

目次

エッセイ

道路で決まるクルマづくり 竹岡 圭 1

特集／二輪車ETCについて

二輪車ETCの本格運用 道路局有料道路課 4

道路法施行令の一部を改正する政令(平成18年政令第357号)の
施行に当たっての取扱いについて 道路局路政課 12
道路利用調整室

もしもしピットについて 東北地方整備局 21
道路部

音楽による街づくりと交差点の整備・活用について 26
～沖縄市胡屋交差点で路上イベント、オープンカフェの実施～ ... 沖縄総合事務局南部国道事務所
交通対策課・管理第一課

道路法令関係 Q & A

道路法第99条の解釈について 道路局路政課 31

現場の 取り組み事例

冬の円滑な交通確保に向けて(福井河川国道事務所) 多田 勝義 33

岩手県における『雪氷対策』の取組みについて 岩手県県土整備部 39
道路環境課

訴訟事例紹介

2人乗りで速度超過をしていた原動機付自転車の
衝突事故において道路の管理の瑕疵が争われた事例 岡崎 之彦 44
—三原市道原動機付自転車衝突事故損害賠償請求事件—

連載 道と思想 (その15) 三木 克彦 50

とんび の広場

世界遺産五箇山と道の歴史(富山県) 中村 信悟 54

おいでよ堺へ(堺市) 寶子 英司 57

連載／社会実験 道を活用した
「夢のある空間づくり」社会実験(一宮市) ... ニノ宮 和雄 62

時・時・時 70



道路広報センターホームページ
(<http://www15.ocn.ne.jp/~roadpr>)にて、
「道路行政セミナー」創刊号からの
バックナンバーをご覧いただけます。

二輪車ETCの本格運用

道路局有料道路課

はじめに

ETC (Electronic Toll Collection System : ノンストップ自動料金支払いシステム) は、平成一三年三月から四輪車を対象に一般運用が開始されてから五年が経過したところである。その間、着実にETC利用が増加し、平成一八年一月一〇日から一月一六日の全国における週間平均利用率は六四・五%、特に、首都高速道路の利用率は七二・三%と、七割を超えるお客様がETC利用という状況である。

一方、高速道路を利用する二輪車ユーザーは、通行料金支払い時に、料金所で一旦停止の後、手袋をはずし、小銭あるいはハイウェイカード等をポケットから取り出して料金を支払わなければなら

ず、料金所でのサービスタイムの長さから後続車両に渋滞が発生することもあるなど、非常に不便な思いをしている状況であった。こうした料金支払い時の煩わしさに加えて、度重なる偽造等の影響によりハイウェイカードや回数券が廃止されたため、ETCを利用できない二輪車は実質的な割引を受けられない状況にあったことから、早期の二輪車ETC導入に対する要望が強かった。国土交通省と高速道路会社等においては、二輪車ETCの本格運用開始を目指し、平成一七年四月から試行運用を実施してきたところであるが、このたび、平成一八年一月一日(水)午前〇時から四輪車のETCが利用可能な全国の高速道路において本格運用を開始した(写真1)。今回は、これまでの二輪車ETCに関する検討の経緯につい



写真1 二輪車ETC (料金所通過状況)

て整理するとともに、本格運用に向けた対応等について報告する。

二輪車ETCの検討経緯

1 運用方式の決定

二輪車へのETC適用については、平成一二年
度から国土交通省、道路関係四公団（当時）、日
本自動車工業会、ETC車載器メーカー等ととも
に、導入に向けた検討を行ってきたところである。

平成一三年度から一四年度においては、二輪車
のETC導入方式として、①現行ETC活用方式
と、②非接触ICカード方式の二つの方式の導入
可能性を検討した。①は現行の四輪車用のETC
と同様に、二輪車にも車載器を搭載してETCカ
ードを挿入し、料金所においてノンストップ走行
するという方式である。一方、②は鉄道系の料金
決済方式として、導入が進められている非接触方
式によるものであり、二輪車は料金所で一旦停止
し、料金所に設置された端末に非接触型のICカ
ードをかざして通行するというものである。

特に、現行ETC活用方式についてはテストコ
ースで実験を行い、既存のETC車載器（四輪車
用）を二輪車に搭載する場合には、防水、防塵、
防振等に対する詳細な検討が必要であること、追
従走行、併走、車群走行については通過時に問題
があること等の課題を抽出した。

平成一四年度では、この二つの方式の検討を進
め、実際の高速道路を利用した試行運用を次年度
に実施することとした。そして、平成一五年度に、
①現行ETC方式では四輪車用ETC車載器に防
水・防振対策を施し、二輪車に搭載して試行運用
を実施し、②非接触ICカード方式では、ISO
15693に準拠した非接触ICカードを用いて試行
運用を実施した。その結果、両方式においても通

平成12年度～15年度

- 現行ETC活用方式による二輪車ETCの導入可能性を検討
現行ETC方式：四輪車載器に防水/防振対策を施し、二輪車に搭載して試行運用

平成16年度

- 11月26日 「第9回ETC普及活用検討委員会」にて現行ETC方式を採用
(四輪車載器改良型の開発)
- 1月31日 二輪車ETC車載器供給の公告(官報公告)
- 2～4月 二輪車ETC車載器の開発・製作(日本無線株式会社)

平成17年度

- モニター試行運用を開始
- 4月28日 特定モニターによる首都高速道路(東京都内)試行開始
- 6月13日～ 特定モニターによる首都圏旧日本道路公園区間(1都3県)試行開始
- 12月23日～ 一般モニターによる首都圏試行開始
- 2月13日～ 特定モニターによる中部圏及び関西圏試行開始

平成18年度

- 4月27日 首都圏一般モニター追加募集
- 4月29日～ 首都圏試行範囲の拡大(十次城、栃木、群馬、山梨、静岡)
- 7月10日～ 一般モニターによる中部圏試行開始
- 7月24日～ 一般モニターによる近畿圏試行開始
- 11月1日 本格運用開始

図1 二輪車ETCの検討経緯

信上の問題は無く、安全に走行可能なことが確認
された。また、車載器形態の検討・開発、料金所
における安全対策・不正通行対策の方向性につい
て見極めを行い、二輪車の効率的な料金支払い方
法の方針決定を行うこととなった。

その結果、平成一六年一月に、どちらの方式で
も安全に走行可能であるものの、①現行ETC方式
であれば、四輪車と同様に料金所におけるノンスト
ップ走行が可能となること、及び都市高速道路で設
置されている出口ETC(フリーフロー方式)に二
輪車が一旦停止するためのスペースを確保すること
が困難なこと等から、現行ETC方式を採用するこ
とを基本方針とし、車載器は四輪車用をベースに改
良を加えることにより、引き続き、一般運用に向け
た検討を進めることとなった(図1)。

2 本格導入に向けた試行運用

基本方針決定を受け、本格導入に向けた試行運
用を実施し、安全性や運用に問題が無いことを確
認することとした。二輪車ETCの導入には、①
二輪車用ETC車載器の開発(二輪車の振動や屋
外環境でも正常に動作する車載器の開発)、②開
閉バーについての安全対策、③利用方法の周知
(追越し、併走の禁止等の運用ルールの周知)と
いう課題があり、以下に示すような対応策を講じ
た上で試行運用に臨んだ。



写真3 二輪車用ETC車載器搭載状況 (試行運用)



写真2 二輪車用ETC車載器 (試行運用)

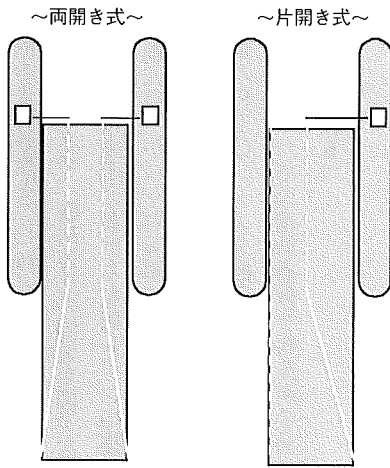


図2 料金所における路面標示



写真5 料金所における路面標示



※両開き式の例

写真4 料金所における開閉バーの短尺化

- ① 二輪車用ETC車載器
 現行の四輪車用ETC車載器を基本として、防振対策や耐侯対策を施した二輪車用ETC車載器の開発のため、道路関係四公団とともに既存のETC車載器の仕様に加え、防水・防振について条件を付した「ETC車載器仕様書(案)―二輪車試行用」を策定し、平成一七年一月に官報公告により試行運用に用いるETC車載器の調達に係る公募を行った。その結果、一社の応募があり、自動二輪車用ETC車載器を調達するに至った(写真2・3)。
- ② 開閉バーについての安全対策
 二輪車がETCを利用する際、通信等の不具合により開閉バーが開かなかった場合、大きな事故の原因となる可能性があるため、開閉バーの長さを短くして一・二m〜五m程度の隙間を設け、開閉バーが開かなかった場合でも、二輪車が安全にレーンから退避できるようにした。さらに、安全かつ円滑に開閉棒の開閉部に二輪車を誘導するため路面標示を施した(写真4・5、図2)。
- ③ 利用方法の周知
 追越しや追い抜き、速度超過などの危険行為を抑制するため、試行運用参加者全員に対して利用方法説明会もしくは利用マニュアル理解度確認試験を行うこととした。また、ポスター等でもレ

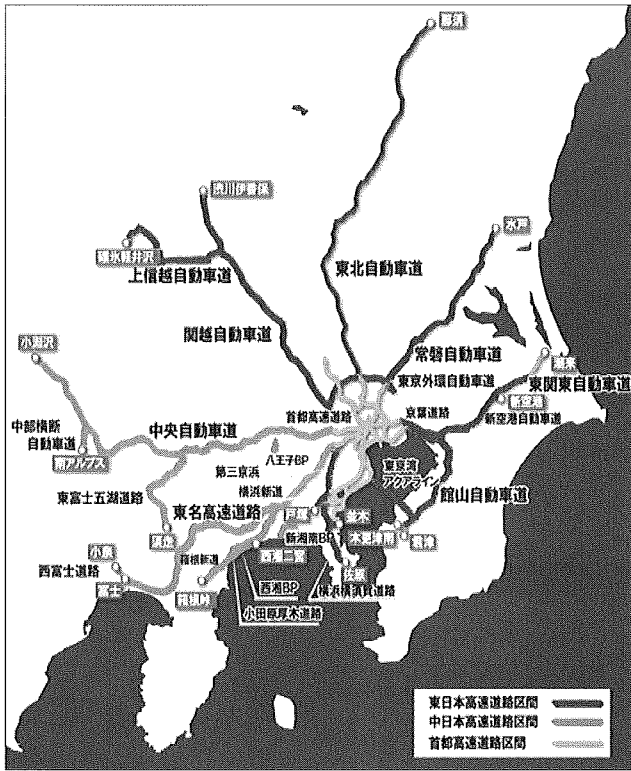


図3 首都圏における二輪車ETC試行運用エリア



図4 中部圏における二輪車ETC試行運用エリア

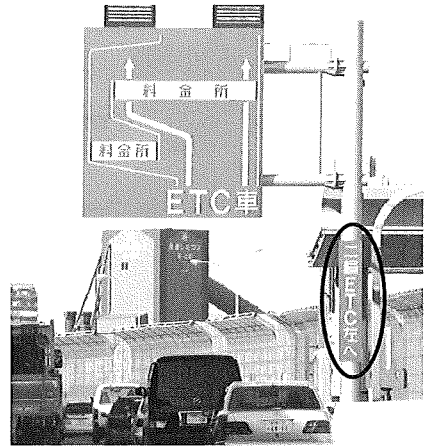


写真6 補助看板の設置

ン内の走行速度を二〇km/h以下とすることを呼びかけることで、利用方法の周知を図った。

④ 本線料金所における左側レーンの推奨
幅広で、かつ左右両側にETCレーンがある本線料金所においては、比較的走行速度の低い左側のETCレーンを推奨することとし、安全に誘導するための補助看板を料金所手前に設置した(写真6)。

3 試行運用の実施結果

こうして、平成一七年四月から首都圏の一部料金所において二輪車ETCの試行運用が開始された。当初は白バイやバイクといった特定モニターによる試行運用であったが、同年一二月から一般モニターも試行運用に加わった。また、阪神圏、中部圏においても平成一八年二月から試行運用を実施してきたところである。

(1) 対象エリア
 試行運用は、三大都市圏において八つの有料道路事業者の協力により、図3～5に示す広範なエリアにおいて実施した。また、特定モニターによる試行運用を実施した上で、一般モニターの試行運用へ移行するという段階的な試行とした。

(2) モニター数及び走行状況
 三大都市圏の特定モニター、一般モニター合わせて約五、〇〇〇名が試行運用に参加し、累計で二〇万回以上の料金所走行を実施した結果、事故

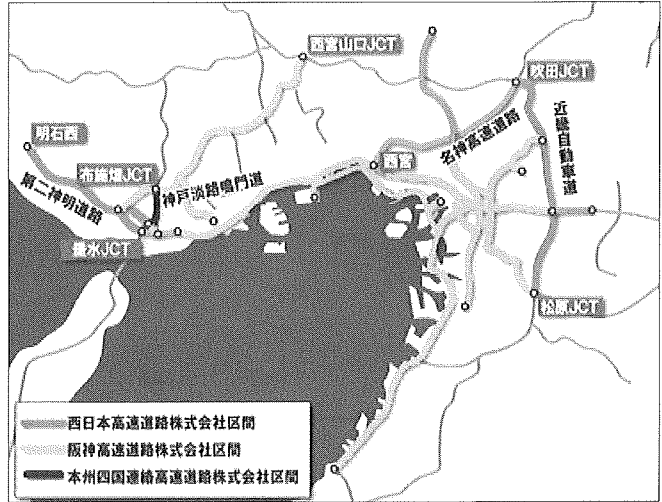


図5 阪神圏における二輪車ETC試行運用エリア

表1 モニター状況

区分	首都圏	近畿圏	中部圏	合計
特定モニター	128台	50台	31台	209台
一般モニター	3,583台	901台	315台	4,799台
合計	3,711台	951台	346台	5,008台

※平成18年9月15日時点

表2 走行状況

対象	首都圏	近畿圏	中部圏	合計
特定モニター	19,152回	17,174回	2,001回	38,327回
特定/一般モニター	151,078回	11,084回	1,721回	163,883回
合計	170,230回	28,258回	3,722回	202,210回

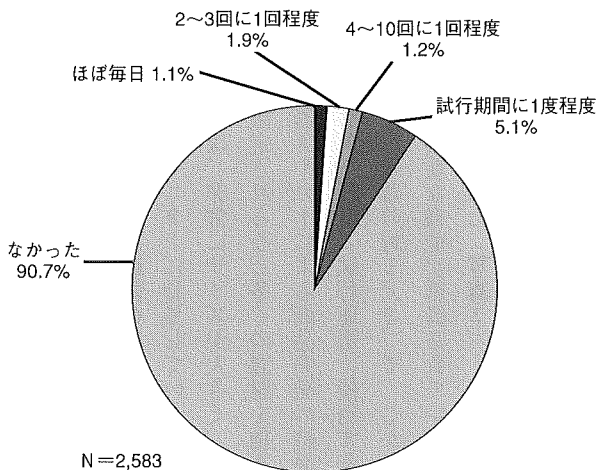


図6 ETCの利用にともない、危険を感じる場面がありましたか？

の発生も無く、通信上の目立ったトラブルも発生していない(表1・2)。

(3) モニターへのアンケート調査結果
 モニターに対し、アンケート調査を実施したところ、安全性については約九割のモニターが危険を感じることなく、料金所を通過できたと回答している。危険を感じた状況の例としては、「後続車

両があまり車間距離を取らずに入ってきた」、「ETCレーンの進入直前に、横の車が急に割り込んできた」等の報告があった。

開閉棒に対する圧迫感・恐怖感に関する質問では、約3/4のモニターが特に感じることも無く通行しているが、「開閉棒が開くタイミングが遅い」、「仮に開かなかつた場合に不安」等の意見も

※ 図7で「圧迫感・恐怖感をやや感じた」モニターのみ回答

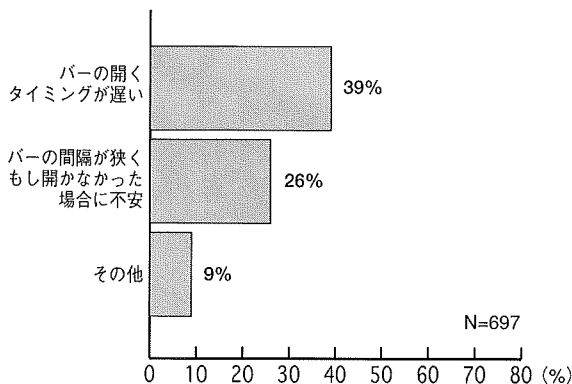


図8 料金所の開閉バーに対して圧迫感・恐怖感を
感じた理由は何か? (複数回答可)

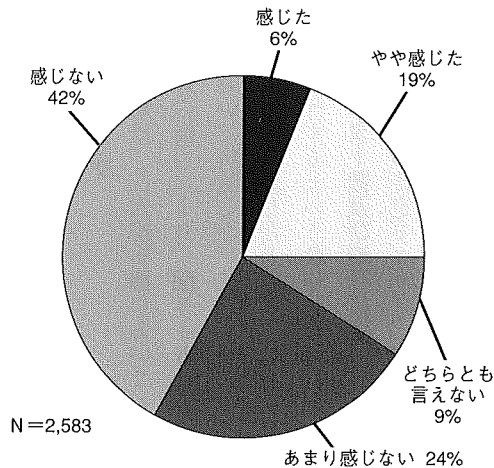


図7 走行中、料金所の開閉バーに対して
圧迫感・恐怖感を感しましたか?

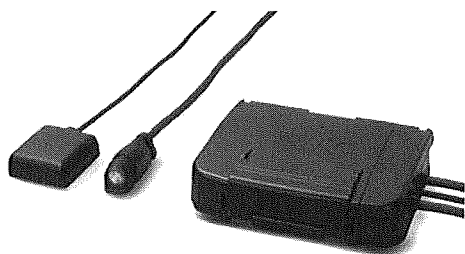


写真7 二輪車用 ETC 車載器 (市販用)

1 / 4程度見られた(図6~8)。

三 本格運用に向けた対応

試行運用結果や、警察等との関係機関との調整により本格運用までに対応した主な施策を紹介する。

1 料金所における対応

試行運用実施時から対応していた短尺開閉棒の採用、路面標示の設置、本線料金所における左側レーンの推奨については、そのまま本格運用においても採用することとした。

2 一二五cc以下車両の利用について

E T Cが整備されている一部の道路では一二五

cc以下車両の走行が可能であるが、E T C利用を

認めた場合、走行できないはずの高速道路に間違
つて流入する可能性があるため、当面の間、一二
五cc以下車両を対象としないこととした。

3 二輪車用 E T C 車載器の改良

試行運用でモニターに貸与している二輪車用 E
T C 車載器は、非常にサイズが大きく、取付可能
な車種も限定されるなど多くの課題を抱えていた
が、車載器メーカーによる商品開発の結果、非常
にコンパクト、軽量(試行運用に使用するために
開発された車載器の約1/2)で、しかも二輪車
用としての必要な機能が維持されている市販用の
車載器が開発された(写真7)。

4 走行方法の周知・徹底

並走や追い越し、車群走行などの走行方法を抑
制するため、有料道路事業者が策定した「E T C
システム利用規程」において二輪車の走行方法を
明記するとともに、多様な広報媒体を活用して注
意喚起を実施している(図9)。

5 セットアップ、車載器取付体制の整備

二輪車に E T C 車載器を取り付ける場合、限ら
れたスペースに適切に設置し、アンテナ位置の不
備等による通信エラーを防止する必要があるた



図9 二輪車ETC本格運用開始ポスター

ETC 二輪車ETC車載器リース制度

これなら、バイクのETCも始めやすい。

ETC導入費用から
15,750円割引!

ETC導入費用から、15,750円を割引。残額は、分割払いで購入またはリース契約。便利なETCを手軽にスタートできるのが、二輪車ETC車載器リース制度。ETCを2年以上かつ3回以上の分割払いで購入またはリース契約で始めると、ETC導入費用から15,750円が割引されます。

二輪車ETC車載器リース制度

- ・15,750円は、お近くの二輪車ETC車載器リース制度加盟店でどうぞ。
- ・お支払い方法は、お近くのETC加盟店からETC導入費用から、15,750円を割引し、残額を分割して購入、またはリース契約。
- TEL:03-3230-1933
- www.etc.or.jp/monitor/

まずは、お近くのお店へ、ETC導入費用から、15,750円を割引し、残額を分割して購入、またはリース契約。

申込に必要なものを確認しましょう。

ETC車載器
ETCカード
ETC料金

お支払いは、ラクラク。ETCを始めるのに必要なETC導入費用から、15,750円を割引し、残額を分割して購入、またはリース契約していただきます。

¥15,750割引

※ETC導入費用から15,750円を割引し、残額を分割して購入、またはリース契約していただきます。

これで、ETCの準備完了。ご利用はETCカードが主です。

平成18年11月1日から、二輪車ETC、スタート。

二輪車の車載器は、二輪車の車載器として使用できません。125cc以下の二輪車は、ETCの取り付け、及びセットアップはできません。

図10 二輪車ETCリース制度

め、現在の四輪車用ETC車載器の登録店制度とは別に、二輪車専門の登録店制度を構築することとした。特に、二輪のセットアップ店となる要件として、車載器販売と取付も行うことができる店舗であること、また、車載器メーカーによる店舗への技術指導も行っている。

四 本格運用後の状況

1 走行状況等

二輪車ETCの走行台数は、十一月一日の運用

開始から一〇日間のデータで、NEXCO東・中・西日本の三社合計による平日平均が約六〇〇台、休日平均が約一、五〇〇台となっている(三社合計による総通行台数に占める自動二輪車の通行台数は約七、五〇〇台/日(約〇・二%)。また、首都高速では一日平均で約三〇〇台となっている。

2 助成制度(車載器購入支援)の実施

二輪車用ETC車載器のセットアップ件数は約八、〇〇〇件(モニター約五、〇〇〇件含む)である。二輪車ETCの走行台数は約五〇〇店

1 走行状況等

ある二輪車ユーザーに対し、以下のような車載器

舗(十一月二〇日時点)となっているが、今後、どちらについても大幅な増加が見込まれており、二輪車ETCの利用が促進されるものと思われる。

二輪車用ETC車載器は、要求されるスペックが四輪用車載器よりも高いため、市販されている車載器本体の実売価格が三万円(税別)とかなり高価となっている。このため、ETC利用意向のある二輪車ユーザーに対し、以下のような車載器

購入支援策を展開し、初期費用の低減による普及促進を図っている。

(1) 二輪車ETC車載器リース制度

国土交通省では、ETC導入時の初期費用を低減し、ETCを手軽にスタートできる「二輪車ETC車載器リース制度」を一月三十一日まで実施している。車載器の購入・取付・セットアップの代金・リース等の金利・手数料等から一五、七五〇円(税込)を割引するものである。詳細については、ホームページ (<http://www.orse.or.jp/monitor2/index.html>) を参照されたい(図10)。

(2) ETCマイレージサービス「二輪車用ETC

車載器ご購入支援キャンペーン」

NEXCO東・中・西日本の三会社では、三月三十一日までに新規に車載器を購入・取付・セットアップし、ETCマイレージサービスに登録した場合、一、二〇〇ポイント(最大で九、六〇〇円相当の無料通行分)をプレゼントしている。さらに、先着一万名にはプラス八〇〇ポイント(合計二、〇〇〇ポイント)一六、〇〇〇円相当の無料通行分)をプレゼントとなる。詳細については、ホームページ (<http://www.smile-etc.jp/motorcycle/homepage/>)

図11 阪神高速二輪車ETC化キャンペーン

campaign.html) を参照されたい。

(3) 阪神高速二輪車ETC化キャンペーン

阪神高速道路(株)では、一月二十四日から先着三〇〇〇名を対象に、近畿二府四県の「二輪車ETC車載器助成取扱店」で、新たに二輪車用ETC車載器を購入、取付、セットアップを行いアンケートに協力した場合一五、七五〇円(税込)を支援している(※申込状況によっては、本誌発行時にキャンペーンが終了している場合もあるので、ホームページ (<http://www.hanshin-exp.co.jp/drivers/etc/topics/2006-1019-1953-9.html>) を参照されたい(図11))。

なお、これまでの四輪車に対するETC各種料金割引(マイレージサービス、深夜割引・早朝夜間割引といった時間帯割引等)は、二輪車にもすべて適用されている。

五 おわりに

二輪車ユーザーから早期導入を要望されていた二輪車ETCの本格運用について、様々な調査、議論、試行運用を実施し、本年秋に実現させることができた。ここに至るまでに、数多くの関係者の方々のご協力をいただいたことに対して、厚く御礼を申し上げます。数多くの二輪車ユーザーにETCを利用していただけるように、引き続き、ETCの普及促進に努めていきたい。

道路法施行令の一部を改正する政令（平成一八年政令第三五七号）の

施行に当たつての取扱いについて

（自転車、原動機付自転車又は二輪自動車の車輪止め装置その他の器具の

占用及び交差点等の地上における占用の場所の基準の緩和）

道路局路政課道路利用調整室

一 はじめに

先月号においては、道路法施行令（以下「令」という。）の一部改正により自転車道、自転車歩行者道又は歩道等（以下「歩道等」という。）において自転車、原動機付自転車又は二輪自動車の車輪止め装置その他の器具（以下「自転車等駐車器具」という。）の占用が可能となったこと及び道路の交差し、接続し、又は屈曲する場所（以下「交差点等」という。）の地上における占用の場所の基準を緩和し、一部の物件（水管等）を除き工作物、物件又は施設（以下「工作物等」という。）を当該場所に設けることが可能となったことについて、その背景及び概要について紹介したところ

であるが、道路法施行令の一部を改正する政令（平成一八年政令第三五七号）の公布（平成一八年一月一日付）に合わせ、本改正に係る取扱いとして占用許可基準の細目等の運用上必要となる事項について、道路局長から各地方整備局長等へ通知したことから、その内容について紹介することとする。なお、施行については平成一九年一月四日とされている。

二 「道路法施行令の一部改正について」

（道路局長通知）

1 背景

道路上における放置自転車が歩行者又は自転車（以下「歩行者等」という。）の安全で円滑な通行

の妨げとなつてきているなど、放置自転車対策は喫緊の課題となつてきているところである。また、原動機付自転車及び二輪自動車についても、近年普及が進む一方、その駐車場の不足などによる違法駐車が問題となつてきているところである。

このような現状において、これまで平成一七年の令の改正により、道路に接する自転車駐車場に加えて、道路上の自転車駐車場を道路附属物として位置付け、道路管理者が当該自転車駐車場を整備することを可能としたことや先般施行された改正駐車場法において、駐車場法の対象となる自動車の定義に新たに二輪自動車を含め二輪自動車用の駐車場の整備を促進することを図るなどの動きがあったところである。なお、平成一六年度～平

成一七年度構造改革特区（第六次提案）第八次提案）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を可能とする旨の要望がなされ、放置自転車の減少により歩行者等の通行を円滑にする効果も期待できることから、当該措置を講ずる旨が「規制改革・民間開放推進三か年計画（再改定）」（平成一八年三月三一日閣議決定）において定められたところである。

こういった状況の中、自転車等の放置問題の解消に資するため、公共交通事業者等の道路管理者以外の者においても、歩道等に自転車等の駐車場を整備することを可能とするものとして、令の改

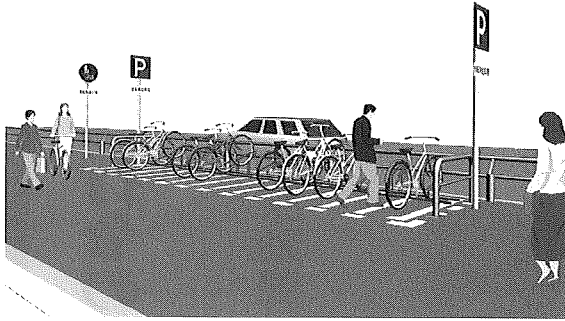


図1 歩道上に車輪止め装置を設置し駐輪場を整備するイメージ

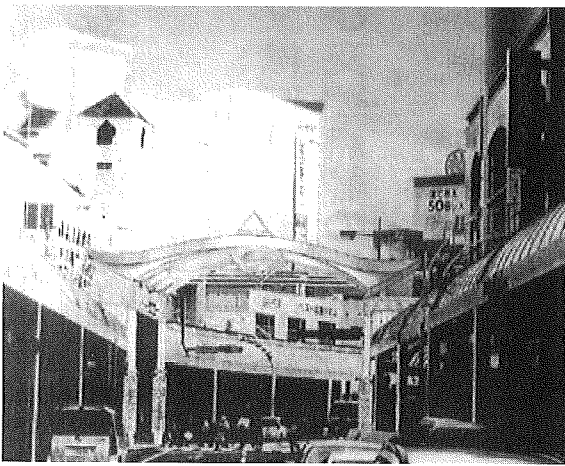


図2 交差点におけるアーケード装置の設置イメージ（合成により作成）

正により、自転車等駐車器具を道路の占用の許可に係る工作物等に位置付けることとしたものである（設置イメージは図1のとおり）。

また、この他に交差点等の地上における占用の場所の基準の緩和に係る改正を行っている。

これは、一般的に交差点等は交通がふくそうする場所であることから、これまで電線及び電柱を除き、交差点等の地上には工作物等を設けてはならないとされていたが、例えばアーケードを設置することにより、バリアフリーや回遊性が向上するなど、道路利用者の利便が図られることから、道路標識や信号機等の視認性が確保され

るなど一定の要件の下、占用を認める方が望ましい場合もあることから、一律に禁ずるのではなく、工作物等の種類又は道路の構造からみて道路の構造又は交通への支障がない場合において、交差点等の地上に設けることを可能としたものである（設置イメージは図2のとおり）。ただし、道路の構造又は交通に及ぼす影響が大きい水管、ガス管、下水道管及び石油管については設置できないものとされている。なお、平成一八年度構造改革特区（第九次提案）において、交差点等の地上におけるアーケードの占用を可能とする旨の要望がなされ、交差点の状況や設置方法により、必ずしも道路管理上の支障が生じない場合もあり、また、車道で分断されている街区をアーケードでつなぐことにより、商店街の回遊性を高め、中心市街地の活性化を促進する効果も期待できることから、道路の構造又は交通に交通安全上支障のない場合にはこれを認めることとするが「構造改革特区の第九次提案等に対する政府の対応方針」（平成一八年九月一五日）において決定されたところである。

2 概要

今般、道路局長から各地方整備局長等へ「道路法施行令の一部改正について」（平成一八年一月一五日付け国道利第三一〇号）を通知し、その運

用に係る取扱いと自転車等駐車器具の占用許可基準を示したところである。

本項においては、本通知の概要について紹介することとする。

(1) 交差点等の地上における占用の場所の基準の緩和について（令第十条第一号八等関係）

〈改正趣旨及び基本方針〉

改正の背景は前述のとおりであるが、本改正は道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼさない場合に限り、交差点等の地上における占用を認めることとしたものであり、その占用を一律に認める趣旨ではないことに留意することが重要である。

したがって、その占用の許可に当たっては、工作物等を設けることにより歩行者等の安全で円滑な通行の妨げとなることや信号機や道路標識等の効用を妨げることがないよう慎重に取り扱うとともに、道路利用者の利便性の向上等を総合的に判断する必要がある。

(2) 自転車等駐車器具の工作物等への追加及びその占用の場所に関する基準について（令第七条第八号、第十一条の七及び第十一条の八関係）

① 改正趣旨

改正の背景については、前述のとおりであるが、令においては占用の形態や道路に及ぼす影響等を考慮して、電柱や水管など特定の工作物

等について、別個に占用の場所の基準を定めているところ、自転車等駐車器具についても、その占用により歩行者等の安全で円滑な通行に支障を与えることがあることなどにかんがみ、令第十一条の七及び第十一条の八において占用の場所の基準を規定したものである。

② 基本方針

占用の許可に当たっては令に規定された場所の基準によるほか、本通知に付している自転車等駐車器具の占用許可基準により適正を期すこととしている。

③ 占用料

占用料の額の算定に当たっては、政令別表において、占用面積1㎡一年につき、近傍類似の土地の時価に〇・〇一八を乗じて得た額としている。

この場合の占用面積は、自転車等駐車器具の設置によつて歩行者等が通行することができなくなり、占用者が継続して使用していると認められる道路の部分の面積となることに留意する必要がある。これは占用者が設けるのは車輪止め装置（通称ラック）、柵、上屋、照明器具、案内板、自動精算機等の自転車等駐車器具であるが、これらを設けることにより、一定の駐車スペースが確保され、さらに当該場所に自転車等が駐車されるため、実質的に歩行者等が通行

することができなくなる部分が生じることから、このような駐車空間と歩行空間の実態を踏まえることが適当であるという趣旨である。

なお、占用料の額は駐車場法第十七条第一項に規定する都市計画として決定された路外駐車場以外の駐車場と同様に減額する措置を講ずることとし、政令で定める額の五〇％とすることとしている。

④ 自転車等駐車器具の占用許可基準（通知別紙）

1 趣旨

令で定める基準は、道路の構造又は交通の危険防止の見地から定められた最低の基準であり、令第十一条の七及び第十一条の八で規定している自転車等駐車器具に係る占用の場所の基準についても同様である。しかしながら、自転車等駐車器具については、その構造や占用の場所によつては、歩行者等の安全で円滑な通行に支障を与えることがあることなどにかんがみ、法令の基準のほかに本通知の別紙において、その占用主体や構造等に係る占用許可基準を策定し、道路管理の適正を期すものである。

なお、本基準のほかに、道路附属物として自転車駐車場等を整備する際の設置指針（路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針（平成一八年一月一五日付け国道交安第二八

号)が地方道・環境課長から各地方整備局道路部長等へ通知されたところであり、自転車等駐車器具の設置に当たっても本指針を参考とすることとしている。

2 方針

自転車等駐車器具の占用を認めることとしたのは、道路上における放置自転車等の問題の早期解決など、歩行者等の安全で円滑な通行を確保することが喫緊の課題となっていることを踏まえてのものであることにかんがみ、次のいずれにも該当するものであることとした。

ア 放置自転車等が問題となっている地域等において、これらが整序されることにより、歩行者等の安全で円滑な通行に資する等相応の公共的利便に寄与するものであること。

イ 自転車等駐車器具は、逼迫する駐車場需要に対応するという公益性が大きいことから、一般に占用を認めるものであることから、一般公共の用に供するものであること。

また、占用主体については、地方公共団体、公益法人、公共交通事業者、商店会その他自転車等駐車器具を適切に管理し、これに駐車される自転車等を適切に整序する能力を有すると認められる者とし、占用に当たっては、

放置自転車等の整理や撤去、当該地域における街づくり等に関する各種施策等との整合性を確保するため、占用主体、占用の場所、駐車料金の額や徴収方法などの運営形態等について、関係地方公共団体等と十分に調整し、その意見、要望等を反映したものとすることとしている。

このような方針を踏まえて、占用主体の選定や自転車等駐車器具の管理運営等に適正を期すものである。

3 占用の場所

令第十一条の七及び第十一条の八において、自転車等駐車器具の占用の場所の基準について規定しているところであるが、本通知においてはその取扱い等について示している。

まずは、自転車駐車器具の占用の場所についてであるが、当該駐車器具は、車道以外の道路の部分(分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分を除く。以下同じ。)に設けることとなるが、設置に当たっては、交通のふくそうする場所、他の占用物件の多い場所等道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのある場所を避けるなど、当該道路及びその周辺の状況等からみて適当な場所でなければならない。なお、車道以外の道

路の部分として想定している部分は、自転車道、自転車歩行者道、歩道、法面、側溝上などである。

また、歩行者等の安全で円滑な通行に支障を与えないように設置するため、自転車駐車器具を自転車の駐車の用に供したときに、歩行者等が通行することができる歩道等の部分の一方の側については道路構造令(昭和四五年政令第三三〇号)に規定する幅員を確保することを義務付けている。一方の側としているのは、自転車駐車器具については、例えば歩道等の中央部分付近に植樹帯があり、その植樹帯間に設置する方が適当である場合においては、両側に幅員を確保する必要はなく、一方の側に歩行者等が安全で円滑な通行ができる幅員を確保すれば足りるからである。なお、両側の幅員を合算することにより、幅員基準に達するようなケースは基準に適合していないことになる。令第十一条の七第二号ただし書きは、幅員に係る基準の特例を規定しているものであり、例えば横断歩道橋の下の歩道上や植樹帯間に設ける場合など、当該駐車器具を自転車の駐車の用に供したときに、歩行者等が通行することができる部分の一方の側の幅員が従前を下回らない場合で、道路の構造又は交通に著しい支障を及

ばすおそれのないような場合である。

(参考：令第十一号の七第二号に規定する幅員)

ア 自転車道については、道路構造令第十条第三項本文に規定する幅員(現行規定上は、二m以上。)であること。

イ 自転車歩行者道については、道路構造令第十条の二第二項に規定する幅員(現行規定上は、歩行者の交通量が多い道路が四m以上、その他の道路は三m以上。)であること。

ウ 歩道については、道路構造令第十一条第三項に規定する幅員(現行規定上は、歩行者の交通量が多い道路が三・五m以上、その他の道路は二m以上。)であること。

交差点等の地上においては、当該場所が一般的に交通のふくそうする場所であることなどから、工作物等を設けることは適当ではなく、これは自転車駐車器具においても同様である。しかしながら、例えば横断歩道橋の下の歩道上に設ける場合においては、道路の構造上の問題がなく、歩行者等の安全で円滑な通行の妨げとなることや信号機、道路標識等の効用を妨げることがない場合もあることから、特例として設けることを可能としているものである。なお、前述のとおり、他の工作物等についても水管などの管類を除き、交差

点等の地上における占用の場所の基準を緩和するものである。

上屋や照明器具などの自転車駐車器具の設置に当たっては、道路の上空に設けられる部分が生じることが想定されるところであるが、当該部分と歩行者等が接触することのないように、高さ制限(道路の上空に設けられる部分の最下部と路面との距離を四・五m(歩道上にあつては、二・五m)以上とする。)を規定することにより、歩行者等の安全で円滑な通行を確保することとしている。

さらに、令に規定する基準のほかに、近傍に視覚障害者誘導ブロックが設置されている場合には、当該ブロックとの間に十分な間隔を確保できる場所に設けることとし、視覚障害者の安全で円滑な通行に配慮をすることとしている。

次に、原動機付自転車等駐車器具の占用の場所についてであるが、設置に当たって車道以外の道路の部分に設けることは自転車駐車器具と同様であるが、駐車するために原動機付自転車又は二輪自動車(以下「原動機付自転車等」という。)に乗車したまま歩道等内を通行して、歩行者等との交通事故を惹起させることのないように、歩道等内の車道に近接する部分に設けることとしている。

歩道等の幅員に係る基準については、原動機付自転車等駐車器具の場合は、前述のとおり、歩道等内の車道に近接する部分に設けることとなるので、必然的に路端に近接する側のみ歩行者等が通行することができ歩道等の幅員を確保することになる。

この他については、自転車駐車器具と同様の取扱いとしている。

4 構造

自転車等駐車器具の構造については、令第十二条に規定する基準のほかに、その設置により歩行者等の安全で円滑な通行に支障を与えることがないように、別個に次のような詳細な基準を定めている。

自転車等駐車器具は固定式とし、十分な安全性及び耐久性を具備したものとし、その構造及び色彩は周囲の環境と調和するものであり、信号機、道路標識等の効用を妨げないものとするとしている。

ラックについては、安全や視距を確保する観点から一層式となる平面式とすることとし、例えば前輪ラックや傾斜ラックなどが考えられる。

また、歩行空間と自転車等の駐車空間を明確に区分するために、自転車等が駐車されることとなる道路の部分の外周のうち、歩行者

等の進行方向と交差する部分がある場合には、柵等を設けることとともに、当該部分以外の外周においても接触事故等がないよう、柵等を設けることを推奨している。

さらに、必要に応じて、反射材を取り付け又は照明器具を設けるなどにより歩行者等の衝突等を防止するための措置を講じることや自転車等の駐車等に際し、歩行者や自動車等と接触することがないように、必要な余裕幅を確保するなどの安全上の配慮を十分行う必要がある。

自転車等駐車器具の設置に当たっては、駐車可能な範囲及び駐車の方法を示すため、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に定められた道路標識、区画線及び道路標示を設けることから、管轄する警察署長と十分な協議を行うことも必要となる。

このほか、原動機付自転車等駐車器具を設ける場合においては、原動機付自転車等に乗りしたまま歩道等内を通行することがないように、柵等を設けることなどにより、原則として車道側から進入するものとするこゝや上屋を設ける場合においては、当該上屋の構造等について、「ベンチ及び上屋の道路占用の取扱いについて」（平成六年六月三〇日付け建設省道政発第三二号）Ⅱ3に掲げる基準を

準用することを示しているものである。

5 その他

1から4までのほかに、自転車等駐車器具の道路占用の許可に際し、建築基準法第六条、消防法第七条又は道路交通法第七条の許可等が必要な場合には、これらの関係機関とも事前に協議等を行うなど十分な連絡調整を図ること、占用の許可に当たって、占用の許可を行うに際しての一般的な条件のほか、必要に応じて、自転車等が適正に駐車され、歩行者等の安全で円滑な通行が確保されるよう自転車等の整序等を適切に行うこと、不特定多数の者の利用に供すること、その利用について時間単位、月単位等により駐車料金を徴収する場合において、付近の駐車場等の駐車料金に比して著しく均衡を失しないものであることなどの条件を付すこと、特定の利用者による自転車等の通常の保管場所として、利用されることにならないようにすること、関係地方公共団体、沿道住民、沿道店舗、道路利用者等の理解を十分に得るなど地域の合意形成の確保に努めることなど、占用の許可に当たって留意すべき事項について示している。

三 おわりに

以上のように、本改正は道路上における放置自

転車等が社会問題となつていたりことや道路利用者のニーズに応えることなどから検討を重ね、本改正に至つたものである。

平成一九年一月四日の施行後においては、歩道上等における自転車等駐車器具の設置、あるいは交差点におけるアーケードや歩行者用の案内標識の設置などが可能となるものであり、これらにより道路利用者の利便性の向上や安全性の確保などに寄与することが期待される。

参考：「道路法施行令の一部改正について」

（平成一八年一月一日付け国道利第三二号）

国道利第三一号
平成一八年一月一日

各地方整備局長
北海道開発局長
沖縄総合事務局長
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構理事長

あて

国土交通省道路局長

道路法施行令の一部改正について

道路法施行令の一部を改正する政令（平成一八年政令第三五七号）が、平成一八年一月一日に公布され、平成一九年一月四日から施行されることとされたところである。

ついては、下記の事項に留意の上、その運用に遺憾のないようにされたい。

また、本改正により、歩道等における自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具（以下「自転車等駐車器具」という。）の占用が認められることとなったところ、自転車等駐車器具の構造や占用の場所によっては、歩行者又は自転車（以下「歩行者等」という。）の安全で円滑な通行に支障を与えることがあることなどにかんがみ、別紙のとおり、自転車等駐車器具の占用許可基準を策定したので、占用に当たっては、本基準に従い取り扱うものとする。

なお、本政令の施行に伴い、下記第2のとおり関係通達を一部改正するので、運用上誤りのないようにされたい。

本通達の内容については、警察庁交通局と調整済みであることを申し添える。

記

第1 道路法施行令の一部を改正する政令関係

1 道路の交差し、接続し、又は屈曲する場所（以下「交差点等」という。）に設けられる道路法第三十二条第一項各号に掲げる工作物、物件又は施設（以下「工作物等」という。）について（改正後の道路法施行令（以下「令」という。）第十条第一号八等関係）

(1) 改正趣旨

改正前の道路法施行令第十条第二項においては、交差点等の地上には、電線及び電柱を除き工作物を設けてはならないこととされていた。これは、一般的に交差点等は、交通がふくそうする場所であり、工作物等を設けることにより自動車運転者等の信号機や道路標識等の視認を遅らせるおそれがあることなどによるものである。

しかしながら、工作物等の種類又は道路の構造によっては、交差点等に設けることが必ずしも道路の構造又は交通に著しい支障を与えない場合もあること、その設置により道路利用者の利便に資する場合があることなどから、道路の構造又は交通に及ぼす影響が大きい水管、ガス管、下水道管及び石油管を除き、工作物等を設けることを交差点等の地上に認めることとしたものである。

なお、平成一六年度構造改革特区の第五次提案において、交差点等の地上における歩行者用の案内標識の占用

を可能とする旨の要望がなされたところである。また、平成一八年度構造改革特区の第九次提案においては、交差点等の地上におけるアーケードの占用を可能とする旨の要望がなされ、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合においてその設置が可能となるよう措置することが「構造改革特区の第九次提案等に対する政府の対応方針」（平成一八年九月一五日）において決定されたものである。

(2) 基本方針

本改正は、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼさない場合に限り、交差点等の地上における占用を認めることとしたものであり、その占用を一律に認める趣旨ではない。

したがって、その占用の許可に当たっては、工作物等を設けることにより歩行者等の安全で円滑な通行の妨げとなることや信号機や道路標識等の効用を妨げることがないよう慎重に取り扱うとともに、道路利用者の利便性の向上等を総合的に判断する必要がある。

2 自転車等駐車器具の工作物等への追加及びその占用の場所に関する基準について（令第七条第八号、第十一条の七及び第十一条の八関係）

(1) 改正趣旨

道路上における放置自転車が歩行者や車いす利用者等の安全で円滑な通行の妨げとなつていするなど、放置自転車対策は喫緊の課題となつているところである。

このような状況の下、道路法施行令の改正により、平成一七年四月一日から、道路に接する自転車駐車場に加えて、道路上の自転車駐車場についても道路附属物として位置付けられ、道路管理者が当該自転車駐車場を整備することが可能となったが、今般、放置自転車問題の早期解決に資するため、自転車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具の占用が認められることとなった。

また、原動機付自転車及び二輪自動車についても、近年普及が進む一方、その駐車場の不足などによる違法駐車が問題となつており、歩行者等の安全で円滑な通行の

妨げとなつてい。よつて、違法駐車対策を推進するため、原動機付自転車又は二輪自動車の車輪止め装置その他の器具の占用が認められることとなった。

さらに、自転車等駐車器具の構造や占用の場所によっては、歩行者等の安全で円滑な通行に支障を与えることがあることなどにかんがみ、その占用の場所の基準が規定されたものである。

なお、構造改革特区の第六次提案から第八次提案において、歩道上への自転車駐車場の占用を可能とする旨の要望がなされ、放置自転車の減少により歩行者等の通行を円滑にする効果も期待できることから、当該措置を講ずる旨が「規制改革・民間開放推進三か年計画（再改定）」（平成一八年三月二日閣議決定）において決定されたものである。

(2) 基本方針

自転車等駐車器具の占用の許可に当たっては、令で規定された基準及び別紙の「自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具の占用許可基準」に従い、厳正に取り扱われたい。

(2) 占用料

占用料の額の算定に当たっては、占用面積1㎡一年につき、近傍類似の土地の時価に〇・〇一八を乗じて得た額とされた。

この場合の占用面積は、自転車等駐車器具の設置によつて歩行者等が通行することができなくなり、占用者が継続して使用していると認められる道路の部分の面積とすることに留意されたい。

第2 その他

1 「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」（昭和四二年一月一三日付け建設省通政発第九〇号）を次のように改める。

記3(2)(b)(三)「駐車場（駐車場法第十七条第一項に規定する都市計画として決定された路外駐車場を除く。）を「駐車場（駐車場法第十七条第一項に規定する都市計画とし

て決定された路外駐車場を除く。)及び自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具」に改める。

2 「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令並びに道の区域内の一般国道及び開発道路に関する占用料徴収規則の施行について」(昭和四十二年一月一三日付け建設省道政発第九〇号の二)を次のように改める。

記Ⅱ(2)(b)(三)中「駐車場(駐車場法第十七条第一項に規定する都市計画として決定された路外駐車場を除く。)」を「駐車場(駐車場法第十七条第一項に規定する都市計画として決定された路外駐車場を除く。)及び自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具」に改める。

3 「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」(昭和四十二年一月二三日付け建設省道政発第九〇号の三)を次のように改める。

記2(2)(b)(三)中「駐車場(駐車場法第十七条第一項に規定する都市計画として決定された路外駐車場を除く。)」を「駐車場(駐車場法第十七条第一項に規定する都市計画として決定された路外駐車場を除く。)及び自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具」に改める。

4 「指定区間内の一般国道における路上広告物等の占用許可基準について」(昭和四十四年八月二〇日付け建設省道政発第五二号を次のように改める。

別紙第4(3)の次に次のように加える。
(4) 上記(3)にかかわらず、公共施設や著名な観光地等を案内し、不特定多数の道路利用者の利便に資する歩行者用の案内標識については、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合において、道路の交差し、接続し、又は屈曲する場所に設けることができる。

別紙

自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具の占用許可基準

1 趣旨

道路上における自転車、原動機付自転車又は二輪自動車(以下「自転車等」という。)の放置問題の解消に資するため、道路法第三十二条第一項第七号に基づく道路法施行令(以下「令」という。)第七号に定める工作物、物件又は施設に、第八号として自転車等を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具(以下「自転車等駐車器具」という。)を追加することとしたところ、その構造や占用の場所によつては、歩行者又は自転車(以下「歩行者等」という。)の安全で円滑な通行に支障を与えることがあることにかんがみ、占用許可基準を策定したので、占用の許可に当たっては、道路法及び令に規定する占用の許可基準に加え、この基準により事務を取り扱い、道路管理の適正を期すものとする。

なお、自転車等駐車器具の占用に当たっては、本基準に加え、別途通知される路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針(平成一八年一月一日付け国道交安第二八号)を参考にすること。

2 方針

(1) 自転車等駐車器具の占用を認めることとしたのは、道路上における放置自転車等の問題の早期解決など、歩行者等の安全で円滑な通行を確保することが喫緊の課題となっていることを踏まえてのものであることにかんがみ、次のいずれにも該当するものであることとする。

ア 放置自転車等が問題となっている地域等において、これらが整序されることにより、歩行者等の安全で円滑な通行に資する等相当の公共的利便に寄与するものであること。

イ 自転車等駐車器具は、逼迫する駐車場需要に対応することから、一般公共の用に供するものであること。
(2) 占用主体は、地方公共団体、公益法人、公共交通事業者、

商店会その他自転車等駐車器具を適切に管理し、これに駐車される自転車等を適切に整序する能力を有すると認められる者とする。

(3) 自転車等駐車器具の占用に当たっては、放置自転車等の整理や撤去、当該地域における街づくり等に関する各種施策等との整合性を確保するため、占用主体、占用の場所、駐車料金の額や徴収方法などの運営形態等について、関係地方公共団体等と十分に調整し、その意見、要望等を反映したものとすること。

3 占用の場所

自転車等駐車器具の占用の場所については、以下のとおり取り扱うものとする。

(1) 自転車等駐車器具の占用の場所
ア 車道以外の道路の部分(分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分を除く。以下同じ。)に設けること(令十一号の七第一項第一号)。

交通のふくそうする場所、他の占用物件の多い場所等道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのある場所を避けるなど、当該道路及びその周辺の状況等からみて適当な場所であること。

イ 歩行者等が通行することができる歩道等の幅員を確保すること(令十一号の七第一項第二号)。
歩行者等の安全で円滑な通行に支障を与えることがないよう設置するため、自転車等駐車器具を自転車の駐車用に供したときに、歩行者等が通行することができる自転車道、自転車歩行者道又は歩道(以下「歩道等」という。)の部分の一方の側の幅員を以下のとおり確保すること。

ただし、横断歩道橋の下の歩道上や植樹帯間に設ける場合など、当該駐車器具を自転車の駐車用に供したときに、歩行者等が通行することができる部分の一方の側の幅員が従前を下回らない場合で、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合においては、この限りではない。

① 自転車道については、道路構造令(昭和四五年政令第三二〇号)第一〇条第三項本文に規定する幅員であ

ること。

② 自転車歩行者道については、道路構造令第十条の第二項に規定する幅員であること。

③ 歩道については、道路構造令第十一条第三項に規定する幅員であること。

ウ 原則として交差点等の地上に設けないこと（令第十一条の七第二項）。

エ 道路の上空に設けられる部分の最下部と路面との距離を確保すること（令第十一条の七第二項）。

オ 特定連絡路附属地に設ける場合にあつては、一般工作物等の占用の場所の基準を準用すること（令第十一条の七第二項）。

カ 近傍に視覚障害者誘導ブロックが設置されている場合には、当該ブロックとの間に十分な間隔を確保できる場所であること。

(2) 原動機付自転車等駐車器具の占用の場所

ア 車道以外の道路の部分（分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分を除く。）内の車道に近接する部分であること（令第十一条の八第一項第一号）。

イ 歩行者等が通行することができると認められる部分に設けること。

ウ 歩行者等の安全で円滑な通行に支障を与えることがないように設置するため、原動機付自転車等駐車器具を原動機付自転車等の駐車のために供したときに、歩行者等が

通行することができる歩道等の部分の幅員を3(1)イ①から③までのとおり確保すること。

ただし、横断歩道橋の下の歩道上や植樹帯間に設ける場合など、当該駐車器具を原動機付自転車等の駐車のために供したときに、歩行者等が通行することができない部分の幅員が従前を下回らない場合で、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合においては、この限りではない。

ウ 3(1)ウからカまでは、原動機付自転車等駐車器具に適用する（令第十一条の八第二項）。

4 構造

自転車等駐車器具の構造等については、以下のとおり取り扱ふものとする。

(1) 自転車等駐車器具は固定式とし、十分な安全性及び耐久性を具備したものとすること。

(2) 構造及び色彩は周囲の環境と調和するものであり、信号機、道路標識等の効用を妨げないものとする。

(3) 車輪止め装置（通称ラック）は、安全や視距を確保する観点から、平面式とすること。

(4) 歩行空間と自転車等の駐車空間を明確に区分すること。この場合においては、自転車等が駐車されることとなる道路の部分の外周のうち、歩行者等の進行方向と交差する部分がある場合には、柵等を設けること。なお、当該部分以外の外周においても接触事故等がないよう、柵等を設けることが望ましい。

(5) 必要に応じ、反射材を取り付け又は照明器具を設けるなどにより歩行者等の衝突等を防止するための措置を講じること。

(6) 自転車等の駐車等に際し、歩行者や自動車等と接触することがないように、必要な余裕幅を確保するなどの安全上の配慮を十分行うこと。

(7) 駐車可能な範囲及び駐車の方法を示すため、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に定められた道路標識、区画線及び道路標示を設ける必要があることから、管轄する警察署長と十分な協議を行うこと。

(8) 原動機付自転車等駐車器具を設ける場合においては、柵

等を設けることなどにより、原動機付自転車等が原則として車道側から進入するものとする。

(9) 上屋を設ける場合においては、当該上屋の構造等について、「ベンチ及び上屋の道路（占用）の取扱いについて」（平成六年六月三〇日付け建設省道政発第三二二号）II 3に掲げる基準を準用するものとする。

5 その他

(1) 自転車等駐車器具の道路占用の許可に際し、建築基準法第六条、消防法第七条又は道路交通法第七十七条の許可等が必要な場合には、これらの関係機関とも事前に協議等を行うなど十分な連絡調整を図ること。

(2) 占用の許可に当たっては、占用の許可を行うに際しての一般的な条件のほか、必要に応じて次に掲げる条件を付すこと。

ア 自転車等が適正に駐車され、歩行者等の安全で円滑な通行が確保されるよう自転車等の整序等を適切に行うこと。

イ 自転車等駐車器具の管理を適切に行うこと。

ウ 不特定多数の者の利用に供すること。

エ 利用者に対して利用約款等を見やすく表示すること。

オ その利用について時間単位、月単位等により駐車料金を徴収する場合には、付近の駐車場等の駐車料金に比して著しく均衡を失しないものであること。

カ その他道路管理者が必要と認める事項。

(3) 令第七条第8号物件である車輪止め装置、柵、上屋、照明器具、案内板、自動精算機等を自転車等駐車器具として一括して許可をすることができるとすること。

(4) 特定の利用者による自転車等の通常の保管場所として、利用されることにならないようにすること。

(5) 関係地方公共団体、沿道住民、沿道店舗、道路利用者等の理解を十分に得るなど、地域の合意形成の確保に努めること。

もしもしピット

東北地方整備局道路部

携帯電話の普及により、自動車運転中の携帯電話等使用による交通事故が多発したことから、道路交通法が改正され、運転中の携帯電話使用が禁止となりました。

法律による規制の一方、国土交通省東北地方整備局では、運転中に自動車を停車させ、安全に携帯電話等を使用することが可能な駐車帯「もしもしピット」を東北全域に展開しています。運転中の携帯電話等使用による交通事故の防止、ドライバーの利便性向上、道路管理に関わる緊急情報等の通報機会の確保等の効果が期待されます。

はじめに

国土交通省では、近年における社会的要請の変化に対応し、より効率的、効果的かつ透明性の高い行政へと転換を図るため、成果志向の「道路行政マネジメント」を平成一五年より推進しているところです。道路行政マネジメントの実行にあたり、事前に目標を設定し（Plan）、事業・施策を実施（Do）、達成度の評価（Check）を行い、次

の行政運営に反映（Action）する、マネジメントサイクルに基づいた活動に取り組んでいます。

これは、旧来の標準的かつ均質なサービス提供と、地域独自の課題について利用者の視点に立ち個別に解決するという点において、一線を画しており、多様なニーズに応えたきめ細かなサービス提供の新たな試みといえます。

本稿では、この道路行政マネジメントの一例として、東北地方整備局で取り組んでいる「もしも

しピット」を紹介するものです。

1 ましもしピットの概要

1 ましもしピットの概要

「もしもしピット」とは、道路沿いの駐車スペースや未利用地等、道路敷地内の既存ストックを活用し、道路利用者が自動車等を安全に停車させ、携帯電話やカーナビ等を使用することが可能な駐車帯のことです（写真1、図1、図2）。



写真1 一般国道7号（秋田県由利本荘市）



図1 案内標識
(直前・手前
500m・手前
2km)



図2 もしもしピット内の看板

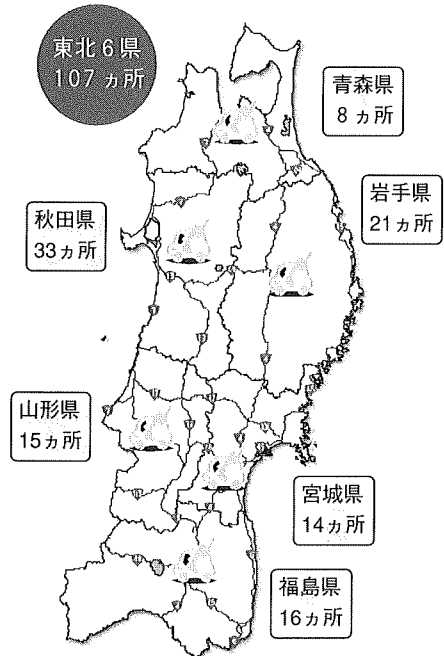
平成一八年三月末現在、東北管内で一〇七カ所試
行整備しました(図3)。
施設の形態は、既存ストックの有効活用という
面に重点を置いて整備を進めているため、未利用
地を活用した小規模な駐車帯から、既存のパーキ
ング等を利用した大規模な駐車帯まで、幅広いも
のとなっています。

運転中に停車し携帯電話等が使える駐車帯とし
て、ちよつと寄れる駐車帯として、道路利用者へ
のサービス向上とともに、道路交通安全確保のた
めに有効な施設と考えています。

2 導入の背景

社団法人電気通信事業者協会(TCA)による
と、平成一八年一〇月末現在の携帯電話等の契約
数は約九、九〇〇万台と、国民の約3/4が利用
していることとなります。近年、その契約数の変
化は微増傾向に落ち着きつつありますが、なおも
増加している状況にあります。

一方で、自動車運転中の携帯電話等の使用によ
る交通事故が増加し、大きな社会問題にも取り上
げられてきたため、法的措置として道路交通法が
改正され、平成一一年一月には運転中の携帯電



※平成18年3月末現在

図3 もしもしピット位置図

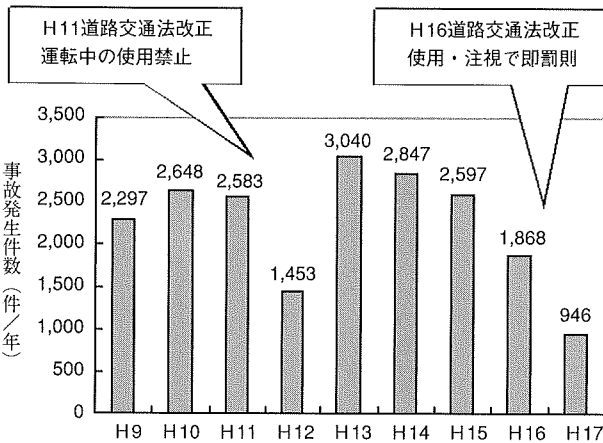


図4 運転中の携帯電話等使用による交通事故発生件数

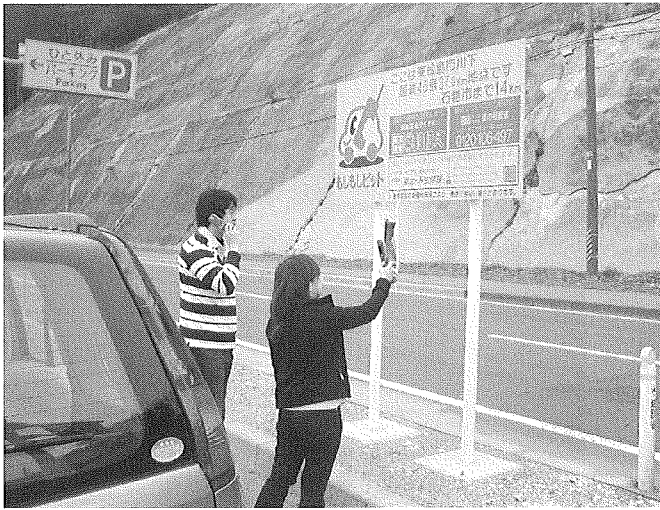


写真2 もしもしピット一般国道45号 (宮城県東松島市)

話の使用が禁止（ハンズフリー機器との併用可能）になり、平成一六年一月からは罰則の強化により、使用又は画面注視のみで罰則が科せられることになりました。

この道路交通法改正が契機となり、警察庁資料によると、自動車運転中の携帯電話等使用による交通事故発生件数は、平成一三年中の三、〇四〇件をピークに減少を続け、平成一七年中には九四六件と、前年に比べ四九・四％減少し、特に罰則強化後の事故が減少しました（図4）。

事故発生件数自体は減少傾向にありますが、依然として携帯電話のニーズが減少したと言うことではなく、平成一七年中の道路交通法違反取締り状況によると、携帯電話使用等違反は約五二万件と多く、事故発生には至っていないもの、携帯電話等の使用に起因する交通事故の危険性は未だに高い状況にあると考えられます。

こうした社会的背景のもと、道路利用者からは、安全に携帯電話等を使用できる環境整備のニーズは、増えていると考えられ、道路管理者としても、道路交通の安全確保のために何らかの方策を検討する必要があります。

3 整備目的

前述の通り、主目的としては、
 ・ 運転中の携帯電話・カーナビ使用に起因する交通事故防止
 交通事故防止

ですが、道路利用者側からは、
 ・ 休憩などドライバーの利便性向上
 という大きなメリットもあります。

また道路管理者側としても、
 ・ 道路に関わる緊急情報等の通話機会の確保
 ・ 除雪車など低速作業車の一時退去場所の確保
 による連絡・管理体制の強化にも繋がると期待されます。

また、その他副次的な効果として、もしもしピット

ットは、携帯電話が通話可能なエリアへの設置が基本とされていることから「特に山間部や沿岸部において、確実に電波の届く箇所がわかるようになった」との声も報告されました。

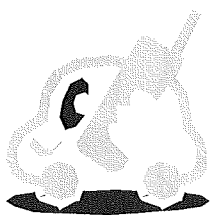
二 秋田県での取組み

もしもしピットの取組みは、平成一一年に秋田大学と建設省東北地方建設局秋田工事事務所（当時）との間で、道路遊休地利用による携帯電話用停車帯設置の実現可能性についての検討から始まりました。

1 道路用地利活用検討委員会

平成一二年六月に秋田大学、トラック協会等の道路利用者、携帯電話通信事業者、交通管理者、道路管理者により道路用地利活用検討委員会を構成し、携帯電話用停車帯の必要性や基本的な整備方針の検討のほか、全国から愛称及びシンボルマークを募集し、決定するなど、活発な議論がなされました（図5）。

委員会での検討結果を受けて、平成一二年一二月、秋田県内の一般国



もしもしピット
シンボルマークと愛称

図5

道七号一四カ所において、もしもしピットを整備しました。

2 利用者アンケート

もしもしピット供用後、利用状況や利用者の満足度等を把握するため、供用直後の平成一三年二月と供用一年後の平成一四年三月に、アンケート調査を行いました。

調査の概要は次のとおりです(表1)。

もしもしピットの利用動向について、供用直後と一年後とを比較した場合、利用したことがある方の割合は、道の駅において聞いたところ、二〇%から二九%に増加し、また五回を超える利用がある方の割合は、二%から一〇%に増加しています。

同様に、もし

もしもしピットにおける調査結果からも、五回を超える利用がある方の割合は二〇%から四九%に増加しており、リピーターが特に増えていることから、利用者は、

表1 利用者アンケートの概要

調査日	平成13年2月12日～2月13日 平成14年3月17日～3月18日
場所	道の駅：7カ所 もしもしピット3カ所
調査方法	現地にてアンケート票を配布、回収
回収数	H13道の駅：748票 H13もしもしピット：90票 H14道の駅：627票 H14もしもしピット：53票

一度利用することにより、そのメリットの大きさを感じ、繰り返し利用する傾向にあることがわかりました。

今後、もしもしピットの利用推進を図る上では第一に、認知度を向上させる広報が必要と考えています。

また、もしもしピットの評価に関する設問では、約九割の方が整備箇所数の増加を希望しており、利用者からの高い評価が得られているものと考えられます。

三 東北六県全域への展開

1 全域展開のためのPDCA

前述の秋田での事例を踏まえ、平成一七年度からは、東北六県全域での展開を開始しています。

実施にあたっては、マネジメントサイクルを明確にし、継続的に実施することとしました(図6)。

① Plan【整備方針】

・ 運転中の携帯電話等使用に起因する交通事故の防止

・ 安全・安心で快適な運転の支援(休憩機能)

・ 低コストでの実現

を見据えて、基本方針は、道路区域内における既存駐車スペースや未利用地等の既存ストックを有効活用した整備とすることとしています。

② Do【試行整備】

平成一七年度からは、東北全域へ整備範囲を広げており、整備箇所数は次のとおりです(表2)。

表2 もしもしピット整備数

	H16まで	H17	H18.3	合計
青森県	0	0	8	8
岩手県	3	4	14	21
宮城県	0	0	14	14
秋田県	22	0	11	33
山形県	0	12	3	15
福島県	0	0	16	16
合計	25	16	66	107

③ Check【事後評価】

平成一八年度には、利用実態・顧客満足度等を定量化し、もしもしピットの整備効果を把握

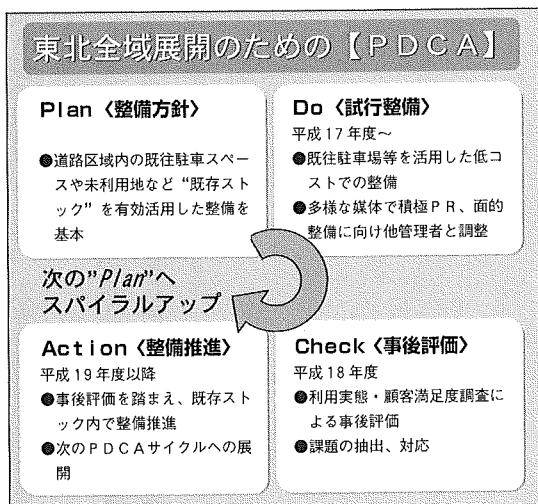


図6 東北全域展開のためのマネジメントサイクル

するため、アンケート等の事後調査を行いました。今後、調査結果の詳細な分析により、地域特性や、利用者のニーズに応えた施策とするための課題等に関する意見が得られることを期待しています。

④ Action 【整備推進】

平成一九年度以降については、事後評価結果を踏まえ改善点を探り、次のマネジメントサイクルへ活かす予定です。ニーズや社会動向を踏まえ、道路交通の安全確保のため、道路利用者の方々の利便性向上のため、面的な整備を行う方針としています。

2 広報への取組み

認知度を向上させることが重要な点は、先にも記述したとおりですが、多様な媒体を活用し積極

的にPRを行っており、各事務所でも記者発表を行うことにより、マスコミにも取り上げられています。

さらに、携帯電話利用者へ直接PRするための手法として、携帯電話通信事業者に対し「もしもしピット」周知の協力要請を行ったところ、もしもしピットの取組みへの賛同が得られ、広報の支援をして頂くことになりました。具体的には、請求書に同封される案内や、店頭配布用のチラシに、もしもしピットの広告を掲載して頂きました。その他にも、旅行誌やJAFの機関誌にも取り上げられています。

3 課題と展望

現在、東北六県全域における試行整備という位置づけのもと、直轄国道沿いを中心に、線的な整備

を行っている段階です。今後は利用者の意向を踏まえ、補助国道、その他幹線道路等を対象に含めた面的な展開や整備方針等の検討が課題となります。その際には、関係機関との連携を密にし、利用者のニーズにあった整備を進めることが望ましいと考えています。

今後ともマネジメントサイクルを常に意識し、整備効果を向上させるため、

チェック、アクションを念頭に、継続的な改善活動を実践していきます。

おわりに

本稿では、東北地方における、もしもしピットの取組みを紹介させていただきましたが、携帯電話等の普及と道路交通法の改正により、道路利用者からの安全に携帯電話等を使用できる場所のニーズに応えるために取組みを始めました。

もしもしピットの普及により、運転中の携帯電話等使用による交通事故の防止が期待されるほか、道路利用者へのサービスが向上し、既存遊休地等の有効活用も図られるなど、利用者側及び管理者側の双方にとって、大きな効果が得られるものと思われまます。

今後、道路利用者の視点に立ち、交通事故の防止と道路利用者の利便性向上に向けて取り組んでいきたいと考えています。



<http://www.thr.mlit.go.jp/road/moship/index.html>

モバイルサイト用QRコード



NTTドコモ

au

SoftBank

音楽による街づくりと

交差点の整備・活用について

〳 沖縄市胡屋交差点で路上イベント、オープンカフェの実施〵

沖縄総合事務局南部国道事務所交通対策課・管理第一課

一 はじめに

一般国道三三〇号と県道二〇号が交差する沖縄市胡屋交差点は、沖縄市の中心市街地に位置し、交差点の西側は「ゲート通り」と呼ばれ、米軍基地と隣接する市街地として「チャンプルー文化」が発展した交差点である。その胡屋交差点には、口の字型の横断歩道橋（写真1）が昭和五七年に設置され、沖縄市のシンボリックな存在で市民に利用されている。

しかしながら近年では、中心市街地の空洞化が進み、市街地を活性化させることが沖縄市における市の喫緊課題となっている。今回は再開発事業と道路側の都市再生プロジェクト事業が一体とな

った、新たなまちづくりへの取組みについて紹介する。

二 音楽によるまちづくり

〳 ミュージックタウン〵

胡屋交差点の一角、国道三三〇号とゲート通りに隣接した角地に中の町市街地再開発事業の一端である「中の町・ミュージックタウン整備事業」（図1）が平成一一年度に事業化された。ロックやジャズ、民謡など常に新しいサウンドや、ミュージシャンを生み出してきた沖縄市の個性的な風土を活かし、「音楽を核としたまちづくり」を目指したもので、「音楽文化・産業の振興」と「中心市街地の活性化」を図ろうとするものである。



写真1 沖縄市胡屋交差点・横断歩道橋



写真2 胡屋横断歩道橋



図1 中の町・ミュージックタウン
完成イメージ

当該施設は、地上九階、地下一階のビルに、多目的ステージ、音楽スタジオ、音楽広場等を兼ね備えた施設で、平成一九年夏にはオープン予定である。

三 胡屋横断歩道橋の撤去要請を受けて

前述のような背景の中、沖縄市をはじめ、地元通り会等から、胡屋交差点に設置されている横断歩道橋を撤去するとともに、交差点のスクランブル化を行い、再開発と一体となった交差点整備をしてほしい旨の要請を受けた。

道路管理者の立場として、歩行者の安全性、交通処理の円滑化の観点から歩道橋の撤去の良否や、交差点のスクランブル化について検討を行った。

1 現在の胡屋横断歩道橋の問題点

胡屋横断歩道橋は、バリアフリー構造になっていないため(写真2)、お年寄りや身障者及び自転車等が利用しづらい状況になっており、以下の問題点がある。

- ① 交差点付近での歩行者及び自転車の車道の乱横断
- ② 歩道橋の階段により交差点付近の歩道幅員(一・八m)が狭小
- ③ 歩道橋による圧迫感、交差点付近の景観を損ねている。

2 横断歩道橋を撤去した

スクランブル交差点の検討(図2)

- (1) 胡屋交差点におけるスクランブル化のメリット
 - ・ 交差点を横断する歩行者と通行車両が分離され、歩行者の安全性が向上する。
 - ・ 最短時間で全方向に横断が可能となる。
 - ・ 景観に配慮した整備が可能となり地域の活性化に寄与できる。
- (2) デメリット
 - ・ 歩行者専用の青信号を与えるため、通行車両

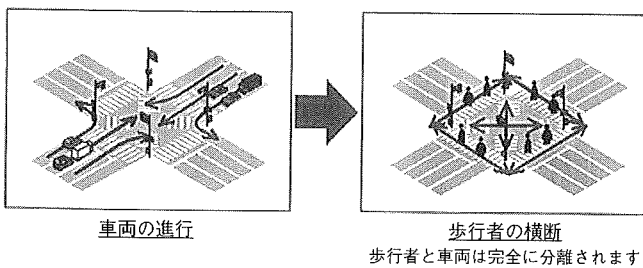


図2 スクランブル式交差点

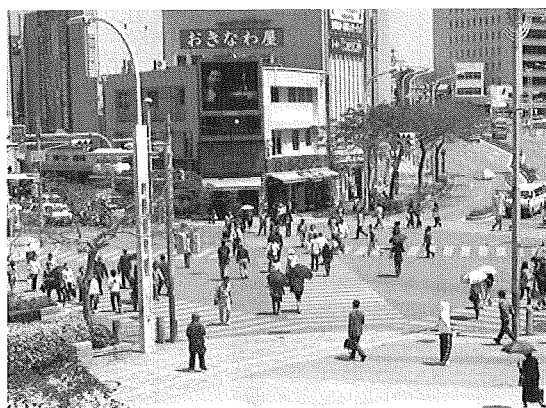


写真3 パレット久茂地前交差点
(スクランブル式交差点)

の赤信号の待ち時間が長くなる（ライカム交差点方面からの左折帯の設置や信号現示の調整による渋滞緩和を検討中）。

3 道路管理者の総合的評価

沖縄市から歩道橋の撤去要請を受け、道路管理者において交差点のスクランブル化を検討するとともに、交通管理者（警察）との事前協議を実施し、また、周辺通り会、各学校、PTA及び自治会等の説明会を通して、「歩道橋を撤去しても、交通安全上、支障がない」、また、「新たなまちづくり」に寄与する」と判断し計画を進めている。

四 地域活性化に寄与する

交差点整備の検討

現在、月に一回程度、学識経験者、国、県、沖縄市、再開発事業者及び地元通り会、建築士会で構成する「胡屋交差点周辺整備検討会」を開催しており、そのメニューの中で道路管理者が行う交差点整備について整備内容を紹介する（図3）。

1 再開発側の整備計画（図4）

① 歩道上においてオープンカフェができる環

境整備を行う。

② 交差点溜まり部に既存のガジュマルの樹をシンボル化し、歩行者の信号待ち時には、腰

掛けて休息がとれる為のベンチを整備する。また、夜間にはガジュマルの樹をライトアップし、夜間の演出を図る。

③ 歩道部の歩行空間にはフットライト（歩行者照明）を整備する。

④ 歩道部に星型のタイルを設置し、アメリカ的なイメージを演出する。

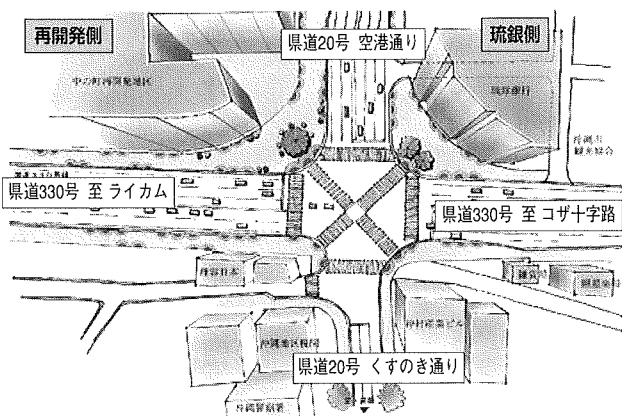


図3 胡屋交差点の整備イメージ

《オープンカフェのイメージ》

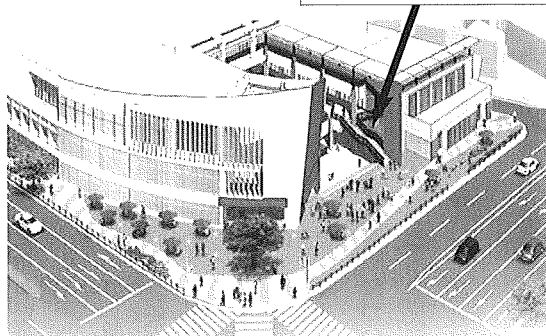
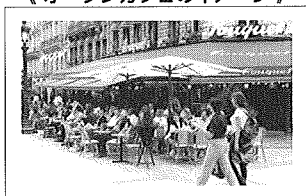


図4 再開発側整備計画イメージ

2 琉銀側の整備計画 (図5)

① 交差点溜まり部にミニライブ等が行える、多目的オープンスペースを設置する。

② 既存のホウオウボクにツリーサークルを設置し、歩行者の信号待ち時には、休息できるベンチを整備する。また、夜間にはホウオウボクの樹をライトアップし、夜間の演出を図る。

③ 歩道部にフットライト (歩行者照明) を整備する。

3 交差点内の整備計画

① ス克蘭ブル歩道上に歩行者にやさしいに遮熱性舗装を行う (路面温度の低減5℃〜)

《遮熱性舗装イメージ》

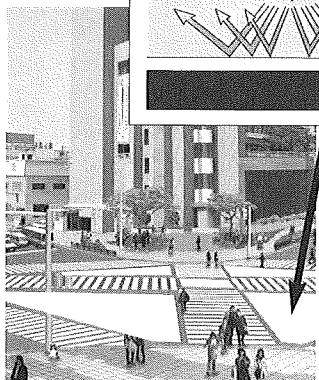
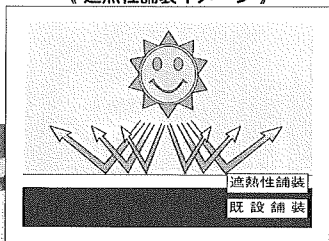


図5 琉銀側整備計画イメージ

○℃)。また、カラー舗装によりドライバーに交差点内の注意喚起を行う。

② 夜間の視認性を考慮し、交差点用照明を採用する。

五 オープンカフェの実施に向けて

平成一九年夏にオープン予定している「中の町・ミュージックタウン整備事業」の隣接地である胡屋交差点付近での路上イベントやオープンカフェの実施に向けて、沖縄市は「胡屋十字路・景観デザイン基本計画」を取りまとめた。また、国

土交通省道路局においても「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン (平成一七年三月)」が取りまとめられたところであり、路上イベントやオープンカフェの実施は、「基本計画」及び「ガイドライン」に沿って、検討することとなる。

1 「胡屋十字路・

景観デザイン基本計画」について

オープンカフェや歩道整備等の意見を市民等へ聞き、胡屋交差点付近の整備案を検討し、運営に関す

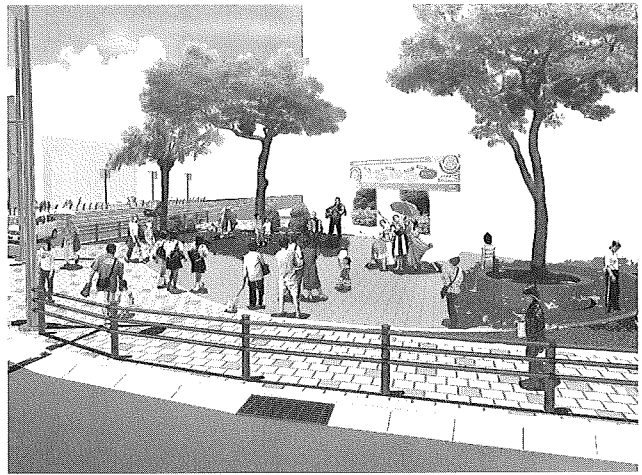


【昼】



【夜】

図6 再開発側イメージ (上:昼、下:夜)



【昼】



【夜】

図7 琉銀側イメージ（上：昼、下：夜）

る調査等も実施するもので、関係者からなる検討委員会やワーキング委員会を設置し、取りまとめたものであり、主に胡屋交差点付近の中の町再開発側、琉球銀行側において、賑わいの創出のため必要となる整備内容等を整理したものである。

今回整備対象となる、中の町再開発側（図6）、琉球銀行側（図7）において、賑わいの創出のため必要となる基本機能を整理すると以下のようになる。

- ① オープンカフェの導入
- ② 多目的ポケットパークの導入
- ③ 情報発信のためのインフォメーション機能
- ④ イベント時のシンボリックなもの、ランドマーク的なものの設置
- ⑤ イベントを行うための設備（電源・水道等）の整備
- ⑥ 歩道の美装化を図る
- ⑦ 植栽の活用及び整備

- ⑧ 有名アーティストの手形を歩道上に設置

2 今後の道路占用許可等の手続について

このように交差点整備やオープンカフェについての基本計画も検討されているところである。今後それを踏まえ、「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン（平成一七年三月）」に基づき、沖縄市や胡屋交差点付近の地域活動を活性化させていくことを目的に、路上イベントに関する手続を進めていくこととなる。

オープンカフェの実施組織は、音楽の街づくりのためのNPOなどの団体も考えられるが、「ガイドライン」によれば、市が関与する団体でなければならぬ。また、地域活動を進めるに当たり、交通渋滞の発生や新たな利害関係の発生などの事態を招かないよう、関係者間において基本的な約束事を取り交わし、管理・運営に支障の無いよう手続を進めていく必要がある。

六 おわりに

再開発事業と一体となったこうした取組みは、新たなまちづくりを支援し、地域活性化に大きく寄与できるものと思われる。また、スクランブル交差点に隣接したミュージックタウンは、沖縄市の新たなシンボルとして、かつての胡屋の街の賑わいを取り戻してくれるものと確信している。

道路法第九十九条の解釈について

道路局路政課

クリスマスソングが街のリズムになる季節、深夜二時、昼間の喧噪とは違って変わり、路政課内はパソコンのキーをたたく音、マウスをクリックする音、係長のため息のみが聞こえてくる。

こんな季節、こんな時間でも路政課は夏のようにあつい…。

「そろそろ飯でも行こうか。」

ダイ蔵はおもむろに切り出した。

「先輩、でも今の時間じゃ、ラーメン屋若しくは牛丼屋くらいしか空いてないですよ。」「ん？シンイチ、今、何て言った？」

「いや、ですから今の時間ならラーメンか牛丼くらいしか…。」

「違うよ、その部分じゃない。僕らにとつては、もうすでにラーメンか牛丼かは問題じゃなくなってるんだよ。」

「え？」シンイチはダイ蔵の瞳を確認する。連日の睡眠不足による披露を隠しきれないものの、

その瞳にはまだ強い意志を感じる。まだ先輩は気がおかしくなったわけではない。シンイチは確信した。

「ラーメンか牛丼がお嫌いでしたら、いつそのこと焼き肉という手もありますか？」確かめるようにシンイチは再び問うた。

「だから、そんなことじゃないんだよ。問題は若しくは」なんだよ。」

「若しくは」ですか？」

「若しくは」は二段階以上の並立の時にはじめて出てくるだろ。単純に二つのものを並列でつなぐときは何て言うんだ？」

「又は」です。」

「そうか、そこまでは自信があるんだな。じゃあ、牛丼とラーメンと焼き肉をつないでみなよ。」苛立ちを押さえきれないダイ蔵は矢継ぎ早に聞いた。

「牛丼若しくはラーメン又は焼き肉」でしょう

か。二段階の並列では小さい方が「若しくは」大きい方が「又は」ですよ。三段階以上になるときは小さいつながりは全て「若しくは」で最後の大きい並列だけ「又は」を使うんですよ。チープな飯のグループをリッチな飯のグループを並列でつないだという思想です。」自信をもってシンイチは答えた。

「そうだな、「又は」「若しくは」使い方としてはそれでいい、でも僕にとつては、「牛丼若しくは焼き肉又はラーメン」だ。肉とその他という分類さ。そこは思想の違うか…。」

「ところで…。」ダイ蔵は続ける。

「今朝、A県警から道路法第九十九条の件で問い合わせがあったよね。ほら、「道路における交通に危険を生じさせる」行為だけで罰則の適用があるかどうかってやつ。あれってどうなった？」思い出したようにダイ蔵が尋ねる。

第九十九条 みだりに道路（高速自動車国道を除く。以下この条において同じ。）を損壊し、若しくは道路の附属物を移転し、若しくは損壊して道路の効用を害し、又は道路における交通に危険を生じさせた者は、三年以下の懲役又は百万円以下の罰金に処する。

「はい、やっぱり単に「道路における交通に危険を生じさせる」ことにより当該罰則の適用があるのではないのでしょうか？ すなわち、最初の

「又は」でつながっている「道路の効用を害した者」と「道路の交通に危険を生じさせた者」という二つの大きいグループがあつて、前者には「みだりに道路を損壊」「道路の附属物の移転、損壊」という原因となる要件がかかつていないもの、後者にはかかつていないのではないのでしょうか？」

「つまり、「おいしい牛丼若しくはラーメン又は焼き肉」と君が誘つたとすると、焼き肉には「おいしい」はかかつていないことか。そんなことないだろう。焼き肉にもきつと「おいしい」はかかつてるはずだろ。シンイチ。それともこんな夜中にまずい焼き肉食わせるつもりか？」

「そうですね。そういう意味では道路法第九十九条でも、「道路における交通に危険を生じさせた」には前段の要件も該当していると解した方がよろしいのですかね。」

「厳密な文理解釈を貫こうとするならば、シンイチが最初に言ったとおり、道路を損壊し又は道路の附属物の移転若しくは損壊という物理施設としての道路の形状を変更することなくして、単に「道路交通に危険を生じさせた」だけで処罰することができることになるんだけど、その見解については、次の四点からこれを認めていないんだ。」

1 同一条文中の前段が道路の損壊等の具体的行為を前提として道路の効用を害するという構成要件となつてゐることと比較して、後段は、構成要件の規定の仕方という点で著しく均衡を失ふことになり適当でない。

2 「道路交通の危険の発生」という、一定の価値基準による評価を抜きにしては該当性如何を判断しえない抽象的概念を何の限定も加えずに構成要件とすることは、刑法の基本理念である罪刑法定主義に反する。なぜなら、刑罰法規の規定の仕方が抽象的で不明確であることのような行為が処罰されるかについて予測可能性がなくなり、人々の行動の自由が阻害されることになるからである。

3 刑法第二百二十四条は「陸路、水路又は橋を損壊し、又は閉塞して往來の妨害を生じさせた者」と規定し、具体的な行為を前提としている。道路法第九十九条が、刑法上の往來妨害罪の特則であるという制定時よりの説明から考えると具体的行為を前提とする規定の構造自体は類推して解釈することが妥当である。

4 道路交通法第十五条は、「みだりに信号機を操作し、若しくは公安委員会が設置した道路標識若しくは道路標示を移転し、又は信号機若しくは公安委員会が設置した道路標識若しくは道路標示を損壊して道路における交通の危険を生じさせた者は、五年以下の懲役又は二十万円以下の罰金に処する。」と規定している。道路標識のうち公安委員会が設置したものはこの規定により、道路管理者が設置したものは道路法第九十九条により、罰せられるのである。道路標識の移転・損壊については、たとえ、設置者の相違により処罰の根拠規定が異なっても、同様に解するべきである。

「したがつて、道路法九十九条においても、道路の附属物の移転・損壊によつて、道路における

交通に危険を生じさせた者という構成要件が規定されているものと解すべきであつて、単に「道路の交通に危険を生じさせた」ことのみをもつて、罰則規定の適用は受けないものとするものだよ。なお、これは、高速自動車国道法第二十六条においても同様に解釈されているところなんだよ。」

「なるほど、それじゃ、A県警にはそのように返しておきます。」

「明日でいいよ。それより、もうクリスマスだな。」

「はい、素敵な恋を奏で又は永遠の愛を誓う季節ですね。」

「そうか、恋人達にあつては素敵な恋を奏で、夫婦にあつては永遠の愛を誓うか、なかなかポイントだなシンイチ。でもね、それは「並列」じゃないんだよ。素敵な恋の後には、永遠の愛が待ってる。だからそこは「及び」でつなげるんだよ…。」

参照条文

○高速自動車国道法（昭和三十一年法律第七十九号）

第二十六条 高速自動車国道を損壊し、若しくは高速自動車国道の附属物を移転し、若しくは損壊して高速自動車国道の効用を害し、又は高速自動車国道における交通に危険を生じさせた者は、五年以下の懲役又は二百万円以下の罰金に処する。

2 前項の未遂罪は、罰する

冬の円滑な交通確保に向けて

豪雪の教訓を活かした取組み

近畿地方整備局福井河川国道事務所建設専門官 多田 勝義

1 背景

福井県内を南北に縦断する一般国道八号と北陸自動車道は、県内の自動車交通網の重要な部分を構成しており、特に、冬期における交通確保は重要な課題である。

越前市と敦賀市間は急峻な地形であるため、急カーブや急勾配が続く、厳しい区間であるとともに、降雪の多い箇所であることから、冬期の道路管理について幾度か苦い経験をしてきた。

近年では、平成八年二月、平成一三年一月、平成一七年一二月の三度、豪雪による北陸自動車道の長時間にわたる通行止の影響で一般道に停滞が発生し、道路交通ならびに道路管理上、様々な問題点が浮き彫りにされた。

本稿では、この豪雪時の教訓を活かして、福井における円滑な冬期交通確保のための取組みについて紹介する。

二 豪雪年の交通障害発生状況

豪雪年の降雪の特徴として、短期間（二日間連続）で集中した降雪（ドカ雪）が発生していることである。平成八年二月は敦賀で八・一cm（一月三十一日～二月二日）、平成一三年一月は大良で二・五cm（一月一四日～一六日）、平成一七年一二月は大良で一〇・二cm（二月二日～二四日）の降雪量を観測した。

このような急激な降雪により、ノーマルタイヤ車のスリップ事故や立ち往生する車両の影響から国道八号の各所で停滞が発生した。また、北陸自動車道

の通行止による大量の交通が国道八号に集中した。そのため、除雪車による除雪や障害車両の除去ができない状況下で、一般車両は脱出機会を失い、より一層の停滞が発生した。このような交通停滞を解消するのに、一六～五〇時間（停滞は七～四〇km）要していた（図1、表写真1・2）。

また、平成一七年一二月の豪雪時（気象庁は平成一七年二月～平成一八年二月に発生した大雪を「平成一八年豪雪」と命名）は、過去の二度にわたる豪雪時と異なり、水分量の多い湿った雪が集中して降ったことが交通障害発生の要因として挙げられる。特に、雪の重みによる倒木が至るところで発生し路上をふさぐとともに、電力線の断線による電力供給の停止で融雪装置が作動しなくなった。また、トンネル排煙機能の低下などが原

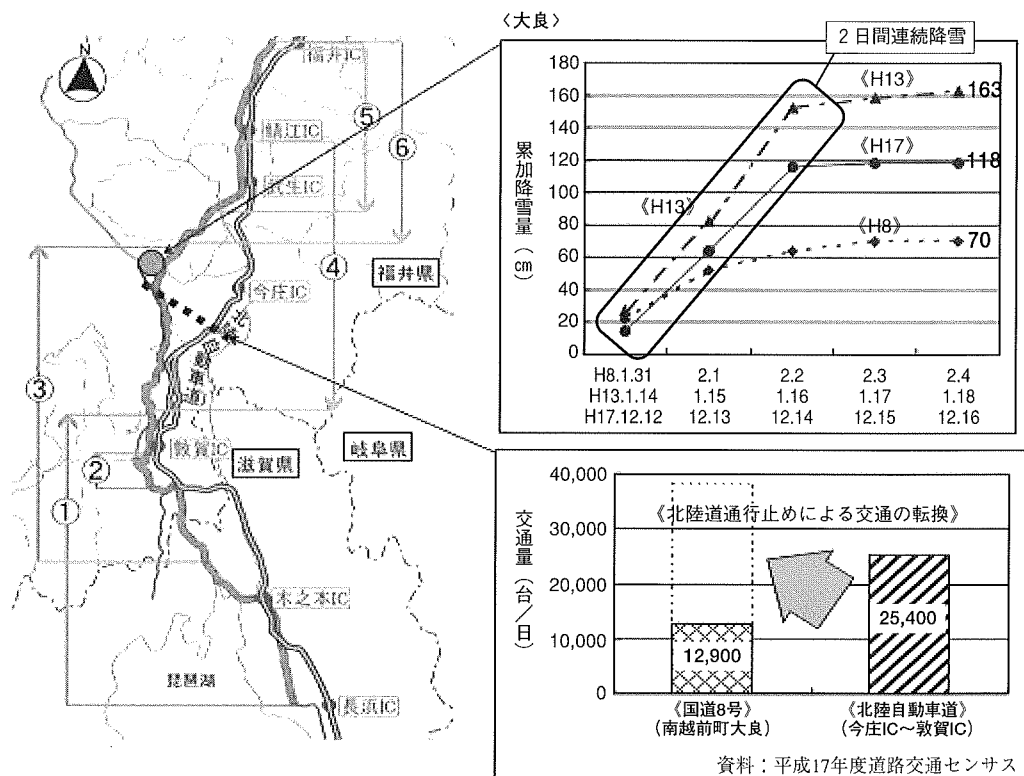


図1 降雪状況と国道交通状況

表 国道8号の停滞区間と停滞解消までに要した時間

方向	時期	停滞期間	最大停滞長	停滞解消時間
上り (※1)	① H 8. 2	福井県敦賀市鞠山～滋賀県長浜市	約40km	約50時間
	② H13. 1	福井県敦賀市中～福井県敦賀市奥野	約7 km	約16時間
	③ H17. 12	福井県南越前町具谷～滋賀県西浅井町余	約38km	約45時間
上り (※2)	④ H 8. 2	福井県敦賀市田結～福井県鯖江市	約40km	約50時間
	⑤ H13. 1	福井県越前市塚原～福井市下荒井	約20km	約29時間
	⑥ H17. 12	福井県南越前町具谷～福井市大町	約26km	約34時間

※1 上り：滋賀方面→石川方面 ※2 下り：石川方面→滋賀方面



写真2 ノーマルタイヤが原因と思われるスリップ事故



写真1 停滞車両
(国道8号福井県南越前町平成17年12月14日)

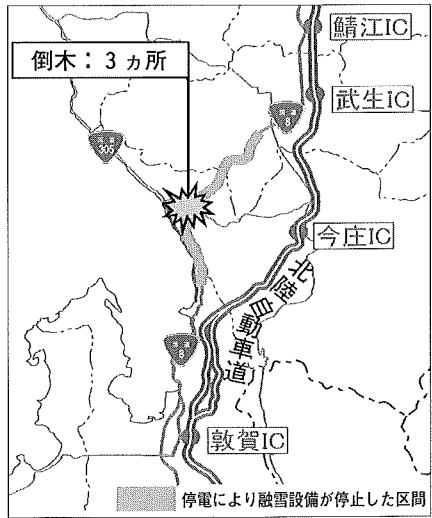


図2 倒木発生箇所と融雪装置停止区間



写真3 降雪による倒木状況

因となり、国道の各所で交通障害が発生した(写真3、図2・3)。

三 豪雪の教訓を活かした取組み

1 関係機関による協力度体制の確立

平成八年二月の豪雪時は、関係機関の情報共有が十分ではなく、関係機関の連携も不足している

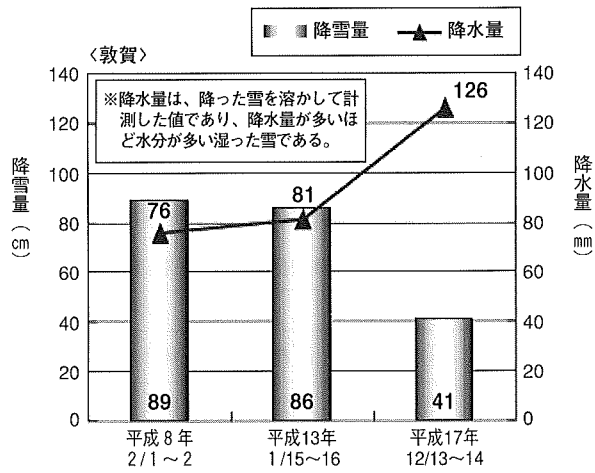
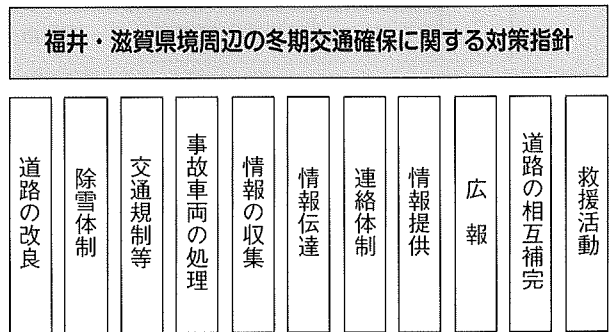


図3 降雪量と降水量の関係

等の課題があった。そこで、関係機関のより一層の緊密な協力度体制を確立するため、福井・滋賀両県の道路及び交通管理者で構成する「福井・滋賀県境周辺の冬期交通確保に関する対策連絡会」(以下「連絡会」という)を平成八年四月に設立し、各機関が遵守すべき事項を定め、各機関の連絡体制や業務分担等を規定する「福井・滋賀県境周辺の冬期交通確保に関する対策指針」(以下「指針」という)を策定した(図4)。

平成九年度以降は、前年度の雪害対策についての課題を「連絡会」で検討し、検討した結果をそ



- 《「連絡会」構成機関》
- ・近畿地方整備局
 - ・近畿地方整備局 福井河川国道事務所
 - ・近畿地方整備局 滋賀国道事務所
 - ・福井県警察本部
 - ・滋賀県警察本部
 - ・福井県
 - ・滋賀県
 - ・中日本高速道路(株)
 - ・西日本高速道路(株)

図4 「指針の項目」、「連絡会の構成機関」

の年の雪害対策に活かすため審議を続けている。また、平成一三年一月に二日間にわたる降雪で交通混乱が発生し、ノーマルタイヤ車の事故や事故車両の処理に課題があった。対策として、「ノーマルタイヤ規制や障害車両の除去に関する対策マニュアル」を作成し、ノーマルタイヤ規制の実施や除雪の障害となる車両の除去作業を実施すること、道路及び交通管理者が連携して行うことを申し合わせた。

さらに、連絡会名で冬用装備の装着や雪道を運転する時に役立つ情報等を掲載した啓発資料「雪



図5 啓発資料(雪みち情報マップ)

みち情報マップ」(図5)の作成・配布も継続して行っている。

2 ITS技術を活用した情報の共有と提供

「連絡会」で「指針」を策定し運用しているが、関係機関の連携対応はFAX使用等で情報伝達に時間を要し、またノーマルタイヤ車による交通障害などを減少させるため、道路利用者に対しリアルタイムに効果的な情報提供を行うなど、更なる対策が求められた。

そこで、「管理者の情報共有」「通常時の情報提

供」「非常時の情報提供」の三つの対策方針を掲げ、平成一五年度に「ITS技術を活用した冬期道路情報提供に関する検討協議会」(以下「協議会」という)を設立した。

「協議会」では、各管理者間の連携を強化することにより、冬期道路交通障害の発生の抑制や発生した時の早期回復を図るために「冬期道路情報共有システム」(以下「共有システム」という)を構築した。また、一般道路利用者の情報提供として、「冬期道路情報提供システム」(以下「提供システム」という)を構築した。両システムとも、平成一七年一二月より試験運用を開始している。

「共有システム」は、①各機関の管理する道路画像情報、②センサー情報(雪量情報、温度情報等)、③イベント情報(事故や道路通行規制等に関する情報)を相互に共有するものである。事故等が発生した場合、関係する機関が「共有システム」にイベント情報として入力し、入力した情報は、システムの画面で迅速かつ的確に確認できる(図6・7)。

「提供システム」は、「共有システム」で共有した情報を一般に提供するホームページであり、「福井冬の雪みち情報」(<http://www.fukui-mhi.com/yuki-itc/>)として公開している(図8)。

「福井冬の雪みち情報」では、現地のカメラ画像や通行止情報などを確認することができ、交通障害発生要因となったノーマルタイヤ車への雪道装備

装着や、交通障害発生時には現場への流入の抑制を図るべき情報を提供していく。

また、「提供システム」を雪の降らない関西・東京方面のドライバーに活用してもらうため、ポスターやチラシの配布、CM放映などの広報活動も行っている。

平成一七年度に「提供システム」について、利用者アンケートを実施した。アンケートは、インターネットによる方法、道の駅マキノ追分峠での聞き取り調査、トラック事業者へのアンケートを実施した。調査の結果は、タイヤチェーンの装着や行程の変更・中止等の行動変更に関与した意見が八割以上のアンケート対象者から寄せられた(図9)。

しかし、画面の見やすさなど改善点についての意見も寄せられた。平成一八年度はこれに対応して、画面デザインの改修や情報提供対象路線の追加などを実施している。

また、「協議会」では、そのほかに次のような施策も情報提供している。

- ・チェーン脱着機能を備えた道の駅「マキノ追分峠」での提供システムの表示(写真4)
- ・主要路線の分岐点にある情報板での緊急情報の情報)の提供によるドライバーのルート選択の支援

・VICSによる雪道装備に関する情報提供

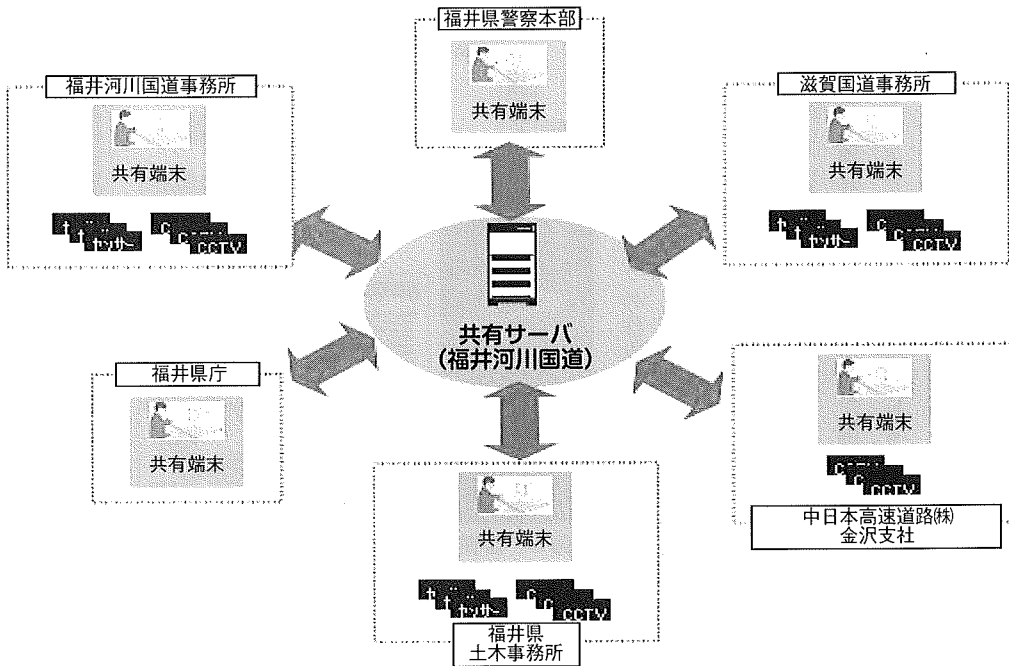
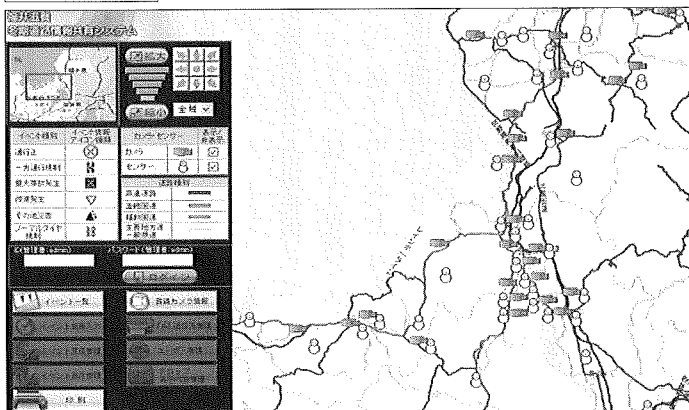


図6 共有システム構成図

共有システム …道路・交通管理者 (情報共有)



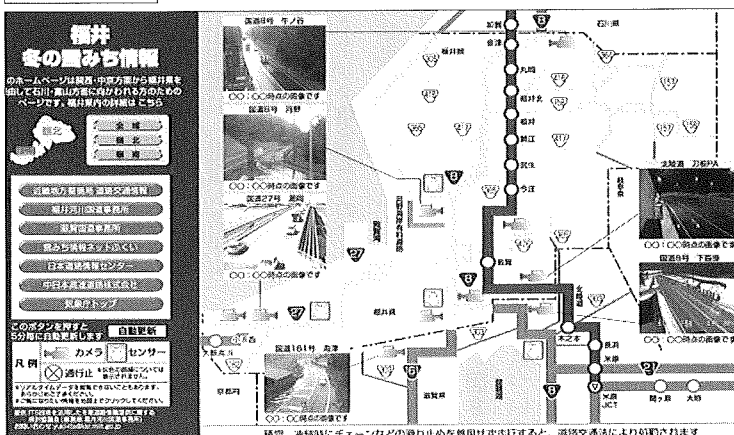
- ・道路画像情報
 - ・センサー情報
 - ・イベント情報
- を共有する

- ・イベント情報
- を入力する

情報の共有は、システムの画面のほか、FAX、メールで行う。

図7 共有システムの画面イメージ

提供システム …一般道路利用者 (情報提供)



- 共有システムが保有する情報を元に、
- ・道路画像情報
 - ・センサー情報
 - ・イベント情報
- をインターネットで一般に提供する。

図8 提供システムの画面イメージ

3 平成一八年豪雪の課題と今後の取組み
 福井河川国道事務所では、昨年の教訓を活かし、不測の事態に備えた電源車や障害除去車両の事前



写真4 道の駅「マキノ追坂峠」での提供システムの表示

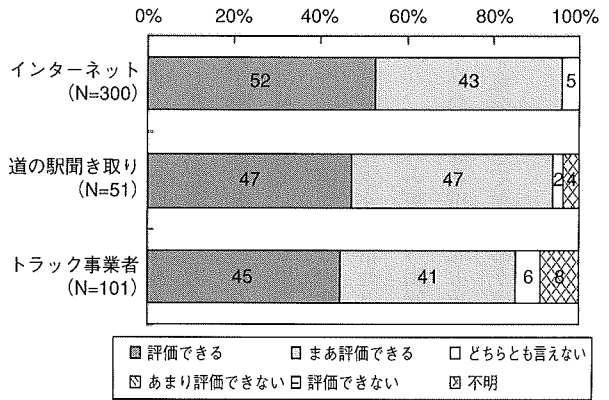


図9 「提供システム」アンケート結果

配備や、福井県警察本部と連携してノーマルタイヤ車の排除を目的としたタイムリーなノーマルタイヤ規制の実施など、交通障害を未然に防止する対策を行う。
 また、交通障害が発生した場合でも迅速に解消するために、関係機関が一体となった雪害対策に取り組んでいく。具体的には、大雪警報の発令な

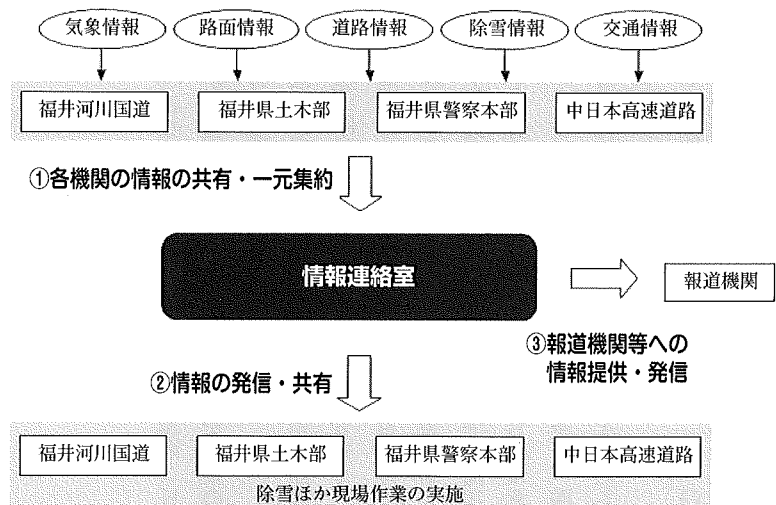


図10 情報連絡室の体制

ど急激な異常降雪が見込まれる場合に、福井河川国道事務所内に「情報連絡室」を開設し、福井県土木部、福井県警察本部、中日本高速道路(株)金沢支社の各担当者が情報連絡室に一堂に会して、情報の一元集約や報道機関等への情報提供・発信を実施する体制を構築し、平成一八年度から実施していく(図10)。
 関係機関が一堂に会して情報を一元集約することにより、各機関の除雪作業状況や交通規制の実施状況等の情報が的確に把握でき、現場に適切な作業指示ができる。また、道路利用者に対して迂回路などの情報提供もでき、迅速な交通障害の解消を目指す。

四 おわりに

冬期交通を確保するには、短期間のまとまった雪(ドカ雪)に対して交通障害を発生させないための予防対策に加え、交通障害が発生した場合でも、早期解消のための迅速で適切な対応をとることが重要である。

福井・滋賀県境周辺では、平成八年以降およそ五年周期で豪雪による交通障害が発生している。「災害は忘れた頃にやってくる」と言われるが、これまでの豪雪時の教訓を活かして雪害対策に臨み、冬期交通の確保に努めて参りたい。

岩手県における

『雪氷対策』の取組みについて

岩手県県土整備部道路環境課

一 はじめに

岩手県は本州の北東部に位置し、北東北の拠点都市である県都盛岡市を中心とし、南北およそ一九五km、東西一二三kmの紡錘形をしており、面積は一五、二七八km²と北海道に次ぐ面積を有し、県としては我が国最大の大きさとなっています。

県の西側は秋田県境に接し奥羽山脈が走り、岩手の父なる山「岩手山」などの比較的険しい山岳が連なり、東側の大部分は北上山地と丘陵地帯が広まっており、これら東西の山脈山地に挟まれるように、本県の母なる川「北上川」に沿った地域に盆地的な地形として平野部が南北に伸びています。

こうした地理的条件に加え、岩手県の沖合では、

北からの親潮（千島海流）と南からの黒潮（日本海流）が相接しており、これらの要素が本県の気候に大きく影響しています。

気候は、奥羽山脈沿いの地域が冬季の季節風の影響を強く受けており、それに伴い雪も多く、また、内陸部は盆地的な気候で、気温の日較差が大きく、特に冬季の厳しい冷え込みが顕著であります。北上山地の東の縁に位置する沿岸部は海洋性の気候ではあるものの、特に暖候期の天候は北東気流（やませ）の影響を受けることが多く、顕著な時には農作物等をはじめ大きな被害をもたらすことも少なからずあります。

※参考：県都盛岡市 平年値・気温一〇・〇℃
年降水量一、二五四mm 日照時間一、七四〇h

二 現状

本県は県内全域が積雪寒冷地域及び豪雪地域に指定され、県西部の西和賀町と八幡平市の一部（旧松尾村分）は特別豪雪地域の指定を受けています。

県の内陸部、沿岸部を南北それぞれに縦走する国道四号、四五号、県都盛岡市と秋田県を結ぶ国道四六号の三路線は国による直轄管理となっており、県はこれらの国道を除く国道一六路線、主要地方道五〇路線、一般県道一九七路線の総計二六三線、延長四二一三・八kmを管理しています。

本県の道路網は、内陸部と沿岸部を結び、高速交通道路ネットワークに接続し、物流や産業経済活動や観光を支える主要な幹線道路と、地域間の

交流の促進を支援し、日常の生活を確保する幹線道路を担っており、特に全県域が積雪寒冷地域である本県にとり、雪国の宿命とはいえ、冬期にお

ける安全で快適な道路交通と歩行空間の確保は課題となっております（写真1～4）。

1 除雪

本県の指定観測五地点（盛岡・北上・沢内・遠野・二戸）のこれまでの累加降雪深は、最近五カ年では、約三五〇cmから約四五〇cm余りとなっています。除雪費は平成五年からの脱スバイクタイヤを契機として、除雪出動基準の明確化・統一化や路面凍結によるスリップ等の事故の防止対策としての凍結抑制防止剤散布等の推進を図った結果、除雪費は、道路管理の延長の伸びや、累加降雪深と比較し、年々増加傾向になっているのが現状となっています。

近年の厳しい財政状況の下、除雪費の予算確保には極めて厳しい状況であるものの、道路利用者や県民の除雪に対するニーズと期待は依然として高いものがあります（表1、図1・2）。

表1 県除雪機械保有状況（平成18年度）

機 種	ドーザー	トラック	グレーダ	ロータリ	小型ロータリ	凍結抑制剤散布車	合 計
台 数	46	20	101	43	76	77	363

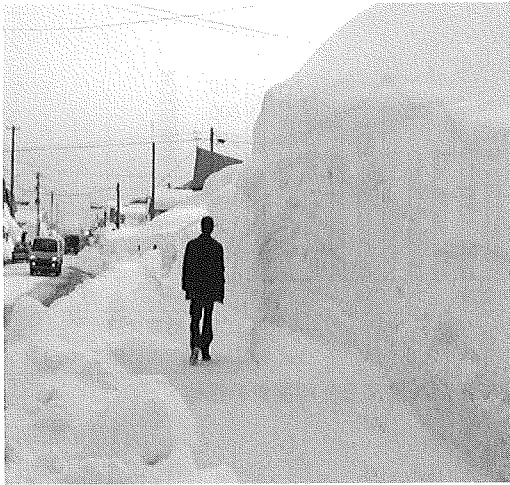


写真2 県西部・西和賀町（特別豪雪地域）積雪の状況



写真1 県内陸部・国道369号 路面凍結による渋滞状況

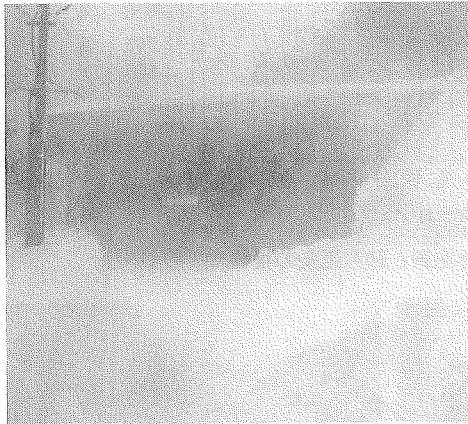


写真4 雪崩発生（奥はスノーシェッド）



写真3 堆雪により歩行空間が確保できない状況

2 防雪・凍雪害防止施設の整備

これまで、雪崩、地吹雪等の発生による雪害対策として、スノーシェッド、スノーシエルター、雪崩防止柵、防雪柵等の防雪施設の整備を、峠部での急勾配による大型車の登坂不能区間や交差点部には無散水消工による路面対策を、除雪によつ

て路肩部に雪が堆雪することによって道路幅員が確保できない区間には堆雪帯の整備を計画的に進め、市街地においては、冬期バリアフリー対策として歩道部の無散水消雪工の整備を進めております。

また、県西部の特別豪雪地域では、下路橋の梁

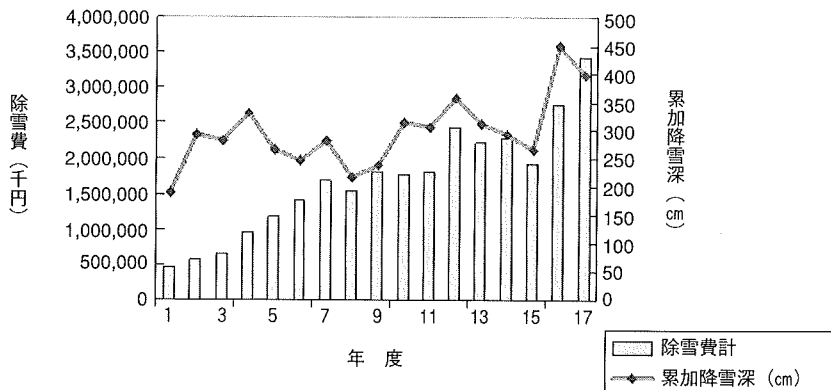


図1 平成元年～平成17年度 累加降雪深及び除雪費の推移

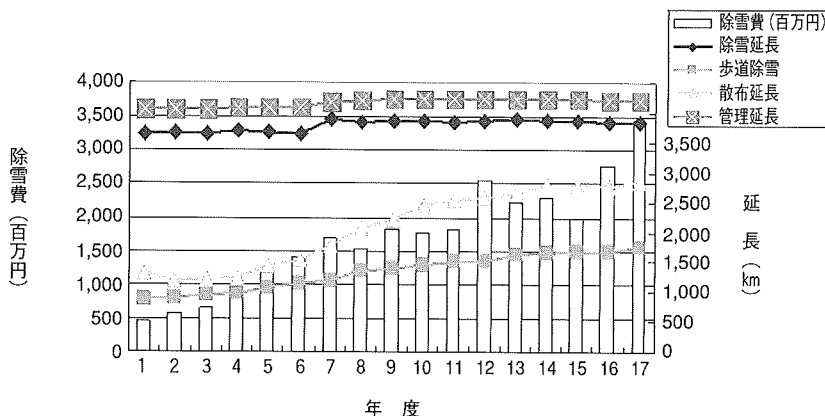


図2 平成元年～平成17年度 除雪費と除雪延長の推移



写真6 国道107号交差点部の消融雪

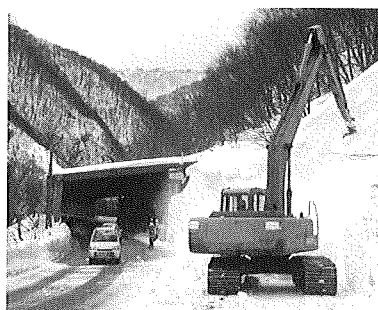


写真5 大型機械による雪庇除去作業



写真8 盛岡市中心市街地の歩道消融雪



写真7 路肩堆雪の幅員狭小による交通障害

表2 岩手県の雪対策施設整備概要（平成17年度末）

区分	分類	施設名	国道(km)	主要地方道(km)	一般県道(km)	合計(km)
防 雪	雪崩対策	スノーシェッド	2.7	0.5	—	3.2
		雪崩防止柵	0.3	0.4	2.1	2.8
	地吹雪対策	スノーシェルダー	3.7	3.9	0.5	8.1
		防雪柵	2.9	4.9	6.1	13.9
	消雪施設（車道部）	ロードヒーティング他	4.5	0.6	1.2	6.3
	消雪施設（歩道部）	ロードヒーティング他	2.1	7.3	5.2	14.6
	チェーン着脱所		38	38	17	93
気象情報収集装置（路面監視）		40基	23基	6基	69基	
凍雪害防止	路盤改良		—	2.3	24.6	26.9
	流雪溝		18.9	5.6	0.8	25.3
	堆雪帯		4.6	8.1	4.1	16.8

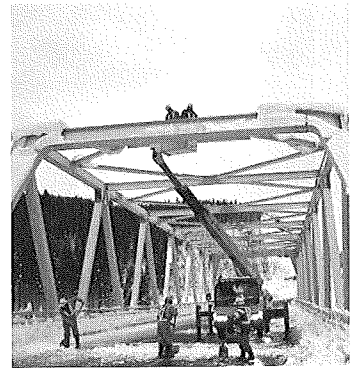


写真9 橋梁の落雪作業

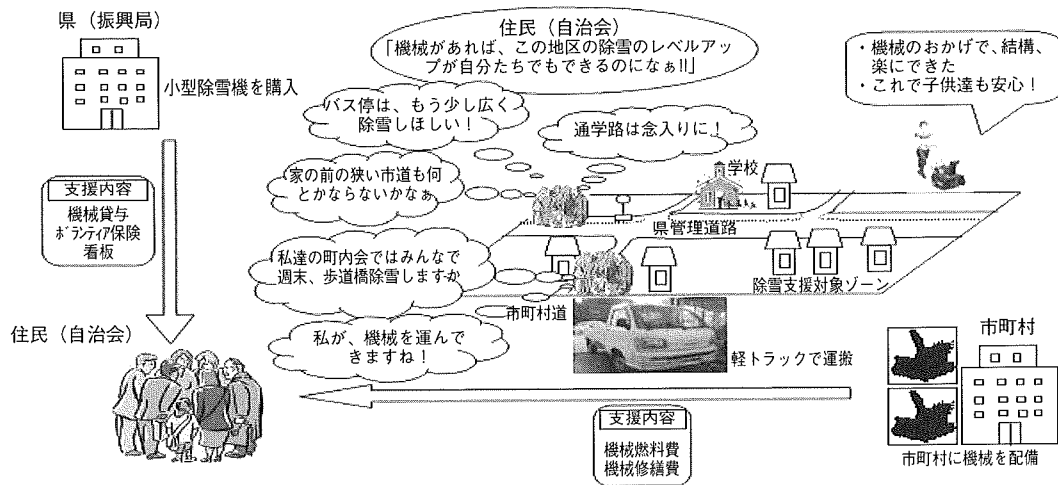


図3 住民自らの手による除雪レベルアップ（みんな安心ゆきみちモデル事業概念図）



写真10

平成一八年度は六市町村の各地域団体に八台の除雪機械を貸与し、住民協働により除雪を実施することとしています（図3、写真10）。

材に堆雪した雪の落雪対策として、梁材へ融雪装置を施し、その対策を図っております（写真5、9、表2）。

三 新たな取組みについて

1 住民協働の取組み

平成一七年度から本県独自の取組みとして、地域住民の理解と協力を得ながら、地域との連携を図り、きめ細かな除雪を実施する協力体制を図るため、歩道除雪を通じて住民協働による新しい維持管理をもモデル的に行う「みんなで安心ゆきみちモデル事業」を実施しております。

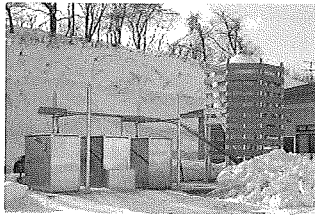
この事業は、県が小型歩道除雪機械の購入を行い、地域団体に機械の貸与やボランティア保険の支援を行い、地元市町村は機械の燃料費、修繕費を支援し、県管理歩道除雪はもとより、地域内の除雪も地域住民により実施することが可能な制度としています。

平成一八年度は六市町村の各地域団体に八台の除雪機械を貸与し、住民協働により除雪を実施することとしています（図3、写真10）。

2 新エネルギーを活用した無散水消雪施設

本県では、冬期における安全な歩行空間を確保するため、これまで消融雪施設の整備を進めその熱源としては、地下水、電気、ガス、重油等の利用が主なものであります。

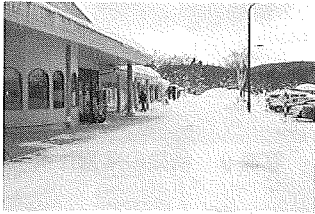
平成一二年に県が策定した「岩手県環境基本計画」の二酸化炭素削減目標の達成に寄与すること



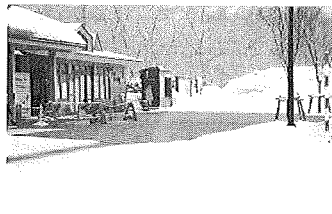
システム全体

システム諸元

- 方式：無散水融雪
- 面積：240㎡
- 出力：100kw
【50kw×2基】
- タンク：9㎡



実施前



実施後

図4 一般国道397号道の駅「種山ヶ原」での実用化実験

を目的に、平成一五～一七年度までの三カ年で「木質バイオマスエネルギー」による歩道消融雪施設の実用化に向け、県工業技術センターに委託し、燃焼試験及び融雪効果等のデータを検討し、環境にやさしい新たな熱源としての利用に向け取り組んでいる。

4。 今後は、新たな熱源として、間伐材利用による森林保全や先導的利用によるペレット燃料、ペレットボイラーの普及等の効果や「環境首都」の実現に大きく寄与するものと期待されている（図）。

3 市町村との連携

道路利用者の視点に立ち、県と市町村が相互に連携を図ることにより、より効果的、効率的な除雪を目指し、道路利用者へのサービスの向上を図るため、新たに市町村との連携による除雪に取組み、今年度は「岩手県連携除雪基本計画」を策定し、県、市町村除雪連携会議を踏まえ「路線交換」「路線の委託先の同一化」等に取組むこととしております。

III おわりに

本県では県民を対象とした銀河系いわてモニターアンケート（県民意識調査）を実施、今後の施策に反映することとしていますが、今年度七月に



写真11 岩手県の春の訪れを告げる「アスピーテライン」の除雪作業の様子（背景は岩手山）

実施した第三回調査は「公共土木施設の整備、維持管理に関する意識調査」が行われ、その結果、除雪、路面凍結対策が最も高い数値を示し、雪水対策に対する県民のニーズと大きな期待が寄せられております。

このため、今後もより効果的な事業展開と地域住民との協働、市町村との連携をより積極的に進め、雪国における安全で快適な道路交通の確保に努めていくこととしております。

二人乗りで速度超過をしていた原動機付自転車の衝突事故において道路の管理の瑕疵が争われた事例

—三原市道原動機付自転車衝突事故損害賠償請求事件—

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔二審判決〕平成二七年八月四日

広島地方裁判所 請求一部認容（被告控訴）

〔控訴審判決〕平成一八年二月二日

広島高等裁判所 請求一部認容（確定）

はじめに

国家賠償法二条一項の营造物の設置又は管理の瑕疵とは、营造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、瑕疵があったか否かは、当該营造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべきものである。

今回の事例紹介は、二人乗りで速度超過をしていた原付自転車の衝突事故において、原告が道路管理者に対し、国家賠償法二条一項に基づき、損害賠償を請求した事件を取り上げ、道路の通常有

すべき安全性についての裁判所における判断を紹介することとする。

一 事案の概要等

1 事案の概要

Aは、平成一三年四月一二日、後部座席に友人を乗せ、三原市内の市道を原動機付自転車（以下「事故車両」という。）を運転して南方向に進行していたが、歩道上の街路樹に衝突して死亡した。そこで、Aの両親である被控訴人らが、同市道に設置されたマンホールが、先の三月二四日に発生した芸予地震により隆起し、逆に沈下した周囲のアスファルト舗装との間に段差（以下「本件段差」という。）が生じていたため、事故車両はバランスを失って、本件事故が発生したとして、市道を管理する控訴人に対し、国家賠償法二条一項に基

づいて損害賠償を求めた事案である。

2 訴訟の経緯

原審は、本件段差により本件事故が発生したとして、合計二、八三六万円と損害金の支払を命じた。なお、原審は、Aには、速度超過、定員外乗車、ヘルメット未装着の過失があったとして、五割の過失相殺をした。

これに対し、道路管理者である控訴人は、原審の裁判所が、本件事故が本件段差により生じたと認定したこと、過失相殺の割合を5割しか認めなかったことを不服として、控訴を提起した。

3 争いのない事実等

争いのない事実及び証拠、弁論の全趣旨によ

り認定することができる事実、次のとおりである。

(1) 本件事故

本件事故の概要は次のとおりである。

ア 日 時…平成一三年四月一二日

午後一時五〇分ころ

イ 場 所…三原市円一町内の三原市円一町

一号線

ウ 運転者…A (昭和六〇年三月四日生)

エ 事故車両…原動機付自転車

オ 同乗者…B

カ 態 様…事故車両が歩道上の街路樹に衝

突

(2) 本件市道

三原市円一町一号線は、控訴人が管理する市道である。三原駅前から市街地を南下して沼田川に至る市道であり、通行量は比較的多い。本件事故現場付近の市道は、車道は片側一車線で、その外側に自転車専用通行帯が設けられ、これらは一体としてアスファルト舗装され、その間には白線が引かれている。同通行帯の外側には蓋付側溝があり、その外側は歩道である。

(3) 本件マンホール

事故車両が衝突した街路樹から北方約二二mの本件市道上に幹線マンホールNo18がある。本件マンホールは、広島県土木事務所長が三原市長から

本件市道の占用許可を受けた沼田川流域下水道事業に伴う人孔である。

本件マンホールは、本件市道東側の自転車原付専用通行帯の中央のやや歩道よりに設置されている。同通行帯の幅は一・二五mであり、本件マンホールの直径は六二・五cmであり、同通行帯を通行する自転車、原動機付自転車の多くが本件マンホールの上を通過する状況にある。

(4) 芸予地震

平成一三年三月二四日午後三時二八分、安芸灘を震源とするマグニチュード(M)6.4の芸予地震が発生し、広島県南部に大きな被害を惹起した。広島県土木事務所では、同日午後五時ころ、幹線マンホール部の二カ所で段差が発生したとの情報に接し、午後五時一〇分ころ道路管理者である控訴人に通報するとともに、午後五時三〇分ころ幹線マンホールNo21、No22の現地を確認すると既にバリケードで安全は確保されており、幹線全線についても目視により点検した。また、土木事務所は、同月二六日に控訴人から段差が発生した箇所の復旧依頼を受けて、同月二九日に補修工事を行った。

(5) 本件段差

芸予地震により、本件マンホール周囲のアスファルト舗装は約〇・二cmから五・八cm沈下し、本件マンホールは約四・八cm浮き上がった。

(6) Aの死亡

Aは、平成一三年四月一二日午後二時五〇分ころ、本件事故により、広島県三原市内で死亡した。

(7) 補修舗装工事

平成一三年四月一六日、広島県土木事務所と控訴人とは、本件事故について協議をした。控訴人は、本件マンホールに浮き上がりが見られるので、安全確保の立場から補修を要望したのに対し、土木事務所は、マンホールは土木事務所で補修し、補修までの間はバリケード等で安全を確保するとの対応方針を示した。これに基づき、同月二六日、二七日、土木事務所は、本件マンホールと周囲のアスファルト舗装との上下差を解消する補修舗装工事を行った。

二 主な争点と当事者の主張

1 本件段差と本件事故との因果関係

(控訴人の責任)

(1) 被控訴人らの主張

芸予地震により本件段差が生じていたから、控訴人は、直ちに安全対策を講じるべきであったのに、これを放置した。その結果、Aは事故車両を運転して本件市道上を走行中、本件マンホールを通過した際に事故車両がバウンドしてバランスを失い、歩道上の街路樹に衝突して本件事故となった。本件事故は、本件市道の瑕疵に起因する。

(2) 控訴人の主張

本件事故は、先行車が右折合図をしたことにより、Aが事故車両の操作を誤って発生したものであり、本件マンホールは無関係である。芸予地震により本件段差が生じていたことは認めるが、その高低差は僅かであり、通常の運転をしていれば危険を生じるものではなく、瑕疵とはいえない。本件事故は、Aが、免許取得当日に速度超過、二人乗り、ヘルメット不着用という危険運転をしたことに起因する。

2 過失相殺の割合

(1) 控訴人の主張

Aは、本件事故当日運転免許を取得したばかりで、原動機付自転車にBを同乗させて走行していたのであり、道路交通法五十五条（設備外乗車）、同法五十七条（定員外乗車）の規定に違反し、また、乗車用ヘルメットを装着しないという反則行為を犯している。さらに、本件事故現場の制限速度は、原動機付自転車三〇kmであるが、Aは、制限速度を遙かに超える暴走行為をしていた。以上からすると、Aには重大な過失が存在し、その過失割合は七から八割である。

(2) 被控訴人らの主張

Aには、本件事故の際に速度超過、二人乗り、ヘルメット不着用の道路交通法違反があるが、A

の過失割合は五〇%が相当である。

三 主な争点に対する裁判所の判断

主文

控訴人は被控訴人らに対し、それぞれ八三三万円及びこれに対する平成一三年四月二日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

1 本件段差と本件事故との因果関係

(1) 前記争いのない事実等、証拠及び弁論の全趣旨によれば、次の事実を認定することができる。

ア 平成一三年四月二日午後一時五〇分頃、Aは、事故車両にBを乗せて、ヘルメットを着用せずに、本件市道を三原駅方面から沼田川方面に向けて走行していた。本件マンホールの手前約二〇mのところでは、事故車両は車道を走行して先行するC運転の原動機付自転車を追い抜いた。このときの事故車両の速度は、後記2の(2)で検討するとおり時速約五〇kmから六〇kmであった。

イ 事故車両は、その後、車道から自転車専用通行帯に進入したが、本件マンホール上を通過した際に事故車両はバランスを失った。このバウンドで事故車両はバランスを失い、約二二m先の歩道上の街路樹に衝突した。

(2) 前記争いのない事実等の(5)の本件段差の程度に、上記(1)の認定事実を総合勘案すれば、本件段差が、本件事故の原因となつたと認められるが相当である。

(3) この点、控訴人は、本件段差と街路樹との間が約二二m離れているから、本件事故との因果関係はないと主張するが、その趣旨は、本件段差によりバランスを崩したとすると、その状態で約二二m走行したことになるが、自然であるというのである。しかし、バウンドしたりバランスを崩したからといって必ずしも転倒するとは限らないから、控訴人の主張には理由がないというべきである。

(4) また、新聞記事には、本件事故が、事故車両に先行して進行していた車両が右折合図をしたことが原因で、Aが事故車両の操作を誤って発生したと警察はみている旨の記事が掲載されており、控訴人はこの記事を根拠に、同旨の主張をする。しかし、証拠によれば、当時警察署警部補のDは、本件事故の実況見分を担当し、事故直後に前記右折車両の運転者から事故状況を聴取した上で、本件マンホール周囲の陥没が本件事故の一因であると判断し、前記記事には関知しておらず、また、実況見分を補助した警察官Eも同記事には関知していないとみとめられるのであって、本

件全証拠によるも、同記事の根拠は不明であ
って、同記事から直ちに控訴人の主張を採用
することはできない。

(5) 道路に凹凸があると通行する者にとって危
険であるから、ある程度平坦でなければなら
ないが、その通常の通行方法を著しく逸脱し
て通行する者の存在までを想定して、その平
坦さを維持しなければならぬものではない。
これを本件で見ると、控訴人管理の本件
市道内に存在するマンホールのうち二カ所
で、芸予地震により、段差が生じたために、
その補修工事を要したこと、本件段差の程度
は前判示のとおりであることからすると、A
が事故車両を通常の通行方法を著しく逸脱し
て通行したなどの特段の事情のない限り、本
件市道に瑕疵があったと推認するのが相当で
ある。この点、Aの通行方法が問題となるが、
原動機付自転車の二人乗りは、違法ではある
ものの予測の範囲内のことであり、このこと
を理由に瑕疵でなくなるといえることはできな
いし、乗車用ヘルメットの未装着は本件事故
の発生とは関係がないといえることができる。
Aの速度違反は後に検討するが(2の(2))、
これが本件事故の発生に相当影響を与えたこ
とは否定できないけれど、原動機付自転車
が時速約五〇kmから六〇kmの速度で走行するこ

とは予想の範囲内であるし、この程度の速度
超過で交通の危険が発生するのでは、道路と
しての平坦さを欠くというのが相当である。

(6) 控訴人は、道路法十六条一項により本件市
道を管理する地方公共団体であるから、国家
賠償法二条一項に基づいて、道路に瑕疵があ
ったために生じた損害について賠償責任を負
う。従って、本件市道の瑕疵によりAに生じ
た後記損害について賠償責任を負う。

2 過失割合について

(1) Aは、本件事故当時、原動機付自転車にB
を同乗させて走行していたのであり、また、
乗車用ヘルメットを装着していなかったこと
は前判示のとおりである。

(2) 事故車両の速度について、控訴人は、時速
約七〇kmと聞いたとする原審証人Dの証言を
援用する。確かに、証拠及び弁論の全趣旨に
よれば、Dは、本件事故の目撃者のCから、
時速三〇kmから三五kmで進行していたときに
追い越されたので、事故車両の時速を七〇km
と判断した旨聞いたことが認められる。しか
しながら、本件事故についてはAを業務上過
失傷害被疑事件の被疑者として、事故車両の
実況見分がなされているところ、事故車両の
スピードリミッターが解除されていたのであ

れば、実況見分調査に当然その旨の指摘がさ
れるはずであるのに、その旨の記載が認めら
れないことからすれば、原動機付自転車が時
速六〇km以上の速度で走行していたとは考え
にくく、事故車両が時速七〇kmの速度であつ
たとする控訴人の主張は採用し難い。

前記Dの証言を前提とすれば、事故車両の
速度は、時速三五kmを超えていたと認めるこ
とができるけれど、その正確な速度を的確に
認定するに足りる証拠はない。しかし、Aは
死亡していることのほか、弁論の全趣旨によ
れば、芸予地震後本件事故が起こるまでの一
九日間本件段差による交通事故が発生しなかつ
たと認めることができ、これに前判示のと
おり、本件市道の交通量は比較的多いこと、
自転車原付専用通行帯を通行する自転車、原
動機付自転車の多くが本件マンホール上を通
過する状況にあることを考え併せると、事故
車両は少なくとも時速約五〇kmの速度で走行
していたと認めるのが相当である。

そうすると、事故車両は、時速約五〇kmか
ら六〇kmの速度で走行していたと認めるべき
である。

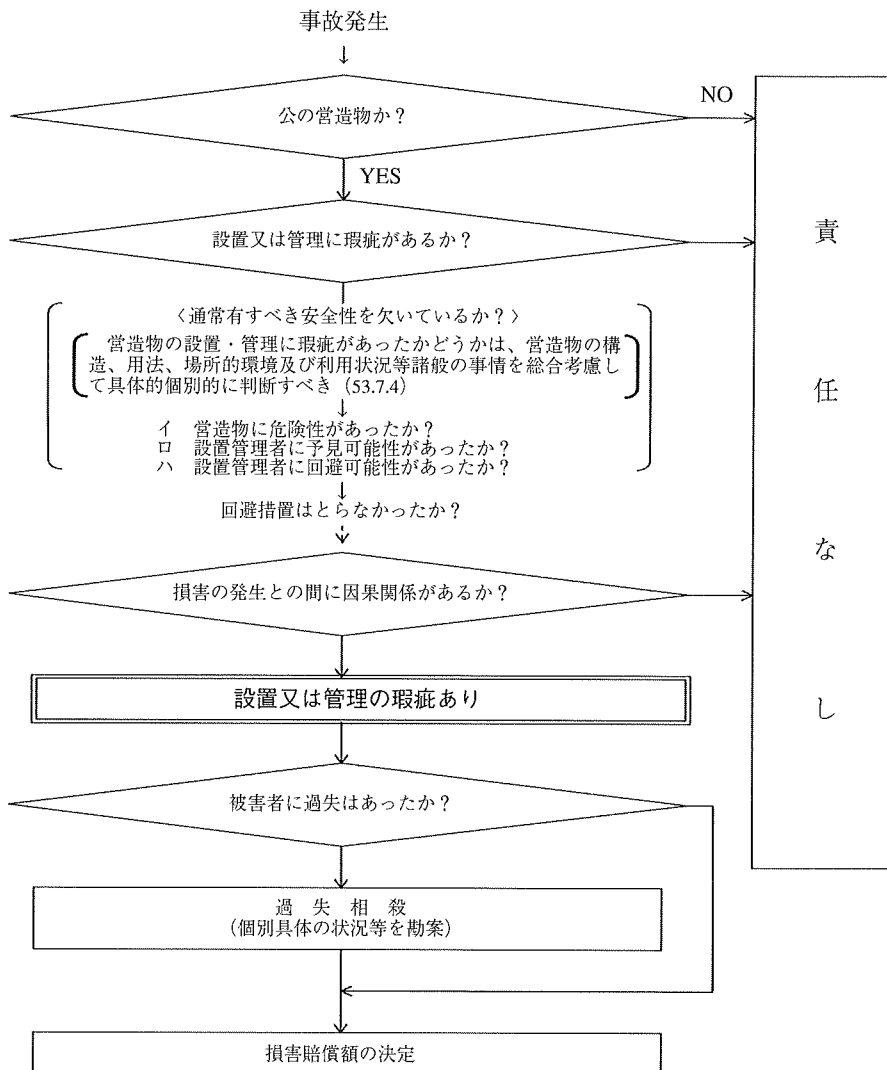
(3) Aが原動機付自転車にBを同乗させて走行
していたことは、道路交通法五十五条、五十
七条に違反するものであり、このことが事故

車両の安定性を害し、本件事故の一因となつたことは否定できないし、Aが事故車両を時速約五〇kmから六〇kmの速度で走行していたことが本件事故の大きな原因となつたことは、芸予地震後本件事故が起こるまでに交通事故が発生しなかつた点からも是認できるところである。また、Aが乗車用ヘルメットを装着していなかつたことは同法七十一條の四第二項に違反するものであり、このことが本件事故の結果を拡大させたと認めることができる。

(4) 以上のところを総合して勘案すると、本件事故に関するAの過失は七割と認めるのが相当である。

4 結論

以上のとおり、被控訴人らの請求は、それぞれ八三三万五、六〇八円及びこれに対する平成一三年四月一二日から支払済みまで年五分の割合による遅延損害金の支払を求める限度で理由があり、その余は理由がないから棄却すべきである。よつて、これと一部異なる原判決を上記のとおり変更することとし、主文のとおり判決する。



国賠法 § 2 の適用フロー

当事者の主張及び高等裁判所の判断のポイント

	一審原告の主張	一審被告（道路管理者）の主張	高等裁判所の判断
争点① 本件段差と本件事故との因果関係	<ul style="list-style-type: none"> ・ 芸予地震により本件段差が生じていたから、控訴人は、直ちに安全対策を講じるべきであったのに、これを放置した。 ・ その結果、Aは事故車両を運転して本件市道を走行中、本件マンホールを通過した際に事故車両がバウンドしてバランスを失い、歩道上の街路樹に衝突して本件事故となった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本件事故は、先行車が右折合図をしたことにより、Aが事故車両の操作を誤って発生したものであり、本件マンホールは無関係である。 ・ 芸予地震により本件段差が生じていたことは認めるが、その高低差は僅かであり、通常の運転をしていれば危険を生じるものではなく、瑕疵とはいえない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通常の通行方法を著しく逸脱して通行する者の存在までを想定して、その平坦さを維持しなければならないものではない。 ・ Aが事故車両を通常の通行方法を著しく逸脱して通行したなどの特段の事情のない限り、本件市道に瑕疵があったと推認するのが相当 ・ 原動機付自転車の二人乗りは、違法ではあるものの予測の範囲内のことであり、このことを理由に瑕疵でなくなるということではできない。 ・ 乗車用ヘルメットの未装着は本件事故の発生とは関係がない。 ・ 原動機付自転車が時速約50kmから60kmの速度で走行することは予想の範囲内 ・ この程度 of 速度超過で交通の危険が発生するのでは、道路としての平坦さを欠くというのが相当
	↓	↓	↓
	<ul style="list-style-type: none"> ● 本件事故は、本件市道の瑕疵に起因する。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 本件事故は、Aが、免許取得当日に速度超過、二人乗り、ヘルメット不着用という危険運転をしたことに起因する。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 本件段差の程度に認定事実を総合的勘案すれば、本件段差が本件事故の原因となったと認めるのが相当。 ● 本件市道の瑕疵によりAに生じた損害について賠償責任を負う。
争点② 過失相殺の割合		<ul style="list-style-type: none"> ・ Aは、本件事故当日運転免許を取得したばかりで、原動機付自転車にBを同乗させて走行していたのであり、道路交通法55条（設備外乗車）、同法57条（定員外乗車）の規定に違反し、また、乗車用ヘルメットを装着しないという反則行為を犯している。 ・ 本件事故現場の制限速度は、原動機付自転車30kmであるが、Aは、制限速度を遙かに超える暴走行為をしていた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ Aが原動機付自転車にBを同乗させて走行していたことは、道路交通法55条、57条に違反するものであり、このことが事故車両の安定性を害し、本件事故の一因となったことは否定できない。 ・ Aが事故車両を時速約50kmから60kmの速度で走行していたことが本件事故の大きな原因となったことは、芸予地震後本件事故が起こるまでに交通事故が発生しなかった点からも是認できる。 ・ Aが乗車用ヘルメットを装着していなかったことは同法71条の4第2項に違反するものであり、このことが本件事故の結果を拡大させたと認める。
	↓	↓	↓
	<ul style="list-style-type: none"> ● Aには、本件事故の際に速度超過、二人乗り、ヘルメット不着用の道路交通法違反があるが、Aの過失割合は50%が相当 	<ul style="list-style-type: none"> ● Aには重大な過失が存在し、その過失割合は7から8割である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 本件事故に関するAの過失は7割と認めるのが相当

世界遺産五箇山と道の歴史



富山県東京事務所 中村 信悟

◆世界遺産合掌集落五箇山

皆さんは「越中五箇山」をご存知でしょうか(図1)。

五箇山を知らない人でも、合

掌造りの建物は見たり聞いたり

したことがあるでしょう。

富山県高岡市から国道一五六

号を庄川沿いに南下していく

と、関西電力小牧ダムのあたり

から急に両岸が接近し、紅葉の

美しい庄川峡に入っていきます。

ダムの湖面と山の斜面の間

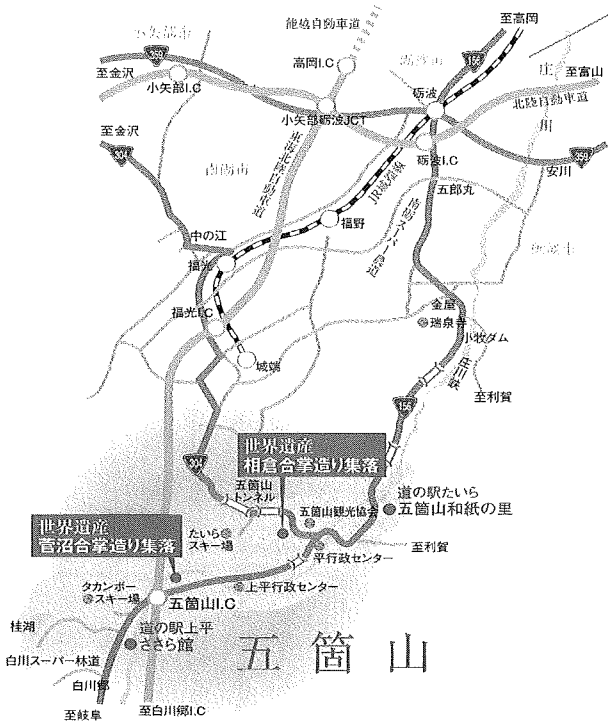


図1 五箇山の位置図



写真1 五箇山合掌集落

をロックシエツドやスノーシエツドに守られながら、三〇分ほど車を走らせると五箇山に到着します。

五箇山は平家の落人伝説で知られ、狩衣を着て踊る「こきりこ節」や脇差しを腰に差し武士の格好で踊る「表屋節」など民謡の宝庫としても有名であるが、何ととっても、平成七年度世界遺産に指定された相倉と菅沼の二つの合掌集落があることで知られています(写真1)。

この世界遺産は普通の民衆が建てたものであり、決して豪華でもないし派手さもないが、今なお、その中で日々の生活が脈々と営まれていることが、他の世界遺産に比べて特異な点であります。

◆道と暮らし

このように今では全国的に有名になった五箇山ですが、ほんの二〇余年前までは、まさに秘境そのものでした。

それまでの道路は道幅が狭く、また冬季には雪崩の危険が高いため、昔からたくさんの方が雪崩に巻き込まれたり、谷底に転落して亡くなりました。人々はその谷を『人喰谷』^{ひとくいだち}といつて恐れました。

そのため、冬期間の物資輸送はダム湖を利用して船によって運搬しました。しかし、上流部にくると、川底が浅くなるため、大型船から笹舟に積み替えなければなりません。このようにして、小牧ダムと祖山ダムの二つのダムを乗り越えて五箇山まで荷物を運搬していたのです（写

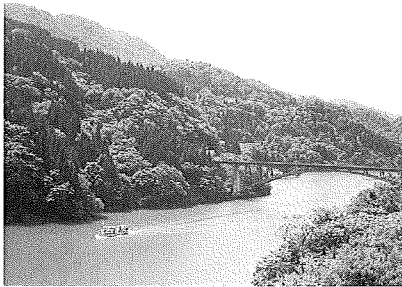


写真2 小牧ダム

真2)。

さらにダムができる以前には、人間が郵便物や荷物を肩に担いで、雪崩の危険のある道路を避けて尾根沿いにいくつも峰を越えて運搬する運送隊を組織して、まさに命がけで荷物を運んでいたのです。

五箇山がこのような苦しい生活から解放されたのは、昭和五年度の国道一五六号の全線開通によります。

道ができることによって、冬でも海の魚の刺身が食べられるようになるなど、食生活も変化し、地域全体に豊かな暮らしをもたらしたのです。

◆道と雪

合掌造りが雪の重さに耐える構造となっていることからわかるように、五箇山は豪雪地帯であります。近年、暖冬傾向が続くというものの、毎年2mを超える積雪を記録しています。このような状況の下、唯一の物



写真3 国道156号のスノーシェッド

流手段である道路を確保するために懸命の努力が続けられています（写真3・4）。

雪の持つ様々な状態での危険性を事前に予知して、事故を未然に防止する技術と能力と感覚が必要なのです。降雪、凍結、落雪、雪崩、融雪など降り始めから雪が消えてなくなるまで、一二月から五月までの六カ月間、毎日緊張の日々が続きます。事故発生が、直接管理瑕疵に繋がることが多く、道路管理者の責任は非常に重いものがあります。



写真4 除雪作業状況

雪に関する事故には、天候、気温、積雪深、風力、風向、日照、雪面の状態など様々な要因が複合的に作用するため、どうしても人間の経験や感覚に頼らざるを得ないことが多いけれど、雪の状態や性質が定量的に解明され、災害発生の未然防止及び被害の軽減に繋がっていくことを願っています。

◆道のネットワーク

昨年一月、合掌集落を抱える旧上平村の中心部で国道一五六号に地すべりが発生し、唯一の



写真5 新聞報道記事

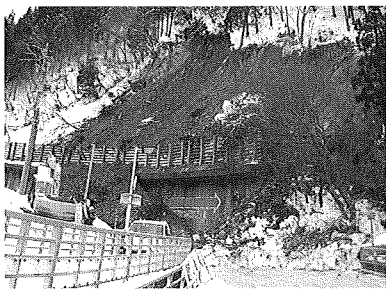


写真6 土砂崩れで通行止めに
なった国道156号

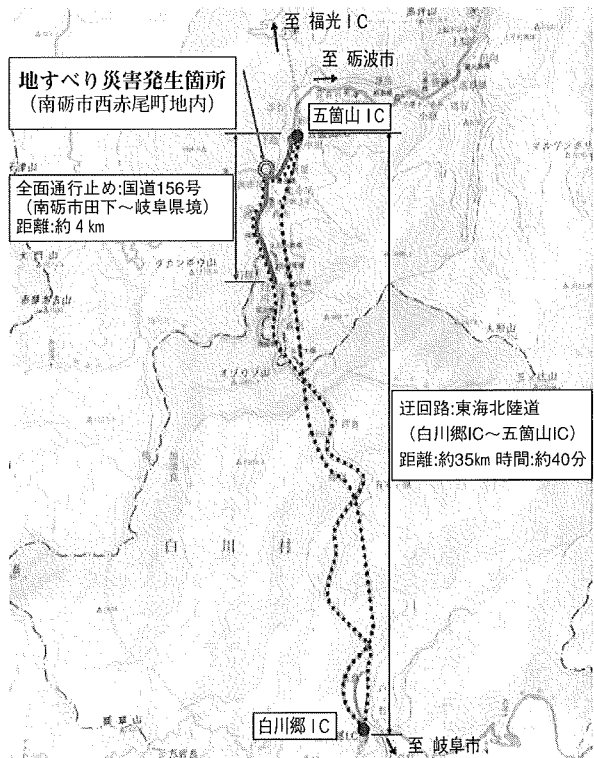


図2 被災箇所と迂回路

◆おわりに
富山県など地方の道路は未だ十分といえず、住民の命や生活を守り、安心して暮らせるようにしっかりとその整備を進めて

このときに私は道路というのは一本だけではダメだと痛感しました。ネットワークとして機能してこそ、住民の安全安心が確保されるのだと思いました。

5・6)。
このとき、平成一四年度に開通した東海北陸自動車道の白川郷IC〜五箇山IC間が住民に無料で開放されました。迂回のために要する時間は約四〇分間、距離は約三五kmと長い迂回路ですが、住民は毎日の生活が守られてホッと胸を撫で下ろしたのです。

道路である国道が全面通行止めになりました。このため村が分断され、住民は通勤通学や買い物にも不自由な毎日をごすごすことになりました(図2、写真



写真7 ライトアップされた合掌集落

いかなければならないと思います。
今回このような執筆の機会を与えていただき、あらためて道路について深く考えることができたことを感謝いたします。
世界遺産合掌集落の里『五箇山』に、このような道路との深く長い歴史があることをご理解いただき、是非、一度富山にお越しただければ幸いです(写真7)。

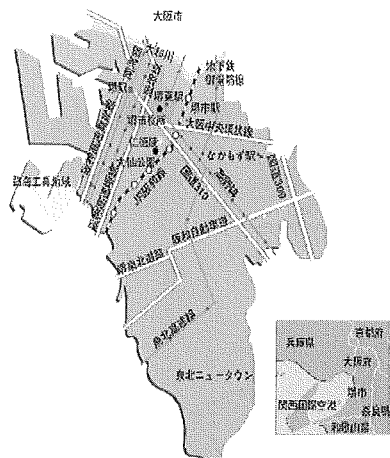


図1 堺市位置図

◆はじめに
堺市は大阪府の中南部に位置し、大阪府の中央部を流れる大和川を挟み、大阪市の南部と隣接しています(図1)。面積は一四九・九九km²、総人口は八三・二万人を擁しています。「さかい」の地名は和泉、河内、摂津の境にあつたことから

名づけられたもので、市章もこの三国の境に発達した都市という意味を表し、「市」の文字を三つ組み合わせたものとなっています(図2)。明治三二年、堺市は全国の三〇市とともに日本最初の市制施行都市となり、以後、周辺町村を編入して発展し、平成八年四月に中核市へ移行、平成一七年二月の南河内郡美原町合併により、本年の四月に全国で一五番



図2 堺市の市章



堺市東京事務所 寶子 英司

おいでよ堺へ

ものの始まりなんでも堺
国道(官道)第一号



◆堺の歴史
堺の歴史は古く、旧石器、縄文、弥生時代にまで遡ります。特に四ツ池遺跡は、堺に残る弥生時代の大集落で、土器や石庖丁などの遺物のほか、堅穴式住居や高床式倉庫、集落を画する溝、方形周溝墓の跡などが発見されています。また、浜寺や陶器北などでは神まつりに使われた祭器のひとつと考えられて

目の政令指定都市に移行しました。本年は「政令指定都市一年生」といふこととで、道路局をはじめ、関係機関の皆様方のご指導のもと頑張つて参りますので、よろしくお願い致します。



写真1 仁徳陵古墳

いる銅鐸も発見されています。五世紀頃、日本は朝鮮半島や中国と結びつき、大王と呼ばれる首長のもと統一的な古代国家を形成し、堺ではその大王たちの壮大な陵墓である百舌鳥古墳群が築かれました。その中心となるのが仁徳陵古墳(写真1)で、エジプトのピラミッド、中国の始皇帝陵とならび、世界三大墳墓の一つとされています。奈良、平安時代から仏教が国家鎮護として広まりましたが、堺では僧行基が民衆に布教や得度を行い、民衆の立場からため



写真2 現存する濠

池や灌漑用水の整備などの社会事業に尽くしました。行基の生家である家原寺や行基が建てた大野寺の土塔（土の仏塔）を見ても、民衆の信望を集めているのが理解できます。

鎌倉時代は漁港として発達した堺ですが、室町時代には、宣教師ガスパル・ビレラが本国への報告書に「堺は東洋のベニスのごとし」と記したように、会合衆と呼ばれる南蛮貿易で巨大な富を得た豪商が環濠都市を形成し（写真2）、堺は自由都市

として繁栄しました。

そのころから京都を凌ぐ繁栄のなかで、町民による茶の湯、和歌や能楽などの華やかな文化が開花しました。これが堺の「黄金の日」（NHK大河ドラマ）といわれるものです。

安土桃山時代に入ると、堺出身の千利休が「わび茶」を極め、豊臣秀吉の茶頭として仕えながら今日の茶道を完成しました。

しかし、この栄光の日々もやがて終わるときがきます。織田信長は天下統一のために強力な自由都市である堺を直轄地に、また豊臣秀吉は堺の商人を大坂に移住させるなど、堺から経済力を奪いました。さらに豊臣秀吉は南北の堀を埋め、大坂夏の陣では豊臣方のかけた火によって堺の町二万戸が焼き尽くされ、中世の自由都市として繁栄した堺の歴史の幕が下ろされることとなりました。

江戸時代に移ると、堺は幕府の直轄地となり、新しい町割に

よって市街が復興しました。さらに、堺は糸割符貿易の活発化などにより昔の繁栄を一時取り戻しましたが、その後の鎖国や大和川付替え工事による堺港の機能低下により、経済の中心が「天下の台所」大阪に移ってしまいました。

明治時代以降、堺は民間主導の産業振興を目的としたまちづくりを進めるなか、海水浴場、東洋一の水族館、民間飛行場などを有する一大リゾート地としても発展しました。その後、第二次世界大戦により市街地の大半が焦土となりましたが、復興にいち早く立ち上がり、高度成長期には臨海工業地帯にコンビナートを形成し、企業の立地や泉北ニュータウンの建設など、我が国を代表する生産拠点として発展を遂げてきました。

◆「ものの始まりなんでも堺」
このような歴史のなかで、堺は固有の伝統文化に加え、外国

からの文化やものを積極的に輸入し、特に明治時代は進取の気風に富み、「ものの始まりなんでも堺」といわれるほど、さまざまなものを生み出しました。ここにその一部を紹介したいと思います。

「タバコ庖丁」

一六世紀後半にポルトガルから伝来したタバコの葉をきざむ庖丁として、堺で製造が始まりました。今日では、鉄砲鍛冶の技術を受け継いだ打ち刃物として全国的に有名となり、プロの料理人が使用する庖丁の約九〇％が堺の庖丁だといわれています。

「線香」

安土桃山時代の南蛮貿易で最も珍重された白檀、沈香や伽羅といった香の原料を輸入するなかで、堺が線香の発祥の地といわれています。堺の薬種商が香を大いに商い、やがて風流人の間に広まりました。

「水練学校」

明治三十九年に大阪毎日新聞社が浜寺水練学校を創設しました。エリートコーチの徹底した指導で評判になり、全国から入門者がつめかけました。また、シンクロナイズドスイミングもここで生まれました。

「私鉄」

明治一八年に大阪麦酒（アサヒビールの前身）を設立した堺の酒造家、鳥井駒吉らが日本最初の私鉄である阪堺鉄道（現在の南海鉄道）を設立しました。設立する際、並行する紀州街道にて豆を使って車馬や歩行者の交通量調査を行い、鉄道建設の構想を進めたとされています。需要予測を行うなど、当時の起業能力の高さには驚くものがあります。

「商業定期航空」

大正一九年に堺のパ



写真3 竹内街道の道標

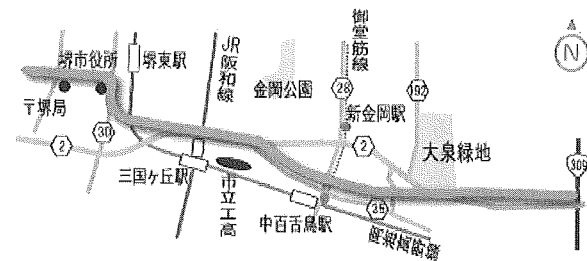


図3 竹内街道のルート(堺市内)



写真4 竹内街道とまちなみ

イロツト、井上長一が大浜の水面を借りて日本最初の民間飛行場をつくり、堺・高松間の商業定期航空路を開設しました。当時は魚群探知や遊覧飛行も行っていたといわれています。

その他にも、鉄砲、自転車、三味線、和晒、ゆかた、金魚やセルロイドなどがあります。

◆旧街道
これら「ものの始まりなんでも堺」のなかには、日本最古の計画道路(国道(官道)第一号)の竹内街道があります(写真3)。古くから栄えた堺のまちは竹内街道、長尾街道、西高野

街道、熊野街道や紀州街道という、かつての日本の幹線道路が交錯する交通の要衝でした。ここでは、竹内街道を紹介したいと思います。

竹内街道は堺市から東方、二上山の竹内峠を経由し、奈良県葛城市の長尾神社に至る約二六km(堺区間・延長約八km)の街道です(図3)。

また、日本書紀で推古二二年(六二三年)「難波より京(飛鳥)に至る大道を置く」と記されており、時代に応じて遣隋使などの外交路、極楽浄土への葬道や経済の道などの役割を持った重要な街道であったといえます。

金岡町周辺では土地区画整理事業などにより市街化が進行していますが、街道沿いはインターロッキング舗装などの整備を行い、現存する土塀や白壁の家と調和したまちづくりを行っています(写真4)。

また、平安時代初期に庶民の安全と五穀豊穡を祈願するために、住民が住吉大神をお祀りして創設された金岡神社もこの街道に面しています。

◆近代の道路

昭和二〇年、第二次世界大戦の堺大空襲で堺の市街一・九万戸が焼失し、死者は一、九〇〇人に上りました。戦後、戦災復興計画にもとづいて国内社会・経済の新しい展開に対応した道路行政が行われました。ここに戦災復興の都市計画道路をはじめとする、堺の代表的な道路を紹介します。

「フェニックス通り」

旧市街地を東西に貫く幹線道路で、復興都市計画道路として整備され、防災上の防火線的及び美観的役割を持っています。現在の国道二六号の一部区間（延長約二km、幅員五〇m）を指し、「日本の道一〇〇選」にも選ばれました。



写真5 フェニックス通り

昭和三〇年には、戦後復興のシンボルとしてフェニックスの木（ヤシ科フェニックス属）が植えられ、堺市民はこのフェニックス（不死鳥）に堺の再生という夢を託しました（写真5）。

「大道筋」

旧市街地を南北に貫く幹線道路で、フェニックス通りと同じく復興都市計画道路として整備されました。現在の市道大道筋及び府道深井畑山宿院線の一部区間（延長約二・五km、幅員五〇m）を指



写真6 大道筋と路面電車
（後ろは堺刃物伝統産業会館）

し、道路中央部は阪堺電気鉄道（路面電車）の軌道敷になっています（写真6）。また紀州街道と一部重複しており、沿線には明星派の中心的歌人である与謝野晶子生家跡（写真7）、千利休屋敷跡（写真8）、ザビエル公園、堺刃物伝統産業会館や老舗の和菓子屋などの名所旧跡が集中しています

「大小路筋」

大小路は摂津と和泉の国境となっていた道で、堺を南北に二分していた幹線道路でし

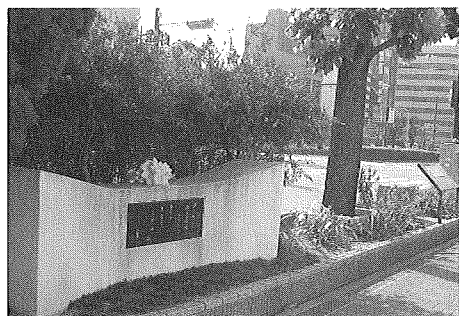


写真7 与謝野晶子生家跡



写真8 千利休屋敷跡

た。昭和五九年から大小路シンボルロード整備事業として堺市道大小路線（延長一・五



写真9 大小路筋 (堺まつりパレード)

km、幅員三〇m)を整備し、電柱の地中化(電線共同溝)、噴水のモニュメントやベDESTリアンデッキの設置、歩道の拡幅などを行い、現在では市民のプロムナードとして親しまれています。毎年一〇月の第三日曜日とその前日には「堺まつり」が大小路筋などで開催され、南蛮衣装や全国の火縄銃隊演武発砲などのパレードが行なわれています(写真9)。また将来は、東西鉄軌道(LRT(次世代型路面電車))の整備を検討して

おり、沿道のにぎわいや地域商業の活性化が期待されています。

◆おわりに

堺の町は史上三度、焼失しました。一度目が応永の乱(室町時代・一三九九年)、二度目が大坂夏の陣(江戸時代・一六一五年)、そして三度目が堺大空襲(一九四五年)です。戦災後はそれぞれ環濠都市の形成、元和の町割(区画整理)や戦災復興計画にもとづく復興土地区画整理事業により、道路をはじめとした公共施設を積極的に整備し、都市の再生を行うことでまちの復興を成し遂げてきました。

再生を行うべく「新しい自由都市・堺 ルネサンス計画」を策定しました。この計画にもとづき広域高速道路網の形成や駅前広場、都市計画道路の整備などの道路をはじめとした、都市基盤の整備などの施策を積極的に行っていきます。

◆おいでよ堺へ

歴史と文化のまち堺の観光には、堺の名所旧跡などを歩いて観光する「てくてくろーど」(路面の「さいころ」の絵に沿って進むシステム(写真10))や、まちづくり総合支援事業を活用して整備された周遊路(写真11)を含む、百舌鳥古墳群を歩いて巡る「百舌鳥古墳群をぞろ歩き」(この地域は「遊歩一〇〇選」に選ばれました)がおすすめです。

また、自転車産業のまち堺ならではの、高級な自転車(一台一〇数万円する自転車も!)などを使った観光レンタサイクル

今日における地域経済の停滞や人口減少社会の到来などの社会環境下で、政令指定都市として新たなスタートをきった堺市は、個性、創造性、先進性を持った「オンリーワン」のまちとして、魅力と活力ある都市への

また、自転車産業のまち堺ならではの、高級な自転車(一台一〇数万円する自転車も!)などをを使った観光レンタサイクル

など、観光のまちづくりを積極的に推進していますので、みなさんは是非、堺にお越し下さい。茶の湯の原点である「おもてなしの心」でお待ちしております。

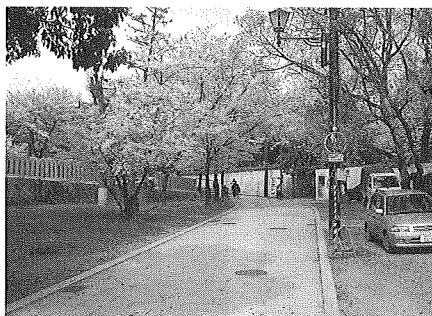


写真11 百舌鳥山陵周遊路

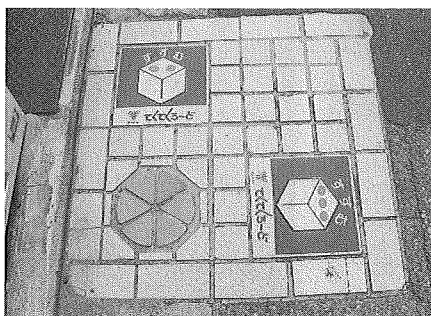


写真10 てくてくろーど

道を活用した「夢のある空間づくり」社会実験

～オープンカフェ等地域主体の道活用に関する社会実験を通して～

愛知県一宮市建設部まちづくり課主監
(前経済部経済振興課副主監)

二ノ宮 和雄

一 はじめに

愛知県一宮市は、名前の由来である尾張の国の「一の宮」である真清田神社の門前町、繊維産業都市として発展し、平成一七年四月一日に隣接した尾西市、木曾川町と合併し、人口三十八万人の新一宮市となっている。

地理的には名古屋市、岐阜市の中間に位置し、市の中心をJＲ東海道本線・名鉄名古屋本線が南北に走り、当市の玄関口であるJＲ尾張一宮駅・名鉄一宮駅は一日八万人を超える乗降客のある公共交通結節点となっており、その周辺はこの地域の中心市街地として賑わい発展してきた。

しかし、大型郊外店の影響や名古屋市へ鉄道で

十分という利便性のよさがマイナス要因として働くなど、大型店の撤退、店舗数・販売額の減少が続き、当市の中心商店街である本町商店街においても空店舗が増加するなど経済活力の低下とともに、中心市街地の居住人口が大幅に減少しており、その活性化が市の最重要課題の一つとなっている。

こうしたことから、平成一六年六月、地域再生計画「駅周辺のストックを活かした『歩いて暮らせるにぎわい再生計画』」の認定を受け、中心市街地活性化構想を策定し、これに基づく各種施策を順次実施しているところである。

オープンカフェは、この構想における目標像の一つ「わくわく・どきどきする中心市街地」の取



写真1 オープンカフェ利用状況(銀座通り)

り組みテーマ「来ることが楽しい街を創る」の主要事業であり、国土交通省の平成一七年度社会実験により実施したところである(写真1)。この実験により、商店街やNPOと連携し、また、各事業主体が体験できたことにより、今年度も商店街、NPO、市民団体による各種イベントにオーブンカフェが活用されている。

二 実験の概要

1 地元の要望と国の動き

当市の中心市街地には多くの商店街があり、七夕まつりをはじめとした多様なイベントが開催されている。こうしたイベントにおいて、イスやテーブルを置いて休憩、飲食ができるようにしたいといった商店街からの要望、相談が市に寄せられていた。その後、構造改革特区の提案制度ができ、当市や多くの市町・団体から道活用のための規制緩和の提案が行われた。

国においては、道の多様な活用を目指して、そのあり方について検討され、平成一七年三月に国土交通省において「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン」が策定され、「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用許可基準」(国土交通省道路局長通知)が発出されるとともに、道路使用許可に関しては、「イベント等に伴う道路使用許可の取り扱いについて」

(警察庁通達)が出されたところである。

こうした状況の中、各地で社会実験が行われ、本格的な実施に向けて様々な検討が行われている。

2 実験箇所

図1の二路線で今回、実験を行ったが、当市のシンボルロードである銀座通り(幅員三六m・写真2)及び全蓋アーケード街である本町通り(幅員一五m・写真3)は中心市街地の主要な歩行者軸・商業軸であり、豊かな都市空間を形成してい

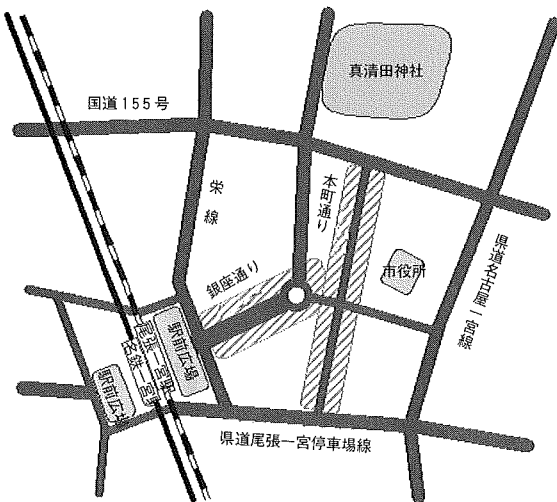


図1 実験箇所図

る。特に、銀座通りから真清田神社に繋がる本町通りは、真清田神社の門前に位置するアーケード商店街で、一時から二〇時まででは車両進入禁止となっており、アーケードがあるため雨天においてもオーブンカフェの実施が可能な通りとなっている。

こうした空間を活用し、にぎわい・ふれあい、遊び心のある交流の場、「夢のある空間」にできればと願い、実験を申請したものである。

中心市街地の賑わいの創出とともに、来街者の休憩場所や飲食場所、さらには、オーブンカフェが街の良好な景観になればと考えている。

今回の社会実験では、休憩・飲食のできるオーブンカフェや安らぎを与えるプラント等を設置し、また、特定の休日にイベントを実施することにより、平時、イベント時の効果や課題について検証し、本格実施に向けての検討を行った。

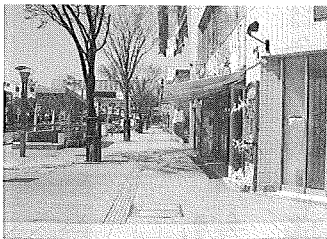


写真2 銀座通り



写真3 本町通り

3 実験に際して

オープンカフェを類型化すると図2のようになると考えているが、沿道の商店街から休憩場所の要望が強かったこともあり、「休憩場所を前提に、利用者の利便性からデリバリー等を行う」という

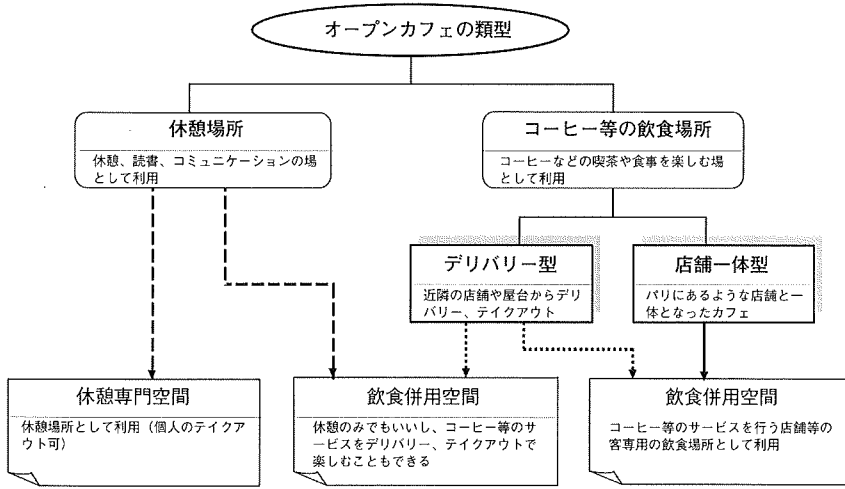


図2 オープンカフェの類型

○「協力店からは何がデリバリー・テイクアウトできるの?」といった利用者の声を踏まえ、各テーブルにメニューを設置しました。

○メニューを設置したことで、利用者からは「何か注文しないとオープンカフェは利用できないの?」といった声が聞こえてきました。早速、各テーブル毎に「ご自由にお座りください!」といった案内板を椅子に掲示しました。

協力店(デリバリー・テイクアウト)メニュー

案内板(椅子掲示)

図3 オープンカフェの運用

「飲食併用空間」と位置づけ、休憩や読書、コミュニケーションの場とし、必要があれば、近隣の飲食店やNPOの協力により、デリバリー、テイクアウトでコーヒー等を楽しむこともできる形態とした。

当初、テーブル上にそのテーブルで利用できる飲食店やその連絡先を紹介したが、利用者の意見から図3のように運用を変更・改善するなど、試行錯誤しながら進めた。

オープンカフェ・プラランター等の毎日の出し入れは、将来の本格実施の場合を考慮し、イベントの主体となる商店街、NPOにお願いし、実施し

4 実験期間

平成一七年一〇月一八日(火)～一二月一七日(木)(月曜日は除く)、午前二時～午後五時

5 同時イベントの開催(主なもの)

■【おいち祭】(写真4)

一〇月二二日(土)、一三日(日)

パレード、ミニライブ、ふるさと新鮮市、餅つき大会、お茶会など



写真4 おいち祭り



写真5 ボランティアによるリサイクルの配布

■【オープンカフェ de 読書】(写真5)

一 一 月 四 日 (金) 、 五 日 (土)

ボランティアによるリサイクル本(除籍本)の配布

5 関連施策

当市は平坦で自転車利用が多く、買い物客により雑多に広がる路上駐輪車両の排除と良好な歩行空間、魅力あるにぎわい空間の創出を図るため、臨時駐輪場の整備・地元市民による清掃美化活動の推進等の関連施策を実施した。

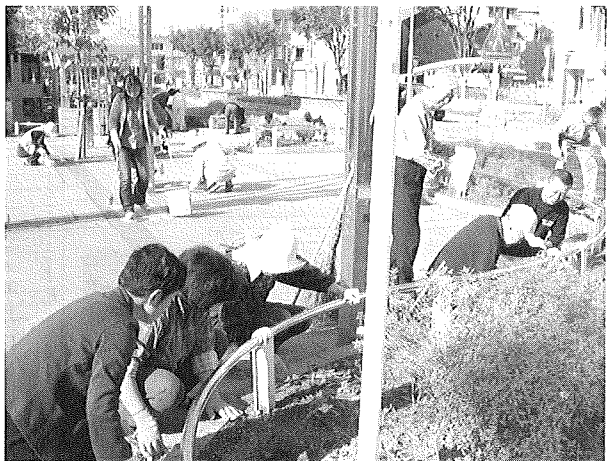


写真6 清掃美化活動

■イベント開催時における買物客自転車臨時駐輪場への誘導

■清掃美化活動(アダプトプログラムの推進・写真6)

6 各種調査

オープンカフェ等社会実験に合わせ、定量的・定性的効果の検証を行うため、関連調査を実施した。また、実験の実施効果を把握するため、実験前(平常時)における調査を実施した。

表1 関連調査

	実験前		実験中			実験後
	休 日	平 日	イベント時	休 日	平 日	
歩行者・自転車 交通量調査	○	○	○	○	○	—
オープンカフェ 利用者調査	—	—	○	○	○	—
駐輪実態調査	○	○	—	○	○	—
来街者 アンケート調査	—	—	○	○	○	—
オープンカフェ利用者 アンケート調査	—	—	○	○	○	—
商店街等 アンケート調査	—	—	—	—	—	○

三 調査結果及び考察

当市における各種調査の主な結果は次のとおりとなった。

「交通」

・実験イベント時では交通量は約二倍。歩行者交通量は約四倍に増加。イベント時以外では大きな変化は見られない

・本町ドーム周辺（両通りの交差点）では九時時点で路上駐輪台数の約六〜七割が地区外利用

「利用者」

・オープンカフェ利用者の約八割は「満足」、良かった点は「ゆっくり休憩できる」

・利用者の約八割、来街者の約七割は「継続すべき」との意向

「沿道商店街」

・沿道商店等の約八割は「オープンカフェの試みは良かった」と回答

・約七割が「休憩できる場所ができて良かった」、約六割が「まちの雰囲気（景観）が良くなった」と評価

・全体の約六割が「今後も実施してほしい」

・オープンカフェ実施に対し、設置撤去の人手や保管場所の問題はあるが、そうした中で、「今後も協力したい」「今後は協力したい」と

の協力意向は約五割

・オープンカフェの実施による利用者や売り上げの増加は見られない

1 交通量・機能性について

交通量については、今回の実験では、イベントとの同時開催時を除き、大幅な増加は見込めなかった。実験当初にはオープンカフェ利用を目的とする人も見られ、実験経過とともに減少したことから、オープンカフェのみで長期間の大幅な集客は見込めないと思われる。

ただ、視点を変えれば、寒く、風の強い時期であったにもかかわらず、オープンカフェ利用者からは、約八割が「満足である」との回答や、オープンカフェの良かった点として「ゆっくり休憩できる」「飲食ができてよい」といった評価が多く得られた。また、沿道商店等からも「良い試みであった」「休憩できる場所ができて良かった」「まちの雰囲気（景観）が良くなった」との評価が得られた。

このように、オープンカフェの設置が都市空間における景観形成や利便性の向上に寄与したと、また、さらに、「賑わいづくりに役立った」との声もあり、道路空間に人々が滞留する、つまり空間・にぎわい空間」として機能したことが伺える。

2 活性化や経済効果について

沿道商店等アンケート調査において、「商店街の活性化に効果があった」との回答は全体で約五

割あり、更に「効果がなかった」とする人からは、

実施時期や「デリバリーの注文方法がわかりにくかった」「自然にくつろげる演出が必要」といった意見等、今回の実験に対するいくつかの要望や指摘があり、今回の社会実験で明らかとなった課題を改善することが望まれていると考えられる。

一方、オープンカフェの実施に伴う利用者や売り上げの増加に「変化は見られなかった」との回答が多かった。こうした点の改善のためには、交通量の増加等賑わいを創出し、滞在時間を長くすることが大切であり、「イベントと連動させた実施」といった意見も多く、イベントなどと同時開催していくことが効果的であると考えられる。

3 駐輪問題について

銀座・本町の交差点付近の駐輪の半数は通勤客等である。駅直近の銀座通りの通勤客等の駐輪は、オープンカフェの設置により移動し、街のイメージを大きく変えた（写真7）。

一方、本町通りでは、実験中も買い物による駐輪が多くある場所があり、景観の阻害要因となっている（写真8）。

駐輪自転車は景観や円滑な交通を阻害しており、平坦で自転車利用が多い当市においては、その対策は道の活用を進める上で大きな課題であり、今回の実験ではイベント時に臨時駐輪場を設

置したが、総合的な検討を行う必要がある。

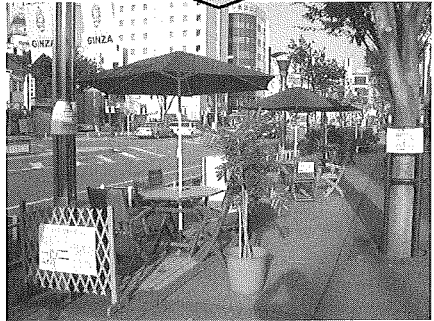


写真7 イメージの変化(銀座通り)



写真8 駐輪状況(本町通り)

4 実施主体の運用について

今回の社会実験は、中心市街地活性化のため、商店街等と連携し、オープンカフェなどの道活用により、にぎわいある交流の場を創出しようとするものである。そのため、商店街等が今後自ら実施できるように、様々な課題を検討することが今回の社会実験では大変重要であり、商店街アンケートを踏まえ、運用における課題について少し詳しく述べることにする。

なお、金沢市などの先進都市においては、パリにあるようなオープンカフェをイメージされた取り組みが進められており、当市においてもそうした取組みが将来できればと願っている。

商店街等アンケート調査

本町通りで約七割、銀座通りで約四割の人は「今後も実施してほしい」。「実施してほしくない」とする人は本町通りでは見られず、銀座通りでは約一割。

また、今後のオープンカフェの実施に関する協力については、「今後も協力したい」「今後は協力したい」との回答が本町通りで約五割、銀座通りで約四割。「協力したくない」とする人は本町通り、銀座通りとも約一割。

良かった点、悪かった点は図4、図5のとおり。

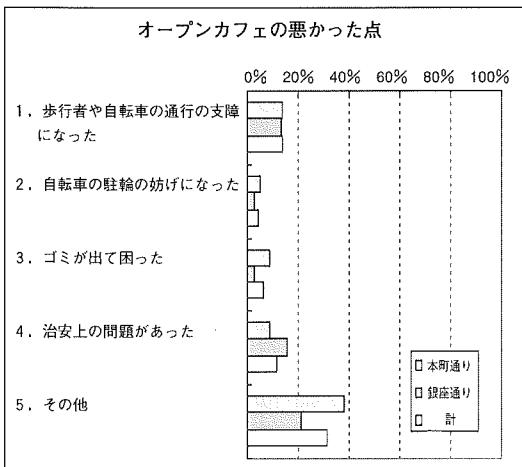


図5 オープンカフェの悪かった点

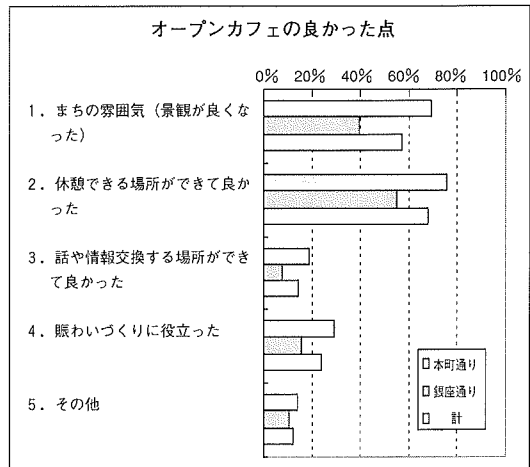


図4 オープンカフェの良かった点

(1) テーブル等の出し入れについて

今回のオープンカフェ社会実験に用いたテーブルや椅子は、景観的に良好である木製としたため、重量があり、設置・撤去にかなりの人的負担があったことから、協力できない理由として、「設置する人がいない」、「毎日の出し入れが大変」といった自由意見が多く見られた。また、実施中に出し入れをお願いした女性の方から「一人では出し入れが大変」という声があり、隣の商店の方に協力をお願いし実施した箇所もあった。今後の実施にあたっては、実施主体での協力体制のあり方、あるいは、短期間の実施など、設置・撤去に係る個人の負担の軽減が、運用における重要な課題となる。

(2) 機材の保管場所について

〔実施中における保管場所の確保〕

今回のオープンカフェ社会実験において用いたテーブルやイスは、協力店が出し入れし、各店舗内に保管してもらったが、「保管場所がない」との意見を何箇所かで聞いている。店舗の通路に保管するなど保管場所の確保が大きな負担となっており、今後の協力意向についてもマイナス要因となっている。そのため、今後の実施に当たっては、イベント等を実施する付近の空き店舗等を保管場所として活用するなどの検討を行う必要がある。

〔貸し出しのための保管場所の確保〕

今回の社会実験終了後、当市においては、中心市街地の活性化のためのイベントなどに、オープンカフェセットを貸し出しており、こうした資材の保管場所を中心市街地の旧公民館に確保している。平成一七年一月二五日に一宮駅・駅西駅前広場においてイベントが行われ、社会実験終了後の最初のオープンカフェが実施されている。

今後、オープンカフェの実施箇所として本町通り、銀座通りなどの商店街、駅前広場、真清田神社前の宮前三八市広場などが考えられるが、駅前広場や宮前三八市広場などでは保管場所がないため、数日続くイベント期間中の保管場所には事業者の負担が大きいととも、旧公民館までの運搬の手間も、まとまったセット数を借りる場合はかなりの負担となる。そのため、将来的には、こうしたイベント近隣に保管場所を確保する、あるいは、事業者が長期間貸し出すなどの検討を行う必要がある。

〔設置時間帯について〕

今回のオープンカフェ社会実験は、一

時から一七時を基本に実施したが、開店時間中に撤去する場合、保管場所の問題も発生することから、本格実施にあたって、今回のような形態を

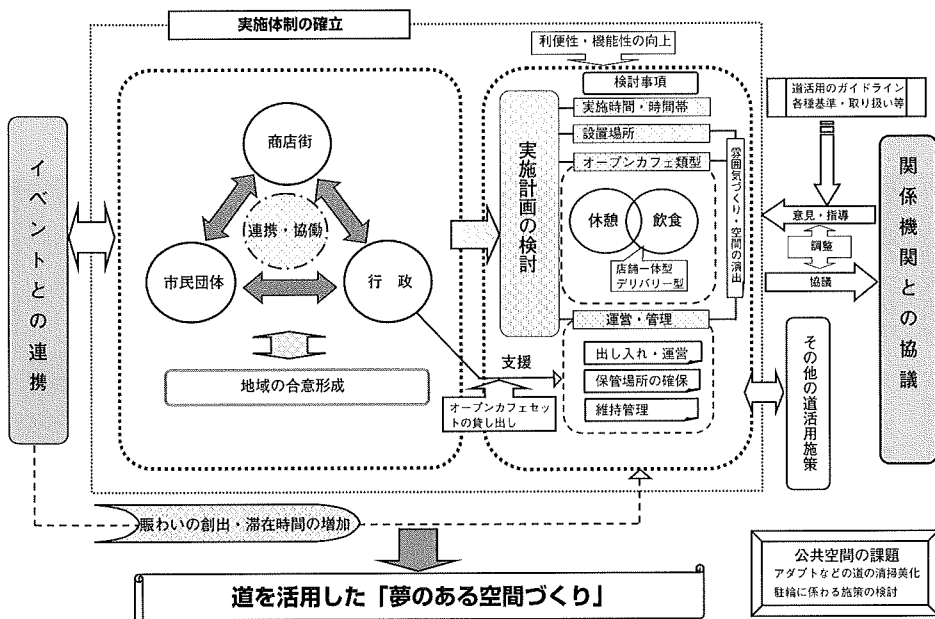


図6 オープンカフェ等社会実験「課題等のまとめ(体系図)」

とる場合には、各店舗の開店時間に合わせたフレキシブルな設置・撤去を行う必要がある。

また、本町通りにおいては、車輛通行規制の時間帯との関係もあるため、イベントによっては時間調整を行う必要がある。

「維持管理について」

オープンカフェ等社会実験の実施時間中に、風によるパラソルの破損や運搬中の椅子の破損が発生しており、今後、継続的にオープンカフェを実施していく場合、風や雨など季節や天候に応じ、テーブルやイス、パラソルの取り扱い等、資材を長く使えるよう維持管理に配慮する必要がある。

以上の課題を踏まえて、オープンカフェの実施に関し、図6のように、実施時期・時間帯、設置箇所、類型、運営・管理等イベントや様々な道活用施策とともに検討していく必要がある。

四 今後に向けて

今回の社会実験において、来街者、利用者、沿道商店街等からは良い評価が多く、こうした施策を今後も実施していくことは必要である。

しかしながら、前述のように実施時期や運用方法、実施の形態など、多くの課題もあり、オープンカフェ等の道を活用した施策を実施するにあた



写真9 06 サンフェスタ春まつり（駅西駅前広場）

り、こうした内容を検討しながら、地域にあった形態で進めていくことが重要である。

今回の社会実験終了後、一月二五日「フレンドシップイルミネーションオープンセレモニー」で最初のオープンカフェが開かれ、その後も次のように、中心市街地の各地でオープンカフェ等が実施されている。

こうした中心市街地の活性化を願う多くの参加者が協働・連携しながら、道活用の様々な施策の実施を進め、中心市街地に賑わいを創出し、元気なまちづくりを進めていけたらと考えている。



写真10 第5回やろまい（本町通り）

・06 サンフェスタ 春まつり（駅西駅前広場）
（写真9）

・第一一回 本町鯉のぼりフェスティバル
・第五回やろまい（本町通り・宮前三八市広場）
（写真10）

・銀座通りフラワーフェスタ
・市民活動大集合（宮前三八市広場）