

4

道路行政セミナー

2003 April

目次

エッセイ

駅伝道路をつくってみたい……………岡崎 満義 1

特集／歩行者・自転車優先のみちづくりについて

歩行者・自転車優先のみちづくりについて……………道路局地方道・環境課 4

津和野町くらしのみちゾーンに向けて……………島根県津和野町建設課 8
～歩行者・自転車優先の道路整備の検討～

京都市の花見小路景観整備事業……………京都市建設局 13
～快適な歩行空間の形成を目指して～ 道路維持課

那覇市国際通りトランジットマイル社会実験の……………那覇市国際通りトラン 19
結果と今後の課題……………ジットマイル実行委員会

海外におけるトランジットモール導入事例の紹介……………(財)国土技術研究セ 25
ンター調査第二部

規制改革推進3か年計画(再改定)について……………道路局路政課 31

道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱について……………道路局路政課 36

平成14年度国土交通白書について……………道路局総務課 42

不正通行者に対する未納通行料金の強制徴収について……………日本道路公団 51
経理部管財課

道路法令関係Q & A 道路特定財源の使途の見直しについて……………道路局路政課 53

道路占用Q & A (第21回) 道路管理者間の協議(その2)……………道路局道路 55
利用調整室

訴訟事例紹介 宮城国道45号原付転倒事故損害賠償請求事件……………道路局道路 57
交通管理課

とんび 浮き世を離れて花の名所へ(秋田県)……………高橋 正弘 59
の広場

春分の日は伝統産業の日(京都市)……………橋本 浩之 62

連載／社会実験 広域連携と官民協働による自転車の走るまちづくり……………上門 周二 64

時・時・時……………70

歩行者・自転車優先のみちづくりについて

道路局地方道・環境課

一 まちづくり

道路は、かつて交通のインフラであるとともに人々が集い、やすらぐ暮らしの空間であった。しかし、急激に進化したモータリゼーションによって、現在では身近な道路までが車優先の使われ方がなされている。

国土交通省では、今後、生活道路については車より歩行者・自転車を優先していく必要があると考えている。そのための施策の一環として、現在、「くらしのみちゾーン（仮称）」、「トランジットモール」に積極的に取り組もうとする意欲の高い地区を募集しているところである。

「くらしのみちゾーン（仮称）」とは、交通安全対策と無電柱化や緑化など地区の快適性を向上す

る取組みを同時に行い、身近な道路を生活空間として質の高いものにしようとする施策であり、「トランジットモール」とは、中心市街地のメイנסトリート等で一般車両の利用を制限して、道路を歩行者・自転車と公共交通機関に開放し、街の賑わいを創出しようとする施策である。本稿では、これらの施策の背景等について紹介する。

二 背景

1 車が主役となった道路利用

戦後、経済の急成長に伴い、モータリゼーションが急激に進展し、道路は子供たちが遊んだり、地域の人々が井戸端会議を行う賑わいの空間から、自動車交通中心の移動、配送空間へと大きく変化していった。

日本は欧米諸国と異なり馬車道の時代を経験しなかったため、国道さえも舗装されていなかった。戦後の自動車交通に対応した道路整備は、まさに「ゼロ」からのスタートであった。そのため、高度成長とそれを支えて猛烈な勢いで進む自動車利用へ対応するには、道路舗装延長を伸ばすことや高速道路を整備することが最優先であった。

2 多発する生活道路での事故

一方、我が国の交通事故の特徴を見ると、歩行中・自転車乗用中の死者数が、全死者数の四割を占めており、諸外国と比較しても高い水準にあること（図1）、中でも特に高齢者の交通死者数が多く、歩行中、自転車乗用中とも死者数の六割が高齢者となっていること、さらには、歩行中の事

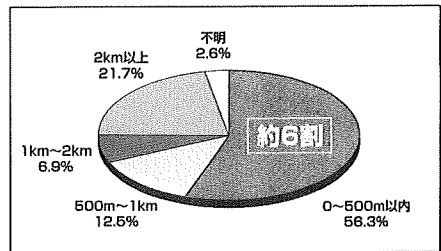
	歩行中	自転車乗用中	二輪車乗用中	乗用車乗車中	その他
日本	28%	12%	18%	28%	14%
イギリス	25%	4%	17%	49%	5%
ドイツ	13%	9%	15%	58%	5%
フランス	10%	3%	17%	66%	4%
アメリカ	11%	2%	7%	49%	31%

資料：国際道路交通事故データベース(2000)

図1 状態別30日死者数の比較

故の六割が自宅から五〇〇m以内で発生していること(図2)など、身近なところで多くの歩行者事故が発生していることがあげられる。交通量に対する死傷事故数の発生割合を示す死傷事故率を比較すると、生活道路は幹線道路の倍も事故の危険があり、特に歩行中・自転車乗用中の事故は生活道路に集中していること(図3)が分かる。

これらは、通過交通が幹線道路の渋滞を避けて



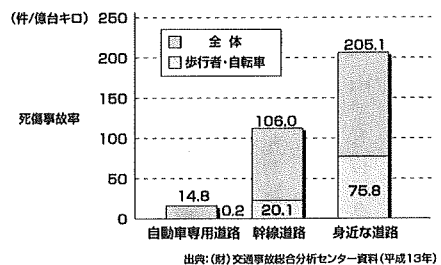
出典：(財)交通事故総合分析センター資料(平成12年)

図2 自宅からの距離帯別死亡事故(歩行中)発生比率

身近な道路に入り込んでいることが大きな要因と考えられ、幹線道路ネットワークの体系的な整備により、より安全な道路により多くの交通量を担わせ、ネットワーク全体の安全性を向上するとともに、生活道路においては通過交通を排除し、歩行者・自転車の通行を優先するゾーンを形成することが求められる。

3 快適性や環境への要望

国民の価値観が多様化するとともに道路に対する利用者ニーズも多様化し、量的拡大を求める道路政策や利便性を追求する道路のあり方に対して、多様な意見や要求が提示されるようになり、車中心の道路から人中心の道路への転換、移動中心の道路利用から生活中心の道路利用など、新し



出典：(財)交通事故総合分析センター資料(平成13年)

図3 幹線道路と生活道路の死傷事故率の比較

い道路利用のあり方も模索され始めている。

「人」の視点から道路空間の現状を見ると、狭く、段差があつてバリアフリー化が十分でなく、電柱や放置自転車などによって有効幅員が狭められて歩きにくい歩道や、まちの景観を悪化させている上空の電線、道に突き出て並ぶ、色や形がバラバラの看板類など、質的にも視覚的にも貧困さを指摘することは、容易な状況にある。「人」中心の道づくりを求める声は、道路に関する世論調査(内閣府 平成一三年一月調査)結果にも端的に現れている(図4)。

三 施策の概要

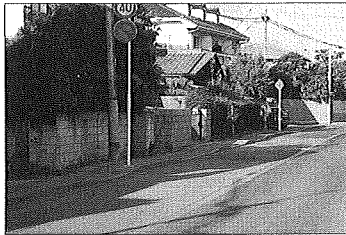
1 暮らしのみちゾーン

くらしのみちゾーン(仮称)は、外周を幹線道

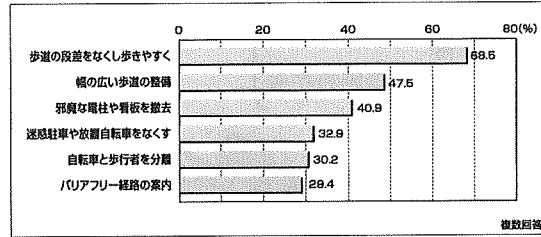
路に囲まれた等のまとまりのある住区や中心市街の街区などにおいて、一般車両の地区内への流入を制限して身近な道路を歩行者・自転車優先とし、併せて無電柱化や緑化等の環境整備を行って、

交通安全の確保と生活環境の質の向上を同時に図ろうとする取組みである(図5)。ゾーンの出入口に速度規制標識を設置したり、クランク、ハンブ等により速度低減を図ることなどにより、身近

歩行者の立場から道路整備に望むこと(世論調査)

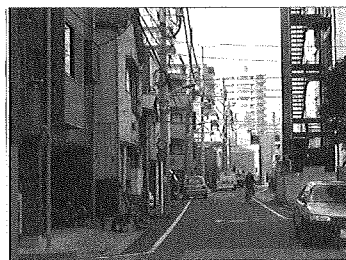


「波打ち歩道」と呼ばれる段差の多い歩道

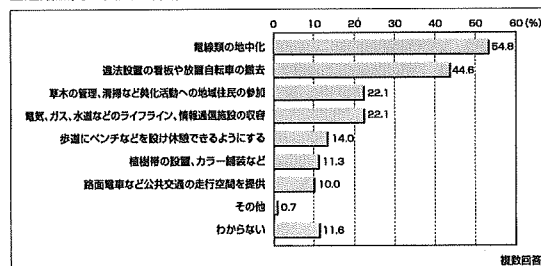


複数回答 出典:内閣府「道路に関する世論調査」(平成13年)

道路空間の快適な利用において重要なこと(世論調査)



電線類が空を覆い、緑が少ない身近な道路



複数回答 出典:内閣府「道路に関する世論調査」(平成13年)

図4 道路に関する世論調査

な道路を車より歩行者・自転車優先とし、安全な交通環境を形成することができる。さらに、幅広い歩道等の整備、既設歩道の段差の切り下げや傾斜・勾配の改善といった歩行空間のバリアフリー化、たまりスペースの確保、無電柱化、沿道緑化を進め、快適な生活環境の形成を目指している。

2 トランジットモール

トランジットモールは、中心市街地のメインストリート等で一般車両の利用を制限して、道路を歩行者・自転車と公共交通機関に開放し、街の賑わいを創出しようとする施策である。

トランジットモール内では、歩行者は自動車を気にせず安心して買物を楽しむことができる。また、バスや路面電車などの公共交通機関が歩行者の移動を補助する役割を果たす。さらに、高齢者や子供、身障者など、自動車を利用できない人々も安心して中心市街地に来ることができるようになる。

3 公募について

国土交通省では、本施策に積極的に取り組もうとする意欲の高い地区を募集している(応募締め切り:五月一六日)。

公募の対象は、市民団体又は市町村等で、①概ね五年後の実現を目指して取組みが進められる地

くらしのみちゾーン（仮称）の形成

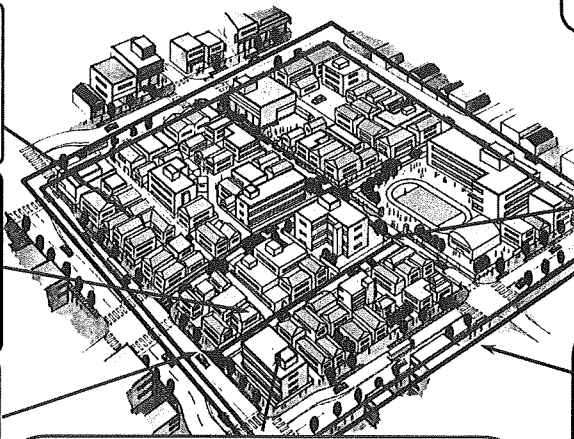
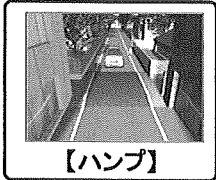
安 全

+

快 適

○通過交通の排除
・一方通行、ハンブ、路側表示等

○ゆとりの創造
・たまりスペース 等
○美しい街並みの創出
・無電柱化・緑化 等



【歩行空間のバリアフリー化】
・歩道の段差・傾斜・勾配の改善
・視覚障害者誘導用ブロックの設置
・透水性舗装、保水性舗装などの整備 等

地区面積：概ね500m四方

図5 くらしのみちゾーン（仮称）

区であること、②市町村等と地域の方々とは話し合いを進め両者が実現に向け協力できる環境が醸成されていることを要件としている。

応募された地区で要件を満たすものは、「くらしのみちゾーン」又は「トランジットモール」として登録し、ホームページ等で紹介するとともに、実施に向けた学識経験者等のアドバイス、市町村に対する計画策定費、事業費の一部についての補助等により、積極的に支援することとしている。

また、応募地区のうち合意形成等に当たって社会実験を必要とする地区は、新規性、先進性、有効性等の観点から選定して社会実験費による支援も実施することとしている。

四 おわりに

国土交通省では、こうした取組みを進めることにより、生活道路をこれまでの「車中心」から「人」中心へとつくり変え、かつて道路が持っていた人々が集いやすらぐ暮らしの空間を再生しようとしている。

こうした取組みは、様々な施策を遂行する行政の取組みと、地域を愛してゆとりと快適を教授したいと願う地域住民との「協働」が不可欠である。読者の皆さんにご理解とご協力をお願いする次第である。

津和野町くらしのみちゾーンに向けて

歩行者・自転車優先の道路整備の検討

鳥根県津和野町建設課

はじめに

近年、道路整備に対する基本的な考え方が変化してきています。これまでは、道路の交通需要に合わせて道路幅を拡げたり、バイパスを整備して交通を処理する道路整備が進められてきました。しかし、住民の生活が主体となる地域では、歩行者や自転車の安全性などの問題が生じるとともに、道路の拡幅整備が、これまでの街並みを変え、場合によっては住民の生活をも変えるケースも生じてきています。このような状況を踏まえ、地域の特性に応じて、従来の道路整備を進める地域と、住民の生活を重視した道路整備を進める地域とに分け、住民の生活が主体となる地域では、歩行者・自転車を優先した道路整備を行い、歩いて楽

しめる、自転車で爽やかに走れる生活空間を形成することが求められるようになってきました。

津和野町は、城下町の街並みが残る観光地で、年間一二〇万人の観光客が訪れています。平成一三年には、主要地方道萩津和野線バイパスが完成し、城下町の風情を残す地区ではコミュニティゾーン形成事業が進められてきました。また、町による新たな観光施設として、「安野光雅美術館」「道の駅津和野温泉なごみの里」が相次いで完成しました。

これらの事業は、市街地の交通や観光に変化を与えることから「津和野町まちづくり検討委員会」を組織し、まちづくりのあり方、道路整備のあり方を議論してきました。その結果、導き出された理念が「人と環境にやさしい交流の里づくり」で

あり、歩行者や自転車を優先する道路づくりを進めていくという方針が立てられました。たくさん観光客が来訪する観光地で、住民の暮らしと観光客の周遊の安全を目的として道路整備を行なうことは、くらしのみちゾーンの考え方に通じるものがあると考えます。

今回、策定したまちづくりの方針及び道路整備の方針について紹介し、今後のくらしのみちゾーンへの取組みについて考えたいと思います。

二 津和野町の概要

城下町として七〇〇年の歴史をもつ「山陰の小京都」津和野町は鳥根県の西端に位置し、青野山と城山に囲まれた盆地にひっそりとたたずむ人口約六、一〇〇人の町です。

明治の文豪森鷗外旧宅、先哲西周旧居、キリシタン殉教史跡乙女峠など五〇指に余る史跡や地方信仰のメッカとしても知られる太鼓谷稲成神社、永明寺、カトリック教会などとあわせ、「森鷗外記念館」、「現代フォトギャラリー」、「葛飾北斎美術館」、「杜塾美術館」などの多くの資料館や美術

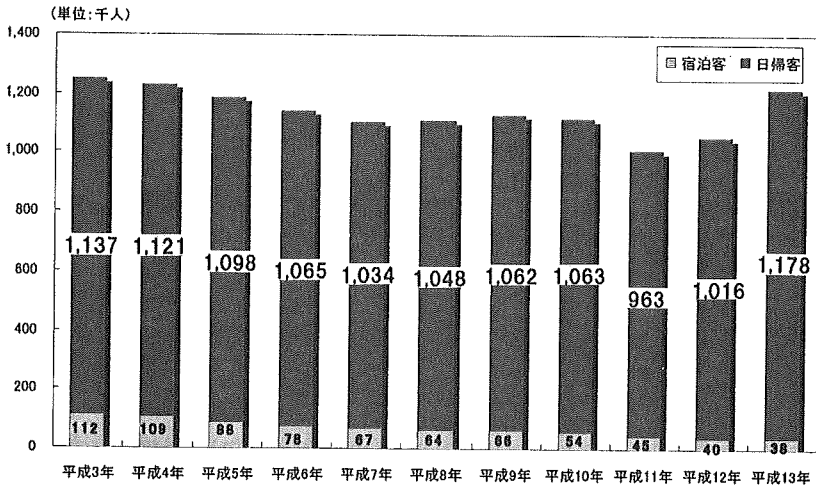


図1 津和野町観光入込み客数の推移 (日帰り・宿泊別)

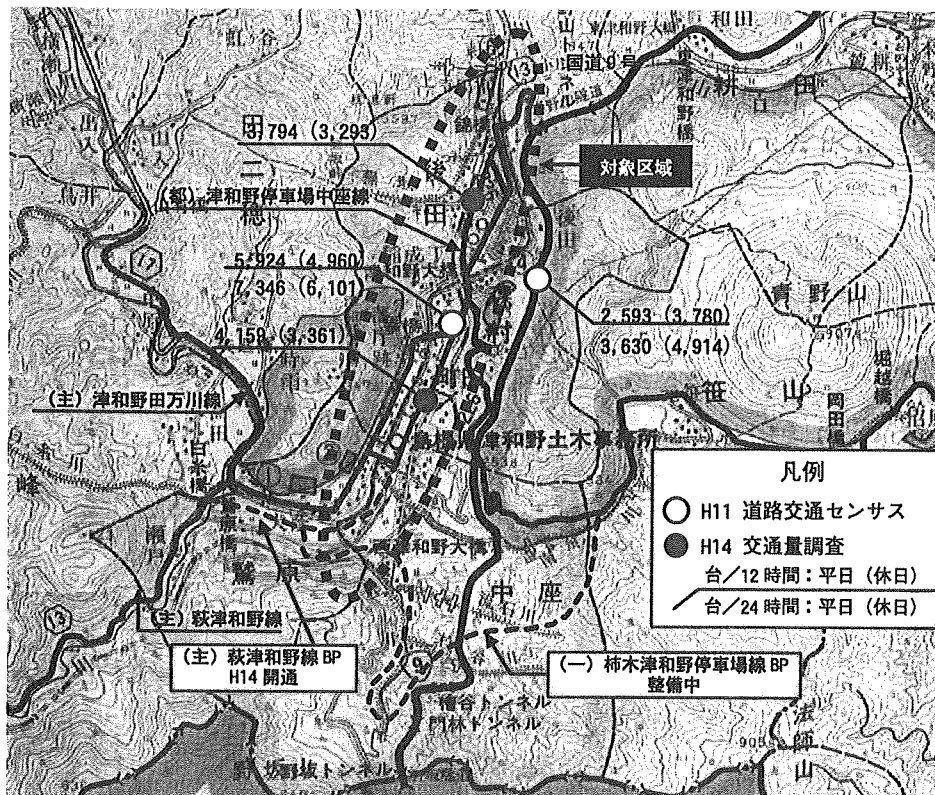


図2 津和野市街地周辺の道路網と交通量

館は、「津和野」という一つの魅力となつて観光を支えています。

しかし、観光形態は日帰り型で、宿泊客は全体の四割に過ぎず、滞在型の観光地に変えていくこ

とが課題となっています(図1)。

市街地及び周辺部の道路網は、図2に示すとおりで、国道九号が山あいを走り、通過交通を排除しています。市街地に降りる路線は市街地北側と

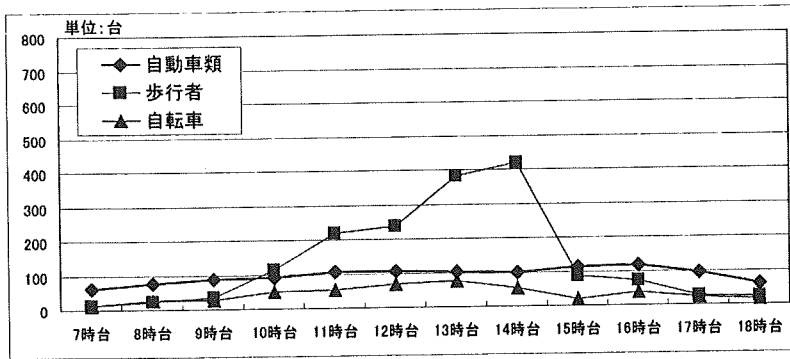


図3 萩津和野線（殿町通り）交通量（休日）

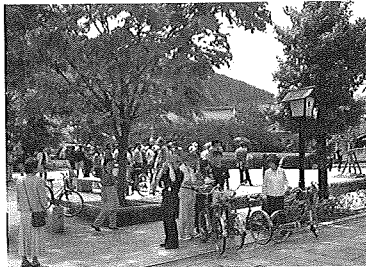


写真2 観光行動の状況（休日）



写真1 殿町通り利用状況（休日）



写真4 都市計画道路通学状況



写真3 都市計画道路通学状況

中央に二本ありますが、狭あいだで屈曲部が多く、車輛通行に支障を生じていることから、平成二〇年代初頭の開通を目指して、国道九号を南側で結ぶ県道柿木津和野停車場線バイパスを整備中です。また、平成一三年度には市街地南側にアクセスする主要地方道萩津和野線バイパスが整備され、これにより、都市計画道路津和野停車場中座

線とバイパスを結ぶ区間が市街地の幹線的な道路として機能するようになっていきます。交通量は、最も集中する中央部で七、三〇〇台/日、休日は六、一〇〇台/日となっています。主要観光地区となる津和野大橋周辺では、自動車、歩行者、自転車、観光客の安全な周遊、住民の安心で

きる交通に支障をきたしている状況です。前述のように、新たな観光施設を整備したところですが、休日においては交通錯綜の状況に拍車がかかっています（図3、写真1・2）。

観光は津和野町の基幹産業であるため、歩行者・自転車が安全に行動できる環境整備が求められています。一方、平日においても通学時などには、歩行者と自動車とが混在する状況となり、自動車走行速度の抑制も課題となっています（写真3・4）。

三 まちづくり論議の活発化

このような状況を踏まえ、道づくりを中心としたまちづくりを進めるために、平成一〇年度からまちづくりの検討を始めました。東京大学篠原修教授を委員長とし、町民、商工観光、福祉、行政関係者等で構成する『津和野町まちづくり検討委員会』を立ち上げ、道路交通問題を中心としながら、観光、地域振興に至るまちづくりの議論を進めています。

一方、島根県では市街地の一地区（橋北地区）を「コミュニティゾーン」として位置づけ、歩行者優先の道路整備を進めています。このコミュニティゾーン形成事業では、町民が参加するワークショップなど住民参加手法を取り入れて、整備計画を進めており、写真1に示すように（注）萩津和野

線「殿町通り」は道路用地内で歩道部を広げ、車道を石畳にして車の走行速度を低下させる整備が行われました。

四 まちづくり・みちづくりの方向性

津和野町が目指すのは「人と環境にやさしい交流の里」です。この理念に基づき、基本方針を三つ決めました。

①人と環境にやさしいまちをつくる

自動車の乗り入れ規制など市街地の交通をコントロールし、歩行者にやさしいまちにする。

②滞在型観光地にして交流人口を増やす

観光スポットの分散と多様化を図る。複数の観光行動手段を提供し、満喫できる観光地「津和野」を実現する。

③新しい経済発展の受け皿をつくる

新たな道路と観光施設を有効に使用して、津和野の新しい観光の魅力を創出する。

これらの方針に基づき、導入する交通施策として、以下の三つを設定しました。

(1)循環バスの導入

自動車の乗り入れ規制を行うための代替交通として、観光客の行動手段の選択肢として導入を検討する。

(2)パークアンドライド方式の導入

市街地の南北にある公共駐車場を利用し、循

環バスやレンタサイクルに乗り換えるパークアンドライドシステムの導入を検討する。

(3)「トラジットモール」の限定的導入

観光客の多い休日、時間を限定して公共車両と一部の車両の乗り入れのみを認める「トラジットモール」の将来的導入を検討する。

観光客の多い休日、時間を限定して公共車両と一部の車両の乗り入れのみを認める「トラジットモール」の将来的導入を検討する。

これらを実現する上で念頭に置いておくことは、歴史・文化・伝統を踏まえた新たなまちづくりを展開することでした。これは、津和野らしいものは何か？ 津和野らしいエリアはどの範囲なのか？ をきちんと議論し、決めて行くことでした。委員会の下部に専門組織としての「都市計画

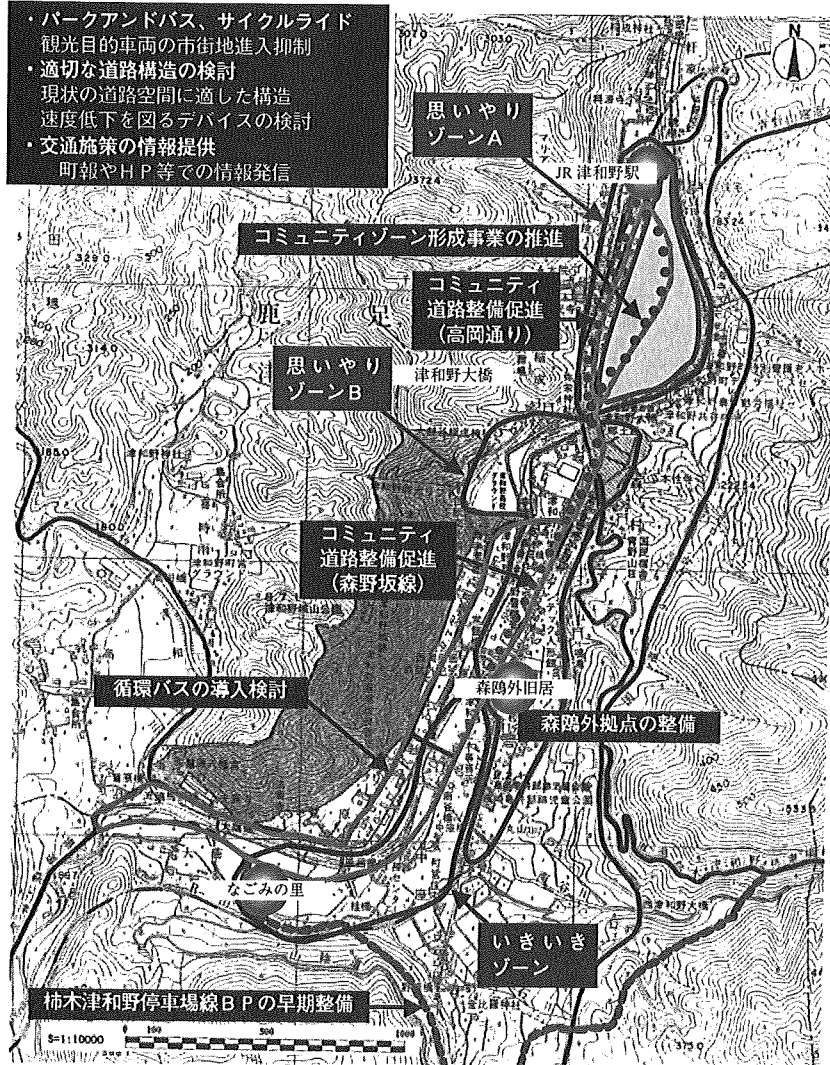


図4 津和野町まちづくり計画図(案)(ゾーン設定・交通システム・道路整備方針)

部会」を置き、町民代表の方々と議論をつくした結果、図4に示すまちづくり計画図(案)ができてきました。

「人と環境にやさしいまち」とは何か? を考えると、最近各地で取り組まれている「スロータウン」「スロー社会」のイメージと類似していると思われまます。そして、本町では、①ゆつくりと落ち着ける空間、②安全でやさしい空間、③お互いが助け合う空間であると定義し、このようなまちづくりを展開するゾーンを「思いやりゾーン(仮称)」としました。ここでは、津和野らしさを守り、津和野らしさを深めていくことにしています。このゾーンは、ゾーン内への域外からの自動車

交通をできる限り抑制し、街並みに合った交通量・速度にコントロールするための道路整備を進めることとしました(写真5・6)。

自動車交通の抑制は、平成二〇年代初頭頃に柿津和野停車場線バイパスが完成することにより、大きな改善が予想されます。それまでの間に、循環バス、パークアンドライドシステム、コミュニティゾーン形成事業の推進、交通施策の内外への情報提供を進め、交通量・速度コントロールが実現できるようにしていきたいと考えています。

以上のまちづくり・みちづくりの方針がくらしのみちゾーンの考え方に通じるものと思われまます。



写真5 津和野街並み(1)



写真6 津和野街並み(2)

五 社会実験に取り組み

津和野町は、平成一五年度に社会実験に取り組みことを計画しています。循環バスを導入する道路網が整ってきたこと、南北の拠点となる公共駐車場が整備されたことを受け、実際に循環バスとパークアンドライドシステムを導入してみて、自動車交通の抑制効果や観光客の行動の変化、他の交通機関への影響などの情報を把握し、本格運行への基礎資料としていく計画です。また、これに合わせて、観光振興施策をからめ、歩行者天国の試行も検討しています。現在、関係機関と内容を検討しているところです。

六 おわりに

津和野のように小さな町に、多数の自動車交通は似合いません。少し昔に戻って、自動車の便利さを忘れ、まちの魅力を楽しめる観光地に脱皮していくことが、津和野町としての望みであり、大きな課題です。

ヨーロッパの小都市のように、生活と観光が一体になることで、二一世紀の観光に対応して行けるまちをつくっていきたく願っています。

京都市の花見小路景観整備事業

快適な歩行空間の形成を目指して

京都市建設局道路部道路維持課

はじめに

花見小路は、京都市東山区祇園町の中央を南北に貫く通りです。今回ご紹介する事業は、その花見小路を「祇園情緒」を伝える京都を代表する町並みにふさわしい道路に再整備しようとするものです。

まず、祇園町の位置と歴史から案内します。京都市の都心、東西方向の幹線道路に四条通があります。その四条通の東端、東山に突き当たったところに祇園祭の神事で有名な八坂神社があります。ちなみに、八坂神社は、明治時代に改名される前は祇園社と称していました。この祇園社の門前に発生した町が祇園町です。鎌倉時代の末期から門前町の景観を呈するようになったそうです

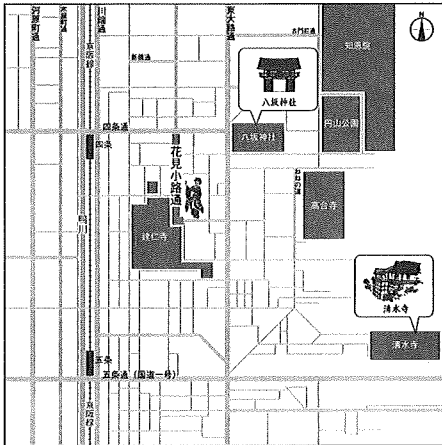


図1 位置図

が、祇園社参詣人や東山見物の遊客のための遊所として町並みが形成されてきたのは、一七世紀中ごろ江戸時代の初頭であったといわれています。忠臣蔵で有名な祇園の一力茶屋（万亭）は、四条

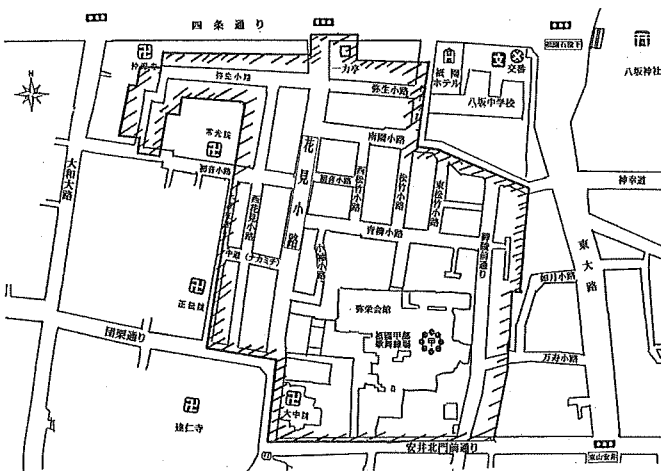
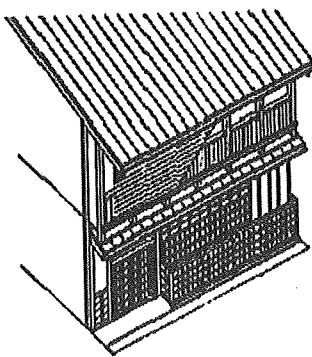


図2 祇園町南側地区の地図

花見小路南東角にあります(図1)。

さて、この事業を実施した花見小路のある祇園町南側地区(図2)は、その祇園町のうち四条通から南にある地域です。江戸時代までは建仁寺の境内でしたが、明治維新前夜の祇園の火災や洛中の戦火により衰退する京都の救済策として、明治七年に祇園甲部お茶屋組合が譲り受けて作られた町です。明治五年から始められた「都をどり」は、

○本二階茶屋様式
二階壁面を通り底の上に張り出して立ち茶屋や旅館などで採用される標準様式



○本二階格子造店舗用式
外壁を面格子や出格子窓で構成し、通り庭を配置し、それに面して居室を設け店舗として利用する様式

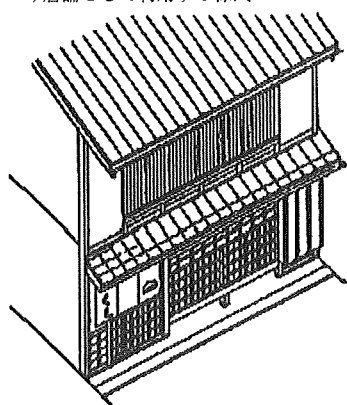


図3 代表的な建築様式

四月一日〜三〇日にかけて繰り広げられる祇園の代表的な催しですが、大正二年祇園甲部歌舞練場が新築されてからは、毎年当地で開催されています。

この地区は、北は四条通、東は東大路通の幹線道路に囲まれています。南から西にかけては建仁寺・安井金毘羅宮等の社寺や宮川町の花街があります。ここは祇園甲部歌舞練場を中心にお茶屋や料理屋が軒を連ねる京都の代表的な風情をかもし出す地域です(図3)。

二 まちなみづくりの動き

一九八〇年代のバブル経済はこの地区にも影響を及ぼし、地区外資本による新たな事業や建物が進出するなど、地域の環境や景観が変化を見せ始めました。こうしたことから地域住民(約三〇〇戸)によって、「伝統的な町並みの保全と地区の活性化を祇園町に住む私達で」を合言葉に平成八年八月「祇園町南側地区協議会」が設立されました。平成一一年六月に京都市がこの地区を市街地景観条例に基づく「歴史的景観保全修景地区」に指定し「道路から見える建物高さは一・二m以下、屋根材は日本瓦、銅板又はこれに準ずる」などと規制すると、協議会はその翌月に「屋外広告物は二階の軒より上に設置せず、黒や茶、白のいずれかにする」、「看板に点滅式の照明は使わない」など、

きめこまやかな基準を設定した「祇園町南側地区景観協定」を締結し、住民自らの手でまちの景観を守る決意を示しました。

建築物の景観保全に合わせ、道路の景観整備についても取組みを行いました。花見小路を幹線とするとその補助幹線とも言える南園小路、御陵前通、青柳小路等について、平成九年から一〇年度にかけて、インターロッキング舗装を行うなど道路の景観整備を行うとともに、一部道路の一方通行規制についても住民合意のもと実施しました。

三 花見小路の景観整備

1 整備方針

周辺道路の景観整備が行われる中、花見小路の景観整備についても議論してきました。その結果、以下の整備方針が示されました。

- ・生活と観光の二面性に配慮した空間形成
- ・快適な歩車共存道の整備
- ・快適な歩行者空間(歩行者空間のネットワークの整備)

・まちなみと一体となった祇園らしい景観形成
当時の花見小路は、営業用の電力、通信線など七社の電線が道路の上空を縦横に占用するなど、道路上の景観は、沿道の建築物にそぐわない状況を呈していました。

そこで、これらの整備方針を実現するため、電

線共同溝を整備し既設電柱を撤去する電線類地中
 化工事と、アスファルト舗装を石畳舗装やカラー

舗装に再整備する道路景観整備工事を京都市が地
 元協議会と一体となって取り組むことになりました
 た(写真1・2)。



写真1 整備前
 電線や電柱が洗練された花見小路のまちなみ
 景観を阻害していました。

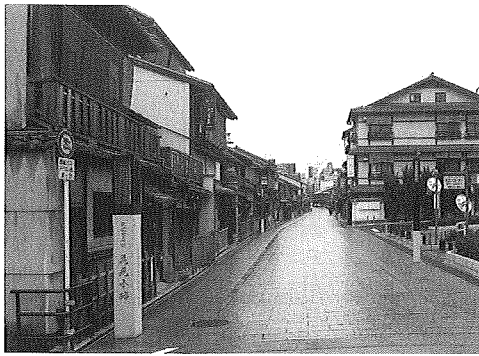


写真2 整備後
 石畳の道として再生された花見小路。

2 工事の概要

(1) 電線類地中化工事

○要請者方式

○工事費…二・五億円

○事業年度…平成一一、一二年度

○工事延長…LⅡ三三〇m

・管路総延長LⅡ七、二〇一m

・杆設置総数NⅡ一七箇所

・電柱撤去本数NⅡ一八本

・支線撤去本数NⅡ四条

○地中化参画企業者…七企業者

・関西電力(株)(電力)

・西日本電信電話(株)(通信)

・(株)有線ブロードネットワークス(音放)

・キャンシテム(株)(音放)

・(株)NHKアイテック(TV共聴)

・京阪神不動産(株)(TV共聴)

・大和電設工業(株)(祇園甲部組合電話)

・道路管理者用管路

(2) 道路景観整備工事

○本市単独工事

○工事費…約三億円

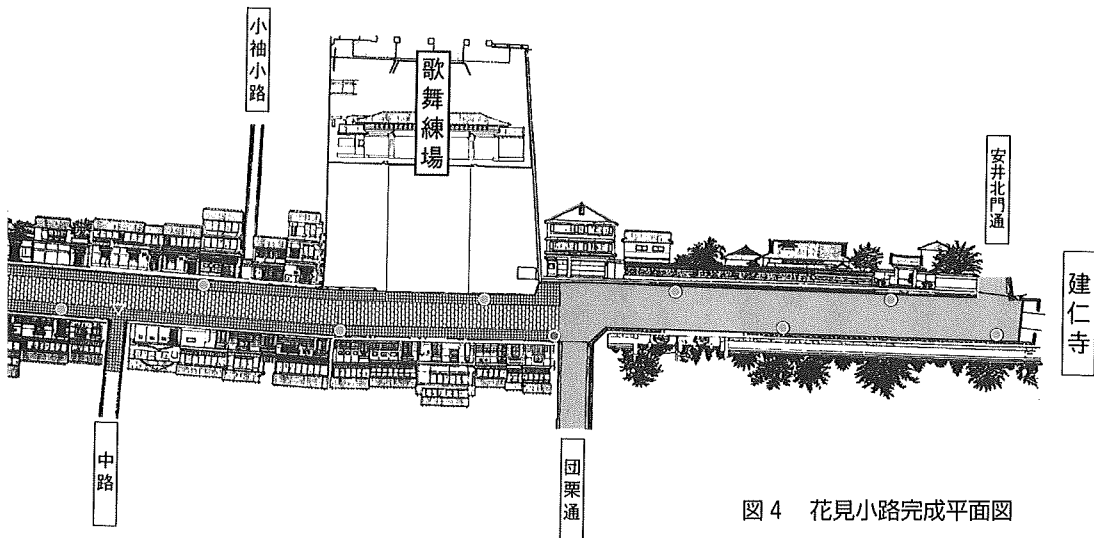


図4 花見小路完成平面図

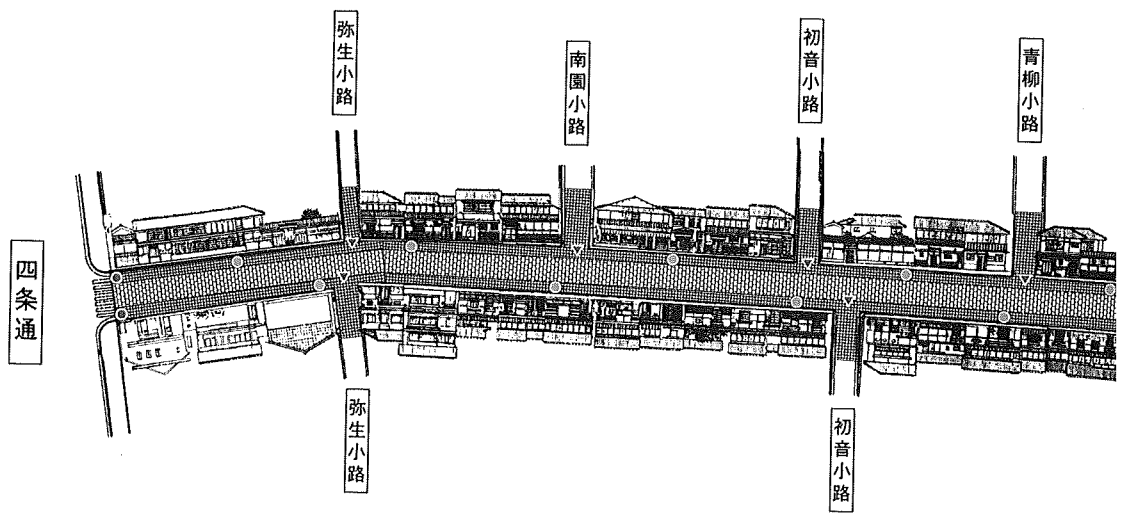
表1

花見小路整備事業全体工程												
年度	10			11			12			13		
事業名												
測量設計業務委託			↔									
電線類地中化工事					←							
道路景観整備工事								←				→
移設補償工事												↔
企業設備更改工事					←							
工事休止期間	年末年始(12/30~1/7)、都をどり(3/15~4/30)、祇園祭(7/10~7/17)、温習会(10/1~10/6)											

○事業年度：平成一三年度
 ○総工事延長：L≒三三〇m
 (A工区 四条通(団栗通))
 ・延長：L≒二六〇m
 ・道路幅員：W≒六・八m～八・三m

・石畳舗装：車道部四〇@六〇、t≒一〇cm
 路肩部二〇@三〇、t≒一〇cm
 ・デザイン照明：N≒一三基(五五W@三、蛍光灯)
 ・シンボルサイン：N≒三基(一五〇Wナトリウム灯)
 (B工区 団栗通(安井北門通))
 ・延長：L≒七〇m
 ・道路幅員：W≒六・四m～九・三m
 ・カラー舗装：t≒四cm
 ・デザイン照明：N≒四基(二〇〇W、水銀灯)
(3) 工事工程
 工事は、お茶屋の営業などがあるため夜間工事ができない、都をどり(三月一五日～四月三〇日)祇園祭(七月一〇日～一七日)、温習会(一〇月一日～六日)など地区独特の文化行事による工事の休止が必要な期間がある、など厳しい現場条件があったため、平成一三年度～一三年度の三カ年を要しました(表1)。

3 より良いまちづくりを目指して
 事業の実施に当たって、地域住民から以下のような種々の工夫と協力を得ています。
 ・祇園町南側協議会の役員は、地域に自動車が流入する一因ともなっている「場外馬券売り



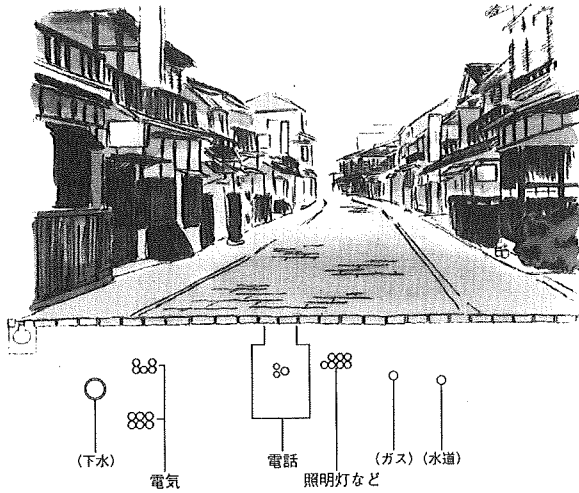


図5 石畳舗装断面模式図

場 ウィンズ京都」に対し、この事業への理解と協力を求めるため何度も上京するなど、事業推進の原動力となりました。

・祇園歌舞練場は、電線類地中化に当たって必要になる地上機器を一般通行者からは見えなようにするため、敷地内の塀の後ろに無償で設置する協力を頂いた。

・花見小路付近で必要になる電力用の変圧器・開閉器については、枝道にある電柱に添架設置することにより花見小路の景観整備を支援

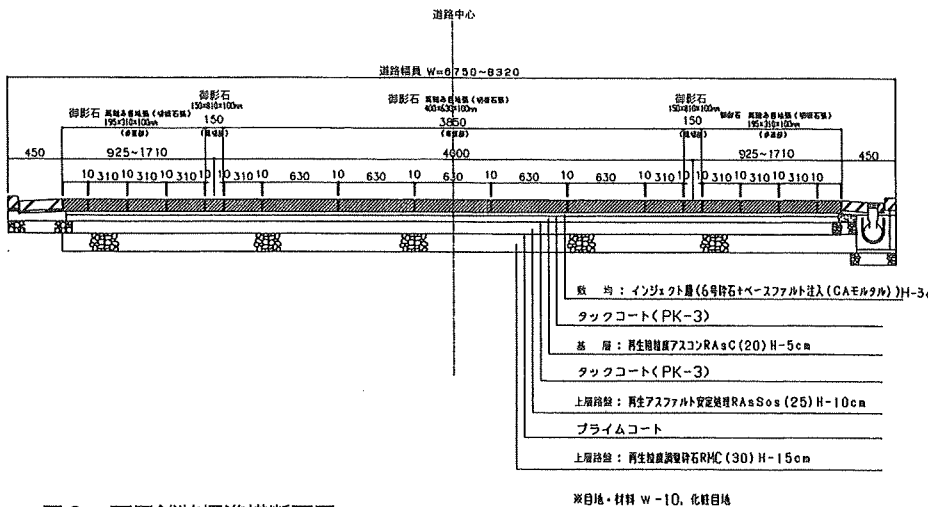


図6 石畳舗装標準横断面図

するなど、枝道の沿道住民も花見小路の景観整備に理解を示し協力されている。

・地中化配線の沿道民家立ち上げ管路については、壁面の外観を損なわないように、格子等

で目隠しをしている。

また、まちの風情に合う石畳や照明灯のデザインについては、技術者のボランティア集団「アートテックまちなみ協議会」の協力を得ました。花見小路の自動車交通を規制できない現状を踏まえ、石畳の舗装構成を強固なものにするともに、石畳のデザインで歩行者空間を確保する工夫を行っています。すなわち、路肩部の石畳模様を路側線に見せる長方形の石材、その外側を車道部分より細かい石材を設置することにより、ドライバーに走行ルート外であることを認識させる事とし、歩車共存道路と類似する効果を有しています(図5・6)。

現在、花見小路の交通規制は、午後九時～午前四時(土日は、午前九時～午後五時、午後九時～午前四時)の南行一方通行ですが、沿道の景観と石畳舗装・デザイン照明の整備により、ドライバーに歩行者優先・徐行運転が当然、という意識を植え付ける効果を狙っています。

四 今後のまちづくり

京都市では平成一二年度に策定した京都市基本計画において、歩いて楽しいまち「歩くまち・京都」の実現を目指す、と宣言しています。「歩くまち・京都」とは、歴史文化資産や自然環境と調和した歩く魅力があるまち、誰もが歩きたくなる

よくな安全・快適な交通環境が整ったまち、生活目的が身近な地域で歩いて果たせるまち、また、来訪者にとっても歩くことによってその価値をより深く楽しむことができるまちです。このようなまちをつくるために、美しい町並み景観の形成など歩くまちの魅力を高める取組みを進めるとともに、自動車流入の抑制や安全な自転車利用の促進等、のびのびと歩けるための条件を整備し、環境への負担の少ないまちづくりを目指しています(写真3・4)。

祇園町南側地区協議会において住民主導型で実施されている花見小路における今回の事例も、そのようなまちづくりの一例でもありと考えています。

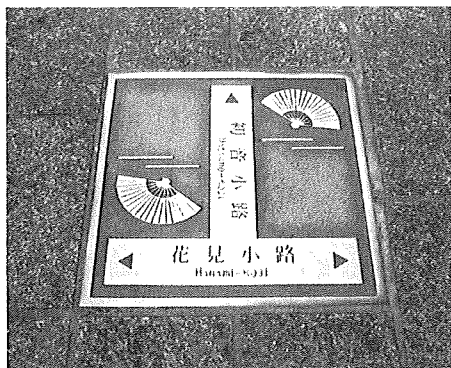


写真3 路面の案内板
路面に埋め込んだ案内板。
地域らしいデザインとした。

協議会では、毎年テーマごとに活発な議論を繰り広げています。平成一四年には商業・住環境整備として、風営法にかかる業種の一部の営業を地区計画で規制することとしました。また、防災面では、多数の木造家屋を有することから、舞妓さんも参加する消防訓練に取り組んでいます。

花見小路の交通規制については、夜のお茶屋営業、土日の場外馬券売り場への自動車交通対策などを踏まえ、現状では精一杯の交通規制とも言えますが、地区内の交通対策については、引き続き更なる検討を進めるなど、歩行空間ネットワークの形成について、熱心な議論がされています。

「博物館のように保存するのではなく、伝統と時代の動きの両方を踏まえながら最低限のルールである共通の物差しのもとに各人がプライドと責任を持ってまちづくりに参加する」、意気込みを持つ祇園町南側地区協議会の今後の活動に期待していきたいと考えています。

(文責 道路維持課担当課長補佐 塩谷孝雄)



写真4 ある日の花見小路

那覇市国際通りトランジットマイル

社会実験の結果と今後の課題

那覇市国際通りトランジットマイル実行委員会

1. はじめに

那覇市の中心市街地は、戦後、沖縄の商業の中心を担い、とりわけ国際通りは、県都那覇のメインストリートとして、沖縄県及び那覇市の商業の発展に貢献してきました。

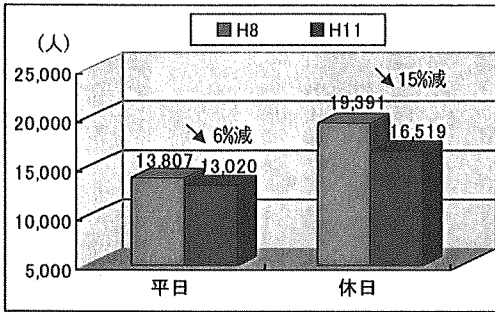
しかし、近年、社会の進展、住宅の郊外化、流通の変化による郊外大型店の進出などにより定住人口の減少、商業の停滞がおこり、中心市街地の魅力が薄れ、かつてのような求心力を失いつつあります。

こうした状況は、国際通りの来街者数の変化にも現れ、平成一一年の来街者は平成八年に比較して、休日で約一五%も減少しています(図1)。

また、軌道系交通機関のない沖縄では、公共交

通はバス、タクシーのみで、自動車依存度が高く、自動車交通量が著しく多い状況にあります(写真1)。

特に国際通り(平成一一年度道路交通センサス調査)では、平日自動車類二四時間交通量が約二〇、五〇〇台/日であり、平均旅行速度も大都市



【来街者数の変化(13時台~17時台)】

参考：平成12年3月 那覇市中心商店街通行量調査報告書

図1 来街者数の変化



写真1 通常の国際通り状況

の三分の一以下となつて、慢性的な交通渋滞が発生しています(図2)。

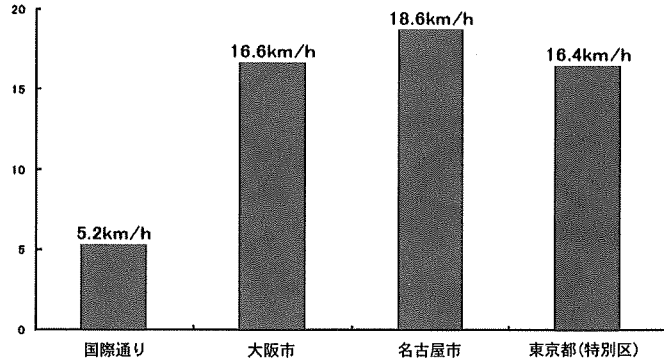


図2 一般道路の混雑時平均旅行速度

那覇市国際通り商店街振興組合連合会では、こうした現状に対して、将来的にフルモール、トランジットモールの導入を検討した調査報告書を発表しており、那覇市では、平成一五年開業予定の沖縄都市モノレールと周辺地区を結ぶ新たな移動手段の検討も必要と考えています。

そこで、このような現在の慢性的な交通渋滞やそれに起因する環境悪化の改善、社会実験を実施

することにより、開放された道路空間の活用による商店街の活性化や高齢者・障害者にやさしいまちづくりを目指したトランジットモールの本格実施に向けて、各種課題の抽出と対応策の検討を目的とした社会実験として「那覇市国際通りトランジットマイル」を実施しました。

なお、トランジットマイルという名称は、市民、県民に対して、この社会実験に親しみと興味を持ってもらいたいとの思いから、「トランジットモール」と戦後沖縄の復興の代名詞にもなっている国際通りの別名「奇跡の1マイル」をかけた造語として名付けたものです。

二 社会実験の概要

今回の社会実験を行うにあたっては、平成一三年度の国土交通省の社会実験B地域(実験の熟度を高める地域)の選定を受けたことにより、平成一三年一〇月二四日に那覇市長を委員長とした「那覇市国際通りトランジットマイル実行委員会」を立ち上げ、平成一四年一月二七日には熟度を高めるべく、プレ社会実験を実施しました。その結果、トランジットバスの運行の安全性を確認するとともに三万人の来街者があり、トランジットバスの運行に対する要望も強いことが判りました。そのため、平成一四年度にも社会実験の申請を行い、社会実験A地域(現地での実験を実施する地

域)の選定を受けて実施したものです。なお、今回の社会実験は以下の日程及び実験項目で実施しました。

1 実験実施日

平成14年8月31日(土)
14年9月1日(日)
14年9月7日(土)
14年9月8日(日)
合計・四日間

2 実験項目

【実験項目1】

トランジットバスの運行(トランジットバス六台(八台、周遊三路線、合計運行区間約9km(重複区間を除く))による国際通りとモノレール駅及び周辺地区とのアクセス性の向上、バスの位置情報サービスによる乗り換え利便性、タクシィベイ導入による移動利便性の向上及び乗用車から公共交通機関への利用転換の可能性の把握(図3・4)。



写真2 トランジットバス走行状況 (2002年9月8日)

【実験項目2】

トランジットモール導入における大気、騒音等の環境改善効果の検証。

【実験項目3】

トランジットモールの導入により、開放された道路空間を活用した多彩なイベント等の実施を通じた商業活性化の可能性及び駐車場情報提供システムの導入による利便性向上の検証。

【実験項目4】

電動自転車や電動スクーター等及び非健常者の通常移動手段のモニター調査による、タウンモビ

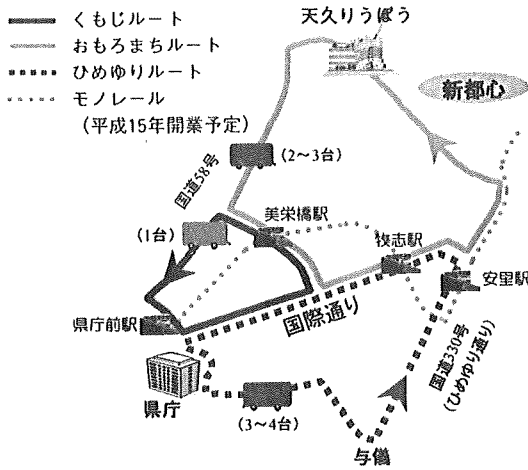


図3 トランジットバスルート図

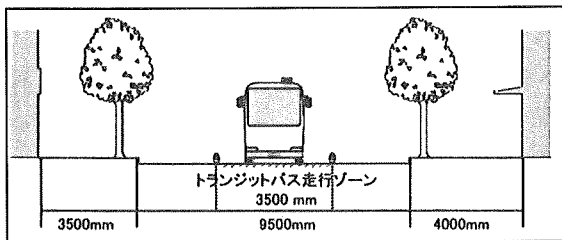


図4 国際通り内トランジットバス走行断面図

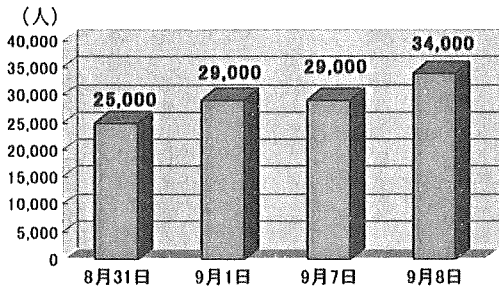


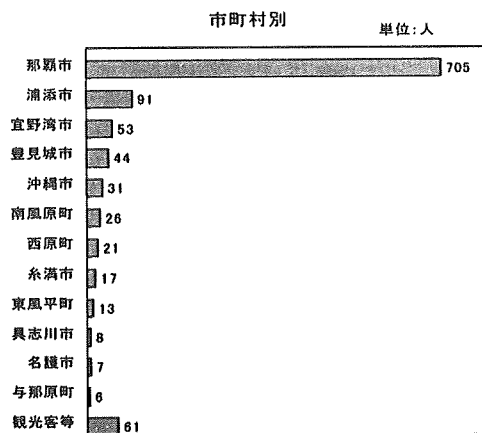
図5 日別推定来街者数(2時~18時)

三 社会実験結果

1 アンケートに見るトランジットモールの評価
 今回の社会実験では、四日間の合計で約一七千人の来街者があり、実験初日も約二五千人、最終日には約三四千人が訪れました(図5)。

リテイの有効性、歩道の改善点の検証。
 今回の報告では、上記実験項目の内、トランジットモール導入による商業活性化の可能性、トランジットバスの運行、大気・騒音等の環境改善効果、周辺交通への影響について報告します。

来街者アンケート調査の回答者の割合を見ると、通常では主に観光客が主体となっているところ、今回の実験では、県内、とりわけ那覇市内から訪れる人が主体となっています(図6)。



* 来街者アンケート調査 (回収: 1217 票)

図6 来街者アンケート回答者の居地域

7. また、来街者アンケートでは、トランジットモールが必要とする声は約七割に上りました(図7)。
 さらに来街者とは別に国際通りの商店街に対するアンケートを実施したところ売り上げの上昇が約三割、下がった店舗が約二割程ありながら、トランジットモールが国際通りの活性化に役立つとの意見は約六割で、トランジットモールに対する評価は概ね良好でした(図8・9)。

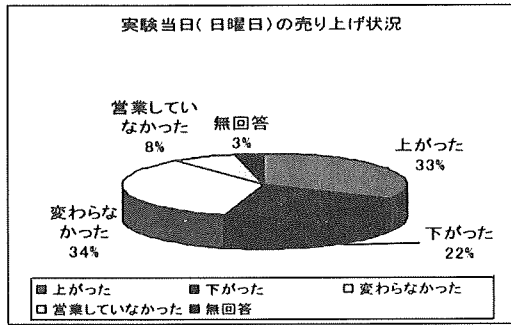


図 8

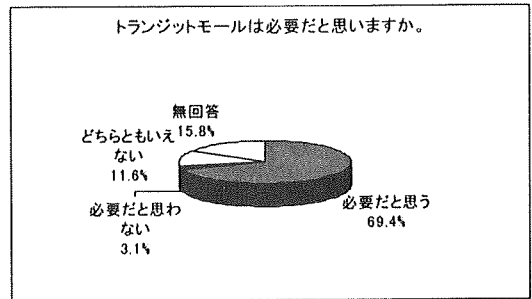


図 7

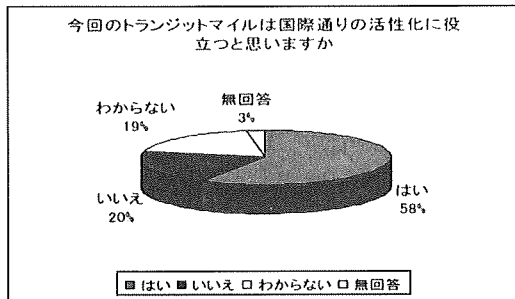


図 9

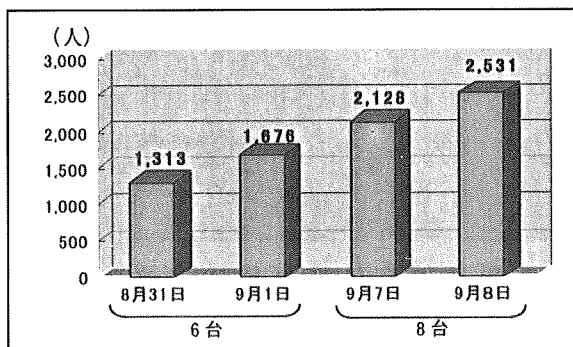


図10 日別トランジットバス利用者数

2 トランジットバス運行実験

四日間運行したトランジットバス(無料)は、合計七、六四八人の利用者があり、来街者の約七%にあたります。実際には数字以上に需要が高く、後半の二日間は運行台数を二台増やして対応しましたが、必要人数は集計した利用者数よりも多いと思われます(図10)。

また、来街者アンケート調査でもトランジットバスの各ルートの必要性については、約六割が必要と答えています(図11)。

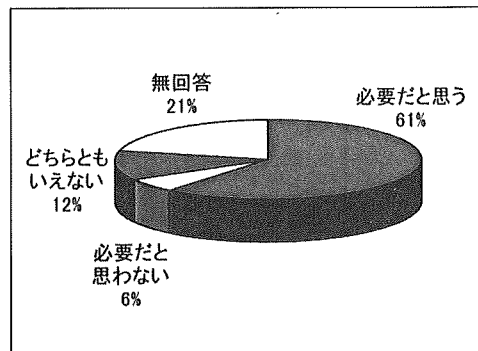


図 11

なお、運行の安全性については、事故もなく、アンケート調査結果からも歩行者への危険を感じなかったとする意見が四割、危険を感じた人は一割でした。また、運行間隔、運行速度ともに、ちょうどよいとの意見が四割を超え、「通り内走行を五〜一〇km/hに制限したこと」「トランジットバス走行ゾーンの設定」が妥当であったと思われます。

次にトランジットバスの移動時間は、運行計画で想定した時間よりも増加しました。

その要因としては、以下のことが考えられ、運

行間隔等を含め運行計画の見直しが必要と思われる
ます。

① 通り内の歩行者に配慮して随時、停車・走行を繰り返していること。

② 通り内におけるトランジットバスの進入台数を四台に限定したため、通り内走行時間の増加が、各バスの通り内進入口における待機場所での待ち時間の増加につながった。

③ 乗降客数の調査作業（乗車券配布・回収）によって乗降客の誘導が円滑にできなかった。
以上のことから移動時間が増加しました(図12)。

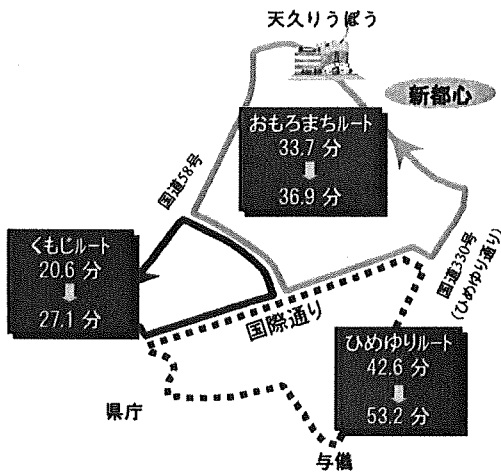


図12 トランジットバス移動時間

3 環境改善効果

国際通り内の窒素酸化物は最大で四〇ppbも低減
しています。また、騒音も各測定箇所
で環境基準

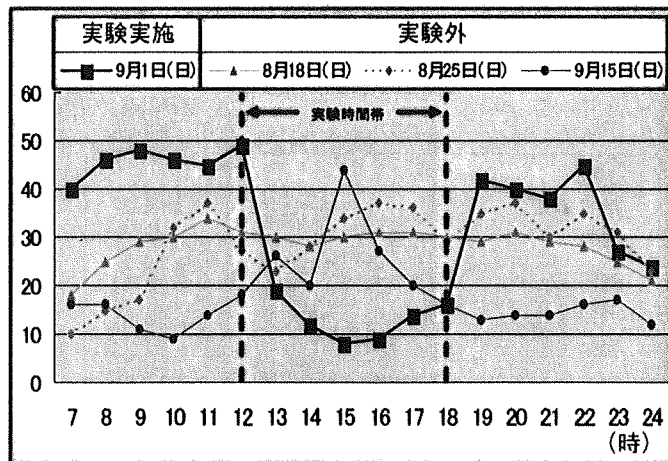


図13 二酸化窒素 (NO₂) 測定結果

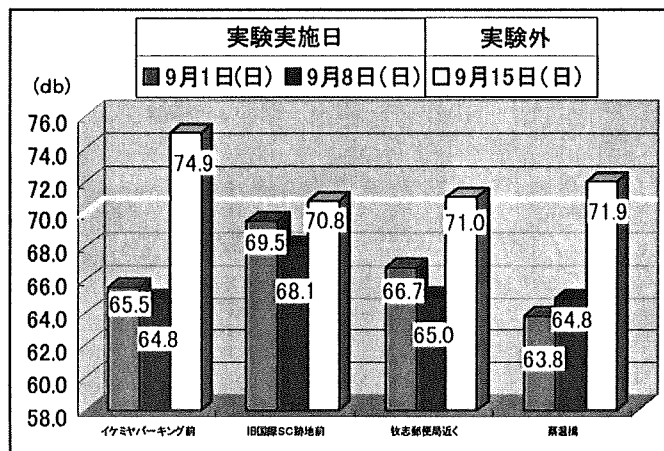


図14 騒音調査結果 (12時~18時)

値七〇dbを下回り、沿道環境の改善効果が見られ
ました(図13・14)。

4 周辺道路の交通状況

交通量調査の結果、実験実施日では、久茂地川沿いの道路と開南交差点を通じて国道三三〇号に

抜ける道路の二つの道路が国際通りの代替経路となつて交通が集中しましたが、幹線道路については大きな影響は見られませんでした(図15)。

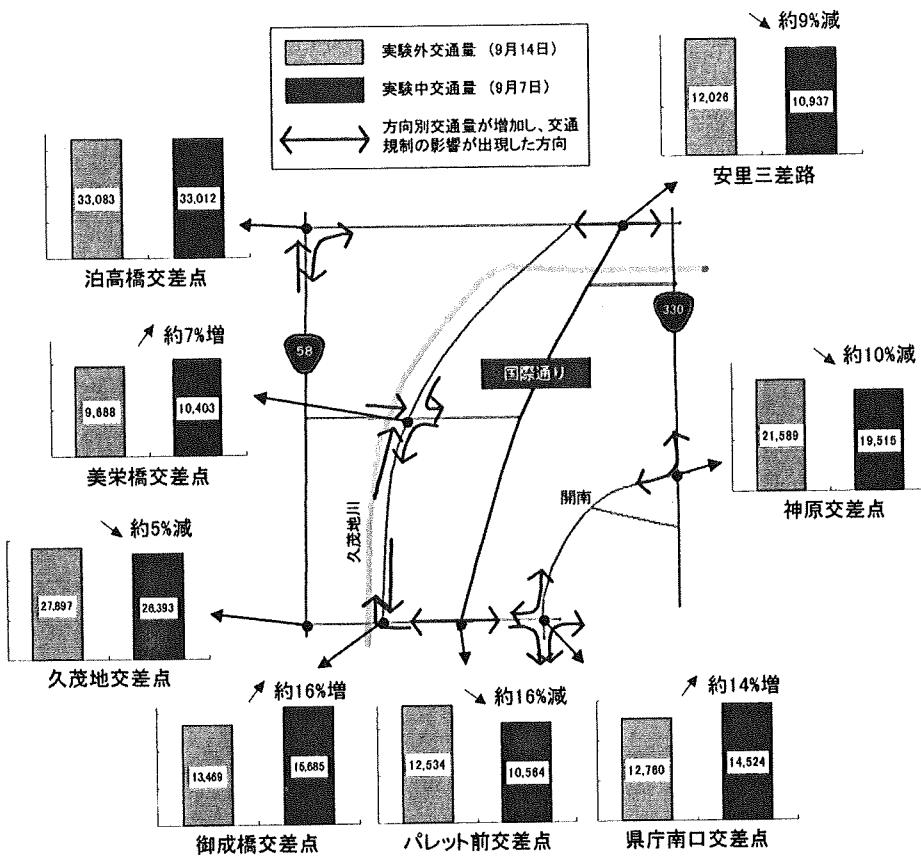


図15 周辺道路の交通状況 (12時~18時)

四 今後の課題

実験の結果、国際通りにおけるトランジットモール社会実験については、来街者及び地元商店街において概ね理解が得られたと思われませんが、今後は定期的な実施によってトランジットモールの認識の浸透とともに恒常的な導入が可能か否か確認する必要があります。

また、トランジットバスの運行については、来街者の利用意向が高く、週末(土日)においては周辺道路への影響も少ないことから、今後、運営事業者の検討や、モノレール利用促進効果の検証を含めてトランジットバスの具体的導入に向けた検討が必要です。

五 おわりに

国際通りへのトランジットモール導入は、国際通りの活性化を図る重要な施策であると同時に環境を重視した歩行者優先のあらたな道路施策です。これまで、観光客主体であった国際通りに市民、県民の足を向けさせることも十分可能であり、「歩いて楽しい商店街」の新たな展開も期待されます。

今後のトランジットモールの本格的な導入の実現に向けて関係各機関のご協力をお願いいたします。

海外における

トランジットモール導入事例の紹介

(財)国土技術研究センター調査第二部

一 はじめに

トランジットモールとは、中心市街地のメインストリートなどにおいて一般自動車交通を制限し、道路を歩行者・自転車とバスや路面電車などの公共交通機関に開放して、まちの賑わいを創出しようとするものである。近年、モータリゼーションの進展や大規模商業施設の郊外立地、居住者の減少などによって、中心市街地の活力が低下している。欧米の都市でも、我が国と同様に中心市街地の空洞化や道路環境悪化が大きな問題となっていたが、トランジットモールを導入した欧米の諸都市では商店街に買い物客が戻り、かつての賑わいを取り戻すことに成功している。

我が国には、歩行者空間に公共交通機関を導入

する基準がないことや、歩行者に対する安全性が確保できないことなどを理由に本格的な導入事例はいまだない。

本稿では、道路空間をより快適で、より魅力あるものとしていくために、今後の我が国におけるトランジットモール導入への方向性を考える上での参考事例として、海外におけるトランジットモール導入実態を紹介する。

二 トランジットモールの概要

トランジットモールという言葉は、トランジットとモールを組み合わせたもので、トランジットは路線を定められた公共交通機関を指し、モールは一般に商店街(ショッピングモール)をいう。

トランジットモールとは、商店街において自動

車交通を排除・制限して買物・通行・休憩が快適にできる歩行者空間に、バスや路面電車など路面を走行する公共交通機関を導入した空間を称した

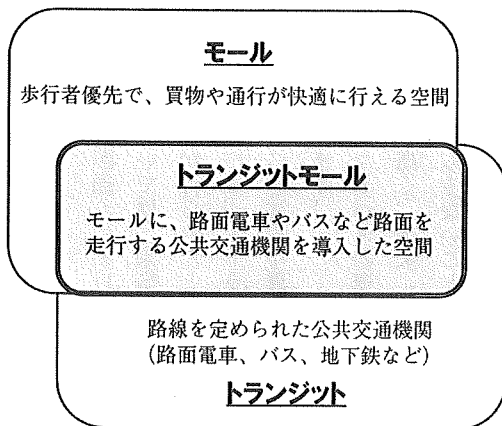


図1 トランジットモールの概念図

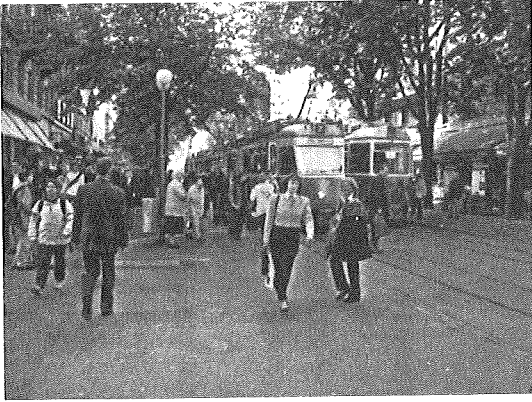


写真2 路面電車（スイス・チューリッヒ）

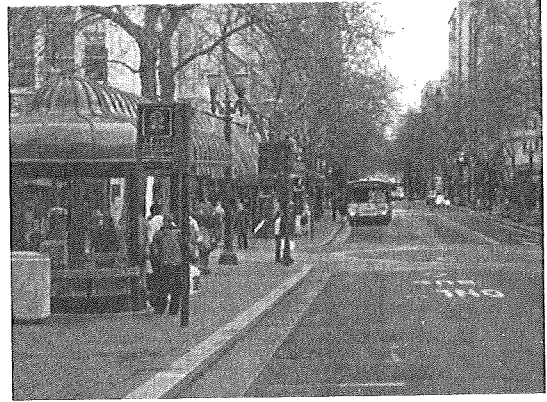


写真1 バス（アメリカ・ポートランド）

ものである（図1）。

また、トランジットモールで導入されている主な公共交通機関としては、バス・路面電車（LRT）の二種類があげられる（写真1・2）。

トランジットモールの導入目的及び効果については主に次の二点が考えられる。

・道路交通環境の改善

自動車交通抑制により渋滞問題の解消や、騒音・大気汚染などの環境問題が改善される。

・中心市街地の活性化

歩行環境の向上や誘導動線の確立により、来街者が増加する。また、公共交通の利便性が向上し快適な移動が可能になる。

三 海外における導入事例

海外ではすでにヨーロッパ、アメリカを中心に四〇以上の都市で、トランジットモールが導入されている。主な導入都市を図に示す（図2）。

トランジットモールの形態は、ヨーロッパでは路面電車による歩行者混在型が主であり、アメリカではバスによる歩行者分離型が主な形態をとっているのが特徴である。

欧米におけるトランジットモール導入の経緯は、六〇年代からのモータリゼーションの急激な進展にともない、七〇年代に入ると道路渋滞によ

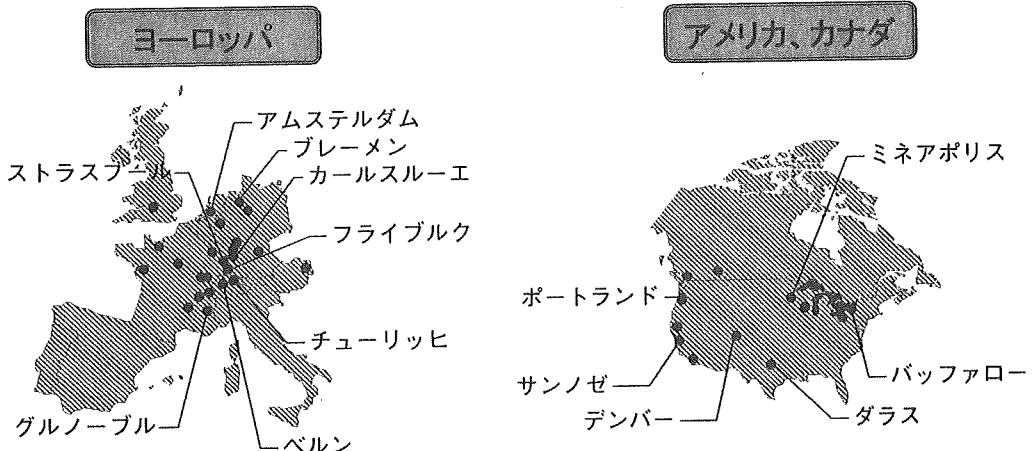


図2 海外における主なトランジットモール導入都市

る大気汚染や交通事故による問題が都市部において深刻化し、都心商業地は衰退していった。このような都市問題の発生を受けて、高い自動車交通依存度を減少させるために、車中心の交通計画から歩行者中心・公共交通機関優先の政策に方向転換を行うこととなった。自動車交通を抑制させるために、都心への自動車交通を規制し、その代替交通手段として公共交通機関を導入もしくは拡充整備し、都心部へのアクセスと都心部内の移動手段を確保した。この都心部の道路交通形態が「トランジットモール」の形態である。

海外の都市におけるトランジットモール導入の代表的な事例としてポートランド（アメリカ）とストラスブール（フランス）のトランジットモールについて導入背景・状況・効果・課題等について紹介する。

四 ポートランド

1 都市概要及び導入背景

ポートランドはアメリカ西海岸オレゴン州最大の都市であり、人口は約四五万人（広域都市圏では約一三〇万人）で花や緑の自然の豊かさとも都市の機能が調和した美しい都市である。

ポートランドでも七〇年代に自動車交通への過大な依存度が原因で、都心部での交通渋滞問題や大気汚染問題が発生し、都心部の商業活動の衰退

へとつながっていった。

そこで、この問題を解決するために、市長の強いリーダーシップのもとバランスのとれた交通システムを目指し、新たな都市計画を策定した。その計画基本理念は、都心のオフィス街に雇用を集中させ、通勤及び都市内での自動車利用を減少させることである。またその実施方針は、都心部へのアクセスと都心部内の移動のために公共交通を整備し、公共交通サービスと雇用を都心のオフィス街に集中させ、開発と公共交通を協調させることとした。具体的に行われた施策は次のとおりである。

・成長管理政策の導入

スプロール化した都市をよりコンパクトなものに再編し、交通政策と土地利用政策を一体的に進めることで生活環境の質を向上させる。

・LRTの導入

都心と郊外を結び、かつ都心部内での移動を補助する自動車に替わる交通手段を提供する。

・トランジットモールの導入

都心部の自動車交通を規制し、快適な歩行者空間を形成し、自動車交通に替わる移動手段としてバスを導入する。

・駐車対策

都心への通勤者用の駐車スペースを削減

し、買い物客などの来客用の駐車スペースを拡大する。

このようにポートランドでは「トランジットモールを導入した」というよりも「結果としてトランジットモールの形態になった」という意味合いが強い。すなわち、都心部での歩行者空間の環境を改善するために自動車交通を抑制した。それにより、歩行者に対するアメニティに加えて、公共交通によるモビリティを確保する必要が発生し、自動車交通に替わる移動手段として、バス路線を整備した。その一連の施策の結果として都心部が「トランジットモール」の形態となったといえる。

2 導入状況

ポートランドにおける都心部のトランジットモール実施区間を図3に示す。ポートランドの都心部の街路は基本的に、南行き北行き交互に一方通行の道路網になっていて、トランジットモールは五番街と六番街の各一・五kmに導入されている。

トランジットモールの道路構造は図4に示すように、幅二四mの道路の中央に車道一m（バス専用二車線＋一般車両用一車線）と両側歩道（五・四mから七・六m）から構成されている。トランジットモール内はバス専用ではなく一般車両の通行も許可している。しかし、トランジットモールを実施している区域は、三街区ごとに一街

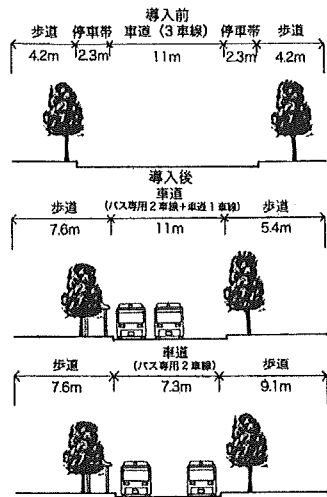


図4 トランジットモール内の断面図

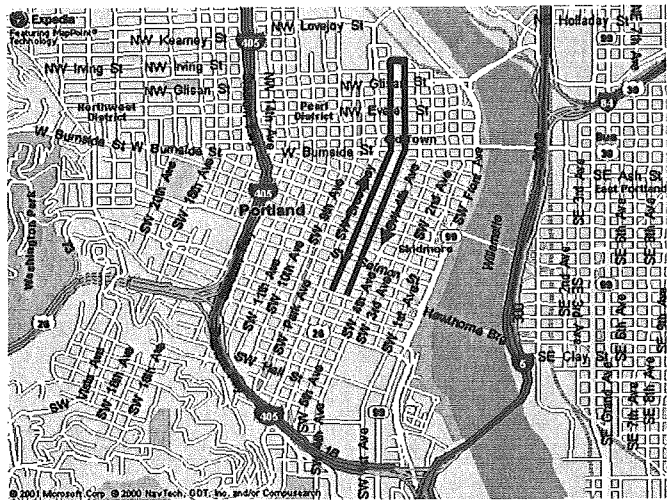


図3 トランジットモール実施区間

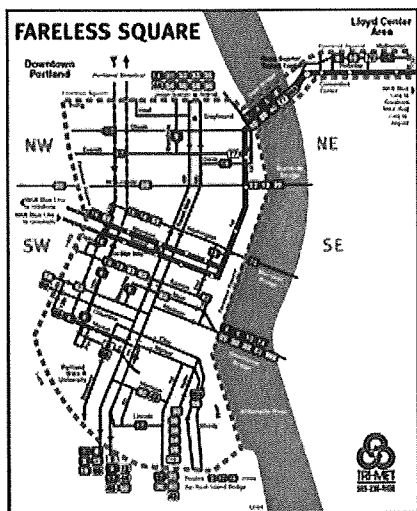


図5 都心部の無料区域

区の車道が七・三mに狭くなりバス専用二車線のみとなり、その結果、一般車両の通過交通は制約されることとなる。また、タクシーの乗り入れには時間制限を行っている。

歩道は車道よりマウントアップしており、歩車道は完全に分離されている。歩行者の車道横断は交差点の横断歩道に限定されている。

トランジットモール内のバスの最高速度は毎時二〇km/hに制限されていて、運行量はピーク時には時間一五〇台の交通量となる。バス車両には車椅子や自転車に乗せられるような構造となっていて利用者の利便性に配慮している。また、バスのモニターにリアルタイムでバスの運行時間を表示するような、バスロケーションシステムの導入にも取り組んでいて更なる利便性向上を図っている。



写真3 郊外のトランジットセンター

図5に示しているのは、都心部の運賃無料区域である。この区域内ではバス、LRTなどすべての公共交通機関が運賃を無料としている。また、都心部への自動車の乗り入れ抑制を目的にパーク&ライド施設の整備も積極的に行われていて、その駐車料金も無料とし、利用者の利便性を向上させている。写真3はLRTとバスのトランジットセンターを示す。

3 導入効果及び今後の課題

都心部での運賃無料などバス利用の利便性が向上したため、公共交通利用者数は年間三、〇〇万人から六、〇〇万人へ倍増し、公共交通は都心への通勤の四〇％を分担している。

トランジットモール内では歩行環境の向上や公

公共交通のアクセス性向上により、自動車で来街出来ないにもかかわらず来街者が増加し、大型店が進出しオフィス建設も進んでいる。また、年間二百以上のイベントが開催され百万人以上の人々が集まっている。

課題としては運営費用が大きな問題としてあげられる。現在、公共交通機関は二〇％を運賃収入で八〇％を公的な補助で運営している。今後運営費確保のためにパーク&ライド駐車場の有料化等の費用対策を検討している。

また、トランジットモール内のバスの交通渋滞問題も発生しており、バス停間隔の見直しを行っている。

五 ストラスブル

1 都市概要及び導入背景

ストラスブルはドイツ国境に近いライン川沿いのフランスの都市であり、EUの中心的都市である。人口は約二五万人（広域都市圏では約四五十万人）で歴史的な都心と近代的オフィスが調和する美しい都市である。

ストラスブルでは過大な自動車交通量により、都心部では慢性的な交通渋滞が発生し排気ガスによる大気汚染や騒音公害が顕著になっていた。それに起因して歩行空間や居住空間など沿道環境の悪化が大きな都市問題となっていた。

したがって、問題解決のため環境問題を重視する当時の市長が、自動車などの交通コントロールを行う新しい交通計画を策定した。その計画基本理念は、都心から自動車交通を排除し、自動車に替わる交通手段として公共交通を整備拡大することである。具体的に行われた改善策は次のとおりである。改善策の導入前後の状況を示す（写真4・5）。

- ・自動車交通の規制
- ・公共交通の整備拡大
- ・トランジットモールの導入

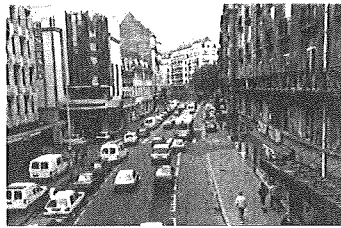


写真4 導入前



写真5 導入後

2 都市交通の改善策

- ・自動車交通の規制

都心を抜ける幹線道路の自動車交通量は五万台／日であり、そのうち約半分にあたる二万四、〇〇〇台は通過交通であった。したがって、都市郊外を迂回する高速道路の建設完

了を契機に、幹線道路を都心中央部で遮断し通過交通を排除した（図6）。

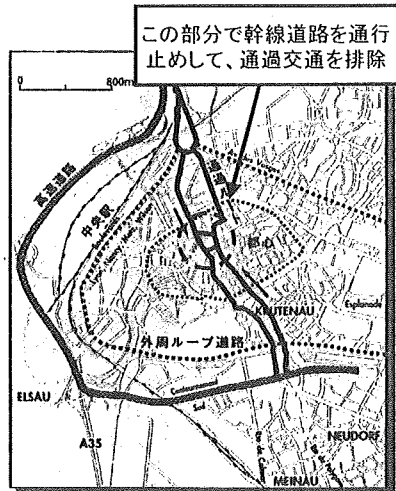


図6 実施された交通規制

- ・公共交通の整備拡大

郊外と都心を結ぶ自動車に替わる交通手段として、LRTの導入を行った。また、自動車交通からの乗換えの利便性を向上させるために、パーク&ライド施設の整備を行った。パーク&ライド駐車場はLRTの路線沿いに八カ所（四、六〇〇台分）の駐車場を整備した。また、路線バスとのトランジットセンターも整備し、公共交通の利便性向上を図った（写真6）。

- ・トランジットモールの導入

都心部の幹線道路であったフランクブルジョア通りのオム・ド・フェール駅からランストロ・グランルー駅間四〇〇mについて、自

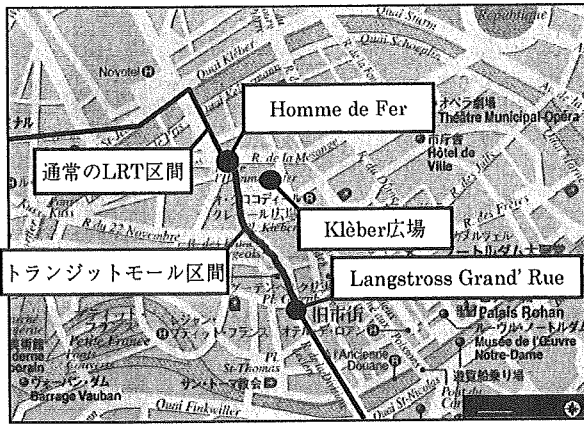


図7 トランジットモール区間

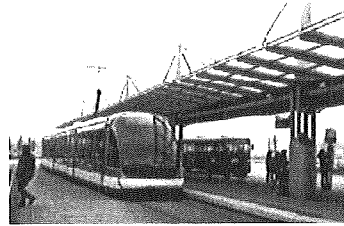


写真6 郊外のトランジットセンター



写真7 トランジットモール内状況

自動車交通を排除しトランジットモール化を行い、歩行空間の環境を改善した(図7、写真7)。

3 導入効果

複数の施策を複合的に実施したことにより、ストラスブールの都市交通政策は大きな成果をあげ、トランジットモールの導入は環境改善と都市の活性化に多大な効果を及ぼした。

・自動車交通量の減少

都心を抜ける幹線道路の通過交通量は約一五%減少し、それにより一酸化炭素、窒素酸化物などの汚染数値が半減した(図8)。

・公共交通利用者の増加

一日当たりのLRTの平均利用者数は約九万人に達しており、バスを含めた公共交通の総利用者は導入前に比べ六〇%増加した。パーク&ライド駐車場の利用者も導入後著しい増加率である(図9)。都市の活性化

歩行者空間の拡大や大気汚染などの環境改善によって、都心部の商業地に活気が蘇り、商店街の売上は増加した。また、都市中心部の歩行者通行量は導入前と比べて二〇%〜三〇%増加した。

六 おわりに

現在の国内における取組み状況は浜松市、福井

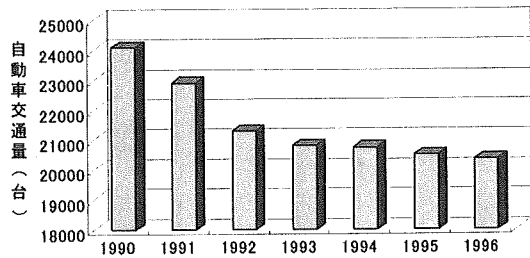


図8 中心市街地の通過交通量の推移

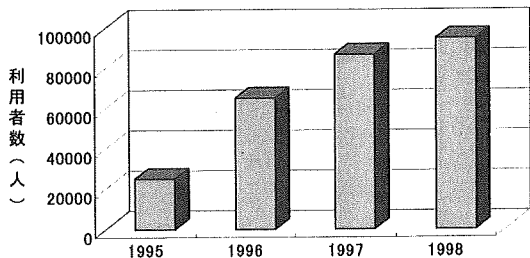


図9 パーク&ライドの月間利用客数の推移

市、那覇市、京都市の各都市でトランジットモール社会実験を行い、本格導入に向けての検討段階中である。また、前橋市においては他に先駆けて昨年コミユニティバスによるトランジットモールを導入し、現在運用中である。今後、車よりも歩行者・自転車優先した施策への転換を行い、質の高い道路空間を創造するものが、中心市街地の活性化に寄与するものと考えられる。

規制改革推進3か年計画(再改定)について

道路局路政課

一 概況

平成一四年三月二十九日に策定された「規制改革推進3か年計画(改定)」の再改定を行い、新たに「規制改革推進3か年計画(再改定)」(以下、「本計画」という)が策定され、平成一五年三月二十八日に閣議決定された。以下、新たに策定された本計画の概要について説明する。

二 改定までの経緯

規制改革については、「規制緩和推進計画」(平成七年度から平成九年度まで)、「規制緩和推進3か年計画」(平成一〇年度から平成一二年度まで)の二回の計画のもと、計六年間にわたり進められてきたが、引き続き規制改革を推進するため、平

成一三年度から平成一五年度までの三カ年間に取り組むべき事項について新たに「規制改革推進3か年計画」が策定され、平成一三年三月三〇日に閣議決定された。同計画には総合規制改革会議の審議結果、内外からの意見・要望等を踏まえ、毎年度改定する旨が定められており、今回の再改定はそれに基づき行われたものである。

規制改革の推進については、平成一二年度までは行政改革推進本部の規制改革委員会において調査審議されてきたが、平成一三年四月一日に新たな調査審議機関として内閣府に総合規制改革会議が設置され、内閣総理大臣の諮問に応じて経済社会の構造改革を推進する観点から必要な規制の在り方に関する基本的事項を総合的に調査審議することとなった。

平成一四年一月二日には「規制改革の推進に関する第二次答申」(以下、「第二次答申」という)が総合規制改革会議において決定され、同日、小泉内閣総理大臣に答申された。一月一七日には第二次答申に示された具体的施策を最大限に尊重し、所要の施策に速やかに取り組むとともに、平成一四年度末までに「規制改革推進3か年計画(改定)」(平成一四年三月二十九日閣議決定)を再改定する旨の閣議決定がなされた。

その後、第二次答申の内容及び総合規制改革会議等に対して提出された内外からの意見・要望等を踏まえ、「規制改革推進3か年計画(再改定)」(以下「本計画」という)が策定された。

三 計画の目的

本計画は、近年、我が国が直面する経済のグローバル化、少子高齢化、情報通信技術革命（IT革命）、環境問題の深刻化等の構造的な環境変化に対応して、経済社会の構造改革を進めることにより、①経済活性化による持続的な経済成長の達成、②透明性が高く公正で信頼できる経済社会の実現、③多様な選択肢の確保された国民生活の実現、④国際的に開かれた経済社会の実現等を図り、もって、生活者・消費者本位の経済社会・システムの構築と経済の活性化を同時に実現する観点から、行政の各般の分野について計画的に規制改革の積極的かつ抜本的な推進を図ることを目的とする。

本計画においては、各行政分野について個々の規制のみならず関係する諸制度も含めた見直しを行うための中長期的な改革課題と改革の基本的な方向性を示すとともに、当面の改革事項として、第二次答申、「構造改革特別区域基本方針」（平成一五年一月二四日閣議決定）、内外からの意見・要望等に明らかにされた規制改革関連事項について、これを平成一三年度から平成一五年度までの三か年にわたって取り組む事項として確定することにより、その着実かつ速やかな実施を図ることとする。

表1 規制改革推進3か年計画(再改定)における各分野の規制改革の推進に当たっての視点

<p>各分野の規制改革に当たっての視点</p> <p>① 生活者・消費者が安くて質の高い多様な材・サービスを享受することが可能になる経済社会システムの実現</p> <p>② 企業や個人が多様な選択肢の下で自由に創造性や個性を発揮でき、競争や様々な可能性への挑戦を通じて創意や努力が報われる社会の実現</p> <p>③ 構造的な環境変化に対応した制度の再構築等による医療・福祉、雇用・労働、教育等の社会システムの活性化</p> <p>④ 持続的な発展を可能とするための環境負荷の少ない循環型社会の形成推進</p> <p>⑤ 企業の先導的・創造的な経済活動を促進し、新しい産業と雇用機会の創出を促進するための環境整備</p> <p>⑥ 高コスト構造の是正等による国際的に競争力を持った事業環境の整備</p> <p>⑦ IT革命により情報と知識が付加価値の源泉となる社会を構築するための制度・システムの改築</p> <p>⑧ 事後チェック型行政への転換、情報の非対称性の是正等透明なルールと自己責任の原則に貫かれた事後監視・救済型社会への移行</p>
<p>具体的な規制制度の見直しに当たっての視点</p> <p>(i) 経済的規制は原則自由、社会的規制は必要最小限との原則の下での規制の抜本の見直し</p> <p>(ii) 免許制から許可制への移行、許可制から届出制への移行等より緩やかな規制への移行</p> <p>(iii) 検査の民間移行等規制方法の合理化</p> <p>(iv) 規制内容・手続についての相互の国際的整合化の推進</p> <p>(v) 規制内容の明確化・簡素化や、許認可等の審査における審査基準の明確化、申請書類等の簡素化</p> <p>(vi) 事前届出制から事後届出制への移行等事後手続への移行</p> <p>(vii) 許認可等の審査・処理を始めとする規制関連手続の迅速化</p> <p>(viii) 規制制定手続の透明化</p> <p>(ix) 不合理な規制の是正による社会的な公正の確保</p>

各分野の規制改革の推進に当たっては、特に表1の視点を重視し、戦略的かつ抜本的な改革に向けて取り組む。具体的な規制制度の見直しに当たっては、九つの視点に沿って規制の撤廃・緩和、

運用の見直し等を推進する。また、我が国を取り巻く環境変化への対応等の緊急性に鑑み、各般の取り組みの更なる加速化に特に留意する。

規制改革推進3か年計画(再改定)より抜粋

四 計画の概要

今回改定された本計画は、共通的事項（計画の目的及び規制改革推進の基本方針など）、今回の改定で新たに加わった一四年度重点計画事項、横断的措置事項（ＩＴ関係、環境関係など）、分野別措置事項（住宅・土地、公共事業関係、運輸関係など）と大きく四事項に分けられている。このうち一四年度重点計画事項とは今年度の改定において重点的に推進すべき事項を特に記載したものであり、内容的には第二次答申における「具体的施策」の指摘事項となっている、横断的措置事項と分野別措置事項において、これまでの計画と同様に個別措置事項に関する三か年の取組みを定めている。

国土交通省所管の規制については、国民の安全の確保、環境の保全など社会的な規制の観点から設けられているものが多いが、社会経済情勢の変化に対応して、国民生活の質を向上させ、経済の活性化を図るといふ観点から、これまでも積極的に規制改革の推進を図ってきたところである。

五 主な道路関係の計画項目

本計画に盛り込まれた道路行政に関係する主な項目については、表2のとおりである。

六 おわりに

規制改革に関しては、本計画の策定に加えて、平成一四年三月に策定された規制改革推進3か年計画（改定）の平成一五年三月三十一日時点における措置状況のフォローアップと平成一四年四月から平成一五年三月末までに総合規制改革会議等に提出された内外からの意見・要望等についての各省庁の対応状況が公表される。

表2 規制改革推進3か年計画(再改定)の主な道路局関連事項

事項名	措置内容	実施予定時期		
		平成13年度	平成14年度	平成15年度
2 IT				
ア①線路敷設の円滑化 (国土交通省)	a (b) 道路等の公的空間への敷設円滑化 i) 道路、河川、港湾等の公的空間における光ファイバーの収容空間ネットワークの整備・開放を推進するとともに、収容空間に関する情報提供の充実を図る。	順次実施		
	ii) 橋梁の新設に合わせた線路敷設や将来の線路敷設に対応するため、モデル事業を選定し、光ファイバー敷設の在り方について検討する。【平成14年度国土交通省道路局路政課道路利用調整室長通知国道利第29号等】 【平成14年4月22日国土交通省道路利用調整室長通知等】	一部措置済 (3月通知)	措置済 (4月通知)	
	iii) 冬期・年度末の路上工事抑制措置について、道路交通に及ぼす影響等も勘案しつつ平成13年度から5年間は試行的に緩和を図るとともに、道路管理者等は当該措置の実施内容等をインターネット等により公開する。 【平成13年度国土交通省道路利用調整室長通知国道利第5号等】	一部措置済 (試行)	一部措置済 (試行)	措置 (試行)
	v) 直轄国道の道路占用許可申請手続の電子化について、平成13年度までに所要の措置を講ずるとともに、その他の国道及び都道府県道についても電子申請が可能となるよう地方公共団体に対して要請を行う。【直轄国道は平成13年度内に電子化済。その他の国道及び都道府県道は平成13年度国土交通省道路利用調整室長等通知国道利第5号の2等】	措置済 (13年2月通知)		
	vi) 複数の道路管理者に係る道路占用許可申請手続のワンストップ化の推進を図る。 【道路占用許可申請手続のワンストップ化推進の在り方について(平成13年12月26日)】 【直轄国道の事務所間をまたがる電子申請を複数の申請先に一括申請できるようなシステムを改良(平成15年3月31日)】	逐次実施		
	x) 道路や河川に線路敷設を行う際の手続に関する占用許可手続マニュアル(平成12年度作成)の周知を図る。【平成13年度国土交通省水政課長通知国道利第5号等】 【平成13年度国土交通省水政課長通知国河政第33号等】	措置済 (13年2月、3月通知)		
	x i) 道路における埋設物情報を整備するため、道路台帳の整備を促進するとともに、道路台帳の電子化を推進する。	逐次実施		
	b ケーブルテレビ事業者について、電気通信事業者と同様、円滑な線路敷設が実現するよう関係省庁が連携し必要な措置を講ずる。 【電気通信役務利用放送法(平成13年法律第85号)、平成14年度国土交通省道路局長通達国道利第58号等】 【平成14年度国土交通省道路局長通達国道利第9号等】	一部措置済(1月法律施行、2月通達)	一部措置済(6月通達)	逐次実施
ア②高速道路の高架橋脚空間の活用(国土交通省)	高速道路の高架橋脚空間への光ケーブルの敷設の方策について検討する。	検討	検討	検討 (17年度中の道路関係4公団民営化時までに結論)
エ23ETCの推進 (国土交通省)	一般利用者に対するサービスを平成14年度中に全国の主要な料金所に拡大、おおむね5年後を目途に都市高速道路においてETC(Electronic Toll Collection System:ノンストップ自動料金支払いシステム)に限定した利用を目指す。	逐次実施		
エ25道路交通情報提供に関する制約の緩和 (警察庁、国土交通省)	a 道路交通情報提供事業者への民間事業者の参入を促進し、また、新たな技術開発を図る観点から、交通の安全と円滑に関する必要最小限の法的な担保措置を設けるため、道路交通法を改正するなどの措置を講じた上で、現状の規制を撤廃することを早急に検討する。【道路交通法の一部を改正する法律(平成13年法律第51号)】	法律案成立後公布	措置済 (6月施行)	
エ④ITS技術の国際標準化の推進 (警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省)	ITS(Intelligent Transport Systems:高度道路交通システム)関連産業の国際競争力強化の観点も踏まえつつ、車両の走行を支援するシステムやDSRC(狭域通信)システム等をISO(国際標準化機構)及びITU(国際電気通信連合)に提案する等により各種ITS技術の国際標準化を目指す。(平成17年度末までの間)	逐次実施		
3 環境関係				
ウ②ガスパイプラインの建設促進 (国土交通省、経済産業省、農林水産省)	a 埋設深度について、2MPa以上の高圧で市街地の道路下に埋設する場合であっても、当該道路の舗装厚や他の埋設物との離隔距離等に係る一定の基準に照らし支障なき場合には、1.8mではなく1.2mで足りることとする。	検討		結論

9 エネルギー関係

イ⑤電気工作物の占用許可申請書類の簡素化(国土交通省)	直轄国道における電気工作物の道路占用許可申請に係る添付書類については、一層の簡素化を検討する。 【「光ファイバーケーブルの敷設等に係る道路占用許可手続の簡素化について」(平成14年3月29日国土交通省道路局路政課道路利用調整室長通知第27号)】	措置済 (平成14年3月通知)		
エ①インフラ整備の促進(関係府省)	熱供給事業法の対象外の小規模(21キガジュール/hf未満)の熱供給導管についてもエネルギー政策等の観点から公共財の性格が法令上位置付けられれば、義務占用に準じた道路占用を認めることを検討する。			実際上の必要性が生じた場合に検討

10 住宅・土地、公共工事関係

ア①土地取用法の積極的活用(国土交通省)	都市計画事業を含め、事業の進行管理の適正化の観点から、「用地取得率が80%となった時又は用地幅抗の打設から3年を経た時のいずれか早い時期までに土地取用手続に移行すべき」というルールが守られることが極めて重要である。したがって、当面の措置として、当該ルールについて事業主体(現場の用地担当職員を含む。)及び住民に周知徹底がなされるようにする。また、事業の進行管理に関する説明責任を果たさせる観点から、インターネット等を活用して用地取得の進捗状況、事業の見通し、事業期間延長の場合の理由や対応策等を公表するよう、事業主体に対し周知徹底する。さらに、民間の補償コンサルタント、代替地情報提供システム及び補償金仲裁制度の積極的活用を図る。			平成14年度以降逐次実施
ア③道路空間と建築物の立体的利用の促進(国土交通省)	適正かつ合理的な土地利用が図られ、避難、消火、延焼防止、さらに採光、通風等良好な市街地環境の形成等の観点から支障がなく、かつ、道路構造の保安、安全で円滑な道路交通の確保等道路管理上の支障がない場合においては、都市計画上の位置付けを明確にすること等により道路空間と建築物の立体的利用を図ることについて検討する。		検討	平成15年度以降結論
ア⑤道路の掘り返し期間の短縮化(国土交通省、警察庁)	道路使用・占用許可は、工事全体が発生させる混雑のコストを引き下げることを考慮して運用されるようにする。 【占用工事に関する道路占用許可の運用上の留意事項について(平成13年国土交通省道路局路政課道路利用調整室長通達)】 【都市再生に向けた道路使用許可の適切かつ弾力的な運用について(平成14年警察庁交通局交通規制課長通知)】	措置済		
イ⑦パブリック・インボルブメントの活用(農林水産省、国土交通省)	国の各公共事業部局は、従前における取組も踏まえ、それぞれの事業の計画策定手続におけるパブリック・インボルブメントの在り方を検討し、直轄事業についても早急にモデル的に導入を進める。また、こうした検討やモデル事業の状況を踏まえ、一定の成果を得た段階で、その検討成果を地方公共団体に提示し、あるいは、取組事例を取りまとめ、発表する等、地方公共団体におけるパブリック・インボルブメントの導入を支援する。	一部措置済	検討(可能なものからモデル事業を実施)	モデル事業を実施、成案を地方公共団体に提示等

11 運輸関係

ア⑥車高規制(国土交通省、警察庁)	積載時の車高が3.8メートルを超える車両(コンテナや完成自動車を選搬する車高4.1メートルの車両等)の通行に関し、安全性を確保しつつ物流を効率化するための車高規制の見直しについて検討し、実施する。			検討・実施
ア⑦セミトレーラー等の積載条件(車両総重量)(国土交通省)	重量が車両制限令に定める最高限度を超える車両の通行に関し、安全性を確保しつつ物流を効率化するためのセミトレーラー等の積載条件(車両総重量)の見直しについて検討し、実施する。			検討・実施
オ⑥エアサスペンション装備車の軸重制限(国土交通省)	エアサスペンション装備の車両の道路構造物に与える影響について自動車業界等との協力の下で行った技術的検討から得た結論を踏まえて、エアサスペンション装備の車両の軸重制限の緩和について、必要な措置を講じる。	検討	結論	措置
オ⑦特殊車両通行許可手続(国土交通省)	特殊車両通行許可手続について、電子申請手続の導入と併せて申請書類の電子化、審査期間の短縮、申請書類の削減、提出部数の削減等の簡素化について検討し、措置する。	検討	検討	検討・措置
オ26燃料電池自動車完成車輸送車両のトンネル通行の制限の見直し(国土交通省)	道路法(昭和27年法律第180号)上、一定量を超える水素を搭載する完成車両輸送(トレーラー)については、水底トンネルの通行を禁止・制限できるとしているが、車両輸送を円滑に実施する観点から、必要な実験の実施及びその検証・評価を行った上で、安全性の確保を前提として、搭載水素の制限数量を再点検し、必要な見直しを行う。			平成15年度中に実験アーキを取得した上で平成16年度中に措置

道路と鉄道との交差に関する 協議等に係る要綱について

道路局路政課

一 はじめに

道路と鉄道とが相互に交差する場合においては、道路管理者は道路法第三二条において、交差の方式、構造、工事の施行方法及び費用負担についてあらかじめ鉄道側と協議しなければならぬと定められている。

しかしながら、鉄道側との協議が難航し、事業の円滑な執行に影響を生ずる事例が多く見受けられたことから、昭和三十一年一二月に「道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定（いわゆる「建国協定」）等を締結し、協議事項に関する基準として運用されてきた。

その後、国鉄の分割民営化を受け、昭和六三年五月に建国協定等に代わる「道路と鉄道との交差

に関する運輸省・建設省協定」及び「同細目協定」（いわゆる「運建協定」）を締結し、円滑に協議が実施されるよう努めてきたところである。

運建協定では、鉄道事業法による第一種鉄道事業の許可を受けた者としての「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律」（昭和六一年法律第八八号、以下「JR会社法」という。）

に規定する旅客会社及び貨物会社を対象としているが、平成二三年一二月のJR会社法改正により、JR本州三社（東日本、東海、西日本）が完全民営化され、JR会社法の適用対象外となった。そのため、運建協定について、諸情勢の変化を踏まえ、一部見直しを加えた上で「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱」（以下「要綱」という。）として、平成一五年三月二〇日付で関

係機関の長宛に通知した。

以下に従前の運建協定からの変更点を中心に要綱の概要を紹介する。

二 要綱の概要

要綱は、従前の運建協定の内容を継承しており、基本的な考え方、すなわち、

① 新たに交差を設置する場合及び既設の交差の増改築等の場合は、当該工事の計画者がその工事費を負担する。

② 立体交差化等により踏切道を除却する場合は、鉄道側は応分の費用を負担する。

③ 将来のための増加工事は、要求者がその工事費を負担する。

④ 踏切道は、鉄道側が管理し、その費用も負担

する。

⑤ 道路と鉄道が交差する部分については、その土地の帰属にかかわらず、相互に無償で使用することができるとはならない。

三 運建協定からの主な変更点

1 協定から要綱への変更

従来は旧建設省と旧運輸省の間で「協定」を締結し、関係機関に通知する形をとっていたが、省庁再編等を踏まえ「要綱」に改めた。

2 鉄道側の定義

「鉄道側」を、運建協定では鉄道事業法による第一種鉄道事業の許可を受けた者としてのJR会社法に規定する旅客会社及び貨物会社と定義していたが、要綱では、第一種鉄道事業又は第三種鉄道事業に係る鉄道を経営する者とした（要綱第二条）。

3 鉄道事業者への通知

特殊会社であるJR北海道、四国、九州及び貨物のみならず、完全民営化されたJR本州三社に対しては、従来から運建協定により協議を実施してきたことに鑑み、本要綱により実施するよう通知した。

さらに、今回新たに、JR以外の鉄道事業者に対しても、参考とした運用に努められるよう通知

した。

4 技術的基準

鉄道側の技術基準である「普通鉄道構造規則」等が「鉄道の技術上の基準を定める省令」に改正されたことにより関連する規定の変更を行った。

なお、ここでいう技術的基準とは国等が定める基準をいい、各鉄道事業者が個別に定める「実施基準」等は、含まないものと解される（要綱第九条）。

5 「道路鉄道交差協議会」の廃止

運輸省と建設省の調整の場として「道路鉄道交差協議会」を設けることとしていたが、省庁再編により同一省庁となったため、協議会を廃止した（協定第一六条の削除）。

四 おわりに

今回の改正にあたり各道路管理者より頂いたご意見、ご要望等については、引き続き検討を進めて参りたいと考えている。

また、改正にあたり、ご指導、ご協力頂いた関係各位に深く感謝するとともに、道路管理者と鉄道事業者の十分な調整連絡の下で、本要綱が適宜、適切に運用され、道路と鉄道との交差に係る事業の円滑な進展が図られることを期待する。

道路と鉄道との交差に関する協議等について

平成一五年三月二〇日 国都街第一五五号
国道政第七四号 国鉄技第一七八号 国土
交通省都市・地域整備局長 道路局長 鉄道
局長から各地方整備局長、北海道開発局長、
沖縄総合事務局長、日本道路公団総裁、本州
四国連絡橋公団総裁、首都高速道路公団理事
長、阪神高速道路公団理事長あて通知

道路と鉄道との交差に関する協議等（以下「協議等」という。）について、今般、「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱」（以下「要綱」という。）を別紙1のとおり、「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る細目要綱」（以下「細目要綱」という。）を別紙2のとおり定めたので、協議等の実施にあたっては、要綱及び細目要綱によることとされた。

これに伴い、「道路と鉄道とが相互に交差する場合における道路側と鉄道側との協議事項について」（昭和六三年六月一日建設省都街発第一七号、建設省都街発第一七号の二、建設省道政発第六二号、建設省道政発第六二号の二）及び「道路と鉄道との交差に関する運輸省・建設省協定等の締結について」（昭和六三年五月三一日 官鉄施第五二号の二）は廃止する。

なお、地方運輸局長、都道府県知事等あてに別添のとおり通知しているので申し添える。

平成一五年三月二〇日 国都街第一五五号
国道政第七四号 国鉄技第一七八号 国土
交通省都市・地域整備局長 道路局長 鉄道
局長から都道府県知事、政令指定市長あて通知

道路と鉄道との交差に関する協議等（以下「協議等」という。）について、今般、「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱」（以下「要綱」という。）を別紙1のとおり、「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る細目要綱」（以下「細目要綱」という。）を別紙2のとおり定めたので通知する。

法定受託事務である道路法（昭和二十七年法律第一八〇号）第

九七条第一項各号に掲げる指定区間外の国道等に係る事務については、本要綱及び細目要綱によることとされた。

また、都道府県道及び市町村道においても、本要綱及び細目要綱を参考とした運用に努められるよう十分な配慮を願いたい。

これに伴い、「道路と鉄道とが相互に交差する場合等における道路側と鉄道側との協議事項について」（昭和六三年六月一日建設省都街発第一七号、建設省都街発第一七号の二、建設省道政発第六二号、建設省道政発第六二号の二）及び「道路と鉄道との交差に関する運輸省・建設省協定等の締結について」（昭和六三年五月三十一日官鉄施第五二号の三）は廃止する。

なお、地方運輸局長、地方整備局長等あてに別添のとおり通知しているので申し添える。

また、都道府県においては、貴管内市町村等（政令指定市を除く）に対しても、この旨周知徹底方お取り計らい願いたい。

平成十五年三月二〇日 国都街第一五五号
国道政第七四号 国鉄技第一七八号 国土
交通省都市・地域整備局長 道路局長 鉄道
局長から各地方運輸局長あて通知

道路と鉄道との交差に関する協議等（以下「協議等」という。について、今般、「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱」（以下「要綱」という。）を別紙一を、「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る細目要綱」（以下「細目要綱」という。）を別紙二のとおり定めたので、遺漏なきよう取り計らわれた。

また、鉄道事業法（昭和六一年法律第九二号）第二条第一項に規定する第一種鉄道事業の許可を受けた者としての旅客会社及び貨物会社（旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社）に関する法律（昭和六一年法律第八八号）第一条第一項及び第二項に規定する旅客会社及び貨物会社並びに旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成二三年法律第六一号）附則第二条に規定される新会社をいう。以下「旅客会社等」という。）については、従前から協議等の実施にあたっては「道路と鉄道との交差に関する運輸省・建設省協定」（昭和六三年五月三十一日締結）により実施してきたと

ころであるが、今後協議等の実施にあたっては要綱及び細目要綱により実施するよう、旅客会社等を指導されたい。旅客会社等以外の貴管下の鉄道事業者に対しても、要綱及び細目要綱を参考とした運用に努められるよう周知されたい。

これに伴い、「道路と鉄道とが相互に交差する場合等における道路側と鉄道側との協議事項について」（昭和六三年六月一日建設省都街発第一七号、建設省都街発第一七号の二、建設省道政発第六二号、建設省道政発第六二号の二）及び「道路と鉄道との交差に関する運輸省・建設省協定等の締結について」（昭和六三年五月三十一日官鉄施第五二号の三）は廃止する。

なお、地方整備局長等 都道府県知事等あてに別添のとおり通知しているので申し添える。

別紙一

道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱

（目的）

第一条 この要綱は、道路と鉄道とが相互に交差する場合等における道路側と鉄道側との協議事項等について、その基準を定め、もつて交通の安全及び発達に寄与することを目的とする。

（定義）

第二条 この要綱における用語の意義は、次に定めるところによる。

一 道路とは、道路法（昭和二七年法律第一八〇号）による道路及び都市計画法（昭和四三年法律第一〇〇号）により都市計画決定された道路をいう。

二 鉄道とは、鉄道事業法（昭和六一年法律第九二号）第二条第二項による第一種鉄道事業又は第四項による第三種鉄道事業に係る鉄道をいう。

三 道路側とは、道路法等の規定に基づき道路を管理する者及び都市計画法の規定に基づき都市計画事業を施行する者をいう。

四 鉄道側とは、鉄道を経営する者をいう。

五 管理とは、所有又は支配し、並びに改築、取替、修繕及び維持することをいう。

（相互の協力）

第三条 道路側及び鉄道側は、道路と鉄道とが交差する場合における工事等の円滑な実施を図るため、相互に協力する。

（新たに交差を設置する場合の費用負担）

第四条 道路の新設若しくは改築又は鉄道の新設若しくは改良に関する工事により新たに道路と鉄道との交差を設置する場合においては、当該工事の計画者が交差に要する工事費の全額を負担する。

（交差の増改築等の場合の費用負担）

第五条 前条の規定は、道路の拡幅、鉄道線路の増設等に関する工事（以下「増設工事」という。）により、既設の交差を増改築する場合における当該増改築に要する工事費の負担につ

いて準用する。

二 前条の規定は、既設の平面交差を立体交差とするとともに増設工事を行う場合における当該増設工事に係る工事費の負担について準用する。

(立体交差化又は付替により踏切道を除却する場合の費用負担)

第六条 道路を高架化若しくは地下化することにより既設の踏切道を除却する場合は、踏切道を踏切道と交差しないように改築することにより既設の踏切道を除却する場合には、改築については、踏切道は応分の費用を負担し、道路側は残余の費用を負担する。

二 前項の場合において、既設の踏切道に係る部分の道路が廃止されないときは、踏切道は前項の工事費を負担しない。ただし、踏切道の種別の変更その他の理由により踏切道側に受益がある場合においては、踏切道側は応分の費用を負担する。

三 踏切道を高架化若しくは地下化することにより既設の踏切道を除却する場合又は踏切道を踏切道と交差しないように改良することにより既設の踏切道を除却する場合には、改築費の負担については、道路側と踏切道側とが協議して定める。

(重複工事の費用負担)

第七条 道路の新設又は改築及び踏切道の新設又は改良の計画が確定しており、当該計画が同時に実施される場合において、当該計画に係る交差の設計が重複するときは、その重複する部分に係る工事については、第四条又は第五条の規定にかかわらず、道路側及び踏切道側はそれぞれこれに要する費用の二分の一を負担する。

(増加工事の費用負担)

第八条 道路と踏切道との交差等に関する工事に伴い次に規定する技術的基準を超える施設の整備又は既設施設の著しい改築若しくは改良に関する工事(以下「増加工事」という。)を行うことを要求したときは、当該増加工事に係る工事費は要求者においてその全額を負担する。

(技術的基準)

第九条 道路と踏切道との交差等に関する技術的基準は、道路構造令(昭和四五年政令第三二〇号)、踏切道に関する技術上の基

準を定める省令(平成一三年国土交通省令第五一号)及びこれらに準ずる諸基準による。この場合において、当該工事成後の道路又は踏切道はそれぞれ従前の機能を阻害しない範囲内のものとする。

(工事費)

第一〇条 道路と踏切道との交差等に要する工事費は、前条に規定する技術的基準に適合する構造を有する道路、踏切道等を設けるのに必要な費用とし、その範囲は、この線橋費、この橋費、付替道路費、付替線路費、取付道路費、取付線路変更費、付替工事費、測量及び試験費、用地費、物件移転費、補償費並びに雑費等とする。

二 前項に規定する費用の額は、道路側と踏切道側とが協議して定める。

(工事の実施等)

第一一条 道路と踏切道との交差等に要する工事は、当該工事に係る費用負担の額が多い側が実施する。ただし、踏切道の運転保安上若しくは施設の維持管理上又は道路側の施設の維持管理上これによらないことが必要であることを双方が協議のうえ当該工事に係る費用負担の額が多い側が決定した部分については、この限りではない。

二 前項の工事の設計は、原則として当該工事の完成後当該施設を管理する側が行い、細部についてはその都度協議する。

(この線橋及びこの橋の管理)

第十二条 この線橋は原則として道路側が管理する。ただし、この線橋の架線防護装置等は踏切道側が管理する。

二 この道路は原則として踏切道側が管理する。ただし、この道路の舗装、排水設備、この橋に設置している道路の照明設備等は道路側が管理する。

三 前二項に規定する管理に要する費用は、原則として、その管理を行う者が負担する。

(踏切道の管理)

第十三条 踏切道は、踏切道側が管理するものとし、その費用は、踏切道側が負担する。

(土地の処理)

第十四条 踏切道側又は踏切道側が、道路と踏切道とが交差する場合には、相手方の所有する土地を必要とする場合においては、これを有償で譲り受ける。ただし、当該土地を道路の敷地として存置する必要があるときは又は当該土地が踏切道用地として踏切道事業に必要なのであるときは、施設の存続中無償で使用することができる。

二 前項の規定により、道路側と踏切道側とが相互に相手方からその所有する土地を譲り受ける場合は、それぞれ交換により処理することができる。

三 既設の平面交差を立体交差とすることにより又は道路若しくは踏切道を付け替えることにより不要となる道路の敷地又は踏切道用地はそれぞれ管理していた側に帰属することを原則とする。

四 前各項に規定する処理方法の細部については道路側と踏切道側とが協議して定める。

(撤廃物等の処理)

第十五条 道路と踏切道との交差等に関する工事において発生する撤廃物は、そのものにつき管理していた側のものとする。

二 工事の実施上購入し、又は設備した物件で、工事完成後残存するものは、その評価額を工事費の負担割合により精算する。

(細目要綱への委任)

第十六条 この要綱に定めるもののほか、この要綱を実施するために必要な事項は、細目要綱で定める。

附則

この要綱は、平成一五年三月二〇日から適用する。ただし、この協定の適用の日前に道路と踏切道との交差に関する運輸省・建設省協定(昭和六三年五月三二日成立)等に基づき締結した個々の工事施行協定は、なお有効とする。

別紙2

道路と鉄道との交差に関する協議等に係る細目要綱

(趣旨)

第一条 道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱（平成一五年三月二〇日制定。以下「要綱」という。）を実施するための細目については、別に定めのある場合を除き、この細目要綱による。

(定義)

第二条 細目要綱における用語の意義は次のとおりとする。

(1) 道路の幅員 道路の路端から路端までの幅（のり面の幅を除く。）をいう。

ただし、歩道と車道との区別のある線橋（下路橋）においては、歩道の外側にある地覆の内側間の幅をいい、副道を含む道路にあつては、副道と主道路との間ののり敷等を含め、一方の副道の外方の路端から他の副道の外方の路端までの幅をいう。

(2) 踏切道の幅員 踏切道の敷板又は敷石の縁端から縁端までの幅をいう。なお、踏切道の幅員は、道路方向に対し、直角に計るものとする。

(3) 鉄道の敷幅 施工基面の幅をいう。ただし、施工基面が二以上ある場合は、外側の施工基面の外方の縁端から他の外側の施工基面の外方の縁端までの幅をいう。

(4) 副道 鉄道と立体交差となる道路の側面に接して、当該道路と異なった縦断こう配又は路面の高さをもつて設けられる幅員三メートルを超える道路をいう。

(交差工事等の推進等)

第三条 道路側及び鉄道側は、交差工事等についてそれぞれ協議の申し入れがあつた場合には、できる限り速やかに協議に応じるとともに当該工事の円滑な実施が図られるよう協力しなければならない。

(平面交差とすることのできる場合)

第四条 新たに道路と鉄道との交差を設置する場合において、当該交差を平面交差とすることができる場合は、道路側と鉄道側とが協議して定める。

二 前項の規定は、道路の拡幅又は線路の増設等のため、既設の踏切道を増改築（舗装、重軌条更換、電化による絶縁装置の取替等に伴う増改築を除く。）する必要がある場合に於て、当該踏切道を立体交差としないことができる場合について準用する。

(増設部分等の工事費の算定方法)

第五条 要綱第五条第二項に規定する増設工事（鉄道の電化に対応する部分を除く。）の工事費の算定方法は次式による。

$$\text{増設部分の工事費} = \text{増設工事の対象となる工事費} \times \frac{A}{A+B}$$

増設工事の対象となる工事費…道路の拡幅の場合には取付道を含む工事費、鉄道線路の増設の場合には取付道を含む工事費

A…道路の拡幅幅員又は鉄道の増設敷幅

B…道路の既設幅員又は鉄道の既設敷幅

二 要綱第五条第二項に規定する増設工事のうち、鉄道の電化に対応する部分（以下「電化部分」という。）の工事費は、電化しない場合の仮想工事費と、電化する場合の工事費との差とする。ただし、取付道路の構造が盛土構造の場合の電化部分の工事費の算定方法は次式による。

$$\text{電化部分の工事費} = \text{電化工事の対象となる工事費} \times \frac{A-B}{A}$$

電化工事の対象となる工事費…取付道を含む全体の工事費から電化に伴う増設工事に直接関係のない費用（…線橋上部構造工、道路路面工、道路路盤工、線路工、電気通信線その他支障物の移転等による費用）を除いたもの

A…電化する場合の基準レベル面上からけた下までの高さ

B…電化しない場合の基準レベル面上からけた下までの高さ

(鉄道側の負担額)

第六条 要綱第六条第一項に規定する応分の費用の額は、当分の間、要綱第一〇条第二項の規定により定めた額を上限として次表により算定する。ただし、駅構内、支線等の交差箇所では、次表により応分の費用の額を算定することが不適当な場合には、道路側と鉄道側とが協議して定める。

二 要綱第六条第二項に規定する応分の費用の額は、当分の間、要綱第一〇条第二項の規定により定めた額を上限として既設踏切道と残存踏切道のそれぞれについて次表により

算定した額の差とする。
三 前二項に規定するもののほか、鉄道側の所有する土地等に著しい受益が生じる場合には協議によりその額を鉄道側の負担額に加算することができる。

(単位：百万円)

踏切種別	道路		2車線以下	3車線又は4車線	2車線増すごとに
	鉄	道			
一種有人	複線	複線	336	338	2
	複々線	複々線	343	346	3
	1線増すごとに		3	4	
一種自動	単線	単線	10	13	3
	複線	複線	12	16	4
	複々線	複々線	19	24	5
	1線増すごとに		3	4	
三種	単線	単線	7	8	1
	複線	複線	9	11	2
	複々線	複々線	16	19	3
	1線増すごとに		3	4	
四種	単線	単線	1	2	1
	複線	複線	2	4	2
	複々線	複々線	4	7	3
	1線増すごとに		1	1	

注 (1) 本表は、昭和63年における踏切道に係る経費等を基本に作成したものである。

(2) 価額補正に用いる指数は、道路側と鉄道側とで協議する。

(平面交差を立体交差とすることに伴い2箇所以上の踏切道が除却される場合等の鉄道側の負担額)

第七条 平面交差を立体交差とする場合において、二箇所以上の踏切道が除却される場合又は主体の道路の踏切道が除却される他の平面交差が踏切道の種別の変更その他の理由により鉄道側に受益がある場合は、立体交差されるべき主体の道路及び他の廃止される道路又は踏切道の種別の変更等のある道路の平面交差についても前条の規定を準用する。

(重複工事の取扱い)

第八条 要綱第七条に規定する「道路の新設又は改築及び鉄道の施設又は改良の計画が確定しており、当該計画が同時に実

施される場合」とは、当該交差部分について協議の結果、相互に新設、改築又は改良の予算措置を講じうるときとする。

二 重複工事部分に要する費用は次の各号による。

- (1) 相互に新設することにより、立体交差とする場合
交差部分及び取付部分に要する工事費から、当該交差がないものと仮定した場合の当該交差部分及び取付部分に対応する部分に要する工事費（交差部分の用地費、物件移転費及び補償費を除く。）を減じた額とする。
- (2) 既設の道路の改築又は鉄道の改良及び道路又は鉄道の新設により立体交差とする場合
道路の改築又は鉄道の改良による増設部分と道路又は鉄道の新設部分との重複する部分を細目要綱第五条に規定する算定式により算定した額とする。

(踏切道の撤去等)

第九条 要綱第六条第一項に規定する工事に伴う踏切道の撤去については、道路側が実施するものとし、その費用は鉄道側が負担する。

二 前項に規定する場合以外における踏切道の撤去等については、道路側と鉄道側とが協議して定める。

(工事中の損失の補填)

第一〇条 要綱第六条（鉄道側に受益がない場合を除く。）及び第七条に規定する工事にあつては、直接工事に伴い工事中に生じる損失の補填については、道路側及び鉄道側はそれぞれ要求しない。ただし、それ以外の工事にあつてはこの限りではない。

(工事費の範囲)

第一一条 要綱第一〇条第一項に規定する工事費には、直接工事費のほか、次の各号に掲げる費用を含む。ただし、間接経費（間接費割掛、これに相当する事務雑費並びに調査、設計及び監督に直接従事する職員（一般職員と同様の事務を取り扱う者を含む。）の旅費以外の人件費をいう。以下同じ。）は、含まない。

- (1) 道路側又は鉄道側がおのの当該工事に直接労務を提供する工事費支弁の職員の人件費及び旅費（一般職員と同様の事務を取り扱う者を含む。）
- (2) 調査、設計及び監督に直接従事する職員（一般職員と同様の

の事務を取り扱う者を含む。）の測量又は監督の旅費
(3) 試すいその他調査に要する費用（この場合の費用には、前号の旅費は含まない。）

- (4) 工事用車両使用料及び鉄道運賃
- (5) 工事用機械の購入費、修繕費及び使用料
- (6) 工事用材料品の一時使用料
- (7) 工事係員詰所等の費用
- (8) 不可抗力の原因によつて生じた工事の費用
- (9) 公務災害補償、労働者災害補償保険料、建工保険料等法令によつて規定された諸経費

(事務費の取扱い)

第二二条 道路と鉄道との交差等に関する工事の受委託に係る事務費の取扱いについては、次の各号による。

- (1) 道路側又は鉄道側は、要綱第六条（鉄道側に受益がない場合を除く。）及び第七条に規定する工事については、直接経費（間接経費以外の経費をいう。）に限つて要求できる。
- (2) 前号に規定する工事以外の工事に係る事務費の負担方法については、道路側と鉄道側とが協議して定める。

(踏切道の拡幅等)

第一三条 要綱第一三条の規定にかかわらず、踏切道の幅員が当該踏切道に接続する道路の幅員に満たない場合において、当該踏切道の幅員を当該道路の幅員まで拡幅するときの、その工事に要する費用は、当該踏切道の幅員を当該道路の幅員に満たないことに至らしめたことについて責を有する者が負担し、その者が不明の場合においては、道路側と鉄道側とがそれぞれ二分の一を負担する。

二 要綱第一三条の規定にかかわらず、踏切道を拡幅又は新設する場合には、当該部分の舗装修繕に要する費用については、協議により鉄道側は道路側に負担を求めることができる。

(踏切道の消融雪設備の設置に要する費用負担)

第一四条 要綱第一三条の規定にかかわらず、踏切道の消融雪設備の設置に要する費用の道路側と鉄道側との負担の割合は、次のおりとする。

- (1) 構造改良済みの踏切道に消融雪設備を設ける場合
道路側負担…1/2 鉄道側負担…1/2

(2) 道路改築と同時に消融雪設備を設ける場合
現道部 道路側負担…1/2 鉄道側負担…1/2
改良部 道路側負担…2/2 鉄道側負担…0

(3) 線増と同時に融雪設備を設ける場合
現道部 道路側負担…1/2 鉄道側負担…1/2
線増部 道路側負担…0 鉄道側負担…2/2

(4) 踏切道の構造改良と同時に消融雪設備を設ける場合
現道部 道路側負担…2/3 鉄道側負担…1/3
現道部 道路側負担…2/3 鉄道側負担…1/3
(1/2) (1/2)

拡幅部 道路側負担…3/3 鉄道側負担…0
(注) (一) 内は、人口五〇万人以下の市町村の市町村道の踏切道に係る負担分とする。

(添架)

第一五条 道路側又は鉄道側は、道路の交通上又は鉄道の事業上必要とする施設を相手方の管理するこ線橋又はこ道橋に無償添架することができるものとし、その実施に当たつては、その都度協議する。

(用地の使用)

第一六条 道路と鉄道との交差等に関する工事のため、道路側又は鉄道側が相手方の所有する土地をやむを得ず使用する必要が生じた場合は、協議により無償使用することができる。

附則

- 一 この細目要綱は平成一五年三月二〇日から適用する。
- 二 この細目要綱に規定していない事項は、道路側と鉄道側とで協議する。

平成14年度

国土交通白書について

道路局総務課

はじめに

今日、我が国は、かつて経験したことのない大きな転換点を迎えるようとしており、この数年以内に、世界の主要国に先駆けて、総人口が減少する過程に入ります。また、人口の減少にあわせて、世界に類をみない急速なペースの高齢者人口の増大、若年者人口の減少も経験していきます。

これらの大きな変化に伴って、労働力の不足、消費・投資の減少などによる我が国の経済活力の低下が懸念されており、急速な少子高齢化の進行は、社会保障負担の増加等を通じて、国民生活にも直接的な影響を与えます。

このような状況の中で、国土交通行政は、単に変化に追従するのではなく、人口構造の大きな変化がもたらす未来の変化を見据えて、活力ある我が国経済社会の構築に積極的な役割を果たしていくことが求められます。国土交通行政に与えられた限りある資源の「選択と集中」を適切に行いながら、人口構造の変化の大きなうねりが本格的に押し寄せる前に、我が国の国際競争力を高めるとともに、この変化をむしろ積極的なチャンスとして真に豊かでゆとりある国民生活を実現していくことを目指し、必要な社会経済基盤の充実や交通政策の推進に取り組んでいかなければなりません。以上のような問題意識から、本年度の国土交通

白書の第I部では、「人口減少、少子高齢化の進展など人口構造の変化に対応した国土交通行政のあり方」をテーマとしてとりあげ、人口構造の変化の動向とそれが地域や社会、経済に与える影響を分析するとともに、変化に対応して国土交通行政が今後目指すべき方向性について議論しており、また、第II部においては、国土交通行政の各分野の動向を、横断的政策課題ごとに報告しています。以下、第I部「人口減少、少子高齢化の進展など人口構造の変化に対応した国土交通行政のあり方」の概要について紹介します。

第I部 人口の減少、少子高齢化の進展 など人口構造の変化に対応した国土 交通行政の展開

第1章 人口構造の変化の動向

第1節 我が国と世界の人口の動向

「我が国の人口は数年以内に減少」

増加しつづけてきた我が国の人口は数年以内に減少過程に入り、平成六二年（二〇五〇年）には一億人程度にまで減少すると見込まれている（図1）。

「全世界の人口の推移」

一九五〇年におよそ二五億人だった世界の人口は、二〇〇〇年にはおよそ六一億人と五〇年間に約二・四倍に増加し、さらに二〇五〇年までには、

約九〇億人に達するものと見込まれている。

第2節 少子高齢化の進展

〔高齢化の進展〕

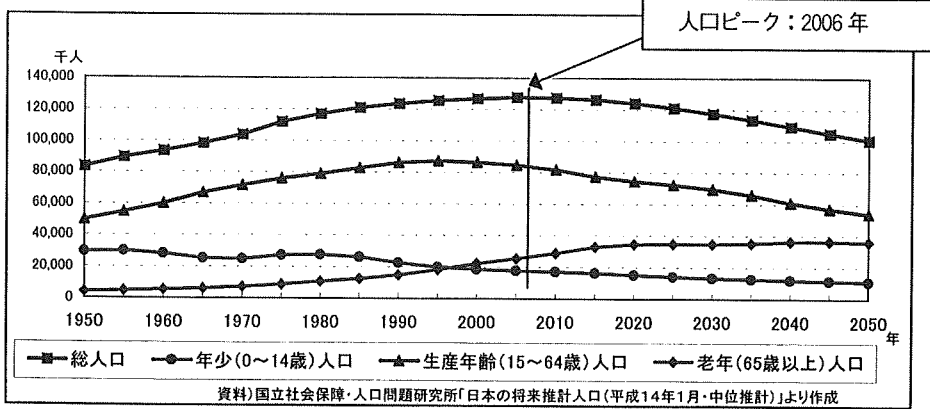


図1 日本の将来推計人口

我が国の六五歳以上の老年人口比率は一八・四％となっており、人口の高齢化は世界に例のない速さで進展している(図2)。

〔少子化の進展〕

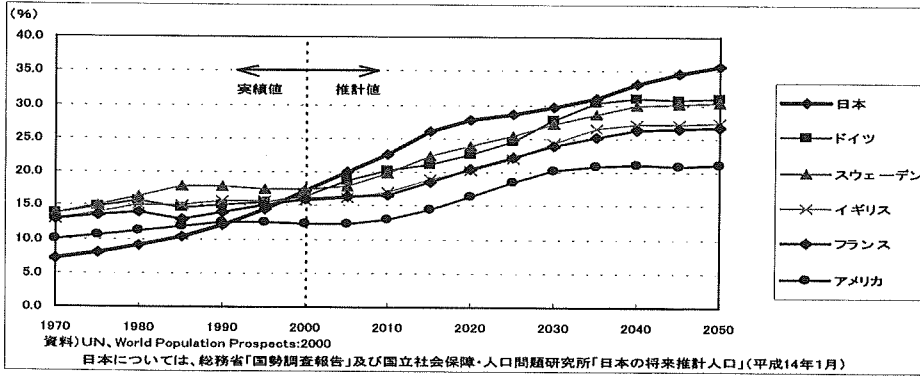
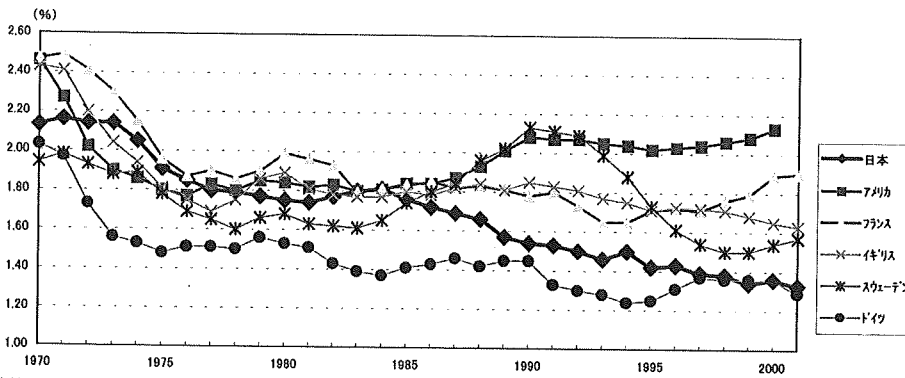


図2 主要先進諸国の65歳以上人口割合の推移

我が国の一五歳未満の年少人口比率は一五％を割り込んで減少を続けており、合計特殊出生率も一・三三まで低下して世界でも最も低い水準にあるなど、少子化が進展している(図3)。



資料) 国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集」ほか

図3 主要国の合計特殊出生率の推移

第2章 人口構造が社会経済に与える影響

第1節 地域や都市に与える影響

「人口移動の減少傾向」

人口の移動者総数は、都道府県間・都道府県内移動ともに減少し、過去最低の水準となっている（図4）。

三大都市圏における転出入の状況は、大幅な転入超過が見られた高度経済成長期以後落ち着いた動きを示しているが、東京圏ではほぼ一貫して転入超過が続いている。

東京・大阪の大都市圏内では、中心部におけるマンション供給の増加などに伴って「都心回帰」の傾向がみられる。

三大都市圏以外の地方圏においては、進学、就職等に伴う大都市部への人口移動が減少し、若年層の定着化傾向がみられる。

「人口減少地域の拡大」

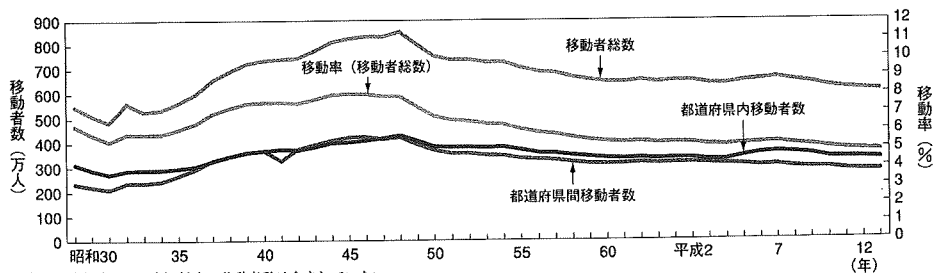
人口が減少している地域は、今後拡大し、二〇二〇年頃にはほとんどすべての都道府県で人口が減少するようになるものと見込まれる。

今後の人口の動向を都市圏によってみてみると、地方ブロックの中枢都市以上の大都市圏域では人口のゆるやかな集中が続く傾向がみられる一方、その他の大部分の都市圏域ではまもなく人口減少過程に入っていくものと見込まれる。

第2節 暮らしや社会に与える影響

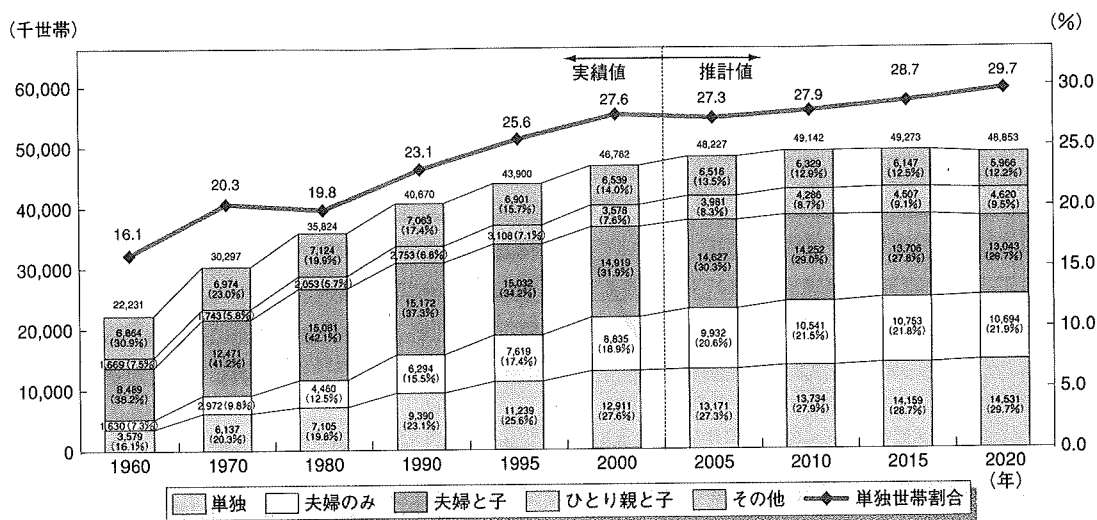
「世帯の小規模化と高齢者世帯の増加」

我が国の世帯総数は人口のピークを迎えた後も引き続き増加を続けるものと予



(注) 移動者数には、市町村内の移動者数は含まれていない。
資料) 総務省「住民基本台帳人口移動報告年報（平成13年）」

図4 都道府県内移動者数及び都道府県間移動者数の推移



(注) 1960年は1%抽出結果による。沖縄県を除く。

資料) 2000年までは総務省「国勢調査」、2005年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計（全国推計）」（1998年）

図5 家族類型別一般世帯単独世帯割合の推移

想されている。世帯の規模は小規模化を続けており、平成二五年（二〇一三年）には「単独世帯」が最も多い世帯類型になるものと見込まれている（図5）。

高齢化の進展に伴い、高齢者世帯の増加が著しく、六五歳以上の高齢者単独又は夫婦のみの世帯数は、平成二二年（二〇〇〇年）から平成三二年（二〇二〇年）の二〇年間で約一・六倍に増加することが見込まれている。

〔居住環境の動向〕

我が国の住宅は、持家を中心に床面積が拡大してきているが、賃貸住宅については持家の半分以下の水準にあり、欧米諸国に比較しても低い水準にとどまっている。

居住水準を世代別にみると、三〇代から四〇代の家族形成期の世代で著しく低くなっており、今後、第二次ベビーブームの世代が家族形成期に入ってくることも考えると、新規の住宅需要は堅調に続くことが予想される。一方、住宅価格は地価下落等を反映して下落する傾向にあり、首都圏の住宅価格のいわゆる年収倍率も縮小している。

〔通勤・通学移動の動向〕

全国における通勤・通学者数は減少しており、少子化を反映して特に通学者数の減少幅が大きくなっている。

通勤・通学の利用交通手段をみると、全国

では「自家用車だけ」が最も多く、さらに増加する傾向にある。

〔余暇時間の増大〕

国民の余暇時間は増加を続ける一方、レジャー・余暇生活を今後の生活において重視する人が多く、社会の高齢化に伴って余暇時間やレジャーの重要性が一層高まっていくと考えられる。

〔働き方の多様化〕

若年層を中心に転職割合の増加など長期雇用慣行に変化がみられるとともに、非正社員の割合が増加している。パートタイム労働者は女性を中心として増加している。

第3節 経済や財政に与える影響

〔労働力に与える影響〕

我が国の生産年齢人口は今後急速かつ大幅に減少し、それによる労働力の減少も避けられない見込みである。人口減少による影響を緩和するためにも、女性や高齢者の就業を促進するための環境整備を行っていくことが不可欠である。

特に、女性の労働力率は二〇代後半から三〇代が極端に低いM字型となっており、就業と出産や育児が両立できるような環境整備が必要である（図6）。

〔貯蓄や投資に与える影響〕

我が国の貯蓄率は近年徐々に低下する傾向にあ

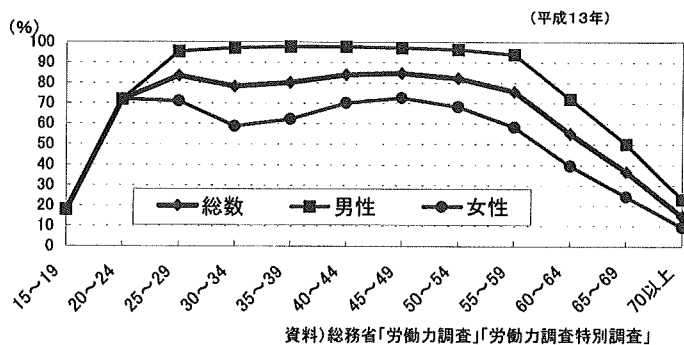


図6 性・年齢階級別労働力率

る。また、世帯主六五歳以上の高齢者世帯の貯蓄率はかなり低いと見られることから、高齢者の増加は長期的には貯蓄率の低下要因になると考えられる。

さらに、今後の生活の仕方として将来に備えるよりも現在の生活に重点を置く傾向も強くなってきていること等から、貯蓄率の低下が一層進む可能性も高い。

一方、高齢者が保有する大きな資産ストックの

有効活用も課題である。

家計貯蓄率の低下は、企業の借入れによる設備投資の低下要因となることから、より収益性の高い設備投資が求められることとなる。

〔経済成長に与える影響〕

我が国経済は、全要素生産性（TFP）や労働投入量の寄与度が低下し、近年概ね年一〜二%程度の成長にとどまっている。今後も長期的には労働力の減少が大きくなることにより、経済成長への制約が強まることも予想される。ITなどの技術革新や社会資本整備、規制緩和等を通じて経済社会の効率性や国際競争力を高めていく必要がある。

〔国民ひとりひとりの豊かさの実現〕

人口減少社会においては、仮に国全体の経済成長がマイナスであっても、国民一人当たりの所得、資産、空間を増加させることが可能である。人口減少を積極的に活かしつつ、国民ひとりひとりにとってより豊かな社会を実現するための基盤整備や経済社会システムの効率化に今から取り組む必要がある。

〔財政や社会保障への影響〕

我が国の財政状況は、景気対策や社会保障関係費の増大による歳出の増加、景気の低迷や減税の実施による税収の減少等を背景として、一九九〇年代以降急速に悪化している。今後も厳しい財政状況は続くものと考えられる。

また、老年従属人口指数は二〇五〇年には六七%に達すると予測されており、働き手一・五人で一人を扶養する計算になる。今後の労働力人口の減少や経済成長の鈍化、高齢者の増加による負担増等に伴い、現行制度の下では国民負担率の上昇が避けられない見込みである。

第4節 社会資本整備、公共交通への影響

〔社会資本需要に対する影響〕

人口構造の変化は社会資本に対する需要を変化させる大きな要因であるが、内外の経済動向やライフスタイルの変化等による影響も大きく、例え

ば、交通関係社会資本の利用は人口やGDPの伸びを越えて増加してきている。一方、今後も人口が減少していく中で、自動車交通量も長期的には減少に転じるものと予測されており、港湾取扱貨物量や航空輸送量も伸びが低下するものと予測されている（図7）。

〔社会資本投資における財政制約〕

社会資本投資のGDPに対する比率は、厳しい財政事情を反映して低下してきている。また、国の歳出に占める公共事業関係費の割合も低下を続けており、引き続き厳しい財政制約を受けることが予想される。

〔維持更新投資の増加〕

高度成長期に整備された大量の社会資本ストックが更新時期を迎えること等から、維持更新投資は急激に増加するものと見込まれ、将来の新規投資は増大する維持更新投資によって大きな制約を受けるものと考えられる（図8）。

〔公共交通需要の変化〕

公共交通分野では、急激な高齢化の進展に伴う高齢者の利用機会の増加と、就業者や学生等の減少による全国的な利用者の減少が予想される。女性や高齢者の外出機会の増大に伴う新たな輸送需要の喚起も考えられる。

〔通勤通学環境の変化〕

混雑の激しい都市部においては、朝夕等の混雑

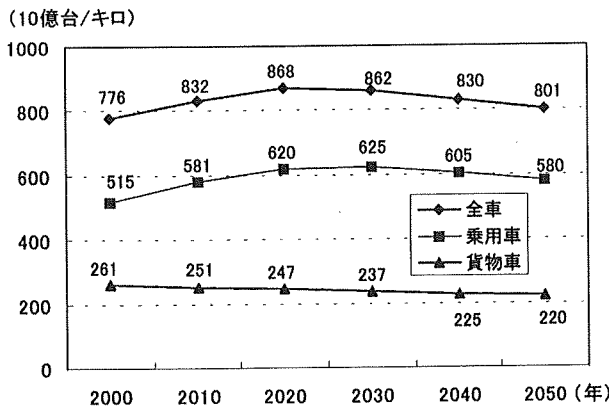


図7 交通関係社会資本の需要予測・自動車走行台キロの将来予測

緩和によるゆとりある通勤通学の実現が期待される一方で、高齢者の増加等により都市内における移動手段の使いやすさがこれまで以上に求められる。

「公共交通への影響」
公共交通利用者が減少している地域において

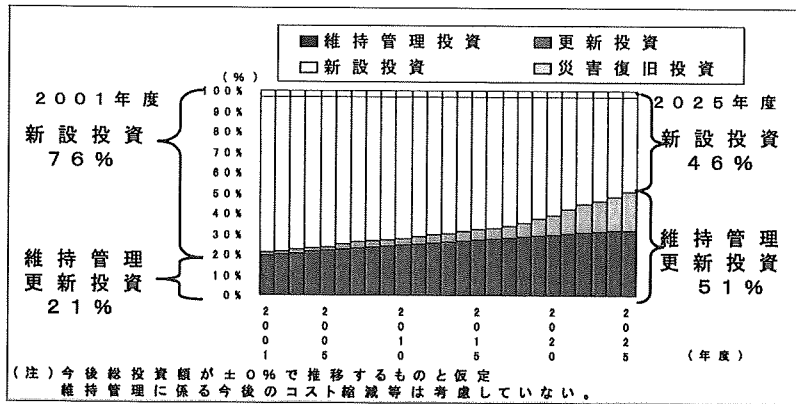


図8 維持管理・更新投資需要の推計

は、鉄道やバス路線を廃止する動きも増加するなど、公共交通の維持はこれまで以上に難しくなるが、地域社会を維持していく上でも、公共交通を確保していく必要がある。

第3章 人口構造の変化に対応した国土交通行政のあり方

第1節 変化に対応した重点的・効率的な社会

資本整備、交通政策の展開

少子高齢化が進展しつつ人口が減少する局面の中で、我が国の活力低下が懸念される一方、社会資本整備に対する財政制約が一層強まるものと考えられ、今後は、「選択と集中」を大胆に行い、効率的な社会資本整備を進めていくことが必要である。

「我が国の活力・競争力向上など政策的意義の高い事業への重点化」

高速交通体系の整備や、魅力ある都市への再生など経済の生産性を高め、国際競争力の強化に資する分野への重点的な投資が必要である。また、少子高齢化に伴う災害弱者の増加に対応した国民の安全・安心の確保のための基盤整備も重要である(図9)。

「事業評価の厳格な実施と時間管理概念の徹底」

社会経済の将来の変動を踏まえつつ厳格で精緻な事業評価を実施するとともに、国民から必要と

される社会資本の整備が適切な時期に実施されるよう時間管理概念の徹底を図る。

「地域の実情に応じた効率的な社会資本の供給と既存ストックの有効活用」

地域特性に対応した柔軟な規格・基準を設定することにより、地域の実情に応じて、コスト削減を図りつつ、効率的な社会資本整備を行えるようにするとともに、広域的な観点からの効率的な社会資本整備や行政と民間主体との連携による取組みを進める。また、既存の社会資本ストックをできるだけ長期間、有効に活用していくこととし、維持管理の高度化によるストックの延命化や維持管理コストの低減を図る(図10)。

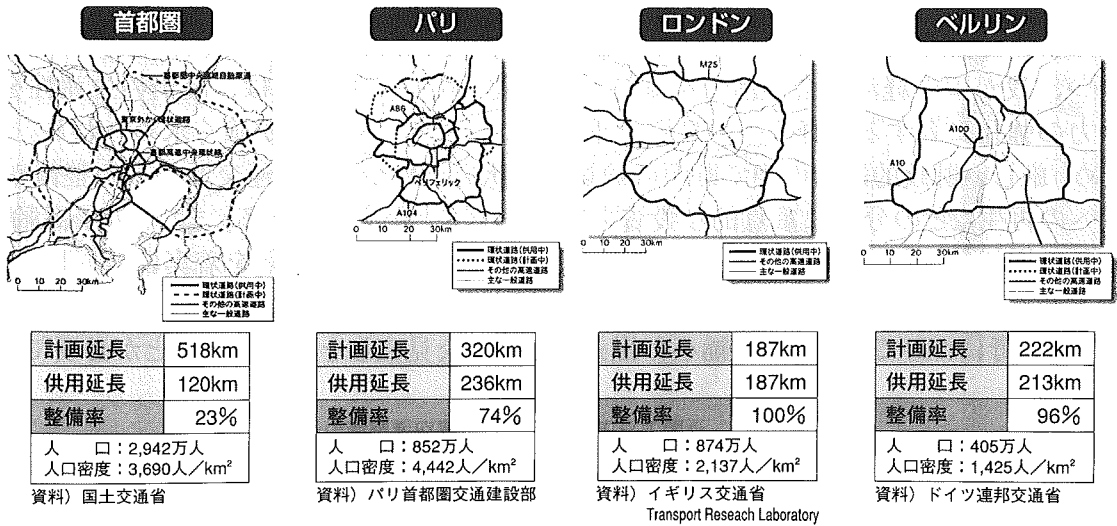
「競争と連携を重視した交通政策の展開」

人口構造が変化し、量から質への転換が一層求められる中で、事業者間の活発な競争や幅広い連携等を通じて、高齢社会に対応したサービス展開を含め、より快適で利用しやすい輸送サービスの実現を図るとともに、経営環境の変化に対応した公共交通サービスの確保を図る。

第2節 高齢者や女性などの社会参加の促進

「すべての人のくらしを快適にするバリアフリー化の推進」

高齢者を含めたすべての人の移動の円滑化を図るため、鉄道駅へのエレベーター等の設置、ノン



(注) 人口・人口密度は、おおむね環状道路の内側

図9 各国主要都市圏の環状道路の整備状況の比較

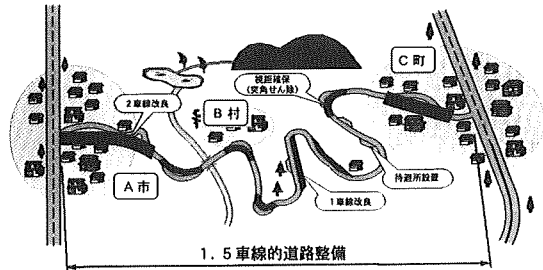
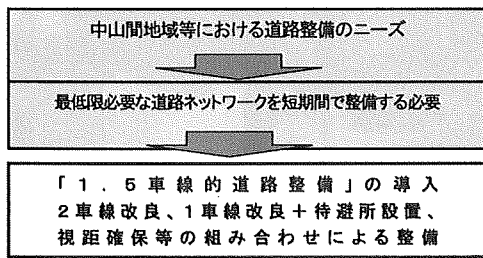


図10 1.5車線の道路整備

ステップバスやLRT（低床式路面電車）車両の導入等交通バリアフリーを推進する。

また、生活の基本となる住宅や多くの人が利用する建築物におけるバリアフリー化、建築物と動く通路等の一体的整備、官庁施設、都市公園等のバリアフリー化等居住・生活環境のバリアフリー化を推進する。

「子育てバリアフリー環境の整備」

子育てを支援し、女性が社会参加しやすい環境整備に資するため、家族の形成にあわせたゆとりある住宅取得等を促進するとともに、妊産婦、乳幼児連れの利用者等すべての人が使いやすい公共交通機関や建築物等のバリアフリー化やトイレの整備等を推進する。また、育児施設の充実等を図るため、住宅や鉄道駅等への育児施設等の併設を促進する。

「高齢者が安心して暮らせる生活環境の整備」

市場環境の整備や福祉施策との連携などにより高齢者が安心して暮らせる居住環境を確保するとともに、福祉や介護を支えるモビリティの確保を図る。

「ゆとりある暮らしを実現する新たな輸送サービスの提供」

公共交通機関の乗車券等へのICカードの導入により、複数の交通機関の連携によるサービス向上、柔軟で多様な運賃割引の設定等様々な可能性

が広がっており、その普及を促進する。

このほか、タクシー運転手による生活支援を行う「生活支援輸送サービス実証実験」や女性専用車両の路線拡大モデル調査を実施するなど、新しい輸送サービスの創出や普及に向けて支援している。

〔国土交通関連産業における高齢者や女性の積極的な参加と活力の維持〕

少子高齢化の進展により労働力不足が懸念される中で、国土交通分野の産業においても高齢者や女性の労働力を一層活用することが不可欠である。このため、高齢者や女性が働きやすい環境の整備を図ることにより、積極的な就業を促進していくことが必要である。

また、人口減少や高齢化が進む中で我が国が活力を維持するためには、経済や産業を活性化し、国際競争力を高めることが重要である。このため、我が国の活力、国際競争力を高める分野への社会資本投資の重点化、交通事業の規制緩和やIT革命の推進、物流の効率化等を通じた事業者の競争力強化が必要である。

第3節 地域・都市の活力の維持・活性化

〔交流人口の拡大〕

人口の減少によりもたらされる経済社会の活力の減少を補い、需要の拡大等を通じて経済や地



「賑わいの道づくり」(石川県輪島市)

写真1 地域間交流を促進する基盤整備

域・社会を活性化させる第二の人口としての「交流人口」の拡大を図っていくことは、これからの人口減少社会において重要な課題である。

交流人口を拡大するためには、個性ある地域の形成と交流活動を支える交通ネットワークの構築が重要である。このため、魅力ある観光交流空間づくり等の基盤整備や個性的な観光まちづくり、市町村の連携による地域間交流等を促進するとともに交通網の整備を推進する(写真1)。

国際観光旅行は世界的に見ると順調に増加しているが、我が国を訪れる外国人数は国際的には低水準で、日本人の海外旅行者数の1/3、1/4

に過ぎず、国際観光収支も大きなマイナスが続いている。国際観光交流の不均衡を解消し、地域社会の活性化と国際相互理解を図るためにも、訪日外国人観光客の増加が必要である。

外国人観光客を増加させることは、国際相互理解の促進のほか、国内の人口動向に影響されない新規需要の創出、拡大という経済面の効果がある。官民の関係主体が連携しながら外国人の訪日旅行を促進するための国家戦略である「グローバル観光戦略」に基づき、世界に開かれた観光大国を目指したさまざまな施策を推進する。

〔都市空間の再編と有効活用〕

人口集中地区(DID)の人口及び面積の増加率は縮小しており、都市への人口の集中と、都市地域の拡大は沈静化しつつある。今後、都市地域の人口の減少も予測される中で、ゆとりある居住空間の実現や緑豊かなオープンスペースの確保を図るとともに、美しい景観の形成に取り組む(図1)。

〔地域や都市の生活を支える交通の確保〕

生活交通を確保するため、地方バス路線、離島航路、離島航空路等に対し支援や基盤の整備等を行うほか、地域協議会等において路線の維持方針や廃止対策等について協議する仕組みを設けている。また、過疎地域等の公共交通空白地域において、住民輸送の実証実験など新たな輸送形態を模

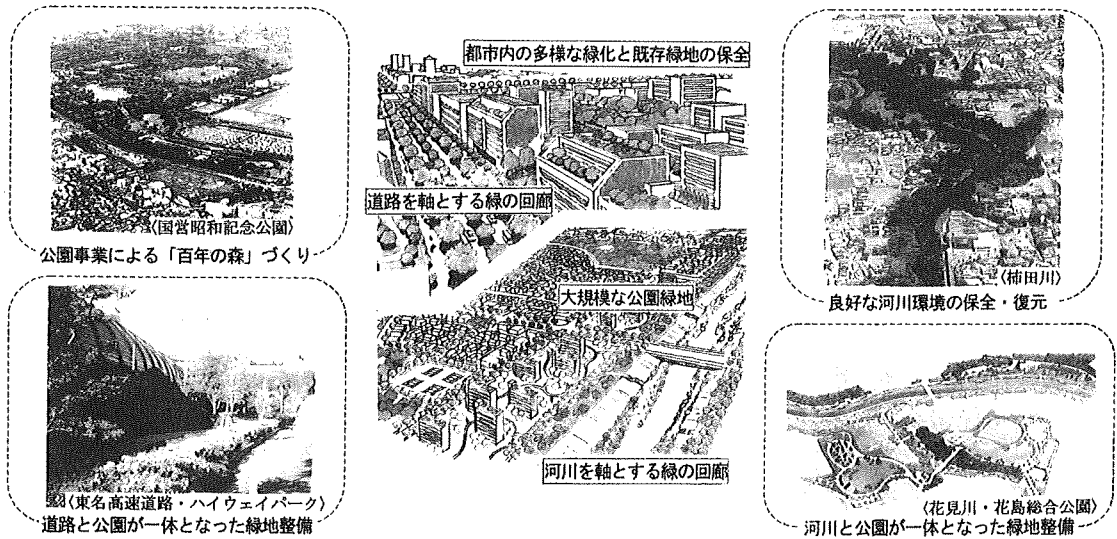


図11 緑の回廊構想

索する取組みも推進する。
 都市部における今後の公共交通機関整備の方向としては、高齢者でもゆとりをもって安全、快適に利用できるようなバリアフリーを含めた利便性向上対策がより重要である。都市郊外部など急速に高齢化が進む地域等においては、コミュニティバスやデマンドバス等の導入の動きを支援している。

また、子供連れの女性や高齢者を含め、誰もが出かけやすいにぎわいのある街づくりを進めていくことも重要である。

不正通行者に対する

未納通行料金の強制徴収について

日本道路公団経理部管財課

一 はじめに

JH日本道路公団が行っている有料道路事業は、高速道路等を通行される全てのお客様から公平に通行料金を負担して頂くことで成り立っており、一日平均で約六一〇万台もの車に利用されています(表1)。

ところが、昨年頃から「無料通行宣言書」と書かれた書類を料金所の係員に渡し、通行料金を支払わずに高速道路等を通行する者が発生してきました。

表1 通行台数と料金収入
(平成13年度実績)

区 分	通行台数(万台)		料金収入(億円)	
	年間	1日平均	年間	1日平均
高 速 道 路	147,371	404	18,462	51
一般有料道路	75,160	206	2,339	7

これは、例えば「財布を忘れた」等の理由による通行料金の未払とは違い、故意に通行料金を支払わないという明らかに道路整備特別措置法に違反する不法行為であり、JHとして看過できない状況となりました。

二 不正通行者への対応方針の決定

これに対し、これまでJHとしては督促状、催促等による文書での請求のほか、電話による催促や、直接訪問して支払の説得を行う等任意での支払に向けた徴収努力を行ってきましたが、それでも任意での支払に応じない滞納者もいることから、他のお客様との公平性の面及び不法行為の是正の面からも厳正に対処する必要があると判断し、「無料通行宣言書」により通行料金の不払通

行を行い、任意の支払にできなかった滞納者に対し、国税滞納処分例により、財産の差押(Ⅱ強制徴収)を実施することとしました。

三 JHが行う強制徴収に係る法的根拠について

JHは、道路整備特別措置法第二五条の規定に基づき、道路法第七三条第三項の規定中「道路管理者」を「日本道路公団」と読み替えて、JHが通行料金等を国税滞納処分例により徴収することができるとされています。具体的には国税徴収法の諸規定を準用して滞納処分(財産の差押Ⅱ強制徴収)を行うこととなります。

表2 強制徴収の実施状況

平成15年3月27日現在

年齢等	住所	差押実施日	債権額(円)	差押額(円)	通行回数	差押財産
1 30代	埼玉県	H14.10.11	259,520	259,520	116	金融機関預貯金
2 20代	静岡県	H14.10.21	298,778	251,692	38	"
3 40代	神奈川県	H14.10.24	98,997	98,997	17	"
4 20代	東京都	H14.10.28	45,152	45,152	25	"
5 30代	埼玉県	H14.12.10	108,350	108,350	76	"
6 20代	茨城県	H14.12.10	226,200	104,151	51	"
7 20代	福岡県	H14.12.11	17,980	17,980	5	"
8 30代	岡山県	H14.12.16	264,331	264,331	26	"
9 50代	宮城県	H14.12.18	663,789	152,350	56	"
10 40代	岐阜県	H14.12.25	32,150	32,150	4	"
11 30代	京都府	H15.1.24	40,900	40,900	11	"
12 20代	大阪府	H15.1.28	124,878	37,329	7	"
13 40代	福井県	H15.1.30	172,650	84,372	24	"
14 20代	北海道	H15.3.20	32,933	32,933	3	"
15 30代	神奈川県	H15.3.26	17,250	17,250	21	"
16 法人	大阪府	H15.3.27	13,176,240	3,655,838	1,083	"

これまで検討した経緯を踏まえ、再三にわたる説得等にも関わらず支払がなされなかった滞納者に対し、平成一四年一〇月一日に通行料金の未納金としては丁日として初めて強制徴収を実施し、その後平成一五年三月二十七日までに合計一六件の強制徴収を実施しました(表2)。

なお、差押はいずれも金融機関の預貯金債権で

四 強制徴収の実施

あくまで検討した経緯を踏まえ、再三にわたる説得等にも関わらず支払がなされなかった滞納者に対し、平成一四年一〇月一日に通行料金の未納金として丁日として初めて強制徴収を実施し、その後平成一五年三月二十七日までに合計一六件の強制徴収を実施しました(表2)。

五 おわりに

丁日は、これまで一六件の強制徴収を実施してきました。強制徴収の実施は、新聞等で報道されたこと等によって、それまで任意による支払に応じなかった者が支払に応じ、その後不正通行の抑止効果というものやめる例が出てくる等不正通行の抑止効果という観点からも一定の効果があつたものと考え

られます。ただし、強制徴収は、他人の財産を文字通り強制的に徴収するという強権の発動であることから、その適用にあたっては慎重さが求められることは言うまでもありません。しかし、任意による支払に応じない者に対しては、引き続き厳正に対処していくことは必要です。また、今後の課題として、強制徴収という「対症療法」だけでなく、不正通行を未然に防ぐ抑止効果のある方策の検討も必要であると考えております。

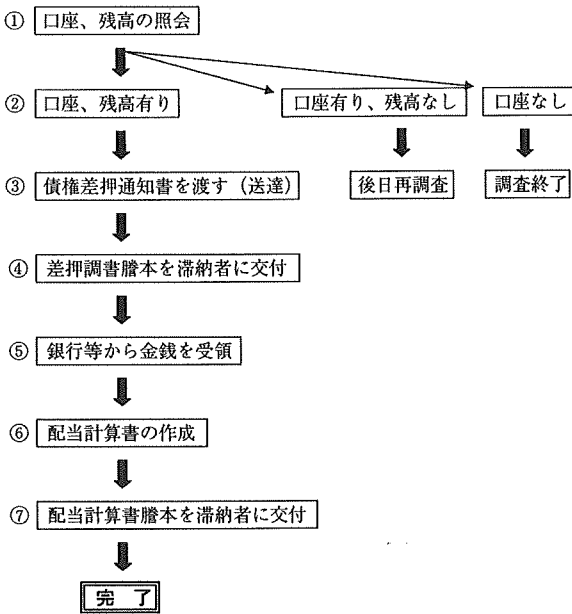


図1 預貯金に対する強制徴収(差押え)実施手続きフロー

道路法令関係Q & A

道路特定財源の用途の見直しについて

道路局路政課

やすお フムフム……。

ダイスケ 熱心に勉強してるようだね、やすお君。

やすお はい。先月号の道路行政セミナーの「平成一五年通常国会提出法案(道路関係)の概要」

を読んでいるんですよ。今国会には、道路関係

の法案が四つも提出されているんです。それだけ道路行政をめぐる環境がめまぐるしく変化しているということなんです。

ダイスケ そうだね。社会資本整備に関する長期

計画の在り方が見直されたり、新たな有料道路

政策への転換が図られたり、正に道路行政の一

大転換期といっても過言ではないだろうね。

やすお ところで、それらに加えて、ずいぶん前

に新聞で「道路特定財源の用途拡大」って騒が

れていましたよね？ 確か、環境分野などにも

道路特定財源を充てられるようになるとか・

……。

ダイスケ 正確に言うと、道路特定財源のうちの

揮発油税等を環境分野などに充てられるように

なったんだ。ほら、ここだよ、「道路整備緊急

措置法」の改正のところ、「⑤揮発油税等の充

当対象として、道路整備に密接に関連する環境

対策事業等を追加」(道路行政セミナー三月号

三三頁参照)。

やすお ふーん。「環境対策事業等」って、具体

的にはどんな事業ですか？

ダイスケ 具体的には①DPF・酸化触媒の導入

支援と、②ETC車載器リース制度の創設のこ

と。法律上は「環境対策事業その他の政令で定

める事業」と規定していて、政令(道路整備費

の財源等の特例に関する法律施行令(昭和三十

四年政令第十七号)第一条第二項)で具体的に

事業を規定している。政令では、それぞれ、①

「自動車への粒子状物質の排出を抑制する装置

の装着に対して助成を行う事業」と②「有料道

路の料金の自動收受システムの高度化に関する

調査を行う事業」というように規定しているん

だ。

やすお なるほど。揮発油税等の充当先として、

新たな事業を追加したわけですね。でも新聞な

どでは、環境分野だけでなく、地下鉄整備など

にも用途を拡大したと報じられていたと思うん

ですけど……。新しく追加されていないんで

すか？

ダイスケ うん、地下鉄整備については、追加さ

れていない。ちよつと整理してみようか。

今般の道路特定財源の用途の見直しでは、地

方への税源移譲や本州四国連絡橋公団の債務処

理などととも、いわゆる用途拡大を行うこと

とされた。用途拡大では、前述のDPF・酸化

触媒の導入支援やETC車載器リース制度の創

設のほかに、地下鉄インフラ整備等への活用も

行うこととしている。ただし、地下鉄インフラ

整備等については、従来から法律に規定されて

いた揮発油税等の充当先である「道路の整備」

に含まれるものであるとして、法律や政令を改

正して新たに追加する必要はなかったというこ

となんだ。

一方、「道路の整備」に含まれないDPF・

酸化触媒の導入支援やETC車載器リース制度

の創設については、新たに揮発油税等の充当対

象となるように法改正をしなければならなかつ

たというわけなんだ。

やすお なるほど。

でも、いつそのこと環境対策事業等だけでなく、いろいろな施策に道路特定財源を充てることのできるように改正すれば良かったんじゃないですか？ 道路特定財源がいろいろなところでお役に立っているのであれば、すばらしいことじゃないですか。

ダイスケ いや、それはなかなか難しいことなんだ。

道路特定財源制度は、受益者負担の原則に基づいて、自動車利用者に道路整備のための特別な負担をもらっているものなんだ。したがって、道路特定財源を、道路とは無関係の事業に充てられるようにしたり、それこそ一般財源化することなどについては、納税者である自動車利用者の理解を得ることはなかなか難しいだろうね。

今後もし引き続き、受益者負担という原則を踏まえた上で、あくまでも納税者の理解が得られる範囲内で、その見直しのための検討が進められるべきなんだろうね。

やすお なるほど。いろいろと勉強になりますねえ。他の法案についても、教えてくださいよ。

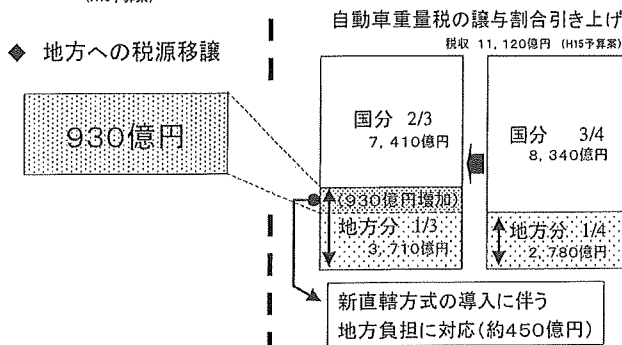
ダイスケ まずは自分で勉強してからだな。まあ、気が向いたら、そのうち教えてやるよ。

○ 道路整備緊急措置法施行令（昭和三十四年政令第十七号）（抄）

改正案	現行
<p>道路整備費の財源等の特例に関する法律施行令</p> <p>（法第二条の政令で定める道路及び事業）</p> <p>第一条 道路整備費の財源等の特例に関する法律（以下「法」という。）第二条の政令で定める都道府県道その他の道路は、次の各号のいずれかに該当するものとする。</p> <p>一、二 略</p> <p>21 法第二条の政令で定める事業は、次に掲げるものとする。</p> <p>一 自動車への粒子状物質の排出を抑制する装置の装着に対して助成を行う事業</p> <p>二 有料道路の料金の自動收受システムの高度化に関する調査を行う事業</p>	<p>道路整備緊急措置法施行令</p> <p>（法第二項の政令で定める都道府県道その他の道路）</p> <p>第一条 道路整備緊急措置法（以下「法」という。）第二項の政令で定める都道府県道その他の道路は、次の各号の一に該当するものとする。</p> <p>一、二 略</p>

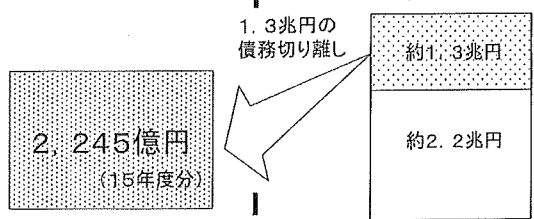
道路特定財源の用途の多様化

道路特定財源総額 5兆7千億円（国3兆4千億円 地方2兆3千億円）
（H15予算案）



◆ 本四公団の債務処理

本四公団有利子債務 約3.5兆円



※ 800億円の出資金を10年延長

◆ 用途拡大

400億円

- ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入支援
- ETC車載器リース制度の創設
- 地下鉄インフラ整備 等へ活用

総額で 約 3,500億円 を新たな分野に活用

（傍線の部分は改正部分）

道路管理者間の協議(その2)

道路局路政課道路利用調整室

渡邊課長

あゝ。みんな、おはよう。

坂上係員・大野係員

おはようございます。

渡邊課長

(おつ、坂上さんは頑張って調べているみたいだな。結構、結構)

午後になつて

坂上係員

(うーっ。根拠が全然見つからないよ。どうしよう。)

渡邊課長

(なんか煮詰まってきた感じだな。そろそろヒントぐらい出した方がいいかな。)

坂上さん。朝からずっと何を調べているんだ

い?

坂上係員

あつ、課長。じつは、昨日大野君が道路バト

ロールの途中で、国道の区域内に県道の照明灯

が設置されているのに気がついたんですけど、道路占用許可申請が出ていないので不法占用じゃないかと騒いでいたんですよ。

それで、わたしが、それは道路管理者間の協議に基づいて設置されているものだから不法占用物件にはあたらないと説明をしたんですが、その協議の根拠はどこになるのかと聞かれて困っているんです。

渡邊課長

なるほど。道路法を探しても見つからなかっただろう。

坂上係員

はい……。えつ、道路法以外の法律に根拠があるんですか?

渡邊課長

(そういう意味で言ったんじゃないんだけど……。)

道路法の関係図書とかは見てみたかい?

坂上係員

一応、道路法第十一条とかは見たんですけど、特に道路管理者間の協議については載っていない……。

渡邊課長

特に道路管理者間の関係にとらわれずに全体を見ていった方がいいんじゃないのかな。

坂上係員

分かりました。全体的に目を通してみます。

渡邊課長

(これで見つけれられるかな?)

坂上係員

しょうがない。第一条からつぶしていくか……。

坂上係員

えーっと。道路法第二十一条は……。あつ、あつた、あつた。

渡邊課長

どうだい、見つかったかい?

坂上係員

ありがとうございます。見つかりました。

「道路法には、道路管理者相互の関係については第十九条(境界地の道路管理)、第四十八条の四(道路と自動車専用道路との連結・交差)等のように特別な場合を除いては別に規定せ

ず、両者の関係が生じた場合には全て両者の協議による解決に委ねたものと解される。」と書いてありますね。

(境界地の道路の管理)

第十九条 地方公共団体の区域に係る道路については、関係道路管理者(国土交通大臣を除く。以下本条及び第五十四条中同じ。)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 前項の規定による協議が成立しない場合においては、関係道路管理者は、当該道路が都道府県の区域の境界に係るときは、又は関係道路管理者のいずれかが都道府県であるときは、国土交通大臣に、その他のときは都道府県知事に裁定を申請することができる。

3 第七条第六項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、第七条第六項中「国土交通大臣」とあるのは「国土交通大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事」とあるのは「関係道路管理者」と、「当該都道府県の議会の議決を経なければならない」とあるのは「指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県の議会に諮問し、その他の道路にあつては道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない」と読み替えるものとする。

4 第二項及び前項において準用する第七条第六項の規定により国土交通大臣又は都道府県知事が裁定をした場合においては、第一項の規定の適用については、関係道路管理者の協議が成立したものとみなす。

5 第一項の規定による協議が成立した場合(前項の規定により関係道路管理者の協議が成立したものとみなされる場合を含む。)においては、関係道路管理者は、成立した協議の内容を公示しなければならない。

(道路等と自動車専用道路との連結又は交差)
第四十八条の四 道路等(軌道を除く。以下本項及び第四十八条の八第二項中同じ。)の管理者は、道路等を第四十八条の二第一項又は第二項の規定による指定を受けた道路又は道路の部分(以下「自動車専用道路」という。)と連結せよとする場合においては、当該管理者が道路管理者であるときは当該自動車専用道路の道路管理者と協議し、その他の者であるときは当該自動車専用道路の道路管理者の許可を受けなければならない。自動車専用道路以外の道路等を自動車専用道路と立体交差以外の方式で交差せよとする場合においても、同様とする。

2 自動車専用道路の道路管理者は、前項前段の場合にあつては当該連結が当該自動車専用道路の効用を妨げない場合に限り、同項後段の場合にあつては当該交差が前条ただし書に規定する場合に該当する場合に限り、前項の協議に応じ、又は同項の許可を与えることができる。

渡邊課長

そうだね。もう少し、考えてみようか。これらの条文を見て、何か気づくことはないかい。

坂上係員

うーん。(何だろう。)

大野係員

(横から、ひよいと出てきて)

これらの条文、すべて協議つてなってますね。

渡邊課長

よく気がついたね。第十九条や第四十八条の四のような特別の場合についても、道路管理者相互の関係を規制するときは、すべて協議制度を採用しているんだよ。

坂上係員

そう言われてみればそうですね。全然気付きませんでした(やられた!)

大野君分かった?

大野係員

はいっ。

(僕が協議つてこと見つけたのに。)

坂上係員

もう、ホントにちゃんと聞いてた?

もう一回説明するわよ。

大野係員

(もう一回つて言われても・・・)

一通り説明後

渡邊課長

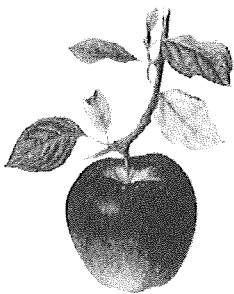
理解できたようだね。問題も解決したことだし、どうだい、二人とも、今晚、夕飯でも。

大野係員

それでは、坂上さんと協議の上、費用負担は、課長ということで。

渡邊課長

私には、協議はないのか・・・。(この項おわり)



宮城国道四五号原付転倒事故損害賠償

請求事件

道路局道路交通管理課訟務係

宮城国道四五号原付転倒事故損害賠償請求事件

〔一審判決〕平成一三年五月二八日

仙台地方裁判所 請求棄却（原告控訴）

〔二審判決〕平成一四年一月一四日

仙台高等裁判所 控訴一部認容（確定）

1 事件の概要

原告の子息が原動機付自転車で一般国道四五号線の工事用暫定迂回路を走行中、対向車線に飛び出し、折から走行してきた対向車に衝突して死亡した。原告は、本件事故の原因は、本件迂回路上に発生していたくぼみに本件バイクのハンドルが取られたことにあるとして、本件迂回路の設置工事を担当した被告会社及び道路管理者である被告国に損害賠償請求をした。（請求額…六、〇七二万二、〇〇〇円）

本件迂回路上に発生していたくぼみは、合計三つあり、それぞれ被害者の進行方向手前からA、

賠償責任を負う。

② 被告会社の主張

本件事故発生当時、くぼみBの地点に深さ一〜二センチメートルのたわみがあったことは認めるが、それはバイクの走行に支障をきたすほどのものではなく、本件事故は専ら被害者の運転ミスによるものである。被害者は法定速度を一〇キロメートル超える時速四〇キロメートルでたわみを通したが、その直前に何らかの危険を感じ、急ブレーキをかけたためスリップして対向車線に逸脱したものであり、このことは現場に印象されたスリップ痕からも明らかである。よって、本件事故の発生につき、被告会社に不法行為責任はない。

③ 被告国の主張

被告会社が述べるとおり、本件事故は専ら被害者の運転ミスによるものである。くぼみBについては、その存在により本件のような事故が発生する危険性が客観的にあったとはいえず、また、その発生を予測することは不可能であったため、被告国に国家賠償法二条一項の責任はない。また、被告国は、本件迂回路の構造、安全施設等について適正なものであることを確認していることから、国家賠償法一条一項の責任もない。

2 当事者の主張

① 原告の主張

B、Cとする。なお、BとCは中央線を挟んで平行的位置に存し、二つのくぼみの間の幅は、三〇〜四〇センチメートル程度であった。

本件事故は、被害者が本件バイクを運転してやや左にカーブする本件迂回路を走行中、迂回路上に発生していたくぼみBに本件バイクの車輪を乗り入れて車体のバランスを崩し、対向車線に逸脱して折から走行してきた対向車に衝突したものであるところ、被告会社が本件迂回路を設置するに当たりその土質や強度に応じた適切な工事を行わなかったためにくぼみBが生じ、また、その後もその存在を知らずその補修と安全管理を怠ったために本件事故が発生したのであるから、被告会社は民法第七〇九条により損害賠償責任を負う。また、被告国は、安全の十分でない本件迂回路の開通を承認し、その後管理していたのであるから国家賠償法一条一項及び二条一項により損害

3 判決要旨

① 一審判決

本件道路にくぼみがあったことは認められるが、これが本件バイクに物理的影響を与え、本件事故を引き起こしたとは認められない。

② 二審判決

本件事故は、被害者がくぼみBに本件バイクの車輪を乗り入れたため、ハンドル操作不能になり対向車線に逸脱したものであると認めるのが相当であり、被控訴人会社及び被控訴人国には損害賠償責任がある。ただし、被害者にも前方不注意の過失があり、その割合は五割とするのが相当である。

4 判決のポイント（主に二審判決による）

① 本件事故の原因

被控訴人らは、被害者は本件バイクの車輪をくぼみBに乗り入れてはならず、本件事故の発生とくぼみBは関係がない旨主張するが、くぼみBとCは本件迂回路の南側車線をほぼ塞ぐような形で存在し、二つのくぼみの間はわずか三〇〜四〇センチメートル程度しかなく、そのうえ、本件迂回路は左にカーブしており、このような状況のもと本件迂回路を初めて通る被害者が両側のくぼみに落ちることなく、このわずかな幅を時速約四〇キ

ロメートルで通過することは不可能ではないにしても困難なものと認められる。現に、本件事故当日、本件迂回路を原動機付自転車で行った高校生四人は、くぼみBかCのいずれかに乗り入れ、ハンドルをとられた旨主張しており、また、もし被害者がくぼみBとCの間を通過したとすると、その直後に急ブレーキをかけている理由が見当たらないことから、被害者はくぼみBに本件バイクの車輪を乗り入れてハンドル操作の自由を失い、そのまま直進するのやむなきに至り、そのため対向車線に飛び出す危険を感じて急ブレーキをかけたが及ばず、対向車線に逸脱したものと認めるのが合理的である。

② 被控訴人会社の責任

被控訴人会社は、一般の通行の用に供した後にすぐにくぼみを生じるような瑕疵ある本件迂回路を設置し、しかもくぼみが発見された後に直ちに補修をしなかったのであるから、民法第七〇九条による不法行為責任があることは明らかである。

③ 被控訴人国の責任

本件迂回路を設置、管理していた被控訴人国においても、くぼみBの存在は本件迂回路が通常有すべき安全性を欠いていたといふべきであり、また、くぼみBの存在によって本件のごとき事故が

発生する危険性は客観的に存在し、かつ、そのことは通常容易に予測し得るものであったのであるから、被控訴人国は国家賠償法二条一項により損害賠償責任を負うものといふべきである。

④ 過失相殺

本件迂回路に入る手前に「迂回路あり」、「工事中」、「徐行」の標識が設置されていたにもかかわらず、被害者は法定速度毎時三〇キロメートルを越える時速四〇キロメートルで本件迂回路を走行し、前方注視をしていれば早期にくぼみBを発見してこれに対応する減速徐行などの措置がとれたのに、これを怠ってそのままの速度でくぼみBに乗り入れ、対向車線に逸脱した過失があり、その割合は五割と認めるのが相当である。



浮き世を離れて花の名所へ



秋田県東京事務所 高橋 正弘

秋田駅前に立った瞬間、「時間の流れが違うなあ」と感じたのは、今から一六年前の夏、県庁の採用試験のために東京から秋田に戻った時のことでした。

渋谷や新宿の駅前では、信号が替わるたびに人も車も向きを変え、「待つてました」とばかりにドォッと流れ出すのに、秋田の駅前には、そういう流れ自体がないような・・・。

人や車がないわけではないわけはありません（最新の交通センサスでも、秋田市の朝夕のラッシュユは他の県庁所在地と比較して決してひけはとっておりません）。ただ、些細なことに追いたてられることなく、ゆったりと、淡々と時間と人が流れていく・・・。

そんな雰囲気のお国柄、と申せば、多少なりとも耳障りがよろしいでしょうか。駅前に立っただけで、何だかホッとさせられたのを覚えています。

今年の春は心が晴れないようなニュースが多々ありました。景気が上向かないとか、中東で戦争が始まったとか、各地で凶悪事件が頻発したとか。

ともすれば、やる気が失われてしまいそうになる昨今、今年も花が咲いたといったニュースに触れると、草木の営みの逞しき力強さに勇気づけられ、また救われる思いがいたします。ゆったりとした悠久の時の中で、人の世に何が起ころうと、

当たり前のことを当たり前に行おうとする、ひたむきな「花」。多忙な年度末・慣れない新年の仕事など、浮き世のことにペースを乱しそうになったら、花などを愛でつつ、自分の時を取り戻しておきたいものです。

今回は、せっかく四月号に掲載していただくことでもあり、秋田県でGW前後に見頃になる国道沿いの花見の名所を、幾つかご紹介したいと思えます。

◇田沢湖町のミズバショウ

国道四六号を田沢湖町から角館町に向かう途中に、田沢湖町刺巻（さしまき）のミズバショウ群生地があります（写真1）。

例年見頃は四月上旬～下旬。



写真1 田沢湖町のミズバショウ

八幡平辺りでは、冬眠から覚めた熊が整腸剤代わりに食べているとか。遊歩道の上から覗くと、青々した葉っぱの、何とみずみずしくおいしそうなこと。つい食べてみたくなりますが、人間が食べると猛烈な下痢を引き起こすとそうです。

「見ているうちが花」ですね。

◇西木村のカタクリ

国道四六号から国道一〇五号

に入って車で約一五分、左手に少し入ったところに西木村（にしきむら）のカタクリ群生地があります（写真2）。

例年見頃は四月中旬～下旬。栗の木の傍らによく生えるカタクリ。赤紫色の花が咲き、村特産の西明寺栗の林の下に絨毯を敷き詰めたような景色になります。花の盛りが約一週間と短



写真2 西木村のカタクリ

いので、地元の役場等に確認するとよいと思います。

◇角館町の桜

国道四六号沿いの「みちのくの小京都」と呼ばれる角館。「東北花見ツアー」などでは必ずコースに入っている秋田の桜名所の定番です。全長約2kmの桧内川（ひのきないがわ）堤

の桜並木と武家屋敷の枝垂れ桜が見所で、例年見頃は四月下旬～五月上旬。

武家屋敷の枝垂れ桜は江戸時代の秋田藩支藩・佐竹北家が入部して程なく植えられたもので樹齢二百年以上の古木も。また、桧内川堤の桜並木は、昭和八年に完成した堤防に、皇太子殿下（今の天皇陛下）御誕生記念として植えられたものです。

角館は一年を通じて観光客が多い町です。桜や武家屋敷のほか、伝統工芸の榊細工伝承館や秋田蘭画の平福記念美術館などへもぜひお立ち寄りください。

◇大潟村の菜の花

日本海東北自動車道五城目八郎潟ICより車で二〇分ほど走ると、干拓で有名な大潟村の中心部に入ります。ここでは、道路沿いに敷かれた延長約8kmの黄色い絨毯「菜の花ロード」と村内宿泊施設サンルーラル大潟近くの「菜の花畑」が見所で、

例年四月下旬が見頃です。

かつて琵琶湖に次ぐ日本第二位の面積を誇った八郎潟を干拓して作られた大潟村は、農業の経営規模も大きく、村とは言っても一人当たり所得は県内市町村中トップクラスにランクされています。整然としたまっすぐな広い道路、沿道のポプラ並木の防風林、色取り取りの花で飾られたシャレた住宅など、北海道の大農場か別荘地のような街並みが整備されています。花の見頃に訪れると、北の大地に春が来たことを実感できます。

◇秋田市千秋公園の桜とツツジ

秋田市の千秋（せんしゅう）公園は、秋田駅から徒歩一〇分の中心市街地にあり、お堀端では秋田駅の東西を結ぶ都市計画道路「秋田中央道路」の建設工事も行われています。

例年見頃は、桜が四月中旬から下旬。ツツジ（写真3）が五

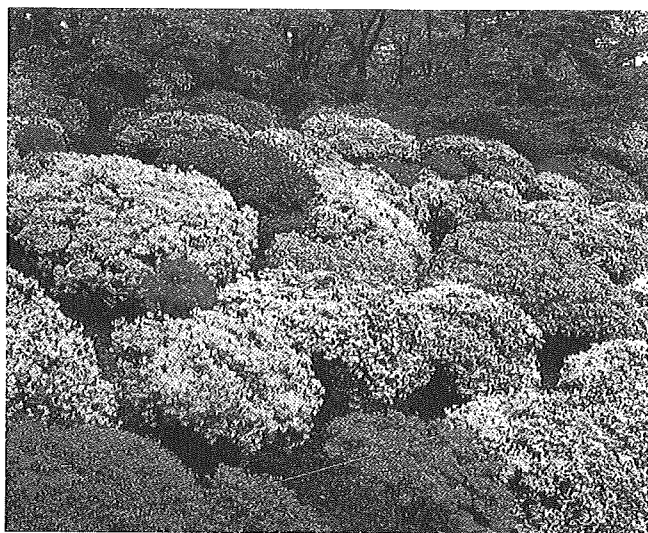


写真3 千秋公園のツツジ

月中旬から下旬。
 関ヶ原の合戦後、秋田藩二〇万石の藩主として入部した佐竹氏の居城を都市公園としたもので、桜のお花見宴会のメッカとなつています。また、ツツジが咲くと気温もだいぶ暖かくなるので、花の鮮やかさと葉の緑のコントラストをゆつくりと觀賞できます。

諸説ある秋田美人のルーツには、佐竹の殿様が秋田入部の折に前任地から美人を選りすぐつて連れてきたことによる、との説もあります。お花見客の中に伝統の秋田美人を捜して、学説を検証するのも文化的たしなみかも？ 公園内では、美人だけでなく、近くの山から迷い込んでくるニホンカモシカもよく

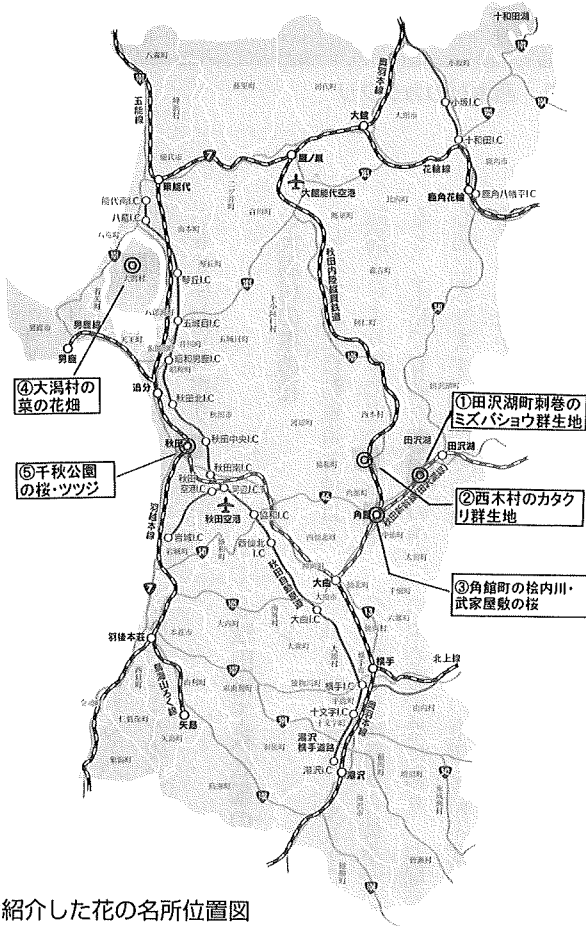


図3 今回紹介した花の名所位置図

目撃され、秋田市の自然の豊かさも実感できます。
 県内にはまだまだ花見の名所がたくさんございます。春先に忙しくて、お花見ができなかった方、ぜひ今年の連休は、秋田の方へもお出てください。



春分の日 は伝統産業の日



京都市東京事務所 橋本 浩之

みなさん、こんにちは。とんび市政令市ブロック、京都市の橋本と申します。とんび会には昨年度より参加させていただいております。この三月をもちまして卒業しますので、「最後の大事な」としてこの原稿書きをがんばりたいと思います。

まず、なぜ京都市が「伝統産業の日」というものを制定したのかというところから説明します。

地元京都市の紹介ということは何を紹介すればいいのか悩んでいたのですが、職場の壁に貼ってあった「春分の日は伝統産業の日 京都市伝統産業の日」と書かれたポスターに気が付き、ちょうど京都らしい話題でいいかなと思ひまして、京都市が昨年度より行っていますこの事業について紹介させていただきます。

京都市の伝統的工芸品は「伝統的工芸品産業の振興に関する法律」で指定されている一七品目を含め、全体で約七〇品目を数え、なかでも西陣織、京友禅、京焼・清水焼等の伝統産業は京都市の基幹産業の一つで、市の経済活性化に欠かすことのできない極めて重要な産業です。

しかし、国民生活様式の変化や近年の景気の低迷などに伴い、伝統工芸品の需要が大きく落ち込むなど大変厳しい状況におかれています。

こうした中、市独自で「伝

た。

次に、なぜ春分の日を伝統産業の日としたのかといいますと、市民をはじめ、多くの方々に実際に伝統産業に触れ、伝統産業をじっくり、ゆつくり学び育てていただくことを主眼とする意味から、春の兆しがかがえ、大きな催事の少ない落ち着いた時期である三月の中・下旬が最適であるということと、現在、秋には既に多くの伝統産業関係の催事が実施されており、「伝



京都市「伝統産業の日」パンフレット

「伝統産業の日」を春に設定することで、春と秋の年二回、伝統産業をPRする機会とし、年間を通じて伝統産業の振興に取り組むことができるという点を考慮し、設定されました。

観光面においても、①この時期はちょうど閑散期にあたり、大きな行事が少ないため、事業の実施によって桜の時期に繋がる観光客の誘致を図ることができる、②春休みに入り、大きな催事の少ない時期に「伝統産業の日」を設定することで、市

民・観光客にじっくり伝統工芸品に触れ、親しんでもらうことができる、③休日に制定することで、イベントへの集客力が期待できる等のメリットがありました。

では、第一回目の今回、春分の日を中心に多彩なイベントが行われましたが、その中よりいくつかを紹介させていただきます。

まず、春分の日、京都市勧業館におきまして、京都市「伝

統産業の日」記念式典が行われました。式典の中では、永年にわたり伝統産業界の振興に貢献された方々を表彰し、また永年稀少で貴重な工芸品の製作に従事されている店舗を推奨し、表彰状及び記念盾を授与しました。

また同じ会場で、「次代へ繋ぐ京の伝統」という名称で、伝統工芸品の展示、販売も行いました。

そして面白いイベントとしては、「きものでおでかけ事業」というものがあります。

春分の日の当日、きもの着用の方（一、六〇〇人）に、京都市バス、市営地下鉄の全路線と京都バスの主要路線を一日中何回でも利用でき、観光施設の優待もある「京都観光一日乗車券」を配布し、きもの着用の方は、京都市美術館、二条城等の市の施設の入場料が無料になるなど、「お得な」イベントも行われました。またきものを着てク



写真1 京都のまちはきもの姿が似合います



写真2 きもの姿でクラシックコンサートを楽しむ皆さん

ラシック音楽鑑賞という粋なイベントも行われ、こちらは無料とまではいきませんが、きもの着用の方は入場料が安くなる等の優待がありました。

まだまだ先になりますが今年度もまた多彩なイベントを行う予定ですので、ぜひ皆さん、京都へ来て伝統工芸品の魅力に触れていただければと思います。

広域連携と官民協働による

自転車の走るまちづくり

(株)アネトス地域計画代表
（特定非営利活動法人 トライアル理事）

上門 周二

板橋区と豊島区は副都心池袋を拠点とし、道路網、鉄道網等の交通体系、また生活圏構成で密接に結びついている地域である。両区では、自転車が有効な交通手段として利用されているものの、放置自転車等の問題も有しており、社会問題化している。

板橋区・豊島区は平成一一年度に「自転車利用環境整備モデル都市」の指定を受け、平成一二年度に両区の共同による「板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画」を策定している。

さらに平成一三年度には国土交通省関東地方整備局の社会実験の公募で実験地域に選定され、特定非営利活動法人トライアルが「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」を実施している。ここでは、社会実験の結果をもとに、自転車を通じたNPO、地域住民、民間企業、公共団体等による官民協働のまちづくりと両区の広域連携による自転車の走るまちづくりを紹介する。

一 社会実験の経緯と特徴

1 社会実験に至る経緯

平成一一年度に地域の有志による豊島区・板橋区の異業種交流会「都市（まち）づくりフォーラム

都市づくりフォーラムでは、平成一一年度に建設省（現国土交通省）が募集していた「自転車利

ム」が発足し、地域のまちづくりへの働きかけを行っていたが、その中に自転車のまちづくりも含まれていた。

用環境整備モデル都市」に応募するため、板橋・豊島両区長に働きかけ、両区が応募した結果、モデル都市に指定され、広域連携の基礎ができた。平成一二年度に「板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画」を両区と都市づくりフォーラムが協力して作成するとともに、自転車のまちづくりの事業母体として特定非営利活動法人トライアルを設立した。

そして平成一三年度、国土交通省の社会実験の公募で、NPOが応募主体になれたことから、応募して実験地域に選定され、両区及び交通管理者等関係機関の協力を得て、特定非営利活動法人トライアルが社会実験の実施主体となったものである。

2 社会実験の特徴

今回の社会実験は、としま社会実験といたばし社会実験がセットになって、広域的に連携・一体化した社会実験であることが最大の特徴である。

- 地域の発意による社会実験
- 地域主体の社会実験

○放置自転車対策と自転車走行レーン設置がセットであり、板橋区・豊島区の広域連携で行う社会実験

○官民の役割分担と共通認識に立った自転車による協働のまちづくりの推進

○計画立案や実験プロセスの共有による地元住民、板橋区・豊島区、警察、関係団体等の官民の信頼関係の構築

○地元参加の継続した取組みへの第一ステップとなる社会実験

二 社会実験の方法

1 としま社会実験

としま社会実験では、池袋駅西口周辺を実験の対象としている。

池袋駅周辺は平成二一年にワースト一位(四、三二六台)になるほど放置自転車の多い地域であり、特に西口周辺地区は豊島区内だけでなく区外の自転車利用者による放置が多く、歩行者の安全な通行の妨げや都市景観の悪化の原因になってい

た。

としま社会実験は、自転車・歩行者の利用者に焦点を当て、放置自転車対策、自転車走行レーン設置と連携した放置自転車の減少効果及び自転車駐車場の利用率の変化の検証などを目的としている。

そこで、池袋駅西口周辺地区を放置自転車対策実験区域とし、劇場通りに自転車走行レーンを設置して、一体的な実験区域とした(図1)。

実験内容は、事前実態調査(実験前調査)、放置自転車対策実験調査(実験中調査)、追跡調査(実験後調査)から構成され、歩行者、自転車、

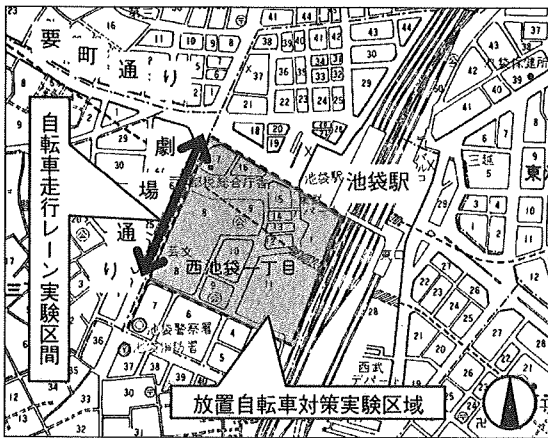


図1 としま社会実験区域

表1 としま社会実験の内容

調査分類	調査項目
事前実態調査	池袋駅西口周辺における放置自転車・オートバイ台数調査
	池袋駅西口周辺における自転車利用者ヒアリング調査
	劇場通り東側歩道部における歩行者・自転車交通量調査
	劇場通り車道部における自動車交通量調査
放置自転車対策実験調査	池袋駅西口周辺における放置自転車・オートバイ台数調査
	池袋駅西口周辺における案内サインに関するヒアリング調査
	劇場通り歩道部における歩行者・自転車交通量調査
	劇場通り歩道部走行レーンにおける自転車利用者ヒアリング調査
	劇場通り歩道部走行レーンにおける歩行者ヒアリング調査
	自転車駐車場利用状況調査
追跡調査	池袋駅西口周辺における放置自転車・オートバイ台数調査
	自転車駐車場利用状況調査



駅前放置自転車（実験前）



駐輪場への案内サイン（実験中）



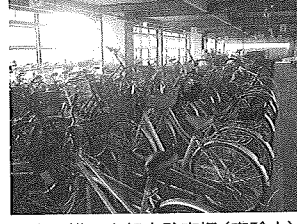
放置禁止のビラ貼り（実験中）



劇場通り自転車走行レーン（実験中）



同左の走行区分標識（実験中）



駅出口横の自転車駐輪場（実験中）

自動車の交通量、放置自転車・バイク台数、自転車駐輪場利用状況、歩行者・自転車利用者へのヒアリング調査等を実施した（表1、写真1）。

写真1 としま社会実験



図2 いたばし社会実験区間

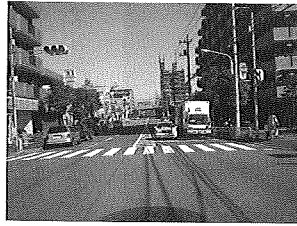
2 いたばし社会実験
 いたばし社会実験では、高島平団地と東武東上線東武練馬駅を結ぶ区道不動通りの一部区間を実験の対象としている。
 不動通りは、通勤・通学、買い物等に多様に利用される道路のため、歩行者、自転車、自動車交通が交錯する路線であり、沿道は住宅、商業施設等が複合的に立地している（図2）。
 よって歩行者、自転車、自動車交通を明確に分離するため、車道に分離施設（ガードレール）を設けて自転車専用の走行レーンを確保し、歩行者、自転車、自動車各々の安全性、走行性、快適性等を調査した。
 実験内容は、事前実態調査（実験前調査）、自転車走行レーン調査（実験中調査）から構成され、歩行者・自転車・自動車交通量、バス停付近での

表2 いたばし社会実験の内容

調査分類	調査地区	調査項目
事前実態調査	相生町高速下	歩行者・自転車通行量調査
		自転車利用者ヒアリング調査
	不動通り	バス停付近自転車動向実態把握調査
		自転車利用者ヒアリング調査
自転車走行レーン調査 (不動通り)		歩行者・自転車車両交通量調査
		バス停付近自動車動向実態把握調査
		自転車走行レーン利用者ヒアリング調査
		自動車ヒアリング調査
		バス運転手ヒアリング調査
		実験区間沿道ヒアリング調査
		不動通り沿道アンケート調査

自転車、自動車の挙動、歩行者・自転車利用者・ドライバー・バス運転手・沿道住民等へのヒアリング調査等を実施した。
 なお、平成一二年の自転車利用環境整備基本計画に基づいて歩道上の自転車走行レーンが整備さ

れた相生町高速下についても交通量調査と自転車利用者ヒアリング調査を行った(表2、写真2)。



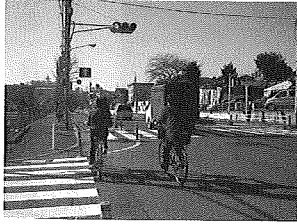
不動通り (実験前)



自転車走行レーンの設置工事



自転車走行レーンの設置工事



自転車利用状況 (実験中)



自転車走行レーンの標識 (実験中)



バス停の注意標識 (実験中)

写真2 いたばし社会実験

三 実験結果の概要

1 としま社会実験結果の特徴
 としま社会実験では、以下のような特徴があった。

○ピラ貼り等の集中啓発活動や自転車駐車場への案内・誘導サインにより、平日・休日とも放置自転車台数が減少しているが、休日の方が特に減少効果が高かった。これは、買い物の自転車利用が減少したことを表している(図3)。

○自転車駐車場については、集中啓発活動や撤去活動を行い、放置自転車は減少したものの、自転車駐車場の利用率向上には直接結びつか

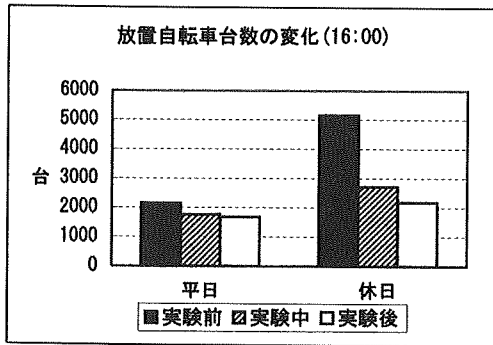


図3

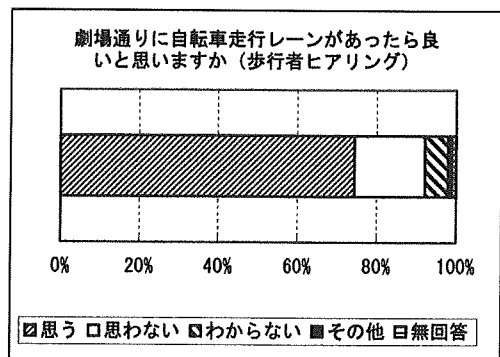


図4

なかった。

○自転車走行レーンに対する評価は、自転車利用者及び歩行者ともに良好であるが、標識の充実(目に付きやすい表示)が課題となった(図4)。

2 いたばし社会実験結果の特徴

○自転車走行レーンを設置したことで、自転車総交通量の七二%が自転車走行レーンを通行し、特に通勤・通学時間帯での利用率は八〇%に達している。交通量の多い時間帯の快適性を物語っている(図5)。

○ヒアリング調査では、自転車利用者、歩行者、自動車ドライバー、バス運転手、沿道住民と

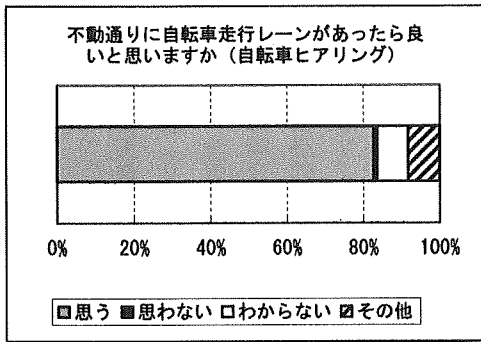


図6

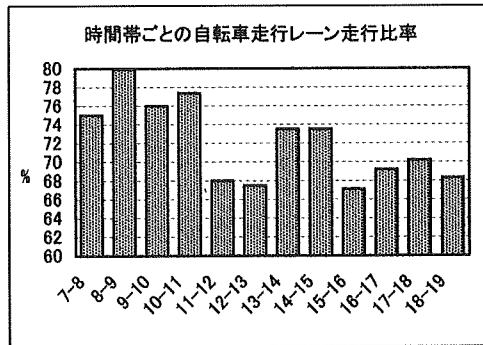


図5

も概ね好評であるが、沿道の自営業者は営業に支障があったという回答が多く、沿道利用



写真3 ラインの視覚的効果

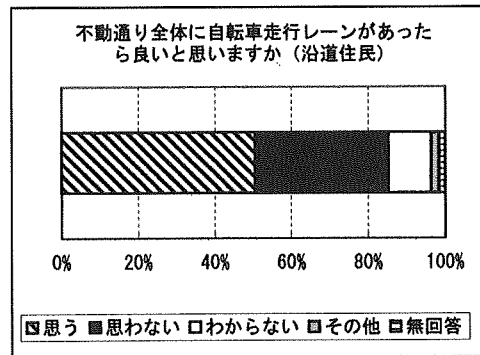


図7

地における自転車走行レーンの設置方法の課題となった（図6・7）。

四 社会実験の効果

1 放置自転車への効果

○としま社会実験の池袋駅西口周辺における集中啓発活動、放置自転車撤去活動等により、特に買い物利用による放置自転車の減少効果が高かった。その点では、恒常的に発生する通勤・通学による放置自転車対策が課題である。

○集中啓発活動等により、区外よりも、区内からの利用者の方が大幅に減少しているが、これは集中啓発活動にふれる機会が多いことなどが原因と考えられる。

○としま社会実験の劇場通りでは自転車走行レーンの設置による視覚的効果で、放置自転車の減少効果がみられた。自転車走行レーンの明示により、放置しにくい環境ができたのが原因と考えられる（写真3）。

○放置自転車の減少効果は確認できたが、自転車駐車場の利用率の向上には直接つながっておらず、駅と自転車駐車場の位置関係や買い物利用自転車の店舗側の対応も課題といえる。

2 自転車走行レーン設置の効果

(1) 歩道上のソフト分離による自転車走行レーン設置の効果

○としま社会実験の劇場通りにおける歩道上のソフト分離（ラインでの分離）による自転車走行レーン設置では、ハード分離（分離施設を設置した場合）には劣るものの、歩行者と自転車の誘導効果がある程度表れた。ただし、案内・誘導サインの効果的な設置が重要である。

○案内・誘導サインについては、複合的なサイン表示、特に路面表示の重要性が認識された。
○自転車走行レーンの設置によって自転車・歩行者ともに快適性が向上し、特に歩行者の方が安全な自転車走行レーンの設置を望んでいることが把握された。

(2) 歩道上のハード分離による自転車走行レーン設置の効果

○板橋区相生町高速下の歩道上のハード分離（植樹帯での分離）による自転車走行レーンでは、歩道上のソフト分離と比べて、歩行者・レーンと自転車レーンの区分に応じて通行していることが明確になった。

○歩行者・自転車利用者ともに、自転車走行レーンの設置により、安全性と快適性を感じ、好評であった。

(3) 車道上のハード分離による自転車走行レーン設置の効果

○いたばし社会実験の不動通りにおける車道上のハード分離（ガードレールでの分離）による自転車走行レーンでは、自動車、自転車、歩行者の区分けが明確になり、交錯による危険性が減少した。

○歩行者・自転車利用者ともに、安全性と快適性を認識しており、整備要望も高い。

○自動車ドライバーやバス運転手は、車道上の自転車走行レーンの設置による安全性と有効性を感じているが、反面、車道幅員が狭くなり、バイクとの接触事故の危険性を感じたと
言う意見が出ている。

○沿道住民にとって、自転車走行レーンは概ね理解を得たが、商業者にとって、ハード分離は営業上の影響が出ており、事前調整と協力・理解を得ることの重要性が認識された。

五 広域連携と官民協働の実現へ

「広域連携」と「官民協働（コラボレーション）のまちづくり」は自転車の走るまちづくりにとって根幹であり、住民発意のまちづくりとして進展をみせているが、現段階は第一ステップであり、今後多方面の展開が必要である。

今回はNPOと行政が協力することで機動性と

調整機能が発揮され、NPOのまちづくり展開に可能性が広がったと考えられるが、両区や警察署等関係機関との協力・信頼関係を構築してきたことも重要である（図8）。

自転車は、地球環境問題を考慮しても重要な転換期に来ており、自転車の持つ多くのメリットを活かしつつ、社会問題化している放置対策等については、行政上の課題とするだけでなく、地域が一体となって取り組むべき共通課題として、まさしくコラボレーションのまちづくりが必要である。

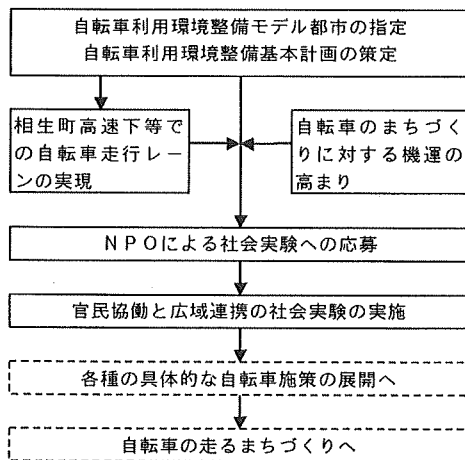


図8 自転車の走るまちづくりの経緯と目標