知度	・社会実験の実施に関する情報の周知度	・社会実験の周知	来街者アンケート 来街者ヒアリング調査
	2) 市民意識の変化	・実験参加による都市交通問題や中心市街地活性化に対する意識	・都市交通問題や中心市街地活性化に対する意識の変化	来街者アンケート 来街者ヒアリング調査 商店街事前・事後アンケート調査 関係者調査
⑤ 関係者間 の合意形成 過程の集約	協議先との協議目的及び 主な内容	・発生した利害に対する合意形成過程 ・合意形成過程の妥当性 ・合意形成を円滑に進めるための改善点	合意形成の過程(期間, 組織体制, 協議回数)	関係者調査





写真3 シャトル電車の運行  
(田原町駅)

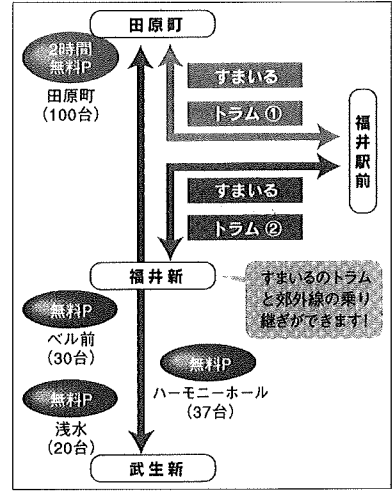


図3 シャトル電車の運行とパークアンドライド

自動車交通に大きな影響は出なかったが、一部影響)

(2) 円滑な自動車交通処理の検証(自動車に与える影響)

来街者の多くがトランジットモールに好印象を持っているのに対し、商店街では、すべての交通手段が通行できる道路整備を望んでいることから、トランジットモールの実現は、周辺環境整備や駐車場アクセスの確立などをにらみながら中長期的に検討する(図7~9)。

○トランジットモールの実現

歩行者の立場に立った道路整備

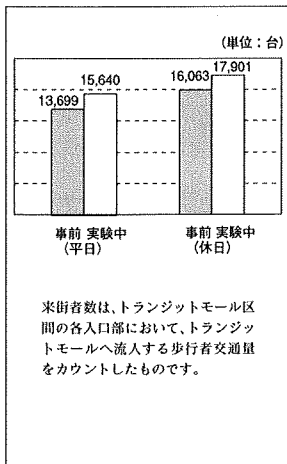
(1) 歩行者空間ネットワークの検証

歩行者が歩きやすい空間を実現したことにより、来街者の増加や賑わいの創出などに効果が見られたことから、歩行者優先の道路空間づくりを考えていく(図4~6)。

### 三 実験結果と今後の方針

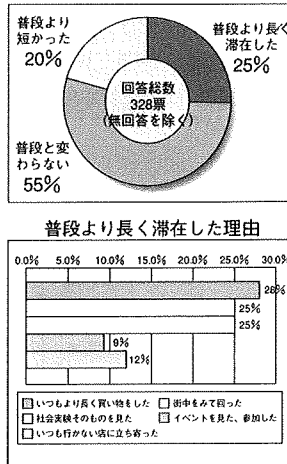


写真4 パークアンドライド  
(浅水駅)



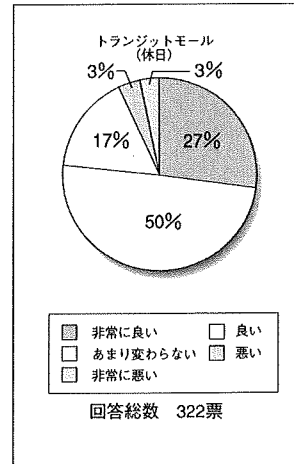
出典：歩行者交通量調査

図6 来街者の増加



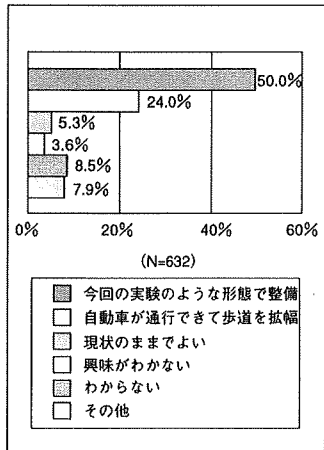
出典：来街者アンケート調査

図5 滞在時間の変化  
(休日)

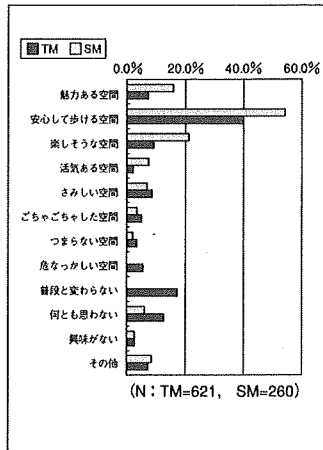


出典：来街者アンケート調査

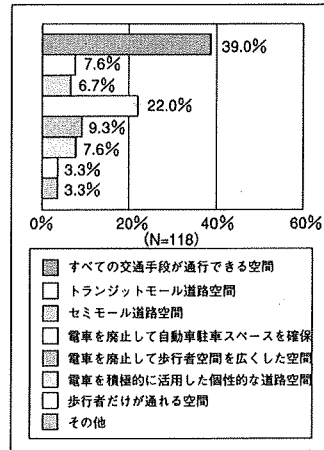
図4 トランジットモールへの評価



出典：来街者アンケート調査 (TM)  
図9 駅前電車通りの整備意向 (来街者)



出典：来街者アンケート調査  
図8 道路空間に対する感想



出典：商店街アンケート調査  
図7 駅前電車通りの整備意向 (商店街)

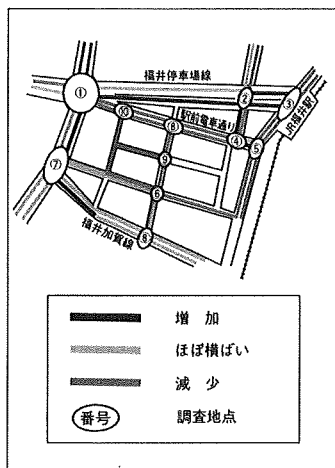


図11 トランジットモールによる自動車交通量の変化

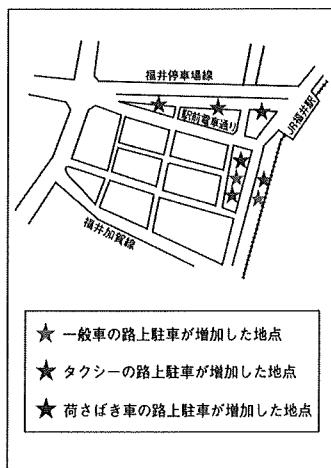


図10 路上駐車増加

で荷捌き車やタクシーの路上駐車が増加した。トランジットモールの実現にあたっては、周辺の交通処理計画の検討が必要である (図10・11)。

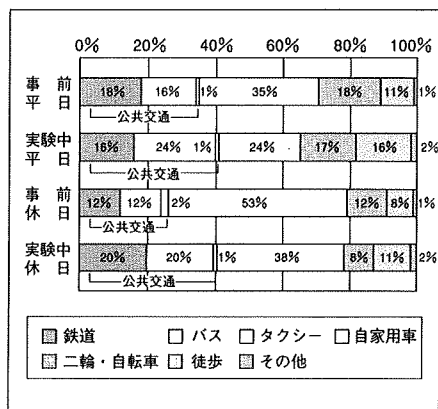
○公共交通の活用

(3) 公共交通機関アクセス体系の検証

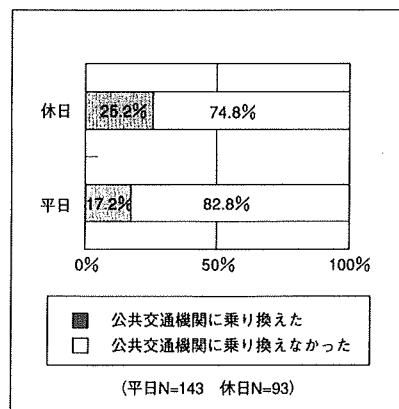
すまいるトラムに新型低床車両を運行したことなどにより、自家用車から公共交通機関への転換の可能性が見られ、課題を整理して実施への可能性を検討する (図12・13)。

○パークアンドライド

買物目的のパークアンドライドについては、その利用者の多くが好印象を持っており、今後、駐車場の立地条件、駐車料金、電車運賃等を含めて実現化の可能性を検討していく (図14・15)。



出典：来街者アンケート調査  
図13 公共交通機関による来街者の増加



出典：すまいるトラムアンケート調査  
図12 自家用車から公共交通手段に乗り換えた来街者

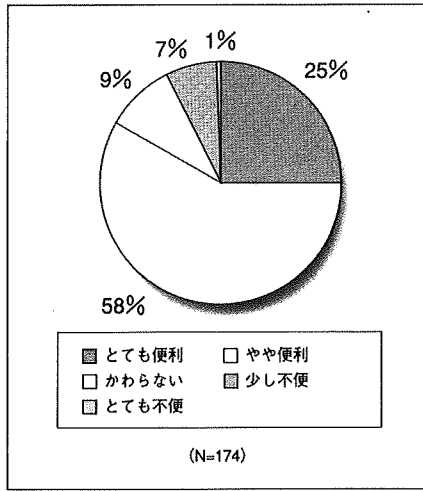


図15 パークアンドライド駐車場を利用してみた感想 (主に買物客)

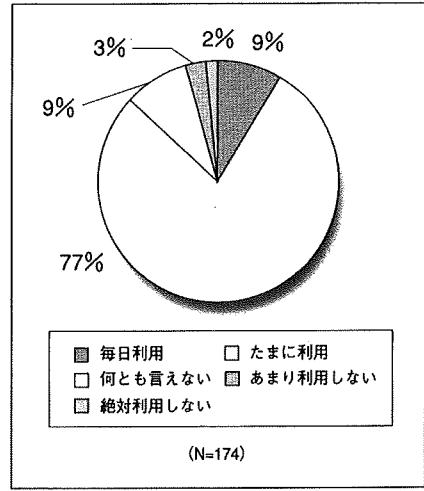


図14 パークアンドライド駐車場が実現したときの利用意向 (主に買物客)

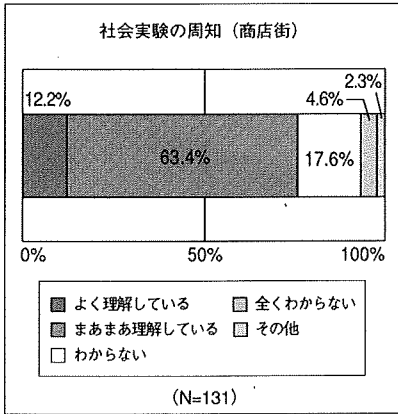


図17 商店街へのPR効果

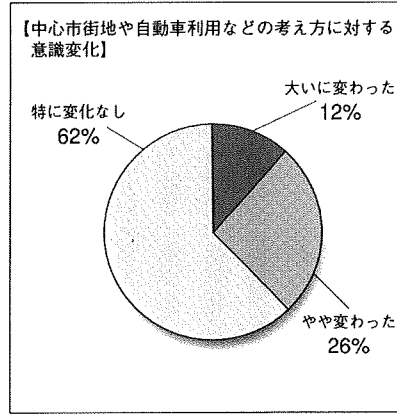


図16 来街者の意識の変化

(4) 市民参加、合意形成  
 社会実験の周知度は比較的高く、また来街者の約四割に意識の変化があったことがわかり、今回の実験がまちづくりを考える契機になったものと考えられる(図16~18)。

(5) 駅前電車通りの整備方針  
 実験結果に基づき、ふくいトランジットモーター社会実験協議会では駅前電車通りを「歩行者主体の回遊空間」と位置付け、中長期的にトランジットモーター化を目指す方針を提案した。  
 また、当面の短期整備方針として、電車の単線化や車道の一方通行化などにより歩行空間の拡幅を行う断面案三案も提案した(図19)。

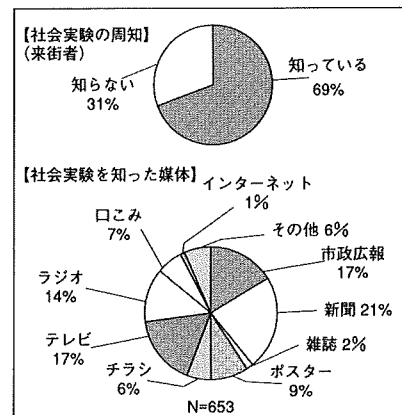
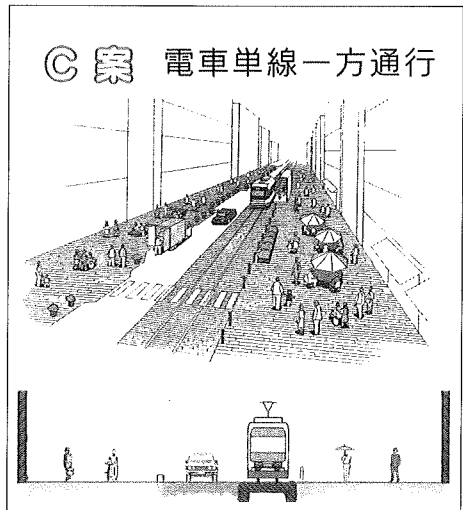
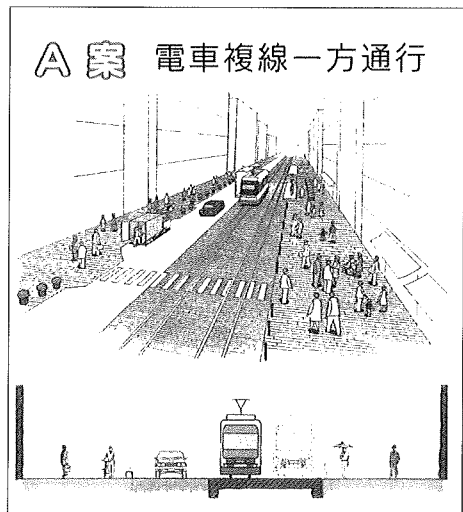
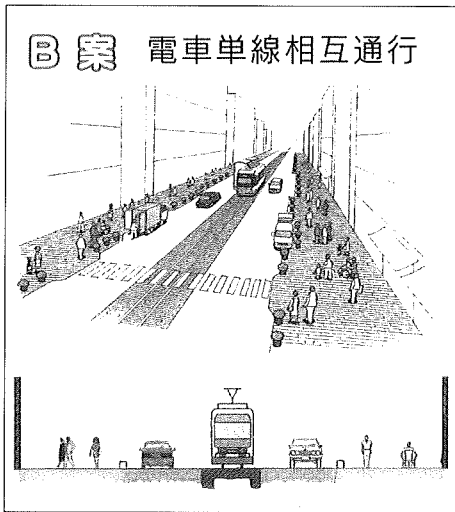


図18 市民へのPR効果



**四 今後の進め方**

福井市では、ふくいトランジットモール社会実験協議会からの方針案に基づき、市民の意見を反映しながら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。

今後は、短期整備方針の策定のため、実験で明らかになった様々な課題を整理しながら、地元商店街をはじめ関係機関との協議を進め平成一五年の整備着手を目指す。

また、トランジットモール化については、現在進められている周辺での大規模工事が完成する平成一九年度を目途に実現化の検討を進める予定である。

図19

# 小型車専用道路の導入検討について

道路局企画課構造基準係

## 一 はじめに

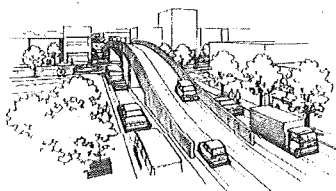
この度、コスト縮減、限られた道路空間等の課題を解決するため、一般の乗用車と小型の貨物車のみが通行可能な「小型車専用道路」の導入を検討し、それに向けての試設計を行うことといたしましたので、その構造検討内容の概要等について紹介します。

## 二 背景

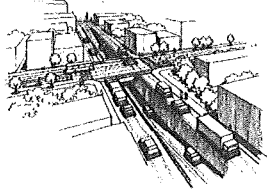
都市内並びに都市近郊において、交通需要の増大に対応した道路構造が求められる中、コストの縮減、環境保全、道路空間の有効活用等の諸課題への一層の取り組みが必要となっています。そのため、これらの課題を解決する一つの方策として、

平成六年一月の道路審議会答申「21世紀に向けた新たな道路構造のあり方」の中に一般の乗用車と小型の貨物車のみを通行可能とした「小型車専用道路」の導入が渋滞緩和等の対策として提唱されており、国土交通省としても関係省庁の協力を得ながら、平成九年度より学識経験者、有識者等を踏まえた検討会を開催し、道路構造等技術的側面及び安全かつ円滑な交通運用方針等について審議してきました。

その結果、橋・高架の道路においては、救急・救助・消火活動時の構造物の安全性及び活動状況に関し大きな支障がないとした基準案がまとまりましたので、この度、個別具体的な箇所での試設計を行うことにより、基準案を適用する上での課題、効果等について検証を行うこととしました。



オーバークラスのイメージ



アンダーパスのイメージ

図1 小型車専用車線の導入イメージ

### 三 小型車専用道路に関する技術基準案の概要

以下の基準案は、委員会の検討により提案された技術基準案であり、現在、地方整備局、都府県、政令市で試設計を実施しており、その検討結果を踏まえて最終的に決定することとしています。

#### 1 設計車両(表1)

一般的な救急車両が通行可能となるように設計車両を設定しました。

また、左記車両諸元は、道路運送法の五ナンバー車両及び市販されている三ナンバー車両の諸元のほとんどを上回る。四ナンバーについても積荷を低くすれば通行可能となり、走行台キリの約八〇％(自動車登録台数の約九〇％)の車両が通行可能となります。

表1 車両諸元

	長さ	幅	高さ
小型車	6.0m	2.0m	2.8m
道路構造令の普通自動車	12.0m	2.5m	3.8m

表2 ナンバーによる区分別の車両諸元、登録車数及び首都高交通量(構成比)

ナンバー	自動車の種類	車両最大諸元 <sup>※1</sup>			登録車数 <sup>※2</sup> (構成比)	首都高交通量 (構成比) <sup>※3</sup>
		長さ	幅	高さ		
3	普通乗用車	12.0m	2.5m	3.8m	37.7%	64.8%
5	小型乗用車	4.7m	1.7m	2.0m	40.5%	
4	小型貨物車	〃	〃	〃	14.3%	15.7%
1	普通貨物車	12.0m	2.5m	3.8m	4.6%	18.7%
2	バス等	〃	〃	〃	0.3%	0.8%

※1：道路運送車両法  
 ※2：平成7年東京都自動車登録台数(除軽自動車)  
 ※3：平成10年第24回首都高速道路交通起終点調査

#### 2 横断面の縮小(表3)

第四種の道路幅員については、道路構造令に規定する最小の車線幅員である二・七五m(三種四級、最大設計速度五〇km/h)としています。また、緊急停車時に、その他の車両のすれ違いが可能となるよう道路全体(路肩を含む)の最小幅員を六・〇mとしています。

#### 3 建築限界の縮小(表4)

設計車両高さ二・八mにリバウンド余裕〇・二

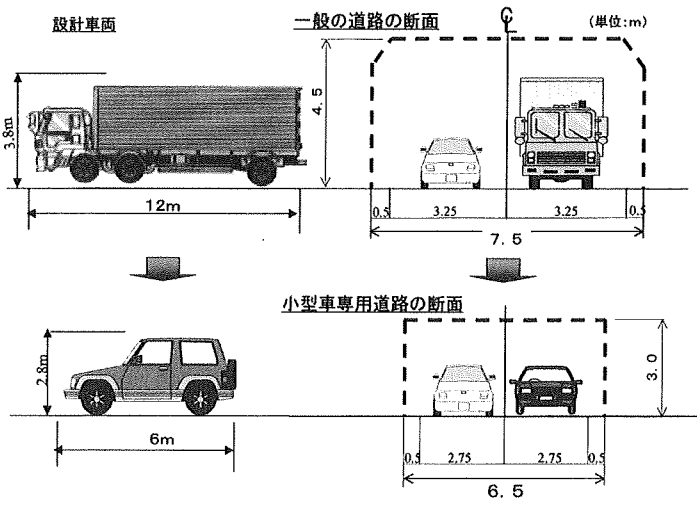


図2 設計車両と小型車専用道路横断面

表5 規定値

設計速度 (km/h)	小型車専用道路	道路構造令
80	7	4
60	8	5
40	10	7

表3 車両幅員

小型車専用道路を設ける道路の区分	小型車専用道路	道路構造令
第4種第1級	2.75m	1級 3.25m

表4 建築限界

	小型車専用道路	道路構造令
建築限界の高さ	3.0m	4.5m

m (実測値を参考) を考慮しました。

また、道路構造令の建築限界(第一二条)において、大型車の自動車が行き交うことができる道路があるときは3mまで縮小することができること、歩道の建築限界が二・五m以上となっていること等も考慮しました。

4 縦断勾配の緩和(表5)

降坂時の走行安全性を考慮して、現行の縦断勾配特例値を維持し、小型車(二、〇〇〇cc級)の登坂性能を照査した上で規定値を設定しました。

5 救急・消火活動を行う緊急車両を想定した設計荷重を設定

小型車専用道路における橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路は、その設計に用いる設計自動車荷重を小型の自動車三〇kN並びに維持管理及び緊急の自動車の荷重とし、当該橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路における小型、維持管理及び緊急の自動車の交通の状況を勘案し、安全な交通を確保することができる構造とするものとししました。なお、道路構造令では設計自動車荷重を二四五kNとしています。

6 通行車両の規制

小型車専用道路を通行可能な車両は、道路法(昭和二十七年法律第一八〇号)第四五条又は第四七条の規定に基づき、以下の事項について道路標識により示すものとししました。

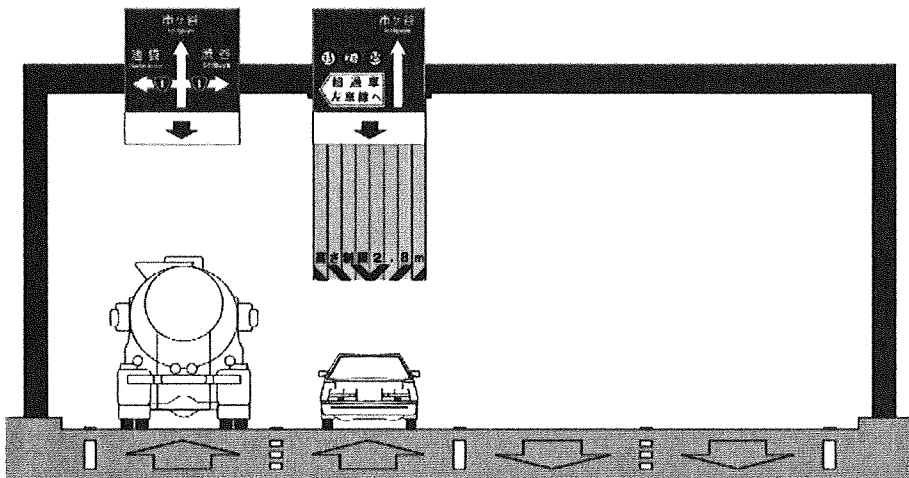


図3 チェック施設(参考)





# E T Cの現状及び

## 新たな割引制度の導入について

道路局有料道路課

### 一 概況

現在、我が国においては全国で約二万kmの有料道路ネットワークが形成されており、社会経済活動、日常生活においてなくてはならない存在となっています。しかしながら交通量の増加に伴い、有料道路においても交通渋滞が恒常化しているのが実状です。日本道路公団の調査によると、高速道路においては渋滞発生箇所のうち、全体の約三割が料金所に起因するものとなっています。

国及び道路四公団等は、料金所渋滞の解消・緩和等の観点から、無線通信技術を利用して料金の支払いを可能とするノンストップ自動料金支払いシステム（Electronic Toll Collection System、以下「ETC」という。）の研究開発を進め、モニター車を対象とした試行運用を平成一二年四月より約一年間実施した後、平成一三年三月より千葉地区を中心とする料金所（六三箇所）で一般利用者に対するサービスを開始しました。

同年一月には全国約六〇〇箇所の料金所にサービスを拡大し、平成一四年六月末現在、六八七箇所の料金所でサービスを実施しており、今年度末までには、首都高速道路・阪神高速道路のほぼ全ての料金所を含む、九〇〇箇所の料金所にサービスを拡大する予定であり、全交通量の約九割をカバーすることとなります（図1・2）。

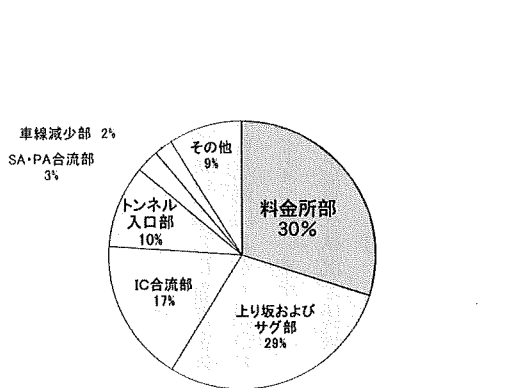


図1 高速道路の渋滞原因

我が国のETCシステムは、ISO規格、ITU勧告等の国際標準に全面的に対応するなど、世界最先端のシステムとして構築されています。

#### ① 全国統一システムで構築

多くの道路事業者、異なる料金体系の中で全国共通に使用できるシステムを構築しているため、利便性に優れています。例えばアメリカでは、互換性の無い約二〇のシステムが稼働しているなど、海外では路線ごとにシステムが異なる場合が多く見られます。

#### ② 人と車を個別に識別

車載器で車、ETCカードで個人を識別する

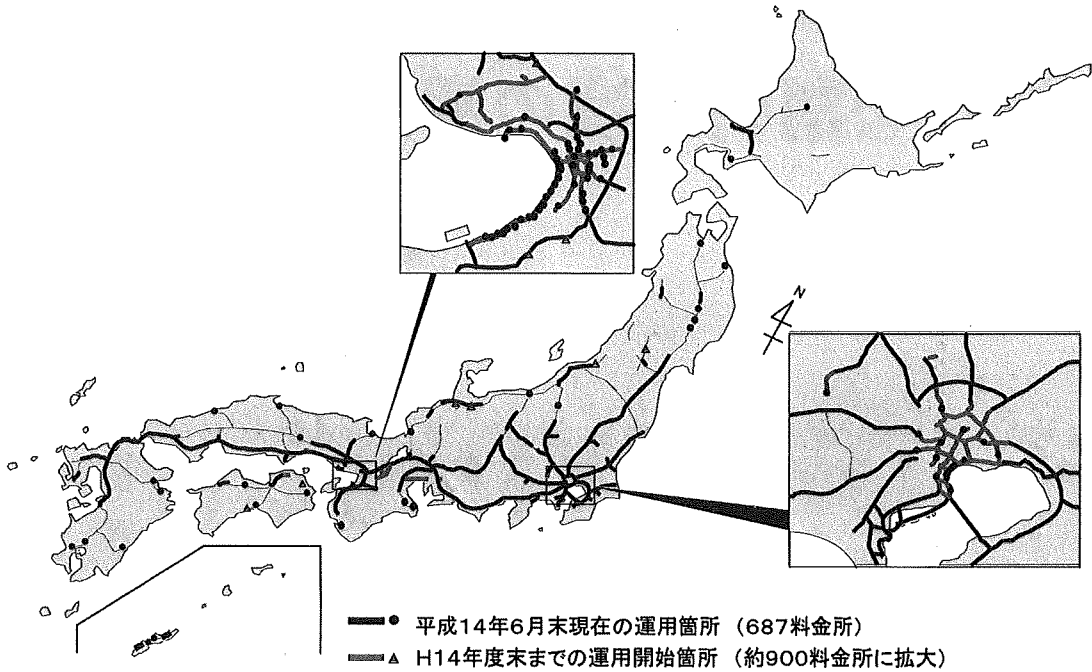


図2 ETCサービス実施料金所

二ピースタイプであり、有料道路の利用者に確実に課金を行うことが可能となるため、レンタカーなど多様な利用形態に対応しています。

③ 高度なセキュリティを確保

日本道路公団の別納制度では、月額一〇億円単位の利用があることから、高額決済にも対応しうる高度なセキュリティを確保しています。

④ 前納・後納両方式に対応

料金決済方法は、前納・後納の両方式に対応しています。

### 三 ETCの普及・利用状況

我が国のETCは、平成一三年三月の一般運用開始、一二月のETCサービス全国展開を経て、着実に普及拡大が図られているところです。平成一四年六月末において、ETC車載器の普及台数は約三六万台となっており、一カ月あたり約五万台の増加を示しています。このペースで普及が進めば、平成一四年度末には普及台数は八〇万台に達し、更なる普及策により一〇〇万台の到達もみえてくる状況となっています。

海外のETCの普及状況と比較してみると、米国はETCの導入から約一三年を経て、現在約九〇〇万台が普及しているものの、仕様の異なる約二〇のシステムが稼動しており、一つのシステムあたりの平均普及台数は四〇万台程度となってい

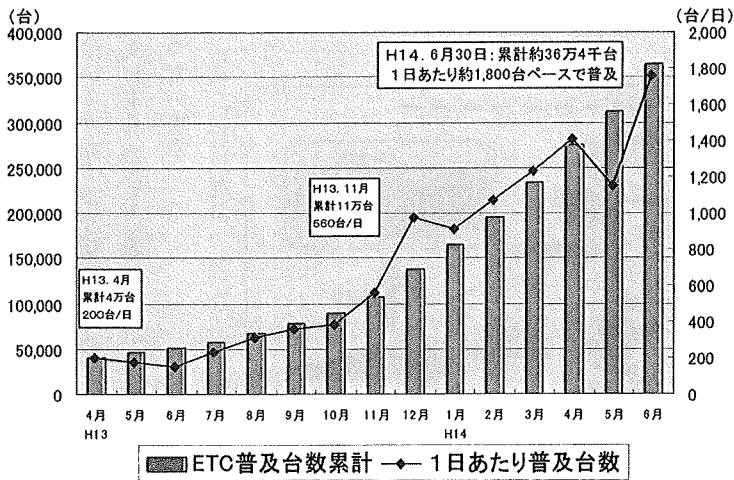


図3 ETC普及台数の累計と1日あたり普及台数の推移

ます。また、フランスでは導入から一二年を経た段階で普及台数は一三万台という状況です。一方、ETC利用台数は一日あたり約一五万台であり、ETCを導入している料金所におけるETC利用台数の割合は約二・六%となっており、ETCサービスを全国展開した直後の昨年一二月と比較すると、約三倍の利用台数となっていることから、着実な増加が見られています。

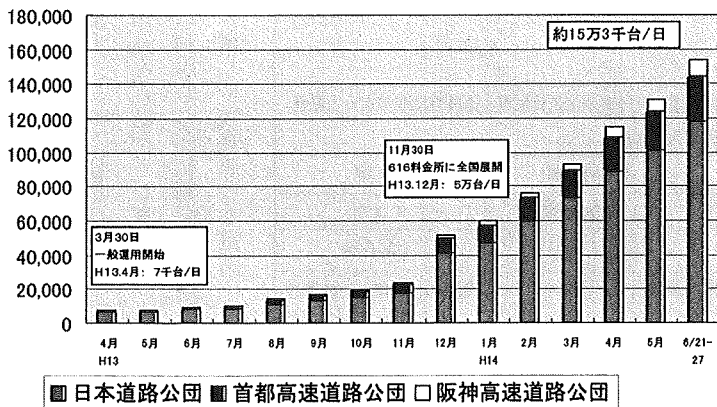


図4 ETC利用台数の推移（台/日）

しかし、料金所渋滞の緩和等、ETCの導入効果を発現していくためには更なる普及が必要であることから、様々な普及促進策を実施していく必要があると考えています（図3・4、表1）。

四 ETCの新たな割引制度

ETCの割引制度については、昨年一二月末の全国展開と同時に、日本道路公団、首都高速道路

公団、阪神高速道路公団の三公団によって「ETC期間限定特別割引」が実施されてきたところです。この割引は、割引率が二〇%と、現行のハイウェイカードや回数券と比較して大きな割引率が設定され、初期のETC利用者の負担軽減に資する割引であるものの、割引上限額が各公団累計一万円となっているなど、限定的な割引制度であったため、ETC利用者等から恒久的な割引の導入が求められてきたところです。

三公団では、料金の前払いを行った方がETC

表1 ETC利用率（平成14年6月21—27日平均）

	日本道路公団	首都高速道路公団	阪神高速道路公団	全 国
ETC利用台数(6/21-27)	約118,000台/日	約26,800台/日	約8,700台/日	約153,500台/日
ETC利用率(%)	2.6	3.4	1.5	2.6

を利用して有料道路を通行した場合を対象に、ハイウェイカード並の料金割引制度を導入することについてかねてより検討を進め、このたび、七月一九日より「ETC前払割引」を開始することとなっています。

「ETC前払割引」を受けるためには、まず最

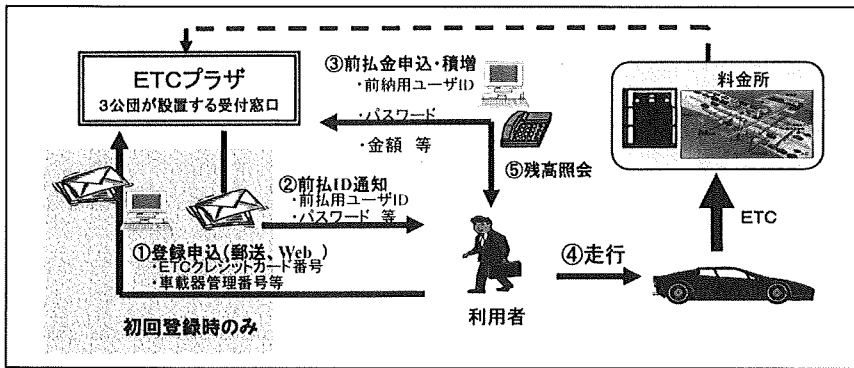


図5 ETC前払割引の流れ

表2 ETC前払割引の概要

ETC前払割引の概要			
割引開始日	平成14年7月19日(金)		
割引適用路線	日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団等、道路管理者が定める路線 ※本州四国連絡道路では適用されません。		
割引率	前払金	利用可能額	割引率
	10,000円	10,500円	4.8%
	50,000円	58,000円	13.8%
ユーザー登録方法	1 郵送(申込用紙は、主な料金所、サービスエリア、車載器セットアップ店等でご入手ください) 2 インターネット <a href="http://www.etc-plaza.jp/">http://www.etc-plaza.jp/</a>		
ユーザー登録項目	1 住所、氏名、連絡先 2 車載器管理番号 3 車両番号(ナンバー) 4 ETCクレジットカード番号、有効期限 ※登録するETCカードは、本人のほかには家族用ETCカード3枚まで可能。 (同一契約法人カードも3枚まで登録可能です。)		
前払金申込方法	1 電話 044-860-1199(自動音声対応電話) ※トーン信号の出る電話を御利用ください 2 HPアドレス <a href="http://www.etc-plaza.jp/">http://www.etc-plaza.jp/</a> 3 携帯電話のインターネットサービス ① iモード iモードメニュー⇒メニューリスト⇒交通・地図・旅行⇒JHハイウェイナビ ② J-SKY J-スカイメイン⇒交通トラブル⇒道路⇒JHハイウェイナビ ③ EZweb EZインターネット⇒地図・交通・旅行⇒鉄道・交通⇒JHハイウェイナビ ※ 前払ID、パスワードを使用して本人認証を行います。 ※ 前払金はクレジットカード会社から請求されます。		
その他	お問い合わせ先: ETCプラザ(045-477-1151) 平日9:00~17:00 インターネットで通行履歴が確認できます。 利用明細の発行をご希望の場合は、有料で郵送するサービスもあります。 ETC前払割引に関する詳細は利用約款をご覧ください。		

初に、郵送またはインターネットでETCプラザに初回登録を行うと、IDとパスワードが郵送されます。このIDとパスワードを使用し、前払金の申込を電話やインターネットで行うと、その直後の利用から前払割引が適用されます。前払金の積み増しや残高照会も電話・インターネットで可

能となっています。そして、申し込んだ前払金はクレジットカード会社を通じて、後日所定の口座から引き落とされることとなります。なお、現在「ETC期間限定特別割引」をご利用の場合は、割引率の高い「ETC期間限定特別割引」を優先的に適用することとなります。また、

E T C前払割引の初回登録及び前払金の申込を行っている場合は、「E T C期間限定特別割引」の割引上限額に達した公団の利用分から、順次「E T C前払割引」に自動的に移行していくため、無駄なく割引が受けられます（図5、表2）。

## 五 E T Cの導入による効果

E T Cはその普及により様々な効果が発現することが期待されています。これは、単に利用者の利便性が向上するだけでなく、道路政策の考え方を革新しうる画期的なシステムといえます。

### ① 利用者の利便性向上

ノンストップ・キャッシュレス化により、雨

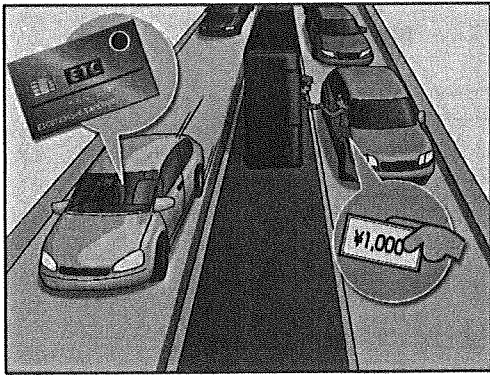


図6

の日に窓をあげなくて済むなど、利用者の利便性が向上します（図6）。

### ② 料金所渋滞の緩和

料金所の処理能力が飛躍的に向上することにより、料金所に起因する渋滞が緩和すると期待されています。E T C利用率が五〇％に達すれば、料金所の先で渋滞が発生している場合を除き、料金所渋滞が概ね解消される見込みとなっています（図7）。

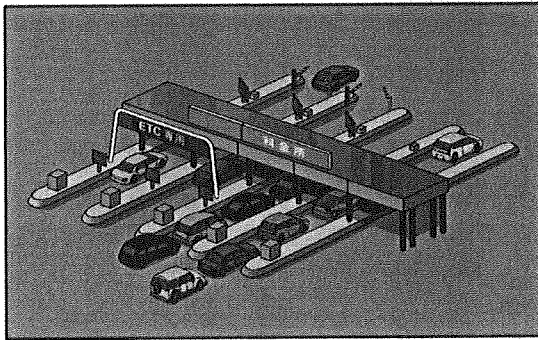


図7

### ③ 料金所周辺の環境改善

料金所におけるノンストップ化及び料金所渋滞の緩和により、料金所の手前におけるアイドリングやストップアンドゴーが減少するため、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>等の排出ガスの削減により、環境改善が図られます（図8）。

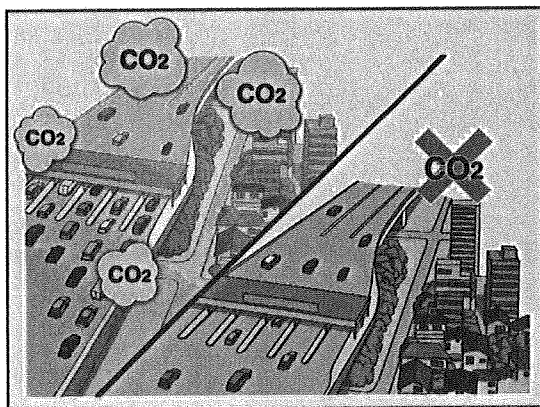


図8

### ④

利用者のニーズに対応した料金施策の導入 E T Cを利用すれば、有料道路の利用履歴を確認することも容易となることから、例えば乗り継ぎ時の割引や、均一料金制を採用している道路において特定の短区間に割引を実施するこ

とも可能となるなど、利用者のニーズに応じた  
 きめ細かな料金施策の導入が可能となり、スト  
 ックの有効活用に資するものとなります（図  
 9）。

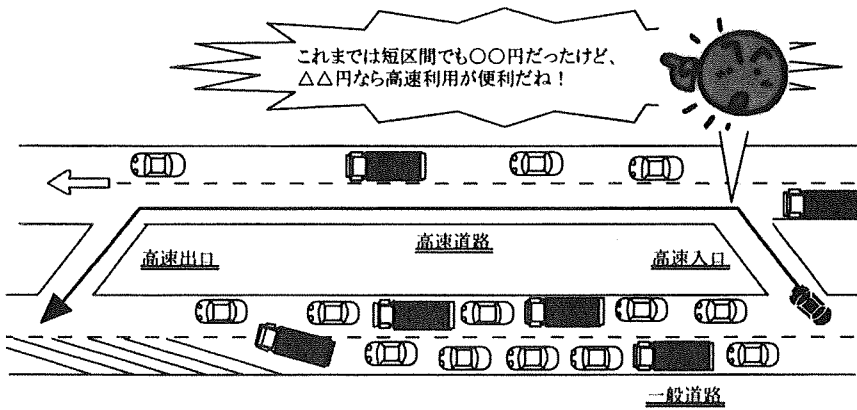
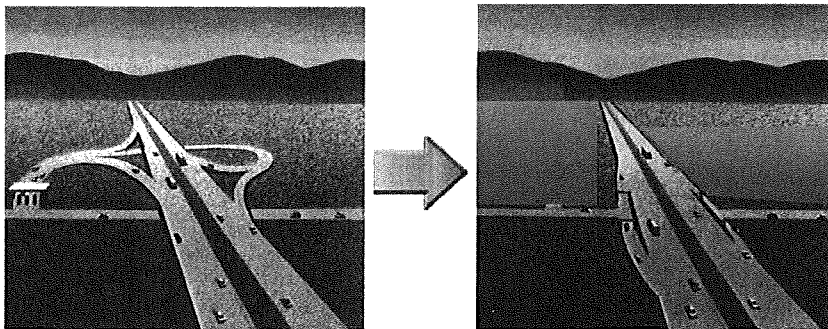


図9 特定区間割引のイメージ

⑤

ETC専用インターチェンジの実現

料金徴収経費を削減するETC専用インター  
 チェンジの実現により、インターチェンジの設  
 置が容易となるため、その設置間隔を短くする  
 ことが可能となるなど、道路計画の選択肢が飛  
 躍的に広がるものと考えられます（図10）。



料金所ブースを集約するため広い敷地  
 が必要

料金所ブースを集約しなくてもよいこ  
 とから少ない敷地で済み、建設コスト  
 の縮減が可能

図10 ETC専用インターチェンジのイメージ

## 六 おわりに

ETCは、その普及により効果が飛躍的に発現  
 するシステムであり、より多くの方に利用してい  
 ただくことが重要と考えています。従って、有料  
 道路料金の割引制度のほか、民間においては車載  
 器価格の低廉化や手続きの簡略化を図るなど、官  
 民が互いに連携を図り、普及促進に向けて取り組  
 んでいくこととしています。

# 「道路ふれあい月間」

## 推進標語について

道路局道路交通管理課

### 一 道路ふれあい月間

「道路ふれあい月間」は、毎年八月一日から八月三十一日までの一カ月間、道路を利用して国民に改めて道路とふれあい、道路の役割及び重要性を再認識していただき、さらには道路をいつくしむという道路愛護思想の普及及び道路の正しい利用の啓発を図り、道路を常に広く美しく、安全に利用する気運を高めることを目的としています。

道路管理者は、「道路ふれあい月間」において、国民自らが道路の役割及び重要性を十分理解し、自主的かつ積極的に各種行事に参加してもらえよう努めることとします。

このため、地域住民や協賛団体の関係者等を構成員とする委員会を設置するなどして、その意向・意見を把握し、それを積極的に行事の展開に組み入れるとともに、各地域の特性に応じた行事とします。

各種の行事は、地域住民等が主体となって実施し、道路管理者はそれに極力協力をする一方で、少しでも多くの住民等に道路の正しい利用を啓発し、道路にふれあう機会を設定するような行事を展開するものとします。

また、道路は、国民の日常生活や経済活動に欠くことのできない基本的な施設ですが、

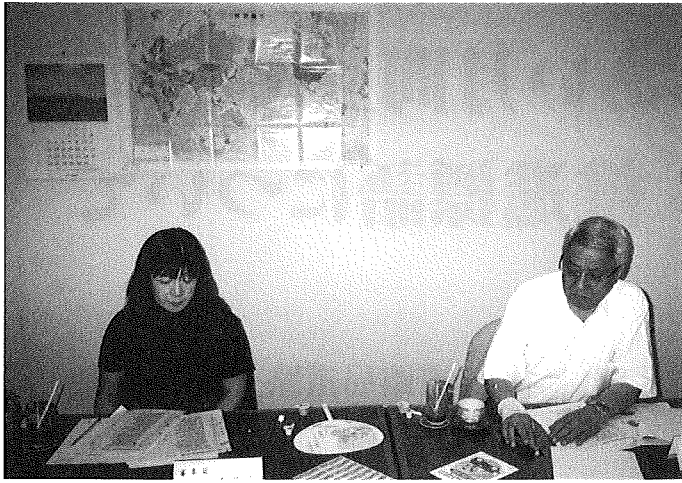
あまりにも身近な存在であるためにその重要性が見過ごされがちです。そこで、国土交通省では「道路ふれあい月間」推進標語を広く一般から募集し、改めて道路の重要性について、多くの方々に関心と理解を深めていただくとともに、道路愛護思想の普及と高揚を図ることとしています。

### 二 推進標語

「道路ふれあい月間」の行事の一環として、昨年度に引き続き二月初旬から三月三十一日までのおよそ二カ月間推進標語の募集を行いました。

推進標語は、「道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。へみんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用しましょう」をテーマに、全国の各道路管理者の関係事務所、高速道路のサービスエリア・パーキングエリア、「道の駅」、自治体の道路維持担当部署及びその関係事務所等で応募用チラシの配布やインターネット等での募集を行った結果、四、七五二点の作品の応募がありました。その中から、予備審査を経て五月二十七日（月）に最終審査が行われました。

最終審査は、残間里江子氏（プロデューサ



最終審査会の模様

1)、陣内貴美子氏(元オリンピック・バドミントン選手)、山田美保子氏(放送作家・コラムニスト)及び渡辺文雄氏(俳優)の四氏により行われ、最近の道路事情やこの推進標語の必要性等様々な意見が交わされ、最優秀賞(国土交通大臣賞)一点、優秀賞(道路局長賞)四点、佳作四点を選定しました。選ばれた標語は、「道路ふれあい月間」期

間中に道路情報板、垂れ幕等で本月間の推進に活用するほか、機関誌等に掲載するとともに「道路ふれあい月間」の期間中に開催される「道の日」のイベント等において表彰されます。  
平成一四年度の入選された方々と作品は次の通りです。

○最優秀賞/国土交通大臣賞

ゆずり合い させるゆとりをつくる道

千葉県東葛飾郡沼南町 森 菜摘さん

○優秀賞/道路局長賞

学生の部

新時代 出発点は この道路

大分県速見郡日出町 岡澤 美奈さん

生活を 広げる道路に 思いやり

栃木県小山市 高井 俊宏さん

一般の部

この道は 街の顔です 心です

秋田県河辺郡雄和町 齊藤 慎悦さん

一本の 道路が結ぶ 地域の輪

広島県三次市 関谷 勝美さん

○佳作

学生の部

人と人、いまと未来を つなぐ道

岐阜県岐阜市 塚原 直さん

この道路 なくてはならない 友達だ

広島県広島市 山田 佳奈さん

一般の部

この道路 住みよいくらしを 生む力

石川県金沢市 加藤 清さん

このみちは 未来のまちを つくるみち

福岡県嘉穂郡嘉穂町 大塚 芳明さん



# 「道の日」(8月10日)について



8月10日は「道の日」

道路局総務課

## 「道の日」の制定経緯と趣旨

道路は、国民経済を支え、国民生活を維持するために欠くことのできない基本的施設ですが、あまりに身近な存在であるために、その重要性が見過ごされがちです。一方、明日を目指した道路づくり、円滑な道路整備・道路管理を推進するためには、国民の理解と協力が必要です。

昭和五七年三月五日の道路審議会の建議において、「今後の道路整備を推進するにあたっては国民の理解と協力がその前提であり、そのためには、……『道の日』を定めるなど道路に関する国民の関心を高める努力が必要である。」との指摘がなされ、また、昭和六一年一月二八日には、全国道路利用者会議から、「明日を目指した道路づくり・円滑な道路整備・道路管理を推進し、道路財源の確保を図るためには、国民の理解と協力がその前提である。このため、『道の日』を設け、あらためて道の意義・重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めることを目指した日とする。」との提言がなされました。

これらを受けて、建設省(現国土交通省)では「道の日」の制定に向け検討を続け、昭和六一年度から八月一〇日を「道の日」とし、

道路の意義・重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めるため、国民的運動を展開することとしたものです。

なお、八月一〇日を「道の日」としたのは、①大正九年八月一〇日にわが国で最初の道路整備についての長期計画である第1次道路改良計画がスタートしたこと、②広く一般国民に定着している「道路ふれあい月間」※(八月一日～八月三十一日)に期間中であることなどによりです。

※平成一三年度より「道路をまもる月間」から名称変更

## 「道の日」の運動

国土交通省は、地方公共団体、関係公団、関係団体等に幅広く「道の日」の運動への参加を呼びかけ、国土交通省を中心として、各機関・団体等は、関係省庁の協力を得つつ相互に連携し、毎年全国各地でパレードやシンポジウム、道路清掃など道にちなんだ各種行事及び活動を積極的に行っています。

## 「道の日」の中央行事

「道の日」の制定についての建設(現国土交通省)事務次官通達を受けて、その趣旨に賛同した関係団体により「道の日」実行委員

会が組織され、「道の日」中央行事の実施等に  
あたっています。

## 平成一四年度「道の日」中央行事

本年度で一七回目を迎える中央行事は、八月一〇日(土)に屋内メインステージ(文京シビックホール 大ホール)、屋外サテライトステージ(新宿ステーションスクエア)にて子供から大人まで楽しめるステージイベントを実施します。

また新聞広告、電車広告等の活用により、

行事参加者以外の方にも広く「道の日」の普及・啓発を図ることとしています。

主催・・・「道の日」実行委員会

後援・・・国土交通省、内閣府、警察庁、日本

道路公団、首都高速道路公団、阪神

高速道路公団、本州四国連絡橋公団、

全国知事会、全国市長会、全国町村会

(予定)

### 1 メインステージイベント(屋内)

開催日・・・平成一四年八月一〇日(土)

開催時間・・・一四〇〇～一六三〇(開場

一三〇〇)

場 所・・・文京シビックホール 大ホール

概 要・・・

① オープニング・「道の日」セレモニー

② 「道路ふれあい月間」推進標語表彰

式・・・最優秀、優秀作品の表彰

③ ステージショー・・・清水圭、永井美奈子、

千住真理子によるトークショー

千住真理子と新ヴィジュアルディ合奏団

によるヴァイオリンコンサート

\*全体進行は永井美奈子アナウンサーが行います。

### 2 サテライトステージイベント(屋外)

開催日・・・平成一四年八月一〇日(土)

開催時間・・・一五〇〇～一五四五・一

七〇〇～一七四五(二回)

場 所・・・新宿ステーションスクエア(丁

R 新宿駅東口駅前広場)

概 要・・・吉本興業タレントによる「道の

日」バラエティトークショー他

(その他)

メイン・サテライト両会場で、「道の

日」を国民の祝日とするための署名コー

ナーを設置。

◎ステージイベントの時間及び内容は変更される可能性があります。

## 「道の日」中央行事の主な活動

昭和61年	「道の日」制定記念式典、パレード(銀座中央通り) 「日本の道100選」(第1期:中央区中央通り他52道)の顕彰
62年	「道の日」テーマソングの作詞募集(「たまには・・・道で」に決定) 「日本の道100選」(第2期:江東区ほか湾岸道路他50道)の顕彰
63年	「道の日」キャンペーンキャラクターの愛称決定(こっちだヨウ平)
平成元年	周遊ドライブコース企画コンテスト(沖縄西海岸周遊コース他12コースが入賞)
2年	「道の日」記念式典(「夢ロード21」表彰式、「道の日」の歌コンサート等)
3年	「道の日」イベント「ヨウ平ランド」(各県の協力による物産展等)
4年	「道の日」イベント「ヨウ平ランド」の開催及び「道の日」記念シンポジウム
5年	「道の日」イベント「感・道フェア'93」 (各県の協力による物産展や郷土芸能披露、酒井法子コンサート等)
6年	「道の日」イベント「感・道ランド'94」 (各県の協力による物産展や郷土芸能披露、貴島サリコンサート等) 「くらしにかかる橋」フォト&エッセイ・コンテストの実施 「道の日」ONE DAY SPECIAL STATION (文化放送一日「道の日」特集の展開)
7年	「道の日」まつり'95 (各県の協力による物産展や郷土芸能披露、かとうれいこコンサート等) 「こっちだヨウ平の道路はじめて物語」ビデオの作成 「道の日」BOOKの作成(趣旨や道路整備の歴史等をまとめたパンフレット)
8年	「道の日」ロード・ジャンポリー (春日通り、本郷通り等でのロードウォーク、上野公園での道路パネル展等) 「道の日」新シンボルマークの制定
9年	「道の日」ロードパーク (ミニトークショー、音楽バンドライブ、アンパンマンショー、クイズアベニュー、パネル展、大道芸等) 東京湾アクアライン「道の日」親子ウォーク
10年	「道のこども親善大使」見学会(多摩都市モノレール、麻布共同溝、 首都高管制センター、親善隊長:間寛平) 「道の日」ライブステージ(ライブトーク、「道のこども親善大使」任命式、 スペシャルコンサート、ゲスト:間寛平、清水ミチコ、司会:雨宮塔子)
11年	「道のこども親善大使」見学会(浮島共同溝、海はたるパーキングエリア、浮島 換気塔、親善隊長:ダチョウ倶楽部) 「道の日」ライブステージ(トークショー、コンサート等)ゲスト:清水アキラ、 ダチョウ倶楽部、司会:菊間千乃 「道の日」特設ステージ(道のうた、大道芸、クイズ等)司会:三島美佳子)
12年	「道のこども親善大使」施設見学会(海はたるパーキングエリア、首都高管制セ ンター等) さわやか「道の日」ステージ(マジック、トークショー等)ゲスト:加山雄三、 ナポレオンズ、西尾舞生 司会:木村郁美)
13年	「道のこども親善大使」施設見学会(道の駅「とみうら」・海はたるパーキング エリア等) 「道の日」フェスティバル 2001ステージ(ステージショー、コンサート等) ゲス ト:いっこく堂、山本直純 司会:下平さやか)

# 新道路整備五箇年計画に掲げた

## 指標のフォローについて

### 道路局企画課道路経済調査室

#### 一 はじめに

一般的に、道路整備には長時間を要するものが多いことから、中期的な目標とそれを達成するための事業計画を策定することにより、計画的かつ効率的に進めていくことが必要となる。このため、道路事業においては、五箇年計画を策定し、これに定められた整備の目標に基づき事業を推進しているところである。

平成一〇年五月二十九日に閣議決定された新道路整備五箇年計画は、第11次道路整備五箇年計画（平成五～九年度）に引き続き、平成一〇年度から平成一四年度の五箇年間ににおける道路整備に関する中期的な目標及び事業量を定めたものである。

国土交通省道路局と都市・地域整備局は平成一三年三月、国民との対話、事業の説明責任を果たすとともに、五箇年計画の残りの期間における取り組み方針を示すべく「新道路整備五箇年計画の進捗状況と今後の取り組み方針」を取りまとめ、概要については本誌（二〇〇一年六月号 No.135）でも紹介している。

また、新五箇年計画の最終年度である平成一四年度予算案が成立した平成一四年三月、新五箇年計画に定めた目標について進捗の見込み等のフォローアップを行うことを目的として「新道路整備五箇年計画に掲げた指標のフォローについて」を取りまとめた。本稿ではその概要について紹介する。

#### 二 新道路整備五箇年計画に掲げた目標の進捗の見込み

新道路整備五箇年計画においては、国民中心の安全で活力に満ちた社会・経済・生活を実現するために、図1に示す重点施策を設定し、これに基づき事業を効率的・効果的に推進することとしている。「新道路整備五箇年計画に掲げた指標のフォローについて」では、新五箇年計画に掲げた目標についての計画期間終了時（平成一四年度末）における進捗の見込みについて示している。

#### 1 新たな経済構造実現に向けた支援（経済構造改革）

(1) 地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築

我が国の社会・経済の高コスト構造の是正を通じて国際競争力の向上や、地域の自立的な発展を図るため、高規格幹線道路、地域高規格道路をはじめとする幹線道路網の構築を図るものである。この施策に関連する政策目標とその進捗状況は、表1のとおりである。

高規格幹線道路については目標とする延長の約八〇%を供用できる見込みである。また、地域高規格道路については目標を達成できる見込みである。

高規格幹線道路の供用が目標を下回ったことについては、関係住民との合意形成の遅れにより事業進捗（特に用地取得）が当初の予定よりの進ま

1 新たな経済構造実現に向けた支援（経済構造改革）
① 地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築
② 物流効率化の支援
③ 中心市街地の活性化
④ 情報ハイウェイ構築の支援
⑤ 道路交通システムの高情報化（ITS）の推進
2 活力ある地域づくり・都市づくりの支援（地域・まち）
① 都市圏の交通円滑化の推進（渋滞対策）
② 地域・都市の基盤の形成
③ 地域づくりの支援
3 よりよい生活環境の確保（くらし・環境）
① 安全な生活環境の確保
② 良好な環境の保全・形成
4 安心して住める国土の実現（国土保全）
① 道路の管理の充実
② 道路の防災対策・危機管理の充実

図1 新道路整備五箇年計画における重点施策

表1 政策目標と進捗状況  
（地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築）

五箇年間の目標	H9末	H14末	H14末	五箇年間の目標に対する 進捗率等 (C-A)/(B-A)
	整備状況 (A)	目標 (B)	見込み (C)	
高規格幹線道路供用延長	7,265km	8,626km	約8,360km	約80%
地域高規格道路供用延長	1,042km	1,497km	約1,510km	約100%
(参考) 高規格幹線道路の 面積カバー率 <sup>※1</sup>	67%	80%	約80%	約90%

※1：1時間以内で高規格幹線道路（のインターチェンジ）に到達できる面積の割合（離島部除く）

表2 政策目標と進捗状況（物流効率化の支援）

五箇年間の目標	H9末	H14末	H14末	五箇年間の目標に対する 進捗率等 (C-A)/(B-A)
	整備状況 (A)	目標 (B)	見込み (C)	
空港への連絡率	40%	58%	約56%	約90%
港湾への連絡率	25%	38%	約39%	約110%
合計 (空港・港湾への連絡率)	29%	44%	約44%	約100%

表3 国際空港・国際港湾との高速道路網とのアクセス  
状況（参考）

	アメリカ	欧州 (独・英・仏・伊)	日本
国際空港	98%	72%	68%
国際港湾	93%	93%	53%

・対象空港は国際定期便が就航している空港。対象港湾は総貨物取扱量が欧州については年間1千万トン以上、米・日本については5百万トン以上の港湾。  
・対象となる空港・港湾の数：空港25、港湾36（別記の空港50、港湾122の内数）  
・日本／平成14年度末、アメリカ／空港1995年、港湾1993年、欧州／空港1995年、港湾1992年。

なかったことや当初予定の事業費が確保できなかったことなどが原因としてあげられるところである。今後は、計画の早い段階から情報公開し、透明性の向上や客観性を確保することなどにより事業の効率的な進捗を図るとともに、構造規格の見直しによりさらなるコスト縮減を図っていく必要がある。

(2) 物流効率化の支援

国際的な大競争時代が到来し、国内の物流コストの削減やユーザーのニーズに対応した物流サービスの提供が求められており、広域物流ネットワークの形成・強化や、空港、港湾、鉄道、物流拠点等の相互連携・機能向上を支える道路整備が重要となっている。このため、高規格幹線道路等の整備を推進するとともに、複合一貫輸送を促進する空港・港湾への連絡道路などの整備、車両の大

型化に対応した橋梁の補強等を図るほか、都市内物流対策など、物流システム全体の効率化を支援するものである。

この施策に関連する政策目標とその進捗状況は、表2のとおりである。ここで、空港・港湾との「連絡率」とは、高規格幹線道路と地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路等のICから一〇分以内の連絡が可能な空港・港湾の割合である。なお、対象となる空港は、平成一二年度末に供用中である全国の公共の用に供する空港のうち、離島に位置するものを除く五〇空港であり、将来値には今後開港予定の空港を考慮している。また、対象となる港湾は、全国の重要港湾・特定重要港湾のうち、離島に位置するものを除く一二二港である。

減少し整備水準が一〇〇%を超える見込みである。

(3) 中心市街地の活性化

中心市街地の活性化を推進するため、道路や駐車場等の基盤の充実や各種施設の立地を総合的かつ重点的に支援するものである。

この施策に関連する政策目標とその進捗状況は、表4のとおりである。ここで、「都市の基盤が整備された中心市街地の割合」とは、全国の中心市街地の活性化のための基盤が整備された中心市街地の割合である。

中心市街地の活性化を進めるため、これまで、平成一〇年度に施行された中心市街地活性化法（略称）に基づき市町村が作成する基本計画を踏まえ、商業等の活性化のための事業との連携に配慮しつつ、都市の基盤の整備改善等に資する道路整備や面整備を重点的に進めてきたところである。

この結果、都市の基盤が整備された中心市街地の割合については、順調に増加しており整備目標は概ね達成される見通しである。

空港への連絡道路については、空港が既存の道路ネットワークから離れた位置にあることが多く、一箇所あたりの延長が長い（港湾へのアクセス道路の約二倍）ことから調査等に時間を要し進捗が遅れている。今後は、調査を速やかに実施し、事業の円滑な執行を図っていくことが必要である。

なお、港湾数については一部の港湾が重要港湾から地方港湾に変更されたこと等から、対象数から

(4) 情報ハイウェイ構築の支援

二〇一〇年までに光ファイバー網の全国整備を目指す政府方針に基づき、高度情報通信社会の構築に向け、民間事業者の光ファイバー網の整備促進のため、道路管理用の光ファイバー網の整備に合わせ、光ファイバー収容空間の整備を推進し、

表4 政策目標と進捗状況（中心市街地の活性化）

五箇年間の目標	H9末 整備状況 (A)	H14末 目標 (B)	H14末 見込み (C)	五箇年間の目標に対する 進捗率等 (C-A)/(B-A)
都市の基盤が整備された 中心市街地の割合	30%	43%	43%	約100%

表5 政策目標と進捗状況（情報ハイウェイ構築の支援）

五箇年間の目標	H9末 整備状況 (A)	H14末 目標 (B)	H14末 見込み (C)	五箇年間の目標に対する 進捗率等 (C-A)/(B-A)
情報ハイウェイの整備延長	6,970km	23,570km	約23,000 km	約100%
(参考) 情報ハイウェイの 市町村カバー率 <sup>※2</sup>	約1割	約5割	約5割	約100%

※2：主要な幹線道路に収容空間（情報BOX、電線共同溝、共同溝）が整備された市町村の割合

情報ハイウェイ構築を支援するものである。

この施策に関連する政策目標とその進捗状況は、表5のとおりである。ここで、「情報ハイウェイの整備延長」とは、収容空間（情報BOX、電線共同溝、共同溝）が整備された主要な幹線道路の延長である。

表6 政策目標と進捗状況（道路交通システムの高度情報化（ITS）の推進）

五箇年間の目標		H9末 整備状況	H14末 目標	H14末 見込み	五箇年間の目標に対する 進捗率等
		(A)	(B)	(C)	(C-A)/(B-A)
ETC対応料金所整備率 (箇所数)		0%	主要な個所で 概成 (900*3)	主要な個所 で概成 (880)	約100%
(参考)	VICSサービスの 受信可能都道府 県の割合	約2割*4	概成	概成*5	100%*6
	カーナビゲーション の累積出荷台数	280万台	—	861万台	—
	VICS車載器の 累積出荷台数	44万台	—	408万台*7	—

※3：計画策定時（H10）の目標（730箇所）から900箇所に上方修正

※4：H9は9都道府県

※5：現状（H13年度末）は37都道府県

※6：高速道路においては100%

※7：現状はH13年12月現在

情報ハイウェイについては、補正予算において重点的に予算配分を行ってきたことなどにより、目標を達成できる見込みである。

道路管理者としては、情報BOXへの民間光ファイバーの入溝意向も踏まえ、不連続区間の解消

等によるネットワーク機能の向上、セキュリティ機能の向上等に取り組んでいく必要がある。

(5) 道路交通システムの高度情報化（ITS）の推進

ITS全体構想に基づき、関係省庁や民間等との連携のもと、システムの本格的な開発や実用化・展開を実施するものである。

この施策に関連する政策目標とその進捗状況は、表6のとおりである。ここで、「ETC対応料金所整備率」とは、道路四公団（日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団）の管理する有料道路の料金所のうち、ETC車載器を搭載した車が停止することなく料金支払いのできる料金所の整備率である。また、「主要な箇所」とは、首都高速道路、阪神高速道路、東名・名神高速道路等、整備効果の高い路線の料金所を指す。

ETCについては、平成一一年度の二次補正予算等により整備目標を大幅に前倒しし、約九〇〇カ所を目標に路側機器の整備を進めてきたところであるが、平成一四年度末には目標を概ね達成できる見通しである。今後は、路側機器の整備にあわせて、料金所渋滞の解消などの整備効果を早期に発現させるため、ETC前納割引を導入する等により、ETC車載器の普及拡大を図っているところである。

ドライバーへのリアルタイムな道路交通情報の提供を行うVICSについては、平成一四年三月末現在、全国の高速道路及び三七都道府県の主要な一般道路でサービスを実施しているところであるが、このままのペースでサービスの提供を進めれば、平成一四年度末には目標が達成できる見通しである。

## 2 活力ある地域づくり・都市づくりの支援（地域・まち）

(1) 都市圏の交通円滑化の推進（渋滞対策）

各都市圏において、都市規模、交通特性に応じた各種施策を組み合わせ、総合的な渋滞対策を実施するものである。

この施策に関連する政策目標とその進捗状況は、表7のとおりである。

全国主要渋滞ポイントの解消については、目標を達成できる見込みである。しかしながら、朝夕の旅行速度等については、マクロ的には指標の大幅な向上が見られない見込みである。

これは朝夕の混雑時つまり通勤時におけるクルマの利用が東京圏で約一・二倍（昭和六三→平成一〇）に増加したことや高齢者や女性ドライバーが一・五倍（平成六→平成一一）に増加したこと等によるものと考えられる。今後も、主要渋滞ポイントの解消・緩和を図るとともに、TDM等交

通需要の抑制・調整を図り、ピーク時の負担の軽減等を図る必要がある。

規格の高い環状道路については共に計画目標を下回る見込みである。規格の高い環状道路については、広域的かつ根幹的な道路であるため、関係する市民が広範に及び合意形成が困難である等、事業進捗、特に用地取得が当初の予定よりも進ま

表7 政策目標と進捗状況（都市圏の交通円滑化の推進（渋滞対策））

五箇年間の目標	H9末	H14末	H14末	五箇年間の目標に対する進捗率等 (C-A)/(B-A)
	整備状況 (A)	目標 (B)	見込み (C)	
渋滞ポイント数**	3,200箇所	2,200箇所	約2,200箇所	約100%
環状道路整備率**	27%	42%	約37%	約67%

※8：「主要渋滞ポイント」とは、以下の定義により抽出された箇所ならびに関連する箇所をいう

一般道路（DID内）：渋滞長が1,000m以上または通過時間が10分以上

一般道路（DID外）：渋滞長が500m以上または通過時間が5分以上

高速自動車国道：インターチェンジの出入り口においてボトルネックとなっている

箇所で渋滞回数30回/年以上または平均渋滞長概ね2km以上

首都高速道路・阪神高速道路：平均渋滞長が概ね4km以上

※9：三大都市圏を除く県庁所在地あるいは人口10万人以上の都市において、規格の高い環状道路の総延長に対する供用延長の割合。

表8 政策目標と進捗状況（地域・都市の基盤の形成）

五箇年間の目標		H9末	H14末	H14末	五箇年間の目標に対する進捗率等 (C-A)/(B-A)
		整備状況 (A)	目標 (B)	見込み (C)	
電線類地中化延長		3,010 km	6,010 km	約5,500 km	約83%
(参考)	都市計画道路整備率	55%	60%	61%	120%*10
	良好な市街地の形成率	42%	47%	47%	100%*11

※10：市街地（市街化区域または用途地域設定区域）における幹線道路の都市計画決定延長に対する完成延長の割合

※11：区画整理等により道路交通が適正に分離された市街地の面積の割合

なかつたことなどがあげられる。今後は、事業の効率的な進捗を図るため、情報公開による透明性の向上や客観性の確保などが必要である。

(2) 地域・都市の基盤の形成

都市構造を再編しつつ、快適で活力ある都市を整備するため、地域・都市の基盤の形成を図るも

のである。

この施策に関連する政策目標とその進捗状況は、表8のとおりである。

電線類地中化については、計画をやや下回る見通しである。これは、平成一一年三月に策定した新電線類地中化計画において、整備対象地域を、大規模な商業地域に加え中規模商業系地域や住民系地域の幹線道路にも拡大し、これらの地域において関係者との調整に時間を要しているためである。今後は、新電線類地中化計画の達成に向けて引き続き積極的に推進していく必要がある。

また、土地区画整理事業や市街地再開発事業等の面整備等による市街地の整備については目標を達成できる見通しである。

(3) 地域づくりの支援

自立的な地域社会の形成を図るため、地域の連携を強化する道路、奥地等産業開発道路等の整備を推進するものである。

この施策に関連する政策目標とその進捗状況は、表9のとおりである。

二次生活圏中心都市へ三〇分で到達できる市町村を五箇年計画内に九一市町村増すという目標については、約七〇市町村、率にして約七五％に留まる見込みである。これは、整備の主体となる地方公共団体が、財政状況の悪化により積極的に道路整備を進めることが困難になっていることが大

きな要因と考えられる。少子化、高齢化が急速に進行することが予想される中で、医療・福祉、教育・文化、消費等のくらしの基礎的サービスの享受を確保していく観点から、今後は、道路整備の効果を一層向上させつつ、自立的な地域社会の形成を支援していく必要がある。

表9 政策目標と進捗状況（地域づくりの支援）

五箇年間の目標	H9末	H14末	H14末	五箇年間の目標に対する 進捗率等 (C-A)/(B-A)
	整備状況 (A)	目標 (B)	見込み (C)	
二次生活圏 <sup>*12</sup> 中心都市へ30分 で到達できる市町村の割合	53%  (1,259 市町村)	57%  (1,350 市町村)	約56%  (1,330 市町村)	約75%  (約70市町村 /91市町村)

※12：半径が概ね6km～10km、人口が1万人以上で、高度の買い物ができる商店街、専門医をもつ病院、高等学校等の広域利用施設を備える圏域

### 3 よりよい生活環境の確保（くらし・環境）

#### (1) 安全な生活環境の確保

道路交通の安全を確保するため、歩道の設置、交差点改良などによる道路交通環境の整備、交通安全教育の充実など、関係機関が連携した総合的な施策を推進する。また、誰もが安心して社会参加でき、快適に暮らせる生活環境を確保するため、地域と連携して利用しやすい道路空間づくりを進めるものである。

この施策に関連する政策目標とその進捗状況は、表10のとおりである。ここで、「事故多発箇所」とは、重大事故が平均の三倍以上発生している箇所である。

事故多発箇所対策については、バイパス整備などの抜本的な対策が必要な箇所について五計内に完了できないものがあるが、約九二％の進捗が見込めるところである。

幅の広い歩道等については、計画を下回る見込みである。これは、既成市街地において道路幅幅により歩道を整備する場合に、当初予想より用地買収等の調整に時間を要し、事業の進捗が遅れたことなどによる。今後は、引き続き地権者等との円滑な調整に努めるとともに、道路幅員構成を見直し幅幅を伴わない歩道整備など、既存の道路空間の使い方の工夫にも取り組むことなどにより、事業の調整に要す時間の短縮とコストの縮減を図る。

表10 政策目標と進捗状況（安全な生活環境の確保）

五箇年間の目標	H9末	H14末	H14末	五箇年間の目標に対する 進捗率等 (C-A)/(B-A)	
	整備状況 (A)	目標 (B)	見込み (C)		
事故多発箇所対策数	—	3,200 箇所	約3,000 箇所	約92%	
幅の広い歩道等	37,000 km	51,500 km	約49,000 km	約81%	
(参考)	交通事故による 死者数	9,640人	9,000人以下	8,747人 <sup>*13</sup>	—
	市街地におけるバリア フリー化(DID内) <sup>*14</sup>	20 地区	3,200 地区	約2,300 地区	約72%

※13：平成12年12月末までの年間交通事故死者数

※14：全国14,000地区の市街地のうち、主要ルートで適切な幅員及び段差・傾斜・勾配が確保された歩道等が整備されている地区（1地区概ね1km<sup>2</sup>）

る必要がある。

#### (2) 良好な環境の保全・形成

平成九年六月に道路審議会より建設大臣へなされた中間答申「今後の道路環境施策のあり方」を踏まえ、環境を重視した道路施策への転換を図るものである。



この施策に関連する政策目標とその進捗状況は、表11のとおりである。

騒音対策としては、平成一一年に沿道環境改善事業を創設し、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を重点的に実施してきているところであり、夜間騒音限度達成率については、目標を達成する見

表11 政策目標と進捗状況（良好な環境の保全・形成）

五箇年間の目標	H9末 整備状況	H14末 目標	H14末 見込み	五箇年間の目標に対する 進捗率等	
	(A)	(B)	(C)	(C-A)/(B-A)	
夜間騒音要請限度達成率 <sup>※15</sup>	60% <sup>※16</sup>	65%	約65% <sup>※17</sup>	約100%	
(参考)	低騒音舗装	790km	4,190km	約5,000km	約120%
	遮音壁	4,060km	4,790km	約4,900km	約110%
	環境施設帯	670km	750km	約760km	約110%
	道路緑化 <sup>※18</sup>	6,000km	7,200km	約7,180km	約100%

※15：①住宅地等を通過する直轄国道約13,000kmのうち沿道の夜間騒音が要請限度まで低減された道路延長の割合

②平成10年度に騒音に係る環境基準が改正されたため、新環境基準に対応した目標を再設定している。

※16：平成10年度実測値

※17：推定値

※18：道路緑化については、DID地区内の完成断面が4車線以上の国道、都道府県道、市町村道の緑化延長を計上

込みである。今後も引き続き騒音対策に積極的に取り組み、夜間騒音要請限度達成率のさらなる向上を目指す必要がある。

環境負荷を軽減し、都市内の良好な景観形成に寄与する道路緑化については、整備目標を概ね達成する見込みである。今後も引き続き道路緑化を進め、地域の町並や歴史文化等と調和した潤いのある道づくりを積極的に推進する。

新道路整備五箇年計画では、自動車NOx法による総量削減計画に基づき、関係行政機関全体として取り組むべき大気質対策に対応した指標として「二酸化窒素環境基準達成率」を設定していた。しかし、自動車NOx法の目標の達成は困難な状況にあること等から、平成一三年六月に自動車NOx法が改正され、自動車NOx・PM法が成立した。今後は、自動車NOx・PM法の動きを踏まえつつ新たな指標について検討する必要がある。

大気質については、大都市圏を中心に、SPM、NO<sub>2</sub>ともに環境基準を超えるところが多く、非常に厳しい状況にある。この対策としては、発生源対策である自動車単体対策や、交通の円滑化対策、交通需要抑制策等を関係行政機関が総合的に取り組む必要がある。道路行政としては、旅行速度の向上により、SPM及びNO<sub>2</sub>排出量の削減を図るため、引き続き、環状道路等幹線道路ネットワークの整備や交差点改良等ポトルネットワーク対策を推進すると

もに、環境ロードプライシング等環境負荷の少ない道路利用に向けた取り組みや、大気浄化のための新技術の検討など積極的に沿道環境改善に向けた取り組みを進める。

#### 4 安心して住める国土の実現（国土保全）

##### (1) 道路の管理の充実

国は、全体道路ネットワークの中核を担う直轄国道の管理を行いながら、地域の実情、ニーズを吸収するとともに、全体道路ネットワークの課題を把握・分析し、課題解決のために政策・計画を企画・立案する役割を担っている。道路交通の広域化、車両の大型化等を進む中で、全体道路ネット

表12 道路延長と橋梁数

	H9末 整備状況	H14末 目標	H14末 見込み
道路延長 (一般市町村道以上)	28万km	32万km	30万km
橋梁数	約13万橋	約14万橋	約13.5万橋

トワークの一体性、効率性を高めるために、直轄国道を中心として、管理者相互の一層の連携強化を進めるものである。

道路ストックはこれまでの着実な整備により年々増加しており（表12）、橋梁については、二〇年後には、経年数五〇年を超えるものの割合が現在の五％から二九％に増加するものと予想されるなど、その多くは近い将来更新期を迎えることが予想される。

このため、長寿命化のための技術開発等を進めつつ、道路の維持管理・更新を計画的に実施し、道路サービスを安定的に提供していくことが必要である。

## (2) 道路の防災対策・危機管理の充実

阪神・淡路大震災等の教訓を踏まえ、国土の安全や暮らしの安心を確保するため、災害に強い施設の整備（ハード面）、防災管理の情報化や地域と連携した防災管理体制（ソフト面）の両面から、防災対策、危機管理への対応を強化するものである。

この施策に関連する政策目標とその進捗状況は、表13のとおりである。ここで、「緊急輸送道路内の耐震橋脚整備率」とは、緊急輸送道路内で耐震補強の必要な橋脚本数のうち、耐震補強が実施されている橋脚の本数の割合である。また、「避難困難地区人口」とは、三大都市圏の密集市

表13 政策目標と進捗状況（道路の防災対策・危機管理の充実）

五箇年間の目標	H9末	H14末	H14末	五箇年間の目標に対する 進捗率等 (C-A)/(B-A)
	整備状況 (A)	目標 (B)	見込み (C)	
緊急輸送道路内の耐震橋脚整備率	58%	概成	約92%	約80%
避難困難地区人口	532万人	424万人	421万人	約100%

街地の対象人口（二、三〇〇万人）のうち、避難路までの距離が1km以上あって、安全に避難地に到達することが困難な地区に居住する人口である。

緊急輸送道路内の耐震橋脚の整備については、被災した場合に緊急輸送活動や周囲への二次的被災の影響が大きいものについて、全五〇、九〇〇橋脚のうち約九二％に相当する四六、六〇〇橋脚の整備を完了する予定であるが、渡河部の橋梁に

ついて協議事項等の調整に時間を要していること等により、整備水準は計画目標を下回る見込みである。

また、安全に避難することが困難な地区に居住する人口については、五箇年計画の期間内における目標である一〇八万人の削減に対し、約一一一万人の削減を達成する予定であり、目標を達成できる見込みである。

## 三 おわりに

これからの道路政策においては、国民本位で効果的な質の高い行政を展開していくため、「企画立案→実施→評価→改善（企画立案）」という道路政策のマネジメントサイクルを確立するとともに、顧客満足度（CS）調査による実現すべき価値の把握や客観的なサービス指標の設定等をマネジメントサイクルに組み込み、政策の意図と実施過程、結果を国民に対して明確に説明していく必要がある。また、個別事業については、評価システムの充実を図り、用地買収の促進、工期短縮のための制度整備や新技術の活用等と併せて道路事業による効果の早期発現を目指す。また、事業の計画を策定するプロセスのうちの早い段階から市民の理解を得ていくことにより、事業の効果や効率性、透明性の向上を求める国民の声にこたえなければならぬ。

# 道路法令関係Q&A

## 路上駐車場について

### 道路局路政課

(道路局路政課 A係長と新人B係員)

ピーンピーント ピーンピーント

B..係長、お電話です。

A..はいはい。

(はあはあ、それはですね・・・ということになるんじゃないかと。カチャン)

うーむ、やっぱりきたか。

B..なんだったんですか？

A..渋谷公園通りに有料占用ゾーンを作るって新聞報道があっただろ。その問い合わせ。

B..ああ、あれですか。五分、一〇分止められるだけでも結構な渋滞が出来たりするから、対策があったほうがいいですね。

A..そうだな。で、方法論を勉強しなくちゃいけないくなるわけだ。よし、それじゃ今日は駐車場と道路について基本を勉強してもらおうか。

都市部においてとられている違法駐車対策ってどんなものがあると思う？

B..はい、大きく分けて二つ。取締りと駐車場の

設置です。あと、環境目的だったと思いますが、ノーカーデーみたいな車をあまり使わない運動ってのも効果があるように思います。

A..うん、ま、環境系は主目的は排出ガスを減らすとか騒音を下げるとかだから目的が違うけど、副次的効果はあるね。なんと言っても、車に乗ってなければ違法駐車の手がかりがないからな。でも、他力本願だけでは片付かないから、道路管理者が採れる対策について考えてみよう。なにか思いつくかな？

B..はい、駐車場の整備です。

A..そうそう。でも、一口で駐車場って言ってもいろいろあるんだよ。路外のは分かるだろうけど、路上にも止められるようになってるんだよ。どんなものを思いつく？

B..えーっと、パーキングメーターで止めたことがありますね。他にもあるんですか？

A..ある。でも、パーキングメーターは間違いだ

よ。こいつは都道府県の公安委員会が設置するものだけど、駐車場ってわけじゃないんだ。道路交通法第四十九条に基づく、長時間の駐車を減らすためのもので、時間制限駐車区間に設置されるものなんだ。駐車車の回転を早めて最小限の駐車需要には応じて交通の安全と円滑を図るという趣旨のものなんだ。

B..へえ、そうなんですか。てつきり駐車場の一種って思っていましたよ。

A..まあ、知らないと一緒にしても無理もないな。でも、制限時間を超えて駐車した時には罰則が待ってるから憶えておいたほうがいいね。じゃ、道路法における駐車場は？

B..そうか、確か、道路法第二条に道路附属物として設けるもので、路上駐車施設がありましたよね。

A..そうそう。路上駐車場は、歩道と接続して、かつ車道とは工作物により分離して設けられるものなんだ。でも、道路法第二十四条の二で料金徴収は出来るから、似たような機械で徴収したらパーキングと見分けが付きにくいかもね。B..ただで止められたほうがうれしいなあ。道路は本来無料なんだし。

A..まわりの民間駐車場が困るだろ。民業圧迫なるし、受益者負担の観点からも料金徴収が出来るほうが社会通念にあつてと思うよ。

ところでも他にもあるんだが・・・。

B・・駐車場法における駐車場ですか？

A・・お、よく勉強してるな。説明してみて。

B・・あ、いえ、今、法令データ提供システムで駐

車場で検索してみたら出てきたので言ってみただけで・・・。

A・・（意外に手が早いな。それとも流れを読まれたのか？）しようがないな、教えてやろう。

駐車場法第五条でこちらも路上駐車場を設けられるんだけど、道路法と違うのは設置者が地

方公共団体ってところだね。都市計画上の位置

付けで設置するので、都市計画部局の仕事にな

るね。駐車場整備地区というのを定めて、地区内の道路につくるんだ。

B・・ふーん、色々あるんですね。

A・・まあ、これ以外にも路外駐車場があるし、一

般車対象よりも話を広げれば、タクシー乗場と

かもあるし、駐車場の世界も結構深いんだ。そ

ちらも勉強しておいたほうが・・・おっと。

B・・（う、いつもの宿題パターン。なんとかごま

かせないかな）

ピーンピーント ピーンピーント

A・・しかし、この電話の呼び出し音、何とかならんのかな。

B・・（助かったー）個人的で面白いではないですか。前の係長、大事にしておられたんですか

ら。

A・・確かに個人的だけど、俺は普通のがいいな。

一体どこから出てきたのやら・・・。

ピーンピーント ピーンピーント

## <参考>

### 道路交通法

#### 第四十九条（時間制限駐車区間）

公安委員会は、時間を限つて同一の車両が引き続き駐車することができる道路の区間であることが道路標識等により指定されている道路の区間（以下「時間制限駐車区間」という。）について、当該時間制限駐車区間における駐車 of 適正を確保するため、パーキング・メーター（内閣府令で定める機能を有するものに限る。以下同じ。）を設置し、及び管理するものとする。

### 道路法

#### 第二条（用語の定義）

2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。

六 自動車駐車場で道路上に、又は道路に接して第十八条第一項に規定する道路管理者が設けるもの

#### 第二十四条の二（自動車駐車場の駐車料金及び割増金）

道路管理者は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、自動車駐車場に自動車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める自動車が駐車する場合には、この限りでない。

### 駐車場法

#### 第五条（路上駐車場の設置）

第四条第一項の規定により駐車場整備計画（同条第二項第四号に掲げる事項が定められているものに限る。）が定められた場合においては、地方公共団体は、その駐車場整備計画に基づいて路上駐車場を設置するものとする。

## 承認工事と占用工事(その1)

### 道路局路政課道路利用調整室

渡邊課長

駅前でこんなチラシを配っていたよ。国道沿いにレストランがオープンしたそうさ。今日の昼休みに行ってみようか。

大野係員

今日は開店初日から割引サービスがあるって書いてありますし。いいですね。行きましよう、坂上さん。

坂上係員

あら、このお店、去年沿道からの出入りが必要だからって承認工事の件で相談に来たお店だわ。完成したのね。

大野係員

ショウニン工事?

渡邊課長

実務上、道路法第二十四条の規定に基づく工事だから二十四条工事と呼ばれたり、道路管理者の承認を受けて行う工事だから承認工事と呼ばれたりする。昔は、請願工事と呼ばれていた

こともあるけどね。

大野係員

「道路管理者以外の者は、第十二条、第十三条第三項又は第十九条から第二十二条までの規定による場合の外、道路に関する工事の設計及び実施計画について道路管理者の承認を受けて道路に関する工事又は道路の維持を行うことができる。」って書いてありますね。

坂上係員

そう。このお店の場合は、車で乗り入れができるように歩道を切り下げたいということで、承認手続が必要になったのよ。

渡邊課長

道路に関する工事や維持は、道路管理者の基本的な行為だから、その権限は道路管理者に属することが原則だよ。そこで、道路管理者以外の者が道路に関する工事や維持を行うおととする場合を想定して、これを道路管理者の承認にかからしめることにしたわけだな。

大野係員

道路管理者以外の者は、このレストランの経営者のように私人であっても、地方公共団体であっても、道路管理者以外の者であれば誰でもいいわけですね。別の道路の道路管理者も含まれるのでしょうか?

坂上係員

ある道路の道路管理者以外の道路管理者が、その道路に関する工事を行うおとするときには、関係道路管理者間で協議して対応することになるのよ。特に明文の規定はないけど、そのように解されているわ。

大野係員

承認が必要になるのは、道路に関する工事又は道路の維持と書いてありますから、例えば、占用事業者が、占用を廃止して、道路を原状に回復する工事を行うときにも道路管理者の承認が必要になるわけですね。

渡邊課長

承認が必要になるのは、「道路に関する工事又は道路の維持」とされているけど、「道路に関する工事」とは何か? 坂上さん。

坂上係員

道路法第二十条第一項で、「道路の新設、改良又は修繕に関する工事」と定義されています。

渡邊課長

そうそう。だから、下水道管などを埋設するための掘削工事のようないわゆる占用工事や、占用事業者による原状回復工事は、ここでいうところの道路に関する工事には該当しないことになるんだ。

**大野係員**

道路の維持についても承認が必要になるんですね。僕の母親は、毎朝自宅前の道路を清掃しています。これって、道路の維持ですよ。ね・・・承認を受けていないかも・・・大変だ。坂上さん、至急承認申請書ください。

**坂上係員**

(また、この男は...)道路の構造に影響を与えない軽易な維持行為は、承認を必要としないから安心して。第二十四条但書を読んでごらんなさいよ。それと、私に指示するなんて一〇年早いわよ。チツチツ。

**大野係員**

(一〇年も経ったら坂上さんはいくつになつてるんだ?)

**坂上係員**

何か言った?

**大野係員**

何も言ってますせんよ。まだ。(危なかつたよ。)

**渡邊課長**

軽易な維持については、承認にかからしめる実益が少なく、実際の慣行からも、承認手続を省略して、沿道の利用者などの行う自発的な維持を助けることが適当だという趣旨だね。

**坂上係員**

道路をホウキで掃く行為に承認が必要になるなら、「レレレのおじさん」も承認を受ける必要があるわ。

**大野係員**

そうですね。「おでかけですか?」なんて尋ねている場合じゃないですよ。ところで、承認工事は、占用工事と同じように、それぞれ手続を経て行われることになるわけですから、例えば、占用許可手続と同じように、道路管理者が承認するかどうかは、道路管理者の自由裁量であったり、承認する場合に条件を附したりすることも可能と考えてよいのでしょうか。

**渡邊課長**

道路管理者が承認をするかどうかは、占用許可の場合と同様に、道路管理者の自由裁量に属するものと解されているよ。もちろんそれを濫用してはならないけどね。条件についても、道路法第八十七条の適用があるから、占用許可に条件を附することができるのと同様に、必要な条件を附することができる。それから、承認した内容と異なる工事が行われた場合や、条件に

違反した場合には、監督処分の対象となる。

**大野係員**

占用工事を行う場合には、道路管理者の承認を要さないことですが、占用工事に伴って道路の改築が必要になる場合には、どのように扱うべきでしょうか。

**坂上係員**

占用工事を行うために道路の改築が必要になる場合には、その改築に当たる部分については、道路管理者の承認が必要になるわよ。案件によって、占用工事と承認工事のどちらで処理すべきかについては、迷うことがあるから、午後にもまた考えてみましょう。

**大野係員**

はい。

**渡邊課長**

さて、昼休みだ。早速、そのレストランに行つてみよう。ハンバーグとカレーライスのどっちにしようかな。ふんふん。

**坂上係員**

ところで、課長。ご馳走していただけるんですね? 条件を附してお供します!

**渡邊課長**

給料日前なんだけどなあ・・・。

(続く)

# 福島県道工事中バイク転倒事件

## 道路局道路交通管理課訟務係

### 福島県道工事中バイク転倒事件

〔一審判決〕平成一〇年三月二七日

福島地方裁判所 請求一部認容

〔二審判決〕平成一一年七月三〇日

仙台高等裁判所 請求一部認容（確定）

#### 1 事件の概要

本件は、原告が自動二輪車を運転して県道を走行中に拡幅工事現場に突っ込み（以下「本件事故」という）、傷害及び後遺障害を負ったことにつき、当該工事を担当していた被告会社及び道路管理者である被告福島県に保安施設不備があったとして、損害賠償請求をしたものである（請求額…一億一五六万七、〇〇〇円）。

本件事故現場は、原告が進行してきた南側の片側二車線（拡幅工事済）の道路が進路前方でそのまま通行止になり、北側の同じく片側二車線の対向車線の内側車線に乗り入れて進行する形で、拡

幅工事前の片側一車線の道路での対面通行に戻るような交通規制がなされていた箇所であった。当該箇所にはパイプバリケードが設置されており、その上下には点滅式保安灯又は矢羽が設置されていた。また、この手前には、徐行、車線減少、右によれ等の標識及び移動式ガードレールが設置されていた。

#### 2 原告の主張

本件事故現場における交通規制は変則的な交通規制であるから、被告会社には走行車両の運転者に対向車線へ乗り入れる形での進路変更を一見して明瞭な保安施設をもって周知徹底する義務があるが、被告会社が本件事故現場に設置した保安施設のうち、道路左側の最外側線を示すべく設置されたはずのガードレールは、本来道路中央部分とほぼ直線で結ばれるように設置されるべきところ、後半三分の一部分が道路左側方向に曲げられ、逆「く」の字形に設置されており、誤誘導のおそれのある不十分なものとなっていた。被告会社の

設置する保安施設については、道路管理者である被告県にも、それが設計基準に適合しているか否か確認し、不備があれば追加、修正すべき義務があるのであって、これを怠った被告県には、被告会社とともに本件事故により原告に生じた損害を賠償する責任がある。

#### 3 判決の要旨

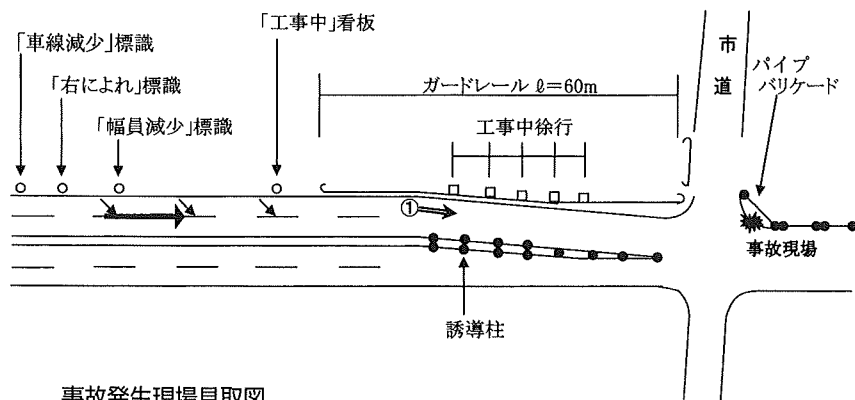
本件事故現場における保安施設の設置には不備があったというべきであり、被告会社及び被告県は義務を怠ったものとして、本件事故によって原告に生じた損害を賠償する責を負う。一方、原告は状況に応じて適切な運転をすべきところこれを怠った過失があり、その過失割合は八割が相当である（認容額…二、一四八万八、七九八円）。

#### 4 判決のポイント

##### ① 保安施設設置及び管理の不備について

本件事故現場における交通規制は、原告が走行してきた片側二車線の道路の左側（外側）車線が右側（内側）車線に合流後さらにこれが対向車線の内側車線に乗り入れる形での規制であるから、車線数減少の標識で通常行われる交通規制と異なる変則的な交通規制であるというべきである。一般に、片側二車線の道路で通行止めとせず道路工事を行う場合、一車線ずつ規

制を行って、少なくとも一車線については車両の通行を妨げないでこれを行うのが通例であり、これは運転者のみならず工事施工側にとっても公知の事実であるから、本件事故現場のよ



事故発生現場見取図

うに変則的な交通規制を行う場合、工事を施工する被告会社は保安施設によって走行車両の運転手にこれを周知せしめる義務があり、また、道路管理者である被告県はその不備がないよう管理する義務があるといふべきである。本件事故現場における保安施設は、手前の標識等により順次事前の告知を行い、最終的に道路左側のガードレールと右側の誘導柱によって右へと誘導していくことを目指して設置されたものであるところ、本件事故現場手前に市道との交差点があるため、ガードレール後半三分の一が左方へ曲げられ、逆「く」の字形に設置されることになり、その先の誘導をパイプバリケード及びその上下にそれぞれ設置された保安灯と矢羽に委ねることになった。しかし、ヘッドライトの下ではパイプバリケード及び保安灯はガードレールよりも視認性が劣るため、ガードレールに誘導されてきた運転者にとってその先を誘導するのはこれより約一メートル下の矢羽ということになるが、これは誘導としては連続性を欠く不適切なものであった。そして、事故現場手前に設置されていた「右によれ」と車線減少の標識は、当該変則的な交通規制までを告知せしめるものではなく、むしろ右側車線を走行してきた者にはそのまま進行すればよいものと誤信させ、左側車線を走行してきた者には右側に車線

変更しさえすればよいと誤信させてしまうおそれが多分にあるものであった。また、中央分離帯があった以上、右側車線を走行する者に変則的な交通規制を告知すべく中央分離帯上にも標識を設置すべきであったが、設置されていなかった。よって本件事故現場の保安施設の設置には不備があったといふべきであり、被告らは、当該保安施設の設置又は管理の義務を怠った者として、本件事故により原告に生じた損害を賠償する責を負うものである。

② 過失相殺について

本件事故当時の原告の自動二輪車の運転状況は、原告の日頃の運転状況、事故現場への突入状況から勘案すると制限速度の六〇キロメートルを大幅に超えるものではなく、上を見ても制限速度をやや上回る程度であり、暴走と評価できるものではなかったといふべきである。そうすると、原告は少なくとも本件事故現場手前の標識は視認しており、本件事故現場が工事中であることを認識していたといふべきであるが、工事区間であることを認識していた以上、道路交通法の徐行義務がないにしても、工事車両や工事従事者に留意して徐行すべきであり、これを怠った原告には過失があったといふべきであって、その割合は八割が相当である。





# 大阪名物はたこ焼きだけやおまへんで



大阪府東京事務所 中田 憲正

## まえぶり

みなさんこんにちは。大阪府の中田と申します。では、失礼して、『着席』ではなくて、『大

阪弁』でやらせて貰います。

では、先ず発音練習から。「ナカタ」と言うときは、「か」にアクセントをおいて発音してください。近頃、ワールドカップサッカーのおかげで、テレビで『ナカタ』が連呼されており

ますが、大阪では通じません(うそでつせ)。

さて、本日は、大阪の紹介をさせてもらいます。よく大阪の人間は「がめつい」と言われますが、ただで使える物は何でも使うという点では正

解です。

かつて、私、若かりし頃、土木事務所におりましたが、夫婦喧嘩で腹が立つと、役所に電話して、『道路工事の音が煩わしい』から始まって、『亭主の稼

ぎが悪い』など、怒鳴り散らしてストレスの解消をする奥さまがおられました(ほんまかいな)。大阪の阪神高速道路を走ってみてください。大阪人の性格がよくわかります。

首都高速道路で渋滞の列に入ろうとすると、一台ずつ交互に列に入れてくれますね。阪神高速で、同様に渋滞の列に入ろうとすると「俺の前には誰もわりこませへんで。入れるもんならはいつてみい。」と車間距離を

極限まで詰めます(みんながそうとは限りませんが)。

これも「がめつい」と言うことでしょうか。

## 大阪の好物好き

大阪は、進取の気性に富んでハイカラ好みであり合理性を尊びます。

大阪が発祥のものを紹介しますと、

### ○インスタントラーメン

皆さんご存知の日清食品は一九五八年(昭和三三年)に袋入りチキンラーメンを発売しました。これが世界で最初のインスタントラーメン。ついでに、カップ入りインスタントラーメンも一九七一年(昭和四六年)の

カップヌードルが世界初。

### ○ジャズ

大正時代に国際都市上海から大阪へ上陸。宗右衛門町、道頓堀にダンスホールとジャズスポットが立ち並び、カフェでも演奏されました。

### ○テレビのトーク番組

一九六三年(昭和三八年)にスタートした「夫婦善哉」が最初。その後「おやじバンザイ」「ただいま恋愛中」「新婚さんいらっしゃい」「プロポーズ大作戦」などが続きます。

### ○駅の動く歩道

阪急梅田駅に一九六七年(昭和四二年)に設置されました。

### ○駅の「自動改札機」「自動券売機」

一九六七年(昭和四二年)に阪急千里線北千里線に設置されました。

### ○民放「マーシャル」

一九五一年(昭和二六年)に新日本放送(現毎日放送)が放送開始した日の「スモカ歯磨」

の六〇秒のスポットが本格的な  
コマーシャルの第一号。

### ○劇画

大阪生まれの辰巳ヨシヒロが  
一九五七年（昭和三二年）に自  
分たちの作風を「劇画」と名付  
け、一九五九年（昭和三四年）  
には、さいとうたかお、左藤ま  
さあき等七人で「劇画工房」を  
結成したそうです。

### ○大規模ニュータウン建設

府企業局が行った千里ニュー  
タウン事業。一九六〇年（昭和  
三五年）から本格的開始。当時  
の計画は一、一六〇万㎡に三万  
戸の住宅建設。人口一五万人。  
郊外型団地生活という新しいラ  
イフスタイルを定着させまし  
た。

## 大阪府における交通需要 マネジメント〈TDM〉 への取り組み

突然ですが、大阪府の道路事  
業のコマーシャルをさせてもら  
います。

以前、駐車違反の切符を食べ  
てしまうオッサンが出て来るコ  
マーシャルがありました。大  
阪は、違法駐車、交通渋滞、自  
動車公害といった都市問題は深  
刻です。道路や駐車場の整備、  
鉄道の連続立体交差化事業、都  
市鉄道やモノレールの整備を進  
めています。なかなか追いつ  
かないのが現状です。

しかし、これから投資余力の  
減少が見込まれる中、交通環境  
の改善を図るためには、自動車  
の効率的な利用や使用の抑制を  
図る必要があります。

このため、大阪府では、都市  
交通の新たな展開として、車の  
利用者が利用方法を工夫した  
り、交通行動を変更したりする  
ことで道路混雑緩和を図る「交

通需要マネジメント（TDM）  
に取り組んでいます。

### ① ノーマイカーデー運動（図1）

「毎月二〇日をノーマイカー  
デー」と定め、府、市、警察、  
商工会議所等で、マイカー通勤  
と業務用車両の自宅持ち帰りの  
自粛を呼びかけています。地下  
鉄も、この日は、八五〇円の一  
日乗車券を六〇〇円にしていま



図1

す。

## ② パークアンドライド(図2)

平成一〇年一月、近畿地方建設局(現近畿地方整備局)第

二京阪道路建設予定地(門真駅

南)を活用した仮設駐車場をはじめ合計七箇所ですタートしました。

平成一一年一〇月からは、国

土交通省道路局の社会実験制度

を活用し、郊外の駅前大規模店

舗の駐車場を活用したパークアンドライドの社会実験を実施しました。

大規模店舗サイドでは、イメージアップ、平日空き駐車場の

有効活用、集客効果の観点から、実験終了後も継続すること

になりました。平成一二年か

ら一部の大規模店舗で、利用料

金の一部を商品券で利用者に還元する利用促進策を実施しています。

これらの他、バスの利便性や

定時性を高める取組みとして、国及び市町村と協調してバスカ

ードシステム(スロットKAN

SAIと言います)導入を促進

することや、国、警察、市町村、バス事業者と連携して、「公共

車両優先システム(バスの接近

に対して進行方向の信号の制御を行う。)の導入や「バスレーン」の確保、さらには「バスロ

ケーションシステム」などをパ

ッケージで導入し、目に見える

効果を生み出すことによって地

域住民の意識転換を図ろうとして

ています。

### 最後に

大阪には、三五〇万世帯、八八〇万人が一、九〇〇km<sup>2</sup>に住んでいます。

食べ物や観光スポットなど、紹介したいものはたくさんあるのですが、今回はこの辺で堪忍です。皆さん、是非、大阪へ来ててください。そして一杯、金を使ってください。

## 建設省・大阪府

# どないすんねん 大阪の渋滞

車がないと困るけど、  
大阪の交通事情は深淵やねん。  
慢性的な交通渋滞、交通事故、  
騒音、大気汚染、地球環境への影響…

一人ひとりが車の使い方を  
ちよつと工夫するだけで、  
大きな改善につながるねん。  
いろいろ考えたり、  
実験したりして…  
大好きな大阪のこと、  
いっしょに、ホンマに考えよう



マイカー通勤の皆さまへ  
**パークアンドライドしてみませんか!**  
おおさかパークアンドライド社会実験

## P&R駐車場 利用者募集

※お問合せはお気軽に  
☎0720-33-0261 / 近畿地域交通圏電子ナビ小研究会 (事務局は近畿地方建設局) ☎06-6944-6779 / 大阪府交通建設局 (事務局は近畿地方建設局) 建設省ホームページ <http://www.naniwa.kk.moc.go.jp/p&r/index.html> 大阪府ホームページ [http://www.pref.osaka.jp/osaka\\_pref/mt/mt2002okuh/index.html](http://www.pref.osaka.jp/osaka_pref/mt/mt2002okuh/index.html)

図2



# 愛媛のために必要な道路整備



愛媛県東京事務所

萩山 英樹

皆さんこんにちは、とんび会  
会長代行をさせていただきます。お  
ります。愛媛県の萩山と申しま  
す。三年目の技術職であります。

愛媛県の重要施策の一つにも  
なっております、道路整備の推  
進について紹介します。

愛媛県内の四国縦貫・横断自  
動車道は、昭和六〇年三月二七  
日に四国で初めて三島川之江I  
C―土居IC間の一kmが開通  
したのをスタートに、その後も  
順次整備を進めております。

道路は、快適な日常生活や産  
業活動の発展のために欠かさず  
ことが出来ません。スムーズな交  
通は、私たちの暮らしに安心や  
夢、活気を運んでくれます。交

通手段として九割以上を自動車  
に依存しているといわれている

愛媛県。幹線道路である高速道  
路、そして日常生活に直結する  
地域の道路、その両方の道路を  
効果的に整備することが必要と  
なっています(図1)。

## ◇四国発展のために欠かせない 高速道路網

初の南予延伸となる四国縦貫  
自動車道伊予―大洲間の開通、  
本州四国連絡道路との連携によ  
り、四国内はもちろん中国、近  
畿、九州地域と、経済、文化な  
ど多方面でさまざまな交流が可  
能となる広域交流ネットワーク  
が作られつつあります。しかし、  
本州と四国を結ぶ三つの橋を活

かし、四国がより発展していく

ためには、四国縦貫・横断自動  
車道等で形成される高速道路網  
の整備が不可欠であります。  
現在、大洲―宇和島間で事業  
が進められていますが、さらに  
南に向けて延伸し、愛媛県と高  
知県にまたがる四国西南地域を  
回る四国8の字ルートの整備が

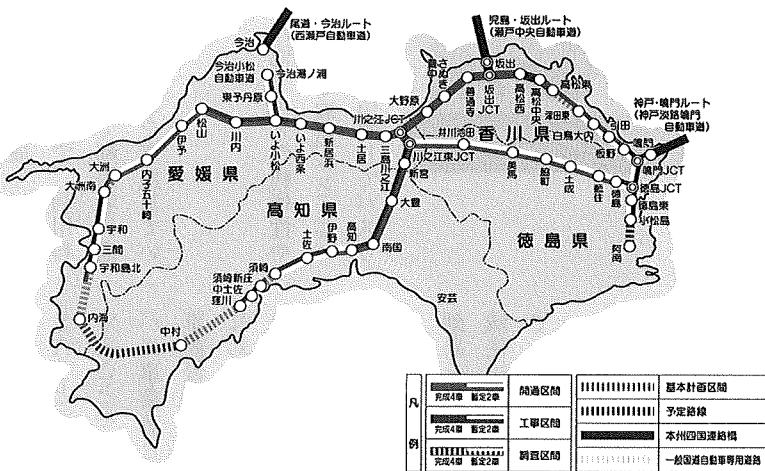


図1 四国縦貫・横断自動車道図

(平成14年4月1日現在)

必要と考えています。

◇高速道路が整備されると

高速道路の整備により移動時間が大幅に短縮されることは言うまでもありません。救急患者の搬送・転院などが速く行えるため生活安全面での向上が図られます。また、高速道路が大洲まで延伸したことにより、南予地域への観光客数が一〇%程度も伸びるなど観光面でもその効果は大きいものがあります。更に、高速道路は、農林水産物などを京阪神などへ搬出する手段としても大いに役立つとともに、大洲IC周辺では、平成一〇年頃から流通・サービス業等の立地が見られるなど、雇用の創出にもつながっております(図2・3)。

◇遅れている国道・県道の道路

改良

しかし、愛媛県内の国道・県道の道路改良率は、二三年前の

全国平均率と同程度の六四%で、全国第四三位となっております(平成一二年四月現在)。愛媛県は、東西に長く、道路の管理延長が長いうえ、県土の大部分が険しい山地で脆弱な地質のため、道路の整備コストが割高になっているなどさまざまな制約があり整備が遅れています。今後もしつそうの整備を進めていく必要があります(図4・5、表1)。

以上、愛媛県のために必要な道路整備について紹介しましたが、私が東京から松山へ家族で帰省するときは車で高速道路・本州四国連絡道路を利用し、所要時間約一〜一二時間、高速料金片道約二万円を支払っています(ハイウェイカード使用)。

高速道路の有り難さは、十分肌で感じております。快適で安心して利用できる道路を今後とも整備していただきますよう切に希望しています。

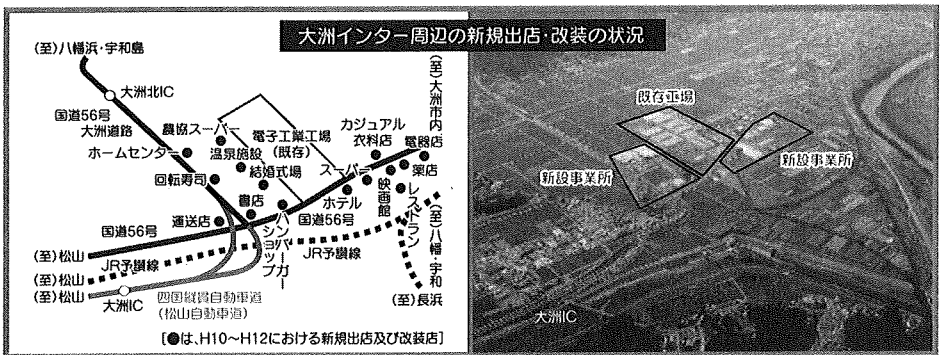


図2 インター周辺の活性化

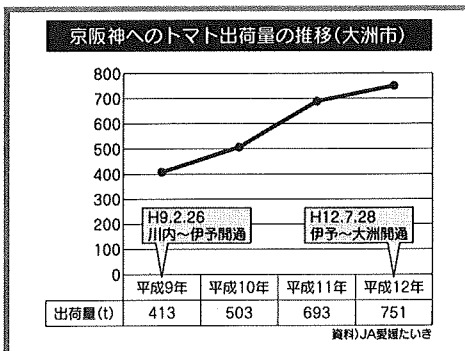
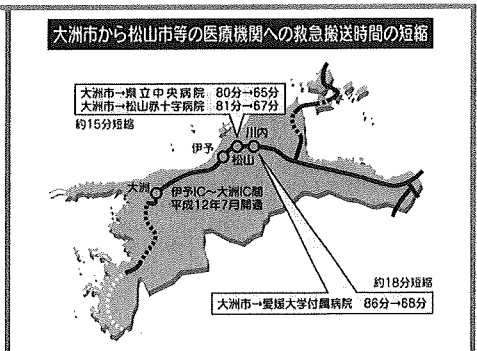


図3 物流の効率化・救急搬送の時間短縮



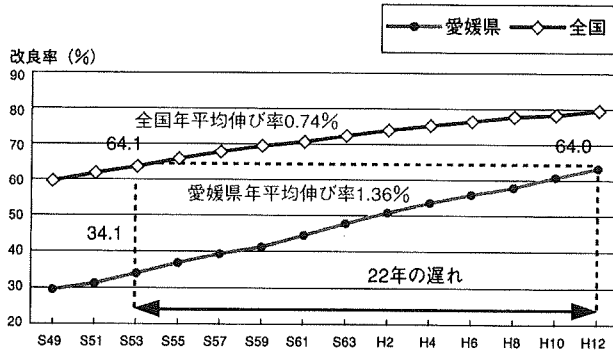


図4 国・県道の改良率の推移

全国平均80.4% 愛媛県64.0% (43位)

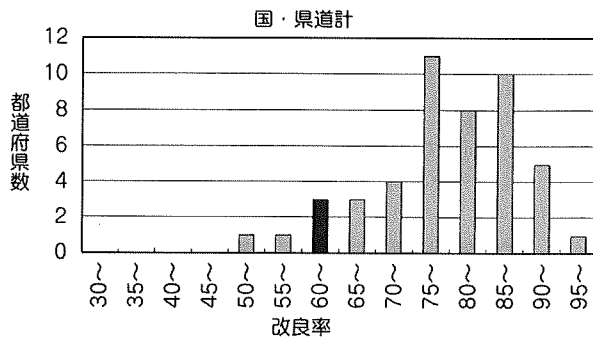


図5 道路の現況 (平成12年4月1日現在)

表1 道路の整備状況

道路種別	路線数	実延長 (km)	改良済		舗装済	
			延長 (km)	率 (%)	延長 (km)	率 (%)
高速自動車国道	2	156.5	156.5	100.0	156.5	100.0
一般国道	指定区間	437.4	437.4	100.0	437.4	100.0
	指定区間外	630.1	467.1	74.1	627.3	99.5
	計	1,067.6	904.5	84.7	1,064.7	99.7
県道	主要地方道	1,116.7	787.1	70.5	1,088.8	97.5
	一般県道	1,801.0	895.2	49.7	1,649.2	91.6
	計	2,917.8	1,682.3	57.7	2,737.9	93.8
国・県道計	261	3,985.3	2,586.8	64.9	3,802.6	95.4
市町村道	26,017	13,310.6	6,009.5	45.1	10,937.4	82.2

※改良率は5.5m以下も含む。※舗装率は簡易舗装も含む。  
 ※国道317号(本四公団管理分25.2km)及び国道196号(日本道路公団管理分4.0km)は一般国道(指定区間)に含む。  
 ※自転車道線(今治大三島自転車道線、松山川内自転車道線の2路線28.3km)を含まない。  
 ※路線数は(一)藤縄長浜線(認定済未供用)を含む。  
 ※本表は少数第2位以下を四捨五入しているため内訳と計が一致しないものがある。  
 ※一般国道の路線数は、国道317号が「指定区間」と「指定区間外」に分かれている為、内訳と計が一致しない。  
 (平成13年4月1日現在)

月・日	世界への動き	月・日	国内の動き	月・日	道路行政の動き		
5・24	○ブッシュ米大統領とプーチン・ロシア大統領がモスクワで会談し、「戦略攻撃戦力削減条約」に調印した。これにより両国の戦略核弾頭を今後一〇年間にそれぞれ約三分の一にまで削減する。 ○パキスタンが三度目となるミサイルの発射実験を実施、成功したと発表した。これで二五日からの一連のミサイル発射実験が終了した。カシミール地方でインドとの緊張が高まる中で、この実験には国際的に非難が高まった。	5・31	○総務省の労働力調査によると、四月の完全失業率(季節調整値)は五・二%で、三月と同じ水準。しかし、完全失業者数は三七五万人と二三月連続で前年水準を上回り、世帯主の失業者は一〇八万人と過去最多となった。 ○内閣府の国民所得統計速報によると、一―三同期の内総生産(GDP、季節調整値)は、実質で前期比一・四%増となり、四期ぶりにプラス成長となった。 ○東京地検が元官房副長官で衆議院議員の鈴木宗男容疑者(五四)をあっせん収賄容疑で逮捕した。鈴木議員は製材会社「やまりん」(北海道帯広市)から、林野庁への働きかけを依頼され、現金五〇〇万円を受け取った疑い。 ○自民党は党紀委員会(葉梨信行委員長)を開き、公設秘書の給与と流用疑惑が持たれている田中真紀子前外相を同日から二年間、「党員資格の停止」とする処分を決めた。	6・7	○中谷防衛庁長官が記者会見で情報公開請求者のリスト作成問題に関して、二九人の処分と柳澤協二官房長、金沢博範文書課長の更迭を発表した。 ○政府が鹿児島県奄美大島沖に沈んだ不審船の引き揚げを関係閣僚会議で決定、この後の閣議でこの費用を今年度予算の予備費から五八億八、〇〇〇万円支出することを決めた。	6・5	○日本海東北自動車道・新潟空港―聖籠新発田IC間一六・五kmが開通。 ○建設リサイクル法が全面実施される。 ○東京外かく環状道路の都内未着工部分をめぐり、関東地方整備局、東京都、沿線七区市等は「PII外環沿線協議会」の初会合を開いた。 ○国土交通省は「社会実験実施地域」の平成一四年度選定地域を決定、新たに実験を実施する一四地域と実験熟度を高めるために調査を行う九地域が選定された。 ○国土交通省は来年度から始まる次期道路技術五箇年計画の考え方を道路新技術会議(委員長・中村英夫武蔵工大教授)に説明した。
6・13	○北京の韓国大使館領事部に朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)を脱出したとみられる父子二人が駆け込み、父親が中国人警備員によって敷地外に連れ出され、この後、中国警察に連行された。この際、韓国大使館員らが警察ともみ合い、負傷者を出した。韓国大使館はこの父親の身柄の引き渡しを求め、中国政府に抗議した。	19	○中谷防衛庁長官が記者会見で情報公開請求者のリスト作成問題に関して、二九人の処分と柳澤協二官房長、金沢博範文書課長の更迭を発表した。 ○政府が鹿児島県奄美大島沖に沈んだ不審船の引き揚げを関係閣僚会議で決定、この後の閣議でこの費用を今年度予算の予備費から五八億八、〇〇〇万円支出することを決めた。	17	○国土交通省は、全国の道路を走る自動車の交通量について、「交通需要推計」をまとめ、交通量は二〇三〇年前後にピークを迎え、その後は減少に転じるという初の減少予測を盛り込んだ。 ○国土交通省は社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会(部会長・中村英夫武蔵工大教授)に中間報告(案)の骨子を示した。		
19	○アフガニスタンの国家元首に選出されたカルザイ暫定政権議長は、緊急ロヤ・ジルガ(国民大会議)で主要閣僚人事を発表し、承認された。また、大統領就任の宣誓をし、これにより〇四年六月の総選挙実施までの移行政権が発足した。	20	○中谷防衛庁長官が記者会見で情報公開請求者のリスト作成問題に関して、二九人の処分と柳澤協二官房長、金沢博範文書課長の更迭を発表した。 ○政府が鹿児島県奄美大島沖に沈んだ不審船の引き揚げを関係閣僚会議で決定、この後の閣議でこの費用を今年度予算の予備費から五八億八、〇〇〇万円支出することを決めた。	21	○小泉純一郎首相は、道路関係四公団の民営化のあり方などを検討する第三者機関「道路四公団民営化推進委員会」の委員七人を決定した。 ○国土交通省は、全国の道路を走る自動車の交通量について、「交通需要推計」をまとめ、交通量は二〇三〇年前後にピークを迎え、その後は減少に転じるという初の減少予測を盛り込んだ。 ○国土交通省は社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会(部会長・中村英夫武蔵工大教授)に中間報告(案)の骨子を示した。		

## 編集後記

六月から七月にかけては、例年ならばうっとうしい梅雨の季節であり、あまり活動的な時期とは云えませんが、今年はサッカーワールドカップがアジアで初めて韓国・日本の共同開催で行われたことで大変な盛り上がりを見せました。サッカーワールドカップはオリンピックと異なり、北は札幌市から南は大分市まで全国十都市で開催され、また、日本国内はもとより世界各国から多数のサポーターが集まることからその輸送対策等が大きな課題でしたが、それについては、本誌五月号において「W杯に向けた道路整備、道路交通対策」として特集を組み、関係機関等の取り組みを紹介しております。特に、今回の開催では当事国である韓国・日本が予選リーグを勝ち上がり決勝トーナメントに進んだことで日頃サッカーにあまり関心のない人でも、その勝敗の行方に一喜一憂しテレビの視聴率も六〇%以上という異常な熱気につつまれました。今年も間もなく八月の道路月間が始まります

すが、道路広報センターでも従来から「道路を広く美しく」をテーマとして広報活動を行ってきました。折しも東京千代田区でタバコのポイ捨て禁止条例が本年十月から施行されるとの新聞記事が掲載されました。その中で区長談話として「もはや喫煙者のモラルに期待するのは限界である」といった意味のことを語っています。私もそれほど多くの例を知っているわけではありませんが、海外の先進国は一般的に日本に比べて吸いながら路上に散乱していることが少ないような気がしません。それが道路などの公共的な場所におけるマナーが身につけているのか、強権的にそれを禁じているのかは定かではありませんが、例えばシンガポールではポイ捨てをすると日本円にして十数万円程の罰金に科せられるといった話もあります。もとより道路利用者各々が道路愛護の気持ちをもって行動することができれば何の問題もありませんが、現実には、このような条例をつくることなどにより、喫煙者の自覚を促し、やがては全国の道路からポイ捨てが無くなる一つのきっかけとなればと思います。

(U)

8月号の特集テーマは「道路の防災対策」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

定価770円（本体価格733円）

〈年間送料共9,240円〉

TEL 03 (3234) 4310・4349 振込銀行：みずほ銀行虎ノ門中央支店

FAX 03 (3234) 4471

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター