

11

道路行政セミナー

2003 November

目次

エッセイ

かつて道は世界だった 松岡 正剛 1

特集／社会資本整備重点計画

重点計画の概要について 道路局総務課
道路局道路事業分析評価室 3

「暮らし」生活の質の向上 道路局地方道・環境課 10

「安全」道路防災対策について 道路局道路防災対策室 14

総合的な交通安全対策 道路局地方道・環境課 16

「環境」社会資本整備重点計画における
環境の指標と施策について 道路局道路環境調査室 19

「活力」道路交通の円滑化等について 道路局道路経済調査室 23

地域間交流について 道路局国道・防災課 27

「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの
改善委員会」の施策提言 道路局国道・防災課 30

セミトレーラ等の積載条件（車両総重量）の
見直しの実施について 道路局道路交通管理課 35

欧州三カ国における道路事情の調査を終えて 大窪 雅彦 39


論説・道路管理

車両積載物の落下に伴う道路管理者の責任について（その2） 土居 正典 45

道路法令関係Q & A 高速道路はなぜ有料？ 道路局路政課 50

道路占用Q & A（第27回）占用物件について（その2） 道路局道路利用調整室 53

訴訟事例紹介 原因者負担命令取消請求事件 道路局道路交通管理課 55

 高野・熊野を世界遺産に！（和歌山県） 児玉 隆也 57

のんでみんない 広島酒（広島県） 友道 康仁 59

連載／社会実験 歩行者系と自転車系の
リンケージモデルの創出（京都市） 楠井 利幸 62

時・時・時 68

重点計画の概要について

道路局総務課

道路局企画課道路事業分析評価室

はじめに

去る一〇月一〇日、本年三月に成立した社会資本整備重点計画法第四条第一項の規定に基づき、社会資本整備重点計画（以下「重点計画」という。）が閣議決定された。この重点計画は、道路整備五箇年計画をはじめとする国土交通関係の九つの計画を一つにまとめ、さらに鉄道等その他の国土交通関係の社会資本整備も取り入れたものであるが、計画の策定に当たっては、二度の社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会が開かれ有識者の意見を聴取するとともに、パブリックコメント、都道府県からの意見聴取（以下「各種意見聴取等」という。）を行った。

ここでは、重点計画の全体の概要について、道

路局関連の事項を中心に記述することとしたい。

一 重点計画の構成

重点計画は、前文、第一章、第二章及び第三章からなり、前文では、重点計画を定める背景とその意義を、第一章では、社会資本整備の改革の方針について、第二章では、事業横断的な重点目標とそれを達成するための事業の概要について、第三章では、事業分野別の取組みについて記載している（別図）。

二 重点計画の概要

前文

ここでは、重点計画を定める背景を記述するとともに、計画の重点を、事業費から政策目標の実

現に向けて国民が享受する成果の発揮に転換することとしている。また、目標の達成度を定期的な評価・分析を行うために、毎年度の政策評価の実施等を実施を行うこととしている。（※）

（※）具体的には、社会資本整備重点計画法第七条に基づき、行政機関が毎年度作成する「事後評価の実施計画」に、重点計画に定められた重点目標に照らして評価を行う旨明記されている。

第一章 社会資本整備事業の重点的、効果的かつ効率的な実施

ここでは、事業評価の厳格な実施、地域住民等の理解と協力の確保など八つの項目を設定して、社会資本整備の改革の方針を既述している。道路

局関連の事項は、次のとおり。

五 既存の社会資本の有効活用、ソフト施策との連携

路上工事の縮減、有料道路における多様で弾力的な料金施策の実施、ETCの普及促進と活用、交通規制の適切な実施、災害関連情報やバリアフリー施設に係る情報の確な提供、港湾諸手続のワンストップサービス化の推進、観光客誘致施策など、ソフト施策との幅広い連携の下で、既存の社会資本の有効活用にも配慮しつつ、社会資本の整備の効果を相乗的に高めるようなきめ細かい工夫を実施する。

八 社会資本整備における新たな国と地方の関係の構築

平成一五年の道路構造令（昭和四五年政令第三二〇号）の改正による高規格幹線道路における追越区間付き二車線構造の導入など、地域特性に応じた柔軟な構造・手法を適用したローカルルールの導入により、整備効果の早期発現、整備コストの縮減を図りつつ、地域になじむ社会資本の整備を推進する。

第二章 社会資本整備事業の実施に関する重点

目標及びその達成のため効果的かつ効率的に

実施すべき社会資本整備事業の概要

この章が、重点計画の中心となる章であるが、

ここでは、事業の実施により達成される成果に重点を置くため、「暮らし・安全・環境・活力」の四分野において、事業横断的な十五の重点目標を設定し、その中で三五の指標を設定するとともに、それぞれの重点目標を達成するための事業の概要を記述している。また、事業の概要に対応した主要な事業について、箇条書きをした別表を作成している。道路関係については、一一の指標を設定し、各重点目標に対応する事業の概要を記述しているが、その概要は別添のとおりである。

ところで、各種意見聴取等において、高規格幹線道路に関する指標等新しい指標を設定して欲しいなど、いくつか意見を頂いたところであるが、重点計画に掲載している指標については、

- ① 主として社会資本整備事業の実施によって達成する成果（※）を表現したものであること
- ② 行政機関が行う政策評価に関する法律に基づき評価する必要があること等を踏まえ、データの蓄積など技術的に測定可能であり、客観的な検証に耐え得るものであること

等の観点から検討した上で選定しているところである。また、選定された指標についても、その指標が各重点目標との相対的な比較において、もつとも相応しい位置に掲載しており、再掲は極力避けているところである。なお、指標の設定は出来なかつたものの、重点目標を達成するために必要

な事業については、事業の概要に記載している。

（※）一般的に、利用者にとつての成果を表す指標を「アウトカム指標」と言い、道路延長や面積といった事業の量を表す指標を「アウトプット指標」と言うが、重点計画においては、原則として「アウトカム指標」を用いることとしている。

第三章 事業分野別の取組み

ここでは、第一章及び第二章の横断的な取組みについて、事業分野別による取組みを記述している。道路局関連の事業分野は、「道路整備事業」と「交通安全施設等整備事業」である。ここでは、両分野の事業をできる限りコンパクトに説明していることから、概要については、割愛させて頂く。なお、第三章にのみ掲載されている指標の位置付けについては別添のとおり。

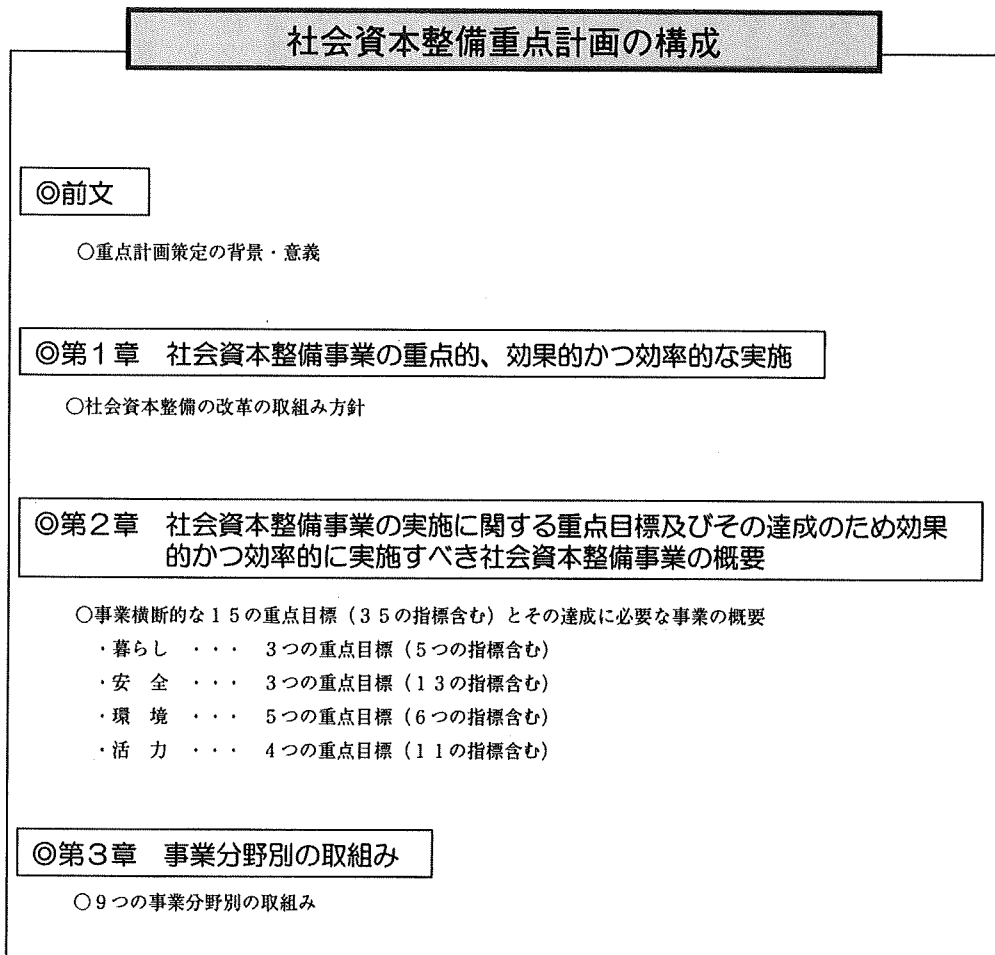
おわりに

既述のとおり、一〇月一〇日に重点計画が閣議決定されたが、同日付で参考資料を作成しており、そこには、重点計画に掲載されている指標の解説、第三章の事業分野別の取組みをより詳細に記述しているため、参考にされたい。（URL：http://

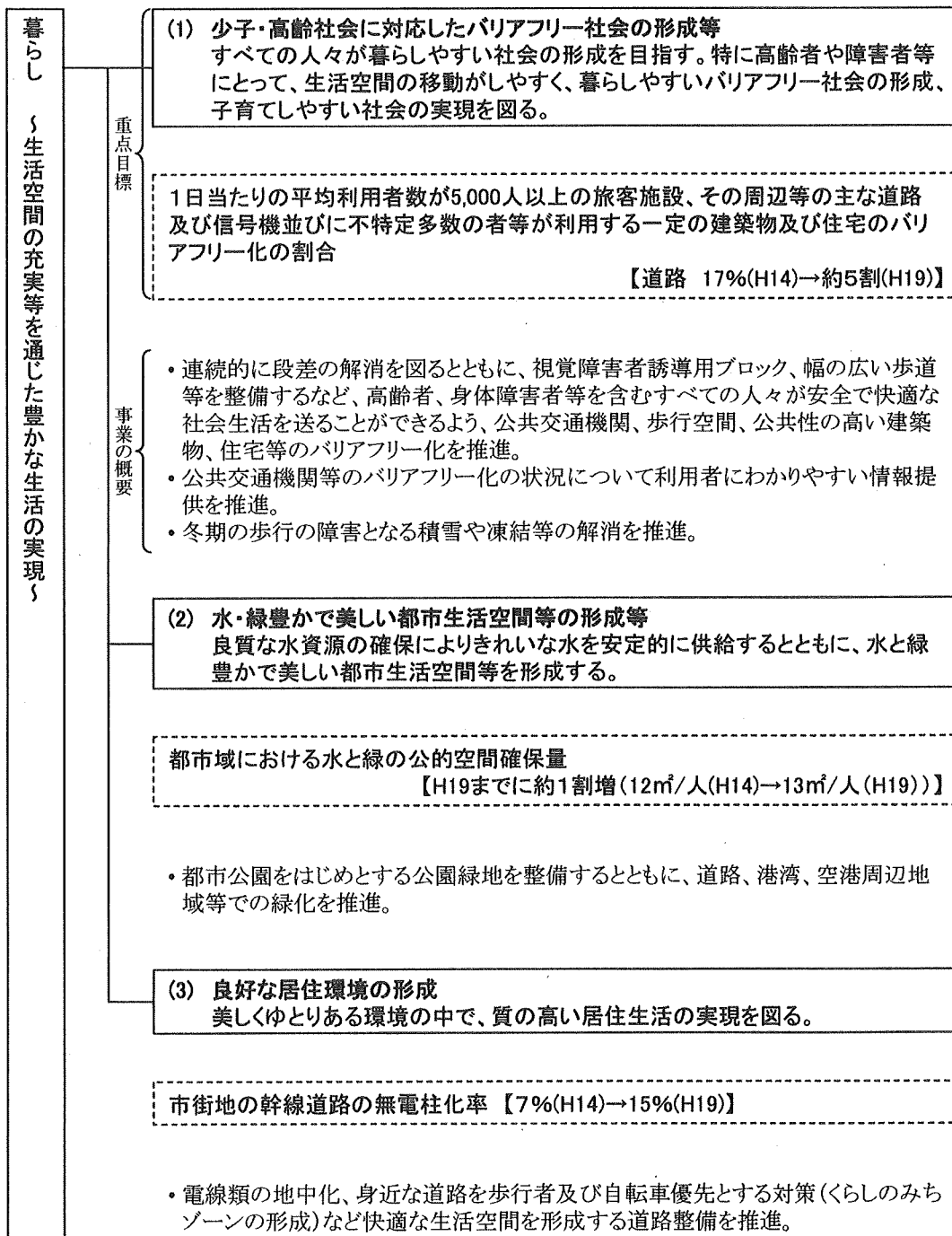
www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/01/011009_1.html

また、道路整備の財源等の特例に関する法律第三条第三項に規定に基づき、平成一五年度以降五箇年間に行うべき道路の整備に関する事業の量についても重点計画と同日付で、閣議決定されたことを申し添える。(URL: http://www.mlit.go.jp/road/fpc_index.html)

別図



別添 社会資本整備重点計画における重点目標及び事業の概要
 (道路関係部分抜粋、斜体で示された指標は第3章「事業分野別の取り組み」に記載されている指標・目標)



(1) 水害等の災害に強い国土づくり

都市型災害対策や災害弱者への対応等に重点を置いて、水害、土砂災害（土石流・地すべり・急傾斜地の崩壊）、津波・高潮、雪害、火山噴火災害等の災害から国土の保全を図り、社会経済活動を支え、生命・財産・生活の安全性を確保する。

- 重要交通網等ライフラインを土砂災害・雪害等から保全。
- 情報通信技術の高度化にも対応しつつ、災害に関する情報をリアルタイムで提供する施設や体制を整備。

(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合

【66%(H14)→76%(H19)】

- 緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強を推進。
- 大規模な火災を未然に防ぐため、道路、公園等の整備と連携し、老朽建築物から防災性能を備えた建築物への更新、規制誘導等の密集市街地対策を重点的に実施。
- 電線類の地中化も含めた避難路の整備を推進。
- 防災拠点となる公園や耐震強化岸壁を備えた港湾及びこれらの施設を連絡する地震や豪雨、豪雪に強い緊急輸送道路ネットワーク等を整備。

(3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化

陸・海・空の交通に関する安全を確保し、事故やテロ等の未然防止と被害軽減を図る。

道路交通における死傷事故率

【118件/億台キロ(H14)→約1割削減(108件/億台キロ)(H19)】

道路構造物保全率

【舗装:91%(H14)→現在の水準を維持(H19)】 【橋梁:86%(H14)→93%(H19)】

あんしん歩行エリア内の死傷事故の抑止

【H19までに約2割抑止(歩行者・自転車事故については約3割抑止)】

事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止 【H19までに約3割抑止】

- 幹線道路ネットワークの体系的な整備を進めるとともに、事故危険箇所での集中的対策、歩行者等の事故多発地区における歩行者・自転車安全対策の重点実施(あんしん歩行エリアの整備)、信号機の高度化、ハード・ソフト一体となった駐車対策をはじめとした交通安全施設等の整備や高度道路交通システム(ITS)、効果的な交通規制を推進。
- 道路と鉄道が連携して踏切道の改良等を実施。

(1) 地球温暖化の防止

地球温暖化対策推進大綱に基づき地球温暖化の防止を図る。

- 自動車の省エネルギー化、交通需要マネジメント、違法駐車対策等の施策(ソフト)と道路、信号機、鉄道、港湾等の基盤整備(ハード)を一体的に実施することにより、公共交通機関の利用の促進、鉄道・海運へのモーダルシフトの推進、道路渋滞対策等の推進。
- 道路、港湾、空港、河川、山麓斜面等の公共空間における緑化。

(2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善

都市部における交通に起因する大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善を図る。また、ヒートアイランド現象の緩和を図る。

NO₂の環境基準達成率 【64%(H14)→約8割(H19)】

夜間騒音要請限度達成率 【61%(H14)→72%(H19)】

- 低公害車の開発・普及、ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)導入等自動車の低公害化、交通需要マネジメント、違法駐車対策等の施策(ソフト)と道路、信号機、鉄道、港湾等の基盤整備(ハード)を一体的に実施することにより、公共交通機関の利用促進、鉄道・海運へのモーダルシフトの推進、道路渋滞対策等の推進。
- 住居が連担している区域を通過する幹線道路において、騒音低減効果のある高機能舗装の敷設、環境施設帯の設置等の沿道環境対策を推進。
- 公園・緑地、河川、道路、下水道等の連携による水と緑のネットワークの形成等ヒートアイランド対策を実施。

(3) 循環型社会の形成

循環型社会形成推進基本計画に基づき廃棄物等の発生抑制、適正な循環的利用(再使用、再生利用、熱回収)の推進及び建設発生土の有効利用の推進とともに、循環的な利用のできない廃棄物等の適正処分など環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成を図る。

(4) 良好な自然環境の保全・再生・創出

生態系に配慮した豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出を図る。

- 緑の再生等が必要な箇所において緑化を推進。

(5) 良好な水環境への改善

良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善を図る。

活力と国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

(1) 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上
国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等を図り、我が国の国際競争力と魅力の創造を図る。

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率【59%(H14)→68%(H19)】

三大都市圏環状道路の整備率を35%から60%に向上

- ・国際的な玄関口となる空港や港湾と都市とのアクセスを円滑にする道路を整備。
- ・国際的な水準から見て整備の遅れている都市圏環状道路の整備を推進。
- ・道路、河川、港湾等の公共施設管理用光ファイバー収用空間等を整備するとともに、社会資本の機能に支障のない範囲で、河川・道路管理用光ファイバーを民間に開放することにより超高速ネットワーク環境の構築を支援するほか、通信・エネルギー基盤整備にも配慮して既存の社会資本の有効活用を図る。

(2) 国内幹線交通のモビリティの向上
人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化を図る。

ETC利用率【5%(H14)→70%(H19)】

規格の高い道路を使う割合を13%から15%に引き上げ

- ・高規格幹線道路・地域高規格道路の着実な整備等により、規格の高い道路を使う割合を引き上げ、自動車交通の高速性、円滑性を確保するとともに、安全性の向上、生活環境の改善を図る。
- ・高速自動車国道については、これまでの有料道路方式による整備に加え、国と地方の負担による直轄方式も活用して整備を推進。
- ・ITSを推進するとともに、特にノンストップ自動料金支払いシステム(ETC)については、料金所整備だけでなくETC利用者に特化した多様な料金施策を実施し、有料道路の利用の効率化を図りつつ、計画期間内にETC利用者を有料道路利用者の7割程度まで引き上げ、料金所渋滞を概ね解消。

(3) 都市交通の快適性、利便性の向上
都市における交通渋滞・混雑を緩和し、円滑な交通を確保するほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等を形成する。

道路渋滞による損失時間【38.1億人時間(H14)→約1割削減(H19)】

路上工事時間の縮減率【235時間/キロ・年(H14)→約2割削減(H19)】

- ・バイパス、環状道路、市街地における都市計画道路等の整備、ボトルネック踏切約1000箇所を平成22年度までに半減することを目指した立体交差化等を進めるとともに、ハード・ソフト一体となった駐車対策を進めるほか、信号制御の高度化、ITSの推進、ETC及び3メディア対応型VICS対応車載機の普及促進、交通需要マネジメント、面的集中工事と掘削規制の一体的実施等による路上工事の縮減等の施策を実施。
- ・都市鉄道等を整備するとともに、自由通路、駅前広場の整備等交通結節点の改善を推進。

(4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化
地域間交流、観光交流等の国内外の交流を促進し、地域や経済の活性化を図る。

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率(再掲)【59%(H14)→68%(H19)】

隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合
【72%(H14)→77%(H19)】

- ・地域を結ぶルートの走行性、安全性を高め、高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う広域的なサービスを可能とするなど、様々な地域の生活や経済活動を支えるとともに、地域間交流や観光交流等を促進する道路、鉄道、港湾、空港の交通基盤を整備。

「暮らし」

生活の質の向上

道路局地方道・環境課

一 まちづくり

戦後の我が国の道路は、当初、交通のインフラであると同時に、生活と密着した賑わいのある空間であったが、高度経済成長にあわせて急激に進展したモータリゼーションによって、車優先の道路整備が進んだ。また、本来歩行者や自転車の利用が優先されるべき生活道路に通過車両が流入し、交通事故の危険性や居住環境の悪化につながることもあった。その上、まちなかの生活道路等の歩行空間では、道幅が狭いうえ、電柱や放置自転車などによってさらに歩きにくい状態になっているだけでなく、都市景観の観点からも上空の電線や電柱の乱立など質的にも視覚的にも問題が生じているのが現状である。

さらに近年では、道路に対する利用者ニーズは多様化し、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が求められているところである。

ここでは、社会資本整備重点計画のうち「暮らし」について、「少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成」「良好な居住環境の形成」のテーマに係る重点目標とその達成に必要な道路施策についての取組みを紹介する。

二 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成

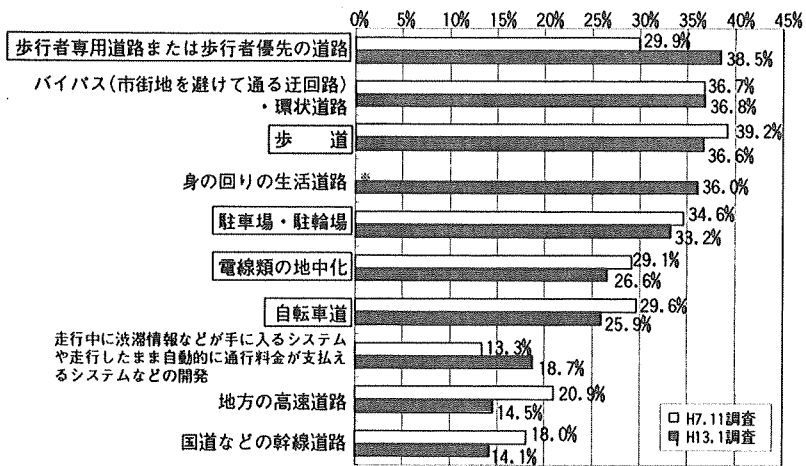
1 現状

急速な少子・高齢社会へ進展していく中で、誰もが安全に安心して活動し、社会参加できる生活

空間の形成が求められている。道路についても、平成一三年の内閣府の調査によると、歩行者専用道路または歩行者優先の道路整備や駐車場・駐輪場の整備、電線類の地中化、自転車道の整備に対するニーズが高いなど、近年では、身の回りを中心とした生活道路に関する要望が高まっている（図一）。

2 歩行空間のバリアフリー化

高齢者、障害者をはじめとする誰もが安全で安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道のフラット化、エレベーター等が設置された歩道橋の整備を推進しているところである。特に平成一二年一月に交通バリアフリー法が施行されたことを踏まえ、自宅から交通機関、まちなかま



資料：道路に関する世論調査（内閣府、平成13年1月）より作成

図1 道路施策に関するニーズ

で連続したバリアフリー環境の構築を目指し、主要な鉄道駅等を中心とする地区において、歩行空間におけるバリアフリー化を重点的に実施することとしている（図2）。

重点計画では、達成状況を示す指標として、「一日当たりの平均利用者数が五、〇〇〇人以上

の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合」を設定し、平成一四年度末の一七％から、平成一九年度末までに約五割まで向上することを目標としている。

三 良好な居住環境の形成

1 現状

近年の交通事故死者数は、ピーク時（S45）と比較して概ね半減しているが、歩行者・自転車乗車中の交通事故死者数は全体の約四割を占め、欧



図2 駅周辺における歩行者空間のバリアフリー化のイメージ

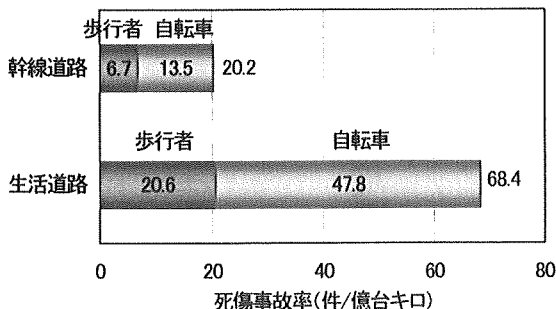


図4 道路種類別歩行者・自転車死傷事故率

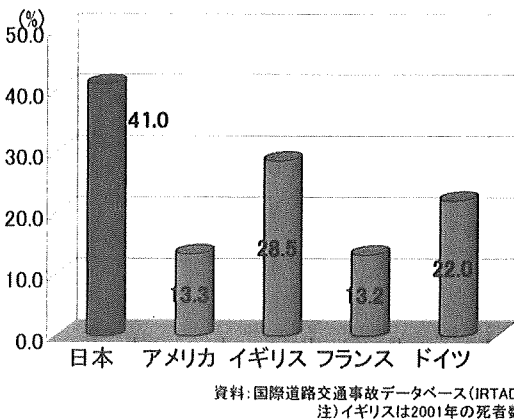


図3 交通事故死者数に占める歩行者

米先進諸国と比較すると最悪の状況である（図3）。また、我が国の生活道路における歩行者・自転車事故率は幹線道路の三倍以上（図4）であるなど、歩行者専用または優先道路の整備を推進する必要性が高い。

一方、自転車は、5km以内の移動距離では他のどの交通機関よりも短時間で移動可能であり、生

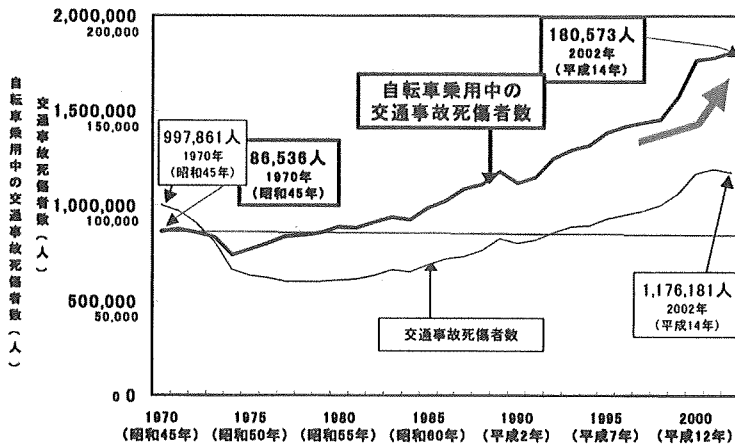
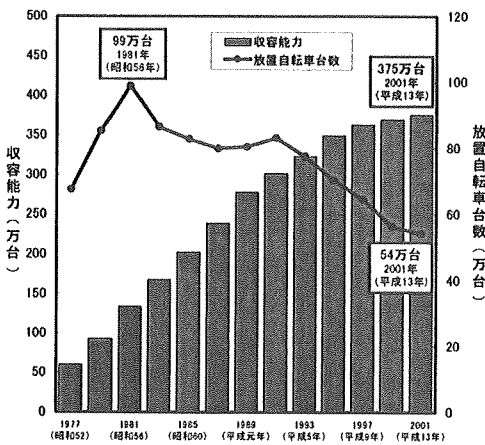


図5 自転車乗用中の交通事故死傷者数の推移



【出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（平成14年）：内閣府政策統括官】

図6 放置自転車台数と収容能力の推移

活圏における身近で便利、かつ環境にやさしい交通手段として注目されているが、近年自転車乗用中の交通死傷者数の増加（図5）や、駅周辺等の放置自転車（図6）が問題となっており、自転車道や駐車場の整備による自転車利用環境の改善が必要である。

日本の景観が、欧米の都市のように美しいと感じられない要因の一つとして、上空にある電線と道路脇に並ぶ電柱の存在がある。我が国における電線類の地中化は、依然として欧米主要都市と比較しても立ち遅れている（図7）。また、身の回りの生活空間を構成する非幹線道路の無電柱化率は、依然として低い状況（図8）であり、今後積極的な無電柱化の推進が必要である。

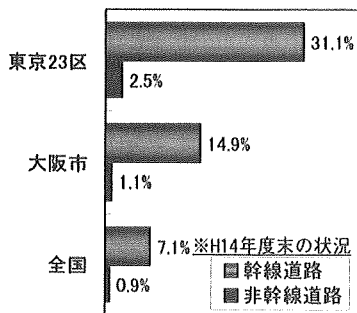


図8 各都市の道路別無電柱化率

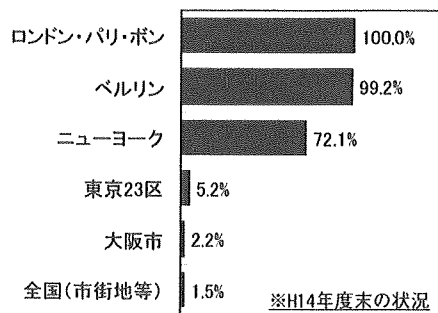


図7 道路における無電柱化の国際比較

2 無電柱化による美しい街並みの形成

都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、歴史的街並みの保全等を図るため、平成一六年度より「無電柱化推進計画」に基づき、まちなかの幹線道路における電線類地中化を引き続き重点的に進めるとともに、緊急輸送道路にお

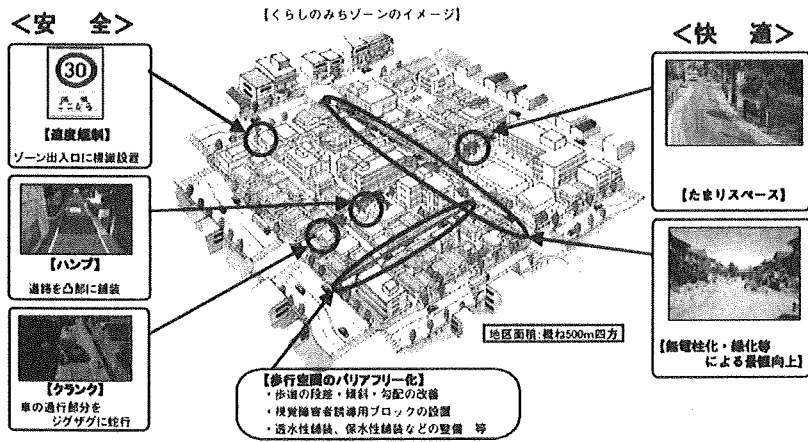


図9 くらしのみちゾーンの形成

いても整備を推進する。さらに、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区や良好な都市環境・住環境形成の必要な地区、歴史的景観地区などでは、主要な非幹線道路も含めた面的な無電柱化を推進することとしている。

重点計画では、達成状況を示す指標として、「市街地の幹線道路の無電柱化率」を設定し、平成一四年度末の七％から、平成一九年度末までに一五％まで向上することを目標としている。

3 「くらしのみちゾーン」の形成

住宅地内の生活道路においては、通勤や通学、そして地域住民の日常生活を支える安全で快適な空間として確保するだけでなく、道路を利用する歩行者などにとって、ゆとりある快適な空間を形成することが重要である。そのために、通過交通の排除を徹底することにより車よりも歩行者等の安全・快適な利用を優先するとともに、地域住民など沿道との協働のもと無電柱化や緑化を行い質の高い生活環境を創出する「くらしのみちゾーン」を形成することとしている（図9）。

4 自転車利用環境の整備

自転車利用環境については、平成一三年七月の道路構造令の改正に伴い、幹線道路には原則として自動車から独立した「自転車道」と「歩道」を

設置することとしたところである。今後、身近でやさしい都市交通手段である自転車を安全・快適に利用できる街を形成するため、自転車道や駐輪場の整備を推進するなど自転車利用環境の整備を推進することとしている。

「安全」

道路防災対策について

道路局国道・防災課道路防災対策室

一 はじめに

我が国は、国土の中央に位置する脊梁山脈や数々の山地により平野が分断され、地域を連絡する道路の整備にあたっては、急峻な地形を超える必要があることに加え、地球上の〇・一%の表面積で全世界の約一〇%に相当する地震放出エネルギー、世界平均の二倍を超える年間降水量、国土面積の約六割を占める積雪寒冷地など、厳しい国土条件を抱えている。このように脆弱な国土にある我が国においては、本年だけでも、東北地方や北海道を襲った震度六の地震や九州地方や北海道を襲った豪雨災害などの災害が多発している。このため、災害や通行規制に伴う道路の通行止めは一五〇万時間（平成一三年度）に及び、これによ

り山間地などにおいては、孤立集落の発生や、医療施設へのアクセス阻害などが生じている。こうしたことから、社会資本整備重点計画（以下、重点計画と呼ぶ。）においても、防災対策に関する重点目標が設定され、これら目標の達成に向けて効率的かつ効果的に事業を推進することとされている。本稿では、重点計画のうち、防災対策に関する重点目標及びその達成に向けた道路事業における取り組みについて紹介する。

二 重点目標の概要

重点計画において設定されている防災対策に関する重点目標は、表一に示すとおり、目標（一）において「土砂災害、雪害」から、目標（二）において「地震」からそれぞれ「生命・財産・生活

の安全性を確保する」こととされている。また、目標（二）においては、「災害発生時の避難施設、支援活動を確保する」こととされている。

特に道路の防災対策にあたっては、被災による直接的被害を防ぐことに加え、被災時の支援活動や避難活動のために道路交通を確保することが重要となることから、目標（二）について、達成状況を示す指標の一つとして「災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合」を設定している。この指標は、地域の中心の都市から隣接する中心都市への道路の防災・震災対策が完了しているルートを少なくとも一つは確保している都市の割合を示したもので、平成一九年度までに、六六%（平成一四年度）を七六%に向上させることを目標としている。

表1 道路防災対策に関する重点目標

重点目標及び指標	事業の概要（道路関係のみ抜粋）
指標（道路関係のみ抜粋） (1) 水害等の災害に強い国土づくり 都市型災害対策や災害弱者への対応等に重点を置いて、水害、土砂災害（土石流・地すべり・急傾斜地の崩壊）、津波・高潮、雪害、火山噴火災害等の災害から国土の保全を図り、社会経済活動を支え、生命・財産・生活の安全性を確保する。	・重要交通網等ライフラインの土砂災害、雪害からの保全
(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等 大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。	・緊急輸送道路等の橋梁の耐震化 ・電線類の地中化も含めた避難路の整備 ・地震や豪雨、豪雪に強い緊急輸送道路ネットワークの整備
災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合 【66% (H14) → 76% (H19)】	

三 重点目標の達成に向けた道路防災対策の取組み

これらの重点目標とその事業の概要を表1に示す。なお、その具体的内容は以下のとおりである。

(1) 土砂災害、雪害からの保全、橋梁の耐震化

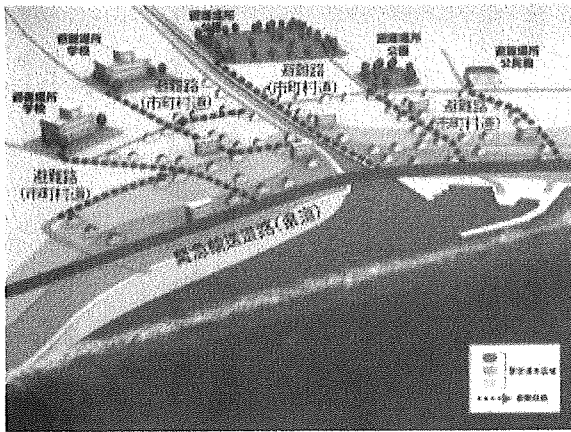


図1 地域の主体的な避難活動を支える道路整備のイメージ

土砂災害、雪害、地震等から生命・財産・生活の安全性を確保するため、緊急輸送道路等において落石防護工及び道路法面補強等の防災対策並びに橋脚耐震補強及び落橋防止装置等の震災対策を行うとともに、積雪寒冷地においては、道路の除雪や防雪施設の整備などの雪害対策を推進する。

(2) 電線類の地中化も含めた避難路の整備

電柱の倒壊による道路空間の閉塞を防ぎ、都市の防災性を向上させるため、災害時に避難路となる道路において電線類の地中化を推進するとともに、東海地震、東南海・南海地震等の大

規模地震による津波被害を軽減するため、地域の主体的な避難活動を支える道路整備を推進する。(図1)

(3) 緊急輸送道路ネットワークの整備

災害直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施するため必要となる道路ネットワークの整備を推進する。

四 おわりに

厳しい国土の中で生活せざるを得ない我が国においては、本年も全国各地で地震や豪雨に起因する数多くの災害が発生している。災害時において、道路は応急復旧活動に必要な人員と資材の輸送を担う根幹的な施設であり、災害に対して安全な道路空間を確保することは、我が国の防災対策上も重要な課題であると認識している。このため、重点計画で掲げた道路防災対策を効率的かつ効果的に推進し、安全で信頼性の高い道路ネットワークの確保に向けて着実に進めて参りたいと考えている。

なお、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法に基づき、平成一五年度以降五箇年間の除雪等の雪害事業に対する補助率等の特例措置の対象範囲について、重点計画と同日付け（平成一五年一〇月一〇日）で閣議決定されたところである。

「安全」

総合的な交通安全対策

はじめに

平成一四年の交通事故死者数は、前年から四二一人減の八、三二六人となっており、ピーク時（昭和四五年）の一六、七六五人からの半減を達成したものの、依然として毎年八、〇〇〇人を超える方々が亡くなっている。また、交通事故件数（人身事故）及び死傷者数についても、過去最悪だった前年から一万件（人）程度減少しているものの、交通事故件数は約九四万件、死傷者数は約一一八万人となっており、厳しい状況が続いている。こうしたことから、社会資本整備重点計画においても、総合的な交通安全対策を強化することとしている。

具体的には、「安全な道路交通環境の実現を目

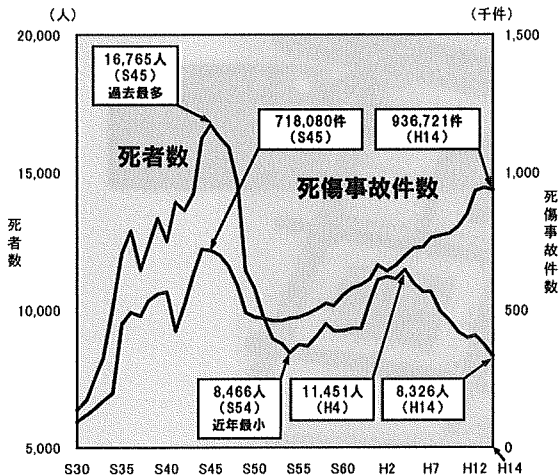
指し、幹線道路ネットワークの体系的な整備を進めるとともに、事故危険箇所での集中的対策、歩行者等の事故多発地区における歩行者・自転車安全対策の重点実施（あんしん歩行エリアの整備）信号機の高度化、ハード・ソフト一体となった駐車対策をはじめとした交通安全施設等の整備や高度道路交通システム（ITS）、効果的な交通規制を推進する。また、道路と鉄道が連携して踏切道の改良等を実施する」こととしている。

以下に、主な施策について紹介する。

一 幹線道路ネットワークの体系的な整備

平成一四年の道路種類別の死傷事故率（走行台キロ当たりの交通事故件数）は、自動車専用道路が最も低い一四・一で、幹線道路の一〇四・四の

道路局地方道・環境課



〔出典：交通統計〕

図1 死者数、死傷事故件数の推移

約七分の一となっている。一方、生活道路は一九〇・七であり、幹線道路の約二倍となっている。これは、同じ台数の車が同じ距離を走行するとき、生活道路を走行した場合は幹線道路を走行する場合に比べ、事故に遭う可能性が約二倍もあることを意味している。一方で、日本の自動車専用道路の交通分担率は、欧米主要国と比較して低く、安全な道路が十分に整備されていない状況にある。

こうしたことから、幹線道路ネットワークの体系的な整備により、自動車専用道路等のより安全な道路により多くの交通量を分担させ、ネットワーク全体の安全性を向上させる。

二 事故危険箇所での集中的対策

幹線道路の死傷事故の発生状況を分析すると、ある特定の箇所に集中して発生する傾向があることがわかる。

このため、死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路約四、〇〇〇箇所を選定の上、都道府県公安委員会と連携し、交差点改良、右折レーン、道路照明、視線誘導標、区画線、道路標識・道路標示等の交通安全施設等の整備を集中的に推進する。

また、対策の実施にあたっては、事故の調査・分析体制を強化するとともに、事前・事後評価へ

の専門家の知見の活用等を進める。

これらの対策を着実に実施していくことにより、平成一九年までに対策実施箇所の死傷事故を約三割抑止することを目標としている。

三 あんしん歩行エリアの整備

我が国では、交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者の割合が四割を超えており、欧米と比べて高い割合となっている。また、歩行中の交通事故死者の約六割が自宅付近で被害に遭っている。

こうした情勢を踏まえ、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため、死傷事故発生割合の高い地区約一、〇〇〇箇所を指定し、都道府県公安委員会と連携して面的かつ総合的な死傷事故抑止対策を講じる。

具体的には、交差点改良等の整備、駐車スペースの確保、道路交通情報提供等により外周道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両の流入の防止を図るとともに、最高速度規制や歩行者等を優先する道路構造の整備等によりエリア内の車両速度を抑制するほか、歩道、自転車道等の整備等により誰もが安心して移動できる道路交通環境の整備を進める。

これらの対策により、死傷事故を約二割抑止するとともに、そのうち歩行者又は自転車利用者に係る死傷事故を約三割抑止することを目指す。

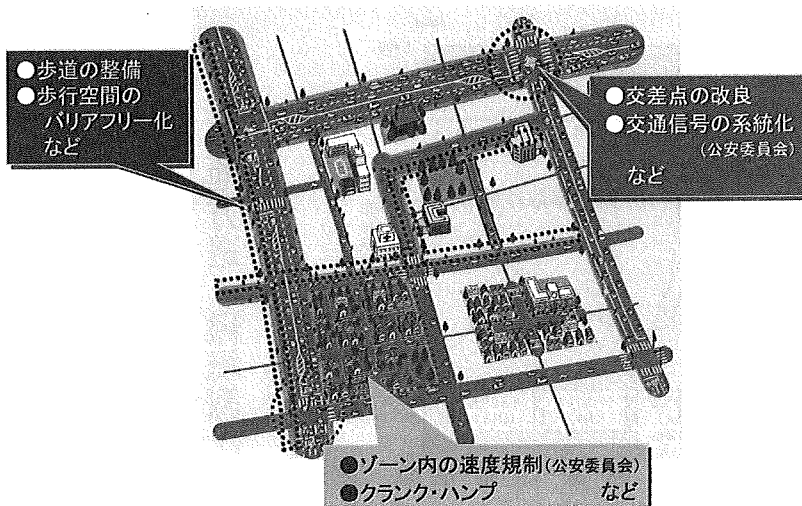


図2 あんしん歩行エリアの整備イメージ

四 歩行空間のバリアフリー化

高齢者、身体障害者等に配慮した安全で快適な歩行空間を確保するため、いわゆる交通バリアフリー法の特定経路を構成する道路において、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、幅の広い歩道の整備、歩道の段差・勾配等の改善、エレベータの設置、放置自転車対策としての自転車駐車場の整備等を実施し、歩行空間のバリアフリー化を推進する。

また、整備にあたっては、視覚障害者誘導用ブロックや歩行者専用の案内標識の設置、電線類地中化等による有効幅員の拡大、公共施設の位置や当該施設までのバリアフリー経路を適切に案内する施設整備等を併せて推進する。

これらのバリアフリー化を推進し、道路のバリアフリー化率を平成一四年の一七％から平成一九年に約五割まで向上することを目指す。

五 ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

違法駐車は、幹線道路等における交通渋滞を悪化させる要因となるだけでなく、交通事故の原因ともなっている。また、違法駐車は歩行者の安全な通行の障害となるほか、緊急車両の走行に支障を及ぼすなど国民生活全般に大きな影響を与えている。

こうしたことから、幹線道路の交通の安全と円

滑を確保するため、大都市圏等の特に違法駐車が著しい幹線道路において、荷捌きスペースの確保やカラー舗装による駐車禁止区域の明示、きめ細かな駐車規制の実施、違法駐車抑止システムの整備等の違法駐車対策を、都道府県公安委員会、道路管理者、地方公共団体等が互いに連携を図りながら集中的に実施する。

おわりに

以上の施策のほか、安全・快適な歩行者通行及び自転車利用環境の整備、IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現、道路と鉄道が連携した踏切道の改良等を実施することとしている。

これらの対策を着実に実施していくことにより、道路交通における死傷事故率を平成一四年の一・一八件／億台キロから約一割削減し、一〇八件／億台キロにまで削減することを目標としている。目標達成に向け、道路利用者を含めた幅広い関係者のご協力をお願いする。

「環境」

社会資本整備重点計画における

環境の指標と施策について

道路局地方道・環境課道路環境調査室

一 はじめに

現在、数多くの環境問題がある中で、道路を走行する自動車による沿道環境問題は、特に道路環境行政が対応を求められている(図1)。沿道環境の改善に関しては社会的関心が極めて高く、道路環境行政上も喫緊の課題であると認識している。

こうした中、平成一五年四月から社会資本整備重点計画法が施行され、道路整備を含む九本の長期計画が一本化されることとなった。また、社会資本整備重点計画法に基づき社会資本整備重点計画が策定され、一〇月に閣議決定されたところである。この社会資本整備重点計画の基本理念には、社会資本整備事業を実施することにより良好な環

境の創出を含む「環境の保全」が図られるべきと定められており、社会資本整備重点計画の中において、様々な分野の目標と併せて、環境に関する目標も位置付けられている。

ここでは、社会資本整備重点計画における環境に関する指標と、目標の達成に向けて講じる施策を紹介する。

二 沿道環境の現況

1 大気質

沿道の大気環境に関しては、窒素酸化物(NOx)のうち二酸化窒素(NO₂)、粒子状物質(PM)のうち浮遊粒子状物質について、環境基準が定められている。

平成一四年度のNO₂環境基準の達成状況を見る

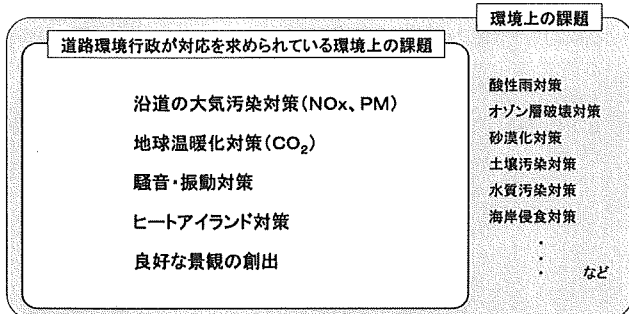


図1 道路環境行政が対応を求められている課題

と、自動車NOx・PM法^{※1}により対策地域に指定されている首都圏、大阪兵庫圏及び愛知・三重圏の二七六市区町村における自動車排出ガス測定局^{※2}においては、約七割達成されている状況(図2)であるが、対策地域外も含めた達成率(八三・五%)と比較して、達成状況が低い。

NO₂については、高濃度で呼吸器に悪い影響を与えるほか、酸性雨や光化学オキシダントの原因物質になると言われている。

※1自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法

※2自動車走行による排出物質に起因する大気汚染の考えられる交差点、道路及び道路端付近の大気を対象にした汚染状

(自動車排出ガス測定局を対象)

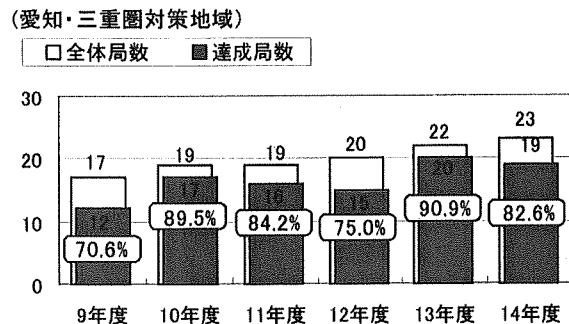
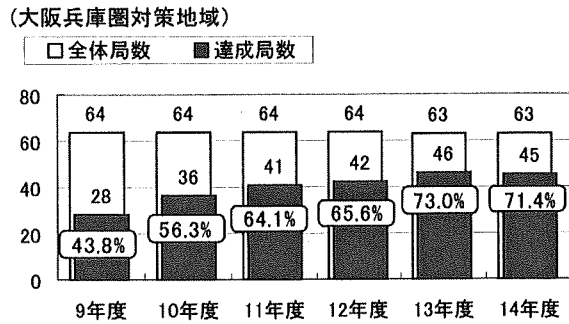
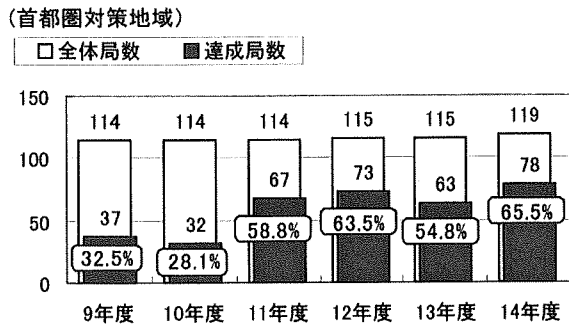
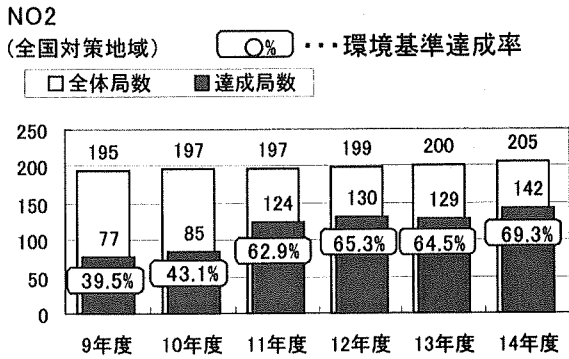


図2 H9～H14のNO₂の環境基準達成状況

況を常時観測する測定局

2 騒音

平成一四年度において直轄国道約二一、〇〇〇kmのうち、①騒音の環境基準の類型指定、②騒音規制法に基づく地域の指定のいずれかがなされている地域を通過する八、五九三km(評価対象道路延長)において、道路交通騒音の調査(道路環境センサス)を行っており、その調査結果を図3に示す。

幹線道路の沿道における騒音の状況は、直轄国道の約三九%(三、三七〇km)において要請限

度^{※3}を超えている状況であり、年々改善されてきているものの、全国的に厳しい状況である。

※3騒音規制法に基づく環境省令で定められた自動車騒音の限度

三 社会資本整備重点計画における環境の指標と講じる施策

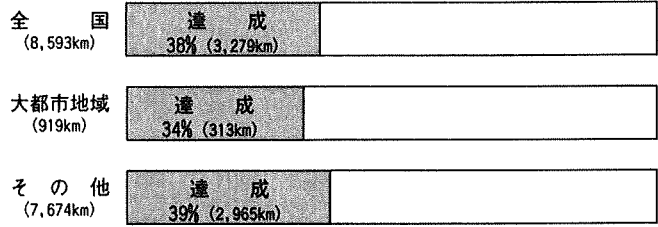
このような現況の下、平成一五年度を初年度とする社会資本整備重点計画において、政策テーマの一つである「環境」(環境の保全・創造)の実現に向けて、目指すべき成果を表す指標として、大気質、騒音それぞれに指標を設定している。

1 NO₂環境基準達成率

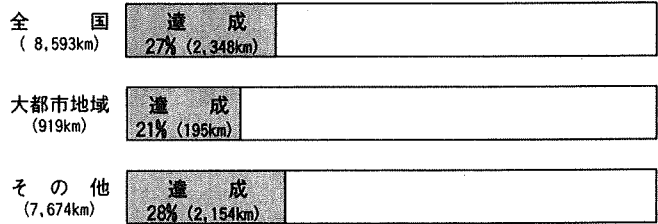
大気質に関する指標として、自動車NO_x・PM法に定められた対策地域内の市区町村における自動車排出ガス測定局及び国土交通省が設置する常時観測局の全箇所数を対象として、測定値が環境基準値を達成した箇所数の割合を表す「NO₂環境基準達成率」を設定している。

関東地域においては、NO_xの約五割は自動車から排出されており(図4)、このうちの約八割がデ

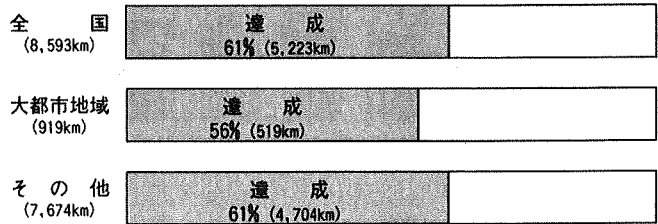
【環境基準(昼間:70dB)】



【環境基準(夜間:65dB)】



【要請限度(夜間:70dB)】



※ 昼間：午前6時～午後10時、夜間：午後10時～午前6時
大都市地域：東京23区及び13政令指定都市

図3 H14における道路交通騒音の現況

イゼル車によるものである。このように、自動車からの排出量は全体に占める割合が大きく、大気環境の向上に際しては自動車単体対策と連携しつつ、交差点立体化等のボトルネック対策や交通需要マネジメント、道路構造対策等を効果的に実施することが必要である。

2 夜間騒音要請限度達成率

騒音に関する指標として、住居が連担している

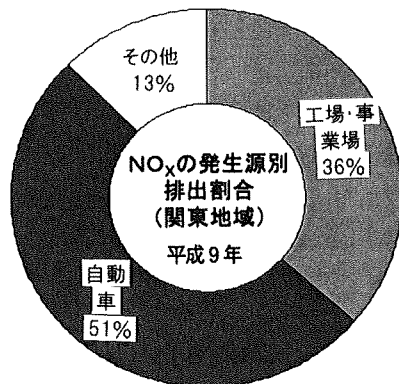


図4 NO_xの発生源別排出割合 (H9)

幹線道路の沿道において、評価対象道路延長に対する夜間騒音要請限度を達成している区間の延長の割合を表す「夜間騒音要請限度達成率」を設定している。図3からも分かるように、全国において昼間・夜間ともに環境基準未達成の区間が約七割あるが、夜間の要請限度さえ満たしていない区間が約四割ある現状に鑑み、社会資本整備重点計画においては、今後五カ年間に実施する道路事業の進捗を適切に表し、進捗を客観的に評価できる

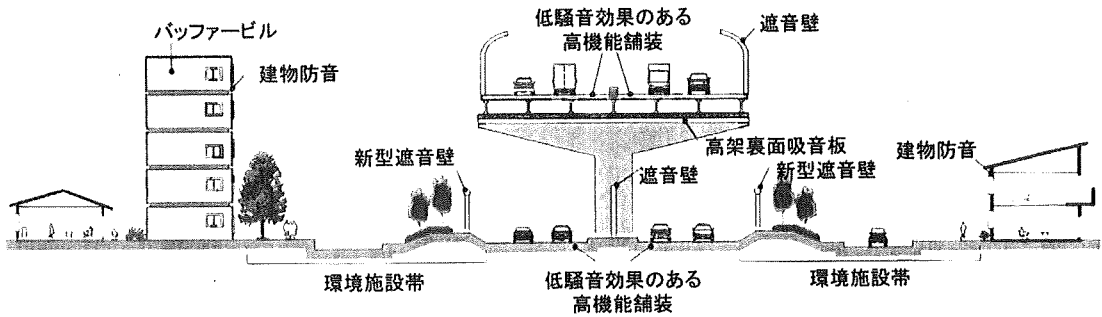


図5 各種騒音対策のイメージ

指標として当該指標を設定しているところである。

自動車の走行速度が速くなると、エンジン音よりも路面とタイヤの作用により生じる「タイヤ騒音」の方がより大きくなることが知られている。舗装の表層に空隙のある高機能舗装（排水性舗装）は、タイヤ騒音の発生を抑制し、エンジン音等の騒音も吸収することで、騒音を約3dB低減する効果（交通量が半減することと同等の効果）があり、騒音の著しい区間においては当該舗装の敷設を推進していく。

また、道路からの直接音を遮断し、音の回折による騒音の低減を図る遮音壁や、走行する自動車と沿道家屋の間に空間を設けることで騒音の低減を図る環境施設帯は、騒音低減効果が大きい（10dB程度）一方で、設置にあたり道路と沿道の住居・商店等とのアクセスに支障を来すため、沿道の住民、立地している者等と十分な調整を行いながら対策を推進する必要がある（図5）。

四 おわりに

以上、社会資本整備重点計画における環境の指標とするために講じる施策について紹介してきたが、従来の施策に加え、新たな道路環境施策についても、関係機関との連携も含め幅広く検討し、今後とも沿道環境の改善に向けて、積極的に努め

てまいりたい。

「活 力」

道路交通の円滑化等について

道路局企画課道路経済調査室

はじめに

モータリゼーションの進展とともに、自動車保有台数は右肩上がりであり続けているのに対して、道路の旅行速度は年々減少傾向であり、道路のサービス水準は低下し続けている（図1）。また、特に都市部において渋滞は深刻であり、人口集中地区の一般道路の約四割の道路延長において、混雑時の平均旅行速度が20km/h未満であり、自転車なみの速度となっている（図2）。

道路交通による渋滞の発生は、時間やエネルギーのロスにより経済活動へ多大な損失を与えるだけでなく、渋滞による旅行速度の低下によりCO₂、NO_xをはじめとする大気汚染物質の自動車からの排出量増加などによる沿道環境の悪化（図3）、や

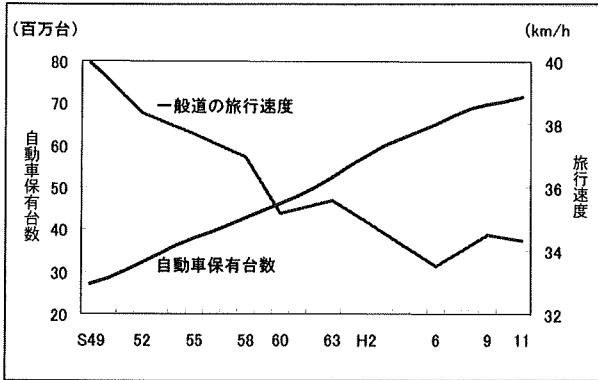


図1 旅行速度と自動車保有台数との関係

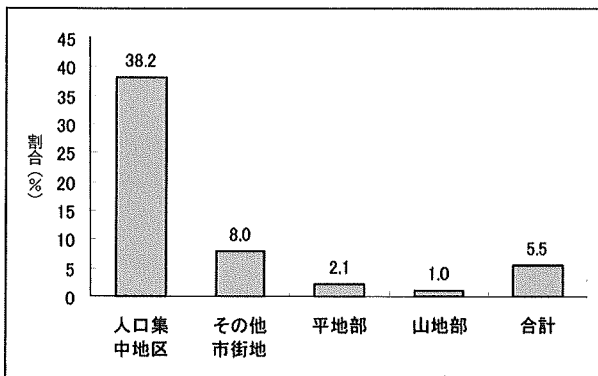


図2 一般道路の沿道状況別混雑時旅行速度20km/h未満の割合 (平成11年)

本来幹線道路を走行すべき自動車が幹線道路の渋滞を避けて生活道路に流入することによる、生活道路における交通事故の増加(図4)を引き起こすものであり、市民生活に及ぼす悪影響は多大である。

また、渋滞発生の原因として指摘されるものの

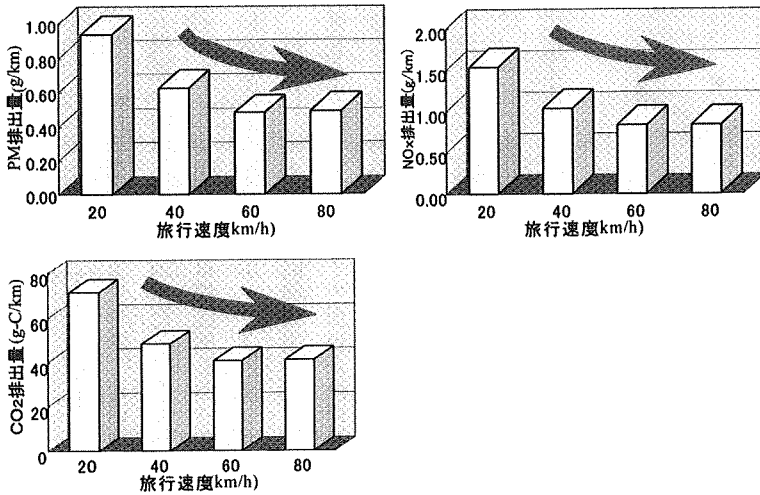


図3 走行速度と大気汚染物質の関係

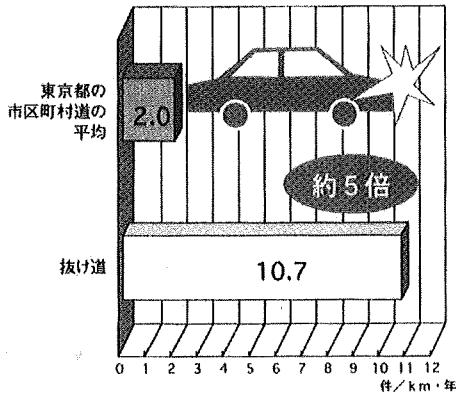
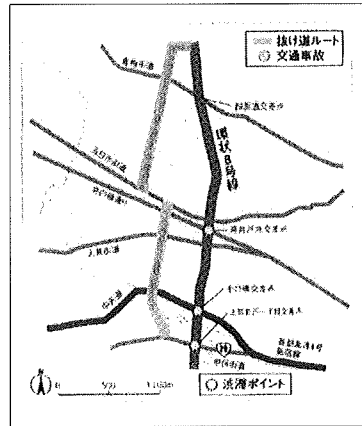


図4 幹線道路の抜け道となっている生活道路の事故発生率



一つに路上工事がある。路上工事に関しては従来より種々の縮減施策を実施し、例えば東京二三区内の路上工事の件数は、平成四年度の約一六〇〇件から平成一四年度の約七、六〇〇件にほぼ半減するなど一定の成果を上げてきた。しかし、路上工事に関する道路利用者からの不満の声はなお

依然として大きい。

これらを踏まえ、社会資本整備重点計画第二章「活力」国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成」(3)において、「都市交通の快適性、利便性の向上」として、これら都市における交通渋滞・混雑を緩和し、円滑な交通を確保するほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等を形成することを重点目標としている。

二 アウトカム指標

ここでは、アウトカム指標の一つとして、「道路渋滞による損失時間」を設定している。これは、一般都道府県道以上の道路における渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を表すものであり、道路交通における渋滞の緩和、解消の度合いを数量的に表す指標として採用したものである。実際に道路を走行する自動車による渋滞状況のデータ及び五年に一度調査を行う道路交通センサスのデータを活用して算出したものであり、現況値として、年間約三八・一億人時間の渋滞損失が発生している。国民一人あたりにすると年間約三〇時間の損失に相当する。また、これを金額ベースで換算すると、おおよそ一一・六兆円になる。なお、年間一億人時間の渋滞損失とは、年間一億

人の人がそれぞれ渋滞により一時間ずつ損失していることを指すものである。これを、平成一九年度までに約一割削減することを目標としている。

この「道路渋滞による損失時間」というアウトカム指標を活用して、1kmあたりの渋滞損失時間を示したものを図5、東京都都区部を例に3Dマップに示したものを図6に示す。3Dマップの見方は、縦軸に1kmあたりの渋滞損失時間、横軸に道路延長を表示しており、その面積が渋滞損失時間となるものである。アウトカム指標をこのように活用することにより、現状の渋滞状況を数量的に表すだけでなく視覚的に捉えることができる。また、今後の道路渋滞の削減度合いについても同様に捉えることが可能となると考えている。

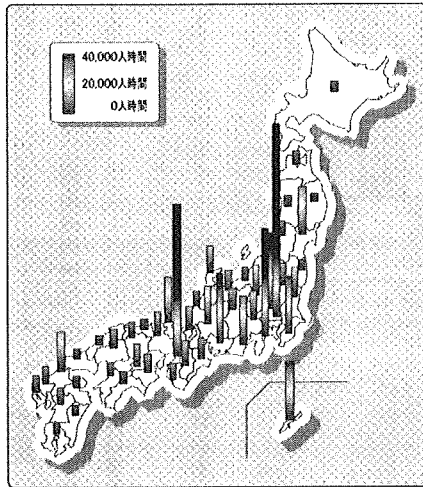


図5 1kmあたりの渋滞損失時間

また、路上工事の縮減のためのアウトカム指標として、路上工事に伴う年間の交通規制時間を道路1kmあたりに換算したものである「路上工事時間」を設定している。現況値は、直轄国道全線で平均約二三五時間である。これを平成一九年度までに約一割削減することとしている。

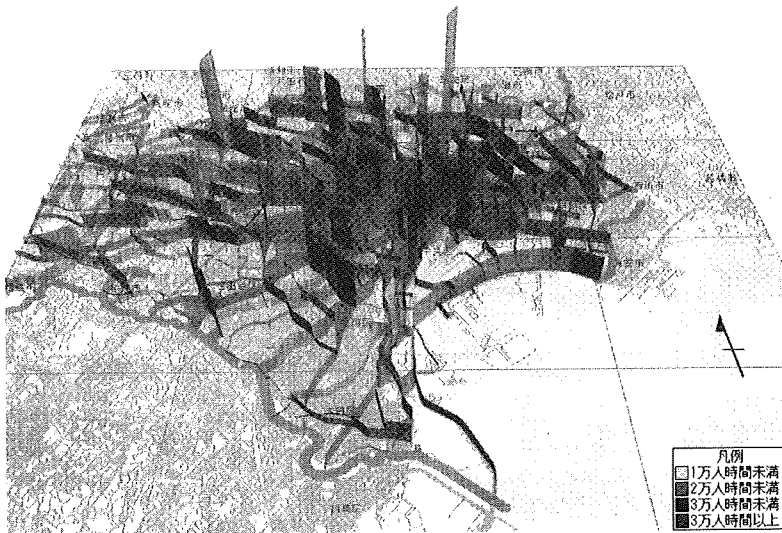


図6 渋滞3Dマップ(東京都都区部)

三 事業の概要

都市交通の快適性、利便性の向上を目指していく上で、これらのアウトカム指標を活用し、効果的・効果的に目標を達成していくための施策を以下に示す。

道路の渋滞を解消するために、道路事業関連としては、交通容量拡大策として、バイパス・環状道路の整備、市街地における都市計画道路等の整備、ボトルネック踏切約一〇〇〇箇所を平成二二年度までに半減することを目指した立体交差化等による踏切道の除却・改良(図7)などの施策を実施することとしている。

また、これらにあわせて、ハード・ソフト一体となった駐車対策、ITSの推進、ETC及び三メディア対応型VICS対応車載機の普及促進、交通需要マネジメント(TDM)、面的集中工事と掘削規制の一体的実施等による路上工事の縮減などの施策を実施することとしている。

さらに、公共交通の利便性、信頼性の向上を目指して、駅ビル等と一体となった空間の確保や自由通路、駅前広場の整備等交通結節点の改善(図8)を進めるほか、バスロケーションシステムの整備等のソフト施策を実施することとしている。

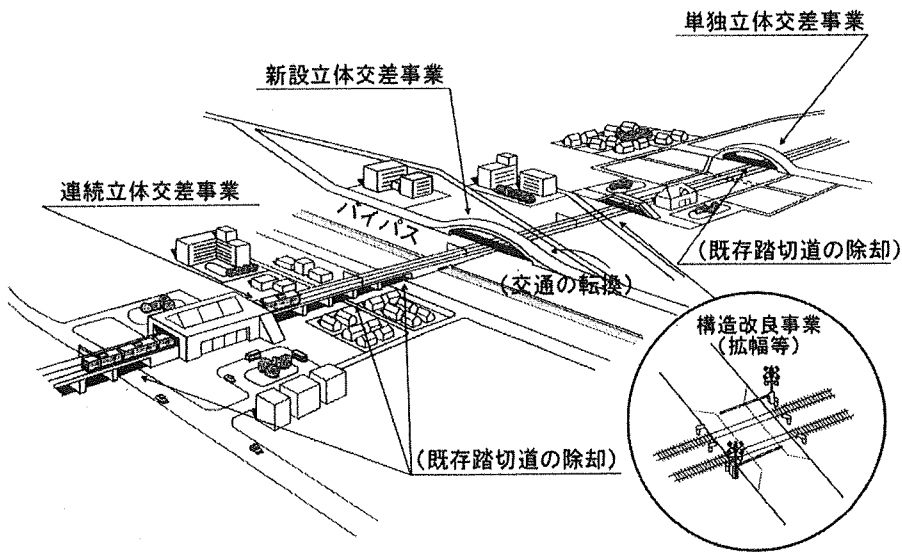


図7 踏切道の除却・改良

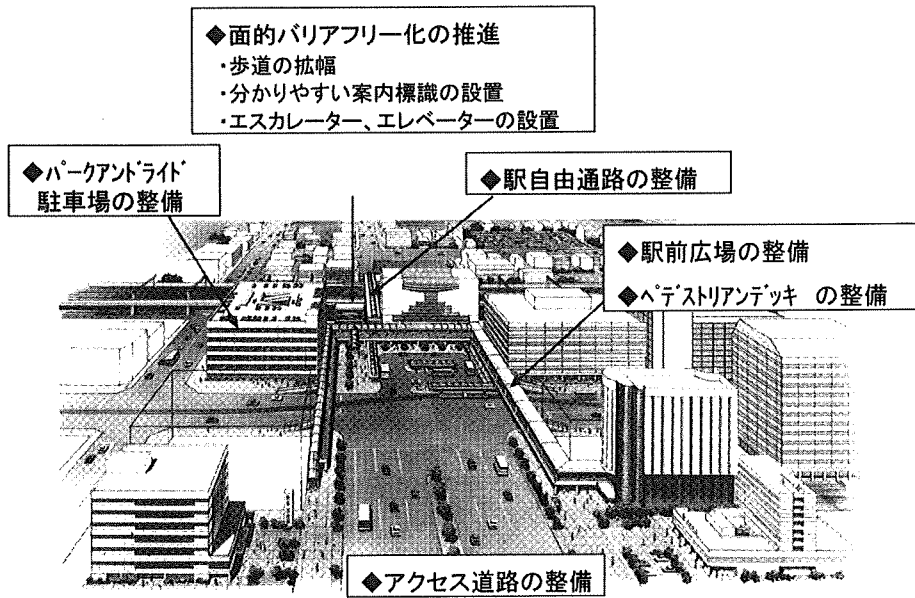


図8 交通結節点の改善

「活 力」 地域間交流について

道路局国道・防災課

一 指標の位置付け

社会資本整備重点計画の政策テーマである「隣接する地域の中心都市間」を改良済み国道で連結する割合¹⁾（以下「本指標」という。）は、社会資本整備重点計画の四つの政策テーマのうち「活力」国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成」に対応するアウトカム指標の一つとして設定したものであります。

¹⁾最小車道幅員五・五m以上で整備されている大型車のすれ違いが可能な道路を意味しています。

二 指標の意味

国民生活（通勤、通学、医療、福祉、防災等）の利便性の向上、地域経済の活性化等のためには、

地域間を結ぶネットワークの整備が必要となります。

そこで、地域間を結ぶネットワークの強化を目指すため、全国の隣接する地域の中心の都市を結ぶルートのうち、国道がすべて改良済みとなっているルートの割合を本指標として設定しています（図1参照）。

そして、ルート上の改良されていない国道に対して積極的に道路整備を行うことにより、ルートの確保の割合を高めていくことを目標とし、このことにより地域間を結ぶネットワークの効率的な整備を目指しています。

なお、地域の単位は、「地方生活圏要覧 平成五年版 建設省建設経済局事業調整官監修」における二次生活圏を基本としており、標準的な圏域

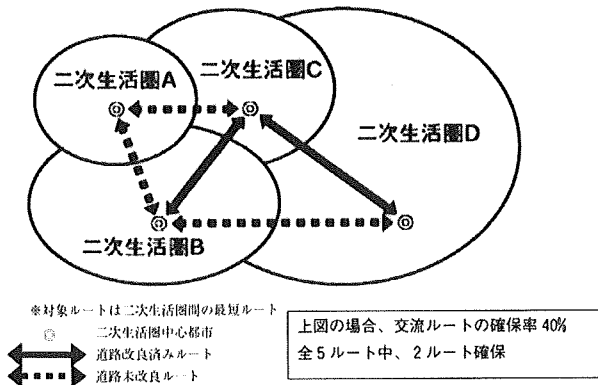


図1 「都市間を結ぶルート」概念図

は、表1に示すものとなっています。

表1 標準的な圏域構成

	地方生活圏	2次生活圏	1次生活圏	基礎集落圏
圏域範囲	半径 20~30km	半径 6~10km	半径 4~6km	半径 1~2km
時間距離	バス 1~1.5 時間	バス 1 時間以内	自転車 30 分 バス 15 分	老人・幼児の徒歩 限界 15分~30分
中心都市及び 中心部人口	15 万人以上	1 万人以上	5 千人以上	1 千人以上
中心部の 施設	総合病院、各種学校、 中央市場等の広域利用 施設	高度の買い物ができる 商店街、専門医をもつ 病院高等学校等の地方 生活圏、中心都市の広 域利用施設に準じた施 設	役場、診療所、集会場、 小中学校等基礎的な公 共公的施設	児童保育、老人福祉等 の福祉施設

三 道路が改良されることの効果

図2は、高次医療²⁾施設の地域毎の分布状況を示したものです。高次医療施設が存在しない地域があり、特に人口規模の小さい地域で存在していない状況となっています。

高次医療施設のように生活に必須な施設を地域毎に整備することは困難であり、これらの施設を

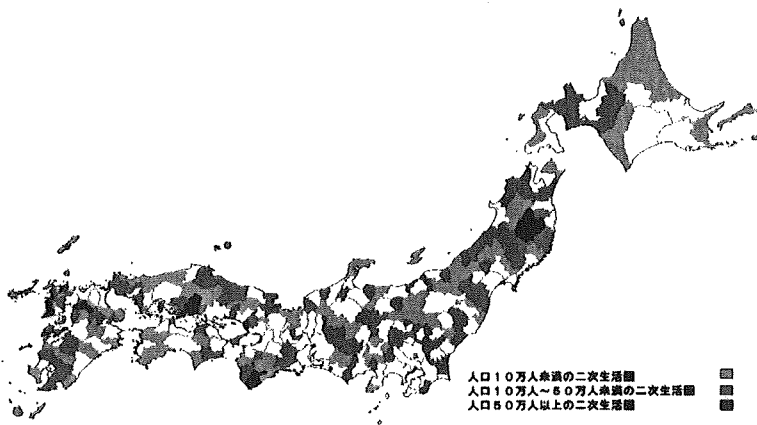


図2 人口規模別高次医療施設の存在しない地域

地域間で共有することが求められます。

そのため、地域間を結ぶネットワークを強化することは重要であり、またこのことにより地域間での施設の共有以外にも、医療施設の選択箇所の増加、観光客の増加、通勤・通学圏域の拡大、買い物先の選択肢の増加、イベント・祭り等による地域間交流の増加、スキー場等のレジャー施設への利用機会の増加等の様々な効果が期待されます。

²⁾ 高次医療：特殊な診断または治療を必要とする医療であって先進的な技術が必要とするもの。

四 ルート確保の現状・課題・将来目標

隣接する地域の中心都市間を結ぶルートは、県庁と市町村間を結ぶルート及び三次医療施設と市町村間を結ぶルートの六〇％以上、重要港湾物流ODルートの八〇％以上が重複しており、重要性が高い道路であることがわかります（図3参照）。

隣接する地域の中心都市間を結ぶルート上の改良されていない国道は約八〇〇km残されており、これらを段階的に整備していく必要があります。

平成一四年度で指標値は七二％（五二二ルート／七二二ルート）となっており、地域毎でのルートの確保状況（隣接する地域の中心都市間を結ぶルート数に対する改良済みのルートの割合）をみると、北海道と大都市圏を除く地域全般にわた

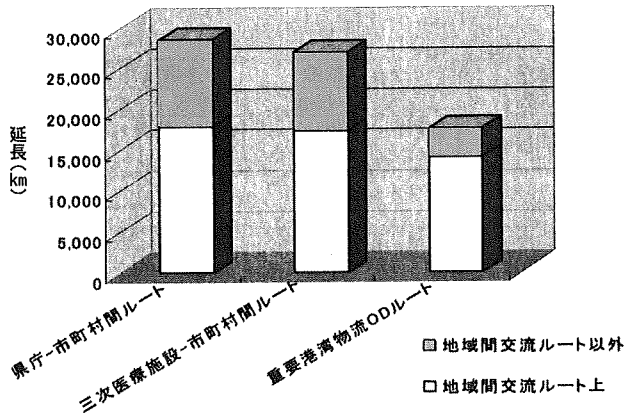


図3 重要なルート上の地域間交流ルートの割合

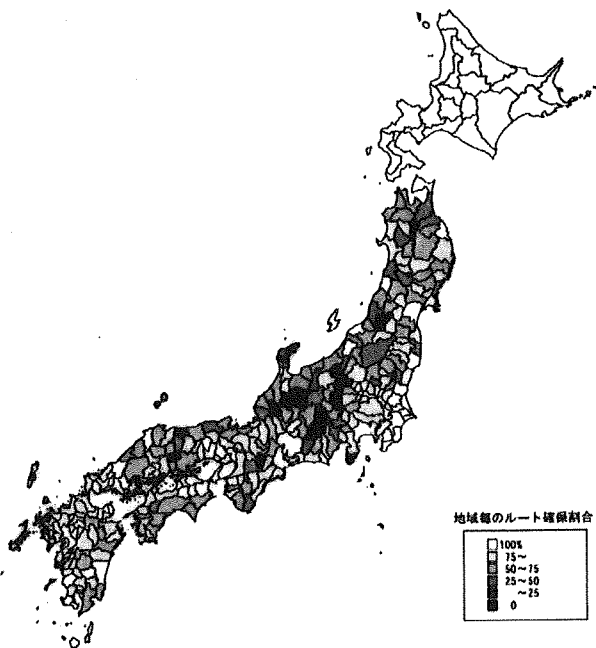


図4 地域毎の改良済みルート確保割合

って改良されていないルートが存在する状況です(図4参照)。地域の人口規模で見た場合、人口規模の小さい都市間ほど改良されていないルートが多くなっており、隣接地域との密接な連携が図りにくい状況となっています。

平成一五年度では七三% (五二八ルート/七二二ルート) を目標値とし、道路改良事業やバイパス事業により新たに六ルート改良する予定です。また、平成一九年度までには指標値を約七七%まで向上させることを目指しています。

これらの道路整備により、観光地への大型車の乗り入れや漁港からの物流機能強化、異常気象時においても通行可能になる等の効果が期待されています。

五 おわりに

人口の少ない地域は、単独で医療、福祉施設等を整備することが困難であり、隣接する地域と共有しながら利便性の向上を進めることが必要で

す。しかし、人口の少ない地域の都市を結ぶルートは改良されていない区間が多く、隣接する地域との密接な連携が図られていないのが現状です。地域間の連携を図ることにより、地域間の交流を活性化するために、地域の中心都市間を結ぶルート上の改良されていない区間について、効果的、効率的な重点的整備を実施していくこととします。

「ユーザーの視点に立った道路工事 マネジメントの改善委員会」の施策提言

～内部調整型から外部評価型マネジメントへの転換～

道路局国道・防災課

はじめに

路上工事に対する道路利用者の不満の高さは道路施策の中でも上位に位置し、道路行政に対する利用者満足度を低下させる一要因となっている。そのため、国土交通省では、路上工事縮減のための様々な施策に取り組んできた。路上工事は、舗装や橋梁の補修など、道路本体の維持修繕を行う工事のみならず、道路下の空間を占用している電力線・電話線・上下水道・ガスパ等のライフラインの敷設やメンテナンスのために行われる工事も実施されており、人々の生活に直結した必要不可欠な工事が行われており、東京二三区の場合、路上工事の約八割が電気・ガス・上下水道などの占用工事が占めていることから、それが伺える

(図1参照)。しかしながら、路上工事に対しては道路ユーザーからの不満の声が高く、「予算消化のための無駄な路上工事が年度末に集中」といった論調は今なお新聞等で多数見受けられる。

を紹介する。

このような背景から、道路利用者の立場に立った施策を一層推進し路上工事問題を改善すべく、道路利用者の代表から直接意見を伺い、行政への提言をまとめるために、「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」(以下、「委員会」という。)が設置された。

委員会では、活発な議論が展開され、平成一五年一月七日開催の第三回委員会において提言がとりまとめられたところである。本文は、委員会できまとめられた提言の内容紹介を中心として、国土交通省が今後行う路上工事縮減のための諸施策

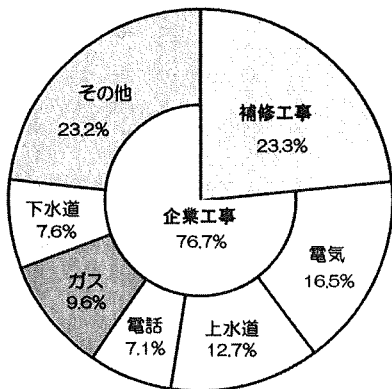


図1 東京23区の路上工事内容

二 路上工事縮減のための従来の取組み

前述したように、国土交通省をはじめとする関係機関は路上工事縮減のために様々な施策に取り組んできた。その実例を以下に紹介する。

① 道路工事調整協議会での工事実施調整

道路管理者や企業者は、各々の工事予定について路線ごとに場所、内容、時期の調整を行い、同一箇所の工事を、複数の事業者が工事実施時期を合わせて施工する「共同施工」の実施等、効率的な路上工事の実施に取り組んでいる。

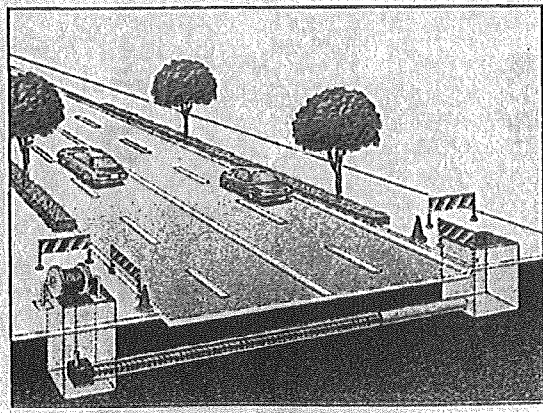


図2 非開削工法のイメージ

③ 非開削工法の導入促進

歩道部等に設けられたマンホール等から資材を導入し、車道上の掘り返し部分をできるだけ少なくして、道路交通に与える影響を小さくする工法（非開削工法）の導入が促進されている（図2参照）。

④ 共同溝の整備

電気・通信・ガス・上下水道等のライフラインをまとめて収容し、道路の掘り返しを抜本的に縮減する共同溝の整備が進められてい

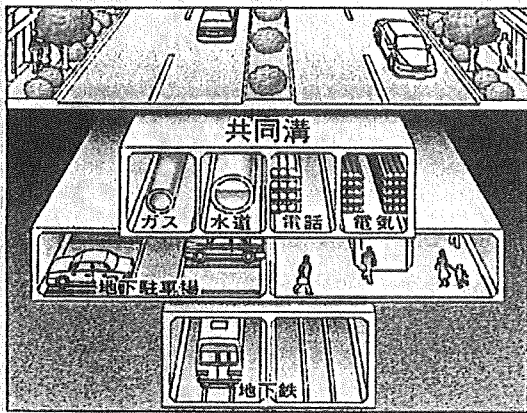


図3 共同溝の整備イメージ

る（図3参照）。

⑤ ホームページでの情報提供

国土交通省東京国道事務所及び東京都では、インターネットを利用し、路上工事に関する情報をホームページで提供している。

このような路上工事縮減施策の取組みによって、東京二三区の一一般国道及び都道で行われた路上工事件数は、この一〇年間で半減した。しかし近年、路上工事の縮減割合は鈍化傾向にあり、従来の取組みだけでは限界にきていることを示している（図4参照）。

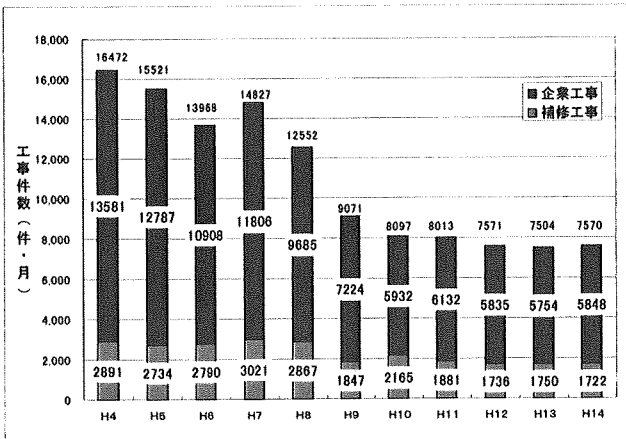


図4 東京23区の路上工事件数の推移

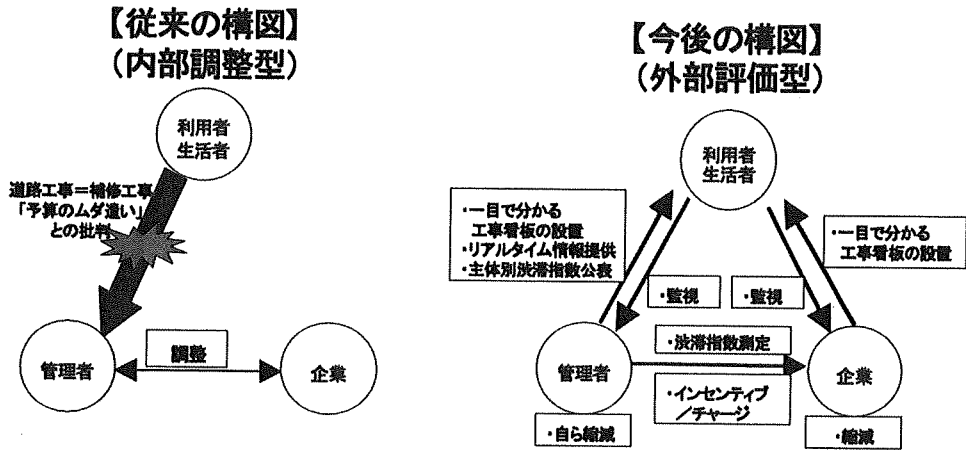


図5 外部評価型マネジメントのイメージ

三 委員会からの提言(1)

〈従来の取組みにおける課題と今後のあるべき方向性〉

前述のような路上工事に関する現状及びこれまでの取組みに対し、委員会からは、これまでの路上工事の縮減への取組みが、路上工事を行う者が主体であり、道路利用者が不在であったと言わざるを得ず、路上工事を実施する道路管理者と占有企業者のみが工事調整を行う『内部調整型』マネジメントとなっており、道路利用者への情報提供が不十分であったことに加え、道路利用者の意見・要望が縮減施策や工事の実施に反映される仕組みが全く設けられていなかったと指摘している。

そして、今後は、道路利用者と工事主体である道路管理者、占有企業者が相互のコミュニケーションを充実させることで、道路利用者が主体となつて路上工事を評価・監視するとともに、路上工事により発生する渋滞の度合いに応じてインセンティブ/チャージを導入することにより、工事実施主体自らが路上工事を縮減する『外部評価型』マネジメントへと転換することが必要であるとしている(図5参照)。

四 委員会からの提言(2)

〈具体的施策の提案〉

委員会からは前述の『外部評価型』マネジメントへの転換のために、以下の五本の柱、一七の施策を提案している。

1 協働の枠組みの構築

これまで路上工事の実施主体を中心に運営されてきた道路工事調整協議会の合理性・透明性をより高めるとともに、この枠組みを活用して路上工事マネジメントを全国展開する必要がある。そのため、以下のような具体的施策を実施することが有効である。

- ① 路上工事の実施主体に交通工学の専門家を加えた「道路工事マネジメント改善会議」の設置
- ② 「道路工事マネジメント改善会議」による住民・利用者への情報提供と意見聴取及び沿道の大規模開発を含めたマネジメントの実施
- ③ 「道路工事マネジメント改善会議」の全国展開

2 マネジメントの強化による路上工事の縮減と交通への影響の軽減

路上工事の縮減及び路上工事による交通への影響の軽減を図るため、従来の路上工事マネジメント

トに加えて、利用者が路上工事の縮減・改善を実感できる新たなマネジメントや技術開発を推進する必要がある。そのために、以下のような具体的施策を実施することが有効である。

- ① 集中工事、共同施工、共同溝整備の促進
- ② 工事総時間を指標としたマネジメント
- ③ 掘り返し対策重点エリアの推進とエリアの明示
- ④ 技術的工夫及び技術開発の推進
- ⑤ 交通容量確保のためのソフト施策

3 占用企業者への縮減インセンティブの付与

路上工事による渋滞コストや道路利用者への情報提供コストを占用企業者が負担する仕組みを構築するなど、占用企業者へのインセンティブ／チャージを導入することにより、占用企業者の主体的・積極的な工事縮減への取組みを促進する必要がある。そのために、以下のような具体的施策を実施することが有効である。

- ① 工事渋滞軽減度に応じたインセンティブ／チャージの検討
- ② 企業者別の工事渋滞の縮減貢献度の公表
- ③ 占用企業者による主体的な路上工事広報等の実施

4 利用者への情報提供と監視強化

道路利用者への工事情報の提供を充実させるとともに、道路利用者が積極的に路上工事縮減への取組みや個別の路上工事に関与・参画できる仕組みを構築する必要がある。そのために、以下のような具体的施策を実施することが有効である。

- ① リアルタイム路上工事情報提供システムの構築
- ② 道路利用者の路上工事監視による工事の改善
- ③ 企業者名と工事理由が一目で分かる工事看板の設置

5 道路管理者自らの縮減強化

占用企業者に縮減を求めるだけでなく、道路管理者自ら工事縮減のために一層努力をする必要がある。そのために、以下のような具体的施策を実施することが有効である。

- ① 年度末の使い切り型予算制度の見直し
- ② 渋滞コスト最小の者が受注できる落札方式の促進
- ③ 補修工事を計画的に集中して実施するエリアの設定

五 今後の施策の展開

委員会からの提言を踏まえ、国土交通省では、すぐにでも実施可能な施策に関しては平成一五年

番号	地区名	路線名	区間	延長(km)
①	品川区 中延地区	国道1号	戸越三～松原橋	1.8
		中原街道	平塚橋～南千束	1.7
		環七通り	松原橋～南千束	1.6
②	大田区 南馬込・池上・大森地区	国道1号	松原橋～千鳥	2.9
		国道15号	大森海岸駅前～大森駅前	2.0
		環七通り	松原橋～大森東	3.3
③	台東区 浅草橋地区	池上通り	大森駅前～千鳥	3.4
		国道6号	浅草橋～蔵前一	0.8
		靖国通り	浅草橋～東神田	0.4
		蔵前橋通り	蔵前一～鳥越一	0.8
④	千代田区 外神田地区	清洲橋通り	東神田～鳥越一	0.8
		国道17号	須田町～湯島一	1.1
		蔵前橋通り 中央通り	湯島一～外神田五 外神田五～万世橋	0.8 0.6



図6 平成15年より実施する東京23区内の掘り返し対策重点エリア

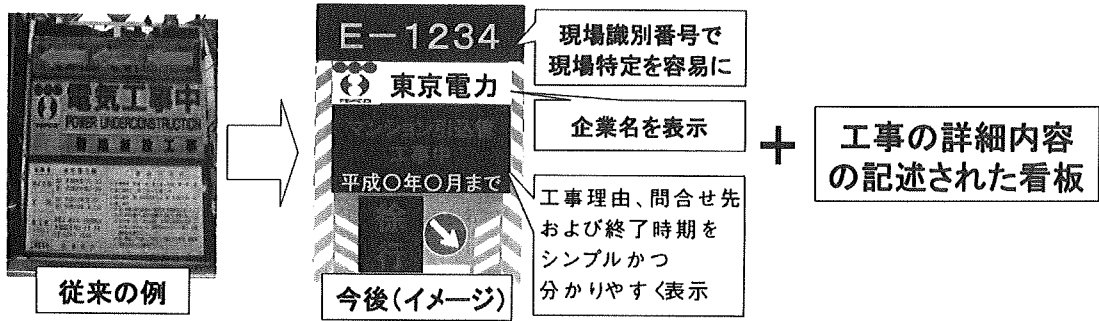


図7 企業者名と工事理由が一目でわかる工事看板に設置 (イメージ)

度内から東京二三区で試行的に実施することとしている。

例えば、掘り返し対策重点エリアの推進(図6参照)、企業者名と工事理由が一目で分かる工事看板の設置(図7参照)、及び道路利用者の路上工事監視による工事の改善(モニターの募集)に関して、提言とりまとめ後、直ちに取組むこととし、先般、記者発表を行ったところである。

それ以外の施策に関しても平成一六年度内には全国的に実施する方向で検討を行っている。

路上工事の更なる縮減及びアカウンタビリティの向上のために、今後も更なる施策の実施に取り組んで参りたい。

セミトレーラ等の積載条件（車両総重量） の見直しの実施について

道路局道路交通管理課

セミトレーラ等の積載条件（車両総重量）の見直しについては、「規制改革推進3か年計画（再改定）」（平成一五年三月二十八日閣議決定）において、平成一五年度中に検討・実施するとされたことも踏まえ、安全性を確保しつつ物流を効率化するための規制の見直しを一〇月一日に実施しました。

本稿では、規制の見直しの内容と、規制の見直しに合わせて取り組む特殊車両制度の厳格な運用に向けた対策について紹介させていただきます。

一 車両の通行制限と特車制度

道路は、一定の規格の車両（道路構造令に定める設計車両）を想定して、この規格の車両が安全かつ円滑に通行できるように設計されており、規格を超える車両の通行は、道路の構造の保全又は交

通の危険防止の観点から支障があるため、車両制限令により車両諸元の最高限度を定めて、当該車両の通行を制限しています。

最高限度の例

車 高…三・八 m
車 幅…二・五 m
車 長…二二 m
総重量…単車（連結車を除く車両）

最大二五 t（高速自動車国道及び指定道路）

び指定道路）

二〇 t（上記を除く道路）

特例5車種（トレーラ連結車）

最大三六 t（高速自動車国道）

最大二七 t（上記を除く道路）

軸 重（一軸に架かる重量）…一〇 t

※ 特例5車種…バン型、タンク型、幌枠型、コンテナ用、自動車運搬用のトレーラ連結車は、「車両の構造が特殊であるためやむを得ないもの」として道路種別毎に特例が設けられている。

ただし、道路法に規定する特殊車両通行許可制度により、道路管理者は、車両の構造又は積載する貨物が特殊（分割できない）であるためやむを得ないと認めるときは、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を附して、車両制限令で定める車両諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができます。

二 車両総重量規制の見直し

1 見直しの理由

車両総重量規制については、民間事業者団体から、物流の効率化を目的とした規制緩和要望が寄せられ、また、「規制改革推進3か年計画（再改定）」（表1）において、セミトレーラ等の積載条件（車両総重量）の見直しについて平成一五年度中に検討・実施するとされたことも踏まえ、交通の安全性を確保しつつ物流を効率化するための規制の見直しを実施したものです。

2 見直しの内容（図1）

① 一般道路における規制緩和

分割可能貨物を積載する特殊車両（特例8車種）（図2）の許可限度重量については、従来、A条件（徐行等の通行条件を附さない）の範囲内でしたが、今後は、四四tを上限として、必要な条件を附して通行を許可することとしました。

② 高速自動車国道等における規制緩和

特殊車両の許可限度重量は、従来、A条件の範囲内でしたが、今後は、一定の要件を満たす場合は、四四tを上限として通行を許可することとしました。

表1 規制改革推進3か年計画（再改定）

IV 分野別措置事項

11 運輸関係 (3) 個別事項

ア トラック事業等

事項名	措置内容	改定計画等との関係	実施予定時期		
			平成13年度	平成14年度	平成15年度
⑦セミトレーラ等の積載条件（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。	重点・運輸5			検討・実施

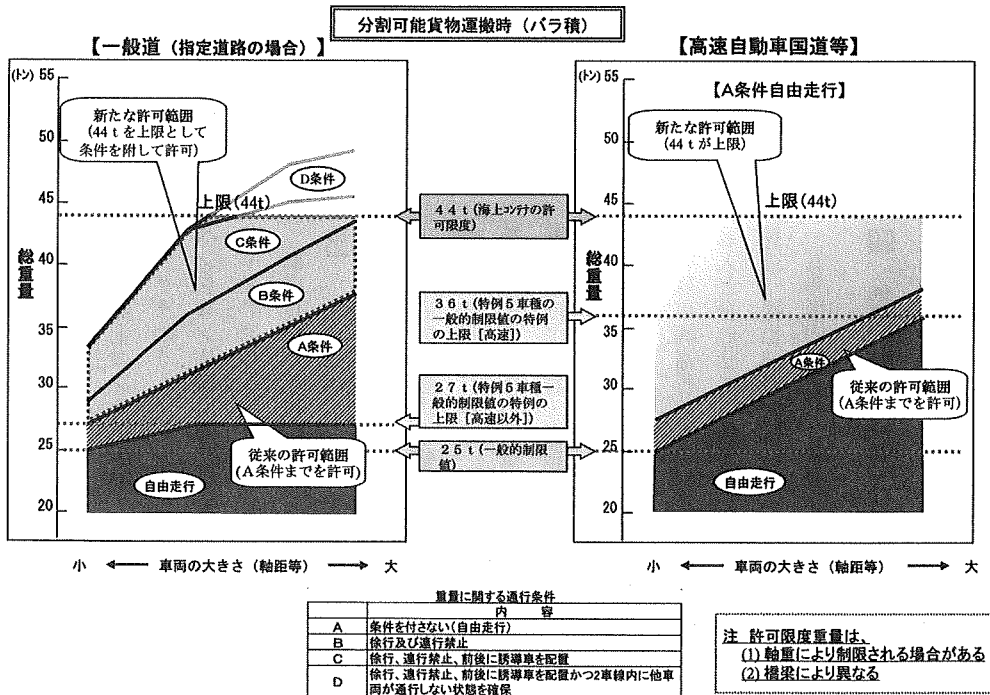


図1 セミトレーラ等の総重量に関する制度改正のイメージ

③

保安基準の基準緩和制度に関する見直し
道路運送車両の保安基準において、セミトレーラの車両総重量（トラクタを除くセミトレーラの車両総重量と最大積載量の総和）は、最大で二八tとされており、従来、分割不可能な長大又は超重量の単体物品を輸送する場合に限り、地方運輸局長が車両総重量の基準緩和の認定を

行えることとなっていました。今後は、分割可能貨物を輸送するセミトレーラについても、車両総重量三六tを上限として、基準緩和の認定を可能としました。

三 その他の規制緩和

車両の通行制限に関しては、車量総重量規制の

緩和のほかに、平成一五年度中に以下の規制緩和を実施することを予定しています（一部措置済）。

① エアサスペンション装備車の軸重制限の緩和

【五月実施済】

国際海上コンテナ用セミトレーラを牽引するトラクタのうち、一定の要件を満たすエアサスペンション装備車の駆動軸重について、一一・五tまで通行を許可することとしました。

② 車高規制の緩和【平成一五年度内に検討・実施】
積載時の車高が三・八mを超える車両（コンテナや完成自動車を送る車高四・一m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を平成一五年度内に検討・実施することとしています。

③ 特殊車両通行許可手続の見直し【平成一五年度内に検討・措置】
特殊車両通行許可手続について、電子申請の導入と合わせて申請書類の電子化、審査期間の短縮、提出部数の削減等の簡素化について平成一五年度内に検討・措置することとしています。

四 特車制度の厳格な運用に向けて

1 重量超過車両の走行実態

我が国の橋梁は、車両総重量二〇t（指定道路では二五t）で設計されており、この設計荷重を

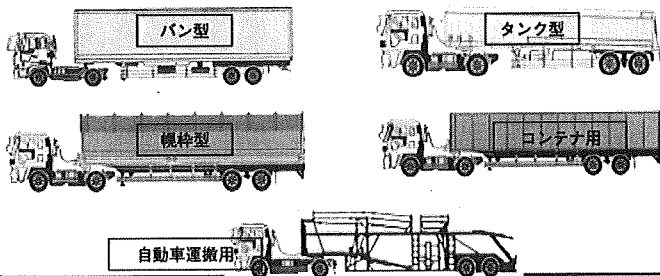
【特殊車両（特例8車種）とは】

特殊車両（特例8車種）とは、以下の種類のセミトレーラ連結車及びフルトレーラ連結車をいいます。

- 1) バン型（オープントップ型を含む）
- 2) タンク型（ミキサー車、粉粒体運搬車等を含む）
- 3) 幌枠型
- 4) コンテナ用
- 5) 自動車の運搬用
- 6) あおり型（貨物の落下を防止するために十分な強度のあおり及び固縛装置を有するものに限る）
- 7) スタンション型（貨物の落下を防止するために十分な強度のスタンション及び固縛装置を有するものに限る）
- 8) 船底型（貨物の落下を防止するために十分な深さ、強度を有する貨物の支え台及び固縛装置を有するものに限る）

特例8車種

特例5車種



追加3車種

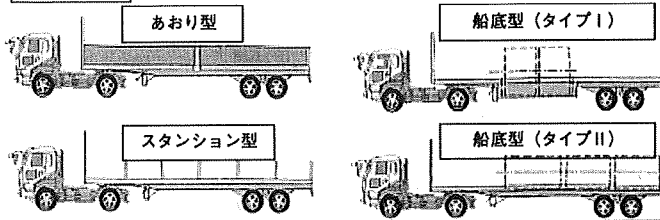


図2 特殊車両（特例8車種）とは？

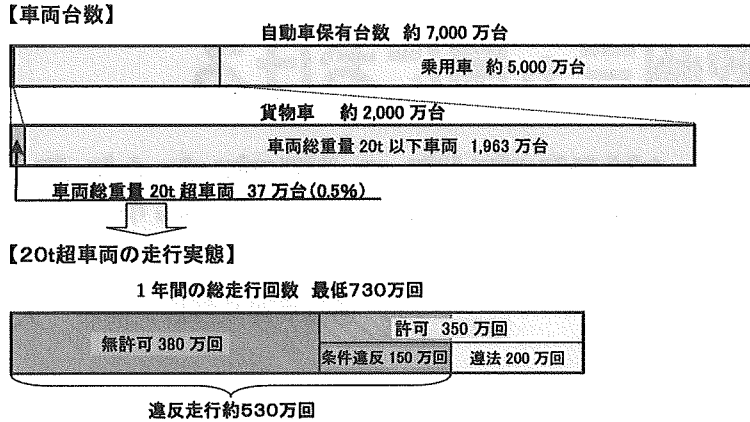


図 3 重量超過車両の走行実体

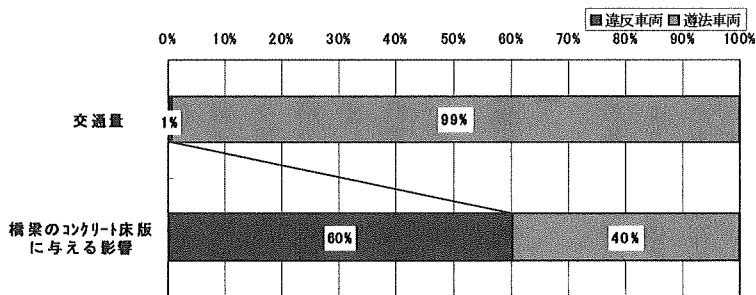


図 4 違反車両が道路構造に及ぼす影響（試算）

超過する可能性のある車両は、全車両の 1% 未満に過ぎません。

ところが、総重量 20t を超える車両の走行実態は、年間で少なくとも七三〇万回以上走行しており、その約七割の約五三〇万回が違法走行（無許可又は許可条件違反）であると推定されています（図 3）。

2 違反車両が道路構造に及ぼす影響（試算）

交通量の 1% 未満である軸重超過車両が、橋梁のコンクリート床版に与える影響は約六割、舗装に与える影響は約二割であり、仮に、違反車両を撲滅できれば、床版の維持修繕費を半減、舗装の維持修繕費を約二割削減できる可能性があります（図 4）。

3 特車制度の厳格な運用

これらの状況を踏まえ、法令の遵守と安全性の確保に向けた取り組みを実施し、特車制度の厳格な運用を図りたいと考えています。また、民間事業者団体による自主的な取組み等も要請しています。

欧州三カ国における 道路事情の調査を終えて

道路局路政課課長補佐 大窪 雅彦

このたび、欧州における道路と建築物との一体的な整備の手法や、高速道路管理会社による占用関連の制度・運用等について調査する機会をいただき、去る九月一八日(木)から二七日(土)までの間、英国、フランス、イタリアに出張しました。今回の調査では、ロンドン、パリ、ミラノの各都市を対象に、高速道路を管理する会社や、地域開発を担当する機関、これらの事情に詳しい大学教授等の訪問と、関連する実地調査等を行ったところであり、国土交通省道路局のほか、日本道路公団、阪神高速道路公団、関係公益法人等から合計一二名が参加しました。

以下、この調査の概要を、個人的な感想を含めて簡単に御報告したいと思います。

一 道路と建築物の一体的な整備の手法に関する調査

我が国では、道路の新設・改築時においては立体道路制度の活用により道路と建築物の一体的な整備を可能とするとともに、既存の道路においては道路管理に支障のない範囲で占用制度による対応を行っているところですが、欧州における類似の整備手法につき、英国・ロンドン及びフランス・パリにて調査を行いました。

1 ロンドン・サウスバンク大学教授へのインタビュー

英国における道路と建築物の一体的な整備等による地域開発に詳しい、サウスバンク大学不動産学部のウッド教授、パルサ教授らを訪問し、ロンドンにおけるこれらの整備の歴史や具体的な手法



写真1 ロンドン・サウスバンク大学教授による説明

について説明を受けました(写真1)。

ロンドンでは、既存の道路をまたぐような形でオフィスビル等を建設するという方法が、一九七〇年代から八〇年代にかけて、「シティ」と呼ばれる金融ビジネス街を貫くロンドン・ウォール通りを中心にいくつも見られました。こうした既存の道路上への建築物の整備における権利関係は、空中使用権(Air Right)として整理されており、自治体の裁量により運用されています。

しかしながら、昨今では、このような整備方法は一般に不人気であり、ほとんど選択されなくなっています。その理由はいくつかありますが、開発事業者との交渉が極めて複雑となること、都市部の騒音・排気等の増大といった環境面の影響が懸念されること、周辺住民からも反対が多く見られたこと等が挙げられるところであり、結果として、大きな成功を収めたとは言えないものとなりました。

一方で、道路と建築物との一体的な整備を、地域の再開発として総合的に進めていくという観点から、道路を地下トンネルとして整備するともに、地上部分を面的に開発する、という手法が多く採用されるようになっていきます。その成功例として、ロンドン市東部のテムズ川河岸「ドックランド地区」の再開発が挙げられます。

2 ドックランド地区の視察

ドックランド地区は、一八〇〇年代からテムズ川の海上輸送の拠点として整備され、一九六〇年代までは莫大な荷揚げと倉庫業により活況を呈していました。輸送形態の変化に伴って次第に競争力を失い、七〇年代になって事業所の閉鎖が相次いだ結果、環境が荒廃したという経緯がある地区です。

英国政府は、この地区の再開発を目的として、一九八一年にドックランド開発公社(LDDC)を設立しました。LDDCは、土地の買収・売却やインフラ整備等の権限を付与されて開発を進めますが、新たな道路の整備に当たっては、地下化を選択しました。その理由としては、道路による地上部分の分断のない開発が可能となること、道路による騒音・排気などの公害が周辺の既存市街地に与える影響を抑えられること等が挙げられます。高架道路とすることも選択肢の一つとして検討されましたが、美観も含めた意味での既存市街地への影響が考慮され、採用されなかつたようです。LDDCによる整備手法の場合、土地の権利はLDDCに一旦集約されるので、空中使用権によって既存道路に建築物を整備する場合と比べ、権利関係が複雑化することなく整備を進めることができることでした。

こうして、トンネル構造による道路「ライムハ

ウス・リンク」が整備されるとともに、地上部分はLDDCが面的に整備した上で民間の開発事業者売却し、当該開発事業者は多数の高層オフィスビル等を建設しています。ロンドン中心部においては歴史的建造物の保護の観点から高層建築が制限されることとなったことと相まって、郊外における高層建築物の需要が増大したことも、この整備に拍車をかけました。なお、道路の上部に当たる部分については、荷重の関係から、建築物の構造は四階建てまでに制限されています。

3 パリ・デファンス地区の視察

フランス・パリでは、道路と建築物の一体的な



写真2 パリ・デファンス地区

整備がなされている「デファンス地区」を視察しました。

パリ市西部にあるデファンス地区は、凱旋門があるシャンゼリゼ通りの延長上に位置しており、フランスの国家的な事業として開発が進められました。幹線道路を覆って広大な人工地盤が築かれており、その上に多数の高層オフィスビルが立ち並んでいます。一九八九年には、フランス革命二〇〇周年の記念事業として、アーチ状の巨大な建築物である新凱旋門（グランド・アルシュ）が建設されましたが、この新凱旋門は、空間的にはちょうど幹線道路の直上に位置しています。この新凱旋門はオフィスビルとしての機能を有し、我が国の国土交通省に相当する中央省庁も入居しています（写真2）。

人工地盤によって道路が地下化していることで、人工地盤上のオフィス街における人の通行と、地盤下の道路における車両の通行が分離されており、幹線道路の円滑な通行を確保しつつ地盤上の面的な開発がなされています。この整備・開発に当たっては、政府によってデファンス開発公社（EPAD）が設置され、国が土地の収用を行った上で、EPADが人工地盤の整備等を進めました。この場合の権利関係としては、人工地盤があることで、そこに独自の権利が設定され、道路に係る権利は空間的には人工地盤部分との境界部分

までとなるものとして整理されるようです。

パリにおいても、市中心部では高層建築が七階建てまでに制限されていることとの関係で、郊外における高層建築の需要が高く、これがデファンス地区における高層オフィスビルの整備につながっていると言えます。現在では、デファンス地区にはフランス企業の上位二〇社中一四社が進出し、地区内の就業人口は約一五万人に上るなど、欧州で有数のビジネス街に発展しています。

4 パリ整備混合経済会社（SEMAPA）への訪問

現在では、パリ市東部のセーヌ川左岸、国鉄オステルリッツ駅周辺の地域で進められている開発

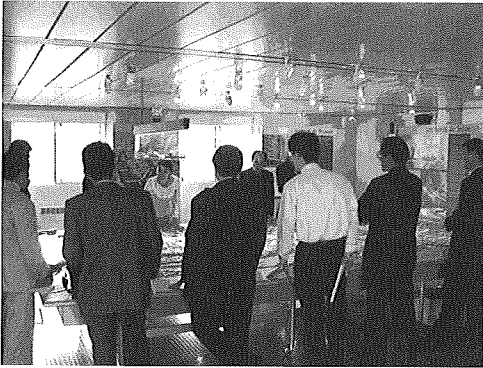


写真3 パリ整備混合経済会社（SEMAPA）への訪問

において、先のデファンス地区の開発で見られたような整備手法が採用されています。そこで、パリ市東部での開発主体であるパリ整備混合経済会社（SEMAPA）を訪問し、担当者のコケン氏から説明を受けました（写真3）。

SEMAPAは、パリ市が約六〇パーセントを出資する混合経済会社（SEM）として一九八五年に設立され、パリ市が市東部のセーヌ川左岸地区において指定した特定整備地区（ZAC）において、国鉄の鉄道線路がある底地の権利を買収し、その上に人工地盤を整備するなどの計画によって開発を進めています。

デファンス地区がビジネス街としての発展を見せたのに対し、セーヌ川左岸地区の特定整備地区においては、市民が生活するまちづくりの観点から整備を進めたいとの志向があるようです。

二 高速道路管理会社による占用関連の制度・運用に関する調査

我が国が道路関係四公団の民営化に向けた制度設計に関する検討を続けている時期にあることを踏まえ、その一助とするため、高速道路管理会社が道路管理を行う場合における占用関連の制度・運用に関する調査を、フランス及びイタリアで行うこととしました。

1 パリ・ノルマンディ高速道路協会(SAPN) への訪問

フランスでは、混合経済会社(SEM)が有料の高速道路を管理していることから、この一つであるパリ・ノルマンディ高速道路協会(SAPN)を訪問し、シャット秘書部長と高速一四号線の責任者マックスウェル氏から説明を受けました(写真4)。

一九六三年にSEMとして設立されたSAPNは、資本の九九パーセントを国が出資しており、



写真4 パリ・ノルマンディ高速道路協会(SAPN)
への訪問

現在、フランス北西部の高速道路約三七〇kmを管理しています。

パリでは、中心部から半径五〇km以内では高速道路の有料化ができないとの規制がありますが、最新の路線である高速一四号線は、その例外としてSAPNによる建設の下で一九九六年に開通しました。一四号線では、道路のメンテナンスや料金徴収等を、SAPNが別の民間会社に一〇年間契約で委託しています。

サービスエリア等における道路サービス施設は、制度面としては、土地が国有地であること、道路サービス施設が公共施設と位置付けられることから、「国有地の一時的占有」という制度に基づき設置されます。施設自体の運営については、SAPNが直接行うのではなく、他の民間会社にSAPNとの契約によって行わせており、当該民間会社が個々の施設の設置を含めて行うこととなります。この民間会社は、先の道路メンテナンス等に係る委託先とは、また別です。

施設運営に係る事業者の選定・契約に当たっては、SAPNが一次的に選定を行います。契約内容については政府の道路部門が公共性、施設やサービスの質、収益性等の観点から審査し、承認を与えるとの手続があります。以前は随意契約により行われることも多かったようですが、現在ではヨーロッパ連合(EU)共通のレベルとしての

透明性が求められており、各国の事業者を対象として広く競争入札が行われています。

道路サービス施設の設置に係る契約条件としては、

- ・ 営業日を一年三六五日とすること。
- ・ 営業時間を、ガソリンスタンドは二四時間、レストラン等は最低でも午前七時から午後一〇時までとすること。
- ・ 洗面所・トイレ・休憩室を設置すること。
- ・ 施設のメンテナンスを適切に行うこと。
- ・ 施設の設置によって車両及び利用者による混雑を招かないだけのスペースを確保すること。
- ・ 販売する物品について在庫切れを起こさないこと。

等が付されています。

使用料としては、①インフラ整備費用の一部負担、②駐車場等の管理費用の一部負担、③売上の一部の納付、という三つの類型があり、それぞれ、道路サービス施設を運営する事業者がSAPNに納付します。③については、施設の種類に応じて基準があり、例えばガソリンは一㎡当たり一三ユーロ、レストランや売店は総売上に対して六〜八パーセント(売店)、五〜七パーセント(レストラン)などとなっています。

2 イタリア・アウトストラーデ社ミラノ事務所 への訪問

イタリアでは、民営化された高速道路管理会社であるアウトストラーデ社（以下「ア社」といいます。）の存在が広く知られています。そこで、ア社の中心的な拠点であるミラノ事務所を訪問し、フランコ広報部長や管理、技術等の担当者から説明を受けました（写真5）。

ア社は、国内をミラノ、ローマなど九地区に分



写真5 アウトストラーデ社への訪問

け、各地区に事務所を置いて高速道路を管理しており、その管理総延長は三、〇〇〇km以上に及びます。

イタリア産業復興公社（IRI）に属する国有企業として一九五六年に設立されたア社は、道路の建設・管理等に関するコンセッション（特許）契約を道路庁（ANAS）と締結して道路管理を行ってきています。IRIが保有していたア社の

株式は、国有企業の民営化の方針の下で一九九〇年代後半に徐々に売却され、二〇〇〇年には全株式の売却により完全民営化が達成されました。現在の筆頭株主は、アパレル産業の大手であるベネトン社グループとなっています。一方、民営化以前から締結されていたANASとのコンセッション契約は、一九九七年の段階で二〇三八年まで期間が延長されており、民営化後も、引き続きこのスキームの下でア社が道路管理を行っています。

ガス管や光ファイバ等を道路の上下空間に設置する際の制度としては、「通過の許可」と呼ばれる手続があります。これらの物件に係る設置のニーズを有する者がア社に申請し、ア社において審査しますが、その後、ANASの承認を受けて通過の許可が最終決定されます。この場合における物件設置の申請者（かつ許可の対象者）は、例えば、電線であれば必ずしも電力会社に限られるものではなく、当該物件の設置のニーズを最も有す

る者であるとのことであり、自治体や工場が該当することもあるようです。

通過料の徴収もなされており、物件の大きさ等の各種パラメーターを踏まえてア社が算定した料金を、前述の手続を通じてANASが承認します。通過料の収入はア社に帰属しますが、そのうち二パーセントはア社からANASに納付されることとなっています。

サービスイリア等における道路サービス施設は、ア社との「パートナーシップ」によりア社以外の事業者が運営しています。施設の類型は、レストラン、軽食施設、売店、ガソリンスタンド等であり、これ自体は日本の施設と基本的には大差ありませんが、施設の構造に関しては特徴が見られました。それは、レストラン・軽食施設・売店等が複合した施設においては、入口と出口が全く別となっており、トイレの利用者を含めて、当該施設に一度入れれば全ての売場を通らない限り出口に至らない構造となっているものが極めて多いということです。また、トイレ単独での施設はなく、トイレは全てこうした売店等の施設の中に組み込まれています。これが、道路サービス施設の売上増加をもたらす方策の一つであるという説明もありました。

ア社では、以前は道路サービスイリア施設を「給油施設とそれ以外の施設」という二つの大きな分類で

整理していましたが、給油施設以外の施設を多様化させることによるサービスエリアの利便性の向上と収益の増加を目指して、今後は、銀行のATMや郵便局等の設置、ピザ専門店やアイスクリーム専門店の設置、宿泊施設の充実、更にはトラック輸送のサービスセンターとしての活用等を視野に入れていくようです。外部のコンサルタント会社にも相談するなどして、様々な態様を検討しているとのことでした。

三 調査の感想等

道路と建築物の一体的な整備については、都市の中心部における歴史的街並みの保護の推進に伴う郊外の高層オフィスビル等の開発ニーズの高まり、これを背景とした道路の地下化等による地上部分の面的な開発の志向といった点で、ロンドンとパリにはくしくも一定の共通性が見られたように感じられました。道路上への建築物の整備が市街地環境や周辺住民の生活に影響を与えるものであることを考慮し、道路の機能と市街地環境がそれぞれ良好に確保される形態での総合的な開発に腐心していることがうかがえました。我が国においても、都市の高度利用に関する要請の高まりが近年見られるところですが、道路上への建築物の整備の在り方については、このような環境面の論点も踏まえた議論を深めていく必要があるものと

感じました。

また、高速道路管理会社による関連事業の展開等に深く関係する占用関連の制度・運用については、管理会社がその一次的な判断により第三者たる事業者を施設の運営に携わらせることを通じて、高速道路の利便性の向上や事業収益の増大を図っていることが見受けられました。一方では、こうした第三者による道路の利用に関しては、相手方の選定等の手続において政府が一定の範囲で関与する場面を有していることも明らかとなりました。高速道路管理会社による関連事業の展開を可能としつつ、道路管理の適正を確保するというバランスが重要であることを、改めて認識するに至りました。

このほか、調査の趣旨をやや外れますが、雑感として申し述べますと、今回訪れたいずれの都市も、自動車の駐車事情に大きな問題を抱えていると感じました。前後の車両に接触することなくしては到底発進できないような狭い間隔での縦列駐車から、歩道での縦列駐車に至るまで、当たり前のように見られていました。滞在中、現地ではバスでの移動が比較的多かったのですが、両側が駐車車両で埋め尽くされている道路で対向車が来ているといった場面におけるバス運転手の運転技能には、舌を巻くばかりでした。

今回の出張は、現在の道路行政を取り巻く課題の一端について様々な情報を収集することができ、有意義なものとすることができました。各訪問先で対応してくださった皆様と、このような機会を与えてくださった方々に深く感謝いたします。御報告を終わらせていただきます。

車両積載物の落下に伴う 道路管理者の責任について(その2)

鹿児島大学教授 土居 正典

二 車両積載物の落下等に伴う道路事故

2 路上放置物(障害物)に関する裁判例より

【判例】

(6)茨城国道二九三号倒木衝突事件

水戸簡判昭和46・10・22〔無責 国道〕

(7)名神高速道路上駒止ブロック接触事件

東京地判昭和48・4・17〔無責 高速道〕

(8)奈良県桜井市工事標識板赤色灯標柱転倒事件

最判昭和50・6・26〔無責 都道府県道〕

(9)八七時間放置故障車衝突事件(和歌山国道一七

〇号放置車両衝突事件)

最判昭和50・7・25〔有責 国道〕

(10)タバコ吸いながら火災事件(東名高速道法面火災

事件)

東京地判昭和51・2・27〔無責 高速道〕

(11)セメントレンガ転倒事件(北九州国道一〇号路

上放置石自転車転倒事件)

福岡高判昭和53・4・11〔無責 国道〕

(12)大分県原動機付自転車枕木激突事件

最判昭和37・9・4〔有責 国道〕

【判例6】

風倒木衝突事件(水戸簡判昭和46・10・22 道

路の判例一五四頁〔大成出版社 一九七九年〕、

道路管理瑕疵判例要旨集一三七頁) 棄却・原告〓

事故車両の運転者、被告〓茨城県及び樹木所有者(事実)

昭和四五年九月二四日午前四時頃、原告運転の乗用車が茨城県の国道二九三号線を走行中、風雨のため前日深夜から当日早朝頃の間に国道沿い民家より倒木していた桜木に衝突し、原告運転の乗用車は破損した。これに対して、倒木の除去等をしなかったことが、道路管理に瑕疵があるとして争ったのが本件である。

(判旨)

本件判旨は道路側に張った根が腐食していたことに起因した本件倒木につき、道路管理者の倒木予防措置義務を否定した後、「道路上に樹木が倒れ横たわっていた点は、客観的にみて道路が通常有すべき安全性を欠いていたことになるが、強い風雨により本件樹木が道路上に倒れたのは深夜から早朝にかけてであり、本件事故が早朝午前四時頃であることに徴し、時間的に接近しており、これに対し適切な措置をとるとまがなかつたとみるべきであるから、被告県にその責を負わせることはできない」として、原告の請求を斥けた。

【判例7】

名神高速道路上駒止ブロック接触事件(東京地

判昭和48・4・17 交民六一二七二二、道路の

判例一五六頁) 棄却・確定・原告〓被害車の所有

者、被告Ⅱ日本道路公団

(事実)

訴外Aは被害車(普通貨物自動車)で昭和四五年三月一六日の午前三時一〇分頃、滋賀県八日市市尾無名神高速道路上り線四三五・一六キロポスト付近を毎時九〇キロメートルの速度にて走行中、同所路上に駒止ブロック(中央分離帯上にほぼ等間隔をもつて並べられているブロック)が六あるいは七個散乱しているのを発見し、同人は急ブレーキをかけ、右のうち最初の一個目のブロックとの接触は避けることができたものの、続く二個目との接触を防ぐことができず、被害車後輪タイヤにこれを接触させ、タイヤが裂け、これに起因してハンドルをとられ、中央分離帯に乗り上げ、横転した(車両破壊)。これに対し、本件被害車を自己の業務とする芸能ショー出演のための衣装、小道具類運搬のため用いていた原告は、本件事故のため被害車を損壊されその修理の間運搬車として利用できなくなる等の損害を主張し、本件事故場所における駒止ブロックの散乱という事態が先行事故によって発生したとしても、本件事故が巡回後一時間四五分を経て発生したことより、「かような管理の不備のため、駒止ブロックが路上に散乱したままの状態が、迅速に除去されず放置され、被害車はこれに接触して、タイヤが裂け、ハンドルをとられ走行の自由を失い、損壊するに

至っているのであるから、被告は本件事故について、公の营造物たる道路の管理に瑕疵があったものとして、賠償責任を負わなくてはならない」として、民法七一七条に基づく損害賠償請求を行ったのが本件である。

(判旨)

駒止ブロックの散乱という先行事故は本件事故の一〇分前以降の時刻に発生したと認定した後、被告の本件事故現場における道路の管理に瑕疵があったか否かについて、その判断基準としては、「本県道路における異常事態の発生頻度よりして、もし通行者側において被告の当該場所においてなされている巡回回数を知ったとき、通例の注意義務を払う平均的運転手ならば、左様な程度の巡回ならば、異常事態の発生状況よりして、道路上障害物の存することなど異常事態の放置を常に念頭におきつつ運転しなければならぬと思うに至るものか否かを基準として考えるべき」とし、「事故発生頻度はいわゆる名神高速道路においては、一日当たりで約九・六件、障害物による事故は一日当たり約〇・〇一四件という数値となり、他方巡回回数はかかる異常事態除去に結びつくものだけに、一日当たり少なくとも一三回なされることになっており、本件事故当時現実には平均すると一八・五回であったのであるから、高速道路を運転する者として、通例かかる異常事態を常時念頭

に置きつつ運転しなければならぬものとはいえず、本件事故現場における巡回状況は本来なされるべきところより低水準のものであったとすることはできず、管理に瑕疵はなかったものといわなければならぬ」として、本請求を斥けた。

【判例8】

奈良県桜井市工事標識板赤色灯標柱転倒事件(最判昭和50・6・26 民集二九一六八五一) 棄却・原告(控訴人・上告人)Ⅱ被害車の死亡した同乗者の遺族、被告(被控訴人・被上告人)Ⅱ奈良県

(事実)

原告らの夫であり息子であった訴外Aは昭和四一年九月六日の午後一〇時三〇分頃、訴外Bが運転する普通自動車に同乗して、同車が県道天理・桜井線を北進中、本件事故現場手前に差しかけた際、対向車の減灯しない前照灯に眩惑され、路上に倒れていた工事中である旨を知らせる赤色灯標柱の発見におくれ、同工事中の障害物を避けようとハンドルをきったが、間に合わず路上から田圃に転落し、訴外Aはその際、頭部打撲による脳震盪によりその場で死亡したのが本件事故である。これに対して、原告らは、本件工事現場の掘穿工事にあたって、被告奈良県が工事標識を設置せず、工事現場に設置されていたバリケード及び

赤色灯標柱も事故直前に通過した先行車両によって倒され、標識としての機能を十分に果たしてなかった点は、被告の道路管理に瑕疵があるとして、国家賠償法に基づく損害賠償の請求を原に求めたものである。第一審、第二審ともに道路管理の瑕疵を認めず、本件事故原因は専ら、先行車が標識を倒したことの過失と訴外Bの運転上の過失であると判示している。これを不服として原告側が上告したのが本件である。

〔判旨〕

「本件事故発生当時、被上告人において設置した工事標識板、バリケード及び赤色灯標柱が道路上に倒れたまま放置されていたのであるから、道路の安全性に欠如があったといわざるをえないが、それは夜間、しかも事故発生の直前に先行した他車によって惹起されたものであり、時間的に被上告人において遅滞なくこれを原状に復し道路を安全良好な状態に保つことは不可能であったといふべく、このような状況のもとにおいては、被上告人の道路管理に瑕疵がなかったと認めるのが相当である」として、上告を棄却している。

〔判例9〕

八七時間放置故障車衝突事件（最判昭和50・

7・25 民集二九一六一―一三三六）棄却・原告

（控訴人・被上告人） Ⅱ死亡した被害者の父母、

被告（被控訴人・上告人） Ⅱ和歌山県及び放置車両の運転者

（事実）

本件は原告らの子である訴外Aが、昭和四〇年一〇月二二日の午前六時二五分頃、原動機付自動車二輪車を運転し和歌山県橋本市の国道一七〇号線を時速四〇キロメートルで道路左側を南進中、被告Bが道路上に放置してあった大型貨物自動車を発見しハンドルを右に切ったが及ばず、右貨物自動車の後尾に衝突して転倒し、脳底骨折により即死した。事故原因の本件放置故障車は、被告Bがおよそ八七時間前に事故現場近くを走行中、前方不注意により倉庫に衝突し、同車両が故障したため八〇メートル移動させた後、本件現場に放置し、故障車である旨を示す何らかの標識も付けず立ち去ったため起きた本件事故であった。第一審は被告Bとその使用者の責任（民法七〇九条・七一五条）については認めたものの、道路管理者の責任については否定した。第二審はそれに対して、道路管理者の道路管理責任についてもこれを肯定する判断を示した。これを不服として道路管理者側が上告したのが本件である。

〔判旨〕

「道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努める義務を負うところ（道路

法四二条）、前記事実関係に照らすと、同国道の本件事故現場付近は、幅員七・五メートルの道路中央線付近に故障した大型貨物自動車八七時間にわたって放置され、道路の安全性を著しく欠如する状態であったにもかかわらず、当時その管理事務を担当する橋本土木出張所は、道路を常時巡視して応急の事態に対処しうる看視体制をとつていなかったために、本件事故が発生するまで右故障車が道路上に長時間放置されていることすら知らず、まして故障車のあることを知らせるためバリケードを設けるとか、道路の片側部分を一時通行止めにするなど、道路の安全性を保持するため必要とされる措置を全く講じていなかったことは明らかであるから、このような状況のもとにおいては、本件事故発生当時、同出張所の道路管理に瑕疵があったといふほかになく、してみると、本件道路の管理費用を負担すべき上告人は、国家賠償法二条及び三条の規定に基づき、本件事故によって被上告人らの被った損害を賠償する責に任ずるべきであり、上告人は、道路交通法上、警察官が道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路の交通に起因する障害の防止に資するために、違法駐車に対して駐車の方法の変更・場所の移動など規制を行うべきものと解するのが、相当である」として、原審の判断を支持している。

【判例10】

タバコ吸いながら火災事件（東京地判昭和51・2・27 道路法例規^③七三二九・P三二一、道路管理瑕疵判例要旨集一四三頁）棄却・原告 \parallel 沿道住民、被告 \parallel 日本道路公団

（事実）

昭和四十七年三月五日、愛知県宝飯郡音羽町の東名高速道路において、自動車運転者の投げ捨てたタバコの吸いがらによって道路法面の枯草から出火し、折からの強風に煽られて道路法面及び民有地の山林や竹木等が幅約一、二四〇メートルわたり約二・六ヘクタール焼失した。これに対して沿道住民の原告は、本件火災の原因は、本件道路の地形が火災を起こしやすい気象条件をつくったことと、道路法面に植えた雑草については、それが繁殖力のある枯草になりやすいものであり、火災防止の見地からその枯草の刈り方についても、住民の要望に反した刈り方をしたこととあり、そのことが道路管理の瑕疵になるとして本件火災事件の責任につき争った。

（判旨）

「道路を設置したからといって沿道の建築物や竹木に火災が発生するとはその性質上通常予想できることではなく、道路設置者としては設置にあたり火災の発生を予測してこれを防止する措置を

講ずる必要はない」。自動車運転者のタバコの投げ捨てによる火災は自動車運転者が注意義務を尽くすことによって完全に防止できるものであるから自動車運転者の不注意による火災の発生またはその被害の拡大を防止するために容易に実施できる効果的な方法が他に存在する特段の事情がない限り注意看板を設置し、草刈りをするという道路管理者がした措置は、道路管理者のなすべき管理として十分である」。

【判例11】

セメントレンガ転倒事件（福岡高判昭和53・4・11 交民一―二―三三一、道路法例規^④六七一一・P一―一六）控訴人敗訴の部分の取消し・原告（被控訴人） \parallel 事故死した小学生の父母、被告（控訴人） \parallel 国にほか一名

（事実）

原告等の子亡Aは、中学入學直前である昭和四八年四月三日、学友三名と共に北九州市小倉南区の国道一〇号線を自転車にのってサイクリング中の午後〇時二〇分頃、たまたま路側帯内の車道外側線近くに落ちていた拳大のセメントレンガ破片に自転車の前輪を乗り上げて安定を失い一〇メートル近く進行して自転車もろとも右側に転倒し、頭部を外側線をこえ四・五〇センチメートル車道内に入った地点におく状態になったが、立上る間

もなく、下り線車道内を進行して来た訴外Bの運転する普通自動車の左前車輪で頭部を轢過され死亡したのが本件事故である。原告らは、本件事故原因につき、国道の管理責任者である被告が国道上の障害物を除去して道路を常時良好な状態に保ちもって交通の安全に支障をきさないよう努める義務があるにも拘わらず之を怠ったためであり、毎日一回の道路巡回も、他の用件の帰りに車による巡回（時速四〇キロメートル）で、事故発生之路側帯付近の自転車等に対する小障害物の発見除去の実効性担保としては全く無意味であるから、被告国は国道の管理に瑕疵があった。第一審（福岡地小倉支判昭和51・12・21）は、舗装道における本件セメントレンガの存在は二輪車の走行に対しては運転状態とも関連するが概ね自転車をふらつかせたり転倒させたりしてその安全な走行を妨げる可能性があるとし、被告の巡回の仕方についても車上からのパトロールだとしてその不十分性を認め、本件セメントレンガが発見できなかったことについての不可抗力の抗弁を斥け、被告の責任は加害車両の過失との共同不法行為責任とした（死亡Aとの過失相殺六・二五割）。これに対し、国側は石の存在と事故発生との相当因果関係の不存在を主張して、控訴したのが本件である。

（判旨）

「控訴人国の道路の管理の瑕疵の有無を考える

に、本件事故現場路側帯は歩行者及び自転車等軽車両の通行の用に供せられるものであるところ、その幅員は一・〇五メートルにすぎなかったが田園地帯を走り歩行者の交通の少ない所であったから、自転車で同所を通行するに当たっては、通常の自転車の運転能力のある者が進路前方に通常の注意を払って進行していれば、本件セメントレンガ片の如き八×六×七センチメートル大の障害物は容易にこれを回避することができるといえるのであり、またその障害も何人でも極めて簡単にこれを除去できる性質のものであるから、本件セメントレンガ片の路側帯上の存在は道路の瑕疵に当たるといふべきではあるが、その瑕疵の程度は軽いものといふことができる。そして右の道路の瑕疵は、

行橋維持出張所の道路パトロールカーによる道路巡回の後約一時間二〇分以内の間に突然現出したものであるから、特段の事情のない本件においては、控訴人国の道路の維持、修繕、保管に不完全な点があったことによるものであることは言い難い」として、控訴人国の道路の管理に瑕疵があったものではないとして、原判決中、控訴人敗訴の部分を取り消した。

【判例12】

大分県原動機付自転車枕木衝突事件（最判昭和37・9・4 民集一六―九―一八三四）棄却・原

告（被控訴人・被上告人） 〓 本件事故死亡者の遺族、被告（控訴人・上告人） 〓 大分県（事実）

原告Aの夫である訴外Bは昭和三〇年一月一日の午後一〇時五〇分頃、大分県佐伯市役所より佐伯駅へ二級国道を自宅に帰るため原動機付自転車に乗り通行中、佐伯駅より南方約三〇メートルの地点の日本国有鉄道が訴外C組に施工させていた排水溝設置工事現場において、右道路上に椎積の土砂に衝突しその結果頭蓋底骨折のため同年一月一三日に死亡した。本件事故原因の土砂の椎積とその枕木の存在は、日本国有鉄道が排水溝設置のため本件被告Dと協議を経ることなく、いわば事実上の占有の結果から惹起された工事椎積土砂であり、被告もこの事実を黙認した形であり、さらにこの工事現場には標識や夜間の赤色灯標柱等の施設を設置していなかった。これに対して、被害者の遺族である原告らは、本件事故は、道路管理者である被告が国道の管理保全のための必要な措置を怠り、国道管理者としての義務に違背したものであるとして、損害賠償請求を行ったものである。第一審（大分地佐伯支判昭和）、第二審（福岡高宮崎支判昭和33・11・27）とも原告らの賠償請求については認めている（認容額には差異がある。）これを不服として大分県側が上告したのが本件である。

（判旨）

上告審も原審の判示部分、「本件工事箇所工事状況殊に夜間における照明状況には本件国道交通の安全性保持について欠くところが、かかる瑕疵があったればこそ訴外Bにおいて通路にはみ出した枕木の先端に気付かず、これに乗っていた原動機付自転車の後車輪左側のリムを激突させて転倒受傷し、その結果死の転帰を見るところ以上、該国道管理職が發生したものと推認できる以上、該国道管理職たる大分県知事の管理義務違背の責は到底免れ得ない」との判断を支持し、「右通行人が多少酒気を帯びており、右工事が同国道の管理者の許可を受けない等違法のものであつても、同管理者があらかじめ右工事を中止させて国道を原状に回復させ、常時安全良好な状態において維持しなかつたかぎり、右死亡による損害は同国道の管理に瑕疵があつたため生じたものといふべきである」として、大分県側の上告を棄却した。

以上で路上放置物（障害物）の裁判例の整理を終える。尚、前述1・2の判例から明らかとなつた落下物と事故発生までの時間、及び道路管理者の道路巡回状況についての整理図は、論述の都合上、次章三のはじめのところで扱う。

本稿は執筆者が個人の責任において自由な立場で執筆いただいております。

道路法令関係Q&A

高速道路はなぜ有料？

道路局路政課

関東某県への紅葉狩りの帰りのこと。平日、朝から晩まで役所から一歩も出られない生活を送っているタケ蔵と哲子は、久々に日光を浴びてしまふと、疲れきつてしまい、高速道路を通過して一秒でも早く帰ろうと考えた・・・が、疲れたから帰りは高速で、と考える人は多かつたため、二人は渋滞に巻き込まれてしまう。

哲子 いやねえ。なんでこんなに混むのかしら。さつきから全然進まないじゃない。何とかしなさいよ！

タケ蔵 そう怒るなよ。きれいな紅葉を見て、せっかくならかな気持ちになつていたというのに・・・。

哲子 こんなに混んでちゃ、楽しみにしている『笑点』に間に合わないじゃない！ まったく、何でこんな低速道路にお金払わなきゃならないの！ サービス悪いわよ！ 高速分の料金は払わないわよ！

タケ蔵 ふっ・・・、愛読書の道路行政セミナーの記事は一般道については何も知らなかったから、今話題の有料道路については何も知らないようだな・・・。哲子、高速道路が何故有料なのか知ってるか？

哲子 そりゃあ、目的地に早く着けるからでしょ？

タケ蔵 チツチツチ。これだからトーションローは困るんだよな。いいかい、道路というのは、そもそも無料なんだ。

哲子 あっそう。じゃあ、料金所なんて強行突破しましょうよ！

タケ蔵 相変わらず過激だな。そんなことしたら、割増金までとられちゃうぞ。まあ、落ち着いて、俺の話聞きな。

いいかい、道路というものは、本来、税金で整備し、無料で供用されるのが原則だ。これを道路無料開放の原則という。しかし、終戦直後の日本では、高速道路網の整備が急務だったが、

全てを税金で整備するだけの財政的余裕がなかったんだ。そこで、道路無料開放の原則の特例として、道路整備特別措置法を制定し、高速道路については借金で建設し、料金収入で返済することにしたんだ。具体的には（とって、どこからともなく道路法令総覧を取り出すタケ蔵、）

- ① 道路の新設又は改築に要する費用
- ② 維持及び修繕に要する費用
- ③ 災害復旧に要する費用

等の費用だ（道路整備特別措置法施行令第一条の五）。高速道路の料金は、これらの費用を償うように定められている。

哲子 紅葉狩りにも道路法令総覧を持ち歩くあたり、伊達に路政課法令班で係長をやっていないわね。ほめてあげるわ。でも、よく考えると、私たちが高速道路料金を払うのは、あくまで建設された高速道路の借金返済に充てるためということなの？

タケ蔵 それだけじゃなく、今後整備される道路の建設費も含まれているんだ。このように、料金は道路の整備等に要した費用を償うものなのでなければならぬという考え方を、俺たちの世界じゃ、償還主義と呼んでいる（道路整備特別措置法第十一条）。

哲子 償還主義ねえ・・・。費用といえば、日本

道路公団って、今後の高速道路建設についてはコストを削減しますって、言ってなかったっけ？

タケ蔵 ああ、確かに三月二五日に日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団が、道路関係四公団民営化推進委員会 の意見を受けて、コスト削減計画（「道路関係四公団民営化に関し直ちに取組む事項について」）を公表したよ。日本道路公団に至っては、今後の高速道路建設費が、約四兆円も削減されるんだ。

哲子 まあ！ ということは、償還主義によって、高速道路料金も安くなるということね！

タケ蔵 ムム、鋭いことを言うね。理屈から言えば、コスト削減を行った分だけ、料金が安くなるということもあり得るのは確かだ。

哲子 もつたいぶつた言い方ね。あり得る、じゃなくて、下げることは償還主義の必然なんじゃないの？

タケ蔵 高速道路の料金として徴収すべき金額が減った場合、とりうる対応は二つあるんだ。一つは、哲子が言ったみたいに、料金を下げるやり方。

哲子 それ以外にあるの？

タケ蔵 もう一つは、料金徴収期間を短縮するということやり方さ。

哲子 そんなのずるい！ どうせ、私の足腰が元気なうちは有料のままにしておく気でしょ？

タケ蔵 君は長生きしそうだから大丈夫だとは思うが・・・まあ、現在住んでいる人に料金値下げを享受させるか、将来の世代に高速道路の無料化を享受させるか、というムズカシイ判断があるわけだ。

哲子 うーん、私たちの愛の結晶が、無料の高速道路を使えるようになると考えれば、私たちは今の高速道路料金を甘受しても良いかもしれないわね。（哲子はいとおしそうにその腹を撫でる。）

タケ蔵 お前、最近食べすぎだぞ・・・

哲子 それにしても、タケ蔵の話を聞いていると、有料道路というのは、サービス水準にかかわらず、あくまで借金を背負った道路でしかないってことじゃないの？

タケ蔵 その言い方はちょっとヒドイな。たとえば、高速道路は他の道路・鉄道との平面交差がないから信号・踏み切りもないし、カーブは緩やかで、最高速度も高く設定されているだろう。サービス水準は一般道に比べ、明らかに高いはずだよ。

哲子 そりゃ、そうかもしれないけど、必ず早く

目的地に着けるといふ訳ではないんでしょ？

タケ蔵 もちろん、高速道路建設の目的は、目的

地への到達時間を短縮することだから、高速道路を使えば目的地に早く着けるはずではあるが、それと相俟って機能するべき一般道の建設が遅れたり、突発的な交通事故による通行止めといった事情により、必ずしも早く着けるとは限らないのさ。勉強になったかい？

哲子 （タケ蔵つたら、得意満面って顔しちゃって・・・）まあ良いか、笑点はビデオで予約してあるし。

タケ蔵 えっ!? あのレコーダーって、もう三分しか録画する余裕がなかったよな。

哲子 そうよ。

タケ蔵 なんてこつたい！ とすると、『笑点』のおかげで、『ひよっこりひよたん島』の録画ができなくなっているってことじゃないか！ なんとしよううちへ帰るんだ！

○道路整備特別措置法（抄）

（料金の額の基準）

第十一条 高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路又は指定都市高速道路に係る料金の額は、高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路又は指定都市高速道路の新設、改築その他の管理に要する費用で政令で定めるものを償うものであり、かつ、公正妥当なものでなければならない。この場合における料金の徴取期間の基準は、政令で定める。

2・3 略

○道路整備特別措置法施行令（抄）

（料金により償う高速自動車国道等の管理に要する費用の範囲）

第一条の五 法第十一条第一項前段の政令で定める費用は、高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路又は指定都市高速道路に係る次の各号に掲げる費用とする。

- 一 新設又は改築に要する費用及び当該新設又は改築に係る事務取扱費並びに首都高速道路公団法（略）第四十条、阪神高速道路公団法（略）第四十条又は地方道路公社法（略）第二十九条の規定により首都高速道路公団、阪神高速道路公団又は地方道路公社が負担する費用
- 二 維持及び修繕に要する費用並びに当該維持及び

修繕に係る事務取扱費

三 災害復旧に要する費用及び当該災害復旧に係る事務取扱費

四 法第六条の二第一項、第七条の六又は第七条の十九において準用する法第七条第一項の規定による権限の行使に要する費用及び当該権限の行使に係る事務取扱費

五 法第三十条及び第三十一条の規定により適用があるものとされた道路法及び高速自動車国道法（略）の規定に基づき日 本道路公団、首都高速

道路公団、阪神高速道路公団又は地方道路公社が行なう管理及び調査に要する費用並びに当該管理及び調査に係る事務取扱費

六 料金、割増金、占用料及び負担金の徴収の事務取扱費

七 国土交通省令で定める損失補填引当金に充てるために要する費用

八 前各号に掲げる費用の財源に充てるための長期借入金若しくは短期借入金の利息（契約に基づいて支払うべきその他の支払金があるときは、当該支払金を含む。）の支払に要する費用又は道路債券、首都高速道路債券若しくは阪神高速道路債券の利息の支払に要する費用

占用物件について(その2)

道路局路政課道路利用調整室

(電話を取る大野係員)

大野係員

もしもし、代わりました。大野ですが。

佐藤主任

こんにちは。市役所の佐藤です。

大野係員

あ、佐藤主任。ごぶさたしております。今日

はどうしたんですか？

佐藤主任

実は、道の駅の休憩施設に入っている事業者から、駐車場に近い部分に自動販売機を置かせて欲しいという話がありましてね。場所を確認したら、国道の道路区域内だったものですから、自動販売機の設置が可能かどうか確認したいと思ひまして、御相談をさしあげた次第なんですよ。

大野係員

そうですね。ちよつとすぐには判断できかねますので、調べてから御連絡をさしあげたいと

思いますが、それでよろしいですか？

佐藤主任

すいませんが、よろしくお願いします。

.....

大野係員(独り言)

ええつと、まず、基本から考えてみよう。

そもそも、自動販売機は占用物件としての適格性があるのかどうかだけど、これは第三二条第一項第六号の「露店、商品置場その他これらに類する施設」に該当すると整理できるよな。しかし、道路法解説では「いずれも臨時的に設置されるもので、土地に定着せず、簡単に取り払えるものに限る。」とされている。それに、自動販売機の占用は原則として認められていない(※1)。

努めること。

ここまでは、よおしつと

しかし、高速道路の休憩所には自動販売機がたくさん設置されているし、道路法解説にも「自動販売機の道路占用は、その構造と設置の目的から、高速道路においてサービスエリア等に付随して設けることが適切である場合等に限って許可すべきである。」と書いてある。高速道路のサービスエリアは、道路利用者にサービスを提供する施設だけど(※2)、道の駅も、サービスエリアと同じような施設であると考えてもよさそうだな。そうすると、利用者の利便性を考慮して道路区域内に自動販売機を設置することは、一定の公共性があるといつてもよさそうだ。だから、法令の規定を満たしていれば、占用を認めることができる、と。よしつ、間違いないつ！

佐藤主任に電話しよう。

※2 「高速自動車国道又は自動車専用道路に設ける休憩所、給油所及び自動車修理所の取扱いについて」昭和四十二年一月一日付建設省道政発第九一号道路局局長通達

1 趣旨 (前略)、これらの道路の安全かつ円滑な交通を確保するために必要な利用者サービスを提供する公共性の高い施設として占用を認められるものである。(後略)

※1 「自家用看板等による道路の不法占用の取扱いについて」(昭和五十七年一月九日付建設省道政発第七三三号道路局路政課長通達)

2 (1)自動販売機は、原則として占用許可を行うべきではないと思料されるので、道路敷外に移設させる等その排除に

坂上係員

大野君。何ぶつぶつ言っているの？

大野係員

あつ、坂上さん。お帰りなさい。お疲れさまでした。ちよつと、市役所の佐藤主任から問い合わせがあつたので、自分の考えを整理していただきますよ。

坂上係員

そう。ちなみにどんな内容なの？

大野係員

道の駅に自動販売機を占用物件として設置できるかどうかなんですけど。

(相談内容と自分の考えを説明する大野係員)

坂上係員

なるほどね。確かに高速道路のサービスエリアには占用物件として自動販売機が設置されているわね。だけど、道の駅の方は道路管理者が整備する駐車場やトイレ等の部分と、地元の市町村が整備する地域振興施設や休憩所等の部分とに区分されるし、道路管理者が整備する部分は道路区域内だけど、市町村が整備する部分は道路区域ではないわよね…。

サービスエリアと道の駅を同じように扱っていいものかどうか、もう少し考えてみた方がいいんじゃないかしら？

大野係員

言われてみればそうですね。

菊池課長

坂上さん、いいところに気付いたね。確かに、施設の形態や道路利用者の休憩という効用を比較すると、高速道路のサービスエリアと道の駅とは、類似している部分があるから、大野君が言ったような考え方もできるかもしれない。だけど、道の駅は、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の人々のための「情報発信機能」、そして道の駅をきっかけに地域と地域とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」、といった機能を持つ「休憩施設」なのであつて、高速道路のサービスエリアが「利用者サービス」を提供するというのとは、その趣旨が少々異なるんじゃないのかな。それに、道の駅には、道路区域外に物産館のような地域振興施設があるわけだから、自動販売機の設置が必要なら、まずは、さらに設置することを考えてみるべきなんじゃないかな？

大野係員

そうかつ！

すぐ目の前にそうした施設があつて、そこに自動販売機を設置することができるスペースがあるのなら、「道路の敷地外に余地がなくやむを得ないものである。」とは言えないですよ。

あそこの物産館なら、自動販売機を設置できるスペースもあつたと思うし。

(♪ 終業のチャイム)

坂上係員

あらつ、もうこんな時間。今日は課長の歓迎会だから、そろそろ出る準備をしないと。大野君も早く佐藤主任に連絡してしまつて、出発する準備をした方がいいわよ。

大野係員

そうですね。さっそく連絡します。

(電話をかける大野係員)

坂上係員

大野君、まだ準備できないの。じゃあ先に行つてるわよ。課長、参りましょう。

大野係員

わあつ、待つてくださいよ！

坂上係員

心配しなくても、大野君の大好きな生ハムとメロンは取つておいてあげるわよ。

大野係員

(それは、僕が好きな物じゃなくて、坂上さんが嫌いなだけじゃ…)

(つつく)

原因者負担命令取消請求事件

道路局道路交通管理課訟務係

今回の訴訟事例紹介について

今回紹介する事例は、道路法（以下「法」という。）第五十八条第一項に基づく原因者負担金の範囲を争点とした訴訟である。

原因者負担金とは、他の工事又は行為により必要を生じた道路に関する工事等の費用について、他の工事又は行為につき費用を負担する者にその全部又は一部を負担させることができるとする制度である。具体的な争点は、費用を負担する者が負担すべき額の範囲である道路に関する工事の費用について、機能復旧に必要な金額の全部が適当であるのか、そこから減価償却分を控除した金額の一部が適当であるのか、ということである。

〔事例一〕は、減価償却分を控除した額が適当と判断された事例であり、〔事例二〕は、機能復旧に必要な全部が適当と判断された事例である。いずれも地裁判決であるが、〔事例二〕は確定判決である。〔事例一〕は判決後、被告北海道は控訴しており、今後の高裁判決の動向は注視に値す

るものと考えている。

事例一

北海道道復旧工事費用負担処分取消請求事件

〔一審判決〕平成一五年一〇月一〇日

札幌地方裁判所 請求一部認容

（平成一五年一〇月二四日被告控訴 審理中）

1 事件の概要

原告は、被告の管理する道道丸駒線において、路外に設置されていた定置式凍結防止剤自動散布装置（以下「本件装置」という。）に衝突しこれを損壊した。被告は、原告に対し、法第五十八条第一項に基づき、本件装置の機能回復に必要な金額の全部の負担を命ずる処分（以下「本件処分」という。）を行った。原告は、本件処分について、必要を生じた限度を超えた違法があると主張し、その取消を求めた。（処分金額…三五一万七五〇〇円）

2 原告の主張

法第五十八条第一項は、道路に関する工事又は道路の維持の費用について、「その全部又は一部」を原因者に負担させるとしている。したがって、被告は、当時の現存価値の範囲内で本件工事に要した費用の一部の負担を命ずべきであった。それにもかかわらず、本件工事に要した費用の全額を命じた本件処分は、道路管理者に与えられた裁量権の範囲を著しく逸脱するものであり、同項の「その全部又は一部」に違反する。

3 被告の主張

法第五十八条第一項は、「その全部又は一部」と規定しており、道路管理者の裁量によって原因者が負担すべき額を減額し得ると考える余地がある。しかし、本件においては、本件工事の費用全部が道路の機能回復に必要な限度であり、平衡の観点からみて、特に裁量により負担額を減額すべき必要性はないと判断したため、全額を負担させることとしたものであって、何ら不当な点はない。

4 判決

【概要】

原告の請求は、当時の現存価値を超える部分の取消を求め理由があるためこの限度で認容し、その余の部分は理由がないため棄却する。

【理由】

道路管理者の有する行政上の裁量権も無制限なものではなく、道路に関する工事又は道路の維持の費用が発生した原因や現に発生した費用の額などの諸事情を勘案し、衡平の理念からみて許容される限度において行使すべきであって、当該処分がこの範囲を超えている場合には、違法となると解すべきである。このことは、法第五八条第一項が「全部又は一部」と規定して、道路に関する工事等の費用について、必ずしも全部ではなく、一部だけを負担させることができることと定めていることとも符合する。

これを本件についてみると、

イ 本件装置の損壊は、原告の過失による事故によって生じたものであり、

ロ 原告の故意に基づく行為によるものではないこと、

ハ 本件装置は、その設置から二年余りが経過していること、本件装置自体が相当高額なものであり、本件工事によって設置された新装置自体の価格や新装置を設置するのに必要不可欠なものであると考えられる本件装置の設置費及び調整費用を含めると相当高額であること、

を考えると、本件工事に要した費用の全額を原告である原告に負担させる本件処分は、原告に本

件装置の現存価値を超える高額の金銭の支払を命じ、道路管理者である被告に、現存価値を超える部分を利得させることになるのであって、衡平の観点から許容することができないものといわざるを得ない。

したがって、本件処分は、本件装置の現存価値を超える部分について原告に負担を命じている限度で違法である。

事例一

滋賀国道一六一号原因者負担金納付命令取消請求事件

〔二審判決〕平成八年一月一日

大阪地方裁判所 請求棄却（確定）

1 事件の概要

原告は、国道の路面凍結により、スリップ事故を起こして道路施設を損傷し、被告から法第五八条第一項に基づく原因者負担金納付命令を受けていた。原告は、事故の原因は路面凍結によるものであり、凍結を引き起こしたことは道路の管理の瑕疵に当たるものとして同命令の取消を求めたものである。（処分金額：一四三万一〇九九円）

2 判決

【概要】

本件命令に違法があるとはいえないため、原告の請求を棄却する。

【理由】

法第五八条第一項は、道路に対する損傷があった場合にその機能を回復するために要した費用の負担をその原因者に命じているものといえるから、ここでいう費用は損傷行為当時の価値の賠償ではなく、機能復旧に要する費用の趣旨であると解される。したがって、その費用が損傷当時の物件の価値を超えるものであるとしても、通常の復旧工事の範囲内と認められる限り、これをもって必要を生じた限度を超えたものということはできない。

参考

「道路法解説」（大成出版社）第五八条部分より抜粋

(三) 負担金の範囲

1 減額の可否

撤去計画がある場合や老朽化したものについて、減価分を考慮すべきだろうか。

本条が定めるのは価値の復元ではなく、機能復旧（効用の原状回復）であるから、たとえ老朽化しているものでも、機能復旧に要する費用は負担させてよい。これが社会通念上不当と目されるような場合は「全部又は一部」の運用で対応するのが適当である。また「必要に生じた」ものである必要があるから、近日中に具体的な撤去計画があるような場合は、応急措置費用を限度とすべきであろう。

高野・熊野を世界遺産に！



和歌山県東京事務所 児玉 隆也

和歌山県は「紀伊山地の霊場と参詣道」の平成一六年六月の世界遺産登録を目指し、三重・奈良県とともに取組みを続けています。「紀伊山地の霊場と参詣道」は、修験道の拠点である「吉野・大峯」、熊野信仰の中心地である「熊野三山」、真言密教の根本道場である「高野山」の三霊場とそれらをむすぶ「参詣道」からなり、それらが「広範囲にわたってきわめて良好に遺存している比類のない事例」「今なお連綿と民衆の中に息づいている点においてもきわめて貴重である」と評価されています。

是非一度、お越しください。

真言密教の聖地高野山へ至る道は、古くからいくつも開かれてきました。高野山への出入り口は「高野七口」といわれ、それぞれが別の街道・別の地域へと続いています。これらの道のうち、高野山の表参道としてもつとよく知られているのが町石道でしょう。今回ご紹介するのは町石道の案内犬ゴンちゃんです。でも、その前に町石道とその起点である慈尊院についても紹介しておきましょう。

◆町石道

町石道は、高野山のふもとと度山町の慈尊院から山上の大門を経て奥の院へと続く約二四kmの道です。この名前は一町

(二〇九m)ごとに建てられた石の道しるべ(町石)に由来します。

町石は高さ約三m、幅三〇cmの花崗岩製の五輪塔で、それぞれに寄進した人の名前と町数

刻まれており、歩いた距離がわかるようになっていきます。鎌倉時代後期、後醍醐天皇や北条時宗から庶民に至る人々の寄進をうけて二二一基が建てられました。現在も一七九基が残っています。

◆慈尊院

慈尊院は女人高野として、また有吉佐和子の小説「紀ノ川」の舞台となったことでよく知られています。この寺は、そもそ

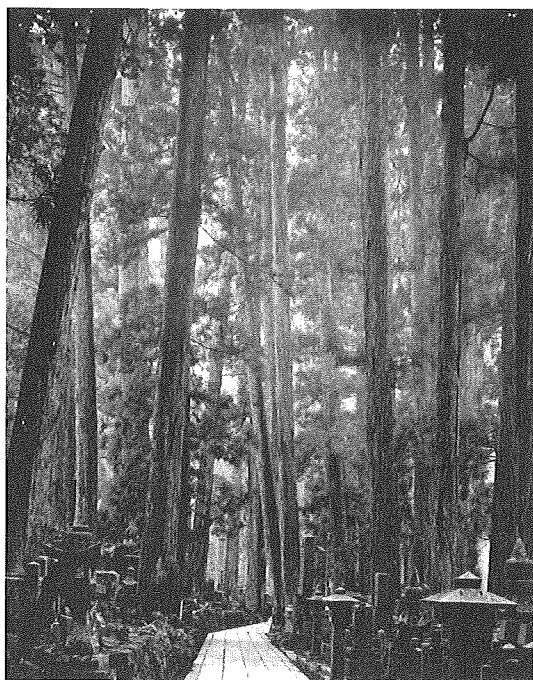


写真1 町石道

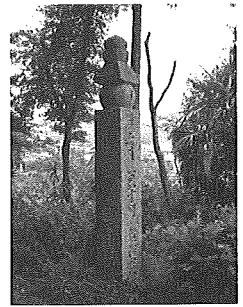


写真2 町石



写真3 慈尊院

も弘法大師（空海）が高野山に伽藍を建設するための政所（寺務所）として建立した寺でした。大師は、四国から訪ねてきた母をここにどめ、自分が山を下って月に九度は母を訪ねたといひます。この故事が「九度山」という地名のおこりです。
女人禁制の高野山には御母公といえどもおぼることは許され

なかつたのです。そして女性の
高野参りがここまでとされたこ
ともあつて、慈尊院は女人高野
といわれるようになったので
す。慈尊院には、鎌倉時代に建
立された弥勒堂（重要文化財）
と本尊木造弥勒仏坐像（国宝・
平安時代）など多くの文化財が
伝えられています。また、弥勒
堂には安産や子授けを祈願す
る、たくさんの布製の乳型（絵
馬）が奉納されています。なお、
木造弥勒仏坐像は二一年に一回
しか公開されません。ご注意く
ださい。

◆案内犬ゴンちゃん

慈尊院に住む犬のゴンちゃん
は町石道の案内犬として活躍し
ていました。ゴンちゃんはある
日突然慈尊院にあらわれ、その
まま住み着いてしまいました。
そして、教えられてもいないの
に、町石道の道案内をはじめた
そうです。道を往く人の少し前
をててく歩き、危険な場所や

毒蛇などを教えながら、多くの
人を高野山まで案内したといひ
ます。その姿はテレビや新聞で
取り上げられ、参詣者に親しま

れていました。現在は、二代目
ゴンちゃんが案内犬としてが
んばっています。

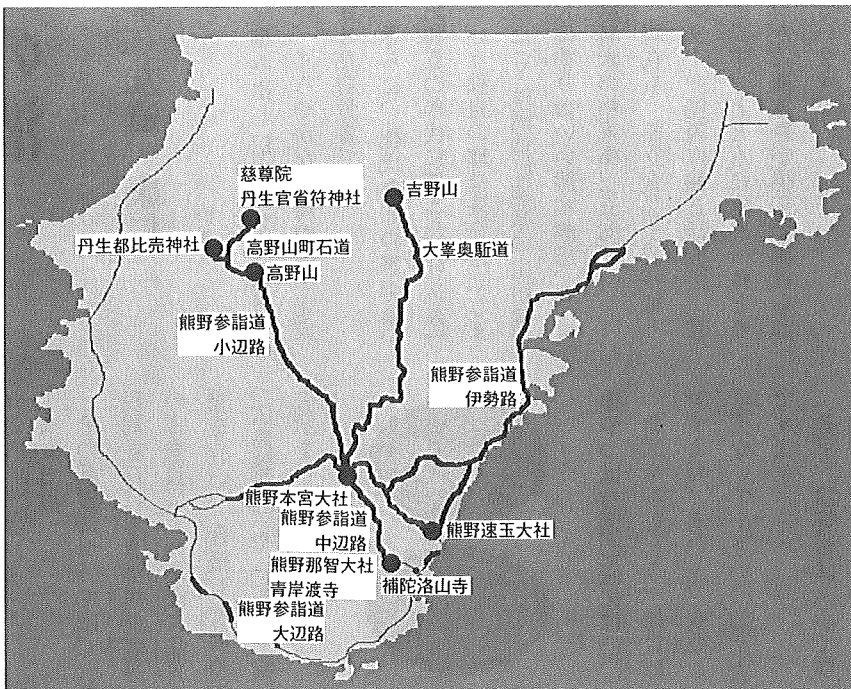


図1 紀伊山地の霊場と参詣道マップ



のんでみんさい 広島酒の酒



広島県東京事務所 友道 康仁

◆はじめに

皆様こんにちは。広島県の友道と申します。今年はとんび会の副会長を務めさせていただいております。東京勤務だからこそ経験できることが多く、日々目まぐるしい変化を実感しております。とんび会員にとつて大きな変革期の真つ只中にあることは間違いありません。

東京生活も三度目の秋を向えました。が、これまでによく「ともみち」さんはどういう字を書くのですか？」と聞かれ、「友達の『友』と道路の『道』と書きます。」と答えておりました。時々、道路に関係のあるような姓ですね、と言われます。しかし、私の先祖は農家であり、

道に関係ある職業ではなかったようです。

◆お酒は好きですか？

秋といえはどんなことを連想されますか。食欲の秋、スポーツの秋…。そうです、「日本酒」の美味い季節です。

生ビールをグビグビ飲み乾した暑い夏にお別れし、これから酒を友に泣き笑い、ほろほろ酔いしれる秋がやってきました。

◆広島酒の酒は『うまい』

広島酒の酒を語る時、忘れてならないのが三浦仙三郎という明治時代の醸造家です。優れた酒を造るのに不適と言われていた広島酒の軟水から「軟水醸造法」

を編み出し口当たりの柔らかい、まろやかな広島酒の酒を完成させた功労者です。

さらに、杜氏たちの努力は、昭和五〇年代に『YK35仕込み』という独自の醸造法を確立しました(Yは酒造好適米の山田錦、Kは香りのいい熊本酵母、35は原料米の精米率三五%)。

現在も、県立食品工業技術センターや国税庁醸造研究所(東広島市)とともに官民一体となった技術革新が絶えず続けられています。

こうした努力が広島酒の『うまい』酒を生んでいるのでしよう。

◆品質保証

広島酒の酒の品質は、「うま味

があり、小味の効いた、キレ味の良い、芳醇な香り」を目標としています。

その品質については、広島国税局並びにきき酒堪能者等七名の審査員により事前に品質の審査を行い、合格した酒のみに「広島特撰」や「広島上撰」の表示をします(写真1)。



写真1 品質保証マーク

◆やっぱり酒の傍には〇〇

お酒を呑むとき、傍には〇〇ですよ。あの、変なことを考えないで下さい。『郷土料理』です。

まず、お奨めは「小イワシの刺身」です。最近イワシが少なくなつたようですが、瀬戸内海で獲れる小魚の代表格です(写真2)。

次は、「タコの刺身」ですが、

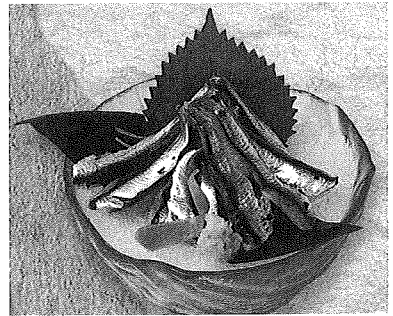


写真2 小イワシの刺身

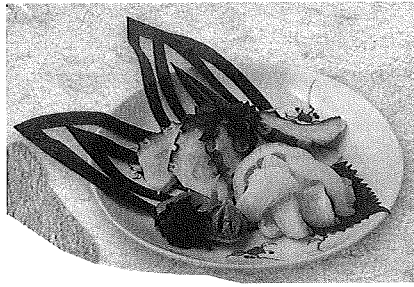


写真3 タコの刺身

こりこりとした歯ごたえは絶品、天ぷらなどの揚げ物も評判です(写真3)。

「カキ」や「松茸」は有名ですが、ちよつと変わったものに「ワニ」と「刺身こんにやく」があります。ワニはサメのこと

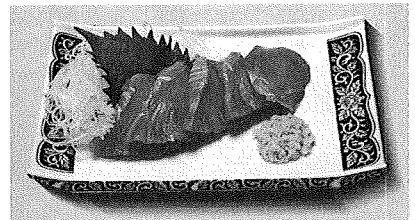


写真4 ワニ

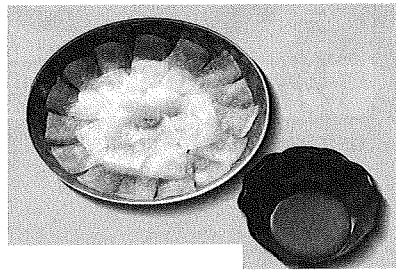


写真5 刺身こんにやく(山フグ)

で刺身にしても日持ちがよいことから、海から離れた県の北部地域で親しまれてきました。刺身こんにやくは薄く切つて、からし味噌で味わいますが「山フグ」とよばれるほど珍味です(写真4・5)。



写真6 美酒鍋

鍋料理では、東広島市西条に伝わる伝統料理の「美酒鍋(びしゆなべ)」があります。これは酒に肉や野菜を入れ、塩・コショウだけの味付けで食べるシンプルな料理で、酒蔵で働く人々のエネルギー源だったそうです(写真6)。

◆幻の銘酒「明魂」とは？

酒豪で知られる文豪井伏鱒二が、「芳純というのはこんな趣のものではないかと思う。」と激賞した銘酒があります。その名は「明魂(めいこん)」といい、県立食品工業技術センターが醸造しています。

酒類の製造販売の免許を持つ

公的な試験研究機関は、全国でも珍しく、同センターでは県内蔵元の技術指導のほか、新しい酵母や米の新品種を使って毎年試験醸造を行っています。そこでできた酒を「明魂」と名づけ、試験醸造を目的に作られています。現在は市販されておらず、酒好きたちのせん望の的となっています(写真7)。



写真7 幻の銘酒「明魂」

◆もっと知りたい場合は？

広島酒の酒についてもっと知りたい方は、次の連合会までお問い合わせ下さい。

○広島県酒造組合連合会

広島市中区鉄砲町九一七

〇八二一一二一一九三三八

<http://www.hirosake.or.jp>



◆おわりに

今回は広島県の酒を紹介させていただきましたが、まだまだ見
所一杯の広島です。

広島県の酒は広島県に来ていた
き、広島県の郷土料理を味わいな
ら...というのが最も『うまい』
と感じていただけると思います。

みかんやリンゴ、カキに松茸
など美味しいものが採れ、マリ
ンスポーツからスキーもできる
何でもある楽しいところです。

気分転換に「広島ぶらり旅」
に出かけてみてはいかがでしょうか。
うか。

広島県の酒

銘酒カタログ

 株式会社原本店 TEL.082(21)1641	 株式会社小坂本店 TEL.082(27)4034	 津田酒造株式会社 TEL.082(43)2787	 八幡川酒造株式会社 TEL.082(98)0311	 豊田酒造株式会社 TEL.082(75)7023	 田熊酒造株式会社 TEL.082(75)4133	 藤原酒造株式会社 TEL.082(75)5020	 中国酒造株式会社 TEL.082(75)9111
 株式会社三宅本店 TEL.082(29)1959	 佐藤酒造株式会社 TEL.082(21)3359	 大内山酒造株式会社 TEL.082(29)2234	 中野光次郎 TEL.082(23)7901	 株式会社下野酒造 TEL.082(95)4443	 有朋酒造株式会社 TEL.082(99)0959	 小田酒造株式会社 TEL.082(79)5017	 相原酒造株式会社 TEL.082(79)5093
 株式会社相原本店 TEL.082(79)3925	 宝剣酒造株式会社 TEL.082(71)5059	 江田酒造株式会社 TEL.082(54)2001	 桜酒造株式会社 TEL.082(32)1251	 株式会社藤野酒造 TEL.082(95)9337	 林酒造株式会社 TEL.082(44)541010	 大野酒造株式会社 TEL.082(94)0104	 各名酒造株式会社 TEL.082(92)3021
 旭風酒造株式会社 TEL.082(81)2334	 白石酒造株式会社 TEL.082(81)2308	 久保田酒造株式会社 TEL.082(81)5759	 安住酒造株式会社 TEL.082(87)2022	 玉原酒造株式会社 TEL.082(87)2382	 上杉酒造株式会社 TEL.082(87)2417	 小野酒造株式会社 TEL.082(87)2135	 梅光酒造株式会社 TEL.082(85)2321
 千豊酒造有限公司 TEL.082(84)0406	 川本英介 TEL.082(82)82619	 有明酒造株式会社 TEL.082(84)3135		 株式会社日本酒造 TEL.082(42)0018	 向原酒造株式会社 TEL.082(46)8009	 高田酒造株式会社 TEL.082(88)0507	
 高良酒造株式会社 TEL.082(42)2121	 郷農人酒造株式会社 TEL.082(43)3142	 白牡丹酒造株式会社 TEL.082(42)2142	 西井酒造株式会社 TEL.082(42)2343	 他船酒造株式会社 TEL.082(42)2171	 賀茂酒造株式会社 TEL.082(42)3118	 宝寿酒造株式会社 TEL.082(42)2029	 竹崎酒造株式会社 TEL.082(42)2021
 山崎酒造株式会社 TEL.082(42)2063	 賀茂酒造株式会社 TEL.082(42)2857	 金光酒造有限公司 TEL.082(9)852008	 千代田酒造株式会社 TEL.082(33)2727	 竹崎酒造株式会社 TEL.082(42)2021	 井酒造株式会社 TEL.082(43)1126	 羅南酒造有限公司 TEL.082(45)2523	 白冠酒造株式会社 TEL.082(42)2029
 中尾酒造株式会社 TEL.082(45)2035	 株式会社豊長酒造 TEL.082(45)0093	 藤酒造株式会社 TEL.082(45)0009	 盛川酒造株式会社 TEL.082(34)0002	 株式会社山本酒造 TEL.082(46)82281	 株式会社百源酒造 TEL.082(46)252711	 直久酒造株式会社 TEL.082(43)1126	 羅南酒造有限公司 TEL.082(45)2523
 株式会社三吉酒造 TEL.082(54)5091	 株式会社天野一 TEL.082(44)060333	 奥の島酒造株式会社 TEL.082(95)3111	 高橋酒造株式会社 TEL.082(47)2332	 松本酒造株式会社 TEL.082(94)0310	 賀茂酒造(株) 藤原支店 TEL.082(47)31254	 田中酒造株式会社 TEL.082(76)52517	 三輪酒造株式会社 TEL.082(46)0593
 瑞冠酒造株式会社 TEL.082(47)2332	 花井酒造有限公司 TEL.082(88)2810	 万寿酒造有限公司 TEL.082(84)3052	 白龍酒造株式会社 TEL.082(48)8311	 福右酒造有限公司 TEL.082(48)2314	 八谷酒造株式会社 TEL.082(47)20689	 比叡酒造株式会社 TEL.082(47)20689	 三輪酒造株式会社 TEL.082(46)0593
 美和酒造有限公司 TEL.082(54)50211	 八谷酒造株式会社 TEL.082(47)20689	 比叡酒造株式会社 TEL.082(47)20689	 生原酒造株式会社 TEL.082(77)20056	 有限会社北村酒造 TEL.082(47)20009	 高野山酒造株式会社 TEL.082(48)2314	 三輪酒造株式会社 TEL.082(46)0593	 三輪酒造株式会社 TEL.082(46)0593

● 醸造元
● 取扱店

広島県の酒 銘酒カタログ

歩行者系と自転車系のリンケージモデルの創出

～サイクル&ウォークによるまちなか交通～

観光スタイルの確立に向けて～

特定非営利活動法人 まちづくりネットワーク京都理事 楠井 利幸

はじめに

京都市はいまでもなく国際観光都市で、国内外から年間四、〇〇〇万人弱の観光客が訪れる。京都を訪れる観光客のうち三割強の一、二〇〇万人が乗用車を利用し、その数は増加傾向にある。主要道路である四条通り、河原町通りなどは慢性的に渋滞し、迂回する自動車がまちなか（＝洛中、以降も同様）の狭い道路を行き交い、自動車、自転車、歩行者が混在している。

路地や細街路が多く、比較的平坦でコンパクトなエリアの中に様々な観光資源が多数集積する京都市は、自転車、歩行者が有効な交通手段になる。近年には、貸出・返却の場所が指定できる宅配レンタサイクルやNPOによる自転車タクシーが全国に先駆け

登場するなどその有効性、利便性が見直されつつある。しかしながら、自転車の有効性、利便性が見直され、まちなかでの自転車利用が増大する一方で、自転車による事故や放置自転車問題が深刻化してきている。まちなかの繁華街や駅周辺での路上放置自転車はまちなかの美観を損なうだけでなく、歩行者の安全な通行や快適性を脅かしており、その対策が地域での緊急の課題となっていた。

また、都心部での住宅価格の下落とともに、都心の生活環境のストック、利便性が見直され、都心回帰の現象を生み、都心部での人口が増加してきている。同時に、京町家などの伝統ある都市資源が見直される中で、まちなかの回遊・散策を基調とする生活・観光行動が顕在化しつつあり、四年前に社会実験として実施された「歩いて暮らせ

るまちづくり」も、地域住民が主体となって継続した活動として定着している。

実験の概要

都心回帰の現象や、まちなかの求心力を利用した新しい京都観光のあり方が芽生えつつある今、まちなかの活性化につながるこうした生活行動・観光行動を促進させるためにも、地域に受け入れられ、定着する利便性の高い交通・観光スタイルが必要である。

これらの課題に応える施策・事業の方向性を見いだすための実験を、都心回遊をテーマに開催するまちづくりの取り組みへ歩いて暮らせるまちづくり「まちなかを歩く日2002」と同時に実施するとともに、これらの問題意識・課題を共有

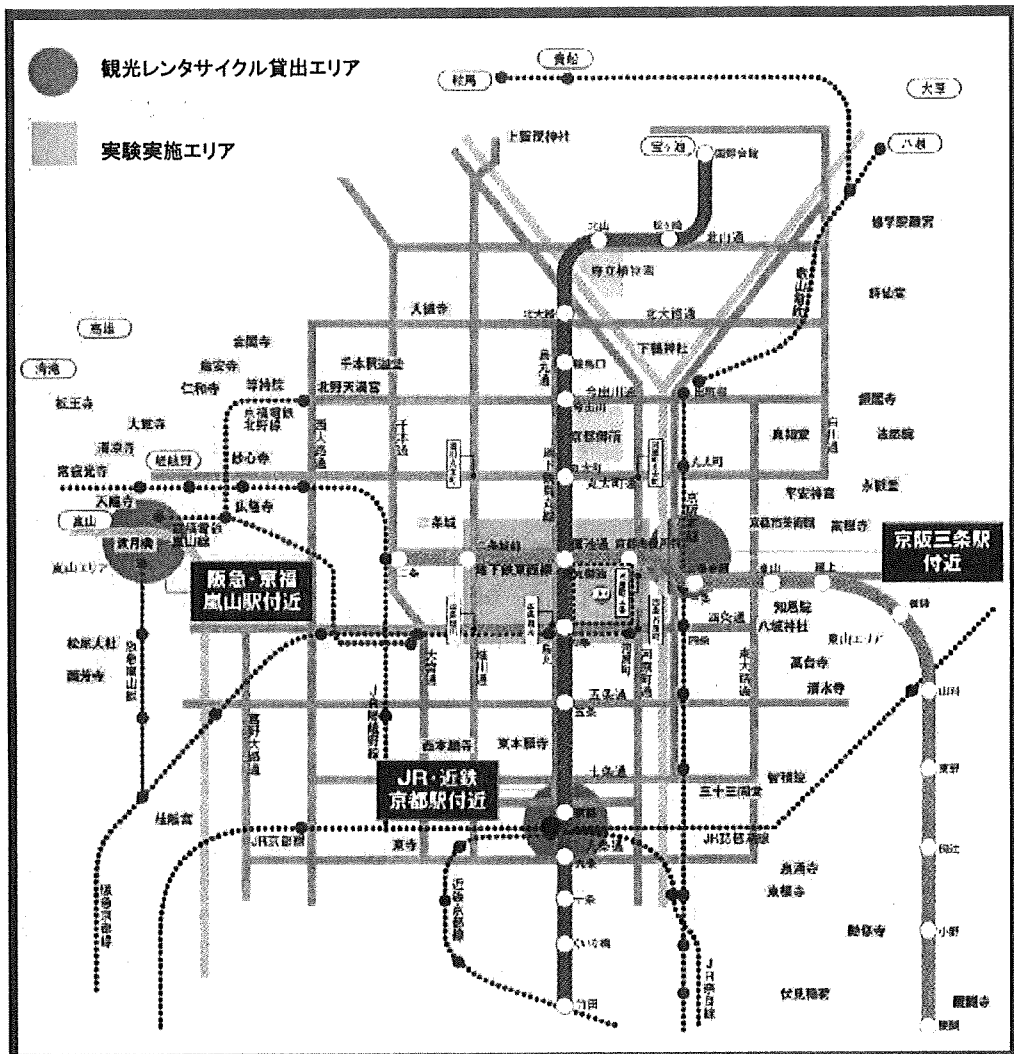


図1 実験実施エリア位置図

表1 実験実施概要

名称	目的	実施方法、期間	拠点設置場所
都市型レンタサイクル 試行実験	都心に集中する通勤・通学のための自転車、都心から外部への通勤・通学と、外部から都心への利用者で共用することで、駐輪空間の削減を図る「都市型レンタサイクル」のサービスを試行し、事業化のための課題を明らかにする。	各実施拠点ごとにモニターを募集し、モニターによる試行 11月11日(月)～11月15日(金)	・四条河原町付近 ・四条烏丸付近 ・京阪三条付近 ・烏丸御池付近
臨時駐輪場設置実験	路上放置自転車を抑制するとともに、まちなかでの徒歩と自転車との使い分けによる回遊を促進するための駐輪ポートを設置し、有効性及び事業化の方向性を検証する。	路上駐輪の多い付近などに臨時駐輪場を設置し運営。 11月11日(月)～11月17日(日)	・生祥公園北側・時間貸し駐車場 ・商店街近接・寺院駐車場 ・本能校区・自治会館 ・城巽校区・モデルルーム敷地(16, 17日のみ)
観光レンタサイクル まちなか誘導実験	浴外観光での利用が中心である観光レンタサイクルをまちなかで返却できる仕組み・ツールを導入することで、まちなかへの誘導を図り、新たな観光スタイルとして定着するための課題・問題点を明らかにする。	まちなかにレンタサイクル返却拠点を設けるとともに、まちなかの回遊を支援するマップとマナー・ルールブックを配布してまちなかへの観光レンタサイクルの誘導を図る。 11月11日(月)～11月17日(日)	<貸出拠点> ・京都駅周辺3ヶ所 ・京阪三条周辺3ヶ所 ・嵐山周辺:2ヶ所 <臨時返却拠点> ・三条烏丸:商業施設駐車場 ・二条城前シティホテル駐車場

する主体とも連携し、より効果的・総合的な実験を目指した。

今回取り組んだ実験は、表1に示したとおりであるが、駐輪ラックや案内サインについても、京都の街並み景観や伝統文化にふさわしい、またなかにマッチするデザインの提案を併せて行った。

また、実験の評価については、ユーザーの視点

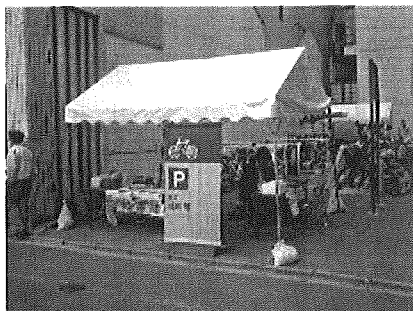


写真1-1 時間貸し駐車場に設置した臨時駐輪場



写真1-2 協力店舗（無印良品ブラッツ）

地域の視点、まちの視点の三つの側面から行うこととし、評価アンケート調査も実施した（表2）。

実験結果

■都市型レンタサイクル試行実験

都市型レンタサイクルの仕組みが理解されにくかったこともあり、当初設定したモニター募集数には至らなかった。利用ニーズは拠点により偏在しており、四〜五km圏内までが利用圏域であった。朝の貸出時間（逆利用）は八時台に集中したが、それ以外は貸出・返却時間は分散しており、設定時間以外の返却・貸出もあるなど利用パターンは多様であった。



写真2 特設会場での駐輪ラックの展示風景

表2 評価アンケート調査概要

名称	調査手法	調査対象	有効回収数
都市型レンタサイクルモニターアンケート調査	調査票を用いたの自記式アンケート 郵送による配布・回収	都市型レンタサイクル利用モニター	有効回収サンプル数 21サンプル
臨時駐輪場利用者アンケート調査	調査票を用いたの自記式アンケート 各拠点で実験中に実施	臨時駐輪場利用者	有効回収サンプル数 160サンプル
観光レンタサイクル利用者アンケート調査	調査票を用いたの自記・面接併用アンケート 実験中に協力店店頭及び返却ポートで返却時に実施	実験協力店舗でのレンタサイクル利用者	有効回収サンプル数 301サンプル
地域住民への評価アンケート調査	調査員による訪問・留置きアンケート	実験エリア内居住者及び商業者	<実験エリア内居住者> 有効回収サンプル数 257サンプル <実験エリア内商業者> 有効回収サンプル数 97サンプル

モニターの応募動機は、「面白そう」(四八%)、「自転車の置き場に困っていた」(二四%)が主であった。使用自転車の評価は概ね好評であったが、今回の実験では新車を活用したことで得られた評価と考えられる。自転車を共有することには「抵抗感はなかった」(九五%)ものの、「サドル・ハンドルの位置調整」「自転車によるライト点灯方法の違い」「鍵の扱い方」「整備の不備」「ブレーキの利き具合の違い」等の不都合は多々指摘があった。必要なサービスとしては、「契約した駅以外での貸出・返却システム」(八一%)、「貸出時間の延長」(七一%)、「一日単位で利用できるサービス」(六七%)といった運営サービスのニーズが高く、料金面では駐輪場利用料金より安い金額を希望している。

モニターの総合評価、今後の利用意向はともに高く、総合評価では「大変よかった」(二四%)、「良かった」(六七%)、今後の利用意向でも「利用したい」(二四%)、「条件が合えば利用したい」(七一%)という結果であった。良かった点としては、「新しい発見がある」「時間短縮」「運動不足解消」「立ちよりが容易」「自転車活用法として有効・魅力的・有意義」との意見が寄せられた。

地域住民の都市型レンタサイクル・システムへの評価としては、「不法駐輪減少に役立つ」(四八%)、「不必要な自転車が減るので良い」(四

一%)と肯定的であり、条件付き併せて二割強が利用意向を示した。短期間実験では現自転車利用者層の転換は困難であったが、地域住民(順利用)の潜在的な需要はあることがわかった。(因みに、二、〇〇〇円以上の負担を前提とした場合の同エリア内の潜在需要は約六五〇人と試算された。)

〈事業化の為の要件〉

地方公共団体等で都市型レンタサイクルに取り組み際には、説明型ツールを活用(チラシ、記事広告など)し、「サイクル&ウォーク」の意識啓発と併せた広報展開が不可欠であると思われる。また、利用者の多様な行動パターンへの対応として、マルチプラットフォームシステム、長時間営業、非定期利用への対応が必要ことが確認できた。使用する自転車についても、ライト、鍵、ハンドルやサドルの調整方法等が統一された仕様の自転車を活用することと、しっかりとしたメンテナンス体制を構築する必要がある。メンテナンス如何で共有自転車への抵抗感は増大すると考えられる。

■臨時駐輪場設置実験

路上駐輪の多いエリアに設置した臨時駐輪場については、平日も含め利用があり、期間中リピート利用も見受けられるなど、路上駐輪の抑制効果が認められた。(表3)一方、回遊支援を主目的

表3 実験中と普段の周辺路上駐輪の状況

商店街付近	平日					
	実験中 (11/14)		普段 (11/21)		差 (普段-実験中)	
	自転車	原付・バイク	自転車	原付・バイク	自転車	原付・バイク
10時	2	0	1	1	-1	1
12時	3	0	16	4	13	4
14時	1	0	26	5	25	5
16時	5	0	38	2	33	2
18時	4	0	36	2	32	2
20時	15	1	37	1	22	0

生祥公園北側	平日					
	実験中 (11/14)		普段 (11/21)		差 (普段-実験中)	
	自転車	原付・バイク	自転車	原付・バイク	自転車	原付・バイク
10時	5	0	11	1	6	1
12時	4	0	19	0	15	0
14時	4	1	21	6	17	5
16時	5	3	30	14	25	11
18時	5	3	30	14	25	11
20時	-	-	23	9	-	-

として設置した本能、城巽校区の駐輪場は、設置場所がわかりにくかったことなどもあり利用がなかった。

路上駐輪の抑制効果が認められた両地点について、利用状況を比較するとその違いが顕著であった。例えば、生祥公園の北側駐輪場利用者の平均利用時間が二時間四三分と長いのに対し、商店街付近の駐輪場は平均一時間七分。

駐輪場利用動機は「目的地に近かった」(五九%)「預けた方が安心」(四一%)との回答が上位を占め、駐輪場が路上駐輪防止に「役に立つ」(六七%)との回答が七割近くを占めた。今回の実験では、1時間未満の駐輪は無料とし、

二時間以上の利用に対しては自転車一〇〇円、バイク・原付きは二〇〇円の料金を徴収したが、駐輪料金についても自転車利用者は「妥当」六五%、「安い」二〇%、バイク・原付き利用者は「妥当」五三%、「安い」四〇%と許容される範囲であった。

駐輪ラックについての評価では、使いやすさの面で七割り近くの利用者が「良い」と回答し、「きれいに整理される」(四一%)、「ラックがあるので出し入れしやすい」(二六%)等の意見が寄せられ、ラックの有効性についても検証されたと考えられる。

一方、エリア居住者の意識は、駐輪場が路上駐輪防止に「役に立つ」(六四%)が「役立つと思わない」(二二%)を大きく上回った。「駐輪場があれば安心して停められる」「駐輪場がまちの美観に役立つ」との意見には八割が支持をした。

へまちなかでの駐輪場の有効性
今回の実験から、立地がよければ駐輪場利用は見込め、路上駐輪の抑制は可能との結論を得た。しかし、観光レンタサイクルの利用者の回遊支援ポイントとしての利用は見られなかった。

■観光レンタサイクルのまちなか誘導実験

実験期間中約一割程度のレンタサイクル利用者がまちなかの返却ポイントに返却(一週間で一四二

台)。その内、約六割が嵐山発の自転車で、嵐山十東山の二大観光エリアを回遊するパターンが多くみられるなど、返却ポイントの設置による回遊範囲の拡大効果が認められた。

まちなか観光の実施状況については、「行つて歩いて観光した」が一八%、「自転車で通つただけ」三〇%、「行かなかつた」が四九%で、二割弱が実験の狙いどおりの行動となった。

ただし、まちなかでの駐輪場所については、「立ち寄つた店・施設の前」が五五%と圧倒的に多く、「駐輪ポイント」利用は一七%にとどまり、「路上」(一五%)と同程度であった。

サイクル&ウォークの評価は「ゆつくり観光できる」(四九%)、「色々なものを発見することができる」(四三%)が上位になり、当初の仮説通りの評価を得た。また、レンタサイクルの再利用意向も九割強が「利用したい」と回答している。今後必要なものとしては、「自転車を返却できる場所の増設」(四八%)、「安全に走れる道路の整備」(四六%)であった。

一方、受け入れ側の評価としては、観光客が増えることには肯定的で「まちが活性化するのでよい」との評価が、居住者、商業者ともに八割程度から得られた。

また、自転車が増えることに対して、「自動車が減る」ことを条件とする割合が高く、居住者、

商業者ともに、「自動車が減るのであれば構わない」(居住者四六%、商業者二九%)との回答が最も多かつた。逆に、「不法駐輪が増えるので迷惑」との回答も各々四分の一程度ある。

「サイクル&ウォーク」の考え方についても、居住者・商業者ともに八割弱が「良い」との評価をしており、「サイクル&ウォーク」による観光スタイルの考え方は、観光客にも地域にも受容される事が明らかになった。

今後の展開に向けて

都市型レンタサイクルについては、低額利用料金維持の仕組みをつくる必要があり、関係事業者等の積極的な協力、行政の積極的な支援、既存駐輪場施設の活用が望まれるところである。

共用型自転車の利用意識の啓発も兼ねた実証実験を積み重ねることが必要であると考えられる。

「サイクル&ウォーク」の起点となる小規模分散型駐輪場の設置については、路上駐輪・放置自転車の実態に応じた対策の立案が必要で、各々の地域毎の実験・調査を丹念に実施し、地域特性(中・長時間型駐輪エリア、短時間型駐輪エリア等)に応じた駐輪場対策を検討する必要がある。

小規模分散型駐輪場を機能させるためには、駐輪ラックシステム等による省人化とともに、有人

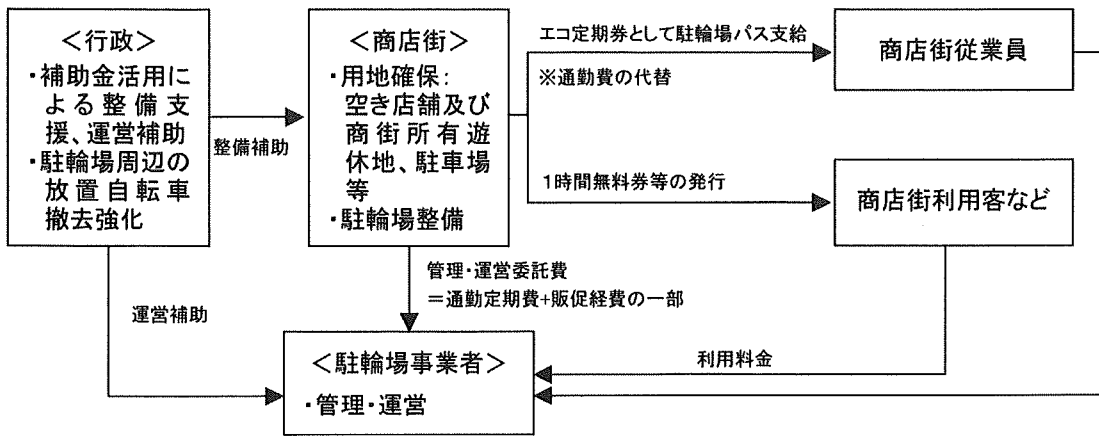


図2 商店街との協働による駐輪場設置方策（案）

管理によるルール・マナーの啓発と誘導が必要で、複数ヶ所での設置による巡回管理方式の検討や駐輪場設置場所周辺での徹底した放置自転車の撤去など事業採算性確保のための仕組みづくりを模索する必要がある。図2に示した設置方策案はこれらの実験結果に基づき、考えられるスキームとして提案するものである。

また、自転車利用者への意識啓発とともに、例えば、地域住民、ボランティア組織等への放置自転車撤去業務の委託可能性の検討など市民監視システムの導入検討も必要となろう。

観光レンタサイクルのまちなかへの誘導の可能性は検証されたと考えられるが、回避支援ポイントを起点とする「サイクル&ウォーク」の動きはつくれば、「サイクル&ウォーク」によるまちなか観光スタイルの定着のためには、まちなかでの自動車抑制ゾーンの設置や、界限観光の資源発掘・受け入れ体制の整備、複数地域での観光レンタサイクル返却ポイント設置などの環境整備と、界限観光としての側面からの官民協働でのプロモーションの実施が望まれる。

むすび

本社会実験では、当初の狙い、仮説が検証された部分と、思惑が外れて十分な検証が出来なかつ

た部分があり、後者についてはその原因をしっかりと見つけ、今後の実験・検証作業に委ねなければならぬ。しかしながら、大きなテーマとして掲げた「歩行者系と自転車系のリンクエッジ」の基本コンセプトは、本実験を通じ受容されることが明確になった。今後、その基本コンセプトに沿って、官民協働で具体化していく必要がある。

なかでも、自転車利用者への「サイクル&ウォーク」の意識啓発は、長期的な視点から取り組まなければならない大きな課題である。本実験が京都及び日本における自転車文化の醸成に向けての一步となることを切に願っている。