

目次

エッセイ

『道路行政広報について考える』、ちょっとその前に……。… 狗 飼 豊 1

特集／バリアフリーへの取組みについて

歩行空間のバリアフリー化の推進について…………… 奥 西 史 伸 4

道路におけるバリアフリーへの取組みについて…………… 12
名古屋市健康福祉局障害福祉部障害施設課
 名古屋市緑政土木局道路部道路維持課

豊中市における交通バリアフリーの取組み…………… 山 本 幸 久 18

「高架道路下占用許可基準」の改正について…………… 新 妻 俊 光 24

新会社紹介

ひと・まち・くらしをネットワーク…………… 首都高速道路(株)経営企画部 32

地域から愛され、お客様に喜ばれる会社を目指して…西日本高速道路(株) 36

訴訟事例紹介

県道拡張工事中の工事現場付近において発生した
 交通事故で仮設歩道設置義務等が争われた事例…………… 岡 崎 之 彦 39
 —岐阜県道交通事故損害賠償請求事件—

連載 道と思想 (その2)…………… 三 木 克 彦 44

とんびの広場 スイ〜ッと行こう「日光道」(栃木県)…………… 柏 崎 純 一 48

観光都市いぶすきの道路利用 (鹿児島県)…………… 川 原 智 明 51

連載／社会実験 市街地活性化を目的としたオープンカフェの
 運営実験 ～神奈川県藤沢市における試み～…………… 梶 原 良 一 53

オープンカフェと行政 ～藤沢での取組みを通じて～…………… 古 谷 知 之 59

時・時・時…………… 62

歩行空間のバリアフリー化の推進について

地方道・環境課道路交通安全対策室計画係長 奥西 史伸

一 バリアフリー化の背景

日本は、諸外国に例をみないほど、急速に高齢化しており、平成二七年には四人に一人が六五歳以上の高齢者になると予想されている。このため、高齢者や障害者を含めた誰もが安心して社会参加ができ、快適に暮らすことのできる社会環境の整備が重要な課題となっている（次頁図1）。

このような背景のもと、平成一二年五月に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（通称「交通バリアフリー法」）が公布され、同年一月には、交通バリアフリー法及び「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路構造に関する基準」（通称「道路の移動円滑化整備に関する基準」）

が施行された。これにより、道路空間のバリアフリー化によって高齢者、身体障害者等の移動に際しての身体の負担を軽減し、移動の利便性及び安全性の向上を図ることの必要性が位置づけられたところである。

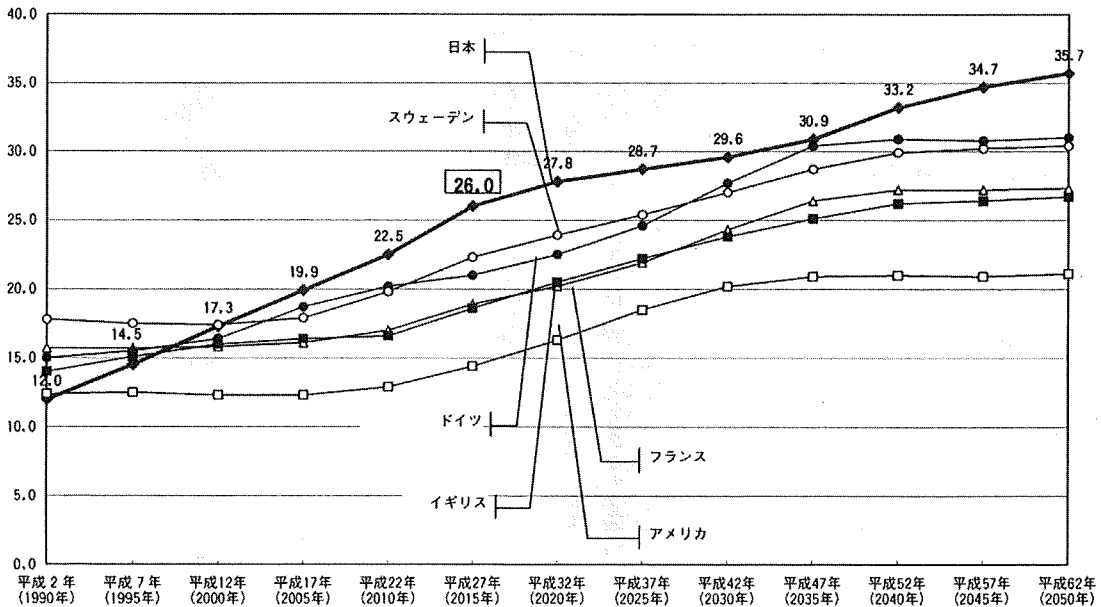
さらに、二一世紀の社会を支える社会資本・交通の整備について、「いつでも、だれでも、自由に、使いやすい」との考え方を踏まえた国土交通行政を推進することを目指し、「ユニバーサルデザイン推進大綱」が平成一七年七月に策定されたところであり、本稿では、こうしたユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリー社会に向けた道路行政の取組みについて紹介する。

二 歩行空間のバリアフリーに対する要請

国土交通省、警察庁と連携して、春と秋の全国交通安全運動期間を中心に実施している交通安全総点検においては、措置必要件数の指摘割合の中で「歩道の設置、段差・傾斜・勾配の改善（二六％）」、「側溝の補修、蓋の設置（一一％）」、「電柱・看板類の撤去（二〇％）」、「視覚障害者誘導用ブロック（二％）」と歩行空間に関する指摘が約半数となっており、道路における歩行空間のバリアフリー化を求める声が高いのが現状である（次頁図2）。

三 バリアフリー化に向けた施策の流れ

我が国の道路行政におけるバリアフリー化の主



出所：総務庁統計局「国勢調査」、厚生省国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（平成14年1月推計 中位推計）

図1 我が国の高齢化と現状の予測

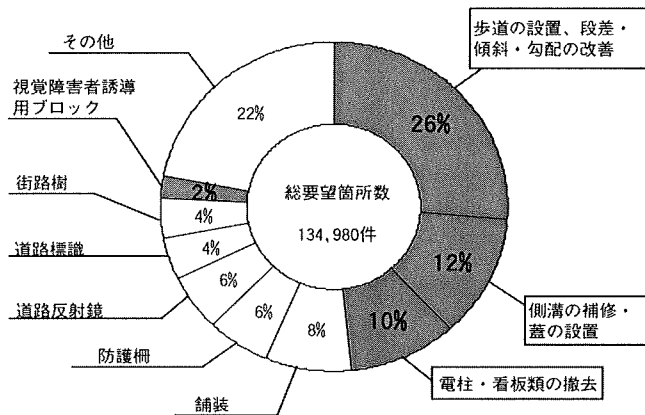


図2 交通安全総点検での指摘事項 (H8～H16までの累計)

な施策の流れは、概ね以下のとおりとなっている。

一九七三年一月に「歩道及び立体横断施設の構造について」の取扱いについて（都街発第五七号、通企発第六一号）において、高齢者、身体障害者、自転車、乳母車等の通行の安全と利便を図るため、歩道等の切り下げや歩道巻き込み部等自転車乗り上げ防止の構造や盲人対策として視覚障害者誘導用ブロックの設置図が示され、道路におけるバリアフリー化が始まった。

その後、一九八五年八月には「視覚障害者用誘導用ブロック設置指針について」（都街発第二三三号、通企発第三九号）に基づき、視覚障害者の利便性向上を図るため誘導用ブロックの設置が進められ、さらに、一九九三年一月には、高齢者の進展、障害者の社会参加増加等に対応して、車いす利用者を考慮した歩道等の最小幅員の拡大、必要に応じた歩行者滞留スペースの設置、ベンチ又はその上屋を設置する場合の歩道等の拡幅について、道路構造令が改正された。

一九九九年九月には、高齢者、身体障害者その他歩行者及び自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、歩道等の横断歩道箇所における車道とのすりつけ部及び車両乗り入れ部のバリアフリーな構造基準として「歩道における段差及び勾配等に関する基準」（都街発第五七号、通企発七八号）が定められた。

その後、二〇〇〇年度には前述のとおり、「交通バリアフリー法」が制定され、二〇〇五年二月には、交通バリアフリー法に基づく「特定経路」以外の道路においても、バリアフリーの観点を踏まえた道路整備を行っていく必要性等から、従来基準の一部を改正し、「歩道の一般的構造に関する基準」がとりまとめられたところである。

そして、平成一七年七月には、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づく国土交通行政を推進するため、内外の有識者との討議を行うなどにより、「ユニバーサルデザイン政策大綱」が策定された(図3・4)。

四 交通バリアフリー法に基づく歩行空間のバリアフリー化

交通アリアフリー法においては、鉄道駅など公共交通機関の旅客施設のうち、利用

1970年	1980年	1990年	2000年
▲道路の指針通達(道路の歩車道段差切り下げ、誘導ブロック敷設方法等) 1973	▲視覚障害者誘導用ブロックの指針策定 1985	▲道路構造令の改正 1993	▲バリアフリー化に対応した歩道の構造基準 1999 ▲歩行空間のバリアフリー化(新道路整備五箇年計画) 1998-2002 ▲歩道の一般的構造基準 2005 ▲重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 2000 ▲ユニバーサルデザイン政策大綱 2005 ▲交通バリアフリー法 2000

図3 道路に関する主なバリアフリー施策の流れ

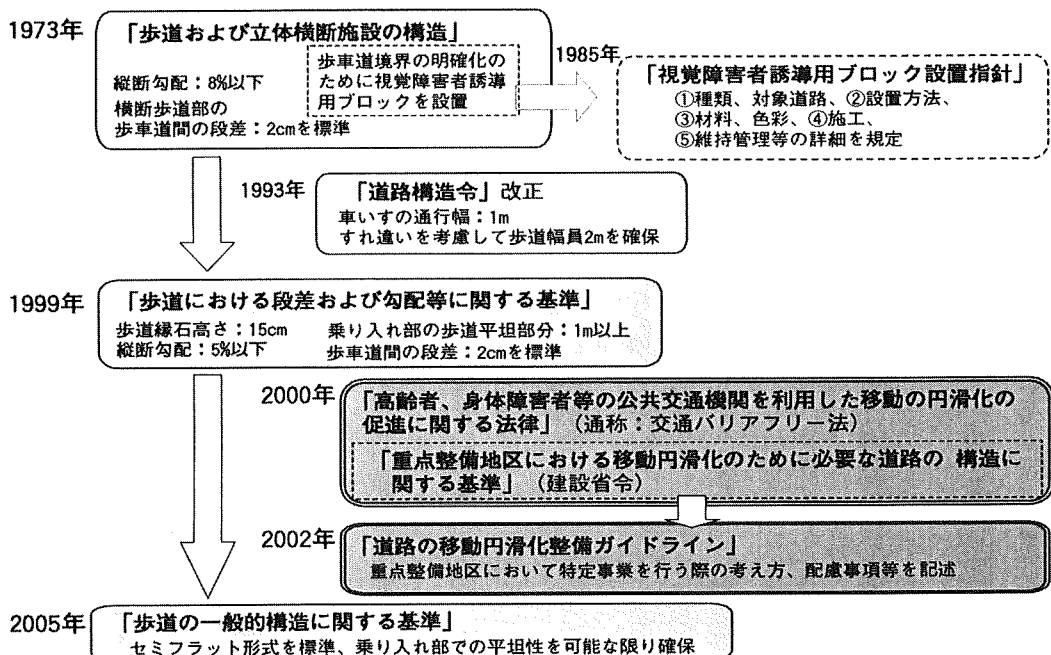


図4 道路のバリアフリー等に関する基準の変遷について

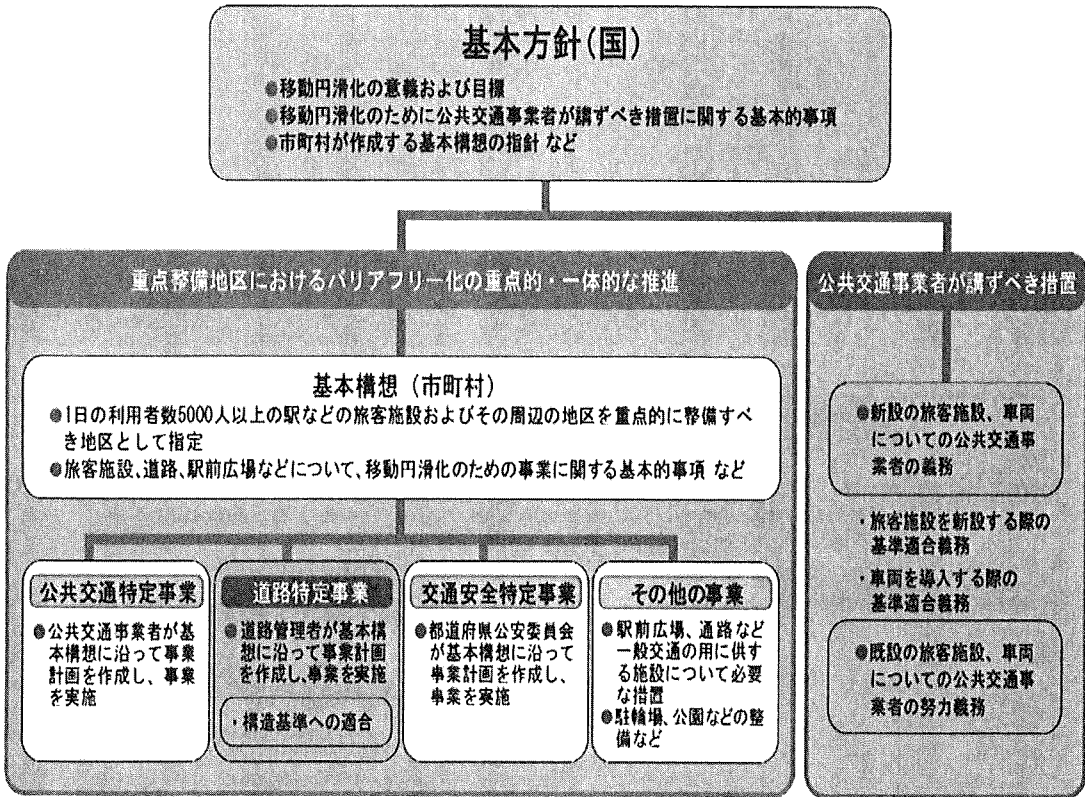


図5 交通バリアフリー法推進の基本的な枠組み

者が相当数であるなどの要件に該当する施設（特定旅客施設）を中心とした一定の地区（重点整備地区）において、市町村が定める基本構想に即して関係道路管理者が共同で道路特定事業計画を定め、これに基づき、道路特定事業を実施していくこととしている（図5）。

ここで、道路特定事業とは、道路の新設又は改築に関する事業で、

○歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識その他の移動円滑化のために必要な施設又は工作物の設置に関する事業

○歩道の拡幅又は路面の構造の改善その他の移動円滑化のために必要な道路の構造の改良に関する事業

とされている。

具体的な整備内容については後述するが、道路特定事業計画が策定されている市町村は四六市区町村（平成一六年一二月末現在）にとどまっておらず、道路におけるバリアフリー化を推進するためにも、一層の計画策定が望まれる。

五 歩行空間のバリアフリー化の整備内容

歩行者、自転車の安全で快適な通行を確保し、高齢者・障害者等だれもが安心して通行できる歩行空間を確保するため、幅の広い歩道等の整備を

推進すると共に、既設の歩道について、段差・勾配等の改善を図る。また、歩道において視覚障害者用誘導ブロックを設置する(図6～9)。

「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」(平成一二年一月建設省令第四〇号)において、

- ・歩道の有効幅員(歩行者が実際に通行できる幅員)は、車いす使用者のすれ違いを可能とする幅員を確保するものとして、原則として二m以上の平坦部を連続して確保
- ・歩道は、視覚障害者の安全な通行を確保するために、原則として縁石により区画
- ・縁石の高さは、原則として一五cmを標準
- ・歩道面の高さは原則として五cmを標準とし、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するために、必要に応じて植樹帯、並木又は柵を設置
- ・歩道には原則として透水性舗装を設置
- ・歩道の勾配(車両乗り入れ部のすりつけのための勾配部分を除く)は車いす使用者の安全かつ円滑な通行を確保するために原則として以下の通り
 - 縦断勾配…五%以下 ただし、地形の状況等によりやむを得ない場合は、八%以下
 - 横断勾配…一%以下 ただし、透水性舗装以外の舗装等によりやむを得ない場合は、二%以下

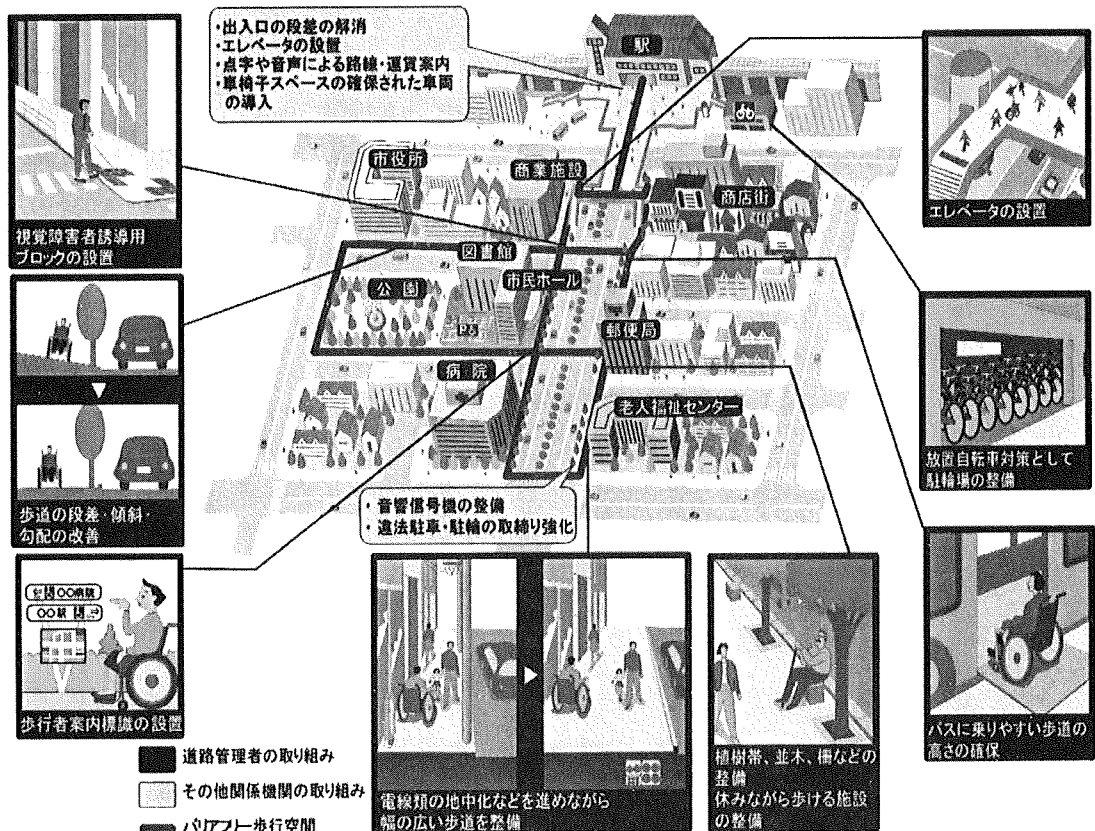


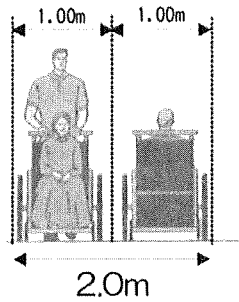
図6 歩行空間のバリアフリー化のイメージ

・段差・歩道が横断歩道に接続する歩車道境界部の段差は、視覚障害者等の安全な通行を確保するために2cmを標準

なお、「三 バリアフリー化に向けた施策の流れ」においても述べたとおり、平成一七年二月に

歩道幅員の考え方

車椅子使用者がすれ違える幅員を確保



歩行者交通量が多い道路の場合

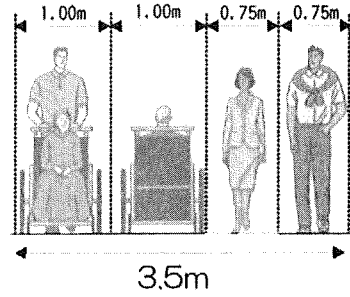


図7 幅の広い歩道の整備

これまでの「歩道における段差及び勾配等に関する基準」が改正されており、一般部の歩道においてもバリアフリーの観点から整備をすることを原則としており、その概要については以下のとおりとなっている(図10)。

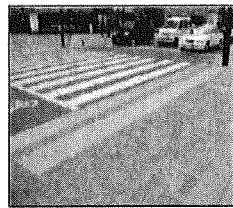
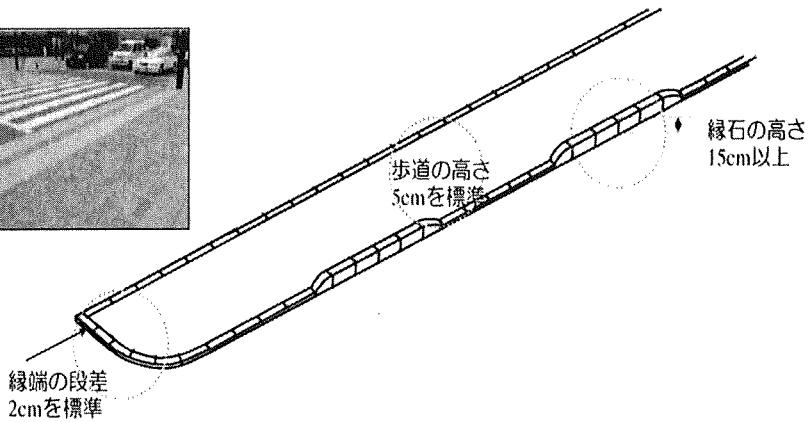


図8 歩道の段差の改善等



(1) 歩車道境界の識別性の確保と、歩道面に生じる勾配を少なくすることの両面を考慮し、歩道の形式は、セミフラット形式(縁石は歩道面より高く、歩道面の高さは5cm程度)を基本とする。

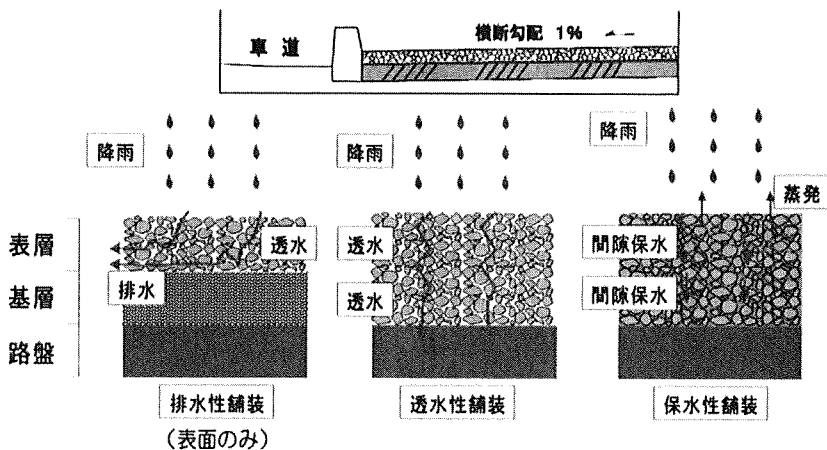


図9 雨水を地下に円滑に浸透させる構造の種類

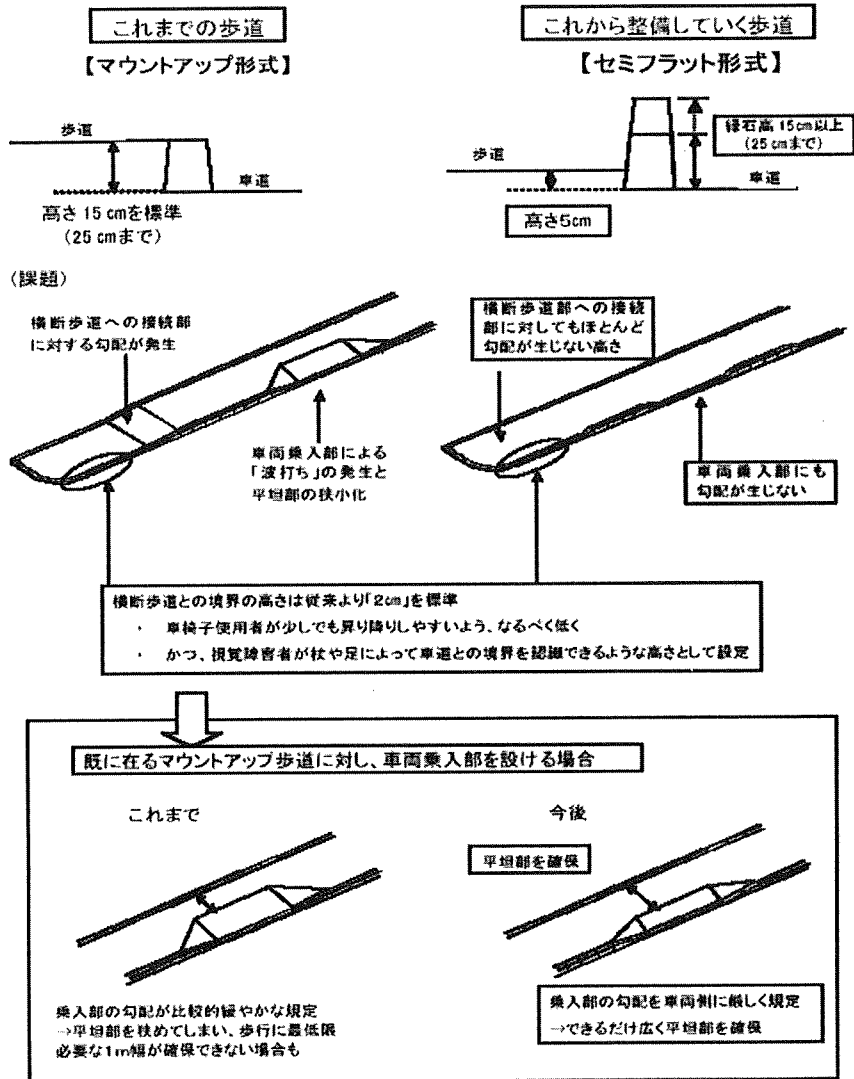


図10 「歩道の一般的構造に関する基準」における改正点について

六 整備状況

- 「社会資本整備重点計画」において、道路のバ
- ウ) いずれの場合も、歩車道境界に設ける段差は5cmとすることを原則。
- (2) 歩道の横断勾配については、歩道面の雨水の排水などを考慮して、道路構造令第二四条第二項により、従来どおり二%を標準としているが、透水性舗装の採用などにより排水が図れる場合には、車いすなどの通行を考慮して、横断勾配を一%以下とすることとしている。
- (3) 既設のマウントアップ形式の歩道に、民地への車両の出入り等のために設ける「車両乗入れ部」の構造については、歩道を通行する歩行者の快適な通行をより一層確保するため、歩道の平坦部の幅員を可能な限り確保できるように、以下の通りすりつけ部の構造を改めている。
- ア) 歩道の高さが一五cmの場合、すりつけ部分の長さを七五cmと規定し、従来より短い長さですりつけることとしている。
- イ) 歩道の高さが一五cmを超える場合は、従来どおりすりつけ部の勾配による規定としますが、可能な限り平坦部を広く確保することを記述。

リアフリー化に関する整備目標が定められており、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リアフリー化された道路の割合（「歩行空間のリアフリー化率」）を指標としており、平成一九年度までに約五割にすることを目標としている。ここで、「リアフリー化された道路」とは、車いすがすれ違ふことが出来る幅員を有している、段差が解消されている、視覚障害者用誘導ブロックが設置されているなど、道路の移動円滑化に関する基準に定められた構造基準を満たし、高齢者・障害者にとっても円滑で安全に移動できる歩行空間が整備された道路を示している。

平成一六年度末における歩行空間のリアフリー化率は三二％に向上し、着実に整備は進んでいるところではあるが、前年度のリアフリー化率の伸びが八％（一七％（H14）→二五％（H15））であったのに対し、平成一六年度は前年度からの伸びが約六％に留まっており、その進捗度は低下してきている傾向であり、今後、目標を達成に向けて積極的な取組みが必要である。

七 総合的なリアフリー施策に対する取組みについて

これまでのリアフリー化に対する取組みにより、道路をはじめとて一定の進捗が図られたこと

ろであるが、ハード面におけるバリアをはじめ、身体障害者等にとつてのバリアは未だに存在している。リアフリー化の推進はユニバーサルデザインの考え方を踏まえた政策展開の中でも最も重要な政策の一つであり、今後とも、リアフリー化の総合的な取組みを充実、強化していく必要がある。

このような背景から、公共交通機関や高齢者、障害者等が社会生活において利用すると認められる建築物等について、従来のハートビル法と交通リアフリー法の一体化を図り、総合的なリアフリー化の策定に向けた検討が行われている。

総合的なリアフリー法では、旅客施設から建築物まで連続したリアフリー空間を形成する等のための総合的な国の基本方針の策定、リアフリー化の計画策定対象エリアの拡大、旅客施設に加え周辺施設についてのリアフリー化の促進、基本構想策定に対する当事者参加やNPO等からの提案を制度化することなどに取り組むこととしている。

八 おわりに

我が国の高齢化の急速な進展や、ノーマライゼーションへの要請の高まりを鑑みると、今後高齢者、身体障害者等を含む、誰もが安心して、積極的に社会参加できる環境の形成が重要な課題であ

り、道路においても歩行空間のリアフリー化への要請はますます高まるものと思われる。

今後、交通リアフリー法に基づく重点整備地区をはじめ、様々な地域において、ユニバーサルデザインの観点から誰もが円滑に通行できるリアフリー歩行空間ネットワークの形成を進め、リアフリー社会の形成に向けて積極的に取り組むこととしている。

道路におけるバリアフリーへの取組みについて

「ユニバーサルゾーン」の設定

名古屋市健康福祉局障害福祉部障害施設課

同 緑政土木局道路部道路維持課

一 おつくり

名古屋市では、全ての人にやさしい「ユニバーサルデザイン」の視点に立ったまちづくりを進めることを目的に、「ユニバーサルゾーン」を設定しています。これは、障害者の利用施設等の周辺五〇〇m程度の地域を「ユニバーサルゾーン」として設定し、だれもがより安全に移動できるよう、道路交通環境を整備・維持するとともに、地域住民や通行者に理解と協力を求め、ソフト面からの思いやりのあるまちづくりを進めるものです。

昭和五七年度に、「名古屋盲学校・千種聾学校周辺」、「盲導犬総合訓練センター・明和寮（身体障害者授産施設）周辺」に設定したのをはじめ、平成一六年度末現在では、市内二二カ所に設定し

ています。平成一五年度までは、「ハンディキャ

ップゾーン」という名称でしたが、ユニバーサル

デザインの考え方が浸透してきたことや「ハンデ

ィキャップ」という言葉が事業の趣旨にはふさわ

しくないという意見等もあり、平成一六年度から

名称を「ユニバーサルゾーン」に変更するととも

に、目的についても障害者の円滑な移動を確保す

るためだけではなく、障害の有無や年齢にかかわ

らず、全ての人にやさしい「ユニバーサルデザイ

ン」の視点に立ったまちづくりに変更しました。

平成一七年度は、「西部地域療育センター（知的

障害児通園施設）・小本育成苑（知的障害者更

生施設）周辺」において「ユニバーサルゾーン」

の設定をしていますので、その資料を用いて、ユ

ニバーサルゾーン設定の流れについて紹介しま

二 ユニバーサルゾーンの設定について

1 対象地域の調査・点検について

対象となる障害者の利用施設等の周辺地域について、住民の方や道路を利用する方など地域の方々にご協力をいただき、施設周辺の道路や学校の通学路等を中心に「交通安全総点検」（写真1）を行い、歩道の勾配や段差、障害物、視覚障害者誘導用ブロック、標識類、交通安全の状況等の点検を実施します。住民の方と行政等がペアになり、各コースに分かれて、現地を歩きながら場所ごと

の問題点や気がついたことなどを点検地図（図1）、点検シート（図2）に書き込んでいきます。

この際、できる限り高齢者や障害者の方にも参



写真1 地域の方の参加をいただける「交通安全総点検」

点検シート

住所又は 団体名		性別	男・女	
氏名		年齢	1: ~19歳	2: 20~39歳
			3: 40~64歳	4: 65歳~

- ・ 記入例を参考にして、道路を利用する立場から点検して下さい。
- ・ 点検を行って、問題点や改善案がある場合は、点検地図の該当する位置に番号(1)・(2)・(3)を記入してください。
- ・ 次に点検表へ地図の番号を記入し、問題点や改善案を具体的に記入して下さい。
- ・ 点検全体について意見等があれば、左下の意見欄に記入して下さい。

記入例

番号	点検表
	問題点(改善案)、良い点など
①	横断歩道が消えかけている
②	歩道にくぼみがあり、デコボコしている
③	車道脇の側溝蓋が破損していてカタカタしている

番号	点検表
	問題点(改善案)、良い点など

図2 点検シート

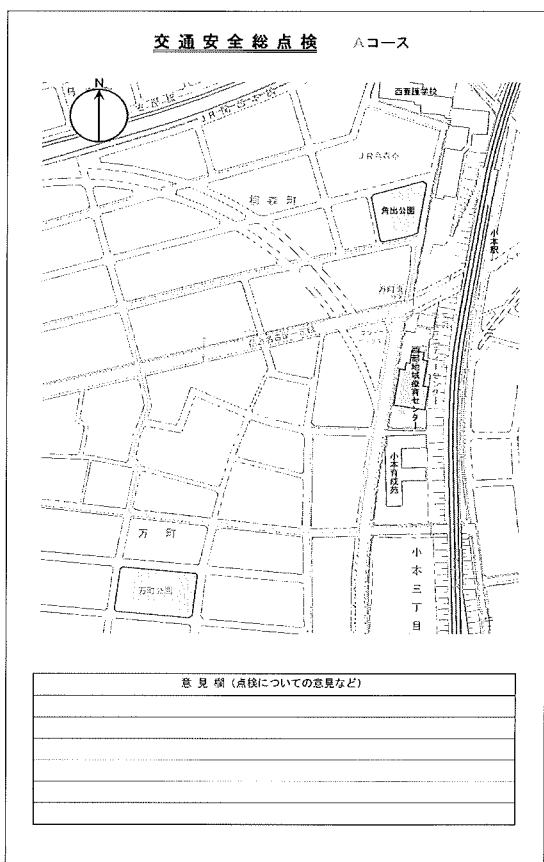


図1 交通安全総点検地図

交通安全総点検 指摘項目一覧 (Aコース)

区別	番号	指摘項目	件数
公安	1	南北の歩行者信号(青信号)が短い	2
道路	2	外側線を設置して欲しい	1
道路	3	歩道を設置して欲しい	4
道路	4	道路(路肩)の傾斜がきつい	1
道路	5	歩道の切り下げに段差がある	2
道路	6	色付の路肩を設置して欲しい	1
道路	7	オイルの跡らしきものがある	1
道路	8	ガラスの破片がある	1
道路	9	歩道がデコボコしている	1
道路	10	乗り入れが車いすで上がれない	1
道路	11	乗入れの段差をなくして欲しい	1
道路	12	歩道の切り下げブロックに段差がある	2
道路	13	歩道の勾配がきつく、車道を歩いている	2
道路	14	歩道の切り下げブロックに段差がある	5
道路	15	歩道舗装が下がっている	1
道路	16	歩道の切り下げブロックに段差がある	5
道路	17	歩道が陥没している	5
道路	18	草がはえている	1
道路	19	歩道舗装が傷んでいる	1
道路	20	草がはえている	2
道路	21	乗入れ部に段差がある	1
道路	22	歩道にでこぼこが多い	6
道路	23	歩道に砂利があつて車いすがすべる	1
道路	24	歩道に傾斜がある	1
道路	25	防護柵が錆びているので、塗装して欲しい	3
道路	26	車道の掘削跡がくぼんでいる	1
道路	27	色付の路肩を設置して欲しい、外側線を設置して欲しい	1
道路	28	L型側溝に砂が溜まり、草がはえている	1
道路	29	舗装の破損、L型側溝のガタツキ	1
道路	30	ショルダー一部に段差がある	1
道路	31	舗装が傷んでいる	2
道路	32	L型側溝が砂利で埋まっている	2
道路	33	L型側溝が破損している	1
道路	34	舗装とショルダーに段差がある	1
道路	35	コンクリート(ショルダー)部分が破損している	2
道路	36	マンホール付近の道路が陥没している	1
道路	37	不法投棄がある(バッテリー)	1
道路	38	歩道の横断勾配がきつい	1
道路	39	電柱と歩道部コンクリート蓋に隙間がある	1
公安	40	“止まれ”の路面標示が消えかけている	1
道路	41	転落の危険があり、柵をつけて欲しい	3
道路	42	防護柵が錆びているので、塗装して欲しい	1
道路	43	歩道が水路蓋でデコボコしている	1
公安	44	違法駐車が多い	1
道路	45	万町公園周辺に柵が欲しい	1
公安	46	放置車両があり、人が住んでいる	3
道路	47	歩道が狭く通行できない	3
公安	48	駐車車両が多い	2
道路	49	歩道の舗装が傷んでおり、デコボコしている	5
道路	50	歩道の切り下げブロックに段差がある	2
公安	51	喫茶店への駐車車両が歩道にはみ出している	1
道路	52	歩車道境界ブロックが破損している	1
道路	53	点字ブロックがガタついている	4
公安	54	“横断歩道”の路面標示が消えかけている	1
道路	55	一方通行の道路では、出来る限り歩道を設置して欲しい	1
公安	56	信号(押しボタン式)がほしい。駐車車両があり見通しが悪いときがある	1
道路	57	歩道に段差が多くあり困る	1

(中川区小本1丁目始め3か町)

図3 交通安全総点検 指摘項目一覧

加していただいて、「高齢者や障害者が使いやすい道路環境であれば誰にでも使いやすくなるはず」という視点で点検を行っていきます。また、車いすを使用して疑似体験を行うことで、普段とは違った視点からも見る事ができるよう促します。

車いすに乗ることで、歩いている時には気にならない段差や勾配がどれほど車いす利用者にとってバリアになっているか、何気なく止めてある駐車車両や歩道に置かれている看板等がいかに車いす利用者にとっては通行の妨げになっているかを理解してもらうことができるとともに、参加者自身にとっても障害者を理解するための啓発の一環となるのではないのでしょうか。

2 協議会について

ユニバーサルゾーン設定予定地を所管する区役所において、町内の委員や民生委員などをはじめとする地域住民の方や関係施設、警察、行政などの関係機関から構成する「協議会」を組織してゾーンの設定や管理運営にかかる調整を行います。

「交通安全総点検」で参加者から出された指摘項目(図3)を基に、今後整備する内容についての検討を行います。その他、日頃から問題になっている事柄等についても検討をしていきます。

また、整備についてだけでなく、設定された

ユニバーサルゾーンを今後維持管理していくためのソフト施策(住民の方によるパトロールや啓発活動など)についても検討する場となります。

3 整備等について

整備計画については「交通安全総点検」の結果

を基に、協議会において決定していきます。

○「西部地域療育センター・小本育成苑周辺」の

ユニバーサルゾーンにかかる主な整備内容

- ・ 歩道の段差・勾配の改善
- ・ 車道や歩道の舗装修繕
- ・ 歩道内に設置されている柵の改良



写真2 ユニバーサルゾーン標識

・路肩のカラー舗装化

・コミュニティ道路の整備（歩行者の交通安全の確保、道路環境の向上）

・路面標示の改善

・視覚障害者誘導用ブロックの改善

・路上放置物件の除去やパトロールの実施

整備内容が決定されたのち、内容に基づいて道路管理者や警察、関係機関が整備等を行います。

また、ゾーン内の適所に「ユニバーサルゾーン標識」（写真2）を設置して、自動車や自転車で通行する方に思いやりのある運転をお願いするとともに、通行者や地域住民の方には理解と協力を求めて、障害者や高齢者をはじめとする誰にとってもやさしいまちにするために、このエリアがユニバーサルゾーンであることを周知します。

この「ユニバーサルゾーン標識」のシンボルマークは、身体に障害のある人がより安全な通行ができるまちにするため、互いに助けあっている姿を表現しています。



また、交通安全総点検の結果を基に、「交通ヒヤリマップ」（次頁図4）を作成して配布し、エリア内のヒヤリとする危険箇所や歩行時の注意事項を表示することにより、安全の確保に努めます。

ゾーン設定後は、協議会を活用するなどしてゾーンの維持・管理に努めていきます。

三 おわりに

このユニバーサルゾーン設定事業の特徴は、地元住民、関係機関、行政が一体となって進めていくという、複数の関係者の協働によってなされる事業であることです。また、道路環境の整備というまちづくりに、障害者の観点を取り入れており、行政として、福祉担当である健康福祉局、道路担当の緑政土木局、地元に着している区役所がお互いに関わって事業を推進していることも特色の一つとしてあげることができると思います。

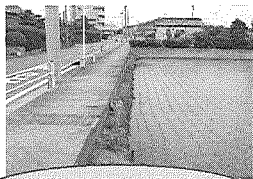
「誰にもやさしい」というレベルにすることは、大変なことではありますが、多くの人の意見を聞いて整備等に反映していくことは「ユニバーサルデザイン」のまちづくりを実現していくためには重要なことです。特に障害者については障害の種類や程度により個人差があるために、道路の整備をはじめとするハード整備においては、多くの障害者からの意見を聞いて調整を図ること、またそのような仕組みを確立していくことが必要不可欠であると思います。

凡 例	
	避難所
	平成16年度、1年間で起きた自動車と歩行者の事故現場です。

中川区小本地区交通ヒヤリマップ



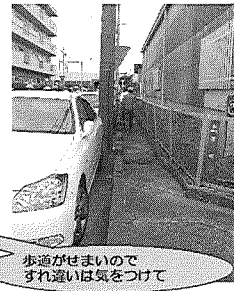
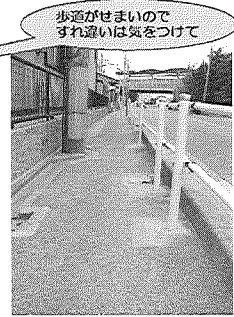
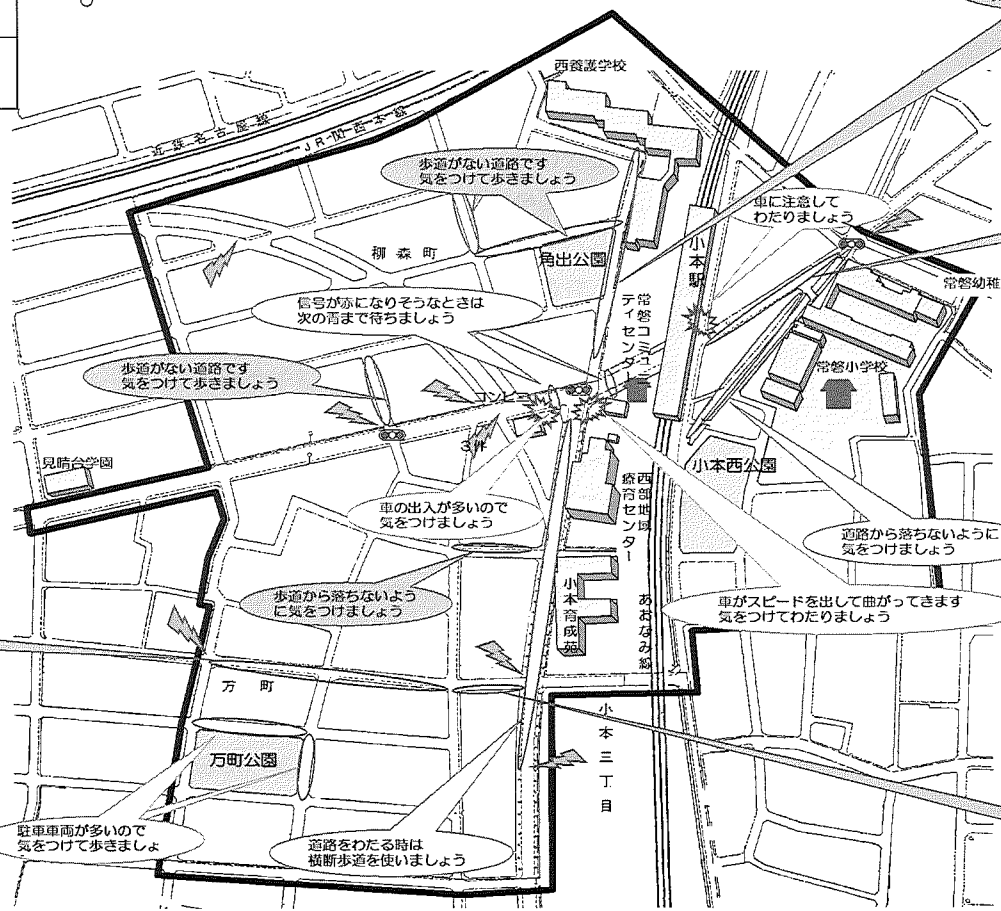
横断歩道をわたりましょう



歩道から落ちないように気をつけましょう



道路への飛び出しはやめましょう



名古屋市緑政土木局道路維持課
平成17年7月作成

図4 交通ヒヤリマップ

豊中市における交通バリアフリーの取組み

一 はじめに

豊中市は、人口約三九万人、面積約三七平方キロで、大阪市の北に接している。鉄軌道は、大阪梅田地区から放射線状に伸びる路線を中心に、四路線一三駅あり、その他に大阪国際空港が存している（図1）。

本市では、平成一二年の交通バリアフリー法の施行を受け、交通バリアフリーの取組みを開始した。全ての駅で基本構想を策定することとし、一三駅を九地区に分け、九地区を四期に分け構想策定を進めている。現在、四地区の構想策定を終え、残る五地区の構想策定に取り組み一方、構想を策定した地区では、バリアフリー化事業を実施しており、平成二二年までに全地区の事業完了を目指

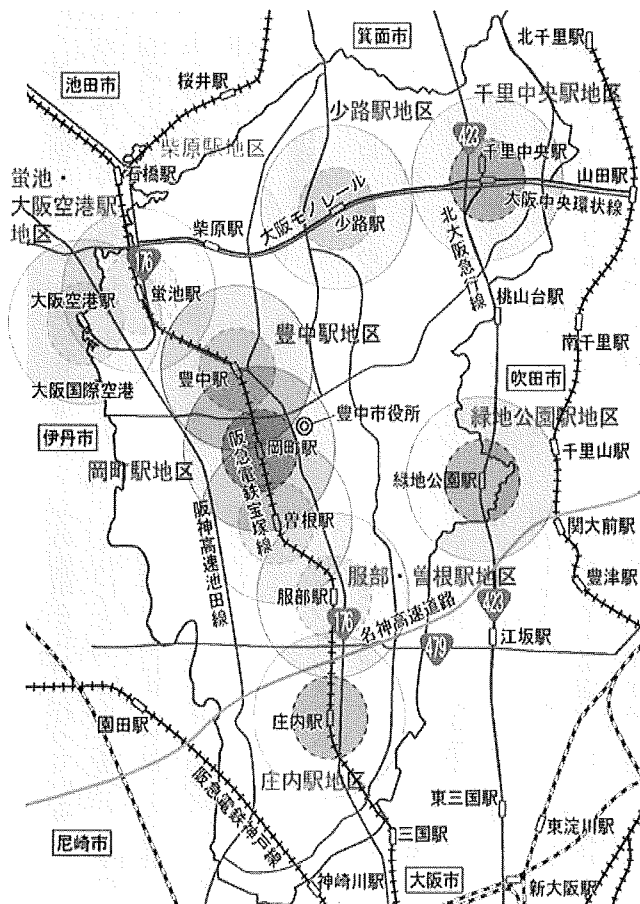


図1 重点整備地区位置図

豊中市土木下水道部土木下水道建設課 山本 幸久

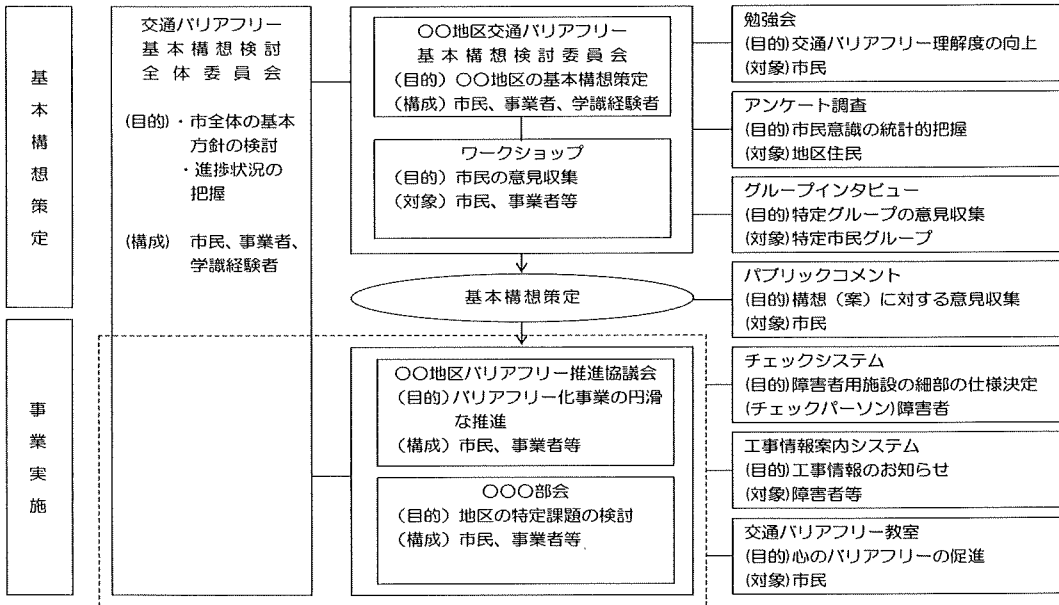


図2 交通バリアフリー推進体制と市民参加プログラム

している。
基本構想の策定から道路特定事業の実施までの取組みは土木下水道建設課が担当しているが、以下に、その市民参加手法と成果としての整備事例を示す。

二 市民参加

本市では、図2の通り、基本構想の策定から事業実施まで、多様な市民参加プログラムを用意し、市民の意見の反映に努めている。構想策定における委員会やワークショップは、多くの市町村で実施されているが、本市では、構想策定後も継続的に市民参加の場を設けている。

1 推進協議会

構想を策定した地区では、構想に基づくバリアフリー化事業を円滑に進めるため、推進協議会を設置している。会議は、幹事会や説明会、ワークショップなどその内容に応じた形態で行い、幹事会は、基本構想に基づく事業の連絡調整や進捗状況の把握を行う。説明会は、広く地区住

民等に参加を呼びかけ、各事業者の計画や工事などの説明を合同で行っている。

これにより、構想に基づく事業の進行管理を行い、構想が絵に描いた餅とならないよう、着実にバリアフリー化を進めると共に、計画・工事に市民の意見を反映している。

2 チェックシステム

これまで、ガイドラインに基づいて設置した障害者用施設に対し、「トイレの使い勝手が悪い。」という意見や、「点字案内板がわかりにくい。」などの意見があった。これらは、ガイドラインが、細部に亘る全てを規定してはいるのでなく、設計者の判断に委ねる部分があり、設計者が障害者の使い勝手を十分に把握できていないまま、判断していることによる。例えば、ガイドラインに、「出入口付近に点字案内板を設置する。」とあるが、どのような内容をどのようなルールで表示するかは記載していない。

そこで、ガイドラインにない細部の仕様を決定する必要がある障害者用施設の設計・工事に対し、事業者が障害者のチェックを受け、その意見を参考とするシステム「バリアフリーチェックシステム」を確立した。その進め方は次頁図3の通り。

これまでに、一一件のチェックを行い、点字案

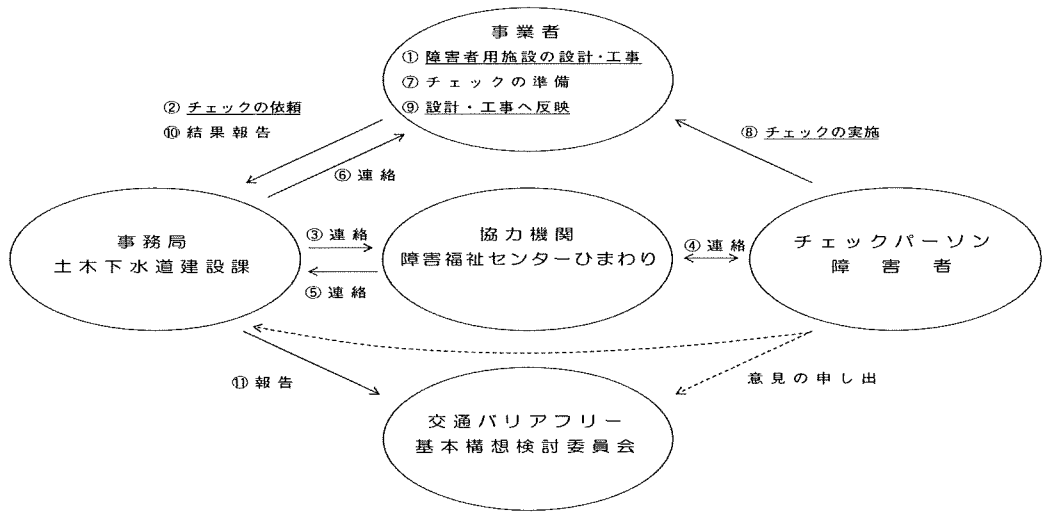


図3 チェックシステムの進め方

3 案内システム
視覚障害者から、「道路の新設や点字ブロックの一時撤去などの工事情報が伝わらず、安全確認ができない。」との意見を受け、基本構想に基づく工事を実施する際、障害者などに工事情報を事

内板の内容、音声案内の内容、誘導用ブロックの設置仕様、多機能トイレの手すり、ボタン、フック等の仕様の決定に役立っている（写真1）。

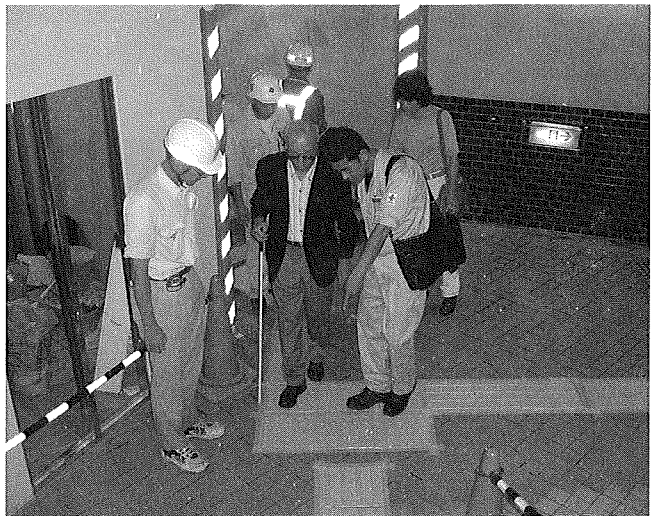
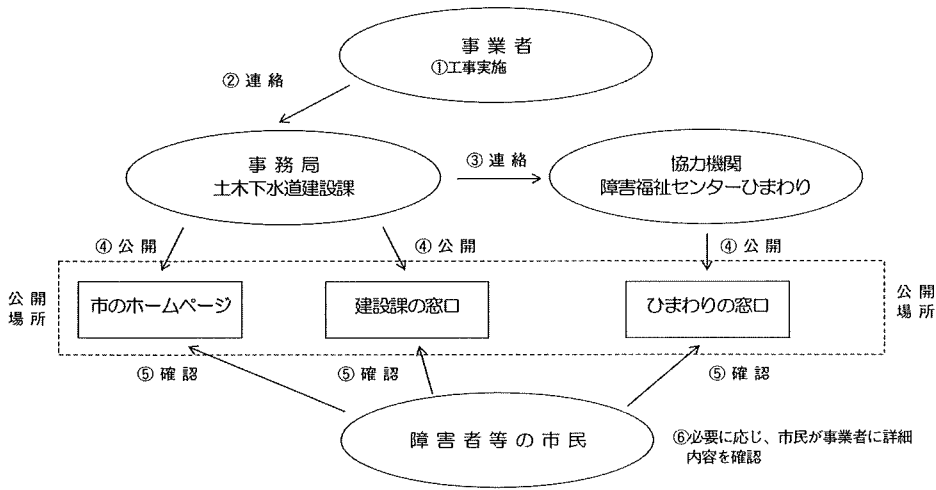


写真1 障害者の方によるバリアフリー施設のチェック



ホームページアドレス： http://www.city.toyonaka.osaka.jp/toyonaka/dobokugesui/d_kensetsu/T-barrierF.htm

図4 案内システムの進め方

前に知らせるシステムを確立した。
通常、工事のお知らせは周辺住民に対して行い、遠方から来る者に対しては、十分には行っていない

い。健常者ならこれでも対応できるが、視覚障害者の場合、現地情報を得にくく、安全性が著しく低下する。車いす利用者の場合も、通行できるルートが限られ、急な対応ができない。障害者に対しては、事前の情報伝達が必要である。

そこで、各事業者の工事情報を一括して公開し、障害者が事前に情報を得られるようにしている。その進め方は図4の通り。本システムは、市民に対する工事情報案内だけでなく、構想に基づく工事の進捗状況の把握にも役立っている。

三 緑地公園駅地区における整備事例

第一期の「緑地公園駅地区交通バリアフリー基本構想」は、平成一四年六月に策定し、平成一九年度整備完了を目標に、鉄道事業者、公安委員会、公園管理者、国道管理者及び豊中市道管理者が連携し、バリアフリー化事業を進めている。

1 地下道のエレベーター設置

緑地公園駅の改札口は、国道四二三号下の地下二階にあり、改札口と両側の地上部を結ぶ地下道は、改札口へのアクセスであると共に、国道により分断されている地区東西を結ぶ連絡路でもあり、市道となっている。しかし、高低差約九mもある地下道には階段しかない。そこで、豊中市が国土交通省道路局所管の交通安全施設等整備事業

として、地下道の両側にエレベーターを設置することになった(図5)。

一般的に事業者は、基準に「二人乗り以上の大きさとする。」とあれば、最低の一人乗りで計画する。これは、基準以上に大きくすれば、会

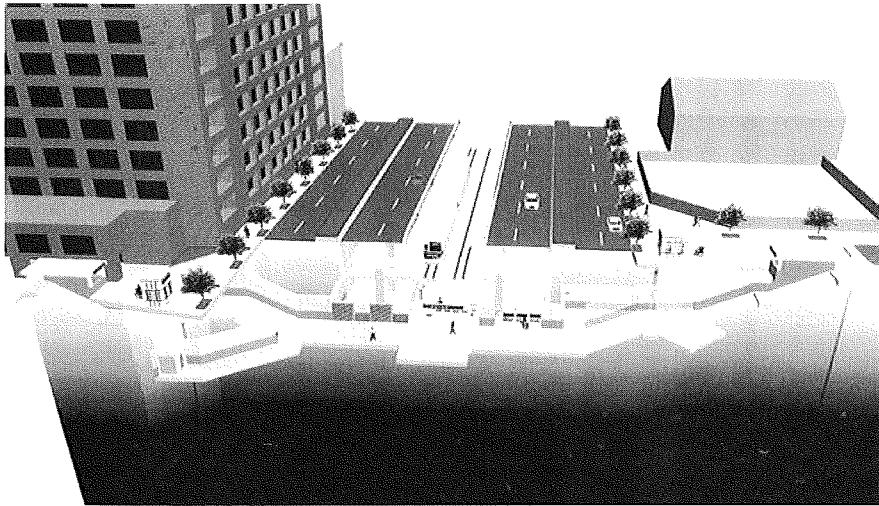


図5 エレベーター整備イメージ



写真2 複数の車いすが乗車可能なエレベーター

計検査などでその理由・必要性を問われ、過大設計として扱われ、検査が通らないと考えてしまうからである。

しかし、本エレベーターの場合、市民から「ストレッチャーや複数の車いす、ベビーカーが利用できるような大きさにすべきである。」との意見を受け、一人乗りを大きく上回る二七人乗りの大きさに変更した。内径は、ストレッチャーにも対応できる、一・四×二・七m。通常、国庫補助事業としては、これほどの大きさは認められないが、市民から出た意見で、基本構想にも記載されていることから、国及び大阪府と協議し、承認を

得た。

また、エレベーターの出入口について、ガイドラインの基準では、「ひさしを設けることが望ましい。」とあり、ひさしを計画していたが、「車いすも濡れないような大きなものにしてほしい。」との意見や、「隣接する駅ビルと繋いでほしい。」という意見を受け、最終的に延長三五mという大きな上屋となった。通常、道路は雨に濡れて当たり前という考え方や、特定の民間ビルだけを配慮しているのかとの懸念が生じるが、市民の後押しを受け、設置することが可能となった(写真2)。

2 西口改札のスロープ設置

本地区では、駅構内・構外に計四基のエレベーターを設置することにより、地下一階ホームから地下二階中央改札口を経て地上までのバリアフリー化されたルートの一つ確保することとした。しかし、このルートは西側利用者にとっては、遠回りがかつエレベーターを二回利用しなければならぬ。このため、市民から「西口改札から隣接する民間ビルへのルートをバリアフリー化してほしい。」という意見を受け、構想策定後も検討を重ね、当初は難しいと、構想に記載できなかったスロープ設置を実施した。

鉄道事業者が、道路事業者の施工する構外エレベーター新設及び階段改築工事の土留めを共有

し、既存の西口通路の外側に新たにボックスカルバートを構築することと、改札機を新設することなどにより、可能となったものである。通常なら、鉄道事業者も一つのバリアフリールートを確認すれば、それでよしとし、道路事業者も国庫補助事業の計画内容の変更や工期が延びることを嫌い、土留めの共有を承認しないであろうが、地区のバ

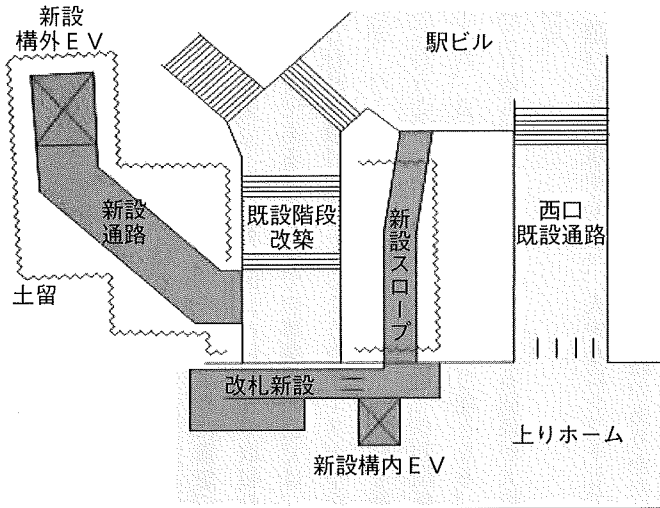


図6 緑地公園駅西口改札スロープ計画平面図



写真3 バリアフリー化された緑地公園駅西口通路

リアフリー化という共通認識の下、可能となったものである。

これにより、西口改札から民間ビルを通り、服部緑地公園へ直結するルートがバリアフリー化され、移動距離も二四五mが一二五mに短縮し、より多くの人の利便性が向上することとなった(図6、写真3)。

3 寺内一二号線の歩道設置

寺内第一二号線は、地区の内外を結ぶ主要道路として、自動車や歩行者が集中しているが、幅員が7mと狭く、歩道がない。歩道を設置するには、現況の対面通行を一方通行とし、車道を縮小することが必要であるが、これには地元合意が必要。基本構想策定後も推進協議会や部会等で、住民を中心に協議を進めているが、明確な合意には至っていない。

協議の場に積極的に参加する市民のほとんどは一方通行に賛成であるが、現状のままではよいと考える住民はあまり参加しない。また、本地区は賃貸マンションの多い地区であるが、この地権者はこの地区に住んでいない。このため、住民を中心とした協議の場で決まったことが全体の意見とは、考えにくい。

そこで、本地区に関わる住民、地権者及び商業者を対象としたアンケート、ワークショップ及び交通社会実験により、地元の意向を確認し、方針を決定するものである。アンケートとワークショップは実験の前後に行い、来年に方針を決定する予定。

何をもって地元合意とするかの判断は難しいが、ここで得られた成果が、今後の地域住民の合意形成の参考になるものと考えている。

5 おわりに

様々な市民参加手法を行い、利用者である市民の意見を聞くことにより、その成果として、より利便性の高い施設整備が進んでいる。事業課である土木下水道建設課では、これまで、市民に対し、事業説明は行ってきたが、今回のように構想づくりから事業完了まで継続的に市民参加で取組むのは初めてである。これまでの事業説明会では、市民と行政が敵対関係になるようなケースが多かったが、ワークショップ形式などの市民参加を継続的に行うことにより、お互いの理解と信頼関係が生まれ、良好な関係を築くことが可能となる。市民と行政も個人と個人の顔の見える関係が大切である。

道づくりが車中心から、人中心にシフトしており、市道の多くを占める住区内道路のありかたは、住民が主体となって検討する必要があることを考えれば、この交通バリアフリーの手法は今後の道路整備に大いに役立つものと考ええる。

「高架道路下占用許可基準」の改正について

道路局路政課道路利用調整室 新妻 俊光

一 改正の背景

高架道路の路面下（以下「高架下」という。）における占用の許可については、これまで、「高架道路の路面下の占用許可について」（昭和四〇年八月二五日付け道路局長通達。以下「旧通達」という。）等に基づき取り扱ってきたが、高架道路は支柱によって支えられている特殊な構造の道路であり、高架下における占用許可は、道路管理上好ましくないため、真にやむを得ないと認められる場合以外については抑制することとしていたことなどから、高架下の利用形態としては、事实上、広場、公園、駐車場等に限定されてきたところである。

しかしながら、近年、街づくりの観点等から、

高架下も含めた賑わいの創出等が必要となるケースも生じていることから、街づくりの観点等を踏まえた高架下の適正かつ合理的な利用が可能となるよう、「高架道路の路面下の占用許可について」（平成一七年九月九日付け道路局長通達。以下「新通達」という。）を発出し、高架下占用許可基準を改正したものである。

二 改正の概要等

新通達においては、高架下における占用許可を一律に抑制するのではなく、都市計画や周辺の土地利用状況等を踏まえて、道路管理者が地元地方公共団体等の意見を聞いて定める高架下利用計画に基づいて、高架下の適正かつ合理的な利用を図ることとした。改正の概要等は次のとおりである。

1 抑制の方針

旧通達においては、高架道路が支柱によって支えられている特殊な構造の道路であるため、損壊等の事故が発生した場合、通常の道路と比べ交通上の支障が甚大となることを踏まえ、高架下における占用許可については、相当の必要があつて真にやむを得ないと認められる場合を除き占用を認めないこととする「抑制の方針」として取り扱ってきた。

確かに、高架下は道路という公共施設から創設された「空間」であり、その利用を本来の目的としているものではないが、高架下は路面部とは別の「利用可能な空間」でもあり、高架下も含めた賑わいの創出等が必要となるケースも生じていることなどから、一律に占用を抑制するのではなく、

都市計画や周辺の土地利用の状況等を踏まえた高架下の適正かつ合理的な利用を図ることが可能となるよう、一定の場合には高架下における占用を認めることとした。

2 無余地性

道路の占用は、道路本来の目的である一般交通への支障が生じ好ましくないことから、道路法第三三条第一項に基づき、「道路の敷地外に余地がないためにやむを得ない場合」に限られている。ここで「やむを得ない場合」とは、諸般の事情を考慮して他に用地を獲得することが著しく困難な場合とされている。

この無余地性の基準については、高架下における占用についても同様に適用されるものである。旧通達においても、「高架下の占用は、道路管理上及び土地利用計画上十分検討し、他に余地がないために必要やむを得ない場合でなければ許可してはならない。」と規定されており、道路本来の目的である一般交通への支障を考慮した無余地性の基準の趣旨を踏まえたものとなっている。

しかしながら、高架下における占用は、通常の占用に比べ、道路本来の目的である一般交通に与える支障の程度が低いと考えられ、また、高架下は路面部とは別の「利用可能な空間」でもあるため、「無余地性」の基準を適用させる場合には、

「物理的に空いている土地の有無」以上に「土地の合理的利用につながるのか」等の検討に置きが置かれるべきであることから、新通達においては、街づくりの観点等から高架下の積極的な利用が必要と認められる場合には、事務所、店舗等による利用形態を含めて、高架下における占用を認めて差し支えないこととした。

3 公共的・公益的利用の優先

道路の占用は、一般国民の税負担により建設・管理される公共施設たる道路の使用であることなどから、道路の占用相互間においては、公共性の高いものを優先させるべきである。この「公共性の原則」については、高架下における占用についても変わるものではなく、旧通達においても、「高架下の占用の許可にあたっては、公共的ないし公益的な利用を優先するものとする。」と規定されており、「公共性の原則」の趣旨を踏まえたものとなっている。これについては、当然に維持すべき規定であることから、改正は行わなかった。

4 占用主体

旧通達において、高架下における占用主体については、原則として、「道路管理者と同等の管理能力を有する者」とされているが、これは、高架道路が特殊な構造であること及び鉄道の高架下に

おいては、使用者が直接建物を建築したため、耐震補強の工事の際、立ち退きの要請に応じないなど、その使用が既得権化したことなどから、占有者がある程度限定して占用させることを想定したものである。これらの事情については、現在も配慮する必要があることから、当該規定については維持することとした。

5 高架下利用計画の策定

道路の占用は、将来の道路計画はもちろんのこと、都市計画その他道路周辺の土地利用計画と調整されたものでなければならない。この「計画性の原則」については、高架下における占用についても変わるものではなく、旧通達においても、「高架下の占用は、道路管理上及び土地利用計画上十分検討し、他に余地がないために必要やむを得ない場合でなければ許可してはならない。」とされ、占用を許可するに当たっては、道路管理上の観点と並んで土地利用計画上の観点からも十分検討することが求められているほか、「相当区間連続して高架化されているものについては、路面下の全体的な利用計画を作成することとされているところであり、「計画性の原則」の趣旨を踏まえたものとなっている。

新通達においては、さらに、高架下利用計画を作成する際には、地元地方公共団体等の意見を聞

くこと及び高架下利用計画の策定に当たっては、都市計画や周辺の土地利用状況等に十分配慮すべきことを加え、街づくりの観点等を踏まえた適正かつ合理的な利用が可能となるよう、高架下利用計画の策定の趣旨を明確にしたところである。

これにより、これまでの高架下の主たる利用形態である広場、公園、駐車場等以外の事務所、店舗等の利用形態についても、高架下利用計画に位置付けられることにより、街づくりの観点等を踏まえた適正かつ合理的な利用であることが担保されることとなり、その占用が可能となるものである。

なお、高架下利用計画の策定に関する手続き等については、「高架下利用計画策定指針について」(平成一七年九月二九日付け路政課長通達)により別途示しているところである。

6 その他

(1) 事前協議

旧通達においては、高架下における占用の申請が提出された場合等について、本省への事前協議の手続きを必要としているが、旧通達が定められてから約四〇年が経過し、高架下の占用について事例の蓄積が進んでいることや事前協議に要する時間の短縮により占用者にとっても利益があることなどから、事前協議の手続きに

ついては廃止することとした。

(2) 歩道の幅員

占用物件が事務所、店舗等の一定の場合については、占用地利用者の飛び出し事故等を防止するため、歩道を設置することとしているが、当該歩道については、適切な横断場所に誘導する役割も想定されることから、当該歩道の機能を確保するため、その幅員については、道路構造令の規定を参考にして、一・五mから二・〇mに改めた。

(3) 経過措置

新通達に係る高架下占用許可基準に適合するために、大規模な改修等が必要となるような場合については、当面の間、新通達に係る高架下占用許可基準に適合しているものとして取り扱うこととした。

「高架道路の路面下の占用許可について」新旧対照表

新（平成17年9月9日付け国道利第5号道路局長通達）	旧（昭和40年8月25日付け建設省道発第367号道路局長通達）
<p>高架道路の路面下の占用許可については、道路法及び道路法施行令の規定のほか、「高架道路の路面下の占用許可について」（昭和40年8月25日付け建設省道発第367号建設省道路局長通達）等により、相当の必要があつて真にやむを得ないと認められる場合における占用についてのみ許可することとする「抑制の方針」として取り扱ってきたところである。</p> <p>その結果、高架道路の路面下の利用形態としては、事実上、広場、公園、駐車場等に限定されているのが実態であるが、街づくりの観点等から、高架道路の路面下も含めた賑わいの創出等が必要となるケースも生じている。このため、高架道路の路面下の適正かつ合理的な利用を図るため、新たに別紙のとおり高架道路の路面下の占用許可の基準を策定することとしたので、下記1及び2の事項に留意の上、事務処理上遺憾のないようにされたい。</p> <p>なお、これに伴い、下記3のとおり関係通達を廃止又は改正することとしたので、運用上誤りのないようにされたい。</p>	<p>標記に関し、別紙のとおり高架道路下占用許可基準を定めたから、下記の事項に御留意の上事務の処理に遺憾のないようにせられたい。</p> <p>なお、高架道路の路面下の占用許可については、昭和33年11月28日道発第497号及び昭和37年9月4日道発第377号をもって、また、地下街の占用許可については、昭和32年5月29日道発第147号の2をもって、当局との事前協議を求めてきたところであるが最近協議を経ずして占用許可を行なっている例があり、遺憾に思われるので、今後このうなごとのないよう当局と事前協議を厳守されたい。</p> <p>おつて、貴管下各当該機関に対しても、この旨御指導、御連絡願ひたい。</p>
記	記
<p>1. 道路の占用は、元来用地補償とは別個の問題であるから、高架道路の用地交渉段階において被買収者に占用を約束するような行為は、厳に慎むべきこと。</p> <p>2. 高速自動車国道、都市高速道路その他の道路で、相当区間連続して高架化されているものについては、学識経験者、地元地方公共団体等の意見を聞いて、路面下の全体的な利用計画（以下「高架下利用計画」という。）を作成すること。</p> <p>高架下利用計画の策定に当たっては、高架の道路の路面下の適正かつ合理的な土地利用に資するため、都市計画や周辺の土地利用状況等に十分配慮すること。</p> <p>3. その他</p> <p>(1) 「高架道路の路面下の占用許可について」（昭和40年8月25日付け建設省道発第367号道路局長通達）は廃止する。</p> <p>(2) 「道路法施行令の一部を改正する政令の施行について」（昭和33年11月28日付け道発第497号道路局長通達）を次のように改める。</p> <p>① 記1本文中「令7条1号、5号」を「令7条1号、6号」に改める。</p> <p>② 記1（1）及び（2）中「令第7条第5号」を「令第7条第6号」に改める。</p> <p>③ 記1（2）後段及び（3）を削る。</p> <p>④ 記3中「令第12条の2」を「令第12条の4」に「第12条」を「第12条の2」に改める。</p> <p>(3) 「道路法施行令の一部を改正する政令の施行について」（昭和37年9月4日付け道発第377号道路局長通達）を次のように改める。</p> <p>記1（5）後段を削る。</p>	<p>1. 高架道路の路面下の占用は、道路の管理上好ましくないもので、抑制の方針をとること。したがつて、本基準は、その占用を奨励する意味を持つものではなく、相当の必要があつて真にやむを得ないと認められる場合における<u>占用の基準を定めたものであること。</u></p> <p>2. 道路の占用は、元来用地補償とは別個の問題であるから、高架道路の用地交渉段階において被買収者に占用を約束するが如き行為は、厳に慎むべきこと。</p> <p>3. <u>事前協議は文書をもって行なうものとし、次に掲げる図書を添附すること。</u></p> <p>(1) 位置図</p> <p>(2) 平面図</p> <p>(3) 縦断面図</p> <p>(4) 横断面図</p> <p>(5) 占用物件の設計図</p> <p>(6) 占用する土地の丈量図</p> <p>(7) 占用面積計算書</p> <p>(8) 占用物件の工事概算書</p> <p>(9) その他第32条第2項各号に掲げる事項を記載した書類</p> <p>4. 高速自動車国道、都市内高速道路その他の道路で、相当区間連続して高架化されているものについては、<u>路面下の全体的な利用計画を作成し、位置図、平面図、断面図その他の必要な資料を添付して当局に事前協議すること。</u></p>

(4) 「高架の道路の路面下の占用許可に係る事前協議および道路の占用の期間について」(昭和47年3月17日付け建設省道政発第17号道路局長通達)を次のように改める。
記1を削る。

(5) 「高架道路の路面下の占用許可及び石油圧送施設の占用許可に係る事前協議について」(昭和58年2月5日付け建設省道政発第12号道路局長通達)を次のように改める。
記1を削る。

別紙

高架道路下占用許可基準

1 趣旨

高架の道路の路面下(以下「高架下」という。)の占用については、道路の構造の保全等を図るとともに、その適正かつ合理的な土地利用に資するため、道路法及び道路法施行令に規定する占用の許可基準に加え、この基準により事務を取り扱い、道路管理の適正を期するものとする。

2 方針

(1) 高架下の占用は、道路管理上及び土地利用計画上十分検討し、他に余地がないため必要やむを得ない場合に限って認められているものであるが、街づくりの観点等から当該高架下の積極的な利用が必要であると認められる場合には、道路管理上支障があると認められる場合を除き、当該高架下の占用を認めず差し支えない。

(2) 次の一に該当する高架下の占用は、許可しないものとする。

ア 都市分断の防止又は空地確保を図るため高架道路とした場合の当該高架下の占用(公共の用に供する広場、公園、運動場であって都市の分断の防止又は空地確保に資するものを除く。)

イ 高架下利用計画に適合しないもの

ウ 一部車線を高架とした場合における当該高架下又は高架道路の出入口付近の占用

エ 高架道路の周囲の道路の交通に著しい支障を及ぼす場合

(3) 高架下の占用の許可にあたっては、公共的ないし公益的な利用を優先するものとする。

(4) 高架下の占用は、原則として道路管理者と同等の管理能力を有する者に一括して占用させるものとする。

(5) 次に掲げる占用物件に係る高架下の占用は、許可しないものとする。

ア 事務所、倉庫、店舗その他これらに類するもののうち、易燃性若しくは爆発性物件又は悪臭、騒音等を発する物件を保管し、又は設置するもの

イ 風俗営業用施設その他これらに類するもの

ウ 住宅(併用住宅を含む。)

3 占用物件の構造等

(1) 占用物件の構造については、次の基準によるものとする。

ア 高架道路の橋脚の外側(橋脚の外側が高架道路の外側から各側2.0m以上下がっているときは、当該2.0m下がった線)をこえてはならないこと。

別紙

高架道路下占用許可基準

1 趣旨

高架の道路の路面下(以下「高架下」という。)の占用については、道路の構造の保全、利用形態等において従来の平面道路の場合と著しく異なるものがあることにかんがみ、この占用許可基準に従い公正厳格な占用許可を行ない、道路管理の適正を期するものとする。

2 方針

(1) 高架下の占用は、道路管理上及び土地利用計画上十分検討し、他に余地がないため必要やむを得ない場合でなければ、許可してはならない。

(2) 次の一に該当する高架下の占用は、許可しないものとする。

イ 都市分断の防止又は空地確保を図るため高架道路とした場合の当該高架下の占用

ロ 道路管理者が学識経験者の意見を聞いてあらかじめ策定した高架下利用計画に適合しないもの

ハ 一部車線を高架とした場合における当該高架下又は高架道路の出入口附近の占用

(3) 高架下の占用の許可にあたっては、公共的ないし公益的な利用を優先するものとする。

(4) 高架下の占用は、原則として道路管理者と同等の管理能力を有する者に一括して占用させるものとする。

(5) 高架下の占用物件は、次に掲げるものに限るものとする。

イ 駐車場、公園緑地等都市内の交通事情、土地利用等から必要と認められるもの

ロ 警察、消防、水防等のための公共的施設

ハ 倉庫、事務所、店舗その他これらに類するもの。ただし、次に掲げるものを除く。

(イ) 易燃性若しくは爆発性物件又は悪臭、騒音等を発する物件を保管し、又は設置するもの

(ロ) 風俗営業用施設その他これらに類するもの

(ハ) 住宅(併用住宅を含む。)

3 占用物件の構造等

(1) 占用物件の構造については、次の基準によるものとする。

イ 高架道路の橋脚の外側(橋脚の外側が高架道路の外側から各側1.5m以上下がっているときは、当該1.5m下がった線)をこえてはならないこと。

ロ 占用物件が事務所、店舗等であって、その出入口が高架道路と平行する車道幅員5.5m以上の道路に接する場合には、歩道(幅員1.5m以上とする。)を設けること。

イ 構造は、耐火構造その他火災により道路の構造又は交通に支障を及ぼさないと認められる構造とすること。

ウ 天井は、必要強度のものとし、必要な消火施設を設置すること。この場合においては、あらかじめ消防当局と十分打ち合わせておくこと。

エ 天井は、原則として高架道路の桁下から1.5m以上空けること。

オ 壁体は、原則として高架道路の構造を直接利用しないこと。

カ 壁体は、原則として橋脚から1.5m以上空けること。

(2) 安全対策等

ア 占有物件を利用する車両等の衝突により、高架道路の橋脚等に損傷が発生するおそれがある場合には適切な場所に保護柵等を設置すること。

イ 占有物件が事務所、店舗等であって、その出入口が高架道路と平行する車道幅員5.5m以上の道路に接する場合には、歩道(幅員2.0m以上とする。)を設けること。

ウ 緊急の場合に備え、市街地にあつては最低約30mごと、その他の地域にあつては約50mごとに横断場所を確保しておくこと。

エ 高架道路の分離帯からの物件の落下等高架下の占有に危険を生ずるおそれのある場合においては、占有者において安全確保のため必要な措置を講ずること。

(3) 占有物件の意匠等は、都市美観を十分配慮して定めるものとする。

4 その他

(1) 占用の期間は、占有物件の性質等を考慮して適正に定めるものとする。

(2) 占用の許可にあたっては、転貸等の弊害を防止するため必要な条件を付するものとする。

(3) 高架下の利用について、公共的ないし公益的な利用の計画がない場合において、この基準に適合するときは、高架道路に係る土地等の提供者を他の者に優先して考慮することができるものとする。

(4) 占有許可物件であつて本基準に該当しないこととなるものについては、本基準に適合するよう指導することとする。ただし、当該占有物件について、大規模な改修等が必要であり、やむを得ず本基準によりがたい場合には、当面の間、本基準に適合するものとして取り扱うものとする。

ハ 構造は、原則として耐火構造とすること。

ニ 天井は、必要強度のものとし、必要な消火施設を設置すること。この場合においては、あらかじめ消防当局と十分打ち合わせておくこと。

ホ 天井は、高架道路の桁下から1m以上空けること。

ヘ 壁体は、原則として高架道路の構造を直接利用しないこと。

ト 緊急の場合に備え、市街地にあつては最低約30mごと、その他の地域にあつては約50mごとに横断場所を確保しておくこと。

チ 高架道路の分離帯からの物件の落下等高架下の占有に危険を生ずるおそれのある場合においては、占有者において安全確保のため必要な措置を講ずること。

(2) 占有物件の意匠等は、都市美観を十分配慮して定めるものとする。

4 その他

(1) 占用の期間は、占有物件の性質等を考慮して適正に定めるものとする。

(2) 占用の許可にあたっては、転貸等の弊害を防止するため必要な条件を付するものとする。

(3) 高架下の利用について、公共的ないし公益的な利用の計画がない場合において、この基準に適合するときは、高架道路に係る土地等の提供者を他の者に優先して考慮することができるものとする。

高架下利用計画策定指針について

平成一七年九月二九日国道利第九号

国土交通省道路局路政課長 から

各地方整備局道路部長

北海道開発局建設部長

沖縄総合事務局開発建設部長

道路関係四公団担当部長

あて

高架道路の路面下の占用については、平成一七年九月九日付け国道利第五号「高架道路の路面下の占用許可について」により、都市計画等の土地利用計画、周辺地域の土地利用状況等を踏まえ、街づくりの観点等から高架道路の路面下の積極的な利用が必要であると認められる場合であつて、道路管理上支障がない場合には許可することができることとされたところである。

このため、高速自動車国道、都市高速道路その他の道路で、相当区間連続して高架化されているものについては、上記通達により、高架道路の路面下の適正かつ合理的な土地利用に資するため、都市計画や周辺の土地利用状況等に十分配慮して、高架道路の路面下の全体的な利用計画を作成

することとされた。

そこで、今般、別紙のとおり「高架下利用計画策定指針」を定めたので、執務の参考とされたい。

別紙

高架下利用計画策定指針

1 趣旨及び目的

道路管理者（道路管理者の権限を代行することとされている場合にあつては、当該権限を代行する者。以下同じ。）は、高架の道路の路面下（以下「高架下」という。）の適正かつ合理的な利用に資するため、高架下の利用方法等を定めた「高架下利用計画」を策定することにより、道路管理の適正を期するものとする。

2 高架下利用計画の策定の対象

高架下利用計画は、高速自動車国道、都市高速道路その他の道路で、相当区間連続して高架化されているものについて策定するものとする。

この場合において、高架下利用計画は、原則として、路線毎又は当該路線が通過する都道府県の区域毎に策定するものとする。

3 高架下利用計画の策定方針

高架下利用計画の策定に当たっては、高架下

の占用が、都市計画等の土地利用計画、周辺地域の土地利用状況等を踏まえ、街づくりの観点等から高架下の積極的な利用が必要であると認められる場合であつて、道路管理上支障がない場合について認められるものであることに留意すること。

4 高架下利用計画の策定手続き

(1) 高架下の占用の要望の把握

道路管理者は、高架下利用計画の策定に先立ち、必要に応じ、関係地方公共団体、関係公益法人、高速道路株式会社（以下「会社」という。）等から高架下の占用の要望を聴取するものとする。

(2) 高架下利用審議会における審議

ア 道路管理者は、関係地方公共団体の都市計画を担当する部局の職員、学識経験者等から構成される高架下利用審議会の意見を聞いて、高架下利用計画を策定するものとする。

イ 高架下利用審議会は、以下の手順に従い、高架下の利用方法等について審議するものとする。

① 高架下利用計画に係る高架下の部分の選定

道路管理上の理由その他の理由により
占用の許可を与えることが困難な場所を

除いたうえ、高架下を利用することが可能な場所を選定すること。

② 都市計画等の土地利用計画、周辺地域の土地利用状況等に基づく利用用途の決定

①で選定した場所について、都市計画等の土地利用計画、周辺地域の土地利用状況等を踏まえ、街づくりの観点等から、高架下の利用用途（公園、広場等の公共の用に供する施設、店舗、事務所等の商業施設等）として、適正かつ合理的な用途を選定すること。

③ 占用主体、占用物件等の決定

高架下の占用の要望等を踏まえ、②の高架下の利用用途に基づき、占用主体、占用物件、占用の場所、占用の開始の予定時期等の高架下の利用方法を決定する。

5 高架下利用計画の変更

高架下利用計画の変更を行う場合は、原則として上記4に定める手順に従って行うものとする。ただし、高架下の利用用途の変更を伴わない等軽微な変更についてはこの限りでない。

6 その他

(1) 高架下利用計画の策定に当たっては、本指

針に従い、公平性・中立性の確保に努めること。

(2) 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が高架下利用計画を策定する場合にあつては、道路管理に支障を来すことのないよう会社と十分な連携を図ること。

(3) 道路管理者は、本指針の対象となるもの以外の高架下についても、地方公共団体等の意見を聞くなどして、その適正かつ合理的な利用に配慮すること。

(4) 既に学識経験者の意見を聞いて策定した高架下利用計画については、本指針により定められたものとみなすことができるものとする。

ひと・まち・くらしをネットワーク

首都高速道路株式会社経営企画部

一 はじめに

平成一七年一〇月一日、首都高速道路公団は設立以来四六年の歴史に幕を閉じ、首都高速道路株式会社として生まれ変わりました。

新会社においては、民営化の目的である「債務の確実な返済」、「中央環状線など真に必要な道路の着実な整備」、「民間ノウハウの發揮による、多様な弾力的な料金設定やサービスの提供」を実現するとともに、「ひと・まち・くらしをネットワーク」を合言葉に、首都高を二四時間三二五五日より安全に、より円滑に、より快適にお客様にご利用いただけるよう、社員一同気持ちも新たに日々の業務に臨んでいます。

二 新会社のスタート

シンボルマークの除幕式に始まった一〇月一日は、続いて開催した会社発足式で会長・社長から社員への訓示のあと、午後には、管内七〇カ所で社員による街頭PR活動を展開しました。その一つ、銀座数寄屋橋公園では会長、社長はじめ新しい経営陣も法被姿で街頭に立って、新会社をPRするチラシや地図の配布を行いました（写真1）。

道行く皆さんの中には「民営化したのね、頑張ってね」など声をかけて下さる方々もあり、首都高に寄せられる期待と責任の重さを改めて知る機会ともなりました。



写真1 銀座数寄屋橋公園での街頭PR活動

三 経営理念

新会社はこれまで以上にお客様の視点に立つて考え、仕事を進めていきます。このため、次の五つを経営方針として掲げました。

- ◆「お客様第一」
安全と快適を追求し、お客様に満足いただける質の高いサービスを提供します。
- ◆「地域社会との共生」
地域の皆様とともに、よりよい環境の実現と地域社会の発展を目指します。
- ◆「社会的責任」
高い倫理観と透明性をもって、お客様、地域の皆様、投資家の皆様との信頼関係を築きます。
- ◆「自立する経営」
効率的で健全な経営を行い、新しい分野での事業も積極的に展開します。
- ◆「活力あふれる職場」
社員が自らの力を高め、誇りと達成感を持つ職場をつくりまします。

四 新会社の組織

「お客様第一」を組織の上でも明確にするため、本社にサービス推進部を新設するとともに、お客様対応の窓口を充実しました。

◆「首都高お客様センター」

従来から渋滞情報や所要時間に関するお問合せ窓口であった「Meriセンター」を改組し、お客様のためのより幅の広い総合的窓口として、「首都高お客様センター」を開設しました。民営化に先行し、本年四月から土日休日のサービスも始め、年中無休化を図りましたが、一〇月一日からは朝のラッシュ時にもご利用いただけるよう、開始時刻を二時間前倒しし、朝七時から夜八時までにサービス時間を拡大しました。

電話番号 〇三(三五八〇) 一八八一
FAX番号 〇三(三五九二) 五〇〇三
(聴覚障害の方専用)

◆「首都高ETCコールセンター」

また、特にお問合せの多いETCに関しては、「首都高ETCコールセンター」を開設しました。こちらも年中無休で朝九時から夜六時まで、皆様のご質問にお応えする体制をとっています。

電話番号 〇三(五二二六) 一一一九

このほか、経営企画部門、関連事業部門といった民営化に伴う新規業務対応や機能強化を図りつつ、一般管理部門の統合等により本社をスリム化

しました。また、出先組織は、役員の直接指揮下に置き、重層的組織を廃止し、指揮命令・責任体制を明確化しました(図1)。さらに、課制を廃止してグループ制を導入するとともに、組織の大

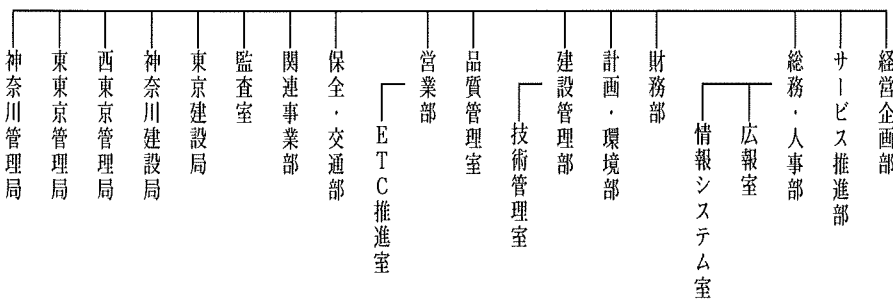


図1 首都高速道路株式会社組織図

括り化、フラット化を図りました。

新会社では、社員の行動指針として、「お客様の視点」「チャレンジ」「総合力の発揮」「コスト意識」「現場主義」を定めました。新しい組織は、これらの指針に基づき、個々の社員が「自ら考え、自ら行動する」ことを容易にすることを目的としています。

組織そのものにも、事業の展開に即応できるような機動性・柔軟性を持たせ、民間企業のスピード感をもった意思決定を実現します。

五 中央環状線の着実な整備

中央環状線(図2)は、都心から約八kmの距離に計画されている総延長約四七kmの環状方向の高速道路です。

既に東側・北側区間の約二六kmは営業しており、西側の約一一km(中央環状新宿線)は早期完成を目指して工事中です。この中央環状新宿線は、高速三号渋谷線、高速四号新宿線及び高速五号池袋線を互いに結ぶ、山手通りの地下を通る道路です。渋谷・新宿・池袋の各副都心の往来が円滑になり、首都機能が高まります。

また、南側の最終区間である延長約九kmの中央環状品川線は、平成一六年一月に都市計画されました。

この品川線の整備により、全交通量の約六割と

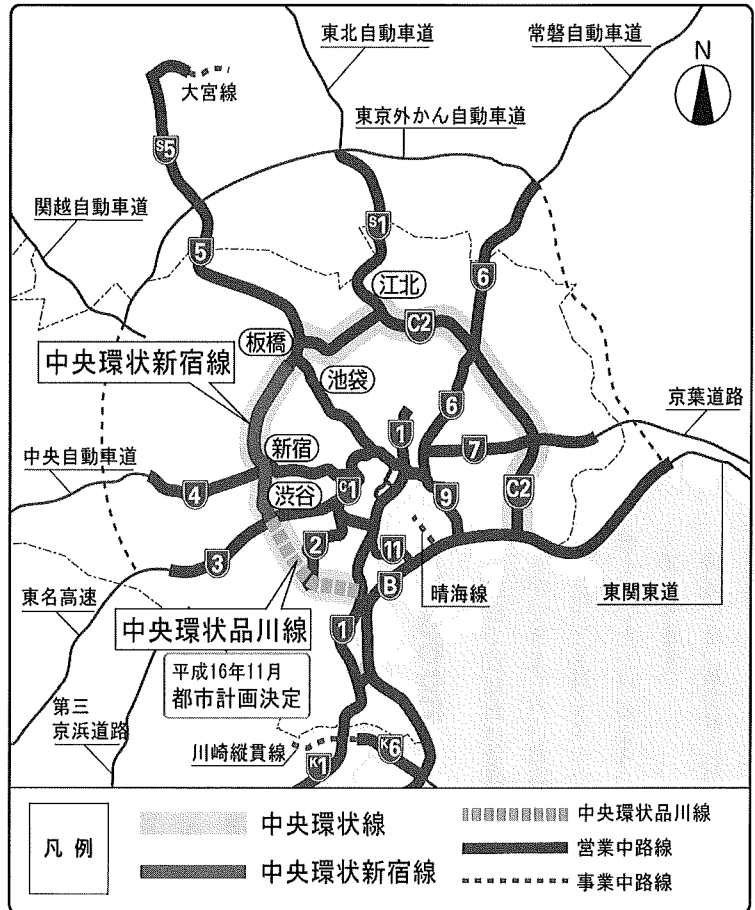


図2 首都高速道路中央環状線概要図

言われる、都心に目的地を持たない通過交通の迂回・分散が図られ、都心環状線を先頭とする渋滞が緩和されるなど、都市再生の観点からも極めて必要性の高い路線です。

このため、四五年以内で債務を確実に償還することを前提に、採算の範囲内で事業を実施すべく、地方公共団体との役割分担を見直す等、関係機関

と協議を進めているところです。

六 新しいETC割引を開始

ETCには、料金所渋滞の解消、排気ガス等の減少による料金所周辺地域の環境改善、お客様の利便性や快適性の向上(キャッシュレス化によるスムーズな通行)、利用距離や利用時間に応じた

料金制への移行によるお客様の負担の公平性の確保、料金收受コストの低減といったメリットがあります。

このため、平成一八年春には首都高のETC利用率八五%にすることを目指して、これまでも様々な利用促進策を展開してまいりましたが、今一段の利用に弾みがつくよう、一〇月一日からETC割引を一新させました。

◆曜日別時間帯別割引

平日のオフピーク時や夜間及び休日など、比較的利用の少ない時間帯の通行料金を割り引きます。

- ・平日オフピーク割引（二一・〇〇〇～一五・〇〇、一八・〇〇〇～二二・〇〇〇に一〇%割引）
- ・平日夜間割引（二二・〇〇〇～六・〇〇〇に二〇%割引）
- ・日曜日割引（終日二〇%割引）

◆三OFFキャンペーン（平日ピーク時

（六：〇〇～一〇：〇〇、一五：〇〇～一八：〇〇）

平成一八年三月末までの期間限定で、利用促進を図ります。

◆お得意様割引（頻度割引）

ETCクレジットカードでの首都高速道路のご利用につき、実績に応じ最大八%の割引を行

います。

七 関連事業について

高速道路事業からの収入は、管理費用を除き、道路の貸付料として日本高速道路保有・債務返済機構に支払うため、新会社は高速道路から利潤を得られない仕組みになっていますので、自立経営



写真2 男子用トイレ

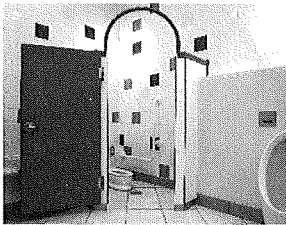


写真3 キッズ用トイレ

首都高速道路神奈川線大黒PAトイレ改修後

を実現するためにも、道路事業以外の収益事業を積極的に展開する必要があります。

従来からの収益事業である駐車場事業については、さらに便利に利用いただけるよう、トイレ（写真2・3）、交通情報提供装置等の改修、駐車マスの増設を進めるほか、法人との大口契約、料金体系の見直しなどを行い、経営改善に努め、収益拡大を図ります。

その上で、自己資金の蓄積や投資余力に応じて、首都高の持つ様々な強みを活かしつつ、当面は、初期投資やリスクの少ない事業を展開していきます。

例えば、高架下等の首都高の持つスペースを活用した、住宅展示パークの開設、トランクルーム業への参入、広告物掲出の誘致を検討しています。さらに、首都高のお客様に対しては、首都高のロゴ入り提携カードの発行やウェブサイトの活用を通じて、新分野での事業展開を図ります。

八 おわりに

お客様で首都高速道路株式会社は無事船出することができました。お客様に「首都高変わったな」「民営化して良くなったな」と目に見える形で実感していただけるよう、全社一丸となって頑張つてまいります。

皆様には、新会社に対しまして一層のご指導、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

地域から愛され、 お客様に喜ばれる会社を目指して

西日本高速道路株式会社

一 設立の趣旨・背景

名神高速道路が誕生してから約四〇年、国民生活の基盤となるハイウェイネットワークの構築は、日本道路公団が整備主体となり進められてきました。その後、平成一三年一二月一九日に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」の主旨のもと、平成一六年六月九日に公布された「道路関係四公団民営化関係四法」により、日本道路公団の分割・民営化が実施され、平成一七年一〇月一日、西日本高速道路株式会社が発足しました。

二 経営理念・経営ビジョン等

会社設立の目的は、「高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、

道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与すること」です。

弊社は、この目的を実現するとともに、「地域から愛され、お客様に喜ばれる西日本高速道路株式会社」を目指すため、次のとおり経営理念・経営ビジョンを策定しました。

1 経営理念

高速道路をこれまで以上に有効に活用し、その効果を最大限発揮させることで、地域社会の発展と暮らしの向上、さらに西日本経済全体の活性化に貢献します。

2 経営ビジョン

〈お客様〉お客様とのふれあいを大切にし、よろ

こびをお届けします

常にお客様の目線でニーズに対応した道路空間を創造します。

〈社会〉公正で透明な企業活動を行うとともに、信頼され、愛される存在を目指します

健全な経営のもと社会的責任を果たすとともに地域社会との共生を図ります。

〈投資家及び国民の皆様〉明確な経営責任のもと、投資家及び国民の皆様のご期待にお応えします

経営資源の最適活用により企業価値の向上を図り的確な企業情報を発信します。

〈社員〉社員ひとりひとりが「働く喜びと誇り」を実現できる企業風土をはぐくみます

各自の努力とその成果が公平に認められ、チャレンジ精神が発揮できる会社を築きます。

〈パートナー会社〉同じ目的のもと、相互に切磋琢磨し、ともに成長することをめざします

使命を共有することでパートナーシップを築き、相乗効果を最大限引き出します。

3 経営方針

また弊社は、企業経営の実行にあたり、お客様や、社会、投資家及び国民の皆様信頼される会社を築き、事業を遂行していくため、経営ビジョンをもとに

- ◆ 地域から愛され、お客様に喜ばれる会社づくり
 - ◆ 高速道路による、地域を支える社会資本づくり
 - ◆ 企業価値を高め、経営体質強化への基盤づくり
 - ◆ 働く喜びを感じ、誇りの持てる企業風土づくり
 - ◆ 共同で収益を生み、協調できるパートナーづくり
- の五つを経営方針としました。

三 組織構成 (図1)

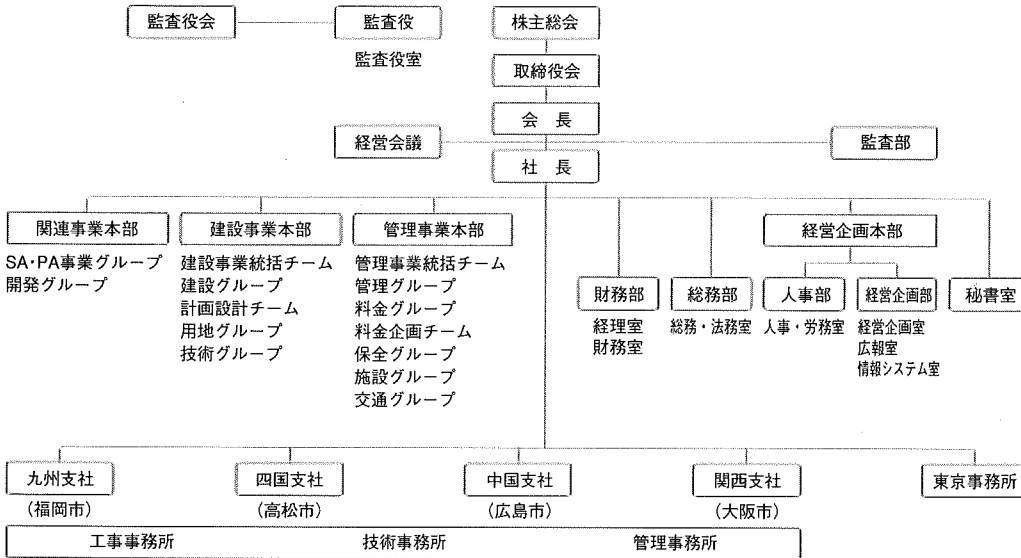


図1 西日本高速道路株式会社組織図

四 事業エリア (図2)

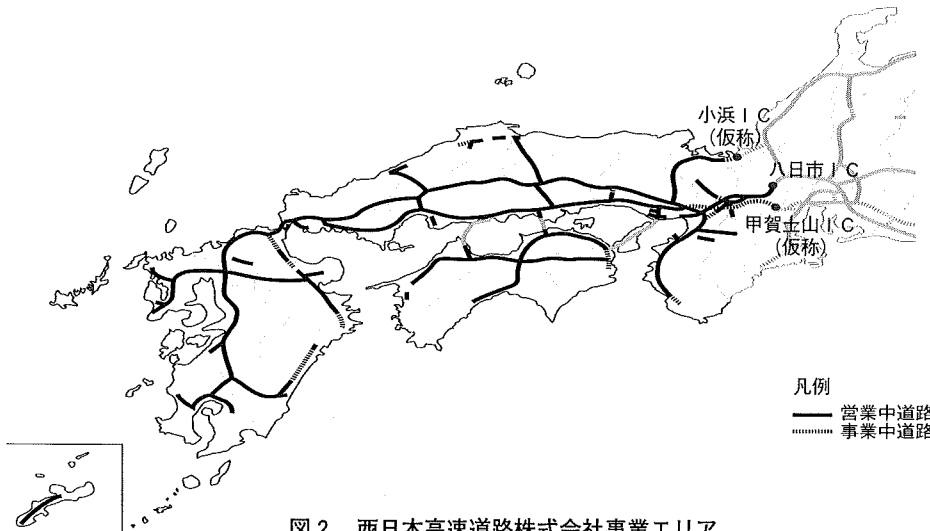


図2 西日本高速道路株式会社事業エリア

五 事業概要

道路事業では、西日本地域のくらし、社会、経済、文化の向上に、そして環境保全においても社会貢献を果たすため、安全・安心で快適な走行空間を提供し、より使いやすい道路を目指し、信頼性の高いネットワークを構築します。

経営資源を活用した関連事業では、地域への貢献と地域の皆様との共栄に向けて努力し、サービスエリア・パーキングエリアなどでのサービスの向上や多機能化を図るとともに、新規事業にチャレンジします。

1 道路管理事業

安全・安心で快適な道路空間を提供し、災害時などにおけるサポートを充実させ、地域社会との連携を図りながら、お客様に満足していただけるサービスを提供します。

○安全で快適な走行環境を確保するために、良好で適切な道路の管理を効率的に実施いたします。

○事故・災害などが発生した際には、的確な状況の発信と迅速な交通の回復に努め、お客様の安心をサポートいたします。

○多くのお客様に満足してご利用いただけるよう、ETCを活用した様々な料金サービスを展

開してまいります。

2 道路建設事業

地域の発展と暮らしや利便性の向上に貢献するため、信頼性の高い高速道路ネットワークを効率的に構築します。

○地域の発展と暮らしの向上に貢献する高速道路ネットワークを整備します。

・高速道路ネットワークの整備（第二名神、東九州道等）

・対面通行区間の四車線化事業（高知道、米子道等）

○合理的で明確な事業実施判断のもと、コスト意識を高め効率的に事業を実施します。

3 SA・PA事業

サービス水準の向上と多機能化を図るとともに、収益性を向上させます。

○お客様のニーズにこたえ、満足いただける多様なサービスを提供します。

・飲食メニューや販売商品の品揃えを充実
・地元物産品の提供、地域情報の発信など、地域との連携による新しいサービス

○快適で楽しんでいただけるサービスエリア・パーキングエリアを目指すとともに、効率的な経営を行い、収益性の向上に努めます。

4 新事業

新規事業分野を開拓し、地域への貢献と地域の皆さまとの連帯による共栄を目指します。

○高速道路のお客様や社会のニーズを踏まえた事業機会の拡大を図ります。

○収益性の優れたビジネスモデルを構築し、着実に新規事業を進めます。

六 おわりに

西日本高速道路株式会社は、頭書の目的を達成するために、自分たちの使命を認識し、全社員一丸となって取り組んで参ります。

皆様からのご意見・ご要望を頂きますよう、また併せてご支援・ご協力を賜りますよう、よろしくお願いを申し上げます。

県道拡張工事中の工事現場付近において発生した 交通事故で仮設歩道設置義務等が争われた事例 — 岐阜県道交通事故損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔二審判決〕平成一六年六月三〇日
岐阜地方裁判所 請求棄却（確定）

はじめに

道路の改築等の工事期間中は、暫定的な構造で供用している箇所が多く、このような暫定的な構造で供用中の道路では、暫定的な供用部分と既供用部分の境界線部は道路利用者にとって利用し難い構造になっていることが多い。

今回は、県道拡張工事中の工事現場付近（工事区間外）において発生した交通事故で、仮設歩道を設けなかったこと等について争われた事例を取り上げることとする。

一 事件の概要

本件は、被告岐阜県（以下「被告県」という。）

の発注した県道拡張工事の工事現場付近において、原告らの子（以下「A」という。）がB（以下「B」という。）の運転する大型貨物自動車に轢過されて死亡した事故による損害賠償を請求している事件である。被告Cはこの工事現場において自動車の誘導を行っていた者、被告D株式会社（以下「被告D社」という。）は被告Cの使用者であり、被告株式会社E工務店（以下「被告E工務店」という。）は県道拡張工事を請け負って施工していた者である。なお、訴え提起時に被告であったBとの間では、和解が成立している。

1 当事者間に争いが無い事実

平成一三年五月二一日午後四時二五分ころ、県道一七六号線（以下「本件道路」という。）の岐阜市路上（以下「本件現場」という。）において、

Bの運転する大型貨物自動車は普通自動車に乗ったAを轢過する交通事故（以下「本件事故」という。）が発生した。

本件事故のころ、本件現場付近では、被告県の発注した本件道路の拡張工事（以下「本件工事」という。）が行われており、本件工事を請け負って施工していた被告E工務店は、工事に伴う交通整理のための誘導業務を被告D社に請け負わせ、その従業員として被告Cが交通整理に当たっていた。

A・・原告らの子

B・・大型貨物自動車運転手（和解済み）

被告C・・工事現場において自動車の誘導を行

っていた者

被告D社・・被告Cの使用者

被告E工務店・・県道拡張工事施工者

2 原告の請求

被告らは原告らに対し、連帯して二、二八〇万四、七〇七円及びこれに対する平成一三年五月二日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

二 主な争点

1 原告らの主張

(1) 被告県及び被告E工務店の責任原因

本件現場付近の本件道路は、本件工事のために片側交互通行を行うことにより、停止する車両が増加し、渋滞が起きることが予想されたから、被告県は本件工事の管理者として、被告E工務店は本件工事の施工者として、本件現場付近に別図(43頁参照)記載のAからBまでの間に仮設歩道を設けて、車道と歩道(自転車通行帯を含む。)を分離して、渋滞する車両の側方を通過する歩行者や自転車の安全を確保する義務があったのに、これを怠った。仮設歩道の設置が困難であるとしても、被告県は本件工事の管理者として、被告E工務店は本件工事の施工者として、本件道路と南北に交わる道路との交差点における車両の誘導だけでなく、歩行者及び自転車を安全に誘導する交通整理員を別図のB地点付近にもう一人配置すべきであったのに、これを怠った。

(2) 被告C及び被告D社の責任原因

被告Cは、本件現場付近において交通整理を行っていた際、大型貨物自動車のすぐ近くにAの運転する自転車を認めたのであるから、何らかの事故の発生を予測して、大型貨物自動車の運転者に対して停止を求めるといった危険回避措置をとるべきであったのに、これを怠った。被告D社は被告Cの使用者である。

(3) 損害(略)

2 被告C及び被告D社の主張

被告CがAの運転する自転車を認めたのは、三メートル以上離れた位置でBが大型貨物自動車を発進させたところであり、Bに対して停止の合図を出すだけの時間的余裕はなかった。したがって、被告Cには過失はなく、被告D社も責任を負わない。

3 被告県の主張

被告県が行う道路工事において、仮設歩道を設けるのは、①工事区間及びその前後に歩道が整備されており、工事に伴って歩道が分断される場合、②通学路に指定されている場合、③歩行者及び自転車の通行量が多い場合、④工事箇所周辺に迂回するための道路がない場合その他の仮設歩道が必要な場合である。ところが、本件現場は本件道路の工事区間外にあり工事の影響により道路の幅員、対面通行に変化が生じていないし、①から④

までの事情も存しない。また、被告県の工事担当部局は、工事を行う前に岐阜県公安委員会及び岐阜北警察署長と協議したが、交通規制等の中に仮設歩道の設置は含まれていない。したがって、仮設歩道の設置義務はなかった。原告らの主張する位置に交通整理員を配置することは、工事を行う前に岐阜県公安委員会及び岐阜北警察署長から示された交通規制等に含まれておらず、配置の義務はない。なお、本件事故後に交通整理員が四名に増員されたのは、本件事故とは関係のない理由からである。

4 被告E工務店の主張

本件現場は本件道路の工事区間外にあり、工事の影響により道路の幅員、対面通行に変化が生じていないし、被告E工務店は、被告県から要求された工事の条件を遵守しており、仮設歩道の設置はこの条件に含まれていないから、設置の義務はない。交通整理員に関する主張は、被告県の主張と同旨である。

5 争点のポイント

① 被告県及び被告E工務店に、本件現場付近の別紙図面記載AからBまでの間に仮設歩道を設ける義務があったか否か。

② 仮設歩道の設置が困難であるとしても、被告

県及び被告E工務店は、歩行者及び自転車を完全に誘導する交通整理員を別図のB地点付近にもう一人配置すべきであったか否か。

③ 被告Cは、本件現場付近において交通整理を行っていた際、大型貨物自動車のすぐ近くにAの運転する自転車を認めたととき、何らかの事故の発生を予測して、大型貨物自動車の運転者に対して停止を求めるときの危険回避措置をとるべきであったか否か。

三 主な争点に対する裁判所の判断

1 主文

原告の請求を棄却する。

2 争点①について

(1) 以下の事実が認められる。

ア 本件事故は、Bが本件現場手前で停車した後、発進時に前後左右の確認を怠り、Aの運転する自転車に気づかないまま、B運転の大型貨物自動車の前部を自転車に衝突させ、これにより転倒したAを左後輪で轢過したものである。

イ 本件工事は、本件道路の幅員を拡張するための工事であり、工事箇所は、従来の本件道路の外側（南北）に位置する。そのため、工事箇所に沿ってカラーコーンで仕切

った仮歩道の西端において、通行することのできる道路の幅員がやや狭くなっているが、それ以外は、工事箇所側方においても工事区間に接続する本件道路の幅員（舗装部分のみで約五・七メートル）とほぼ同じ幅員で通行することが可能であった。

ウ 本件工事に際して岐阜県公安委員会及び岐阜北警察署長から示された交通規制等は片側交互通行であり、工事区間については片側交互通行とされるが、これに接続する本件道路（本件現場付近）においては、従来どおり対面通行とされる。

エ 本件現場付近の本件道路は、本件工事が行われていた区間外にあり、工事により通過することのできる道路幅員が狭くなったり、対面通行が制限されたりすることはなく、工事前と同じ状態であった。

(2) 原告らは、被告県及び被告E工務店が本件現場付近に別図記載AからBまでの間に仮設歩道を設置する義務があったと主張する。

一般に、自動車比普通自転車を追い抜くなど側方を通過するときには、自転車が急にならつくことも考慮して、自転車の側方に十分な離隔を設けて通行すべきである。原告らの主張する仮設歩道が設置され、歩行者や自転車がその仮設歩道を通行するならば、自転車

等の側方を通過する自動車との離隔が確保され、自転車の通行による風圧や威圧感が軽減され、自転車等の安全な通行が確保される効果がある。本件工事の工事区間においては、約五・七メートルの幅員の道路を片側交互通行とする規制が行われているから、約五・七メートルの幅員を片側一車線分として使うことができ、大型貨物自動車（車幅約二・四九メートル）が自転車等と併走しても、その側方に十分な離隔を設けることができるし、これが片側交互通行の規制を行った理由の一つであると解される。

ところが、本件現場は工事区間外（工事箇所西端から約二四・四メートルの位置）にあり、工事区間外の本件道路の幅員に変更はない。すなわち、本件現場付近の本件道路は幅員約五・七メートル、片側約二・八メートルであり、この幅員が自転車等の安全な通行に適さない状態であるとしても、この状態は本件工事が行われているか否かにかかわらずないものである。したがって、本件工事を行うことによって生ずる危険を防止するために仮設歩道の設置が必要とされるという関係には立たない。確かに、Bが本件現場手前で一旦停車したのは、本件工事に伴う片側交互通行の交通規制があったからではあるが、本件

工事が行われていなくても、本件現場の東方には信号機のある交差点があり、その信号で停車した自動車がある。その信号で停車した自動車は本件道路に連なり、そのようにして本件現場付近に停車した大型貨物自動車の直前に自転車が発進する事態も起こり得る。このような事態は、本件工事とは関係なく生ずる可能性があるものである。本件事故の態様からみれば、Bが本件現場の一〇〇メートル以上手前でAの運転する自転車を追い抜いたことにより、その存在を認識しながら、一旦停車した後に発進する時に、Aの存在及び位置を確認しなかったことが本件事故の原因である。この事故態様をみると、本件工事によって自転車との十分な離隔をとることができなかった、あるいは本件工事によって自転車の発見が困難であったなど本件工事により影響を受けたところは認められない。

以上のとおり検討したところからすれば、仮設歩道が設置されていれば本件事故は避けられた可能性はあるものの、そのような可能性だけでは、本件工事の管理者（被告E）又は施工者（被告E工務店）による仮設歩道の設置という法的義務を導き出すことはできない。

争点②について

原告らは、仮設歩道の設置が困難であるとして

も、被告県及び被告工務店は、歩行者及び自転車を安全に誘導する交通整理員を別図のB地点付近にもう一人配置すべきであったと主張する。

交通整理員は、道路工事等に伴って交通規制がされている場合等に、車両の運転者に工事現場や交通規制の存在を認識させ、その道路状況に即した通行をさせるために、交通整理等を行う。交通整理員が行う交通整理の対象になるのは、車両に限らず、歩行者や自転車も含まれるし、歩行者や自転車を保護して安全に通行させるための交通整理員もあり得る。

しかし、原告らの主張する位置に交通整理員を配置することは、工事を行う前に岐阜県公安委員会及び岐阜北警察署長から示された交通規制等に含まれていない。また、車両の運転者が交通整理員の出した合図に従って通行すれば、それによって事故の場合にも直ちに免責されるというものではなく、最終的な安全確認は車両の運転者や歩行者が負担する。したがって、原告らの主張どおり、交通整理員を配置したとしても、最終的な安全確認は車両の運転者や歩行者が負担するから、Bが発進時に確認を怠ったという本件事故の態様に鑑みれば、原告らの主張どおりの位置に交通整理員を配置したとしても、本件事故は防ぐことができなかつたと考えられる。

以上のとおり、被告県及び被告E工務店は、歩

行者及び自転車を安全に誘導する交通整理員を別紙図面のB地点付近にもう一人配置すべき義務を負っていたとはいえない。

4 争点③について

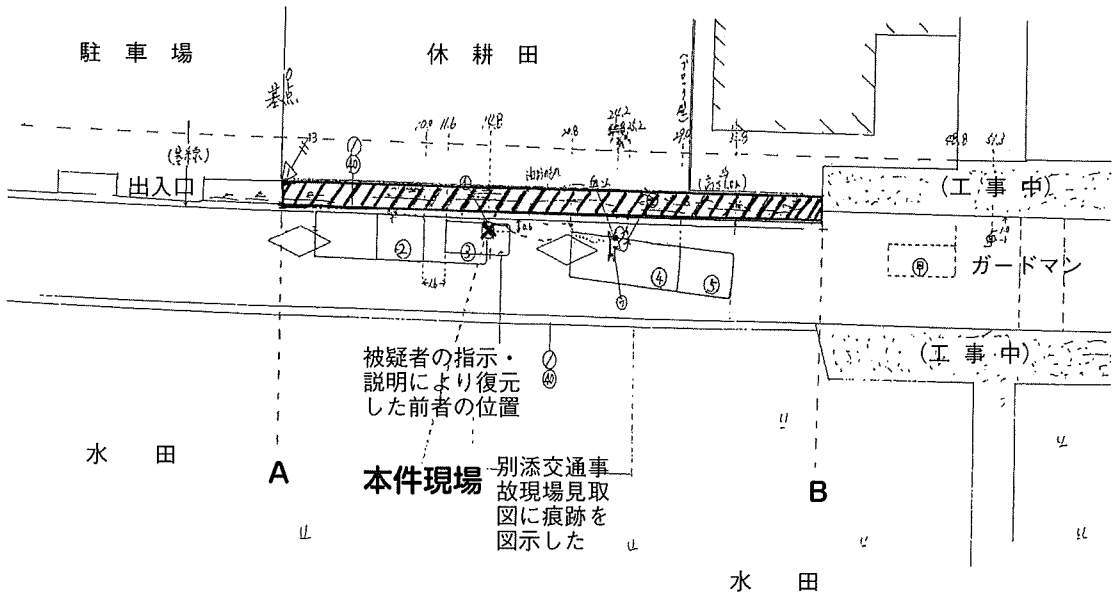
本件事故の当時、被告Cが本件現場付近において交通整理を行っていたことは、当事者間に争いが無い。

被告CがAの運転する自転車を認めたのは、三メートル以上離れた位置でBが大型貨物自動車を発進させたところであり、Bに対して停止の合図を出すだけの時間的余裕はなかったことが認められる。また、声による合図をしても三五メートル以上の距離があると、Bに伝わるとは考えられず、動作で合図をしても、Bがこれを発見し、意味を理解して、ブレーキをかける行動に出るとは限らない。さらに、前記のとおり、最終的な安全確認は、車両の運転者や歩行者がすべきものであることに鑑みれば、大型貨物自動車のすぐ近くにAの運転する自転車を認めても、そのことから何らかの事故の発生を予測する注意義務はなく、大型貨物自動車の運転者に対して停止を求めるなどの危険回避措置をとるべき義務はない。したがって、被告Cに原告らの主張するような過失があったとは認められず、その使用者である被告D社にも責任はない。

5 結論

以上のとおり、仮設歩道の設置がされていれば本件事故を防ぐことができた可能性があるものの、これを設置しないことが注意義務違反であるとはまではいえないし、本件事故の発生にB以外の者の過失が作用したとは認められない。

よって、原告らの請求はいずれも理由がないから棄却し、主文のとおり判決する。



別図

スイーツと行こう 「日光道」



栃木県東京事務所 柏崎 純一

◆「日光宇都宮道路」とは？

日光宇都宮道路は、東北縦貫自動車道（以下「東北道」とする。）宇都宮ICと国際観光都市日光を結ぶ総延長三〇・七kmの一般有料道路（自動車専用道路）です。

「世界遺産日光の社寺」「日光杉並木」等々、日光が有する国際的な観光・リゾート資源と東北道を最短で結ぶことで、観光業など各種産業の振興を促進し、地域活性化の一助となっています。

また、日光国立公園内の特別地域を通過することから、周辺の自然環境の保全、景観との調和などに配慮し、路線選定、線形設計、施工を実施したエコロ

ードとしても知られています。

さらに、男体山をはじめとする美しい日光連山や、沿道の木々の新緑や紅葉など、四季折々の美しい自然景観が楽しめる道路として高い評価を得ており、これまで、安全で快適な道路として、観光客をはじめ地域住民など多くの皆様にご利用いただいております。

◆沿革

宇都宮と日光を結ぶ日光街道（国道一一九号、国道一二〇号）は、観光シーズンには日光を訪れる観光客数の増加に伴い、恒常的な交通渋滞を引き起こしてまいりました。

また、当街道沿いには、国の

特別史跡と特別天然記念物の二重指定を受けている貴重な文化遺産である「日光杉並木」が立ち並んでいます。

しかしながら、交通量の増加に伴う排気ガスや車両振動等による立ち枯れなど、生育環境が悪化してきました。

そこで、一般道の杉並木の保護を目的として、東北道宇都宮ICから日光を結ぶ日光宇都宮道路の建設計画がスタートしました。

日本道路公団（現 東日本高速道路株式会社）により昭和四五年から

建設が始められ、昭和五十一年二月二五日に宇都宮ICから日光IC間（二四・七km）が、昭和五六年一〇月六日に日光ICから清滝IC間（六・〇km）がそれぞれ開通し、以来、同公団により管理されてきました。

◆栃木県道路公社へ移管

日光宇都宮道路は、日本道路公団が建設・運営していましたが、民営化問題に絡み、平成一



写真1 満開の花に彩られる日光道

社が有料道路事業を引継ぎ、引
 七年六月二十八日に栃木県道路公
 き続き有料道路として管理する
 こととしました。

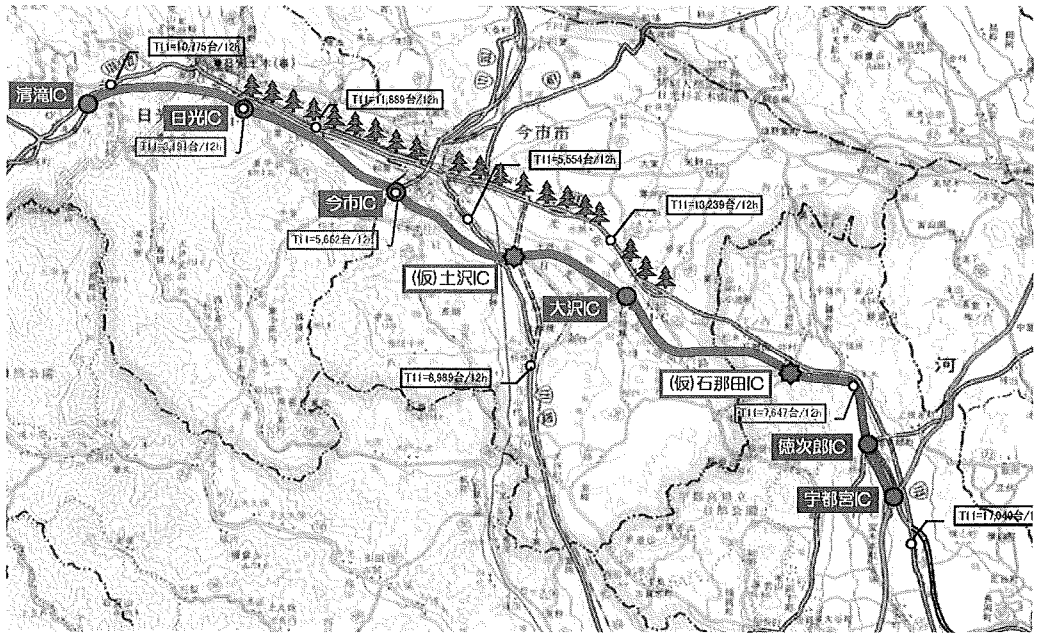


図 日光宇都宮道路位置図

表 日光宇都宮道路新料金表

通常料金

670 1,570	600 1,400	450 1,050	300 700	宇都宮 (起点)	大型車 特大車	
520 1,220	450 1,050	300 700	大沢	200		普通車 (軽を含む)
220 520	150 350	今市	200	300		
150 350	日光	100	300	400		
清滝 (終点)	100	150	350	450		

閑散期(12月~4月)割引料金：全通行車両対象

通勤時間帯(17時~翌朝9時)：割引料金ETC利用者(無線通信による通行車)対象

520 1,220	450 1,050	300 700	150 350	宇都宮 (起点)	大型車 特大車	
370 870	300 700	150 350	大沢	100		普通車 (軽を含む)
220 520	150 350	今市	100	200		
150 350	日光	100	200	300		
清滝 (終点)	100	150	250	350		

※ 下線部分が割引対象

※ 通勤時間帯等割引は、ETC利用者(無線通信による通行車)を対象とするため、平成18年春以降、適用となります。

この引継ぎと同時に、料金体系を五月から一月の通常料金と一二月から四月の閑散期料金に分けました。宇都宮ICから清滝IC間を全線通行した場合の料金は、普通車でこれまでの九二〇円から四五〇円と半額程度に値下げし、閑散期には三五〇円となり、さらに割安になります。また、ETC導入後には、一七時から翌日九時までの通勤時間帯に限り時間帯割引も実施する予定です。

今後、大沢と日光の各料金所にETCを、今市市土沢と宇都宮市石那田の二カ所に新たなインターチェンジを設置すべく準備を進めているところです。

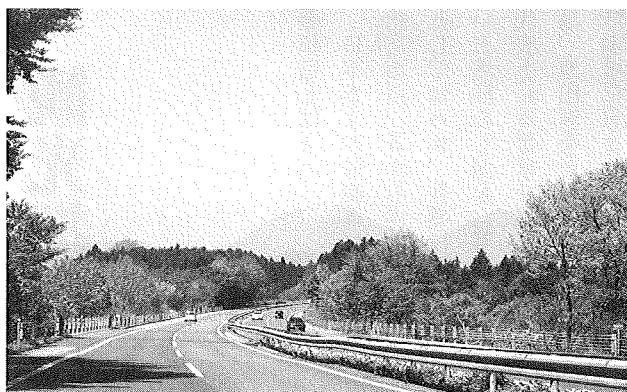


写真2 新緑が美しい初夏の日光道

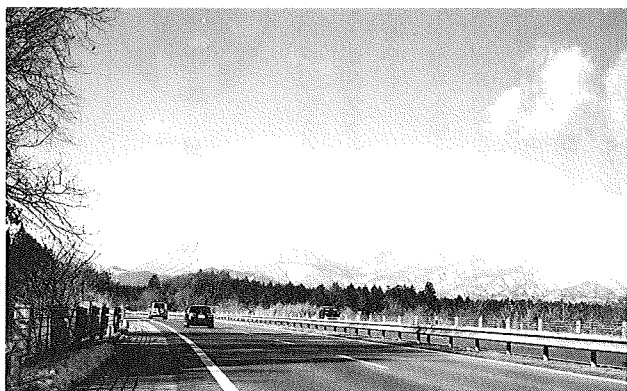


写真3 雪化粧した日光連山を見ながら

す。とを期待していまますご利用いただけます。多くの方々から親しまれ、ますますご利用いただける道路となることを期待していまます。

く魅了することでしょう。さらに、その道中は、「日光道」沿道の植栽の豊かさに驚かされ、日光の山々が連なる眺望に感動させられることでしょう。皆様も、ぜひ、「日光道」を使い、日光へお出掛けになられてはいかがでしょうか。

ただし、施設管理やインターチェンジ設置などの費用を料金徴収によって賄うため、料金徴収期間が平成三四年三月二日まで延伸されますが、これらの措置を講ずることで、引き続き、安全・安心かつ快適な道路として高速走行ができるとともに、地域に密着した運営を行うことができ、利用者の利便性はさら

に向上するものと期待されています。◆愛称「日光道」に決定！日光宇都宮道路が、今後とも安全で快適な道路として地域に愛され、多くの方に身近な道路としてご利用いただけるように、八月一日からの一ヵ月間、愛称を募集しました。

県内外から多数の応募があり、呼びやすく、広く親しんでいただけるなどの観点から選定した結果、愛称を「日光道」と決定しました。この「日光道」という愛称は、簡潔・明瞭で分かりやすく新鮮な語感であること、かつ、東北道、常磐道などと同様に高速道路をイメージできること、さら

◆最後に この稿が発行される頃、世界遺産である二社一寺の周辺は、ちょうど紅葉の最盛期を迎えていることと思います。また、日光山内の入り口を飾る世界遺産「神橋」は、八年もの改修工事が完了し、四月二〇日からの一年間、橋の下部構造が特別公開されています。その他にも、自然と歴史の街・日光は、中禅寺湖を囲むようにそびえる男体山などの山々や、それぞれに異なる流れが美しい滝、旅の疲れを癒す温泉などを有し、訪れる人々の心を深く魅了することでしょう。



観光都市いぶすきの道路利用



鹿児島県東京事務所 川原 智明

◆指宿とは？

日本本土の最南端に位置する指宿市は、昔から湯の豊かな宿として知られ、世界に類を見ない天然砂むし温泉（写真1）に代表される豊富な温泉、知林ヶ島、池田湖などの素晴らしい自然環境に恵まれております。四



写真1 天然砂むし温泉

季折々の花が咲き乱れ、様々なイベントが開催される温暖なりゾート地です。

また、温泉を核とする「世界に誇れる観光のまち 環境温泉 保養都市・指宿」として、年間約三〇〇万人の観光客が訪れる、南九州地域観光の拠点です。

○天然砂むし温泉…

海岸に湧いてくる温泉を利用し、温泉の熱と砂の重みで心と体をほぐし、ダイエツトにも効果的です。

○知林ヶ島…

錦江湾に浮かぶ、周囲約3km、最高点九〇mの美しい無人島で、大潮の干潮時に約八〇〇mの砂州が出現し、知林ヶ島に歩いて渡ることができ

◆道の駅いぶすき「彩花菜館」

鹿児島市から国道二二六号を南下し、指宿市に入っすぐ、青い空と海を背景に松の木が並ぶ観音崎に「彩花菜館」はあります（写真2・3）。

当施設は、都市公園及び地域交流施設の整備、都市公園・道の駅・地域交流施設の維持管理・運営を行う「指宿地域交流施設整備等事業」により整備されました。公園全体の敷地面積は一・四六haあり、平成一六年一〇月にオープンし、たくさん利用者が賑わっています。トイレや駐車場、道路情報案内装置は国が整備しており、地域交流施設はPFI方式で行ったも

のです。

- ① PFI導入のメリットとしては、以下の三点があげられます。
- ② 多くの民間の創意工夫やノウハウを取り込むことができます。
- ③ 事業費の削減が図られる。一度に多額の財政負担が発



写真2 道の駅いぶすき「彩花菜館」



写真3 「彩花菜館」全景

生しない。

事業化までの経緯については、農産加工組合・地元漁業者から、消費拡大を図るため産地と直結した販売所の設置要望があり、また商工会議所等から「物産センター」及び「道の駅」の設置要望があったことから、当施設が事業化されました。

施設の概要については、以下のとおりです。

○都市公園・駐車場

道路利用者の小休止や地域住民のふれあいの場、イベント等多目的に利用できる広場

○地域交流施設



写真4 大盛況の特産品販売所

指宿地域の観光案内や特産品・農水産物の展示販売(写真4)

○二四時間使用できるトイレ・駐車場・道路情報案内装置

今まで、このような施設がなかったことから、当施設は開業以来多くの人で賑わい、指宿の新しい観光スポットとなっております。

◆いぶすき菜の花マラソン大会

いぶすき菜の花マラソン大会は、新春一月の第二日曜日に開催されます。全国で最も早い市民マラソンとして、早春の菜の花が咲き乱れる南薩路を駆け抜ける、「記録ではない、記憶に残る」楽しいマラソン大会です(写真5)。

毎年、全国から約一万三、〇〇名を超える市民ランナーが参加し、指宿市・山川町・開聞町の国道・県道・市道を駆けめぐります。

来年の大会で、第二回目となる歴史あるマラソン大会で

す。表彰は、第一位から六位までですが、ビッグ賞として、抽選でホノルルマラソンご招待やソウル二泊三日ご招待等もあり、大変魅力ある大会です。

しかし、このマラソン大会の最大の魅力は、なんと言っても道路を走りながら眺められる池田湖(九州最大の湖で、イッシーという恐竜が生息しているのでは?)や開聞岳(薩摩富士と言われ、皇太子殿下も登山された)、菜の花等の素晴らしい景色です。

また、道路を走るランナーに沿道の住民が暖かい声を掛けて、蒸かした芋や飴玉、バナナ、芋あめなどを無償で提供してくれたり、最後のランナーが走り終わるまで競技場で待っていてくれたりするなど、おもてなし日本一のマラソン大会でもあります。

興味のある方は、ぜひ参加して、指宿の魅力を満喫してください。

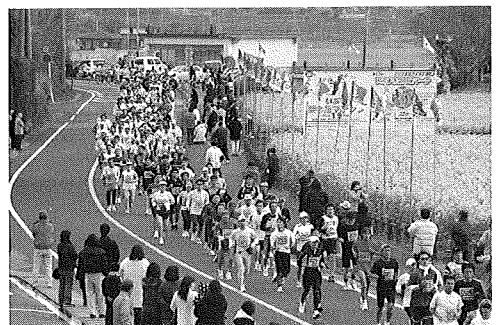


写真5 いぶすき菜の花マラソン

◆最後に!

観光都市いぶすきは、道路を利用した様々なイベント(マラソンのほか、指宿トライアスロン大会・いぶすき菜の花マラソン等)を実施しており、平成一六年一〇月には道の駅いぶすきもオープンし、道路を観光戦略の手段として、大いに活用しています。

全国の読者の皆様、是非いぶすきに訪れて、自然・温泉等の素晴らしさ、道路利用の様子を見に来てください!

市街地活性化を目的としたオープンカフェの運営実験

（神奈川県藤沢市における試み）

（財）藤沢市産業振興財団マネージャー 梶原 良一

一 JR藤沢駅周辺地区の課題

実験対象地区であるJR藤沢駅を中心とした地区は、一日の乗降客数が約四〇万人にのぼり、神奈川県内では横浜・川崎に次いで集客のある地区となっています。

しかし、年間の商業販売額（平成一四年度商業統計調査）は七、七一七、五〇〇百万円（対平成一一年度商業統計調査で約一〇％の販売額の減少）で、これは藤沢市南部に位置する鶴沼地区の販売額九、七八六、二三七百万円の約七八％でしかありません。すなわち、多数の乗降客（潜在的買い物客）を有効には商業に結び付けていないと考えられるわけです。

また、消費者回遊行動調査の結果（慶應義塾大

学総合政策学部・石橋研究室実施）によると、JR藤沢駅周辺への買物客は藤沢駅に隣接している数店の百貨店だけで買物行動を完結（消費者回遊行動の約六七％がこれら店舗に集中している）させています。

特に、JR藤沢駅に隣接している商業施設からその他近接地区への歩行者は急激に減少するたため、多数の商業施設が集積立地しているにもかかわらず、回遊性に欠ける状況となっています。

二 社会実験の概要

社会実験では、道路の有効活用を図りつつ課題解決の手法を探るため、サンパール広場（JR藤沢駅北口ペDESTロリアンデッキ）上に仮設のオープンカフェを設置して、①消費者の購買領域の周

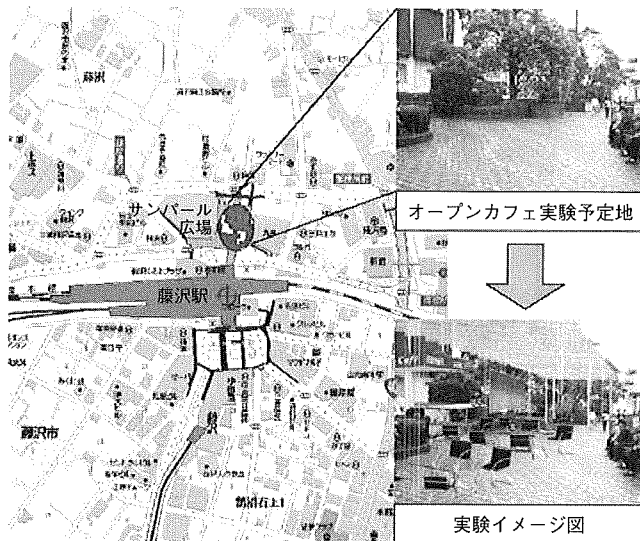


図1 オープンカフェ実験位置

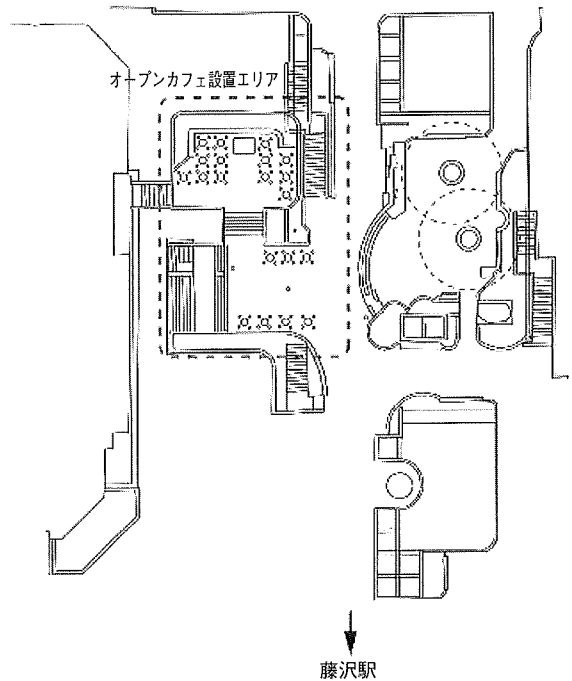


図2 オープンカフェ設置エリア

品が開発秘話を含めて新聞にとりあげられ、有名人になるという副次的な効果もありました。サンパール広場でのオープンカフェの配置は、図2のとおりです。

オープンカフェの向かい側は藤棚になっており、地元の商店街とアマチュアミュージシャンが連携して、月一回土曜日に街かどステージというコンサートを実施していましたので、日程を合わせて実施することとしました。

三 スケジュールと実施体制

社会実験のスケジュールは、平成一六年一月に予備実験を実施し、その結果と反省を踏まえて平成一七年三月に本実験という二段構えの方式となりました。

また、実験の実施にあたっては「藤沢オープンカフェまちづくり実行委員会」を設置しました。構成組織は次のとおりです。

・藤沢市役所

(産業振興課・土木計画課・道路管理課)

・神奈川県警藤沢警察署

・慶應義塾大学
・藤沢商工会議所

・(社)藤沢市商店会連合会

・カフェウィークふじさわ実行委員会

(本実験より正式参加)

・(財)藤沢市産業振興財団(事務局担当)

実行委員会の設置目的は、社会実験の実施に関する関連主体間の調整を実行委員会内で行うとともに、社会実験後に社会実験の成果を地域に定着化し、敷衍することにあります。

その意味で、当初は調整対象であった「神奈川県警藤沢警察署」が、調整の過程で実行委員会に参加してくれたことは、地域にとって重要な意味があると考えています。

藤沢警察との主な調整内容は、オープンカフェの設置と露天商との区別で、まず藤沢市が公共目的の設置であることを確認して道路占用許可を出し、これに基づいて道路使用許可をする方式となりました。私的営業と区別したわけです。

また、途中参加となった「カフェウィークふじさわ実行委員会」は、地域の飲食店等で構成する任意団体ですが、予備実験と同時期に各店舗でイベントを連携企画していたこともあり、周辺商店街等への誘導先として告知協力等、重要な役割を果たしました。

実行委員会の日程及び議事は表1のとおりです。

辺商店街への拡大と、②藤沢市地元名産品の認知度向上を主な目的として実施しました(図1)。

具体的には、オープンカフェを買い物客の休憩地として機能させる一方、近接商店街へのスターティングポイントとして位置づけ、情報提供によって購買行動を面的に拡大させて近接商店街の活性化に資するものとしたわけです。

また、オープンカフェ利用者に対しては、藤沢市の地元名産品・お土産品等に関する意識調査を合わせて実施し、市民の地元名産品に関する認識の向上に資するように配慮しました。これも情報提供の一環ですが、結果としてはここで紹介する一

(金) 八月四日の採択から約三ヵ月後、十一月五日
 (月) 八日の四日間、予備実験を実施し

四 予備実験

表1 実行委員会の日程・議事

回数	日程	議事
第1回	平成16年10月25日	<ul style="list-style-type: none"> ・実行委員会の設置 ・オープンカフェ社会実験の実施要領 ・予備実験実施計画
第2回	平成16年12月9日	<ul style="list-style-type: none"> ・予備実験結果中間報告(速報) ・予備実験の反省点と本実験へ向けた課題 ・実行委員会参加者について
第3回	平成17年2月10日	<ul style="list-style-type: none"> ・本実験実施計画
第4回	平成17年6月28日	<ul style="list-style-type: none"> ・平成16年度結果報告 ・実施結果に関する反省点等 ・平成17年度の対応について



写真1



写真2

ました。日程は平日二日、休日二日で構成し、六日の土曜日には藤棚で街かどステージを開催してもらいました(写真1・2)。

営業時間は午前10時〜午後七時とし、退社後の人たちの反応もみることにしましたが、暗くなるのでキャンドルを用意しました。

予備実験の基本は調査で、公共空間として誰もが利用できるテーブル(パラソル付き)・椅子を配置し、利用者にアンケート調査の協力を求め、協力者に茶菓子(和洋の藤沢名産推奨品)とお茶(コーヒー)を提供しました。また、希望者には、茶菓子(藤沢名産推奨品)やお茶(コーヒー)な

どを実費程度で販売しました。

設置機材(占用物件)は表2・3のとおりです。調査は、アンケート調査票を利用したオープンカフェ利用者の意識調査と、ビデオを設置した歩行者流動調査の二種類を実施しました。

アンケート調査票の配布は、オープンカフェ利用者に記入方法を説明し、藤沢名産品と飲み物を一緒に調査員が手渡し、記入が終わり次第回収する方法をとりました。当初一日の回収調査票数は一〇〇票前後を想定していましたが、結果はそれを大きく上回り三〇〇票強、総計で有効回答数(来客数)一、三〇〇票となりました。

表2 オープンカフェ (予備実験：11月5日～8日)

主要機材	仕様	数量
テント	3600mm×2700mm	2張り
テーブル	直径1m、パラソル付き	20個
椅子	テーブルとセットのもの	80脚

表3 街かどステージ (予備実験：11月6日のみ)

主要機材	仕様	数量
テーブル	1800mm×400mm (PA用)	1個
椅子	折りたたみ椅子 (PA用)	2個
マイク	マイクスタンド付き	2個
スピーカ	600mm×400mm×500mm	2個

歩行者流動調査のビデオは、サンパール広場に隣接する「さいか屋」の七階に二台設置し、一台はオープンカフェブースを、もう一台は藤沢駅とオープンカフェをつなぐ通路の一部を調査対象として撮影しました。なお、来訪者のプライバシーに配慮し、テープは非公開とするともに、分析後は速やかに消去することとしました。

オープンカフェの告知は、ウェブ地方ニュース(ベイサイト通信)及びホームページを実験実施

五 本実験

予備実験での経験と利用者アンケートの分析に

前にアップするとともに、開始当日に地方紙(タウンニュース)が配布されるようにするなどの方法をとりました。また、立て看板をカフェ周辺に設置し、チラシを営業時間に駅付近で配るなど、オープンカフェ営業時間にも広報活動を行いました(図3)。

基づいて、平成一七年三月二〇日(日)～二七日(日)の八日間、本実験を実施しました。今回は二六日の土曜日に藤棚で街かどステージを開催してもらいました(写真3・4)。

大きな変更要素は、カフェブース及びオリジナルロゴ(図4)をデザインしたこと、飲料や菓子(藤沢名産品)の提供を販売主体に切り替えた点です。

テーブルや椅子についてもデザイン化を検討し

国土交通省 オープンカフェ社会実験 (予備実験) 実施中

ごあいさつ

「藤沢オープンカフェ」は国土交通省のオープンカフェ社会実験です。公共スペースとしての道路をより有効に活用するための実験を行っています。

今回は予備実験としてホワイトキャンパスをコンセプトに白いオープンカフェをお届けします。どなたでもご利用いただけますが、趣向にご協力して頂いた方にはお礼として「藤沢名産特産品」のお菓子(「湘南ほ〜い」又は「遊行まんじゅう」)とお茶、コーヒー又はソフトドリンクをサービスさせていただきます。

今回の実験・検証の成果に基づき、来年3月にはみなさんからの意見を反映させた理想のオープンカフェをホワイトキャンパスの上に描きたいと思っております。

ご協力、よろしくお願ひします。

実施主体：藤沢オープンカフェまちづくり実行委員会

協賛団体 藤沢市・湘南町・明倫館静岡学園・静岡商工会議所・(株)藤沢市観光協会
慶応義塾大学湘南校・(株)藤沢市企業振興センター
協 力 国土交通省湘南支庁協議会・CAFE WEEK F.U.J.I.S.A.W.A.実行委員会
141 湘南駅前・レストラン「フジビュー」(藤沢市東センター6帖)

場所：サンパール広場(藤沢駅北口) さいか屋 1F
141
藤沢駅
北口

期間：11月5日～8日

営業時間：10時開店～19時閉店

FUJISAWA OPEN-CAFE

図3 配布されたチラシ



写真4



写真3

ましたが、予備実験で使用したガーデンセットが、子どもからお年寄りまで幅広い層に座りやすく、利用しやすいと好評であったため、同じものを利用することとしました。

また、本実験での調査は、予備実験と同じくアンケート調査票による意識調査、ビデオカメラ設置による歩行者流同調査の二種類としましたが、意識調査は予備実験での利用者を対象としたリビ

ータ調査として実施しました。

八日間の期間中、二日間が雨天中止となり、営業日数は六日間でした。

来客数等は表4のとおりです。

六日間の来客数合計は六一七人で、予備実験の半数以下となりました。

これは、予備実験では調査協力者に謝礼として飲食物の提供を行ったのに対し、本実験では基本

	<p>「藤沢駅北口広場（サンパール広場）オープンカフェ」社会実験のお知らせ</p> <p>「藤沢オープンカフェまちづくり実行委員会」では3月20日（日）～27日（日）の8日間、サンパール広場（藤沢駅北口）にてオープンカフェ社会実験を実施いたします。</p>
	<p>期間中、カフェを体験所として自由にご利用頂けるほか、数分物や藤沢市観光名産品（菓子類）を販売していますので、気軽にお立ち寄り下さい。また今回、カフェースを慶応大学SFCの学生がデザインしました。</p> <p>皆様のお越しを心よりお待ちしております。</p> <p><連絡先> 慶応義塾大学湘南藤沢キャンパス http://web.sfc.keio.ac.jp/~t04370ys/fo/09/</p>

図4 オリジナルロゴマーク

表4 営業日別の来客数・回答者数・売上

期日	来客数 (人)	調査回答者 (人)	売上 (円)
3月20日 (日)	58	21	10,900
3月21日 (月)	66	21	19,050
3月22日 (火)	雨天中止		
3月23日 (水)	雨天中止		
3月24日 (木)	72	16	14,650
3月25日 (金)	55	16	6,100
3月26日 (土)	213	31	26,850
3月27日 (日)	153	18	20,450
合計	617	123	98,000

的に飲食物を販売としたこと、また、開催期間中は一五℃以下の気温の日が多く、寒かったことなどが原因と考えられます。

なお、二六日(土)には二二三名の来客がありました。これは街かどステージの集客効果によ

るもので、イベントのタイアップの効果が明確となつています。

また、来客数で除した一人当たりの売上額は一五九円で、一〇〇円のドリンクのみのお客が多かつたことを物語っています。

六 検証成果を繋ぐために

両実験の結果、①カフェブースのデザイン性を含むオープンカフェの形態、②告知の方法、③オープンカフェ利用者の買い物行動、④オープンカフェの運営と道路管理の連携、⑤オープンカフェによる滞留効果について、一定の検証成果を得ることができました。

特に、買い物行動については、藤沢駅北口における既存調査の平均立ち寄り店舗数が二・二店舗であるのに対し、オープンカフェ利用者のオープンカフェ以外の立ち寄り店舗数が平均三店舗で、オープンカフェを含めると四店舗となり、明らかにサンパール広場のオープンカフェが回遊性の向上に寄与することが分かりました。

サンパール広場にオープンカフェを設置して、周辺商店街等の情報提供を行っていく意義が確認されたわけですが、気温や天候との関係、経済性、情報提供方法の問題など、今後自主的・継続的に設置していくためには、まだまだ越えなければならぬハードルがあります。

幸い、「藤沢オープンカフェまちづくり実行委員会」において今後の継続が合意され、経済効果を重視した観点から平成一七年度もオープンカフェ社会実験の採択を受けることができましたので、さらに実験を重ねるとともに、平成一八年度より商店街等と連携して自主設置ができるよう努めていく所存です。

最後に、藤沢名産品につきましては、予備実験の効果を藤沢市が確認し、本年度よりJR藤沢駅のコンコース内に観光名産品の販売所が開設されたことを付記しておきます。

オープンカフェと行政

〜藤沢での取組みを通じて〜

慶應義塾大学環境情報学部講師

古谷 知之

一 はじめに

「でも、何でオープンカフェなんですか？」

カフェ社会実験の概要を学生に説明すると、決まって学生の何人かは、私にそう尋ねてくる。街の賑わい創出などの観点から、道路空間有効活用の一方策としてのオープンカフェ社会実験が、なぜ日本の道路行政にとって必要なのか。海外のカフェ空間に馴染みのある学生達には、すぐには理解しにくいようである。

昨年度と今年度、筆者らはJR藤沢駅北口のペダストリアンデッキ(サンパール広場)を中心に、国土交通省道路局「オープンカフェ等地域主体の道活用に関する社会実験」を実施した(写真1・2)。藤沢市は江ノ島などの観光資源を持ち、工

場等の産業振興でも「優等生」でありつづけてきた。一方で、地元商業の活動基盤は、ここ数年やや沈滞気味である。大都市中心部や地方都市中心市街地とは異なり、郊外都市でのオープンカフェ社会実験は社会的注目度や影響をひけをとる。それだけに、優等生が自分の特徴の無さを売りにすることで自分を奮い立たせようとする、一つの試みであったともいえる。

二 藤沢でのカフェ実験

藤沢オープンカフェ社会実験は、昨年度は地元名産推奨品の認知度改善、今年度は駅周辺情報提供という、対象地域周辺での産業振興を主な目的として実施した。加えて、筆者の勤務する大学でのデザイン教育(昨年度)と学生ベンチャー支援

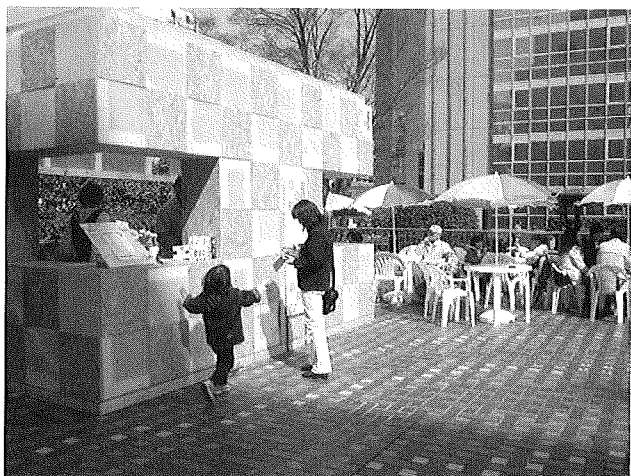


写真1 学生デザインによるカフェブース(昨年度)



写真2 今年度のカフェの様子

(今年度)の素材にも活用させて頂いた。

昨年度の場合、一月に予備実験、三月に本実験を行い、藤沢市の名産品やカフェブースのデザインなどに対するパネル調査を通じて、カフェブースのデザインやテーブルのレイアウト、菓子類の提供に関する検討を行った。カフェブースのデザインと運営、物販を学生などが行い、藤沢市の名産推奨品に選ばれた菓子などからいくつかをカフェで提供した。アンケート調査から、名産品を実際に飲食できるようなカフェの形態が、比較的

好印象をもたれると共に、名産品の認知度改善に一定の効果があったと理解している。生憎、天候に恵まれる日が少なかったものの、コンサートなどのイベントが催される日にはかなり盛況であった。

今年度は、昨年度の成果を踏まえてカフェの店舗数を三店舗に拡大し、運営・物販を地元飲食店にまかせることにした。また、カフェウィーク藤沢というイベントにあわせて、学生ベンチャー企業によるRFID技術(ICタグ)を用いたバーチャル・スタンプラリー実験を約一〇日間行う予定である。この実験では、イベントに参加している藤沢駅周辺二店舗(カフェ、バー、美容室、映画館など)にICタグのリーダー・ライターを設置し、イベント参加者の回遊性・滞留性などを把握しようとするものである。また、実験参加者は自宅や店舗で、自分のイベント参加状況をアバターと呼ばれるキャラクターの成長を確認し、その成長に応じてくじ引きなどを行える。

三 新しい道路交通調査の試み

二回のカフェ実験を通じて、いくつかの交通調査手法の適用を試みた。昨年度は、高所からビデオ撮影した映像を用いて、カフェ来訪者の移動軌跡を粒子速度計測法(PTV)により追尾し、カフェのテーブルや椅子のレイアウトが歩行動線に

与える影響を検討した(次頁図)。またそのデータを基に、三次元アニメーションによる歩行シミュレーションを行うことで、関係者の歩行動線確保への理解に役立てた。

今年度は、ビデオによる歩行者解析に加え、GPS、温度湿度センサ、心拍計、万歩計などの各種センサ、及びICレコーダとデジタルビデオを取り付けた回遊行動調査実験も行いたいと考えている。それにより、実験対象地域周辺での道路空間におけるストレスが行動の回遊性、滞留性などに影響するかについて調査する予定である。駅周辺での買い物回遊性の促進が、身体的・物理的どの程度まで許容されるのかを計測することで、今後の街づくりを活かしたいと考えているためである。

四 おわりに

実験に際して最も苦労したのは、対象地域の性質上、幅広い客層に受け入れられるカフェ空間の創出が求められたことである。高齢者でも座りやすいように軽い素材の椅子を用意することや、あまりセンスのよいとはいえないパラソルを開くことで、誰でも気軽にちよつと立ち寄れる雰囲気作りを努めた。こうした様々な取組みを通じて、従来、単なる歩行者の通路として用いられてきた道路空間に、オープンカフェや情報提供機能を設

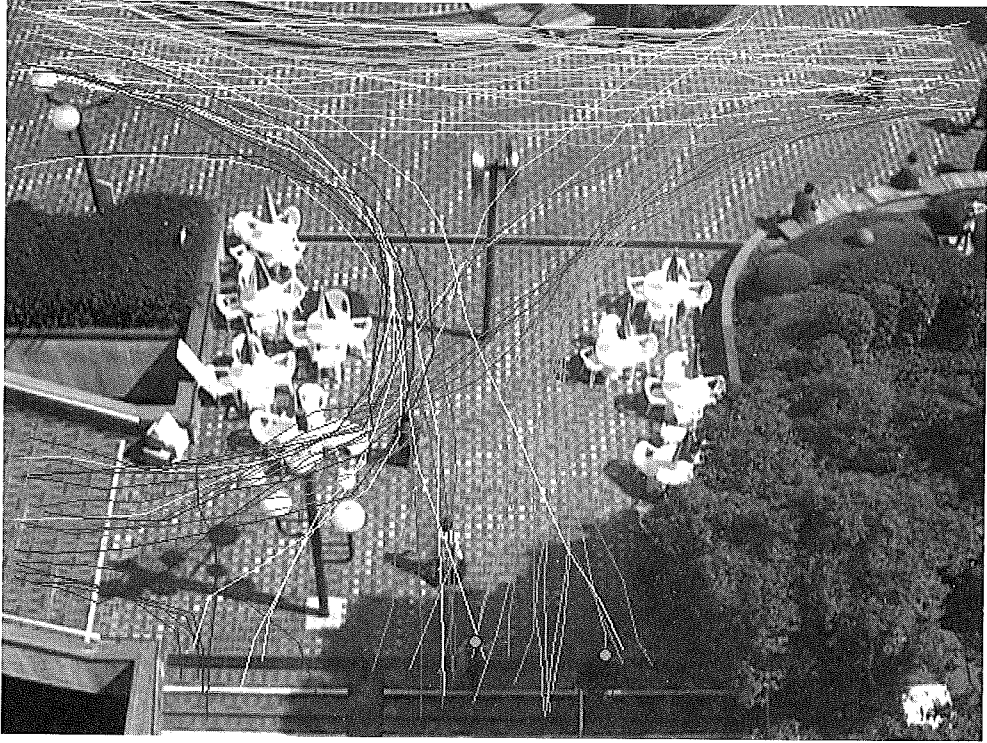


図 ビデオ解析によるカフェレイアウトの検討

置ることにより、賑わいや滞留性、周辺店舗間の回遊性を創出できる可能性が、地元商店街関係者などに徐々に認識されつつある。

藤沢でのカフェ実験は、動き出すまでに時間がかかったが、実行委員会に道路管理者や警察、商工会議所、及び日頃から市の産業振興に尽力されておられるファシリテータを巻き込むことで、実験実施決定後の動きを非常に迅速に進めることが出来た。

既に今年度の実験ではカフェ運営を飲食店に任せているが、今後は、こうしたカフェを日常化させる上で、沿道店舗・企業を更に巻き込んでいくことが必要である。地元の自発的な動きに期待したい。

○藤沢オープンカフェ社会実験のホームページ

<http://web.sfc.keio.ac.jp/~103002my/cafe/>