

## 目次

### エッセイ

- ファインダー越しの素敵な景色に魅せられて ..... 初芝成應 1  
道の美しさは街並みと景観を引き立てる

### 特集/道路標識について

- 案内標識の表示地名について ..... 道路局企画課 5

- 長野県が認定 県産間伐材を利用した  
「信州型木製ガードレール」 ..... 長野県土木部 14  
~美しい信州の道路景観形成に向けて~ 道路課安全防災係

- 新バリアフリー法関連政省令について ..... 道路局路政課 20

### 道路占用Q & A

- 自転車等駐車器具の占用について(その2) ..... 道路局路政課 28  
道路利用調整室

- 平成19年度 「道路ふれあい月間」推進標語募集 ..... 道路局 31  
道路交通管理課

### 現場の 取り組み事例

- 利用者の声を道サービスの向上へ ..... 宮城県土木部道路課 33  
~宮城県苦情・要望対応データベース~

- 岐阜県の「受付処理データベース」について ..... 岐阜県土木整備部 40  
道路維持課

### 訴訟事例紹介

- 自転車走行中に縁石に接触したためバランスを崩して  
自動車に衝突した事故において管理瑕疵が争われた事例 ..... 岡崎之彦 44  
-千葉県道自転車転倒事故損害賠償請求事件-

- 連載 道と思想(その17) ..... 三木克彦 51

- 秩父路の魅力アップに向けて(埼玉県) ..... 津久井千章 55  
とんびの広場  
千葉古街道-御成街道-(千葉市) ..... 春日一郎 59

- 連載/社会実験 人にやさしい  
まちづくりの実現に向けて(川崎市) ..... 松元信一 63

- 時・時・時 ..... 69



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  
バックナンバーがご覧いただけます。

# 案内標識の表示地名について

道路局企画課

## 一 はじめに

自動車を運転しているとき、大きな交差点に設置されている方向・方面を案内する標識(図1)に、自分の行きたいところが表示されていないか、自分の経験をしたことはありませんか。また、何故ある地名が表示され、別の地名は表示されていないのかと疑問を持たれたことはないでしょうか。

図1のような案内標識に表示される地名は、一定のルールに基づいて選定されています。理由は大きく二点あり、一点目は案内標識にとって見やすさ(視認性)、わかりやすさ(識別性)が非常に重要であり、板面を簡素化するため地名を限定して表示する必要があること、二点目は道路を管

理している主体は、国、都道府県、市区町村と様々であり、各主体がばらばらに地名を選定した場合、表示される地名が連続しないため非常にわかりにくいものとなることから、共通のルールに依る必要があることです。

一方、このルールを知っているドライバーは極めて少ないものと考えられ、地名による案内をよりわかりやすいものとするため、ルールの周知が必要であるという指摘もされています(平成一六年一二月「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」提言(※1))。

このような現状を踏まえ、昨年度末より道路局ホームページ(※2)において、案内標識への地名の表示ルール及び表示される地名の一覧を公表しています。今後、更なる周知が必要であること

から、本稿においてもルールについて簡単に紹介させていただきます。

※1...<http://www.nrit.go.jp/road/signkenouka/PDF/04eigun.pdf>  
 ※2...<http://www.nrit.go.jp/road/sign/signanna/rule0.htm>

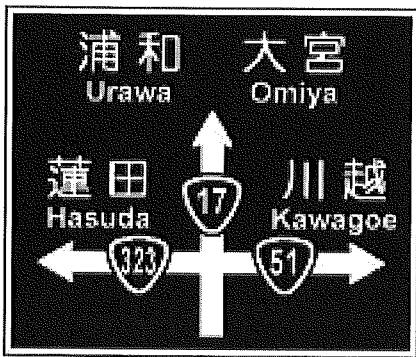


図1 方向・方面を案内する標識の例

## 二 表示される地名

表示される地名は都道府県毎に定められており、平成一八年三月末時点においては、表1のとおりです。なお、地名は道路利用者のニーズに合わせて変更されることもあり、変更された場合には変更内容が道路利用者へ周知されることとなっています。

表1においては、基準地、重要地、主要地を示しており、これに一般地を加えた四つのランクの地名により、案内標識に表示する地名が構成されています(表2)。なお、一般地は地名数が多いため、表1には記載していません。表示地名が四つのランクに分類されている理由は、ドライバーの目指す目標地までの距離によって使い分ける必要があるためであり、具体的には長距離トリップが多い一般国道では主に基準地、重要地が、短距離トリップが多い一般都道府県道では主に主要地、一般地が表示されることとなります(詳細は「三 表示ルール」で記述)。例えば、鹿児島県の表示地名を地図に記すと図2のようになり、目標地がバランスよく選定されていることがわかります。

表1 各都道府県において表示される基準地・重要地・主要地一覧

(平成18年3月末時点)

都道府県名	基準地	重要地	主要地
北海道	札幌、函館、室蘭、浦河、旭川、留萌、稚内、網走、帯広、釧路、根室	江別、千歳、札幌、岩見沢、滝川、深川、小樽、倶知安、函館、長万部、江差、苫小牧、室蘭、浦河、旭川、士別、名寄、留萌、稚内、網走、北見、紋別、帯広、釧路、根室、日高、富良野、枝幸、弟子屈	恵庭、北広島、石狩、当別、月形、定山溪、中山峠、浜益、芦別、夕張、三川、長沼、美唄、砂川、赤平、余市、喜茂別、岩内、寿都、八雲、松前、森、熊石、せたな、登別、洞爺湖町、白老、伊達、洞爺湖、門別本町、新ひだか、えりも、上川、音威子府、美深、羽幌、浜頓別、豊富、留辺蘂、美幌、上湧別、遠軽、興部、小清水、斜里、端野、清水、足寄、本別、広尾、浦幌、幕別、上士幌、陸別、白糠、標茶、厚岸、阿寒湖畔、別海、中標津、標津、羅臼、大曲、栗山、碧水、夕張紅葉山、銭函、沼の端、早来、常呂、女満別、川湯
青森県	青森	青森、八戸、弘前、十和田、むつ、五所川原	三沢、黒石、藤崎、平川、野辺地、十和田湖、七戸、南部、三戸、大間、龍飛、鱒ヶ沢、外ヶ浜、つがる、五戸、おいらせ
岩手県	盛岡	盛岡、一関、釜石、北上、宮古、久慈、二戸、大船渡、花巻、奥州	八幡平市、軽米、岩泉、田野畑、川井、遠野、平泉、陸前高田、岩手町
宮城県	仙台	仙台、石巻、大崎、気仙沼、白石、仙台駅、県庁市役所	泉中央、角田、岩沼、栗原、松島、鳴子温泉、涌谷、登米、作並、大河原、加美、女川、南三陸、長町、苦竹
秋田県	秋田	秋田、大館、能代、由利本荘、大仙、横手、湯沢	鹿角、北秋田、角館、協和、田沢湖、男鹿
山形県	山形	山形、米沢、新庄、酒田、鶴岡	南陽、長井、庄内、金山、天童、寒河江、東根、尾花沢
福島県	福島	福島、郡山、白河、会津若松、いわき、南相馬、相馬	二本松、伊達、川俣、石川、三春、小野、田村、棚倉、矢祭、猪苗代、西会津、会津坂下、三島、南会津、只見、双葉、浪江、須賀川、喜多方、会津美里
茨城県	水戸	鹿嶋、古河、筑西、土浦、日立、水戸	岩間、常陸大宮、大洗、笠間、学園都市、下妻、高萩、大子、東海、那珂、常陸太田、鉾田、常総、つくば、結城、竜ヶ崎、石岡、取手、北茨城、ひたちなか
栃木県	宇都宮	足利、宇都宮、小山、日光、那須塩原	さくら、那珂川町、鹿沼、那須烏山、鬼怒川、佐野、塩原、栃木市、那須、益子、真岡、矢板、大田原、下野、川治、板室、湯西川、川俣、茂木

群馬県	前橋、高崎	桐生、渋川、高崎、沼田、前橋、草津	安中、赤城山、伊勢崎、月夜野、富岡、中之条、長野原、藤岡、松井田、水上、館林、太田、猿ヶ京、伊香保、尾瀬、大間々
埼玉県	—	さいたま、春日部、川越、熊谷、秩父、草加、所沢、東松山	入間、上尾、桶川、岩槻、川口、小川、行田、加須、越谷、久喜、鴻巣、蓮田、坂戸、飯能、深谷、戸田、三郷、長瀬、羽生、本庄、寄居、幸手、狭山、川島、日高、菫蒲、和光、栗橋、富士見、小鹿野、大宮、浦和
千葉県	—	柏、木更津、千葉、成田	市原、市川、勝浦、鴨川、佐倉、香取、東金、館山、成田空港、野田、船橋、松戸、茂原、八千代、匝瑳、四街道、浦安、銚子
東京都 (23区)	東京	浅草橋、池袋、上野、五反田、新宿、渋谷、品川、巢鴨、日本橋	赤羽、青戸、荻窪、赤羽橋、蒲田、板橋、飯田橋、大森、大原、王子、羽田、日比谷、東中野、本郷、馬込、丸子橋、三宅坂、目白、四谷、目黒、谷原、六本木、信濃町、砂町、千住、瀬田、高井戸、辰巳、高田馬場、戸田橋、等々力、成増、半蔵門、初台、晴海、亀戸、上馬、葛西、亀有、銀座、言問橋、高円寺、桜田門、大崎、三軒茶屋、新橋、四ツ木、西新井、三ノ輪、南砂、芝公園、市川橋、祝田橋、永代橋、恵比寿、大久保、大手町、御徒町、駒形橋、駒沢、笹目橋、水道橋、溜池、豊洲
	23区外)	八王子	秋川、五日市、あきる野、青梅、奥多摩、数馬、清瀬、狛江、小平、立川、高尾、西東京、多摩ニュータウン、調布、拝島橋、東村山、檜原、府中、町田、瑞穂、三鷹、福生
神奈川県	—	厚木、小田原、相模原、横須賀	伊勢原、江の島、鎌倉、茅ヶ崎、津久井、秦野、箱根、藤沢、松田、三崎、大和、湯河原、平塚、相模湖
		横浜	磯子、市ヶ尾、新横浜、金沢、桜木町、綱島、鶴ヶ峰、鶴見、戸塚、長津田、東神奈川、保土ヶ谷、関内、高島町
		川崎	小杉、登戸、溝口
新潟県	新潟	村上、新潟、長岡、上越、糸魚川、南魚沼、三条、十日町	新発田、燕、見附、川口、魚沼、小千谷、湯沢、柏崎、妙高、五泉
富山県	富山	魚津、富山、高岡、砺波	朝日、黒部、滑川、立山、射水、氷見、小矢部、南砺
石川県	金沢	小松、金沢、七尾、輪島	加賀、白山、津幡、珠洲、穴水、羽咋、中能登
福井県	福井	福井、敦賀	鯖江、勝山、大野、武生、小浜、あわら
山梨県	甲府	大月、甲府、韮崎、富士吉田	笛吹、北杜、昭和、上野原、塩山、勝沼、富士河口湖、南部、丹波山、道志、身延、小淵沢、都留、山梨、本栖、山中湖、甲斐、南アルプス、鯉沢
長野県	長野、松本	飯田、上田、小諸、塩尻、諏訪、長野、松本	飯山、伊那、岡谷、大町、軽井沢、上高地、木曾、南木曾、駒ヶ根、千曲、佐久、信州新町、信濃町、志賀高原、須坂、茅野、中野、野沢温泉、白馬、富士見、安曇野、菅平、白樺湖、辰野、東御
岐阜県	岐阜	岐阜、高山、大垣、美濃加茂、多治見	関、中津川、各務原、羽島、可児、土岐、瑞浪、恵那、美濃、郡上、下呂、関ヶ原、瑞穂、山県、本巣、海津、飛騨、白川郷



静岡県	静岡	静岡、浜松、沼津	三島、富士、島田、掛川、下田、伊東、熱海、伊豆市、御殿場、富士宮、焼津、御前崎、磐田、川根本町
愛知県	名古屋	名古屋、豊橋、豊田	瀬戸、春日井、小牧、一宮、犬山、弥富、半田、東海、常滑、師崎、岡崎、西尾、安城、知立、豊川、蒲郡、伊良湖岬、新城、清須、飛島、豊明、高浜、大府、東山公園、大曾根、名古屋城、栄、鶴舞公園、名古屋駅、金山、瑞穂運動場、熱田神宮、名古屋港、金城ふ頭
三重県	津	津、四日市、伊勢、尾鷲、伊賀、松阪	桑名、鈴鹿、亀山、名張、鳥羽、熊野、大台、志摩
滋賀県	大津	大津	甲賀、栗東、草津、近江八幡、東近江、彦根、米原、長浜、高島
京都府	京都	福知山、舞鶴	宮津、綾部、京丹波、亀岡、宇治、木津、京丹後
		京都、堀川五条	山科東野、東山五条、河原町五条、鳥丸五条、京阪国道口、横大路、西大路五条、千代原口、西大路九条、九条河原町、観月橋、岡崎、高野、東山丸太町、祇園、下鴨、鳥丸丸太町、四条鳥丸、堀川北大路、四条堀川、金閣寺、円町、西院、嵐山、堀川丸太町、鳥丸北大路、京北
大阪府	大阪	大阪	池田、箕面、豊中、高槻、茨木、吹田、摂津、枚方、寝屋川、守口、門真、大東、四條畷、東大阪、八尾、柏原、松原、藤井寺、富田林、河内長野、美原、狭山、堺、泉大津、岸和田、貝塚、泉佐野、泉南、阪南、岬
		大阪駅、梅田新道、難波、天王寺駅、大阪港、南港、深江橋	大和田西、歌島橋、十三、新大阪駅、長柄橋北詰、上新庄、今市、関目、蒲生4、都島本通、天神橋6、南森町、天満橋、淀屋橋、野田阪神、桜島、弁天町駅、本町、森之宮駅前、今里、上本町6、湊町、大正橋、北津守、花園北、杭全、流町1、大連橋、浜口、長居、瓜破、長吉長原
兵庫県	神戸	神戸、姫路、豊岡、洲本	尼崎、西宮、芦屋、伊丹、川西、宝塚、三田、篠山、丹波、西脇、加東、小野、三木、明石、加古川、高砂、加西、福崎、宍粟、たつの、相生、赤穂、佐用、朝来、養父、出石、城崎、香美、新温泉、淡路、南あわじ、多可、神河
		三宮	神戸駅、箕谷、神出、有馬、西神ニュータウン、六甲山
奈良県	奈良	奈良、大和郡山、天理、橿原、大和高田、五條	桜井、王寺、大淀、十津川、針、明日香、葛城、宇陀、生駒、香芝、御所、奈良公園、斑鳩
和歌山県	和歌山	和歌山、田辺、新宮	橋本、海南、有田、御坊、白浜、串本、那智勝浦、本宮、高野、龍神、岩出、みなべ、日高川、紀の川、有田川、湯浅、広川、印南
鳥取県	鳥取	米子、倉吉、鳥取	湯梨浜、智頭、境港、八頭、岩美、三朝、江府、若桜、日野、北栄
島根県	松江、浜田	出雲、益田、大田、松江、浜田	江津、津和野、吉賀、雲南、奥出雲、川本、宍道、安来
岡山県	岡山	津山、新見、岡山	倉敷、玉野、笠岡、美作、井原、総社、高梁、備前、真庭、児島、吉備中央
広島県	広島	広島、福山、三次	可部、呉、三原、庄原、尾道、東広島、東城、竹原、大竹、安芸太田、世羅、廿日市、府中※、因島、江田島、安芸高田、海田、宮島口、広島空港 ※は備後地域の府中を指します。）

山口県	下関	山口、宇部、周南、岩国、萩、下関	徳地、柳井、光、小郡、鹿野、秋芳洞、防府、長門、山陽小野田、玖珂、美祢、特牛、熊毛、須佐
徳島県	徳島	徳島、三好市、つるぎ	鳴門、北島、川島、吉野川市、神山、阿南、小松島、土勝、那賀、海陽、美波、石井、大歩危、阿波市、美馬、木屋平、剣山、県庁、徳島空港、山川
香川県	高松	高松	引田、津田、高松空港、坂出、丸亀、多度津、琴平、観音寺、善通寺、長尾、塩江、まんのう、土庄、福田、東かがわ市、さぬき市、詫間、三豊、豊浜、綾川町、綾歌、財田、小豆島町、高松駅
愛媛県	松山、今治、宇和島	松山、今治、宇和島、西条、大洲	三島、新宮、新居浜、玉川、北条、東温市、松山港、松山空港、伊予市、久万高原町、内子、長浜、肱川、四国カルスト、八幡浜、宇和野村、鬼北、愛南、別子山、保内、津島、西予市、川之江、小松、四国中央市、三崎港、小田、県庁
高知県	高知、室戸、四万十市	高知、室戸、四万十市、須崎、足摺岬	甲浦、二又、奈半利、安芸、香美、高知龍馬空港、南国、本山、大川、上八川、長沢、いの、桂浜、津野、仁久土佐市、宇佐、佐川、船戸、禰原、新田、四万十町、土佐清水、三原、竜串、宿毛、大月、馬路、大豊、室戸岬、野根、安田、赤岡、越知、平田、仁淀川町、領石、はりまや橋、高知県庁、香南
福岡県	福岡、北九州	福岡、久留米、大牟田、飯塚	大川、柳川、八女、筑後、朝倉、小郡、筑紫野、春日、大野城、嘉麻、田川、直方、宗像、中間、太宰府、行橋、豊前、古賀、宮若、前原、うきは、福津
		北九州	門司、小倉北、小倉南、戸畑、八幡西、若松、八幡東
佐賀県	佐賀	唐津、鳥栖、武雄、佐賀	多久、伊万里、鹿島、小城、神崎、嬉野
長崎県	長崎	佐世保、諫早、島原、大村、長崎	平戸、松浦、雲仙、東彼杵、西海
熊本県	熊本	八代、人吉、水俣、天草、宇土、熊本、荒尾	玉名、山鹿、牛深、宇城、菊池、和水、南関、長洲、植木、阿蘇、御船、山都、鏡、芦北、湯前、上天草、合志
大分県	大分	中津、日田、佐伯、大分、宇佐、別府	日出、豊後大野、竹田、国東、臼杵、豊後高田、杵築、由布
宮崎県	宮崎	都城、延岡、日南、小林、宮崎	日向、串間、西都、えびの、田野、高原、高鍋、高千穂、青島、鶴戸、椎葉
鹿児島県	鹿児島	薩摩川内、鹿屋、枕崎、霧島、鹿児島	いちき串木野、阿久根、出水、大口、指宿、南さつま、さつま、加治木、湧水、志布志、垂水、日置、曾於、大隅、岩川
沖縄県	那覇、名護	辺戸岬、沖縄、那覇、名護、海洋博公園	平和祈念公園、うるま、糸満、与那原、嘉手納、恩納、東、大宜味、具志頭、那覇空港、知念、海中道路、首里城公園、残波岬

表2 案内標識に表示する地名の構成

区分	候補となる地名	表示される地名の例 (愛知県の場合)
①基準地	重要地の中の特に主要な都市。概ね1県1都市。	名古屋
②重要地	県庁所在地、政令指定都市、地方生活圏の都市など。	名古屋、豊橋、豊田
③主要地	二次生活圏の中心となっている市や町など。	瀬戸、春日井、小牧、 一宮、犬山など
④一般地	②、③以外の市町村、その他沿道の著名な地点など。	碧南、江南、刈谷、 知多、長久手など

(注) 生活圏とは、地域を階層的な圏域（一次生活圏、二次生活圏、地方生活圏）に区分したものであり、各圏域については以下のような構成を標準としています。  
 一次生活圏…役場、診療所、集会所、小中学校等基礎的な公共施設の中心部に持ち、それらのサービスが及ぶ地域。圏域範囲は半径4～6km程度。  
 二次生活圏…高度の買い物ができる商店街、専門医をもつ病院、高等学校等を中心部に持ち、いくつかの一次生活圏から構成される地域。圏域範囲は半径6～10km程度。  
 地方生活圏…総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設を中心部に持ち、いくつかの二次生活圏から構成される地域。圏域範囲は半径20～30km程度。

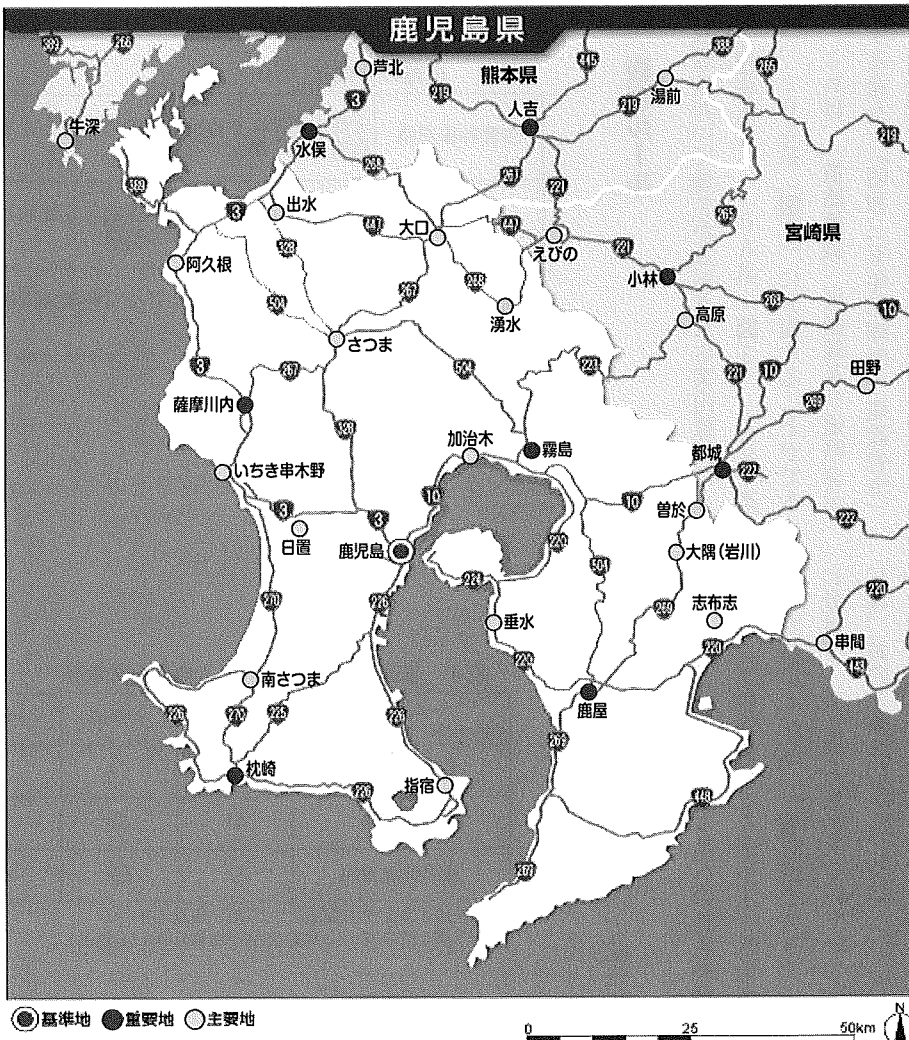


図2 鹿児島県の表示地名



図5 108系案内標識



図4 106系案内標識



図3 105系案内標識

### 三 表示ルール

一般道において地名が表示される案内標識は大きく三種類あり、105系(図3)、106系(図4)、108系(図5)に分類することができます。これは、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(昭和三五年総理府・建設省令)に定められた標識の分類に依るものです。

このうち、105系と108系は表示ルールが共通しており、一方、106系はこれらの標識とは異

表3 道路の分類

主要幹線道路	大都市圏相互を連絡し圏内の骨格となる国道で、高速道路を補完する道路
幹線道路	主に主要幹線道路以外の国道と主要地方道路で、主要幹線道路を補完する道路
補助幹線道路	主に一般都道府県道などで、幹線道路補完する道路

表4 道路の分類と表示する地名との関係

道路の分類	用いる地名		
	重要地	主要地	一般地
主要幹線道路	◎	○	
幹線道路	◎	◎	○
補助幹線道路	◎	◎	◎

◎…第1ランク(原則として用いる地名)  
○…第2ランク(2地名表示の場合に用いる地名)

なるため、以下、それぞれについて記述します。

#### 1 105系及び108系への地名表示ルール

トリップの性質により表示すべき地名のランクが異なることから、一般道路を大きく三つの分類に分けて、表示する地名を定めています。具体的には、道路を表3のように分類し、この分類に従って、各分類と表示する地名との関係を表4のとおり定めています。例えば、主要幹線道路に該当する国道においては、重要地が第1ランク、主要

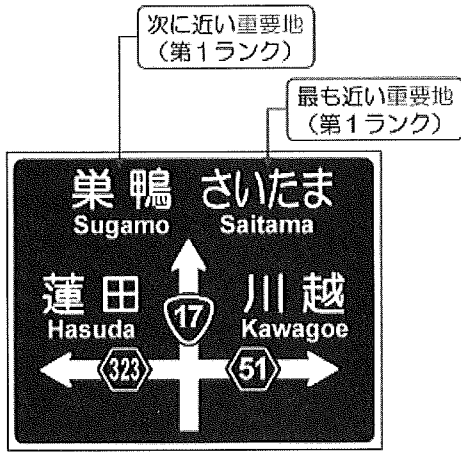


図7 108系に2つの地名が表示される例 (ケース2)



図6 108系に2つの地名が表示される例 (ケース1)



図8 106系表示例

地が第二ランクとなります。  
各道路に設置される案内標識に表示する地名については、道路の方向に沿ったところにある地名としては、当該道路の分類に応じた第一ランクの地名のうち最も近い地名を表示することが原則とされています。なお、主要幹線道路、幹線道路の案内標識においては、二つの地名が表示されることがあり、この場合、左側が最も近い第一ランク地名、右側が最も近い第二ランク地名となります(図6)。ただし、最も近い第一ランク地名が最も

近い第二ランク地名よりも近くにある場合は、右側が最も近い第一ランク地名、左側がその次に近い第一ランク地名となります(図7)。

また、交差している道路上にある地名としては、進行方向上に沿ったものと同様、交差道路の分類に応じた第一ランクの地名のうち、最も近い地名を表示することが原則となっています。

## 2 106系への地名表示ルール

106系の案内標識は長距離トリップの多い主要幹線道路に主に設置されることから、基本的には、基準地、最も近い第一ランク地名、最も近い第二ランク地名の三段表示となります(図8)。これら1、2のルールに基づいた地名の表示例を図9に示します。

## 四 地名選定プロセス

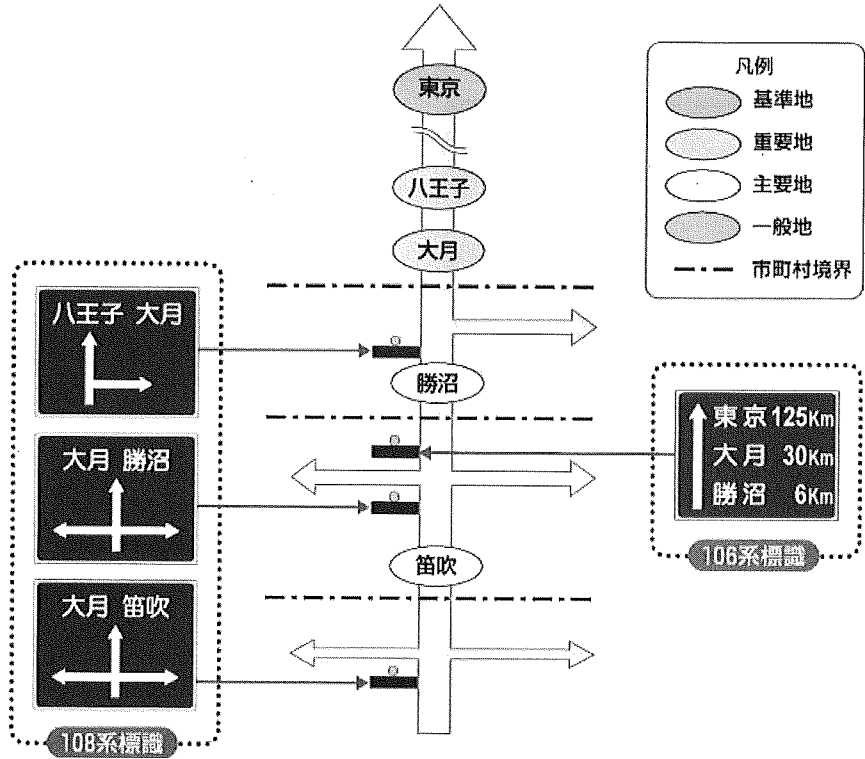
案内標識に表示される地名は既に表1のとおり定められています。新たな道路の開通による道路ネットワークの充実や道路利用者のニーズの変化に伴い、適切に見直すことが必要であることから、図10の手続きに従って、適宜変更されます。

## 五 おおめ

案内標識に表示する地名については、各道路管理者において道路利用者のニーズを最大限満たせ

るよう努めているところではありますが、表示できる地名の数に限度があるため、道路利用者に表示ルールを知ってもらうことが、わかりやすい道路案内のためには必要不可欠です。

また、一方で道路利用者のニーズに合わせて、改善意見を標識BOX(※3)(道路標識に関する)から、自動車を運転していて気になった表示地名、案内がわかりにくかった地域等がありましたら、



※ 直進方向の地名の表示例をしたものであるため、交差方向の地名表示はしていません。

図9 案内標識での地名表示例

る道路利用者の皆様からのご意見やご要望を、標識の整備や改善に生かしていくための窓口)に頂ければ幸いです。

※ e...: <http://www.mhlr.go.jp/road/sign/main2.html>

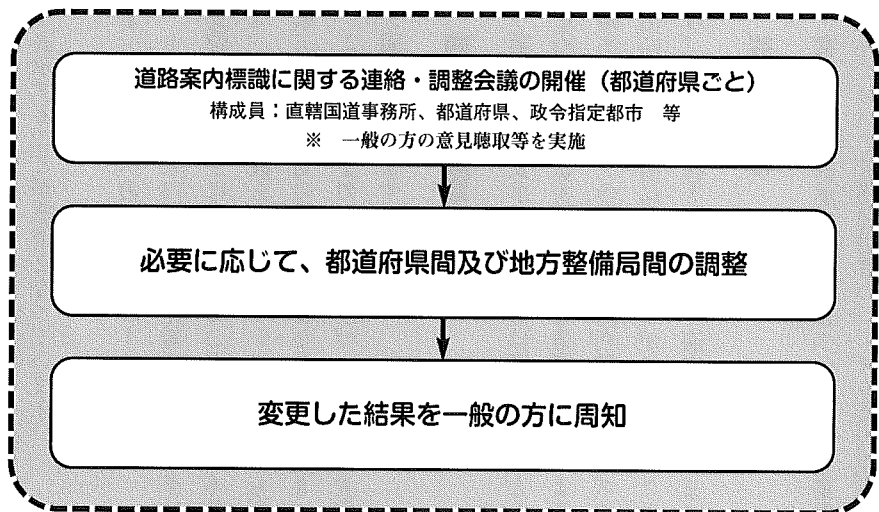


図10 案内標識に表示する地名の変更手続き

# 長野県が認定

# 県産間伐材を利用した

# 「信州型木製ガードレール」

## 美しい信州の道路景観形成に向けて

長野県土木部道路課安全防災係

### 一 はじめに

長野県は、平成一五年度に従来型の発想から脱却し、新たな長野県を創るための県事業である「長野モデル」創造幹事業のひとつとして、「信州型木製ガードレール開発事業」を実施し、県産間伐材を使った三タイプの木製ガードレールについて、県内企業との共同開発に成功しました。この開発は、地方自治体としては初めての取組みです。今後全国的な利用を促進していただくことを期待し、信州型木製ガードレールのメリットと開発事業についての概要及び設置の状況について紹介させていただきます。

### 二 信州型木製ガードレールのメリット

#### 1 観光地などの良好な道路景観形成

平成一六年度から、観光地へ通じる国道道を中心に信州型木製ガードレールを重点的に設置しています。平成一六年度に新設された国土交通省の「景観形成事業推進費」の採択もいただき、県内外からの観光客の皆様などから「景観に良く調和している」とのご意見を多くいただいております。

#### 2 県産間伐材の需要の増大

本県では、森林整備を新しい公共事業と位置付けて、重点的に実施しています。平成一三年度と比べて一五年度には、森林整備予算は一・五倍増、間伐面積は一・八倍増となっています。

信州型木製ガードレールは、年間八〇万㎡(平成一五年度実績)発生する間伐材を有効に利用できる新しいマーケットとして、大きな期待が寄せられています。



写真1 国道146号 軽井沢町

### 3 環境保全に寄与する新たなビジネス

県産材の利用と森林整備の充実は、地球温暖化対策としてCO<sub>2</sub>削減に大きく貢献します。信州型木製ガードレールは、様々な業種の企業が参画して開発されました。

美しい景観を創り、地球環境を守る二一世紀にふさわしい新たなビジネスチャンスとなっております。

## 三 開発の背景

### 1 長野県における森林の現状

本県は、約八割が森林で、そこから生産される木材は、昭和五〇年度には約一〇〇万m<sup>3</sup>あったのですが、安い輸入材に押された結果、平成一三年度には約二六万m<sup>3</sup>と約四分の一程度まで落ち込んでいます。

森林のうち、約四四万haは人工林で、戦後の荒廃森林の復旧や造林拡大等により造成され、現在その多くが間伐等の手入れが必要な時期を迎えています。このため、林業関係者などにより間伐の推進が積極的に行われているところですが、平成一三年度に伐採された間伐材（約三六万m<sup>3</sup>）のうち、使われているものは二三%（約八万m<sup>3</sup>）に過ぎません。これらは、間伐材の価格が低いことや、用途が限られることなどが主な原因としてあげられます。

### 2 防護柵の設置基準の改定

「防護柵設置基準」は平成一〇年に改定となり、車両の大型化並びに地域特性や景観に配慮した防護柵への多様な要望などから、従来の仕様規定から性能規定へと変更になりました。これにより、従前は鋼製のものがほとんどだった防護柵に、木製のものでも性能を満たせば設置ができることとなりました。

## 四 開発事業の概要

### 1 開発対象の仕様

信州型木製ガードレールとは、構成する主たる部材にカラマツ等の県産間伐材を使用することを主要要件として掲げ、「防護柵設置基準」に定める性能を満足する防護柵とした、次のような特徴や工夫を有するものとしています。

- ① 地球温暖化防止対策に寄与するもの
- ② 県産間伐材を使用するもの
- ③ 廃棄後のリサイクル等循環型社会構築に寄与するもの
- ④ 環境保全や景観改善に寄与するもの
- ⑤ 新たな県内産業の育成による雇用創出に寄与するもの

今回の事業では、車両用防護柵で路側用C種を開発しています。

### 2 事業の流れ

今回の事業は、開発をする意欲のある民間企業を募集し、有識者、研究者などからなる技術審査委員会の助言などを受けつつ、長野県と共同で開発を進めたのち、衝突試験に要する経費について長野県から企業に対して補助金を出すという仕組みで進められました（図1）。

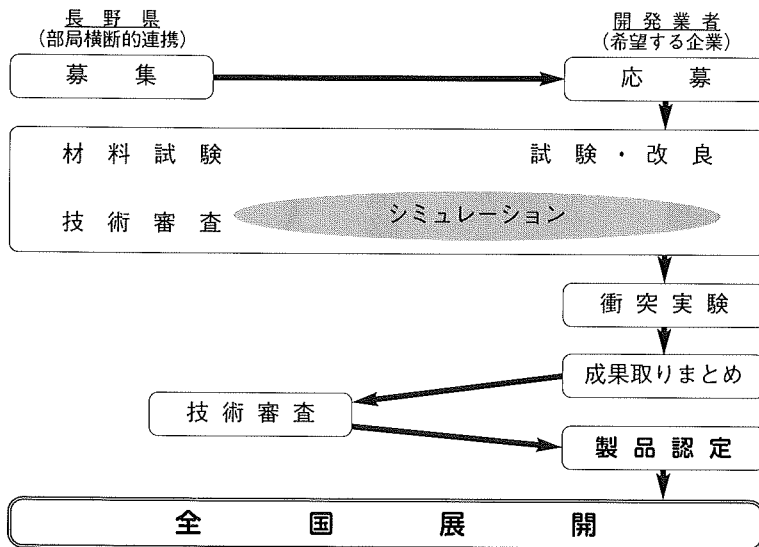


図1 信州型木製ガードレール官民共同型開発フロー



今回の事業では、平成一五年六月に募集を行ったところ、一社からの応募がありました。

技術審査委員会にて、各企業の提案についてのプレゼンテーションを実施し、信州型として開発するのにふさわしいかどうかを審査したうえで、最終的には五社が選定され、開発事業はスタートしました。

### 3 開発内容

#### (1) 材料試験、シミュレーション

各企業は県の林業総合センターや工業試験場と協力しながら、積極的に材料試験やシミュレーションを行い、開発モデルの改良をしました。

材料試験については、各企業の材料を長野県林業総合センターに持ち込んで、主に木材を使ったピロムについての曲げ試験を実施しました(写真2)。

シミュレーションについては、材料試験により求められた材料特性をもとに、大型車の衝突モデルをコンピュータにより再現し、静的及び動的な変形や応力などのシミュレーションを実施しました。この際、土中における支柱の強度を表現する方法として、支柱部の四方向に非線形バネを100mm間隔で設定したモデルを作成して、解析を実施しました(図2・3)。

土木部局に所属する職員が、かつてこのような研究機関の方々と、お付き合いすることはあま

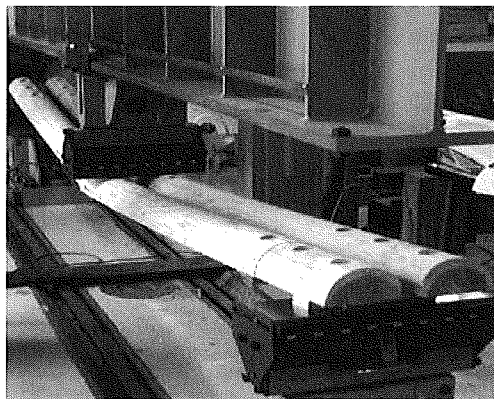


写真2 材料試験 (ビーム曲げ試験)

りなかつたと思いますが、県組織の各部局を横断的に組織した「信州型木製ガードレール研究会」を作り、事業は精力的に進められました。

#### (2) 衝突試験の状況

衝突試験を行う施設は、茨城県つくば市の国土技術政策総合研究所の中にあり、全長が3kmにも及ぶ広大な敷地の一角に衝突実験施設があります。衝突実験施設はそれ自体も助走路が400mあって、強力な牽引施設によって車両を高速で引っ張り、防護柵に車両をぶつけてその状況を確認することができる国内唯一の施設です。

衝突試験では、「防護柵設置基準」に定める次の四項目について行われ、それぞれの性能を全て満たして初めて合格となります。

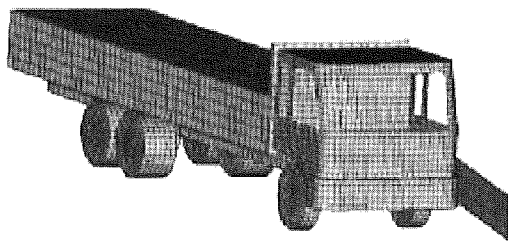


図2 大型車衝突コンピュータシミュレーション

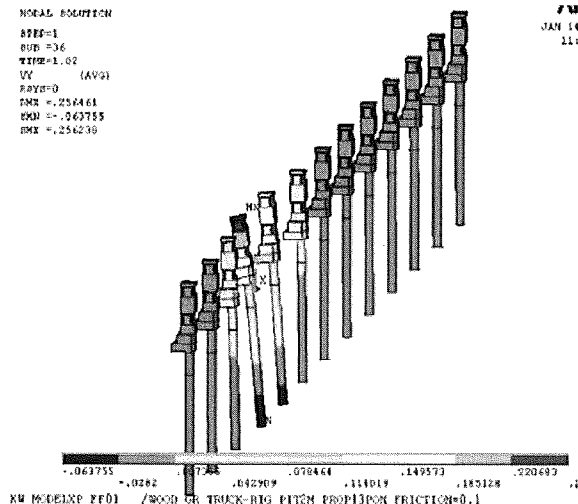


図3 支柱変形モデル

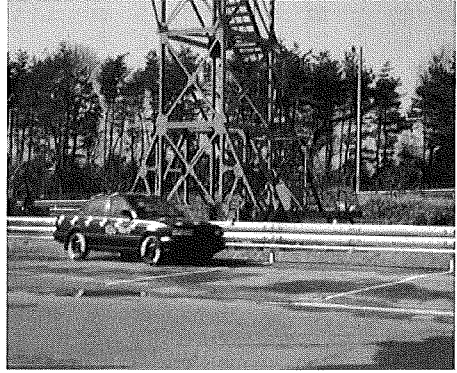


写真3 乗用車衝突試験状況

- ① 車両の逸脱防止性能
- ② 乗員の安全性能
- ③ 車両の誘導性能
- ④ 構成部材の飛散防止性能

ガードレールを木製とする場合、木材の曲げ剛性が鋼材と比べて高く変形しにくいいため、衝突による衝撃を吸収しにくい特性があり、逸脱防止性能と乗員安全性能の両方を満足させるのが難しい課題です。

衝突試験は、先行企業が平成一五年一月から実施し、最後の企業が試験を完了したのは、平成一六年の三月末となりました。

最終的には試験に臨んだ三社とも合格することができました(写真3・4)。

その後、技術審査委員の方々の認定審査を経て、



写真4 大型車衝突試験状況

五月末までに三社とも「信州型木製ガードレール」として認定され、開発事業は成功裏に終了いたしました。

## 五 景観形成事業推進費による事業促進

平成一六年度において、他の自治体等に先駆けて実施し、長野県から「信州型」を全国に向けて展開、情報発信をしたいと考えていたところ、国土交通省において景観形成に資する事業を促進するための「景観形成事業推進費」が創設されたため、さっそく要望したところ採択され、事業を促進することができました。

## 六 課題と対応

信州型木製ガードレールの課題は、価格が通常

の鋼製ガードレールの約三倍ほど高いことですが、各社の努力と設置延長を伸ばしていくことにより、徐々に解決していきけるものと考えております。また、鋼製に比べ寿命が短いことも課題ですが、本県では「木製ガードレール維持管理マニュアル」を定め、定期的な点検により適切な管理をしてまいります。

## 七 現況と今後の予定

本県では、信州型木製ガードレールを平成一六年度から一八年度にかけ、約一六kmほど軽井沢、霧ヶ峰、安曇野など県内の主な観光地へ通じる道路に設置しておりますので、長野県にお越しの際は是非ご覧下さい。今後も平成一七年度に策定した「景観に配慮した防護柵整備マスタープラン」にそって、地域の要望に基づき、設置を進めてまいります。

また、本県土木部では、設計仕様、設計単価、を定めていますので信州型木製ガードレールに関する資料請求やご意見、ご質問は左記へお願いいたします。

◆お問い合わせ先

長野県土木部道路課安全防災係

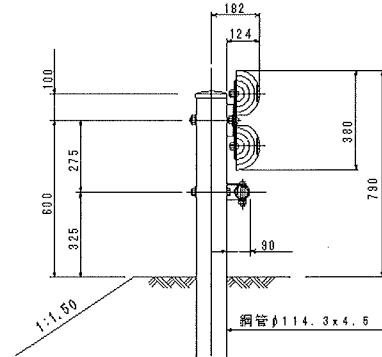
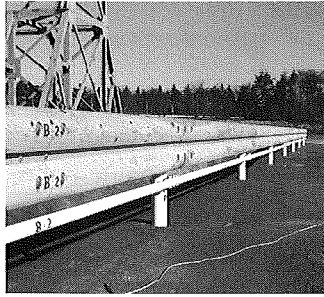
電話：〇二六(二三五)七三〇三

FAX：〇二六(二三五)七三六九

E-mail：michi@pref.nagano.jp

1号型：ログガードLG-C-4E型  
 グループ名：ログガード協会  
 代表企業名：(株)イーエムシー（長野市）  
 電話：026-256-9170

【横断図】



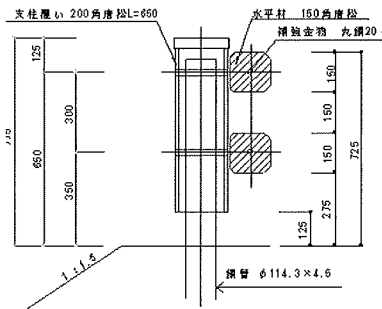
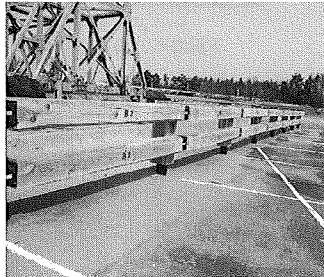
〈構成〉  
 ビーム：スギ半割材（φ18cm、  
 鋼板付）、2段  
 支柱：鋼管 4m間隔

〈特徴〉  
 ・支柱スパンが4m（木製では  
 初）  
 ・既成の鋼管支柱を利用でき、  
 ビームのみの交換も可  
 ・製品がスリムで狭い路肩でも  
 設置可

2号型：ST型

企業名：サク塗装(株)（佐久市）  
 電話：0267-68-0734

【横断図】



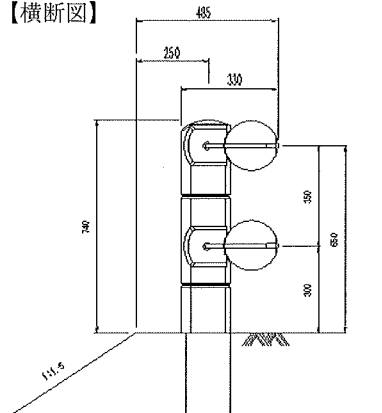
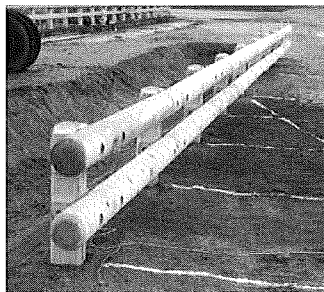
〈構成〉  
 ビーム：カラマツ角材（15cm角、  
 補強丸鋼入）、2段  
 支柱：鋼管（カラマツ角材覆い）  
 2m間隔

〈特徴〉  
 ・継手金具とビームが一体的に  
 連結  
 ・既成の鋼管支柱を利用できる  
 ・継手金具の自由度が高く、曲  
 がりに対応しやすい

3号型：ウッドGr-P型

グループ名：木曾・大栄・和光信州型ガードレール研究グループ  
 代表企業名：和光コンクリート工業(株)  
 電話：0982-52-3610（宮崎県） 0264-52-4714（長野県内）

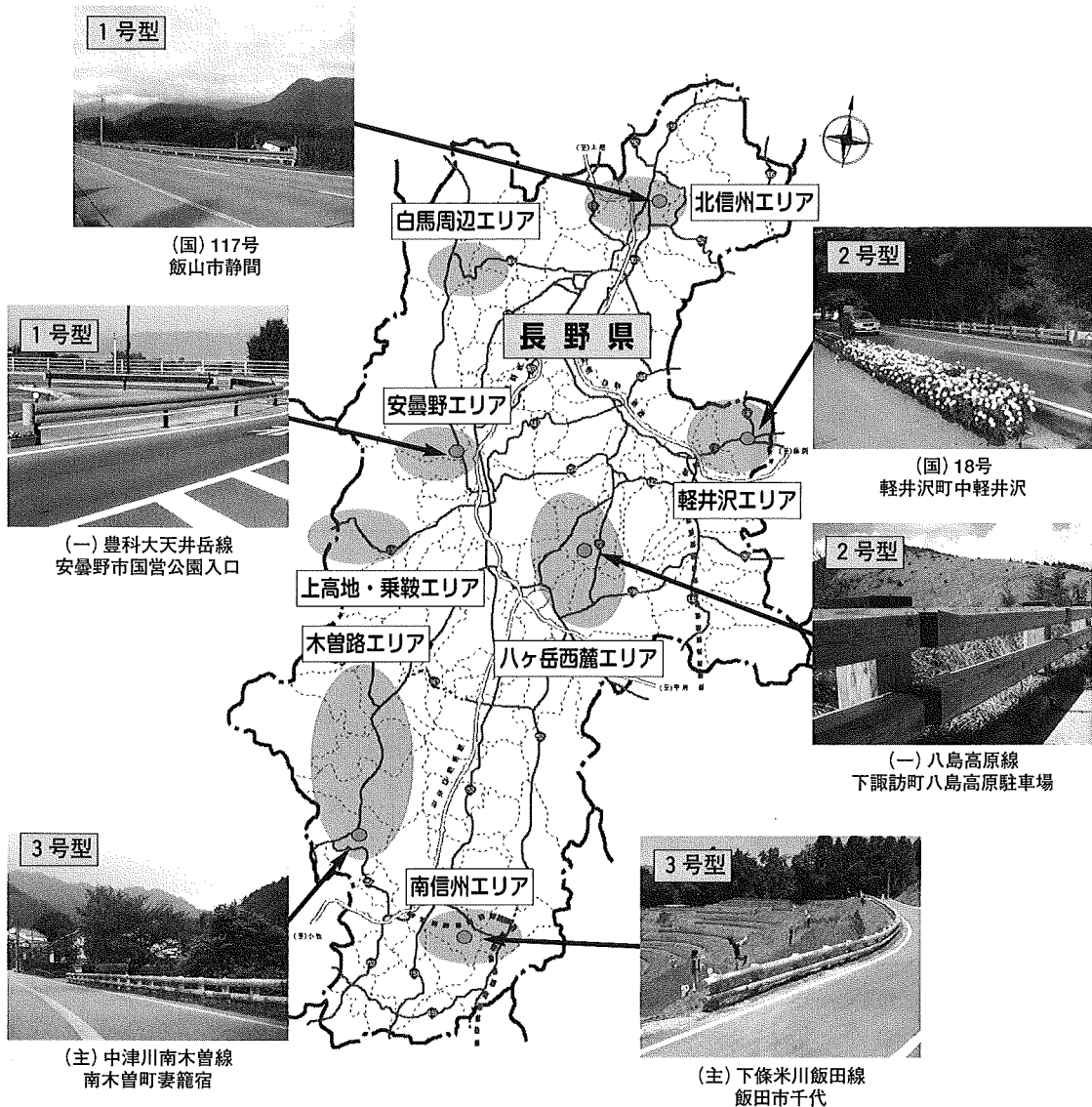
【横断図】



〈構成〉  
 ビーム：カラマツ丸太  
 （φ18cm）、2段  
 支柱：鉄筋コンクリート製  
 2m間隔

〈特徴〉  
 ・先行開発実績があり、ノウハ  
 ウが豊富  
 ・3タイプの中で一番シンプ  
 ルな構造、デザイン  
 ・支柱が独自開発のコンクリ  
 ート製

図 4



● は、県内の主要な観光地、景観地を表し、信州型木製ガードレールを優先的に設置しています。

図5 信州型木製ガードレールの主な設置箇所

### 《「景観に配慮した防護柵整備マスタープラン」を策定》

道路の景色や街並みを見るとき、また道路を外から見るとき、あるいは一連の景色の中に道路があるときに、その境界にあるのが防護柵です。このように地域に応じた道路景観をつくっていくために防護柵の形や色彩は大切な要素のひとつになります。

長野県では、木製ガードレールを含めて「景観に配慮した防護柵整備マスタープラン」を策定し、これに沿って整備を進めてまいります。

# 新バリアフリー法関連政省令について

## 道路局路政課

平成一八年二月二〇日に、新バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号。以下「法」という。））の施行に併せて、関係政省令が公布・施行された。

道路については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令（平成十八年政令第三百七十九号。以下「法施行令」という。）の一部、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則（平成十八年国土交通省令第百十号。以下「法施行規則」という。）の一部、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成十八年国土交通省令第百十六号。以下「構造省令」という。）、移動等円滑化のために必要な道路の占用に関する基準を

定める省令（平成十八年国土交通省令第百十七号。以下「占用省令」という。）に關係規定が設けられている。

これらの詳細については、以下のとおりとなっている。

### 【法施行令について】

#### ○第二条關係

##### （特定道路）

第二条 法第九条第九号の政令で定める道路は、生活関連経路を構成する道路法（昭和二十七年法律第百八十号）による道路のうち多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものであって国土交通大臣がその路線及び区間を指定したものとす。

法第二条第九号において特定道路とは、「移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路」であるとされており、特定道路としての要件については政令に委任されているところである。

同号の「移動等円滑化」とは、「高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること」（法第二条第二号）であるが、道路における「移動等円滑化」とは、歩道の拡幅、道路用エレベータの設置等により、高齢者、障害者等の道路の移動に係る身体の負担を軽減することである。

このような「移動等円滑化」が「特に必要な」道路とは、高齢者、障害者等の相当量の往来が必然的に認められるものであり、生活関連施設（高

高齢者、障害者等々が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設（相互間の経路（法第二条第二十一号口の生活関連経路）を構成する道路法による道路のうち多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものが、これに該当することとなる。

また、上記の要件に該当する特定道路は、その路線及び区間を明確に特定することが必要であることから、国土交通大臣が特定道路に該当するものについて指定することとする。

したがって、法施行令第二条においては、この特定道路を「生活関連経路を構成する道路法（昭和二十七年法律第八十号）による道路のうち多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものであって国土交通大臣がその路線及び区間を指定したものとすると規定したところである。

### ○第二十五条関係

（道路管理者の権限の代行）

第二十五条 法第三十二条第五項の規定により、市町村が道路管理者に代わって行う権限は、次に掲げるもののうち、市町村が道路管理者と協議して定めるものとする。この場合において、当該市町村は、成立した協議の内容を公示しなければならない。

一 道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）第四条第一項第四号、第十一号の四、第十二号（道路法第四十六条第一項

第二号の規定による通行の禁止又は制限に係る部分に限る。次項において同じ。）、第十四号、第十四号の二、第十六号、第十七号及び第二十一号（同法第九十五条の二第一項の規定による意見の聴取又は通知に係る部分に限る。）に掲げるもの

二 電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成七年法律第三十九号。以下この条において「電線共同溝整備法」という。）第四条第四項（電線共同溝整備法第八条第三項において準用する場合を含む。）の規定により申請を却下すること。

三 電線共同溝整備法第五条第二項（電線共同溝整備法第八条第三項において準用する場合を含む。）の規定により意見を聴き、及び電線共同溝整備計画又は電線共同溝増設計画を定めること。

四 電線共同溝整備法第六条第二項（電線共同溝整備法第八条第三項において準用する場合を含む。）の規定による届出を受理すること。

2 市町村は、前項第一号（道路法施行令第四条第一項第十一号の四又は第十二号に係る部分に限る。）又は第二号から第四号までに掲げる権限を行った場合には、遅滞なく、その旨を道路管理者に通知しなければならない。

3 第一項の規定により市町村が道路管理者に代わって行う権限は、法第三十二条第四項の規定に基づき公示される工事の開始の日から工事の完了の日までに限り行うことができるものとする。ただし、道路法施行令第四条第一項第十六号及び第十七号に掲げる権限については、工事の完了の日後においても行うこ

とができる。

4 市町村が法第三十二条の規定により道路特定事業を実施する場合において、道路管理者が当該道路について電線共同溝整備法第七条第一項（電線共同溝整備法第八条第三項において準用する場合を含む。）の規定による負担金を徴収したときは、当該道路管理者は、当該負担金に相当する額を当該負担金の徴収後直ちに当該市町村に支払わなければならない。

法においては、都市再生特別措置法の市町村施行国道等事業と同様の制度として、市町村による指定区間外一般国道及び都道府県道（以下「国道等」という。）に係る道路特定事業の実施の特例制度を設けている。市町村が、この制度により道路特定事業を実施する場合には、政令で定めるところにより、当該道路の道路管理者に代わってその権限を行うものとされている（法第三十二条第五項）。

本条はこの規定に基づき、道路管理者の権限の代行について規定するものである。

上記特例制度により市町村が国道等について道路特定事業を実施する場合において、市町村が道路管理者に代わって行う権限としては、

- ① 附帯工事の施工（道路法第二十三条第一項）
- ② 他人の土地の立入又は一時使用
- ③ 長時間放置された車両の移動等

（道路法第六十六条第一項）

(道路法第六十七条の二)

④ 土地の一時使用等に伴う損失の補償

(道路法第六十九条)

⑤ 道路の新設又は改築に伴う損失の補償

(道路法第七十条)

⑥ 道路標識又は区画線の設置

(道路法第四十五条第一項、第四十七条の四)

⑦ 道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合における通行の禁止又は制限

(道路法第四十六条第一項第二号)

⑧ 通行の制限等を行う場合における都道府県公安委員会との調整

(道路法第九十五条第一項)

電線共同溝法上の権限として、

⑨ 電線共同溝整備計画又は電線共同溝増設計

画の策定

(電線共同溝法第五条第二項、第八条第三項)

⑩ 電線共同溝の占用許可申請の却下

(電線共同溝法第四条第四項、第八条第三項)

⑪ 電線共同溝の占用予定者の地位承継の届出の受理

(電線共同溝法第六条第二項、第八条第三項)

について、その対象とし、道路特定事業実施に伴って必要となる権限は個々の事業によって異なると考えられるため、上記のものの中から市町村と道路管理者が協議して定めることとする。

また、市町村は、⑥及び⑦並びに⑨から⑪までの

権限を行った場合には遅滞なく、その旨を道路管理者に通知しなければならないこととし、当該委任される権限については、新設又は改築に関する工事に係る権限であることからこれを行使できる期間については、工事の開始の日から工事の終了の日までこれを行使できることとする。ただし、④及び⑤については、その協議の対象者が工事の終了をもって変更することとなるのは、当事者間の法的安定性を害することとなるので、工事終了後においても当該権限の代行を引き続きできることとする。

なお、電線共同溝の建設負担金は、電線共同溝の建設によって支出を免れることとなる推定の投資額等を勘案して政令で定めるところにより算出した額の費用とされているが、これは、それぞれの占用予定者が、単独で地下に電線を埋設するとした場合において必要な費用について、電線共同溝が建設され、そこに入溝することによって支出を免れることとなるので、その費用をそれぞれの事業者から徴収するものである。この納付の方法については、道路管理者が占用予定者の意見を聴いて定める電線共同溝整備計画(当該計画に記載されている年度ごとの事業計画)に応じて、建設負担金の納付額を定め、道路管理者が定める期限までに納付しなければならないこととされている。

(令第四条第一項) ところである。

したがって、当該負担金は道路管理者に納付されることとなるが、道路特定事業において、歩道の幅員の拡幅事業の一環として電線類地中化を実施する場合においては、道路管理者の権限を代行して費用を負担して事業を実施した者に当該負担金を納付すべきであることが、当該建設負担金の趣旨であることから、当該負担金に相当する額を道路管理者が徴収した場合には、当該道路管理者は、当該負担金に相当する額を当該負担金の徴収後直ちに当該市町村に支払わなければならないこととするものである。

【法施行規則について】

○第十七条関係

(道路特定事業の認可)

第十七条 市町村は、法第三十二条第三項の規定により道路特定事業について認可を受けようとする場合においては、第六号様式による申請書を地方整備局長又は北海道開発局長に提出しなければならない。

2 前項の申請書には、次に掲げる書類を添付しなければならない。

- 一 工事計画書
- 二 工事費及び財源調査
- 三 平面図、縦断面図、横断面図その他必要な図面

第六号様式（第十七条第一項関係）

道路特定事業認可申請書

番 号  
年 月 日  
市 町 村 長 印

地方整備局長（北海道開発局長） 殿

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第三十二条第三項の規定により次のように道路特定事業について認可を得たいので別紙書類を添えて申請します。

一 国道の路線名  
から

二 工事の区間 延長メートル  
まで

三 工事着手の年月日

四 工種

法第三十二条第三項において、市町村が国道等について道路特定事業を実施しようとする場合には国土交通大臣の認可を受ける必要があることとされている。これを受け、本条においては、当該認可を受ける際の様式を定めたものである。具体的には、省令様式六号を提出することとするほか、工事計画書、工事費及び財源調査書、平面図、縦断面図、横断面図その他必要な図面を添付しなければならぬこととしている。

○第十八条関係

（認可を要しない軽易な道路特定事業）

第十八条 法第三十二条第三項ただし書の主務省令で定める軽易な道路特定事業は、道路の附属物の新設又は改築のみに関する工事とする。

2 市町村は、前項の工事を行った場合においては、その旨を地方整備局長又は北海道開発局長に報告しなければならない。

法第三十二条第三項において、市町村が国道等について道路特定事業を実施しようとする場合には国土交通大臣の認可を受ける必要があることとされているが、同項ただし書において軽易なものについてはこの認可を要しないこととされている。本条においては、この軽易な道路特定事業について定めているところであり、具体的には、道路の附属物の新設又は改築のみに関する工事に関しては認可を不要とすることとする。

○第十九条関係

（道路特定事業に関する工事の公示）

第十九条 市町村は、法第三十二条第四項の規定により道路特定事業に関する工事を行うおとすとき、及び当該道路特定事業に関する公示の全部又は一部を完了したときは、道路の種類、路線名、工事の区間、工事の種類及び工事の開始の日（当該道路特定事業に関する

る公示の全部又は一部を完了したときにあつては、工事の完了の日）を公示するものとする。

法第三十二条第四項において、市町村が国道等について道路特定事業を実施しようとするとき（又は完了したとき）には、その旨を公示しなければならぬこととされている。本条においては、この公示の具体的な内容を定めているところであり、具体的には、道路の種類、路線名、工事の区間、工事の種類及び工事の開始の日（又は終了の日）について公示しなければならないこととする。

【構造省令】

構造省令は、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（平成十二年建設省令第四十号）」を基本的に踏襲することとした。主な内容については以下のとおりとなっている（条文については、[http://www.mhi.go.jp/barrierfree/barrierfree\\_h.html](http://www.mhi.go.jp/barrierfree/barrierfree_h.html)）に掲載されているので参照されたい。

- ① 道路には原則として歩道等を設けること。また歩道等の幅員については、基準に定められた有効幅員を確保すること（第三条及び第四条関係）。
- ② 歩道等の舗装は、平坦んで、かつ、滑りに



くく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする（第五条関係）。

③ 歩道等の縦断勾配は、原則として、五パーセント以下とするものとする（第六条関係）。

④ 道路には必要な箇所にエレベーター等が設置され移動等円滑化された立体横断施設を設けること（第十一条関係）。

⑤ バス停留所には、原則としてベンチ及び上屋を設けるものとする（第十八条関係）。

⑥ 歩道等には、必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする（第三十四条関係）。

なお、重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（平成十二年建設省令第四十号）からの変更点は以下のとおりである。

(1) 新法における規定の変更（旧バリアフリー法からの変更）に伴う変更

① 高齢者、身体障害者等

↓高齢者、障害者等

② 移動円滑化↓移動等円滑化

③ 特定経路を構成する道路↓道路 等

(2) 経過措置の追加

① 道路の一部の区間の歩道設置に関する経過措置（付則第二項関係・構造省令第三条

の特例）

### 附則

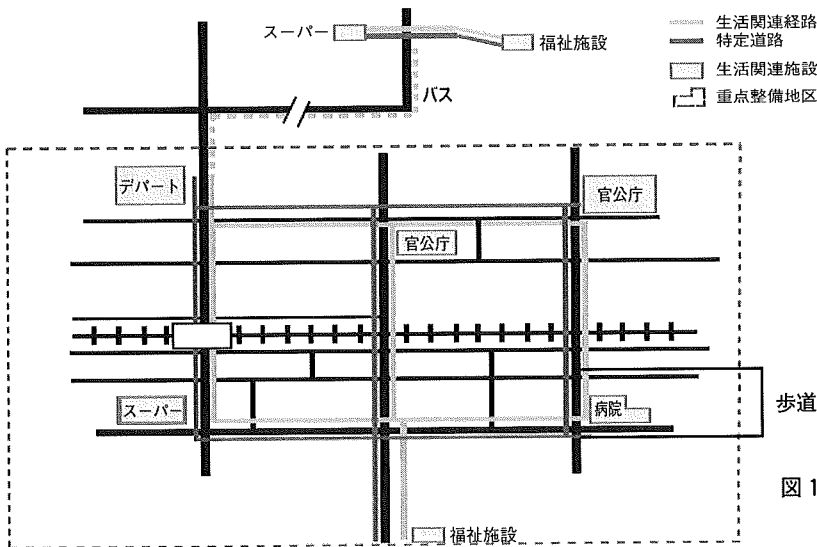
2 第三条の規定により歩道を設けるものとされる道路の区間のうち、一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、市街化の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第三条の規定にかかわらず、当分の間、歩道に代えて、車道及びこれに接続する路肩の路面における凸部、車道における狭窄部又は屈曲部その他の自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための道路の部分の設けることができる。

特定道路等の一部区間において、市街化の状況等によりやむを得ない場合において、当分の間、歩道に代えて、自動車を減速させて歩行者等の安全な通行を確保するための道路の部分の設けることができることとした。

② 道路の一部の区間における歩道の有効幅員に関する経過措置（附則第三項関係・新基準省令第四条の特例）

### 附則

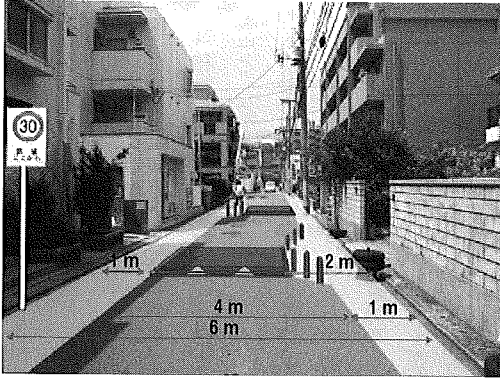
3 第三条の規定により歩道を設けるものとされる道路の区間のうち、一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、市街化の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第四条の規定にかかわらず、当分の間、当該区間における歩道の有効幅員を一・五メートルまで縮小す



歩道の設置が困難な区間

図1 一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間

《車道及びこれに接続する路肩の路面における凸部》



《車道部における狭窄部》

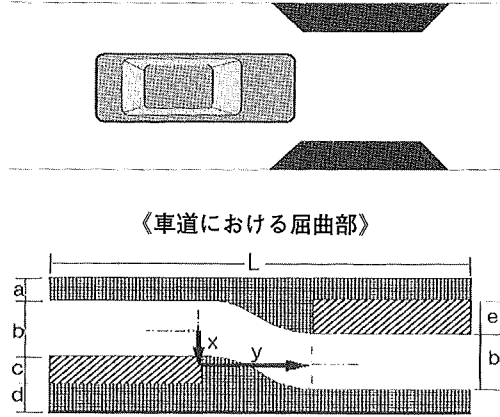
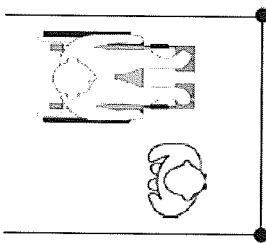


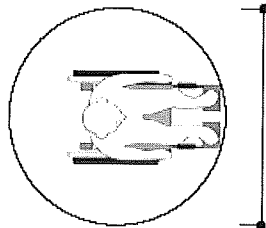
図2 自動車を減速させて歩行者等の安全な通行を確保するための道路の部分

《すれ違いに必要な幅員》



有効幅：  
150cm

《転回に必要な幅員》



有効幅：  
150cm

図3

特定道路等の一部区間において、市街化の状況等によりやむを得ないときは、歩道の有効幅員を一・五メートルまで縮小することができることとした(図3)。

ることができる。

なお、本省令の具体的な運用については、「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」において、有識者、関係団体、当局担当者等において多角的な検討を行っているところであり、最終的には「道路の移動円滑化整備ガイドライン(仮称)」として本年中心にとりまとめる予定となっているところである。

〔占用省令〕

○道路法(昭和二十七年法律第八十号)第三十二条第二項第三号に掲げる事項についての同条第一項各号に掲げる工作物、物件又は施設(市街化の状況その他の特別の理由によりやむを得ず一時的に設けられる工事用板囲その他の工事用施設及び災害による復旧工事その他緊急を要する工事に伴い一時的に設けられる工作物、物件又は施設を除く。以下「工作物等」という。)に関する高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第十條第四項の移動等円滑化のために必要な基準は、次のとおりとする。

一 工作物等を歩道又は自転車歩行者道上に設ける場合においては、歩行者又は自転車が行うことができる部分の幅員が移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令(平成十八年国土交通省令第一百十六号。以下「道路移動等円滑化基準」という。)第四条の規定により定められた有効幅員(同令附則第三項の規定により有効幅員を縮小した場合にあっては、当該縮小した有効幅員)以上となる場所であること。

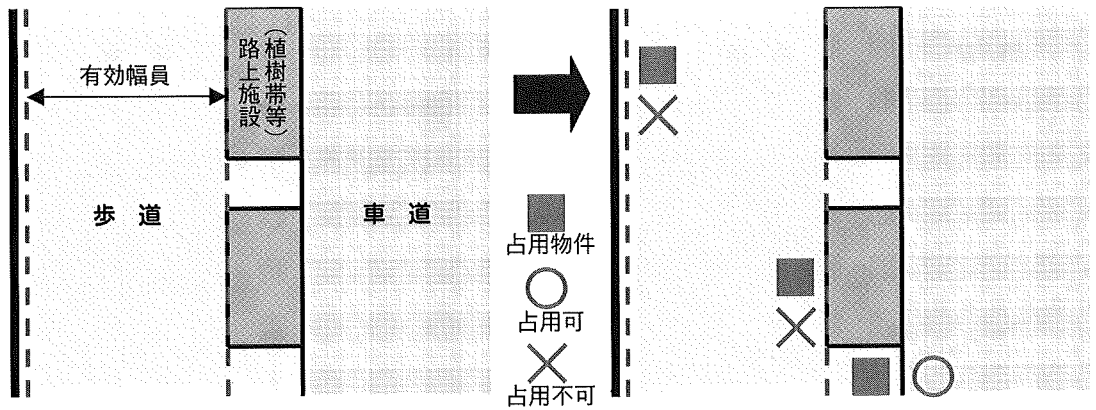


図 4

二 工作物等を道路移動等円滑化基準附則第二項の規定により車道及びこれに接続する路肩の路面における凸部、車道における狭窄部又は屈曲部その他の自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための道路の部分の設けた道路の区間に設ける場合においては、歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行を著しく妨げない場所であること。

新設・改築が行われる特定道路については、構造省令への適合義務が課され、歩道又は自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）について有効幅員を確保することが原則として義務づけられている。

また、この基準に適合するよう有効幅員が確保された道路については、法第十条第二項の規定に基づき当該基準に適合するよう維持をしなければならない義務が発生することとなる。

したがって、歩道等における同条第四項の基準として、原則として、有効幅員が確保された道路については、その定められた有効幅員を満たす場合についてのみ道路の占用を認めることとしたものである（図 4）。

（構造省令の特例区間における取扱い）

構造省令においては、一定の場合に一部の区間について有効幅員が縮小される場合を想定してい

るが（構造省令附則第三項）、そのような場合には当該縮小された有効幅員を満たす場合についてのみ道路の占用を認めることとする。

なお、特定道路については、原則として歩道が設置されることとなるが、一定の場合に一部の区間について、歩道に代えて、車道及びこれに接続する路肩の路面における凸部などの自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための道路の部分の設けることができることとされている（構造省令附則第二項）。

当該区間内の自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための道路の部分については、個別具体的な道路の線形等により定められることとなり、当該区間の占用の基準については幅員等により一律の基準を設けることは困難である。

したがって、当該区間については、歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行を著しく妨げない場所についてのみ占用を認めることとする。（例えば歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行を著しく妨げない場所としては、広幅員を確保した路肩について歩行者（特に車いす）が通行できる一メートル以上の幅員を確保すること等が想定される。）（図 5）。

（例外的に占用が認められる場合）

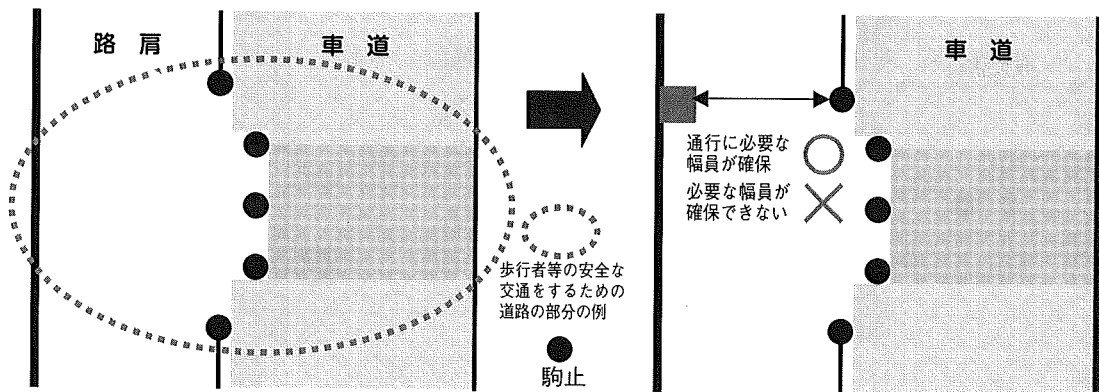


図 5

上記のとおり、特定道路の区間については上記の基準に適合しない限り認められないこととなるが、市街化の状況その他の特別の理由によりやむを得ず一時的に設けられる工事用板囲その他の工事用施設及び災害による復旧工事その他緊急を要する工事に伴い一時的に設けられる工作物、物件又は施設については、例外的にこの占用を認めることとする。

(本省令と道路法施行令(占用基準)の関係)

法第十条第四項に規定のとおり、道路法第三十二条第一項各号に掲げる工作物等の占用の基準の適用については、本省令による上記の基準に加え、道路法第三十三条第一項及び同項の規定に基づく道路法施行令第二章の基準が適用されることとなる。

したがって、道路法施行令の占用の場所の基準等についてはこれらの物件等についても適用されることとなる。

(関係通達)

本省令の運用については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律等の施行に伴う占用の取扱いについて(平成十八年十二月二十日付 路政課長通達)」により各道路管理者に対し通知されているところである。

# 自転車等駐車器具の

## 占用について (その2)

道路局路政課道路利用調整室

(会議から戻ってきた渡邊課長)

坂上係員

あつ、課長。会議お疲れ様でした。

渡邊課長

昨年の一二月二〇日に施行された高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律関係の会議だったんだけど、高齢者や障害者等の移動を円滑に行うことができる歩行空間の形成を図るということで、道路行政としても積極的に取り組んでいるんだよね。そういう意味でも、今回自転車等駐車器具の占用が可能となったことは、この取組みに対しても積極的に寄与することとなるよね。

大野係員

そうか。僕は単に歩行者ということで考えていましたが、歩道は高齢者や車いすの人や視覚障害者など交通弱者と言われる人もたくさん通

りますもんね。僕も今日はケガをしたから交通弱者と言えますね。

坂上係員

何言っているの。大野君の場合はすりキズでしょ。甘えたこと言っているんじゃないの！  
そうそう、課長戻ってきたばかりで申し訳ないんですが、さっきの続きいいですか？

渡邊課長

そうだったね。で、何だい？ 聞きたいことって？

大野係員

(僕もバツチリ質問考えておいたんだよね  
…)

坂上係員

先程、道路法施行令第七条第八号の規定において、車輪止め装置を代表とした物件を規定しているというお話しを伺いましたが、そもそも

何で第八号に規定したんですか？

渡邊課長

大野君、分かるかな？

大野係員

げっ!! い、いや、そうですね…。国土交通省の改正担当者が原辰徳のファンだったとか…。

渡邊課長

バカなことを言っているんじゃないよ。いいかい。改正前の道路法施行令第七条は、第一号から第九号までであったよね。ざっと説明すると、道路上に設けられるものであり、これらをさらに、一般的な物件(第一号)、工事のために設けられる物件(第二号、三号)、他の法律に基づき一時的に設けられる施設(第四号、五号)として整理しているんだ。また、第六号から第九号までは、トンネルの上又は高架の道路の路面下(第六号)、高度利用地区及び都市再生特別地区内の高速自動車国道又は自動車専用道路の上空(第七号)、高速自動車国道又は自動車専用道路の連結路附属地(第八号)、高速自動車国道又は自動車専用道路(第九号)という場所を限定して設けられるものとして整理しているんだ。今回追加された自転車等駐車器具は、歩道等という場所を限定して占用を認めること

になるよね。そして、従前より規定があつたトンネルの上又は高架の道路の路面下に設ける自動車駐車場等（第六号、七号）とは異なり、これらの場所以外に設けるものであることから、第七号の次に規定することとしたんだ。

#### 道路法施行令

（道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等）

第七条 法第三十二条第一項第七号の政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

一 看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕及びアーチ

二 工事用板囲、足場、詰所その他の工事用施設

三 土石、竹木、瓦その他の工事用材料

四 防火地域（都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第八条第一項第五号の防火地域をいう。以下同じ。）内に存する建築物（以下「既存建築物」という。）を除去して、当該防火地域内にこれに代わる建築物として耐火建築物（建築基準法（昭和二十五年法律第二百一十号）

第二条第九号の二に規定する耐火建築物をいう。以下同じ。）を建築する場合（既存建築物が防火地域と防火地域でない地域にわたつて存する場合において、当該既存建築物を除去して、当該既存建築物の敷地（その近接地を含む。）又は当該防火地域内に、これに代わる建築物として耐火建築物を建築するときを含む。）において、当該耐火建築物の工事中当該既存建築物に替へて必要となる仮設店舗その他の仮設建築物

五 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に関する都市計画において定められた施行区域内の建築物に居住する者で同法第二条第

六号に規定する施設建築物に入居することとなるものを一時収容するため必要な施設又は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に関する都市計画において定められた施行区域内の建築物（当該防災街区整備事業の施行に伴い移転し、又は除却するものに限り。）に居住する者で当該防災街区整備事業の施行後に当該施行区域内に居住することとなるものを一時収容するため必要な施設

六 トンネルの上又は高架の道路の路面下に設ける事務所、店舗、倉庫、住宅、自動車駐車場、広場、公園、運動場その他これらに類する施設

七 都市計画法第八条第一項第三号の高度地区（建築物の高さの最低限度が定められているものに限り。）及び高度利用地区並びに同項第四号の二の都市再生特別地区内の高速自動車国道又は自動車専用道路の上空に設ける事務所、店舗、倉庫、住宅その他これらに類する施設及び自動車駐車場

八 道路の区域内の地面に設ける自転車（側車付きのものを除く。以下同じ。）、道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第二条第三項に規定する原動機付自転車（側車付きのものを除く。以下単に「原動機付自転車」という。）又は同法第三条に規定する小型自動車若しくは軽自動車で二輪のもの（いずれも側車付きのものを除く。以下「二輪自動車」という。）を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具（第六号に掲げる施設に設けるものを除く。）

九 法第三十三条第二項に規定する高速自動車国道又は自動車専用道路の連結路附属地（以下「特定連結路附属地」という。）に設ける食事施設、購買施設その他これらに類する施設（次号に掲げる施設を除く。）でこれらの道路の通行者の利便の増進に資するもの

十 高速自動車国道又は自動車専用道路に設ける休憩所、

給油所及び自動車修理所

#### 大野係員

なるほど。よく分かりました。ところで課長、どうして第十一条の七と第十一条の八と二つの占用の場所の基準があるんですか？ 同じでも良さそうだと思うのですが。

#### 渡邊課長

そうだね。普通に考えたら、一緒でも良い気がするよね。では、条文をじっくり見てごらん。何か違うことに気が付かないかな？

#### 大野係員

あっ！ まず、第一号の規定が違います。車道には設けてはいけないというのは一緒ですが、自転車用は車道以外であればどこにでも設けることができますようになっていきます。一方、二輪自動車用はさらに車道に近接する部分に限定しています。でも、どうしてだろう？

#### 渡邊課長

これは、交通安全上の観点からなんだ。つまり、駐車するために二輪自動車等に乗車したまま歩道内を通行して、歩行者等との交通事故を惹起させることのないように車道に近接する部分に設置し、車道から進入するようにしたんだ。自転車であれば、歩道等を乗車して通行するこ

とが可能などところもあるからね。ちなみに、車道以外の道路の部分として想定している場所は、自転車道、自転車歩行者道、歩道、法面、側溝などがあるんだ。他にも違いがあるのに気付いたかな？

(お昼のチャイムト)

### 渡邊課長

おっと、お昼になってしまったね。続きはお昼休み後ということ、たまには、外に美味しいものでも食べにでも行かないか？

### 坂上係員

そうですね。せっかくなので、駅前のレストラン街でも行って、放置自転車の現地調査と行きましょうか。調査費用は課長持ちということとで！

### 大野係員

大賛成!!

### 渡邊課長

調子に乗りおつて…。まあ、その代わりにしっかり調査報告書を作成してもらわないとな。

### 坂上係員・大野係員

……。

(次号につづく)

(自転車駐車器具の占用の場所に関する基準)

第十一条の七 法第三十二条第二項第三号に掲げる事項についての第七号第八号に規定する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(以下この条において「自転車駐車器具」という。)に関する法第三十三条第一項の政令で定める基準は、次のいずれにも適合する場所であることとする。

一 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。次条第一項第一号において同じ。)であること。

二 法面若しくは側溝上の部分又は自転車道、自転車歩行者道若しくは歩道上に設ける場合においては、道路の構造からみて道路の構造又は交通に著しい支障のない場合を除き、当該自転車駐車器具を自転車の駐車のために供したときに自転車又は歩行者が通行することができる部分の一方の側の幅員が道路構造令(昭和四十五年政令第三百二十号)第十条第三項本文、第十条の二第二項又は第十一条第三項に規定する幅員であること。

2 第十条第一号及び第五号の規定は、自転車駐車器具について準用する。この場合において、同条 第一号中「地上( )とあるのは「地面( )と、「地上を」とあるのは「地面を」と、「次のいずれにも適合する場所(特定連絡路附属地の地上に設ける場合にあつては、口及びハのいずれにも適合する場所)」とあるのは「口及びハのいずれにも適合する場所」と読み替えるものとする。

(原動機付自転車等駐車器具の占用の場所に関する基準) 第十一条の八 法第三十二条第二項第三号に掲げる事項についての第七号第八号に規定する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(以下この条において「原動機付自転車等駐車器具」という。)に関する法第三十三条第一項の政令で定める基

準は、次のいずれにも適合する場所であることとする。

一 車道以外の道路の部分内の車道に近接する部分であること。

二 道路の構造からみて道路の構造又は交通に著しい支障のない場合を除き、当該原動機付自転車等駐車器具を原動機付自転車又は二輪自動車の駐車のために供したときに自転車又は歩行者が通行することができる部分の幅員が道路構造令第十条第三項本文、第十条の二第二項又は第十一条第三項に規定する幅員であること。

2 第十条第一号及び第五号の規定は、原動機付自転車等駐車器具について準用する。この場合において、同条第一号中「地上( )とあるのは「地面( )と、「地上を」とあるのは「地面を」と、「次のいずれにも適合する場所(特定連絡路附属地の地上に設ける場合にあつては、口及びハのいずれにも適合する場所)」とあるのは「口及びハのいずれにも適合する場所」と読み替えるものとする。

◇審査員◇(予定)

浅井慎平(写真家)、残間里江子(プロデューサー)、陣内貴美子(元オリンピック・バドミントン選手)、山田美保子(放送作家・コラムニスト)(五十音順:敬称略)

◇発表方法◇

入賞作品は決定次第、ご本人に直接通知するとともに、機関誌等に発表します。

◇使用方法◇

入賞作品はポスター、チラシ等により「道路ふれあい月間」の推進に幅広く活用します。

◇賞◇

最優秀賞…1点(区分無し)

優秀賞…4点[一般2点・学生2点]

優良賞…4点[一般2点・学生2点]

※学生は高校生以下、一般はそれ以外の対象者

◇表彰◇

入賞作品については、「道路ふれあい月間」の期間中に主催者である国土交通省から賞状及び楯を、共催団体から副賞を贈呈します。

《副賞》

\*最優秀賞…①DVD・HDDレコーダー、②液晶テレビ(※いずれかを選択)

\*優秀賞…①ETC車載器、②デジタルカメラ(※いずれかを選択)

\*優良賞…携帯音楽プレーヤー

◇その他◇

入賞作品の著作権は、主催者に帰属します。

◇問い合わせ先◇

国土交通省道路局道路交通管理課

電話 03-5253-8111(内線:37423)

平成19年度「道路ふれあい月間」8月/1~31日  
推進標語を募集します。

この応募郵便はがきを  
切り取ってご応募  
ください。

締め切り  
8/31(土)  
(当日必着)

生活の基本を支えてくれる道路。でもとても身近すぎて、  
その大切さを忘れてしまいがち。8月は「道路ふれあい月間」です。  
この機会にもう一度あらためて、道路の重要性をみんなで考えてみましょう。

50円切手を  
お貼り下さい

郵便番号  
1070052

東京都港区赤坂二丁目六番十九号  
KY溜池ビル3階  
道路広報センター  
平成19年度「道路ふれあい月間」  
推進標語募集係  
行

●主催/国土交通省 ●共催/道路広報センター・全国道路利用者会議・(財)日本道路交通情報センター・(財)道路環境研究所



平成19年度

# 「道路ふれあい月間」 推進標語募集

道路局道路交通管理課

国土交通省では、毎年8月を「道路ふれあい月間」として、道路の正しい利用や道路愛護思想の普及に努めていますが、この行事の一環として、昨年を引き続き、平成19年度「道路ふれあい月間」推進標語を広く一般から募集します。

道路は、国民の日常生活や経済活動に欠くことのできない基本的な施設ですが、あまりにも身近な存在であるため、その重要性が見過ごされがちです。

そこで、この推進標語の募集を通じて、改めて道路の意義・重要性について考えていただくことを目的としています。

◇主催◇ 国土交通省

◇共催◇ 道路広報センター、全国道路利用者会議、(財)日本道路交通情報センター、(財)道路環境研究所

◇募集テーマ◇

**道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。＜みんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用しましょう＞**

道路は、生活の向上と経済の発展に欠くことのできない国民共有の、つまりあなたの財産であります。そこで、国民の皆さん一人一人に、道路の役割をより一層理解して頂くことによって、道路を常に広く、美しく、安全に維持し、あなたの子孫に受け継いでいくことを目的として、上記を募集のテーマとしています。

◇応募資格◇

小学生以上の方から応募できます。

◇応募方法◇

郵便はがき又はインターネットによるものとします。

応募作品は未発表のものに限ります。

1人何作品でも応募できます。

[郵便はがきによる応募の場合]

応募はがき(50円切手の貼付必要)または官製はがき1枚につき、標語1点と氏名、住所、電話番号、性別、年齢、職業(一般、学生(高校生以下)別)を記入のうえ郵送してください。

[パソコン、携帯電話のインターネットによる応募の場合]

URL=<https://ssl.jolls.co.jp/hyougo/index.html>にアクセスしてください。

◇応募期間◇

平成19年3月31日(土)まで(当日必着)

◇宛先◇

〒107-0052 東京都港区赤坂1丁目6番19号 KY溜池ビル3階

道路広報センター 平成19年度「道路ふれあい月間」推進標語募集係 あて

# 利用者の声を道サービスの向上へ

## 宮城県苦情・要望対応データベース

宮城県土木部道路課

### 一 はじめに

宮城県は東北地方の南部に位置し、東に太平洋、西部一带に奥羽山脈、北東部に北上山地、南部に阿武隈高地が走り、これらの間に、北上・鳴瀬・名取・阿武隈の各河川が潤す豊かな平野が広がっています。牡鹿半島以北にはリアス式海岸が続き、南部は砂浜が続く海岸線となっています。

このように自然に恵まれた宮城県の道路は、我が国で最長の国道である一般国道四号が県の南北を縦貫し、これを基軸に一般国道一七路線が隣接各県に通じており、これに県道二二三路線を加えて県内の基幹道路網を形成しています。このうち、国管理国道及び仙台市内の県道を除く県の管理路線数は二二三路線、管理延長は二、六八三kmとな

っています。

このような道路環境の中、宮城県では、平成一四年度に「宮城の道づくり基本方針」を策定し、①安全・安心で豊かな生活を実現するための道サービスの向上、②国内・国際競争力を高めた強い宮城を創造するための道サービスの向上、③地域の資源を活かした個性や活力あるまちづくりを実現するための道サービスの向上、の三つの基本方針を示し、県民に対する道サービスの向上に向けて、透明性を確保しながら効果的・効率的で魅力ある道づくりを推進しています。

道路ストックの大部分は、戦後の五〇年間に本格的に整備され、その後車両の大型化や交通量の増大等により、今後これら施設の老朽化が進展すること。また、道路管理に対する県民のニーズも

多種・多様化しており、今後本格的な管理の時代を迎えるにあたっては、これら増大する維持管理や修繕更新コストを抑制し、県民のニーズに応えつつ、道路ストックの健全性・信頼性を維持するための「道路ストック管理」が求められている、との認識に立ち、これらの課題に対応するため、道路管理に携わる職員により、平成一一年度より道路管理のあり方を広く検討するため「道路管理システム検討会」を設置しています。

この「道路管理システム検討会」では、道路のストック管理について、次の三つの観点から検討しています。

#### 1 計画的な維持管理

(1) 各種道路施設の点検及び健全度評価、これ

- に基づく計画的な維持管理の実施。
- (2) 構造物の長寿命化技術の導入促進や修繕・更新工法におけるコスト縮減化。

## 2 道路管理の高度化・効率化

- (1) 道路利用者が快適で安心な道路交通確保のための道路利用者への道路情報の提供、災害時や異常気象時などの危機管理における迅速な道路情報の収集・提供。
- (2) 通信ネットワークの活用と道路施設データベースを連携した道路パトロールの実施など、信頼性の高い道路管理体制の構築。

## 3 住民参加・連携による道路管理

- (1) 地域に密着した道路清掃や植栽管理等についての支援など、地域住民による地域住民のための住民参加型道路管理の積極的な推進。
- (2) 連携の強化のためのパートナーシップの構築。

この中では、地域住民や道路利用者から寄せられる苦情や要望などの行政相談の確に対応するとともに、それらを貴重な管理データとして利用していくことが、信頼性の高い道路管理体制の構築に役立つとして、「宮城県苦情・要望対応データベース」を開発、運用していくこととしました。「宮城県苦情要望対応データベース」(以下、本

システム)は、平成一二年度から検討・開発が開始され、特別な訓練を要しない平易なシステムとすること、データを分析・解析出来業務に活用出来るものとする、などの開発方針を決定し、平成一四年度から一部の土木事務所で試験的な運用を開始したのち、平成一五年度から本格的に運用を開始しました。その後、平成一六年度に入力内容や統計処理機能の見直しが行われ、現在の形となつていきます。

以下、本システムについて紹介します。

## 二 システムの概要と特徴

本システムは、県民の方々から寄せられる苦情・要望は、貴重な情報源との認識のもと、苦情・要望への適切な対応と相談者等に対する説明責任の遂行などに努め、かつデータの一元的な集計・蓄積を行い今後の道路管理業務に資することを目的とし、システムとその運用方針が定められています。

本システムの構成は、その処理の流れから見れば、従来は処理台帳などにより処理していた手続きをデータベースへデータ入力を行うことに変換した簡易なシステムといえます(図1)。

しかし、ネットワーク上に構築されたデータベースであるため、記録表の入力、閲覧、検索が職員各自のコンピュータで行え、入力した情報は

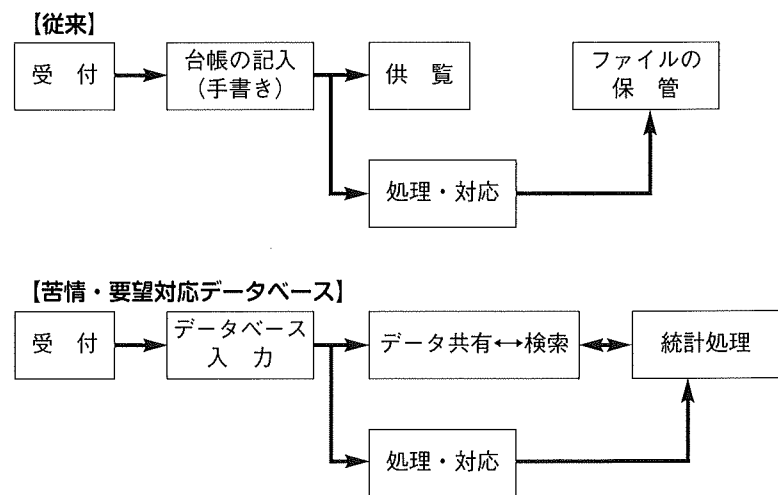


図1 苦情・要望処理の流れ

共有のデータとなるため、問題点の共有や未処理案件などへの対応の徹底化が図られます。

本システムは、職員が市販のデータベースソフトであるマイクロソフト・アクセスを使い、開発・制作しており、大きく三つの機能を有しています。一つは受け付けた案件を入力する記録票作

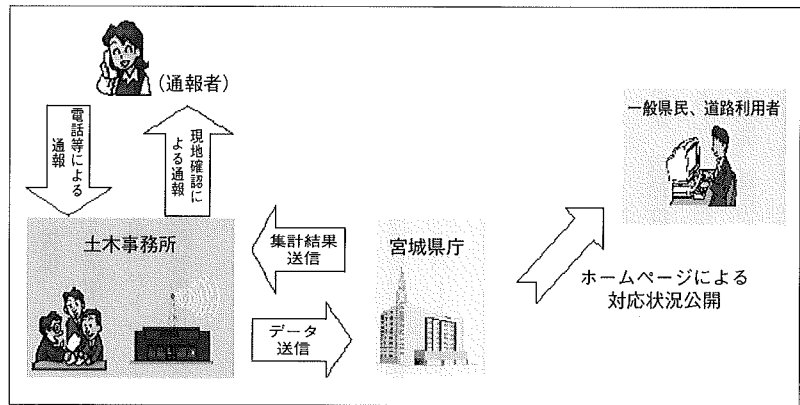


図2 システムの流れ（苦情・要望対応の流れ）

成機能、入力した記録票を統計処理する統計機能、各事務所で統計処理されたデータを取りまとめる集計機能です。

### 1 システム運用

本システムは、年度毎（四月一日～三月三十一日）に管理するものとしている。そのため、入力は各

土木事務所において、受付日に行うものとしている。入力されたデータは月毎に集計し、集計結果は毎月五日までに県庁に報告され、全県の集計結果は、ホームページ等で公表されます（図2）。平成一六年度に行った本システムの見直しの際の調査結果では、

- ① 一部軽微なもの（照明の球切れ等の即時対応したもの）を除いては、ほぼ全ての案件が入力されている
- ② 入力は苦情・要望を受けた道路管理職員が行っている。
- ③ 苦情・要望を受けてすぐ入力・回覧し、対応後追記し完了する形態で運用されている。となっており、本システムの目指す運用状況がほぼ達成されていることが確認されています。

また、この調査により、対応経過（時系列的に整理）の入力の追加や図面添付による位置指定では紙ベースとなることから座標値による位置情報の入力に変更するなど細部の改善を行っています。

### 2 システムの特徴

本システムの特徴として次のようなものが挙げられます。

- ① 記録票の入力項目の大半を選択入力とすることにより、入力の負担を軽減するとともに

入力者間のばらつきを防止し、データの均一化により統計精度の向上を図っています。

- ② 未処理案件を細分化することにより、進捗状況の把握及び処理方針とその可能性の検討が可能。
- ③ 従来は、位置の確認のため地図や道路台帳附図を必要としたが、目標物の項目や座標等による位置を持たせることにより、紙ベースの記録票なしでの運用を可能としています。

### 3 操作の流れ

#### (1) メインページ（図3）

システムを起動すると下記画面が表示されます。ここから各作業を開始します。

- ① 単票形式でのデータシートの入力、修正、閲覧。
- ② 未処理案件を一覧票形式で閲覧。
- ③ システムの終了。
- ④ Excel集計（県庁集計用Excelデータの出力）
- (2) データシート（図4）
- ① 新規作成

空白ページを作成。開くと日付時間・担当班・相談区分・対応結果が自動入力。

#### ② 件名

苦情の種別を選択。この種別により集計を

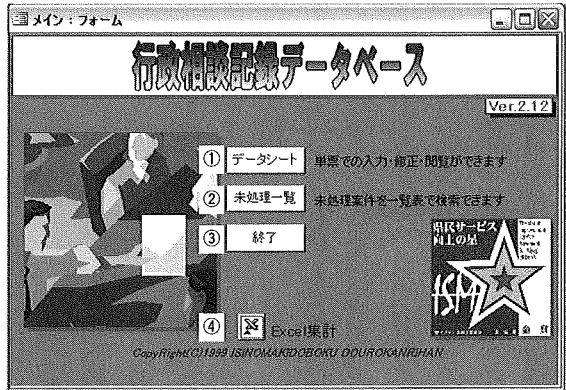


図3 メインページ

行う。

- ③ 詳細（案件の要約内容を入力）
- ④ 路線名の選択
- ⑤ 市町村名の選択
- ⑥ 位置情報
- ⑦ 位置を地図サイト等を利用し、座標を入力。
- ⑧ 周辺のランドマーク等目標物を入力。
- ⑨ 対応者（担当者の職氏名を入力）
- ⑩ 要望者または相談者
- ⑪ 要望者の氏名等を入力。電話番号は出来る限り聞くようにする。

- ⑩ 担当班の選択
- ⑪ 相談区分の選択
- ⑫ 要望（相談）要旨の記載
- ⑬ 依頼対応先
- ⑭ 依頼した管理委託業者や関係機関を選択。
- ⑮ 対応結果を選択
- ⑯ 未処理件数を集計する際に使用するため、案件の進行に応じてこまめに修正。
- ⑰ 対応経過

図4 データシート

3 エクセル集計 (図5)  
 起動すると自動的にデータベースからデータを読み込み、内容別件数比、路線種別件数比、月毎件数推移などに統計処理し、グラフの作成を行います。また、同時に県庁での集計に使用する報告用ファイルの作成を行います。

時系列で対応状況を入力。

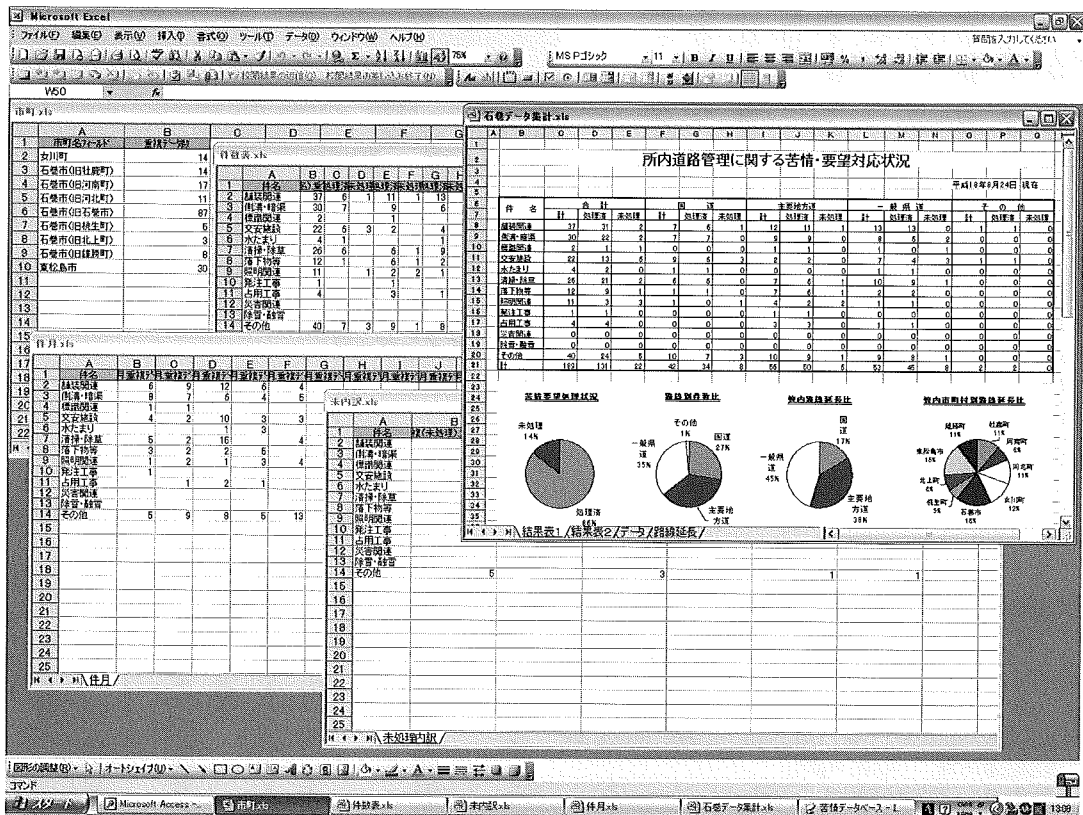


図5 Excel集計

### 三 苦情・要望等の状況

本システムの本格運用から、約四年が経過し五〇〇件余りのデータが蓄積されてきましたが、これらの中からより良い道サービスを提供していくための道路管理のポイントがいくつか見えてきています。

#### 1 データベースの集計結果から

平成一五年度から平成一七年度までの三年間の苦情・要望等の行政相談の件数(図6)は、概ね一、五〇〇件程度で推移しているが、平成一七年度は、雪が多かったために除雪関係の件数が多いことを考慮すれば、減少傾向にあると考えられます。

内容別件数の推移(図7)を見ると、舗装関連(舗装のポットホールや段差など)、側溝・暗渠(側溝蓋の破損や排水不良など)が、全体の半数を占めている。舗装のポットホールなどは通常の道路パトロールの頻度(宮城県では概ね週二回)では、対処が難しいことや側溝の蓋の壊れやがたつきなどは、車からの目視では発見が難しいことを考えれば、結果としてこれらの通報により、路上事故の原因に早急に対応することが出来たのではないかと考えられます。これらの統計結果と併せ、側溝に関係した路上事故が多かったこともあ

り、平成一七年度には車道を横断する側溝及び歩道と一体となった側溝について一斉点検を実施しています。また、交安施設（ガードレールやデリネーターの破損など）や清掃・除草は、年度によって変動がありますが、毎年一定の件数があることから、道路パトロール時の注意点として委託業

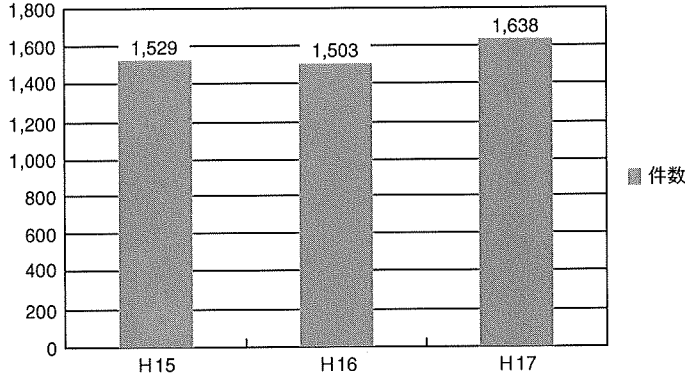


図6 年度別件数の推移

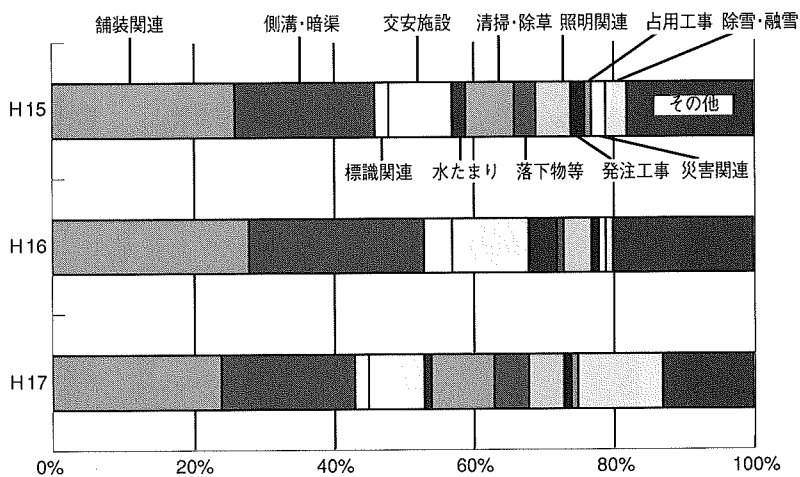


図7 内容別件数比の推移

者等への指導を行っています。また、本システムを使用することで、現場では苦情・要望に対して即時現地の確認等を行い対応するということ意識も生まれ、即時解決出来ない案件については内容の説明を行うなど、説明責任の向上という面でも効果があがっています。

## 2 個別の苦情・要望から

寄せられる苦情・要望の中には、道路管理での注意すべき点を教えてくれるものも数多くあります。また、急いで対応しなければならぬ事象について、早期に通報があったため、事故等を防げた事例もあります。以下に苦情・要望を管理業務に反映させることにより、サービスの向上や事故防止に結びついた事例を紹介します。

### (1) 平板ブロックの破損に対応した例

歩道に設置された平板ブロックや視覚障害者誘導ブロックは、暑さにより膨張し山形に折れて段差を生じ、苦情が多かったことから、次年度以降、暑さが本格化する前に点検を実施し、変状が小さ



写真1



写真2

うちに対応するようにしました(写真1)。

(2) 降雪時の竹木の倒伏に早急に対応した例

雪の重みにより道路上へ竹が倒れかかってきていたが、当該箇所はカーブの出口にあり、朝の通勤時間帯であれば事故の発生が考えられたが、通報が早かったため交通量が多くなる前に対処出来ました(写真2)。

(3) カゲロウ(虫)の発生に対処するようにした例

例年、カゲロウが大発生する河川で、橋梁上に



写真3

それらの死骸が大量に堆積し、滑りやすくなると住民から対応の要望が出されたことから、その期間、橋梁の照明を消して飛来を抑制するとともに早朝に路面の清掃を行うようにし、効果をあげています(写真3)。

#### 四 苦情要望対応データベースの今後

本格運用から約四年が経過した本システムは、目標の一つであった確実に入力し運用していくシ

ステムとすることは十分達成出来たと言えます。また、確実に入力し情報を共有することで道路管理への的確な視点を持ち、全体で対応していくことの重要性を認識したことは、本システムの大きな成果と感じています。

現在、宮城県では、道路台帳の他各種施設台帳の管理、交通規制情報管理、本システムである苦情・要望情報管理などを位置情報により一体的に管理していく道路管理GISシステムの整備を進めています。この新しいシステムでは、これまでの入力スタイルを継承しつつ、検索能力の強化や各種管理データと併せた分析を可能とする点で、道路管理における道サービスの向上を目指しています。

今後も本システムの成果を活かし、住民や利用者からの声に答えながら、満足度の高い道サービスの提供を目指して行きたいと考えています。



# 岐阜県の

# 「受付処理データベース」について

岐阜県県土整備部道路維持課

## 一 せいめい

「通報（苦情）に如何に素早く的確に対応し、そして減らしていくか」は、道路を管理するものにとって共通で永遠の課題ではないでしょうか？

道路管理者や公共事業を取り巻く近年の情勢は、「住民の行政サービスへの要求水準・内容の高度化」に相反し、公共事業費（＝維持管理費）の削減、職員の削減等、厳しくなる一方と言えます。

このような状況を背景に、県民や道路利用者からの通報の適切な処理を支援するツールとして、岐阜県が構築した「受付処理データベース」について紹介いたします。

## 二 岐阜県の道路管理事情

広大な面積を有し、県土の八割が山地である岐阜県。現在、約一、〇七〇kmの国道と約三、一七〇kmの主要地方道・一般県道を管理しており、県管理道路延長は全国一〇位になります。地域住民の暮らしや地域経済は道路（自動車交通）に大きく依存していることから、道路に対する県民の関心も高いと思われます。

このような背景もあり、道路行政について県全体で年間約四、〇〇〇件の苦情や通報等が寄せられます。

しかしながら、これらの苦情や通報の対応に遅れや漏れが生じて心証を害したり、同じ内容の苦情を定期的に受け付けることが少なくありません

でした。また、現地機関においても、「梅雨時になるとここには穴が発生しやすい」などのような、経験に基づくノウハウがあまり共有されていないのが実情でした。

## 三 受付処理データベースの構築

岐阜県ではこのような問題に対処すべく、県独自のGIS地図を活用した「受付処理データベース」をインターネット上で構築し、平成一六年一〇月から運用を始め、その後種々の見直しや機能追加を行い、平成一八年一月から本格的に運用しました（図1・2）。

### 1 主な目的

- ① 住民からの情報をワンストップで即時に共

有する

・通報内容（位置・内容・連絡先など）の管理、蓄積

・県庁や他の所属に届いた情報の、担当事務所（出先機関）への正確な伝達

③ 対応状況を明確にし対応の漏れや遅れを防止する

・情報を共有することにより、直接の担当者以外にも対応状況を把握可能

④ 蓄積したデータを活用することにより事務の効率化や予防保全を図る

・通報が多い箇所について、抜本的な対策の検討資料となる

・地域、路線、時期ごとの状況や特性を把握可能

・定期的な苦情が発生する箇所について、時期を見越した事前措置が検討可能

背景・課題

- ・受け付けた情報が蓄積・共有されておらず、対応の遅れや漏れなどが発生していた
- ・IT技術の進展により、GIS地図情報と連携したデータ管理が容易になった
- ・苦情などをデータベースにて把握・分析し、県民ニーズを施策に反映する必要がある

対応状況

○電子データベースの構築により、情報を蓄積・活用して施設の維持管理の高度化、住民サービスの充実を図る

平成16年10月 作成・運用開始    イン트라ネットに掲載  
平成18年 1月 改訂・本格運用開始

- ・住宅地図などの機能追加
- ・入力の容易化・迅速化の推進    等

施策効果

- 情報の蓄積・共有化により、確実かつ迅速な対応を支援する
- 「よくある質問」などを整理して、対応事務の効率化を図る
- 寄せられた情報を活用し、より高度な基盤整備に係る施策立案のための資料とする

図1 受付処理データベース構築の流れ

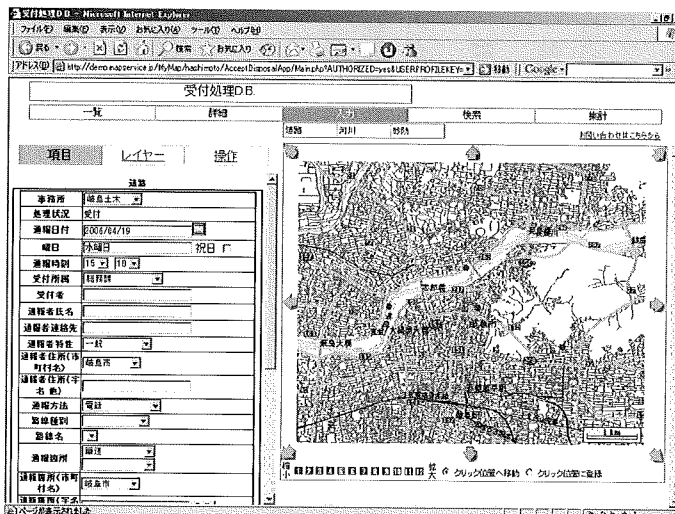


図2 データ入力画面イメージ

## 2 特徴的な機能

- ・発生箇所（位置図：1/1,000～1/1,000,000）と通報内容をまとめて管理
- ・通報内容や日時などで検索・集計可能
- ・進捗状況別に「受付／処理中／処理済み」と区分し表示色を変化
- ・主な項目は、リストから選択入力（路線名等は土木事務所別に登録済み）
- ・GIS地図の活用により、住宅地図や衛星写真などのレイヤーが利用可能

- ・登録時にメール送信を自動起動させ、登録と同時に関係者に送信可能

- ・登録後四日以上放置すると警告表示（赤色）写真などのデータの添付、帳票形式での印刷も可能

- ・受付から対策完了までの所要時間（〇日〇時間）を自動算出

## 3 主な登録項目

### ・通報箇所

車道、歩道、植栽、側溝、照明灯等の一

項目（十その他）

### ・通報内容

破損（防護柵等）、舗装（穴、段差）、冠

水、倒木等の一二項目

### ・通報者特性

一般、県政モニター、関係機関等の八項

目（十その他）

### ・通報方法

電話、電子メール、直接訪問等の六項目

### ・通報内容詳細

通報者の発言内容、経緯など

この他、担当者名、指示内容、完了予定日などがあります。

## 四 想定される効果

受付処理データベースの導入により、以下のよう効果が想定されます。

### ◆ケース1 受付のワンストップ的確な伝達

・A土木事務所の管内の苦情であったが、県庁

に電話がかかってきた

↓受付処理データベースに入力し、メールにてA土木事務所に通知

↓A土木事務所の担当職員が現地立会など対応

応

⇨通報者は説明が一回で済み、タライ回しも防ぐことができました。

⇨苦情の内容や通報者の連絡先などが正確に伝わるため、適切に対応できた

### ◆ケース2 情報の共有

・「以前に植栽の剪定を依頼したが、まだ対応されていない。どうなっているのか」と県民から電話を受けた

↓受付処理データベースを閲覧し、「〇〇建設に指示済みであり、△月△日に剪定予定である」こと等を確認、その旨を回答

⇨担当職員以外でも進捗状況等について正確に把握し、県民に迅速に回答できた

### ◆ケース3 蓄積データの活用

・GIS地図表示から、〇〇市△△地内の県道××線で苦情が多いことが判った

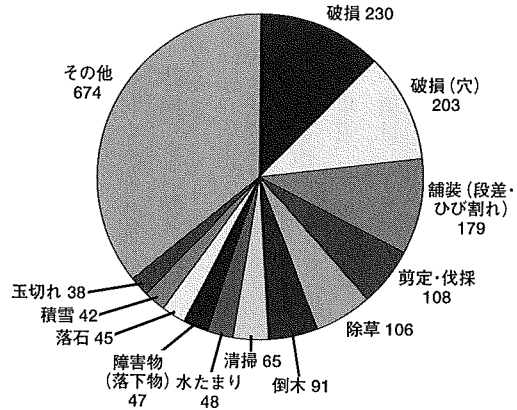
↓各案件を調べると、歩道に関するものが多いことが判明

↓現地を歩いてパトロールし修繕工事が必要と判断、工事を実施

⇨県民からの情報を元に、通常のパトロールでは判りにくい劣化・損傷が把握できた

## 五 今後のGISデータの集計結果について

データ集計の一例として「通報内容」を見ると、個別では「（施設の）破損」が一番多いものの、「穴／段差・ひび割れ」といった舗装関係が全体の二割以上となり、最も多くの通報が寄せられていることが分かります。



○通報内容	数	割合
破損	230	12.3%
舗装(穴)	203	10.8%
舗装(段差・ひび割れ)	179	9.5%
剪定・伐採	108	5.8%
除草	106	5.7%
倒木	91	4.9%
清掃	65	3.5%
水たまり	48	2.6%
障害物(落下物)	47	2.5%
落石	45	2.4%
積雪	42	2.2%
玉切れ	38	2.0%
その他	674	35.9%

図3 データ集計の一例

(通報内容、平成17年4月～平成18年8月)

また、「剪定・伐採／除草／倒木」などの植栽・樹木関係も全体の二割近くを占めています(図3)。

## 六 今後の課題

本格運用から約一年が経過し、課題も出てきました。

### ○案件の登録と分類の徹底

受付処理データベースに登録せずに済ませず、受付処理データベースに登録せずに済ませず、十分なデータが蓄積されていない

### ○蓄積したデータの有効活用

本格運用から一年余りしか経過しておらず、十分なデータが蓄積されていない  
↓引き続きの運用と、データの活用手法の検討が必要

として登録する例が見られる。

↓実情の把握と情報の蓄積のためにも、登録と分類の徹底が必要

この他にも「GIS地図の表示に時間がかかる」等の指摘もあり、また、システムを運用していく

過程で新たな問題等の発生が予想されますが、引き続き機能の追加・向上を進めていけば、より幅広い活用が期待できると考えています。

なお、平成一九年三月までにシステムを再度改良し、水質事故や流木処理等の河川・砂防施設に関する情報への対応も可能とする他、中部電力から提供されたデータを元に、電柱番号から位置を検索する機能も追加する予定です。

今回ご紹介した岐阜県での取組みが、苦情処理や施設管理に悩む各機関の一助になれば幸いです。

## 自転車走行中に縁石に接触したためバランスを崩して 自動車に衝突した事故において管理瑕疵が争われた事例

### — 千葉県道自転車転倒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〕平成二七年一月三〇日

千葉地方裁判所

管理瑕疵については棄却（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、運転する自転車のペダルが被告県の管理する縁石と接触し、自転車ごと道路へ転倒して自動車に衝突したものであると主張し、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

本件は、原告らの子であるAが自転車で走行中に運転手Cの運転する普通貨物自動車に衝突して死亡した交通事故について、原告らが、上記交通事故は、Aが、その進行方向に被告Eが所有占有していた境界扉及び被告Dが所有占有していたコンクリート叩きの添え土台があったため、運転する自転車のペダルが被告県の管理する縁石と接触することを避けられず、自転車ごと道路へ転倒して上記貨物自動車に衝突したものであると主張して、被告らに対し、運転手Cに対しては不法行為による損害賠償請求権に基づき、運転手Cの使用

者であり上記貨物自動車の保有者である被告B運送に対しては使用者責任及び自動車損害賠償保障

法（以下「自賠法」という。）三条による損害賠償請求権に基づき、被告D及び被告Eに対しては工作物責任による損害賠償請求権に基づき、被告県に対しては营造物責任による損害賠償請求権に基づき被告らの共同不法行為責任を追及して、Aの逸失利益及び慰謝料並びに原告ら固有の積極損害及び慰謝料の合計額から既払額を控除した二、六八一万円及びこれに対する不法行為の日の後の日である平成二二年一〇月一四日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払を求めた事案である。

#### 1 前提事実

##### (1) 本件事故の発生

ア Aは、平成二二年一〇月一三日午後三時一七分ころ、千葉県八千代市八千代台北方

面から千葉市方面へ県道幕張八千代線（以下「本件県道」という。）沿いの通路（本件県道から縁石線「縁石が複数個連ねられて線状となっている部分」によって区切られた、当該縁石線を含む部分。以下「本件通路」という。）を自転車に乗って時速約九kmで走行中、同自転車乗りの右ペダルが本件通路上に設置されていた縁石（以下「本件縁石」という。）に接触したためバランスを崩し、自転車で乗ったまま本件県道に転倒したところ、時速約二五kmでAを追い越し本件県道を走行中の運転手Cの事業用普通貨物自動車（以下「加害車両」という。）の後輪により轢過され、脳損傷により死亡した。

イ 被告B運送は、その運送業務のために加害車両を運行の用に供していた。また、運転手Cは被告B運送の被用者であつて、被告B運送の事業の執行について、本件事故を発生させた。

## (2) 事故現場周辺の状況

ア 本件事故の発生した場所（以下「本件事故現場」という。）は、本件県道と船橋市方面から八千代台南方面に延びる市道とが交差する、信号機により交通整理がされている十字路交差点の付近に位置する。

イ 本件県道は、片側一車線、幅員五・六m

の直線道路で中央線（黄色実線）により交互通行となっており、縁石等により本件通路との区分がされていた。また、本件県道は、最高速度時速四〇km、駐車禁止、追い越しのための右側部分はみ出し禁止の交通規制がされていた。

ウ 本件事故当時、本件県道の沿道は、八千代台北方面から本件事故現場の約一〇〇m手前付近までは被告県により幅員の広い歩道が整備されていたが、上記約一〇〇m手前付近から本件事故現場の約二三m手前付近までの間は被告県により買収はされたものの拡幅はされずに複数の縁石により本件県道と区切られていた状況であり、また、上記約二三m手前付近から本件事故現場までの間は被告県による買収も完了しておらず、本件通路があった。本件通路は、本件事故現場付近において、縁石を含めて〇・八mの幅員であり、そのほとんどの部分が側溝を覆ったコンクリート蓋で占められていた。

エ 本件現場付近の建物の敷地は、被告E所有の土地であるところ、この土地は被告D共有の土地と隣接している。両土地は被告E所有の土地内にある高さ三六cmのコンクリート製の境界塀（以下「本件塀」という。）により隔てられており、また、本件事故当時、被告

D共有の土地上の全面に高さ約九・五cmのコンクリートが打ち付けられ（以下「本件土台」という。）、本件土台は本件塀に接合していた。本件土台は、被告D共有の土地と本件通路との境界を約一三・五cm越境していた。

オ 本件縁石は、水平方向から見ると台形で、高さ一五cm、幅一八cm、底辺の長さ約二・四五mのコンクリート製のものであり、底面の角は本件土台の直近の角と直線距離約五八cmの位置にあった。

カ 被告県は、平成二二年一月二九日、被告E及び被告Dとの協議の結果、本件通路側にせり出していた本件塀及び本件土台の幅約二〇cmの部分を削り取った。

## (3) 当事者

ア Aは平成元年九月一〇日生まれの本件事故当時小学五年生の男児であった。

Aは本件事故日である平成二二年一〇月一日午後四時〇〇分に脳損傷により死亡した。

イ 被告B運送は小型貨物自動車運送業等を目的とする資本金五〇〇万円の有限会社であり、運転手Cは被告B運送の従業員である。

運転手Cは、本件事故に関し、平成一三年三月三〇日、不起訴処分となった。

ウ 被告Dは、土地の共有者であり、本件土台

を所有占有している。

エ 被告Eは、土地の所有者であり、本件塀を所有占有している。

オ 被告県は、本件県道及び通路を管理する地方公共団体である。

## 二 主な争点と当事者の主張

1 本件の主要な争点は、①運転手Cの過失の有無、②被告B運送の免責の可否、③被告県の本件県道及び本件通路の管理の瑕疵の有無、④被告D、被告Eの所有占有する工作物の設置・保存の瑕疵の有無、⑤過失割合、⑥本件事故と相当因果関係を有する原告の損害の額であり、このうち争点③及び争点⑤に関する当事者の主張を取り上げる。

### 1 争点③（被告県の管理の瑕疵の有無）について

#### (1) 原告らの主張

##### ア 通常の用法について

本件通路を自転車により通行することは通常の用法である。すなわち、本件通路は、多くの人が、自転車による通行が便利又は必要であるという事情から、自転車に乗って通行しており、他方で歩行者の数は多くはないものである。本件通路及び本件県道の幅員は、本件事故現場付近において狭くなっているた

め、本件県道上の白線と本件通路の間の部分を自転車に乗って通行することは危険であり困難であるから、やむを得ず本件通路を通行しなければならないのであって、本件通路に自転車の通行禁止を解除する旨の標識がないからといって通行が禁止されることは不当である。

##### イ 最高制限速度の低減措置の懈怠について

被告県は、本件県道の幅員が狭小なものであるため、最高制限速度を時速二〇kmにするなどの交通規制をすべきであったにもかかわらずこれを怠った。

ウ 縁石の低位化及びR化（角に緩い丸みをつけること）等の必要措置の懈怠について

本件通路は、本件県道との段差がないことや十分な幅員も満たしていなかったことを補うために縁石線を施したものであるが、本件縁石をより低位化し、またはR化していればAの運転する自転車のペダルはこれに接触しなかったものであり、被告県はこれらの措置を実施すべきであったにもかかわらずこれを怠った。

エ 本件現場付近への誘導看板設置等の懈怠について

被告県は、本件県道及び本件通路は狭小であるため、本件通路を通行する者にとって本

件県道を通る車両がすぐ側を通過し危険であることから、地元八千代市とも協議するなどして本件県道の道路状況の改善が実現するまでの暫定措置として、本件現場付近に適当な誘導看板を設置させる等の努力をすべきであったのにこれを怠った。

#### (2) 被告県の主張

##### ア 通常の用法について

本件通路を自転車により通行することは通常の用法ではない。すなわち、本件通路は縁石線によって車道と区別され歩道とされているのであるから、歩行者の用に供されるものであり、本件県道の側端には走行に支障を及ぼすような障害物がない以上、自転車は本件県道側端を走行すべきであり、歩道である本件通路を走行することは許されないものである。

##### イ 最高制限速度の低減措置の懈怠について

本件県道の制限速度の決定権限は千葉県公安委員会が有しているものであり、同委員会は制限速度を決定するにあたって道路管理者である被告県と協議することなく独自の判断で決定するものであるから、被告県に最高制限速度の低減措置を採る義務はない。

ウ 縁石の低位化及びR化等の必要措置の懈怠について

緑石は車道と歩道とを区画し、車両の歩道への立ち入りを困難にして歩行者の通行の安全を確保するために設置されているものであるから、これを低位化すれば本件通路への車両の進入を許し、歩行者の通行の安全を確保することができなくなるのであるから、低位化しないことを瑕疵とする原告の主張は失当である。

また、緑石をR化しないことを瑕疵とする原告の主張は、自転車による歩道通行を前提とする点で失当である。

本件緑石の形状は歩行者の歩行に支障をきたすものでないことは明らかであるから、その設置に瑕疵はない。

エ 本件現場付近への誘導看板設置等の懈怠について

そもそも誘導看板は道路工事等の際に設置されるものであり、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令には、原告主張のような標識は存在しない。

## 2 争点⑤（過失割合）について

### (1) 被告側の主張

ア 本件事故現場は自転車での走行が禁止されているから、Aは、自転車を押して歩行すべきであったのにこれを怠り、あえて自転車で乗って走行した過失がある。

イ 例外的に自転車が歩道を走行する場合さえ徐行しなければならぬにもかかわらず、Aは幅員七五cmしかない本件通路を時速一km以上の速度で走行するという無謀な運転をした過失がある。

### (2) 原告らの主張

ア Aが通行していた本件通路は、歩行者自転車道に準ずる国有の公衆用道路であって、道路法及び道路交通法上の歩道ではないから、自転車での走行は許されている。

本件通路上のバス停近くに所在する自転車の通行を許可する旨の標識は、その南側（本件事故現場方向）に歩道があることを予定していないものである。

イ Aが本件緑石に乗っている自転車のペダルを接触させたのは、加害車両に至近距離において追い抜かれたことにより本件県道側へ蛇行したこと及び本件緑石が低位化及び刃化されていなかったことが原因であるのであって、Aに被告らが主張するような過失はない。

2 上記以外の争点の主張については割愛し、裁判所の判断についてのみ最後に紹介することとする。

## 三 主な争点に対する裁判所の判断

1 争点③（被告側の本件県道及び本件通路の管理の瑕疵の有無）について

### (1) 以下の事実が認められる。

ア 本件通路には、路上に所在するバス停留所付近の電柱には、千葉市方面から八千代台北方面に向けては「この歩道は自転車もおられます ここから」と記載された道路標識が設置され、同道路標識の裏面すなわち八千代台北方面から千葉市方面に向けては「この歩道は自転車もおられます ここまで」と記載されている。

イ 本件事故現場付近の自治会には、本件事故以前から、本件通路について、狭くて危険である場所であるという住民からの声が寄せられていた。

(2) 被告側は、上記(1)アのような道路標識が本件事故現場付近の本件通路にはないことから、同所は自転車での通行が禁止された歩道であり、本件県道の側端に走行に支障を及ぼすような障害物がなかった以上、本件通路を自転車で走行することはできないにもかかわらず、Aは本件通路を自転車で時速九km以上の速度で走行したとして、Aが本件通路の通常の用法を逸脱したものである旨主張する。



確かに、上記(1)アの道路標識の記載からは、八千代台北方面に向かつては自転車により通行することが許されているが、千葉市方面に向かつては自転車による通行は禁止されているものと解される。

もとより、営造物の通常の用法に即しない行動の結果事故が生じた場合、その営造物として本来具有すべき安全性に欠けるところがなく、その行動が設置管理者において通常予測することのできないものであるときは、当該事故が営造物の設置又は管理の瑕疵によるものであるということはできない。

しかしながら、通常の用法とは、当該営造物の利用状況等の実態に基づいて認定されるべきものであつて、当該営造物に形式的に予定された用法によつて判断されるべきものではない。

そして、本件県道の車線の幅員は二・八mであつて、本件県道を自転車で行すればすぐその脇を車両が通過するという危険な状態となることや、八千代台北方面から見ると本件事故現場の約一〇〇m手前までは自転車での走行が許可されていることから、特に上記方面から自転車で走行してきた者は、本件県道を走行することは困難であり、そのまま本件通路上を走行しようと考えやすい状況に

あるものと認めることができる。実際にも本件事故現場付近の本件通路をそのまま自転車で走行している者が少なくないことが認められる。

したがつて、本来は本件事故現場付近の本件通路上においては、自転車から降りて自転車を引いて歩行すべきではあるが、当該通路の利用状況等の実態に基づいてその用法を判断すると、本件事故現場付近の本件通路上においても自転車に乗つたまま走行することが通常の用法に即しない行動であるとはいえない。

(3)ア 原告らは、被告県の本件県道及び本件通路の管理等の瑕疵について、①最高制限速度の低減措置の懈怠、②縁石の低位化及びR化等の必要措置の懈怠、③本件現場付近への誘導看板設置等の懈怠を主張する。

イ しかし、①については、制限速度の決定権限は都道府県公安委員会が有しているものであり（道路交通法四条一項）、都道府県公安委員会は道路管理者との協議を経ることなく独自の権限で決定するのであるから、道路管理者において最高制限速度を低減する措置を採らなかつたとしても、その管理を懈怠しているとはいふことはできない。したがつて、被告県が本件県道の最高

制限速度時速四〇kmを時速二〇kmに低減する措置を採らなかつたことについて、被告県の本件県道の管理に瑕疵があつたとは認められない。

ウ ②については、そもそも縁石は車道から車両が入り込まないようにするために設置されるものであり、高さ約一五cmの本件縁石をさらに低位化してしまつたとその目的を達成することが困難となるものと考えられ、また、本件県道について、縁石の高さが高すぎたことにより本件事故以前に危険な事故が発生したあるいは発生する可能性があつたというような事実は認められないから、被告県に、本件通路上にあつた縁石を低位化すべき義務があつたとはいえない。よつて、縁石を低位化しなかつたことについて、本件通路の管理に瑕疵があつたとは認められない。

また、縁石をR化することについては、本件縁石が角張つていたことが本件事故の発生原因であると認めることはできず、また、R化していたとしても垂直方向に回転しているペダルが本件縁石に接触しなかつたということもできない。したがつて、被告県が本件縁石をR化しなかつたことについて、本件通路の管理に瑕疵があつたとは

認められない。

工 ③については、本件事故以前から、本件通路の狭さのため、そこを通行する者のすく側を車両が通過するような危険な状況であったことは認められるが、誘導看板の設置義務が発生する法的根拠が明らかではなく、また、自転車に乗っている通行者に対しては本件事故現場から八千代台北方面の約一〇〇m先の地点においてその地点までしか自転車で通行することができない旨の道路標識が設置されていたのであるから、被告県が本件現場付近に誘導看板等を設置するなどの措置をしなかったことについて、本件通路の管理を怠っていたとはいえず、よって、その管理に瑕疵があったとはいえない。

(4) 確かに、本件事故当時、本件事故現場付近の本件通路の状態は、八千代台北方面から本件事故現場の約一〇〇m手前付近まで所在する歩道とは異なり整備が実施されておらず、通常の用法を前提とする限り、狭隘なものであった。そして、本件事故以前から付近住民からの不安の声があったにもかかわらず、それが不可能であった諸事情があったにせよ、被告県が何らの対応も実施していなかったところ、折しも本件事故が発生してしまった

のである。

上記のとおり本件事故が発生するまでは被告県が何らの対応も実施しなかったことについて原告らが非難する心情は理解できるが、被告県には本件県道及び本件通路についての管理の瑕疵があるとまでは認められないことは前記(3)のとおりであるから、被告県は法的責任を負うものではない。

## 2 結論

被告県に対する各請求はいずれも理由がないから、これを棄却する。

3 その他の主要な争点に対する裁判所の判断も参考として簡単に紹介する。

### 1 争点①(運転手Cの過失の有無)について

運転手Cには、別図の②地点で自転車を運転するAを発見した際に、Aが本件県道に入ってくる等の可能性を考え、いつでも加害車両を停止できるような速度で徐行する義務があったといえるべきである。

にもかかわらず、運転手Cは、別図の②地点においてAを発見した後、信号交差点があるという理由から時速二五kmに減速したにとどまり、それ以上の減速はせずに進行したのであり、上記徐行

義務を懈怠したものである。

したがってこの点について、運転手Cには過失があったと認めることができる。

### 2 争点②(被告B運送の免責の可否)について

上記1のとおり、運転者である運転手Cに過失が認められることから、被告B運送が主張する他の要件について検討するまでもなく、被告B運送は、自賠法三条ただし書所定の免責の要件を充たさない。

したがって、民法七一五条一項ただし書きの免責はともかく、被告B運送の自賠法三条ただし書の免責は認められず、被告B運送は運行供用者責任を負う。

### 3 争点⑤(過失割合)について

本件事故は、Aが運転する自転車のスピードをいったん落とした後、兄から先に行けと身振りや指示され、まっすぐ進行方向を向いて前方を注視しながらスピードを上げて時速約九kmで自転車を運転し始めたが、本件縁石に接触したためにその意思に反してバランスを崩し本件県道に転倒したところ、徐行義務を果たさずに進行中の運転手C運送の加害車両の後輪に轢過されたというものである。

上記の本件事故に至る経緯及びその態様、本件

通路は自転車の走行が禁止されており、Aは自転車から降りて押して歩行するなどの方法をとり得たこと、並びにAは本件事故当時小学五年生の児童であったことなどの諸事情を考慮すると、本件事故発生についての過失割合は、Aが四割、運転手Cが六割と認めるのが相当である。

なお、被告運転手C及び被告B運送は、原告らがAに対し、本件通路が自転車での走行を禁止されている場所であること及び本件通路を通行する際には自転車から降りて自転車を押して歩くべきであることを指導しなかつたという過失がある旨主張し、これを過失割合の算定において斟酌すべきだとするが、このような原告らの指導不足は本件事故発生について直接の因果関係を有するものではなく、Aの過失と一体のものとするべきであるから、過失割合の算定において別途考慮することは相当でない。

#### 4 争点④（被告D、被告Eの所有占有する工作物の設置・保存の瑕疵の有無）について

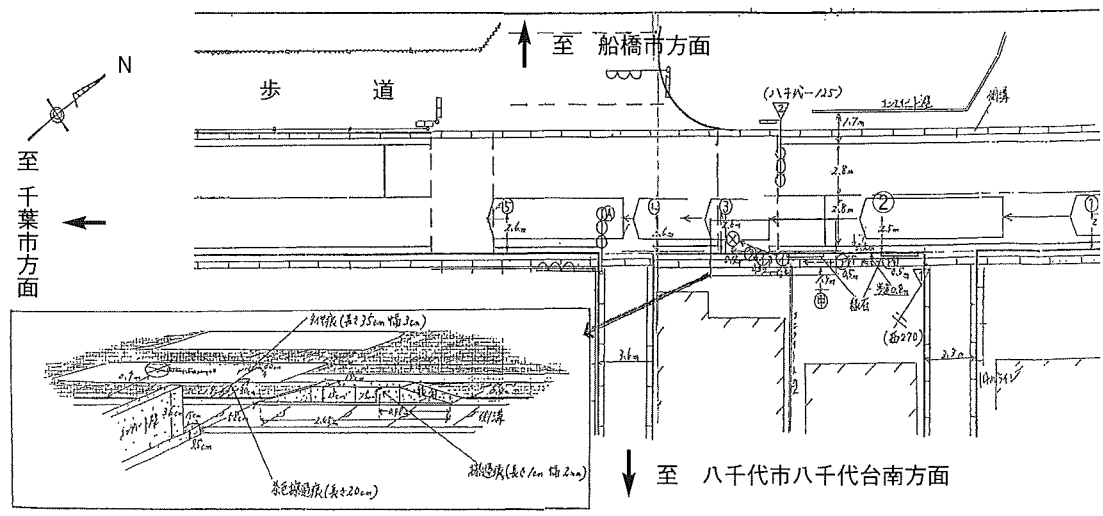
本件塀については、被告Eの所有する土地内に設置されており、本件事故以前に本件塀があることよって危険な事故が発生していたというような事情があったとは認められず、他方、Aは運転していた自転車の右ペダルを本件縁石に接触させたためにバランスを崩して本件県道に倒れたもの

であり、本件塀があったことよってバランスを崩して本件県道に倒れたとは認められない。

したがって、被告Eが本件塀を所有占有していたことについて、その保存に瑕疵があるとは認められない。

これに対し、本件土台については、その存在により本件現場付近の本件通路が狭隘になっており、通行にやや危険を感じる状態であったということができるが、Aが約一・五m先にあった本件土台を避けようとして右側に寄った結果、本件縁石に接触しバランスを崩したことを認めるに足りる確な証拠はないから、仮に被告Dが本件土台を所有占有していたことについてその保存に瑕疵があるとしても、Aの死亡の結果との間には相当因果関係がないものというべきである。

したがって、原告らの主張は、採用することができない。



別図



# 秩父路の魅力アップに向けて



埼玉県東京事務所 津久井 千章

## ◆はじめに

埼玉県の新名所として芝桜の丘が注目を浴びています。昨年五月の大型連休中には約五八万人が来訪し、全国の祭りや行楽地への人出で全国トップ10に入る賑わいとなりました。約三五



写真1 芝桜の丘と遠景の武甲山

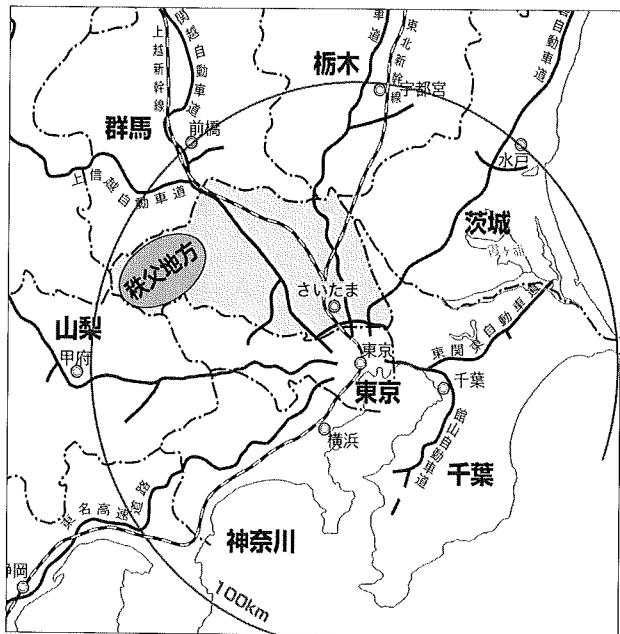


図1 秩父地方の位置図

万株の白、ピンク、赤など様々な色の芝桜が咲き乱れ、まるで流麗な絨毯を敷き詰めたようになります(写真1)。

この新名所は、幾重にも織り成す山々に囲まれた豊かな自然や旧跡名所が残る秩父にあります。

秩父地方(図1)には、このような新名所のほか、静寂な山村と美しい自然の風光を背景に巡る秩父巡礼、日本三大曳山祭りの一つの「秩父夜祭り」、「秩父ミュージズパーク」などのレジャー施設、雄大な山々と渓谷に彩られる秋の紅葉など歴史ある行事や観光スポットが数多くあります。そして、道の駅大滝温泉をはじめ日帰り温泉施設が多くあり、ドライバークの心身を心地よく癒してくれます。また、首都圏から比較的短時間に来訪できることも、観光魅力の一つとなっています。

## ◆秩父へ通ずる道「秩父路」

秩父地方の歴史は古く、日本最古と言われる流通貨幣「和同開珎」が铸造され、室町時代には秩父巡礼が成立し、江戸時代からは絹の生産が発達しました。明治時代の自由民権運動の先駆けである「秩父事件」を経て、大正時代からは武甲山の石



写真2 秩父盆地  
(中央左が秩父公園橋、右上が武甲山)

灰岩採掘によるセメント産業のまちとして栄えてきました(写真2)。

秩父地方への主なアクセス経路である一般国道一四〇号においても、古くは秩父往還と呼ばれ、まちの発展と相まって江戸時代には巡礼の道として賑わい、多くの絹商人が往来していました。

一般国道一四〇号の沿道には、歴史の面影を残す旧跡名所が数多くあります。また、秩父

連峰の雄大な山々や時折見せる荒川の川面、ノスタルジックな鉄道駅舎、様々な年代の道路橋、鉄道橋やダム等の土木構造物など場所や視点を変えれば景色の移り変わりを楽しめるなど、秩父地方の観光を一層引き立てる要素を持

っています。

このような魅力ある秩父路、一般国道一四〇号は、平成一八年五月に日本風景街道(シーニック・バイウエイ・ジャパン)のモデルルートの一つとして位置付けられ、地域で活動するNPO団体を中心に、景観づくり、環境づくり、観光振興を目的として、様々な取組みを進めています。

◆多様な主体が参画する「ム」が平成一七年度に設立されました。

プロジェクトチーム

ました。

秩父路の魅力向上を目指し、NPO団体、観光や交通などの関係団体、行政(国・県・市町)、学識経験者で構成する「秩父路魅力アッププロジェクト」が平成一七年度は、一般国道一四〇号について、主要交通拠点である関越自動車道・花園ICから秩父地方へ至る約七〇km間について共同点検を行い、景観

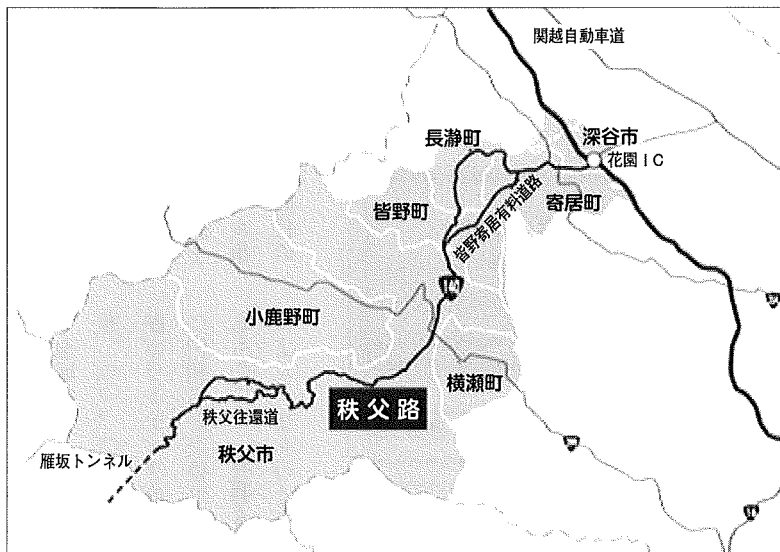


図2 一般国道140号ルートと活動エリア

に関する改善方策などを検討しました(図2)。

平成一八年度には、事務局が国から県に移管され、こうした改善計画を基本としつつ、日本風景街道という新たな動きを踏まえ、沿道も含めた道路風景づくりとして、活動内容も地域全体に広がりつつあります。

◆魅力アップに向けた

様々な取組み

プロジェクトチームでは、現在、主に、以下の三つの事業を進めています。

- ・ 景観間伐モデル事業
- ・ エコハイクツアー調査事業
- ・ 周遊バスツアー&シンポジウム

景観間伐モデル事業は、一般国道一四〇号の沿道のスギ・ヒノキなどを伐採することによって、良好な道路景観の形成を図るものです。景観間伐は、ドライバーの視点からの風景づくりに加え、カーブにおける視距の

確保や冬季の路面凍結対策、健全な森林の維持などの効果も期待されています(写真3)。

また、エコハイクツアー調査事業では、一般の方々に、道の駅周辺で良好な道づくりや景観づくりの観点から調査を行って頂き、コース上のハード、ソフトの魅力や改善点を調査し、まとめてもらうものです。その結果は、今後のまちづくり提案

していく予定です。

これらの取組みは、NPO団体が主体となって、実施していくものですが、これらの事業にあわせて、県でも、地域通貨を活用したまちづくりのモデル事業を進めています。景観間伐の中でも比較的軽作業である枝打ちなどについて、ボランティア参加者を



写真3 景観間伐 (ボランティアによる枝打ち)



秩父路ボランティア商品券 (写真4:左) と



地域通貨「ちちぶ魅力アップ券」(写真5:右)

募集し、参加者に、ボランティア地域通貨「ちちぶ魅力アップ券」(「一、〇〇〇べい」で秩父路ボランティア商品券一、〇〇〇円相当と交換可能)を発行するものです(写真4・5)。これにより、まちづくりと地元商店



写真6 秩父往還と栃本の耕地



写真7 祭りの舞台としての道路（秩父夜祭り）

街活性化を同時に図るという新しい仕組みづくりの分析及び検証を行っています。ちなみに、ちちぶ魅力アップ券の単位である「べい」は、秩父地方で使われている方言が由来となっています。

三つ目の周遊バスツアー及びシンポジウムは、三月二〇日、

一日にかけて行う、プロジェクトチーム主催のイベントです。一〇日のバスツアーでは、秩父地域外の方々に旧宿場町などの歴史資源を探访してもらいます。また、一日のシンポジウムでは、今年度のチームの活動報告に加え、「五感で感じる秩父路風景づくり」をテーマに

したパネルディスカッションなどを行い、秩父の地域づくりの担い手の育成を図っています。

#### ◆地域の「光」の発信を

めざして

道は、古くから人との交流、物流を支える重要な基盤であるとともに、祭りなど様々な文

化・芸能活動の舞台空間としても機能しています。

国の観光立国行動計画に、「観光の原点は、ただ単に名所や風景などの「光を観る」ことだけでなく、一つの地域に住む人々がその地に住むことに誇りをもつことができ、幸せを感じられることによって、その地域が「光を示す」ことにある。そのように考えると、観光は、国づくりや地域づくり、まちづくりと密接にかかわることが明らかになる。」とあります。

秩父路の魅力アップについても、これまでの行政主導のまちづくりでなく、地域で活動するNPO団体や地域住民の主体的な取組を行政が支えるという新たな仕組みを維持・拡充し、多様な主体のパートナーシップにより、地域に存する人、モノ、コトの「光」を発見・創造し、全国に発信できればと思っております。



# 千葉古街道

## 御成街道おなり



千葉市東京事務所 春日 一郎

千葉市は、大正一〇年（一九二一年）に、人口三万余人で市

ます。

制を施行し、昭和一二年から隣接町村との合併により市域を拡大し、県内の政治、経済、文化の中心地として、また、交通の要衝として発展してまいりました。昭和二〇年の太平洋戦争の戦災により中心市街地の約七割を焼失したにもかかわらず、復興に努め、昭和二五年に川崎製鉄（現在のJFE）、昭和二九年には東京電力等を誘致するなど、これまでの消費都市から生産都市へと変貌を遂げました。さらに、昭和四〇年には千葉港が特定重要港湾に指定され、現在では全国有数の貨物取扱量を誇る、国際貿易港となっており

昭和四〇年代には、内陸工業団地、大規模な住宅団地が次々と開発されると共に京葉工業地帯の中心都市として臨海部の開発が行われ、埋立て造成による人口一五万人の海浜ニュータウンが建設されるなど、昭和四六年には人口五〇万人に達しました。

また、平成四年四月一日に、全国で一二番目の政令指定都市となり、平成一三年には市制施行八〇周年を迎えました。現在は、人口は約九三万人を擁しています。

また、平成四年四月一日に、全国で一二番目の政令指定都市となり、平成一三年には市制施行八〇周年を迎えました。現在は、人口は約九三万人を擁しています。

千葉古街道―御成街道、それは、徳川將軍の鷹狩り用として造られた「道」で、江戸と東金

の狩地を結び、沿線には將軍専用の休憩所として御茶屋御殿（御殿町）などが造られました。今回は、千葉市の歴史を皆さんにも味わっていただこうと思

い、「御成街道」の歴史と現在の姿を紹介していきたいと思

中佐倉藩主土井利勝は船橋から東金までの約三七kmに及ぶ沿線の村々九七か所の明主を召集、村ごとに工事区分を分担させ、農民を動員し、昼夜兼行で造成され三日三晩で完成をみたといわれています。そのため、別名「一夜街道」「提灯街道」、また家康の名をとって「権現道」とも呼ばれ、家康の強大な権力ぶりがしのべれます。下総台地の分水嶺を西南にはほぼ一直線に貫く御成街道の道幅は三間（約五・五m）、両側には松などが植えられ、小川には橋を架け、谷間には土手を造り、家康の休憩のための宿泊施設として、船橋市本町四丁目、千葉市若葉区御殿町、千葉県立東金高等学校敷地（東金市）の三カ所に御殿が建造されました。御成街道のように真っ直ぐに造られた街道はとても珍しく北海道の一部を除いては他にありません。現在の御成街道は沿線の造成や開発などで一部寸断されてい

### ◆御成街道の歴史

徳川家康が生涯を通して、最も愛好した道楽は、訓練した鷹を野山に放ち、その鷹に野鳥を捕まえさせるといいう「鷹狩り」であるといわれています。

御成街道は慶長一八年（一六一三年）一二月、家康が東金へ鷹狩りに出かけるために造られました。家康から命を受けた老



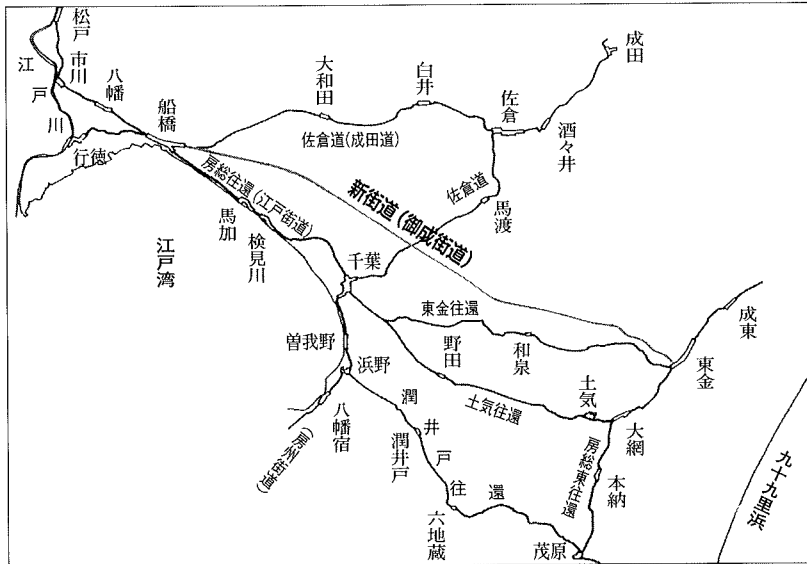


図 千葉市内の主要道と御成街道

るところや舗装された箇所も多くありますが、街道の道筋がほぼ当時のまま残っています。將軍の御成りは「徳川実紀」によると、家康が二回、秀忠が一〇回、家光が一回の計一三回行わ

れています。

#### ◆千葉市内の沿道史跡

御成街道に関する文化財は多数残されていますが、その中で千葉市内の沿道史跡のいくつか

を紹介しします。

#### 「御滝権現」

千葉市稲毛区長沼十字路を西方に約四〇〇m入った森の中に家康を祀った小さな祠があります。これは、「御滝権現」と呼ばれ、古くはここに小さな滝があったことがその名の由来であるといわれています。家康が東金に向かう途中ここで休憩し、この滝の水で喉の渴きを癒したという話が伝わっていますが、残念ながら

がら現在では、滝の形跡は全く見ることができません（写真1）。

#### 「元観音堂」

御滝権現の近くに「元観音堂」があります。三代將軍家光が、東金からの帰りに大日山で鷹狩りをし、ここで愛馬が傷ついて死んだため、この愛馬を供養するために建立したのがこの堂であるといわれています。馬が家光の身代わりになったということから

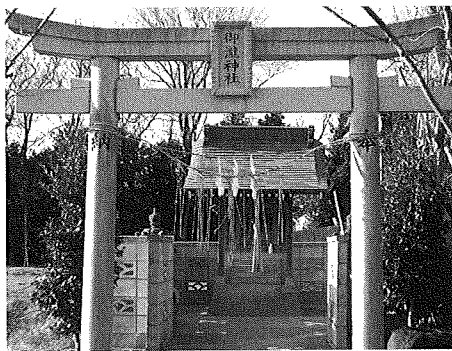


写真1 御滝権現



写真2 元観音堂

「身代観音」と呼ばれていま  
す。

この堂の軒下には、石で造  
られた「絵馬」が奉納されて  
います。その数は、百数十枚  
にものほり、最も古いものは、  
文久年間（一八六一〜一八六  
三年）のものもあります（写  
真2）。

### 「提灯塚と御成公園」

千葉市若葉区千城台東の御  
成街道の両側に、高さ二・五  
mほどの土盛りをした「提灯  
塚」とよばれる塚が見られま  
す。標高三七mの地点であり、  
この付近では最も高いところ

に位置しています。

街道の造成のときに、直線  
を定めるために、昼は白旗、  
夜は提灯を掲げ、これを目標  
にしながら昼夜兼行で工事が  
行われたといえます。また、  
この御成街道に八カ所あった  
「一里塚」の一つでもありま  
す。

御成街道の一里塚は、ほぼ  
四・七km毎の等間隔に置か  
れ、塚上には、椎、松などの  
木が植えられていたといいま  
す。残念なことに、現在、一  
里塚としての原形を残してい  
るのは、この提灯塚だけです。  
この塚も、かなりの部分が削  
られ、当時の大きさの半分ぐ  
らいになっています。この塚  
のある一帯が御成公園になっ  
ており、公園内には、かつて、  
農業用水を貯水した池があり  
ます（写真3）。

### 「金光院」

千葉市若葉区金親町に、弘  
法大師作と伝えられる薬師如

来を本尊とする

「愛染山金光院  
延命寺」があり  
ます。真言宗豊  
山派の名刹で、  
正応二年（一二  
八九年）に貞成  
上人によって開  
基されました。

もとは、金親村  
小字中原にあり  
ましたが、天文  
二〇年（一五五  
一年）二月に火  
災が起こり、全  
山が焼失しました。千葉氏の  
重臣であった原式部大夫胤清  
が、同村小字北寺山の山林二  
〇余町歩（約二〇ha）を寄進  
し、現在地に再建したといわ  
れています。

元和元年（一六一五年）一  
月一六日に、家康がこの寺  
に宿泊したといわれ、この時  
使用した什器（家具類）や着  
物、庭の桜をほめたたえた



写真4 金光院

「御手掛の桜」があります。  
また、山門はお茶屋御殿の裏  
門を移転したものであると伝  
えられています（写真4）。

### 「御茶屋御殿跡」

千葉市若葉区御殿町に残る  
家康の休憩、宿泊所です。か  
つての地名は千葉郡仲田村大  
字宇津志野といい、船橋と東  
金のほぼ中間にあります。  
「御茶屋御殿」の敷地は、街



写真3 提灯塚



写真提供：千葉市教育センター

写真5 御茶屋御殿跡



写真6 現在の金親町

道から一八〇m入ったところにあり、現在、周囲には、幅五・四m、深さ二・四mの空堀と幅六・五m、高さ二・二mの土塁の跡が残っています。

御殿跡地内からは、絵図や図面が発見されていないため、内部にどのような建物が

建てられていたのか正確にはわかりませんでした。平成二年一〇月からの発掘調査により、番所が四カ所、御玄関、御広間、御主殿、御休憩所、大長屋、御厩、御鷹部屋、井戸などの跡が発見され、ほぼその全容が明らかになっています(写真5)。

#### ◆御成街道のその後

御成街道は、歴史的な面影を残す「道」であると同時に、千葉市内の主要な幹線道路でもあります。一般国道一六号、五一号をはじめ、主要地方道三路線(千葉鎌ヶ谷松戸線、千葉鎌ヶ谷印西線、浜野四街道長沼線)などと交差しており、これらを

結ぶための整備が求められています。しかし、街道脇には、当時の雰囲気をつかかわせる街の面影を残した長屋門(写真6)などが保存されており、歴史的景観を損なわないようにすることも整備の課題になっています。

#### ◆御成街道を散策

千葉市では、二〇の散歩コースを紹介していますが、御成街道を通るコースが二つあります。その一つは、「御成街道コース」があります。千葉

都市モノレール「千城台駅」下車徒歩一〇分のところがスタートです。行程は、千城台南二丁目、御成街道・御成公園・提灯塚、高札場跡、金光院、御茶屋御殿までの約三・四km、徒歩一時間のコースです。このコースでは、古道としての面影を見ることができま

す。もう一つは、「大仏と開拓地コース」で、千葉都市モノレール「千葉県スポーツセンター前」下車がスタートです。行程は、千葉県総合運動場、元観音堂、御滝権現、長沼原開拓神社、長沼原開拓碑、駒形観音堂、島田家長屋門までの約六・一km、徒歩一時間一八分のコースです。

これから、徐々に暖かくなりますので、ぜひ、千葉市に足を運んでいただき、古道「御成街道」を散策してみてください。沿道には、とつても美味しいお蕎麦屋さんや野菜の直売店がありますよ。

# 人にやさしいまちづくりの実現に向けて 川崎駅東口駅前広場平面横断化社会実験

川崎市まちづくり局総務部企画課主査 松元 信一

## 一 はじめに

川崎駅周辺地区は、東京・横浜に近接する地理的優位性が高く、JR川崎駅、京急川崎駅の二つの駅を有し市内最大の駅利用客数を誇っている。こうしたことから、川崎市の総合計画においては、首都圏における交通便利性の高い主要ターミナル駅としての役割などを踏まえ、広域的な拠点地区として位置付けられている。

地区の概況としては、JR川崎駅を中心に大きく東西両地区に分けられる。東口地区は、駅前広場に近接する大規模商業施設、駅周辺の商店街や市役所をはじめとする公共、公益施設、中枢業務施設などが立地しており、まさに本市の玄関口と

して、都市機能が集積した限界性のある地区である。

西口地区は、古くから住宅市街地が形成されていたが、近年、駅至近の大規模工場跡地等の開発事業により、音楽のまちを推進する「ミュージアム川崎シンフォニーホール」の整備と合わせて、商業、文化、芸術施設などが融合した「ラゾーナ川崎」がオープンするなど川崎の新たな顔づくりが進展し、それぞれの地域特権を活かした拠点形成が進められている。

こうした中で、川崎駅東口駅前広場については、約二〇年前の昭和六十一年に地下街「アゼリア」とともに整備されたが、地上部分は、主にバスやタクシーなどの自動車を利用し、歩行者は主に地下

街を通行するという、安全性を第一に自動車と歩行者の通行を分離する考え方を基本コンセプトとしていた。

しかしながら、少子高齢化の進展など社会環境の変化とともに、バリアフリー化や輻輳する歩行者通行の円滑化の要請が強くなり、さらに、西口地区の開発事業の進展に伴い、これまで以上に東西両地区へのスムーズな往来などを求める声が多く寄せられることとなった。

こうした諸課題に対応するため、本市では、川崎駅周辺総合整備計画を策定することとなった。その中の主要事業のひとつとして、東口駅前広場の再編を位置付けるためには、事前に駅前周辺における自動車、歩行者交通量等への影響の検証や

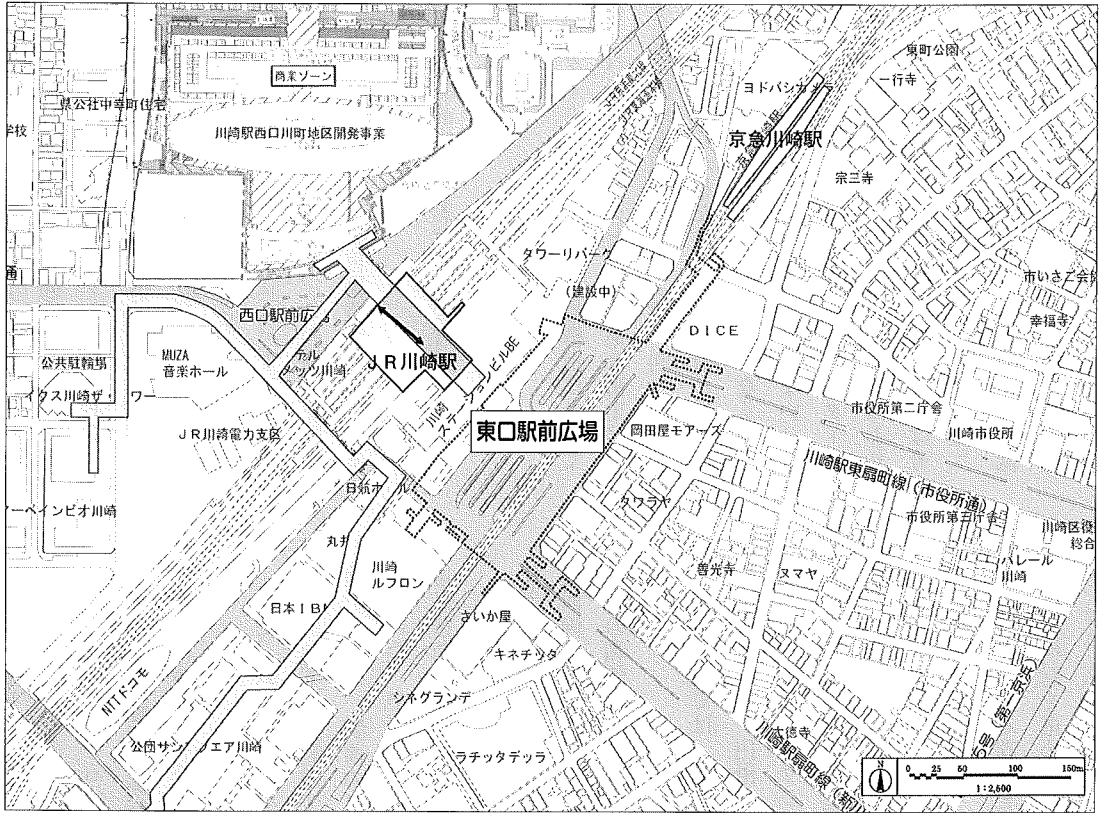


図1 川崎駅東口概要図



写真1 川崎駅東口駅前広場

市民ニーズなどを把握し、今後の再編整備に向けた基本的な方向性を確認した上で、整備計画への反映が不可欠であったことから、その一環として、川崎駅東口駅前広場平面横断化社会実験を実施したものである(図1、写真1)。

## 二 社会実験の概要

### 1 川崎駅東口駅前広場における現況と課題

東口駅前広場は、中央にバスターミナル、タクシー乗降場を有し、バス利用者数は、約八五、〇

○〇人/日、バス発着本数は約三、〇〇〇本/日と市域南部、臨海部方面などへ向うバス路線の起終点であり、市内最大の交通ターミナルである。

平成一九年四月には、西口地区に新たなバスターミナル（西口第一駅前広場）が完成する。

これに伴い、現在、東口に乗り入れている幸

区・中原区方面行きのバス系統（六ハース）が西口に移転することとなっており、この移転を契機として、東口駅前広場全体の再編整備を推進する予定となっている。

川崎駅東口駅前広場における主な課題は、以下のとおりである。

① バスターミナルは、七つの島構造になっており、バス停へのアクセスは、地下街を経由して主に階段を利用し、バス停へ向う動線となっている。しかしながら、地下街とバス停を結ぶエレベーターは、一カ所しかなく、その他六つの島には対応が図られていない。なお、地上部からの身体障害者等のバスターミナルへの移動手段として、係員の対応により横断指導線を利用し、バス停に行くことは可能ではあるが、緊急時における対応が困難で、事実上機能しておらず、この階段による高低差のバリアフリー化への対応が課題となっている。

② 駅前広場内においては、歩行者通路幅員が狭い箇所が存在し、買物客や駅利用者などの往来が輻輳している状況が見受けられ、あわせて、放置自転車が行き止まりの妨げとなっており、安全で円滑な歩行空間の確保が求められている。

また、駅から市街地側商店街へ向う場合にも主に地下街を利用することとなっており、地上部では、駅前の二つの交差点しかない。このため、中央部分の最短距離で駅前の道路を乱横断する状況が見受けられる。

③ 西口地区の「ラゾーナ川崎」のオープンにより、駅周辺の往来客も増加傾向にあり、駅東西両地区を結ぶ、歩行者動線についてより一層の利便性・回遊性の向上が求められている。

④ 駅前道路では、違法駐車、荷捌き車の一時停車等により、円滑な自動車運行が妨げられており、バス、タクシー等公共交通機関の定時性の確保や駅前周辺における交通環境の改善が必要となっている。

## 2 社会実験の目的

駅前広場における課題を踏まえ、東口駅前広場の全体の再編検討を進めるにあたり、整備方策のひとつとして、駅前広場前道路の中央部における平

面横断化の実現可能性の検証が不可欠である。このため、駅前広場前道路の自動車通行を遮断した場合における自動車交通流動への影響とあわせて四時間歩行者通行を可能とした場合の歩行者通行の変化等を把握、分析するため、歩行者による平面横断化の社会実験を実施した。

## 3 実施概要（図2）

### (1) 実施期間

平成一七年一月二日（土）～一月一日（火）の四日間。

### (2) 実施方法

・実施期間中、歩行者通路がない東口駅前広場中央部に仮設のガードレールを設置し、二四時間歩行者通行を可能とする歩行者通路を確保する。

・駅前道路を遮断することによる一般車を通行止めにし、周辺道路への迂回交通の影響、地上部及び地下街通路の歩行者等の通行量及び公共交通車両等への影響を把握する。基本的には、実験前の現況と実験中の平日、休日の朝七時から一九時までの一二時間、自動車交通量調査を実施した。

・東口駅周辺利用者、商業者、ドライバーへのアンケート調査の実施。

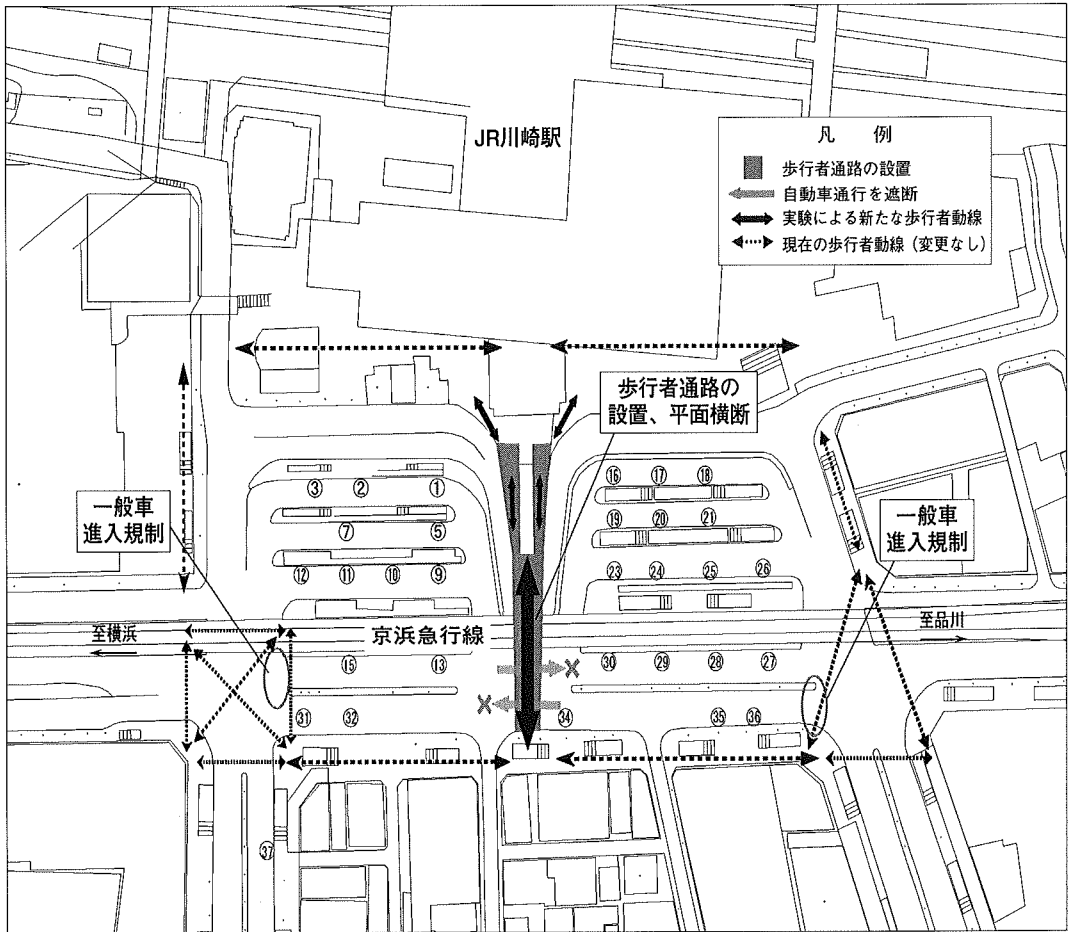


図2 社会実験概要

(3) 実施環境の整備

川崎市が実施主体となり、学識者、市民、公共交通事業者、商業者等で構成する川崎駅周辺総合整備計画策定協議会が参加協力。

実施にあたっては、交通管理者の協力を得るとともに、交通誘導員の安全指導の徹底を図った。また、実施にあたり支障となる駅周辺の放置自転車対策、交通安全対策、違法駐車規制誘導等の対策を講じ実施環境を整えるとともに、実施期間中は二四時間体制でクレーム等への対応を図るための体制を整えた。

実施の約三週間前から、ドライバー、駅周辺通行者などへの事前周知開始（市ホームページ、市政だより、事前周知看板、横断幕の設置、ポスター、チラシ配布等、様々な情報媒体を活用し周知を図った）。

4 実験結果

(1) 自動車交通への影響（図3）

実験中、主要交差点における交通混雑などの目立った影響は見られなかった。迂回車両の増加により、通常以上の混雑が見られた箇所が発生したが、信号現示の変更により解消された。

また、別の箇所では、迂回車両による混雑を想定し、違法駐車を取り締りを実施していたため、



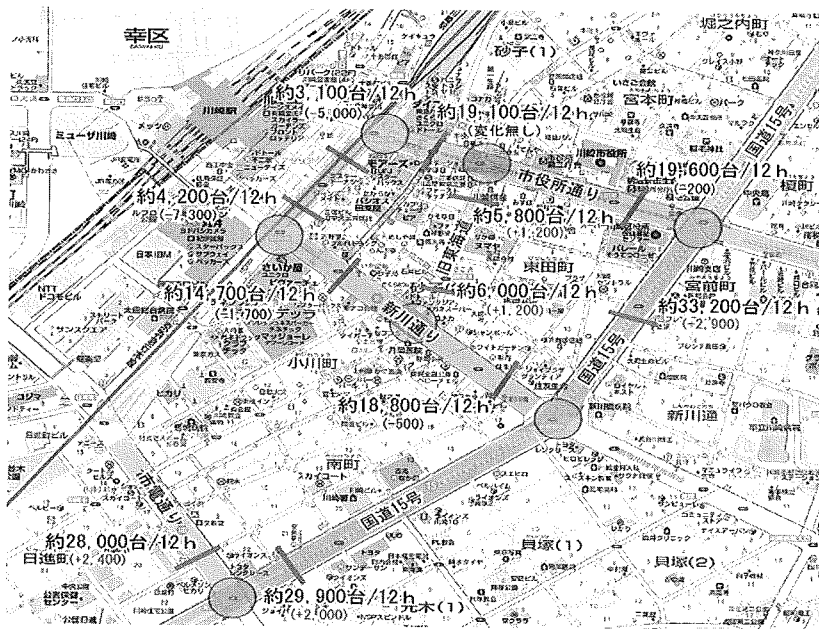


図3 自動車交通量



写真2 平面横断歩行者通路

渋滞等による交差点の影響は見られなかった。路線バスについては、一般車両を通行止めにした駅前道路において、荷捌き車両や客待ちタクシーの駐停車の取締りを行ったことにより、運行が阻害されることはほとんど無く、比較的円滑な運行が確保された。

(2) 歩行者交通への影響 (写真2)

平面横断歩行者通路の利用者は、川崎駅東西自由通路利用者のうち三〜五%であった。

歩行者通路を利用しなかった人の六七%が社会実験を「知らなかった」と回答、さらにそのうち六割が「事前に知っていれば歩行者通路を利用した」と回答した。社会実験の周知が不十分であったことが判明した。

またアンケートにおいては、歩行者通路を利用した人の九一%、利用しなかった人の八七%が実験に賛成であった。その理由は「駅が近くなる」、「階段を使わなくて済む」が多かった。

(3) 商業者やバス、タクシードライバーからの意見

東口駅前広場周辺の商業者への調査では、周辺の人通りや店の利用者は変わらなかったとの回答が全体の八割程度であった。駅前道路を横断できるようにする提案の問に対して、五七%の賛同を得た。一部来店者が減ることへの懸念や迂回車両による渋滞を懸念する意



見もあった。

・東口駅前広場を利用する公共交通ドライバーへの調査では、実験内容について半数以上の賛同を得た。スムーズな運行や歩車分離の取組みが評価される一方、車道を横断する歩行者の増加を懸念するという意見があった。

### 5 実験後の展開

社会実験結果から、実験現場における視認性の悪さや周知の不足などから、歩行者通路の利用割合は低かったものの、安全な歩行空間確保を求める来街者意見が多数あることが判明した。また、自動車交通においては、車両通行規制による周辺道路への大きな影響はなかった。

一方で、社会実験の実施により明らかになった課題として、歩行者通行では、歩道が違法駐輪による影響などから混雑していたことや平面横断通路の視認性が悪くわかりづらかったことなどがあげられ、また、自動車交通においては、一般送迎車等の迂回により、駅周辺の駐車場アクセスに不便をきたしたことが明らかとなった。

これを受け、平成一八年四月に策定した「川崎駅周辺総合整備計画」に東口駅前広場の再編を位置付け、駅前道路の遮断による平面横断化の検討を行うものとし、駅前広場の再編にあたっては、改良にかかる構造等技術的な検証と実験によって

明らかになった課題への対応とあわせ、平成一八年度には、川崎駅東口駅前広場再編整備計画の策定検討を進めることとなった。

### 三 おわりに

現在、社会実験で得られた成果をもとに川崎駅東口駅前広場再編の絵姿を示す整備計画の策定を進めているところである(図4)。

今後、具体的な整備に向けて、川崎市の玄関口にふさわしい賑わいとゆとりある駅前広場、誰もがわかりやすく、利用しやすい、さらに、安全・安心にかつ快適に移動できバリアフリー化が図られた駅前広場など、四つの整備方針をもとに、これから先のありべき社会を見据え「人によるさししまちづくり」の実現に向けた川崎駅東口駅前広場の再編整備を進め、平成二二年度までの完成をめざしている。

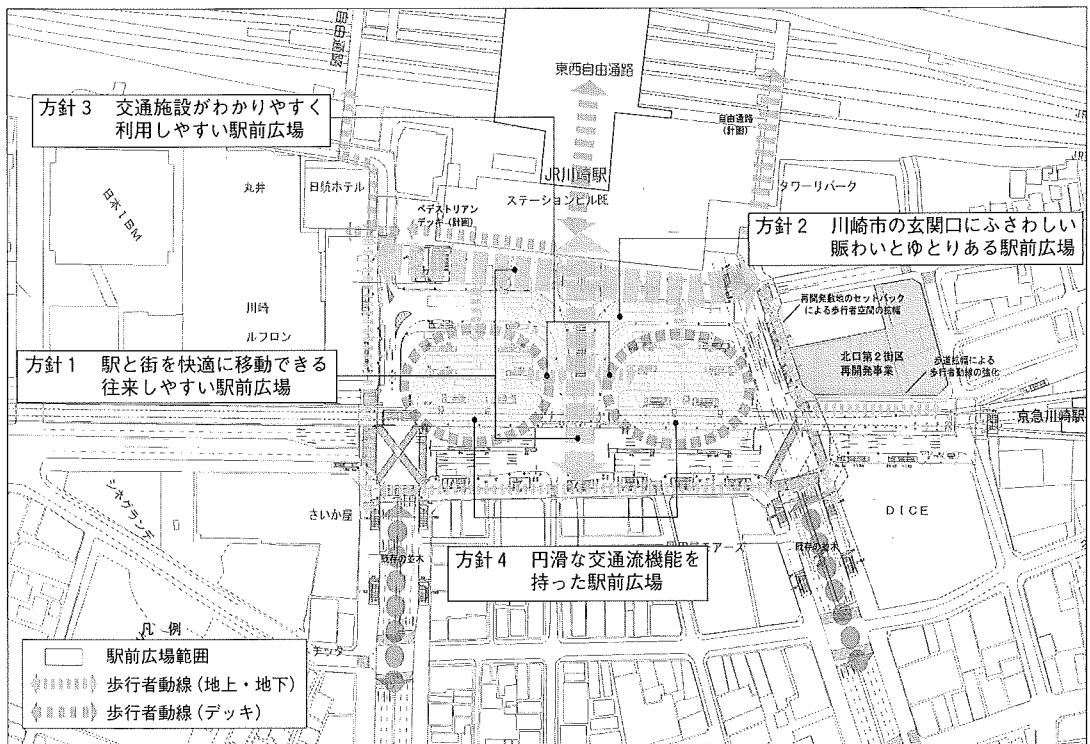


図4 駅前広場方針図