

目次

エッセイ

ある外交官の‘道’の思い出	徐 賢 燮	1
---------------------	-------	---

特集／平成12年度社会実験結果取りまとめ

社会実験の最近の動きについて	道路局地域 道路調整室	4
循環観光バス利用促進による交通円滑化実験について	函館市都市建設 部都市計画課	8
渋谷地区端末物流対策&駐車マネジメント複合的実験	関東地方整備局 東京国道工事事務所	14
バスと自転車の連携による交通円滑化実験	中国地方整備局 広島国道工事事務所	21
高松市における自転車利用環境整備実験	四国地方整備局 香川工事事務所	28
熊本都市圏における社会実験 JR豊肥本線を利用したパーク&ライド	九州地方整備局 熊本工事事務所	32

線路敷設の円滑化を図るための措置について（その2）

道路舗装工事完了後の掘削抑制情報の公表	道路局道路 利用調整室	39
札幌市の「都心交通ビジョン」～札幌市から市民への提案～	筑田 清 貴	44

道路法令関係Q & A

～道路法第4条における地上権の扱い	道路局路政課	50
-------------------------	--------	----

道路占用Q & A (第4回) 看板類の撤去と道路占用 (その1)	道路局道路 利用調整室	52
--	----------------	----

訴訟事例紹介〈広島県道トラック転落損害賠償請求事件〉	道路局道路 交通管理課	54
----------------------------------	----------------	----

とんび の広場 とんび一年生は、今日も額に汗して (京都府)	関西 浩 二	56
とんび一年生は、今日も額に汗して (神戸市)	福水 一 郎	59

ラクダによる西域南道紀行 10

米蘭を出発、砂漠を西へ進む	長澤 法 隆	62
---------------------	--------	----

シリーズ「道の駅」

マリンスポーツの拠点 道の駅「秋鹿なぎさ公園」(鳥根県)	杉浦 正 敬	66
------------------------------------	--------	----

時・時・時		68
-------------	--	----

社会実験の最近の動きについて

道路局地方道・環境課地域道路調整室

一 はじめに

平成一〇年度を初年度とする「新たな道路整備五箇年計画」においては「道路政策の進め方の改革」が大きな柱として掲げられました。これは、国民の価値観の多様化に伴い、これまでの計画に対する着実な履行という考え方から、目的と効果を確認して投資を判断する時代への変換を示すものであります。

社会実験はこの「道路政策の進め方の改革」の中に位置づけられており、地域から発案された先進的な施策について、その有効性や課題を確認するため、関係者が協働して社会実験を実施し、本格実施に向けた判断材料とするという一連の取組みです。これは行政のアカウンタビリティーを明

確にし、国民とのコミュニケーションを積極的に進めていくことが求められる今後の施策実施に向けて必要なプロセスの一つといえます。

国土交通省道路局では、平成一一年度から道路に関する新しい施策についての社会実験を一般より公募し、支援しています。これにより全国各地で、道路空間の使い方の工夫や渋滞対策、公共交通利用の促進などの様々な取組みがなされています。

二 社会実験の公募制度

社会実験は地域の方々の参加を頂きつつ、地域のニーズに合致した施策の導入を目指して実験を試行するものであるため、その地域の自治体やNPOなどの方々が自ら地域の抱える問題点を明ら

かにし、その解決策を試行するための社会実験の計画を立てていただくことが必要です。このため、国土交通省道路局では実験を実施する施策を一般から公募し、地域とともに実験の実施を行うこととしています。社会実験として選定された地域では、実験計画の策定費用、仮設物等の設置や借入に関する費用、効果把握のための調査費用等、実験に必要な経費を国土交通省が負担します。

1 施策の要件

社会実験として応募するためには、実験する施策が次の要件を満たしていることが必要です。

- ① 道路に関する新しい施策であること。
- ② 対象となる施策が、本格実施時には法令、その他諸制度の変更等を求めるものであって

社会実験の流れ

実験企画の立案

●地域の課題の明確化

地域の将来像を立案し、抱えている問題・課題を明確化します。

●先進的な施策の立案

将来像を実現するための取り組みについて、その内容や合意すべき事項等を整理し、実験内容を立案します。

実施計画の策定

●実験実施体制づくり

計画の立案者だけでなく、利用者や地域住民、公的機関などの関係組織を含めた実験実施体制(協議会など)を組織いたします。

●実験実施計画の策定

実験実施体制の中で問題解決に向けた議論を通し、具体的な実験計画を策定します。

実験の実施

●実験実施

道路管理者や地域住民など関係者が協働で実験を実施し、進捗を管理します。

●柔軟な見直し

実験の実施中でも、参加者から寄せられた意見などをもとに、実験内容を柔軟に見直します。

結果の評価・公表

●実験結果の評価・分析

実験結果を整理分析し、施策の本格実施、施策内容の見直し、施策導入の中止について判断します。

●実験結果の公表

実験で得られた結果だけでなく、実験を行う上での合意形成プロセスや改善すべき課題についても公表します。

社会実験の公募

道路局社会実験の選定

●選定時の着目点

道路に関する施策について、以下の視点から選定を行います。

- ・新規性、先進性のある取り組みか
- ・実験に対する施策が当該地域だけでなく他の地域でも有効か
- ・実験に関わる諸団体の準備態勢や合意形成の状況
- ・実験の規模や内容、評価などが十分練られているか

●懇談会による

「社会実験の推進に関する懇談会(座長:東京商船大学 高橋洋二教授)」より、実験内容や進め方についての助言を頂きます。

検討される...

●実験諸費用の支援

計画立案、広報、施設の仮設・借用、調査、分析など実験に必要な諸費用を支援します。

●実験結果の発信

実験実施における各地域の工夫や、施策の導入についての判断材料などをとりまとめ、全国へ発信します。

中止
見直し
本格実施

施策の実施に関する検討材料

も、実験を実施するときには現行の法令、その他諸制度の範囲内で実施可能であるもの。

③単年度で実施できる内容であり、実験終了後三ヶ月以内（但し当該年度末まで）に実験の成果について報告できること。

④実験により得られた成果の公表が可能であること。

2 応募者の資格

応募にあたっては、国土交通省とともに実験を実施することが可能な以下の条件を満たす団体、組織を対象としています。

①地方公共団体等（含む一般事務組合、広域連合）

②交通マネジメント協会（TMA）などの非営利団体（NPO）

③その他（渋滞対策協議会などの公的な任意団体）

ただし、②及び③については施策に関連する地方公共団体が含まれる団体である必要があります。

3 選定の方法

応募された施策は「社会実験の推進に関する懇談会（座長・東京商船大学 高橋洋二教授）」において、次の観点から比較検討され、実験実施の

候補箇所として国土交通省道路局に推薦されるか。

・実施する施策が新規性・先進性を有しているか

・実施地域だけでなく他の地域においても有効な施策であるか

・関係者・関係機関との調整、必要な施設整備など実験実施に向けた環境が整っているか

・実験の規模や内容、評価手法が施策を本格的に実施する上で十分であるか

道路局では推薦内容を踏まえ、「現地で実際に実験を行う地域」と「実験に向けて計画の具体化や実施体制の充実を図る地域」それぞれの区分について選定を行います。平成一四年度の社会実験の公募は平成一四年一月頃から行い、四月頃には実験地域の選定を行う予定です。

三 これまでに行われた社会実験

これまでに表1のとおり、平成一一年度から六

地域、平成一二年度に九地域が社会実験の実施地域として選定され、各地域の課題解決や新しい施策の導入に向けて社会実験が実施されました。このうち、函館、渋谷、広島、高松、熊本で行われた実験については、本特集において実験結果が報告されています。この他にも、国土交通省

表1 平成12年度までに実施した社会実験

施策分類	対象実験（実験名・実験地域・実験年度）	
1. 道路空間の使い方	<ul style="list-style-type: none"> ●松江商業地ボンエルフ実験：鳥根県松江市（平成11年度） ●「安全でくつろげる道づくり」による中心市街地活性化を目指した交通実験：高知県中村市（平成12年度） 	
2. 物流、駐車対策	<ul style="list-style-type: none"> ●渋谷地区端末物流対策アンド駐車マネジメント複合的実験：東京都渋谷区（平成12年度） 	
3. 自転車利用環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> ●通勤レンタルサイクルシステムと中心市街地活性化の社会実験：新潟県新津市（平成12年度） ●「環境にやさしい観光都市奈良」社会実験：奈良県奈良市（平成12年度） ●「自転車から始まるエコ高松」推進に向けた三つの試み：香川県高松市（平成12年度） 	
4. 公共交通利用の促進	(1)バス利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> ●世田谷区、駅周辺交通の円滑化と既存住宅地へのバス路線導入社会実験：東京都世田谷区（平成11年度） ●循環観光バス利用促進による交通円滑化実験：北海道函館市（平成12年度） ●バスと自転車の連携による交通円滑化実験：広島県広島市（平成12年度）
	(2)パークアンドレールライド（鉄道利用の促進）	<ul style="list-style-type: none"> ●大阪府、駅前商業施設駐車場を有効活用したPFI的パークアンドライド推進社会実験：大阪府（平成11年度） ●熊本都市圏豊肥本線沿線パークアンドライド社会実験：熊本県熊本市（平成12年度）
	(3)自動車の共同利用	<ul style="list-style-type: none"> ●海老名エコ・パークアンドライド社会実験：神奈川県海老名市（平成11年度） ●海老名エコ・パークアンドライド社会実験：神奈川県海老名市（平成12年度） ●豊田市交通円滑化実験：愛知県豊田市（平成11年度）
	(4)TDM総合施策	<ul style="list-style-type: none"> ●鎌倉地域交通円滑化総合実験：神奈川県鎌倉市（平成11年度）

ホームページなどで結果が公開されていますのでご参照下さい。

四 平成一三年度の社会実験実施地域選定

平成一三年度は三四件の応募の中から実験を实

表2 現地での実験を実施する地域（14地域）

実施地域	実験名	実験実施状況等
北海道函館市	パークアンドウォークライド実験	8月に実験実施
北海道小樽市	地域協力による市街地の冬期道路環境改善の社会実験	12月より実験実施予定
栃木県宇都宮市	福祉・介護活動を支援する道路整備の社会実験	11月より実験実施予定
千葉県鎌ヶ谷市	市民参加型交通安全対策の実現に向けた社会実験	11月より実験実施予定
東京都渋谷区	地域一体型ITカーナビ実験	H14. 2月より実験実施予定
東京都板橋区 ・豊島区	いたばし・としま官民協働自転車走るまちづくり社会実験	11月に実験実施予定
東京都練馬区	自転車走行空間創出のための路上荷捌きの路外転換実験	12月より実験実施予定
神奈川県藤沢市	湘南地域での共同利用・相乗り型自動車交通社会実験	10月より順次実施予定
石川県寺井町	九谷陶芸の町・サンロードを活用した市街地再生実験	11月3～4日に実験実施
岐阜県白川村	世界遺産・白川郷の交通マネジメント実験	10月に実験を実施
福井県福井市	中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等社会実験	10、11月に実験実施
奈良県飛鳥地域	観光地における歩行者・自転車ナビゲーション	10、11月の日祝日等で実施
大阪市・東大阪市	パッケージアプローチによる企業参画型広域TDM実験	H14. 1月に実験実施予定
鹿児島県国分市	サポーター（バス乗車会員）が支える市内巡回バス事業	11月より実験実施予定

施する地域として一四箇所（表2）、実験の熟度を高める地域として一二箇所（表3）を選定しました。選定された施策のほか、道路空間利用などの道路に関係する施策のほか、道路空間利用などの道路整備に関するものや、除雪といった維持管理に関

表3 実験の熟度を高める地域（12地域）

実施地域	実験名
福島県福島市	公共交通転換及び中心市街地活性化支援の実験検討
福島県いわき市	高齢化社会に対応した病院循環バス実験
東京都台東区	地域に密着した都市型コミュニティサイクルシステム実験
長野県軽井沢町	国際観光都市軽井沢・回遊性向上実験
石川県七尾市	ミニFM局・iモードを活用した渋滞対策
京都府京都市	スタイリッシュな自転車を活かした観光都市づくり
岡山県岡山市	公共交通機関の利便性向上など新たな交通体系の実験
愛媛県松山市	エコ松山における「歩いて暮らせる街づくり」の実現に向けた社会実験
福岡県福岡市	ITSを用いたインターモビリティの社会実験に向けての検討
福岡県太宰府市	交通渋滞対策のための移動方法転換実験
長崎県 平戸市田平町 江迎町吉井町	オランダ街道交流連携拠点の設置及びバスによる地域間交流実験
沖縄県那覇市	国際通りトランジットマイル実験

するもの、福祉に関するもの等新たな実験テーマが含まれております。

五 おわりに

社会実験は地域の抱える問題を解決する施策を導入する前段階のプロセスの一つです。地域の方々に施策を実際に体験していただくことで、施策のプラスの点とマイナスの点を幅広く評価でき

るだけでなく、施策の考え方への理解が進み、関係者の積極的な施策への参加と合意形成にも資するものです。

国土交通省としては社会実験として行った施策そのものの結果だけでなく、実験計画の策定や、関係者による協力的体制の確立など、実験を行うまでのプロセスやその工夫、実験後の施策の本格的な導入に向けての課題などについてとりまとめ、得られた知見を有効活用できるように現在作業を進めております。また、年度当初から実験を実施できるようにするため選定期間を前倒しする等、公募制度の改善を図って参ります。

これら社会実験に関する情報は国土交通省ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/road/demopro/>）に掲載されており、適宜更新されているのでご参照下さい。このページには市町村や交通問題など地域の課題解決に取り組んでおられるNPO等の方々が情報交換を行う交流フォーラムも設置されています。

また、地域の抱える交通等の問題を解決するために社会実験に興味を持たれた自治体やNPO等の方々におかれましては、道の相談室や管轄の地方整備局にご相談いただき、積極的に社会実験への取組みを進められることを期待しております。

循環観光バス利用促進による 交通円滑化実験について

函館市都市建設部都市計画課

一 はじめに

函館市は北海道の南端部に位置しており、温暖な気候・恵まれた自然・集積された都市機能・異国情緒あふれる町並み等の特性を活かしつつ、北海道と本州を結ぶ交通の要衝として、また、北海道の行政・経済・文化の中心都市として成長を続けている。

この函館を訪れる観光客数は年々増加の傾向にあったが、平成一二年三月末に発生した有珠山噴火の影響もあり、平成一二年度は前年度比七・九％の減少となった。しかしながら、その数は約五〇〇万人に達しており、依然として多くの観光客が訪れている。

こうした観光客が函館を訪れる際の交通手段

は、自家用車が最も多いものの、函館市内は道路網が複雑であるため観光客にはわかりにくく、主要な観光地周辺では道に不案内な観光客によるうろつき交通や違法駐車による渋滞問題が深刻化している（写真1、図1～3）。

一方、近年の交通需要の増大等による道路交通問題への対応として、都市圏の交通特性を考慮した交通需要マネジメント（TDM）等の交通円滑化施策の推進を目的に、函館都市圏渋滞対策協議会が平成八年に設立され、これまでノーマイカー通勤や時差出勤等のTDM施策の試行を実施してきている。

本稿は、本渋滞対策協議会が観光交通に伴う渋滞問題の緩和策の一環として、平成一二年度に実施したパーク・アンド・循環観光バスライドの社

会実験結果について報告するものである。

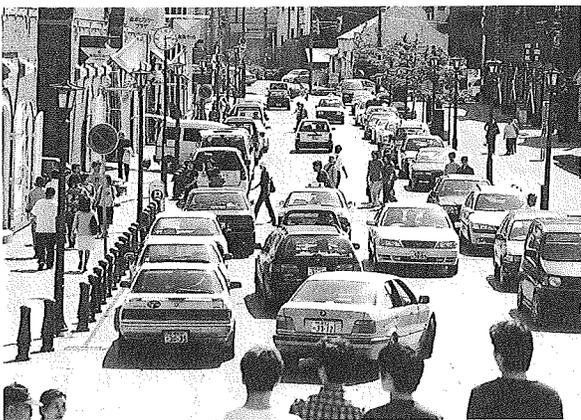
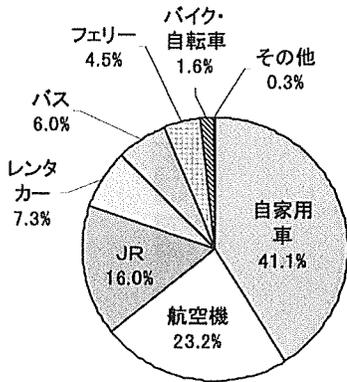
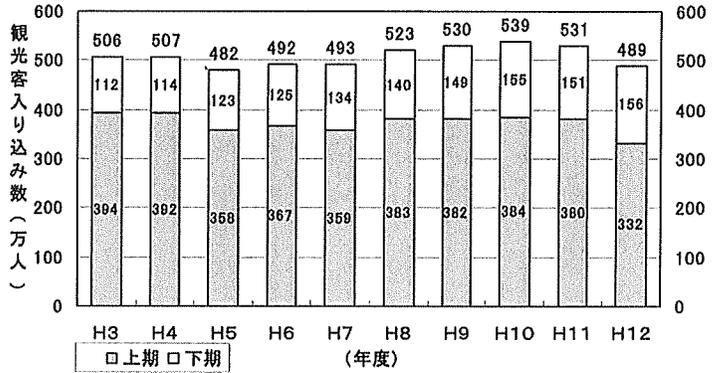


写真1 観光地周辺の路上駐車（ベイエリア）



資料：函館市商工観光部観光室

図2 来函交通手段 (平成11年度)



資料：函館市商工観光部観光室

図1 観光客入り込み数の推移

さらに、循環観光バスの利便性向上策としては、バスの位置情報を車両搭載のGPS (Global

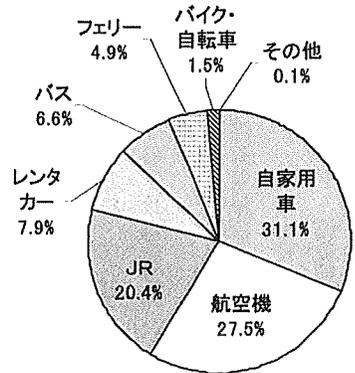
図った (図4)。

さらに、循環観光バスの利便性向上策としては、バスの位置情報を車両搭載のGPS (Global

今回の社会実験は、函館に來訪する自家用車利用客を対象に、循環観光バスの利便性向上によるバス転換型の「ノーマイカー観光」を促進し、観光自動車交通の抑制による渋滞緩和効果、情報提供システム導入による利便性向上効果を把握することを目的に実施したものである。

実験では、観光自動車交通の抑制策として、市内の主要な観光施設を循環する定期観光バス「循環フリータイムコース」(北都交通株) を利用した「パーク・アンド・循環観光バスライド」を実施した。また、実験参加者用の駐車場として、ルート上にある函館駅近隣の市営棧橋駐車場を無料で提供し、自家用車から循環観光バスへの転換を図った (図4)。

二 実験概要



資料：函館市商工観光部観光室

図3 来函交通手段 (平成12年度)

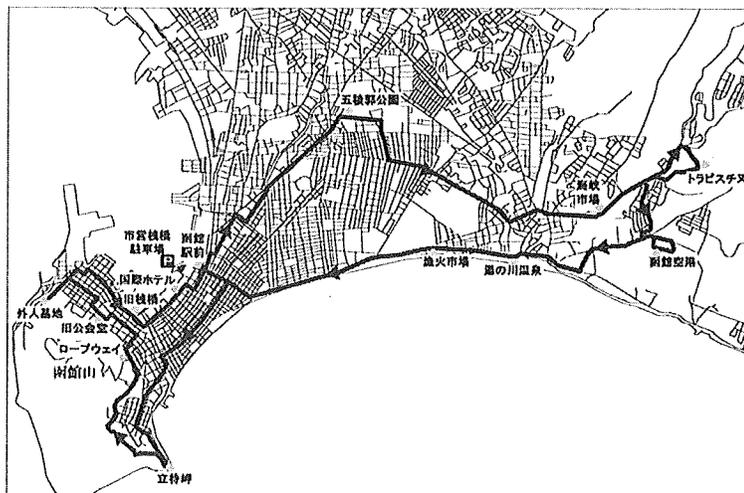


図4 循環観光バスルートとバス停留所・駐車場位置

Positioning System : 全球測位システム) からオンラインで受信し、専用携帯電話に音声と文字で発信する「バス到着情報提供サービス」を実施した。このサービスは、①利用者がバス停留所に行かなくても運行中のバス接近情報を電話でリアルタイムに入手できる「バス到着予想時刻案内」と、②乗車したいバスを事前に登録することにより、当該バスの接近情報がシステムコンピューター

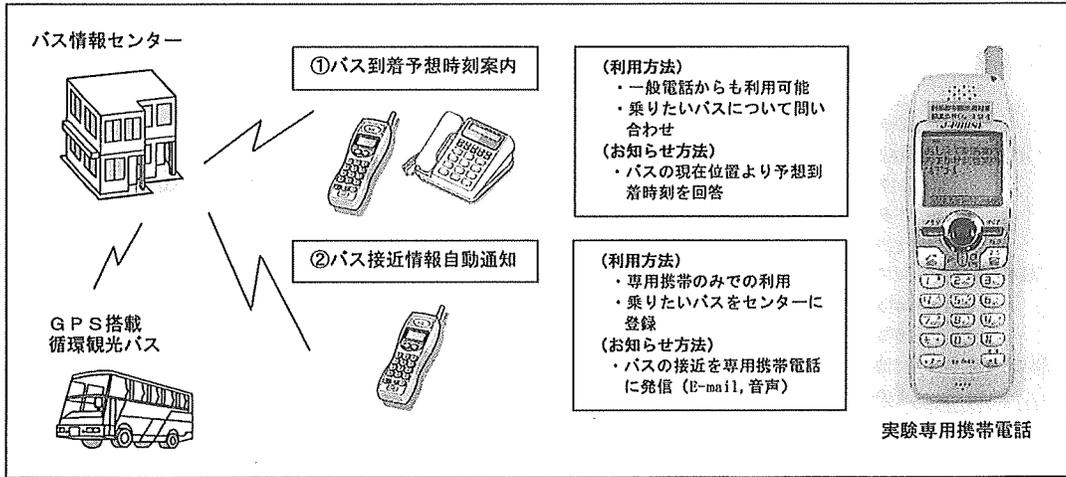


図5 バス到着情報提供システムの概要

から自動的に携帯電話に通知される「バス接近情報自動通知」の二つのサービスにより構成され、循環観光バスの遅れ等によるバス待ちの時間ロスを無くするように工夫されている(図5)。

このような方策の実施により、循環バスを利用する観光客は、駐車場を探す時間や空き待ち時間、さらにはバス停留所での待ち時間を無駄に費やすことがなくなり、観光のための時間にゆとりが生まれる等のメリットが生じる。

この実験は、平成一二年九月一五日から一〇月九日までの二五日間行われ、無料駐車場を利用した「パーク・アンド・循環観光バスライド」は、その間の土・日・祝祭日の一〇日間のみ、「バス到着情報提供サービス」は二五日間全てで実施した。実験参加者には実験専用の携帯電話を無料で貸出すとともにアンケート調査を実施し、循環観光バスやバス到着情報提供サービスを利用した感想等について把握した。

三 実験結果

実験期間中の循環観光バス利用者数は約三、〇〇〇人で、このうち実験参加者は五〇四組(約一、二〇〇人)であり、さらに「パーク・アンド・循環観光バスライド」を利用した人は二八組(約七〇人)であった。また、「バス到着情報提供サービス」のうち、「バス到着予想時刻案内」の利用件

数は約二、七〇〇件、「バス接近情報自動通知」の利用件数は約一、二〇〇件であった。

1 実験参加者の属性

実験参加者は、男性が五二%、女性が四八%と

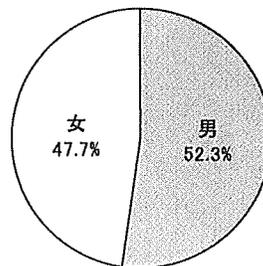


図6 男女比

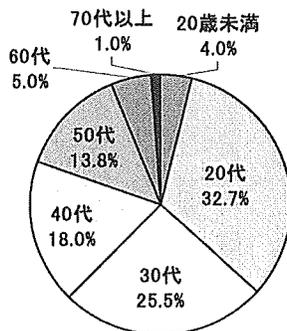


図7 年齢構成

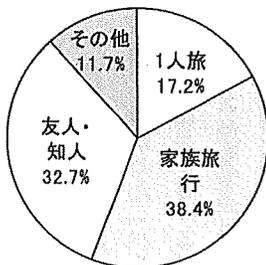


図8 旅行形態

ほぼ同数であり、平均年齢は三八歳であった。また、旅行形態は家族や友人との旅行が約七割を占めた(図6~8)。

2 循環観光バスを利用した動機

循環観光バスを利用した動機としては、「乗り降りが自由」、「行きたい観光地を巡る」、「道に不案内」等、バスの利便性が高いことが人気の理由となっている。また、料金が二日間で一、五〇〇

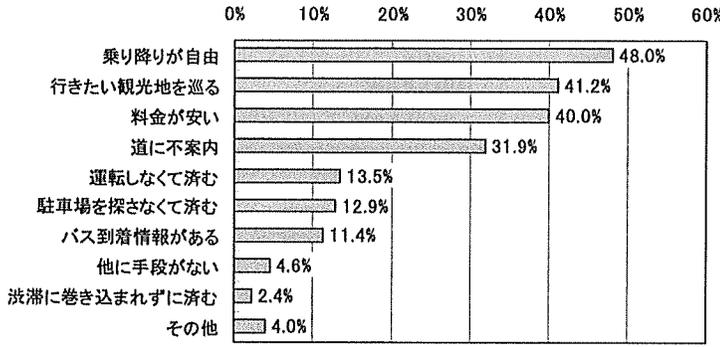


図9 バス利用の動機(複数回答)

円と、通常の観光バスに比べ安価であることもあげられる(図9)。

3 PRの効果

実験については、「バス乗車券売場で知った」が約八割を占め、事前広報の効果は小さかった。これは、実験参加者の約八割が道外客だったことから、広報の方法に問題があったと思われる(図10・11)。

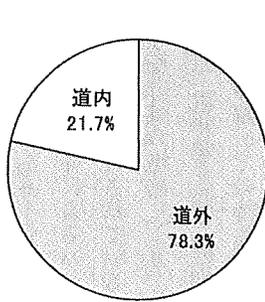


図11 実験参加者の居住地

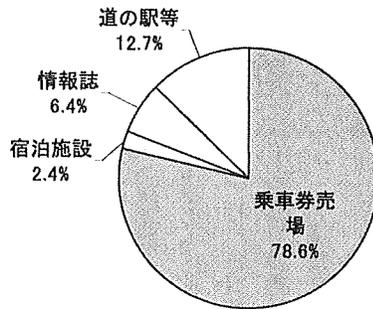


図10 実験を知った場所・方法

4 バス到着情報提供サービス

二種類の到着情報提供サービスに関するアンケート結果には、大きな違いが見られなかったことから、ここでは利用の多かった「バス到着予想時刻案内」についてのみ結果を述べる。

携帯電話によるバス到着案内を利用した感想は、「便利だが不十分」も含め約八割の人がサービスに利便性を感じていた(図12)。

「便利な理由」としては、「バス待ちをしなくて済んだ」、「観光に集中できた」が多く、「便利だが不十分な理由」としては、「情報内容が不十分」、「操作性が悪い」の他、「電話がつながらなかった」等の意見もあった(図13・14)。

「なくても良い理由」としては、「定時運行しているから」、「時刻表を確認しているから」と言った意見が多く、バスの遅れが小さいときは利便性を感じないものと思われる(図15)。

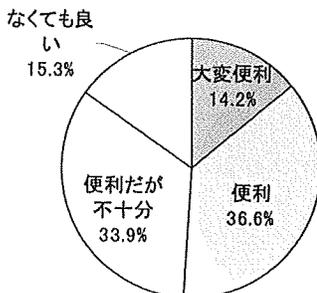


図12 利用した感想

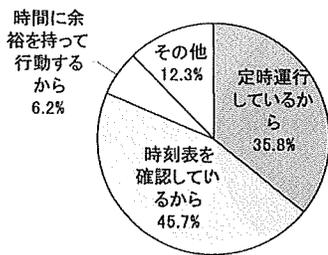


図15 なくても良い理由

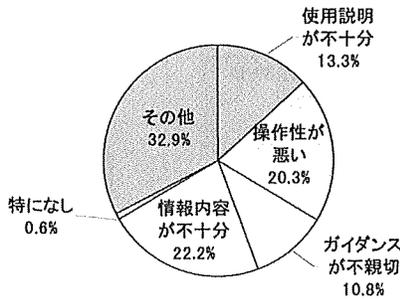


図14 不十分な理由

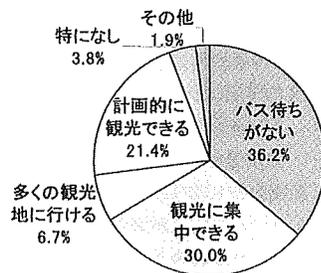


図13 便利な理由

5 他に欲しい情報

観光客が、バス到着情報の他に欲しい情報としては、「観光に関する情報」が約七割と最も多く、次いで「天気情報」のニーズが高くなっている（図16）。

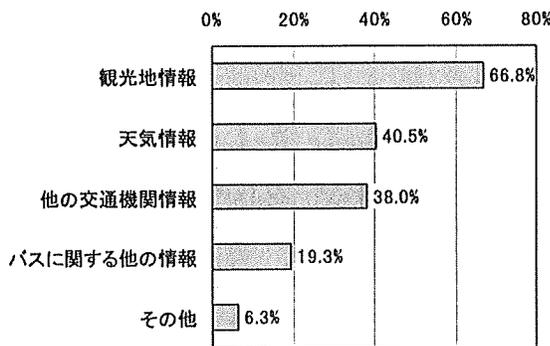


図16 他に欲しい情報（複数回答）

6 地元路線バスへの情報サービス導入について

地元のバス路線に今回のようなバス到着情報システムを導入することについては、「ぜひ導入して欲しい」、「あったら良い」を合わせれば約七割が肯定的であった（図17）。

7 パーク・アンド・バスライドの感想

車から循環観光バスに乗り換えた感想は、約七

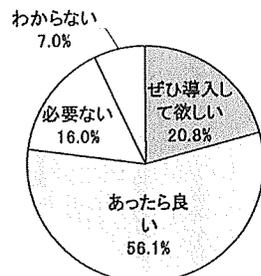


図17 地元バスへの導入について

割の人が「満足」と回答していた。また、不便を感じた点は、「バスの運行間隔が長い」が約三割、「バスの時間に制約された」、「行き先が限定された」等が各約二割を占め、移動の自由度に不便を感じていた（図18・19）。

8 意見・要望

今回の社会実験に関連し、函館観光における交通サービスや施設に対して、以下のような意見・要望があった。

【循環観光バス関連】

- ・バス運行に関しては、運行時間の延長、逆回りルートの設定、他のバスとの乗り継ぎの改善、バス便数の増便等の要望があった。
- ・バス料金に関しては、料金が安く良いと言う意見のほか、市バス・市電との共通乗車券の設定、一日乗車券設定の要望があった。

バス停留所に関しては、位置が分かりにくいという意見のほか、バス停留所の増設やグレード

アップの要望があった。
 ・バスサービスに関しては、バスガイドのサービスが良いという意見が多かったほか、観光案内

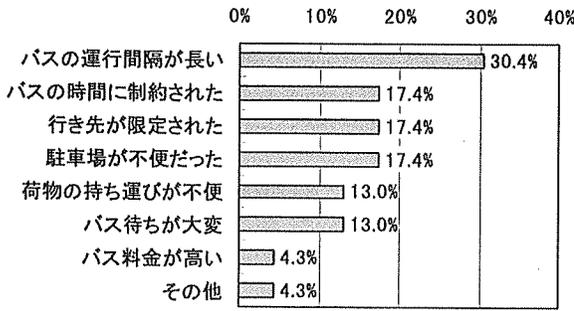


図19 バス観光に不便を感じた点（複数回答）

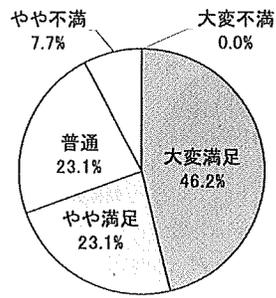


図18 車からバスに乗り換え
 えた感想

の充実、手荷物預かり所の設置等の要望があった。

・その他バス関連では、バスPRの充実、環境やバリアフリーに対応したバス導入、観光地における移動所要時間の案内、バスネーミングの改善等の要望があった。

【駐車場関連】

・駐車場に関しては、位置が分かりにくい、箇所数が少ないという意見のほか、市内駐車場マップの作成や路上駐車取り締まり強化等の要望があった。

【バス到着情報提供関連】

・実験用携帯電話については、電話操作が面倒という意見のほか、iモードの活用、個人の携帯電話への対応の要望があった。

・案内サービスについては、音声ガイドダンスが聞き取りにくいという意見が多かったほか、到着予想時刻の精度向上、情報内容の改良（遅れ時間やバス位置の案内）の要望があった。

・その他では、バスが定時運行のため必要性を感じない、電話がつかなくなかったという意見が多かったほか、バス停留所での情報提供、観光情報案内の要望があった。

四 おわりに

今回の社会実験は観光客のピークからはずれた

時期であったため、「パーク・アンド・循環観光バスライド」の実験参加者が少なく、交通転換による効果検証には結びつかなかった。しかしながら、利用者の約七割が満足と好評だったことから、観光交通の渋滞緩和方策として観光客に受け入れられる可能性が十分にあると考えている。また、「バス到着情報提供サービス」については、約八割の利用者に好評を得ており、観光客としては観光情報や天気情報等の情報提供を望んでいることも確認できた。

本協議会では、今回の実験結果を踏まえ、平成一三年度においてもパーク・アンド・バスライドの本格実施を視野に入れた社会実験を実施したところである。

最後に、函館圏渋滞対策協議会の事務局を担当している関係で本稿の執筆をすることとなったが、報告の機会を与えて下さった関係者の方々に感謝するとともに、一緒に実験に取り組んで頂いた公共交通事業者、道路管理者及びその他関係各位にこの場を借りて厚くお礼を申し上げます。

参考資料

- 平成二二年度来函観光入り込客数推計…函館市商工観光部観光室
- 平成二二年度観光アンケート調査の結果…函館市商工観光部観光室

渋谷地区 端末物流対策 & 駐車マネジメント 複合的実験

関東地方整備局 東京国道工事事務所

一 実験の目的及び内容

1 目的

(1) 背景

渋谷駅周辺地区は、商業・業務機能が高度に集積し、多大な交通需要が発生している一方、道路交通渋滞や歩道上の看板、駐輪等により安全な歩行者空間が十分に確保できていないなど、中心市街地が抱える典型的な都市交通問題が顕在化しており、かつ今後さらなる商業業務施設の立地による交通需要の増加が予測され、早急な交通対策が必要な地域である。

(2) 目的

渋谷駅周辺地区の交通問題は、道路容量の不足や車両の集中過多等、複合的な要因により発生し

ていると考えられる。今回の実験は、これらの要因に対して複数の施策を複合的に組み合わせることとで地域が抱える課題に対して得られる効果を計測し、将来につながる施策を検証すること及び実験を通じて車利用に対する意識改革を促すことを目的とした。

2 内容

(1) 実験期間

平成12年10月10日（火）

～11月30日（木）の平日9時～17時

(2) 実施内容

① 駐車場案内・誘導

- ・一般車に駐車場の満車、空車情報の提供及び駐車場への案内
- ・駐車場マップの配布やインターネットでの

情報提供

② 駐車場連絡バスの運行

- ・駐車場から渋谷駅周辺までの足の確保

③ 駐車場三〇分以内無料

- ・区役所前駐車場及び渋谷駐車場において三〇分以内の駐車料金を無料化

④ 荷捌き対策

- ・既存の駐車場や空き地を借り上げ路外荷さばきスペースを確保

- ・路側の一部、既設パーキングメーターの一部休止、幅員構成の見直しにより路上荷さばきスペースを確保

⑤ 自転車整理

- ・歩道の歩行に支障のない部分に自転車を整序

(3) 実験地区
 図1の範囲において実験を行った。

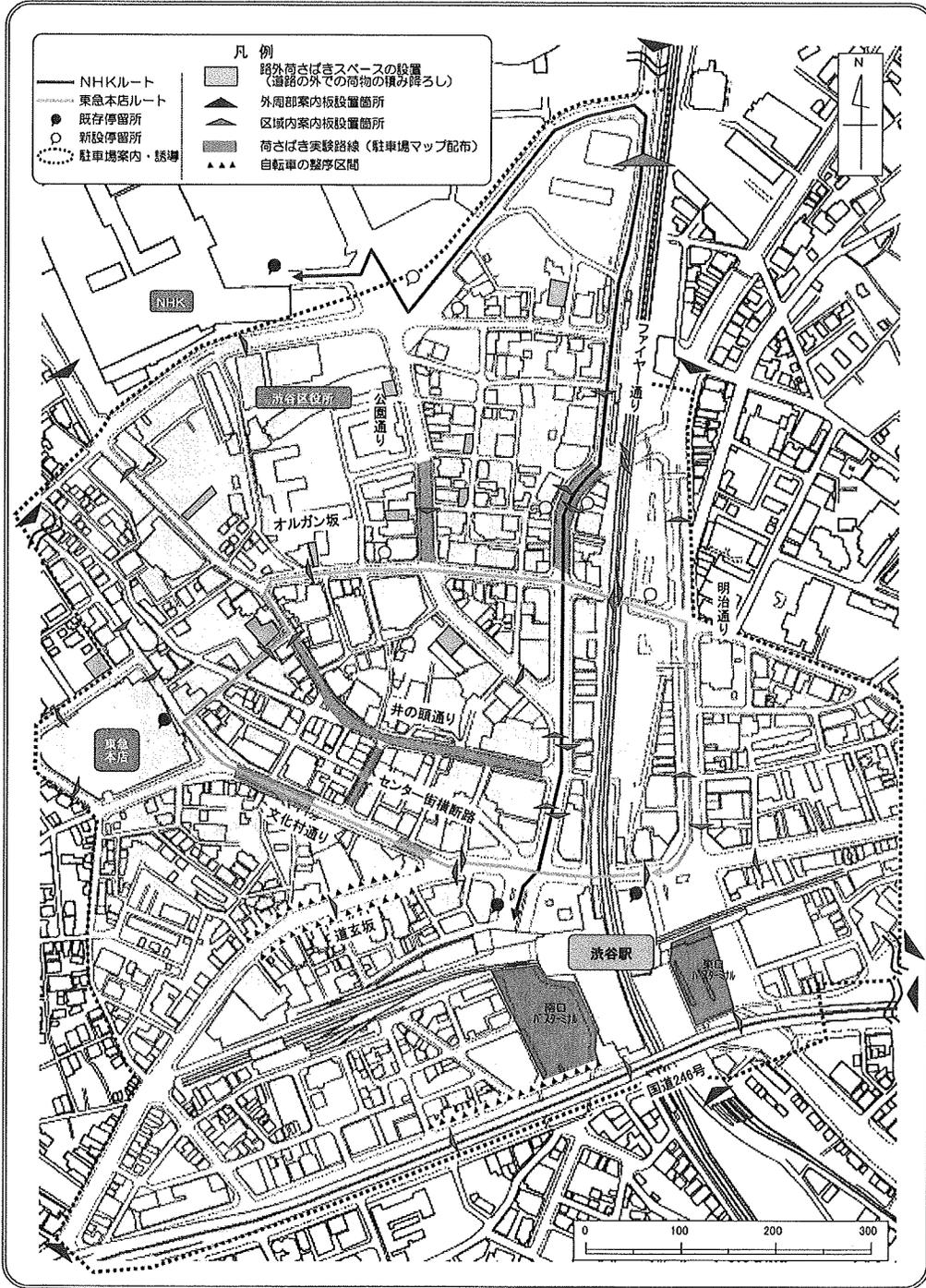


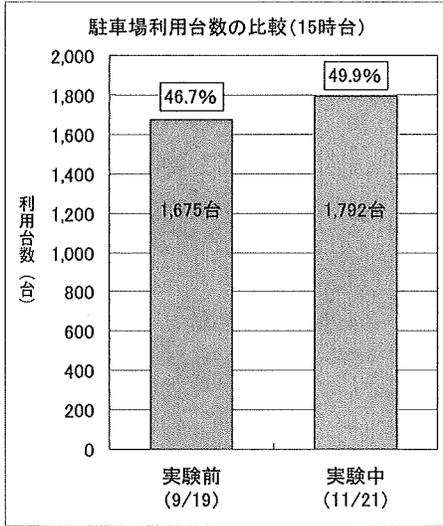
図1 渋谷社会実験施策位置図

二 本実験で得られた効果

一〇月一〇日(火)から十一月三〇日(木)の平日三六日間実施した本実験では、「駐車場の整序化(路上駐車減少、駐車場利用率向上)」、「物流の整序化」及び「自動車交通のスムーズ化」といった効果が得られた。

1 駐車場の整序化

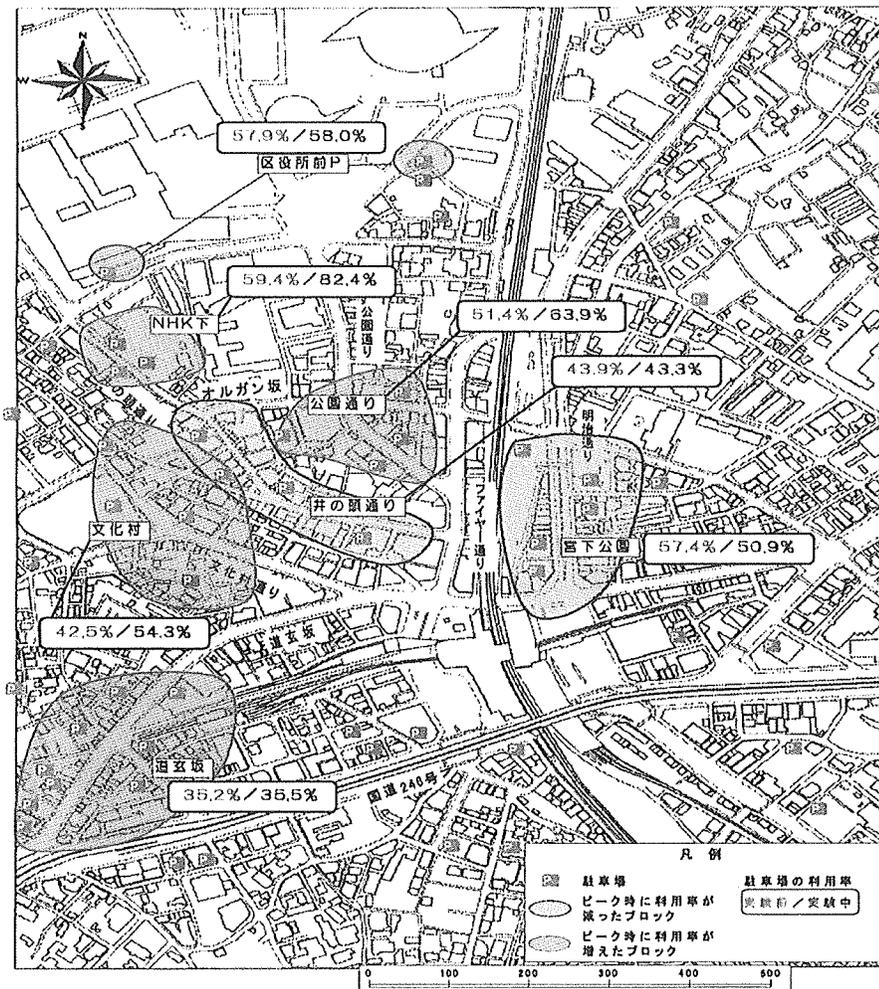
① 実験前と実験中の駐車場利用台数は、ピーク時に約二〇台(約一割)増加した(図2)。



注) 棒書きは利用率

図2 駐車場利用台数の比率 (15時)

② ブロック別に見ると井の頭通りの「NHK下」では、駐車場利用率が約六割から八割へ著しく増加した(図3)。



注) ピーク時である15時の調査によるもの。対象は41箇所の駐車場である。

図3 ブロック別の駐車場利用率の増減

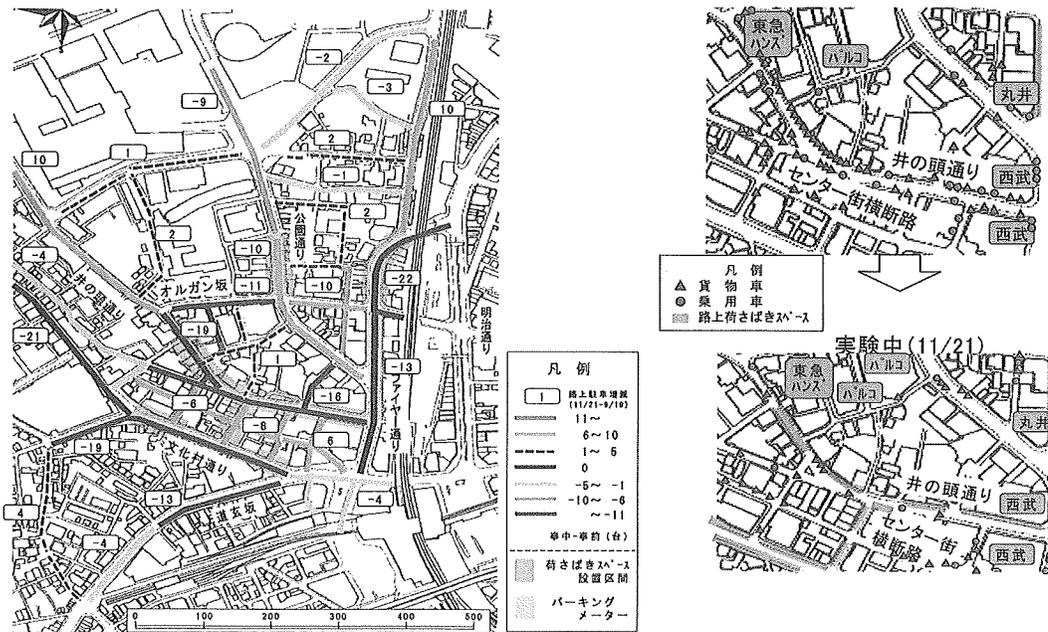


図4 区間別の路上駐車台数変化
(路上駐車ピーク時14:20)

③ 実験前と実験中の路上駐車台数をピーク時
で比較すると約三割減少している(図4)。
特に、一方通行である井の頭通りでは両側
駐車が著しく減少した。

表1 公園通りの平均走行時間と走行速度

	実験前	実験中
北行き (神南一丁目交差点⇒渋谷区役所前交差点)	92秒 (18.5km/h)	65秒 (26.7km/h)
南行き (渋谷区役所前交差点⇒神南一丁目交差点)	104秒 (16.6km/h)	89秒 (19.2km/h)

注) カッコ内は走行速度

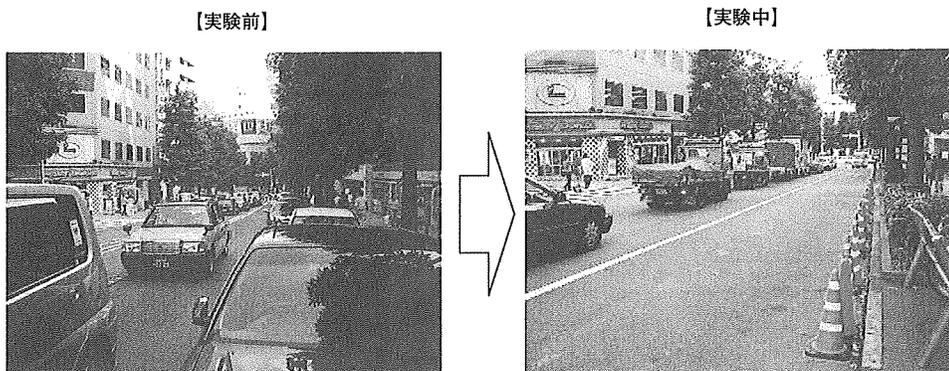


写真1 公園通りの実験前・実験中の様子

2 自動車交通のスムーズ化
公園通りでは、両側駐車がなくなり、通過時間
が約三分の二に短縮され、速度が約一九km/hか

ら約二七km/hへ向上した。
 また、時間帯による通過時間のバラツキも減少した（図5、表1、写真1）。

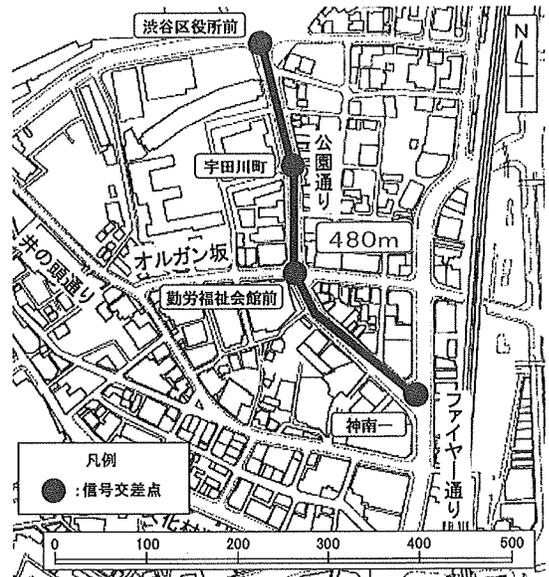
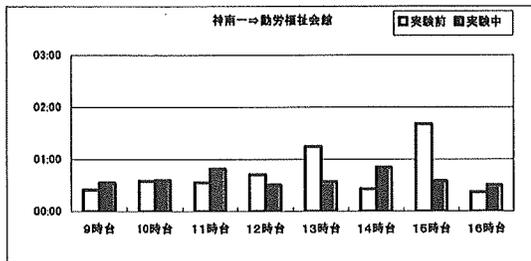
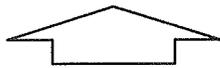
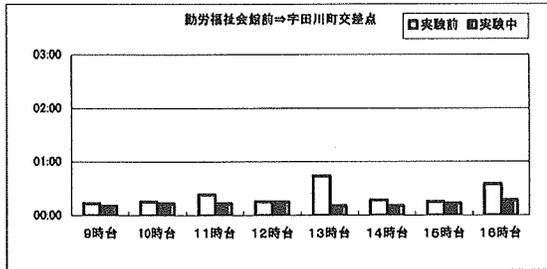
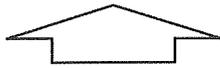
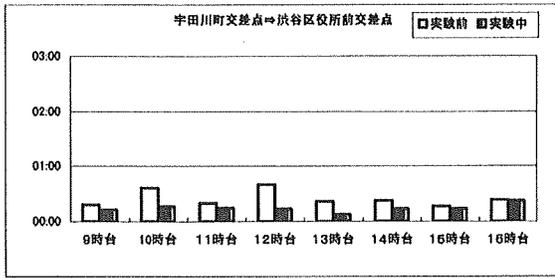


図5 公園通り北行きの走行時間比較

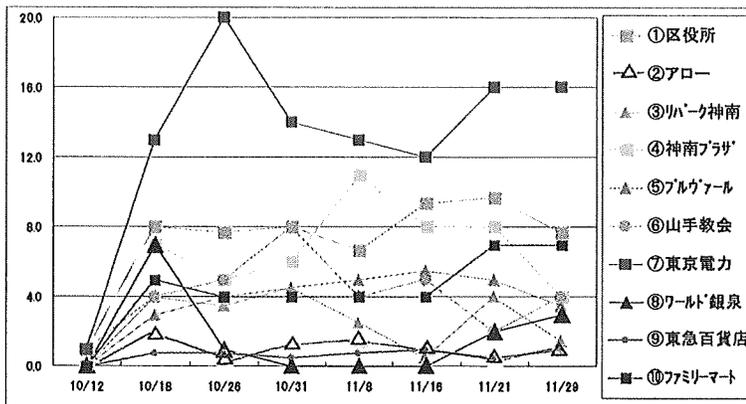


図6 1スペース当たりの利用台数(9:00~17:00)

3 路外・路上荷さばきスペース設置

① 全体で約八〇台/日の利用があり、路上の荷さばき車両の路上への誘導ができた(図6)。

ただし、箇所ごとにバラツキがあり本格運用の際は検討が必要。

② 「連続利用は30分以内」のルールを守っていた(図7)の利用者が守っていた(図7)。

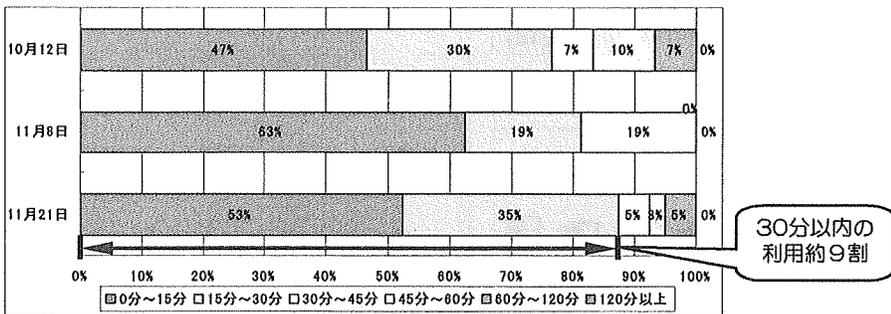


図7 路外荷さばきスペース利用時間構成

③ 路上荷さばきスペース全体(六九台分)で

一、〇〇〇〇一、二〇〇台/日の利用があったが、利用できない乗用車からは不公平であるとの意見も出た(図8・9)。

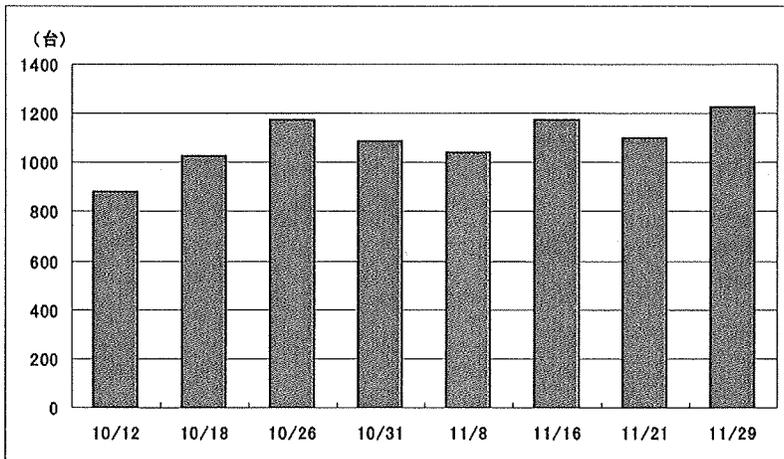


図8 路上荷さばきスペース数の利用台数の変化

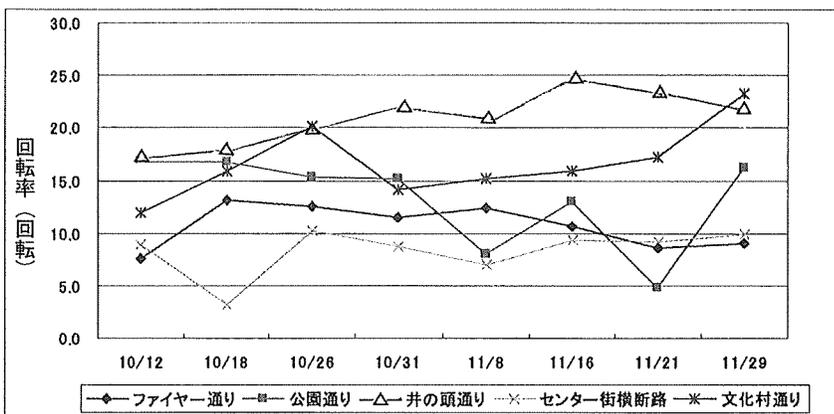


図9 1スペース当たりの利用台数(9:00~17:00)

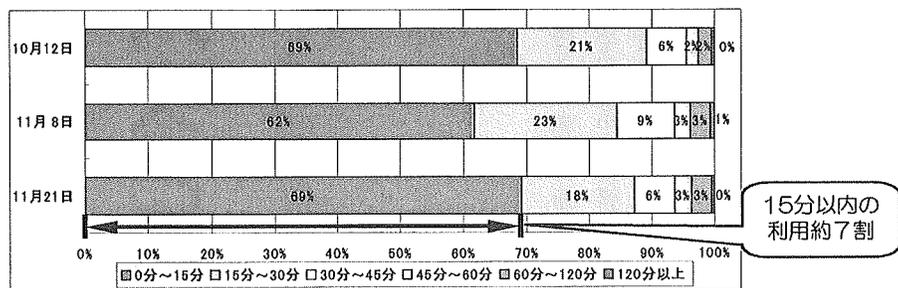
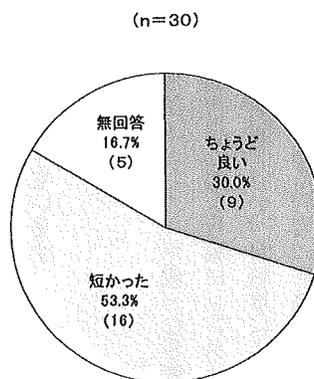


図10 路上荷さばきスペース利用時間構成

④ 「連続利用は15分以内」のルールを約七割の物流事業者が守っていた(図10)。ただし、一五分では短いとの声が約五割のドライバーからあった(図11)。



注) 利用時間(15分)満足度のグラフは物流ドライバーアンケートより作成、カッコ内は回答者数

図11 利用時間(15分)満足度

三 実験を受けて

今回の実験で、交通のスムーズ化、駐車場の利用率向上、路上駐車減少が図られ、実験地域からも好意的な評価が得られた。この結果を受け、一三年度より本格実施へ向けて施策の改善と実施のための仕組みづくりを行い、井の頭通り及び公園通りにおいて施策を実施するべく地元住民を交えた検討を渋谷区において行っている。

また、違法駐車による渋滞の多い他の地区においても、違法駐車対策を中心とした施策を実施し、交通の円滑化を図って行きたい。

バスと自転車の連携による交通円滑化実験

中国地方整備局広島国道工事事務所

一 はじめに

広島都市圏では、朝夕の通勤通学をはじめ、デルタ地区流入入部を中心に慢性的な交通渋滞が発生し、経済活動や都市生活に支障を及ぼしており、環境悪化の要因にもなっています。しかし、公共交通の利用者は、全体的に減少傾向にあり、特にバスは利用者減少に歯止めがかからない状況が続いています。

このため、車との競争力が弱体化しつつある公共交通の定時性・利便性両面でのレベルアップを図り、必ずしも車を利用する必要のない交通需要の転換を促進し、「自家用車に依存しなくてすむ交通体系づくり」を目指していく必要があります。

二 背景

こうした中、各行政機関が現在、既存交通（J R在来線、路面電車、路線バス）の改善・機能強化を重点とした取組みを進めており、これまで順次各方面で導入されてきた急行バスは、郊外部とデルタ地区を連絡する幹線ネットワークになり得る可能性を持っています。

三 経緯

その取組みとして、平成一〇年度、平成一一年度に広島市中心部を対象にレンタサイクル・ネットワーク実験を行い、自転車による交通連携の効果を確かめ、ある程度の成果を得ました。平成一二年度は過去二回の実験を踏まえ、「急行バス」

を軸として、バスのレベルアップや車からの転換、郊外部及び都心部における端末手段としての自転車の活用によるバスの利用促進について、その可能性や課題を探ろうとするものです。

四 実験概要

今回の実験では、都心部と郊外部の交通連携機能を向上させることを目的に、①急行バスの利用、②バス走行円滑化、③郊外部サイクル&ライド及びパーク&ライド、④都心部レンタサイクル・ネットワークの四つのメニューを組み合わせて、自転車とバス、電車等の公共交通機関との一体的な実験を実施しました（図1、表1参照）。実験への参加は、一般公募により募集したモニターと当日利用者に各メニューを利用していただき、アン

ネットに協力してもらい、効果の検証を行いました。

対象地区は、四つのメニューの組み合わせを考え、①郊外部、②郊外部⇄都心部、③都心部でそれぞれ効果が期待できる地区を選定し、①郊外部については、郊外部と都心部との間で特にバスの利用促進を進めることが期待できる地区を考慮し選定しています。

また、既設の急行バス路線や新規に急行バスが走行可能な路線で、実験効果が確認できる箇所を選び、今回の実験では郊外部熊野地区、美鈴が丘地区、呉地区、可部地区、高陽地区、福田地区の六地区で行いました(表2参照)。

②の郊外部⇄都心部では急行バスの追い越しゾーンを設置が可能な箇所として、広島〜高陽地区を選定しました。

都心部のレンタサイクルポートは急行バスが停車するバス停付近で、駐輪スペースが確保でき、都心の回遊性と市内バスの競合を考慮して選定しました。

表1 実験メニューと実施条件

実験区域	実験メニュー	支援策	箇所選定の考え方	利用条件と条件設定の理由
郊外部	○サイクル&ライド	○レンタサイクル		○いずれも無料 ○モニターは、高校生を除く18歳以上のバス利用者を対象 【サイクル&ライド】 ◇郊外部でのレンタサイクルは初めての試みであり、できるだけ多くの人に体験してもらうことが目的。 ◇有料とした場合には、郊外部と都心部との二重負担となり、モニター減少の可能性がある。 【パーク&ライド】 ◇今後、ショッピングセンター等へ設置を働きかけるため、利用意向の把握を第一に考えて、できるだけ利用しやすい条件(無料)を設定。
		○バス停付近にポート設置	○利用者が多いバス停付近で、ショッピングセンター等、ポート確保が可能な箇所。	
	○パーク&ライド	○バス停付近にポート設置	○バス停までの渋滞がなく、駐車場の確保が可能な箇所。	
郊外部⇄都心部	○急行バス	○ノンストップ		○通常のバス料金 ○誰でも利用可能
	○バス走行支援	○追越区間の設置 ○専用レーン設置 ○バス優先信号	○片側2車線以上で一般車両への影響が少ない区間。	
都心部	○レンタサイクルネットワーク	○レンタサイクル		○レンタサイクルは有料 ・モニター 1,200円/月 ・当日利用者 100円/日 ○高校生を除く18歳以上の利用が可能。 バス利用者を第一優先。 ◇昨年度は無料で実施。 ◇今回は、本格導入の可能性や公共交通への影響を検討するため有料で実施。
		○ポート設置	○急行バスが停車するバス停付近で、スペースの確保が可能な箇所。 ○都心の回遊性と市内バスとの競合を考慮して選定。	

表2 郊外部での実験メニュー



熊野地区レンタサイクルポート

実験対象地区	公共交通機関の利便性向上策					
	所要時間短縮				アクセス手段選択肢追加	
	急行バス 新設	信号調整	バスレーン 設置	追越しゾ ーン設置	サイクル& ライド	パーク& ライド
熊野地区	○	○			○	○
美鈴が丘地区	○		○		○	
呉地区	○	○				
可部地区		○			○	
高陽地区		○	○	○	○	○
福田地区			○		○	

表3 実験メニューの評価に関する評価項目

実験メニュー	調査項目	調査の主旨
急行バス バス走行円滑化	○バス走行状況調査	○急行バスと普通バスの走行速度の比較、バス走行円滑化策実施前後での所要時間の比較
	○バス乗降客数調査	○実験中の乗降客数の比較
	○利用者アンケート調査	○利用意向、従来の通勤方法、運行ダイヤ等のバスの改善要望点など
郊外部 ・レンタサイクル ・サイクル&ライド ・パーク&ライド	○モニターアンケート	○利用意向、従来の通勤方法、自宅からの距離、ポート位置等の改善要望点、自転車走行環境に対する意識など
	○利用状況調査	○利用者数など
	○周辺住民アンケート	○実験の認知、参加しなかった理由など
都心部レンタサイク ル・ネットワーク	○モニターアンケート	○利用意向、従来の通勤方法、買い物機会増加の有無、都心での滞在時間の変化、ポート位置等の改善要望、自転車走行環境に対する意識、料金に対する意識など
	○利用状況調査	○利用者数、ポート周辺における実験前・実験中の放置自転車数など



急行バス運行状況（熊野地区）



高陽地区パーク&ライド駐車場



市役所内レンタサイクルポート

五 実験結果

●急行バスの導入・拡充によるバス利用促進の効果

急行バスの導入・拡充と併せて、走行交通円滑化支援策の導入により、実験期間中の急行バス利用者は微増傾向を示しました。また、走行円滑化支援策導入による時間短縮効果も図られており、このことからバス利用促進に効果があったものと推察されます(図2・表4)。

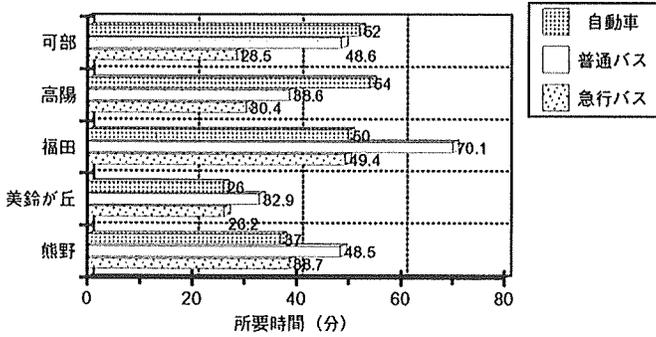


図2 手段別所要時間の比較

表4 急行バス利用者数の実態

方面	急行便数	1日当たり平均利用者数(人)			1台当たり平均利用者数(人)
		10月	11月	全平均	
可部	4	134.6	153.3	135.0	33.7
高陽	11	448.5	463.0	455.6	44.2
福田	2	83.3	88.9	86.1	43.6
美鈴が丘	2(3)	112.9	153.2	132.5	54.3
熊野	3	91.9	96.6	94.1	31.4
具	3	102.0	104.9	103.4	34.5

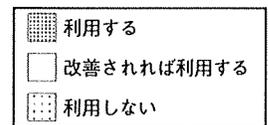
注) 美鈴ヶ丘については、需要が多いため実験中で急行バスを増設。

●自動車から急行バスへの転換によるバス利用促進

急行バス発地周辺で普段、車を利用している人へのアンケート調査結果から、自動車利用者の急行バスへの転換意向については、急行バスの増便により、転換が期待できることが分かりました(図3)。

●サイクル&ライドによるバス利用促進効果

サイクル&ライド実験参加者は低調でしたが、期間中、当日利用も可能なシステムとしましたが、利用が低調で、バスの利用増、利用圏域の拡大に



注) 具市では分析に使用した周辺住民アンケートを未実施

(回答者数: 114)

周辺住民のアンケート配布数2,500

図3 車利用者の急行バスの利用意向

は繋がりませんでした。また、バス利用者の多いバス停であっても、自転車による長所が活かしくなく自転車利用によるバス利用促進には繋がっていませんでした。

今回の実験で、サイクル&ライド参加者が低調だった理由として、各路線とも急行バス利用者の

九七%以上が自宅から急行バスの利用バス停までの距離が、自転車を必要としなかったことが指摘されています。また、アンケート結果から、広報による呼びかけに対して、周辺住民にも実験実施の周知は図れていることが分かりました。このことから、急行バスのバス停への徒歩で行けない地域住民の方々は、日常の交通手段をサイクル&ライドと急行バス利用の交通手段に変更するまでのメリットを感じなかったためと思われる（図4・5）。

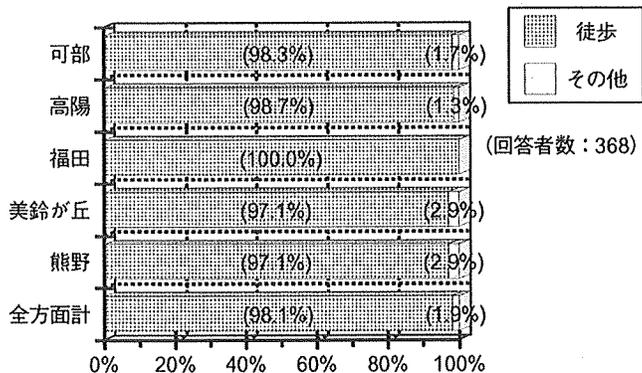


図4 バス停までのアクセス手段の現状

● レンタサイクル・ネットワークによるバス利用促進
 レンタサイクル・ネットワークにより、郊外から都心へのバス利用増の可能性が伺えます。また、レンタサイクル・ネットワーク利用前の自動車利用者は、通勤・通学で四・二%、通勤・通学以外で一〇・五%の転換がありました。このことから、レンタサイクル・ネットワークが自動車交通削減の可能性が伺えますが、併せて、市内バス、路面電車の利用も減少させることになりました（図6）。

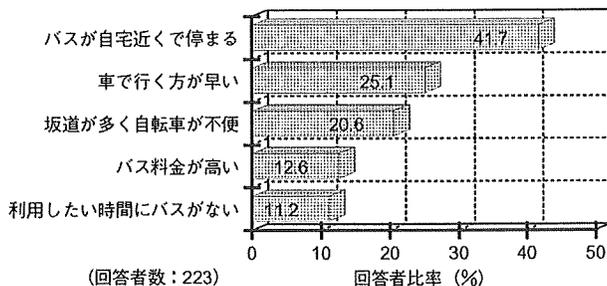


図5 C&Rを利用しなかった理由

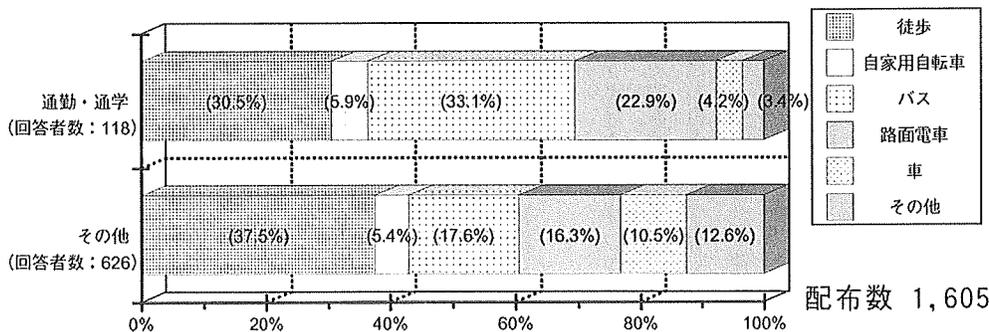


図6 レンタサイクル・ネットワーク利用前の交通手段

六 実験実施による渋滞緩和効果

実験全体を通じて、バスと自転車の連携による交通実験の前と実験期間中とで、交通変化が予想

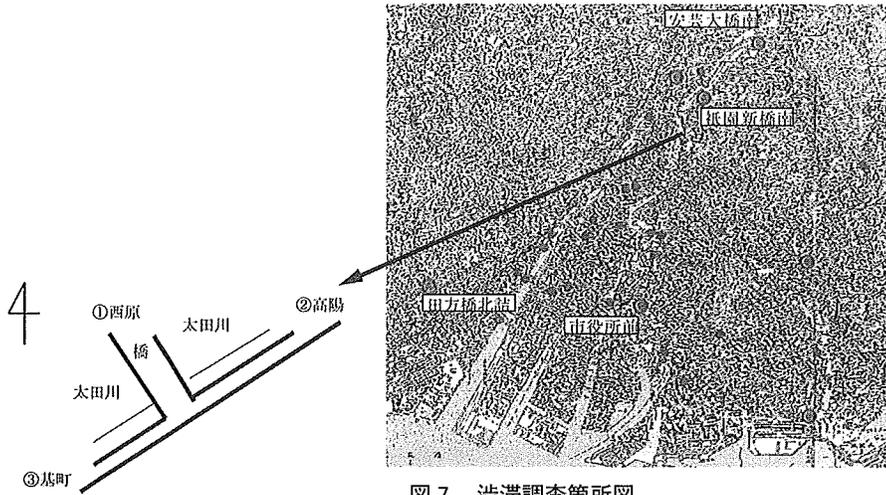


図7 渋滞調査箇所図

表5 旅行速度（所用時間）の変化

調査日	安芸大橋南詰～祇園新橋南詰通過
実験前H12.9.14 (木)	20分
実験中H12.10.26 (木)	20分
実験中H12.11.16 (木)	16分

表6 午前7時～午前9時の最大渋滞長（通過所用時間）

調査日	西原流入部	高陽流入部	基町流入部
実験前H12.9.14 (木)	1,370m (14分)	2,150m (15分)	0m (0分)
実験中H12.10.26 (火)	3,000m (27分)	3,450m (28分)	0m (0分)
実験中H12.11.16 (木)	1,540m (13分)	2,690m (13分)	0m (0分)
実験中H12.11.28 (火)	2,850m (22分)	3,600m (23分)	0m (0分)

される代表的な交差点において、渋滞長、旅行速度調査を実施しました（図7）。

実験前と実験中を比べると、渋滞長調査・旅行速度調査の結果、実験による効果は把握できませんでした（表5・6）。

七 今後の展開

今回の実験結果を受けて、急行バスについては、利用者の増加や時間短縮効果など一定の成果が得られました。今回導入・拡充した急行バス路線において、継続して運行することが決まりました。今後、利用者や増便などの動向を見ながら、新たな路線への導入について、バス事業者、関係機関と検討、協議を進めていきます。

サイクル&ライドについては、実験参加者が低調で、当日利用も可能なシステムとしたが、バス利用増、利用圏域の拡大には繋がりませんでした。今後、郊外部のサイクル&ライドは、当面、定時制・速達性の優れた鉄軌道の周辺で推進していきます。

都市部のレンタサイクル・ネットワークは、都市部を中心とした自転車について、バスとの連携による交通円滑化の視点だけでなく、歩行者空間の確保と整合を図りつつ、安全で使いやすさといった視点からも検証が必要です。そのため、都市部を中心に自転車の利用環境・走行環境の改善策を検討するとともに、レンタサイクル推進への課題を検討していきます。

高松市における自転車利用環境整備実験

四国地方整備局 香川工事事務所道路調査課

一 はじめに

高松市の自転車の利用状況は、保有台数では埼玉県、大阪府、滋賀県、東京都の大都市に次いで全国で第五位、通勤・通学者の利用交通機関割合の中でも、利用率は全国平均を大きく上回るなど自転車利用の活発な地域である。

一方、平成一〇年の全交通事故死者数に占める自転車事故死者数の割合は全国二位となっており、市中心部での路上放置自転車も多く、自転車利用の安全性を高める環境整備が求められている(図一)。

また、当事務所が平成一一年七月に実施したパークアンドライド社会実験結果では「降車駅から最終目的地までの所要時間に不満を感じている」

とあり、パークアンドライドの導入に当たっては、端末交通手段の利便性向上が必要条件となっている。

そこで、既に進展している自転車利用をさらに促進させるとともに、交通事故・放置自転車の削減と公共交通機関の利用促進を図るため、安全・快適で利便性の高い自転車利用空間の整備を方向付けるための社会実験を実施した。

二 実験概要と結果

実験は、①利便性の高い自転車利用空間の充実、②安全性、走行性、快適性の高い空間確保、③自転車利用の意識改革を課題として三パターン実施した(図二)。

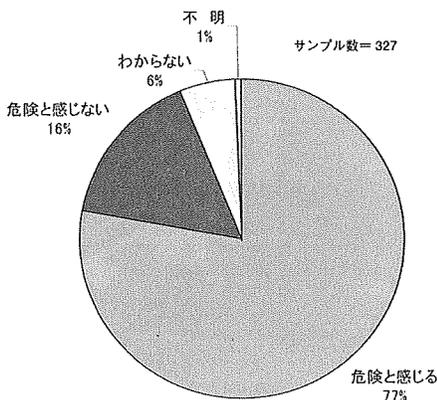


図1 自転車利用者は歩行者と一緒に通行する歩道に危険を感じるか
(高松市自転車利用環境整備基本計画より)

実験 A

既存道路空間の再構築による自転車走行空間の創出

〔実験内容〕

実験は、既存の道路空間の再構築を目的として、市内部の県道約1km区間で車線数を三車線から二車線に縮減し停車帯を確保するとともに、交差点部では右折占用レーンを設置した(写真1)。また、自歩道部においては、段差とカラー舗装及び白線で自転車・歩行者空間の分離を図った(写真2)。これにより、車線数縮減による道路交通の影響と自転車と歩行者空間の分離方法について検

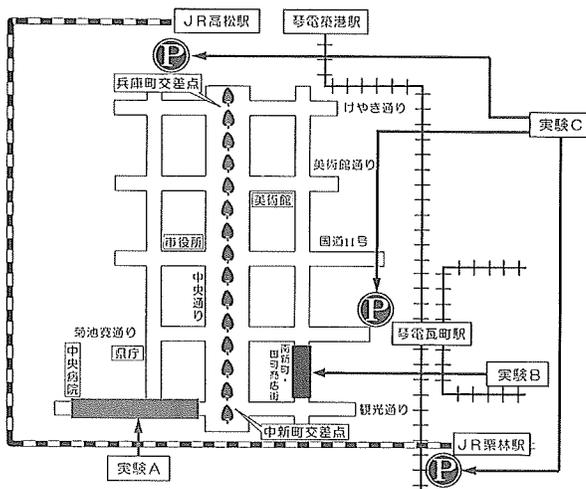


図2 社会実験位置図

証した。

〔実験による効果〕

自歩道の分離により自転車・歩行者の七割近く



(実験前)



(実験中)

写真1 車線数の縮減



(白線による分離)



(段差とカラー舗装による分離)

写真2 自歩道部における自転車歩行空間の分離

が正しいレーン通行を行い、分離方法では段差とカラー舗装、白線による分離のいずれも効果が認められた。また、車線数の縮減による滞留長、通

過時間など道路交通への悪影響はないことが確認された。

実験結果を踏まえ、今後は停車帯幅員を縮小し、自転車歩行者空間を拡大して駐輪スペースを設けたりするほか、局部的に荷捌きスペースとして停車帯幅員を拡充するなどの有効活用も検討されている。また、高松市内では、徒歩・自転車交通量の多い市内中心部とその外郭部において、それぞれ通勤・通学や観光など多様な自転車利用に対応した整備計画が検討されている。

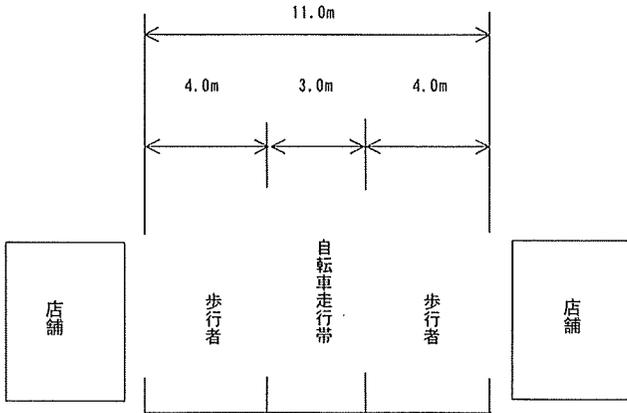


図3 標準断面図

実験B

商店街アーケード内の自転車利用空間

〔実験内容〕

商店街アーケード内は他の道路と比較して雨に濡れない、真夏でも施設内の冷房等により涼しいなど自転車利用者にとって快適で利用しやすい空間となっている。その反面、歩行者との錯綜による安全面での問題は、自転車利用促進や商店街の活性化を図る上での課題となっている。

実験は、歩行者・自転車交通量が多く、混雑している市内中心部商店街アーケード内において、自転車や歩行者の円滑で安全な通行と商店街内の



写真3 自転車走行帯の様子

有効利用を図ることを目的に白線、カラーコーンで自転車通行帯を設置した(図3、写真3)。

〔実験による効果〕

自転車通行帯を設置してから自転車の正しい通行が七割近くに達し、分離の効果が現れ、通行者の意向も良好であった。自転車通行帯の設置は、自転車・歩行者の双方に安全性の向上をもたらすものであるが、歩行者通行量の増加に伴い、通行

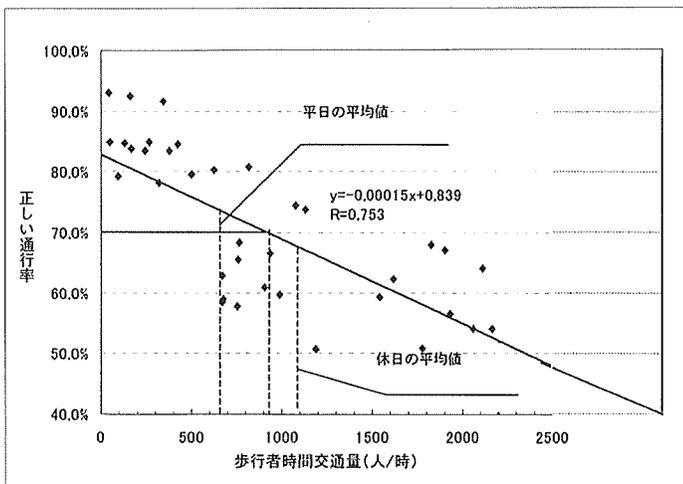


図4 歩行者交通量と正しい通行率の相関

帯からはみ出すなど正しい通行率が低下し、ピーク時には正しい通行率を高率で維持することは困難となることが分かった。特に、休日の午後など歩行者通行量が一、〇〇〇人/時を上回る場合には、安全性を考慮すれば自転車通行帯の運用は困難となる結果が得られた(図4)。

商店街では、買い物客重視のため歩行者を優先したいと考えて、今後、通行量の多い休日等は自転車の通行を規制するなどの対策が検討されている。

実験C

地方都市のレンタサイクルシステム

(実験内容)

端末交通手段として自転車を使った公共交通機関の利用促進と放置自転車対策を目的として、既存の駐輪場を有効活用したレンタサイクルシステムの導入について社会実験を行った。JR高松駅と同栗林駅、琴電瓦町駅の三駅をサイクルポートとした実験では、JRと市から駐輪場となる用地の提供を受けた。

運用として自転車の貸出は、利用者が利用申請簿に連絡先等の必要事項を記入するとともに身分証明書を提示し、鍵と会員証を受け取れば手続が完了するシステムとした。また、二回目以降の利用は、会員証の提示のみでレンタル可能とした。

料金は一日一回につき一〇〇円で、利用時間は午前七時から午後八時までとした(写真4)。

(実験による効果)

期間中の総利用者数は一、一五六人、総貸出数は一、八七六台となり、平均利用回数は一・六二回、最も利用の多かったJR高松駅ポートでは他のポートの約二倍となる九四二台の利用があった。

料金の安さ等により多くの利用があったが、特

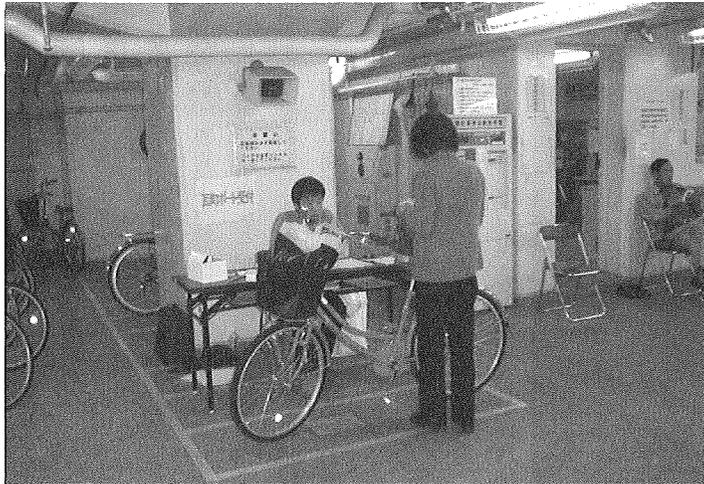


写真4 レンタサイクルの様子

に、観光・買い物等の利用が目立ち全体の約五三%を占め、次いで通勤・通学の利用が約一二%となった。実験結果により、ポート周辺の放置自転車約一四〇台の削減効果が試算されるとともに、利用者から「時間通りに着く」「早く着ける」など定時性の確保に高い評価を受けた。一方、営業時間の延長や料金の支払い、登録手続方法等の点で改善が指摘された。

今後は、レンタサイクル利用の主要な目標である通勤・通学者の需要に着目し、モニターシステムの導入や駅周辺の既存駐輪場を活用したパークアンドライド等との連携(割引料金等)が検討されている。

なお、レンタサイクルシステムについては、実験結果を受けて、高松市がJR高松駅と琴電瓦町駅において平成一三年度より本格実施している。

三 おわりに

今回の社会実験により、都市内での自転車利用環境整備の有効性等について検証することができた。また、具体的な運用に際しての必要な方策及び課題についての知見を得ることができた。今後は、本格実施に向けて運用面での改善策について関係機関と協議を進めるとともに、自転車利用促進のための環境整備を進める予定である。

熊本都市圏における社会実験

JR豊肥本線を利用したパーク&ライド

九州地方整備局熊本工事事務所調査第二課

一 はじめに

熊本市を中心とする熊本都市圏は、九州の中央に位置し、県内はもとより九州における政治、経済、文化など多くの面で重要な役割を担っている。

熊本市の人口は約六五万人で、周辺の一市四町一村を加えた熊本都市圏人口は約九六万人であり、県内人口の約五割が集中している(図1)。

近年市街地の急速な郊外への拡大、急速なモータリゼーションの進展に伴い、都市交通問題への対応が求められている。

この様な中、熊本都市圏では、平成一一年一二月に全国で初めて「交通円滑化総合対策実施都市圏」の指定を受け、ハード・ソフト両面から交通円滑化に向け取り組みを実施しているところであ

る。

本報告では、熊本都市圏における「交通円滑化総合対策」の一環としてJR豊肥本線を活用したパーク&ライド社会実験を実施し、その実用化の可能性、また、実験条件の設定段階から住民の声を取入れるためのワークショップを開催して、実験計画の検討、立案を行うとともに交通渋滞問題、公共交通利用促進に対する住民意識の高揚への有効性について評価するものである。

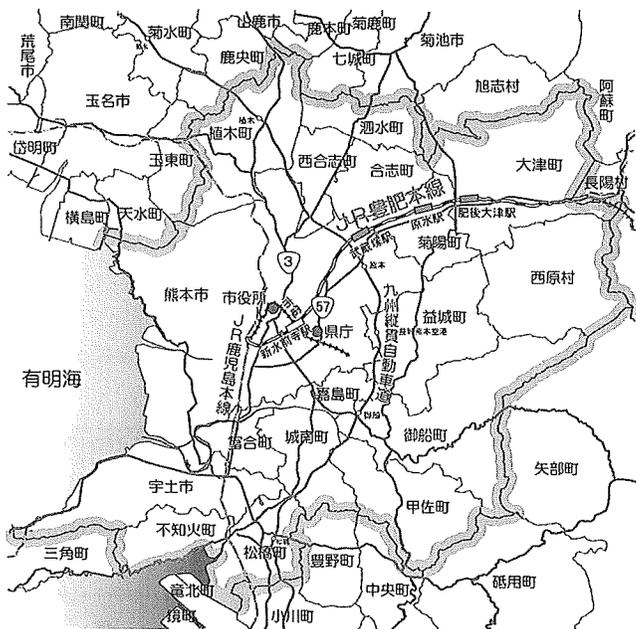


図1 熊本都市圏位置

二 地域の現状と課題

熊本市圏の自動車保有台数は、平成元年から平成九年の八年間で約一・四倍増加しており、第三次渋滞プログラムによると県内の主要渋滞ポイントは二三箇所であり、この内の一九箇所が熊本市圏に集中し、特に熊本市内に全体の約六割（一四箇所）が集中している。

パーソントリップ調査（H9）によれば、通勤目的別自動車分担率は、約七割と高くなっている。このようにマイカー依存傾向の拡大とそれに伴う公共交通機関の衰退、とりわけ路線バスの利用者は大幅に減少している。さらには自動車需要を支える道路は市中心部で多車線化が進んでいるものの、増え続ける自動車交通に対して十分な対応が出来ていない状況であり、都市内の渋滞は大きな課題となっている。

三 社会実験の概要と実施方針

1 社会実験の概要

熊本市圏における大規模住宅団地の分布状況を見ると都市圏北東部に集中しており、当該地域と熊本市中心部を結ぶ主要幹線道路の一般国道五七号の日交通量は約五九、〇〇〇台と非常に多く、昭和四九年から平成九年まで約一・九倍に増加し、慢性的な交通渋滞が生じており、その解決が

強く求められている。

この国道五七号に並行して熊本市中心部と都市圏北東部を結ぶ公共交通機関としてJR豊肥本線があり、平成一二年二月に運行車両が電化され、通勤車両の導入により輸送力の向上が図られている。

このような都市圏北東部の現状を踏まえると、定時制や大量輸送が確保されているJR豊肥本線を活用したTDM施策が、今後の都市圏の交通円滑化に有効な方法と考えられ、JR豊肥本線を活用したパークアンドライド（以後「P&R」という。）及びサイクルアンドライド（以後「C&R」という。）の社会実験を行う。

(1) 実験日時

平成13年1月9日（火）～平成13年3月8日

(木) 二カ月間

(2) P & R

（大型スーパーマーケット駐車場を利用）（図2）

対象駅

肥後大津駅

（ジャスコ大津店アーク駐車場八〇台）

武蔵塚駅

（ニコニコドー武蔵ヶ丘店駐車場一一〇台）

駐車料金及び利用日時

・P & R登録者は、駐車場利用料として五、〇〇〇円／月支払い、その代価として、スーパ

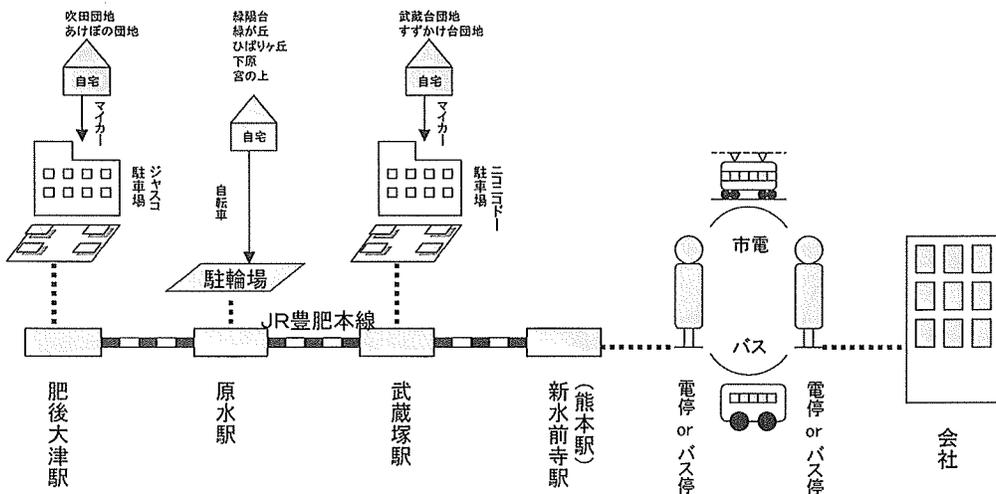


図2 実験イメージ図

1で利用可能な商品券を同金額分受け取る。
 ・登録者は平日の駐車場を利用できるものとする。(AM6:30～AM0:30)

(3) C&R

対象駅…原水駅

・原水駅周辺に無料駐輪場(六三台)を整備し、C&Rを行う。

・対象地区は、駅周辺の大型団地(緑陽台、緑が丘、ひばりヶ丘、下原、宮の上)とする。
 (約一、〇〇〇世帯)

2 社会実験の実施方針

●JR豊肥本線を活用し通勤者等を対象とした社会実験を実施する。実用段階に近い状況での長期間(二カ月継続)行い、P&R等の妥当性を検討する。

●社会実験の計画・運営に当たっては、ワークショップや委員会を設置し住民や有識者の意見を広く取入れると同時に、TDM施策の意義・必要性について広く一般に広報し、住民の意識の高揚に努める。

(1) 社会実験実施体制(図3・4)

・社会実験の実施に当たっては、運営組織として、学識経験者、地元経済界、交通管理者及び関係行政機関から構成される「熊本市圏社会実験検討委員会」を設置。委員会はP&

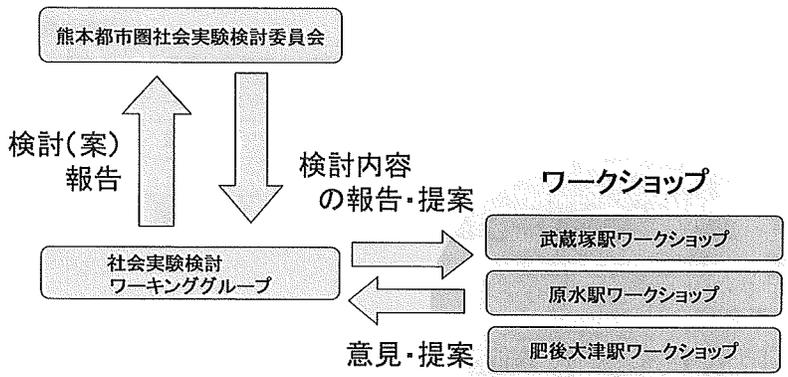


図3 社会実験実施体制図

R実施の決定に関することを検討。
 ・各駅毎にワークショップを設置し、それぞれの地区に適した社会実験の実施計画を議論・検討する。P&Rについて住民等から意見を聴くとともに、P&Rの重要性を積極的に住民に呼びかける。

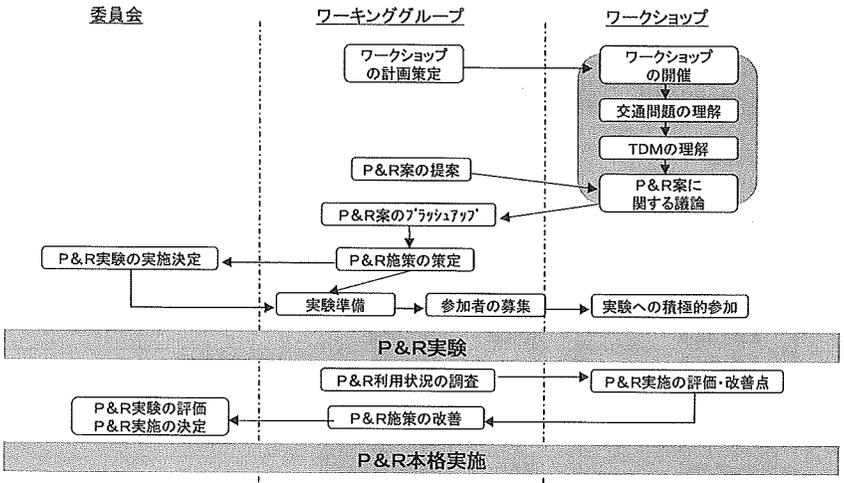


図4 実施フロー

・ワーキンググループは、ワークショップの内容、委員会の意向をふまえて、社会実験案を検討する。また、関係行政機関、交通事業者と連携を図りながら実験の計画・運営などを担当。

(2) 改善目標
 本実験を実施するに当たり表1のとおり改善目標を設定した。

表1 改善目標

項目	手法	目標
交通渋滞の緩和	交通量調査、渋滞長調査	交通量5%削減
住民に対する施策の認知度の向上	広報	初期の段階から広報や情報提供を行う様々な手段を活用した広報を行う
PI等住民の参加と意見の反映への取組み	ワークショップ	計画時点の早い段階から住民が参加できる体制の構築及び、環境の提供
関係機関との連携等一体的取組み	委員会、ワーキンググループ	各事業者や行政機関等が協力体制、合意形成が行える体制の構築

四 熊本市圏社会実験検討委員会及びワークショップの開催状況

1 委員会等の開催状況

ワークショップの進め方については、司会進行



写真1 ワークショップ全景

表2 委員会の開催状況

	開催回数	備考
熊本市圏社会実験検討委員会	3回	
社会実験検討ワーキンググループ	3回	
ワークショップ	武蔵塚駅	6回 1回平均29人
	原水駅	4回 1回平均16人
	肥後大津駅	4回 1回平均15人

役としてコディネータを設け、円滑な進行に努めた。また、合同でワークショップを開催し、学識経験者を講師に招いて勉強会を実施し、施策の理解を深めた(表2、写真1)。

表3

	項目	当初計画時	実験方法	備考
駐 車 場	駐車料金(商品券)1ヵ月分	5,000円	5,000円	商業施設の希望額。
	駐車場利用日	月～金	月～金	
	駐車場利用時間	7:00～24:00	6:30～24:30	始発、終電にあわせ少し余裕が必要(ワークショップ意見)
	利用目的	通勤	通勤以外でも可	通勤者だけが対象か?(ワークショップ意見)
	武蔵塚駅			
	駐車台数	100台	110台	商業施設の調整により決定。
	出口市道の整備	-	歩道舗装	砂利道で狭くて歩きにくい。(ワークショップ意見)
	駐車場の照明灯整備	-	2基	夜間は暗いし、危険。街灯整備を要望(ワークショップ意見)
	駐車場⇄駅間の照明灯整備	-	8基	夜間は暗いし、危険。街灯整備を要望(ワークショップ意見)
	案内板の整備	-	24枚	進入経路をはっきり示してほしい(ワークショップ意見)
駅 周 辺 の 整 備 等	誘導員の配置	-	実験初日から2日間	進入経路をはっきり示してほしい(ワークショップ意見)
	原水駅			
	駐輪場建設	85台	63台	緑を残した駐輪場整備をワークショップで要望され台数減
	駐輪場の照明灯整備	-	2基	夜間は暗いし、危険。街灯整備を要望(ワークショップ意見)
	誘導員の配置	-	実験初日から2日間	武蔵塚ワークショップの意見考慮
	肥後大津駅			
	駐車台数	100台	80台	商業施設との調整により決定。
	駐車場の照明灯整備	-	6基	夜間は暗いし、危険。街灯整備を要望(ワークショップ意見)
	駐車場⇄駅間の照明灯整備	-	6基	夜間は暗いし、危険。街灯整備を要望(ワークショップ意見)
	案内板の整備	-	19枚	武蔵塚ワークショップの意見考慮
誘導員の配置	-	実験初日から2日間	武蔵塚ワークショップの意見考慮	
JR 参 加 者	車両の増結	-	3便増結	朝夕は車両を増やしてほしい(ワークショップ意見)
	公共交通機関の利用運賃	自己負担	自己負担	
広 報	参加者への特典	-	全員(粗品)	参加者に賞金(賞品)を!(ワークショップ意見)
	熊本日日新聞	1回(15段)	2回(7段)	
	熊日すばいす	-	1回	マスコミを通して広報必要
	FMラジオ	-	○	マスコミを通して広報必要
モ ニ タ ー 集 録 機	参加募集ポスター等の作成	○	○	
	企業へ協力要請	25社	31社(官公庁追加)	公務員の方々の協力を!(ワークショップ意見)
	インターネット受付	-	○	
	モニター受付場所	事務局	商業施設(ピエリノ)	
	問合せ(苦情処理)窓口常設	事務局	事務局(フリーダイヤル電話)	
傷害保険	加入	加入		

2 住民意見の社会実験実施方法への反映
 ワークショップ参加者より出された意見をもとに実験方法を表3のとおり策定した。

五 広報活動

広報活動は、新聞広告、熊本工事事務所ホームページ、タウン誌、行政広報誌などを通じて、ワークショップ・社会実験への参加を呼びかけた。

本実験は、全国でも先進的な取組みとなるワークショップ方式の採用と熊本市圏の渋滞対策への注目が高い中での実施であり、テレビ、新聞等で実施前から終了後まで数回ニュースとして取上げられ、更に特集番組も組まれるなど、住民への認知度は向上されたと考える。

六 社会実験参加状況

社会実験のために確保した駐車場台数は二五三台である中で、モニター登録者数は一七五人であり、実際実施した人は一日平均で三六人と参加は低調であった(表4)。

表4 社会実験参加状況

	実験のために確保した駐車場(駐輪)台数	モニター登録者	1日平均参加者
武蔵塚駅	110台	101人	22人
原水駅	63台	23人	5人
肥後大津駅	80台	51人	9人
計	253台	175人	36人

七 実験結果及び分析

1 P&R実験の結果
実験実施中に実態調査及びアンケート調査を実施。

① 渋滞実態調査

主要な四交差点で、通勤時間帯(AM7:00～9:00)の交通量調査を実施した結果、調査日の実験参加者数は五〇名程度にすぎなかったことから、実験による効果は把握出来なかった。また、渋滞長調査、旅行速度調査においても同様の結果となった。

② モニター参加状況

実験参加者はモニター登録者の約二〇%前後であり、参加率は低調であった。

その理由として「仕事の都合」が約六割を

表5 モニター不参加の事情

	回答数	割合
1. 仕事の都合	471	58.9
2. お酒を飲んだ。飲む予定	75	9.4
3. 天候のせい	72	9.0
4. きつかった	49	6.1
5. 出張	32	4.0
6. 急いでいたから	25	3.1
7. 自動車を利用できなかった	24	3.0
8. 帰宅時に用事	23	2.9
9. その他	6	3.8

③ 通勤費用の比較

占めた(表5)。
実験参加者に自動車通勤を一ヶ月行った場合の費用をアンケートしたところ、駐車場代は大半が無料であり、P&Rによる公共交通機関の一ヶ月の定期代と自動車通勤費を比較すると、公共交通機関利用の場合が割高となる(表6)。

表6 通勤費用の比較

	定期料金(JR、バス)			自動車通勤費 (アンケート結果)		
	JR定期料金	バス定期料金	合計	駐車料金	燃料費	合計
武蔵塚駅～市役所	6,550円	5,570円	12,120円	0円	7,600円	7,600円
原水駅～市役所	8,260円	5,570円	13,830円	0円	8,000円	8,000円
肥後大津駅～市役所	10,910円	5,570円	16,480円	0円	13,600円	13,600円

④ 商品券購入による駐車場利用状況

今回の商品券購入による駐車場利用に関しては、「方法、金額とも適切」とする無条件で賛成する人は半数以上を占め、条件付きを含めると約八割が賛成しており、本実験のシステムに理解を示している(表7)。

表7 商品券購入による駐車場利用に関して

	回答数	割合
1. この方法及び金額とも適切である	34	52.3
2. 無料にした方がよい	9	13.8
3. この方法には賛成だが、商品券の金額の見直しを	18	27.7
4. 商品券ではなく、通常の駐車料金を徴収した方がよい	1	1.5
5. その他	3	4.6
合計	65	100

⑤ 継続意向調査

実験参加者に対し、継続意向についてアンケートを実施したところ、三駅とも四割以上の回答者が「是非継続したい」と無条件継続を希望しており、条件付継続希望者を含めると七割以上が継続を希望している(表8)。

⑥ 参加の条件

条件付継続希望者の条件を見ると、「運賃

表8 継続意向のアンケート結果

	武蔵塚駅		原水駅		肥後大津駅		合計	割合
継続したい	28人	42.1%	8人	42.1%	11人	42.3%	47人	41.6%
条件付継続	19人	27.9%	7人	36.8%	8人	30.8%	34人	30.1%
継続しない	21人	30.9%	4人	21.1%	7人	26.9%	32人	28.3%
計	68人	100%	17人	100%	26人	100%	113人	100%

などの割引制度の導入」、「公共交通機関の乗り継ぎの快適」、「運行本数の増便」の順となっており、これらの項目は本格実施への重要な課題となる(表9)。

2 ワークシヨップ結果

ワークシヨップ参加者の意識の変化

・ワークシヨップ参加者に、P & Rの理解度及び必要度に関するアンケートをワークシヨップ

表9 本格実施時に「条件を整えば利用する」方の条件

	第1位	第2位	第3位	加重合計	割合
①運賃の割引制度などが導入されれば	17	9	2	71	29.3
②公共交通機関の乗り継ぎがもっと便利になれば	11	7	5	52	21.5
③運行本数が増便されれば	3	9	6	33	13.6
④駐車場がもっと駅の近くに設置されれば	4	6	4	28	11.6
⑤列車内がもっと快適になれば	0	5	5	15	6.2
⑥最終電車の時刻が延長されれば	1	1	9	14	5.8
⑦所要時間が短縮されれば	0	1	4	6	2.5
⑧その他	6	2	1	23	9.5
合計	42	40	36	242	100

※ 加重計算(第1位×3+第2位×2+第3位)

プの開催毎に実施し、意識の変化について取まとめた。

P & Rの理解度及び必要度ともにワークシヨップを重ねる毎に意識レベルの上昇が見られた(図5・6)。

八 総合評価

・実験に参加したのは平均三六人／日であり、

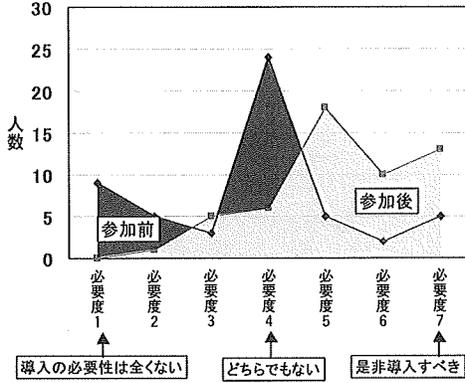


図6 P&Rの必要度の意識

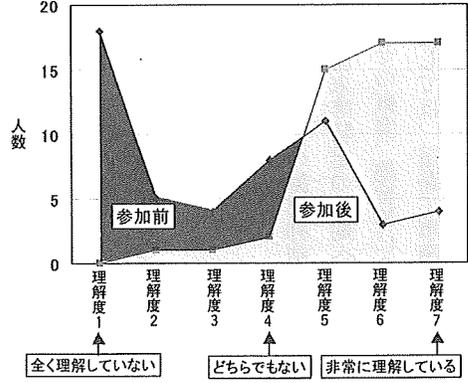


図5 P&Rの理解度の意識変化

渋滞緩和効果の把握はできなかった。主な理由として「仕事の都合」があげられ、具体的には「仕事で自動車を利用する」、「仕事上帰宅時のJR便が合わない」等の意見が多かった。また、通勤費用が公共交通機関利用より高くなることや、通勤所要時間がほとんど変わらないといったことも原因と考えられる。こうした事項の改善が本格実施に向けての大きな条件となると思われる。一方で、P&Rは「定時制の確保・自分の時間が持てる」などのメリットも認識されている。

また、本格実施に向けて継続意向は、三駅とも四割以上の回答者が「是非継続したい」と希望し、条件付継続希望を合わせると七割以上が継続を希望しており、今後、課題解決により本格的導入に向けた可能性は高い。

ワークショップの開催により、参加者は都市圏の交通問題、問題解決のためのP&Rの意義・必要性についての意識高揚が図られ、アンケート結果によると参加者の半数以上がワークショップの継続を希望されており、都市交通問題などへの関心の高さが伺えた。さらには、住民と行政の「コミュニケーションの場」を望まれていることが考えられ、今回の方法は、施策を進めるに当たってひとつの有効な手法と考えられる。

しかしながら、今回、ワークショップ参加者が実験モニターの参加に直接結びついておらず、今後の課題が残った。

今回の実験は、新聞やテレビ等により、実施前から終了まで、大きく取上げられ熊本都市圏で交通問題に関する取組みが広く認識された。

実験の運営組織として、学識経験者、経済界、交通事業者、交通管理者、関係行政機関による役割分担を行い実施し、実験期間中においてはJR車両の増結など関係機関との連携した取組みができた。

九 今後の取組み

今回の実験は、P&Rの本格的導入を目指して実施されたものである。実験実施前から住民と行政が協力して実施案の策定を行うワークショップ手法を導入して、住民と行政の協働による交通計画の実践に向けて取組みを実施することが出来たことは有意義であった。

今後の課題として、乗り換えの利便性や駐車場の確保、料金などの検討が必要であるが、この実験の成果を踏まえ、システムの改善を図り社会実験を繰り返す、その定着に努め、より多くの人の理解と協力を得るため、シンポジウムの開催や住民との対話を図りながら取組みを進めていく必要があると考えている。

道路舗装工事完了後の掘削抑制情報の公表

道路局路政課道路利用調整室

一 おおむね

線路敷設の円滑化を図るための措置について、一〇月号に引き続き、道路占用許可手続マニュアルの作成と掘削抑制情報について、地方整備局における事例を紹介する。

二 マニュアルの作成について

(前号から続く)

6 工事規制

道路舗装工事完了後の掘削抑制措置及び地下埋設工事等の年度末等特定の時期への集中の抑制措置について、その概要、趣旨等について記載する。工事規制に関しては、道路工事調整会議の流れや道路工事調整の手続とも密接に関連するものであ

るので、そこで併せて記載することも考えられる。

なお、掘削抑制情報については、別途掘削抑制措置の対象となっている道路の区間及び期間についてインターネットにより公表することとされている(後記三参照(事例1))。

7 工事施工要領

一部のNCC等から、道路の掘削に関する基準や条件としてどのようなものがあるのか分かりにくいとの意見もあることから、占用工事の施工方法に関する基準や留意事項等を記載する。例えば、道路法施行令や道路法施行規則の該当条文、関係通達、一般的な占用許可条件、占用工事に関する仕様書等を掲載することが考えられる。

三 掘削抑制情報の公表について

円滑化方針においては、「道路舗装工事完了後の掘削禁止措置について、道路管理者は区間ごとの禁止期間情報のインターネットによる公表を平成二二年度内に図る。」とされている。

掘削抑制情報は、道路のどの区間について、いつまで掘削抑制措置が講じられているかを事業者が把握することによって、事業者の事業計画の策定と円滑な道路工事調整に資することになるので、道路の区間ごとの掘削抑制情報を少なくとも表形式で掲載することが必要である(事例2)。さらに、できる限り分かりやすいものとするため、地図により併せて図示することが望ましい(事例3・4)。

四 ゆめらん

以上、二回にわたりマニュアルの作成と掘削抑制情報の公表について、地方整備局における事例等を紹介した。道路管理者によっては、予算上の問題等から当面窓口への備付けの方法により対応しているものもあると思われるが、特に掘削抑制

情報の公表については、円滑化方針の中でインターネットによる公表を図ることとされていることから、各道路管理者においては、格別の事情のない限り、速やかにインターネットによる公表の措置を講じることが必要である。また、両措置について既に対応済みの道路管理者にあっても、その内容の更なる充実を図ることが望まれる。本稿が

その一助となれば幸いです。
※ 地方整備局における事例については、次のホームページで参照することができます。
関東地方整備局
<http://www.ktr.mlit.go.jp/kyoku/index/sen-yoho/index.htm>

事例1 工事規制

(1)年度末等特定の時期における工事の集中の抑制の緩和について

特定の時期への工事の集中の傾向等に歯止めがかからず、国民から強い批判を受けていることから、現在、地下埋設工事等の年度末等特定の時期への集中の抑制措置（以下「工事抑制措置」という。）を下記のとおり行っています。

○抑制時期について

- ① 年度末（3月1日～3月31日）は、次の工事を除き、原則抑制しています。
 - ・ 推進工事等で交通の流れに影響のない地下工事
 - ・ 占用工事で地域住民の日常生活に必要な引込工事
 - ・ 事故等に対応する緊急工事なお、対象地域は、新潟市、富山市、金沢市の市域ですが、地域により異なることがありますので、当該道路を管理する事務所又は出張所にお問い合わせ下さい。
- ② お盆、連休等交通が輻輳する特定期間*は、通行を規制する工事は実施しません。
*特定期間は、当該道路を管理する事務所において決まっています。
- ③ 冬期降雪期間（概ね毎年12月20日～翌年3月31日）は、通行を規制し、若しくは、除雪に支障を生じる工事は、原則抑制しています。

但し、第一種電気通信事業者が光ファイバーを敷設するために行う工事について、概ね四半期ごとに工事箇所について必要な調整を行い、冬期・年度末の道路交通に著しい影響を与えない範囲で「工事抑制措置」を緩和することとします。

なお、この場合であっても、非開削工法の推進、共同施工の推進等により、道路交通への支障を最小限に抑えることとし、特定の時期への工事の集中を避け、路上工事の平準化に努めるものとします。

また、上記の措置は、平成13年度から平成17年度までの5年間の運用になります。

(2)道路の掘り返し防止対策の徹底について

地下埋設工事等による掘り返しが依然として交通渋滞の大きな要因とされていること及び道路の掘り返し工事に対する国民の批判に 대응するため、国土交通省は、道路舗装工事完了後、原則として下記のとおり一定期間当該箇所の掘り返しを抑制しています。（昭和37年10月23日閣議了解）

○一定期間（閣議了解）

コンクリート舗装：5年

アスファルト舗装：3年

また、上記期間経過後であっても、道路交通の障害及び道路の損傷を最小限にとどめるため、さらに2年間を原則として地下埋設工事等は抑制しています。

したがって、真にやむを得ない事由により、当該規制区間に地下埋設工事等を占用許可申請するときは、事前に当該道路を管理する事務所又は出張所にお問い合わせ下さい。

事例2 掘削抑制情報(表形式)

一般道路24号掘り返し規制情報

平成13年3月現在
(奈良国道工事事務所管内分)

市町村区分	区 間	キロ ポスト	延長 (m)	掘り返し規制期間				備考及び 13年度舗装工事予定 (舗装工事以降は規制 がかります)
				車道		歩道		
				上り	下り	上り	下り	
奈良市	自)奈良市杏町 至)大和郡山山市下三橋町(下三橋交差点)	41.89 43.4	1510	H17. 10	H17. 10			1車線
奈良市	自)奈良市杏町 至)大和郡山山市下三橋町(下三橋町交差点)	41.89 43.4	1510	H17. 10	H17. 10			2車線
奈良市	自)奈良市佐保台西町 至)奈良市佐保台西町	35.315 35.565	250	H15. 8	H15. 8			2車線
奈良市	自)奈良市三条大路一丁目 至)奈良市四条大路一丁目	39.35 39.68	330	H13. 10	H13. 10			1車線
奈良市	自)奈良市四条大路1丁目5-82、5-43 至)奈良市四条大路1丁目5-82、5-43	39.65 39.73	89				H17. 2	
奈良市	自)奈良市四条大路一丁目 至)奈良市四条大路一丁目	39.48 39.68	200	H13. 10				2車線
奈良市	自)奈良市西九条町5丁目2-9 至)奈良市西九条町5丁目2-9	42.1 42.1	161			H14. 9		
奈良市	自)奈良市二条大路南一丁目 至)奈良市三条大路一丁目	39.055 39.35	295	H13. 10				1車線
奈良市	自)奈良市二条大路南一丁目 至)奈良市二条大路南一丁目	38.95 39.035	85	H13. 10	H13. 10			1車線
奈良市	自)奈良市二条大路南一丁目 至)奈良市四条大路一丁目	38.95 39.48	530	H13. 10	H13. 10			2車線
奈良市	自)奈良市法華寺町 至)奈良市二条大路南一丁目	38.75 38.85	100	H15. 8				2車線
奈良市	自)奈良市法華寺町 至)奈良市法華寺町	37.68 37.74	60		H13. 5			1車線
奈良市	自)奈良市法華寺町 至)奈良市法華寺町(菰川橋東交差点)	37.645 37.735	90	H13. 5				2車線
奈良市	自)奈良市法華寺町 至)奈良市法華寺町	37.585 37.645	60		H13. 5			2車線
奈良市	自)奈良市法華寺町(菰川橋交差点) 至)奈良市法華寺町	37.78 37.87	90	H13. 5				1車線
奈良市	自)奈良市法華寺町(法華寺町東交差点) 至)奈良市法華寺町	37.43 37.585	155	H13. 5				1車線
奈良市	自)奈良市法華寺町(法華寺町東交差点) 至)奈良市法華寺町	37.43 37.585	155	H13. 5				2車線
奈良市	自)奈良市法蓮町433-1、384 至)奈良市法蓮町433-1、384	37.53 37.65	113				H17. 9	
大和郡山市	自)大和郡山市伊豆七条町 至)大和郡山市横田町	47.53 47.775	245	H17. 8				2車線
大和郡山市	自)大和郡山市発志院町 至)天理市南六条町	45.65 47.9	2250	H17. 8	H17. 8			1車線
大和郡山市	自)大和郡山市発志院町 至)大和郡山市伊豆七条町	45.65 47.53	1880	H17. 8	H17. 8			2車線
天理市	自)天理市庵治町264-2 至)天理市庵治町209-8	51.24 51.3	57				H17. 3	
天理市	自)天理市嘉幡町 至)天理市庵治町	50.6 50.9	310				H15. 8	
天理市	自)天理市嘉幡町 至)天理市庵治町	50.03 51.15	120			H15. 8		
天理市	自)天理市南六条町 至)天理市嘉幡町	47.915 49.76	1845	H13. 8				1車線
天理市	自)天理市南六条町 至)天理市嘉幡町	47.9 49.995	2095		H15. 5			1車線
天理市	自)天理市南六条町86-1 至)天理市南六条町86-1	47.96 47.96	57	H17. 10				
天理市	自)天理市二階堂上之庄町 至)天理市二階堂上之庄町	49.4 49.4	61			H17. 1		
天理市	自)天理市二階堂上之庄町342-1 至)天理市二階堂上之庄町282-3	48.48 49.55	170	H16. 11		H16. 11		
天理市	自)天理市二階堂上之庄町342-3 至)天理市二階堂上之庄町342-3	49.34 49.34	173				H15. 6	
田原本町	自)田原本町鍵123-4 至)田原本町鍵124	53 53.08	80			H16. 12		

掘削禁止期間情報の案内(国道17号線)

■掘削禁止期間について

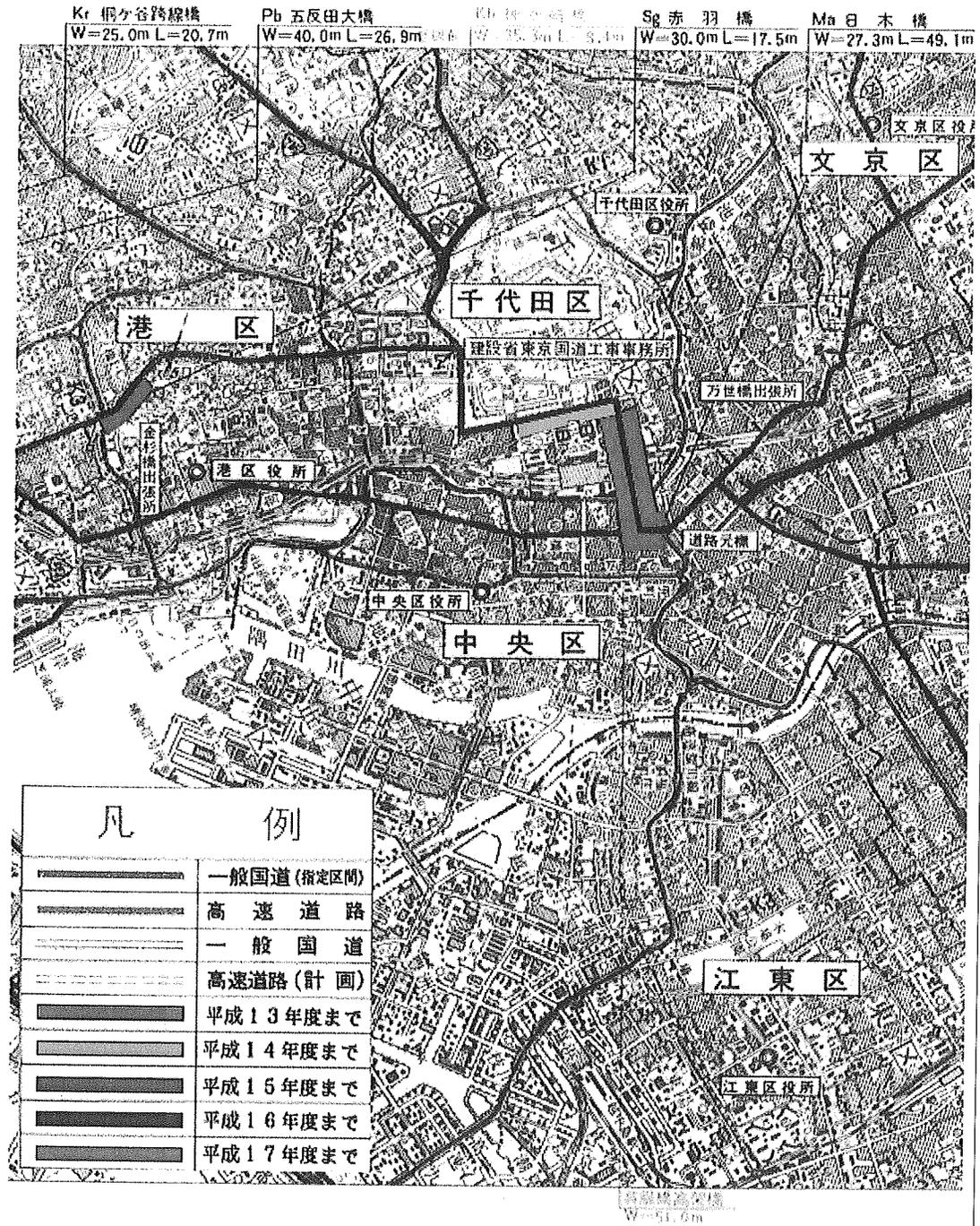
以下に、国道17号線の掘削禁止期間情報を掲載します。
掘削禁止となっている区間について車道・歩道に分けて(さらにそれぞれ上り・下りに分かれています)禁止期間が記載されています。

掘削禁止期間情報一覧

平成13年4月1日現在

地図で確認	区間	キロポスト	掘削禁止期間				13年度 舗装工事 予定の有無
			車道		歩道		
			上り	下り	上り	下り	
地図で確認 (1)	日本橋	0.00					
	1.34km		~H17	~H17			
	須田町	1.34					
	0.94km				~H13	~H13	
	神田明神前	2.28					
	0.89km		~H15	~H15	~H13	~H13	第1四半期
	本郷三丁目	3.17					
	0.88km						第1四半期
	本郷弥生	4.05					
	1.04km		~H17	~H17	~H13	~H13	第1四半期
地図で確認 (2)	白山上	5.09					
	0.82km		~H16	~H16			第4四半期
	千石駅前	5.91					
	0.96km		~H14	~H15			第1四半期
	巣鴨駅前	6.87					
	1.53km		~H14	~H14			
	西巣鴨	8.40					
	1.18km						
	板橋一丁目	9.58					
	0.75km						第2四半期
板橋区役所前	10.33						
1.16km		~H15	~H15				
大和町	11.49						
0.61km		~H15	~H15				
泉町	12.10						
0.85km		~H13	~H13				
小豆沢	12.95						
1.04km		~H13	~H13				
志村三丁目	13.99						

掘削禁止期間 (国道1号)



札幌市の『都心交通ビジョン』

札幌市から市民への提案

札幌市企画調整局都心交通担当課長 筑田 清貴

一 はじめに

札幌市は、北海道の石狩平野の南西部に位置しており、東は石狩川から野幌原始林にかけての低地帯、西は手稲山系と東西四二・三kmに広がり、南は支笏洞爺国立公園に連なる山岳地帯、北は日本海に接する石狩砂丘地と南北四五・四kmに広がっています。

面積は、全市域で約一、一二二平方kmであり、いわき市、静岡市に次いで、市として全国三番目の広さです。

札幌の都心部がある中央区は、古くから札幌市はもとより、北海道の政治・経済・文化の中心地として発展し、高度な都市機能が集積している区であり、都心には、時計台、道庁赤レンガなどの

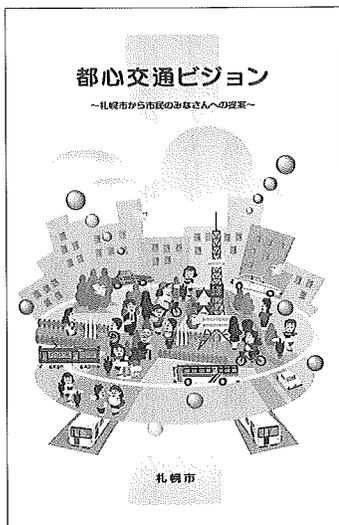
歴史的建物があるとともに、明治初期のまちづくりに由来する基盤の目状の道路が特徴になっています。

札幌市では、平成一〇年に「札幌市基本構想」を定め、平成三二年を目標とする、街づくりの目標を定めており、目指すべき都市像としては「北方圏の拠点都市」、「新しい時代に対応した生活都市」を基本理念としてあげています。

この基本構想を受け、平成一二年に第四次札幌市長期総合計画を策定しました。

都心交通ビジョンは、この長期総合計画に基づき、魅力的で活力のある都心の実現を交通面から支えるというまちづくりの視点で、歩行者や環境を重視した、都心の交通像について、今年五月に市民に提案しました。

この都心交通ビジョンの性格としては、札幌市が都心交通の望ましい姿に向けた基本目標としての理念と、この目標を達成するための基本的方針をある程度具体化した、今後概ね二〇年間に取り組むべき主な施策を提案したものであり、これをもとに、市民、関係団体、関係行政機関がともに幅広く議論を行っていくというものです。



都心交通ビジョンの表紙

二 都心交通ビジョン策定の背景など

都心交通ビジョンの策定に至った、背景及び必要性としては、「都心の魅力・活力向上の必要性」、「高齢社会等への対応」、「環境問題への対応」、「市民意識の変化」、の四点があげられます。

まず、「都心の魅力・活力向上の必要性」については、都心が都市活動の最も中心となる拠点であり、今後とも、その機能充実を図っていく必要があること。また、第四次長期総合計画でも、魅力的で活力ある都心の整備を目標に、交通をまちづくりにおける主要課題の一つとして捉えていることがあげられます。

次に、「高齢社会等への対応」ですが、今後増加が予想される高齢者や、体が不自由な方を含め、誰もが安全・快適に移動ができる都市空間の形成が求められていることをあげています。

また、「環境問題への対応」としては、都心部における二酸化窒素排出量が、平成一一年度の調査で環境基準値を超えるなど、環境の悪化が懸念されていることや、「市民意識の変化」については、市民各層から都心のあり方について、車に依存するライフスタイルの見直しや歩行者を優先した空間の創出などを求める意見が出されていることなどをあげています。

三 基本目標と基本方針

都心交通ビジョンでは、その基本目標と、目標を達成するための四つの方針を立てています。

基本目標は「活力ある都心の実現を図るため、歩行者や環境を重視し、あらゆる人々が都心の魅力を楽しめる交通体系を構築することであり、都心のまちづくりを交通面から支えていくことを表しています。

また、四つの方針としては、「歩行者中心の快適な空間の創出」、「都心へのアクセス性の向上」、「限りある空間や道路の有効活用」、「都心内における過度な自動車利用の抑制」をあげています。

「歩行者中心の快適な空間の創出」とは、都心内での快適な移動や気軽なたまり空間を提供することであり、「都心へのアクセス性の向上」は、都心へのアクセス手段は公共交通を中心とし、そのサービス向上を目指そうというものです。

「限りある空間や道路の有効活用」は、都心内の道路についてその機能分担を明確化するとともに、時間や場所によって使い分けるなどの効率的運用を図ろうというものです。

また、「都心内における過度な自動車利用の抑制」とは、歩行者空間の拡大などにより、自動車が走行しづらい環境をつくることで都心への流入交通量の抑制を目指すというものであり、この

場合、やむを得ず利用せざるを得ない自動車交通に対しては、そのアクセス性や都心内モビリティ（移動）を維持することや、通過交通については、迂回機能を強化することなどにより、これを削減することも目指しています。

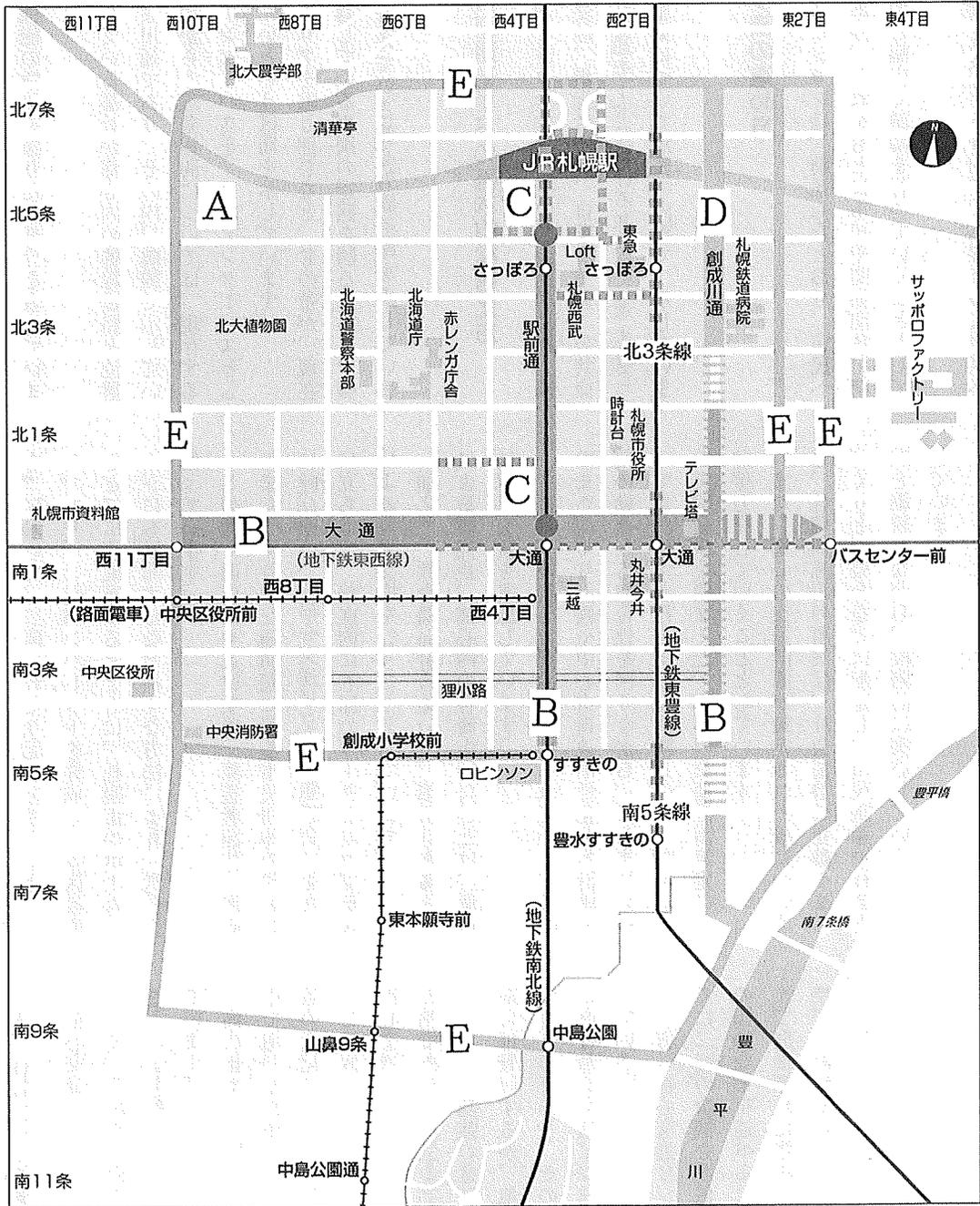
この「過度な自動車利用の抑制」の考え方は、札幌市における将来の交通体系について調査・審議するための札幌市総合交通対策調査審議会の答申（平成一三年）でも、自動車に過度に依存しないまちづくりとして、特に、都心は公共交通の活用などによって、自動車の抑制を図り、快適な歩行空間を創出するなど、歩行者や環境を重視したまちづくりの実現について、明記されています。

四 都心交通ビジョンの対象エリア

都心交通ビジョンが主に対象とするエリアは、別図のAの網かけが濃い約一・六km四方の部分です。

このエリアは、適切な歩行者空間の確保及びそれに伴う自動車交通の抑制を効果的に行い得る範囲として今回設定したものであり、社会情勢の変化などにより柔軟に対応する必要があると考えています。

この図のポイントとしては、まず、Bの帯で表示している部分が、連続した快適な歩行者空間を目指すモールの部分です。



(凡例)

- 都心交通ビジョンが主に対象とするエリア

創成川通(都心内幹線道路)
- 連続・快適な歩行者空間(歩行者モール)

創成川通連続アンダーパス

都心外周道路の機能強化
- 交通結節機能の強化

地下街・地下通路

別図 都心交通ビジョンが主に対象とするエリアなど

また、札幌駅前と大通駅の二カ所のCの丸は、交通結節機能の強化を図りたい部分を表しています。

Dで表している部分が都心内の幹線道路と位置づけた創成川通であり、その内、破線で示している南五条線から北三条線間については、現存する二カ所のアンダーパスを、連続アンダーパスとして整備したいという区間を示しています。

なお、エリアを取り囲むなど、Eの帯が、現在都心を通過している車両の迂回を図るために、機能強化を考えている都心外周道路を表しています。

五 各交通モードの基本的な考え方

都心交通ビジョンでは、設定した基本目標、基本方針を受け、歩行者空間、自動車交通、公共交通など、各交通モードにおける基本的な考え方と、主な推進施策について別表の内容で、示しています。

六 今後の進め方

都心交通ビジョンは、前述したとおり、市民への提案であり、これをもとに市民や関係団体、関係行政機関と幅広く議論を行っていくこととしています。

市民議論を喚起する目的で、札幌市の広報媒体

である「広報さっぽろ」(月刊誌、市内全世帯配布)において、二回にわたり記事を掲載したところであり、またパンフレットを作成し、各区役所などで広く配布するとともに、札幌市のホームページにも展開するなど様々な方法により、意見を伺っています。

この他、商店街や運輸業界、障害者団体、都心のまちづくりや交通問題に係る市民団体の代表者に呼びかけ、「都心交通ビジョン懇談会」を九月に立ち上げ、年度内に五回のワークショップ形式による意見交換を行うこととしています。

加えて、教育関係者の集いや、都市計画関係者による研究会、都心内の各商店街などとは、個別に意見交換を実施しています。

今後は、並行して議論が進められている、都心のまちづくり計画や中心市街地活性化基本計画策定の動きとも整合性を図りながら、これまでも行ってきた様々な社会実験を継続しつつ、市民意見や実験結果を踏まえた、都心の交通計画策定に向け努力をしていくこととしています。

また、都心の交通計画が策定された後についても、各個別施策の事業は、社会情勢の変動やまちづくりとの整合などに配慮し、市民議論や社会実験を継続しながら、段階的に実施していくこととしています。

七 市民からの意見など

都心交通ビジョン公表後、一〇月一〇日現在において、手紙やはがき、ホームページの書き込みなどにより約一五〇人の方々から意見が寄せられています。

商店街や、団体との意見交換については、継続中でありまだ整理されていませんが、これも相当数の意見になる見込みです。

この個人から寄せられた意見について見ると、都心交通ビジョンの方向性に賛同するものが、約五割であり、反対するものが一割となっています。

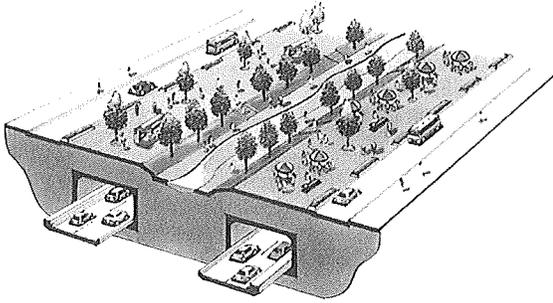
また、二割強の意見が、都心交通ビジョンの一部には賛同するが、他の部分には賛同できないというものであり、その他の意見は、要望や苦情など直接都心交通ビジョンには関係しない意見となっています。

一方「都心交通ビジョン懇談会」は、一〇月まで二回の会議を開催しており、まだ、その意見の傾向などを述べるに至っておりませんが、これまで開催された懇談会においては、活発な意見交換が行われているところであり、今後の意見交換の深まりに大いに期待しているところです。

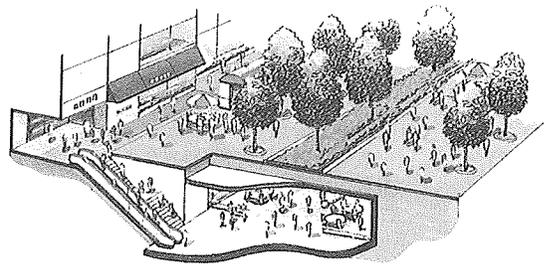
別表 各交通モードにおける基本的な考え方と主な推進施策

<p>【歩行者空間】</p>	<p>(1) 基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者を優先するゾーンを設定し、都心を訪れる人々の回遊性及び滞留性を高める。 ・ 地下歩行空間の充実などにより、四季を通じて都心での歩行の快適性を向上する。 ・ 徒歩による都心内移動の中心軸を形成し、都心のにぎわいや憩いの場を提供する。 <p>(2) 主な推進施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 札幌駅前通（地下通路を含む）、大通、創成川通の3軸を歩行者中心の空間とし、それぞれをつなげる。 〔札幌駅前通〕 札幌駅前通は、地上と地下に歩行者空間を確保することにより、都心のシンボル軸を形成する。 地上はモール化などにより、賑わいあふれる空間を形成し、地下は札幌駅周辺と大通周辺の2地区を結び、四季を通じて誰もが安全かつ快適に移動できる歩行者空間を創出する。 〔大通〕 大通は、連続性の確保に重点を置き、各丁目をつなぐことにより、歩行者空間を拡大するとともに、公園を連続化することなどにより、緑あふれる魅力的な空間を創出する。 〔創成川通〕 創成川通は、大通との連続性を確保するとともに、創成川の水辺と一体となった十分な歩行空間を確保し、憩いと潤いの空間を創出する。
<p>【自動車交通】</p>	<p>(1) 基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都心内の道路は、機能分担を明確化するとともに、時間や場所により使い分けするなど効率的な運用を図る。 ・ 自動車交通は、都心乗り入れを抑制するとともに、都心の通過交通を削減する。 ・ 都心の経済活動を維持するため、業務交通の円滑な都心アクセスや都心内モビリティ（移動）は確保する。 <p>(2) 主な推進施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 札幌駅前通、大通、創成川通の3軸を中心に歩行者空間を拡大することで、自動車が走行しづらい環境をつくり、目的に応じて自動車利用を抑制する。 〔通過交通〕 通過交通については、都心を通行する自動車（1日あたり約30万台）の約4割を占めることもあり、創成川通アンダーパスの整備や環状通、都心外周道路の通行機能を向上することにより、都心への流入交通を削減する。 〔駐車場〕 駐車場については、都心内の歩行者優先エリアなどでの抑制を目指し、そのあり方をも含め検討を進める。 〔業務交通〕 業務交通については、輸送の効率化を図ると共に、歩行者空間を拡大した際の、荷さばき施設へのアクセス導線を確保する。また、荷さばき駐車施設の附置義務化を行うとともに、路外での共同荷さばき施設の設置誘導や短時間路上荷さばきのあり方などについて、検討を進める。
<p>【公共交通】</p>	<p>(1) 基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都心内の比較的長い区間における移動の快適性を高めるため、既存の路面電車やバスの活用を含め、新たな公共交通網を形成する。また、自転車については、都心内の移動手段、あるいは都心及び近隣居住者の交通手段と位置付ける。 ・ 複数の交通機関が集まる札幌駅、大通駅周辺において、都心アクセス交通との乗換えをスムーズにする。 ・ 公共交通の都心アクセスについては、郊外のターミナル駅等において、各種交通機関との乗継利便性を高めるなど、都心を訪れやすい公共交通を目指す。 <p>(2) 主な推進施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路面電車の活用を図る。 ・ 既存バス路線等の活用（情報提供の工夫、超低床車両導入、都心内区間低料金化など）を図る。 ・ 札幌駅、大通駅における交通結節点機能を強化する。 ・ 鉄道駅短絡型バス路線網の維持、強化を図る。 ・ 郊外の主要な鉄道駅において、パーク・アンド・ライド駐車場を確保する。 ・ タクシーについては、利用者に配慮したタクシー乗り場の再配置を行う。 ・ モールを中心とした自転車走行空間を確保し、駐輪場の附置義務化を行うとともに、駐輪施設の整備を行う。

〈都心交通ビジョンのイメージ図〉



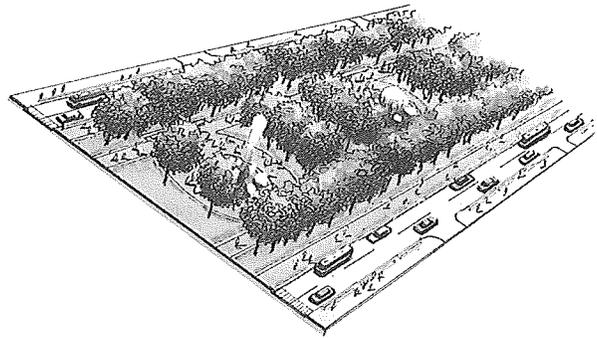
創成川通の将来イメージ



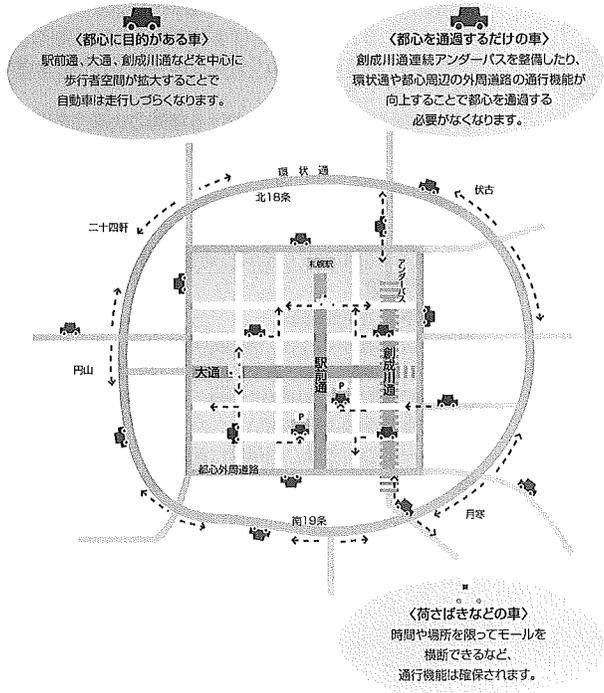
札幌駅前通の将来イメージ

【注記】

この図は、札幌駅前通・大通・創成川通のイメージ図であり、市民議論を活性化するために作成したものであり、計画を示すものではありません。



大通の将来イメージ



自動車交通イメージ

(参考)
都心交通ビジョンのホームページ
<http://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/toshin/vision/vision.htm>
都心まちづくりビジョンのホームページ
<http://www.city.sapporo.jp/kikaku/downtown/index.htm>

道路法令関係Q&A

道路法第四条における地上権の扱い

道路局路政課

A…道路局路政課 係長

B…道路局路政課 新人係員

A…そろそろ昼飯時だな。今日はいい天気だし、

B君、久しぶりに外にでも食いに行こうか。

B…いいですね。行きましょう。

(歩きながら)

A…ところでB君、道路の敷地の所有権が道路管理者にないこともある、ということは、もう知ってるよね。

B…はい。道路管理者は道路を建設する場合、道路を構成する土地について権原を取得する必要があるんですが、地上権や借地権の設定による権原取得も可能ですよね。

A…うん、その通り。我々が今歩いているこの道だって、もしかしたら道路管理者ではない人が所有しているかもしれないんだよ。

ところで、道路は

①路線指定

②区域決定

③敷地の権原取得

④工事

⑤供用開始

という順で一般公衆の交通の用に供されることになるよね。

今朝、

「区域設定後、土地の借地権を取得したが、土地の所有者が別の者に地上権を設定、登記も経てしまった。道路建設の工事を開始しようとしたが、地上権者より異議をとなえられている。どうすればよいか。」
という電話があったんだけど、君はこれについてどう思う？

B…民法上は、不動産物件の對抗要件として登記が要求されていますが、道路の敷地所有権に関して判例は

「国又は地方公共団体の有する敷地所有権と私人の有する敷地所有権の間に優劣の差はなく、

その権利の得喪変更については、民法第七十七條の適用がある。」
と言っています。

ということは、道路管理者は登記を終えた地上権者に対抗できず、敷地について権原のない以上、工事を開始することができない、ということになりそうです。

A…なるほど、確かに判例は君の言った通りの判断をしている。だが、判例はそれに加えて

「一旦道路法上の道路として成立すると、以後その道路を構成する敷地の所有権は、道路法による制限を受け、その後その敷地を譲り受けた者は、この制限を受けた土地所有権を取得するにすぎない。」とも判示している。

道路法第四条は

「道路を構成する敷地は、私権を行使することができない。」

と規定し、道路法第九十一条第二項は

「供用が開始されるまでの間においても、道路管理者が当該区域についての権限を取得した後においては、当該区域について道路法第四条の規定を準用する。」

としているよね。

ということは、本件で問題となっている土地は、この第九十一条二項でいう区域にあたるわけだから、第四条が準用され、私権の制限を受

けるわけだ。

B…なるほど。じゃあ、土地所有者が地上権を設定することもできないわけですね。いや、待てよ。第四条は

「所有権を移転し、又は抵当権を設定し、若しくは移転することを妨げない。」

と但し書きをしているけど、地上権を設定することもあるいは可能なんだろうか。

A係長、どうなんでしょうか？

A…B君、法律の解釈をする時は、まず、その法律が制定された趣旨にかえてみよう。

第四条が設けられた趣旨は、およそ道路は行政主体によって直接公共のように供される物的施設（公物）であり、これを自由な私権の対象として放置することは許されない。ただ、所有権の移転又は抵当権の設定若しくは移転に関しては、道路を構成する物件についてこれが行われても、道路本来の目的である一般交通の用に供することについて支障はないと考えられ、従って法は、所有権の移転又は抵当権の設定若しくは移転について、これを認めることにしたわけだ。

ところで地上権だが、地上権は「他人の土地において工作物又は竹木を所有すること」を目的とする権利であるから、この趣旨に

沿っていえば、もし地上権を認めてしまうと、

道路を供用するにあたり著しい支障となることは明白であって、従って、地上権の設定は許されないものというべきだよね。

B…なるほど。でも、確かに実際に建物を建築することは無理でも、地上権が存在すること自体までは禁じられていないような気も致しますが。

A…うん。でもB君、行使することのできない地上権の存在を認める意義はないんじゃないの。建物の所有を目的としながら建物を建ててはならない、という地上権の存在意義はないよ。

B…なるほど。じゃあ、やっぱり、法第四条は地上権を設定すること自体も禁じているというべきですね。

ということはお件においても土地の所有者は地上権を設定することはできず、当該地上権の設定は無効であり、第三者は地上権の存在を理由として工事の開始に異議をとなえることはできないわけですね。

A…そういうことだ。おつ、着いたな。B君、この店はサラダが食べ放題なんだよ。君も毎日パンばかり食べてないで、しっかり野菜も取らなきゃダメだよ。社会人たる者、自己の健康管理ができてはじめて一人前だよ。

B…はい、最近、僕も野菜不足が気になっていた

ところですよ。今日は日頃の分までサラダを腹一杯食わしていただきますよ。

(参考)

○民法

第七十七條 不動産三閱スル物權ノ得喪及ヒ變更ハ登記法ノ定ムル所ニ從ヒ其登記ヲ為スニ非サレハ之ヲ以テ第三者ニ対抗スルコトヲ得ス

第二百六十五條 地上権者ハ他人ノ土地ニ於イテ工作物又ハ竹木ヲ所有スル為メ其土地ヲ使用スル權利ヲ有ス

○道路法

(私権の制限)

第四條 道路を構成する敷地、支壁その他の物件については、私権を行使することができない。但し、所有権を移転し、又は抵当権を設定し、若しくは移転することを妨げない。

(道路予定区域)

第九十一條 (略)

2 道路の区域が決定された後道路の供用が開始されるまでの間においても、道路管理者が当該区域についての土地に関する権原を取得した後においては、当該区域又は当該区域内に設置された道路の附属物となるべきもの（以下「道路予定区域」という。）については、第四條、第三章第三節、第四十三條、第四十四條、第四十四條之二、第四十七條の九、第四十八條、第七十一條から第七十三條まで、第七十五條、第八十七條及び次条から第九十五條までの規定を準用する。

3 4 (略)

看板類の撤去と道路占用(その1)

道路局路政課道路利用調整室

渡邊課長

「おはよう。」

坂上係員

(電話中)「はい。はい。分かりました。現場を確認しまして、早速対応を検討いたします。はい。それでは失礼します。」

渡邊課長

「どうしたんだい朝から。」

坂上係員

「住民の方からお電話なんですけど、〇〇町の道路沿いに看板がたくさん設置されているそうなんです。危ないし、景観もよくないからとつてくれないかということなんですけど。」

渡邊課長

「それでどうするつもりなの?」

坂上係員

「それで今からパトロール車で行って、撤去して来ようかと思ってるんですけど。」

渡邊課長

「ふーん。分かった。じゃ、この件は坂上君に

担当してもらおう。それで、どんな看板だった?」

坂上係員

「〇〇町に新しくできる△△屋さんの広告用立て看板らしいんです。私、電話しながら占用台帳を調べたんですけど、占用許可申請も出てませんでしたから、不法に設置されたものだと思います。」

渡邊課長

「なるほど。まあ実際にどんなものか確認しないと何とも判断できないから、まずは現場確認だけお願いしますよ。」

坂上係員

「すぐ撤去できないんですか?」

渡邊課長

「気持ちちは分かるけど、なかなか難しいんだ。現場写真を見て、どう対応するか検討しようじゃないか。」

坂上係員

「分かりました。それでは行って参ります。」

渡邊課長

「おい、デジカメを忘れてるぞ。大丈夫かな?」

渡邊課長

「どんな様子だった?」

坂上係員

「それが、〇〇町付近の一〇号線の沿道一帯にずらりと並んでました。」

渡邊課長

「何が? 大きさは? 沿道のどこに設置されていたの? 立て看板以外に設置されていたものは?」

坂上係員

「ちよ、ちよと待つてください。整理して御報告します。」

坂上係員

「課長、整理終わりました。まず位置ですが、A交差点〜B交差点までの約五〇〇mの区間に、立て看板が歩道内の車道寄りに上下線に一五個ずつ、旗竿が一〇本ずつ置かれています。立て看板の大きさは縦一・八m、横が〇・四五m、旗竿は縦二m、横〇・六mとなっております。月末に△△屋さんが地域の農協とタイアップしたイベントをやるらしく、その告知用のものなのです。」

渡邊課長

「成長したねえ。的確だよ。他に物件はなかったの?」

坂上係員

「これ以外には、××商事とか××ハウスのビルが電柱に大量に貼られてました。きつと△△屋さんは、こういうのを貼ってもいいんだっつらと思つて、勝手に設置したんですかねえ。」

渡邊課長

「ところで、○○町は屋外広告物条例の禁止地域に指定されているんだっけ？」

坂上係員

「屋外広告物条例の許可基準をあわせて勘案し、」^{*}です。えーっと、こゝは許可地域です。」

※「指定区間内の一般国道における路上広告物等の占用許可基準について」（昭和四四年八月二〇日建設省道政発第五二号道路局長通達）

渡邊課長

「よろしい。で、交差点付近には設置されているの？」

坂上係員

「禁止場所」ですね。交差点の一〇m以内には、立て看板が上下合わせて六個、旗竿は二本ずつでした。」

渡邊課長

「よし。それじゃ、△△屋さんとそれから◎◎市都市計画課にも連絡して。」

坂上係員

「△△屋さんと◎◎市都市計画課ですか？」

渡邊課長

「ピンとこないようだね。△△屋さんには、道

路に物件を設置する場合には道路占用許可が必要だということを説明するんだ。それで、今回の物件のうち立て看板については、交差点付近のものを除けば許可できるということを伝えるんだ。ただし、旗竿は、現行の基準を超えているから幅を変えれば許可できるし、そうでなければとつてもらうように言う。それから、都市計画課には屋外広告物条例に基づく設置許可申請がなされているかどうかを確認して。君の作

からピラの件も話しておくように。」

「分かりました。」

坂上係員

「△△屋さんは占用許可申請をすと言つてます。交差点付近の立て看板や旗竿については撤去するそうです。」

渡邊課長

「残るはピラか。都市計画課はピラの件について何か言つてたかい？」

坂上係員

「すぐに内部で撤去する方向で検討するそうです。ところで、撤去する際は道路管理者も合同でどうかとも言われたんですが。何で都市計画課はピラについては撤去できるんですか？」

渡邊課長

「屋外広告物法第七条第四項を見てごらん。相

当の期間を経過し、かつ、管理されずに放置されていることが明らかなものについては、都道府県知事（指定市、中核市長）は撤去できると規定されている。これに基づいているんだ。」

坂上係員

「そうだったんですか。でも道路管理者は何もできないんですか？」

渡邊課長

「相当期間貼られているピラは、道路法第四二条の維持清掃行為として措置することができ。ただし、立て看板や旗竿については、相手の所有権との関係から、一定の場合を除き、ただちに道路管理者が直接撤去することはできないんだ。」

※道路法第四四条の二、道路法第七一条第三項

坂上係員

「なかなか難しいですね。」

渡邊課長

「今回はこういうことになってしまったけど、都市計画課とは常に連絡体制をとっておくことが必要だな。また、道路占用についての啓発活動も重要だな。」

坂上係員

（電話中）「え。選挙用ポスターですか。それが大量に貼られている？ 分かりました。直ちに現場を確認します。」

（続く）

広島県道トラック転落損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係

広島県道トラック転落損害賠償請求事件

〔二審判決〕平成二二年八月二〇日

広島地方裁判所 請求棄却（確定）

1 事件の概要

平成一〇年一月二六日午前九時一〇分頃、広島県高田郡高宮町の主要地方道甲田作木線において、甲所有の一〇トントラック（訴外A運転。以下「原告車両」という。）が、対向車との離合の際に右後輪が脱輪し、その二時間後に路肩が崩壊して原告車両は谷に転落した。

本件事故現場の形状は、原告車両の進行方向右側にカーブし、進行方向左側は山に、右側は谷になっていいる。また、当該箇所は、カーブ地点において山側に膨らむ形状を成し、幅員は約四ないし五・五mである。山側には幅五〇cmの側溝が存在し、谷側には岩盤上に高さ約八mの石積みが、さらにその上に盛土がなされ、その盛土上にガードレールが設置されていた。

甲は、原告車両の谷への転落は道路の管理の瑕疵によるとして、車両損害の費用等を請求した。

2 両者の主張

① 原告の主張

本件事故は原告車両がガードレールを押して脱輪し、ガードレールも同時に落下したことによるものである。本件事故現場は幅員が狭く、谷側の路肩部分が軟弱になり崩壊しやすく、また、ガードレールは相当以前に設置され補修等がなされていなかったものであり、道路として通常備えるべき安全性を欠いていた。道路管理者である被告は、コンクリート補強壁等で路肩を補強するなど防災手段を講じていなかった。また、事故当時、積雪により本件道路の路面状況は悪く路肩の部分の崩壊も予想され、危険箇所に防護柵あるいはセイフティコーン等で事故防止措置をとるべきであったにもかかわらず、これらに対する防止措置をとらなかった。この点において、被告には、管理の瑕疵がある。

② 被告の主張

Aは対向車両と離合する際、通常ならば進行方向左側（山側）に原告車両を寄せて離合するところ谷側に原告車両を動かし、また、対向車両の後続車の運転手Bの指示（そのまま前進すると右後輪が脱輪する）を無視して原告車両を前進させたため本件事故が生じたものである。さらに、進行方向約五〇m先には離合に適した箇所があり、本件現場からその箇所を見通すことができ、また、Aは本件道路を過去数回通過した経験がありその場所を了知すべきであったにもかかわらず、路肩部分に雪が残り幅員がさらに狭くなっている場所で無理な離合を行ったものである。このように、本件事故はAの通常の運転手法とはいえない行動が原因で発生したものである。

また、本件事故現場の路肩部分は、良好かつ安定した地盤状況にあり、通常備えるべき安全性を有していた。本件事故によりガードレール支柱基礎の存在していた部分が抜け落ちる形で落下したのは、原告車両後部が路外に逸脱する方向に動いたため荷重によりガードレールの一部を破壊・変形させ、その後、原告車両がガードレールに寄りかかる状態となったため、原告車両の荷重によりガードレール及び支柱部分が破壊されたためである。本件事故現場のガード

レールは車両の逸脱を防ぐよう設置されたものであるが、荷重約二〇トンの原告車両を約二時間間防止していたことからしても、地盤が強固であったことはもとより、ガードレールの構造上の安全性も問題がなかったといえる。

よって、本件道路は通常有すべき安全性を有しているところ、本件事故は被告において通常予測することができなかつたものであり、管理の瑕疵はない。

3 判決の概要

原告の請求を棄却する。

4 判決のポイント

① 事故の状況

Aは対向車両と離合する際、原告車両の車長が長いため山側に寄せることが困難と判断し谷側に寄せたところ、右後輪がガードレールに接触した。AはBの指示を無視して原告車両を前進させた結果、右後輪がガードレールの支柱を倒して脱輪し車体後部が傾いた。その後、合計二、三本のガードレール支柱が基礎ごとはずれ、支柱基礎の直下の盛土部分が崩れ、原告車両及びガードレールは谷側に落下した。

② 道路管理瑕疵の有無

営造物の設置・管理の瑕疵とは営造物が通常

有すべき安全性を欠いていることをいう。通常有すべき安全性の欠如の有無は、本件のような道路の瑕疵については、道路の位置・場所等地理的条件、道路の構造・形状、事故時における利用状況等、物的欠陥の位置・形状等、被害者の事故時の行動の事情を総合的に考慮して判断しなければならない。

本件事故は、原告車両を運転していたAが離合困難な本件事故現場において離合しようとし、脱輪の可能性がある旨の指摘を受けていたにもかかわらず原告車両を谷側に寄せすぎた結果、脱輪し、これにより原告車両が傾き谷側に転落したとするのが相当である。ガードレールの支柱基礎及びその下部の盛土部分は原告車両の右後輪の前進力及び原告車両後部が谷側に傾いたことにより脱輪及び崩壊したものであって、原告車両の重量が約二〇トンであったことからすると、ガードレールがこれらの推進力・荷重に耐えられなければ通常有すべき安全性を欠いているとまではいえないし、また、これらにより本件事故現場のガードレールの支柱基礎が脱落・破壊することまで被告が通常予測することは不可能であることから、本件事故当時被告が特段の措置をとっていなかったとしても、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたとまで認めることはできない。

拭き国交省を回ってきます。

京都府の南部地域は豊かな

自然と歴史遺産がいっぱい

それでは、恒例のふるさと紹介のコーナーを始めるとします。

まず簡単に京都府の全体像を説明します。北部は日本海に面し、変化に富むリアス式海岸が続く丹後半島。日本三景の一つ天橋立。それに舞鶴港があります。次に中部は大部分が山地ですが、亀岡、福知山盆地のほか、桂川、由良川の支流に沿っていくつかの市や町があります。そして南部は平安の都があった京都市。そこから大阪や奈良の府県境にかけて今回紹介する南山城の市や町があります。府域の総面積は約四、六〇〇km²、総人口は約二六四万人です。その内、政令指定都市の京都市が約一四七万人を占めています。皆さんは「京都」というとすぐに金閣寺や清水寺のあるまち並みをイメージされると思いますが、京

都府は先ほど説明しましたように南北に色々な顔を持つっているんです。

そこで、折角ですので、今回は誰もが知っている京都ではなく、私の住む町を中心とした南山城地域の紹介をしようと思います。京都の南、大阪・奈良との府県境に広がり平安京と平城京を結ぶ街道筋として早くから開けた南山城。豊かな自然の中にいにしへの寺院や古道、さらには歴史上の人物ゆかりのさまざまな史跡が点在している南山城。その全てをとはいきませんが、いくつかのまちを道路に絡めて紹介しましょう。

源氏物語のまち —— 宇治市

まずは、ちよつとメジャーなまち「宇治市」を紹介します。宇治茶で有名なこの街のシンボルである平等院は一〇円玉の裏にデザインされているのを皆さん知ってました？ 平安貴族の別居の地として華麗な王朝文化

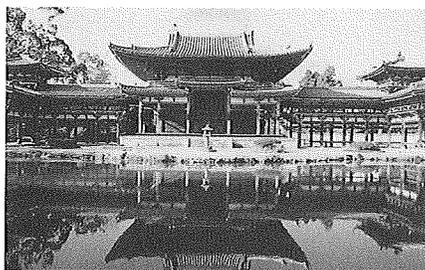


写真1 平等院

の舞台であり、万葉集をはじめとする数多くの歴史文学に登場しています。特に「源氏物語」の宇治十帖の舞台として有名です。宇治市ではこの「源氏物語」をキーワードに歴史街道整備などのまちづくりが進められています。

もうすぐ出来るぞJCT

—— 久御山町

久御山町には国道一号、二四号、京滋バイパスといった大阪や奈良、大津など主要都市間を連絡する広域幹線道路が整備されています。さらに、第二京阪



写真2 (仮称) 久御山ジャンクション

道路や京都第二外環状道路が事業実施中であり、もうすぐ完成の運びとなります。これにより、京都府の新総合開発計画にも位置づけられている「京都ITバザール」(※ハイテク産業集積や関西文化学術研究都市の研究成果等を活かした二一世紀の京都経済をリードする成長産業拠点)を支援し、地域の発展に貢献することになるでしょう。

まちづくりは道路整備から

—— 宇治田原町

南山城地域において鉄道が無く、高規格幹線道路の整備を強

く望んでいるのがこの町です。宇治茶の産地として豊かな自然を活かしたまちづくりが進められる一方で、工業団地の工場立地も進み、第二名神高速道路の建設が今や遅しと待たれています。



写真3 茶畑の風景

木津川を跨ぐ「玉水橋」

——私の住む町 井手町

こういう機会でないとなかなか触れられることはありませんので、自分が暮らす町を少し紹介します。この町の魅力は何気ない風景の中にたくさん見つけることができます。春の桜、山吹、里山の風景、田畑のあぜを彩る草花など、ここを癒して

くれる風景に溢れています。カ

ブトムシもゲンジボタルもいっぱいいます。歴史の足跡をたどってみると、奈良時代にこの地に暮らした左大臣橘諸兄や平安の歌人小野小町ゆかりの史跡が点在しています。最近では近隣の市町をつなぎ環濠集落や宿場町の間を通り抜ける散策路「山城古道」や「山城多賀フルーツライン」が有名です。

ここでも今、南部地域の骨格となる幹線府道の整備が進められています。木津川を跨ぐ「玉水橋（橋長四七四・五m）」がそうです。完成の日も遠くはあ

りません。

関西化学術研究都市

——京田辺市・精華町・木津町

京都と奈良、大阪にまたがる京阪奈丘陵には二二世紀を担う文化・学術・研究の新しい「拠点」づくりを目指してスタートした「関西化学術研究都市」産官学の協力と連携のもとナショナルプロジェクトとして建設が進み、世界的な学術研究機関や国際的な交流拠点施設が次々と完成しています。私も現場の技師時代にこの学研都市の基盤施設である道路整備を担当して

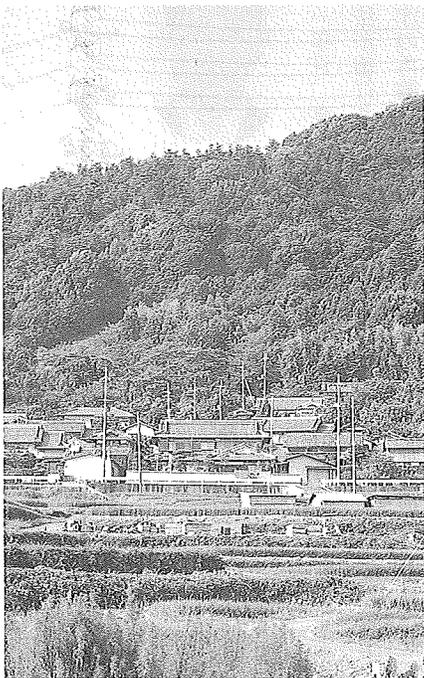


写真4 のどかな里山の風景

いました。

以上、誌面の都合で断片的な紹介になってしまいましたが、いずれの市や町も京都市からJRや私鉄を使ったとしても一時間前後の距離です。自動車なら道路整備の効果によって京阪神以外からでもさらに便利になってきています。ぜひ、京都への出張や観光の折には、この個性溢れる南山城地域に足を運んでみては如何ですか？

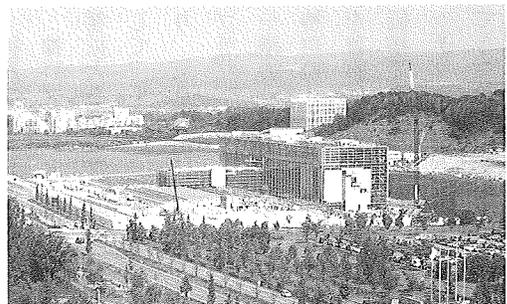


写真5 建設が進む国立国会図書館関西館

神戸ブランドプラザ・パンダ・神戸ワイン



神戸市東京事務所 福水 一郎

一 はじめに

こんにちは。平成一三年度、とんび会の政令市ブロック幹事を担当させていただいております神戸市東京事務所の福水です。

とんび会政令市ブロックは、北から札幌市、仙台市、千葉市、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、広島市、北九州市、福岡市の東京事務所職員総勢二〇名で構成されております。

二 毎日の仕事など

私は、平成一二年度より東京事務所に配属となり、とんび会を担当させていただいて二年目になります。私が東京に就いた

一年目、直ぐに国家公務員倫理法が施行され、一月には中央省庁の再編もあり、変革の中にあることを実感しております。

神戸市東京事務所は、所長、副所長以下、計七人で構成され、主査三人でそれぞれが担当する省庁を分けております。神戸市では、一昨年度までは、担当省庁を一年ごとに替えていました。が、昨年度より、私が技術職（土木）であることから、私が東京にいる間、ずっと国土交通省を担当させていただくことになりました。昨今、地方分権、中央省庁再編等により、地元担当部局が上京することが少なくなってきたかと思えます。東京事務所として、とんび会の総

則の目的にありますように、会員相互及び国土交通省との連絡調整を図る”を果たせていけたらと感じています。

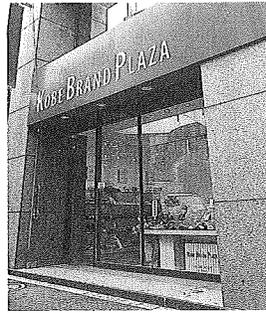
ところで、神戸市東京事務所では、神戸にゆかりのある中央省庁の方を対象として、“あじさい会”という会を作っており、入会していただいた方には、年一回更新される名簿と、神戸市政情報提供として広報紙等を配布しております。ゆかりのあるとは、「出身である」、「住んだことがある」、「神戸市内で在学したことがある」、「神戸と関係した仕事をしたことがある」などの方としていますが、神戸に興味を持たれている方であれば結構ですので、その気になられた

方、また、出身等であるのにこちらからの連絡が届いてない方はお気軽に東京事務所までご連絡下さい。一般的な市政情報・観光情報の他、地下鉄海岸線・神戸空港の進捗・神戸ウイングスタジアム等のように、国土交通省に関連した神戸の市政情報を広くお伝えしていきたいと思っております。折角ですから、これまであじさい会で配布した観光情報等について、三つほど紹介します。

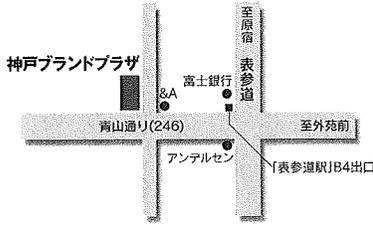
神戸ブランドプラザ

神戸ブランドの情報発信と需要拡大を図るための拠点施設として、平成一一年四月二八日より、東京青山に「神戸ブランドプラザ」がオープンしています。一階のシューズショップでは、神戸のメーカーのおしゃれな靴を豊富にそろえ、お求めやすい価格で提供しています。ストレッチブーツなど流行を先取りしてきた神戸のケミカルシューズ

メーカーの最新デザインの靴はもちろん、足にやさしい靴など約三〇〇種類の中からお選びいただけます。二階はカフェになっており、ゆっくりくつろいでいただけます。



神戸ブランドプラザ



位置図

神戸市立王子動物園 パンダ

平成一二年七月一六日に、中国との共同飼育繁殖研究を目的

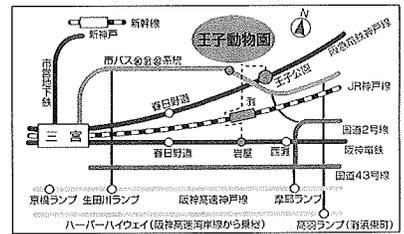


木にぶらさがって遊ぶコウコウ

に、二頭のジャイアントパンダが王子動物園に来園し、七月二八日より一般公開されています。王子動物園は、上野動物園、白浜アドベンチャーワールドに続き、全国で三番目のパンダのいる動物園となっています。

二頭の名前ですが、一般に公募した結果全国から四、七二七件が寄せられ、そのなかから震災からの復興を願って雄を「コウコウ（＝興興）」、夜明けや朝、二一世紀の幕開けの意味を込めて雌を「タンタン（＝旦旦）」と名付けています。

暑い夏の間は屋内での公開ですが、一〇月初めごろからは涼



王子動物園位置図

しくなったため屋外で公開しています。去年、私が見たときは、木に吊るされたタイヤにぶら下がったりして観客の大きな声援を受けていました。運動した後には、まだ、暑かったのでしょうか、冷房のよく効いた屋内の獣舎（なんと約三億円）の冷たいコンクリート床に腹ばいで気持ちよさそうに寝転がっていました。

パンダの他約二〇〇種、一、一〇〇点の動物、ウサギやヤギと身近にふれあえる「動物と子どもの国」、遊びながら動物の不思議を学ぶ「動物科学資料館」、そして遊園地など、見所がたくさんありますので、是非、お立

ち寄りください。

神戸ワイン

神戸でのワイン造りの歴史は、一九七〇年から実施された国営東播磨用水農業水利事業の一環として、西区押部谷町の果樹団地造成に始まりました。それ以前から、隣接する神出町や岩岡町では、観光ぶどう園が生食用ぶどうの栽培に大きな成果をあげていましたが、当時の市長より、昔から有名である「神戸ビーフ」にワインの組み合わせが提案され、それが「神戸ワイン造り」のスタートとなっています。

西区・北区に広がる日本でも最大規模のワイン専用ぶどう畑から収穫されるぶどうを一〇〇％使用してつくられ、一九八四年の発売以来、一貫してこだわりのある栽培方法と製造方法で数多くの皆様にご愛飲頂いており、ここ数年天候にも恵まれ、例年にも増して質のいいワインができあがっています。白ワイ

ンはシャルドネやリースリング等の高級品種を用い、爽やかでフルーティーかつ、すっきりとした味わいに、赤ワインはソーヴィニヨンやメルロー種を用い、酸味と渋味の絶妙なバランスに加え、コクのある高貴な味わいに仕上がっています。

ご興味のある方は、下記までご連絡頂ければ（郵送のみ）、抽選で今年六月に新発売された「神戸ワイン・ファイン（五〇〇）」白・ロゼ二本セットを一名様にお送ります。

〒六五一一二〇四 神戸市西区押部谷町高和一五五七一一
（株）神戸ワイン「道路行政セミナー・神戸ワイン試飲係」迄（二月末締め切り）



神戸ワイン・ファイン

三 みちづくり懇談会

最後に、道路の話題を一つ。神戸市は市域が六甲山系によって南北に二分され、大阪湾に面した南側で中心市街地が、西北神部に住宅地が形成されています。

広域幹線道路網として、高規格幹線道路は山陽自動車道、中国自動車道、神戸淡路鳴門自動車道（明石海峡大橋等）が供用中であり、現在、第二名神高速道路が事業中です。地域高規格道路は阪神高速道路、第二名神道路、神戸西バイパス、神戸中央線、六甲北有料道路、大阪湾岸道路西伸部、東神戸線が「計画路線」として指定され、このうち、阪神高速北神戸線の一部・同神戸山手線・神戸西バイパスの一部及び神戸中央線の一部が現在事業中で、大阪湾岸道路西伸部・神戸中央線の一部・東神戸線は、現在、早期の都市計画決定及び事業化を目指して

います。

平成一〇年四月に明石海峡大橋をはじめ、阪神高速道路北神戸線、第二神明道路北線などの関連道路が開通し、広域幹線ネットワークが飛躍的に広がりましたが、臨海部での東西交通及び西北神と市街地を結ぶ南北幹線の容量に未だ課題を残しています。とりわけ、神戸市の地形的上、幹線道路は主に東西南方へ発展し通過交通が都心を経由せざるを得ない状態であり、今後、東西南方及び東西方向を結束する南北方向の道路網の整備強化により都心部の通過交通を軽減する分散型・複数アクセスの幹線交通体系を構築する必要があります。

こうした広域幹線道路網を含め、神戸市建設局では、今後の道路整備のあり方を検討するため、平成一二年度より「みちづくり懇談会」を開催しています。みちづくり懇談会は、市民、学識経験者、マスコミ、商業界、

運輸業界、交通管理者などから一二名の会員で構成され、既に三回開催されています。その中で、「交通需要管理施策をふまえた将来道路網のあり方を検討すべきである。」「バリアフリーの整備促進、ユニバーサルデザインへの導入、環境改善等、環境、人へのやさしさを考慮した道路整備に取り組んでいくべきである。」「道は身近なスポーツなどの楽しみのある場所もある。みちの使い方の可能性を見直してはどうか。」などの意見が出てきています。

今後、みちづくり懇談会は、実際に道路を使われている利用者の声をより広く収集するため、市民懇談部会と利用者懇談部会を開催するなどして、年二回〜三回程度開催し、平成一五年度から始まる次の神戸市版道路整備五カ年計画へ反映していく予定となっています。



シリーズ
『道の駅』

マリンスポーツの拠点

あいか
道の駅「秋鹿なぎさ公園」(島根県)

駅長 松浦 正敬



宍道湖湖畔の道の駅「秋鹿なぎさ公園」

古都・水郷・茶人不昧公の松江

当駅は、宍道湖湖畔の北岸、松江市の西方一〇kmにあり、平成一二年四月に開設されたところだ。

遙か東方に伯耆富士と呼ばれる「大山」を望み、西方には出雲神社で名高い斐川平野、南は中国山脈に抱かれ、北は大国主命が引き寄せたといわれる島根半島の山々に囲まれ、春夏秋冬多彩な風景が楽しめます。当駅からの宍道湖の夕日は素晴らしいものがあります。

かの有名な殿様茶人「松平不昧公」の松江城から出雲大社への観光ルート、国道四三一号線に沿って西進すると、道の駅としては異色のマリンスポーツパーク「秋鹿なぎさ公園」があります。宍道湖でヨット、セーリングカッター、カヌーやペダルボートが気軽に楽しめます。

湖畔にはカヌーを漕ぎ出したり、ヨットなど芝生広場で帆走準備をし、容易に水面へ出ることができるようスロープが設けてあります。

また、水辺には砂浜があり、遊歩道を通じて芝生広場へとつづき、ここでは炊事棟を利用したお好み料理、広場でバーベキューあるいはデイキャンプができます。

公園内の散策をして憩いが欲しくなったら当駅の本館棟「レークサイドプラザ」、二階の展望喫茶・レストランで四季折々の宍道湖風景を眺めながらのお食事、コーヒーは、また格別です。

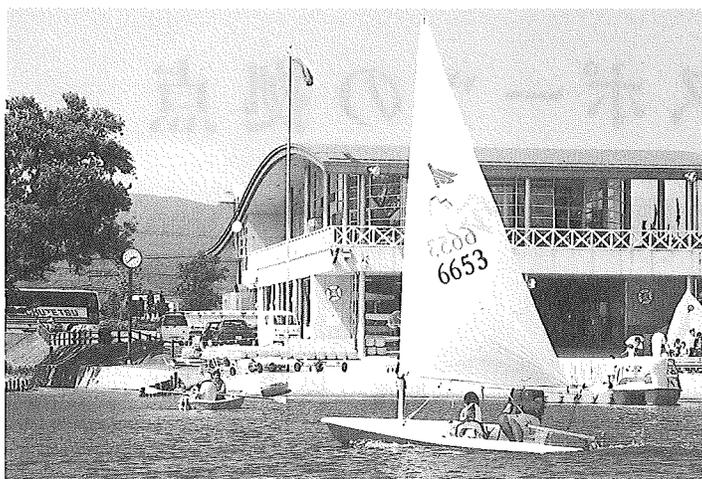
また、一階情報コーナーではドライバーがゆったりくつろげるような休憩所があり、観光情報・道路情報・湖面展望テレビカメラによる野鳥観測、松江市観光ビデオの観賞など様々な情報が楽しめます。

駐車場には健康ベンチで背中伸ばしや、漢

方による足裏ツボ刺激をして血行をよくし、疲れをとってもらったための「なぎさの小道」が設けてあります。

マリンスポーツの拠点

毎年四月一日から一〇月三十一日の間、当駅のセールスポイントであるマリンスポーツができ、愛好者や観光客に人気があります。カヌーは平底で安定性がよく、数分のレッスン

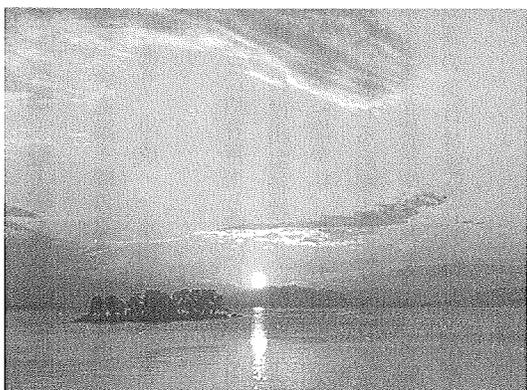


マリンスポーツで楽しむ人達

で乗れるようになります。

ヨットは数回の練習を必要としますが、一度乗り方をマスターすればセーリングがしたくて体が疼くことでしょう。また、グルーブで530セーリングカッターによる宍道湖沖合いクルージングもできます。

サマータイムは日没までサービスをっております。夏の夕焼け空の下、真っ赤な沈み行く陽光に湖面が染まり、若きカッブルが流すカナディアンシルエツト、やさしいさざ波に揺れ動いて琥珀色の模様をつくり出し、とても幻想的です。



幻想的な宍道湖の夕日

秋鹿なぎさ市

月一回「第三日曜日」に「秋鹿なぎさ市」が立ちます。地元秋鹿地区の多くの特産品の販売を行っています。

当地特産品は「あいかゴボウ」「あいか味噌」「あいか米コシヒカリ」「あいか西条柿」「しじみ」などを取り扱っております。特に「あいかゴボウ」は当地の土壌が、その栽培に適しているので非常に柔らかく白くて歯ざわりがよいので評判です。

近傍の観光施設

東方、松江方面約5kmには「ティファニー美術館」があり、すぐ西側約600mには南洋の花と鳥の館「フォーゲルパーク」と見所が沢山です。

当駅では観光客の皆様の便宜を図るため、各方面の観光施設案内パンフレットや宿泊施設案内、道路案内マップを取り揃え提供しております。

今後、皆様の立ち寄りやすい、また、マリンスポーツなど気軽にご利用になれるような「道の駅」にしたいと思っています。

時・時・時・時・時・時……

世界	国内	道路行政
<p>10・2</p> <p>○米連邦準備制度理事会(FRB)が、主要短期金利のフェデラルファンド(FF)金利の誘導目標を〇・五%引き下げ、年二・五%とすることを決め、即日実施した。同時多発テロ事件による景気の悪化を防ぐのが狙いで、FF金利が二・五%まで低下したのは六二年五月以来。</p> <p>4</p> <p>○米フロリダ州で炭そ菌患者が見つかり、米疾病対策センター(CDC)と米連邦捜査局(FBI)が感染源などを調べ始めた。この時点でトンブソン米厚生長官は、「ほかに感染者は見つかっておらず、単独発生と見られる」と述べた。しかし、その後、マスコミ各社や連邦議会など炭そ菌禍が広がり、同時多発テロ事件との関連などが疑われている。</p> <p>7</p> <p>○ブッシュ米大統領はテレビ演説でアフガニスタンへの攻撃開始を宣言。カブールやカンダハルなどタリバン政権の軍事拠点やテロ組織の施設などを空爆した。</p> <p>14</p> <p>○上海APEC(アジア太平洋経済協力会議)に出席のため中国入りしたブッシュ米大統領は、中国の江沢民国家主席と会談、両国間で建設的な協力関係を築くとともに、国際テロ対策で協調行動をとることで合意した。</p> <p>20</p> <p>○米軍の特殊部隊がアフガニスタン南部のカンダハル近郊を急襲し、タリバン部隊と交戦した。</p> <p>○小泉純一郎首相が上海市内でブッシュ米大統領と会談、タリバン崩壊後のアフガニスタンの政治的な紛争解決と経済復興に最大限協力する方針を表明した。</p>	<p>9・25</p> <p>○小泉純一郎首相はブッシュ米大統領とホワイトハウスで会談、同時多発テロ事件について同盟国として医療、難民支援など、できる限り協力、テロ組織の資金源を絶つことなどで合意した。</p> <p>28</p> <p>○薬害エイズ事件「厚生省ルート」の裁判で、東京地裁の永井敏雄裁判長は業務上過失致死罪に問われた元厚生省生物製剤課長・松村明仁被告(六〇)に禁固一年執行猶予二年の判決を言い渡した。</p> <p>○総務省の発表によると、八月の完全失業率は五・〇%と二カ月連続で過去最悪の水準。</p> <p>10・6</p> <p>○パキスタンに逃れたアフガニスタン難民支援のため、航空自衛隊のC-130輸送機六機が、小牧基地からイスラマバードに向けて出発。政府が目指す米同時多発テロ事件での「目に見える貢献策」の一つで、テントなどを空輸。</p> <p>10</p> <p>○スウェーデン王立科学アカデミーが、今年のノーベル化学賞を野依良治・名古屋大教授(六三)と共同研究者二人に贈ると発表。昨年の化学賞受賞者、白川英樹氏に続き二年連続。</p> <p>16</p> <p>○米海軍が米原潜に衝突されて沈没した愛媛県の「えひめ丸」の船内を捜索、一遺体を発見。この後、行方不明者の遺体が次々と発見された。</p> <p>19</p> <p>○政府の経済財政諮問会議(議長・小泉首相)が、総額三兆円の本年度補正予算案の骨格を了承した。雇用中心の経済対策に約一兆円、このほか米テロ事件への対応や狂牛病対策費などが盛り込まれた。</p>	<p>10・1</p> <p>○分かりやすい道路標識の整備を図ることを目的として、「道路標識週間」を実施。(七日まで)</p> <p>○事業評価の結果や関係団体の財務諸表等を分かりやすく公表する特別サイト「道路IRサイト」を開設。</p> <p>2</p> <p>○西風トンネルと広島西大橋で構成する広島高速四号線「広島西風新都線」(四・九km)が開通。</p> <p>6</p> <p>○南九州自動車道(八代日奈久道路)の八代南ICと日奈久IC間(五・四km)が開通。</p> <p>13</p> <p>○福岡高速一号线百道と福岡間(五・三km)が開通、西九州自動車道(福岡前原道路)と直結した。</p> <p>17</p> <p>○第二四回「日本道路会議」が東京・丸の内東京国際フォーラムで開幕。(二九日まで)</p> <p>19</p> <p>○名古屋高速一号小牧線の小牧南と小牧IC間(二・八km)が開通。</p> <p>22</p> <p>○首都高速湾岸線杉田と三溪園間(横浜市磯子区杉田と中区千鳥町)七kmが完成、これで湾岸線約六四kmは全線開通。</p>

編 集 後 記

秋も深まり、二〇〇一年も残すところ一箇月あまりとなりました。秋といえば食欲の秋、読書の秋、また観光の季節でもあり、厳しい夏を過し、寒い冬を迎える間の何をするにも一年で最も快適な時期であるといえましょう。

しかし、今年には九月に発生したアメリカにおける同時多発テロの影響で観光客は激減し、また経済も世界同時不況が懸念されるなど、例年になく浮かれた気分になれないここ数箇月でした。それはそれとして日頃のストレスを解消し、心身をリラックスさせるものの一つが、肩のこらない自分の好みの本を読むことではないかと思いません。私の場合通勤電車の往復や、寝る前の床の中というのが日常のパターンです。ところで今まで読書とは単純に本を読むことと思っていました。ある国語辞典によると「一時現実の世界を離れ、精神を未知の世界に遊ばせたり、人生観を確固不動のものたらしめたりするために、時間の束縛を受けることなく本を読むこと。寝ころがって漫画本を見たり、電車の中で週刊誌を読んだりすることは勝義の読書に

含まれない」とあります。とすると今まで本来の読書は殆どしていないことになるのかもしれませんが、これからも肩に力を入れず読みたいものを、好きな時に気楽に読むことにしたいと思います。

読書ということでもなくとも日常、活字に触れることは数多くあります。今はインターネットの普及により業務上の資料や必要な知識に関する情報が比較的たやすく得られる世の中になり、昔ほど活字に頼る機会は少なくなっていると思います。それでも普段殆ど手にすることがない過去に発行された各種の年史、または雑誌類等の中に貴重な資料が掲載されていることが多く、必要なときにそれを活用することが幾度かあります。これらの出版物はそれを通して読むというより、貴重な資料として保存しておくことに意味があるといえるのではないのでしょうか。

道路行政セミナーもその場限りでなく、将来にわたり必要が生じたときに活用していただくことを念頭に、道路局のご協力を得てより一層編集内容を充実させてまいりました。

これからも読者の皆様のご期待に添えるよう努めたいと思っておりますのでご支援をお願いいたします。

(U)

12月号の特集テーマは「路面電車」の予定です。

本誌は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また肩書は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

月刊「道路行政セミナー」 ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

監修：国土交通省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

〒102-0082 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5階 TEL 03(3234)4310・4349

定価770円(本体価格733円)

FAX 03(3234)4471

(年間送料共9,240円)

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター