

2007  
NOVEMBER

11

# 道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

## 目次

エッセイ 課金による交通環境問題の解決 .....	根本 敏 則	1	
<b>■ 特集 ■ 高速道路の料金社会実験中間取りまとめ</b>			
高速道路の料金社会実験中間取りまとめについて .....	道 路 局 有料道路課	5	
首都直下地震の対応について ～国土交通省道路局業務継続計画～ .....	道路局国道・防災課 道路防災対策室	22	
平成17年度道路管理瑕疵実態調査について .....	中 山 旭	26	
--- 補助事業等予算実務講座Q & A --- .....			36
道路占用Q & A 地方分権に伴う国の道路占用関係通達の取扱いについて .....	道路局路政課 道路利用調整室	39	
<b>現場の 取り組み事例</b> 《道路広報の取組み》 南部国道事務所の広報活動について .....	比 嘉 功	42	
<b>訴訟事例紹介</b>			
歩道に設けられた水路蓋が崩落したところに 自転車が転落した事故について道路の管理瑕疵が争われた事例 .....	青 柳 敬 直	48	
— 自転車転落事故損害賠償請求事件 —			
連載 道と思想 (その26) .....	三 木 克 彦	55	
<b>とんび の広場</b> 青森県の道の駅 (青森県) .....	西 岡 忠 大	59	
交通需要マネジメント (TDM) 施策の合わせ技 (新潟市) .....	溝 井 晋 平	63	
<b>連載 / 社会実験</b>			
にぎわいと活気を取り戻す大社町社会実験 ～通り名で道案内～ .....	川 上 陽 司	66	
時・時・時 .....		72	



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

# 高速道路の料金社会実験

## 中間取りまとめについて

道路局有料道路課

### 一 はじめに

我が国の高速道路は、高速国道等約八、〇〇〇km、都市高速等約七〇〇kmが開通していますが、現在の料金体系のもとでは、並行する一般道路を含めて渋滞や環境への負荷などの課題が依然として生じています。

また、都市部への交通集中による深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援、物流コストの低減など政策的な課題に対して、料金施策により既存の高速道路ネットワークを極力有効活用し、重点的に取り組むことが必要です。

昨年末に閣議決定された「道路特定財源の見直しに関する具体策」（資料1）においては、高速

道路料金の引下げなどによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとされています。

このため料金引下げに伴う効果と影響及びその際の減収額等の把握を目的として以下のメニューによる料金社会実験を今年六月より順次開始し、平成二〇年度以降の新たな措置に向け、詳細の検討を進めます（表1）。

#### ①都市部の深刻な渋滞の解消

大都市圏の高速道路ネットワークを有効活用するための料金割引導入に向けた社会実験

#### ②地域活性化の支援

地方部で国道に並行する高速道路を有効活用し、現道の課題を解消・緩和するための料

金割引導入に向けた社会実験

#### ③物流の効率化（物流コストの引き下げ）

物流の効率化を促進するための料金割引導入に向けた社会実験

## 道路特定財源の見直しに関する具体策

平成18年12月8日

閣議決定

我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のため必要な道路整備を計画的に進めることは、引き続き、重要な課題である。他方、我が国財政は極めて厳しい状況にあり、国民負担の最小化のため、歳出削減を徹底し、ゼロベースで見直すことが必要となっている。

このため、昨年末の政府与党合意、行革推進法等に基づく道路特定財源の見直しについては、以下に定めるところにより行うものとする。

- 道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に精査し、引き続き、重点化、効率化を進めつつ、真に必要な道路整備は計画的に進めることとし、19年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成する。特に、地域間格差への対応や生活者重視の視点を踏まえつつ、地方の活性化や自立に必要な地域の基幹道路の整備や渋滞解消のためのバイパス整備、高速道路や高次医療施設への広域的アクセスの強化など、地域の自主性にも配慮しながら、適切に措置する。
- 20年度以降も、厳しい財政事情の下、環境面への影響にも配慮し、暫定税率による上乘せ分を含め、現行の税率水準を維持する。
- 一般財源化を前提とした国の道路特定財源全体の見直しについては、税率を維持しながら、納税者の理解を得ることとの整合性を保ち、
  - ① 税収の全額を、毎年度の予算で道路整備に充てることを義務付けている現在の仕組みはこれを改めることとし、20年の通常国会において所要の法改正を行う。
  - ② また、毎年度の予算において、道路歳出を上回る税収は一般財源とする。
- なお、以上の見直しと併せて、我が国の成長力や地域経済の強化、安全安心の確保など国民が改革の成果を実感できる政策課題に重点的に取り組む。その一環として、国民の要望の強い高速道路料金の引下げなどによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとし、20年の通常国会において、所要の法案を提出する。

※ 下線は筆者において付記したものである。

表1 平成19年度料金社会実験について

		主な割引内容
① 都市部の深刻な渋滞の解消	首都高速・阪神高速の利用距離に応じた料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>■首都高速（日曜・休日）の距離別割引【8/19～】               <ul style="list-style-type: none"> <li>・0～10km：3割引</li> <li>・10～20km：2割引</li> <li>・20km～：1割引</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: right;">など</p>
	環状道路の料金割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>■圏央道               <ul style="list-style-type: none"> <li>・通過交通の料金を3割引【8/1～】</li> </ul> </li> <li>■アクアライン               <ul style="list-style-type: none"> <li>・6～9時、17～20時：35%割引 (普通車：2,320円→1,500円)【8/20～】</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: right;">など</p>
② 地域活性化の支援	地域の高速道路の更なる利活用を図る時間帯料金割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>■平日昼間割引【8/20～】               <ul style="list-style-type: none"> <li>・9～17時：3割引 (約10箇所)</li> </ul> </li> <li>■平日夕方割引【8/20～】               <ul style="list-style-type: none"> <li>・15～17時：3割引 (約30箇所)</li> </ul> </li> <li>■一般有料道路の時間帯割引【8/20～】 (6箇所)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・6～9時、17～20時：5割引</li> <li>・0～4時：3割引</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■休日渋滞ポイントにおける時間帯料金割引               <ul style="list-style-type: none"> <li>・日曜上り20～22時：5割引【6/24～】</li> <li>・土曜上り20～22時：5割引【8/25～】など</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: right;">(4箇所)</p>
	③ 引物物流下コの効ト率の化	<ul style="list-style-type: none"> <li>■夜間の料金割引時間帯の拡大               <ul style="list-style-type: none"> <li>・23～24時：3割引【6/24～】</li> <li>・22～23時：2割引【8/1～】</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: right;">(3箇所)</p>
本四道路における物流の効率化、観光振興に資する料金割引		<ul style="list-style-type: none"> <li>■大型車深夜割引（神戸・鳴門ルート、児島・坂出ルート）               <ul style="list-style-type: none"> <li>・0～4時：3割引【8/20～】</li> </ul> </li> <li>■普通車土曜・休日割引（尾道・今治ルート）               <ul style="list-style-type: none"> <li>・9～17時：2割引【8/25～】</li> </ul> </li> </ul>

## 二 中間とりまとめについて

前記①で紹介しましたとおり、平成二〇年度以降の新たな措置に向けた検討を行うため、①「都市部の深刻な渋滞の解消」、②「地域活性化の支援」、③「物流の効率化（物流コストの引き下げ）」という三つの大きな柱をメニューとした高速道路の料金社会実験を今年六月から実施してきたところですが、そのうち、①「都市部の深刻な渋滞の解消」及び③「物流の効率化（物流コストの引き下げ）」の社会実験について、代表的な例を取り上げて、実験の中間とりまとめを紹介したいと思います。

また、本州四国連絡高速道路においても、物流の効率化及び観光振興の観点から料金社会実験を実施しているところであり、それらの実験についても中間とりまとめをご紹介します。

### 1 「都市部の深刻な渋滞の解消」のための

#### 料金社会実験中間とりまとめ

##### (1) 東京湾アクアラインにおける

##### 料金社会実験中間とりまとめ

##### ① 実験概要

東京湾の東京都、神奈川県側と千葉県側、例えば、浮島⇄成田空港などの交通は、首都高湾岸線・東関東道経由のルート（以下、「湾岸

ルート」）に比べて、東京湾アクアライン経由のルート（以下、「アクアルート」）の料金が割高になっているため、湾岸ルートの利用が多く、湾岸道路は慢性的な交通混雑が発生しています。

こうした状況を改善するため、社会実験として湾岸ルートとアクアルートの料金面での競争条件を揃え、ユーザーの選択性を高める料金割引を導入し、交通の変化、影響などを調査する料金社会実験を実施しております。

本社会実験については、今年の八月二〇日から実験期間を下記のとおり三段階に分け、割引内容を変化させながら実施するものであり、現在は第三段階の実験を行っております。

・ 第一段階（八月二〇日（月）～九月二四日（月））…アクアライン時間帯割引

東京湾アクアライン（浮島IC⇄木更津金田IC）の通行料金を通勤時間帯（六～九時、一七～二〇時）においてETC車限定で割引くというもので、普通車の場合、通常料金二、三二〇円が一、五〇〇円に割引かれます（図一）。

・ 第二段階（九月二五日（火）～一〇月二八日（日））…特定区間割引

第一段階の実験は一時終了し、東京湾アクアライン浮島ICと東関東道等のIC

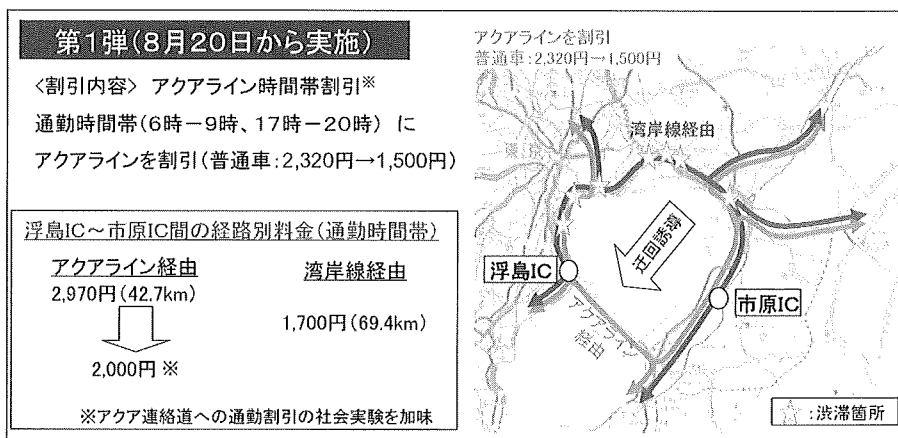


図1

（※）との間の料金を、終日、湾岸ルート  
の料金十五〇〇円（普通車の場合）程度に  
割引くというものです（図2～4）。

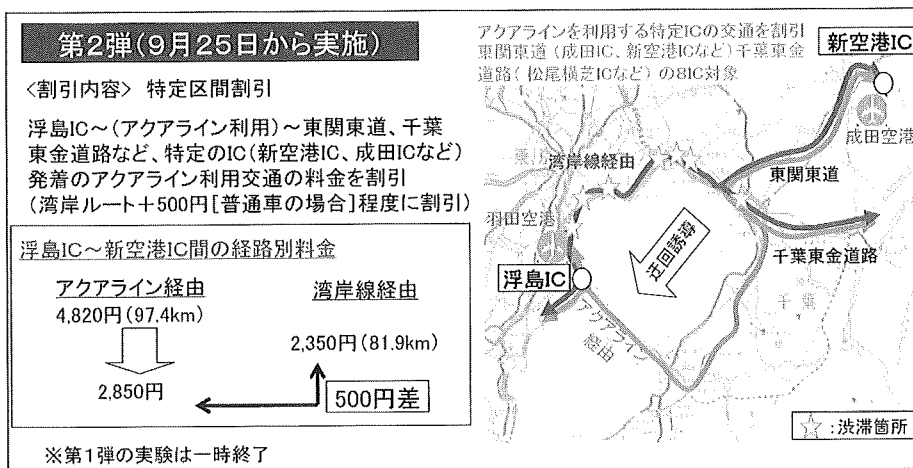


図 2

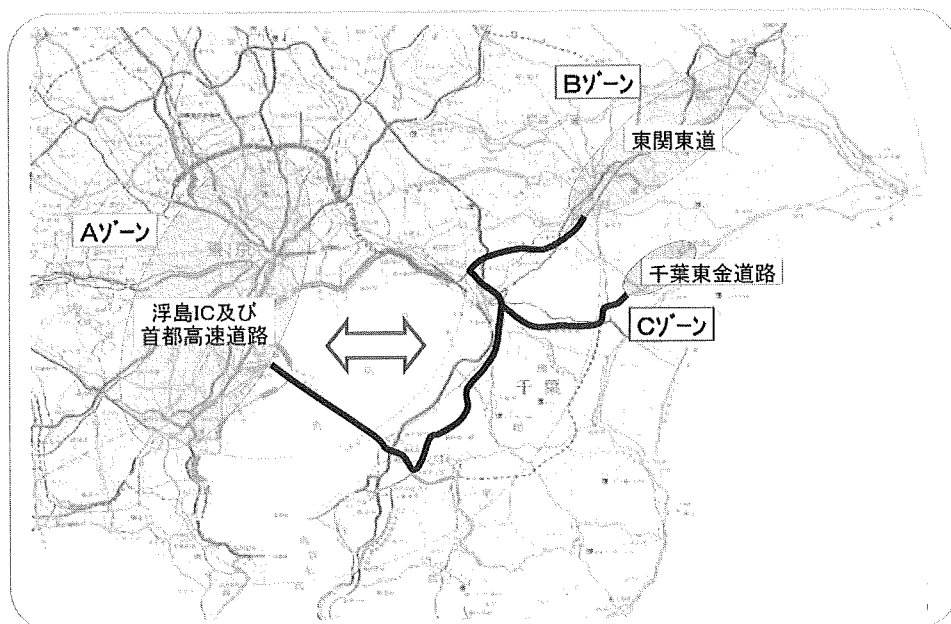


図 2 特定区間割引適用区間

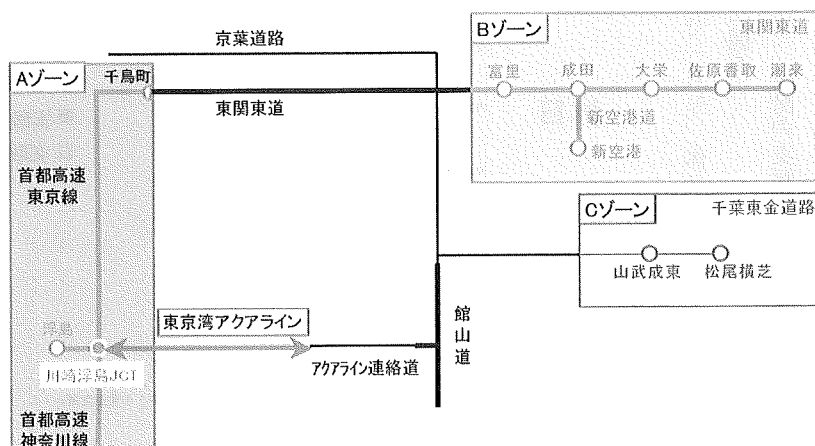
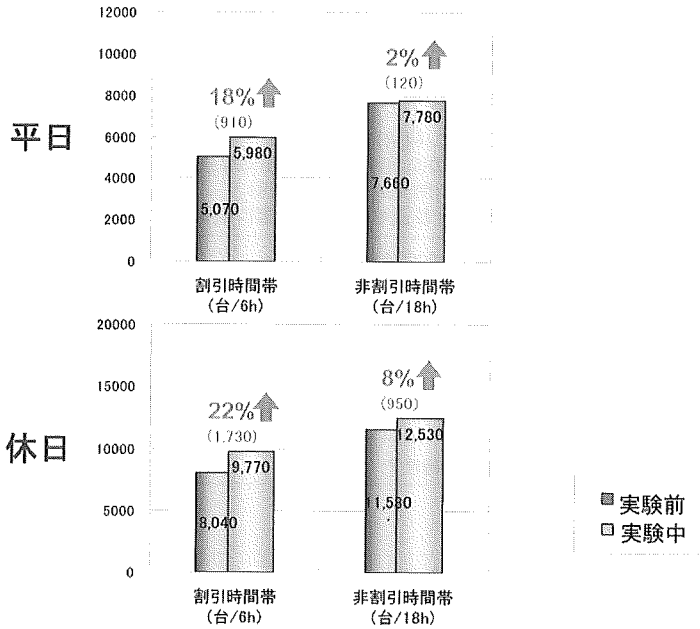


図 3 特定区間割引対象IC

※ 対象 I C : 東関東道及び新空港道(富里、成田、新空港、大栄、佐原香取、潮来)千葉東金道路(山武成東、松尾横芝)の八 I C

・第三段階(二〇月二九日(月)～)..  
アクアライン時間帯割引+特定区間割引

第一段階、第二段階の割引を同時に実施



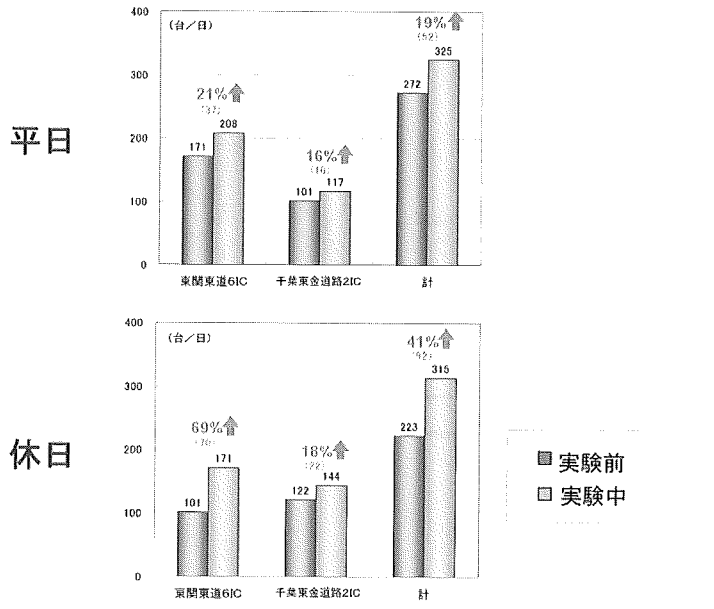
出典：NEXCO東日本  
 ※交通量は次の期間の平均交通量  
 実験前：H19.7.9～8.5  
 実験中：H19.8.20～9.24  
 ※8/6～8/19はお盆、7/15・9/6・9/7は台風による影響が大きいため対象外とした。  
 ※交通量は10台単位でとりまとめており、合計に誤差が生ずる場合がある。  
 ※割引時間帯とは、6時～9時、17時～20時の合計6時間である。

図5 アクアライン交通量 (ETC車)

② 実験の中間結果  
 《交通量の変化》

するといふもので、現在も継続実施中です。

第一段階の実験、アクアライン時間帯割引において、アクアライン利用交通量は、実験前と比較して、割引時間帯において平日



出典：NEXCO東日本  
 ※交通量は次の期間の平均交通量  
 実験前：H19.7.9～8.5  
 実験中：H19.9.25～10.14  
 ※8/6～8/19はお盆、7/15は台風による影響が大きいため対象外とした。  
 ※対象 6 I C とは、「富里、成田、新空港、大栄、佐原香取、潮来」の東関東道 6 I C、「山武成東、松尾横芝」の千葉東金道路 2 I C

図6 対象 8 I C 発着のアクアライン交通量 (ETC車)

で一八%、休日で二二%増加しています(図5)。  
 第二段階の実験、特定区間割引において、対象 8 I C 発着のアクアライン交通量は、実験前と比較して、一九%～四一%増加しており、特に休日の東関東道では六九%増加と、より高い伸びとなっています(図6)。

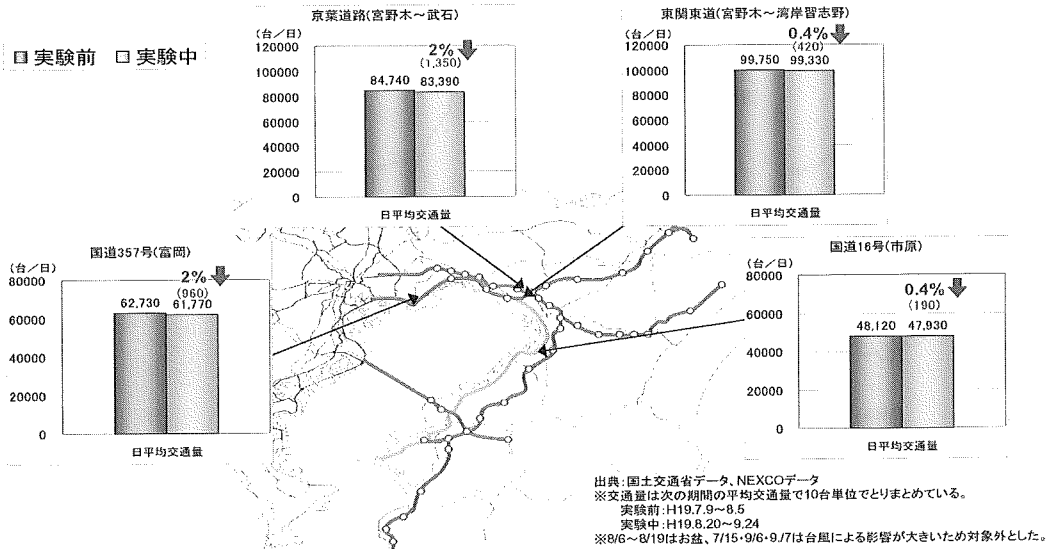


図7 交通の変化（第1段階：アクアライン時間帯割引）《周辺道路の交通状況への影響（平日）》

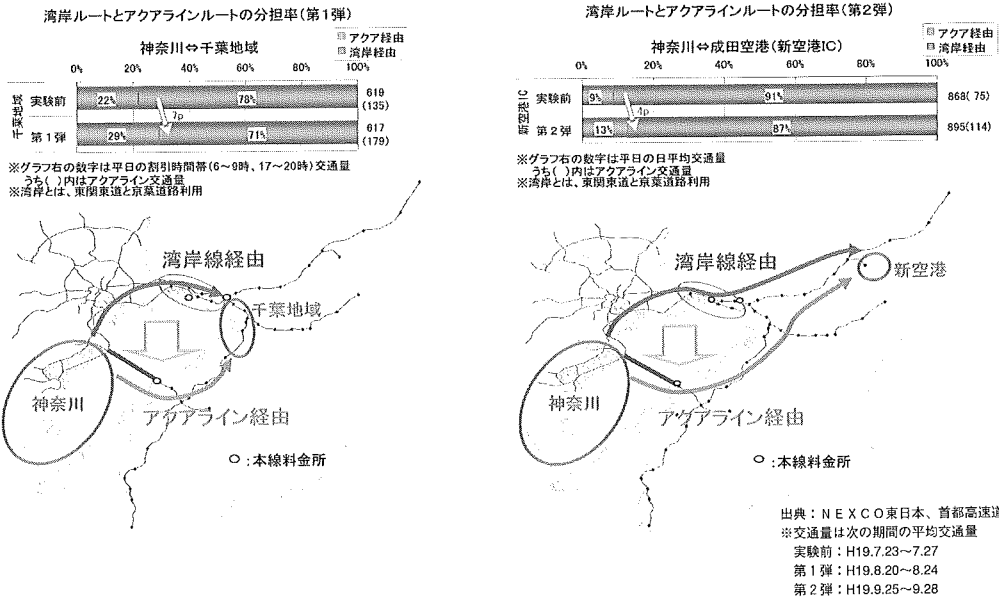


図8 湾岸ルートからアクアラインルートへの転換

- ・湾岸道路の交通量は、実験前と比較して、減少傾向にあり、アクアライン時間帯割引、特定区間割引とともに、湾岸ルートからアクアラインルートへの転換が見られています（図7・8）。
- (2) 圏央道における料金社会実験 中間取りまとめ
- ① 実験概要
- 圏央道（八王子JCT～鶴ヶ島JCT）は、今年六月二三日に八王子JCT～あきる野IC間が開通し、中央道と関越道という二つの高速道路が圏央道を介して結ばれるようになりました。
- 放射方向の高速道路（中央道・関越道）と接続する圏央道の環状道路機能を一層発揮するため、今年八月からは、具体的な社会実験として、ETC車を対象に、圏央道全線利用割引及び中央道（高井戸方面）圏央道連続利用割引を実施しております。
- ・圏央道全線利用割引（三割引）

都心の通過交通を圏央道に

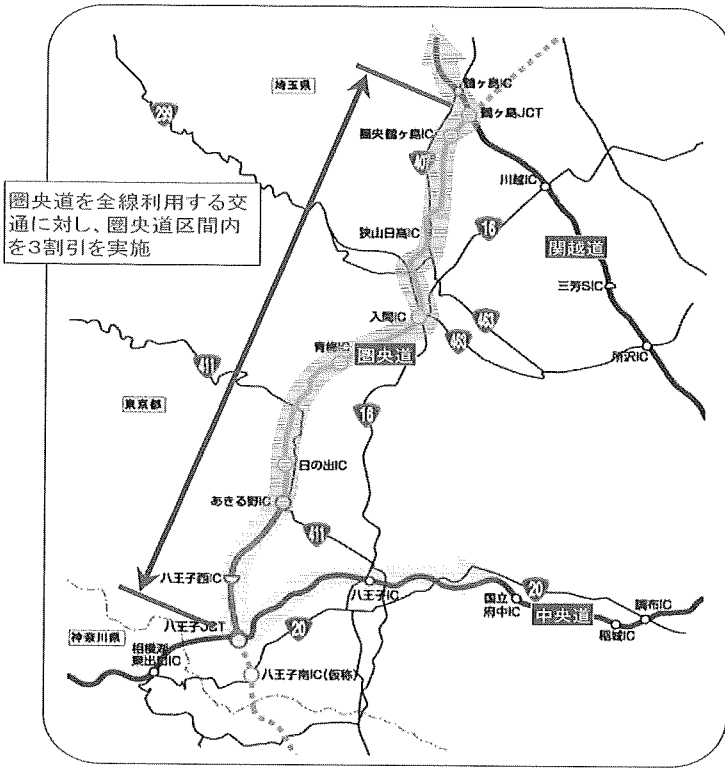


図9 圏央道全線利用割引(3割引)の概要

迂回誘導させるため、圏央道を全線利用する交通に対し、ETC車限定で圏央道区間の割引(三割引)五〇〇円引「普通車の場合」を実施しております(図9)。

- ・中央道(高井戸方向) 圏央道連続利用割引(三〇〇円引「普通車の場合」)

圏央道に並行する国道一六号等の渋滞緩和を図るため、中央道高井戸方面(八王子IC・八王子本線料金所)から圏央道(八王子西IC)圏央鶴ヶ島IC)を利用する交通に対し、割引(三〇〇円引「普通車の場合」)を実施します(図10)。

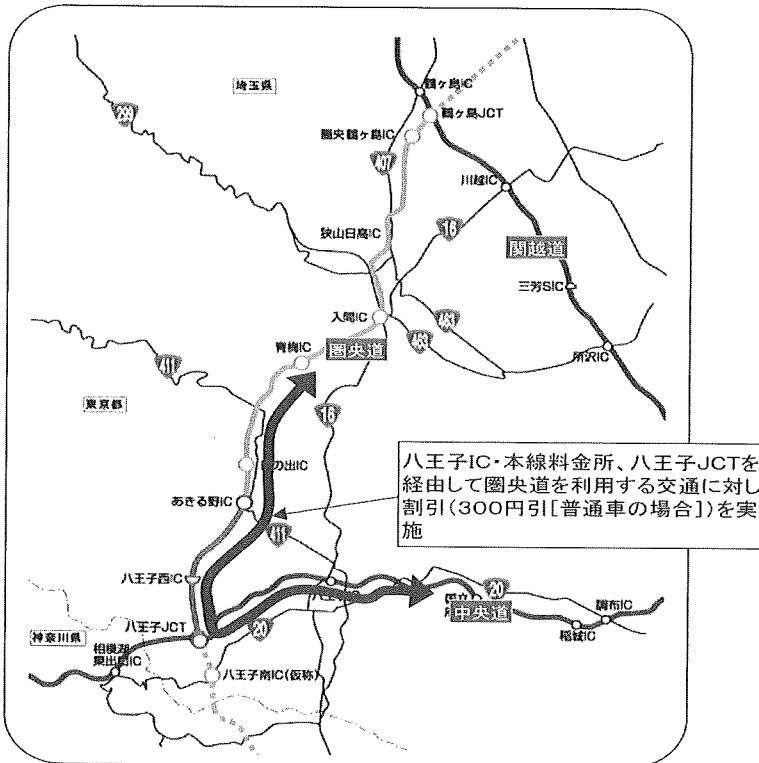


図10 中央道(高井戸方向)圏央道連続利用割引の概要

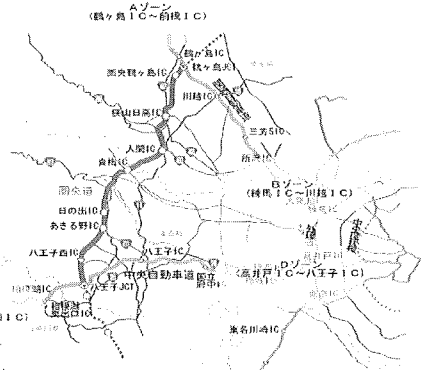
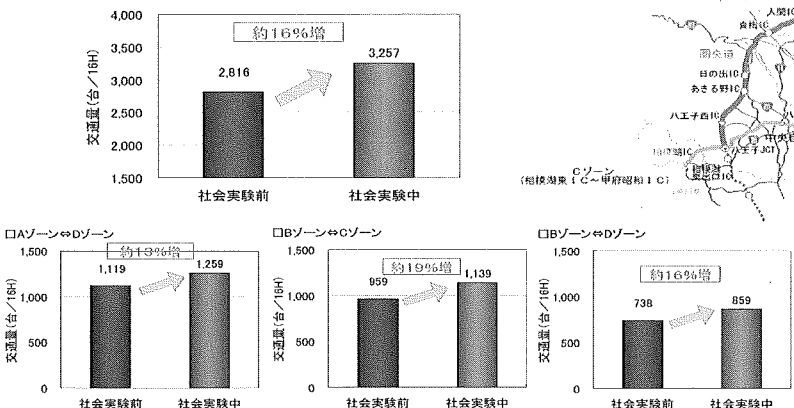
② 実験の中間結果  
《交通量の変化》

- ・圏央道を全線利用する交通量は、実験前と比較して、約一六%増加しています(図11)。
- ・中央道と圏央道を連続利用する交通量は、実験前と比較して、約一三%増加しています。



〈割引内容(ETC車)〉全線利用割引  
全車種・終日 30%割引  
※圏央道を全線利用する交通のうち、A⇔D、B⇔C、B⇔DのゾーンのIC間を利用する車両が対象(A⇔Cのゾーンを除く)

■圏央道全線利用交通(Aゾーン～Cゾーン除く)

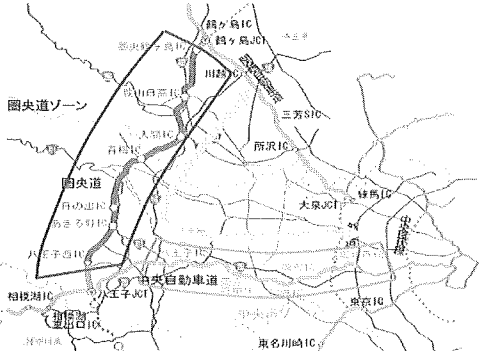
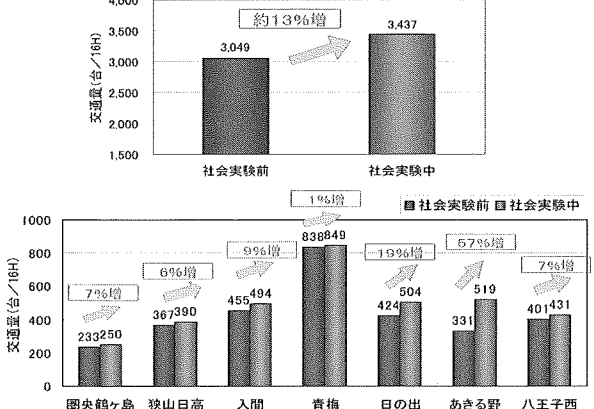


出典: NEXCOデータ  
※交通量は次の期間の平均交通量  
社会実験前: H19.7.23～7.24  
社会実験中: H19.8.27～8.28  
※時間帯: 6:00～22:00(16H)  
【早朝夜間割引時間帯除く】  
※交通量はETC搭載車のみ

図11 交通の変化【圏央道】(圏央道全線利用割引)

〈割引内容(ETC車)〉連続利用割引  
全車種・終日 300円引  
※中央道(高井戸方面)と圏央道のゾーンのIC間を利用する車両が対象

■中央道(高井戸方面)・圏央道連続利用交通量



出典: NEXCOデータ  
※交通量は次の期間の平均交通量  
社会実験前: H19.7.23～7.24  
社会実験中: H19.8.27～8.28  
※時間帯: 6:00～22:00(16H)  
【早朝夜間割引時間帯除く】  
※交通量はETC搭載車のみ

図12 交通の変化【圏央道】(中央道(高井戸方向)・圏央道連続利用割引)

す(図12)。  
・実験前と比較して、圏央道の交通量は約一八%増加する一方で、並行する一般国道一六号の交通量は、約一八%減少、八王子ICの利用交通量は約五%減少しています(図13)。

① 実験概要  
国内長距離輸送の約五割が、高速道路を二二時～四時に利用していることから、物流の効率化を図るため、上記時間帯の一部で平成一六年一月から深夜割引(午前〇～四時)を導入しました。

しかしながら、割引適用を受けるため、一般道路に一旦降りる車両や深夜の料金所付近では待ち車両が大量に存在し、一般道路の沿道環境や料金所周辺の安全面で課題が発生するおそれがあります(写真1・2)。

2 「物流の効率化(物流コストの引き下げ)」のための料金社会実験中間取りまとめ  
《夜間に割引料金で利用できる時間を拡大する社会実験》

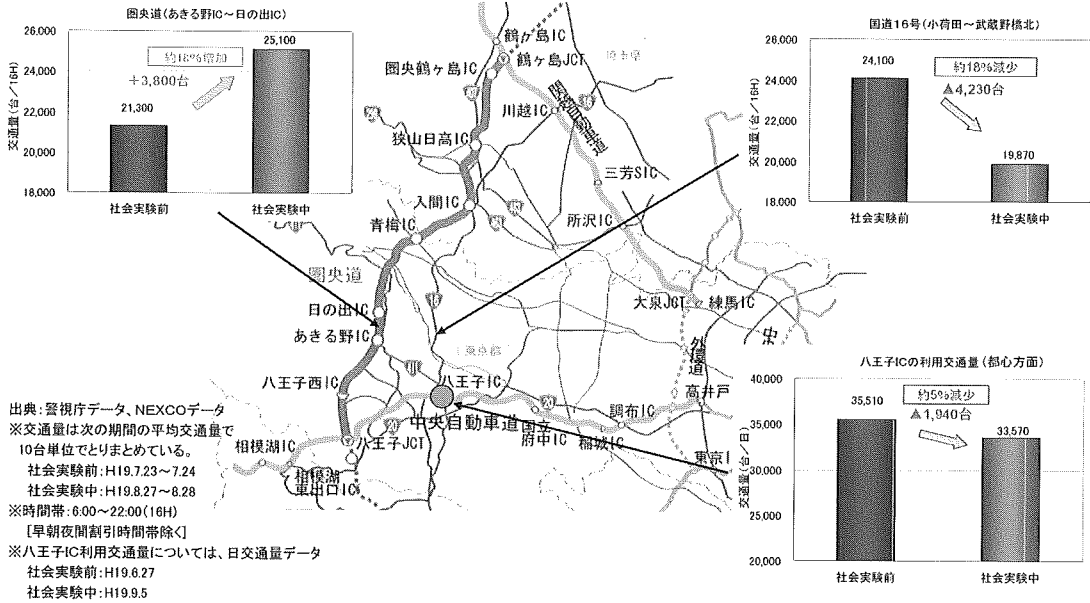


図13 圏央道に並行する国道16号等の渋滞緩和の例

このため、深夜割引の適用時間を拡充することにより、一般道路を走行している大型車等について高速道路への転換を誘導し、一般道路及び高速道路における交通量の変化や料金収入に与える影響を検証する目的で、東名高速道路、名神高速道路、東名阪自動車道において、夜間に割引料金で利用できる時間を拡大する



写真1 一般道路を走行する大型車(国道1号(静岡市八坂付近))

2。  
 ② 実験の中間結果  
 (東名高速道路・裾野IC~東京ICの例)  
 夜間に割引料金で利用できる時間を拡大する社会実験につきましては、東名高速道路、名神高速道路、東名阪自動車道において実施しておりますが、ここでは、東名高速道路の事例をご紹介します。

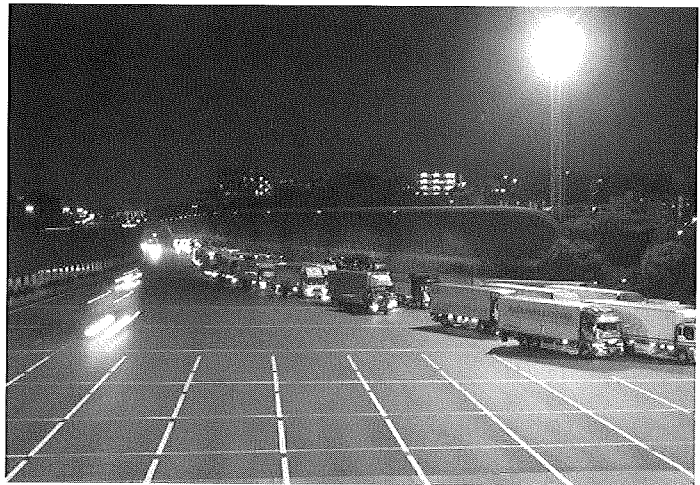


写真2 深夜の料金所付近における待ち車両(東名高速道路上り線・東京料金所付近)

表 2

■開始日時及び割引率

開始日時	22時～23時	23時～24時
平成19年6月24日（日）23時から	—	30%割引
平成19年8月1日（日）22時から	20%割引	30%割引

■割引対象車両

E T C車両限定で、対象のICを指定の時刻に流出する車両（全車種）

■対象となる出口IC（流出のみ）（図14）

- 東名高速道路：裾野IC～東京IC
- 東名阪・伊勢湾岸道路：みえ川越IC～亀山IC
- 名神高速道路：栗東IC～西宮IC等

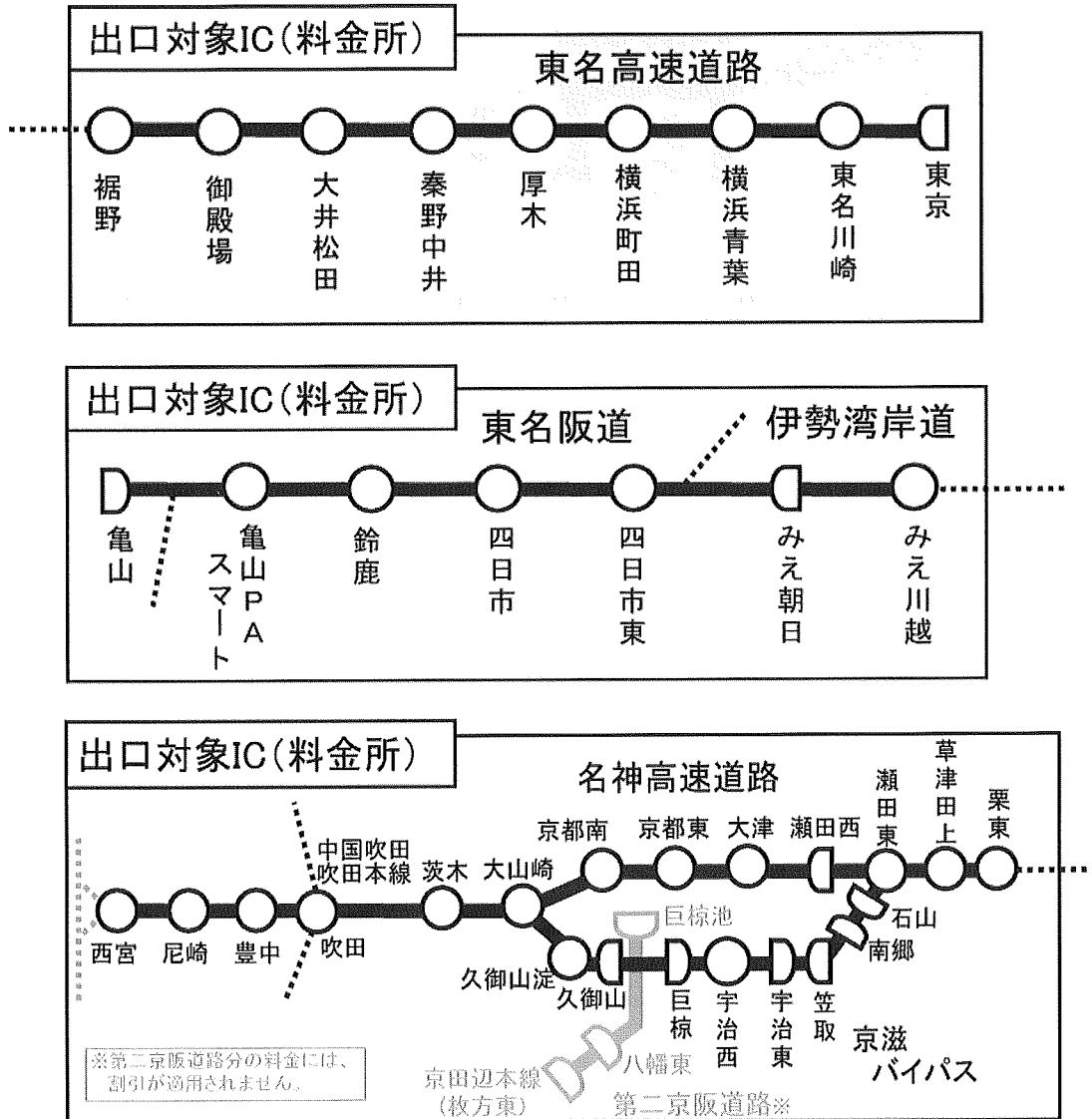


図 14 対象となる出口IC（流出のみ）

・東京料金所（終点料金所）の交通量の変動について

既存のピーク時間帯午前〇時～〇時一五分の大型車交通量が約五割減少し、料金所周辺における割引待ち車両は解消しました

（図15・16）。

拡充した割引時間帯（二三時台）の大型車交通量は約三割増加しました（図16）。

・一般道の交通量の減少について  
清水IC～富士川スマートIC間の二〇

■東名 東京料金所上り線:大型車交通量

※実験前 H19.6.4~6.21 月~木  
実験① H19.6.25~7.31 月~木  
実験② H19.9.3~10.18 月~木

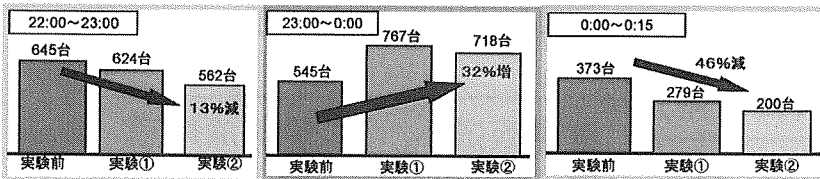
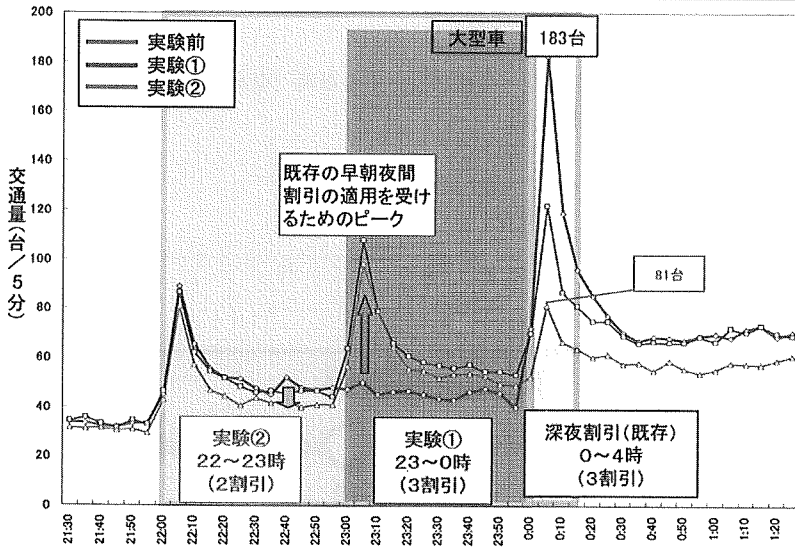
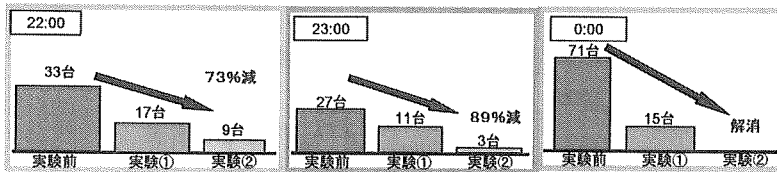


図15 交通量の変化（東京料金所上り線（大型車））

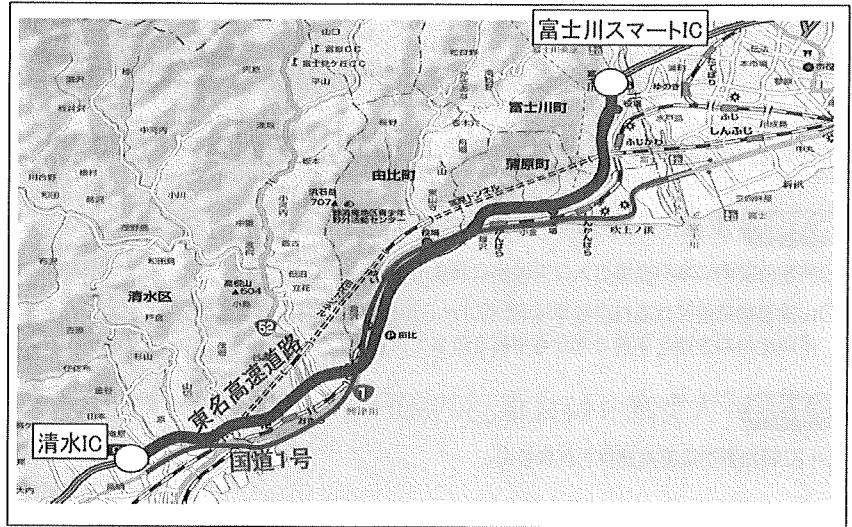
■料金所周辺の待ち車両の増減



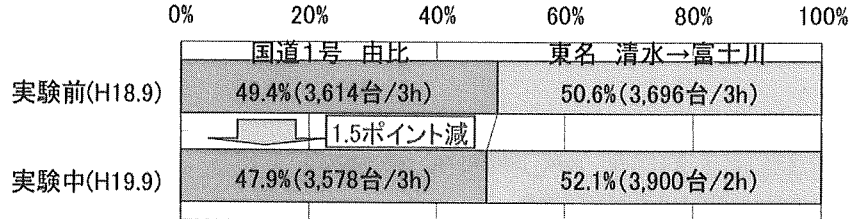
※海老名SA～東京TB間の路肩等における駐車車両台数を目視により確認  
（実験前:6/20、実験①:7/18、実験②:8/28）

図16 料金所周辺における割引待ち車両

〃二三時の上りの交通量（全車）を見ると、実験前と比較して一般道のシェアが一・五ポイント減少しております（四九・四％↓四七・九％）（図17）。



全車交通量(20時~23時)



大型車交通量(20時~23時)

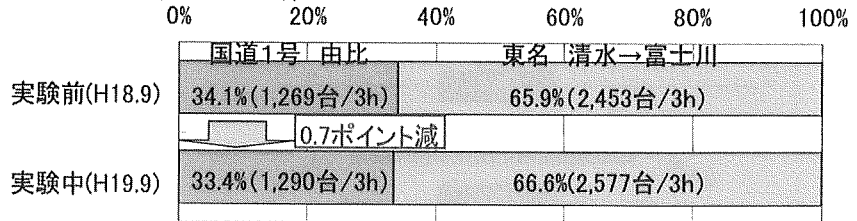


図17 一般道の交通量の減少

3 本州四国連絡高速道路における  
料金社会実験の中間取りまとめ

① (1) 夜間割引社会実験  
実験概要

本州と四国間の物流機能強化を図るとともに、淡路島内の大型車迂回交通による一般道沿道環境問題の改善などを期待し、神戸淡路鳴門自動車道及び瀬戸中央自動車道において深夜割引

引を八月二〇日より実施しております。

ETC車限定で、午前〇時～四時に走行する大型車、特大車を割引対象とし、本州と四国間を直通で走行した場合は全区間の料金を三〇％割引するもので、神戸淡路鳴門自動車道においては、本州と四国間を直通で走行しない場合においても、淡路島内区間を三〇％割引するものです(図18、20)。

② 実験の中間結果

本州四国連絡高速道路においては、夜間割引社会実験を神戸淡路鳴門自動車道及び瀬戸中央自動車道で実施しておりますが、ここでは、神戸淡路鳴門自動車の事例を、ご紹介したいと思います。

・ 割引時間帯における本四道路の交通量が実験前に比べ八～九％程度増加しました(図21)。

・ 淡路島内における一般道利用交通の本四道路への転換が進み、沿道の夜間騒音が要請限度を下回るなど、社会実験による沿道環境の改善がみられました(図22・23)。

・ 本四道路の利用頻度増など、物流事業者の利用形態への影響がみられました(図24)。

(2) 休日割引社会実験

① 実験概要

西瀬戸自動車道(しまなみ海道)における観光交通需要を促進させ、地域間交流の活性化を

神戸淡路鳴門自動車道・瀬戸中央自動車道（瀬戸大橋）における割引

**本州と四国間の直通走行** と **淡路島内区間走行** が割引対象です。

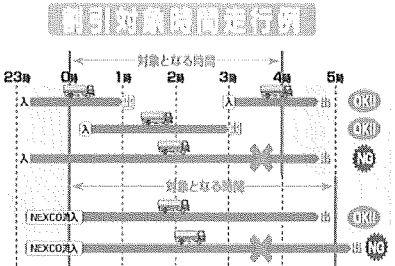
**実施時間** 夜間(午前0時～午前4時)

- 実施時間内に本四道路の入口又は出口料金所を通過して下さい。
- 山陽自動車道又は高松自動車道(NEXCO)から連続してご利用の場合は、本四出口料金所を午前0時から午前5時までに通過して下さい。

**対象車種** 「大型車」「特大車」30%OFF!

○ETC 特別割引は重複適用されません。

※利用回数又は利用方向の制限はありません。

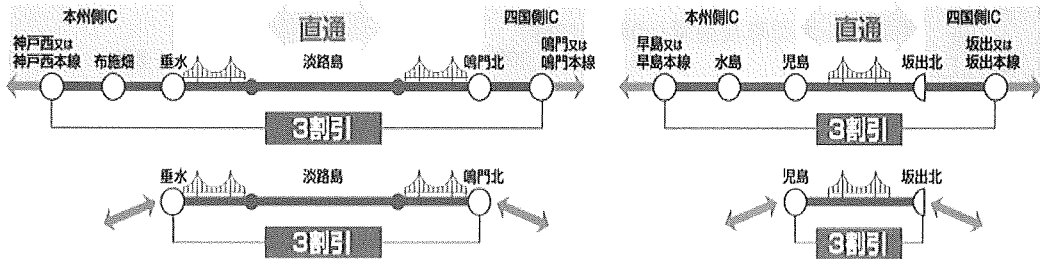


出典：本州四国連絡高速道路(株)

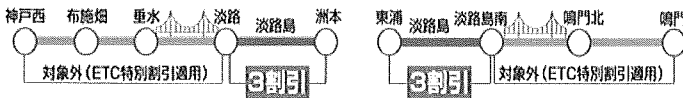
図 18

**割引対象走行例** ○●○ 対象区間    ○→ 対象外区間

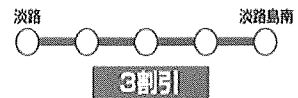
①本州と四国間を直通走行する場合



②淡路島の一部を含んで走行する場合



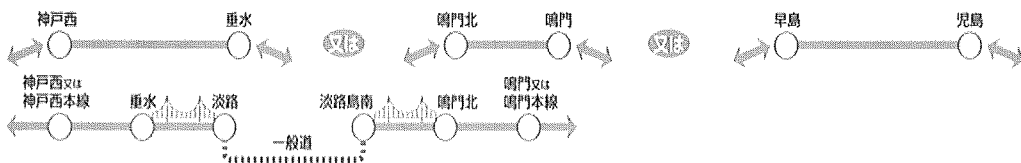
③淡路島のみ走行する場合



出典：本州四国連絡高速道路(株)

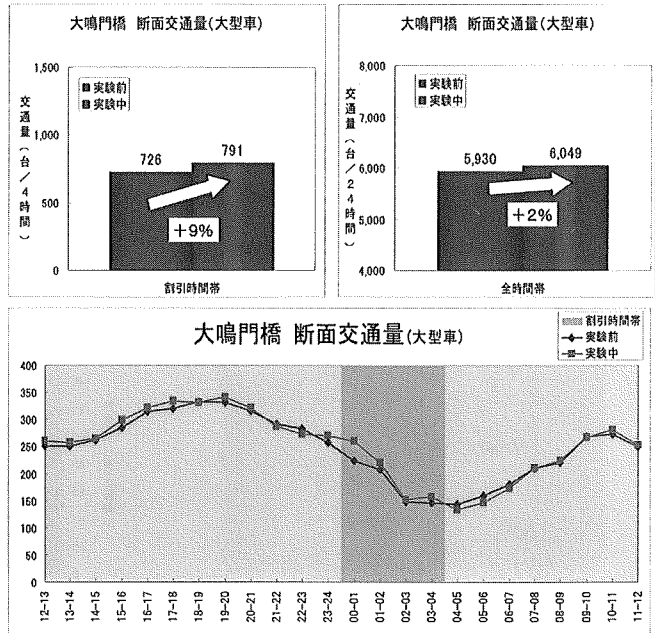
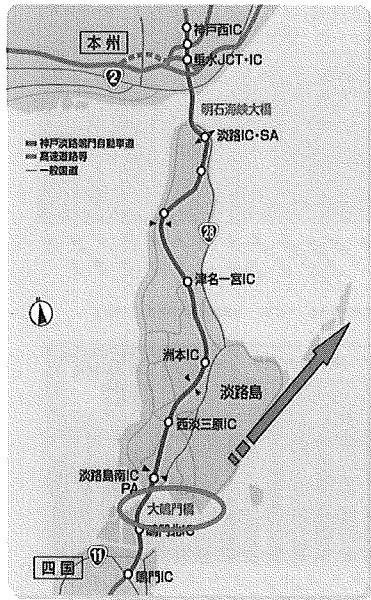
図 19

**割引対象とならない走行例** (ETC特別割引は適用されず)



出典：本州四国連絡高速道路(株)

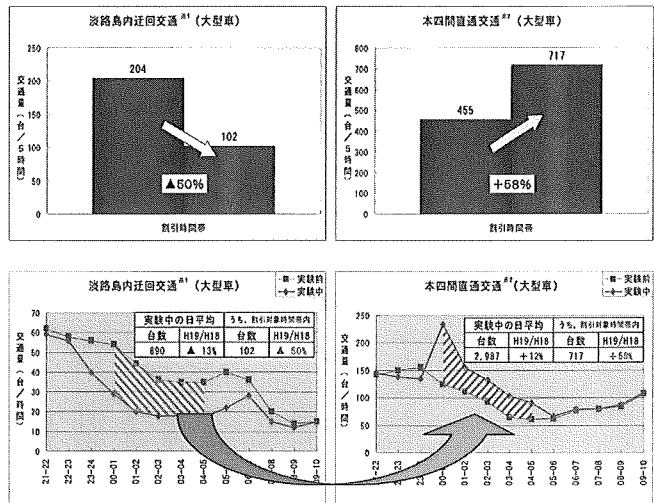
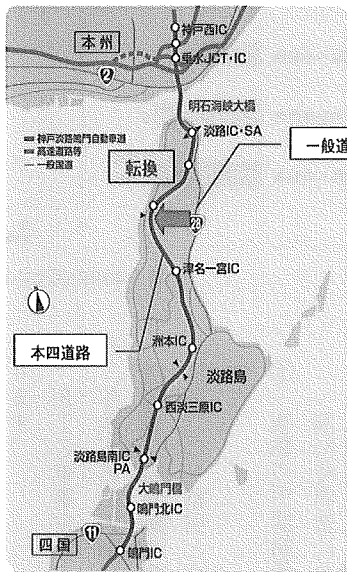
図 20



※) 交通流測定器(トラフィックカウンタ)のうち大型車の値  
 ※) 実験前: H18. 8. 21~10. 22  
 実験中: H19. 8. 20~10. 21

出典: 本州四国連絡高速道路(株)

図 21 神戸淡路鳴門自動車道における交通量の変動



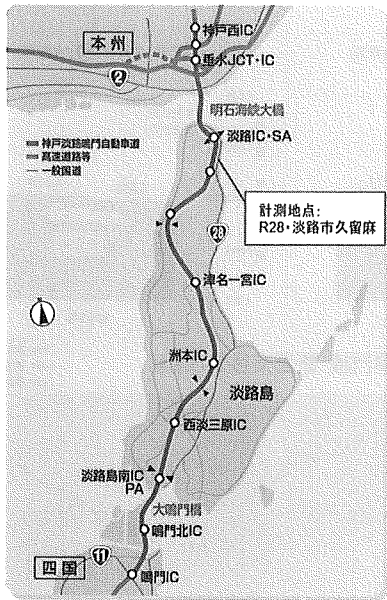
一般道から本四道路に転換

※1 淡路島迂回走行: 本州-四国間の交通で、海峽部は本四道路を利用するものの、淡路島の(一部)区間は一般道を走行している車両  
 ※2 本四間直通交通: 本州-四国間の交通で、途中淡路島で一般道に降りることなく、全線を本四道路利用の交通

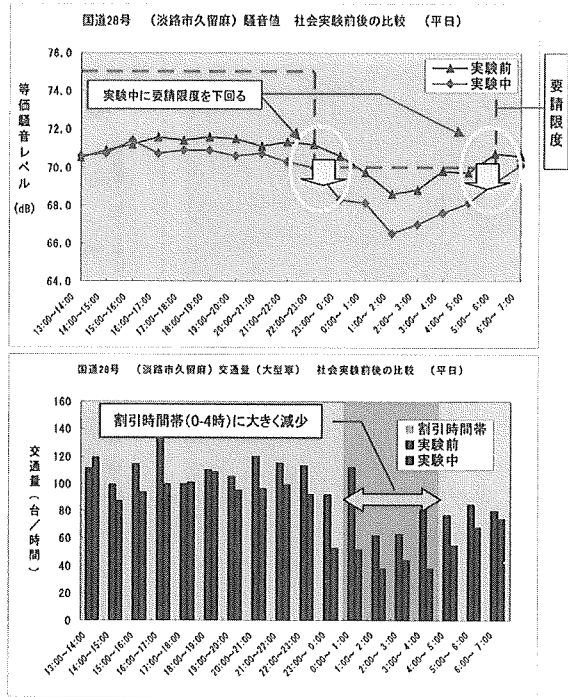
※) ETC走行データから抽出  
 ※) 実験前: H18. 9. 2~10. 1  
 実験中: H19. 9. 1~9. 30

出典: 本州四国連絡高速道路(株)

図 22 淡路島内迂回走行への効果



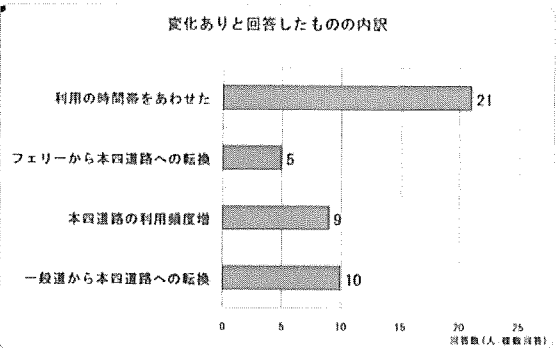
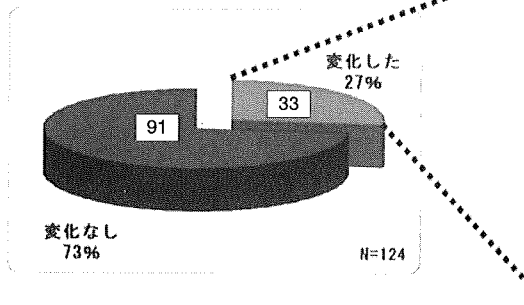
※) 実験前：平成19年7月24日（火）13時～  
 実験中：平成19年9月25日（火）13時～  
 ※) 天候は両日もとも晴れ



出典：本州四国連絡高速道路㈱

図 23 淡路島内沿道環境（道路騒音）の低減

社会実験により利用方法に変化がありましたか？  
 （神戸淡路鳴門自動車道）



出典：本州四国連絡高速道路㈱

図 24 物流事業者等の意識動向

支援する目的で、八月二五日より西瀬戸自動車道において休日割引を実施しております。

ETC車限定で、土日祝日の午前九時～午後五時に西瀬戸自動車道を走行する普通車、軽自動車等を割引対象とし、全区間二〇％割引とするものです（図25・26）。

② 実験の中間結果

- ・ 割引時間帯における本四道路の交通量が実験前に比べ、八～一〇％程度増加しました（図27）。
- ・ 目的地を西瀬戸自動車道沿線に変更するなど、観光目的の旅行形態への影響がみられました（図28）。
- ・ 九月の沿線観光諸施設の入込み客数が前年同月に比べ二〇～三〇％程度増加しました（図29）。



# 西瀬戸自動車道（しまなみ海道）における割引

ETC車  
限定

**実施時間** 土日祝日 昼間(午前9時～午後5時)

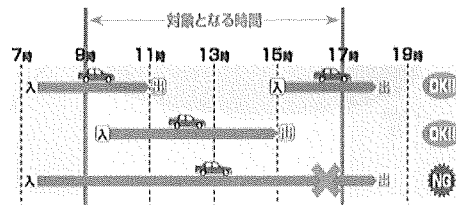
○実施時間内に本四道路の入口又は出口料金所を通過して下さい。

**対象車種** 「普通車」「軽自動車等」20%OFF!

○ETC 特別割引は重複適用されません。

※利用回数、利用区間の制限はありません。

## 割引対象時間走行例

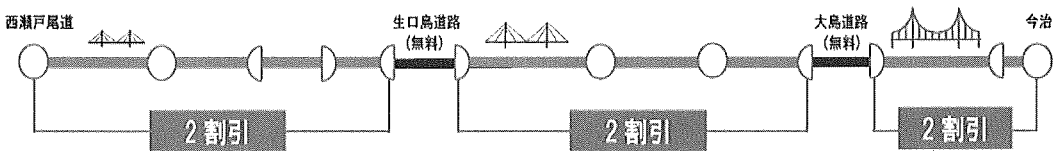


出典：本州四国連絡高速道路(株)

図 25

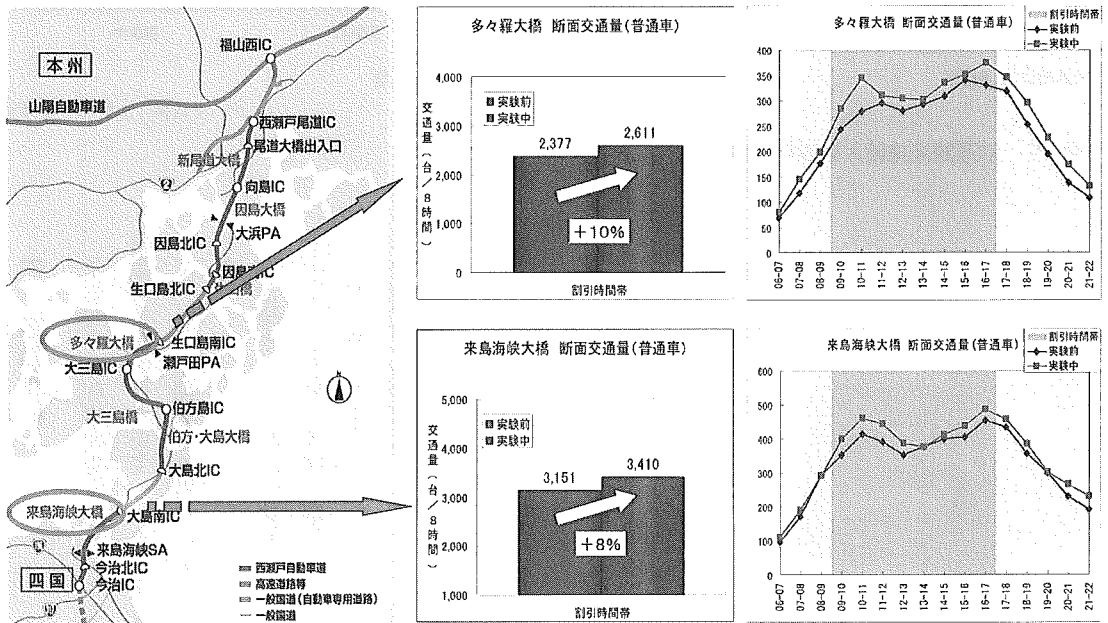
## 割引対象走行例

全ての区間で割引



出典：本州四国連絡高速道路(株)

図 26



※) 普通車は、交通流測定器(トラフィックカウンタ)のうち小型車の値  
 ※) 実験前：H18.9.2～10.1の日曜日  
 実験中：H19.9.1～9.30の日曜日

出典：本州四国連絡高速道路(株)

図 27 交通量の変動【西瀬戸自動車道】

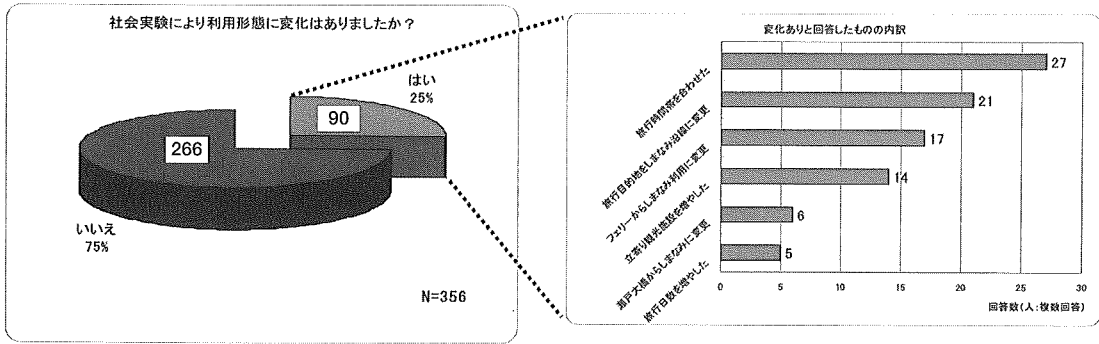
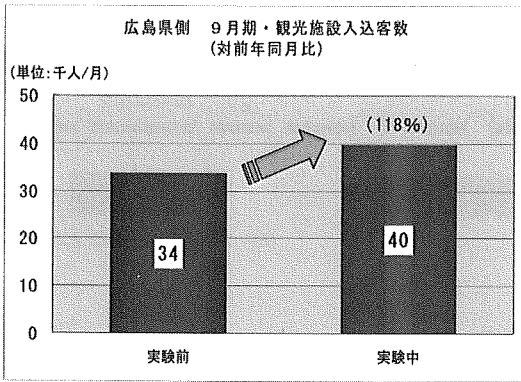
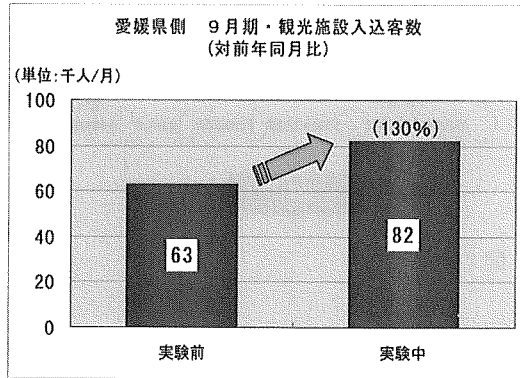


図 28 西瀬戸自動車道利用者の意識動向



対象施設数 6施設



対象施設数 8施設

データ提供：広島県、愛媛県

図 29 沿道観光施設入込客数への効果

### III 終わりに

今年六月から順次実施しております高速道路の料金社会実験について、代表的なものに対象を絞って、その中間結果を簡単にご紹介してまいりました。

引き続き、料金割引の効果についてより詳細な分析を行うため、実験を継続してまいります。

今回ご紹介できなかったメニュー、箇所の料金社会実験につきましても、今後、機会がありましたら皆様にご紹介してまいりたいと考えております。

# 首都直下地震の対応について

## 国土交通省道路局業務継続計画

### 道路局国道・防災課道路防災対策室

#### 一 業務継続計画とは

一般的に、事業継続計画（BCP：Business Continuity Plan）と呼ばれるもので、大規模な事故や災害発生時に、その企業等の事業を「いかに継続させるか」あるいは「いかに目標として設定した時間内に再開させるか」を、様々な観点から対策を講じることを目標とした計画です。

官公庁においては、首都直下地震対策大綱（平成一七年九月中央防災会議決定）等においても事業継続計画という用語を用いていますが、民間企業等の場合には多数の「業務」が相互に連携しながら実施され、全体として一つの「事業」を構成するというのが多いのに対して、官公庁の場合は、業務の総体を「事業」と呼ぶことが一般的ではないことから、「業務継続計画」の呼称の方が馴染

みやすいものとの考え方から、本年六月に内閣府が策定した「中央省庁業務継続ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）において、「業務継続計画」という呼称を用いることとされました。

そのガイドラインには、

首都直下地震のように中央省庁自体も被災により機能低下し、ヒト、モノ、情報及びライオン等利用できる資源に制約がある状況下において、優先実施すべき業務（非常時優先業務）を特定するとともに、業務実施に必要な資源の確保・配分や、そのための手続きの簡素化、指揮命令系統の明確化等について必要な措置を講じることにより、業務立ち

上げ時間の短縮や発生直後の業務レベルの向上を図り、適切な業務執行を行うことを目的とした計画。

と定義されています。

つまり、首都直下地震のような不測の事態による被害を受けた場合でも、社会経済活動に重大な影響を及ぼす業務に関する機能は中断することなく継続する必要があるが、また、中断した場合でも可能な限り短時間でその機能を回復するための対応方法等を定めたものです。

#### 二 国土交通省における取組み

国土交通省防災業務計画（平成一八年八月修正）には、防災対策の基本方針として、

発災時に国土交通省の所管する事務に係る機能が停止もしくは低下した場合においても、防災対策業務及び業務停止が社会経済活動に重大な影響を及ぼす重要業務を継続するための取組みを推進する。

と規定されており、この防災業務計画を補完し、首都直下地震を想定（※）として、「国土交通省業務継続計画」を、他の省庁に先んじて、本年六月に策定したところ（図1）。

※：中央防災会議で想定している首都直下地震のうち、「東京湾北部地震（マグニチュード7.3、東京二三区の最大震度六強）」を基本として、国土交通省本庁舎のライフラインの被災・復旧状況等の詳細な前提条件を設定（図2）。

### 三 国土交通省業務継続計画

国土交通省業務継続計画には、首都直下地震発生時に国土交通省が果たすべき災害応急対策業務（首都直下地震応急対策業務）と、通常業務の中でも、国民の生命・安全の維持、国民の権利や財産の保全等のために継続することが必要な業務（一般継続重要業務）を抽出し、人的な執務体制、

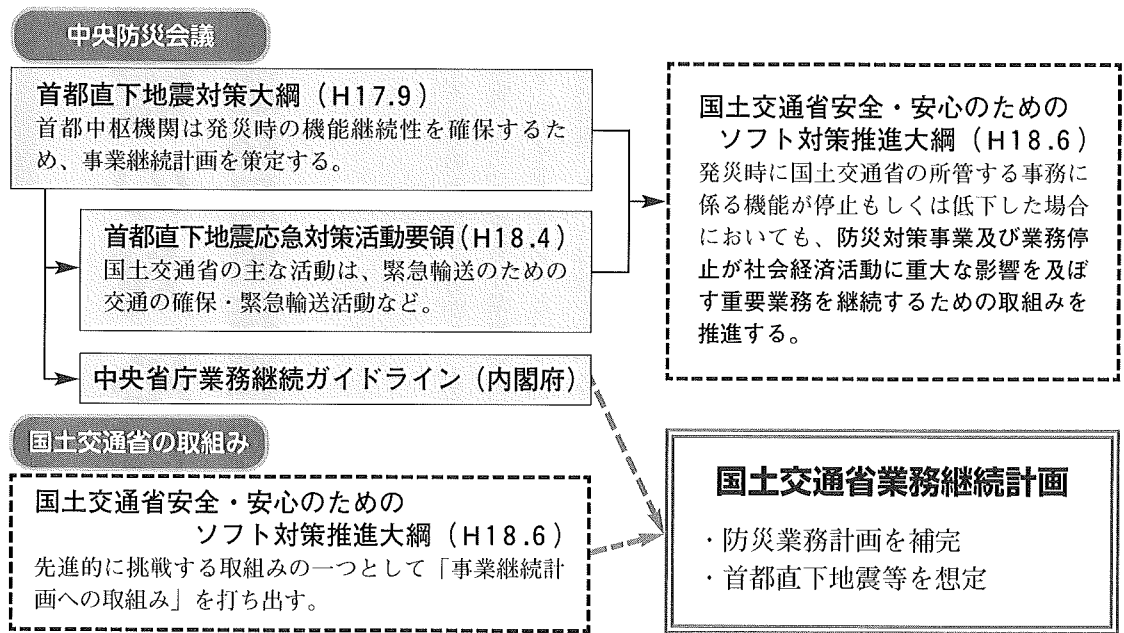


図1 国土交通省業務継続計画策定の背景

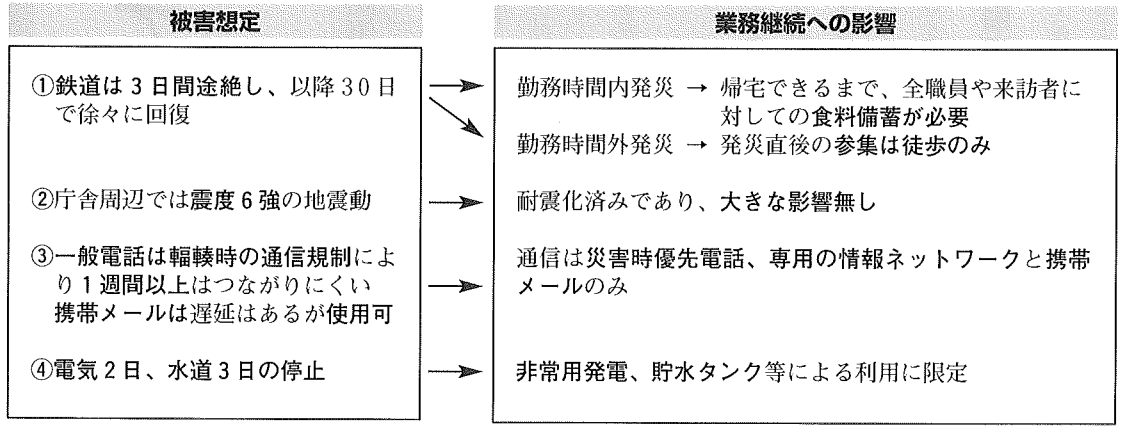


図2 想定被害と業務継続への影響

■ 計画の策定

- ・業務停止が場合の影響を評価し、継続すべき優先業務を抽出
- ・勤務時間外に発災し、徒歩による参集を想定して、参集可能な人員数を把握
- ・これらの条件の下で、課室単位で優先業務の遂行状況を検証

継続すべき優先業務の抽出

◆当該業務が停止又は回復されない場合に

- 国民生活・社会経済活動に与えると想定される影響を5段階（影響は軽微～影響が極めて大きい）で評価
- 発災からの経過時間毎に、どの程度のレベルの影響が想定されるかを評価

◆継続すべき業務は、1ヵ月以内にレベルⅢ（影響度は中度、国民生活の不便等の社会的影響が発生）以上の影響が生じる業務を抽出

参集可能な人員数の把握

◆職員の居住地データ等をもとに参集可能人数を課室単位で算出

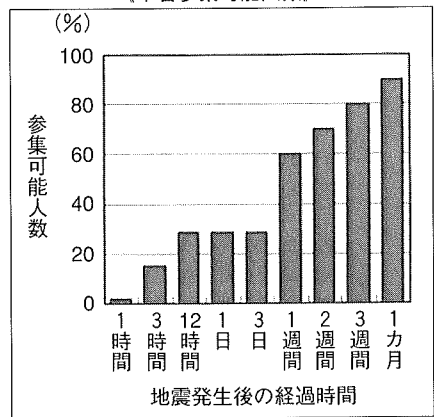
〈職員参集可能人数の考え方〉

- 発災後3日間は、本省から20km圏内の居住者が徒歩で参集
- 本人・家族の被災、周辺の救出・救助活動に従事

《参集可能人数の想定》

発災後	参集可能人数
1時間目	4km圏内職員の約6割
3時間目	12km圏内職員の約6割
1日～3日目	20km圏内職員の約6割
30日目	全職員の9割

《本省参集可能人数》



の二つの大きな目標を設定し、及びその目標達成に向けた業務分担や要員確保のための「道路局業

- 1 早期復旧、帰宅者の支援のため、被災情報等を迅速に収集、提供
- 2 迅速な震災復興に向けた緊急輸送ルート等の通行確保

道路局では、国土交通省業務継続計画を受けて、

四 道路局業務継続計画

- ・一二時間以内に、地方公共団体と連携をしつつ、道路利用者及び帰宅困難者に対して、迂回ルートや復旧状況等の情報提供を開始
- ・一日以内に、広域支援部隊（警察、消防、自衛隊等）の進出のための緊急輸送ルートの一部供用
- ・三日以内に、幹線道路、防災拠点への緊急輸送道路の一部供用

対策業務は、次のとおりです。

この中で、道路局関係固有の首都直下地震応急

体的に規定したものです。

庁舎・設備等の執務環境等について、それぞれ具体的に規定したものです。

務継続計画」を策定しました。

このための業務として、災害対策本部との連絡調整、被災・迂回路・復旧状況の情報収集及びと

りまとめ、災害対策方針の検討、応急復旧を含む災害復旧事業の指導、優先的に啓開する道路の検討・調整、関係機関やマスメディアへの情報提供、

災害復旧事業予算の調整等の他、職員やその家族の安否確認及び執務環境の整備など必要となる業務及びその業務の責任者や要員数について整理し、参集した職員が順次、緊急を要する業務を担当することとしております（図3）。

## 五 各道路管理者間の連携

道路局業務継続計画にある情報収集に関する業務や、優先的に啓開する道路の検討・調整などの業務は、道路局だけでなく、関東地方整備局、関係地方公共団体及び関係高速道路会社の各道路管理者相互の連携なくては機能しないと言うことは言うまでもありません。

このため、あらかじめ優先的に啓開する道路（迂回路を含む）の情報の共有や、迅速かつ正確な情報の伝達の方法等について、現在、関東地方整備局が中心となった「首都直下地震連絡会」において、各道路管理者間相互の連携方策等の検討を行っているところであります。

## 六 終わりに

このような業務継続計画は、業務継続の重要性を職員一人一人に定着させるため、日常からの訓練、教育を実施し、PDC Aサイクルによるスパイラルアップに努め、業務継続力の向上を図ることが、今後の課題であります。

### ◎早期復旧、帰宅者の支援等のため、被災情報等を迅速に収集、提供

- ・ 1時間以内で関係機関に対して被災情報の提供開始
- ・ 3時間以内に道路利用者に対して情報提供を開始
- ・ 12時間以内に道路利用者・帰宅困難者に対して迂回ルートや復旧状況の情報提供を開始

- ・ 東京湾北部地震による帰宅困難者は約650万人  
（中央防災会議「首都直下地震専門対策調査会」想定）
- ・ 「徒歩帰宅者の円滑な誘導に対する適時・適切な情報の提供」  
（中央防災会議「首都直下地震避難対策調査会」資料）
- ・ 「住民等の安全確保と民心の安定に資する正確かつ迅速な情報の公表及び適時適切な広報を行う（中央防災会議「首都直下地震応急対策活動要領」）

### ◎迅速な震災復興に向けた緊急輸送ルート等の通行確保

- ・ 1日以内に、緊急輸送ルートの通行確保
- ・ 3日以内に、緊急輸送道路における通行を確保し、避難者への緊急物資の輸送ルートを確保

- ・ 「首都中枢機能は、特に発災後3日間程度の応急対策時期においても、途絶することなく、継続性が確保されることが求められる。」
- ・ 「道路は、災害対策要員や資機材の緊急輸送基盤として重要な役割を担う。このため、緊急輸送道路のうち、首都中枢機能の継続性確保のために特に重要な区間については、（中略）1日以内に緊急車両等の通行機能を確保できるようにする。」  
（以上 中央防災会議「首都直下地震対策大綱」より）
- ・ 東京都地域防災計画では、3日間で道路の啓開が本格化すると考え、それまでの3日間は備蓄食料等を支給する。

図3 道路局業務継続計画における目標

# 平成一七年度

## 道路管理瑕疵実態調査について

道路局道路交通管理課 中山 旭

### 一 はじめに

道路管理瑕疵実態調査は、調査の開始時期は不明であるが、道路の種類毎の管理瑕疵実態及び道路管理関係訴訟の判決等を把握し、これらを広く道路管理者に紹介することにより、各道路管理者において、今後の道路管理に当たったての留意点等の検討に資し、もって、各道路の構造の保全又は交通の危険防止に資することを目的としている。

また、同調査に当たっては、毎年、全国の各道路管理者（道路管理当局）に御協力いただき、各道路管理者からお寄せいただいたデータ等を当該において一月頃に取りまとめ、二月頃各道路管理者に配布している。

平成一七年度道路管理瑕疵実態調査（以下

「平成一七年度調査」という。）は、本年一月に取りまとめ、二月に配布したところであるが、本稿において、その概要とポイントを紹介する。

### 二 調査結果の概要とポイント

道路の管理瑕疵により、賠償した事案の件数及び金額について、平成一三年度から一七年度までの五箇年を主に訴訟等と示談に分類し集計したものが「総括表」（表1）である。これは、事故態様分類別（道路管理者別）表2-1から表2-8までを総集計したものである。

表1中、「判決等」とは、判決のほか、裁判上の和解、調停による解決を含む概念として整理したものであり、「示談」とは、道路管理者と被害者等の間の民事上の和解による解決を示してい

る。この表では、賠償金を支払う管理瑕疵事案の中でも、訴訟等による解決は少なく殆どが示談による解決であることが窺える。特に、地方公共団体が管理する道路では、その状況は顕著である。

表2-1以降の調査結果の把握の前提となる事故態様の分類方法は「事故分類表について」に掲げるとおりである。

まず、表1の総括表は、国管理（いわゆる直轄）、高速道路株式会社（旧公団）、公社、地方公共団体（都道府県、指定市、市、町村）の分類による統計である。

1 国が管理する一般国道（表2-2）（図2）  
いわゆる直轄管理道路（指定区間道路）では、「穴ぼこ」が最も多く、次いで平成一三三年をピー

クに減少傾向であったが、ここ二年増加傾向を示している。「落下物」を瑕疵原因とする事故が多い。以下「蓋不全」、「落石」、「その他」、「安全施設不備」、がそれに続くという傾向が窺える。特に「蓋不全」は一六年度は減少したが、一七年度は再び増加した。「安全施設不備」は、毎年一五件前後であまり増減が見られない状況で推移しているが、一七年度は若干減少した。

## 2 高速道路株式会社(旧公団)が管理する

### 高速自動車国道又は一般有料道路

(表2-3) (図3)

高速自動車国道又は一般有料道路では、「その他」が平成一四年度をピークに一七年度まで三年連続で減少しているものの依然として最も多い傾向が顕著である。これは、料金所に設置されている開閉バーの故障等に起因する事故などが挙げられ、近年のETCの普及等に伴い新たに多く見られるようになってきたが、その後の対策により件数が減少したものと考えられる。また、「落下物」が増加傾向にあり一七年度においては、「その他」の件数と同数まで増加している。「穴ぼこ」、「路上障害物」は、近年増加傾向であったが、一七年度は減少した。しかし表の単位目盛の設定を斟酌し、一般国道と照らし合わせれば、依然として、道路本体の構造上の瑕疵としては最も多い事故原

因であることが窺える。

## 3 公社が管理する一般有料道路

(表2-4) (図4)

都道府県道路公社が管理する一般有料道路では、総じて、その年により、事故態様が大きく変動しているように見えるが、「公社」は全国の地方公共団体の公社全てを調査対象としていることから、各公社が管理する道路の地理的特性等の場所的環境や利用実態等を分析しないと傾向について何とも言えない状況である。ただし、全体を通じて、「落下物」、「落石」、「路上障害物」が上位を占めていることが窺える。

## 4 地方公共団体が管理する一般国道、

### 都道府県道及び市町村道(表2-5) (図5)

地方公共団体が管理する道路では、表2-6以下でもほぼ同様の傾向が窺えるが、「穴ぼこ」と「蓋不全」の上位二つが不動の位置を占めている。地方公共団体の管理する道路の中でも、異なる特徴を見せるのが、都道府県が管理する一般国道・都道府県道(図6参照)であり、「落石」が全体で年間三〇〇件を越す状況で推移している。これは、都道府県が管理する各道路の地理的特性などの場所的環境にも大きな原因があることが予想される。



事故態様別分類について

分類番号	事故の概要	内 容	分類番号	事件の概要	内 容
1	穴ぼこ	道路の穴ぼこに起因する事故。 例：道路上の穴ぼこ、走行に伴う道路の陥没	9	工事不全	道路工事中の通行車両等に対する安全確保の方法が悪かったために発生した事故。 例：工事中、工事箇所等を標示する標識等の不備、保安施設の損壊（工事中の段差、穴ぼこに起因する場合は工事中の安全確保が悪かったものとしてこの分類に入れる）
2	段 差	道路の段差に起因する事故			
3	蓋不全	側溝、マンホール、排水口、通風口等の蓋、グレージング等に起因する事故。 例：側溝の蓋損壊、不存在、鉄板と路面との段差、グレージングの巻き込み、支持部分の欠損による蓋部分の陥没	10	安全施設不備	ガードレール、標識等の安全施設の不備に起因する事故。（交通安全施設とは、道路構造令第31条に規定するものをいう。） 例：橋、ガードレール、照明施設、視線誘導標、駒止め、道路標識、道路反射鏡
4	スリップ	路面凍結、流出土砂、排水施設の不全等に起因するスリップ。 例：凍結によるスリップ、路面水に起因するスリップ、鉄蓋上のスリップ	11	脱 橋	橋梁の流出・損壊に起因する事故。
5	道路崩壊1	道路の陥没、路肩崩壊等のため通行車両が路外に転落する事故。	12	落下物直撃	樹木・枝・雪氷・道路標識等が倒壊・落下等して通行車両、歩行者等に直撃した事故。 （落石、崩土による件は7に分類し、安全施設による件はこの分類に入れる。）
6	道路崩壊2	道路の崩壊した土砂が沿道の家屋、田畑等に損害を与えた場合。			
7	落 石	落石、崩土に起因する事故。 例：道路区域外から道路上への落石・崩土、道路区域内法面からの落石・崩土	13	その他	上記以外の道路の設置管理の瑕疵に起因する事故。
8	路上障害物	路上放置物、路上落下物（落石・崩土を除く）、道路の通行・通過の際の障害物放置に起因する事故。 例：放置車両・走行車両からの落下物、工事に際しての土砂放置・倒木・歩道上の雑草繁茂	①賠償件数及び金額について 年度内に終結したものを計上している。 したがって、年度内に終結していない案件は、含まれていない。 ②道路管理者について 市には、東京23区が含まれている。 ③処理区分について 「判決等」とは、判決、裁判上の和解、調停などをいう。		

表1 総括表

道 路 管 理 者	処 理 区 分	13年		14年		15年		16年		17年		合 計	
		件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額
国土交通大臣	判決等	6	0	2	0	5	53,582	2	0	2	0	17	53,582
	示談計	151	45,234	107	199,550	144	37,490	144	41,025	147	38,766	693	362,065
高速道路株式会社 (旧公団)	判決等	2	17,038	0	0	2	2,582	1	250	8	0	13	19,870
	示談計	80	81,442	249	73,655	178	46,981	207	74,654	141	59,988	855	336,720
公 社	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	示談計	17	9,261	26	3,859	19	3,885	20	8,797	24	4,935	106	30,737
地 方 公共団体	判決等	24	43,709	17	73,584	17	215,722	26	181,557	22	153,377	106	667,949
	示談計	3,332	653,278	3,486	613,385	4,256	595,217	3,339	569,580	3,334	750,959	17,747	3,182,419
内 務	判決等	6	20,347	7	47,756	7	196,703	7	66,670	8	15,241	35	346,717
	示談計	1,109	242,206	1,120	274,920	1,416	232,340	1,132	225,776	1,161	389,662	5,938	1,364,904
政 令 指 定 市	判決等	1	5,173	2	12,931	2	1,352	4	44,667	3	245	12	64,368
	示談計	268	61,835	281	46,858	267	58,525	291	44,369	346	55,861	1,453	267,448
市 町 村	判決等	269	67,008	283	59,789	269	59,877	295	89,036	349	56,106	1,465	331,816
	示談計	17	18,189	8	12,897	8	17,667	15	70,220	11	137,891	59	256,864
全 国 計	判決等	1,972	349,227	2,085	291,607	2,573	304,352	1,916	299,435	1,827	305,436	10,356	1,550,067
	示談計	1,972	367,426	2,093	304,604	2,581	322,019	1,931	369,655	1,838	443,327	10,415	1,806,931
全 国 計	判決等	32	60,747	19	73,584	24	271,886	29	181,807	32	153,377	136	741,401
	示談計	3,580	789,215	3,868	890,449	4,597	683,573	3,710	694,056	3,646	854,648	19,401	3,911,941
		3,612	849,962	3,887	964,033	4,621	956,459	3,739	875,863	3,678	1,008,025	19,537	4,653,342









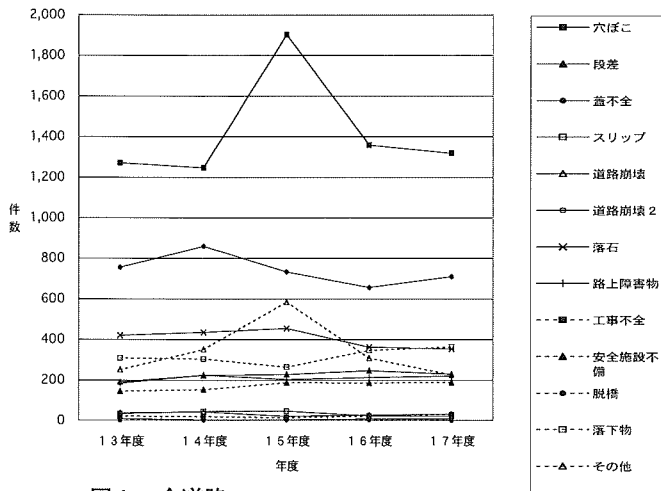


図1 全道路

表3-1

	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
穴ぼこ	1,269	1,244	1,900	1,357	1,316
段差	189	221	225	244	227
蓋不全	754	858	731	655	708
スリップ	33	44	45	22	21
道路崩壊	37	41	19	26	31
道路崩壊2	7	2	2	6	6
落石	418	433	452	360	352
路上障害物	183	223	201	210	218
工事不全	21	18	13	21	28
安全施設不備	144	151	185	184	186
脱橋	1	1	3	3	0
落下物	396	302	262	344	361
その他	250	349	583	307	224
合計	3,612	3,887	4,621	3,739	3,678

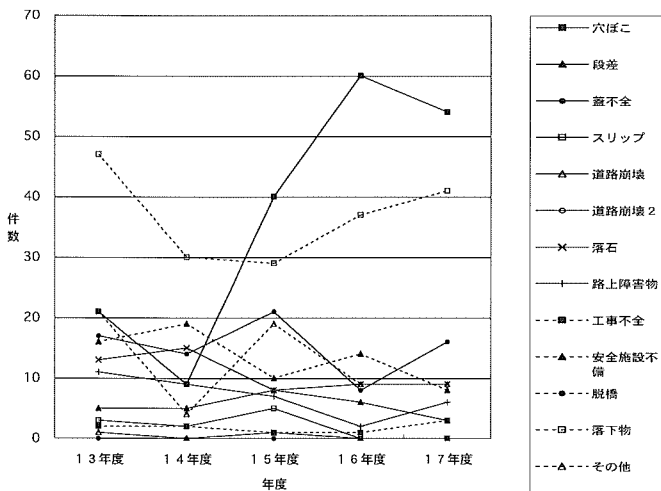


図2 一般国道 (国管理)

表3-2

	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
穴ぼこ	21	9	40	60	54
段差	5	5	8	6	3
蓋不全	17	14	21	8	16
スリップ	3	2	5	0	0
道路崩壊	1	0	1	0	0
道路崩壊2	0	0	0	0	0
落石	13	15	8	9	9
路上障害物	11	9	7	2	6
工事不全	2	2	1	1	3
安全施設不備	16	19	10	14	8
脱橋	0	0	0	0	0
落下物	47	30	29	37	41
その他	21	4	19	9	9
合計	157	109	149	146	149

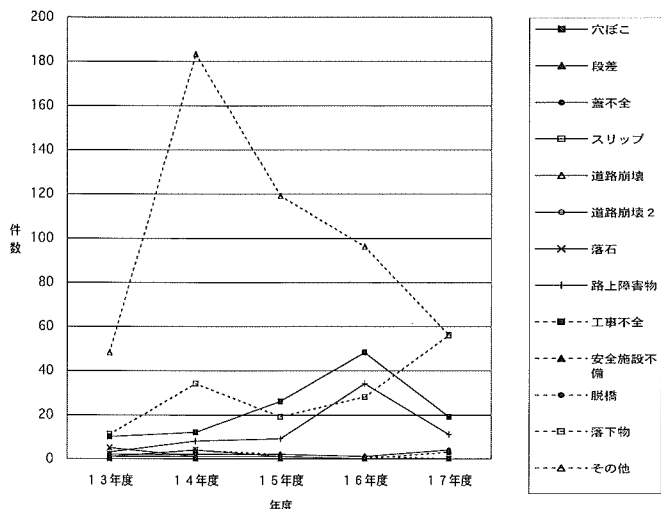


図3 高速自動車国道・一般有料道路 (高速道路(株)管理)

表3-3

	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
穴ぼこ	10	12	28	48	19
段差	1	1	1	0	0
蓋不全	2	2	2	1	4
スリップ	1	4	1	0	0
道路崩壊	0	0	0	0	0
道路崩壊2	0	0	0	0	0
落石	5	1	1	0	0
路上障害物	3	8	9	34	11
工事不全	0	0	0	0	3
安全施設不備	1	4	2	1	0
脱橋	0	0	0	0	0
落下物	11	34	19	28	56
その他	48	183	119	96	56
合計	82	249	180	208	149

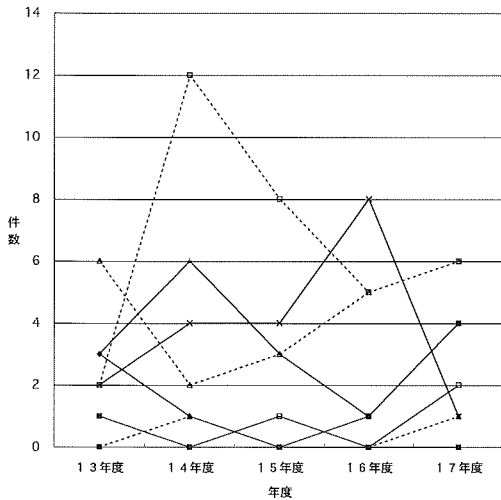


図4 一般有料道路（公社管理）

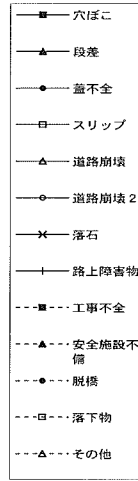


表3-4

	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
穴ぼこ	1	0	0	1	4
段差	0	0	0	0	0
蓋不全	3	1	0	0	0
スリップ	0	0	1	0	2
道路崩壊	0	0	0	0	0
道路崩壊2	0	0	0	0	0
落石	2	4	4	8	1
路上障害物	3	6	3	1	4
工事不全	0	0	0	0	0
安全施設不備	0	1	0	0	1
脱橋	0	0	0	0	0
落下物	2	12	8	5	6
その他	6	2	3	5	6
合計	17	26	19	20	24

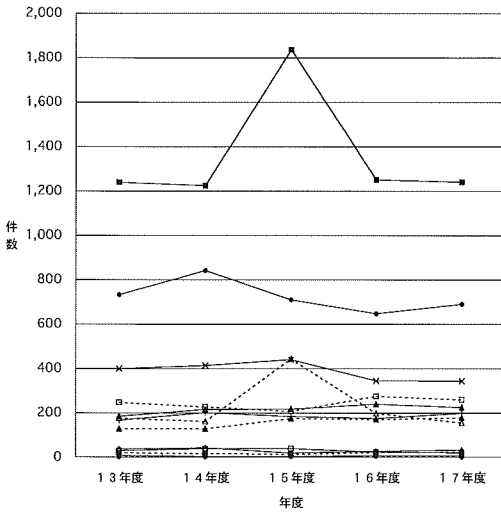


図5 一般国道（都道府県・政令指定市管理）・都道府県道・市町村道

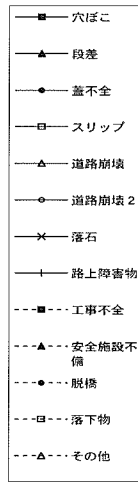


表3-5

	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
穴ぼこ	1,237	1,223	1,834	1,248	1,239
段差	183	215	216	238	224
蓋不全	732	841	708	646	688
スリップ	29	38	38	22	19
道路崩壊	36	41	18	26	31
道路崩壊2	7	2	2	6	6
落石	398	413	439	343	342
路上障害物	166	200	182	173	197
工事不全	19	16	12	20	22
安全施設不備	127	127	173	169	177
脱橋	1	1	3	3	0
落下物	246	226	206	274	258
その他	175	160	442	197	153
合計	3,356	3,503	4,273	3,365	3,356

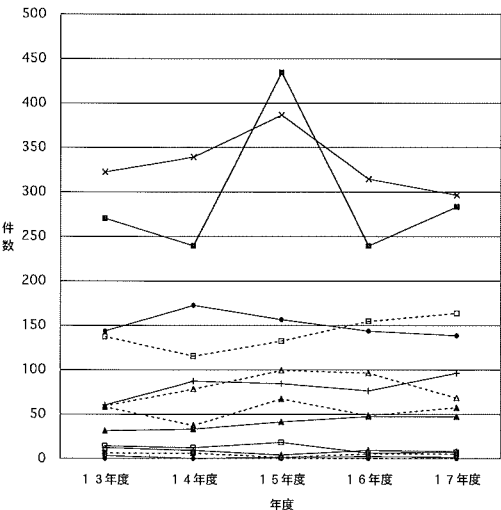


図6 一般国道（都道府県管理）・都道府県道

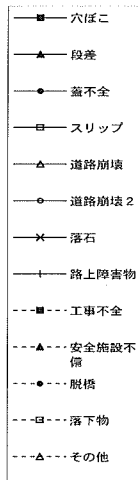


表3-6

	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
穴ぼこ	270	239	434	239	283
段差	31	33	41	47	47
蓋不全	143	172	156	143	138
スリップ	14	12	18	6	7
道路崩壊	12	9	4	9	8
道路崩壊2	3	0	1	2	1
落石	322	339	386	314	296
路上障害物	60	87	84	76	96
工事不全	6	6	1	5	5
安全施設不備	58	37	67	48	57
脱橋	0	0	0	0	0
落下物	137	115	132	154	163
その他	59	78	99	96	68
合計	1,115	1,127	1,423	1,139	1,169

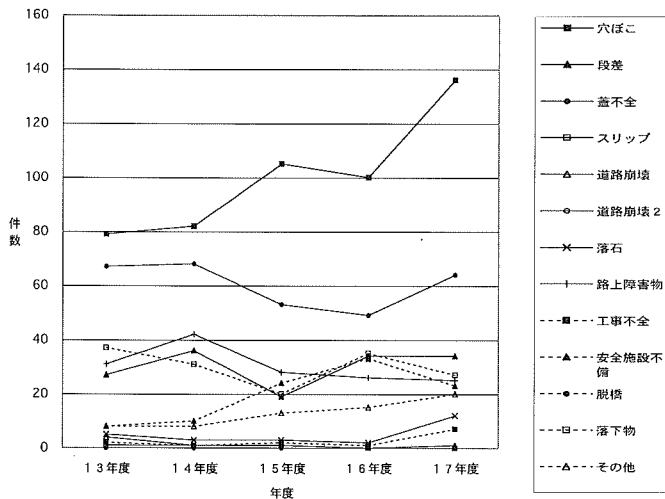


図7 一般国道・都道府県道・市道 (政令指定市管理)

表3-7

	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
穴ぼこ	79	82	105	100	136
段差	27	36	19	34	34
蓋不全	67	68	53	49	64
スリップ	1	1	1	0	0
道路崩壊	4	1	1	0	1
道路崩壊2	0	0	0	0	0
落石	5	3	3	2	12
路上障害物	31	42	28	26	25
工事不全	2	1	2	1	7
安全施設不備	8	10	24	33	23
脱橋	0	0	0	0	0
落下物	37	31	20	35	27
その他	8	8	13	15	20
合計	269	283	269	295	349

表3-8

	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
穴ぼこ	888	902	1,295	909	820
段差	125	146	156	157	143
蓋不全	522	601	499	454	486
スリップ	14	25	19	16	12
道路崩壊	20	31	13	17	22
道路崩壊2	4	2	1	4	5
落石	71	71	50	27	34
路上障害物	75	71	70	71	76
工事不全	11	9	9	14	10
安全施設不備	61	80	82	88	97
脱橋	1	1	3	3	0
落下物	72	80	54	85	68
その他	108	74	330	86	65
合計	1,972	2,093	2,581	1,931	1,838

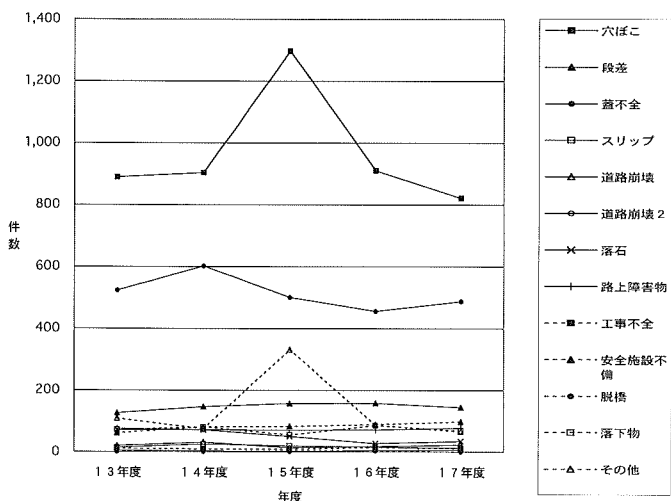


図8 市町村道

### 三 おわりに

道路は、供用されている以上、歩行者、自転車、車両の大小を問わず、二四時間、交通の用に供しており、広く一般の利用者においても、道路が「通常有すべき安全性を欠く」(最判昭和四五年八月二〇日高知国道落石事件)ものとの到底考えられず、道路は原則として安全であるとの認識をもって利用している。一方で、歩行者や大型車両運転手など道路利用者又は天候や地形等周辺事情ごとに、各々の利用者が払うべき通常の注意義務や場所的環境等に応じた「安全性」の概念には差があるものと考えられており、营造物の瑕疵の判断に当たっては、「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」(最判昭和五三年七月四日大阪国際空港事件)とのメルクマールが判例上も定着していることは広く知られている。本調査結果が多量なりとも各道路管理者の参考となり、今後の適正な道路管理の一助となれば幸いである。

最後に、御多忙の折、当課の依頼により、情報提供をいただいている地方公共団体を始めとする各道路管理者に、この場をお借りして御礼を申し上げます。



# 補助事業等予算実務講座

## Q&A

### - Question -

道路法が改正され、指定市以外の市町村においても都道府県の同意を得て、当該市町村の区域内の国道及び都道府県道の新設・改築等の一部を行うことができることとなったと聞きます。

年度途中に事業主体が都道府県から市町村に変更されることとなる場合の内定変更及び交付申請等の手続き如何。

### - Answer -

本年九月二八日に施行された改正道路法では、第十七条第三項が改正され、地域住民の日常生活の安全性、利便性及び快適性の観点から、指定市以外の市町村においても、都道府県の同意を得て、国道及び都道府県道の新設・改築等の一部を行うことができることとされました。

年度途中において、同項の規定に基づき、指定市以外の市町村が国道及び都道府県道の新設・改築等の一部を行う場合の補助金関係手続きについては、次のとおりです。

事業主体が変更となりますが、内定変更手続きは必要ありません。

なお、当該事業主体の変更により、国道又は都道府県道の道路管理者（補助事業者）であった都道府県は補助事業等を継続する必要がなくなり、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（以下「適正化法」という。）第十条第二項の規定による事情変更に該当することとなります。したがって、同条第一項に基づく補助金等の交付決定の取消しが必要となることから、以下の手続きが必要となります。

#### 1 交付申請（決定）について

- ① 都道府県の執行分がある場合  
ある場合は出来高確認を行い、都道府県の執行分について精算を行い、市町村へ契約の引き継ぎ等を行うとともに、既交付決定額と執行済額との差額について補助事業の廃止申請（一部）が必要となります（国においては補助事業の取消決定（一部））。

- ② 市町村においては、(ア)都道府県において内定額満額の交付決定がされている場合には都道府県の取消決定額について新たに交付申請が必要となり、(イ)都道府県において内定額の一部の交付決定がされている場合には都道府県の内定額と執行済額の差額について新たに交付申請が必要となります。

#### (2) 都道府県の執行分がない場合

- ① 都道府県においては補助事業の廃止申請が必要となります（国においては補助事業の取消決定）。
- ② 市町村においては新たに交付申請が必要となります。

#### 2 実績報告等について

適正化法第十四条に規定する補助事業の成果を

記載した完了実績報告書を、都道府県であれば各地方整備局長等に、市町村であれば都道府県にそれぞれ提出し、同法第十五条に規定する額の確定を経て、補助事業を完了させる必要がありますが、本件の場合に必要なる手続きは次のとおりです。

(1) 都道府県の執行分がある場合

① 都道府県においては、補助事業の(一部の)取消決定後の内容について完了実績報告書を提出する必要があります。

その際、出来高に対する国費の受入れ超過があった場合には、額の確定時に国費の返還が必要となります。

② 市町村においては、新たに交付申請を行い、交付決定を受けた内容(都道府県の取消決定額)について完了実績報告書を提出する必要があります。

(2) 都道府県の執行分がない場合

① 都道府県においては、補助事業の取消決定で処理されるので、完了実績報告書の提出は必要ありません。

② 市町村においては、新たに交付決定を受けた内容について完了実績報告書を提出する必要がある。

なお、国の会計年度が終了したとき、事業が年度内に完了せず、繰越する場合には、先述の「完了実績報告書」に代えて、「年度終了実績

報告書」を提出することになります。

3 事務費の取扱いについて

都道府県の執行分は都道府県の事務費制限率を、市町村の執行分は市町村の事務費制限率を適用することとなります。

したがって、都道府県の執行分がある場合は、当該都道府県の出来高に対して事務費制限率を乗じて得た額が事務費計上可能額となります。

この場合において、仮に出来高に対する事務費計上可能額以上の事務費の執行があった場合には、上記2(1)①と同様に、国費の返還が必要となります。

(参考)

道路法(昭和二十七年六月十日法律第百八十号)(抄)

(管理の特例)

第十七条

1、2 (略)

3 指定市以外の市町村は、地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上又は快適な生活環境の確保を図るため、当該市町村の区域内に存する国道若しくは都道府県道の新設、改築、維持若しくは修繕又は国道若しくは都道府県道に附属する道路の附属物の新設若しくは改築のうち、歩道の新設、改築、維持又は修繕その他の政令で定めるものであって第十二条ただし書、第十三条第一項、第十五条並びに第八十五条第一項及び第二項の規定により都道府県が行うこととされているもの(前二項の規定により指定市又は指定市以外の市が

行うこととされているものを除く。第二十七条第二項において「歩道の新設等」という。)を都道府県に代わって行うことが適当であると認められる場合においては、第十二条ただし書、第十三条第一項、第十五条並びに第八十五条第一項及び第二項の規定にかかわらず、都道府県に協議し、その同意を得て、これを行うことができる。

4、5 (略)

補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律

(昭和三十年八月二十七日法律第百七十九号)(抄)

(事情変更による決定の取消等)

第十条 各省各庁の長は、補助金等の交付の決定をした場合において、その後の事情の変更により特別の必要が生じたときは、補助金等の交付の決定の全部若しくは一部を取り消し、又はその決定の内容若しくはこれに附した条件を変更することができる。ただし、補助事業等のうちすでに経過した期間に係る部分については、この限りでない。

2 各省各庁の長が前項の規定により補助金等の交付の決定を取り消すことができる場合は、天災地変その他補助金等の交付の決定後生じた事情の変更により補助事業等の全部又は一部を継続する必要がなくなつた場合その他政令で定める特に必要な場合に限る。

3、4 (略)

【廃止申請書様式】

	番 号 年 月 日
国土交通省 ○○地方整備局長 氏 名 殿	
申請者 名 称	
平成 年度道路局所管補助事業の廃止について	
平成 年 月 日付け 第 号外 件をもって〔国庫債務負担行為に係る〕補助金（負担金）の交付決定を受けた平成 年度道路局所管補助事業について、下記のとおり当該補助事業の廃止を申請します。	
記	
1 科 目〔事項〕 (項) [事業種別] (目) (目の細分)	
2 路線名及び廃止額 路線名 交付決定額 廃 止 額 千円 千円	
3 廃止理由	
(注) 1 { } 書は、該当する事項を記入すること。 2 [ ] 書は、国庫債務負担行為に係る申請の場合に挿入すること。 3 交付決定額及び廃止額は、補助金等（国庫）を記載すること。	

【取消通知書様式】

	番 号 (支出負担行為担当官経由) 補 助 事 業 者 名
道路局所管補助金（負担金）交付決定取消通知書	
平成 年 月 日付け 第 号外をもって交付決定をした平成 年度〔国庫債務負担行為に係る〕道路局所管補助金（負担金）については、当該決定を取消したので通知する。	
平成 年 月 日	
○○地方整備局長等	
(注) [ ] 書きは、国庫債務負担行為に係る交付決定の場合に挿入。 { } 書きは、該当する事項を記入。	

(注) 様式は、交付決定権者が地方整備局長等である場合の一例。

## 地方分権に伴う

# 国の道路占用関係通達の取扱いについて

### 道路局路政課道路利用調整室

坂上係員

大野君おはよう。

大野係員

あ、坂上さん。おはようございます。

坂上係員

あら、珍しく何か読んでいるみたいだけど、  
どうかしたの？

大野係員

僕だって文書くらい読みますよ。今日、本局の方から占用に関する通達が届いたから読んでたんです。それでちよつと疑問に思ったんですけど、この通達は都道府県にも送られてるんですけど、そこには「各都道府県には参考までに送付します」と書いてあるんです。どうして、都道府県には参考送付なんですか？「通達って国が法令の解釈や運用を定めたものであって、地方公共団体は守らなければならないものではな

いんですか？

坂上係員

ああ、それは地方分権の話になるのよ。道路  
占用業務は各都道府県や市町村の道路管理者と  
関わることも多い業務だから、いい機会だし大  
野君ちよつと調べてみたら？

大野係員

そうですね。調べてみます。

坂上係員

どう？ 何かわかった？

大野係員

えっと、地方分権の話ですから、やはり、平  
成一二年四月一日から施行された地方分権一括  
法に関わることでしょいか。

坂上係員

そうですね。この地方分権一括法は、地方公共団  
体の事務に関する記述のある法律のうち、地方  
分権の主旨から改正が必要な法律の改正部分  
を、一本の法律として改正したもののよね。この  
改正で大きく見直された点はどこだったかし  
ら？

大野係員

国の機関委任事務を廃止して、地方公共団  
体の事務は法定受託事務と自治事務に再編成され  
たことでしょうか。

坂上係員

そのとおりね。これによって、国に包括的指  
揮監督権を認めた機関委任事務制度が廃止され  
て、地方公共団体の事務は、国が本来果たすべ  
き事務を対等な立場で地方公共団体に委託する  
法定受託事務と、それ以外の自治事務に再編成  
されたのよね。

大野係員

このことが、国の通達の取扱いと関係してく  
るんですか？

坂上係員

ええ、この国の包括的指揮監督権に伴う機関  
委任事務の廃止に際して、地方公共団体に対す  
る国の関与の抜本の見直しが行われたのよ。こ  
れによって地方公共団体に対する国の関与は、  
法律又は政令に基づくものでなければ地方公共

団体を拘束することはないとされたの（地方自治法第二百四十五條の二（資料1参照）。つまり、たとえ法律の解釈や運用についての通達であっても、法律や政令で規定されていないかぎり、原則として地方公共団体を拘束することはなくて、客観的に妥当な行いを促したり、そのために必要な事柄を示したりするような一般的な技術的助言という扱いになるのよ（資料2参照）。

## 大野係員

なるほど。だから参考送付なんですね。でも、例えば、指定区間外の国道の道路管理者は各都道府県になりますよね。そうすると、国道であっても、指定区間外だと国の通達は一切効力を持たないってことなんですか？

## 坂上係員

いいところに気付いたわね。さつき、地方公共団体の事務は、法定受託事務と自治事務に再編成されたと言ったわよね。国の通達の扱いは、法定受託事務と自治事務で若干異なっているのよ。法定受託事務に対しては自治事務と違って、国は地方公共団体が事務処理を行う際の法令の具体的な解釈や運用としての「処理基準」を定めることができ、原則として地方公共団体はそれに従わなければならないということになってるのよ。ただ、あくまでも必要最低限の範囲で、

地方公共団体の自主性を尊重して定めなければならぬだけだね（地方自治法第二百四十五條の九（資料3参照）。これで大野君の言っていた指定区間外国道の道路管理者としての事務についてもわかったわよね？

## 大野係員

あ、わかりました。そう言えば道路法に基づいた事務の場合、その区分は道路法第九七條（資料4参照）に定めてあるんですね。指定区間外国道の道路管理者としての事務はたしか法定受託事務にあたるんですね。だから必要最低限の範囲で「処理基準」を国が定めることができるんですね。ところでこの「処理基準」は具体的にどう定められているんですか？

## 坂上係員

それについては、平成一三年二月二日付け通知で従来の通達等のうち処理基準とするものを定めているわよ（資料5参照）。

## 渡邊課長

二人ともよく勉強してるようだね。ちょっとわかりにくいけど、整理すると、地方公共団体の事務のうち、自治事務に分類されるものに対しては、国の通達は全て技術的助言ということだね。また、法定受託事務に分類されるものに対しては、「処理基準」に定められている通達等は地方公共団体に拘束力を持ち、それ以外は

技術的助言ということになるね。ただし、この「処理基準」の中に道路占用に関する通達は含まれていないから、道路占用関係通達に関しては、結局地方公共団体に対しては全て技術的助言という取扱いになるね。道路占用の事務は地方公共団体の道路管理者とも色々と連携していく機会が多いだろうから、二人ともこのことはよく頭に入れておくといいよ。

## 坂上係員・大野係員

はい、わかりました。

（トお昼休憩のチャイム）

## 坂上係員

さあお昼ね。近くに美味しいパスタ屋さんがあったみたいなんだけど、大野君行かない？

## 大野係員

あ、すみません。今、新しいゲームをかうために節約中なんです。だから、お昼は簡単に済ませてるんですよ。

## 坂上係員

大野君、まだゲームに夢中なの？ そんなことだからいい歳して、彼女もできないのよ。

## 大野係員

何言ってるんですか、坂上さん。僕がどんな趣味を持ったって、僕の勝手じゃないですか！

## 坂上係員

（あら、ずいぶん怒っちゃったわね）

単なる技術的助言よ。

大野係員

……。

(この号終わり)

資料 1

地方自治法第二百四十五条の二

普通地方公共団体は、その事務の処理に関し、法律又はこれに基づく政令によらなければ、普通地方公共団体に対する国又は都道府県の関与を受け、又は要することとされることはない。

資料 2

地方自治法第二百四十五条の四

各大臣又は都道府県知事その他の都道府県の執行機関は、その担任する事務に関し、普通地方公共団体に対し、普通地方公共団体の事務の運営その他の事項について適切と認める技術的な助言若しくは勧告をし、又は当該助言若しくは勧告をするため若しくは普通地方公共団体の事務の適正な処理に関する情報を提供するため必要な資料の提出を求めることができる。

2、3 略

資料 3

地方自治法第二四五条の九

各大臣は、その所管する法律又はこれに基づく政令に係る都道府県の法定受託事務の処理について、都道府県が当該法定受託事務を処理するに当たりよるべき基準を定めることができる。

2、4 略

5 第一項から第三項までの規定により定める基準は、その目的を達成するために必要な最小限度のものでなければならぬ。

資料 4

道路法第九十七条

この法律の規定により地方公共団体が処理することとされている事務のうち次に掲げるものは、地方自治法第二条第九項第一号に規定する第一号法定受託事務（次項において「第一号法定受託事務」という。）とする。

一 この法律の規定により都道府県、指定市又は第十七条第二項の規定により都道府県の同意を得た市（次項において「都道府県等」という。）が、指定区間外の国道の道路管理者として処理することとされている事務（第二十四条の二第一項及び第三項、第三十九条第一項（第九十一条第二項において準用する場合を含む。）、以下、略

2 略

二、四 略

資料 5

平成十三年二月二十一日国道政第八号

道路局長通知（抄）

1 処理基準の策定について

地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百四十五条の九の規定に基づき、道路法（昭和二十七年法律第八十号）第九十七条第一項において都道府県又は指定市等が第一号法定受託事務として行うこととされた指定区間外国道の管理等の事務につき、道路の構造強度や道路標識の案内内容等に関して一般国道に係る一定の水準を確保するため都道府県又は指定市等が法定受託事務を処理するに当たりよるべき基準を（別紙）のように定めたので、今後の法定受託事務の処理に当たっては、当該基準に拠ることとされたい。

2 従前の通達等の取扱いについて

上記1により処理基準として定めた以外の通達等については、文言のいかんにかかわらず、地方自治法第二四五条の四の規定に基づく技術的助言として取り扱っているところである。

なお、これらの通達のうち、法例に基づかない関与又は義務づけ等の規定があるものについては、当該部分の効力は失効しており、普通地方公共団体を拘束するものではないので、ご了解願いたい。

## 《道路広報の取組み》

# 南部国道事務所の広報活動について

沖縄総合事務局南部国道事務所調査第一課広報係長 比嘉 功

### 一 はじめに

—南部国道事務所及び当事務所の道路事業の紹介—

南部国道事務所の広報活動を紹介するに当たっては、はじめに、南部国道事務所及び当事務所の道路事業について簡単に紹介します。

南部国道事務所は沖縄の本土復帰に伴い、昭和四七年五月一五日に沖縄開発庁の設置と共に、沖縄総合事務局の優先機関として設置されました。当事務所の管轄は沖縄本島の中南部地域であり、人口の八割が集中し、人口密度の高い地域です。また、軌道系交通はモノレールがわずか一三km程度と少なく、移動手段は、自家用車・バス・タクシー等の道路交通に頼らざるを得ません。そのため、朝夕の通勤時間帯には那覇市圏域やその周辺

で、激しい交通渋滞が発生しています。

道路事業としては、沖縄本島の中南部地域において、県内の主要幹線道路である一般国道五八号、三二九号、三三〇号、三三一号、三三二号及び五〇六号の六路線、管理延長は、一五八・八kmです。当事務所は直轄国道の改築及び維持修繕、その他の管理を担当しています。また、交通渋滞を緩和し地域間交流を促進することや、安全で安心な道路空間の整備、観光支援や環境に配慮した道づくり、また、開かれた道路行政を図ることを基本方針として、道路事業を進めております(図1)。

### 二 広報活動の紹介

南部国道事務所における、広報活動の取組みとして、実施している主なものを紹介します。

#### 1 南部国道事務所ホームページ

「オキナビネット」の管理・運営  
当事務所のホームページ「オキナビネット」を開設し管理・運営を行っております(図2)。

主なコンテンツとして、入札情報・記者発表資料・トピックス・キッズページ・動画コーナー・CCTVライブ映像等を配信しており、また、定期的に、様々な情報を更新しています。なお、事務所ホームページの詳細については後述します。

#### 2 工事記録のビデオ撮影、

広報用ビデオの編集・製作及び広報

当事務所における道路事業について、工事の進捗状況や周辺状況、特殊な工事・工法についてビデオ撮影を行い、工事を記録するものです。

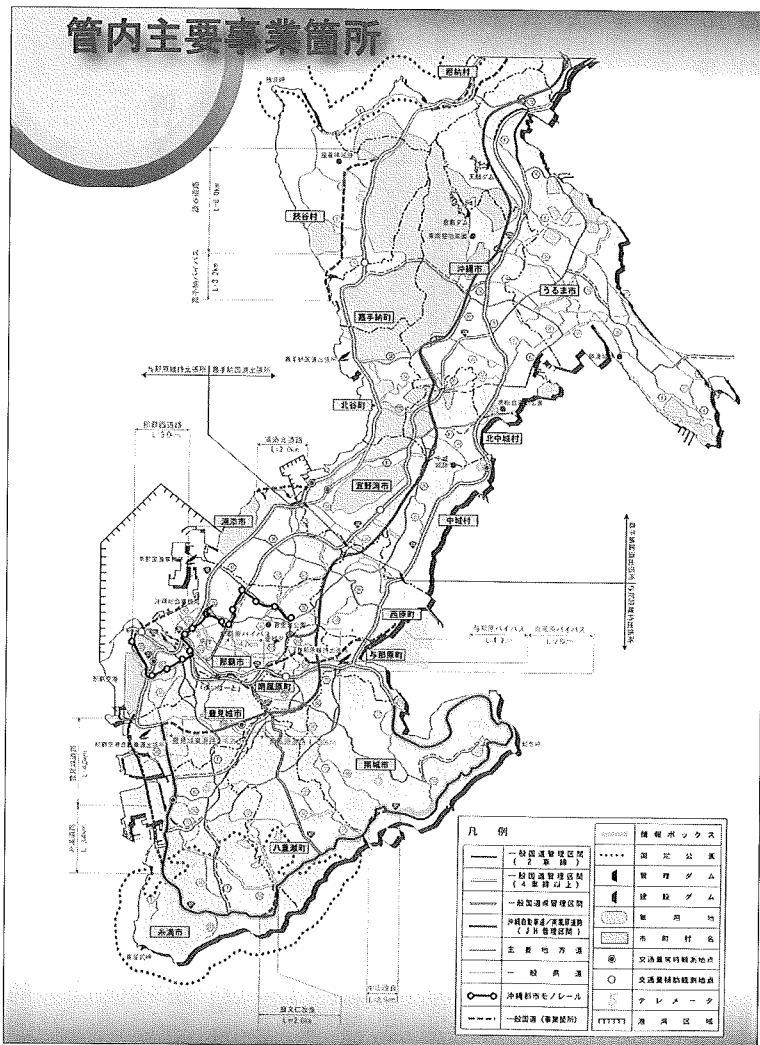


図1 南部国道事務所管内主要事業箇所(平成19年度事業概要より)

また、道路の供用時には、これまでの工事記録をもとに、一般の方々や関係者へ、道路事業に対する理解や啓発することを目的として、広報用ビデオの編集及び製作をしています(図3)。

### 3 南部国道事務所の事業概要

#### 各種パンフレットの作成及び広報

当事務所の道路事業の紹介を行う、事業概要や各種パンフレット等の作成を行い、一般の方々や関係者へ配布しています。

また、事業概要や各種パンフレットについては、広くPRすることを目的として、ホームページに

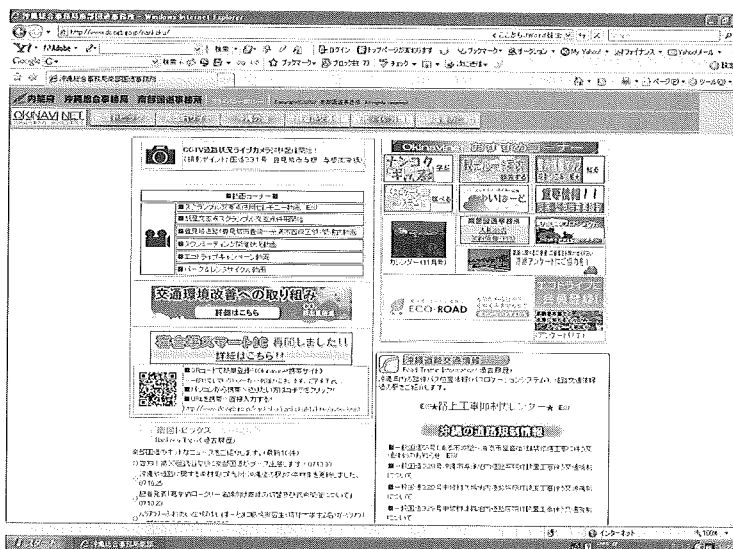


図2 南部国道事務所「オキナビネット」トップページ  
(<http://www.dc.ogb.go.jp/nankoku/>)

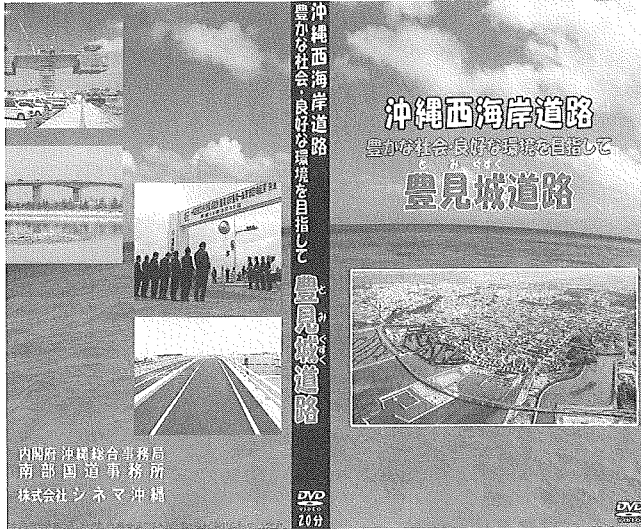
も掲載しています(図3)。

### 4 情報誌へ道路事業の取組みを掲載

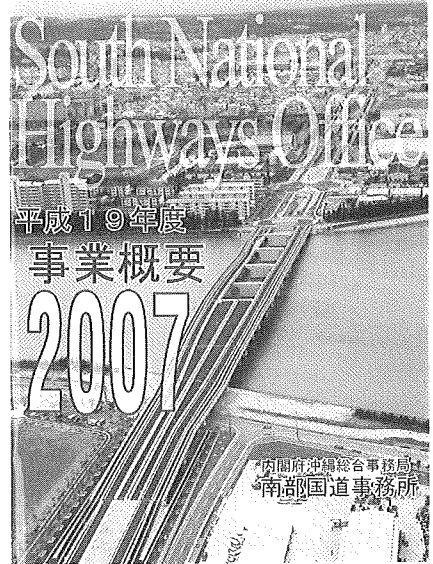
沖縄県の地域に根ざした地元タウン情報誌に、当事務所が実施している道路事業の取組みや様々な情報について、紹介しています。

また、双方方向のコミュニケーションを図ること





沖縄西海岸道路豊見城道路 (平成18年製作)



平成19年度事業概要

図3 南部国道事務所広報資料等



図4 タウン情報誌掲載記事

を目的として、読者から寄せられた道路行政に関する意見や関心のある事柄を聞くための投稿欄を設けています(図4)。

### 5 バリアフリー体験施設

「ゆいはーと」の運営

実際に高齢者疑似体験ツールや車椅子、アイマスクを使い、バリアフリーされていない段差、スロープ、波を打った、歩きにくい歩道を再現した模擬道路で、実際に体験すること、お年寄りや体の不自由な人への理解(心のバリアフリー)を深めることを目的として整備された施設の運営を行っています(写真1)。

### 6 各種イベントへの参加

南部管内の地域におけるイベント、地元自治体の祭りへブースを出展することにより、パネル展や広報ビデオ上映会等をおこなって、地元の方々へ、道路事業に対するご理解やご協力を呼びかけています(写真2)。

### 7 「南国ちゃん通信」の創刊

今年度から、新たに取り組んでいる広報ツールとして、「南国ちゃん通信」という広報誌を創刊しました(図5)。



高齢者疑似体験



車椅子体験



アイマスク体験

写真1 バリアフリー体験

当事務所では、道路事業に対する継続的な評価をして頂く「道路モニター」を設けて、アンケート調査を実施しております。しかし、これまで当事務所の取組みについては、記者発表やホームページ、タウン情報誌等で広報活動を行ってきましたが、全ての「道路モニター」へ情報が届いているとは、必ずしも言えません。

そのため、「南国ちゃん通信」を発行して、アンケート調査の結果、記者発表した情報やこれまでもホームページ等で公開した情報、また、道路事業の取組み紹介等を、ダイレクトメールで「道路

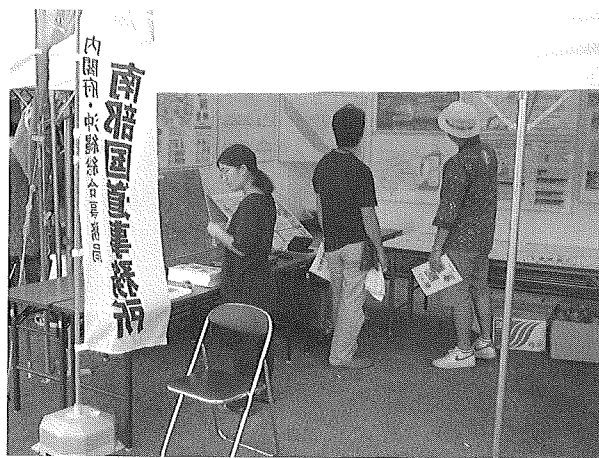


写真2 豊見城まつり出展状況（平成18年実施）

モニター」の方々へ直接お届けしようという試みです。また、多くの県民の目に届くよう、公共的な各施設の窓口に設置・配布する予定です。

このように、「南国ちゃん通信」をとおして、「道路モニター」や県民との双方向コミュニケーション

**『お約束プロジェクト』の推進（平成18年度）**

**【お約束プロジェクト】対象事業**

南道路モニター成長道路実証事業  
 南道路モニター成長道路実証事業  
 南道路モニター成長道路実証事業

**Pick up**  
 南道路モニター成長道路実証事業  
 南道路モニター成長道路実証事業

**Pick up 豊見城道路：平成19年3月に自標宣言より全線暫定供用！**

南国ちゃん通信へのご意見・ご感想があれば、下記の連絡先まで

内閣府 沖縄総合事務局 南国国道事務所 〒900-0001 那覇市港町2-8-14  
 南国国道事務所 〒900-0001 那覇市港町2-8-14  
 南国国道事務所 〒900-0001 那覇市港町2-8-14

●携帯電話からもホームページをご覧いただけます。  
 1. PCでの詳しい説明資料（PDFファイル）のダウンロードは、ポータル情報ページをご覧ください。  
 2. ホームページの「南国ちゃん通信」をダウンロードして、パソコンで見ることもできます。  
 3. 携帯メールでもホームページの最新情報を受け取れます。

http://www.oknada.jp/ptb/nankoku/communication/04.html#2007-10

図5 南国ちゃん通信

～南国国道事務所の取り組みを紹介～

## 南国ちゃん通信

創刊号 平成19年10月

**創刊にあたって**

日頃から南国国道の取り組みへのご協力とご理解、ありがとうございます。

これまで、アンケート調査等を通じ、色々な意見が寄せられました。また、エコドライブキャンペーンのご協力など、様々な形で南国国道事務所の進捗りにご協力いただいております。

今回創刊する『南国ちゃん通信』では、道路モニターにご協力いただいた皆様や、エコドライブキャンペーンへご参加いただいた皆様をはじめとして、多くの方々へこれまでお寄せ頂いた意見やアンケート調査結果、私たちが行っている取り組み内容について、発信したいと考えております。皆様が普段利用されている道路のことや、南国国道事務所の実施している取り組みを、多くの方に知っていただき、寄せられた多くの意見や協力を取り込んで「利用者の思いの詰まった道路」の実現に向けて活動していきたいと考えております。

今後ともご協力をよろしくお願い致します。

内閣府 沖縄総合事務局 南国国道事務所  
 所長 和野 祐二

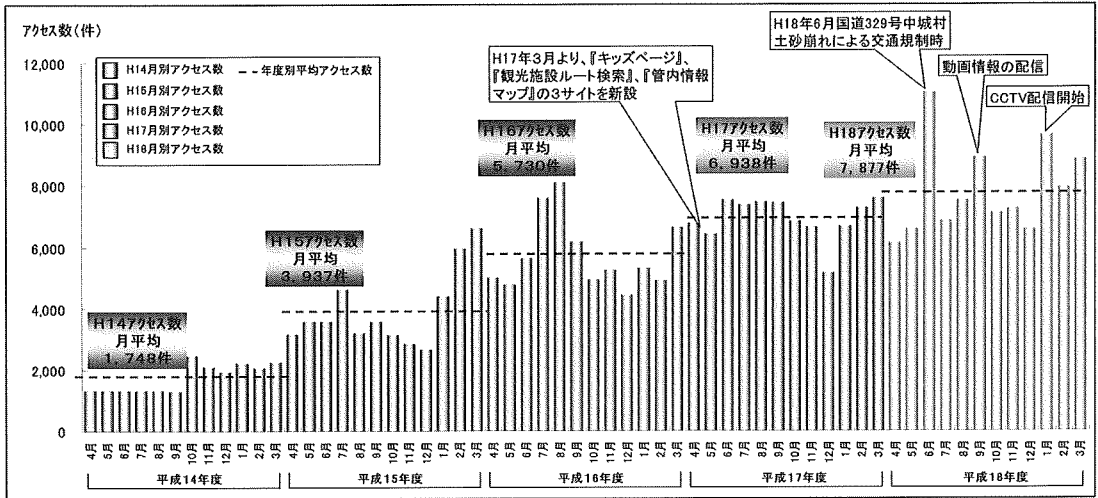


図6 南部国道事務所ホームページアクセス数の推移

シヨンが図れるよう努めたいと考えています。

### 三 「オキナビネット」の取組み紹介

それでは、これまで、述べてきた広報の各手段の中から、南部国道事務所におけるメインの広報ツールである、南部国道事務所ホームページ「オキナビネット」の取り組みについて述べていきます。

南部国道事務所は、開かれた道路行政を行うことを目的として、「オキナビネット」を管理・運営しています。

また、「ホームページのアクセス回数」を分かり易い成果の目安として、様々な取組みを行っているところとあります。「オキナビネット」のアクセス数の推移はグラフ(図6)のとおりとなっております。

なお、国土交通省道路局で取りまとめられた、「道路行政マネジメントガイドランス」(平成一七年三月版)においても、国民のニーズに即した情報提供の度合いを測定するため「ホームページのアクセス数」がアウトカム指標(※)とされているところです。

次に、前年度及び今年度(上半期)の「オキナビネット」の取組みの紹介をします。

※ アウトカム指標：目標とする成果(アウトカム)を数値で表したものを

#### 1 前年度の取組み紹介

それでは、前年度の取組みの中で、特にアクセスアップの成果があった取組みを紹介いたします。

##### (1) 「動画コーナー」の設置

昨年の取組みとして、新たに「動画コーナー」を設置し、南部国道の道路事業の取組み等について、動画で紹介を行っています。今後も各種イベントや開通式等の際は、文章だけでなく動画も併用して、広報に努めたいと考えています。

##### (2) CCTV画像のライブ配信

この取組みも昨年実施したもので、CCTVの画像を午前九時から午後四時まで、ライブ配信しています。このような、画像配信は既に各地方整備局の各事務所でも実施されており、他事務所のホームページでは、既に何台ものCCTV画像のラ

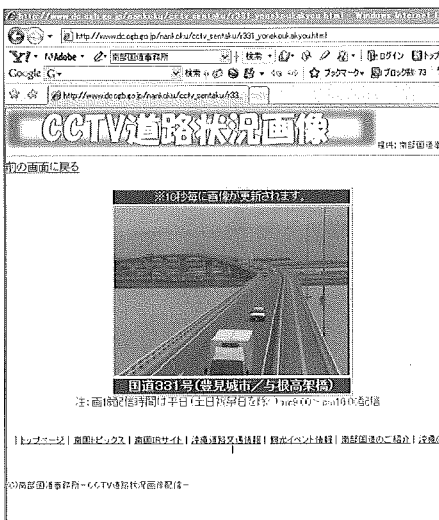


図7 CCTVライブ配信画像

イブ配信が行われています。当事務所においても  
今後は、ハード・ソフト両方の課題を解決し、ラ  
イブ配信時間の拡大や、画像台数を増やしたいと  
考えています(図7)。

## 2 今年度の取組みの紹介と今後の予定

それでは、次に今年度行った取組みの紹介と、  
今後の予定について述べていきます。

### (1) ホームページ内の情報の整理

今年度から「オキナビネット」を担当して、最  
初に取り組んだことは、ホームページ内の情報を  
整理したことです。

「オキナビネット」には、「トピックス」「入札  
情報」「キッズページ」「バスロケーションシステ  
ム」「動画コーナー」等、いろいろ情報がありま  
す。インターネット上の情報は、管理を怠ると、  
古くなって使えなくなった情報がネットワークに  
存在していることがあります。

そのため、リンクの宛先が無い状態を是正し、リ  
ンクが切れているものは新しいリンク先を設定しま  
した。また、明らかに古くて使えない情報は思い切  
って捨てることも行いました。もちろん、いくら古  
くても大切な情報は残すようにしています。

ホームページを閲覧する方々は、リンク先が無  
いことや、明らかに使えない情報があると、次か  
ら「オキナビネット」を利用して頂けないのでは

ないかと考えました。そのようなことでは、リビ  
ーターが少なくなり、これ以上の「アクセスアッ  
プ」は望まれません。

このように、手間はかかりますが、見る側に立  
った簡単な整理をするだけで、以前より「オキナ  
ビネット」は、見易くなりました。

### (2) ホームページの更新頻度

「オキナビネット」には、可能なかぎり新しい  
情報を掲載するように努めています。アクセス数  
が多いホームページは、更新回数が多いことが考  
えられます。更新が多いことで、いつ訪れても新  
しい情報を手ででき、定期的に見る価値のあるホ  
ームページになっているのではないのでしょうか。  
また、とても簡単なことですが、更新した情報は、  
分かり易いように「NEW」の表示をしています。

このように、今年度の上半期で行った「オキナ  
ビネット」の主な取組みは、細やかなサービスの  
提供を心がけました。その成果として、今年度の  
上半期のアクセス数は、月平均で約一〇、〇〇〇  
件と昨年から大幅に増加しております。

### (3) 今後の取組み予定

「オキナビネット」のトップページは、本格的  
に運用をはじめてから様々なコンテンツの追加  
や、情報量の拡大により、肥大して見にくくなっ  
ています。特に、トップページで更新情報の画像  
が見えなく、画像をスクロールしなければ全ての

更新情報を見ることができません。

このため、更新内容が見やすくなるように、ト  
ップページのリニューアル(デザインの変更等)  
を検討しています。また、トップページから各種  
情報まで、なかには階層が深いものがあり、閲覧  
に手間がかかり不便なので、それについては、ク  
リック三回までに、全ての情報が得られるよう改  
善を行いたいと考えています。

さらに、パソコン初心者、視力の弱い方、高齢  
者の方々への配慮として、既に国土交通省ホーム  
ページ等で整備されている、閲覧支援ツール(音  
声読み上げ・文字の拡大機能)等のソフト導入も  
検討しています。

## 四 終わりに

当事務所の道路行政における広報活動は、情報  
を公開することで、道路行政の透明性を向上させ、  
県民への説明責任を果たすことを目的としていま  
す。また、県民とのコミュニケーションを深める  
ことも必要であり、これから、広報活動は、ます  
ます重要性が増していくと思えます。

これからも、これまで紹介してきた、様々な広  
報ツールの質を向上させ、それを、最大限に活  
用できる取組みを行うことで、積極的に効率的な  
広報活動を行いたいと考えています。

# 歩道に設けられた水路蓋が崩落したところに 自転車が転落した事故について

## 道路の管理瑕疵が争われた事例

— 自転車転落事故損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔一審判決〕

平成一七年四月二七日 千葉地裁 請求一部認容

(被告控訴)

〔二審判決〕

平成一八年四月二七日 東京高裁 請求一部認容

(確定)

### はじめに

公の営造物の設置・管理瑕疵の成否を判断するための基準の一つに、回避可能性がある。公の営造物の設置・管理者において事故の発生を回避できる可能性がない場合には、瑕疵がないものと判断される。

今回は、回避可能性に関する裁判所の判断の一例を紹介する。本件は、道路管理者が崩落した水路蓋を事故発生までに復旧することはできなかった、という点で回避可能性を否定しつつも、そも

そも、当該損壊を未然に防止することは可能であったとして、回避可能性を認めた事例である。

### 一 事案の概要

#### 1 事案の要旨等

1 被控訴人(原告A)は、自転車に乗って、B市内のB市市道(以下「本件市道」という。)に設けられている控訴人(被告B市)が設置・管理する歩道(水路をコンクリート製の水路蓋で覆って歩道の一部としている歩道。以下「本件歩道」という。)を走行していたところ、水路蓋六枚が壊れて崩落していたため、水路に自転車ごと転落し、その衝撃によって負傷した(以下「本件事故」という。)

本件は、被控訴人が、本件事故は公の営造物である本件歩道の設置・管理に瑕疵があったことが原因であると主張して、控訴人に対し、国

家賠償法二条一項に基づき、治療費、休業損害、逸失利益及び慰謝料等合計一、五九七万八、九六八円及びこれに対する平成一四年一二月六日(本件事故の日)から支払済みまで民法所定の年五分の割合の遅延損害金の支払を求めた事案である。

2 原判決は、控訴人の責任を認めた上、過失相殺し、控訴人に対し、被控訴人に一、一〇七万七、四七四円及びこれに対する遅延損害金を支払うよう命じ、被控訴人のその余の請求を棄却した。

3 これに対し、控訴人が敗訴部分の取消しを求めて控訴をしたものである。

#### 2 前提事実

- (1) 当事者 (略)
- (2) 本件事故の発生

被控訴人は、以下の内容の事故（本件事故）により負傷した。

日時…平成一四年二月六日午後七時二〇分ごろ

場所…本件市道は、B市C町四六六番地付近ではほぼ東西に近い方向に通じているが、本件事故は、同番地先の本件市道の南側部分に設置されている本件歩道上で発生した（以下「本件事故現場」という）。

態様…被控訴人が本件歩道を自転車に乗ってD町五丁目方面（東方）からC町方面（西方）へ走行していたところ、本件歩道に設置されていた水路を覆うコンクリート製の水路蓋六枚が壊れて崩落しており、進行方向に向かって長さ約三m、幅約八五cmにわたり水路が開口している状態になっていたため、被控訴人は水路に自転車ごと転落した。

### (3) 本件歩道の正常時の状況

本件市道は、JR総武線高架の南側下にある片側一車線、幅員約一三・四mの道路であり、本件歩道はその南側部分に設置された幅員約二・七mの歩道である。

本件歩道には、幅員約二・七mのうちの車道側部分に深さ約一・〇五m、内側の幅約八五cmのU字溝があり、U字溝の上端部の柵状部分（その幅は約一・二mで深さ約一〇cm）にコンクリート製の水路蓋（約一・二m×約五〇cm×約一〇cm）が

はめ込まれる形で架けられていた。

### (4) 被控訴人の負傷と治療の経緯（略）

### 3 争点及び原審における当事者の主張

本件の主要な争点は、次のとおりである。

#### ① 控訴人の責任原因

#### ② 被控訴人の後遺障害の程度（略）

#### ③ 過失相殺の当否（略）

#### ④ 本件事故と相当因果関係のある被控訴人の損害の額（略）

原審における当事者の主張は、原判決の事実及び理由の二二のとおりであるから、これを引用する（略）。

### 4 当審における控訴人の主張

控訴人の当審における主張は、原判決の認定判断を批判するものであることから、二（当裁判所の判断）において必要に応じ摘示し、あるいはその主張を踏まえて、判断を加える。

## 二 争点に対する判断

### 1 争点①（控訴人の責任原因）について

#### (1) 本件市道の管理等に関する事実関係

各項中に掲記した各証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

ア・イ（略）

ウ 控訴人は、上記ア・イの工事後、設置された水路蓋を全面的に入れ替えるという工

事をしたことはなく、補修を必要とする水路蓋が生じた場合に、当該水路蓋のみを取り外して新たに設置し又は修繕をするという個別の処置をしてきた。

エ 控訴人は、控訴人のパトロール班、一般市民、道路安全推進モニター（一般市民等に委嘱）及び郵便局局員の報告等により、損壊するなどして補修を必要とするに至った水路蓋の発見に努めている。そして、補修を必要とする水路蓋が発見あるいは報告された場合には、控訴人の職員が現場に行き確認の上、破損等の状況に応じて、市役所内で簡単な補修工事を行っている直営班に補修させるか、業者に依頼して補修させるかのいずれかの処理をしていた。

こうした対策により、本件歩道近くの水路蓋の異常につき、以下のような報告がされ、その都度、そのほとんどが補修されてきた。以下は報告の日時、異常があった場所及び報告の内容である。年度はいずれも平成である。

七年	九月二四日	C町三八一	水路蓋の破壊
八年	三月一八日	C町五一〇	水路蓋四枚の落下
	四月九日	E町七〇六	路肩のU字溝が開口
	七月二日	E町五一五	水路蓋の割れ
	九月四日	E町五一九	水路蓋の崩落
一一年	一月四日	C町五二〇	水路蓋の破壊
	二月七日	C町五三一	水路蓋の破壊
	二月二日	E町五一五	水路蓋の破壊

一二年 四月 三日 E町六八四―二 U字溝の蓋の破壊

六月 六日 E町六八四―二 側溝の蓋が歯抜け状であったため蓋を架けるよう要求

七月 三日 E町六五三 U字溝の蓋の破壊

七月 二六日 C町五一〇 水路蓋二枚の交換

八月 一〇日 E町六八四 U字溝の蓋の破壊、薄蓋五、六枚

蓋五、六枚

九月 四日 E町五一五―一 水路蓋二枚の破壊

十一月 四日 E町五一五―一 水路蓋二枚の破壊

損壊

一三年 一月 五日 E町六八四―二 U字溝の蓋の破壊

一四年 八月 二八日 C町六二二―一 側溝蓋の破壊

一〇月 三日 C町五三〇―一 水路蓋のたつき

一二月 九日 C町四六五―一 水路蓋のたつき

なお、水路蓋の破壊が複数回発生している場所は、いずれも車両が歩道を横切つて路外に出入りする施設のある場所である。

オ 本件歩道の脇には、ビニールハウス栽培を営む者がおり、同人等の運転する軽トラックや農作業用のトラクター等が日常的に本件歩道を経て車道と農園との間を往来しており、また、付近には畑もあったので、同様の往来があったものと推認される。

控訴人は、本件水路蓋崩落のあった場所との関連を指摘してこの事実を争うが、付近のビニールハウス経営者等が崩落した箇所を含め本件歩道を往来していたことは否

定できないものと考えられる。

カ 本件歩道の水路蓋の施工時におけるひび割れ荷重（ひびが初めて入る荷重）は、 $1\text{m}^2$ 当たり一、一〇〇kg（約一〇・七九キロニュートン）であり、 $1\text{m}^2$ 当たり一、八〇〇kgの荷重が掛けられた段階で破壊されるものであった。

キ 本件事故当時、本件歩道と車道との高低差は、約二〇cmであった。

しかし、車道の本件歩道に接する付近には土が堆積していて本件歩道と車道との段差が小さくなつており、これは、車道の土砂が堆積したことにもよると考えられるが、同時に日ごろから自動車等の通行があったことが推測できるといふべきである。また、大型自動車等が本件歩道と車道にまたがる形で走行し又は駐車することが可能な状況になっていた。

ク 控訴人は、以下の方法により、パトロールを行つていた。

(ア) 毎月第二木曜日に、おおむね六班に分かれて、車両で一斉パトロールを行う。

(イ) (ア)とは別に、市民等からの通報がある時、直ちにパトロールに向かう。

(ウ) 市民一〇〇人程度を上限として、道路安全推進モニターを委嘱し、適宜、道路状況についての情報提供を求める。

(エ) 郵便局の協力を得て、郵便局の外務職員

が通常の業務において収集した道路の損壊等についての情報を、毎週月曜日に通報してもらう。

ケ 本件歩道脇のビニールハウス栽培を営む者は、本件事故のあった平成一四年一二月六日の午後五時三〇分ないし午後六時ころ現場を離れて帰宅したが、本件歩道の崩落に気が付かなかつたから、その時点では崩落していなかつたと認められる。

コ 控訴人は、本件事故後に本件事故発生 of 報告を受けて初めて、本件歩道の水路蓋の崩落を知つた。

## (2) 本件歩道の設置・管理の瑕疵について

上記(1)の事実及び前記一、二の前提事実を基に、被控訴人の主張について順次検討する。

ア 本件歩道の設置上の瑕疵について

(ア) 本件歩道の未舗装、水路蓋の安全性の欠如について

ア 被控訴人は、本件歩道は道路構造令二十三条に定める舗装がされていないと主張するところ、本件歩道のように水路上にコンクリート製の蓋をして歩道としたものについてまで、道路構造令が規定する通常の舗装をすべきものとはいえない（なお、水路に蓋を設置して歩道とすることがおよそ許されないとも解されない）。また、コンクリート製水路蓋を設置することにより、一応表面が平滑にさ

れ、雨水等がたまらない状態にされてい  
て、通常の歩行に耐える強度を備えたど  
う点では、歩道の舗装と同視すること  
も可能である。

b しかし、本件のような水路蓋を設置し  
た歩道については、それが本来備えるべ  
き安全性を欠いている場合には、その設  
置に瑕疵があるというべきである。

その安全性を評価するに当たっては、  
通常の舗装すべき歩道が路盤に支持され  
ており、表層が破損又は破壊しても本件  
のような転落事故が起こる余地はないの  
に対し、本件歩道の場合には、水路に架  
けられた水路蓋が損壊して崩落した場合  
には、直ちに本件歩道を通行する者が水  
路内に転落する危険にさらされるから、  
その安全性の基準は、通常の歩道の舗装  
以上に厳格に判断されなければならない。

ところで、橋・高架の自転車道の設置  
の際に基準とされる活荷重は、床版及び  
床組を設計する場合は、 $1\text{m}^2$ 当たり $500\text{kg}$   
であるとしてされている。本件歩道の安  
全性の検討に関しこれを参考にすると、  
本件歩道に用いられた水路蓋は、平板な  
コンクリート製のものであり、そのひび  
割れ荷重は $1\text{m}^2$ 当たり $1,100\text{kg}$ 、破  
壊に至る荷重は $1\text{m}^2$ 当たり $1,800\text{kg}$   
であるから、上記基準を一応満たしてい

たと認められる。

しかし、本件歩道は、車道と本件歩道  
とを隔てるガードレールの設置その他の  
措置がとられておらず、軽トラックや農  
業用トラクターなどが日常的に通行し、  
また、大型自動車等が本件歩道と車道と  
にまたがる形で走行あるいは駐車するこ  
とが可能な状況になっていた。本件市道  
を管理する控訴人としても、当然、上記  
の状況を知り又は知ることができたとい  
うべきところ、水路にコンクリート製の  
蓋を架ける形で歩道を構築する場合に  
は、これらのことも予測して、大型車が  
乗った場合の荷重にも耐えられる水路蓋  
を架けることが必要であり、このような  
措置を講じない場合には、本件歩道と車  
道とを隔てるガードレールを設置するこ  
と等により、自動車が生ずる歩道上を通行  
したりすることを防ぐ手段を講じること  
が必要であるというべきである。

本件歩道の水路部分は、上記のとおり  
 $1\text{m}^2$ 当たり $1,800\text{kg}$ の荷重が掛かる  
ことにより破壊される設計になっていた  
ところ、四輪自動車の場合、一輪当たり  
の接地面積を $0.5\text{m}^2$ と仮定すると、計  
算上 $3,600\text{kg}$ の自動車で一輪に掛か  
る荷重が $1\text{m}^2$ 当たり $1,800\text{kg}$ となり、  
これを超える重量の自動車(四輪車等)

が本件歩道を走行すれば、コンクリート  
製水路蓋が破壊されて崩落する可能性が  
あったことになる(車輪の接地面積は上  
記より小さい可能性があり、より小さい  
場合には $1\text{m}^2$ 当たり掛かる荷重はより  
大きくなるから、より重量の小さい自動  
車でも水路蓋が破壊される可能性が生ず  
る。また、車両が本件歩道を通過等する  
際には、その揺れ等により一時的に一輪  
に大きな荷重がかかることもあり得るか  
ら、これらの場合には、上記の想定より  
軽量の車両でも水路蓋が崩落する可能性  
がある。経年による劣化が加われば、一  
層崩落の可能性は高まる。)

そして、前記のとおり、現実にも、本  
件歩道に近接する歩道の水路蓋が崩落し  
た事実があるのであって、この点を考慮  
すると、上記程度の設計値をもって、舗  
装に代えて水路蓋を設置するのは本件  
歩道の通行の安全性を満たしたものと  
認め難いというべきであり、本件歩道の  
設置には瑕疵があったといわざるを得な  
い。

(4) 道路付属物の不設置について

a 街灯について

本件歩道の崩落した水路蓋のあった箇  
所付近には、街灯はなかったものの、約  
四〇m離れた二つの街灯の中間に位置し



ており、その近くのビニールハウスの電灯の明かりが届き、また、JR総武線の沿線に位置するから線路の明かりも届く状態にあったから、夜間であっても、本件歩道の状況が見えないわけではなかった。したがって、街灯の設置に関し、瑕疵があったとまでは認められない。

b ガードレール等について

本件事故当時、本件歩道と車道との間には約二〇cmの高低差があったが、ビニールハウスの経営者等の使用する軽トラックや農業用トラクター等が車道から本件歩道に乗り入れ、また、大型自動車等が本件歩道と車道とにまたがって走行し又は駐車する可能性があったから、水路蓋の強度を大型自動車等の荷重に耐えるものとしなければならない。控訴人には、本件歩道と車道とを隔てるガードレール等の道路付属物を設置する等、歩道の通行を防止する措置をとるべき義務があったというべきである。

(7) イ 本件歩道の管理上の瑕疵について

a 本件歩道の水路蓋の崩落は、以下のとおり、水路蓋の経年劣化が寄与したものであると認められる。

(a) 上記(1)エのとおり、本件歩道に近接する側溝の上に設置されていた水路蓋が経

年劣化により、破損又はがたつきを生じていたことが認められ、それらの水路蓋と本件歩道の水路蓋とはほぼ同年代に設置されていたものであったから、本件歩道の水路蓋も同様に経年劣化していたものと推認することができる。

控訴人は、上記の水路蓋は、本件の水路蓋とは形状も設置場所も異なるなどとして、経年劣化の事実を争うが、どのように異なるのかは明らかでなく、上記(1)エの事実から本件歩道の水路蓋も経年劣化していたと推認することは、何ら経験則に反するものではない。また、上記(1)エは、C町及びE町のみ件の件数であり、その中で生じた前記の破損、がたつき等は、決して少ないものということではない。

(b) 本件歩道に続くJR総武線沿いの歩道で水路蓋の破壊が複数回発生している場所として、Fマンション駐車場出入口前、JR東日本G変電所前、中古車売場前があるが、これらの場所は、いずれも車両の出入りの多い場所であるとされている。

本件歩道の場合、ビニールハウスの経営者が軽トラックや農業用トラクターを運転して本件歩道を日常的に通行していたから、本件歩道の水路蓋は、かなりの

程度劣化し、ある程度大型の自動車が本件歩道の水路蓋に乗り上げた場合には、水路蓋が破損して崩落してもおかしくない状態であったと推認することができる。

控訴人は、本件歩道の水路蓋に鉄筋が入っていたこと、以前修理がされた経緯がないことなどを指摘して、経年劣化の事実を争うが、控訴人の指摘する事実から経年劣化を否定することはできないというべきである。

(c) そして、本件歩道の水路蓋が一挙に六枚も崩落していることからすると、大型自動車等が本件歩道上を通行したことにより水路蓋に荷重がかかり、これに上記(a)、(b)のように水路蓋が経年劣化していたことが加わって水路蓋が崩落したものと考えるのが自然である。

(d) 控訴人は、本件歩道から約八〇〇m離れた箇所に本件歩道の水路蓋を設置したのと同一の請負業者が昭和五五年に設置した同一規格の水路蓋につき、載荷試験を行ったところ、そのひび割れ荷重が約一二・四八キロニュートンであり、設置時の本件歩道の水路蓋のひび割れ荷重である一〇・七九キロニュートンよりもむしろ増加していることから、経年劣化の度合いは極めて微少である旨を主張する。

しかし、この試験の対象となった水路

蓋のあった場所は、本件歩道のようなJR総武線沿線ではなく、南に入った幅員の狭い道路に設置されていたものであるから、自動車や自転車がある頻度と同じであったとは考え難く、これと本件歩道の水路蓋とを同列に考えることはできず、本件歩道の水路蓋も経年劣化の度合いが微少であるとは認められないから、控訴人のこの点での主張も採用することができない。

- b (a) 控訴人は、水路蓋が六枚も崩落しているという事実から、通常は働かないような過大(過重)な力が作用したものであると主張するが、上記アで認定のとおり、本件水路蓋は四七車程度の大型自動車が通行しても崩落する可能性を有していたものであり、本件歩道の自動車等の通行状況にかんがみると、予測可能な過大な力が作用したことによって水路蓋が崩落したということはできないから、この点の控訴人の主張は、採用の限りでない。
- (b) 控訴人は、当審においても、次のとおり主張する。

本件においては、水路蓋が約3mにわたり六枚も連続して、内部の鉄筋とともにほぼ真ん中で分断され崩落しており、また本件事故現場周辺には車両の塗料などの付着もなく、車両が落ち込んだ形跡

もなかった。したがって、水路蓋の崩落の原因は、クレーンでつり上げた大型の鋼材のような重量物を誤って地上へ落下させたというようなものであると考えられるが、そのような事故は予測不可能であるから、控訴人の管理義務の範囲を超えた不可抗力によるものであって、道路管理上の瑕疵があったとはいえない。

控訴人は、以上のように主張するが、①控訴人の想定するような重量物の落下があったのであれば、当然、直ちに警察あるいは道路管理者である控訴人に通報されていたはずであるが、その形跡はないこと、②そのような事故があったのであれば、車道にもそれなりの痕跡があると考えられるが、それは発見されていないこと等に照らし、控訴人の想定は観念的な想定にとどまるものであって、本件においてそのような事故があったとは認められない。また、前記のとおり、大型トラック等が本件歩道を通する可能性は予測可能であったのであり、本件水路蓋の崩落状況にかんがみても、その崩落がそうした予測可能な事態によるものではないと判断することができない。

c 控訴人は、過去の補修歴からみて、本件歩道における崩落について予見できなかったとして、その責任を否定している。

しかし、上記アのとおり、そもそも本件歩道の水路蓋を設置するに際し、大型自動車等の本件歩道内への乗入れ等を予測することが可能であった上、本件歩道に続くJR総武線沿線のC町五三〇―一の水路蓋において、本件事故の約二ヵ月前である平成一四年一〇月三日、がたつきが発生し、また、C町及びそれと隣接するE町においても上記(1)エのとおり補修歴があり、データのそろった平成一二年に限っても七件の水路蓋に異常が生じている。

のみならず、前記(1)エのとおり、JR総武線沿線に設置された水路蓋で車両の多い箇所を設置されたものについては、複数回の補修が行われており、また、本件歩道においては、ビニールハウスの経営者が日常的に軽トラックや農業用トラクター等を持ち入れていたものである。

以上の事実経過からすれば、控訴人は、おおむね同時に設置された水路蓋が経年劣化して壊れやすくなっていることからして、本件歩道の水路蓋についても一定の外力が加われば崩落の危険性があつたこと及び大型自動車等が本件舗道に乗り上げて一定の外力が水路蓋に加えられることを認識できる状態にあつたといえることができ、本件歩道上の水路蓋の崩

落が予測不可能で不可抗力であるといえる状態にはなかつたものである。

よって、本件歩道の水路蓋の崩落が予測不可能であり、不可抗力によるものである旨の控訴人の主張は、採用することができない。

d 控訴人は、当審において、歩道上を車両が通行することは原則として禁止されていること、歩道と車道との間には約二〇cmの段差があること、路外に車両が進入する施設がないこと、実際には本件事故前に大形自動車は歩道と車道とをまたがる形で通行ないし駐車していた事実があったとの証拠がないこと等を挙げて、控訴人には、このような事態まで予測することはできず、予測すべき義務はなかつたと主張する。

しかし、法令で禁止されていたから大型車の通行等がなかつたとはいえないし、段差も通行を不可能とするようなものではない（農業用軽トラックやトラックが現実に行っていたことは前記のとおりである）。また、路外に施設がないとしても、車道と歩道をまたがる形で走行ないし駐車することは十分あり得るし、これまでの事例については報告等の対象となる事態でないから、証拠がないからといってあり得ないことであるとは

いえない。

e また、控訴人は、パトロール等により十分本件歩道の水路蓋の状況を管理していたものであり、本件市道の安全を確保していた旨主張する。

しかし、本件歩道に大型自動車等が進入し、通行又は駐車をすれば本件歩道の水路蓋が破損して崩落することは専門家でなくとも予測できるものであり（現に、ビニールハウスの所有者は、本件歩道の水路蓋が六枚崩落したことにつき大型自動車でも乗り上げたのではないかと思つた旨陳述している）、上記のようなパトロール等により、水路蓋の崩落を予防し、これによる事故を完全に防止することは困難であるから、控訴人がパトロール体制を充実させていたことをもつて上記認定判断を左右することはできない。

f なお、控訴人は、本件歩道の水路蓋の崩落が生じてからわずか一時間二〇分ほどの間で本件事故が発生したものであるから、事後に補修に当たすることは不可能であると主張する。

実際、本件歩道の水路蓋の崩落について控訴人が本件事故発生前に知ることはできなかったのであるから、崩落してから補修することによって本件事故を防ぐことはできなかったのであり、この点

においては結果回避可能性がなかつたということが出来る。

しかし、本件事故の場合、事前に水路蓋の崩落を防止すべき義務があつたのであるから、水路蓋が崩落した後において本件事故を防止することができなかったとしても、本件歩道の管理に瑕疵があつたとする判断を左右するものではない。

(4) 縁石の摩耗について  
本件歩道と車道の境界に設置された縁石は、車道からの高さが約二〇cmあり、通常有する性能を具備していたということが出来るから、縁石の摩耗が水路蓋の破壊の原因となつたとは認められない。

#### (3) まとめ

以上のとおり、本件歩道の設置・管理には瑕疵があつたものと認められ、これにより被控訴人は傷害を負つたものであるから、控訴人は、被控訴人の損害について賠償する責任を負うものといふべきである。

#### 2 争点③（過失相殺の当否）について（以下略）

# 青森県の道の駅



青森県東京事務所 西岡 忠大

皆さんこんにちは、青森県東京事務所で国土交通省を担当しております西岡と申します。東京に転勤となつてから、早くも一年と半年が過ぎております。青森県にいたときは、毎日のように通勤や買い物、レジャーに自動車を運転しており、自動車は生活する上で欠かせないものでした。

さて、今回誌面を頂戴して、ドライブの時に欠かせないものだった青森県の道の駅の紹介をさせていただきます。

## ◆道の駅とは…

青森県の道の駅の前に、道の駅とはそもそも何なのかという話をしますと、道の駅の駐車場

は道路法上の「道路」で、国道や県道、市町村道の一部です。よつて、道の駅が面している道路の管理者が道の駅の駐車場等の管理者ということに法的にはなりません。敷地内にあるふるさと製品の販売所や無料休憩所施設の管理、営業は、おおむね地域の市町村が出資しているいわゆる第三セクターが行っていることが多いようです。実際の営業を行う代表者は、道の駅だけに「駅長さん」と呼ばれ、施設は「駅舎」と呼ばれます(図1)。

道の駅の第一回登録は、一九八三年で一〇三駅が登録されています。それから約二四年を経て、現在は全国に八六八駅あり、東北地方では一二六駅、さらに青森県では二七駅があります(平成一九年一〇月末時点登録)。道の駅の数としては、青森県は多い方です。ダントツで多いのは、北海道で一〇一駅もあります。逆にダントツに少ないのは、東京都で一駅しかありません。地方で非常にポピュラーな道の駅も東京の人は意外に道の駅を知らないかもしれませぬ。ちなみに、広辞苑で調べてみたところ、載っていませんでした。ちよつと不思議ですな。

道の駅の設置目的は

大きく三つあり、一つめは休憩機能です。全ての道の駅に二四時間利用可能なトイレと駐車場があります。ドライバーに休憩する場を提供することで交通の安全の確保に繋がります。二つめは、情報発信機能です。道の駅では普通、通行止めなどの道

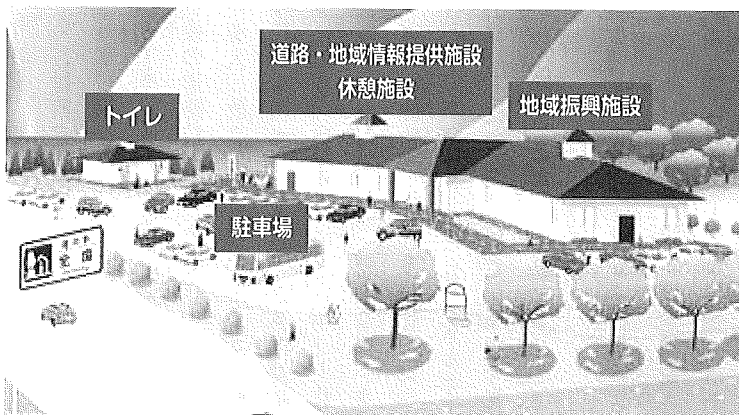


図1 「道の駅」施設イメージ (国土交通省道路局ホームページより)

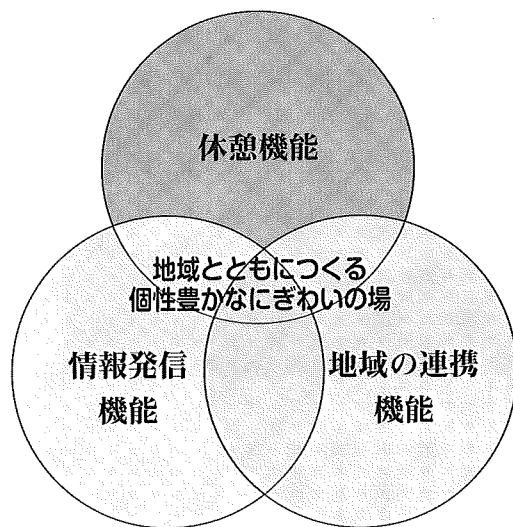


図2 3つの機能を併せもつ道の駅  
(国土交通省道路局ホームページより)

路情報が提供されています。そのほか観光やその地域の歴史・文化・イベントに関する情報があります。同じ県内においても知らないことが多くあることに気づかされます。三つめは地域の連携機能です。道の駅は、その地域の観光施設・レストラン、温泉施設、記念館等地域の代表的施設が多く隣接される事が多くあります(図2)。

いつも利用していた道の駅も調べてみると、そうなんだと思ふことがありました。

◆あおもり道の駅

麺ロード紀行スタンプラリー  
いよいよ、青森県で現在行われている道の駅のイベントを紹介いたします。それは、「麺ロード紀行スタンプラリー」です。イベント期間は二〇〇七年九月一



図3

五日〜二〇〇八年二月二十九日まで、県内全ての道の駅が参加して実施されています(図3)。

期間内に青森県内各地にある二七カ所の道の駅にあるそれぞれの特色あるラーメンなどの麺を食べて、スタンプを押してもらいます。もらったスタンプの数に応じて、いろいろなプレゼントをもらえるチャンスがあります。挑戦の仕方は簡単で、ま

ず、どこでもいいので道の駅に行くくと、スタンプラリーの台紙(無料)となる麺ロード紀行という小さな冊子があるので、それをもらいます。そして、指定されたラーメンなどの麺のメニューを食べて、スタンプをもらいます。県内二七駅を完全制覇した暁には二万円分のクオカードをもらうチャンスがあります。完全制覇できなくても、二駅以上制覇(制覇率約八割)や一三駅制覇(制覇率約五割)でも、いろいろなプレゼントがもらえるチャンスがあります。そして、なんと太っ腹なことに五駅以上制覇で、道の駅共通商品券五〇〇円分が必ずもらえます。要注意なのは、青森県の場合、道路の冬期閉鎖があり、閉鎖になってしまう道の駅があります。まずは、閉鎖になる前に行かないといけませんね。

道の駅のスタンプラリーというのは、全国各地であります。麺を食べて、スタンプをもらう

というのは珍しいパターンです。

### ◆道の駅「なみおか」の

#### 「ちゃんこラーメン」

青森県内二七駅のラーメンの中で、個人的におすすめするのは、青森市と弘前市の中間に位置する国道七号に面した道の駅「なみおか」で食べられる「ちゃんこラーメン」です（写真1）。これは、道の駅がある浪岡町（市町村合併により現在は青森市）が第五九代横綱隆の里の出



写真1 どすこいラーメン（道の駅「なみおか」）

こからまだ先があります。ラーメンを食べ終わった後に、店員さんに「まったなし!!」と言うと、店員さんは鉄鍋を厨房に持って行き、中にご飯を入れて、再加熱して、おじやにして持ってきてくれます。鉄鍋で出てくる謎が解けました。アツアツのおじやをフーフー言いながら、第二ラウンドが始まります。満腹感を確実に味わいたい方を決し

身地であることにちなんだご当地ラーメンです。「ちゃんこラーメン」は「どすこいラーメン」と「ごつつあんラーメン」があります。「どすこいラーメン」は具としてカルビ肉が入っています。具たっぷりで、牛カルビのほかに、肉団子、焼き豆腐、キャベツ、もやしがたくさん盛りつけられていて、普通はおなかいっぱいですが、そこでは終わらないのが横綱流ですね。こ

からまだ先があります。ラーメンを食べ終わった後に、店員さんに「まったなし!!」と言うと、店員さんは鉄鍋を厨房に持って行き、中にご飯を入れて、再加熱して、おじやにして持ってきてくれます。鉄鍋で出てくる謎が解けました。アツアツのおじやをフーフー言いながら、第二ラウンドが始まります。満腹感を確実に味わいたい方を決し

て裏切ることはありません。もう一つの「ごつつあんラーメン」は、豚しゃぶ肉が入ったみそラーメンです。「どすこいラーメン」と同じボリュウムで満足できます。ちなみにスタンプラリーの台紙に載っているメニューの写実は代表メニューで、それ以外でスタンプをもらえることがあるので、注文する時に、違うメニューでもスタンプをもらえるかどうか聞いてから注文するのいいと思います。

ちなみに、道の駅なみおかは、物産館とりんご園もあり、トイレ休憩のほかリングもぎ体験もできたりする、青森県らしい楽しい道の駅です。

### ◆道の駅「みんまや」の

#### 「磯うにラーメン」

「こんなラーメンあったのか!?!」と思ってしまうのが、青森県津軽半島の北端部にある国道

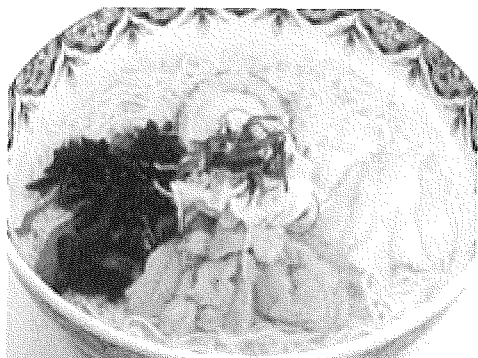


写真2 磯うにラーメン（道の駅「みんまや」）

三三九号に面した道の駅「みんまや」（外ヶ浜町）の「磯うにラーメン」（写真2）。三方が海に囲まれた青森県が誇る海産物がたっぷり入っています。スープは塩味でなかなかいい味を醸し出しています。

写真ではわかりづらいと思いますが、うにのほかに、ホタテとさらにアワビも入っています。「磯うにラーメン」と言うよりも「うに・ホタテ・アワビ三色ラーメン」なわけです。そして驚きはその値段、たったの



写真3 “階段国道”の国道339号

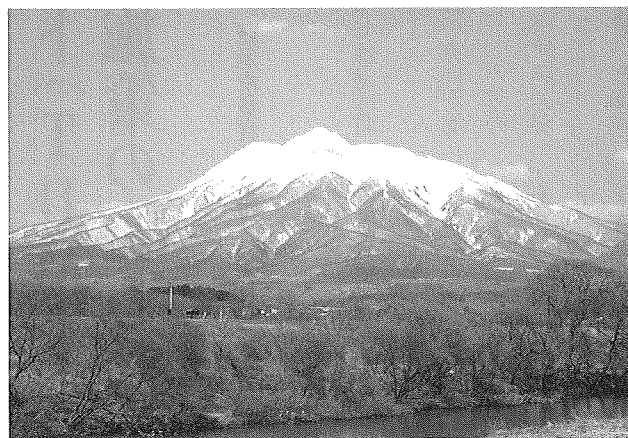


写真4 “津軽富士”岩木山

一、〇五〇円!!  
 ちなみに、道の駅「みんまや」は竜飛ウインドパークと青函トンネル記念館が隣接しており、風力発電用風車の迫力ある回転や掘削開始から貫通まで二〇数年をかけた、一大国家プロジェクト「青函トンネル」を見て、体感することができます。この記念館は本当におもしろかった

です。満足できますね。  
 また、ちょっと先に行くとなると唯一の階段国道というのがあります。国道三三九号なのに、階段になっているところが、ちょっとおもしろいですよね。日本で唯一の自動車が行けない国道です。ドライブでも来てもここだけは車を降りて、歩きましょう(写真3)。

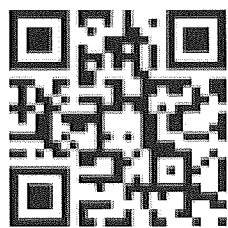
長々と書いた割に二つしか紹介できませんでしたが、青森にはおいしいラーメン、おそばが本場にたくさんあります。是非、味わいながら、青森県の道の駅を一つでも多く制覇してみたいです。そして、青森の道を楽しんでほしいです。  
 私が個人的に日本で一番美しいと思っている津軽富士・岩木

山を見ながらのドライブは、最高です(写真4)。  
 あおもり道の駅 駒野ロード紀行  
 スタンプラリーに関する情報のほか、青森県の道に関する情報、冬期通行止め、道路ライブカメラなど「みち」に関する情報は国土交通省青森河川国道事務所ホームページまたは青森県道路課ホームページまで。

携帯電話用サイトも充実しており、道路ライブカメラの画像も携帯から見ることが出来ます。そのほかサーベイ青森という観光サイトとも連携しておりますので、一度試してみたいです。

《青森みち情報》

<http://aomori.cc/road/>



携帯電話サイトのQRコード

# 交通需要マネジメント(TDM)

## 施策の合わせ技



新潟市東京事務所 溝井 晋平

新潟市域での道路行政、道路に関するトピックとしては、

- ・新潟市を起点に海を渡って佐渡市に至り、再び海上を経由して、上越市に至る「海の上の国道」三五〇号(海上部分はカーフェリーの航路が「道」となっています)
- ・日本初の道の駅(の候補地のひとつ)である国道七号・新新バイパスの豊栄サービスエリア
- ・その新新バイパスや、新潟バイパス・新潟西バイパス(この三路線は繋がって一路線となっています)における日本屈指の交通量、加

えて通行料は三七km全区間無料

の施策が、全国で多岐に渡って行なわれています。

- ・昼夜で走行車線の方向が切り替わる国道一一六号の「中央線変移システム(リバーシブルレーン)」
- ・などが挙げられますが、その中で今回は、市の郊外と中心部との接合地点で行われているリバーシブルレーンを中心に、効果的なTDM施策をご紹介します。

### ◆国道一一六号のTDM施策

ご承知のように、交通利用の調整等により道路交通渋滞の緩和、都市の環境改善を図る「交通需要マネジメント(TDM)」

新潟市域においても、国・県・市が単独又は連携しながら、パーク&ライドやスマート・インターをはじめとしたTDM施策について、社会実験として実施したものを含め、各種展開しています。

市の総人口は八二二、七六六人(本年九月一日現在の推計人口・以下同)ですが、八つの行政区の中で最も人口の多い中央区(二七九、九三〇人)の西側に、二番目に多い人口を抱えている西区(二六〇、六九〇人)、更にその西側郊外に、市の西端に位置する西蒲区(六二一、〇六

二人)があり、まさに新潟市西部の大動脈とも言える主要幹線道路として、三行政区を国道一一六号が通っています。

その西蒲区・西区を通り、中央区の中心市街地へ至る国道一一六号のうち、八・六km区間(西区・五十嵐東一丁目〜中央区・学校町通一番町)において、朝の通勤・通学ラッシュ時は七時三〇分から九時まで中心市街地方向に、また夕方五時から七時の間は逆の西部郊外方向に、バスの専用レーンを設置しています。

併せて、上記の区間のうち全三車線となる六・九km区間(西区・五十嵐東一丁目〜中央区・関屋本村町二丁目)では、深夜〇時と正午で中央線の位置を切り替える「中央線変移システム(リバーシブルレーン)」を採用しており、午前中は中心市街地方向が二車線、午後からは西部郊外方向が二車線となります。また朝と夜のラッシュ時は、渋



滞緩和を促進させるために右折禁止の規制を実施しています。

以上のTDM施策は、新潟県警察により昭和五年から一部が開始されました。現在当該区間ではこれらのシステムに加えて、道路拡幅を実施して右折許可が可能な交差点で、やはり午前と午後で位置が変わる右折車線の運用を行っており、また

西区と中央区の境界である人工河川（関屋分水）にかかる有明大橋の中央区側交差点についても、バス専用レーンを確保した形での同様の運用形態となっています。つまり当該箇所では計四車線のうち、通勤・通学ラッシュ時は中心市街地に向かって一番左側がバス専用レーンで、その右が一般車両の直進車線、更にその右が右折専用車線となり、残りの一番右側が反対車線となります。

こうした複合的なTDM施策が更に円滑なバス運行を促進するとともに、交通渋滞の緩和や、

ひいては安全性の向上に寄与していることから、市民の享受する「都市交通利用の利便性」は非常に高いレベルにあると思います。

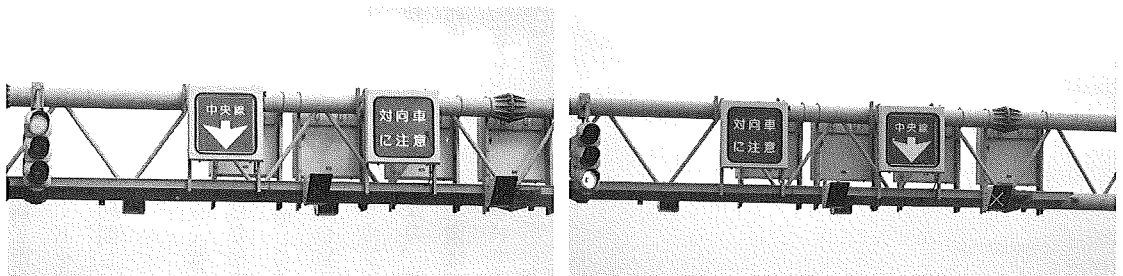
#### ◆リバーシブルレーンについて

リバーシブルレーンは全国では二九カ所採用されていますが、国道一一六号における六・九kmの区間は、全国で一番長い採用区間です。地元で育った私が車を運転するようになった頃は、その存在自体が当たり前のようには思っていました。なにしろ長い区間なので、「全部で三車線の道路は、みんなここみたいに車線が切り替わるんだろーな」という認識を持っていただくらしいです。しかしやがて、車の運転にも慣れて近所以外の道を走るようになってからほどなく、「どうも同じ形態の道路はないようだ」ということに気づいた次第です。

私の例はあまり一般的な新潟

市民の感覚ではなく、大抵の市民はこの特徴的で且つ利便性の高いシステムを周知して利用していることと思えますが、市外・県外から来て当該区間に遭遇した人はさぞかし困惑するのではないのでしょうか。はたして今、自分が走行しているのは本当に進行方向の車線なのか、もしかしたら反対車線なのでは、と不安に駆られるケースが想像されます。特に車線が切り替わる正午前後の時間帯は、今でも私自身、一瞬迷ってしまうくらいですから。

しかし、写真1でおわかりのとおり明瞭な標識・表示板が一定間隔に設置されており、ちょっと注意して見ていけば問題なく走行できます。中央線の切り替え表示についても、区間内を全て一斉に切り替えるのではなく、走行に支障のないように段階的に行なっています。



《午後》 《午前》  
写真1 国道116号の「中央線変移システム（リバーシブルレーン）」

### ◆県道一六号のTDM施策

有明大橋と並行して河川上流側にある関屋大橋を、県道一六号新潟亀田内野線が走っています。国道一一六号と同様、市内中心部に至る市の主要幹線道路ですが、実はこの関屋大橋でもリバーシブルレーンが実施されています(写真2)。橋上は計四車線ですので通常は両方向二

車線ですが、平日の朝のラッシュユ時(七時三〇分から九時まで)において、中心市街地方向が三車線に変更されて、左端はバス専用レーンとなります。

また、関屋大橋を含む同県道の一・九km区間(西区・青山、中央区・関新二丁目)では、公共車両優先システム(PTPS)が導入されています。これも、

円滑なバス運行を促進するためのシステムで、同区間を走行するバスの位置を「光ビーコン」と呼ばれるレーダーで感知し、前方の赤信号を短縮したり、青信号を延長することによりバスが優先して走行できるように信号を制御するものです。

このPTPSは、関屋大橋の西側に接続する県道四二号・新潟黒崎インター線においても、接続する交差点から一・三kmの区間(西区・寺地・青山)で採用されており、バス運行の定時性確保に一層の効果を上げています。

対応した車両を整備したり、支払いの際にICカードを導入するなど、各事業を展開していきます。

やはり単一ではなく複合的な施策の展開が、有効な相乗効果を生むのではないだろうか。これからも、各種TDM施策に加えてオムニバスタウン計画が軌道に乗ることにより、都市交通の利便性・環境整備は、より一層レベルアップされていくことと思えます。



写真2 県道16号新潟亀田内野線

一方、新潟市は市内中心部での都市交通政策として、本年六月に指定を受けたオムニバスタウン計画に基づき、一月一日より計画の一環として市内中心部を走る基幹バス「りゅうとリンク」の運行を開始しました。今後五カ年にわたって、ノンストップバスなどバリアフリーに

# にぎわいと活気を取り戻す

## 大社町社会実験

〜通り名で道案内〜

出雲市都市整備部大社門前町整備課主事 川上 陽司

### 一 大社門前町の現状

島根県出雲市(図1)は、島根県東部の島根半島西端に位置しており、北西は日本海に面し、南には出雲平野が広がっています。大社門前町は古くからその存在を知られており、出雲国風土記や古事記などの文献にも記録されている歴史あるまちです。また、山陰地方屈指の観光地として知られており、大社門前町全体では年間約四〇〇万人の入込み観光客数を有します。特に全国的に知名度の高い出雲大社をはじめとして、出雲大社周辺には吉兆館、手銭記念館等の観光施設を有しており、出雲大社周辺の年間入込み観光客数は大社門前町を訪れる観光客のおよそ1/2となる約二〇

〇万人を誇ります。

しかしながら、大社門前町内の道路網整備の遅れ等により、歴史的文化遺産や自然景観を十分に生かし切れず、いわゆる通過型の観光形態からの脱却が図れていないのが現状です。

門前町としての賑わいは昭和五〇年ごろから徐々に衰退し、門前町のメインストリートである神門通りとんちは人通りも少なくなり、まちの活気は失われつつあります。特に、平成二年に出雲市の玄関口であるJR出雲市駅と大社門前町を結ぶJR大社線が廃止されたのに伴い、出雲大社参拝者のアクセス手段は自動車主体となり、出雲大社周辺を歩いて周遊する観光客は激減しています。

一方、出雲大社周辺では平成一九年三月に県立



図1 出雲市の位置図

出雲古代歴史博物館がオープンしたほか、平成一六年に温泉が湧出したことなど、新たな観光の魅力も生まれています。これらを踏まえ、平成一七年度には地元住民や有識者による「21世紀大社門前町開発調査検討会議」が組織され、門前町の賑わいを取り戻すための具体的な整備計画が提言されました。この整備計画の中には「通りを楽しみながら参拜できるルートの確立」が挙げられており、大社門前町の主要な観光導線である「神門通り」「神迎えの道」「御宮通」等の各通りにおいて、それぞれ設定されたコンセプトをもとに魅力的な通りとする計画も含まれています。

## 二 社会実験の実施目的

このような現状のなか、平成一八年度において、国土交通省より「通り名で道案内」社会実験の実施地域として選定を受け、大社門前町での社会実験を実施しました。

人が行き交う賑わいのある通りとするためには、観光客に門前町の魅力を歩いて体感していただくためのわかりやすい道案内が重要な要素となります。また、同様に大社門前町に住む人が、訪れる観光客に対して分かりやすい観光施設等の案内を行える環境を整えることで、観光サービスの水準を向上させることも重要であると考え、

・通りを楽しみながら歩くことができるように

わかりやすいルート案内をする。

・わかりやすい道案内システムを確立することで来訪者に対する観光サービス水準を向上させる。

以上の二点を出雲市での社会実験の実施目的として設定しました。

## 三 社会実験の実施内容

○実施期間

平成一八年一月三日～平成一九年一月一日

○実施地域

社会実験は、大社門前町の主要な歩行観光導線である「神門通り」「神迎えの道」「御宮通」の三路線において実施しました(図2)。

○実施内容

・「通り名」と「位置番号」を示す案内板等の設置

通りの起点から概ね10mごとに「通り名」と「位置番号」が書かれた案内板を示す案内板を通りの沿線にある電柱や



図2 路線図

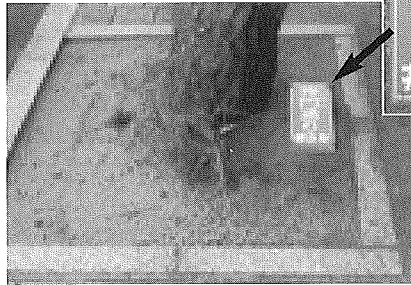
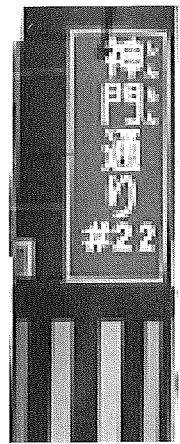


写真 設置された案内板

#### 四 実験の効果確認

##### 1 事前ヒアリング調査

来訪者を対象に、実験開始前に事前ヒアリング調査を実施しました。

##### ○設問項目

・道に迷うことなく観光できたか？

・案内看板があれば便利だと思っ  
か？

・回答者属性など

##### 2 実験期間中ヒアリング調査

来訪者を対象に、実験期間中にヒアリング調査を実施しました。

##### ○設問項目

・案内標示板・路面標示板に気付いたか？

・案内標示板・路面標示板の評価  
(大きさ、色、設置箇所)

・道案内マップは分かりやすかつ  
たか？

・回答者属性など

##### 3 住民・事業所アンケート調査

実験期間中、沿線の住民及び大社門

路面に設置しました(写真)。  
・道案内マップの作成・配布  
「通り名を活用した道案内システム」の紹介、電柱標示板及び路面標示板の設置箇所、観光施設を位置番号で確認できる早見表等を記載した「道案内マップ」を作成し、沿線商店、沿線住民、観光案内所に配布しました(図3)。

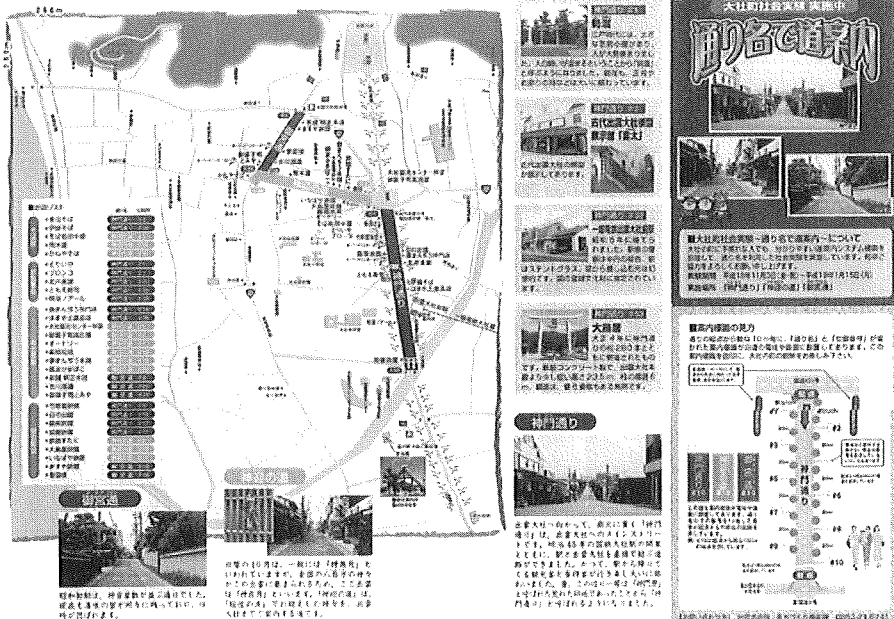
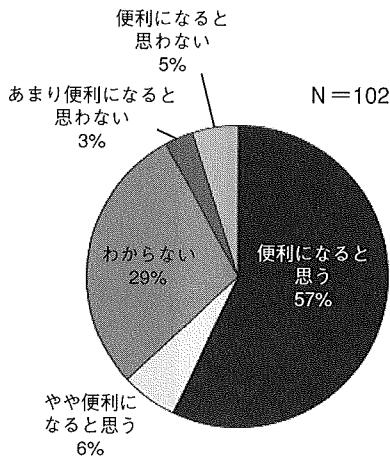
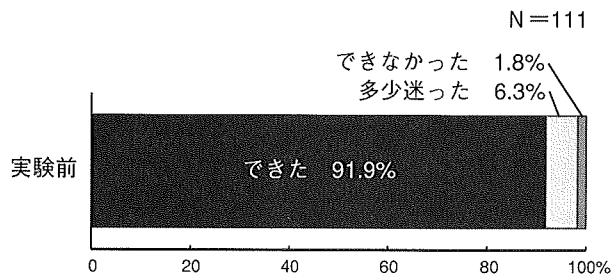


図3 道案内マップ

《案内看板があれば便利になると思うか》



《道に迷うことなく観光できたか》



91.9%の人が、道に迷うことなく観光できている。

「道に迷うことなく観光できた」人のうち、63%が便利になる（やや便利になる）と思うと回答している

図4 事前ヒアリング調査

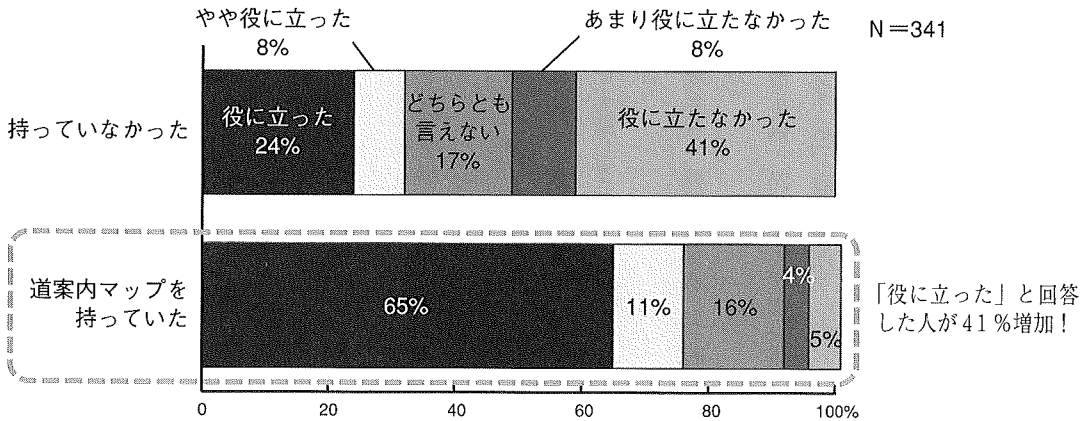


図5 道案内マップ有無別 電柱案内板・路面標示の役立ち度

事前ヒアリング調査では、回答者のうち、約九二%が「道に迷うことなく観光できた」と回答しましたが、「案内看板があれば便利になると思いますか?」という質問項目に対して六三%の人が「便利になると思う（やや便利になると思う）」と回答しました。このことから、道に迷うことがなくとも、観光客の道しるべとなる案内看板は観光周遊のために必要なツールであると感じている人が多いと考えられます（図4）。

実験期間中の調査結果より得られた主な成果として以下の点が挙げられます。

来訪者ヒアリング調査においては、案内標識板・路面標示と道案内マップの併用により「通り名で道案内」の役立ち度が向上しました（図5）。

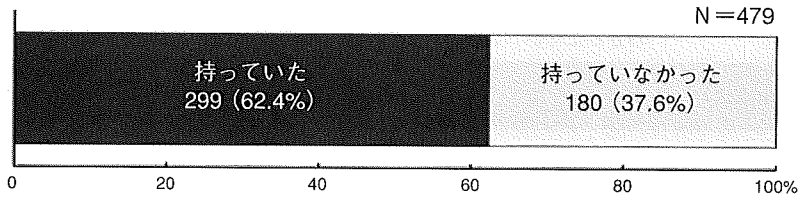
## 五 調査結果の分析

- ・ 回答者属性など
- ・ 行ったか?
- ・ 案内標識板・路面標示板を活用して道案内

- 調査項目
- ・ 案内標識板・路面標示板に気付いたか?
- ・ 案内標識板・路面標示板の評価（大きさ、色、設置箇所）

前町周辺の事業所に対してアンケート調査を実施しました。

《道案内マップを持って散策したか》



マップを持っていない人のうち  
《道案内マップを利用したいと思うか》

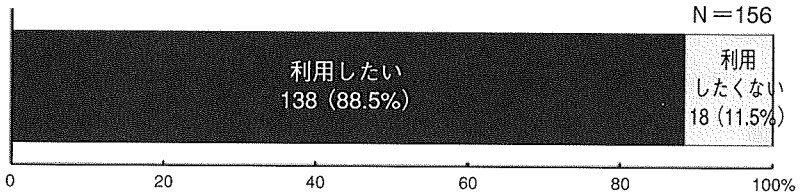
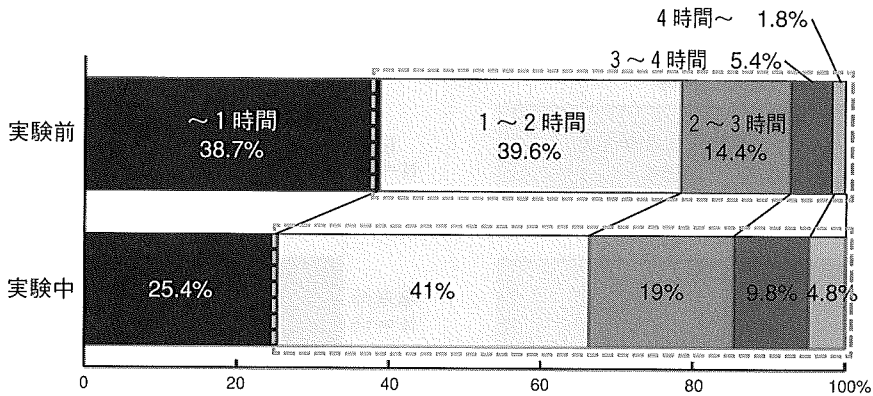


図6 マップ評価



実験前に比べて実験中において、1時間以上滞在する来訪者の割合が多くなっている。

図7 大社での滞在時間

また、来訪者のうち案内マップを持っていない人もマップを利用したいとの考えがあることから、案内マップの必要性を確認することができました(図6)。

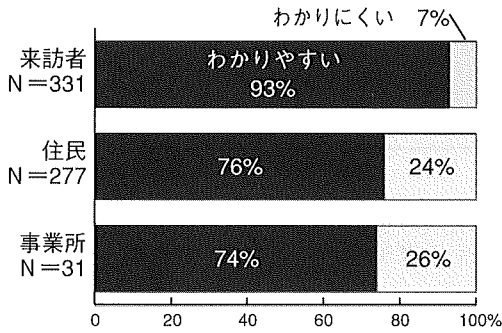
以上により、来訪者に対する道案内の有効性が検証できました。わかりやすい道案内マップにより来訪者への標示板の役立ち度が向上したこと、案内マップを持っていない人の多くがマップを利用したいと回答していることから道案内標示板と分かりやすい道案内マップの併用が有効であると考えます。また、案内マップにより大社門前町の隠れた魅力を知ってもらうこともでき、結果として実験期間中における観光客の滞留時間の向上につながりました(図7)。

一方、課題としては案内標示板の分かりやすさについて、来訪者と地元住民・事業所の間で評価が異なることが挙げられます。来訪者は道案内システムにより周遊経路が分かりやすかったと評価しているのに対し、住民・事業所の案内標示板の設置箇所に対する評価は低くなっています(図8)。

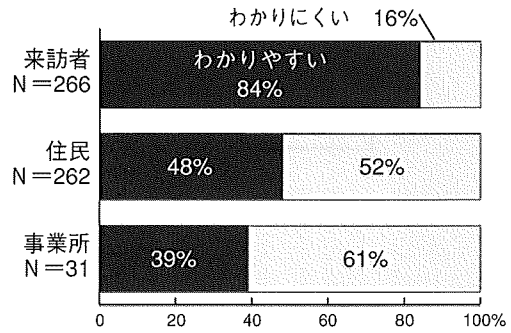
また、住民が道案内のために案内標示板を十分に活用できていないことも課題として挙げられます(図9)。

これらの課題については、分かりやすい案内マ

《電柱看板の設置場所の評価》



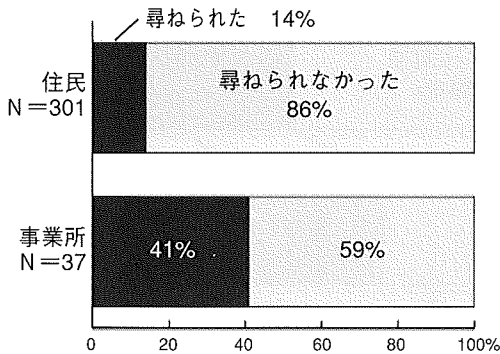
《路面看板の設置場所の評価》



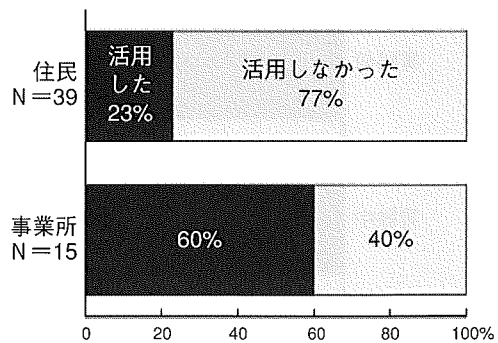
住民と事業所で「わかりにくい」と回答した人が多くなっている。

図8 比較図

《実験期間中に観光施設を尋ねられたか》



《案内標示板を活用して説明したか》



案内標示板を活用して案内した人は23%と少ない。

図9 標示板活用

ニューアルを作成するなど、道案内システムの目的を含め、来訪者に対する観光案内の方法について地元住民への周知徹底を図る必要があると考えられます。

**六 おわりに**

出雲市では、平成一七年度にまちづくりの指針として策定した「21世紀出雲のグランドデザイン」において、「21世紀出雲神話観光大國の創造」をまちづくりの基本方針のひとつとして掲げ、一、〇〇万人の交流人口を目指した基盤整備を進めています。今後増加を見込む観光客に対して分かりやすい道案内を行い、大社門前町の魅力を感じながらまちを歩いてもらうことで賑わいと活気の創出につながるものと考えています。今回の社会実験結果を参考にし、観光客にも地域の住民の方にも心地よい、まち歩きにふさわしいまちづくりを進めていきたいと思えます。