

# 11

## 道路行政セミナー

2002 November

### 目次

#### エッセイ

馬にやさしい道 .....	下重 暁子	1
---------------	-------	---

#### 特集／観光振興と道路行政

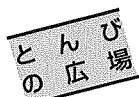
観光振興と道路行政 .....	道路局路政課	4
まちづくり支援街路事業(白壁のまちづくり)について .....	柳井市 都市計画課	6
総合交通政策推進のための嵐山交通社会実験について .....	京都市都市企画部 交通政策課	11
伝統的景観を活かした道路修景整備と中心市街地活性化 ...	金沢市土木部用水 ・みち筋整備課	17
飛鳥地域における歩行者・自転車 ナビゲーションシステムについて .....	近畿地方整備局 奈良国道事務所	23
「道の駅」における情報・特産品の提供 .....	武藤 和宏	28
スーパー割引ハイウェイチケットについて .....	JH日本道路公団	32

道路の移動円滑化整備ガイドラインの策定について .....	道路局企画課	38
第16回石川の夏まつり・歩行者天国(道路まつり) .....	北陸地方整備局 金沢工事事務所	46

道路法令関係Q&A 路線の重複 .....	道路局路政課	50
-----------------------	--------	----

道路占用Q&A (第16回) 義務占用物件とは(その2) .....	道路局道路 利用調整室	52
------------------------------------	----------------	----

訴訟事例紹介 大阪市道路照明灯著作権侵害損害賠償請求事件 .....	道路局道路 交通管理課	54
------------------------------------	----------------	----

 さいたま新産業拠点(SKIPシティ)(埼玉県) .....	築地 良和	56
鳥根へ きんさい(鳥根県) .....	天津 芳郎	58

連載／社会実験 観光都市函館 円滑な交通をめざす社会実験 ...	函館市都市建設部 都市計画課	61
----------------------------------	-------------------	----

時・時・時 .....		67
-------------	--	----

# 観光振興と道路行政

## 道路局路政課

### はじめに

国土交通省においては、「国土交通省重点施策（平成一四年八月）」の中で、「国民ニーズの多様化に応えられる、地域の多様な資源を活用した魅力ある観光交流空間づくり」をテーマに、「地域の創意工夫による個性的な観光まちづくり、地域づくり」（観光、都市、下水道、道路、河川、住宅、鉄道、港湾、空港、官庁営繕行政が連携し、ハード、ソフト施策を融合したイベント企画、景観の保全・形成、バリアフリー化等により快適で美しい観光交流空間を形成）等の具体策を掲げ、道路行政においても観光振興施策に積極的に取り組んでいるところである。

また、平成一三年一月の省庁統合（北海道開発

庁、国土庁、運輸省及び建設省を国土交通省に統合）を踏まえ、統合のメリットを最大限に活かした連携施策の推進を行っており、地域の特色を活かした観光振興のために省内各局において観光施策を推進している。

各地方公共団体等においても、各々の創意工夫を活かした個性的な観光施策に積極的に取り組んでいるところである。

### 観光振興と道路行政

観光振興のための具体的な道路施策としては、主に以下のようなものが挙げられる。

・観光地における渋滞緩和のための、交通マネジメント実証実験

（岐阜県白川村、奈良県飛鳥地域、福島県会

津若松市、大分県日出町）

・高齢者・障害者等の円滑な移動の確保のため、歩行空間等について段差・傾斜の改善、バリアフリー化の実施

・賑わいの道づくり（商店街活性化）、シンボルロード整備（地域の特色ある道路空間を整備）、身近なまちづくり支援街路事業（歴史的街並み景観を活かした道筋の整備等）等を通じた、地域の特色を活用した観光地の地域づくりの支援

・道の駅における端末情報やパンフレット等による道路、観光、医療情報等の提供、都市中心部における駐車場案内システムの整備の推進

・出発地と周遊エリアを設定し、高速道路料金

を割引くとともに周遊エリア内を乗り放題とする高速道路料金スーパー割引の導入（平成一三年九月から）等

また、二〇〇二年ワールドカップ™（平成一四年五月三一日から六月三〇日まで日韓共同で開催され、日本では計一〇箇所において開催）においては、道路行政における観光振興施策として、主に以下の取組みがなされたところである。

- ・ 道路交通情報の総合的な提供やGPSを活用したシャトルバスの運行管理支援
- ・ 高速バスの情報提供による移動支援
- ・ バナー等の占用の許可
- ・ 北海道の高速道路において「周遊エリア乗り放題」のスーパー割引チケットの発行等

本特集においては、創意工夫を活かした観光振興に取り組んでいる各地方公共団体等の道路施策をいくつか紹介したい。



# まちづくり支援街路事業

## (白壁のまちづくり)について

### 柳井市都市計画課

#### 一 はじめに

近年、地域活力の低下や交通問題、生活環境の悪化など、さまざまな要因により、長い年月に育まれてきた地域独自の歴史・文化・風土が失われつつある。こうした状況の中、地域の恵まれた観光資源を活用した都市基盤の整備により、まちの歴史を未来へと継承していくまちづくりが求められている。

このような視点にたつて、柳井市では『白壁のまちなみ』に代表される貴重な歴史的資源を活かしたまちづくりを支援するための街路事業を推進しており、以下ではその概要について紹介する。

#### 二 白壁通り周辺地区の概要

柳井市は、市街地中央部を流れる柳井川を中心に室町時代から瀬戸内水運の港町、また水陸交通の要衝として発展し、特に江戸時代には瀬戸内海交易の商業都市となり、舟運を利用した防長路屈指の港町として、主に米穀・油類・織物などを扱う「水運のまち」として繁栄してきた。

現在でも、古市金屋地区に残されている白壁の商屋のまちなみに、往時の町人文化の伝統を偲ぶことができ、一七六八年（明和五年）頃の代表的商家である国森家（国指定重要文化財）を中心としたまちなみ約一・七haが一九八四年（昭和五九年）に伝統的建造物群保存地区に選定されている。

このように、白壁通りからJR山陽本線柳井駅

に至る中心市街地の沿線には、『白壁のまちなみ』をはじめ柳井川の『雁木』国木田独歩旧宅や湘江庵・普慶寺など、数多くの貴重な歴史的遺産が残されており、「商都柳井の顔」となっている。

#### 三 柳井駅周辺地区における街路整備の課題

JR柳井駅北側に展開する柳井市の中心市街地一帯は、白壁のまちなみや主要な都市景観軸となっている柳井川など、歴史と伝統に根ざした落ち着いたたたずまいを有しているが、その一方で車社会に対応する道路整備の遅れや商業活動の停滞などを背景として以下の課題に直面している。

(1) 地区外周幹線の整備促進による中心市街地への交通アクセス改善と歴史的地区内における通

過交通の排除。

- (2) 柳井川を挟んだ歴史的地区と中心商業地区の有機的な連帯強化とまちなみ景観の形成。
- (3) 白壁のまちなみと調和した街路空間の創出と景観阻害要因となつている電柱や架空線の撤去。

- (4) 地区内に点在する歴史的ストックの積極的な保全・活用による拠点整備。
- (5) 歴史的遺産を結ぶ歩行系ネットワーク（散策路）の整備。

#### 四 課題への対応

歴史的地区にふさわしいまちづくりを進めていくためには、「まちの骨格」となる街路や「人が集まる」拠点を抽出し、それらを互いに結びつけるネットワークの整備が重要であり、特に地区の中心軸となる駅通り（柳井駅門の前線）の整備や地区外周幹線街路及び地区内部にアクセスするための補助幹線街路の整備を図る必要がある。

また、地区内に点在する名所・旧跡を結ぶ「歴史めぐりルート」として、柳井のまちの歴史を散策できる歩行系ネットワークを整備し、その中に「人が集まり憩う」拠点となるポケットパークや駐車場などを効果的に配置することにより個性的なまちづくりを推進することも重要である。このような地区整備の基本的な考え方に基づき、柳井

市で展開されている主要事業を以下に列挙する。

##### (1) 白壁通り（伝建地区）の整備（図1・2）

①整備の目的…この地区を訪れる市民や観光客にやすらぎのある空間を提供するため、電線類の地中化を含めた街路整備による歴史的なみちすじの創出

②事業期間…平成二年度～平成七年度

③事業の概要…延長三一〇m、幅員四m、総事業費約三億円

##### ④整備内容及び特長

・地域イベントや観光客の憩いの場として活用されている多目的広場と「白壁のまちなみ」を結ぶまちかど広場の整備。  
・伝建地区中心部を縦断する歴史的みちすじとして柳井らしさを随所に盛り込んだ白壁通りの整備。

##### (2) 都市計画道路柳井駅門の前線の整備

①整備の目的…柳井市のシンボル軸として、柳井市の歴史・文化を表現するとともに、人々が集まり、賑わう、活気にあふれる都市空間の創出

②事業期間…平成五年度～平成一六年度（予定）

③事業概要…延長五四〇m、幅員二〇m、総事業費約六五億円

##### ④整備内容及び特長

・各自が地区の伝統を守り、継承しつつ、個人の自由を最大限に活かし、新しい生活文化を

創造することにより美しいまちなみを実現するため、沿道に立地する地元商店街組織が主体となった「街づくり協定」の策定。

・柳井市の玄関口であるJR柳井駅から柳井川までの区間は、明治・大正・昭和初期のレトロ調のイメージを創出（市民公募により、「麗都路通り」と命名）。

・柳井川から、白壁通り付近までは、「誰もがやすらぎ歴史をつむぐ道」として白壁のまちなみと調和した景観を形成。

##### (3) 中央通り線の整備

①整備の目的…「麗都路通り」に直結する補助幹線街路の整備による郊外から街なかへのアクセス性の向上

②事業期間…昭和六三年度～平成一五年度（予定）

③事業概要…延長三四〇m、幅員一五～一七m、総事業費約二一億円

##### ④整備内容及び特長

・「ふるさとの川整備事業」により実施される柳井川の多自然型川づくりとの一体的整備によるうるおいと親しみのある親水空間の創出。

・沿道にしゃれた飲食店やブティックが立ちあがり、色々な人が集うにぎやかな雰囲気を通りをイメージした施設整備。

## 五 整備効果

### (1) 観光客の増加

柳井市の観光客数は昭和六二年に約一万七千人であったのが、白壁通りが完成した平成七年には約六万五千人となり、観光客の飛躍的な増加がみられた。その主な原因としては、以下に述べるような総合的な歴史のみちすじの整備により、観光地としてのポテンシャルアップが図られたことによるものと考えられる(写真1)。

①「まちかど広場」の整備により、観光駐車場から歴史的まちなみへの歩行動線が強化されたこと。

②文化財保存事業の進捗により、美しい商家のまちなみがよみがえり、歴史的地区としての評価が高まったこと。

③「金魚ちようちん祭り」など、数々のイベントが催され、多く観光客の関心を引きつけるインセンティブを与えたこと。

### (2) 街路整備を契機とした地域の活性化

柳井周辺地区の街路整備を契機として、地域住民のまちづくりに対する意識が高まり、自主的な勉強会が開催されるなど、「まちおこし」の推進に向け、官民一体となった地域活性化の取り組みが始まったところであり、その主な事業については以下のとおりである(写真2)。

①民間の修景活動に対する助成制度の活用による

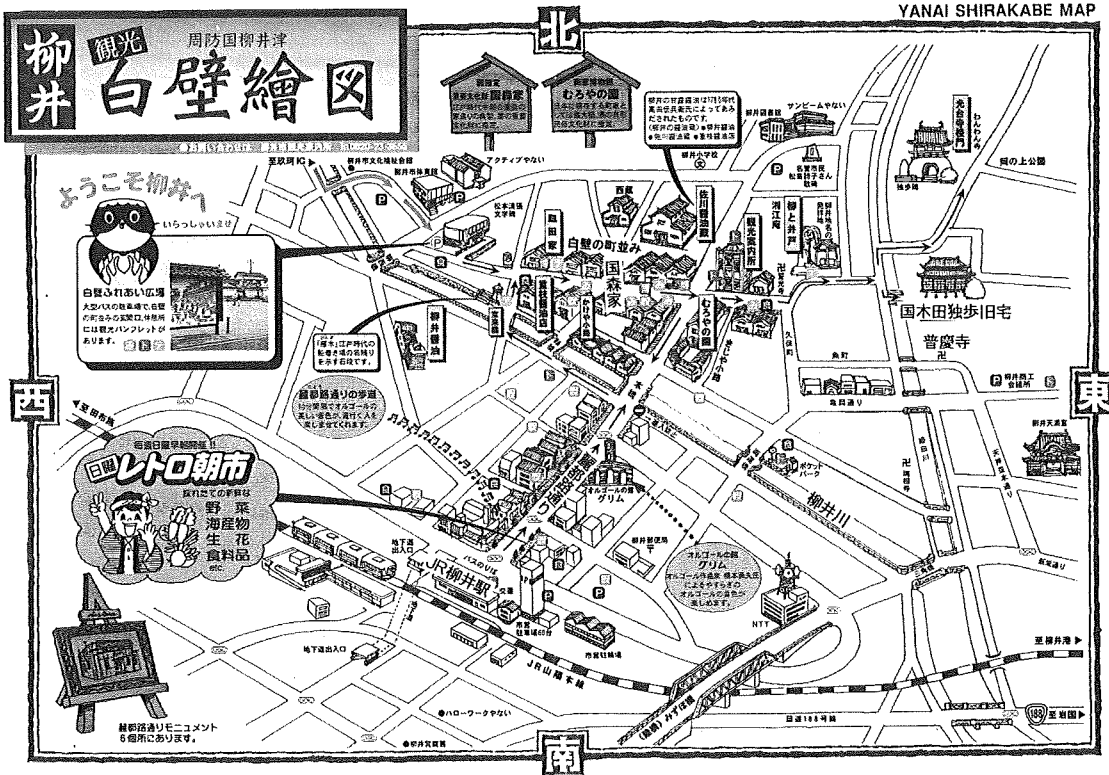
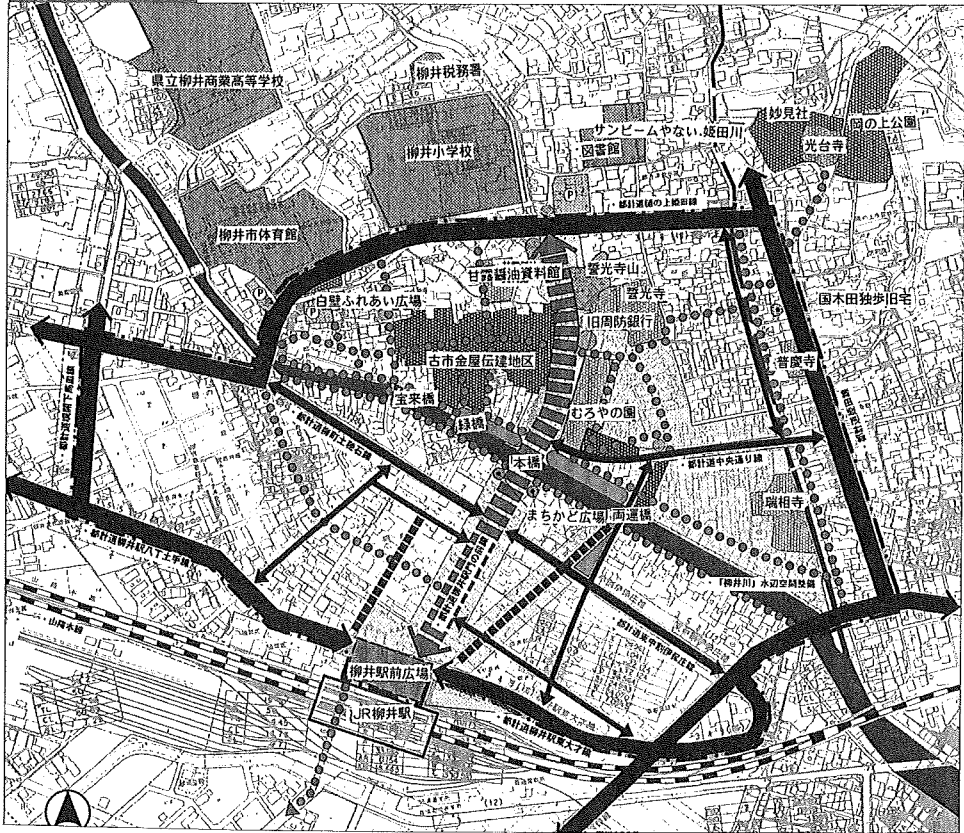


図1

地区整備構想図



地区整備の経過

- 昭和59年(1984) 古市金屋地区(1.7ha)が文化庁の「重要伝統的建造物群保存地区」に選定される
- 平成2年(1990) 柳井駅周辺地区(42ha)を対象として歴史的地区環境整備街路事業をスタート
- 平成4年(1992) 古市金屋線まちかど広場の整備が完了、供用開始
- 平成7年(1995) 古市金屋線の電線地中化事業が完了、供用開始
- 平成8年(1996) 柳井川が建設省の「ふるさとの川整備事業」に河川指定される
- 平成8年(1996) 身近なまちづくり支援街路事業(歴史的環境整備地区)としてスタート
- 平成9年(1997) 都市計画街路柳井駅門の前線(県施行)、中央通り線の整備事業を実施中

図2

まちかど広場



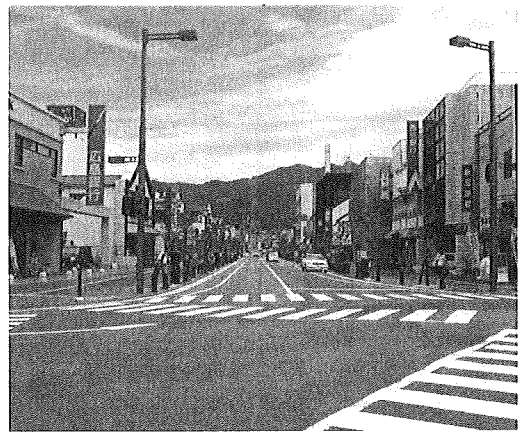
「金魚ちょうちん祭り」



写真1 白壁通り(伝建地区)



整備前



整備後

写真2 柳井駅門の前線

保存地区内の建築物等の保存修復事業や一般家屋外観修景整備事業及び工作物（郵便受け、土産物陳列台、自動販売機の囲い）の修景など、官民協働によるまちなみ景観の向上。

②地域住民のボランティアによる観光ガイドの充実や保存地区内の数々のイベントの開催（土蔵を利用した「蔵シツクコンサート」、大道芸の復活及びフリーマーケット等）。

## 六 おわりに

以上、「白壁のまちづくり」を実現するための取り組みについて述べたが、今日の厳しい財政状況の中で地区外周幹線や歴史的地区内における通過交通を排除するための効率的な街路整備の計画・実施及びそれらのプロセスを透明にするための政策評価の実施等、今後に残された課題も山積している。

柳井市としては、街路をはじめとする都市基盤の整備にあたり、ライフサイクルコストを念頭におきつつ、快適性や美しさの向上も併せて追求し確保していくとともに、都市の中の優れた歴史的建造物・土木工作物を有効活用しこれらを保全・再生するなど、地域に固有な景観資源を活用したコンパクトで豊かな都市空間の創出により、観光振興を中心とした地域活性化を目指していく方針である。



# 総合交通政策推進のための

## 嵐山交通社会実験について

京都市都市計画局都市企画部交通政策課

### 一 京都市内の交通渋滞をはじめとする 交通問題の現状

平安京の建都から一二〇〇年余りの歴史と伝統に育まれた京都は、三方を山に囲まれた美しい自然景観の中に世界遺産をはじめとする数多くの文化財などを有しており、春・秋の観光ピーク時にはたくさんのお客の方が訪れます。その際に、自動車で来られる方が多いため、市内の観光地を中心に至るところで交通渋滞などの交通問題が発生しており、観光地の魅力の低下や市民の皆さんの生活に悪影響などをもたらしています。

こうした都市交通問題を解決するためには、道路整備などとともに、増え続ける自動車交通に対して、まちのあり方や都市における空間上の制約、

自動車公害などを考慮し、特定地域への流入抑制やピーク需要の低減、自動車以外への交通手段への誘導策などの様々な交通需要管理施策（TDM施策）を推進する総合的な交通政策を実施していく必要があります。

### 二 TDM施策など新しい交通政策を実現するために

京都市では、二〇一〇年までに取り組む主要な政策をまとめた「京都市基本計画」において、観光地をはじめとする市内での様々な交通問題を解決するために、TDM施策など新しい交通政策の確立を掲げております。

具体的には、年間観光客数五、〇〇〇万人の達成という目標を実現するための戦略的かつ具体的

な行動計画である「京都市観光振興推進計画」の中で、「快適な受入環境づくり」観光地における交通問題解決に向けての全市民的な取組の実施」を重点戦略・重点事業と位置付けております。そして、あらゆる行政分野での具体的な政策と事業において、京都が有する世界有数の豊富な観光資源を最大限に活かしながら、市民、事業者、杜寺、関係機関等の皆さんとの力強いパートナーシップの下、京都を挙げて観光振興に取り組んでいるところです。

また、京都市基本計画では、地球温暖化防止京都会議（COP3）開催地として「環境への負担の少ないまちづくり」を進めるために、公共交通機関への転換によって自動車交通量を抑制するとともに、だれもが歩きたくなくなるような安全・快適

表1 平成13年度実施施策と実施日について

平成13年度交通社会実験の実実施策と実施日は以下のとおりである。

H13年度実施施策	平成13年度実験実施日					
	11/17 (土)	11/18 (日)	11/23 (金・祝)	11/24 (土)	11/25 (日)	
公共交通への積極的推進(出発前)	①ポスター、チラシによる交通社会実験実施の周知	11月上旬より				
	②「あらしやま・さかの便利帖」による情報の提供	11月上旬より				
	③インターネットによる情報の提供	11月2日より				
	④観光企画切符の推進とパッケージ的なPR	11月上旬より(「あらしやま・さかの便利帖」、インターネットによる)				
	⑤「もみじスタンプラリー」の実施					
公共交通の活性化	⑥パーク&ライド等の検討	アンケート調査による意向調査を実施				
	⑦嵐山周辺のリアルタイム画像の提供	11月2日より(インターネットによる)				
自動車交通の抑制・円滑化	⑧リアルタイム駐車場案内システムの構築と運用(駐車場MAP配布と同時実施)					
	⑨嵐山中心部環状一方通行化の実施(バス優遇施策)					
	⑩嵯峨街道の運用方法の検討	11月2日より交通規制・予告看板設置				
⑪嵐山・嵯峨野ワンコインバス「もみじ号」の運行						
交通実験調査・アンケート調査						

な交通環境が整ったまち、身近な地域で歩いて生活できるまち、来訪者にとっても歩くことによつてその価値をより深く楽しむことができる「歩いて楽しいまちづくり」を掲げております。

そこで、本市では、自動車交通に過度に依存せず、すべてのひとと環境にやさしく、歩いて楽しい・京都を実現するため、今後、本市においてTDM施策を推進するうえでの基本的な方向性を示

### 三 平成一三年度交通社会実験施策

す「京都市TDM施策総合計画」を本年度に策定することとしております。

その一方で、具体的な施策推進の第一歩として、平成一三年度からの二箇年で、世界に誇る観光地である嵐山でTDM施策による交通社会実験に取り組んでいるところです。



写真1 (H13.11.18 長辻通)

嵐山地区内交通の円滑化を図るため、中心部で実施した環状一方通行規制の状況。左車線を路線バス、観光バスなどの公共交通専用レーンとした。右車線は、一般車レーン。

昨年一二月の紅葉シーズンには、嵐山において、「だれもが安全・快適に歩けるまち」を基本にして、鉄道やバスなどの「公共交通優先」や「自動車交通の抑制による地区内交通の円滑化」を目標とした嵐山中心部での環状一方通行規制の実施、ワンコインバスの運行など、全国的にも例のない規模と内容による体系的多面的な一〇の施策に着手することができました(表1、写真1)。施策の実施に当たっては、地元住民や鉄道、バス会社、国、京都府警察などの代表者が委員となった「嵐山交通対策研究会」を設置し、ここでの議論を基に実施したところです。

#### 四 平成一三年度施策結果

昨年度の交通社会実験に際しましては、マスコミにも取り上げられ、観光地における交通問題について市民的な関心が高まるとともに、地元自治連合会や商店街など幅広い関係者の参加を得たことから、地元における交通問題への取り組みの気運を盛り上げることができました。

また、10の施策を一体的に実施した結果、公共交通を優先とした嵐山地区内交通の一定の円滑化が図れるなどの成果が得られました。とりわけ、



写真2 (H13.11.23 渡月橋)  
嵐山地区内の鉄道駅間と観光地を周遊するワンコインバス「もみじ号」を運行し、歩いて楽しむ観光を支援した。

歩いて楽しむ観光を支援するために、鉄道駅間と観光地を周遊するワンコインバスの運行につきま

しては、「公共交通利用と徒歩による嵐山観光」のイメージアップに貢献したものと、来訪者から大変好評を得ることができました(写真2)。

しかしながら、交通社会実験期間中に行った調査の結果、周辺地域における渋滞緩和にまでは至らず、観光ピーク時には、歩行者が車道に溢れ、自動車の走行性も低下するなど、歩行者の量が一二時間で八万人以上と危険といえるような状態にまで達していたことも判りました(写真3)。



写真3 (H13.11.23 長辻通)  
交通規制を行った翌週の三連休の状況。嵐山中心部では、歩行者が車道全体にあふれており、その中を路線バスが走行している。

#### 五 平成一四年度実施の施策

平成一三年度の結果から、嵐山中心部での安全・快適な歩行者空間の確保が必要であり、そのためには、この地区に流入する自動車交通の総量抑制が必要であることが判りました。

そこで、一四年度は、最優先課題である歩行者の交通安全強化を図るために、今年度は、昨年の実験結果を基に、「だれもが安全・快適に歩けるまち」を「歩いて楽しい嵐山の実現」を目標に、「公共交通優先施策の推進」と「地区内への自動車交通の流入抑制」を実現するための施策に取組みます(図1)。

##### (1) 施策の柱は「ランジットモールとパーク&ライド

施策の柱は、一月一七日(日)に、嵐山の幹線道路である長辻通を歩行者と北行きバスだけを通す「もみじモール嵐山」。これに合わせ、地域内への自動車流入量を抑制するために、一月一六、一七日の両日には、地域外に駐車場を設置し、公共交通機関への転換を図る「パーク&ライド」を京都で初めて導入します。パークの場所としては、JR丹波口駅周辺地区、JR二条駅周辺地区及び京福電鉄三条口駅周辺地区の三地区に、合計約一、七〇〇台の収容規模の駐車場を設け、鉄道に乗り換えて嵐山まで向かっていただく予定で

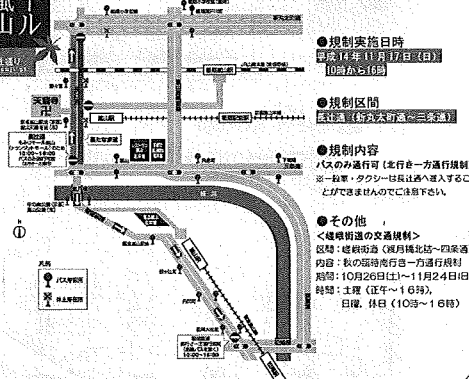


# 嵐山交通社会実験

紅葉あざやかな嵐山から、私たちは新たな交通スタイルを提案します。  
 もみじの季節、人と自動車で遊ぶ嵐山。どれも安全・快適に歩けるまち「歩いて美しい嵐山」にしたい。  
 このみんなの思いを実現するために、嵐山交通研究会では、公共交通の充実、嵐山への自動車の導入を促進するための交通社会実験を通して、皆さんに新しい交通スタイルを提案していきたいと考えています。  
 どれも気軽に楽しめる嵐山「もみじモール」で、のんびりゆっくり楽しんでいただくための交通社会実験にご協力をお願いします。

もみじモール  
嵐山

嵐山は、もみじモールから。  
 ゆったり歩く、新しい紅葉の楽しみ方を提供します。



- 規制実施日時  
 平成14年11月17日(日)  
 10時から16時
- 規制区間  
 嵐山通(約丸太町通～三条通)
- 規制内容  
 バスのみ通行可(本行車一方通行規制)  
 ※一般車・タクシーは禁止区間へ進入することができませんのでご注意ください。
- その他  
 <嵐山街道の交通規制>  
 区間: 嵐山通(嵐山通北詰～四家通)  
 内容: 秋の嵐山通り会 一方通行規制  
 期間: 10月26日(土)～11月24日(日)  
 時間: 土曜(正午～16時)、  
 日曜、休日(10時～16時)

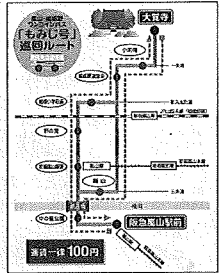
<http://www.e-arashiyama.com>  
 嵐山交通研究会 京都市都市計画局都市整備部交通政策課

チラシ1表と裏(右)

## 嵐山の移動はミニバスで 嵐山・嵯峨野ワンコインバス「もみじ号」一律100円で運行

嵐山から、実際に体験してほしい。ミニバスで、あなただけの嵐山を見つけよう。

- 平成14年11月17日(日)  
 10時～16時台
- 20分間隔で運行  
 最終便は  
 阪急嵐山駅前発 16:12  
 大覚寺発 16:35  
 (運送事情により変更することがあります)
- ¥100円(1回)



嵐山へは  
 電車でGO!

### 京都初のパーク&ライド

クルマから電車で乗り換えに行くこと。これが、新しい嵐山のスタイルです。



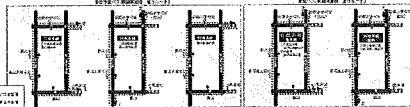
- 平成14年11月16日(土)、17日(日) 9時～18時  
 (両日とも、入場は14時まで)
- JR丹波口駅周辺地区、JR二条駅周辺地区、  
 京福電鉄三条口駅周辺地区の3地区で実施

※詳しくはホームページ(<http://www.e-arashiyama.com>)をぜひご覧ください。

### 嵐山地区のバス路線及びバス停の概要のお知らせ

嵐山地区のワンコインミニバスの実施に際し、京都府及び京都市のバス路線、バス停が変更となりますので、ご注意ください。

【実施日時】11月17日(日) 10時～16時



お問い合わせ | 京都市交通政策課 (URL: <http://www.city.kyoto.lg.jp/trafficpolicy/>)  
 TEL: 075-222-3493

京都市都市計画局都市整備部交通政策課  
 TEL: 075-222-3460

## 嵐山 クルマで行く パーク&ライド

平成14年11月16日(土)・17日(日) 9:00～18:00 (入場は14:00まで)

クルマから電車で乗り換えに行くこと。これが、新しい嵐山観光のスタイルです。

嵐山まで なら、3時間<sup>(※)</sup>!

なら、56分<sup>(※)</sup>!  
 40分(クルマ)+16分(電車)

パーク&ライドを利用すると、京都南IC・京都東ICから嵐山まで、最大でも56分(京東IC・京東東ICから三条口駅周辺地区(嵐山)の集合)しかかからず、クルマより2時間以上も早く到着することができます。  
 クルマの場合、京都東ICから3時間05分、京都南ICからは、3時間30分もかかります。

おまけに **P** 利用料金 ¥100

嵐山から嵐山までの交通切符は各自でお買い下さい。  
 ※J丹波口駅・二条駅・JR嵯峨野線嵐山駅(嵐山)まで大人¥100  
 ※京福電鉄三条口駅(嵐山)まで大人¥200  
 ※詳しくは嵐山をご覧ください

### 特典ドツサリ

- ★利用中に嵐山地区の商店で利用できる、1,000円分の金券をプレゼント(100円券×10枚セット、1,000円ごとに100円券1枚が有効です)
- ★17日の利用車のうち抽選でワンコインバス「もみじ号」乗車券を計200枚プレゼント
- ★アンケート回答者に、抽選で京都の伝統産品が当たるお楽しみ抽選会を実施

駐車場予約もできる 京福電鉄三条口駅周辺地区は、ホームページからの事前予約も行っていただけます。  
 無料シャトル便 京福電鉄三条口駅周辺地区は、最寄り駅まで無料シャトル便をピストン運行します。

<http://www.e-arashiyama.com>

嵐山交通研究会 京都市都市計画局都市整備部交通政策課 (TEL: 075-222-3460) 嵐山交通研究会事務局(嵐山) (TEL: 075-222-3460)

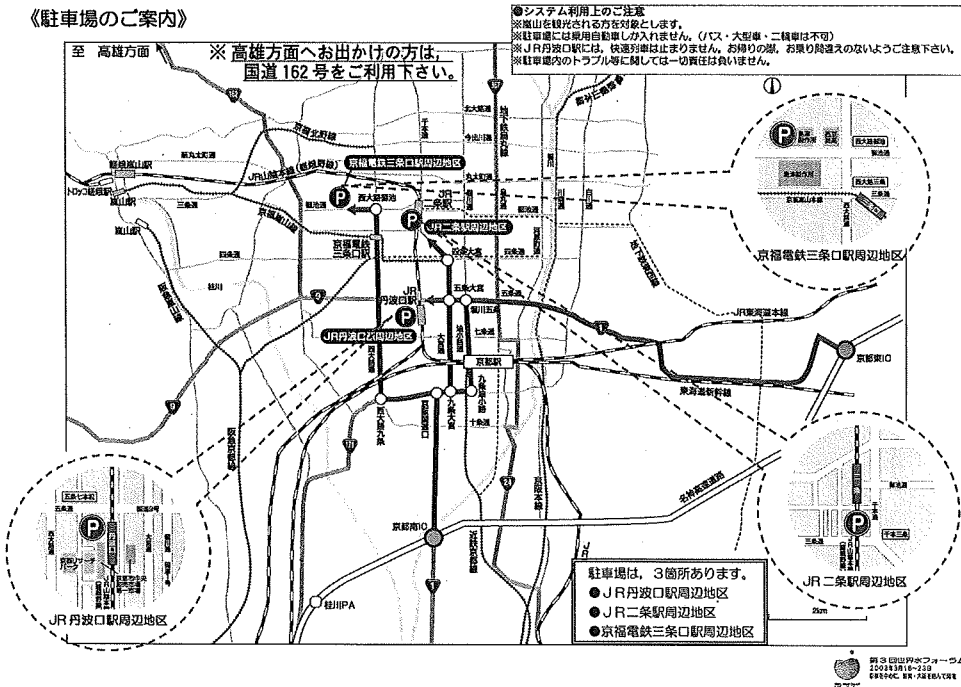
チラシ2表

まま車で行くより最大二時間短くて済み、現地で歩いてゆっくり楽しんでいただく時間ができるとを強くアピールすることで、乗換えの動機付けとなるよう、実験当日の午前中に、名神京都南ICと京都東ICで降りてくる車(ETC車除く)に、パーク&ライドの利用の仕方と比較データを掲載したチラシを配ることとしました(チラシ1及び2参照)。

パーク&ライドシステム利用料として、嵐山地区まで行って駐車すれば八〇〇円から一、三〇〇円程度かかる料金を一台当たり一〇〇円として、

気軽に利用していただける料金設定としていま  
 考え方は取らないこととし、嵐山までの鉄道切符  
 は付けていないため、鉄道駅まで誘導することと  
 す。パークを使用するに当たり、駐車料金という

《駐車場のご案内》



チラシ2裏

してあります。更にシステムを利用される方は、嵐山地区の商店街で利用できる一、〇〇〇円分の金券(一〇〇円券×一〇枚セット、一、〇〇〇円)ごとに一〇〇円券一枚使用可能)や抽選でワンコインバス「もみじ号」の乗車券を二〇〇枚プレゼントするとともに、パーク利用者が観光後、駐車場でアンケートに答えていただいた際には、抽選で京都の伝統産品をプレゼントすることとして、データの収集にも努めることとしています。

また、一七日には、昨年引き続き、嵐山地域内の移動手段として、阪急嵐山駅と大覚寺を結ぶ巡回の嵐山・嵯峨野ワンコインバス「もみじ号」を一律一〇〇円で運行します。

六 今後の交通施策における取組みについて

今後は、今年度に策定する「京都市TDM施策総合計画」に基づいての取組を推進することとなりますが、嵐山の交通社会実験で得られた数々のデータや成果は、今後の嵐山はもちろん、京都市全体の交通問題の解決に向けて生かしてまいりたいと考えております。

詳細情報は、インターネットでもお知らせいたします(URL <http://www.e-crashiyama.com>)。問合せは京都市都市計画局都市企画部交通政策課(TEL 〇七五―二二―三四八三)

# 伝統的景観を活かした

## 道路修景整備と中心市街地活性化

### 金沢市土木部用水・みち筋整備課

#### 一 はじめに

金沢は、四六七・七七<sup>2</sup>kmの市域と四五万六、〇〇〇人の人口を有する中核市で、北陸の行政、文化、経済の中心都市として発展を続けています。

地形的には、白山山系につながる山々を背に日本海に面し、寺町・小立野・卯辰山の三つの丘陵地とその間を流れる犀川・浅野川の二つの清流、海に向かって展開する平野地と潟と砂丘によって成り立っています。二つの清流からは、用水が市街地を網の目のように流れ、丘陵地と斜面緑地がまちの眺望の骨格を成しています。

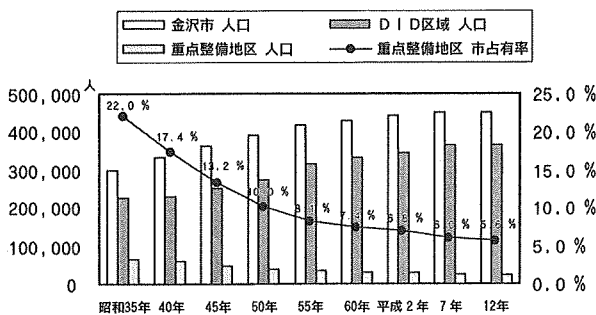
歴史的には、四〇〇年間戦禍や大きな災害に見舞われなかったまちです。そのため、多くの都市が戦災や急速な近代化等を通じてまちの歴史的資

産を喪失していく中で、金沢は藩政時代時代の面影を伝える遺構や伝統的なまちなみが、今なお色濃く残り、市民生活の中に広く深く根付いている独自の伝統文化とともに、都市の風格を醸し出しています。

こうした、緑豊かな起伏に富んだ自然環境と歴史的風情とが、ともにまちの彩りとなって金沢の個性を形づくっています。

#### 二 中心市街地の現状

全国的に、中心市街地の空洞化が大きな都市問題となってきました。人口の流出、高齢化の進行、空店舗の増加、空き地や空き家などの低未利用地の増加、事業所の流出など、様々な課題が挙げられています。



・重点整備地区は人口、人口の市占有率ともに減少している。

図1 人口の推移

金沢も例外ではなく、人口・世帯数については、当市全体が増加傾向にある一方、中心市街地は人口、人口の市占有率ともに減少しており、また、事業所数、従業者数も減少しています(図1・2)。車社会の進展、宅地の郊外化、いわゆる流通革命による郊外型大型店の進出など、その要因は様々に挙げられますが、言ってみれば中心市街地自体にかつてのような求心性がなくなったからであると考えられます。

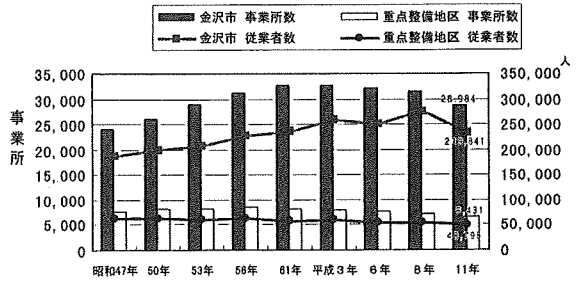


図2 事業所数、従業者数(民営)の推移

この基本計画において、金沢の中心市街地は、金沢城を中心とした藩政期の城下町の区域(約八六〇ha)とし、さらにこの中で特に商業機能が集積している区域(約四二〇ha)を重点整備地区として、各種事業を重点的に導入する区域としています(図3)。

基本計画では、中心市街

### 三 中心市街地活性化に向けての取組み

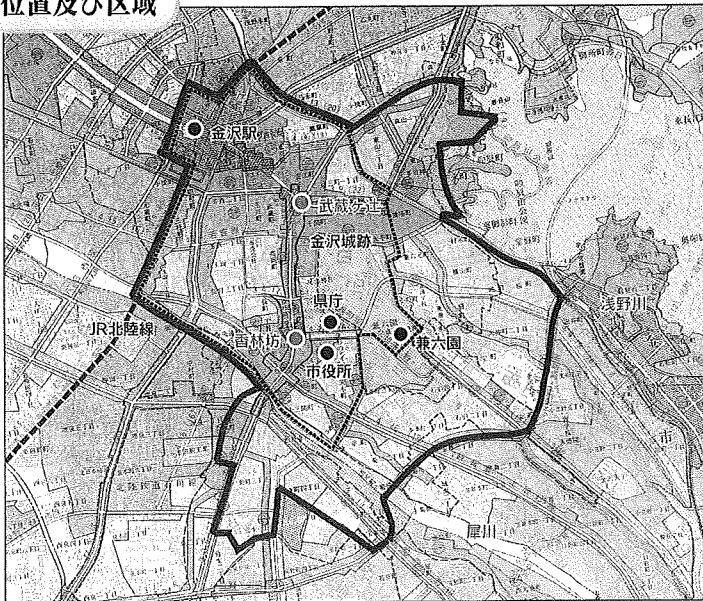
#### 1 「金沢市中心市街地活性化基本計画」の策定

こうした状況下で、国においては、「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律」を平成一〇年七月に施行し、地域の实情に即して市町村が総合的なまちづくりの視点に立って推進する中心市街地活性化事業を積極的に支援することとしました。これを受け、当市においても平成一〇年一月に「金沢市中心市街地活性化基本計画(以下「基本計画」という。)」を国に提出しました。

地がにぎわいのある都心として活性化するための基本方針を次のように設定しています。

- ① 歴史・文化・自然を活かした「歩くまち」づくり
- ② 伝統環境と調和した住環境づくり
- ③ 商店街の特性を活かした魅力ある商業環境の形成
- ④ 総合的な交通体系の確立によるアクセスの

#### 位置及び区域



中心市街地

重点整備地区

図3 中心市街地位置図





を中心とした当市最大の商業集積地を形成し、業務・居住機能や公共施設等も集積しており、中心市街地の中でも特に重要な地区です。この地区の中央に位置する片町・香林坊地区には、大型商業施設のほか長町武家屋敷跡や市庁舎などが、また、北側に位置する武蔵地区にも、大型商業施設や横安江町商店街のほか郷土の文豪である泉鏡花の記念館があります。そして、南側に位置する犀川周辺地区にも、室生犀星の記念館があり、この地区全体が文化行政ゾーンにもなっています。

先に挙げた基本方針を受け、この地区の整備方針としては、

① 回遊性の向上と人の交流拡大に重点を置いた都心の「にぎわい・交流空間」の再生を基本テーマとする

② 中心市街地活性化広場を核として、ヒューマンスケールを重視した空間を構築し、併せてにぎわいを創出する交流・拠点施設をまちなかに配置していく。

③ そのため、あらためて「人」が快適に歩かための歩行空間環境を整え、都心の回遊性や動線又は防災機能を高める環境を整備していく。

そして、主な事業としては、次のとおりです。

○中心市街地活性化広場整備：片町広場・堅町広場・木倉町広場・香林坊広場

○都市計画道路整備：寺町今町線・本多広坂線・橋場若宮線

○電線類地中化及び道路修景整備：里見町・長町

ここでは道路修景整備の事例として、里見町を取り上げます。

#### 四 里見町の取組み事例

##### 1 金沢市の景観施策と「こまちなみ」保存

里見町の整備について説明する前に、当市の景観施策に触れておきます。

まず、昭和四三年、全国に先駆けて「伝統環境保存条例」を制定し、そして、この条例を継承、発展させ「景観条例」としています。さらに、「こまちなみ保存条例」、「用水保全条例」、「斜面緑地保全条例」、「神社風景保全条例」なども制定し、他都市にない当市独自の条例を柱に、金沢の伝統的景観の保全を図っています。

「こまちなみ保存条例」ですが、こまちなみの「こ」は、「歴史的風情を残す町並み」という「古（こ）」と共に、「ちよつとした小さい町並み」という「小（こ）」の意味も合わせて持ちます。市内のあちこちには、土塀の連なる武家屋敷や、町家などの歴史を色濃く残す町並みが残り、金沢の大きな魅力となっています。こうした「ちよつといい町並み」を、守り、育て、その雰囲気を活か

した風格あるまちづくりを推進するため、この条例が制定されました。この条例では、保存が必要な町並みを「こまちなみ保存区域」として指定し、それぞれの町の特徴に応じた「保存の基準」をつくり、改築や修繕などの際、事前に届け出を願ったり、補助を行うことで保存や修景を進めています。

##### 2 里見町について

里見町は、平成七年四月に最初の「こまちなみ保存区域」に指定された、伝統的景観に優れた町です。藩政期、加賀藩士・里見氏の屋敷があったことから、この名がついたといわれ、敷地を囲む土塀や、豊かな前庭の緑、その奥に控える母屋の大屋根など、かつて武士が暮らした町の特徴をよく留めています。

また、金沢二一世紀美術館（仮称）と金沢の代表的な繁華街である堅町商店街を結び位置にあり、歩行空間の面的整備を行うことで、回遊性を高める効果が期待されることから、「歴史・文化・自然を活かした“歩くまち”づくり」の基本方針にふさわしい箇所として整備を行うこととしました（図5）。

##### 3 道路修景整備の概要

道路改良事業として、この地区の中心路線であ

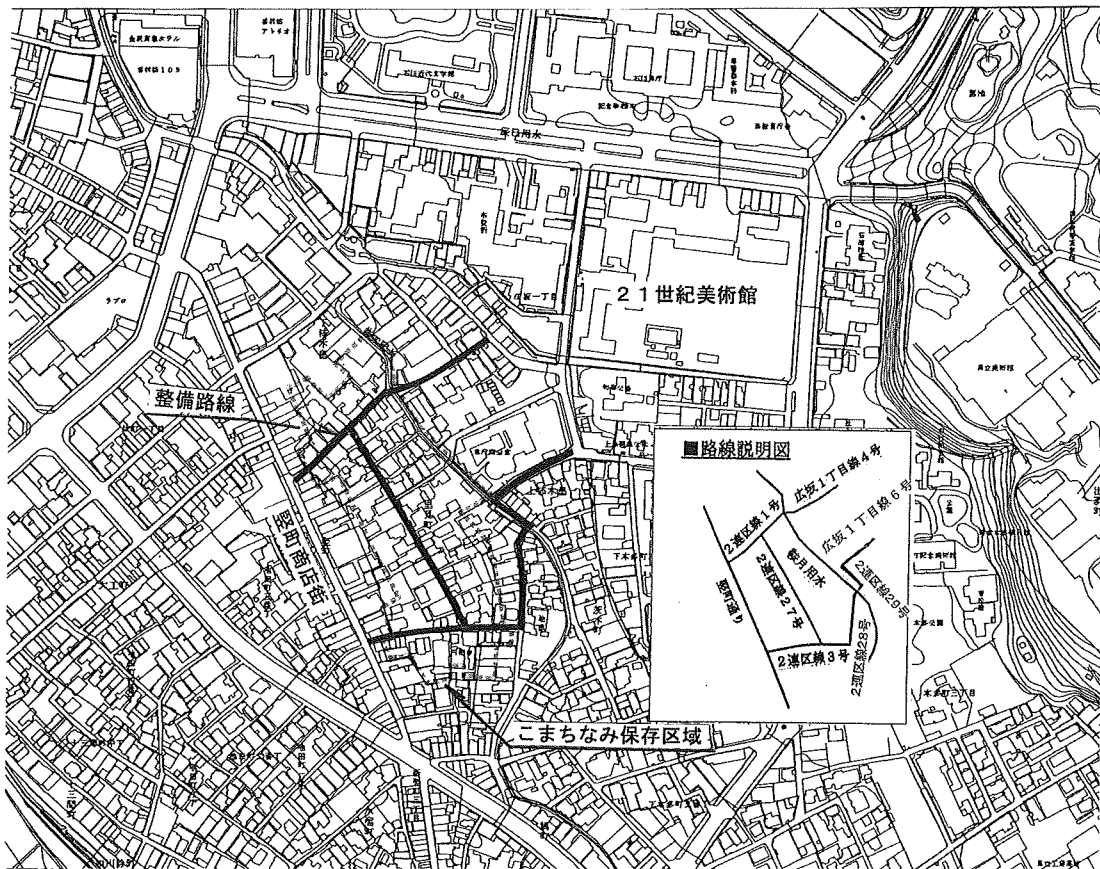


図5 里見町位置図

る二連区線二七号と他六路線の整備を、高質空間形成施設事業として、二連区線二七号の電線類地中化整備を行います。

整備に関するデザイン・意匠については、地元説明会での意見交換をもとに、都市景観審議会の審議を経て、次のとおりに決定しました。

○舗装工 脱色アスファルト舗装

里見町の伝統的な趣になじむよう、落ち着いた色合いの大磯を種石としたグレー系とする。

○照明灯工 周辺となじむシンプルなデザイン

組木風で武士景観をイメージしたものとする。

○排水工 開渠及び自由勾配側溝タイプ（化粧型）

特に武士系景観が感じられる二連区線二七号の景観構築は、景観に與行きを与える開渠側溝タイプとし、他六路線については交通及び住環境を考慮した自由勾配側溝タイプとする。

○電線類地中化 ソフト地中化方式

中心市街地で、車道の幅員も狭いため、十分な路上機器の置き場が確保できないため、路上機器のうち低圧分岐装置を照明灯に設置するソフト地中化方式とする。

○事業期間 平成一三〜一六年度予定（写真参照）。



里見町の現況



里見町の完成予想図

## 五 展望

このような道路修景整備と広場整備などの総合的連続的な整備と、伝統的景観の保全施策とが連動することで、中心市街地活性化に相乗効果を発揮することを期待し、平成一六年度の事業完了を目指しています。

また、「こまちなみ」は、兼六園、茶屋街、武家屋敷群や寺院群のような名所と異なり、一般の住宅地として先人より受け継がれてきた場所です。この整備により、住んでいる人々がまちの歴史を再認識するとともに、多くの人々が訪れ、歴史を色濃く残したすてきな裏通りとして、「こんな町が残っていたのか」と周知されれば幸いです。

# 飛鳥地域における歩行者・自転車

## ナビゲーションシステムについて

近畿地方整備局奈良国道事務所

### 一 概要

奈良盆地南部に位置する飛鳥地域は、我が国の歴史を物語る古墳や史跡、神社仏閣などを中心とした多数の観光資源が、約四㎞四方に及ぶ広い範囲に分布し、年間数百万人が訪れる観光地である。また、当地を訪れる観光客の多くは、徒歩または自転車で行遊している。

しかし、歴史的風土特別保存地区の指定により土地利用が規制されている区域では、主要な分岐点には道標が設置されているものの、周遊時の目印となる建物が少なく、より分かりやすい案内を求める声も多い。また、観光客の自動車が集中する時間帯には交通混雑が発生する状況にある。

このような飛鳥地域では、歩行者ITSの技術

を活用した経路案内や歴史・文化情報提供によって、徒歩・自転車による周遊観光の快適性・利便性の向上と、それに伴う自家用車等から徒歩・自転車への周遊手段の変更による交通環境改善の可能性が期待される場所である。

国土交通省近畿地方整備局・奈良国道事務所は、奈良県飛鳥地域(図1参照)を対象に、奈良県・橿原市・明日香村と共同で、携帯情報端末(PDA: personal digital assistants)を用いた経路案内や観光案内の有効性、その普及のための課題を検証することを目的とした社会実験を実施した。

### 二 社会実験の目的

対象地域の特性を勘案し、社会実験の目的を以下のよう設定した。

・観光地における歩行者・自転車ITSによる経路案内システムの有効性の検証

・経路案内と一体となった歴史・文化情報提供システムの情報提供のあり方の検討

・経路案内システム、歴史・文化情報提供システムの実現化可能性の検討

### 三 導入施策及びシステム構築の検討

今回の実験において地域特性や現地状況、観光形態を十分に把握した上で、導入すべき施策(システム要求機能)を図2に示すように選定した。

### 四 提供情報概要

提供情報内容は、以下に示す六項目である(表1)。

表1 提供情報内容

①自己位置情報	・GPSによる自己位置情報提供 ・進行してきた軌跡を表示
②経路情報	・8つのモデルコースを案内 ・49の観光スポットから任意コースを案内
③分岐点情報	・主要交差点での進路を音声、画像で案内
④目標物情報	・観光スポットへの接近情報を案内 ・その他公共施設・トイレ・休憩所等も表示
⑤観光施設ガイド情報	・観光施設の解説を音声・画像・動画案内 ・季節の情報、イベント情報の提供
⑥公共交通情報	・鉄道時刻表、バス時刻表を表示

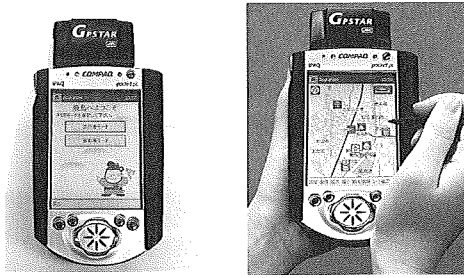


写真1 PDA



図1 対象地域

実験における情報提供方針

導入する施策

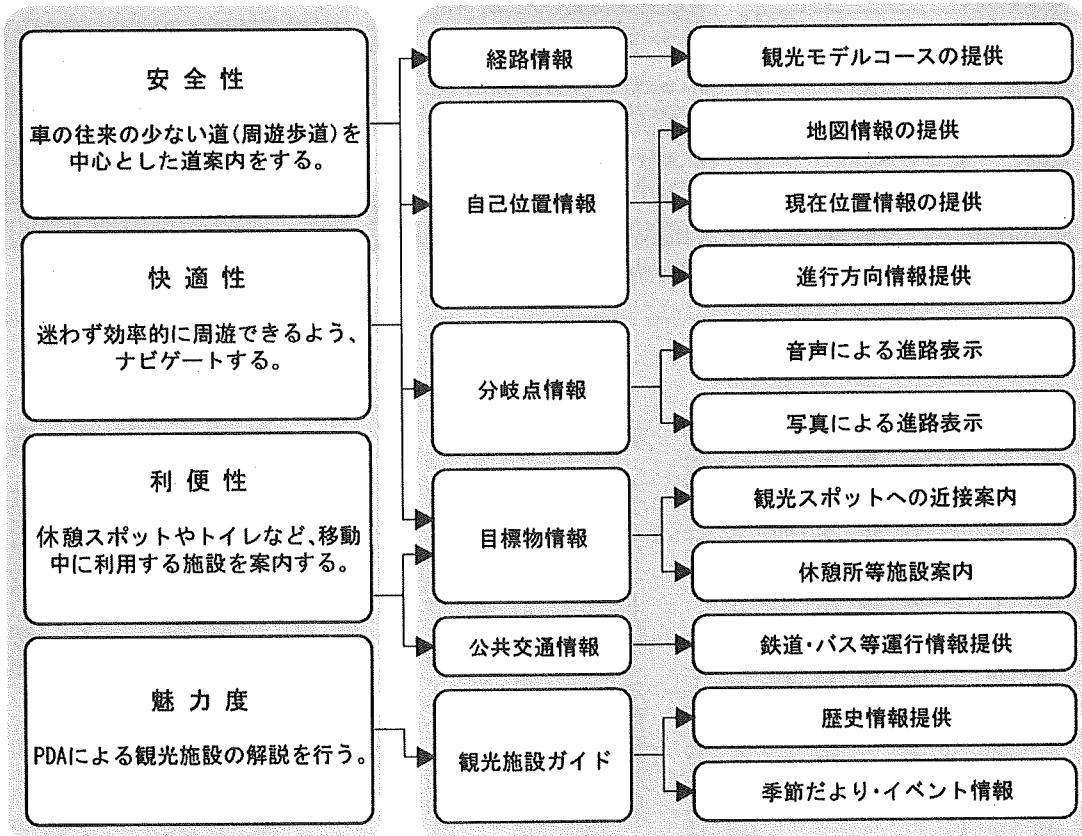


図2 情報提供方針及び導入施策



分岐点情報



自己位置・経路・目標物情報

Internet Explorer 21:18

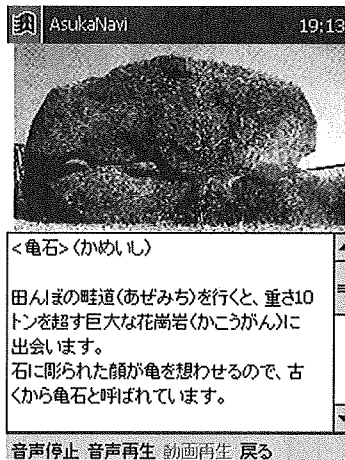
▲戻る

近鉄飛鳥駅  
あべの橋方面行 時刻表  
平日用(月～金)

時刻	特急	急行/区間急行 準急・普通
5		38 53
6	京	R 25 54 04 13 35 44
7	31	古 古 03 14 25 41 56
8	京 京	橋

表示 ツール

公共交通情報



観光施設ガイド情報



目標物情報

図3 PDA情報提供画面

## 五 社会実験の実施

社会実験は下記のとおり実施した。

○実験期間…二〇〇一年一〇月六日～十一月八日

の土日を中心とした延べ一七日間

○実験地域…奈良県飛鳥地域(橿原市、明日香村)

○実験内容…公募によりモニターを募集し、PDA

Aを利用(観光)後にアンケート調

査を実施(図4)。

○参加者人数等

・モニター参加者人数…一、〇二六人

・PDA貸出回数…延べ五〇一台

・アンケート回収回数…モニターアンケート七

一八票

## 六 アンケートによる評価結果

効果検証は、アンケート調査結果及び問題箇所チェックリストとPDAに記録された行動軌跡、操作ログの照合によって行った。

主なアンケート結果を以下に示す。

### 1 飛鳥ナビの評価と有効性

●飛鳥ナビを「非常に便利、まあ便利」と評価した割合は六八%、「やや不便、非常に不便」は一〇%である。また、飛鳥ナビのようなサービスに対する今後の有効性について聞いたところ、「有効だと思う」が七八%となっており、

飛鳥ナビの有効性が示された(図5・6)。

## 2 飛鳥ナビを便利と評価した理由

●「歴史情報」の評価が最も高く、次いで「自己位置情報」となっており、これら二つの情報提供が飛鳥ナビを便利と評価した理由と考えられる。

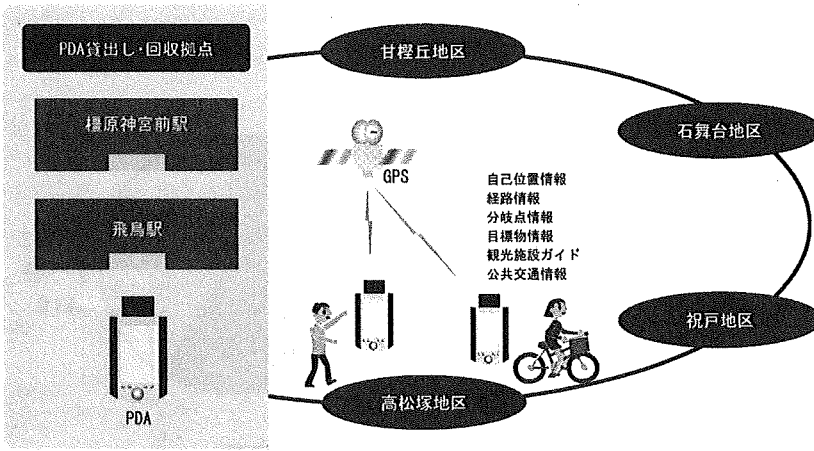


図4 実験概要

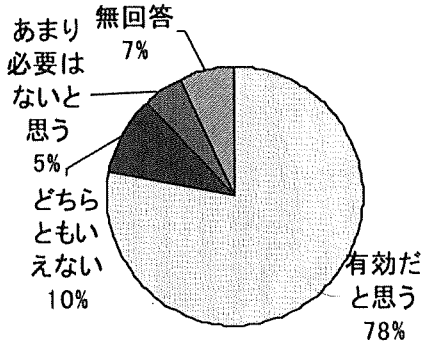


図6 有効性

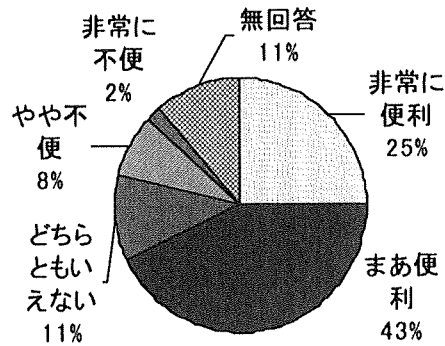


図5 飛鳥ナビの評価

表2 飛鳥ナビを便利と評価した理由

評価項目		0%	20%	40%	60%	80%	100%	(指標)
自己位置情報	飛鳥ナビの評価	69%						便利*1
	地図の分りやすさ	58%						分りやすい*2
	自分の位置	66%						
	進行方向表示	57%						
分岐点情報・観光施設情報	分かれ道での案内のタイミング	50%						分りやすい*2
	分かれ道の表示	51%						
	観光施設位置情報	59%						
	音声の聞き取りやすさ	75%						
歴史情報 (観光施設ガイド情報)	写真の表示	70%						良かった*3 なお、「動画の解説」は評価の対象に含めていない。 注1)
	解説文の表示	73%						
	音声の解説	77%						
	動画の解説	40%						
PDAの使い勝手	操作性	52%						良かった*3
	画面の見やすさ	51%						
	画面の移動	47%						
	携帯性	26%						

便利\*1: 非常に便利+まあ便利  
分りやすい\*2: 非常に分りやすかった+分りやすかった  
良かった\*3: 非常に良かった+良かった  
■: 75%以上 ■: 74~51% ○: 50%以下

## 3 有料化に対する意見

●個別に見ると、「音声の聞き取りやすさ」「音声の解説」の評価が高く、音声による案内が特に好評であった。(以上表2参照)

●六〇歳以上のモニターの方にとっては、操作性について相対的に評価が低くなっている。

●有料でも良いと回答したモニターが半数近くを



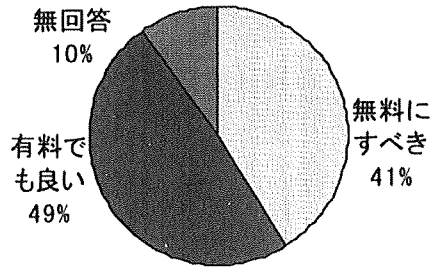


図7 有料化の可否

占めており(図7)、事業化の可能性を示している。

●また、有料でも良いと回答したモニターに希望金額を尋ねたところ、約六割が五〇〇円以下を希望している(図8)。属性別の回答をみると、飛鳥ナビを高く評価しているモニターほど有料化への理解を示している。

## 七 今後の方針

飛鳥ナビで提供した経路案内システム、歴史・文化情報提供システムが有効であることが検証された。今後は、本格実施に向けて、運用体制、ランキングコスト等を検証するため、地元自治体(橿原市、明日香村)において試行運用を行い、

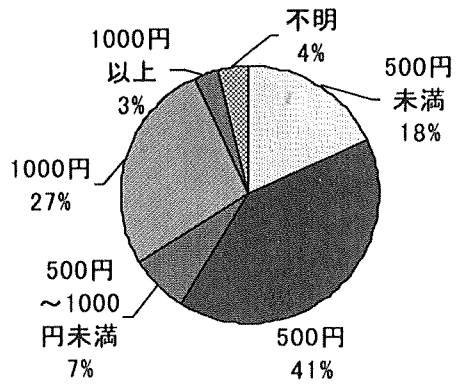


図8 希望する金額

課題の整理を行う。

試行運用にあたっては、情報更新作業とそれに伴う費用の低減及び操作性の向上を図るため、頻繁な更新を必要とする情報を削除する等システムを変更した。試行運用は平成一四年一〇月二一日〜一二月一日の期間、橿原市・明日香村・橿原市観光協会・飛鳥京観光協会の主催で行われる。試行運用についての詳細は、橿原市HP (<http://www.city.kashihara.nara.jp>)で紹介している。

# 「道の駅」における情報・特産品の提供

全国「道の駅」連絡会事務局長  
(財)道路保全技術センター理事

武藤 和宏

## 一 はじめに

長距離ドライブや、女性や高齢者のドライバーが増えるなかで、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、町と町とが手を結びあう「地域の連携機能」の三つの機能を共通コンセプトとして整備された施設が「道の駅」です。

平成五年二月に「道の駅」の登録・案内制度が定められ、同年四月に全国一〇三箇所の施設に第一回の「道の駅」登録証が交付されました。そして現在では、全国で七〇一箇所の施設が「道の駅」として登録されています(表1)。

## 二 「道の駅」登録要件

「道の駅」は様々な道路利用者に利用されるため、登録申請にあたっては一定の要件が必要とされていますが、平成一四年度には障害者プランに基づき、新たにバリアフリーに関する項目が盛り込まれました(表2)。

## 三 「道の駅」施設内容

「道の駅」で一番多く利用されている施設はトイレで、利用者の\*約九割がトイレを利用しています。トイレは、「道の駅」のイメージを左右する大事な施設で、いつでも安全に利用でき、清潔を維持する事が必要とされています。

また、障害者プランでは、すべての「道の駅」

に障害者用トイレを設置する事が明記されており、現在、「道の駅」の約九三%に障害者用トイレが設置されています。

全国七〇一箇所の「道の駅」に設置されているその他の各種施設の状況は、図1に示す通りです。

## 四 「道の駅」からの情報発信

「道の駅」ではマルチビジョンやパソコン、掲示板等、様々な方法で道路利用者に情報を提供しています。主な内容は、道路情報と観光情報で、それぞれ約八八%、約九六%で提供しています。

そして「道の駅」利用者の\*約半数が「道の駅」において観光情報を、\*約四割が道路情報を入力しています。このように「道の駅」での情報提供は、道路利用者にとって大切なものとなってきて

表1 都道府県別「道の駅」数

都道府県名	登録数	都道府県名	登録数	都道府県名	登録数
北海道	76	福井県	8	広島県	11
青森県	24	山梨県	14	山口県	14
岩手県	26	長野県	33	徳島県	11
宮城県	8	岐阜県	37	香川県	17
秋田県	22	静岡県	14	愛媛県	20
山形県	14	愛知県	9	高知県	18
福島県	10	三重県	14	福岡県	6
茨城県	8	滋賀県	9	佐賀県	6
栃木県	10	京都府	11	長崎県	4
群馬県	15	大阪府	3	熊本県	15
埼玉県	13	兵庫県	25	大分県	12
千葉県	14	神戸市	1	宮崎県	13
東京都	0	奈良県	11	鹿児島県	13
神奈川県	2	和歌山県	17	沖縄県	3
新潟県	31	鳥取県	6	<b>合計</b>	<b>701</b>
富山県	12	島根県	18		
石川県	9	岡山県	14		

表2 「道の駅」登録要綱

<p><b>1 提供サービス</b></p> <p>◎駐車場 24時間利用可能で、利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場。</p> <p>◎トイレ 清潔で24時間利用可能。障害者用も設置。</p> <p>◎バリアフリー 駐車場とトイレ及びその間を結ぶ主要な歩行経路はバリアフリー化を図ることとし、歩行経路以外についてもバリアフリー化を極力努めることとする。</p> <p>◎案内・サービス施設 原則として案内人がいて、道路や地域の情報を親切に提供。 情報提供にあたっては、適切な位置に情報提供場所を確保し、次の情報を含めて積極的に行うこととする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路情報及び近隣の「道の駅」情報</li> <li>・近隣地域まで含めた観光情報</li> <li>・緊急医療情報</li> <li>・その他利用者の利便に供する情報</li> </ul>
<p><b>2 設置場所</b></p> <p>休憩施設としての利用しやすさ、「道の駅」相互の機能分担の観点から、適切な場所に設置。</p>
<p><b>3 地域振興施設の設置者</b></p> <p>市町村または市町村に代わりうる公的な団体。</p>
<p><b>4 配慮事項</b></p> <p>年少者・高齢者・障害者等、様々な人々の使いやすさに配慮。 地域の優れた景観を損なうことのないよう、十分に配慮した施設計画。</p>

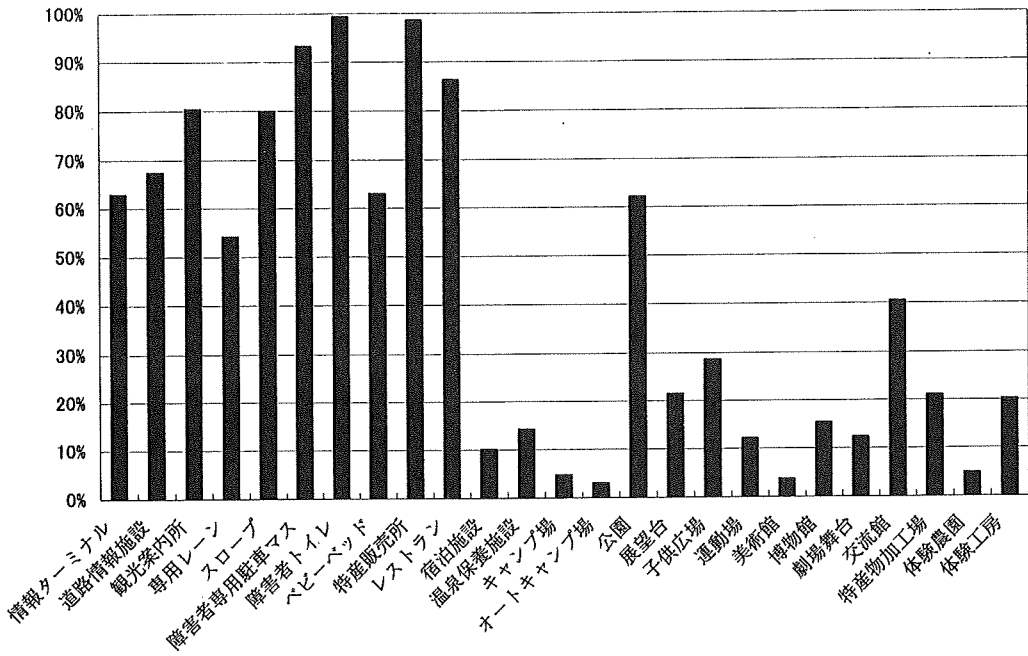


図1 「道の駅」施設内容

います。

また、「道の駅」を旅行・ドライブの行程に組み入れている人も増加、休憩所としてだけではなく、待ち合わせの場所として利用するケースも多く、車での旅行やドライブには欠かせない施設となりつつあります（写真1・2）。

## 五 地域振興施設と地元特産品の提供

「道の駅」は、道を介して広い地域から人を集める事ができる施設です。沿道の自治体等にとつては、「道の駅」に地域振興施設を一体的に整備して、地域の歴史・文化等の情報や特産物等を提供するなど多様なサービスを供給する事で、地域の活性化に様々な効果が期待できます。

現在、全国の「道の駅」では、地元の特徴を活かした様々な施設が併設されています。各種地域振興施設の整備状況は、一位は物産販売施設で六九一箇所（九八％）、二位はレストラン・食堂等の飲食施設で六〇四箇所（八六％）、三位は観光案内施設の五六三箇所（八〇％）の順になっています。

「道の駅」利用者の\*約七割が「道の駅」で飲食し、\*約五割が買い物をしており、施設内容は、利用者のニーズにほぼ沿っていると思われます。

「道の駅」の物産販売施設では、様々な特産品が販売され、特に農産物は施設や敷地内に直売コ



写真1 「道の駅」施設内情報提供コーナー  
(道の駅 近つ飛鳥の里太子)



写真2 「道の駅」施設内情報提供装置  
(道の駅 バスカル清見)

ーナーや直売所を整備している所も多くあります。また直接、地元農家が販売に係わる仕組みを用意している「道の駅」もあります。東北のある「道の駅」では、直売所の利用は会員制とし、地元農家が会員として登録、納入から販売まで会員自身が行っています。売り場には旬の新鮮な野菜が並び、売り上げも好調です。関東の「道の駅」の農産物直売所では、開店前より入り口に買い物客が並び、より新鮮な野菜等を買いたい姿が見られます(写真3・4)。

## 六 終わりに

「道の駅」は、地域振興の面から有効な施設となるよう整備・企画・運営が行われてきました。

現在は、周知度も高まり、利用率も向上し、社会的にも定着したと言えます。登録数も登録開始時の約七倍となりました。その中には、一市町村内に二ないし三箇所を登録している地方自治体が一七市町村あります。「道の駅」が地域の顔として、重要な公共施設として機能している事がうかがえます。

来年、「道の駅」の制度も一〇周年を迎えます。今後も登録数は増えていく事と思われませんが、現在登録されている「道の駅」も更に内容の充実を図り、地域に根付いた施設として発展していくことを期待しております。

(注) \*印の数字は「道の駅」のあり方を考える研究会調査報告

(平成一三年度調査)による。

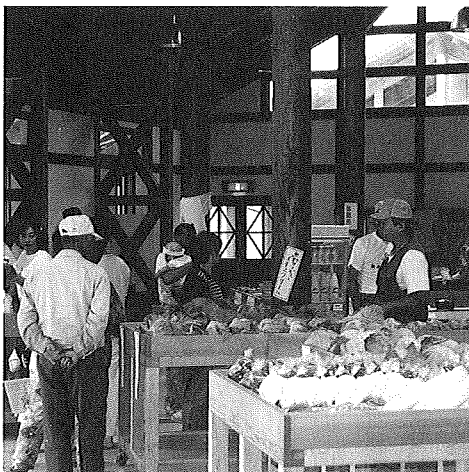


写真2 「道の駅」取扱特産品事例  
(道の駅 川場田園プラザ)



写真3 「道の駅」地域振興施設内  
(道の駅 にのみや)

# スーパー割引ハイウェイチケットシステム

## JH日本道路公団

### 一 おひらき

日本の高速道路は、昭和三八年の名神高速道路開通以来、着実にその整備を重ね、本年九月一六日の高知自動車道伊野インターチェンジ～須崎東インターチェンジ間及び東北中央自動車道山形上山インターチェンジ～東根インターチェンジ間の開通をもちまして延長が七、〇〇〇kmを突破いたしました。高速道路ネットワークの整備は、沿線地域の交通条件を飛躍的に高め、地域の生活を潤いあるものにするともに、工業や農業などの産業を進展させ、地域おこし、まちづくりに大きく寄与するものです。観光に關しても、交通アクセスの改善により、観光振興に大きく貢献するものと考へております。

JH日本道路公団では、安全で快適な高速道路サービスを提供するとともに、地域の皆様との相互協力の下、地域のニーズや実情を踏まえたサービスによる利用促進がこれまで以上に重要な課題となっております。このため、地域の各種団体、道路の沿線や通過する地域の皆様とも、積極的、継続的に交流を深めるなど、交流の輪を広げることに、地域のニーズを的確に把握し、地域振興や道路の有効活用、利用促進につながる取り組みを地域と連携して進めてまいりました。本稿では、このような取組みの一例としてスーパー割引ハイウェイチケットをご紹介します。

### 二 ハイウェイチケット割引

JH日本道路公団では、お客様サービスの向上

と観光需要の創出による地域振興、それに伴う高速道路の利用促進を目的として、平成八年一〇月から高速道路にハイウェイチケット割引を導入しております。これは、地域のイベントなど地域の特色に合わせた通行料金割引制度で、割引率二〇%以下で発行しているものです。こうした高速道路料金の割引に加え、沿線自治体等との協力により、料金割引の他にも観光施設や宿泊施設などの優待も付加されており、旅行を目的とするお客様の利便向上と地域イベントの振興を図るものとなっております。実施状況といたしましては、平成八年一〇月発売の「磐越秋遊チケット」から昨年七月発売の「トクトクハイウェイチケット」まで四八種類のハイウェイチケットを発行し、合計約三八万冊を販売いたしました(表一)。

表1 これまでに実施したハイウェイチケット一覧

	チケット名	利用期間	対象地域
1	磐越秋遊チケット	H8.10.13~12.1	首都圏⇄会津・いわき
2	JHパスポート in NAGANO 96/97冬	H8.12.5~9.3.23	首都圏⇄長野
3	スキー・ハイウェイチケット広島・西中国	H9.1.6~3.31	広島⇄西中国
4	中四さんかいチケット	H9.3.9~9.28	米子⇄四国
5	東海北陸道 夏割チケット	H9.7.19~9.30	名古屋⇄奥美濃
6	東北グッドライブチケット	H9.7.23~10.22	仙台⇄秋田
7	西九州遊蘭物語	H9.7.26~10.25	福岡⇄佐世保
8	砂川オアシスチケット	H9.8.23~11.24	札幌⇄砂川
9	磐越ワイド秋遊チケット	H9.9.1~12.1	首都圏⇄いわき・会津・新潟
10	能登・加賀・越前秋遊チケット	H9.9.1~12.1	大阪・名古屋⇄金沢
11	スキー・ハイウェイチケット広島・西中国	H9.12.6~10.3.24	広島⇄西中国
12	岡山・四国周遊チケット	H9.12.10~10.3.9	大阪⇄岡山・四国
13	JHパスポート in NAGANO 98冬	H10.1.5~3.31	首都圏⇄長野
14	瀬戸内・四国周遊チケット	H10.4.5~7.6	大阪⇄岡山・四国
15	札幌・旭川チケット	H10.7.1~9.30	札幌⇄旭川
16	東海北陸道 夏割チケット'98	H10.7.18~10.18	名古屋⇄奥美濃
17	備北・石見周遊チケット	H10.7.18~11.3	広島⇄備北・石見
18	磐越ワイド秋遊チケット	H10.9.1~11.30	首都圏⇄いわき・会津・新潟
19	能登・加賀・越前秋遊チケット	H10.9.1~11.30	大阪・名古屋⇄金沢
20	JHパスポート in NAGANO 98秋	H10.9.1~11.30	首都圏⇄長野
21	西九州遊蘭物語	H10.9.25~12.17	福岡⇄佐賀・長崎
22	アクアライン往復チケット	H10.11.22~11.2.28	神奈川⇄千葉
23	スキー・ハイウェイチケット広島・西中国	H10.12.5~11.3.23	広島⇄西中国
24	JHパスポート in NAGANO 99冬	H11.1.4~3.31	首都圏⇄長野
25	湯沢・塩沢石打スキーチケット	H11.1.13~3.31	首都圏⇄湯沢・塩沢
26	スプリングチケット宮崎	H11.3.12~6.11	福岡・佐賀⇄宮崎
27	瀬戸内・しまなみ周遊チケット	H11.5.1~10.31	岡山・広島⇄四国
28	アクアライン往復チケット	H11.6.25~9.26	神奈川⇄千葉
29	夏得ハイウェイチケット 北チケット(札幌~旭川鷹栖)	H11.7.10~10.11	札幌⇄旭川
30	夏得ハイウェイチケット 南チケット(札幌南~長万部)	H11.7.10~10.11	札幌⇄長万部
31	備北・石見周遊チケット	H11.7.17~11.3	広島⇄備北・石見
32	能登・加賀・越前秋遊チケット	H11.9.1~11.30	大阪・名古屋⇄金沢
33	磐越ワイド秋遊チケット	H11.9.1~11.30	首都圏⇄いわき・会津・新潟
34	上信越道全線開通記念ハイウェイチケット	H11.10.30~12.20	首都圏⇄新潟
35	スキー・ハイウェイチケット広島・西中国	H11.12.4~H12.3.20	広島⇄西中国
36	湯沢・塩沢石打ハイウェイスキーチケット	H12.1.11~H12.3.31	首都圏⇄湯沢・塩沢
37	エクスハイウェイチケット	H12.3.11~6.11	四国圏内
38	南九州周遊ハイウェイチケット	H12.3.25~6.25	福岡・佐賀⇄鹿児島・宮崎
39	夏得ハイウェイチケット 北チケット	H12.7.20~10.9	札幌⇄旭川
40	夏得ハイウェイチケット 南チケット	H12.7.20~10.9	札幌⇄室蘭
41	トクとくハイウェイチケット	H12.7.15~11.5	広島⇄備北・石見
42	スプリングチケット宮崎	H13.2.9~5.31	福岡・佐賀⇄宮崎
43	山形道ハイウェイチケット	H13.3.24~7.1	仙台⇄月山
44	山口きらら博記念ハイウェイチケット	H13.7.14~9.30	広島・福岡⇄山口・宇部
45	夏得ハイウェイチケット 札幌⇄旭川チケット	H13.7.7~10.8	札幌⇄旭川
46	夏得ハイウェイチケット 札幌⇄長万部チケット	H13.7.7~10.8	札幌⇄長万部
47	夏得ハイウェイチケット 札幌⇄十勝スカイロードチケット	H13.7.7~10.8	札幌・苫小牧⇄帯広・池田
48	トクとくハイウェイチケット	H13.7.20~11.4	広島⇄備北・石見

表2 これまでに実施したスーパー割引ハイウェイチケット一覧

	チケット名	利用期間	対象地域
1	晴れの国おかやまスーパー割引3DAYSチケット	H13.9.28~H13.12.24	大阪⇄岡山
2	北彩紀行スーパー割引3DAYSチケット	H13.10.27~H14.2.11	仙台⇄青森・八戸
3	宮崎スーパー割引3DAYSチケット	H13.10.29~H14.6.2	福岡・佐賀⇄宮崎
4	CanDO大分スーパー割引3DAYSチケット	H14.1.7~H14.6.30	福岡・佐賀⇄大分
5	飛騨・高山スーパー割引2DAYSチケット	H14.4.10~H14.10.14	名古屋⇄飛騨・高山
6	札幌⇄十勝スカイロードスーパー割引3DAYSチケット	H14.5.25~H14.10.14	札幌⇄帯広
7	VIVA!遊遊山形スーパー割引2DAYSチケット	H14.6.1~H14.10.14	仙台⇄山形
8	超得北海道スーパー割引5DAYSチケット	H14.7.6~H14.10.14	北海道内
9	札幌⇄旭川スーパー割引3DAYSチケット	H14.7.6~H14.10.14	札幌⇄旭川
10	札幌⇄伊達スーパー割引3DAYSチケット	H14.7.6~H14.10.14	札幌⇄登別・室蘭
11	備北・石見スーパー割引2DAYSチケット	H14.7.13~H14.12.1	広島⇄備北・石見
12	晴れの国おかやまスーパー割引3DAYSチケット	H14.9.14~H15.4.13	大阪・広島⇄岡山
13	遊遊青森スーパー割引3DAYSチケット	H14.9.14~H14.12.24	仙台⇄青森
14	遊遊秋田スーパー割引3DAYSチケット	H14.9.14~H14.12.24	仙台⇄秋田
15	遊遊岩手スーパー割引3DAYSチケット	H14.9.14~H14.12.24	仙台⇄岩手
16	さわやか信州スーパー割引3DAYSチケット	H14.9.27~H15.3.31	首都圏⇄長野

…平成14年11月1日現在発売中のハイウェイチケット

### 三 スーパー割引ハイウェイチケット

スーパー割引ハイウェイチケットはハイウェイチケット割引の発展型として誕生したもので、昨年九月から実施しております。

従来のハイウェイチケットが周遊エリア内での高速道路の乗り降りの回数に制限を設けていたのに対し、スーパー割引ハイウェイチケットでは、周遊エリア内を二〜三日間乗り放題といたしました。これにより、沿線の観光施設に数多く立ち寄ることが可能となり、お客様の様々なニーズを掘り起こすことができると考えており、新たな観光需要の創出に寄与するものと期待しております。

スーパー割引ハイウェイチケットとしては、昨年九月発売の「晴れの国おかやまスーパー割引3DAYSチケット」から本年九月発売の「さわやか信州スーパー割引3DAYSチケット」まで延べ一六種類を発行し、本年九月末までで約三万冊を販売いたしました。現在は、「さわやか信州スーパー割引3DAYSチケット」他五種類が発売中となっております(平成一四年二月一日現在(表2))。



#### 四 「飛騨・高山スーパー割引2DAY Sチケット」(スーパー割引ハイウェイチケットの具体例として)

スーパー割引ハイウェイチケットの具体例な例として、本年実施した「飛騨・高山スーパー割引2DAY Sチケット」をご紹介します。

本チケットは、名古屋周辺から飛騨・高山方面への観光を目的とするお客様を対象とし、名古屋地区から出発して岐阜県飛騨地方の周遊エリア内の高速道路が二日間乗り放題となるハイウェイチケットで、本年四月一〇日から一〇月一四日まで実施いたしました。

このチケットは、東海地区では初めての乗り放題型ハイウェイチケットとなりますが、対象地として飛騨・高山地域が選ばれた理由としては、世界遺産に登録された白川郷合掌造り集落及び高山祭りで有名な飛騨高山をはじめ、郡上八幡、下呂温泉等の著名な観光地が存在し、観光資源に恵まれた地域であるということが挙げられます。特に近年は東海北陸自動車道の延伸もあって、この地域への高速道路利用者が増加傾向にあることに加え、本年四月一日から飛騨高山及び古川を舞台とするNHK朝の連続テレビ小説「さくら」の放映が開始されたこともあり、利用者に飛騨地域をアピールしやすい環境にありました。これを機会と



図1 チケット広告チラシ

して高速道路が更なる観光需要創出に貢献することが可能ではないかと思ひ、地元支社において企画したものであります(図1)。

本チケットは高速道路の通行料金が割引となるほか、チケット冊子に観光施設等の共通優待券を付けまして、周遊エリア内沿線の岐阜県・福井県内の観光施設等一〇五施設で入場料・入浴料・宿泊料割引等の特典が受けられるようにいたしました。また、チケット一つあれば観光地で不自由なく行動できるよう、付録として観光ガイド冊子も用意し、本チケット購入者全員に配布いたしました。更に、利用されたお客様がアンケート付き応募はがきを送って頂くと抽選で地元観光協会等の提供による地元特産品等が当たるという特典も用意いたしました(図2)。

販売場所につきましては、高速道路のサービスエリア、パーキングエリア、料金所事務室といっ



図2 付録観光ガイド冊子

**エリア1 郡山・大野・初原**

施設名	住所	電話番号	営業時間	備考
大野山本寺 総持社	岐阜県大野郡大野町大野山本寺1-1-1	0577-847-3920	9時～17時	5名 500円
郡山神社	岐阜県郡山市大町1-1-1	0577-847-3920	9時～17時	4名 400円
初原神社	岐阜県初原町初原1-1-1	0577-847-3920	9時～17時	6名 600円
大野山本寺 総持社	岐阜県大野郡大野町大野山本寺1-1-1	0577-847-3920	9時～17時	5名 500円
郡山神社	岐阜県郡山市大町1-1-1	0577-847-3920	9時～17時	4名 400円
初原神社	岐阜県初原町初原1-1-1	0577-847-3920	9時～17時	6名 600円
大野山本寺 総持社	岐阜県大野郡大野町大野山本寺1-1-1	0577-847-3920	9時～17時	5名 500円
郡山神社	岐阜県郡山市大町1-1-1	0577-847-3920	9時～17時	4名 400円
初原神社	岐阜県初原町初原1-1-1	0577-847-3920	9時～17時	6名 600円

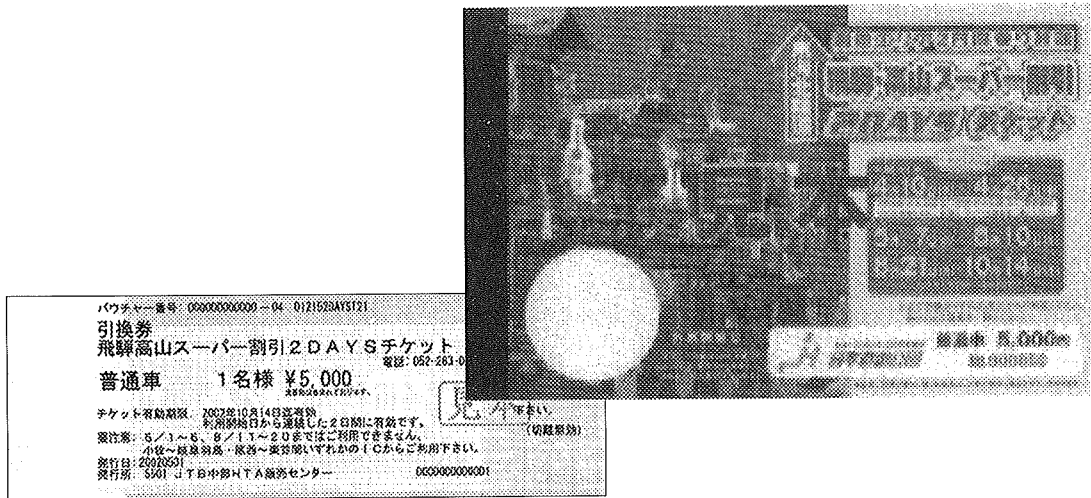


図3 チケット冊子見本（表紙）と引換券見本

た高速道路区域内の販売場所に加え、お客様がよりお求めやすくなるようコンビニエンスストアでも取扱って頂けることになり、合計で二、〇〇〇箇所以上の販売場所を確保することができました。

なお、コンビニエンスストアでの販売に当たっては、初めての試みとして、冊子型のチケットを販売するという通常の方式に替えて、コンビニエンスストア店頭の既存のチケット発券端末を用いて引換券を発行する方式を採用いたしました。お客様にはこの引換券を持って高速道路に乗って頂き、目的地で高速道路を降りる際に料金所のブースで引換券を出して頂くと、料金所でそれと引き換えにハイウェイチケットの冊子及び観光ガイド冊子のセットをお渡しするようにいたしました。このことにより、冊子型チケットを販売するよりも、コンビニエンスストアにおいて在庫管理の労力を省くことができました。

チケット引換券方式という従来に無い手法であったため、お客様に混乱が生じないか関係者一同心配していたところですが、料金所等での混乱も無く、お客様にもすんなりと受け入れて頂いた模様です（図3）。

地元観光協会や観光施設、自治体、コンビニエンスストアや旅行代理店等さまざまな方々のご協力により、約半年間という期間限定商品ながら三、

〇〇〇冊以上の販売実績を残すことができました。ご協力を頂いたこれらの方々、そして、本チケットをご購入頂いたお客様にこの場をお借りしてお礼を申し上げます。

## 五 結び

当公団といたしましたは、高速道路の更なる需要開拓と、使って楽しい高速道路という印象をお持ち頂くために、今後も地域に協力を仰ぎながら、交通量の動向等及びお客様のニーズ等を勘案のうえ、今後も新たなチケットの導入に向けて検討をしていきたいと考えております。皆様方も機会がございましたら、便利でお得なスーパー割引ハイウェイチケットを是非ご利用頂きたいと思えます。また、既にご利用経験がお有りの方々におかれましても、引き続きスーパー割引ハイウェイチケットをご愛顧の程よろしくお願い申し上げます。

### 〈参考〉

「飛騨・高山スーパー割引2DAYSチケット」

### の概要

#### 1 通用区間

○発着エリア

名神高速道路・小牧・岐阜羽島

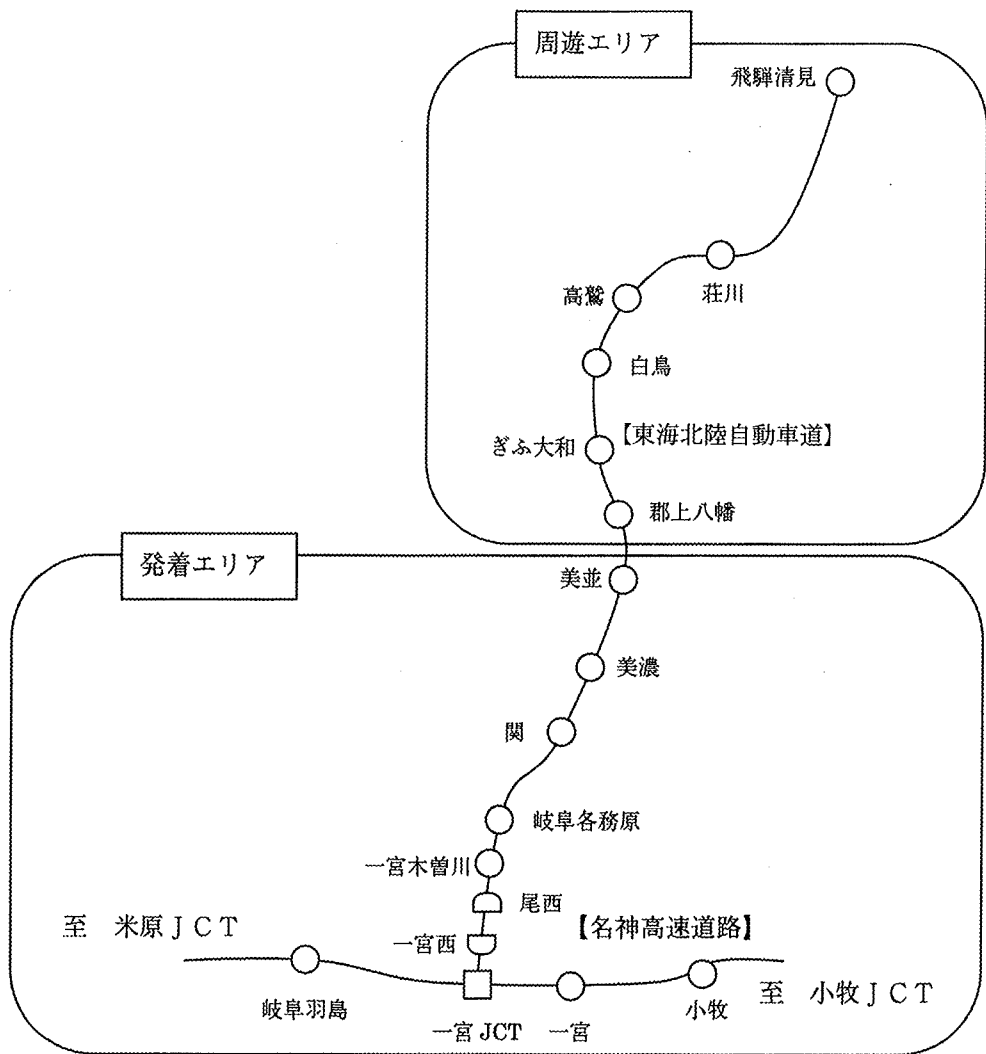


図4 概要図

○周遊エリア  
 東海北陸自動車道…尾西～美並

**2 通用期間**

平成一四年四月一〇日(水) から平成一四年一〇月一四日(月) までの期間内の連続する二日間。

※ただし、ゴールデンウィーク及びお盆の期間は利用不可。

**3 発売開始日**

平成一四年四月一〇日(水) から平成一四年一〇月一四日(月) まで。

**4 対象車種**

軽自動車等、普通車及び中型車

**5 販売額**

軽自動車等…四、〇〇〇円  
 普通車…五、〇〇〇円  
 中型車…六、〇〇〇円

# 道路の移動円滑化整備ガイドラインの

## 策定について

道路局企画課

### 一 はじめに

この度、バリアフリーのための道路の移動円滑化整備ガイドラインの策定に向けてパブリックコメントを実施したので、同ガイドライン策定の背景、方針及び概要等について紹介します。

### 二 背景

我が国においては、今後の本格的な高齢者社会を迎えるとともに、高齢者、身体障害者等が社会・経済活動に参加することが、二一世紀の経済・社会の発展に不可欠であることから、誰もが安全で安心して参加できる社会を形成することが国の主要な政策課題となっています。

このような中、平成二二年五月一七日に公布さ

れた「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（通称「交通バリアフリー法」）及び平成二二年一月一五日に「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」（平成二二年建設省令第四〇号）が制定され、道路空間のバリアフリー化により、高齢者、身体障害者等の移動に際しての身体の負担を軽減し、もって移動の利便性及び安全性の向上を図ることが法的に位置付けられました。そこで国土交通省では、「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」を設置し、有識者、関係団体、福祉関連に携わる専門家、行政担当者等から、多角的なご意見、ご要望を伺い、道路空間のユニバーサルデザイン化へ反映させてきています。同懇談会で出された「道路

空間のユニバーサルデザインを考える懇談会の提言」を受け、平成二二年一月一五日に「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」（平成二二年建設省令第四〇号）を制定したところです。

そこで、道路管理者が交通バリアフリー法の対象となる地域等において実施する道路特定事業の整備の考え方を示すため、同基準の運用を補完するガイドラインを策定することとしました。

### 三 ガイドライン策定経緯

昨年度策定した「道路の移動円滑化整備ガイドライン（基礎編）」（歩道等、立体横断施設（横断歩道橋等）、視覚障害者誘導用ブロック）に引き続き、「道路空間のユニバーサルデザインを考え

る懇談会」において、基礎編に追加する内容について実証実験等を踏まえて検討いただき、このたび、追加部分の原案を作成し、パブリックコメントにて意見をいただくこととしました。

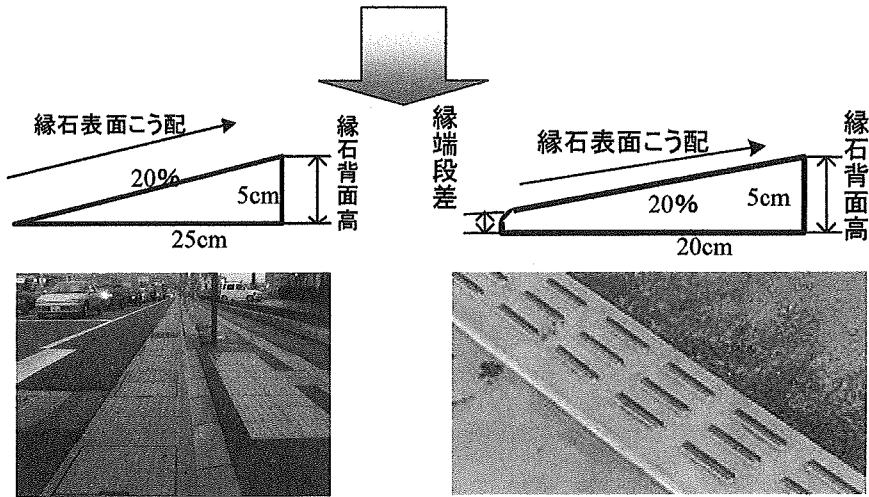
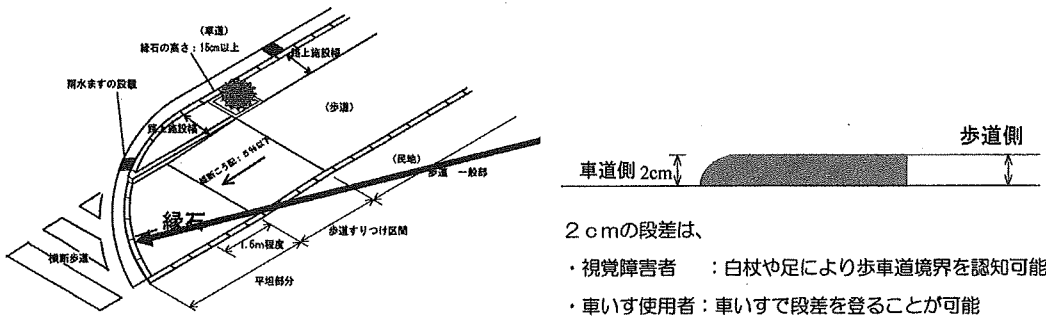
追加される内容は、歩車道境界部の形状、乗合自動車停留所（バス停）、路面電車停留場、自動車駐車場、案内標識、道路照明施設、積雪寒冷地における配慮、駅前広場となっています。

#### 四 ガイドラインのポイント

本整備ガイドラインは、高齢者、身体障害者等をはじめとする利用者のニーズはもとより、すべての人にとって使いやすいものが望ましいというユニバーサルデザインの考え方にも配慮しており、本整備ガイドラインに沿った整備を進めることにより、すべての利用者にとって使いやすい道路空間としていくことを目指しています（以下にパブリックコメントに提示したガイドラインの各項目に対する概要を示していますが、いただいた意見を踏まえ、修正することもあります）。

##### 1 歩車道境界段差

歩車道境界の段差については、段差を2cmとすることのみでは視覚障害者の識別性及び車いす使用者の通行性を高いレベルとすることができない、また、安易に0（ゼロ）の段差として視覚障害者の識別性を確保されていない事例があるとい



（国土交通省の実験の結果、車いす使用者及び視覚障害者ともに評価の高かったものの例）

図1 対象となる縁石形状の例

った意見が懇談会で出され、実験による検証を行うように指摘を受け、実験を実施してきたところ  
です。

その結果、歩車道境界の縁端段差について以下を規定しております(図1)。

- ・段差は標準2cmとする
- ・視覚障害者誘導用ブロックや縁石形状、突起等で視覚障害者の識別性を確保すること等の条件が満たされれば、2cm未満の段差を整備することも可能とする

## 2 乗合自動車停留所(バス停)

乗合自動車停留所には、ベンチ及びその上屋を設けることを規定するとともに、事例を例示しています(図2)。

乗合自動車停留所にバスが停留所から離れずについたり停車することは車いす使用者、高齢者にとって重要であり、そのための工夫について例示しています(図3)。



図2 バス停のベンチ及び上屋の例

また、停留所の部分の高さを15cm(一般部は5cm)とすることで、高齢者、身体障害者等のバスへの乗降を容易とすることを規定しています(図4)。

バス車両のバス停留場への接近性が向上

バスが停留所から離れてしまう

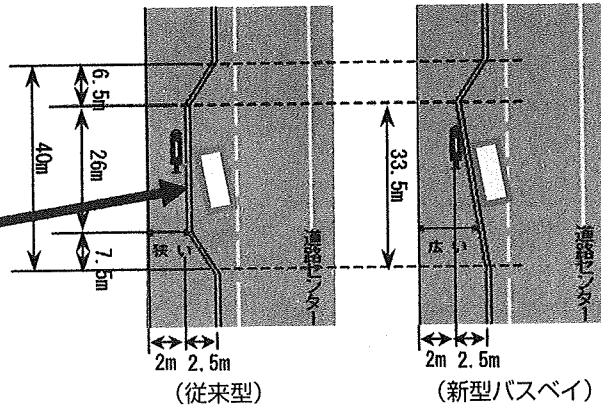
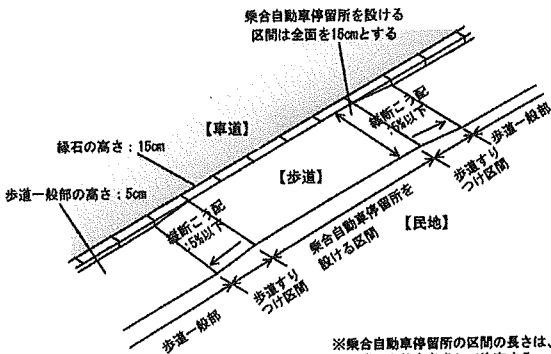


図3 新型バスベイの例



※乗合自動車停留所の区間の長さは、歩行者の滞留人数を考慮して決定する。

図4 乗合自動車停留所を設ける歩道の構造の例



## ノンステップバスの例

歩道部が高いと乗り降りが容易

### 3 路面電車停留場

乗降場の有効幅員は、両側を使用するものにあつては2 m以上、片側を使用するものにあつては、1.5 m以上確保することを規定しています(図5)。

車いす使用者等の通行を考慮し、乗降場と路面電車の車両の乗降口の床面とはできる限り平らとすることを規定しています(図6)。

乗降場は、利用者の安全性を確保するために、柵、車両衝突防止用の設備を設けることともに、乗降場と車道等の間をスロープとすることを規定しています(図7)。

### 4 自動車駐車場

下記について規定しています(図8)。

- ・身体障害者用駐車施設については、車いす使用者等に考慮した設置数、大きさ(幅三・五m)、構造、案内表示等
- ・同乗する身体障害者の円滑な乗降を確保するための身体障害者用停車施設の設置位置、大きさ等
- ・屋外に設けられる自動車駐車場の身体障害者用駐車施設・停車施設及び通路には、屋根を設けるものとする
- ・自動車駐車場に設置する便所については、大きさ、出入口、手すり等車いす使用者等に配慮した構造とする
- ・その他、場内の案内施設、視覚障害者誘導用

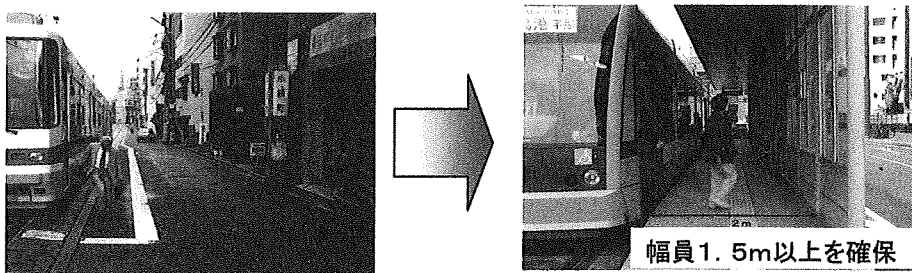
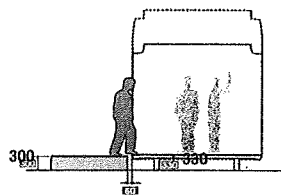


図5 乗降場の有効幅員(1.5m以上)確保することを規定

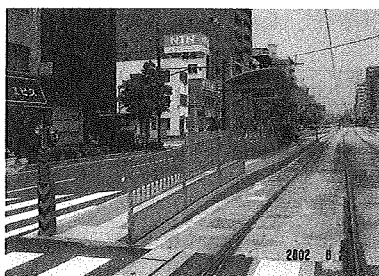


※バス停と同様、停留場にはベンチ及びその上屋を設置することも規定

図6 乗降場と路面電車の車両の乗降口の床面とはできる限り平らとすることを規定



衝突防止用施設の例



柵・スロープの設置例

図7

ブロック、照明施設、発券機・精算機等

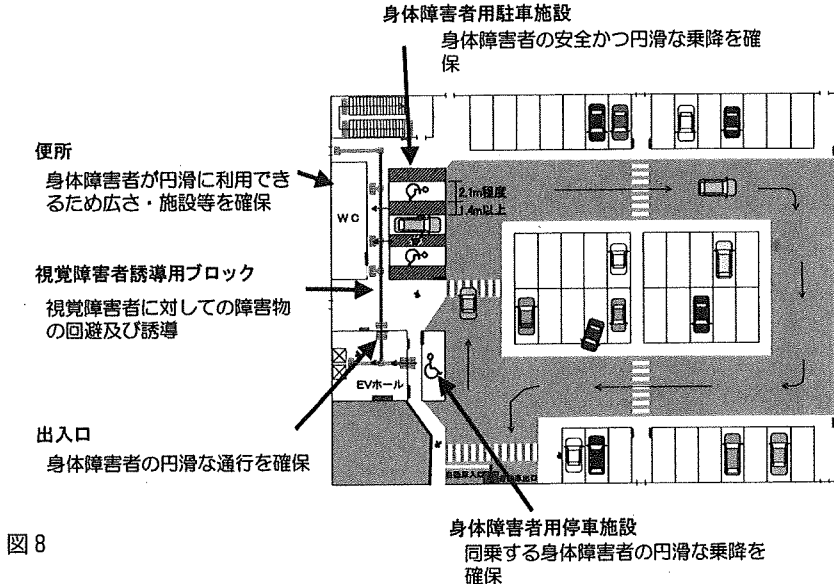


図 8

5 案内標識

歩行者系の案内標識を設置する際の配慮事項等を規定しています(図9)。  
 「著名地点」を表示する案内標識には、必要がある場合に、現在位置、当該案内標識に示す著名地点及び表示する必要のある立体横断歩道等の施設

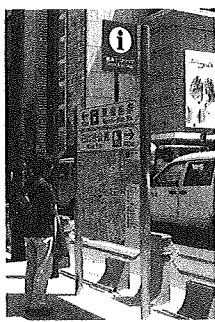


エレベータの設置場所までの距離を表示した例

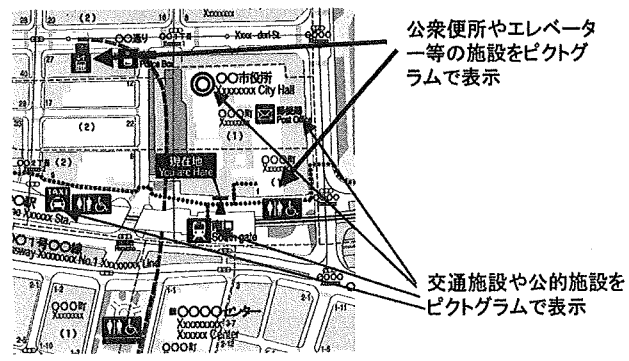


便所を表示する案内標識の標示板に身体障害者等の円滑な利用に適する施設である旨を表す記号を表示した例

図 9



【地図の設置例】



設の位置等を表示する地図を附置することを規定しています。  
 また、当該地図の車いす使用者、外国人等に配慮した、様式、情報内容、掲示位置等について例示しています(図10)。

図 10



## 6 休憩施設

歩行者の休憩需要に応じ、交差点、バス停等の交通結節点等に適当な間隔にベンチ及びその上屋を設けた休憩施設を設けることを規定、また、歩行空間等を有効利用した休憩施設の設置事例について例示しています(図11)。



図11

## 7 道路照明施設

・高齢者や身体障害者等の身体特性を考慮すると、安心・安全に移動できる明るさとして水平照度一〇ルクス以上とすることが望ましいことを規定しています。

・確保すべき均斉度(当該歩道路面上の水平照度の最小値を平均値で除した値)等の歩道照明施設の配慮事項を規定しています(図12)。

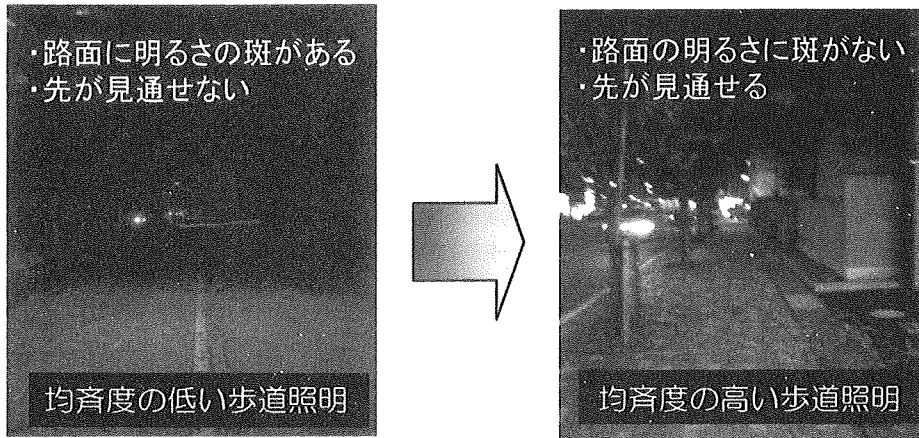


図12

## 8 積雪寒冷地における配慮

積雪寒冷地において防雪施設、除雪施設等の設置の必要な箇所・区間について明示するとともに、消雪施設、ロードヒーティング等について事例を例示しています(図14)。

## 9 駅前広場

主たる歩行者動線は可能な限り水平移動とするものとし、できる限り垂直移動が少ない動線設定

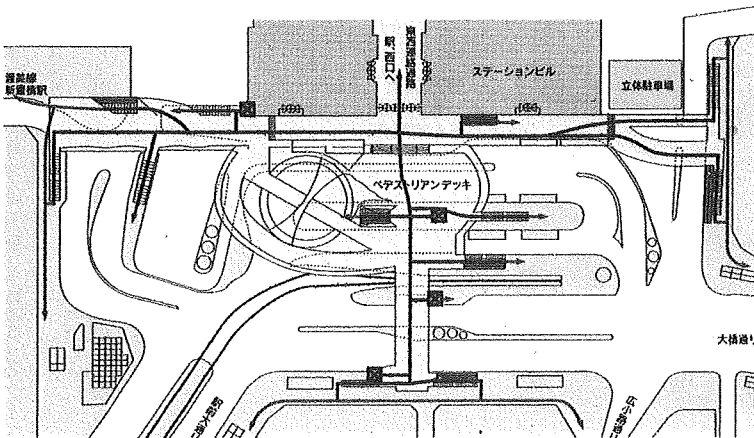
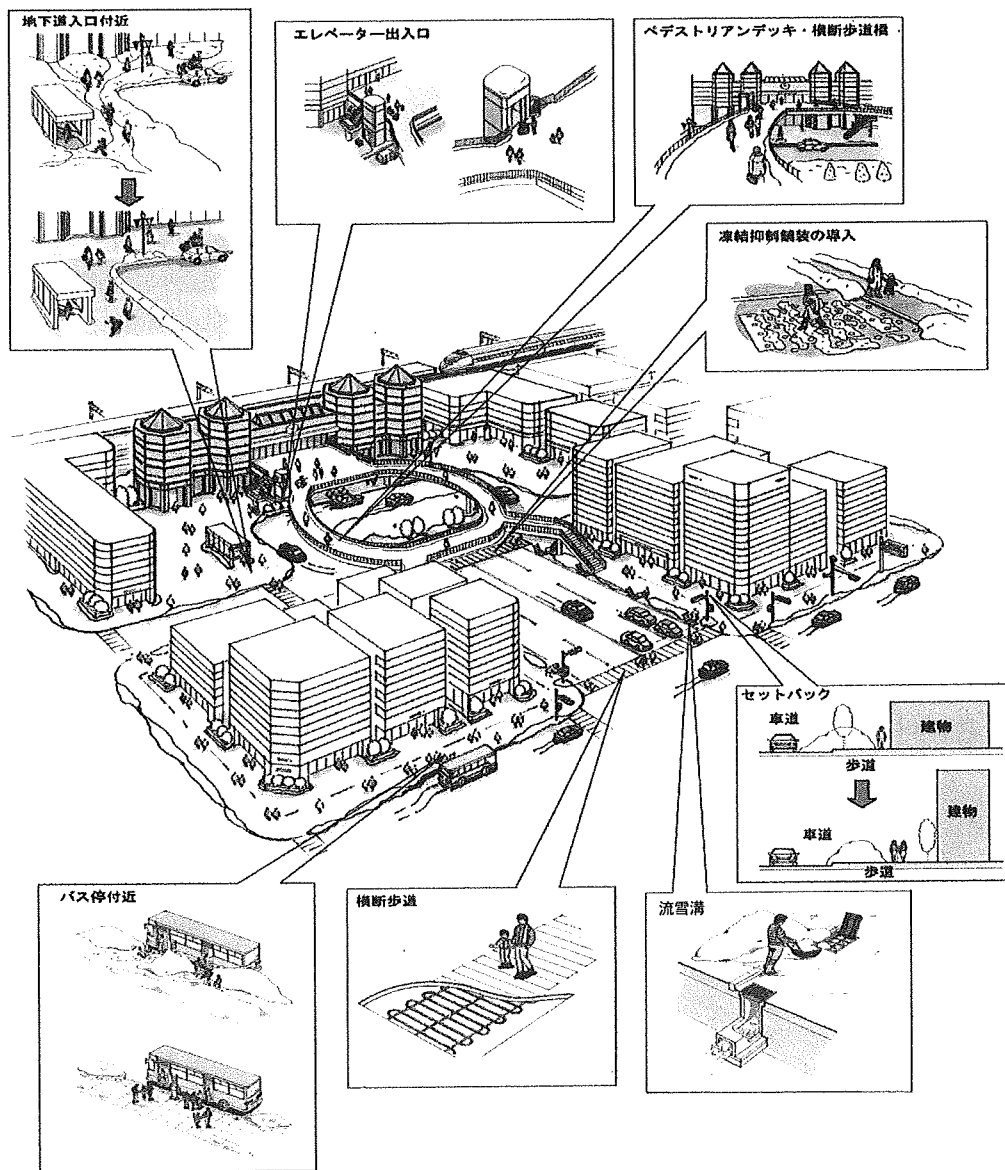


図13 立体的駅前広場に設置された垂直移動設備の事例



路面電車やバス・自動車交通を地平部に集中させ、歩行者交通はペDESTリアンデッキに分離し、バス乗降場、路面電車乗降場にそれぞれエレベーター、エスカレーターを設置している。

図14



図16 タクシー停車位置に接する部分切下げ、乗車しやすくする。

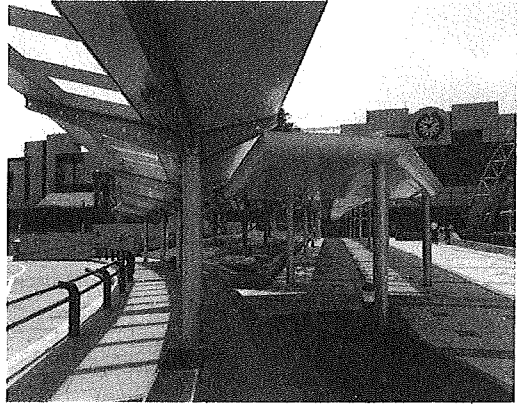


図15 連続的に上屋を設置した事例

を行うことが必要であること、また、垂直移動はエレベーターにより行えるよう配慮することを規定しています（43ページ図13参照）。

歩行者の主動線上に、高齢者、障害者等の移動の円滑化のために必要であると認められる場合は、連続した上屋を設置することを規定しています（図15）。

また、バス停留所やタクシー乗り場についても、高齢者、身体障害者等への配慮事項について例示しています（図16）。

## 五 今後の予定

パブリックコメントでいただいた意見を踏まえた修正を行い、今後「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」にご確認いただいで、「移動円滑化整備ガイドライン」を策定する予定です。また、当ガイドラインについては、書籍として発行される予定です。

# 第16回石川の夏まつり・

## 歩行者天国（道路まつり）

北陸地方整備局金沢工事事務所

### 一 はじめに

毎年八月に開催する「道路ふれあい月間」のイベントには各道路管理者におかれても知恵を絞っていらつしやることと思います。

本年八月一〇日に金沢市で開催した「第一六回石川の夏祭り・歩行者天国（道路まつり）」の直接参加者は数千人、参加者総数の公式発表はありませんが、沿道の観衆を加えると数万人規模となり、大盛況のうちに終えることができました。国道一五七号に歩行者天国を設けて開催する本イベントは、本年はその区間延長を約一・五kmに拡大して実施し、金沢の二大繁華街である「片町・香林坊」と「武蔵」を一体化して大いに盛り上がりました。

道路キャンペーンの一例として、また、地元振興策としてもご参考となればと思います、本イベントについて皆様にご紹介申し上げます。

### 二 道路まつりをはじめたきっかけ

昭和六〇、六一年度に国道一五七号香林坊キャブ事業、市街地再開発事業が完成したことにより、尾山町交差点から香林坊交差点まで約七〇〇mの景観が大変良くなり、両側の商業施設が一体感を持てるような環境が整備されました。

こういつた周辺環境の整備にあわせて、地元の

商店街、商工振興組合が中心となって賑わいを創出しようという気運が盛り上がり、その意向を受け、県民のより潤いのある豊かな暮らし、そして道路の意義・重要性に対する認識の高揚を図る環境として、県都金沢市のメインストリートの一部を解放し、「人」「道」「生活」「車社会」についてじっくり考える場としての「歩行者天国」を実施したらどうかという動きが出てきました。

すでに歩行者天国は、全国各地で「ホコテン」として一般化していましたが、当時の北陸地方建設局金沢工事事務所としても、「道路に関するPRがもつと必要」という認識の下、その方法を模索していたこともあり、同事務所、石川県、金沢市及び日本道路公団金沢管理局の四機関で構成する道路管理者連絡会が、片町・香林坊の商店街とともに実行委員会の一員に加わり、昭和六二年八月に「石川の夏祭り・歩行者天国」がスタートすることとなりました。

以後、毎年、おおむね八月の第一日曜日午後四時から、道路のPR関係のコーナー、キリコの練り歩き、獅子舞、人気歌手のコンサート、大道芸、子供とのジェスチャーゲーム、太鼓の競演、ストリートバスケット、乗馬体験といった若者を集める催しを実施してきました。

本来ならば、市民に道路の役割や大切さを理解いただく、自主的かつ積極的に行事に参加しても

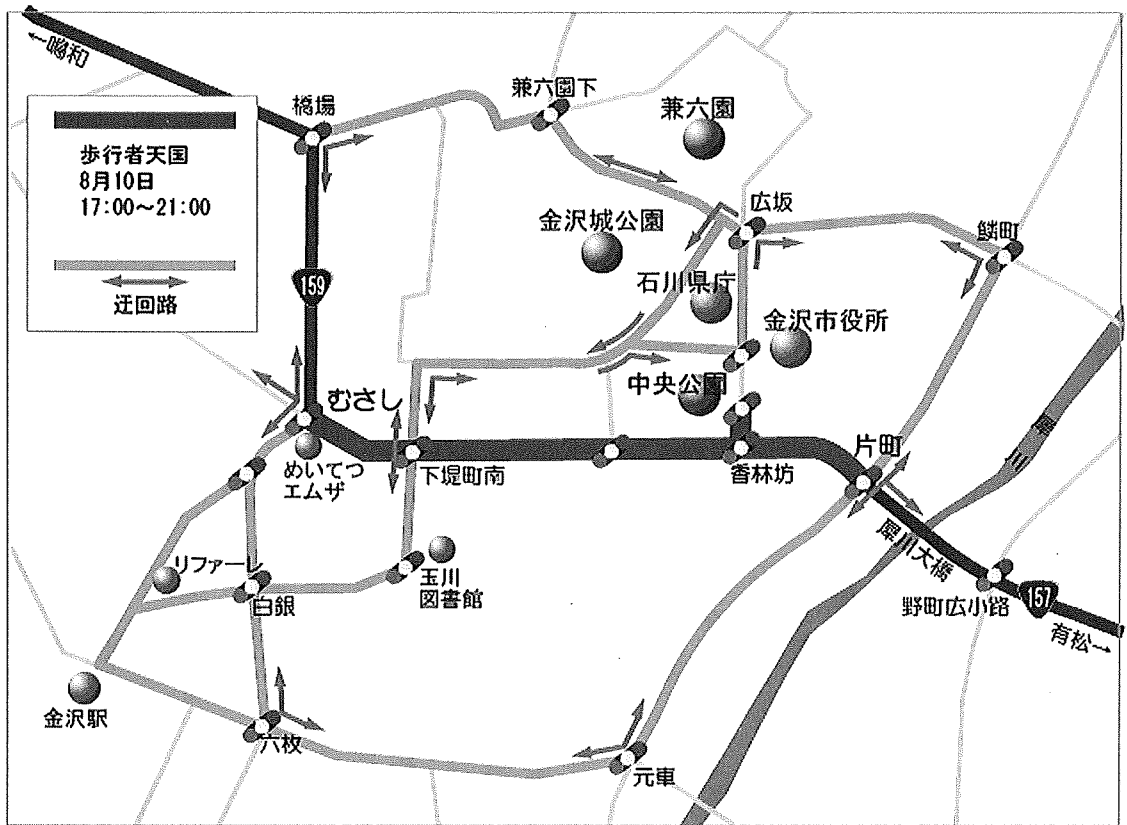
らうことが望ましいところですが、まだそのほとんどが主催者（道路管理者）側主体となって実施されてきたこともあり、道路まつりそのものの盛り上がり欠けるという意見もありました。

### 三 平成一四年度の道路まつり

近年、国道一五七号尾山町交差点から武蔵交差点までの香林坊拡幅事業が完成、歩道が広く美しく整備され、武蔵ヶ辻地下歩道（むさしクロスポア）が出入口上屋を透明ガラス構造とし、エレベーターを設置するなど生まれ変わりました。また、むさし交差点に近接した名鉄エムザ（デパート）もリニューアルオープンし、一層の環境改善がなされました。

一方、石川県庁が平成一五年に金沢駅西地区の新庁舎へ移転することが決定しており、地元商店街は、武蔵く香林坊エリアの空洞化に対する危機感を強く持つようになりました。

こうした中で、片町・香林坊地区と武蔵地区とが別々に競うのではなく、時には互いに連携し再活性化に力を合わせようという機運がそれぞれの商店街を中心起きてきました。これを受けて、今年度は、歩行者天国の実施区間を従前の香林坊から片町までの約七〇〇mを武蔵地区まで延伸し、合計約一、五〇〇mとしました。また、時間も午後五時から午後九時までとして開催すること

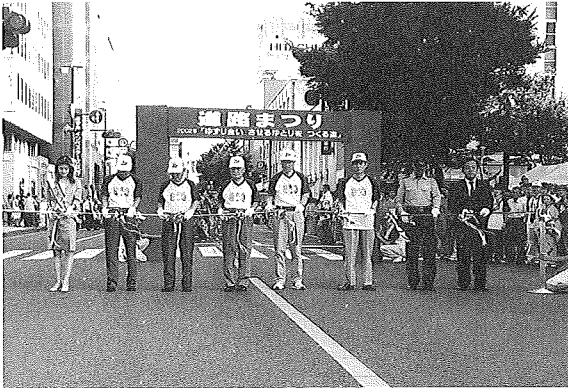


道路まつり 規制図

となりました。

#### 四 「今回の夏まつり」の特徴

今回の夏祭りから新たに、「YOSAKOI」(高知県のよさこい祭り)と北海道のソーラン節がミックスされ、鳴子を持って踊ること、地元民謡の一節を曲に取り入れること、ソーラン節のフレーズを曲に取り入れることといったルール以外は自由な、踊りが中心の新しいスタイルのまつりが加まりました。「YOSAKOI」の特徴は老若男女を問わず、企業・地域・学校単位の組織体で構成され、地域との協同・連帯感の高揚に寄与



テープカットにより、道路まつりがスタート



「YOSAKOI」には多くの若者が参加



石川県内各地からの踊り流し

することを目的とし、何よりも自らがまつりを運営する「チームボランティア制度」によって成り立っているところにあります。今年は、約一、五〇〇mの区間に五箇所演舞会場を設け、二八チームの約一、四〇〇人による華麗な演舞が繰り広げられました。

これに加えて、「石川踊り天国」として石川県内各地の踊り流しチーム約一、六〇〇人が浴衣姿で踊りを繰り広げました。

この二つの企画が大きなインパクトとなり、予想以上の観客に埋め尽くされた路上では、踊り手だけでなく、一般参加者も踊り手と一体感を持つ

て楽しむことができ、さらに熱気に包まれることとなりました。

さらに、国道に面した商店が行うワゴンセール、飲食などの出店、オープンカフェなどの休憩空間や、キリコの練り歩きや太鼓の競演、道路PRコーナーなど、従来から行っていた飽きさせないイベント空間が連続して出現したことにより、武蔵から片町の一体感が生まれ、さらに一層の絆が強まりました。

武蔵と香林坊にはそれぞれ北陸を代表する百貨店があり、片町は北陸を代表する繁華街です。今回の実施区間の両端そして中間地点には、このよ

うにコア（核）となる商業施設が立地している場所ので実施できたことが、施設のリニューアルといった単発の事業で終わらず、複合的にプラスのインパクトを生み出すことができた要素であります。さらに、実施区間が倍になるということが、市民の関心呼び、心理的要因もプラスして相乗的に作用した結果、爆発的な人出となったものと思われまます。

## 五 道路管理者の立場

道路管理者連絡協議会としては、イベントに協力するため意思統一を図り準備を進めましたが、表に立って協力するのではなく、実行委員会をサポートするいわば黒子役に徹することで、より実行委員会の工夫や意欲を引き出すよう努めました。

また、金沢東部環状道路の（仮称）月浦IC付近の立体模型展示や道路相談室の開設、ホッピング、竹馬、落書きコーナー、水鉄砲、除雪車の試乗体験といった道路とふれあう場を提供しました。

## 六 パーク&バスライドの実施

実行委員会が実施主体となり、当日の交通混雑対策として、既にゴールデンウィークに兼六園などで毎年実施し良好な実績をあげ、利用者の評判



おなじみの道路管理者の「らくがきコーナー」

も極めて良い、パーク&バスライドを今回初めて導入しました。次の二ルートのシャトルバスを運行することで、道路まつり参加者の利便性の向上、交通混雑の緩和を図りました。

・城北ルート…能登方面からの利便性対策（金沢

市郊外）城北運動公園（四五〇台

分の駐車スペースを確保）

・横宮ルート…加賀方面からの利便性対策（野々

市町）旧ジャスコ跡地（四五〇台

分の駐車スペースを確保）

当初各ルート一二往復ずつ、合わせて四八便を予定していましたが、利用者が当初の予定をはるかに上回ったため、臨時に増便することとなり、午後三時半から九時半頃まで、一〇分から一五分間隔で運行した結果、城北ルートが往復で二七便・利用者一、五七四人、横宮ルートは往復で三便、利用者一、七九〇人となりました。

## 七 終わりに

毎年、恒例のイベントとして実施していると、ともすればマンネリ化しがちではありますが、今年には、地元の強い気持ちにも引張られ、それぞれがひと工夫もふた工夫したことにより、金沢を代表するメインストリートが交通機能や景観面において、さらに一体感を増し、地域の活性化の一助となったのではないかと自負しています。

今後とも様々な取組み、工夫を継続していく中で、道路のPRに努め地域の皆様にとって道路空間が交流の空間としてお互いに気持ちがかよい合う場にしたいと考えています。

## 道路法令関係Q&A

# 路線の重複

### 道路局路政課

ダイスケ・路政課・二年目係員

やすお .. 路政課・新人係員

(ある昼休み、食事に向かう一コマ)

**ダイスケ** そろそろ紅葉の季節だね。街路樹もいい感じで色づいてきた。今週の週末あたり、ドライブがてら山に紅葉でも見に行こうかな。

**やすお** 僕はこの银杏のつぶれた匂いがけっこう苦手なんですよ。でも、ダイスケさん、誰かと一緒にドライブに行くような方でもいらつしやるんですか？ そういえば今週末は確かダイスケさんの誕生日・・・。

**ダイスケ** (ギク！ 話をそらすように) まあ、それはそれとして・・・。ところでやすお君、今歩いている道路だけど、これ県道であつてかつ市道でもあるって知ってた？

**やすお** そうなんです。県道と市道が重複することがあるんですか。でもその場合、道路管理者は誰になるんですか？ 県と市の二者が共同で管理することになるんでしょうか？

**ダイスケ** やすお君、道路法(以下、法)に道路

の路線が重複する場合の措置に関する規定があるよ。法第十一条第二項によると、「都道府県道の路線と市町村道の路線とが重複する場合には、おいては、その重複する道路の部分については、都道府県道に関する規定を適用する」とされている。

**やすお** では、この道路の道路管理者は県ということですか。

**ダイスケ** そうだね。法は国道と都道府県道・市町村道との関係についても、同条第一項で「国道の路線と都道府県道又は市町村道の路線とが重複する場合においては、その重複する道路の部分については、都道府県道に関する規定を適用する」としている。

**やすお** ということは、法の規定からすると、例えば都道府県道と市町村道の路線が重複する場合、市町村が道路管理者になることもできないし、都道府県と市町村とが道路管理権限を共同で行使するということもできないということですか。

**ダイスケ** うん。都道府県道・市町村道に関する規定に国道に関する規定を優先させ、市町村道に関する規定に都道府県道に関する規定を優先させている理由は、それぞれ全国的な幹線道路網を構成し、地方的な幹線道路網を構成している国道、都道府県道に関する規定を適用することによって、必要かつ十分であると考えられるからなんだ。

道路を共同で管理することができない理由は、道路管理権限を行使するものが二者いては、例えば道路占用の許可を得ようとする者にとって手続が煩雑になって困るだろうし、道路管理者が二者いることによって、責任の所在が不明確になる可能性もあるからね。

**やすお** なるほど。では、例えば都道府県道と市町村道の路線とが重複していた場合に、道路本体は都道府県が管理して、道路の附属物は市町村が管理するということも認められないんでしょうか。

**ダイスケ** 管理を複雑にしない、責任の所在を不明確にしない等の法の趣旨からすれば、それも認められないことになるね。

**やすお** でも待てよ。ダイスケさん、法に共用管理施設の管理に関する規定がありましたよね。この規定によって、道路本体の管理とは別に、附属物に関しては市町村が管理するということが認められたりはしないんでしょうか？



**ダイヤケ** 確かに、法第十九条の二で共用管理施設

の管理に関して定められている。でも本条で特別に管理の方法を定めることが認められている共用管理施設とは、一の道路の施設でありながら、隣接・近接する他の道路の管理のための施設としての効用をも有する施設のことであり、その施設の周辺について二以上の道路の道路区域が決定されるといようなものではないんだ。あくまで道路区域は一つなんだ。だから、路線が重複する場合に道路附属物の管理については別の道路管理者が行えるということをも、本条から導き出すことはできないんだ。

**やすお** なるほど。じゃあ、都道府県道と市町村道の路線が重複している場合、市町村は何ら管理権限を行使できないということですか。

**ダイヤケ** いや、本条は道路管理権が必要以上に競合して行使されることを避けるための規定であり、この趣旨に反しない限りにおいては、他の道路に関する規定の適用を認めても問題はない。例えば、当然、都道府県道と市町村道の路線が重複する場合においても市町村は市町村道について道路の区域の決定又は変更を行う権限を有するのであり、これらの権限までも、都道府県道の管理者である都道府県に行わせようとするものではないんだ。また、市町村道の管理権限は潜在化しているだけで消滅しているわけではないから、都道府県道の路線が廃止された

場合は、市町村の道路管理権限が顕在化することになる。これを利用して、都道府県道を市町村へ引き継ぐ手法が考えられる。法第十条第一

項において「都道府県知事又は市町村長は、都道府県道又は市町村道について、一般交通の用に供する必要がなくなったと認める場合においては、当該路線の全部又は一部を廃止することができる。路線が重複する場合においても、同様とする。」とある。まず市町村道の路線を都道府県道の路線と重複させて認定した上で、都道府県道の路線の廃止を行うんだ。ただ、この場合に注意しなければならないのは、路線を重複させる期間が必要だということだ。例えば、三月三十一日に都道府県道を廃止して、四月一日に市町村道を認定することは、路線が重複している期間がなく、都道府県道の路線の廃止は認められない。

**やすお** なるほど。

**ダイヤケ** ところで、やすお君。最近腹が減つてしょうがないことない？ 僕は昨日久しぶりにお昼にカレーパンを七個食つたよ。

**やすお** ホントですか？ カレーパンだけで七個ですか。ちょっと想像できないですね。

**ダイヤケ** いやあ、「天高く馬肥ゆる秋」とはよく言ったものだよ。でも昼に食べ過ぎると午後眠くなつちゃうから、食べ過ぎないようにしないとね！

○道路法（昭和二十七年六月十日法律第八十号）

（路線の廃止又は変更）

第十条 都道府県知事又は市町村長は、都道府県道又は市町村道について、一般交通の用に供する必要がなくなったと認める場合においては、当該路線の全部又は一部を廃止することができる。路線が重複する場合においても、同様とする。

2・3（略）

（路線が重複する場合の措置）

第十一条 国道の路線と都道府県道又は市町村道の路線とが重複する場合においては、その重複する道路の部分については、国道に関する規定を適用する。

2 都道府県道の路線と市町村道の路線とが重複する場合においては、その重複する道路の部分については、都道府県道に関する規定を適用する。

3 他の道路の路線と重複するように路線を指定し、認定し、若しくは変更しようとする者又は他の道路の路線と重複している路線について路線を廃止し、若しくは変更しようとする者は、現に当該道路の路線を認定している者に、あらかじめその旨を通知しなければならない。

（共用管理施設の管理）

第十九条の二 道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減、道路の排水その他の道路の管理のための施設又は工作物で、当該道路と隣接し、又は近接する他の道路から発生する道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減、当該他の道路の排水その他の当該他の道路の管理に資するもの（第五十四条の二第一項において「共用管理施設」という。）の管理については、当該道路の道路管理者及び当該他の道路の道路管理者（以下この条及び第五十四条の二において「共用管理施設関係道路管理者」という。）は、第十三条第一項及び第三項並びに第十五条から第十七条までの規定にかかわらず、協議して別にその管理の方法を定めることができる。

2・5（略）

## 義務占用物件とは(その2)

### 道路局路政課道路利用調整室

(翌日の朝。道路法解説を読みながらうなづいている大野係員)

坂上係員

どうしたの? 朝からそんなうなり声をあげて。

大野係員

昨日の義務占用物件について勉強していたんですけど、なかなかわからなくて。

坂上さんは、昨日課長がおっしゃっていた「義務占用物件とその他の占用物件とは、なぜ違うのか」ってわかりますか。

坂上係員

(ドキッ。そんなこといわれても私もなんとなくしからなわいわよ。)

じゃ、最初から整理してみましよう。まず、義務占用物件の規定については、道路法第三十六条に規定されているわよね。

大野係員

そうですね。第一項では、工実施の一月前までに、あらかじめ工事計画書を道路管理者に提出しておかなければならないとされていて、

第二項では、当該申請に係る道路の占用が第三十三条の規定に基づく政令で定める基準に適合するときは、第三十二条第一項又は第三項の規定による許可を与えなければならないとされています。

ここで、ひとつ疑問なんですけど、一般の占用物件については政令で定める基準以外に、道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであることも要件になっていると思うんですけど、義務占用物件については、この規定は要件になっていないってことになるんですか。

坂上係員

いわゆる無余地性の問題ね。確かに法律での要件とはされていないけど、電柱や水道管などの物件ごとに、政令で定める基準の中に、例えば「道路の敷地外に、適当な場所がなく、公益上やむを得ない場所であること。(※)」と規定されているから、全く要件になっていないわけではないわね。

※ 道路法施行令第十一号(電柱、電線又は公衆電話所の占用の場所)  
一 道路の敷地外に、当該場所に代わる適当な場所がなく、公益上やむを得ない場所であること。  
その他、第十二条第一号、第十二条の三第二号等において同様の条文が規定されている。

大野係員

なるほど、義務占用物件であっても、無余地性の判断は道路管理者が判断する問題であるということですか。

坂上係員

そうですね。あとは、何か規定があるかしら。

大野係員

施行令第九条で占用の期間について規定されていますね。義務占用物件は期間が十年とされていますけど、それ以外は期間が五年とされています。

坂上係員

ほかには?

大野係員

えっ、あと何かありましたっけ。

坂上係員

道路法には規定されていないけれど、駐車場の規定に基づく路外駐車場や石油パイプライン事業法の規定に基づく石油パイプライン事業の用に供する石油管については、それぞれの法律にさっき言った道路法第三十六条と同じ様な規定(※)があるのよ。

※ 駐車場法第十七条第一項

都市計画において定められた路外駐車場の用に供するため、道路の地下の占有の許可の申請があった場合においては、当該占有が道路法第三十三条第一項の規定に基づく政令で定める技術的基準に適合する限り、道路管理者は、これらの法律による占有の許可を与えなければならない。

※ 石油パイプライン事業法第三十五条第二項

道路管理者は、石油パイプライン事業の用に供する導管について、道路法第三十二条第一項又は第三項の規定による道路の占有の許可の申請があった場合において、当該申請に係る道路の占有が同法第三十二条第一項の規定に基づく政令で定める基準に適合するときは、その許可を与えなければならない。

大野係員

(道路法令総覧を確認しながら)

あつ、ほんとだ。でも、道路法施行令第九条の占有の期間で石油パイプラインは十年の規定がありますけど、路外駐車場はないですけど・・・。

坂上係員

それは、路外駐車場は義務占有物件だけど、占有の期間は五年だってことよ。

大野係員

へえ。

渡邊課長

あと、それ以外に通達等で義務占有物件に準じた取扱いとされているものもあるんだよ。

坂上係員

あつ、課長。(それ、私がいまから説明しようと思ってたのに。)

PHSの無線基地局や有線テレビジョン放送施設などがありますよね。

○ PHS無線基地局

「PHS無線基地局の道路占有の取扱いについて」(平成七年一月二十六日付け道路局長通達)

○ 光アクセス装置

「柱上設置の光アクセス装置の道路占有の取扱いについて」(平成七年三月十五日付け路政課長通達)

○ WLL方式無線装置

「WLL方式の導管に伴う無線装置の道路占有について」(平成十年七月十日付け道路利用調整室長通達)

○ 有線テレビジョン放送施設・有線業務利用放送施設

「有線テレビジョン放送施設・有線業務利用放送施設」(平成八年六月二十八日付け道路局長通達)

○ 熱供給導管

「熱供給導管の道路占有の取扱いについて」(平成八年六月二十八日付け路政課長通達)

○ 大口ガス事業に基づく大口ガスパ管

「ガス事業法の一部改正に伴う道路占有許可関係事務の取扱いについて」(平成七年五月二十二日付け路政課道路利用調整室課長補佐、国道課課長補佐事務連絡)

○ 卸供給事業の用に供する施設

「電気事業法の一部改正に伴う道路占有許可関係事務の取扱いについて」(平成八年十月十八日付け路政課道路利用調整室課長補佐、国道課課長補佐事務連絡)

渡邊課長

そうだね。これらの事業についてはある程度の公益性を有しているとみて、義務占有物件に準じて、原則として占有許可を与えることになっているんだ。ところで、義務占有物件とその他の占有物件とは、なぜ取扱いが違うか分かったかい。

大野係員

そ、それは・・・。

渡邊課長

じゃあ、坂上さん。

坂上係員

あんまりうまくは言えないんですが、これら

の物件はライフラインとして、私たちの生活にとってなくてはならない重要なものである。そういったものを一般の占有物件と同じ規定とすることは、適当ではないところでしょうか？

渡邊課長

まあ、一言で言うとそんなところかな。もう少し言うと、義務占有物件は、極めて高い公益性を有していて、かつ、道路の地下を最も多く占有することが想定されること、それから、いろいろな公益事業特権が認められているなどの事情を踏まえて、電気事業、ガス事業、水道事業等の公益事業に係る物件を義務占有物件の対象としているってことになるね。大野君、わかったかい？

大野係員

まあ、何となくですが・・・。

渡邊課長

それぞれの事業の性質までは道路法に書いてあるわけじゃないから、これらの事業法をじっくり読んでみるといい。私の六法を貸そう。(大野係員の机の上に六法全書をドサッと置く。)

大野係員

えー！ これからですか。(がつくりと肩を落とす。)

(この項終わり)

# 大阪市道路照明灯著作権侵害損害賠償 請求事件

## 道路局道路交通管理課訴務係

### 大阪市道路照明灯著作権侵害損害賠償 請求事件

〔一審判決〕平成二二年六月六日

大阪地方裁判所 請求棄却

〔二審判決〕平成二三年一月二三日

大阪高等裁判所 控訴棄却

〔最高裁判決〕平成一四年六月一三日

最高裁判所 上告棄却

#### 1 事件の概要

本件は、照明器具の卸販売、電気工事等を業とする原告が、被告大阪市に対して、被告が行った装飾街路灯の製作・設置が、原告が作成した装飾街路灯のデザイン図の著作権を侵害し、また、営業上の利益を侵害した（不法行為）として損害賠償請求をしたものである（請求額…四、八九七万六、〇〇〇円）。

本件街路灯の設置工事は、地元町会連合会の要望により、被告の公共工事として実施したもので

あるが、地元町会連合会は、工事に際して、新しい街路灯のデザイン案を提出し、工事は当該デザインで作成者である原告に受注させるよう要望した。地元町会連合会は、本件街路灯が本件工事により改修される以前は原告が街路灯の設置・管理を担当していたことから、原告に新しい街路灯のデザイン案の作成を依頼していた。

#### 2 両者の主張

##### ① 原告の主張

本件デザイン図は、極めて創作性、創造性の高い美術的装飾品として著作物性を有し、原告がその著作権を有するところ、被告が、本件デザイン図に描かれた街路灯の特徴を全て含んだ本件街路灯の設計図を作成し、これに基づき、本件街路灯を製作、設置した行為は、本件デザイン図の複製又は翻案にあたり、著作権の侵害である。また、被告は、地元町会連合会が本件デザイン図の作成者である原告に本件工事を請け負わせるように要望したにも関わらず、指名競争入札により他の業

者に工事を行わせ、原告が本件デザイン図に基づき装飾街路灯を製作してこれを設置することにより得られた営業上の利益を侵害するとともに、「新世界（本件街路灯設置箇所界限の通称）、通天閣前の装飾街路灯でおなじみの〇〇です」という企業イメージによる営業活動を行う利益を侵害し、さらには、本件デザイン図において表象される本件デザインを不当に模倣されない利益を侵害した。

##### ② 被告の主張

本件デザイン図は、街路灯という実用的な設備のデザインであるところ、街路灯は、美的追求よりも構造面、材質面等技術的諸条件の確保が優先される道路の付属物であり、その性質上実用面・機能面と切り離すことはできないものであることから、本件デザイン図は、専ら鑑賞を目的とする純粋美術には該当せず、著作物性を有するものとはいえない。

仮に、本件デザイン図が著作物性を有するとしても、本件デザイン図は単なるイラスト画であるのに対し、本件設計図は、土木・機械工学上の技術的検討を経て、独自に作成された図面であり、また、本件設計図中の街路灯は本件デザイン図中のそれとは形状が大きく異なっており、本件設計図の作成が、本件デザイン図の複製権又は翻案権

を侵害することではなく、本件設計図に基づいて本件街路灯を製作、設置する行為も、何ら本件デザイン図の複製権又は翻案権を侵害することはない。また、原告が被告の行為により侵害された主張する営業上の利益は、本件工事が公共工事として実施されるものであり、業者選定は指名競争入札により行われるものであるところ、原告は入札参加資格を有していないため、実現不可能な事態を前提とするもので、法的保護に値しないものであるというべきである。同様に、営業活動に際しての企業イメージも、原告が主張するイメージが世間一般に定着しているという事実はないことから、法的利益として認められるものではない。そして、不当に模倣されない利益は、既述のとおり本件デザイン図が著作物性を有しないことから、法的利益として認められる余地はない。

### 3 判決の要旨

本件デザイン図は、著作物に該当するとは認められない。また、被告が本件工事を原告以外の者に請け負わせたことよって原告の利益を不当に侵害したとは認められない。

### 4 判決のポイント

#### ① 著作権の侵害について

本件デザイン図は、構図や色彩、コントラスト

等において絵画的な表現形式が取られているもの、図それ自体は、美的表現を追求し、美的鑑賞の対象とする目的で製作されたものではなく、かつ、内容的にも、純粹美術としての性質を是認し得るような思想又は感情の高度な創作的表現まで看取り得るものではなく、また、街路灯のデザイン部分についても、専ら街路灯という物品の性質を考慮した上で、その産業上の利用目的にふさわしいものとして作成されたものであり、産業デザインの一種としてとらえるのが相当であって、産業上の利用を離れて、独立に美的鑑賞の対象となり得るものとはいえない。よって、本件デザイン図は著作物性を有するものとは認められず、著作権侵害に関する原告の主張は、その余の点について検討するまでもなく理由がない。

#### ② 不法行為の成否について

本件工事は、地方公共団体である被告が発注者となる公共工事として行われたものであるから、工事請負業者の選定は指名競争入札その他相当な方法で行うことができるのであって、町会連合会は、被告に対して地元住民として要望を述べる立場にとどまり、また、原告は、町会連合会が要望を述べるためにあたったの案の作成を依頼された者にとどまるのであるから、被告が原告を工事業者として選定・発注しなければならぬ義務を負

うことはないというべきである。本件においては、原告が抱いた期待は一方的なものにすぎなかったというべきであり、被告が原告の営業上の利益を違法に侵害したとは認められない。また、営業活動を行うに際しての企業イメージについては、原告が当該イメージで営業活動を行えるのは、単に従前の街路灯の製作・設置を原告が請負い、その管理等を継続してきたことの反射的利益にすぎず、被告との関係で法的に保護される利益であるとは認められない。そして、本件デザイン図を不当に模倣されない利益についても、既述のとおり本件デザイン図には著作物性が認められず、また、右デザインについては原告が意匠権を有しているわけでもないから、被告が右デザインに基づいて街路灯を製作したからといって、違法であるとは認められない。

# さいたま新産業拠点（SKIPシテイ）

## ～二〇〇三年二月に街びらき～

埼玉県東京事務所 築地 良和

埼玉県では、南の玄関ともい  
うべき川口市に、新たな産業の  
拠点として「さいたま新産業拠  
点（SKIPシテイ）」の整備  
を進めています。この事業は  
「さいたま新都心」や「本庄地  
方拠点都市地域」とともに、本  
県の背骨づくりとなる最重要プ  
ロジェクトの一つです。

NHKラジオ放送所跡地であ  
るSKIPシテイ計画地は、全  
体で約一五ha、AからDまでの  
四街区で構成されています。こ  
のうち、南部分であるA街区  
（約五ha）の整備が先導的に進  
められており、テレビ放送開始  
五〇周年にあたる二〇〇三年の  
二月に街びらきを迎える予定と  
なっています。

A街区に整備される主な施設  
は次のとおりです。

A街区東側には、彩の国ビジ  
ユアルプラザ、NHKアーカイ  
ブスや民間企業入居施設が整備  
されます。

### ◆彩の国ビジュアルプラザ

彩の国ビジュアルプラザは、  
「映像ミュージアム」、「スタジ  
オ」、「映像ホール」、「インキ  
ベートオフィス」、「映像制作支  
援室」、「映像データベース」の  
六施設で構成されています。

このうち、「映像データベー  
ス」は、埼玉県が誇る貴重な映  
像資料のほか、伝統文化映像や  
科学技術映像など良質で価値の

高い映像資産を管理、保存して  
いくものです。これらの映像は、  
NHKの番組公開ライブラリー  
と一体的に整備される映像公開  
ライブラリーで閲覧できます。

### ◆NHKアーカイブス

二一世紀のデジタル時代に向  
けて、NHKが制作・収集した  
映像、音声ソフトを一元的に管  
理し、多角的に活用する拠点で  
す。ここには、VTRで一八〇  
万本を収容でき、規模は国内最  
大級、世界でも有数のデジタ  
ル・アーカイブスとなります。

「番組公開ライブラリー」も  
設けられ、NHKがかつて放送  
した番組をオンデマンド方式で  
無料閲覧できます。開館当初は、

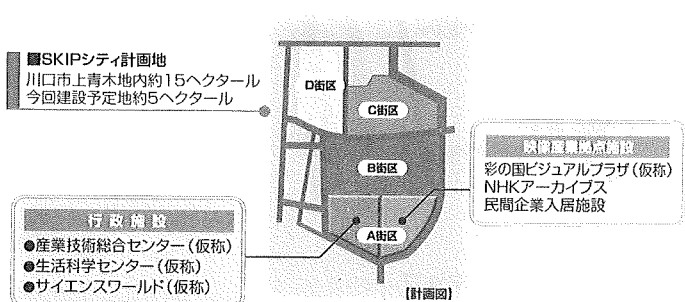


図1 計画図

テレビ番組約二、〇〇〇本、ラ  
ジオ番組約二〇〇本が公開され  
る予定です。

### ◆早稲田大学川口芸術学校

SKIPシテイの民間企業入  
居施設には、情報通信関連企業  
等が入居するほか、早稲田大学  
川口芸術学校が開校されます。

## SKIPシティA街区イメージ図

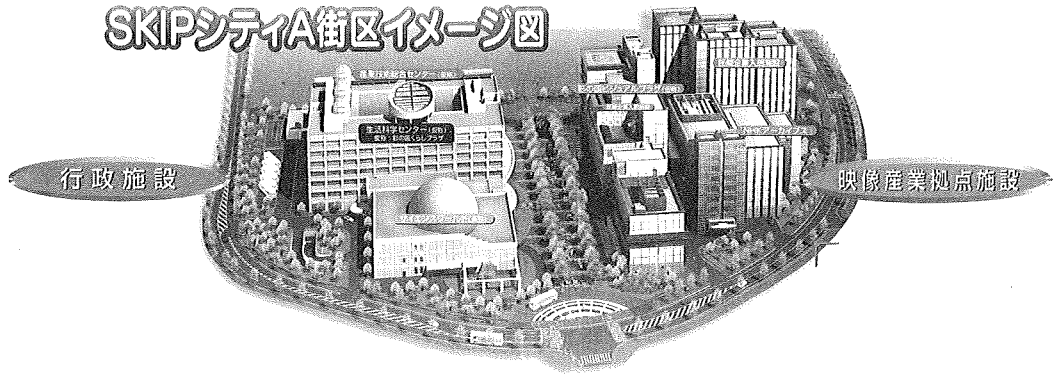


図2 SKIPシティA街区イメージ図

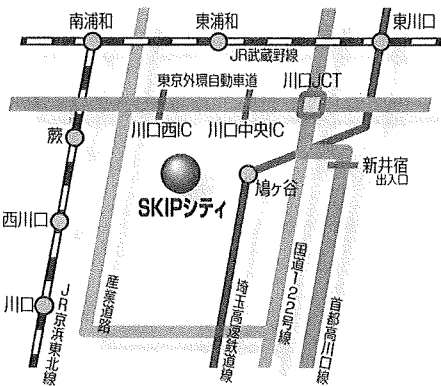


図3 アクセスマップ

一学年四〇名昼間三年制の専門学校で、新しい映像文化を担う人材を育成するため「映像情報科」が設けられます。

SKIPシティA街区の西側には、企業の研究開発から事業化までに至る一貫したプロセスを総合支援する産業技術総合センター（仮称）、総合的な消費者サービスを提供する生活科学センター、サイエンスワールド（仮称）が整備されます。

### ◆サイエンスワールド（仮称）

サイエンスワールドは川口市が運営する太陽をテーマとした科学館で、プラネタリウム、三つの天文台、科学展示室で構成されます。プラネタリウムではリアルな星空や星の世界・時間が旅行を再現し、天文台では太陽や月、星団や星雲等の様々な星が観測できるなど、子どもから大人まで楽しみながら学べる参加体験型の科学館となります。

ご紹介いたしました、これらの施設は二〇〇三年二月の街びらきから同年五月にかけて順次、オープンします。SKIPシティへは、JR京浜東北線の西川口駅からバスで約七分、川口駅からはバスで約一三分、埼玉高速鉄道の鳩ヶ谷駅からはバスで約一三分と、都心からもお気軽にお越しいただけます。是非、足をお運びください。

# 島根へ きんさい



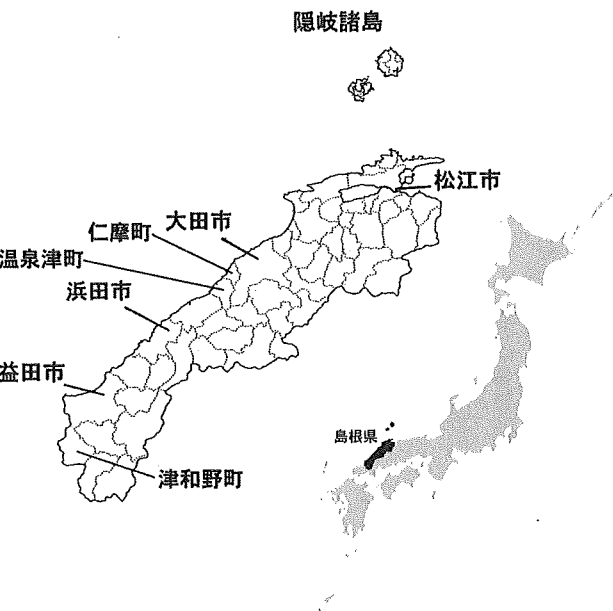
島根県東京事務所 天津 芳郎

### ◆はじめに

全国の道路行政セミナー読者の皆様こんにちは。今年度とんび会会長を仰せつかっておりま

す島根県東京事務所の天津と申します。愛する家族を松江市に残した東京での単身生活も三年目となり、既に身も心もポロボ

ロの状態ではありませんが、残り五ヵ月弱（と信じて）、何とか乗り切らなければと、改めて決意している今日この頃です。



ところ、島根県といえは一人当たりの公共投資額でいろいろ槍玉に上がることがあります

が、県内の社会資本は、高速道路や下水道の供用率など全国平均を大きく下回っているものまだまだ多いのが現状です。国民として、等しくナショナルミ

ニマムとしての公共施設による利便を享受できるよう、今後とも重点的効率的整備を進める必要があります。関係の皆様方のご理解ご協力をお願いいたします。

それにしても、東京勤務のこ

の二年半の間に、ここまで状況が変わろうとは……。全く予想だに出来ないことでした。

### ◆マイナー

皆さんは、島根県とその隣りにある県との位置関係がお分かりでしょうか？ 漢字で正しく両県名が書けますか？ 両県名の漢字表記を正しく読めますか？ 県庁所在地名をご存じ頂いてますでしょうか？ 以前県庁某課に勤務していたときの宛先が、「鳥根県松江市殿町一番地 鳥取県庁〇〇部△△課御中」というのがありました。身に覚えのある方はいらつしやいませんか？

皆さんは、山陰の小京都「津和野」という観光地をご存知ですかね。明治の文豪森鷗外先生や同じく明治の思想家西周先生など多数の著名人を輩出している県最西端の町ですが、この町が山口県だと思っ



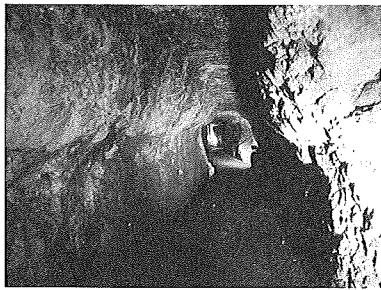
いんですよ！ 以前夏の甲子園に津和野高校が出場したことがありましたが、山口県庁には、「なんで山口県から二校出場するの？」と言う問い合わせがたくさんあったそうです。正しく理解頂けない方の多いこと！でもご安心ください。この紙面を読んでいるあなた!! これであなただは島根通だ!!!

#### ◆石見地方の紹介

本県の観光地と言えば、松江城、宍道湖、玉造温泉、出雲大社、あるいは隠岐諸島等が、比較的有名かと思えます。これらの観光地は、出雲地方と呼ばれる県東部にあり、訪れていたいた方もあることでしょう。しかし、東西に長い本県の西部、石見地方と呼ばれる地域にもたくさん見どころがあるんです。今回はその中から、小生の故郷周辺のいくつかご紹介いたします。

#### ◆世界遺産登録を目指す石見銀山遺跡

県の中央部大田市大森町にある石見銀山遺跡。一五二六年に博多の豪商神谷寿禎により発見されて以来、約四〇〇年に渡り採掘されてきました。一六世紀から一七世紀にかけては世界の銀の産出量の三分の一近くを占めていたとのこと。戦国時代は大内、尼子、毛利各氏の戦国大名が争奪戦を繰広げました。徳川幕府はここを直轄領として統治。江戸幕府の財政を支えました。全盛期には二〇万人が住んでいたと伝えられています。周辺には「間歩」と呼ばれる坑道



石見銀山 龍源寺間歩

や製錬所跡などが多数残り、隣の仁摩町や温泉津町には積出港の跡が残っています。地元では、この遺跡群の世界遺産登録を目指して活動中で、二〇〇一年四月には世界遺産暫定リストに登録されました。この地域が、我が国経済を支えていたことがあつたんですよ。

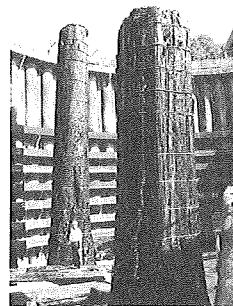
#### ◆活火山になる三瓶山

同じ大田市にある三瓶山。

主峰は一、二六mで四つの峰からなるトロイデ型の休火山（今もこの分類があるんだっけ?）です。大山隠岐国立公園の一部で、登山、温泉、ハイキング、山菜採り、スキーなど家族連れで楽しめるのどかな山です。そういうえば高校の校歌の中にも歌われていたな。県民なら全員必ず生涯に五度は頂上に登る事になっています（?）。私など、小中高の遠足等で合計五〇回ぐらい登らされました（?）。



今日ものどかな国立公園三瓶山

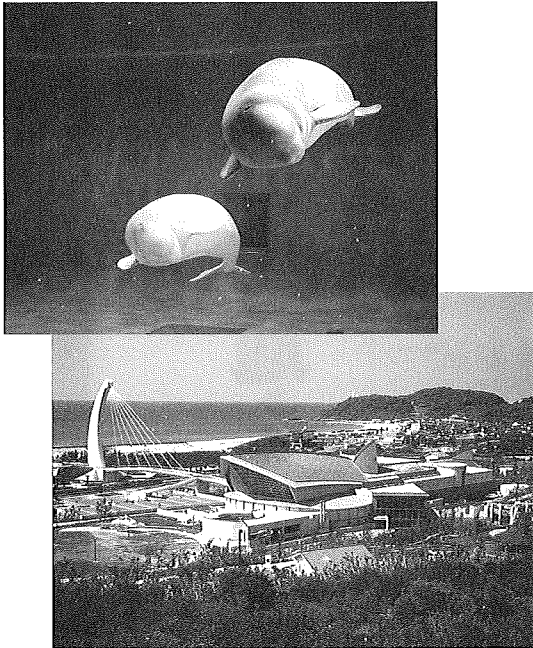


発見された縄文時代の巨木林

近年周辺の水田の下から、約三五〇〇年前の噴火で埋まった縄文時代後期の杉の巨木を中心とした埋没林が発見されました。その一部は掘出され、近くの三瓶自然館に保存展示されています。現地では、「縄文の巨木林発掘保存展示棟（仮称）」を整備中ですので、また皆さんも御家族連れでおこし下さい。ところが、このようにのんびりした山が、突然「活火山」になることになりました。なぜ? 実は、活火山の指定基

準が、過去二〇〇年以内から「過去一万年以内に噴火」した山に変更されるため、同山もなつちやつた訳です。おかげで県は、地域防災計画に新たに「火山災害」の項目を設定し、火山災害対応マニュアルの作成を迫られる事になりました。な〜んか、急に危険な山になつちやつた感じですね。

### ◆シロイルカが人気 島根海洋館アクアス



人気者シロイルカ（写真上）と島根海洋館アクアス

浜田自動車道の日本海側起点の浜田市。浜田藩五万石の城下町で、石見地方の中心都市です。ここにある西日本随一の規模の県立水族館アクアス。その目玉商品は、ロシアより購入したシロイルカです。その美しい泣き声は海のカナリアと呼ばれ、愛くるしい表情やかわいらしいしぐさで子供達の人気者です。北極海生まれの割には結構芸達者で、いろんな芸をしてくれます。現在オス一頭とメス二頭です

が、人気者のためスケジュールが過密で疲労気味との話です。また、特に関係ないんですが、シロイルカはハーレムを形成しているらしいとの噂もあります。オープンした平成二二年は、一三五万人を超える入場者でしたが、昨年は六〇万人まで落ちました。皆様のご来場をお待ちしています。

### ◆歌聖柿本人麿は何処に眠る

万葉集第一の歌人とされる柿本人麿は、歌や伝承を通して石見地方と関わりの深い人物です。生没年などを含めて謎が



柿本神社（益田市）の人麿像

多々ありますが、七〇五年頃、朝廷の役人として石見国に赴任しました。石見地方各地には、人麿ゆかりの場所や伝承が数多くあり歌碑も建てられています。そして、自らの死に際して石見国で詠んだ歌「鴨山の岩根し枕けるわれをかも知らにと妹が待ちつつあらむ」（意味は省略）の、終焉の地「鴨山」がどこなのかを巡って古来様々な論争があり、歴史愛好家の永遠のロマンとなっています。詳細を述べると紙面が足りないのですが、略しますが、先日、遠く宮崎県の熱心な愛好家から小生に問い合わせがあったことなどを考えると、全国から注目されている地域なんだと、改めて思った次第です。

以上、石見地方のごくごく一部を紹介しましたが、興味を持たれた方もそうでない方も、ぜひ島根県にきんさい！ まつとるけー！！

## 観光都市函館

# 円滑な交通をめざす社会実験

### 函館市都市建設部都市計画課

#### 一 実験概要

##### 1 地域の課題

函館市は北海道の南端部に位置しており、我が国最初の国際貿易港として、また、北海道と本州を結ぶ交通の要衝として発展してきた。

近年は函館山からの夜景や異国情緒あふれる町並み等から訪れる観光客が増え、道内有数の観光地となっている。

函館市においては、函館駅周辺を要とする扇状の地形や自動車需要の増大、また、人口の郊外化から幹線道路を中心とした慢性的な渋滞が発生しており深刻な問題となっている。

これらの交通問題への対応として、都市計画道路の整備を推進する一方、平成八年に周辺町を含

む一市三町で都市圏の交通特性を考慮した交通需要マネジメント等の交通円滑化施策の推進を目的に函館都市圏渋滞対策協議会を設置し、これまでにノーマイカー通勤や時差出勤等のTDM施策を試行してきた。

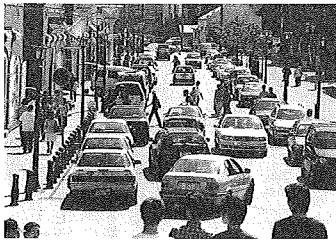


写真1 赤レンガ倉庫前路上の駐車状況

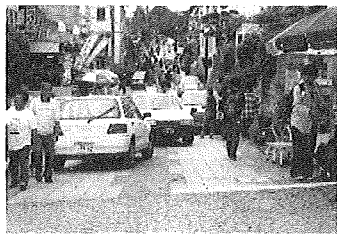


写真2 歩行者と車が交錯する元町

一方、道内有数の観光地である函館を訪れる観光客は年間約五三〇万人（平成一三年）を数え、人気の高い観光スポットが東にトラピスチヌ修道院、西に函館山、中心部に五稜郭と分散している。このため観光客の交通手段としては随意性の高い自動車の利用が多く、観光地周辺において渋滞が発生している（図一）。

特に、ハリストス正教会、赤レンガ倉庫群といった歴史的建造物が集積している西部地区では、生活道路の中にも観光客の自動車が入り込み、駐車場不足からくる路上駐車が多く交通環境の悪化を招いている。

さらに西部地区の主な散策エリアとなっている元町地区では、歩行者と自動車の錯綜が生じ歩行空間が阻害され、交通安全上問題となっている。

このように函館都市圏では、観光時期における交通問題が地域住民や観光客に与える影響が大きく、観光都市として観光交通の円滑化を図ることが日常的に発生する渋滞問題と並んで重要な課題となっている。

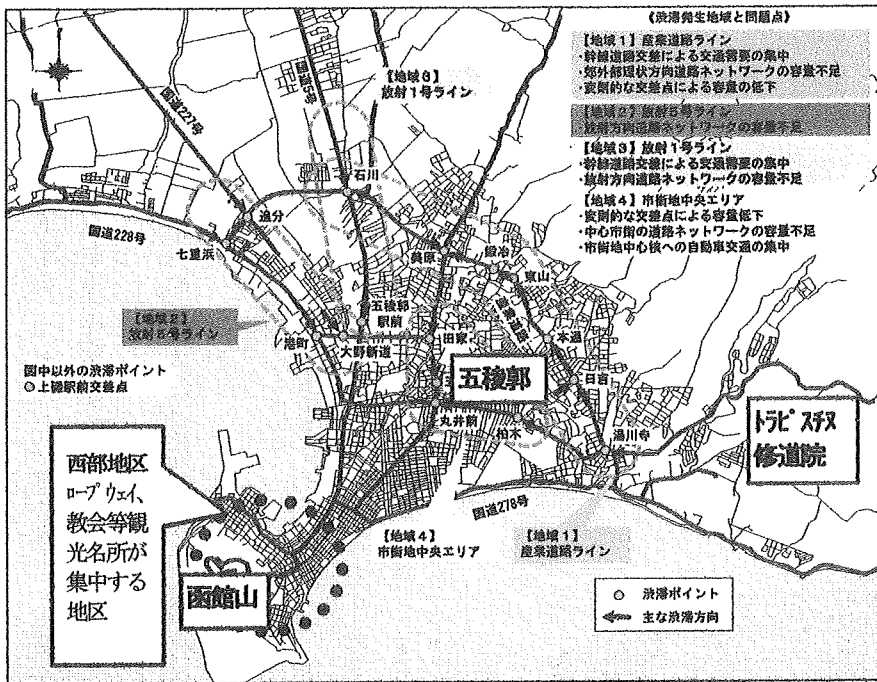


図1 函館市内の渋滞発生状況

## 2 実験の目的

函館観光における交通手段としては自動車利用が約四割と他の交通手段と比べ多い。そこで渋滞緩和を図るためには、バス転換による「ノーマイカー観光」を促進するパークアンドバスライド

(以下、P & B R) の推進と、到着時間や観光などの情報を提供し、バスの利便性の向上を図ることが重要と考え、これらの施策の有効性と本格導入をする際の条件を検討するため、社会実験を実施した。

## 3 実験内容

施策の導入に向けては、定量的な渋滞緩和効果の検証が必要であるが、函館観光における自動車から公共交通移行への受容性がどの程度か分からない状況で相当規模のP & B R駐車場を用意し実験を実施することは費用もかかり得策ではない。

そこで、第一のステップとして「自動車利用の多い函館で、観光客はP & B Rを利用するののか」という点に主眼をおいた実験を平成一二年に行い、その結果から施策

の展開を判断することとした。

### (1) 受容性と効果を把握するための社会実験

市内の主要な観光施設を三〇分間隔で循環する定期観光バスを利用したP & B Rと、バスの利便性向上策としてGPSを活用したバス到着情報を携帯電話に提供する実験を平成一二年九月から一カ月間(土、日のみ)実施し、公共交通移行への受容性や効果を次のとおり把握した。

#### ① 受容性

P & B R利用者の約七割がバス観光に満足、自動車利用観光客も渋滞などで自動車観光が不便な時期には、約四割がバスを利用してもよいとの結果を得た。

#### ② 効果

観光目的の自動車の約四割がP & B Rを利用すると、観光交通が多い西部地区では歩行者と自動車の錯綜が減ることから、安全性が向上することが予想される。

また、平成一三年度に向けた改良点を次のとおり検討した。

#### ③ 改良すべき点

・ 認知度  
実験実施を知っていた観光客は二割以下にとどまったことから、ポスター中心の広報以外にも道の駅、観光地周辺でのリーフレットの配布



表1 乗客率

市営(H11)	実験中
1.8人/台キロ	3.0人/台キロ

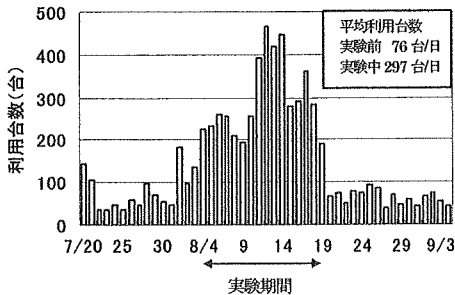


図4 実験前・実験中の駐車場利用状況

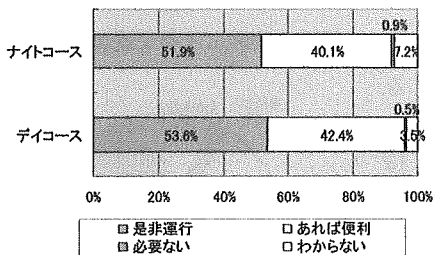


図5 本格運行について (バス利用者)

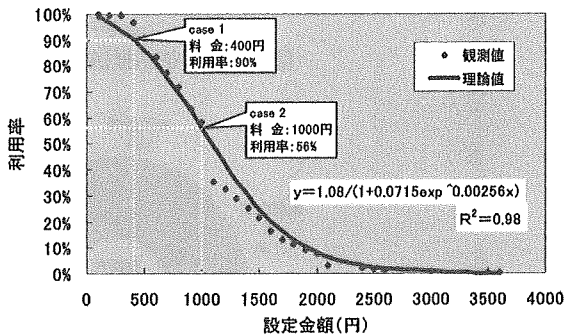


図6 P&R設定金額と利用率の関係 (デイコース)

表2 採算性の検討

	バス料金	支払額	年間収入
case 1	無料	400円	1400万円
case 2	100円	1000円	1800万円
現状			600万円

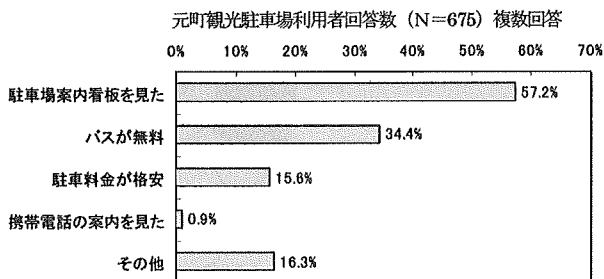


図7 元町観光駐車場の利用理由

## 1 P&B/R利用状況

駐車場の利用台数は実験前に比べ四倍に増加した。循環バスも延べ約一三、五〇〇人の利用となり市内の路線バスと比べ約二倍の乗客率となった。

## 2 実験結果の概要と評価

・情報提供  
 駐車場案内やバス到着情報、函館山や散策経路などの観光支援情報を提供した。

・情報提供

・P&B/R利用状況  
 P&B/R利用者は同乗者も含め無料とした。

・料金と採算性  
 九割がP&B/Rの本格実施を望んだ(図5)。

①バス運行  
 アンケートの回答等から得られたP&B/R運用条件から得られたP&B/R運用条件

(表1、図4)。

②料金と採算性

九割がP&B/Rの本格実施を望んだ(図5)。利用時間、運行間隔とも約七割が肯定し、約九割がP&B/Rの本格実施を望んだ(図5)。

③セット料金の設定

元町公園周辺で発生していた路上駐車は半減、約一時間かかったロープウェイの駐車場待ちの行列も解消された。また、周辺住民からは路上駐車や交通量が減少したとの感想が合わせて約八割あり、交通環境の改善が図られた(表3、図8)。

④交通環境改善効果

元町公園周辺で発生していた路上駐車は半減、約一時間かかったロープウェイの駐車場待ちの行列も解消された。また、周辺住民からは路上駐車や交通量が減少したとの感想が合わせて約八割あり、交通環境の改善が図られた(表3、図8)。

表3 昨年と実験中の路上駐車場の比較

		ナンバー構成			合計
		函館	道内	道外	
元町	昨年	12台	10台	3台	25台
	実験中	7台	4台	1台	12台
	中/昨年	0.58	0.40	0.33	0.48
止場	昨年	14台	20台	10台	44台
	実験中	7台	8台	2台	17台
	中/昨年	0.50	0.40	0.20	0.39

3 提供サービスの効果

① 利便性  
 情報提供サービスは約九割が利便性を評価、実験期間中一日あたりのアクセス件数はインターネットで約六五〇件、専用端末で約一〇〇〇件、携帯電話で約一〇〇〇件あり、多くの人に利用されていた(図9)。

② 利用内容  
 専用端末、インターネットでは函館山情報が三割、観光・バス情報がそれぞれ約二割を占め、観光客は多彩な情報を求めていることが確認された(図10・11)。

また、携帯電話では散策経路情報が約五割、観光情報が約三割を占め、歩行支援情報が評価された。一方、駐車場情報の利用は一割以下と低く、これは実験認知度が低かったことが要因と思われる

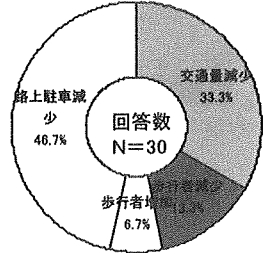


図8 実験による交通環境の変化

4 実験認知度

実験を知っていた人は二割以下と少なく、広報に課題が残った。また、実験参加者の約六割は駐車場の案内看板を見て利用していたことから、現地における大型看板の設置や旅館、観光施設でのPRが重要と考える(図7・13)。

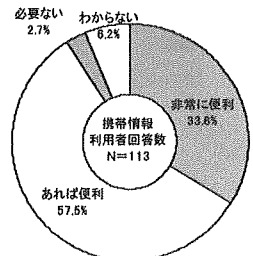


図9 携帯電話提供情報の評価

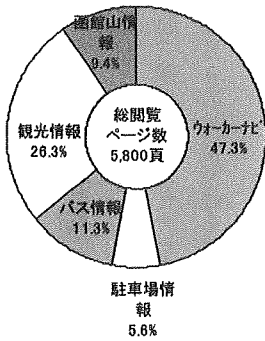


図12 携帯電話の利用内容

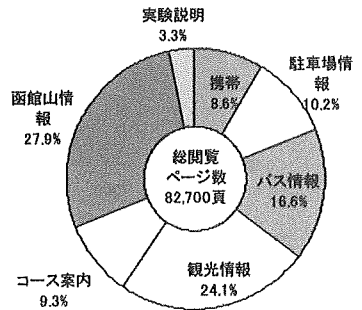


図10 専用端末の利用内容

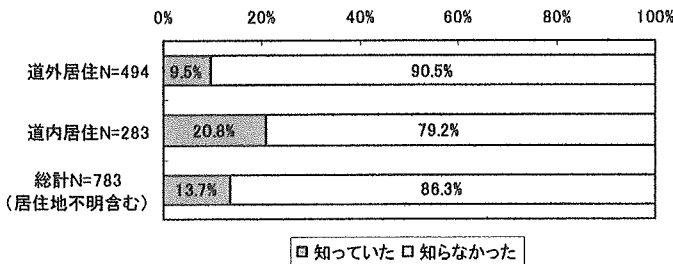


図13 社会実験の認知状況

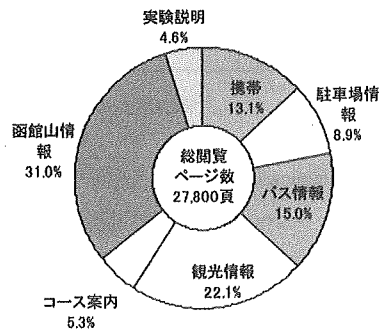


図11 インターネットの利用内容

### 三 本格実施に向けて

今回の実験後、P & B Rの本格実施に向け以下の課題について関係機関と調整を行った。

#### 1 本格実施に向けた課題



図14 本格運用となった携帯電話観光情報 (H14.2.4 北海道新聞)



図15 本格運用となった循環バス (H14.4.26 函館新聞)

#### ①資金・採算性

- ・ 駐車料金とバス料金をセットにしたP & B Rシステム導入に対する運営者間の合意
- ・ 駐車場の位置、利用時間帯の決定
- ・ バス運行時期、時間帯、運行間隔の決定
- ・ 情報提供をするための費用及び管理費の負担

#### ②組織・体制

- ・ P & B Rを実施する新組織の設立、または駐車場とバス事業者が連携しての運営
- ・ 前述のとおり連携する場合、料金体系、収入分担の合意が問題
- ・ 携帯電話等による多様な情報提供に向けたシステムの改善、情報内容の更新、メンテナンスなどの運営体制
- ・ ポスター、看板などの広報手段の費用分担及び管理主体

#### ②情報提供の本格実施

函館市が携帯電話の文字情報サービスを使って、観光客に市内の観光地やイベント情報を提供。

#### 3 今後に向けて

- 今後、観光型P & B Rを展開するためには、
  - ・ 駐車待ち時間の短縮、観光時間の増加などバス利用による時間的な優位性の更なる向上
  - ・ P & B Rシステム料金一台当たり一、〇〇〇円程度とし、運行時間は一〇分間隔程度の密な運行を確保できるかという採算性の確認
  - ・ 駐車場、循環バス、情報提供の一体的なシステム構築をするための事業者間の調整が必須条件になるものと考えられる。

#### 四 おわりに

**2 本格実施の内容**  
実験は駐車場、循環バス、情報提供を一体として行ったが、本格実施では事業者間の調整がつかずバス運行、情報提供をそれぞれが独自に次のような内容で実施することになった。

①バス運行  
循環バスは函館駅、元町公園（駐車場前）、ロープウェイ山麓駅等を一〇時から一七時まで、二〇分間隔、一〇〇円で運行。

今回の実験では既存のバス路線を利用するのではなく函館都市圏渋滞対策協議会で独自にバスを走らせる等大掛かりなものであったため、関係者の協力調整等苦労が絶えなかったが、大きなトラブルも無く実験を終えることができた。安堵している。最後に、この実験を実施するにあたりご協力をいただいた地元商店街組合の十字街商盛会を始め多くの方々にこの場を借りて深くお礼を申し上げます。



世界	国内	道路行政
世界の動き	国内の動き	道路行政の動き
事 項	事 項	事 項
月・日	月・日	月・日
<p>9・22</p> <p>○ドイト連邦議会（下院）が即日投票され、連立与党の社会民主党（SPD）と九〇年連合・緑の党が辛うじて過半数を確保して政権を維持、シュレーダー首相の続投が決まった。</p> <p>25</p> <p>○国際通貨基金（IMF）が、「世界経済見直し」を発表。〇二年の世界の成長率を二・八％、〇三年を三・七％と予測した。この中で日本は〇二年がマイナス〇・五％、〇三年が一・一％で、兩年とも主要七カ国の中で最低。</p> <p>10・11</p> <p>○ノルウェーのノーベル賞委員会が〇二年のノーベル平和賞をジミー・カーター元米大統領に贈ると発表した。</p> <p>○米上院がブッシュ大統領にイラクへの武力攻撃の与える両院共同決議を賛成多数で採択した。これで米国はいつでも単独で武力行使に踏み切る事ができる。</p> <p>12</p> <p>○インドネシアのバリ島にある外国人専用のデイスコで爆発があり、オーストラリア人ら多数の外国人を含む一八七人が死亡、三〇〇人以上が負傷。テロ行為と認められた。</p> <p>16</p> <p>○米国防省のケリー國務次官補が一〇月初めに朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）を訪れた際、北朝鮮側が核兵器開発を継続していることを認めていたと発表した。</p>	<p>9・23</p> <p>○民主党代表選の投票票が行われ、鳩山由紀夫氏（五五）が再選を決めた。</p> <p>27</p> <p>○総務省の労働力調査によると、八月の完全失業率（季節調整値）は五・四％で、五月以来の横ばい。男性の完全失業率は前月比〇・二ポイント悪化して五・七％。</p> <p>30</p> <p>○小泉首相が政権発足後初めて内閣改造し、竹中経済財政担当相に金融担当相を兼任させるなど、六閣僚を交代させた。六人の交代は一九五〇年の第三次吉田内閣の五人に次ぐ小幅。</p> <p>10・8</p> <p>○スウェーデン王立科学アカデミーが、今年のノーベル物理学賞を小柴昌俊・東大名誉教授（七六）ら三人に贈ると発表した。物理学賞は一九七三年の江崎玲於奈氏以来で四人目。</p> <p>9</p> <p>○スウェーデン王立科学アカデミーが、今年のノーベル化学賞を島津製作所（京都市）分析計測事業部ライフサイエンス研究所主任の田中耕一氏（四三）ら三人に贈ると発表。日本のノーベル賞受賞は二人目。化学賞は三年連続。同じ年に日本人が二つの賞を受けるのは初めて。</p> <p>15</p> <p>○朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）による日本人拉致事件の被害者五人が政府チャーター機で二四年ぶりに帰国、家族と再会した。</p> <p>18</p> <p>○北関東などでゴルフ場一カ所を経営するエステイティ開発（本社・東京）が東京地裁に民事再生法の適用を申請した。負債総額は四、九二億円で今年最大の倒産となった。</p>	<p>9・27</p> <p>○道路緑化保全協会は「第三二回道路緑化技術発表会」を東京・港区の日本道路公団ハイウェイプラザ東京で開催した。</p> <p>30</p> <p>○道路関係四公団民営化推進委員会が大阪で「一日委員会in大阪」を開催した。</p> <p>10・8</p> <p>○東京外かく環状道路の未着工区間の今後のあり方を検討する東京環状道路有識者委員会が会合を開いた。</p> <p>16</p> <p>○道路関係四公団民営化推進委員会が「一日委員会in仙台」を開催。一日には「一日委員会in福岡」も開催した。</p> <p>20</p> <p>○日本海沿岸東北自動車道の聖籠新発田ICと中糸IC間一・二kmが開通。</p> <p>21</p> <p>○一般国道二号広島南道路の広島高速三号宇品ランプと鷹野橋宇品線を結ぶ街路部一・三kmが開通。これにより、広島都心部から鷹野橋宇品線と広島高速三号線が直結。</p> <p>22</p> <p>○近畿地方整備局と歴史街道推進協議会は、歴史街道モデル事業シンポジウム「市町村サミット」文化遺産を結ぶ歴史街道の新たな発信」を開催。</p> <p>24</p> <p>○石原東京都知事と太田大阪府知事は「大都市圏における高速道路ネットワーク整備に関する緊急アピール」を表明。</p>

## 編集後記

久しぶりにイタリア旅行をしてきた。

「ナポリを見てから死ぬ」という諺は、「日光を見て結構と言え」と同じようにナポリの美しさに惹かれて二度目になってしまった。これでは二度死ななくてはならぬと軽口を叩く気楽な観光客の一人であって、またローマのトレビの泉の見物も三度目である。

一度目にはこの次にもローマを訪ねて泉の絢爛さの前に立てるようにと願い、二度目には願いが叶って感謝を込めコインを投げた筈であった。三度目の今回は何を願うべきかとユーロ硬貨を手にして迷っていたところ、同行の博学者曰く、離婚を願って投げる者もいると。だから、二度目は恋人同士が結ばれてくれるように祈って投げた結果がこれであるならば、泉の噴水は何と恐ろしい願いごとを受けることかと苦笑してしまう。

さて、このナポリとローマを結ぶのが有名な太陽道路である。二二〇kmあるこの途中にモンテカシーノという丘陵があり、その頂きの修道院に立て籠ったドイツ兵をハワイの日系兵士達が勇敢に戦って攻め落とした第二次

世界大戦の戦跡も二度目の強烈な思い出として遠望した。

ところでこの道路はイタリアが誇る高速道路であってテレパス（自動料金徴収装置）も極めてスムーズに操作されていて気がいい。かなりのハイスピードでバスがゲートを通過する瞬間も入口のバーが奇麗に上がり快走させてくれる。

案内人はテレパスを自慢げに説明するのであるが日本でもETCを強力に普及推進しているのだから、聴き流して車窓より南欧の空に目を向けた。

再度のアウトストラダデルソレ、太陽道路を走つての旅愁であったものの、歴史を上手に生かして観光資源とってしまうイタリアのしたたかさに感心してしまうのである。やはり、アッピア街道を含めてすべての道はローマに通ずるといふ都市国家ローマ帝国の繁栄とその経緯を思い返すとき、道なくして歴史は作り得ないことを今更ながら再認識せざるを得ない。

かつて「歴史は夜作られる」という題の映画があつたが、この旅行の感想から「歴史は道路によって左右され、作られる」と叫びたい心境である。

(S)

12月号の特集テーマは「まちづくりと自転車」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