

目次

特集 / ITSの取組みについて

ITS / スマートウェイの現状と動向	道路局道路交通管理課 ITS推進室	1
安全から安心へ、ユニバーサルサービスを 目指した首都高のITS	田沢 誠也	6
神戸市における自律移動支援プロジェクトの取組みについて	辰巳 聡一	11
ETC社会実験システムの試行的実施について ～OZパーキング(大曽根国道駐車場)駐車場ETC社会実験～	中部地方整備局 道路部交通対策課	19
平成17年度に実施した阪神高速道路における ETC普及促進の取組み	石田 聡介	28

一般国道の指定区間を指定する政令の一部を 改正する政令(平成18年政令第67号)について	宮下 宗一郎	33
規制改革・民間開放推進3か年計画(再改定)について	道路局路政課	36

訴訟事例紹介

道路管理瑕疵と事故発生との間の因果関係が争われた事例	岡崎 之彦	46
— 神奈川県道自動二輪車衝突事件 —		

連載 道と思想(その7)	三木 克彦	54
--------------------	-------	----

<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;"> とんび の広場 </div>	「静岡市のみちづくり」(道路の中長期計画)について(静岡市)	気田 敏弘	58
	紀州もてなし街道 ～シーニックバイウェイ紀南～(和歌山県)	市川 泰広	62

連載 / 社会実験 「道の駅」における身障者用駐車マスの 適正利用に向けた社会実験～佐賀県内「道の駅」での実験～	白石 道雄	66
---	-------	----

時・時・時		72
-------------	--	----

ITS／スマートウェイの現状と動向

道路局道路交通管理課 ITS推進室

一 はじめに

我が国では最先端の情報通信技術等を用いて人と道路とクルマとを一体のシステムとして構築するITS (Intelligent Transport Systems: 高度道路交通システム) の開発及び実用化を積極的に推進してきているなか、カーナビゲーションシステムやVICS、ETCの急速な普及により、渋滞の解消や環境負荷の軽減等の社会的効果が現れつつあり、ITSは、これまで解決が困難であった様々な社会的課題を解決し、社会や生活の変革に貢献していく、いわばセカンドステージに入りつつある。

このような状況のもと、セカンドステージを迎えるITSを展開していく上で、共通の基盤であ

るスマートウェイを具体的に実現していくための方策をとりまとめたものとして、二〇〇四年八月、スマートウェイ推進会議(委員長・豊田章一郎 経団連名誉会長)より「ITS、セカンドステージ」を提言いただいた。これを受け、スマートウェイは国家戦略として着実に推進され、二〇〇七年の本格的なITS社会実現に向け、官民一体となった共同研究の取組みなどが行なわれているところである。

二〇〇五年七月には、スマートウェイ推進会議を再度開催し、二〇〇四年八月の提言を受けた取組みの進捗の確認とともに、今後のスマートウェイの方向性についてのフォローアップを頂いた。

本稿では、スマートウェイ推進会議の踏まえたITS推進の取組みについて紹介する。

二 スマートなモビリティ社会の展開

1 スマートウェイのゴール

二〇〇四年八月の提言「ITS、セカンドステージ」を受けて国家戦略として着実に推進しているスマートウェイのゴールは、移動・交通の質の向上によるスマートなモビリティ社会の実現、すなわち、事故・環境負荷・渋滞といった車社会がもたらした「負の遺産の清算」、高齢者・身障者が安心して移動できる「高齢者、障害者のモビリティ確保」、高速道路や公共交通の利用促進により地域の活力を向上し豊かさを実感できる「豊かな生活・地域社会」、情報のシームレス化や物流効率化による「ビジネス環境の改善」の四つを実現することと定められている(図1)。

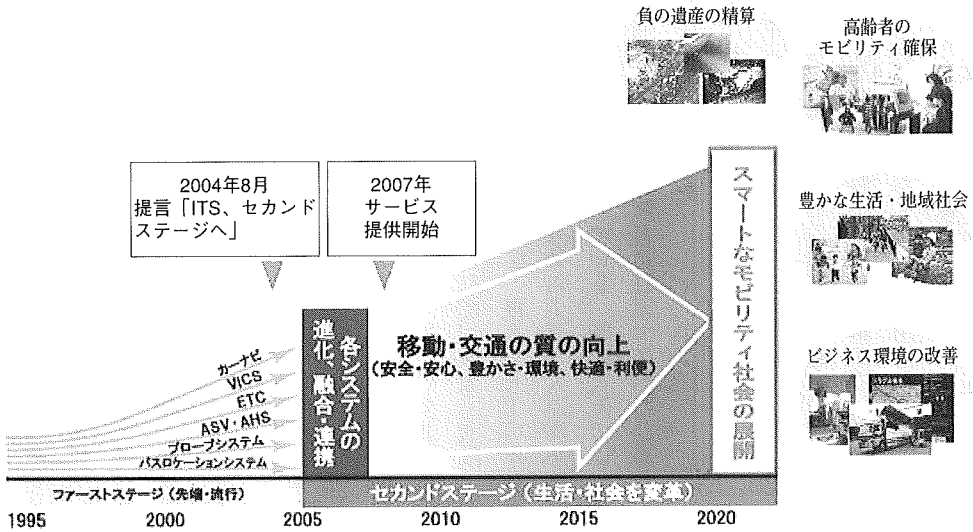


図1 スマートウェイのゴール

2 一つのITS車載器で様々なサービスを実現

スマートなモビリティ社会に向けて多様なサービスを展開するにあたっては、個別のサービスを実現するのではなく、多様なサービスを共通して利用可能な基盤（プラットフォーム）を関係者の適切な役割分担のもとに構築することが重要である。

そこで、基礎的なサービスの活用や組み合わせにより、先駆的なITSサービスを実現するためのプラットフォームを二〇〇七年に先駆的に構築するため、関係者が適切な役割分担のもと、官民共同研究の成果を踏まえ規格・仕様の策定をすともとに、具体化に向けた検討を実施していくこととしている。

3 ITS各分野を強力に牽引

二〇〇七年を目指したITSサービスを起爆剤に、プラットフォームを活用した新たなサービスを展開、さらには自動車内のサービスだけでなく、歩行者の携帯端末や家庭のパソコンなどと連携し、シームレスな情報環境を構築していくことにより、ITS各分野にわたる多様なサービスの推進を牽引し、スマートなモビリティ社会の

実現を加速することが期待される。

三 スマートウェイの推進状況

1 ITSによるサービスシートの実現

(1) 安全・安心
ITを活用した安全・安心対策については、二〇〇六年一月にIT戦略本部決定された「IT新改革戦略」においても、世界一安全な道路交通社会を実現し交通事故死者数五、〇〇〇人以下を達成することが定められ、そのための具体方策として、インフラ協調による安全運転支援システムの実用化が挙げられており、目標達成に向けてITSが高い期待を受けている。

安全・安心への具体的な取組みとしては、都市高速道路等の自動車専用道路では、車両単独での対処が困難なカーブ区間での前方障害物等の案内・注意など、走行支援情報に対する取組みを進めている。例えば、首都高速道路では二一％の事故が六％の道路（事故多発カーブ）に集中しているが、そのうち最も事故件数の多い四号新宿線上りの参宮橋カーブにおいて、通常のVICS車載器を用いた案内・注意情報提供を行う社会実験を実施しており、交通事故の大幅な削減効果が報告されている。

また、交通事故ゼロ社会に向け、様々な走行支援システムの研究開発の取組みが行われている。

(2) 豊かさ・環境

スマートICについては、一般道路に近接したSA等を活用した社会実験が全国二九箇所を実施され、所要時間短縮や救急車両の搬送迅速化等の具体的効果が既に現れている他、地域活性化に寄与するものとして住民からの大きな期待が寄せられており、社会実験期間の延長や実運用に向けた要望が得られている。

公共サービス実現に向けた実験として、一般の方へ新たなITSサービスを体験いただく取組みも進めている。道の駅やSAにおける情報接続サービスのデモを実施している。また、公共駐車場決済サービスの社会実験として、東京・大阪・名古屋の公共駐車場において、既存のETC車載器を用いた料金決済によりスムーズな入退場を体験いただく実験を実施している。特に大阪では、料金決済だけでなく身障者用駐車マスへの誘導サービスも実施している。

(3) 快適・利便

ETCについては、二〇〇六年二月現在、セットアップ台数が一、〇〇〇万台を超えており、利用率は約六〇％、特に首都高速道路では七割近くがETC利用となっており、利用者の利便性だけでなく、首都高速本線料金所の渋滞がほとんど解消するといった効果が発現している。

高速道路の渋滞の三六％は料金所の容量不足と

言われており、高速道路利用の円滑化、さらには料金所での一旦停止等によるCO₂排出量の削減にも大きな期待が寄せられている。

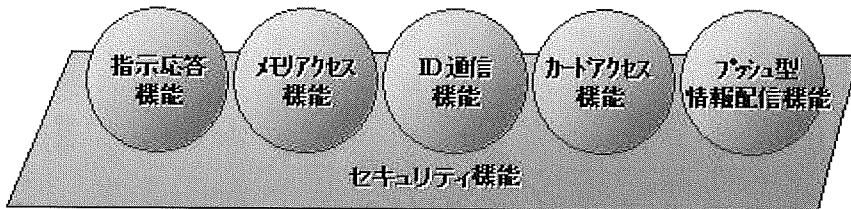
2 官民共同研究の推進

提言の実現に向けて、スマートウェイ推進会議の下に作業部会（部会長・川嶋弘尚慶應義塾大学理工学部教授）が設置され、具体的な取組みについて検討が行われている。

共同研究については、公募により選定されたノウハウを有する民間企業三社との間で、新たな道路サービスを実現する上で必要となる路側機の機能や、車載器の機能等を検討し、今後、実用化にあたり共通に定めるべき規格・仕様を策定する際に必要となる技術資料の作成などが実施されている。

具体的には、本共同研究の成果により、カーナビ、VICS、ETCと個別に提供されていたサービスを一つの車載器で提供するとともに、次節で述べる次世代道路サービス等の様々なサービスを利用可能とするための研究開発を実施している。

これらの実験成果については、二〇〇六年二月に国土技術政策総合研究所（つくば市）において「SMARTWAY DEMO 2006」を実施し、テストコース上で実際のサービスを体験いただくとともに、成果の妥当性の最終的な検証を行った（図2）。



- (1) 指示応答機能 : 路側から車載器に対して指示情報を通知、車載器が応答する機能
- (2) メモリアクセス機能 : 路側機から車載器のメモリに書き込み、読み出しする機能
- (3) ID通信機能 : 路側機が車載器を同定し、車載器が応答する機能
- (4) カードアクセス機能 : ICカードへの決済情報を送受信する機能
- (5) プッシュ型情報配信機能 : 多様な情報をパッケージして路側機から車載器へ提供する機能
- (6) セキュリティ機能 : アプリケーションの信頼性・安全性を確保するため、「相互認証」、「データ認証」、「暗号化」の3つを実現する機能

図2 官民共同研究において検討されている基本的な共通機能

四 今後の展開に向けて

スマートウェイ推進会議においていただいたフォローアップでは、スマートなモビリティ社会実

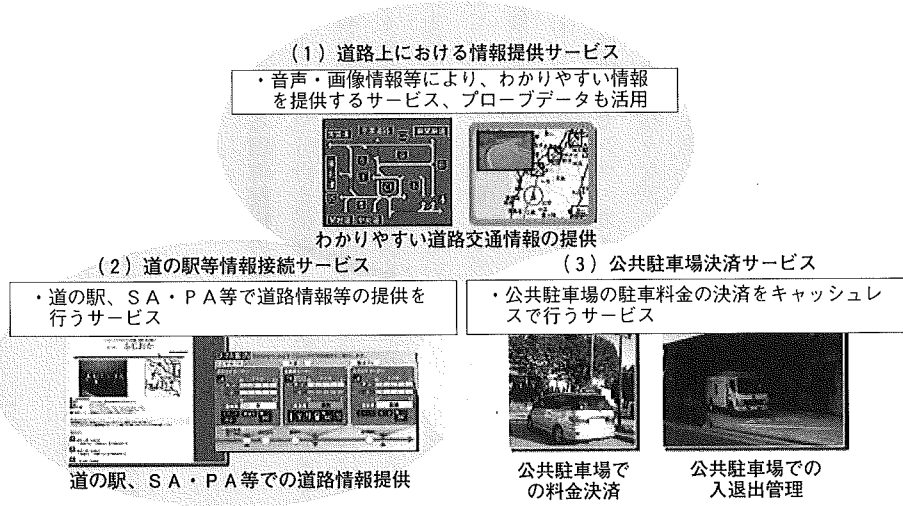


図3 3つのITSサービスを積極的に推進

現に向け、以下の三点を積極的に推進する(図3)。

- ① 二〇〇七年を目指したITSサービス
- ② プラットフォームを活用した新たなサービスの展開
- ③ ITS各分野を推進するためのさらなる環境整備

1 二〇〇七年を目指したITSサービス
提言を受け、引き続き共同研究を積極的に推進し、システムの方向性が定まった段階で、出来る限り早期に規格・仕様を策定することが必要である。

また、公共サービスとして必要なインフラ整備と、民間によるITS車載器製造を積極的に推進することが必要である。あわせて、民間事業者によるサービスの環境整備を推進し、ITS車載器の普及促進と民間サービスの展開を支援していくことが重要である。

特に、多くのサービス事業者の参入が可能となるよう、機器(路側機、車載器、カードなど)が相互に接続され利用可能になるよう配慮されるべきであり、共通マークなど安心して利用できる仕組みやセキュリティの確保、装着手続の効率化、個人情報保護に関する取組みにも十分留意する必要がある。また、サービスの提供にあたっては、交通安全への十分な配慮が必要である。

それぞれのサービスにおいて目指すべき方向性

は以下の通りである。

- (1) 道路上における情報提供サービス
道路上における情報提供サービスについては、これまでのVICSよりも格段に広範囲で多くの路線を対象とし、かつ音声や画像を用いたわかりやすい情報提供サービスによる安全・安心の向上を目指すべきである。

また、「IT政策パッケージ2005」を踏まえ、より高精度な道路交通情報提供に向け、VICS車載器を活用した自動車からの情報(プローブ情報)の収集等について、二〇〇五年度中に規格・仕様の方向性を策定し、共同研究についても連携して検討を進めることが必要である。なお、プローブデータの取扱い等においては、個人情報保護に十分留意する必要がある。

- (2) 道の駅等情報接続サービス
道の駅等情報接続サービスについては、道の駅、SA・PA等において、車内からのリクエストに応じて道路交通情報や地域情報、観光情報等の提供を行うサービスによる道路利用者の利便性向上を目指すべきである。

また、この共通基盤を活用し、自治体や民間の様々なサービスも実現できるよう配慮することが望ましい。

- (3) 公共駐車場での決済サービス
公共駐車場での決済サービスについては、汎用

的なキャッシュレス決済によるスムーズな駐車場利用を目指すべきである。

また、共通基盤を活用し、自治体や民間の様々なサービスも実現できるよう配慮することが望ましい。

2 さらなる環境整備の推進

I T Sの全分野を推進するためには、D S R Cを核とした路車間通信プラットフォームに加え、様々なメディアとの連携も必要となってくる。特に走行支援や道路管理といった分野を推進するためには、インフラ側のプラットフォームの一層の整備が重要である。

① データ収集・蓄積・流通基盤の高度化

路側のセンサ・カメラやプローブカー等により、現在様々なデータが収集可能となっているが、これらのデータの効果的な活用にあたっては、現状では個々の地域における取組みに負っている部分がある。データの収集そのものに加え、収集されたデータの蓄積・流通のための基盤を整備し、サービスの一層の高度化やシステム連携による情報利用の円滑化に向けた取組みを積極的に推進することが望ましい。

② デジタル道路地図基盤の高度化

デジタル道路地図の整備・更新については、官による基盤整備に加え、民間の努力により行

われているが、今後は、詳細なデジタル道路地図基盤の整備に加え、走行支援システムへの活用や迅速な更新を可能とする仕組み、使いやすいデータ形式づくりを積極的に推進することが望ましい。

3 新たな路車協調システムへの展開

多様なメディアとの連携のもと、人と道路と車のネットワーク化を一層高度なものとし、I T S各分野を推進する様々な路車協調サービスを展開することにより、国民が安全・安心、豊かさ・環境、快適・利便を実感できる、スマートなモビリティ社会を実現することとなる。

あらゆる分野にわたるI T Sの推進は、道路交通分野の高度化にとどまらず、社会生活における常時シームレスな情報環境の構築を推進することにより、ユビキタス社会の発展、ひいては我が国の情報社会への広がり、活力の向上に寄与していくことが期待される(図4)。

五 おわりに

スマートウェイが我が国の社会的な課題の解決に貢献する基盤としていち早く実現すべく、国土交通省道路局は、産学官の連携・協力のもと、提言及びフォローアップを踏まえた取組みを一層強力に推進する所存である。

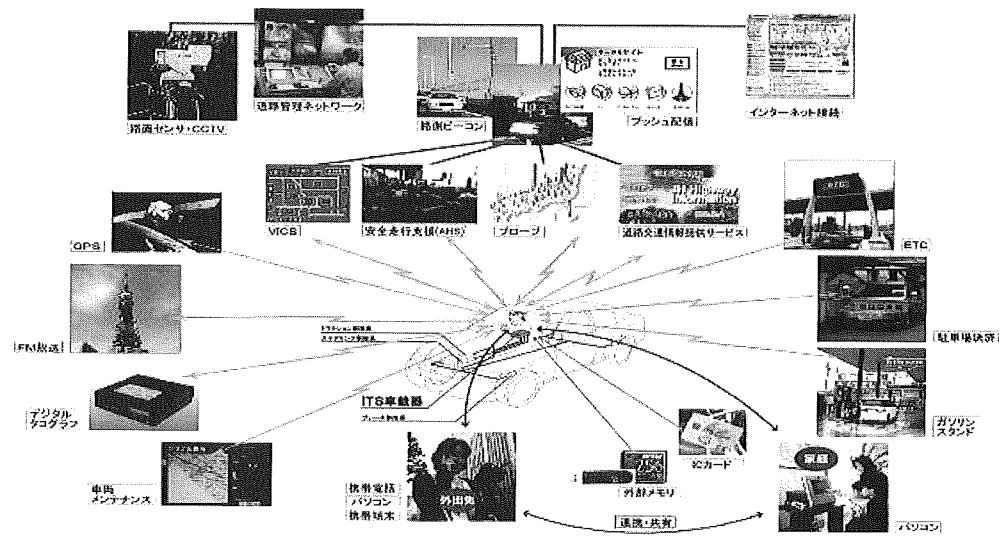


図4 新たな路車協調システムへの展開

安全から安心へ、ユニバーサルサービスを 目指した首都高のITS

首都高速道路(株)保全・交通部管制技術グループ 田沢 誠也

一 はじめに

首都高速道路は、高速国道間を連結することと首都圏内々の交通緩和に資するための都市内自動車専用道路としての位置づけから、どうしても渋滞が発生してしまう構造的な課題がある。ましてや、高度経済成長時の急激なモータリゼーションに道路ネットワーク整備が追いつかない状況が長く続き、バブルがはじけた後の経済成長停滞に伴う若干の渋滞軽減があるものの依然としてドライバーが感じている利用満足度は低いままである。

一九七〇年代初頭、首都高速道路では世界に先駆けて道路交通情報の収集、処理、提供が自動化され、所要時間の判断に資する渋滞長の情報が提供された。その後三五年を経て首都高の交通管制

システムは、不完全な首都高ネットワークを補完しドライバーに対して効率的な経路選択を行ってもらう事を目標として、種々の改善を重ねながら現在に至っている。

この間、社会経済状況の変化は当然として、特筆すべきはIT関連技術の急激な進化によって、ドライバーニーズも大きく変化してきている。特に最近の一〇年間においては、インターネット、携帯電話などの通信技術の飛躍的な発展やVICS、ETCに代表されるDSRCの普及がある。

今後一〇年間は更に、地上波デジタル放送や次世代VICSなど放送のデジタル化と通信のプロトコルバンド化による放送と通信のボーダレス化が進むことが容易に予想されことから、それらメディアの役割分担を明確にしないことには、ドライ

バーが使いやすく、そして役に立つ道路交通情報提供はおぼつかなくなってしまう。

本稿では、上記背景に基づき、首都高速道路(株)としての新しい道路交通情報提供のサービスのあり方と今後のITSへの取組みについて報告するものである。

二 ドライバーの安全から 安心して走れる首都高へ

道路を建設、保全、管理、運用をしていく会社として、道路構造自体の安全対策、交通安全対策は会社の義務として持つべきものであり、縁の下の努力として日々努めていかなければならないのである。とすれば、通行料金に対して実感できるサービスとして、今までよりも安心して走れるよ

うな首都高をドライバーに享受してもらうことが今後の首都高で目指すべき方向と考える。線形的にカーブがきつく、センター合流・分流があり、路肩が狭く、また防音壁などによるブラインドが存在しその先の渋滞末尾に出会いやすい首都高をいかにして走行時のストレスを軽減できるかという命題が課せられるのである。

国土交通省が進めている安全走行支援システム（以下AHSという。）が上記の一つの答えと考える。AHSは、平成一四年度に全国六カ所の実道において要素技術の検証を目的として社会実験を実施している。この中で唯一の都市内高速道路内における実験として、首都高の参宮橋地区が選定された。平成一五年一月に社会実験第一弾を行い、実道でのセンサー稼動状況やシステム信頼性を検証した。その後、第二弾として一般ドライバーモニターを対象として、AHSサービスの評価及び事故削減効果などを平成一七年三月から三ヵ月間実施した。現在は第三弾として平成一七年九月から一年間の予定で社会実験を継続している。以下にそれらの中間とりまとめ結果を報告する。

三 AHS中間報告

1 図1に社会実験の概要を示す。

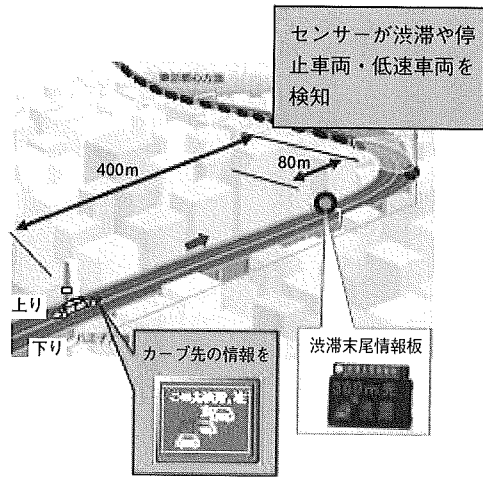
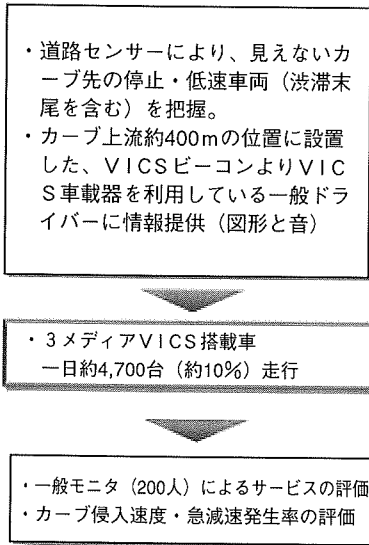


図1 AHS 社会実験の概要

2 AHS導入における事故削減効果

図2に示すように過去三年間の事故件数推移によると、AHSサービス開始後は事故削減の効果が持続していることがわかる。ただし、ここで注

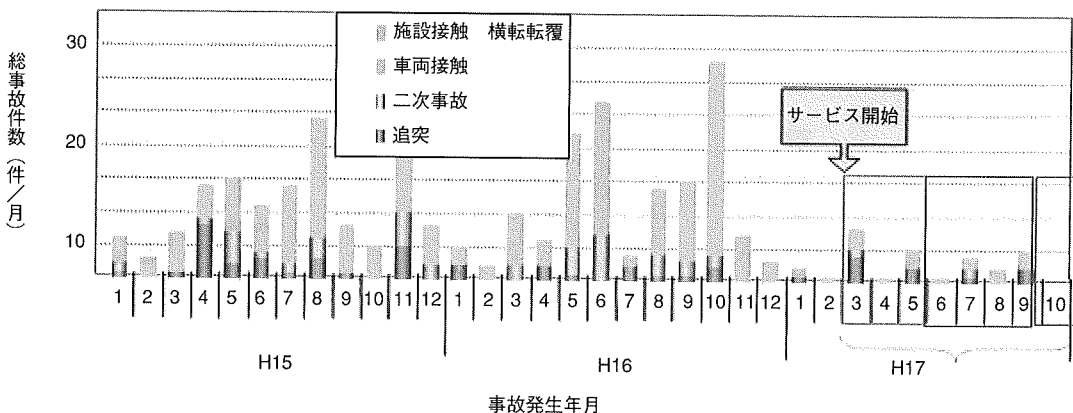


図2 過去3年の事故件数推移（事故類型別）

意したいのはAHSサービス開始直前の平成一六年一二月に参宮橋カーブの交通安全対策として高機能舗装の打ち替えを実施しており、多分にその効果も併せて発現していることを考慮しなければならぬ。

また、図3を見ると、参宮橋カーブと同じ路線の類似カーブがある代々木と新宿に比べて際立って減少していること、さらに図4に示すように参宮橋カーブの過年度同月比事故件数の比較をみても二次事故の約八割が減少していることがわかる。これは、現段階では高機能舗装の要因を考慮したとしても交通安全対策として優れた施策であると言える。

3 モニターアンケート分析

AHSサービスの役立ち方、わかりやすさについて平成一七年の三月～五月の実験時とそれから半年経った時を比べてみると、どちらの項目も一割から二割アップし、五割以上の方がわかりやすく、役に立つと評価されている。また、ドライバーの行動は、初期のころはやや驚く反応もあったが、その後は全員が冷静にAHS情報を受け止めて、注意や穏やかな減速行動をとっている。

4 ユニバーサルサービスの一つとして

このようにAHSサービスは都市内高速道路の

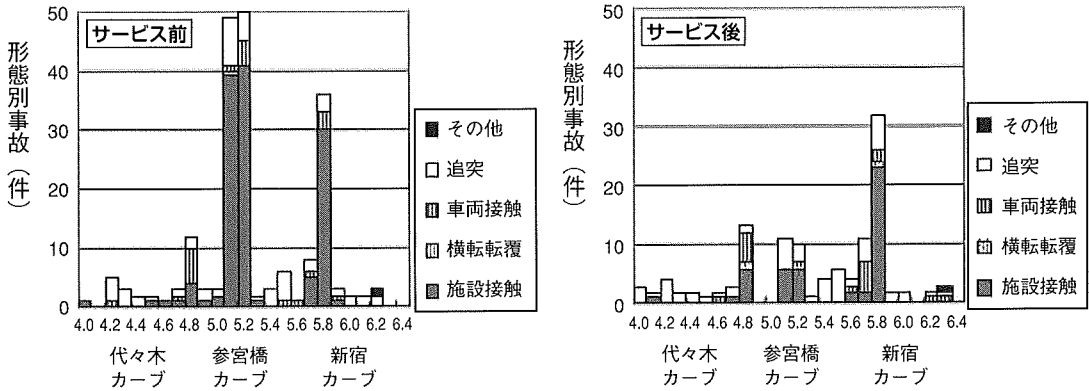


図3 4号線類似カーブ事故発生状況（事故類型別）

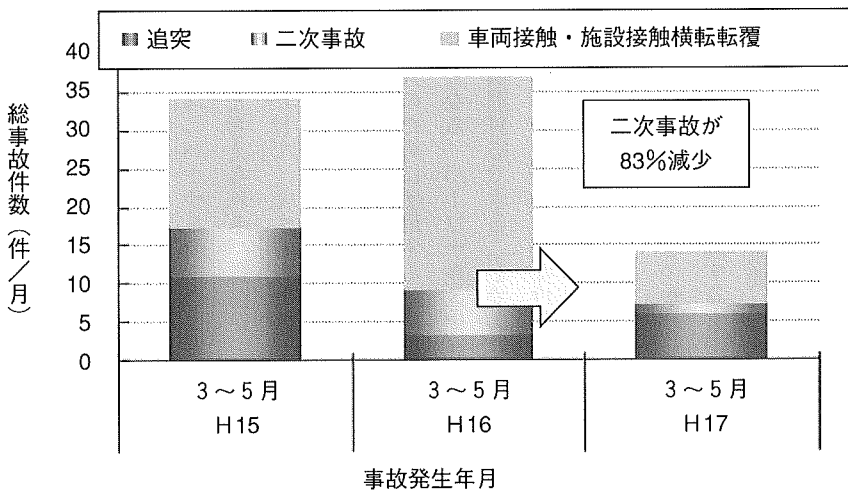


図4 対象事故の社会実験期間同月比較

渋滞末尾区間におけるブラインドカーブ事故の安全対策として、非常に有効なパーソナルメディアとなりうる可能性が高い。当然、現在検討されている次世代VICSの有力コンテンツとなるはずである。このパーソナルメディアこそ、今後我が社が目指すユニバーサルサービスとして確立していきたいと考えている。女性ドライバー、シニアドライバー、月一ドライバーなどのライトユーザーが安心して首都高を走れるためのツールの一つだからである。このAHSサービスは、社会実験期間終了とともに本格運用へと切り替えて行く予定である。さらに首都高の他の事故多発区間にも交通安全対策の切り札として採用して行きたいと考えている。そのためには、システムコストの更なる削減や管制センターでの監視機能追加などの技術的な課題をクリアしなければならないと考えている。

四 使ってもらいたい

使いたい道路交通情報提供へ

首都高では、平成一七年の民営化に先立ち、今後の道路交通情報提供サービスのあり方について、公団内部会議や外部の学識者を入れた委員会等での検討を平成一四年度から三カ年にわたり行ってきた。平成一五年度には、大規模な利用者ニーズ調査を行い、最近の道路交通情報提供サービス

スについてドライバーが感じている事柄を把握できた。その結果、ドライバーが欲しがっているのは情報の量ではなく、情報の質であり、具体的には、「自分の目的地までの所要時間」が知りたい情報としてトップとなっている。その他としては、通行止め情報や交通安全情報などもニーズが高い。

これらのニーズに応える事は、直接的な走行ストレスの軽減にはならないが、目的地までおおよその時間が推定できることによって、例えば渋滞に遭遇した場合でも、多少の心の余裕が生まれるのではないかと考えられる。

図5には、平成一八年二月一四日からパージョニアップした新しいサービス機能を示す。過年度の調査・検討により、既設の情報板ストックを有効に活用しながらサービス向上するための手段として、

- ① すいている時も所要時間を提供することにより、真つ黒表示をなくす
- ② 見ている情報板から渋滞を抜けるまでの所要時間の提供
- ③ 「渋滞の増減傾向の表示」を行うためのソフトウェア開発

実施した。今後はサービス提供後のマーケティングを実施し、利用者からの評価を集約する事になる。その

結果、修正すべき点があれば速やかに現行システムにフィードバックすることを計画している。このサイクルを完結することによって、ドライバーが真に使いたい道路交通情報の提供が可能になるはずである。

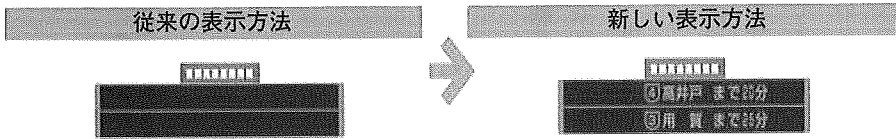
五 おわりに

究極のユニバーサルサービスとは、ユビキタスに通じると考えられる。道路がドライバーに向かって話しかけてくるようなサービスになるのではないかと思うからである。当然、話しかけられる場合は、個人属性を事前に登録しておき、個人属性を個人のために使用する承諾を得た上で成り立つこととなる。パーソナルメディアとは、人それぞれに個別対応できることであり、双方向コミュニケーションを前提としなければならない。情報の付加価値を上げるため、また、商品の差別化を図るためにもパーソナルメディアとパブリックメディアの役割の区分はしっかりしなければならぬ。交通安全や防災に関するものはインフラ側からの責任で正確性を最重要に考えるべきである。その他、所要時間情報などのサービスについては、わかりやすく使いやすいコンテンツを数多くそろえた上で、どのパッケージングがベストかをドライバー自身が選択可能なようにできることが望ましい。その場合、無料コンテンツと有料コンテン

ツもあってもいいかもしれない。
 これらの業界における過去一〇年間の発展スピードは想像を超えるものであり、道路インフラ側

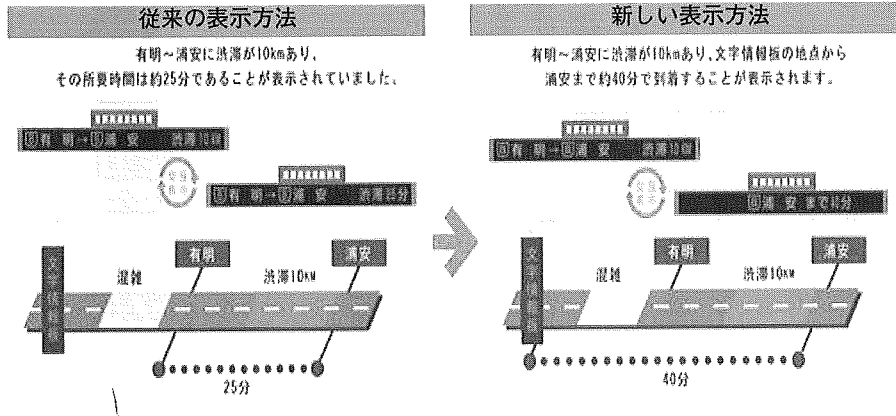
「真っ黒」表示がグレードアップ

これまで、渋滞などの情報がない場合は、何も表示されませんでした。これからは、主要地点までの、現在の所要時間を表示します。



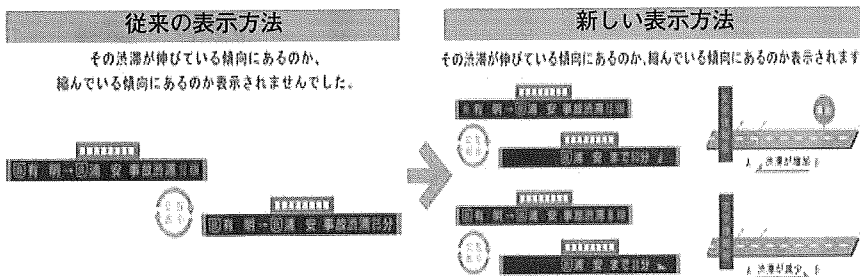
渋滞情報がグレードアップ

これまでの渋滞情報は、渋滞の長さ、その渋滞を通過する時間を表示していましたが、これからは、渋滞の長さ、文字情報板の位置から渋滞先頭地点までの、現在の所要時間を表示します。



さらに渋滞増減傾向がグレードアップ

これまでは、渋滞が増えているのか、減っているのか、わかりませんでした。これからは、現在の渋滞増減傾向をシンボルマークで表示します。



事故等により短時間で渋滞状況が変化する場合の所要時間を表示する際に、さらに増減傾向を示す「増」「減」表示を追加します。

図5 首都高情報グレードアップの概要

もなんとか追従してきた感がある。今後はさらに自動車メーカー、ナビメーカー、通信会社などと連携を強化し、国のIT戦略の最先端を首都高で

実現して行くことが、ドライバーにとっても沿道の住民の方たちにとっても最善の道であると思うところである。

神戸市における自律移動支援プロジェクトの

取組みについて

神戸市企画調整局企画調整部企画課 辰巳 聡一

一 はじめに

我が国では、高齢化が急速に進み、今後大幅な人口減少や少子化が見込まれるなか、すべての人々が社会参画し、個性と能力を発揮し、自己実現を図っていけるような「ユニバーサル社会」の実現は国民共通の課題となっている。

これまでも、公共空間などのバリアフリーなどの取組みを推進してきたが、すべての人にとって使い勝手のよいものとは言えない状況である。

国土交通省では、このような状況を踏まえ、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づく、「ユニバーサルデザイン政策大綱」を平成一七年七月に策定した。

本大綱の中でも、ITなどの新技術を活用した具体的な施策として「自律移動支援プロジェクト」が位置付けられている。これは、ユビキタスネットワーク技術を活用し、ハード・ソフトを一体化し、社会参画や就労などにあたつて必要となる「移動経路」、「交通手段」、「目的地」などの情報を、すべての人が利用できる環境づくりを目指す国家的なプロジェクトである。

本稿では、この「自律移動支援プロジェクト」の一環として、神戸市で取り組んでいる実証実験の概要等について紹介する。

二 自律移動支援システムの概要と

コンセプト

1 システムの概要

このプロジェクトで構築するシステムは、案内板、標識、視覚障害者誘導用ブロックなどに固有の識別番号（場所情報コード）を発信する通信機器（ICタグ、微弱無線マーカー、赤外線マーカーなど）を設置し、利用者の携帯情報端末（携帯電話など）との間で通信を行い、ネットワーク上のデータベースから場所に応じた情報を取得することで、利用者が必要とする「安全で安心な移動経路」、「交通手段の選択」、「目的地及び周辺情報」、「緊急時の迂回ルート」などの情報を伝えるシステムである（図1）。

プロジェクトの推進を可能としたのは、我が国が誇る世界最先端のユビキタスネットワーク技術である。例えば、わずか〇・四ミリ角の極めて小さいICタグの中に、従来のバーコードよりも信

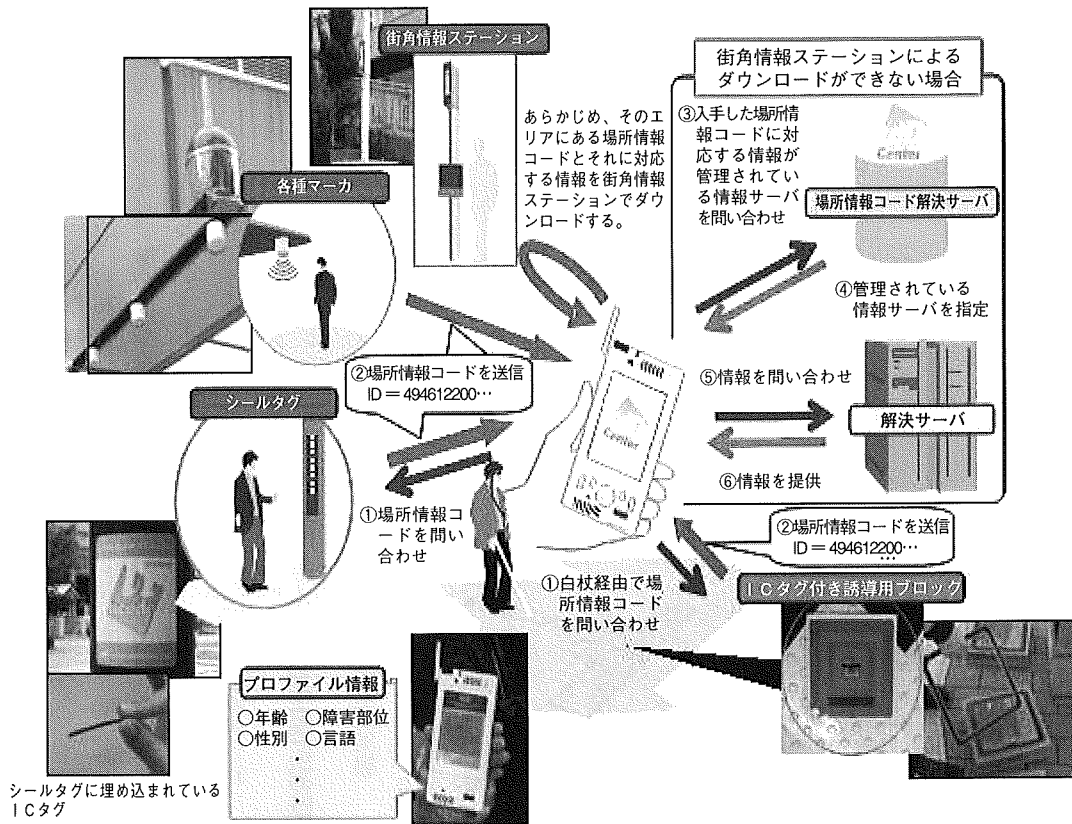


図1 自律移動支援システムの概要

①場所情報コードを問い合わせ
 ②場所情報コードを送信 ID=494612200...
 ③入手した場所情報コードに対応する情報が管理されている情報サーバを問い合わせ
 ④管理されている情報サーバを指定
 ⑤情報を問い合わせ
 ⑥情報を提供

①白杖経由で場所情報コードを問い合わせ
 ②場所情報コードを送信 ID=494612200...

街角情報ステーションによるダウンロードができない場合

場所情報コード解決サーバ

管理されている情報サーバを指定

情報を問い合わせ

解決サーバ

情報を提供

あらかじめ、そのエリアにある場所情報コードとそれに対応する情報を街角情報ステーションでダウンロードする。

シールタグに埋め込まれているICタグ

プロファイル情報
 ○年齢 ○障害部位
 ○性別 ○言語

ICタグ付き誘導用フロック

2 コンセプト

このプロジェクトでは、「場所に情報をくくりつける」という新たなコンセプトで、ICタグなど世界最高水準の通信技術を駆使し、汎用性が高く、将来的に拡張性があり、民間の方々が参画して様々なサービスを提供できるオープンなシステムを、国際標準も視野に入れつつ構築することを目指している。また、地域の人々がコンテンツの作成やメンテナンスに参加するなど、多くの人々の連携によりシステムとして作り上げていく方針が取られている。

システムとしては、利用者のハンディキャップに関わらず、必要とする情報を、利用者のニーズに応じて、文字、音声、振動などでリアルタイムに提供できるとともに、多言語で情報提供することで、移動を支援するだけでなく、訪日外国人旅行者への観光案内も可能となる、広がりのあるものを目指している。

三 神戸でのプレ実証実験

システムの検証にあたっては、屋外・屋内の実際の現地（実空間）での実証実験の積み重ねにより技術研鑽し、確かなシステムを構築することとされている。また、実証実験段階から市民の方々にモニターとして参画いただき、システムの構築、改善に反映できる体制づくりが進められている。実証実験は、陸・海・空の交通の要衝であり、海外からも多くの人々が訪れる国際観光都市であるとともに、阪神淡路大震災を乗り越えてユニバーサル社会実現に向けた新しいまちづくりを進めている神戸がフィールドとして選ばれた。

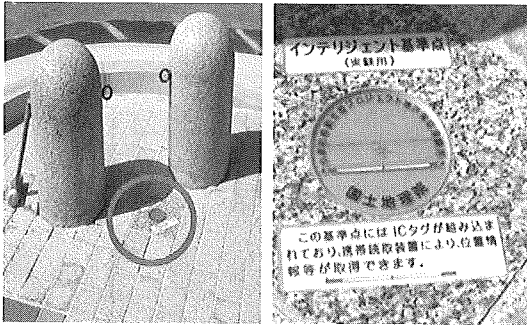


写真1 三宮に設置された
インテリジェント基準点第1号



写真2 本格実証実験開始式

平成一六年度においては、国土交通省により通信機器が神戸市内に設置され、通信機器の性能確認などのプレ実証実験が実施された。また、これまで測量の際に使われていた基準点を広く利用して頂くことを目的に、ICタグを内蔵した「インテリジェント基準点」第一号も設置された（写真1）。

四 平成一七年度における実証実験

1 神戸での本格実証実験

平成一七年六月一九日に市長をはじめ、「自律

移動支援プロジェクト」の関係者出席のもと、市役所で本格実証実験開始式を行った（写真2・3）。その後、専門家などの確認を経て、八月より一八年三月まで、視覚障害者、聴覚障害者、車いす使用者、外国人、一般希望者を対象に、モニター調査を行った。実証実験実施箇所は、国土交通省により、旧居留地の面的エリア、新神戸駅、三宮駅、フェリーターミナルなどの交通結節点で行われたほか、神戸市においても、神戸海洋博物館や市役所、市立博物館などの室内空間などで行



写真3 市役所での車いす使用者の方（左）と視覚障害者の方（右）によるデモンストレーション

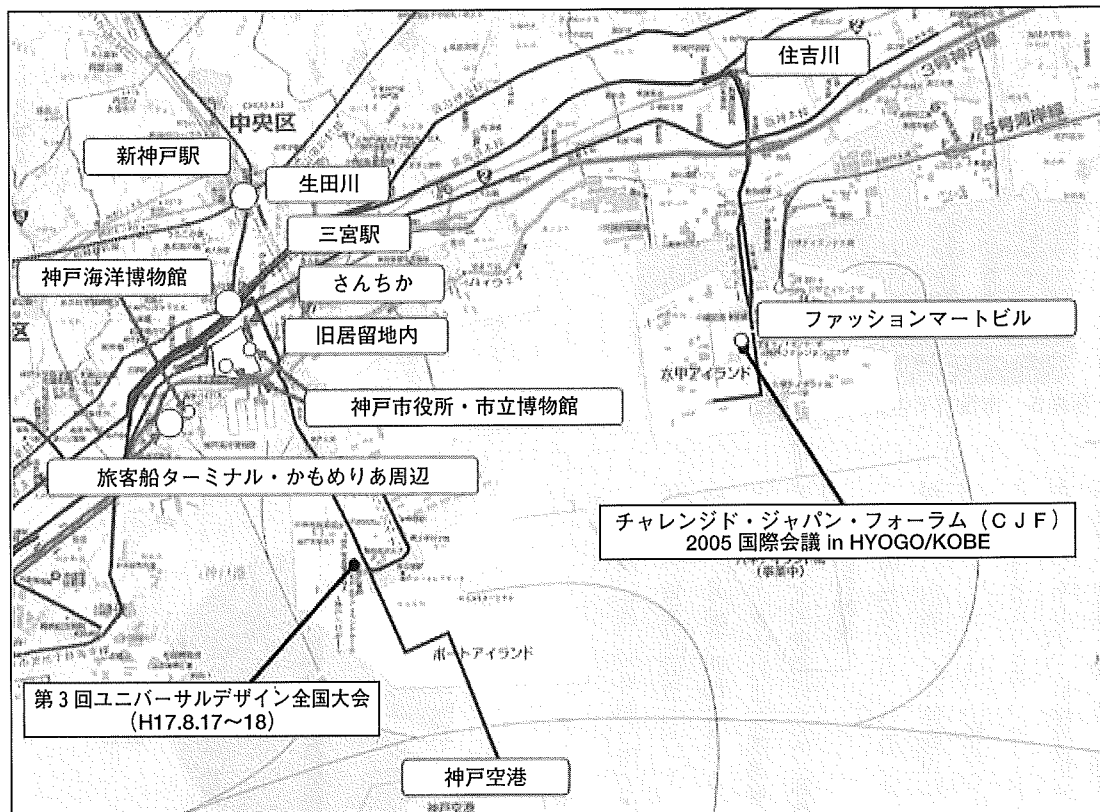


図2 平成17年度神戸実証実験実施箇所



写真4 CJFにおける体験デモ

った。さらに、二月に開港した神戸空港でも実証実験を行った。実験は、場所によって検証テーマを変えており、情報発信内容も視覚障害者向けの経路案内のほか、聴覚障害者向けの情報案内、観光情報案内やバリアフリールート案内などを試みた(図2)。

また、通信機器の性能・耐久性などについても、一七年度も継続して検証が行われたほか、八月に開催された、ユニバーサルデザイン全国大会やチャレンジド・ジャパン・フォーラム(CJF)2005国際会inHYOGOKOBEにおいては、デモンストラーションや体験ツアーを実施した(写真4)。

2 市役所における実証実験

(1) 調査概要

平成一七年一〇月二二日～一月二〇日の金・土・日の計一二日間、市役所一号館一階・二四階において、誘導用ブロックを用いない、建物内における音声案内による自律移動支援の実証実験を実施し、

- ① 誘導用ブロックを用いない、建物内における音声案内による誘導の有効性の評価
 - ② 音声案内のコンテンツ（表現の仕方など）の評価
 - ③ インターフェース（音声の聞きやすさ、案内の長さ）の評価
- 等を行った。



写真5 市役所でのシステム体験の様子

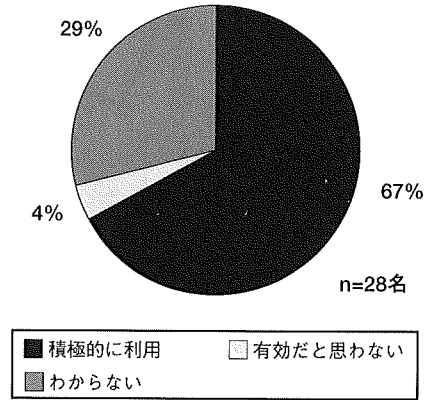


図3 建物内に整備されると有効か

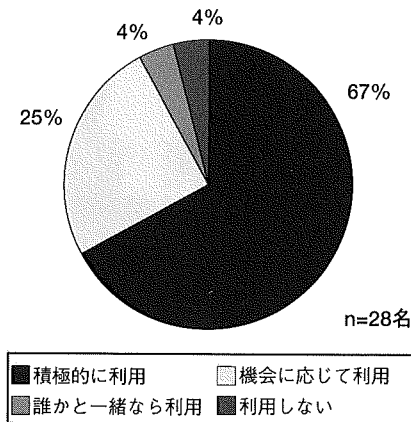


図4 将来の利用希望

具体的には、一号館一階では、赤外線マークと、床面及び壁面に設置したシートタグによる誘導案内を、一号館二四階では、カーペットの下に設置したシートタグによる誘導案内を体験して頂き、アンケート調査を行った（写真5）。

(2) 調査結果

視覚障害者の方二八名（全盲の方二三名、弱視の方六名）にご体験頂けた。

アンケートでは、「初めての建物に一人で行くことはほとんどなく、ガイドヘルパーなどの同行が基本であるが、自律移動支援システムが提供されれば、是非一人でいきたい」との要望が多か

った。また、「建物内は、道路や駅のホームと違い安全面での心配がない反面、誘導用ブロックがなく音の情報も限られているため、方向感覚がなくなったり、レイアウトがわからなかったり、トイレの場所や中のレイアウト情報がわからなかったりして困ることが多いので、このシステムに期待している」との声も多く聞かれた（図3・4）。

3 神戸空港ユビキタス実証実験

(1) 調査概要

神戸空港は、平成一八年二月一六日に、市が設置・管理する第三種空港として開港した。神戸空

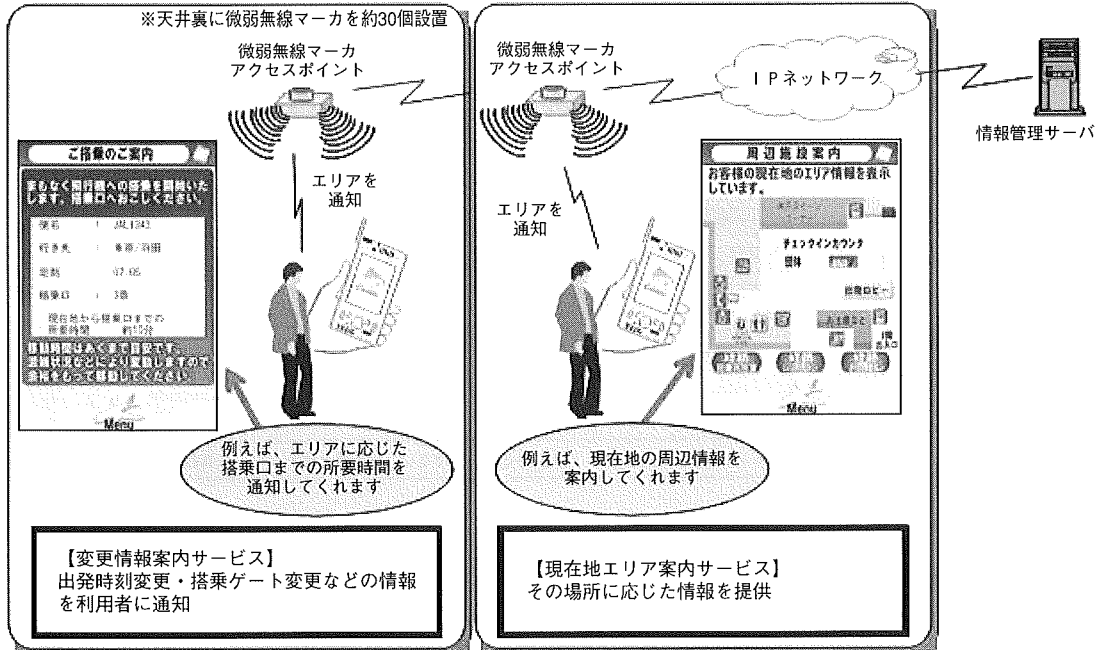


図5 微弱無線マークを用いたサービスの概要



写真6 神戸空港でのシステム体験の様子
(聴覚障害者)



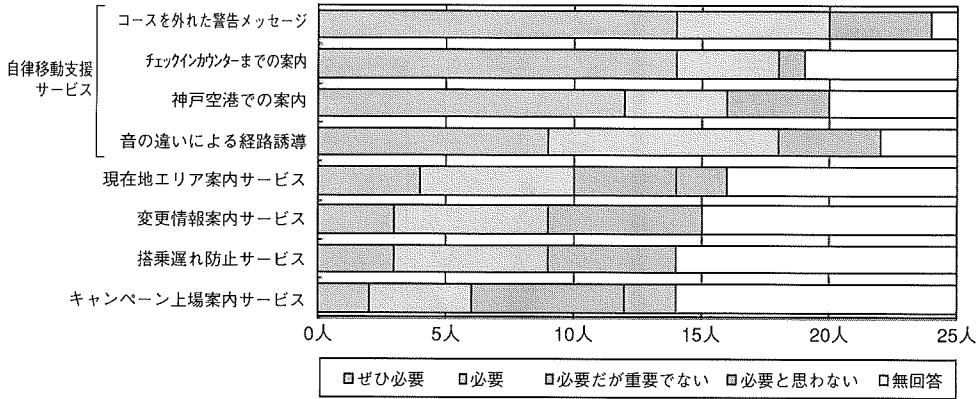
写真7 神戸空港でのシステム体験の様子 (視覚障害者)

港では、年齢や言語、障害の有無などに関わらず、全ての人が自由に使いやすいユニバーサル空港を目指しており、これにあわせ、神戸新交通神戸空港駅並びに神戸空港ターミナルビルにICタグや微弱無線マークを設置し、自律移動支援システムの実証実験を行った。

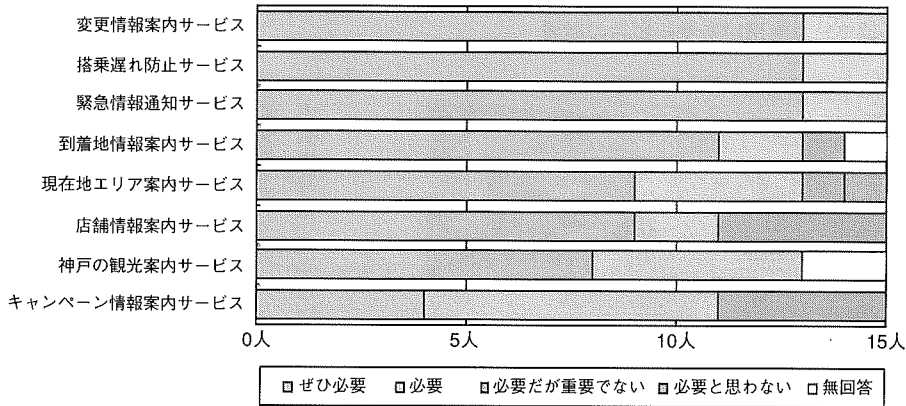
実証実験は、三月一三日(月)～

- 一九日(日)の七日間行い、
- ① 微弱無線マークを用いた
- ・変更情報案内サービス
 - ・搭乗遅れ防止サービス
 - ・避難誘導サービス(健常者向け)
 - ・緊急情報通知サービス(聴覚障害者向け)
 - ・キャンペーン情報案内サービス(障害者向け)
 - ・現在地エリア案内サービス
 - ・空港係員による旅客呼出サービス

〈視覚障害者〉(n=25名)



〈聴覚障害者〉(n=15名)



〈健常者〉(n=168名)

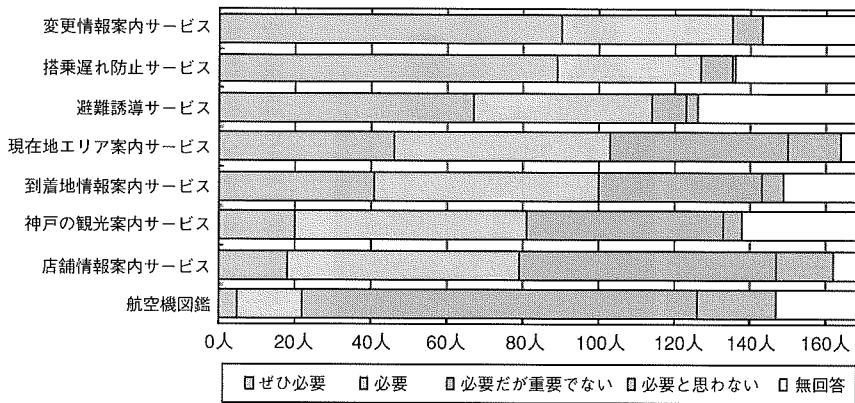


図6 神戸空港ユビキタス実証実験のアンケート結果
(設問：体験したサービスで必要と思うのは？)

② 誘導用ブロックのない床下に埋め込んだシートタグを用いた自律移動支援サービスなどを実施した(図5、写真6・7)。

(2) 実験結果
実験期間中、二〇八名の方(視覚障害者の方二五名、聴覚障害者の方一五名、健常者の方(外国

人を含む)一六八名)にご体験頂き、また、「空港係員による旅客呼出サービス」については、航空会社関係者の方四三名にご協力頂いた。

アンケートでは、

〈視覚障害者の方〉

- ・「方向がずれた」という案内は良いと思う。
- ・重要な案内でも、まずは歩行に集中したいので、最初は音で案内し、あとで詳細情報を確認できる形がよい。

〈聴覚障害者の方〉

- ・手話動画は分かりやすかった。
- ・後天性の聴覚障害者は、手話は出来ない代わりに字幕を理解できる人もいるので、手話と字幕の切り替え式になるとありがたい。
- ・情報の受信を、振動と光の点滅の両方で知らせてもらえると気づきやすい。

〈健常者の方〉

- ・初めての空港で迷わず移動出来るので、是非実用化して欲しい（特に、大きな空港で）。
- 〈航空会社関係者の方〉
- ・「旅客呼出サービス」があれば、障害のある方がターミナルビルに來られた時点で把握できるので、対応が迅速になって良い。

などの意見を頂いた（図6）。

五 実証実験結果の反映

自律移動支援システム構築にあたっては、位置情報の発信技術の確立はもちろん、場所情報コードの付与方法、通信機器の設置及び維持管理方法

などの検討を行い、セキュリティポリシーを考慮しつつ、トータルシステムとして確立するとともに、各地での導入・展開が可能となるよう、標準化を図ることが重要である。そこで、神戸での実証実験はもちろん、平成一七年度に行われた各地における取組み成果をもとに、国土交通省で技術仕様書案が作成されている。

なお、平成一八年度は、この技術仕様書案に基づき、各地方自治体が国土交通省と連携して試験的展開を行い、そこで新たな知見を集約して、国土交通省による技術仕様書案の改善・更新、及び運用面・制度面での検討に反映させていくことになる。

六 平成一八年度の神戸での取組み

平成一八年度についても、これまでの成果を踏まえ、リアルタイムな情報提供や通信の確実性の向上など、実用化に向けた試験運用を国土交通省と連携して行っていく。特に、神戸空港で整備したシステムを活用し、空港内及び鉄道エリア、空港エリア間のシームレスな移動を検証する試験運用を行いたい。また、旧居留地周辺をショールーム化することにより、幅広く一般市民へ自律移動支援システムの宣伝を行うとともに、積極的に市民の意見を抽出し、システムの更なる向上に役立たい。

ETC社会実験システムの試行的実施について

～OZパーキング（大曾根国道駐車場） 駐車場ETC社会実験～

中部地方整備局道路部交通対策課

一 背景と目的

国土交通省等では、先進的なITS技術を統合して組み込んだ「スマートウェイ（知能道路）」の実現に向けた取り組みを進めており、国土交通省及び関係省庁や民間有識者を中心とした「スマートウェイ推進会議」において、平成一六年八月に「ITS、セカンドステージへ」が提言された。

現在、同提言を受けて、平成一九年からのITSサービスの本格運用に向けた様々な研究や社会実験等の取り組みが各方面において実施されている。

特に、平成一七年度では、平成一九年から本格運用を目指すITSサービスの一つである「あらゆるゲートでスムーズな通過」を実現するため、公共駐車場の利用料金の自動決済として、高速道

路等で利用されているETCの無線通信技術を活用し、現在一、〇九二万台（平成一八年二月）普及しているETC車載器を用いて、三大都市圏（名古屋・東京・大阪）において駐車場のスムーズな入出場のサービスとして、「駐車場ETC社会実験」を実施した。

実験駐車場として、名古屋は「OZパーキング（財）駐車場整備推進機構」、東京は「西新宿第四駐車場（財）東京都道路整備保全公社」、大阪は「桜橋駐車場（財）駐車場整備推進機構」とし、本格導入に向けた運用面・技術面の課題を把握するための基礎資料の収集を目的に社会実験を実施した。

二 実験概要

1 実験内容

三駐車場共通で利用できる事前登録制によるETC車載器とクレジットカード紐付き決済方式を実施

2 実験期間

〔名古屋〕

平成一七年一月二日（月）～平成一八年二月二〇日（月）（三月二四日迄延長して実施）

〔大阪〕

平成一七年二月二日（木）～平成一九年二月二八日（火）（三月一〇日迄延長して実施）

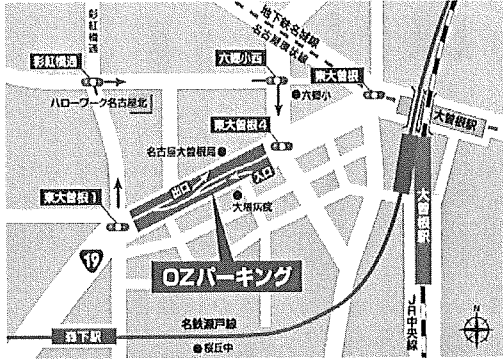
〔東京〕

平成一七年二月一六日（金）～平成一八年三月二五日（水）（三月三一日迄延長して実施）

実験駐車場の概要を図1に示す。

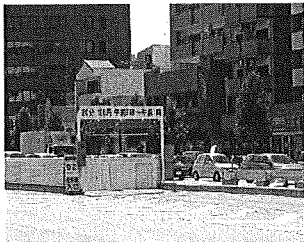
[OZパーキング (名古屋)]

住所：名古屋市北区大曾根四丁目1番37号先
 構造：地下自走式
 管理：(財) 駐車場整備推進機構
 収容台数：196台
 営業時間：7:00~翌1:00
 料金体系：定期(夜間・昼間・全日)
 時間貸し(100円/20分)
 その他：回数券/サービス券あり



[桜橋駐車場 (大阪)]

住所：大阪市北区梅田一丁目1番7号
 構造：地下自走式
 管理：(財) 駐車場整備推進機構
 収容台数：200台
 営業時間：24時間
 料金体系：定期(夜間・平日・全日)
 時間貸し(300円/30分)
 その他：回数券/共通プリペイドカードあり



[西新宿第四駐車場 (東京)]

住所：東京都新宿区西新宿2-4
 構造：平面自走式
 管理：(財) 東京都道路整備保全公社
 収容台数：136台
 営業時間：24時間
 料金体系：定期(平日)
 時間貸し(200円/30分)
 その他：回数券/サービス券あり

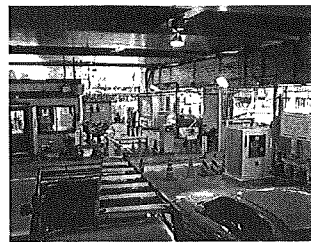
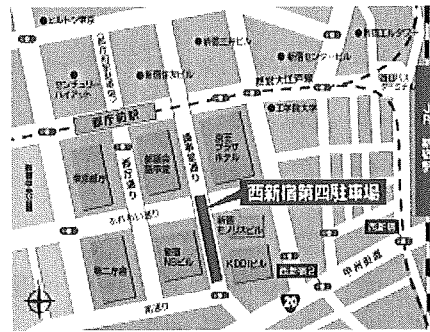


図1

4 実験システムの仕組み

「システム構成」

図2の通り。

「特徴」

- 既存のETC車載器に対応（現在普及している一、〇九一万台のETC車載器がそのまま利用可能）
- 車両IDとして、ETC機器番号を活用（「クレジットカード番号」と「ETC機器番号等（利用車番号）」を関連づけることにより、後日クレジット精算が可能）
- 三駐車場共通の運用方法で実施（「登録・決済代行センター」を設置し、事前に一度の登録で実験駐車場の全てにおいて利用可能）
- 「事前精算機」「登録IDカード」を組み合わせて駐車料金割引に対応（駐車券のかわりに事前精算機で「入庫証」の印字や希望者には「携帯メール」で「入庫証明」を配信）

「利用方法」

図3の通り（次項以降はOZパーキングにおける実験について報告する）。

三 実験実施状況

実験にあたり既存設備に機器追加が必要である。入庫・出庫用の各ゲート手前にDSRCアンテナ（写真1）を設置しており、モニター車両が

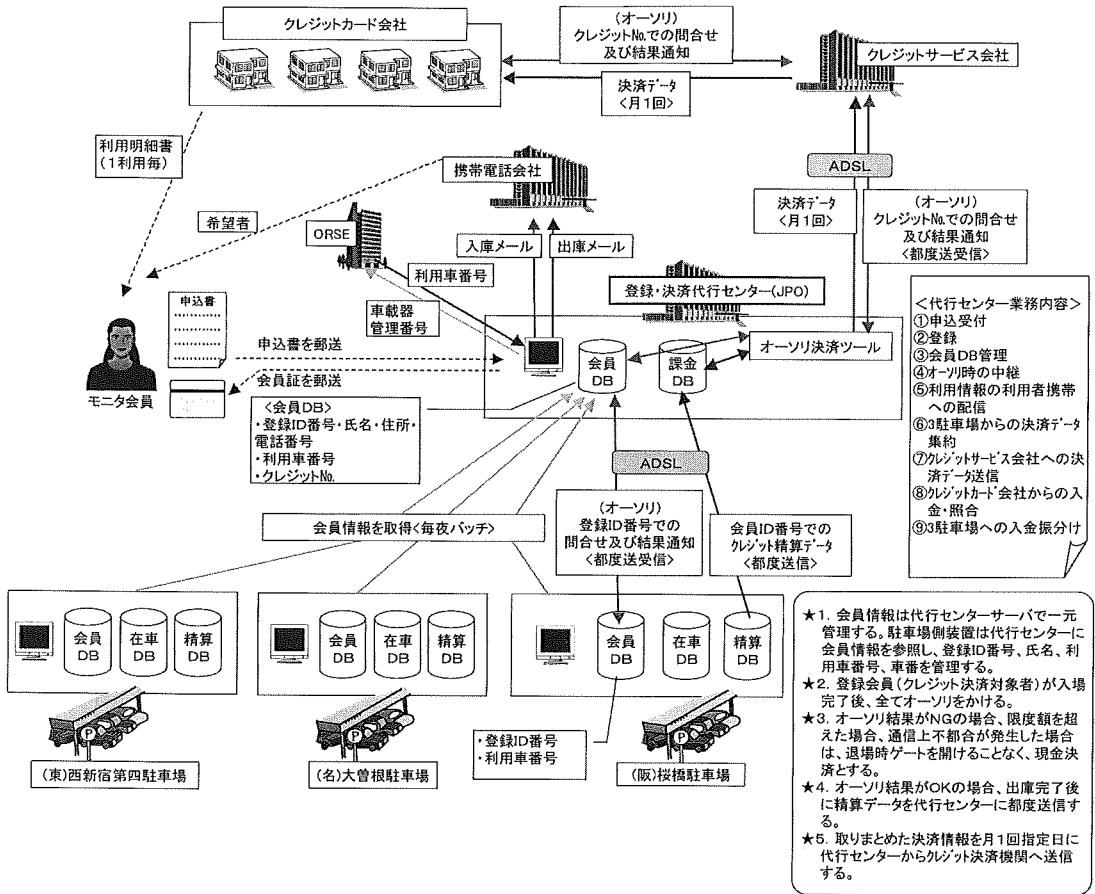


図2 実験システムの全体構成

接近した際に通信を行う。モニター車両との通信が確認された場合は駐車券を発券しないでゲートを開ける仕組みとなっている。後続車両や、入庫済みの車両などと誤って通信を行わないようアン

テナの設置位置・角度を調整している。一般車両は発券機（または精算機）に幅寄せする必要があるので、モニター車両はその必要が無くスムーズなゲート通過が可能となる（写真2）。

特に、ゲート手前がカーブのため幅寄せが困難な場合や、身体障害者や左ハンドル車の利用者にとっては効果が大きい。

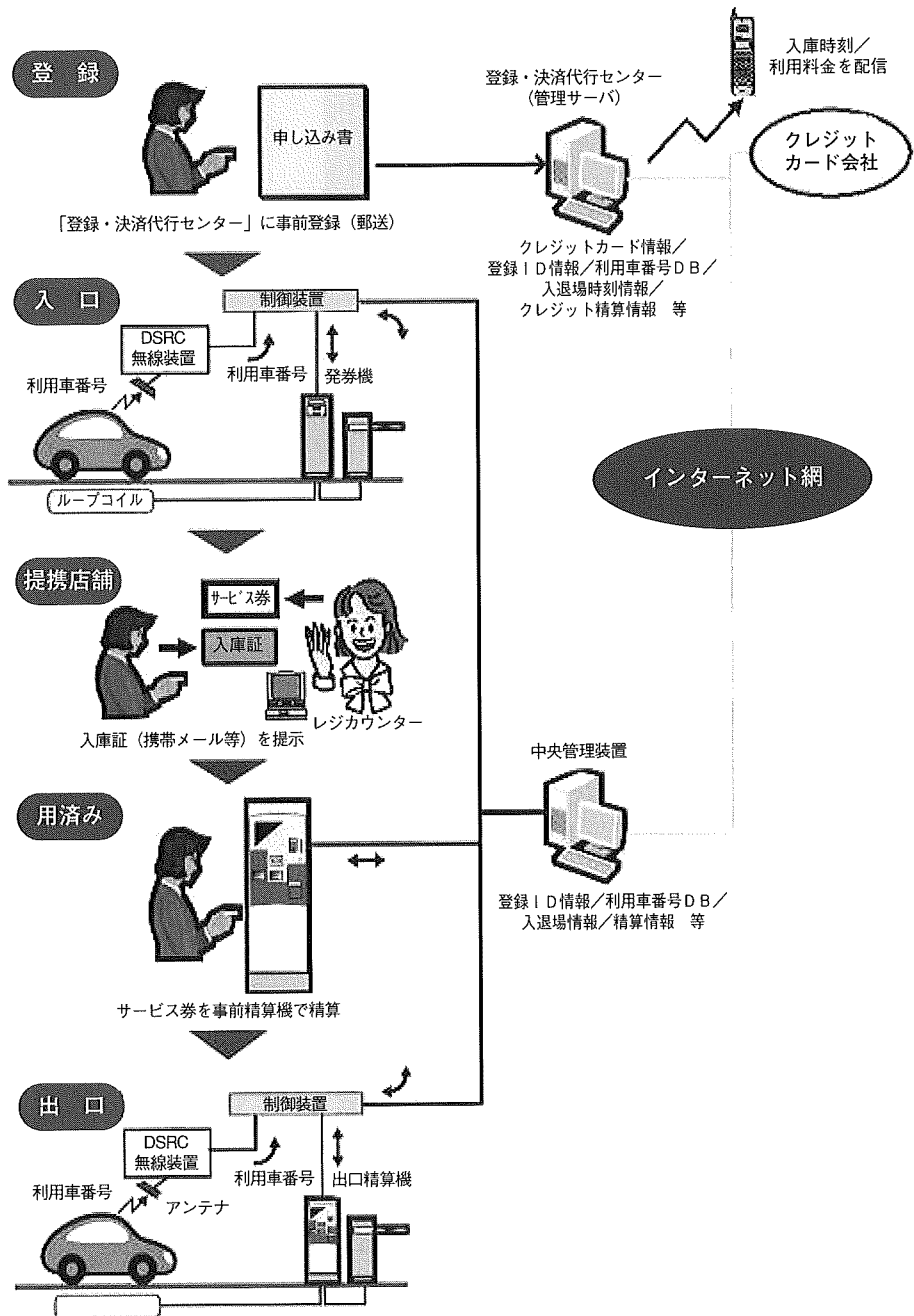


図3 利用方法

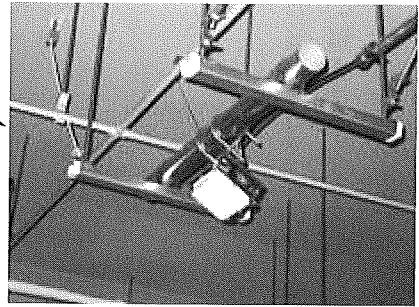


写真1 実験機器 (DSRCアンテナ)

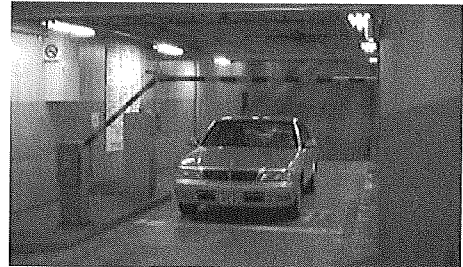


写真2 入退場の様子

四 実験結果

「モニター応募状況」

モニター募集期間は、平成一七年一〇月二日（火）～平成一八年一月三十一日（火）までとし、OZパーキングでは、一〇〇名の応募があり、九六台が登録し、利用可能となった（表1）。

表1 モニター応募実績

	応募総数	登録 車両数	登録状況		
			定期	時間貸し	身障者
OZパーキング	100人	96台	32台	64台	1台
(参考) 西新宿第四駐車場	152人	142台	16台	128台	9台
(参考) 桜橋駐車場	160人	153台	5台	148台	4台
合計	412人	391台	53台	340台	14台

〔利用台数〕
延べ利用台数は三、一九四台、日平均利用台数は二六台であり、総利用台数の約一二％が利用し

表2 利用実績 (H17.11.21～H18.3.24)

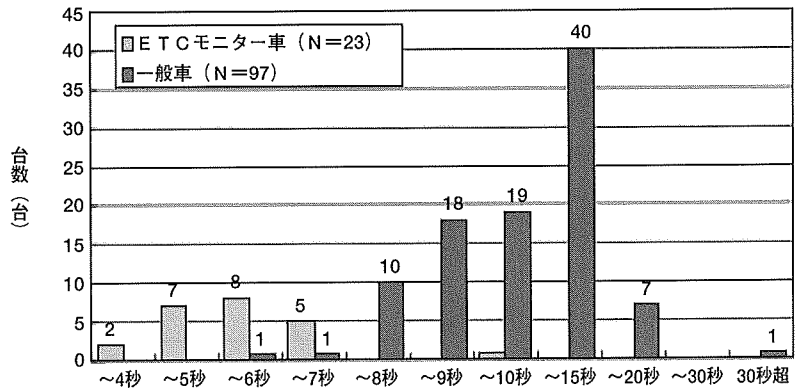
モニター区分		延べ利用台数	実利用車数	割合
定期モニター	全日	1,017台	17台	総P利用台数割合 23.1 % 日平均利用台数 19.8台/日
	昼間	1,367台	14台	
	夜間	69台	1台	
小計 (10,624台)		2,453台	32台	
時間貸しモニター	一般	737台	62台	総P利用台数割合 5.0 % 日平均利用台数 6.0台/日
	身障者	4台	1台	
小計 (14,902台)		741台	63台	
合計 (総利用台数：25,526台) (日平均：205.9台/日)		3,194台	95台	総P利用台数割合 12.3 % 日平均利用台数 25.8台/日

秒からETCモニター車の平均の約五秒と約半分
に、出口ゲートの通過時間は一般車平均の約二

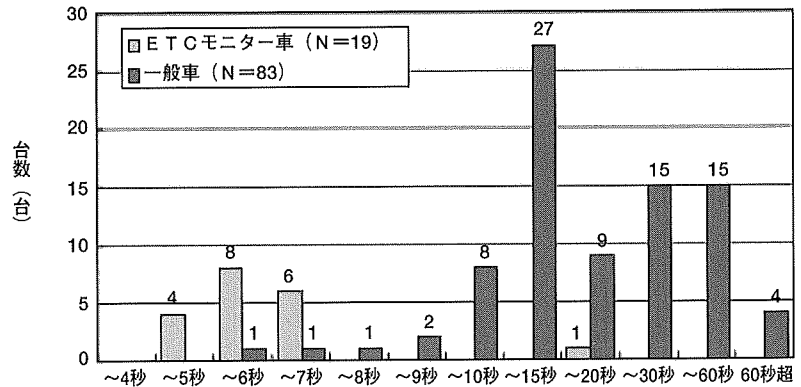
〔所要時間の短縮効果〕

たものの、時間貸し車両では約五％であ
った(表2)。

入口ゲート通過時間 (H16.11.17 (水))



出口ゲート通過時間 (H16.11.17 (水))



秒からモニター車平均の約六秒と約三分の一に短縮した。また、発券機、精算機が右側のみ設置してされていることから、これまで左ハンドル車の利用者は自動車から降りて、駐車券の抜き差しや料金精算を行う必要があったため、より短縮効果は大きかった(図4)。

図4 入退場の所要時間 (H16調査結果)

〔実験システムの評価〕

モニターへのアンケート調査により、実験システムの評価を行った。アンケートは事前登録時に登録方式やサービス内容などについて質問を行うものと(第一回調査、有効回答数九六人中八七人)、

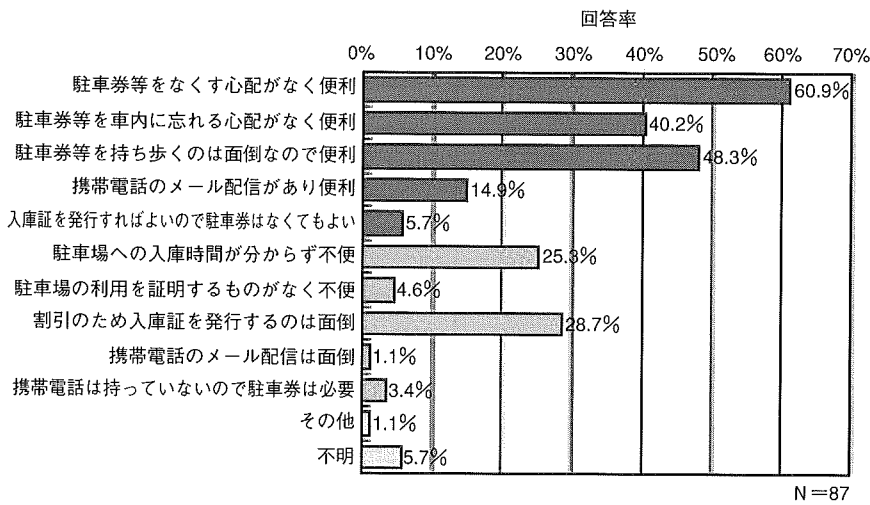


図5 駐車券がなくなることによるメリット・デメリット (H17 第1回調査)

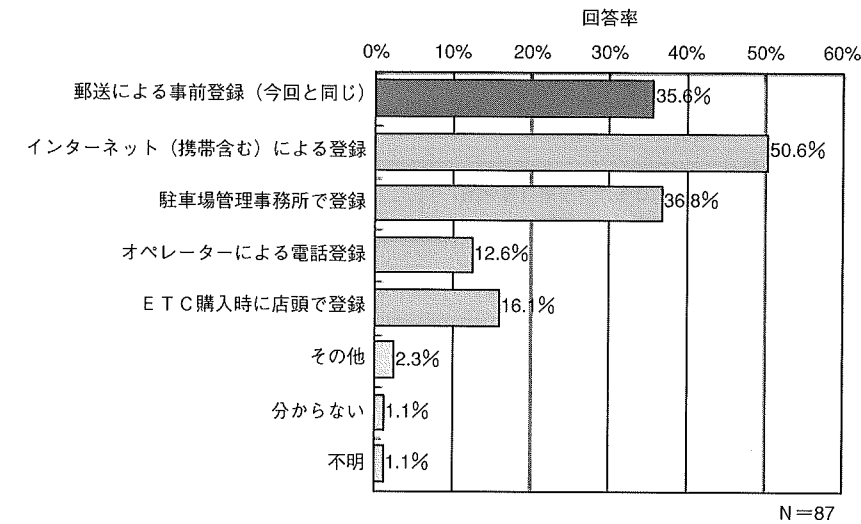


図6 事前登録の方法 (H17 第1回調査)

実験終了前にシステムを利用してからの意見・改善点を質問するもの(第二回調査、有効回答数九六人中七九人)を計二回に分けて行った。

① 出入口ゲートの自動化に対する評価
駐車場ETCシステムの導入による出入口ゲ

ートの自動化については、ほぼ全員(九七%)が便利と感じている。

② チケットレスに対する評価

駐車券(定期券)の発行・挿入が無くなるなるチケットレス化については、約九割が便利と感じている。

ただし、チケットレス化により「駐車券」が存在しないため、入場時刻の不明や割引サービスのための入庫証を発行等に不満を感じている(図5)。

③ 事前登録に対する評価

郵送による事前登録については、「とても満足」「まあ満足」を合わせると約六割が事前登録に対して満足と感じているが、その大半は「まあ満足」であり、登録方法の改善は必要である(図6)。

また、事前登録する内容として、クレジットカードの登録についても、約四割が抵抗感があると感じており、より一層のセキュリティ対策が重要といえる(図7)。

〔実験システムを利用した新たな駐車料金体系に対するニーズ〕

実験システムでは、クレジットカードで駐車料金を決済するため、通常、実施し難い分単位の料金收受や様々な割引サービスが可能となる。この新たなサービスに対する利用者ニーズとしては、

「1分単位の料金システム」が最も多く、次いで「曜日や時間帯によって割引になるシステム」「駐車マイレージサービス（駐車場の利用回数に応じてポイントが貯まるシステム）」となっており、利用者ニーズとしては高いといえる（図8）。

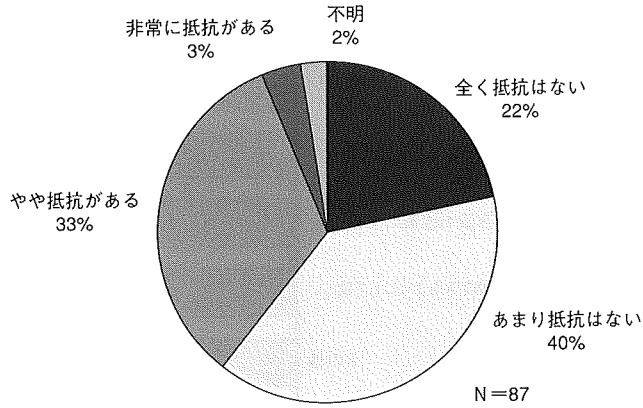


図7 クレジットカードの登録に対する満足度（H17 第1回調査）

「実験システムの継続意向」 OZパーキングにおける駐車場ETCシステムの継続については、「今後もこのまま継続して欲しい」が約六割、「システムを改善して継続して欲しい」が約四割となっており、「継続しないので

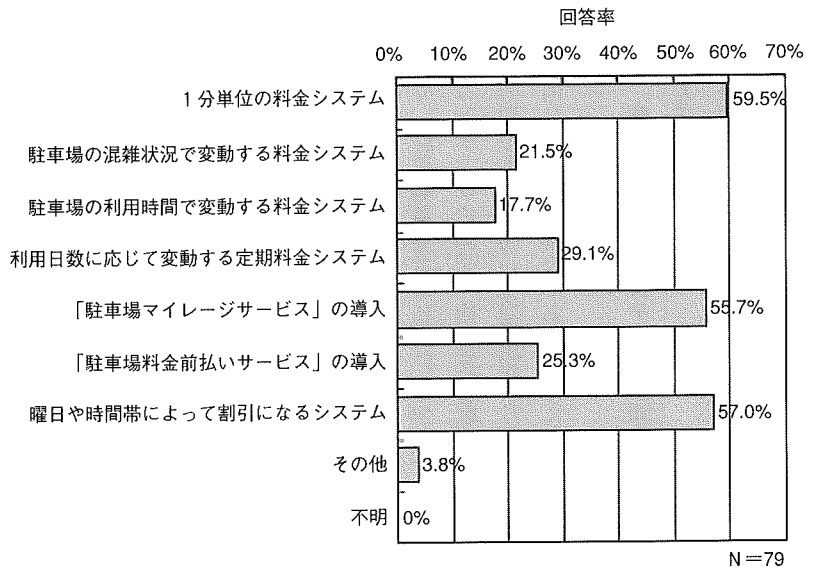


図8 新たな駐車料金サービスに対する利用者ニーズ（H17 第2回調査）

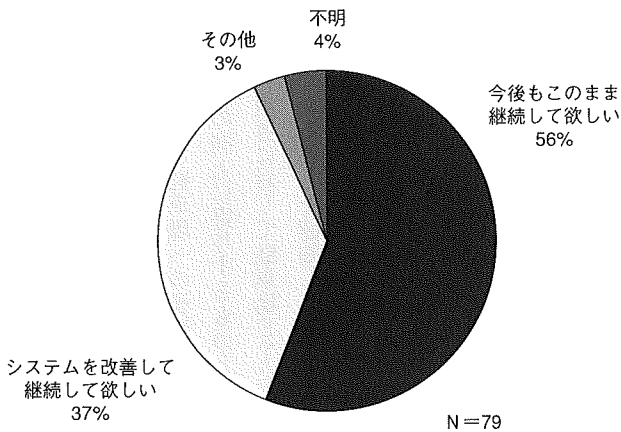


図9 実験システムの継続意向（H17 第1回調査）

元に戻して欲しい」との回答はまったく無く、改善点はあるものの継続意向は強いといえる（図9）。

特に、実験システムに対する改善要望としては、「事前登録の内容を簡単にして欲しい」が最も多く、次いで「インターネット等で事前登録できるようにして欲しい」「事前精算機による割引方法を改善して欲しい」であった（図10）。

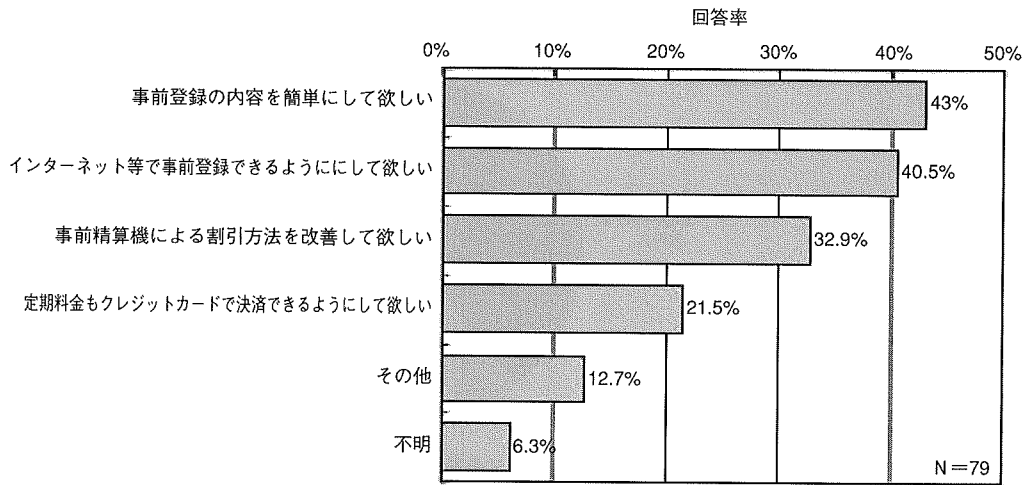


図10 実験システムに対する改善要望 (H17 第2回調査)

五 今後の課題と対応方針

1 ETCカード未挿入車両への対応

モーター登録車両であっても、通信ゾーン進入時にETCカードを車載器に挿入していなかった場合は利用車番号が取得できない。利用者に対しては、「利用時にETCカードを車載器に挿入して通行」という周知は実施しているものの、入れ忘れたまま進入する利用者も一定の割合で存在した。このような事態に際し、該当車両が「カード未挿入」であることを自動的に検知し、ドライバーに示すことのできるシステムの構築が必要であると考えられる。

2 地域と連携した付加サービスの検討

駐車場は、得てして周辺地域との連携が必要であり、駐車場事業者の利益にもつながるような民間コンテンツの開発・検討及び駐車場利用者ニーズの周辺地域の高い交通情報等の公的コンテンツの開発・検討が必要であると考えられる。

3 駐車場ETCシステムの認知度の向上に向けた広報活動

駐車場ETCシステムは、まだ実験段階であり、世間に対する認知度が低い状況にある。今後、広く普及させていくためには、本システムの

利便性や利用方法等を積極的にPRしていくことが望まれる。

そのためには、今回のような社会実験による実証的検証等が必要であり、特に利用者の多い駐車場、規模の大きな駐車場への展開は、PR効果も高く、認知度の向上に寄与するものと考えられる。

また、利用者に対して駐車場ETCシステム対応駐車場であることを認知してもらうために、社会実験実施に合わせたシンポジウム等の開催も有効であると考えられる。

平成一七年度に実施した

阪神高速道路におけるETC普及促進の取組み

阪神高速道路(株)業務部営業管理グループ 石田 聡介

一 はじめに

平成一三年三月から全国の六三料金所で一般運用を開始したETC (Electronic Toll Collection System) の利用は増加の一途をたどり、平成一八年三月二〇日現在の全国におけるETC車載器セットアップ台数は一、二三万台、阪神高速道路におけるETC利用率は五七・三% (平成一八年三月一〇日～三月二六日平均) に達している (図1)。

弊社では、平成二〇年度を用途として、利用の程度に応じた負担という考え方に基つき、対距離料金制への移行を目指すこととしており、そのためにはETCの普及が必要不可欠であると認識している。本稿では、平成一七年度に実施した阪神

高速道路におけるETC普及促進策を紹介する。

二 ETCPRの強化

各種媒体を使用した広報展開、料金所でのチラシ・パンフレット等の配布、ETCに関するイベントの実施、ETCワンストップサービスの継続等を行うことにより、ETCをご存じない方や、まだ使っておられない方にETCを広く知っていただくことを目指している。

① 各種媒体を使用した広報展開

ETCを広く知っていただくために、弊社ホームページはもちろんのこと、新聞、ラジオを通じてETCによる効果、割引施策などの広報を実施した。

② 料金所でのチラシ・パンフレット等の配布

ETCの関するキャンペーンをお知らせするチラシや、ETCを使っておられない方を対象に作成したパンフレットを料金所で配布した。これらのチラシ等は、各パーキングエリアにも配備した (図2)。

③ ETCに関するイベントの実施

ETCを広く知っていただくために、近畿地区のショッピングセンター等においてETCに関するイベントを実施した。イベントではアンケートを実施し、ETCを利用されていない方、ETCを利用されている方の意識調査を実施した (図3)。

④ ETCワンストップサービスの継続

平成一六年一月にスタートしたETCワンストップサービス (カード発行から車載器取付

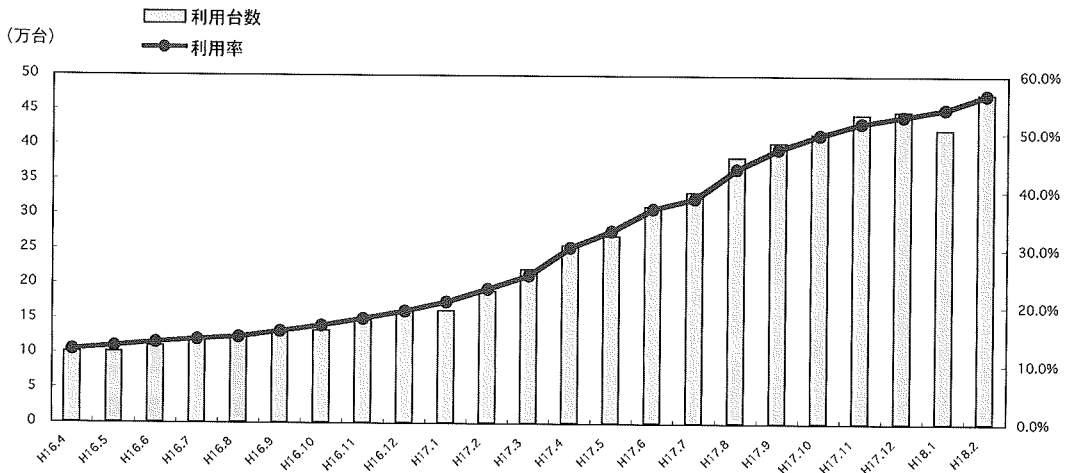


図1 阪神高速道路におけるETC利用率の推移 (H18.2末時点)

ETC

民営化記念
キャンペーン
(第2弾)

ETC車載器セットアップ1000万台達成記念!
期間:平成18年1月20日(金)~平成18年2月26日(日)

先着20万台!

**ETC車載器が
5,250円引き!**

ETC車載器購入支援

ETCモニター取扱店へGO!

今すぐアクセス! 便利でお得なETC
<http://www.go-etc.jp/>

お電話ならこちら!
06-6252-5165 阪神高速ETC化キャンペーン事務局
月~金(除く休日)9:00~17:00

阪神高速道路株式会社

ETC
使ってお得なETC

得!

ETCトク本

読

読んでスッキリ、使って便利!
とっても簡単ETCガイドブック

// 先進の道路サービスへ //

阪神高速は、安全・安心・快適なネットワークを通じて、お客様の満足を實現し、関西のくらしや経済の発展に貢献します。

阪神高速道路株式会社

図2 (左) 阪神高速ETC化キャンペーン広報チラシ (第2弾:料金所配布用)
(右) ETCに関するパンフレット (ETCトク本)



図3 ショッピングセンターで実施したイベントのチラシ

けまで九〇分で完了)を継続実施することにより、ETCを身近なものとしてアピールし、手の簡便性を広くお知らせしている。現在は、三号神戸線京橋パーキングエリアでワンストップサービスを実施しているほか、大阪梅田の地下街でもワンストップサービスを実施している。

三 ETCに関する料金施策

ETC普及のためには、ETCを使われる方へのインセンティブが必要と考えている。そこで弊社では、ETCをご利用になるお客様に対して割引を実施することにより、ETCの普及促進を図っている。

① ETCマイレージサービスの実施

1回のご利用ごとに100円につき基本ポイント3ポイント+月間利用額に応じて1万円を超える部分に、加算ポイントが付きます。

蓄積ポイントが500ポイントに達すると100P=100円分の還元額(無料通行分)に交換できます。また、還元額は、マイレージサービスに参加する各会社、公社の管理する道路でも利用できます。

割引内容

基本ポイント:1回のご利用ごとに100円につき3ポイント付与
 加算ポイント:月間利用額に応じて100円につき下表のポイント付与。ただし、基本ポイント、加算ポイント共、ポイントの有効期限は最大2年(ポイントが付いた年度の翌年度末まで)

基本ポイント	加算ポイント
一通行ごと 100円につき 3ポイント	月間利用額区分 ポイント付与(100円につき)
	10,000円以下の部分 0ポイント
	10,000円超～35,000円以下の部分 3ポイント
	35,000円超～70,000円以下の部分 5ポイント
	70,000円を超える部分 10ポイント

※なお、ポイント計算において、100円に満たない端数には、ポイントは付きません。

図4 阪神高速道路のマイレージサービス概要

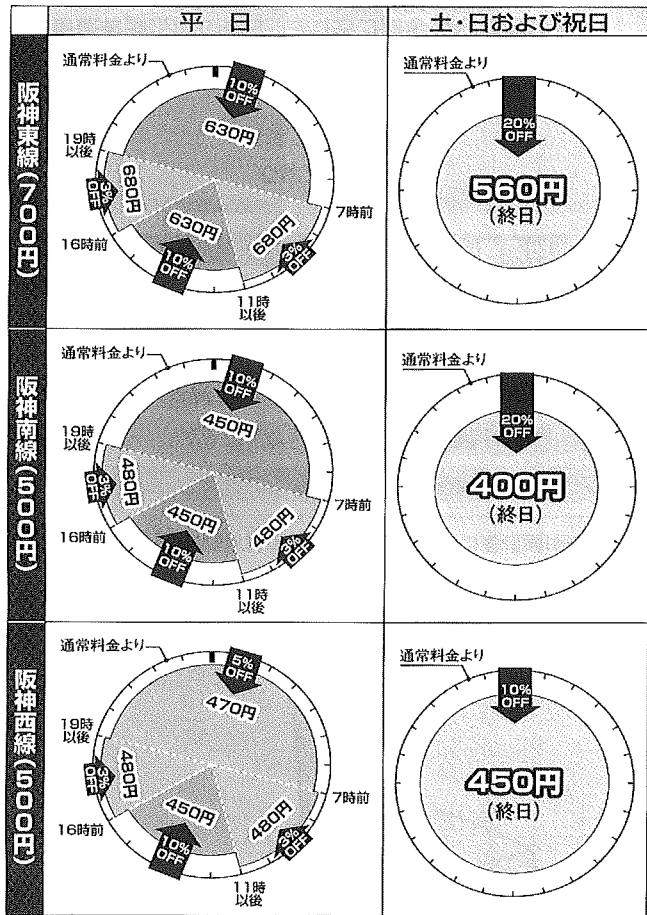
平成一七年一〇月から、ETCマイレージサービスを実施している。阪神高速道路のETCマイレージサービスにおけるポイントは、一回の通行ごとにポイントを付与する基本ポイントと、一定額以上の月利用額に応じてポイントを付与する加算ポイントとしているため、阪神高速道路を多く使っていたお客様には、より多くのポイントを差し上げることとしている(図4)。

② 社会実験(平日時間帯割引/土曜・休日割引)の実施

平成一七年一〇月から、平日時間帯割引/土曜・休日割引を実施している。比較的交通容量

割引時間帯および割引率(社会実験分を含む)

金額は普通区間普通車の例



●割引額に10円未満の端数が生じる場合は、10円単位に四捨五入します。なお、割引額が10円に満たない場合は、割引額を10円とします。

図5 阪神高速道路の平日時間帯割引/土曜・休日割引の概要

に余裕のある時間帯や土曜・休日には高い割引率を適用し、反対に混雑が予想される時間帯では割引率を下げることで、道路資産の有効活用を図るとともにETC普及促進を図っている(図5)。

四 ETC利用促進策

ETCの利用促進を図るために、ETC車載器購入の初期費用に抵抗がある方や、ETC無線通

行時に領収書が必要な方への対策を進めるとともに、ETCを利用しやすい環境整備を進めた。

① ETC車載器購入の初期費用に抵抗がある方への対策

ETC車載器の初期費用を軽減するために、モニター協力していただくことを前提として、車載器購入費用、セットアップ料、取付費用の総額から五、二五〇円(税込)を割り引く「阪神高速ETC化キャンペーン」を実施した。平

成一七年度は、「民営化記念第一弾」及び「民営化記念第二弾・車載器セットアップ台数一〇〇万台達成記念」として、合計二五万台を対象にキャンペーンを実施した(図6)。

また、新たにETCマイレージサービスに登録された方を対象に、日本道路公団(当時)と共同して、合計一二五万台に五、〇〇〇円分の無料通行分(還元額)を付与するキャンペーンを実施した。

② ETC無線通行時に領収書が必要な方への対策

ETC無線通行では一回の通行ごとに領収書の発行を受けられないため、ETC利用照会サービスをリニューアルするとともに、パーキングエリアにETC利用明細プリンタを設置することにより、比較的容易に利用証明の発行を受けられる環境整備に努めた(図7)。

③ ETCを利用しやすい環境整備

阪神高速道路におけるETCレーンの増設及びETCレーンの専用化を進めることにより、ETCを利用しやすい環境整備に努めた。また、ETCクレジットカードの与信を受けられない方や、ETCクレジットカードを持たない方もETCを利用することができるよう、デポジット方式のETCパーソナルカードを発行した(東/中/西日本高速道路株式会社、首都高速

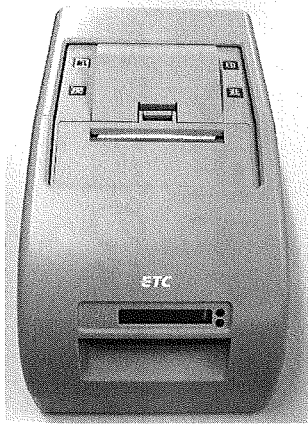


図7 ETC利用明細プリンタ

ETC ETC車載器購入支援 便利でお得なETC
民営化記念(第2弾)
 ETC1000万台達成記念

阪神高速ETC化キャンペーン

今購入すると
ETC車載器
 購入価格から **5,250円割引!**

対象地域:大阪、兵庫、京都、滋賀、奈良、和歌山
 ●上記地域でセットアップされるごにも適用されます。
 ただし、店舗はオンラインセットアップ店に限定され、かつ再セットアップは適用外です。

1/20より受付開始
 定額 20万台

ETC

ETC車載器のお求めは、今がチャンス! 先着順なのでお急ぎください!

図6 阪神高速ETC化キャンペーン広報チラシ
 (第2弾:一般広報及び料金所配布用)

道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四
 国連絡高速道路株式会社共同)。さらに、これ
 までETC車載器が無かった二輪車でもETC
 を利用できるよう検討を進め、平成一八年二月
 から近畿地区で二輪車ETCの特定モニターの
 走行を開始している。

五 おわりに

このようなETC普及促進策を実施することに
 より、阪神高速道路のETC利用率は向上を続け
 ているところあるが、今後、これまでと同様の取
 組みを続けていくだけでは更なるETC普及率の
 向上を期待することは難しいと思われる。さらな
 る普及のための効果的な広報の実施やETCの多
 目的利用の実現が重要な課題であると認識してい
 る。

さらに、ETC普及率が向上するにつれて、よ
 り一層、安全にETCを利用していただくための
 施策も実施する必要がある。現在、時速二〇km以
 下での走行やETCカード挿入の有無等、ドライ
 バーへの注意を促す広報を実施しているところ
 あるが、さらに効果的な広報等に取組み、ETC
 の安全性の向上を図って参りたいと考えている。
 今後とも、関係機関と連携をとりながら、ETC
 の普及促進と安全性の確保に努めて参りたいと考
 えているところである。

一般国道の指定区間を指定する政令の一部を 改正する政令（平成一八年政令第六七号）について

道路局路政課 宮下 宗一郎

一 改正の概要

本政令案は、国土交通大臣が維持、修繕、災害復旧その他の管理を行う一般国道の指定区間を追加するものである。

今回新たに追加する区間及びその延長は、表1、別図のとおりである。

これらについては政令改正前から高速道路株式会社（一六二六号及び四〇九号については東日本高速道路株式会社、二七一号については中日本高速道路株式会社）が管理している道路であり、ただちに国土交通大臣が当該三路線について管理を行うことになるわけではない。

今回、既に供用が開始されている当該三路線について新たに指定区間に編入することとしたの

は、一般の道路関係四公団が民営化されたのを機に、当該道路が全国路線網の一部を形成する高速道路として、高速国道に準ずるネットワーク型一般有料道路に位置付けられたことによるものであり（通常の指定区間の編入は、事業開始ないし供用開始等の時期に行われることとなる）、今後は、全国路線網として他の広範な地域にまたがる高速自動車国道とともに、民間会社としてのノウハウを生かしながら管理や採算性を一体的に整理していくことになることとされたためである。

今回の改正は、平成一六年一月以来の改正であり、当時から現在にいたるまでの全国の市町村合併を指定区間を指定する政令別表（路線名、指定区間の起終点等を記載。起終点等については地番まで記載。）に適切に反映させる必要があった

ため、また、別表上の標記の統一を図るため、表2の路線について形式的な改正を行った。

二 指定区間とは

一般国道の管理については、道路法（昭和二七年法律第一八〇号）の施行当時は原則として知事に機関委任することとなっていたが、昭和三十三年の道路法改正により、一級国道については国が自ら管理を行うことができることとなり、更に昭和三九年の道路法改正により、一級国道、二級国道の区別を廃したため、現在、国道の管理については、国が自ら管理を行う区間（指定区間）とそれ以外の区間におけるものということになった。（指定区間外についての管理は原則として都道府県が行うこととなる（例外は道路法第一七条）。）

この指定区間を定めた政令が、「一般国道の指定区間を指定する政令（昭和三十三年政令第一六四号）」である。

一般国道が指定区間に編入されることによる主法的な効果は、当該区間の道路管理者が国土交通大臣になること、維持、修繕その他の管理に要

表 1

路線名	追加区間	延長
一般国道126号 (千葉東金道路)	千葉県山武郡松尾町谷津字平台130番3～ 千葉県東金市丹尾字千眼下40番6	16.1km
一般国道271号 (小田原厚木道路)	神奈川県小田原市板橋字五反歩292番3～ 神奈川県厚木市酒井字原田238番9	31.7km
一般国道409号 (東京湾アクアライン連絡道路)	千葉県袖ヶ浦市神納字新林4194番4～ 千葉県木更津市菅生字祝崎411番2	3.2km
合計	3路線 3区間	51.0km

表 2

一般国道
3号、10号、18号、21号、25号、27号、28号、47号、52号、57号、101号、108号、112号、113号、141号、156号、157号、158号、175号、180号、190号、191号、196号、210号、220号、224号、302号、317号、319号、409号、468号、470号、474号、483号、506号

する費用について原則として国がその五五％を負担することとなること等が挙げられる。

三 指定区間を指定する基準

指定区間を指定する基準については、道路法施行規則（昭和二十七年建設省令第二五号）第一条の二において規定されているところであり、

- ① 高速自動車国道と一体となつて全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路である一般国道の区間（いわゆるB路線の区間）、
- ② 国土を縦断し、横断し、又は循環して、都道府県庁所在地その他政治上、経済上又は文化上特に重要な都市を効率的かつ効果的に連絡する一般国道の区間、
- ③ 港湾法（昭和二五年法律二一八号）第二条第二項に規定する特定重要港湾若しくは同法附則第五項に規定する港湾又は重要な飛行場と高速自動車国道又は①、②のいずれかに規定する一般国道の区間とを効率的かつ効果的に連絡する一般国道の区間

という要件に該当する道路が指定されることとなる。

今回新たに指定した三路線は、それぞれ一般国道二六号の区間は③に、一般国道二七一号の区間は②に、一般国道四〇九号の区間は③に該当することとなる。

例えば、一般国道四〇九号の区間が③に該当すると認められるのは、当該区間の起点が港湾法第二条第二項に規定する特定重要港湾（川崎港）付近であり、またこれと高速自動車国道である東関東自動車道千葉富津線（館山自動車道）に効率的かつ効果的に接続（海中及び海上を經由してほぼ直線で接続）しているからである。

四 別表の考え方

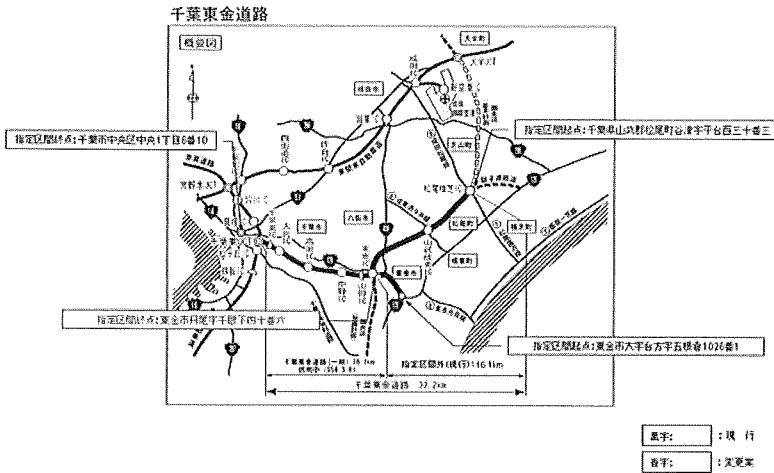
一般国道の指定区間は政令別表に掲げられる区間に限られない。一般国道の指定区間を指定する政令の柱書きにおいて、一般国道の指定区間は、

- ① 北海道の区域に存する区間
- ② 別表上欄に掲げる路線名の一般国道の同表下欄に掲げる区間
- ③ ①、②の区間のうち、いずれかにおいて同表の当該区間に係る項の上欄に掲げる路線名の一般国道と重複する道路の部分をも有する一般国道で同表上欄にその路線名が掲げられていないものの当該重複する区間（ある路線の一部区間について、他の路線との重複区間のみしか指定区間がない場合は、別表に記載しないが当該区間は指定区間となる）

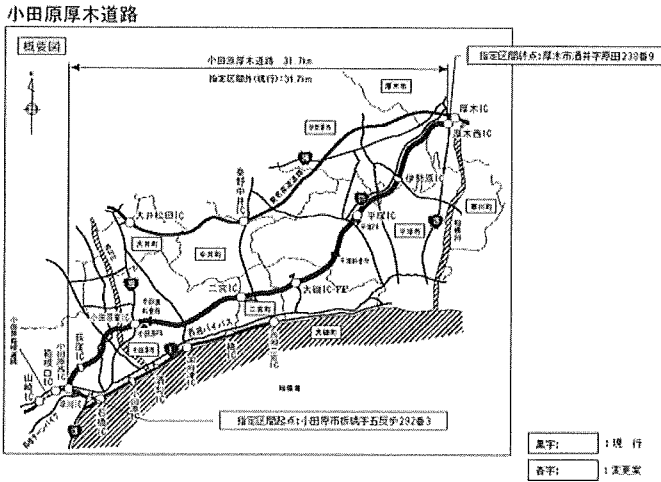
とすることとされている。したがって、北海道の一般国道は全区間が指定区間となるが例えば一般国道五号については、別表には記載がない。また、

③の整理に従って、一般国道七号と一般国道一〇一号の重複区間等についても今回の改正において整理したところである。

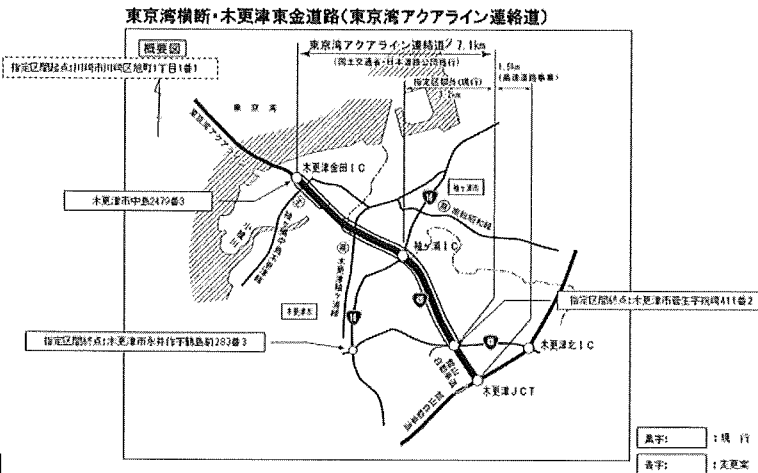
一般国道126号(千葉東金道路)



一般国道271号(小田原厚木道路)



一般国道409号(東京湾横断・木更津東金道路)



五 施行期日等

今回の政令は、平成一八年三月二十七日に公布され、同月二十九日に施行された。

なお、一般国道の指定区間を指定する政令の改

正は毎年度、(原則として一回)関係地方公共団体及び関係省庁と調整をしつつ行っているが、本年度(平成一八年度)については、現時点(平成一八年四月現在)では未定である。

別図

規制改革・民間開放推進

三か年計画（再改定）について

道路局路政課

平成一八年三月三十一日に規制改革・民間開放推進三か年計画（再改定）（以下『三か年計画（再改定）』）が閣議決定された。本稿では、本計画の概要と道路局関係の事項について述べるとともに、平成一七年度における規制改革の取組みと今後の取組みについて記すこととする。

一 平成一七年度の規制改革への取組み

平成一七年度においてもここ数年の規制改革の取組み同様、全国規模での規制改革・民間開放及び構造改革特区に関する民間等からの要望・提案に対する対応が行われた。まずは、全国規模での規制改革・民間開放要望受付について、概要を述べる。

六月一日から六月三〇日の期間（あじさい月間）

と一〇月一七日から十一月六日の期間（もみじ月間）において、「特区、規制改革・民間開放集放要望の受付が行われ、全要望数は、あじさい月間では八五〇件、もみじ月間では六三六件であった。そのうち、道路局関係では、両期間ともそれぞれ、一三件の要望があった。全国規模の規制改革・民間開放要望については内閣府より各規制所管省庁に検討要請がなされ、各省庁より回答がなされる。このやり取りをもう一度行つた後に、内閣府と各省庁間で折衝が行われ、全国規模で実施する規制改革事項について、内閣総理大臣を本部長とし閣僚をメンバーとする「規制改革・民間開放推進本部」において政府対応方針が決定された。この本部決定の別表に掲げる事項については、三

か年計画（再改定）に反映されることとなった。

なお、道路局関係の事項では、あじさい月間の要望について二件が全国規模で実施する規制改革事項として本部決定された。もみじ月間の要望については、本部決定に至つたものはなかった（詳細については、三か年計画（再改定）部分で説明する）。

次に、規制改革のもうひとつの柱と言ふべき、構造改革特区提案について述べたい。

前記の全国規模の規制改革・民間開放要望受付と合わせて、構造改革特区の第七次、第八次提案募集が行われた。特区については、全体で第七次提案において三二七件、第八次提案においては二七六件の提案が寄せられた。道路局関係については、第七次提案では一四件、第八次提案では九件

の提案がなされた。特区要望については、内閣官房構造改革特区推進室と規制所管省庁との間で検討要請・各省回答というやり取りが三回行われた後、折衝等を経て、内閣総理大臣を本部長とし閣僚をメンバーとする「構造改革特別区域推進本部」

において提案に対する政府の対応方針が決定された。この本部決定では、「構造改革特区において実施することができるとの特例措置」、「全国において実施することが時期、内容ともに明確な規制改革事項」及び「規制所管省庁において今後検討を進める規制改革事項」（第八次提案から追加）のそれぞれの項目について決定された。

道路局関係については、第七次提案において「構造改革特区において実施することができる特例措置」として一件、第八次提案において「全国において実施することが時期、内容ともに明確な規制改革事項」として一件が、それぞれ本部決定されている。

ここまでは、提案募集について述べたが、ここからは構造改革特区について道路局関係の動きをまとめたい。

構造改革特区については、地方公共団体が地域の特性に応じた規制の特例を受け特定の事業を実施することにより、経済社会の構造改革を推進するとともに地域の活性化を図り、国民生活の向上及び国民経済の発展に寄与することを目的とし、

構造改革特別区域法が平成一四年に制定され、地域限定の規制緩和を図っていく制度となっている。構造改革特区の手続については表1のとおりである。

表1の左にある提案から本部決定までは前記したとおりである。平成一七年度においては、特区第七次提案において「地域特性に応じた道路標識設置事業」が特区のメニューとして追加されることとなり、構造改革特別区域基本方針に追加され、変更の閣議決定が行われた。

現在、道路局関係で特定事業として基本方針に記載されている事業は、「重量物輸送効率化事業」と「地域特性に応じた道路標識設置事業」の二事業である。

地方公共団体は構造改革特別区域計画を作成し、内閣総理大臣に認定の申請を行えるが、平成一七年度においては、第九回認定（平成一七一年一月）で茨城県・栃木県が申請した「重量物輸送効率化事業」を行う「広域連携物流特区」が認定され、第一〇回認定（平成一八年三月）で金沢市が申請した「地域特性に応じた道路標識設置事業」を行う「周辺環境に調和した道路標識金沢特区」が認定された。

構造改革特区における特例措置については、弊害等の調査を行った後、特段の問題がなければ全国規模で規制緩和を行うこととなる。平成一七年

度においては平成一六年度に特区評価委員会より全国展開の評価意見が特区推進本部に提出された「道路管理者が設置する有料道路駐車場における特別料金の設定及び変更の手続の容易化事業」について、通達を發出し全国的な規制の緩和が行われた。また、平成一七年度上半期の評価では、「重量物輸送効率化事業」が評価の対象となったが、事業が行われた実績が少なく評価の材料が乏しいことから、平成一八年度に引き続き評価することとされた。実際、「重量物輸送効率化事業」については、現段階での特区認定件数は3件と認定を受けた地方公共団体が非常に少なく、かつ事業を行った件数はさらに少ないのが現状となっており、全国規模で規制緩和を行うと判断するだけの弊害等に関する判断材料が少ないため、規制緩和しても問題ないと判断できないのが現状である。

なお、構造改革特区に関しては、構造改革特別区域法附則第二条において「政府は、この法律の施行後五年以内に、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。」とされており、平成一八年二月一七日に閣議決定された特区基本方針の一部変更においても、「法の施行の状況について検討を行うとともに、特区制度の在り方、解決すべき地域の政策課題に関する地域からの提言を踏まえ

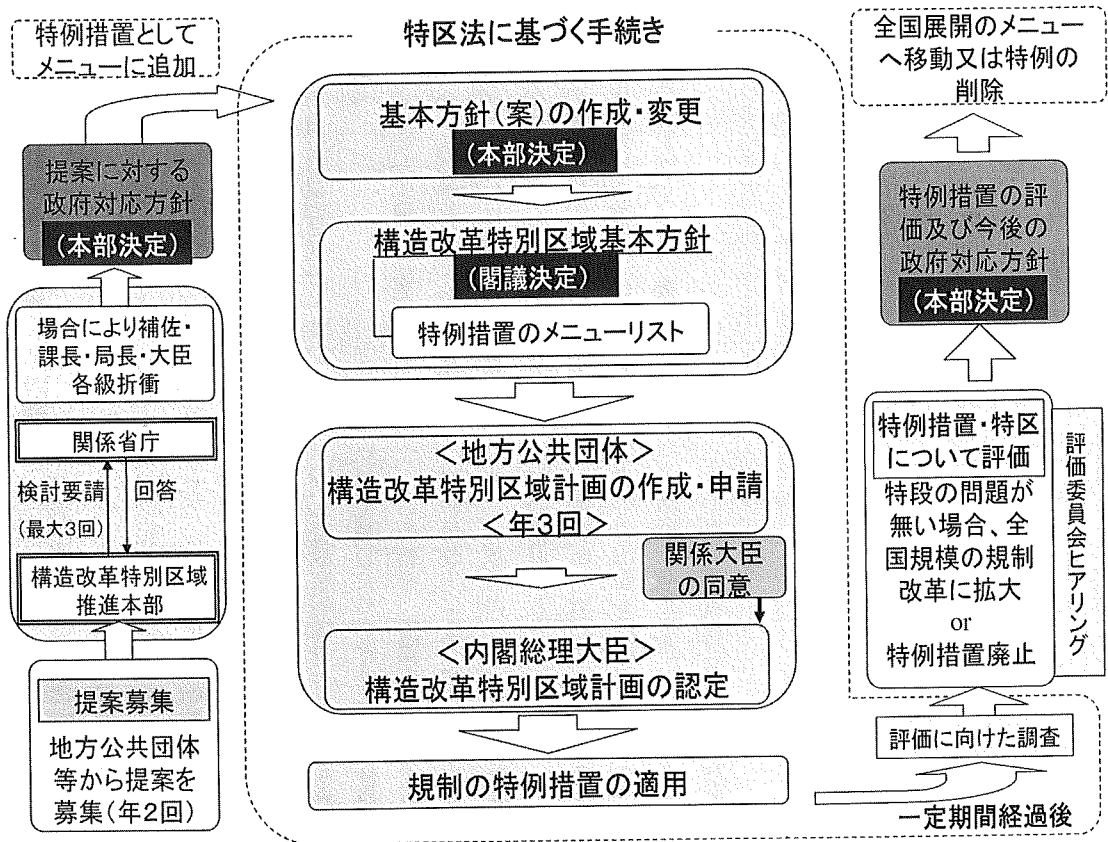


表1 構造改革特区の手続きフロー

つつ、特区制度の見直しを進めていく。」と決定されている。

平成一七年度の全国規模の規制改革・民間開放要望受付では、「市場化テスト」関係の要望受付も行われている。この市場化テストについては、規制改革の重点項目として、前回の三か年計画にも取り上げられており、端的にいうと、

・「民にできるものは民へ」の具体化や公共サービスの質の維持向上・経費の削減等を図るためのツール

・官の世界に競争原理を導入し、官における仕事の流れや公共サービスの提供の在り方を変えるもの

・具体的には、「官」と「民」が対等な立場で競争入札に参加し、価格・質の両面で最も優れた者が、そのサービスの提供を担っていくこととする制度

となっており、米国、英国などでは数年前に導入されている制度である。平成一七年度においては内閣府において法案化の作業が行われ、第一六四回通常国会に「競争の導入による公共サービスの改革に関する法律案」が提出されている（平成一八年四月一〇日現在審議中）。

今後、法案が成立し「市場化テスト」が行われるようになると特区と並ぶ規制改革のひとつの柱として制度が運用されていくことになると思われる。

二 規制改革・民間開放推進三か年計画 (再改定) エッセンス

ここまでは、平成一七年度における規制改革への取組みと流れについて、述べてきたが、三か年計画(再改定)の道路局関係事項について、再改定により追加された事項を含め紹介したい。三か年計画(再改定)の道路局関係部分については、表2のとおりである。

今回の再改定により、「土地・住宅、公共事業関係」として、①『一般道路における道路空間と建築物の立体的利用』及び②『道路占用制度による路上自転車駐車場の設置』が、「運輸関係」として③『道路占用の復旧方法に関する周知徹底』及び④『ETCの民間利用の推進』の四項目が新たに追加された(内容については、表2の措置内容を参照)。

この四項目は、いずれも六月のあじさい月間において要望・提案されたものであり、①については、今後継続的に検討することとされた。②については、平成一八年度中に措置することとなっている。③については、表2の措置内容にもあるとおり、事務連絡を发出し、措置を行った。④についても、平成一七年度に表2の措置内容にもあるとおり、規格・仕様が策定され、措置済となっている。

また、今回の再改定において、「IT関係」で『高速道路の高架橋脚空間の活用』、「土地・住宅、公共工事関係」で『道路空間と建築物の立体的利用の促進』、「道路占用許可・道路使用許可の弾力化」、「道路上の自転車駐車場設置の容認」及び『地方道路公社における余裕金運用先範囲の拡大』、「運輸関係」で『高速道路料金の軽減化』及び『特殊車両通行許可申請手数料の見直し』の合計七項目について新たに措置済とされている。

この結果、道路局関係の措置事項としては、今回の再改定により新たに追加された四項目を加えた二一項目のうち、平成一七年度末までに一四項目が措置済とされた。

本計画、あわせて『規制改革・民間開放推進会議』の活動も最終年度となり、規制改革の流れも大詰めを迎えるが、道路局においても、政府方針としての本計画に基づき規制改革に着実に取り組んでいく。

表 2-1 規制改革・民間開放推進3か年計画における措置事項〈道路局関係〉

規制改革・民間開放推進3か年計画

【平成16年3月19日閣議決定】

<p>【IT関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 線路敷設の円滑化 ○ 高速道路の高架橋脚空間の活用 ○ IRU方式による芯線貸しに関する道路占用目的変更規制の緩和
<p>【福祉・保育等関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ バリアフリー化等の推進
<p>【住宅・土地、公共工事関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路空間と建築物の立体的利用の促進 ○ 公の施設の管理における「指定管理者制度」の活用促進 ○ 道路占用許可・道路使用許可の弾力化 ○ 道路上の自転車駐車場設置の容認
<p>【運輸関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 燃料電池自動車完成車輸送車両のトンネル通行制限の見直し ○ 高速道路料金の軽減化
<p>【環境関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ガスパイプラインの建設促進

規制改革・民間開放
推進会議
第1次答申
平成18年12月24日

規制改革・民間開放
集中受付月間
における要望に対する
政府対応方針
平成16年9月10日
平成17年2月18日



規制改革・民間開放推進3か年計画(改定)

【平成17年3月25日閣議決定】

<p>【IT関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 線路敷設の円滑化 ○ 高速道路の高架橋脚空間の活用 ● IRU方式による芯線貸しに関する道路占用目的変更規制の緩和
<p>【福祉・保育等関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ バリアフリー化等の推進
<p>【エネルギー関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路占用料の見直し等
<p>【住宅・土地、公共工事関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路空間と建築物の立体的利用の促進 ● 公の施設の管理における「指定管理者制度」の活用促進 ○ 道路占用許可・道路使用許可の弾力化 ○ 道路上の自転車駐車場設置の容認 ○ 地方道路公社における余裕金運用先範囲の拡大 ○ 地下電線の埋設深さの緩和
<p>【運輸関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 燃料電池自動車完成車輸送車両のトンネル通行制限の見直し ○ 高速道路料金の軽減化 ● 車両乗入幅に係る審査基準の徹底 ○ 特殊車両通行許可申請手数料の見直し ○ 駆動軸重の軸重規制緩和
<p>【環境関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ガスパイプラインの建設促進

規制改革・民間開放
推進会議
第2次答申
平成17年12月21日

規制改革・民間開放
集中受付月間
における要望に対する
政府対応方針
平成17年10月11日
平成18年2月17日



規制改革・民間開放推進3か年計画(再改定)

【平成18年3月31日閣議決定】

<p>【IT関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 線路敷設の円滑化【H18以降の取扱いにつき、H17年度中に結論】 ● 高速道路の高架橋脚空間の活用 ● IRU方式による芯線貸しに関する道路占用目的変更規制の緩和
<p>【福祉・保育等関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ バリアフリー化等の推進【逐次実施】
<p>【エネルギー関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路占用料の見直し等【H18年度中に結論】
<p>【住宅・土地、公共工事関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 道路空間と建築物の立体的利用の促進 ● 公の施設の管理における「指定管理者制度」の活用促進 ● 道路占用許可・道路使用許可の弾力化 ● 道路上の自転車駐車場設置の容認 ● 地方道路公社における余裕金運用先範囲の拡大 ○ 地下電線の埋設深さの緩和【H17年度中に検討・結論】 ○ 一般道路における道路空間と建築物の立体的利用【継続的に検討】 ○ 道路占用制度による路上自転車駐車場の設置【H18年度措置】
<p>【運輸関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 燃料電池自動車完成車輸送車両のトンネル通行制限の見直し ● 高速道路料金の軽減化 ● 車両乗入幅に係る審査基準の徹底 ● 特殊車両通行許可申請手数料の見直し ○ 駆動軸重の軸重規制緩和【H17年度中に検討】 ● 道路占用の復旧方法に関する周知徹底 ● ETCの民間利用の促進
<p>【環境関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ガスパイプラインの建設促進

※ 「●」「○」「●」は「措置済」とされている事項

表 2-2 規制改革・民間開放推進 3 年計画（再改定）における措置事項の詳細〈道路局関係抜粋〉

4 IT関係

ア 情報通信ネットワークインフラ整備の一層の促進

事項名	措置内容	改定計画等との関係	実施予定時期		
			平成16年度	平成17年度	平成18年度
①線路敷設の円滑化 (国土交通省)	冬期・年度末の路上工事抑制措置について、道路交通に及ぼす影響等をも勘案しつつ平成17年度までの間は試行的に緩和を図る。	改定・IT ア①	一部措置済 (試行)	措置済 (試行) 引き続き実施することについて検討・結論	
②高速道路の高架橋脚空間の活用 (国土交通省)	高速道路の高架橋脚空間への光ケーブルの敷設の方策について検討する。 【平成17年国土交通省路政課長通知】	改定・IT ア②	措置済 (3月)		
③IRU方式による芯線貸しに関する道路占用目的変更規制の緩和 (国土交通省)	IRU (Indefeasible right of user: 破棄し得ない使用权) 方式による芯線貸しに係る道路占用の目的変更許可手続について、道路管理上特段の支障がある場合を除き、届出で足りることとする。 【平成17年国土交通省路政課長通達】	改定・IT ア③	措置済		

10 福祉・保育等関係

ウ 障害者施策

事項名	措置内容	改定計画等との関係	実施予定時期		
			平成16年度	平成17年度	平成18年度
①バリアフリー化等の推進 (警察庁、総務省、厚生労働省、経済産業省、国土交通省)	高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）に基づき、公共交通機関、歩道、信号機等のバリアフリー化を推進するとともに、使いやすい情報通信関連機器、システムの開発等による情報バリアフリー環境の整備等を推進する。 (第164回国会に高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案を提出)	改定・福祉ウ①	逐次実施		

14 エネルギー関係

エ その他

事項名	措置内容	改定計画等との関係	実施予定時期		
			平成16年度	平成17年度	平成18年度
③道路占用料の見直し等 (国土交通省)	a 地方公共団体が道路占用料を定めるに当たっては、道路法施行令に定める占用料の額を参考として設定するよう努めることについて、周知徹底する。 【国土交通省道路局路政課長通知（平成17年10月3日付）】	改定・エネ工③a		措置済	
	b 道路占用料単価の見直しについて、市町村合併の状況を踏まえつつ、平成18年中に結論を得ることを目途として検討する。	改定・エネ工③b		検討	

15 住宅・土地、公共工事関係

ア 住宅・土地

事項名	措置内容	改定計画等との関係	実施予定時期		
			平成16年度	平成17年度	平成18年度
⑥道路空間と建築物の立体的利用の推進 (国土交通省)	都市における土地の高度利用、街並みの連続性や賑わいを創出する観点から、良好な市街地環境の形成や道路管理上支障が無く、都市計画上の位置付けが明確にされるなど、一定の要件を満たす場合には、道路空間と建築物の立体的利用を図ることは重要である。 特に、例えば、ペDESTリアンデッキ、自由通路やスカイウォークのような高架の歩行者専用道路については、街並みの連続性や賑わいの創出、駅周辺等におけるバリアフリー化といった観点からも、建築物との立体的利用を推進し、その整備を進めていくことが必要である。 このため、都市における土地の高度利用等を図るための道路空間と建築物の立体的利用の推進方策について、早急に検討を行い、結論を得る。 【平成17年4月8日付通知（国都計第2-2号、国道政第4号、国住街第14号 他）】	改定・住宅ア③	検討・結論	措置済	
⑦一般道路における道路空間と建築物の立体的利用 (国土交通省)	中心市街地においては、街区が小さいために、周辺も含めた一定規模の街区全体を整備することが求められるケースもある。このような場合には、街区全体の再開発等を行う中で既存道路の機能を確保しつつ、道路の上下空間を立体的に利用することが適当な場合も考えられる。 このため、既存道路の有する様々な機能を低下させることなく、周辺も含めた一定規模の街区全体の環境改善に資するような開発について、具体的な事例や構想を踏まえつつ、占用制度の運用や、道路区域の取扱い等について改善すべき点がないかどうか継続的に検討を行う。	重点・住宅(3)③			継続的に検討

ウ 公共施設・サービス等の民間開放の促進

事項名	措置内容	改定計画等との 関係	実施予定時期		
			平成16年度	平成17年度	平成18年度
②公の施設の管理における「指定管理者制度」の活用促進 (関係省庁)	各種公物管理法により「管理者」が国や地方公共団体等に限定されている公の施設の場合、都市公園を除き、民間事業者が「指定管理者」としてその管理・運営を行うことが可能であるか否かは明確にされていないことから、本制度を地方公共団体が活用した場合には、当該地方公共団体が指定した「管理者」は、各種公物管理法に係る公の施設等について、その管理・運営等を行うことが可能であることを必要に応じ通知するなど、所要の措置を講ずる。 【厚生労働省、農林水産省、国土交通省において通知】	改定・住宅ウ②	措置済		
⑬道路占用許可、道路使用許可の弾力化 (国土交通省、警察庁)	a 道路の占用、使用については、民間事業者等が、一時的なイベント等に限らず、地域の合意に基づいて、継続的かつ反復的に街の賑わいに資する多様な経済活動を行うことが可能となるよう、その許可に関し一層弾力的な透明性の高い運用が図られるよう措置するとともに、管理者の「占用許可」と警察署長の「使用許可」の両方が必要である場合について、両手続の統合の推進も含め、一層の簡素合理化を図る。	改定・住宅ウ⑫	措置済		
(国土交通省)	b 道路の占用については、その弾力化に併せ、地域の合意形成を適切に確保しつつ、利活用に伴う負担の適正化を図るため、占有者が、経済的観点等を踏まえてイベント等への参加者をより公平に選定することや、得られた収入を道路の維持管理活動等に還元することなどを可能とするスキームを検討し、結論を得る。		措置済		

エ その他

事項名	措置内容	改定計画等との 関係	実施予定時期		
			平成16年度	平成17年度	平成18年度
⑧道路上の自転車駐車場設置の容認 (国土交通省)	道路上の自転車駐車場を道路の附属物として位置付ける。 【道路法施行令の一部を改正する政令（平成17年政令第125号）】	改定・住宅エ⑧		措置済 (4月施行)	
29地方道路公社における余裕金運用先範囲の拡大 (国土交通省)	平成16年6月に所要の法律改正を実施したところであるが、追加すべき金融機関については地方道路公社に対する調査を実施し、この結果を踏まえ法律施行後速やかに大臣指定を行う。 【地方道路公社法第31条第2号の規定により国土交通大臣の指定する金融機関を定める告示（平成17年国土交通省告示第1075号）】	改定・住宅エ29		措置済	

32地下電線の埋設深さの緩和 (国土交通省)	電力会社が実施する単独地中化の際の埋設深さの基準の緩和に関して、道路構造の保全や管路の防護等の観点から実態調査等を実施し、現在の道路管理者が設置管理する電線共同溝の埋設深さの基準の妥当性を含め、所要の安全度を確保した埋設の深さについて、平成17年度までに技術的な検討を行い、結論を得る。	改定・住宅 エ32		検討・ 結論	
51道路占用制度による路上自転車駐車場の設置 (国土交通省)	道路占用制度による路上自転車駐車場の設置については、現在国土交通省が実施している規制改革の総点検の成果を踏まえ、自転車駐車場の設置した場合でも一定の歩道有効幅員が確保される等、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれの無い範囲内において、一定の占用主体による歩道上への自転車駐車場の占用が可能となるよう措置する。	別表 6 -1262			措置

16 運輸関係 ア 自動車交通等

事項名	措置内容	改定計画等との関係	実施予定時期		
			平成16年度	平成17年度	平成18年度
⑩燃料電池自動車完成車輸送車両のトンネル通行の制限の見直し (国土交通省)	道路法(昭和27年法律第180号)上、一定量を超える水素を搭載する完成車両輸送(トレーラー)については、水底トンネルの通行を禁止・制限できるとしているが、車両輸送を円滑に実施する観点から、必要な実験の実施及びその検証・評価を行った上で、安全性の確保を前提として、搭載水素の制限数量を再点検し、必要な見直しを行う。	改定・運輸ア⑩	措置済		
25高速道路料金の軽減化 (国土交通省)	高速自動車国道において、大口・多頻度利用者の利便を図るサービスとして、別納割引制度を廃止し、ETC車を対象とした「大口・多頻度割引」を創設・実施する。 【平成16年9月認可、平成17年4月1日実施】	改定・運輸ア25		措置済	
29車両乗入幅に係る審査基準の徹底 (国土交通省)	「道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について」(平成6年9月30日付け建設省道政発第49号道路局長通達。)により示した承認工事審査基準(案)を参考として、安全性の確保等の観点から歩道の乗入れ幅等の適切な審査を行うよう周知徹底する。	改定・運輸ア29	措置済		
30特殊車両通行許可申請手数料の見直し (国土交通省)	特殊車両許可手数料の額の低減について、実費調査の結果等を踏まえ、車両制限令の改正を行い(12月8日公布)、平成17年4月1日より施行。これにともない、5経路1パック制の廃止についても、車両制限令の施行までに必要な措置を実施。	改定・運輸ア30		措置済	

事項名	措置内容	改定計画等との関係	実施予定時期		
			平成16年度	平成17年度	平成18年度
32 駆動軸重の軸重規制緩和 (国土交通省)	フル積載対応海上コンテナをけん引するエアサスペンション装着トラクタと同様に、他のトラクタについても11.5 tまでの駆動軸重を許可対象とすることについて、技術的検討を行い、対象となる車両の構造又は積載する貨物が特殊であつてやむを得ないと認められるか否かも含め、「緩和の実施」についての更なる検討に向けて、緩和の可能性について検討する。	改定・運輸ア32		検討	
40 道路占用の復旧方法に関する周知徹底 (国土交通省)	道路の占有に関する工事は、「道路の構造を保全するために必要があると認める場合」と道路管理者が判断する場合に限って、道路管理者が自ら行うものであることを、道路管理者に周知する。 【国土交通省平成18年1月5日付事務連絡】	別表1-19		措置済	
41 ETCの民間利用の推進 (国土交通省)	ETCの技術を応用した狭域通信(DSRC)システムを利用した駐車料金決済等の多様なITSサービスについて、平成19年からのサービス開始に向けて、規格・仕様を策定する。	別表1-20		措置済	

17. 環境関係

イ 地球温暖化

事項名	措置内容	改定計画等との関係	実施予定時期		
			平成16年度	平成17年度	平成18年度
②ガスパイプラインの建設促進 (国土交通省、経済産業省、農林水産省)	<p>ガス管敷設に係る規制の在り方等については、安全の確保等を大前提とし、欧米の状況等も念頭に置きつつ、以下の具体的事項について検討し、所要の措置を講ずる。</p> <p>a 埋設深度について、2 MPa以上の高圧で市街地の道路下に埋設する場合であっても、当該道路の舗装厚や他の埋設物との離隔距離等に係る一定の基準に照らし支障なき場合には、1.8mではなく1.2mで足りることとする。 【通知（平成16年10月1日付国道利第19号）】</p> <p>b 公益特権を持つパイプライン事業者によるガスパイプライン海底敷設に係る公益特権の行使が想定され民間主体相互の交渉では漁業権等に係る調整ができない場合には、客観性・透明性が十分に確保されるように当該調整の在り方について検討を行う。</p>	改定・環境イ②		措置済	
				実際上の必要が生じた場合に検討	

道路管理瑕疵と事故発生との間の

因果関係が争われた事例

— 神奈川県道自動二輪車衝突事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕 平成一四年九月一九日

東京地方裁判所 請求棄却（原告控訴）

〔控訴審判決〕 平成一六年九月三〇日

東京高等裁判所 請求棄却（確定）

はつらに

国家賠償法二条が適用され、国又は公共団体の責任が認められるためには、①公の営造物であること②公の営造物の設置・管理に瑕疵があること③損害が発生していること④公の営造物の設置・管理の瑕疵と損害との間に因果関係があることの要件が必要である。

今回の事例紹介は、原告運転の普通自動二輪車が普通貨物自動車に接触して転倒したのは、事故現場付近の道路が工事中で走行範囲が制限されていたにもかかわらず、適切な工事標識の設置や交

通誘導員の配置等がされていなかったためである等として、原告が道路管理者である川崎市に対し、

国家賠償法二条一項に基づく損害賠償等を求めた事例を取り上げ、相当因果関係についての一審と控訴審における判断を紹介することとする。

一 事案の概要

争いのない事実等

(1) 本件事故の発生

① 日時 平成八年九月一〇日午後一時ころ

② 場所 県道二二四号・稲城読売ランド前停車場線（以下「本件道路」という。）、川崎市麻生区（以下「本件事故現場」という。）

③ 原告車両 普通自動二輪車（以下「原告車両」という。）

④ 訴外A車両 普通貨物自動車（以下「訴外

A車両」という。）

⑤ 事故態様等 本件道路を南方向に走行していた訴外A車両の右側面に、北方向に走行していた原告車両が接触して転倒し、原告が傷害を負った。

(2) 被告川崎市は、本件事故現場付近の本件道路の管理者である。

(3) 本件事故当時、訴外A車両走行車線側にあ
る本件事故現場付近のマンション（以下「本件マンション」という。）前では、歩道切下げ及び歩道改修工事（以下「本件歩道工事」という。）が行われていた。本件歩道工事は、訴外B開発株式会社（以下「訴外B開発」という。）が、被告川崎市の承認及び所轄警察署の許可を得た上で、被告C建設株式会社（以下「被告C建設」という。）

に下請けさせて施工していた。

- (4) C建設の元請業者であるB開発、A及び同人の使用者である運送店も共同被告として訴えが提起されたが、一審において、B開発に対する訴えは取り下げられ、A及び同人の使用者である運送店との間においては和解が成立し、控訴人は両名から和解金の支払を受けた。控訴人は、上記和解金の支払を受けたことなどにより、控訴審において請求を減縮した。

二 主な争点

1 控訴人の控訴審における主張

- (1) 被控訴人川崎市は、道路法に基づく本件道路の管理者として、本件道路の構造、用法、場所的環境及び利用状況などの具体的状況に照らして、通常予測される範囲の車両及び歩行者の通行の安全を確保するための措置を講ずる義務があり、このような措置が採られなかった場合には道路の管理に瑕疵があったものとして、国家賠償法二条一項の責任を負うべきところ、本件道路は、本件事発当時、道法二四条に基づき、訴外B開発の下請けである被控訴人C建設が工事中であり、その工事は、被控訴人川崎市が承認し、その指示・監督の下に行われていたものであるから、被

控訴人川崎市は、本件道路の通常予想される範囲の車両及び歩行者の通行の安全に配慮し、これを管理する責任があった。

- (2) 本件道路の管理者である被控訴人川崎市は、本件道路の安全を確保するため、道路法四五条一項の道路標識設置義務に基づき、次のような措置を講ずべき義務があった。

ア 道路法四五条二項（平成十一年法律第一六〇号による改正前のもの）を受けて制定された「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（以下「道路標識令」という。）の「幅員減少」の警戒標識を、幅員減少始点の手前五〇メートルから二〇〇メートルまでの地点における左側の路端に設置する。

イ 道路標識令の「道路工事中」の警戒標識を、道路工事における工事中又は作業中である区間の両面及びその手前五〇メートルから一キロメートルまでの地点における左側の路端に設置する。

ウ 道路標識令の「指定方向外進行禁止」の規制標識を車両の進行を禁止する場所の前面に設置する。

と ところが、被控訴人川崎市は、上記の道路標識を設置していなかった。これらの標識が設置されていれば、訴外Aに対しては、その走行車線の前方に本件歩道工事のため道路幅

員の減少があり、対向車線にはみ出して進行しなければならぬことをあらかじめ知らせ、また、控訴人に対しては、その走行車線の前方に本件歩道工事のため道路幅員の減少があり、車線にはみ出して進行してくる車両があることをあらかじめ知らせることができ、このような措置が講じられていれば、本件事故の発生を防止することができた。

- (3) 被控訴人川崎市は、訴外B開発に対し、道法二四条に基づき本件歩道工事を承認するにあたり、同法八七条に基づき、「道路法、川崎市道路管理者以外の者の行う道路工事等に関する規則、その他関係法規、条件を遵守すること」という条件を付した上で、「工事中は工事標識、保安柵等保安施設を設置し、夜間は保安灯を、点灯し事故を起こさぬように特に注意すること」とする義務を課している。また、建設省（当時）が制定し、被控訴人川崎市にも交付された「建設工事公衆災害防止対策要綱」を受けて、被控訴人川崎市は、建設省が制定したものと同内容の「建設工事公衆災害防止対策要綱」（以下「要綱」という。）を制定し、「起業者及び施工者は土木工事にあたっては、公衆災害を防止するために、この要綱の各項目を遵守しなければならない」と定めている。これらの規定に基づき訴外B

開発が負う道路標識の設置義務は、道路管理者が法令に従って負担する設置義務を代行するものであって、道路管理者と共同で負うものである。

そして、被控訴人川崎市は、「道路工事現場における標示施設等の設置基準」を受けて、「道路工事保安施設設置基準」（以下「設置基準」という。）を制定している。これによれば、被控訴人川崎市は訴外B開発に対し、道路標識の設置等に関し次のような指導・監督をする義務があった。

ア 設置基準に基づく工事予告標識板、設置基準に定める「道路工事中」の警戒標識、「指定方向外進行禁止」の警戒標識、「道路工事中」の標示板、「ご通行中の皆様へ」の標示板、「歩行者案内板」、「内部照明式工事中標示板」を設置する。

イ カラーコーン、バリケードを設置する。

ウ 交通誘導員を工事始点に配置する。

(4) 被控訴人川崎市は、上記のような道路標識を自ら設置し、あるいは訴外B開発に対し、要綱に定められた道路標識や標示板等の設置及び交通誘導員による誘導を指導・監督するという措置を一切講じておらず、被控訴人C建設は、本件歩道工事現場の仮歩道と車道の境に数個の赤いセーフティコーンを置いた

だけであった。すなわち、本件事故現場付近では、幅員二・四メートルを超える車両は対向車線にはみ出して通行せざるを得ないにもかかわらず、そのことを進行してくる車両の運転者に遠方から知らせ、対向車両の進行に注意し、徐行ないし一時停止し、あるいはできる限り道路の端を走行して衝突や接触の危険を避けるよう注意するなどの措置は採られていなかった。したがって、本件道路には、通行の安全を確保するための十分な措置が講じられていなかったから、その管理に瑕疵があったといふべきである。

(5) 控訴人にも過失があったが、控訴人車両の走行が通常予想される通行方法を超えたもの又は異常あるいは無謀な走行方法ということではできないから、本件事故の発生と道路の管理の瑕疵との間には相当因果関係がある。

2 上記主張に対する被控訴人らの反論

道路標識の設置は道路管理者の裁量によるところ、本件道路は、カーブが緩やかで見通しが良好であり、走行速度が時速四〇キロメートルに制限されており、セーフティコーンの設置や交通誘導員の配置等によって、本件歩道工事の存在を十分に認識することができるから、控訴人が主張するような標識を設置する必要はなく、また、控訴人

が通常の注意を払って走行していれば、少なくとも本件事故現場から約七〇メートル手前で本件事故・現場付近の状況を明確に視認し得たはずであり、控訴人が通常の運転措置を講じていれば、本件事故は起こり得なかった。したがって、控訴人が主張するような標識等が本件事故現場付近に設けられていなかったからといって、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたものということはできず、また、仮に本件道路の管理に瑕疵があるとしても、本件事故の発生は専ら控訴人の無謀運転によるものであるから、道路の管理の瑕疵と本件事故の発生との間に相当因果関係はない。

三 主な争点に対する裁判所の判断

一審（東京地方裁判所）の判断

- 1 主文 原告らの請求をいずれも棄却する
- 2 道路管理の瑕疵と本件事故との因果関係について

(1) 国又は地方公共団体に対して国家賠償法二条一項の責任を問うためには、公の营造物の設置又は管理に瑕疵があるだけでなく、その瑕疵と損害の発生との間に相当因果関係のあることが必要であると解される。

本件事故当時、交通誘導員による歩行者の誘導や車両の交通整理が行われていなかったこと、本件歩道工事を工事現場手前において

表示する道路標識等が何ら設置されていなかったことは、認定したとおりである。原告は、これらの点が道路管理の瑕疵に当たると主張するのであるが、この点は措くとして、以下のとおり、本件においては、交通指導員による交通整理等が行われていなかったこと及び道路標識等が設置されていなかったことと、本件事故の発生との間に相当因果関係が存しないというべきである。

(2) 本件事故当時の具体的な状況の下においては、原告車両走行車線を走行する車両の運転者は、通常の注意を払って運転をしていれば、本件歩道工事の存在を認識することができ、適切な回避行動を採ることによって容易に対向車両との衝突を避けることができたのであるから、本件事故は、交通指導員による交通整理等が行われていなかったこと及び道路標識等が設置されていなかったことに起因するものではないというべきである。

(3) かえって、本件事故態様にかんがみると、本件事故の原因は、専ら、訴外A及び原告の過失にあると考えられる。

(4) したがって、本件においては、交通指導員による交通整理等が行われていなかったこと及び道路標識等が設置されていなかったことと、本件事故の発生との間に相当因果関係が

あるということはできず、被告川崎市に国家賠償法二条一項による損害賠償責任は存しないと解するのが相当である。また、民法七一条一項による土地の工作物の設置又は保存の瑕疵による責任についても、その瑕疵と損害の発生との間に相当因果関係のあることが必要であると解されるから、同様に、被告C建設についても、民法七一条一項による損害賠償責任は存しないと解すべきである。

3 結論

以上によれば、その余の争点について判断するまでもなく、原告の被告らに対する請求はいずれも理由がないからこれを棄却することとして、本文のとおり判決する。

控訴審（東京高等裁判所）の判断

1 主文 本件控訴をいずれも棄却する

2 本件道路の管理の瑕疵について

(1) 道路法四五条一項は、道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に道路標識を設けなければならぬと規定し、同条二項（平成十一年法律第一六〇号による改正前のもの）において、道路標識の種類、様式及び設置場所その他必要な事項は、総理府令・建設省令で定め

るとし、これを受けて制定された道路標識令は、幅員減少を示す警戒標識は、道路管理者が幅員の減少始点の手前五〇メートルから二〇メートルまでの地点における左側の路端に設置し、道路工事中を示す警戒標識は、道路管理者が道路における工事中又は作業中である区間の両面及びその手前五〇メートルから一キロメートルまでの地点における左側の路端に設置するものとすると定めている（道路標識令四条一項二号、二条、別表第一の番号212、213）。

また、被控訴人川崎市の制定した要綱は、第一七（道路標識等）として、「起業者及び施工者は、道路敷に又は道路敷に接して作業場を設けて土木工事を施工する場合には工事による一般交通への危険及び渋滞の防止、歩行者の安全等を図るため、事前に道路状況を把握し、交通の処理方法について検討の上、道路管理者及び所轄警察署長の指示するとともに従い、道路標識令及び道路工事現場における標示施設等の設置基準による道路標識標示板等が必要なものを設置しなければならぬ」と定め、第一九（遠方よりの工事箇所の確認）として、「施工者は、交通量の特に多い道路上において土木工事を施工する場合には、遠方からでも工事箇所が確認でき、安全

な走行が確保されるよう、保安施設を適切に設置しなければならない。このため、第一七（道路標識等）及び第一八（保安灯）に規定する道路標識及び保安灯の設置に加えて、作業場の交通流に直面する場所に工事中であることを示す標示板（原則として内部照明式）を設置するものとする」とし、「施工者は、

工事を予告する道路標識、標示板等を、工事箇所前方五〇メートルから五〇〇メートルの間の路側又は中央帯のうち視認しやすい箇所に設置しなければならない」と定め、第二〇（作業場における交通の誘導）として、「施工者は、道路上において土木工事を施工する場合には、道路管理者及び所轄警察署長の指示を受け、作業場出入口等に必要に応じて交通誘導員を配置し、道路標識、保安灯、セフティコーン又は矢印板を設置する等、常に交通の流れを阻害しないよう努めなければならない」と定めている。

(2) 原審認定事実によれば、本件事故当時、本件道路の制限速度は時速四〇キロメートルで、両側駐車禁止、追越しのための右側部分はみ出し禁止の規制がされ、その旨の道路標識が設置されていたが、仮歩道の車道側に設置された数個の赤いセフティコーン以外には、工事中であることを示す道路標識は一切

設置されていなかった。また、本件事故が発生した平成八年九月一〇日午後一時ころは、昼休み中で作業自体は行われておらず、交通誘導員による歩行者の誘導や車両の交通整理も行われていなかった。

原審認定のとおり、衝突地点の手前約八〇メートルの地点（控訴人車両走行車線側）からは、カーブした先の対向車両の有無は視認することができず、衝突地点の手前約五〇メートルの地点からも、本件マンション前を走行してくる対向車両は若干見にくい状況であり、衝突地点の手前約三〇メートルから、本件マンション前を走行してくる対向車両を視認することができたものである。そうすると、訴外A車両走行車線上を進行する車両が上記仮歩道のためセンターラインをはみ出して運転している場合、控訴人車両走行車線上を進行する車両の運転者が対向車両を発見するが遅れたときは、なお接触や衝突の可能性があるとすることができ、現に本件事故が発生した（回避の可能性は、双方の車両の速度や運行の態様にかかることになる）。したがって、本件道路の場合、訴外A車両走行車線側は三・五メートルの幅員があったものの、約一・一メートル幅の仮歩道が設けられていたため、車両幅員が二・四メートル以上の車両

は必然的にセンターラインを越えて走行せざるを得ない状況にあり、その状況を明確に認識することができるのは衝突地点の手前約三〇メートルの地点であったから、道路管理者としては、控訴人車両走行車線上を進行する車両の運転者が、より早期の段階において、本件歩道工事による車道の幅員の減少があることを認識できる措置を講ずる必要があったといわなければならない。その措置を講じていない場合には、本件道路は通常有すべき安全性を欠き、その管理に瑕疵があったといわなければならない。

上記(1)のとおり、道路標識令及び被控訴人川崎市の制定した要綱（第一九（遠方よりの工事箇所の確認））が定めているのも上記のような趣旨と解されるのであって、本件道路に本件歩道工事による幅員減少等の警戒標識が設置されていれば、控訴人がこれを認識し、より早い段階で本件歩道工事による幅員減少に気付き、減速するなどの措置を講ずることができた可能性を否定することができない。ところが、本件道路には、仮歩道の車道側に数個の赤いセフティコーンが設置されていたのみで、道路標識令が定める幅員減少を示す警戒標識等は設置されていなかった。セフティコーンは、道路工事中であることを表

示する機能を有するが、道路標識令が定める警戒標識と異なるものであり、道路標識令が定める警戒標識は、運転者に対し、幅員の減少があることを少なくとも五メートル以上手前において認識させることを目的とするものであるから、セーフティコーンの設置をもって十分ということではない。なお、被控訴人らは、本件事故当時、本件歩道工事現場には交通誘導員が配置されていた旨主張するが、そうだとしても、本件事故当時は昼休み中であって、交通誘導員による交通整理等が行われていなかったことは原審の認定するとおりである。

以上によれば、本件道路は、本件歩道工事現場付近で仮歩道のため幅員が減少し、車両幅員が二・四メートル以上の車両は必然的にセンターラインを越えて走行せざるを得ない状況にあったにもかかわらず、道路標識令で定める幅員減少を示す警戒標識等の設置がなく、控訴人車両両走行車線上を進行する車両の運転者に対し、本件歩道工事による車道の幅員の減少があることを認識できる措置が講じられていたものといえることはできないから、道路の管理に瑕疵があったといえるべきである。

(3) 上記のとおり、本件道路に上記警戒標識等

が設置されていたれば、控訴人がこれを認識し、より早い段階で本件歩道工事による幅員の減少に気付き、減速するなどの措置を講ずることができた可能性を否定できないのであって、上記説示に照らせば、本件道路が通常有すべき安全性を備えていたものといえることはできない。そして、控訴人の過失の程度が大きかったとしても、本件道路に上記警戒標識等が設置されていたとすれば、控訴人がこれに気付き、減速するなどの措置を講ずることができた可能性を否定できない以上、道路の管理の瑕疵と事故発生との間の因果関係を否定することもできない。

なお、被控訴人川崎市は、被控訴人川崎市に道路標識等の設置義務が生じるのは道路管理者自らが工事を行う場合に限られ、本件歩道工事に関して道路標識等を設置する義務を負うのは工事施行者である訴外B開発であり、被控訴人川崎市は同社に対し、承認条件を付した上で、道路工事等施行承認書を交付したところ、承認条件には、道路の構造を保全し、交通の危険を防止し、その他円滑な交通を確保するため必要な条件が付されていたから、道路管理者として通常果たすべき措置を採っていた旨、また、訴外B開発が被控訴人川崎市に対し、本件歩道工事の着手届を提

出したのは、本件事故の翌日である平成八年九月一日であり、被控訴人川崎市は、本件事故当時、本件歩道工事が開始されていたことを知らなかったから、本件歩道工事に関する標示等に不備があったとしても、本件事故の発生を防止する措置を採り得なかった旨主張する。

しかしながら、道路法四五条一項により道路標識の設置義務を負うのは道路管理者であることは文言上明らかであって、その設置義務が、道路管理者自らが工事を行う場合に限定されると解すべき理由は無い。上記(1)のとおり被控訴人川崎市が制定した要綱は、施工者等に対し、道路標識令等による道路標識標示板等で必要なものを設置することを義務付けているが、これは、被控訴人川崎市が、道路管理者として負う上記義務を工事施工者に負わせたものによらず、これによって、被控訴人川崎市が道路管理者として負う上記義務を免れるものと解することはできない。

(4) 上記のとおりであり、本件道路の管理には瑕疵があったものといえるべきであるから、被控訴人川崎市は国家賠償法一条一項に基づき、本件歩道工事のため本件道路を占有していた被控訴人C建設は民法七七一七条一項に基づき、その瑕疵によって生じた損害を連帯し

て賠償する責任がある。

3 過失相殺について

(1) 複数の加害者の過失及び被害者の過失が競合する一つの交通事故において、その交通事故の原因となったすべての過失の割合（絶対的過失割合）を認定することができるときは、絶対的過失割合に基づく被害者の過失による過失相殺をした損害賠償額について、加害者らは連帯して共同不法行為に基づく賠償責任を負うものと解すべきである（最高裁判所平成一五年七月一日第二小法廷判決・判例時報1834号37頁参照）。

上記の認定説示に照らせば本件事故は、訴外Aの過失と控訴人の過失及び本件道路の管理の瑕疵が競合して発生したものと認められるので、三者の過失割合（道路の管理の瑕疵については本件事故に対する寄与の割合）を検討する。

(2) 訴外Aの過失について

訴外Aは、仮歩道による幅員の減少のため本件道路を右側部分に約五〇センチメートルはみ出しで走行したが、幅員の減少は道路工事によるものであり、また、約五〇センチメートルのはみ出しは、訴外A車両の幅員及び走行方法から考えてほぼ最小限度のはみ出しとすることができるから、訴外Aが上記のはみ出し運転をしたこと自体に過失はないというべきである。

しかしながら、訴外Aは、控訴人車両が前方約

三九・五メートルの対向車線上を時速約六〇キロメートルで走行してくるのを認めたのであり、約五〇センチメートルにせよ、はみ出し運転をすれば、対向車との接触衝突の危険が生ずるのであるから、控訴人車両の動静には十分な注意を払い、徐行をするなどの措置を採る義務があったといふべきである。しかるに、訴外Aは、そのまま進行しても、控訴人車両には対向車線上を走行できる十分なスペースがあると考え、若干の減速をしただけで漫然と自車を走行させたものであるから、上記義務違反の過失がある。

(3) 控訴人の過失について

道路交通法一八条一項は、車両は道路の左側に寄って通行しなければならないと定めているところ、上記のとおり、訴外A車両は対向車線を約五〇センチメートルはみ出して走行していたが、その場合でも、控訴人車両走行車線には、なお三メートルの幅員があったから、控訴人が左寄り通行の原則を遵守していれば、本件事故が生ずることはなかった。控訴人は、控訴人車両をセンターライン寄りに走行させていったのは、カーブの先の視界が悪いためであり、やむを得ない旨主張するが、その理由がないことは原審の説示するとおりである。控訴人は、制限速度を時速約二〇キロメートル超えて走行していたのであって、控訴人車両がセンターライン寄りにふくらんでいったの

は、むしろカーブを曲がる際の速度の出し過ぎと関係があるといふべきである。

また、控訴人が訴外A車両を発見したのは衝突地点の手前約四・六メートルの地点であり、そのため回避行動を採ることができないまま接触衝突したが、控訴人が前方を注視し、より早期に訴外A車両を発見していれば、回避行動を採ることは容易であった（制限速度違反がなければ、より容易であった）と考えられるのであって、控訴人には、制限速度違反に加え、著しい前方注意義務違反があったといわなければならない。前記のとおり、道路工事その他の障害のため、対向車線上を走行する車両がやむを得ず対向車線をはみ出して走行することもあり得るのであるから、控訴人は対向車両の動向にも注意して走行すべきであった。

以上のとおりであって、本件事故の発生については控訴人に大きな過失があり、これを訴外Aの上記過失と比較した場合、その割合は訴外Aの過失を一、控訴人のそれを二とするのが相当である。

(4) 道路の管理の瑕疵について

前記のとおり、本件道路には、道路標識令に定める幅員減少を示す警戒標識等の設置がなく、控訴人車両走行車線上を進行する車両の運転者に対し、本件歩道工事による車道の幅員の減少があることを認識できる措置が講じられていたものとい

うことができず、また、上記警戒標識等が設置されていたらとすれば、控訴人がこれに気付き、減速するなどの措置を講ずることができた可能性を否定できないから、道路の管理の瑕疵と事故発生との因果関係も否定することができない。しかしながら、前記のとおり、本件道路の仮歩道による幅員の減少は約一・一メートルであつて、本件道路には全体としてなお、五・九メートルの幅員があつたから、普通乗用車程度の車両のすれ違いは十分に可能であり、訴外A車両走行車線上を進行する車両が仮歩道のためセンターラインをある程度はみ出して運転していたとしても、控訴人車両走行車線上の車両の運転者が前方の注視を怠らなければ、衝突を回避することは十分に可能であり、事故発生の危険性はそれほど大きいものではなかつたといふことができる。したがつて、本件道路の管理の瑕疵は比較的軽微なものといふことができる。のに対し、本件事故の発生について控訴人に大きな過失があつたといふべきことは上記のとおりであるから、本件事故の発生に対する道路の管理の瑕疵の寄与の割合を一とする場合、控訴人の過失割合は八割とするのが相当である。

(5) 絶対的過失割合について

以上によれば、本件における上記三者の絶対的過失割合（道路の管理の瑕疵については本件事故に対する寄与の割合）は、道路の管理の瑕疵を一、

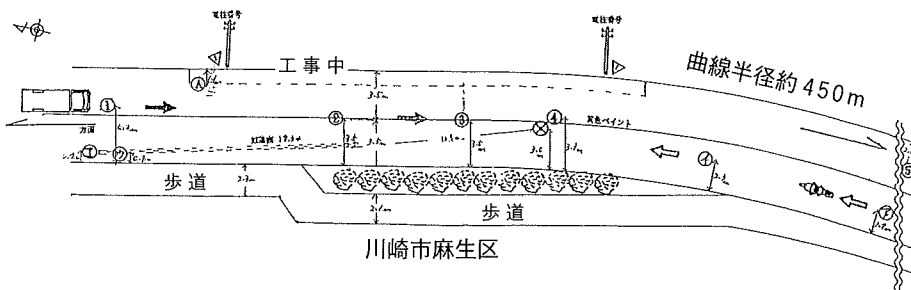
訴外Aの過失を四、控訴人の過失を八とするのが相当である。

4 損害について

控訴人は、本件訴訟において訴外A及び同人の使用人である運送店との間において成立した和解等により支払いを受けたので、被控訴人の損害は、既にその全額がてん補済みである。

5 結論

よつて原判決は結論において相当であり、本件控訴はいず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。



別図

「静岡市のみちづくり」(道路の中長期計画)について



静岡市東京事務所 気田 敏弘

◆はじめに

静岡市は静岡県の中央に位置し、人口約七十一万人、面積約一、三八〇㎡で北は南アルプス、南は駿河湾を有する風光明媚で自然豊かな都市です(図1)。昨年四月一日、全国で一四番目の政令指定都市に仲間入りし、本市の目標である「活発に交流し

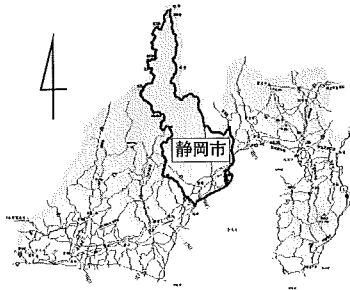


図1 静岡市の位置図

価値を創り合う自立都市」の実現のため、政令指定都市に与えられた権限等を最大限に活かした都市経営を目指しているところ です。

◆静岡市の道路整備の現状

ところで、静岡市の道路整備状況ですが、山間地が八〇%を占めている関係上、一般道の改良率が七五・四%(平成一七年四月一日現在)と一四ある政令指定都市の中でも下位に位置しており、道路整備はかなり遅れているといえます。一方、平成一六年度に実施した「静岡市道路整備基本計画基礎アンケート調査」の結果を見ると、①災害時における通行の信頼性、②渋

滞の緩和、③安全な交通環境の整備、④沿道環境の改善などのニーズが高い等、静岡市の道路整備においては多種多様な課題が山積しています(図2)。

◆「静岡市のみちづくり」

こうした市民ニーズと厳しい財政状況の中、政令指定都市として、国県市道の一元的管理が可能になった優位性を活かした

がらより効率的な道路行政を推進するために道路整備の中長期計画となる「静岡市のみちづくり」を策定しました。

○概要

『静岡市のみちづくり』では、六つの『みちづくりの基本方針』

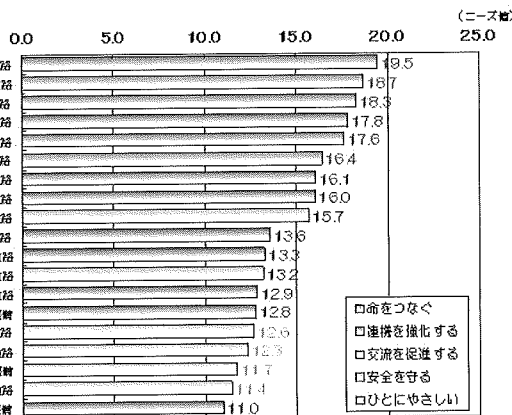


図2 道路整備についての静岡市民のニーズ

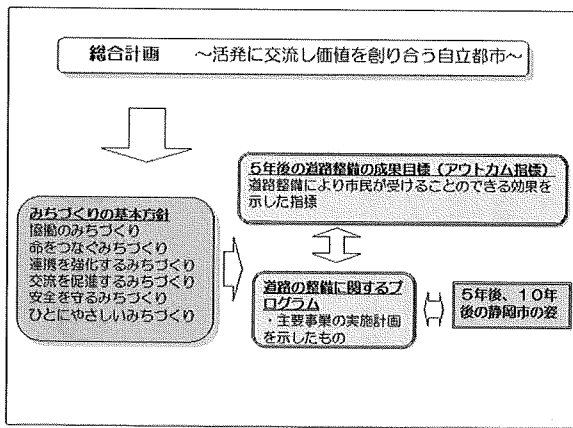


図 3

みちづくりの進め方

- 市民のためのみちづくり
 - ・市民ニーズを把握し、満足度の向上を図ります
 - ・PDCAにより効果的・効率的なみちづくりを進めます
- コスト縮減
 - ・コスト縮減を図り、効率的な道路整備を推進します
 - ・既存ストックの有効利用を図ります
- 透明性の向上
 - ・事業の執行過程の透明性の向上を図ります
 - ・広報広聴を拡充し、わかりやすい情報を提供します
- 協働の積極的な展開
 - ・市民との協働によるみちづくりを進めます
 - ・市民、企業、行政で形成する協働の新しい形を創ります

図 4

また、速やかな救命医療につながる道路整備として、誰もが速やかに救命活動を受けられる道路網の整備を推進するとともに、都市部、三保地区等においても救急車の到達に十分以上要する地域が存在することから、これを解消します。

主要事業としては東西方向の交通の円滑化を図るための国道一五〇号静岡バイパス、清水バイパスの整備推進、山間部へのアクセスを強化するための(主

のもと道路整備の成果目標『アウトカム指標』と、それを実現するための主要な事業を示す『道路の整備に関するプログラム』で構成しています。計画期間は、平成一七年度から平成二六年度までの一〇年間で、五年ごとに整備目標の見直しを行います。みちづくりの進め方としては、市民のためのみちづくりを「評価」→「計画」→「実施」

「評価」→「改善」を継続的にを行い、コスト縮減による効率的な道路整備の推進や、実施過程の透明性の確保に向けた施策展開をするとともに、市民とともに進める協働を推進していきます(図3・4)。

① 協働のみちづくり

市民の声を反映し、道路の満足度向上につながる道路整備を推進します。具体的には多くの人からの意見を聞くための道路懇談会、市民参加の街道ウォーク

チングやシンポジウムの開催、道路に対する満足度調査を継続的に実施します。

また、市民との協働による市民本意の親しみ溢れるみちづくりを推進します。市民、企業、行政との協働による「道の総点検」等の継続実施や、公共事業への理解を促進する見学会の実施、市民との協働による美化清掃活動の拡充及び出前講座(市職員による出張講座)を積極的

に実施していきます。

② 命をつなぐみちづくり

災害に強い道路整備を目指すため、東海地震をはじめとした災害に強い道路網の整備を推進します。具体的には、緊急時の車両の通行を確保するための橋梁耐震化プログラムの推進や、災害発生等の情報をお知らせする道路情報提供サービスの充実、一・五車線の道路整備等によるすれ違い困難箇所の解消を図っていきます。

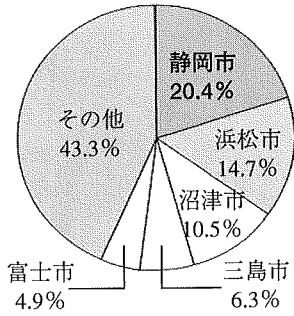


図5 静岡県内渋滞損失時間
渋滞損失時間県内シェア (平成16年)

井川湖御幸線、(主) 山脇大谷線の整備推進、緊急防災情報システムの検討を掲げています。

③ 連携を強化するみちづくり
円滑な移動を支援するため、渋滞を解消し、円滑な移動が確保された道路網の整備(スムーズ静岡プロジェクト)と公共交通機関の利用促進を支援する道路網の整備を推進します。静岡市は、県内において渋滞損失時間が最も多い都市であるため(図5)、特に交通渋滞が著しい交差点を対象に、緊急的に交通

の円滑化を図るため交差点円滑化緊急改善事業を実施するとともに、公共交通機関の利用促進を図るためのオムニバスタウン計画を推進していきます。

また、静岡都心・東静岡都心・清水都心の三つの都市核の連携と市街地と周辺地域を結ぶ道路の強化を図ります。都市核間の連携を強化するための国道一号静岡バイパス等の整備による「トライアングルシティプロジェクト」を推進し周辺地域との連携を強化するための国道三六二号の整備推進を図ります。

④ 交流を促進するみちづくり
広域交流の拠点である清水港、建設中の第二東名高速道路IC等の交流拠点へのアクセスを強化する道路網の整備を推進します。主要事業としては、第二東名高速道路及び中部横断自動車道の整備促進、国道一号静岡バイパスの整備促進(写真1)、第二東名高速道路へのアクセスルートである(主) 山脇

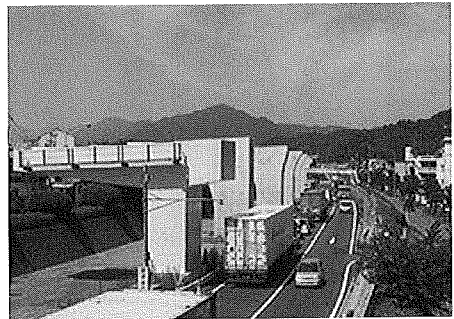


写真1 整備が進む静岡バイパス

大谷線の整備推進(写真2)を掲げています。

また、南アルプスや日本平、三保半島等恵まれた観光資源へのアクセスを強化するため、広域交流拠点から観光資源(都市型観光、自然型観光拠点)までのアクセスルートを整備していきます。

⑤ 安全を守るみちづくり
交通事故を削減するために、事故の少ない、安全が確保された道路の整備を推進します。本市では、交通事故が、交通の集中する主要な幹線道路に集中し

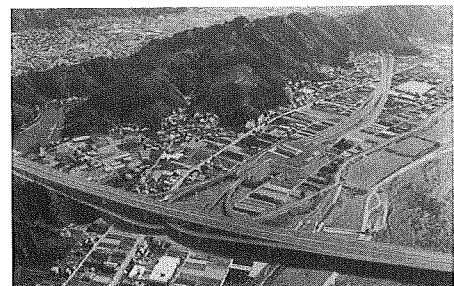


写真2 建設中の第2東名アクセス道路
(主) 山脇大谷線(完成予想図)

ていることから、交通事故集中箇所の改善やあんしん歩行エリア、コミュニティゾーン形成事業など交通安全施設の整備推進を進めるとともに、交通量を分散させるために国道三六一号、(都) 丸子池田線等の整備を推進していきます(図6)。

また、本市は全国的にも自転車の利用が多いため、自転車に関連した様々な取組みが実施されていますが、更なる安全性向上のため、自転車歩行者道及び自動車と自転車、歩行者の共存を図るためのコミュニティ道路

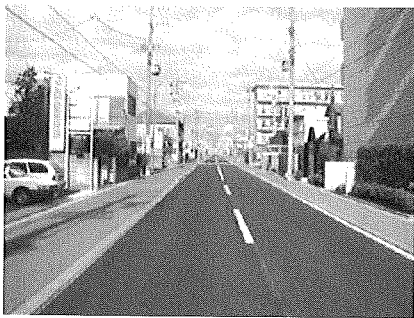
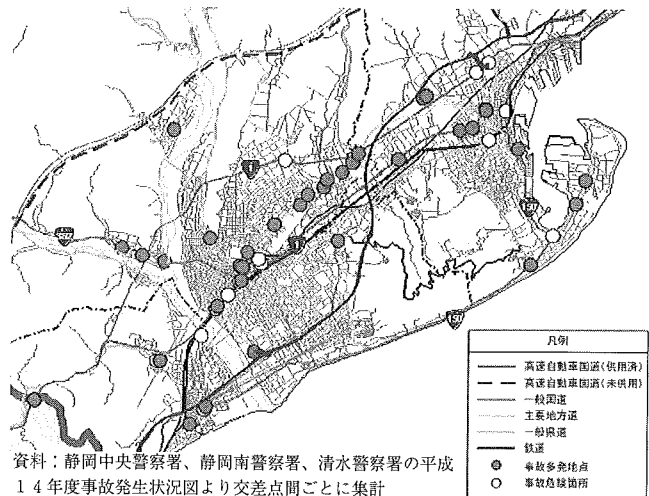


写真3 自転車歩行者道

利用できるように、道路のユニバーサルデザイン化を推進し、だれもが利用しやすい道路網を整備します。また、景観に配慮した美しい歩行空間を創出する道路の整備を推進します。ユニバーサル化の推進にあたっては、市内のJR駅周辺地区を中



資料：静岡中央警察署、静岡南警察署、清水警察署の平成14年度事故発生状況図より交差点間ごとに集計

図6 事故危険箇所及び事故多発地点

や歩車共存道路の整備推進を図ります
あわせて、自転車利用者の運転マナーを向上させるための自転車マナー向上キャンペーンの実施や新たな時代にあつた、自転車道ネットワークも策定します。

心にバリアフリー化・無電柱化の推進及び放置自転車等のクリーンキャンペーンを実施し、誰もが安心して利用しやすい道路を実現していきます。
また、近年、環境に対する取組みが急務となっておりますが、本市においても騒音の軽減のための高機能舗装による整備やCO₂削減アクションプログラムの推進、新渋滞対策プログラムの推進、太陽光発電等、新エネルギーを導入した道路標識の整備推進、ゴミ等の焼却灰から生成される溶融スラグの有効利用等により環境に配慮した道路整備を行っていきます。

◆おわりに

本市は政令指定都市になったとはいえ、道路をはじめとする都市基盤整備が最重要課題のひとつである。発展途上の都市です。

道路特定財源のあり方についてもこれから具体的な方策が検

討されることとは思いますが、ハード・ソフト両面において今までの以上に地域の実情に応じた効率的で魅力的なまちづくりを進めていく必要があります。

そのためには今回の計画で掲げている市民との協働作業や情報公開等の手法により、官民一体となった取組みを今までの以上に推進していくとともに、国と地方もそれぞれの役割分担の中で緊密に連携して事業を進めていくことが大事です。

そうした意味において、東京事務所に身を置く者としては、地元と中央とのパイプ役に徹し、いつ何時でも走り回り、市民を始め地元のみならず、市民に伝えていきたいと思う次第であります。

◎「静岡市のみちづくり」の間い合わせ先

静岡市建設局道路部道路計画課
〇五四―二二―二三九

紀州もてなし街道〜シーニックバイウェイ紀南〜



和歌山県東京事務所 市川 泰広

◆はじめに

(シーニックバイウェイとは)
和歌山県では、地域の魅力を「道」でつなぎながら、地域と行政が連携して、美しい景観づくり、魅力ある地域づくりを目指す、和歌山版シーニックバイウェイ「紀州もてなし街道」を国土交通省紀南河川国道事務所、地域のNPO活動団体等と連携して平成一七年度から進めている。

近年、シーニックバイウェイの関心が急速に高まっており、今年一月「日本風景街道(旧称シーニックバイウェイジャパン)」の取組みを道路ルネッサンスの柱となる新規施策として国土交通省が打ち出した。

シーニックバイウェイとは、景観や景色を意味する scenic) 寄り道や脇道を意味する byway からなる言葉で、アメリカで始まった施策である。当初は道路沿線の景観を保全するため屋外広告物や看板などを規制する目的であったが、さらに一歩進めて、単なる景観保全ではなく広く地域資源を

活かすという観点で、一九八九年にシーニックバイウェイ法が成立し、連邦道路庁によって現在まで進められていくとこ

ろである。

我が国では、北海道で先行的に取り組まれ、二〇〇三年に試行開始、二〇〇五年から本格運用されており、その目的は「美しい景観づくり」「魅力ある観光空間づくり」「活力ある地域づくり」の実現を図ることとされている。

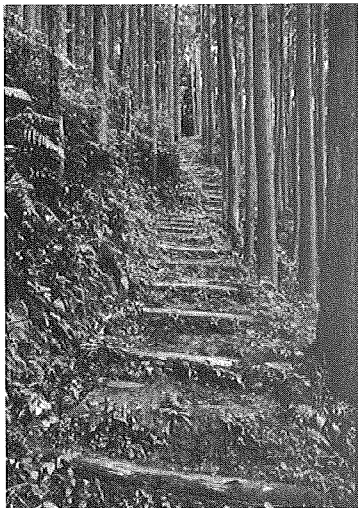


写真1 熊野古道

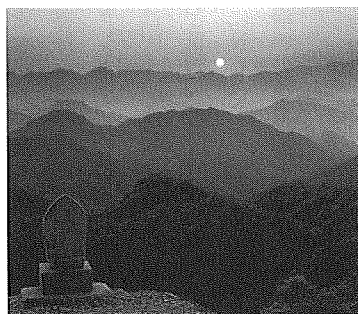


写真2 熊野古道からの風景

◆和歌山県のシーニックバイウェイの取組み
平成一六年七月、和歌山県と奈良県、三重県の一部を含めた「紀伊山地の霊場と参詣道」がユネスコの世界文化遺産に登録された。吉野・大峰、熊野三山、高野山の三つの山岳霊場と京都からそこに至る参詣道及び周辺を取り巻く文化的景観が登録されたもので、紀伊半島の注目も高まり、本地域を訪れる観光客が大幅に増加している(写真1・2)。その一方で、公共交通があまり発達していないことから、観光客の車依存度が高く、

主要スポットのみに立ち寄り「ピンポイント観光」が増加傾向にある。このような中、通過するだけであった旧道沿いなどの埋もれた観光資源の活用が求められていたこともあいまって、シーニックバイウェイの取り組みを始めるに至ったものである。

◆シーニックバイウェイプロジェクトチームの設置

本施策は、道路部局の所管にとどまらない総合施策であり、他部局との連携が鍵となったことから、県庁内に道路部局、企画部局、観光部局ならびにNPO担当部局等からなる組織横断的なプロジェクトチームを設置して、シーニックバイウェイの取り組みを開始することとなり、平成一七年六月に田辺市本宮町において地域住民、NPO関係者と行政関係者が共に考える最初の取組みとなる「シーニックバイウェイに関するシンポジウ

ム」世界遺産『紀伊山地の霊場と参詣道』にふさわしいみちのあり方」を開催した。これを皮切りに、まちおこしなどの地域活性化方策の活動リーダーとの対話を重ねた中で、シーニックバイウェイの目的に即した地域からの施策の種を拾い上げ、今後も継続可能なものをモデル事業として実施している。

◆近野の風景を考える会（図1）

和歌山県田辺市中辺路町の近露、野中の集落周辺は熊野古道の王子及び周辺の参詣道が世界遺産のコアゾーンに、集落を通過する参詣道（旧国道三二一号）全体がバッファゾーンに指定されており、本地域ではNPO「古道の里に花と愛」が休耕田などに睡蓮や山野草などを植栽し、熊野古道沿いの景観づくりを実践しており、参詣道を囲む集落や道路からの景観を考えるには適した地域であった。本地域の景観を保全しながら立ち寄

ってもらえる魅力的な空間を創造する事を目指し、既存NPOの単独活動から多様な立場からの合意形成と他地域との連携が出来るような取組みを行った。地域住民参加による景観診断（いいところマップ作成）やワークショップの開催、NPOメンバーを中心に地域の郷土史家に招いた「まちあるき」など、参加者層の拡大を図った。ワークショップを通じて良い景観とは何か、残したい景観は何かなど景観への関心が高まり、同時にNPOとしても継続的な古道沿いの植栽や田舎版オープンカフェの実施を検討するなど活動に広がりを見せ始めている。

第1回 近野の風景を考える会 調査結果 ～宇江先生グループ編～

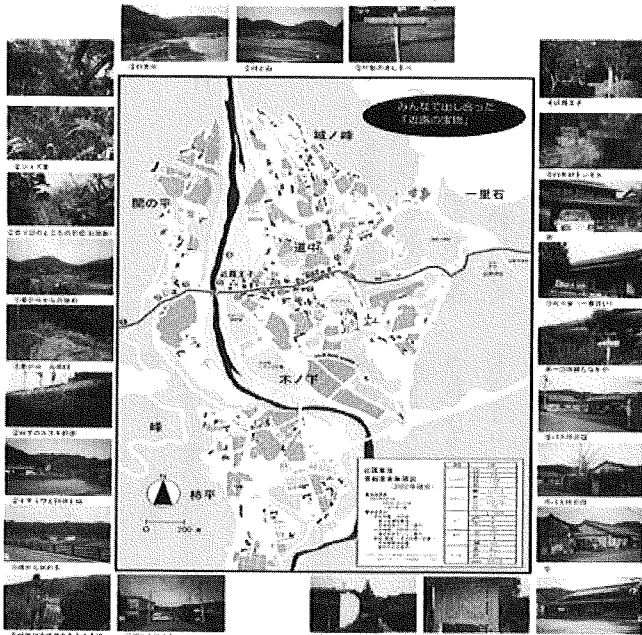


図1 いいところマップ

◆四村川溪谷振興計画 (図2)

和歌山県田辺市本宮町の四村地区周辺の旧国道三二二一号は、バイパス建設により生じた旧道区間であり、現在は交通量もほとんど無く、荒れ果てているのが現状である。しかし、旧道に

四村川溪谷について一緒に考えませんか？

国道311号のバイパス整備により、大源、欽住、野竹、皆地などの地区では旧道がなくなりました。現在、交通量はほとんどなく、**山が荒れ果て**、**道は雑草が流れ**、**山が崩れ**などが発生し、四季折々の自然景観が楽しめる魅力的な空間です。この四村川沿いの旧道区間について、行政と地域で一緒に考えてみませんか？

仮定・・・

地域の皆さんが主体ですること

行政がお手伝い出来ること

・地域の発案イベント実施
オープンカフェ・越前り大会
紅葉祭り・写生大会 等

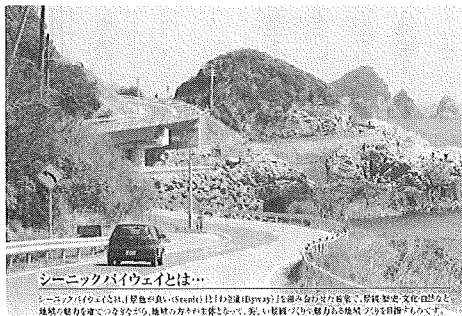
・県内外へのPR
ホームページ、広報誌への掲載など
・簡易な整備
駐車場・ウッドデッキ・碑等

持続可能な魅力的なわき道



日時 11月19日(土) 15:00～
場所 本宮行政局2F会議室
内容 ・基調講演「紀南のまちづくりと観光振興(仮)」
(和歌山大学経済学部辻本聡教授)
・車道協会「四村川溪谷の活用方法について」
お問い合わせ先: 和歌山県道振興課 小島
Tel: 073-441-3116
Fax: 073-441-3107

図2



平成18年2月11日(土)祝

会場 田辺市 紀南文化会館 小ホール
開場 13:30～16:00(開場13:00)

プログラム

基調講演 谷口 博昭 (和歌山県道振興課長)

パネルディスカッション

コーディネーター 小田 翠 (和歌山大学学長)

パネリスト

石田 英生 (和歌山大学学長特別顧問)
多田 裕子 (和歌山大学学長特別顧問)
橋本 多佳子 (和歌山大学学長特別顧問)
橋本 賢也 (和歌山大学学長特別顧問)

交流会 会場 田辺地域振興センター 時間 16:15～17:30

主催 シーニックバイウエイ紀南シンポジウム実行委員会
協賛 和歌山県 田辺市 上富田町 白米町 土交番 紀南河川建設事務所
協賛 和歌山県 紀南河川建設事務所 シーニックバイウエイ紀南シンポジウム実行委員会 和歌山県 紀南河川建設事務所
協賛 シーニックバイウエイ紀南シンポジウム実行委員会 和歌山県 紀南河川建設事務所
協賛 シーニックバイウエイ紀南シンポジウム実行委員会 和歌山県 紀南河川建設事務所
TEL 0739 22-4564
TEL 0739 25-5719

シーニックバイウエイ紀南シンポジウム

近接して流れる清流を始め、付近には山桜、モミジ、コブシなどが群生し、四季折々の自然景観が楽しめる区間となつてい

「我々も何かをしたい」との意見も多く、「自分たちでできることから始めよう」との気運が高まり、地域住民による旧道区間の清掃活動の実施に至った。

◆シーニックバイウエイ紀南シンポジウム

平成一八年二月には、紀南地方におけるシーニックバイウエイ

図3 シーニックバイウエイ紀南シンポジウムチラシ



写真3 シーニックバイウェイ紀南
シンポジウムの様子

イのPRと地域の参画のきっかけとして、地域のNPO活動団体が中心となった「シーニックバイウェイ紀南シンポジウム」を開催した。シンポジウムでは、国土交通省の谷口道路局長の基調講演やシーニックバイウェイ研究の第一人者である石田東生・筑波大学教授など四人のパネリストを迎えてのパネルディスカッションを実施し、約五〇〇名の活動団体関係者、一般住民、行政関係者の参加を得て熱

心な議論と、活動団体によるポスターセッションや交流会での活発な交流がくり広げられた(写真3)。

◆推進協議会の設立

上記の他にも熊野古道に至るアクセス道の沿道へのあじさい植栽実施や地域の良さを外からの視点で指摘してもらい、地域の方々に再認識してもらうことを目的とした和歌山大学留学生による「熊野で寄り道、再発見ツアー」の実施なども行った。

こうした事例はいろいろも、発案及び実施は地域の活動団体ということが重要なポイントであり、行政の役割としては地域からの施策の種を拾い上げ、関係各課等が調整して、具体的な施策に育て、実施につなげたということである。

こうした取組みやシンポジウムの実施を受け、このシーニックバイウェイの趣旨に賛同し、ともに活動する団体を募集したところ、六八団体の応募があり、今年三月に参加団体と有識者、国県市町村が一体となった推進協議会を設立するに至った。

◆おわりに

シーニックバイウェイは単に景観を良くするとか、景観に配慮した道路の整備を進めるといったことではなく、官(公)・民のあり方、ひいては公共事業のあり方を問い直す施策であると思われる。本県は道路改良率(全国で下から二番目)が示すように、立ち遅れた道路整備が喫緊の課題であるものの、道路整備を含めた公共事業を取り巻く厳しい社会情勢の中、目に見えるわかりやすい形で、地域振興、観光振興に資する社会基盤整備が強く求められており、より一層、官・民の協働が重要視

されている。本施策は行政が行うのは「舞台づくり」であり、「主体的に動くのは地域住民」が基本的な考え方である。しかしながら、官・民の信頼関係なくしては成り立たない。

今回、地域との対話やワークショップを通じて「行政がすること」「地域住民ができること」を官・民ともに考える機会を得て、「自分たちのやれることからはじめよう」に一歩踏み出すことができたが、継続的に進めるには不断の努力が必要である。

まだまだスタートしたばかりであるが、シーニックバイウェイが地域の方々に喜びをもたらす施策となることを期待するものである。

「道の駅」における身障者用駐車マスの

適正利用に向けた社会実験

佐賀県内「道の駅」での実験

九州・沖縄「道の駅」連絡会向上会議議長 白石 道雄

一 社会実験の背景と目的

1 「道の駅」と身障者用駐車マス

「道の駅」は平成五年に制度が始まって以来、道路利用者の休憩機能や情報発信機能、及び地域交流機能を持つ公的な施設として広く認知され、地域のにぎわいの場として定着してきた(図1)。(コンセプト「地域とともにつくるにぎわいの場」)

「道の駅」の数も、平成一七年度現在の登録数は八三〇駅に達しており、毎年、着々と増加している(図2)。

これらの「道の駅」では、二四時間利用可能な駐車場、トイレの設置、及びそのバリアフリー対応は必須条件の一つである。

そのため、「道の駅」は、身障者用の駐車マス、

性の高い場所に設置されている場合が多く、一般の方が駐車されることにより身障者の方の利用を阻害しているといった問題が顕著化している現状にある。

身障者用のトイレもすべての「道の駅」で設置されており、身障者の方が安心して立ち寄れる施設ともなっている(写真1)。

この身障者用駐車マスは、トイレのそばの利便

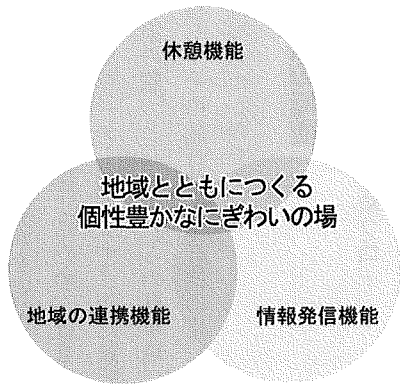


図1 道の駅のコンセプト

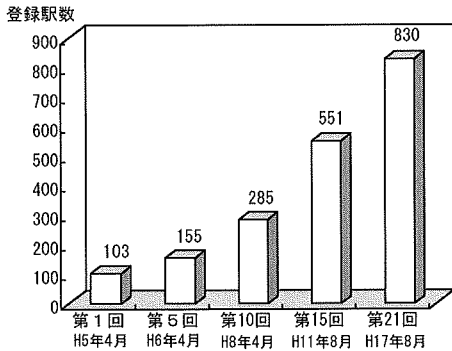


図2 全国「道の駅」登録数の推移



写真1 満車となっている身障者用駐車マスの状況 (道の駅・桃山天下市)

2 社会実験の目的

このような背景から、九州・沖縄「道の駅」連絡会の道の駅向上会議(注1〔71頁参照〕)では、平成一六年度の検討テーマのひとつに、ゴミ、駐車に関するマナーアップの推進を掲げ、施策を検討してきた。その中で、身障者駐車場利用のマナーアップが最も重要なテーマとして挙げられ、その対策として、身障者駐車マスの着色と注意看板案が立案された。

「道の駅」向上会議で提案された施策について、

どのような効果が見られるかを定量的に把握し、その有効性や課題を検証するため、社会実験を行うこととなった。ケーススタディの対象駅を佐賀県内の「道の駅」とし、これらの駐車場に対し施策を施行し、その施行前・施行後の比較によって効果を把握したものである。

二 実験の概要

1 実験の実施・効果分析フロー

対象箇所を佐賀県内全六駅に選定し、一般車が身障者用駐車マスに停めないようにマナーの改善を図るための対策として、「駐車マスの着色」、「注意看板」の設置を実施した(図3)。その効果を定量的に把握するため、『事前調査』、『事後調査』を行った。また、『道の駅の利用者や駅長の方のアンケート調査等』を実施し、利用状況や意向を把握し、それらの調査結果をもとに『効果分析』を行った(図4)。

2 身障者用駐車マス対策

平成一六年度、熊本県内の「道の駅」にて、一部試行されている『身障者用駐車マスの着色(緑色)』と『注意看板(緑色)』は、定量的な効果は把握されていないが、「ある程度の効果があった」と報告されており、今回の駐車マスの対策として実施することとした(写真2、図5)。

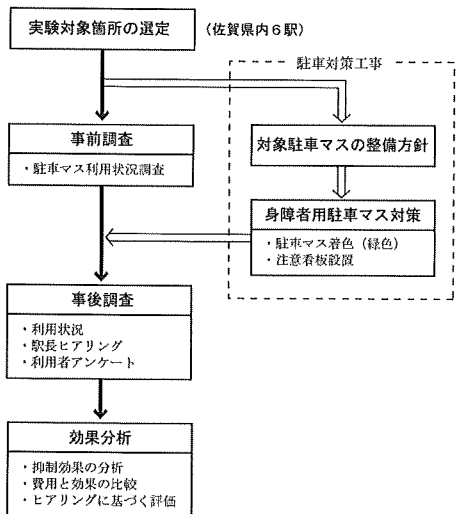


図4 身障者駐車マス整備に関する実験フロー

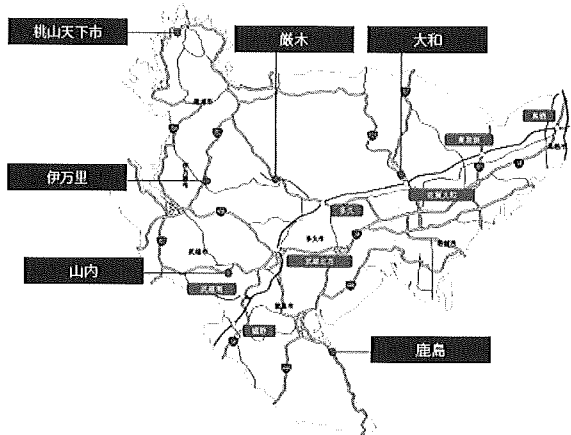


図3 社会実験の対象「道の駅」(佐賀県内の全6駅)

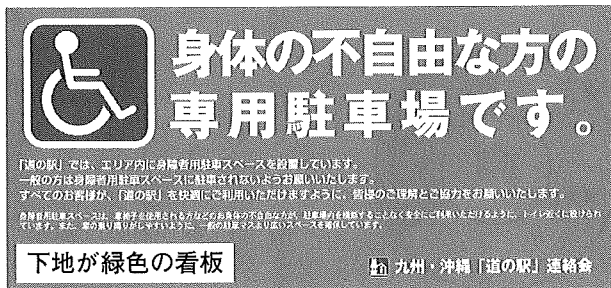


図5 注意看板

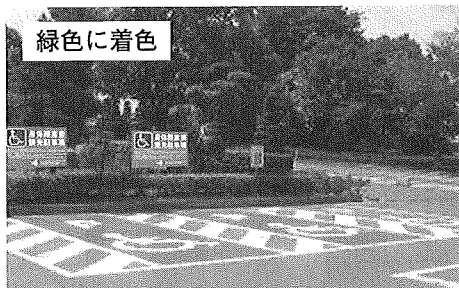


写真2 身障者用駐車マスの着色

表1 対策の実施状況（身障者用駐車マス対策）

道の駅	整備数	
	着色マス数	看板枚数
鹿島	2	2
巖木	2	1
伊万里	2	0
桃山天下市	1	1
山内	2	1
大和	2	1
計	11	6

3 対策の実施状況

佐賀県内の全六駅に対して、「身障者用の駐車マスの着色」は、一マス、「注意看板」は六枚を整備し、社会実験の施策とした（表1）。

三 実験結果

1 現状での身障者用駐車マスの利用状況

対策前の身障者用駐車マスについての「身障者の方の利用」は約一六%と少なく、八割以上の利用が「一般の人が乗車されている車」であり、身障者の方の利用を大きく阻害している状況であった。現状での身障者の方の利用内訳をみると、

身障者利用の車の判断基準

介添えを必要とする人が乗車（運転含む）されている車を「身障者が乗っている車」と判断している。

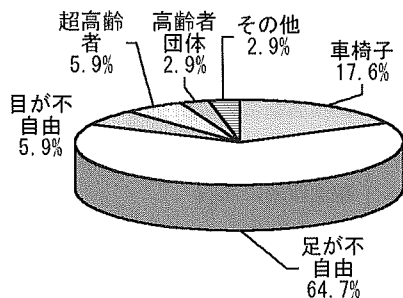


図7 身障者用駐車マスの利用の身障者の方の内訳 (6 駅計)

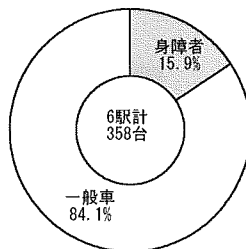


図6 対策前の身障者用駐車マスの利用状況 (金・土・日の3日間の観測調査結果)

「足が不自由」が六五%と約三分の二を占めており、「車椅子」利用は一八%であった（図6・7）。

2 対策による利用台数の変化

「駐車マスの着色」、「注意看板の設置」といった対策の利用台数からみた効果としては、「身障者の方が乗車している車」の割合は、一六%から三四%に倍増しており、また、それらの利用台数は三割増、一方、一般車は半分以下に減少しており、大きな効果が現れている（図8～10）。

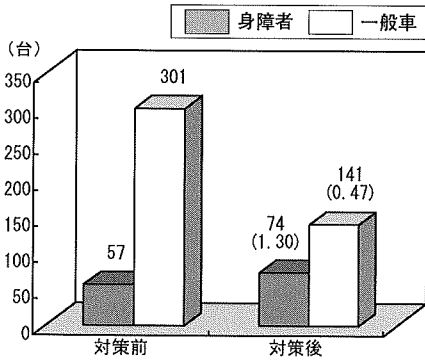


図9 対策前後の身障者用駐車マスの利用台数

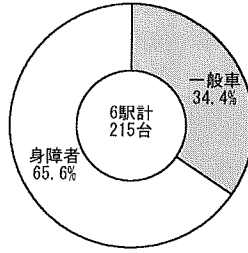


図8 対策前後の身障者用駐車マスの利用状況

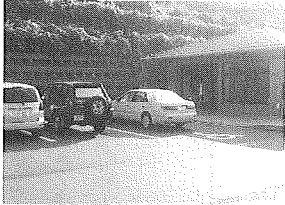



	対策前	対策後
「道の駅・巖木」	 身障者 8台/3日 一般車 24台/3日	 身障者 8台/3日 一般車 13台/3日
「道の駅・桃山天下市」	 身障者 1台/3日 一般車 54台/3日 (1マス当たり)	 身障者 6台/3日 一般車 26台/3日

図10 対策前後の駐車マスの状況
(2駅の例：両駅共、駐車マスの着色、注意看板の設置を実施)



写真3 アンケート調査実施状況
(「道の駅・山内」)

表2 利用者アンケートの回答数

■実施駅数：6駅
■アンケート回収票数：514票
■回収票の内訳
・一般者：500票
・身障者：14票

3 利用者アンケートによる考察

「身障者駐車マスの着色」や「注意看板の設置」といった対策を実施後、対象駅の利用者に対して、アンケート調査を実施し、身障者駐車場に関する意識、利用実態や今回の対策に対する意向等を把握した（表2、写真3）。

① 身障者用駐車マスの認知度や停めた理由

道の駅に「身障者用駐車マス」があることを知らない人が三割近くいることから、告知の意味でも目立つ「駐車マスの着色」や「注意看板の設置」は必要と考えられる。また、身障者を同乗していない車が、過去に身障者用駐車マスに停めた理由

としては、「満車（周辺含む）」が四五%、「急いでいた」が三二%と八割弱を占めている（図11・12）。

② 対策に対する利用者の反応

また、今回の実験の対策である「身障者用駐車マスの着色」による対策については、八八%が「好ましい」と回答しており、また、その効果については、七〇%の人が「一般利用者は停めにくくなる」と回答しており、利用者の意向から見ても、効果的な対策とみることができる。また、利用者の意向から見て着色の色は今回の「グリーン」、「駐車マスの着色と看板はセットでの実施」が必要であると考えられる（図13・14）。

③ 駅長ヒアリングによる考察

実験後二カ月を経た段階で、駅長ヒアリングを行った結果、身障者駐車マスへの一般車の利用は、実験後の計測調査時期より、さらに減ってきているという「道の駅」が多く（六駅中五駅）、また、実験前に一カ月に数件あった苦情もほとんどなくなったとのことであり、対策の効果は着実に上がっている。追加の施策として、一部の「道の駅」では一般駐車マスとの間にカラーコーンを置いて、さらに目立たせるなど、工夫もみられるようになった。

整備費用については、今回は社会実験の中で実施したが、道の駅独自の整備については、「効

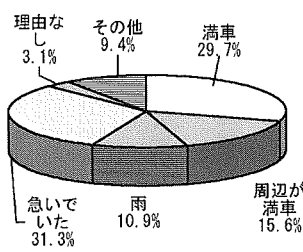


図12 身障者を同乗していない車が、身障者用駐車マスに停めた理由

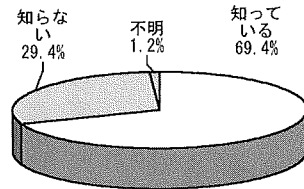


図11 身障者用駐車マスの認知状況

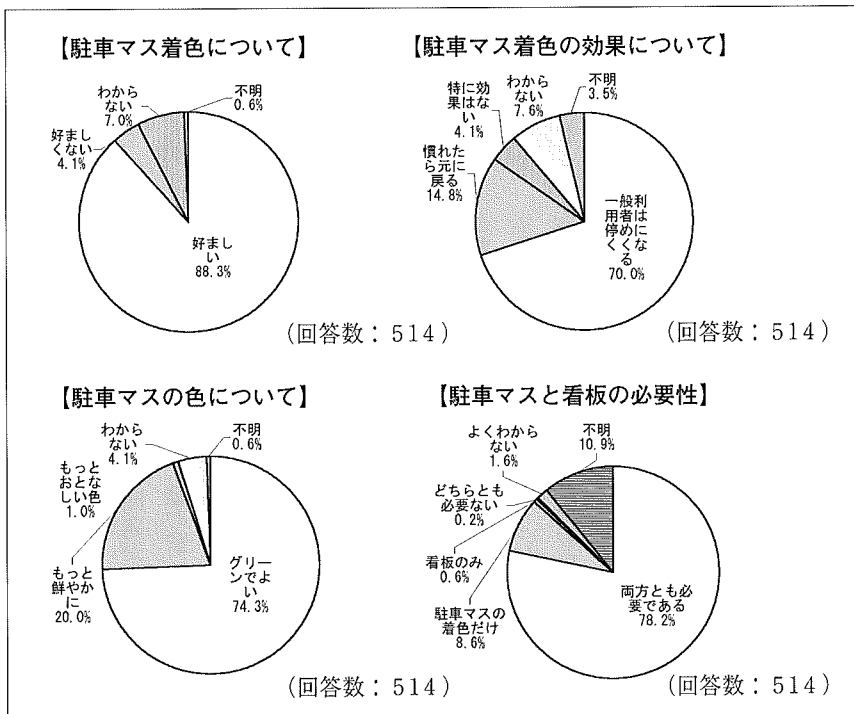


図13 身障者用駐車マスの着色による対策について

表3 駅長ヒアリングによる意見

道の駅名	今回の対策についての意見
鹿島	思ったより一般の人に理解されている。
巖木	今回の身障者駐車マスについて、本当に多くの利用者から喜ばれている。
桃山天下市	身障者用駐車スペースは、当駅によって、懸案事項でしたが、今回の試みで実現することができました。効果面では、一般車の駐車が少なくなり、多大であると思います。
大和	身障者がいつでも安心して来場駐車できるように、多くの駅で早急に取り組むべきだと思います。

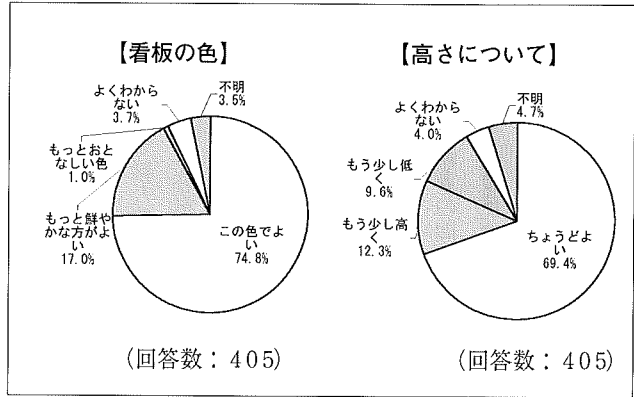


図14 身障者用駐車マス利用注意看板による対策について

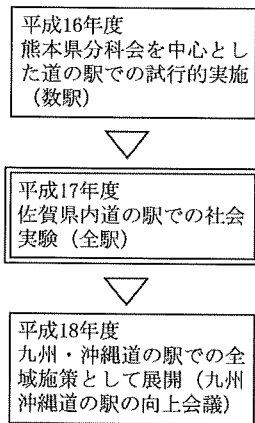


図15 本対策についての今後の展開・提案

また、利用者の意識や駅長さんの意向から、今回の対策は十分に支持されたと判断できた。な成果が得られた。

今回の対策は身障者駐車マスへの一般車の駐車を抑制する対策であり、駐車マスの着色と注意看板といった対策により、一般車の利用は半減し、身障者の利用は四割増といった効果を定量的に把握することができたことは、今後の展開上、大きな成果が得られた。

1 社会実験のまとめ

四 まとめと今後への提案・課題

果が大きく、費用面から有効だと考えられるが、費用の捻出については、関係機関との調整が必要」との回答が多く(回答の五駅)、今後の課題である。また、各駅長(支配人)の方からは、表3のような今回の社会実験の対策を支持する感想を得ている。

2 実施上の課題と今後の展開

今回の実験での定量的な効果を把握できたことを受けて、九州・沖縄の「道の駅」全域で取り組む施策として、駐車マスの着色、注意看板の設置を推進することとしている(図15)。

課題としては、「整備費用の捻出」や「更なる一般車の駐車の抑制」の問題があるが、『整備費用の捻出』については、道の駅・市町村・道路管理者が、協力・連携して、対策を実施することが望まれる。

また、この対策については、九州・沖縄地域の「道の駅」での実施が提案され、特に、新規整備の「道の駅」での当初からの整備は、比較的容易であり、すぐにも実施可能な対策として、提案される。同様の問題で困っている公共施設等での実施も提案される。このように、広い範囲での実施がなされれば、『更なる一般車の身障者用駐車マスへの駐車の抑制』も、進むものと考えられる。

(注1) 道の駅向上会議
道の駅が抱えている様々な課題を解決及び改善することにより、道の駅の向上を目的とした九州・沖縄「道の駅」連絡会会長の諮問機関
(設立/平成16年1月28日)