

7

道路行政セミナー

2003 July

目次

エッセイ

自転車道路って? 土屋 朋子 1

特集/平成14年度社会実験結果とりまとめ

平成14年度社会実験とりまとめについて 道路局地域
道路調整室 5

湯布院町交通社会実験 佐藤 純一 9
—湯布院・いやしの里の歩いて楽しいまちづくり交通実験—

高齢化社会に対応した病院循環バス社会実験 いわき商工会議所公共
交通システム研究会 13

御堂筋ミナミエリア 魅力ある回遊道の創出社会実験 大阪市開発企画部都市デザイン課
大阪市中央区役所区民企画室 21

エコ松山における
『歩いて暮らせる街づくり』の実現に向けた社会実験 相原 孝雄 27

地域協力による道路づくり —留萌市における社会実験結果— 嘉見 誠一 34

スマートコミュニケーション 国土技術政策総合
研究所ITS研究室 40

「三位一体の改革」について —道路関係部分を中心に— 道路局総務課 44

「地方公共団体における道路占用許可電子申請システムの
基本仕様」について 道路局道路
利用調整室 46

ドイツにおける大型車対距離課金制度の導入について 高橋 正史 50

「道路ふれあい月間」推進標語について 道路局道路
交通管理課 58

「道の日」(8月10日)について 道路局総務課 60

道路法令関係Q&A 一般国道の指定区間を指定する政令の
一部を改正する政令について 道路局路政課 62

道路占用Q&A (第24回) 占用の場所(その3) 道路局道路
利用調整室 64

訴訟事例紹介 京都市道歩行者転倒事故損害賠償請求事件 道路局道路
交通管理課 66

とんびの広場 「さっぽろ」トピックス(札幌市) 土井 勝雄 68

「不易流行」山梨県(山梨県) 姫野 俊明 70

時・時・時 72

平成一四年度社会実験とりまとめについて

道路局地方道・環境課地域道路調整室

一 背景

道路に対するニーズが多様化し、地域において住民との合意形成を得ながら施策を導入していくことが求められている中、実際に住民等が施策の実験をしながら、その導入の可否を検討する社会実験は、新しい施策を導入する際に非常に有効な手法である。

国土交通省道路局では平成一一年度より、社会実験を実施する地域に対して、その費用の支援などを行う社会実験制度を実施しており、これまでに渋滞対策のための公共交通利用の促進や道路空間の使い方などをテーマとした社会実験が各地域で実施されてきた。

平成一四年度においても、高速道路の有効活用

や道路空間の有効活用をはじめとして、一四地域で社会実験が実施された。本稿では社会実験の概要とあわせ、平成一四年度に実施された社会実験について記すものとする。

なお、このうち大分県湯布院町、福島県いわき市、大阪市（御堂筋）、愛媛県松山市、北海道留萌市については、実施内容と実施結果が本特集内で詳述されている。他の地域についても、本誌の連載で順次紹介していくものとする。

二 社会実験の概要

社会実験とは、道路交通問題の解決が期待される先進的な施策について、効果や影響の確認を行うため、期間と場所を限定して、地域の方々に試行的に施策を体験していただきながら評価を行い、

本格的に導入するか否かを判断するものである。

社会実験実施の流れを図1に示す。各地域において実験企画の立案を行い、実施計画を策定し、実験を実施してその結果を評価し公表する。この一連のプロセスを踏まえて施策を本格的に導入するか否かの判断を行うこととなる。その結果、地域住民等関係者と合意形成が図られ、その地域で施策の導入に結びつくことにより目的は達成されるが、施策の見直しや施策導入の取り止めと判断された場合でも、実験の「失敗」で終わるのではなく、それを材料として地域に導入すべき施策を継続的に検討することが重要である。

国土交通省道路局では、平成一四年度までに四五件の社会実験を地域の方々とともに実施しており、そのうち一二件については実験した施策が本

格導入となっている。

また、平成一一年度から平成一三年度までに実施された社会実験のうち、道路空間の使い方は六つのテーマに関する一八カ所の社会実験については、その概要と結果を総括し、「社会実験事例集」として、本年三月に道路局地方道・環境課監修により(財)国土技術研究センターから冊子として発行し、結果を広く公表するとともに、他の地域

への施策の普及を図っている。

三 平成一四年度に実施された社会実験について

平成一四年度は表1のとおり、一四地域において社会実験が実施された。以下に平成一四年度に社会実験の特徴をあげながら、いくつかの地域についての実施状況を述べる。

特徴の第一として、これまで実施事例のなかつた高速道路の有効活用をテーマにした実験が実施されたことがあげられる。そのうち東京湾アクアラインでは、E T C利用者を対象に現行料金を二

三%割り引く実験を実施した(図2)。七月の実験開始から約四ヶ月間のデータではE T C利用率や交通量の増加が見られるが、年変動が大きいこ

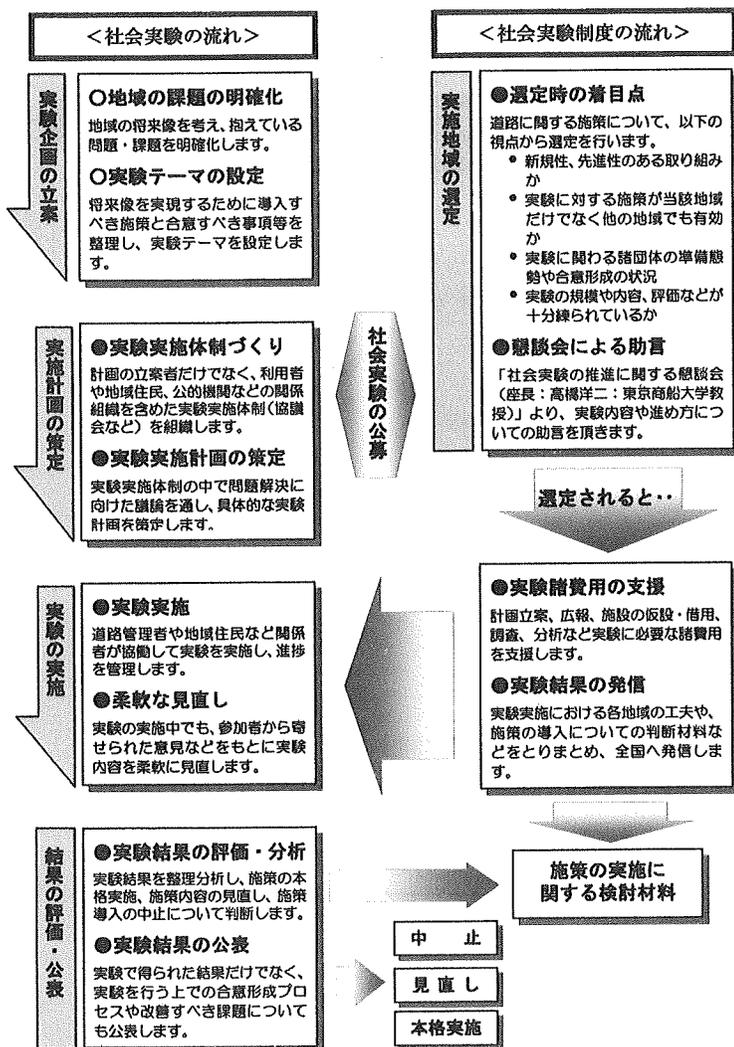


図1 社会実験実施の流れ

表1 平成14年度に実施した社会実験

テーマ	実験名、実験地域
高速道路の有効活用	東京湾アクアラインの利用促進に関する社会実験(千葉県、神奈川県、東京都)
	高速バス利用促進等による広域交流および交通円滑化実験(宮崎県清武町)
道路空間の有効活用	「御堂筋ミナミエリア：魅力ある回遊道の創出」社会実験(大阪府大阪市 御堂筋)
	那覇市国際通りトランジットマイル社会実験(沖縄県那覇市)
バス利用の促進	高齢化社会に対応した病院循環バス実験(福島県いわき市)
自転車利用の促進	地域に密着した都市型コミュニティサイクルシステム実験(東京都台東区 上野駅前)
	歩行者系と自転車系のリンケージモデルの創出(京都府京都市 御池通周辺)
タウンモビリティ	エコ松山における「歩いて暮らせる街づくり」の実現に向けた社会実験(愛媛県松山市)
	I T Sを用いたインターモビリティ社会実験(福岡県福岡市天神)
観光地の交通円滑化	国際観光都市軽井沢・回遊性向上実験(長野県軽井沢町)
	交通渋滞対策のための移動方法転換実験(福岡県太宰府市)
	湯布院・いやしの里の歩いて楽しいまちづくり交通社会実験(大分県湯布院町)
観光振興(道の駅の活用など)	I T Sを活用した「オレンジ街道」交流街道化実験(長崎県平戸市他)
道路管理の協働	地域協力による道づくりを考える社会実験(北海道留萌市)

東京湾アクアラインの利用促進に関する社会実験

平成14年7月19日～平成15年3月31日(平成15年7月18日まで延長して実施)

- ETC利用者を対象に通行料金の引き下げを実施
- アクアラインの利用促進、湾岸道路等の交通円滑化、地域振興効果を検証

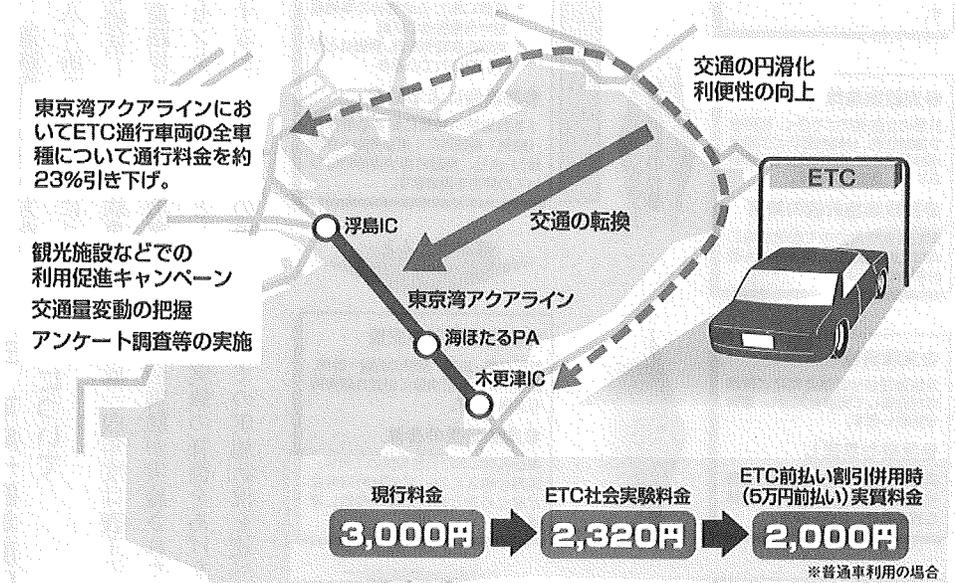


図2 社会実験概要図(東京湾アクアライン)



写真1 社会実験実施状況
(那覇市国際通り：トランジットモール)

とから、本年七月一八日まで実験を継続し、効果分析を行うこととしている。

第二に、歩行者優先やイベントの実施など、地域の賑わい創出等のために道路空間を有効活用するための社会実験が実施されたことがあげられる。沖縄県那覇市では、メインストリートの国際通り一・六kmをトランジットモール化して活性化などの検証を行った(写真1)。実験実施の四日間で延べ一・一七千人が訪れ賑わった一方で、商店街の荷捌きの対応が必要などといった課題が把握

握された。

第三に、観光交通による渋滞を解消し、観光客がゆっくりと観光を楽しめる環境づくりを行うことを目的とした、観光地の交通円滑化の社会実験があげられる。これまでも神奈川県鎌倉市や岐阜県白川村などの観光地で、パークアンドライドなどの社会実験が実施されてきたが、観光地それぞれの特性を考慮した施策導入を検討する必要があることから、長野県軽井沢市、福岡県太宰府市、大分県湯布院町で実験が実施された(写真2)



写真2 社会実験実施状況
(湯布院町 湯の坪街道：歩行者天国)

特に、観光中心地区への自動車進入制限や歩行者天国などを実施した湯布院町では、町人口の約5%に相当する五五〇人が実験実施のボランティアとして参加し、地域が一体となって実験に取り組んだ。実施した三地域それぞれにおいて、実験結果を受け、本格実施に向けての検討が進められている。

四 おわりに

以上、平成一四年度の実施地域を中心に社会実験について概観した。様々な地域で様々な実験が実施されているが、実験実施までのプロセスや実験結果などをその地域だけの情報にとどめず、知見としてとりまとめ、これから同様の施策を実施しようと考えている地域へ情報提供していくことも必要である。先に述べた「社会実験事例集」において、類似の施策を実施した地域について比較検討を行い、知見を整理した中で、公共交通の利便促進についてはこれまでの実施事例を通じてある程度の知見が整理されてきたのではないかと思われる。

一方で、新たな施策を国が積極的に進めていく上で社会実験を活用していくことも重要であると考ええる。平成一五年度は、車優先から歩行者・自転車優先の施策転換を意図する「くらしのみちゾーン・トランジットモール」の社会実験のほか、

現状において制度上の制約があり実施が困難な施策などを対象として、実験の成果を国の新たな施策の展開に結びつけていきたいと考えている。

また、これまでの実験の結果や実験後の各地域での取り組みなど社会実験に関する情報については、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>)にて公開している。このページには交通問題など地域の課題解決に取り組んでいる市町村やNPO等の方々との情報交換を行う交流フォーラムも設置しており、積極的な情報交換を行っていきたいと考えている。

湯布院町交通社会実験

— 湯布院・いやしの里の歩いて楽しいまちづくり交通実験 —

大分県湯布院町総合政策局長 佐藤 純一

はじめに

大分県湯布院町では、湯布院らしい交通のあり方に関して様々な意見があり、何を目指したら良いのか、何が正しい姿なのか、町を上げて考え、大きな方向性を見出し、いかなければならない時期にきています。平成一四年一月二三日（土）二四日（日）の二日間にあつて、国道交通省道路局の公募型社会実験の採択を得て、「湯布院・いやしの里の歩いて楽しいまちづくり交通実験」が行われました。本誌をお借りして、この実験の内容と成果を報告させていただきます。

一 湯布院町の交通の問題と背景

湯布院町は昭和三〇年代後半以降四〇年間にわ

たって、保養型温泉地を目指した取組みが行われてきました。昭和五六年に年間観光客数が二〇〇万人を突破し、昨年は人口一萬二、〇〇〇人の町に、約三八〇万人の観光客が訪れる町となりました。週末などのピーク日には二万人とも三万人とも言われる方々にこの町を楽しんで頂いています。

このように発展を続けてきた湯布院町にも最近大きな課題が発生しています。その内容としては、「生活型観光地としての観光と住民生活との間の課題」「観光業と農業との間の課題」「景観・風景問題」「交通問題」などです。特に近年では増加する観光客目当ての小規模店舗の進出が続き、同時に観光自動車の増加、大型観光バスの増加によって「歩いて楽しむまち」とは言えない状況が生まれています。

交通上の問題をさらに、整理しました。広域的通過交通（日田・阿蘇方面↑↓別府）と湯布院中心部への流入交通がほぼ全て県道（別府・湯布院線）に集中し、中心部へ流入する主要な交差点がネックとなつて混雑・渋滞に拍車をかけています。

狭い道への観光自動車の過度な集中で、車両の離合が出来ずに身動きがとれなくなるような状況が発生させています（緊急車両の通行をはじめ、生活者の移動にも支障をきたします）。さらに、車から降りた観光客が自動車で混乱する狭い道を回遊し、交通安全全面での問題とともに、ゆつくりと観光が出来ず、結果として湯布院の観光地としての魅力が感じられなくなっています。

特に、このような状況が顕著に表れているのが、

金鱗湖周辺、湯の坪街道縦筋周辺、及び湯の坪街道横筋沿いです。

二 交通社会実験の主な内容と結果

上記のような背景に対して、湯布院らしい交通のあり方を町民と一緒に考えていくための検討材料を入手する必要がある、すぐに実際の施策として取り上げることが難しい（町民の合意形成が図られていない）施策であっても、期日を限って理想と考えられる状況をつくり出し、実際に観光客や町民がその場を体験してみた上で、掘り下げた議論を重ねていくことが重要である、と考えました。今回の交通社会実験では、湯布院町で考えられる交通対策を複数用意し、それらを同時に実施する「パッケージ型」の実験が行われました（図1参照）。以下はその主な内容です。

1 中心部へ流入する観光自動車を減らす実験

① 周辺駐車場（道の駅）からのシャトルバス運行実験。大分自動車道及び日田方面（国道二一〇号）からの観光自動車を「道の駅」へ誘導し、そこからシャトルバスに乗り換えて中心部まで来て頂きました。

② 南由布駅からのトロッコ列車運行実験。大分方面（国道二一〇号）及び大分自動車道からの観光自動車を「南由布駅」（周辺に大規模駐車場

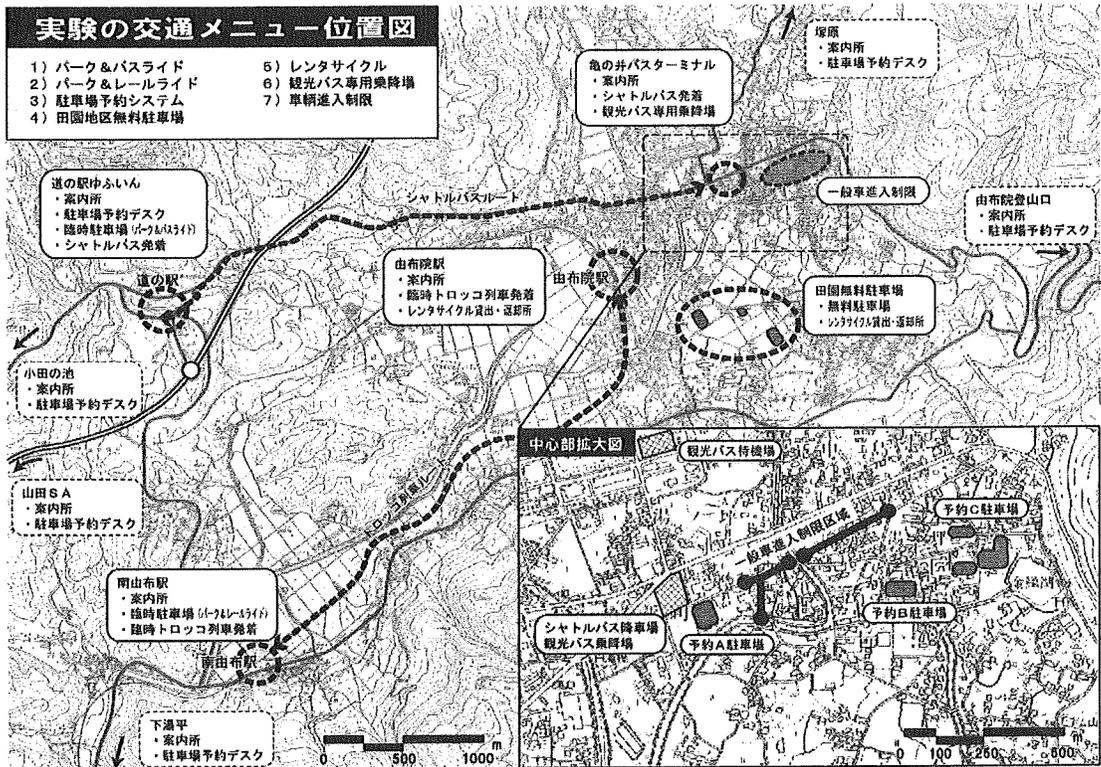


図1 実験メニューと実施位置

を確保)へ誘導し、そこから臨時トロッコ列車あるいは通常運行の列車に乗り換えて由布院駅まで来て頂きました。

2 中心部内の観光自動車の無駄な動きを減らす実験

① 駐車場予約システム実験。あらかじめ、駐車場を予約し、時間と場所を確認して駐車場を利用することで、駐車場を探したり、満車によるうろつき交通を低減させることが出来ました。

② 観光バス乗降システム実験。観光バスの降車場を亀の井バスターミナルとし、別の場所で空バスを待機させ、時間を決めて同ターミナルから出発する乗降システムを実施することで、中心部内への観光バスの乗り入れの低減を図りました。

3 歩いて楽しいみちをつくる実験

① 観光自動車の乗り入れ制限実験。湯の坪街道の一部区間で、観光自動車の乗り入れを制限して歩行者や自転車が安心できる道路環境を実験的に体験してもらいました。

② レンタサイクル実験。田園地帯などの周辺部の回遊をはじめ、中心部内での回遊手段としてレンタサイクルを提供しました。

4 その他の関連実験

① 実験関連情報提供システムの実施。前項までの誘導や制限を円滑に行うために、新聞広告、チラシなどによるPRをはじめ、駐車場の位置、空満情報等を総合的・体系的に提供しました。

② 実験関連各種サービスの実施。各種の制限等が強制的なイメージを伴わないように、湯布院らしいイベントの演出を併せて行いました。

③ 景観に関する実験。道路情報案内看板、シンボルゲート、ポスター、チラシ、特典用のバッチ等に関して、シンボルマークの統一、シンボルカラーの統一などトータルなデザインコントロールを行いました。

■主な実験結果

一月二三日、二四日両日合計で約三万五、〇〇〇人の観光客が湯布院町を訪れ、その内、道の駅パーク&バスライド、南由布駅パーク&レールライドなど何らかの実験メニューに参加して頂いた方は、二日間合計で約一万七、〇〇〇人でした。また、湯の坪街道横筋(観光車両進入制限区間)の歩行者・自転車交通量は同二万八、〇〇〇人になりました(写真1参照)。

主な実験結果の数値は、表1・2にまとめました。

また、観光客アンケート、事業者、住民アンケート

1トの結果は図2のとおりです。観光客からは、今回の実験に関して八割を超える賛成が得られました。事業者、住民からは六割を超える賛成が得られました。事業者、住民は賛否を保留した人も多く、これらの方々との意見交換や施策実施に向けての合意形成が今後の課題となります。

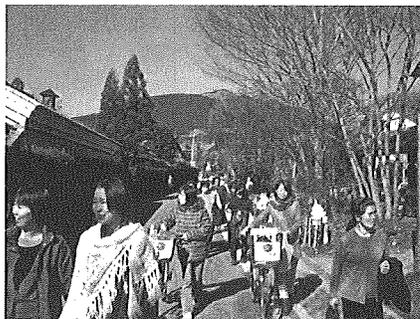


写真1 実験当日の風景

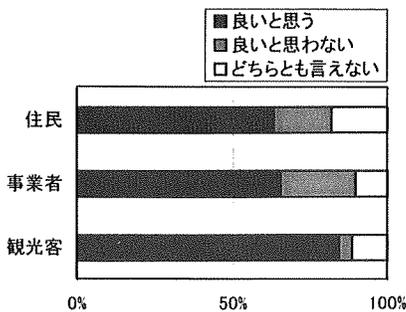


図2 実験に関するアンケート調査結果

表1 交通社会実験当日の実績値

		実績値※1
観光客数(総数)		17,400人
内日帰り人数		11,600人
宿泊人数		5,800人
観光客の自動車利用率		65.4%
1台当たり乗車人数		3.4人
必要駐車場規模		2,000台
実験としての提供駐車場		855台
駐車需要(1日当たり)		3,200台
駐車場 回転率	中心部	1.7
	道の駅、南由布駅	0.7
日帰り観光客平均滞在時間		4~4.5時間
方面別 交通量	湯布院 I.C.	59.3%
	日田方面	19.3%
	湯平方面	7.7%
	別府方面	11.7%
	塚原方面	2.0%

※1) 実績値は平成14年11月23日と24日の平均値である。

三 交通社会実験の評価と今後の展開

交通社会実験の評価は、湯布院町総合交通計画委員会(榑木武・九州大学名誉教授)が中心となつてとりまとめられました。主な評価結果として、①パッケージ型の交通対策は実験計画の意図通りに機能したこと、②湯布院のまちは「歩いて楽しむまち」であることについて、総論としての賛成が得られたこと、③町民ボランティアの多数参加(約六〇〇名のボランティアは町民の五%に相当)、多様なメニューの総合的実施は我が国随一

表2 実験メニュー別の利用者数

	23日	24日		23日	24日
1 道の駅パーク&バスライド利用者	395人	721人	5 駐車場予約システム利用者	387台	448台
2 南由布駅パーク&レールライド利用者	380人	258人	6 田園無料駐車場利用者	359台	354台
3 レンタサイクル利用者数(5カ所)	484人	501人	7 道の駅駐車場利用者	116台	212台
4 観光バス乗降システム利用者数(亀の井BT)(民芸村)	62台	78台	8 南由布駅周辺駐車場利用者	473台	487台
	51台	66台	9 身障者用駐車場利用者	4台	0台
(観光バス合計)	113台	144台	(自動車合計)	2,821	3,609

※ 推定観光客数(湯の坪地区及び南由布駅周辺)は、23日(16,375人)、24日(18,387人)

の実験であったことなどが、挙げられました。この他にも、湯布院町の交通問題解決に果たす

実験施策の評価、個別の実験メニューの実施可能性の評価等が行われました。

評価のまとめとして、①今回の交通社会実験では、観光客の立場からの圧倒的指示と、事業者・住民の立場での約半数の賛否保留の結果とが対照的に現れたこと、②今後行われる計画の内容に、本実験で得られた成果(検討課題、論点など)を反映させる努力が必要であること、③実験としては実施可能なメニューであっても、実際の実施には課題事項も多く、町民等との協働による計画づくりの中で、比較的合意形成が図られやすいものに関しては、積極的に実施に向けての展開を目指すことが望まれることなどが整理されました。

おわりに

約八カ月という短期間で実験の準備が行われる中、多くの町民の方々、地元の観光商工団体の方々、国土交通省、JR九州等多くの方々の協力を得て、本実験は行われました。改めて感謝申し上げます。湯布院町では平成一五年度に「くらしの道ゾーン(国土交通省施策)」への取り組みを進める予定です。この中で、歩いて楽しい湯布院のまちづくりを目指して一層の努力をする所存です。今後ともよろしくご支援、ご指導を賜りますようお願い申し上げます。

高齢化社会に対応した

病院循環バス社会実験

いわき商工会議所公共交通システム研究会

一 はじめに

福島県いわき市は、福島県の南東端に位置し、面積一、二二二km²、人口約三三万人を有する中核市である。昭和四十一年に、五市四町五村が合併して誕生した広域都市であり、平、内郷、常磐、小名浜、鹿島、勿来等の市街地が分散した多核型の都市構造となっている。また、広域多極分散という都市構造上の特性に加え、郊外部における大規模なニュータウンの開発や工業団地の整備が強力に推進されたため、商業地区、住宅地区、工業地区等がより一層分散され、必然的に職場への通勤や買い物、さらには日常生活に及ぶまで比較的最長距離の移動が必要となり、公共交通体系の未整備とあいまって、自家用車利用の偏重傾向が強

くならざるをえない状況にある。

平成一四年現在、市内一世帯当たりの自動車保有台数は、一・九八台と高水準にある一方、鉄道及び路線バス利用者は年々減少しており、排気ガスの増加や交通渋滞による都市環境の悪化、地球温暖化の要因となる二酸化炭素の増加、居住人口及び商業集積の郊外化促進による中心市街地の空洞化、高齢者や身障者等の交通弱者への対応といった課題が顕在化している。

こうしたなか、いわき商工会議所公共交通システム研究会では、「環境と人にやさしい公共交通システムの構築」をテーマに掲げ、ライトレールシステム、トランジットモール、パーク&ライドシステム、路線バスの利便性強化、各種のコミュニティバス、さらには、これらを総合的に組み合

わせたハブ&スポーク型交通体系の実現に向けて調査研究を重ねてきた。

二 社会実験の背景と目的

いわき市内郷地区には、市内最大級の医療施設である市立磐城共立病院並びに労働福祉事業団福島労災病院があり、両病院併せて平日一日当たり約二、五〇〇人が訪れるため、病院駐車場への入庫待ち車両が幹線道路まで溢れ、通行車両の妨げとなっている(表1、図1)。また、事前に実施した来院者ヒアリング調査によると、介助不要な外来患者の約八割が一人で通院したいと考えており、公共交通サービスに対するニーズが高いことが判明した。一方、既存バス路線の系統が複雑で分かりにくく、病院と最寄りバス停が離れている

表1 共立・労災病院の概要

病院名称	病床数	診療科数	平均外来者数 (人/日)	職員数 (人)	駐車スペース (台)
磐城共立病院	1,034	20	1,403	993	445
福島労災病院	470	17	1,051	442	650
計	1,504	—	2,454	1,435	1,095

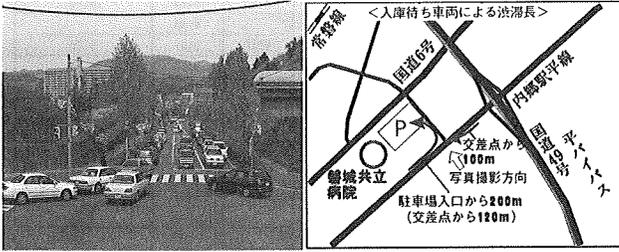


図1 共立病院への入庫待ち車両による渋滞

ため、国道六号を乱横断する高齢者もおり、交通安全面でも問題となっている。
 こうした問題の解決を図るには、高齢者等の移動環境の整備並びに自家用車から公共交通機関への利用転換策の実施が必要であり、このため、既存バス路線及び鉄道からの乗り継ぎを支援する小型循環バス運行の社会実験を行なった(図2)。
 なお、今回実施した社会実験では、次の二点を具体的な改善目標に掲げた。

① 高齢者等の交通弱者に対して交通支援を実施することにより、自立的な通院の増大を図

② 自家用車から公共交通機関への利用転換を促進することにより、病院関連交通渋滞の緩和を図る。

三 社会実験の内容

1 運行期間

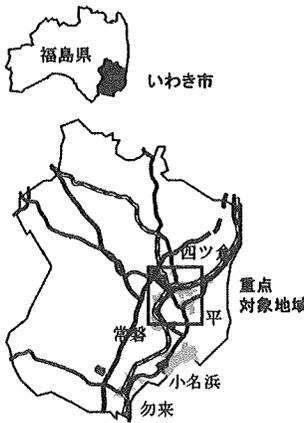
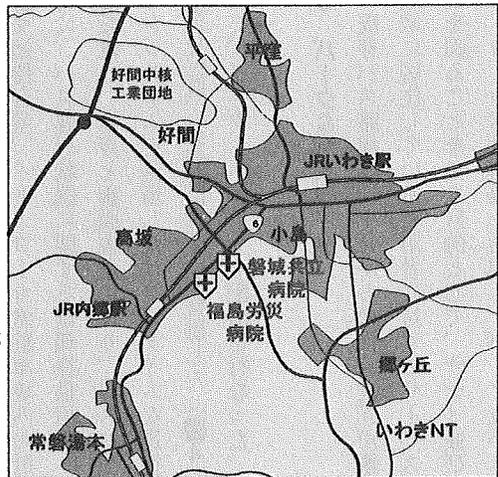


図2 社会実験実施地域図



平成二四年二月一日から二月二七日までの平日、延べ三九日間運行した。

2 運行ルート

JR内郷駅～労災病院～共立病院～市役所～サティ～イトーヨーカ堂～JRいわき駅を循環運行した(図3)。なお、運行ルートについては、事

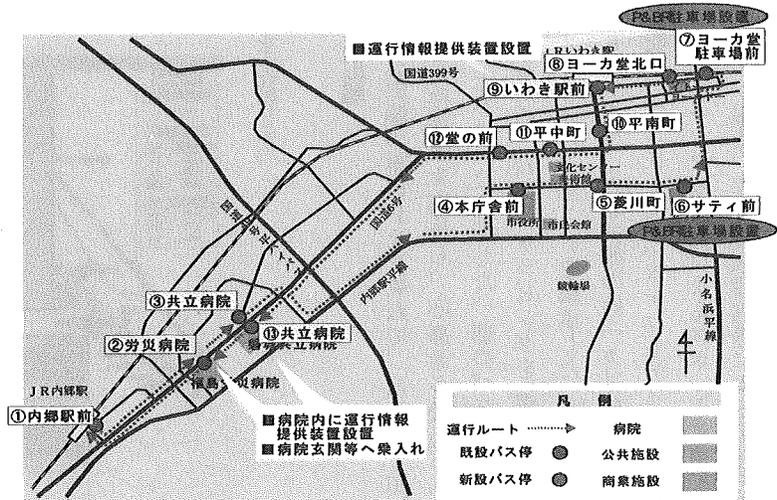


図3 運行ルート図

表2 時刻表

内郷駅発列車時刻表		病院循環バス内郷駅発
上り	下り	
6:13	6:35	
6:40		7:00
7:20	7:24	7:30
7:48	7:45	8:00
8:02	8:04	
8:45	8:29	8:40
	8:44	
9:12	9:07	9:20
9:50	9:50	10:00
10:28	10:40	10:50
11:27	11:34	11:40
12:15	12:10	12:30
13:00	13:01	13:10
13:41		13:50
14:20	1404	14:30
	14:35	
	14:58	
15:05		15:10

表3 運賃表

					内郷駅
				労災病院 共立病院	150
			本庁舎前	200	250
		菱川町	100	200	250
	サテイ前	150	150	200	250
	ヨーカ堂駐車場前 ヨーカ堂北口	150	150	200	250
いわき駅前・平南町 平中町・堂の前	100	150	150	200	250

前に実施した来院者ヒアリング並びに住民アンケート調査を行ない、決定した。

3 運行時間帯

JRとの乗り継ぎを考慮しながら、内郷駅発午前七時から午後三時一〇分まで運行。一日当たりの運行本数は一三本とした(表2)。

4 料金

一〇〇円、一五〇円、二〇〇円、二五〇円の四段階の料金を設定した(表3)。

5 バス運行情報の提供

共立病院並びに労災病院の待合室、いわき駅常磐交通待合室、イトーヨーカ堂駐車場の計四カ所に、バス運行状況に関する情報提供用モニターを設置し、音声と画面表示により、バスロケーションシステムを活用したりリアルタイムな運行情報(走行位置、到着時間等)を提供した(図4)。併せて、インターネットでも配信を行なった。

6 パーク&バスライド

既存バス路線及びJRからの乗り継ぎが難しい地域に居住している利用者に対するサービスの向上を図ることを主な目的として、サテイ並びにイトーヨーカ堂駐車場を活用し、パーク&バスライ

ドを実施した。

7 広報

社会実験の事前PRを兼ねて、八月中下旬にバスの愛称募集を実施し、応募者多数の中から、「ほっとバス」に決定した。他のバスとの差別化を図るため、バスにラッピングを施すとともに、バス停等にロゴマークを掲示した(写真1・2、図5)。また、実験開始の約一カ月前より、チラシ配布、ポスター掲示、ポケットティッシュ配布、コミニティFM放送によるスポットCM、ホームページ掲載、立て看板設置等による広報を実施した(図6)。



図4 バスロケーションシステム画面

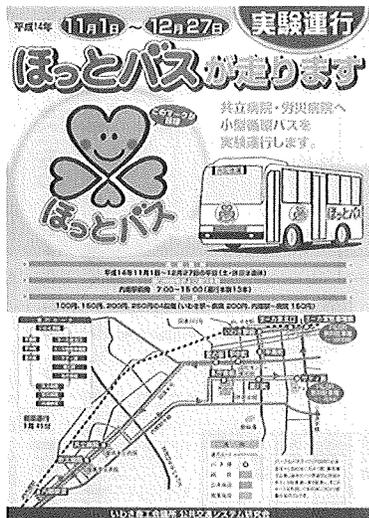


図6 広報チラシ



写真1 運行車両「ほっとバス」



図5 ロゴマーク



写真2 中町バス停

四 社会実験の結果

1 バスの利用者数

二カ月間のバス利用者は三、七五二人、一日平均九九人、一便平均七・六人であった。曜日別では金曜日が最も多く、水曜日が最も少なかった。時間帯別では、内郷駅発午前一〇時五〇分発の便の利用者数が最も多く、午前七時から九時並びに午後二時以降の便の利用者が少なかった(図7)また、週ごとの利用者数は、バス運行が次第に浸

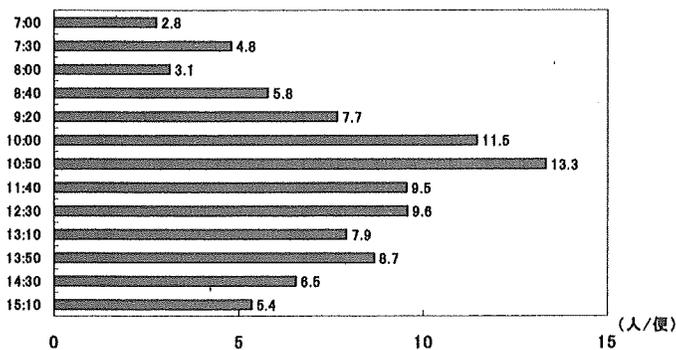


図7 時間帯別平均利用者数

2 バスの利用者特性

一二月二七日(水)及び二八日(木)にバス利用状況調査を実施したところ、利用者の約八割が女性であり、全体の約三割が高齢者であった(図9)。主な利用区間としては、JR各駅～病院間、並びに病院～ショッピングセンター間であった(表4)。

一方、実験期間中継続して実施したバス利用者アンケート調査結果によると、通院等の来院を目

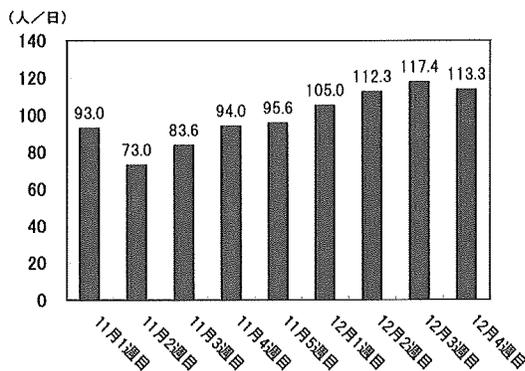


図8 週ごとの1日平均利用者数

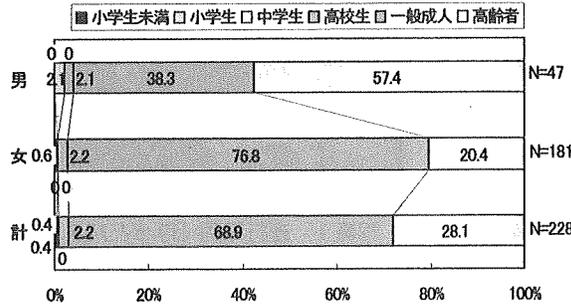


図9 バスの利用者特性

表4 バス停ごとの乗降客数

乗車バス停	内郷駅	労災病院	共立病院	本庁舎前	菱川町	サテイ前	ヨーカ堂駐車場前	ヨーカ堂北口	いわき駅前	平南町	平中町	堂の前	共立病院	労災病院	内郷駅	総計
内郷駅		7	13	4		6		6	3	1	1					41
労災病院				1		3	2	10	5							22
共立病院				1	2	6	2	2	7			1				22
本庁舎前						1	1							1		3
菱川町													1			1
サテイ前								2	2	1		3	3			11
ヨーカ堂駐車場前								1	1	1						2
ヨーカ堂北口										1		5	2	6		14
いわき駅前												1	13	6	6	26
平南町													3	3	2	8
平中町													2	3		5
堂の前													3	2	1	6
共立病院																0
労災病院																0
内郷駅																0
総計	0	7	13	6	2	16	4	21	18	1	4	2	30	20	17	161

的とした利用が中心となっており、とくに高齢者層において、その割合が高かった(図10・11)。高齢者の自立的な通院を促し、一人での活動機会を提供できたものと考えられる。また、若中年層では買物目的の利用も多く、中心市街地の活性化

にも好影響を与えたことが推測できる。なお、既存路線バスからの転換が約六割あったが、自家用車等の交通手段から転換した新規の利用も見られた(図10)。

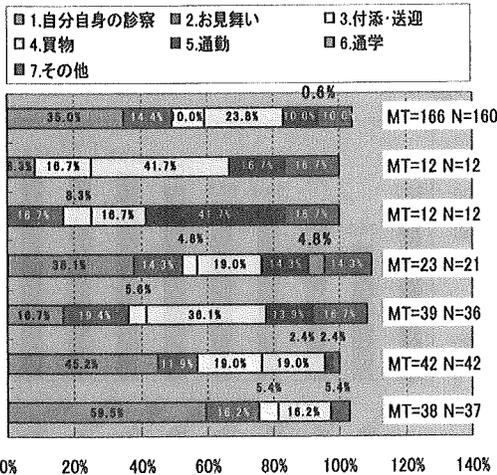


図11 年代別バスの利用目的

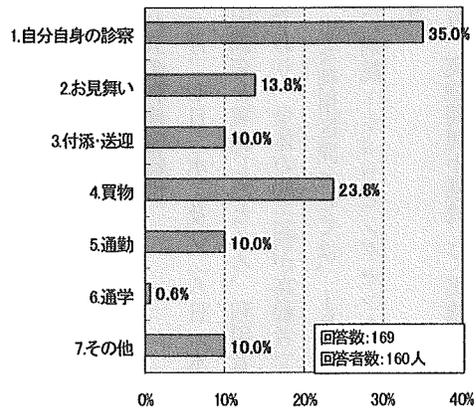


図10 バスの利用目的

3 パーク&バスライド利用状況

モニターアンケート調査によると、約三割のモニターがパーク&バスライドを利用しており、潜在的な利用需要が確認された(図13)。また、駐車場の位置及び広さ、待ち時間に対する評価も比較的高かった(図14)。

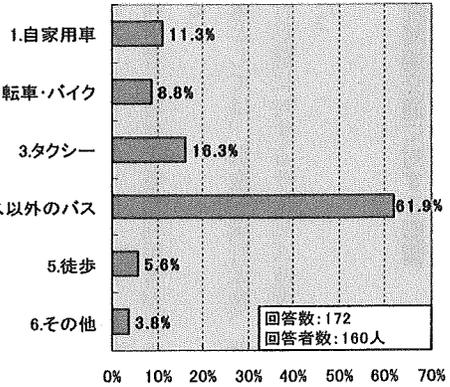


図12 バス運行前の交通手段

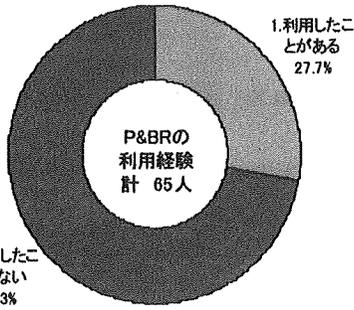


図13 P&Bの利用状況

4 バス運行情報提供システム利用状況

バス利用者の約七割がバス運行情報提供システムを認知していたが、実際に利用したのは、全体の五五%であった(図15・16)。また、情報提供ホームページへのアクセス数は、二カ月間で計一五三四件、一日平均四四・五件に上った(表5)。

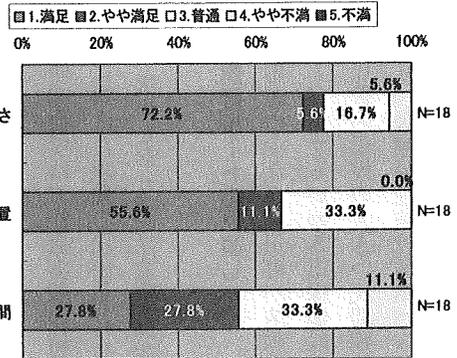


図14 P&Bの評価

5 ほっとバスに対する評価

ほっとバス利用者アンケート調査結果によると、ほっとバス利用後の感想としては、性別及び年齢層に関わらず、利用者の殆どが便利であり、今後も利用すると答えている。利用の理由としては、「料金が安い」のほか、「運行ルートが利用し

表5 情報提供HPへのアクセス件数

月	バス運行情報提供HP	1日平均アクセス数
11月	1,549	51.6
12月	985	36.5
合計	2,534	44.5

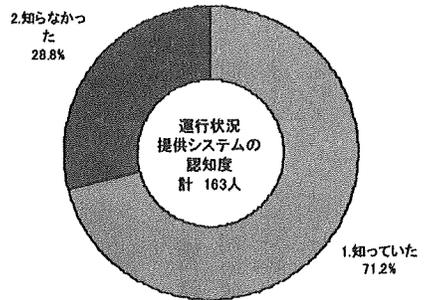


図15 情報提供システムの認知度

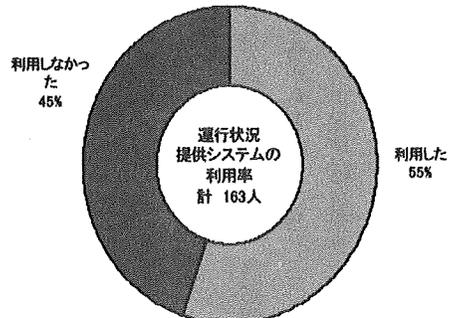


図16 情報提供システムの利用状況

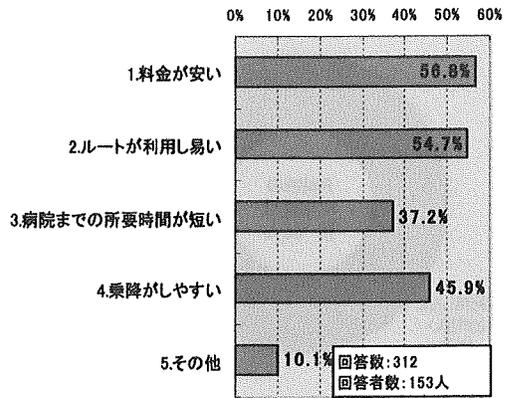


図17 ほっとバス利用の理由

やすい」、「乗降がしやすい」、「病院までの所要時間が短い」といった、ほっとバスの目的を支持する回答も多く見られた(図17)。

また、運行時間に関しては、利用者の半数が現行に満足、遅い時間帯の運行を望む利用者が約四割見られた。運行本数に関しては、現行に満足している利用者と増便を望む利用者が半々程度となっている。

改善策としては、料金、運行本数、運行時間帯等の運行形態に対するサービス改善の要望が中心であった。

6 病院関連交通に対する影響

病院循環バス導入による交通混雑緩和効果が期

表6 共立病院駐車場入庫待ち状況
社会実験前(10月23日)

時間帯	台数(台)	長さ(m)	時間(分)
7時台	0	0	0
8時台	9	50	18
9時台	27	150	21
10時台	22	110	14
11時台	20	100	7
最大(時台)	27(9時台)	150(9時台)	21(9時台)

社会実験期間中(11月27日)

時間帯	台数(台)	長さ(m)	時間(分)
7時台	0	0	0
8時台	14	70	10
9時台	28	145	28
10時台	24	120	19
11時台	20	100	19
最大(時台)	28(9時台)	145(9時台)	28(9時台)

待されたが、社会実験前(一〇月二三日)と社会実験期間中(十一月二七日)の共立病院駐車場入庫待ち状況を比較すると、車両台数及び滞留の長さに目立った効果は見られなかった(表6)。

五 今後の方針

本研究会では、社会実験の結果を踏まえ、本格運行に向けた課題の抽出並びに改善案の検討を行ない、次のとおり運行改善計画案を取りまとめた。

1 運行ルートの見直し

利用者の少ない菱川町バス停を廃止し、四月よりオープンするいわき市保健総合福祉センター並びに比較的規模の大きい民間病院を経由することにより、医療福祉施設循環バスとしての機能強化を図る(図18)。

2 運行時間の見直し

早朝の便の利用者が少ないことから、内郷駅前の始発時刻を午前七時から七時三〇分へ三〇分繰り下げる。また、いわき市保健総合福祉センターの業務終了時刻に合わせ、終発時刻を午後三時一〇分から五時二〇分へと大幅に繰り下げて運行す

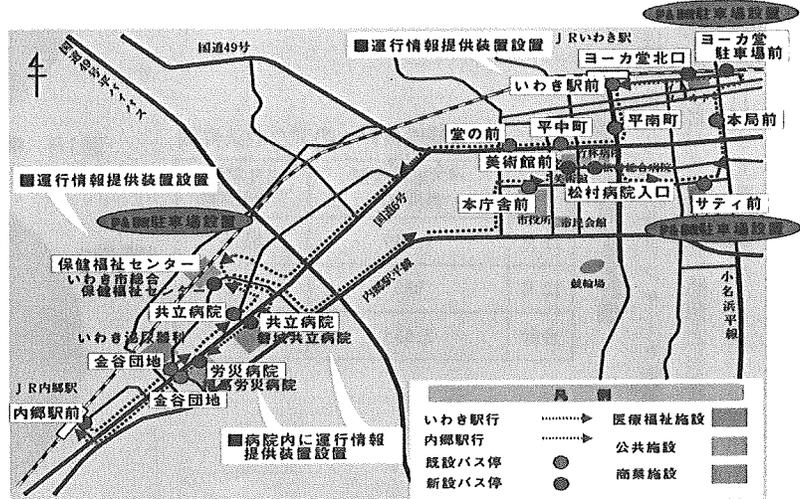


図18 新・運行ルート図

る。さらには、J R内郷駅との乗り継ぎ利便性の向上を図るため、時刻表を見直すとともに、J R等に引き続き協力を要請しながら内郷駅構内ロータリーへの乗り入れを継続する（写真3）。



写真3 JR内郷駅前バス停

3 運行情報提供システムの継続

操作性向上、情報内容充実、バス運行との整合性向上を図りながら、運行情報提供システムを継続する。

4 P & B Rの継続

利用者の評価が高かったことから、サテイ及びイトーヨーカ堂に引き続き協力を要請するとともに、市保健総合福祉センター駐車場を活用したP & B Rポイントを増設する。

5 利用促進方策の検討

市広報誌への記事掲載、病院等における運行概要チラシ配布、商店街や病院との連携、利用ポイント制等について検討する。

6 実施体制の確立

いわき市、いわき商工会議所、国土交通省東北地方整備局磐城国道事務所が支援を行わないながら、交通事業者である常磐交通自動車(株)が自主運行する。

六 おわりに

二〇二五年いわき市の人口は、二〇〇〇年の三六万人から三三万人に減少し、およそ三人に一人が六五歳以上の高齢者となる。中心市街地の空洞化がますます進む今日にあって、街中に賑わいを取り戻し、安全で安心して暮らせる魅力ある街づくりを目指すには、公共交通を主軸とした都市計画がぜひ必要である。

いわき商工会議所は、戦略的街づくり団体として、行政や大学等の連携と支援のもとに、公共交通システム研究会を組織し、総合的な公共交通システムのあり方について取り組んできた。

コミュニケーションバスを含め、二回にわたる社会実験を通じて得られた次の教訓を列記する。①勇気を持って実験目的を提唱する、②理解を促進する

ための周到な事前調査を行う、③市民の主体的参加により合意形成を図る、④失敗を恐れない実験遂行姿勢、⑤机上理論にない効果の評価、⑥目的の効果検証と明確な情報開示など。

社会実験は、自動車を中心としたライフスタイルから、公共交通への転換を促し、市民社会の意識改革を推進するためにも、最も有効な公共的手段である。この際、行政がバスを降り降りする市民を「バス事業者の顧客」と見るか、「市民生活の情景」と見るか。バス事業者を「利益追求企業」と見るか、市民生活に必要な「都市の装置」として見るかが、その社会実験の性格を大きく左右するとと言える。

かつて経験をしたことのない急激な超高齢社会への突入に備えるため、総合的な交通施策は、環境負荷の軽減や中心市街地の活性化のためのみならず、いまや高齢者の自立支援型福祉政策としての一面をも有すると思われる。

私達、いわき商工会議所公共交通システム研究会は、これからも、国土交通省、福島県の支援を仰ぎ、いわき市と共に「オムニバスタウン構想」の調査研究をはじめ、「公共交通による人間復権の街づくり」に向けた活動を続けたい。

御堂筋ミナミエリア

魅力ある回遊道の創出社会実験

大阪市計画調整局開発企画部都市デザイン課
大阪市中央区役所区民企画室

一 はじめに

大阪市は、東西一九・五km、南北二〇・二km、面積約二二二km²の西日本の中枢都市である。この都心部を南北に貫く御堂筋(国道二五号)(図1、写真1)は、本市のメインストリートであり、美しい景観を有する大阪のシンボルである。この御堂筋は一九三七年(昭和十二年)に市民の多大な協力により完成し、今日まで、広く市民や訪れる人々に親しまれ、また国内外に誇れる街路となっている。しかしながら、来街者の集えるゆとり空間の不足や、夜間での無人化や照明の暗さ、路上駐車、放置駐輪等、多くの課題があり、特に、昨今の金融機関の統廃合に伴う、ビル低層階での空室の増加によって、沿道の沈滞化が進んでいる。

このため、行政、経済団体等で構成する「新しい時代の御堂筋協議会」を設立し、当面の諸課題を解決するための活性化策をとりまとめ、その実施に取り組んできた。

平成一三年一二月には、都市再生プロジェクト第三次決定において「民間の創意工夫を活かすつ、社会実験を活用する等により、道路の多面的な利活用に積極的に取り組む」と位置付けられ、平成一四年七月には大阪駅・中之島・御堂筋周辺地域が都市再生緊急整備地域の指定を受けた。また、まちづくりを推進するNPO組織や沿道建物オーナー等からなるまちづくり組織等の活動が活発になってきており、行政、民間ともに都市の活性化に対する機運が盛り上がってきている。

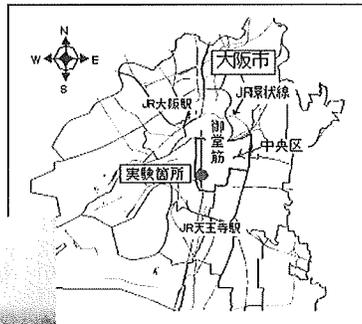


図1 御堂筋位置図



写真1 御堂筋全景

二 実験の概要

1 実施区域

実験を実施した区域は、大阪市中央区の心齋橋周辺であり、周辺には有名ブランドショップや商店街、若年層向け小売店の集積するアメリカ村等が位置するいわゆるミナミと呼ばれるエリアで、

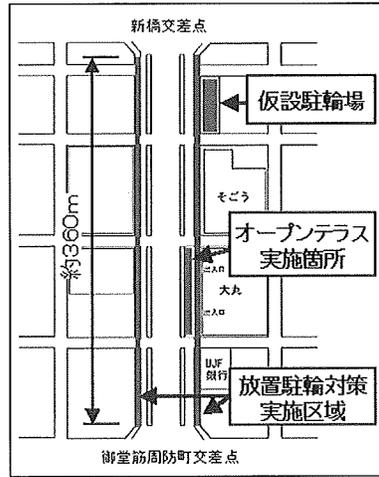


図2 実験実施区域



写真2 放置自転車の状況

御堂筋沿道でも最も歩行者の通行が多い区域の一つである(図2)。

歩道の幅員は五・五mであるが、周辺商業施設への自転車での来訪者も多く、また駐輪施設の不足もあり、放置駐輪が多く、そのため歩行できる空間の狭小化や御堂筋のもつ美観を損なうなど、大きな問題となっていた(写真2)。

2 実験内容

今回の実験においては、まちのにぎわいの創出と快適な歩行空間の確保・魅力あるまちの景観の誘導を目的として、道路管理者である国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所の協力を得ながら、地域が主体となった二種類の実験を実施した。

(1) 御堂筋オープンテラス in 心齋橋

○目的

御堂筋は、平日二時間交通量が約二万八千台(大阪市中央区西心齋橋付近)の主要幹線道路であり、市内中心部の自動車交通を処理する重要な役割を担っているが、以前からゆとりやうるおい空間としての整備を求める声があった。このため、御堂筋を新たな魅力をもつ空間として整備するため、円滑な交通処理を確保しながら、道路空間の一部を歩行者に開放することにより、その影響や道路に対するニーズを把握する。

○内容

交通量が減少する日曜日に御堂筋(大丸大阪心齋橋本館前)の緩速車線部(側道)を自動車通行止めとし、路面上に人工芝を敷き、テーブル、椅子、ステージ等を配置したオープンテラスを設置し、歩行者に開放した。また、ステージにおいては、弦楽四重奏やバグパイプの演奏等のイベントを実施した。

さらに、隣接建物敷地内に売店を設けコーヒーや軽食を販売し、テラス内での飲食を可能とした(写真3〜7)。



写真3 実験告知看板



写真4 オープンテラス開催状況

○日時

実施日：平成一四年一〇月六日、二〇日、二七日（全て日曜日）

※二〇日は雨天のため途中中止

時間：午後一時～五時（通行止めは午後〇時二〇分～五時三〇分）

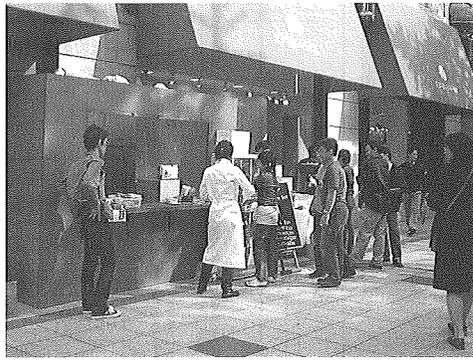


写真5 売店



写真6 イベント（弦楽四重奏）



写真7 イベント（バグパイプ演奏）

○目的

(2) 御堂筋の自転車を考えよう

社会実験の実施エリアに限らず、放置自転車は、歩道を占有することにより歩行空間を狭くする、あるいは、魅力ある景観の形成を阻害するなどの問題を引き起こしている。そして、近年の都心居住の進展により今後とも自転車利用者が増加することが予想される。しかしながら、自転車はいわゆる環境に優しい乗り物であることも事実であるため、放置自転車の撤去、放置駐輪防止の呼びかけ（写真8）と駐輪場への案内誘導（写真9・10）を行い、それによる効果と影響、ならびに自転車利用に関わるニーズを把握する。

○内容

歩道上（新橋交差点～^{おうちま}周防町交差点）において



写真8 放置駐輪防止呼びかけ状況

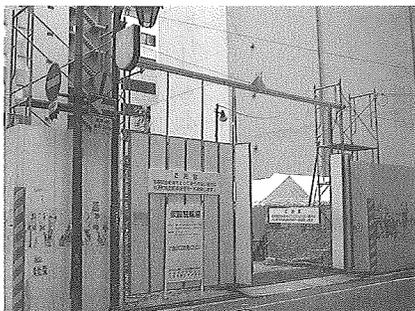


写真9 仮設駐輪場入口



写真10 仮設駐輪場内部

て人員を配置し、放置駐輪防止の呼びかけを行うとともに、対象区域沿道に設置した仮設駐輪場への案内誘導、放置自転車の即時撤去を実施した。
なお、放置駐輪防止の呼びかけは呼びかけを行う期間と行わない期間を設け、それによる差異を比較した。

○日時

実施日：

（放置駐輪防止の呼びかけ）

平成一四年一〇月六日（日）～二一日（金）、

一〇月二〇日（日）～二七日（日）（二日間）

（仮設駐輪場の設置）

平成一四年一〇月六日（日）～二一日（金）、

一〇月二五日（火）～三二日（木）（三日間）

※二日～四日は、御堂筋でのイベント（御

堂筋パレード)による混乱を避けるため駐輪場を閉鎖した。

時間：午前九時～午後五時

3 実施体制

今回の実験は、内容、期間が異なる二つの実験を実施するため図3のように実行委員会の下に二つの実施主体を設置した。

4 実験の評価体制

社会実験の成果を客観的に評価するため、大阪大学大学院の飯田助教を委員長、大阪市立大学大学院の伊藤教授を副委員長として、国土交通省、大阪府警察、社会実験実行委員会及び大阪市で構

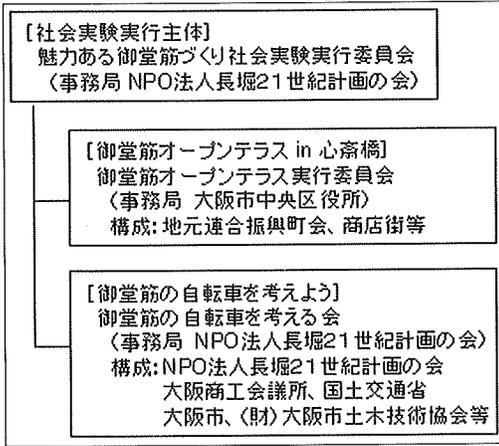


図3 実験実施体制

成される社会実験評価委員会を設置し、評価を実施した。

評価委員会は計三回開催し、にぎわい創出の効果、放置駐輪の改善効果等について評価を実施した。

三 結果

1 御堂筋オープンテラス in 心斎橋

(1) 利用者数

オープンテラスの利用者は、雨天の10月20日を除く二日間で延べ七〇五人(平均三五三人/日)であり、テラスに立ち入らずにステージアトラクション(イベント)を見物した方を含めると二日間で二、五九四人、平均一、二九七人/日の

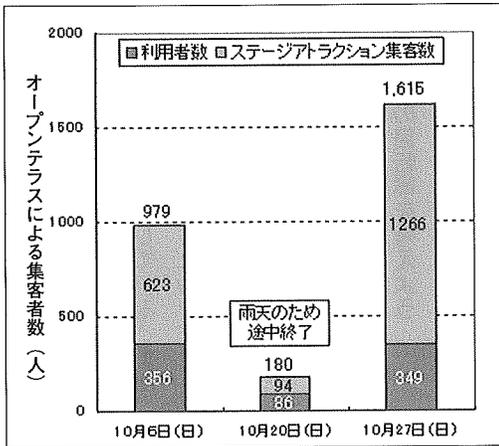


図4 オープンテラスによる集客数

観客を集めた。

オープンテラス利用者は、特にステージアトラクション実施時に多くなっていた(図4)。

(2) 利用者の御堂筋に対するイメージ

御堂筋に対して抱く普段のイメージとオープンテラス設置により高まったイメージについての調

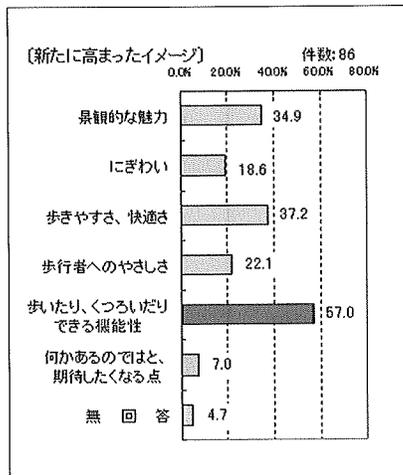


図6 新たに高まったイメージ

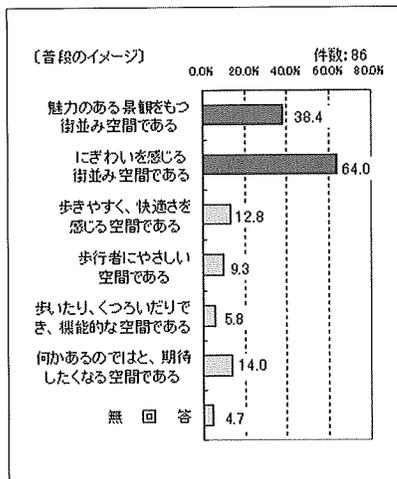


図5 御堂筋に普段抱くイメージ

査結果では、前者は「にぎわい」、「魅力のある景観」というイメージであるが、約六割が「歩いたり、くつろいだりする機能性」が高まったと回答しており、普段とは別のイメージが高まっている（図5・6）。

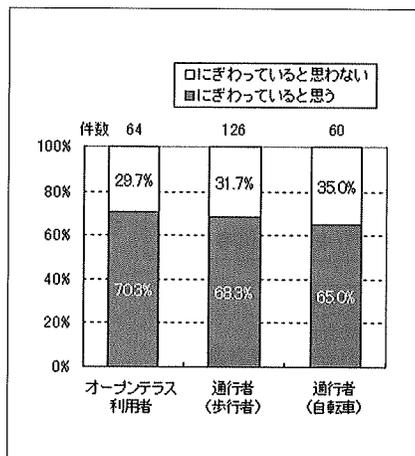


図7 普段よりにぎわいを感じた人の割合

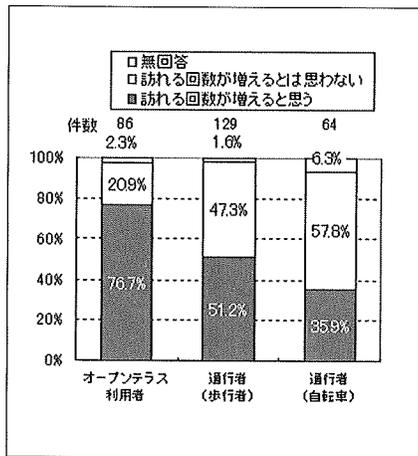


図8 御堂筋を訪れる回数が増加すると考える人の割合

(3) にぎわい、来訪意向の変化

オープンテラス利用者、歩行者、自転車通行者の六割以上が、オープンテラスの実施によりにぎわいが高まったと回答している。また、オープンテラスを継続的に実施した場合、オープンテラス利用者と歩行者の過半数、自転車利用者の四割弱が、訪問回数が増加すると回答している（図7・8）。

2 御堂筋の自転車を考えよう

(1) 放置駐輪台数の変化

放置駐輪防止の呼びかけにより、対象区間の放置駐輪台数は、呼びかけを実施していない日より八割強減少した。

対象区間の外側一区画目の東西道路では、呼びかけを実施していない日よりも放置駐輪台数が増加した。これは、呼びかけにより対象区間を避けて放置駐輪を行っているものと考えられる。

さらに、その外側については台数にほとんど変化が見られない（図9・表1）。

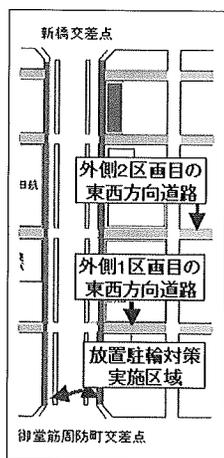


図9 調査対象区域の区分

表1 放置駐輪台数の変化

	(単位：台)	
	呼びかけ実施期間以外	呼びかけ実施期間中
対象区間	889	154 (▲83%)
外側1区画目	2,136	2,470 (+16%)
外側2区画目	4,101	4,019 (▲2%)

※()内は呼びかけによる放置駐輪台数の増減率
 ※雨天(10月8, 19, 20, 21日)は、データから除いている。
 ※放置駐輪台数は、10, 13, 17時における瞬間駐輪台数の合計

(2) 仮設駐輪場の利用台数の変化

仮設駐輪場の駐輪台数は、一九日間(雨天を除く)で、延べ四、五九四台(自転車四、〇八〇台、バイク五一四台)であり、平均二四二台/日であった。呼びかけを実施しない日は、仮設駐輪場の利用が四割程度少なくなっていた(呼びかけ実施期間平均二九一台/日↓呼びかけ未実施期間平均一七五台/日)。

また、呼びかけの日数を重ねるごとに、仮設駐輪場利用台数が増加する傾向が見られた。

(3) 歩道の通行性の変化

平日、休日ともに、歩行者、自転車利用者の六割以上が、駐輪対策の実施により普段より通行しやすくなったと回答した(図10)。

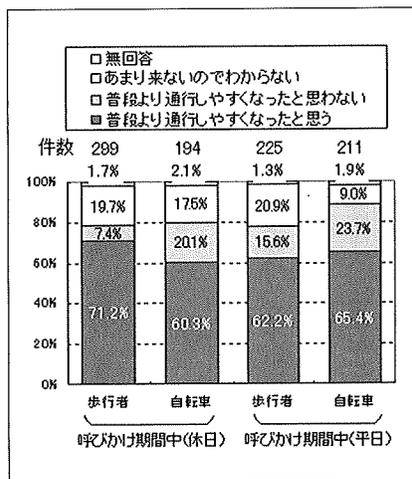


図10 呼びかけ実施による通行性の変化

(4) 通行性の向上による来訪意向の変化
 駐輪対策の実施により普段より歩きやすくなつたと感じた歩行者の七割以上が、「駐輪対策を実施した場合に、再び対象地区周辺を訪れたい」と回答した。また、駐輪対策実施により普段より通行しやすくなつたと感じた自転車利用者の約五割が、「駐輪対策を実施した場合に、再び対象地区周辺を訪れたい」と回答した（図11）。

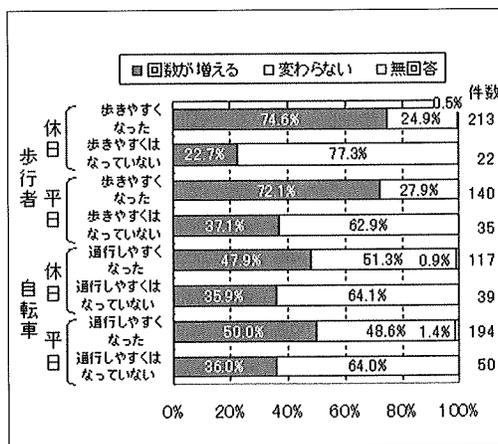


図11 通行性向上による来訪意向の変化

オープンテラス実施による魅力向上や放置駐輪対策実施による通行空間の通行性、安全性の向上に伴い多くの人がまた訪れたいと回答している。しかしながら、今回の調査の解析においては、回遊行動の変化、沿道商業施設への来店者の増加などの効果については顕著な結果を得ることができ

四 終わりに

以上から、このような取組みを継続的に実施することで、御堂筋の活性化、ひいては都心再生に寄与するものと推察されるとともに、次のような課題が明らかになっている。今後は、これらを踏まえながら活性化に向けた取組みを推進していく予定である。

〔オープンテラス〕

- オープンテラスの利用促進
- 周辺商業施設等との連携による地域全体の活力向上
- 地域や自動車利用者等へのオープンテラス実施の周知と規制の強化

〔放置駐輪対策〕

- 駐輪対策を実施していないときの増加する放置駐輪への対応
- 利用しやすい駐輪場のあり方の検討
- 自動二輪車の放置駐輪への対応

最後に、今回の実験実施及びその評価にあたり、地元組織、企業、国土交通省等さまざまな関係者にご尽力・ご協力を頂いたことに感謝の意を表したい。

「エ」松山における

『歩いて暮らせる街づくり』の

実現に向けた社会実験

松山市都市整備部都市政策課長 相原 孝雄

はじめに

愛媛県松山市は、人口約四八万人で、多島美で知られる瀬戸内海国立公園に面し、温暖な気候と美しい自然に恵まれた「国際観光温泉文化都市」として、政治、経済、教育、文化等あらゆる面で、地方中心城市の機能を充実した、四国最大の都市である（図1）。

重要文化財に指定された道後温泉本館や姫路城、和歌山城と並ぶ三大連立式平山城の松山城は、観光都市松山のシンボルである。

松山市の中心市街地は、ほとんどが商業地域に指定され、鉄道・路面電車・バス等公共交通機関の拠点であるJR松山駅、伊予鉄道松山市駅の二つの核を中心に商業・業務地区の広がる松山市の

顔として賑わいの中心となっている地域である。

しかしながら、この地区は、震災復興土地区画整理事業により、道路等の基盤整備は完了しているが、近年、人口の減少とともに高齢化が進み、また、大型店舗の郊外立地が進行し空洞化が生じている。また、通勤・通学での利用交通手段は自動車・自転車によることが多いことから、過度の交通集中により自動車交通が輻輳し、交通渋滞や環境問題、駐輪・駐車場問題も生じ、中心市街地の本来の魅力を失わせている。

このような状況の中、松山市では、安全・快適で歩いて楽しいバリアフリーな街づくりと環境と調和したエコ松山の実現を目的として「歩いて暮らせる街づくり構想」を策定し、この構想を実現するため、歩行者・自転車走行空間の確保とそれ

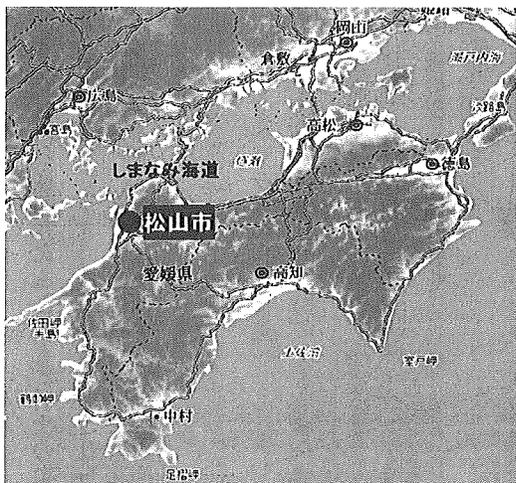


図1 愛媛県松山市の位置図

を支える交通システムの確立を行うため、平成一四度において社会実験を行った（表1、図2）。

表1 実験計画

	実験メニュー	実施期間	場所	規模
実験A	三番町通りの道路空間再配分	平成14年9月 (1ヵ月間)	三番町通り (日本銀行前～八坂通り)	L=700m
実験B	大街道商店街アーケード内での自転車レーンの確保	平成14年9月 (1ヵ月間)	大街道アーケード (国道11号～千舟町通り)	L=480m
実験C	レンタサイクルシステム (観光拠点周辺における 渋滞緩和策)	平成14年9月 (1ヵ月間)	フジグラン、J R松山駅、 いよてつ高島屋、市役所、 三越、ロープウェイ街、放生園	サイクル ポート 7ヵ所

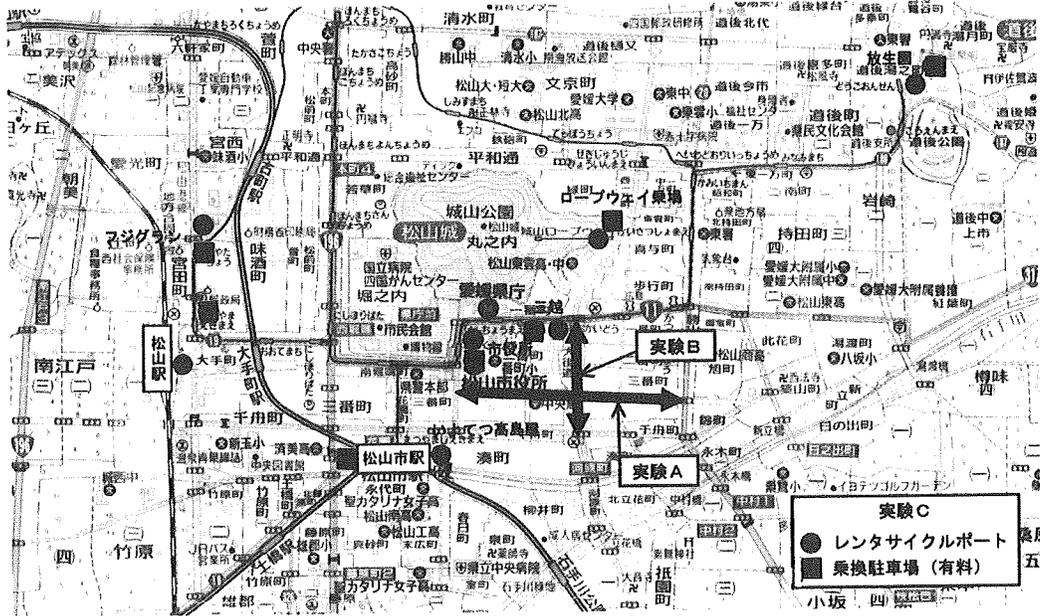


図2 実験箇所位置図



(実験前)



(実験中)

写真1 実験区間の状況(三番町通り)

二 社会実験概要

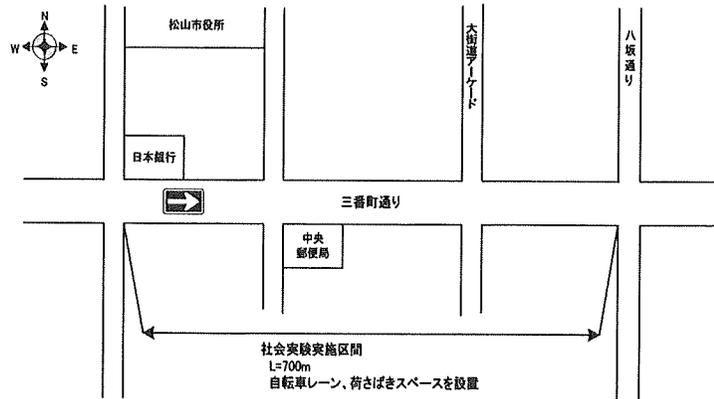
実験は、平成一四年九月一日から三〇日までの一ヵ月間にわたり、次のような三つの内容で行った。

1 三番町通りの道路空間再配分

三番町通りは、東進の一方通行規制の市道として二車線で整備されているが、荷捌き車輛や代行車輛により、実質は一車線の機能しか果たしていないため、道路の一車線を自転車専用レーンとし、一定箇所に荷捌きスペースを設置した(写真1、写真3)。

荷さばき車両や代行運転車両により実質的には1車線による機能となっている松山市中心部の幹線東西軸である三番町通りにおいて、一方通行2車線のうちの1車線を自転車レーン、荷さばきスペースとして利用するため、社会実験として道路空間を再配分した。

- ・自転車レーン、荷さばきスペース設置時間帯（コーンの設置、整理員の配置）は10:00~19:00
- ・日曜日は実験は行わなかった。



現況及び社会実験中の横断構成

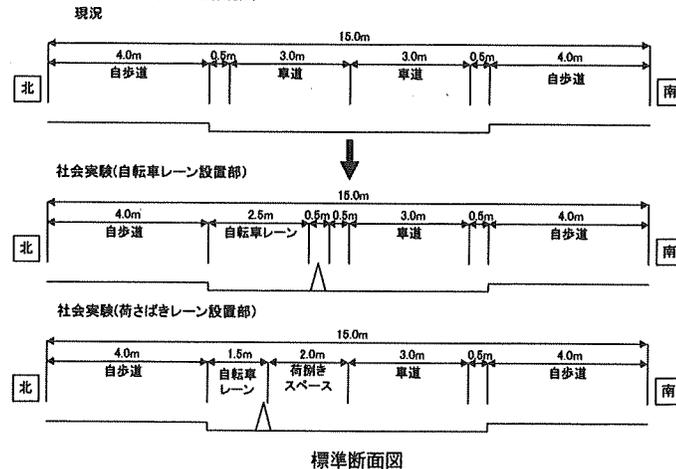


図3 実験A：三番町通りの道路空間再配分

2 大街道商店街アーケード内での自転車専用レーンの確保
大街道商店街アーケードは、公共交通機関に連結され、機能的にも充実しており、歩行者専用道路として一般車輛及び自転車の進入を規制し、ま

た、駐輪禁止区域に指定され、官民による駐輪場の整備が図られているが、多くの自転車が乱雑に走行し、また、買い物客による違法駐輪をされているのが現状である。そこで、今回の実験により、現在の施策を検証するとともに、通行帯を設ける

(実験前)



ことにより、それ以外では通行できないルールづくりを行い、三番町通りの道路再配分による自転車レーンに連携した自転車利用の促進と、自転車ネットワーク化を図る観点から自転車通行帯を設置した(写真2、図4)。

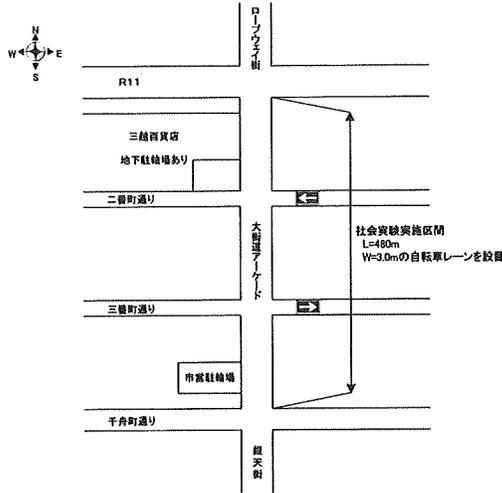
(実験中)



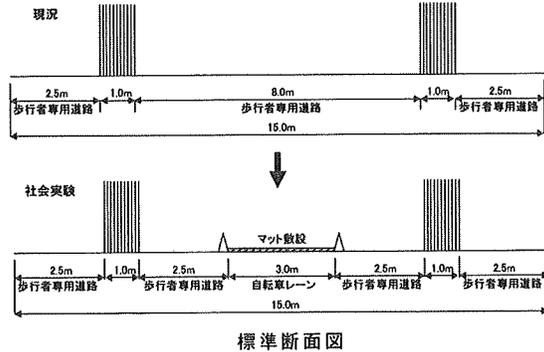
写真2 実験区間の状況(大街道商店街アーケード)

歩行者専用道路として自転車の通行を禁止しているが、自転車の通行が日常化している松山市中心市街地の商店街アーケード内において、歩行者、自転車双方の安全・円滑な移動空間創出を図るため、社会実験として自転車レーンを設置した。

- ・自転車レーン設置時間帯（コーンの設置、整理員の配置）は10：00～19：00（マットは実験期間中は常時敷設した。）
- ・日曜日、イベント開催日は実験は行わなかった。
- ・自転車レーンには10m間隔で横断帯を設置した。



現況及び社会実験中の横断構成は以下のとおりである。



標準断面図

図4 実験B：大街道商店街アーケード内での自転車レーンの確保

3 観光拠点周辺における渋滞緩和策（レンタサイクルシステム）

イクルシステム

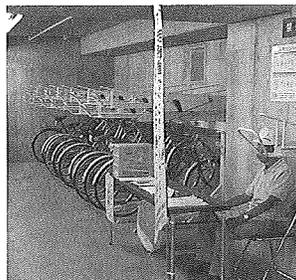
観光都市「松山」に代表される、観光地（道後温泉・松山城）の交通渋滞緩和を目的として、観光拠点や駅地域周辺にターミナル（フリッジ型駐車場）を設置し、レンタサイクルシステムを導入

することで、観光拠点間及び公共交通機関同士ネットワークを円滑にするとともに、各拠点間と中心商店街である大街道を連結させることにより、観光客移動動線としてのネットワーク強化を図った。

なお、この実験で使用した自転車は放置自転車



観光地区の一角を利用したサイクルポート（放生園（道後温泉））



既存の地下駐輪場を利用したサイクルポート（いよてつ高島屋）



自転車貸し出し時の様子

写真3 実験中の状況（観光拠点周辺における渋滞緩和策（レンタサイクルシステム））

を再利用したものである（写真3、図5）。

買物目的の車両、観光で駐車場を探す迷走車などにより慢性的な渋滞が発生している中心市街地において、自転車利用を促進するため、社会実験としてレンタサイクルシステムを実施した。

① サイクルポート

駐車場に近接する以下の7箇所に設置した。

- 1) フジグラン 2) JR松山駅 3) いよてつ高島屋 4) 松山市役所
- 5) 三越 6) ロープウェイ乗場 7) 放生園

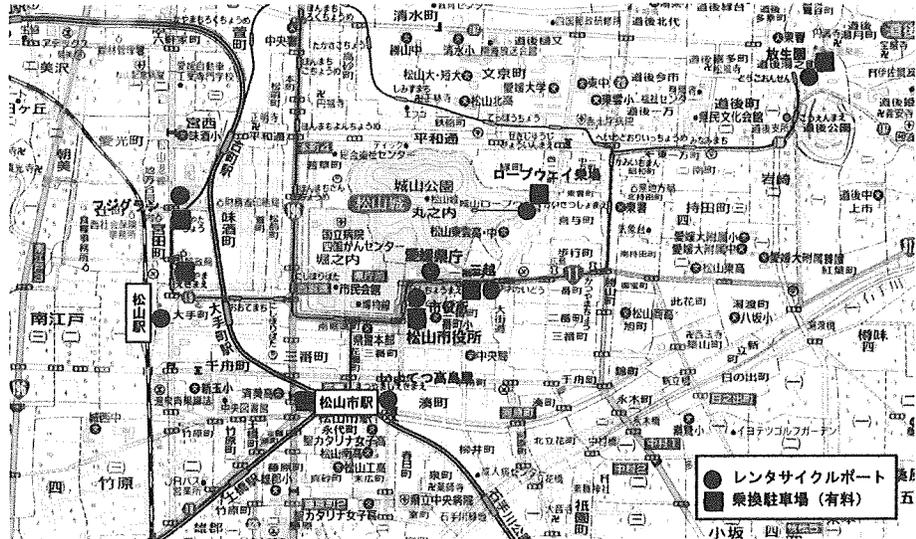


図 サイクルポート位置図

② 利用方法

利用者に対して必要事項の記入と身分証明書の提示を求めて、自転車の貸し出しを行い、自転車使用中は利用者の責任において自転車の管理を行った。返却は設置したサイクルポートであればどこにでも返却可能とした。ポートにより自転車台数に偏りができた場合は、トラック搬送によりポート間の自転車台数を調整した。

③ 利用料金

社会実験中の利用は無料とした。

④ 貸出・返却時間

通勤目的による利用を考慮して7:00~21:00とした。

図5 実験C：大街道商店街アーケード内での自転車レーンの確保

三 実験結果と今後の方針(表2)

1 三番町通りの道路空間再配分

【結果】

・ 自転車のみを通行させる自転車の専用レーンを設置したことにより、自転車の五〇%以上がレーンを通行しており、ある程度歩行者との分離効果が確認できたことから、レーン設置は効果があった。

・ 実験実施区間にある荷捌きスペースの八区間すべての区間に対して、一台分以上の荷捌きスペースを確保したため、スペースの利用回数は多く、平日は延べ約四〇〇台、土曜日は延べ約三〇〇台の利用があった。

・ 三番町通りの自動車交通量は減少したものの、一車線削減による交通容量低下の影響の方が大きく、渋滞発生の原因となった。

【整備方針】

・ 第一段階として、道路の幅員構成は変更せず、放置自転車対策を行う(現在の三番町通りの道路空間において最も通行を阻害しているのは、自転車歩行者道路上の放置自転車であり、これらの対策を最優先で実施する)。

・ 第二段階として、車道一車線を削減して道路空間の再配分を行う(第二段階として、より広い歩行者・自転車空間の確保や荷捌き車

輛、客待ちタクシー等への空間を確保するため、道路空間の再配分を行う。

2 大街道商店街アーケード内での自転車専用レーンの確保

【結果】

・自転車のみを通行させる自転車レーンを設置したことにより、自転車の九六%以上がレーンを通行しており、歩行者との分離効果が確認できたことから、レーン設置の効果は高かった。

・自転車レーンの設置により自転車交通量が増加する効果が得られたが、通過交通が多く、商店街の購買機会の増加に結びつかなかった、との商店主からの意見があった。

【整備方針】

・自転車レーンと並行して駐輪スペースを整備（確保）する（自転車レーンが整備されれば、自転車の利用者が増加するが、駐輪するスペースが確保されなければ放置自転車問題は現状より悪化する可能性があり、自転車レーンと駐輪スペースは並行して整備を行う）。

3 観光拠点周辺における渋滞緩和策（レンタサイクルシステム）

【結果】

・総貸出台数は、四、二九〇台であり、一日あたり平均一四三台の貸出数であった。

・全利用台数のうち、約三分の一が貸し出した以外のサイクルポートに返却しており、どのサイクルポートにも返却できるシステムの利点が活かされた結果となった。

・レンタサイクル社会実験に対しては利用者から高い評価が得られた。今後の施策の導入に對しても、ほぼ一〇〇%が肯定的な意見を示しており、本格導入に向けて市民のコンセンサスが概ね得られたと考えられる。

【整備方針】

・利用者の利便性を向上させるためにサイクルポート設置箇所を拡大する（ＪＲ松山駅、松山市駅、道後温泉、ロープウェイ街の四箇所は、実験中も利用が多かった箇所であり、本格実施した場合にも多くの利用者が見込まれるが、他の鉄道駅、観光ポイントへのサイクルポート設置拡大を行い、利用者の利便性を向上させる必要がある）。

四 おわりに

今回の社会実験を通じて、都市部において、これほどの大掛かりな実験は、松山市では初めてのことであり、実験期間中の一カ月間は、報道機関にもよく取り上げられて、市民の皆さんからも

様々なご意見・ご要望をいただいた。正直言って、こんなに大きく反響があるとは思っていません。今回の社会実験を踏まえ、今後の松山市の新たな街づくりに活用していきたいと思っています。

なお、社会実験の実施にあたり、関係商店街の皆様や実験期間中の利用者の皆様には、ご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございました。また、多大なるご支援をいただいた国土交通省関係者の皆様に深く御礼を申し上げます。

表2 実験結果の整理

実験名	検証項目	検証結果	今後の展開・課題等
実験A： 三番町通りの 道路空間再配分	自転車と歩行者の 分離方法	自転車専用のレーンを設置したことにより、歩行者は既存の自歩道空間を広く利用することが可能になり、移動における快適性・安全性に対してある程度の評価が得られた。	自転車、歩行者それぞれが専用の空間を確保できることが望ましいが、第1段階として日常化している放置自転車を撤去することとし、三番町通りの交通総量抑制策と連携して、第2段階で適切な道路空間の再配分を実施する。
	車線数削減による 道路交通への影響	1車線区間を通過する時間が2分程度延長したため、沿道店主、自動車利用者の評価は悪かった。	対象路線の自動車交通総量抑制の可能性を把握し、他の施策と調整を図りながら検討を進める。
	荷さばきスペースの あり方	利用回数は多かったが、駐車場所の限定と渋滞によって、荷さばき作業の効率が悪くなった。	設置場所、必要スペースなど地元・利用者との調整を図りながら検討を進める。
実験B： 大街道商店街アー ケード内での自転 車レーンの確保	自転車と歩行者の 分離	自転車、歩行者の双方から通行における安全性・快適性の向上に対して高い評価を得た。	コーン、交通整理員がない場合、実施する時間帯などへの対応を検討する。
	商店への影響	自転車レーンの設置により来客数が減少し、通過交通の自転車が增多、店主の評価は悪かった。	自転車の通行速度抑制、自転車レーン横断の支援方法、駐輪対策、移動制約者対策などを検討し、商店街との調整を進める。
	現状施策の妥当性	現状施策は自転車の乗り入れを禁止しており、利用者からはレーン設置の要望が強い。	他の問題（駐輪問題等）も含め、総合的な対策について今後、関係者との調整を行う。
実験C： レンタサイクル システム	レンタサイクルシ ステムに対する評 価	レンタサイクルシステムでは自転車貸し出し台数が多く、施策に対しても高い評価を得た。	本格実施に向けて、運用システム、サイクルポート設置箇所などの検討を行う。
	有料による運用の 可能性	アンケートでは許容できる利用料金は100円程度という結果を得ており、安価での運用を求められている。	運用するための財源の確保、効率的な運用方法の検討を行う。
	自動車交通への影 響	観光、通勤などで自動車利用からの転換が図られたと考えられる。	利用者の増加が渋滞緩和につながるため、積極的な啓発活動等を行っていく。

地域協力による道路づくり

留萌市における社会実験結果

北海道開発局留萌開発建設部道路第一課 嘉見 誠一

一 はじめに

留萌市は、北海道北西部日本海側に面した留萌支庁管内の南部に位置しており、総面積二九八km²の面積を持つ管内の中心都市である。人口は二八、一五〇人（平成一四年度）で、減少傾向にあり、高齢化も進んでいる。

気候は夏は冷涼であり、冬は積雪が多く、歩道や坂道の氷結が見られる。高齢者の増加とともに市民生活にも支障をきたすようになっており、除雪費も削減傾向にある。

このような状況の中、地域協力による道づくり及び地域コミュニティのあり方について社会実験を行った。社会実験は、留萌市の住吉地区（三六〇世帯、八九二人）を対象として実施した（図

1. 2.

二 社会実験の概要

社会実験は夏期実験と冬期実験の二つを実施した。二つの実験の目的は、以下のとおりである。

1 実験の目的

①夏期実験

○歩道への花植を通じて、地域コミュニティのあり方について実験（図3）

②冬期実験

○幹線の歩道や地域細街路の地域コミュニティによる除雪



図1 留萌市と実験地区の位置

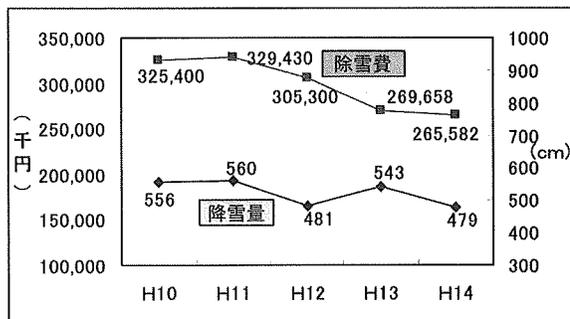


図2 留萌市の降雪量と除雪費

○ 移動困難な高齢者や障害者の社会経済活動支援 (図5)

2 実験の内容と実施状況

実験内容及び実施状況は、以下のとおりである。

(1) 夏期実験

① 花植え会

■開催概要

- ・ 日 時…平成一四年八月四日(日)
- ・ 場 所…住之江公園、住之江四号通
- ・ 参加者数…一般四四名、関係者一六名、計六〇名(写真1)

■実験のねらいと内容

- ・ 地区住民の「花」への関心や、参加への意識を把握し、今後の地域協力の取組み課題を明らかにするため、花のプランターづくりを行う。
- ・ プランターを地区内の主要な街路に配置し

② 花の里親実験

■開催概要

- ・ 期 間…平成一四年八月四日(日)～一〇月二〇日(日)
- ・ 場 所…住之江四号通、参加者自宅前
- ・ 参加者数…七〇世帯

■実験のねらいと内容

- ・ 地区内の道路や景観を自らの手で守り育てる可能性を検証するため、花の「里親」を募集し、約二カ月間、第一回実験でつくったプランターの世話を依頼する。
- ・ 里親のグループを構成し、世話の記録簿の閲覧を行う。

② 花いっぱいデー(写真2)

■開催概要

- ・ 日 時…平成一四年一〇月六日(日)
- ・ 場 所…町内全域、住之江児童館
- ・ 参加者数…八〇世帯(花出し)、一般三三名、関係者一名、計三四四名(地図づくり)

■実験のねらいと内容

- ・ 幅広い住民の参加を図るため、時間を拘束せず自宅前で気軽に参加できる一日イベントとして「自宅の花出し」実験を行う。
- ・ 一日イベントとして「自宅の花出し」実験

冬



図5 行政と連携するコミュニティ除雪のイメージ

夏

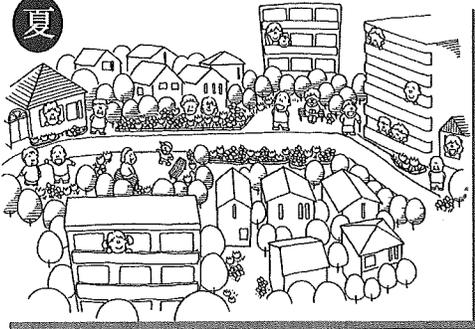


図3 地域コミュニティのふれあい機会の創出イメージ

図4 高齢者や障害者の活動を支援する除雪のイメージ



写真1 花苗を移し換えている様子

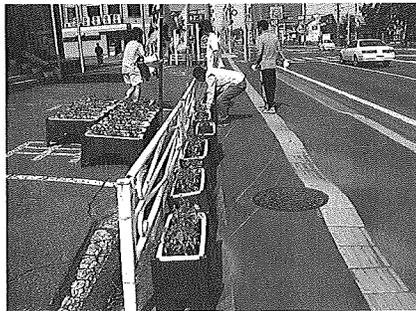


写真2 国道でのプランター設置状況

の促進を図り、地区住民と子供の交流を図るため、子供を対象とした『住之江子供探検隊』を結成し、『自宅の花出し』への参加世帯宅のウォッチングや球根探し、花や樹木などの地区資源の発掘を行う。

・参加した住民の意識啓発や地区資源の分布、活用可能性を把握するため、ウォッチングで見たり聞いたり、拾ったりした地区の資源を図面に表し、地区資源図の作成を行う。

(2) 冬期実験

① 一日除雪デー

■開催概要

・日 時：平成一五年一月一九日(日)、平成一五年二月二三日(日)

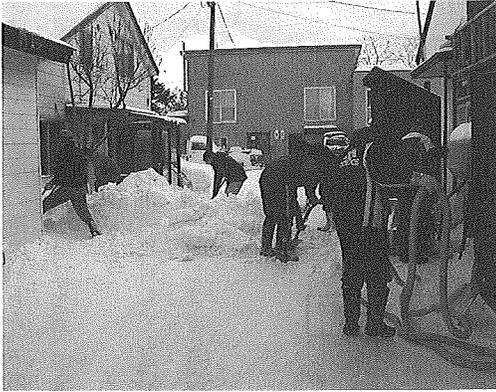


写真3 高齢者宅の周辺の除雪

・場 所：町内全域で抽出された除雪必要箇所
・参加者数(一月一九日) 一般五八名、関係者一七名、計七五名

・参加者数(二月二三日) 除雪：一般四〇名、関係者九名。ミニ冬祭り：一般三六名、町内会スタッフ一四名、関係者、一四名、合計一五五名

■実験のねらいと特徴

・地区除雪の総合的な展開の一環としての除雪イベントの有効性を検証するため、冬期の問題・課題として抽出される交差点や歩道、細街路等の除雪を行う。

・除雪が困難な高齢者宅を対象に、窓辺の雪の除去や雪をためるスペースの確保を行う(写真3)。

・町内会有志による発意・自主運営の場づくり、子供を含む幅広い層の住民の多様な参加を図るため、『ミニ冬祭り』や交流会を行う。(二月二三日の実験)

② グループ除雪実験

■開催概要

・期 間：平成一五年一月一日(土)～二月二三日(日)

・場 所：地区内道路の堆雪による狭隘箇所
・参加者数：七グループ一九名

■実験のねらいと特徴



写真4 移動式隔雪機を用いた除雪

・民地から出される雪が道路環境を悪化させている実態を踏まえ、四m未満の厳しい除雪条件下にある道路を対象に、近隣グループへの移動式融雪機の貸し出しを行い、雪をためるスペースの確保を図る。なお、作業は一週間ごとのローテーションを組んで行われた(写真4)。

3 実験の告知方法

社会実験を実施するにあたり、実験対象住民に「かわら版」を作成し、対象地区全戸に配布した。「かわら版」の内容は、実験概要、参加者募集要

項及び前回の実験結果の概要である。その他にも、一〇戸単位で構成した班の班長を通じて全戸への周知も実施している(図6)。

また、対象区域外の市民に対しても留萌市の広報誌、パンフレット、新聞等により実験の広報を実施した。

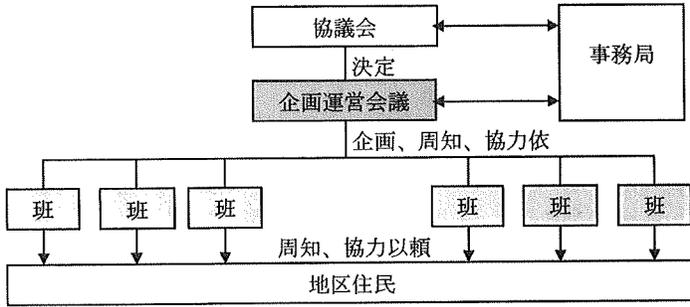


図6 班による連絡・周知体制

三 社会実験結果

1 事前意識調査

実験の実施にあたって、花植えや除雪といった実作業の担い手は住民となる。また、地域が継続的にコミュニティを形成し、よりよい住環境を形成していくためにも住民の意識や熱意が必要となる。したがって、事前に対象地区の住民意識を把握しておく必要がある。

本実験においては、「花」に関する活動に関して「関心がある」と回答した住民が七九%、道路に関する問題意識に関しては、「雪対策」が最も高く、実験フィールドとして適していることが確認できた(図7・8)。

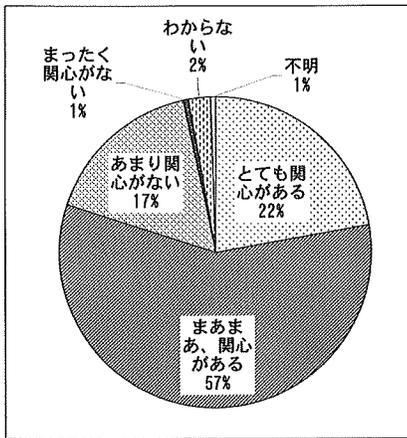


図7 花の取組みへの関心

2 実験の効果

花植え会の参加者に対するアンケートでは、「花で道路や街がきれいになる」(三六・四%)と景観面での評価が最も高い。次いで「町内の人が顔見知りになれる」「町内会の問題等を話し合え

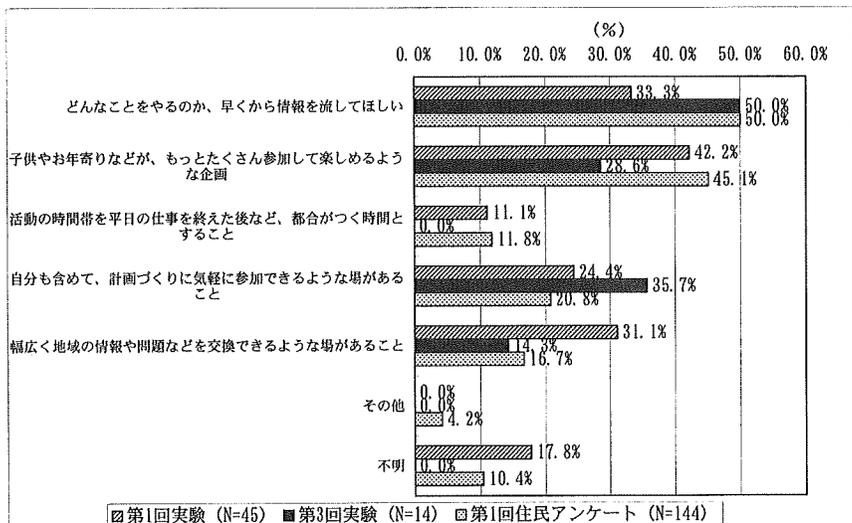


図8 道路に係わる課題

るきっかけになる」と回答しており、地域のコミュニティ活性化に寄与したことが伺われる。

融雪機を使った実験の効果として、七九%の人が「たまった雪が無くなりすっきりした」と回答している。次いで「道路や歩道の見通しが良くなった」（六八%）と交通安全上の効果を評価している。また、実験前と比較して「特に変化なし」との回答は五%に過ぎず、何らかの効果を感じた人が大半であった（図9・10）。

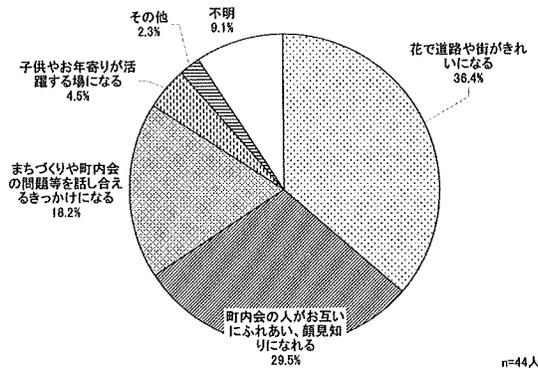


図9 花植による効果

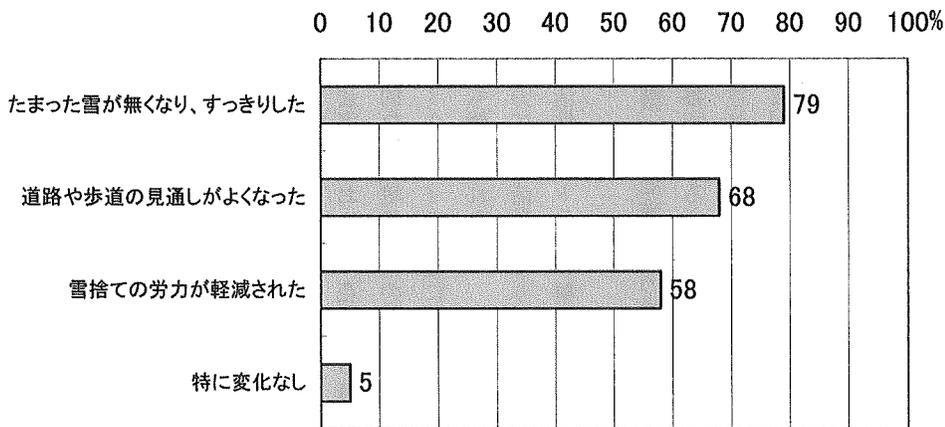


図10 除雪の効果

3 地区住民の参加プロセスの検証

参加しやすい環境をつくるために実験参加者に

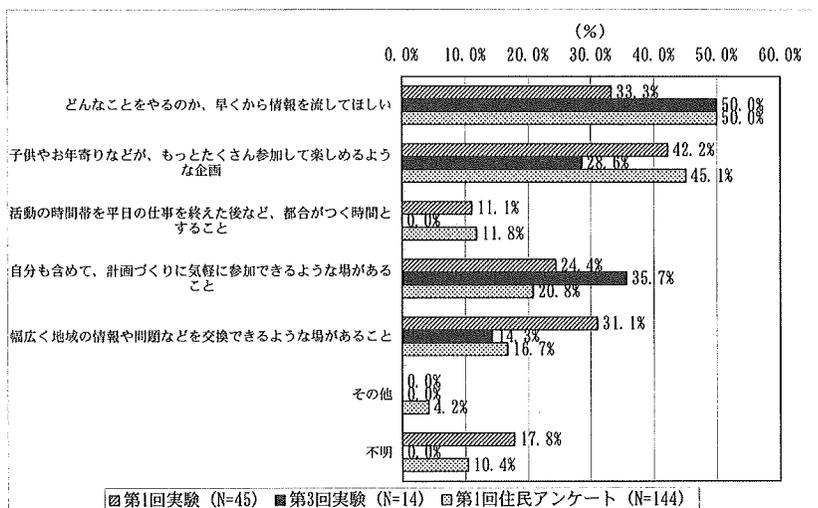


図11 参加しやすい環境条件

アンケート調査を行った。その結果、「情報の周知」、「時間の制約が少ない除雪方法」、「意見の反映機会」が重要であることがわかった（図11）。

4 地区コミュニティ活性化の検証

第三回実験時のアンケート調査では、五七%の参加者が「町内の人々とふれあえた」としており、

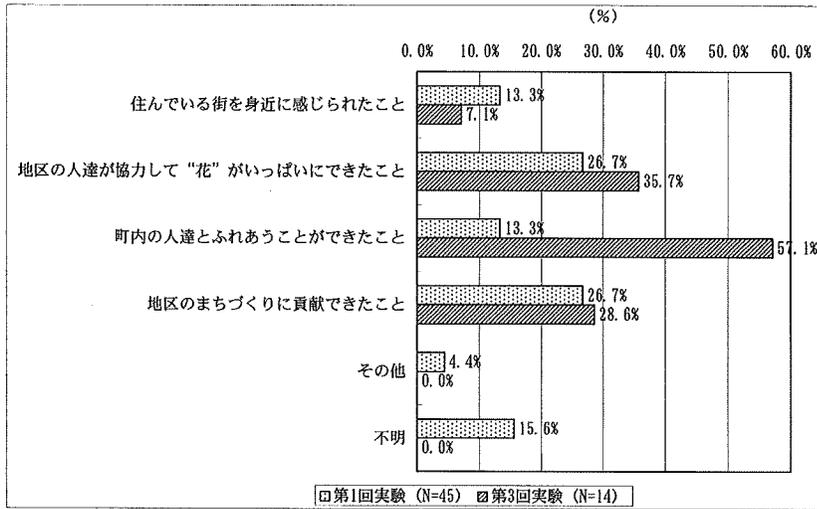


図12 地域コミュニティにおける実験効果

コミュニティ活性化に寄与することが確認出来た。

一日除雪実験では、「冬期の道路や住環境の改善」、「町内の人々とのふれあい」の評価が高く、地区住民とのふれあいとともにも身近な冬期の課題の解決が両立している(図12)。

四 まとめ

1 社会実験の効果について

今回の社会実験において、花による修景や除雪による直接的な住環境の向上の効果が確認された他、地域コミュニティの形成においても以下のような効果等も確認された。

- 地域協力による活動により、近隣とのコミュニティ活性化やトラブル解消にも効果があった。
- 企画段階(〇危険箇所抽出)から、地域住民が参加できることにより、住民の主体性が発揮されるようになり、以降の情報伝達や合意形成が円滑となった。
- 小さな活動でも着実に実施することが、活動の周知や参加意欲の定着・向上に繋がる。
- 町内会長等のキーパーソンのリーダーシップが、活動の円滑化や継続性に大きな影響を与える。

2 今後の展開について

今回の実験を通し、持続的かつ発展的な地域協力をはかるため、以下の課題を解決する必要がある。

- 行政による地域協力のサポート体制作り。
 - 地域のキーパーソンの育成、情報共有化。
- なお、平成一四年度の課題等を踏まえ、平成一五年度も引き続き花植えを町内会で実施している。また、冬期除雪は、留萌市と市内町内会との調整が整い次第、実施する予定である。

スマートコミュニケーション

国土技術政策総合研究所 ITS 研究室

一 自動車のIT化がもたらす新たなITSサービスの可能性

近年の自動車にはカーナビゲーションシステムなど様々なIT機器が装着されています。平成一四年度末現在のカーナビゲーションシステムの累積出荷台数は約一、一五九万台、VICSユニットの累積出荷台数は約六八〇万台に達しており、平成一五年六月にはETCの累計セットアップ台数が一〇〇万台を超えるなど、自動車内のIT化が着実に進んでいます。このような動きは、自動車を単なる「移動手段」としてではなく、「動く情報空間」として捉えた新たなカーライフが進展していることを示しています。

この新たなカーライフを育む有効なサービスの

ひとつとして期待されているのが、ETCで使われている路車間の無線通信技術(DSRC)を使って自動車に多様なサービスを提供する「スマートコミュニケーションサービス」です。

DSRCとは、双方向・高速大容量通信(最大無線電送速度四Mbps)が可能な汎用の無線通信技術で、この技術はITU(国際電気通信連合)において国際標準化されています。この技術を路車間の通信に活用すれば、ETCによる有料道路の料金決済はもちろんのこと、この他にも例えば、道路交通情報提供、インターネット環境での情報提供サービス、様々な予約・料金決済のサービスなどの多様なサービスを実現することができます(図1)。

これら多様なサービスを効率よく提供するためには、官民で基盤技術を共有する必要があります

す。このため、基盤技術の確立に向けて、今年一月に国土交通省とスマートウェイパートナー会議の連携により、スマートコミュニケーション実験が実施されました。

二 スマートコミュニケーション

スマートコミュニケーションサービスを、道路利用者の方々に使い勝手よく、また低コストで利用していただくためには、公共サービスも多様な民間サービスもひとつの共通車載器で効率良く利用できることが重要です。そのためのキーとなる技術が、スマートコミュニケーション基盤です。スマートコミュニケーション実験ではこの基盤を先導的に構築し、その技術を官民で共有することにより、多様なサービスの実現に向けた官民の



図1 スマートコミュニケーションサービスのイメージ

取組みを一層加速することがその目的のひとつでした。

実験は、一月二九日から二月二日の五日間にわたり、常磐自動車道の守谷サービスエリアにおいて、日本道路公団の協力の下、スマートウェイバートナー会議参加企業と連携して、インターネット環境での情報提供サービスに関する公開実験として実施しました。実験では五・八GHz DSR Cの路側アンテナをサービスエリア内に設置し、その近辺に今回開発したスマートコミュニケーション基盤を実装した車載器を搭載した四台の試験車両を配置して、路側アンテナと車両の間で双方向通信を行い、確実な無線通信の交信やサービス情報の送受信の確認を行いました。実験では、道路管理者が提供する走行サポート情報等の提供サービスと、民間事業者等が提供する多様な情報提供サービスの、大きく分けて二つのサービスが提示された一般の道路利用者に体験していただきました(写真1〜3)。

走行サポート情報の提供サービスについては、これまで、車から降りて休憩施設に立ち寄った方に提供されていた「渋滞や事故などの道路情報」「沿道の観光案内」、「休憩施設の駐車場・トイレ等の混雑状況」などの情報について、これを車の中で個人の好みに応じた内容で提供することを可



写真1 実験風景



写真2 実験車両内の様子

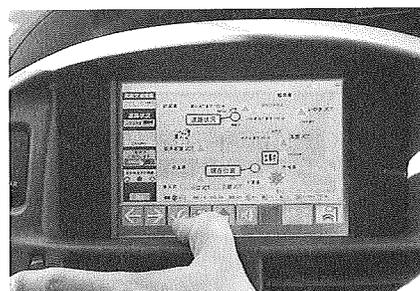


写真3 サービスイメージ

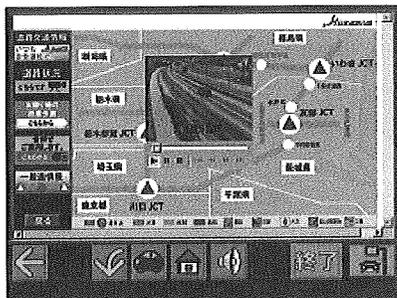


図2 ビデオカメラ映像による道路状況の表示

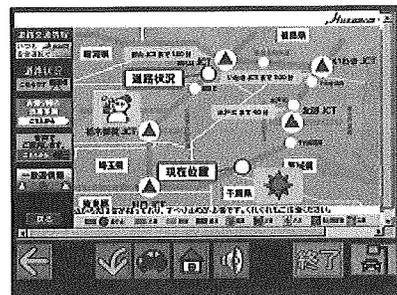


図3 目的地付近の気象状況の表示

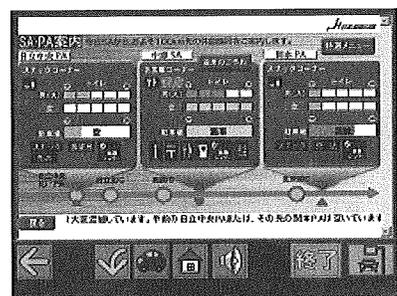


図4 近辺のサービスエリア案内

能にしました。また、DSRCの双方向・高速大容量という特徴を活かして、ビデオカメラ画像によるわかりやすい道路状況の提供や、「目的地の検索」、「レストランの座席予約」などのリクエストによるサービス提供の可能性を提示しました

民間事業者より提供される多様な情報提供サービスについては、スマートウェイパートナー会議の協力により、インターネット環境を利用した「インターネット接続」や「電子メールの送受信」

DSRCを活用したサービスへの期待の高まりを受け、ビジネス化に向けた取組みが、民間企業においても実施されています。平成一五年一月には、神奈川県厚木市の民間のガソリンスタンドで、プライベートICカードを利

はもちろん、「IP電話」や周辺の「観光情報」が自由に検索できるサービスなどが提示されました。また、旅先から自宅の様子やペットの様子の確認などの確認に活用できる「動画ライブ映像」のサービスが提示されました。また、守谷サービスエリアに仮設されたインフォメーションブースでスマートコミュニケーションの将来イメージの展示が行われました(図5)。この実験により、先導的に構築したスマートコミュニケーション基盤の実効性が検証されました。また、様々なスマートコミュニケーションサービスを体験していただいた方約三〇〇名を対象に実施したアンケート調査により、サービスに対するニーズを把握することができました。アンケート調査によると、「無線通信を活用した車中の情報入手」、「個々のリクエストに応じた情報の入手」、「雪面路面などの動画像での入手」、「インターネットへの接続」について概ね八割の方々から魅力があるとの回答が得られました(図6)。

三 スマートコミュニケーションの展開

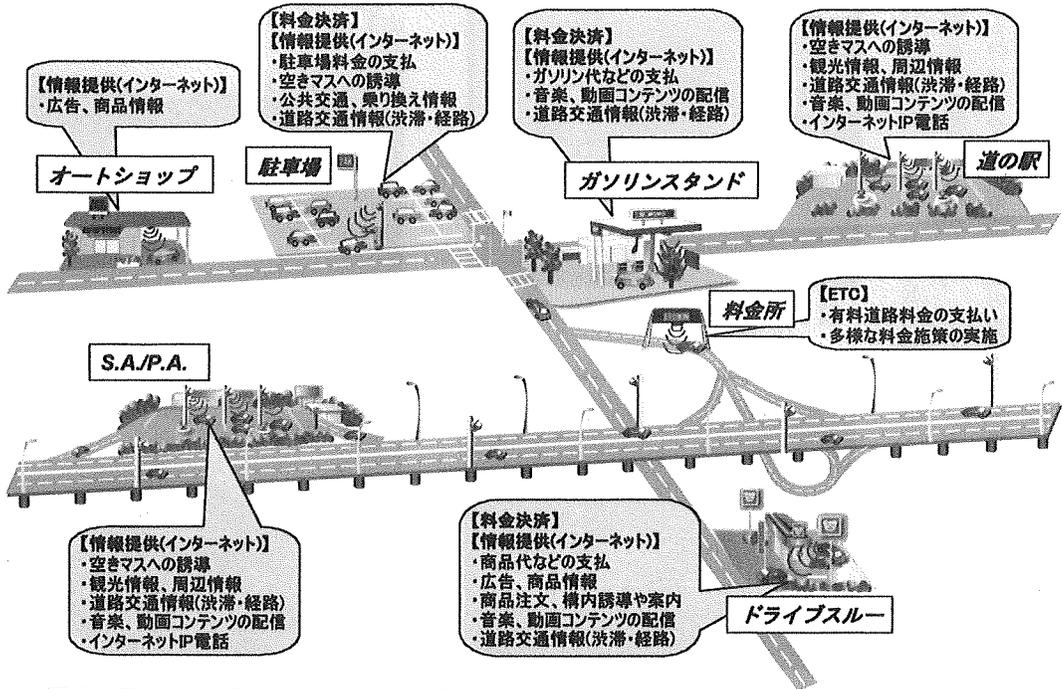


図5 スマートコミュニケーションの将来イメージ

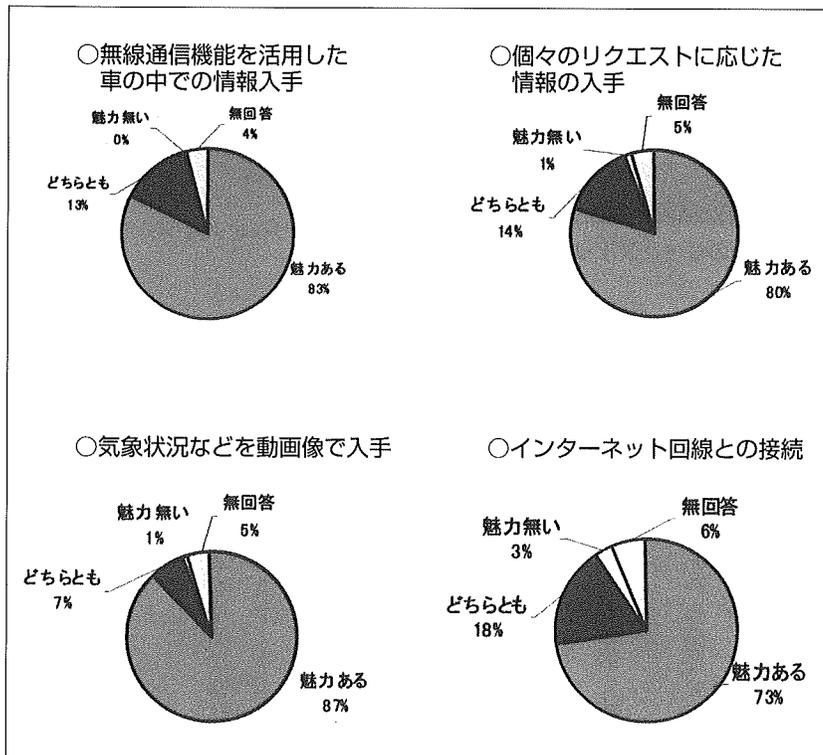


図6 アンケート集計結果

用して、給油サービスや洗車サービス及びその決済の実験が行われました。また、平成一五年一月から愛知県名古屋市のビル駐車場でETC車載器を活用して、駐車券や料金の受け渡しをすることなく、自動的に駐

車許可車両の入退場処理ができるシステムの運用が行われています。
平成一六年一〇月にはITS世界会議が日本で開催されます。開催地の愛知県名古屋市において世界最先端のITS技術を提示すべく、官民が連携して取組みを進めているところです。

「三位一体の改革」について

—道路関係部分を中心に—

道路局総務課

一 「骨太の方針2003」の決定

六月二六日に開催された経済財政諮問会議において「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003（いわゆる「骨太の方針2003」）が取りまとめられ、翌二七日に閣議決定された。この基本方針は、経済財政諮問会議の発足に当たって、当時の宮沢喜一財務大臣が「骨太の問題を集中して予算編成をリードしてほしい」と述べたことから「骨太の方針」と呼ばれるようになったが、とりわけ、小泉内閣発足後は、「聖域なき構造改革」を推進していくための実施方針として大きくクローズアップされている。例えば、小泉内閣発足直後の一昨年六月に決定された「骨太の方針（第二弾）」では、国債発行三〇兆円枠、公共事業費の大幅削減などの歳出構造改革路線が打ち出されたが、三度目になる今回の「骨太の方針200

3」では、国と地方の関係（地方分権型行政システムの実現）にかかわる「三位一体の改革」が目玉となった。

二 「三位一体の改革」

「骨太の方針2003」では、我が国の構造改革に向けた「三つの宣言」と「七つの改革」が総論として述べられた後、平成一六年度予算における基本的な考え方が示されているが、「三位一体の改革」は、この「七つの改革」のうちのひとつとして位置付けられている。

「三位一体の改革」は、地方の自主性・自立性を高めた地方分権型の新しい行政システムを構築していくため、国庫補助負担金及び地方交付税を縮減して国の地方公共団体に対する関与を縮小するとともに、税源移譲等により地方税の充実を図ることで、歳入・歳出両面での地方公共団体の自

由度を高めていこうというものであり、「国庫補助負担金の改革」、「地方交付税の改革」、「税源移譲を含む（国と地方の）税源配分の見直し」の三つを一体として進めていくため、「三位一体」の改革と呼ばれている。

このうち、「国庫補助負担金の改革」については、平成一八年度までに概ね四兆円を目途に廃止、縮減等の改革を行うという、国庫補助負担金削減の「数値目標」が設定された。この「概ね四兆円」に公共事業関係の国庫補助負担金が含まれるかどうかについては、途中さまざま議論があった模様であるが、最終的には総理指示により「公共事業関係の国庫補助負担金等についても改革することが決定されている。なお、「概ね四兆円」とされた廃止・縮減等の具体的な内容・内訳は、現時点ではまったく決まっておらず、今後、平成一六年度、更にそれ以降の予算編成において具体化

されることとされている。

なお、「税源移譲を含む（国と地方の）税源配分の見直し」に関連して、道路特定財源である揮発油税（ガソリン税）の地方への移譲（譲与税化？）が取り上げられた時期もあったが、最終的には「税源移譲は基幹税の充実を基本に行う」ととされたため、「基幹税（所得税、消費税、法人税など）」に含まれないガソリン税は税源移譲の対象とされていない。

三 道路関係の国庫補助負担金に関する「整理合理化方針」及び「改革工程」

以上が「国庫補助負担金の改革」の「全体像」に該当する部分であるが、「骨太の方針2003」では「全体像」に加えて、個別の国庫補助負担金のうち、「社会保障」、「教育・文化」、「公共事業」、「産業振興その他」の四分野一項目の重点項目についての「整理合理化方針」と「改革工程」が示されている。これらの一々の重点項目の中で今回大きな議論となったのは、保育所や義務教育に関する国庫補助負担金であったが、「公共事業」に関する国庫補助負担金として、道路関係の三項目についても「整理合理化方針」及び「改革工程」が次のように示されている。

① 地方道路整備臨時交付金の運用改善

地方公共団体がより主体的に事業を実施でき

るよう、平成一五年度より国費と地方費の割合（55：45）を個別事業ごとに固定せず、都道府県内の個別事業費の総額について適用する取扱いとす。

② 市町村事業等に係る国庫補助負担事業の原則廃止・縮減

平成一五年度に引き続き、平成一六年度以降においても、採択基準の引上げ、補助金の統合化、補助対象の重点化等を実施する。平成一六年度における採択基準の引上げ幅については、具体的に定める。

(注) 道路については、平成一五年度予算で措置した市町村道事業や交通安全事業に関する採択基準引き上げの影響等を考慮しながら、一層の重点化・効率化を図ることとされている。

③ 事業主体としての国と地方の役割分担の明確化（直轄事業負担金の見直し）

維持管理に関する直轄事業負担金については、引き続き、段階的縮減を含め見直しを行う。直轄事業負担金に係る事務費については、引き続き、国直轄事業と国庫補助事業の事業執行の在り方等も踏まえつつ、対象となる経費の内訳や範囲等について均衡のとれたものとなるよう、更に見直しを行う。

以上のように、道路関係の国庫補助負担金については、地方道路整備臨時交付金の運用改善を除いて具体的な内容が示されていない（例・・・「採択

基準の引上げ、補助金の統合化、補助対象の重点化等を実施」、「段階的縮減を含め見直しを行う」ため、補助事業に関する採択基準の引上げ幅、直轄事業負担金の縮減をはじめとする具体的な改革内容については、来年度以降の予算編成の過程において議論されることとなった。

四 平成一六年度予算編成に向けて

「骨太の方針2003」では、平成一八年度を目標年次とする中期的な改革の方針である「三位一体の改革」のほか、平成一六年度予算における基本的な考え方が示されている。この中では、来年度予算の歳出について「昨年同様の歳出改革路線を堅持する」ととされおり、特に「公共投資については、景気対策のための大幅な追加が行われていた以前の水準を目安に、その重点化・効率化を図っていく」との考え方が再確認されている。このように、今回の「骨太の方針2003」においては、小泉内閣の基本路線である政府歳出全体の抑制方針が堅持されたが、「三位一体の改革」特に道路に関係の深い「国庫補助負担金の改革」については、「概ね四兆円」という削減目標が示されたものの、具体的な改革の内容は予算編成課程に先送りされた形になっている。

「地方公共団体における道路占用許可

電子申請システムの基本仕様」について

道路局路政課道路利用調整室

一 概要

高度情報通信ネットワーク社会の形成に関する

施策を迅速かつ重点的に推進することを目的として、「高度情報通信ネットワーク社会形成基本法」

(IT基本法) が平成一三年一月六日より施行されている。IT基本法における施策の基本方針の一つとして、「電子政府、電子自治体の推進」を

掲げており、今後、国・地方公共団体において、重要な政策課題となっている。

IT基本法の施行を受けて、「高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部」(IT戦略本部)

において、「五年以内に世界最先端のIT国家を実現すること」を目標に掲げた「e・Japan

戦略」(平成一三年一月二日)を決定し、以後、

IT戦略本部を中心として各種計画等が策定され、「電子政府・電子自治体」の方向性が具体化してきている。

電子政府・電子自治体の実現のために必要な整備として、平成一四年一二月一三日に「行政手続オンライン化関係三法」が公布されている。行政手続オンライン化関係三法の一つである「行政手続等における情報通信の技術に関する法律(行政手続オンライン化法)」は、申請、届出等のほか法令に基づく行政機関等(国、地方公共団体、独立行政法人、特殊法人、認可法人、指定法人を対象)の手続きについて、書面による手続きに加えオンラインによる手続きも可能とするものであり、法制度面での電子政府・電子自治体実現の環境が整備されてきている。

こうした中で、道路占用許可申請手続の電子化については、「e・Japan重点計画」(平成一三年三月二九日決定)等に基づき、道路占用許可については、直轄国道以外の国道及び都道府県道については、概ね二〇〇三年度までに電子化が可能となるよう、平成一三年二月に国土交通省より地方公共団体に要請を行ったところであるが、更に「e・Japan重点計画2002」(平成一四年六月一八日)においても「地方公共団体の標準システム基本仕様を策定し、地方公共団体に公開する。」こととされている。

こうした背景のもと、国土交通省では、地方公共団体における道路占用許可電子申請システムの円滑かつ効率的な導入に資するため、全国の地方公共団体で共通して導入でき、道路管理者・占用

事業者双方に利用し易い「地方公共団体の道路占有許可電子申請システム（以下、「道路占有許可電子申請システム」という。）」を早期に整備できるように、「地方公共団体における道路占有許可電子申請システムの基本仕様」を策定し、広く地方公共団体に提示したものである。

標準的な仕様に基づく電子申請システムの構築により、道路管理者の事務の効率化や共同開発・運営による経費節減が期待される。また、占有事業者についても申請手続きの電子化により事務負担が軽減され、更に、道路管理者によらずに申請・届出等が同一の手続きで行えることや複数の道路管理者に対する手続きが一元的窓口で行えるようになることが期待できるものである。

二 基本仕様の範囲

地方公共団体における道路占有許可電子申請システムの構築は、総務省が推進する電子自治体構築の共通基盤となる「汎用受付システム」と効果的に連携し、効率的な道路占有許可申請の運用環境を実現するとともに、連携の際には、総合行政ネットワークの有効活用を図るものである。

また、占有事業者がインターネットを活用して、オンラインにより道路管理者に対する申請・届出等の手続きを行えるようにするものである。

道路管理者においては、今後の電子自治体の構

築を踏まえると、単に電子的な受付だけではなく、受付後の審査（決済）、補正要求、許可／不許可等の審査業務、占有料計算、集統計、文書処理台

帳管理、占有料納入告知書等の内部事務処理までを首尾一貫して電子化を図ることが重要である。しかし、こうした道路管理者内部における審査

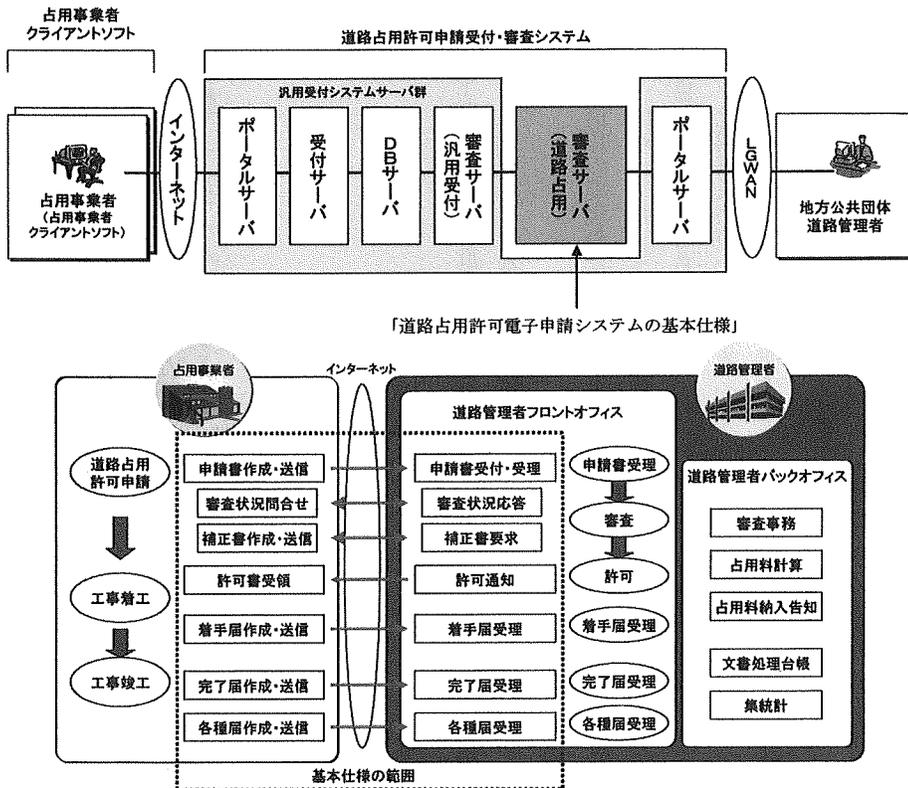


図1 道路占有許可電子申請システム構成図

業務や内部事務処理は、既に道路管理者の実情に
 応じて事務処理プロセスやルールが確立されてお
 り、また、関連する個別業務システムについては
 独自に構築されることから、基本仕様では言及し
 ないものとした。

道路占用許可電子申請システムの基本仕様とし
 て提示する範囲は、「占用事業者における申請書
 等の作成と提出から道路管理者による受付・受
 理」、「道路管理者における許可書等の作成と通知
 から占用事業者による受理」及び「道路管理者内
 の関連する個別業務システムとの連携」までとす
 る(図1)。

三 対象とする道路の範囲

基本仕様で提示した道路占用許可電子申請シス
 テムが対象とする道路は、直轄国道以外の国道、
 都道府県道及び市町村道を範囲とする。

四 対象とする物件の範囲

基本仕様で提示した道路占用許可電子申請シス
 テムが対象とする占用物件は、公益物件を対象と
 し、一般物件については対象外とする。

具体的には、道路法第三二条第一項第一号及び
 第二号に掲げるもののうち以下の工作物及び物件
 とする。

- ・電柱、電線、変圧塔、公衆電話所、その他こ

れらに類する工作物。

- ・水管、下水道管、ガス管その他これに類する物件。

そのため、同システムの申請側の主たる利用者
 は、通信、電力、ガス、水道及び下水道等の公益
 物件を占有する事業者となる。

五 道路占用許可電子申請システムの整備方式

道路占用許可電子申請システムの構築にお
 いて、今後、電子自治体構築の共通基盤とな
 る「汎用受付システム」は、都道府県を中心
 に市区町村との共同運営等により、整備が進
 められることが想定される。

今後、汎用受付システムが都道府県を単位
 として整備される場合、道路占用許可電子申
 請システムの整備方式として、次の二つの連
 携モデルが想定できる。

1 一体整備方式

道路占用許可申請受付・審査システムを構
 成する汎用受付システムサーバ群と審査サー
 バ(道路占用)を一体として整備する連携方
 式である(図2)。

2 共同利用(ASP)方式

道路占用許可申請受付・審査システムを構成す
 る汎用受付システムサーバ群と審査サーバ(道路
 占用)の内、審査サーバ(道路占用)のみLGW
 AN・ASPとして別拠点にて整備される連携方
 式である。複数の汎用受付システムと審査サー
 バ(道路占用)が連携し、道路占用許可申請業務の
 独自の機能を審査サーバ(道路占用)がASPと
 して提供する(図3)。

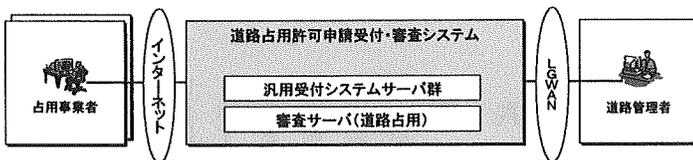


図2 一体整備方式

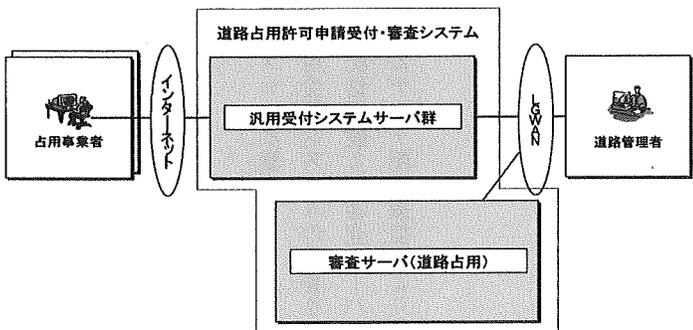


図3 共同利用(ASP)方式

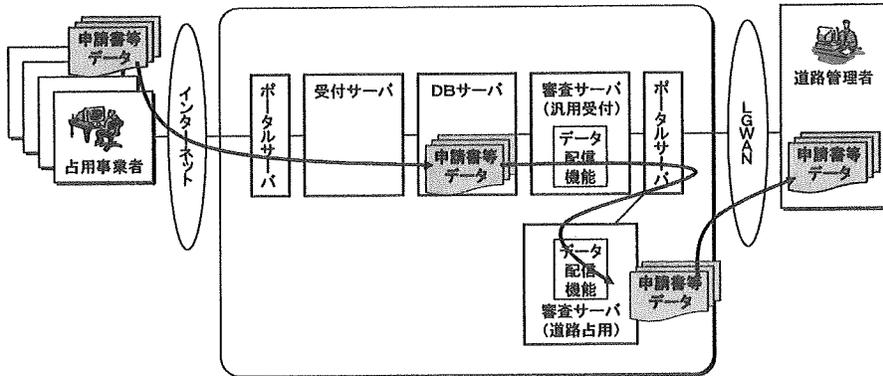


図4 占有事業者による申請書等データの送信フロー

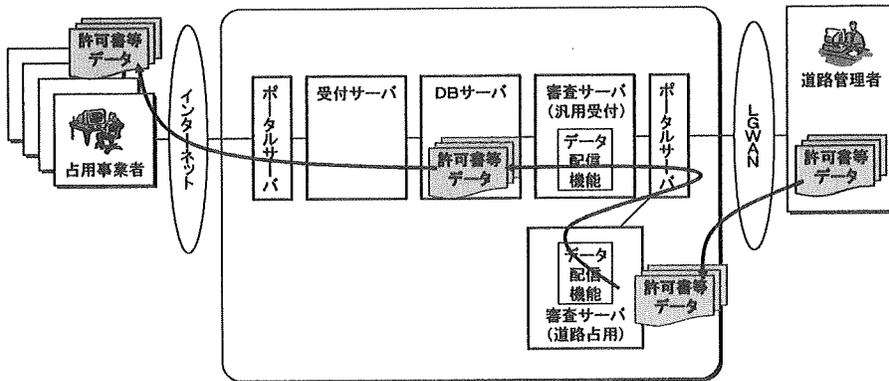


図5 道路管理者による許可書等データの送信フロー

3 データフロイメー

一体整備方式を例として、占有事業者による申請書等データの送信におけるデータフロイメー及び道路管理者における許可書等データの送信におけるデータフロイメーを図4・5のとおり示す。

なお、汎用受付システムと審査サーバ（道路占用）間の通信は、汎用受付システムの審査サーバに実装されるデータ配信機能と、審査サーバ（道路占用）に実装されるデータ配信機能により行われる。

六 今後の方針

今後、国土交通省においては、地方公共団体に対し説明会を開催するとともに、電子自治体の構築に向けて地方公共団体の取組みを支援するために、業務の標準化やコストの削減等を目的として、複数の地方公共団体が共同してシステムを導入する方策など、道路占用許可電子申請システムを円滑かつ効率的に導入するための具体的な検討を行う予定である。

ドイツにおける

大型車対距離課金制度の導入について

道路局企画課道路経済調査室課長補佐 高橋 正史

I はじめに

ドイツでは、アウトバーンの無料開放が原則とされてきたが、一九九五年に、ピニエット（証紙）方式による大型車の課金制度が導入され、また、道路損傷コストの原因者負担の厳密化、道路等交通インフラ整備財源の確保等の観点から、本年八月よりGPSを活用した大型車に対する走行距離に応じた課金制度を導入することとしている。

また、連邦政府が担ってきたアウトバーンの整備について、民間企業が整備、維持管理を契約に基づき行い、費用を課金収入によって賄う新たな事業スキームも導入されようとしている。

これら新制度の導入を控えたドイツでの調査の結果を、簡単ではあるが紹介させていただく。

II 大型車対距離課金制度の概要

一 大型車対距離課金制度のあらまし

- ① 対象車両…一二t以上の大型商用車両
- ② 対象道路…原則としてアウトバーン
- ③ 課金額…平均〇・一二四ユーロ（約一六円）/kmの対距離課金
- ④ 課金方法…GPS、GSMを活用した料金所のないシステム（車載器による自動課金と手動方式（走行前にターミナル等で走行ルートを登録）を並立）
- ⑤ 収入用途…交通インフラ改善

二 大型車対距離課金制度導入に向けた経緯

1 ユーロピニエット方式による大型車課金の導入
対距離課金制度に先駆けて、一九九五年にピニエット方式による大型車課金が導入されている。その概要は以下のとおりである。

- ① 対象車両…一二t以上の大型商用車両
 - ② 対象道路…アウトバーン
 - ③ 課金額…表のとおり（表1）
- ユーロピニエットは、ベネルクス三国、デンマーク、スウェーデンでも導入されているが、ドイツ政府はこの方式を過渡的なものと捉えており、新たな制度の導入を検討してきた。

表1 ユーロピニエツト方式による課金額（単位：ユーロ）

車軸数及び 排出等級	3本以下			4本以上		
	Euro 0	Euro I	Euro II	Euro 0	Euro I	Euro II
1 日	8	8	8	8	8	8
1 週間	26	23	20	41	37	33
1 月	96	85	75	155	140	125
1 年	960	850	750	1,550	1,400	1,250

注：2001年4月1日現在。

EURO 0～II は、エンジンの排出性能を表す指標（実際には、0～Vまで）

II～Vのカテゴリーは同じ課金額。

理由としては、

- ① 大型車の道路損傷コストが課金額を大きく上回っていること
- ② ユーロピニエツトは、期間一律の課金であり、走行距離により利用者間の負担が不公平になっていること

が挙げられている。

そこで、「大型商用車連邦アウトバーン利用のための対距離課金徴収に関する法律」が制定され、

二〇〇二年四月から施行、大型車に対する対距離制の課金制度が導入されることとなった。

2 大型車対距離課金制度導入に向けたEUとの調整

EUは、道路利用者が走行により生じるコストを負担しておらず、受益と負担が乖離してきていると認識しており、大型車対距離課金に対して積極的な立場をとっている。今後は、道路損傷コストのみならず、環境、渋滞コスト等の外部コストも含め、ユーザーが道路を利用した分だけコストを負担する「利用者負担原則」を徹底させるためであるとの見解を示している（一九九八年EU白書「Fair Payment for Infrastructure Use: A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU - White Paper」及び二〇〇一年EU白書「White Paper - European Transport Policy for 2010: Time to Decide」等）。

ただし、ドイツの大型車対距離課金制度の導入に当たっては、EU委員会との調整が行われた。ドイツとしては、国内トラック事業者の理解を得るため、減税など負担軽減策を検討してきた。当初、燃料税の引き下げが検討されていたが、EU委員会から、国内業者の保護、自由競争の妨げになり、後述のEU指令違反であるとの指摘を受けてきた。そこで、自動車税の引下げを検討し

てきたが、自動車税が州の財源であることから、州からの反対にあい、結局、当初予定していた課金額（大型車の道路損傷コストより算出）の引下げにより対応せざるを得なくなったとのことである。

3 国内関係団体の反応

大型車対距離課金制度の導入過程で、国内関係団体から以下のような主張がなされたとのことである。

(1) トラック業界の主張

- ① 新規に負担が発生するので、これまでの負担を軽減すべき
- ② 課金収入は特定財源とし、道路の整備・維持のみに使うべき

(2) 環境団体の主張

- ① 課金額を高く設定すべき
- ② アウトバーンだけではなく連邦道路全体で課金すべき
- ③ 対象車両を一二t以上ではなく、三・五t以上にすべき

(3) 州政府の意見

- ① アウトバーンの課金により州が管轄する道路へ大型車両が流入し、維持コストが増加するのではないかと懸念がある。
- ② 収益は特定目的のみ充てるべき

4 システム運営主体の決定までの経緯

対距離課金システムの開発・運営は、民間企業が政府との契約により行うが、入札の際の条件は、

① 走行距離に応じた課金システムとするこ
と

② 円滑な交通流を阻害しないよう料金所のないシステムとすること

③ 外国車両を差別しないようデュアルシステム（車載器による自動課金と手動方式が並立したシステム）とすること

等であった。

二〇〇〇年六月、ダイムラークライスラーを中心とするグループと現行のユーロピニエットを運営するAGESグループがシステムの入札を争い、ダイムラークライスラーを中心とするグループ（トールコレクト社）が落札したが、敗れたAGESグループが訴訟を起こし、結局、二〇〇二年九月二〇日、勝訴したトールコレクト社が改めて課金システム運営主体に指名された。

三 関連法令

1 特定インフラを通行する大型車への課金に関するEU指令（1999/62/EC）

一九九九年六月一七日に公布された同指令は、EU加盟国内における大型車課金制度の根本的なガイドラインである。同指令に反する課金制度は認められず、EUとドイツとの協議もこの指令に

基づき行われている。

主な規定内容は以下のとおりである。

① 道路利用者への課金の必要性

② 加盟国間の市場競争環境の確保

③ 対象車両の設定（大型商用車両）

④ 国籍等による車両差別の排除

⑤ 対象道路の設定（原則高速道路等に限定）

⑥ 課金額の設定（道路損傷コストのみを考慮）

⑦ 多国間における共通課金制度の導入の奨励

2 大型商用車連邦アウトバーン利用のための対距離課金徴収に関する法律（アウトバーン対距離課金法）

上記のEU指令に基づき、同法が制定された（二〇〇二年四月二二日施行）。主な規定内容は、以下のとおりである。

① 対象道路に関する事項

② 対象車両に関する事項

③ 課金額及び課金の支払いに関する事項

④ 課金徴収施設に関する事項

⑤ 取締に関する事項

⑥ 課金の追徴と罰金に関する事項

⑦ 課金収入の使途に関する事項

3 長距離道路建設民間財法

一九九四年九月に制定された同法は、連邦長距

離道路（アウトバーン及び連邦道路）の民間企業による整備、維持管理を可能にした法律である。

民間企業は、主に橋梁、トンネル等の改善を行い、通行料金を徴収し事業費を回収する。通行料金は普通車、大型車に関わらず徴収される。

同法に基づく民間企業による事業方式は、Fモデルと呼ばれる。

四 課金システムの概要

1 対象道路

原則としてアウトバーンを対象（国境付近の特定区間、後述のFモデルにより民間企業が通行料金を徴収する区間は対象外）。課金により連邦道路への交通量の転換が顕著にみられる場合、連邦道路を対象とすることも認められている。

2 対象車両

一二t以上の商用車両（バス、軍用車両、警察車両、災害救助用車両、消防車両、その他の救急車両等は対象外）。

アウトバーンを走行する課金対象車両は、年間一二〇～一四〇万台（四〇～五〇万台が外国車両）。走行台キロで見ると、約二七億台キロで、三五%が外国車両となっている。

3 課金実施主体

連邦交通建設住宅省が制度全体を所管し、違反車両の取締は連邦貨物輸送庁が行う。課金システ

ムの開発・運営を請け負っているのがトールコレクト社で、同社は、ダイムラー・クライスラー・四五%、ドイツテレコム四五%、フランスの高速道路会社コフィルト一〇%の出資により設立された。

海外企業のコフィルトが参入することとなった背景は、課金システムを普及させていく上で、他の有料道路会社と提携することが重要との判断によるとのことであった。

トールコレクト社と政府の契約期間は二二年間で、課金システムに関する全てのインフラは、期間終了後政府に譲渡される。

トールコレクト社は、業績に応じて報酬を受け取る。業績を図るためのパラメータが設定されており(違反車両を何%認識できたか等)、各項目の達成度を総合的に判定し業績を評価するとのことである。

4 課金額

課金額は、EU指令(1999/62/EC)により、道路損傷コストに相当する額とすべきことが定められており、これに基づき課金額が計算された。すなわち、二〇〇三年のアウトバーンの損傷コスト(七五・一億ユーロ)のうち、大型車分(三三・九億ユーロ)をその年間交通量二二七億台キロで除して得た〇・一五ユーロ(約二〇円)/kmが、当初の平均課金額として設定された。しかし、

前述のとおり、負担軽減の観点から、コストから算出された課金額からの引下げがなされるとともに(平均で〇・一二四ユーロ(約一六円)/kmまで引下げ)、トラックの車軸数及び排出性能のカテゴリにより課金額が調整されている(表2)。

5 課金方法

ドイツは、アウトバーンの円滑な走行を阻害しないよう、GPS、GSMを活用した料金所のないシステムを採用した。外国車両の中には年数回しかアウトバーンを利用しない車両も存在するため、これらを排除しないために車載器方式と手動方式の両方が採用されている。

(1) 車載器方式

車載器による自動課金を希望する者は、国内約一、八〇〇箇所、国外約三〇〇箇所を設置予定の設置場で車載器(写真1)を取付けることができる。車載器は、ドイツの電機メーカー二社からトールコレクト社が買い取り、同社が無料で配布するが、取付費用二〇〇〜二五〇ユーロ(約三〇、〇〇〇円程度)は車両の保有者が負担する。また、課金額三〇〇ユーロ(約三六、〇〇〇円)の前納が必要である。

政府はシステム運用開始までに一五万台、二〇〇三年末に五〇万台、最終的には課金対象全車両の八〇%の普及を目標としている。

車軸数を入力し車両が走行すると、GPSによ

表2 課金額(案)

(単位:ユーロ/km)

車軸数及び排出等級	EURO IV, V	EURO II, III	EURO 0, I
3本	0.09	0.11	0.13
4本以上	0.10	0.12	0.14



写真1 車載器

り車両の位置が測定される。車両がアウトバーンに進入すると、車載器は登録された車両データ(車軸数、排気量)及び走行距離により、課金額を計算し、その情報をGSMを用いて徴収センターへ送信する。徴収センターでは、その情報をもとに課金請求の手続きをする。

入札の条件として、他の電子課金制度(例:仏、伊の有料道路ETC(DSRC)方式)と互換性を持つシステムであることが定められているとのことであり、後述のように、GPS、GSMの

ほか、車載器搭載の有無の確認にDSRCを利用するなど、複合的な課金システムになっている(図1)。

(2) 手動方式

手動方式の場合、事前に、インターネットを通じ、または、全国約三、五〇〇箇所に設置されるターミナルで、プレートナンバー、車両国籍、車軸数、排出性能、走行予定ルートを入力する。デ

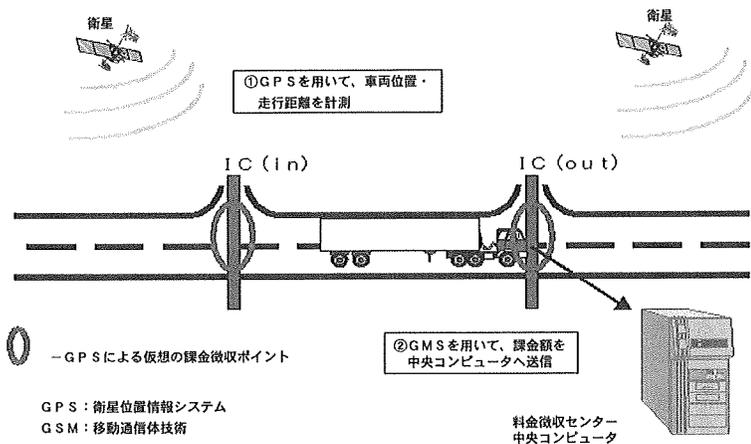


図1 課金システムイメージ

ータは徴収センターへ送られ、課金額の計算や違反車両を監視する際の情報として蓄積される。

6 違反車両対策

下記の対策により、不正通行を5%以内に抑えることを目標としている。

① コントロールゲートによる監視

アウトバーンの三〇〇箇所にコントロールゲートを設置する。コントロールゲートは、DSRCを用いた車載器の搭載の有無の確認、赤外線カメラによるナンバープレートの写真撮影や車両の車軸数の測定などを行う(図2)。

車載器を積んでいない車両については、撮影されたナンバープレートと、中央コンピュータに登録されたナンバープレート情報とを照合し、不正通行が確認されると、これらの車両に督促状の送付等がなされる。

② 移動車による監視

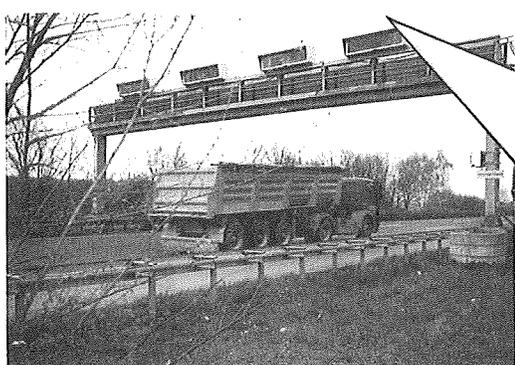
コントロールゲートによる監視を補うため、連邦貨物輸送庁は、約三〇〇台の取締用特殊車両を投入する。

③ 営業所チェック

貨物輸送庁の職員が抜き打ちで営業所の業務書類等をチェックする。

(3) 追徴金

アウトバーンの実際の走行距離が確定できない



The screenshot shows a software interface for vehicle inspection. It includes a 'TOLL CHECK' window with fields for 'Plate No.', 'Vehicle No.', 'Date', and 'Time'. There is also a 'DSRC' window with a list of vehicle details and a small image of a truck. The interface is used for checking the status of toll collection devices and license plate registration.

- DSRCを用いて車載器の搭載の有無を確認。
- 赤外線カメラによりナンバープレートの撮影、車両の車軸数等を測定。
- 車載器を積んでいない車両はナンバープレートと中央コンピュータのデータベースと照合、手動による登録が正しく行われているかをチェック。

図2 コントロールゲート

場合は、五〇〇km分の課金が追徴される。強制措置（財産差押）も可能である。

(4) 罰金

違反行為（故意または過失により、期日どおりに課金を支払わない等の行為）の場合、最高二万ユーロ（約二六〇万円）の罰金が科される。

五 課金収入の使途

1 使途の概要

課金収入は連邦政府の収入で、二〇〇三年の収入額は、当初約四〇億ユーロ（約五、〇〇〇億円）と予測されていたが、課金額の引き下げに伴い、約二八億ユーロ（約三、五〇〇億円）が見込まれている。

収入の大部分は、交通インフラの改善に使われることがアウトバーン対距離課金法に規定されており、二二億ユーロが充てられることとされている（残りの六億ユーロは課金システムのインフラ整備に充てられることとされている）。交通インフラには、鉄道、水路等を含む。投資方法として、渋滞防止対策プログラム、経営モデル（Aモデル、Fモデル）等の手法が用意されている。

連邦全体で、七・五七億ユーロ（約一、〇〇〇億円）を渋滞防止対策プログラムへ投資することとされている（二〇〇三年から二〇〇七年まで）。また、二・五六億ユーロ（約三三〇億円）をア

ウトバーンの六〜八車線化へ投資することとされている（残りの収入額の配分については未定とのこと）。

なお、トルココレクト社の報酬も、課金収入から支払われる。

2 渋滞防止対策プログラム

課金収入の一部は、渋滞防止対策プログラムに基づき、道路、鉄道、水路のボトルネックの解消等に使われる。

対象事業の基準は、以下のとおりで、アウトバーン三七区間、鉄道九箇所、水路五箇所が予定されている。

道路（アウトバーン）

- ・主に四車線のアウトバーンのうち、一日の平均交通量が六五、〇〇〇台以上で、六車線に拡幅する必要がある区間
- ・トラックの混入率が高く、勾配が大きく、停車帯のない区間
- ・既存のネットワークのうち、定期的に渋滞を引き起こしてきた重大な断絶部分をつなぐ区間

間

鉄道

- ・老朽化などの理由から許容走行速度が極めて制限されている区間
- ・通過車両の多い単線区間

・高速鉄道網におけるネットワーク断絶部分

・貨物車両組替え用の操車場におけるボトルネック

水路

- ・老朽化や安全上の理由から通行が禁止されている区間

・水位の不足により、輸送能力が著しく縮小した区間

・迂回できないために、水門や起重機で遅れ時間が大きくなる区間

3 経営モデル

民間企業の投資による事業手法を「経営モデル」と呼び、以下の二つの形態を採用している。

(1) Aモデル

① 概要

Aモデルとは、大型車対距離課金による収入を活用し、民間企業がアウトバーンへ投資する事業である。後述のFモデルやその根拠法長距離道路建設民間財政法とは別スキームで、特別な根拠法は存在しない。

Aモデルでは、一つの民間会社が一区間の六〜八車線化の拡幅事業を担当し、その後三〇年間維持管理を行う。民間企業は、その区間を通行する大型車の対距離課金収入を受け取り、これを拡幅事業の建設費の回収、維持管理費に充てることができる。

連邦政府は、スタート資金として事業費の五割までを出資することができるが、民間企業の資金調達を債務保証しない。

② メリット

Aモデルのメリットとしては、政府予算を五〇%軽減できること、ボトルネック区間が早期に改善されること、民間の競争原理の導入で、維持管理費が節約できること等が挙げられている。

民間会社にとっては、三〇年間アウトバターの維持管理を行うことにより、継続的に課金収入から利益を得られることがインセンティブとなる。維持管理の内容はコンセッション契約により定められている。

③ 実施区間

Aモデルの実施は、計一二事業（延長約五二〇km）が予定されている。

(2) Fモデル

① 概要

Fモデルとは、ある特定ポイントに着目し、連邦長距離道路の整備、維持管理を民間企業が行うモデルである。特に損傷の激しいトンネルや橋梁について、民間企業が事業を行い、通行料金を徴収することで資金を回収する。

通行料金は、普通乗用車を含め支払う必要があるが、大型車対距離課金は、Fモデルによ

る料金徴収区間は対象外となっている。Fモデルの根拠は、長距離道路建設民間財政法である。

なお、採算性確保のため、一部の路線について、政府は、スタート資金として建設費の二〇%まで出資することができる。

② メリット

Fモデルのメリットとしては、連邦長距離道路に関する事業が早期に実現できること、政府予算を軽減できること、小型トラックや乗用車も課金されるため、より厳密な利用者負担が実現できること等が挙げられている。

③ 実施区間

Fモデルの適用は、アウトバーン及びこれに類する連邦道路の橋梁、トンネル、山地の峠道の路線に限られている（一〇区間）。

(3) その他（交通インフラ投資会社の設立）

大型車対距離課金収入の一部を使って交通インフラへの投資会社を設立することが検討されている。法的根拠は、長距離道路建設民間財政法であるが、詳細については今後検討する予定とのことである。

六 今後の展開

1 他国の課金システムとの調整

(1) 大型車課金制度導入に向けた各国の動向

① スイス

スイスはEU非加盟国だが、国内を走行する外国車両の増加を受け、二〇〇一年一月一日より、全公共道路網を走行する三・五t以上の車両への課金を開始している。

この大型車課金の導入により、年間約八億スイスフラン（約六〇〇億円）の収入を得ており、そのうち三分の一が道路の改修（州の収入）へ、三分の二がアルプスを通過する鉄道トンネル建設事業（連邦政府の収入）へと充てられている。

② イギリス

イギリスでは、二〇〇六年を目途に、大型車を対象とした対距離課金制度の導入が検討されている（現在、以下のような議論がなされているところ）。

・対象車両…大型商用車（乗用車についても、対距離課金制度へ移行することが望ましいとしているが、二〇一〇年までは導入されない予定）。

・対象道路…高速道路・幹線道路のみ課金する方法と、道路を規格別に分類し、課金額に差を設けることで適切な交通分担を図る方法の両方を検討。

・課金方式：料金所を設置するETC方式と

GPS方式の両方を検討（ただし、ETC方式は、時間帯による課金額の変化に対応しにくいと見られている。他の課金方式との互換性の確保も重要視されている）。

・課金額：平均で〇・一五ポンド（約三〇円）／kmを予定。車重、排出等級等に応じて課金額を変化させる予定。

なお、対距離課金を導入する場合、政府は自動車取得税、燃料税を軽減するとしている。

このほか、オーストリア、オランダにおいて、課金制度の導入が検討されている。

(2) 課金システム共通規格化の動向

ドイツで用いられる車載器は、他の課金システムと互換性を持たせるようにしており、一台の車載器で全ての国の有料道路を通行することは、技術的にはほぼ可能としているが、むしろ制度上の調整などが問題と考えられている。

なお、EUは、電子課金システムを調和のとれた形で開発・実施することを奨励している。前述のEU指令（1999/62/EC）においても、「電子課金システムを導入する加盟国は、相互運用が可能な課金システムを実現できるよう協力すべき」と

している。

また、課金の実施に当たり「交通流を阻害するような施設を設置したりすることは避けるべきである」ともされているところであり、将来的に、イタリア、フランスなど先発の料金所方式の課金システムを差し置き、料金所の必要ないドイツ方式の課金システムが共通規格として普及する可能性も高いと考えられる。

2 課金対象車種、対象道路の拡大

課金対象車両を小型貨物車や乗用車へ拡大する予定はないとのことである。

対象道路については、アウトバーン対距離課金法上、連邦道路でも必要に応じて課金を実施することができるとされている（アウトバーンの課金により、連邦道路への交通量の転換が顕著に現れた場合。ただし、EU指令により、連邦道路全ネットワークで課金することはできない）。

なお、課金システムのロードプライシングへの応用は考えていないとのことである（都市内の駐車場料金の調整による対応が適当と考えている模様）。

III おわりに

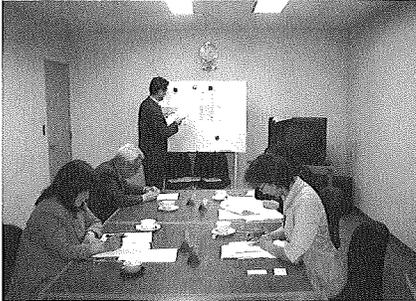
道路利用者によるコスト負担の厳密化を図るための対距離電子課金制度の導入をEUとして推奨しているところであり、東西・南北ヨーロッパを

結ぶ回廊として通過車両の多いドイツでは、これらの「ただ乗り」を許さないためにも、また、新たな道路等の財源確保のためにも、対距離課金制度の導入に踏み切った。興味深いのは、EUや国内関係団体との調整過程で、コスト負担の厳密化や財源の確保と事業者の負担軽減といった問題との折り合いを付けようとの苦心を垣間見ることができる。また、今後のヨーロッパにおける電子課金制度の普及を睨みつつ、課金システムの標準化の面でのリーダーシップ確保に官民挙げて取り組んでいる様がヒアリングを通じて感じられた。実際、ドイツに追随するように、課金制度の検討が各国で進みつつあり、先発して有料制を敷いている国（フランス、イタリア等）の課金システムとドイツのそれとのいずれが今後のヨーロッパにおいて主流となるのかといった点も含め、今後とも注目していきたい。

最後に、今回の調査にご協力いただいた関係各位に改めて深く感謝を申し上げる次第である。

「道路ふれあい月間」

推進標語について



最終審査の様

道路局道路交通管理課

一 道路ふれあい月間

「道路ふれあい月間」は、毎年八月一日から八月三十一日までの一箇月間、道路を利用している国民に改めて道路とふれあい、道路の役割及び重要性を再認識していただき、さらには道路をいつくしむという道路愛護思想の普及及び道路の正しい利用の啓発を図り、道路を常に広く美しく、安全に利用する気運を高めることを目的としています。

道路管理者は、「道路ふれあい月間」において、国民自らが道路の役割及び重要性を十分理解し、自主的かつ積極的に各種行事に参加してもらえよう努めることとします。

このため、地域住民や協賛団体の関係者等を構成員とする委員会を設置するなどして、その意向・意見を把握し、それを積極的に行事の展開に組み入れるとともに、各地域の特性に応じた行事を行うこととしています。

各種の行事は、地域住民等が主体となつて実施し、道路管理者はそれに極力協力をすることで、少しでも多くの住民のみなさんに道路の正しい利用を啓発し、道路にふれあう機会を設定するような行事を展開するものとしています。

また、道路は、国民の日常生活や経済活動

に欠くことのできない基本的な施設ですが、あまりにも身近な存在であるためにその重要性が見過ごされがちです。そこで、国土交通省では「道路ふれあい月間」推進標語を広く一般から募集し、改めて道路の重要性について、多くの方々に関心と理解を深めていただくとともに、道路愛護思想の普及と高揚を図ることとしています。

二 推進標語

「道路ふれあい月間」の行事の一環として、昨年度に引き続き二月初旬から三月三十一日までのおよそ二箇月間推進標語の募集を行いました。

推進標語は、「道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。へ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、全国の各道路管理者の関係事務所、高速道路のサービスエリア・パーキングエリア、「道の駅」自治体の道路維持担当部署及びその関係事務所等で応募用チラシの配布やインターネット等での募集を行った結果、四、八六三作品の応募がありました。その中から、予備審査を経て六月五日（木）に最終審査が行われました。

最終審査は、残間里江子氏（プロデューサー）、陣内貴美子氏（元オリンピック・バドミントン選手）、山田美保子氏（放送作家・コラムニスト）及び渡辺文雄氏（俳優）の四氏により行われ、最近の道路事情やこの推進標語の必要性等様々な意見が交わされ、最優秀賞一作品、優秀賞四作品、優良賞四作品を選定しました。



審査をする山田美保子氏と渡辺文雄氏（写真左より）

選ばれた推進標語は、「道路ふれあい月間」期間中にポスター、チラシ等により本月間の推進に幅広く活用するとともに、「道路ふれあい月間」の期間中に開催される「道の日」のイベント等において表彰されます。平成一五年度の入選者と作品は次の通りです。

○最優秀賞

この道を 共に生かそう 育てよう
福井県武生市 馬場 春之さん

○優秀賞

学生の部

この道に みんなで咲かそう 笑顔花

ゆとりもつ 心が道路を 広くする
岐阜県大垣市 佐藤 友美さん

一般の部
青森県南津軽郡平賀町 古川 さくらさん

一般の部
住む人の 夢が生きてる いい道路
福岡県中間市 本越 勇さん

どこまでも 歩いて行きたい 道がある
石川県河北郡津幡町 大竹 敏雄さん

○優良賞
学生の部
この道は みんなの笑顔に 会える道
栃木県真岡市 飯淵 翔さん

この道は 優しい心が 走ってる
新潟県栃尾市 矢沢 拓也さん

一般の部
いい道が 奏でる豊かな 街づくり
三重県津市 森川 益明さん

通るたび やさしい気持ちに なる道
千葉県船橋市 山田 くに恵さん



残間里江子氏と陣内貴美子氏（写真左より）

「道の日」(8月10日)について



8月10日は「道の日」

道路局総務課

「道の日」の制定経緯と趣意

道路は、国民経済を支え、国民生活を維持するために欠くことのできない基本的施設ですが、あまりに身近な存在であるために、その重要性が見過ごされがちです。一方、明日を目指した道路づくり、円滑な道路整備・道路管理を推進するためには、国民の理解と協力が不可欠です。

昭和五七年三月五日の道路審議会の建議において、「今後の道路整備を推進するにあたっては国民の理解と協力がその前提であり、そのためには、……『道の日』を定めるなど道路に関する国民の関心を高める努力が必要である。」との指摘がなされ、また、昭和六一年一月二八日には、全国道路利用者会議から、「明日を目指した道路づくり・円滑な道路整備・道路管理を推進し、道路財源の確保等を図るためには、国民の理解と協力がその前提である。このため、『道の日』を設け、あらためて道の意義・重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めることを目指した日とする。」との提言がなされました。

これらを受けて、建設省（現国土交通省）では「道の日」の制定に向け検討を続け、昭和六一年度から八月一〇日を「道の日」とし、

道路の意義・重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めるため、国民的運動を展開することとしたものです。

なお、八月一〇日を「道の日」としたのは、①大正九年八月一〇日にわが国で最初の道路整備についての長期計画である第1次道路改良計画がスタートしたこと、②広く一般国民に定着している「道路ふれあい月間」※（八月一日～八月三一日）の期間中であることなどによります。

※平成一三年度より「道路をまもる月間」から名称変更

「道の日」の運動

国土交通省は、地方公共団体、関係公団、関係団体等に幅広く「道の日」の運動への参加を呼びかけ、国土交通省を中心として、各機関・団体等は、関係省庁の協力を得つつ相互に連携し、毎年全国各地でパレードやシンポジウム、道路清掃など道にちなんだ各種行事及び活動を積極的に行っています。

「道の日」の中央行事

「道の日」の制定についての建設（現国土交通省）事務次官通達を受けて、その趣旨に賛同した関係団体により「道の日」実行委員

平成15年度「道の日」中央行事

会が組織され、「道の日」中央行事の実施等に
あたっています。

本年度で一八回目を迎える中央行事は、八
月九日(土)に赤坂プリンスホテルロイヤル
ホール(別館五階)にて子供から大人まで楽
しめるステージイベントを実施します。

また新聞・テレビ・ラジオ等の各種広報媒
体の活用により、行事参加者以外の方にも広
く「道の日」の普及・啓発を図ることとして
います。

「道の日」中央行事の主な活動

昭和61年	「道の日」制定記念式典、パレード(銀座中央通り) 「日本の道100選」(第1期:中央区中央通り他52道)の顕彰
62年	「道の日」テーマソングの作詞募集(「たまには・・・道で」に決定) 「日本の道100選」(第2期:江東区他湾岸道路他50道)の顕彰
63年	「道の日」キャンペーンキャラクターの愛称決定(こっちだヨウ平)
平成元年	周遊ドライブコース企画コンテスト(沖縄西海岸周遊コース他12コースが入賞)
2年	「道の日」記念式典(「夢ロード21」表彰式、「道の日」の歌コンサート等)
3年	「道の日」イベント「ヨウ平ランド」(各県の協力による物産展等)
4年	「道の日」イベント「ヨウ平ランド」の開催及び「道の日」記念シンポジウム
5年	「道の日」イベント「感・道フェア'93」 (各県の協力による物産展や郷土芸能披露、酒井法子コンサート等)
6年	「道の日」イベント「感・道ランド'94」 (各県の協力による物産展や郷土芸能披露、貴島サリオコンサート等) 「くらしにかかる橋」フォト&エッセイ・コンテストの実施 「道の日」ONE DAY SPECIAL STATION (文化放送一日「道の日」特集の展開)
7年	「道の日」まつり'95(各県の協力による物産展や郷土芸能披露、かとうれい こコンサート等) 「こっちだヨウ平の道路はじめて物語」ビデオ作成 「道の日」BOOKの作成(趣旨や道路整備の歴史等をまとめたパンフレット)
8年	「道の日」ロード・ジャンボリー (春日通り、本郷通り等でのロードウォーク、上野公園での道路パネル展等) 「道の日」新シンボルマークの制定
9年	「道の日」ロードパーク (モニターショー、音楽バンドライブ、アンパンマンショー、クイズアベ ニュー、パネル展、大道芸等) 東京湾アクアライン「道の日」親子ウォーク
10年	「道の日」子ども親善大使」見学会(多摩都市モノレール、麻布共同津、首都高管 制センター、親善隊長:間寛平) 「道の日」ライブステージ(ライブトーク、「道の日」子ども親善大使」任命式、 スペシャルコンサート、ゲスト:間寛平、清水ミチコ、司会:雨宮塔子)
11年	「道の日」子ども親善大使」見学会(浮島共同津、海はたるパーキングエリア、浮 島換気塔、親善隊長:ダチョウ倶楽部) 「道の日」ライブステージ(トークショー、コンサート等、ゲスト:清水アキ ラ、ダチョウ倶楽部、司会:菊間千乃) 「道の日」特設ステージ(道のうた、大道芸、クイズ等、司会:三島美佳子)
12年	「道の日」子ども親善大使」施設見学会(海はたるパーキングエリア、首都高管制 センター等) さわやか「道の日」ステージ(マジック、トークショー等、ゲスト:加山雄 三、ナポリオンス、西尾舞生、司会:木村郁美)
13年	「道の日」子ども親善大使」施設見学会(道の駅「とみうら」・海はたるパーキン グエリア等) 「道の日」フェスティバル2001ステージ(ステージショー、コンサート等、ゲ スト:いっこく堂、山本直純、司会:下平さやか)
14年	「道の日」フェスティバル2002 メインステージ(ステージショー、コンサート等、ゲスト:千住真理子、清水 圭、司会:永井美奈子) サテライトステージ(ステージショー、クイズ大会、ゲスト:DonDoko Don、ニブンノゴ!、カラテカ)

場 所:赤坂プリンスホテルロイヤルホ

「道の日」ステージ2003

くもっと身近に道のこと

開催日:平成一五年八月九日(土)

開催時間:一三:二〇〜一六:一一

(開場 一三:〇〇)

主催:「道の日」実行委員会
後援:国土交通省、内閣府、警察庁、日本
道路公団、首都高速道路公団、阪神
高速道路公団、本州四国連絡橋公団、
全国知事会、全国市長会、全国町村
会(予定)

ール(別館五階)
概 要:

- ① オープニング・「道の日」セレモニー
- ② 「道路ふれあい月間」推進標語表彰式・
最優秀、優秀作品の表彰
- ③ 「道の日」トークショー
高田万由子、林家こぶ平、山田五郎をパ
ネリストとして、「道」に関する身近な
話題(街と道・渋滞・バリアフリー等)
をテーマに、クイズ等を取り入れたシン
ポジウム形式で進行します。

④ ステージショー

テツ and トモによるステージショー
林家こぶ平による「道の日」落語

※ 全体進行は生島ヒロシと女性MCが行
います。

その他

・ 「道の日」を国民の祝日とするための署
名コーナーを設置。

・ 「道の日」トークショーの内容を、東京
メトロポリタンテレビ(MXテレビ)に
て生中継(二四:〇〇〜一五:〇〇)し、
翌八月一〇日の「道の日」当日に再放送
(一九:〇〇〜二〇:〇〇)予定。

◎ ステージイベントの時間及び内容は変更
される可能性があります。

道路法令関係Q&A

一般国道の指定区間を指定する政令の

一部を改正する政令について

道路局路政課

やすお ダイスケさん、今回は五月にあった「一般

国道の指定区間を指定する政令の一部を改正する政令」の内容について解説してくれませんか？

ダイスケ なんだい、藪から棒に！ やすおくんも張り切って作業していたじゃないか。

やすお でも、一つ問題が：

ダイスケ なんだい？

やすお 追加する方はわかるんですけど、除外する方はちょっとややこしいですよ。ほら、千葉県のやつって実際は足したり引いたりしているじゃないですか。でも、政令を読むと、国道一六号の指定除外区間を記述した後で「削る」って書いてありますから、普通に考えれば、「国道一六号は指定区間が追加された」ということになるはずなんですけど、ホームページに載っている記者発表資料を読むと「国道一六号の指定区間から四・九kmを除外する」という風にしか読めなくて：考えれば考えるほど頭の中が混乱してきちゃったんですよ。

ダイスケ なるほどね。確かにちよつと悩ましい

かもね： わかった、解説しよう！

でも、質問に答える前に一つ、やすおくんを確認しておかなきゃいけないな。

やすお なんですか？

ダイスケ 指定区間がどうやって決まっているのか、やすおくんはちゃんと知っているのかい？

やすお 一般国道の指定区間を定める政令（昭和三十三年政令第六十四号）で定められている

ものだと思っただけです：

ダイスケ 法的にはそうだね。でもその実質的な

基準についてはどうかな？

やすお すみません：よくわかりません。

ダイスケ これについては道路審議会の答申があるんだよ。ちよつと調べてみてごらん。

やすお 図書館へ行ってきました。

やすお だいじょうぶ。

ダイスケ どうだった？ 実質的な基準について

何かわかったかい？

やすお 教えていただいたとおり、「直轄管理区

間の指定基準に関する答申」（平成十一年七月道路審議会答申）がありました。

ダイスケ 厳密に言えば、「第2次地方分権推進計画」（平成十一年三月二十六日閣議決定）を受けた、だろ？

やすお ええ。その答申の中で、指定区間は、高規格幹線道路に加えて、「国土の骨格を成すとともに、国土を縦貫・横断・循環する人やモノ（道路空間を移動する電気・ガス・水・情報等を含む）の移動を安定的に確保するため、原則として①都道府県庁所在地等の広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する重要な区間（大都市圏における広域にわたる環状道路を形成している区間を含む）②重要な空港・港湾と高規格幹線道路又は①の区間を連絡する区間、のいずれかに該当する区間」となるとなっています。

ダイスケ 正解！ それじゃ、やすおくん、この答申にしたがって今回の政令改正について解説してみてくださいるかい？

やすお ええと： 今回の指定区間のうち、一

〇一号（津軽自動車道）の区間追加と四六八号（首都圏中央連絡自動車道）の区間追加については、それぞれ高規格幹線道路に該当してきますから特に問題はないですよ。三五七号については、答申の基準で言うところの①に該当するものと説明されていますからこれもよしと：

一六号の「今まで除外していた区間を削る」というところは…

ダイスケ ダブルウェイだろ？

やすお はい。一六号は、千葉バイパスが平成一

三年三月に全区間供用されているため、旧道区間とのダブルウェイの状況になっていったんでしたよね… 答申の中でも「現在の直轄管理区間のうち、バイパス整備後の現道等については、直轄事業が施行中であるなど特別な事情がある場合を除き、調整の上、地方公共団体に引き継ぐべきである」とありますから、旧道区間が除外されたんじゃないでしょうか？

ダイスケ 細かいところは別にしてざっとそういうことだよな。じゃあ、除外された「旧道区間」はどうなっちゃったのかな？

やすお ええっと… 今回の政令改正で千葉バイパスを含む一六号の全線が指定区間（直轄管理）となりましたので、旧道区間は一六号の道路区域から外され、①一六号を延伸して吸収した区間、②一四号の単独区間として整理された部分、③三五七号を延伸して吸収した区間ということになってますね。

ダイスケ それじゃ、さっきの答申を踏まえて、それぞれについて解説をしてみてください？

やすお 答申によれば、旧道区間は都道府県管理に移行されることになるわけですから、①一二六号（指定区間外）を延伸して吸収した区間に

ついては特に問題はありませんし、②もともと一四号と重複していた区間についてはそのまま一四号（指定区間外）として立派に成立します。それぞれ道路法第十三条にいうところの「その他の部分」に該当しますので「都道府県管理」となりますから。それと、③三五七号については… あれえ、指定区間の延伸になっていますよね？ いやだなあ、さっきの説明と違ってきちやうなあ… 何で三五七号については指定区間の延伸をする必要があったんだらう？

ダイスケ それを考えるにはもう一つ重要な通達があつてね、「道路の改築等に伴う旧道区間の管理について」（昭和四十九年四月一日付道政発第十九号）っていうんだけど、これによると「道路の改築等により新道部分が完成した後において、一般交通の用に供する必要があると認められる旧道区間」、つまり今回の区間はこれに該当するわけだけど、これについては「旧道区間が廃止される前に必要に応じ他の道路として路線の認定、区域の決定」をすることとされているんだよ。

今回、三五七号の延伸区間として吸収された部分は、接しているのが一四号と一六号しかないだろ？ でも、今回の政令改正は一六号のダブルウェイを解消するための措置なわけだから、当然、国道としてのお相手は一四号しかないわけだけど、そんなことしたら一四号が二

股になっちゃうじゃないか。そんなの、どう考えてもやっぱりおかしいからね。じゃ、国道移管を諦めて地方道に移管する？ でもね、この区間については、「京浜工業地帯（東京港～横浜港）と京葉工業地域（千葉港）を結ぶ重要な幹線道路網（東京湾岸道路）を実質的に形成していたことから、国道として引き続き維持管理されていくことが望ましく、又、前後区間が指定区間であることにかんがみ、引き続き指定区間とされることが望ましい」という判断があつてね、もう少し周りを見回してみたら、隣接地に起点を有していた三五七号（指定区間）という格好のお相手が見つかったので、「東京湾岸道路としての機能をより発揮するためには、湾岸地域的一般国道一六号と接続する必要がある」という理由をもって三五七号の区間を延長して吸収することにしたというわけなんだ。

やすお なるほど！ よくわかりました。それにしても、今回の政令改正って実はこんなに複雑なものだったんですね… まったく思ってもみませんでした。

ダイスケ こういうのを「言簡にして意深し」って言うんだらうね。

★今回の政令改正につきましては、国土交通省道路局のホームページ（<http://www.niti.go.jp/road/index.html>）に記者発表資料が掲載されています（五月二日の項）。また、千葉国道事務所のホームページ（http://www.kc.niti.go.jp/child/17_ohsrs/road16.html）でも図解されており、ご利用ください。

占用の場所(その3)

道路局路政課道路利用調整室

(前回の続きから)

大野係員

続けますね。この通路はさらに、通路最下部と路面との距離を六メートル確保することとしているので、道路法施行令第一〇条第一項第二号の高さの基準に適合していることとなります。

道路法施行令第一〇条第一項第二号
地面に接しないで設けられる占用物件の最下部と路面との距離は、四・五メートル以上とすること。ただし、歩道を有する道路の歩道上においては、二・五メートル以上とすることができる。

また、上空通路の通達では、五・五メートル程度以上確保すること(※1)が求められていますが、本件は、これにも適合しています。

※1 「道路の上空に設ける通路の取扱い等について」(昭和三年七月一日付建設省発注第三七号、国消発第八六〇号、警察庁乙備発第一四号建設事務次官、国家消防本部長、警察庁次長連発、別紙
3 (2) 通路の路面からの高さは、電線、電軍線等の路面の高さを考慮し、これらの物件に支障を及ぼさないような高さ(五・五メートル程度以上)とする。

このほか、道路上に支柱を設置しないこと、通常備えるべき安全性及び耐久性が認められること、壁面の色は白で、信号機又は道路標識との類似性が無く、また、美観を損なうものではないことを考えると上空通路の通達の構造基準に適合します。

けど、同別紙2(2)によれば、「道路が交差し、接続し、又は屈曲する場所には設けてはならない」とされているため、道路の交差点に近いこの通路は、当該基準に適合しない可能性が高く、占用場所として不適当であると思います。

坂上係員

大野君、そこねえ・・・。

大野係員

分かってますよ。坂上さん。僕も学習しているんですから。

先程の広告塔と同じで(道路行政セミナー五月号参照)、道路法施行令第一〇条第二項の規定にも抵触する可能性が高いと考えます。

これまでの検討を考えると、この通路は、他の道路との接続点に接近した場所に設置されることが予定されているため、道路法施行令第一〇条第二項の規定及び上空通路の通達の基準に適合しないと考えられ、占用を許可することは困難だと思います。

坂上係員

すばらしいわ、大野君。結論を出したじゃない。それじゃあ、デパートには何て回答するの？

大野係員

課長がさつきおっしゃっていたように(道路行政セミナー六月号参照)、道路交通への影響が大きいと思われるので、交差点付近への設置は難しいけれど、他の基準については特に問題がないようなので、通路の設置場所を交差点付近以外に変更することを検討してもらおうよう連絡してみたいと思います。坂上さんはどう思い

ますか。

坂上係員

全くの同意見よ。課長、お聞きのとおりですが、何か問題はありますか。

渡邊課長

いやあ、大野君。お見込みのとおりだよ。

大野係員

それでは、早速デパートの方に連絡を取ってみます。

(電話をかけ始める大野係員)

大野係員

連絡とれました。通路の設置場所については、他にもいくつか設置可能な場所があるそうなので、来週にでも相談に伺いたいとのことでした。

坂上係員

よかつたじゃない。これで今日はふたつも問題が解決したわね。

大野係員

ありがとうございます。それで、坂上さんにお願ひがあるんですが……。

坂上係員

なにかしら？

大野係員

僕、来週から二週間、道路管理研修に行くことになってるものですから……

坂上係員

代わりに話を伺っておけばいいんでしょう。安心してまかせてちょうだいよ。私を誰だと思ってるの！

大野係員

(何か調子に乗ってきちゃったなあ。)

すいません、お願ひします。そういえば、その研修では、各自が課題を持ち寄って、その中のいくつかのテーマをグループごとに検討したうえで結論を出し、ゼミナールの場で全員の前で発表するらしいんですよ。課題を何かひとつ準備する必要があるんですが、今の話のどちらかを準備すればいいですかね。

坂上係員

私も去年研修に参加したけど、そういえばそんなこともやったような気がするわ。だけど、今日の事例は法令の規定や通達の許可基準から結論が導き出せる問題だし、事例もそれなりにありそうだから、検討するといつてもみんな同じ見解になるんじゃない？

それよりも、事例が少なくて、判断が難しい、議論が白熱するような内容の方が盛り上がるわよ。じゃあ、大野君のために何か適当な事例を探しておくわよ。よろし！

大野係員

(研修に行くのは僕なんだけどなあ……)

別に盛り上がらなくてもいいんだけど。)

渡邊課長

(最近、キャラが変わってきたなあ……)

(この項づく)

京都市道歩行者転倒事故

損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係

京都市道歩行者転倒事故損害賠償請求事件

〔一審判決〕平成一五年五月二九日

新潟地方裁判所 請求一部認容（確定）

1 事件の概要

本件は、原告が被告京都市管理の歩道（以下「本件歩道」という。）を歩行中、歩道上に数センチメートル露出していた鉄筋につまづいて転倒し、負傷したとして国家賠償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…二五四万一四一円）。

2 原告の主張

本件歩道は、一般に開放された生活施設であるばかりでなく、寺の参詣や観光に訪れた不特定多数の者が利用する歩道であることから、本件歩道を管理する被告としては、利用者には、はじめて通行する者が多いことを前提として管理するべきである。しかるところ、本件事故当時、本件歩道

上には石柱を固定するためのものと思われる鉄筋が七センチメートルほど露出しており、歩行者が当該鉄筋につまづいて姿勢を崩すなどして転倒する等の事故が起こる可能性は十分予見できる状態であったにもかかわらず、被告は、約一ヶ月間これを修復せずに放置していた。被告は、修復時までの措置として、カラーコーンを設置し、歩行者に注意喚起していた旨主張するが、本件事故当時、カラーコーンは存在しておらず、そもそも固定されていないカラーコーンは歩行者が接触するなどして容易に移動するため、本件歩道のような箇所では安全措置として十分ではない。よって、本件歩道の管理には瑕疵があったといふべきである。また、被告は、原告に前方不注意の過失があった旨主張するが、本件事故当日は、観光客等が多く、前方を注視しようにもできない状態であり、本件鉄筋が露出していることを気付き得なかったのだから、原告には過失はない。

3 被告の主張

本件鉄筋は、元々、歩道上に設置されていたポラード（単柱車止め）の根元にあり、ポラードを取り付けるための金具であるが、ポラード自体は、歩道に車両が乗り入れるのを防止するためのもので何ら通行の支障となるようなものではない。ところが、当該ポラードは、本件事故発生の約一ヶ月前、車両の接触に折れ、取り付け金具が曲がっていたため即座に修復することが困難になってしまい、とりあえず、折れたポラードを取り除き、修復までの措置として、プラスチック製のカラーコーン（固定されていない）を設置し、歩行者に注意喚起していた。よって、本件歩道に瑕疵はない。仮に、そうではないとしても、本件事故当時は夜間ではなく、夕方であったこと等付近の状況からして、原告が前方を注視してれば、本件鉄筋に気付くことができたはずであるから、原告には本件事故の発生につき過失があり、その割合は五割を下らない。

4 判決の要旨

被告の本件歩道の管理には瑕疵があったといふべきである。ただし、原告にも前方不注意の過失があり、その割合は三割を下らない。

5 判決のポイント

① 本件歩道の管理の瑕疵について

本件事故は、原告が、寺の参詣や観光に訪れる不特定の老若男女が多数使用する本件歩道を歩行中、元来歩道上に設置されていたボラード（高さ四五センチメートル、直径二〇センチメートル）が折れてその取り付け金具であった本件鉄筋が高さ六、七センチメートル露出していたのにつまづいたものである。本件鉄筋は、本件事故発生の約一ヶ月前に、ボラードが車両の接触により折れたため、露出していたものであるが、このような状態で放置されていれば、歩行者が歩道に接地しようとした際につまづき姿勢を崩すなどして転倒等の事故を起し得ることは容易に予見できる。よって、本件歩道の管理者である被告としては、速やかにこれを補修することが安全確保上要請されるのであって、補修工事に多額の費用を要するとか、工事自体が困難なものであるとか等の特段の支障は認め難く、比較的容易に補修工事が可能であったにもかかわらず、容易に移動し得るカラコーンを設置したのみで、約一ヶ月の間補修工事を全くしなかったのであるから、その道路管理には瑕疵があったことは明らかである。

② 過失相殺について

原告がつまづいた本件鉄筋は、高さ六、七センチメートルであること、また、その時刻は一月二六日の午後四時四〇分ころであり、原告が視野を確保するためにはまだ十分な明るさであったと認められることから、原告が本件鉄筋に気付くことは容易であったといえることができる。他方、本件事故当時、原告は六六歳という高齢であり、原告が本件事故現場を通行するのは本件事故時が初めてであったこと、また、本件事故当時、本件事故現場は観光客等で混雑し、本件歩道の前方が見難い状況にあったことが認められる。このような状況において、本件事故は、被告が本件鉄筋を速やかに除去するなどの補修工事を行うことが安全確保上要請され、比較的簡単に工事可能であったにもかかわらず、被告において本件鉄筋を残存していることを確認しながら、一ヶ月間これを補修しなかった瑕疵の程度と比較勘案すると、原告の前方不注意の過失割合は三割が相当であると認められる。



「さっぽろ」トピックス



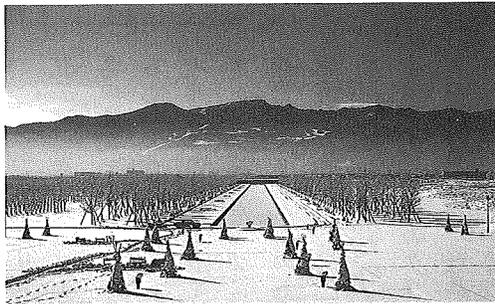
札幌市東京事務所

土井 勝雄

東京に来て早三年。とんび生活も締めくくりの年となりました。多くの人や豊富な文化、史跡など、時を待たずして自らの意思で接することのできる環境はさすがに東京であり、多種多様の価値観を受け入れる懐の大きさをあらためて感じた次第です。以前、札幌が右肩上がりの時代、俗称として「リトル東京」と呼ばれた頃がありました。今回の寄稿の機会を得て、そんな札幌の今昔をちよつとおりませながら、札幌のPRをさせていただくこととします。

◇オリンピックで変わった街並み

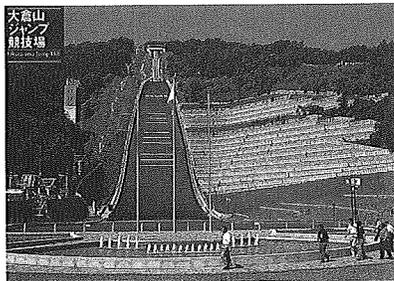
昭和四十七年に冬季オリンピック



オリンピックの舞台となった手稲山
(前田森林公園より)

クが開催されたのを皮切りに、「さっぽろ」という名が世界的にも一躍有名になりました。前年には地下街や地下鉄南北線も完成し、オリンピック一色に街中が沸きかえっていた時代です。公共事業華やかかなりし頃で、

「札幌は一〇年以上街づくりが早まった」ともいわれました。市内の道路整備費だけとつても、国道を含めた全体事業費は約五〇〇億円（有料道路を含めると約八〇〇億円）に上り、当時の本市一般会計の七割強に達する予算が道路インフラに投資されたこととなります。同年

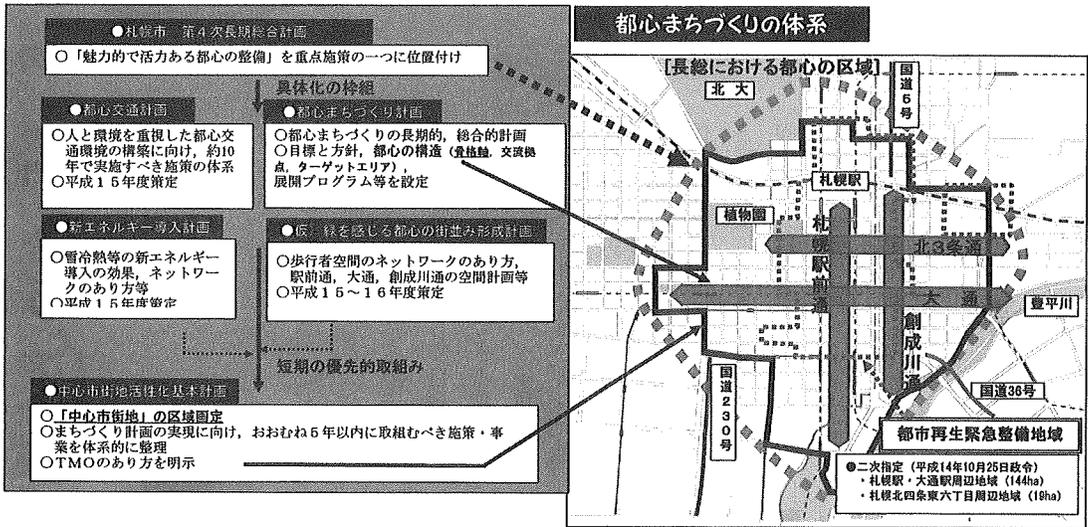


再整備され施設も充実した大倉山ジャンプ競技場

には、政令市への移行も果たし、「イケイケドンドン！」という気運が漂っていた時代でした。

◇都心部の再生に向けて

オリンピックから既に三〇年以上がたち、街並みにも老朽化が見られます。人口も一八〇万人を超え、都心部の広がってきいイメージも人や車で一杯になり、なぜかしら大通り公園も狭く感じてしまうのです。そんな中、これからの都心部の将来を市民とともに考えようと様々な検討委員会が立ち上がってきました。たとえば、札幌駅と大通りを結ぶ地下化の検討や街づくりの中でも重要な役割を果たすであろう路面電車のあり方検討など。昨年七月には「札幌都心地区中心市街地活性化基本計画」も策定され、おおむね五年以内に取り組むべき民間や行政の施策・事業体系をまとめるに至っております。市民やビジネスマン、観光客等にとって、さら



に使いやすく魅力ある都心部であり続けるため、市民と協働歩調でその実現に向けて動いています。

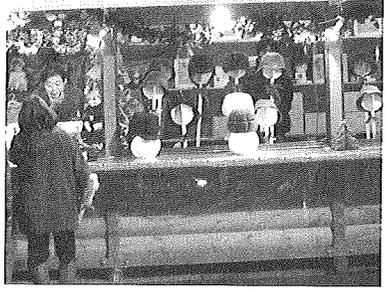
◆新イベント紹介

昨年暮に初めて開かれた「ミュンヘン・クリスマス市イン・サツポロ」は、初冬の札幌を感じさせてくれるホットなイベントです。大通公園のホワイトイルミネーションをバックに、姉妹都市ミュンヘンの冬の風物詩「クリスマス市」が、札幌にやって来たのです。本場ドイツ同様のクリスマスの飾りや小物、玩具など多彩なアイテムの販売に加え、ソーセージやホットワインなど、本場の雰囲気も十分に感じさせてくれるイベントです。会場には特設ステージも用意され、賑わいを演出する多彩な催し物が組まれており、今年も開

催が予定されています。「雪まつり」とは違ったロマンティックな雰囲気での札幌をぜひ体験してみてください。

◆新名所紹介

不景気でちょっと元気のなかつた道産子に元気を与えてくれたのが札幌駅直結の「JRTタワー」です。「関東以北最高」というキャッチフレーズに、無条件で反応してしまう道産子軍団の宿命か、なんと三月六日のオープン当日には二四万人の人出があったそうです。私もまだタワー展望室には上がっていませんが、眺望化粧室からの眺めは最



ミュンヘン・クリスマス市in Sapporo
 昨年の開催状況：11月28日(金)～12月21日(日)

高のようです。ぜひ一度行ってみたいという観光スポットです。夜一時まで営業していますので、夜の札幌を上から見下ろしてみたいかがでしょうか。



JRタワー
 地上38階、160mです。ちなみに都心のランドマーク「札幌テレビ塔」は高さ147.2m、展望台で地上90mですから眺望は抜群です。



「不易流行」山梨県



山梨県東京事務所 姫野 俊明

◇変わりゆく山梨にご注目

山梨県は南に霊峰富士山を仰ぎ、西に第二の高峰北岳や甲斐駒ヶ岳をはじめとする南アルプス連峰を望み、北は八ヶ岳に抱かれ、東は大菩薩嶺に代表される秩父山塊に衛られた大自然に囲まれた「海なし県」です。その自然の恵として産まれたぶどうや桃などの果物や農産物、日本有数の名水を使った地酒や風土に育まれたワイン、貴金属製品などの特産品そして甲州名物「ほうとう」（詳しくは「美味しんぼ」80巻参照）は、皆様に自信を持つてお勧めできる山梨を代表するものであると同時に、素晴らしい自然とともにいつまでも変わらずに守っていききたい

と思うものです。

こんな山梨に相応しいと思う言葉があります。「不易流行」という言葉で基は俳諧用語ですが、「不易」とは変わらないこと、「流行」とは事に応じて変化していくこと。一見相反する言葉のように思えますが、真意は、本質として大事に守っていくべきところはしっかりと踏まえ、時流や状況の変化には柔軟に対応し改善を怠ってはならない、と自分では解釈しています。先ほど紹介したような美しい自然やそこに暮らす県民と風土の織りなす産物など、山梨の山梨たる本質と個性はいつまでも失うことなく持ち続けて守りいくべきですが、一方で二一世紀を

迎え大きな変革の時代にあつて

山梨が発展していくためには、本県を取り巻く社会環境の変化を見据え不断の改革の努力を続けていかなければなりません。そうした意味からも、いままさに山梨は新たな道路網の整備によりその姿を変えようとしています。本県は公共交通機関の整備が遅れている分、自動車交通への依存度が高く、道路整備は生活や産業そして文化の発展に欠くことの出来ないまさに「生きる道」といっても過言ではありません。

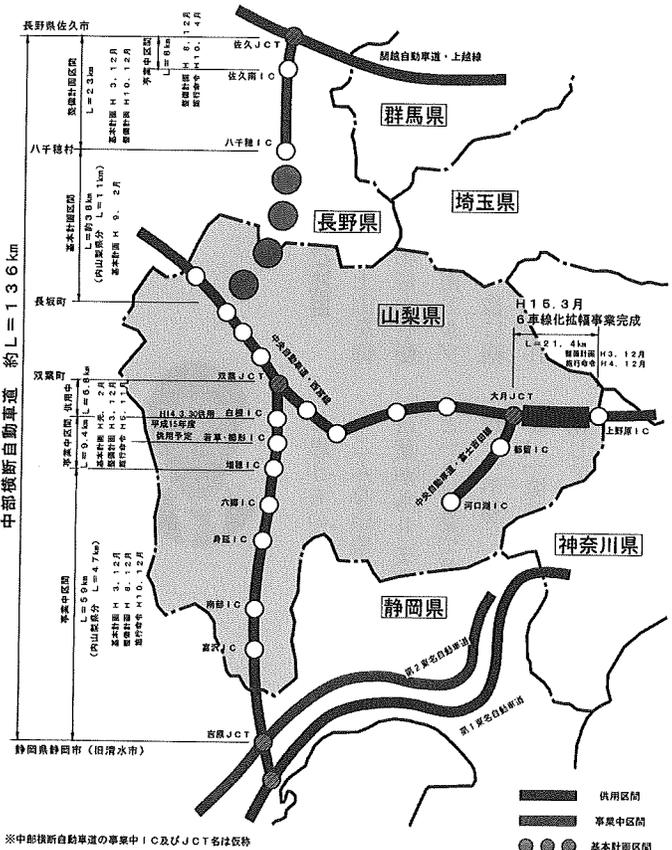
省や関係機関のご理解とご支援を頂きながらさらに魅力のある山梨に発展していくこと願っています。

◇早期実現が期待される中部横断自動車道

「中部日本横断自動車道計画」は日本列島の中央部で太平洋と日本海を高速道路で直結させようとするもので、中部横断自動車道と上信越自動車道を連結することににより構成されます。

このうちの、山梨を静岡市（清水）と長野県の佐久で結ぶ「中部横断自動車道」については、同様に整備が進められている北関東自動車道などと一体となつて首都圏から一〇〇〜一五〇km圏の大環状道路としての機能も果たすことにもなり、地域活力源となる動脈が形成されるのです（図1）。

このうち山梨県内を縦断する中部横断自動車道については、中央自動車道と連結する双葉ジャンクションから白根ICの



※中部横断自動車道の事業中IC及びJCT名は仮称

図1 中部横断自動車道・中央自動車道の状況

これらの道路整備は一極集中型の都市構造を改善し、各生活圏域を一時間以内で結び都市圏の均衡ある発展と連携交流を実現するとともに、中央自動車道、中部横断自動車道として関越自動車道と新たなネットワーク

クを形成し東海地方や、北関東地方との連携、交流を大きく促進するものとして期待されます(写真1)。
私も関東ブロック各県の東京事務所担当者の皆様には特に良くお付き合いいただいています。親しい山梨県として交流が深まることを願ってやみません。

六・八kmが平成一四年三月に区間初の供用開始となりました。また、白根ICから若草・櫛形IC(仮称)の区間についても今年度開通する予定です。さらに現在工事中の増穂ICまでの早期完成と、増穂以南の静岡市(旧清水)までの区間(五九km)の一日も早い工事着手が待たれるところではあります。

さらに中央道長坂ICから関越道上越線の佐久ジャンクシヨン間(約六一km)のうち長坂〜八千穂村区間(三八km)の整備計画区間への早期格上げにより、全線開通への弾みとなることとしよう。
◇県内一時間交通圏の実現
本県ではこれまで通勤や買い物などの社会経済活動や文化活

動など様々な拠点として、甲府市街地を中心に都市機能の集積が図られてきました。このため甲府駅を中心とした放射状の道路網に比べ、これらを連絡する環状道路の整備が遅れていることから、中心部において通過交通の混在による慢性的な交通渋滞や沿線環境の悪化等が問題になっています。こうした状況の解決に向けて現在「新山梨環状道路」と「西関東連絡道路」が計画・整備されています。



写真1 (仮称) 若草・櫛形IC付近