

# 近畿地方整備局における事例紹介

～有料駐輪場の整備、地元が不法に使用していた駐車場の是正、ウェルカムゲートの占用～

国土交通省 近畿地方整備局 道路部 路政課

## はじめに

道路の管理を行っている事務所においては、住民からの要望等に基づく各種対応、道路巡回、許認可申請処理、不法占用の指導、放置自転車対応等さまざまな仕事を行っています。

管理の仕事は、改築事業のように完成し、供用開始といった華々しいものではありませんが、何らかの判断や具体的対応が迫られる事例が多々あり、まさに現場は動いているといった状況です。

今回は、このような対応方法もあるのかといった側面で、ちょっと変わった事例を管内3事務所より紹介いたします。

必ずしもベストの対応方法ではないかもしれませんが、安易に行った訳ではありません。読者の皆さんの意見もいただければ幸いです。

## 歩道上に地方自治体と連携して有料駐輪場を整備した事例

大阪国道事務所 管理第一課

### 1. はじめに

大阪国道事務所では、管理する直轄国道の放置自転車対策を、特に全国ワースト1といわれる大阪市域においては、従来より地方自治体（大阪市）と連携して放置自転車撤去、啓発活動等の対策を講じてきましたが、さらに駐輪場整備のための基盤整備を行うなど連携を強化し対策を進めています（2009.7号参照）。

今回、大阪市の玄関口であり、随一の歓楽街「北新地」を擁する「キタ」地区において、管内の直轄国道としては、はじめて広幅員歩道上に有料駐輪場整備を行った事例について紹介します。

### 2. 背景

近年、大阪市の中心市街地では、不景気による通勤経費の削減、節約、健康志向やエコブームなどから自転車を利用する人が著しく増加しています。

大阪市では、これまで中心市街地については、地下鉄、市バスなど公共交通機関が整備されていることや土地の高度利用が進み用地確保が困難なことなどから、積極的に放置自転車対策を行ってきませんでした。このため、利用者の増加に併せて放置台数も増加し、キタ地区だけでも約6000台もの自転車が歩車道に放置されるようになり、歩行者の通行阻害（写真1）など社会問題化するようになりました。



写真1

そこで、大阪市では平成 23 年度末までに、市域約 5 万台（H19 年度）の放置自転車を半減すべく 3 箇年計画の取り組みを始めることとし、中でも、キタ地区においては、放置禁止区域の拡大や撤去回数増加（従来比 5 倍）など取り組みを強化することとしました。

しかしながら、放置台数に対して圧倒的に駐輪場の数が不足していることから、駐輪場の設置を求める声が強くなり、大阪市では、広幅員歩道等に可能な限り駐輪場を整備することを方針として、平成 21 年度において約 1000 台分（国道整備分含む）の設置に取り組むこととしました。

### 3. 整備手法

大阪国道事務所では、大阪市の取り組み・要望を踏まえ、道路管理者としても放置自転車対策の責務を果たす必要があるとの考えから、役割分担のうえ整備を図ることとしました。大阪国道事務所が道路附属物として横断柵と区画線の基盤整備を行い、その後、駐輪場として維持管理を行う大阪市（実際は、公募で選定された民間事業管理者）が、駐輪器具（ラック）、看板、料金精算機等駐輪場運営に必要な施設を、道路法第 32 条の許可を受けたうえで設置しています。

具体的な整備場所については、路上自転車等駐車場設置指針に則り検討を行い、まず残幅員 4m を確保することを第一条件としたうえで、整備可能な場所を選定しました。さらに、国道 1 号、2 号の当該箇所付近の歩道幅員は 6m 程度ありますが、植栽柵、地下出入口、各種標識、電線共同溝関係施設等々高度に利用されているため、これらを撤去移設するとなると相当の経費及び工期が見込まれたことから、これら施設に影響がない場所を条件に加え整備可能な場所を絞り込み、最終的に 276 台分を確保しました。

### 4. 効果

整備後の状況ですが、駐輪場整備前（写真 2）と比較して歩道空間が確保されていることがわかります（写真 3）。駐輪場の利用状況は、開業後 1 ヶ月も経過していませんので、詳細な利用状況は不明ですが、4 月中旬に先行的に開業した同地区の大阪市整備の駐輪場では、約 600 台の収容台数に対して、約 940 台と多くの人に利用がされているようです。

一方、写真 4 は空きスペースのある駐輪場の状況ですが、そのすぐ横で依然として放置されている実態があります。（写真 5）大阪の自転車利用者のマナーの悪さを顕著に示している例と云えるでしょう。

写真 2 ⇨



写真 3



写真 4



写真 5

## 5. 今後の連携

大阪市は、今年度以降キタ地区において、さらに 2000 台の駐輪場整備を計画しています。大阪国道事務所では、公共事業を取り巻く状況は厳しいですが、可能な範囲で大阪市と連携協力を図っていくこととしています。

## 改築事業施工に伴い地元が使用していた高架下駐車場の是正について

京都国道事務所 管理第一課

### 1. 発端

本件は 40 数年間道路法に基づく占用許可を得ず、地元が駐車場として使用してきた高架下を、是正した経過を紹介するものです。

本件の舞台となったのは、一般国道 1 号の京都市山科区と東山区を結ぶ通称「東山バイパス」の終点付近の京都市東山区東音羽町でした。この付近は大谷本廟（親鸞聖人の廟所として整備された）に隣接し、また自然に恵まれた場所であったことから、「風致地区としての環境を破壊する」として計画そのものに理解が得られず、強い反対運動が展開されました。

工事は昭和 41 年 6 月の収用裁決による用地取得後本格的に着工され、昭和 42 年 3 月に全線の工事が完成していますが、地元からは工事に係る騒音や振動等の苦情とともに、「完成後の高架下を地元で管理したい」との強い要望が出され、結果として、昭和 43 年以降地元が独自に「高架下を美しくする会」を設立し、駐車場の管理・清掃等が行われてきました。



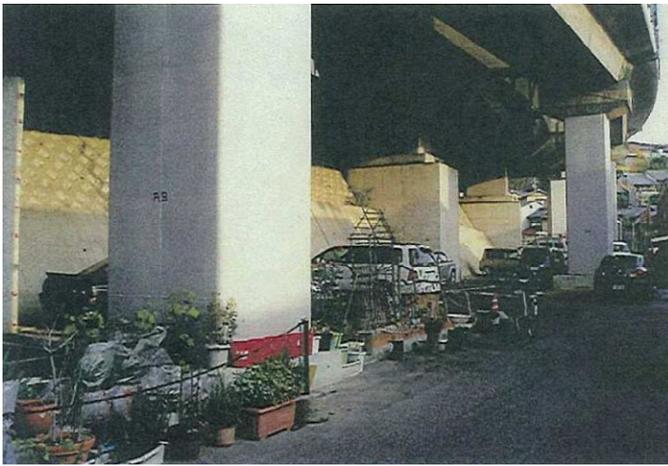
桁架設前の状況（昭和 42 年 1 月）

### 2. 是正に向けた取組み

平成 18 年に発生した公営駐車場での横領や本件箇所での「車庫法違反（車庫とばし）」の指摘も踏まえて、平成 19 年より適正化に向けての取り組みを始め、また、同じ頃会計検査での指摘を受け「適正利用に向けて現状を是正する」事を約束しています。

適正化のためには、駐車場として引き続き高架下を使用することの可否とともに、その必要がある場合、高架下駐車場を管理する能力のある占用主体を見つけなければなりません。管理能力の観点から、京都市内で駐車場の運営を行っていた（財）京都市駐車場公社【現：（財）京都市都市整備公社】を占用主体としました。

次に、駐車場利用料が無料（若干の費用は徴収していた模様）の状態を有料化することへの理解を得る



是正前の状況



是正（許可）後の状況

ことでした。当時の駐車場には約 50 台が駐車しており、実質の利用者は約 40 戸でした。高架下には付近の住民の方が駐車されており、前記「高架下を美しくする会」等の管理組織がありましたので、役員の方々と話し合いを行い、有料駐車場への変更のため、平成 19 年 12 月、平成 20 年 7 月に説明会を実施しました。

説明会では「何故、今頃有料駐車場にするのか」「これまで地元にて良好に管理を行ってきた」「高架橋の建設当時の話を知っているのか」等の追及とともに、「現在も騒音振動で被害を受けている。無料だから我慢をしている。有料にするならまず騒音振動を何とかしろ」との声があがりましたが、有料駐車場化については公有地の適正利用が求められている中でどうしても行わなければならないこと、他地区の方から駐車要望に公平な回答ができないこと等の説明を行い、最終的には、同意を得ることが出来ました。

道路占用許可の前提として、駐車枠のレイアウト変更（60 台が駐車可能）と、駐車場に接する京都市道との境目に縁石を設置し、駐車違反としての取り締まりができるようにすること等地元からの要望として大きかった「違法駐車」の排除に向けた方策を実施していくこととしました。

しかし、これで解決とはならず、平成 21 年 3 月に再度の全体説明会を実施したところ、一部の参加者から「有料駐車場整備の利用者了解の有無」「地元で問題なく管理してきた」等の発言があり、説明会は流会してしまいました。

説明会には、駐車場利用者 40 戸の内 17 戸の人しか参加しておらず、役員の了解イコール全体の了解と判断した見通しの甘さが原因でした。

その後、平成 21 年 12 月まで関係者、地元役員との協議を行いました。その結果、全利用者に経過資料、「有料駐車場への駐車意向調査」の調査票、運用開始に向けた計画書を事前配布することとし、有料駐車場への意向を把握したうえで、平成 22 年 1 月に全体説明会を実施しました。若干の修正はありましたが全ての項目で了解を得ることが出来ました。

最終的に、(財)京都市都市整備公社【旧：京都市駐車場公社】による占用申請があり、平成 22 年 4 月より高架下の駐車場として営業が開始されました。

### 3. 反省

当初の経緯、長年に渡る黙認等たくさん問題があった中、やっとならここまでごぎつめたといった感じですか。どんなことでも同じですが、最初に安易な対応をすると後で時間と労力を要することがよくわかりました。悪い事例にすぎないかもしれませんが、これを反省材料として、積極的な管理をしていきたいと考えています。

# 平城遷都 1300 年祭 ウェルカムゲートに係る占用の一考察

奈良国道事務所 管理第一課

## 1. はじめに

今年は、我が国の本格的な首都「平城京」が誕生してから 1300 年にあたります。これを記念して、平城京誕生の地である奈良市を中心に、12 月 31 日まで平城遷都 1300 年祭が開催されています。

これに関連して、奈良県から「ウェルカムゲート」の占用申請がされました。

ウェルカムゲートとは聞き慣れない言葉ですが、どんなものかは、写真のとおり、いわゆる「広告塔」です。この種の占用については、道路法第 32 条第 1 項の 1 号物件に該当し、他への波及等考えると道路管理者としてはあまり歓迎できるものではありません。

しかし、平城遷都 1300 年祭の主旨あるいは賑わい創出の観点から、具体的に検討し、占用許可を行った事例の紹介です。



南を守護する神「朱雀」



北を守護する神「玄武」

## 2. 物件等の概要

### ① 設置目的

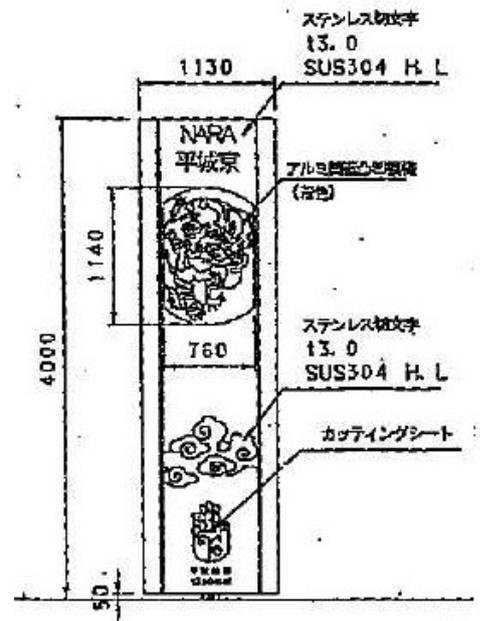
奈良県への来訪者の歴史的観光都市であることを実感していただくために平城京の東西南北の入口になる幹線道路に、平城遷都 1300 年祭を契機として、平城京ウェルカムゲートを設置し、奈良市内、特に平城宮域の観光振興を促進することを目的としています。

### ② 設置場所

平城京の南北幹線道路に位置する国道 24 号には、京都府と奈良県の境付近と奈良市街部の南端である奈良市八条町内の 2 箇所、その他東西の幹線道路である阪奈道路に 1 箇所の計 3 箇所に設置されます。

### ③ 物件の規模

- ・それぞれの箇所に、大きさ W800 × H4000 の「広告塔」を上下 7 基ずつ



ウェルカムゲート構造図

※「7」は、式典にて7本の幡（ばん：のぼり旗のこと）を並べ立てたとの故事による

- ・構造は、ステンレス製
- ・方角を司る四神、北は玄武、南は朱雀、西は白虎、東は青龍をモチーフとした「幡」を見立てた内容

### 3. 審査に際して

道路管理に係わるものとして、当課でも審査過程で次のような各意見がありました。

- ・今年が平城遷都 1300 年祭であり、イベントには管理者としても、協力していこうと思っていたが、まさか、これほどの規模で、ステンレス製??ということは、『一時的なもの』ではないね。
- ・のぼり旗かなんかだったらまあ許可した事例あるけどな。バナーとかも。
- ・法的には問題ないよな。道路法とそれ以外の法的規制等はどうか。
- ・「指定区間内の一般国道における路上広告物等の占用許可基準」に合致するか? → 「国又は地方公共団体が公共的目的により設置するもの」でいける。
- ・それにしても、1箇所でも4mものが14本でっかいな。大きすぎないか?
- ・どっか、前例はないか? つくば市で見たような気がする。事例をさがそう。
- ・屋外広告物法と条例関係は大丈夫か・奈良市屋外広告物条例第9条（適用除外）でも、「国・公共団体又は市長が認める公共的団体が公共的目的を持って表示するもの」でいけるか。
- ・大きさとか色彩とかの基準ないか。市の施行規則別表第2で表示面積 30 m<sup>2</sup>以下、地上からの高さは 5m 以下で基準は満たしているのではないか。
- ・それじゃ、景観法の関係も、適用除外か何か? 景観法に基づく奈良市景観計画（案）における扱いは、法8条第2項5号イに、「屋外広告物条例に基づき、景観計画と連携し、効果的な屋外公告物の誘導・規制を進め、全体として調和のとれた景観形成を図る。」と、うたっている。
- ・視距とか交通安全とか他の標識とかの位置関係もしっかり見よう。
- ・構造のチェック、維持管理も大丈夫か。場合によっては、管理計画書も。
- ・周囲の除草とか、メンテナンスはしっかりやってもらう必要がある。

### 4. 最後に

上のような審査過程を経て、今回は、占用許可しましたが、これが広がりすぎるとちょっと大変な気もします。奈良県では、全県での計画も策定しており、これを機会に観光にも力を入れていくとのこと。当事務所としても“できる範囲”で協力していこうと考えています。平城遷都 1300 年祭では、年内いろいろなイベントが開催されます。（詳細は <http://www.1300.jp/> をご覧下さい）

この機会に是非、奈良県にもお立寄りいただき、ウェルカムゲートへの意見もお聞かせ下さい。