6

道路行政セミナー

2003 June

目。次	
エッセイ 東海道五拾三次ミステリー 山 室 恭 子	1
特集/道路管理における住民参加 ~ボランティア・サポート・プログラム	
ボランティア・サポート・プログラムについて 〜皆さんと共に快適な道づくり〜 道路局国道·防災課	4
除雪は子供たちのために ~冬期におけるVSPへの取組み~ 北陸地方整備局 金沢河川国道事務所	9
「ふれあい海道」~花いっぱい運動~ 奈半利中学校・美化栽培部の取組み 大 谷 岩 夫	14
私たちの田辺市を花でいっぱいに 特定非営利活動法人花つぼみとの連携 東 田 宏 幸	20
地域の皆さんと共に 関東地方整備局	23
ボランティア・サポート・プログラム 新たな取組みについて …東北地方整備局道路部	28
道路行政の評価に関する最近の動き 道路局道路事 ~事業評価システムの改善と行政マネジメントシステムの導入~ 業分析評価室	32
構造改革特区における重量物輸送効率化事業の実施について 道路局道路 完 通管理課	37
緑陰道路プロジェクト	42
フランス・イタリアの高速道路料金及びETCの現況について 金 井 甲	48
道路 造路 後日 20 20 20 20 20 20 20 2	53
[道路占用Q&A] (第23回) 占用の場所(その2)	55
訴訟事例紹介 神奈川国道138号土石流自動車転落事故 道路局道路 損害賠償請求事件 交通管理課	57
レ k 新潟の新しいシンボル「朱鷺メッセ」(新潟県) 畑 山 武 志	59
の広場 踊る阿呆に見る阿呆、 同じ阿呆なら踊らにゃそんそん (徳島県) …徳 永 雅 彦	62
連載/社会実験 大阪市・東大阪市パッケージアプローチによる … 大阪府土木部交通 企業参加型広域TDM社会実験 … 道路室道路整備課	64
時・時・時	·70

ボランティア・サポート・プログラムについて

〜皆さんと共に快適な道づくり〜

道路局国道・防災課

はじめに

るものである。

支援を行い、皆さんと共に快適な道づくりを進め

するが直轄国道を対象に、地域住民や企業等の

で通省が直轄国道を対象に、地域住民や企業等の

のサインボードを道路脇に設置し、実施団体の活めるものにしようと考え出されたものである。「実施団体」(ボランティア活動を行う団体)が、道路での清掃や美化活動を行なうことを「協定」が、が高路での清掃や美化活動を行なうことを「協定」がが活動を行い、道路管理者は、実施団体名入り体が活動を行い、道路管理者は、実施団体名入りなが活動を行い、道路を慈しみ、住んでいるこのプログラムは、道路を慈しみ、住んでいるこのプログラムは、道路を慈しみ、住んでいる

することも期待できる。うという活動により、地域コミュニティが活性化動を公表する。こうした「みち」をきれいにしよ

ムの原型ボランティア・サポート・プログラ

用に困り、市民に協力を呼びかけたところ、市民中ポート・プログラムの原型は、米国で実施されている「アダプト・ア・ハイウェイ・プログラム」である。一九八五年頃、米国テキサス州交通局により、市民が「みち」の一区画を我が子のようにより、市民が「みち」の一区画を我が子のようにより、市民が「みち」の一区画を我が子のようにいる、毎年一五~二〇%の割合で増え続ける清掃費が、毎年一五~二〇%の割合で増え続ける清掃費が、毎年一五~二〇%の割合で増え続ける清掃費が、毎年一五~二〇%の割合で増え続ける清掃費が、毎年一五~二〇%の割合で増え続ける清掃費が、毎年一五~二〇%の割合で増え続ける清掃費が、毎年一五~二〇%の割合で増え続ける清掃費が、毎年一五~二〇%の割合で増え続ける清掃費が、毎年一五~二〇%の割合で増え続ける清掃費が、毎年一五~二〇%の割合で増え続ける清掃費が、毎年一五~二〇%の割合で増え続ける。

ムに賛同し、ボランティア活動として開始されたグループや企業の人たちが新しい発想のプログラ



ラ マイラー・シビタン・クラブの活動 (米国)

道行セ 2003.6

町を自分たちがきれ 気づけ、 う副次的な効果も生まれた。 ニティの中で人と人とのつながりが復活するとい ドが芽生え、 である。 極的に参加してくれるボランティアの人たちを勇 当初、 ドを掲げるというアイデアは、 その活動に報いようと考え出されたもの サインボードを見る度に、一自分たちの ボランティアの団体名の入ったサインボ 道路がきれいになるに従い、 いにしている」というプライ 地味な活動に積 コミュ

ナダ、 と呼ばれるようになり、 動は「アダプト ド、オーストラリアそして日本へと広がっている。 九九二年までにほぼ全米に拡大し、その後、 このように誕生したボランティア団体が行う活 メキシコ、プエルトリコ、ニュージーラン ア・ ハイウェイ 以来、 このプログラムは プログラム」 力

= の経緯 ボランティア・ サポート・ プログラ

している。 に有効であったことから、 を実施した。その結果、 追加し、 〇年八月同県上浮穴郡久万町の一 内の一般国道一九六号を対象にし、 実施される以前に、 ボランティア・サポー 併せて あいロ 平成九年 道路利用者のマナー ١ ŗ 引き続き、 プログラムが正式に と称して社 〇月愛媛県今治市 般国道三三号を さらに平成 活動を実施 一会実験 向

> に至り、 数五四八団体 することとした。 弦がり、 ティア・ 平 る 成 (図1・2)。 平成一五年三月末現在、全国で実施団体 一年六月に道路局長通達を発出し、 現在では全国的にくまなく展開される サポー (実施箇所数九九三箇所) 当初は、 ١ プロ 四国地方を中心に活動 グラムを本格的に展開 となって ボ ラ

> > 1

協定の締結

実施団体は、

実施区域・

活動内容を決めた後、

四

ァ

サポート・

プログラ

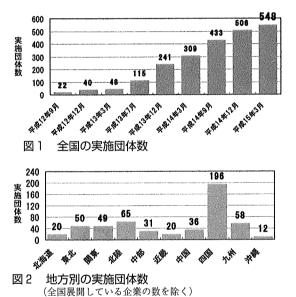
ムの仕組み ボランティ

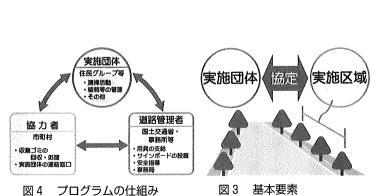
が

14

道だけでなく県道・市道も含め、 との協定 に実施できるよう愛知県・豊田 ï この中には、 プ との協定 (平成一四年八月) 全国展開している企業 (平成一三年一二月 等も含まれる。 市 地域全体を面的 トヨタ自動 (イオング や直轄国

基づき清掃・ 事 間で協定を結び、 実施団体」、 務 局 活動希望の申 植樹管理等を行う (図3・4)。 「協力者」 実施団体は文書で決めた内容 ح し込み書類を提出する。 「道路管理者」 の =: 者





消行や 2003.6

「実施団体」(住民グループ等)

②草木の管理 実施区域内に散乱しているごみの清掃を行 植樹帯における草木の手入れ等を行う。

①ごみの処理 協力者(地元市町村

(2)

う。 市町村によるごみの定期収集と処分を行

②清掃用具の貸与・支給 清掃や草木の手入れに使用する道具等を貸

与・支給する。

④保険加入

事務局に問い合わせて、自分のまちでプログラムが行われ

ているか確認し、申込曹類等を入手する。

申込用紙に必要事項を記入し、事務局へ提出する。

事務局から「実施団体」の認定を受け、協定を結ぶ。

必要な道具を受け取り、担当する区域で活動を開始する。

保険

3 活動の手順 (図5)

活動手順

五 ムの現状 ボランティア・サポート・プログラ

全国で実施している団体数は着実に増加してお

問い合わせ

申込譽

提出

協 定

活動開始

図 5

2 「実施団体」との連絡窓口

ŋ

現在五四八団体である。

実施団体の属性は住

民団体が最も多く二六〇団体

(全体の五

%

で

ŋ,

次いで「企業」、「学校関係」となっている。

実施団体」 連絡窓口としての役割を担う。 との対応をより円滑に行うた

道路管理者 (国道事務所、 出張所)

(3)

①サインボードの設置

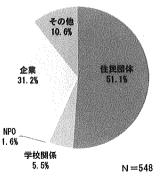
域内 する場合には、 ただし、 が設置するため、占用許可等の必要はない 実施団体」 の道路脇に設置する。 各地域の屋外広告物条例等に抵触 名入りサインボー これに従う必要がある。 道 ドを実施区 路 管理者

③安全指導 行う。 等、 パンフレットを配布したり、 実施団体」の方々へ安全指導 講習会を開

に加入する。 実施団体」 0) 事故やケガに備えて、

1ヶ月に2回 適宜 10.4% 1年に1回 以上 11.2% 0 2% 6ヶ月に1回 7.0% 4ヶ月に1回 7.8% 1ヶ月に1回 41.6% 2ヶ月に1回 3ヶ月に1回 13.5% N=498 (不明50件除く)

図 7 活動頻度

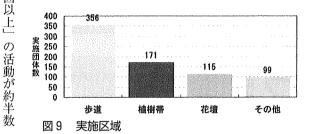


実施団体の属性 図6

平成一三年秋に実施団体 九五団体に対して行

六 の活動団体の意識等 ボランティア・ サポ F

476 500 400 272 300 246 200 143 100 27 10 n 滑掃 阜網 花の管理 植栽の管理 除镭 その他 図8 活動内容



ボ ・ラン テ 1 ア 4) ポ 1 ブ $\dot{\Box}$ グラムを始め ったアン

ト調査により、

次のような結果を得

実施団体に聞きました

プログラムを始める前と現在では、 道路への親しみは増しましたか?

道 活 Vi お

駐車場・

バ

、ス停

待避所」 - 着脱場

等での活動も

(図6~9)。

る。

実施区域は

「歩道」

「植樹帯」「花壇」

で 0

動が多く、

「チ

J.

1

ン

「地下歩道」

側

となってい 活動頻度は

る。

活動内容は多い

順に

一清掃」

除

カ

月に

回以

「花の

管理 1

「植栽

の管理 「通報」

除雪」

となっ

7

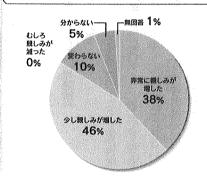
1

'n

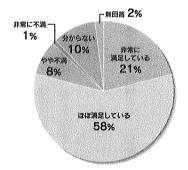
清掃

等の活動も行

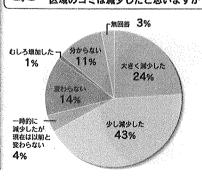
7 0



活動に対する満足度は、 いかがですか?



プログラムを始める前と現在では、実施 区域のゴミは減少したと思いますか?



今後もこのプログラムを継続したいと 思いますか?

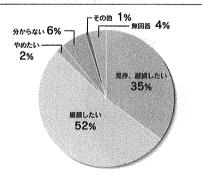


図10

して満足していると回答を得た。また、 たと感じ、 前と現在とを比較した場合、 道路に対する親しみが増 概 ね Ĺ ゴ 3 活動に が減 サ イン 夢 ボ 対

協力者(市町村)に聞きました

どのような気持ちで、このプログ ラムに協力いただいていますか?

された

図 10 ·

11

ハやプロ

グラム

の現状と効果の

他

支援・

要望

箇

所で意見交換会を開催した。

活動内容の説

善点や今後の展開等について活発な意見が交わ

との協働

n

あ

り方を模索すると共に、

プロ

ーグラ 施

Á

め

また、

実施団体から直接意見を聞き、

実

団

るような取組みが必要である。 継続したいと回答しており、 であると考えられる。

さらに、

多くの

人が今後 有効なも

Ŧi.

活動を長く続けら

n

口

てサインボ

1

K

が非常に重要でか

0

0

ても、

ほぼ満足しており、

プログラム

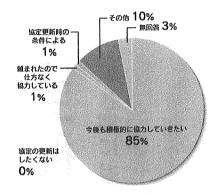
にお

の向上を図ることを目的に、

平成一三年度に全

玉

理



市町村の管理している道路・その 他で、同様のプログラムの導入を 考えていますか?

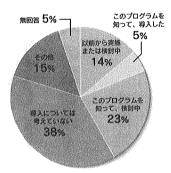


図11

七 おわりに

捨

で防 k,

ïŁ 設置

効果があると感じてい

る。

そ Ξ

ò

内 0

。 の

が、

活動

0

別みとなり、

コ

ポ

1

は、 なるよう積極的な取組みを進める予定である。 今後、 五年五月にロ 成 一者と道路利用者・ るための グラム 0 ボ 巫 ランティア・ しながら多くの方々に参加 〇以上の多くの団体が参加しているが、 成 本プログラム をより 広報活動を継続するとともに、 一年六月から本格実施となって以 ゴ サ 層認知してい マ ポ 住民等が 1 0 クを制定した Ì 制度・趣旨の認知度を高 1 プ ロ 18 ただくため、 1 して頂ける制度 グラムにつ 1 ナーシップを (図 12)。 道路管 平成 本プ ζş 来



Volunteer Support Program

図12 ボランティア・サポート・プログラ ムのロゴマーク

一は子供たちのために

ー冬期におけるVSPへの取組みー

北陸地方整備局金沢河 川国 [道事務所

ム(VSP) ボランティア・ サポート・プログラ <u>]</u>

実施団体名と活動の内容を記したサインボードの 花壇や樹木の手入れ等のボランティア活動に対 し、道路管理者はその活動に必要な用具の支給や (サポート) する制度です。 地域や企業の皆さんが行う道路の美化・ 安全指導や傷害保険への加入などを支援 清掃、

一 VSPの仕組み

局へ活動の申し込みを行います。 実施団体は、実施区域・内容を決めた後、 事務

の三者間で協定を結び、文書で決めた内容に基づ 実施団体は、道路管理者・協力者(市町村) と

います。 を利用し、

金沢河川国道事務所管内では、このVSP制度

現在九つの実施団体と協定を締結して

VSPの実施状況

き清掃・植樹管理などを行うこととなります

図

事務局に問い合わせて、自分のまちで プログラムが行われているかを確認 し申し込み書類等を入手する。

提出

肌計

申込書 申し込み書に必要事項を記入し事務 局へ提出する。

協定 事務局から実施団体の認定を受け、協 定を結ぶ。

必要な道具を受け取り担当する区域 で活動を開始する。

図 1 VSP活動までの手順





地下道の清掃



歩道除雪

写真1

金沢河川国道事務所管内のVSP実施団体 表1

(平成15年5月1日現在)

花・植栽の管理と除草

サンクス鹿島バイパス店 押水町商工会青年部 実施団体 花の会つるぎ 五間堂町公民館老人会 -般国道159号 -般国道159号 -般国道157号 般国道8号 路線名 約120名 60名 20名 約500名 花の管理・除草 植栽の管理 花の管理 植栽の管理 活動内容 海鳥町 押水町 根上町

夂
期
贈
の
V
Š
ى 0
Г

四

1

歩道除雪のきっかけ

津幡町井上地区

・中条地区は、

金沢市のベ

ッ F 新

タウンとして近年人口が急増している地域で、

横断地下道の清掃			
実施団体 内日角婦人会		尾崎寿会・小竹長寿会・水白老人会	
路線名	一般国道159号	一般国道 1 5 9号	
人数	約 130名	約 30名	
活動内容	清掃	清掃	
協力者	宇ノ気町	鹿島町	

歩道除?	\$		
実施団体	津幅町井上地区振興会	津幡町中条地区振興会	宇ノ気町内日角区
路線名	一般国道159号	一般国道159号	一般国道159号
人数	約110名	約 60名	約 10名
活動内容	除雪	除雪	除雪
協力者	津幡町	津幡町	宇ノ気町
除雪延長(往復)	約2.7km	約3.2km	約1.5km

道除雪まで手が回らない状況でした(写真2)。 Ø 高松町 うのけまちうちひすみく 学ノ気町内日角区 **通格計算上指区接通数** 会沢市 石川県 被阜界 図 2 参加地域と歩道除雪の位置図

せざる得ない集中豪雪であったため、 県内全域にわたり交通がマヒし、車道除雪を優先 が求められている地域でもありました。 中学校が また、 平成一三年一月、 の地域住民が同居している地域です(図2)。 同地区の国道沿いには、小学校が二校、 校あり、 従来から通学路の安全の確保 石川県を襲った大雪により、 なかなか歩

が二団体となっています(写真1、

表1)。

団体、「歩道除雪」が三団体、「横断地下道の清掃

動の内訳は、

一花・

植栽の管理と除草」

が四

旧

·般国道 8 号(金沢市)

一般国道159号(金沢市)

平成13年1月の大雪の模様

平成一三年一二月に両振興会がそろって、VSP たちの姿を見た人々の 確保したい!」という強い思いがきっかけとなり、 この大雪の中、 歩道除雪のVSP」 実施団体として登録することとなりました。 ここに、 津幡町井上地区振興会と中条地区振興会では、 北陸地方整備局管内では、 積雪により登下校に苦労する児童 が誕生しました。 「子供たちのために安全を 初めての

2 歩道除雪に向けての準備

ました。 協定締結により、それぞれの役割分担が決まり

【実施団体】

津幡町井上地区振興会、 津幡町中条地区振興会



写真4 小型除雪機械の保管場所

歩道除雪作業における労力の負担 (写真3)

小型除雪機械等の保管場所の提供

歩道除雪における歩道上の障害物の撤去

(写真4)

確立 小型除雪機械のオペレータの確保と連絡網の

写真5 サインボードの設置

写真6 除雪用具等のサポート

津幡町

(協力者)

3 小型除雪機械の講習会の実施

小型除雪機械の燃料費の負担

め、 大半の方が小型除雪機械の操作経験に乏しいた 実施団体が歩道除雪を実施するにあたっては、 VSPの協定締結後、 除雪機械の操作や安全

の提供 歩道除雪における除排雪処理の為の雪捨て場

【道路管理者

金沢河川国道事務所

小型除雪機械及び除雪用具の提供

小型除雪機械の維持管理費用の負担

は実施困難な作業のサポー 小型除雪機械の運搬及び排雪等で実施団体で

実施団体の活動中における事故に備えた保険 に係る業務

サインボードの設置

(写真5)

除雪用具として

ヘルメット

反射ベスト

スコップ

・軍手

などのサポートを行います (写真6)。

めています(写真7)。 た講習会を実施し、除雪機械による事故防止に努の操作について作成したマニュアルビデオを使っの操作についての成したマニュアルビデオを使っかった。 安全管理や小型除雪機械



マニュアルビデオによる講習



小型除雪機械の操作講習会

写真7 講習会の実施

5 VSP活動についての感想

ただいておりますので、紹介します。ただいておりますので、紹介します。

【歩道除雪をとおして生まれたもの】

「さまこうこれでであった(そうだめとして)のこの活動を通じて地域間の結びつきがよりうことは、親として当然。」

操作が不安だった。講習会に参加して、除雪人、「農機具などの操作経験もなく、除雪機械の感じてもらえた。」

【操作マニュアルビデオも一役】

できると自信がついた。」

機械を見て・さわって、これならわたしにも

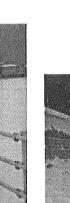
習があり、大変分かりやすかった。」「除雪機械の操作説明を受ける前にビデオ講

【VSPはよいシステム】

歩道除雪の実施状況

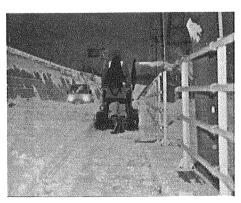
4

(写真8)。
(写真8)。
(写真8)。



VSPの歩道除雪のより確保された通学路 (一般国道159号津幡バイパス側道歩道部)

写真 8 歩道除雪の実施状況



早朝の歩道除雪作業

機械の貸与や安全指導があり、 も上がった。」 グラムだ。また、サインボードにより、 「市町村が連絡窓口で、 国土交通省から除雪 実にいい プロ

今後の歩道除雪の在り方

五

ます。 歩道除雪の実施要望は強く、 ていますが、 歩道の利用状況に応じて、 ての歩道除雪を行うことは困難な状況にあります。 た歩道除雪区間の延伸が最善の方法であると考え 現在の除雪体制では、 金沢河川国道事務所では、「雪みち計画」及び 実施区間以外においても沿道住民の 機械人員の配置等から全 歩道除雪区間を設定し 今後VSPを活用し



写真9 実施団体の皆さんとサインボード前で

事歩道除雪を実施しています。

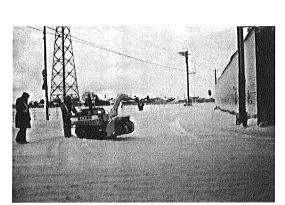


写真10 VSPに参画することで、道路に対する 愛着が湧いてきます

おわりに

六

結しましたが、これまで事故やトラブルもなく無 結以来二シーズンが経過しました。 一三年一二月に歩道除雪に関するVSPの協定締 昨年度は、新たに宇ノ気町内日角区と協定を締 津幡町井上地区振興会・中条地区振興会と平成

に参画することで、道路管理を始めとした道路行 が協力して歩道除雪のみならず、 も実施して行きたいと考えています。 VSPにより、多くの地域住民が直接道路管理 今後も、実施団体・道路管理者・協力者の三者 他のVSP活動

> 政に対する意識向上が図られるとともに、 道路管 写真11



ことが可能になると考えられます。

理者としても地域の意見、

身近な情報を収集する

型)を使用しています。 歩道除雪におけるVSP活動では、小型除雪機械(安全対策

除雪能力

●除雪幅 ●除雪高さ 六五〇ミリ 一、100ミリ

投雪距離 除雪能力 一五〇t 一五~二〇メートル / h

●最大出力

= P S

除雪機械の操作講習会では地域住民の 常設に対する意識の向上が図られました

「ふれあい海道」 **~花いっぱい**

奈半利中学校・美化栽培部の取組み

高知県奈半利町立奈半利中学校教頭 大谷 岩夫

はじめに

小さな田舎町です(図1)。口は約四、二〇〇人、面積は二八・三㎞という進(室戸岬側)したところに位置しています。人奈半利町は、高知市から国道五五号を五五㎞東

こんな町はないでしょう。 日本全国広しと言えどもが二つもあることです。日本全国広しと言えどもなところです(写真1)。驚くことは、この小さなところです(写真1)。

いる姿を見ることができ、つい「お疲れさん、ま一時の休養をしているかのように波間に揺られて漁船が、ドック入りしてきます。船体を手入れしこの港には、世界のマグロ漁場で格闘してきた

また嬉しいところで、町の西には、高知県の東部しいところです。海の幸だけじゃないところが、海に面した小さな町、奈半利町は魚介類のおいた頑張ってこいよ」と言いたくなります。

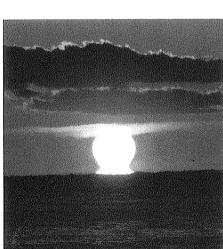


写真1 だるま夕日

の幸に匹敵するくらい、いや手前味噌ではありまったぐあいに、川の幸も豊富です。清流四万十川うなぎ、あめご、手長えび、ゴリ、みみなしとい(安芸郡)では一番大きな奈半利川があり、鮎、

思う気持ちに免じて・・・)。すが、勝っているような気がしています(故郷を

さつしてくれています(写真2)。ラクター「なはりこちゃん」がいつも笑顔であいンパンマンの作者「やなせたかし」の描いたキャンパンマンの作者「やなせたかし」の描いたキャーニー世紀最初で最後の開通だと言われ、その終ニー世紀最初で最後の開通だと言われ、その終

また、阪神ファンにもたまらない列車が登場し人々や鉄道ファンを楽しませてくれています。ンや駅のキャラクターを描いた列車があり、乗る列車には、オープンデッキの列車やアンパンマ



写真 2 奈半利駅とマスコットキ・ ラクター「なはりこちゃん」

日に何便か運行されています。の縦じまで仕上がった、まさしく「阪神列車」がています。列車の外装が阪神のカラーであるトラ

来てみてくださいね。世の阪神ファンの皆様一回ぐらいは乗ってみる間やずい。子どもから阪神と似ているのではないでしょう撃を続ける阪神と似ているのではないでしょう世の阪神ファンの皆様一回ぐらいは乗ってみる

いるようです。 ん・なはり線」に乗ってみたいという方々が大勢 現在このような情報を聞き、全国から「ごめ

掲げて取り組んでいることがあります。あと一つ宣伝させてください。奈半利町には町

年からスタートしました。「子どもを育もう」という取組みで、二〇〇〇

いの山の中にあります。人里離れたこの場所は、米○○mに位置し、町中心部から車で約二○分ぐら校を作りました。

食をともにすることになります。
ことです。子どもたちは親元を離れ、何人かが寝ら小学校に通うという「通学合宿」を行っているらの学校の主な取組みは、この生活体験学校かとのできないひと時になるのではないでしょうか。

今の子どもたちを取り巻く様々な課題や状況を考えたなかで、子どもたちが子ども同士で切磋琢磨する機会が少なくなってきていることなどを考慮し、生活そのものを丸ごと体験し、そこに集う子どもたちが協同・共同生活を通して思いやる心を感じたり、責任や協調の心を養ったりする場・を感じたり、責任や協調の心を養ったりする場・

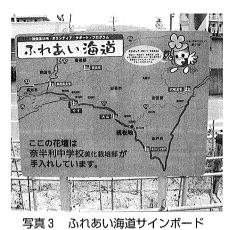
に一般客も利用できるようです。るかに超えるというからびっくりします。ちなみ活体験学校の利用者数は、年間□、○○○人をは人口四、二○○人の小さな町ですが、ここの生

いかがでしょうか。まさに天上の癒しの空間です。ななかでゆっくりとしたひと時を過ごしてみてはある。なんとも贅沢な目覚めではないでしょうか。る。なんとも贅沢な目覚めではないでしょうか。

そろそろ中学校の話をします。

西玄関口にあたります。奈半利川の橋を渡るとす奈半利中学校は、高知市から来ると奈半利町の

う静寂の音が聞こえてきます。最近では味わうこ齢化が進む集落です。夜になると、「シ~ン」といられていました。今では、人口も二○人をきり、高ケ岡と言い、昔から米のおいしいところとして知



ぐ右手 にあります。 話の中心になる緑地帯 は国土交通省奈半利国道出張所があり、 (国道南) にあります。 (花壇) は、 左手 中学校との間 (国道北) これから 13

教職員数は、一五名という学校です。 生徒数は年々減少傾向にあり、現在八九名です。

から注目を浴びていることがあります。 校のいろんな取組みが高知県内はもとより、 こんな小さな町の小さな中学校ですが、 この学 全国

の活動です (写真3)。 プログラム「ふれあい海道」~花いっぱい運動 その取組みの一つがボランティア・サポー 1

きっかけ

奈半利中学校では、 通称『三者会』という取組

> とが生徒から提案されたのです 学校を創造して行こうという取組みです。今年で 護者・教職員」のことで、この会は、三者それぞ 説明をさせていただきます。三者とは「生徒・保 ったなかで、清掃活動(空き缶・ゴミ拾い)のこ てとか、 でした。話し合いのテーマには、服装規定につい れが自分たちの意見や要求を出し合い自分たちの みを行っています。このことについて、ちょっと 六回を数え定着した取組みになってきています。 マになったのは、記念すべき第一回目の三者会 清掃活動とか美化活動といったことが話しのテ 班学習・教え合い学習についてなどとい (写真4)。



写真4 学習風景

ダンボールなどの廃品を準備してくれている家庭 活動も定着し、毎年その時期になると、新聞紙や といったこともあり、 ました。ところが、廃品の換金率が悪くなったり が多くあるような取組みにまで発展・浸透してい ました。 (理由は他にもあるだろうが)、ということがあり 廃品回収を止めてしまった

ダンボール、空き瓶等)を行っていました。この

前

奈半利中学校では、

廃品回収

(新聞

お話です。 を知る先生は今はこの学校にいない、そんな昔の 徒自身の思いはどうだったのだろうか。その当時 廃品回収を続けてほしいという声は、保護者や町 たがやろう。いつやるがやろう。」といいながら、 ら廃品回収をするというお便りがこんが、どうし ているのに・・・残念。」とか、「今年は中学校か のあちらこちらで聞かれました。しかし、 いたり・・・、といった経過がありました。事実、 たくさんの廃品を準備してくれている方々も大勢 町の声には、 「せっかく定着した取組みになっ 当の生

労奉仕的な活動を提案するとは、考えもしなかっ に参加していた大人の反応をみているとよくわか た、というのが本音の思いでしょう。その三者会 しかし、 びっくり仰天。まさか、 生徒たちが勤

この提案には、 生徒全員一致で「賛成」となっ

たことにもびっくりさせられました。

発展していくことになります(写真5)。グラム「ふれあい海道」~花いっぱい運動~へとこの決定から、ボランティア・サポート・プロ

その旨寺に、耳に、に言奏で「犇丁は、花いっど、町内の清掃活動を実施しました。 初年度(一九九八年)は、空き缶、ゴミ拾いな

その当時よく耳にした言葉で「隣町は、花いっその当時よく耳にした言葉で「隣町は、花いったと手入れがされていました。国道を通るため、国道の緑地帯を指した言葉で、隣町(田野葉は、国道の緑地帯を指した言葉で、隣町(田野ます(今はもう死語になっています)。この言またの当時よく耳にした言葉で「隣町は、花いっその当時よく耳にした言葉で「隣町は、花いった」



写真5 「ふれあい海道」調印式

案がありました。 「緑地帯に花を植えてきれいにしたい」という提この言葉を知ってか知らずか、生徒たちから、

す。

益々本題に近づいていくきっかけとなったわけで

出張所へ行き、説明し承諾を得たということから、

出時の校長先生は、建設省(当時)奈半利国道

三 草との格闘

で別ればよい、がなかなかの代物。草にも年季 は想像を絶するものがありました。表面の草は、 は想像を絶するものがありました。表面の草は、 というものがあるのだろうか。なかなか年季の入っ というものがあるのだろうか。なかなか年季の入っ 生徒・教職員の頭数勝負です。何とか年季の入っ た草どの勝負には勝った! とひとまず今日の作 た草との勝負には勝った! とひとまず今日の作

う喜びを感じながらの勝利であった。同じ目的・課題に向かってともに汗を流すとい

四敵は、土の中

校長先生が、夏の炎天下の中で、竹刀をつるは、当時の校長先生は、剣道の達人。とっぱり土づくりが重要!はすっかり草刈ができた状態。花を植えるには、

が登場した。
が登場した。
が登場した。

校長先生が、つるはしで花壇を耕しているのをがないっしょにつるはしを持って地面を掘り返すがないっしょにつるはしを持って地面を掘り返すがなかなかはかどらない。「奈半利は、草いっぱい様子を見に来たのだと言う。

教育長は、一ヵ月前まで役場の建設課長をしてまぶたに焼きついている。物から居なくなったと思ったら、役場から建設の場から居なくなったと思ったら、役場から建設に、機械が入り、生徒、地域の人々などの協力にた。機械が入り、生徒、地域の人々などの協力になかで、その光は赤みをおびキラキラとした汗くなかで、その光は赤みをおびキラキラとした汗くなかで、その光は赤みをおびキラキラとして汗のできない光景としてまぶたに焼きついている。

見る見るうちに草の根がなくなり、花壇らしくな っていく。

した。 無償で提供してくれて、 っていた。その言葉が印象に残っている。機械も かん。そんな年齢(とし)になってきた。」と言 ンテイアをして、町のためになることをせなあい なんとも感動的なスタートになったような気が 機械を操作している人が、「わしらあも、 土までも入れてくれた。

四 部の取組み 清掃活動から美化活動へ:美化栽培

大々的に行っています。 や婦人会・老人会など各種団体にも声がけをし、 行うようになった町内美化活動。今では、保護者 には、町の一斉清掃までをも巻き込み、同じ日に 空き缶、ゴミ拾いへと活動が広がり、挙句の果て 空き缶、ゴミ拾いから、町内の公園などの草刈

います。 てもらう「花の里親制度」という取組みも行って があればそのプランターを家まで届け、花を育て 今は、花の苗を育て、プランターに植栽し希望

校には「美化活動」があると生徒もやる気で頑張 っています (写真6)。 地味な美化栽培部が一躍有名になり、うちの学











活動風景

写真 6



持ちにしてくれます。 れます。暑いなかでの作業も頑張れる。そんな気 張っちゅうねえ」などと地域の人が声をかけてく 作業をしていると「この花きれいなねえ」「頑

六 おわりに

化があったと思われます。 どありません。そこを通る人々の心に何らかの変 ゴミの投げ捨てもありましたが、最近ではほとん ミがありました。花壇を作っている最初の頃は、 コ、お菓子の袋などものすごい量の投げ捨てたゴ 「草いっぱい」の時の花壇には、空き缶やタバ

これは誠に嬉しいことです。 「きれいな」 と思

える気持ちを育てたいと思います。 残念なこともあります。植栽した苗が成長して



五

る人々の輪が広がる活動へ

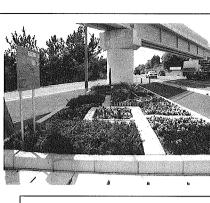
活動の一環で取り組んでいます。 九九八年の夏以来、国道花壇の美化は、 美化

汗を流しています。 町内美化活動を行い、 の活動を行っています。学校全体では、 担当は、美化栽培部の六名と教職員四名が日々 保護者や地域の方々と快い 年二回の

て収穫を楽しんだりということもありました。 を植えるかなどと生徒といっしょに話し合ったり ぱいいます。 しています。時には、食べる実のなる植物を植え 花壇の絵を書きどんな花壇にするか、どんな花 奈半利中には、 花を愛する生徒、 教職員がいっ

引き抜かれ持ち去られているということがありまきたなと思って楽しみにしていたら、気が付くと

が好きなのだろうと思います。一言言ってくれたした。でもきっとその持ち去った人もきれいな花





沿線の人々が、花いっぱい運動を通し、

心と心が

ふれあう活動が、今後も永遠に続き、輪が広がる

ことを願っています。

写真7 美化活動の取組みの成果



図 2 ふれあい海道マスコット 「あいか」

この活動へのきっかけづくりとなった生徒たちの発想に感謝するとともに、いつも気軽に相談にの発想に感謝するとともに、いつも気軽に相談に乗っていただき、支援してくださる国土交通省のいます(国道五五号のボランティア・サポート・プログラムの愛称「ふれあい海道」は、花がいっぱい咲き、みんなが「おはよう」と挨拶しあえる所は、ふれあいがあふれている良い場所!この道がそんな場所になってほしいとの思いから、奈半利中学校の生徒によって提案され、国土交通省に採用されたものです。)

らな・・・。

ともあり、ものすごく人目に付きます。奈半利町

この美化活動の取組みは、

場所が国道というこ

の西玄関ということから、いつも「花いっぱい

で迎えたいそんな気持ちでいます。

私たちの田辺市を花でいっぱいに

〜特定非営利活動法人花つぼみとの連携

近畿地方整備局紀南河川国道事務所建設専門官 東田 宏幸

はじめに

ます。 道路は ラム 私たちの暮らしを支えています。 パスを含む約六㎞の区間で美化活動を実施してい 長炭などの地域産業や生活に必要な道路として 五の団体が作業に携わっています (写真1~3)。 ます。各所で住民自治会、 「花つぼみ」のボランティア・サポー 現在、 国道四二号は、紀南地方の町をつなぎ、梅や備 (以下VSP)では、 「街の顔」となる貴重な空間であるといえ 近畿地方整備局紀南河川国道事務所と 沿道企業、学校など 国道四二号の田辺バイ それと同時に、 ŀ プログ

して、自分たちで自分たちの街をつくっていこう このような 「街の顔」となる公共空間を大事に

み」の呼びかけで、写真1 NPO「花つ

けで、多で、多

で街づくり

くの自治会が自分たち

がっています。 という活動が、平成に入ってから市民に大きく広



田辺バイパ スのわずかな スペースも花 壇として利用 写真2



写真 3 沿道の企業や店舗の従業員の方々も活動に加わり 道路は花いっぱいに

20

私たちの街、 田辺

滞が甚だしく、 時間半の場所に位置し、和歌山県第二の都市です。 いイメージがないかもしれません。 4)。周辺には白浜温泉などもあり、 楠などの生誕地としても知られています 武蔵坊弁慶や植物・民俗学の研究で有名な南方熊 ンになると唯 和歌山県田辺市は、 の幹線道路である国道四二号は渋 京阪神からの観光客にはあまりよ 大阪の中心地から車で約二 観光シーズ (写真

もいえるでしょう。 る大きな流れを生む土壌を持っている街であると ある街です。こうした歴史からも、 先駆けとなった貴重な生態系が存在する天神崎が また、 田辺市には、 ナショナルトラスト運動 住民運動によ

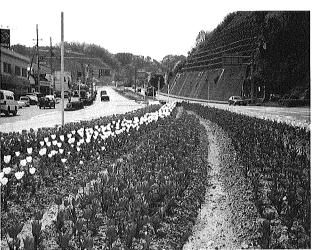


かれた「弁慶くん」がお出迎え

\equiv 国道を花いっぱいに

です。 花人」をめざし、 花を植える奉仕活動を始めたのがきっかけとなり 仲間が集まって、市内の公園や道沿いの空き地に 辺市を花でいっぱいにしたい」と一一人の花好き 作業を通して、 「花つぼみ会」が生まれました。 今から二〇年前の一九八三年、 親睦を深め互いに育み合う「街の 親愛の輪を広げようというもの 花を育てる共同 「自分たちの田

花つぼみ」 が田辺市民に認知されるようにな



道路の未供用部分いっぱいに並んだチ

真₅)。 ある道路予定地を、 た国道四二号田辺バイパスの残りの未供用部分で コスモスと四季折々の花で沿道いっぱいに美しく ったのは、 田辺バイパスを花の道にしたことです 平成元年当時、 春にはチューリップ、 二車線で供用されて 秋には

した。 市が道路を占用することで、 道路管理者が直接手を結ぶことには制約があり 当時は、 VSPのような制度はなく市民団体と 活動を実施していま

た。 える花で美しい道路を作り上げることができまし 京阪神からの多くの観光客に、 しかしこうした活動により、 親しみと潤いを与 沿線の住民の方や

四 街の花人」をめざして

後、 るボランティアは年間延べ三、〇〇〇人に至り、 地域住民の後押しがあり、今日では作業に従事す 田辺市域に根付いた活動となっています。 発足当初は少人数の地道な活動でしたが、 企業、 ライオンズクラブ、 地元新聞社そして その

寄与し地域の発展に貢献しています。 力ある地域の創造とボランティア運動の活性化に <u>0</u> さらに、一九九九年に特定非営利活動法人 「花つぼみ」 となり、 「街の花人」 として魅 \widehat{N}

五 交流の輪を大切にして

現在の「花つぽみ」の活動内容は、定期的に機関紙を発行したり、毎年「花まつり」を開催して 接を頻繁に行い交流することで、市民活動の意見交を募集したり、美化活動以外のNPOとの意見交を募集したり、美化活動以外のNPOとの意見交を募集したり、毎年「花まつり」を開催して

み

理事長の古守一晶氏は、

「花を通して、

くりフォーラム」を自らが企画し開催されました

⁻花つぼみ」発足二〇周年を迎えて、

「花と街づ

(写真6)。県下のボランティア美化活動団体が数

その席でコーディネータの

花つぼ

写真 6 ボランティア活動の輪が紀南地方で広がりをみせている

~花つぼみ創立20周年記念イベ **亡と街づくりフォ**

極的に行いたい。」と語っています。ろんな団体と交流を深め、環境問題についても積「まだまだ活動はこれから。今後は行政も含めい人とのふれあいを大事にしたい。」と、そして

最後に

六

花をバックに入学の記念写真を撮っている姿を見いえる田辺市三角公園(写真7)で、いっぱいの小学校の通学路にある「花つぼみ」の原点とも

るのを実感しました。て、「街の花人」の初心が田辺市民に定着してい

かれていくことを願っています。 まで、「花つぼみ」の社会貢献活動を通じて、住まで、「花つぼみ」の社会貢献活動を通じて、住めった活動は必要なくなるかもしれません。それありません。住民が責任とモラルを守れば、こうあのを実感しました。



写真 7 「花つぼみ」発足の原点の田辺市三角公園 花いっぱいの街を誇らしく登校

22

特集/道路管理における住民参加

地域の皆さんと共に

企業理念と連携した道路管理を目指して

関東地方整備局道路部道路管理課

ィア・サポート・プログラム」の取組関東地方整備局における「ボランテ

国土交通省関東地方整備局管内では、「ボラン 国土交通省関東地方整備局管内では、「プログラム」とする)として五二団体が九六ヵ所で活動を実施しています(平成一五年五月現在)。実施を実施しています(平成一五年五月現在)。実施を実施しています(平成一五年五月現在)。実施を実施しています(平成一五年五月の移行です(図1)。

す。毎日から一ヵ月に一回程度の活動を実施していま毎日から一ヵ月に一回程度の活動を実施していま、活動頻度については、実施団体の状況により、

活動内容、区域については、ほとんどの団体が

団体もあります。 団体もあります。 の実施と花壇における花の管理を実施しています。その他、側道や法面等の安全な箇所での清掃、す。その他、側道や法面等の安全な箇所での清掃、除草の実施と花壇における港場、除草

をお、道路管理者による支援の一環であるサイ

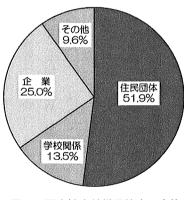


図 1 関東地方整備局管内の実施 団体内訳

いないものとしています。 置することとし、道路管理者の設置物として取り 扱っています。また、特定の企業名がサインボー として扱い企業広告としての位置づけは持たせて として扱い企業広告としての位置づけは持たせで として扱い企業広告としての位置づけは持たせで

参加 ディア・サポート・プログラム」への二 企業(イオン株式会社)の「ボラン

とプログラムの協定を締結しています。等のボランティア活動を行う店舗が所属する企業会貢献を行う企業が増えてきている中、美化清掃会貢献を行う企業が増えてきている中、美化清掃

関東地方整備局においても、民間企業のプログ

実施区域内の 国土交通省 国道事務所 関東地方整備局 ○国士交通省側 ○宝施店舖側 灣掃用具の支給 ・活動計画機の提出 サインボードの段間 活動報告書の提出 ステッカーの配布 実施区域の イオン㈱ 実施店舗 清掃を実施 図2 イオン(株)との協定の仕組み

表 1 実施店舗一覧

No.	店 舖 名	担当事務所名
1	ジャスコ藤沢店	横浜国道事務所
2	ジャスコ秦野店	横浜国道事務所
3	ジャスコ大和鶴間店	横浜国道事務所
4	マックスバリュ木更津太田店	千葉国道事務所
5	イオン株式会社本社	千葉国道事務所
6	和ぐるめ野田店	千葉国道事務所
7	ジャスコ宇都宮店	宇都宮国道事務所
8	ジャスコ諏訪店	長野国道事務所
9	マックスバリュ松本村井店	長野国道事務所
10	マックスバリュ長野東店	長野国道事務所
11	ジャスコ水戸店	常陸河川国道事務所
12	ジャスコ石岡店	常陸河川国道事務所
13	ジャスコ下市店	常陸河川国道事務所
14	ジャスコ笠間店	常陸河川国道事務所
15	ジャスコ成田店	千葉国道事務所
16	イオン品川シーサイドションピングセンター	東京国道事務所
17	ジャスコ北戸田店	北首都国道事務所

活発化し、 になることを期待するものです。 ていただくことにより、 地域社会にとって益々意義のあるも その社会貢献活動が更に

ラム

の活動として、

平成一三年一二月二五日に関

プログラムに関する協定を締結しました。

東地方整備局長とイオン株式会社取締役社長にて

力型 を締結しています。 施する店舗が所属する企業の本社と一 式を採用していましたが、 道路管理者 実施団体」、 により、 一協力者 間のみで、 各団体と個別に協定を締結する方 (自治体)」 ボランティア活動を実 今回は による 「実施団体」 括して協定 一二者協 ع

(表1)

オン株式会社が初めてあり、

プログラムに参加し

民間企業として全社的に行う活動としては、

1

います。

会貢献活動や環境保全活動を積極的に推進されて

う企業理念のもと、

地域の方々とともに様々な社

オン株式会社は

地域社会に貢献する」

とい

協定締結に関しては、

従来、

道

路

管

理 者

であるゴミの収集及び連絡窓口を企業側にて行 これは従来、 協力者 (自治体) の支援メニュ

]

と 1, ŀλ うものです 傘下の店舗を一元的にプログラムに組み込む (図2)

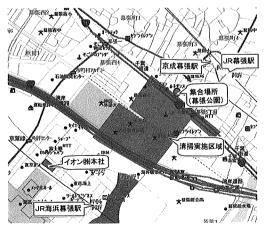
美化活動を実施しています(平成 みとプロ 今回、 毎月 関東地方整備局管内では現在 イオン株式会社の道路清掃 グラムが一 口 日 致したことによるも 0 「イオン 五年五月現 七店舗が参 に関 デ する 0) 清 で 取 あ 加

ŋ

サポート 「イオン・ クリ ロード 始動

 \equiv

IJ 平 成 第 シロ 四年 П 1 F 目 の活動が行われました。 月 と称して、 H 金) プログラムの には、 イ これに オン 協定締 国



行いました。 実施日時:平成一 午前八時〇〇分~午前九時〇〇分 四年一月一一

日

金

土交通省の職員も参加し、 この道はボランティアにより 清掃・美化を行っています。 クリ・ - ンロ 交通省ボランティア・サポート・プログラム 合同による清掃活動を 国土交通省関東地方整備局 Θ N 千葉国道工事事務所 格先 043-285-0321

写直 4



写真] ン㈱岡田社長挨拶



写真2 清掃活動前の集合状況



実施場所

区幕張地先

区ひび野地先 般国道三五七号 千葉県千葉市美浜

参加人員:国土交通省 二〇名 イオン株式会社 約八〇〇名

実施店舗の声

四

ている店舗の中から、 しました。 関東地方整備局管内でプログラム活動を実施し 五店舗に活動状況をお伺

イオン株式会社本社(干葉県干葉市美浜区)

イオン株式会社本社では、 一般国道 四号の上

(写真5)



目立つものは、ほとんどなくなってきていますが

その中で、車のバッテリーや自転車という類

写真3 清掃活動状況

掃をしてもなくならないという印象があります。

また、私たちの活動を見て、

地元の自治会の

バコの吸い殻のような小さなものは、

いくら清

方々から賛同を受け、毎回一○人くらいの方が、

れていると強く実感しています(イオン株式会社 いることから、私たちの活動が社会的にも支持さ くつかの企業様の賛同を受け、ご参加いただいて 実際に一緒に清掃を行っています。 さらに、 ポレート・ブランディング部 幕張新都心の各企業様の中からも、 木下氏)。



写真5 清掃活動実施状況 (イオン(株)本社)

出来ます。

す。毎回八〇〇人規模の大人数で行っているので、

行うたびに道路がきれいになっていくことを実感

下線の歩道約九〇〇mの清掃活動を実施していま

イオン品川シーサイドショッピングセンター 東京都品川区) (写真6・

Ž

が汚れているの

で、

歩行者のマ

ナーの悪さには驚

歩道に

にタバコ

の吸い殻が多く捨てられ

て、

道路

くばかりです。

地域の方が

イ

オンの皆さん

す。 は 清 才 掃活動を シ品 般国道 川シ 五号の上 00 + イドショッピングセンターで 五〇人で実施してい 下線の歩道約八五〇 ま m

ご苦労様です』の声をかけ、

賞賛してくれるので、

励みになる。」、

「地域の方が

『集めたゴミをイオ

活動参加者 (社員 か b は 青物横丁駅 付

近



清掃活動実施状況(イオン 写真 6 品川シーサイドショッピング センター)

店舗入口のステッカ 写真 7 (イオン品川シーサイドシ ョッピングセンター)

品川区間定「エコクリーン国

写真8

成田店)

私たちは、国土交通省が実施する

ボランティア・サポート・ブログラムに参加し

道路の清掃・美化活動等を行っています

との声 様です』と労ってくれる。」 ンの店まで持ち帰ってくださるのですか、 크 取り組んでいきます 地域の方々からも一 、ピングセンター副店長 b Ŋ ただき、 今後、 緒に清掃活動を行ってい (イオン品川シーサイド 積 等の声があります。 小須田氏) 極的に街の美化運動 ご苦労

イヤスコ成田店 (千葉県成田市) (写真8

9

0

歩道 ジ ヤスコ成田店では、 約 兀 0 m Ō 区間 般国道五 の 清掃活動を五〇 一号の上下線

規模で実施しています。

ます。 が減 イー 清掃活動を重ねているということから、 っていることを実感できますが、 ル までが捨てられていることには驚 タ イヤヤ ゴ Và 7 3

||塚氏| 取り組んでいきます 地域の方々に声をかけ (ジャ て、 街ぐるみで清掃活動 スコ 成 田 店副 店長

ヤスコ秦野店 (神奈川県秦野市) (写真10 11

店舗周辺の 0 ヤスコ秦野店では、開店前の時間を利用 八〇人で実施しています。 mのゴミ収集や植樹帯の清掃活動を従業員七 般国道 一四六号の 下り線の歩道約六

0 清掃活動ですが、 毎回 「なぜ、

月

回



清掃活動前の集合状況(ジャスコ

-ド(ジャスコ成田店)



清掃活動前の集合状況(ジャスコ 秦野店)

写真10

道行セ 2003.6



清掃活動を終えて(ジャスコ秦野店)

写真11

車の中に灰皿があるのにと思うのですが…。また、 灰皿の中身を捨てたと思うゴミもあるので、マナ にゴミが捨てられるのだろうか」と驚くばかりで の悪さにただ驚くばかりです。 特にタバコの吸い殻の多さが気になります。

並みの環境美化づくりとして取り組むことが大切 であると思います(ジャスコ秦野店副店長 ひとり一人が自分の道としての認識を持ち、街 池田

ジャスコ宇都宮店(栃木県宇都宮市)

ジャスコ宇都宮店では一般国道四号の上・下線

今回、

地域住民団体以外の民間企業が全社的に

した。 らも個人レベルで道路清掃活動を実施していたの の歩道約一、六〇〇mを開店一時間前に従業員四 と定め「クリーン&グリーン活動」を行っていま 社からイオン株式会社に社名変更した機会に「イ ですが、二〇〇一年八月二一日にジャスコ株式会 ○~五○人で清掃活動を実施しています。 オン宣言」を行い、毎月一一日を「イオン・デー」 以前か

うに注意しながら街の美化運動を推進していきま す(ジャスコ宇都宮店店長 に出てしまう危険があります。事故が起きないよ まりやすく、そのゴミを取るためについつい車道 コの吸い殻が増えたようです。また、歩道がマウ ンドアップしているので、車道の路肩にゴミがた 清掃活動をしていて最近気づきましたが、 木戸氏)。 タバ

五 おわりに

要であることから、沿道地域住民の皆様に慈しん 要素となり、地域住民の参画を得た道路管理が必 を行う施策として「ボランティア・サポート・プ の団体が行う道路の清掃や植樹管理について支援 でいただける道づくりを進めるため、 の道路であっても、 「グラム」を推進してまいりました。 国土交通省関東地方整備局では、 地域の中では街作りの重要な 直轄管理区間 地域住民等

> の趣旨に賛同し、 たが、今後も地域住民団体だけでなくプログラム 定を締結しましたイオン株式会社をご紹介しまし 行うプログラムの一例として、 企業の積極的な参加により、官民一体となった道 地域社会に幅広く展開している 初めて一括して協

路管理を推進してまいります。

道行セ 2003.6

特集/道路管理における住民参加

ボランティア・サポートプログラム

新たな取組みについて

東北地方整備局道路部

道路の異常発見に努めている。出張所を設け、日々「道路パトロール」を実施し良好な状態が保たれるよう、約六五㎞に一箇所の良好な状態が保たれるよう、約六五㎞に一箇所の東北地方整備局管内の事務所では、道路が常時

背景

び年、道路管理レベルに対する地域の方々のニーズが高度化(多様化、二四時間化、バリアフリーズが高度化(多様化、二四時間化、バリアフリーズが高度化(多様化、二四時間化、バリアフリーズが高度化(多様化、二四時間化、バリアフリーズが高度のパートナーシップ」 体制を確立する いまがらいる

一二年二月から「道の相談室」を設け(前身の道一般からの情報収集の仕組みについては、平成

路一一○番は平成六年一月から)、情報提供の窓路一一○番は平成六年一月から)、情報提供の窓路一一の番は平成六年一月から)、情報提供の窓路一一の番は平成六年一月から)、情報提供の窓路一一の番は平成六年一月から)、情報提供の窓路一一の番は平成六年一月から)、情報提供の窓路一一の番は平成六年一月から)、情報提供の窓路のである。

な道路管理に資するものである。ポーター」の仕組みを整備することで、きめ細か「ロード・セーフティステーション」「ロード・レ

このように、「道の相談室」をベースとして、

(RSS)

□ コンビニエンスストアは、二四時間営業で、かつ、国道の要所要所にある(東北地整管内では、よ道路管理者にとっては道路固定の情報拠点として期待できるとともに、道路利用者に対しては、より情報を通報しやすい環境とすべく試みたものでり情報を通報しやすい環境とすべく試みたものである。

始している。今後とも継続して拡大推進を図るも轄国道沿い)の半数以上と協定を締結し活動を開年九月に創設したものである。現在、全店舗(直なテーション』と位置付け、その制度を平成一四ステーション』と位置付け、その制度を平成一四いただくことを目的とする『ロード・セーフティいただくことを目的とする『ロード・セーフティいただくことを目的とする『ロード・セーフティいただくことを目的とする『ロード・セーフティいただく』といる。今後とも継続して拡大推進を図るもいただくことがら、東北地方整備局では「コープを開発している。

[活動内容]

①道路の異常情報等を報告

②道路管理者からの簡単な問 合せへの 対応

③道路管理者はコンビニ店舗側からの問合せに 対応

10セー

・ブオ

9

マ

⑧セブン―イレ マジカルマ

ブン

(1)

アミリー

7

【平成一五年五月八日現在の協定締結店舗数 ①サークルK

三九店舗 三八店舗 二六店舗

②サンクス

③ヤマザキディリーストア系 (デイリーヤマザキ

⑤オレンジハート ④ミニストップ (イオングループ)

九店舗

「ロード・レポーター(ボランティア・サポート・ブログラム)」協定書

【ロード・レホーター(オランティア・サポート・プログラム)】の送船の実施について、○○○(ロ下「実路者」という。 と数土交通者東北地方登録場○○工事事務所(ロ下「工事事務所」という。)とは、次のとおり担定を務めまする。

*・・・ 「道の相談室」に連絡下さい。 国道で異常・損傷を発見したら、「道の相談室」へ連絡をお離 **東京発見** フリータイヤル **0120-106-49**7

CERNSORES

#48 ISPARES EMBOSENSCOUT. - 6200

AGPRICADES CHIL ESSENACEURS

(ESCHR) MSS RESCUISPRHORSCOACO

P

三店 舗

(日 約3 第1条 第2回は、実施を占有限ながはかして電影を基づきを 利し、もって高級を行うか全面がとされたものは悪の様 特別をしているようとも行うされる。

(対象が注) 第2条 本位をご整づた場合の発生行う表示は、特別として扱う 発生する実施とする。

(Many)

(Many) Zingen and the course the street and st

7 1 ⑥ スパ ĺ ・ソン ホットスパー

兀

七〇店舗 二店舗

一店舗

店舗

一四店舗

五〇店舗

Ξ ード ポー レポー

タ

全 几 |九七店

口 ド レ

頃利用しているユーザー かつ迅速な情報収集を行うとともに、 を目的に、 ター 国民の皆様の中から特に の目で見ていただくこと 道路を 協 百

年六月に創設したものである(図2) 【平成一五年五月末現在の実施数】

収集するための仕組みであり平成

四 を

力者を募って道路の情報

(移動型)

②個人 四名 ①社東北建設協会

(二四四名)

③タクシー会社 几 社 九名

「道の相談室」 一とは

理等 皆様から道路に関する異常の ことを目的に平成 付ける仕組みであり、 相談 道の相談室」 計画 意見・苦情 調査など) は、 一二年二月に開設 広く一 質問等) きめ細やかな管 に反映させる 般 通報など を受け 国 民



図 1 店舗入口に掲示するステッカーイメージ

あなたの通報で国道利用者の 全が更に向上します。 …ロード・レボーターを募集しています… 今日の知知世世は、進物が素明を対象ではではつれるよう日々「心臓パトロール」 を実施し、成果が予定される部所には「海豚モニケー」をお思しています。 また、通知利用なのケットは「心臓の配型」への適用でよる利用をいたださながら、実際の利用が見たがなったしたことです。 しかしながら、近点、海面の情報といたけずる地域のアクロニーズが展唱化、 予能化し、これまでの前的で成りに指々したのきの数では対しがあらられています。 このため、通路をは同様している特別を対象に対するが表現をありませまでは このため、通路を関していたが、ボランティア・サポート・プログラムの一部として で 【ロード・ルボーター』を報じる状とい あなたの通牒で国道利用者の安全が更に向上します。 ロード・レポーターは登録制になって います。どなたでも参加できます。 実際の活動を開始します 【ロード・レポーター(メランティア・サポート・フログラム)」は、米部内容を相互に 確認するため裏面のとおり、簡単な拡充を掲述します。 問い合わせ先 ひろげよう みんなが道の ボランティア

図2

7

いる

(図 3)。

とは、

道路に

関

す

る

的





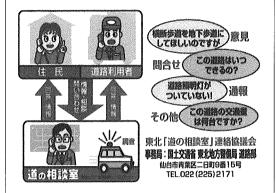


図3

表1 事務所への依頼・指示

平成14年7月31日	所長会議(ロード・セーフティステーションの施策)
平成14年8月26日	道管課長会議(ロード・セーフティステーションの 実施) ※「協定締結の取り組みを指示」

表 2 協定の締結

	協定の締結をした工事事務所	表
平成14年9月	青森工事(サンクスと締結)	
	青森工事(ミニストップ、オレンジハートと締結)	2
平成14年10月	青森工事(デイリーヤマザキ、イレブンジャックと締結)	
平成14年10月	能代工事 (デイリーヤマザキと締結)	
平成14年11月	湯沢工事(スパーと締結)	
平成14年11月	秋田工事 (デイリーヤマザキと締結)	
平成14年11月	湯沢工事 (デイリーヤマザキと締結)	
平成14年12月	青森工事 (サークルKと締結)	
平成14年12月	岩手工事(サークルKと締結)	
平成14年12月	三陸工事(サークルKと締結)	〉 ※6事務所一括して
平成14年12月	秋田工事(サークルKと締結)	締結
1	湯沢工事(サークルKと締結)	
	能代工事(サークルKと締結)	J
	秋田工事(サンクスと締結)) ·
	湯沢工事 (サンクスと締結)	│ 〉 ※3事務所連携して
	能代工事 (サンクスと締結)	J 締結
	酒田工事(サンクスと締結)	
	本局(ローソンと締結:12事務所分)	
	山形工事 (ホットスパーと締結)	
平成15年2月	本局(セブンイレブンと締結:7事務所分)	
平成15年3月	本局(セーブオンと締結:3事務所分) 主管:山形工事	
平成15年5月	本局(ファミリーマートと締結:7事務所分)	
現在	本局・事務所(リトルスター、キャメルマート、スパー他と協 議中)	

道行わ 2003 K

道路管理における住民参加

~活用事例紹介~

日夜から八日夜まで降り続いた大雪により、 道一〇四号の交通情報収集】 【平成一五年三月七~八日大雪時に、RSSで国 三陸沖で急速に発達した低気圧の影響で三月七 青森

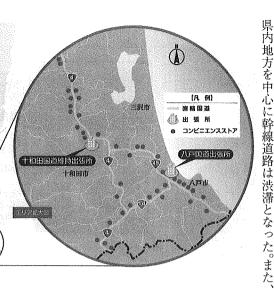


図 4

に集中した。 とも通行止めとなり、 八日九時一五分~九日九時五〇分八戸自動車道 (安代JCT~八戸北IC)が吹雪のため上下線 大型車が一般国道一〇四号

った。 で走行不能となり通行の障害となり、 さらに、チェーン未着のトレーラー等が数箇所 大渋滞とな

牽引、 するロード・セーフティステーション(コンビニ) 各区間の交通状況について、一〇四号各所に点在 四号を規制することで一般車両の進入制限及び渋 の三店舗を活用し、交通状況の情報収集を行った。 滞車両の排除を行った上で、集中的にトレーラー 〈RSSの協力により得られた情 青森工事事務所では、九日〇時から、 除雪作業を行った。その間、 一〇四号内の 国道一〇

れた。

み渋滞中。八戸方向に交通障害 (一〇k付近RSS) 上り線 0

ライバーからの問い合わせ等に迅速に対応するた により現地を確認することが困難な場合、及びド 状況の情報を得ることができたため、 たと言える。 めに活用出来る生情報として、貴重な情報であっ 今回の情報収集ではリアルタイムでの道路交通 交通渋滞等

迅速な情報が必要な際に、有効な情報収集手段と して更なる活用が期待出来るものと考えている。 今後、今回と同様に現地確認が困難なケースや、

時三0分 (三店RSS) 上

り線

(八戸方面

報〉は以下の通りである。

渋滞。 戸方面) 下り線 動いてい =

●二時三三分(一二k付近RS る。

行車両なし。 S) 上下線とも通 付近

での渋滞は解消さ

八月年後、民津中心総 ろ遠紀、約一五年の役益 大月年後、民津中心総 乙上下上大学・後れ動い を持つて造兵。 仏神の大造兵 人が四、五後(最の)大 できた。 仏神の大造兵 人が四、五後(最の)大 では、大皇がの後の別 ていた。 収益でおきさ では、大皇の大皇兵 とが四、五後(最の)大 進ま 8 5 強調 件 体制・技術面 課題に

東奥日報夕刊(平成15年3月11日)

があると思われる。

路行政の評価に関する最近の動き

一行政マネジメントシステムの導入~事業評価システムの改善と

道路局企画課道路事業分析評価室

の経緯 ・ 道路行政における評価の体系と導入

する様々な評価が実施されている。
り、新規施策や個々の公共事業、研究開発等に対価に関する法律)」が施行され、平成一四年度よ年四月に「行政評価法(行政機関の行う政策の評年四月に「行政評価システムとしては、平成一四

からは、新規事業採択時評価の本格実施を始める事業採択時評価を試行的に開始し、平成一〇年度の手法に関する検討を始めた。その結果を受けて平成八年度には「費用便益分析」を用いた新規は附近に関する検討を始めた。その結果を受ける評価の手法に関する検討を始めた。その結果を受ける事業採択時評価を試行的に開始し、平成五年とり、平成五年の方は、新規事業採択時評価の本格実施を始めるの手法が表している。

○件の事業評価を実施している。

○件の事業評価を実施している。

○件の事業評価を実施している。

○件の事業評価を実施している。

○件の事業評価を実施している。

○件の事業評価を実施している。

○件の事業評価を実施している。

成一二年以降は業績の達成度を測定し、「交通安成一二年以降は業績目標が提示されており、平成一〇年に策定された「新道路整備五箇年計画」するなど、「評価」の概念を導入してきた。また、するなど、「評価」の概念を導入してきた。また、するなど、「評価」の概念を導入してきた。また、するなど、「評価」の概念を導入してきた。また、するなど、「評価」の概念を導入してきた。また、立路行政全般に関しても、平成五年に策定された「第11次道路整備しても、平成五年に策定された「第11次道路整備しても、平成五年に対している。

(図1)。 全対策」や「渋滞対策」といった、「施策」毎の

に反映させることを目指している (図2)。けて、「評価」に取り組んできた。さらに、平成一五年度以降は、これらの、個別の事業評価と施等評価を車の両輪とするいわばフルセットの評価と施いて、「評価」に取り組んできた。さらに、平成

一 事業評価システムの改善

ーズの把握と的確な対応、効率的な施策展開と事方で無駄な事業を排除することにより、社会のニテムは、社会的に有意義な事業の実施を促し、一新規事業採択時評価等の、個別事業の評価シス

	政府等の動き		道路行政に関する動き	
年度	「施策評価」関連	「事業評価」関連	「施策評価」関連	「事業評価」関連
H 5	米国で政府活動成果法 (GPRA)制定		第11次道路整備五箇年計画で 指標を用いた業績目標を提示	「道路投資の評価に関する 研究会」を設置
Н6				
Н7				
Н8				新規採択時評価の 試行開始
Н9		総理大臣「再評価システム」導入を指示 公共事業関係6省庁 「再評価システム」導入を決定	道路審議会建議 「評価	システム」導入を提官
H10	中央省庁等改革基本法で 「政策評価」を位置付け		腎癌専興組織(専業 第12次道路整備五箇年計画で 指標を用いた業績目標を提示	〒価システム係)を設置 新規採択時評価・再評価を 本格実施
H11				事後評価の 試行開始
H12			五箇年計画の中間年度において 指標の業績測定を実施	
H13		に関する法律」(政策評価法)公布 標準的ガイドライン」策定	五箇年計画の指標の 業績測定を実施	直轄事業について 事後評価を本格実施
H14	「政策評価法」施行		社会資本整備客議会 「アウトカム指標に基づく行政運営」への転換を答申	

図1 道路行政における「評価」をめぐる経緯

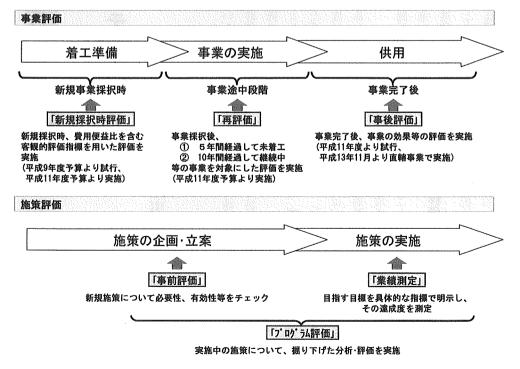


図2 道路行政における評価の体系

業執行を可能とし、 ているといえる。 これまで、 定の成果をあげ

省では、 的な改善を行うことが重要であるため、 を設置し、 東京大学教授) 業を推進するため、 ねてきている。 く変化している昨今、 事業評価手法検討委員会」 かしながら、 より 道路事業の評価手法に関する審議を重 (以後 層効率的かつ透明性の高い 経済社会情勢や国民 平 成一 「事業評価委員会」 評価システム 五年一 (委員長 月 。 の 一三日に 意識 更 という。 なる継続 国 森 · 道路 土交通 が 地 *大き 道

事業評価委員会の位置づけと検討事項

下に位置づけら 評価手法を検討するため、 審議を行うこととしている 国土交通省では、 が設置されているが、 ń 省全体としての統 道路事業の評価手法に関する 「公共事業評 (図 3) 本委員会はその 価シ 的 な事 ス テ

テム研究会にお の改定、 討を予定している。 続立体交差事業等) 評価手法では正当な評価が困難であった事業 に関するケー 分析マニュアル 委員会では、 事後評価手法の策定、 ススタディの実施、 事業評価に関する現行の費用便益 V (案) て提案されて なお、 につい 及び客観的評価指標 これまでの審議経緯を て Ò 公共事業評 事業評価手法の検 る総合評 ñ までの :価手法 [価シス 事業 (案 (連

1

まえつつ、

従来の

「事業量」

から計

画

によっ

7

達

図4に示す。

行政マネジメントシステムの導入

0

宷 計 成

四年六月一

五

日閣議決定)」

13

お

ŧ, 2

画策定の重点を、

その分野の特性を

(省全体)

公共事業評価システム研究会

「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時 評価実施要領」(平成13年7月6日国土交通事 務次官通達)第5の3の規定に基づいて設置。 国土交通省全体の公共事業評価システムの 向上に資するもの

(道路事業)

道路事業評価手法検討委員会

「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時 評価実施要領」(平成13年7月6日国土交通事 務次官通達)第5の1の規定に基づいて設置。 道路事業に関する評価システムの向上に資 するもの

図3 道路事業評価手法検討委員会の位置づけ

国民的視点に立った、 - 経済財政運営と構造改革に関する基本方針20 ついて を推進し 行政評価法が施行されるなど、政府全体とし アウトカム指標に基づく行政マネジメントに ているところである。 成果を重視した行政 れに加 . の え、 て、

営

の転換が叫ばれているところであ

11

ては既に、

民間の経営手法等を取り入れた、

様のニー

ズにい

ち早く直面

した欧米諸

特に公共事業につい

ては、

成することを目指す成果にすべき」とされる

事後評価手法 費用便益分析マニ 客観的評価指標 総合評価試行方針 改定方針案 改定案 第1回 (H15.1.23) 改定案 論点整理。 修正案 第2回 (H15.3.3) ケーススタディ 承認 承認 第3回 について (H15.3.25) 総合評価手 事後評価 意見照名 链4回 結果 結果 (H15.5.1) 総合評価手 事後評価 とりまとめ とりまとめ 第5回 について 法について〇 (H15.5.29)

事業評価委員会の審議経緯 図 4

れる一 国アメリカ す指標であるアウトカム指標等を用いて政策目標 国や英国においては、 国イギリス 圆日本 国土交通省 DOT DFT 連の行政改革を実施しており、 U.S. DOT Strategic Plan 計画レベル Transport 2010 The 10 year Plan FHWA 道路局 HA FHWA Strategic Plan Strategic Roads 2010 その一環として、成果を表 業績計画書 パフォーマンス・プラン ビジネス・プラン (アウトカム・プラン) 執行レベル 施策・事業の実施 -623-例えば、 達成度報告審 パフォ -マンス・レポ アニュアル・レポート (アウトカム・レポート) 米 図 5 米英の道路行政におけるマネジメントシステム

らアウトカム指標を用いることに

より、

道路行政における各施策に

ついて、道路利用者の立場から見

ップ」を図6に示す。 次元グラフで表した「渋滞3Dマ 況を「渋滞損失時間」を用いて三 た成果が定量的に明らかになる。 例えば、 名古屋都市圏の渋滞状

評価し、 導入を検討しており、 を設定し、 ムについて述べる。 中の道路行政マネジメントシステ 様の行政マネジメントのしくみの 全体として導入している(図5)。 する制度を、道路行政も含む、政府 現在、道路行政においても、 以後の施策、事業に反映 毎年度、 業績を分析、 以下、 検討 同

わゆるニュー・パブリック・マネジメントといわ

の設定 アウトカム指標を用いた目標

2

果)を表す指標のことである。これ 失時間」や、 走る間に事故に遭う確率を表す る時間のロスを合計した「渋滞損 「死傷事故率」などのアウトカム (成 アウトカム指標とは、渋滞によ 一台の自動車が一億

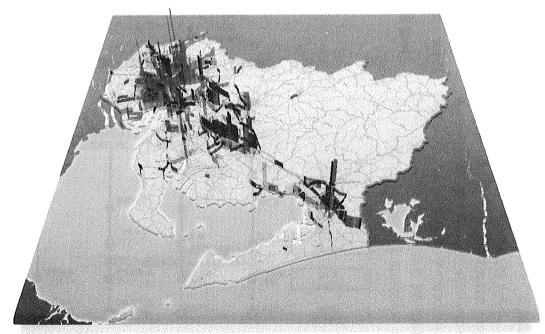


図6 名古屋都市圏の渋滞3Dマップ

は 備などに重点を絞った計画を作り、必要な予算要 改善が必要な場合は、 滞を表す指標の業績がある都市圏で悪く、大幅な 方ごと、場合によっては都道府県ごとや国道事務 全国はもちろん、 路整備による成果の目標値を設定する。目標値は 称)」として取りまとめ、インターネット等を通 に向けた施策、事業とともに、 求を行う。これらの目標値については、その達成 で、行うべき施策、事業を選定する。例えば、渋 地方整備局は、これに基づき、 所ごとにも設定する。次に、各地の国道事務所や アウトカム指標を用いた行政運営を行うために まず、 般に公開する予定である。 これらのアウトカム指標を用いて、 東北地方や近畿地方といった地 立体交差化やバイパスの整 目標に見合った形 「業績計画書 (仮 渞

3 アウトカム指標を用いた達成度の評価

に渋滞によって損している時間がどれくらい減っと、必要な費用を勘案し、「現状の数値が著しくと、必要な費用を勘案し、「現状の数値が著しくと、必要な費用を勘案し、「現状の数値が著しくのような効果があったのかについても、これらののような効果があったのかについても、これらののような効果があったのかについても、これらのでした。

たのか」とか、「一台の車が一億㎞走る間に事故に遭う確率がどれくらい減ったのか」といったように、アウトカム指標を用いた生活実感にあったすに、アウトカム指標を用いた生活実感にあったすた、これら達成度は、予想通りであったかどうか、予想と乖離している場合、その原因は何かといった分析を行い、その結果は翌年度の予算のといった分析を行い、その結果は翌年度の予算のといった分析を行い、その結果は翌年度の予算のといった分析を行い、その結果は翌年度の予算のといった分析を行い、その結果は翌年度の予算のといった分析を行い、その結果は翌年度の表している場合である。ここまでの流れの概略を図7に示す。

等を通じ、一般に公開する予定である。書(仮称)」としてとりまとめ、インターネット書(仮称)のとしては毎年度測定し、「達成度報告

道路行政マネジメント研究会について

4

国土交通省では、これらの課題を実践に移すにあたっての具体的な手法等について検討するため、平成一五年三月二八日に「道路行政マネジメント研究会」(委員長:古川俊一 筑波大学教授)を設置し、アウトカム指標に基づく道路行政マネジメントのあり方等について検討を重ねているところである。

五 おわりに

ステムに関する情報や、委員会、研究会の資料及する最近の動きについて述べたが、これら評価シここまで、道路行政における評価システムに関

平成一五年度予算概算要求 平成一五年度予算決定 事後評価 H16. 4~6月 **平成16年度** H14.8月 H15.3月 平成14年度 H17年度 平成15年度 率後評価 実施 目標值設定 アウトカム目標の設定 アウトカム目標案 H15 读成度報告書(仮称) H15業績計画書(仮称) 反映 事後評価 目標値設定 道路行政マネジメントシステムの流れ(平成15年度の場合) 図7

たい。 載し、広く一般に公開しているので、参考とされ 路IRサイト(http://www.mlit.go.jp/road/ir/)に掲 び議事録、評価に関連するデータに関しては、道

3単特区における重量

一化事業の実施について

道路局道路交通管理課

「重量物輸送効率化事業」について、その概要を不、約一二〇件の事業が特区において講じること在、約一二〇件の事業が特区において講じることが可能な規制の特例措置として認められ、それらの事業を実施するための一一七件の特区計画が、本稿では、これらの規制の特例措置として認められ、それらが可能な規制の特例措置として認められ、それらが可能な規制の特例措置として認められ、それらが可能を関係を表していては、平成一四年度に実施構造改革特区については、平成一四年度に実施

一 構造改革特区とは

紹介させていただきます。

- 構造改革特区の目的

大限に引き出す等により、経済を活性化させるこ規制改革を通じた構造改革を行い、民間活力を最現下の我が国の厳しい経済情勢を踏まえると、

です。 です。 です。 には「特区」と略します。)が導入されたもの は、特区」と略します。)が導入されたもの は、地域の特性に応じた規制の特例を導 は、地域の特性に応じた規制の特例を導 は、地域の特性に応じた規制の特例を導 は、とが重要ですが、全国的な規制改革の実施は、

期待されています。 特区の導入により、次の目標を達成することが

- 済の活性化を実現国的な規制改革へと波及し、我が国全体の経国的な規制改革へと波及し、我が国全体の経
- 経済の活性化を実現 業の集積や新規産業の創出等が行われ、地域 業の集積や新規産業の創出等が行われ、地域

2 特区推進のための取組み方針

一月閣議決定)が制定等されています。 特区の推進に当たっては、主に、次の方針で取り組むこととなっています。また、これらの方針 に基づき、特区の実施に関する手続等を定めた 「構造改革特別区域法」(平成一四年法律第一八九 がた「構造改革特別区域法」(平成一四年法律第一八九 のた「構造改革特別区域基本方針。 で取

① 地方公共団体や民間の「知恵と工夫の競争

がお互いに競争していく中で経済社会の活力が地域の実態に合わせた制度を立案し、地方換することで、地方公共団体や民間事業者等域の特性に応じた規制を認めるよう発想を転「規制は全国一律」という考え方から、地

を引き出すこととしています。

2 「自助と自立の精神」の尊重

原則としています。 は、地方公共団体が主体的に対応することを 施により生じる弊害を防止するための措置 特区における事業と、規制の特例措置の実

は講じないこととされています。 また、特区においては、 従来型の財政措置

3 可能な限り幅広い規制を対象

中から選択することを可能としています。 地方公共団体が特区の立案を行う際に、その ことが可能な規制は、リストとして明示し、 規制を対象とし、また、特例措置を設ける 特例措置を設ける対象は、 可能な限り幅広

4 評価の実施

ています。 結果に基づき必要な措置を講じることとされ ついては、 特区において講じられた規制の特例措置に 一定の期間後に評価を行い、 その

重量物輸送効率化事業の概要

1 車両の総重量制限

道路を通行する車両の幅、 設計されていることから、車両制限令においては、 定し、当該車両が安全かつ円滑に通行できるよう 道路は、道路構造令において、一定の車両を想 重量、 高さ等の最高限

> 度を定め、この最高限度を超える車両の通行を制 限しています。

道路管理者が指定した道路にあっては二五トン以 以下で、車両の軸距に応じて定められる値)を最 三六トン以下、その他の道路にあっては二七トン 道路にあっては二〇トン(バン型のセミトレーラ の道路等への影響を考慮し、高速自動車国道及び 高限度としているところです。 連結車等については、高速自動車国道にあっては 下で車両の軸距に応じて定められる値、その他の このうち、車両の総重量については、 橋、 高架

貨物が特殊でありやむを得ないと認めるときは、 ができます。 元の最高限度を超える車両の通行を許可すること 必要な条件を附して、車両制限令で定める車両諸 なお、 道路管理者は、車両の構造又は積載する (特殊車両通行許可制度

2 特区における規制の緩和

た。 案募集においては、 の総重量制限の特例措置について提案がありまし 平成一四年七・八月に行われた特区の第一次提 石狩市(北海道)から、 車両

また、特例措置の実施に当たっては、

例えば、

限令で定める総重量の最高限度を超える車両の通 形的特性を有しており、このため道路上には多数 の橋梁等が存在するところですが、現在、車両制 日本の国土は、急峻かつ河川数が多いという地

> 等について個々に許可限度量を算定しているとこ 行許可に当たっては当該車両の通行経路上の橋梁 ろです。

じることができる規制の特例措置として位置付け 量物輸送効率化事業」の名称で、特区において講 とし、構造改革特別区域基本方針において、「重 車両の総重量制限について特例措置を認めること られました。 行経路上に橋梁等が存在しない場合があるため、 したところ、特定の地域内にあっては、 ところが、 石狩市からの提案内容について検討 車両の通

3 特例措置の内容(表参照)

ン以内) を含まない経路を通行する車両については、 については、 車両の特殊車両通行許可を行うに当たり、 れる」というものです。(ただし、軸重は一〇ト 規制の特例措置の内容は、「橋、 現在の許可の限度値を超えて許可さ 高架の道路等 総重量 当該

件として定められ、当該措置が確実に実施される 措置が、 通常を超える道路の維持修繕が必要となった場合 と道路管理者により判断されることが必要です。 通行状況の報告等の道路を適切に管理するための の費用の負担や、特例措置の適用を受けた車両の 協定の締結又は特殊車両通行許可時の条

構造改革特別区域基準方針 別表 1 (抄)

緩和認定に係る特例措置の適用を受けることが必 準においても制限されていることから、 ける事業の実施に当たっては、 なお、 車 -両の総重量は、 道路運送車両の保安基 車両総重量の基準 特区にお

4

事業の実施の流れ

(別図1参照

番号	1205
特定事業の名称	重量物輸送効率化事業
措置区分	通達
特例措置を講ずべ き法令等の名称及 び条項	(1) 特殊車両通行許可限度算定要領について(昭和53年12月1日付け道路交通管理課長通達)等 (2) 基準緩和自動車の認定要領について(平成9年9月19日付け自動車交通局長通達)
特例措置を講ずべ き法令等の現行規 定	(1) 許可車両の許可限度重量は、「特殊車両通行許可限度算定要領」に 定める方法により算定する。 (2) 基準緩和の認定の申請は、次の各号のいずれかに該当する自動車に ついて、使用者を特定して行うことができる。 ① 長大又は超重量で分割不可能な単体物品(以下、単に「物品」とい う。)を輸送することができる構造を有する自動車(けん引自動車を除 く。) ② 以下略
特例措置の内容	(1) 実施主体が道路法第47条の2の規定に基づく特殊車両通行許可申請を行った際に、橋・高架の道路その他これらに類する構造の道路を含まない経路で通行し、軸重が車両制限令第3条第1項に規定する値を超えない車両で、かつ、例えば、車両総重量規制の緩和を受けた車両の通行により、各道路管理者が通常業務として実施する舗装の維持、修繕その他の管理を超える排置が必要となった場合等には、必要に応じて特に負担すると、車両の運行状況を道路管理者と構造改革特区域計画を作成する地方公共団体又は実施主体が当該超過分に係る費用を負担するための措置が、例えば、各道路管理者と構造改革特区域計画を作成する地方公共団体又は実施主体との間で道路の管理に関する協定を締結すること又は措置の実施を特殊車両通行許可の条件とすること等により、構造改革特区域計画を作成する地方公共団体又は実施主体の責任において確実に実施されると各道路管理者が判断する場合は、各道路管理者は、特殊車両通行許可限度算定要領」に現在定める値を超えて許可することとする。 (2) 従前、長大又は超重量で分割不可能な単体物品を輸送する場合に道路運送車両の保全基準第4条に規定する車両総重量にかかる特例を受け

基準の特例を受けることができることとする。

内閣総理大臣は、

特区計画のうち、

規制

特になし

特になし

業の場合、

特に必要となる同意の要件は定め

ていません)

されることとなります。 特区計画の認定の申請

重量物輸送効率化事業は、

概ね次の流れで実施

(5)

1

項

(特区法第四条第

域計画を作成し、内閣総理大臣の認定を申請 を実施することを内容に含む構造改革特別区 します。

2 特区計画の審査 (特区法第四条第八項

内閣総理大臣は、特区計画の内容について、

を及ぼすこと等、 計画の実施が特区に適切な社会的経済的効果 特区法に定める計画認定基

への適合を審査します。

ることができたが、特区内においてはこれに限らず、特殊車両通行許可

に係る上記の特例措置による特殊車両通行許可を受けることが確実であ ることを道路管理者により確認された車両は、車両総重量にかかる当該

> 3 法第四条第九項 規制の特例措置の内容への同意要請 (特区

意を要請し、国土交通大臣は、 意の回答を行います。 特例措置の内容について、 (重量物輸送効率化事 国土交通大臣に同 同意又は不同

4 特区計画の認定 (特区法第四条第八項)

区計画を認定します。 上記②・③を踏まえ、 内閣総理大臣は、

特

問意の要件

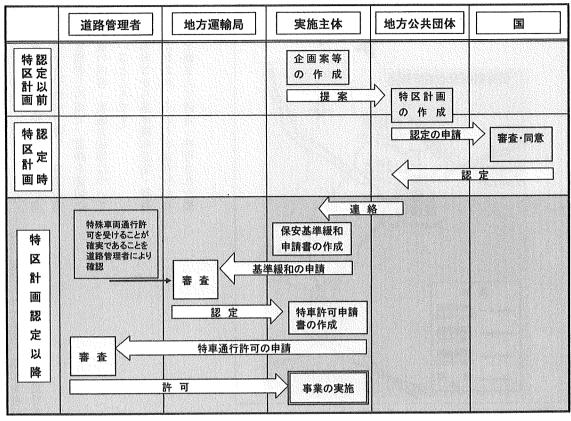
特例措置に伴い必

要となる手続き

は三ヶ月以内と定められています。 行うまでの期間 (①から④までに要する期間 なお、 認定の申請の受付からから、 認定を

認定を地方運輸局長に、 事業者等は、 基準緩和認定申請・特殊車両通行許可申請 特区計画が認定されたことを受けて、 道路運送車両の保安基準の緩和 特殊車両通行許可を 運送

道行わ 2003.6 20



重量物輸送効率化事業の実施フロー 別図1

道路管理者に申請します。

適切に管理するための措置が実施されること 地方公共団体等の責任で費用負担等の道路を 行許可を行うことを条件に、道路管理者は して定め、認定・許可します。 地方運輸局長は、 協定又は特殊車両通行許可時の条件等と 道路管理者が特殊車両通

特区の実施

6

します。 規制の特例措置の適用を受けた車両が通行

特区計画の認定

石狩湾新港地域における事業の実施

におい 年四月一 規制の特例措置の実施に関する規定は、 大臣の同意を経て、 内容とする特区計画の認定が申請され、 湾新港」 小樽市、 れを受けて、 区計画の認定申請が開始されたところですが、 一認定が行われました。 構造改革特別区域法による特区計画の認定及び て重量物輸送効率化事業を実施することを 背後の石狩湾新港地域内 石狩市の連名で、 日に施行され、 同四日付けで、 同二一日付けで内閣総理 地方公共団体等による特 重要港湾である「石狩 石狩湾新港管理組合、 (別図2参照 平成一 国土交通 五.

石柠湾新游地域位复国 石狩湾新港地域位置図 石符市/ Ishikari City 丘珠空港 adama Air 小樽市 Otaru City 凡例 道央新道 Do-oh Sindo 高速道路 Highway 幹線道路 Main Road 鉄

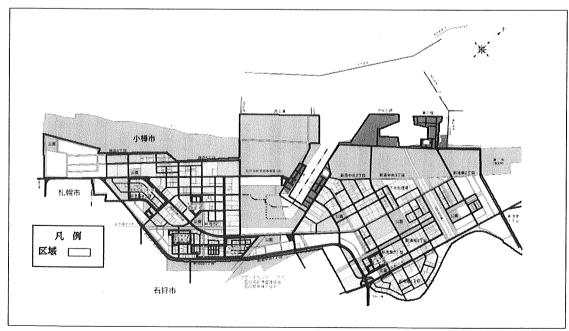
別図2-1 石狩湾新港地域の位置図

調整が重ねられているところです。 管理するための措置の内容・実施方法等について 施に関係する道路管理者との間で、 けて、現在、石狩湾新港管理組合等と、 特区における重量物輸送効率化事業の実施に向 今後は、 民間事業者等から基準緩和認定・ 道路を適切に 事業の実

ている調整の結果を踏まえて認定・許可された後 車両通行許可申請が行われ、それらが現在行われ

両が通行することとなる予定です。

規制の特例措置の適用を受けた車



別図2-2 石狩湾新港地域の平面図

緑陰道路プロジェクト

道路局地方道・環境課道路環境調査室

退路同地刀趄・塚視眯趄蹈垛視調宜至

道路緑化について

道路緑化の歴史は古く、奈良時代には道路の両側に果樹を植栽するように、との太政官符がすでは発令されていました。江戸時代には全国で道路に発令されていました。江戸時代には全国で道路の場に果樹を植栽するように、との太政官符がすで

にとっては大変貴重な存在です。
また、道路における豊富な緑は、歩道に木陰を身近なものであるとともに、特に都市に住む人々ぎを与えてくれる存在です。
また、道路における豊富な緑は、歩道に木陰をまた、道路における豊富な緑は、歩道に木陰を

緑化に対する道路の取組み

国土交通省道路局では、良好な景観を形成し、国土交通省道路のでは、良好な景観を形成し、間上交通省道路空間の主要構成要素の一つとしまの道路空間において、時間とともに成長し空間を豊かなものとする良質な緑を積極的に構築してを豊かなものとする良質な緑を積極的に構築しています。

道路構造令改正前 改正後 2車線道路には植樹帯がない 2車線道路にも原則として 植樹帯を設置 道路が多い 步行者 道 步行者道 自転車 植樹帯 車道 植 歩道 歩道 車道 樹帯

図 1

象範囲を、

都市内の交通量の多い幹線道路

正し、原則として植樹帯を設置するべき道路の対

このため、

平成一三年七月には道路構造令を改

第一 種第一級の道路)から都市内の幹線道路 ます。この他、 ケジュール等)を策定し、 用道路を選定し、 として、全国約六〇ヵ所の新規供用道路又は既供 また、平成一二年度より「道路緑化モデル事業」 級及び第二級の道路)に拡大しました(図1)。 森林等の自然環境の豊かな地域の 道路緑化計画 道路の緑化を図ってい (樹種、 配置、ス (第四種

街路樹の管理について

施しています。

道路のり面等において、ポット苗工法などにより

樹木を植栽する「木の香る道づくり事業」等を実

ところですが、都市内の街路樹の管理にあたって 道路行政において緑化を積極的に推進している

は

- 1 建築限界の確保 交通安全の確保 (標識や信号の視認性確保、
- 2 の沿道民地への侵入防止 沿道環境の確保 (病害虫の発生防止、 枝葉

理由から大きく刈り込む場合もあります。 な剪定を行っています。この際、 などの理由から適切な時期、 3 台風等による倒木防止 街路樹の良好な育成 (美観・形状の維持、 方法等により、必要 倒木の防止等の

路樹が丸裸にされている」との苦情が寄せられる 街路樹を剪定することで、住民の方々から「街

> 寄せられることもあります。 "町が暗くなる」 「落葉が邪魔だ」といった苦情が 方、 剪定をしないでいると「看板が見えない」

四 緑陰道路プロジェクトについて

1 プロジェクトの目的

行的に取り組んでいこうとするものです。 ながら、 ていただける地区を募り、市民の協力をいただき 地域の方々のご理解いただき、積極的に受け入れ 親しみが持てる都市の顔として誇れる空間です。 の方々にうるおいを与え、地域の個性を活かした で枝葉を広げた街路樹を有する緑陰道路は、 造するために、街路樹を剪定しないことについて 枝葉を極力剪定せず、自然のあるがままの状態 緑陰道路プロジェクトは、このような空間を創 街路樹を極力剪定しない管理について試 地域

2 プロジェクトの概要

地域一体となって緑陰道路を形成します。 を結ぶなど整備や管理を行うための体制を整え、 題を解決するため、地域住民と道路管理者が協力 定します。この際、地域住民と道路管理者で協定 な植樹帯整備等についての緑陰道路整備計画も策 定するとともに必要に応じて街路樹の補植や新た して街路樹や道路清掃等の緑陰道路管理計画を策 街路樹を剪定しないことにより生じる様々な問

(1) 緑陰道路管理計画

する緑陰道路管理計画を策定します。 街や小中学校などが維持管理に協力していただけ て次の項目を中心に街路樹の維持管理方法等に関 を解決するため、 る場合は、関係者それぞれの役割分担を決めます。 板等の遮蔽や枝葉の沿道民地への侵入などの問題 街路樹を剪定しないことにより生じる標識や看 地域住民と道路管理者と協力し 町会、 商店

- 安全対策(点検の内容・頻度等)
- 落葉への対策(清掃内容・頻度等)
- 看板、標識、信号機への対策(視認性の確保、 剪定の内容等
- 電線、建築物等への対策 (剪定の内容等)
- ・その他 (緑陰道路を活用したイベントやPR

(2) 緑陰道路整備計画

策定します。 道住民と道路管理者等により緑陰道路整備計画を 整備を行おうとする場合には、必要に応じて、 路幅員の構成の見直し等を含む)など緑陰道路 の変更、街路樹の補植、 本プロジェクトの実施に併せて、 植樹帯の新たな整備 街路樹の種類 (道 沿 0

(3)事業の実施

のための街路樹管理や道路清掃等の事業を実施し 緑陰道路管理計画や緑陰道路整備計画に基づい それぞれの役割分担に沿って、 緑陰道路形成

五月三〇日 募集締め切り 指定

四月

三日

道路局ホームページで公表、小泉メ

ールマガジンで紹介

を指定

三月三一日『経緯』

第一次モデル地区として、一三地区

申請受付を開始

五月

七日

第二次モデル地区として、八地区を

は協定の締結等を行います。に応じて、関係者からなる協議会の設置、あるいます。この際、円滑に事業が実施されるよう必要

3 プロジェクト・モデル地区の指定

指定しました。このうち、五地区について紹介し二五地区を緑陰道路プロジェクト・モデル地区に路管理者から応募を受け付け、これまでに表1のロジェクトの趣旨に賛同する地区の市民団体や道平成一五年三月一七日より五月三〇日まで本プ

ます。

表 1 緑陰道路プロジェクトモデル地区一覧

地区名	路線名	主な木の種類
札幌市中央区	国道 36 号	ハルニレ
登別市中登別地区	(道)洞爺登別線	サクラ
仙台都心地区	国道 4 号等 10 路線	トウカエデ、シラカシ、ケヤキ等
福島市北中央地区	国道 13 号	ケヤキ、ハナミズキ
宇都宮市本町地区	(主)宇都宮向田線	トチノキ
前橋市本町地区	国道 50 号	ケヤキ
金沢市都心地区	国道 157 号等 6 路線	ケヤキ・イチョウ
新潟市東大通2丁目地区	国道7号	イチョウ
中野区松が丘・荒井地区(中野通り)	特例都道鮫洲大山線	サクラ
東京都表参道地区	特例都道赤坂杉並線第	ケヤキ
	413 号	
千代田区霞が関1丁目地区	国道1号	トチノキ
神奈川県横須賀市馬堀海岸地区	国道 16 号	フェニックス
静岡県三島市谷田地区	国道1号	クロマツ
岐阜県岐阜市本郷通ケヤキ並木地区	(市)金町本郷町線	ケヤキ
滋賀県草津市野路西部地区	都市計画道路駅南線	未定(今後整備計画策定)
	(H19 整備予定)	
大阪市中央区	国道 25 号	イチョウ
大阪市港区桜通り	(市)港区 142 号線	ソメイヨシノ、サトザクラ
祇園新道地区	国道 54 号	クスノキ、サクラ等
向洋町地区	市道東駅高尾線	メタセコイヤ
山口県下関市唐戸地区	国道9号	ケヤキ
西条市飯岡地区	国道 11 号	ケヤキ
北九州市八幡駅前地区	(県)八幡停車場線	ケヤキ
福岡市中央区赤坂地区	国道 202 号	ケヤキ
宮崎都心地区	(県)宮崎島之内線	クスノキ
	等3路線	
沖縄県糸満市潮崎町地区	国道 331 号	ガジュマル等

六月 九日 第三次モデル地区として、 四地区を

(1) 栃木県宇都宮市本町地区

が集中する県都の中心地となっています。 る大通りと県庁の間にあり、文化施設や公共施設 本地区は、宇都宮市街のメインストリートであ

を得ています。 爽やかな緑風や緑陰を提供するなど、県民に好評 〇一八〇年に達し、県都の「シンボルロード」と いる街路樹の「トチノキ」(写真1)は、 に自然石が敷設されています。歩道に植えられて 「トチノキ」の大葉が歩道を覆い、 歩道は県内でも最大規模の幅員を有し、 広く県民に親しまれています。特に真夏に 歩行者に 樹齢七 路面

ピンクの優雅な花を咲かせ、昭和四一年に栃木県 郷土の木として親しまれており、五月頃には白や 複葉の葉に特徴があり、その名前により古くから の県木として指定されています。 「トチノキ」は、広葉落葉樹で、大きな掌状の

とを検討しています。 会を立ち上げ、より高度な維持管理をしていくこ ているところですが、今後は、 ある雄大さを損なわないよう、無剪定の管理をし 「トチノキ」の管理にあたっては、 地域住民等と協議 木の特徴で

(2)東京都表参道地区

本地区は、延長約一㎞の広幅員の道路を中心に、

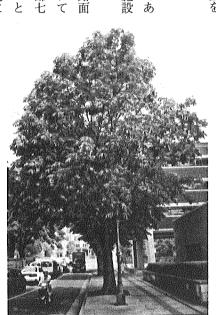


写真1 本町地区のトチノキ

なっています。 外国のブランド店も立ち並び、 特徴ある街並みと

表参道ケヤキ並木(写真2)

は大正一〇年(一

と原宿駅の間には当初のものも多く残っています。 行政による樹木の健康度チェックなど植栽環境改 め 植栽されたものが多くなっていますが、明治通り した。第二次大戦の空襲で多くが失われ、戦後に 九二一年)に明治神宮の表参道として整備されま 善措置について検討しています。 この東京を代表する景観を守り、育てていくた 地域有志による歩道・植え込みの清掃活動や

真 3 。

周辺町会が中心となって維持管理がなされてお

り、通称、桜通り、として親しまれています(写

(3) 大阪市港区桜通り

向からサクラが植栽されました。現在でも地元の 該区間は、 大阪市港区弁天三丁目から磯路三丁目までの当 昭和四三年に整備され、 地元の強い意

が、、桜通り、では、沿道の市民が街路樹愛護の

要素が多く沿道市民の協力が得られにくいのです

サクラの街路植栽は、害虫発生などの苦情発生

域の市民の手により行われ、

地域の名所として広

く知られています。

クラが開花し、電照ボンボリなどの装飾なども地

春にはソメイヨシノと少し時期が遅れてサトザ

写真2 表参道のケヤキ並木



写真3 大阪市港区桜通り

行っており、 組織を結成して積極的なサクラの育成管理活動を 良好なサクラの街路樹を維持してい

としていきたいと考えています。 かな桜が伸びやかに育つ、地域の名所となる道路 に良好な維持管理と樹木育成を行っていき、 今後も良好な管理および整備を行っていくた 市民団体と大阪市と役割分担のもとで、 華や さら

山口県下関市唐戸地区・向洋町地区

· 八 km 下関市の一 は、「武蔵」と小次郎の戦いの場とな 般国道九号、 唐戸~竹崎町 L

協力しながら、できるかぎり自然樹形を活かして ングする市民が多い街路です。隣接する学校等と 公園や病院、学校があり、普段より散歩やジョギ

賞したメタセコイアの並木があり、周辺は

運動

向洋町地区(写真5)には市の都市景観賞も受

下関市唐戸地区

を継続発展させているところです。 取り、水やりなどが行われ「下関花いっぱい計画」 下関景観協議会により められている地域です (写真4)。当区間は、平 成一四年度より「ボランティア・ロード」として った巌流島にも近く、「都市の再生」が着実に進 季節の花の植え付け、草

大きく育てていきたいと考えています。 (5) 宮崎都心地区

写真5 下関市向洋町地区

を幅広く募集し、木漏れ日ある快適な道路空間を ついて協力を求めていくとともに、ボランティア っと親しみを持ってもらうために歩道の清掃等に れています。これらの箇所については、住民にも 学園木花台地区の三ヵ所が緑陰道路として指定さ 前の高千穂通地区、 宮崎都心地区では県庁前の橘通東地区、宮崎駅 宮崎大学へのアクセスとなる

写真 6 橘通東地区

提供してくことを検討しています。

るシンボルロードとして市民に親しまれていま のクスノキが緑のトンネルとなって人々に潤いと 変らぎを与えています。また、物産展や夕べの音 楽会(楠並木コリドール)などが開かれるなど、 多くの人に親しまれている道路です(写真6)。 宮崎駅前の高千穂通地区に位置する宮崎停車場 は、平成三年度~平成八年度にかけて道路脇に クスノキをそなえた整備を行い、木漏れ日あふれ クスノキをそなえた整備を行い、木漏れ日あふれ

した。

大学の移転に伴い宮崎学園都市として整備されま

両側にクスノキ、ケヤキが植えられ、

人々

幅広い年代層に親しまれています(写真8)。

ギングロード、

通学路としても利用されており、

校や住宅も多いことから周辺住民の散歩道、ジョ

にうるおいと安らぎを与えています。付近には学

学園木花台地区に位置する勢田木崎線は、宮崎る人にゆとりと潤いを与えています(写真7)。つの噴水を配置したことで、樹木と併せて通過すす。整備に際し、歩道空間を広く設け、さらに四す。

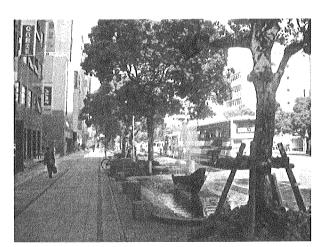


写真7 高千穂通地区

五 おわりに

くりにつながることを期待しております。意識が高まり、その町にとって誇れる緑の道路づしかも剪定しない緑豊かな街路樹に対する国民の緑陰道路プロジェクトを契機として、街路樹、

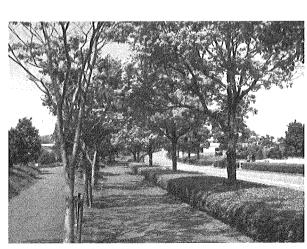


写真 8 学園木花台地区

フランス・イタリアの 高速道路料金及びETCの現況について

金井 道路局有料道路課課長補佐 甲

. Потория выпримення на применя на выприменення на выпримен

紹介させていただきます。 フランスでは、 下、 ①ASFA (フランス高速道路

フランスの高速道路概要

ングを行った。

速道路混合経済会社)及び、

③ S A P N

(パリ

ルマンディ高速道路混合経済会社)

からヒアリ

*業者協会)、②SANEF

(フランス北東部高

区分とされている -軸数で二区分し、 フランスの高速道路総延長は七、 種区分は、 地域ごとに一一社で運営されている 普通車を車高で二区分、 それに二輪車を加えた五車 七四 大型車を 九 km

はじめに

関する調査の機会をいただき、 調査を行いました。 施策の実施状況並びにETCの活用状況につい |本道路公団、 しました。今回の調査には、 このたび、 一九日にかけて、 両国の高速道路における料金制度及び料金 フランス及びイタリアの有料道路に 首都高速道路公団から計四名が参 フランス、 国土交通省道路局 去る三月二三日 イタリア両国を訪

ヒアリングの内容を中心に、 調査概要を

現行の料金制度

あり、 交渉の中で幅を持った料金を政府に対し提案する 現在においても、 運営に変更されたことに伴い 業が政府と会社とのコンセッション契約に基づく ことができる。 ン契約交渉によって決定されることとなった。 九九五年までは料金は政府が単独で決定して 会社は自由裁量権は持っていない 一九九五年の制 料金設定権は原則として政府に 度改革により高速道路事 料金もコンセッシ が、

として三〇年で後に見直される。 で一五~二〇年、 コンセッション契約期間は、 長いもので七五年であり、 交通量の多い路 則

○○三年は平均で二%の値上げが実施された。 勘案して毎年二月に料金が改定される。 やインフレ率を踏まえ、 料金の見直しについては、 個々の会社の財務状況を 交通量の変化

変動料金制

は政府が同意しない。 効活用の 、政府の同意が必要である。 14で実施されており、 変動料金制は、 みで、 会社の営業政策の観点からの設定 SANEFOA1&SAPN その設定に当たっては 目的は既存施設

料金制 度

料金割引

- (1)ているもので、 の割引は各会社の営業政策的観点から実施され 勤 **のための割引のみ(一般車対象)である。** フランスにおける料金割引は、原則として通 政府は必ず認めている。
- (2) 合がある。 が割引を行い、 に利用者から不満が出される場合があり、会社 地方部の高速道路で無料の代替路がない場合 地方公共団体が減収補填する場

例トゥールーズ市のZAP3

基づき市が会社(ASF)に割引適用額を支 問題化したため、 ており、記名式のカード方式で、利用記録に 開通前に料金徴収に対する反対運動が社会 五〇%の通勤割引を実施し

(3)例外的に共通施策として以下の割引がある。

①カプリス

(別納割引

されており、 大三〇%の割引を行う。 に高速道路へ誘導するための施策として実施 全交通量の二〇%を占めるトラックを対象 月間の累積通行料金に応じて最

を差別しているとの指摘がEU委員会よりな は大手運送事業者に限られ、 が決まるため、 トラックの月間累積通行料金に応じて割引率 本制度の問題点は、各運送事業者の全ての 大きい割引率を享受できるの 中小運送事業者

> いまって政治問題化している。 道路通行に対する課税の動きがあることもあ らず、また、EUの大方針として、大型車の 更を検討中であるが、制度改革は進展してお 行料金に応じて割引率を計算する方式への変 されている。そのため、各カード毎の累積通

②身体障害者割引

引はないが、身体障害者については乗りやす 下げした料金が適用されている。 車するClasse2の車両についてはClasse1に格 る車を利用することが多いため、 い車高二m以上三m以下のClasse2に該当す 身体障害者を含めて特定層を対象にした割 身障者の乗

Ξ 時間変動料金

10

00~16:00及び20:

00 6 ...

00 ||

四二二二

1

口

(通常時間帯

口口

(通常時間帯の三三%割引

1 SANEF(A1)の時間変動料金

の料金所で乗用車を対象(大型車は二二時以降し らパリ市内へ戻る交通で大渋滞が発生し、これを 変動料金を一九九二年に導入した(表一)。 かパリ市内へ入れないため)に以下のような時間 分散させるため、Senlis(パリから真北四〇㎞ SANEFOA1では、 日曜日の夕方に北部か

ない (勤務形態が変化しないため)。

四

ノンストップ料金収受システム(テ

レペアージュ:日本のETC)

用であるため、平準化の目立った効果は現れて

ただし、全利用者の三分の二は通常時間帯の利

2 SAPN (A4) の時間変動料金

帯料金を設定している。 6:00~10:00及び16:00~20:00=六・三ユ 平日 (月曜~金曜) の交通平準化のため、 時間

AX I SAINLI (A I)の时间支勤付金
時間	通常料金との比
~14:30	0
14:30~16:30	-25%(緑料金)
16:30~20:30	+25%(赤料金)
20:30~23:30	-25% (緑料金)
23:30~	0

SANFF (A1) の時間変動料全

1 現況

現金によらない支払いが半数を超える。 となっており、 現在の普及台数は七五万台、 クレジットカード払いを含めると 利用率は約三二%

普及促進はストなど社会問題化する可能性があ はしているが、 用料二〇ユーロ 徐々に普及させる方針である。 収受員の雇用問題もあり、 (約二、 六〇〇円 で、 普及促進 大幅な

-載器はレンタルで保証金三〇ユー

点

年間使

で、 A

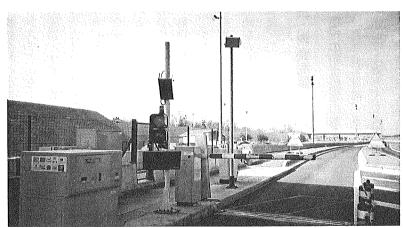
A14におけるテレペアージュ

2

レペアージュの対象は乗用車と二輪車のみ

は 用 路及び通信エラー時等の退避用レーンを備えた専 (大型車は対象外) 五〇 レーンを二レーン設置している。 km ,hで通行が可能である。 14の料金所には、 ETCレー 誘導

通信 専 工 入口に 甪 ラー ï 1 の車両は最初の開閉バ アンテナが設置されており、 ンは導入路から他の V ー設置箇所でノ ンと分離さ 誤進入や



-ンを料金所から望む

(真ん中が退避用レーンで、車が向かっているレーンがノンストップレ

写真2 退避用レーンの料金収受部分 (真ん中の白い棒の先端がアンテナ、左側の箱が自動収受機)

等につけることで通行が可能である。 能である 専用レー で正常に通信が行われればノンストップ通行が は、 また、 自動収受機付近にもアンテナが設置され、 ・ップレーンのバ 車載器をバイク上やポケット、 |二輪車が通行できる程度の幅員の| (写真)・ (写真3)] 2 は開かない)。 が設置されており、 退避用レ ヘルメット 二輪車 輪車専用ETCレーン 一輪車 (一番右側の狭いレーンが二輪車専用のETCレーン、左側が

写真 3 有人レーン)

自動収受機を設置) ンストップレーンの間に設置された退避用レー (両専用レーン共用: に信号で誘導される クレジット カード等による

写真1

ETC専用レ-

7タリア

(アウトストラーデ社)からヒアリングを行った。会社(旧イタリア道路庁))及び、②Autostradeイタリアでは、①ANAS(イタリア道路国営

一 イタリアの高速道路概要

管理する無料高速道路が八九四㎞ある。四社で運営している。そのうち、アウトストラーで、うち有料道路が五、五八四・二㎞でこれを二で、うち有料道路が五、五八四・二㎞でこれを二

最初の軸の高さで分類される。であり、区分は車軸の数で設定、AとBは二軸で、であり、区分は車軸の数で設定、AとBは二軸で、

一 ANASの株式会社化

- 株式会社化による位置付け

府から委任されている。 らず、特許会社への特許付与などの監督権限を政らず、特許会社への特許会社に対する認可庁としあるが、高速道路の特許会社に対する認可庁とししたがって、現在の名称は「ANAS S.p.A」で

2 株式会社化の目的と今後の方向

具体的には、政府の予算以外から収入を得るため、無料高速道路を有料化することを検討しておめ、無料高速道路を有料化することを検討しておめ、無料高速道路を有料化することを検討しておめ、無料高速道路を有料化することを検討しておめ、無料高速道路を有料化することを検討しており、①イタリア南部のサロルノーレッジョンを得るため、無料高速道路を有料化することを検討しており、の一般のである。

三 料金制度

刊 現行の料金設定の考え方

- ② プライスキャップは三つの指標で決定、変更 導入、当初の料金はANASが決定する。① 一九九七年以降、ヨーロッパにおける公共料
- ① インフレ率:統計局(ISTAT)の数値

がなされる。

値化する。
値化する。

3

高速道路のクオリティ:ANASが事故率

や路面状態等をもとに数値化する。

ありうる。 が毎年変更され、それに基づく料金の見直しがとなっており、個々の指標については、生産性となっており、個々の指標については、生産性

がコントロール機関として決定権限を持つ。 耳PE(経済計画省庁間委員会:首相主宰で経 契約当事者であるが、経済財政省が所管するC 契約出事者であるが、経済財政省が所管するC

2 契約見直しにおける料金設定に係る問題

料金設定に係る一九九八~二〇〇二年のANASとアウトストラーデ社間の五年契約が満了し、 「一〇〇三年から新しい料金設定スキームが開始されることとなっているが、アウトストラーデ社は できない状況にある。

最大化するため、収益を最大化することを志向し最大化するため、収益を最大化することを志向している一方、経済財政省は高速道路料金が経済に極めて大きな影響があることから、低料金でいい極めて大きな影響があることから、低料金でいいない。

3 料金割引

料金割引については契約上は可能だが、実際には実施していない。料金割引によって利用促進をするような必要はなく、また、そもそもイタリアの高速道路の料金は安く(二五〇㎞利用で一〇ユーロ(約一、三〇〇円)、注:日本の高速自動車目道では六、六〇〇円)、むしろ交通量を減らしていとの意向による。

ことは検討している。ただし、時間によって料金を変動させるという

ハ。て経費で落とせるため、割引についての要望もなて経費で落とせるため、割引についての要望もなまた、トラックに対する割引については、すべ

四 テレパス (Telepass:日本のETC)

1 テレパスの現況

南部は低い。
テレパスの普及率は現在四五%で、北部で高く、

動収受が六五・七%を占める。
テレパスとカード自動払いを合わせたいわゆる自用率四八・四%に到達、料金支払方法としては、一九九○年の導入後、二○○三年二月現在で利

した。

2 テレパスの普及促進

通行で一回無料)している。このような普及促進ため、当初六ヵ月間について料金を割引(一〇回アウトストラーデ社では、テレパス普及促進の

高くて話題になるほどであることから、要望はなタリアの料金がそもそも安く、ガソリン代の方が目的以外のテレパスに関する割引については、イ

載器を無料で貸し出している。なお、身体障害者に対しては、要望を受けて車

3 二輪車への対応

車載器については、六年前からバッテリー方式の出てきた。そのため、二年前から準備を行い、が出てきた。そのため、二年前から準備を行い、今夏から運用を開始する予定である。□輪車利用者からはテレパス利用に対する強い

す事品については、ア年育がらパッラリープと に変更されたことから、ケースに入れてハンドルに変更されたことから、ポケットに入れるなどが可能となった。 能となった。 電力であり、二輪車のシェ なった。 であり、二輪車のシェ であり、二輪車のシェ であり、二輪車のシェ

を特定し所有者に請求する予定である。ついて背後から写真撮影することによりナンバー自動車の直後で車間をあけずに通過する場合等にて通過する場合や二台が並走して通過する場合、二輪車の不正通行に関しては、自動車と並走し

おわりに

今回の調査は、フランス・イタリア両国の高速 をともに、ETCの運用状況についても調査がで き、非常に有意義なものでした。ヒアリングにお き、非常に有意義なものでした。ヒアリングにお き、非常に有意義なものでした。ヒアリングにお さ、非常に有意義なものでした。ヒアリングにお とともに、ETCの運用状況についても調査がで とともに深く感謝いたします。

道路法令関係Q&A

一部を改正する法律について高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の

道路局路政課

すおのお昼休みの一コマ〉
〈道路局路政課の先輩係員ダイスケ、後輩係員や

やすお 先輩、お昼はまた下の売店のお弁当ですか? せっかく道路局が関係する四本の法律が 国会で可決されたんだから、たまには外にお昼 に連れて行ってくださいよぉ~。ここ半年くら い、法案の作業でお昼はお弁当ばっかり、飽き ちゃいました。うう、お日様の下に、出た

ダイスケ 法改正作業はご苦労だったね。わかっだ、今度ナオコ係長の目を盗んで美味しいものを食べに行こう。そう言えばやすお君、最近バイクを買ったんだって? 休みの日はお日様の下でかっ飛ばしているんじゃない? ないんですよ。あ、でも、今度神戸までバイクないんですよ。あ、でも、今度神戸までバイクで帰ってみようと思っています。東名~名神に乗って。そうだ、第二東名って、ちゃんとでき乗って。そうだ、第二東名って、ちゃんとでき

ますが。 るのかなあ? 新聞紙上ではいろいろ書かれて

ダイスケ おいおい、そこらへん、まさに今国会で成立した「高速自動車国道法及び沖縄振興特で成立した「高速自動車国道法及び沖縄振興特

やすお もちろん憶えてますよ! 今回の法改正は、特殊法人改革の一環で、日本道路公団の民営化をにらんだ改正ですよね。ええっと、確か、日本道路公団に代わる新たな会社による高速自動車国道の整備を補完するために、国と地方の費用負担による新たな直轄事業方式を導入したんですよね。具体的な負担割合は、高速自動車国道の新設、改築について、国が四分の三、都道府県又は指定市が四分の一。でも、北海道は道府県又は指定市が四分の一。でも、北海道はでは高速自動車因道は日本道路公団が料金収入では高速自動車国道は日本道路公団が料金収入では高速自動車国道は日本道路公団が料金収入

って、大丈夫なんでしょうか?んですよねえ。都道府県は急に負担が増えちゃで作っていたから、都道府県の負担はなかった

ダイスケ こらこら、これも国会でよく質問されたでしょう? まず、今回は、新たな地方負担の導入を踏まえて、高速自動車国道の整備担の導入を踏まえて、高速自動車国道の整備計画策定段階で都道府県の意見を聴かなければならない、という規定を設けたんだ。さらに、今回の法改正の中には直接出てこないんだけど、別途自動車重量譲与税の審道府県と市町村の配分割合を見直して、最終的に都道府県が約四五〇億円、市町村が約四八〇億円の財源増になっているんだ。こうやって地方財政にも配慮しているんだだ。こうやって地方財政にも配慮しているんだだ。こうやって地方財政にも配慮しているんだ

やすお そうか、確か、新直轄方式は総額三兆円、 平年度ベースで毎年二、○○○億円を目途って 意ってましたよね。毎年度の事業費二、○○○ 億円のうち、都道府県の負担はその四分の一だ から、約五○○億円。後進地特例等も考慮する と、トータルでその負担に見合う財源移譲がな と、トータルでその負担に見合う財源移譲がな されている、ってことですね。

関連する制度改正全体の枠組みを理解するようダイスケ そうそう。法改正の中身だけじゃなく、

当年 2002 /

にしなくちゃね。

やすお でも、実際、どこの高速自動車国道を整

やすお でも、今回の新直轄方式は、日本道路公う? ってことはやはり、整備の必要性は高いけれど、採算性等を考えると新たな会社ができそうもないところを補う、ってことになるんでしょうかねえ。

ダイスケ そうだね。法案審議を通じていろいろ なことが議論されたけど、高速自動車国道整備 なことが議論されたけど、高速自動車国道整備 車国道の早期整備の必要性などを内容とする附 帯決議が議決されたんだ (別添)。まあ、でも、 ア連対 (別が)。

やすお そうか、う~ん、これから一年間、また

に行ってパワーつけましょうよぉ。べて、精力をつけなくっちゃ! 先輩、外メシベて、精力をつけなくっちゃ! 先輩、外メシーのでは、やっぱり今のうちに美味しいものを食制度設計や法案の検討で、たいへんなんだなあ。

やすお 日比谷公園、すぐ近くにあるのに、僕行に、日比谷公園にでも行ってみようか。

ったって気がしますねえ!くの初めてですよ~。都会のサラリーマンにない。

別添

部を改正する法律案に対する附帯決議高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一

参議院国土交通委員会平成十五年四月二十四日

て適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期す政府は、本法の施行に当たり、次の諸点につい

べきである。

ること。
- ムを活用することにより、早期に整備を進め
- ムを活用することにより、早期に整備を進め
有料道路方式及び新直轄方式の二つの整備スキ

一 有料道路方式を活用した建設スキームについて制度設計を行うに当たっては、債務の確実な返済を確保した上で、道路料金収入を適切に活用することにより、真に必要な高速道路がより少ない財政負担で早期かつ確実に整備されるよう配慮すること。

ものであり、適切に計画・整備・管理すること。については、他の道路と一体となって機能する二 国民共有の財産である高速道路ネットワーク

道路占用Q&A(第23回)

占用の場所(その2)

(前回の続きから)

無用な心理的影響を及ぼし、運転手の視線を誘通事故を招きやすい場所であるから、運転手にこのような規制は、交差点や接続点が特に交

という考え方に基づいているんだよ。また、信導する可能性がある施設を設けるべきではない

そもそも、道路の占用は、道路の敷地外に余り、交通安全上も問題があるね。

号機や道路標識の視認性を妨げる可能性があ

収上係員

がとうございます。分かりましたかな、大野君。(また、課長に言われちゃった。)課長、あり

大野係員

道路局路政課道路利用調整室

いただくとよく理解できますね。よく分かりました。やはり、課長に説明して

透調長

たまには私の出番もないとね

功上係員

ふんっ! どうせ私は説明が、ヘ・タ・で・

大野係員

ら。感謝してます。上さんの指導があって、今の僕があるんですか上さんの指導があって、今の僕があるんですか

功上係員

ちゃ。そもそも、就職した頃の大野君は・・・。そうそう、そうよね。感謝してもらわなくっ

大野係員

すが。
や。)坂上さん、実はもう一つ案件があるんでや。)坂上さん、実はもう一つ案件があるんで

坂上係員

案件というのは何?に。つまらないわね、もう。それでもう一つのに。つまらないわね、もう。それでもう一つのこれからおもしろい話をするところだったの

大野係員

す。 上空通路に関係する相談を受けたところなんで ちょっと細かくなりますけど。この間、ある

坂上係員

この通路の概要は?

大野係員

いますね。

ちょっと待ってください。えー、この通路の
最下部から歩道路面からまでの距離は六mあり
ます。設置を希望している場所は、交差点のす
なそばで、高さ四・五mの信号機が設置されて

られる安全性及び耐久性が認められるようで外の観点からの基準は満たしていて、通常備え外の観点からの基準は満たしていて、通常備え

す。そうそう、外壁の色は白です。

坂上係員

との適合性について確認しながら、検討してみ ましょう。大野君の考えを聞かせて。 概要は分かったわ。それでは、占用許可基準

大野係員

と考えています。 の基準との適合性を確認することが必要である から、道路の占用を許可するためには、これら 務次官、国家消防本部長、警察庁次長通達) 消発第八六〇号、警察庁乙備発第一四号建設事 三二年七月一五日付け建設省発住第三七号、国 上空に設ける通路の取扱い等について」(昭和 体的な基準を定めた通達があります(「道路の 三二条第一項の規定による許可基準のほかに具 上空通路の占用許可基準としては、道路法第

坂上係員

そのとおりね。続けて。

大野係員

とによって目的を達成する施設であるから、道 にある同一目的の施設を上空通路で連結するこ に規定する「通路」に該当しますね。 当性については、道路法第三二条第一項第五号 との適合性について検討してみますと、物件該 無余地性については、本通路が、道路の両側 道路法第三三条第一項の規定による許可基準

路上に設置することはやむを得ないと思いま

す。

坂上係員

その調子、その調子。

大野係員

空通路の通達による許可基準との適合性につい この通路は、通常備えるべき安全性及び耐久性 道路の構造又は交通に支障を及ぼすことがない 下、はく離、汚損、火災、荷重、漏水等により が認められるとのことですので、問題は無いで ような構造とすること」とされていますから、 て検討してみます。 四条第一項第一号の適用があり、「倒壊、落 占用物件の構造については、道路法施行令第 (調子が出てきたぞ。) 次に道路法施行令や上

坂上係員

すね。

も適切に行われる必要があるから、許可条件に そのような内容を明示しておく必要があること を忘れないでね。 を設置した後でも、この通路の維持管理がいつ 構造に問題はないのかもしれないけど、通路

大野係員

れないようにします(メモしなきゃ)。 あっ、そうか。分かりました、坂上さん。忘

次、続けていいですか?

坂上係員

どんどん行きましょう。

(この項つづく)



神奈川国道一三八号土石流自動車転落事故

道路局道路交通管理課訟務係

神奈川国道一三八号土石流自動車転落事故

横浜地方裁判所 請求一部認容(確定)〔一審判決〕平成一五年四月一七日

- 事件の概要

本件は、台風の影響による集中豪雨の中、国道本件は、台風の影響による集中豪雨の中、国道族が、事故の原因は、転落防護設備の不備及び遺族が、事故の原因は、転落防護設備の不備及び遺族が、事故の原因は、転落防護設備の不備及び遺族が、事故の原因は、転落防護設備の不備及び遺法二条一項に基づき、損害賠償請求をしたものである(請求額:一億円)。

り、これを東西に跨ぐ形で本件橋梁が設置されてらは急峻な崖が迫り、下には南北に通じる沢があ本件事故現場付近の本件道路の状況は、北側か

間雨量五〇ミリ又は連続雨量二〇〇ミリに達した降雨時における通行規制について、実施基準を時

施設を設置しておくべきであった。また、被告は

いる。

2 原告の主張

被告は、本件土石流発生について予見可能性がなかった旨主張するが、本件において、被告の責なかった旨主張するが、本件において、被告の責にを根拠づける予見可能性とは、いつ、どの箇所ではなく、本件沢付近において台風等による大雨ではなく、本件沢付近において台風等による大雨ではなく、本件沢付近において台風等による大雨ではなく、本件沢付近において台風等による大雨ではなく、本件沢付近は、急峻に落ち込んでいる斜面であり、被告が実施した調査においたで「土石流危険渓流」とされていること、過去にも地震等による崩壊の前歴を持っていること等かも地震等による崩壊の前歴を持っていること、過去に方式流発生につき予見可能性があったというべら土石流発生につき予見可能性があったというべら土石流発生につき予見可能性があったというべら土石流発生につき予見可能性があったというべら土石流発生につき予見可能性があったというで

時と定めているが、本件事故は当該基準をわずかに超えた雨量で発生していることから当該基準の選用に避えた雨量で発生していたが、被告は、本件事故当時、正時(〇〇分)における雨量で通行規制実施の判断をすることとしていたが、被告の土木事務所においては一時間雨量のほか一〇分間雨量を把握することができたのであるから、正時における雨量で判断するのではなく、一〇分毎に計測時点からさかのぼって時間雨量を計算して基準雨量に達する時間を予測し、予測ができた時点で速やかに判断すべきであったのであり、基準の運用にかに判断すべきであったのであり、基準の運用にかに判断すべきであったのであり、基準の運用に

3 被告の主張

も瑕疵があったというべきである。

原告は、土石流発生についての予見可能性は定性的なもので足りるとし、被告には本件土石流発生につき予見可能性があった旨主張するが、本件 沢付近の地質が崩壊しやすい状態にあったことは 本件事故後の調査によって初めて確認されたこ と、過去に本件沢付近で土砂が道路に流出したと の記録は残っていないこと、本件土石流は観測史 上例を見ない異常な降雨によって発生したもので あること等から被告には本件土石流発生について あること等から被告には本件土石流発生について 本件土石流が通常の流下経路を外れて本件道路を 本件土石流が通常の流下経路を外れて本件道路を 本件工石流が通常の流下経路を外れて本件道路を

理に瑕疵があったとはいえない。また、 災点検のレベルからして予測困難であったことか ると本件事故発生には間に合わなかったことか はなく、その運用についても、本件事故当時は、 き事象は発生していないことから基準設定に瑕疵 実施基準については、過去に当該基準を見直すべ なかったことをもって、被告に道路の設置又は管 ら、本件事故当時、 しても現地でのバリケード設置等の時間を考慮す 能ではないものの、 雨量をもとに時間雨量を計算することは全く不可 施の判断をすることとしたものであり、一〇分間 量の推移から正時における時間雨量により規制実 本件事故発生一時間前までの連続雨量及び時間雨 土石流防護施設を設置してい 期待しがたく、実際行ったと 通行規制

4 判決の要旨

運用に瑕疵があったともいえない。

上例を見ない異常な降雨によるところも大きく、本件橋梁上を通過することを予見することは不可本件橋梁上を通過することを予見することは不可ないなかったことをもって道路管理上の瑕疵があったとはいえない。一方、通行規制の実施について、一〇分間雨量をもとに時間雨量を計算し、通行規制を実施しなかったことは、道路管理上の瑕疵があいうべきである。ただし、本件事故は観測史施というべきである。ただし、本件事故は観測史上例を見ない異常な降雨によるところも大きく、

のは相当ではないから、賠償額から減額する。その分(九割)については被告に責任を負わせる

5 判決のポイント

(1) 沢において多量の降雨があった場合、土石流発 生以前に降雨によって斜面崩壊や土石流が発生 件事故当時、 現象を予見することは困難である。よって、本 れる現象により、通常の流下経路をはずれ、沢 置する必要があると判断できたとは認められな 可能性が高く、本件橋梁に土石流防護施設を設 事故が発生した平成三年より前に被告において れた箇所は広範囲にわたっているところ、本件 おいて本件沢同様「土石流危険渓流」に指定さ 生の危険があることがわかるが、被告の調査に 石流になることが判明していたこと等から本件 した事実があることや本件沢付近の地質は多量 至ってはいないため、 識であり、 を蛇行しながら流下し、 い。また、本件土石流はボブスレー現象といわ 本件沢が管内の他の沢に比較して土石流発生の したが、このような現象は専門家に限られた知 降雨があった場合には土砂の崩壊があり、土 防護施設を設置していなかったことについて 本件沢及びその周辺においては、本件事故発 一般に設計基準にまで明記されるに 被告が本件橋梁に現在あるような 道路管理者においてこの 本件橋梁の直近で直進

の瑕疵に当たるということはできない。防護施設を設置していなかったことが道路管理

2 ことや当該基準は全国的に採用されている数値 異常な降雨によるところも大きく、 ず、 を行い、これを通行規制業者に直ちに連絡して 告が一〇分間雨量をもとに通行規制実施の判断 いうことはできない。一方、本件事故当時、 の僅差で大規模な土石流が発生したことはない 九割を下らない。よってその分は被告が賠償す ある。ただし、本件事故は観測史上例を見ない をとっていなかったことは道路管理上の瑕疵で 内に二〇〇ミリを超える降雨があるとは考え での時間雨量及び連続雨量の推移から一 し得ないところであり、被告において、直近ま 通行規制を実施することができた可能性は否定 いれば、 であること等から基準の設定に瑕疵があったと 合理である旨主張するが、過去に当該基準雨量 、き額から減額する。 原告は被告の通行規制の実施基準の設定が不 通行規制が間に合わなかったことについて 一〇分間雨量をもとに通行規制を行う体制 被害者が本件規制区間に進入する前に その割合は 時間以

新潟の新しいシンボル 「朱鷺メッセ」



新潟県東京事務所 畑山 武志

所の「とんび」畑山です。 こんにちは、新潟県東京事務 上越新幹線「とき」で東京か

潟コシヒカリ、 アム)に観客四万人以上を集め、 沈む夕日、まちを白一色に飾る する淡麗辛口のお酒、 れるでしょうか。旨さ抜群の新 皆様はどんなものをイメージさ 置にある「新潟」。「新潟」から ら新幹線利用で約一〇〇分の位 J2で活躍するアルビレックス ビッグスワン 越の……が代表 (新潟スタジ 日本海に

NEW PORTURE PROPERTY OF THE PR

ジさせる新潟コンベンションセ イスを紹介しましょう。それは 月一日オープンしたニューフェ 信濃川に浮かぶ船」 などがありますが、今年、 をイメー 五

日

一本海側最大の都市です。

ンター 「朱鷺メッセ」です。

◇はじめに

展を続ける人口約五三万人 整備され が就航し、 ど定期・季節便併せて九路 線、 国内線は札幌 越、 年で一三五年を迎える新潟港 港五港の一つとして開港し、 として賑わい、一八六八年、 江戸時代には日本海海運の拠点 。 みなとまち」です。 (西港)を中心に発展してきた 県庁所在市である新潟市は、 また空路も国際線八路線 磐越自動車道や上越新幹 た交通拠点とし 広域高速交通 大阪・ 北陸、 福岡 て発 網 関 今 開

◇朱鷺メッセの位置

潟市万代島地区の信濃川と日本 トに立地しています。 水に囲まれたウォーター 海が出会う位置にあり、 ろにある「朱鷺メッセ」は、 朱鷺メッセへのアクセスは

新潟駅から徒歩二〇分のとこ ・フロン 三方を 新

> 車で二〇分。高速道路では新潟 新潟駅からバスで一〇分、 中央インターから二〇分です。 五分です。また、新潟空港から 車で

◇朱鷺メッセの特徴

どが配置された低層部の 大の特徴です。 オフィスを一体化させたのが最 テルなどが配置された高層部の コンベンションセンター」、 |万代島ビル」からなり、 ンションセンターとホテル、 朱鷺メッセは、国際展示場な 一新潟 コン ホ

TILL 日本海 国道118号 新潟空港 (信題)# 新潟郭 国道8号 紫竹山I.C 新潟西I.Q 新潟中央JCT 新潟空港 I.C **智起自動車**沿



アクセス

- ●新潟駅から車で約5分
- ◎新潟空港から車で約20分
- ◎北陸自動車道新潟亀田I.Cから車で約10分

体化により移動に費やされ



◇朱鷺メッセの施設

から高い評価を受けています。

のない複合施設として、

関係者

施設を低層部から紹介しましょ それでは、 朱鷺メッセ自慢の

側最大の七、八〇〇㎡です。 場」です。展示面積は、日本海 まずは主要施設の 「国際展示 柱

間事業者がホテル、業務ビルを 開発事業の中核施設であり、 新潟をアピールしていくための 潟の地位を高め、さらに世界へ 間に変わり、 ていた時間が、 それぞれ整備した全国的にも例 県が国際展示場、会議場を、 点という立地特性を活かして、 た国内外への高速交通網の結節 体となって進めてきた万代島再 プロジェクトとして、官民が一 の日本海大交流時代における新 いにつながるに違いありません。 この朱鷺メッセは、二一世紀 高速道路、空港に近接し 更なる新たな出会 交流、 滞在の時 民 新 場です。国際会議場には五○○ も可能なことから、一万人規模 りの大空間は、二分割、 がない天井高平均二二一mのゆと ンを設置しています。 〇〇インチ、メインホールには ル」、中小会議室があり、 なっています。続いて国際会議 サートなどに対応できるように の大会、見本市、展示会、コン 二〇〇インチの昇降式スクリー スを常設し、 国語に対応可能な同時通訳ブー 会議室とメインホールには六ヵ ○○○人収容の「メインホ 人収容の「国際会議室」、 国際会議室には三

国

幹線、

模なバンケットも行える都市型 点として七月一二日にオー 随 の高さが約一四〇mで日本海側 がホテル、二階及び六階から二 します。ホテルでは宿泊や小規 術館は、 ○階までがオフィスなどで、 次に高層部の万代島ビルは、 一です。 四階及び二二階から三〇階 国際的な文化交流の 五階の県立万代島美 プン

望室 ます。 楽しめる憩いの空間となってい 張りの屋内連絡通路「エスプラ 高さ六m、全長三五〇mガラス を結び一体化させる幅一〇m います。そして、これらの施設 きる眺望も大きな魅力となって また、最上階の三一階にある展 利便性の向上も期待されます。 居していますので、 や新潟市内にあった国際化に関 的とする「新潟産業創造機構 ホテルですし、オフィスには、 ナード」では、 日本海の夕日や佐渡まで一望で 三六〇度の大パノラマと美しい 連した機関や団体が移転して入 、ンチャービジネスの支援を目 (料金無料です。) からの 信濃川の景観を 相乗効果や

◇新潟のシンボル万代橋

チをもつ「万代橋」を紹介しま しょう。 ります。 川には多くの橋が架けられてお 新潟市の真ん中を流れる信濃 その中から六連のアー

> 橋は個人所有の有料橋として架 円。 県が買い取り無料橋となり、い どにより「選奨土木遺産」とし よる初の空気潜函工法の採用な 代土木遺産として平成一四年 す。また、文化的価値の高い近 ですから、大変重要な架け替え 員二一·九m、総工費二四〇万 ま架かっている橋は、昭和四年 けられ、その後、明治三四年に て認定されています。 工事であったことが推測できま 八月に架け替えられた三代目の 万代橋です。橋長三〇七m、幅 月二三日に、日本人技術者に 明治一九年一一月に初代萬代 当時の県予算は一三九万円

◇万代橋の強さと美しさ

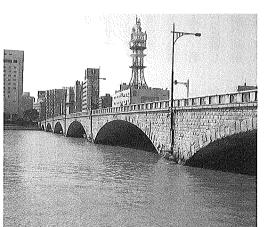
迎えますが、六連のアーチは は、 潟地震」の際もほとんど被害が のマグニチュード7・5の 昭和三九年(一九六四年)六月 て地域の交通を支える万代橋 新潟の東西を繋ぐ大動脈とし 今年で架け替え後七四年を

> 美しさを兼ね備えた万代橋を昭 曲線と、中央から両岸に向かっ ます。また、橋全体の滑らかな らしだしています。 高圧ナトリウムランプで強さと ドランプで、冬がオレンジ色の 色は夏が青白色のメタルハライ の夜景を彩り、特にその照明の 夜間はライトアップにより新潟 景観を描きだしています。また、 感を与えている六連のアーチは て小さく造られ安定感とリズム 無かったという強さを持ってい 信濃川の水面と相まって美しい

◇おわりに

七位です。また、 三・六%全国三 の舗装率は 全国八位で、 五、八〇〇 実延長は約三 県内の国道、 第五位の新潟県 総面積が全国 市町村道の km 県

> Ħ この広い県土を結ぶのはもちろ 年四月一日、 張っていきたいと考えています 縮する安全で安心な道路が早期 五・六施設で全国三七位です。 人口一〇万人当たり病院数は 一〇月一日の数値である)。 に使えるような道路づくりを頑 ん、病院までの時間的距離も短 (総面積は平成一三年一〇月一 実延長、 舗装率は平成一二 病院は平成一二年



新潟の顔 万代橋

蹦 る阿呆に 同じ阿呆なら踊らにゃそんそん 見る阿呆、



徳島県東京事務所 徳永 雅彦

ところよね。」と返されて、 よさこい祭りなんかがあるいい 島です。」と答えると、「あ~、 金比羅さん、坊ちゃんの温泉、

「出身は?」と聞かれて「徳

という会話になることがありま あるが「徳島県」にはない。) (それらは「四国」には

徳島県人は、鳴門の渦潮、

祖 ということをそこで自覚したり とか返されたりして、やっぱり します。 「マイナー」なのかもしれない

をいただきましたので、気を取 ていただきます。 り直して、夏の一大イベント んびの広場」に投稿できる機会 「阿波踊り」について紹介させ しかしながら、この度、「と

◆必見! 本場の「阿波踊り」

鳴門の渦潮

だと高円寺や大塚が有名です。 「阿波踊り」といえば、東京

るように思っているのですが、 谷のかずら橋、すだちに鳴門わ ると「ヘー、徳島県なんだ。 案外知られていません。説明す かめ等々、メジャーなものがあ

阿波踊り(男踊り)

います。 町村で、夏中、繰り広げられて は、 が示すとおり、元々は徳島県 るのですが、阿波踊りの「阿波 それ以外にも各地で催されてい 〇〇年前にはじまった阿波踊り (阿波) 徳島県内でももちろん各市 のお祭なのです。 約四

さんが参加します。 ならないほどの踊り子達とお客 内の阿波踊りとは、比べものに ものです。はっきりいって、 大規模なのは、八月一二月から 五日まで徳島市で開催される しかし、 なんといっても、 (都内の踊 最

62 道行セ 2003.6

違いに驚きますよ。) りが、阿波踊りと思っている方、 度、御覧ください。あまりの

が踊りを見に行く人で満席にな

て邪魔になったとしても、汽車

徳島県民は、この日のために、

例え、踊り子達がまちにあふれ 取るなど、万全の態勢で挑みま 踊りのためにまわっています。 モードに突入。すべては、阿波 を練習し、しっかり休みをもぎ さっさと仕事を切り上げ、踊り 当日は、朝から県内全域お祭

ない独特の空気です。 阿波踊りの時期にしか感じられ するあの感じ。これは、毎年の とせわしなくて、でもわくわく 今か今かと出番を待つ。ちょっ きて、どこを見ても踊り子達が ならば苦にならないものです。 っても、それが当たり前の光景 まちにどんどん人が集まって

◆毎日踊る「阿波踊り」

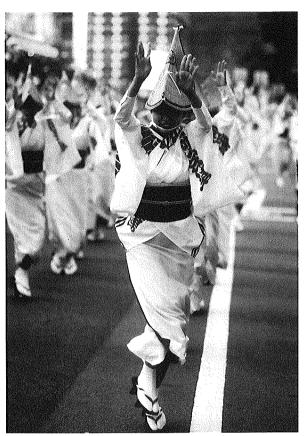
いいのです。 躊躇なく入れる雰囲気がすごく かけ声をだしたり。誰でもが、 たになって見たり、踊ったり、 県内客も県外客もいっしょく

悪くても初めてでも問題なし。 う気持ちのある人は、拒んだり 連が勃発するので、勇気を出し 街中、あちらこちらで、にわか しません。動きが変でもリズム 徳島県民は、参加したいとい

> よさの虜になります。 回、踊ってみれば、その気持ち て飛び込んでみてください。一

り広げられています。 な徳島県人による阿波踊りが繰 て、毎日、プロフェッショナル 会館」という施設が完成してい 平成一一年夏には、「阿波踊り なくても問題は、ありません。 また、期間中に徳島に来られ

この機会にぜひ、徳島県にお



阿波踊り(女踊り)



東 /阪市パッケージアプローチによる 企業参加型広域TDM社会実験

で気ずに大形で重質各容質各容質と

大阪府土木部交通道路室道路整備課

一 はじめに

ド・ライドやバス優先対策、小学生に車の使い方を行っています。主な取組みは、パーク・アン課題や特性に応じて、様々なTDM施策の取組み大阪府では、慢性的な渋滞対策として、地域の

実施しています。 取組みを一体的に実施する駅へのアクセス強化をレンタサイクルの導入、バス利便性の向上などの要鉄道駅において、歩行者・自転車空間の確保や要鉄道駅において、歩行者・自転車空間の確保や を考えてもらうTDMの総合学習などのほか、主

もはじめています。中的に実施し、施策効果をより一層高める取組みンペーン月間とし、この期間中にTDM施策を集ンポーンド間とし、この期間中にTDM推進キャまた、平成一四年より一一月をTDM推進キャ

務活動」をテーマにしたTDM社会実験についてする業務交通を対象として、「車を利用しない業年一月に実施した大阪市と東大阪市との間を移動ここでは、TDM施策の一環として、平成一四

二 実験概要

報告します。

1 実験の目的

協力を促すためのノウハウや働きかけ方法についいての実現可能性を把握します。さらに、企業に上ジ化の効果及び新たに提案する施策に対して、準化や交通渋滞の緩和とそれに伴う環境改善につ、、機関利用への転換を促進するため、施策のパッケ機関利用への転換を促進するため、施策のパッケ機関利用への転換を促進するため、施策のパッケ

て把握します。

2 実施体制

(1) 実験実施機関

○大阪交通需要マネジメント推進会議

【構成メンバー】

団、社関西経済連合会、大阪商工会議所阪府、大阪府警察本部、大阪市、阪神高速道路公学識経験者、近畿地方整備局、近畿運輸局、大

(2) 実験協力機関

ツワサイクル東大阪市、東大阪市、東大阪市工会議所、大阪市交通局、原大阪市駐車場整備㈱、ふせのスタ近畿日本鉄道㈱、近鉄バス㈱、閉自転車駐車場整近畿日本鉄道㈱、近鉄バス㈱、閉自転車駐車場整

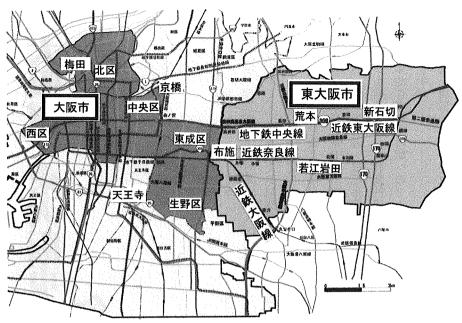


図 1 実験位置図

実験事権 く

衣「一夫験夫旭メニュー					
実施施策		施策内容·実施場所·数量			
乗り継ぎ利便性の 向上	TDMフリーチケット発行	□1枚のチケットで、鉄道とバス、P&R駐車場、駐輪場、レンタサイクルが利用可能 □2週間の内、5日間使用できるチケットを300枚発行			
端末交通手段の ・	パーク&ライド駐車場確保	□布施(2箇所)、新石切の既存公営・民営・駐車場内に確保			
	レンタサイクル	口布施(2箇所)、新石切、荒本、若江岩田の既存公営・民営駐輪場内に確保			
	駐輪場	□布施、新石切、荒本、若江岩田の既存公営・民営駐輪場内に確保			
	バス運行情報提供	□Webによるバス時刻表の情報提供			
単利用からの転換 促進第	TDMキャンペーン	□ポスター・チラシなどによる意識啓発活動展開			
	駐車対策の強化	□大阪都心部で実験中、駐車対策の重点実施			

の活用)

おいて車を利用している企業

大阪市及び東大阪市で、普段業務活動に

モニター約三〇〇名(TDMフリーチケット

月三0日(水) の二週間

交通機関がほとんど利用できる鉄道乗り継ぎチケ 車利用から転換する場合に必要となる、一連の

実験施策メニュー(表1)

5 実験期間

平成一四年一月一七日 開放 前記のモニター以外にレンタサイクルの一 (木) から平成一四年一 般

4 なしの業務交通 実験規模

(2) 対象交通

象地域とした(図1)。 区、北区、西区、東成区、

大阪市〜東大阪市間の企業に係る主として荷物

実験地域及び対象交通

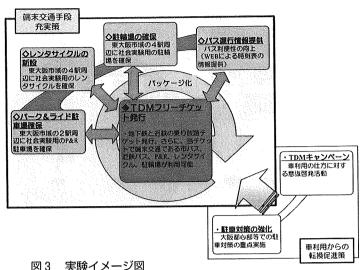
実験地域

大阪市及び東大阪市

りが強く、転換できる鉄道路線がある(中央

生野区)を重点対

大阪市内は、東大阪市と業務交通でつなが



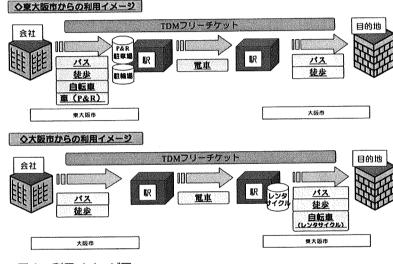


TDMフリーチケット 図 2

実験イメージ図 図3

> 目的地 目的地

> > 鉄道



利用イメージ図 図 4

中心と 実施し 通手段の 図をそれぞれ図3・4に示しました。 $\widehat{\mathrm{T}}$ 1 ました。 充実策を実施しました。 て、 ンなど車利用からの転換促進策を併せ D M 東大阪市域の鉄道駅におけ フリーチケット) 実験 1 1 図及び利用イ (図2) また、 Τ 0) る端末交 発行を بر ا D M 牛

1

実 (験の結果の 概

パ ッ ジで実施することによる施策効果の

1

把握

省けて便利」などが上げられます モニタ 市一三四人(六七社)) 六八社) ケケッ ヘスの 評 あ 度も利用できて便利」、 単独利用が多く、 0) 価は高かった パ ツ 満足度は高 組み合わせが多かった 時間通りに着い 1 -利用により車から公共交通へ 応募目 (大阪市二〇六人 (一〇一 ケージとすることにより、 標 Ξ (図 6)。 た、 パ パ 〇名に対 の応募があり、 ッケー ッ ケー 切符等を買う手間 理由としては、 (図 5 枚で鉄道やバ ジに対する利 ジ利用では鉄道 し、 社, 、転換 業務交通 四 特 \bigcirc ス 車 用 た が

者の

こと

チ

に比

何

施策の実現可能性の把握

ることを確認しました (図7・8)

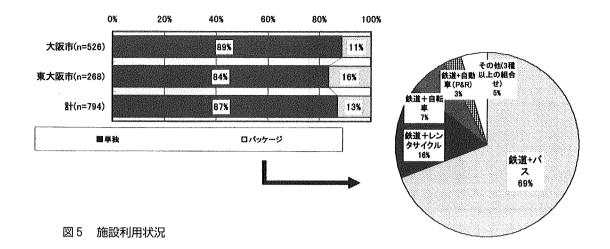
を車から公共交通機関への

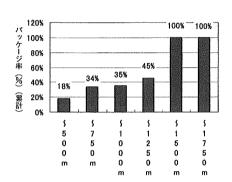
転換エリアが拡大でき

2

ます 験 心としたパッケー 者 ケケッ 0) · 図 9 利用意向が ŀ の利用意向は強く、 10 ?強く、 ジによるチケットが望まれ 1 х 特にパ 0 中 心は鉄道を ッ ケー 7

今後は全ての方が利用意向があることを示しま また、 ンタサイ ク ル 利用者の 満 足 定度は高さ





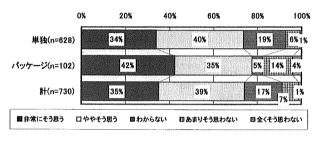


図6 公共交通利用時の満足度

図7 パッケージ利用割合と駅からの距離

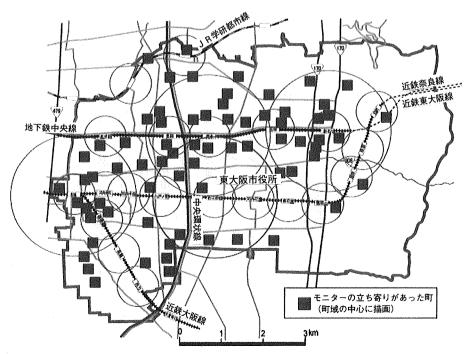


図8 端末実験施設への立ち寄り状況

た (図 11 12)。

3 企業に協力を促すための働きかけ方法の把握

料開放の実施。

(2)

を通じて、さらに自主的な取組みの意識が向上し ました (図13)。 る取組みを実施しており、 現在でも、事業所では多くの車利用削減に関す 今回の社会実験の参加

四 実験結果からの課題

1

端末手段の充実 を行うため、バスやレンタサイクルといった 転車(レンタサイクル)などのパッケージ化 地域特性に応じた、鉄道+バス、 鉄道十自

バスの定時性確保のためのバス走行環境の

2

クルポート設置 てシステムの導入や、駅近接でのレンタサイ レンタサイクルの充実を図るための乗り捨

3

ができるようなしくみづくり 事業者への継続的な施策の支援を行うこと

五 具体的な取組み方向 (課題に対応)

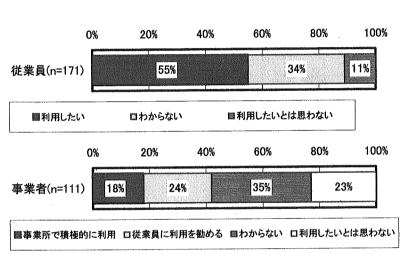
環境を順次、整備していきます。 「車を利用しない業務活動」が実現できるような 今回の実験をモデルとして、 府内各地において

(1) レンタサイクルフリーデーの実施

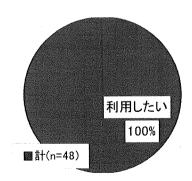
に合わせ、一日限定で府内のレンタサイクルを無 平成一四年度の「TDM推進キャンペーン月間

五年三月) 「するっと交差点対策 (案)」の策定 (平成

渋滞交差点において、 右折レーンの設置や延伸



チケットの利用意向(従業員・事業所別) 図 9



レンタサイクルの利用意向

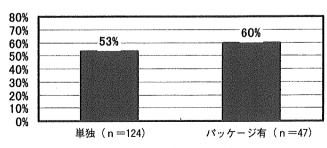


図10 チケットの利用意向(パッケージ別)

る。

ミュニティレンタサイクルシステムの展開を図 備を一体的に行っていく、即効性のある渋滞対策。 (3)ンタサイクルネットワークの充実を図り、 コミュニティレンタサイクルの導入検討 コ

警による信号表示時間の調整などのソフト面の整 をはじめとする短期的なハード面の整備と大阪府

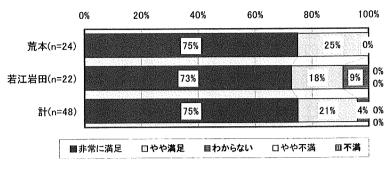


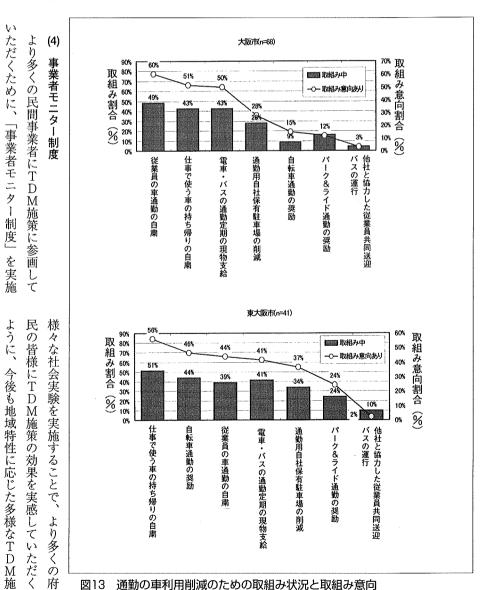
図12 レンタサイクルの満足度

する。

策に取り組んでいきたいと考えています。

施

これまで実施してきたTDM施策はもとより、 六 最後に



通勤の車利用削減のための取組み状況と取組み意向 図13