

目次

エッセイ

交通社会実験はまちづくりの切り札になるか…………… 高橋 洋二 1

特集／踏切道対策について

踏切対策のスピードアップ…………… 道路局路政課 4

東京都の踏切対策基本方針について…………… 東京都都市整備局  
都市基盤部交通企画課 9

大阪府における立体交差事業等踏切道の抜本対策について…………… 大阪府土木部  
交通道路室 15

横浜市における連続立体交差等踏切道の改良について…………… 横浜市道路局  
企画課 23

東／中／西日本高速道路株式会社における  
料金割引の実施状況について…………… 栗原 靖幸 29  
—12月より新たなマイレージキャンペーンを実施—

新会社紹介

日本の大動脈をつくり、まもる…………… 中日本高速道路(株)  
総務部広報室 40

本州四国連絡高速道路(株)の概要と新たな取組み…………… 本州四国連絡  
高速道路(株) 44

訴訟事例紹介

国道下斜面が国家賠償法二条一項にいう  
公の営造物（公営造物）に該当するか争われた事例…………… 岡崎 之彦 48  
—国道135号線下斜面崩壊損害賠償請求事件—

連載 道と思想（その3）…………… 三木 克彦 53

とんび  
の広場

新潟県中越大地震災  
応援ありがとうございました（新潟県）…………… 東海林 晃 57

連載／社会実験

もてなしとにぎわいの<sup>まちみち</sup>街道づくりを目指した  
交通実験調査 ～くらしのみちゾーン社会実験～…………… 山形県大江町  
建設水道課 61

時・時・時…………… 68

# 踏切対策のスピードアップ

道路局路政課

## 一 踏切対策の背景・課題

我が国の踏切道数は、立体化や統廃合により着実に減少してきているものの、現在、全国に約三万六、〇〇〇カ所存在している（図1）。海外の先進都市と比べてみると我が国の踏切数は著しく多く、例えば、東京二三区には約七〇〇カ所もの踏切が存在するが、同じような範囲で比べると、ロンドンやパリでは二〇カ所以下であり、踏切密度（一km当たりの踏切数）で比較してみると、東京はパリの約六〇倍、ロンドンの約八〇倍にもなる（図2）。

また、踏切の中でも、踏切遮断時間がピーク一時間に四〇分以上になるいわゆる「開かずの踏切」は全国に約六〇〇カ所存在しているが、このうち

約九六％が、東京、大阪等の三大都市圏に集中している（図3）。「ボトルネック踏切」は約一、一〇〇カ所あり、「開かずの踏切」と同様、多くは三大都市圏に集中している（図4）。

※ ボトルネック踏切：ピーク一時間当たりの遮断時間が四〇分以上の踏切、または、踏切交通遮断量（一日交通量×踏切遮断時間）が五万台時／日以上の踏切

交通量が多い幹線道路などに存在する踏切では渋滞が慢性化しており、交通の隘路となっている。特に「開かずの踏切」の中には、ピーク時に六〇分近くも閉まり、渋滞長が五〇〇mを超える箇所もあり、交通の大きな支障となっている（図5）。全国の踏切における踏切待ちによって年間約一兆五、〇〇〇億円（推計値）が損失されている（図6）。

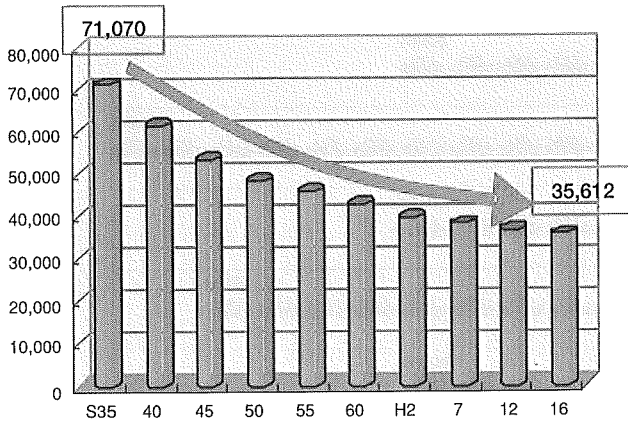


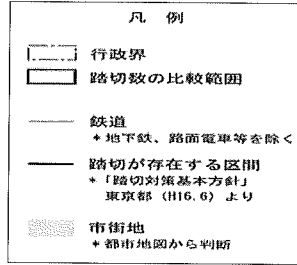
図1 踏切道数の推移

## 踏切数の比較

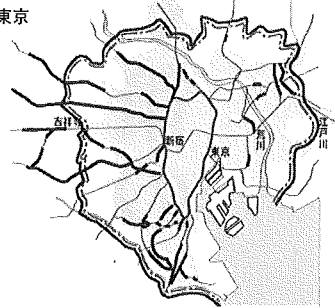
資料：「踏切対策基本方針」東京都（H16.6）など

都市名	踏切数 (箇所)	面積 (km <sup>2</sup> )	面積当り 踏切数	比較範囲
東京 23 区	699	621	100 (*)	行政界
パリ	14	762	1.6 (*)	パリ市と周辺 3 県
ロンドン	19	1,280	1.3 (*)	大ロンドン地域（ロンドンの 33 区）のうち外縁部を除いた区域

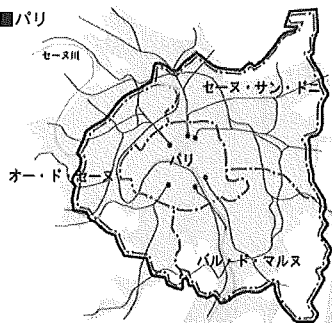
\* 東京 23 区における面積当り踏切数 (1.13 箇所/km<sup>2</sup>) を 100 とした値



東京



パリ



ロンドン

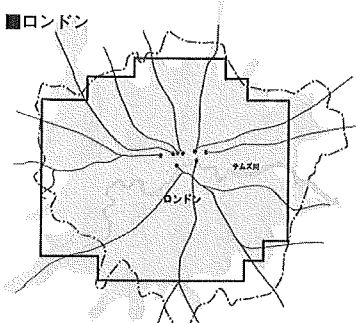
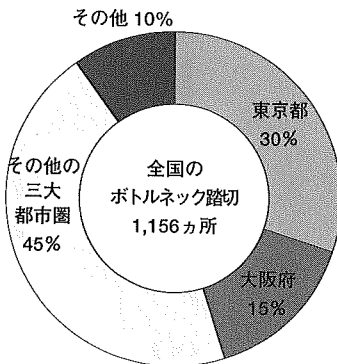
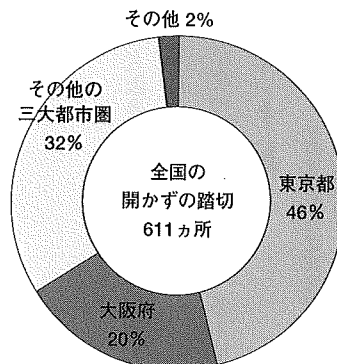


図 2 海外との比較



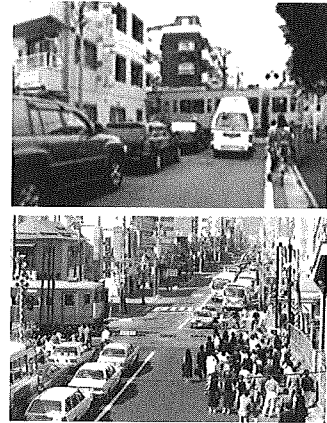
H16国土交通省調べ

図 4 大都市に集中する「ボトルネック踏切」



H16国土交通省調べ

図 3 大都市に集中する「開かずの踏切」



鉄道名(踏切名)	踏切遮断時間	最大渋滞長
東武伊勢崎線 (伊勢崎線124号) 2004 埼玉県春日部市	58分	300m
西武池袋線 (石神井公園第5号) 2004 東京都練馬区	40分	600m
京急本線 (梅屋敷第4踏切) 2004 東京都大田区	52分	310m
名鉄名古屋本線 (茶所1号) 1999 岐阜県岐阜市	45分	510m
阪神電鉄本線 (西開) 2004 兵庫県西宮市	42分	300m

図 5 遮断時間や渋滞長の長い踏切の例

資料：各自治体による踏切交通量調査結果より作成

また、踏切を待つ際の自動車等のアイドリングが引き起こすCO<sub>2</sub>排出だけでも、年間約七四万t CO<sub>2</sub>が排出されている。このCO<sub>2</sub>排出量を樹林によるCO<sub>2</sub>吸収で削減するためには、山手線内側の面積の約一〇倍の植林が必要となる。

踏切における事故は、総合的な踏切事故防止対策（立体交差化、構造改良等）により、減少しているが、平成一七年三月一五日に、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の「開かずの踏切」において、四名の死傷者を出した悲惨な事故が発生する等、平成一六年度には踏切事故が、四一〇件（死者一四四

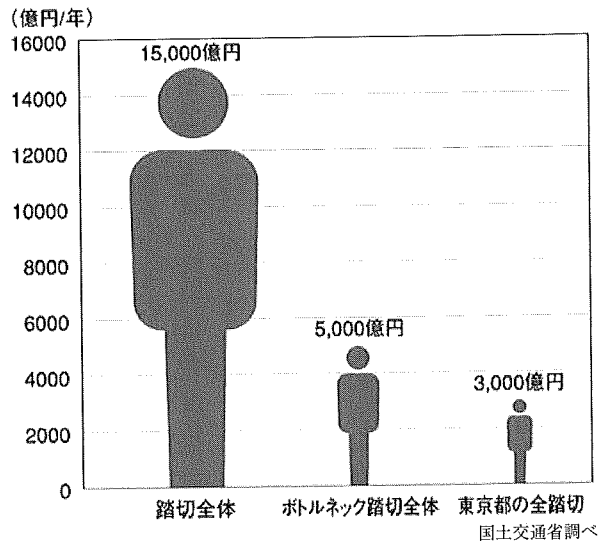


図6 踏切遮断による損失額

名) 発生した(図7~9)。

また、踏切事故は一度発生すると、重大事故になりやすく、その影響も大きい。例えば、平成一四年に名古屋鉄道名古屋本線で起きた踏切事故では、復旧までに二〇時間を要し、一〇万人に影響を与えた(写真1)。

踏切問題は、国民の安全な暮らしを確保する上で、解決が急務とされる社会問題の一つである。

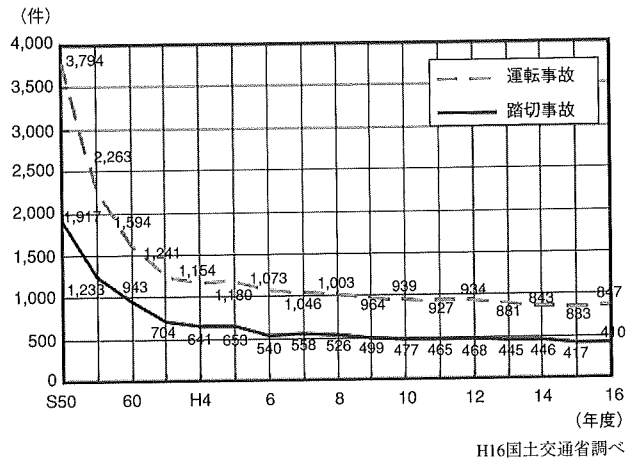


図7 運輸事故・踏切事故件数の推移(全国)

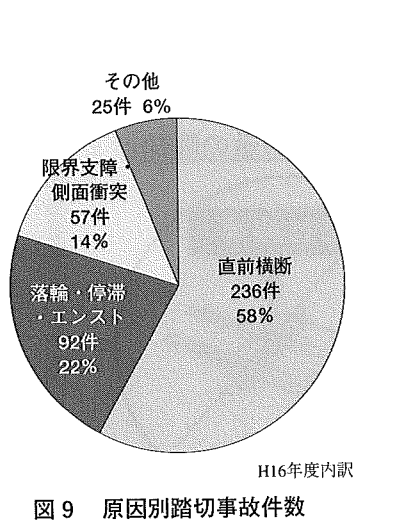


図9 原因別踏切事故件数

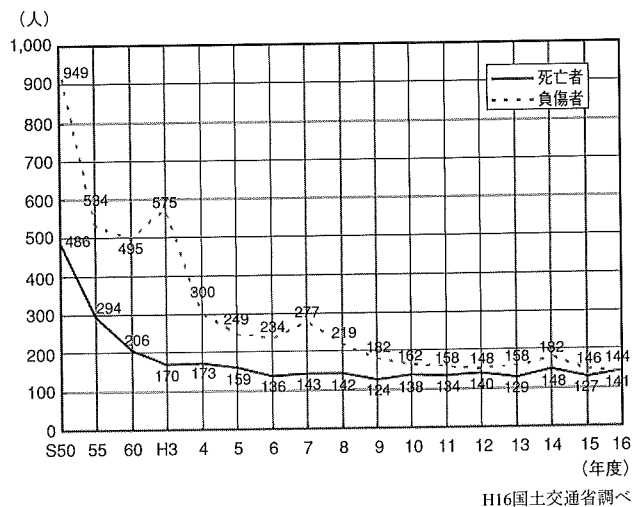


図8 踏切事故における死傷者件数の推移(全国)





写真1 10万人が影響を受け、復旧までに20時間を要した踏切事故 (H14.9 名鉄名古屋本線)

連続立体交差事業等の「抜本対策」の両輪で総合的な踏切対策を推進してきたところである。しかし、関係者間の意識の温度差により調整が長期化する場合があった。また、踏切対策としては効果の高い連続立体交差事業は、平均事業費が約500億であり、事業主体である自治体の財政負担が大きく、財政上の制約等により事業化までの順番待ちが発生している。これまで、連続立体交差事業は広いエリアに交通渋滞等の影響を及ぼす幹線道路の踏切対策を優先して取り組んできており、歩行者交通にも配慮した踏切対策が不足していた。

今後、踏切対策を進めるためには、実行力のあ  
る枠組みを確立し、立体化までに時間のかかる踏  
切への「速効対策」への取組みを強化するととも

に、「抜本対策」をスピードアップすることが必  
要である。また、歩行者交通中心の「開かずの踏  
切」等への対策も必要である(図10・11)。

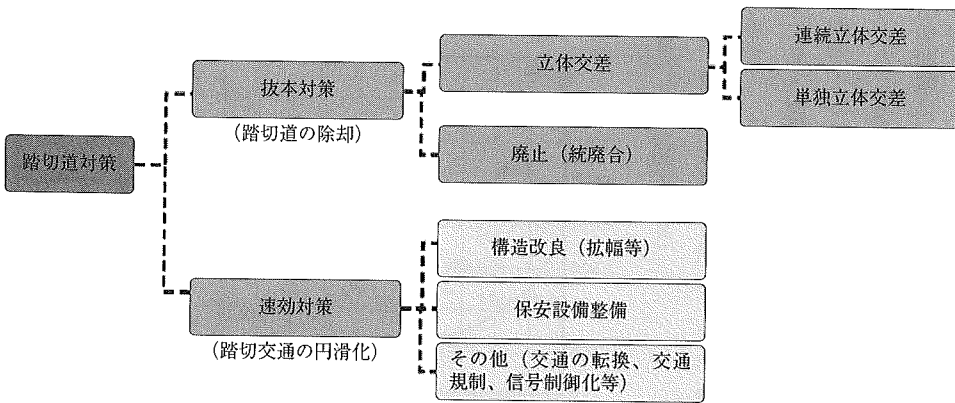


図10 踏切道対策における抜本対策・速効対策

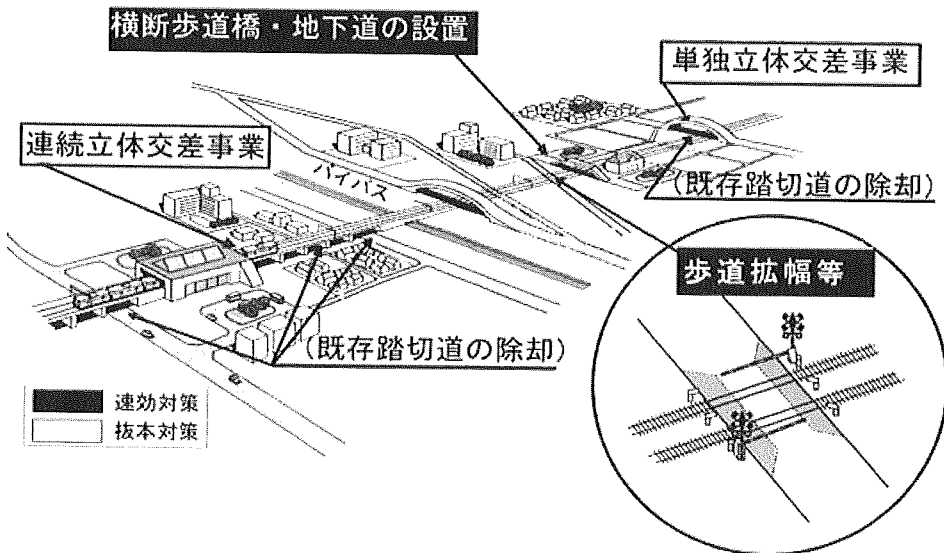


図11 踏切対策イメージ

### 三 平成一八年度重点施策

国土交通省では特に緊急に対策が必要な踏切を抽出し、重点的な対策を実施し、踏切対策のスピードアップを図ることを平成一八年度の重点施策の一つとしている。

特に緊急に対策が必要な踏切として、「開かずの踏切」約六〇〇カ所、前後の道路よりも歩道が狭く、自動車や歩行者の多い「歩道が狭隘な踏切」約七〇〇カ所、その他「自動車交通が著しい踏切」約五〇〇カ所と「歩行者交通が著しい踏切」約三〇〇カ所の合計二、一〇〇カ所を抽出する。踏切の改善計画を適切に策定し、効率的な対策を実施するため、踏切交通実態の総点検を実施し、個別

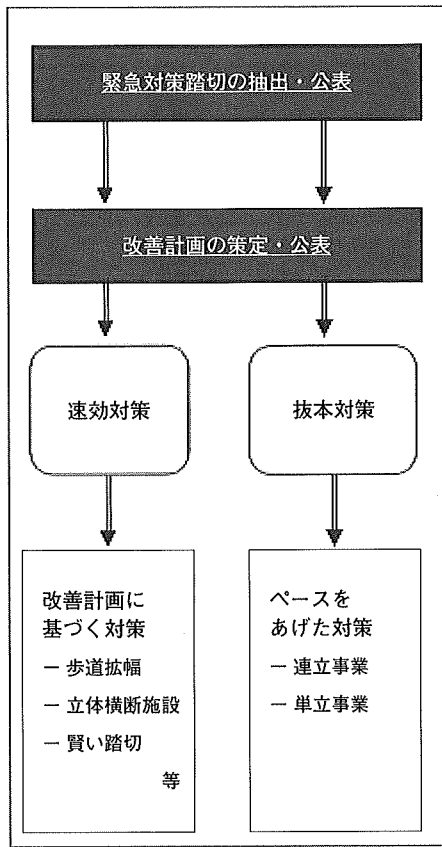


図12 緊急的な踏切対策の流れ

の緊急対策踏切を把握・確定するとともに、地域の实情にあわせて改善計画を策定する(図12)。

そして、連続立体交差等の抜本対策の実施までに時間を要する「開かずの踏切」と、歩道が狭隘な踏切の約一、三〇〇カ所については、改善計画に基づいて、歩道拡幅等の「速効対策」への取組みの強化を図り、予算を重点的に配分することによって、五箇年以内に速効対策を集中的に実施する。

また、開かずの踏切、自動車交通の著しい踏切、歩行者交通の著しい踏切の約一、四〇〇カ所については、連続立体交差事業等の抜本対策のスピードアップを推し進め、踏切除却のペースを二倍にす

る。

そのため、高さ・延長を抑えたミニ連立の導入や融資制度の拡充等、歩行者交通の多い生活道路の踏切に対応した連続立体交差事業の拡充について検討している(図13)

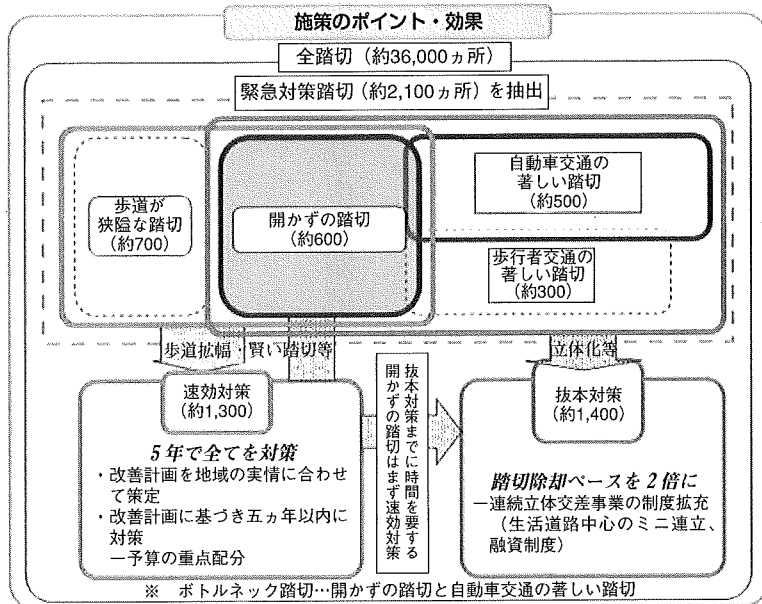


図13 平成18年度重点施策



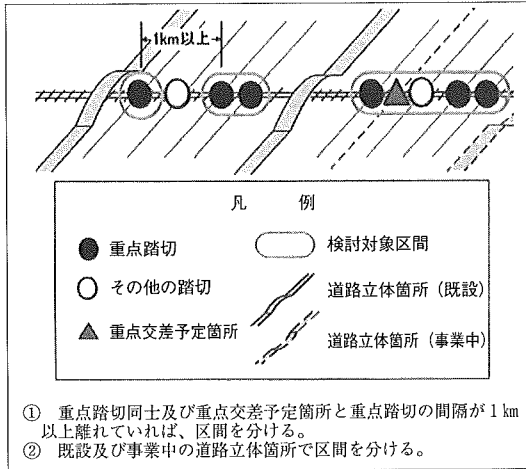


図2 グループ化の基準

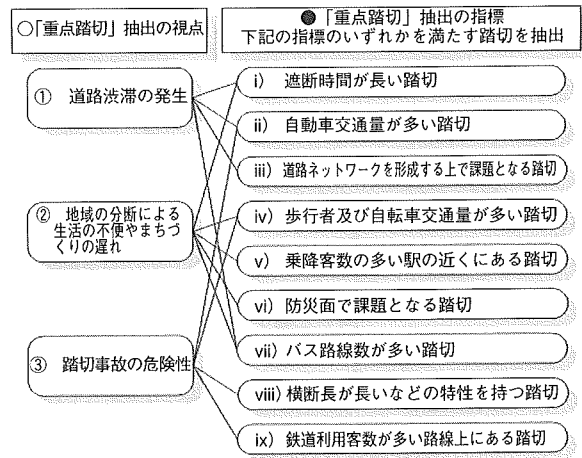


図1 「重点踏切」抽出の視点と指標

- ① 遮断時間が長い踏切数
- ② 自動車交通量が多い踏切数
- ③ 国道及び都道等の幹線道路の踏切数
- ④ 鉄道と交差する都市計画道路の整備優先度や交差予定箇所数
- ⑤ 歩行者及び自転車交通量が多い踏切数
- ⑥ 駅及び自転車交通量が多い踏切数
- ⑦ 防災都市づくり推進計画での位置付け
- ⑧ 運輸政策審議会答申第18号での位置付けなど

図3 「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出の基準

本基本方針では、図3に示す指標による総合評

業化に向けた取組みを進めていきます。

「鉄道立体化の検討対象区間」とは、鉄道立体化の可能性の検討を関係者間で検討すべき区間です。具体的には、事業効果、事業費面などについて、道路の単独立体交差化をはじめとした鉄道立体化以外の対策との比較や、鉄道沿線のまちづくり計画や道路整備計画の内容及び事業実施時期との整合などの課題について検討を行い、鉄道立体化の事業性が高いと判断される箇所について、事業化に向けた取組みを進めていきます。

(1) 鉄道立体化の検討対象区間

※ 優先的に整備すべき都市計画道路：  
「区間における都市計画道路の整備方針」（平成一六年三月）中の「第三次事業化計画優先整備路線」及び「多摩地域における都市計画道路の第二次事業化計画」（平成八年三月）中の「前期事業化予定路線」

価に基づき、二〇区間の「鉄道立体化の検討対象区間」を位置づけました。

(2) 鉄道立体化以外の対策の検討対象区間

「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」とは、道路の単独立体交差化や踏切道の拡幅など、早期に実施可能な対策を関係者間で検討していく区間であり、「検討対象区間」の中から「鉄道立体化の検討対象区間」を除いた八三区間を位置づけました。

以上の策定の流れを図4に、また「鉄道立体化の検討対象区間」及び「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」を表1に示します。

2 踏切対策の新たな取組み

今後、踏切対策を一層推進していくためには、各種対策に係る制度や財政面の充実を図ることや関係者間の連携を強化していくことなどが必要です。そのため新たな取組みについて以下に述べます。

(1) 区市町等が事業主体となる連続立体交差事業制度の創設

連続立体交差事業の事業主体は、これまで都道府県・政令市に限定されてきました。このため、区市町等が事業主体となる連続立体交差事業制度の創設を国に提案し、制度の拡充を求めてきました。結果、平成一七年度には県庁所在都市及びそ

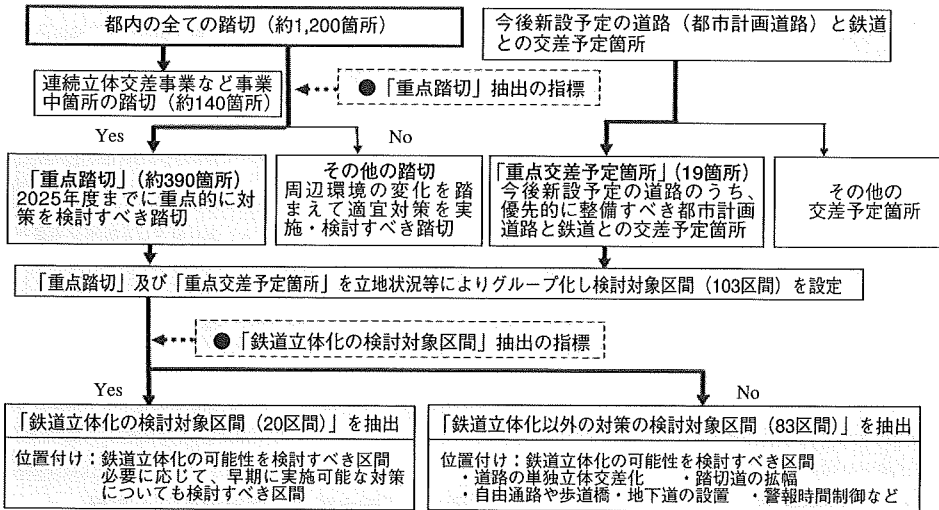


図4 「踏切対策基本方針」策定の流れ (□は「踏切対策基本方針」で扱う範囲)

表1 「鉄道立体化の検討対象区間」及び「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」

「鉄道立体化の検討対象区間」		
路線名	区間名	
1	JR南武線	矢川～立川駅付近
2	JR青梅線	立川～東中神駅付近
3	JR埼京線	十条駅付近
4	京成本線	京成高砂～江戸川駅付近
5-1	京王京王線	代田橋～八幡山駅付近
5-2	京王京王線	八幡山～仙川駅付近
6	京王井の頭線	永福町～高井戸駅付近
7	京急本線	品川～北品川駅付近
8	西武池袋線	権名町～桜台駅付近
9	西武池袋線	大泉学園～谷保駅付近
10	西武池袋線	ひばりヶ丘～東久留米駅付近
11	西武新宿線	中井～野方駅付近
12	西武新宿線	野方～井荻駅付近
13	西武新宿線	井荻～東伏見駅付近
14	西武新宿線	田無～花小金井駅付近
15	西武新宿線	東村山駅付近
16	東武伊勢崎線	鎌ヶ谷駅付近
17	東武伊勢崎線	竹ノ塚駅付近
18	東武東上線	大井町駅付近
19	東武東上線	ときわ台～上板橋駅付近
20	東急大井町線・東横線	緑が丘～等々力駅付近 都立大学～田園調布駅付近 (自由が丘駅付近)

30	JR埼京線 東武東上線	池袋～板橋駅構内 池袋～北池袋駅構内
31	JR埼京線	板橋～十条
32	JR越中島貨物線	小名木川駅構内～越中島
33	JR新金貨物線	新小道～金町
34	小田急小田原線	新宿駅構内～代々木上原
35	小田急小田原線	柿生～玉川学園前
36	小田急小田原線	鶴川～町田
37	小田急小田原線	玉川学園前～町田
38	小田急小田原線	町田駅構内
39	京成本線	堀切葛籠園～お花茶屋駅構内
40	京成金町線	柴又～京成金町駅構内
41	京王京王線	仙川～国領
42	京王京王線	武蔵野台～府中
43	京王京王線	府中～分倍河原
44	京王京王線	分倍河原～中河原
45	京王京王線	中河原～聖蹟桜ヶ丘
46	京王井の頭線	渋谷～神泉
47	京王井の頭線	神泉～下北沢
48	京王井の頭線	下北沢～永福町
49	京王井の頭線	高井戸～井の頭公園
50	京急空港線	稲谷～大鳥居
51	西武池袋線	池袋～権名町
52	西武池袋線	大泉学園駅構内
53	西武池袋線	清瀬駅構内
54	西武池袋線	秋津駅構内～所沢
55	西武新宿線	高田馬場～中井駅構内
56	西武新宿線	東伏見～田無
57	西武新宿線	花小金井～久米川駅構内
58	西武国分寺線	小川～国分寺
59	西武多摩湖線	国分寺～一橋学園
60	西武多摩湖線	国分寺～一橋学園
61	西武多摩湖線	青梅街道駅構内
62	西武多摩湖線	荻山駅構内
63	西武拝島線	小川～萩山
64	西武拝島線	小川駅構内
65	西武拝島線	小川～東大和市
66	西武拝島線	玉川上水～武蔵砂川
67	西武拝島線	武蔵砂川～西武立川
68	西武多摩川線	多摩駅構内・白糸台駅構内
69	東武伊勢崎線	栗平橋駅構内
70	東武亀戸線	曳舟～小村井駅構内
71	東武東上線	下板橋駅構内
72	東武東上線	大山～中板橋駅構内
73	東武東上線	上板橋～東武練馬駅構内
74	東武東上線	成増駅構内
75	東急目黒線	奥沢～田園調布
76	東急多摩川線	多摩川～沼部
77	東急多摩川線	下丸子～武蔵新田
78	東急大井町線	下神明～旗の台
79	東急大井町線	旗の台～北千原
80	東急池上線	大崎広小路～長原
81	東急池上線	菅が谷大塚～御嶽山
82	東急池上線	久が原～千鳥町
83	東急池上線	池上～蒲田

「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」		
路線名	区間名	
1	JR東海道本線	大井町駅構内～川崎
2	JR横須賀線	大崎～新川崎
3	JR中央線	日野～豊田駅構内
4	JR中央線	八王子～高尾
5	JR南武線	南多摩～府中本町
6	JR南武線	府中本町～分倍河原
7	JR南武線	分倍河原～谷保駅構内
8	JR横浜線	橋本～相原
9	JR青梅線	中神駅構内
10	JR青梅線	昭島駅構内
11	JR青梅線・JR八高線・西武拝島線	拝島駅構内
12	JR青梅線	牛浜駅構内～羽村
13	JR青梅線	羽村～小作
14	JR青梅線	河辺～東青梅駅構内
15	JR五日市線	東武留駅構内
16	JR五日市線	東秋留～秋川駅構内
17	JR五日市線	武蔵増戸駅構内～武蔵五日市
18	JR八高線	北八王子～小宮
19	JR八高線	小宮～拝島
20	JR八高線	拝島～東福生駅構内
21	JR東北本線	尾久駅構内
22	JR東北本線	尾久駅構内～赤羽
23	JR東北本線	王子～東十条
24	JR埼京線	渋谷～新宿
25	JR山手線	目白～池袋
26	JR山手線	駒込～田端
27	JR常磐線	日暮里～三河島
28	JR常磐線・東武伊勢崎線	北千住駅構内
29	JR常磐貨物線	三河島駅構内

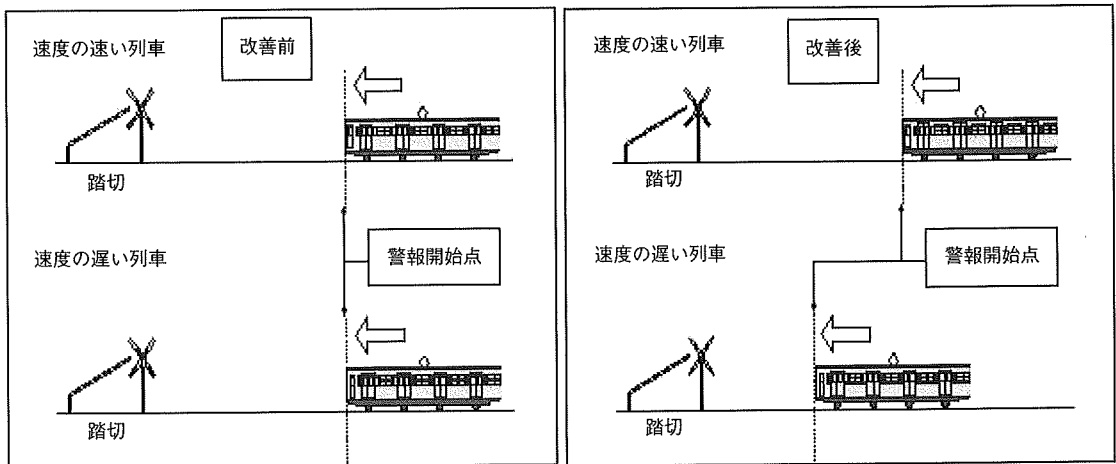


図5 警報時間制御イメージ



整備前



整備後

(西武新宿線 花小金井第1号踏切)

写真1 踏切道の拡幅

3 踏切対策推進会議の設置  
 東京都では、踏切対策を早期に実現するため、地元自治体や鉄道事業者などの関係者で構成する「踏切対策推進会議」を、都の各建設事務所ごとに設置し、具体的な方策の検討を進めています。  
 踏切基本方針に基づき、関係者との連携を一層強化し、踏切道の拡幅(写真1)や自由通路及び歩道橋・地下道の設置など、踏切対策の早期実現に向けて取り組んでいきます。

れに準ずる都市(人口二〇万人以上の都市及び特別区)が追加されました。  
 (2) 踏切システムの改善による交通処理能力の向上  
 個々の踏切での交通処理能力を向上させるためには、列車運行本数を確保しながら遮断時間を短縮することや踏切開放時間内にできるだけ多くの自動車を通行させるための工夫が必要です。このため、警報時間制御(図5)や踏切信号機の設置、交通信号機と踏切との連動化など、踏切システムの改善を図る事業についても、新たな制度の創設について提案しています。国においては、平成一七年度から遮断時間を短縮する「賢い踏切」の導入等を支援する取組みがなされており、都が提案する内容の一部が反映されています。今後、こうした新たな制度化も踏まえて、踏切の一層の推進に向けて取り組んでいきます。

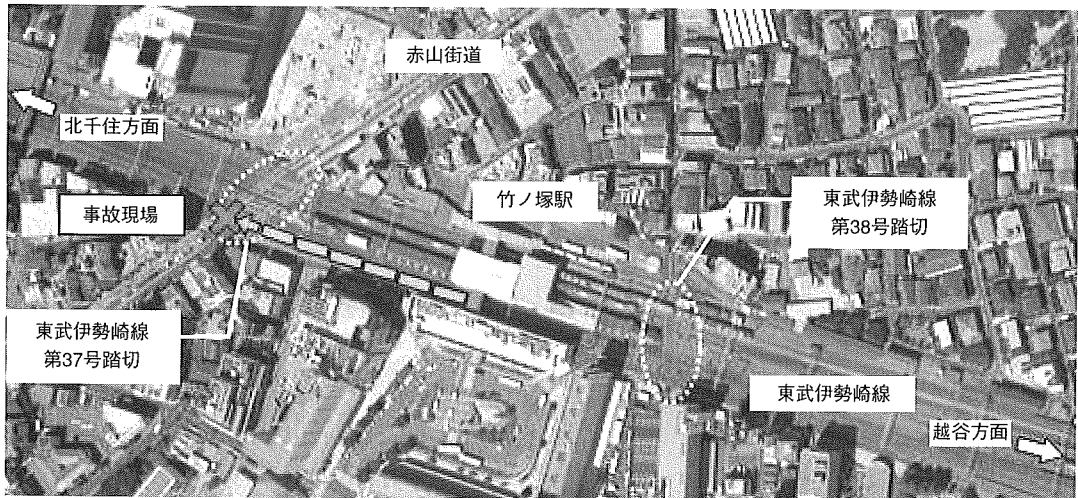


写真2 竹ノ塚踏切事故現場位置



写真3 竹ノ塚踏切事故現場

### 三 東武伊勢崎線竹ノ塚駅附近の緊急踏切対策の実施

#### 1 踏切事故の概要

平成一七年三月一五日(火)午後四時五〇分頃、東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅南側の伊勢崎線第三七号踏切において、上り準急列車に歩行者など四名の方がはねられ、死傷するという痛ましい事故が発生しました。事故現場は、東武鉄道伊勢崎線と足立区の主要生活道路である赤山街道(区道)が交差する踏切で(写真2)、横断長が約三三mと長く、ピーク一時間当たりの遮断時間は五九分にもなるボトルネック踏切でした(写真3)。東武

鉄道では、横断者の安全確保のため、この踏切に踏切保安員を配置し、この保安員が手動で遮断器を開閉する方式を採用していました。

しかし、今回の事故は、この踏切保安員が、他の列車に気をとられ、最接近していた上り準急列車を失念し、東武鉄道の社内規定に違反して遮断器のロックを解除し、遮断器を開けてしまったことが、事故の直接原因となりました。このため、事故後、東武鉄道は、当該踏切及び駅北側の伊勢崎線第三八号踏切の二カ所(どちらも手動制御)で、踏切保安員やガードマンを増配置するとともに、踏切遮断器の操作に関する社内規定遵守の徹底を図りました。

#### 2 事故直後の対応

東京都では、今回の重大事故の発生を受けて、歩行者や自転車の安全を早急に確保するために、事故直後に国土交通省、足立区や東武鉄道の関係者からなる「竹ノ塚踏切対策会議」を設置し、緊急踏切対策の検討・協議を開始しました。

概ね一ヵ月以内の対策取りまとめを目標として、様々な対策について議論を重ねてきました。結果、緊急踏切対策として四つの対策の実施を決定し、事故から約一ヵ月後の平成一七年四月二二日に公表しました。

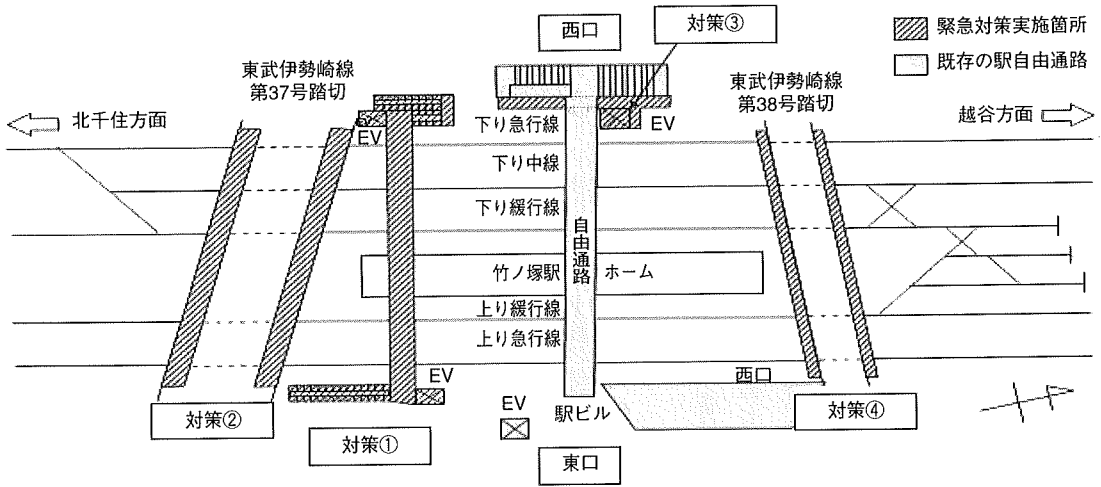


図6 竹ノ塚駅付近の緊急踏切対策

### 3 緊急踏切対策の内容

緊急踏切対策の内容は以下の通りです(図6)。

- ① 伊勢崎線第三七号踏切の直近に、歩道橋(自転車対応の斜路・エレベーター付)を設置(平成一八年三月完成予定)
- ② 同踏切内の自転車・歩行者通行帯を拡幅(平成一七年六月完成)
- ③ 竹ノ塚駅自由通路西口にエレベーターを設置(平成一七年九月完成)
- ④ 伊勢崎線第三八号踏切道の幅員を拡幅(平成一七年六月完成)

### 4 今後の課題

今回の事故では、人為的なミスが原因ではあるものの、ダイヤの過密な都市部における踏切の危険性が改めて浮き彫りとなりました。竹ノ塚駅周辺の踏切対策については、平成一三年六月から足立区が「道路・鉄道立体化検討会」を設置し、踏切の解消や沿線まちづくりの推進に向けた検討が進められてきており、「踏切対策基本方針」においても、竹ノ塚駅付近を「鉄道立体化の可能性を検討すべき区間」として位置づけました。

竹ノ塚駅周辺については、歩行者・自転車の安全を確保する緊急対策の完了を図るとともに、中長期的視点から、引き続き、道路と鉄道の立体化など抜本的な対策についても推進していくことが

必要です。しかし、当該個所での鉄道高架化については、線路が最大で七線あることや、国庫補助事業(連続立体交差事業)の採択要件を満たしていないなど、技術面、制度面、財政面の様々な課題があります。このため、引き続き、地元区が主体となった検討会の中で、道路立体化の可能性も含め幅広い視点から関係者間で検討が進められています。

## 四 おわりに

東京都における踏切数は全国の約三%を占めています。ピーク一時間の遮断時間が四〇分を越える踏切については、全国のおよそ半数を占めている状況にあります。このため、東京都では、交通渋滞の解消等に向けて、踏切対策の推進が重要な課題となっています。

東京都では、「踏切対策基本方針」に基づいて、都、区市町、鉄道事業者など関係者間の連携をより一層強化し、今後とも、踏切対策の早期実現に向けて取組んでいきます。



# 大阪府における立体交差事業等 踏切道の抜本対策について

大阪府土木部交通道路室

## 一 はじめに

大阪府は、日本のほぼ中央部に位置し、西は大  
阪湾に面し、北は京都府、兵庫県、東は奈良県、  
南は和歌山県に接しています。

面積は約一、八九〇km<sup>2</sup>と全国で二番目に小さい  
ものの、人口は約八八〇万人と全国の七%を占め、  
東京都に次いで多くの人が居住しております。

府の北部地域は名神高速道路や新幹線などの国  
土軸上にあり、交通の便にも恵まれ、大阪市内に  
近い都市部では早くから都市化が進んでしまし  
た。昭和三〇〜四〇年代には、全国に先駆けての  
大規模住宅開発千里ニュータウンの建設や昭和  
四五年に開催された万国博覧会を契機に、大阪中  
央環状線や新御堂筋線をはじめとする幹線道路網

の充実が図られ、近年では、水と緑の健康都市や  
国際文化公園都市などの新たな大規模住宅開発が  
進んでいます。また、高等教育研究施設、文化施  
設などの教育・文化・研究施設が集積していま  
す。

東部地域は、ユニークなものづくり技術を持つ  
中小企業群や我が国を代表する家電産業が集積し  
ており北東部の京阪奈地域では、世界レベルの研  
究開発拠点である関西文化学術研究都市の整備が  
進んでいます。

南部地域は金剛生駒紀泉国定公園や泉州南部に  
残る自然海岸などの自然資源に恵まれ、また、泉  
北地域には大規模古墳群が多数残るなど、歴史文  
化的な遺産も数多く見られます。大阪市内から延  
びる鉄道沿線を中心に古くから市街地が発達し、

平成六年の関西国際空港の開港に伴い、臨海部や  
内陸部の交通基盤整備を充実・強化してまいりま  
した。

こうした大阪の特色や魅力を背景に土木部で  
は、昭和六二年二月に策定した大阪府道路整備  
長期計画に基づき、広域幹線道路から身近な生活  
道路に至るまでの総合的な道路整備を進めてきま  
した。

一方で、近年、少子高齢化や環境問題の深刻化  
など交通をとりまく社会情勢は、大きく変化して  
きました。慢性的な渋滞対策や厳しい沿道環境の  
改善に加え、バリアフリー化、さらに高度成長期  
に大量に整備された施設の更新などの課題が山積  
しています。

このような課題に対応するため、概ね二〇二五

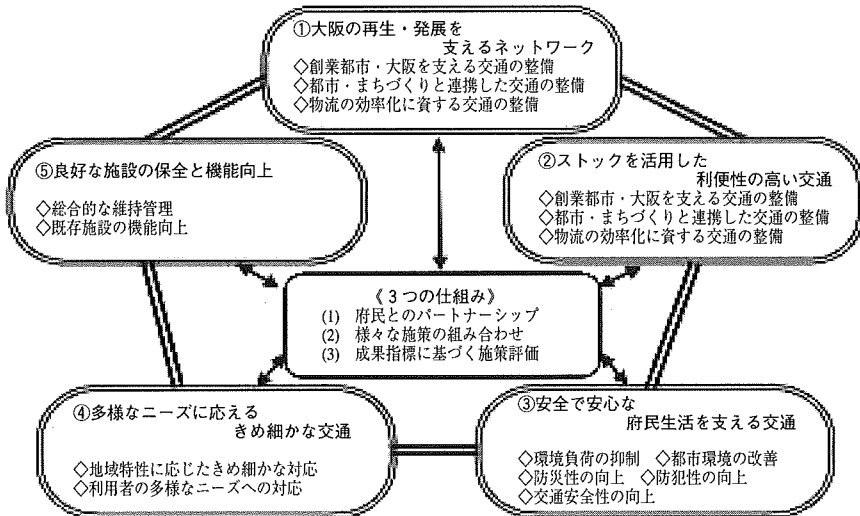


図1 大阪府交通道路マスタープラン

年を目標とした「大阪府交通道路マスタープラン」を平成一六年三月に策定し、大阪の活力と府民の豊かな生活を支える交通を実現に向けて取り組んでいます。

## 二 大阪府の道路整備について

### 1 大阪府交通道路マスタープランの概要

本マスタープランは道路と公共交通を一体的にとらえた五つの施策方向と、その施策展開にあたっての新たな三つの仕組みを相互に組み合わせ、将来像である「大阪の活力と豊かな生活を支える総合的な交通」の実現に向けて取り組んでいます(図1)。

### 2 施策のポイント

本マスタープランのポイントは、次のとおり、大きく三点に整理することができます。

- (1) 自動車交通と公共交通の調和、選択と集中、ストックの活用

関西圏を見据えた広域的な視点から、自動車交通と公共交通を一体的にとらえ、必要性の高い路線を厳選し、機能的なネットワークを形成していきます。

### (2) 環境・安全・安心の重点化

沿道環境への配慮や市街地における都市景観の向上、交通安全対策、防災機能の強化など緊急性

や整備効果の高い箇所を重点整備していきます。また、主要駅や公共施設が集中する地区を中心にバリアフリー化を推進します。

- (3) 生活者・来訪者の視点に立った交通まちづくりの推進

駅前再生に着目し、「地域の魅力顔づくりプロジェクト」として、駅前の美化・緑化、TDM施策、バリアフリー、文化や産業振興など、多彩な施策をパッケージ化し施策を展開していきます。

府民、行政、鉄道事業者、企業などとの協働・連携に積極的に取組みます。

## 三 大阪府の踏切対策

本府における交通の課題として、慢性的な渋滞が挙げられます。道路ネットワークの不足や自動車交通の増加、不法駐車などさまざまな原因が考えられますが、大阪府内に約九〇〇カ所も存在する踏切もその一因となっています。

踏切は人や車・物流などの円滑な交通を妨げるだけでなく、環境悪化や踏切での事故など経済活動や安全で安心な生活にも影響を及ぼします。

本府でも踏切道の改良として、昭和三〇年代より、立体交差化や構造改良、統廃合など直接的な対策やバイパス整備による自動車交通の緩和など間接的な対策を行ってまいりました。

踏切の統廃合については、踏切の閉鎖による地



構造改良後



構造改良前

写真1 歩行者通行帯が設置された踏切

域分断や線路を越える場合には大きな迂回を強い  
ることもあり、地域住民の理解が得にくいものと  
なっております。

また、歩行者の安全確保の観点から行う対策と  
して、立体横断施設の設置や歩行者通行帯の確保  
を行う構造改良があります。平成一三年四月の  
「踏切道改良促進法」の改正以前は、統廃合が必  
要でしたが歩道が無い歩道が狭小な場合は緊急  
性に応じて統廃合を行わずに実施できるようにな  
ったので踏切対策のスピードアップが図られるも  
のと考えております。

この法改正以降、大阪府が管理する道路にある  
踏切八六カ所のうち、五カ所については法指定  
（構造改良）を受け、既に一カ所で改良が完了し  
ております（写真1）。

しかしながら、構造改良は歩行者の安全対策や  
自動車交通の緩和に効果があるものの、開かずの  
踏切解消や踏切事故などの抜本的対策とはなりま  
せん。

大阪府で取り組んでいる抜本的な踏切対策であ  
る立体交差事業について、事例や効果などを一部  
ご紹介いたします。

#### 四 立体交差化事業等の事例について

##### ■ 限度額立体交差事業

- (1) JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業

JR 阪和線東岸和田駅は、快速停車駅として交  
通の拠点的な位置にあり、駅周辺は市民が集い交  
流の場にふさわしい「都市交流ゾーン」として岸  
和田市第三次総合計画で位置付けられています。  
また、JR 阪和線は関西国際空港の開港に伴い、  
京阪神地区と空港双方をつなぐ大動脈として機能  
しています。

岸和田市の東西軸における市街地の幹線道路は  
鉄道により分断されている状況にあるため、JR  
阪和線東岸和田駅付近高架化事業は、東西軸の幹



写真2 府道岸和田港塔原線踏切交差部

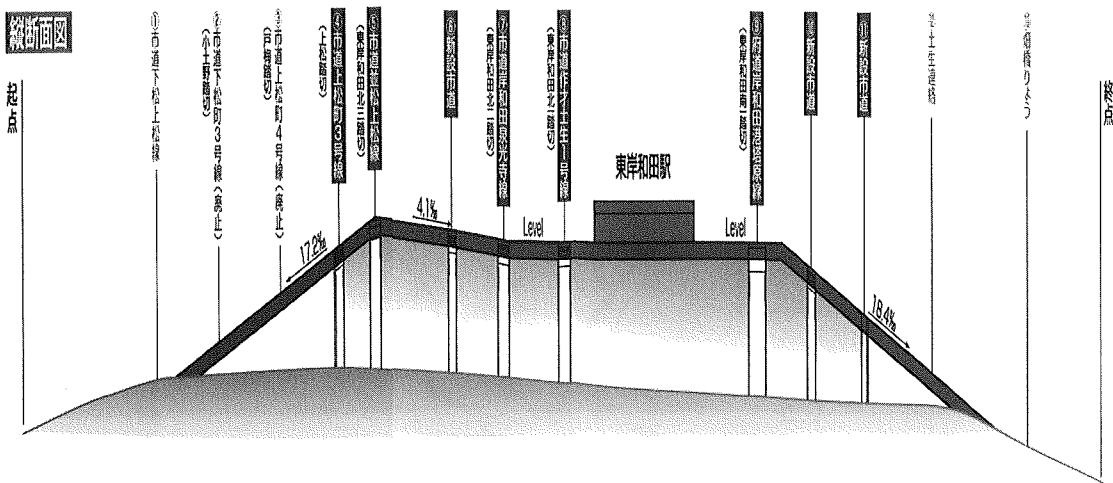


図2 東岸和田駅付近高架化事業計画横断面図

線道路「府道岸和田港塔原線及び市道並松上松線」をJR阪和線の高架化により立体交差するものです。

併せて、周辺市街地のアクセス性を高める結節空間として駅前広場、駅を整備することによって都市機能を向上させ魅力あるまちづくりを目指しています（写真2、図2）。

(2) 事業概要

① 事業名称

JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業

② 事業主体

大阪府・岸和田市

③ 事業手法

限度額立体交差事業（単独立体）

④ 事業延長

約二・一km（高架区間約一・六km）

⑤ 立体交差となる主な道路

府道岸和田港塔原線

⑥ 市道並松上松線

⑦ 踏切除却数 七カ所

五 連続立体交差事業による整備効果事例について

大阪府では、昭和四三年に全国に先駆けて阪急宝塚線（池田市）で連続立体交差事業に着手して以来、積極的に事業を推進しており、現在までに

一二路線、約三八kmの事業が完了し、計二二三カ所の踏切を除却してきました。現在は六路線、約一七kmの区間で事業を実施していますが、このうち、南海本線（堺市）の約二kmの区間は、来年度に政令指定都市となる堺市に事業移管することとされています（図3）。

ここでは、最近完了した二カ所の連続立体交差事業による様々な整備効果のうち、渋滞の解消に着目して紹介します。

1 阪急宝塚線（豊中市）連続立体交差事業

豊中市は、大阪府の北部、都心部から約一〇km圏にあり、昭和三〇年代後半からの高度経済成長により幹線道路を中心として交通の混雑が生じ、中でも、阪急宝塚線の踏切部では交通渋滞が慢性化し、日常の市民生活にも影響を及ぼしていました。これらの課題を抜本的に解決するために、曾根駅、岡町駅、豊中駅の三駅を含む約三・八kmの区間において昭和四九年度に国庫補助採択を受け、平成一二年度に完了したものです。

(1) 事業概要

① 事業区間

豊中市服部元町二丁目～刀根山町三丁目

② 事業延長 三・八km

③ 施工期間 昭和五四年度～平成一二年度

④ 事業費 五五、八一五百万円

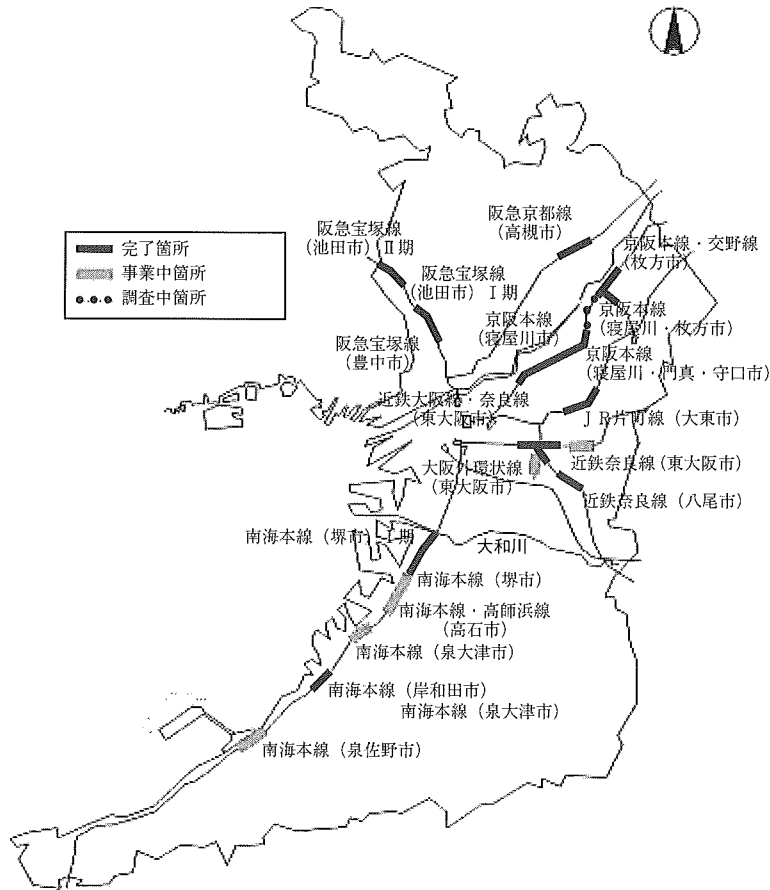


図 3

表 1 踏切道別に見た交通量と遮断時間 (昭和62年)【整備前】

踏切名	道路交通		鉄道交通	
	24時間交通量 推計値		24時間遮断回数・時間 推計値	
	自動車	歩行者・二輪車	遮断回数	遮断時間
	(台)	(人)	(回数)	(分)
六ノ坪	0	1,370	416	390
曾根下り入駅	369	2,975	383	465
曾根	2,554	10,130	286	489
原田第2	0	410	419	480
原田第1	877	1,668	416	498
岡町下り入駅	304	1,380	422	483
伊丹街道	3,778	11,484	398	529
岡町学校道	0	1,573	404	503
新伊丹街道	14,726	2,568	349	532
花園	2,263	2,614	331	471
豊中市場道	0	4,309	318	510
豊中第1	2,196	8,886	392	612
豊中第2	3,351	1,316	434	522
千里川北	1,406	2,569	416	455

- ⑤ 除却踏切 一四カ所
- ⑥ 交差幹線道路 六路線
- (2) 事業前の踏切の状況

昭和六十二年時点では、阪急宝塚線の輸送力増強

に伴って踏切遮断時間が増加の一途をたどっており、最も交通量の多い都市計画道路豊中岸部線(新伊丹街道踏切道)の踏切遮断は延べ三四九回、五三三分(八時間五二分)に達していました(表

1)。  
本事業による踏切除却の結果、渋滞長が半減し、ピーク時旅行速度についても、大きな改善が見ら

- (3) 事業効果

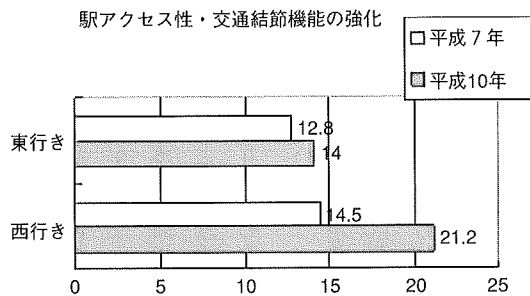


図5 旅行速度の比較 ピーク時間 (km/h)  
(都市計画道路豊中岸部線)

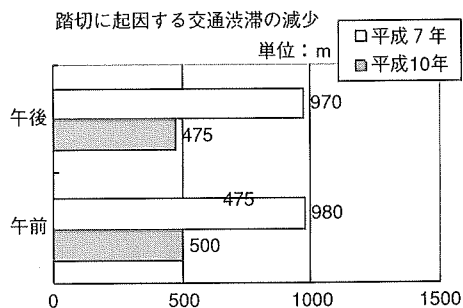
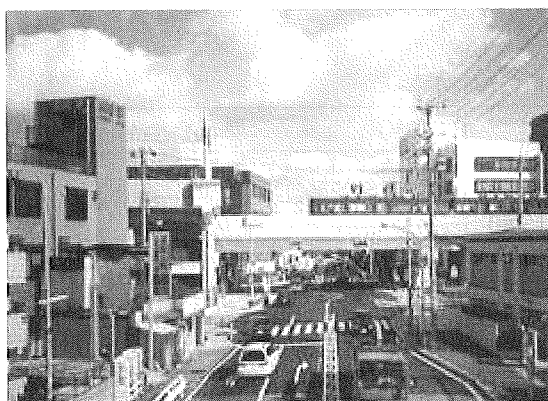


図4 渋滞長の比較 (新伊丹街道踏切)



整備後



整備前

写真3 新伊丹街道踏切の整備前後の様子

表2 走行時間短縮便益・走行経費減少便益集計表 (平成10年)

	時間短縮便益 (百万円/年)	経費減少便益 (百万円/年)	合計 (百万円/年)
六ノ坪	1.7	—	1.7
曾根下り入駅	11.1	0.9	12.0
曾根	103.9	8.9	112.8
原田第2	0.8	—	0.8
原田第1	23.7	2.7	26.4
岡町下り入駅	7.8	0.8	8.6
伊丹街道	93.1	9.0	102.2
岡町学校道	3.0	—	3.0
新伊丹街道	1,183.0	94.9	1,277.9
花園	60.0	6.7	66.7
豊中市場道	10.8	—	10.8
豊中第1	69.8	5.3	75.1
豊中第2	79.0	9.3	88.3
千里川北	27.9	3.5	31.5
合計	1,675.6	142.0	1,817.8

れました(図4・5)。また、一四踏切の除却により走行時間や走行経費が軽減され、年間約一八億円の便益が生じ、中でも最も交通量の多い新伊丹街道踏切では年間約二・八億円の便益が生じていると計算されています(写真3、表2)

2 京阪本線（寝屋川市）連続立体交差事業

寝屋川市は、大阪の東北部、淀川左岸に位置し、大阪市の中心部まで約一五kmの位置にあり、豊中市と同様に昭和三〇年代後半からの人口急増と人口集中により、京阪本線寝屋川市駅付近において著しい渋滞を引き起こし、鉄道による市街地の分断も良好なまちづくりを進めるうえでの課題となっていました。

これらの課題を抜本的に解決するために、寝屋川市駅を含む約一・八kmの区間において、昭和五六年度に国庫補助採択を受け、平成一三年度に完了したものです。

(1) 事業概要

① 事業区間

寝屋川市木田元町二丁目～豊野町

② 事業延長 一・八km

③ 施工期間

昭和五六年度～平成一三年度

④ 事業費 三七、六〇〇百万円

⑤ 除却踏切 四カ所

⑥ 交差幹線道路 四路線

(2) 事業前の踏切の状況

平成七年時点では、京阪本線の輸送力増強に伴って踏切遮断時間が増加の一途をたどっており、最も交通量の多い都市計画道路国守黒原線（中木田踏切道）の踏切遮断は延べ四〇七回、五四八分

表3 踏切道別にみた交通量と遮断時間（平成6年）【整備前】

踏切名	道路交通		鉄道交通	
	24時間交通量 実測値		24時間遮断回数・時間 実測値	
	自動車	歩行者・二輪車	遮断回数	遮断時間
	(台)	(人)	(回数)	(分)
寝屋川府道	5,653	11,897	366	588
寝屋川市	11	12,744	386	563
上木田	48	1,965	425	533
中木田	9,443	2,657	407	548

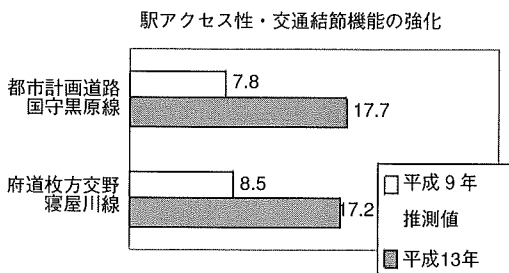


図7 旅行速度の比較 ピーク時間 (km/h)

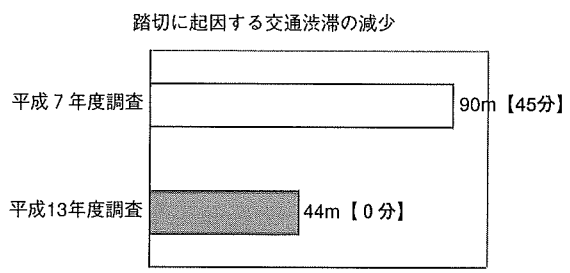
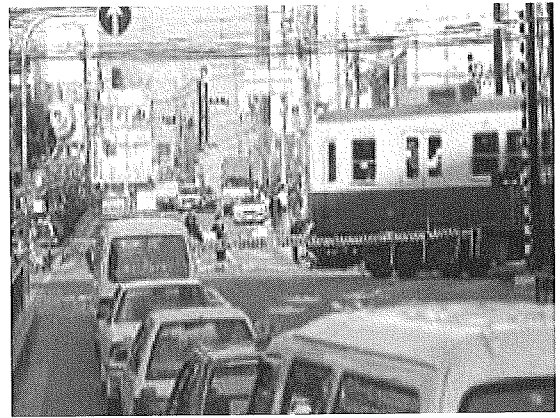


図6 渋滞長の比較（寝屋川道踏切）

【 】…ピーク時遮断時間



整備後



整備前

写真4 寝屋川道踏切の整備前後の様子

表4 走行時間短縮便益・走行経費減少便益集計表（平成13年）

	時間短縮便益 (百万円/年)	経費減少便益 (百万円/年)	合計 (百万円/年)
寝屋川府道	233.2	67.7	300.9
寝屋川市	25.8	—	25.8
上木田	9.1	0.8	9.9
中木田	767	594.7	1361.7
合計	1035.1	663.2	1698.3

(九時間八分)に達していました(表3)。  
**(3) 事業効果**

本事業による踏切除却の結果、渋滞長及びピーク時旅行速度についても、大きな改善が見られました(図6・7)。また、四踏切の除却により走行時間や走行経費が軽減され、年間約一七億円の便益が生じ、最も交通量の多い中木田踏切では年間約一三・六億円の便益が生じていると計算されています(表4)。

連続立体交差事業は本稿で紹介した踏切除却による交通円滑化の効果だけではなく、線路で分断されていた市街地の一体化や、高架下空間の利用、踏切事故の解消など良好なまちづくりを進めるうえで極めて大きな効果が発揮されています。

## 六 おわりに

大阪府では、「大阪の活力と豊かな生活を支える総合的な交通」の実現に向けて、今後とも積極的に、鉄道との立体交差事業をはじめとした踏切道の改良事業を推進し、都市の再生・活性化に努めてまいります。



# 横浜市における連続立体交差等

## 踏切道の改良について

横浜市道路局企画課

### 一 はじめに

横浜市は、首都圏の南西、神奈川県東端に位置し、東京から約四〇km、電車で約三〇分の距離にあります(図1)。東は東京湾に面し、北は川崎市、南は横須賀市に接し、西は大和市と接しています。東西二四km、南北約三二km、面積四三五km<sup>2</sup>、一八の区から構成されています。横浜市は一八八九年四月に市制が施行され、当時は面積約五・四km<sup>2</sup>、人口は約一二万人でしたが、内陸部の市域への取り込みや海岸部の埋立により市域を拡大し、現在に至っています。

本市の人口は平成一七年一月現在の推計で約三五六万人であり、一九五〇年代から一貫して増加しつづけており、今後、一〇年から二〇年後にピークを迎えると予想されています。

横浜市は日本最大級の国際港湾である横浜港を有しており、一八五九年の開港以来、港を中心として発展してきました。そのため、外国文化の窓口となり、いろいろな「もの」が、横浜から始まりました。一八七二年には、日本初の鉄道が敷設され、一八八七年には近代水道が整備されました。

横浜市は、平成一四年度に「民の力が存分に発揮される都市・横浜の実現」を目指し、「中期政策プラン」、「中期財政プラン」、「新時代行政プラン」の三つのプランを連動させた「横浜リバイバルプラン」を策定しました。

道路整備については、その中の「中期政策プラン」において、横浜環状道路などの高速道路の整備に加え、「都心まで三〇分の交通体系の実現」

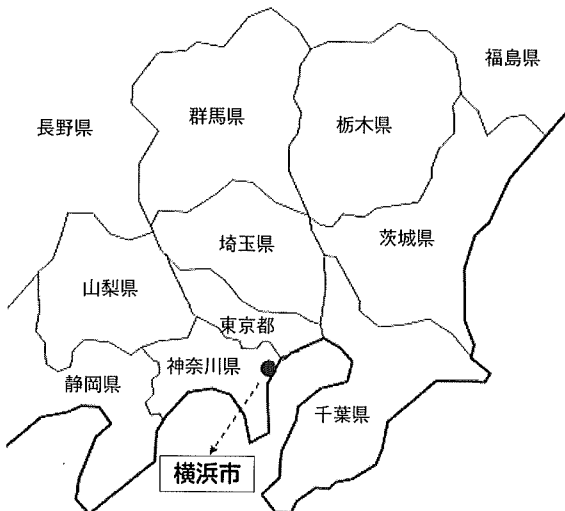


図1 横浜市位置図

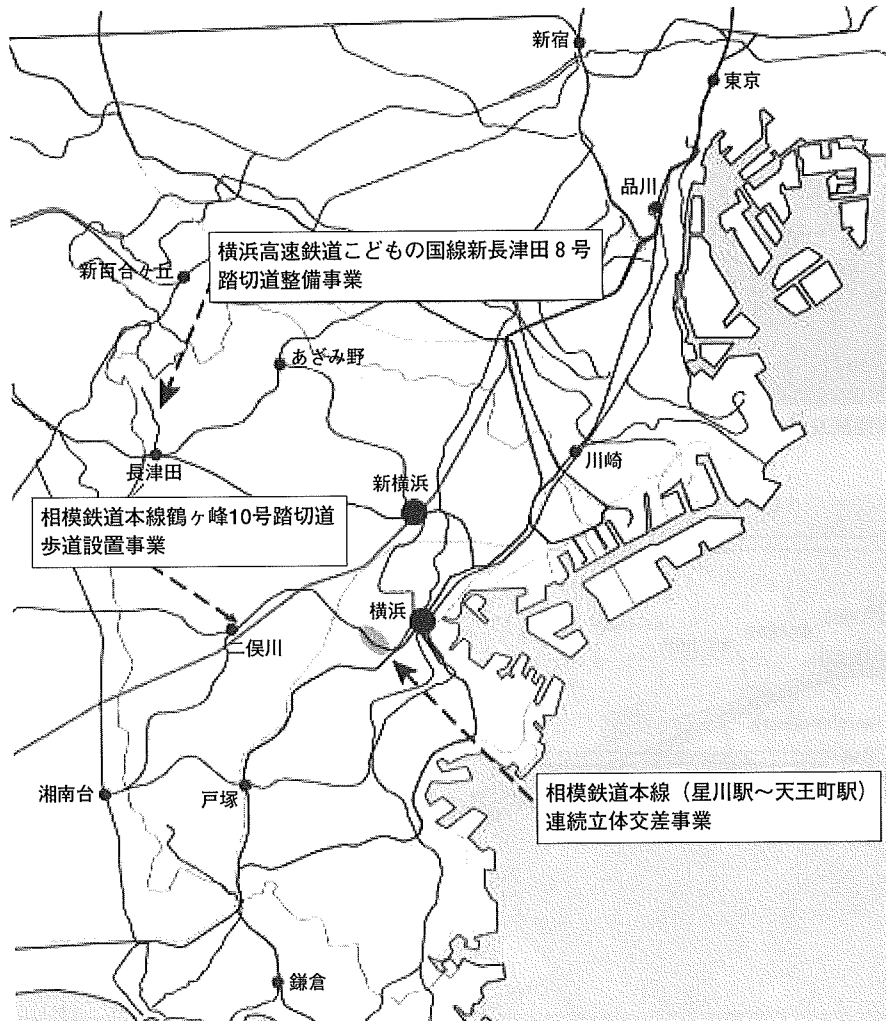


図2 横浜市内の踏切改良等事業位置図

を目指し、市内の道路体系の骨格となる三環状一

○放射道路の整備が位置づけられています。また、「最寄駅まで一五分の交通体系の実現」やバリアフリー、人にやさしい歩行者空間の実現などが位置づけられ、市民の活動を支える交通体系の実現

## 二 横浜市における踏切道の改良状況

### 1 踏切道の現状

横浜市内には、踏切道が存在する鉄道が九鉄道

事業者二〇路線あり、踏切道は約一七〇カ所あります。このうち「ボトルネック踏切」が六二カ所にも及んでおり、安全対策が課題となっています。このため、国においては昭和三十六年に「踏切道改良促進法」が制定され、踏切道の立体交差化や構造改良事業等が全国的に鋭意進められてきたところです。

本市においても、「踏切道改良促進法」に基づく指定箇所は、平成一七年度現在二三カ所あり、これらの踏切道の多くは、一時間当たりの最大遮断時間が四〇分以上のいわゆる「開かずの踏切」であり、鉄道により地域が分断されるなど、地域の発展や市民活動に影響しています。

そこで、本市では、法指定の踏切とボトルネック踏切を中心に連続立体交差など踏切道の改良事業を実施しています。

また、近年の踏切道の事故の増加による迅速な安全対策の必要性から、踏切道の構造改良などの即効性のある対策を実施しています（図2）。

### 2 事業箇所の紹介

- (1) 相模鉄道本線（星川駅～天王町駅）連続立体交差事業

相模鉄道線は、横浜市の都心部の横浜駅と県央地区の海老名駅を結ぶ全長二四・六kmの本線と二俣川駅（横浜市）～湘南台駅（藤沢市）を結ぶ延



写真2 相模鉄道本線連続立体交差（現況）

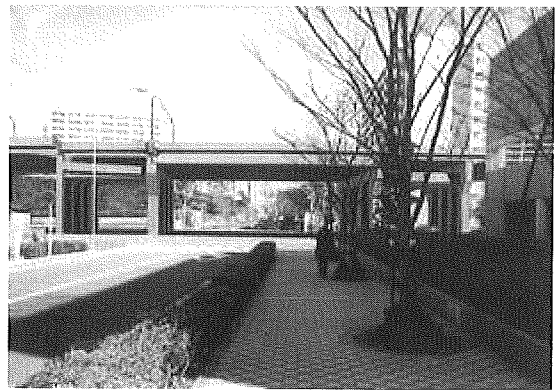


写真1 相模鉄道本線連続立体交差（完成予想図）

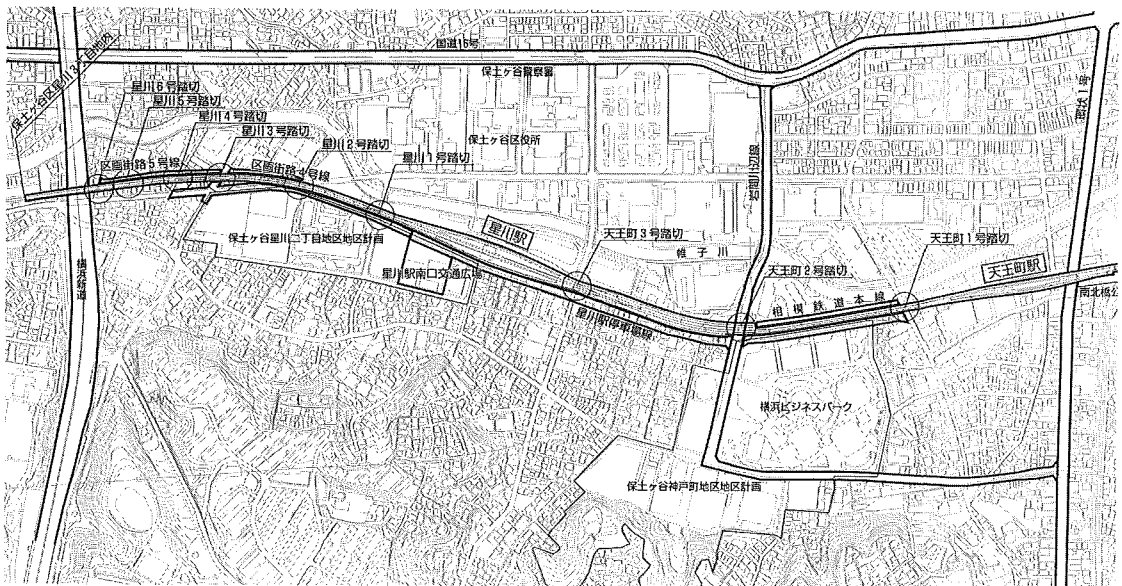


図3 相模鉄道本線連続立体交差事業範囲

長一・三kmのいずみ野線及び二・二kmの貨物線の合計三八・一kmで営業しています。

相模鉄道本線星川駅周辺地区は、横浜市保土ヶ谷区における中心地域として多様な業務施設や商業・住宅施設が集積していますが、この地域の中央には、相模鉄道本線が東西に走り、鉄道によって地域が分断されている状況です。また、星川・天王町駅付近には、九カ所のボトルネック踏切があり、これらの踏切遮断による慢性的な交通渋滞が生じています。

これらの踏切を立体化することにより、地域の交通の円滑化、利便性の向上、地域の一体化や踏切事故の解消を図るものです（写真1・2、図355）。

また、保土ヶ谷区の地元では、町内会や商店街及び顧問として県議員や市議員などで構成される「相鉄線立体化推進協議会」が平成元年に発足し、これまで事業の推進に尽力していただいております。

◆事業概要

- ① 事業箇所 横浜市保土ヶ谷区岩間町一丁目～星川三丁目

- ② 事業種別 連続立体交差事業
- ③ 都市計画道路 岩間川辺線

星川停車場線

- ④ 事業年度 平成一四年度～平成二四年度

都市計画決定 平成一

四年度

⑤ 事業延長 一九四〇m

⑥ 事業費 約三七九億

円

⑦ 踏切除却 九カ所

⑧ 整備方式 鉄道高架方式

式(仮線整備方式)

⑨ 事業主体 横浜市

(2) 相模鉄道本線鶴ヶ峰一〇号踏切道歩道設置事業

相模鉄道本線鶴ヶ峰一〇号踏切道は、相模鉄道本線といずれも野線との分岐の駅である二俣川駅(二面四線)の直近にあり、一時間最大遮断時間が約四八分のボトルネック踏切です。現況は、幅員約三〜四mで歩行者と車両(七時〜二〇時間一方通行)が通行しており、両者が錯綜し危険な状況でした。

そのため、歩行者の安全を確保するため、二mの歩道を新設し、合わせて前後道路の整備を行っています(図6、写真3)。

◆事業概要

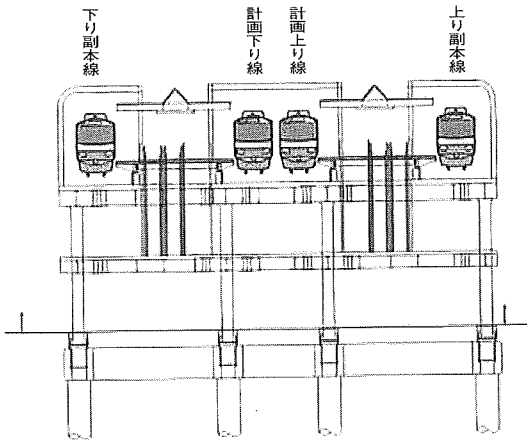


図5 星川駅断面図

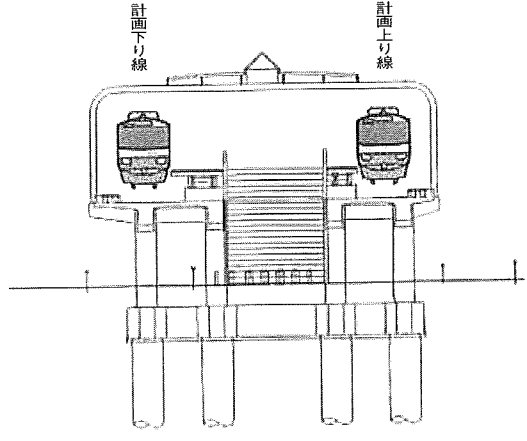


図4 天王町駅断面図

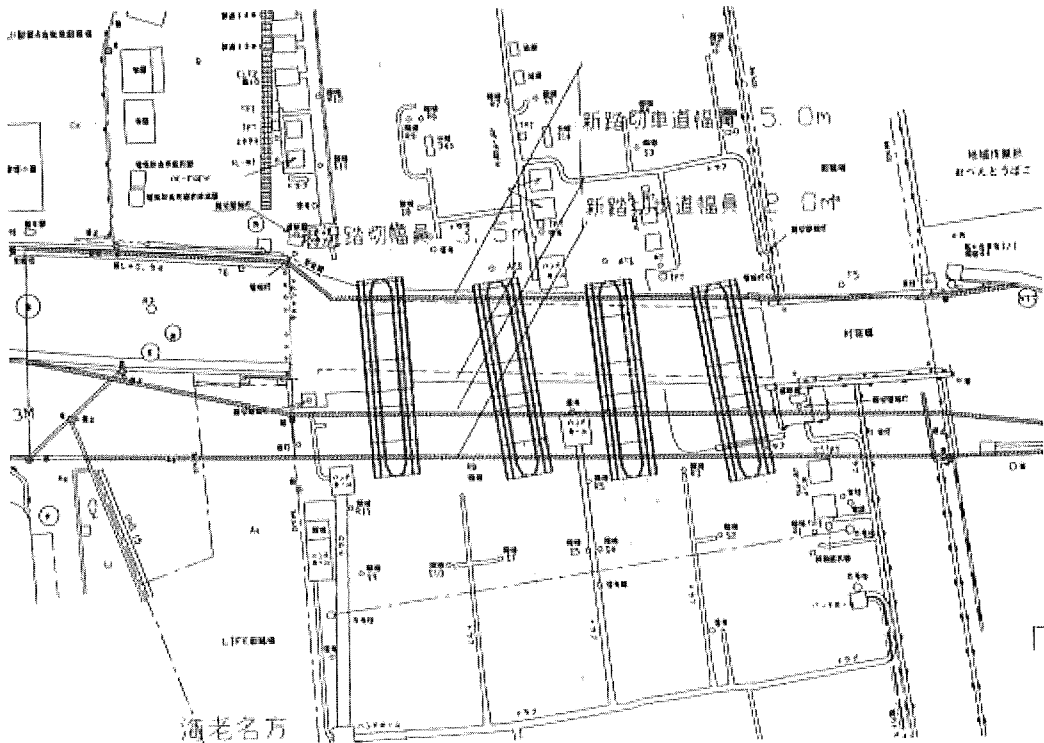


図6 鶴ヶ峰10号踏切道整備計画図

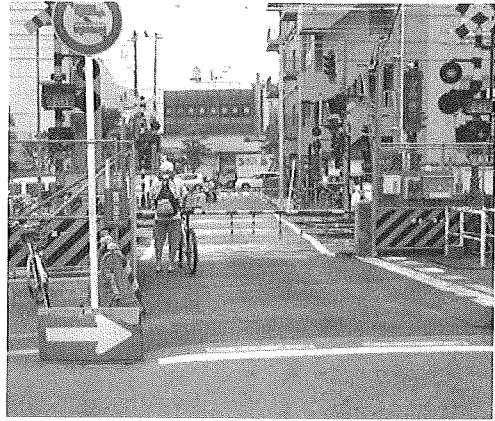


写真3 鶴ヶ峰10号踏切道現況

- ① 事業箇所 横浜市旭区二俣川
  - ② 事業種別 踏切道構造改良（歩道設置）
  - ③ 計画幅員 七m（車道部五m 歩道部二m）
  - ④ 踏切延長 二〇・八m
  - ⑤ 事業期間 平成一五年度～平成一八年度
  - ⑥ 総事業費 約三億二、〇〇〇万円
- (3) 横浜高速鉄道こどもの国線新長津田八号踏切道整備事業

横浜高速鉄道こどもの国線は、今上天皇のご成婚を記念し、一九六五年（昭和四〇年）に開園した「こどもの国」へのアクセス鉄道として、一九

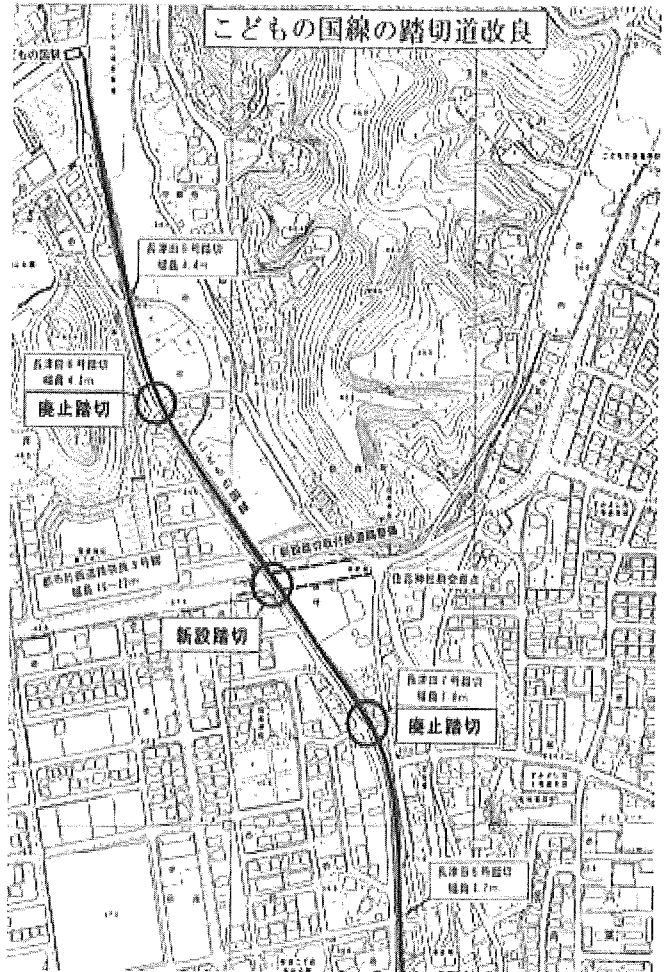


図7 新長津田8号踏切整備事業案内

六七年（昭和四二年）四月に開通しました。その後、沿線の開発が進み、居住人口が増加し、地の要望等もあり、平成一二年三月に通勤線化され、大幅に運行時間と本数が拡大されました。

通勤線化に伴い、既存の踏切の安全対策が必要となり、近年では珍しい事例ですが、交差予定位置に前後してありました幅員約三mの狭い踏切二カ所を、歩行者と通行車両の安全及び交通の円滑化を考慮して、地元合意のもと統合により、一カ所踏切を新設したものです（図7、写真4・5）。

◆事業概要

- ① 事業箇所 横浜市青葉区奈良町
- ② 事業種別 踏切道新設（一カ所）
- ③ 閉鎖踏切 二カ所
- ④ 交差鉄道 横浜高速鉄道こどもの国線（単線）
- ⑤ 踏切幅員 一三m（車道七m、歩道三m×二）
- ⑥ 踏切延長 六m
- ⑦ 事業費 約二億円

### 三 今後の課題

市内の鉄道のうち、ＪＲ京浜東北線の鶴見駅から横浜駅間は路線数が多く、最大では一一線ある箇所があります。そのため、一時間最大遮断時間が五八分を超える踏切があり、地域の鉄道による分断が大きな問題となっています。さらに、延長が六〇mを越す踏切も存在し、今年の八月には、歩行者が踏切を渡りきれず列車にはねられ、死亡するという痛ましい事故が起きました。

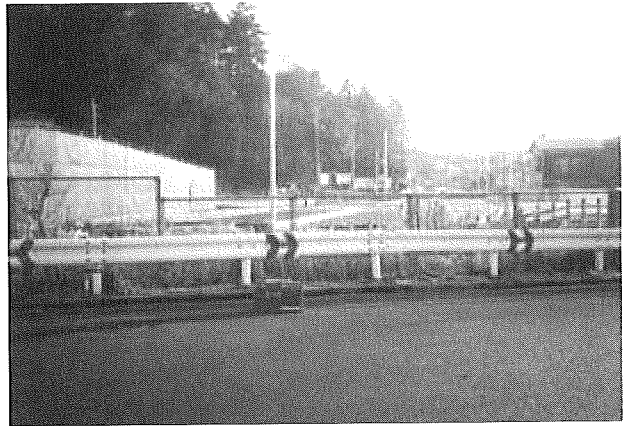


写真4 新長津田8号踏切整備事業着手前

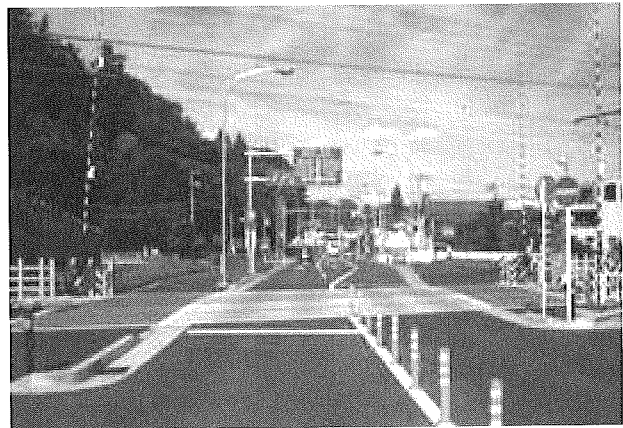


写真5 新長津田8号踏切道完成後

また、相模鉄道本線では、現在事業中の星川駅から天王町駅間の連続立体交差事業区間以外にも、「開かずの踏切」が連担した箇所があり、地域の分断や交通渋滞など市民生活にも影響が生じています。

踏切道におけるこれらの問題を解決するためには、立体交差化することが原則ですが、現実には、莫大な費用と時間を要するため、なかなか事業が進まないのが現状です。

国土交通省においては、「開かずの踏切」や

「歩道が狭い踏切」、「歩行者交通の著しい踏切」、「自動車交通が著しい踏切」について、対策のスピードアップを図るため、抜本対策のスピードアップ化と速攻対策の五年間での実施をすることとしています。

横浜市においても、踏切道における問題解決に向け、国土交通省の趣旨を鑑み、鉄道事業者や交通管理者と一体となり、地元関係者の理解と協力を得ながら、踏切道の安全対策の推進を図っていきたくと考えております。

# 東／中／西日本高速道路株式会社における 料金割引の実施状況について

## 〓二月より新たなマイレージキャンペーンを実施〓

道路局有料道路課 栗原 靖幸

### 一 はじめに

去る一〇月一日に道路関係四公団が民営化され、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社の各高速道路株式会社並びに独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が新たに設立され、新体制の下でそれぞれの業務が円滑に開始されているところである。

旧日本道路公団については、東／中／西日本高速道路株式会社（以下「三会社」という。）にそれぞれ分割され、より地域に密着したサービスを展開しているところであり、今月からはマイレージ割引において、新たなキャンペーンを実施する

など民間会社としての経営センスを活かした取組みが着実になされている。

今回は、三会社において実施している料金割引の実施状況について、最新の話題とともに紹介したい。

### 二 料金割引の導入にあたって

有料道路の料金については、平成一五年一二月二三日政府・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E.T.C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、各高速道路株式会社（以下、「各会社」という）においては民営化に先駆けて、あるいは民

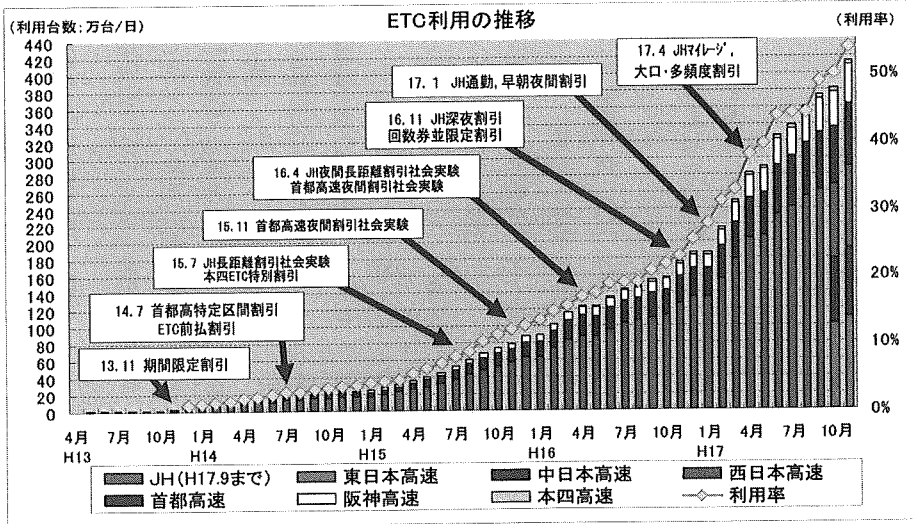
営化に際し、E.T.Cを活用した多様で弾力的な料金の導入を進めてきたところである。

民営化に伴う成果として国民にとって特にメリットが大きい高速自動車国道の料金割引については、当該申し合わせを受けて、その負担を税金に求めることなく債務を返済するスキームを堅持しつつ、民営化に向けたコスト削減の成果を幅広く利用者をはじめ国民に還元するものとして、平均一割以上の引下げを実施することとし、昨年一月一日より本年四月一日にかけてE.T.Cを活用した各種割引メニューを全て本格実施しているところである。

このような弾力的な料金の導入に必要とされるE.T.C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、



# 平成17年11月現在のETC利用率は 全国で53.8%、首都高速で62.8%



ETC利用率(平成17年11月25日-12月1日平均)

	東日本高速	中日本高速	西日本高速	首都高速	阪神高速	本四高速	全 国
ETC利用台数	約 1,099,100 台/日	約 821,100 台/日	約 969,000 台/日	約 740,000 台/日	約 466,500 台/日	約 48,300 台/日	約 4,143,900 台/日
(通行総台数)	約 2,137,900 台/日	約 1,464,200 台/日	約 1,951,100 台/日	約 1,178,300 台/日	約 891,000 台/日	約 87,600 台/日	約 7,700,100 台/日
ETC利用率(%)	51.4%	56.1%	49.7%	62.8%	52.9%	55.1%	53.8%

図1 ETC利用率の状況

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、各会社等と連携して、その普及に全力を挙げて取り組んでいるところであり、各会社においては引き続き普及促進策が実施され、これら結果、現在では有料道路の利用者のうち、50%を超える方がETCを利用するまでになっている(図1)。

(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。

### 三 高速自動車国道の料金割引について

高速自動車国道の料金割引については、前掲の政府・与党申し合わせにおいて、平均一割程度の引き下げを民営化までに実現すべきとされたことを受けて、「深夜割引」(平成一六年一月一日〜)、「早朝夜間割引」及び「通勤割引」(平成一七年一月一日〜)といった時間帯割引並びに「マイレージ割引」及び「大口・多頻度割引」(平成一七年四月一日〜)といった全ての割引メニューを本格実施しているところである(図2参照)。

また、詳細については後程紹介するが、マイレージ割引においては、本年一二月から来年三月までの期間限定で、民営化と登録件数二〇〇万件突破を記念した新たなキャンペーンとして、三倍ポイントキャンペーンと新規申し込み六〇〇ポイントプレゼントキャンペーンを実施している。

#### 1 時間帯割引

##### (1) 時間帯割引の概要及び実施状況

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〇時〜四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」(大都市近郊区間以外で六時〜九時又は一七時〜二〇時に一〇〇km以内の利用の場合五〇%引き)の三種類であり、いずれもETC車が対象となっている。

時間帯割引導入後のETC利用車の内訳を見てみると、本年六月の段階でETC利用者の三人に一人が時間帯割引を享受している。さらに、ETC利用率の伸びが一・五六倍(平成一七年二月に対する平成一七年六月の伸び)であるのに対し、ETC利用者に占める割引利用者の伸びが一・七九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3参照)。

また、両感知器から有効なデータが得られたインターチェンジ区間

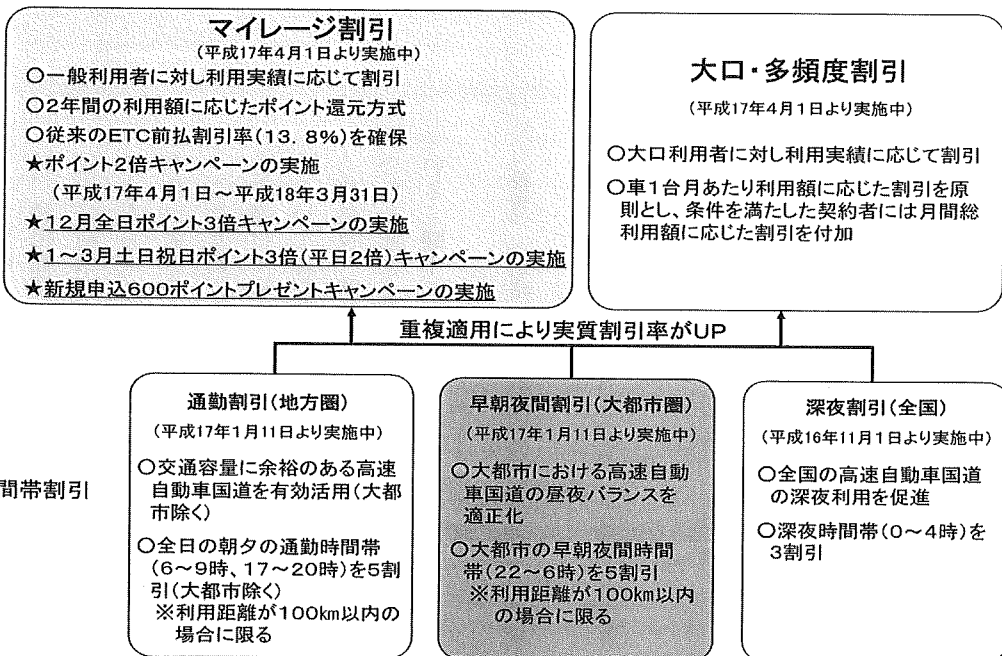
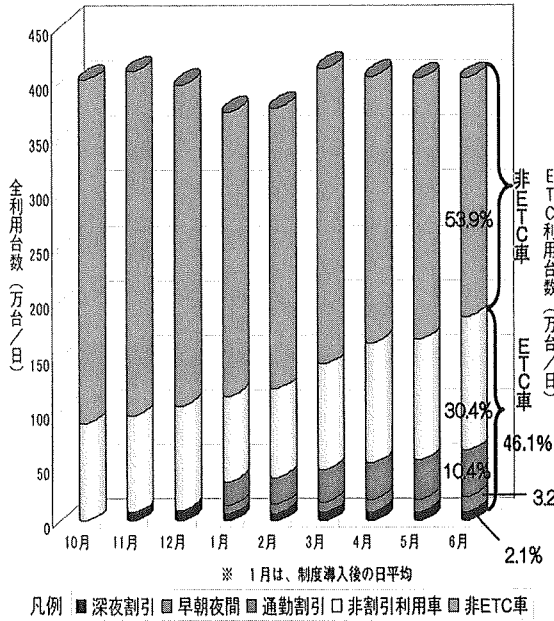


図2 高速自動車国道の料金割引の内容

1 全高速自動車国道利用台数の経月推移



2 ETC利用台数の経月推移

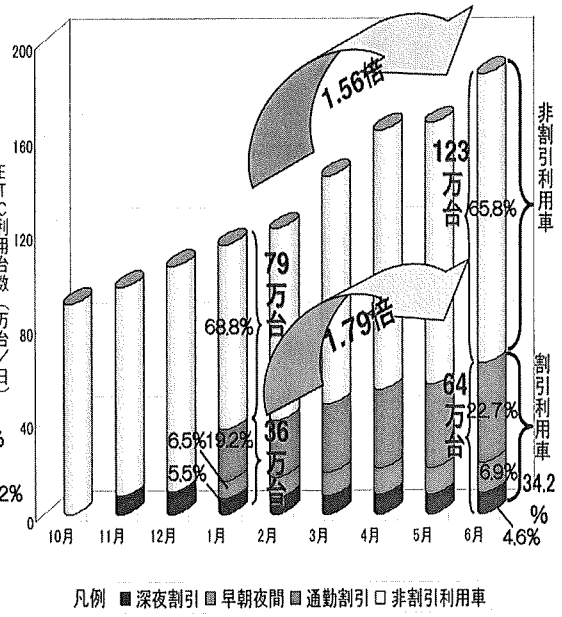
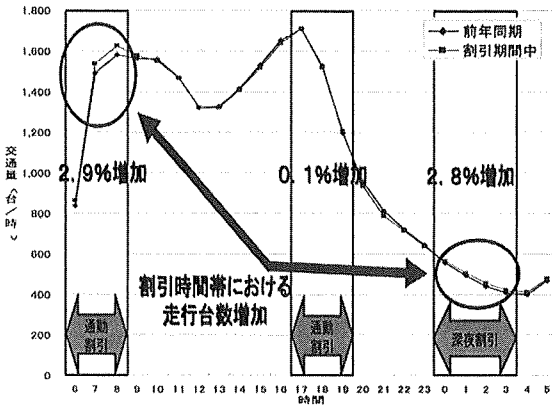


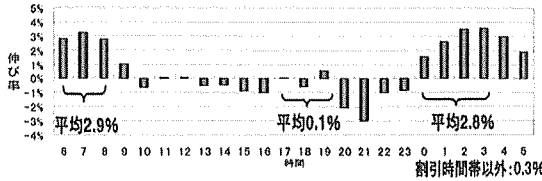
図 3

地方圏の時間走行台数

(通勤割引および深夜割引が適用される533区間の平均)

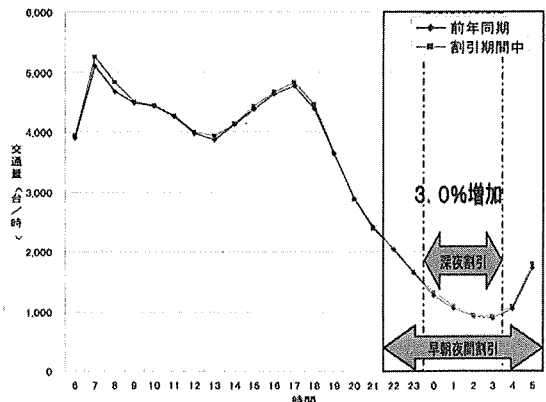


地方圏の時間走行台数伸び率(533区間平均)



大都市圏の時間走行台数

(早朝夜間割引および深夜割引が適用される77区間の平均)



大都市圏の時間走行台数伸び率(77区間平均)

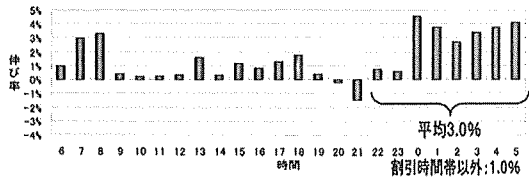


図 4 大都市圏及び地方圏の時間走行台数

(地方圏・五三三区间及び大都市圏・七七七区间)における各割引時間帯の高速自動車国道の区間走行台数でみると、

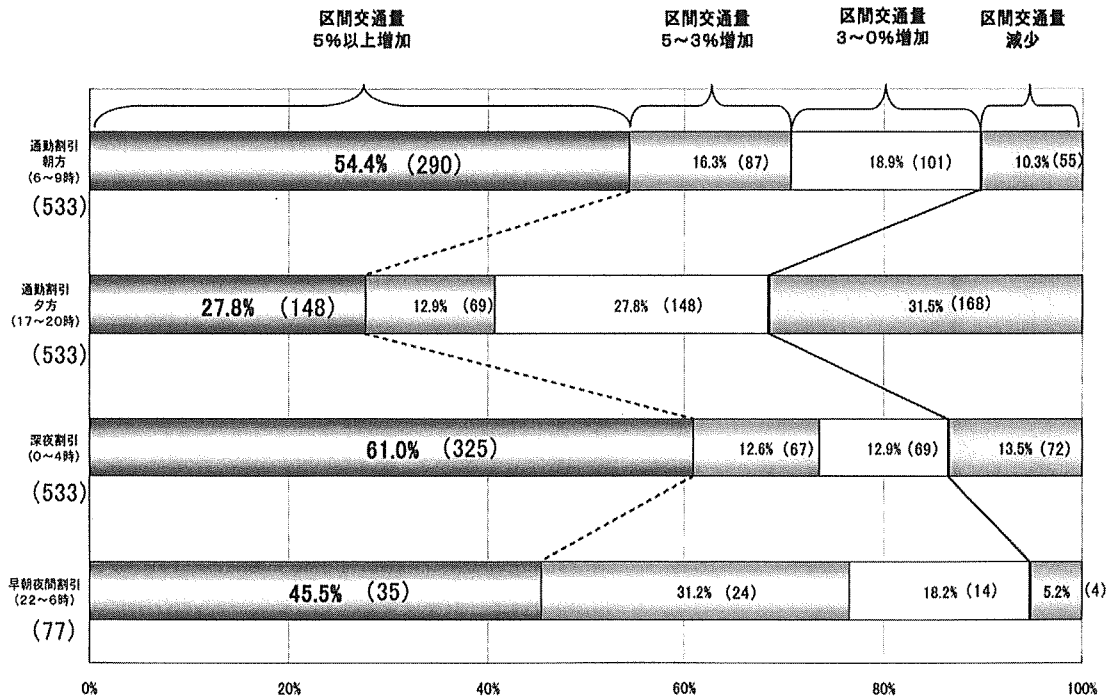
- ① 通勤割引(朝方時間帯)において平均二・九%の増加
- ② 深夜時間帯において平均二・八%の増加
- ③ 早朝夜間割引時間帯において平均三・〇%の増加

といずれも増加している(対前年同月比)(図4参照)。

インターチェンジ間の単位で見ても、多くの区間で高速自動車国道の走行台数が増加しており特に、深夜割引及び通勤割引(朝方)の時間帯で顕著に増加している(図5参照)。

(2) 時間帯割引の実施による交通の変化

時間帯割引によって高速自動車国道と一般国道が並行する一四二区間において、割引実施後の平成一七年三月と割引実施前の平成一六年三月の通過する交通量の比較を行った。一般国道の利用割合は、前年度と比べて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%の区間において低下が見られた。ここでは、時間帯割引によって交通状況に変化が見られた事例について紹介する。



※グラフの中の( )の数値は交通量データが入手できたインターチェンジ区間数を示す。  
(集計データ：高速道路の車両感知器データ 集計期間：平成17年3月及び前年同期)

図5 割引実施期間における各インターチェンジ間の走行台数の変化

① 深夜割引…中央自動車道（園原IC～中津川IC）の事例

一般国道一九号は、中央自動車道（中津川IC～塩尻IC間）を避けた通過大型トラックの交通量が多く、騒音・振動による沿道環境の悪化と交通事故の多発が問題となっていた。

割引後の平成一七年六月と割引前の平成一六年六月の一週間の深夜割引時間帯（〇時～四時）の平均交通量を比較すると、一般国道一九号（中津川IC～園原IC間）の交通量が減少し、並行する中央自動車道の交通量の増加が見られた。その結果、一般国道一九号を利用する割合が約五ポイント低下した。また、時間帯別の大形車交通量を一年前と比べると、深夜割引時間帯を含む夜間に中央自動車道の交通量が伸び、一般国道一九号が減る傾向が見られる。特に一般国道一九号では四時台に最大で一六％減少し、中央自動車道で二時台に二％増加が見られた。さらに、夜間の一般国道一九号の交通量の減少によって、交通安全上の効果があったことがうかがい知れる。一般国道一九号（中津川IC～塩尻IC間〔二〇四・七km〕）における夜間（日没から日の出）の交通事故発生件数は、時間帯割引実施前五年間の（上半期…一月～

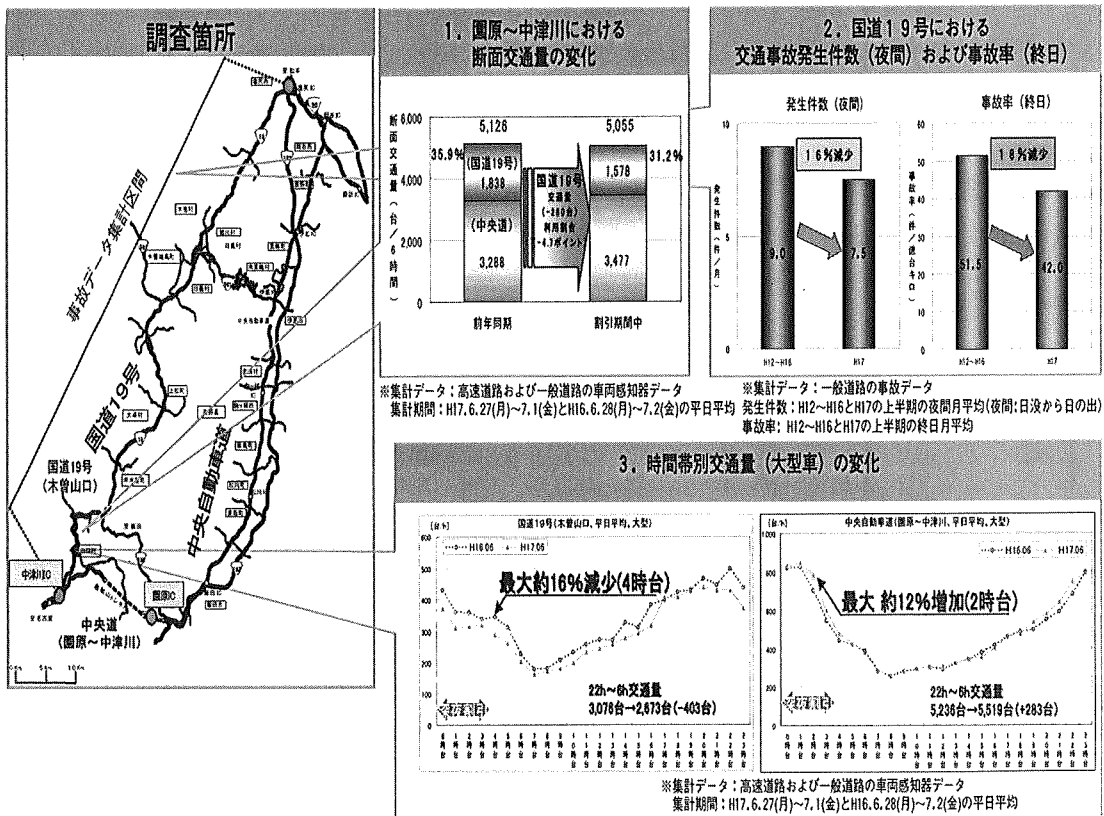


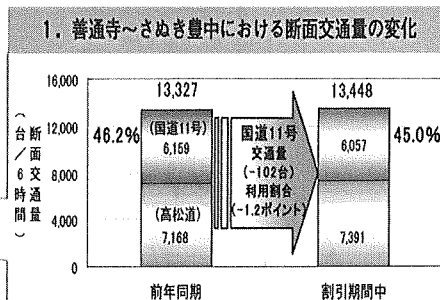
図6 中央自動車(園原IC～中津川IC)における事例

六月)平均で九件/月であったものが、平成一七年上半期平均七・五件であり、交通事故発生件数の減少が見られた。一般国道一九号(中津川IC↔塩尻IC間)における割引前(H二一↔H一六)と割引後(H一七年一↔六月)における終日の事故率で見ると、五一・五(件/億台キロ)が、四二・〇(件/億台キロ)となり、一八%の減少が見られた(図6参照)。

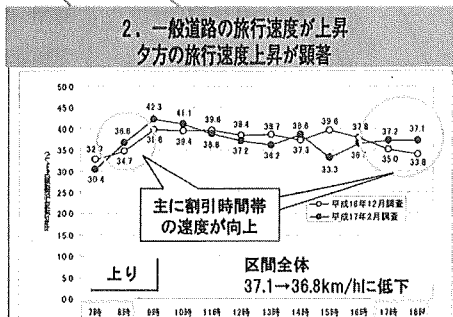
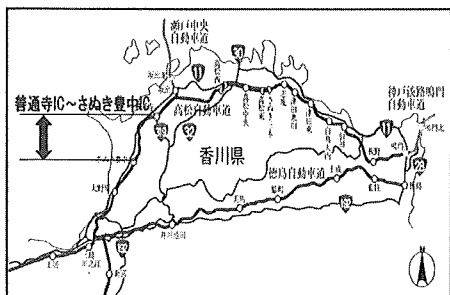
② 通勤割引・高松自動車道(普通寺IC↔さぬき豊中IC)の事例

香川県的一般国道一一号西讃地区では、交通容量を超えて慢性的な渋滞が生じている。一方、これに並行する高松自動車道は、平成一五年三月三〇日に全線開通し、利用交通量は大きく伸びているものの、十分な活用されていないとは言い難い状況にある。

割引後の平成一七年六月と割引前の平成一六年六月の一週間の通勤割引時間帯(六↔九時、一七↔二〇時)の平均交通量を比較すると、通勤割引時間帯の一般道路交通量(国道一一号)が減少し、かつ利用割合も一・二ポイント低下が見られた。また、一般国道一一号線の時間帯別旅行速度を見ると、朝夕の通勤割引時間帯において、旅行速度の上昇が見られた(図7参照)。



※集計データ 高速道路および一般道路の車両感知器データ  
集計期間: 平成17年3月および前年同期



※旅行速度調査日時 平成16年12月21日(火)および平成17年2月24日(木) 7時～19時

図7 高松自動車道(普通寺IC～さぬき豊中IC)における事例

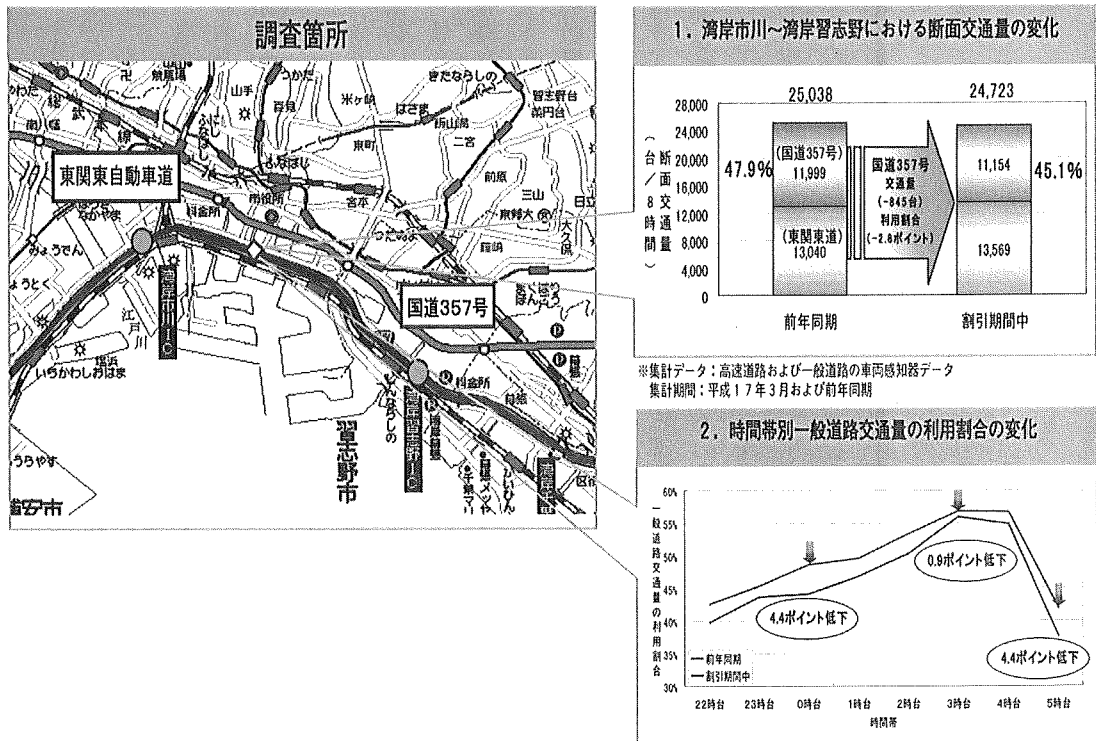


図8 東関東自動車道（湾岸市川IC～湾岸習志野IC）における事例

表1

利用額 (交換単位)	還元額	割引額
5,000円 (100P)	200円	3.8%
10,000円 (200P)	500円	4.8%
30,000円 (600P)	2,500円	7.7%
50,000円 (1,000P)	8,000円	13.8%

③ 早朝夜間割引・東関東自動車道（湾岸市川IC～湾岸習志野IC）の事例

千葉県北西部の湾岸地域に位置し、当該地域を通過する一般国道三五七号は、東京方面と千葉を連絡する路線であり、朝・夕の通勤時間には市川・船橋・習志野地区を中心に激しい渋滞が発生し、沿道環境にも影響を及ぼしている状況である。

割引後の平成一七年六月と割引前の平成一六年六月の一週間の早朝夜間割引時間帯（二二～六時）の平均交通量を比較して見ると、早朝夜間割引時間帯の一般道路交通量（一般国道三五七号）が減少し、高速道路交通量（東関東自動車道）が増加し、一般道路の利用割合も二・八ポイント低下が見られた（図8参照）。

2 マイレージ割引

一二月より三倍ポイントキャンペーンなど新たなキャンペーンを実施

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り、当該割引を受けるには事前の登録が必要である。

割引率については、ETC前払割引と同等（最大一・八％）であるが、あらかじめ支払いをする必要がないというところが、ETC前払割引と

異なっている。

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、本州四国連絡高速道路などで利用できる（会社間のポイント合算はできない）（表一）。

当該割引においては、現在、サービス向上とETCの普及促進を図ることなどからポイントの二倍キャンペーンを実施しているところであるが（本年四月一日～来年三月末まで）、昨今のETCの利用について見ると、大型車（主に貨物車）の利用率が約九〇％である一方、普通車（主に乗用車）の利用率が約四〇％であり、また平日の利用率が約五〇％である一方、休日の利用率が約四〇％という状況となっており、このような状況を踏まえた上で、民営化と登録件数二〇〇万件突破を記念した新たなキャンペーンを本年一二月から来年三月までの期間限定で実施している。

内容については、本年一二月の全日及び来年一

月から三月末までの間の土日祝日において、ポイント三倍キャンペーンを実施するとともに、新たに車載器を購入し、マイレージ割引に申し込んだ方などを対象に、六〇〇ポイントをプレゼントするといったものとなっている（39頁図9）。

これにより、通常最大一三・八％である割引率は、二倍の場合には約二四％となり、三倍の場合にあつては、約三二％となる。

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、一月末時点で、約二八〇万件を突破した。

### 3 大口・多頻度割引

高速自動車国道において実施していた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、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」を実施している。

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、車両一台あたりの利用実績額に応じた割引に変更したことが大きく変更された点であり、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に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、一〇月末現在で約七、〇〇〇件の契約、約一〇〇万台の登録がなされている状況である。

## 四 一般有料道路の料金割引について

一般有料道路においても、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、高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、コスト削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。

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により三会社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。

なお、高速自動車国道と同様に、平成一七年度  
中はポイント二倍キャンペーンを実施するととも  
に、本年二月の全日及び来年一月から三月末ま  
での間の土日祝日の利用について、ポイント三倍  
キャンペーンを実施している。

## 五 その他（ETC前払割引の前払金の支払と

### 新規登録の受付終了等）

平成一四年七月より実施してきたETC前払割  
引については、本年二月二〇日二四時をもって  
前払金の支払い（積み増し）の受付と新規登録の  
受付を終了することとなった（ただし、積み増し  
終了後においても既に支払った前払金について  
は、これまで通り引き続きETCでの利用が可能  
である）。

ETC前払割引におけるこのような措置につい  
ては、国土交通省において設置している学識経験  
者等からなる「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）及び広く国  
民のご意見をいただいた「パブリックコメント」  
において整理された料金割引の考え方において、  
「様々な利用場面に対応した割引が可能で利用促

進のための制度として広く社会に浸透してきてい  
るマイレージ割引の導入が妥当であり、既存の類  
似制度であるETC前払割引は、マイレージ割引  
の導入にあわせて移行することが適当である。」  
とされたことを踏まえ、各会社において、後継と  
なるマイレージ割引をはじめとした新たなETC  
料金割引が導入され、定着してきたことなどから、  
行われたものである。

なお、三会社で実施しているマイレージ割引に  
ついては、前述のとおり、高速自動車国道では割  
引率がETC前払割引と同等であり、さらに二倍  
及び三倍ポイントキャンペーンを実施しているこ  
と、また一般有料道路においても、同様のキャン  
ペーンを実施していることから、大変お得になっ  
ている。

ハイウェイカードについては、一部の悪質な  
人々による偽造が平成一一年頃から発見されるよ  
うになり、各有料道路事業者においてあらゆる対  
策を講じてきたものの、その被害が後を絶たない  
ことから社会問題化し、偽造を防止するとともに、  
ETCへの集約を進めるものとして、本年九月一  
五日をもって、その販売を停止したところである。  
また、利用については、平成一八年四月一日〇時  
をもって停止されることとなっている。なお、ハ  
イウェイカードの残額については、ETC前払割  
引に付け替える措置を実施している。ETC前払

割引は、前述のとおり前払金の支払い（積み増し）  
の受付など一部サービスは終了することとなる  
が、残額を付け替えるサービスや付け替えのため  
の新規登録受付などのサービスは引き続き行うこ  
ととしている。

## 六 おわりに

三会社をはじめとした各会社においては、高速  
道路の有効活用や利用促進につながることを目的  
として、このような多様で弾力的な各種割引を実  
施しているが、今後とも、四五年間での確実な債  
務の返済に支障のない範囲において、キャンペー  
ン割引の実施など利用者の利便に配慮した更なる  
多様で弾力的な料金施策が期待されているところ  
である。



東日本高速道路株式会社  
中日本高速道路株式会社  
西日本高速道路株式会社

民営化&ご登録件数 200万件突破記念

ETCマイレージ  
サービスに  
申し込もう!



平成17年  
12月～  
平成18年  
3月まで

# ETC マイレージサービス キャンペーン 冬の熱い4ヶ月!

ETCマイレージで、お得な冬を!

12月毎日  
ポイント  
**3倍**  
キャンペーン



例えば

高速国道16,700円のご利用で  
最大8,000円分の  
還元額(無料通行分)を  
差し上げます!

土日 祝日  
ポイント  
**3倍**  
キャンペーン



1月3日は  
祝日ではありません。  
ご注意ください。



通常は、  
高速国道50,000円  
のご利用で最大8,000円分の  
還元額(無料通行分)です。

平成17年12月1日～12月31日まで

平成18年1月1日～3月31日までの土曜・日曜・祝日

2005  
**12**

月	火	水	木	金	土	日
	2	3	4			
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

2006  
**1**

月	火	水	木	金	土	日
					1	
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

2006  
**2**

月	火	水	木	金	土	日
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28					

2006  
**3**

月	火	水	木	金	土	日
	1	2	3	4	5	
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

なんと12月は  
毎日ポイントが3倍に!  
見逃さないね!



ポイント  
**2倍**  
キャンペーン



例えば

高速国道25,000円のご利用で  
最大8,000円分の  
還元額(無料通行分)を  
差し上げます!

平成18年1月1日～3月31日までの平日

■ はポイント3倍の日です  
■ はポイント2倍の日です

※東日本高速道路株式会社/中日本高速道路株式会社/西日本高速道路株式会社が管理する道路が本キャンペーンの対象となります。  
※本キャンペーンの対象となるご利用日付は、出口料金所(均一区間では料金所)を通過した日付によって判定いたしますのでご注意ください。

新規お申し込みの方に

お申込みは平成18年3月31日まで

さらに  
**600**  
ポイント  
プレゼント  
キャンペーン

新たにETC車載器を購入・取付け・セットアップし、ETCマイレージサービスにお申し込みいただくと、  
もれなく600ポイント(最大4,800円相当の無料通行分(注))を差し上げます!

(注) 600ポイントは、直ちに交換すると2,500円分の無料通行分になりますが、さらに400ポイント貯めると、合計1,000ポイントで8,000円分の無料通行分と交換できます。この場合、1ポイント当たり8円の無料通行分となりますので、600ポイントは4,800円の無料通行分に相当することとなります。

※600ポイントは、東日本高速道路株式会社/中日本高速道路株式会社/西日本高速道路株式会社のポイントとなります。それ以外の会社が発行したポイントとは交換できません。  
※本キャンペーンは、平成18年3月31日(祝日)までETC車載器を購入・取付け・セットアップされたお客様で、ETCマイレージサービスのお申し込みをされたお客様が対象となります。  
※本キャンペーンへの申し込みは、対象となるETC車載器でETCマイレージサービスにお申し込みいただくことにより行われますので、お申し込みいただく際は必ず対象となります。また、すでにETCマイレージサービスにご登録いただいていたお客様のうち、本キャンペーンの対象となるETC車載器でご登録いただいていたお客様にも、自動的にポイントを差し上げますので、改めてお申し込みいただく必要はありません。  
※お申し込みのETC車載器で、本年8月まで実施していた5,000円還元キャンペーンなど、他の車載器購入支援や現金還元をお受けになっている場合は、本キャンペーンのポイントプレゼントをお受けになることはできません。  
※インターネットでのお申し込みは平成18年3月31日、24時までの登録完了をもって締切り。締切後のお申し込みは平成18年3月31日の印刷用紙となります。締切後のお申し込みは、印刷用紙の漏れ・誤り等によりご登録までご登録を完了する場合は、キャンペーンの対象が分れる場合があります。ご登録申請を正しくご記入の上、お早めにお申し込み願います。

本キャンペーンの日のお問い合わせ先



ETCマイレージサービスのお問合せ・お申込みは  
<http://www.smile-etc.jp/>

お問合せ ナビダイヤル **0570-010125**  
携帯電話、PHSなどのご利用は  
(受付時間) 00～21:00、土日祝日 09:00～18:00 **045-477-3793**

2005.11

図9 マイレージキャンペーンのチラシ

# 日本の大動脈をつくり、まもる

## 中日本高速道路株式会社総務部広報室

### 一 はじめに

平成一七年一〇月一日、日本道路公団は半世紀に及ぶ歴史にその幕を閉じ、東・中・西三つの高速道路株式会社として新たなスタートを切りました。

中日本高速道路株式会社は、公団時代と同様に良質な高速道路空間を提供していくのはもちろんのこと、一〇月二八日に岐阜県との包括的提携協定を締結したことを手始めとして、今後はさらに地域連携を深め、地域に密着した企業運営を進めてまいります。そして「債務を確実に返済する」、「民間企業としての経営判断をし、経済合理性に基づいた優先順位をつけて道路建設を行う」、「民間のノウハウを生かした合理化・効率化を通じてお客様サービスの向上を図る」という三つの目的

を、効率的な企業運営と徹底したコスト意識でもって実現すべく、役員・社員二、三〇〇名が業務に取り組んでいます。

### 二 経営理念と経営方針

当社は、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、さらに広く日本経済全体の活性化に貢献する、という経営理念のもと、以下の経営方針に基づき社会・お客様・投資家の皆様のご期待にこたえてまいります。

○徹底して公正・透明な経営を確立し、信頼性の向上に努め、企業の社会的責任を果たします。

○あらゆる場面でお客様を大切にし、お客様の満足度向上に努めます。

○地域に密着したサービスを展開し、地域に親しまれる会社を目指します。

○経営資源の有効活用や技術開発を推進し、効率的に事業を遂行します。

○信頼性の高い高速道路ネットワークを構築するとともに、安全で安心できる高速道路を良好に管理します。

○現在S A・P Aを運営している二つの財団法人から事業譲渡を受け、充実させるとともに、新たな事業を展開して、お客様のニーズにこたえ、収益の拡大に取組みます。

### 三 事業エリアと事業データ

当社の事業エリアは東京都、神奈川県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡

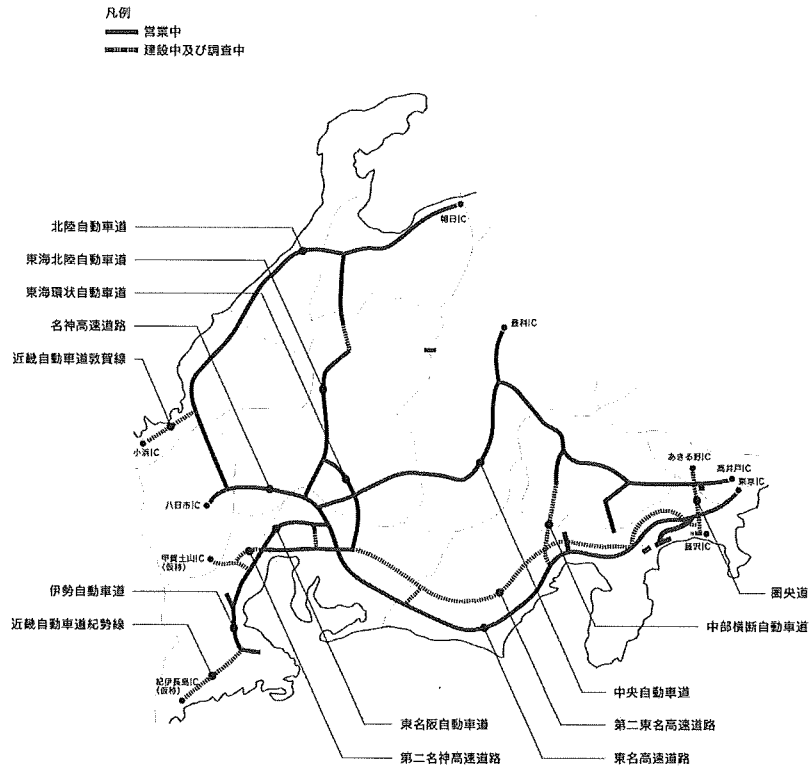


図1 事業エリア

表1 事業データ

項目		備考	
営業延長[km]		1,673 H17.10.1現在	
利用台数[万台/日]		160 H16年度実績	
営業収入[億円]		6,400 H16年度実績	
建設延長[km]		526 H17.10.1現在	
休憩施設	施設数[箇所]	SA(サービスエリア)	48 H17.10.1現在、上下線別
		PA(パーキングエリア)	114 H17.10.1現在、上下線別
	売上高[億円]	1,300 H16年度実績	

は表1のとおりです。

#### 四 組織

当社の組織は図2のとおりであり、まず本社組織として二つの事業本部とこれらを支援するコーポレート部門（一室六部）のほか、二つの事務センターを設けています。

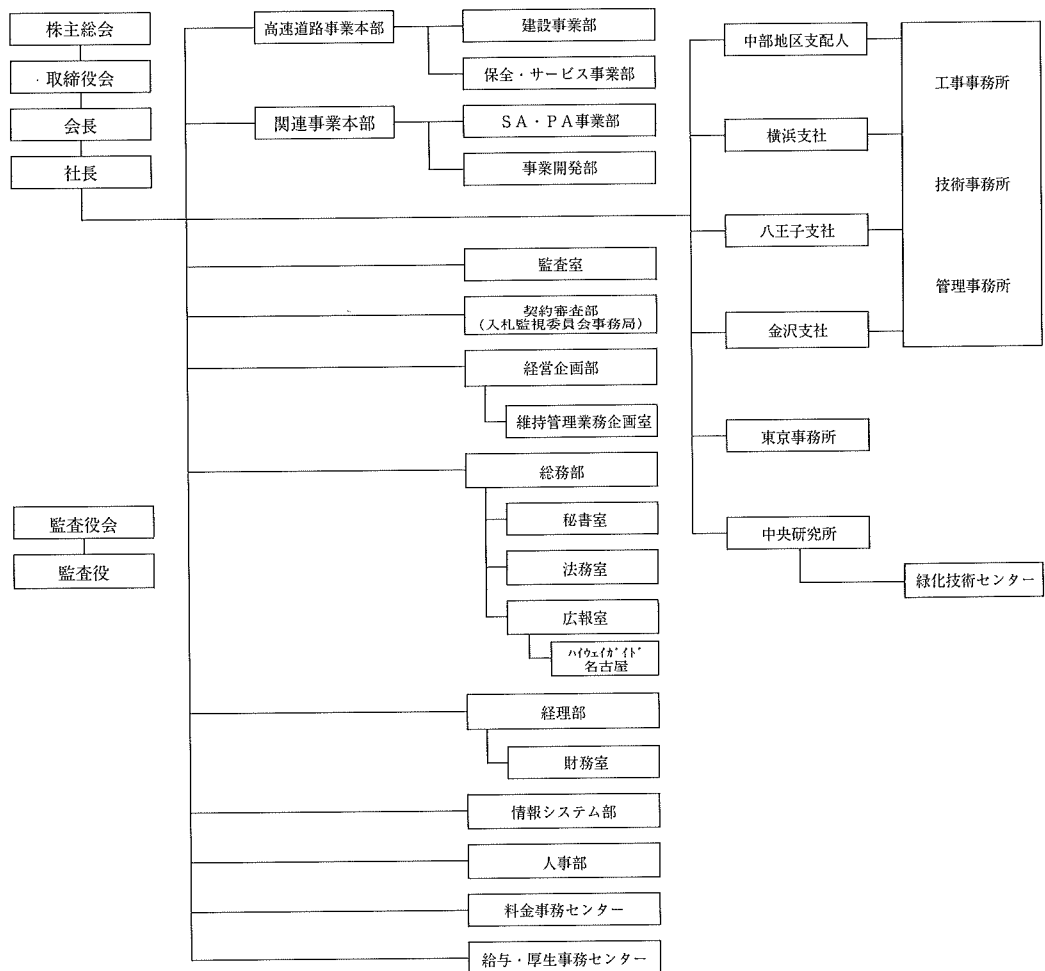
高速道路事業本部のもとに、高速道路ネットワークの整備を担う建設事業部と、高速道路の管理・運営、お客様サービスを担う保全・サービス事業部の二部を、関連事業本部のもとに、サービスエリアやパーキングエリアの運営を担うSA・PA事業部と、新たな事業の推進を担う事業開発部の二部を設け、お客様により良いサービスを提供できるように、事業に重点を置いた体制を整備しています。コーポレート部門においても、総務部広報室に、お客様の声を直接承る「ハイウェイガイド名古屋」を配置し、二四時間体制でお客様への各種応対を行っています。

また、各地域の事業を担う組織として、中部地区支配人、横浜支社、八王子支社、金沢支社の四支社等を置き、それぞれの支社等の下には現場組織として、工事事務所・技術事務所・管理事務所を配置し、各地域の多様なニーズに応えられるよう、体制を整えています。

さらに、その他の機関として、関東圏を中心と

県、愛知県、三重県及び滋賀県の一都二県です。当社はこのエリア内において、高速道路事業として第二東名・名神や東海北陸道、圏央道などの高速道路の整備、東名・名神高速、中央道をはじめとする高速道路の管理・運営を行っています（図

1）。また高速道路事業以外の事業として、高速道路の休憩所、給油所等の建設・管理や国、地方公共団体等の委託に基づく道路の新設、その他トラックターミナル事業や占用施設の活用、広告事業を実施しています。これらに関する事業データ



(平成17年12月1日現在)

図2 組織図

した関係機関との連携などを担う東京事務所と、調査・研究開発などを担う中央研究所を配置しています。

## 五 平成一七営業年度事業計画の概要

去る一月一日、当社は国土交通大臣から平成一七営業年度(平成一七年一〇月一日～平成一八年三月三十一日)事業計画の認可を受けました。事業費として全体で約三、八三四億円を予定しており、そのうち高速道路事業は約三、六九六億円です。これらの事業のため、二、七九一億円を政府保証債や自主調達資金により調達することとしています。また当期純利益として約八億円を見込んでいます。

各事業の詳細は次のとおりです。

### 1 高速道路事業

#### (1) 高速道路の新設、改築

第二東名高速道路をはじめ、一二道路五二六kmの高速道路新設事業と、東海北陸自動車道一八kmの区間での改築事業を公団から引き継ぎ実施しています。これらの事業を実施するため、平成一七年度の事業費として約二、七九二億円を予定しています。事業の実施にあたっては、これまでのコスト削減メニューをより積極的に実行するとともに、更なるコスト削減について、関係機関との協

議調整を実施していきます。

なお、今営業年度中に、近畿自動車道紀勢線の大宮大台（仮称）～勢和多気JCT（仮称）間一三・四kmの新規開通を予定しています。

(2) 高速道路の維持、修繕、災害復旧その他の管理  
中央自動車道などを含む計一七道路、一、六七三kmの管理延長について、修繕の事業費として約一九二億円、維持その他の管理の事業費として約七二二億円を予定しています。お客様に安全・快適を実感していただけるよう、常に良好かつ快適な路線の維持に努めるとともに、今後の更新時代に対応した効率的・効果的な道路管理に取組みます。

また、通行料金については旧公団が導入した各種割引制度を引き継ぎ、ETCを活用した弾力的な料金施策の導入に努め、ETCの利用促進を図っていきます。

コスト削減については、平成一五年度から三カ年で約三割の削減を達成してきましたが、業務内容をさらに細かく見直し、民間企業としての知恵と工夫を駆使し、更なる効率性を追及していきます。

## 2 高速道路事業以外の事業

(1) 高速道路の休憩所、給油所等の建設・管理  
一六二カ所ある既存のサービスエリア・パーキングエリアの管理のための事業費として約一八億円を予定し、次の方針で取組みます。

○清潔感のあるきれいな店舗で、真心を込めた接客サービスを提供

○お客様ニーズの高い販売商品と飲食メニューの充実

○地域色豊かな名産品・特産品を、地元の方々と協力して提供

(2) 国などの委託に基づく道路の新設、改築、維持、修繕等

新直轄方式で整備される近畿自動車道紀勢線二一km（尾鷲北～紀伊長島）の新設工事を国から受託するほか、関係機関との事業調整により会社で受託する工事など、事業費約二一九億円を予定しています。

## (3) その他の事業

事業費として約〇・五億円を予定し、既存事業として金沢のトラックターミナル事業、新規事業として高架下に駐車場や倉庫を設ける占用施設活用事業や、WEBサイトなどを活用した公告事業を実施します。

## 六 その他のリンク

### 1 岐阜県との包括協定

去る一〇月二八日、当社は岐阜県と包括的提携協定を締結し、高速道路等を有効に活用して、産業・観光の振興、情報提供、防災安全などの幅広い分野において地域社会の活性化とご利用される

お客様の利便性の向上に共同で取り組んでいくこととなりました。当社が地方自治体と包括的な提携するのは今回が初めてであり、これを契機として地域との連携を推進していきます。

### 2 ETCマイレージキャンペーンの実施（平成

一七年一二月～平成一八年三月）

当社では東・西日本高速道路株式会社とともに、一〇月からETCマイレージサービスのポイント二倍キャンペーンを行っていますが、民営化とETCマイレージサービスのご登録件数二〇〇万件突破を記念し、お客様の日頃からのご愛顧への感謝として、新たに「新規お申し込み六〇〇ポイントプレゼントキャンペーン」、「民営化記念ポイント三倍キャンペーン」を実施いたします。詳細については専用WEBサイト（<http://www.smile-etc.jp/>）をご覧ください。

## 七 おわりに

おかげさまでもちまして、私ども中日本高速道路株式会社は、新たな一歩を踏み出すことができました。今後はこれまで以上に高品質な高速道路運営を進めることで、皆さまのご期待にこたえてまいります。皆さまには、今後とも一層のご指導、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

# 本州四国連絡高速道路(株)の

## 概要と新たな取組み

本州四国連絡高速道路株式会社

### 一 はじめに

昭和五〇年の大三島橋の着工以来、昭和六三年の瀬戸中央自動車道の開通、平成一〇年の神戸淡路鳴門自動車道の全線開通、平成一一年の西瀬戸自動車道の概成により、本州・四国間が、三ルートによって結ばれています。

これらの道路の建設及び管理は、これまで本州四国連絡橋公団が実施してきましたが、本年一〇月の道路関係四公団の民営化により、高速道路の保有と債務の返済は、日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」と言う。）が実施し、高速道路の管理・運営は、民営化された本州四国連絡高速道路株式会社（以下「JB本四高速」と言う。）が機構から高速道路を借り受けて、実施するこ

ととなりました。

### 二 会社概要

JB本四高速は、高速道路株式会社法に基づき設置され、株式の2/3を政府が、1/3を関係する地方公共団体が保有する特殊会社となっています。会社の概要を、表1に示します。

### 三 ロゴマーク

民営化を機に、日本が世界に誇る長大橋梁ジャンプブリッジの略称「JB」を新会社のロゴマークとしました（図1）。

ロゴマークは、以下を表現しています。

① JBの文字を形成する三つの白い線は、優美な景観を持つ瀬戸内海に架かる三つのル

トを意味しています。

② 太めの文字は、機能美にあふれた力強い橋であり、安全で快適な道路を表しています。

③ 背景色に瀬戸内海をイメージした「ウルトラマリンブルー」を採用し、地域に貢献し続けるという新会社の姿勢を表しています。

### 四 経営理念・行動規範

会社の発足にあたって、会社がめざしているものを対外的に示すとともに、社員の意識を統一するため、「経営理念」を作成しました。また、経営理念の実現に向けて、社員の一人ひとりができるように行動すべきかを示した「行動規範」を作成しました。経営理念及び行動規範を表2に示します。

表1 本州四国連絡高速道路株式会社の概要

商号	本州四国連絡高速道路株式会社 Honshu-Shikoku Bridge Expressway Company Limited
代表者	代表取締役社長 堀切 民喜
役員数	取締役 5名 監査役 3名
従業員数	406名（平成17年10月1日現在）
本社所在地	兵庫県神戸市中央区小野柄通4-1-22 アーバンエース三宮ビル
資本金	40億円
設立年月日	平成17年10月1日



図1 ロゴマーク

## 五 業務概要

「関連事業（高速道路事業以外の事業）」に分類され、

高速道路事業は、これまで実施していた公団の

「関連事業（高速道路事業以外の事業）」に分類され、

高速道路事業は、これまで実施していた公団の

「関連事業（高速道路事業以外の事業）」に分類され、

表2 経営理念・行動規範

### 経営理念

#### Bridge : Communication & Technology

私たちは、本州と四国を結ぶ世界に誇る橋を良好に保つことにより、人と物の交流と地域の連携を推進し、経済の発展と生活の向上に寄与します。

また、これまで培ってきた橋の建設、管理技術を活用して、広く社会に貢献します。

- 1 お客様に安全、安心、快適に利用していただけるよう、サービスの充実にも努めます。
- 2 200年以上の長期にわたり利用される橋をめざし、万全な維持管理に努めます。
- 3 橋梁技術のフロントランナーとして、技術の継承・高度化を推進します。
- 4 瀬戸内の美しい自然を大切に、環境に配慮します。
- 5 公正で効率的な運営により、経営の安定と成長をめざします。

### 行動規範

- 1 経営理念の実現に向け、誇りと自信を持って挑戦します。
- 2 お客様の視点を大切に、お客様との対話に努めます。
- 3 現場重視で、素早く決断し、課題を解決します。
- 4 自立・自律の精神で仕事に臨み、創意工夫と自己研鑽に努めます。
- 5 社員相互の信頼と理解を深め、明るく、風通しのよい職場をつくりまします。
- 6 会社を支える気概を持ち、会社の発展をねがい、自らの幸せを築きます。

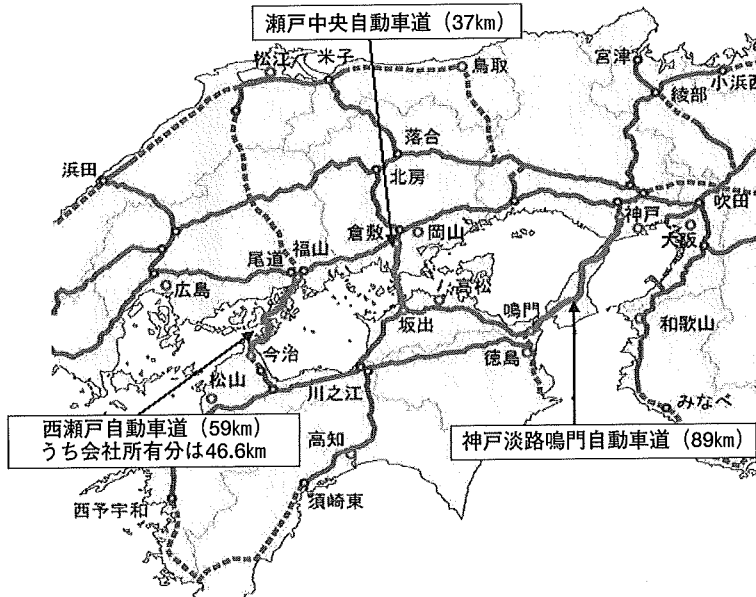


図2 本州四国連絡道路位置図

表3 観覧車諸元

設置場所	神戸淡路鳴門自動車道 淡路SA(下り)北側の園地
全高	65m
定員	240人(6人乗り、40籠)
営業時間	9:00~21:00(季節、曜日による変動あり)
所要時間	約11分
料金	600円(3才以上/団体割引・身障者割引等あり)
開業目標	2006年のゴールデンウィーク前
その他	淡路SA(上り)、淡路ハイウェイオアシスから車で移動して、観覧車に乗ることができます。

り実施することが可能となる新規業務が該当します。また、従来、公団が実施していた本四鉄道の管理も、機構からの受託業務となり、関連事業で整理されることとなりました。

JB本四高速が、管理する道路の概要を図2に示します。

## 六 民営化後の新たな展開

JB本四高速では、民営化を機に以下の取り組みを行っています。

- ① SA・PA施設を活用した広告事業やSA・PAエリアへの集客施設等の誘致
- ② 公団所有土地、建物を活用した事業(例…自社ビルの空室の賃貸事業)
- ③ 長大橋技術などを活用した国、地方公共団体などを対象とした技術支援業務の展開

## 七 淡路SAへの観覧車の誘致

神戸淡路鳴門自動車道の淡路島北端に位置し、明石海峡大橋を望む淡路サービスエリア(下り)に、観覧車を設置することとしました(表3、図3)。

平成一八年のゴールデン・ウィーク前にオープンする予定です。

観覧車誘致の目的として、

- ① 淡路サービスエリア及び本四道路の広告宣



伝

- ② 魅力溢れるサービスエリアの創造
- ③ 地元地域への貢献
- ④ サービスエリアの集客力向上

などを考えており、お客様サービスの向上にも寄与するものと考えているところです。

皆様のご来場をこころよりお待ちしております。

## 七 技術支援業務の新規展開

公団時代に培った長大橋技術・橋梁技術は、J本四高速に承継されており、今後、これらの技術を活用した社会貢献を新会社の目標のひとつとしています。

たとえば、本州四国連絡橋の建設・管理で培ったノウハウを活用した発注者支援業務を展開することを考えており、そのひとつとして、支援先に当社の技術者を派遣して、設計業務の管理、施工業務の管理の技術支援を行う設計・施工管理型のCM関係業務に取り組みむこととしています。

これらについて、発注者側のニーズ把握に努めて、積極的に支援に取組みたいと考えております。

## 八 おわりに

今後は、地域の方々やお客様に愛される会社になることを目標に、「お客様に安全・安心・快適

に利用していただけるようなサービスの充実」と、「二〇〇年以上の長期にわたり利用される橋をめざし、万全な維持管理に努める」ことに、社員一

同、取り組んでまいります。皆様の温かいご支援をよろしくお願いいたします。

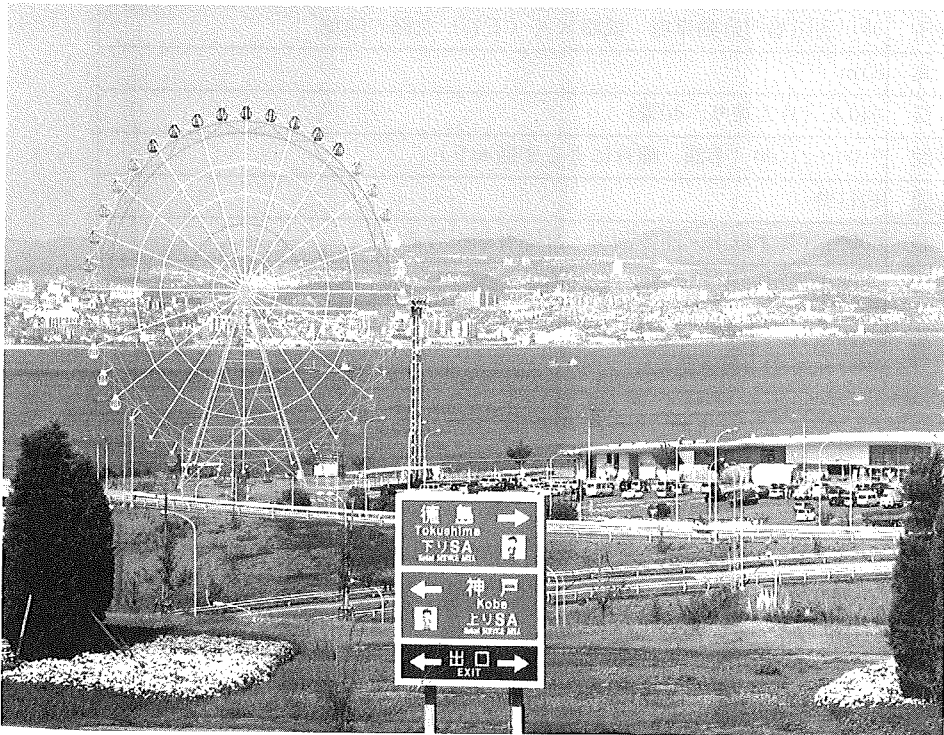


図3 淡路SAと観覧車(完成予想図)

# 国道下斜面が国家賠償法二条一項にいう

## 公の営造物（公営造物）に該当するか争われた事例

— 国道一三五号線下斜面崩壊損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕平成一六年九月八日

静岡地方裁判所沼津支部 請求棄却（確定）

### はじめに

国家賠償法二条は、国又は公共団体が設置又は管理する公の営造物に関して生じた損害についての国又は公共団体の賠償責任を定めている。「公の営造物」とは、国又は公共団体により、直接公の目的のために供用される個々の有体物及び物的施設をいい、行政主体が管理権限を有しない場合でも、行政目的から事実上管理しているものは「公の営造物」に含まれる。

今回は、国道下斜面が国家賠償法二条一項にいう公の営造物（公営造物）に該当するか争われた事例を取り上げることとする。

### 一 事案の概要

本件は、平成一三年一月一〇日に発生した国道一三五号線下斜面の崩壊事故により傷害を負い、その後死亡した者の相続人である原告らが、被告静岡県及び被告国を相手に、同事故は国道の設置・管理の瑕疵に起因して発生したものであると主張して、国家賠償法二条一項に基づき、損害賠償等の支払を求めた事案である。

#### 前提事実

(1) 平成一三年一月一〇日、伊豆半島の東海岸に面した静岡県賀茂郡東伊豆町所在のホテルの建物（以下「本件建物」という。）と、その西側を海岸線に沿ってほぼ南北に縦走する国道一三五号線（以下「本件国道」という。）

との間に挟まれて存在する急な傾斜地（以下「本件斜面」という。）が、幅約一〇m、高さ約一五m、厚さ約二〜三mにわたって崩壊する事故が発生し（以下「本件事故」という。）、そのため本件建物の一部が崩れ落ちた土砂等により損壊した。なお、本件斜面のうち、崩壊した箇所は、図1に「崩壊斜面」と表示された部分である（以下「崩壊斜面」という。）。

(2) 本件国道は、被告国が設置し、その後道路法一三条一項の規定により、被告静岡県が道路管理者として維持、修繕その他の管理をしている一般国道である。

(3) 本件斜面の所有関係及び土地境界は、図1のとおりであり、本件国道敷地及び本件斜面の最上部付近を被告国が所有し、他方

海側に至る本件斜面の東側大部分の土地をホテルが所有している。

## 二 主な争点

### 1 争点

① 本件斜面は国家賠償法二条一項にいう公の営造物（公営造物）に該当するか。

② 崩壊斜面周辺の本件国道の設置・管理に瑕疵があるか。

### 2 争点についての当事者の主張

(1) 争点①（本件斜面は公営造物に該当するか）について

（原告ら）

本件斜面は、その所有関係にかかわらず、本件国道と一体をなし、これを保持するための法面であるといえるから、公営造物にあたる。

すなわち、本件斜面は、本件国道の建設に伴い法面として設けられたものに草木が繁茂していたもので、この法面にはガードレールとその基礎コンクリートを始め、擁壁など不十分な崩壊防止対策がなされていたことからすれば、自然の斜面とはいえない。また、国道の法面の崩壊防止のための適切な斜面対策を講ずることは、国道所有者の義務である。

（被告静岡県）

公営造物とは、広く「公の目的に供用されている有体物」つまり「公物」一般を指し、自然公物も公営造物にあたるが、直接公共の用に供されておらず、自然のまま何らの管理も行われていないものは、公営造物とはいえない。また、道路とは、「一般交通の用に供する道で、トンネル、橋、等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含む」（道路法二条一項）とされている。

本件斜面は、大半がホテルの所有地であり、その一部が被告国の所有地であるが、いずれも直接公共の用に供されておらず、自然のまま何らの管理も行われていない。したがって、本件斜面は公営造物といえない。

（被告国）

本件斜面は、国有地の部分を含め、全て自然の斜面であつて、公営造物に該当しない。

(2) 争点②（崩壊斜面周辺の本件国道の設置・管理に瑕疵があるか）について

（原告ら）

○本件斜面自体の設置・管理の瑕疵については省略（側溝の設置・管理の瑕疵については省略）

本件斜面は、本件国道の法面として、その所有関係にかかわらずこれと一体をなすも

のであつて、国道設置者あるいは国道管理者は、一体としての法面が崩壊しないよう、防護柵やブロック積など崩壊防止対策を講じて、これを安全に維持・管理すべき義務を負うものである。

すなわち、ホテル所有部分に万一崩壊などの事態が発生すれば、直ちに国有地の路肩に直接影響し、事態によっては側溝から本件国道そのものも崩壊などの危険に陥るから、ホテル所有部分は、自然の斜面とか、本件国道と無関係な斜面などではなく、まさに本件国道の法面として一体をなしている。ホテル所有部分には、図1のとおり、ブロック積、野面石積、コンクリート擁壁などが法面に設置されるべき防護策として施され、法面の補強策がとられていたが、これは、国道設置者が、土地所有者の承諾のもとに設置したものと推認するのが合理的である。そして、本件斜面付近は、脆弱な地質が分布する急傾斜地危険箇所として周知されていた場所であり、特に、本件斜面のすぐ横の斜面には以前に小崩壊した痕跡がみられることからして、上記の義務はなおさら強調されるべきであり、本件国道の設置者又は管理者たる被告らとしては、大量降雨時でも崩壊しないよう防護施設等を講じて、地滑りを抑止し、法面の安定を図るた

めの十分な排水対策など本件斜面の下に位置する本件建物を保護するための適切な斜面対策を施すべきであったのに、何らの防護策を講ぜず、漫然と放置したものである。

(被告静岡県)

○本件斜面自体の設置、管理の瑕疵について

(側溝の設置・管理の瑕疵については省略) 本件斜面の大半は、ホテルの所有地であり、したがって、管理責任がホテルにあったことは明らかである。本件斜面上に存在していた擁壁等は、被告静岡県が設置したものではない。

また、本件斜面は、急斜面であることから、斜面崩壊の一般的な危険性がある箇所であることは地域住民及び関係者に周知されていたが、崩壊の具体的な危険性が認識されていたものではなく、風化等によって次第に脆弱化したものであって、被告静岡県は、この付近に脆弱な地質が分布していたことを本件崩壊以前には把握していなかった。

(被告国)

ア 設置の瑕疵について

崩壊斜面の大部分はホテルの所有地であり、本件国道の設置後、本件事故当時と同程度の降雨状況下において崩壊斜面が同様に崩壊したことはなかった。仮に、本件斜面が急傾斜地危険箇所として地域住民及び関係者に

周知された場所であったとしても、本件国道の管理者又は所有者が自然の斜面に防護施設等を設置しなかったからといって、本件国道の安全性に欠けていたとはいえず、設置についての瑕疵があるとはいえない。

イ 管理の瑕疵について

本件国道の管理の主体は被告静岡県であり、これにつき責任を負う主体も被告静岡県であって、被告国ではない。

### 三 主な争点に対する裁判所の判断

主文

原告らの請求を、いずれも棄却する。

#### 1 争点①について

公営造物とは、国又は公共団体により直接公の目的に供される有体物又は物的設備を指称し、国又は公共団体が法律上の管理権や私法上の権原を有していなくても事実上管理している状態にあれば足りるというべきであるが、直接公の目的に供されることのない物は公営造物にはあたらないと解するのが相当である。

ところで、本件国道は、自然の急な傾斜地の中腹部分を一部掘削して建設されたものと認められるが、本件斜面は、自然斜面であり、本件国道の一部ではなく、その建設及びその後の維持におい

て、被告らが、本件国道の使用に供するため、本件斜面に改造等を加えるなどした形跡は窺われな  
い。また、本件事故当時、本件斜面に設置されて  
いた野面石積、ブロック積及び本件擁壁(図1記  
載のとおり)は、被告静岡県等に設置関係の記録  
が残っていないこと、いずれの物件も被告静岡県  
等が設置する場合の技術基準には適合しない構造  
がとられていること、仮に被告静岡県等が設置し  
た場合には、通常設置者において敷地を買収する  
取扱いがなされるが、そのような措置がとられて  
いないこと、これらの物件が、いずれもホテルの  
所有地内に設置され、本件斜面につき、被告静岡  
県等による事実上の管理も一切行われていなかっ  
たこと等の事実を照らすと、ホテルにおいて設置  
したものと推認するのが相当である。もともと、  
本件斜面のうち、被告国所有部分を含め、本件国  
道の路肩部分を支持するに相当な範囲の斜面を含  
む土地部分(以下「対象斜面」という。)は、本  
件国道の一部として、その維持等に関連している  
というべきであり、この認定を覆すに足りる証拠  
はない。

したがって、本件斜面の全体が本件国道と一体  
をなしこれを保持する法面であるから公営造物に  
該当する旨の原告らの主張は、上記対象斜面を除  
くその余の斜面については理由がない。

## 2 被告静岡県の責任

### (1) 争点②について

ア 本件斜面自体の設置・管理の瑕疵について

前記のとおり、本件国道は、被告静岡県において管理されてきた公営造物であるが、前記対象斜面を除く本件斜面は、本件国道の一部を構成するものでなく、公営造物とはいえないから、本件斜面上の事故については、被告静岡県は、原則として管理上の責任を負担するものとはいえない。したがって、道路との一体性故に本件斜面全体についても当然に被告静岡県の管理が及び、危険防止義務を負う旨の原告らの主張は採用できない。もつとも、本件斜面で発生した事故であつても、対象斜面の瑕疵に起因した事故については、被告静岡県が責任を負うべきであり、特に、本件のごとく、路肩部分から海側方向に向けて自然な形状を維持した斜面が継続し、しかも、これが急傾斜になっている場合には、本件斜面の状況如何は、ひいて路肩部分にも影響を及ぼし、道路としての安全な機能を損なう事態に発生しかねない危険性を全く否定することはできないから、対象斜面の瑕疵の有無を判断するに際しては、対象斜面のみならず、本件斜面の全体的状況、当該事故の態様、原因等諸般の事情に照らした検討を要するといふべきである。

そこで検討すると、崩壊斜面の山側の対象斜面を除く大部分は、ホテルの所有にかかるものであること、本件斜面に設置されたブロック積、野面石積及び本件擁壁は、いずれもホテル所有地内に存在し、その構造物の性状からみて、本件斜面からの土砂等による本件建物への危険ないし災害を防止する補強策として、ホテル側の手によつて構築されたものであることから、本件斜面の危険対策等管理責任は、もつぱらホテルに属していたと認められる。また、本件擁壁の構造や設置方法を考慮すると、本件擁壁の存在自体が本件事故誘発の直接の原因を構成しているとは認め難いものの、本件斜面の防護壁として相当年数を経過しており、すでに不適切な管理状態に至つていた疑いが濃厚である。そして、証拠上、本件事故の詳細な機序は明確ではないが、斜面崩壊の事故前後の状況のほか本件推測をも総合考慮すると、本件事故は、本件斜面の樹木の生育、地質、雨水の浸透等長年の期間にわたる自然的環境作用が主要因となり、本件事故直前の集中豪雨と相まって、周辺土地に比べて脆弱地質であつた崩壊斜面のほぼ中央付近の土圧に変化が生じ、本件擁壁の基礎部分から下方へ滑動を起こして、その背面側土砂とともに下方に崩壊したものと

推認するのが相当である（本件推測は、崩壊斜面の現場の状況に照らして不合理なものとは認められず、かえつて、証言によれば、これと同様の機序による崩落の事例もしばしばみられるところであると認められる）。加えて、本件事故当時までに、本件斜面において、多少の表層土砂の崩落が見られた部分はあるものの、路肩部分を含む本件国道の安全性に直ちに影響を及ぼすような危険な兆候があつたことを認めるに足りる事情も認められない。

してみると、被告静岡県において、対象斜面がその余の本件斜面によつて影響を受け本件国道の安全を脅かすに至っている具体的危険性を予見することはもとより困難であり、本件事故時までに、崩壊斜面がその周辺と比較して、地質的に脆弱な地盤であることを被告静岡県は把握していなかつた点を考慮しても、被告静岡県に対象斜面の管理において瑕疵を認めることは困難といふべきである。したがつて、この点にかかる原告らの主張は理由がない。

### イ 側溝の設置・管理の瑕疵について

次に、原告らは、本件国道の海側の側溝が山側に比して小さいこと、海側の側溝の海側の壁が高くなつていなかったことを指摘しつつ、本件事故当時、同側溝が詰まつて排水に

支障を来たしており、これら本件国道上の瑕疵によって、溢れた雨水が本件斜面を流下して本件事故が誘発されたと主張する。

しかしながら、本件国道の海側の側溝のうち、崩壊斜面から北方に坂を相当下った場所で草や土砂等が側溝内に存在していたことは窺えるものの、崩壊斜面付近の側溝の排水機能に支障をきたしていたと認めるに足りる証拠はない。かえって、斜面崩壊部分の本件国道の海側路肩部分には、側溝のさらに海側に盛り上がった土が土手のように存在しており、これが本件国道から崩壊斜面への水の流下を防止する役割を果たしていたことを考慮すると、従前からはもとより、本件事故当日の集中豪雨の際にも、上記側溝と相まって十分に排水の機能を果たしていたと推察される。また、証人の証言中には、本件擁壁の背面における地中の水位の上昇が崩壊の要因と考えられるとして、その水位上昇は専ら本件斜面自体に降った雨水が原因であるとの指摘があったが、本件国道の両側の側溝の排水能力に違いがあることや、海側の側溝の海側の壁が高くなっていなかったからといって、側溝として有すべき通常の安全性を欠いていたものとは到底いえないし、本件事故に結びつくような瑕疵があったとは認められない。

### 3 被告国の責任

本件国道は、被告国において設置したものであるが、本件国道の設置において瑕疵があるとは認められない。

また、本件国道の管理は、対象斜面を含め、これを専ら被告静岡県において行ってきたものであり、被告国が関与した事実認められない。すなわち、本件国道は、一般国道の指定区間を指定する政令による指定区間とされておらず、本件国道の管理は、その設置以来、法定受託事務として被告静岡県（かつては機関委任事務として静岡県知事）が行い（道路法二三条一項・九七条一項一号、地方自治法二条九項一号）、被告国がこれに関与できる場合に該当せず（地方自治法二四五条以下）、もとより被告国は管理につき費用を負担していない（道路法五〇条二項本文）。したがって、本件において、被告国は、本件国道の管理につき責任を負う主体ないし立場にはなく、管理上の瑕疵を理由とする原告らの主張は失当である。

### 4 結論

以上によれば、原告らの主張は、その余の争点について判断するまでもなくいづれも採用できず、本件請求は理由がないから、これらを棄却することとし、主文のとおり判決する。

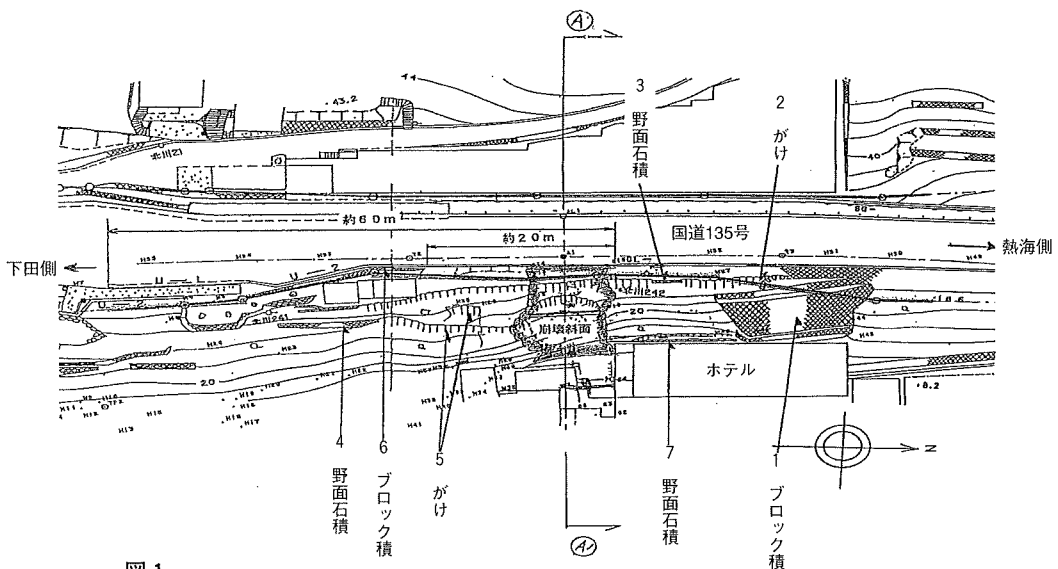


図1



# 新潟県中越大地震 応援ありがとうございました



新潟県東京事務所 東海林 晃

昨年の新潟県中越大地震で

は、県内外・全国からの多大な支援や応援、ありがとうございます。この度、本誌に寄稿の機会を頂き、当誌面をお借りしましてお礼申し上げます。また、私のつたない記憶をたどり、当時の様子やその後の経過を報告させていただきます。

## ◆地震直後

七月に三条市や長岡市地域が被災した梅雨前線豪雨の災害査定も終盤にさしかかった一〇月二三日土曜日の夕方でした。私が入居していた新潟市で多少強い地震。

直後は「昭和三十九年新潟地震の再来か？ 新潟市が震源か？」と思ひニュース速報を待

つ……。

速報では「新潟県の中越地方で震度六強（後に震度七に修正）」（図一）。

その後も中越で震度六強の余震が続く中、県庁ではすぐに対策本部を設置。しかし、現地の各市町村との連絡も取れず、状況把握もままならない。数時間経っても詳細な状況が把握できない山古志村など。そのため、翌早朝から手分けして現地調査となり、私は陸路で小千谷市方面へ。

翌朝、早々に現地へ向かう。目的地周辺は通行可能な道路へ車が集中し各地で渋滞する中、なんとか現地に到着。目に入ってきたのは深刻な被害状況と異

様な光景でした。あちこちで陥没している道路や飛び出したマンホール、傾いている電柱。余震におびえて屋外に避難してい

る住民、停電で信号が点灯してない市街地を走行する車。そんな現地で各県からの県警や消防関係者が、特に東京都レスキュー隊の重機を含む救急車両編隊を見かけたときは、もう既にこの驚きと心強かったのを思い出します。

現地での各方面へ通じる道路の状況確認をと急ぐが、まともな道路がほとんど無い。山間部

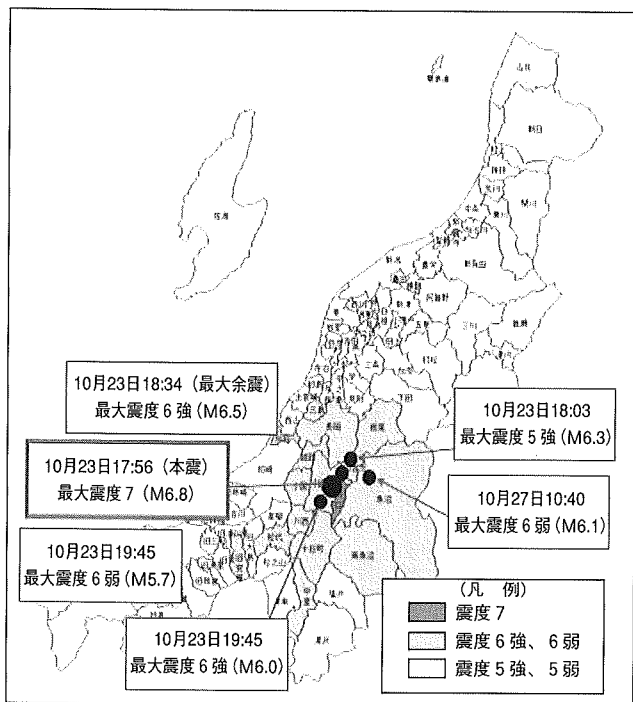


図1 震央分布図



写真1 泥流に襲われた集落  
(国道291号 小千谷市)

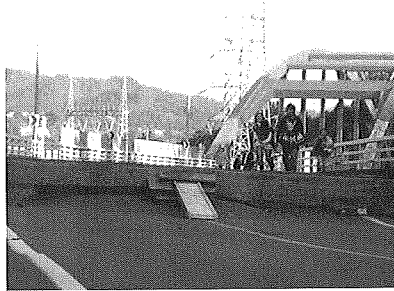


写真2 橋台背面に生じた段差  
(国道117号 小千谷市)



写真3 道路の崩壊  
(国道252号 魚沼市)

表1 幹線道路の交通規制状況

関越道	11月5日 全線開通 (11月26日 4車線開通)
国道17号	11月2日 全線開通 (12月26日 和南津トンネル2車線開通)
国道117号	10月31日 全線開通 (一部片側交互通行)
国道252号	11月30日 全線開通 (一部片側交互通行)
国道290号	12月2日 全線開通 (一部片側交互通行)
国道351号	11月19日 全線開通 (一部片側交互通行)

へいく道はあちこちでの斜面崩落。橋は、橋台背面の沈下で生じた段差。そして地震後の斜面崩壊で河川埋塞し泥流が押し寄せた集落。そこでは泥だらけで山から徒歩で避難してくる高齢者、そして度重なる余震。夜遅く県庁に戻り、重い気持ちで報告したのを記憶しています(写真1〜3)。

◆復旧に向けて  
地震から一ヵ月後の一月二四日から公共土木施設の災害査定が始まりました。最終的な復旧箇所は県全体で三、五三九箇所。うち県工事は一、四八五箇所。その他に災害関連緊急事業も。査定手続きの簡素化をして頂いたのがあります。他の都道府県などからの土木技術職員

の応援のおかげで、一月二八日までの約二ヵ月で終えることが出来ました。応援職員の方々にとっては、慣れない土地で一九年前ぶりの豪雪と悪条件が重なりましたが、雪を掻き分けて、写真撮影や深夜まで資料づくりと応援して頂いた方々のパワーに感謝しております。平成一六年一月一日から平成一七年三月二五日までで延べ一一、九六四人の土木技術職員の応援を頂きました。また、この四月から二八県四七人の土木技術職員が新潟県に派遣され、復旧工事の発

注などで応援頂いております。おかげさまで、一月三〇日現在、県管理国道の全面交通止箇所は全二二四カ所のうち、一七九カ所(八〇%)解消されました(表1〜4)。

また、国土交通省や全国の地方整備局の方々による市町村支援、他県自治体職員による被災住宅危険度判定など土木関係に頂いた支援・応援だけでも誌面では伝え切れません。

この誌面をお借りしまして、全国のみなさまに本当に深く感謝を申し上げます。



表4 通行止により陸路が遮断された集落 (H17.11.30現在)

全箇所	現在遮断箇所
61集落	7集落 54集落解消 (解消率89%)

※7集落の内訳…

小千谷市=1集落  
旧山古志村=6集落

◎陸路での一時帰宅が不可能な集落は、全て解消済み

表3 県管理国県道の全面交通止箇所数 (H17.11.30現在)

全箇所	現在規制箇所
224カ所	45カ所 179カ所解消 (解消率80%)

表2 新潟県への応援土木技術職員

H16.11.1~ H16.11.14	16都道府県から56人
H16.11.15~ H16.12.28	23都道府県1政令市から93~97人
H17.1.5~ H17.3.25	26都道府県から91~95人

◆本格復旧

新潟県では、県民が思いをひとつにして復興に当たるために、市町村と復興計画を策定しました。復興の目標時期は概ね一〇年後の平成二六年とし、生活や生業の基盤となる道路網は早期に復旧が必要なことから平成一八年度末完了の予定です。そのため、大規模な土砂崩れで原形復旧が困難な箇所はトンネル化やバイパス化などによる復旧にも取り組んでいます。特に被害の大きい復旧箇所を紹介します。

◆直轄代行による一般国道二九

一号災害復旧

小千谷市から旧山古志村を横断し、旧広神村に至る一般国道二九一号は、大規模な地すべりや芋川の河道埋塞対策など高度な技術を要する事から国へ直轄代行による災害復旧を要請し、特に被害の著しい約一〇kmの間を国が復旧工事を行っています。

復旧にあたり学識経験者や専門家からなる「国道二九一号災害復旧技術検討会」を設置し、

延長約八〇〇mのトンネルによる代替ルートや橋梁架掛け替えなどの方針を決定し平成一八年秋の完成を目指しています。

また、里山の風景と道路とが

調和し地域資源の価値を高める「シーニックバイウェイ」の考え方を導入しています(図2)。

◆主要地方道柏崎高浜堀之内線

羽黒トンネル改良復旧(旧山古志村)  
羽黒トンネルは、旧山古志村を東西に結ぶネットワーク要ですが、地すべりによる地山の変状の影響を受け、覆工コンクリートの剥離や路面の隆起などの被害を受けました(写真4)。既設トンネルは、幅員五・〇m、延長五〇四mの車道トンネルと幅員一・五m、延長五五〇mの歩道トンネルによる断面構成で

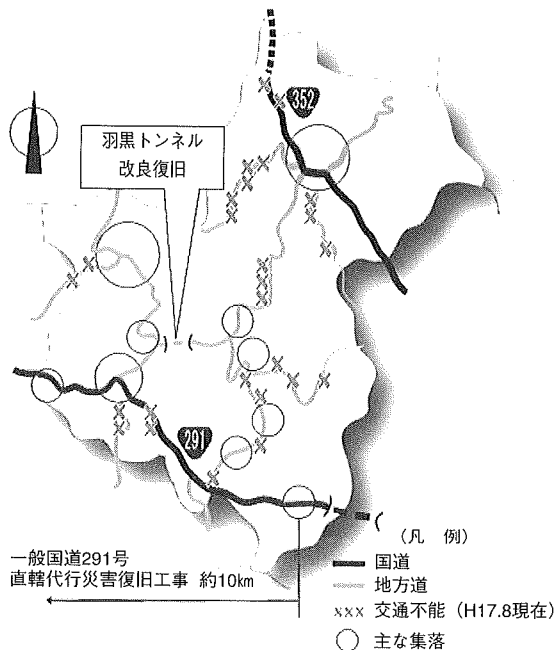


図2 旧山古志村国県道道路網図


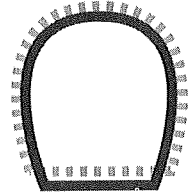
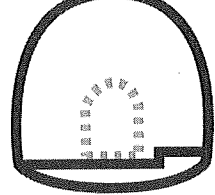
復旧前	既設車道トンネル	既設歩道トンネル
		
復旧後	内巻工+吹付けコンクリート工	1車線歩道付き断面

図3 羽黒トンネル断面構成図



写真4 被害を受けた羽黒トンネル

「優太ちゃん救出」や報道などで中越地震を象徴する現場です。(写真5)。

◆一般県道小千谷長岡線(長岡市妙見町)  
延長約二五〇mの斜面崩壊で「優太ちゃん救出」や報道などで中越地震を象徴する現場です。(写真5)。

未改良区間でした。しかし車道トンネルの復旧には支保工と吹き付けコンクリートが必要ですが更に断面を狭くする事、トンネル前後の道路が改良済で将来的に改良が必要である事から、県施工の道路復旧工事で唯一、改良復旧となる箇所です。  
計画は、既設の歩道トンネルを幅員四・〇mの右車線と幅員二・〇mの歩道を備えた断面の新設トンネルです。これにより、応急復旧した既設車道トンネルを他の復旧工事の運搬路として使用しながら既設歩道トンネルを工事するため、通常の二車線と歩道を備えたトンネルで全面通行止めとなる工事より円滑な復旧活動に貢献し、また工事費の削減を実現しました(図3)。

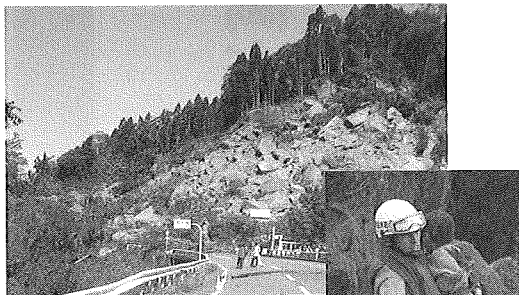


写真5 地震発生4日後に優太ちゃん救助  
(一般県道長岡小千谷線 長岡市妙見町の崩落現場)

中越地方中心都市の長岡市と小千谷市を結び、震災前は日当たり七、〇〇〇台以上の交通量のある幹線道路で、早期の復旧が望まれました。しかし一方で、震災の追悼や復興の象徴として後生に残すメモリアル拠点として保存・整備の意見も寄せられました。

このため県では、橋梁やトンネルなどによる復旧工法三案を公開し、県民の意見を聞き方針決定する事とし、一月中旬に

は崩壊現道を掘削し震災前に近い道路復旧計画となりました。本格的には平成一八年度春着工となり、一八年度中の完了予定です。

◆終わりに  
甚大な被害をもたらした中越地震でしたが、全国のみなさまのお力を借り、被災地の復興のため早期に社会基盤の復旧を進めますので、今後とも支援よろしくお願いいたします。

# もてなしとにぎわいの

まちみち

## 街道づくりを目指した交通実験調査

〜くらしのみちゾーン社会実験〜

山形県大江町建設水道課

### 一 はじめに

大江町は、山形県のほぼ中央部に位置しています。東端の最上川と月布川の合流点に中心市街地となる左沢地区ささきまちがあり、江戸時代元禄期以降、酒田と米沢を結ぶ最上川舟運航路の中継地として栄え、往時の繁栄を偲ばせる商家の町並みが残っています。その左沢船着場のにぎわいが山形県を代表する民謡「最上川舟唄」を生み出し、舟唄発祥の地として知られた水郷の町であります。

左沢地区では、近年モーターリゼーションの進展や郊外店舗立地による集客の減少、少子高齢化によりにぎわいが薄れつつあります。しかし、昔ながらの町並みが残り、歩いていける場所に全てのものがそろおうコンパクトな街が形成されていま

す。

そこで、街のにぎわいを取り戻すために、人が中心となるお年寄りと子どもにやさしい町づくりを進めていくとして、平成一五年七月に「くらしのみちゾーン」として登録を受けることができました。

古き良き時代の賑わいや歴史、人情を受け継ぎ、人が安全に楽しみながら暮らしたり、訪れることができる場所として、「もてなしとにぎわいの街道づくり」を進めていくことを目標にしています。

### 二 実験の目的と概要

魅力を引きだし、にぎわいを産み出すため、左沢地区の顔となる左沢中央通り商店街（国道及び主要地方道・約三三〇m）において、以下二点の

社会実験を行いました。

#### 実験の目的

- ① 車のスピードでは分かりづらい…人のスピードで楽しめる「ひと中心」のみちとする  
↓車道を狭く、歩道を広く（交互通行、一方通行）  
↓仮想配電盤、リアフリー体験
- ② 「みちづくり」だけでは魅力が伝わらない  
にぎわいは生まれにくい…みちづくりだけでなく「まちづくり」が大切  
↓もてなしある取り組みと景観づくり（花の風景、空き店舗の活用、イベント、各商店の協力）

等について協議を重ねました。

や幅員構成、アンケート調査内容、イベント内容

成一六年一月結成)を核として、道路実験の線形

社会実験では、くらしのみちづくり協議会(平

1 実験の実施体制(図1)

### 三 実験の内容

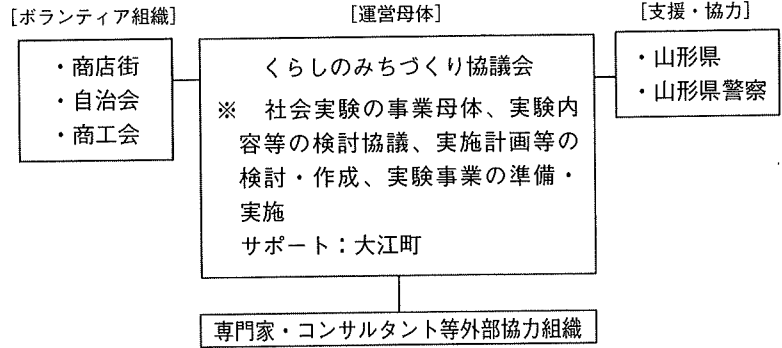


図1 実施体制

また、実験後の道づくりプランの検討、商店街を盛り上げる活動についても協議会を中心としながら進めています。

2 実験の内容

(1) 「ひと中心」のみちとする ↓ 車道を狭く、歩道を広く！

本社会実験では、平成一六年一〇月二日～一

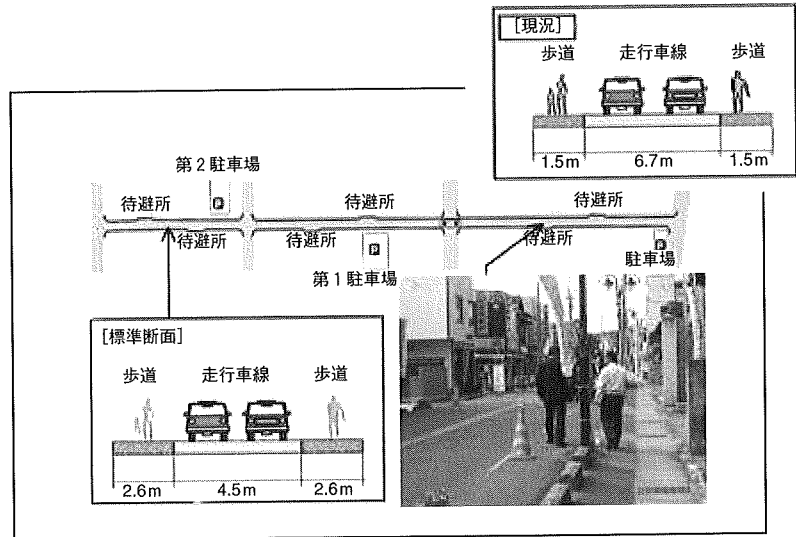


図2 パターン1 (交互通行)

七日と一〇月一九日～二十四日の二回に分けて、二

パターン1 交互通行(平成一六年一〇月一

◆パターン1 交互通行(平成一六年一〇月一

二日(火)～一七日(日) 終日)

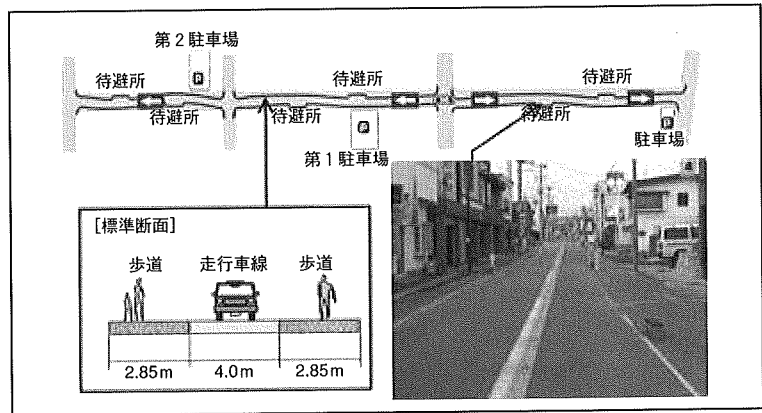


図3 パターン2 (一方通行)

道路を交互通行としたパターン1では、車道幅員を狭めて歩道を広くしました(車道幅員四・五～五・五m、歩道幅員二・一～二・

六m)。また、普通車輛は従来どおり対面通行としましたが、大型車輛は進入禁止、荷おろしや乗降以外の駐停車は禁止としました(図2)。

◆パターン2 一方通行(平成二六年一〇月一  
九日(火)〜二四日(日) 一〇時〜一八時)  
道路を一方通行としたパターン2は、車道幅員を狭めてスラローム型とし、歩道を広くしました。(車道幅員四・〇m〜五・五m、歩道幅員二・一m〜二・八m)また、停車帯を六カ所、六台分を設置しました。この場合、大型車輛は進入禁止、一般車輛は駐車禁止と



写真1 仮舗装によるフラット体験

し、荷おろしや乗降車輛は、停車帯以外での停車禁止としました(図3)。

◆バリアフリー体験(実験期間中 終日)

歩道がかまぼこ型になっており、歩きづらい道となっていることから、歩道の一部(一〇m程度)を仮舗装し、段差のない広々とした歩道幅員を体感してもらいました(写真1)。

(2) 「もてなし」の雰囲気づくり、取組み↓花の景観やイベント開催!

◆空き店舗の活用…くらしのみち本部「二服なんたっす」の開設(実験期間中 終日)



写真2 店先を開放し、立ち寄りやすい雰囲気とした本部。自然と人が集まる

空き店舗を利用した「くらしのみち本部」を実験期間中に開設しました。ここでは、当番制で商店街の方に常駐してもらいながら、



写真3 ガーデニング名人によるガーデニング教室



写真4 呉服屋さんでのパッチワーク体験



写真5 子供同士の商売体験 1 番人気のブースの様子



写真6 お茶屋さんによる野点を楽しむ



写真7 美容師によるネイルサロン



写真8 車道・歩道の境にプランターを設置

#### 四 実験の結果と分析

今回、道路線形調査に併せて、交通量状況調査、アンケート調査を行いました。

●結果1..対象路線での自動車交通量、大型車混入率の減少

↓他路線への振替により歩行者の安全性が高まりました!

社会実験の対象路線(主)長井大江線での自動車交通量は、交通規制が強まるに従って、自動車交通量が減少しており、その一方で、地区内の通過交通排除の役割を担っている国道四五八号バイパスでは、交通量が増えています。また、大型車(乗用車、貨物車)についても、アクセス路線に振替えられました。そのため、自動車交通量が減少し、歩行者の安全性が高まると考えられます(図4)。

●結果2..歩行者、自転車交通はほとんど変化なし、イベント時で増加

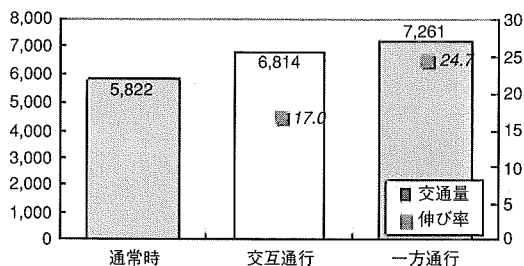
↓ひとを呼び寄せる事での賑わい効果を生み出す事が必要!

◆もてなしの風景..イベント開催、花壇づくり(一〇月一六日(土)、二三日(土))

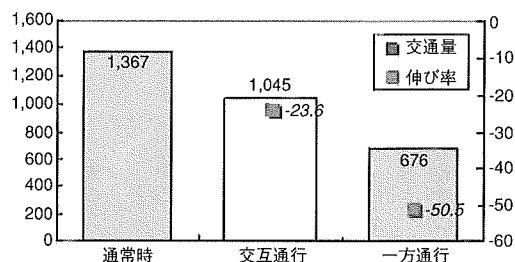
実験中の土曜日には、商店街による企画、

社会実験の紹介やアンケートの記入・回収、オープンカフェとして活躍しました(写真2)。

【国道458号】



【(主)長井大江線】(実験対象路線)



## 交通量の振替

図4 自動車交通量の変化(通常時・交互通行・一方通行)

●結果3...交互通行、一方通行の評価は、商店主と来訪者で考え方の違いあり  
↓子供たちが望む歩行者中心の歩きやすい道づ

(図5)。

社会実験の対象路線での、歩行者自転車交通量は、調査時が雨であったことも影響して通常時と比べて減少しています。しかし、イベント時には、通常時の一〇〇〜一五〇ポイントも増えています。このことから、道路整備のみでは人の賑わいは生まれず、賑わいの仕掛けづくりが大切であると考えられます

【地点2-7 自転車歩行者類】

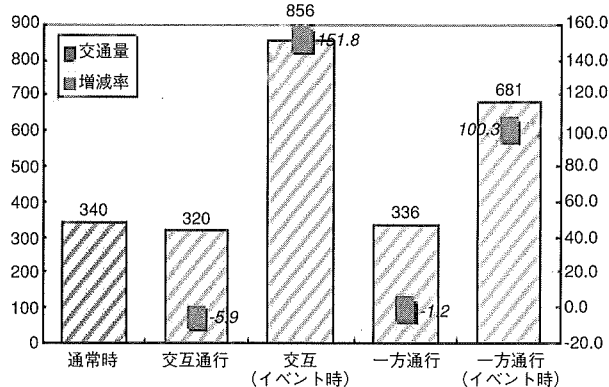
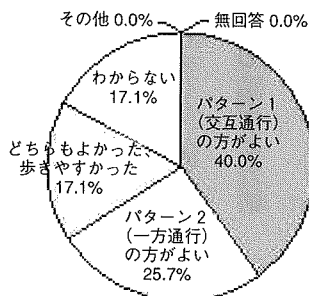
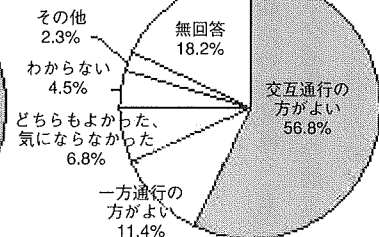


図5 歩行者・自転車交通量の変化(通常時・交互通行・一方通行)

【小中学生】



【来訪者】



【商店主】

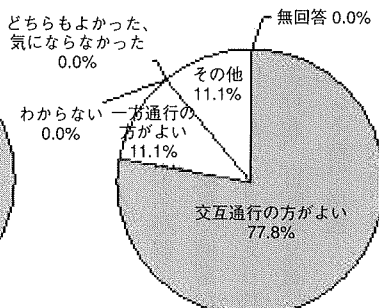


図6 道路形態別の評価(小中学生・来訪者・商店主)



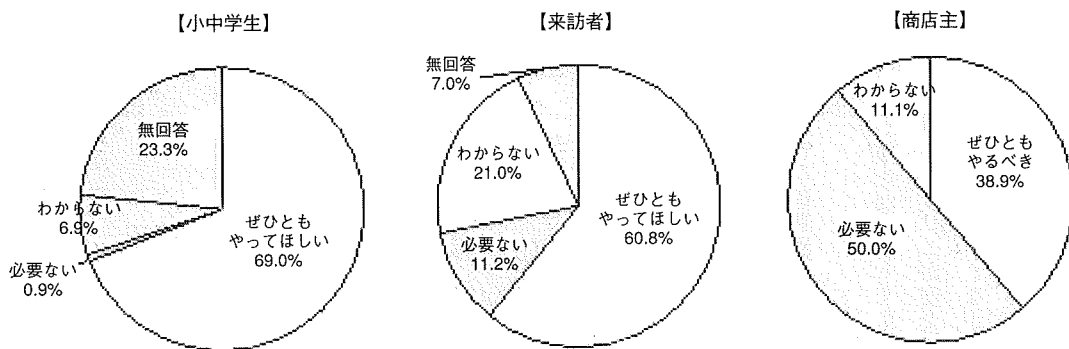


図7 空き店舗利用やイベント等のもてなしの取組み意向 (小中学生・来訪者・商店主)



図8 VR (バーチャルリアリティ) で道路構造や幅員構成、景観デザインを考えました

くりを！  
交互通行・一方通行を比べると、交互通行の評価が高やや高く、来訪者の六割が車利用者であるため、車での来訪を考えたみちづくりを望む声が高くなっています。また、自動車交通の減少により、客足が遠のく事を心配する商店主の意見もありました。しかし、歩行空間が広がり、車のスピードが落ちたことについては、来訪者や小中学生に好評であるため、歩行者が中心の歩きやすいみちづくりを進めていく事が大切だと考えられます (図6)。



写真9 円陣をつくりながら、道路整備プランを考えました

●結果4…今後のもてなしの取り組みについては、商店主と来訪者で意見の違いあり  
↓来訪者が望む事を認識し、一緒になって盛り上げていくことが必要！  
来訪者は商店街に「楽しさ、ふれあい」を求めており、みちづくりへの協力意向も高いことから、商店主だけではなく、子供たちや周辺住民と協力しながら、商店街を盛り上げていくことが重要であると考えられます (図7)。



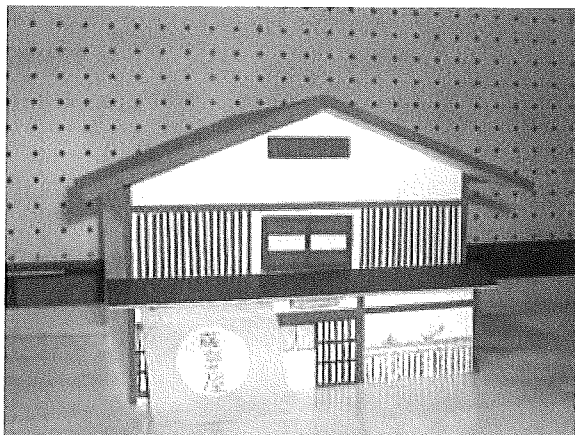


写真10 「新しい道路に似合う道路って？」を模型にしながら考えました

## 五 社会実験〜その後〜

社会実験から様々な問題点や改善点が浮かび上がってきました。

左沢地区の基本理念は、「もてなしとにぎわいの街道づくり」であり、ひとが安全に訪れたり暮らしたりできる環境を作り出しながら「魅力を引き出す、にぎわいを生み出す」ためには、地域住民の協力や工夫なしではできないものです。

そのため、社会実験後には、住民自らが自分自



写真11 たくさんの人が訪れた空き店舗での道づくり発表会の様子

身の問題として受け止め、「まち」と「みち」を育てていく機運を高めていくため、くらしのみちゾーン座談会や商店街の集まりを開催し、道づくりや商店街でのもてなしについて検討を続けていきます（図8、写真9〜11）。

## 六 おわりに

平成一五年五月左沢地区住民の要望を受けて、県当局のご指導を賜りながら「くらしのみちゾーン」に応募したわけですが、見事住民の熱意が通

じ同年七月に登録を受け、そして、平成一六年七月社会実験実施地域に指定いただき、国土交通省はじめ関係各位のご理解とご協力により前述した実験を行うことが出来ました。

「まち」と「みち」を育てていくスタートラインに立つことができたので、平成二〇年の構想実現に向け取り組んでいくこととしております。