

1

道路行政セミナー

2006 January

目次

年頭の挨拶 谷口 博昭 1

特集/E T C施策について

E T Cの普及促進 酒井 浩一 3

E T Cのしくみ

E T Cの効果と利用・普及状況

E T C普及促進策

立体交差事業をはじめとした各種踏切対策の取組み 都市・地域整備局街路課
特定都市交通施設整備室 19

「信頼される会社」
「地域の発展に貢献する会社」に向かって 東日本高速道路(株) 24

新会社紹介

先進の道路サービスへ - 阪神高速道路(株)の発足にあたって - ... 阪神高速道路(株) 29

訴訟事例紹介

中央分離帯等設置による被侵害利益の存在が争われた事例 岡崎 之彦 33
- 青森国道4号損害賠償請求事件 -

連載 道と思想(その4) 三木 克彦 38

緑美しい都市の実現に向けてのみちづくり(仙台市) ... 安斎 栄 42

しまなみ海道(愛媛県) 明日 俊幸 45

2010年に向けての道づくり(奈良県) 喜寿仲 正博 48

連載/社会実験 八戸市都心再生
にぎわいトランジットモール社会実験 八戸市都市政策課 54

時・時・時 62

年頭の挨拶

道路局長 谷口 博昭



明けましておめでとうございます。平成一八年の年頭にあたり、謹んで新年のご挨拶を申し上げます。また、皆様には平素より道路行政の推進につきまして、格別のご支援、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

昨年は、道路行政にとって大きな転換を迫られた年でした。一つは、有料道路制度に関する問題で、昨年一〇月一日に、道路関係四公団が民営化されました。残されたいくつかの課題を含め、本年三月末までに、民営化後の高速道路の建設・管理に関する本協定を締結するほか、民営化の目的の実現に向けた取組みを着実に推進して参ります。

もう一つは、道路特定財源制度に関する問題です。昨年一二月九日に政府・与党間で「道路特定財源の見直しに関する基本方針」が

合意されたところです。今年は、歳出・歳入一体改革に併せて具体案を策定することとなります。基本方針には、「納税者に対して、十分な説明を行いその理解を得つつ、具体案を得る。」とあるように、様々な課題を、納税者の理解を得るよう、どうセットで議論していくかが重要と考えております。

戦後六〇年の節目の年が過ぎ、平成一八年は、日本が更なる発展を目指して新たな一步を踏み出すスタートの年であり、昨年から積み残してきた多くの問題の解決を迫られる正念場の年でもありません。道路行政もこれまでの延長線上で考えるのではなく、新しい世紀、新しい時代に応じて生まれかわっていく、変化していくという柔軟な姿勢で取組みたいと思います。特に、これからの時代は、自動車から人・自転車・歩行者へ、せせらぎや緑、憩いといった、人間の本心に触れる、文化の香りの高い道づくりが求められると思います。この日本文化の原点に戻る道づくりを、「道路ルネッサンス」として推進していきたいと思えます。

あわせて、災害に強い国土づくり、安全・安心な暮らしの確保、地球温暖化問題、国際競争力向上など、わが国喫緊の課題に対しても、目標を明示し、厳格な事業評価やコスト縮減を徹底しながら、真に必要な道路の整備を重点的・効率的に進めます。

最後になりましたが、皆様の一層のご健勝、ご活躍を心より祈念いたしました。新年のご挨拶とさせていただきます。

ETCの普及促進

一 はじめに

ETC (Electronic Toll Collection System : ノンストップ自動料金支払いシステム) (写真1) は、平成五年より本格的な検討がスタートし、平成三年三月より全国六三料金所で一般運用が開始された。その後、着実にETCの利用が増加し、昨年にはETC利用率が五〇%を突破、ETC車載器セットアップ台数も累計で一、〇〇〇万台を達成するなど、有料道路の通行料金支払い方法の過半数がETC利用となっている。

本稿では、ETCの概要やこれまでの経緯について整理するとともに、さらなるETCの普及促進に向けた取組みについて報告する。

二 ETCとは

ETCは、車両に設置されたETC車載器にETCカード (ICカード) を挿入し、有料道路の料金所に設置された路側アンテナとの間の無線通信により、車両を停止することなく通行料金を支払うシステムのことである (図1)。

ETCは諸外国においても導入されているが、アメリカをはじめ、その多くは特定の有料道路を通行する際に有効なタグと呼ばれる機器を車両に装着し、道路上に設置された路側機 (ゲート) を通過するシステムが一般的である。しかし、日本におけるETCの最大の特徴は、異なる有料道路事業者の料金体系でも、相互利用できるシステムを世界に先駆け実現しているところにある。これ



写真1

道路局有料道路課 酒井 浩一

により、ほとんどの高速国道で採用されている対距離料金制と、主に都市高速で採用されている均一料金制の両方の有料道路をノンストップで連続利用することが対応可能となっている。また、多様な料金施策を実施することも可能である。

また、ETCを利用する上で、ETC車載器とETCカードという別個のものを組合せて利用する方式にしたことにより、ICカードの多目的化と汎用性を可能にし、利用者のプライバシー保護

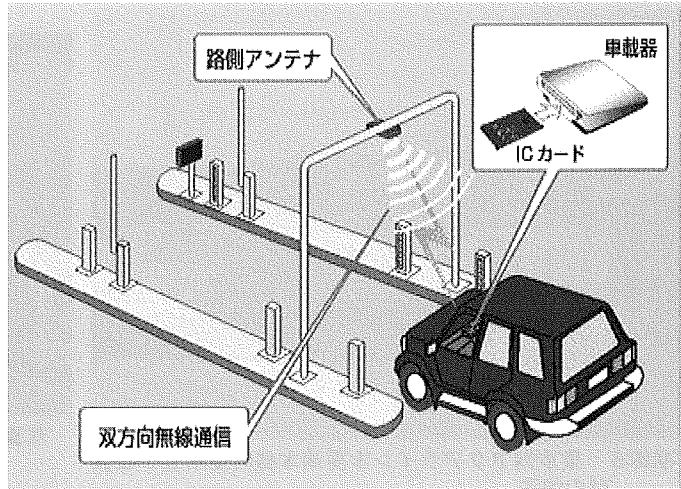


図1 ETCシステムのイメージ



写真2 ETC車載器



写真3 ETCカード券面表示見本

といったセキュリティ面での対応も図られている(写真2・3)。

我が国におけるETCの開発は、平成五年六月建設省(当時)道路局が策定した「道路技術五箇年計画」において、平成五年度からの五箇年内にETC実用化に向けた段階的実験や技術的導入試験を実施すべく、ETC導入に向けた調査研究が本格的にスタートしたことに始まる。この計画を受けて、建設省と道路関係四公団(当時)が中心となり、官民共同研究(平成七年度)、建設省土木研究所や小田原厚木道路、東京湾アクアラインでのフィールド実験(平成八・九年度)を実施し

た(写真4・5)。

これら調査研究の成果により、平成一〇年三月にETCの仕様書案が官報公告され、意見招請の後、同年一〇月に仕様書が完成した。あわせて、同年六月にセキュリティに関する官報公告、情報招請を実施し、平成一一年三月にセキュリティ標準規格書(評価版)の開示を官報公告した。さらに、実配備に先立ち、平成一一年三月に料金徴収施設設置基準(案)を建設省道路局長(当時)から有料道路事業者等へ通知したほか、ETCを使用する場合における料金徴収事務の取扱いについて定められた「有料道路自動料金收受システムを

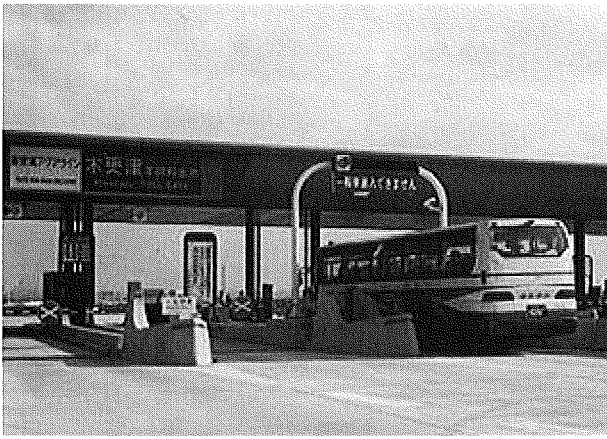


写真5 東京湾アクアライン木更津本線料金所 ETC 実験の様子



写真4 小田原厚木道路小田原料金所 ETC 実験の様子

使用する料金徴収事務の取扱いに関する省令」(平成一一年建設省令第三八号)を平成一一年八月二日に公布した。この省令に基づき平成一一年九月には、ETCにおける情報の安全確保の確実かつ効率的な実施を目的とした財団法人道路システム高度化推進機構(ORSE)が設立された。ORSEは、有料道路事業者等に代わり情報安全確保規格の提供や識別処理情報の付与の業務を遂行している。そして、平成一二年三月には「有料道路自動料金収受システムにおける個人情報保護に関する指針」(平成一二年三月二四日建設省道路局長通達)を定め、ETCにおける個人情報の保護にも努めているところである。

こうした一連のETC実用化に必要な関係法令の改正や技術基準の制定などを行いつつ、平成一〇年度を初年度とする「新たな道路整備五箇年計画」では、全国の有料道路におけるETCの整備計画が正式決定された。新たな道路整備五箇年計画では、東名、名神、首都高速、阪神高速など整備効果の高い路線から連続性等を勘案しつつ、順次ETCを導入するため、当初、平成一四年度までの計画期間内に全国約七三〇カ所(全料金所の約六割)の料金所にETCを導入する計画となっていたが、その後、平成一一年三月に政府決定された経済新生対策により、整備目標が約九〇〇カ所(全料金所の約七割)に拡大された。また、同

計画では、計画期間内にETCを導入しない料金所においてもETCカードを用いた料金支払いが可能となるよう、ICカード読み取り機(ICCR)を設置することで、道路関係四公団が管理する全ての料金所でETCが利用可能となるように整備を進めることとなった。

さらに、平成一二年一月に道路審議会(当時)から「都市高速道路における料金体系のあり方等について」の答申が出され、ETCを活用した多様な弾力的な料金施策の実施に向けて検討を行うとともに、将来的には、ETCを活用することにより、利用距離の要素を勘案した新たな料金体系への移行を目指すことが必要とされた。

一方、ETC路側機の整備は着々と進み、平成一二年四月から日本道路公団(当時)の千葉地区及び首都高速道路の一部の五四カ所の料金所でETCの試行運用が開始され、同年六月には沖縄地区で、また同年一二月からは阪神高速道路の一部料金所でも実施された。

この結果、平成一三年三月より全国六三料金所(千葉地区、沖縄地区、首都高速道路の一部料金所)を皮切りに、ETCの一般運用がスタートした。

III ETCの概要

ETCは、有料道路事業者がETCシステムを

開発し、ETC料金所設備などのサービスを提供する。クレジットカード会社は、有料道路事業者とETCカード発行契約（有料道路通行料金決済契約）を締結し、ETCカードの発行と料金支払いの代行業務を行う。ETC車載器製造者は、有料道路事業者のETC調達仕様書（ETC車載器

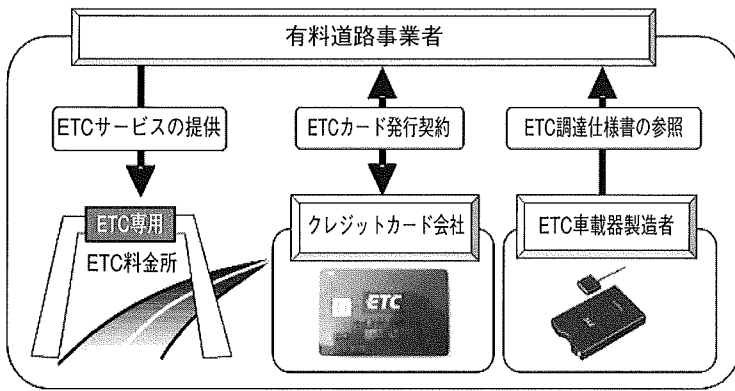


図2 ETCサービスの提供概要

仕様書他）を参照してETC車載器を開発・製造して販売する（図2）。ETCを利用する場合は、ETC車載器を購入して車両に取付け・セットアップ（ETC車載器の作動に必要な識別処理情報をETC車載器に格納すること）を行う。さらに、クレジットカード

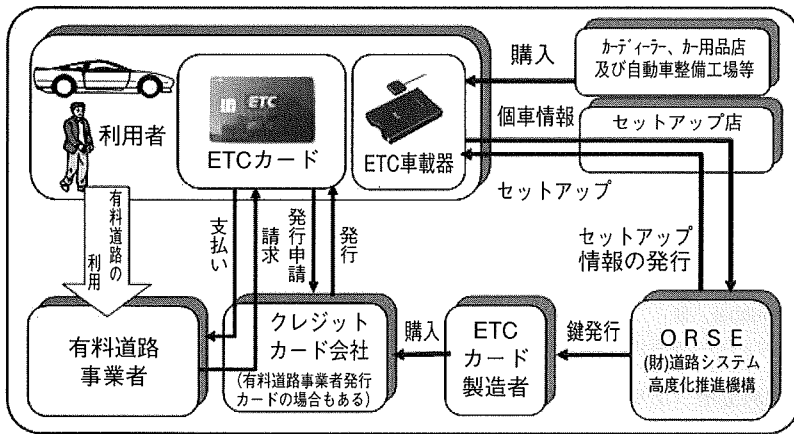


図3 ETC利用手続きと料金支払いの仕組み

会社からETCカードの発行を受け、有料道路のETC料金所が通行可能となる。通行料金は、後日、クレジットカードの引落し口座から支払われる（図3）。なお、ETCカードには、パーソナルカードというクレジットカード以外の決済方法によるカードも発行されているが、これについては後述する。

ETC車載器には、ETCを利用する車両の情報が暗号化されて格納されており、料金所に設置してある路側機と車両情報、利用料金所等の課金情報を暗号無線通信により送信する。また、ETC料金所との暗号無線通信により、ETCカードの読み書きを行う。

ETCを利用するには、個車情報等のセットアップ情報をETC車載器に格納しなければならぬ。利用者は、ETC車載器を購入して車両に取付け、利用する車両の情報をカー用品店等のセットアップ店経由でORSEに申請する。ORSEはETCを利用するための必要な情報を生成してセットアップ情報として発行し、セットアップ店がETC車載器にセットアップする。

ETCは、複数のETC車載器と複数のETCカードを組合わせて利用することが可能である。例えば、一枚のカードで複数の車両を利用したり、あるいは一台の車両で複数のカードを利用することも可能である。

四 ETCの効果と利用・普及状況

ETCを導入することにより、以下のような効果が期待され、現時点で大きな効果が現れてきている。

1 利用者の利便性・快適性向上

ノンストップ走行による料金所通過時間の短縮や、キャッシュレス化、共通のシステムによる全国の有料道路で使える統一性、利用者の利便性・

快適性等が大幅に向上する。また、渋滞による所要時間の不確実性や身体的・心理的不快感（イライラ）も解消する。

2 料金所渋滞の解消

ETC導入以前は、有料道路で発生する渋滞のうち、約三割が料金所部で発生するとされ、この渋滞を解消するためには大規模な拡張工事よりも、料金所一レーン当たりの処理台数を増やすことが効果的であることから、ノンストップで料金

所を通過できるETCの導入により渋滞解消を図ることとした。

平成一七年一二月現在、ETC利用率は全国で五五・九%（平成一七年一二月一六日～一二月二二日の週間平均）に達しており、首都高速道路の本線料金所では三年前と比較して、渋滞が約九割減少している。また東名高速道路上りの東京料金所では、繁忙期であるお盆の時期においても渋滞ゼロの日があり、高速国道の主な本線料金所における渋滞量も一年前に比べて約九割減少と大幅に

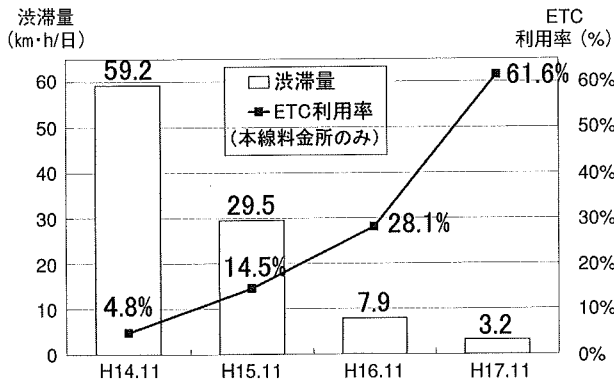
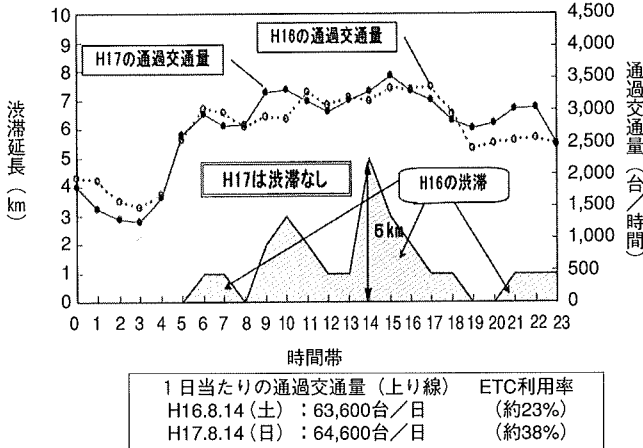


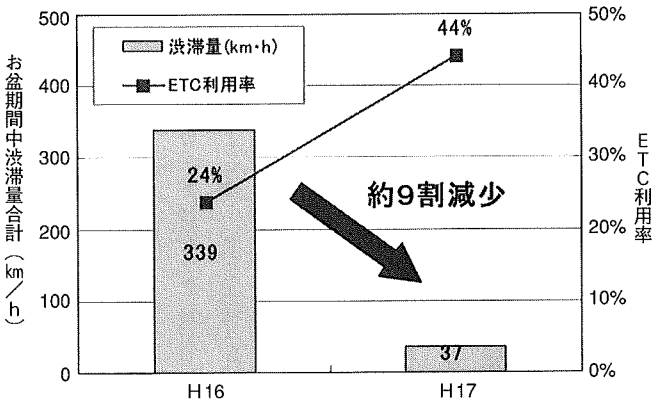
図4 首都高速道路本線料金所の渋滞量とETC利用率の推移

交通量がほぼ同じ日の渋滞比較 (H16.8.14 (土) と H17.8.14 (日))
 [東名高速東京本線料金所 (上り線) を先頭とする渋滞]



※なお、ここで渋滞とは、時速40km以下で走行する車列が1km以上かつ15分以上継続した交通状況をいう。

図5 東名高速道路東京本線料金所 (上り線) における渋滞緩和効果



【主な本線料金所】

前年のお盆期間中に5km以上の渋滞が発生した全ての本線料金所対象に分析
 ・東名高速 東京本線料金所 (上り線) ・関越道 新座本線料金所 (上り線)
 ・東北道 浦和本線料金所 (上り線) ・常磐道 三郷本線料金所 (上り線)
 ・阪和道 岸和田本線料金所 (下り線)

※1 お盆期間 H17: 8月10日 (水) ~ 8月18日 (木) (9日間)
 H16: 8月10日 (火) ~ 8月18日 (水) (9日間)
 ※2 ETC利用率について、H16は8月平均値、H17はお盆期間中平均値である。
 ※3 交通集中による渋滞を対象とした (事故等による渋滞は含まず)。

図6 主な本線料金所における渋滞緩和の効果

表1 有料道路別の主な割引制度の実施状況

		東・中・西日本高速道路株式会社		首都高速道路株式会社	阪神高速道路株式会社	本州四国高速道路株式会社
		高速自動車国道	その他			
頻度割引	一般向け	マイレージ割引 (平成17年4月1日～)	マイレージ割引 (平成17年4月1日～)	多頻度割引 (平成17年10月1日～)	マイレージ割引 (平成17年10月1日～)	マイレージ割引 (平成17年6月1日～)
	業務向け	大口・多頻度割引 (平成17年4月1日～)	大口・多頻度割引 (京業・アクア) (平成17年4月1日～)	多頻度割引 (平成17年10月1日～)	多頻度割引 (平成17年10月1日～)	大口・多頻度割引 (平成17年4月1日～)
時間帯割引等		深夜割引 (平成16年11月1日～) ・午前0時～午前4時 :30%割引 早朝夜間割引 (平成17年1月11日～) ・午後10時～翌朝6時 :50%割引 通勤割引 (平成17年1月11日～) ・午前6時～午前9時 ・午後5時～午後8時 :50%割引	—	夜間割引 (平成17年10月1日～) ・午後10時～午前6時 :20%割引 平日オフピーク割引 (平成17年10月1日～) ・午前11時～午後3時 ・午後6時～午後10時 :10%割引 休日割引 (平成17年10月1日～) ・日曜・祝日 :全日20%割引	夜間割引 (平成17年10月1日～) ・午後7時～午前7時 :10%割引※ 平日オフピーク割引 (平成17年10月1日～) ・午前11時～午後4時 :10%割引 休日割引 (平成17年10月1日～) ・土曜・日曜・祝日 :全日20%割引※ ※阪神西線は半分の割引率	—
キャンペーン		○マイレージポイント2倍 キャンペーン(17年度中) ○マイレージポイント3倍 キャンペーン (平成17年12月全日) (平成17年1月～3月の 土曜・日曜・祝日) ○新規申し込み600ポイント プレゼントキャンペーン	○マイレージポイント2倍 キャンペーン(17年度中) ○マイレージポイント3倍 キャンペーン (平成17年12月全日) (平成17年1月～3月の 土曜・日曜・祝日) ○新規申し込み600ポイント プレゼントキャンペーン	平日オンピーク時間帯 3%割引キャンペーン(17 年度中)	平日オンピーク時間帯 3%割引キャンペーン(17 年度中)	—

解消している(図4-5-6)。

3 料金所周辺の環境改善

料金所の渋滞解消やノンストップ走行に伴う平均速度の向上により、走行車両から排出される二酸化炭素(CO₂)等が軽減され、地球温暖化の防止に寄与する。

4 管理費・建設費の削減

ETC利用率の向上に伴い、料金収受経費等の管理費削減が可能となる。また、低コストで整備可能なスマートインターチェンジ(ETC専用インターチェンジ)の整備により建設費の削減にもつながる。

5 多様で弾力的な料金施策の実施

ETCを活用した多様な料金割引等の実施が可能となる。詳細は、「道路関係四公団における多様で弾力的な料金について」(道路行政セミナー平成一七年八月号)や「首都高速道路及び阪神高速道路の新たな料金制度について」(道路行政セミナー平成一七年一〇月号)を参照されたいが、例えば、高速国道における時間帯割引(深夜割引、通勤割引、早朝夜間割引)や首都高速道路、阪神高速道路における曜日別時間帯別割引等の実施も

表2 ETCサービス料金所の状況

(単位:箇所)

	H17年3月末時点		備考
	ETC整備料金所数	全料金所数	
JH(東/中/西日本)	931 (95.2%)	978	高速道路ネットワークと接続していない路線の料金所、地方道路公社と一体的に料金徴収をしているため協議が必要な料金所等を除いて概成
うち高速国道	765 (99.4%)	770	
うち一般有料	166 (79.8%)	208	
首都高速	164 (100.0%)	164	完備
阪神高速	131 (98.5%)	133	概成
本四高速	35 (100.0%)	35	完備
計	1,261 (96.3%)	1,310	

(注) 出口ETC(都市高速)は除く

表3 ETCレーン整備状況

(平成17年4月末時点)

	総レーン数(①)	ETCレーン整備数(②)	終日専用運用しているレーン数(③)	ETCレーン整備率(②/①)	終日専用運用化率(③/②)
JH(東/中/西日本)	5,745	2,044	1,759	36%	86%
首都高速	398	312	129	78%	41%
阪神高速	338	173	110	51%	64%
本四高速	199	75	65	38%	87%
合計	6,680	2,604	2,063	39%	79%

(注) 出口ETC(都市高速)は除く

ETCの利用が前提となっている(表1)。

これらの効果を早期に発現させるため、平成一三年三月の一般運用開始後、ETCが利用可能な料金所を急ピッチで増加させ、平成一六年三月には道路関係四公団(当時)の全料金所約一、三〇〇カ所のうち、一、二二七カ所の料金所で利用が可能となった。また、ETCレーンの整備状況については、平成一七年四月末時点で二、六〇四レーンとなっており、全レーン数に対する整備率は約四〇%となっている。各道路会社ではETC利用率の増加に伴い、利用者のサービス向上のため、引き続き、ETC整備料金所やETCレーンの増設に取組んでいる。さらに、ETCレーンの終日専用運用化も進めており、今後は、料金所における専用運用レーンの複数化を図っていく予定である(表2・3)。

ETCの普及促進に関するアウトカム指標としては、ETC利用率を設定し、毎週、道路局ホームページにて公表しているところである。ETC利用率は、ETC導入済み料金所におけるETC利用車の割合を示すものであり、「平成一五年度道路関係予算概要」(平成一五年一月)では「平成一九年度までにETC利用率を全利用者の半数程度まで引き上げることにより料金所渋滞を概ね解消」としていたが、「平成一六年度道路関係予算概要要求概要」(平成一五年八月)には平

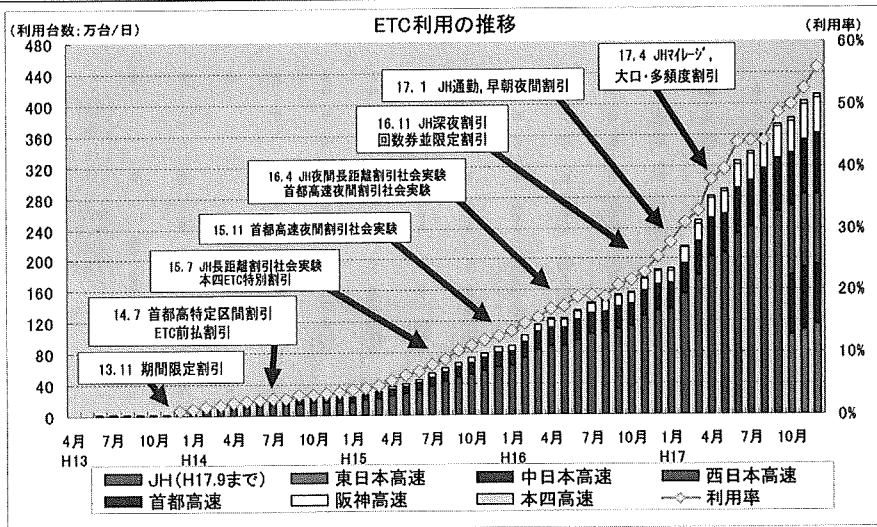
成一九年度末の目標値を全国で七〇%（うち首都・阪神高速八五%）と上方修正している。また、平成一六年八月に平成一六年度ETC普及促進策を実施する際に、「平成一七年春までに全国約五〇%、平成一八年春までに全国約七〇%（うち首都・阪神高速八五%）」と目標を二年前倒しし、ETC普及促進の加速化を図っている。

先ほども述べたとおり、現在のETC利用率は全国で五五・九%（平成一七年二月一六日～二月二二日の週間平均）に達しているものの、平成一八年春の全国約七〇%という目標達成にはまだ届いておらず、さらなるETCの普及促進策に取り組んでいきたい（図7）。

五 ETCの普及促進策

ETCが急速に普及する転機となったのは、平成一六年秋から実施された高速国道における深夜割引に代表される多様で弾力的な料金施策とともに、道路関係四公団（当時）が実施した三三〇万台を対象としたETC車載器購入費用軽減策（車載器購入支援や料金還元）の実施が挙げられる。車載器購入支援とは新規にETC車載器を購入した場合、一律五、二五〇円（税込み）をキャッシュバックするというものである。ETC車載器は、導入当初の平成一三年当時では最も安価なもので約三万円もしていたが、車載器メーカーの技術

平成17年12月現在のETC利用率は 全国で55.9%、首都高速で64.1%



ETC利用率(平成17年12月16日-12月22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 1,147,200 台/日	約 769,400 台/日	約 909,400 台/日	約 788,000 台/日	約 455,600 台/日	約 46,800 台/日	約 4,116,400 台/日
(通行総台数)	約 2,158,100 台/日	約 1,315,600 台/日	約 1,744,900 台/日	約 1,229,500 台/日	約 841,600 台/日	約 80,300 台/日	約 7,370,000 台/日
ETC利用率(%)	53.2%	58.5%	52.1%	64.1%	54.1%	58.4%	55.9%

図7 利用率の状況

平成17年12月のETC車載器のセットアップ台数は約1,000万台

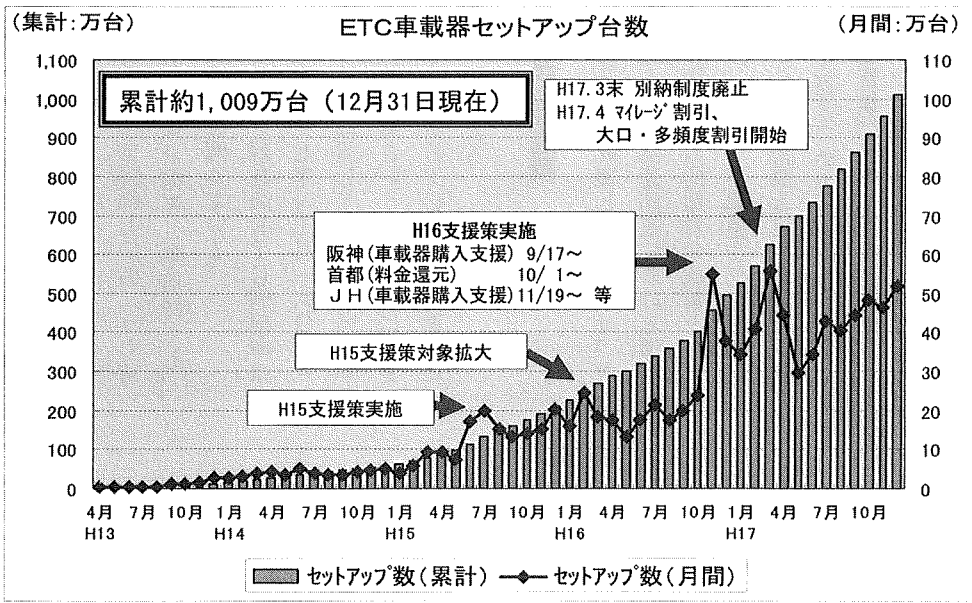
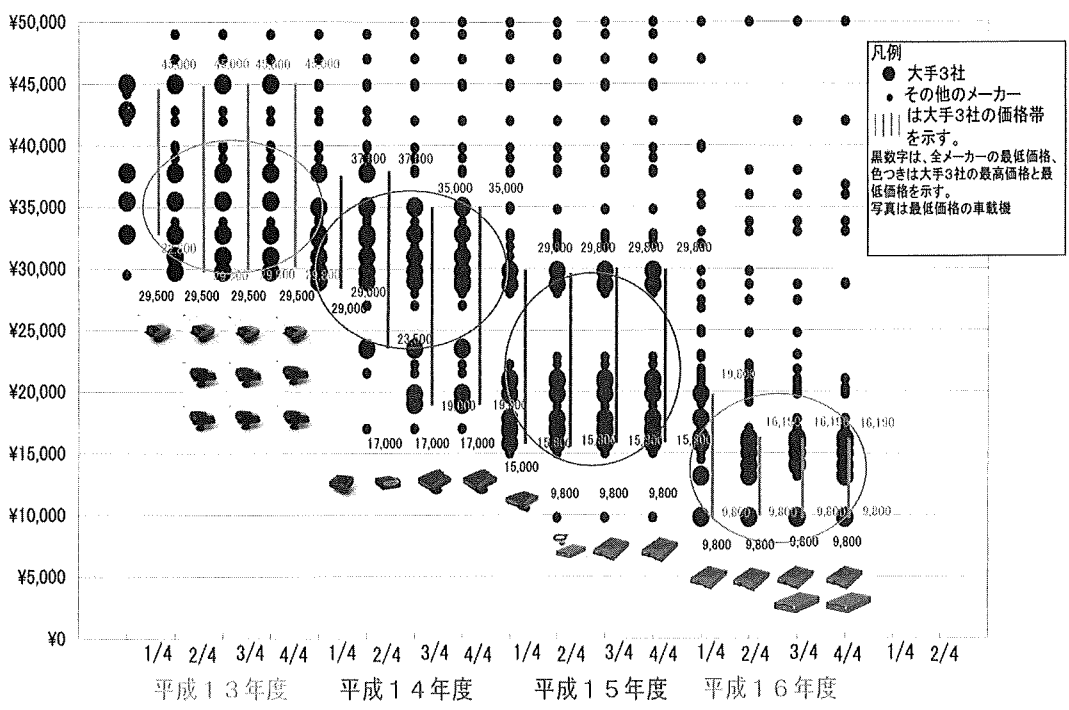


図8 ETC車載器の普及



(データはORSE調べによるものであり、全てを網羅するものではない。価格は税抜き価格。)

図9 ETC車載器価格帯の推移

開発等が進み、平成一六年に発売されたものは最安で一万円を切り、俗に売れ筋といわれるタイプでも一五、〇〇〇円程度まで値下がりしていた。しかし、ETCを利用するためには車載器の取付費とセットアップ料金が別途必要となるため、それらを含めると二〜三万円程度となってしまう、このイニシャルコストの高さがETCの普及を阻害する要因となっていた。そこに、車載器購入支援が実施されたことにより多くの新規利用者が殺到し、平成一六年一月の月間セットアップ台数は前月の二倍以上となる約五五万台を記録した(図8・9)。

また、別納制度の廃止に伴う新たな大口・多頻度割引へのスムーズな移行と、新たに支払った通行料金に応じてポイントが貯まるマイレージサービスの開始にあわせ、それぞれの割引サービスの申込者に対し、五、〇〇〇円相当の無料通行が可能な料金還元を実施した。

これらの普及促進策により、ETC利用率も平成一六年一月の二三・〇%から半年後の平成一七年五月には三九・五%と急上昇した。

平成一七年度においても、さまざまな普及促進策に取り組んでいる。主な施策について説明する。

1 ETC車載器リース制度

ETCは高速道路の多頻度利用者である大型ト

ラック等の業務用車両を中心に普及が進んでいるものの、中・低頻度利用者にとってはETC利用のために必要なETC車載器の購入・取付にかかる初期費用(現在、標準的な車載器の購入費用と取付、セットアップ費を含め二〜三万円前後必要)の高さがネックとなり、なかなか普及が進まない

状況にある。

そこで、初期費用の低減を図るため、月々わずかな費用(数百円)でETC車載器のリース、割賦販売等による経費の一部を助成する「ETC車載器リース制度」を平成一七年四月より平成一八年一月末まで実施している(図10)。

アンケートに答えて

ETC車載器リース制度実施中!

ETC車載器導入のチャンス!!

平成18年1/31までの先着70万台にETC車載器導入価格から5,250円割引!

- 本制度の対象は、ETC車載器リース制度取扱店にてリース、分割販売、クレジット契約(2年以上の契約期間かつ2回以上のお支払い回数に限り)をご契約いただいた方になります。
- リース等(割賦・クレジット)の価格は、ETC車載器導入価格から5,250円の割引を引いた金額で設定されております。
- リース等の価格、お支払い方法、ETC車載器は取扱店により異なります。
- また、各種条件(特定のETCカード会社との契約など)等、発生する場合がございます。
- 詳しくは取扱店にお問い合わせください。

ETC車載器リース制度の詳細は(取扱店・お申込み状況)

<http://www.orse.or.jp/monitor/>

ETC車載器リース制度事務局 **ORSE** ☎03-3263-7921 毎月~金(除く、祝日)9:00~17:00

ETC車載器リース制度 本制度は、国土交通省が推進しています。

図10 ETC車載器リース制度

利用者は、全国に四、〇〇〇店余りあるリース制度取扱店（カー用品店や自動車ディーラー等）に行き、その場で申込手続きを行うことになる。取扱店では初期費用の合計金額から助成分の五、二五〇円（税込み）を差し引いた残りの金額を、二年あるいは三年といったリース期間で均等分割し、毎月のリース料として利用者が負担する。

開始当初は制度の詳しい説明不足の感もあり、助成件数が伸び悩んでいたが、新聞広告やラジオCM、リビング紙の配布等の広報を進めたことにより、現在では一日に約三、〇〇〇件の申込があるなど、順調にリース制度利用者が増加している。

2 二輪車ETCへの対応

平成一三年三月の一般運用開始以降、ETCはこれまで四輪車のみが対象となっている。一方、有料道路を利用する二輪車に目を向けると、例えば東／中／西日本高速道路株式会社では日平均利用台数に占める自動二輪車の割合が三社合計で約〇・二％（約七、五〇〇台／日）、首都高速道路株式会社では約〇・五％（約五、七〇〇台／日）となっているが、二輪車ユーザーは通行料金支払い時に、料金所で一旦停止の後、手袋をはずし、小銭あるいはハイウェイカード等をポケットから取り出して料金を支払わなければならない。料金所でのサービスタイムの長さから後続車両に渋滞が

発生することもあるなど、非常に不便な思いをしている状況である。こうした料金支払い時の煩わしさに加えて、度重なる偽造等の影響により高額ハイウェイカードや回数券が廃止されたため、ETCを利用できない二輪車は実質的な割引を受けられない状況にあることから、早期に二輪車におけるETC導入に対する要望が強い。二輪車ETCの導入にあたってはETCレーンにおける走行の安全性及び二輪車特有の利用環境における車載器の通信の確実性を確保する上で多くの課題があることから、検討に時間を要してきたところである。しかし、平成一七年度に入り試行運用を開始するなど、本格運用に向けての動きが活発になっている。

自動二輪車ETCの実現には、①二輪車用ETC車載器の開発（二輪車の振動や屋外環境でも正常に動作する車載器の開発）、②発信制御棒（いわゆる開閉バー）と安全対策（発信制御棒による事故の防止）、③利用方法の周知（追越し、並走等の運用ルールの周知）という課題があった。これら課題に対しては以下に示すような対応策を講じている。

(1) 自動二輪車用ETC車載器

自動二輪車ETCを実現するためには、現行の四輪用ETC車載器を基本として防振対策や耐候対策を施した自動二輪車用ETC車載器の開発が

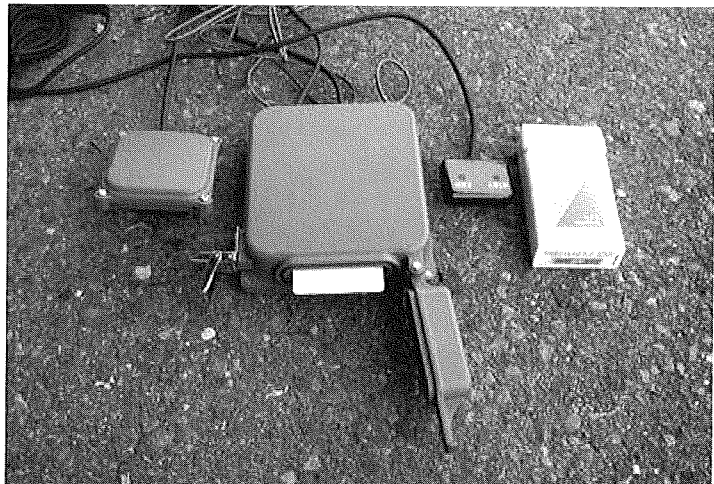


写真6 二輪車用ETC車載器

必要であった。そのため、道路関係四公団（当時）とともに既存のETC車載器の仕様に加え、防水・防振について条件を付した「ETC車載器仕様書（案）二輪車試行用」を策定し、平成一七年一月に官報公告により自動二輪車用ETC車載器の調達に係る公募を行った。その結果、一社の応募があり、自動二輪車用ETC車載器を調達するに至った（写真6）。

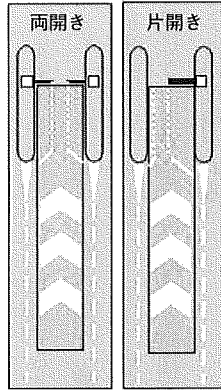
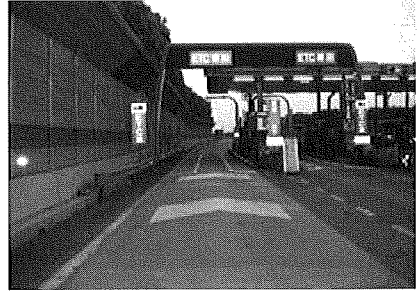


図11 試行運用対象料金所における路面標示例

(2) 発信制御棒と安全対策

自動二輪車がETCを利用する際、通信等の不具合により発信制御棒が開かなかった場合、大きな事故の原因となる可能性があった。そのため、発信制御棒の長さを短くして一・五m程度の隙間を設け、発信制御棒が開かなかった場合でも、自動二輪車が安全にレーンから退避できるようにした。

さらに、東/中日本道路株式会社区間では自動二輪車の誘導を促す路面表示を施すことで、安全

且つ円滑に自動二輪車ETC指定レーンに誘導することとした(図11)。

(3) 利用方法の周知

追越しや追い抜き、速度超過などの危険行為を抑制するため、試行運用参加者全員に対して利用方法説明会もしくは利用マニュアル理解度確認試験を行うこととした。また、ポスター等でもレーン内の走行速度を20km/h以下とすることを呼びかけることで、利用方法の周知を図った。

こうして、平成一七年四月より首都圏の一部料金所において二輪車ETCの試行運用が開始され



写真7 二輪車用ETC車載器搭載状況(ネイキッドタイプ)



写真8 二輪車用ETC車載器搭載状況(スクータータイプ)

た。当初は白バイやバイク便といった特定モニターによる試行運用であったが、同年一月より一般モニターの募集を開始し、現在、一般モニターも加わった試行運用を実施中である。また、阪神圏、中部圏においても平成一八年一月末より試行運用を実施する予定であり、今年中の一般運用開始を目指している(写真7・8)。

3 クレジットカード以外の決済方法の導入

従来、ETCはクレジットカード会社が発行するETCカードを取得する必要があり、クレジッ

トカード会社の審査等の理由によりETCカードを持ってない人やクレジットカード自体を持ちたくない人については、ETCを利用することができなかった。そこで、六つの高速道路会社は、クレジットカード契約をしない高速道路利用者でもETCが使えるよう「ETCパーソナルカード」を平成一七年一月より受付開始した。

これは、あらかじめ一定額の保証金（デポジット）を預託した上でパーソナルカードの発行を受け、このカードで利用した通行料金は、利用者の郵便貯金口座から毎月引落とすというものである。パーソナルカードでETCを利用することにより、マイレージサービスや深夜割引、通勤割引、早朝夜間割引など、クレジットカード会社が発行するETCカードで利用した場合と同様の割引を受けることが可能である。

4 ワンストップサービスの継続実施

ETCを利用するためには、クレジットカード会社等が発行するETCカードを取得し、車載器を取付けるためにカー用品店等のETC車載器セットアップ取扱店に車を持ち込んで、取付、セットアップを行う必要があるため、手間がかかっていた。そこで、SA・PA等においてETCカードの取得からETC車載器の取付・セットアップを一カ所で実施できる「ワンストップサービス」

というキャンペーンを平成一六年一月より実施している。また、平成一七年四月からはカー用品店の店頭においても同様のサービスを実施している。

5 ETC専用レーンの増設

平成一六年三月にはETCが基本的に全ての高速道路の料金所で利用可能となったが、一つの料金所に一つしかETCレーンがないという料金所もあり、今春の目標であるETC利用率七〇%達成時にはETC車の容量オーバーや、構造上の制約からETCレーン手前でETC車と非ETC車の交通錯綜も懸念される。よってETC専用レーンを東／中／西日本高速で今年度に約一四〇レーン追加整備するなど、ETC利用率の増加に対応している。

6 ETCレーンの安全対策

ETCの利用増加に伴い、ETCゲートにおけるトラブルや事故の発生件数が増加している。トラブルの主な原因はETCカードの車載器への未挿入やETCカードの有効期限切れ、また非ETC車のETC専用レーンへの誤進入、進入速度超過、通信不良等が考えられる。

これに対し、まず、大都市圏の本線料金所等においては、ETCカードの未挿入やカード有効期



写真9 預告アンテナ

限切れ等を料金所手前で車載器を介して警告する予告アンテナの設置が進められている（写真9）。また、都市部のICを中心にETCカードの未挿入等を警告するお知らせアンテナを設置している。あわせてSA・PA内の掲示板、トイレ等に貼り紙による告知等を実施している。

誤進入に対しては、ETCレーン看板の設置やETCレーンの路面舗装（水色舗装）を実施し、速度超過については、速度警告看板の設置や首都高速では「徐行」表示の実施などの対策を進めている。

通信不良についても、車載器と路側機の通信履歴の解析を通じた誤作動の減少対策を実施するな

ど、安全で快適な走行に努めているところである。

また、料金収受員がETCレーンのトラブル対応のためブースから外に出たところに、ETC車がノンストップで進入し事故に巻き込まれるというケースが増えていることから、厚生労働省からの指導も踏まえながら、料金収受業務を安全に遂行できるように対策も検討しているところである。

7 セットアップ情報料の還元キャンペーン継続

前述したとおり、ETCを利用するためにはETC車載器のセットアップが必要である。セットアップとは個々の車載器に固有の情報（識別処理情報）を格納することである。識別処理情報とは、①ETC利用する車両を特定するための車両情報等で暗号化されたもの、②車載器とETCカード及び路側機との間で交信される情報を保護するための暗号化情報であり、ORSEが車載器ごとに付与するもので、ORSEは、この識別処理情報の発行に必要なシステム等の整備・維持管理等の費用として、オンライン（専用の端末装置等により、専用回線を介して当該情報を発行する方法）で五二五円（税込）／件、オフライン（FAXで受付し、郵送でセットアップカードを送付する方法）で一、〇五〇円（税込）／件を請求していた。

しかし、ORSEは平成一六年一月一日から

平成一七年九月三〇日まで、国、道路事業者等が実施するETC普及促進策に積極的に協力するため、セットアップ情報発行料金について一律五二五円を還元する「ETC普及協力キャンペーン」を開始した。このキャンペーンは三度の延長を行い、平成一八年二月末までの間は料金還元措置を継続することとしている。

8 戦略的な広報の実施

今後、ETCの普及促進を進めるためには、これからのETC利用者に対し、ETCを導入することのメリットを正しくわかりやすく伝える必要がある。また、ETCは国、道路事業者のみならず、車載器メーカー、カード会社、セットアップ事業者といった民間サイドと協力しながら普及促進を図る必要がある。そのため、官民一体となってETCの普及促進に取り組むため、普及目標を設定するとともに、各主体の施策を総合化した普及戦略を策定するための組織として「ETC普及推進協議会」を設立することとなった。あわせて、本協議会のもとに整備局レベルに全国を一〇のブロックに分け、各ブロックで「地域協議会」を設置し、地域としての普及促進に向けた独自の取組みを打ち出すとともに、地域に密着した広報に取り組んでいくこととした。

普及推進協議会では、平成一七年二月二五に

ETC車載器セットアップ台数の累計が一、〇〇〇万台突破したことを受け、平成一八年一月から三月まで「一、〇〇〇万台達成記念キャンペーン」を実施していくこととした（図12）。また地域協議会も一二月から一月にかけて各ブロックで開催あるいは開催予定であり、地域に根ざした取組みが打ち出されていくものと思われる。

また、アンケート調査結果等から、これからのETC利用者のターゲットとして三〇代の女性を対象とした広報活動を実施することとした。まず、女性向けオリジナル冊子「ETC Style」を発行し、主要SA・PAにて配布している。この小冊子は女性の様々な生活スタイルを示し、ETCのメリットやお得感、Q&Aなどをまとめた内容となっている（図13）。また、リビング誌の体裁で「なるほどETC PRESS」を作成し、ETCの利便性や初歩的なQ&Aなど、女性の目からも理解しやすい内容とし、街頭配布や新聞の折込配布等を行った（図14）。

ETC
便利でお得な ETC

ETC 1,000万台達成 記念
ETC 購入
ビッグチャンス
キャンペーン
2006 1/20(金) ▶ 3/31(金)

ETC 1,000万台 (ETC車載器累計セットアップ台数)を達成、もう高速度料金を料金の2倍に1割以上が、ETCを利用しています。便利でお得なETC、選んでいたあなたも、はじめるなら今チャンスです。

いま、ETCをはじめると、うれしいプレゼントが当たる!

新しくETC車載器を購入・セットアップし、応募された方から抽選で合計1,000名にプレゼント。
※ETC車載器を新しく購入・取付・セットアップされ、キャンペーンにご応募いただく、下記のプレゼントが当たります。応募方法など、詳しくは裏面をご覧ください。

A 賞 50名様	B 賞 950名様
<p>さあ、ちょっと賢質なドライブへ。</p> <p>JTBプレミアムギフト券</p> <p>ホテルご宿泊、レストランやゴルフなど、全国200以上の施設・プランから、お好きなものをお選びいただくことができます。</p>	<p>日本各地からあなたのお宅へ。</p> <p>グルメギフト券 または CUOカード(¥,000円)</p> <p>日本各地の名産・名品から、素材にこだわった「おいしいもの」を贈送。お好きなものを日本全国からご自宅へお届けします。</p> <p>全国のガソリンスタンド(ENEOS、JA)、コンビニエンスストア、ファミリマートなどでお得なサービスが使える、とっても便利なカードです。</p>

キャンペーンのお問い合わせは
ETC 1,000万台達成記念キャンペーン事務局 Tel.03-3814-5132 (00:00-00:00、土・日・祝日を除く) <http://www.go-etc.jp>

図12 1,000万台達成記念
キャンペーン

ETC Style

2006

さあ、新しい
ライフスタイル、
はじめましょ。

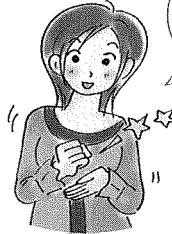
ETC

図13 ETC Style

ETCを買って使って、快適なカーライフを楽しむための情報紙です

ETC

なるほど
ETC
PRESS

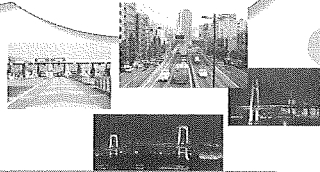


こんにちは!

私の名前は花子です。夫と子ども2人の4人家族。街で「ETC車載器リース制度の募集は平成18年1月31日まで!」というポスターを見かけて、急にETCのことが気になり始めちゃったのです。

実はわが家のクルマにはまだETCを付けていないのです。ETCって、便利だって聞くけど付けたほうがいいのかなあ…。付けるのに時間やお金がかかるのでは? それとリース制度って何なの?

ETCのこと、いろいろ聞いてみたい!!



ETC車載器リース制度は
平成18年1月31日まで募集中!

ETC車載器リース制度とは

高速道路でのETCの利用率が60%を超えました。料金所をスイートとスルー(バスでさるのほも)を。通行料金が割引になるなどお用がいっぱいのETC。そのETCをさらにお得に始められるのが「車載器リース制度」です。これは車載器をリースで分組払い(前払、クレジット)で借入れ、簡単なアンケートに答えると5,250円(税込)が助成されるという制度。

※募集台数は70万台。募集は平成18年1月31日まで。台数に到達次第、締め切りとなります。※リース料(前払+クレジット)の契約期間が2年以上、かつ支払い総額が200以上の契約をした方が対象となります。※取り扱っているETC車載器の機器や価格、および各種の条件等はリース制度取扱店に問い合わせください。

詳しくは電話で問い合わせ、またはホームページで

☎03-3263-7921

1月31日(火)までの9:00~17:00
ただし、土・日・祝日と12月28日(水)午後~1月4日(水)を除く
<http://www.orse.or.jp/monitor/>

ETC始めるなら、いま!!

アンケートに
答えて

先着70万台に
5,250円が割引されます



助成を受けるにはETC車載器リース取扱店へ! 詳しくは4ページで

企画/制作/サンケイリビング新聞社

図14 なるほどETC PRESS

六 最後に

本稿では、ETCの普及促進についての取組み状況を中心に、ETCの開発経緯から現在の利用・普及状況をまとめたものである。ETCの普及に伴って、スマートインターチェンジ(ETC専用のインターチェンジ)の整備や、有料道路の通行料金支払い以外の多目的利用(駐車場やガソリンスタンドでの決済等)といった新たな分野における展開も進んでおり、ETCを活用した多種多様なサービスも今後、さらに増えていくものと考えられる。

一方、ETC利用率が過半数を超えた状況ではあるものの、現金を支払い手段としている利用者が全体の約三〜四割存在していることも事実であり、現金支払者に対するETCへの利用転換が大きな課題となっている。

国交省としても道路事業者等と連携を図りながら、引き続き、ETCの普及促進に向けた取組みを積極的に進めていく所存である。

立体交差事業をはじめとした

各種踏切対策の取組み

都市・地域整備局街路課特定都市交通施設整備室

一 はじめに

「開かずの踏切」をはじめとした踏切問題が社会問題化している中、国土交通省としては連続立体交差事業による抜本対策と、歩道拡幅や「賢い踏切」の設置などによる速効対策を進めているところです。

本稿では、抜本対策の中核的施策である連続立体交差事業についての取組み状況を紹介します。また、本年度より取り組んでいる「賢い踏切」の検討状況など、踏切対策に係る取組み状況についてご紹介します。

二 連続立体交差事業

道路と鉄道は都市を支える交通基盤としてとも

に大きな役割を担っています。しかし、都市の発展やモータリゼーションの進展により自動車交通量が年々増加していると共に、鉄道の運行本数も増加してきています。このため、平面踏切においては、深刻な交通渋滞を引き起こしているほか、事故発生の大きな原因となっています。

連続立体交差事業は、市街地において連続して道路と交差している鉄道の一定区間を高架化又は地下化する事業であり、多数の踏切の除却及び新設道路との立体交差を一举に実現するものです。これにより、

- ・ 数多くの踏切が一举に除却されるため、踏切遮断による交通渋滞、踏切事故が解消される。
- ・ 鉄道により分断されていた地域が一体化するため、周辺住民等の利便性が飛躍的に向上する。

ると共に、周辺市街地における土地利用の可能性が増大する。

・ 高架下空間や鉄道用地跡地が多目的に活用されることによりまちづくりのインパクトとなる。

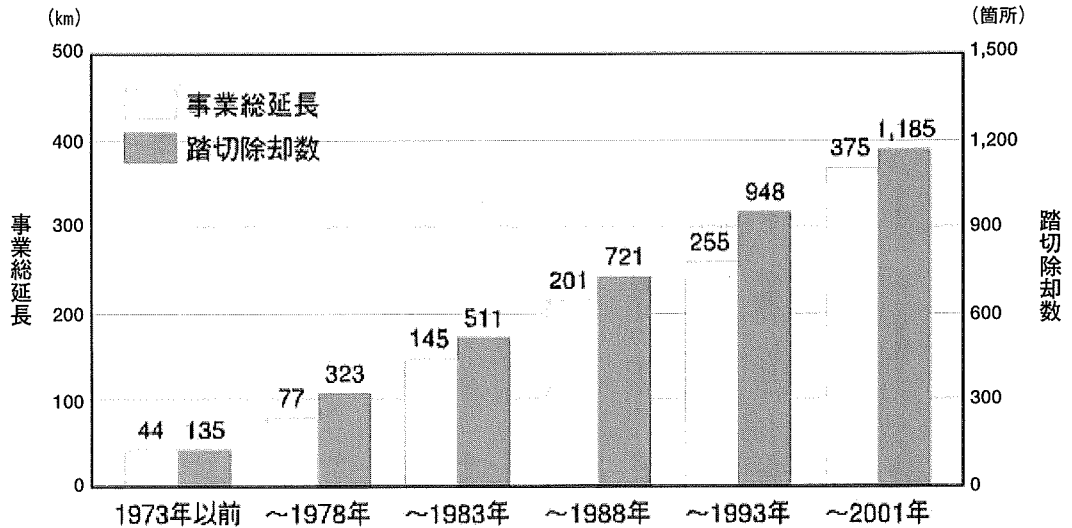
・ 駅部の高架化と同時に、駅前広場、駅施設等の改良が図られ、結節点の機能や利便性が大きく向上する。

などを実現することができます。

このように、連続立体交差事業は、踏切対策、都市交通の円滑化のみならず、まちづくり、都市の発展といった面においても、極めて大きな効果が期待できる事業であり、平成一七年度は、JRR中央線（東京都）など六二カ所において事業を実施しております。

表1 連続立体交差事業の事業実施・完了状況

	事業箇所	延長 (km)	除却踏切数
完了	116	約400	約1,200
実施中	62	約220	約650



注：事業総延長は事業完了年度、踏切除却数は除去された年度で計上。

図1 全国の連続立体交差事業の実績（累計）

- ・踏切部における交通渋滞や踏切事故の危険性を一気に解消。
- ・踏切遮断によるCO₂排出量の削減など環境面の効果も大きい。

○1日当たりの踏切遮断時間が約4割減少するなど、踏切遮断時間は大幅に短縮

切替前	9.6時間
切替後	5.7時間
40.9%減少	

○朝のラッシュ時に、踏切東側の平均渋滞長が約9割減少し、交通渋滞が大幅緩和

切替前	520m
切替後	60m
88.5%減少	

JR阪和線上下高架化の整備効果（長居南1踏切）

連続立体交差化により複数の踏切を一挙に除去することで、踏切渋滞、事故を解消するなど道路交通を円滑化するとともに、分断されていた市街地の一体化を推進。

図2 連続立体交差事業による道路交通円滑化

これまでに、全国一一六カ所で事業を完了、鉄道約四〇〇kmを連続立体交差化することにより、約一、二〇〇カ所の踏切を除却しております（表1、図1・2）。

また国土交通省では、踏切対策の推進のため、これまでに表2の通り連続立体交差事業の制度拡充を実施しており、事業推進の取組みを進めて参りました。

また平成一八年度予算においては、以下の制度拡充を検討しております。

- ・ 連立事業の対象に歩行者交通の多い生活道路の踏切を追加（採択基準の拡充）
- ・ 立替施行制度の拡充（立替施行者の対象の拡大）
- ・ 無利子融資制度の創設

三 賢い踏切

踏切問題を抜本的に解決するためには、連続立体交差事業などの抜本対策が必要ですが、「抜本対策」には多額の事業費と事業期間を要するため、短期間で速効的な効果が得られる「速効対策」をあわせて実施する必要があると認識しております。今般、速効対策の一つとして、踏切遮断時間を短縮する「賢い踏切」（※）に着目し、本年度より、「賢い踏切」の導入及び踏切の制御システムをさらに高度化するための技術開発により、道

路交通円滑化に資する情報システムづくりを支援することとしております。

これに関し、市民の皆様方の意見を踏切対策に反映し、より効果的で速効性のある踏切対策を推進していくため、平成一七年七月に国土交通省ホームページにて市民アンケート調査を実施し、日頃より市民の皆様が困りの踏切箇所についてお聞きしております。本市民アンケート調査で回答のあった「お困りの踏切」及び同時期に実施した市町村意向調査で回答のあった踏切の中から、想定される設置効果等を勘案し、また、平成一七年一〇月開催の「踏切改善懇談会」におけるご意見を踏まえ、二五カ所の「賢い踏切」の実証実験の実施箇所を選定しました。今後これらの踏切について、実際に試験導入を実施し、その効果の検証を行うとともに、更なる技術開発を進めていきます（図3）。

表2 連続立体交差事業における制度拡充の経緯

平成12年度 踏切道総合対策事業の創設

連続立体交差事業等によるボトルネック踏切の除却や踏切除却による地域作りと併せて鉄道の高速度化を支援するため、重点対象地区を選定し、対策目標を明らかにした踏切道等総合対策プログラムに基づき実施する「踏切道等総合対策事業」を創設する。その際、同プログラムに位置付けられた踏切道改良事業について、採択基準を緩和する。

平成13年度 道路と鉄道が連携した連続立体交差事業の推進

地方公共団体の負担の平準化を図りつつ、事業に対する集中投資を可能とする鉄道事業者による立替施行及び立替等に対する道路開発資金の低利融資制度を創設する。

平成14年度 連続立体交差事業における鉄道事業者の立替制度及び貸付制度の拡充

立替制度及び道路開発資金において、下記について拡充する。

- ① 立替制度の充実
- ② 鉄道事業者による立替分に対する道路開発資金の貸付制度の拡充
- ③ 鉄道事業者負担分に対する道路開発資金の貸付制度の拡充

平成14年度 連続立体交差関連公共施設整備事業の創設

連続立体交差事業の実施に関連して必要となる周辺市街地での街路事業、土地区画整理事業及び市街地再開発事業について、一定の事業計画に基づき、総合的に実施する「連続立体交差関連公共施設整備事業」を統合補助金として創設する。

平成17年度 連続立体交差事業の施行者拡大

都道府県、政令指定都市に限定されていた連続立体交差事業の施行者に、県庁所在都市及びそれに準ずる都市（人口20万人以上の都市及び特別区）を追加する。

※「賢い踏切」：踏切では、警報開始点を列車が通過することにより警報が鳴り始めるが、速度の異なる列車（例えば特急と普通）が通る

路線では、警報開始点を通過してから踏切に到達するまでの時間に列車毎の差異が生じる。

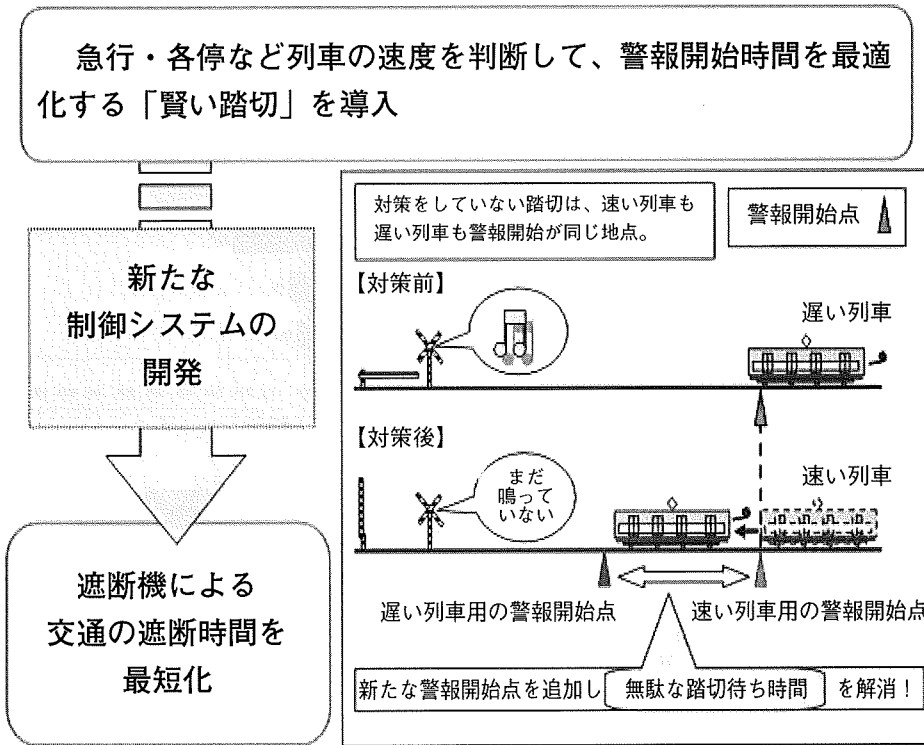


図3 踏切システムの高度化

・このため、遅い列車の場合は速い列車と比較し、警報が鳴り始めてから踏切到達までに余分な時間がかかることとなる。

・これを解消するため、列車の速度に応じた警報開始点を新たに追加することにより、踏切遮断時間の適正化を図る。

四 その他

「開かずの踏切」などの踏切問題に対し、今後踏切対策のスピードアップを図っていくこととしております。国土交通省では、この際、踏切利用者やまちづくりなど多様な視点に立って、踏切の改善を実感できる取組みが必要と認識しており、この観点から、学識経験者、利用者、まちづくり団体メンバー等を委員として「踏切改善懇談会」を発足致しました。今後この懇談会における議論を踏まえながら、緊急対策踏切に対する取組みを強化していきます。

五 おわりに

国土交通省は、連続立体交差事業をはじめとするこれらの取組みにより、踏切対策をスピードアップして全力で取り組んでいきます。事業の実施にかかる皆様方のご理解とご協力をお願いいたします。

◆踏切問題市民アンケート結果の概要

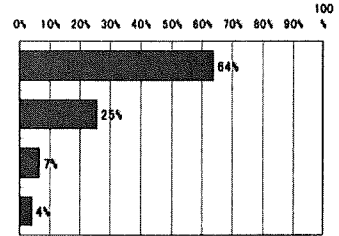
踏切対策にかかる重要性や、立体交差化により踏切が実際に除却されるまで一定の時間を要することを踏まえた速効的な対策の必要性について市民の皆様の意識を把握することを目的として、平成17年7月に国土交通省のホームページで「踏切問題市民アンケート」を実施し、755通の回答をいただきました。

① 踏切対策全般について

- ・全体の約9割の回答者が、踏切対策は重要と回答。
- ・また、そのうちの約7割が踏切対策は非常に重要で、そのスピードアップが必要と回答。

踏切対策は非常に重要な課題であり、スピードアップして取り組むべき
踏切対策は非常に重要な課題だが、他の重要施策もあり、スピードアップまでする必要はない。
特に踏切対策が重要とは感じていない。

その他



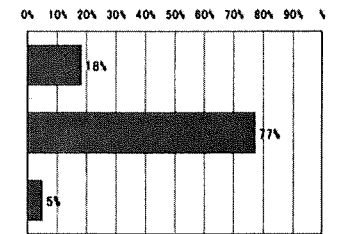
② 速効対策の実施について

- ・全体の約8割の回答者が立体交差化による抜本対策を実施するまでの間、速効的な対策が必要と回答。

抜本対策をいずれやるのであれば、速効的な対策はする必要はない。

抜本対策による踏切除却には時間がかかるので、速効的な対策も実施すべき。

その他

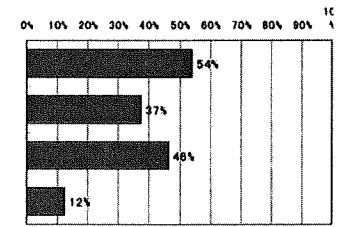


③ 効果的な速効対策について

- ・有効と考えられる速効対策については回答が分かれ、狭い歩道の拡幅が最多数であった。
- ・その他の回答としては、
- 車道の拡幅
- 踏切と交通信号の連動システム
- 踏切道の凹凸解消 など

踏切の歩道を拡幅し、歩行者、自転車が踏切を渡りやすくする。
歩行者が横断できる横断歩道橋や地下道を設置する。
「賢い踏切」を設置し、踏切の遮断時間を短縮する。

その他

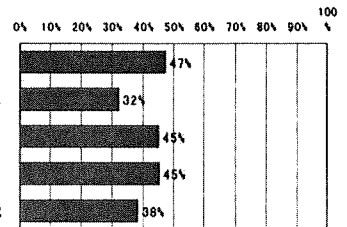


また、本アンケート調査では、併せて日頃より困っている踏切がある場合、その踏切の実態や望ましい対策についてもご回答をいただき、計351通の回答を頂きました。

④ 問題踏切の実態

- ・問題踏切の実態については、遮断時間の長さ、渋滞のひどさ、交通の安全性など回答が多岐にわたっています。
- ・その他の回答としては、
- 駅停止時の踏切遮断
- 交差点との隣接による渋滞
- 通学路内踏切の危険性 など

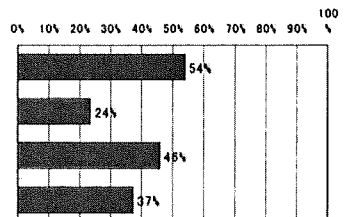
列車がなかなか来ないのに、遮断時間が非常に長い。
列車の運行頻度が高いため、遮断時間が長い。
踏切渋滞がひどい。
踏切部のみ歩道がなく(狭く)、歩行者の通行が危険。
その他



⑤ 上記④に対する必要な対策

- ・③と同様、回答は歩道の拡幅が最多数ですが、多岐にわたっています。
- ・その他の回答としては、
- 鉄道等の立体化
- 駅停車時の踏切開放 など

踏切の歩道を拡幅することにより、歩行者、自転車が踏切を渡りやすくなる。
歩行者が横断できる横断歩道橋や地下歩道を設置。
「賢い踏切」を設置し、踏切の遮断時間を短縮する。
その他



「信頼される会社」

「地域の発展に貢献する会社」 「地域社会の発展に貢献する会社」

東日本高速道路株式会社

一 はじめに

東日本高速道路株式会社は、日本道路公団の分割・民営化により、平成一七年一〇月一日に設立、スタートいたしました。私たちは、東日本地域の高速道路の管理・建設事業及びサービスエリア・パーキングエリア事業・新事業等を通じて、真にお客様に信頼され、地域の発展に尽くす会社になることを目指します。

二 今後の経営のあり方について

当社では、「今後の経営のあり方について」を策定し、昨年一〇月五日に発表しました。

これは、真にお客様に信頼され、地域の発展に尽くす会社としての経営理念や経営ビジョンを定

め、また、これらを実現するための経営方針などを定めたものです。ここでは、その一部をご紹介します。

1 経営理念

東日本高速道路株式会社は、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、ご満足いただけるよう務めます。

つねにお客様の目線で、ご利用いただくお客

様のニーズをとことん考え抜い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、技術とノウハウを活かし、地域社会や地球環境との共生を図ります。

《投資家》

明確な経営責任のもと、投資家の皆様のご期待にお応えします。

効率性の追求・経営資源の最適活用により、企業価値の向上を図るとともに、的確な企業情報発信を行います。

《社員》

社員ひとりひとりが「やりがい」を実感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、チャレンジ精神を発揮できる会社をつくりまします。

3 経営方針

○ 高速道路をご利用されるお客様とのふれあいを第一に、お客様の満足の向上に努めます。

○ 徹底したコスト削減のもと、効率的な経営を行い、高速道路の貸付料を着実に支払います。

○ 談合等の不正防止やファミリー企業の見直しなど、公正・透明な経営を通じ、信頼性の向上に努め、企業の社会的責任（CSR）を果たします。

「事業目標」

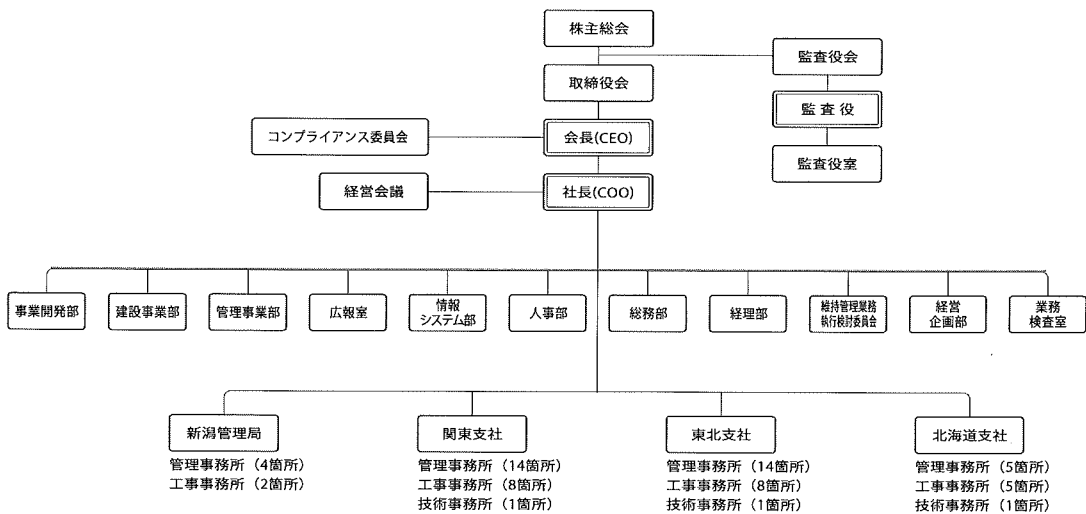
- ・ 安全で円滑な道路交通を確保しつつ、引き続き管理コストの削減（平成一四年度比三割減）を図るとともに、ETCを活用した弾力的な料金設定や多様なサービスをご提供し、使いやすく安心な高速道路を追求します。

- ・ 道路構造の見直しや技術開発などによる徹底したコスト削減を行いつつ、約五〇〇kmの道路の新設事業と約一〇〇kmの四車線化事業を推進します。また、新直轄区間については、技術とノウハウを活かし国の事業推進に協力

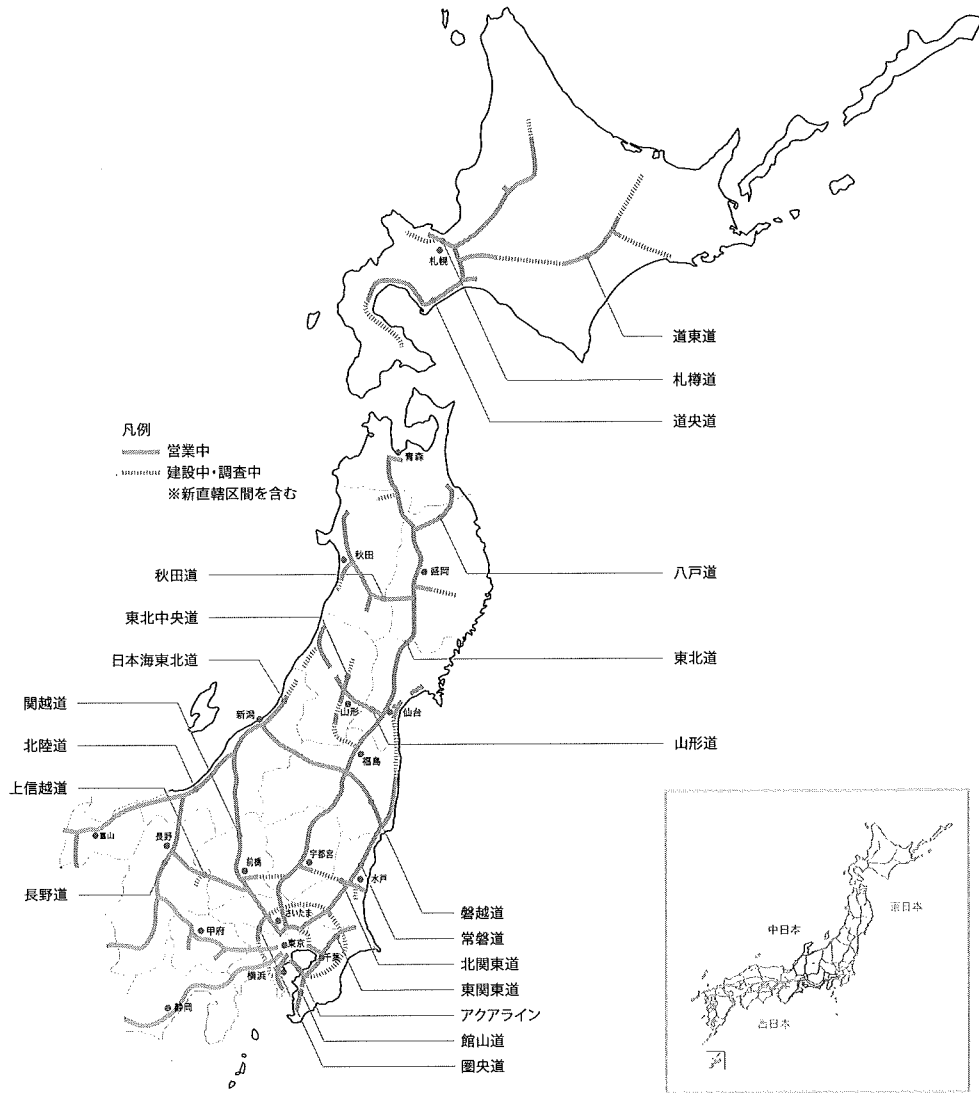
し、東日本地域における信頼性の高い高速道路ネットワークの構築に貢献します。

- ・ サービスエリア・パーキングエリアにおいては、コンビニエンスストアの積極的な導入、地域色豊かな商品・飲食店の拡充、高速道路をご利用になるお客様の多様なニーズに応える商品・サービスを提供します。また、高速道路を始めとする経営資源を活用した新たなビジネスへの進出を図ります。

三 組織図（平成一七年一〇月一日現在）



四 事業エリア（主要道路を記載）



五 事業内容

1 道路管理事業

二四時間三六五日、一日二三〇万台のお客様の期待に応えるため、安全で円滑な交通を確保するとともに、ニーズを踏まえた料金施策の導入とスムーズな料金所サービスを提供します。

○安全・快適な走行環境を確保するため、良好で適切な管理を実施します。

―例えば、ここ五年間程度において

- ・雨の日にも水しぶきがとばない、すべりにくい道路とするため、高機能舗装の比率を約五割から約六割に伸ばしていきます。

- ・阪神・淡路大震災クラスの大地震にも耐えるため、対策が必要な橋梁の補強を概ね完了します。

○より多くのお客様に利用していただけるようさらなる取組みを実施します。

- ・接客マナーを向上させるとともに、地域と連携した新たな交通需要の創出やETCを活用してお客様に満足していただけるような料金サービスを展開していきます。

2 道路建設事業

高速道路の新設や改築により信頼性の高いネットワークを構築します。

○着実な高速道路ネットワークの構築とネットワーク機能の向上を目指します。

・地域の発展とくらしの利便性向上のため、道東道、常磐道、日本海東北道、東関東道等を整備します。

・首都圏における交通混雑の緩和や快適な走行空間を確保するため、外環道、圏央道、北関東道を整備します。

・安全性や快適性の向上のため、磐越道や上信越道等の上下二車線区間を四車線に拡幅します。

・高速道路をより利用しやすくするため、インターチェンジやジャンクションを新設します。

○地球環境に配慮した道路づくりを目指します。
・地球温暖化防止のため、新設する高速道路の斜面に植樹し、CO₂の削減に努めます。

○東京外環自動車道三郷ジャンクション～三郷南インターチェンジ開通

・民営化会社の開通としては初めて、一月二七日に東京外環道の三郷ジャンクション～三郷南インターチェンジ間の四・一kmが開通し、外環三郷西インターチェンジの出口の渋滞が解消しました。なお、この開通で東京外環自動車道は総延長八五kmのうち、四〇%にあたる三四kmが開通しました。

3 サービスエリア・パーキングエリア（SA・PA）事業

サービス水準の向上と多機能化により、お客様にご満足を提供するとともに、収益の拡大を目指します。

○地域の特性を活かしたよりよいサービスをお届けします。

―お客様の多様なニーズに応える商品・サービスの提供

・どなたにでもお気軽にご利用いただける物販・飲食施設を充実させます。

・その地域ならではの味が楽しめる個性的な飲食店を増やします。

・「お値頃感」「安心感」を実感していただける商品、サービスを実施します。

・魅力ある商品やニーズの高い商品を充実させます。

・地域色豊かな特産品や野菜などの地場生鮮品を販売します。

・地域と協力して、周辺観光情報などの情報発信を行います。

―利便さ、快適さの追求

・店舗などの施設の清潔、綺麗を徹底します。
・どなたにでもご利用しやすく、快適に休憩できる空間を創出します。

・移動の疲れを癒す施設を整備します。

○事業環境の変化に柔軟に対応し、効率的な事業運営に努めます。

・地域特性、利用者動向、市場動向等を十分に把握し、最適な施設配置に努めます。

○サービスエリア・パーキングエリアの管理運営会社の設立

サービスエリア・パーキングエリア内商業施設の管理運営を行う、当社全額出資の子会社「ネクセリア東日本株式会社」を平成一七年二月八日設立しました。

これはサービスエリア・パーキングエリアをより魅力ある空間として楽しんでいただけるよう専門性・効率性を追求しながら事業を進めていくために設立したものです。

4 新事業

新規事業分野を開拓し、事業機会を創造します。

○高速道路の潜在的なお客様、社会のニーズを踏まえた事業機会の拡大を図ります。

・高速道路を始めとする経営資源を活用した新たなビジネスへの進出を図ります。

・新たな商業施設の設置に向け、周辺施設と連携してサービスエリア・パーキングエリア、インターチェンジ周辺の開発を図ります。

・知的財産の蓄積を図り、事業機会の創出を目指します。

○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。

・東日本の地域特性、お客様ニーズ、市場動向等を十分に把握して事業を進めます。

・高速道路ネットワーク効果が発揮できる事業については、他の高速道路株式会社と協力・連携を図ります。

・先進企業との業務提携（経営・技術ノウハウの導入）を視野に入れて事業を進めます。

5 重点事業（ETC）

○より多くのお客様にETCをご利用いただけるように積極的な取り組みを展開しています。

・現在、新たにETC車載器をご購入してETCマイレージサービスに平成一八年三月末までにお申し込みいただくと、もれなく六〇〇ポイントをプレゼント、さらに平成一七年一二月のご利用分と平成一八年一月から三月までの土曜・日曜・祝日のご利用分に通常の三倍のポイントプレゼントするキャンペーンを実施しています。

また、ETCレーンの増設、専用運用の拡大等に取り組みとともに、ETC問合せ窓口（ETCプラザ）の充実を図る等、数々の普及促進に向けた取組みを進めてきました。今後とも、お客様とのふれあいを大切にしながら、

ら、ETCの普及促進を進めていきます。

6 平成一六年新潟県中越地震本復旧工事

平成一六年一〇月二三日に発生した新潟県中越地震により、関越自動車道六日町IC～長岡JCT及び北陸自動車道柏崎IC～三条燕IC間に被害が生じました。平成一七年五月の雪解け後から本格的な復旧工事に着手し鋭意工事を進めた結果、昨年中に舗装工事が完了し、全線で交通規制を解除しました。

六 おわりに

東日本高速道路株式会社は民間会社としての自覚を大切にし役員、社員一丸となって、「信頼される会社」「地域の発展に貢献する会社」に向かって、「限りなき前進」を続けて行きたいと考えておりますので、引き続き皆様の暖かいご支援をよろしく願います。

先進の道路サービスへ

— 阪神高速道路株式会社の発足にあたって —

阪神高速道路株式会社

していきたくて考えています。

二 阪神高速道路株式会社の概要

1 会社の概要

- ① 代表者 代表取締役会長 田中 宰
代表取締役社長 木下 博夫
- ② 本社 大阪市中央区久太郎町四―一―三
- ③ 社員数 八三二名
- ④ 資本金 一〇〇億円
(十資本準備金一〇〇億円)
- ⑤ 目的
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、以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

三三・八kmに達し、一日当たり約九〇万台、約一三〇万人のお客さまにご利用いただく市民生活全般を支える関西都市圏の大動脈となっています。

この度の民営化の目的は、①約四兆円にのぼる債務を確実に返済すること、②地域に真に必要な高速道路を早期にかつてできるだけ少ない国民負担で建設すること、③民間企業の経営ノウハウを取り入れ、お客さまのニーズにあった多様で弾力的な料金を設定したり、新たな事業を創り出し、お客さまへのサービスをさらに向上させることです。

当社では、この目的を達成するため、公団から引き継いだ阪神高速道路という貴重な財産をさらに発展させていくことにより、お客さまの満足を実現し、関西都市圏の暮らしや経済の発展に貢献

一 はじめに

平成一七年一〇月一日、阪神高速道路公団は、「先進の高速道路サービスへ」を企業理念に掲げ、「阪神高速道路株式会社」として新たな一歩を踏み出しました。

阪神高速道路公団は、人口の集中と自動車交通の増加に伴い悪化の一途を辿っていた阪神地区の交通事情の抜本的な解決を図るため、官民挙げての地域の強い要望を背景に、昭和三七年五月に国及び地元地方公共団体の出資により設立され、以来、四三年間にわたり、関西都市圏の基幹施設である阪神高速道路のネットワークの拡充と管理に全力を注いできました。現在では、営業延長は二

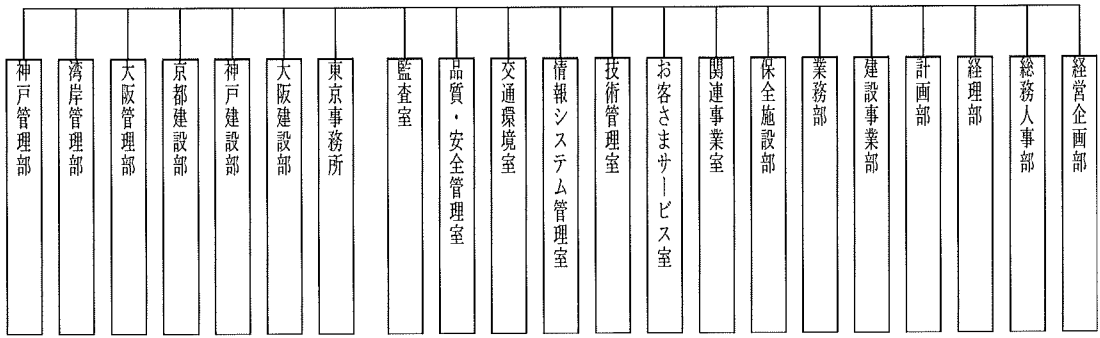


図1 阪神高速道路株式会社組織図 (平成18年1月現在)

⑥ 事業内容

- ・ 高速道路の新設・改築、維持・修繕・その他の管理
 - ・ 高速道路の休憩所等の運営
 - ・ 国・地方公共団体等からの委託による道路の建設・管理・調査等
 - ・ その他の事業
- ⑦ 営業路線 二二三・八km
- ⑧ 建設中路線 二一・八km

2 企業理念、経営方針、行動規範

(1) 企業理念

新会社の発足にあたり、当社では「先進の道路サービスへ」を企業理念に掲げました。

安全・安心・快適なネットワークを通じてお客さまの満足を実現し、関西のくらしや経済の発展に貢献していくことが当社の使命ですが、これまで長年培ってきた道路事業に関するノウハウをさまざまな分野に活かしてその可能性を広げていくことにより、「一歩先を行き、やさしさに満ちたサービス」を生み出していきたいと考えています。

(2) 経営方針、行動規範

企業理念を実現するため、三項目からなる経営方針を策定しました。

◆阪神高速は、お客さまや地域とのコミュニケーション

ーションを大切にします。

◆阪神高速は、公正で透明な経営を維持し、健全な発展を目指します。

◆阪神高速は、社会の期待に応えるため、迅速・的確・積極的に行動します。

また、企業理念及び経営方針を具体化する社員一人一人の行動目標として、七つの行動規範（お客さまの視点、社会との調和、前向きな発想、創意工夫、コスト意識、現場主義、情報の共有）を策定しました。全社員一丸となって効率化、活性化を図り、お客さま本位の経営とサービスの提供を目指して運営を進めていきたいと考えています。

三 今後の事業展開

1 高速道路事業

(1) 高速道路の新設、改築

引き続き地方公共団体との連携、適切な分担のもと、都市再生環状道路など、地域から期待されているネットワークの整備に向けて、大和川線等五路線二一・八kmの建設事業を着実に実施します。

大阪地区では、都市再生環状道路の一部となる淀川左岸線及び大和川線の建設を、兵庫地区では、災害に強いネットワークの整備を目指し、神戸山

手線の残区間の建設を、京都地区では、京都市内の渋滞を緩和するため、新十条通及び油小路線の建設を、コスト削減を図りながら進めます。

(2) 高速道路の維持・修繕・災害復旧その他の管理

営業中の高速道路二二三・八kmの管理については、ETCの普及に伴う業務の効率化、技術開発による管理の効率化等により、管理コストの削減を図りつつ、お客さまに安全・安心・快適な走行を提供するため、適切かつ効率的な道路維持管理を実施し、道路サービスの向上に努めます。また、新たな取組みとして、ETCを活用し、時間帯による割引など弾力的な料金施策の導入を進めます。

2 高速道路事業以外の事業

昨年一月一日、財団法人から駐車場事業及びパーキングエリア事業の譲渡を受け、事業を開始しました。これを基盤に、高架下の土地や遊休不動産の活用、パーキングエリアの高度化、さらにはこれまで公団が培ってきたノウハウを活用した土木工事に関するコンサルティングの請負などの新たな収益事業を積極的に展開していきたいと考えています

四 経営

関西都市圏の道路網は、渋滞問題、環境問題、

道路機能の高度化など今も多くの課題を抱え、また、阪神高速道路のネットワークも整備途上であり、なお不十分な状態にあります。関西が再生していく上で阪神高速道路の果たす役割は大きく、ネットワークの拡充が強く求められており、今後も国や地方公共団体と十分な協議調整を図りながら、その期待に応えていきたいと考えています。

私も、今回の民営化を新たな創業のチャンスと捉え、これまで以上にお客さまや地域とのコミュニケーションを図りながら、効率的で透明な経営に努め、関西のくらしや経済の発展に貢献したいと願っています。

民営化にあたり、「先進の道路サービスへ」を企業理念としましたが、これまで培ってきたノウハウを最大限に活かしながら、一層安全・安心・快適な道路の提供に努めるとともに、新たな事業にも積極的に取り組みつつ、お客さまに満足いただける道路サービスを実現していく決意です。

会社創業期の今年度を民営化本格稼働準備期間と位置づけ、全社改革運動の実施など真に株式会社となるための徹底した取組みを行うことにより、今回の民営化が成功であったと皆様から評価いただけるよう全力を挙げて取り組んでいきたいと考えています。

どうぞ、新たな航海に向けて船出した阪神高速道路株式会社に引き続きご支援をいただきますよ

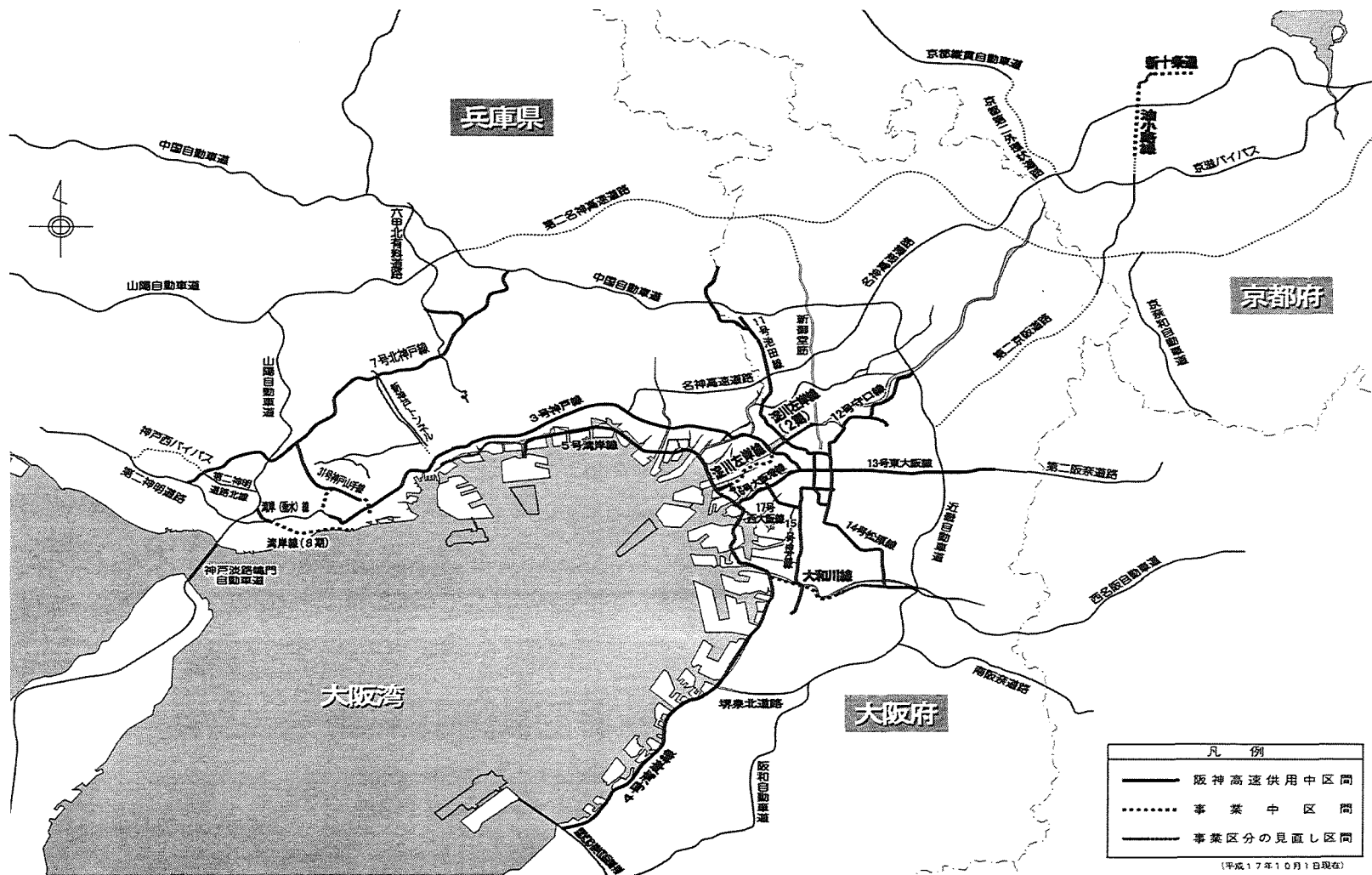


図2 阪神高速道路道路網図

中央分離帯等設置による

被侵害利益の存在が争われた事例

—青森国道四号損害賠償請求事件—

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔二審判決〕 平成一七年六月二二日

青森地方裁判所 請求棄却（原告控訴）

〔控訴審判決〕 平成一七年一〇月二〇日

仙台高等裁判所 請求棄却（確定）

はつめい

国家賠償法二条にいう「瑕疵」の存否は、当該營造物の構造、用法、利用状況等の事情を総合考慮して個別的、具体的に判断すべきもので、利用者に極端に不相应な負担を強いる場合も、その判断要素の一つとされている。

今回の事例紹介は、国道拡幅工事に伴う中央分離帯設置により、原告らに日常生活上の不便が生じたり、原告ら所有の土地の価値が下落したとして、被告国に対して、国家賠償法に基づく損害賠償を請求した事案を取り上げることとする。

一 事案の概要

1 原告らの主な請求

被告は各原告に対し、それぞれ金二五〇万円を支払え。

2 争いのない事実等

(1) 原告らは夫婦であり、昭和四五年ころから、所有する土地建物で居住している。

(2) 被告は、平成一一年から一三年まで、一般国道四号線青森東バイパス車線拡幅工事（二車線から四車線に拡幅する工事）を実施し、平成一三年八月一日に供用を開始した（以下「本件道路」という）。本件道路と原告ら居宅の位置関係は、公道から原告ら居宅に入るには本件道路を経由するのが唯一の方法であ

る。

(3) 被告は、拡幅工事に伴い、別紙図面のとおり、本件道路に中央分離帯とフェンスを設置した（以下「本件中央分離帯等」という。）が、原告ら居宅前から南東部集落へ至る道（里道）との交差部分には開口部が設けられなかった。そのため、原告らは、本件中央分離帯等ができたことで、南東部集落に行くためには、本件道路に出て東方の信号機のある交差点まで迂回をしなければならなくなった。また、原告らが西方に行くためには本件道路を次の交差点まで行ってUターンをし、また、原告らが東方から原告ら居宅に行くためには本件道路を次の信号機のある交差点でUターンをしなければならなくなった。

二 主な争点

1 争点及び当事者の主張

(1) 原告らの本訴提起が訴権の濫用か（本案前の主張）

ア 被告の主張

本件訴えは、工作物取去等請求事件（青森地方裁判所平成一六年九月一〇日判決、以下「前訴」という。【参考事例参照】）において、既に終了した紛争を実質的に蒸し返すものであつて訴権の濫用に当たり、訴訟上の信義則に反し許されないものであるから却下されるべきである。

イ 原告の主張

本件は二重起訴にあたらず、また、訴権の濫用にもあたらない。

(2) 被侵害利益の存在及び違法性の有無

ア 原告らの主張

(ア) 被侵害利益

a 本件中央分離帯等に開口部が設けられなかったことにより、原告ら居室は南東部集落と分断され、上記争いのない事実等(3)のとおり、毎回迂回する必要があるという不利益が生じており、その苦痛は想像を絶している。被告は、原告らが居室からこれに接する道路に自由に入出入りすることができ

る権利・利益（憲法二二条の居住・移動の自由により保障される。）を侵害している。

b 緊急時に消防車、救急車両、警察車両が

原告ら居住地に速やかに到着できなくなるおそれが生じ、また冬季間の除雪車の出入りに支障が生じているが、これは原告らの幸福追求権（憲法一三条）、生存権（憲法二五条）を侵害している。

c 本件中央分離帯等の設置により、原告ら

の所有地は著しく不便となり、土地としての価値も下がっている。

d 本件道路には開口部が設けられた場所も

あるが、その中には、本件と異なる取扱いをする根拠が見当たらない場所も存在する。原告ら一般住民と、地域の有力者との間で不合理な差別的取扱いがなされているといえ、このような差別は、憲法一四条の平等権保障に反している。

(イ) 違法性等

被告は、拡幅工事前から、原告らが居住していることを熟知していた。被告は、原告らが開口部を設けるよう要望していたのにこれを無視し、本件中央分離帯等設置後は、あらゆる機会を設けて陳情しているのに、開口部を設けていない。

被告は、上記行為により、原告らの上記(ア)の利益を違法に侵害し、原告らは耐え難い苦痛を被っている。これに対する慰謝料は各々二五〇万円が相当である。よつて、原告らは、被告に対し、国家賠償法に基づき上記各金員の支払を求める。

イ 被告の主張

被告は、道路法及び道路構造令の規定に基づき安全かつ円滑な交通を確保することを目的として本件中央分離帯等を設置したものであるから、その行為は法令に反しない正当な行為である。

被告には、原告らに対し、本件中央分離帯等に開口部を設けなければならないとする職務上の法的義務はなく、国家賠償法上の違法性もない。さらに、原告らが被侵害利益として主張するものは、いずれも独自の見解に過ぎず、権利侵害も認められない。

三 主な争点に対する裁判所の判断

※ 青森地裁の判断を仙台高裁支持（以下に掲げる判断理由は、仙台高裁による訂正後のもの。）

主文

原告らの請求を、いずれも棄却する。

1 原告らの本訴提起が訴権の濫用か（本案前の主張）

証拠によれば、原告らは前訴において、被告に対し、本件中央分離帯等の一部除去と、慰謝料を請求していたが、根拠となる法的権利を「既得権」である旨主張していた。これに対し、前訴判決は、原告らが、「既得権」とのみ主張し、各請求の前提となるべき原告らの権限（法的利益）について主張を明らかにしないから、原告らの主張は失当であり、その余の点を判断するまでなく理由がないとして、原告らの請求を棄却した。

したがって、前訴においては理由中においても本件訴訟の訴訟物に対して何ら判断がされたわけではないし、控訴人らは、前訴の判断を踏まえ、改めて訴訟物を特定し直して再度訴訟を提起したにすぎないから、これをもって訴権の濫用とまでいうことはできないといふべきである。

2 被侵害利益と違法性について

- (1) ア 原告らが被侵害利益として主張するものは、結局、①日常生活上の不便や不安（被侵害利益の a、b）、②財産価値の減少（同 c）及び③他者との取扱いの差異（同 d）である。

イ ①（日常生活上の不便や不安）について、そもそも原告らが居宅からこれに接

する道路に自由に出入りする利益（当審においてはこれを「従来通りに居宅から集落に自由に行き来できる利益」と言い換えている。）自体が、法律上保護される利益であるとは認め難く、道路が供用されることに伴う事実上の利益であるに過ぎない。そして、原告らの主張する不利益も本件道路の社会公共性、円滑な道路交通や安全上の配慮の必要性に鑑みれば、社会生活上の受忍限度を超えたと認めることもできない。原告らが憲法上の権利であるとする点は、独自の見解に基づくものと言わざるを得ない。

すなわち、控訴人ら方前にある里道と本件道路とが接する地点から東方向にある直近交差点までの距離は一四五 m であり、この交差点には信号機も設置されていること、本件道路は四車線のバイパス道路であつて、二四時間交通量は二万一、〇〇〇台を超えるものであることなどからすると、仮に本件中央分離帯等がなかったとしても、控訴人らがいつでも自由に本件道路を横断できるといふものではなく、むしろ、ここを横断することは危険であると考えられ、控訴人ら方前にある里道から本件道路の南側にある集落に

行くには、上記交差点を経由する方がより安全であり、これによって遠回りになる距離も最大で二九〇 m に止まることになるのである。また、反対車線側から控訴人ら方前にある里道に行くには、一旦西方向四四〇 m 先の交差点に行つて戻るなど往復八八〇 m の移動を要することになるが、そのようなことは自動車で移動していた場合にしか生じないところ（徒歩ならば一四五 m 先の交差点の方を利用すれば済む）、自動車であればその往復に要する時間はさほどのものではない。

一方、もし本件中央分離帯等を設置しないとすると、東方向に向かつて走行し同所から右折しようとするかなりの車両交通量が想定され、また、同所から直近交差点までの距離が短いために後続車両が同所での右折車両を同所より先の交差点で右折する車両と誤認することも考えられるため、追突事故を誘発させる危険性があるところ、これを避けるために信号機の設置をしようにも控訴人ら方前の里道の幅員が狭小であつて市道認定が困難であるので信号機の設置を見込めず、あるいは右折レーンの設置をしようにもそのためには同所のすぐ西方にある橋を架

け替えなければならぬなど、上記の危険に対処すべき適切な方策がないことが認められる。したがって、本件中央分離帯等を設置しないという選択肢は円滑かつ安全な道路交通の確保という観点からはそもそも取り難いものといわざるを得ないし、また、本件中央分離帯等が設置されたことよって発生した控訴人らの不利益と本件中央分離帯等を設置しないことにより発生する不利益とを比較衡量すれば、控訴人らの不利益は受忍限度の範囲内のものといふほかないのである。」

ウ ②(財産価値の減少)の点については、これを的確に認める証拠はない。

すなわち、控訴人らのいう土地価格の減少要因というのは、主として本件中央分離帯等の設置によって本件道路向かいの集落に従来通りに本件道路を横断しては行けないことにより発生するものであるところ、これは集落との関係の強い控訴人ら固有の事情にすぎず、これによって客観的な土地の価格が減少するものは考え難い。むしろ、客観的にいうならば本件道路の拡幅は本件道路周辺にある控訴人ら所有地の利便性を高めるものであって、価格の減少要因というよりも増加

要因と考えられるのである。

エ ③(他者との取扱いの差異)の点について

自己と他者との差別的に取り扱われたというには、自己と他者との間で同種の選択肢ができることが前提であるところ、前記説示のとおり、本件中央分離帯等を設置しないという選択肢は取り難かつたのであるから、差別的取扱いという前提を欠いている。控訴人らの主張を採用することができないことは明らかである。

(2) また、原告らは、拡幅工事前後に、開口部を設けるよう要請しているが、中央分離帯等は、道路法及び道路構造令の規定に基づき、安全かつ円滑な交通を確保することを目的として設置されるものである。仮に、地域住民の多くが開口部を設けることを要請していたり、開口部を設けたとしても交通安全上の支障があまりないと思われる場合であったとしても、実際に開口部を設けるか否かは上記目的を考慮しなければならない。したがって、上記事情があつたとしても、直ちに被控訴人に開口部を設けるべき法的義務が発生するとは認められない。

(3) 以上によれば、本件では法律上保護される権利の侵害行為も、被告の違法行為も認め

られず、原告らの請求は理由がない。

3 よって主文のとおり判決する。

〔参考事例〕 工作物収去等請求事件

平成一六年九月一〇日判決
青森地方裁判所 請求棄却(確定)

一 原告の主な請求

1 被告は国道四号線東バイパス上にある別紙図面斜線部分に存在する中央分離帯、フェンス等の工作物(以下「本件工作物」という。)を収去せよ。

2 被告は、原告らに対し、それぞれ金二〇万円ずつ支払え。

二 事案の概要

原告らは、請求欄記載の判決を求め、その原因について、「原告ら夫婦は肩書住所地の家に昭和四五年頃から居住しており、公道から原告らの家へ入るには国道四号線東バイパスを経由するのが唯一の方法であるところ、被告は同バイパスの車線拡幅工事の計画にあたり、原告ら夫婦が数十年來現在の住所地に居住している事実を知っており、原告らには本件道路を生活道路として使ってきた既得権があるので、被告は、原告ら住宅に通

ずる部分に開口部を設けて自動車及び歩行による通行を可能にし、原告らの生活に甚だしい支障を及ぼさないように十分配慮する義務があるにもかかわらず、そのような配慮をせず、原告方から同バイパスを通り集落中心部に通ずる同バイパス上に中央分離帯の設備を設けたため、自動車で原告方から集落地へ赴いたり原告方へ至るために従前より1kmほど余計に走行しなければならなくなり、万が一の場合消防車や救急車が間に合わないおそれがある。冬期間除雪車の出入りに支障があるなど、原告らとしては従前に比して生活上耐え難いほどの大きな影響や苦痛を与えている」旨主張して、民法七〇九条に基づきそれら被害の回復のため本件工作物の収去及び慰謝料として金員の支払いを求めるとしている。

これに対して、被告は、請求の棄却を求め、本件係争地である一般国道（青森東バイパス）は、道路法の規定に基づく一般国道であつて、国土交通大臣が道路管理者として道路構造令の基準に基づき適法に管理しているものであるにもかかわらず、原告らは民法七〇九条に基づいて本件工作物の収去等を求めるとしているが、収去を求める法的権利や被告のいかなる行為などがその要件を満たすのか明らかにしておらず請求原因が不明瞭である旨反論した。

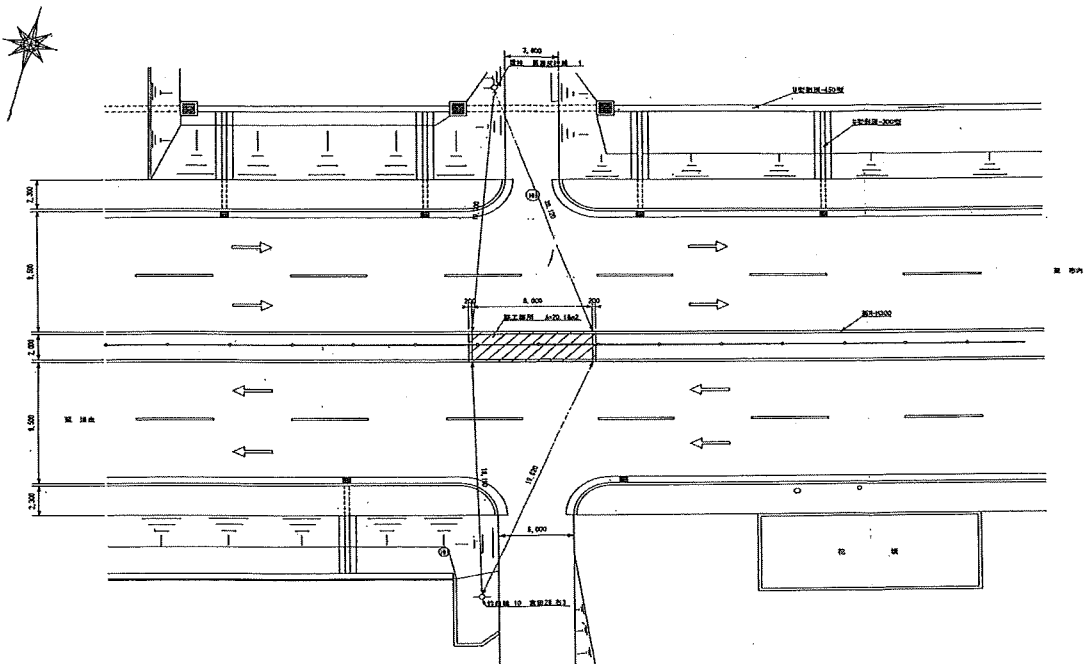
三 主な争点に対する裁判所の判断

主文

原告らの請求をいづれも棄却する。

原告らは、原告らにおいて本件工作物の収去を求める前提となる法律関係に関して、原告らには本件道路を生活道路として長年用いてきたことによる「既得権」があるというのみであつて、本件各請求の前提となるべき原告らの権限（法的利益）についての主張を明らかにしていない。そうとすれば、原告らの主張は失当といわざるを得ないから、その余の点について検討するまでもなく本件各請求は理由がないものとして排斥されざるを得ない。

よつて、原告らの請求はいづれも理由がないので棄却することとし、主文のとおり判決する。



平面図

緑美しい都市の実現に向けてのみちづくり



仙台市東京事務所 安齋 栄

◆「杜の都」の再生

仙台の代名詞ともいえる「杜の都」とは、藩政時代から受け継がれてきた屋敷林や神社林、周辺の丘陵などの緑がまちを包み込む様を称して、明治後期に名づけられたと言われています。

その後、この緑豊かな街並みは、震災や市街地の拡大に伴って徐々に失われ、今日、中心市街地に残る緑は、青葉通や定禅寺通のケヤキ並木と青葉山周辺の森林のみとまで言える現状にあります。

二〇世紀は「仙台の緑が失われた一〇〇年」であり、二一世紀は「一〇〇年かけて緑を取り戻す時間」とも位置づけられて

おります。

この街づくりの方向性は、事業の垣根を越えて本市がトータルに目指すべきものの一つであるとも言えます。

本稿では、「杜の都の再生」と言う切り口から、仙台市のみちづくりを紹介してみたいと思います。

◆みどりの創設に向けた具体的な施策

平成一四年七月に第四次都市再生プロジェクトで、二一世紀の新しい都市創造の視点から、本市の「緑美しい都市の実現」が決定されました。

緑豊かなまちづくりを推進・実現するための具体的な施策と

しては、緑の保全・普及・活用など様々ありますが、ここでは

道路が関連する市街地の「緑の回廊づくり」などを中心に述べてみたいと思います。

「緑の回廊づくり」とは、JR仙台駅を中心に概ね2km圏内を重点的に緑化する地区と位置づけ、街路樹や公園、民有地緑化も含めた厚みのある緑のネットワークを形成しようと言うも

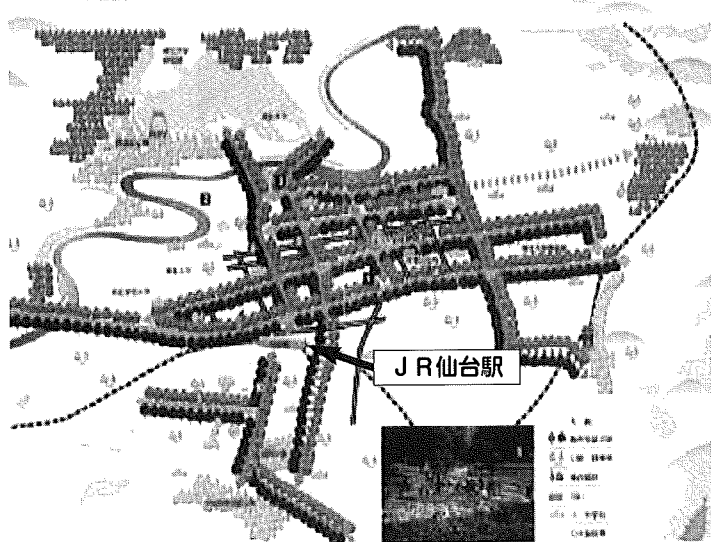


図1 「緑の回廊づくり」イメージ

ので、都心の広幅員幹線道路は「緑の回廊づくり」の骨格をなす重要な空間と位置づけられ、長期的には道路空間の再構成に

(図1)。

より緑化スペースの確保に向けて取り組むこととしております

◆都心部の自動車通行削減に向けて
都心部を貫く、東二番丁通や青葉通・広瀬通・定禅寺通など

の広幅員幹線道路は自動車交通量も非常に多く、緑の空間を生み出すためには、まず自動車交通総量の削減が必要となることから、道路整備の方針のひとつとして、

・仙台都市圏環状自動車専用道路ネットワークの整備による、都心部通過交通の削減
(図2)

・既存のJR・地下鉄南北線や事業が本格化する地下鉄東西線など鉄軌道系各駅へのアクセス道整備や駅前広場などを整備することによる、自家用車から公共交通への転換(写真1)

・アクセス三〇分構想(軌道系交通機関を基軸とし、バスがこれを補完して、主要な拠点間や居住地から都心まで公共交通を利用して、概ね三〇分で移動できるような交通体系)の推進による、渋滞緩和や都市の環境改善に向けた、都市計画道路の整備やバス路

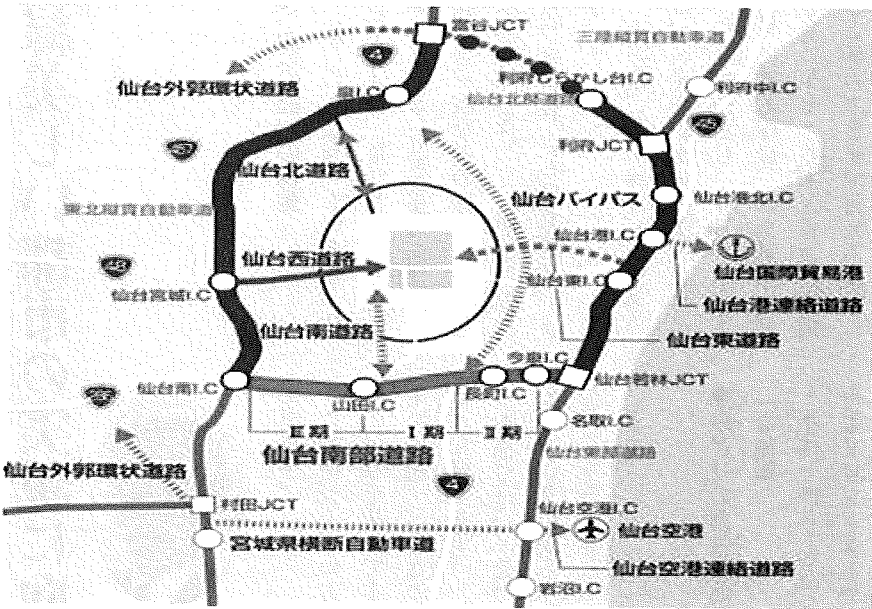


図2 仙台都市圏環状自動車専用道路整備状況(約90%完了)

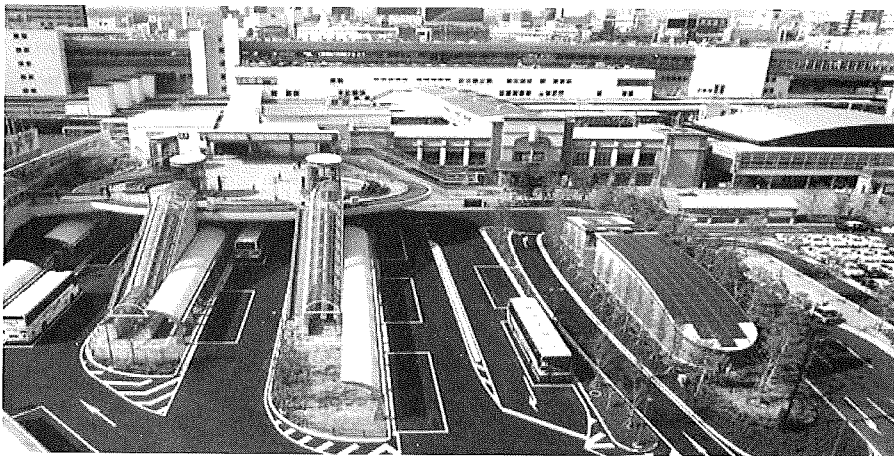


写真1 JR仙台駅東口駅前広場



写真2 仙台市営地下鉄南北線泉中央駅キス&ライド

線の整備

・キス&ライド、パーク&ライドや公共交通優先システムの導入など速達性・定時性の確保による公共交通への転換

(写真2)

等々、過度に自動車交通に依存しない街づくりに向けた道路整備を行っています。

◆道路空間の賑わい・ふれあいの創設に向けて

これらの取組みは、緑空間の創設だけではなく、オープンスペースとして利活用にも取り組んでいくこととしております。

現在、中心市街地の定禅寺通では道路中央の緑地帯を利用して、四季折々に様々なイベントが開催されています。また、これらのイベントは、周辺住民などが中心となり市民主体で開催・運営されております(写真3〜6)。

以上、駆け足で仙台市が目指す将来の街の姿を踏まえた、みちづくりと利活用の方向性を紹介させて頂きました。

皆様、こんな仙台へ一度は「遊びさ来て下さい」。



写真3 オープンカフェ



写真4 ストリートジャズフェスティバル



写真5 SENDAI 光のページェント

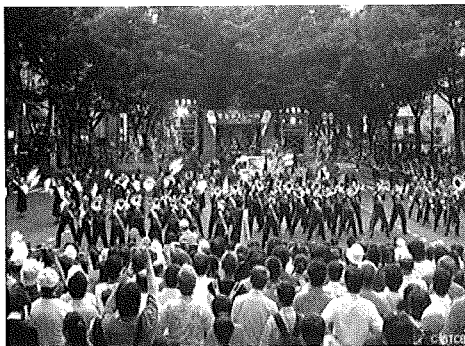


写真6 仙台七夕まつり



しまなみ海道



愛媛県東京事務所

明日 俊幸

◆「瀬戸内しまなみ海道」とは

本州四国連絡橋三ルートのうち一番西側に位置し、平成一年五月に開通した、愛媛県今治市と広島県尾道市を結ぶ延長約六〇kmの「西瀬戸自動車道」の愛称です。

日本のエーゲ海とも称される美しい瀬戸内海に浮かぶ島には、個性的な一〇本の橋が架けられており、また各橋には、自転車歩行者専用道路（総延長約八〇km）が設置されているため、全線を通じていつでもウォーキングやサイクリングを楽しむことができます。

◆個性豊かな一〇の橋

○来島海峡大橋（写真1）

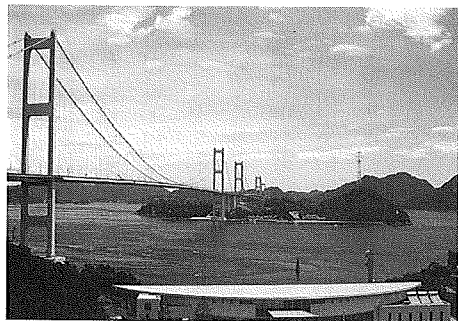


写真1 来島海峡大橋

来島海峡の三つの水道を結ぶ、総延長四・一kmの世界初の

- ・一九九九年五月開通
- ・第一大橋：橋長九六〇m
- ・第二大橋：橋長一、五一五m
- ・第三大橋：一、五七〇m
- ・三連吊橋

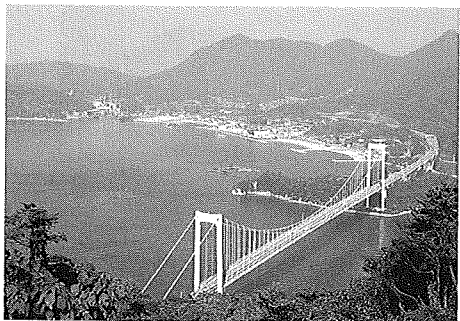


写真2 伯方・大島大橋

三連吊橋で、第二大橋と第一大橋は、橋桁の桁下と満潮時の海面との間が六五mあり、豪華客船・クイーンエリザベス二世号も橋の下をらくらく航行できるようになっています。

○伯方・大島大橋（写真2）
・一九八八年開通

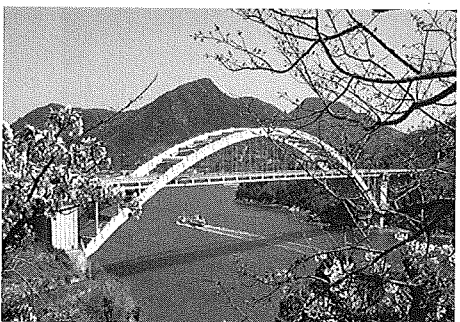
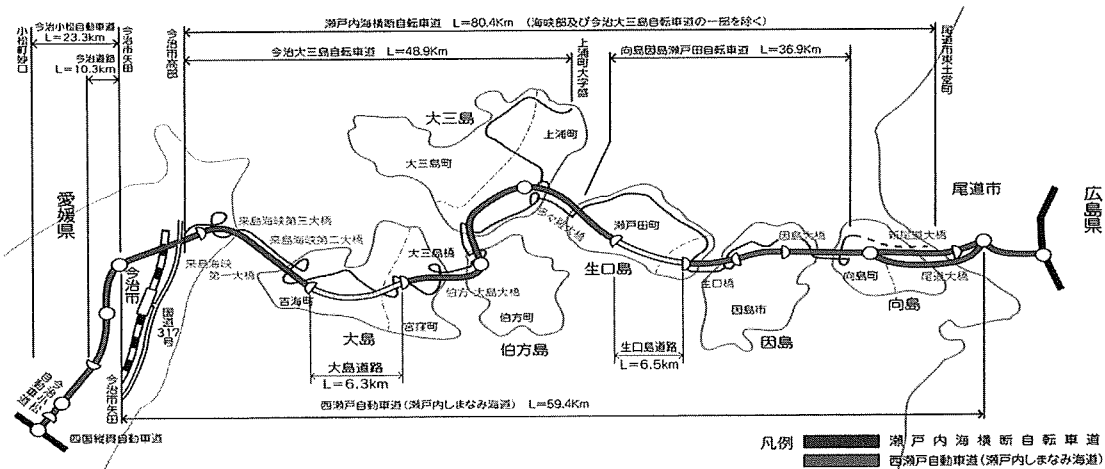


写真3 大三島大橋

○大三島橋（写真3）
・一九七九年開通

伯方島と見近島に架かる伯方橋と、見近島と大島に架かる大島大橋が結びついている総延長一、一六五mの橋で、伯方島はシンブルな掛橋、大島大橋はスマートな吊橋からなります。自然公園になっている見近島へは遊歩道を通って降りることが可能となっています。

- ・伯方島：橋長三二五m（掛橋）
- ・大島大橋：橋長八四〇m（吊橋）



しまなみ海道全体図

広島県の生口島と愛媛県の大

形斜張橋)

- ・橋長一、四八〇m (ファン)
- ・一九九九年五月開通

白い弧を描く美しいソリッド
 リブアーチ橋となっています。

○多々羅大橋 (写真4)

います。

う急流で名高い鼻栗瀬戸をまた
 ぎ、大三島と伯方島に架かって

(時速三・五m/秒) 以上とい
 た橋で、潮の流れが七ノット

・橋長三二八m (アーチ橋)

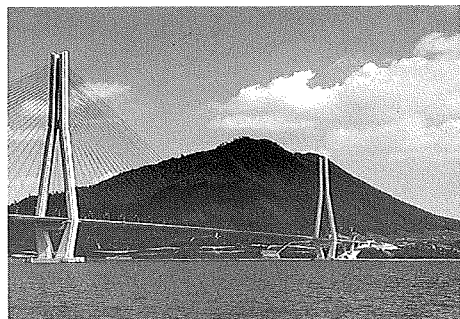


写真4 多々羅大橋



写真5 生口橋



写真6 因島大橋

ケールと優雅さを感じられます。

○生口橋 (写真5)

・橋長七九〇m (ファン形斜

張橋)

鋼橋とコンクリート製の橋け

たを連結した日本初の複合構造

を持つ斜張橋で、多々羅大橋と

○因島大橋 (写真6)

・橋長一、二七〇m (吊橋)

向島と因島を結ぶ、布刈瀬戸

に架かる橋で、吊橋特有の優雅

な曲線と高いタワーを持ち、端

正な美しさが魅力です。また、

橋はしまなみ海道で唯一の上下

二段構造で、上部が自動車道、

下部が自転車歩行者道になって

います。

○尾道大橋・新尾道大橋（写真7）

尾道大橋

・一九六八年開通

・橋長三八五m（放射形斜張

橋）

新尾道大橋

・一九九九年五月開通

・橋長五四六m（ハープ形斜張橋）

尾道大橋は、尾道市と向島を結び、島民の通勤や通学、買い物などに欠かせない生活橋です。新尾道大橋は尾道大橋の西側に

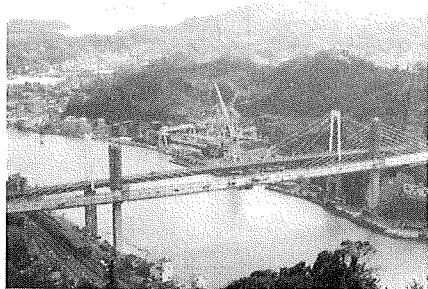


写真7 尾道大橋・新尾道大橋

並行して架けられた自動車専用道路の橋で、橋上から尾道水道をまるごと見ることが出来ます。

◆瀬戸内海横断自転車道

愛媛県今治市と広島県尾道市とを結ぶ延長約八〇kmの自転車歩行者道で、島々の観光を楽しむながら、屋外のレクリエーションを堪能できるサイクリングロードです。瀬戸内海に浮かぶ

島々が夕日に沈む様子や瀬戸の潮流を眺望しながら自転車、バイク及び徒歩で渡ることができ



写真8 自転車や徒歩などで瀬戸内海の眺望を楽しむことができる

るようになっており、しまなみ海道に島々に架かる橋上にも整備されています（写真8・9）。今治市から尾道市までのしま

なみ海道沿線の自治体では、レンタサイクルを運営しており気軽にサイクリングを満喫できるようになっていきます。

◆最後に

しまなみ海道の沿線には、大三島の大山祇神社や多々羅しまなみ公園（道の駅）、大島の亀老山展望公園や吉海町バラ公園

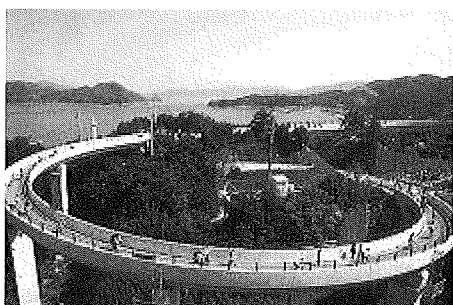


写真9 自転車道

等の見どころがたくさんありますので、読者の皆様も是非しまなみ海道を訪れていただき、海上に架かる自転車道より瀬戸内海の多島美を眼下に臨みながら島々の風情を身体中で感じつつ観光名所を回ってみてください。

そして最後に、日本最古の温泉である道後温泉で疲れた体を癒すというのはいかがでしょう。

表 自転車・歩行者料金表

来島海峡大橋	伯方・大島大橋	大三島大橋	多々羅大橋	生口橋	因島大橋	尾道大橋
200円	50円	50円	100円	50円	50円	10円

※ 原付・125cc以下の二輪車の同額。歩行者は無料。

二〇一〇年に向けての道づくり



奈良県東京事務所

喜寿伸 正博

◆奈良県の概要

奈良県は日本のほぼ中央に位置し、周囲を山岳に囲まれた内陸県で、東西七八・六km、南北一〇三・四kmと南北に細長い形をしています。地形的には、次の三地域に分かれています(図1)。

①大和平野地域・県全体の二割にあたる面積の中に九割の人口が集中する、本県経済の中枢地域。

②大和高原地域・なだらかな高原状の地形を呈し、多様な土地利用の可能性と豊かな自然を有する地域。

③五條吉野地域・主に南部は急峻な山岳地形で、豊富な森林資源と希薄な人口が特徴

的な地域。

◆道路整備の状況は全国最低レベル

奈良県の道路整備状況は、あらゆる指標からみても全国最低レベルです。以下に代表的な指標を示します(図2)。

○改良率(全道路)

四三・五%(全国)

四三位 全国平均五

七・二%)

○改良率(一般国道)

六八・七%(全国)

最下位 全国平均九

〇・三%)

○高速自動車国道供用延長

一八・二km(西名阪自動車道、全国最下位)

このような状況から、市街地では、渋滞多発箇所が四五カ所あるなど渋滞が慢性的に発生している

◆道路整備へのニーズは非常に高い

県内の鉄道はJ・R、近鉄あわ

る一方(写真1)、山間部では、異常気象や災害による通行規制が多発しています。平成一六年度は、旧大塔村(現五條市)で発生した大規模な地滑りにより、国道一六八号が二〇〇mに渡って崩落する(写真2)など、二六一回の通行規制が行われました。

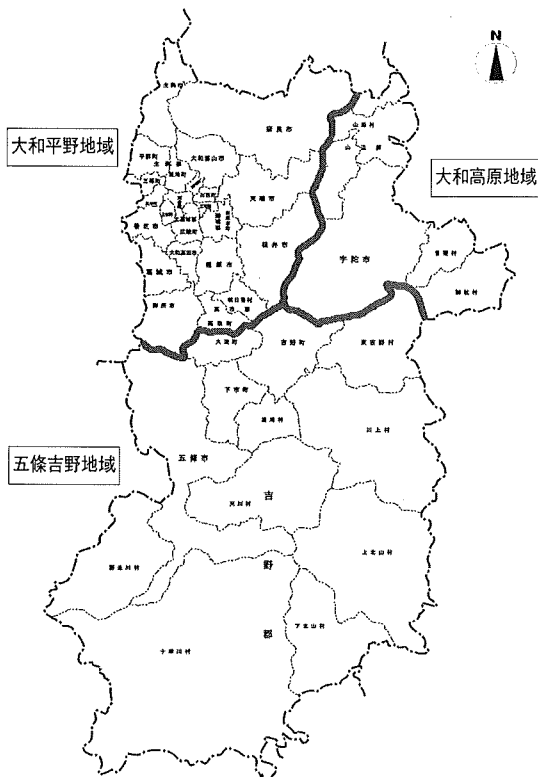


図1 奈良県地域区分図(12市 15町 12村)

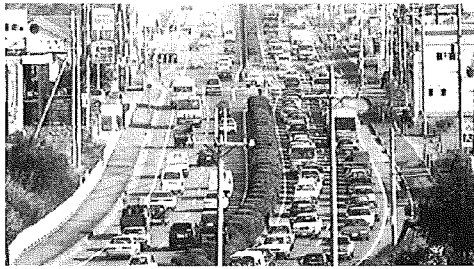


写真1 国道308号の渋滞状況
(柏木町～三条大路2丁目交差点付近)

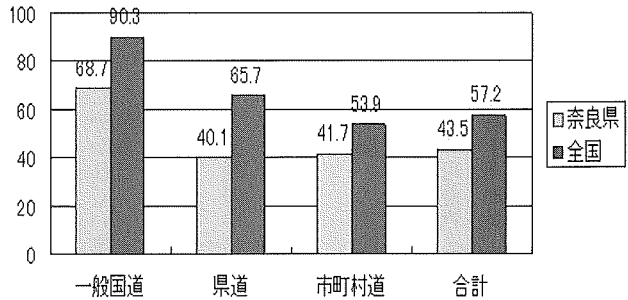


図2 道路改良率の比較

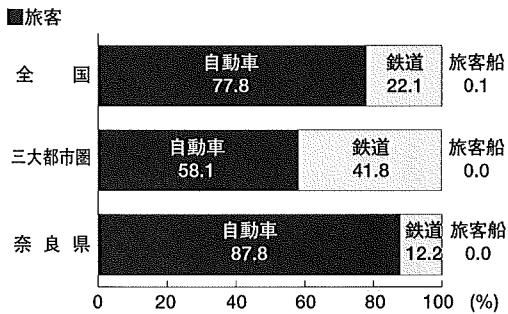
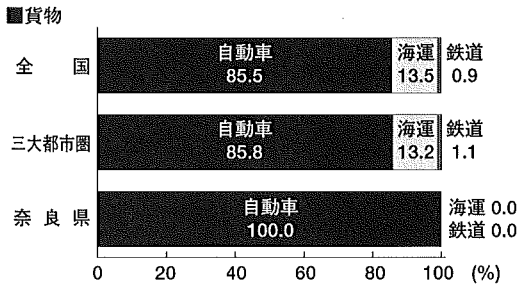


図3 貨物及び旅客の機関分担率

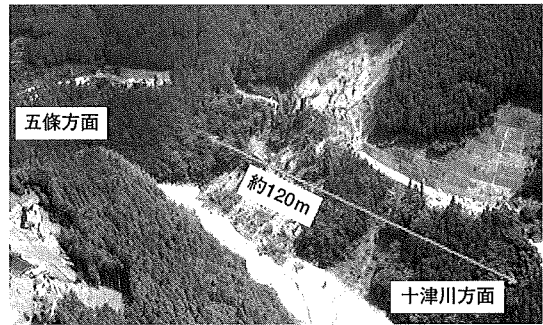


写真2 国道168号の崩落状況

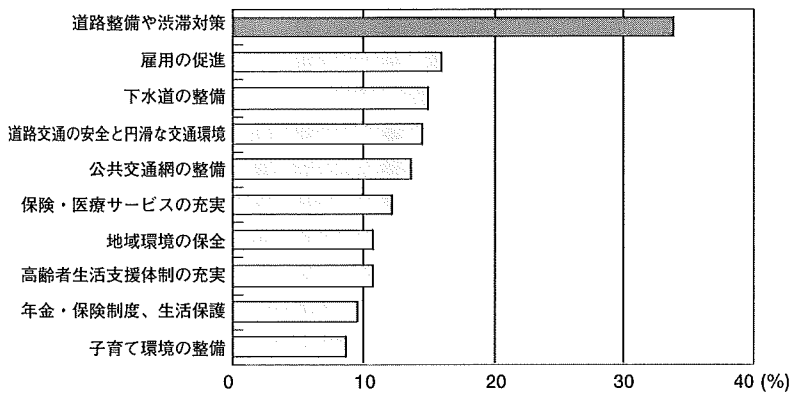


図4 奈良県において特に不満だと思う項目

資料：なら県民アンケート2002

せて二五四km(全国四〇位)ありますが、大和平野地域のみであるため、旅客・貨物輸送とも自動車への依存度が高くなっています(旅客九〇%、貨物一〇%) (図3)。

また、観光客の約五割の方が

自家用車を利用していることなどから、休日の交通量が平日と変わらない(休日/平日...〇・九八)ため、市街地では平休日を問わず渋滞が発生しています。そのため、県民に行ったアンケートの結果では、道路整備と

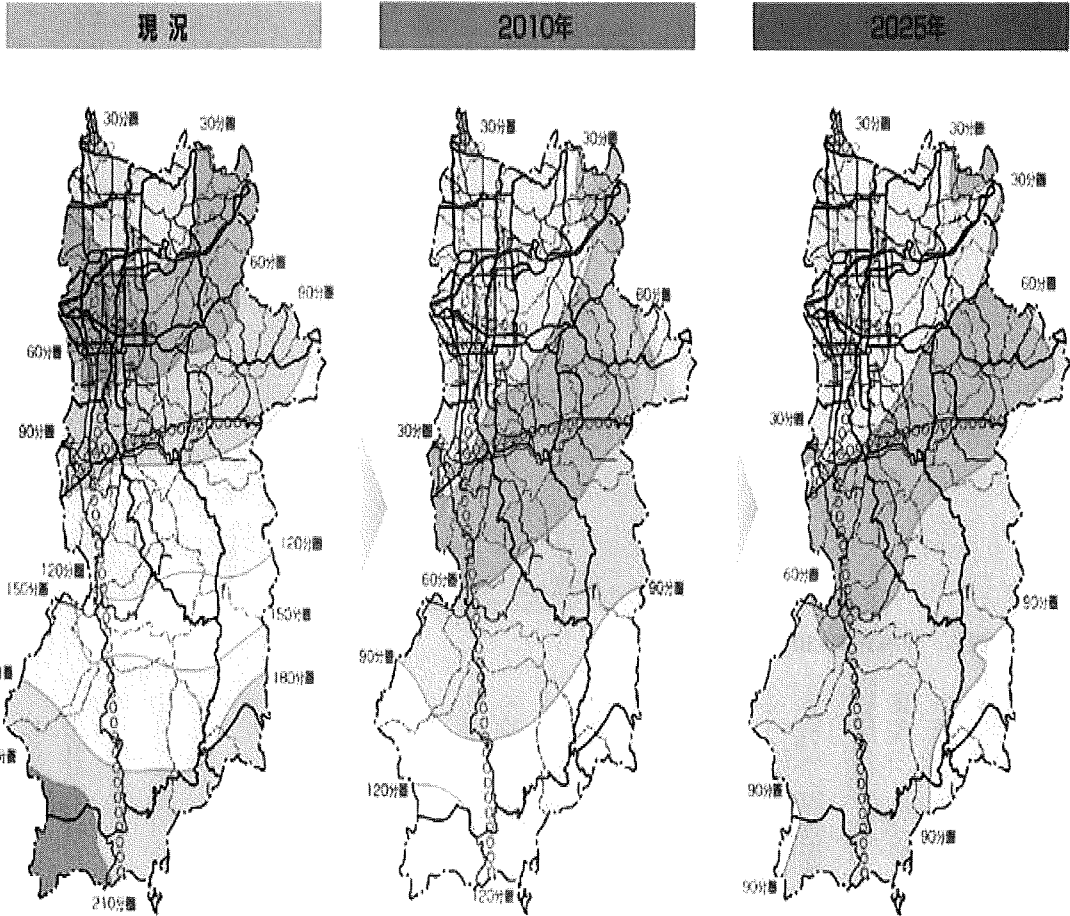


図5 奈良市中心地への移動時間圏図

当面は平城遷都一三〇〇年となる二〇一〇年までに県内市町村の中心地どうしを二時間で結ぶことを目標とし、道路の整備に取り組んでいます(図5)。

その実現を目指しています。

◆なら・半日交通圏道路網構想
 このような行政ニーズに対応するため、県では道路整備の長期構想として、県内のいずれの市町村においても概ね二時間程度で移動でき、半日で往来できる道路網の形成を図るとともに、市街地でのより安全でよりスムーズな道路交通の確保を目指す「なら・半日交通圏道路網構想」を平成五年度に策定し、幹線道路の整備、市街地の総合的な渋滞対策、奈良らしさを活かした沿道環境の整備を柱にその実現を目指しています。

4)。

復元中の大極殿(イメージ)

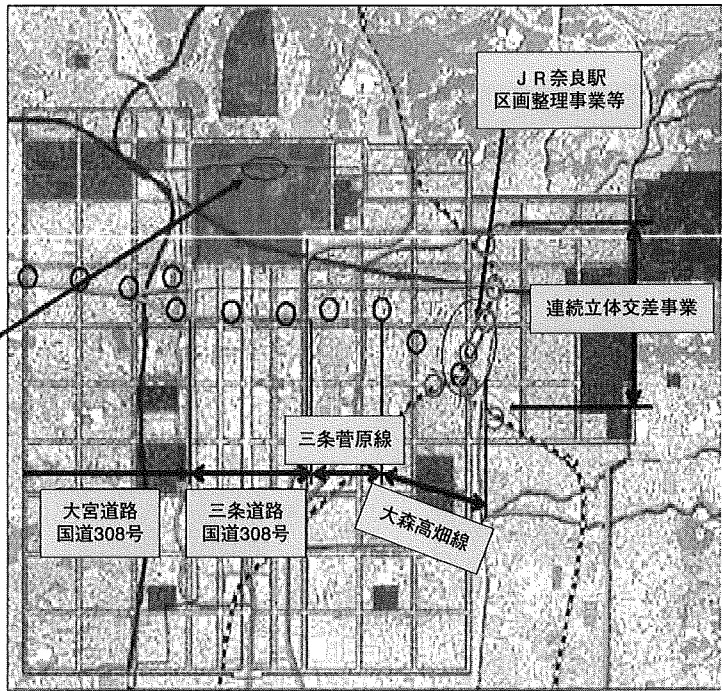
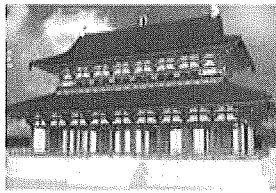


図6 平城遷都1300年記念事業関連

◆平城遷都一三〇〇年記念事業
に向けて

奈良県では、二〇一〇年に世界遺産平城京を中心に日本の歴史文化を国内外に発信する「平城遷都1300年記念事業」を実施します。約半年間にわたり県内の歴史文化スポットを活用した多彩な行事を展開する予定です(図6)。

この記念事業には、国内外より多くの来訪者が見込まれるため特にメイン会場となる平城宮跡周辺の主要道路や県内各地、県内外を結ぶ広域的な幹線道路の整備が強く求められています。

記念事業開催に合わせ、県都奈良市の新たな玄関口を創出するJR奈良駅付近連続立体交差事業及び周辺街路の整備や来訪者を快適に会場に誘導する一般国道三〇八号線(大宮道路・三条道路)の整備を推進するとともに、京奈和自動車道を基軸として、飛鳥・藤原京、斑鳩をはじめとする県内各地をネットワ

ークする中和幹線などの幹線道路整備を行っています。

◆四つの世界遺産を結ぶ京奈和自動車道の一部区間が供用(図7)

京奈和自動車道は、大和平野を南北に縦断して京都と和歌山を結ぶ延長約一二〇kmの高規格幹線道路で、国道二四号のバイパスとして国土交通省が整備しています。

第二名神自動車道、本州四国連絡道路などとともに、関西の外側を一周約三〇〇kmで環状する「関西大環状道路」を形成します。大阪を中心に放射状に形成された道路とネットワークすることにより、関西圏の主要都市間における時間短縮と連携強化を図る役割を担っています。

この道路の全線が完成すると奈良市から和歌山市の所要時間は、約一七〇分から約五〇分に短縮され、「古都京都の文化財」「古都奈良の文化財」「法隆寺地域

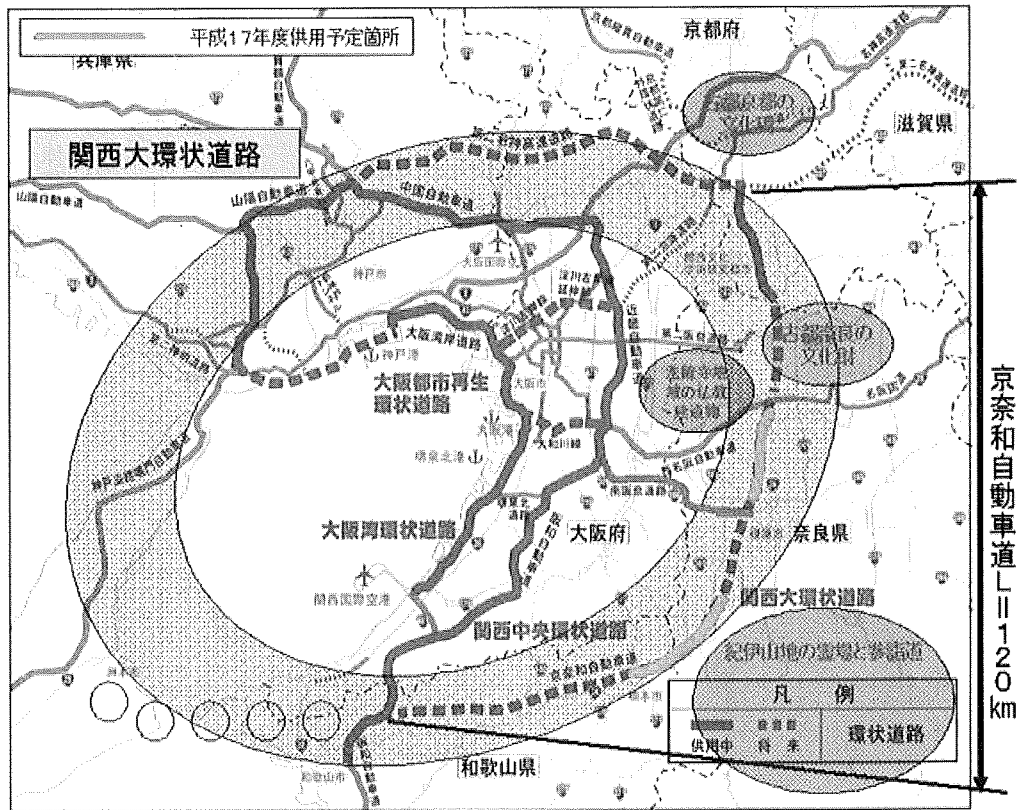


図7 京奈和自動車道

の仏教建造物」及び「紀伊山地の霊場と参詣道」の四つの世界遺産が結ばれることとなります。

平成一七年度内には、大和郡山市・橿原市の一部区間及び五條地域の二区間約一六kmの自動車専用道路が供用する予定です。

これにより、国道二四号に集中していた交通が転換し、大幅な混雑解消による所要時間のばらつきが減少が見込まれ、大和平野の南北の移動がスムーズになります。つまり、東大寺がある奈良公園と高松塚古墳のある飛鳥の移動が楽になるわけです。その効果で観光客が増加し、観光産業など経済の活性化が期待されます。

◆奈良く明日香の大規模自転車道完成へ(図8、写真3・4)

長年整備を進めてきた大規模自転車道が奈良市から明日香村までつながります。奈良公園から平城京跡、薬師寺をとおわり、法隆寺のある斑鳩を巡り、馬見丘陵公園・橿原神宮を経て、石

舞台古墳まで約五〇kmの自転車道となります。自転車道の途中には、トイレや休憩施設、主要な観光施設への案内看板も設置しています。全身でさわやかな風を感じながら古都奈良を観光するのも健康的でよいのではないのでしょうか。利用者の拡大を図るために、パンフレットでレンタサイクルの案内やHPでわかりやすい紹介を行っています。大規模自転車道ホームページ http://www.pref.nara.jp/toshi/walking_map/nara/okce/indexbike.html

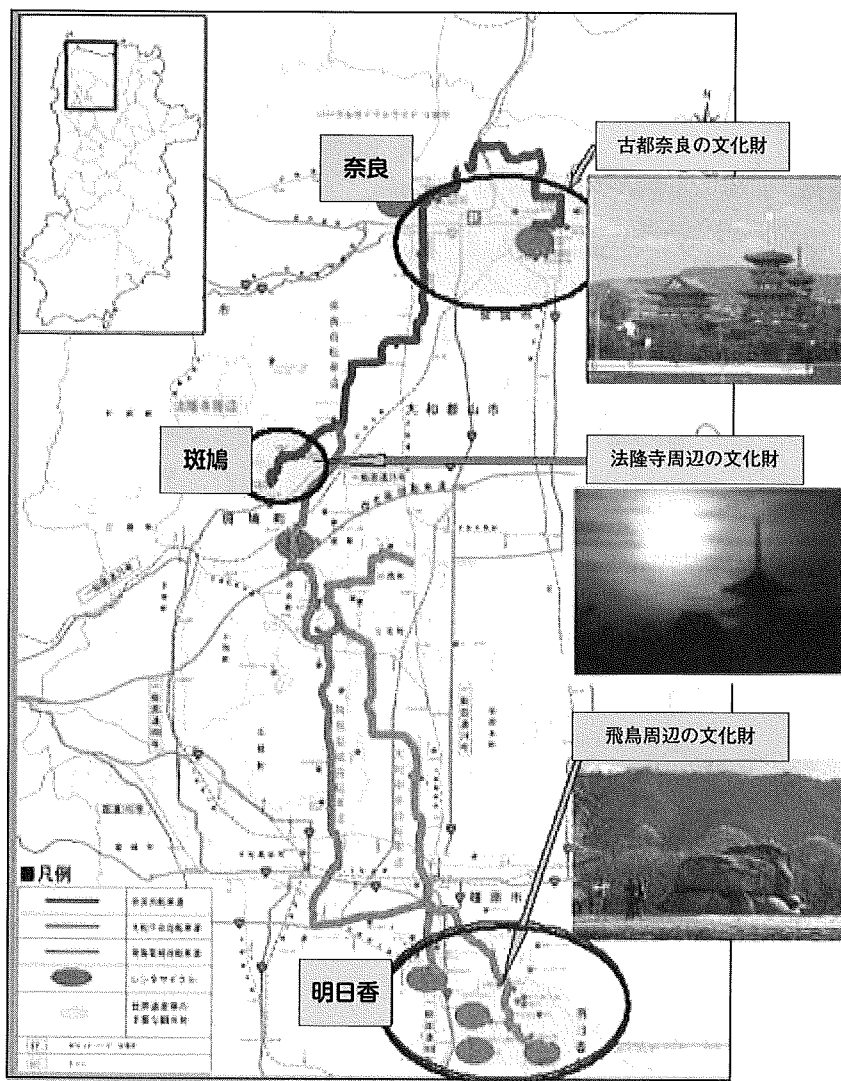


図 8 大規模自転車道概要図



写真 4 休憩施設



写真 3 大規模自転車道

八戸市都心再生

にぎわいトランジットモール社会実験

八戸市都市政策課

一 八戸市の紹介

八戸市(図1)は青森県の南東部に位置し、夏は過ごしやすく、冬は積雪が比較的少なく晴天日が多いことから、一年を通して過ごしやすい気候が特徴となっています。八戸は「海から拓け、海とともに発展したまち」とも言われており、全国的に有名な「イカの水揚げ日本一」を誇る八戸港を持つ水産都市としての顔のほか、北東北随一の臨海工業都市としての顔も持っています。

近年は水産・工業のみならず、資源循環型社会に向けて「総合静脈物流拠点港(リサイクルポータル)」に指定されるなど、日本の主要な港にもなっています。

さらに、東北新幹線八戸駅開業により北東北の

として人的交流も活発になっています。

これらの潜在力・可能性を活かし、市民にはより住みよいまちとして、来訪者には来て良かったと思えるようなまちづくりを目指しています。

二 社会実験実施に至る背景

八戸中心市街地では、大型店の郊外立地や撤退等による商業機能の空洞化が進行し、活性化策として期待されていた再開発計画が取りやめになるなど、現実性の高い施策の展開を図り、賑わいを取り戻すことが重要な課題となっています。

一方で、二〇〇二年一二月の東北新幹線八戸駅開業を契機に観光客が増大しており、中心市街地の小路横丁に設けられた地元主導による屋台風飲食店街「八戸屋台村みろく横丁」が観光客に大い

玄関口として広く認知され、全国から多くの観光客やビジネス客が訪れるようになり、北奥羽約七〇万人の商業・経済の中心地「北東北の拠点都市」

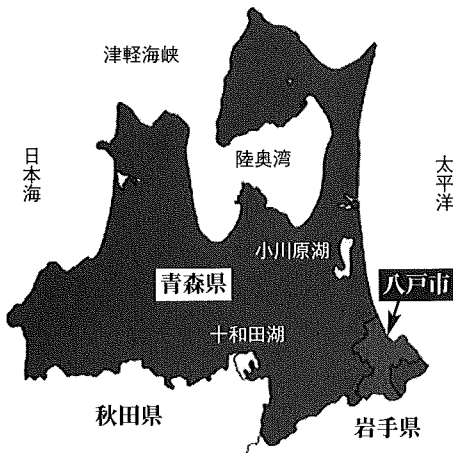


図1 青森県八戸市の位置図

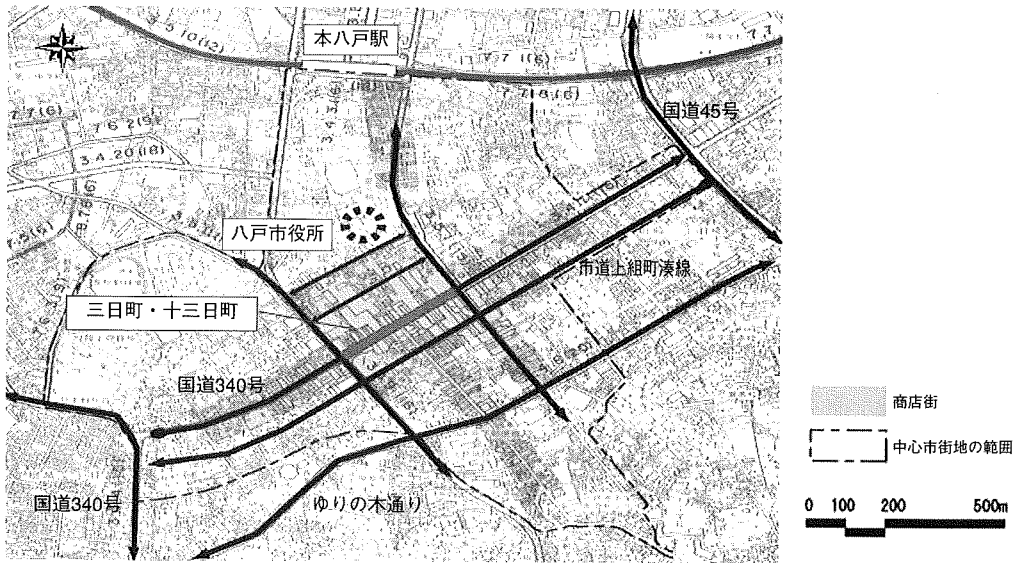


図2 対象地区の位置



写真1 対象地区の様子

に受け、活性化の核になっています。しかしながら、依然としてまちなかでは歩行者の回遊性が乏しく、賑わいの広がりが見られず、まちなかの回遊の軸であるメインストリート三日町・十三日町では、歩行者交通量が年々減少している傾向にあります。

このような状況を鑑み、一四年度から地元商業者が中心となって「中心市街地にぎわい創出事業（にぎわいストリートフェスティバル）」として、三日町・十三日町の歩行者天国化によるイベントに取組み、また、平成一六年度には、都市再生本

部「全国都市再生モデル調査 八戸中心市街地まちなか巡りと会場づくりによる活性化プロジェクト」として、まちなかの回遊性を高める仕掛けづくりについて検討してきたところです。

このような取組みの機運を活かし、まちなか回遊創出のテーマとして、かねてから構想されてきた三日町・十三日町のトランジットモール化に向け、社会実験に取り組みこととなりました。

三 対象地区の状況（図2、写真1）

中心市街地の交通は、主に国道三四〇号線及び市道上組町湊線の二本の幹線道路からなり、これら道路は相互一方通行の交通規制がされ、実験の対象地区である三日町・十三日町は延長約三四〇mあり、国道三四〇号線の一区間にあたります。

対象地区は八戸の中心地として市内のバス網が集中し、道路自体がバスターミナル化している状況にあります。また、タクシーの流しをはじめ、配送トラックや一般車の駐車などにより、三車線（全て一方通行）ある内、普段から一〜二車線しか車両が走行していない状況がみられ、通過交通も多いことから朝夕は混雑する路線となっています。

四 実験概要

1 目的

前述の状況にある対象地区において、通過交通

表 調査内容

定量的調査	<p><調査時間：10時～20時までの時間帯></p> <ul style="list-style-type: none"> ■自動車交通量調査 <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路等5ポイントにおける自動車交通量調査 ■バス交通にかかわる調査 <ul style="list-style-type: none"> ・バスの定時性調査 ・対象地区内のバスの所要時間 ■歩行者交通量調査 <ul style="list-style-type: none"> ・4ポイントにおける歩行者交通量調査 ■歩行者活動調査 <ul style="list-style-type: none"> ・オープンカフェ等に座っている人の人数調査 ■路上停車車両数調査 <ul style="list-style-type: none"> ・対象地区等での配送トラック、タクシー、一般車の路上停車台数の調査
定性的調査	<ul style="list-style-type: none"> ■来街者アンケート調査 <ul style="list-style-type: none"> ・来街者の満足度等にかかわる街頭、店舗でのアンケート調査の実施 ■関係者ヒアリング調査 <ul style="list-style-type: none"> ・商業者・配送トラックドライバー・バスドライバー・タクシードライバーへの実験評価についてのヒアリングの実施

等を排除し、賑わいのある回遊空間形成に資するトランジットモールの実現に向け、以下の三点を本実験の目的としました。

① 対象地区をトランジットモールとする交通規制を実施し、これに伴う交通環境の変化を把握

② 全面モータリ化（歩行者天国）を含む大きく三つのパターンで実験し、交通規制による影響・効果等を比較し、本市中心市街地における最適なパターンを模索

③ トランジットモールとなった道路空間等を活用したオープンカフェの実施

2 実験内容

(1) 検討・実施体制

実験にあたって商業者、商工会議所、交通事業者、行政機関等からなる「にぎわいトランジットモール推進協議会」を設立し、本実験を検討・実施しました。

(2) 実施期間

・六日間 九月二五日（日）～九月

三〇日（金）

・時間…二時～一九時

(3) 実験パターン

以下の実験パターンを実施しました。

●実験1…フルモール実験（歩行者天国）

●実験2…セミトランジットモール実験

●実験3…フルトランジットモール実験

・実験3は、配送トラック、タクシーの進入の可否についても実験

○実験3-1（バス、配送トラック、タクシー進入可）

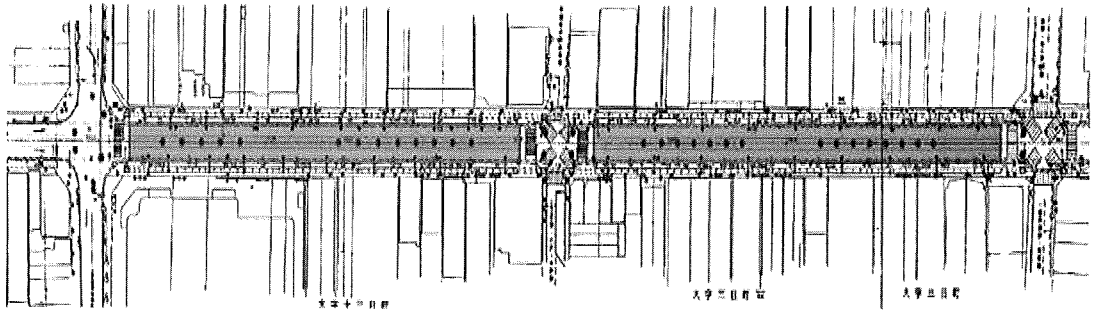
○実験3-2（バスのみ進入可・配送トラック、タクシー進入不可）

(4) 交通量・アンケート等調査の実施（表）

各実験パターンについて一日ずつ、周辺交通量や満足度等にかかわるアンケート調査等を実施しました。

なお、定量的調査は、平常時（一日間・一〇月一九日（水））も実施しました。

■ 実験 1 (9月25日)



- ・歩行者天国の実施
- ・あわせて「にぎわいストリートフェスティバル」(歩行者天国)を開催

図3 フルモール 歩行者天国の計画図

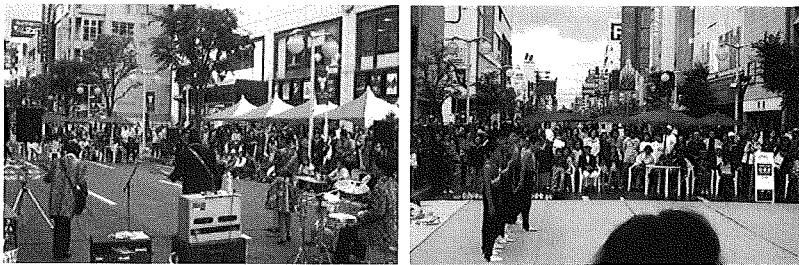
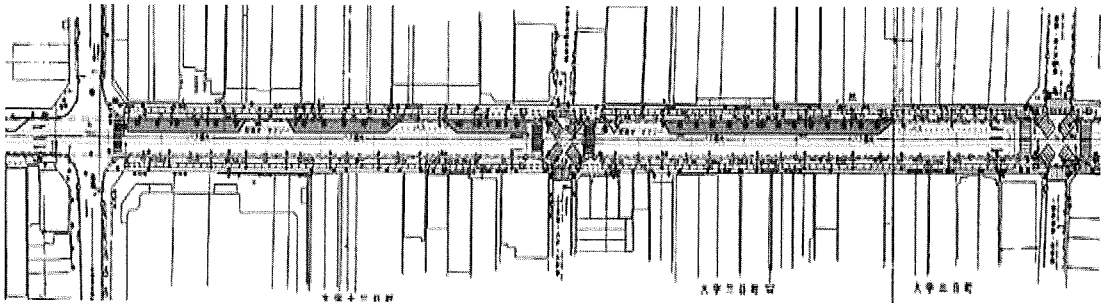


写真2 歩行者天国でのイベントの様子

■ 実験 2 (9月26日)



- ・一般車線通行規制 (3車線→2車線)
- ・イメージ歩道の設置 (1車線分)
- ・バス優先車線の設置 (1車線)
- ・イメージ歩道でのオープンカフェの設置

図4 セミトランジットモール計画図

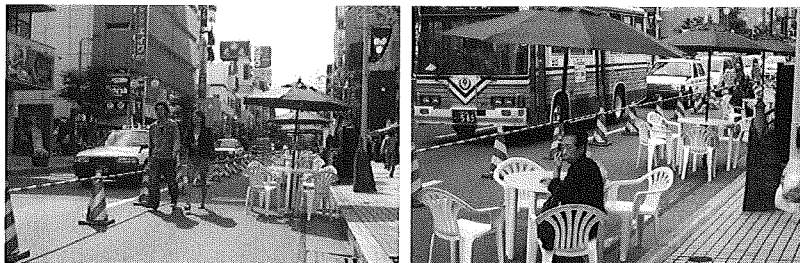
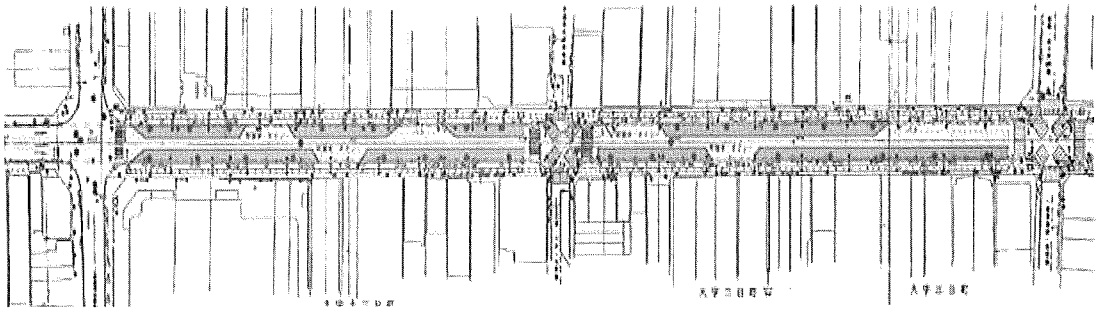


写真3 交通規制の様子

■ 実験 3-1 (9月27、28日)



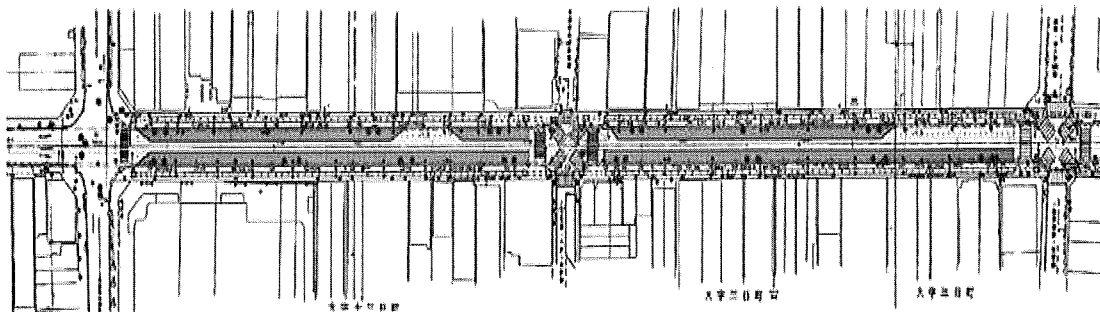
- | | | |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・全線トランジットモール化 ・一般車車線通行規制 (3車線→0車線) ・イメージ歩道の設置 (2車線分) ・バス専用車線の設置 (1車線分・一方通行) ・イメージ歩道でのオープンカフェの設置 | + | <ul style="list-style-type: none"> ・配送トラック・タクシーの進入を許容 ・荷捌きスペース、タクシーの乗降場の設置 |
|---|---|--|

図5 フルトランジットモール 歩行者天国の計画図



写真4 交通規制 (左)、荷捌き・タクシー乗降場 (右) の様子

■ 実験 3-2 (9月29、30日)



- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・全線トランジットモール化 ・イメージ歩道の設置 (2車線分) ・配送トラック・タクシーの進入も不可 | <ul style="list-style-type: none"> ・一般車車線通行規制 (3車線→0車線) ・バス専用車線の設置 (1車線分・一方通行) |
|--|--|

図6 フルトランジットモール計画図

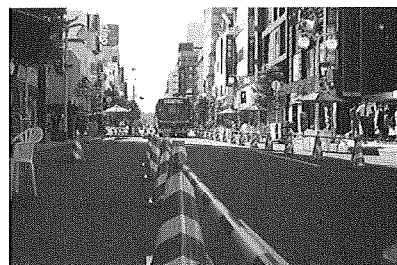


写真5 交通規制の様子

五 実験結果の概要

1 交通規制に伴う交通混雑の状況

実験1（フルモール）では、基本的に大きな混雑はみられなかった。歩行者天国によるイベント開催が市民に定着してきており、ドライバーが事前に混雑を回避するよう行動していたものと推測される。

実験2（セミトランジットモール）においても大きな混雑はなく、交通量等データは平常時と顕著な差異はみられなかった。これは対象地区では普段から路上駐車車両等で走行できる車線が限定



写真6 迂回路での交通混雑（番町）

されているためと考えられる。

実験3（フルトランジットモール）では、対象地区の入り口にあたる交差点で交通混雑が発生し、周辺道路では迂回車両により、信号のある交差点で慢性的に閉塞する箇所もあった。しかしながら日が経つにつれ、これら混雑が徐々に緩和してきており、円滑に走行できる迂回路が選択され

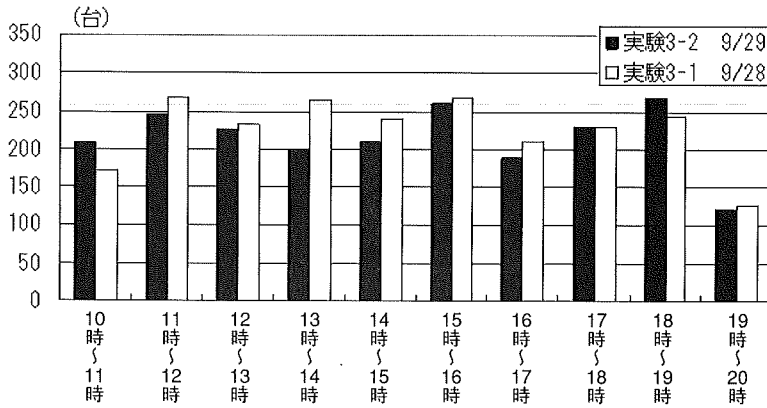
ていく状況がデータ上でも把握できた。

2 オープンカフェの利用状況（図8・9）

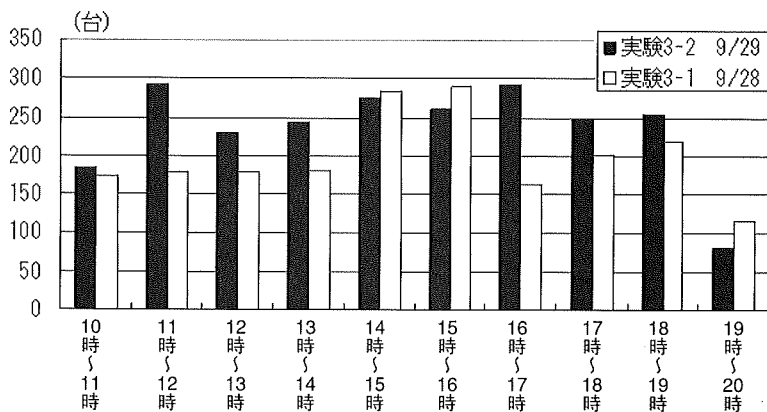
イベントをあわせて開催した実験1（フルモール）を除き、なかなかオープンカフェに座ってもらえない状況にあった。それでも日が経つにつれてオープンカフェに座る人数が増加がみられた。

来街者アンケート調査から、座る理由がない、

迂回路A（馬場町）



迂回路B（番町）



- ・ 総じて迂回路Aで交通量が増加、迂回路Bでは減少していることがうかがえる（9/28と9/29を比較）。
- ・ 迂回路Aで交通混雑は見られなかったが、迂回路Bでは信号のある交差点で交通混雑が発生した。

図7 迂回路での交通量の変化

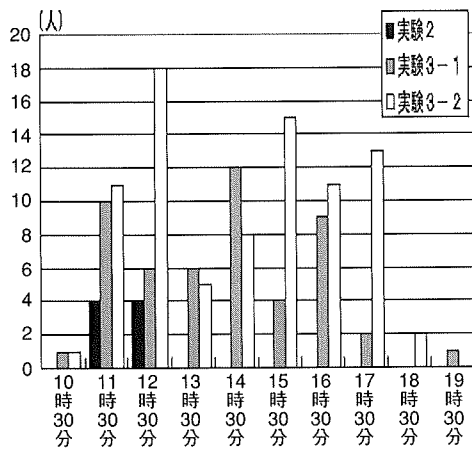


図9 座っている人の人数 (三日町)

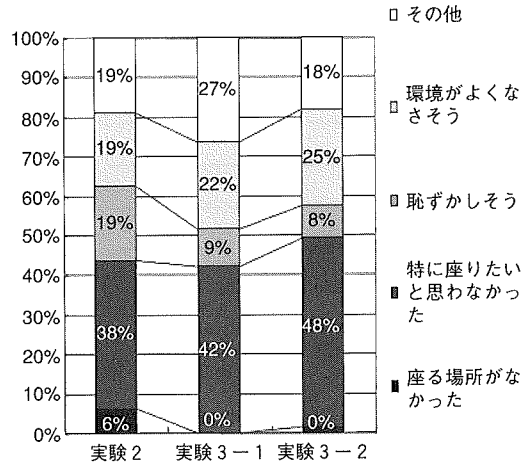


図8 オープンカフェを利用しなかった理由

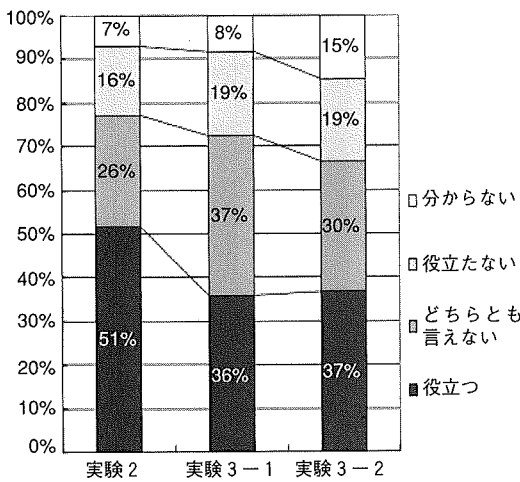


図10 まちなかの活性化に役立つか

3 来街者の満足度
来街者アンケート調査から、トランジットモールが活性化に「役立つ」とする評価が「役立つな」とする評価を上回り、歩行者や公共交通優先のまちづくりが期待されているものと考えられる。個別評価では、歩行空間やバスの利便性に関しては、良くなったとする評価が多くみられた。一方、自動車の利便性や周辺道路での交通環境については、総じて悪化したという評価であった。

4 商業環境への影響
商業者へのヒアリング調査では、実験3（フル

トランジットモール）では買い物客が店先まで車でこれないことなどから、商売としてはマイナス影響であったという意見が多くあった。しかしながら、本実験は有意義な取組みであり、改善を図りながら次なる施策展開に結びつける必要があるとの意見であった。

5 バスの走行環境への影響
バスドライバーのヒアリング調査では、実験3（フルトランジットモール）は、一般車や路上駐車がなく、走りやすいとの評価であった。バス停付近でみられるタクシーとバスとの混雑はなく、円滑な走行ができたとの評価であり、データ上からも推測することができた。

6 配送トラックへの影響
交通規制に伴う交通混雑によりバスの運行の支障となったが、これを要因とする大きな遅延はなかったとする評価であった。

配送トラックドライバーへのヒアリングでは、周辺道路に停めて台車等で配送したという意見が多くあり、路上停車台数調査のデータでも把握できた。このような配送トラックによる混雑は基本的になく、交通規制時間前に配送を終わりにする、車をいつもより小さくしたなどの工夫を行った例もみられた。

実験3-1での荷捌きスペースは使い勝手が良かったとする評価が多くあった。

■ 実験に対する個別評価

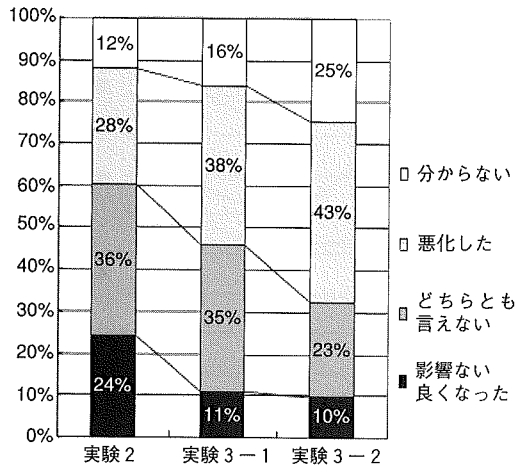


図12 周辺道路の渋滞

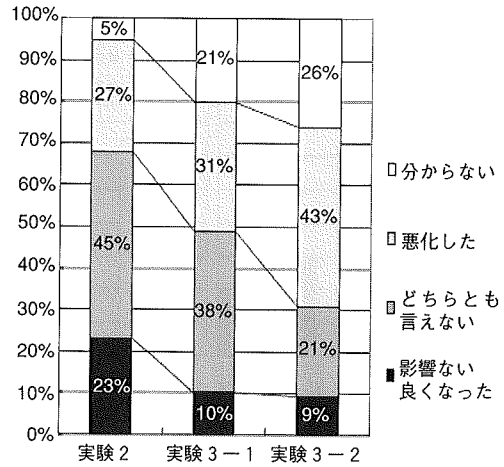


図11 自動車の利便性

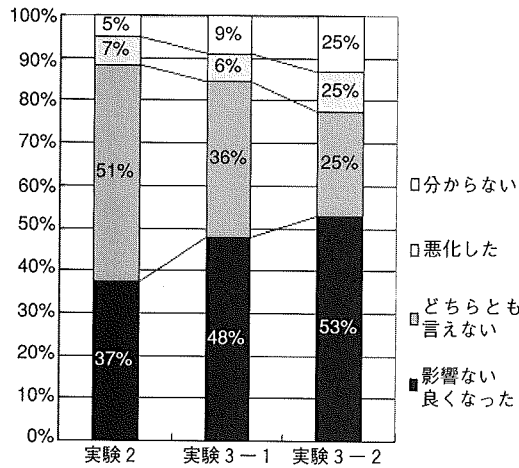


図14 歩きやすさ

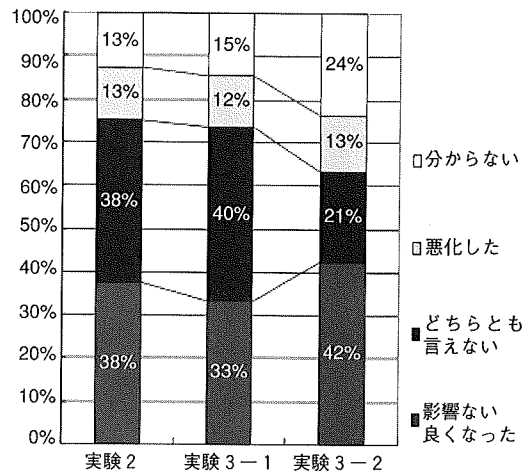


図13 バスの利便性

段階的な取組みが必要と考えられます。その際には、本実験の結果を活かし、タクシーなどを含め対象地区の「トランジット」の機能として求められるな交通手段を組み込むことをはじめ、周辺道路を含めた適切な交通規制・誘導や、歩行空間を活用した回遊の仕掛けづくりなどを行い、賑わいのあるトランジットモールの実現へと結びつけていくことが必要となります。

周辺道路の混雑の状況からみて、恒久的なトランジットモールの取組みは現状では困難であり、実施日の限定、定期化することからはじめるなど、

六 今後の展開

高年齢者や障害者等の利用者への配慮から、トランジットモールであってもタクシーの降車や配送はできるようにすべきとの意見があった。

7 タクシーへの影響
タクシードライバーのヒアリングでは、基本的に表通りに入れないことから、混雑の少ない周辺道路を主に流したとのことであった。客が拾えず、実験は売り上げにマイナスに影響したとする意見が多くあった。

今後は、調査結果を精査・分析し、本市中心市街地にふさわしいトランジットモールのあり方を模索することになります。