

3

道路行政セミナー

2003 March

目次

エッセイ

自由な道だから、あったかい大島 幸夫 1

特集／都市再生と道路事業

都市再生と道路事業.....	道路局道路 経済調査室	4
都市再生本部の動きについて.....	内閣官房都市 再生本部事務局	7
北九州市のTDM施策の取組み.....	北九州市都市 交通政策課	10
連続立体交差事業の推進.....	都市・地域 整備局街路課	17
新宿駅南口地区基盤整備事業からはじまる都市再生.....	瀧浪 慎一	21
都市交通におけるカーシェアリングの位置づけと意義.....	国土技術政策総合研究所 道路研究部道路研究室	27

平成15年通常国会提出法案（道路関係）の概要.....	道路局路政課	33
バス停留所に設置される上屋に対する 広告物の添加に係る道路占用の取扱いについて.....	道路局道路 利用調整室	38
震災遺族訴訟第一審判決について.....	阪神高速道路公 団総務部総務課	44
平成15年度「道路ふれあい月間」推進標語を募集します！.....	道路局道路 交通管理課	51
平成15年度社会実験実施地域の公募について.....	道路局地域道 路調整室	52

道路法令関係Q & A 道路は誰のもの？道路空間の立体的利用について道路局路政課 53

道路占用Q & A (第20回) 道路管理者間の協議(その1)道路局道路
利用調整室 55

訴訟事例紹介 損失補償金請求事件.....道路局道路
交通管理課 57

とんびの広場 いいお湯、いい汗、健康のもと(東京都).....上田 典文 59

来まい「さぬき」へ、食べまい「さぬきうどん」(香川県).....植村 康成 62

連載／社会実験 「湘南地域での共同利用・
相乗り型自動車交通社会実験」について藤沢市都市計画課 64

時・時・時70

2002年度既刊号目次72

都市再生と道路事業

道路局企画課道路経済調査室

一 施策の必要性

交通渋滞や防災上の問題、環境の悪化など、都市において様々な問題が蓄積されている。都市化社会から都市型社会への転換を図るためには、このような都市に蓄積された種々の問題を抜本的に解決する必要がある、そのために都市の骨格を形成する環状道路の体系的な整備や面整備による都市拠点の形成による都市の再生・再構築を推進することが必要である。

また、道路の渋滞はモータリゼーションの進展とともに厳しさを増しており（図1）、都市活動を阻害し、時間やエネルギーのロスにより経済活動へ多大な損失を与え、その損失は日本全国で年間約一二兆円にも達している。さらに、渋滞は沿

道環境・地球環境に多大な影響を及ぼすとともに、交通事故の増加を引き起こすものである。

一方、世論調査等を見ると、一般道路における交通渋滞が「ある」と答えた人は政令指定市、中都市で五割以上（図2）であり、特に都市部においては、渋滞損失額からみても膨大（図3）であるとともに、ボトルネック踏切についても、大都市に集中している（図4）など、渋滞対策に対する社会的なニーズは高く、その解消により安全かつ円滑な交通を確保することは喫緊の課題である。

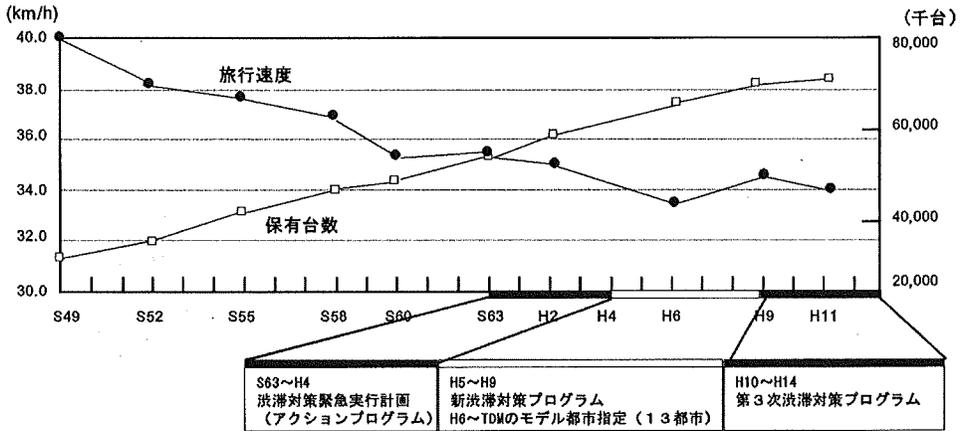
二 施策の概要

一で述べた諸問題を解決するため、都市の骨格となる環状道路等の整備による都市の再生・再構築や、ボトルネック対策・交通需要マネジメント

（TDM）施策の推進等による都市交通の円滑化を推進している。

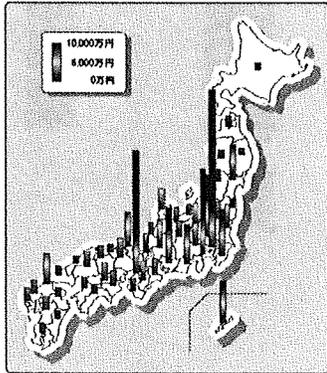
1 都市の骨格となる環状道路整備等

三大都市圏から地方中核都市に至るまで、都市の骨格を形成するとともに、交通渋滞の緩和を図り、良好な生活空間を創造する、都市構造を再編する都市圏の環状道路の整備を強力に進めることが必要である。現在、概ね一〇年以内に首都圏三環状道路のいずれかの部分で九本の放射道路を接続するような環状線（重点リング）を形成すること（図5）を目標として整備を推進している。この重点リングが完成することにより、走行時間の短縮や燃料費の減少などの効果が発現し、年間約二兆円の経済効果があるとともに、用地補償費が



〈資料〉国土交通省

図1 モータリゼーションの進展とともに厳しさを増す道路の渋滞



〈資料〉国土交通省

図3 1kmあたりの渋滞損失額

順位	都道府県名	損失金額/延長 (万円/km)
1	東京都	43,500
2	大阪府	33,800
3	沖縄県	23,700
4	神奈川県	17,100
5	京都府	15,200
	全国	6,200

※一般都道府県道以上を対象

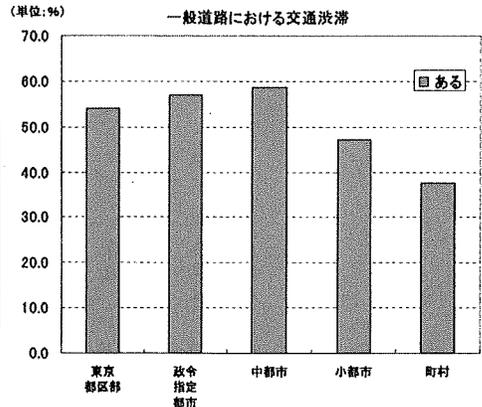
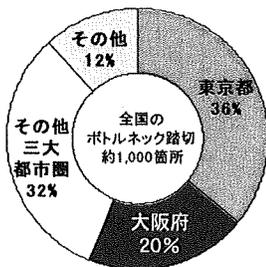


図2 道路に関する世論調査「一般道路における交通渋滞」について



〈資料〉国土交通省

図4 全国のボトルネック踏切の状況

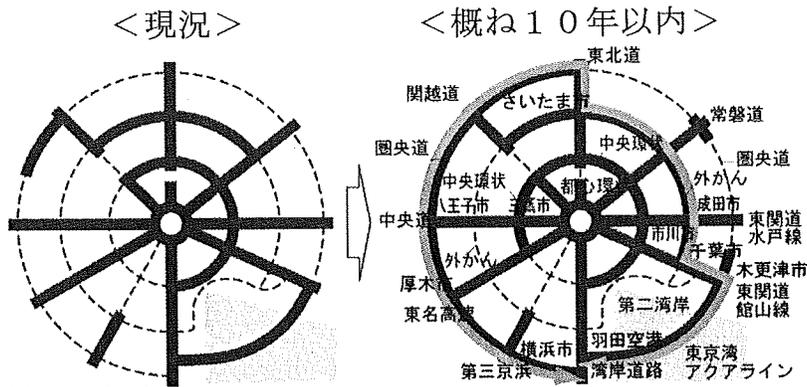
建築物の新築等に使用されることにより、約二兆円の効果が誘発される。

また、都市再生を強力に推進するため、都市の拠点形成、中心市街地の活性化、民間投資の誘発等に資する都市内の道路整備、土地区画整理事業、市街地再開発事業等を重点的に進めている。

2 都市交通の円滑化

円滑な道路交通を確保するためには、バイパス、環状道路の整備、ボトルネック対策等の交通容量の拡大施策と併せて、複数の交通機関の連携により交通を円滑化させるマルチモーダル施策や、道路利用の仕方に工夫を求め、都市内交通を適切に誘導する交通需要マネジメント(TDM)施策の導入を図るなど、総合的な取組みが重要である(図6)。

これら都市交通を円滑化する施策を推進するため、道路を実際に走行している車から渋滞データ



〈資料〉国土交通省

(注) 重点リング：首都圏三環状道路のうち、進捗状況を勘案し、整備の途中段階でも環状道路の機能を最大限発揮できるように計画した重点区間（圏央道西側区間、外かん東側区間、首都高速中央環状線の3号線以北区間）

図5 首都圏重点リングの形成

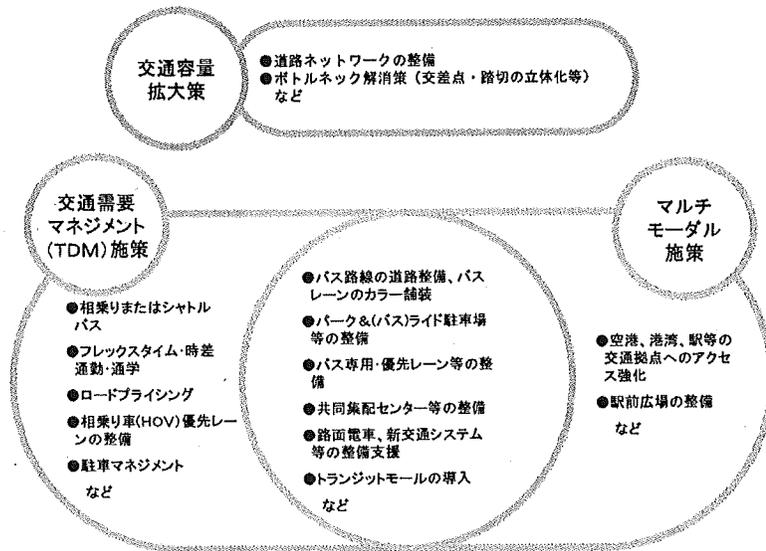


図6 円滑化施策

等を収集し、渋滞対策の効果进行分析しつつ、地域の交通特性を踏まえたきめ細かい渋滞対策を推進することとしている。

①交通容量拡大策

バイパス・環状道路整備と併せて、ボトルネ

ック対策として、交差点立体化や交差点改良を推進するとともに、ボトルネック踏切及び事故多発踏切等の改良を図るため、踏切道における立体交差化、構造改良、連続立体交差化等を推進している。

②交通需要マネジメント（TDM）施策、マルチモーダル施策

都市交通の円滑化のための総合的な実施計画である、都市圏交通円滑化総合計画の策定等により、パークアンドライド、時差通勤など都市内交通を適切に調節する施策を実施している。

円滑化施策の実施にあたっては、事前にその効果を測定し本格的に導入するか否かの判断材料を得るため、社会実験制度を導入し、実施地域に対する支援を行っている。

また、歩行者・自転車利用等の公共交通機関の乗り継ぎ等の利便性を向上させるため、駅ビル等と一体となった空間の確保や、歩行者・自転車利用者を中心とした駅前広場の整備など、各駅の特徴を考慮した交通結節機能の強化を重点的に推進するとともに、公共交通機関の利用促進等を図るため、様々な交通モードを結節する交通結節点改善事業や都市モノレール等の整備、路面電車やバスの走行空間の改善を推進している。

③路上工事の縮減

路上工事に伴う渋滞を緩和するため、路上工事実施日時の管理の徹底や掘削規制区間の拡大、面的集中工事と掘削規制の一体的実施、共同溝の整備を進め、各種媒体を通じた路上工事情報提供の充実を進めている。

都市再生本部の動きについて

内閣官房都市再生本部事務局

小泉政権が誕生し、都市再生は、構造改革の一環として、最重要課題の一つに位置付けられました。政府を挙げて都市再生に取り組むため、平成一三年五月、内閣に都市再生本部が設置されました。現在、都市再生本部は、本部長である内閣総理大臣、副本部長である国土交通大臣と内閣官房長官をはじめ、すべての閣僚から構成されています。

都市再生プロジェクト

都市再生プロジェクトは、予算を重点化するなど内閣として総力を挙げて取り組まねばならないプロジェクトとして、都市再生本部で決定するもので、これまで一五項目が決定されています。決定後、プロジェクトごとに協議会を作るなど

して、プロジェクトの実現に向けて関係省庁と

もに検討を続けています（図1）。

第一次決定（平成13年6月14日）

- 東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備
- 大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築
- 中央官庁施設のPFIによる整備

第二次決定（平成13年8月28日）

- 大都市圏における国際交流・物流機能の強化
- 大都市圏における環状道路体系の整備
- 大阪圏におけるライフサイエンスの国際拠点形成
- 都市部における保育所待機児童の解消
- PFI手法の一層の展開

第三次決定（平成13年12月4日）

- 密集市街地の緊急整備
- 都市における既存ストックの活用
- 大都市圏における都市環境インフラの再生

第四次決定（平成14年7月2日）

- 東京圏におけるゲノム科学の国際拠点形成
- 北部九州圏におけるアジア産業交流拠点の形成
- 地方中枢都市における先進的で個性ある都市づくり
～札幌・仙台・広島～

第五次決定（平成15年1月31日）

- 国有地の戦略的な活用による都市拠点形成

図1 都市再生プロジェクト

都市再生特別措置法

都市再生のためには、都市再生プロジェクトのような国家的なプロジェクトが当然必要です。しかし、それだけではなく、都市の八割は民間建築物でもあることから、民間都市開発投資を活性化させることも不可欠です。

そのような観点から、民間の力を都市に振り向

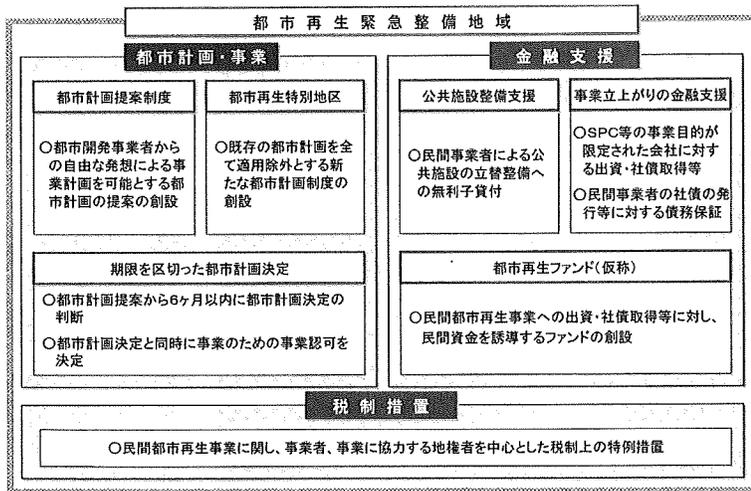


図2 都市再生特別措置法の基本的枠組み

け、集中的に都市再生を促進するため、「都市再生特別措置法」が制定されました(図2)。

法では、緊急かつ重点的に整備すべき地域を「都市再生緊急整備地域」として政令で定めるところとし、これまで全国で四四地域が指定されています(図3)。

都市再生緊急整備地域内では、既存の都市計画

44地域 約5,722ha 一次指定: 東京都、大阪府等 二次指定: 政令指定市等	【札幌市】	○札幌駅・大通駅周辺地域 ○札幌北四条東六丁目周辺地域	2地域 163ha
	【仙台市】	○仙台駅西・一番町地域	1地域 79ha
	【千葉市】	○千葉蘇我臨海地域 ○千葉駅周辺地域 ○千葉みなと駅西地域	3地域 159ha
	【東京都】	○東京駅・有楽町駅周辺地域 ○環状二号线新橋周辺・赤坂・六本木地域 ○秋葉原・神田地域 ○東京臨海地域 ○新宿駅周辺地域 ○環状四号线新宿富久久道地域 ○大崎駅周辺地域	7地域 2,370ha
	【横浜市】	○横浜山内ふ頭地域 ○横浜駅周辺地域 ○横浜みなとみらい地域 ○戸塚駅周辺地域 ○横浜上大岡駅周辺地域	5地域 265ha
	【川崎市】	○川崎殿町・大師河原地域 ○浜川崎駅周辺地域	2地域 211ha
	【名古屋市】	○名古屋千種・鶴舞地域 ○名古屋駅周辺・伏見・栄地域 ○名古屋臨海高速鉄道駅周辺地域	3地域 428ha

【京都市】	○京都駅南地域 ○京都南部油小路通沿道地域	4地域 254ha
【京都府・京都市】	○京都久世高田・向日寺戸地域	
【京都府】	○長岡京駅周辺地域	8地域 947ha
【大阪府・大阪市】	○大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域	
	○難波・淡町地域	
	○阿倍野地域	
	○大阪コスモスクエア駅周辺地域	
	○堺臨海地域	
	○守口大日地域 ○寝屋川市駅東地域	
【神戸市】	○神戸ポートアイランド西地域 ○神戸三宮駅南地域	4地域 367ha
【兵庫県】	○尼崎臨海西地域 ○西日本旅客鉄道尼崎駅北地域	
【香川県・高松市】	○高松駅周辺・丸亀町地域	1地域 49ha
【北九州市】	○小倉駅周辺地域 ○北九州黒崎駅南地域	2地域 110ha
【福岡市】	○福岡香椎・臨海東地域 ○福岡天神・渡辺通地域	2地域 320ha

図3 都市再生緊急整備地域

を適用除外とする新たな都市計画制度である都市再生特別地区を創設するとともに、事業認可等の手続期間の短縮や、民間都市開発推進機構による無利子貸付等の金融支援を受けるための国土交通大臣の認定制度の創設など、様々なツールを設けました。

さらに、都市再生本部が地域ごとの整備方針を

策定し、地方公共団体と協力しつつ必要な公共施設の整備を促進するなど、都市開発事業が円滑に進むよう施策の集中的な投入を図ることとされています。

すでに、大阪市（心斎橋）や名古屋市長（名駅四

丁目七番地区共同ビル（図4）では、都市再生特別地区の都市計画決定が行われ、東京では都営南青山一丁目団地建替えプロジェクトが金融支援等のための国土交通大臣認定を受けるなど、都市再生特別措置法が活用されています。

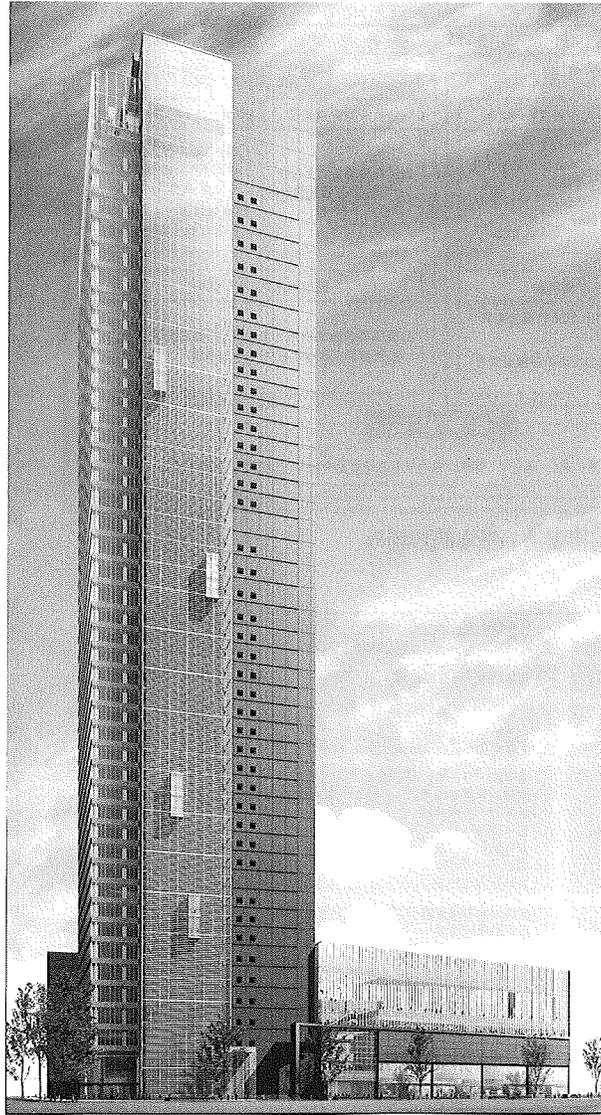


図4 名駅4丁目7番地区共同ビル完成イメージ

全国都市再生の取組み

大都市圏のみならず、地方都市についても都市再生を図るため、平成一四年四月八日の都市再生本部において「全国都市再生のための緊急措置」が決定されました。これは、「稚内から石垣まで」の全国約六七〇の市を視野に入れて、「身の回り」の生活の質の向上と「地域経済・社会」の活性化を図ることを目的とするものです。

本決定を受け、全国の市町村や民間団体、NPO等から都市再生の取組みを募集したところ、約八四〇件に上る案が提出されました。

これらをもとに、テーマごとに、関係省庁や関係地方公共団体等からなる協議会などの検討体制を構築し、検討を開始したところです。

今後の取組み

今後は、稚内から石垣までを対象とする全国都市再生のための取組みについて、その実現を図っていくとともに、平成一四年度補正予算により設けられることとされた都市再生ファンドや、平成一五年度税制改正で実現することとしている都市再生関連税制の活用により、民間活力による都市再生の着実な実現を図っていくこととしています。

特集／都市再生と道路事業

北九州市のTDM施策の取組み

北九州市建築都市局計画部都市交通政策課

一 はじめに

北九州市では、「水辺と緑とふれあいの国際テックノロジー都市へ」を基調テーマとして進めてきた「北九州ルネッサンス構想」も仕上げの段階を迎え、将来の発展を支える基幹プロジェクトである新北九州空港や響灘大水深港湾、学術研究都市などが順調に進展している。

また、このようなプロジェクトを有機的に結びつけ、都市内の円滑な交通体系を実現するため、幹線道路ネットワークの整備と併せ、TDM施策にも積極的に取り組んできた。

二 北九州市の交通特性

1 都心部周辺で発生する交通渋滞

北九州市の自動車交通は、小倉都心、黒崎副都心を核としてπ型に放射状に広がる国道三号、一〇号、一九九号等の主要幹線道路を主な経路として流動している。

このため自動車交通は、小倉や黒崎の都心部に集中し交通渋滞が発生しており(図一)、その対策に取り組んでいるところである。

2 公共交通機関の利用数の減少

北九州市の公共交通機関の利用者数は、年々減少している(図二)。この減少基調が今後も続けば、交通事業者の採算性が悪化し、運賃アップや

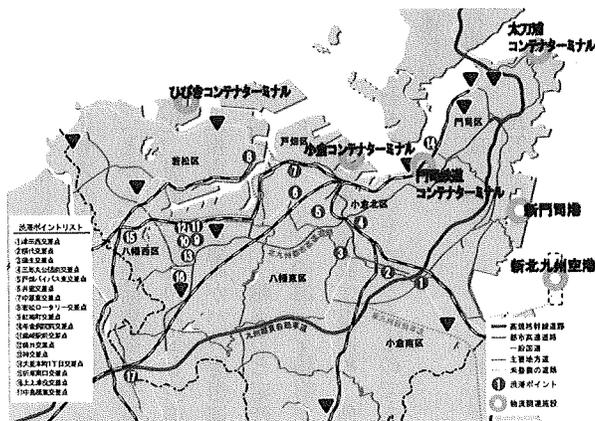


図1 北九州市の交通体系と渋滞ポイント

路線の縮小、廃止など利便性の低下を招くことになり、利用者がさらに減少することが懸念されている。

全国平均を上回るペースで高齢化が進んでいる

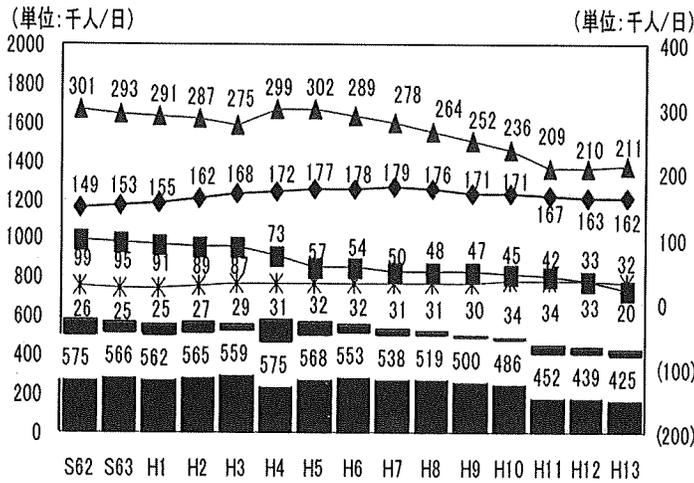


図2 北九州市内における公共交通全体の利用者の推移

北九州市にとって、高齢者のモビリティなど市民の生活交通を確保するためにも、公共交通機関の利便性を向上させ、利用者増を図ることが急務である。

三 北九州市のTDM施策

北九州市では、現在まで各種のTDM施策に取り組んできたが、前記のような北九州市の交通特性から、特にパーク&ライドや都心循環バスなど公共交通の利用を促進するTDM施策に重点を置き、試行実験や実施を行ってきた。

今年度は、国土交通省の社会実験制度を活用して、急行バスの試験運行（現在、実施中）とレンタサイクル&モノライド（本年一月で終了）の二つのTDMの社会実験を行ったので、その取組みについて紹介する。

四 黒崎芦屋線急行バスの試験運行

1 実験の概要

① 実験の概要

北九州市では、四大プロジェクトの一つである学術研究都市において、先端科学技術に関する教育・研究機関の集積や良好な住宅地の供給を目標とした複合的な街づくりを進めている。

また、その周辺地域では、大規模な住宅整備も行われており、人口の伸びが著しく、今後、

交通渋滞の激化が予想される。

さらに、北九州市に隣接する芦屋町より黒崎副都心へのアクセスの強化も求められていた。

このようなことから、学術研究都市や芦屋町のアクセス強化、黒崎副都心の再生と渋滞緩和を目的に、北九州市と芦屋町がバス専用道やバス専用レーンなどを活用し、輸送力と定時性を有するバス（レーンバス）の導入を検討することに合意し、その効果を検証するため、急行バスの試験運行を行うこととなったものである。

② 試験運行の概要

○ 運行期間…平成一四年一〇月二六日～平成一五年三月三一日

○ 運行事業者…西鉄バス北九州(株)と市交通局の共同運行

○ ルート (図3)

・ 運行延長…一七km (バス停一六箇所)

・ 急行区間…一四km (黒崎バスセンター～芦屋町役場バス停八箇所)

・ 運行便数…平日〓往復五二便/日

・ 土日祝日〓往復四八便/日

・ 所要時間…急行区間四〇分程度

・ 全線一時間程度

○ バスの仕様…全車バリアフリー対応

※国土交通省の社会実験の指定を受けて実施

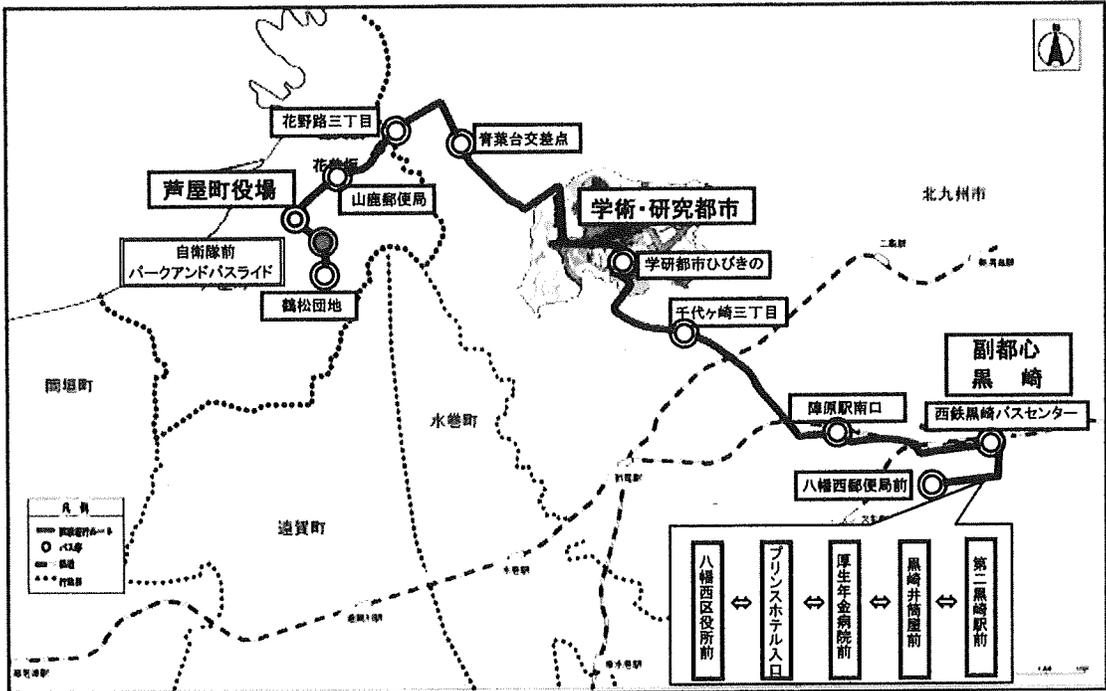


図3 芦屋～黒崎間急行バスの運行ルートとバス停位置

2 実験の特徴

試験運行の実施にあたっては、国土交通省九州地方整備局、福岡県警察本部、芦屋町、北九州市等で協議会を設置し、快速性や利便性を高める施策に取り組んでいる。

① 公共車両優先システム（PTPS）の実施

福岡県警は、黒崎副都心までの約一・六kmの渋滞区間にPTPSを導入し、急行バスの快速性の向上を図っている。

② 電車敷跡地の活用（写真1）

平成一二年に廃止された西鉄北九州線（黒崎～折尾：約五km）の一部（約〇・四km）をバス専用道路として整備し、レーンバスの実現に向け、その有効性を確認している。

③ パーク&バスライドの実施

芦屋町の中心部にある既存の駐車場を利用して七〇台のパーク&バスライド（二〇〇円/回）を確保して利便性を高め、市民の利用促進を図っている。

3 実施状況

① 利用状況

利用者数（表1）は、運行開始から昨年一二月までの利用者数は増加傾向にあるが、潜在需要はまだ大きいものと考えており、さらなる利用増進策が必要と考えている。

また、利用目的としては、昨年一二月に実施したバス利用者へのアンケート調査結果では、通勤、通学の利用が利用者の約半数を占めている（図4）。

② 時間短縮と定時性の確保

PTPSや電車敷跡地を活用したバス専用道



写真1 電車敷跡地の活用

表1 1日平均乗車数

	1日平均乗車数	1便当たり利用者数
10月	352人	6.9人
11月	410人	8.0人
12月	468人	9.2人

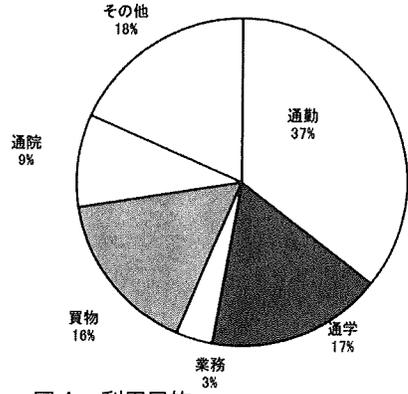


図4 利用目的

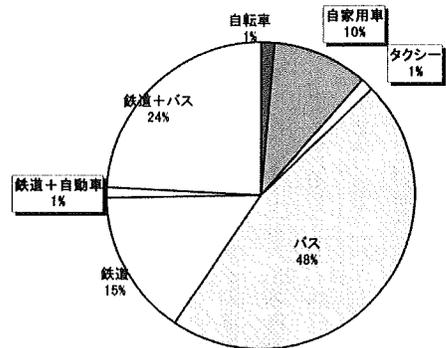


図5 利用転換

により、黒崎周辺の交通渋滞にもかかわらず、朝夕のピーク時でも定時性を確保している。この効果と考えられるが、アンケート調査では利用者の一・二%が自動車からバスに転換している(図5)。

4 今後の取組み

試験運行は、来年度も継続する予定であり、急行バスの渋滞緩和策、公共交通利用促進策さらには環境対策などTDM施策としての有効性を検証するとともに、急行バスをさらに快速性、利便性のあるレインバスとして実現させるための具体策や制度について関係機関と協議して行きたいと考えている。

五 電動ハイブリッド自転車を用いた

レンタサイクル&モノライド実証実験

1 実験の概要

① 実験の背景

・自動車交通の削減とモノレールの利用促進

北九州市では、小倉都心部と宅地化の進展が著しい小倉南区企救丘との間に、交通渋滞の解消と安全で快適な輸送手段の提供を目的として、昭和六〇年一月、北九州都市モノレール小倉線(以下モノレール)が供用を開始した。現在では一日約三万人の利用があるが、モノレールの利用者・収入の増加、並びに都心部や幹線道路の交通渋滞の軽減、自動車排ガスの抑制を図るため、自動車利用からモノ

・駐輪対策
レール利用への転換を促進する必要がある。

北九州市においても駅周辺や中心市街地の路上駐輪によって歩行の安全性の低下、都市景観の悪化を招いている。その点、自転車の共同利用は、各自が一台の自転車を持たなくてよいことから、自転車の総量を減らすことができ、駐輪施設の省スペース化が可能となる。

・自転車の効用

自転車は、歩行に比べて機動的な反面、自動車よりも小回りができることから、個人商店での買い物なども促進され、地域の活性化が期待できる。さらには、運動不足の解消や

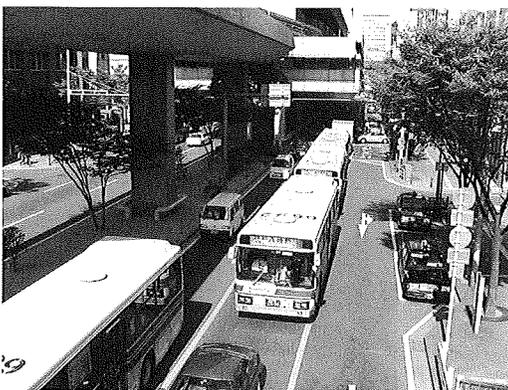


写真2 モノレール並行道路の渋滞

ストレスの発散もできる。

②実験の概要

このようなことから北九州市では、平成一四年八月九日から平成一〇五年一月八日までの五カ月間、小倉都心部から約七km南に位置するモノレール徳力嵐山駅(図6)を拠点として、駅勢圏の拡大に特に効果的と想定された電動ハイブリッド自転車を、多目的に共同利用するレ

ンタサイクルの実証実験を行った。

今回の実験では、このようなシステムについて、利用形態や採算性、運営・管理に関する基礎データを得ることを目的として行った。

2 実施箇所の設定

モノレールの利用は、沿線では高いが、終点付近では住宅地が丘陵地になっていることから徒歩

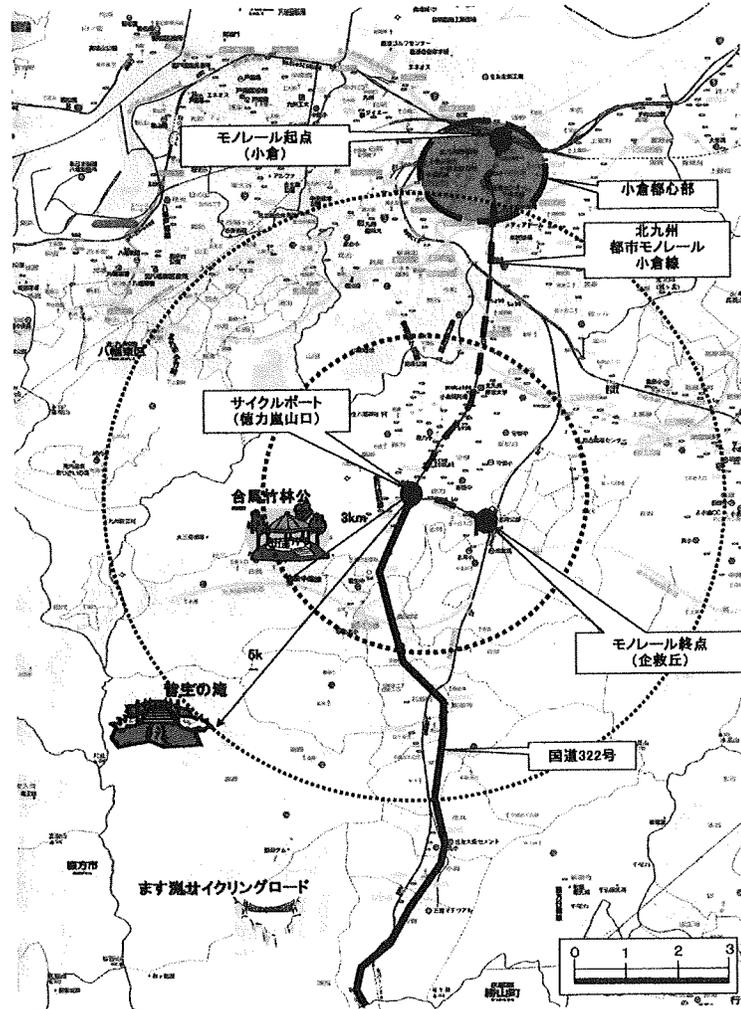


図6 TDM実験箇所図

や通常の自転車でのアクセスがしにくくなっており、利用度合いは低くなっている。このため、この地域におけるモノレール利用度合いを高めることにより、自動車の発生量を抑制でき、モノレールの利用増を図ることができる。

また、この地域に位置する徳力嵐山口に隣接して、市営の自転車駐車場があり、貸し出し用自転車の適正な管理ができる。

このようなことから、今回の実験では、その効果が高く、適正な管理が可能なモノレール徳力嵐山駅を拠点として選定した。

3 実験の特徴

今回の実験の特徴としては、以下の三つの点があげられる

- ①電動ハイブリッド自転車の採用
免許が必要なく誰でも利用でき、丘陵地でも、また長い距離であっても楽に移動でき、モノレールの駅勢圏の拡大が見込まれることから、電動ハイブリッド自転車を採用した。
- ②多目的の共同利用

これまでのレンタサイクルは、観光、通勤・通学、マンションの居住者による共同利用といった、言わば単一の目的で行われていた。しかし今回は、実施箇所周辺には個人経営や郊外型の店舗、病院があることや、サイクリングロー

ドが整備された「ますぶちダム」などの観光・レクリエーションの場も近いことから、通勤・

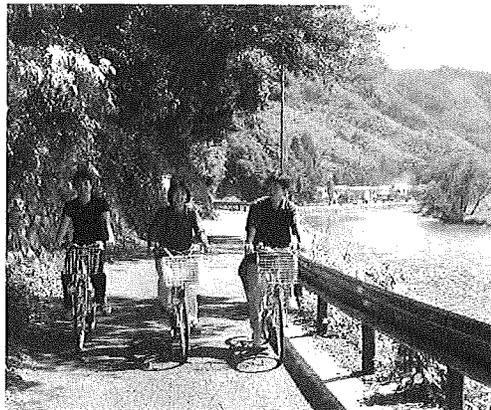


写真3 レンタサイクルの観光利用



写真4 貸出自動管理機

③自動管理

通学の利用に加え、買い物や通院、セールスなどでの戸別訪問、サイクリング、観光など、多目的に利用できるようにした。

レンタサイクルの本格実施のためには、ランニングコストの軽減や、サービスの向上に向けた貸し出し拠点の複数化が必要であることから、将来的には自動化が必要である。このため、本実験では、駐輪ラックのロック、バッテリーへの充電管理を含め、自転車の貸し借りの自動化に取り組んだ。

4 実験方法

実験には、予め表のような四つの利用のタイプを想定した(表2)。



写真5 充電対応駐輪ラック

利用状況の把握については、貸し出し、返却の頻度・時間などは管理機に自動的に記録できるようにした。これではわからない利用目的、移動範囲、感想などは、モニターなどへのアンケートを実施し把握した。

事故・盗難については保険への加入、定期巡回、監視カメラの設置により対応した。さらに、機器故障への対応を含めて、緊急連絡体制を確立した。

5 実験の成果

現在、詳細なデータの分析を進めているが、実験の結果、おおむね以下の点が確認された。

①事故・盗難ゼロ

当初心配された事故や盗難はなく、本格実施、事業化の最低条件がクリアされた。

②多目的利用の可能性

夜間に貸し出すAタイプと昼間に貸し出すB・C・Dタイプの貸し出し時間と返却時間のタイムリングが合うこと確認され、一台の自転車を多目的に利用できる可能性が高いことがわかった。

③駅勢圏拡大の可能性

利用者アンケート等では、「もっと遠くの人でも通勤通学等に利用できる」との見解を得ており、駅勢圏の拡大が期待できる。

④公共交通への転換の可能性

利用者アンケートでは、自動車から自転車と

表2 利用タイプ

タイプ		※1 モニター数	利用形態	応募資格	※2 自転車利用 可能時間	利用料金
定期	A	30名 (28)	自宅～徳力嵐山口停留場は自転車、徳力嵐山口停留場～都心方面はモノレールの利用が基本	徳力嵐山口停留場 周辺居住者	夕方4時～ 朝9時	1ヵ月2,000円
	B	5名 (4)	会社・学校～徳力嵐山口停留場は自転車、徳力嵐山口停留場～都心方面はモノレールを利用が基本	徳力嵐山口停留場 周辺に通勤通学する人	朝7時～ 夜8時	1ヵ月2,000円
一時利用	C	115名 (114)	昼間の買い物やお出かけ、ビジネス等の利用に、繰り返し自転車を利用	徳力嵐山口停留場 周辺でお買い物などをされる方	朝9時～ 夕方5時	1時間まで毎 に100円
	D	—	一時的な観光等に利用	管理人に利用申請する。 借りる際に保証金 2,000円を納める。	朝9時～ 夕方5時	1時間まで毎 に100円

※1 モニター数欄の()の数は当初の応募者数

※2 自転車を利用できる時間は、雨天・休日等の場合はこの限りでないこととした。

モノレールに転換した人も多く、このシステムによって自動車交通抑制の可能性があることがわかった。

⑤ 自動管理の可能性

自動管理システムについては実験中にも改良を加え、モニターのみの利用については、実用に耐えられるものとなった。今後は、観光利用や予約受付などへの対応が望まれる。

⑥ 本格実施への課題

その一方で、本格実施に向けた課題も確認された。

事業を長期的に継続するためには、採算性が確保されることが不可欠である。今回の実験では、Bタイプの利用者が獲得できなかったこと、採算性の高い一時利用の需要が伸びなかったことから、収益性が低くなった。これは、短期の実験であったことから、通勤方法の変更を会社等に申請することがわずらわしいこと、郊外の住宅地であることからビジネス利用の需要が低かったことなどが一因と考えられる。

6 今後の取組み

今後は、今回得られたデータをさらに分析した上で、これらと実験で得たノウハウを活かして、事業実施主体、実施場所、規模、市の支援策等について検討していきたいと考えている。

特集／都市再生と道路事業

都市交通の円滑化・市街地の活性化を目指して

連続立体交差事業の推進

都市・地域整備局街路課

一 はじめに

道路と鉄道は、都市を支える交通基盤として大きな役割を担っている。しかし、交通量の著しい増加に伴い、まちに、数多く存在する踏切は、渋滞や事故の発生原因となっているほか、鉄道線路が市街地を分断することによって線路両側における一体的な市街地形成が阻害されている場合が数多く見られるなど、数多く問題が生じている。

連続立体交差事業は、鉄道と都市それぞれの事業者が連携し推進される事業であり、都市にとつて広範囲かつ多様な効果があり、大きな期待が寄せられている。

本稿では、このような背景を踏まえ、連続立体交差事業について紹介することとした。

二 事業の目的

連続立体交差事業は、都市を分断している鉄道を立体交差化することにより、多数の踏切を一挙に除却する事業であり、以下のような効果がある。

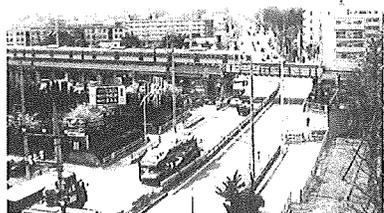
① 連続立体交差事業により、多くの踏切を一度

に除却することにより、自動車や人の流れが円滑化されると同時に、踏切事故によるさまざまな弊害を解消する（写真1）。

② 鉄道による市街地分断を解消し、まちを一体的に整備すると同時に、土地区画整理事業等を一体的に整備することにより駅周辺の土地の高度利用を促進する。また、高架下に新たに整備された空間には公共施設等が整備され地域住民の利

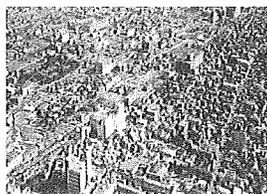


事業前

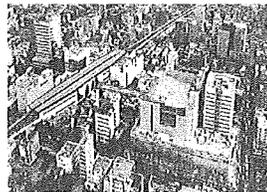


事業後

写真1 踏切除却による渋滞解消
(西武池袋線笹目通り付近)



事業前



事業後

写真2 連続立体交差事業に併せ駅周辺の開発を行った事例
(京王電鉄京王線府中駅付近)

便性の向上にも役立つ（写真2）。

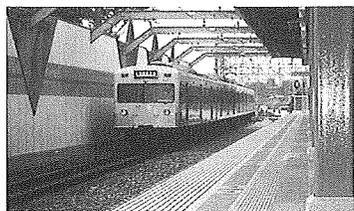
③ 連続立体交差事業にあわせ、駅施設や鉄道施設の増強などを実施することで、鉄道施設利用者の安全性や利便性が向上する（写真3）。上記のとおり、鉄道や道路などの交通施設の利便性向上のみならず、まちづくりの推進にも効果がある。



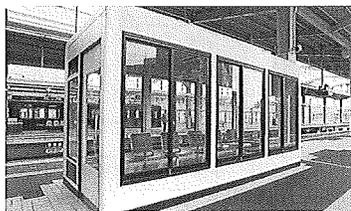
エレベーター



エスカレーター



駅舎誘導ブロック（ホーム階）



ホームシェルター

写真3

三 事業制度の概要

連続立体交差事業は、「都市における道路と鉄道の連続立体交差化に関する協定」及び「同細目協定」（昭和四四年に建設省と運輸省の間で締結、平成四年改正）に基づき、都市計画事業として実施している。

同協定においては、高架施設の費用を鉄道側で約一割、残りを都市側で負担することとしており、鉄道側、都市側の両方で費用負担する制度となっている。また、同事業は都市計画事業として行うこととされており、都市負担分の一部に道路特定財源があてられている

四 連続立体交差事業の実施状況

平成一四年度においては、全国六二箇所において事業が実施されている。このうち、小田急小田原線（世田谷代田駅～喜多見駅）においては今年度一〇箇所のボトルネック踏切の除却し、当該区間における踏切をすべて解消した（写真4）。

平成一五年度においては静岡県沼津市のJRR沼津駅付近及び大阪府堺市の南海電鉄諏訪ノ森公園、浜寺公園駅付近が新規箇所として予算案に計上されており、平成一五年度においても六二箇所が事業実施予定である（図1）。

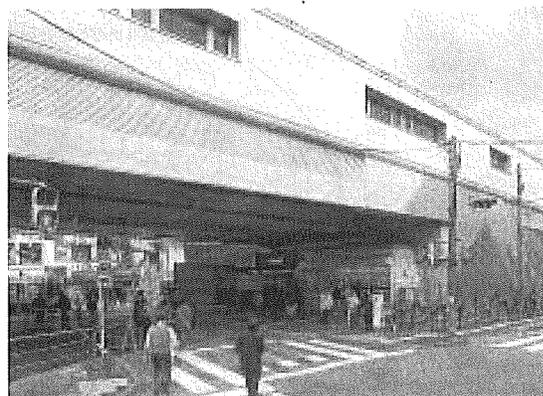
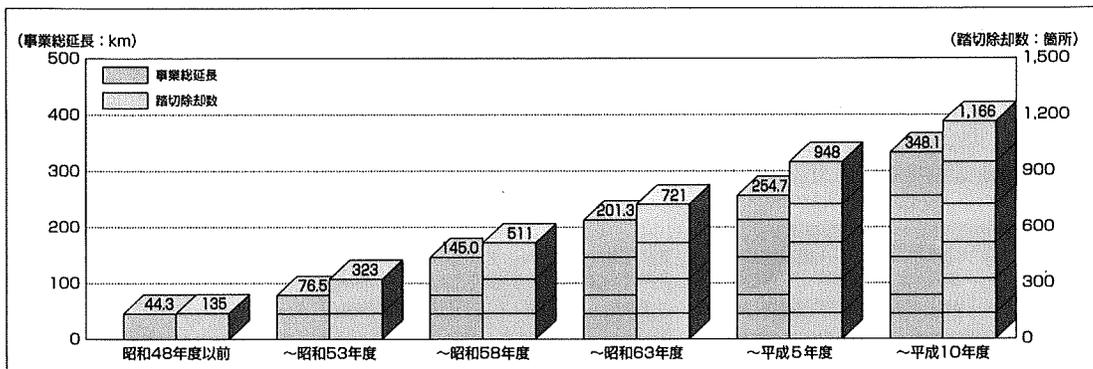


写真4 本年度踏切除却を完了した小田急小田原線（千歳船橋駅付近）



(注) 事業総延長は事業完了年度、踏切除却数は除却された年度で計上しています。

図1 全国の連続立体交差事業の実績

五 連続立体交差事業における取組み

連続立体交差事業は踏切を撤却し、都市交通の円滑化に効果があると同時に、まちづくりに対して多大な影響を与え、まちづくりを推進する上で良い意味でのターニングポイントであるといえる。そのため、連続立体交差事業を実施する際には、より効果的に、周辺市街地整備を進めていく必要がある。

また、連続立体交差事業は、一般的に事業化より事業完了まで十数年と非常に長い時間を要する。しかしながら、その整備効果は非常に大きく効果の早期発現が期待されているところである。ここでは、上記二点に対する取組みについて述べる。

1 効率的な周辺市街地整備にむけて

連続立体交差事業は、踏切除却や市街地分断解消のみならず、周辺のまちづくりに与える影響が大きいことから、連続立体交差にあわせ周辺市街地において一体的に実施する必要がある街路事業、土地区画整理事業、及び市街地再開発事業について、総合的に実施する「連続立体交差事業関連公共施設整備事業」が平成一四年度より創設された。

現在、連続立体交差事業が行われている地区の

うち二四地区において、連続立体交差関連公共施設整備事業が行われており、今後、連続立体交差事業のまちづくりに与える効果をより効果的にすることが期待されている(図2)。

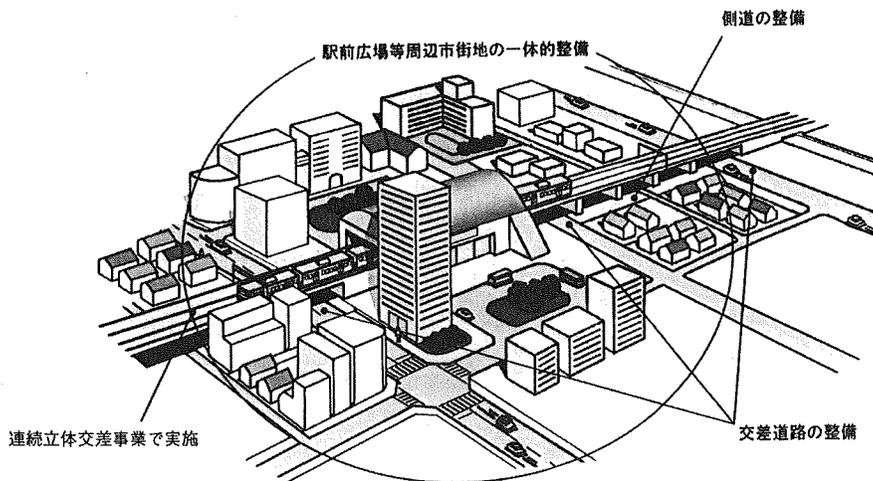


図2 連続立体交差事業及び連続立体交差関連公共施設整備事業イメージ図

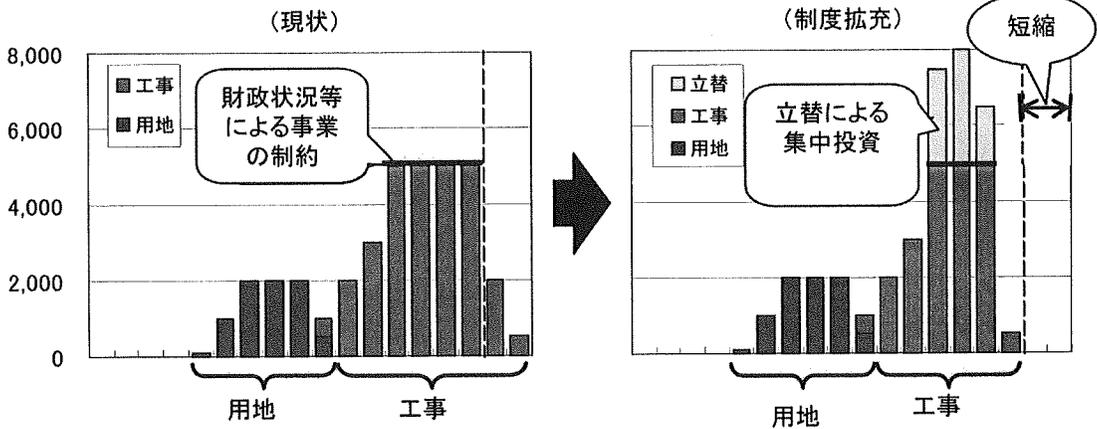


図3 鉄道事業者による立替制度及び道路開発資金の貸付制度イメージ図

2 効果の早期発現にむけて

効果の早期発現を図るために、平成一三年度に「鉄道事業者による立替制度及び道路開発資金の貸付制度」が創設された。

連続立体交差事業はピーク時の事業費が非常に高く、事業主体である地方自治体の財政負担が非常に大きくなる場合がある。「鉄道事業者による立替制度及び道路開発資金の貸付制度」はこのような場合でも事業の進捗を遅らせないために、ピーク時の事業費の一部を鉄道事業者が立替、さらに、立替分に対し、国が低利子融資を行う制度である（図3）。

六 おわりに

連続立体交差事業は踏切除却や市街地分断の解消による鉄道や道路などの交通施設の利便性向上のみならず、まちづくりにも多大な効果がある。

都市部の再構築を進めていく上で、鉄道空間は極めて魅力的かつ貴重な空間であり、連続立体交差事業の実施に併せ、その周辺空間の活用を一体的に考えていくことが重要である。

駅部においては、そのポテンシャルを活かした交通結節機能の強化やまちの玄関口としての顔づくりが求められており、鉄道事業者に対しても、旅客輸送という公益事業者の役割のみならず、「まちづくり」の一翼を担うべき責任の再認識が

求められている。このため鉄道事業者とも連携し、「まちづくり」の中核として駅を中心として都市の再構築を進めていきたいと考えている。

特集／都市再生と道路事業

新宿駅南口地区基盤整備事業から

はじまる都市再生

関東地方整備局東京国道工事事務所事業対策官 瀧浪 慎一

はじめに

現在の一般国道二〇号である甲州街道は、都心と甲信地方を結ぶ重要路線としての役割を担い、このうち新宿跨線橋は、東京の一大拠点として、交通、商業、業務等の大きな都市集積をもつ新宿駅の南口前に橋梁で接しています。

この新宿跨線橋は関東大震災の翌々年の大正一四年（一九二五年）に架橋されてから、架橋七〇年以上を経た老朽橋で早急な架け替えが必要とされました。

現在の新宿跨線橋は、一日の自動車交通量が約六〇、〇〇〇台と、都心の放射幹線道路として、またＪＲ山手線等で分断される新宿地域の幹線道路網の一翼として道路交通の要衝となつていま

す。その他、新宿駅は一日の乗降客が約三二〇万人（うち、南口関連約四三万人）と日本有数のターミナル駅であり、跨線橋部の歩道は片側で一日約六〇九万人、両側で一五万人、横断歩道も約六万人の溢れんばかりの歩行者が利用する状況で交通渋滞、交通事故の要因ともなっています。

さらに、跨線橋上では、片側三車線、上下線六車線の内、両側とも一車線が客待ちタクシー及び路上駐車により常時塞がれ、場合によれば二重駐車されるなど慢性的な交通渋滞が発生しています。

また、新宿はターミナル駅としての拠点機能だけでなく、池袋、銀座有楽町、渋谷等の各地を上回る商業（販売額）の伸びを示しており都庁移転を契機とした副都心から新都心へと成長しつつあ

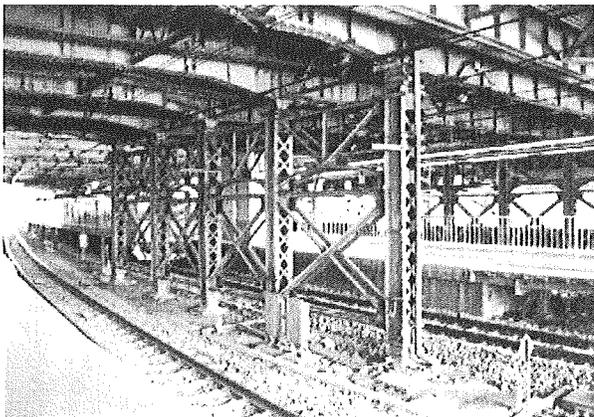


写真1 大正14年に架設されてから70年以上経過した跨線橋の橋脚

ります。

このため交通の要衝となる新宿跨線橋の機能向上と併せた新たな基盤整備を行うことにより、現在、南口周辺の人、車、鉄道が抱える問題の改善に加え、広場空間の整備により新宿駅東口、西口に並ぶ、新たな南口の駅前機能等を充実させ都市的サービスの向上を図ります。さらに、鉄道駅と高速バス関連施設などの交通結節点としての利便性向上を目指す総合的な乗換拠点整備事業を進め、東京都行政の中心であり都内有数の商業地である新宿において、都心での最大規模の都市再生事業が始まることになりました。

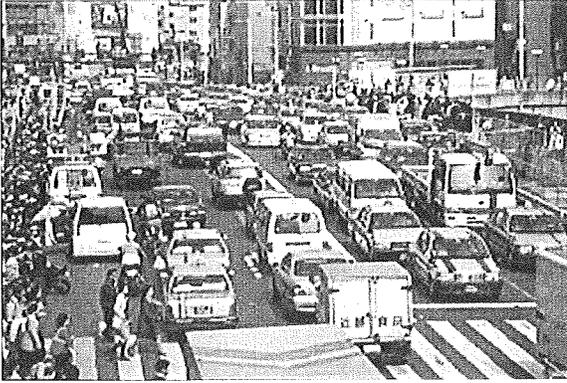


写真2 車・オートバイ等の駐車車により渋滞が起きている新宿駅南口前

二 基本合意から始まる事業成立の経緯

新宿跨線橋架替計画は、平成七年度に検討委員会を設置し、関係機関の間で基本合意を行ったうえで基盤としての人工地盤を追加し、新宿駅南口地区基盤整備計画に変更しました。この内容を平成八年三月に新宿区議会等に初めて公表し、平成八年三月にはシンポジウムを開催して広く周知するとともに検討委員会の最終とりまとめを行い、平成一〇年四月には日本版PFIとして広く認知されました。その結果、この合意が協定の形で正式になされ、事業が動き出したという長い道のりを有します。

三 事業成立の背景

1 効率的整備の必要性

新宿跨線橋の架替工事は、多くの路線をかかえる大ターミナル駅であって、線路間が極端に狭く、通常の橋梁設計は行えずに細い多数の橋脚を、線路を少しずつ移動させながら行うという難工事が予想されました。

しかも時間は一日のうち工事のできる時間は軌電停止後の三時間程度であり、本体工事よりは仮設工事が難しく、工事費用も通常と比べ大きなものと予想されたことから、関連する工事はまとめて行う必要性にせまられていました。

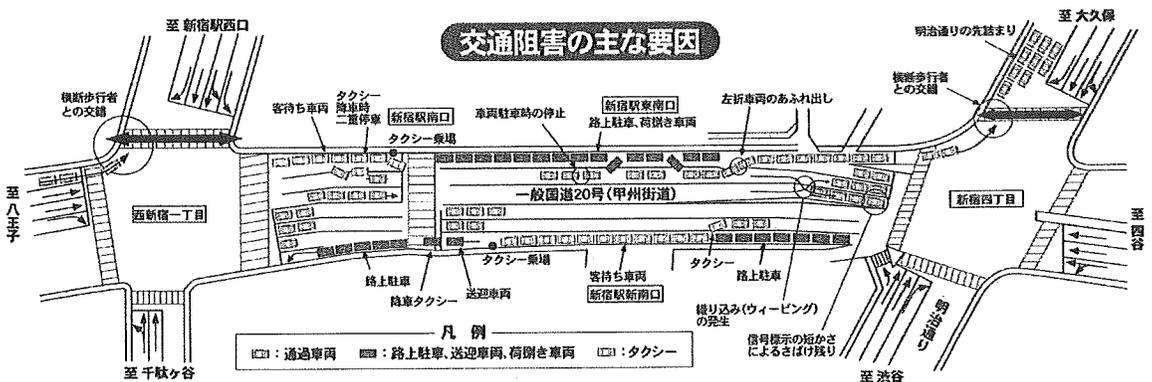


図1 交通阻害の主な要因

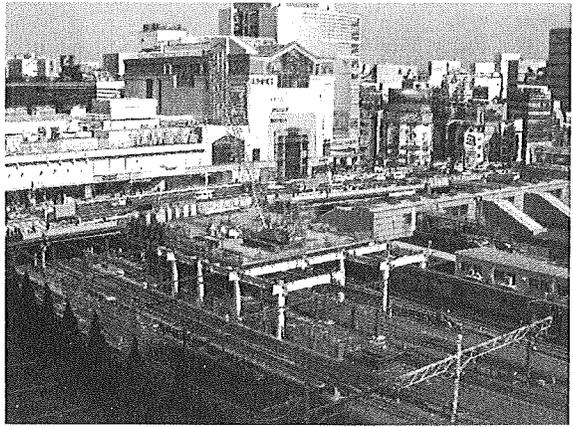


写真3 工事が進む南口駅前一般国道20号 甲州街道

2 人中心の歩行環境

一方、新宿駅は我が国最大の乗降客が利用する日本の代表駅であります。東口広場は歩行者の空間が少ない小規模なもの、西口広場は地下が中心、南口は新たにJ・R東日本本社ビルや高島屋が出店するなど大きな発展方向となるものの広場自体がありません。

また、乗降客の増大に対し山手線等の南口方向へのホームからの混雑度が増していることなど駅の改築について大きな課題を抱えています。道路側も広場需要、特に歩行者系の広場需要への対応の他、南口の乗降客の車の乗り降りなどの駐車

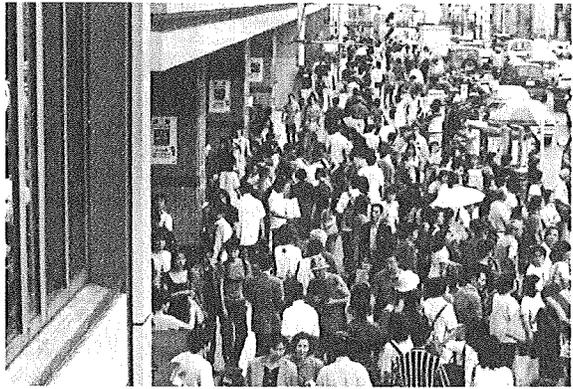


写真4 歩道が狭くスムーズに行き交うことができない南口駅前の歩行者

3 空間の有効活用

問題や周辺道路に散在する長距離バスの停留問題なども抱えています。

このようなことから、新宿跨線橋の架け替えを契機に、甲州街道の拡幅と、広場整備、駐車施設などを立体的な人工地盤整備によりJ・R線路上空に行うとともに、この人工地盤を駅改良事業、鉄道駅関連施設と複合的に行う必要があるのではないかと、という提案を道路行政側である国土交通省（当時は建設省）東京国道工事事務所から都や区、J・R等に行いました。

4 関係機関の意見一致

この提案の受け入れには、「道路計画と鉄道施設計画の妥当性と相互の整合性」「鉄道駅関連施設の建築計画の織り込み」「各々の法適用の調整などの計画面、法制度面の検討、調整」が必要であり、さらには「新宿地区全体の都市づくり、地域づくりの観点からの検討」も必要でした。

このため、現東京大学森地茂教授を委員長とし、学識経験者、旧建設省、地元自治体、警視庁及びJ・R東日本等からなる「新宿駅南口地区基盤整備計画調査委員会」を東京国道工事事務所と東京都都市計画局が共同して設置して検討を進め、平成八年二月二三日に新宿駅南口地区基盤整備の基本方針の合意がなされ、新宿区議会等に報告されました。

四 基本合意内容

（基本合意概要）

○目標

二一世紀の東京の新都心「新宿」の中心地としてふさわしい後世に残る「良質な社会資本」整備を目指す。

○基本コンセプト

「人・環境・アメニティ」人間中心の空間創出、自然との共生（光、樹、風）、人と都市のアメニティを追求。

新宿の「新しい顔」づくり。

○基本方針

南口広場は、ＪＲ線路上空を活用し、敷地面積約一万㎡程度を確保し、各階層ごとに機能を持った多層構造の建物とゆとりある歩行者空間を立体的に整備する。

歩行者のアメニティを確保し、東口・西口・南口の連携、回遊性を確保する。

人と都市のアメニティを確保し、交通の円滑化を図る。

都心での大規模な工事のため、全体の工事期間は概ね一〇年とし、極力、早期完成を目指す。

なお、この基本合意は平成九年三月にほぼ同じ内容で最終とりまとめが行われ、日本版PFI（公共施設と民間施設の一体的整備による効率の向上、官民連携による相乗効果、利用者の利便性の向上等のメリットを期待）として認知され、平成一〇年に、これをもとに東日本旅客株式会社（ＪＲ東日本）と正式な事業着手となる協定の締結が行われました。

五 計画概要と工事方法

計画は、新宿跨線橋の架け替え及びタクシー乗降場等の交通広場や歩行者空間の創出ための基盤整備等からなります。

1 新宿跨線橋架替工事

ＪＲ高架部においては大正一四年（一九二五年）に架橋され、架橋七五年をすぎると老朽橋の架替を行うと共に道路幅員を三〇mから五〇mに拡幅し、付加車線の確保、歩道幅員を拡げる計画とし、平成一二年二月より工事が進められています。

架替工事としては、ＪＲ跨線橋部は三径間連続鋼床版箱桁橋による新設、小田急電鉄跨線橋部及び都心側取付高架橋部は補強で対応することとされています。特にＪＲ線路部においては新設橋脚のスペース確保のため、数回に及ぶ線路切り替えの

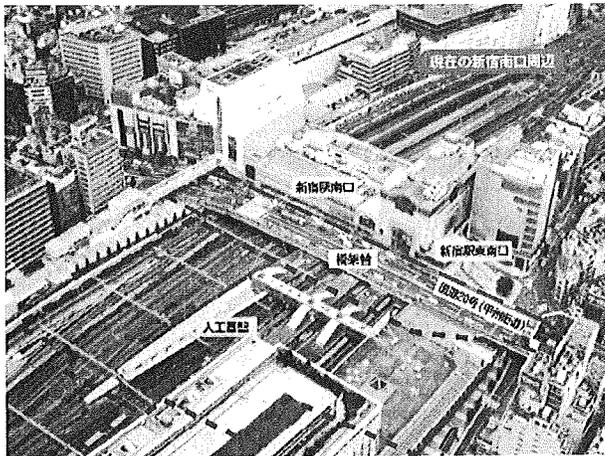


写真5 事業位置図（東南方行上空より望む）

実施、夜間の限られた時間内での施工等、作業制約条件が厳しい中での工事を進めているところであり、その対策の一環として線路上空に仮設構台を設置し、上部工の施工ヤードとして活用しています。

2 基盤整備

さらに、新宿跨線橋の架け替えと併せ、隣接する代々木側ＪＲ東日本線路上空に人工地盤約一・三haを構築し、「人・環境・アメニティ」のコンセプトによるゆとりある歩行者空間となる歩行者

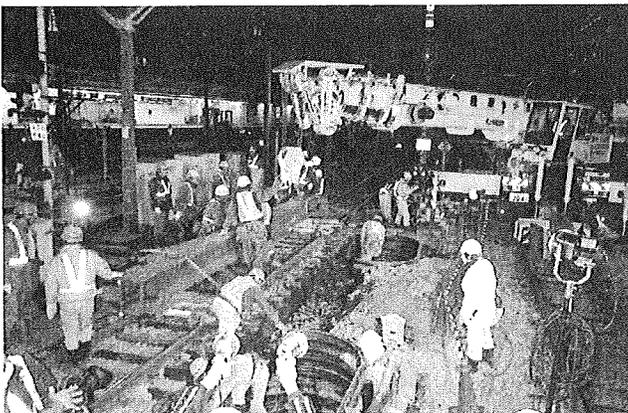


写真6 夜間起電停止後の線路仮設桁施工状況

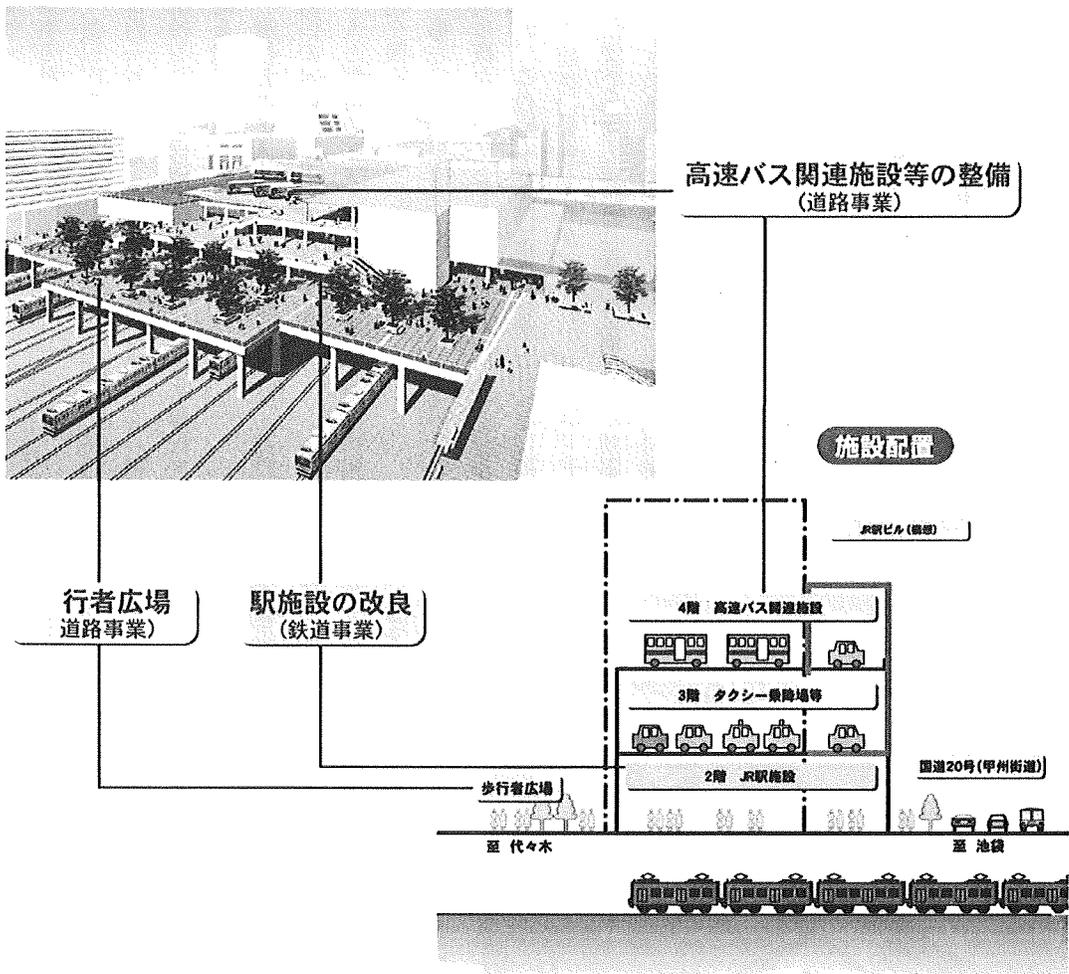


図2 イメージパース及び基盤施設配置図

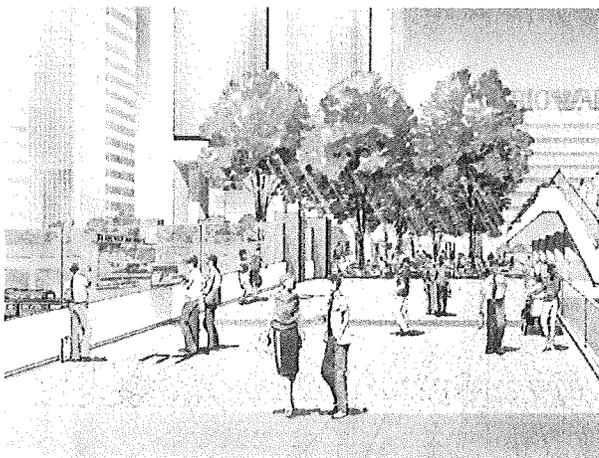


図3 歩行者広場イメージ

- 広場や駅施設、立体道路制度を活用したタクシー乗降場、一般車乗降場、高速バス関連施設等を重層的に配置した地上四階建ての交通結節点施設を建設します。
- その概要は、以下のとおりです。
- (1) 歩行者広場【二階】
南口広場は、二階部分南側を、主に歩行者を中心とした休憩機能、人や地域の交流に資する情報の受発信機能等の多様な機能を備えたゆとりある歩行者空間を確保します。
 - (2) 駅施設【二階】

改札口、階段等の駅施設の計画に当たっては、鉄道利用者の利便性の向上や駅構内歩行者広場イメージ及び二階部分の流動性に配慮します。

(3) タクシー乗降場【三階】

現在の甲州街道新宿跨線橋上の客待ちタクシーを誘導し、駅施設直上に縦動線で利用者への利便性を向上するとともに、新宿跨線橋の慢性的な交通渋滞を緩和し、交通機能の回復を図ります。

(4) 一般車乗降場【三階】

鉄道利用者、高速バス利用者の歓送迎やキスアンドライド等の一般乗用車のための乗降場の整備により、跨線橋上での乗降や違法駐車車の回避を図り交通渋滞を緩和し、安全性を確保します。

(5) 高速バス施設【四階】

周辺道路に散在する長距離高速バスを集約して鉄道利用者、タクシー、乗用車利用者による乗換え利便性の向上と、周辺道路の交通影響の緩和と安全性の回復を図ります。

この他、基盤施設は次のようなコンセプトによる整備を行います。

(6) 公共施設とＪＲ駅ビル（仮称）との一体的整備

基盤施設整備とＪＲ駅ビルを一体的、複合

的に整備することにより双方の事業費の節減や、ＪＲ駅ビル側も人工地盤が建築敷地となり、単独建築に比べより大きな駅ビルが将来建設可能となるなど、単独では不可能な計画が一体となる計画により初めて実現することになりました。

(7) バリアフリーに配慮

歩行者空間の整備に当たっては、高齢者等の移動制約者に対する配慮を行います。

また、歩行者動線のネットワーク化、多層化に対応したサイン計画の導入等ソフト面の対応についても配慮します。

六 おわりに

基盤整備は、平成一四年一二月末に、線路上空の開発計画を審査する東京都の「鉄道駅構内開発計画に関する指導基準」に基づくと了承を受けたことから、今後、共同事業者となるＪＲ東日本と協力し基本設計を行うこととなります。

基本合意にあるように、都心での大規模な工事のため、工事中の歩行者通行の現況サービスレベルの確保や駅機能を生かながらの工事施行など多くの工事行程上の制約の下、全体の工事期間は概ね一〇年を目標とし、基盤施設部分は平成二〇年代前半を、ＪＲ駅ビルは平成二〇年代中頃の完成を目指します。

都市交通におけるカーシェアリングの

位置づけと意義

国土技術政策総合研究所道路研究部道路研究室

一 はじめに

近年、都市の商業環境の変化や景気低迷に伴い、中心市街地の衰退・空洞化が問題となっている。今後、中心市街地の魅力を回復してゆくためには、道路整備などのインフラ整備のみならず、ソフト的な施策を複合的に組み合わせた対策が求められている。

本稿は、中心市街地における新たな都市交通システムとして、自動車共同利用システムに着目し、うちカーシェアリング (Car Sharing) の都市交通における位置づけとその意義について、国内外の取組み事例などをもとに整理したものである。

二 カーシェアリングに関する取組みの現状

1 自動車共同利用とカーシェアリングの定義

自動車共同利用とは、「複数の人が共同で車両を利用する形態」を示す言葉であり、自動車の利便性を生かしつつ、都市交通における過度な自動車依存を軽減する方策として、一九六〇年代後半頃よりヨーロッパにおいて導入が試みられ、我が国においても環境・交通諸問題に対する社会的関心の高まりにより、低公害車両・ITS技術等を活用したシステムの導入が一九九〇年代後半より検討されている(表1)。

自動車共同利用の形態には「ライドシェアリング (Ride Sharing (Car Pooling) あるいは Van

表1 カーシェアリングの歴史

時期	時代背景・代表事例など
カーシェアリングの誕生 (1948)	Sefage(スイス・チューリッヒ)
萌芽期(1960'～1970')	PAS(米), TIP(仏), White car(蘭), Green Car(英), Brussels Electric Vehicle Experiment(ベルギー), フリート(日)等
停滞期(1980'～)	ほとんどの取組みが頓挫 但し、スイス・ドイツ等では草の根の組織化が進行
再評価期(1990'～)	環境意識の高まりや、IT、ITS技術の進展による車両管理技術の高度化により、取組みが再び活発化 例: Mobility CarSharing Switzerland (350自治体・900箇所、1,750台、会員44,000人 2001年)

Pooling)」「カーシェアリング(Car Sharing)」の二形態があり、それぞれ下記のように定義される。

- ① ライドシェアリング (Ride Sharing)
 複数の利用者が車両を空間的にシェア
 「相乗り」とほぼ同義

- ② カーシェアリング (Car Sharing)
 複数の利用者が車両を時間的にシェア

カーシェアリングの運営上の仕組みは通常のレンタカーと類似する部分も多いが、当初友人・知人同士の小規模で自然発生的な共同保有が次第に組織化され、一定の約束事のもとに運営されるようになった発展の経緯や、システムが目的とする狙いの違いなどにより、レンタカーとは以下のような特徴的な違いがある。

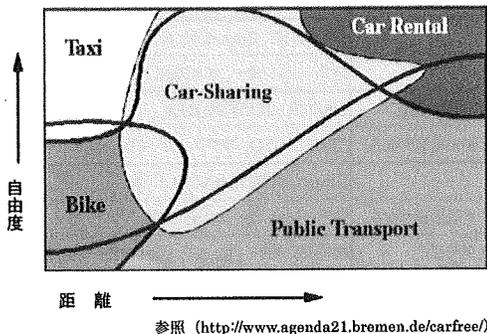


図1 交通手段としての位置づけ

- ・利用者(登録会員等)の利用形態が短時間・短距離トリップ中心(車両借り受け・返却行動が概ねトリップ単位)
- ・利用時に煩雑な車両貸出(予約)・返却手続きが不要

- ・車両の借り受け・返却場所が地域内に複数存在

移動具として自動車を提供している点はレンタカーと共通であるが、利用時の行動形態や車両の貸出・運行形態は、鉄道駅・観光地等で提供される定期・一時利用の貸し自転車に近く、また、英語では“drive-yourself taxi”と解説されている場合もあり、概念的には公共交通を補完、あるいは公共交通と自家用車の中間に位置するものと考えられる(図一)。

2 カーシェアリングのパターン

既存のカーシェアリングにみられるシステムのパターンを整理した(表2)。システムの導入形態は、主に行政・公益主導の社会実験(PAS(67年・米)、ステーションカー(95年・米)PRAXTELE(97年・仏)等)、自動車メーカー主導の実証実験(プリート(76年・日)、LISELEC(94年・仏)等)、民間企業・NPOによる事業化・クラブ経営(TIP(71年・仏)、STATTAUTO(88年・独)、ECS(91年・独)等)に分類される。

自動車共同利用システムについては、海外において一九七〇年代前半に実験や事業化が行われたが、いずれも失敗している。その理由としては、当時は人手による車両管理で配車などに手間取ったことや、環境に対する意識がそれほど高くなく、運営費用に対する行政補助が続かなかったことなどが考えられる。

一九七〇年代に一旦挫折したカーシェアリングの取組みだが、一九九〇年代今日、市民の環境意識の高まりなどを背景に、国内外で再び盛んになりつつあるが、我が国においては高度道路交通システム(ITS: Intelligent Transport System)・低公害車(電気自動車等)のハイテク技術の実験場的な性格のものが多く、現段階では採算を重視していないものが多い。一方、ヨーロッパにおいては、我が国と同様のコンセプトの取組みの他、スイス、ドイツなどでは事業としての成立を強く念頭に置いた組織化が広がりつつあり、そのような取組みでは、はじめは中古のガソリン車を充当するなど、柔軟な運営がなされている。

3 我が国におけるカーシェアリングの取組み状況

我が国における最近のカーシェアリング実証実験・社会実験等の取組み状況を整理した(図2、表3~5)。

表2 自動車共同利用システムのパターン

システムのパターン		留意点	代表的な事例
適用地域	都心部	駐車場の適切な配置が必要である。	PRAXITEL、Crayon('99,日)等
	郊外部	鉄道駅周辺にP&R用の駐車場を確保する必要がある。	ステーションカー、エコP&R('99,日)等
返却場所	乗捨型	会員のペーキングを考慮するなど、車両偏在化を防ぐ工夫が必要となる。	LISELEC、ICVS('99,日)等
	一定型	前利用者から返却されないと、その後の利用予定に支障を来す場合がある。	STATTAUTO、神戸エコカー('98,日)等
利用形態	日中業務	小荷物運搬のスペース確保を考慮する必要がある。	Crayon、業務ITS/EV('99,日)等
	通勤帰宅	バス通勤、徒歩・自転車利用からの転換を誘発しないようにする必要がある。	ステーションカー、エコP&R等
	買物・余暇	タクシーやバス利用からの転換を誘発しないようにする必要がある。	都心レンタカー('99,日)、セカンドカー('99,日)等
料金設定	定額料金	利用予定がない場合でも車両をキープされ、稼働率が低下する場合がある。	PRAXITEL、神戸エコカー等
	対時間・距離料金	対時間制の場合は目的地での駐車時間等の扱いを考慮する必要がある。	STATTAUTO等
	ピーク/オフピーク料金	平日の朝夕ピーク利用をオフピークに誘導して平準化を図る。	PRAXITEL等
	訪問者用料金	車両を貸し出す際の鍵の管理を徹底する必要がある。	PRAXITEL等
利用予約	あり	前利用者が超過利用すると、後利用者に影響を及ぼす場合がある。	LISELEC、業務ITS/EV等
	なし	車両の利用パターンを定常化する必要がある。	エコP&R等
位置把握	あり	個人情報の取り扱いに注意が必要となる。	ステーションカー、Crayon等
	なし	航続可能距離を超えた地域への走行による車両放置を防ぐ必要がある。	STATTAUTO、ECS等
利用車両	低公害車	車両コストが比較的高く、充電器など付属施設が必要となる。	ステーションカー、ICVS等
	ガソリン車	参加のインセンティブを促す手段に乏しい。	STATTAUTO、ECS等

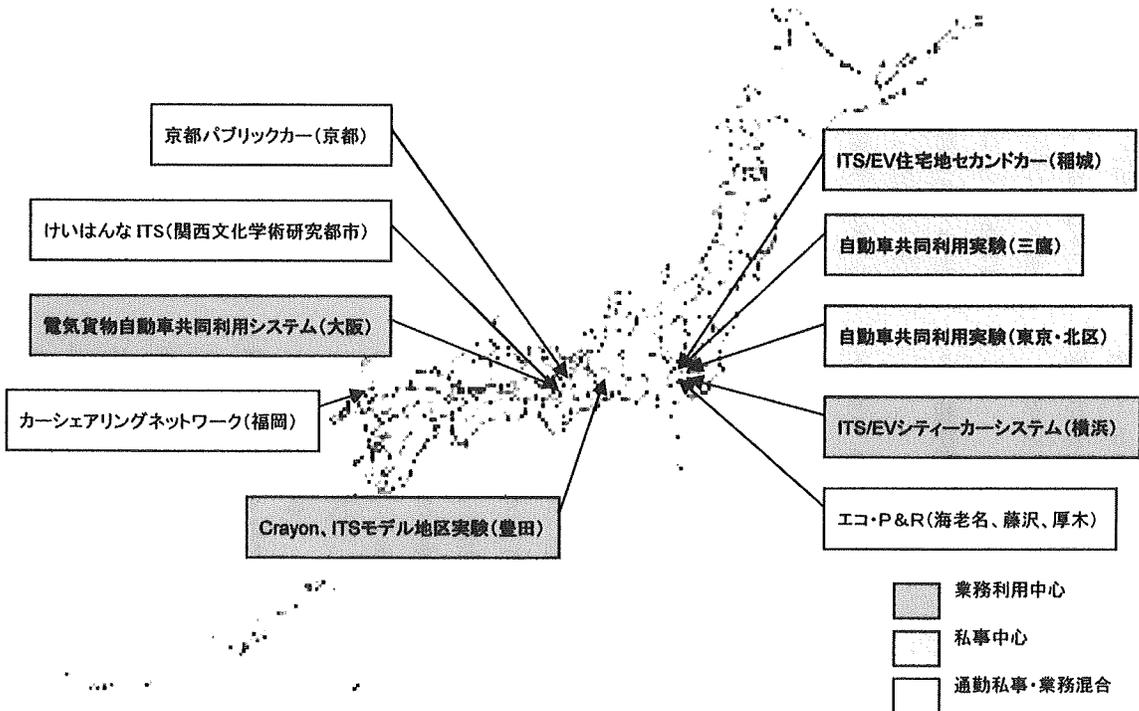


図2 国内におけるカーシェアリングの取組み状況

表3 国内におけるカーシェアリングの取組み事例

対象形態	業務利用中心					通勤私事・業務混合
システム名	ITS/EVシティーカーシステム	電気貨物自動車共同利用システム	Crayon	ITSモデル地区実験in豊田	京都パブリックカー	
主財政支援助組織	経済産業省	(財)日本電動車両協会	トヨタ自動車	ITS Japan	新エネルギー・産業技術総合開発機構	
連絡先・窓口	CEVシェアリング(株)	(財)都市交通問題調査会	同上	愛知県豊田市	最適化研究所	
実施地域	横浜市MM21地区他	大阪市中心部	豊田市および周辺都市	豊田市	京都市中心部	
都市人口	345万人	260万人	35万人	35万人	147万人	
都市面積	434km ²	221km ²	290km ²	290km ²	610km ²	
市内公共交通機関	地下鉄、新交通、バス、タクシー	地下鉄、新交通、バス、タクシー	バス、タクシー	バス、タクシー	地下鉄、バス、タクシー	
実施地域の特徴	再開発業務商業地	業務中心地	企業城下町	企業城下町	歴史的観光都市	
実施時期	1999年9月～	2000年4月～2002年3月	2000年5月～	2001年3月～	2001年1月～2002年11月	
受け渡し駐車場最寄り駅	桜木町駅他2駅	西梅田駅他7駅	豊田市駅など	豊田市駅など	京都駅他6駅	
大都市中心部からの鉄道所要時間	30分(東京駅)5分(横浜駅)	0～20分(大阪駅)	50分(名古屋駅)	50分(名古屋駅)	30分(大阪駅)0～20分(京都駅)	
メインユーザー	都心部業務利用	都市内事業所業務利用	工場間業務利用郊外都市利用	工場間業務利用郊外都市利用	地域従業員、生活居住者	
主要目的	駐車料金が高い地区での自動車手段提供	小規模事業所集中都市における配送車両確保	郊外都市地域でのモビリティ確保	郊外都市地域でのモビリティ確保	歴史的観光都市でのモビリティ確保	
利用車両	2人乗り小型車、4人乗り小型貨物車	4人乗り小型貨物車	2人乗り小型車	2人乗り小型車	2人乗り小型車	
受け渡し駐車場箇所数	10カ所	8カ所	9カ所	5カ所	7カ所	
車両台数	30台	28台	35台	17台	40台	
利用者数(個人登録)	300人	—	300人	500人(市職員)	400人	
利用会社数	—	500社	—	16社(150人)	—	
事前予約システム	電話、インターネット、i-mode	インターネット、i-mode	電話、インターネット	インターネット	インターネット、EZweb、i-mode	
充電形式	インダクティブコンダクティブ方式	コンダクティブ方式	インダクティブ	インダクティブ	インダクティブ	
利用料金	5千円/月+200円/30分等	無料	無料	無料	20円/分または1千円/月+15円/分	
URL	http://www.cev-sharing.com	http://www.toshikotsu.or.jp/	http://www.toyota.co.jp/	http://www.its.toyota-aichi.jp/top.htm	http://www.ev.kyoto.com/	

我が国においては、市街地における高密度な土地の利用状況及び自動車保有時の駐車場設置義務(車庫法)等の特徴から、各プロジェクトとも、①自動車(駐車場)保有コストが高い大都市中心

部、②セカンドカー用の駐車場を敷地内に確保しにくい郊外ベッドタウン等、駐車場用地が不足しがちな地域のニーズをターゲットとしている点が共通している。

三 まとめ

当研究室ではカーシェアリングの効果や可能性を検証するため、神奈川県下で実施された「エコ・パークアンドライド(以下エコP&R)社会実験」に関東地方整備局、横浜国道工事事務所等とともに参画した。以下にエコP&R社会実験及び国内各地の事例収集により得られた知見などから、都市交通におけるカーシェアリングの位置づけや意義をまとめた。(エコP&R社会実験の詳細については本誌二〇〇二年六月号を参照)。

1 都市交通におけるカーシェアリングの位置づけと意義

(1) 利用者の視点による位置づけと意義

個人利用者は駐車料金やバス定期運賃、事業所利用者はリース車両の料金や使い勝手との比較によりカーシェアリングシステムを評価しており、図1に示すとおり、公共交通を補完、あるいは公共交通と自家用車との中間に位置するものとして受け止められている。また、利用者の多くはカーシェアリングを自家用車より環境への負荷が低い交通手段であると認識している。

(2) 行政の視点による位置づけと意義

行政の視点では、カーシェアリングは公共交通を補完する形で地域のモビリティを高め、自動車

表4 国内におけるカーシェアリングの取組み事例

対象形態	通勤私事・業務混合				
	エコ・パークアンドライド		けいはんなITS		NPO法人カーシェアリングネットワーク
システム名	エコ・パークアンドライド		けいはんなITS		NPO法人カーシェアリングネットワーク
主財政支援組織	国土交通省		経済産業省		福岡市、九州電力
連絡先・窓口	エコ・パークアンドライド推進協議会		(財)関西文化学術研究都市推進機構		環境NGO西日本リサイクル運動市民の会
実施地域	海老名市	藤沢市	厚木市	京都府相楽郡精華町、木津町	福岡市東区箱崎
都市人口	12万人	38万人	21万人	6万人	130万人
都市面積	26km ²	89km ²	94km ²	49km ²	339km ²
市内公共交通機関	バス、タクシー	モノレール、路面電車、バス、タクシー	バス、タクシー	バス、タクシー	地下鉄、バス、タクシー
実施地域の特徴	郊外ベッドタウン・業務地混在地域	郊外ベッドタウン・業務地混在地域	郊外ベッドタウン・業務地混在地域	大規模開発途上地域	都市内住居地・業務地混在地域
実施時期	2000年1月～2001年3月	2001年10月～2002年3月	2002年8月～2004年3月(予定)	2002年11月～2002年12月	2002年10月～
受け渡し駐車場最寄り駅	海老名駅	湘南台駅	本厚木駅	高の原駅	箱崎宮前駅
大都市中心部からの鉄道所要時間	50分(新宿駅) 30分(横浜駅)	60分(新宿駅) 30分(横浜駅)	55分(新宿駅) 40分(横浜駅)	35分(京都駅) 45分(難波駅)	15分(博多駅)
メインユーザー	郊外住宅地 通勤者 郊外駅周辺 事業所業務利用	郊外住宅地 通勤者 郊外駅周辺 事業所業務利用	郊外住宅地 通勤者 郊外駅周辺 事業所業務利用	地域従業員、生活居住者	地域従業員、生活居住者
主要目的	駅周辺での駐車場用地節約	駅端末交通手段の確保	駅端末交通手段の確保	文化学術研究都市でのモビリティ確保	都市内住宅地でのモビリティ確保
利用車両	2人乗り小型車	2人乗り小型車、4人乗り小型車(ガソリン)	2人乗り小型車	5人乗り小型車(ハイブリッド)	EV:1人乗り、2人乗り、ハイブリッド:2人乗り(予定)、5人乗り、8人乗り
受け渡し駐車場箇所数	5カ所	2カ所	1カ所	2カ所	2カ所
車両台数	18台	21台	16台	10台	30台
利用者数(個人登録)	12人	12人	12人	52人	100人
利用会社数	8社	6社	6社	-	-
事前予約システム	-	-	-	インターネット、i-mode	電話
充電形式	インダクティブ	インダクティブ	インダクティブ	-	インダクティブ
利用料金	通勤:1万円/月 業務:1.5万円/月	電気代実費	通勤:1万円/月 業務:2万円/月	150円/15分+20円/km	1千円/月+200円/30分等
URL	http://www.mlit.go.jp/road/demopro/index.htm		http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/tosik/eikaku/koutsu/eco/	http://www.its.kinet-tv.net/jp/	http://www.carsharing.jp/fukuoka/top.asp

交通から公共交通への転換を促す手段として位置づけられる。
自動車交通から公共交通への転換には、出発地から目的地まで公共交通と徒歩や自転車のみで円滑に移動可能であることが条件である。しかしな

がら、現実にはライダー部(出発地→最寄り駅、目的地最寄り駅→目的地など)の移動が不便で、公共交通への転換が現実的でないことがままある。カーシェアリングは、一定の人口集積がありながらもバスの利用が不便な郊外や、駐車場等の

車両保有コストが高い中心市街地において、車両受け渡し拠点をネットワーク化して最寄り駅との連携を図ることにより、自動車交通から公共交通への転換を促すことが期待される。

2 都市再生の視点による位置づけと意義

一般に都市再生といった場合、都市の意味を広域的に捉えた都市圏全体の活性化と、やや狭く捉えた中心市街地の活性化の二つの視点が考えられる。都市の活力には様々な要因が影響しており、交通もその中の一つの要因に過ぎないが、中心市街地に賑わいを残している都市は、公共交通指向型のまちづくりを行っているヨーロッパに多くみられる。また、自動車社会が高度に発達したアメリカにおいても、近年は公共交通指向型開発(TOD: Transit-Oriented Development)や伝統的隣地区開発(TND: Traditional Neighborhood Development)といったまちづくりが行われるようになってきており、高い住民満足を受けている。これらのことから、我が国においても中心市街地の活性化には地域のモビリティ向上が重要な要素の一つであると考えられる。

地域のモビリティ向上には様々な手法が考えられるが、カーシェアリングは、都市の中心的な駅周辺にネットワークを展開することにより地域のモビリティを向上させ、中心市街地の活性化に寄

表5 国内におけるカーシェアリングの取組み事例

対象形態	私事中心		
システム名	ITS/EV住宅地セカンドカー	自動車共同利用(カーシェアリング)社会実験	
主財政支援組織	経済産業省	交通エコロジ・モビリティ財団	
連絡先・窓口	(財)自動車走行電子技術協会	同上	
実施地域	稲城市多摩ニュータウン	東京都北区王子	三鷹市下連雀
都市人口	7万人	32万人	16万人
都市面積	18km ²	21km ²	17km ²
市内公共交通機関	バス	地下鉄、路面電車、バス、タクシー	バス、タクシー
実施地域の特徴	郊外ベッドタウン	都市内住居地・業務地混在地域	都市内住居地・業務地混在地域
実施時期	1999年9月～	2001年9月～2001年12月	2001年10月～2002年1月
受け渡し駐車場最寄り駅	稲城駅	王子駅	三鷹駅
大都市中心部からの鉄道所要時間	30分(新宿駅)	20分(東京駅) 10分(上野駅)	15分(新宿駅)
メインユーザー	郊外住宅地 日中滞在者	集合住宅居住者	集合住宅居住者
主要目的	郊外住宅地でのモビリティ確保	都市内住宅地でのモビリティ確保	都市内住宅地でのモビリティ確保
利用車両	4人乗り小型貨物車	5人乗り小型乗用車	5人乗り小型乗用車
受け渡し駐車場箇所数	6カ所	1カ所	1カ所
車両台数	30台	4台	2台
利用者数(個人登録)	250人	43人	28人
利用会社数	—	—	—
事前予約システム	電話、インターネット、i-mode	電話、インターネット	電話、インターネット、i-mode
充電形式	コンダクティブ方式	—	—
利用料金	3千円/月+100円/15分 他2タイプ	200円/h, 25円/km 150円/h, 20円/km	200円/h, 25円/km
URL	http://www.jsk.or.jp/	http://www.eocomo.or.jp/	

与する手法の一つとして位置づけられる。さらに同様のネットワークが他の駅や都市圏全体に多数展開されることにより、幹線系道路の交通量や車両利用距離が減少して大気質が改善され、環境の面からも都市が再生される。

3 今後の展開

我が国における自動車共同利用システム(主にカーシェアリング)に関する取組みは、IT、ITS技術の応用や低公害車の普及促進を目的とした事例が多く、まちづくりの観点や総合交通体系

の中での位置づけが明確でないものもある。したがって、純粋な営利を目的とした事業化では、バス利用者からの転換誘発などが懸念される。

また、国内における取組み事例はいずれも交通流に大きな影響を与える規模ではないため、実際の効果は捉えられていない。今後は、自動車共同利用システムを広範囲に導入した際の効果を定量的に分析・評価するとともに、システムが具備すべき要件を整理し、総合交通体系における自動車共同利用の位置づけ等についてさらに調査を進める予定である。

参考文献

- 1) 都市交通計画担当者会議資料(国土交通省からの報告、国土交通省、二〇〇二年五月)
- 2) 平成二一年度 部外研究員報告書概要版、(財)土木研究センター、二〇〇〇年七月
- 3) 平成二一年度エコ・パークアンドライド研究委員会報告書、海老名市・神奈川県・建設省、二〇〇〇年五月
- 4) 平成二二年度エコ・パークアンドライド研究委員会報告書、エコ・パークアンドライド推進協議会、二〇〇一年三月
- 5) 平成二三年度エコ・パークアンドライド研究委員会報告書、エコ・パークアンドライド推進協議会、二〇〇二年三月
- 6) 交通工学第三十六巻二号特集・クルマの共同保有・共同利用、(財)交通工学研究会、二〇〇一年三月
- 7) 自動車共同利用(カーシェアリング)社会実験報告書、交通エコロジ・モビリティ財団、二〇〇二年三月
- 8) 岡並木...『魅る「都市のスリッパ」公共レンタカーの挫折と復活」、モビリティ文化出版、一九九八年五月

平成一五年通常国会提出法案

(道路関係)の概要

道路局路政課

一 はじめに

平成一五年通常国会において、今後の道路整備の大きな方向付けを行う次の四本の法案が提出される。いずれも二月四日に閣議決定され、本通常国会において早期の成立が望まれる。

二 「社会資本整備重点計画法」及び「社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」について

従来、社会資本整備に関する長期計画はそれぞれの分野ごとに定められていたが、予算配分の硬直性、事業間の連携の不十分さなどの弊害が指摘されてきた。このような批判を踏まえ、「社会資本整備重点計画法」は、平成一四年度及び一五年

度に終期を迎える九本の長期計画を一本化し、連携を強化するとともに、政策目標（アウトカム）レベルで重点化を行い、社会資本の重点的、効率的な整備を推進することを目標に、新たな長期計画を定めるものである。

これに伴い、港湾、都市公園、下水道の緊急措置法は廃止され、治山治水緊急措置法から治水に係る規定が削除されるとともに、道路関係の緊急措置法についても次のような改正がなされる（「社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」）。

(1) 道路整備緊急措置法

- ① 法律名を「道路整備費の財源等の特例に関する法律」に改正。
- ② 社会資本整備重点計画への一本化に伴

い、道路整備五箇年計画を廃止。

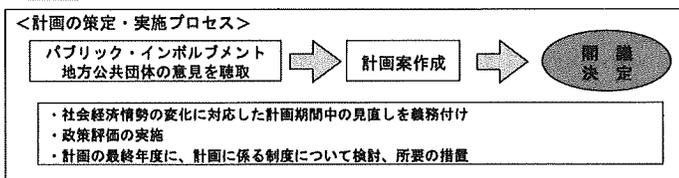
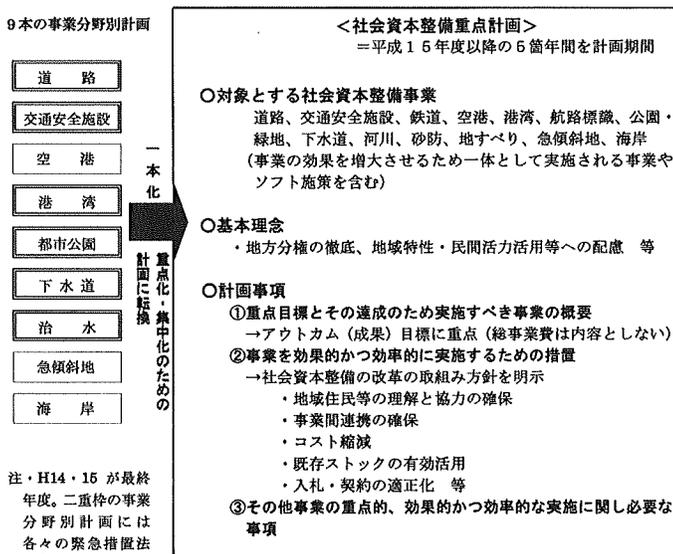
- ③ 揮発油税等の充当、国の負担割合の特例等の措置を平成一五年度以降の五箇年間に延長。
- ④ 社会資本整備重点計画に即して、揮発油税等を充当して行う五箇年間の道路の整備に関する事業の量を閣議決定。

- ⑤ 揮発油税等の充当対象として、道路整備に密接に関連する環境対策事業等を追加。

(2) 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法

- ① 法律名を「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」に改正。
- ② 補助等を行う道路の指定、社会資本整備重点計画に即した実施計画の策定、補助特

例など警察庁と国土交通省が連携した重点的な事業実施の仕組みを措置。



三 「本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成一五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律」及び「高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律」について

これら二法案は、道路関係四公団の民営化に関する当面の措置として平成一四年一二月一二日の政府・与党協議会申し合わせにおいて決定された事項について、予算関連法案として措置するものである。

(1) 本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成一五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律

本州四国連絡橋公団の財務状況にかんがみその債務の負担の軽減を図るため、政府は、本州四国連絡橋公団の債務のうち、政令で定める長期借入金及び本州四国連絡橋債券に係る債務を一般会計において承継すること等を規定するものである。具体的な承継債務は政令で定めることとされているが、約一・三兆円の債務が一般会計に承継され、自動車重量税の一部をその返済に充てることとされている。

(2) 高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律

日本道路公団に代わる新会社による整備の補完措置として、必要な高速道路を建設するため、国と地方の費用負担による新たな直轄事業を導入するものである。具体的な負担割合は政令で定めることとされているが、高速自動車国道の新設、改築に係る国の負担割合は三／四（北海道においては八・五／一〇、沖縄においては九・五／一〇）が想定されている。

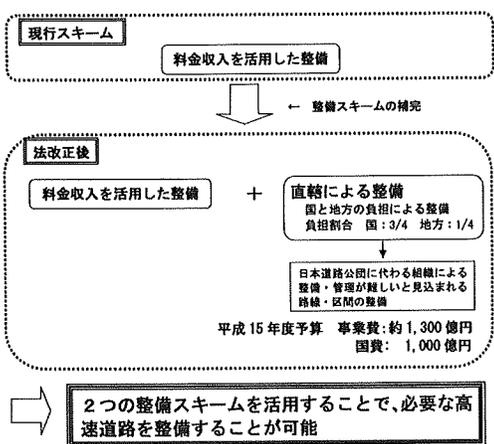
平成14年12月12日(木)「道路関係四公団の民営化について」 政府・与党申し合わせ (抄)

2. 平成 15 年度予算に関連する事項

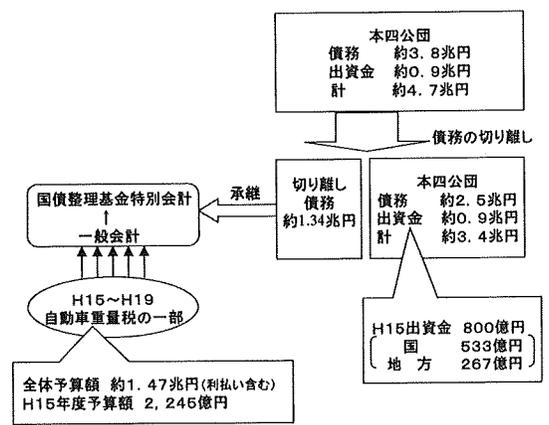
① 本州四国連絡橋公団の債務処理等
有利子債務の一部(約 1.3 兆円)を切り離し、国の道路特定財源により早期に処理するとともに、国及び地方による出資の期間を平成 34 年度まで 10 年間延長することにより、将来における国民負担の膨張を避けるとともに、現行料金の引上げを前提とせず本四架橋としての自立的経営を可能なものとする。(後略)

② 新直轄方式の導入
新会社による整備の補完措置として、必要な高速道路を建設するため、国と地方の負担(国：地方＝3：1)による新たな直轄事業を導入する。また、これに伴い新たに必要となる地方負担を考慮して、国から地方へ税源移譲を行う。

③ この直轄による整備は、できる限り少ない財政負担で高速道路ネットワークを整備する観点から、1. ①のコスト縮減や新会社による投資可能額を踏まえ、約3兆円を現時点での目安とし、今後の交通需要、金利動向等を踏まえ、必要に応じ見直すものとする。また、対象とする路線は、料金収入により管理費を賄えない路線など、新会社による整備・管理が難しいと見込まれる路線・区間とする。



法改正後の高速自動車国道の整備スキーム



本州四国連絡橋公団債務の処理スキーム

○ 道路整備緊急措置法(昭和三十三年法律第三十四号)(抄)

改正案

道路整備費の財源等の特例に関する法律

第一条 この法律は、道路(道路法(昭和二十七年法律第八十号)による道路をいう。以下同じ。)の交通安全の確保とその円滑化を図るとともに、生活環境の改善に資するとともに、生活環境の改善に資し、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において、道路整備費とは、高速自動車国道及び一般国道並びに政令で定める都道府県その他の道路の新設、改良、維持及び修繕に関する事業(これら道路に關連する関係別項事業その他の政令で定める事業を含む。以下「道路の整備に關する事業」という。)の実施に要する金が充てられる額をいう。

(道路整備費の財源)

第三条 政府は、平成十五年以降五年間は、毎年度、次に掲げる額の合計額(当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の全額及び石油ガス税の収入額の二分之一に相当する金額の全額(以下「揮発油税等の収入額」という。))が同年度の揮発油税の収入額の全額及び石油ガス税の収入額の二分之一に相当する金額の合計額(以下「揮発油税等の収入額」という。))を超過するときは、第一号に掲げる額を当該年度の揮発油税等の収入額の二分之一に相当する金額を道路整備費の財源として充てなければならない。

○ 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法(昭和四十一年法律第四十五号)(抄)

改正案

交通安全施設等整備事業の推進に関する法律

第一条 この法律は、道路(道路法(昭和二十七年法律第八十号)による道路をいう。以下同じ。)を緊急かつ計画的に整備することにより、道路交通安全の確保とその円滑化を図るとともに、生活環境の改善に資し、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において、交通安全施設等整備事業とは、高速自動車国道及び一般国道並びに政令で定める都道府県その他の道路の新設、改良、維持及び修繕に関する事業(これら道路に關連する関係別項事業その他の政令で定める事業を含む。以下「道路の整備に關する事業」という。)の実施に要する金が充てられる額をいう。

(特定交通安全施設等整備事業の指定)

第三条 国家公安委員会及び国土交通大臣は、道路における交通事故の発生状況、交通事業者その他の事情を考慮して内閣府令、国土交通省令で定める基準に従い、特に交通安全を確保する必要があると認められる道路を、交通安全施設等整備事業として指定する費用の全部又は一部を国が負担し、又は補助するもの(以下「特定交通安全施設等整備事業」という。)を実施すべき道路として指定するものとする。

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法

第一条 市町村交通安全施設等整備事業に関する計画の案(市町村交通安全施設等整備事業に関する市町村交通安全施設等整備事業の案)は、協議により、国家公安委員会及び国土交通大臣が定める基準に従い、緊急に交通安全を確保する必要があると認められる市町村道路(建設大臣が道路管理者である市町村道路を除く。)について、平成八年以降七年間において実施し、財政構造改革の推進に関する特別措置法(平成九年法律第九号)の施行の日から起算して一月を経過した日までに、都道府県公安委員会及び道路管理者である都道府県に提出しなければならない。

(特定交通安全施設等整備事業七箇年計画)

第二条 都道府県公安委員会及び道路管理者(市町村道路の道路管理者がある市町村を除く。)は、協議により、前条に規定する基準に従い、緊急に交通安全を確保する必要があると認められる一般国道、都道府県道及び建設大臣が道路管理者である市町村道路について、平成八年以降七年間において実施し、交通安全施設等整備事業に関する計画の案を作成し、当該計画の案と同条の規定により提出された市町村の交通安全施設等整備事業に関する計画の案とを調整して、特定交通安全施設等整備事業に関する総合的な計画(以下「特定交通安全施設等整備事業七箇年計画」という。)を作成し、財政構造改革の推進に関する特別措置法の施行の日から起算して二月を経過した日までに、当該計画を国家公安委員会及び建設大臣に提出しなければならない。

(特定交通安全施設等整備事業七箇年計画)

第三条 国家公安委員会及び国土交通大臣は、道路における交通事故の発生状況、交通事業者その他の事情を考慮して内閣府令、国土交通省令で定める基準に従い、緊急に交通安全を確保する必要があると認められる道路を、平成八年以降七年間において交通安全施設等整備事業としてこれに要する費用の全部又は一部を国が負担し、又は補助するもの(以下「特定交通安全施設等整備事業」という。)を実施すべき道路として指定するものとする。

61 前項の規定は、特定交通安全施設等整備事業七箇年計画の変更について準用する。この場合において、第一項、第二項及び前項中「建設大臣」とあるのは、「国土交通大臣」と読み替へるものとする。

(特定交通安全施設等整備事業の実施計画)

第八條 都道府県公安委員会及び道路管理者は、特定交通安全施設等整備事業七箇年計画に即して、総務省令で定めるところにより、協議により特定交通安全施設等整備事業の実施計画を作成し、それぞれ国家公安委員会又は建設大臣に提出しなければならない。

第九條 都道府県公安委員会及び道路管理者は、前条第一項の実施計画に即して、特定交通安全施設等整備事業を実施しなければならない。

第十條 都道府県公安委員会及び道路管理者は、国土交通大臣である道路管理者を除くは、総合交通安全施設等整備事業七箇年計画に即して、地方単独交通安全施設等整備事業（以下「単独整備事業」といふ。）を実施しなければならない。

11 前項の規定は、実施計画の変更について準用する。

12 効果的に交通事故の懸念、交通及び道路の状態等を考慮して、効果的に交通事故を防止することができると認めなければならない。

13 前項の規定は、実施計画の変更について準用する。

(特定交通安全施設等整備事業の実施)

第九條 都道府県公安委員会及び道路管理者は、前条第一項の実施計画に即して、特定交通安全施設等整備事業を実施しなければならない。

第十條 都道府県公安委員会及び道路管理者は、国土交通大臣である道路管理者を除くは、総合交通安全施設等整備事業七箇年計画に即して、地方単独交通安全施設等整備事業（以下「単独整備事業」といふ。）を実施しなければならない。

○ 高速自動車国道法（昭和三十三年法律第七十九号）（抄）

改正案	現行
<p>(費用の負担)</p> <p>第二十条 高速自動車国道の管理に要する費用は、この法律及び他の法律に特別の規定がある場合を除くは、国がその四の三以上で政令で定める割合を、都道府県（地方自治法第二百五十二條の十九第一項の指定都市の区域内における高速自動車国道にあつては、当該指定都市。以下この章において同じ。）がその余の割合を負担する。</p> <p>21 前項の規定により都道府県が負担すべき高速自動車国道の管理に要する費用は、政令で定めるところにより、国庫に納付しなければならない。</p>	<p>(費用の負担)</p> <p>第二十条 高速自動車国道の管理に要する費用は、この法律及び他の法律に特別の規定がある場合を除くは、国の負担とする。</p> <p>21 国は、高速自動車国道の存する都道府県が若し利益を受ける場合においては、別に法律で定めるところにより、当該高速自動車国道の管理に要する費用の一部を当該都道府県に負担させるものとする。</p>

本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律

(趣旨)

第一条 この法律は、本州四国連絡橋公団（以下「公団」といふ。）の危機的な財務状況にかんがみ、公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき措置として、政府による公団の債務の承継に関する特別措置について定めるものとする。

(一般会計による債務の承継)

第二条 政府は、この法律の施行の時に、その時における次に掲げる公団の債務で政令で定めるものを、一般会計において承継する。

一 長期借入金に係る債務及び当該債務に係る利息（この法律の施行の日（以下「施行日」といふ。）以前に発生している利息のうち、施行日以後に支払われることとされているものに限る。）に係る債務

二 本州四国連絡橋債券に係る債務（施行日前に支払期が到来した利息に係るものを除く。）

2 前項の政令で定める債務は、公団が、当該債務の負担の軽減により、その余の債務を著実に減少させることができるように定めるものとする。

(国債に関する法律の適用等)

第三条 前条の規定により政府が承継する債務に係る本州四国連絡橋債券については、国債整理基金特別会計法（明治三十九年法律第六号。第二條第二項を除く。）、国債に関する法律（明治三十九年法律第三十四号。第六條及び第八條を除く。）、その他の法令中国債に関する規定を適用し、本州四国連絡橋公団法（昭和四十五年法律第八十一号。第三十八條（第四項及び第五項を除く。）、の規定は、適用しない。

2 前項に規定する本州四国連絡橋債券であつて前条の規定による承継の際現に杜債等登録法（昭和十七年法律第十一号）の規定による登録を受けているものについては、当該承継の時に、当該登録に係る登録機関は、当該登録の抹消を行うとともに、当該登録を受けている事項を日本銀行に通知するものとする。

3 日本銀行は、前項の通知を受けたときは、当該通知を受けた事項の登録を行うものとする。

4 前項の規定による登録は、国債に関する法律の規定による登録とみなす。

5 第一項に規定する本州四国連絡橋債券については、前条の規定による承継の日以後二週間、国債の登録（相続、遺贈、合併、強制執行その他これらに準ずる事由による移転の登録を除く。）を請求することができない。国債の登録の除却についても、同様とする。

附則

この法律は、公布の日から起算して二月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

バス停留所に設置される上屋に対する

広告物の添加に係る道路占用の取扱いについて

道路局路政課道路利用調整室

一 はじめに

従来、指定区間内の国道については、通行の安全確保等の観点から、上屋に対する壁面の設置及び広告物の添加を認めてこなかったところであるが、近年、「高齢者、身体障害者等の交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成一二年法律第六八号、いわゆるバリアフリー法）の制定・施行をはじめとする、バリアフリーに関する議論や関心の高まりを受け、この観点を踏まえた道路環境の整備が求められている。こうした中で、高齢者等による利用が多く想定される公共交通機関であるバスに関しても、これをとりまく道路環境の整備に配慮する必要があるものと考えられたところである。

高齢者等によるバスを利用した移動円滑化の観点からは、上屋の新たな整備が望ましいところであり、加えて、バスが高齢者等を含む大量の市民を廉価な料金で輸送する性格を有していることにかんがみれば、バス停留場は、多くの市民が利用する待合い施設として、一定の壁面等によって風雨や排気等を遮断することを始め、多様な機能の発揮が期待されているものと考えることができ。

そこで、バスを利用する一般市民の待合い時における快適性の向上に資するものとするため、一定の要件の下、バス停留所に設置される上屋に風雨等を遮る壁面の設置を認めることとし、さらに、上屋の新規整備を促進するため、一定の要件の下でバス停留所に設置される上屋に対する広告板の

添加（及び広告物の表示）を認めることにした。これを実施するため、今般、

○ バス停留所の上屋への壁面の設置を認めるよう、上屋等に関する現行の通達を改正（「ベンチ及び上屋の道路占用の取扱いについて」の一部改正について）平成一五年一月三十一日付け国道利第二二号）、

○ 路上広告物の道路占用は、これまで、添加看板、突出看板、立看板等の設置に関する一般的な基準を設け、厳正に運用してきたところであるが、広告板を添加した上屋の取扱いに関する新たな通達を発出し、その基準を明確化（バス停留所に設置される上屋に対する広告物の添加に係る道路占用の取扱いについて）平成一五年一月三十一日付け国道利第二

四、二六号)。

の措置を行ったところである。

以下、この措置の内容について紹介することとする。

二 「ベンチ及び上屋の道路占用の取扱いについて」の一部改正について（平成一五年一月三十一日付け国道利第二二二号）の内容

従来、バス停留所に設置される上屋に対する壁面の設置については、歩行者の安全な通行空間の確保の観点から、原則として認めないものとして取り扱ってきたところであるが、一般に、壁面には風雨を遮ること等によりバス利用者の待合い時における快適性の向上に資する効用が認められるほか、バスが市民を大量かつ廉価な料金で輸送する公共交通機関としての性格を有することにかんがみれば、バス停留所には多くの市民が利用する待合施設として多様な機能が期待されているものと考えられるところであることは、前記一において、述べたとおりである。

そこで、バス停留所に設置される上屋における壁面の設置を一定の要件の下で認めることとし、「ベンチ及び上屋の道路占用の取扱いについて」（平成六年六月三〇日付け建設省道政発第三二二号、以下「二三号通達」）の一部を下記のとおり改正

することとした。その内容は、次のとおりである。

1 上屋の設置場所

バリアフリー法等の趣旨にかんがみ、上屋の設置場所については、次に掲げる場所とするものとした。

- ① 上屋を設置した後、歩道（自転車歩行者道及び自転車歩行者専用道路を含む。以下同じ。）の幅員から路上施設及び占用物件の幅員を減じた幅員（以下「有効幅員」という。）が原則として二m以上（自転車歩行者道にあっては、三m以上、自転車歩行者専用道路にあっては、四m以上）確保できる歩道（ただし、歩行者の交通量が多い場所にあつては、三・五m以上（自転車歩行者道にあつては、四m以上）確保できる歩道）。
- ② 設置する上屋が壁面を有する場合、交差点の附近、沿道からの出入りがある場所等、運転者の視界を妨げることのない場所。
- ③ 近傍に視覚障害者誘導用ブロック（当該上屋へ誘導するために設置されたものを除く。）が設置されている場合には、視覚障害者の上屋への衝突等を防止する観点から、当該ブロックとの間に十分な間隔を確保できる場所。

2 上屋の構造等

壁面を有する上屋を設置するに当たり、上屋の構造等の基準として、次の内容を追加している。

- ① 設置する上屋が壁面を有する場合には、道路管理上支障のないものに限ることとし、かつ、次の各号に掲げるところによること。
 - 一 壁面の幅及び高さは、上屋の幅及び高さを超えないものであること。
 - 二 壁面の面数は、三面以内であること。
 - 三 壁面の材質は、透明なものであること。
 - 四 上屋が設置される道路の状況を勘案し、必要に応じて上屋内に照明設備を設けること。
- ② 上屋には、装飾のための電気設備を設置しないこと。
- ③ 上屋には、別に定める場合を除き、広告物等の添加又は塗装をしないこと。

3 上屋の占用主体及び管理等

上屋の管理（ゴミ箱を設置する場合は、その管理を含む。）については、占用者からあらかじめ管理規定等を徴し、その管理に万全を期するよう指導することとしているが、特に、上屋が壁面を有する構造である場合には、壁面へのはり紙及び落書き、路面の塵芥の除去等について、道路の美観を確保することから、管理規定等の

内容が十分なものであることを確認することにして
いる。また、占用許可に当たっては、占用の許
可を行うに際しての一般的な条件のほかに、占用
物件を常時良好に維持管理するべき旨の条件を附
することとした。

4 その他

その他、上屋の占用許可について、次の内容を
追加している。

① ベンチ、ゴミ箱等が、上屋の目的に付随す
る物件と認められ、かつ、その構造が上屋と
構造上一体不可分であつて一般的な方法では
分離できない構造であると認められる場合に
は、これらを上屋と併せて一の占用物件とし
て取り扱うことができるものとした。

② 既設の占用物件である上屋に壁面を設置す
る場合には、道路法第三二条第三項の規定に
より取り扱うことにした。

三 バス停留所に設置される上屋に対す る広告物の添加に係る道路占用の取扱 いについて(平成一五年一月三十一日付け 国道利第二四、二六号)の内容について

これまで、バス停留所に設置される上屋に対す
る広告物の添加については、信号機及び道路標識
の効用を妨げること等によって道路交通の安全を

阻害するおそれがあることにかんがみ、良好な道
路環境の確保の観点から、抑制的に取り扱ってき
たところである。

しかしながら、バスが市民を大量にかつ低廉な
料金で輸送する公共交通機関としての性格を有す
ることにかんがみれば、バス利用者たる市民の日
常生活における利便性の向上を図る観点から、バ
ス停留所における待合施設としての上屋の整備が
推進されることは、公益上も望ましいものである
と認められ、また、高齢者、身体障害者等の公共
交通機関を利用した移動の円滑化の観点からも、
上屋が整備されていくことが望ましいことと考へ
られる。

そこで、バス停留所における上屋の新たな整備
の促進及び適切な維持管理に資するものとするた
め、今後、広告料収入を上屋の整備及び維持管理
に必要な費用に充当させるとの枠組みの下、バス
停留所における広告板を有する構造の上屋を、新
規かつ一体的に整備する形態のものを一定の要件
の下で認めることとし、その取扱いに必要な事項
を「バス停留所に設置される上屋に対する広告物
の添加に係る道路占用の取扱いについて」(平成
一五年一月三十一日付け国道利第二四及び二六号、
以下、「二四号通達」及び「二六号通達」)を发出
し、定めることとした。

1 占用の許可の基本的な手続

バス停留所に広告板を有する構造の上屋を設置
しようとする場合には、占用許可手続に当たつて、
当該物件の各部分の効用にかんがみ、上屋(壁面
が設置されている場合は、壁面を含む。以下同じ。
と、当該上屋に添加される広告板(以下「添加広
告板」という。)に分けて取り扱うこととした。

その基本的な手続は、次のとおりである。

① 上屋

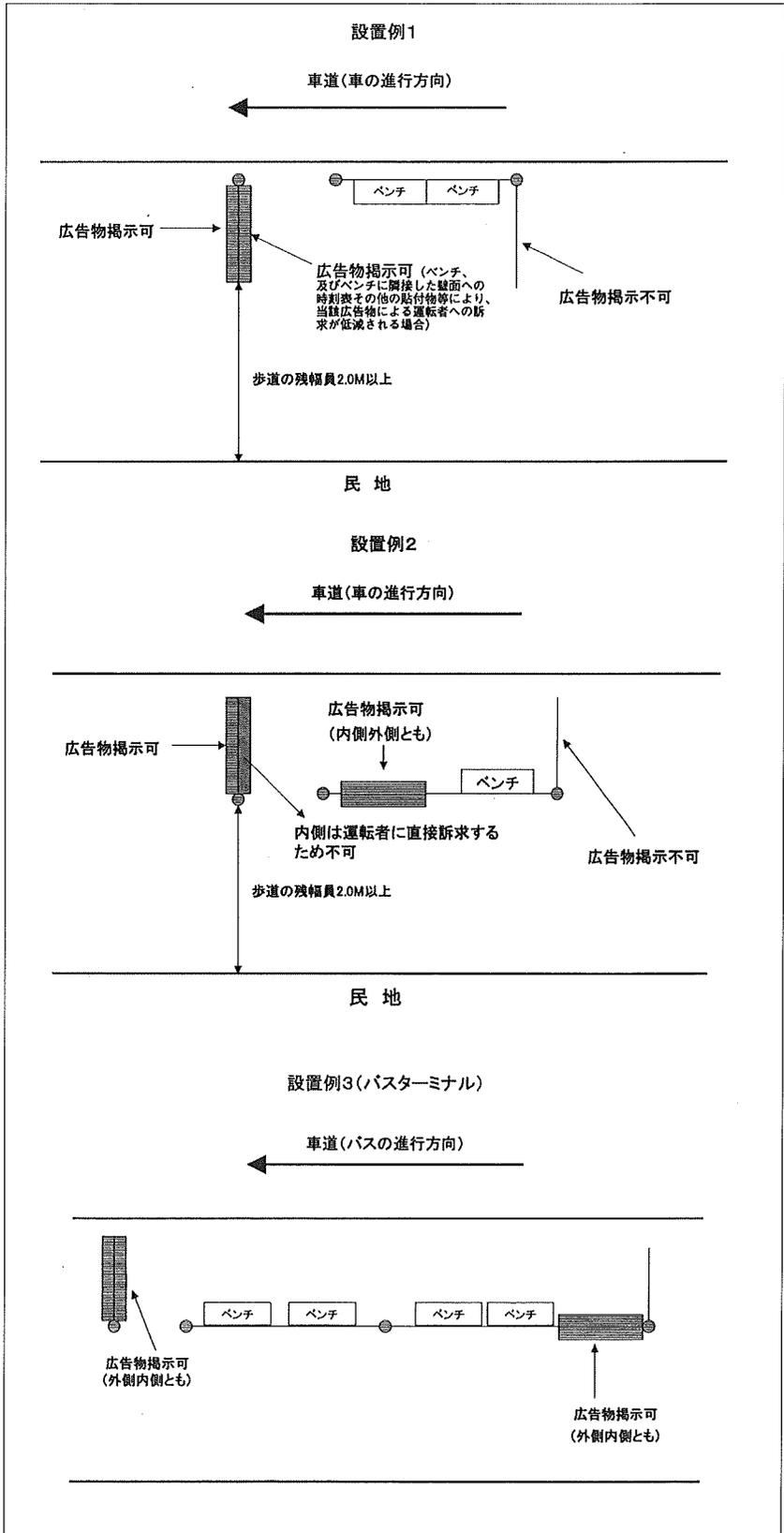
バス事業者が、新規の占用許可申請を行う。

② 添加広告板

添加広告板については、道路法第四一条の
趣旨を踏まえて、上屋とは独立の物件とみな
し、添加広告板を用いて広告事業を行おうと
する者(以下「広告事業者」という。)が、
新規の占用許可申請を行う。なお、上屋に設
置される壁面のうち、その全面が広告板とし
て使用される構造であるものについては、そ
の広告板としての効用にかんがみ、これを添
加広告板として取り扱うものとする。

③ 手続上の留意点

前記①及び②の手続に当たっては、道路管
理者への申請は、同時に行うものとする。



別図

2 物件の設置場所及び構造等に係る占用許可基準

準

前記1の取扱いを行う場合においては、物件の設置場所及び構造等に係る許可基準は、次に掲げるところとしている。

① 上屋の設置場所及び構造等については、三

二号通達II2及び3に掲げる基準を適用する。なお、このうち三二号通達II3(7)については、本通知の基準によるものとする。

② 添加広告板の設置場所及び構造等については、次に掲げるところによるものとしている。

なお、具体的添加広告板の添加場所及び広告

物の表示方向については、別図を参考とされたい。

一 添加広告板の添加場所は、上屋の壁面(添加広告板が壁面の効用を兼ねる場合は、壁面に相当する位置。以下「壁面等」という。)のうち、車道から上屋に正対して正

面の車道側及び左側の壁面等以外のものと
し、添加広告板を用いて掲示される広告物
は、明らかに運転者に対する訴求の対象と
なるものではないこと。ただし、駅前広場
等の鳥式乗降場における場合については、
この限りでない。

二 添加広告板の幅及び高さは、上屋の幅及
び高さの範囲内のものであること。

三 添加広告板の材質及び形状は、相当強度
の風雨、地震等に耐える堅固なもので、倒
壊、落下、はく離、老朽、汚損等により美
観を損い、又は公衆に危険を与えるおそれ
のないものであること。

四 添加広告板の構造は、広告物の更新作業
に際して、交通に支障を及ぼすおそれのあ
るものではないこと。

五 添加広告板は、内照式とすることができ
る。ただし、周囲の環境との調和を著しく
損なうおそれがあると認められる場合は、
この限りでない。

六 添加広告板を用いて掲示する広告物の表
示面積は、一面につき 2.0m^2 以内であること。

七 広告物の掲示面は、表裏二面に表示する
場合を含めて、全体で二面以内であること。

ただし、三面以上の掲示面を設けても、車
両または歩行者の通行の状況等により、当

該広告物が、運転者に対する直接の訴求の
対象とならないことが明らかであると認め
られる場合には、この限りでない。

八 広告物の掲示により生ずる死角からの飛
び出しによる事故を回避する観点から、必
要と認められる安全策が講じられるもので
あること。

特に、車道から上屋に正対して右側の壁
面等に添加される添加広告板については、
当該添加広告板の最下部と路面との間に適
当な間隔を確保すること。ただし、当該上
屋の外側における防護策等の設置その他の
手段により十分な安全策が講じられている
ものと認められる場合は、この限りでない。

3 物件の管理に係る占用許可基準

上屋及び添加広告板の管理に当たっては、前記
二・三に述べたように、道路の美観を確保する観
点を踏まえた内容の管理協定等を徴して、その管
理に万全を期するよう指導することとし、次に掲
げる事項については、バス事業者と広告事業者と
の間で合意があることを、両者間の契約書等によ
り確認することとしている。

が有すること。

② 添加広告板を用いた広告事業により広告事
業者が得る収入が、上屋の整備及び維持管理
に要する費用の原資に充当されること。

③ 上屋及び添加広告板の設置及び管理に起因
して道路管理に支障が生じたときは、それぞ
れの占用者であるバス事業者又は広告事業者
が、その支障の原因関係に応じて道路管理者
に責任を負うこと。また、この場合における
各事業者と道路管理者との間及び両事業者の
相互間の連絡通報関係並びに各事業者におけ
る責任の所在が明確であること。

④ 道路管理者が上屋の占用主体たるバス事業
者に対し、監督処分等により上屋の移設、撤
去等を命ずる場合には、当該上屋及びこれに
添加される添加広告板の所有権を有する広告
事業者においても、添加広告板の移設、撤去
等を含めてこれに應じる用意があること。

⑤ 上屋の占用を廃止するときは、当該上屋に
添加されている添加広告板も占用を廃止する
こと。

⑥ 添加広告板の占用を廃止する場合におけ
る、上屋の存置の可否及び権利関係について、
バス事業者と広告事業者との協議等により妥
当な取扱いが定められること。

① 上屋を使用する権利は、添加広告板が添加
されている間においては、当該上屋の設置時
における費用負担関係を問わず、バス事業者

4 許可申請書の添付書類

バス事業者と広告事業者が、道路占用の申請をするに当たり、その許可申請書には、占用の許可の申請の際に通常徴する書面のほか、前記2及び3に掲げる基準に適合するか否かを判断するための書面を添付させることとしている。

5 占用許可条件

道路管理者が道路占用の許可をする場合には、許可を行うに際しての一般的な条件のほか、次の条件を附すこととしている。

① 上屋及び添加広告板の設置、管理及び運用等に係る当事者間の契約のうち、道路管理に影響を及ぼす内容の変更をしようとするときは、道路管理者に届け出ること。

② 事故時における連絡通報体制及び管理に係る事項を変更しようとするときは、道路管理者に届け出ること。

③ さらに、広告事業者に対する添加広告板の占用許可に当たっては、当該添加広告板を用いて掲示する広告物の取扱いに関して、次の各号に掲げる事項を、占用許可条件として附すこと。

一 広告物の色彩等は、信号機又は道路標識に類似し、又はこれらの効用を妨げるようなものであってはならない。

二 広告物は、反射材料式であってはならない。

三 広告物の表示内容は、公序良俗に反するものではないこと。

四 広告物は、屋外広告物条例の許可を受けたいものであること。

6 その他

その他留意事項については、次のとおりとしている。

① 添加広告板の占用許可を与えるに際しては、この基準によるほか、道路交通法、屋外広告物法及び屋外広告物条例の許可基準を併せて勘案し、かつ、屋外広告物関係機関と緊密な連絡をとって公正な処理を行うよう努めることが必要である

② 本通達に基づく広告物の取扱いについては、「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五二二号）は、適用しないこととした。

③ 占用料の取扱いについては、

ア 上屋部分の占用料の取扱いについては、「ベンチ及び上屋の道路占用料の取扱いについて」（平成六年七月一九日建設省道政発第三七号）記2①を適用する。

イ 添加広告板の占用料は、広告事業者から

徴収するが、その取扱いに当たり、一の添加広告板の表裏二面に広告物を表示しているものの占用料については、「占用料徴収事務の取扱いについて」（平成八年一月二

六日建設省道政発第三号、第三号の二、第三号の三）記1を適用。

なお、二、三の通達による取扱いについては、道路使用許可制度を所管する警察庁交通局とも調整を行っており、同庁も、当該取扱いに関する事項を定めた通達を各都道府県警察に対して発出している。

四 おわりに

バス停留所の上屋に設ける壁面や広告板を有する上屋の道路占用許可に関する取扱いについて、概説したが、これらの考え方を踏まえて、道路管理者、関係事業者、所轄警察署、関係自治体等との十分な連絡調整の下で、高齢者等の移動円滑化や美観の確保にも配慮したバス停留所の上屋の整備が促進されることを期待したい。

震災遺族訴訟第一審判決について

(平成一五年一月二八日 神戸地方裁判所尼崎支部)

阪神高速道路公団総務部総務課

〈はじめに〉

本訴訟は、平成七年一月一七日に発生した兵庫県南部地震(淡路島北端を震源地とするマグニチュード七・三の内陸直下型地震)によって、兵庫県西宮市内の阪神高速道路三号神戸線の橋脚が倒壊した際に、当該道路を走行していた自動車の運転手Aが、橋脚の倒壊に伴う橋桁の落下に巻き込まれて死亡した事故について、遺族であるXが、現場付近に発生した地震動は通常予測可能なものであり、橋脚の倒壊原因は、設計上、施工上、維持・管理上の瑕疵が複合的に作用して発生したものであるとして、阪神高速道路公団に対し、国家賠償法二条一項に基づく損害賠償を求めた事案である。

本訴訟の第一審判決が平成九年一月の提訴以

来、六年余の審理を経て、平成一五年一月二八日、神戸地方裁判所尼崎支部において言い渡された。

本判決は、橋脚の倒壊原因は、設計震度を上回る地震力を受けたためであると推認するのが相当であるとし、倒壊した橋脚には、設計上、施工上、維持・管理上の瑕疵は認められないとして、原告の請求を棄却した。本稿では、本判決の概要等を紹介する。

(なお、原告は平成一五年二月六日に控訴した。)

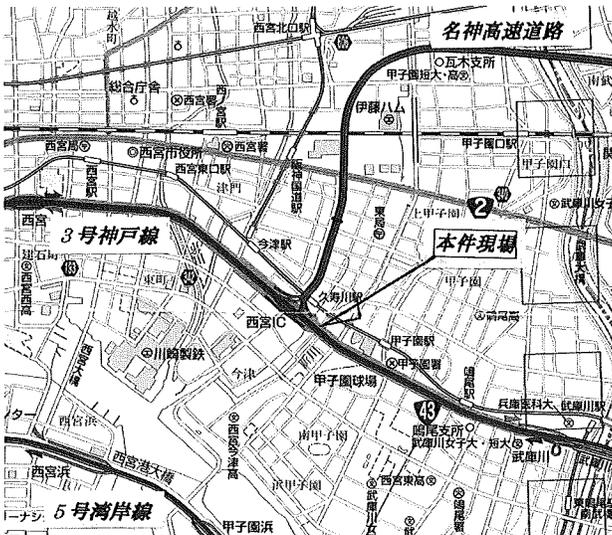
〈訴訟の概要〉

一 訴訟の経緯

(1) 事件名 神戸地方裁判所尼崎支部

平成九年(ワ)第三〇号

損害賠償請求事件



位置図(本件橋脚の倒壊現場)

- (2) 提訴年月日 平成九年一月一六日
- (3) 原告 X (故Aの母)
- (4) 被告 阪神高速道路公団
- (5) 請求の内容 被告は原告に対し、Aの死亡に伴う損害賠償金九、二〇〇余万円(遅延利息を含まず)を支払え。

〈判決の概要〉

一 主文

- (1) 原告の請求を棄却する。
- (2) 訴訟費用は原告の負担とする。

二 判断

- (1) 施工上の瑕疵の有無
- ① 直接資料による判断

倒壊後の本件橋脚から採取した材料についての強度試験結果や本件橋脚を撤去する際の実測結果から、本件橋脚のコンクリート、主鉄筋、帯鉄筋はいずれも必要な強度を充たしており、施工についても基準どおりであったことが判明している。

なお、被告による施工管理については、規定上は、コンクリート標準示方書や被告共通仕様書により厳密な管理手順が取られることになっているが、実際にそれが完璧になされてきたかという点については原告の指摘もむ

げに排斥できないものと考えられる。けだし、山陽新幹線や三号神戸線の他の橋脚等では、施工の不手際が見過ごされてきたとしか考えられない事実が認められ、簡単には片付けられない問題だからである。しかしながら、そのような間接事実だけでは、前記判断を覆して本件橋脚の施工に瑕疵があったと推定することはできない。

② 現場付近の地震動

本件地震当時の震度階は、家屋の倒壊率等から認定するものであったので、地震工学上、地震動の威力が構造物に及ぼす影響を判断する際の指標とすることは困難である。一方、最大加速度(ガル)は、地震動の威力が構造物に及ぼす影響を定量的に把握することが可能であり、地震工学上も重要な指標として位置付けられている。

本件橋脚は、関東地震級の地震動である最大地表加速度三〇〇〜四〇〇ガルを想定して耐震設計されていたところ、本件橋脚のみならず、その構造及び固有周期も類似していると推察される周辺の橋脚も相当な損傷を被っていること、本件橋脚から西方に約1kmも離れていない大阪ガス西宮供給所で七九二ガルという大きな加速度が観測されていること、比較的距離の近い東方の港湾技術研究所(尼

崎)でも四七二ガルが観測されていること、学術的に支持されている基盤波補間法による加速度推定では本件現場付近に発生した地震動は五二五ガルであると推定されること、本件現場周辺の建物の被災状況からも相当の加速度の地震動が本件現場付近を襲ったことが十分に窺えること等を総合すると、本件橋脚付近に発生した最大地表加速度は本件橋脚の設計震度を超える五〇〇ガル程度は存在したと推認するのが相当である。

③ 本件橋脚の倒壊のメカニズム

縮小模型による再現実験結果、設計時の資料から計算した構造物の耐力、地震動が構造物に作用する際の曲げモーメントとせん断力という二種類の力の理論等からすると、本件橋脚は、斜めにせん断破壊され、橋脚上部が神戸側に滑り落ちたことにより大阪側の橋桁が落下し、橋脚中間部を下部ひび割れ線に沿って剥ぎ取り、次いで、基部を押しつぶしたものと推定することができるから、原告が主張するように本件橋脚が三つのRC塊に分断されるという大きな破壊をしたことをもって、施工の瑕疵の存在を推認することはできない。

- (2) 設計上、維持・管理上の瑕疵の有無
- ① 既往の地震

橋脚の耐震性に関する管理の合理性を検証するためには、本件地震までに発生した既往の地震についても考察する必要がある。地震の規模という点でマグニチュードに着目すると、本件地震の規模は、既往の内陸直下型地震としては、一〇〇年以上前に発生した濃尾地震を除いて最大級であった。また、被害の程度という点では、京阪神に甚大な被害をもたらした地震としては、一八三〇年の京都地震以来であった。なお、明治時代以降、阪神間に被害を及ぼした地震は、紀伊半島沖を震源とするプレート境界型地震の昭和南海地震だけであるが、その地震においても兵庫県の被害は、死者五〇人程度であった。

② 被告の想定と地震の予測に関する知見

被告は、本件橋脚が準拠した耐震設計基準において、設計水平震度の標準を〇・二としていた。標準は〇・二であるが、地盤による補正値を設けていて〇・二〇〇・二八になっていること、この標準値は国の基準たる示方書とも一致しており、関東地震級の地震を想定しても標準は〇・二になると考えられること等から、被告の想定が甘かったとはいえない。

確かに、本件地震クラスの内陸直下型地震は想定されていなかったが、地震が発生する

場所や規模については、活断層の調査によりある程度の精度で予測可能であるものの、地震が発生する時期については、活断層の平均活動間隔が非常に長いばかりか、活動間隔にばらつきも大きいことから、構造物の設計等の工学的な指針として耐え得るほどの確立した知見があったとは言い難く、既往の内陸直下型地震を見ても、兵庫県南部における地震は少なくとも近年は知られておらず、また、他の地域で発生した内陸直下型地震についても、強震計による観測データが十分に揃っていたわけでもなく、地震の規模についても、桁外れに大きい濃尾地震を除けば最大級のものであったことからすると、被告の予測が甘かったとは断じ得ない。

③ アルカリ骨材反応について

被災後の本件橋脚から採取されたコンクリートコアの強度試験結果や事前の定期点検結果から、アルカリ骨材反応の存在は否定的に見るのが相当である。

④ 鋼板巻き立て工法による補強の欠如

鋼板巻き立て工法を実施していれば、せん断力に対する耐力補強になったことは間違いない。本件橋脚がせん断破壊を契機として三つのRC塊に破壊されたという事情を考慮すると、鋼板巻き立て工法が実施されてい

れば、確実に倒壊を免れ得たとまでは断言できないにしても、倒壊を防止し得た可能性も否定し切れないところである。

しかしながら、大都市圏の市街地における高速道路が、いかに公共性を有するものとはいえ、しかも、橋脚が倒壊すれば、高速道路上や道路下のみならず近隣住民等にも多大な被害を及ぼすことが予想されるものであったとしても、極めて強力かつ広範囲に及ぶ破壊力を持った自然現象である地震に対して無制限の耐力を持たせることは不可能であると言わざるを得ないから、地震に対するその備えるべき人工的な安全性も無制限のものまで要求されるわけではなく、既往の地震等の知見を前提として持つべき水準を画していくほかはない。

地震に対する構造物の耐力に関する研究は、新たな地震の経験のみならず、地震動の性質やその把握、それらが構造物に与える影響、補修方法、材料に関する知見等々、地球物理学や地震工学、建築学等の様々な分野の研究成果を総合して日々進化していくものであり、それに応じて実際の施工の場でも実用化可能なものから順次取り入れられ、基準自体も次々に改定されていくことが不可避であることも前提とされなければならない。新設

構造物については、その段階で新しい基準を

適用していくことが可能で、当然それに従って設計施工されるべきであるが、既設の高速道路の橋脚については、新たな知見や基準が明らかになったからといって、その都度、これと従前の知見や基準を比較し、それまで適正に施工管理されてきたものを即座に瑕疵あるものと評価し、新たな知見や基準に即応できなければ、瑕疵の存在を理由に供用を中止すべきというのは、人間の時間感覚からすれば非常に長いスパンで考えざるを得ないほど発生時期の予測が困難な地震と、これら営造物の果たす社会経済的機能を比較考量すれば、相当とは解し難いし、現実的でもない。そうすると、供用を続けたまま、必要に應じて可能な限り補強していくという方法を取らざるを得ないが、その場合、補強がなされていなかったから直ちに通常有すべき安全性を欠いていたと評価するのは妥当ではなく、新たに得られた知見の内容、知見に対する評価、知見に基づく補修等の技術的可能性、基準の改定の有無、基準の改定の趣旨、それらを総合した当該構造物に対する補修の必要性、緊急性等を考慮して、合理的期間内になすべき補修がなされていたか(その過程にあったか)という観点から通常有すべき安全性を欠くか

を判断するのが相当である。

本件の場合、被告は、既設橋梁の対策委員会を設け海外の知見等にも配慮して研究検討を続けていたこと、通達に従って震災点検を実施しており、その時点での補修の必要性の高い橋脚を選抜していく方法も不適切ではないこと、多数ある橋脚を効率よく管理・保守するためにシステム化するという手法も是認できること、地震を対象とした補修計画について、他の同種公園と同様に五年間を区切りに行っているのも耐震対策の不合理的な遅延とまではいえないこと、本件橋脚は、本件地震時には間に合わなかったものの平成九年までには補強されていた蓋然性があることなどの事情を考慮すると、被告においては、三号神戸線の耐震補強について、供用開始後の知見や基準の内容を十分に考慮しながら、必要性・緊急性の高い橋脚から順番に補修を実施していたその過程において、本件地震が発生したものと見ることができ、鋼板巻き立て工法が実施されていなかった本件橋脚についても通常有すべき安全性を欠いているとはいえない。

〈本判決の特徴〉

本判決は、阪神・淡路大震災による道路構造物

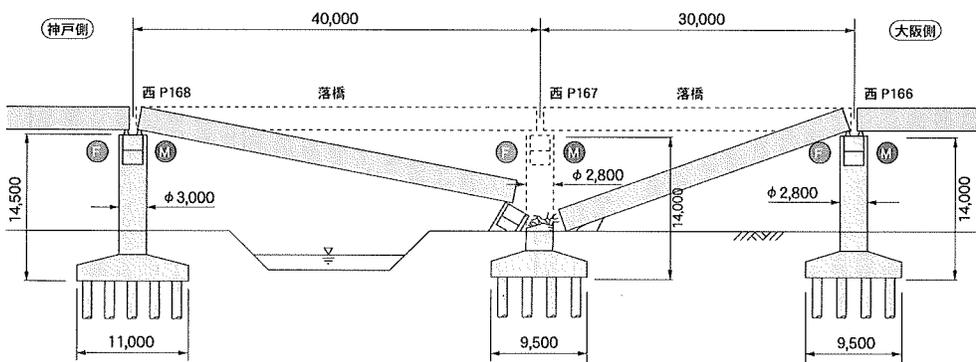
の被災に伴い発生した災害に対し、道路管理者の責任について判断した初めての判決である。

地震は、大雨等と異なり、通行止めを行なうことによって被害を回避することは不可能である。また、地震動の実態の把握や被災のメカニズムを始めとする地震動が構造物に及ぼす影響に関する知見等々、今後の解明を待たなければならない問題が少なくない。

本判決は、地震に対する既設構造物の管理責任について、新たに得られた知見の内容、知見に対する評価、知見に基づく補修等の技術的可能性、基準の改定の有無、基準の改定の趣旨、それらを総合した当該構造物に対する補修の必要性、緊急性等を考慮し、合理的期間内になすべき補修がなされていたかという観点から、通常有すべき安全性を有していたか判断するのを相当とした。



本件橋脚（西P167橋脚）の倒壊現場写真



本件橋脚（西P167橋脚）の被災状況図

被災遺族訴訟の争点における当事者の主張と裁判所の判断

項目	原告の主張	被告の主張	裁判所の判断
設計の瑕疵	<p>公団は耐震設計基準（案）の策定に当たり、想定を地表加速度0.15～0.25Gとしたのに、基準震度を0.25ではなく、0.2に抑えたのは不合理である。</p>	<p>昭和39年道路橋示方書に準拠した昭和43年の公団基準（案）に基づき適正に設計した。地盤の補正係数により0.25まで対応している。</p>	<p>本件橋脚が準拠する耐震設計基準において、公団が想定地震を0.2～0.25と評価しながら、構造物の設計水平震度の標準値を0.2としていたことについては、現実の適用にあたっては地盤による補正値を設けていて0.20～0.28となっていること、0.2の設定でも倒壊には至らないという工学的な判断を加味していると認められること、この標準値は国の基準である示方書とも一致しており、関東地震級の地震を想定しても標準は0.2となると考えられることからすれば、公団の想定が甘かったとはいえない。</p>
施工の瑕疵	<p>本件橋脚内部のコンクリートの約半分がバラバラに壊れており、工事の不正・手抜きがあったことは明らかである。</p> <p>本件橋脚以外の倒壊橋脚では、主鉄筋圧接部が多数破断していることから、本件橋脚にも同様の施工不良が推測される。</p> <p>倒壊した他の橋脚では帯鉄筋の端部にフックを設けコンクリートに定着させるなどされており、本件橋脚にも帯鉄筋の結束不十分が推測される。</p>	<p>国の委員会（兵庫県南部地震道路橋震災対策委員会）の調査報告書により使用部材の強度が基準を充足していたことは明らかである。</p> <p>国の委員会の調査報告書や被災当時の本件橋脚の写真から圧接部の施工が適正であったことは明らかである。</p> <p>国の委員会の調査報告書等により帯鉄筋の施工が適正なことは明らかである。</p>	<p>倒壊後の本件橋脚から採取した材料について強度試験を実施した結果や本件橋脚を撤去する際に寸法等を測定した結果から、コンクリート、主鉄筋、帯鉄筋のいずれについても必要な強度を充たしていたこと、かぶり厚等の施工が基準どおりであったことが判明している。</p> <p>残された資料からは、本件橋脚で多数の圧接部が破断したこと、圧接部が千鳥配置されていなかったことを認めるに足る証拠はない。</p> <p>昭和49年度の示方書では、フックを設けなくても重ね継手によってコンクリート内に十分埋め込んでいれば許容されるものとされているところ、本件橋脚の帯鉄筋は、重ね継手のラップ長を確保したうえで、かぶりコンクリート内に埋め込まれているから、施工当時の基準を満たしていた。</p>
維持・管理の瑕疵	<p>本件橋脚内部のコンクリートがバラバラに砕け散っており、アル骨反応が相当進行していたのは間違いはない。</p> <p>公団は昭和61年頃には主鉄筋段落とし部の補強方法である「鋼板巻立て工法」の有効性を認めながら、本件地震までにわずか数本しか工事を完了しなかった。</p>	<p>日常点検（月1回）と定期点検〔5～7年に1回（最終は平成元年）〕の結果からは、アルカリ骨材反応によるひび割れ等の異常はなかった。</p> <p>国の通達に沿って震災点検と補強工事を適正に実施してきた。</p> <p>本件橋脚については、第11次道路整備五箇年計画の終期である平成9年度末までに補強されたと考えられる。</p>	<p>日常点検と定期点検結果からは異常が発見されなかったこと、被災後の本件橋脚から採取したコンクリートの強度試験結果でも十分な強度を有していたことから、アルカリ骨材反応の存在は否定的に見るのが相当である。</p> <p>鋼板巻立て工法が実施されていれば倒壊を免れ得た可能性も否定しきれないところであるが、補強がなされていなかったから直ちに通常有すべき安全性を欠いていたと評価するのは妥当ではなく、新たに得られた知見の内容、知見に対する評価、知見に基づく補修等の技術的可能性、基準の改定の有無、基準の改定の趣旨、それらを総合した当該構造物に対する補修の必要性、緊急性等を考慮して、合理的期間内になすべき補修がなされていたかという観点から通常有すべき安全性を欠くかを判断するのが相当である。</p> <p>本件橋脚の場合、公団は、通達に従って震災点検を実施しており補修の必要性の高い橋脚を選抜する方法も適切ではないこと、補修計画について他公団と同様に5年間を区切りに行っているのも耐震対策の不合理な遅延とまではいえないこと、平成9年までには補強されていた蓋然性があることなどの事情を考慮すると、知見や基準を十分考慮しながら必要性・緊急性の高い橋脚から順番に補強を実施していた過程において、本件地震が発生したものと見ることができ、通常有すべき安全性を欠いていたとはいえない。</p>

<p>高架道路の「通常有すべき安全性」の水準とは？</p>	<p>高架道路は、その構造上、落下の危険を免れないから、本件道路が「通常有すべき安全性」とは、倒壊しない構造ということであり、倒壊したという結果のみから、本件橋脚が「通常有すべき安全性」を欠いていたことが明らかである（または、欠いていたことが推定される）。</p>	<p>道路橋の地震対策は、国の道路橋示方書と既設道路橋に対する震災点検の取り組みに負うところが大きい。本件地震当時、道路橋示方書のほか、鉄道・建築・外国の道路橋設計基準では、概ね最大地表面加速度300～400ガル、最大縦応答加速度7～1.0Gの地震動が想定されていた。</p>	<p>極めて強力な破壊力を持った自然現象である地震に対して無制限の耐力を持たせることは不可能であるといわざるを得ないから、地震に対して道路が備えるべき安全性も無制限のものまで要求されるわけではなく、既往の地震等の知見を前提として持つべき基準を画していくほかない。</p>
<p>本件地震</p>	<p>兵庫県南部地震は、日本の地震としては歴史的な内陸直下型地震である。兵庫県や神戸市の調査報告書でも、地震による被害が警告されていた。</p>	<p>兵庫県南部地震は、有史以来初めて神戸地域に震源域を持ち、大きな被害をもたらした地震であり、地震計による地震動の観測開始以来、初めて記録が得られた大規模な内陸直下型地震である。断層の存在自体は知られてはいたが、地震規模や発生時期の予測は不可能であった。</p>	<p>本件地震の規模 (M) は、既往の内陸直下型地震としては、100年以上前に発生した濃尾地震を除いて最大級であった。京阪神に甚大な被害をもたらした地震としては、1830年の京都地震以来であった。明治時代以降、阪神間に被害を及ぼした地震は、紀伊半島沖を震源とするプレート境界型地震の昭和南海地震だけであるが、その地震においても兵庫県の被害は死者50人程度の規模であった。活断層の調査により、地震が発生する場所や規模については、ある程度の精度で予測可能であるものの、地震が発生する時期については、活断層の平均繰り返し間隔が長い(1000年ないしそれ以上)ばかりか、繰り返し間隔にばらつきが大きく(通常、数十年から数百年程度の差を伴う)、発生時期の予測は難しい。</p>
<p>本件橋脚付近の地震動</p>	<p>本件橋脚付近の地震動は、周辺の被災状況からみるとせいぜい震度5程度である(国土地理院の被災状況図、本件橋脚の倒壊現場写真、中央開発株式の被災状況調査報告などから)。本件橋脚付近における建物の被災状況の少なさをからすると、本件橋脚がもろくも倒壊していることは際立って異常なことである。</p>	<p>本件橋脚から約300mの大塚ガス西宮供給所の観測記録(最大地表面加速度792ガル)、基礎抜補脚法による地震動強度の推定、地盤の類似する地点 (IR採取) での観測記録、周辺家屋の被災状況 (51件中56件 (7.5%) 倒壊) 等から、本件橋脚付近に発生した地震動は、地表面加速度で500ガルを優に超え、かつ本件橋脚のような長期構造物にひび割れが発生して破壊をはじめた際に該当する固有周期1.0～1.5秒付近において最大縦応答加速度で1,500ガルを超えるという特性を有した地震動であったことが推定される。このような地震動は、当時の各種構造物の設計基準で想定されていた地震動を大きく超えるものである。</p>	<p>本件橋脚付近に発生した最大地表面加速度については、本件橋脚のみならずその構造及び固有周期も類似していることと推察される周辺橋脚も相当な損傷を被っていること、丘間曲地域で600ガルを超えるデータが得られていること、本件橋脚の西側にある大塚ガス西宮供給所で792ガルが観測されていること、東側の円筒でも472ガルが観測されていること、基礎抜補脚法により525ガルと推定されていること、本件橋脚周辺の建物の被災状況からも相当の地震動が本件橋脚付近を襲ったことが十分に窺いえることなどを総合すると、公団の主張する500ガル程度は存在したと推察することができる。</p>
<p>本件橋脚の倒壊メカニズム(倒壊原因)</p>	<p>本件橋脚が大きく破壊し、倒壊に至った理由として考えられる欠陥は、主鉄筋の圧接不良、かぶりコンクリートの不足や帯筋の配置の不備、重ね継ぎ手の不十分、アルカリ骨材反応などによるコンクリートの強度不足などである。</p>	<p>国の委員会の調査報告書のほか、設計の数値解析や模型実験等により、本件橋脚は、設計で想定した以上の大きな地震力を受けたため、相対的に耐力の小さかった上側段落とし部でせん断破壊をきたし、倒壊に至ったと推定される。</p>	<p>本件橋脚の倒壊メカニズムについては、縮小模型実験と設計時のデータを用いた構造物の耐力の計算の結果等を総合すれば、本件橋脚は斜めにせん断破壊され、橋脚上部が神戸側に倒り落ちたことにより大匠側の橋桁が落下し、橋脚中間部を下部のひび割れ線に沿って割き取り、次いで、基礎を押しつぶしたものと推定することができると考えられる。したがって、原告が主張するように3つに分断されるという大きな破壊をしたことをもって、損傷の存在を推察することはできない。</p>

平成15年度「道路ふれあい月間」 推進標語を募集します！

国土交通省では、毎年8月を「道路ふれあい月間」として、道路の正しい利用や道路愛護思想の普及に努めていますが、この行事の一環として、昨年に引き続き、平成15年度「道路ふれあい月間」推進標語を広く一般から募集します。

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

推進標語は「道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。〈みんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用しましょう〉」をテーマに、下記の募集要領により広く募集しますので、奮ってご応募ください。

《 募 集 要 領 》

(1) 応募方法

官製ハガキに標語1点と、氏名、住所、電話番号、性別、年齢、職業〔一般・学生（高校生以下）別〕を記入して郵送してください。

宛先／〒102-0082

東京都千代田区一番町10番6号 一番町野田ビル5階
道路広報センター

平成15年度「道路ふれあい月間」推進標語募集係 あて

なお、インターネットでも募集を受け付けています。ホームページの場所(URL)は
<http://www.architecture.jp/hyougo/> です。

(2) 応募期間

平成15年3月31日（月）まで（当日必着）

(3) 発表方法

「道路ふれあい月間」前に入賞作品が決定次第、本人に直接通知するとともに機関誌等に掲載します。

(4) 賞

最優秀賞 1点

優 秀 賞 一般2点・学生2点

優 良 賞 一般2点・学生2点

(5) 問合せ先

国土交通省道路局道路交通管理課 tel 03-5253-81111（内線：37423）

応募作品は、プロデューサーの残間里江子さん、元オリンピック・バドミントン選手の陣内貴美子さん、放送作家・コラムニストの山田美保子さん、俳優の渡辺文雄さんの審査員によって厳正に審査されます。その結果、最優秀賞1点、優秀賞一般2点・学生2点、及び優良賞一般2点・学生2点が選定され、道路情報板、ポスター、チラシ等で「道路ふれあい月間」の推進に幅広く活用します。

なお、最優秀賞、優秀賞及び優良賞を受賞された方には賞状と盾並びに副賞を贈呈します。

〈 副 賞 〉

* 最優秀賞

DVDプレーヤー

* 優秀賞

デジタルカメラ

* 優良賞

カメラ

◇この機会にあらためて、道路の重要性をみんなで考えてみましょう◇

平成15年度社会実験実施地域の公募について

国土交通省道路局は、地域の方々が発案した道路に関する新しい施策について、場所と期間を限定して試行(実験)し、地域の方々に参加頂きながら、施策を本格導入するか否かの判断材料を得るため、平成15年度の社会実験実施地域を公募します。

●実験内容について

社会実験は以下の要件を満たすことが必要です。

- ① 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も、社会実験時には現行の法令、その他諸制度の範囲内で実験実施が可能なもの。
- ② 単年度で実施できる内容であり、実験終了後3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。
- ③ 実験により得られた成果の公表が可能であること。

また、実験結果を道路行政に活用するため、実験内容や検討項目について、修正をお願いする場合があります。

●申請資格

申請に当たっては、申請時点において国土交通省道路局とともに実施主体として実験を実施することが可能な以下の条件を満たす団体、組織を対象とします。

- ① 地方公共団体等(含む一部事務組合、広域連合)
- ② 施策に関連する地方公共団体とともに実験を実施することが可能な特定非営利活動促進法(NPO法)に基づく団体
- ③ 渋滞対策協議会などの公的な任意団体(ただし、施策に関連する地方公共団体が構成員に含まれること)

●申請期間

平成15年4月1日(火)～平成15年4月25日(金)

●申請方法

所定の申請様式に記入し、申請地域を所轄する国土交通省地方整備局等において実験内容について説明の上、提出してください。

なお、公募要領、申請様式、提出先等詳細は、国土交通省道路局社会実験ホームページをご覧ください。

国土交通省道路局社会実験ホームページ

<http://www.mlit.go.jp/road/demopro/index.htm>

問合せ先：国土交通省道路局地方道・環境課地域道路調整室 課長補佐 遠藤 和重

Tel:03-5253-8111(内線38-272)/03-5253-8498(直通)

道路法令関係Q&A

道路は誰のもの？

（道路空間の立体的利用について）

道路局路政課

冬の乾いたオフィス街を、やや疲れた表情の二人の男が歩いている。

A夫 ああ、たくさん食べた。この界限は昼食をとるにもちよつと歩かなきゃいけないのが面倒だな。それにしても、今日はいいい天気だなあ。

B夫 全くだ。でも、今日がいい天気かどうかが分かるのも、道路のお陰といっても過言ではないんだぜ。

A夫 おい、B夫！ お前どうしたんだ!? 道路局勤務が辛くなって、頭がどうかしちゃったのか!?

B夫 オイオイ、俺はそんなヤワじゃないぜ。いまいかい、A夫、道路には道路区域が設定され、その効果は上下に及ぶから、おいそれと建造物を設置できないようになってるんだ。もし道路がなかったら、このコンクリートジャングルをお天道様を拜むことだってままならなかっただろうよ。

A夫 道路区域の話は聞いたことがあるよ。確か、道路の垂直方向に宇宙の果てから地球の中心まで「道路」が存在すると観念されるんだってね。とすると、道路上空の空間は、道路以外には使えないの？

B夫 道路というのは、一般交通の用に供されるのが本来の姿だから、道路本来の目的を損ねるようなことは当然認められないことになる。何のために道路を造ったのかわからなくなっちゃうから。だから、道路に電柱、下水道管などの工作物を設置する場合は道路管理者の許可（道路法第三十二条第一項）が必要になってるんだ。道路管理者が厳しくチェックしているんだ。

A夫 そりゃそうだろうけど、道路の上下の空間が今まで有効活用されていないという批判もあるんじゃないの？

B夫 ムム・・・、確かに、そういう議論もあるんだ。内閣府に設置された総合規制改革会議が平成一四年一二月に総理に規制改革に関する第

二次答申を提出していて、そこでは「道路空間と建築物の立体的利用を図ることについて検討すべき」とされているんだ。

A夫 やっぱり現行法制度では、道路空間が有効利用されていないと考えている人もいるということだね。聞くところによると、道路法には「立体道路制度」というものがあるらしいじゃないか。それで道路区域を立体的に設定して、道路の上下の空間をもつと有効に活用したらどうだろう？ 例えば、この街の交差点上空にかいレストランを造ることを考えてみると、この辺りには余りレストランがないからすぐ儲かるだろうし、そうするとそこから税収は上がるし、雇用も生まれるだろう。周辺で働く人にとっても、お昼をとる場所の選択肢が増えて、みんなハッピーじゃないのかな？

B夫 ちよつと待ってくれ。立体道路制度というのは、そもそも道路建設を促進するための制度なんだ。地価が高騰した平成元年頃、道路用地を取得することがとても困難になり、必要な道路整備が進まなくなってしまった。立体道路制度はそのときに創設された制度で、要は道路用地を購入しなくても、構造物の一部を道路区域に設定することにより道路を建設することができるようにしたものだ。だから、既に道路がある部分に立体道路制度を適用することはできな

いんだ。

A夫 制度がないなら制度を作ればいいじゃないか。さつき僕がいったようなメリットがあるんだから。

B夫 もしそういう制度があったと仮定しても、そう単純にはいかないよ。例えば、道路というのは緊急時の避難路にもなっているんだ。もし、大地震が起きて、道路上空の構造物が崩壊してしまつたら、道路が閉鎖されて避難できず、被害が拡大するかもしれない。それに、道路にフタをするような構造物があつたら、火事になつたときにハシゴ車が通行できなかつたり、その構造物に放水することができなかつたりと消火活動に支障を来すかもしれない。

A夫 それは、崩壊しないような構造にしるという話だろうし、また、消防の話だって、代替交通路を確保するなどすれば良いんじゃないか？

B夫 まあ、待て。それだけじゃない。道路上空の空間は、さつきもいったように貴重なオープンスペースになっている。だから、その空間は、法的には道路を保有する国・地方公共団体などのものだけど、そこに住む人・働く人など、関係するみんなのものという意識も強いんだ。そこを活用するには、その人たちと十分に話し合いを持ち、納得してもらわないといけないだろうね。

A夫 うーん。確かに、ある日突然、道路の上空に自分の意に添わない構造物が設置されたら、気分が悪いかもしれない。折角の貴重な空間だから、色んな使用法が提案されるだろうし。

B夫 そうだろう？ 道路というのは単に一般交通の用に供すれば足りるものではなく、オープンスペースであることによる公共的役割をも同時に果たしていかなければならないんだ。

A夫 その道路を管理するのが道路局つてことか。さすがB夫、本来的役割のみならず、それによって生ずる公共的役割まで引き受けるなんて、殊勝な心がけだね。

B夫 まあ、その分、色々と口を出させていただけにいるわけだ。

A夫 でも、関係ないところに口出しするのはルール違反だぞ。

B夫 えっ!? 所掌を超えて口出しすることはないけど……。

A夫 違うよ、この前の合コンだよ。隣のテーブルにまで口出ししやがつて……。

B夫 ああ、あのタイプは私の所掌なんだ。君の所掌はぼつちやり系に限られるつて聞いていたから……。

道路管理者間の協議(その1)

道路局路政課道路利用調整室

大野係員

よーっし。今日も張り切って、ビッシビシ道路パトロールにいくぞー。

(道路パトロールの途中で)

大野係員

(あれれっ、なんだあれは? 国道の区域内に県道の方を向いている照明灯が設置されているぞ。占用物件なのかなあ? 事務所に帰ったらすぐに調べてみよう。)

大野係員

ただいまパトロールから戻りました。
(急いで許可が出ているか調べないと。)

坂上係員

あら、どうしたの? そんなに慌てて。

大野係員

坂上係員

道路パトロールの途中で、国道の区域内に県道の照明灯が設置されているのに気がついたんですけど、そんな申請が出ていた記憶がないので不法占用じゃないかと思って調べていたんですよ。

(パトロール中にも占用のことが思いつくな

んでなかなか成長してきたんじゃない。)

大野係員

やっぱり道路占用許可されていないみたいですね・・・。

これは一大事だ。すぐに県に連絡して道路占用許可申請をあげてもらわないと。

坂上係員

はい、はい、はい。慌てない、慌てない。

大野係員

これが慌てずにいられますか!!!
不法占用の解消に向けて、ビッシビシ指導を

坂上係員

して、成果が上がってきたところなのに・・・。
まあ、落ち着いて考えてみて。
高速道路のインターチェンジに入るところに緑色の案内標識あるわよねえ。あれも道路占用許可されていないんじゃない?

大野係員

そういえば、許可していません・・・。
ああ、こんなに道路管理者の不法占用がたくさんあるなんて・・・。僕は今まで何をしていたんだ。

坂上係員

まあまあ、落ち込む前に私の話を聞きなさい。
今回のような場合はね、道路管理者間の協議によつて設置が認められているのよ。

大野係員

どういうことですか?

坂上係員

道路法第十一条の規定は知ってるわよね。

大野係員

路線が重複する場合、上位道路が管理するつてヤツですね。

(路線が重複する場合の措置)

第十一条 国道の路線と都道府県道又は市町村道の路線とが重複する場合においては、その重複する道路の部分については、国道に関する規定を適用する。

2 都道府県道の路線と市町村道の路線とが重複する場合においては、その重複する道路の部分については、都道府県道に関する規定を適用する。

3 他の道路の路線と重複するように路線を指定し、認定し、若しくは変更しようとする者又は他の道路の路線と重複している路線について路線を廃止し、若しくは変更しようとする者は、現に当該道路の路線を認定している者に、あらかじめその旨を通知しなければならない。

坂上係員

じゃあ、国道と県道が立体交差している部分があるわよね。その管理区分はどのように取り扱っていると思う？

大野係員

それは、国道で管理するんじゃないですか。今、道路法第十一条を持ち出したばかりじゃないですか。

坂上係員

違うのよ。道路法第十一条は、平面交差の場合を規定しているの。このように立体交差をしている場合は、国道の道路管理者と県道の道路管理者が協議して、お互いの管理区分を決めているのよ。

大野係員

なるほど。でも、これとあの照明灯と何が関係あるんですか。

坂上係員

(鈍いわね、もう) ああの照明灯もね、道路管理者同士が協議して、県道の道路管理者が設置

しているのよ。

大野係員

ということは・・・、あの照明灯は不法占用じゃなくて、道路管理者同士の協議により設置されていたんですね。

あり、よかったです。ほっとしました。

坂上係員

(早とちりは相変わらずだね。)

大野係員

ということは・・・、道路法第三十五条の協議占用だと言うことですね！

坂上係員

(ズルツ。)

あーのーねえー。もう一回条文を読み直してみなさいよ。道路法第三十五条の協議占用というのは、国の行う道路の占用の特例なのよ。相手は、県の道路管理者なんだから、適用されるわけがないじゃない。

(国の行う道路の占用の特例)

第三十五条 郵便その他国の行う事業のための道路の占用については、第三十二条第一項及び第三項の規定にかかわらず、国が道路管理者に協議し、その同意を得れば足りる。この場合において、同条第二項各号に掲げる事項及び第三十九条に規定する、占用料に関する事項については、政令でその基準を定めることができる。

※平成一四年法律第九八号で平成一五年四月一日から、この部分は削られる。

大野係員

そうですね。協議という響きだけで安直に

考えて、頭の中でごちゃ混ぜになってました。でも、それじゃあ、道路管理者間の協議は何に基づいて行われているんですかねえ。

坂上係員

(道路法令総覧をバラバラとめくりながら) えーつと、それはねえ・・・。

大野係員

なるんだ。坂上さんも知らないんだ。

坂上係員

うるさいっ！ 今探してるんだからもうちょっと待ちなさいっ！ (うーっ。どこにのってるんだろ。)

大野係員

・・・。

坂上係員

何よっ、その疑わしげな目は。調べておくら明日まで時間をちょうだい。

大野係員

(ニヤニヤしながら) はい。僕も調べておきますーす。

渡邊課長

(助け船を出そうかと思っただけど、おもしろそうだから、もうちょっと様子を見ておくか。)

(次号に続く)

損失補償金請求事件

道路局道路交通管理課訟務係

損失補償金請求事件

〔一審判決〕平成二二年九月二九日

東京地方裁判所 請求棄却（原告控訴）

〔二審判決〕平成一三年四月一日

東京高等裁判所 控訴棄却（控訴人上告）

〔最高裁判決〕平成一三年七月六日

最高裁判所 上告却下（確定）

1 事実の概要

本件は、高速自動車国道の事業用地である本件土地に条件付所有権移転仮登記を有する原告が、被告の申請に基づき収用委員会がなした本件土地に係る収用裁決における損失補償金の額が低額にすぎるとして、被告に対し、適正な補償額の支払を求めたものである。

本件土地は、都心と直結する東急田園都市線の最寄駅から直線距離四五〇メートルに位置しており、鶴見川支流の谷本川の右岸にあって、その北方百メートルの位置には国道二四六号、南方には

東名高速道路が存している。本件土地が属する谷本川沿岸地域は、市街化調整区域、農業振興地域及び農用地区域の指定を受けており、主として畑又は田として利用されている。

2 当事者の主張（主に一審判決による）

① 原告の主張

損失補償は、近傍類地の取引価格を基準として正常な取引価格をもって補償すべきとされているところ、本件土地と同じく谷本川沿岸に所在し、本件土地と同一の公法上の規制を受けていた区役所総合庁舎予定地が、本件土地の買収開始直前の時期に横浜市によって宅地見込地として評価され、買収されていることから、これを取引事例として参照し、本件土地も宅地見込地として評価されるべきである。本件土地は、単位面積あたりの価格を総合庁舎予定地の評価額の二分の一で評価されているが、このような評価は合理的な根拠に基づくものではなく、財産権の不可侵を定めた憲法第二九条第三項に抵触する。

② 被告の主張

本件土地は、現況が農地であるため農地として評価したが、損失補償金の額は、宅地見込地地域内に属することを考慮して算定している。ただし、本件土地と総合庁舎予定地とは、地域の種別として同じ宅地見込地に属するといっても、両地域は谷本川を挟んでその状況が大きく異なっている。すなわち、総合庁舎予定地は左岸にあり、直接市街化区域に隣接し、駅、商店街等にも至近距離にあり、市街化区域に編入される期待感が当初から極めて高いのに対し、本件土地は右岸にあり、隣一面に畑が広がっている地域であり、両者の地域要因に格差があるのは極めて明白である。よって、本件土地を総合庁舎予定地の評価額の二分の一の額で評価した本件裁決は適正である。

3 判決の要旨

本件土地及び残地は農用地区域内で利用されており、今後も同区域の解除の可能性はないことから、熟成度の低い宅地見込地というべきであり、本件補償額が低額に過ぎるとする理由はない。

4 判決のポイント

① 本件土地の種別について

土地収用法第七条の規定によると、収用する土地又はその土地に関する所有権以外の権利に対

する補償金の額は、近傍類地の取引価格等を考慮して算定すべきとされており、近傍類地の取引価格等とは、取得する土地の近傍にあり、当該土地と同様の環境、形状等を有する土地又は当該近傍地の地域の特性と類似する特性を有する土地の取引価格をいうと解されている。本件土地の近傍地域は、農地として利用されていたものの、都心に繋がる鉄道の駅及び主要国道に近いことに加え、区全体としては、住宅地としての開発が進み、人口が増加しつつある状況にあったことから、農地地域から宅地地域へと転換しつつある地域に該当するものとして、宅地見込地であるということができる。しかしながら、このように宅地化に好都合な地理的条件を備えているにもかかわらず、当該地域は、公共事業以外の事業目的において農用地区域が解除されたことを認めるに足る証拠はなく、引き続き、農地として利用されており、今後も農用地区域の解除の可能性は極めて低く、また、本件土地自体については本件事業を理由として農用地区域としての指定が解除されたが、これにより近傍地域についても住宅需要を理由とする農用地区域の解除の可能性が高いとまでいうことはできないことから、宅地見込地といえども、熟成度の低い宅地見込地というべきである。

② 取引事例について

宅地見込地の評価に当たっては、転換前の土地の種類別である農地としての比準価格を標準とし、宅地となる期待性を加味して得た価格を比較考量して決定するのが相当と認められている。原告は、本件土地について比準価格を求めるに際し、総合庁舎予定地を取引事例として採用すべきであると主張する。たしかに、総合庁舎予定地が買収された当時、同地と本件土地は、行政的条件を同じくし、農地として利用されていたという点で共通していたが、総合庁舎予定地は市街化区域と直接に隣接しており、同地が存する谷本川左岸地域には、駅、商店街のほか、警察署、税務署等の官公署が立地し、主要地方道が貫通する等都市機能の中心地となっていたのに対し、本件土地は一面に農地が広がっている地域の中心にあったことが認められ、総合庁舎予定地が、宅地見込地の中でも市街化区域に編入される期待感が比較的大きく、買収当時においても熟成度が高い宅地見込地と評価されたのに対し、本件土地は、事業認定の告示がなされた時点においてもその程度にまでは至らず、同じく宅地見込地にあるとはいえ両者の地域要因には格差があるというべきである。また、そもそも、庁舎建設にあたっては、本件土地等で問題となっている公的規制の適用はないのであるから、総合庁舎予定地は公的規制のない土地の価格で任

意買収されたものと解されるが、本件土地は、公的規制を伴う土地として、その市場取引価格を評価すべきであり、総合庁舎予定地を取引事例として参照することは妥当とはいえない。このような状況において、本件裁判における補償金の額は、本件土地を調整区域の農用地とはいえず当該地域内の農地価格は市街化の影響を強く受け、農地本来の収益性を前提とした価格からは遥かに乖離した高水準にあると判断し、これと類似する市街化調整区域から取引事例を収集し、これを比準することにより算定されており、合理的であると認められる。

いいお湯、いい汗、健康のもと



東京都建設局 上田 典文

みなさん、こんにちはは東京都の上田です。

一年経つのも早いもので、もう仕上げの三月となりました。いかがが過ぎましたか。一年中、忙しく動き回り、あつという間に年度末です。たまには、一年の疲れを癒す話題でもいかがでしょうか。

テレビ番組の中で一番安上がり、かつ、視聴率が良いベストの番組は、クイズ、料理（ラーメン）、温泉宿たそうです。そこで、その一つのテーマ「近場でゆつくりできる日帰り温泉」を紹介します。

東京郊外から車で一〜二時間くらい、宿泊すると財布に負担がかかるかと心配の方にお薦め

す。日帰り温泉もたくさんできました。

1 温泉が増えた背景

昭和六三年竹下内閣の地域振興費「ふるさと創生一億円事業」で各自治体が村おこしを行って久しい。全国三、二八七の市町村に一律一億円が配られ、観光物産店などが数多く建設され、なかでも金塊購入や温泉づくりに使った自治体が話題になりました。全国の一割を越す三五四自治体が温泉掘りにその資金を投入しました。

世の中の動きをみると、①高齢化社会を迎え、暇と時間に余裕ができました。②公共温泉のような手近で手ごろな料金で利

用できる施設を地方自治体が競って建設した。③バブル期のよ

うな本格的な豪華ホテル温泉にかげりがさしてきた。④ストレスを解消するため、自然の空気、露天風呂での静養・保養が求められている。など、公共温泉建設に追い風が吹いています。

こうした背景のもとに世界一の温泉国になりました。

2 温泉事情

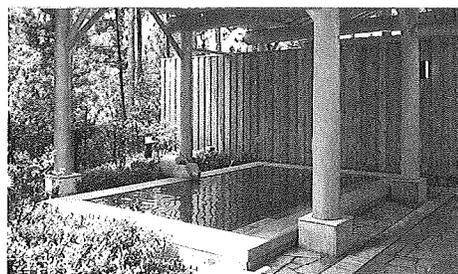
温泉施設にもいろいろあります。

・村おこし型
ここ一〇年くらいの間でできた施設で、施設内に特産品、おみやげの売店や観光案内などを

備えた比較的小さな温泉が多いです。



戸吹湯ったり館



奥多摩温泉 もえぎの湯

・熱源活用型

清掃工場等の余熱を有効利用した地域住民の憩いの場、健康増進を目的としている施設です。和室の休憩所（大広間）では、カラオケなどを楽しみ、また、熱源を温水プールなどに利用しているケースも多いです。

・レジャー施設型

民間が経営している健康ランドで、食事などを取りながらレジャーを楽しみサウナ、ジャグジー、打たせ湯など豊富な種類の温泉をめぐり楽しむ遊湯施設です。



・温泉付マンション

珍しいケースとして、最近では温泉付のマンションが分譲されています。供給過剰気味のマンション業界では、いかに付加価値をつけるかなど住宅販売競争も激化しています。

3 温泉のご案内

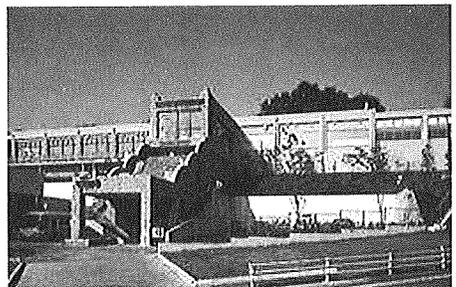
都内にも都庁の裏に「新宿十二社天然温泉」などがあります。今回は、東京郊外にある公



やまと天目山温泉 やまとふれあいやすらぎセンター

共温泉施設を簡単に紹介しします。

東京都内では、日の出町の「三ツ沢つるつる温泉」、奥多摩町の「もえぎの湯」、町田市の「ロテンガーデン」、武蔵村山市の「かたくりの湯」、檜原村の「教馬の湯」、八王子市の「戸吹湯つたり館」、羽村市の「フレッシュランド西多摩」などがあり、さらに、東京郊外からももう少し足を延ばすと山梨県になりますが、小菅村の「小菅の湯」、丹波山村の「のめこい湯」、神奈川県では道志村の「道志の湯」、藤野町の「やまなみ温泉」、清川村の「別所の湯」、厚木市の「七沢荘」などこれ以外にもたくさんあります。いずれも一般道をのんびり楽しみながらの温泉となります。かえって、高速道路を利用し距離は遠いが時間的に近い「天目山温泉」などはおもしろい。大月インターでおり、笹一酒造で試飲などちょっと寄り道し、温泉直前で鱒釣

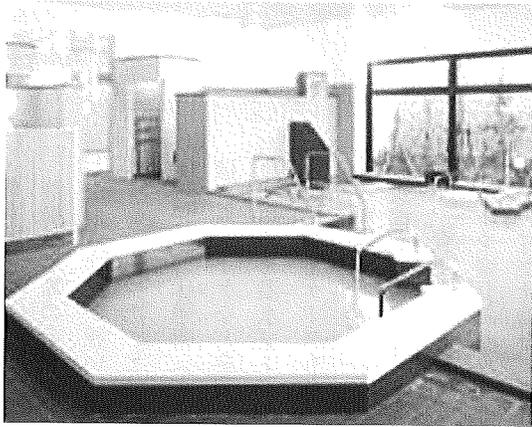


ロテンガーデン

りも楽しい。また、ドライブが好きな方への一回りコース「大菩薩の湯」はいかがでしょう。塩山の青梅街道沿いにあり、重厚感のある門をくぐると、神社参りかハイキング気分です。他県の宣伝になってしまいました。

さて、露天風呂やサウナなど多種多様なメニューを設けている温泉もあり、湯質にもそれぞれ特徴があります。やはり、都内（郊外）の近いところをいくつかご案内します。

まず、近場の国道一六号沿い



フレッシュランド西多摩 大浴場

の町田市と八王子市の境にある「ロテンガーデン」から。ここは、近くに「八王子温泉福福の湯」「多摩テック天然温泉クア・ガーデン」があります。地図上では、二、三kmの間隔で一直線上に位置し、いずれも深さ一、三〇〇m位の源泉なので、たぶん同質の湯なのでしょう。酸化鉄分が多いのかコーヒー色をしており、わずかにヌルツとした感じの湯です。

次は、今の時代にマッチした

スーパー銭湯です。ごみ焼却場というイメージは悪いですが、その余熱を利用して一昨年オープンした「フレッシュランド西多摩」青梅、羽村、福生、瑞穂の三市一町で運営する西多摩衛生組合が焼却場建設を受け入れた還元施設として建設されたものです。深さ千数百mの温泉ではないですが、ラジウム鉱物を利用したトロン泉(サウナ)が人気で、オープン以来一年間の入浴者数は、当初予定の二倍の一六万人にも達しました。

4 「ふるさと創生」から一四年

市町村が自主的・主体的に実施する地域づくりへの取組みを支援するため「自ら考え自ら行う地域づくり」事業は、地域づくり推進事業(平成二〜四)ふるさとづくり事業(平成五〜一三)へと受け継がれた。その中心となった制度は、まちづくりへの支援など一部のみを残し廃止されました。

九〇年代の大型景気対策と連動し、「地域総合整備事業債」を活用して、開発思想のもとに地方の自治体はハコ物建設を中心に幅広く展開しました。しかし、地総債の残高もかさむ一方で、ハコ物施設は維持費が地方財政を圧迫する要因となるなど、いまや厳しい総括を迫られています。こうしたなかで、公共の温泉は利用客が増える傾向になっているが、さらに工夫をし、少しでも地方財政に負担のかからない施設となつてほしいと思います。

5 続々とオープンの話題

公共の温泉施設以外でもスーパー銭湯、健康ランドは、あちこちに存在します。今年度も上半期に民間の三つの大型温泉施設が相次いでできます。江東区のお台場の一角に「大江戸温泉物語」が三月にオープン予定。江戸開府四〇〇年に合

わせ外観から風呂まで江戸時代風に統一しているという。

また、東京ドーム(文京区)は、ドーム近くに天然温泉と商業施設が一体となった「ラクア」が、五月予定。

さらに、六月には豊島園遊園地(練馬区)でも敷地内に温泉をオープンさせるといふ。

遊園地は、来場者の減少をくい止めるために起死回生を図る策として、幅広い年齢層が楽しめる施設へと変わりつつあります。

高齢化社会を迎えた現在、景気回復の起爆剤のひとつとして明るい話になつてほしいです。

最後に、冷たいビールは、風呂上がりには最高ですが、車での日帰り温泉では自粛を！

来まい「さぬき」へ、食べまい「さぬきうどん」



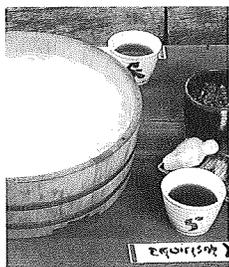
香川県東京事務所 植村 康成

「とんびの広場」へようこそ。平成一四年度の四国ブロック幹事を仰せつかっております香川県東京事務所の植村と申します。

みなさんがこれを読む頃には、ブロック幹事としてそろそろお役ご免となっていることと思いますが、あと一步、何とか最後までがんばりたいと思っています。

◇さぬきうどんブーム

香川県といえば「さぬきうどん」というぐらい、今、全国的に、特に東京ではさぬきうどんがブームになっています。「本場のさぬきうどんが安い値段で東京でも味わえる」というふれ



釜上うどん
釜でゆでたうどんを水で締めずにだしつゆで

こみで、香川県内外の数社がチエーン展開した数店が火付け役となり、今では十数店舗にまで増えています。テレビ、新聞、雑誌等でもしばしば取り上げられたためか、多い店では毎日二、〇〇〇人程が来店し、時間帯にかかわらず途切れることなく、つも数十人が列を作っているというフィーバーぶりです。私もよく人から聞かれますので、何店かは行ってみましたが、行列の長さで待ち時間の長さに入るの

をあきらめたこともありまして。

このブームに乗ってか、ここ最近、香川県のさぬきうどん店にも県外から、地元香川県で本場のさぬきうどんを食べようと、多くの人々が押しかけているという話しをよく聞くようになりまして。休日ともなると有名な店では今までにないすごい行列ができています。新聞によると何店かの有名なさぬきうどん店を回っているいろいろなさぬきうどんを味わうバスツアーもできたそうです。

みなさんも、瀬戸大橋を渡って、四国の高速道路を通って、香川県に来て、本場のさぬきうどんを味わってみませんか。

ここではその時の一助になれば

ばと、香川県のさぬきうどんについてみなさんにご紹介させていただきます。いただきますと思います。

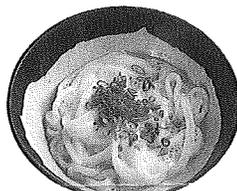
◇さぬきうどんの由来と特徴

うどんは、香川県出身といわれる空海（弘法大師）が中国の長安からうどんの製法を持ち帰ったと伝えられています。現在の形のうどんは室町時代の半ば頃生まれ、江戸時代に広がったようです。

香川県は、自然条件に恵まれ、



ぶっかけうどん
うどんに濃いめのだしつゆを少量かける



釜玉うどん
あつあつのうどんに生卵とだしをかける、濃厚な味

古くから瀬戸内海では塩（讃岐三白の一つ）が獲れ、讃岐平野では良質な小麦が栽培されていたため、この小麦と塩を使って長い間の創意工夫による手打ちの製法（土3寒6（夏は塩1に水3、冬は塩1に水6）という独自の塩加減）で、現在のコシが強く、艶があるさぬきうどんの麺ができてきたと言われています。

◇うどん店の特徴

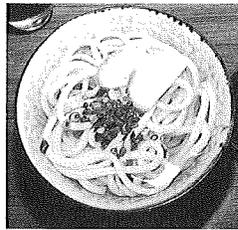
・なんてったって安い

うどん一玉の「かけ小」ではもっとも安価なのは九〇円で、平均しても一五〇円前後。二玉でも二〇〇円程度です。

うどんの上のにせる天ぷらなどのトッピングの種類は多くちくわの天ぷらが最もポピュラーですが、安いものは五〇円ぐらゐから高くても一五〇円ぐらゐとこれも安い。一つか二つのせてうどんとあわせても三〇〇円もあれば十分です。

・「セルフの店」での食べ方

「セルフの店」が多いので、そこでのうどんの食べ方をご紹介します。多いのはまず、カウンターでうどん玉の数を告げ、鉢に入った麺を受け取り、自分で湯がき、オプションの天ぷら、寿し等を取り、蛇口付きのタンクから自分でだしをかけ、代金を払い、食べ終わったら鉢を返しにいくというパターンです。



かけうどん
うどんにだしをかけたただ
けセルフの店では一番ポ
ピュラー

ただ、店によってこのパターンに違いがあり、初めて入った店ではその店のパターンがわからないので、並んで待っている間に他の人、特に常連客と思われる人の行動をよく観察して同じように行動することがスムーズにかつおいしいさぬきうどん

を食べることです。香川県の人も初めての店では緊張してみんなキョロキョロするのが普通ですから恥ずかしがらずによく観察してみてください。

常連客の食べているうどんがその店でのおいしいうどんの食べ方であることは間違いないですから。



醤油うどん
うどんに大根おろしと
だしをかける、あ
っさり味

◇有名なうどん店

香川県のさぬきうどん店とはいつでも県下に約七〇〇店舗もあり、それぞれに特徴のあるさぬきうどんが味わえます。

ということで香川県観光協会では、本場のさぬきうどんの店一〇〇店を紹介した「さぬきうどん百店満点！」を発行しました。



「わくわく東讃編」と「うきうき西讃編」からなり、各編五〇店ずつ場所、営業時間、メニューと値段を掲載しています。香川県内観光案内所のほか、香川県の東京事務所・大阪事務所、東京観光物産センターなどで配布していますのでお問い合わせください。

東京での有名なさぬきうどん店についても香川県の東京事務所、東京観光物産センターにお問い合わせください。三月二五日には東京新橋に愛媛県と共同で東京アンテナショップがオープンします。そこでは手打ちの本場さぬきうどんを味わうことができますので上京の際にはご利用ください。

「湘南地域での共同利用・

相乗り型自動車交通社会実験」について

藤沢市計画建築部都市計画課

藤沢市では、平成一三年度に国土交通省、神奈川県との協力的のもと、「湘南地域での共同利用・相乗り型自動車交通社会実験」を実施しましたので、その概要を紹介します。

一 背景

藤沢市は、人口約三九万人、市域面積約七〇km²、東京から約五〇km、神奈川県中央南部に位置し、南を相模湾に面している概ね平坦な地形の都市です。また、J R 東海道本線、小田急電鉄江ノ島線、江ノ島電鉄線等の鉄道網が整備され、公共交通の利便性が高い都市でもあります（図1）。

実験を行った藤沢市北部地区は、小田急電鉄江ノ島線、横浜市営地下鉄一号线及び相模鉄道いずみ野線が乗り入れる交通結節点である湘南台駅、

当市の工業を支えている北部工業団地、新たな活力創造の拠点である慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス（SFC）を中心とした「健康と文化の森」を結び形成されています。この地区には、市内外から多くの人々が往来しています。

特に、湘南台駅から北部工業団地、SFCを結ぶ幹線道路では、マイカー通勤・通学が多く、朝夕に慢性的な交通渋滞が生じており、この交通混雑によりバスの定時性が損なわれ、バス利用者がマイカー利用に転換する悪循環が起きています。

このような現状を軽減するため、幹線道路の交通円滑化、マイカー交通の総走行距離の削減、公共交通への転換促進等を目的に自動車交通社会実験を実施しました。

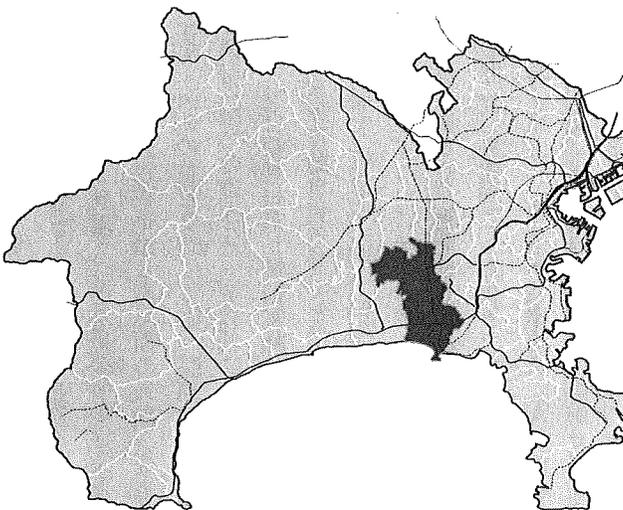


図1 藤沢市の位置

二 実験の概要

1 運営主体

本実験の運営主体は、いすゞ自動車、日本IBM、国土交通省関東地方整備局横浜国道工事事務所、神奈川県県土整備部都市計画課及び藤沢市計画建築部都市計画課で構成される「エコ・パークアンドライド推進協議会」です。

2 実験実施期間

実験実施期間は、二〇〇一年一〇月三日～二〇〇二年三月一六日です。

表1 実験の諸元

実施場所	神奈川県藤沢市 湘南台駅周辺地区 (小田急電鉄江ノ島線、相模鉄道いずみ野線、 横浜市営地下鉄の3線乗り入れ駅)
市民モニター	12名(公募による選出)
参加事業所	9事業所のほか1NPO団体 (NPO団体については、日中業務利用のみ)
イグレス利用を行う事業所	6事業所
端末型相乗り利用を行う事業所	3事業所
公共交通補完型相乗りを行う事業所	1事業所
エコ・パークアンドライド実験用 小型電気自動車	15台(予備車両3台を含む)
相乗り実験用ガンリン車	5台(いすゞ自動車提供車両)

3 実験の諸元(表1)

4 実験の実施内容

本社会実験は、「エコ・パークアンドライド実験」、「端末自動車相乗り通勤実験」及び「公共交通補完型相乗り実験」の三つからなっています。

○エコ・パークアンドライド実験

「エコ・パークアンドライド」とは朝夕の通勤時に鉄道駅まで自動車を利用する市民と日中の業務に自動車を使う事業所が、環境にやさしい小型電気自動車(EV)を共同利用するシステムです(図2)。

この実験では、市民モニター(eco通勤モニ

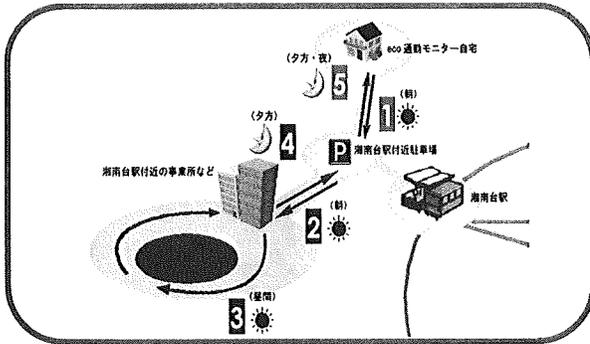


図2 エコ・パークアンドライド実験概要図

ター)が、通勤・帰宅時の自宅と駅周辺駐車場との往復(図2の番号1と5)に、EVを利用しました(アクセス利用)。地元事業所の従業員モニターは、駅周辺駐車場と職場間の通勤・帰宅時の往復(図2の番号2と4)と、昼間の業務にEVを利用(図2の番号3)しました(イグレス利用)。

○端末型自動車相乗り通勤実験

「端末型自動車相乗り」とは、職場最寄駅と職場との間を、複数の人が一台の車に乗り合わせて、通勤・帰宅するシステムです(図3)。

この実験では、職場最寄駅の周辺駐車場と職場との間を、事業所ごとに駅まで鉄道で通勤(図3の番号1と5)してきた複数の人(相乗り通勤モニター)が、一台の自動車に乗り合わせて往復する(図3の番号2と4)ことで通勤、帰宅しました。また、昼間の業務にも実験車両を利用(図3の番号3)しました。

○公共交通補完型相乗り実験

「公共交通補完型相乗り」とは、バスを中心とする公共交通サービス水準が低下する夜間に、事業所とその最寄り駅の移動に相乗りで自動車を使用することで、公共交通を補完するシステムです。

この実験は「端末型自動車相乗り通勤実験」と同様(図3)に、職場最寄駅の駅周辺駐車場と職場との間を、複数の人が一台の自動車に乗り合わせて往復することで通勤・帰宅しました。



写真1 エコ・パークアンドライド実験用小型電気自動車
日産ハイパーミニ (EV)

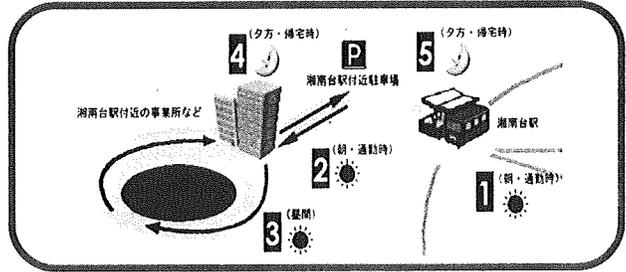


図3 端末自動車相乗り通勤実験概要図



写真2 端末自動車相乗り通勤・公共交通補完型実験用自動車
いすゞドマーニ (ガソリン車)

市民モニターQ&A
 ○市民モニターAさん (エコ・パークアンドライド実験に参加)
 Q: 社会実験への参加動機は。
 A: 駅に近い駐車場を利用できると、費用負担が自宅で充電する電気料金のみであるという点の二点です
 Q: エコ・パークアンドライドシステムについて、どのように思いますか。
 A: 非常によいと思う。この受け渡し駐車場では、五台のEVを四人の市民モニターで利用するので、必ず予備が一台あるため、帰宅時間が少々遅くなっても心配がない。こういうシステムがあれば、これからもどんどん利用したい。
 ○市民モニターBさん (エコ・パークアンドライド実験に参加)
 Q: 普段の通勤方法は。
 A: 駅まで主人の通勤時間に合わせて、同乗させてもらっていた。
 Q: 社会実験への参加動機は。
 A: 電気自動車に興味があった。
 Q: 車の共同利用について、どのように思いますか。
 A: 車が多すぎると環境に悪影響を及ぼすので、車を共同利用することは車の絶対量を減らすことに貢献していると思う。車二台が一台になれば、環境にやさしくなると思う。
 Q: 今後、このようなシステムが普及したら、利用したいと思いますか。
 A: 利用者の負担が当然出てくると思うが、費用対効果を考えると自分に見合う金額であれば、このシステムはとても便利なので、利用したい。

5 実験で使用した車両 (写真1・2)

三 実験の結果

エコ・パークアンドライドのアクセス利用、イグレス利用^{※1}、端末型^{※2}自動車相乗りともに実現性のあることが把握されました。ただし、三つのシステムの実現可能性は同レベルではなく、アクセス利用、イグレス利用、端末型自動車相乗りの

順に課題が多くなりました。

また、公共交通補完型相乗りは、モニター事業所（大学）の性格上、十分な実験が出来ず、確実な知見が得られませんでした。

※1 イグレス…職場などの最寄り駅から目的地への経路のこと。

※2 端末…ここでは、通勤先の最寄り駅へ通勤先を「端末」と呼びます。鉄道利用の前後の「端」で利用されるからです

1 エコ・パークアンドライド実験の結果（写真）

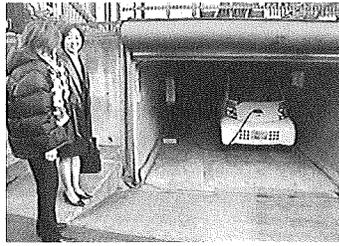


写真3

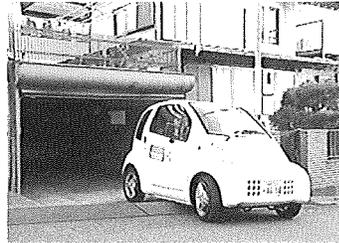


写真4



写真5

写真3～5
エコ・パークアンドライドシステム利用の様子

3～5)

(1) 市民モニター（アクセス利用）について

市民モニターのエコ・パークアンドライドシステムの利用満足度は高く、八割の市民モニターの方が「継続して利用したい」という意見でした。

また実験終了後でのヒアリングでは、利用満足度、利用料金の支払い可能額が高くなり、市民モニターがエコ・パークアンドライドの仕組みに習熟、熟知するにつれ、評価が高まる結果となりました（図4）。

(2) 従業員モニター（イグレス利用）について

従業員モニターのエコ・パークアンドライドの

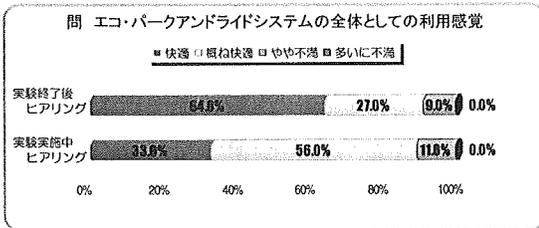


図4 ヒアリングによるシステムの利用感覚

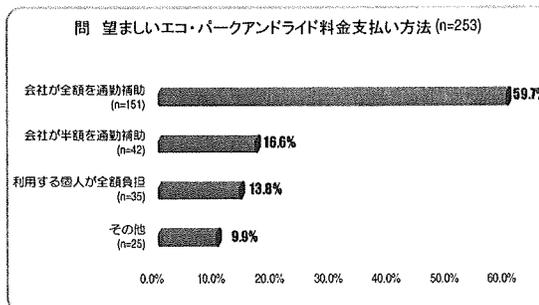


図5 アンケートによる料金支払方法

利用満足度は高くなりました。エコ・パークアンドライドシステムの継続についても、市民モニターに及ばないものの、従業員モニターの七割が継続意向を示す結果でした。

ただし、利用料金支払可能額については市民モニターの（月二万円～月一三、〇〇〇円）に比べ、四割程度の月五、六〇〇円程度となっています。

また、従業員を対象としたアンケートでは、回答者の六割が、エコ・パークアンドライドシステムを導入した場合の利用料金の全額会社負担を求めています（図5）。

(3) 従業員モニター（昼間業務利用）について

従業員モニターQ&A

○従業員モニターQさん(エコ・パークアンドライド実験と相乗り実験に参加)

Q:会社の駐車場は大きいですが、従業員の方が全員マイカー通勤なのですか。

A:全員というわけではないが、かなりの数の人が車で通勤しています。

Q:駐車場は、何台収容できますか。

A:ざっと一、〇〇〇台入ります。

Q:毎日、満車になりますか。

A:満車どころか、ナンバーの末尾規制をしているほどです。

Q:社会実験の反応は、どうでしょうか。

A:電気自動車はその方が良いと言うか、車自体がめずらしい、環境にやさしい、音が静かということで、皆興味を持ったようです。モニター選びの際も、割と簡単に決まりました。

Q:相乗り実験の反応は、いかがですか。

A:モニターが職場の知り合い同士ということで、何とかうまくいきました。実を言いますと、各人の勤務状況や通勤状況がそれぞれ違うので、数ヶ月間という一定期間ですが、従業員モニターを選ぶ際に非常に苦労しました。

利用感覚については概ね満足と回答されました。電気自動車の走行可能距離(六〇km程度)に、やや不安は残りました。

2 端末型自動車相乗り通勤実験の結果

自然発生的な相乗り経験者は、従業員へのアンケートによれば、六割に達しました。

今回実験の対象であるイグレス利用でも三割近くの人が過去に経験しており、利用条件、サービス条件が整えば実施可能性があることがわかりました(図6、写真6)。

今回実験では、運行時間等相乗り車両の運行管理を運転者に任せた事業所が多く、同乗者の都合

が反映し難かったこと、逆に、同乗者の手配が運転者の責任となり、運転と手配の二つの責任があったため、運転者の負担が同乗者に比べて大きくなったことがわかりました。

その結果、利用継続意向はエコ・パークアンドライド実験より評価が低くなったものと思われる(図7)。

運転者や同乗者の役割分担、同乗者の組み合わせ(相性)の問題、利用者負担のあり方及び企業の関わり方が課題として挙げられます。

なお、従業員アンケートでは、相乗り意向は約五〇%となっています。また、使用車両は個人の勤め先の車両より、レンタカーのような自動車を

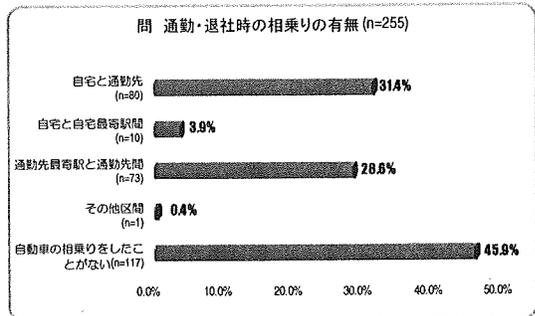


図6 アンケートによる通勤・退社時の相乗りの有無

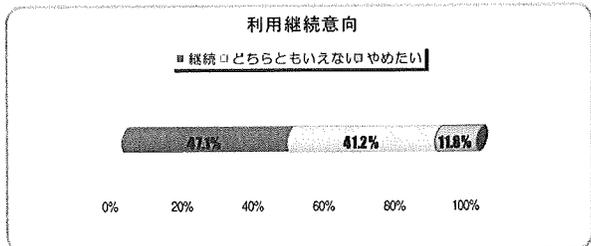


図7 アンケートによる利用継続意向



写真6 相乗り実験の様子

貸してくれる会社の自動車が求められており、個人の私的な相乗りではなく、システムとしての相乗りの可能性がうかがえました。

3 公共交通補完型相乗り実験の結果

モニター事業所が大学であり、実験期間が二週間と短く、運行時間帯もさほど深夜にはならなかったなど、かならずしも狙い通りの実験とはなりませんでした。

結果としては端末型相乗りと同形に近い実験となり、実験後にアンケートを行ったところ、モニターの利用継続意向もほぼ同じ結果を得ています。

表2 エコ・パークアンドライド実験のまとめ

	アクセス利用	イグレス利用
実現可能性	実現可能性は3つの実験の中で、最も高い	
システムの利用方法	特に問題なし	
車の受け渡し	特に問題なし（キーボックスを使用）	
利用満足度	約9割が満足	全員が満足
利用継続意向	約8割が継続を希望	約7割が継続を希望
今後の課題	採算性 ・利用者負担可能額が、月額5,500～7万円程度であり、運営経費は駐車場代を除いて12万円であり、採算性の確保が必要。 企業との調整 ・事業所により、勤務時間が異なるため、業務形態を考慮した利用時の設定、配慮が必要。 ・通勤手段としての認知が必要。	

4 実験結果のまとめ

- (1) エコ・パークアンドライド実験（表2）
- (2) 端末自動車相乗り通勤実験（公共交通補完型相乗り実験を含む）（表3）

表3 端末自動車相乗り通勤実験（公共交通補完型相乗り実験含む）のまとめ

相乗りの経験	自然発生的に約6割が経験あり
実現可能性	利用条件・サービス条件が整えば、実現可能性あり
利用満足度	運転者よりも同乗者の場合が、高い満足度
利用継続意向	約50%で、エコ・パークアンドライドに比べて低い
事業所の反応	日中業務利用にメリットを感じている
今後の課題	採算性 ・採算性の確認が必要となる。 企業との調整 ・相乗りできなかった場合の代替え交通手段の確保 ・企業によって異なる通勤経路の認定方法、通勤手当の調整 利用者の役割分担 ・運転者と同乗者の決定方法（運転者は負担が大きい） ・同乗者の組み合わせ（相性）の問題 ・待ち合わせ方法の問題

4 今後の展開

藤沢北部地域では、地元事業所、バス事業者、警察、神奈川県、藤沢市による「藤沢北部地区交通需要マネジメント（TDM）推進協議会」を平成一三年一〇月に設立しました。平成一四年度は社会実験の成果をもとに、現在一部の企業で取り組んでいる時差通勤や神奈川県警察とバス事業者

及び藤沢市で実施しているPTPS（公共交通優先システム）などの施策に加えて、新たなTDM施策のシステム構築について、課題整理や各企業のマイカー通勤者の意向調査を実施し、具体的な施策の検討を行っています。

また、平成一四年度から国土交通省、神奈川県、厚木市などが協議会を組織し、三年間にわたるエコ・パークアンドライド実験を踏まえて、県内の厚木地区で、「厚木エコ・パークアンドライドプロジェクト」を試行しています。

最後になりましたが、「湘南地域での共同利用・相乗り型自動車交通社会実験」は、国土交通省をはじめ、関係各機関の非常に多くの方々から支えられて実施することができました。この場をお借りして、深くお礼申し上げます。

問い合わせ先とホームページアドレスを記載しますので、ご興味を持たれた方は、ご参考にして下さい。

□問い合わせ先

藤沢市計画建設部都市計画課

TEL 〇四六六一二五一一一一（内線四二二五）

FAX 〇四六六一二九一一三五三

e-mail tosikei@city.fujisawakanagawa.jp

□インターネットホームページ

藤沢市

<http://www.city.fujisawakanagawa.jp/tos/ev/>

神奈川県

<http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/tosikeikaku/kousu/eo/>

世界の動き		国内の動き		道路行政の動き	
月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
1・28	○ブッシュ米大統領は上下両院合同会議で、一般教書演説を行い、イラク問題で「国連と世界の世論に徹底的な侮辱を示した」と非難、フセイン政権が応じない場合は「国家の」連合を率いて武装解除を行う」と述べた。	1・27	○財務省の02年の貿易統計によると、貿易黒字は九兆九、三〇二億円で前年比五・一％の大幅黒字となった。貿易黒字が拡大したのは98年以来。米国に変わって中国が初めて最大の輸入相手国となった。	1・22	○国土交通省は道路事業の新規採択時評価と事業採択後の再評価に使用する、客観的評価指標（案）について、改訂方針案を明らかにした。
2・1	○米スペースシャトル・コロンビアがテキサス州上空で空中分解し墜落した。ブッシュ米大統領がテレビ演説で乗員七人全員の死亡を確認した。事故原因が究明されるまでの間、シャトルの打ち上げは全面的に凍結される。	30	○02年度一般会計補正予算が参院本会議で可決、成立した。この追加歳出は二兆四、五九〇億円で、雇用、中小企業対策などのセーフティネット整備や都市基盤整備などに充てられる。	27	○北陸地方整備局新潟国道工事事務所は国道八号など管理する五路線の除雪情報をホームページ「みちなび新潟」で提供を開始する。
3	○ブッシュ米大統領が04会計年度（03年10月～04年9月）の予算教書を発表。歳出の規模は二兆二、二九〇億ドル（約二七〇兆円）で、前年度予算教書に比べ四・七％増となった。	31	○総務省によると、昨年一二月の完全失業率（季節調整値）は五・五％と過去最悪と並び、年間平均の失業率は五・四％で、過去最悪となった。	29	○第二名神高速道路の安坂山トンネル（三重県亀山市）の上り線（一、四七六m）が貫通した。
5	○国連安全保障理事会が外相級会合を開き、パウエル米國務長官がイラク政府の査察妨害や兵器隠蔽などについて証拠を提示した。	2・3	○最高裁のまとめ（速報値）によると、個人による「自己破産」の申し立てが、昨年初めて年間二〇万件を超え、二万四、六三四件にのぼった。93年からの一〇年間の自己破産した個人は延べ約一〇〇万人に達した。	30	○政府の第三八回道路関係四公団民営化推進委員会において、行革推進事務局及び国土交通省よりヒアリングが行われる。
12	○国際原子力機関（IAEA）理事会が朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）の行動について国連安保理に報告する決議を採択した。	14	○内閣府の国民所得統計速報によると、02年一〇～一二月期の国内総生産（GDP、季節調整値）は実質で前期比〇・五％増となり、四期連続でプラス成長となった。しかし、伸び率は二年連続で縮小し、景気の減速感が強まった。	15	○中国地方整備局広島国道工事事務所は天然ガス仕様のパトロールカー、路面清掃車を導入した。
14	○国連安保理はイラクの大量破壊兵器問題で、国連監視検証査察委（UNMOVIC）のプリクス委員長と国連原子力機関（IAEA）のエルバラダイ事務局長から追加報告を受けた。			14	○「全国路面電車ネット」（仮称）の今年五月発足に向けた結成・準備会が開かれた。
18	○韓国・大邱（テグ）市の地下鉄・中央路駅構内で電車火災が発生し、死者は一三〇人を超えるるとされている。警察当局は放火の疑いで男性（五六）の身柄を拘束、調べている。			14	

お詫び

二〇〇三年二月号の特集総論記事「平成一五年度道路関係予算の概要」において、一部表記の誤りがありました。執筆者及び関係者の方々にお詫び申し上げます。

編集後記

リンカーンは「少数の人間を永久に騙すことはできるし、多数の人々を一時的には騙せるが多数の人達を永久に騙すことはできない」と人民政治家としての言葉を残している。

貧農の出身でありながら弁護士から名大統領になったことは余りにも知れわたっているが、この言葉にも真摯に政治に取り組む姿勢があり、感銘深い。

しかし、騙すとは嘘を真実のごとく欺くことだけでなく、相手の反応を見ながら、こちらの狙い通りにすることももある。例えば、泣く子をだまして泣き止まずとか車をだましましたましかずとかである。

この騙しを少し誇張してみると次のようなことになるのではないか。

その時その場に陰険な空気が漂う折、穏やかにことを運ばせるにはこの騙しが有効である。多数の民衆が騒動を起こしている時、武力以外の方法でこれを鎮めることが知恵を絞った良策の騙しである。

。後で多数の人達があの時は騙されたと気付いても、平穩に終わったことに賛意を示すのが世の流れである。

南北戦争で最後に目的の奴隷解放という大偉業を果たしたリンカーンは、ここに至までには勝利のために国内の戦いであるが故に、多くの人々を騙さねばならぬこともあつた筈である。

民意に沿えることをやりながら本意は他にあるのを悟らせない高度の政策、そして後に納得され理解されることを願つたのがあの言葉として生まれたのかも知れない。

今、この様な国際化の情勢下にあつて私たちの世界は複雑多岐の様相を極め、これに対応する諸々の施策を必要としている。政財界の活動に国民が固唾をのんで、その成果を待ち望んでいる。場合によつて私達は喜んで騙されるセンスもち、行方を見守らねばならない忍耐も覚悟せねばと思う。

今、桜はまさに爛漫である。何はともかく騙し騙されを忘れて、毎年同じように咲いてくれる桜にしほし思いを寄せ自然を謳歌したい。

(S)

4月号の特集テーマは「歩行者・自転車優先のみちづくりについて」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

定価770円（本体価格733円）

〈年間送料共9,240円〉

TEL 03 (3234) 4310・4349 振込銀行：みずほ銀行虎ノ門中央支店

FAX 03 (3234) 4471

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター

「道路行政セミナー」二〇二〇年度既刊号目次

(肩書は執筆時のものです。)

巻頭言

○年頭の挨拶

道路局長 佐藤 信秋 15年1月号(第154号) 1頁

エッセイ

○私たちはどこへでも行ける。道路が世界をつないでいるから

エッセイスト 石橋真理子 14年5月号(第146号) 1頁

○道 ― 雑感 ―

国際日本文化センター 川勝 平太 14年6月号(第147号) 1頁

○利用者にとつての魅力、描いて見せる広報活動

月刊「宣伝会議」編集長 田中 里沙 14年7月号(第148号) 1頁

○散歩道 いろいろ

俳 優 渡辺 文雄 14年8月号(第149号) 1頁

○交差点に方位標識を設置しよう

俳 優 原田大二郎 14年9月号(第150号) 1頁

○都市間高速道路の将来に向けて

東京工業大学大学院 齋藤 潮 14年10月号(第151号) 1頁

○馬にやさしい道

作家 下重 暁子 14年11月号(第152号) 1頁

○雑感 ― 田園にて ―

道路局次長 榎 正剛 14年12月号(第153号) 1頁

○国土開発を考える

ジャーナリスト 田原総一朗 15年2月号(第155号) 1頁

○自由な道だから、あったかい

ジャーナリスト 大島 幸夫 15年3月号(第156号) 1頁

平成一五年度道路関係重点施策

○国土交通省重点施策について

道路局総務課 14年9月号(第150号) 3頁

○道路行政の改革

道路局企画課道路経済調査室 14年9月号(第150号) 7頁

○アウトカム指標を用いた評価システムの事業執行プロセスへの導入

道路局国道課 14年9月号(第150号) 12頁

○路上工事の効率化及び、道路ユーザと道路行政の新たなパートナーシップ

道路局地方道・環境課 14年9月号(第150号) 17頁

○安全で安心できる暮らしの確保と生活の質の向上

道路局地方道・環境課 14年9月号(第150号) 17頁

○魅力と活力にあふれた自立的地域経済社会の形成 ― 地域に応じた構造基準の見直し ―

道路局企画課 14年9月号(第150号) 21頁

平成一五年度道路関係予算

(1) 概要要求

○平成一五年度道路関係予算概要要求の概要(速報版)

道路局総務課 14年9月号(第150号) 55頁

○平成一五年度道路関係予算概要要求の概要

道路局総務課 14年10月号(第151号) 5頁

○一般国道関係予算の概要

道路局国道課 14年10月号(第151号) 21頁

○有料道路関係予算の概要

道路局有料道路課 14年10月号(第151号) 25頁

○地方道関係予算の概要

道路局地方道・環境課 14年10月号(第151号) 30頁

(2) 予算

○平成一五年度道路関係予算の概要(速報版)

道路局総務課 15年1月号(第154号) 35頁

○平成一五年度道路関係予算の概要

道路局国道課 15年2月号(第155号) 3頁

○一般国道関係予算の概要

道路局国道課 15年2月号(第155号) 21頁

○高速自動車国道関係予算の概要

道路局高速国道課 15年2月号(第155号) 25頁

○有料道路関係予算の概要

道路局有料道路課 15年2月号(第155号) 29頁

○地方道関係予算の概要

道路局地方道・環境課 15年2月号(第155号) 36頁

○道路における緑化・自然環境に関する施策

道路局地方道・環境課道路環境調査室 14年4月号(第145号) 1頁

○一般国道四三三号(兵庫県域)における道路の緑化について

近畿地方整備局兵庫国道工事事務所 14年4月号(第145号) 5頁

○一般国道一〇号加治木バイパスにおける緑化計画と地元参加の維持管理について

九州地方整備局鹿児島国道工事事務所 14年4月号(第145号) 10頁

○木の香る道づくり事業 ― 自然と共生する道路整備 ―

高知県土木部道路課 14年4月号(第145号) 15頁

○エコロードの整備

日本道路公団道路環境課 14年4月号(第145号) 20頁

○ピオトップの整備

関東地方整備局道路部道路計画課第二課 14年4月号(第145号) 24頁

○緑のリースイクル

中国地方整備局広島国道工事事務所 14年4月号(第145号) 29頁

○自然とまちと緑のネットワークづくり ― 函館新道の緑化事業 ―

北海道開発局函館開発建設部道路課 14年4月号(第145号) 35頁

W杯に向けた道路整備、道路交通対策

○国土交通省におけるワールドカップに向けた輸送対策	総合政策局長 河野琢次郎 総務課長 田阪 昭彦 総務課長 田阪 昭彦	14年5月号 (第146号)	4頁
○W杯に向けたITSの取組み	道路局ITS推進室	14年5月号 (第146号)	8頁
○W杯等に係るバナー等の占用許可適達について	道路局路政課道路利用調整室	14年5月号 (第146号)	14頁
○ワールドカップと道路	横浜市W杯サッカ1 三好 誠人 推進課担当課長	14年5月号 (第146号)	19頁
○大分大会に向けた大分県の道路整備と交通輸送対策について	大分県土木建築部道路課	14年5月号 (第146号)	24頁
○高速自動車国道等の管理	各機関の取組み状況		

○日本道路公団における落下物対策	日本道路公団交通管理課	14年6月号 (第147号)	3頁
○都市高速道路における騒音対策	首都高速道路公団企画調整室	14年6月号 (第147号)	9頁
○首都高速道路の鋼製橋脚損傷部の点検について	首都高速道路公団保安技術課	14年6月号 (第147号)	14頁
○阪神高速道路の交通管制システム	阪神高速道路公団交通管理課	14年6月号 (第147号)	17頁
○長大橋梁の維持管理	本州四国連絡橋公団橋梁保全課	14年6月号 (第147号)	21頁
○新潟バイパス一四万台の道路管理	北陸地方整備局新潟国道工事事務所	14年6月号 (第147号)	27頁
○JHのハイウェイガイドについて	日本道路公団広報・サービス室	14年6月号 (第147号)	32頁
○SA・PAにおける清掃及びごみ対策	国道路サービス機構環境整備課	14年6月号 (第147号)	35頁
○高速道路サービス施設における衛生管理	国道路サービス機構営業計画課	15年2月号 (第155号)	47頁
○平成一三年度社会実験結果取りまとめ			

○道路行政の方向と社会実験	道路局地方道・環境課地域道路調整室	14年7月号 (第148号)	3頁
○市民参加型交通安全対策の実現に向けた社会実験	鎌ヶ谷市土木部管理課	14年7月号 (第148号)	7頁
○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	東京都練馬区土木部建設課	14年7月号 (第148号)	12頁
○九谷陶芸の町・サンロードを活用した市街地再生実験	石川県守井町 中川 和信	14年7月号 (第148号)	18頁
○世界遺産・白川郷交通社会実験	中部地方整備局高山 吉木 務	14年7月号 (第148号)	25頁
○中心市街地の活性化に向けたトランジツトモール等社会実験	福井市都市政策部都市整備推進室	14年7月号 (第148号)	31頁
○平成一五年度社会実験実施地域の公募について	道路局地方道・環境課地域道路調整室	15年3月号 (第156号)	52頁

道路の防災対策

○道路の防災対策	道路局企画課道路防災対策室	14年8月号 (第149号)	4頁
○GISによる情報基盤整備と道路防災対策への活用	国土技術政策総合 研究情報研究室 関本 義秀	14年8月号 (第149号)	10頁
○異常気象時における道路網の確保	高知県土木部道路課	14年8月号 (第149号)	15頁
○静岡県の道路施設における震災対策事業	静岡県土木部道路総室道路保全室	14年8月号 (第149号)	20頁
○市町村が管理する東名高速道路ご道橋の地震対策	静岡県土木部道路総室奥市町村道室	14年8月号 (第149号)	24頁
○安全で活力ある豪雪地を支える冬期道路管理について	北陸地方整備局長岡国道工事事務所	14年8月号 (第149号)	27頁
○観光振興と道路行政	道路局路政課	14年11月号 (第152号)	4頁
○まちづくり支援街路事業（白壁のまちづくり）について	柳井市都市計画課	14年11月号 (第152号)	6頁
○総合交通政策推進のための嵐山交通社会実験について	京都市都市企画部交通政策課	14年11月号 (第152号)	11頁
○伝統的景観を活かした道路修景整備と中心市街地活性化	金沢市土木部用水・みち筋整備課	14年11月号 (第152号)	17頁
○飛鳥地域における歩行者・自転車ナビゲーションシステムについて	近畿地方整備局奈良国道事務所 企画課「道の駅」連絡 会事務局 道路保全 技術センター理事 武藤 和宏	14年11月号 (第152号)	23頁
○「道の駅」における情報・特産品の提供	JH日本道路公団	14年11月号 (第152号)	28頁
○スーパー割引ハイウェイチケットについて			
○まちづくりと自転車	安全快適な自転車走行空間の実現を目指して		

○21世紀の自転車利用環境の実現を目指して	道路局地方道・環境課	14年12月号 (第153号)	3頁
○「自然・川とふれあい、アート（芸術）を楽しむ」まちづくり	取手市企画調整課	14年12月号 (第153号)	7頁
○ひと・まち・環境にやさしい……サイクリタウン しずおか	静岡市都市整備部交通政策課	14年12月号 (第153号)	12頁
○楽しく安全に自転車で出かけた佐賀市	佐賀市建設部道路課	14年12月号 (第153号)	17頁
○自転車交通に関連する最近の研究事例	国土技術政策総合研究所道路研究室	14年12月号 (第153号)	22頁
○冬の道路管理			

○これからの冬期道路交通確保のあり方	道路局企画課道路防災対策室	15年1月号 (第154号)	3頁
○「札幌市雪対策基本計画」今後の雪対策の進め方について	札幌市建設局管理部雪対策室計画課	15年1月号 (第154号)	8頁

○青森市における冬期バリアフリー計画と冬期歩行者空間の確保について
○仙台市内の直轄国道における冬期道路管理について
○ITを活用した冬期道路管理について

都市再生と道路事業

○都市再生と道路事業
○都市再生本部の動きについて
○北九州市のTDM施策の取組み

○都市交通の円滑化・市街地の活性化を
目指して、連続立体交差事業の推進
○新宿駅南口地区基盤整備事業からはじま
る都市再生
○都市交通におけるカーシェアリングの位
置づけと意義

社会資本整備審議会

○「今後の道路政策のあり方」の検討状況
について(その1)社会資本整備審議会
道路分科会基本政策部会における議論
○「今後の道路政策のあり方」の検討状
況について(その2)

○社会資本整備審議会道路分科会中間答申
今、転換のとき、よりよい暮らし・経
済・環境のために

道路関係四公団民営化推進委員会

○道路関係四公団民営化検討状況について
○道路関係四公団民営化推進委員会・中
間整理について
○道路関係四公団民営化について

道路の行事等

○「道路ふれあい月間」推進標語について
○「道の日」(八月一日)について
○「道の日」フェスティバル2002

○平成一四年度「道の日」中央行事報告

青森県県土整備部道路課	15年1月号(第154号)	13頁
東北地方整備局仙台国道工事事務所	15年1月号(第154号)	17頁
中部地方整備局高山国道工事事務所	15年1月号(第154号)	24頁
道路局企画課道路経済調査室	15年3月号(第156号)	4頁
内閣官房都市再生本部事務局	15年3月号(第156号)	7頁
北九州市建設都市局計画部都市交通政策課	15年3月号(第156号)	10頁
都市・地域整備局街路課	15年3月号(第156号)	17頁
関東地方整備局 東京国道工事事務所 事業対策官	15年3月号(第156号)	21頁
浪浪 慎一	15年3月号(第156号)	27頁
国土技術政策総合研究所道路研究室	15年3月号(第156号)	27頁
道路局企画課道路経済調査室	14年5月号(第146号)	42頁
道路局企画課道路経済調査室	14年6月号(第147号)	43頁
道路局企画課道路経済調査室	14年9月号(第150号)	39頁
道路局企画課道路経済調査室	14年8月号(第149号)	43頁
道路局路政課	14年9月号(第150号)	50頁
道路局路政課	15年1月号(第154号)	30頁
道路局路政課	14年7月号(第148号)	48頁
道路局路政課	14年7月号(第148号)	50頁
道路局路政課	14年9月号(第150号)	口絵
道路局路政課	14年9月号(第150号)	23頁

○平成一四年度「道路ふれあい月間」行事報告
○地方行事報告(東日本)
○地方行事報告(西日本)
○第一六回石川の夏祭り・歩行者天国(道
路まつり)
○平成一五年度「道路ふれあい月間」推進
標語募集します

海外視察報告

○フランスの有料道路制度に関する調査を終えて
○中国の道路事情
○欧州三カ国の道路事情調査に参加して
○欧州の海外調査に参加して

道路関係訴訟

○東京訴訟(第一次)第一審判決について
○震災遺族訴訟第一審判決について
○その他

○規制改革推進三か年計画(改定)の閣議
決定について
○三重県公共事業再評価システムについて
○東京都心における首都高速道路のあり方
委員会―提言―

○最近の道路占用を巡る動きについて
○小型車専用道路の導入検討について
○ETCの現状及び新たな割引制度の導入
について
○新道路整備五箇年計画に掲げた指標のフ
ォローについて

○ヒートアイランド現象緩和に挑戦する舗装技術
○カーシェアリングの普及に向けて

道路局道路交通管理課	14年9月号(第150号)	26頁
道路局道路交通管理課	14年9月号(第150号)	28頁
北陸地方整備局金沢国道工事事務所	14年10月号(第151号)	38頁
道路局道路交通管理課	15年3月号(第156号)	51頁
道路局路政課課長補佐 小林 靖	14年5月号(第146号)	47頁
道路局路政課課長補佐 佐々木正彦	14年6月号(第147号)	48頁
道路局国道課課長補佐 長沼 佳幸	14年12月号(第153号)	40頁
道路局路政課課道路 利用調整室専門官 佐藤 唯男	15年1月号(第154号)	39頁
道路局道路交通管理課	14年12月号(第153号)	28頁
阪神高速道路公団総務課	15年3月号(第156号)	44頁
道路局路政課	14年4月号(第145号)	38頁
三重県県土整備部公共事業推進課	14年4月号(第145号)	43頁
道路局有料道路課 企画専門官 川瀧 弘之	14年5月号(第146号)	29頁
東京都施設計画部 街路計画課長 首都高速道路公団 計画部第一計画課長 山下 寛	14年5月号(第146号)	36頁
道路局企画課	14年7月号(第148号)	38頁
道路局有料道路課	14年7月号(第148号)	42頁
道路局企画課道路経済調査室	14年7月号(第148号)	52頁
東京都土木技術研究所 副参事研究員 阿部 忠行	14年8月号(第149号)	33頁
CEVシェアリング㈱ 高山 光正	14年8月号(第149号)	38頁

○平成一二年度道路交通管理統計の概要
○有料道路政策研究会 中間取りまとめ
当面の有料道路政策のあり方について

○道路環境ビジネス研究会について

○道路管理用光ファイバーの民間事業者等
による利用について

○ISO14001認証取得

○人と自然にやさしいエリア創ります
○国道交通省における行政手続等のオンラ
イン化推進に係る取組み

○電子政府構築のための認証基盤の整備について

○道路の移動円滑化整備ガイドラインの策
定について

○地方分権改革推進会議最終報告の概要
事務・事業の在り方に関する意見

○熱海ビーチャラインの証券化について

○道路交通安全対策のさらなる推進について

○E・F・V（環境にやさしい自動車）国際会議

○ホームレス対策 自立支援等に関する
実施計画の策定への流れについて

○平成一五年通常国会提出法案（道路関係）
の概要

○バス停留所に設置される上屋に対する広告
物の添加に係る道路占用の取扱いについて

道路法令関係Q&A

○道路管理者が整備する有料の自動車駐車
場の料金について

○ポランテアと道路法

○有事法制に係る道路関係の法改正について

○路上駐車場について

○SA（サービスエリア）における車内生
活者及び放置車両と道路法

○道路管理の取扱いについて

○沿道規制と道路法

○路線の重複

○日本郵政公社に伴う道路管理法令の改正
について

道路局道路交通管理課

道路局有料道路課

（財）道路局新産業開発機構

道路局路政課道路利用調整室

（財）道路サービス機構

総務部総務課 高橋 健

総合政策局行政情報システム室

総合政策局行政情報システム室

道路局企画課

道路局路政課

三井観光開発（株）

自動車交通局技術安全部環境課

道路局路政課

道路局路政課

道路局路政課道路利用調整室

道路局路政課

道路局路政課

道路局路政課

道路局路政課

道路局路政課

道路局路政課

道路局路政課

道路局路政課

道路局路政課

14年8月号（第149号） 49頁

14年9月号（第150号） 34頁

14年9月号（第150号） 44頁

14年10月号（第151号） 33頁

14年10月号（第151号） 44頁

14年10月号（第151号） 64頁

15年1月号（第154号） 65頁

14年11月号（第152号） 38頁

14年12月号（第153号） 36頁

14年12月号（第153号） 44頁

15年1月号（第154号） 54頁

15年2月号（第155号） 40頁

15年2月号（第155号） 44頁

15年3月号（第156号） 38頁

15年3月号（第156号） 38頁

14年4月号（第154号） 48頁

14年5月号（第146号） 53頁

14年6月号（第147号） 53頁

14年7月号（第148号） 60頁

14年8月号（第149号） 55頁

14年9月号（第150号） 59頁

14年10月号（第151号） 48頁

14年11月号（第152号） 50頁

14年12月号（第153号） 49頁

○ホームレス自立支援法

○不法埋め立てと道路法

○道路空間の立体的利用について

道路占用Q&A

○道路占用と道路使用（その1）

○道路占用と道路使用（その2）

○道路占用と道路使用（その3）

○承認工事と占用工事（その1）

○承認工事と占用工事（その2）

○道路予定区域の占用

○義務占用物件とは（その1）

○義務占用物件とは（その2）

○共同溝とは

○電線共同溝とは

○道路占用と標準処理期間

○道路管理者間の協議（その1）

訴訟事例紹介

○農業用水路転落事故損害賠償請求事件

○加須市道自動車冠水事故損害賠償請求事件

○国道一五三号凍結防止剤スリップ事故損害
賠償請求事件

○福島県道工事中バイク転倒事件

○石川県道車両転落事故損害賠償請求事件

○県道側溝歩行者転落事故損害賠償請求事件

○府道歩行者転落事故損害賠償請求事件

道路局路政課

道路局路政課

道路局路政課

道路局路政課

道路局路政課道路利用調整室

15年1月号（第154号） 44頁

15年2月号（第155号） 52頁

15年3月号（第156号） 55頁

14年4月号（第145号） 51頁

14年5月号（第146号） 56頁

14年6月号（第147号） 55頁

14年7月号（第148号） 62頁

14年8月号（第149号） 57頁

14年9月号（第150号） 61頁

14年10月号（第151号） 50頁

14年11月号（第152号） 52頁

14年12月号（第153号） 52頁

15年1月号（第154号） 47頁

15年2月号（第155号） 54頁

15年3月号（第156号） 55頁

14年4月号（第145号） 53頁

14年5月号（第146号） 58頁

14年6月号（第147号） 57頁

14年7月号（第148号） 64頁

14年8月号（第149号） 59頁

14年9月号（第150号） 63頁

14年10月号（第151号） 52頁

14年11月号（第152号） 54頁

〔大竹市道大雨車両浸水事故損害賠償請求事件〕 道路局道路交通管理課訟務係 14年12月号(第153号) 54頁

〔横浜市道敷地二重譲渡損害賠償請求事件〕 道路局道路交通管理課訟務係 15年1月号(第154号) 50頁

〔京都市歩道段差転倒事故損害賠償請求事件〕 道路局道路交通管理課訟務係 15年2月号(第155号) 57頁

〔損失補償金請求事件〕 道路局道路交通管理課訟務係 15年3月号(第156号) 57頁

とんびの広場

〔「花の都・ちば」千葉市動物公園〕 千葉県東京事務所 市川 康次 14年4月号(第145号) 55頁

〔木曽路 宿場めぐり〕 長野県東京事務所 浅岡 龍光 14年4月号(第145号) 57頁

〔群馬は温泉パラダイス〕 群馬県東京事務所 三川 達也 14年5月号(第146号) 60頁

〔大阪で今 行ってみたいところといえば〕 大阪府東京事務所 遠藤 幸浩 14年5月号(第146号) 63頁

〔おんぼらつと、しまっし〕 石川県東京事務所 山本 裕 14年6月号(第147号) 59頁

〔ようこそ「武蔵ワールド」へ〕 岡山県東京事務所 樋之津和宏 14年6月号(第147号) 61頁

〔大阪名物はたこ焼きだけやおまへんで〕 大阪府東京事務所 中田 憲正 14年7月号(第148号) 66頁

〔愛媛のために必要な道路整備〕 愛媛県東京事務所 荻山 英樹 14年7月号(第148号) 69頁

〔「第三の黒船」伊豆縦貫自動車道〕 静岡県東京事務所 三沢 泰 14年8月号(第149号) 61頁

〔東京を、少しお休みしませんか?〕 広島市東京事務所 竹内 重喜 14年8月号(第149号) 63頁

〔さいいでみつかあ うつくしま ふくしま〕 福島県東京事務所 佐藤 正光 14年9月号(第150号) 65頁

〔アジアの、福岡あたりが面白い〕 福岡県東京事務所 吉瀬 幸一 14年9月号(第150号) 68頁

〔潮風に誘われて秋深まる「未来都市」へ〕 横浜市東京事務所 栗原 敏也 14年10月号(第151号) 54頁

〔あなたの知らない愛知〕 愛知県東京事務所 小島 馨 14年10月号(第151号) 56頁

〔さいたま新産業拠点(SKIPシティ)〕 埼玉県東京事務所 築地 良和 14年11月号(第152号) 56頁

〔島根へ さんさい〕 鳥根県東京事務所 天津 芳朗 14年11月号(第152号) 58頁

〔「流水の民」オホーツク人〕 北海道東京事務所 中村 雅彦 14年12月号(第153号) 56頁

〔屋台の街ふくおか〕 福岡市東京事務所 川崎 孝 14年12月号(第153号) 58頁

〔七二年に一度蘇る伝統の祭り「金砂大田楽」〕 茨城県東京事務所 角田 浩美 15年1月号(第154号) 52頁

〔「感動の旅」は豊の国おいたへ〕 大分県東京事務所 渡辺 武 15年1月号(第154号) 55頁

○宮本武蔵の生誕の地は「播磨」か「美作」か 兵庫県東京事務所 村上 武雄 15年2月号(第155号) 59頁

○「祝」市制四〇周年“不惑の北九州市です” 北九州市東京事務所 吉田 文雄 15年2月号(第155号) 61頁

○いいお湯、いい汗、健康のもと 東京都建設局 上田 典文 15年3月号(第156号) 59頁

○来まい「さぬき」へ、食べまい「さぬきうどん」 香川県東京事務所 植村 康成 15年3月号(第156号) 62頁

連載 社会実験

○環境にやさしい観光都市 奈良 近畿地方整備局奈良国道工事事務所 14年4月号(第145号) 59頁

○海老名エコ・パークアンドライド社会実験 神奈川県県土整備部都市計画課 14年6月号(第147号) 64頁

○国分市のサポーター(バス乗車会員) 制市内巡回バス社会実験 九州地方整備局鹿児島国道工事事務所 14年10月号(第151号) 58頁

○観光都市函館 円滑な交通をめざす社会実験 函館市都市建設部都市計画課 14年11月号(第152号) 61頁

○福祉介護活動を支援する道路整備の社会実験 宇都宮市道路建設課 青柳 明年 14年12月号(第153号) 65頁

○北海道小樽市における「冬期道路環境改善社会実験」について 北海道開発局小樽開発建設部道路課 15年1月号(第154号) 58頁

○渋谷社会実験 東京都都市計画局交通企画課 15年2月号(第155号) 64頁

○「湘南地域での共同利用・相乗り型自動車交通社会実験」について 藤沢市計画建築部都市計画課 15年3月号(第156号) 64頁

道路の整備に関するプログラム

○岩手県の「道路整備に関するプログラム」 岩手県県土整備部道路建設課 14年5月号(第146号) 66頁

○新潟県の「道路整備に関するプログラム」 新潟県土木部道路建設課 14年8月号(第149号) 65頁

○長崎県の「道路整備に関するプログラム」 長崎県土木部道路建設課 14年12月号(第153号) 60頁

シリーズ「道の駅」

○夕陽ロマンと情報のステーション(島根県) 〔ゆうひパーク浜田〕長 日野原階士 14年4月号(第145号) 66頁

○三つの駅を核に、地域づくりを進めている天竜市(静岡県) 〔いっぶく処横川〕長 黒川 利彦 14年5月号(第146号) 72頁