

# 道路行政セミナー

2005 August

# 8

## 目次

### エッセイ

美しい「みち」をつくりたい ..... 天野 光 一 1

### 特集／平成16年度社会実験結果とりまとめ

平成16年度社会実験とりまとめについて ..... 土 肥 学 4

歴史的な補助幹線道路の  
歩車共存化に向けた交通社会実験について ..... 杉本 誠一郎 11

公共空間を活用した賑わいと回遊性の創出実験 ..... 渡 辺 豊 17

天神地区の再生に向けた実験的取組みについて ..... 吉 田 宏 幸 23

国土交通省重点施策（道路関係）について ..... 道路局総務課 31

道路関係四公団における多様で弾力的な料金について ..... 栗原 靖 幸 37  
八木 孝 裕

平成15年度道路交通管理統計の概要 ..... 小 林 政 義 47

### 訴訟事例紹介

トンネルの天井に車両を接触させた運転手に対して  
事故についての過失が争われた事例 ..... 岡 崎 之 彦 55

**とんびの広場** 京都の顔づくり（京都市） ..... 田 中 幸 雄 59  
石川の実情に応じたみちづくり（石川県） ..... 酒 井 史 郎 62

時・時・時 ..... 65

# 平成一六年度社会実験とりまとめレポート

道路局地方道・環境課地域道路調整室 土肥 学

## 一 背景

近年、道路に対するニーズが多様化し、地域において住民との合意形成を得ながら施策を導入していくことが求められている中、実際に住民等がその施策を実験しながら、導入の可否を検討する社会実験は、地域に合った施策を導入する際に非常に有効な手法である。

国土交通省道路局では平成一六年度より、社会実験を実施する地域に対して、その費用の支援などを行う社会実験制度を実施しており、これまでに公共交通利用の促進や道路空間の有効活用、物流・駐車対策などをテーマとした社会実験が全国各地で実施されてきた。

さらに、平成一六年度より、社会実験の成果を

活用して、迅速かつ効果的に既存の制度の変更等を伴う施策の実現に向け、また本格実施への移行を早期に実現するため、「くらしのみちゾーン・トランジットモール」、「オープンカフェ等地域主体の道活用」、「路上工事縮減」の三テーマに限定することとし、全国二九地域において社会実験を実施した。本稿では社会実験の概要とあわせ、平成一六年度に実施した社会実験の実施状況等について記すものとする。

## 二 社会実験の概要

社会実験とは、既存制度の大幅な見直しを伴う、抜本的かつ斬新な施策について、当該施策を本格実施に移行するにあたり、事前に効果や影響を確

るものである。

社会実験実施の流れを図1に示す。実験企画立案から実験の実施、結果の評価・公表といった一連のプロセスを踏まえて施策を本格的に導入するか否かの判断を行うこととなる。国土交通省道路局では、平成一六年度までに九二件の社会実験を地域の方々とともに実施しており、そのうち二六件については実験した施策が本格導入もしくは一部導入に結びついている。

## 三 平成一六年度社会実験の実施状況

平成一六年度は表1（6頁参照）のとおり、二九地域において社会実験を実施した。以下に施策テーマ別に実施状況及び結果概要を述べる。



表1 平成16年度社会実験一覧

No	実験地域	実験名称	実験内容
【くらしのみちゾーン・トランジットモールの社会実験（9地域）】			
1	岩手県紫波町	過去と未来が循環する人にやさしい街づくり実験	車道幅縮小による歩道確保、ハンブの設置、路線バス以外の大型車進入禁止
2	山形県大江町	もてなしにぎわいの街道づくりを目指した交通実験	仮設コミュニティ道路の設置による歩行空間の確保、歩道のバリアフリーデザインの検証
3	東京都渋谷区	原宿神宮前くらしの道及びオープンカフェ等社会実験	主要交差点にハンブを設置、自動車の速度規制・仮設ゲート設置、イベントの開催とオープンカフェの実施
4	東京都目黒区	トランジットモールと楽しく安全に歩ける歩行空間創出実験	不法駐輪対策(仮設駐輪場確保等)、共同集配システム実施、現在の歩行者天国実施エリアをトランジットモール化
5	石川県野々市町	歴史的な補助幹線道路の歩車共存化に向けた交通社会実験	ハンブ及びイメージハンブの設置、狭さくの設置、イメージ歩道による歩行空間確保
6	大阪府岸和田市	気軽にちょっと覗きたくなる祭都空間（道くさ空間）づくり実験	道のタイムシェアリング、歩行者専用道路でのオープンカフェ実施、レンタサイクル、タウンモビリティ等の実施
7	大阪府堺市	自転車のまち界における「自転車力」を活かすためのまちづくり実験	広幅員歩道での自転車走行レーン設置、鉄道への自転車持ち込み
8	大阪府豊中市	歩いて暮らせるまち“そね”みちづくりプロジェクト	駅前メインストリートの一部を一方通行及び通行止め、イメージハンブ・狭さくの設置
9	鳥根県津和野町	平成16年度 人と環境にやさしい交通社会実験	観光中心地でのトランジットモールとオープンカフェの実施、パーク&バスライド、一方通行、イメージハンブ
【オープンカフェ等地域主体の道活用に関する社会実験（19地域）】			
1	北海道札幌市	「人と環境を重視した道路空間の再現」	オープンカフェ、路上荷捌きスペース・タクシーベイ、自転車走行レーン設置
2	岩手県盛岡市	盛岡シネマタウン社会実験	トランジットモール、オープンカフェの実施、収益金の維持管理（清掃美化や自転車登録等）への還元検証
3	岩手県東和町	「にぎわいの“みち”・暮らしの歩道」協働創出実験	休日の交通規制によるオープンカフェ・路上イベント等による賑わい創出
4	秋田県六郷町	地域連携サイクルマネジメントによる活性化実験	街中心部の交通規制による自転車開放及び商店街活性化、サイクリングコース設置、イベント開催による交流促進
5	福島県郡山市	郡山にぎわい・夢カフェ社会実験	オープンカフェ、収益金の維持管理（清掃美化等）への還元
6	東京都豊島区	新しい文化の扉を開く「池袋みち新生」社会実験	広幅員の歩道部でのオープンカフェ・路上アート・イベントの実施
7	神奈川県藤沢市	市街地活性化を目的としたオープンカフェの運営実験	駅前広場でのオープンカフェ・インフォメーションセンターの実施
8	新潟県新潟市	公共空間の有効活用による賑わい創出空間「みちと水辺のオープンカフェ」	萬代橋の橋詰広場にオープンカフェを設置、オープンカフェ運営者と利用者による萬代橋の美化活動実施
9	新潟県能生町	能生町中心市街地活性化地区社会実験「道の駅といっしょににぎわおう」	商店街を歩行者天国化しオープンカフェ・イベント広場等実施、道の駅と商店街を結ぶレンタサイクルシステムを実施
10	富山県富山市	公共空間の活用による賑わいと回遊性の創出実験	富山駅周辺地区でオープンカフェを実施、住民参加型組織の立ち上げと仕組みづくりの検証
11	愛知県名古屋	歩行者空間の地域共同による活用・管理促進社会実験	100m道路（久屋大通）及び周辺道路にオープンカフェ施設（休憩施設）を設置、歩行者の移動支援情報の提供
12	岐阜県岐阜市	光と緑あふれる歩行者空間創出実験	中心市街地の市道にオープンカフェやワゴン車等によるマーケットガーデンの形成
13	岐阜県岐阜市	納戸屋地区道路空間にぎわい創出による地域活性化実験	長良川地域の県道を歩行者天国として活用し、オープンカフェや屋台等を設置
14	大阪府茨木市	茨木・宇野駅周辺地区複合モビリティポート社会実験	レンタサイクル・貸出モビリティポートを駅周辺に設置、オープンカフェの実施
15	大阪府寝屋川市	水と緑と自転車が似合うおしゃれな駅前の賑わいづくり	レンタサイクル・自転車利用のルール化を実施、オープンカフェの実施
16	大阪府大阪市	御堂筋にぎわい空間づくり社会実験	道路空間を活用したオープンテラス設置、路上イベントの実施、不法駐輪禁止の啓発活動の実施
17	兵庫県神戸市	三宮地区道路活用実験	広幅員歩道等におけるオープンカフェの実施、道路の維持管理に関する地域マネジメント（協定道路制度）の検討
18	福岡県福岡市	「憩いと魅力」の道路文化創造社会実験～天神モデルの形成と発信～	天神地区中心部における歩行者天国の実施、オープンカフェ、ストリートパフォーマンス、フリンジバーキング等の実施
19	鹿児島県鹿児島市	天文館中央地区アメニティ空間づくり社会実験	中心市街地でのオープンカフェ、イベント、アートギャラリー実施
【路上工事縮減等に関する社会実験（1地域）】			
1	大阪府大阪市	五十日（ごとび）における車線規制を伴う工事の規制（中止）実験	五十日において路上工事を規制し、旅行速度や交通量等の交通状況調査や道路利用者へのアンケート調査を実施





写真2 トランジットモール（東京都目黒区）



写真1 ハンプを通過する車両（岩手県紫波町）

行速度の低減効果が確認された。一方で、ハンプ設置による騒音や振動に関する懸念やより安全な設置方式への改善課題として指摘された（写真1）。

### 【一方通行・車両進入規制】

車両の一方通行化を大江町等三地域で、大型車進入禁止を紫波町等二地域で、車両の通行止め・規制を豊中市等二地域で実施した。一方通行化など車両の規制に関しては、歩行者に好評な地域が多かったものの、そうでない地域中にはあった。また、自動車利用者や商業者からは利便性の低下や来店者・荷さばきへの影響を懸念する意見もあった。

### 【トランジットモール】

目黒区の実験では、バス利用者には好評であった反面、沿道商店街や歩行者からは反対意見も多数あった。津和野町の実験では、歩行者が増加し回遊性の向上が確認された。観光客向け商店では売上げ増加に貢献する傾向であった一方、住民向けの商店からは売上げへの影響を懸念する意見があった（写真2）。

### 2 オープンカフェ等地域主体の道活用

近年、地域の活性化、都市における賑わいの創出などの観点から、地方公共団体や商店街などが協力して、地域が一体となってイベントを開催す

るという取組みが各地で行われており、道路もこうしたイベントを通じた活用のもと注目されている。「オープンカフェ等地域主体の道活用」は、地方公共団体やNPO等が、地域のニーズや実情に応じて、道路空間をより柔軟に活用して行う地域活動（オープンカフェなど）の円滑化を図る取組みであり、平成一六年度は一九地域で社会実験を実施した。

全体的にはオープンカフェなどを実施することによって、歩行者数や来店者滞在時間の増加など街の賑わい向上が図られたとする地域が半数以上であり、また利用者の七～九割が賛同している地域が半数近くあり、その他の地域でも好意的な反応であった。さらに実施主体も全ての地域で今後の継続意向を示すなど、全体として取組みは概ね好評であったが、今後、継続するにあたっては資金の調達や継続的な実施体制づくりなどの課題が挙げられた。以下に、実施地域におけるオープンカフェの実施形態や実施結果の特徴を整理する。

### 【実施場所】

最も多かったのが車道部を利用してオープンカフェを設置したケースであり、時間を限定した車両通行規制や歩行者天国化と併せて実施された（郡山市、岐阜市等一〇地域）。その次は広幅員歩道へ設置したケース（名古屋市、神戸市等五地域）であった。他に駅前広場への設置（藤沢市等三地

域)、商店街アーケードへの設置(鹿児島市)があった。

通行規制を行った地域については、従来から日曜日等を定期的に歩行者天国化している道路を活用した地域では特に大きな問題は生じなかったものの、今回新たに規制を行った地域では規制に対する周辺関係者の反対意見や周辺交通流への影響等が見られた地域もあつた(写真3・4)。

#### 【実施期間】

最も多かったのは四日以内の短期間での実施であつた(札幌市、福岡市等七地域)。また、五一四日間での実施が東和町、藤沢市等五地域で、

一四日以上の上の長期間での実施が富山市、神戸市等六地域であつた。

台風等の影響で予定していた期間実施できなかった地域もあつたものの、全体的には土日・祝日を中心とした数日間という短期間のイベント的な実施が多い傾向にあつた。今後、継続性のある活動として定着できるかについて、実施日数を長期化した社会実験を実施し検証する必要がある。

#### 【営業形態】

今回行った地域ではオープンカフェの営業形態については、路上販売及び路上調理をした地域、路上販売のみを行った地域、いずれも実施しない

休憩的な利用形態とした地域の三タイプに分類できる。

路上販売・路上調理実施が札幌市、鹿児島市等五地域、路上販売のみが盛岡市等五地域、休憩所の利用が豊島区、大阪市等八地域であつた。特に、沿道に隣接する飲食店等からのテイクアウトによってオープンカフェを利用してもらう形態が多く見受けられた。これは、オープンカフェを実施する道路の交通特性や沿道店舗の立地状況、地域の社会的な背景によるところが大きい(写真5)。

#### 【利用状況】

オープンカフェの実験期間中、より一層の街の



写真3 広幅員歩道上での実施例(兵庫県神戸市)



写真4 歩行者天国上での実施例(岐阜県岐阜市)



写真5 路上調理・販売の実施例(鹿児島県鹿児島市)



写真6 賑わい創出イベントの実施例（大阪市御堂筋）

賑わい創出を図るため、路上コンサートや各種イベントを併せて開催する地域が多く見られた。

全体的にはイベントと併せてオープンカフェを実施した方がより歩行者やオープンカフェの利用者が増える傾向であった。またオープンカフェを単独で実施した場合、歩行者は通常時とあまり変化がない、オープンカフェの利用者が少ないという地域もみられた。

平日と休日の両方実施している地域では、平日より休日（土・日・祝日）に利用者が増え、イベントとの相乗効果で歩行者通行量が一・五〜二倍以上に増えた地域もあった（写真6）。

### 【利用者の反響、活性化効果と商店街の評価】

各地域における利用者アンケート調査結果によると、利用者の七〜九割が賛同している地域が半数近くあり、その他の地域でも好意的な回答が多い。一方で「騒音・排ガスが多い」、「目立つので人目が気になる」等意見も寄せられた。

実施主体は、全ての地域で「今後も継続していきたい」という前向きな方針であったものの、継続のためには、資金の調達、継続的な実施体制づくりなどの課題が挙げられた。

また、沿道の商店街からは概ね好評だった地域がある一方、車両通行規制による自動車来街者への影響を懸念する意見もあった。

オープンカフェに参加した店舗等では売上げ増につながったが、商店街全体として顕著な売上げ増加を実感できるほどの効果には至っていない地域が多かった。

### 【収入面】

実施主体がオープンカフェ出店者から徴収する出店料もしくは協力金等については、大半の地域において特に徴収されなかった。出店者に確実な収益が上がる見込みがない限り、事業者に出店するインセンティブが働かないため出店料の徴収は難しい結果となった。中には、一店舗当たり数百円〜数千円程度の出店料等の徴収を行った地域もあったが、これらはまちづくり団体の活動費や自

転車整理人件費、清掃用具購入費などに充当された。

### 3 路上工事の縮減

国土交通省では、道路利用者からの不満の高い路上工事による渋滞を軽減するため、関係機関と協力しつつ、工事の集中化等の縮減対策を進めるとともに、道路利用者の代表から直接意見を伺う「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」を設置し、平成一五年一〇月に同委員会により提言をいただいた。委員会の提言に示されているような利用者の視点にたつた路上工事縮減施策（工事総時間を指標としたマネジメントや工事渋滞軽減度に応じた占用企業者へのインセンティブ等）を実践し、それぞれの効果や課題を把握するため、大阪市において社会実験を実施した。

本実験では、交通渋滞が増大する五十日（取引先間の支払い日である、月のうち五、十がつく日）の昼間に行われる路上工事を原則中止することに、渋滞緩和や道路利用者の不満の緩和に効果的かどうかを検証した。

その結果、路上工事を中止した五十日は、調査箇所（二箇所）の旅行速度が約二割向上するなど渋滞緩和の効果が見られた。また、同時に実施した道路利用者へのアンケートでは、路上工事の目

的や必要性を理解している反面、「まだ、路上工事が多い」、「特定の時期、同じ場所で工事している」といった意見が多くあったものの、今回の取組みについては概ね好評であった。

#### 四 社会実験結果の活用

平成一六年度よりテーマを限定して社会実験を行ったことにより、従来からの個々の実験における調査・分析結果にあわせ、同一テーマ内における各地域の実験結果等を相互比較・分析し評価することが出来るようになった。今後も引き続き社会実験結果について多角的な視点で評価を行う予定である。

これらの実験結果を踏まえ、「くらしのみちゾーン・トランジットモール」については、それぞれの地域において本格導入に向けた計画策定等の取組みが進められている。

また、「オープンカフェ等地域主体の道活用」については、地域活動を活発かつ円滑に実施するための手法や、活動の企画、実施の際に参考となる幾つかのポイントを整理した「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン」を平成一七年三月に策定・公表したところであり、この検討にあたって実験結果を活用した。

本ガイドラインでは、地域活動の実施にあたり、道路は公共の財産であり、また道路上への物件の

設置が一般交通の支障となるおそれがあることなどから、「公共性・公益性への配慮」や「地域における合意形成」などに留意した取組みとする旨を特記しており、一定の公共性・公益性や地域住民等の合意形成を担保するため、実施組織について地域の関係者からなる協議会等に地方公共団体の関与を求めている。その他、詳細については、国土交通省道路局ホームページを閲覧したいが ([http://www.mlit.go.jp/road/road/century/guide\\_line/index.html](http://www.mlit.go.jp/road/road/century/guide_line/index.html))、これを参考に、道を活用した多様な地域活動がより活発かつ円滑に進展されることを期待している。

過年度も含めたこれまでの社会実験結果は、国土交通省道路局の社会実験ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/road/demopro/index.html>) において実験概要等を紹介しているので、こちらをご参照頂きたい。

#### 五 おわりに

本稿では、平成一六年度の社会実験について、実験テーマ別に実施状況や結果の活用状況について整理し記した。平成一七年度は、「くらしのみちゾーン・トランジットモール等」、「オープンカフェ等地域主体の道活用」の二テーマに絞り、引き続き全国での取組みを支援している。なお、オープンカフェ等の取組みについては、単発的なイ

ベントとして行うのではなく、継続的・反復的に行うことがこうした活動の要諦であることから、期間を長く取ることやオープンカフェ以外の活動にも多角化していくことなどを主眼としている。八月五日現在で二九地域の社会実験を実施することとしており、夏から秋にかけて各地で社会実験が実施される。実施予定等は前出のホームページで随時紹介するので、ご覧頂きたい。

# 歴史的な補助幹線道路の 歩車共存化に向けた交通社会実験について

石川県野々市町産業建設部建設課 杉本 誠一郎

## 一 はじめに

本町通りは古くは北国街道と呼ばれ、江戸時代より金沢城下から上方へ向かう街道の最初の宿駅となっていました。明治後半から大正にかけては、金沢と松任を結ぶ松金馬車鉄道や、野々市町と鶴来間の石川電気鉄道など、交通と周辺地域における経済の要地となり、当町の中心商業地区として位置づけられてきました。いまでも沿道には喜多家（重要文化財）をはじめとする当時の古民家や大木が点在し、野々市の歴史をひもとくうえで重要な要素が読み取れる界限です（写真1）。

このように本町通りは、歴史・文化・商業をはじめとした環境のなかで発展してきましたが、近年では急速に進展したモーターリゼーションや、郊

外型大型店舗の進出などにより、市街地の空洞化や高齢化が進行している状況にあります。また現道幅員が狭いにもかかわらず多くの通過交通量や過度な走行速度が発生しており、沿道の住民や歩行者が危険にさらされている状況でもあります（写真2）。

このような状況より本町通りにおいては、沿道住民や歩行者が安全・快適に利用でき、人と車と歴史が共存できる街路空間の創造をテーマとし、本町通りの歩車共存化による安全・安心の確保はもとより、現代社会において忘れ去られた街道（通り）をとおしてのコミュニティシヨンの重要性や、歴史的価値の再認識を旨とし、今回の社会実験を実施しました。



写真1 重要文化財に指定されている喜多家



写真2 危険を感じる本町通りの様子

## 二 社会実験までの経緯

平成二二年度に本町地区（旧北国街道沿い）のまちづくりを目的とした「本町通り町並み・まちづくり懇話会」や、地元ワーキンググループが発足し、当地区の歴史・文化を基に魅力・活力ある本町地区の再生を図るため、三年間にわたり活動を行ってきました。平成一五年三月にはそれらのまちづくり方針案をとりまとめた提言書を町に対し提出していただきました。

このことを受け町は各項目について実現方策を検討し、平成一五年六月には国土交通省の「くらしのみちゾーン」地区としての登録を受け、実施に向けた「本町通りくらしのみちづくり連絡協議会」を発足させました（図1）。

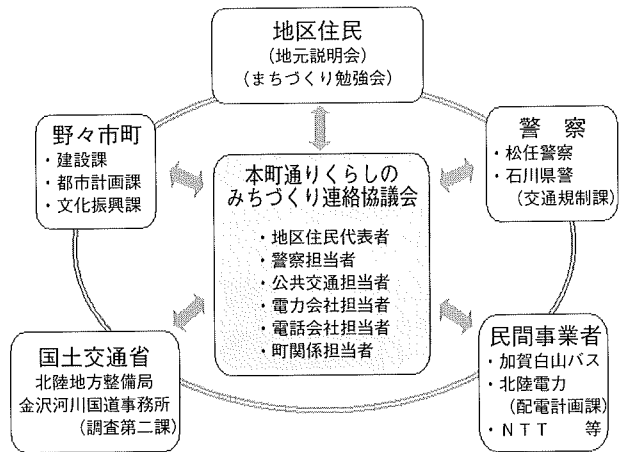


図1 連絡協議会体制図

## 三 社会実験概要

実験実施地域…本町通り（四四〇m）

実験期間…平成一六年一〇月二一日（木）～二一

月二〇日（土）

実験内容

### ● ハードの実験

- ・路側線の引き直しによる歩行空間の確保
- ・車道幅員を五・五・五m（二・五・二・七五m×二車線）を確保し、歩行空間を一m以上確保しました。



写真3 シケイン

- ・シケインの設置（二カ所）
- ・シケイン内部にプランターとクッションボード、弾性車止めを設置し歩行空間と一体となった整備を行いました（写真3）。
- ・立体ハンブの設置（三カ所）
- ・高さ一〇cm、すり付け長二mの三種の立体ハンブを設置しました。アスファルト製でサインカーブを使用しました（全幅台形型ハンブ、片側乗り上げ型ハンブ、車道台形型ハンブ（写真4））。
- ・イメージハンブの設置（二カ所）
- ・路線流入口に横断歩道と一体になったイメージハンブを設置しました（写真5）。



・疑似立体減速路面シートの設置  
シケインには幅員減少の注意を促すため路面シートを設置し、立体ハンプの手前には走



写真5 イメージハンプ



写真4 車道台形型ハンプ

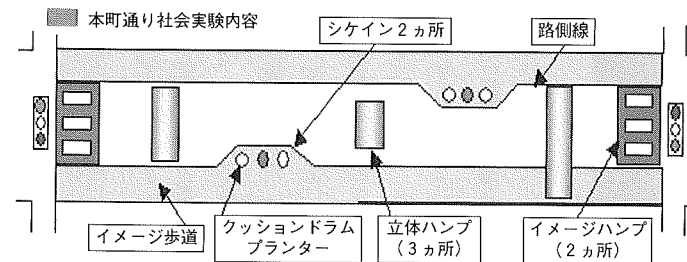
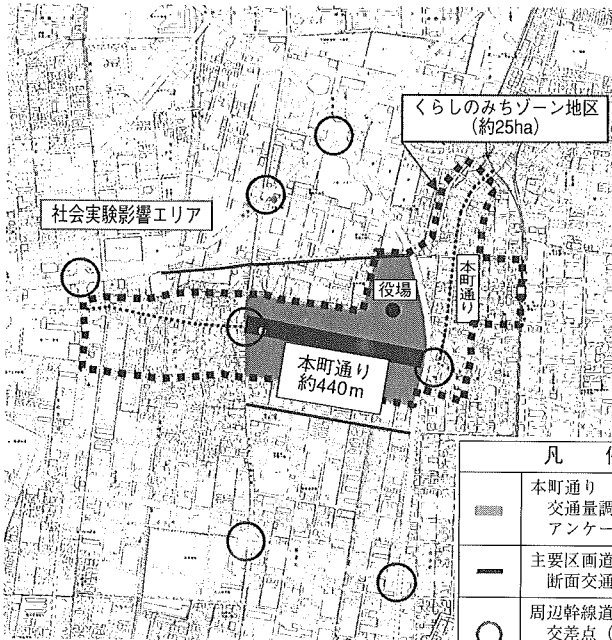


図2 くらしのみちゾーンエリアと社会実験内容図

行速度減速の注意を促すために路面シートを設置しました。  
路線バスの迂回（実験期間中）  
車道幅員を狭めたことにより大型路線バスはすれ違いに支障が生じるため、下りバスのみ迂回する方式をとりました。小型のコミュニティバスについては、既存ルートを通行しました。

● 関連調査  
方向別交通量調査、自動車走行速度調査、路上駐車台数調査、交差点待ち行列長調査、騒音調査、主要区画道路交通量調査、住民アンケート調査、バス利用者アンケート調査、自転車・歩行者アンケート調査（図2）。  
● ハンプ・シケインの設置間隔の検討  
ハンプ及びシケインの設置間隔については、

表1 目標諸条件の設定

間隔を設定するための目標速度及び速度到達距離を以下のように設定する。

項目		設定値	
設定条件	最高速度	40km/h 以下	
	初速 (交差点)	20km/h	
	ハンプ通過速度	20km/h	
	狭さく通過速度	30km/h	
	アクセル→ブレーキへの踏換え	1秒	
現地調査結果	加速	20km/h→40km/h	40m～50m
		30km/h→40km/h	20m～30m
	減速	40km/h→20km/h	30m
		40km/h→30km/h	20m
	アクセル→ブレーキへの踏換え (1秒)		10m

実際の本町通りを走行する自動車の動向や現地で走行速度と速度の到達所要時間を実験前に調査し、この調査結果と社会実験時の目標通過速度を設定し設置間隔を検討しました(表1・2、図3)。

この検討結果より、ハンプ及びシケインの設置間隔は基本的に約七〇mと設定しました。この間隔を基本的な設置間隔とし、沿線宅地の玄関や駐車場の位置を考慮しながらハンプ・シケインを設置しました。

表2 条件別区間パターン別設置動角距離

速度パターン	区間	速度変化	距離の計算	到達距離
パターンA (20→30km/h)	・交差点→狭さく ・ハンプ→狭さく	20→40→(踏換え) →40→30km/h	40～50m+10m +20m	70m～80m以下
パターンB (30→30km/h)	・狭さく→狭さく	30→40→(踏換え) →40→30km/h	20～30m+10m +20m	50m～60m以下
パターンC (30→20km/h)	・狭さく→交差点 ・狭さく→ハンプ	30→40→(踏換え) →40→20km/h	20～30m+10m +30m	60m～70m以下
パターンD (20→20km/h)	・交差点→ハンプ ・ハンプ→交差点 ・ハンプ→ハンプ	20→40→(踏換え) →40→20km/h	40～50m+10m +30m	80m～90m以下

(1) ハンプ及びシケイン・狭さく設置による通過

#### 四 実験の結果

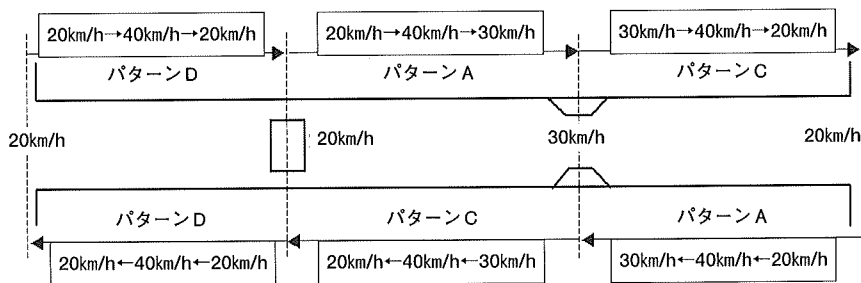


図3 速度変化パターン別設置間隔の設定

交通量の抑制や自動車走行速度の低減に繋がることがどうかを評価(実測結果やアンケートによる満足度より)



・実験区間の断面交通量は実験前五、四二〇台/12hに対し実験中は五、三三〇〜四九四〇台/12hに約二〜九%減少しました。

・走行速度については、シケイン部は実験前四四・一km/hに対し二八・七〜三二・六km/hへと約三五〜二六%低減し、また、立体ハンプ部は実験前四四・一km/hに対し、二三・四〜二七・二km/hへと四七〜三八%低減し、減速効果が確認されました。

・住民アンケート結果によれば、走行速度が「低下した」「やや低下した」を合わせて約七割が速度低下を実感しました。

(2) ハンプ、シケイン、イメージ歩道の設置により歩行者の安全性が向上したかどうかを評価(アンケートによる満足度より)

・住民アンケートによれば、「安心できる」「やや安心できる」が約四割、逆に「危険になった」「やや危険になった」が約三割、「変わらない」が二割で、安全を実感する割合が若干多い結果となりました。

・このうち、具体的には、不安要素として約七割が「歩行空間の狭さ」、約三割が「段差が気になる」と指摘しており、今後の課題となりました(写真6)。

(3) 主要区画道路における通過交通量や周辺幹線道路における交差点待ち行列の変化を基に、本



写真6 片側乗り上げ型ハンプ

町通りの歩車共存道路化に及ぼす影響を判断し、今後の設計内容に反映(実測結果やアンケートによる満足度より)

・主要区画道路における通過交通量の大きな増加や周辺幹線道路の交差点における交通混雑は見られませんでした。

・地域住民や関係機関と協議を進めながら、「走行速度の低減」「歩行者空間の確保(車道幅員と歩行部幅員とのバランス)」を図る施策を中心に調整を進めます。



写真7 片側シケインから両側からの狭さくタイプに変更

(4) 実験期間中のドライバーの学習効果や地域住民のコンセンサスを得ながら、整備メニューや設置規模・間隔を評価(実測結果やアンケートによる満足度より)

・ハンプについては、導入したハンプ形状が有効であったと思われます。(高さ一〇cm、長さ六m、すり付け長二m(サインカーブを使用))

・シケインについては、片側シケイン(車道幅四・〇m)を導入したが、反対側の路肩を利



写真8 現況の本町通り

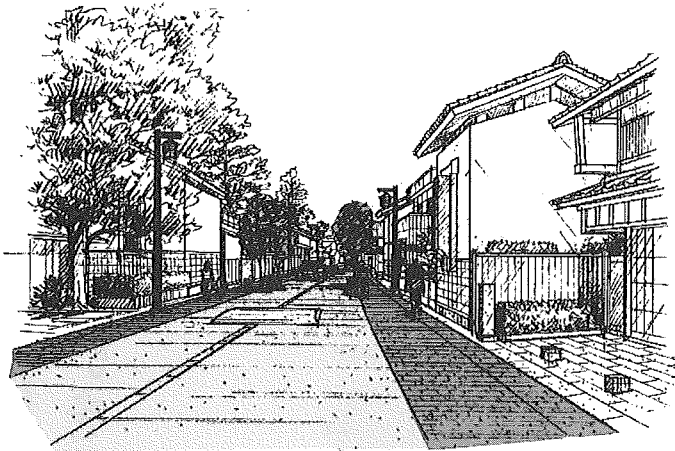


図4 本町通りイメージ

用したすれ違いが若干発生することから、両側からの狭さくタイプ（車道幅三・五m）とすることが有効であると思われまます（写真7）。

・本町通りのように交通量が非常に多い路線には、シケイン部での「すれ違い待ち」による速度抑制効果は大きいと思われまます。  
 ・整備メニューについて住民アンケートによれ

ば「電柱を無くす」という意見がもつとも多く「ハンブ、シケインの導入」については少数意見でした。

## 五 おわりに

交通社会実験においてのハンブ、シケインについては、通過自動車の走行速度の低減効果はあったものの、アンケート結果では、導入については消極的な意見もあり、今後、地域住民に対しハンブ、シケインの有効性を説明しコンセンサスを得ながら導入に向けた検討を行っていきます。

電線類の地中化も想定される中、景観整備も必要であり、今後は屋外広告物等の高さ、大きさ、色彩などを町並みに配慮することや、建物ファサードについても同様に旧北国街道にふさわしい沿道空間を創出するため、沿道住民を中心とした「本町通りまちづくり協議会」と連携を図りながら基準等を検討していききたいと思います（写真8、図4）。

# 公共空間を活用した賑わいと回遊性の創出実験

## オープンカフェで賑わいをく

富山市建設部道路課 渡辺 豊

### 一 はじめに

富山市中心部は戦災復興土地区画整理事業により整備され、地区全体の二〇%余りが公共空間となっており、中心部には広い幅員の歩道や大規模な公園が存在しているが、通常は利用者が少なく回遊性や賑わいに乏しい。

このような状況のなか、富山市では平成一五年度に、中心市街地の回遊性や賑わいを創出する一つの手法として、公共空間の活用を検討する「公共空間の活用による中心市街地の活性化検討委員会」を設置し検討を始めた。

この委員会では、今まで「一時的なイベント」にしか利用されていない公園や道路などの空間をもっと恒常的に利用ができないかという観点

から検討が行われた。

その中で、試行実験として、施設の設置・撤去が容易な「オープンカフェ」を富山駅北地区において、平成一五年八月三〇日から一〇月二六日まで行った。試行実験では利用者や市民からは好評で継続的な実施要望はあったが、事業としては採算性の問題など課題が残った。

今回の実験は、平成一六年度「オープンカフェ」等地域主体の道活用に関する社



図1 社会実験実施箇所



写真1 富山駅南口

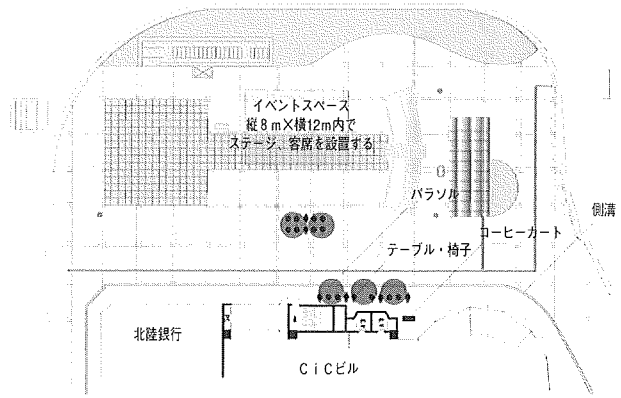


図2 富山駅南口位置図

会実験」に応募し、実施地区と事業主体の拡大による賑わい創出効果などの検証と実験の継続を目的に実施したものです(図1)。

## 二 実験の概要

### 【実験の目的】

富山駅周辺地区において、にぎわいの創出や回遊性向上を図るため、イベントと連携してオープンカフェを実施することにより、その有効性や課題について検証を行うとともに、今後の道活用の参考とする。

### 【実験の内容】

#### ■富山駅周辺地区

##### 1 富山駅南口CiCビル前(図2、写真1)

実施期間 平成一六年八月一日(日)～九月

五日(日)

延べ三五日間

営業時間 一〇:〇〇～二〇:〇〇

実施内容 ・CiCビル前広場に客席四〇席を

設置

##### 2 富山駅北口ブルバール前(図3、写真2)

実施期間 平成一六年九月一日(土)～一

〇一日(日)の毎土日

延べ一〇日間

営業時間 一一:〇〇～一六:〇〇

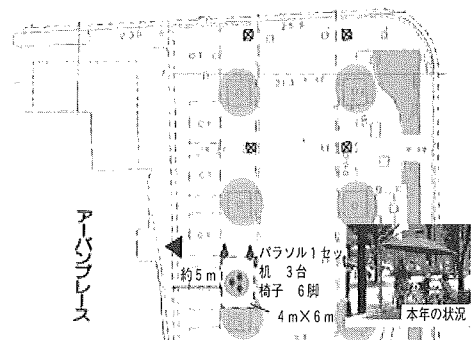
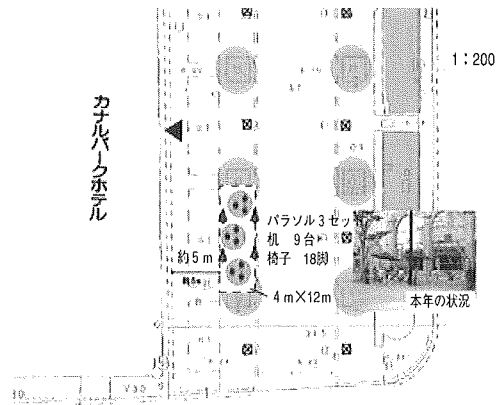


図3 富山駅北口位置図



写真2 富山駅北口

実施内容

- ・パン店前に客席六席、ホテル前に一八席を設置
- ・ブルバールに面したパン店及びホテルが営業
- ・駅北笑店街、駅北ムーブ、とやま湾味覚市などのイベント実施日などに合せ週末に営業

三 実験の結果

【オープンカフェの利用状況】

■富山駅南口(図4)

- ・オープンカフェの利用者は一日平均二八人、延べ六七四人。

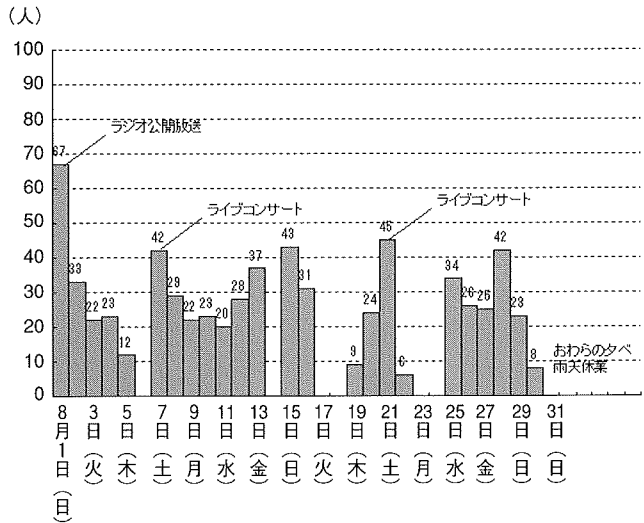


図4 富山駅南口前利用状況

■富山駅北口(図5)

- ・雨天や別のイベント等のため延べ三五日間の実験期間中、二四日の営業となった。

- ・オープンカフェの利用者は一日当たり通常日は一〇〜二〇人程度、イベント時は約四〇〜一五〇人となり、延べ利用者は二五〇人。
- ・雨天や別のイベント等のため延べ一〇日間の実験期間中、七日の営業となった。一日平均利用者数三五人(実営業日七日)

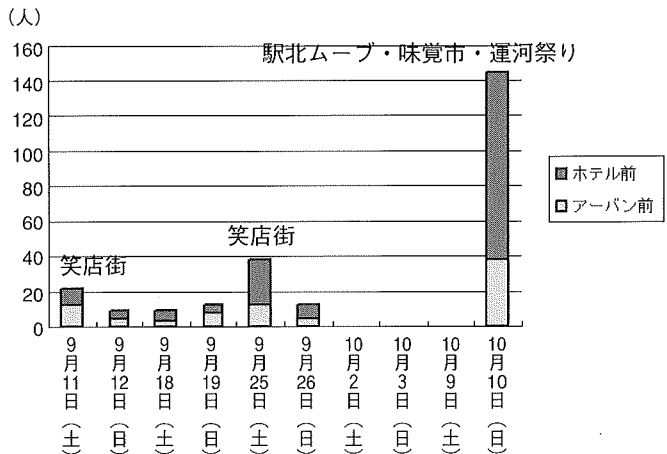


図5 富山駅北口利用状況

【歩行者通行量の変化】

■富山駅南地区

- ・イベント時三日平均六八人、通常四日平均一人。

- ・オープンカフェ実施期間中(八月二八日(土))に行った調査の結果、一〇時〜二〇時の営業時間中の歩行者通行量は四、二八人であり、実験終了後(九月二日(土))は四、〇五〇人であり若干の増加は見られたものの、

■富山駅北口地区

・オープンカフェのみを行った日（九月一二日（土））に行った調査の結果、一一時～一六時

オープンカフェ実施によって変化があったとまではいえない（図6）。

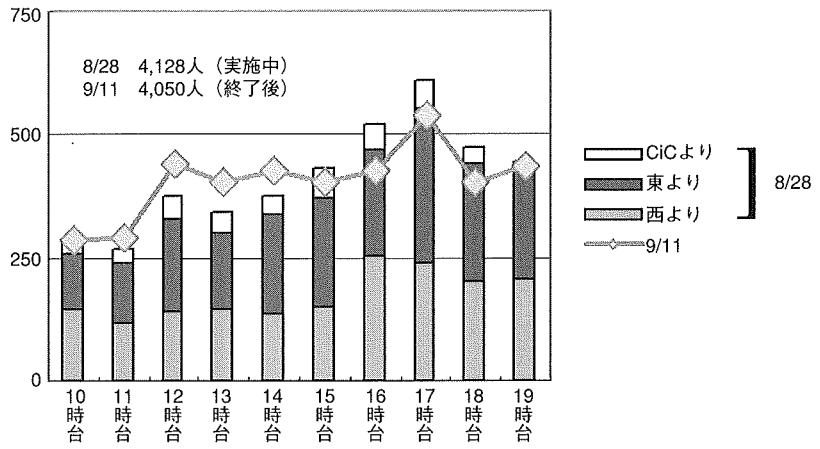


図6 富山駅南口歩行者通行量

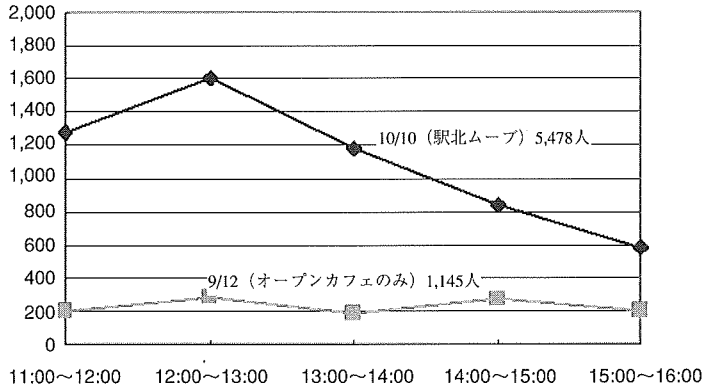


図7 富山駅北口歩行者通行量

【利用者の意見】

の営業時間中の歩行者通行量は約一、一〇〇人であったが、イベントが開催された日（一〇月一〇日（日））は約五、五〇〇人となっており、約五倍の通行量がありイベントの動員が見うけられる（図7）。

【事業者の意見】

・利用者のアンケート調査では、「満足」＋「やや満足」との回答が、富山駅南口では八二％、駅北口では七三％あった。  
 ・気軽に使える、開放感があつて良い、ペット連れや乳幼児など通常の飲食店を利用しにくい利用者も利用できる。  
 ・休憩スペースとして利用でき、まちの景観づくりに役立つ。

・オープンカフェ単体での事業の成立は難しい。  
 ・天候による設備の設置撤去の判断が難しく消極的で不安定な運営になる。  
 ・商業の販売促進策としては、一定の効果はある。  
 ・オープンカフェとしてやるには、建築計画の段階から検討することが必要。

【オープンカフェの評価】

① 利用者・来街者の視点から見たオープンカフェ利用者・来街者からは、休憩スペースとして、また、街の景観として評価を受けており、他の場所でのオープンカフェの展開への希望も多くなり、ニーズは高い。

② 事業者の視点

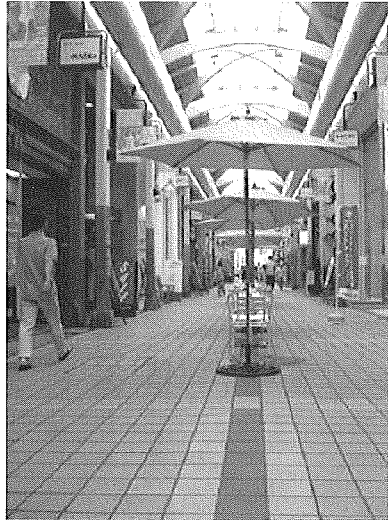


写真3 総曲輪通り

市民の満足度は高いが、利用者自体が少なく、設備の設置撤去に掛かる負担や運営スタッフ人件費などから単体での事業収益構造は見えない状況であり、建築計画の段階からスタッフの配置や設置撤去の負担の少ない形式であれば、事業性の確保の可能性もある。

#### 四 道路空間活用の動き

##### 【オープンカフェの広がり】

利用者の約八割がオープンカフェの設置を期待しており、社会実験の取組みをきっかけとして、総曲輪通り商店街や国際会議場でもオープンカ



写真4 富山国際会議場

エが実施された。  
また、富山駅周辺では本年の社会実験を契機として、駅周辺で一日だけ行っている「駅前フェスタ」を一定期間駅広場で行うことも検討されている。

##### ■富山市中心商店街地区

##### 1 総曲輪通り（総曲輪通り商店街のイベントの一環として実施）（写真3）

実施期間 平成一六年八月八日（日）～八月

一五日（日）

延べ八日間

営業時間 一・二・三・〇〇～一九・三・〇〇

実施内容 ・カフェ屋台が商店街のアーケードの中で営業

●一日平均利用者数：七〇人（実営業日七日）

##### 2 大手モール富山国際会議場（写真4）

（敷地内での営業であるが、初めての店舗併設型オープンカフェであるので、社会実験として位置づけし調査を行ったもの。将来的には歩道部分への拡張も検討している。）

実施期間 平成一六年一〇月三日（日）～営業中

業中

営業時間 一・一・〇〇～一六・三・〇〇

実施内容 ・恒常的な店舗併設型オープンカフェ

エ

・富山国際会議場が、全日空ホテルに運営を委託、店舗を改装し開業

●一日平均利用者数：三〇人

（二〇月九日～一〇月三二日の二三日間の平均）

##### 【みちの活用】

##### 〈越中大手市場〉

富山市中心商店街の大手モール（市道大手線）を利用し、平成一四年一〇月から越中大手市場事業実行委員会により運営されている。三月末から一二月月初旬の毎月第一、第四日曜日の午前九時か

ら午後四時までオープンカフェ、パラソルショップ、パフォーマンスなどが行なわれている（写真5）。

#### 〈駅北笑店街〉

オープンカフェの社会実験を契機に、平成一六年九月から、毎月第二第四土曜日に、とやま駅北口のブルバール（市道富山駅北線）、親水広場（市道富山石運河環水公園線）で始まったフリーマーケットやストリートパフォーマンスなどの催しを繰り広げる市民参加型のイベント。NPO法人「全国元気まちづくり機構」が中心となり、駅北

周辺の自治振興会や企業、学生らで実行委員会を結成し、駅北地区の活性化を目指している（写真6）。

### 五 今後のすすめ方

平成一六年度の実験結果でも、オープンカフェだけでは採算が取れる状況ではなく、単独ではなかなか難しいと感じているが、平成一五年度の市がお願いして営業してもらおう形から、平成一六年度は民間からやってみようという声もでてきたこと、また、富山国際会議場のように店舗部分を改

装してオープンカフェを営業しているなど、少しずつオープンカフェの芽が出てきたのではないかと考えている。

平成一七年度以降については、民間から自発的に、公共空間を使つてオープンカフェなどやってみようという声があれば、道路占用や道路使用などについて協力して行きたいと考えている。

また、今後、オープンカフェだけでなく、道路空間の活用についての基本条件や活用の対象となる道路空間、活用できる事業、占用の期間、占用の形態、占用料、運営組織、責任の分担などを整理した要綱等を策定し、利用しやすいものに行きたいと考えている。



写真5 越中大手市場



写真6 駅北笑店街



# 天神地区の再生に向けた実験的取組みについて

## 天神モデルの形成と発信

### 一 集客力が高い天神地区

福岡市天神地区は、商業、金融、行政をはじめ、多様な機能が徒歩圏内に集積し、都心部の「コア（核）」を形成している。さらに、天神北、今泉、春吉といった隣接地が「コア」（天神）を取り囲む「フリンジ」としてそれぞれに特色を持つ地区を形成し、都心部全体としてコンパクトで多様な魅力が創出され、集客力を有している。

また天神には鉄道、バス路線が集中し、福岡都市圏において極めて高い拠点性を有している。加えて、都市高速道路、博多港ターミナル、福岡空港など陸・海・空の主要な交通機関が近接しており、国内外からのアクセスは、所要時間の面でも利便性の面でも良好であり、他の大都市には見ら

れない交通体系を実現している（図1）。

### 二 天神地区の課題

このように集客による賑わいを呈する一方で、天神地区では、様々な都市問題が深刻になっている。都心部がコンパクトである故に、違法駐輪の増加、交通渋滞・混雑の顕在化など過密の問題の解決が求められている。また、郊外店の立地による小売・流通業の競争が激化していることから、商業だけに依存しない複合的な魅力づくりが必要となっている。また、近年の都市構造の変化に対応するように、地区全体の均衡ある発展や公共施設の効率的な利用が必要である。さらには、犯罪等の増加、マナーの悪化に対して、安全性の確保と地域イメージの改善が求められている。そのた

福岡市総務企画局企画調整部 吉田 宏幸

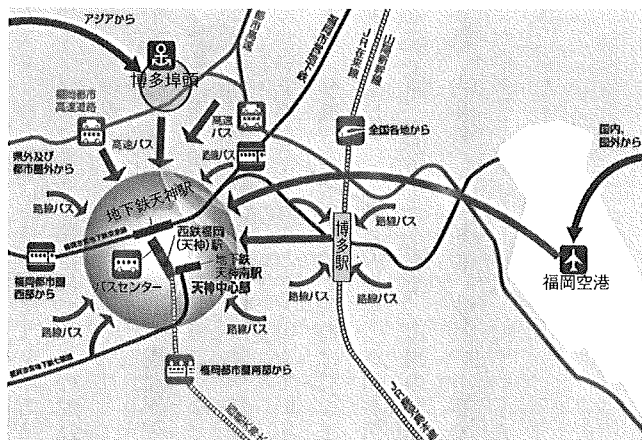


図1 陸・海・空の主要交通機関が近接する天神

め、活動主体の連携による課題解決と魅力向上、天神の価値を高めるマネジメントが課題となっている。

### 三 社会実験による取組み

こうした課題を踏まえ、国土交通省の平成一六年度社会実験の採択を受け、天神地区の商業事業者や地域企業などが実施主体となって、「憩いと魅力」の道路文化社会実験「天神モデルの形成と発信」(通称「天神ピクニック」)を実施することとなった。

これは、本来の都心地区としてあるべき地区の魅力を見直し、過密とコンパクトゆえに生じる課題の解決や公共空間及び各種施設の利用方法の改善を官民共働により取組み、歩行者が安全に回遊でき、ショッピングだけでなく、沿道のお店を眺めながらの散歩、カフェでの休息のひと時、友人との食事など、都心ならではの刺激的で快適なライフスタイルを楽しめる都心地区へと再生する試みである。

今回は、「歩くこと」を基本とする来街者のアクティビティを想定したサービスの提供や環境整備を進め、歩いて楽しい都心地区として天神の再生を図ることとし、そのために、下記の四つの具体のまちづくりの目標を掲げ、それぞれの目標の下に、実験的な施策の効果や影響の検証を行うも

のである。

① 屋外におけるアメニティ空間の再生  
来街者と歩行者の観点から見た歩行者天国化等による憩いの空間創出の効果の検証を行う。

② 公共空間における安全快適環境の育成  
大型駐輪場の三時間無料化の効果や「おしチャリロード」の効果、一斉清掃の効果などの検証を行う。

③ 歩行者と自動車の共生する都心交通システムの構築  
フリンジパーキングを実施し、このシステム利用者の行動・意識に与える効果や課題を明らかにする。

④ まちづくりの取り組みの自立的運営の確立  
地元企業等の協賛金による運営費の補助を仰ぎ、公的資金に過度に依存しない地区の自立的運営の可能性を探る。

### 四 実験の内容

#### 1 アメニティ再生プロジェクト

憩いと賑わいに満ちた空間の創造に向け、道路の歩行者専用化とオープンカフェ等の設置を実施した(図2)。

① 歩行者天国と道路の活用  
平成一六年一月一日(土)～一日(日)

#### 2 安全快適環境プロジェクト

憩いと賑わいに満ちた空間を維持するため、駐車料金優遇等による自転車対策推進や清掃活動の実験を実施した(図3)。

#### ② 公開空地等の活用

平成一六年一月六日(土)～二八日(日)

実施

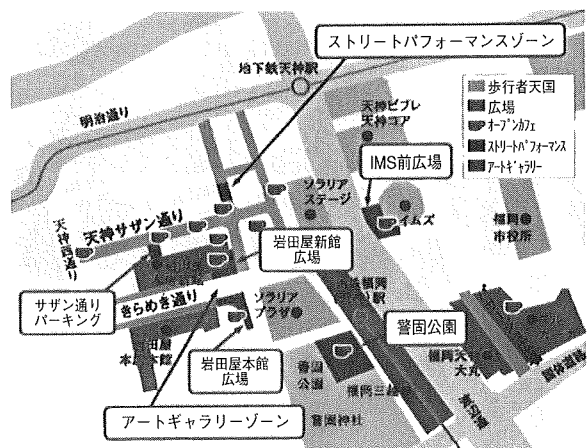


図2 アメニティ再生プロジェクト

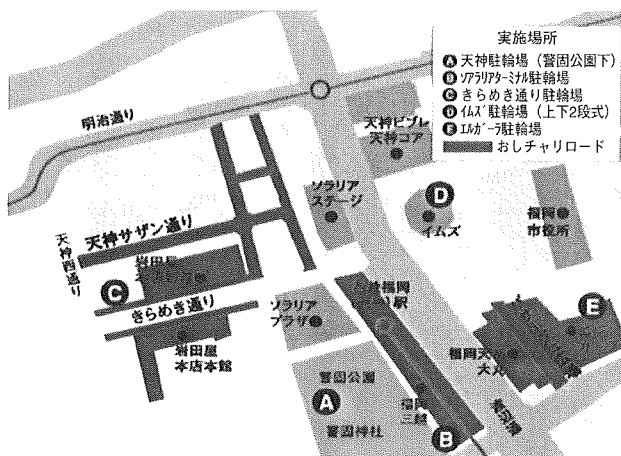


図3 安全快適環境プロジェクト

- ① 市営及び民間駐輪場の三時間無料化  
平成一六年一月一日(月)～二月三十一日(金)
- ② おしチャリロード

天神地区の一部の道路が歩行者専用になるのにあわせ、自転車専用で通行する場合は自転車を押して歩いてもらう「おしチャリロード」を啓発。

実施期間…平成一六年一月三十一日(土)、

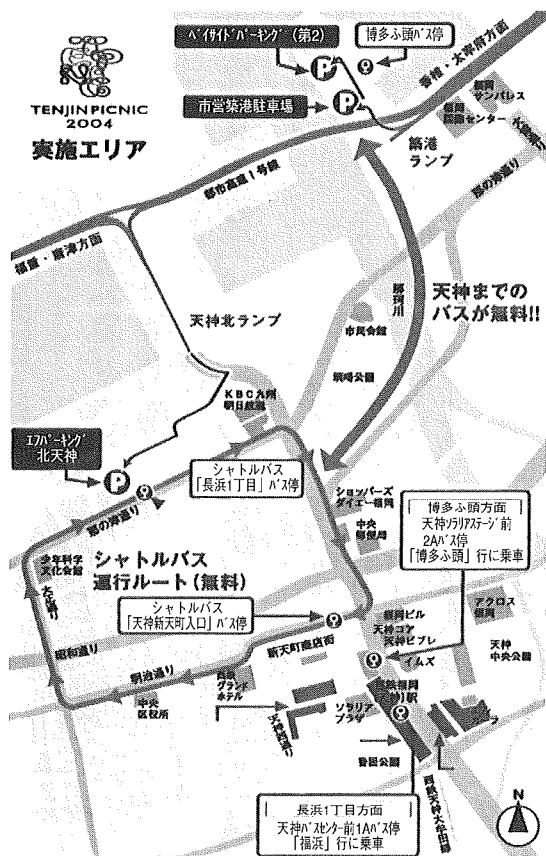


図4 交通システムプロジェクト

- ③ 放置自転車の一斉撤去  
一二月二日(金) 八:00～10:00 実施
- ④ NPO・天神事業者等による一斉清掃  
平成一六年一月六、一三、一四、二〇、二七、日(五日間) 実施

⑤ 警固公園でのゴミに関する意識調査及び皿設置

皿設置…一二月三十一日(土)～二月二

意識調査…一二月二、二七、一二月五、二五日(土) 実施

### 3 交通システムプロジェクト

プリンジパーキング…三カ所の駐車場の利用促進のための天神地区百貨店における買い物駐車場サービスを実施した。あわせて、無料シャトルバスを運行するとともに、駐車場利用

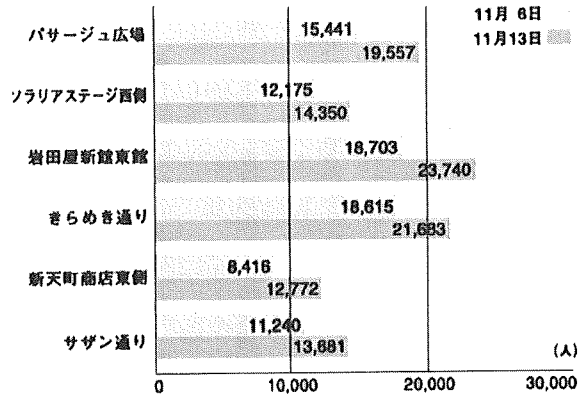


図5 歩行者天国の前後の通行量比較

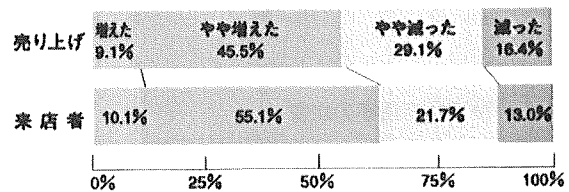


図6 売上げ・来店者への影響

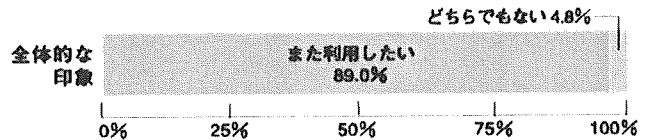


図7 オープンカフェをまた利用したいか

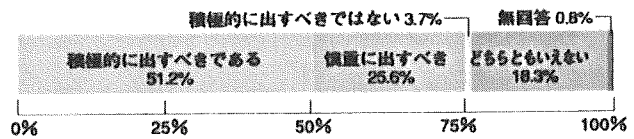


図8 行政や警察は許可を出すべきか

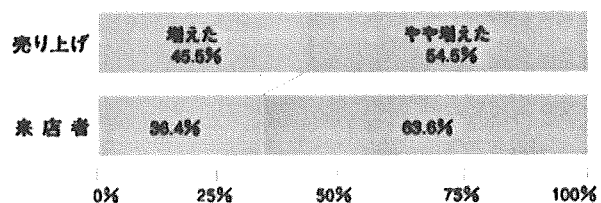


図9 売上げ・来店者への影響

者は天神までの路線バス利用を無料とした(図4)。

実施期間：平成一六年二月一日(月)～二月一日(日) 九〇〇〇～二三〇〇

## 五 実験結果と今後の展開

### 1 アメニティ再生プロジェクト

#### (1) 歩行者天国実験の結果

実験の結果、集客が促進され、回遊性が向上、

来街者の快適性が向上した(図5)。また来店者や売上げが増えて、地域経済の活性化に効果的である事が分かった(図6)。

満足度調査の結果、来店者の満足度は高く、今後歩行者天国を希望する意見が多く、地元は「満足」と「不満足」の両方意見に分かれた。

交通量については、地区内の流入交通量は約一割減少し、周辺交差点の交通量に大きな変化はなく、地区内道路や周辺道路では実験前・実験中と

もに渋滞が発生した。地区内・幹線道路での違法駐車数に大きな変化なく、周辺地区で違法駐輪の増加は見られず、駐輪対策が有効であった。

#### (2) 歩行者天国実験の今後の展開

以上のような結果が確認できたものの、歩行者天国を恒常的に行うには、地域全体の合意を得ながら実施していくことが必要である。そのためには、天神全体で共有できる歩行者ネットワークのビジョンを描き、そこに至る段階的な施策として実施す

ることが大切である。また、駐車場事業者の協力、流入車・渋滞対策の実施、歩行者天国の拡大及び事前PRのための財源の確保が必要となる。

### (3) オープンカフェ実験の結果

店舗の軒先にオープンテラスを設置した形態が集中した通りで利用者が多く、客層としては、女性が男性を上回った。特に、一〇代〜三〇代の女性の利用が高く、殆どが「また利用したい」との回答であり、休憩や飲食で「ゆっくり」過ごせる憩い空間として効果があった(図7)。

また利用者の多くはオープンカフェの普及・営業に肯定的であり、来街者の多くが、交通上、衛生上問題がないと評価した(図8)。さらにオープンカフェは来店者、売り上げの増加に貢献(図9)、総合評価では「満足」が「不満足」を大きく上回った。

### (4) オープンカフェの今後の展開

オープンカフェを本格実施するには、現在の歩行者天国道路や公園・公開空地にて、試行的な実験を繰り返しオープンカフェの啓発・普及を図っていく必要がある。それには、地元店舗の参加促進、設置環境やデザインの再検討、オープンカフェ収入の地域への還元、及び施設管理ルールの位置づけが必要となる。

## 2 安全快適環境プロジェクト

### (1) 実験結果

市営及び民間駐輪場の三時間無料化で利用率が

大幅にアップした(表1)。また、おしチャリロード設定、放置自転車撤去により歩行者の安全歩行環境が守られた。また、

表1 駐車場利用率の比較

	きらめき通り	ソラリアプラザ	天神(警固公園)
H16/10月	5,443台		
H16/11月	8,923台(対10月比+64%)	5,664台(前年比+73%)	22,093台(前年比+96%)
H16/12月	9,510台(対10月比+75%)	5,635台(前年比+80%)	20,924台(前年比+55%)

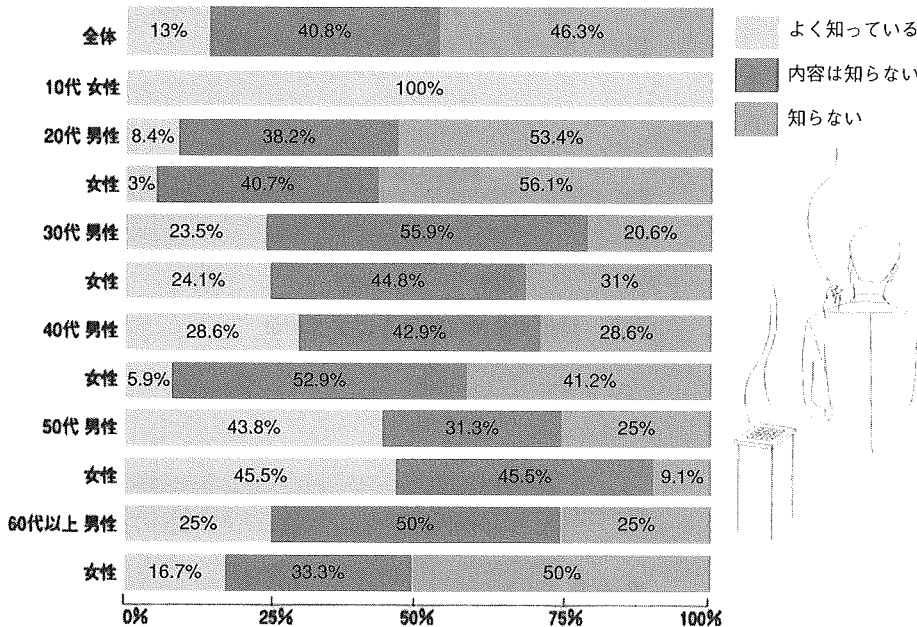


図10 モラル・マナー条例の周知

NPO・天神事業者等による一斉清掃によりクリーンな天神が誕生した。さらには、喫煙者に対する灰皿の設置により喫煙者のマナーアップが見ら

(2) 今後の展開

民間駐輪場の三時間無料化やおしチャリロー

れた。

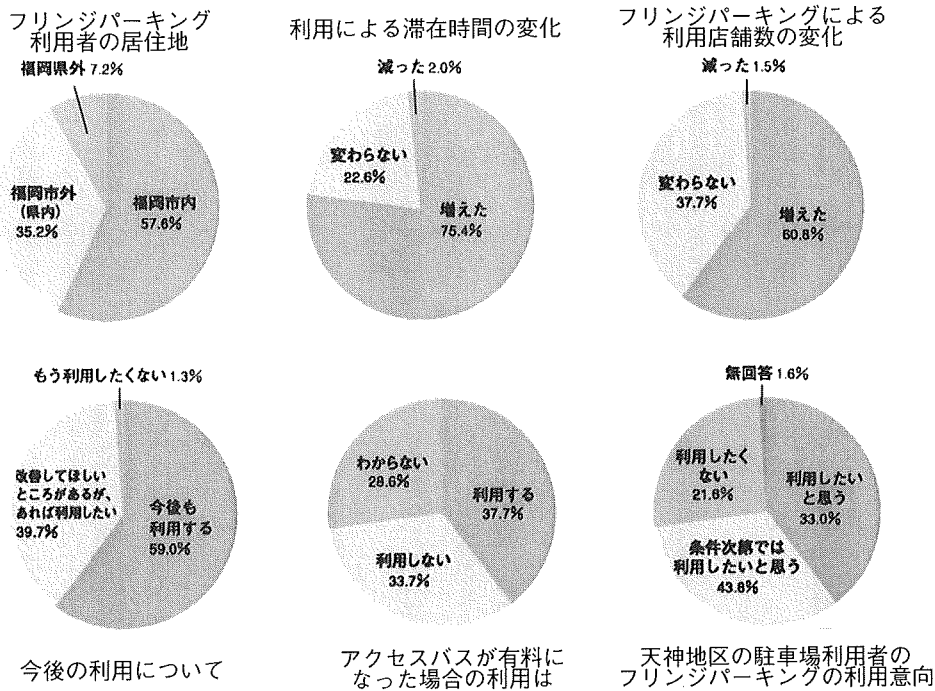


図11 交通システムプロジェクトの実験結果

ド・NPO、事業者による一斉清掃を推進する。利用者の増加と料金収入の維持が確認できたため、三時間の無料化実験を継続して実施する。料金体系の見直しや買い物客に対するペイバックシステムなど、天神事業者との連携や協力を検討すると同時に放置自転車撤去などによる駐輪場利用者との差別化を行う必要がある。自転車利用者に対して理解を得、実効あるものとすべきかを検討する必要がある。新たなNPO及び天神事業者との共働での継続的な取り組みを行う方策、組織化を検討する必要がある。さらには、一般市民へのモラル・マナーの啓発活動が必要である(前頁図10)。

3 交通システムプロジェクト

(1) 実験結果(図11)

今回の実験(二日間)では、総利用台数が一、〇八二台、総利用者数は、二、二八八台であった。実験の結果、FRINGEパーキング利用者の大半は従前より滞在時間や利用店舗数が増加した。また、FRINGE駐車場へ天神間の移動は九割以上の方が無料バスを利用した。徒歩による移動は約5%であった。

「今後も利用したい」という声が五九%、FRINGEパーキングに期待するが、改善を求める声もあった。

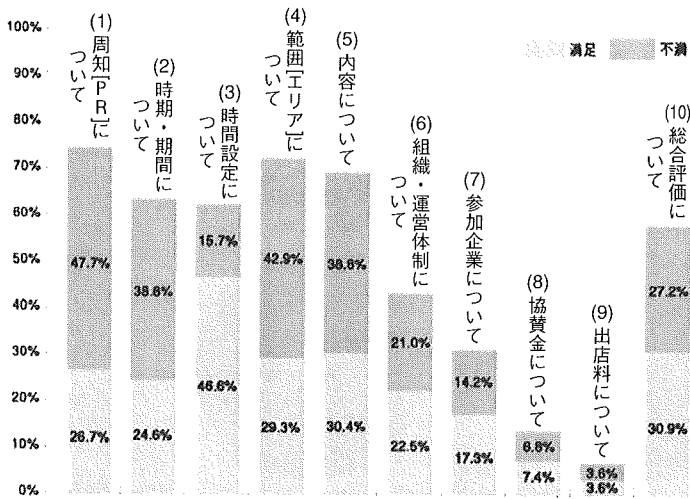


図12 今回の社会実験への満足度・不満足度 (事業運営関係者・協賛会社)

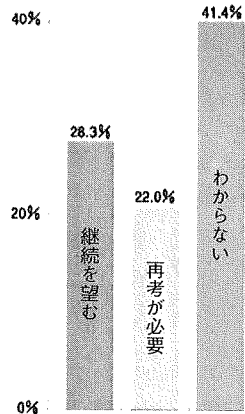


図13 今後の継続意向 (複数回答)

## (2) 今後の展開

天神地区まで比較的近い距離である事や、フリンジ駐車場からバス停までのアクセスが便利であり、地下鉄、電車の駅付近に立地が必要である。また各方面におけるアプローチが便利な場所であり、フリンジ駐車場への案内も必要である。

また、フリンジ駐車場と天神間のアクセスがス

ムーズであることと、バス待ち時間を苦痛にさせない工夫が必要。また荷物が多い人、幼児連れの人のための工夫も必要である。さらにアクセスバスの適正な利用料金設定や料金割引やアクセス交通手段の頻度が確保されていることも必要である。

その他の留意事項として、駐車料金割引サービス対象小売店舗とフリンジ駐車場の情報提供の拡大が必要である。

## 4 実験プロジェクトの運営

### (1) 官民共働による事業運営

天神社会実験の事業運営の収支決算は、国土交通省の社会実験委託金、協賛金、事業収入(出店料)の合計で実施された。カフェからの事業収入の一部は、清掃美化活動の清掃用具購入に還元することができた。またアメニティ再生(歩行者天

国、オープンカフェ運営)、交通システム(フリンジパーキング運営)、安全快適環境(違法駐輪、美化活動経費)、調査、実施計画、調査事業などは、企業や大学などの協力を頂き事業を実施した。事業運営関係者、協賛会社の社会実験に対する満足度アンケート結果(事業運営関係者については、半数以上が実験について満足、やや満足と回答し、継続希望の声も多かった(図12・13))。

### (2) 今後の展開

民間の活力を引き出していく体制の構築が課題である。行政はそれを推進するためにサポートしていく必要がある。また、地域やNPO等との連携などで、警備等の経費を削減していくことやオープンカフェなどの経済活動をまちづくりに還元する仕組みの他、新たな資金確保のシステムの構築が課題である。今後は、九州各県やアジアなどへ向けたPRなど、地区への集客を促進する事業を、地区の事業として実施することが重要である。

## 六 実験の成果と総括

1 来街のニーズに応え、商業活動の活性化につながる憩いの場創出の意義

今回の社会実験は、歩行者天国とオープンカフェは、食事や飲食を楽しむほか、「ゆっくり」過ごす空間として利用され、天神の新しい魅力としての「憩い」の創出に大きな効果が出た。そして

高齢者をはじめ来街者の多くが設置を希望している。また、商業事業者の店舗の売り上げ増加に寄与し、限定的ではあるが商業活動の活性化にも寄与した。

## 2 三つの施策の連携と総合的取組みによる相乗効果と有効性

歩行者天国やオープンカフェの設置（アメニティ

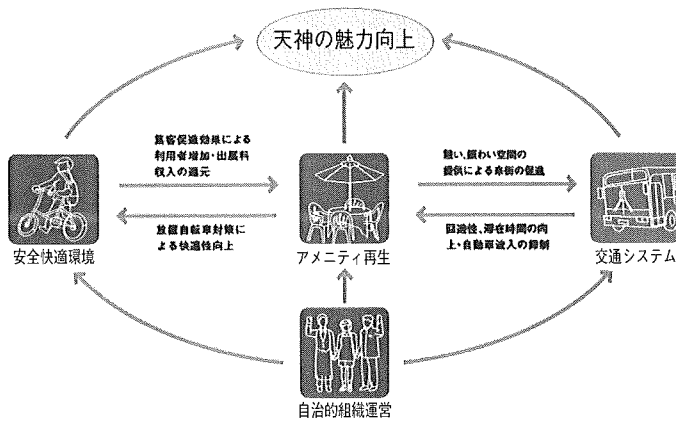


図14 天神モデル

イ再生)だけでなく、違法駐輪対策(安全快適環境)、フリッジパーキングシステム(交通システム)といった三つのプロジェクトが、相互に関連し、天神の魅力向上に相乗的効果を生み出した(天神モデル)(図14)。

## 3 自治的組織運営の強化の必要性

継続的な取組みを続けるには、事業者の参加の輪を広げ、地域でつくる公的にも認知され得る推進組織・体制と、恒常的な事務局の設置、更には専門的にまちづくりに携わる人材の育成が必要である。



# 国土交通省重点施策（道路関係）について

道路局総務課

## はじめに

今年度の重点施策は、当面する課題に対応する施策を、昨年引き続き、ポインタ絵形式により、去る八月一二日に公表された (<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/01/010812.html>)。七つの柱立てのもと、施策を網羅的に編集した本体と、それらの施策のいくつかをより詳しく記した別紙から構成されている。ここでは、本体を中心に主な道路局の施策を柱立てごとにピックアップするとともに、必要な箇所若干の解説を加えたい。

## 一 災害に強い国土づくり

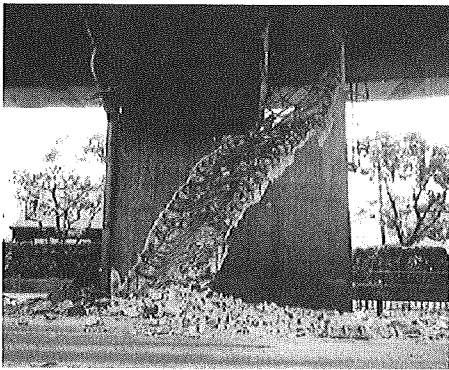
### 地震・津波対策

◎広域防災・危機管理体制の確立

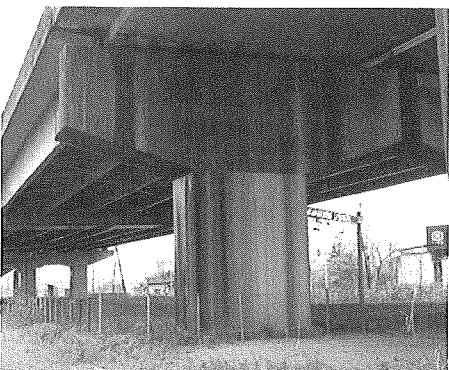
・三箇年プログラムに基づく緊急輸送道路の橋梁及び新幹線・高速道路を跨ぐ橋梁の耐震補強の推進

《解説》首都直下地震等大規模地震の発生の逼迫

性が指摘され、減災対策の推進が求められているなか、緊急輸送道路における橋梁の耐震補強を進めてきた結果、新潟県中越地震においては道路橋の特段の被害はなかった（写真1）。し



橋脚部の被災



耐震補強により被災なし

写真1 耐震補強された橋梁は、大規模地震でも被災なし

かしながら、緊急輸送道路の橋梁の耐震補強の実施率は約五割、新幹線・高速道路をまたぐ橋梁は約三割と未だ不十分である現状を踏まえ、それぞれ三箇年プログラムを策定し対象となる道路の耐震補強を平成一九年度までに概ね完了する。具体的には、緊急輸送道路は高速道路、直轄国道に加え優先的に確保すべきルートについて国と都道府県が連携して計画を策定する。新幹線・高速道路をまたぐ橋梁は各道路管理者と鉄道事業者等が計画を策定し、国は技術支援をする。

・緊急輸送道路の沿道建物の耐震化や無電柱化  
 《解説》阪神大震災では、緊急輸送道路に沿道の建築物が倒壊しその機能を確保できない事態が生じたことから（写真2）、緊急輸送道路の安全性確保のため、既存の道路沿いにおいて、協定により道路と建築物等を一体的に整備・管理する柔軟な仕組みを構築し、沿道建築物の耐震補強工事を支援する（34頁に関連項目）。また、防災上の観点などから無電柱化を重点的に進める道路の区間を指定し、一定期間内で無電柱化を完了させるための仕組みを検討し、無電柱化の一層の推進を図る。

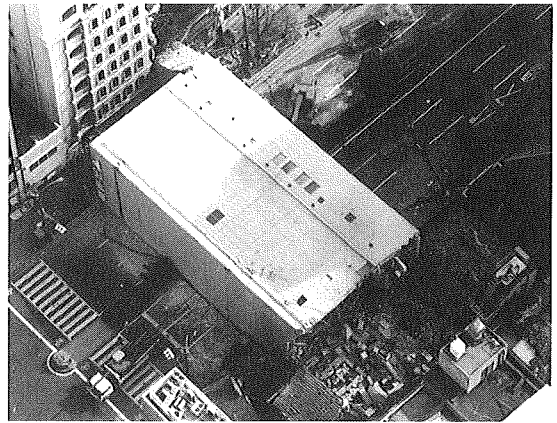


写真2 阪神・淡路大震災では緊急輸送道路に建築物が倒壊

◎ハード・ソフト一体的な津波・高潮対策  
 ・市町村と施設管理者が共同で「津波地域安全促進計画」を策定し、避難地・避難路を五年で集中実施

《解説》平成一六年一二月に発生したスマトラ島沖地震では未曾有の津波被害が発生したところであるが、国内でも海溝型地震による甚大な津波被害が想定されるにも拘らず、地域の施設整備の計画を取りまとめる体制が整っておらず、地域の状況に合った体系的な避難地・避難路等が未整備の状況にある。こうしたことから道路事業としては、地方道路整備臨時交付金を活用

した避難路等の整備や「道の駅」の防災拠点化（避難場所の確保など）を支援する。

**豪雨災害対策**

◎的確な判断に資する防災情報の確実な提供

・国民への災害情報の直接提供「カーナビ（VICS）等で道路利用者に提供等」

《解説》的確な判断に資する防災情報を確実に提供する必要がことから、個人や市町村へ防災情報の多様な手段による提供の一環として実施する。

**二 事件・事故を踏まえた安全な社会づくり**

**踏切対策の強化**

◎速効対策により約一、三〇〇箇所を今後五年で対策

・歩道幅や賢い踏切の導入などの速効対策により約一、三〇〇箇所（開かずの踏切約六〇〇箇所及び歩道が狭い踏切約七〇〇箇所）全てで五年以内に対策

◎抜本対策による踏切除却を二倍にスピードアップ

・生活道路の「開かずの踏切」に対応した連続立体交差事業の充実

・連続立体交差事業の事業者を支援し、事業のス  
 ピードアップを推進する融資制度の充実

《解説》全国の踏切数は約三六、〇〇〇箇所。踏  
 切待ちによる時間損失は約一兆五、〇〇〇億  
 円／年、アイドリングによるCO2排出量は七四万  
 t／年、踏切事故による死者数は一二七名（平  
 成一五年度）であり、踏切による社会的損失は  
 膨大である（写真3）。

しかし、踏切対策を進めるにあたっては、従来  
 から以下のような問題点がある。

◇道路管理者、自治体、鉄道事業者等の関係者  
 間の調整が長期化する傾向



写真3 駅付近の踏切は、多くの人を遮断

◇自動車交通主体で歩行者交通にも配慮した対  
 策が不足

◇効果の高い連続立体交差までには財政上手が  
 回らず順番待ちが発生

こうしたことからの、以下のような対策を講ずる  
 こととする。

◇緊急に対策を構すべき踏切の抽出・公表・改  
 善計画の策定等、踏切対策の実行力ある枠組  
 みを構築

◇開かずの踏切（※1）や歩道が狭隘な踏切に  
 おける歩道拡幅や賢い踏切（※2）の導入、  
 横断歩道橋の設置等の速効対策を今後五年で  
 全て実施

◇連続立体交差事業制度の拡充（生活道路中心  
 のミニ連立、融資制度）により抜本対策をス  
 ピードアップ

※1 開かずの踏切：ピーク一時間あたり四〇分以上遮断し  
 ている踏切  
 ※2 賢い踏切：急行、各停など列車ごとの速度を判断して、  
 警報開始時間を最適化するシステムを備えた踏切

### 三 我が国の国際競争力の強化、観光立 国の実現

国際競争力強化のための国際物流施策の推進

◎東アジア「準国内」物流システムの構築等物流  
 機能の高度化

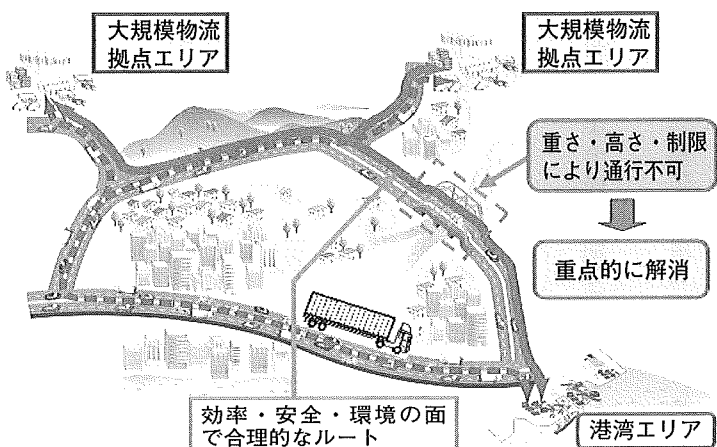


図1 国際物流基幹ネットワーク（仮称）イメージ

・道路の「国際物流基幹ネットワーク」（仮称）  
 （図1）のボトルネック区間の確定（一七年度  
 中）とその重点的解消（一八年度以降、特にス  
 ーパー中枢港湾に係るボトルネックは概ね五年  
 以内に解消）及び迅速な物流を可能とするスマ  
 ートIC（ETC専用インターチェンジ）の設  
 置

《解説》国際標準コンテナ車（※3）が主要な港

湾と主要物流拠点間を走行する際に、橋梁の強度不足等により通行できないなどのボトルネックが存在することがあることから、これを重点的に解消する。また、国際物流戦略、周辺市街地における環境・安全への影響の両面から重さ・高さ指定道路の範囲について必要な見直しを行い、国際物流対応の道路を明示する。あわせて、有料道路の料金施策やスマートICの設置による規格の高い道路の活用促進やハード・ソフト一体となった市街地流入や駐車場の削減策を講ずる。

※3 国際標準コンテナ：ISO規格を満たす貨物用コンテナのこと。「海上コンテナ」「背高海上コンテナ」ともいう。日本独自のJ-R規格よりも大きい規格。

・国道・県道等の種別に代え「走りやすさ」を観光客など利用者の視点で示す「走りやすさマップ」の整備

《解説》現在の地図は、国道、県道、市道などの道路の種類で分類されているが、実態は国道より広く走りやすい県道や市道もあることから、観光交通の支援などを目的として道路の走りやすさで分類した「走りやすさマップ」を作成する。

#### 四 地域活力の維持強化、地域構造の再編

##### コンパクトシティへの取組み

◎賑わいのある歩行者空間づくり

・道路・民地一体の歩行者空間や、たまり広場・休憩スペースなど賑わいのための空間を確保

《解説》駅前地区や中心市街地などにおいて、人に優しく賑わいのあるまちづくりを展開するため、鉄道事業者等との連携により、駅等の内部のバリアフリー化とあわせた駅前のたまり空間など民地を活用した歩行者空間等の整備を促進する。

#### 五 生活者の目線による暮らしの密着した施策の展開

##### ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた国土交通施策

◎市街地のバリアフリー化

・協定に基づき道路と一体的な空間を構築する仕組みの創設（前掲）（図2）

《解説》「緊急輸送道路の沿道建物の耐震化」で述べたスキームと同じもの。緊急輸送道路の防災性向上のほか、賑わいの創出と景観形成、市街地のバリアフリー化といった観点から、耐震補強以外にも意匠や公共用通路の整備を対象として支援する。

・沿道地域と連携し、路肩のカラー舗装化及び緑石の設置等により自転車・歩行者利用空間を確保するとともに、放置自転車対策を講ずることにより、安全で快適な移動環境を形成

《解説》自転車（自動車）からも歩行者（歩道）からも迷惑とされている現状にかんがみ、多様な手法で自転車走行空間を創出し、自転車走行空間ネットワークを構築するとともに、多様な主体による駐輪施設の整備を促進し

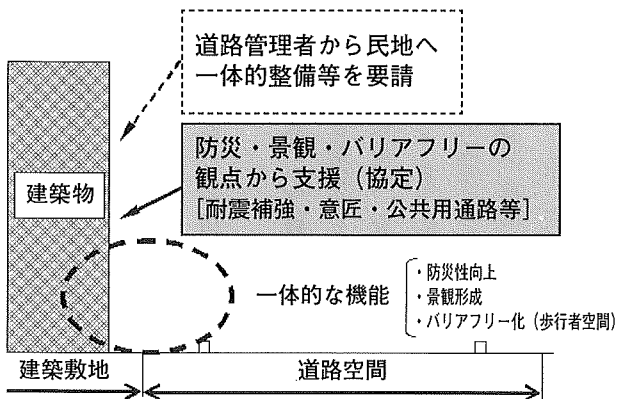


図2 沿道と一体となった道路空間（沿道空間）イメージ

快適な歩道空間を確保する。具体的には、公安委員会と連携した駐車対策、沿道地域等との協力による路肩等の自転車走行空間化、道路管理者以外による路上駐輪場（道路占用）の整備実現など。

## 六 環境対策の強化

### 地球温暖化対策の強化

#### ◎円滑な道路交通の実現等

・道路政策による着実なCO<sub>2</sub>排出削減を推進するため、「CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム」を策定。政策メニュー毎の削減目標を設定し、主要渋滞ポイント約一、八〇〇箇所や踏切約五四〇箇所の対策、ETCなどITSの活用による高速道

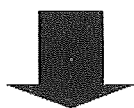


写真4 環七立体交差化前後での国道357号の状況

路利用の促進等を緊急に実施（二〇一〇年までに自動車交通需要の拡大とこれに伴う渋滞によるCO<sub>2</sub>排出量の増加分約八〇〇万t-CO<sub>2</sub>/年を解消）。

《解説》平成一七年二月に発効した京都議定書の目標達成（CO<sub>2</sub>排出量について二〇〇八年から二〇一二年の間に、一九九〇年比マイナス六％）のためには、より効率的な自動車交通を実現する道路政策の推進が必要不可欠である。また、運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量削減のためには、大きなウェイトを占める自動車からの排出量削減対策が急務であることから、道路政策によるCO<sub>2</sub>排出削減効果を明らかにするとともに、その体系的かつ着実な推進が必要である。こうした

ことから道路政策における「CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム」を策定し、「人と車の関わり方の再考」、「渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現」、「道路空間の活用・工夫によるCO<sub>2</sub>の削減」、「自動車交通の運用の効率化」の項目ごとに政策メニューを設定し削減目標を掲げる。

#### ・都市圏スムーズアップ戦略の推進

―関係者による協議会を組織し、将来都市像とそれに必要な道路、交通結節点の整備などの戦略を策定し、重点的な予算配分で支援。

―戦略にはCO<sub>2</sub>削減達成目標を記載

《解説》環境、渋滞、都市交通等、都市は多様な問題を抱えているが、交通容量拡大策、TDM、マルチモーダル施策等の事業主体間の事業調整が困難であり、整合の取れた事業プログラムが欠如している。各事業主体は連携を強化するために協議会を設置し、それぞれの課題に対応した戦略案を複数案提示し市民PIを実施後、戦略を策定する。国は、公共交通の走行円滑化や乗り換え利便性向上等の事業メニューなどを含む戦略に対し、重点的な予算配分で支援する。

## 七 国土交通行政の新たな展開

### 施策・事業の進め方の改革

#### ◎ 効率化・迅速化

・「目標宣言プロジェクト」を選定し、供用目標、必要額を公表。毎年度の進捗目標を明確にし、達成度評価を対策に活かすなど進捗管理を徹底（道路事業）

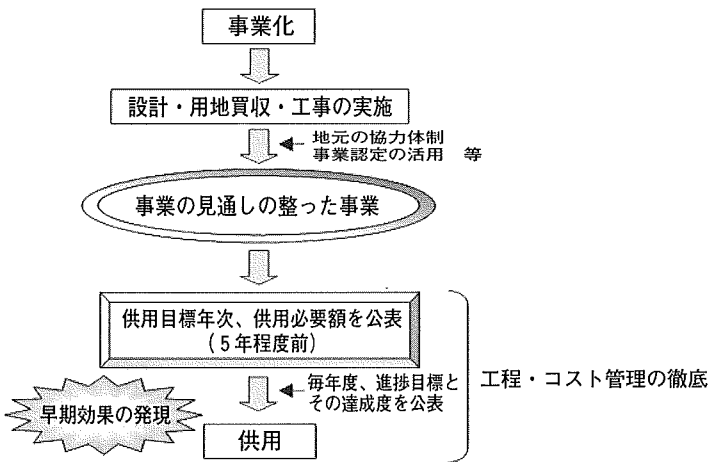


図 3

《解説》道路事業においては、用地交渉や予算確保の面から、確実な供用時期を公表することが

困難であり、関係機関との協議や埋蔵文化財調査等も事業の長期化を招く要因となっている。このような現状から、事業効果の早期発現を図るため、地元の協力体制が整い事業の進捗の見

通しがたったものを「集中投資段階」とし、事業の見通し等を毎年公表するとともに、用地買収や埋蔵文化財調査の促進のため、自治体との協力の強化や民間委託活用、土地収用手続の積極的活用を図る。なお、すでに一部の整備局においては、工程・コスト管理を徹底し供用時期を公表する取組みを行っている（東北：五年で見える道づくり、九州：ちやくプロジェクト）。

#### ◎ NPO等との協働の高度化

・NPO等が立案から事後評価まで関わる国民協働型の行政マネジメントの確立（ユニバーサルデザイン施策、道路行政等）

《解説》道路行政においては、平成一五年度より道路行政マネジメントを導入し、平成一六年度にはPDCAサイクルを一巡してきたところであるが、道路利用者の満足度は五点満点中二・七点と依然低い水準となっていることから、国民ニーズを反映させそれを向上させることが必要である。このため、事務所に至るまで道路行

政マネジメントを定着させ、特に事業進捗管理とコスト縮減は重点課題として取組みを強化したり、NPOや市民団体とパートナー関係を築き、施策・事業の立案段階から実施・事後評価の各段階について協働して実施するほか、身近なニーズにもきめ細やかに対応していく。

# 道路関係四公団における 多様で弾力的な料金について

道路局高速国道課 栗原 靖幸  
道路局有料道路課 八木 孝裕

## 一 多様で弾力的な料金の導入とETCの活用

本年一〇月一日の道路関係四公団の民営化が目前であり、これまで、平成一五年一二月二二日政府・与党申し合わせ「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」において、民営化までにETCの活用等による弾力的な料金の導入と高速自動車国道における料金の平均一割程度引下げを実施するよう取り決めがなされたことを受けて、各公団ではETCを活用した多様で弾力的な料金の導入が進められているところである。

(参考)「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」(抄)

(平成一五年一二月二二日 政府・与党申し合わせ)

### (2) 料金の水準

#### ア) 民営化までに実現すべき措置

① ETCの活用等により、弾力的な料金を積極的に導入し、各種割引により料金の引き下げを行う。

② 特に、高速国道の料金については、平均一割程度の引き下げに加え、「別納割引」の廃止を踏まえ、更なる料金引き下げを実施する。具体的には、マイレージ割引、夜間割引、通勤割引等を行う。

このような弾力的な料金の導入に必要とされるETCは、道路の利用者にとって大変便利で快適なノンストップ走行を可能にするばかりでなく、渋滞の緩和やCO<sub>2</sub>削減による環境改善等に効果があり、料金収受にかかる一層のコスト削減、さらには、利用履歴等の把握により多様で弾力的な料金設定に活用できるなど、単にETCを利用する人のみならず、ETCを利用しない人も含めた国民全体に大きなメリットがある。

このため、現在、その普及に全力を挙げて取り組んでいるところであり、特に平成一六年度以降は、ETC車載器の低価格化、各公団によるETC車載器の購入支援制度やETCを活用した料金割引などによって急激に普及が加速している。これらの施策により、現状では、全国の有料道路の

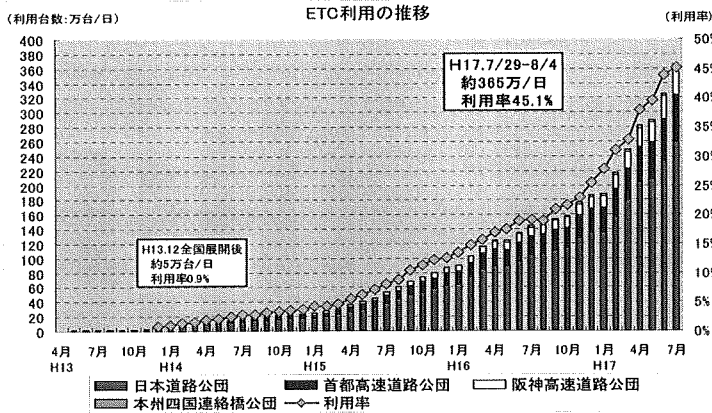
利用者のうち、ほぼ二台に一台の方がETCにより通行されており、中でも、首都高速道路や本州四国連絡道路においては、全国平均を常に上回る利用率水準を維持し、ETCによる様々な効果が発現してきている(図1・2)。

## 二 日本道路公団における多様で弾力的な料金

### 1 高速自動車国道

日本道路公団の管理する高速自動車国道においては、前掲の政府・与党申し合せの中で、平均一割程度の引き下げを行うとされたことを受けて、昨年一月一日から「深夜割引」、本年一月一日から「早朝夜間割引」及び「通勤割引」といった時間帯割引が導入されるとともに、四月一日からはETCクレジットカード利用者向けの「マイレージ割引」及びETCコーポレートカード利用者向けの「大口・多頻度割引」が開始されたところである(図3)。

H17年8月現在のETC利用率は、全国で45.1%、首都高で54.1%



ETC利用率(平成17年7月29日-8月4日平均)

	日本道路公団	首都高速道路公団	阪神高速道路公団	本四連絡橋公団	全国
ETC利用台数	約 2,580,800 台/日	約 647,000 台/日	約 378,800 台/日	約 44,000 台/日	約 3,650,600 台/日
(通行総台数)	約 5,916,000 台/日	約 1,195,700 台/日	約 893,200 台/日	約 95,200 台/日	約 8,100,200 台/日
ETC利用率(%)	43.6%	54.1%	42.4%	46.2%	45.1%

図1 ETC利用率の状況

ETCの普及に伴い、

- ・首都高速道路の本線料金所では、渋滞ほぼ解消。
- ・東名高速東京本線料金所では、ゴールデンウィーク時期において渋滞なしの日あり。

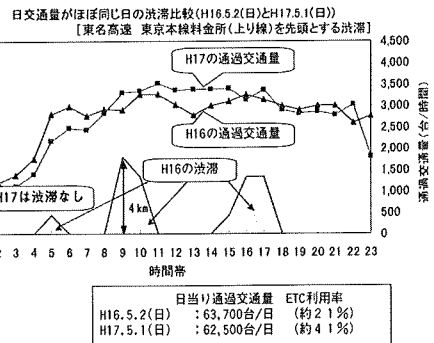
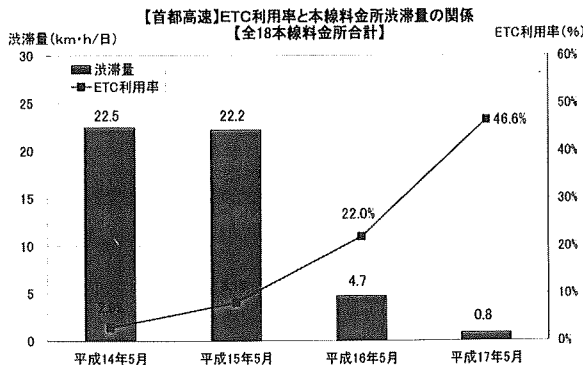


図2 ETC効果



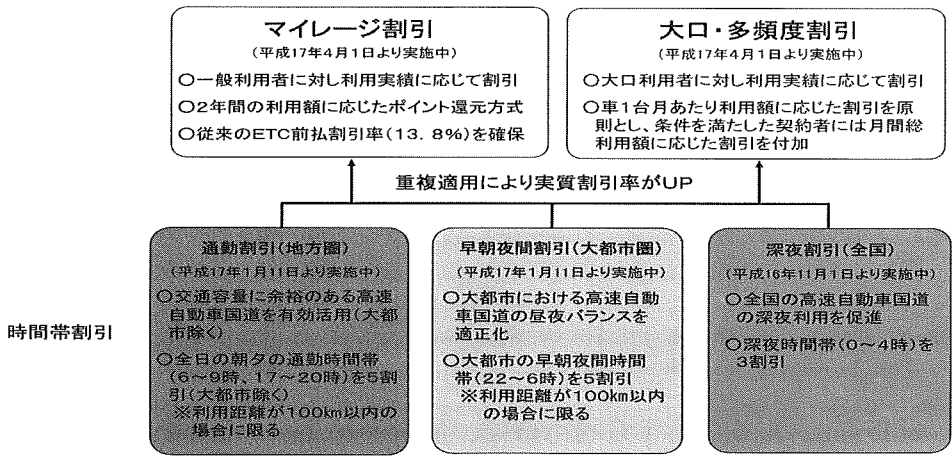


図3 高速自動車国道の料金割引の内容

① 時間帯割引

交通量に余裕のある時間帯における高速自動車国道の一層の有効活用を図るとともに、一般道路からの交通の転換を促進し、一般道路の沿道環境の改善を図ること等を目的として導入した時間帯割引は、「深夜割引」(全国の高速自動車国道で0時~4時に利用の場合三〇%引き)、「早朝夜間割引」(大都市近郊区間で二時~翌六時に一〇〇km以内の利用の場合五〇%引き)、「通勤割引」(大都市近

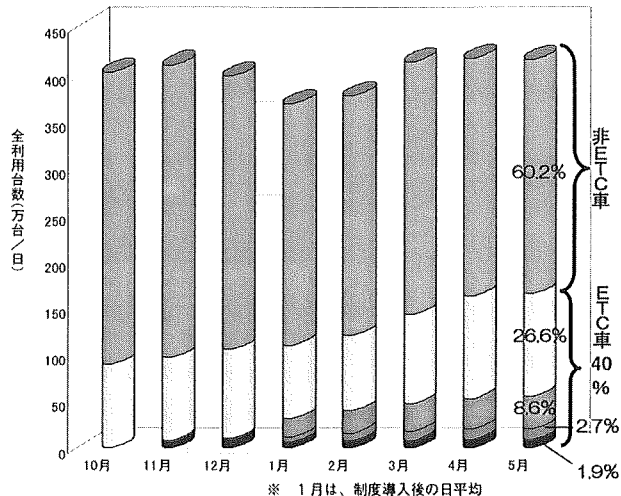


図4 全高速自動車国道利用台数の経月推移

時間帯割引導入後のETC利用車の内訳をみてみると、ETC利用者の三人に一人が時間帯割引を享受しており、さらに、ETC利用者に占める割引利用者の伸びが一・五三倍と大きいことから、時間帯割引によるETC普及促進効果があるものと考えられる(図

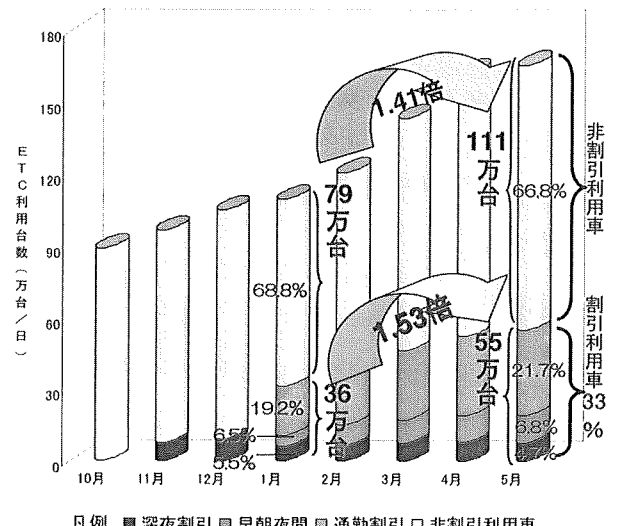


図5 ETC利用台数の経月推移

また、高速自動車国道と一般国道が並行する一四二区間のうち、深夜割引時間帯では八五%の区間、早朝夜間割引時間帯では八三%の区間、通勤割引時間帯では八〇%の区間において、一般国道の交通量分担率が低下した(図6)(H17・3交通量の対前年比較)。

② マイレージ割引

この割引は、ETCにより高速自動車国道を通行した料金に応じてポイントを付与し、一定のポイント数を通行料金として還元するものである。この割引を受けるには事前の登録が必要で、本州四国連絡橋公団において六月から開始している「マイレージ割引」と共通の申し込みとなっている。

付与されるポイントは、五〇円につき一ポイント、ポイントの有効期間(還元額に交換できる期間)は、最大二年(ポイントが付いた年度(四月～翌年三月)の翌年度末まで。例えば、平成一七年六月二〇日に付いたポイントは、平成一九年三月末まで交換できる)である。

また、ポイントを還元額に交換する場合は、インターネットか電話で交換単位毎に申し込み、還元額については、高速自動車国道のほか、一部の一般有料道路、阪神高速道路、本

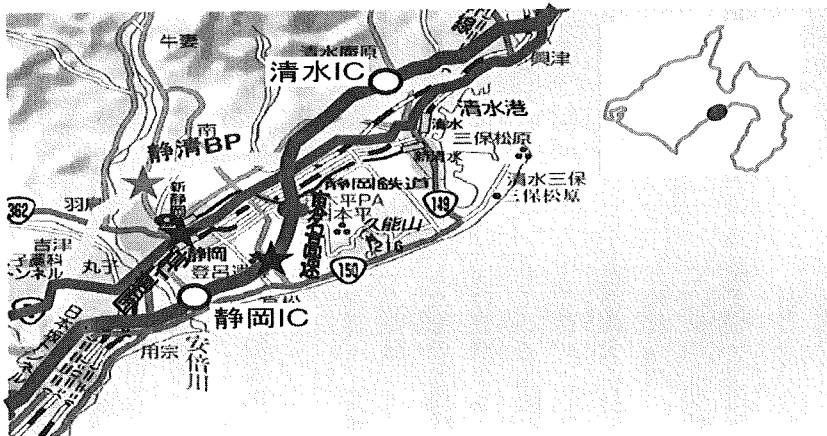
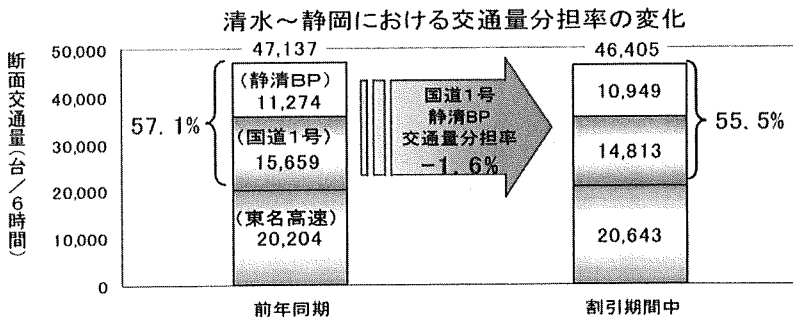


図6 高速自動車国道と一般国道の交通量分担率の変化(静岡市内の東名高速と国道1号の例)

表1

交換単位	還元額
100P	200円
200P	500円
600P	2,500円
1000P	8,000円

州四国連絡道路などで利用できる(表1)。

なお、高速自動車国道においては、四月一日から民営化(九月末)までの間、ポイントの二倍キャンペーンを実施し、ETCのさらなる利用促進と当該道路の利便性の向上を図っている。

この「マイレージ割引」への申し込み状況については、平成一七年三月一六日の申し込み開始以来着実に増加しており、七月末時点で、一二〇万件を突破した。

また、日本道路公団、阪神高速道路公団では、マイレージ割引登録者のうち、平成一六年八月一〇日以降にETC車載器を購入・取付・セットアップされた方を対象に、車載器購入助成として、累計一二五万台に達するまで五、〇〇〇円分の通行料金還元キャンペーンを実施している。

### ③ 大口・多頻度割引

高速自動車国道においては、これまで別納契約を締結した別納カード利用者に対し、最大三〇%の割引率が適用される別納割引を実施してきたところである。

しかし、この別納割引については、全国的に事業協同組合の差益の不正流用などの問題が発生したことから、平成一五年九月の国土交通大臣指示により、同じく別納割引を行う

ている本州四国連絡道路とともに本年三月末で廃止し、これに代わる新たな割引として、本年四月一日よりETCにより高速自動車国道を利用する大口利用者に対して、利用実績に応じて割引を行う「大口・多頻度割引」を開始した。

これは、別納割引における契約事業者単位での利用実績額に応じた割引から、車両一台当たりの利用実績額に応じた割引に変更したことがその基本的な内容となっており、月々の利用金額に対して車両当たり最大で二〇%の割引率が適用されるとともに、大口利用者として一台当たりの平均利用月額が三万円を超え、契約者単位の月間利用総額が五〇〇万円を超える場合に一〇%の割引を加算することで、従前の別納制度で問題となった特小口の集合化により高い割引率を受けることが可能となる仕組みを改善している。

この割引制度の導入に伴い、それまでの別納カードをETCコーポレートカードに切り替えており、カードは利用する車両一台ごとに発行され、六月末現在で約六、二〇〇件の契約、約九八万台の登録がなされている状況である。

## 2 一般有料道路

一般有料道路は、利用者の便益が著しい区間について、一般道路事業を補完するものとして、規格幹線道路や大規模バイパス等、さまざまなニーズに対応した路線の早期整備を図るため、個別の路線ごとに採算を確保することを前提として整備されてきているものであり、全体的に採算が厳しい中ではあるが、多様で弾力的な料金の導入を図るため、コスト縮減等の成果を反映して、本年四月一日から「マイレージ割引」を導入したところである。

### ① マイレージ割引

この割引は、高速自動車国道において導入したものと同様に、ETCにより日本道路公団の管理する一般有料道路(ETCが整備されている道路に限る。)を通行した料金に応じてポイントを付与し、一定のポイント数を通行料金として還元するものであり、ポイントの付与が一〇〇円につき一ポイントとなっているところが高速自動車国道と異なっている。

付与されたポイントについては、高速自動車国道のポイントと合算することが可能であり、ポイントの還元額への交換単位は高速自動車国道と共通で、還元額は一般有料道路のほか、高速自動車国道、阪神高速道路、本州

# 東京湾アクアライン利用促進キャンペーン

この夏「便利!」に「お得!」がプラス!

3,000円 普通車 毎日20時～翌6時  
実質1,000円相当  
ETC社会実験料金+キャンペーン + ETC前払割引 (5万円前払いの場合)

対象車両

ETC + 前払割引 + マイレージサービス + 大口・多頻度割引

■実施期間  
平成17年7月21日0時から  
平成17年8月31日24時まで

■対象区間  
東京湾アクアライン



	軽自動車	普通車	中型車	大型車	特大車	
現行料金	2,400円	3,000円	3,600円	4,950円	8,250円	
ETC社会実験料金	1,860円	2,320円	2,780円	3,830円	6,380円	
キャンペーン	毎日20時～翌6時 5割相当額還元	930円	1,160円	1,390円	1,920円	3,190円
	平日6時～20時 2割相当額還元	1,490円	1,860円	2,230円	3,070円	5,110円

※キャンペーンは、前払割引、大口・多頻度割引又はマイレージサービスに登録しているETC車が対象です。  
 ※ETC社会実験料金で支払い後、9月下旬から10月下旬までに、還元します。  
 ※ETC社会実験料金は、平成18年3月31日まで。  
 ※障害者割引と本キャンペーンの還元は、重複して適用されません。

土(休日)		日(休日)		月(平日)		金(平日)		土(休日)	
6時	20時	6時	20時	6時	20時	6時	20時	6時	20時
5割	5割	5割	5割	2割	5割	5割	2割	5割	5割
還元	還元	還元	還元		還元	還元		還元	還元

※木更津金田料金所・海ほたるPA料金所の通過時刻

東京湾アクアライン利用促進キャンペーン協議会

図7 東京湾アクアライン利用促進キャンペーンのチラシ

③ 東京湾アクアラインにおける社会実験

一般有料道路である東京湾アクアラインにおいては、一層の利用促進を図り、料金引き下げの効果を検討、評価することを目的として、平成一四年七月一九日から現行基本料金(普通車三、〇〇〇円)の約三三%引きとなる社会実験を実施してきているところである。

さらに今夏においては、東京湾沿岸地域の交通混雑の緩和、房総半島を中心とする地域振興等に資することを目的として、夏休み期間中の七月二一日から八月三一日まで間、通行料金の一部を還元する「東京湾アクアライン利用促進キャンペーン」を実施しており、昼間(土、日を除く六時～二〇時)においては料金の二〇%、夜間(二〇時～六時)においては料金の五〇%が還元される(図7)。

また、当該キャンペーンは千葉県観光キャンペーンと同時に実施しており、キャンペーンフレットについているクーポン券やアクアラインの領収書等の提示により、各種特典を受けることができる。

四国連絡道路などでも利用できる。  
 なお、「マイレージ割引」の導入にあたっては、利用促進の観点から、平成一六年度中はポイント二倍キャンペーンを実施している。

### 三 首都高速道路公団及び阪神高速道路公団における多様で弾力的な料金

首都高速道路公団が管理する首都高速道路及び阪神高速道路公団が管理する阪神高速道路においては、都市部における大量交通の円滑な処理等の必要から、開通当初より、入口において定額の料金を収受する均一料金制が採用されるとともに、多頻度利用者に対するサービスの向上や利用の定着と併せて料金所での渋滞緩和等を図るため、画一的な割引制度である回数券が、多く利用されてきた。

しかし、E T Cの活用によって、より利用しやすい弾力的な料金の導入が可能となることなどから、現在、料金制度について全体的な見直しが進められているところである。

#### ① E T C普及（利用）促進割引

首都高速道路及び阪神高速道路においては、近年、偽造回数券問題が発生し、券面のデザイン変更等さまざまな対策が講じられてきたが、昨年一二月には、額面総額約四〇億円に上る、これまでになく大規模かつ組織的な回数券の偽造グループが摘発されるなど、極めて深刻な事態を迎えることとなったため、本年一月末で販売を終了し、七月末をもって利用も停止された。

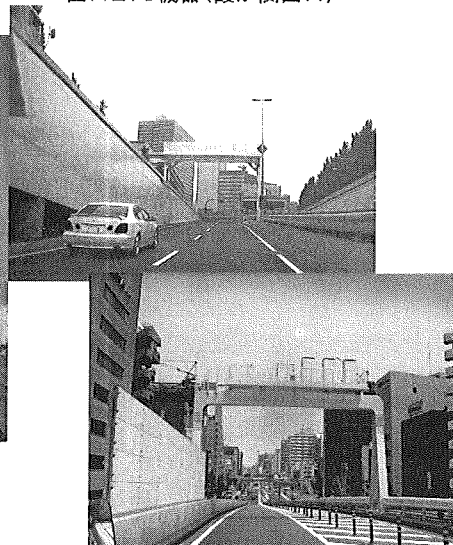
このような状況を受け、両公団では、回数券利用者の円滑なE T Cへの移行が図られるよう、E T C車載器の購入支援策を積極的に推進するとともに、昨年一月から期間限定で、高額回数券並みの割引率（一〇〇回券で約一八引き）となる割引制度を実施している。

これは、E T Cで両道路を利用する車両に対し一律五％を割り引くもので、E T C前払割引（五万円前払いすると、約一四％引き）と併せて一八％程度の割引となる。

#### ② E T C特定料金

首都高速道路及び阪神高速道路においては、均一料金制により短距離区間の利用者にとっては割高な料金となるため、これまで利用区間が特定できる一部の短距離区間において、通常より割安な料金設定を行ってきたところであるが、首都高速道路では、現在整備を進めている出口E T Cアンテナを活用することによって、E T C車については割安料金となる区間が拡

出口E T C機器（霞が関出口）



出口E T C機器（東扇島出口）



出口E T C機器（入谷出口）

写真1 出口E T Cアンテナの整備

大されている（写真1）。

③ 環境ロードプライシング

首都高速道路及び阪神高速道路では、都心部を中心とした道路ネットワークに大量の交通が集中するなかで、周辺の住宅地域等の環境に影響を及ぼしてきたことから、環境影響の比較的小ない臨海部のルートへ誘導する施策として、首都高速湾岸線（神奈川線）及び阪神高速五号湾岸線をETCで通行する大型車を対象に二〇％程度の割引を行っている。

④ 夜間割引社会実験

首都高速道路においては、交通量に比較的に余裕のある夜間の料金を割り引くことにより、首都高速道路の有効活用を図るとともに、一般道路からの交通の転換を促進し、一般道路の沿道環境の改善、渋滞対策などの効果等を調査することを目的とした社会実験を平成一五年度から実施している。

これまで、時間帯ごとの割引率や対象となる料金圏などの見直しが行われ、各種効果や課題の調査が続けられているが、現在、二二時から六時までの間にETCで通行する車両について、東京線と埼玉線で二〇％の割引、神奈川線で三〇％の割引が行われている（本年九月末まで実施予定）。

⑤ 週末割引社会実験

阪神高速道路では、週末昼間の料金を割り引くことにより、当該道路の利用促進を図るとともに、地域の活性化や一般道路の交通混雑緩和の効果等について調査することを目的とした社会実験を阪神東線において本年一月末から三月中旬にかけて実施した。

これは、ETCで通行する車両を対象に、週末（土・日・祝日）の一〇時から一一時及び一五時から一六時に利用する場合一〇％の割引、一一時から一五時までに利用する場合二〇％の割引を行うものであり、実験結果では、割引時間帯において一定の利用の増加が見られたところである。

⑥ 新たなETC後納割引制度

両道路においては、回数券の廃止に伴い、①の割引を期間限定措置として実施しているが、現在、より多様で弾力的な料金の導入に向けて、割引制度の大幅な見直しが進められている。その内容としては、利用頻度に応じた割引と、④や⑤などの社会実験を踏まえた曜日別・時間帯別の割引の二種類が中心とされており、特に後者については、都市高速において特定の時間帯に集中する渋滞の緩和による環境改善や利用者サービスの向上を図るとともに、比較的容量に余裕のある曜日・時間帯における道路の有効活用により、一般道

路からの交通の転換を促進し、一般道路の混雑緩和や沿道の環境改善を図ることを目的としている。

⑦ 対距離料金制

両道路ともに、ネットワークの拡大に伴い、利用距離のばらつきが拡大し、公平性の観点から、利用の程度に応じた負担という考え方に基づく料金体系の導入が求められており、前掲の政府・与党申し合わせにおいても、平成二〇年度を目標に対距離料金制への移行を図ることが決定されている。

（参考）「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」（抄）  
（平成一五年一二月二二日 政府・与党申し合わせ）

(2) 料金の水準

1) 民営化後の料金

② なお、首都高速及び阪神高速については、貸付料の支払いに必要な適切な料金収入の確保を図りつつ、平成二〇年度を目標として、利用の程度に応じた負担という考え方に基つき、対距離料金制への移行を図る。

このような背景を受け、両公団では対距離料金制の導入に必要な環境整備として、出口ETCア

ンテナの設置を進めるとともに、平成一八年春にETC利用率八五%の達成を目標として積極的な普及促進施策を展開している。

一方、国土交通省では「今後の有料道路のあり方研究会」（委員長・杉山武彦 一橋大学学長）の中で、対距離料金制の基本的な考え方について整理してきたところであり、これらを踏まえながら、両公団において内容の検討が進められている。

#### 四 本州四国連絡道路公団における多様な弾力的な料金

本州四国連絡道路においては、厳しい採算状況の中、一層の利用促進を図るために、地方公共団体の出資や公団の経営努力によるコスト削減により、基本料金の引き下げや各種割引を実施している。

（参考）「道路関係四公団の民営化について」（抄）  
（平成一四年二月二日 政府・与党申し合わせ）

##### ① 本州四国連絡橋公団の債務処理等

有利子債務の一部（約一・三兆円）を切り離し、国の道路特定財源により早期に処理するとともに、国及び地方による出資の期間を平成三四年度まで一〇年間延長することにより、将来における国民負担の膨張を避けると

ともに、現行料金の引上げを前提とせず、本四架橋としての自立経営を可能なものとする。また、基本料金の引下げについては、地方の追加出資（一〇年間延長）による経営改善効果等の範囲内で行うものとする。なお、民間債務の返済条件等の変更・繰上げ償還は行わない。

これによって、平成一五年七月からは、基本料金の二八%引きの料金（新特別料金）になるとともに、ETC利用車の場合はさらに五・五%のETC特別割引を加えて、約三三%引きの料金となっており、導入から一年後となる昨年六月末の見直しにおいては、交通量は計画をやや下回り、料金収入は減少したものの、低金利やコスト削減により償還は可能であると見込まれたため、当面、この料金を継続することとされた。

このような状況のなかで、本四公団では多様な弾力的な料金の導入に向けた取組みを行ってきたおり、本年四月にはこれまでの別納割引に代わる「大口・多頻度割引」を導入するとともに、六月からは「マイレージ割引」を開始したところである。また、今後の民営化に向けては、本州四国連絡道路周辺の豊富な観光資源を活かし、地域の発展に貢献しつつ増収を図ることができるような割引施策が検討されている。

##### ① マイレージ割引

この割引は、ETCにより本州四国連絡道路を通行した料金に応じてポイントを付与し、一定のポイント数を通行料金として還元するものであり、割引を受けるための登録については、日本道路公団が行っている「マイレージ割引」と共通の申し込みとなっており、ポイントの付与及びポイントの還元額への交換単位についても、日本道路公団の高速自動車国道と同じものである。

付与されたポイントについては、日本道路公団において付与されたポイントとの合算はできないが、ポイントを交換した還元額は本州四国連絡道路のほか、日本道路公団の高速自動車国道や一部の一般有料道路、阪神高速道路などでも利用できる。

なお、「マイレージ割引」の導入にあたっては、六月、七月の期間限定でポイント二倍キャンペーンを実施した。

##### ② 大口・多頻度割引

本州四国連絡道路においては、別納契約を締結した別納カード利用者に対し、最大一二・五%の割引率が適用される別納割引を実施してきたところである。

しかし、この別納割引については、全国的に事業協同組合の差益の不正流用などの問題

が発生したことから、日本道路公団と同様に本年三月末で廃止し、これに代わる新たな割引として、四月一日よりETCにより本州四国連絡道路を利用する大口利用者に対して、利用実績に応じて割引を行う「大口・多頻度割引」を開始した。これは、別納割引における契約事業者単位での利用実績額に応じた割引から、車両一台当たりの利用実績額に応じた割引に変更したことがその中心的な内容となっており、月々の利用金額に対して車両当たり最大で二・五%の割引率が適用され、従前の別納制度と同程度の割引を受けることが可能となっている。

## 五 今後の取組みと課題

これまで見たように、各公団では、民営化に向けてETCを活用した弾力的な料金の導入を進めてきており、一〇月以降の民営化会社においては、民間のノウハウを発揮した更なる多様で弾力的な料金の導入が期待される場所である。一方で、民営化後四五年以内での確実な債務返済を確保するためには、限られた割引原資の中でこれまでの画一的な割引制度の見直しも求められているところであり、特に、四公団で発行しているハイウェイカードについては、これまで回数券と同様に偽造事件が社会問題化し、五万円等の高額カードが

利用停止されているが、ETCの普及状況を踏まえ、抜本的な対策として本年一〇月の民営化前にすべてのカードの販売を終了するとともに、本年度末には利用も停止される予定である。

しかしながら、今後、多様で弾力的な料金体系への移行を円滑に進めていくためには、ETCの一層の普及が不可欠であり、それにはすべての有料道路の利用者がETCを導入できるような環境の整備が必要となる。このため、各公団では、通行料金還元方式によるETC車載器設置支援とともに、二輪車用ETCの試行運用やクレジットカード契約をしない方へのデポジット（保証金）方式のETCカードのモニターテスト等を実施しており、国土交通省においても、ETC車載器導入時の金銭的な負担軽減を図るため、ETC車載器のリース制度を開始しているところであるが、今後とも、国及び各公団で連携を図りながら、引き続きETC普及へ向けた取り組みを進めていくことが必要である。



# 平成一五年度道路交通管理統計の概要

道路局道路交通管理課調整係長 小林 政義

## 一 はじめに

道路交通管理統計調査は、全国の道路における道路の管理体制、道路管理施設の整備状況等の道路交通管理の実態を的確に把握するとともに、今後の社会情勢の変化に対応し、道路の実態に即した望ましい道路交通管理のあり方について検討するための基礎資料を得ることを目的として、毎年実施しているものである。

本調査は、道路法に基づき指定又は認定され、道路管理者が管理しているすべての道路を対象としており、道路運送法に基づく一般自動車道等は含まれていない。

調査項目については次のとおりである。

### ① 道路監視員の任命状況

- ② 道路管理用車両の保有状況
- ③ 道路パトロールの実績
- ④ 道路情報管理施設等の設置状況
- ⑤ 道路災害の発生状況
- ⑥ 異常気象時の通行規制実績
- ⑦ 異常気象時の警戒・緊急体制の発動実績
- ⑧ 道路情報モニターの活動実績
- ⑨ 車両取締り機器等の設置状況
- ⑩ 道路標識による高さ、総重量等の制限の状況
- ⑪ 特殊車両の指導取締り実績
- ⑫ 路上放置車両の処理実績

## 二 平成一五年度道路交通管理統計の概要

### 1 道路管理の現況

道路交通管理統計においては、道路管理の現況を知るため、道路の管理体制、施設の整備状況について調査を行っている。

〈道路情報管理施設の整備状況について〉

道路情報管理施設とは、道路管理者が安全かつ円滑な道路交通の確保のため必要な情報を収集し、又は道路利用者に当該情報を提供するために設置される施設であり、道路上の道路情報提供装置、車両監視装置、気象観測装置、緊急連絡施設等が含まれる。

### (1) 道路情報板等の設置状況について

平成一六年四月一日現在における主な施設の整

備状況は、道路情報板約二万一、〇〇〇基、路側放送約四〇〇区間、ビーコン約二、八〇〇基等となっており、近年においては、特に路側放送やビーコンといった、より高度な道路情報提供が推進されている(表1参照)。

(2) 気象観測装置の設置状況について

平成一六年四月一日現在における主な施設の整備状況は、雨量計約七、七〇〇基、温度計約五、二〇〇基、風速計約二、三〇〇基等となっており、近年においては、増加傾向にある(表2参照)。

2 異常気象時の対応

〈異常気象時における通行規制実施について〉

豪雨、地震等の異常気象時において、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、各道路管理者は、通行規制基準、通行規制区間を定め、事前の通行規制を実施している。

平成一五年度の通行規制実績は、通行止回数で約五、九〇〇件となっており、うち豪雨によるものが約三、三〇〇件と大部分を占め、次いで豪雪地吹雪の順となっている(表3参照)。

表1 道路情報板等の設置状況(平成16年4月1日現在)

道路種別	道路情報板 (基)					警報表示板 (基)		車両監視用テレビ (台)			交通量測定器 (基)			路側放送 (区間)	ビーコン (基)	道路交通 監視装置 (基)		
	A型	B型	C型	電光式	計	トンネル	その他	計	トンネル	その他	計	料金所	その他				その他	
高速自動車国道	2,075	1,136	0	502	3,713	3,030	174	3,204	1,953	497	2,450	0	2,913	2,913	207	1,540	705	
本州四国連絡道路	0	25	6	124	155	29	8	37	51	60	111	95	24	119	2	18	0	
都市高速道路	118	0	17	1,180	1,315	128	24	152	794	1,362	2,156	661	661	1,322	56	509	16	
一般国道	指定区間内	65	123	11	2,788	2,987	1,270	99	1,369	1,277	4,472	5,749	0	0	0	105	460	664
	指定区間外	153	444	873	1,932	3,402	964	56	1,020	145	107	252	0	0	0	15	29	192
都道府県道	123	858	2,606	2,174	5,761	709	242	951	60	162	222	0	0	0	14	35	811	
市町村道	232	304	632	302	1,470	168	140	308	38	186	224	0	0	0	2	1	81	
一般有料道路	日本道路公社	395	305	0	210	910	485	11	496	452	74	526	0	446	446	18	196	170
	地方道路公社	45	97	111	621	874	210	27	237	579	236	815	590	590	1,180	22	0	341
計	3,206	3,292	4,256	9,833	20,587	6,993	781	7,774	5,359	7,156	12,515	1,346	4,634	5,980	441	2,848	2,980	

- 注(1) 施設は道路管理者が所有しているものを計上し、警察等他機関に貸与しているものを含む。  
(2) 道路情報板の種類は、「道路情報装置の規格について」(昭和47年9月27日付け建設省道企発第52号道路局企画課長通達)による。  
A 型：オーバーヘッド型式のもの。 B 型：路側設置型で表示器により表示するもの。  
C 型：路側設置型で表示板により表示するもの。 電光式：オーバーヘッド型、路側設置型といった型式にかかわらず、電光式のもの。  
(3) 警報表示板は、専らトンネル内事故、雪崩等災害の発生を表示するものを、トンネル内事故発生を表示するため設置したものとその他のものを区別して計上した。  
(4) 車両監視用テレビは、道路交通の状態を監視するため設置したテレビカメラで、トンネル内の状態を監視するためのものとその他のものを区別して計上した。  
(5) 路側放送とは、路側に設置された中波放送機(モノポールアンテナ、誘導通信ケーブル)により、車載のカーラジオを通じて、道路交通情報を常時提供できるシステムをいい、中波放送機1基の放送区間を1箇所とし、同一区間であっても、2基の放送機によって上下線で異なる放送を行っている場合は、2箇所として計上した。  
(6) ビーコンとは、VICS(道路交通情報通信システム：電波を用いて、リアルタイムで道路交通情報等運転者が必要とする情報を車載のコンピュータに提供するシステム)における発信器として、道路管理者が路側に設置したものをいう。

表2 気象観測装置の設置状況(平成16年4月1日現在)

道路種別	雨量計			温度計			積雪深計			路面凍結観測装置			風速計			視程障害観測装置				
	道路管理者設置	その他の設置	計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計		
高速自動車国道	936	0	15	951	768	20	788	347	17	364	951	0	951	691	10	701	364	5	369	
本州四国連絡道路	15	0	0	15	24	0	24	0	0	0	23	0	23	23	4	27	18	0	18	
都市高速道路	33	0	0	33	75	0	75	12	0	12	73	0	73	52	0	52	20	0	20	
一般国道	指定区間内	1,136	30	52	1,218	1,035	273	1,308	693	63	756	803	151	957	603	6	609	170	9	179
	指定区間外	164	132	660	956	353	648	1,001	433	79	512	295	32	327	87	37	124	47	2	49
都道府県道	366	172	1,242	1,780	428	785	1,213	529	168	697	386	78	464	185	68	253	208	19	227	
市町村道	479	541	1,466	2,486	279	331	610	104	310	414	63	29	92	197	198	395	8	1	9	
一般有料道路	日本道路公社	191	0	7	108	93	3	96	38	0	38	105	0	105	80	1	81	26	0	26
	地方道路公社	93	47	6	146	74	39	113	9	9	18	57	17	74	77	25	102	114	9	123
計	3,323	922	3,448	7,693	3,129	2,099	5,228	2,165	646	2,811	2,759	310	3,069	1,995	349	2,344	975	45	1,020	

- 注(1) 施設は道路管理者が所有しているものを計上し、警察等他機関に貸与しているものを含む。  
(2) 自動伝達式とは、テレメータ等により、自動的に道路管理者の事務所等に観測結果を伝達するものをいう。  
(3) 視程障害観測装置とは、透過率計、ITV等の霧、吹雪等による視程障害の程度を観測する装置をいう。

表3 異常気象時の通行止回数（平成15年度実績）

原因		豪雨	地震	豪雪	地吹雪	路面凍結	雪崩	霧	強風	波浪	河川氾濫	その他	計	
規制区間内外の別														
道路種別														
高速自動車国道	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	外	8	28	8	0	0	0	72	0	1	0	8	125	
	計	8	28	8	0	0	0	72	0	1	0	8	125	
本州四国連絡道路	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	外	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	4	
	計	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	4	
都市高速道路	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
一般国道	指定区間内	内	51	2	5	12	0	13	0	1	29	0	8	121
		外	36	17	41	59	14	21	0	5	6	1	12	212
		計	87	19	46	71	14	34	0	6	35	1	20	333
	指定区間外	内	345	3	22	14	30	5	0	2	0	0	17	438
		外	67	5	10	15	35	4	0	3	0	1	25	165
		計	412	8	32	29	65	9	0	5	0	1	42	603
都道府県道	内	1,025	41	128	33	23	14	0	19	51	2	99	1,435	
	外	401	51	218	266	48	27	0	8	4	5	349	1,377	
	計	1,426	92	346	299	71	41	0	27	55	7	448	2,812	
市町村道	内	302	19	29	10	6	0	0	7	9	4	8	394	
	外	1,016	89	34	19	36	7	1	21	8	18	70	1,319	
	計	1,318	108	63	29	42	7	1	28	17	22	78	1,713	
一般有料道路	日本道路公団	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		外	16	28	3	0	0	0	70	0	0	0	1	118
		計	16	28	3	0	0	0	70	0	0	0	1	118
	土木部企業局	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	地方道路公社	内	16	0	48	3	54	0	1	9	6	0	1	138
		外	7	3	3	14	2	0	0	0	0	0	2	31
		計	23	3	51	17	56	0	1	9	6	0	3	169
計	内	1,739	65	232	72	113	32	1	38	95	6	133	2,526	
	外	1,552	221	317	373	135	59	143	40	19	25	467	3,351	
	計	3,291	286	549	445	248	91	144	78	114	31	600	5,877	

注(1) 道路管理者が道路法第46条に基づき実施した通行止を、主たる原因別に計上した。

(2) 規制区間内外の別の「内」は規制区間内で実施した規制を、「外」は規制区間外で実施した規制をさす。

なお、規制区間とは、「異常気象時における道路通行規制要領」（昭和44年4月1日付け建設省道政発第16号及び第16号の2建設省道路局長通達別紙）第二に規定する異常気象時通行規制区間及び「道路管理の強化について」（昭和45年9月18日付け建設省道政発第84号及び第84号の2建設省道路局長通達）記二に規定する特殊通行規制区間をいう。

(3) 規制区間内外にまたがった通行規制は、区間の長い方に計上した。

(4) 通例の積雪による冬季閉鎖など異常気象に伴うものでない通行止は計上していない。

3 違法車両の取締り等

(1) 特殊車両の取締りについて

① 特殊車両の指導取締り実績

道路管理者は、車両制限令の基準を超えている車両で、道路法第四七条の二第一項に基づく特殊車両通行許可（以下、「通行許可」という。）を受けずに通行している車両及び通行許可の条件に違反して通行している車両の指導取締りを行っている（表4参照）。

② 違反車両の違反内容

違反件数については、通行許可を受けていない場合が約一万四、七〇〇件（約八六％）、通行許可を受けている場合が約二、四〇〇件（約一四％）となっており、通行許可を受けないで違反車両を走行させているケースが多いことがうかがえる。

違反内容としては、通行許可を受けていない場合においては、寸法超過が約八、七〇〇件、重量超過が約三、〇〇〇件となっており、両方の超過が約三、〇〇〇件となっている。通行許可を受けている場合においては、重量超過単独での違反が約七〇〇件であり、全体の約二九％を占めている（表5参照）。

③ 車両取締り機器の設置状況

道路法に違反して道路を運行する車両の指導取締りを行うため、道路管理者は、車重計、

表4 特殊車両の指導取締り実績（平成15年度実績）

道路管理者	取締り活動			対象車両 (台)	違反車両 (台)	措 置 内 容						
	回数 (回)	時間 (時間)	人員 (人)			指導 警告 (件)	措置 命令 (件)	許可取消		刑事告発		
								取締りに 係るもの	事故に 係るもの	取締りに 係るもの	事故に 係るもの	
日本道路公団 (高速自動車国道)	4,033	15,220	39,350	33,228	10,871	2,219	8,652	0	0	0	0	
本州四国連絡橋公団	296	1,535	1,304	521	356	356	0	0	0	0	0	
都市高速道路公団等	首都高速道路公団	1,748	4,266	22,216	13,462	794	0	1,007	0	0	0	0
	阪神高速道路公団	3,162	7,211	16,634	1,704	1,704	1,687	17	0	0	0	0
	名古屋高速公社	384	197	2,282	6,302	43	43	0	0	0	0	0
	広島高速公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	福岡北九州高速公社	12	24	120	312	25	25	0	0	0	0	0
	小 計	5,306	11,698	41,252	21,780	2,566	1,755	1,024	0	0	0	0
地方整備局等	北海道開発局	18	32	194	120	65	49	16	0	0	0	0
	東北地方整備局	49	105	902	313	118	69	47	0	0	0	1
	関東地方整備局	70	142	1,120	554	307	192	116	0	1	0	0
	北陸地方整備局	32	65	675	525	90	57	9	0	0	0	0
	中部地方整備局	75	200	968	696	330	78	182	0	0	0	0
	近畿地方整備局	204	461	2,690	1,403	594	534	54	0	1	0	0
	中国地方整備局	61	150	677	932	245	162	82	0	0	0	0
	四国地方整備局	35	58	409	124	39	35	0	0	0	0	0
	九州地方整備局	154	300	2,354	1,720	532	416	116	0	0	0	0
	沖縄総合事務局	11	20	108	28	8	8	0	0	0	0	0
小 計	709	1,533	10,097	6,415	2,328	1,600	622	0	2	0	1	
都 道 府 県	17	39	145	106	29	29	0	0	0	0	0	
指 定 市	1	2	40	8	2	2	0	0	0	0	0	
市 町 村	31	90	32	177	0	0	0	0	0	0	0	
一般 有料 道路	日本道路公団	298	1,178	2,860	2,909	952	145	807	0	0	0	0
	地方道路公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	10,691	31,295	95,080	65,144	17,104	6,106	11,105	0	2	0	1	

注(1) 許可取消、刑事告発以外の欄については、指導取締り基地等における取締りのみを計上し、他の業務に付随して行った取締り（例えば、料金収受業務中に、付随的に料金所の軸重計により違反者を発見し、措置を行った場合。）は含まない。

(2) 許可取消、刑事告発の欄については、指導取締り基地における取締りの際の措置命令違反、常習違反による件数のほか、道路法47条第1項の規定又は許可条件に違反して車両を通行させ、重大事故を発生させたことによるものを含む。

(3) 措置内容の区分は、「車両の通行の制限について」（昭和53年12月1日付け建設省道交発第96号建設省道路局長通達）別添2「特殊車両の通行に関する指導取締り要領」による。

指導警告：措置命令の必要がない程度が軽微である場合に、文書をもって再発防止等を指導警告すること。

措置命令：違反車両に対し、車両構造の一部取り外し又は積載貨物の分割による重量、寸法の軽減措置、通行の中止、通行条件の遵守等を文書をもって命令すること。

(4) 日本道路公団の違反車両台数には、口頭による指導警告台数（高速自動車国道：5,035台、一般有料道路：347台）は含まない。

(5) 首都高速道路公団の違反車両台数には、口頭による指導警告：8,922件及び料金所における簡易な指導警告：4,038件は含まない。

表5 違反車両の違反状況（平成15年度実績）

道路管理者	違反区分				許可あり（件）																	合計	
	重量超過	寸法超過	経路違反	その他違反	計	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-
日本道路公団(高速自動車国道)	2,495	5,744	2,096	10,335	277	8	28	75	5	4	7	0	62	21	19	1	28	1	0	536	10,871		
本州四国連絡橋公団	43	296	3	342	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	8	0	0	0	0	14	356		
道 路 公 団 等	首都高速道路公団	119	345	54	518	6	1	7	3	12	0	16	12	2	28	4	185	0	0	0	276	794	
	阪神高速道路公団	105	1,254	121	1,480	63	7	5	3	13	0	0	4	5	90	4	27	2	0	1	224	1,704	
	名古屋高速公社	5	37	0	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	43
	広島高速公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	福岡北九州高速公社	23	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	25
	小計	252	1,636	175	2,063	69	8	12	6	25	0	16	16	9	118	8	212	3	0	1	503	2,566	
	地方整備局等	3	18	7	28	5	1	0	0	0	1	0	0	4	0	1	0	0	2	23	37	65	
北海道開発局	12	20	16	48	23	6	2	1	0	2	0	0	2	0	2	1	10	1	20	70	118		
東北地方整備局	26	110	50	186	38	4	2	5	0	0	0	0	5	2	1	0	25	11	27	120	306		
関東地方整備局	11	10	7	28	13	0	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	6	3	36	62	90		
北陸地方整備局	14	52	43	109	105	18	6	17	0	8	3	1	6	1	5	4	17	4	26	221	330		
中部地方整備局	11	83	121	215	87	39	21	47	5	33	4	8	9	5	9	6	50	23	33	379	594		
近畿地方整備局	1	94	34	129	30	4	2	11	0	2	2	0	8	0	1	0	6	6	44	116	245		
中国地方整備局	1	4	11	16	1	2	0	4	0	3	0	0	0	0	1	1	0	2	9	23	39		
四国地方整備局	11	178	75	264	47	11	0	15	0	3	1	3	5	2	5	0	29	3	144	268	532		
九州地方整備局	0	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	8		
沖縄総合事務局	90	570	366	1,026	349	85	35	101	5	52	10	12	40	10	25	12	143	55	367	1,301	2,327		
都道府県	1	7	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	14	1	2	20	29		
指定市	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2		
市町村	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6		
料 外 道 路 有	日本道路公団	97	460	390	947	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	952		
	地方道路公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
計	2,984	8,713	3,032	14,729	695	101	75	182	35	56	33	28	111	158	60	225	189	57	375	2,380	17,109		

注(1) 違反内容の区分については、以下のとおり。  
 ①無許可：道路法第47条の2第1項に基づく特殊車両通行許可を有しない場合。  
 ○重量超過一車両総重量、軸重、隣接軸重及び輪荷重について車両制限令第3条に規定する限度を超えて道路を通行していた場合。  
 ○寸法超過一軸、高さ及び長さについて車両制限令第3条に規定する限度を超えて道路を通行していた場合。  
 ②許可有り：何らかの特殊車両通行許可を有する場合。  
 ○経路違反一許可証と通行経路が異なる場合。  
 ○積荷違反一許可証の積載貨物と積荷が異なる場合。  
 ○重量超過一許可証の許可重量（総重量、軸重等）を超える場合。  
 ○寸法超過一許可証の許可寸法（軸、高さ及び長さ）を超える場合。  
 ○条件違反一条件書の許可条件（徐行条件、時間制限等）に違反した場合。  
 ○その他一その他の許可証及び条件書の記載内容違反、許可証不携帯等。  
 (2) 1台の車両に複数の違反内容が該当する場合は、各々1件として計上している。

軸重計等の重量測定機器の設置を行っている。

機器の設置状況は、都道府県道、市町村道に比較して高速自動車国道でより進んでいる（表6参照）。

(2) 路上放置車両の処理について

近年、廃棄車両の処理費用の高騰等により、道路上に放置され一般交通の障害となっている車両（路上放置車両）が増加しており社会問題となっている。

平成一五年度の路上放置車両発見台数は全体で約三万六、〇〇〇台であるが、このうち三〇%以上が指定市におけるものである。また、市町村道の五〇%以上が東京、大阪、名古屋圏におけるものであり、特に特に大都市で問題となっていることがわかる（表7参照）。

道路管理者は警察と協力しつつその排除に努めているものの、所有者の確認が困難な場合が多いため道路管理者自らで廃棄せざるを得ない状況にあり、それがさらに路上放置を助長するという悪循環が生じている例も見受けられ、今回の調査時点においても路上放置車両総数の約一九%が未処理状態となっている。また、平成一七年一月一日から自動車リサイクル法が施行されたことも含め、道路管理者としては今後とも他機関との連携を緊密にし、この問題に取り組む必要性が高いこ

表6 取締り機器（定置式）の設置状況（平成16年4月1日現在）

道路種別	機器	車重計		軸重計		輪荷重計		車高計	
		箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)
高速自動車国道		188	188 ( 0 )	689	953 ( 0 )	0	0 ( 0 )	546	1,169 ( 0 )
本州四国連絡道路		6	6 ( 0 )	28	28 ( 0 )	0	0 ( 0 )	29	50 ( 0 )
都市高速道路		9	9 ( 0 )	261	564 ( 524 )	2	4 ( 0 )	331	589 ( 0 )
一般国道	指定区内	99	102 ( 11 )	25	39 ( 30 )	4	4 ( 1 )	32	36 ( 17 )
	指定区間外	1	1 ( 0 )	0	0 ( 0 )	0	0 ( 0 )	0	0 ( 0 )
都道府県道		14	11 ( 1 )	2	4 ( 0 )	0	0 ( 0 )	0	0 ( 0 )
市町村道		0	0 ( 0 )	0	0 ( 0 )	0	0 ( 0 )	0	0 ( 0 )
一般有料道路	日本道路公団	24	24 ( 0 )	114	175 ( 0 )	0	0 ( 0 )	84	162 ( 0 )
	地方道路公社	6	6 ( 2 )	2	2 ( 0 )	0	0 ( 0 )	4	4 ( 0 )
計		347	347 ( 14 )	1,121	1,765 ( 554 )	6	8 ( 1 )	1,026	2,010 ( 17 )

注(1) 管理を警察等他機関に委託しているものを含め、道路管理者が所有するものを計上している。

(2) 機器の分類は次のとおり。

車重計：車両総重量を一度に計測する装置

軸重計：一つの車軸の荷重を計測する装置

輪荷重計：一つの車輪の荷重を計測する装置

(3) 設置箇所数については、

①同一地点であっても、上下線それぞれに設置している場合は、2箇所

②料金所等に複数のブースがあり、各々に機器が設置してある場合は、全体で1箇所として計上している。

(4) 基数欄の( )には、違反取締り用カメラを有するものを内数で示す。

表7 路上放置車両の処理実績（平成15年度実績）

道路管理者	放置車両 発見台数	放 置 車 両 処 理 台 数						未処理	
		所 有 者 撤去台数	道路管理者撤去台数		清掃当局 撤去台数	警 察 撤去台数	計		
			廃棄物	違法放置物件					
日本道路公団	377 ( 247 )	145 ( 43 )	50 ( 21 )	41 ( 14 )	0 ( 0 )	2 ( 0 )	238 ( 78 )	139 ( 169 )	
本州四国 連絡橋公団	1 ( 0 )	1 ( 0 )	0 ( 0 )	0 ( 0 )	0 ( 0 )	0 ( 0 )	1 ( 0 )	0 ( 0 )	
都市高速 道路公団等	232 ( 8 )	195 ( 0 )	2 ( 0 )	12 ( 8 )	0 ( 0 )	23 ( 0 )	232 ( 8 )	0 ( 0 )	
地方整備局等	637 ( 201 )	139 ( 66 )	165 ( 67 )	45 ( 14 )	1 ( 0 )	15 ( 0 )	365 ( 147 )	272 ( 54 )	
都道府県	1,376 ( 1,035 )	310 ( 740 )	383 ( 126 )	366 ( 63 )	6 ( 2 )	11 ( 0 )	1,076 ( 931 )	300 ( 104 )	
指定市	10,278 ( 1,391 )	3,131 ( 123 )	3,304 ( 183 )	2,680 ( 3 )	945 ( 20 )	42 ( 23 )	10,102 ( 352 )	176 ( 1,039 )	
市町村	16,362 ( 4,244 )	5,441 ( 1,057 )	5,101 ( 1,307 )	2,049 ( 175 )	580 ( 111 )	207 ( 15 )	13,378 ( 2,665 )	2,984 ( 1,579 )	
地方道路公社	23 ( 2 )	22 ( 0 )	0 ( 1 )	0 ( 0 )	0 ( 0 )	0 ( 0 )	22 ( 1 )	1 ( 1 )	
計	H15分	29,286	9,384	9,005	5,193	1,532	300	25,414	3,872
	繰越分	( 7,128 )	( 2,029 )	( 1,705 )	( 277 )	( 133 )	( 38 )	( 4,182 )	( 2,946 )
	合計	36,414	11,413	10,710	5,470	1,665	338	29,596	6,818

注(1) ここでいう「車両」には、自転車等の「軽車両」は含まない。

(2) 発見台数には、道路管理者がパトロール時等に自ら発見した場合のほか、通報を受けた結果発見した場合も含む。

(3) 所有者撤去台数には、所有者が判明し、道路管理者が所有者に撤去させたものを計上している。

(4) 道路管理者撤去台数には、道路管理者が費用を負担して（路上放棄車処理協会から寄付を受けた場合も含む）、自ら又は回収業者に依頼して撤去した台数を計上している。

(5) 清掃当局撤去台数には、道路管理者が清掃当局に連絡して処理を任せたものを計上している。

(6) 警察撤去台数には、道路管理者が警察に連絡し、刑事事件にかかわる可能性などから警察が撤去する旨回答を得たものを計上している。

(7) 上段は当該年度分。下段括弧書きは、前年度以前からの繰越分。ただし、繰越分が把握できない管理者分は計上していない。

とを示している。

### 三 おわりに

我が国は、国土の四分の三が山地であり、かつ、豪雨、地震などの自然災害が頻繁に発生し易い条件の下にある。こうした自然条件の下で、道路管理者は道路を良好に保ち、道路交通の安全を確保しなければならない。このため、道路管理者は豪雨等の自然現象により災害の発生の恐れがある箇所については、重点的なパトロール等を実施することにより常に異常の有無を把握し、異常が認められた場合は速やかに対策を講じる必要がある。

また、災害発生時においては状況を的確に把握して対処するために、関係機関との協力体制、情報収集・提供体制を整備する必要がある。

さらに、道路管理者は道路構造の保全、交通の危険防止のため、道路法に違反している車両の指導取締りを実施しているが、近年物流の効率化という観点から、車両の大型化が進展しており、それに伴い違反車両の増加が懸念されることである。そのため、今後、指導取締り体制や関係機関との連携を一層強化することによって、より効果的に違反車両数の抑制を図ることが重要である。

近年、道路利用者の道路交通情報に対するニーズはますます高度化、多様化してきており、従来

化していくことが必要である。

以上のような道路管理上のさまざまな課題を検討するための資料として、全国の道路管理者に本調査結果を活用していただければ幸いである。

最後に本調査にご協力いただいた全国の担当者、この誌面をお借りして御礼を申し上げ、本稿を終わることとする。



## トンネルの天井に車両を接触させた運転手に対して 事故についての過失が争われた事例

— 大津市道損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕平成一五年二月一六日  
大津地方裁判所 請求一部認容（確定）

### はじめに

本件は、原告の従業員が原告所有のトラック（以下「本件車両」という。）を運転して走行中、大津市管理の市道のトンネル（以下「本件トンネル」という。）の天井に本件車両が接触して車両が損傷したことにより、原告が被ったとする損害の賠償を国家賠償法第二条に基づき損害賠償請求をしたものである（請求額七一六万九、四〇八円）。

（前提となる事実）

① 原告は、引越荷役事業及び作業請負、梱包事業等を業とする株式会社であり、トラックを所有していた。

② 原告の従業員で原告所属の運転手（以下「運転手」という。）は、本件車両に顧客の荷物を積載して、本件トンネル内に進入し、出口付近で本件トンネル天井に本件車両を接触した（以下上記事故を「本件事故」という。）。

### 一 主な争点

入口付近より出口付近の高さが低いトンネルにおいて、通過しようとする車両の運転手が安全にトンネル内を通過できるように高さ制限があることを道路管理者が明示し、車両の通行を禁ずるなどの措置を行わなかった場合、トンネルの天井に車両を接触させた運転手に対して事故についての過失が認められるか。

1 本件事故についての被告の責任と原告の過失について（争点1）

#### (1) 原告の主張

ア 本件事故当時、本件トンネルの入口には注意を促すような標識はなく、本件車両の車高は三・三メートルで、本件トンネルの入口は四・二メートルの高さであったことから、運転手は、目視により進入可能であると判断し、本件トンネル内へ進入したところ、本件トンネルは出口では三メートルの高さしかなかったため、本件車両は出口付近で、本件トンネルの天井に接触し立ち往生することとなった。

イ 本件トンネルについて、入口と出口の高さが一定でないのであれば、被告は、安全に車両がトンネル内を通過できるよ

う、高さ制限があることを明示し、三メートルを超える車高を有する車両の通行を禁ずる措置を講ずべきであるのに（なお、本件事故後、本件トンネルの入口に「けた下制限高三・〇M」との標示が設けられた。）、これを怠ったのであるから、被告には道路の設置及び管理に瑕疵があった。

ウ トンネル入口に何ら注意が促されていない場合、入口と出口で高低差があると判断するドライバーは皆無であり、そのまま進入することに過失はない。道路交通法上も、トンネルを進入する際の一旦停止義務を認めていない。本件トンネルについては、その途中で坂道となっていることは容易に判別できない。また、途中で出られないようなトンネルであれば、その入口に高さ制限についての看板が設けられているのであって、運転手は、高さ制限の看板がなければ、入口と出口との間に高低差があったとしても、それが車両の通行が不可能なトンネルだとは認識しない。さらに、運転手は、引越荷物を搬送しており、本件トンネルが横幅の狭いトンネルであったから、徐行していた。

## (2) 被告の主張

ア 本件事故当時、原告が進入した本件トン

ネルの入口には、「けた下高三・〇M」の標示がなかったものの、運転手は、進入に際して十分余裕のある高さを有していないことは目視により判断し得たのであり、また、前方の出口へ抜けるに際して前方を目視していれば、道路が上方に傾斜し、一方上部は並行であり、自ずと出口付近の高さが低くなっていることが十分認識し得る状況にあった。

イ 本件事故当時、本件トンネルの周辺部分が工事中であったので、「最徐行」の看板が設置されていて、徐行運転での注意が促されていたから、本件車両が徐行により、進行しておれば、途中の高低差に気付き、接触事故は回避し得た。

ウ したがって、入口の高さに余裕があつて、本件トンネルに進入したとしても、運転において、慎重を期して徐行するなどして、天井の高さに注意を払っておれば、途中、車高との関係で、天井部分が接触する可能性を予期することは十分できた。しかるに、運転手は、本件トンネルの入口の高さが進入可能な高さを有していることから、出口も同様の高さを有するものと判断し、徐行することなく、相当の速度で進行して、自車の上部を本件トンネルの天井に接触させ

たのであるから、運転手には、本件トンネルの入口の高さと同等の高さが続いていると軽信した過失が存し、その割合は三〇パーセントを超えるものである。

## 2 本件事故によって原告の被った被害について

### ―他の争点―(争点2)

#### (1) 原告の主な主張

本件事故によって、原告は、下記のとおり損害を被った。

#### ア 修理代 一六五万六、〇〇〇円

本件事故により、本件車両のコンテナ部分に損傷が生じたが、車体部分には損傷はなかつたので、全損の状態ではない。原告は、本件車両全体を廃棄処分して新車を購入するより、コンテナ部分を積み換える方が安上がりであるから、本訴において、修理代金を損害として、請求する。損害賠償は原状を回復することが本来の目的であるので、本件車両のコンテナ部分については、中古市場は確立されておらず、市場が形成されている中古車のように再調達できないのであるから、原状回復としては、修理費を補填する以外にはあり得ない。

#### イ 休車代 五三一万三、四〇八円

本件事故直前三ヵ月間の当該支社の売上

平均から経費を控除した金額を、当該支社のトラック保有台数分で割り出し、一日の営業利益を算出し、これに休業日数を乗じたもの。

## (2) 被告の主な主張

### ア 修理代について

本件車両の損傷部分は、車両上部の箱部分で、この新品価格は二七〇万円であるところ、法定減価償却残存率換算表の法定耐用年数一〇年を採用し、経過年数八年一月でみると、損傷コンテナの時価額は、三万五、六〇〇円となる。交通事故による損傷の賠償額評価としては、修理費が時価額を超える部分には、時価額が当該交通事故による損害額と認定されることを全損として処理されている。本件において、例外を認める特段の事情は存しない。

### イ 休車代について

本件車両の損害が全損であるから、休車損害は発生しない。本件事故により、原告には減収がみられないのであるから、休車損は発生していない。なお、本件車両の稼働率についての主張立証はない。

仮に、数日分の休車損害が認定されるとしても、一日五万五、三四八円は過大に過ぎる。三カ月平均の当該支社の営業利益を

保有台数で割ると、一台当たり一九万七、〇六〇円の営業利益となり、その他の売上を加えたとしても、休車損害は、一日当たり六、五六九円を超えることはない。

## 二 争点に対する裁判所の判断

### 1 主文

被告は、原告に対し、二七二万八、四五四円及びこれに対する訴状到達翌日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

### 2 判断のポイント

(1) 本件事故についての被告の責任と原告の過失について（争点一）

ア 本件トンネルは、被告の管理する市道のトンネルで、本件車両の進行方向から見て、上り勾配となっており、入口付近の高さは四・二メートル、出口付近の高さは三・五メートルである。本件事故当時、本件トンネルの入口付近には「けた下制限」についての標識等は設置されておらず、本件事故後に、本件トンネルの入口付近に「けた下制限高三・〇M」との標示が設けられていた。

イ 運転手は、本件車両に顧客の荷物を積載し、被告の管理する市道を走行し、本件ト

ンネルに差しなかった。運転手は、本件事故当時、本件トンネルの入口には注意を促すような標識はなく、入口の高さは四・二メートルくらいであり、他方、本件車両の高さは三・三メートルであったことから、目視により進入可能であると判断し、本件トンネルに進入した。しかし、本件トンネルが、上記アのような状況にあったため、出口付近で、本件車両が本件トンネルの天井に接触し、本件車両のコンテナ部分に損傷が生じた。

ウ 被告は、管理する道路である本件トンネルが上り勾配となっていて、入口付近より出口付近の高さが低いのであるから、本件トンネルを通過しようとする車両の運転手が安全にトンネル内を通過できるように高さ制限があることを明示し、三メートルを超える車高を有する車両の通行を禁ずるなどの措置を講ずべきところ、これを怠ったのであるから、道路の設置及び管理に瑕疵があったというのが相当であり、国家賠償法二条一項による責任がある。

エ 運転手において、本件トンネルを出口へ抜けるに際して前方を目視していれば、道路が上方に傾斜しているのに対して、上部は並行であることから、自ずと出口付近の

高さが低くなっていることが十分認識し得る状況にあったとは認め難い。また、本件事故当時、本件トンネルの入口付近には、その周辺部分が工事中であったので、「最徐行」の看板が設置されていたとしても、そのことをもって、本件トンネルに進入し、出口付近が低くなっていたため、本件車両のコンテナ部分を本件トンネルの天井に接触させた本件車両の運転手に本件事故についての過失があったと評価することは相当ではない。したがって、本件事故について運転手にも過失があったとして、本件事故によって原告の被った被害について過失相殺をいう被告の主張は採用できない。

## 2 原告の被った損害について（争点2）

### (1) 修理代について

①本件事故により、本件車両はコンテナ部分が損傷したが、車体部分には損傷はなく、原告において車検を済ませていること、②損傷したコンテナ部分を修理するには、一六五万六、〇〇〇円を要すること、③上記修理は損傷したコンテナ部分を取り替えることを主たる内容とされていること、④本件車両は購入後約九年一月経過していること、⑤損害保険会社の担当者の調査結果によれば、法定減価償却残存率換算表による残存率を

適用して、本件車両の時価は、コンテナ部分が三八万四、〇〇〇円とされていること、⑥中古車と異なり、コンテナ部分については、中古車市場のような市場は形成されておらず、同種同等の物を入手し得ることは困難であること、以上に加えて、不法行為による損害賠償は本来事故前の現状を回復することにあることをあわせ考えれば、コンテナ部分の取り換えを前提とした修理費全部を本件事故と相当因果関係のある損害として被告に負担させることは約九年一月間使用したことによるコンテナ部分の価値の減価分についてまで被告に負担させる結果になるから相当ではなく、他方、本件事故時の時価をもって損害とすることは中古車のように同種同等のものを入手できる状況にない原告をして原状回復を原則とする不法行為の法意に照らして相当とはいえないから、本件においては、上記説示に加えて諸般の事情をも鑑み、本件事故と相当因果関係のある修理費相当の損害として被告において負担すべき損害は、上記修理見積費の二分の一に相当する八二万八、〇〇〇円をもって相当と認める。

### (2) 休車代について

当該支社では、本件事故により本件車両が損傷して稼働し得なかったため、前年度に比較して、売上が一ヵ月平均六四六万円、営業利益が一ヵ月平均一七一万六、〇〇〇円減少したところ、その

うち、本件事故と相当因果関係のある損害として、被告において負担すべき休車代は、一六六万四五四円と認めるのが相当である。なお、本件車両の損傷箇所、修理内容等に鑑み、休車期間としては、三〇日をもって相当と認める。



# 京都の顔づくり



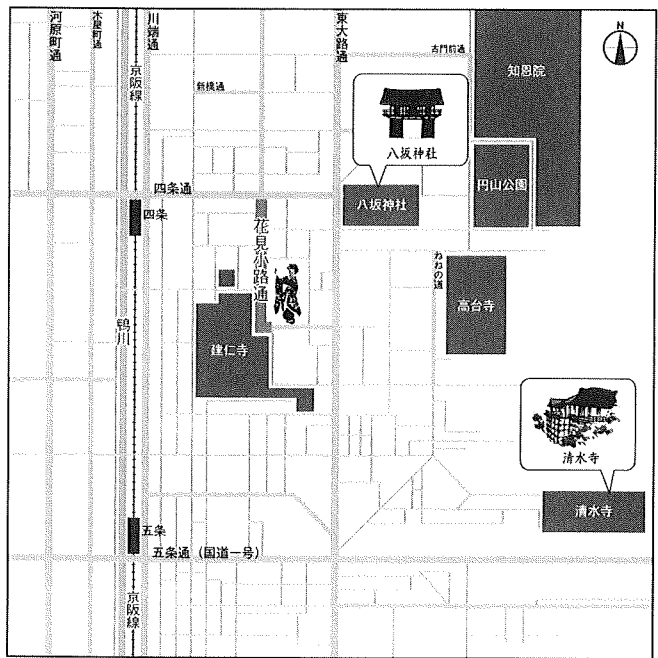
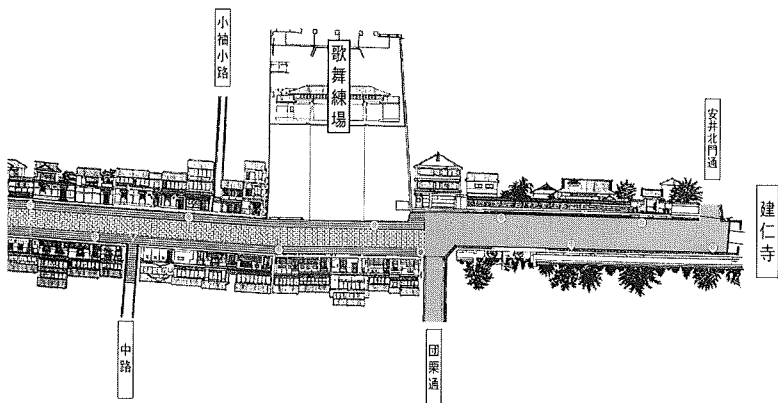
京都市東京事務所 田中 幸雄

## ◆ 圧倒する名所群

京都市は一二〇〇年を超える  
悠久の歴史に生まれ、国内外か  
ら年間四、五五〇万人もの観光  
客を迎える我が国有数の歴史的  
都市です。代表する名所として

## ◆ 大切な町並み

市中には京都御所、二条城、東  
方では清水寺、南禅寺、銀閣寺、  
西方では天竜寺、渡月橋（嵐  
山・嵯峨野）、南方では東寺、  
北方では鞍馬寺、金閣寺、等々  
枚挙に暇がありません。

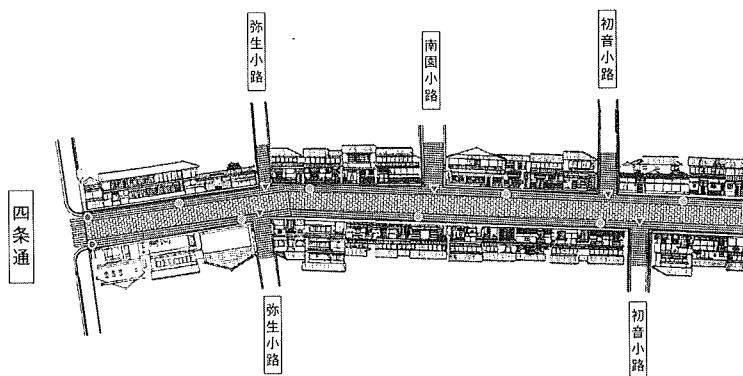


1:13,000 0 250 500m

位置図

「京情緒」を残す界限の一つ  
として祇園町南側地区がありま  
す。ここで花見小路を中心とし  
た道路景観整備事業を行いまし  
た。

うまでもありませんが、それに  
勝るとも劣らないのが「情景」  
です。よく「京情緒」と言われ  
ますが、単に、社寺仏閣、名所  
という具体的なものがあるだけ  
ではなく、町並みと一体化した  
雰囲気をも醸し出しているとい  
うことです。テーマパークのよ  
うに限られた空間でタイムスリ  
ップするような体験では決して  
味わえないものです。



花見小路通平面図

◆花見小路周辺の特徴

花見小路（位置図参考）とい

う道路は、広くは東山に近く、北は銀閣寺から南は南禅寺あたりまで続く哲学の道、三条通りを経て青蓮院、知恩院から円山公園、八坂神社、高台寺、また、南東側には清水寺、産寧坂、七

◆質の高い道路空間へ  
しかしながら近年、地区外資本による新たな事業や建物が建ち始め、地域の環境や景観が変化を見せ始めるなど、地区内の道路施設や電線類が地区特有の品位と伝統ある景観を著しく損

条近くには三十三間堂といった文字通り京都を代表とする観光スポットに近く、また、鴨川を経て西側には京都市の中心街が広がり、いわゆる観光軸と中心軸を結ぶネットワークの軸となる京阪四条駅、阪急河原町駅、四条通りに面しています。花見小路は、伝統的建造物群保存地区に指定されている産寧坂及び白川沿いの新橋地区巽橋付近にも近く、京都らしい「小路」のネットワークを形成できる位置にあるとともに、夕刻にはこの地域独特の舞妓さんや芸妓さんを見かけることの出来る「粋」なスポットとして貴重な界限となっております。

なってきたことから（写真1）、過去から脈々と受け継がれ洗練されてきた町並みである祇園町全体として調和のとれた都市景観を図る上で、道路を中心とした質の高い道路空間、修景を形成するため、言わば京都の顔づくりとして整備しました（写真2）。

◆道路景観整備事業

事業年度は平成一一年度から一三年度まで。事業区間は花見小路通。四条通から建仁寺までの延長約三三〇m。事業方針として、

- ① 生活と観光の二面性に配慮した空間形成
- ② 快適な歩車共存道の整備
- ③ 快適な歩行者空間の整備
- ④ 町並みと一体となった祇園らしい景観形成
- ⑤ 災害防止

を掲げました。その中で人や車が往来する道路部分については、その町並みにふさわしいデ



写真1 整備前（電線や電柱が洗練された花見小路の町並みの景観を疎外）



写真2 整備後（石畳の道として再生された花見小路通）



写真4 照明を兼ねたシンボルサイン

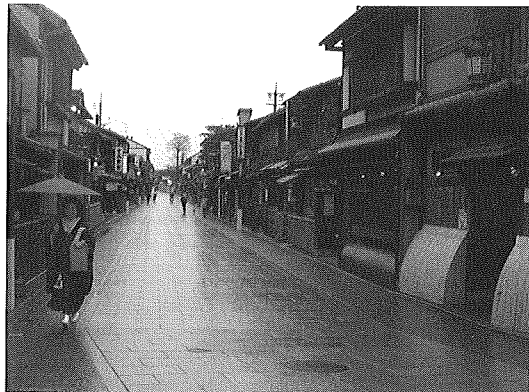


写真3 夕刻には舞妓さんや芸姑さんが行き交う

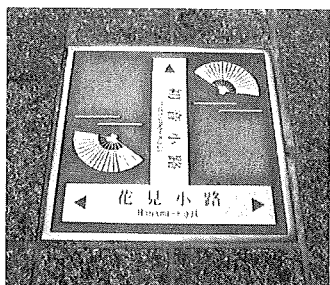


写真6 路面に埋め込んだ案内板。地域らしいデザインとした。

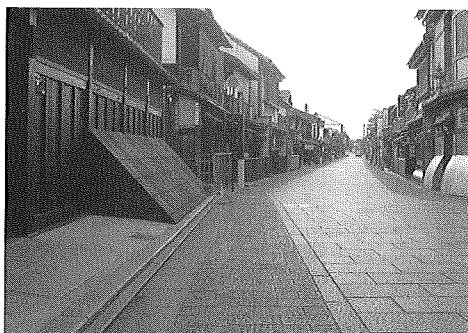


写真5 歩行者の安全性を確保するため、歩車道の舗装に用いる石の大きさを変え、歩車道のイメージ的な分離を図った。

- ① サインという観点から、歩車道の舗装パターンを変えることにより、視覚的、心理的な分離を行うことや、路地の景観としては広すぎる空間を狭く見せる路地概念を用いたもの
  - ② 生活空間であるため、音や振動が発生しないもの
  - ③ 大型観光バス、乗用車等の通行を考慮したもの
  - ④ 産寧坂地区、新橋地区、ねねの道、石塀小路等との快適な歩行者ネットワークを形成したもの
  - ⑤ 歩道部については歩きやすい、また、車椅子も通りやすいもの
  - ⑥ 粋・いき・通（偽りのない本物のデザイン）とし、これに照明関係のデザインとして、
  - ① 祇園らしさ（粋・いき・通）を表現したもの
  - ② 町並み・舗装のデザインと調和したもの
  - ③ 歩行者通行の確保、道路標識を考慮した設置位置間隔
  - ④ 空間の雰囲気を出し出す設置位置間隔
  - ⑤ 防犯の面を考慮したものとし、整備したものです（写真3、5、6）。
- ◆京都の顔づくり  
京都市では二〇一〇年までに観光客を五、〇〇〇万人までにする目標を掲げています。この道路景観整備事業が祇園を中心とした界限の観光客増加の牽引役となったことは言うまでもありません。
- 京都を訪れる人は単に、物（建造物など）だけでなく、京都らしさを感じる中でそうしたものを求めているのではないのでしょうか。
- 道路を中心とした質の高い道路空間がまちづくりの一端を担い、文字どおり京都の顔をつくっているのです。

# 石川の実情に応じたみちづくり



石川県東京事務所 酒井 史郎

## ◆はじめに

道路行政セミナー読者の皆さん。また、とんび会の会員の皆さん。今回、この「とんびの広場」への投稿の機会をいただきました。また、石川県東京事務所の酒井です。

昨年度、とんび会の現地研修会を石川で開催させていただきました。五〇名を超えるとんび会員に石川へ来県いただきました。その際の研修テーマは、まちづくりが二本（JR小松駅周辺整備事業「輪島・都市ルネッサンス」、公園整備が一本（金沢城公園整備事業）、空港整備が一本、そして道路の事例視察（トンネル工事現場）が一本という内容でした。

時間的制約があったとはいえ「道路」にもう少し力を入れることができなかったかというところが心残りでした。

今回、折角、このような機会をいただいたので、この誌面をお借りして、現地研修の続きのつもりで本県の道路行政について紹介をさせていただければと思います。

また、研修日程では、能登空港以東へは、足を伸ばせなかったため、能登半島の先端・珠洲市の紹介も絡め、本県道路行政の一端をご理解頂ければと思います。

## ◆石川の道路整備状況

石川県が管理する道路延長は約二、二〇〇kmで、このうち約

三割の六五〇kmが未整備であり、その多くは山間部などの交通量が比較的少ない路線となっています。

これら路線においても、車両士のすれ違いが困難な箇所や、見通しが悪く対向車を発見しにくい見通しの悪いカーブなど、安全で安心できる通行を阻害する箇所が多く存在し、それらを解消する道路整備について、沿線住民により強く求められています。

しかし、近年の財政事情の厳しさと、交通量の少ない道路に多大な事業費と整備期間を要することへの批判などにより、これまでのような二車線道路整備は困難な状況となっています。

このため、地域の実情に応じたローカルルールを導入し、限られた財源の有効な活用と効率的な事業展開により、住民ニーズを速やかに満たすことが必要となっています。

## ◆石川の地域の実情に応じた道路整備（一・五車線の道路整備）

石川県の一・五車線の道路整備は、これら比較的交通量の少ない道路において、二車線確保にこだわらず、待避所の設置や見通しの悪いカーブ区間の解消といった小規模な改良工事を行い、速やかに走行性と安全性の改善を図る整備方法です。

この整備の最大の特徴は、①沿線住民の方々と組織する「みちづくり協議会」を設立し、住民自らが整備箇所の抽出や整備順位を設定することであり、ダイレクトに住民ニーズを反映できることです。また②小規模な整備のため、二車線整備に比べ大幅なコスト縮減が図れること





図1 珠洲市の位置・概要



写真1 能登国定公園を走る大谷狼煙飯田線と日本海



写真2 珠洲の祭り (宝立七夕祭り (8月7日))

や、③ポトルネットワーク箇所を重点的に整備することで、早期整備効果を発現できること。さらに④整備を完了した区間においても、再度「みちづくり協議会」で整備状況を確認し、利用状況を踏まえ、必要があれば追加整備（ステップアップ）を行うことができることです。

石川県では、平成一四年度から導入したモデル路線（一〇路）を選定して取組み、平成一五年度には五路線を追加、平成一六年度には一五路線加え全面展開し、今年度は更に五路線追加拡充を行い、現在三五路線で事業展開を行っています。

続いて、住民自らが立案した計画に基づき、一・五車線の道路整備を進めている珠洲市の主要地方道大谷狼煙飯田線の取組

み状況について紹介します。

◆珠洲市の概要

珠洲市(図1、写真1・2)

は、日本海に突き出た能登半島の先端に位置する人口約二十万人の地方都市です。「能登半島国定公園」など風光明媚な海岸線や、平時忠に由来する平家落人の歴史的遺産など、多くの伝統・文化を持ち合わせた地域です。また夏から秋にかけては、キリコや灯籠山と呼ばれる奉灯が夜を徹して町中を練り歩く、勇壮華麗な祭情景が奥能登の風物詩として親しまれています。

されます。

◆大谷狼煙飯田線の道路整備

本路線でも他の路線と同様に、狭隘区間や線形不良区間で二車線整備を行ってききましたが、全線整備完了には多大な費用と時間を要することや、近年の厳しい財政状況を踏まえ、出会い頭や鉢合わせ事故などに対する不安を早期に費用を抑えて解消するため、平成一四年度から一・五車線の道路整備を導入し整備を図ることとしました。

そのほか、スポーツイベントも盛んであり、毎年八月にはトライアスロン大会が、九月には自転車ロードレースの「ツール・ド・のと400」のコースとなるなど、多くの人々が珠洲市を訪れています。また、平成一八年八月には、ボーイスカウトの全国大会である「日本ジャンボリー大会」の開催を予定し、より多くの観光・参加者が予想

石川県の一・五車線の道路整備の特徴である「みちづくり協議会」(写真3)は、沿線の地区役員、青年団や婦人会の代表などで設立しています。みちづくり協議会では、実際に現地の踏査を行いながら、整備箇所の選定や整備優先順位の策定などについて活発な協議が重ねられ、常日頃、道路を利用される方々の視点で不安に感じている箇所や通行に支障をきたしている箇所について、三三カ所の待



写真3 みちづくり協議会の様子

避所設置や突角剪除改良の整備計画を策定しました。

平成一五年度にはこの整備計画に基づき、優先順位の高い箇所での用地の協力が得られた七カ所から待避所等の整備を実施完了しました。これにより、幅員が狭い箇所やバスやトラックなどがすれ違う場合、どちらかが道路をはみ出し、道を譲るか、もしくは幅員が広い地点まで後退することですれ違っていたことが、見通しの利く位置ですれ違いが出来るスペース(待避所) (写真4・5) を設置すること

で、安心して安全に通行できるようになりました。

これらの改善により早期整備効果の発現が実証され、一・五車線の道路整備に対する理解が深まり、続く整備の促進に期待が高まり、平成一六年度は七カ所が完了し、平成一七年度には残り一九カ所を整備し事業完了の予定となりました。

平成一八年八月の日本ジャンボリー大会では、約二万二、〇〇〇人の参加を予定し、大谷狼煙飯田線沿線でメイン会場と場内プログラム、また場外プログラムが開催される計画です。一・五車線の道路整備がなされた大谷狼煙飯田線が、メイン会場と場外プログラム会場を結ぶアクセスルートとし、日本ジャンボリー大会の成功に向け一役買えることができるかと思えます。

◆おわりに

大谷狼煙飯田線は、能登半島先端の海岸を沿うように能登半

島国定公園の中を走る。まさに日本海を間近で感じる事が出来る観光道路であるとともに、人々の暮らしに直結した生活道路でもあります。

一・五車線の道路整備により、大型の観光バスがスムーズに走行できる環境を整え、また、自然や歴史に惹かれ、珠洲市を訪れる人々にとつて憩いのひとときを提供できる「みち」、人々とのふれあいを提供できる「みち」として、能登の交流人口拡大に少しでも貢献できるように、今後も引き続き地域に密着した整備を進めていきたいと考えています。

また、東京から珠洲市へは、羽田空港から能登空港へ約一時間、能登空港から車で約四〇分と時間距離が大変短くなっています。是非、能登の自然や祭など地域風土に密着したみちづくり、大谷狼煙飯田線に足を運んで頂きたいと思っています。



写真4 整備前の状況 (幅員が狭く、すれ違いが困難)

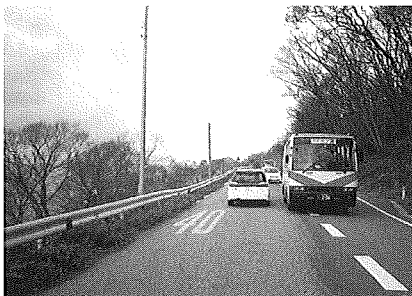


写真5 整備後の状況 (待避所設置によりすれ違いが容易となった)