

# 6

## 道路行政セミナー

2006 June

### 目次

#### エッセイ

道	清 隼 一 郎	1
---	---------	---

#### 特集／道路と物流

国際水準の物流ネットワークの構築	皆 川 武 士	4
------------------	---------	---

安全な駐車場と、そこから歩いて行ける撮影スポットが セットになった、写真を撮るパーキング「とるぱ」を ホームページに全国で852ヵ所掲載しました！	道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室	13
---	-------------------------	----

九州とるぱフォトコンテスト ～九州地方整備局では、とるぱフォトコンテストを実施しています！～	九州地方整備局道路部	17
---	------------	----

道路整備費の財源等の特例に関する 法律施行令の一部改正について	菅 原 晋 也	20
------------------------------------	---------	----

海外出張報告 フランス・ドイツにおける 道路財源制度に関する調査について	金 井 甲	29
---	-------	----

道路法令関係 Q & A 既に供用されている道路における 歩行者専用道路の指定について	道路局路政課	36
--	--------	----

#### 現場の 取組み事例

名阪国道における落下物処理の実態について	作 田 豊 彦	39
道路上の落下物排除の取組み	川 田 敏	42

#### 訴訟事例紹介

県道建設予定地内において耕作物等を撤去した 代執行についての違法事由等が争われた事例 —岐阜県道戒告処分取消等請求事件—	岡 崎 之 彦	49
--	---------	----

連載 道と思想 (その9)	三 木 克 彦	56
---------------	---------	----

#### とんび の広場

さいたま市の歴史街道を歩く (さいたま市)	大 西 起 由	60
-----------------------	---------	----

連載／社会実験 玉造温泉街賑わい歩行空間社会実験	松江市都市計画部 市街地整備課	64
--------------------------	--------------------	----

時・時・時		73
-------	--	----

# 国際水準の物流ネットワークの構築

道路局企画課道路経済調査室課長補佐 皆川 武士

## はじめに

国際競争力強化は昨今の重要施策の一つとして掲げられており、昨年来様々なレベルで今後推進すべき施策の取りまとめを行ってきた。

まず国土交通省では、我が国の国際競争力の維持・強化と豊かな国民生活を実現し、活力ある日本を築いていくためには、物流施策の総合的・一体的・戦略的な推進を図る必要があるとの認識の下、平成一七年二月に事務次官を本部長に、道路局長を含む関係局長全員をメンバーとする「国際物流施策推進本部」を設置し、荷主企業や物流事業者等の意見も聞きながら国際物流の新たな施策展開の方向性について検討を進めることとなった。四月には「今後の国際物流施策の課題」とし

て中間的とりまとめを発表し、七月一九日には、「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的な施策の展開」として、課題に対応する具体的な施策パッケージをとりまとめた。

さらに、八月一二日に国土交通省総合政策局及び道路局からそれぞれ公表された、「国土交通省重点施策」及び「道路局重点施策」においても、国際物流施策推進本部がとりまとめた施策を中心に、今後取り組むべき主要施策として掲げ、これら施策は、道路局のみならず国土交通省を挙げて取り組むべき課題とされた。

また、昨年六月に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」（いわゆる骨太の方針）においても、グローバル化を乗り切る基盤づくりや民需主導の経済成長の下支え

が重要課題として掲げられ、「効率的な国際物流システム実現のため、新たな総合物流施策大綱を平成一七年中に策定し、毎年その政策効果を検証しつつ、物流施策を総合的・一体的に推進することとされた。

これらを受け、平成一七年一月一五日に、総合物流施策大綱（二〇〇五―二〇〇九）が閣議決定された（図1）。いわゆる物流大綱の閣議決定は、平成九年、一三年に続き三回目になる。この中には様々な施策が盛り込まれているが、そのうちの一つとして国際競争力強化のため、陸海空の輸送モードの有機的連携による国内外の物流ネットワークの構築を図るべきとされている。

本稿では、道路局の施策を中心に、国際水準の

近年、世界的な傾向にも見られるとおり、日本

一 国際標準コンテナ車が積み替えなく  
通行できる、国際物流基幹ネットワーク  
ク約三四、〇〇〇kmの確保

物流ネットワークを構築するための主な取組みを紹介することとした。

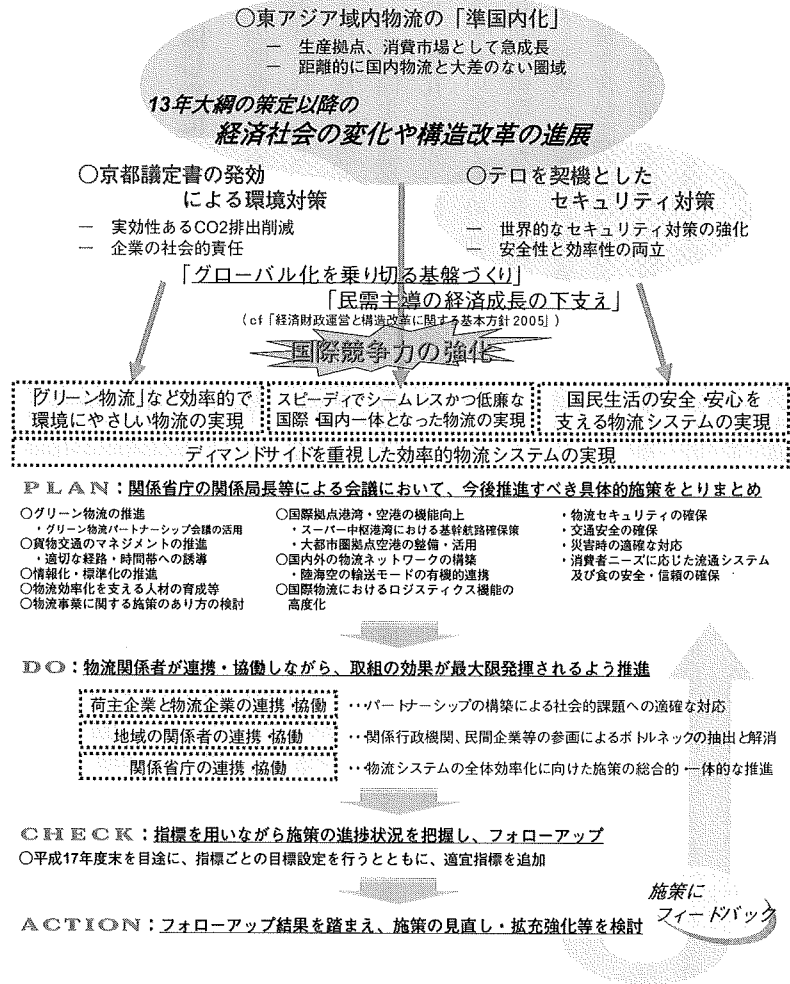
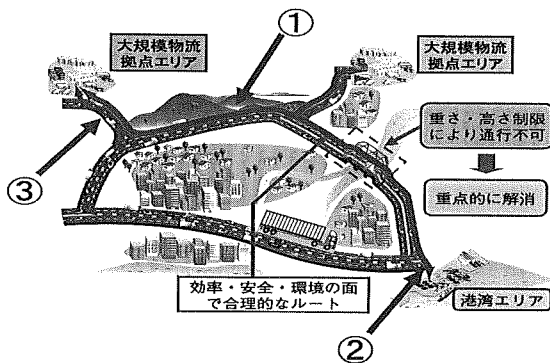


図1 総合物流施策大綱（2005-2009）の概要

国際物流基幹ネットワークとは

国際標準コンテナ車（高さ4.1m、フル積載時44t）が、積み替えなく通行できる、以下の路線からなる幹線道路ネットワーク

- ① 高規格幹線道路、直轄国道、環状道路等の幹線道路
- ② ①に掲げる幹線道路から空港・港湾へのアクセス道路
- ③ ①に掲げる幹線道路から物流拠点へのアクセス道路



一 国際物流基幹ネットワークのイメージ

現在供用中の路線を対象に選定すると、約29,000kmのネットワークとなる。

(このうち国際標準コンテナ車が通行できない区間が47区間、約560km)

橋梁補強・バイパス整備等により同区間を解消（必要事業費約9,000億円）

特に、スーパー中核港湾に係る区間は、概ね5年以内に解消予定

今後中期的に整備される高規格幹線道路等を含めると、約34,000kmの国際物流基幹ネットワークが完成

図2 国際物流基幹ネットワークの概要

表1 国際物流基幹ネットワークとして選定する道路の基準

- ① 高規格幹線道路の全線
  - ② 高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成する道路のうち、
    - ・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区間
    - ・都道府県庁所在地その他政治上、経済上、文化上特に重要な都市を連絡する区間
    - ・特定重要港湾・重要港湾又は重要な飛行場と前述の区間を連絡する区間
 但し、以下の区間を除く。
    - ・指定をするためにトンネルの拡幅等大規模な対策が必要な箇所について、現時点で指定の必要性・緊急性等（※1）が十分でないと判断される箇所
      - ※1…必要性・緊急性等の判断基準は、並行する高規格幹線道路の有無及び大型貨物車の通行状況等
  - ③ ①及び②の道路の他、都市の環状道路や高速道路へのアクセス道路等のうち、道路管理者が国際物流戦略の観点から重要であるとする道路
  - ④ ①、②及び③の道路と物流拠点（※2）又は港湾・空港（※3）を結ぶ道路、及び物流拠点と港湾等を相互に結ぶ道路のうち、国際物流に係る輸送ニーズが極めて高いと考えられる道路。
    - ※2…発生集中量の他、国際貨物の取扱や地域における重要な拠点等を考慮し、このうち工業団地・物流団地等公共性が高い拠点
    - ※3…特定重要港湾及び重要港湾のうち、外貨貨物取扱量が年間500万t以上の港湾、国際貨物の発生集中量が多い物流拠点と結ばれている港湾、総貨物取扱量が年間1,000万t以上の港湾、及び国際航空貨物を取り扱う第1種空港・第2種空港
- ※ 路線の設定に当たっては、生活環境の観点等にも配慮するものとする。

の問題等により物流上重要なルート上においても通行が制限されるなどの区間が存在するため、迂回や積み替えなどによりリードタイムやコストが増加するなど、国際競争力強化の観点から大きな課題となっている。

このような状況に対応するために、国土交通省

道路局では平成一八年六月八日に、国際物流基幹ネットワークを公表した（図2）。これは、国際標準コンテナ車が積み替えなく通行できる幹線道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）を確保するため、現在の供用区間を対象に通行支障区間を選定し、重点的にそれらの解消を図るものである。

まず、地方整備局等が、効率的な物流ネットワークを構築する観点から、現在の供用区間を対象に、国際標準コンテナ車の通行を可能とすべき、高規格幹線道路をはじめとする幹線道路ネットワーク約二九、〇〇〇kmを選定した。具体的には、①高規格幹線道路、直轄国道及び環状道路等の幹線道路、②①から港湾等へのアクセスルート、③①から物流拠点へのアクセスルート（の三つから構成されるものであり、各地方ブロックごと

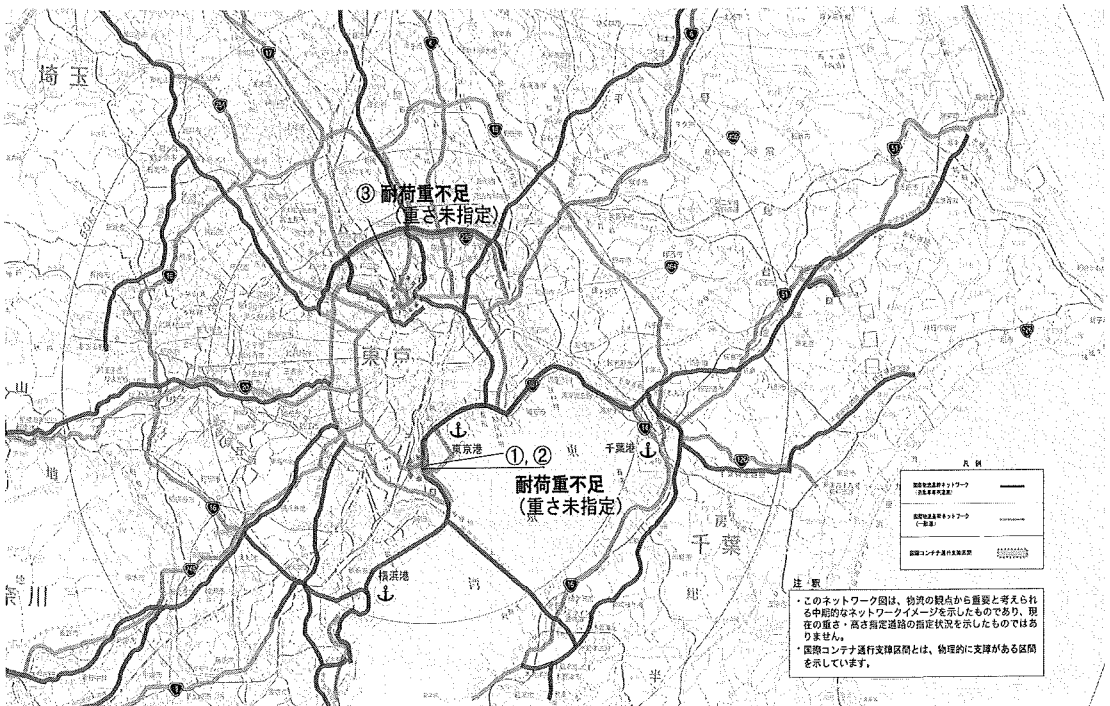


図3 国際物流基幹ネットワーク（平成17年度末現在）関東地方整備局〈首都圏拡大図〉（現在供用中区間及び国際コンテナ通行支障区間）

	自動車専用道路	一般道
国際物流基幹ネットワーク	供用中区間 未供用区間	供用中区間 未供用区間
国際コンテナ通行支障区間	○	

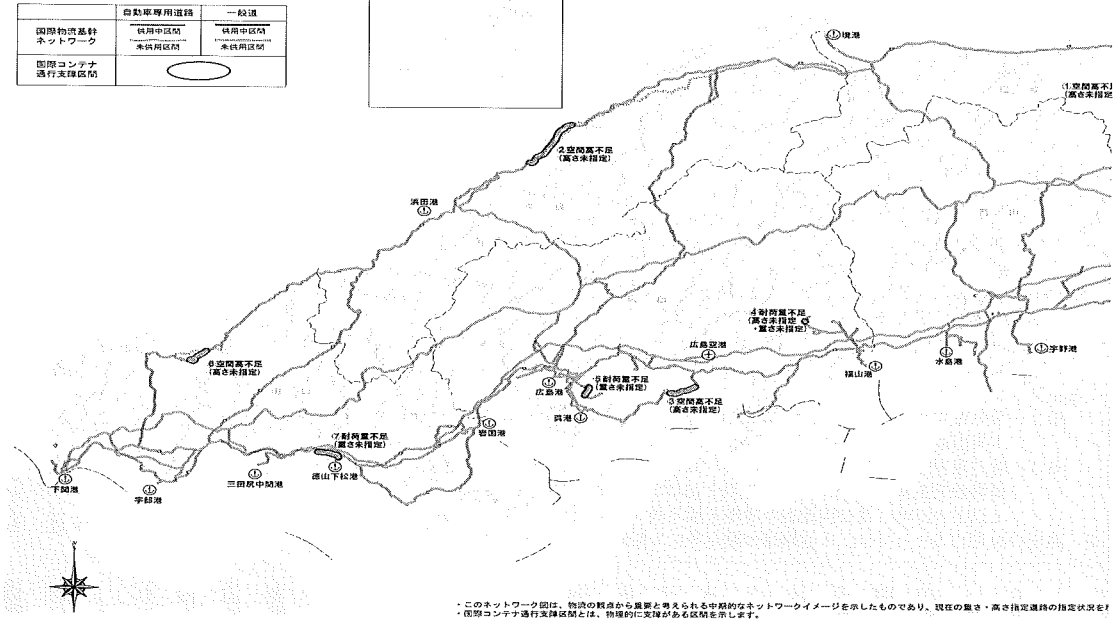


図4 国際物流基幹ネットワーク（平成17年度末現在）中国地方整備局（現在供用中区間及び国際コンテナ通行支障区間）

に選定されている（選定基準の詳細は表1、選定例は図3・4）。このうち、橋梁の強度等の物理的な支障により、現在国際標準コンテナ車が通行できない区間（国際コンテナ通行支障区間）が約五

六〇km（四七区間）存在する（道路種別ごとの区間の総括表は表2、個別箇所表は（次頁）表3）。この区間については、緊急対策事業（橋梁補強やバイパス整備等）により早急に解消を図ることとされている。なお、これら全ての区間を解消するための事業費はおよそ九、〇〇〇億円と見込まれて

表2 国際物流基幹ネットワーク総括表

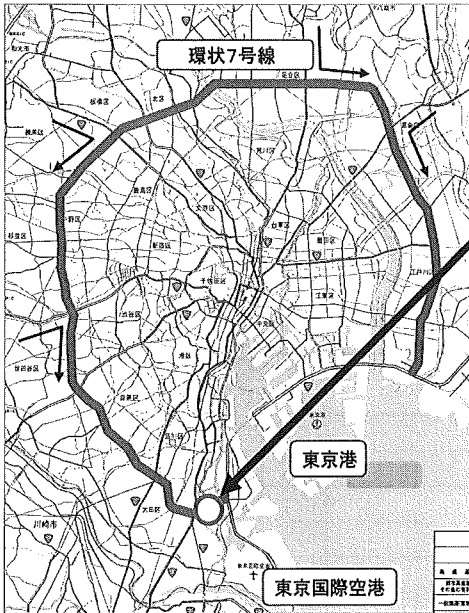
道路種別		ネットワーク延長	国際コンテナ通行支障区間	
			区間数	延長
供用中間	高速自動車国道・都市高速道路	約8,200km	—	—
	一般国道	約19,000km	33	約510km
	地方道	約1,500km	14	約50km
	小計	約29,000km	47	約560km
今後の整備予定区間 （三大都市圏環状道路を含む高規格幹線道路＋直轄国道）		約5,200km	—	
合計		約34,000km	←国際物流基幹ネットワーク延長	

表4 国際コンテナ通行支障区間の解消事業概要

対策事業別	区間数	事業費
	47	約9,000億円
橋梁補強等	24	約1,000億円
バイパス整備	14	約1,100億円
高規格道路整備	9	約6,900億円

表3 国際コンテナ通行支障区間の状況及び対策

№	国際コンテナ通行支障区間	要 因	必要な対策	備 考	
北海道	1 国道38号	十勝郡浦幌町共栄91～白糠郡白糠町マサルカ17-1	空間高不足	高規格道路整備 北海道横断自動車道	高さ:指定済 高さ:未指定
	2 国道230号	虻田郡虻田町洞爺湖温泉町～虻田郡虻田町字泉	天災による不通	不通区間の整備 虻田1C関連事業	高さ:指定済 高さ:未指定
	3 国道337号	江別市王子6-5～江別市角山	工作物障害	高規格道路整備 美原道路	高さ:指定済 高さ:未指定
	4 国道453号	有珠郡大滝村字清原～伊達市長和	耐荷重不足	橋梁補強 碓氷道路	高さ:未指定 高さ:指定済
	5 道道留萌港線	留萌市大町1丁目92-2地先～留萌市本町2丁目21-1地先	工作物障害	案内標識の移設	高さ:指定済 高さ:未指定
東北	6 国道7号	山形県鶴岡市温海字温海～山形県鶴岡市三瀬字横町	空間高不足	高規格道路整備 日本海沿岸東北自動車道	高さ:指定済 高さ:未指定
	7 国道7号	秋田県北秋田市今泉～秋田県北秋田市根子	空間高不足	現道改良 龍ヶ谷トンネル	高さ:指定済 高さ:未指定
	8 国道49号	福島県いわき市好岡町北好岡字清水～福島県郡山市富田町字中魚田	空間高不足	改築事業 三和トンネル	高さ:指定済 高さ:未指定
	9 国道283号	岩手県釜石市甲子町～岩手県盛岡市上郷町板沢	空間高不足	改築事業 仙人トンネル	高さ:指定済 高さ:未指定
関東	10 都道環状7号線	大和大桥	耐荷重不足	橋梁補強 大和大桥	高さ:未指定 高さ:指定済
	11 都道環状7号線	松大橋	耐荷重不足	橋梁補強 松大橋	高さ:未指定 高さ:指定済
	12 国道122号	東京都北区神谷～埼玉県川口市木町	耐荷重不足	橋梁補強 新荒川大橋	高さ:未指定 高さ:指定済
北陸	13 国道245号	茨城県水戸市塩崎町～茨城県ひたちなか市国神前	耐荷重不足	橋梁架替 湊大橋	高さ:未指定 高さ:指定済
	14 国道7号	新潟県岩船郡山北町勝木池先(勝木トンネル)	空間高不足	トンネル撤去 勝木トンネル	高さ:指定済 高さ:未指定
	15 市道根山ノ下線	新潟県新潟市横町	耐荷重不足	橋梁架替 洗島橋	高さ:未指定 高さ:未指定
	16 県道新潟大外環状線	新潟県新潟市前新田	線形不良	バイパス整備 前新田バイパス	高さ:未指定 高さ:指定済
中部	17 県道富加美濃線	岐阜県関市志津町～岐阜県美濃市松森	幅員狭小	現道拡幅 県道富加美濃線	高さ:未指定 高さ:未指定
	18 国道365号	三重県いなべ市大安町高柳～三重県四日市市上海老	幅員狭小	バイパス整備 小井バイパス	高さ:未指定 高さ:未指定
	19 国道473号	静岡県牧之原市東秋間～静岡県島田市金谷	幅員狭小	バイパス整備 金谷相良道路	高さ:指定済 高さ:未指定
	20 国道473号	静岡県牧之原市東秋間～静岡県牧之原市西秋間	幅員狭小	バイパス整備 相良バイパス	高さ:指定済 高さ:未指定
	21 国道152号	静岡県浜松市横塚～静岡県浜松市横塚(旧浜北市境)	線形不良	バイパス整備 浜北天竜バイパス	高さ:未指定 高さ:未指定
近畿	22 府道大阪中央環状線	大阪府守口市～大阪府摂津市	耐荷重不足	橋梁架替 鳥飼大橋	高さ:未指定 高さ:未指定
	23 国道161号	福井県敦賀市疋田～滋賀県境	幅員狭小	現道拡幅 疋田トンネル	高さ:指定済 高さ:未指定
	24 国道27号	福井県敦賀市岡山町～福井県小浜市湯岡	空間高不足	バイパス整備 美浜東バイパス	高さ:指定済 高さ:未指定
	25 国道27号	福井県小浜市湯岡～福井県小浜市回津	空間高不足	高規格道路整備 近畿自動車道敦賀線	高さ:指定済 高さ:未指定
	26 国道260号	兵庫県姫路市飾磨区～兵庫県姫路市網干区	耐荷重不足	橋梁補強 網干大橋	高さ:未指定 高さ:指定済
	中国	27 国道53号	岡山県田原郡奈落町馬条～鳥取県鳥取市東町一丁目	空間高不足	高規格道路整備 中国横断自動車道姫路鳥取線
28 国道9号		鳥取県大田市砂町～鳥取県大田市温泉津町	空間高不足	高規格道路整備 仁摩・温泉津道路他	高さ:指定済 高さ:未指定
29 国道185号		広島県東広島市安芸津町三津～広島県竹原市竹原町	空間高不足	バイパス整備 安芸津バイパス	高さ:指定済 高さ:未指定
30 市道用十元町線		広島県府中市府川町～広島県府中市府川町	耐荷重不足	現道改良 都市計画道路朝日通り線	高さ:未指定 高さ:未指定
31 県道長平谷線		広島県安芸郡熊野町平谷～広島県呉市焼山中央2丁目	耐荷重不足	橋梁架替 焼山橋	高さ:未指定 高さ:指定済
32 国道191号		山口県長門市三隅上～山口県萩市山田	空間高不足	高規格道路整備 萩・三隅道路	高さ:指定済 高さ:未指定
33 県道徳山新南内線		山口県周南市千代田町～山口県周南市西新地	耐荷重不足	橋梁補強 新開橋	高さ:未指定 高さ:指定済
34 県道九尾窪間藤原線		香川県仲多度郡多度津町～香川県三豊市詫間町	線形不良	バイパス整備 多度津西工区	高さ:未指定 高さ:未指定
35 国道377号		香川県仲多度郡まんのう町～香川県三豊市山本町	線形不良	交差点改良 佐文交差点	高さ:未指定 高さ:指定済
36 県道高松長尾大内線		香川県高松市松島町～香川県高松市上福岡町	幅員狭小	バイパス整備 都市計画道路福岡三谷線	高さ:未指定 高さ:指定済
37 国道32号	香川県仲多度郡まんのう町～徳島県三好市	空間高不足	バイパス整備 須ノ鼻道路	高さ:指定済 高さ:未指定	
四国	38 国道201号	福岡県飯塚市大字鶴三猪1547番3～福岡県飯塚市大字鶴三猪字元船1157番1	幅員狭小	バイパス整備 飯塚庄内田川バイパス	高さ:未指定 高さ:未指定
	39 県道三油港線	福岡県大牟田市三川町～福岡県大牟田市新港町	幅員狭小	街路事業 新港町幹線	高さ:未指定 高さ:未指定
	40 国道325号	熊本県山鹿市鹿本町来民字上町1112番4地先～熊本県菊池市七城町大字台(うてな)地内	耐荷重不足	橋梁補強、現道拡幅 台(うてな)拡幅	高さ:未指定 高さ:指定済
	41 県道尻尾長洲線	熊本県荒尾市平山字百瀬1963番2地先～熊本県荒尾市野原字長田125番9地先	幅員狭小	バイパス整備 尻尾荒尾長洲線	高さ:未指定 高さ:指定済
	42 国道217号	大分県津久見市中央7丁目6番58～大分県佐伯市駅前1丁目3483番3地先	空間高不足	高規格道路整備 東九州自動車道	高さ:指定済 高さ:未指定
	43 国道217号	大分県佐伯市駅前1丁目3483番3地先～大分県佐伯市弥生大字小田字サイクマ891番2地先	空間高不足	バイパス整備 佐伯弥生バイパス	高さ:指定済 高さ:未指定
	44 国道3号	熊本県熊本市清水町大字新字馬立1860-3～熊本県熊本市新南郡6-157-4	幅員狭小	バイパス整備 熊本北バイパス	高さ:未指定 高さ:未指定
	45 国道203号	佐賀県唐津市養母田川原屋～佐賀県多久市東多久町大字別府	工作物障害	高規格道路整備 佐賀唐津道路	高さ:指定済 高さ:未指定
	46 国道205号	長崎県佐世保市大塔町1025-1長崎県東彼杵郡東彼杵町大字彼杵前町字江頭760-5	耐荷重不足	橋梁架替 彼杵跨線橋	高さ:未指定 高さ:未指定
	47 国道204号	佐賀県伊万里市黒川町大字小黒川～佐賀県伊万里市蓬池町	耐荷重不足	橋梁補強 黒川橋	高さ:未指定 高さ:未指定

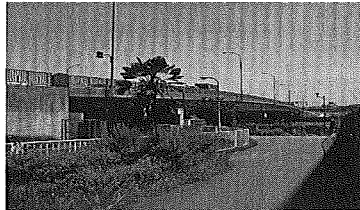


みやこおほし

**【都大橋】**  
 東京都大田区平和島と大田区大森本町を結ぶ橋梁。床版補強を行うことによって車両の大型化への対応を図る。  
 ・延長：0.4km  
 ・事業費：6.5億円  
 （うち残事業費 1.2億円）  
 ・事業期間：平成15年～18年度  
 ・供用予定：平成18年度

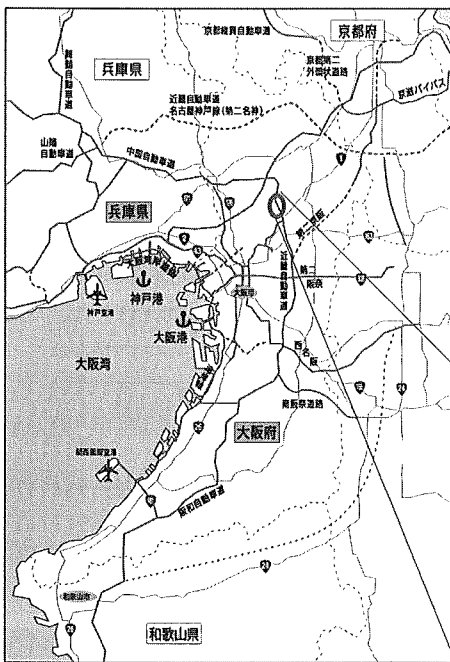
やまとおほし

**【大和大橋】**  
 東京都大田区東海に位置する橋梁。桁補強及び床版補強を行うことによって車両の大型化への対応を図る。平成18年度は桁補強工事を行う予定。  
 ・延長：0.2km  
 ・事業費：0.7億円  
 （うち残事業費 0.7億円）  
 ・事業期間：平成18年～20年度  
 ・供用予定：平成20年度



【写真は大和大橋】

（東京港：都大橋、大和大橋）



◆概要

府道大阪中央環状線の淀川に架かる鳥飼大橋は、近年の激激な交通量の増加、車両の大型化等による老朽化が進行し、十分な耐震性を有していないことや慢性的な交通渋滞が生じている。それらの抜本的な解決を図るため、橋梁の架替事業を進めている。

◆計画内容

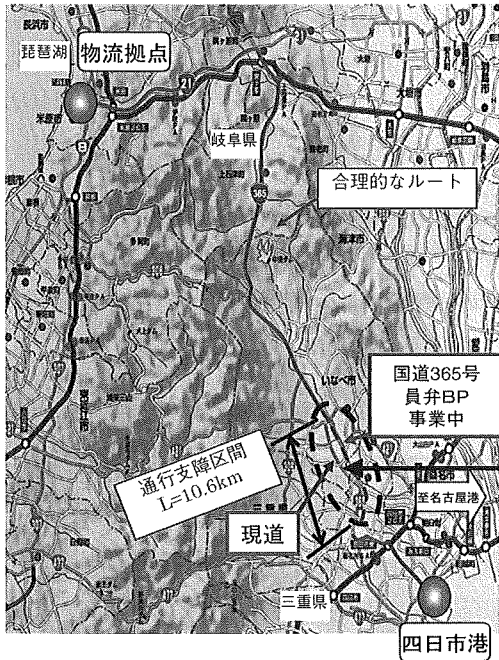
- ・延長：約0.55km
- ・事業費：約150億円、うち残事業費約128億円
- ・事業期間：平成13年～平成26年
- ・供用予定：平成22年度（暫定）、平成25年度末（完成）

**【鳥飼大橋】**



（大阪府：鳥飼大橋）

図5-1 スーパー中枢港湾に係る国際コンテナ通行支障区間の解消事例



○バイパス整備による一般国道365号の幅員狭小区間の解消で、滋賀県湖東及び湖北地区の物流拠点と、スーパー中核港湾である四日市港・名古屋港を結ぶ合理的なルートを確認。

⇒国道365号員弁バイパスの整備で、国際コンテナ通行支障区間を解消。

○計画内容

事業名：一般国道365号員弁バイパス

所在地：三重県いなべ市大安町～四日市市小牧町

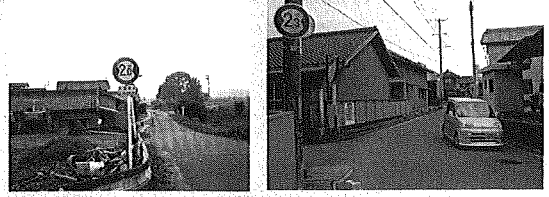
延長：L=12.0km

事業費：C=約180億円 うち残事業費C=約6億円

事業着手：昭和59年度

供用目的：平成19年度

### 現道の状況（一般国道365号）



（三重県四日市港：国道365号員弁バイパス）

図5-2

なお、その重点的な整備を図るため、特に、スーパー中核港湾（東京港・横浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港）に係る国際コンテナ通行支障区間は概ね五年以内に解消することを目指している。具体的には、東京港周辺では環状七号線の大和大橋・都大橋、四日市港周辺では国道三六五号員弁バイパス、大阪港・神戸港周辺では、府道大阪中央環状線の鳥飼大橋

いる（表4）。

事業としては、橋梁補強等が二四カ所と比較的多くなっているが、これは橋梁の耐荷重不足等の問題により国際標準コンテナ車の通行に支障が生じているものである。また、トンネルの高さによる空間高不足や幅員狭小を解消するためのバイパス整備が一四カ所あり、現道の状況によつては、その改善による解消が難しいと判断される箇所もあり、高規格道路整備により解消するものも九カ所存在する。

に存在する国際コンテナ通行支障区間について、橋梁補強・架替やバイパス整備により解消することとしている（図5）。

また、引き続き物流のニーズを踏まえつつ、関係機関と協力して迅速かつ的確に国際標準コンテナ車が一定条件のもと通行可能となる道路の拡大を進めていくこととしており、上記の既存のネットワーク約二九、〇〇〇kmに、今後整備が図られる予定の三大都市圏環状道路を含む高規格幹線道路及び直轄国道を含め、将来的には、全体として約三四、〇〇〇kmの国際物流基幹ネットワークが完成することとなる。

## 二 高速道路のIC等から空港・港湾へのアクセス向上について

国際競争力強化に資する物流効率化施策として、前述した施策のほか、高速道路等のIC等から拠点的な空港・港湾への一〇分アクセス率の向上も引き続き推進している。

高速道路等のIC等から空港・港湾へのアクセス道路は、物流戦略上極めて重要なルートであるが、一〇分アクセス率を諸外国と比較すると欧米の八、九割に比して、日本は六六％に留まっている（平成一七年度末時点。図6）。平成九年度の一〇分アクセス率が約三〇％に留まっていたことと比較すれば著しく改善してきており、一定の成



国際競争力強化のため、高速道路等のICから拠点的な空港・港湾への10分アクセス率を欧米並みの約9割までの向上を目指す。(H17末で66%)

【拠点的な空港・港湾と高速道路網のアクセス状況(欧米比較)】

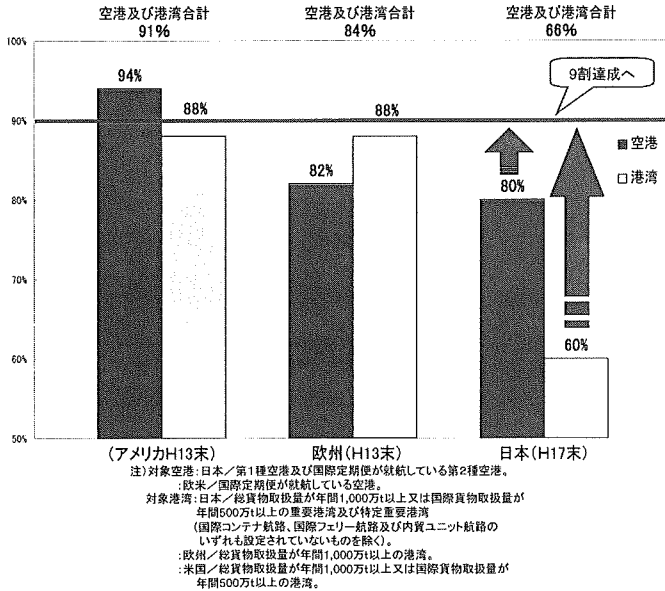


図6 空港・港湾アクセス道路の整備

果はあったと考えているが、社会資本整備重点計画では、平成一九年度に六八%まで向上させることが目標として掲げられており、引き続き道路の拡幅や交差点改良などの必要な対策を実施し、中期的に欧米並みの約九割の達成を目指すこととしている。

スーパー中樞港湾である四日市港では、伊勢湾岸自動車道みえ川越ICからのアクセスルートにおいて物流車両と一般交通が輻輳し、港を中心として激しい渋滞を引き起こしているが、東名阪自動車道四日市東ICから四日市港へ向かう主要地方道上海老茂福線を4車線化することにより、一分以内のアクセスが可能となる予定である(平成一八年度供用予定)。また、交通流の分散により現行ルートの混雑も緩和され、走行速度の向上により交通の円滑化が見込まれる(図6)。また、昨年度一〇分アクセスを達成した、三カ所(新潟空港、荊田港、清水港)のうち、清水港では、国道一号静岡バイパスの交差点において右折レーンを一車線から二車線に拡幅したことが達成につながった(図7)。

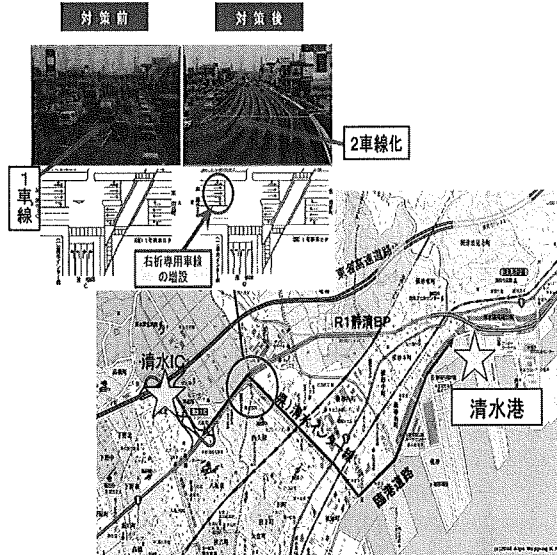
このようにハード整備によるアクセス向上についても様々な対策を実施し、効率的な施策の推進を行っているところである。

さらに、空港・港湾周辺の状況によってはハード整備による改善が困難な箇所もあるが、このよ

各種施策を組み合わせることにより、効果的にアクセス道路を整備

【清水港(H17達成)】

右折専用車線の増設



【四日市港(H18達成予定)】

港湾アクセス道路の拡幅(2車→4車)



図7 10分アクセス達成事例

うな箇所についても信号制御の調整等のソフト施策を含めて必要な施策を講じることにより空港・港湾アクセスの着実な向上を推進することとしている。

国際競争力強化を図る上での物流インフラの重要性は、新経済成長戦略中間取りまとめ(平成一八年六月九日経済産業省)でも指摘され、今般政府・与党で検討中の経済成長戦略大綱の策定に当たっても、北側国土交通大臣及び二階経済産業大臣による合意事項として盛り込まれており、今後施策の推進に当たっては、産業界のニーズ等も十分踏まえつつ、戦略的・重点的にかつスピード感を持って取組むことが必要である。

# 安全な駐車場と、そこから歩いて行ける 撮影スポットがセットになった、 写真を撮るパーキング「とるば」を ホームページに全国で852カ所掲載しました！

道路局地方道・環境課道路交通安全対策室

あなたのおすすめの観光スポットを駐車場とセットで全国に紹介しませんか？ 道路局では「とるば」を全国で募集しています。

楽しい休日のドライブ、せつかくの美しい風景を楽しめる場所を通り過ぎてしまったり、撮影スポットや駐車場を探すために脇見運転や路上駐車などを経験したことがあると思います。写真を撮るパーキング「とるば」は、みなさんから「安全な駐車場と撮影スポット等」を投稿していただき、それを情報提供することで、地域の活性化につながるとともに、迷走運転や迷惑駐車防止、これにとまなう渋滞・交通事故の減少を期待するものです。みなさんから「安全な駐車場」「そこから歩いて行ける撮影スポット」に関する情報と「美しい風景写真」を受け付け、道路管理者等により駐車場や撮影スポット周辺の安全性等の現地確認等を行い、ふさわしい箇所について、順次、ホームページや携帯電話を用いて情報提供を行なっています。現地には各道路管理者等の協力を得ながら、「P」の駐車場マークにカメラマークを加えた「とるば標識」や「案内板」などの設置も順次行います。

「とるば」は、地域や沿道の方々、地域振興、観光振興等に取り組む方々と連携しながら、普及や魅力向上に努めていきます。

これまで頂いてきた情報は、安全性等の確認を行ったうえで、六月五日までに、既に掲載済みの九州のとるば三七二カ所に、その他の地域で四八〇カ所を加え、全国で八五二カ所を掲載しています。今後も、頂いている応募を順次追加掲載していきます。

また、とるばのホームページにおいては、各とるばのウィンドウにおすすめ度評価の投票ツールを設けました。たくさんの方の投票をお待ちしています。今後、皆様の投票を蓄積し、おすすめ度やアクセス数のランキングについても情報提供を予定していきます。

「とるば」は、ホームページもしくは郵送で簡単に投稿できます。ふるって、ホームページ (<http://toruba.jp>) にアクセスし投稿して下さい。





# 写真を撮るパーキング



「とるぱ」とは、

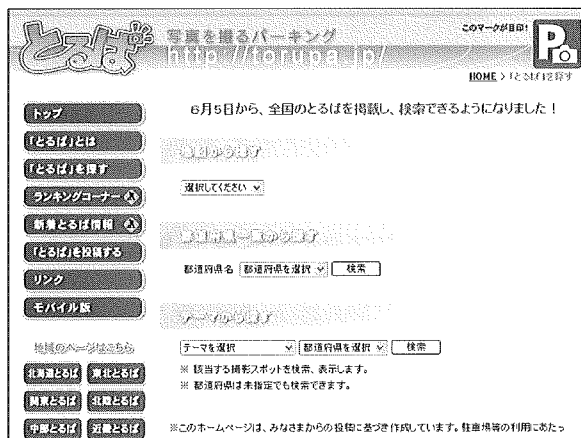
- ・安全な駐車場と、そこから歩いて行ける撮影スポットのセットです。
- ・みなさんから、とるぱ情報を投稿していただき、ホームページ等で紹介しながら、地域の活性化につなげていくものです。
- ・とるぱの情報提供を行うことにより、迷惑駐車や迷走運転の防止、これにともなう渋滞・交通事故の減少も期待されます。

## ◆「とるぱ」ホームページ

### とるぱトップページ



### とるぱ検索画面

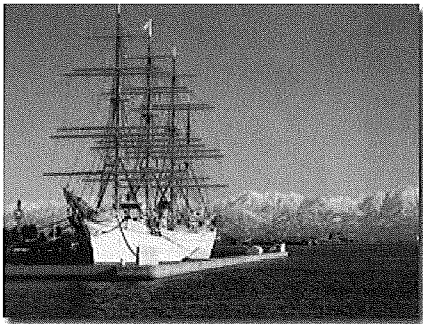


## とるば検索画面



## とるば詳細画面

**P** YORIMICHI TORUPA  
PhotoSpot & Parking
閉じる



**撮影スポット情報**

名称	立山連峰と海王丸
撮影日	2005年12月1日
スポット情報	
おすすめ時期	冬～春
コメント	

**駐車場情報**

名称	海王丸パーク
交通アクセス	一般県道堀岡新明神・能町線海王丸駅交差点より北へ300m
利用料金	無料
駐車台数	約607台 (大型車:約7台 身障者用:約7台)
トイレ	有
身障者用トイレ	有

※画像の無断転載、転用を禁じます。  
 駐車場の利用にあたっては、安全に注意するとともに、他の利用者の方も良く使っていただけるよう、ゴミの投げ捨て等を行わないよう気をつけましょう。

※ 各地方整備局により、内容やデザインは異なります。

○今回、全国展開されたのに合わせ、各とるばの詳細情報のページにおすすめ度評価の投票ツールを設けました。今後、皆様のおすすめ度やアクセス数のランキングについても情報提供をしていきます。

### おすすめ度の投票画面（例）

各とるばの平均のおすすめ度合を☆印表示予定

一般の方から、ホームページ上で各とるばのおすすめ度を5段階で投票していただけます

### ○とるばホームページと問い合わせ先一覧

- ・地域別のホームページでは、とるばに関する地域独自の様々な情報を紹介しています。
- ・地域によっては、フォトコンテストなどのイベントも実施しています。
- ・郵送での投稿は、各地域のホームページ・問い合わせ先にお問い合わせ下さい。

全 国	とるば総合サイト	<a href="http://torupa.jp">http://torupa.jp</a> (パソコン用) <a href="http://mobile.torupa.jp">http://mobile.torupa.jp</a> (携帯電話用)	
	道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室		Tel : 03-5253-8111(代)
北海道	ビューポイントパーキング(とるば)	<a href="http://scenicbywayhokkaido.torupa.jp">http://scenicbywayhokkaido.torupa.jp</a>	
	北海道開発局 建設部 道路計画課		Tel : 011-709-2311(代)
東 北	東北とるば	<a href="http://tohoku.torupa.jp">http://tohoku.torupa.jp</a>	
	東北地方整備局 道路部 道路計画第二課		Tel : 022-225-2171(代)
関 東	関東とるば	<a href="http://kanto.torupa.jp">http://kanto.torupa.jp</a>	
	関東地方整備局 道路部 道路計画第二課		Tel : 048-601-3151(代)
北 陸	よりみちとるば	<a href="http://yorimichi.torupa.jp">http://yorimichi.torupa.jp</a>	
	北陸地方整備局 道路部 道路計画課		Tel : 025-280-8880(代)
中 部	中部とるば	<a href="http://chubu.torupa.jp">http://chubu.torupa.jp</a>	
	中部地方整備局 道路部 計画調整課		Tel : 052-953-8119(代)
近 畿	近畿とるば	<a href="http://kinki.torupa.jp">http://kinki.torupa.jp</a>	
	近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課		Tel : 06-6942-1141(代)
中 国	中国とるば	<a href="http://chugoku.torupa.jp">http://chugoku.torupa.jp</a>	
	中国地方整備局 道路部 道路計画課		Tel : 082-221-9231(代)
四 国	四国とるば	<a href="http://shikoku.torupa.jp">http://shikoku.torupa.jp</a>	
	四国地方整備局 道路部 道路管理課		Tel : 087-851-8061(代)
九 州	九州とるば	<a href="http://kyusyu.torupa.jp">http://kyusyu.torupa.jp</a>	
	九州地方整備局 道路部 道路計画第二課		Tel : 092-471-6331(代)
沖 縄	沖縄とるば	<a href="http://okinawa.torupa.jp">http://okinawa.torupa.jp</a>	
	沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課		Tel : 098-866-0031(代)

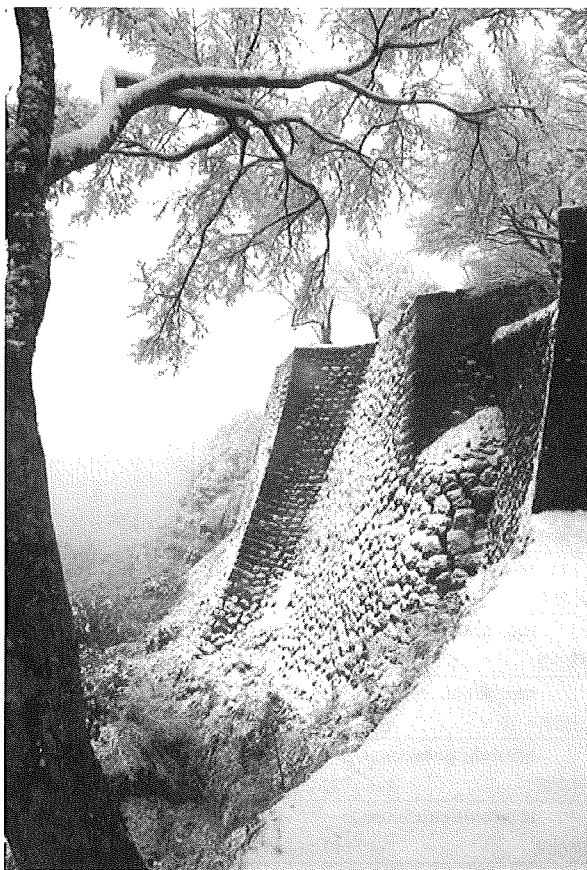
# 九州とるぱ フォトコンテスト

～ 九州地方整備局では、とるぱフォトコンテストを実施しています！ ～

九州地方整備局道路部

【第2回九州とるぱフォトコンテスト入賞作品】

◇ グランプリ ◇



『岡城』 岡城跡駐車場  
(大分県竹田市)

## ◆ 第二回九州とるぱ

## フォトコンテスト ◆

第二回九州とるぱフォトコンテスト審査会を平成一八年三月に開催し、三五九作品の中から、グランプリ一作品、優秀賞三作品、特別賞七作品、道の駅賞二作品を決定しました。

## ◆ 第三回九州とるぱ

## フォトコンテスト開催中 ◆

第三回九州とるぱフォトコンテストは平成

一九年一月三十一日まで募集中です。

九州とるぱでは、九州内の安全に駐車できる駐車場と、そこから歩いていける撮影スポットをセットで募集しています。ドライブの途中で見つけたとっておきの美しい風景、地元の人だけが知っている素敵な景色を写真に撮って、最寄りの駐車場情報と一緒に送って下さい。

ホームページURL：<http://kyusyu.torupa.jp/>

◇ 優 秀 賞 ◇



『蛇淵の滝（春）』 蛇淵の滝キャンプ場  
(福岡県犀川町)



『早春の池田湖』  
池田湖パラダイス駐車場  
(鹿児島県指宿市)



『由布川峡谷』 由布川峡谷猿渡橋  
(大分県由布市)



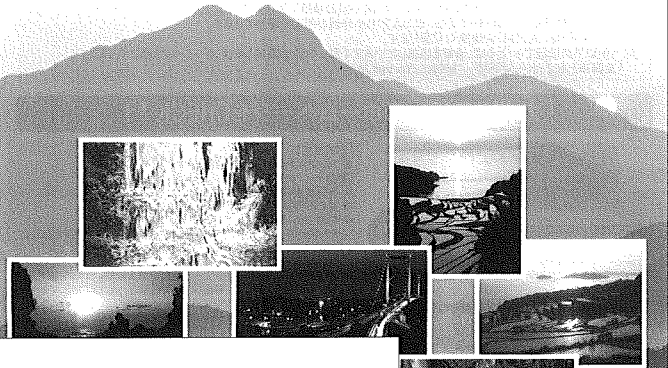


地域の魅力を発見!! 駐車場と撮影スポットがセットになった場所

# 九州とるば

## フォトスポット&パーキング

フォトスポット&パーキング『とるば』は写真を撮るパーキング  
安全な駐車場と、そこから歩いていける撮影スポットのセット



### 「九州とるば」第3回フォトコンテスト開催!!

#### 【募集内容】

- フォトスポット&パーキング「九州とるば」の第3回フォトコンテストを開催します!
- 募集期間は平成18年3月1日から平成19年1月31日までです。
- 「九州とるば」では、九州内の安全に駐車できる駐車場とそこから歩いていける撮影スポットをセットで募集します。
- あなたが知っているドライブの途中で見つけたとっておきの美しい風景、地元の人だけが知っている素敵な景色を写真に撮って、一番近くの駐車場情報といっしょに送ってください。
- 「とるば」は、次の2つの条件を備えているところとします。
  - ・撮影場所(フォトスポット):優れた景観があり、観光客の方が写真撮影を楽しめること
  - ・駐車場(パーキング):安全・快適に駐車でき、そこから撮影場所に歩いていけること
- 投稿は「九州とるば」ホームページから、またはプリント作品の郵送応募ができます。
- 当コンテストは、九州内(沖縄除く)に限ります。
- ※九州以外の地域でも「とるば」情報を募集しています!詳しくは「全国版とるば」ホームページをご覧ください。
- ※九州以外の地域でも「とるば」情報を募集しています!詳しくは「全国版とるば」ホームページ <http://torupa.jp/>

### 「九州とるば」のホームページをCHECK!!

「九州とるば」のトップページ  
<http://www.torupa.com/>  
(<http://kyusyu.torupa.jp/>)



このボタンから  
投稿できます

みなさんの投稿をお待ちしています!

#### 【審査・結果発表】

- 事務局、プロカメラマンによる厳正な審査のうえ、平成19年3月末までに「九州とるば」のホームページ上で発表します。
- 第3回コンテストも最優秀賞品を用意しています!
- 受賞者以外の作品もホームページ上でご紹介していきますので、ふるってご応募ください。

#### お問合せ先

とるばは標識などについては  
九州地方整備局 道路部 道路計画第二課  
〒812-0013  
福岡市博多区博多駅東2-10-7  
国土交通省 TEL:092-471-6331 FAX:092-476-3518



とるばホームページ・とるば情報については  
「道守九州会議」事務局  
〒812-0011  
福岡市博多区博多駅前1-19-3  
TEL:092-473-1057 FAX:092-475-0533

### 情報大募集!!

ご応募ください。

#### 【応募資格】

- プロアマチュアを問わず、どなたでもご応募いただけます。
- 募集テーマの例
  - 自然景観(海・山・花・朝焼け・夕焼けなど)
  - 文化的景観(城跡、文化遺産、史跡など)
  - 都市景観(街並み、夜景、橋梁、道路など)
- ※人物が写っている場合は、肖像権侵害等の問題が発生する恐れがあるため、対象外とします。

#### 【投稿に関する注意事項】

- 投稿された写真・画像の著作権は投稿者個人に属しますが、自由に使用する権利については、事務局である道守九州会議に帰属するものとします。
- 投稿した時点で、事務局もしくは事務局の同意を得た者が、ご投稿いただいた写真のすべてまたは一部を、ホームページや携帯サイトでの情報提供、ポスター・チラシへの掲載、事務局主催の展示などにおいて、自由に使用することに同意したものとみなします。
- 投稿できる写真は、投稿者本人が撮影したもの、もしくは、投稿者が著作権・使用权を持つものに限りです。
- 「とるば」のホームページ上で既に紹介されているスポットから撮影した作品も第3回コンテストの対象とさせていただきます。
- 他のフォトコンテスト・コンペ等での受賞作品が投稿された場合、「とるば」ホームページでの紹介は行いますが、当コンテストの対象外とさせていただきます。また、過去の九州とるばフォトコンテストに既に応募されている作品についても当コンテストの対象外とさせていただきます。
- 掲載する写真については、事務局がテーマにふさわしいものを選ぶこととします。ご了承ください。
- ご入力いただきましたお名前などの個人情報につきましては、事務局のプライバシーポリシーに従い、責任を持って管理するものとします。

# 道路整備費の財源等の特例に関する 法律施行令の一部改正について

道路局路政課 菅原 晋也

## 一 はじめに

平成一八年三月二八日に「道路整備費の財源等の特例に関する法律施行令の一部を改正する政令」が閣議決定され、同月三二日に政令第一二二二号として公布、同年四月一日付けで施行の運びとなりました。ここでは、上記政令の改正内容について紹介します。

## 二 現行制度の概要

道路整備費の財源等の特例に関する法律（昭和三三年法律第三四号。以下「法」とします。）は、全五条からなっており、道路の交通の安全の確保とその円滑化を図るとともに、生活環境の改善に資するため、道路整備費の財源等に関する特例を

定めています。具体的には、法第三条第一項において、政府は、揮発油税収入額の全額及び石油ガスト税収入額の二分の一に相当する金額の合算額（以下「揮発油税収等」とします。）を「道路整備費」の財源に充てなければならないことなどが定められています。

上記の「道路整備費」については、従来は道路の新設、改築、維持及び修繕の実施に要する国が支弁する経費を対象としていましたが、道路特定財源の用途の多様化を図るため、平成一五年に法の一部改正（社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律（平成一五年法律第二二号））が行われ、道路の新設、改築、維持及び修繕に関する事業に密接に関連する環境対策事業その他の政令で定める事業（以下「密接関

連事業」とします。）の実施に要する国が支弁する経費が対象として追加されました（法第二条）。

密接関連事業については、現在までに、ETCの高度化に関する調査を行う事業や無電柱化の推進に必要な調査を行う事業、踏切警報機等の高度化に関する調査を行う事業、高速バスロケーションシステムの整備に関する調査を行う事業など九事業が道路整備費の財源等の特例に関する法律施行令（昭和三四年政令第一七号。以下「令」とします。）第一条第二項に規定されているところですが、第一条第二項に規定されているところですが、密接関連事業の実施に要する国が支弁する経費は、一般会計で経理されています。

## 三 改正のポイント

平成一八年度予算において新たに認められた事

業で、揮発油税収等を充当することが予定されているもの、又は今後揮発油税収等の充当の対象となり得るものは以下の1から8の事業であり、一般の改正はこれらの事業を密接関連事業として位置づけるためのものです。

## 1 低公害車普及促進対策

(令第一条第二項第一号関係)

【平成一八年度予算…二、四二二百万円】

一 特定自動車(窒素酸化物又は粒子状物質の排出の抑制に資する自動車として国土交通大臣が定めるものをいう。以下この号において同じ。)の購入又は特定自動車以外の自動車を特定自動車とするための改良であつて、道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)第九条第一項に規定する一般乗合旅客自動車運送事業者その他国土交通大臣が定める者による旅客又は貨物の運送の用に供するために行うものに対して助成を行う事業

大気汚染状況が厳しく、環境基準を達成していない観測局が存在します。こうした大気汚染の効果的な改善を一層図るためには、特にNOx・PMの排出が多いバスやトラックを有する道路運送事業者等に対して、低公害車の導入等のために必要な資金の補助を行うことにより、低公害車の普及を促進する必要があります。

本号は、このような状況を踏まえ、低公害車(NOx・PMの排出の抑制に資する自動車)の購入や当該自動車とするための改良で、一般乗合旅客バス事業者等による旅客又は貨物の運送の用に供するもののために行うものに対して助成を行う事業を追加するものです。

低公害車等の普及を促進することにより、渋滞の原因となる交差点の立体化等に加えて、道路の沿道環境の改善を図ることが可能となります。

なお、条文中の「窒素酸化物又は粒子状物質の排出の抑制に資する自動車として国土交通大臣が定めるもの」については、告示(※2)において、①CNG(※3)バス・トラック、②ハイブリッドバス・トラック、③新長期規制(※4)適合バス・トラックが定められています。

また、条文中の「国土交通大臣が定める者」についても、前述の告示において、①道路運送法第九条の二第一項に規定する一般貸切旅客自動車運送事業者、②貨物自動車運送事業法(平成元年法

律第八三号)第七条第一項に規定する一般貨物自動車運送事業者などが定められています。(助成対象を「一般乗合旅客自動車運送事業者その他国土交通大臣が定める者による旅客又は貨物の運送の用に供するために行うもの」に限った理由としては、助成を行うことによるNOx・PMの排出の抑制の効果が特に高いと見込まれるためです。)

## 2 道路交通関係CO<sub>2</sub>削減施策への国民参加促進

(第二号関係)

【平成一八年度予算…七二五百万円】

二 公共交通機関の利用その他自動車の運行に伴い発生する二酸化炭素の排出の抑制に資する国民の活動を促進する方策に関する調査を行う事業

地球温暖化問題は人類の生存基盤に関わる最も重要な環境問題の一つであり、その解決を目指して一九九七年に採択された京都議定書(二〇〇五年二月に発効。)においては、我が国について温室効果ガス(CO<sub>2</sub>、メタンガスなど)の六%削減が法的拘束力のある約束として定められているところです。

本号は、このような状況を踏まえ、京都議定書目標達成計画(※5)に定められたCO<sub>2</sub>の排出削減

NO<sub>2</sub>(二酸化窒素)やSPM(浮遊粒子状物質)などによる大気汚染問題は、自動車NOx・PM法(※1)の対策地域を含めても、全国的には改善傾向にあります。しかし、局所的に見ると、依然

目標を達成するため、公共交通機関の利用やエコドライブなど自動車の運行に伴い発生するCO<sub>2</sub>の排出抑制に資する国民の活動を促進する方策に関する調査を行う事業を追加するものです。なお、具体的な方策としては、国民に対する情報提供、広報活動の手法等を想定しています。

従来から実施している環状道路やバイパス整備等による渋滞対策に加え、公共交通機関の利用やエコドライブなどの国民の活動を促進することにより、道路を通行する自動車から発生するCO<sub>2</sub>の排出量を削減し、道路環境の改善を図り、ひいては地球温暖化の防止に寄与することが可能となります。

### 3 美しい景観や活力ある地域づくりのための

#### 「日本風景街道」の促進（第五号関係）

【平成一八年度予算：七五百万円】

五 道路の地上における電線及びこれを支持する電柱（以下この号において「電線等」という。）の撤去の推進その他道路及びその沿道における良好な景観の形成の推進に必要な調査並びに電線等の撤去の推進に必要な技術の開発を行う事業

近年における個人の余暇時間の拡大、価値観の

多様化に伴い、道路を走行する、見る、体験する、知ること自体を目的とする動きも多く見られるところであり、幅広い機能を有する道路空間への転換が求められているところです。こうした背景から、都市部や郊外部などそれぞれの特性に応じて、地域固有の景観、自然、歴史、文化、レクリエーション資源を有効に活用することにより、美しく味わいのある道づくりを図る必要があります。

本号は、このような状況を踏まえ、美しい道路空間の形成を図ることを目的とした「日本風景街道」（※6）において、NPO等の地域の活動主体が行う植栽・維持管理などの道路及びその沿道の修景活動を推進するために必要な調査を行う事業を追加するものです。

NPO等の地域の活動主体が行う植栽・維持管理などの道路及びその沿道の修景活動を推進することにより、道路及びその沿道における良好な景観の形成を図ることが可能となります。

なお、本政令による改正前の令第一条第二項第四号の事業（無電柱化の推進）は、本号の事業に含まれます。

### 4 道路交通適正化のための公共交通利用促進施策

（第七号・第八号関係）

【平成一八年度予算：二五〇百万円】

### 七 駐車場における自動車その他の車両の出入を管理するシステム又は駐車場の利用に関する情報を収集し、及び提供するシステムの高度化に関する調査並びにこれらのシステムの整備に対して助成を行う事業

八 軌道法（大正十年法律第七十六号）による軌道事業の用に供する車両の位置、発着時刻その他の運行状況に関する情報を収集し、及び提供するシステムの整備に関する調査並びに当該システムの整備に対して助成を行う事業

近年、道路交通を補完し、人と環境にやさしい公共交通として高く評価されている公共交通がLRTです。LRTは、Light Rail Transitの略であり、低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムを意味します。LRTの整備効果としては、交通環境負荷の軽減、交通転換による交通円滑化を図ることができることのみならず、公共交通ネットワークの充実、魅力ある都市と地域の再生が可能となることが挙げられています。

本号は、このような状況を踏まえ、軌道事業の用に供する車両の位置、発着時刻などの運行状況に関する情報を収集し、LRTの利用者等に対し

て提供するシステム（LRTロケーションシステム等）の整備に関する調査（実証実験）や当該システムの導入に対する助成を行うとともに、LRT停留所等周辺の駐車場の車両の出入口を管理するシステムの高度化に関する調査（実証実験）や当該システムの導入に対する助成を行う事業を追加するものです。公共交通機関であるLRT等の利用を促進し、自家用車の利用台数を抑制することによって、道路交通の容量を拡大し、もって道路交通の円滑化を図ることが可能となります。

なお、本政令による改正前の令第一条第二項第六号の事業（IT技術を活用した駐車場システム構築）は、改正後の第七号の事業に含まれます。

## 5 環境負荷低減プロンプ情報システムの構築、観光客の移動円滑化のための道路案内システムの開発・普及（第一〇号関係）

【平成一八年度予算…それぞれ一、〇〇〇百万円・二五〇百万円】

十 路面その他の道路の状況に関する情報を収集し、及び提供するシステム（携帯し、又は自動車に装着して使用する画像表示用装置を利用するものに限る。）の高度化に関する調査を行う事業

## 6 道路交通円滑化のためのバス・鉄道共通IC

カードに対する総合支援（第一二号関係）

【平成一八年度予算…三、〇〇〇百万円】

十二 一般乗合旅客自動車運送事業に係る旅客の運賃又は料金の收受システム（集積回路を内蔵するカードを利用するものに限る。）の高度化に関する調査（当該一般乗合旅客自動車運送事業に係る停留所及びその周辺の道路交通の円滑化に必要なものに限る。）を行う事業

道路交通の円滑化のためには、公共交通機関の利用促進が有効であることは、これまで述べてきたとおりですが、そのためには、公共交通機関の一層の利便性の向上を図る必要があります。また、一般自動車とともに自動車交通を構成するバスにおいては、料金支払いによるバス停留所における渋滞を発生させるなどの課題が認められるため、その解決が必要となります。

本号は、このような状況を踏まえ、ICカードを利用した乗合旅客バスの運賃又は料金の收受システムの高度化に関する調査を行う事業を追加するものです。

バスICカードを利用した料金收受システムの高度化を行うことにより、

CO<sub>2</sub>の削減など、道路環境の改善のためには、渋滞・規制情報等を適切に提供することにより、道路の利用者の適切な経路選択を可能とし、道路交通の円滑化を図ることが有効です。

このため本号は、プロンプ情報（車両を通じて収集される位置・時刻・路面状況等のデータ）、その他の手段を用いて収集した渋滞情報や道路上の障害物、路面の凍結、道路工事、道路規制といった道路の状況に関する情報を、カーナビゲーションシステム等を通じて、自動車の運転者等に提供するシステムの高度化に関する調査を行う事業を追加するものです。本事業により、道路上の障害物や路面の凍結等に関する情報や渋滞情報をリアルタイムで道路の利用者に提供することにより、道路交通の容量を拡大し、もって道路交通の円滑化を図ることが可能となります。

また、本号は、携帯電話やカーナビゲーションシステムを用いた観光客の一人歩きや自動車による移動を支援するための案内システムの高度化に関する調査を行う事業も対象としています。観光立国を推進していくためには、地理に不案内な観光客が安心して移動することができると環境を整備することが重要であり、観光客の移動円滑化に資する案内システムの構築により、道路ストックの有効活用を図ることが可能となります。

① 料金支払いによって生じるバスの乗降時間の短縮により、バス停及びその周辺におけるいわゆるバス待ち渋滞を緩和

② 公共交通機関であるバスの利用の促進によって、自家用車の利用台数の抑制が可能となり、道路交通の容量を拡大し、もって道路交通の円滑化を図ることが可能になります。

具体的な事業としては、バス・鉄道共通ＩＣカード機能の技術的検討を行うとともに、サーバー等の機材・システムについての調査を行うことが予定されています。

## 7 緊急輸送道路沿道の建築物の耐震改修等への支援（第一四号関係）

【平成一八年度予算・五、〇〇〇百万円（道路局分のみ）】

十四 地震によつて倒壊した場合においてその敷地に接する道路（緊急輸送を確保するために必要なものに限る。）の通行を妨げるおそれがある建築物の耐震診断（建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成七年法律第二百二十三号）第二条第一項に規定する耐震診断をいう。）若しくは耐震改修（同条第二項に規定する耐震改修をいう。）を行い、又は当該耐震診断若しくは耐震改修を促進する事業に対して助成を行う事業

平成一六年一〇月の新潟県中越地震、平成一七年三月の福岡県西方沖地震など、近年我が国において大地震が頻発しており、また、東海地震、東南海・南海地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震及び首都圏直下地震については、発生の切迫性が指摘され、大地震はいつどこで発生してもおかしくない状況にあるとの認識が広がっています。こうした中で、建築物の耐震改修（※7）については、中央防災会議で決定された建築物の耐震化緊急対策方針（平成一七年九月）において、全国的に取り組むべき「社会全体の国家的な緊急課題」と位置づけられているところであり、政府においても、建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成七年法律第一二三号）に基づき、効果的かつ効率的に建築物の耐震改修等を実施することが求められています。

本号は、このような状況を踏まえ、地震によつて倒壊した場合において緊急輸送道路（災害時における救助、物資の輸送などの緊急輸送を実施するために必要な道路）の通行を妨げるおそれがある沿道建築物の耐震診断又は耐震改修に対して、直接的に又は間接的に助成を行う事業を追加するものです。

緊急輸送道路の沿道建築物の耐震改修等に対し

て助成を行い、沿道建築物の緊急輸送道路への倒壊を防止することにより、緊急輸送道路の機能を確保することが可能となります。

## 8 市街地再開発事業・まちづくり交付金事業（第一五号関係）

【平成一八年度予算・それぞれ一七、九九八百万円（道路局分）・七五、五四九百万円（道路局分）】

十五 道路の新設若しくは改築若しくは道路の用に供する土地の造成を主たる目的とする土地区画整理事業（土地区画整理法（昭和二十九年法律第九十九号）による土地区画整理事業をいう。以下同じ。）及び市街地再開発事業（都市再開発法（昭和四十四年法律第三十八号）による市街地再開発事業をいう。次条第二項第一号において同じ。）その他道路交通の円滑化並びに都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上のために必要な公共公益施設の整備に関する事業又はこれらの事業を促進する事業に対して助成（法第二条に規定する道路の新設、改築、維持及び修繕に関する事業に要する費用に係るものを除く。）を行う事業

既に市街地が形成されている都市部においては、道路の整備のために必要な用地の買収等が困難なため、道路交通の円滑化に配慮した適切な道路の整備が進みづらいという課題があります。土地区画整理事業、市街地再開発事業などの公共公益施設の整備等を行う事業は、権利変換等の手法により道路整備のために必要な用地を円滑に確保することができ、あわせて道路その他の公共公益施設の適切な再配置を行うことができる事業です。

本号は、このような状況を踏まえ、道路の新設、改築等を主たる目的とする土地区画整理事業、市街地再開発事業など、道路交通の円滑化及び都市の再生に必要な公共公益施設の整備等（いわゆるまちづくり交付金を充てて行われる、都市再生整備計画に基づく公共公益施設の整備等も対象となります。）を行う事業に対して、直接的に又は間接的に助成を行う事業を追加するものです。上記事業を推進することによって、効率的な道路の整備、ひいては道路交通の円滑化を図ることが可能となります。

なお、「公共公益施設の整備に関する事業」には、公共公益施設の整備そのものを行う事業に加え、当該事業と一体となって行うその他の事務又は事業が含まれるとされているところです。

#### 四 おわりに

道路に対するニーズが多元化する現代において、多様な道路政策の実現という社会的要請にこたえるべく、今後とも納税者の理解が得られる範囲で道路特定財源の用途の多様化を図り、ひいては公共の福祉を増進していくことが期待されます。

※1…NO<sub>x</sub>・PMとは、窒素酸化物及び粒子状物質を意味します。自動車NO<sub>x</sub>・PM法（自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（平成四年法律第七〇号））においては、自動車から排出されるNO<sub>x</sub>・PMによる大気汚染の状況にかんがみ、その汚染の防止に関して国、地方公共団体、事業者及び国民の果たすべき責務を明らかにするとともに、その汚染が著しい特定の地域における、総量削減基本方針・総量削減計画の策定、車種規制及び事業者による排出抑制対策の実施などを規定しています。

※2…道路整備費の財源等の特例に関する法律施行令第一条第二項第一号の規定に基づき窒素酸化物又は粒子状物質の排出の抑制に資する自動車として国土交通大臣が定めるもの及び国土交通大臣が定める者（平成一八年国土交通省告示第六八八号）

※3…CNGとは、圧縮天然ガス（Compressed Natural Gas）を意味します。

※4…新長期規制とは、道路運送車両法（昭和二十六年法律第一八五号）第四条の規定により平成一七年一〇月一日以降に適用されるべきものとして定められた自動車排出ガスに係る保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準を指します。

※5…京都議定書目標達成計画は、京都議定書発効の際に当該議定書の規定に基づく約束を履行するために必要な目標の達成に関する計画を定めることとする地球温

暖化対策の推進に関する法律（平成一〇年法律第一一七号）の規定に基づき、地球温暖化対策の推進に関する基本的方向等を定めるものとして、平成一七年四月に閣議決定されました。

我が国の温室効果ガス排出量の約九割は、エネルギーの使用に伴う二酸化炭素が占めるとされており、上記計画においては、エネルギー起源二酸化炭素について、一九九〇年度の水準から基準年総排出量比で十〇・六％の水準（約一〇億五、六〇〇万tCO<sub>2</sub>）にすることが目標とされています。

※6…「日本風景街道」とは、地域が主体となり、地域固有の景観、自然等の資源を有効に活用し、訪れる人とそれを迎える地域の交流による地域コミュニティの形成に資する美しい道路空間形成を実施するための取組を総称するものであり、日本版シーニックバイウェイともいえるべきものです。日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）戦略会議において、学識者、有識者、企業経営者などの賛同と協力を得て、支援の仕組みや体制などの構築に向け検討が進められています。

※7…「耐震改修」は「地震に対する安全性の向上を目的として、増築、改築、修繕若しくは模様替又は敷地の安全性を評価すること」を意味します（建築物の耐震改修の促進に関する法律参照。なお、同法は、平成一七年に改正され、地震による倒壊によって道路閉塞のおそれがある一定の高さ以上の住宅・建築物が、所管行政庁による指導及び助言の対象物件に追加されたところです。

道路整備費の財源等の特例に関する法律施行令の一部を改正する政令新旧対照条文

○道路整備費の財源等の特例に関する法律施行令（昭和三十四年政令第十七号）

（傍線部分は改正部分）

改正後	改正前
<p>（法第二条の政令で定める道路及び事業）</p> <p>第一条（略）</p> <p>2 法第二条の政令で定める事業は、次に掲げるものとする。</p> <p>一 特定自動車（窒素酸化物又は粒子状物質の排出の抑制に資する自動車として国土交通大臣が定めるものをいう。以下この号において同じ。）の購入又は特定自動車以外の自動車を特定自動車とするための改良であつて、道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第九条第一項に規定する一般乗合旅客自動車運送事業者その他国土交通大臣が定める者による旅客又は貨物の運送の用に供するために行うものに対して助成を行う事業</p> <p>二 公共交通機関の利用その他自動車の運行に伴い発生する二酸化炭素の排出の抑制に資する国民の活動を促進する方策に関する調査を行う事業</p> <p>三・四（略）</p> <p>五 道路の地上における電線及びこれを支持する電柱（以下この号において「電線等」という。）の撤去の推進その他道路及びその沿道における良好な景観の形成の推進に必要な調査並びに電線等の撤去の推進に必要な技術の開発を行う事業</p> <p>六（略）</p> <p>七 駐車場における自動車その他の車両の出入を管理するシステム又は駐車場の利用に関する情報を収集し、及び提供するシステムの高度化に関する調査並びにこれらのシステムの整備に対して助成を行う事業</p> <p>八 軌道法（大正十年法律第七十六号）による軌道事業の用に供する車両の位置、発着時刻その他の運行状況に関する情報を収集し、及び提供するシステムの整備に関する調査並びに当該システムの整備に対して助成を行う事業</p> <p>九 道路運送法第三条第一号イの一般乗合旅客自動車運送事業（第十二</p>	<p>（法第二条の政令で定める道路及び事業）</p> <p>第一条（略）</p> <p>2 法第二条の政令で定める事業は、次に掲げるものとする。</p> <p>一 自動車への粒子状物質の排出を抑制する装置の装着及び当該装置が装着された自動車の購入に対して助成（自動車の購入に対するものにあつては、当該装置の装着に伴い増加した購入費に係るものに限る。）を行う事業</p> <p>二・三（略）</p> <p>四 道路の地上における電線及びこれを支持する電柱の撤去の推進に必要な調査及び技術の開発を行う事業</p> <p>五（略）</p> <p>六 駐車場における自動車その他の車両の出入を管理するシステム又は駐車場の利用に関する情報を収集し、及び提供するシステムの高度化に関する調査を行う事業</p> <p>七 道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第三条第一号イの一</p>



号において単に「一般乗合旅客自動車運送事業」という。）でその路線の全部又は一部が高速自動車国道又は自動車専用道路であるもの用に供する自動車の位置、発着時刻その他の運行状況に関する情報を収集し、及び提供するシステムの整備に関する調査を行う事業

十 路面その他の道路の状況に関する情報を収集し、及び提供するシステム（携帯し、又は自動車に装着して使用する画像表示用装置を利用するものに限る。）の高度化に関する調査を行う事業

十一（略）

十二 一般乗合旅客自動車運送事業に係る旅客の運賃又は料金の収受システム（集積回路を内蔵するカードを利用するものに限る。）の高度化に関する調査（当該一般乗合旅客自動車運送事業に係る停留所及びその周辺の道路交通の円滑化に必要なものに限る。）を行う事業

十三（略）

十四 地震によつて倒壊した場合においてその敷地に接する道路（緊急輸送を確保するために必要なものに限る。）の通行を妨げるおそれがある建築物の耐震診断（建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成七年法律第百二十三号）第一条第一項に規定する耐震診断をいう。）若しくは耐震改修（同条第二項に規定する耐震改修をいう。）を行い、又は当該耐震診断若しくは耐震改修を促進する事業に対して助成を行う事業

十五 道路の新設若しくは改築若しくは道路の用に供する土地の造成を主たる目的とする土地区画整理事業（土地区画整理法（昭和二十九年法律第百十九号）による土地区画整理事業をいう。以下同じ。）及び市街地再開発事業（都市再開発法（昭和四十四年法律第三十八号）による市街地再開発事業をいう。次条第二項第一号において同じ。）その他道路交通の円滑化並びに都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上のために必要な公共公益施設の整備に関する事業又はこれらの事業を促進する事業に対して助成（法第二条に規定する道路の新設、改築、維持及び修繕に関する事業に要する費用に係るものを除く。）を行う事業

（国の負担金の割合の特例）  
第二条（略）

一般乗合旅客自動車運送事業（その路線の全部又は一部が高速自動車国道又は自動車専用道路であるものに限る。）の用に供する自動車の位置、発着時刻その他の運行状況に関する情報を収集し、及び提供するシステムの整備に関する調査を行う事業

八（略）

九（略）

（国の負担金の割合の特例）  
第二条（略）

2 一般国道の改築（国土交通大臣が行うものを除く。次項において同じ。）で、前項各号に掲げるもの、次に掲げるもの（同項又は次条第一号の規定により国土交通大臣が指定する道路に係るものを除く。）及び土地区画整理事業に係るもの以外のものに要する費用について法第四条の政令で定める国の負担金の割合は、十分の五・五とする。

一 市街地再開発事業、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法（昭和五十年法律第六十七号）による住宅街区整備事業、密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律（平成九年法律第四十九号）による防災街区整備事業又は道路のみに関する都市計画事業に係る道路の改築

3 二（略）  
（略）

2 一般国道の改築（国土交通大臣が行うものを除く。次項において同じ。）で、前項各号に掲げるもの、次に掲げるもの（同項又は次条第一号の規定により国土交通大臣が指定する道路に係るものを除く。）及び土地区画整理事業（土地区画整理法（昭和二十九年法律第十九号）による土地区画整理事業をいう。以下同じ。）に係るもの以外のものに要する費用について法第四条の政令で定める国の負担金の割合は、十分の五・五とする。

一 都市再開発法（昭和四十四年法律第三十八号）による市街地再開発事業、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法（昭和五十年法律第六十七号）による住宅街区整備事業、密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律（平成九年法律第四十九号）による防災街区整備事業又は道路のみに関する都市計画事業に係る道路の改築

3 二（略）  
（略）

## フランス・ドイツにおける 道路財源制度に関する調査について

道路局路政課路政調整官 金井 甲

### はじめに

このたび、フランス及びドイツの道路財源制度の経緯と現状について調査する機会をいただき、去る四月二日から七日までの間、パリ、ボン、ベルリンを訪問し、両国政府の道路関係部局をはじめとした関係機関において調査を行った。以下、この調査の概要を報告する。

### I フランス

フランスにおいては、国立土木学院（ENPC）（※1）のロバン副校長（※2）からヒアリングを行うとともに、交通・設備・観光・海洋省（以下「設備省」）において資料収集を行った。

※1：一七二六年設立の世界最古の土木学校。フランスにおいて大学と異なる高等教育機関であるグランゼコール（Grandes Ecoles）の一つ。位置付けとしては、日本の大学に当たり、学生は国家公務員として扱われる。卒業後は官僚や大企業の幹部となる。

※2：ENPC出身、一九九三年設備省入省後道路局を経て、エソンヌ県設備省、首相府道路政策担当参事官、同交通インフラ担当局長等を歴任。

### II フランスの道路の概要

フランスの国道延長は現在約三八、〇〇〇kmで、全道路延長の約四％、全道路交通量の約四〇％を

占めている。フランスの国道整備に関する財源は、政府の一般予算及び交通分野の特定財源から充てられているとともに、州、県、市町村も負担している。なお、二〇〇六年予算においては、国道整備に関し、一般予算から約九億ユーロ（約一、三〇〇億円）が支出されることとなっている。

### III フランスにおける

#### 道路整備促進のための制度

フランスでは、第二次世界大戦後、国の復興を行うため、道路整備に関して、通行料金収入で維持・管理を行う有料高速道路制度と、道路網整備のための財源として特別の基金を設ける基金制度の二つのツールを活用してきた。これらのうち、有料高速道路制度は現在まで継続してきているが、基金制度は数々の変遷を経ている。

### III フランスの道路整備のための

#### 財源措置の経緯

#### 1 道路投資特別基金（FSIR）

FSIRは、高速道路以外の道路網整備のため、国内石油製品税（TIPP）の一部を道路投資のための財源として繰り入れる基金として、一九五一年に設置された。しかし、TIPPの繰入率が毎年予算法によって変更可能であり、それが道路整備プログラムに合わせられていることが会計

検査院に批判されるとともに、財政当局が繰入率を下げようとする場合に議会や特定の利益団体の厳しい批判にさらされたことから、一九八一年に廃止された。

## 2 大規模事業特別基金

### (FSGT・経済・財政・産業省所管)

F S I R 廃止後、国会議員から基金復活を求めた。この基金は、公共交通、道路、エネルギー関連のインフラ整備のための財源で、それぞれの分野について、所管省庁のレポートに基づき、各プロジェクトへの配分が行われた。

この基金の財源は、T I P P への追加税(国内石油製品特別税)が充てられた。財源は債券の発行により、その発行額は当該特別税の収入の範囲内に限定されていた。

しかし、この基金はインフラ整備を可能にする財源を増やすのではなく、従来の予算の代替として用いられるようになる一方、手統は通常の予算手統と別に行われることとなり、毎年の道路予算を不透明にしたとして、一九八七年に廃止された。

## 3 陸上交通・内陸水路特別基金(FITVF)

その後、一九九三〜九五年度に再び政治的圧力が強まり、高速道路料金に対する課税及び水力発

電による電気に対する課税を財源とし、道路以外の鉄道や水路等の他の分野にも充てられるFITVFが一九九五年に創設された。この時期になると、環境面への配慮が政策的に重視されるようになり、特別な基金の用途を道路だけに特定することは困難であった。

しかし、有料高速道路網が完成に近くなり、完成後は国が保有する高速道路運営会社の株から配当金が得られることから、国家予算外であるこの配当金を財源とすべく、経済・財政・産業省からの強い圧力により、FITVFは二〇〇〇年に廃止された。

## 4 フランス交通インフラ財政公社

### (A F I T F 設備省所管)

二〇〇二年以降、再び道路やTGVなどのインフラ整備に関する財源について検討が行われ、設備省が、フランス交通インフラ財政公社(A F I T F)という財源を担当するエージェンシーを設置し、高速道路運営会社からの配当金及び高速道路料金に対する課税を財源として交通インフラ整備に投資を行う新しい基金を提案し、二〇〇三年

一二月、その設置が正式に決定された。A F I T Fは、高速道路運営会社の存続期間が二〇三〇年までであること、さらに二〇一八年には借入金を償還する見通しであることから、安定的な財源が

確保できる予定であった。

しかし、二〇〇五年六月発足したドビルパン内閣が、高速道路運営会社の株式売却を決定し、配当金収入が得られなくなったことから、A F I T Fの財源について代償措置を行うこととした。その内容は、高速道路料金に対する課税(四センチ/km×走行距離×交通量で算定)五億ユーロ、高速道路による国有地使用料一・六億ユーロ及び高速道路における速度違反に対する罰金(二〇〇三年からレジャー設置)一億ユーロを財源とし、これらは直接A F I T Fへ繰り入れられることとされた。また、設立時の資本金として四〇億ユーロが予算措置されるとともに、政治的判断により四億ユーロの助成金が支出されている。

A F I T Fは二〇〇五年から二〇一二年までの間に、大規模交通プロジェクトに対して総額七五億ユーロの投資を行うこととされている。その用途は、五〇%を道路整備に、残る五〇%を鉄道、港湾、水路整備に充てられ、これら交通インフラ整備に係る特定財源制度とされている。

A F I T Fの理事会は三人程度で構成し、鉄道網の管理組織や設備省所管の道路への助成等をその業務内容とする。加えて、TGV整備の新しいコンセッションへの財源措置も行う。

### 三 フランスの自動車関係税制の概要

#### 1 国内石油製品税 (TIPP)

石油製品の消費に課せられる間接税(国税)で、付加価値税に加えて課税される。その税収は、全税収(二、二六〇億ユーロ(二〇〇二年確定値))の約一割(二四〇億ユーロ(同))を占める。

#### 2 車軸税

道路への負担が大きい大型トラックに対し、総重量と車軸数により課税される国税。一九六八年の創設当初は、道路の補修・強化を目的としていたが、EUにおける大型車課金の根拠となるEU指令1999/62/EC(一九九九年六月一七日)により、現在では環境税的要素も含んだものとなっている。

#### 3 法人乗用車特別税

法人が使用する乗用車に対し、二酸化炭素の排出量又は馬力に応じて課税される国税。従来は、自動車保有税として地方税である自動車税があったが、まず個人に対する同税が廃止され、さらに、二〇〇六年予算法により、法人使用の乗用車に対する保有税の簡素化の観点から、本税に一本化されることとなった。

#### 4 自動車登録税

自動車登録時に所有者に課税される地方税。

#### 四 道路整備に関する財源をとりまく状況

1 道路財源の受益と負担の関係についての議論  
一九八〇年代後半から一九九〇年代にかけて、社会的にも政治的にも環境に対する配慮の要請を重視する方向になった。特に、若い世代や高学歴層は環境への関心が高く、道路は環境破壊をもたらすということで、道路整備に対しては極めてネガティブで、貨物輸送も含めて鉄道に振り替わった方が望ましいという意見が強い。

また、運送業界は、TIPP納税者としてその税収を道路関係に使うべきとの意見を持っているが、業界自身が環境配慮の観点から積極的に鉄道を利用しているとともに、運送業界に対する新税も創設されていないことなどから、そのような声は大きくなっていない。

#### 2 高速道路料金課税についての議論

この課税はTax on Taxではないかとの点については、TIPP、料金課税ともに課税額がいくらか表示されないため、利用者に乗せの意識がなく、そのような指摘はあまりないが、今後指摘される可能性はある。

#### 3 都市部と農村部との道路整備要望の違い

農村部では、過疎化を防ぐという観点から、高速道路へのアクセス道路整備に対する要請が強いが、都市部、特にパリではあまり整備需要はない。それは、環境重視の観点から、渋滞解消のためには道路整備ではなく、公共交通整備を望む声が強いためである。



写真1 フランス・パリ市内で初めての路面電車として  
建設中のトラム3号線(2006年12月開業予定)

#### 4 設備省予算とA F I T Fからの

##### 財源措置との関係

現在、国道レベルの道路については、八〇%が設備省からの一般財源、二〇%がA F I T Fからの財源による。ただし、どのプロジェクトをどちらの財源から措置するかについてのルールは決められていない。

## II ドイツ

ドイツにおいては、財源関係について、連邦交通・建設・都市開発省道路建設局シュトール次長ほかから、大型車課金制度(マウト)について、同省政策局シュルツ課長ほかからヒアリングを行った。

### I 道路整備に関する財源システム

#### 1 ドイツの道路の概要

連邦は、アウトバーン二、〇〇〇km、連邦道四一、〇〇〇km(あわせて「連邦長距離道路」という)を所管している。連邦長距離道路については、基本法(日本における憲法に相当)で財源が位置付けられており、所有者は連邦、建設及び管理はそれぞれの州が行い、財源措置は連邦が行うこととされている。

また、連邦政府は、連邦交通インフラ計画(B

VWP)を策定しており、現在は二〇〇三年七月に策定された二〇〇〇年から二〇一五年までの計画が実行されている。この計画は一五年間の投資フレームを明らかにした計画であり、連邦長距離道路には総額七七五億ユーロの投資が決定されている。この計画に基づき、連邦長距離道路改良法を根拠とする新しい連邦長距離道路需要計画が二〇〇四年一〇月から発効し、アウトバーンの新設一、九〇〇km及び六車線以上への拡幅二、二〇〇km並びに連邦道の新設・改良五、五〇〇kmを第一順位の事業として位置付けている。

なお、ドイツでは、一部の例外を除き、すべて無料道路である。例外措置の一つはマウトで、一二七以上のトラックにGPSを使って課金している(後述)。

#### 2 ドイツの道路整備のための財源措置

##### (1) 道路整備財源の法的経緯

道路整備の財源措置については、一九五〇年以降毎年の予算法で措置してきたが、一九五五年に道路交通財源調達法が制定され、一九六〇年代には鉱油税収の一部の用途を道路に特定することを同法で規定したが、一九七三年に鉱油税については一部交通分野への特定財源を除き、特定が外されている(道路交通財源調達法において道路への用途特定の規定は残っているが、毎年の予算法で

一般財源化されている)。なお、これら一部特定財源とされているものに関する特別会計は存在しない。

##### (2) 交通分野への特定財源制度の現状

鉱油税収のうち、現在でも用途が特定されているものは以下の二つがある。

○地方自治体の交通インフラ事業への助成



写真2 ベルリン市内(旧東西ベルリンの国境検問所付近)

(一六・七億ユーロ)

・法的根拠…地方自治体交通インフラ財源法 (GVFG) に基づく助成

・対象…州の連邦道以外の道路及び公共交通へ八〇% (助成率は七五%まで)、国が州の提案に基づき作成したプログラム (ドイツ鉄道 (国営) の近距離部分であるSバーン及び地域鉄道に限定) へ二〇% (助成率は六〇%まで) を配分

・配分…法律上、旧西独地域の州に七五・八%、旧東独地域の州に二四・二%を配分

○地方における地域交通の維持管理のための助成 (七一億ユーロ)

・法的根拠…地域法に基づく助成  
・対象…Sバーン及び路面電車 (軌道部分のみ)

### 3 ドイツの自動車関係税制

ドイツの自動車関係の税収は、鉱油税四〇〇億ユーロ+自動車税七〇億ユーロ+マウト収入三〇億ユーロ+五〇億ユーロ (二〇〇五年) である。このうち、自動車税は州税であることから州に配分され、州では特定財源とされていない。

なお、ガソリンに対しては、環境税が課税率三セント/で一九九九年に創設されたが、二〇〇四年からは環境負荷をより減らすためなどを目的として一五セント/ℓとされている。現在、ガソリ

ン価格には消費税、鉱油税、環境税、リザーブコスト (石油ショックの経験を基にした留保財源) など六七・二%の課税分が含まれている。

### 4 道路整備に関する財源をとりまく状況

#### (1) 道路整備に関する財源の現況

道路投資に関しては、東西ドイツの統一以来、旧東ドイツ地域のアウトバーン整備を集中的に行ってきた関係上、今後は旧西ドイツ地域のアウトバーンの拡幅等を行っていく必要があり、さらなる道路投資が必要となっている。

最近では、道路整備を財政措置ですべて賄えないことから、一九九〇年代に連邦長距離道路二七プロジェクトの建設費二八億ユーロについて民間銀行から資金調達を行い、完成後一五年で償還 (二〇一八年に完済予定) することとしている。

また、橋やトンネルについては、二〇〇二年九月に民間資金の活用による連邦長距離道路建設法が制定されたことに基づき、二つのプロジェクト (リューベック及びロストック) において、すべての通行車両から料金を徴収し、三〇年で償還する方法をとっている。なお、これら民間プロジェクトにも連邦政府は二〇%出資している。

#### (2) その他

鉱油税等に係る受益と負担の関係に関しての業界団体の反応については、自動車連盟が反対する

などの反応はあったが、環境問題などより優先すべき課題があるため、あまり大きな問題になっていない。

## 二 マウト (大型車課金制度) について

### 1 マウトの経緯

アウトバーンを通行する大型車に対して課金を行うマウトは、一九九〇年から導入の動きがあり、一九九七及び一九九八年の連邦議会で正式に導入を決定した。その後、二〇〇二年四月にマウト法 (II大型車高速道路料金法 (ABMG)) を制定し、二〇〇五年一月一日に運用が開始された。

マウト導入以前は、ドイツが東欧と西欧のトラジット国である性格上、受益者負担を求める観点から、一九九五年からビニエツテというある一定期間について課金する方式 (例えば、一カ月当たり△ユーロ等) を導入していたが、この方式では、長距離を走る車両の方が割安になるという矛盾が発生していた。

また、ヨーロッパでは、一九九九年六月一七日に出された「適正なインフラ使用のための大型車課金に関するEU指令」(1999/62/EC) により、EU加盟国における運送業界の適正な競争のために、大型車に対してインフラコストを課する制度の確立が求められており、ドイツにおけるマウトはこれを実現するものである。なお、アウトバー

ンにおける二二t以上のトラックの走行台数は一五〇万台で、そのうちの三五%が外国のトラックである。

## 2 マウトの目的

マウトの目的には主に以下の三点がある。

- ① アウトバーン利用者(受益者)から料金を徴収すること
  - ② 交通インフラ整備のための財源の確保
  - ③ 環境面の観点から、鉄道輸送への振替及びトラックを空で走行させないようにすること
- これらの中で、当初は①の観点である受益者による負担が中心であったが、現在では③の環境面からの交通マネジメントの観点が中心的な目的になっている。さらに、②の財源機能についても、現在の財政状況から非常に重要なものとなっている。

## 3 マウトの法的な枠組み

### ① 対象

アウトバーンを通行する二二t以上のトラック(積載可能重量が二二t以上のトラック)であり、二二t以上の荷物を実際に積載しているか否かを問わない)

### ② 課金

平均で二二・四セント/km(車軸数(三軸

か四軸以上か)、排ガスの状況(クリーンさの度合い)により、九〜一四セント/kmの範囲で課金単価が変化)

### ③ 収入の用途

法的にはその収入のすべてを交通インフラ整備のために、とりわけ「その大部分を(predominantly)道路に充てることが規定されているが、実際は五〇%が道路に、三八%が鉄道に、一二%が水路に充てられている。特にこれらのボトルネック部分を解消するためのプロジェクトに重点的に充てられる。

## 4 法的枠組みに関する議論

### (1) 収入の用途

用途については、すべて道路財源にすべきとの議論がなされたが、道路のみへの投資は環境面でも問題があることから、交通分野全般に充てるべきとされ、ユーザーもこれを受容している。

### (2) トラック業界の反応

トラック業界が新たな負担増に対して他の負担の軽減を求めたことに対し、政府は、ドイツで給油するトラックは鉱油税を納税することを理由に、これらのトラックについてマウトを軽減する案を検討したが、EU委員会から国内業者優遇の批判を受け、実現しなかった。その代替案として、自動車税の軽減、低排出ガス車両に対する軽減な

どの措置を検討し、これと合わせて平均一五セント/kmまで課金水準を上げるとしているが、トラック業界の反対によりこれも実現していない。

### (3) 課金対象の拡大

乗用車への対象拡大については、これらのユーザーにアウトバーンの通勤利用者が多いことから、対象拡大により乗用車がアウトバーンを避けて通行するという新たな問題が発生するため、政治的にも極めて困難な状況にある。

また、二〇〇六年三月二七日にEU指令の修正があり、二〇一二年から三・五t以上のトラックについても課金対象とすることが決まった。しかし、ドイツは、その対象拡大によってコストに見合った収入が見込めないため、例外とするよう主張している。

### (4) 収入の取扱い

マウト収入を扱う組織として、マウト法を改正し、政府一〇〇%出資の有限会社である交通インフラ財政調達会社(VIFG)を二〇〇三年六月に設立した。現時点では、マウト収入は一旦連邦政府予算に繰り入れられ、そこからVIFGを通して各インフラ整備に配分されている。これについて、連邦政府予算を通さずにVIFGに直接配分させることについて現在議論しているが、VIFGの権限が大きくなりすぎるとの指摘があることから、今後の課題とされている。



## 5 マウトのシステム

### (1) マウトの運用

マウトの運用は、連邦交通・建設・都市開発省の外局である貨物輸送庁（BAG）がコントロール及びモニタリングをしている。

### (2) 支払方法

#### ○自動徴収…

車載器搭載車両につき、GPSで捕捉して課金（走行距離は一定の間隔で設けられたバーチャル料金所の通過状況により把握）

#### ○インターネットによる徴収

#### ○マウトターミナルでの徴収…

ドイツ及び近隣諸国のSA/PA等三、五

#### ○カ所に設置

#### ○違反者対策…

自動取締りをはじめ、随時抜き打ち検査を実施しており、違反による罰金は、運転者には一〇〇ユーロ（故意の場合は二〇〇ユーロ）、事業者には通常その二倍の額であるが、最大二万ユーロまで科すことが可能とされている。

## 6 マウト運用の結果

### (1) 運用状況

二〇〇五年のマウト収入は二八・六億ユーロ、二〇〇六年は一月及び二月は各二・三億ユーロ、

三月は二・七億ユーロで月間過去最高を記録した。収入増の原因は、景気の好転、走行距離の伸長、車載器の普及（現在普及率八二・一％）が考えられる。

### (2) マウトの効果

マウトの運用により、空のトラックの激減、鉄道コンテナ利用の増加、低排出ガス車両の増加などの効果が表れている。

## おわりに

今回の調査においては、お忙しい中真摯に対応していただいたフランス・ドイツの関係機関の方々をはじめ、在フランス日本大使館の瀧澤一等書記官（現大臣官房人事課長補佐）、在ドイツ日本大使館の寺本一等書記官、国土技術政策総合研究所からフランスENPCに派遣中の桑原研究官など関係者の皆様に大変お世話になった。本誌上を借りて感謝申し上げます。



写真3 ドイツ連邦交通・建設都市開発省政策局でのヒアリング

## 既に供用されている道路における 歩行者専用道路の指定について

道路局路政課

〈道路局路政課のダイ蔵係長と新人係員シンイチのお昼の一幕〉

（しとしとと雨が降る窓の外を眺めながら…）

シンイチ 係長、すっかり梅雨ですね。通勤の時はイヤですけど、部屋の中いると、なんだか落ち着きますね。

ダイ蔵 そうだね。ただ、あんまりのんびりはしてられないぞ。さっさと仕事を終わらせて帰らないと、一〇時からのワールドカップのTV中継に間に合わなくなっちゃうぞ！

シンイチ はい！

ダイ蔵 ところで、昼どきなのにご飯も食べないで、しきりと道路法令総覧を眺めてるみたいだけれどどうかしたの？

シンイチ えっ、眺めてるだなんてひどいですね。さっき、電話で問い合わせを受けた件について悩んでいるところなんですよ。

ダイ蔵 フムフム、それはすばらしい！それで、

何について悩んでいるの？

シンイチ 市役所の道路管理部門の方からのお問い合わせなんです。駅前商店街の活性化を検討しているところで、既存のアーケード街を歩行者専用道路にするにあたっての手續を教えてくださいって話なんです。既存の道路を歩行者専用道路にする場合、一旦、路線の廃止をすべきなのかと質問いただいたのですが、よくわからなくて。

ダイ蔵 歩行者専用道路にすると、自動車を気にしないで安心して買い物などができるようになるから、商店街の活性化のためには是非ともやりたいんだろうね。

さて、本題に入るとして、何はともあれ、まずは、条文を手掛かりに考えをスタートしなきゃいけないぞ。法律にはなんて書いてあるのかな？

シンイチ 歩行者専用道路の指定手續を定めている条文ってことで、道路法（以下「法」としま

す。）第四八条の二三を見てるんです。第三項に「道路管理者は、交通の安全と円滑を図るために必要があると認めるときは、まだ供用の開始がない道路又は道路の部分について、区間を定めて、もっぱら歩行者の一般交通の用に供する道路又は道路の部分の指定することができる。」と書いてあるんですが、この「まだ供用の開始がない道路又は道路の部分」という表現がよくわからなくて…。お問い合わせの件は、既に供用されている道路なので、「まだ供用の開始がない」という要件に当てはまらないと思うんですが、既存道路を「まだ供用の開始がない」という状態にするには、供用の廃止を行うべきなのか、路線の廃止を行うべきなのかどちらなのでしょう？ 逐条解説も見ているんですが、余計わからなくなっちゃいました…。

ダイ蔵 なるほど。で、逐条解説にはなんて書いてあるの？

シンイチ 道路法解説には、法第四八条の二三において道路管理者が自転車専用道路等（自転車専用道路・自転車歩行者専用道路・歩行者専用道路）に指定できる道路が「まだ供用の開始のない道路又は道路の部分」に限定されている趣旨について、「既に供用の道路について自転車専用道路等を指定することは、交通規制権の一態様であり、道路交通法で既に規定するところ

もあるため、本法では、道路管理者があらかじめもつぱら自転車等の通行の用に供する道路として構造上も配慮して建設したものについて、道路管理者の供用意思に基づき指定することとしたもの」と記述されています。

法律が要求している、「まだ供用の開始がない道路又は道路の部分」という要件を充たすためには、文字通り、供用の廃止を行うことで足りるようにも思えるのですが、道路法解説では、そもそも既供用の道路は道路管理者が自転車専用道路等に指定することができず、路線の廃止をしなければならぬと考えられているようにも思えるんです。

**ダイ蔵** うーん、けっこう悩んでいるみたいだね。そうだね、まず、路線の廃止、供用の廃止のそれぞれの性質と手続について整理して見る必要があるね。路線の廃止とはどういうものなんだっけ？

**シンイチ** 路線の廃止とは、路線の対象となっている道路の機能が失われて一般交通の用に供する必要がなくなった場合に、その道路を道路法上の道路ではないもの、つまり廃道とする処分です。路線について定められていた道路の区域、当該道路に係る供用行為も自動的に消滅するとされています。

路線の廃止の手続は、路線の認定の手続に準

じて行われるとされているので（道路法第一〇条第三項）、路線を廃止し、又は変更する場合には議会の議決を必要とします（都道府県道につき法第七条第二項、市町村道につき法第八条第二項）。また、都道府県道の場合、国土交通大臣との協議を必要とするとされています（法第七条第四項第一項）。

**ダイ蔵** よく勉強しているね、すばらしい！じゃあ、供用の廃止とはどういうこと？

**シンイチ** 供用の廃止とは、道路を一般交通の用に供することをやめるという意思を道路管理者が対外的に明らかにする行為ではありますが、当該道路の区域、路線等に変更を加えるものではないとされています。

供用の廃止の手続は、道路管理者がその旨を公示し、図面を一般の縦覧に供することによって行われます（法第一八条第二項）。路線の廃止の場合とは異なり、議会の議決は必要とされていません。

**ダイ蔵** そのとおり。今整理してくれたみたいに、路線の廃止と供用の廃止とは、議会の議決が必要となるか否かをはじめとして、大きな違いがあるけど、それだけ性質も違うってことだね。

一般に、道路は、①路線の指定又は認定を行い、道路管理者が道路の区域を決定し、その敷

地上に所有権等の権原を取得し、必要な工事等を行って道路としての形体を整え、②供用を開始するという一連の手続きに従って成立するわけだよ。

路線の廃止と供用の廃止の性質が異なることとパラレルなこととして、道路管理者として、①路線の指定又は認定の段階で対外的に明らかにしなければならぬことと、②供用の開始の段階で対外的に明らかにしなければならぬこととは違うわけだよ。

ということは、結局のところ、今回問い合わせを受けている、路線の廃止と供用の廃止のどちらを行うべきかという問題は、ある道路を歩行者専用道路とする意思を道路管理者が対外的に明らかにする時点として、①と②のどちらが適当かということに置き換えられるわけだね。（そして法律上は、「まだ供用の開始がない」段階と規定されているだけだってわけだよ。）ここまで整理できたところで答えは見えてきたかな？

**シンイチ** うーん…。

**ダイ蔵** いいかい、ある道路を歩行者専用道路とするかどうかといった問題、つまり、どのような交通手段のために道路の供用を行うかということ、その道路の設置の目的とも密接に関連するものではあるから、早い段階から検討され

て然るべきではあるけど、①の段階というのは  
起点・終点・重要な経過地などを明らかにする  
ことによって線の道路ネットワークに位置づ  
ける段階に過ぎず、個別具体の歩行者専用道路  
の指定といった詳細な内容まで対外的に明らか  
にする必要はないんだ。道路管理者が道路とし  
て供用を行う意思を対外的に明らかにする段階  
が、②の段階なわけだけど、歩行者専用道路に  
する旨の指定の公示はこの段階までに行えばよ  
いと考える方が適当だよな。

つまり、既供用道路を歩行者専用道路に指定  
する場合で言うと、供用の廃止を行うことによ  
って、道路管理者がどのような道路として供用  
を行うのかという意思表示を対外的に行う②の  
段階の前に遡り、歩行者専用道路の指定を行っ  
た後に再度供用を開始することで足りることに  
なるな。このことは、自転車専用道路や自転車  
歩行者専用道路でも変わるものじゃないよ。  
シンイチ　じゃあ、結論としては、道路管理者が  
既に供用されている道路を歩行者専用道路とし  
て指定するためには、路線を廃止する必要まで  
はなく、その道路の供用を一旦廃止することで  
足りるということなんですね。悩みが解決して  
よかったです。なんだ、条文通りでいいってこと  
ですよな？

ダイ蔵　おいおい！　たとえ同じ結論だったとし

ても、単に条文の字句通りの結論と、条文の背  
後にある制定趣旨などを勘案した結果出した結  
論とでは、説得力が全く違うよ。今回はいい勉  
強になったんじゃないかな。

シンイチ　はいっ。ところで、先程の道路法解説  
では、自転車専用道路等は、「道路管理者があ  
らかじめもつばら自転車等の通行の用に供する  
道路として構造上も配慮して建設したもの」と  
されているんですが、既存の道路について工事  
を行うことなく自転車専用道路に指定すること  
も可能という理解でいいんでしょうか？

ダイ蔵　うん、いい質問だね。道路法解説では、  
適用されるケースとして多いと思われる新設を  
念頭においているから「建設したもの」って説  
明されているだけで、既供用の道路を自転車専  
用道路等として指定する場合でいうと、専用道  
路として、その供用に耐えうるかという構造上  
の検討をしていることが必要だっという意味だ  
よな。検討の結果、専用道路としての安全性等  
が担保されている限りは、改築等の何らかの工  
事が必要とされるわけではないんだ。  
シンイチ　なるほど、わかりました。

ダイ蔵　さてさて、何はともあれ、お昼ごはんを  
食べにいきましょうか！　今日は、ワールドカップの  
景気づけということで、カツカレーがいいか  
な！

シンイチ　「今日は」だなんて白々しいですね…。  
昨日もカレーだったじゃないですか、ほんとに  
カレーが好きなんですね…。まあ、僕も好きな  
のでいいですけどね！　喜んでお供します！

# 名阪国道における

## 落下物処理の実態について

中部地方整備局北勢国道事務所上野維持出張所長 作田 豊彦

一般国道二五号（名阪国道）は、三重県亀山市

（奈良県天理市間（L173・2km）の東名阪自動車道と西名阪自動車道を繋ぐ自動車専用道路であり、中京経済圏と関西経済圏を結ぶ産業道路としての大動脈です。北勢国道事務所では、このうち三重県内（L141・6km）を管理しています。

名阪国道の交通状況は、一期線が供用した昭和四〇年から、経済のめまぐるしい発展とともに交通量が大幅に増加し、平成一七年では約六〇、〇〇〇台、大型車混入率も約四割と高い割合となっています（写真1、図1）。また、制限速度は六〇km/hですが、高速道路並みの速度で走行している車がほとんどです。このような交通特性のなかで、通過車両（主に貨物自動車）からの落下物が多く、道路パトロール及び維持作業にて回収処

理を行っています。

落下物の種類は、木材（角材、コンパネ）、段ボール、タイヤ（バースト片）、毛布類の順に多く、年間、約一〇、〇〇〇〜一三、〇〇〇件の落下物処理を行っています。（図2・3）。落下物は管理区間全域にわたっていますが、その中でも、角材等の比較的重量のあるものは、平面線形が悪く橋梁のジョイント付近を過ぎたあたりに多く見られます。

落下物の処理は、道路パトロール時においては、基本的に、走行に障害となる車道上のものや、路肩部であっても風で飛ばされるようなシート・毛布類は、即時回収を行っています。交通量が多く、高速道路並みの走行環境であることから、非常に危険な状況下での作業となっています（写真



写真1 名阪国道（三重県亀山市・関JCT）

2)。また、車両停止に十分な本線部路肩幅となっていない(図4)ために、落下物を発見しても、その場で停車することが困難な場合が多く、直近の非常駐車帯または、インターチェンジまで通り過ぎてから路肩を徒歩で戻るか、側道からの進入

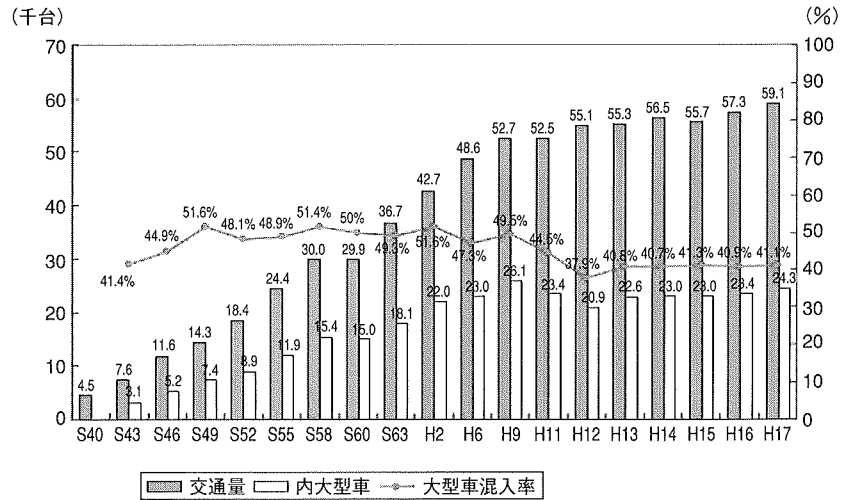


図1 交通量の推移

年度	種別							計
	タイヤ	木材	段ボール	毛布・布団	雑誌・新聞	不燃物	その他	
平成13年度	805	1,176	877	691	134	3,046	3,798	10,527
平成14年度	864	1,329	984	804	247	3,267	3,668	11,163
平成15年度	917	1,547	1,196	753	228	4,274	4,106	13,021
平成16年度	780	1,406	1,097	684	185	4,088	4,766	13,006
平成17年度	895	1,338	918	637	114	3,878	4,008	11,788

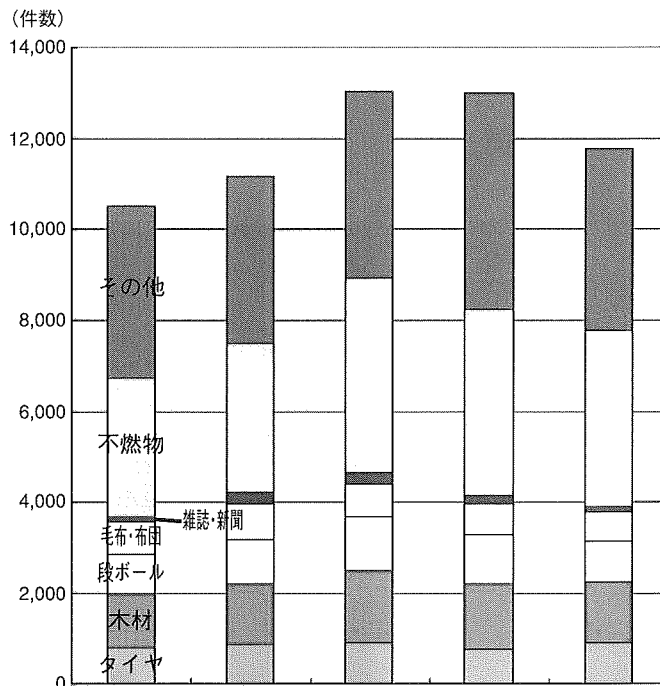


図2 過去5年間の落下物種類別件数

經由で回収に廻らなければならぬため、回収手段は、非効率な現状となっております。また、パトロール外においては、一般からの通報または、情報センターでのITVカメラにより落下物を発見する場合があります、その時点で維持業

者に回収処理を指示していますが、回収までには二、三時間を要することも多くなっています(写真3)。このようなことから、落下物に起因すると思

われる交通事故も少なくなく、事故当事者から管



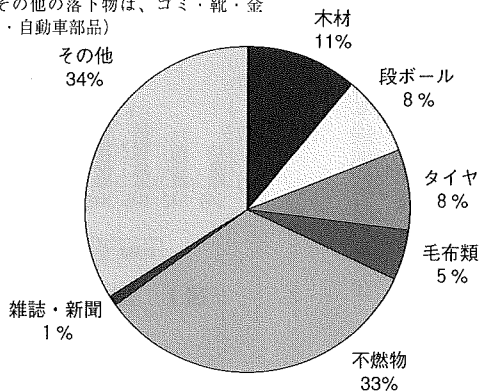
写真2 道路パトロールによる落下物処理状況

種類	木材	段ボール	タイヤ
件数	1,338	918	895

毛布類	不燃物	雑誌・新聞	その他	計
637	3,878	114	4,008	11,788

◇落下物種類の割合

(その他の落下物は、ゴミ・靴・金物・自動車部品)



(不燃物の落下物は、ゴム製品・プラスチック製品・ビニール製品)

図3 落下物の種類別件数(平成17年度)

盛土部

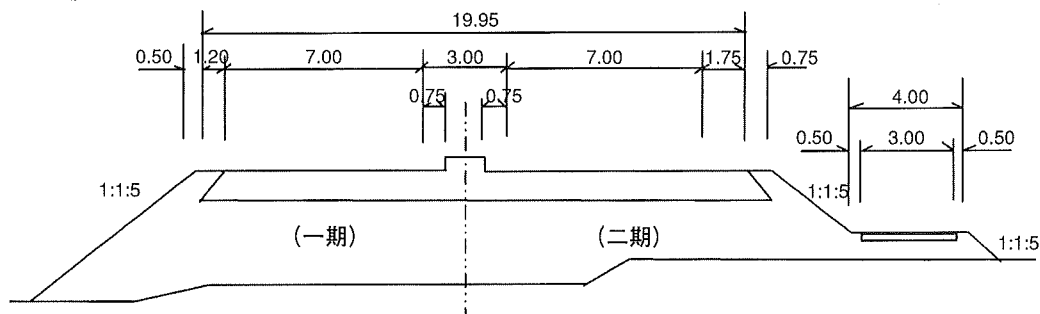


図4 現況幅員構成

理責任について申し入れを受けることもあり、その対応に苦慮しています。

道路管理者として安全・円滑な交通の確保のため、落下物の処理を行なっているものの即時処理対応は厳しい状況であるため、県警・高速隊と連携し、落下物を出来る限り少なくするために、運送事業者及び運転者への啓発活動を行っていくことや、横断幕、路側放送などを活用したマナー広報を行っていくと考えています。



写真3 維持作業による落下物処理状況

# 道路上の落下物排除の取組み

東日本高速道路(株)交通グループサブリーダー 川田 敏

## 一 はじめに

高速道路上は、走行車両にかかる風圧が強く、一般道よりも積荷が転落・飛散しやすい状況下にある。また、高速走行中に落下物に乗り上げたり、落下物を避けるための急ハンドルによって大事故につながる危険性が高い。これらのことから、NEXCO  
○東日本は、安全かつ円滑な交通を確保するため、落下物の排除、交通状況の確認などを目的とした交通管理隊を組織し、対応にあたっている。

本稿では、高速道路に配置されている交通管理隊を含めた交通管理の体制を紹介し、併せて当社管内における落下物排除の状況と特徴を示し、当社が実施している落下物排除の取組み状況を紹介する。

## 二 NEXCO東日本における

### 交通管理の概要

当社は、高速道路を常に良好な状態に保つため、事故・故障車・落下物などの異常事態を未然に防止し、また一旦異常事態が発生した場合は、お客様へ情報を提供するとともに、安全かつ円滑な交通を速やかに回復させるため、警察等関係機関と協力して交通管理業務を行っている。

交通管理業務を主に実施しているのは、現場を巡回する交通管理隊と、道路情報や交通情報を収集してお客様への情報提供を行う道路管制センター（以下「管制」と略す）である。また、管制は交通管理隊の巡回ダイヤグラムを管理しその指揮も実施する。

交通管理隊は、原則的に管理事務所の所掌範囲を単位として配置される基地から、二四時間・三六五日、交通量により定められた定期巡回を行い、道路情報の収集を行うとともに、巡回中に異常事態に遭遇した際には、交通規制、故障車や落下物等の障害物の排除、滞留車両の誘導などの臨機対応を行っている。また、管制を経由してお客様などから事故などの緊急事態の通報を受けた場合には、現地へ緊急出動し、その対応を行う。

また、交通管理隊の行う定期巡回・緊急出動・臨時巡回をコントロールしているのが、各支社・局に設置されている管制である。管制では、交通管理隊からの無線連絡や非常電話等によるお客様からの通報、警察や他の道路管理者からの連絡、気象観測機器及び車両検知器のデータ等により、



事故、渋滞、落下物、故障車、気象情報等、道路上の情報を収集して、お客様への情報提供を行っている。また、異常事態が発生した際には、交通管理隊への指示を行うとともに、状況に応じて警察、消防、地元市町村やレッカー会社等の関係機関との連絡調整も実施する。

前記記載の異常事態処理の一つである落下物処理について簡単に表すと、図1（次頁参照）のフ

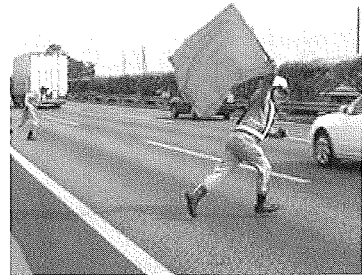


写真1 交通管理隊による作業の様子

ロー図となる。お客様からの非常電話等による通報などによって管制が落下物情報を受けた場合、管制は交通管理隊へ出動を指示するとともに、道路情報板やハイウェイラジオ等により落下物情報をお客様へ提供し、後続車への注意喚起を行う。

また、交通管理隊が定期巡回時に落下物を発見した場合には、直ちに路肩に停車して落下物の排除を開始する。

### 三 過去三年間の落下物排除実績と

#### その特徴

当社管内の高速自動車国道において、平成一五～一七年に交通管理隊が排除した落下物の件数とその品目別構成割合を表1に示すと、全体件数は三年間で減少傾向にあり、平成一七年では八四、

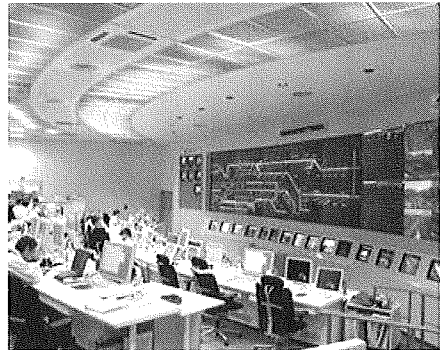


写真2 道路管制センター

表1 平成15～17年における落下物の排除件数と構成割合

	H15年		H16年		H17年	
	件数	構成割合	件数	構成割合	件数	構成割合
自動車部品類	12,567	12.3	10,777	11.5	10,020	11.8
鉄類	8,297	8.1	7,984	8.5	7,138	8.4
木材類	11,283	11.0	10,833	11.6	9,396	11.1
布類	14,743	14.4	14,018	15.0	12,186	14.3
プラスチック・ビニール類	14,515	14.2	13,155	14.0	11,881	14.0
その他	40,961	40.0	36,917	39.4	34,352	40.4
全体	102,366	100.0	93,684	100.0	84,973	100.0



図1 異常事態の処理の流れ

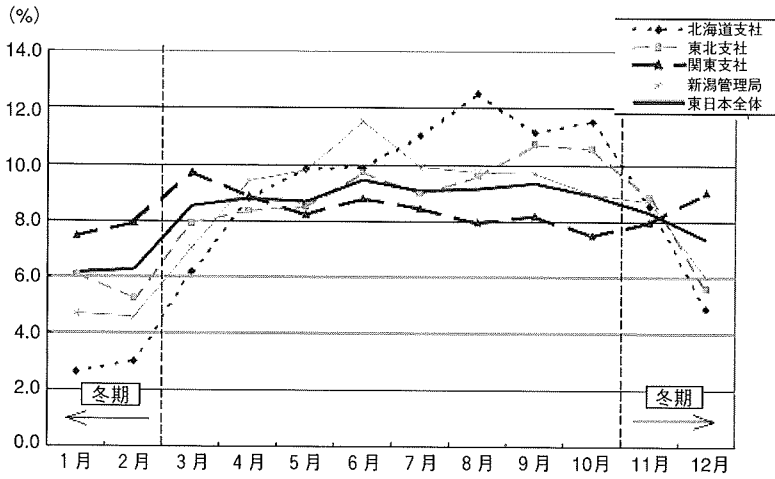


図2 支社別・月別の落下物排除件数の月別構成割合

九七三件となっている。次に品目別で見ると、平成一七年では布類（シート、毛布など）が最も多くて一二、一八六件（構成割合二四・三％）、次いでプラスチック・ビニール類（ビニール袋、ペットボトルなど）が一、八八一件（構成割合一四・〇％）、自動車部品類（タイヤ、自動車付属

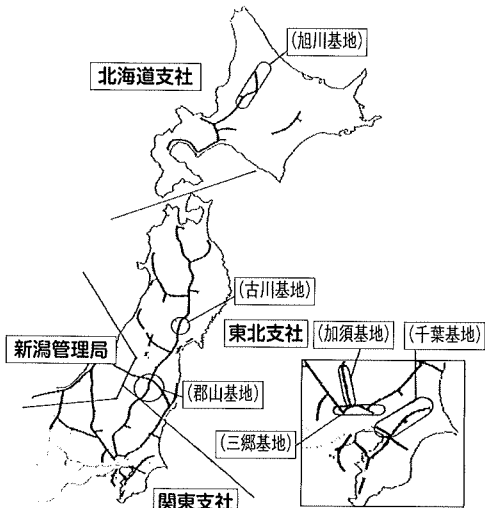


図3 各支社の所掌範囲

次に、平成一七年における支社別の落下物排除件数の月別構成割合（年全体が一〇〇％）を図2に示す（各支社の所掌範囲については図3のとおりである）。このグラフを見ると、関東支社以外は、夏期に多く冬期（特に一、二、一二月）に少なくなっている。これは、東日本管内のうち北海道、東北、新潟地方は重雪寒地域であるため、冬期においては交通量が減少するのに加えて、落下

（品など）が一〇、〇二〇件（構成割合一一・八％）と続いている。なお、「その他」も四〇・四％と高い割合を占めているが、これのうち主なものはダンボールなどの紙類や発泡スチロール、動物の死骸などである。

物の排除は路上障害物の排除として行われるよりも除雪などの雪氷作業としての対応となり、積雪時の落下物は、交通管理隊によって排除されるよりも、除雪車により雪とともに車道から取り除かれるケースが多くなる。

道路の特性や地域の特性により落下物の品目に差が出てくるかどうかを示したのが表2である。ここでは、交通管理隊の設置単位である基地毎によるデータでみる。旭川、古川、郡山、千葉、三郷、加須の六基地を対象として特徴を比較してみる（各基地の所掌位置については図3を参照）。品目は自動車部品、産業関連の積荷（鉄類・木材）、生活関連の積荷（布類・プラスチック類）、その他に分類する。

千葉基地と三郷基地では、産業関連・生活関連の積荷の落下物が目立つ。これらは首都圏内を通る重交通路線であり、IC間が短い。したがって、都市間を結ぶ幹線道路というよりは生活道路という性格が強く、域内交通が多い。この区間を通行する車両の走行距離は比較的短く、積載物の固定を十分に行っていないケースが多いと考えられる。なお、京葉の工業地域を所掌範囲とする千葉基地では産業関連の積荷が比較的多く、東京都北部から埼玉県の住宅地域を通る三郷基地では生活関連の積荷が比較的多くなっている、

加須基地、郡山基地、古川基地は、東日本の都

表2 6基地における品目別排除件数

支社名	基地名	自動車部品	産業関連の積荷 (鉄類、木材)	生活関連の積荷 (布類、プラスチック類)	その他	合計
北海道	旭川	110 (10.9%)	136 △ (13.5%)	165 × (16.3%)	599 ◎ (59.3%)	1,010 (100.0%)
東北	古川	215 (12.1%)	237 △ (13.4%)	471 (26.5%)	852 ○ (48.0%)	1,775 (100.0%)
	郡山	168 (12.1%)	169 △ (12.2%)	334 (24.1%)	714 ◎ (51.6%)	1,385 (100.0%)
関東	千葉	1,162 (9.6%)	3,482 ○ (28.9%)	4,060 ○ (33.7%)	3,348 × (27.8%)	12,052 (100.0%)
	三郷	284 (8.2%)	894 ○ (26.0%)	1,408 ◎ (40.9%)	857 × (24.9%)	3,443 (100.0%)
	加須	600 (15.3%)	875 (22.3%)	1,272 (32.4%)	1,177 × (30.0%)	3,724 (100.0%)
東日本全体		10,020 (11.8%)	16,534 (19.5%)	24,067 (28.3%)	34,352 (40.4%)	84,973 (100.0%)

注) 上段が件数、下段が構成割合を示す。構成割合の左側に附された記号は以下を示す。  
(平均値より、+10%以上：◎、+5%以上：○、-5%以下：△、-10%以下：×)

市間幹線道路である東北自動車道を主に所掌する基地である。こうした幹線道路では、積荷の落下物が占める構成割合は東日本の全体値に近いものとなっている。これは、幹線道路を走行する貨物車両の走行距離が比較的長いために、積荷の固定が十分に行われているということが考えられる。一方で、自動車部品の割合が全国平均よりも高くなっている。ただし、積荷の割合・自動車部品の割合ともに、首都圏の加須基地において高くなっており、仙台近郊の古川基地、都市間に位置する郡山基地と、交通量が少なくなるにしたがって低くなっている。

旭川基地の所掌する区間は交通量が少なく、都市間（札幌～旭川）を結ぶ幹線道路という性格を持たない区間も長く、この基地では自動車部品、積荷とも全国平均を下回り、「その他」が全件数の約六割を占めている。これは、交通量が少ないことから通行車両に関連する落下物が少なく、また、旭川基地の所掌範囲には平野部を通過する盛土区間が多く、道路区域外からの流入物と思われる「その他」項目の割合が相対的に高くなっている。

#### 四 交通管理隊の巡回回数決定

交通管理隊の定期巡回回数を決定するにあたっては、巡回中に最も多頻度で遭遇する異常事態で

ある落下物の件数を主要なファクターと考えている。平成一四年度において落下物発生頻度（処理件数）と交通量との間の相関を調べた際に、図4の結果を得た。一部の外れ値が存在するものの大

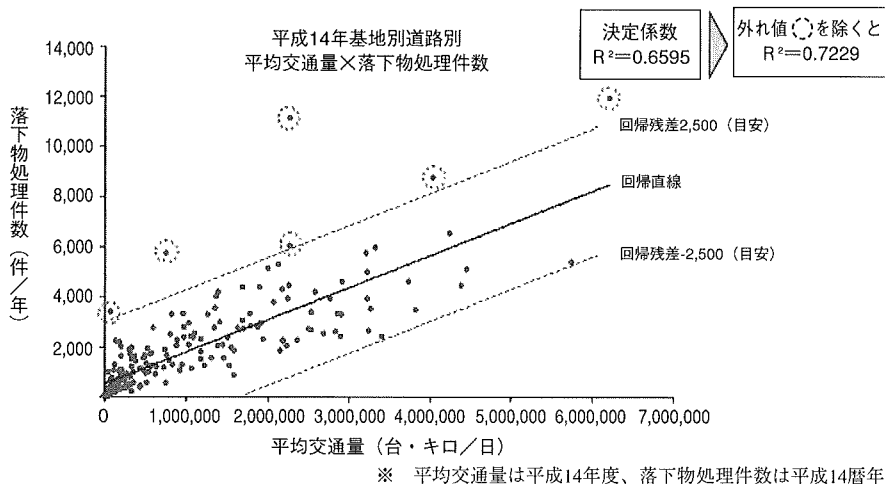


図4 交通量と落下物発生頻度の関係

表3 各基地における排除件数

支社名	基地名	1日あたり平均 巡回回数 (A)	年間排除件数 (B)	1巡回あたり排除件数 ( (B) / (A) ) / 365	巡回延長による 補正後
(NEXCO東日本平均)		8	1,888	0.65	
北海道	旭川	4	1,010	0.69	
東北	古川	8	1,775	0.61	
	郡山	6.1	1,385	0.62	
関東	千葉	9.4	12,156	3.54	2.65
	三郷	13	3,443	0.73	
	加須	12	3,924	0.90	

注) 郡山基地と千葉基地では、所掌範囲内に巡回回数が異なる区間があるため、距離により加重平均している。  
 注) 千葉基地では、1巡回で所掌範囲全部を巡回するわけではなく、複数の隊が分担して全路線をカバーしている。1巡回当たりの平均走行距離は、所掌範囲全部巡回する場合の75%であるため、係数0.75を乗じて補正している。

勢は比例関係にあった。この結果により、各基地における巡回回数は交通量をパラメータとして旧JH時代から決定することとし、要領化された。右記巡回式を基にして、解析中で発生している回帰残差に対しては道路特性（高架部、トンネル部、山間部など）を加味し補正することにより解消でき、また、大きな外れ値に対しては二次的な個別の補正を行うことにより対応可能という数値的補正率を導くことができたことも付け加えておく。

次に、落下物を一回の巡回においてどれくらい排除しているのかについてであるが、当社にある四五基地における平成一七年の総排除件数が約八五、〇〇〇件であるため、一基地あたりの平均排除件数は約一、九〇〇件である。一方、全区間の平均断面交通量は約二八、〇〇〇台/日で、これに対応する定期巡回回数は八回である。よって、一巡回あたりの落下物排除件数の平均値は一九〇〇÷三六五÷八≒〇・六五件となる。

前出の六基地における一巡回あたりの落下物排除件数は表3のとおりとなる。このうち北海道、東北においては平均値に近い値（〇・六件付近）となっている。一方、関東の基地では排除件数一件に近く、高い値となっている。中でも千葉基地は排除件数が三・五四（巡回延長による補正後二・六五）と突出して高くなっている。

## 五 積載物落下予防等に対する取組み

そもそもは、自動車の運転者は積載しているものを転落・飛散させることを防止するための措置を義務付けられており（道交法第七五条の一〇）、落下物に起因する事故は落とし主の責任となる。しかし、高速道路上の落下物は他の車両を巻き込み重大事故につながる恐れがあるため、当社では積荷の点検による積載物落下予防を呼びかけるポスター・チラシを作成し、サービエリアやパーキングエリアなどに掲示するとともに、テレビやラジオ、ハイウェイテレホンやハイウェイラジオ等により積荷の点検を呼びかけ、落下物の予防に努めている（図5）。

また、車両制限令等法令に違反する車両の取締等に関する業務を専門的に実施する隊（通称「車限隊」）を組織し、高速道路の入口等において取締を実施している。取締中に積載物が落下するおそれのある車両を発見した場合には当該車両を誘導し、積載物の転落防止措置をとるよう求めたり、是正が不可能な車両に対してはUターンなどの措置を求めている。

啓発活動の効果として、平成一五年四月の一个月間、(財)日本道路交通情報センターにより、落下物防止に対する注意喚起の呼びかけが、首都圏のラジオ放送で集中的に実施された。その前後にお

**落下物は落とした人の責任です!!**

**事故に直結!**

●最近全国の落下物被害発生数の増加が著しく、被害者も増加しています。落下物の危険性を広く知らせ、被害の防止に努めます。

●走行中に落下物を発見した際には、緊急通報センター（PA）に通報し、安全を確認してください。

●自治体道路は、国土交通省が所管する道路（国道、都道府県道）を除き、自治体の責任で管理されています。

●落下物の被害を防ぐためには、落下物の発生を防止するための対策を講じてください。

●落下物の被害を防ぐためには、落下物の発生を防止するための対策を講じてください。

●落下物の被害を防ぐためには、落下物の発生を防止するための対策を講じてください。

**落下物による事故多発中!**

積荷の落下により他のお客様に対し損害を与えた場合、強とし主が責任を問われることがあります。出発前、高速道路走行時には必ず積荷の点検をしましょう。

**こんなものが多く落ちています。**  
落下物ワースト3 (位相：2015年15月の実行あり)

ワースト1	積荷固定器具 (イボ、紐、結束バンド) 29,124件
ワースト2	石塊 (イボ、シート) 72,619件
ワースト3	木片 (イボ、シート) 55,059件

高速道路交通警察

**落下物は、落とし主の責任です。**

**落とさない事に固執してはダメな級!**

落下物は、一時は目立たないものでも危険な場合があります。その為、落下物の発生を防止するための対策を講じてください。落下物の発生を防止するための対策を講じてください。落下物の発生を防止するための対策を講じてください。

落下物を防ぐために努めましょう!

●落下物の発生を防止するための対策を講じてください。

●落下物の発生を防止するための対策を講じてください。

●落下物の発生を防止するための対策を講じてください。

日本道路公団 高速道路交通警察

図5 積載物落下予防を呼びかけるポスター・チラシ

表4 最近3年間の3月～5月の落下物排除件数

	件数			対前月減少分			減少の度合い (H15=1)
	3月	4月	5月	3→4月	4→5月	3→5月	
H15年	3,867	3,197	2,787	△670	△410	△1,080	1
H16年	3,057	3,157	2,838	100	△319	△219	0.203 (1/4.9)
H17年	3,132	2,887	2,533	△245	△354	△599	0.555 (1/1.8)

注) データは、当社管内で首都高に直結している千葉、加須、三郷、谷和原、所沢の5基地の合計値。

ける首都圏の落下物排除件数を表したのが表4である。平成一五年三月から四月にかけて六七〇件、四月から五月にかけて四一〇件、二ヵ月で一、〇八〇件の落下物排除件数の減少が見られた。三、五月における落下物排除件数は毎年減少しているが、季節変動を加味しても、その中でも平成一五年の減少分は、平成一六年の減少分の約四・九倍、平成一七年の減少分の約一・八倍と大きいものとなっている。

また、昨年一二月からは、国土交通省などの他の道路管理者と連携し、道路緊急ダイヤル(＃9110)を開設し、携帯電話や公衆電話からも管制へ直接連絡できるような体制としている。

## 県道建設予定地内において耕作物等を撤去した 代執行についての違法事由等が争われた事例

### — 岐阜県道戒告処分取消等請求事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕

平成一六年一月二八日

岐阜地方裁判所 請求却下及び棄却（確定）

はじめに

道路上に設置物が置かれている場合に、行政代執行が認められる要件としては、法律により直接に命ぜられ、又は法律に基づき行政庁により命ぜられた行為について義務者がこれを履行しない場合、他の手段によってその履行を確保することが困難であり、且つその不履行を放置することが著しく公益に反すると認められることが必要である。

前回の事例紹介では、道路管理者が占有者に対して文書及び口頭による数度の勧告をなすにとどまり本件設置物を撤去しなかったことが裁量権を

逸脱して違法であるとはできないとされた事例を取りあげたが、今回の事例紹介では、県道建設予定地であり早急に土地の改良工事を行うて県道を完成させる必要性があるとして代執行を行ったケースで訴えを提起された事例を紹介する。

#### 一 事案の概要

本件は、知事が行った戒告処分に重大な違法事由があるとして、原告A及び原告Bが、主位的に同戒告処分が無効確認を、予備的にその取消しを求めるとともに、同戒告処分後に行われた行政代執行により損害が生じたとして、原告らが県に対して、それぞれ損害賠償を求めている事件である。

#### 1 原告らの請求

(1) ① 主位的請求  
被告岐阜県知事（以下「被告知事」という。）が平成一四年二月二八日付けでした戒告処分が無効であることを確認する。

#### ② 予備的請求

被告知事が平成一四年二月二八日付けでした戒告処分を取り消す。

(2) 被告岐阜県（以下「被告県」という。）は、原告Aに対し五、五〇〇円、原告Bに対し五、〇〇〇円、原告Cに対し一、〇〇〇円を支払え。

#### 2 争いのない事実等

(1) 被告知事は、原告A及び原告Bに対し、平成一四年二月二八日付けで、履行期限を同年

三月一〇日とし、本件土地上の工作物及び耕作物一切（以下「本件耕作物等」という。）を撤去すべき旨の処分（以下「本件戒告処分」という。）をし、その旨記載した戒告書（以下「本件戒告書」という。）をそれぞれの肩書住所地に送付した。

(2) 被告知事は、原告A及び原告Bに対し、平成一四年三月一八日、実施時期を同月二五日から同月二八日とする代執行令書（以下「本件代執行令書」という。）を發布した。

(3) 被告知事は、平成一四年三月二五日、本件代執行令書に基づき、本件土地上の本件耕作物等を撤去した（以下「本件代執行」という。）。

(4) 原告A及び原告Bは、平成一四年四月三〇日、被告知事に対し、本件戒告処分に重大な違法があるとして、その取消しを求める旨の異議を申し立てた。

(5) 被告知事は、平成一四年六月二七日、前項の異議申立てをいずれも却下し、同月二九日、同却下決定が原告A及び原告Bにそれぞれ送達された。

(注) 原告A及び原告Bは兄弟、原告Cは原告Aの妻である。

## 二 主な争点と当事者の主張

### 1 主な争点

(1) 本件戒告処分及び本件代執行に

違法事由があるか否か

① 本件戒告書に定められた履行期限が、行政代執行法三条一項の「相当の履行期限」といえるか否か。

② 本件戒告書において、代執行の対象となる物件が特定されているといえるか否か。

③ 本件代執行が行政代執行法二条の「不履行を放置することが著しく公益に反すると認められる」との要件を充たすか否か。

(2) 原告らの損害の有無及び額

2 争点(1) ①（本件戒告書に定められた履行期限が、行政代執行法三条一項の「相当の履行期限」といえるか）についての当事者の主張

(1) 原告A及び原告Bの主張

戒告書には「相当の履行期限」（行政代執行法三条一項）を定めなければならないとされているところ、この「相当の履行期限」とは、履行義務者において履行すべきか否かについて熟慮に要する期間及び履行するために客観的に必要と思われる期間をいうものと解すべきである。しかるに、

被告知事は、本件戒告書が受取拒否又は受取人不在を理由に原告A及び原告Bに送達されない可能性を認識していたのに、かかる期間を考慮せず、また、原告A及び原告Bが本件戒告書を受け取ってから履行すべきか否かを熟慮する期間を考慮しないで、履行期限を平成一四年三月一〇日と定めており、本件戒告処分（平成一四年二月二八日付け）から履行期限（同年三月一〇日）までは僅か一〇日間であった。現に本件戒告書は、原告Aには同月六日、原告Bには同月九日に送達されたのであり、被告知事の定めた履行期限は「相当」なものとはほど遠いものである。

したがって、本件戒告処分は「相当の履行期限」の要件を欠いている。

(2) 被告らの主張

以下の事実からすると、本件戒告書に定められた履行期限は相当なものである。

ア 被告知事は、平成一四年二月二八日に配達証明郵便で本件戒告書を発送しており、本件戒告書は、同年三月二日ころには原告A及び原告Bが了知可能な状態にあったから、本件戒告処分は原告A及び原告Bに対してそのころ通知されたものといふべきである。

イ 本件耕作物等の除去は、一人で作業しても、一日で完了することができる程度のものである。

ウ 被告知事が本件戒告処分を行う前に、岐阜



県建設事務所長（以下「建設事務所長」という。）は、原告A及び原告Bに対し、「注意書」により、本件土地上の耕作物等を除去するよう指導し、また、行政手続法三〇条により、

不利益処分（耕作物等の除去）をするにあたっての弁明の機会を付与する通知を送付し、さらに、道路法六六条の立入調査を行い、道路法七一条に基づき、原状回復命令書を送付している。このような経緯からすれば、本件戒告処分時点において、原告A及び原告Bは、上記アの配達証明郵便の内容が本件土地上の耕作物等の除去を求める戒告書であることを認識していたはずである。

エ ア及びウの事実からすれば、原告A及び原告Bが任意に本件耕作物等を除去する期待可能性はなく、被告知事は、本件戒告書に定めた平成一四年三月一〇日を経過した同月一八日に本件代執行令書を発布し、同月二五日に本件代執行を行っており、履行期限が短かったことは、原告A及び原告Bが任意に本件耕作物等を除去しなかったことに全く影響を与えていないことは明白である。

3 争点(1)②（本件戒告書において、代執行の対象となる物件が特定されているといえるか）についての当事者の主張

(1) 原告A及び原告Bの主張  
原告らが栽培していた耕作物は、ネギ他数種類の野菜であったから、「ネギ等」と記載するだけでは、対象物の特定に欠ける。

(2) 被告らの主張  
代執行の対象物件の名称は、その除去命令書、戒告書及び代執行令書にすべて個別具体的に記載されることを要せず、当該物件が代執行の対象となることが特定されていれば足りるのであり、「除去命令」「戒告書」「代執行令書」において、所在地番を明確にして、「竹柵等の工作物及びネギ等の耕作物一切」と記載されていることで十分に特定されている。

4 争点(1)③（本件代執行が行政代執行法二条の「不履行を放置することが著しく公益に反すると認められる」との要件を充たすか）についての当事者の主張

(1) 原告A及び原告Bの主張  
行政代執行法二条は「不履行を放置することが著しく公益に反すると認められる」ことを代執行の要件としているが、本件土地上の竹柵及びネギ等の耕作物の存在は、上記要件に該当しない。

(2) 被告らの主張  
ア 本件代執行当時、本件土地は県道善師野多治見線（以下「本件県道」という。）建設予

定地であり、以下のとおり、車両の通行の円滑、安全の確保の上で、早急に本件土地の改良工事を行って本件県道を完成させる必要性があった。

① 本件土地の前後は既に本件県道として利用に供されており、地元住民から本件土地の改良工事について強い要望が出されていた。

② 本件土地付近では迂回路が設置されており、迂回路部分では道路が不自然に曲がり、道路幅が狭くなっており、自動車運転者にとって不便であるばかりでなく、危険でもあった。

③ 本件土地周辺の土地改良工事及び道路改良工事に関して、原告A及び原告Bの父が、被告県に対して損害賠償請求訴訟を提起しており、この訴訟の係属中は被告県としても強制手段を差し控えていたが、A及びBの父死亡により訴訟承継したA及びBの請求を棄却する判決が確定し、本件土地につき本件県道改良工事を続けることの正当性が確認された。しかし、原告A及び原告Bは、本件土地上で野菜を栽培するなどとして、道路改良工事への任意の協力が到底期待できない状況であった。  
イ 原告Aと原告Bが従前、本件土地を放置して

何も植栽していなかったこと、他にも野菜作りに適した土地を有しているのに耕作していなかったこと等からすれば、本件土地の耕作は、被告原の本件県道改良工事を妨害する目的で行われたものであることは明白である。

## 5 争点(2) 原告らの損害の有無及び

### 額についての当事者の主張

#### (1) 原告らの主張

ア 本件代執行により次の損害が発生した。

- ① 平成一四年一月ころ植栽したネギ二〇〇本・原告A及び原告Bに各五、〇〇〇円の損害
- ② 平成一四年三月初旬に植栽したブロッコリー一〇本・原告Aに五〇〇円の損害
- ③ 平成一四年三月初旬に植栽したパセリ一〇本及びレタス一〇本・原告Cに一、〇〇〇円の損害

イ 原告Cは、本件代執行に立ち会ったのではなく、たまたま居合わせただけで、本件耕作物等の返還を受けたわけではない。  
ウ ネギ等は無惨にも引き抜かれ、水も与えられず、植替えもされずに放置され、使い物にならなくなった。

#### (2) 被告らの主張

本件代執行により撤去した本件耕作物等は、原

告Cの立会いの下、原告A及び原告Bに返還しており、原告A及び原告Bはこれを他の土地に再度植栽することも可能だったのであり、同原告らに損害はない。

## 三 主な争点に対する裁判所の判断

### 主文

- ・ 本件訴えのうち、被告岐阜県知事が行った戒告処分は無効確認請求及び取消請求に係る訴えをいずれも却下する。
- ・ 原告らのその余の請求を棄却する。

#### 1 本件戒告処分の無効確認及び取消請求について

原告A及び原告Bは、主位的に本件戒告処分の無効確認を、予備的に本件戒告処分の取消しを求めている。

ところで、本件戒告処分は、原告A及び原告Bに本件耕作物等の除去を命ずる行政処分であり、これが任意に履行されるときに代執行を行うものであって、本件代執行の前提となるものであるところ、本件代執行が既に完了していることは当事者間に争いが無い。そうすると、本件においては、本件戒告処分において命ぜられた義務の内容は、いずれも本件代執行の完了により実現されて、その目的を果たしており、現在又は将来において、本件戒告処分によって原告A及び原告Bに本件土

地上の耕作物等の除去義務や代執行受忍義務が生じ、本件土地上の耕作物等の除去を強制されるおそれはない。このほか、本件戒告処分がされたことを理由として、原告A及び原告Bが法律上の不利益を受けるおそれはないし、本件戒告処分を取り消すことによつて被告知事に原状回復義務が生ずることもない。

したがつて、本件戒告処分の存在が原告A及び原告Bの現在の法律的地位に不安をもたらすことはあり得ないから、本件戒告処分の無効確認及び取消しを求める訴えは、現在では、もはや訴えの利益を有しないと解するのが相当である。

#### 2 原告らの損害賠償請求について

##### (1) 次の事実が認められる。

ア 本件土地は本件県道予定地であり、平成二年度に本件県道改良工事が実施されることになったが、平成三年二月、原告Bから、本件土地についての工事中止の申し入れがあり、被告県は、その当時は本件土地に工事をする権原を有していなかったため、工事を中止し、本件土地を迂回してこれに対処した。その後、平成八年に至り、被告県は本件土地の所有権を取得した。

上記のとおり、本件土地の前後では既に本件県道が完成していたが、本件土地付近は未

完成であり、迂回路が設置されていたところ、

同迂回路は、その前後の道路より道幅が狭く、不自然に曲がっており、地元住民からは、本件県道の早期完成について強い要望が出されていた。

イ 原告A及び原告Bは、平成一〇年ころから、本件土地上でネギ等の耕作物を栽培しており、周囲に竹柵を設置し、立ち入り禁止の札を掲げていた。

ウ 建設事務所長は、原告A及び原告Bに対し、平成一三年七月から九月にかけて、本件土地上の耕作物等の除去及び本件土地の明渡しを求め、注意書を送付又は交付したが、いずれも受領拒否又は受取人不在等を理由に返送された。なお、上記注意書にはこの注意に従わないと道路法七一条一項の命令を行う場合がある旨記載されていた。

エ 建設事務所長は、道路法七一条の除去命令を実施するため、原告A及び原告Bに対し、平成一三年一月一日付けで、履行期限を一月八日とする弁明の機会の付与の通知をすることとした。

その後、原告A及び原告Bは、本件県道工事は違法であり、自力救済を目的として本件土地で野菜を栽培している旨記載した平成一四年一月八日付けの連名の弁明書を建設事務

所長に送付した。

オ 建設事務所長は、道路法七一条に基づいて本件耕作物等の除去命令を行うこととし、原告A及び原告Bに対し、履行期限を平成一四年一月一五日とする平成一三年一二月二六日付けの除去及び原状回復命令書を配達証明郵便で送付した。

カ 被告知事は、平成一四年二月二八日、行政代執行法三条一項に基づいて、原告A及び原告Bに対し、履行期限を同年三月一〇日とし、同日までに履行がなされない場合は代執行がなされる旨記載した本件戒告書を配達証明郵便で送付した。なお、本件戒告書には、代執行の対象として、本件土地上に原告A及び原告Bが設置している「竹柵等の工作物及びネギ等の耕作物一切」と記載されていた。

キ 平成一四年三月一日、被告県の職員が本件耕作物等の除去状況を確認するために本件土地に赴いたところ、本件耕作物等は従前のままであった。そこで、被告知事は、原告A及び原告Bに対し、同年三月一八日付けで、実施期間を同月二五日から二八日とする代執行令書を配達証明郵便で送付した。

ク 原告A及び原告Bは、被告知事に対し、平成一四年三月二〇日、自力救済のために本件土地の耕作を継続する旨記載した連名の通知

書を送付したところ、同通知書は同月二二日被告県に到達した。

ケ 被告県の職員らは、同年三月二五日午前九時ころ、代執行宣言を行って本件代執行を開始した。

#### ○代執行実施までの主な経緯

平成13年7月～9月	耕作物等の除去及び本件土地の明渡しを求め、注意書を送付又は交付
11月1日付	道路法71条の除去命令を実施するため、弁明の機会の付与の通知（履行期限11月8日）
12月26日付	除去及び原状回復命令書を送付（履行期限平成14年1月15日）
平成14年2月28日	履行がなされない場合は代執行がなされる旨記載した戒告書を送付（履行期限3月10日）
3月11日	本件耕作物等の除去状況を確認（従前のまま）
3月18日付	代執行令書を送付（実施期間3月25日～28日）
3月25日9時	代執行宣言を行って代執行を開始

(2) 履行期限の相当性(争点①)について

ア 原告A及び原告Bは、本件戒告書に定められた履行期限はわずか一〇日間であり、「相当な履行期限」に当たらないと主張する。

ところで、履行期限が相当であるか否かは、具体的状況において、当該義務の性質及び義務者の具体的事情等を考慮して客観的に判断するのが相当である。また、戒告書は代執行を行う前に義務者の任意の履行を命ずるものであるから、相当な履行期限を定めるに当たっては、戒告書が発布されて義務者に到達してから義務者が履行を完了するまでに社会通念上必要な期間が考慮されるべきである。

イ しかし、原告A及び原告Bは、本件戒告書が原告Aに送達されたのは平成一四年三月六日であり、原告Bに送達されたのは同月九日であると主張する。

しかし、被告知事は同年二月二十八日に本件戒告書を発送しているところ、原告B宛の本件戒告書は同年三月二日から受取人不在を理由として郵便局に留め置かれていたのであるから、本件戒告書は少なくとも同日までに原告B及び原告Aに配達されたものと推認される。

そして、原告Aは、本件戒告書の受領を拒否し、原告Bは郵便局に留め置かれていた本

件戒告書の受領手続をとらなかつたものであるところ、①同原告らは、建設事務所職員から、行政代執行の実施も考慮していることを聞いていたこと、②建設事務所長は、原告A及び原告Bに対して注意書を送付したが、同

原告らは、同注意書が、本件土地上の耕作物等の除去及び本件土地の明渡しを求めるものであることを知っていたこと、③建設事務所長が、原告A及び原告Bに対し、道路法七一条の除去命令を実施するため、弁明の機会付与の通知を送付したところ、同原告らは、同所長に対し、弁明書を提出したこと、④建設事務所長が、原告A及び原告Bに対し、本件土地上の耕作物等除去及び原状回復命令書を送付したところ、同原告らはこれを返送してきたが、封筒には、「除去及び原状回復命令書在中」と朱書きされていたことから、同原告らは、建設事務所長が本件土地上の耕作物等の除去及び原状回復命令を発したことを知っていたことからすると、原告A及び原告Bは、被告知事から送付されてきた封筒の中身が本件戒告書であることを推察して、あえて受領しなかつたものと推認される。このような場合においては、本件戒告書は、原告A及び原告Bが了知可能な状態におかれた平成一四年三月二日ないし同月三日に同原告らに送

達されたものと解するのが相当である。

そうすると、本件戒告書に定められた履行期限は同月一〇日であるから、原告A及び原告Bに本件戒告書が到達してから履行期限までに七日ないし八日間あったことになる。

ウ しかし、本件戒告書送付に至るまでの経緯及び本件耕作物等の除去作業が四、五人の人数で一時間程度で完了していることを考慮すると、前記七日ないし八日間は、履行期間(履行義務者において履行すべきか否かについて熟慮に要する期間及び履行するために客観的に必要と思われる期間)として相当なものといふべきである。

エ 原告A及び原告Bは、被告知事は、本件戒告書の受取拒否又は受取人不在を理由に原告A及び原告Bに送達されない可能性を認識していたのであるから、履行期限にはかかる期間を考慮すべきであると主張する。

しかし、履行期限は、意思表示が相当な方法で相手方の了知可能な状態におかれるまでの期間を考慮すれば足りるのであって、名宛人による受領拒否は考慮する必要がないし、受取人不在を理由とする到達の遅れは、本件のような場合ではなく、名宛人のやむを得ない事情による場合であっても、それが生じた場合に対処すればよく、事前にこのような事

由を考慮する必要はない。

オ したがって、原告A及び原告Bの前記主張は採用することができない。

(3) 対象物の特定(争点(1)②)について

原告A及び原告Bは、本件戒告書に「ネギ等」と記載するだけでは対象物の特定に欠けると主張する。

しかし、代執行の対象となる物件の特定は、戒告書に具体的名称が記載されているか否かによるのではなく、戒告書全体の記載を合理的に解釈して判断するのが相当であるところ、本件戒告書には、本件土地上に「設置している竹柵等の工作物及びネギ等の耕作物一切を除去」と記載されており、除去の対象となる耕作物は本件土地上の耕作物一切であって、ネギ以外の耕作物も含まれる趣旨であることは明らかであるから、除去の対象は特定されているといえる。

したがって、原告A及び原告Bの上記主張は採用することができない。

(4) 公益性(争点(1)③)について

原告A及び原告Bは、本件耕作物等は、行政代執行法二条の「不履行を放置することが著しく公益に反すると認められる」ものとの要件に該当しないと主張する。

しかし、本件土地は本件県道予定地であったところ、本件代執行当時、本件土地の前後は既に本

件県道が完成し、車両の運行に供されていたが、本件土地付近は、本件耕作物等の存在により道路建設ができず、道幅の狭い迂回路が設置されていたこと、地元住民から本件県道の完成について強い要望が出されていたことなどを考慮すると、本件耕作物等が行政代執行法二条の上記要件に該当することは明らかである。

したがって、原告A及び原告Bの上記主張は採用することができない。

(5) 原告らの損害(争点(2))について

以上のとおり、被告知事による本件戒告処分及び本件代執行には何ら違法な点はなく、且つ、被告県の職員らは、本件耕作物等の除去に当たり、野菜類は再度植栽できるように根に土を付けた状態で丁寧に地面から取り、種類別に梱包し、原告Aの自宅内に運んだのであるから、原告らに、被告県の責めに帰すべき損害は認められない。

3 以上の次第で、原告A及び原告Bの、本件戒告処分が無効確認及び取消請求に係る訴えはいずれも訴えの利益がなく不適法であるから却下し、原告らのその余の請求は理由がないから棄却することとし、主文のとおり判決する。

おわりに

前回は代執行を行わず裁量権の違法性等が争

われた事例、今回は代執行を行い違法事由等が争われた事例を取りあげた。代執行の必要性の判断が求められるような状況に至った際には、他の手段によって履行を確保することが困難であり、且つその不履行を放置することが著しく公益に反すると認められるかを十分検討のうえ、代執行に至る場合は勿論のこと、文書及び口頭による勧告その他の手段を執る場合においても、手続に瑕疵があることのないよう留意すべきであることの参考とされたい。

# さいたま市の歴史街道を歩く



さいたま市東京事務所 大西 起由

## ◆さいたま市のあらまし

さいたま市は、関東平野のほぼ中央に位置し、東京都心から三〇km圏にあつて周囲のすべてが他都市とつながっている内陸都市です。

平成一三年五月一日に浦和市、大宮市、与野市の三市が合併して誕生し、二年後の平成一五年四月一日には、全国で一番目の政令指定都市となりました。また、平成一七年四月一日に東部に隣接する岩槻市と合併して現在に至っています。

市域は、東西南北ともに約二〇kmの広がりを持ち、面積は二一七・四九km<sup>2</sup>、人口約一一八万九、〇〇〇人を擁しています。

さいたま市は、三市（後に四

市）が合併して誕生した新しい市ですが、合併前の旧市はそれぞれがいずれも街道の宿場町として発展してきた歴史があります。

旧浦和市及び旧大宮市は、ともに江戸時代の五街道のひとつである中山道の宿場町。旧与野市は甲州街道と奥州街道を結ぶ脇往還の宿場町。旧岩槻市は、岩槻城の城下町として、また日光御成街道の宿場町として栄えてきました（図）。

そこで、それぞれの街道を歩きながら、旧四市の名所、旧跡等を紹介していきたいと思ひます。

## ◆中山道（旧浦和市）

江戸時代の中山道は、ご存知

のとおり、東海道とともに江戸と京都を結ぶ幹線道路です。板

橋宿を出て荒川を渡ると埼玉県に入り、蕨、浦和、大宮、上尾、桶川、鴻巣、熊谷、本庄の九つの宿をとおつて高崎、軽井沢、諏訪、妻籠を経て草津で東海道に合流して行きました。木曾の山中を越えることから「木曾路」とか「木曾街道」とも呼ばれ、東海道に比べて難所が少ないこ

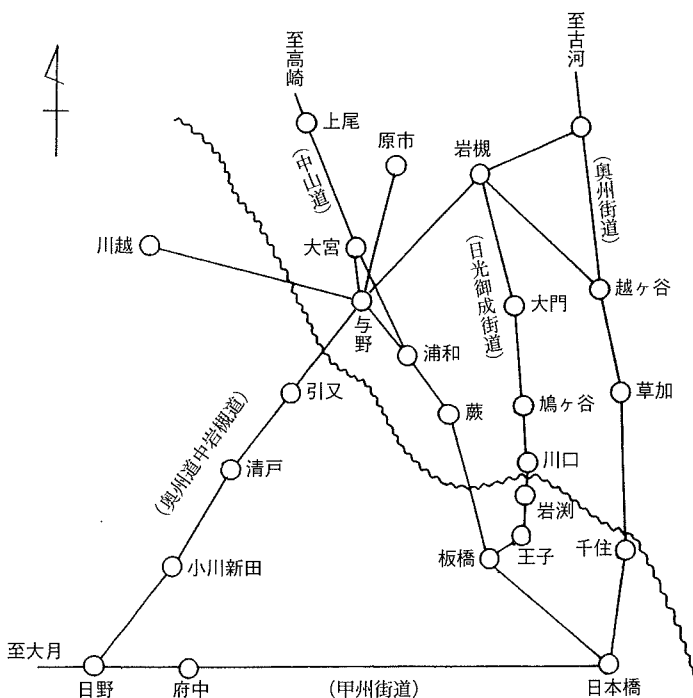


図 さいたま市周辺街道図

とや大名の姫君が好んで通行したので「女人街道」とも呼ばれていたそうです。

この中山道を東京方面から進んで浦和区に入るとまもなく右手に調神社が目にとまります。この神社は正確には「つきじんじゃ」ですが、一般的には「つきのみやじんじや」とばれており、広い境内には樹齢数百年というケヤキの老大木をはじめ、イチヨウ、ムクノキなどが生い茂り、都市部の貴重な緑空間となっています。

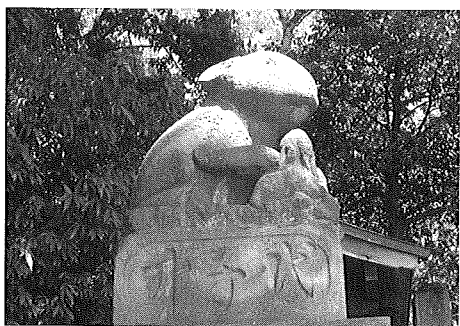


写真1 兎の石像

この神社は、狛犬ではなく、兎の石像が置かれているのが特徴で、これは「調」を月にかけて、狛犬の代わりに兎を奉納したからといわれています（写真1）。

（ここでは毎年一二月二日に酉の市（十二日まち）がひらかれ、熊手や神棚などを売る店が境内をうずめ、中山道沿いには露天商がならび、数万人の人で賑わいます。

そこから北に進み、JR浦和駅入口を過ぎて間もなく左側の歩道脇に「中山道浦和宿」と彫

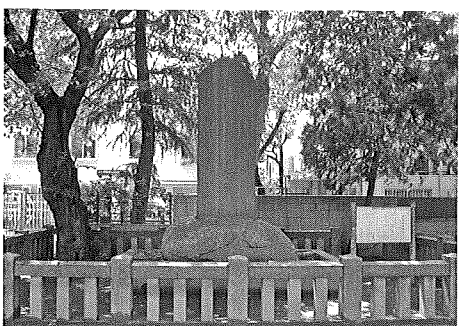


写真2 浦和本陣跡を標す石標

られた石標があります。少し先の左側の細い路地を入ったところに仲町公園がありますが、これは浦和宿本陣跡で市の指定文化財となっています（写真2）。

今では本陣の面影は見られませんが、解説板によって当時の様子を知ることができます。六〇〇mほど北に進むと、JR線路をまたぐ陸橋（浦和橋）にさしかかります。この辺までが浦和宿といわれています。その先のJR北浦和駅入口を過ぎたあたりがさつまいもの紅赤（金時）の発祥の地、旧木崎村針ヶ谷です。明治三年、山田いち女という人が八ツ房の突然変異種を発見し、栽培に成功しました。やがて全国のさつまいも約四割がこの種で占められるようになっています。

今では本陣の面影は見られませんが、解説板によって当時の様子を知ることができます。六〇〇mほど北に進むと、JR線路をまたぐ陸橋（浦和橋）にさしかかります。この辺までが浦和宿といわれています。その先のJR北浦和駅入口を過ぎたあたりがさつまいもの紅赤（金時）の発祥の地、旧木崎村針ヶ谷です。明治三年、山田いち女という人が八ツ房の突然変異種を発見し、栽培に成功しました。やがて全国のさつまいも約四割がこの種で占められるようになっています。

この左右一帯の約四七〇mに及ぶ地区が平成一二年五月に街開きをしました「さいたま都心」です。関東甲信越静地方を所轄する国の地方支分部局等の行政機関による広域的な行政機能と高次の業務・商業・文化機能の集積により、首都機能の一翼を担っています。

ケヤキ並木を見ながら、JRさいたま新都心駅を過ぎると、まもなく右手に大きな赤い鳥居が見えてきます。これが武蔵国一の宮、氷川神社の一の鳥居です。

この氷川神社は、二〇〇〇年の歴史を持ち、古来より朝廷、貴族、武家に尊崇された格式高い社で、スサノオノミコトを祀る男神社です。緑区の三室に氷川女神社を置き、その中間にある見沼区の中川の氷川神社（中

#### ◆中山道【旧大宮市】

さらに北に進んで、JR与野駅入口を過ぎて大宮区に入ると道の両側にケヤキの巨木がずら

りと並ぶようになります。空も見えないほど葉が繁り、真夏でも周囲の熱気を吸い取ってくれるようです。



写真3 氷川参道・一の鳥居

川神社)を簸王子として、見沼を神池と見立てて三社をあわせた壮大なスケールの神社です。参道は一の鳥居から神社まで続く約二kmのケヤキ並木です。埼玉県の「ふるさと散歩道」に指定されています。江戸時代初期の中山道は、この氷川参道を通っていたといえます。旅人は、氷川神社に安全を祈願してそれぞれの旅路を歩んだことでしょう。

大宮の地名はこの「大きなお宮」の氷川神社に由来するとい

われています。大宮宿は、日本橋から七里、埼玉県内三番目の宿場で、今では宿場の様子を伝える建物、などは残っていませんが、古い地図等から推測すると、この一の鳥居(写真3)を過ぎるとまもなく両側に茶店があり、ここから宿がはじまったようです。

一六二八年には、神域を通らず通行できるよう、今の中山道のかたちとなったそうです。

#### ◆脇街道【旧与野市】

JR埼京線の与野本町駅を下車し、与野停車場線に出て西に進むと旧与野市(中央区)を南北に貫いている「本町通り」に出ます。

この通りは、その昔、合戦に馳せ参ずる武士や各地を巡る僧侶なども通行した鎌倉街道でした。江戸時代に入ると甲州街道から日光御成街道を経て奥州街道へと抜ける脇往還(脇街道)となり、交通・運輸に重要な役

目を果たしていました。与野宿はこの脇往還の継立場として大いに賑わっていたといわれています。また、一四一五年に山伏が残したといわれる「市場祭文」によると定期市も開かれていたようです。

この本町通りに出ると、正面に高くそびえる紅色の塔が目に入ってきます。これは、円乗院の多宝塔

し、その後、中興の僧賢明上人が当地に移建したと記されているそうです。

この円乗院の参道の左奥には地藏堂があり、木造の地藏菩薩立像が安置されています。時代はかなり古く、平安時代までさかのぼるのではないかとはいわれていますが、定かではありません。たいへん情け深いお地藏様

(写真4)で、弘法大師一一五〇年遠忌の記念に建立されたものです。円乗院は、鎌倉幕府の御家人である畠山重忠が一一九〇年頃に旧浦和市の道場(桜区)に堂を創建



写真4 円乗院多宝塔



で、酒によった男を心配してあとをつける「送り地蔵」の伝説が残っています。

そこから北に少し進むと、道の左右に商店が並ぶようになり、街並みを見ると、現在では数は少なくなりましたが、道路と建物との間に広く空き地を持った家を見かけます。これは、市場のなごりと言われています。

さらに進み、大宮区との境に近づくと分かれ道となります。分かれ道の真ん中には上町氷川神社が建っています。境内には、昔は岐路部分あった庚申塔が移設されています。その側面には、左川越道、右大宮道・奥州道と刻まれていて旧街道の面影をしのばせています。

#### ◆日光御成街道【旧岩槻市】

日光御成街道は、江戸の本郷追分で中山道と別れて荒川の右岸、岩淵宿に達し、荒川を渡船後、川口、鳩ヶ谷の両宿及び大門宿（さいたま市緑区）を経て

岩槻宿に着き、日光道中に合流、幸手宿に至る五宿、約四八kmの街道です。

東武野田線の岩槻駅を下車し、南に進むと日光御成街道（国道二二二号）にぶつかります。旧岩槻市は、人形のまちとして広く知られていますが、文字どおり、この通りの左右には多数の人形店が建ち並んでいます。岩槻人形の起源は諸説があつてはつきりしませんが、一八

〇四〜三〇年頃、橋本重兵衛という人が裱雛を考案して庶民にもてはやされたといわれています。その後は、周辺が桐材を多く産する地域だったことや藩の下級武士や近在農家が内職として労働力を提供したことで発展したといわれています。

駅前通りと日光御成街道との交差点を左折し、右手に平行する道路に出ると、まもなく遷喬館（写真5）が見えてきます。岩槻藩士の児玉南柯（なごか）人が一七九九年に私塾として開



写真5 遷喬館

設し、後に藩校となつて文武両道に秀でたものを育成した学校です。本年五月には復元工事が終え、リニューアルオープンしました。一般公開のほか、小学校の社会科見学等にも利用されています。

遷喬館から東に四〇〇mほど進みますと、時の鐘があります。一七二〇年に岩槻城主の奥方が大判二〇枚を混ぜて鑄造したといわれています。「岩槻に過ぎたるものが二つあり、児玉南柯と時の鐘」と詠われているよう

に岩槻を代表する文化財です。

さらに南東、直線で六〇〇mほどのところに岩槻城址公園があります。岩槻城は、戦国時代に太田道真・道灌により築城されたもので、豊臣秀吉の小田原攻めに際して落城するまで太田氏の居城でした。園内の一部には黒門と呼ぶ大手門と裏門が保存され、当時の面影をしのぶことができます。

#### ◆現在の道路網

現在のさいたま市の道路網は、南北方向に東北自動車道、国道一七号、国道二二二号、新大宮バイパスが、東西方向には東京外環自動車道、国道一六号、国道四六三号が走っています。

特に「さいたま新都心」にアクセスする首都高速埼玉大宮線は東京都心と直結しており、現在、鉄道網の整備とともに広域的な道路整備により、広域交流都市として魅力ある都市づくりを進めています。

# 玉造温泉街賑わい歩行空間社会実験

松江市都市計画部市街地整備課

## 一 玉造温泉の紹介

玉造温泉街は、島根県松江市玉造地区に位置し、宍道湖の南岸に注ぐ玉湯川沿いに連なる山陰屈指の温泉街である。奈良時代には既に老若男女で賑わう温泉地であったとの記録に見られるように、温泉地としての歴史は長い。また、弥生時代には既にめのこの産出・加工が行われており、周辺には文化財や史跡も多い。温泉街の中心を流れる玉湯川、そして情緒ある街並みは市街地を囲む斜面緑地と調和した景観を形成しており、地域住民の愛着と誇りの源泉であり、まちの大切な財産となっている（写真1）。

## 二 社会実験実施に至る

### 背景と整備の目標

#### 1 玉造温泉街の現状

温泉街の入り込み客数は、平成五年には年間九〇万人近くとなっていたが、その後は七〇万人前後で低調に推移しており、地域の声や来訪者のニーズを適切に把握しながら、温泉街の基盤整備事業を進めることにより、更なる賑わいを創出することが大きな課題の一つとなっている。過去にはその対策として温泉街の観光事業者を中心に一方通行化の議論もなされて



写真1 玉造温泉街の街並み

きたが、地域の意見は賛否両論に分かれ、実施には至らなかった。

## 2 地域からの提言

そのようななか、平成一六年二月には、玉造地区の地域団体の代表からなる「玉湯町都市再生整備計画（温泉街基盤整備事業）検討委員会」から、これからの温泉街に必要であると考えられる基盤整備事業等に関する提言『玉造温泉街 賑わいづくりに向けての提言』〜これからの基盤整備事業〜が合併前の旧玉湯町に提言された。その中では、温泉街の賑わいを取り戻すため、来訪者がそぞろ歩く環境づくりや一方通行化、電線類の地中化などの提案が盛り込まれていた。

## 3 温泉街の課題と整備の目標

平成一七年三月三十一日には玉湯町ほか六町村と松江市が合併し、新しい松江市が誕生したが、新松江市においても玉造温泉街の振興を重要な観光施策と位置付け、引き続き基盤整備に向けた検討を行うこととなった。このなかで、玉造温泉街における課題と整備の目標を次のように整理し、温泉街の賑わいの舞台づくりを進めることにした（図1）。

### (1) 玉造温泉街の抱える課題

・温泉街の動脈的路線である（市）湯町玉造線

の温泉街中心部における交通量は、休日二、八〇〇台/12h（平成一七年一月）であるが、歩道整備がなされていないため歩行者、自転車の安全性が確保できていない。また、宿泊客の出發・到着時には、路線バス、観光バス等の大型バス同士の離合が頻繁に発生し、歩行者のみならず車両の通行も滞りがちである（写真2、図2）。

（市）玉湯川筋線は、幅員が狭小で歩道が

無い状況である。幅員が狭いため、車両同士の離合は全くできないが、沿道の旅館・ホテルや商店、住宅へ出入りする車両が昼間を中心に走行する（写真3、図3）

・前述の二本の市道には、電力線、通信線等の架空配線並びに電柱が林立し、狭隘な歩行空間をさらに歩きにくいものとしているとともに、温泉街の景観を損なっている。また、高層化された旅館等の防災活動の妨げとなるこ



図1 玉造温泉街平面図及び実験区間等

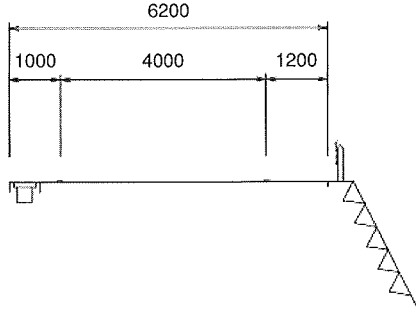


図2 (市)湯町玉造線 (右岸側)  
現況道路断面



写真2 歩道整備がされていない(市)湯町玉造線

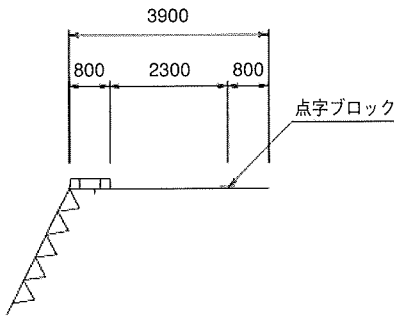


図3 (市)玉湯川筋線 (左岸側)  
現況道路断面

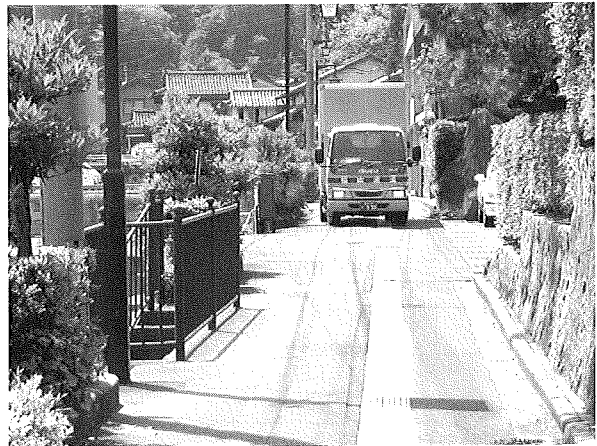


写真3 幅員が狭小の(市)玉湯川筋線

とも懸念されている。

(2) 玉造温泉街の整備目標

- ・ 歩行空間を確保し、併せて車輛の走行速度を抑制することで、歩行者、自転車の安全性を向上させる。

- ・ 温泉街を縦断する二つの路線で交通規制を実施することで、温泉街の交通体系について総合的な見直しを図る。

- ・ 電線類の地中化等を実施することにより、歩行空間の確保のみならず、温泉街の景観の向上、防災活動の円滑化を図る。

以上の整備目標を達成するため整備計画を策定することとなったが、特に交通体系の見直しにおいて、住民生活、観光業、商業等への影響が予想された。また、『玉造温泉街 賑わいづくりに向けての提言』においても、温泉街に与える影響について社会実験により確認することが提案されていることもあり、社会実験を実施することになった。

### 三 実験の概要

1 玉造温泉街賑わい歩行空間社会実験検討委員会  
社会実験の実施にあたっては、実験の施策の検討を行うとともに、玉造温泉街の道路整備の方向性を検討することを目的として、地域の各種団体

の代表者等からなる「玉造温泉街賑わい歩行空間社会実験検討委員会（以下「検討委員会」）」が組織された（表1）。検討委員会では、実験施策の検討、実験施策の結果から道路整備の方向性の検討を行い、計四回開催された。また、住民説明会を開き、合意形成を図りながら実施準備を行った。

## 2 実験の内容

実験は、歩行空間の確保による歩行安全性・快適性と歩行回遊性の向上を図るため、イメージ歩道や速度抑制デバイス（イメージハンブ）の設置と交通規制による交通体系の変更という二種類の手法を用いて、その有効性及課題を検証することを目的とした（表2、図1）。

なお、実験結果の調査方法として、交通量調査並びに渋滞調査、速度調査を実験時と非実験時に実施し、アンケート調査を実験中・実験後、ヒア

リング調査を実験中に行った（表3）。

(1) 実験期日  
実験実施日…

平成一七年一〇月五日（水）～平成一七年一〇月二一日（火）

(2) イメージ歩道設置・一方通行実験

温泉街を縦断する二本の市道のうち、幅員が広く幹線となっている（市）湯町玉造線には、歩行空間として白線とカラーコーンによつて区分されたイメージ歩道を設置し、幅員の減少した車道は一方通行とした。一方通行の方向は、観光車両の温泉入口からのスムーズな誘導を考慮して南向きとし、混乱を避けるため終日規制とした（写真4）。

- ・路線名…（市）湯町玉造線
- ・区 間…玉井別館橋～湯薬師橋
- ・区間延長…七〇〇m
- ・規制内容…車両一方通行（終日）

（ただし軽車両は除く）

(3) 通行止め実験

玉湯川を挟んで対岸にある（市）玉湯川筋線は、車両通行止めとしたが、

沿道にある民家や商店、旅館等に出入りする業者の車両の台数が多く、調整に長期間を要すること、温泉客の外出の時間が一定の時間に集中していることから、一七時から二三時までの時間規制とした。また、接続する市道へのアクセスを確保する

表1 検討委員会 委員母団体

玉造自治会
たまゆ女性会議
玉造温泉観光協会
玉造温泉旅館協同組合
玉造温泉飲食店組合
松江市身体障害者福祉協会
玉湯町商工会
一畑バス（株）
（社）鳥根県旅客自動車協会
国土交通省松江国道事務所
鳥根県土木部
鳥根県警察本部
鳥根県松江警察署

表2 実験項目

実験項目	箇所等	目的
イメージ歩道設置・一方通行実験	（市）湯町玉造線	・一方通行化による問題点・課題の抽出 ・安全で快適な歩行空間の創出
通行止め実験	（市）玉湯川筋線	・通行止めによる問題点・課題の抽出 ・安全で快適な歩行空間の創出
デバイス実験（イメージハンブ）	（市）湯町玉造線	・歩行者・自転車安全で快適な通行ができるように車輛の速度を抑制

表3 調査項目

調査項目	調査対象	調査内容
交通量調査	車両数（4車種分類）	・実験（規制時）時・非実験（非規制）時の車両走行台数
渋滞調査	渋滞長	・実験（規制時）時・非実験（非規制）時の主要交差点における影響
速度調査	車両走行速度	・デバイス（イメージハンブ）の速度抑制効果
アンケート調査	地区住民 商業者（旅館等を含む）	・実験が住民生活、事業に与える影響や感想・整備指向など
ヒアリング調査	温泉街歩行者 （主に観光客）	・実験の感想と整備指向など

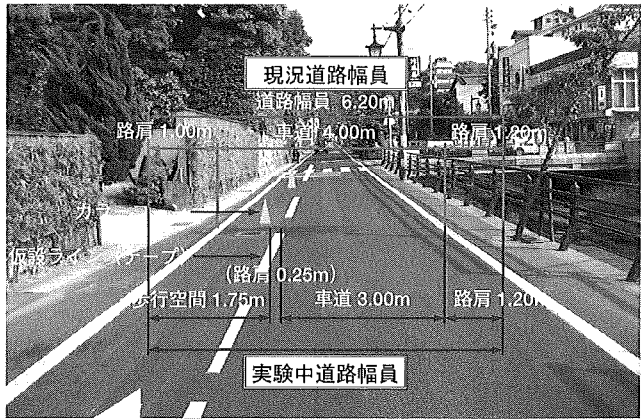


写真4

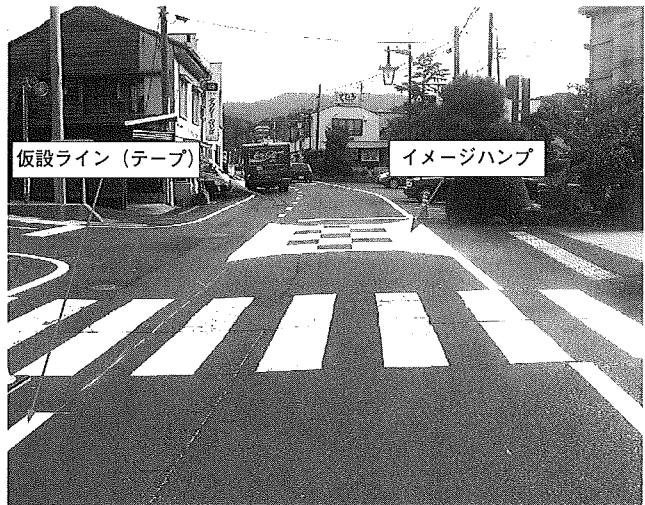


写真5

## 四 実験の結果

### 1 イメージ歩道設置・一方通行実験

〔市〕湯町玉造線

#### (1) 自動車交通流動の変化と影響

温泉街の南北交差点から〔市〕湯町玉造線及び〔主〕玉湯吾妻山線へ流入する車両の合計台数は実験時・非実験時とも約八、〇〇〇台であり、変化は見られなかったが、〔市〕湯町玉造線へ出入りする車両の合計台数は、実験時には約一三％減少した〔図4・5〕。特に七時から九時までの二時間では三％減少しており、一方通行規制によって温泉街のバイパスとしての性格が強い〔主〕玉湯吾妻山線へ交通量がシフトしている事がうかがえる。

#### (2) 〔主〕玉湯吾妻山線交差点における

渋滞長の変化

温泉街に出入りする観光車両は到着時と出発時に集中するが、とりわけ朝の出発時間は団体旅行の観光バスが集中するため、温泉街の南端の玉湯吾妻山線との交差点では混乱が予想され、南側からの通勤車両の渋滞が発生する事が懸念されていた。

実験の結果では、実験時・非実験時とも渋滞長は同程度であった。また、温泉街からの観光車両についても目立った混乱は確認できなかった〔図6〕。

ために、区間の一部については規制を実施しなかった。

- ・ 路線名…〔市〕玉湯川筋線
- ・ 区 間…玉井別館橋～山の井橋
- ・ 区間延長…六五〇m
- ・ 規制内容…車両通行止め（一七時から二三時）  
（ただし軽車両は除く）

### (4) デバイス実験

- 速度抑制のデバイスとしてハンブを設置したが、立体ハンブではその衝撃が観光地の玄関としての心象を悪くし、到着準備のためにバスの座席を立ち上がっている乗客への危険性もあることから、イメージハンブとした〔写真5〕。
- ・ 設置物…イメージハンブ
- ・ 設置箇所…玉造タクシー前、白石家前
- ・ 箇所数…二カ所

(3) 安全性向上効果

一方通行規制により離合の機会が減少するほか、温泉街を通過する車両台数の減少により車両の安全性は向上すると考えられる。また、歩行者の安全性は、歩行空間の設置以外にも車両の離合機会や車両台数の減少によっても向上したものと考えられる。

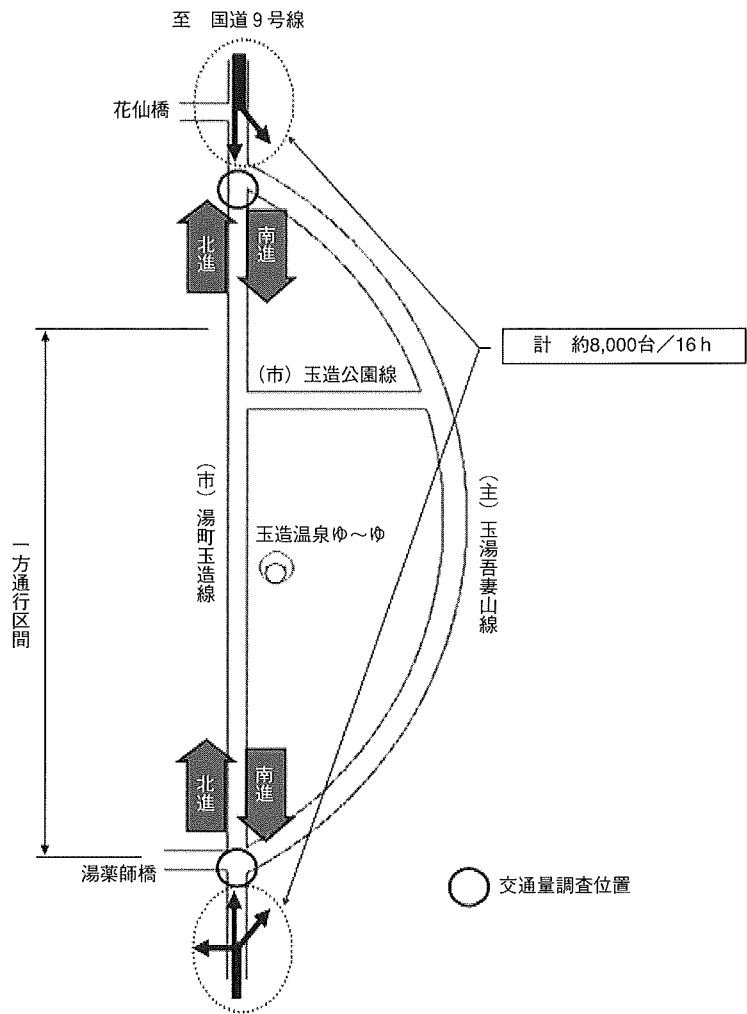


図4 (市) 湯町玉造線への流入交通

(4) イベント開催時における一方通行規制の有効性

実験期間中には、実験区間のほぼ中央にある日帰り温泉施設「玉造温泉ゆ〜ゆ」を会場としてイベントが開催され、約九、〇〇〇人の来場があった。来場者の車両は、実験区間外に設けられた臨時駐車場に誘導されたものの、多くの車両がより会場に近い駐車場を求めて実験区間に流入してきた。

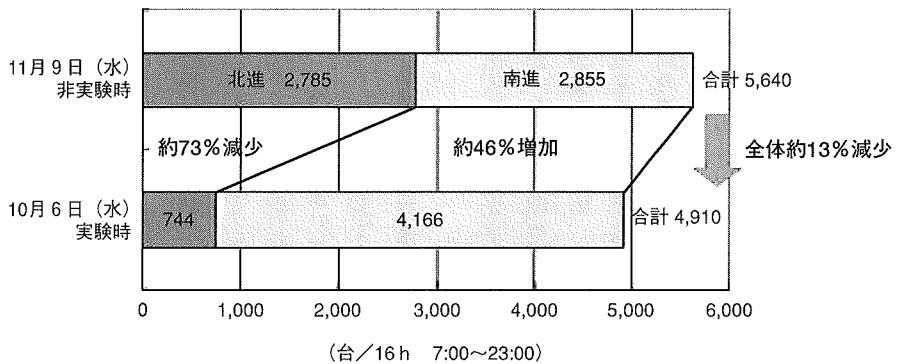


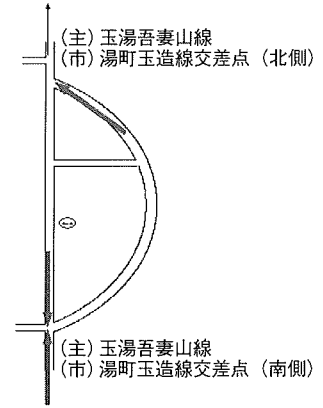
図5 (市) 湯町玉造線の路線通過台数の変化

6) したが、交通渋滞が発生することなく円滑な交通処理が行えたことは、一方通行により車両の離合が回避できたことが要因であると考えられる(写真)。



写真6 一方通行により、車両の離合を回避

至 国道9号



← 渋滞が予想された方向

図6 渋滞予想箇所

非実験時に比べ実験時の交通量が多少増加しているのは、(市)湯町玉造線の一方通行規制による影響は、住民・商業者ともに「不便に感じる」「不便に感じない」の割合が五〇%前後であり、賛否両論に意見が分かれる結果となった。特に地域住民を主な顧客とする商業者への影響は大きく、強いクレームが寄せられた。周辺道路の混雑度についても商業者のほうが影響を強く感じている(図7)。

しかし、歩行空間の設置については、住民の六六%が「必要」「どちらかといえば必要」と回答しており、歩行者(主に観光客)へのヒアリング調査では更に多くなっている。ただし商業者は、逆に低くなっている。

また、実験時には実験区間以外の市道等の車両交通量が増加したという回答が複数あった。

2 通行止め実験【(市)玉湯川筋線】

(1) 自動車交通流動の変化と影響

交通観測位置における車両通行台数は、実験時二八台/16h、非実験時一〇台/16hと少なかつた。これは、実験区間内に一四もの橋があるため、通行車両が橋間の短区間を走行して(市)湯町玉造線等へ流入する事も影響している。

(5) 住民・商業者・歩行者の評価

アンケート調査の結果によれば、一方通行規制による影響は、住民・商業者ともに「不便に感じる」「不便に感じない」の割合が五〇%前後であり、賛否両論に意見が分かれる結果となった。特に地域住民を主な顧客とする商業者への影響は大きく、強いクレームが寄せられた。周辺道路の混雑度についても商業者のほうが影響を強く感じている(図7)。

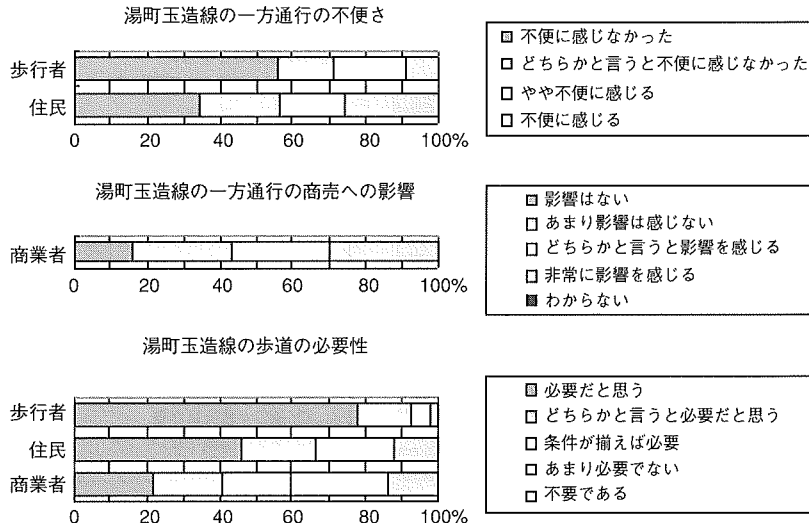


図7 (市)湯町玉造線の一方通行の評価及び歩道の必要性



り、迂回路として(市)湯町玉造線を北進する車両の影響と考えられる。なお、一八時以降の通行台数は、ほとんど無かった。

### (2) 歩行者交通量

現状では、昼間の歩行者は一〇人/h以下であったが、概ね一七時頃から増加する。

### (3) 住民・商業者の評価

住民の七九%が規制を不便に感じなかったと回答しているものの、商業者においては評価が二分されている(図8)。

歩行空間の設置についても住民の約六割、歩行者の約八割が必要を感じているものの、商業者においては否定的な意見が多い。

## 3 デバイス実験

### (1) 速度抑制効果

イメージハンブを設置した「日交タクシー前交差点」において、車両走行速度が非実験時に比べて実験時には低下していることから、イメージハンブによる速度抑制効果が確認された。また、イメージハンブから離れた「めのうやしんぐう前」においてもさほど速度が上昇しなかったのは、車道幅員の縮小による影響も考えられる(図9)。

## 五 今後の展開

温泉街の二本の市道において、現状の道路幅で

安全・安心な歩行空間を整備するためには、一方通行化や歩行者専用化の手法を採らざるを得ないと考えられる。社会実験の結果、歩行者空間の確保や一方通行規制等の施策の有効性、並びに現在の道路の利用実態等が確認されたものの、整備に向けての課題もまた明確になった(表4)。

今後、地域の関係者を軸とした検討委員会で

これらの課題に対する検討を重ね、その対策を実施したうえで、「歩きたくなる仕掛けづくり」とともに、「歩行空間を確保した歩行者優先のみちづくり」を押し進めるものとする(図10)。

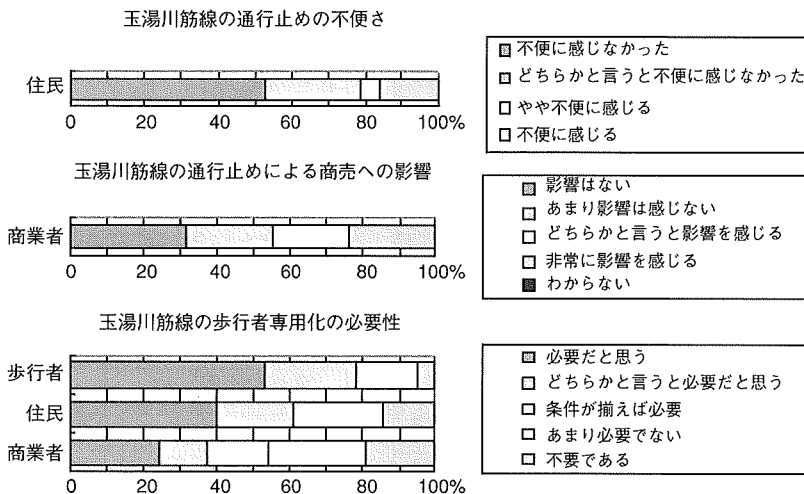


図9 (市) 玉湯川筋線の一方通行の評価及び歩行者専用化の必要性

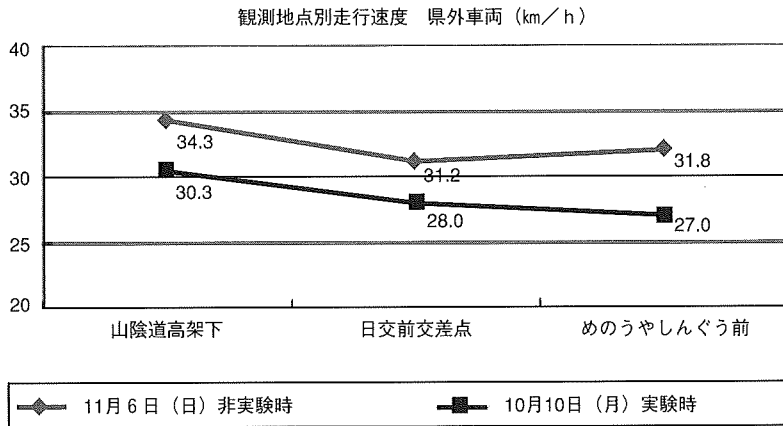


図9 (市) 湯町玉造線における県外車両の走行速度

表4 歩行者優先のみちづくりの実現に向けた課題

- ◆住民合意形成
- ◆速度抑制施策の検討
- ◆歩きたくなる仕掛けの検討
- ◆温泉街全体の総合的な交通安全確保のための周辺道路の整備

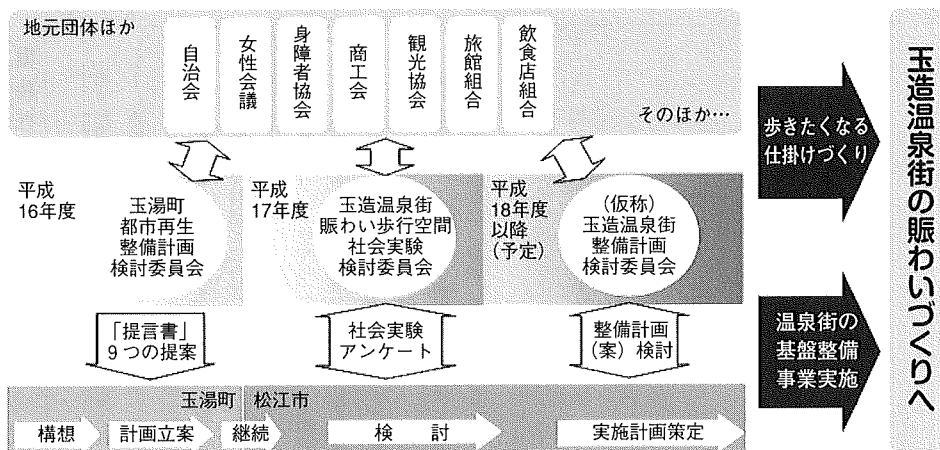


図10 玉造温泉街整備推進イメージ