

8

道路行政セミナー

2003 August

目次

エッセイ 通学路での道草から	神崎 宣武	1
<hr/>		
特集／夏の道路管理		
高速道路における夏季交通混雑期の 渋滞対策及び交通事故対策について	日本道路公団保全交通部 交通管理課・交通対策課	4
軽井沢町における夏の道路管理について	軽井沢町社会実験実施協議会	9
夏季繁忙期における道路休憩施設の管理について	(財)道路サービス機構 事業環境部環境整備課	16
<hr/>		
大規模地震に対する道路防災対策の推進	道路局道路防災対策室	22
道路構造令の改正について	道路局企画課	28
道路特定財源制度をめぐる最近の動向について	道路局道路資金企画室	32
地方道路整備臨時交付金の運用改善について (地方の裁量の大幅拡大)	道路局地方道・環境課	38
平成16年度道路関係重点施策について	道路局総務課	41
「美しい国づくり政策大綱」について	道路局道路環境調査室	46
尼崎大気汚染被害防止あっせん申請事件の終結について	道路局道路交通管理課 道路局道路環境調査室	51
よみがえる沖縄の軌道交通	沖縄県土木建築部 都市モノレール建設室	54
平成13年度道路交通管理統計の概要	道路局道路交通管理課	60
<hr/>		
道路占用Q&A (第25回) 占用の場所 (その4)	道路局道路利用調整室	66
訴訟事例紹介 東京国道14号原付自転車 転倒損害賠償請求事件	道路局道路交通管理課	68
連載／社会実験 高速道路の長距離割引社会実験について — “ETC長割”社会実験の実施—	道路局高速国道課	70
時・時・時		72

高速道路における夏季交通混雑期の 渋滞対策及び交通事故対策について

日本道路公団保全交通部交通管理課・交通対策課

一 はじめに

JH（日本道路公団）では、交通混雑時期に高速道路を利用されるお客様に、混雑する路線及び日時をお知らせし、ゆとりのある旅行計画づくりに活用していただくため、交通集中による渋滞が著しい箇所などを予測し、積極的な情報提供を行うとともに、交通事故を未然に防ぐための交通安全啓発活動も併せて積極的に行っています。

ここでは年間で最も交通量の多い時期である夏季の渋滞対策、及び交通事故対策について紹介させていただきます。

二 夏季交通混雑期の渋滞予測

1 目的

JHでは、交通混雑期の交通集中渋滞を事前に回避するための有効な情報提供として渋滞予測を行っております。これは、渋滞予測情報をお客様に対して積極的に提供することで、渋滞を回避して高速道路を利用していただき、利用される時間帯の分散化により交通集中渋滞を緩和させることを目的としています。

2 渋滞予測の方法

渋滞予測は、過去三カ年の渋滞データを用いて行います。

まず、蓄積された渋滞データを現状図として

ラフ化させます。次に、その渋滞データから、事故・異常気象等の特異事象により、渋滞の規模に過去3カ年の渋滞情報

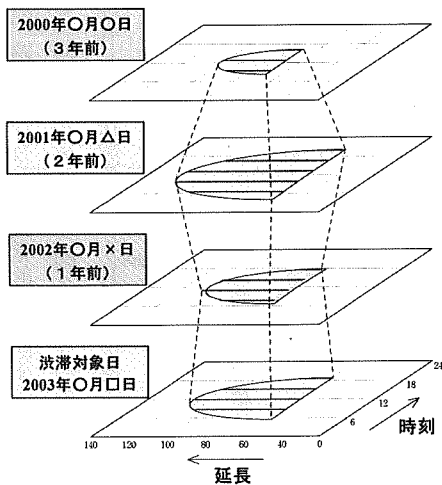


図1 渋滞予測の考え方

●お盆 [7パターン] (中心は8/13~15)

パターン	年度	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	備考		
A	H6	—	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23							前半集中型	
B	H7	H12		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23						前半集中型	
C	H13			6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23						前半集中型	
D	H8	H14			6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23					ほぼ中間型	
E	H9	H15				6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				後半集中型	
F	H4	H10	—				6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			後半集中型	
G	H5	H11	H16				5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			後半集中型

図2 交通混雑期カレンダーのパターン表(14日間)

大きく影響があつた渋滞を除き、各年の曜日のずれ、休日のずれ、イベントの開催日等を考慮し、予測対象日に対する過去三カ年の渋滞状況を表示します。それをもとに、道路網(ネットワーク)の整備状況、本線車線数増設・IC改良などの渋滞対策の実施状況や、交通量の増減状況といった要因を考慮して、予測対象日の渋滞を予測します(図1)

3 今夏の渋滞予測

平成一五年度の夏期交通混雑期(お盆時期)は、パターン表(図2)のとおり、お盆の中心となる八月二日から一五日が後半の週末に連続する後半集中型となり、過去三カ年が前半の週末と連続し、前半集中型、または週の中間となる中間型であるため、前回同様な曜日配列であつた平成九年度の実績と過去三カ年発生状況を考慮して予測を実施しております。予測結果の概要は、一〇km以上の予測が多く発生する下り線のピークは八月九日(土)と一三日(水)、上り線のピークは八月一五日(金)から一六日(土)と予測しています。

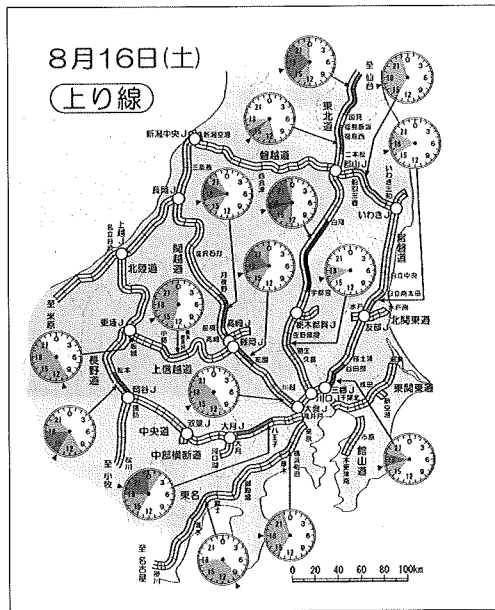
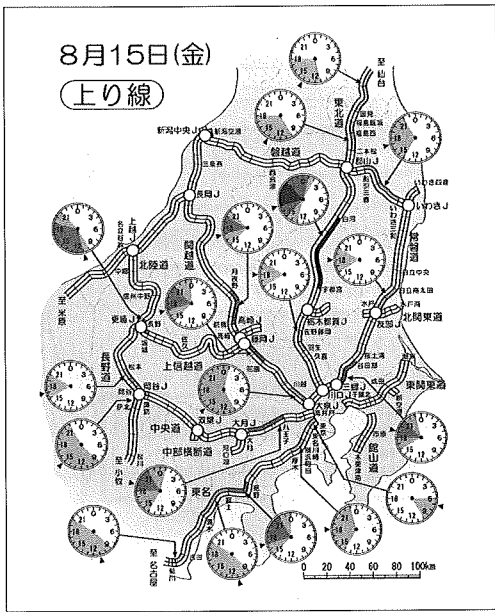
4 渋滞予測の広報

こうして作成された渋滞予測データは、交通混雑期には、事前に記者発表を全国或いは各地方単位で実施し、併せてテレビ・ラジオなどの放送や、新聞・雑誌等に掲載し、お客様に情報提供してお

ります。また、地図と時計を組合せ、渋滞する場所、路線及び日時を視覚的に判断することの出来る「渋滞予測ガイド(図3)」等の各種チラシを作成し、各休憩施設、JHの各部署及び関係機関の施設等に配置して、お客様に配布しております。更に、車関係情報誌等各種広報媒体に掲載していただきながら、出来るだけ多くの皆様にお伝えできよう努めています。

併せて、JHホームページ(<http://www.jhnet.go.jp>)の「ドライブカレンダー」「ハイウェイナビゲーター」において、各自の旅行計画時のルート検索や渋滞状況、渋滞箇所通過に必要な所要時間などの渋滞予測情報を年間通して入手することが出来るようにしております(図4)。

さらに、平成一三年一二月からはインターネットを用いた携帯端末に対しても、渋滞予測情報(5km以上の渋滞箇所及び渋滞を見込んだ旅行時間予測情報)の提供を開始しております。



お盆の
**渋滞予測
ガイド**

平成15年8月7日(木)
～平成15年8月20日(水)

東日本版

渋滞が胎まる9時頃は車が多いから避けようよ

車が少なくなる17時頃を目指して出発だ!

予想される渋滞の時間帯

予想される交通量

時刻

渋滞通過所要時間

- 2時間以上
- 1～2時間
- 30分～1時間

渋滞に走ることができてよかったね!

これは、お盆の関東近郊におけるピーク時の渋滞通過時間が30分以上となる交通集中渋滞を予測したものです。ドライブの計画にお役立て下さい。
このほかにピーク時の渋滞通過時間が30分未満の区間がありますので、ご注意ください。なお、事故や異常気象等により渋滞状況が変動することがあります。

JH 日本道路公団

《時間帯別渋滞通過時間》

- 0～3 渋滞通過時間が30分～1時間
- 3～6 渋滞通過時間が1～2時間
- 6～9 渋滞通過時間が2～3時間
- 9～12 渋滞のピーク時刻

《渋滞発生箇所》

- ピーク時の渋滞通過時間が30分～1時間の区間
- ピーク時の渋滞通過時間が1～2時間の区間
- ピーク時の渋滞通過時間が2～3時間の区間

図3 お盆の渋滞予測ガイド

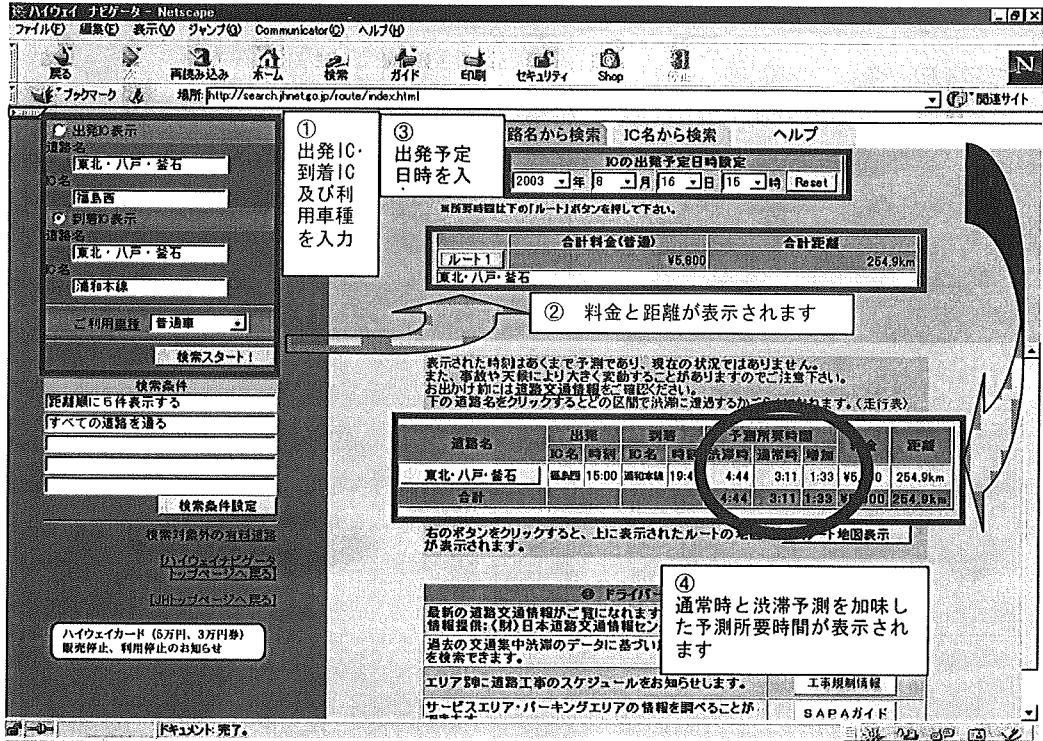


図4 JHホームページの旅行時間予測情報(ハイウェイナビゲーター)

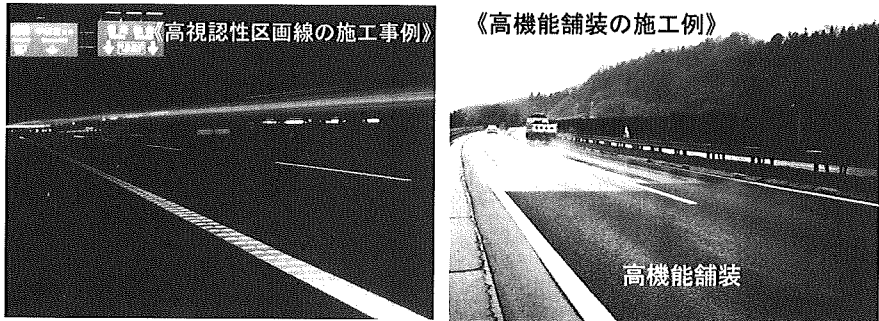


図5 雨天時、夜間の安全性の向上を図る

三 夏季交通混雑期の渋滞対策・交通事故対策

JHでは雨天時や夜間の安全性向上のために高機能舗装の全面採用、高視認性区画線の実施(図5)、重大事故防止対策として強化型防護柵の整備を実施するなど、交通事故の削減に向けてその特徴や要因を分析し、総合的な交通安全対策に積極的に取り組んでおります。

お盆など夏季の交通混雑期では帰省による長距離運転のお客様、普段高速道路を利用されないお客様が多いことから、主に交通安全に対する啓発を行うことよって、高速道路上での交通事故を減らすために、次の点を重点的に啓発しています。

(1) シートベルトの全席着用

夏季は、家族連れや友人達と多人数でお出かける機会が比較的多いことから、事故時の車外放出を防止するために、全席シートベルトを着用するよう呼びかけています。特に、お子様が同乗する機会も多いことから、チャイルドシート等を使用するよう徹底を図っているところです。

(2) 渋滞時にはハザードランプで後続車に合図を

渋滞発生時には、渋滞の車列の中や渋滞の後尾での追突事故が発生しやすくなります。わき見をせず安全運転をこころがけ、渋滞後尾での追突事故を防ぐために、渋滞を見つけたらハザードランプ

プを使用して後続車に合図をするよう呼びかけています。

なお、事故等で車両から本線上に降りた場合は、停止表示板などで後続の車両に知らせた後、ガードレールの外など安全な場所に速やかに退避するよう啓発に努めています。

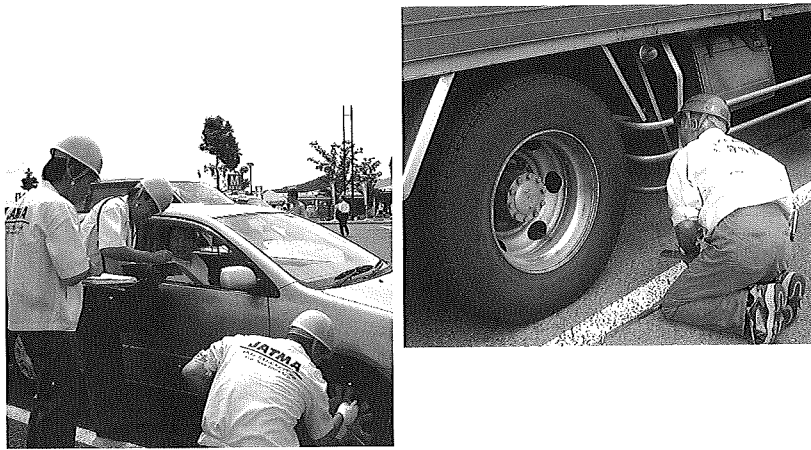


写真 休憩施設での無事故キャンペーン

また、夏季の高速道路上での故障は決して少なくないことから、一部休憩施設において、業界団体と連携をとり、無料で車両点検を行うとともに、チラシ等を配布して走行前の燃料確認や車両・積荷の点検を行うよう啓発を実施しています(写真)。

でお知らせするとともに、一部休憩施設では交通安全短編ビデオを放映することによって啓発に努めています。

四 結び

高速道路は、すべてのお客様が基本的なルールとマナーを守ることによって、快適で安全な走行が確保できます。

- ① 安全速度を守る
- ② 十分な車間距離をとる
- ③ 割り込みをしない
- ④ わき見運転をしない
- ⑤ 路肩走行をしない

これらの「高速道路交通安全5則」を基本原則として、すべてのお客様に遵守していただけるよう、啓発活動に努めてまいります。

併せて、渋滞予測情報を活用し、ゆとりをもった運転、すなわち安全運転で高速道路をご利用いただけるようお客様のご理解とご協力を賜るよう努めてまいります。

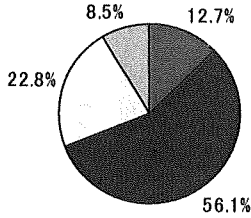
軽井沢町における夏の道路管理について

軽井沢町社会実験実施協議会

一 はじめに

軽井沢地域は、年間八〇〇万人の観光客が訪れる日本有数の避暑・観光地です。

中でも観光客数の約七割が観光シーズンである



■ 春(3・4・5月) ■ 夏(6・7・8月)
□ 秋(9・10・11月) □ 冬(12・1・2月)

図1 観光客入り込み客数



写真1 プリンス通りの渋滞(上り)



写真2 国道18号の渋滞(下り)

ゴールデンウィークとお盆に集中しています(図1)。

これらの観光シーズンにおける町内の幹線道路は、一過性のピーク交通により、平常時の二倍強の交通量となり、道路交通が麻痺状態となります。

中でも特に、東京当面からの県道下仁田軽井沢線(通称「プリンス通り」)及び長野市当面からの一般国道一八号は渋滞が著しく、最大渋滞長は約一〇km、渋滞継続時間は二〜四時間にも及びます(写真1・2、図2)。

このような現状に対し、軽井沢町では、「渋滞のないまち・歩いて楽しいまち・自然豊かな癒しの町」を町の将来ビジョンとして掲げ、これを実現するための新たな交通システムを構築するため、国土交通省道路局の社会実験制度を活用し、社会実験を実施しました。

平成一三年度には、「実験の熟度を高める地域(社会実験B地域)」の選定を受け、喫緊の課題である交通渋滞緩和を目的とし、平成一三年八月、次の三つの施策を実施しました。

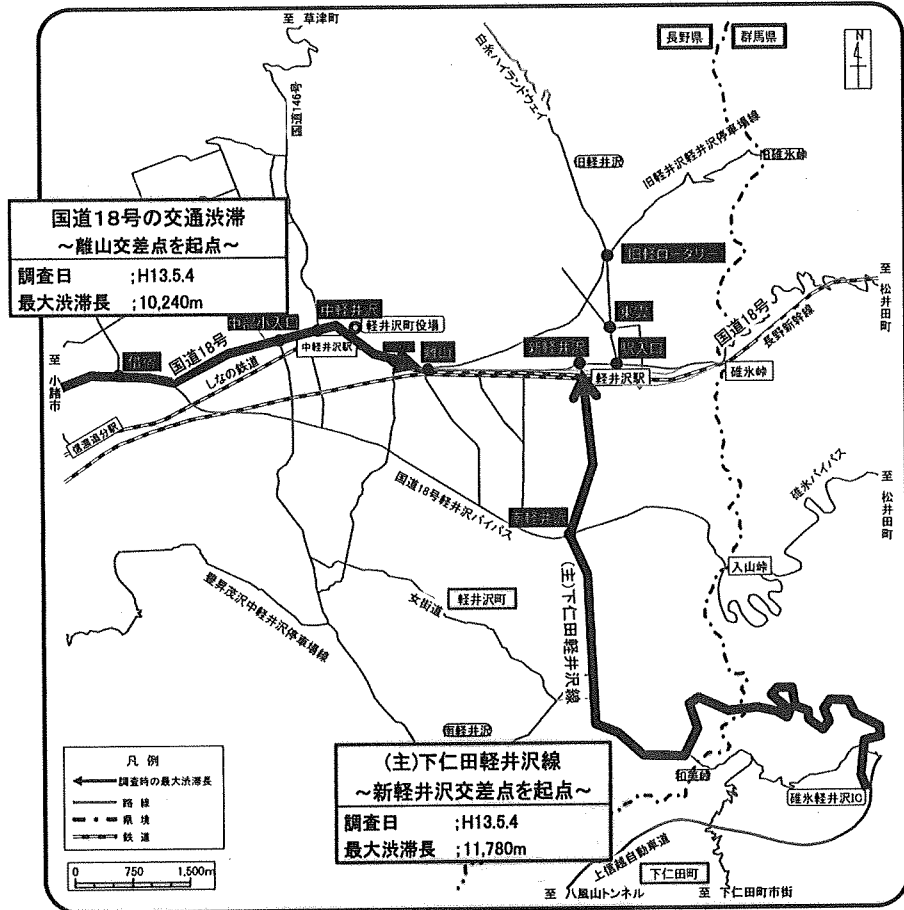


図2 最大渋滞長

- ① 既存道路ネットワークを有効活用した案内看板による交通分散
- ② 車から「しなの鉄道」、シヤトルバスへの乗り換え
- ③ FM軽井沢、駐車場マップ、道路案内図等

その結果、幹線道路の渋滞区間の通過に要する所要時間は三〜六割も大幅に減少しました。しかし、一方で、歩行空間の改善や町内の回遊行動を支援する交通システムの形成が必要であることが

による情報提供

再認識されました。

これら平成一三年度の実験により得られた効果・影響・課題を踏まえ、平成一四年二月、埼玉大学久保田先生を委員長とした「軽井沢町社会実験実施協議会」を設立し、平成一四年八月、「国際観光都市軽井沢・回遊性向上実験」を実施しました。

二 社会実験の概要

1 実施施策の概要

平成一三年度の実験結果を踏まえ、平成一四年度には、「渋滞緩和」と「回遊促進」の二つの柱からなる四つの施策を社会実験として実施しました(図3)。

【交通渋滞の緩和】

① パーク&バスライド(写真3)

流入交通のピークカットを図るため、郊外部に四〇〇台の臨時駐車場を設置しました。また、臨時駐車場から町中心部までを走行するバスの定時性・速達性を確保するため、プリンス通りの一部区間約1kmに逆行レーン形式のバス専用レーンを設置しました。これと同時に、バスの利用促進を図るため、所要時間を示す案内看板を設置しました。

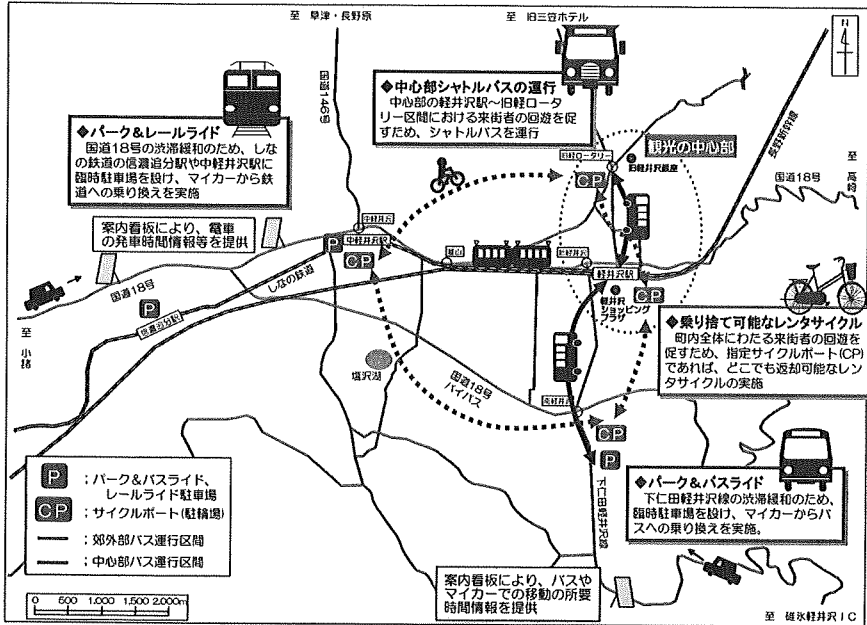


図3 施策の概要



写真4 パーク&レールライド駐車場

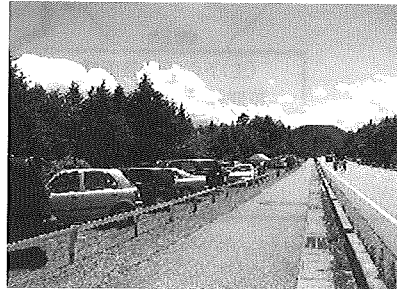


写真3 パーク&バスライド駐車場

〈社会実験による検証事項〉

- ・渋滞緩和効果
- ・バス利用促進効果／情報提供の有効性、バス専用レーン設置の影響
- ・サービス性／運行間隔、バス停位置等

②パーク&レールライド(写真4)

国道一八号に並行する「しなの鉄道」の二駅(信濃追分駅、中軽井沢駅)にパーク&レールライド駐車場をそれぞれ三五台、八〇台設置しました。また、乗り換え促進を図るため、国道一八号

上に「しなの鉄道」の電車発車時刻を表示しました。

〈社会実験による検証事項〉

- ・渋滞緩和効果
- ・鉄道利用促進効果／情報提供の有効性
- ・サービス性／アクセス道路の安全性、駐車容量の妥当性

【回遊性の向上】

①町中心部でのシャトルバス運行(写真5)
軽井沢町の観光中心部である軽井沢駅から旧軽井沢地区までの回遊を促進するため、シャトルバスを運行させました。シャトルバスは、バス本体が観光の装置として機能するよう、レトロ調バスを導入しました。

〈社会実験による検証事項〉

- ・移動支援による回遊促進効果



写真5 レトロ調バスを活用したシャトルバス運行

・サービス性／バスの速達性、輸送力、バス停位置、運行間隔等の妥当性

② 乗り捨て可能なレンタサイクル（写真6）

観光客の町内における回遊行動を促進するため、既存の民間レンタサイクル店と協働で、「乗り捨て可能なレンタサイクルシステム」を導入しました。



写真6 仮設のサイクルポート

また、鉄道駅や観光中心部に、新たに四箇所の仮設サイクルポートを設置しました。

〈社会実験による検証事項〉

- ・ 乗り捨て可能システムによる回遊促進効果
- ・ サービス性／利用料金、ポート位置等の妥当性、民間事業者から見た持続性

検証

2 実験実施日

平成一四年八月九日（金）～十一日（日）

三 実験結果

【交通渋滞の緩和】

① パーク&バスライド

観光ピークであるお盆を避けた社会実験実施で

あったこともあり、プリンス通り上で特に大きな渋滞の発生は見られませんでした。そのような状況下にも関わらず、パーク&バスライド利用者数は、三日間で延べ約六〇〇人に及びました。利用者へのアンケート調査結果を見ても、二カ年かけて実施してきたパーク&バスライド施策が徐々に観光客へ浸透しつつある傾向が見られます（図4）。

また、プリンス通り上の成沢交差点～シヨッピングプラザウエスト入口までの約一・三kmに設置したバス専用レーンは、一般の車道に比べ、最大約二〇分の時間短縮効果が見られ、バスの定時性・速達性の確保に効果がありました。その他のサービス性については、一五分の運行ヘッドは約六割が妥当であるとの回答を得ました。また、料

パーク&バスライドの利用理由

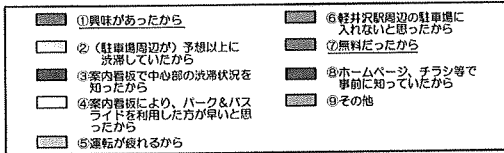
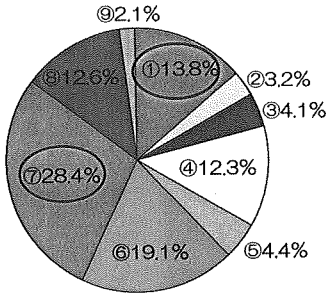


図4 パーク&バスライド利用理由、有効サンプル数341票（出典：国土交通省資料）



写真7 バス専用レーン

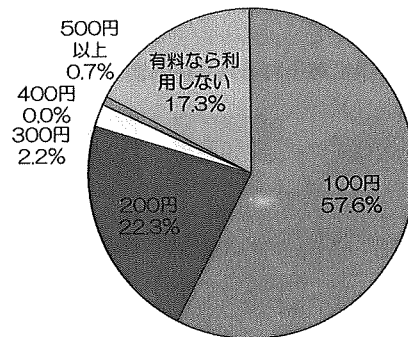


図5 パーク&バスライドの料金に対する意向、有効サンプル数139票

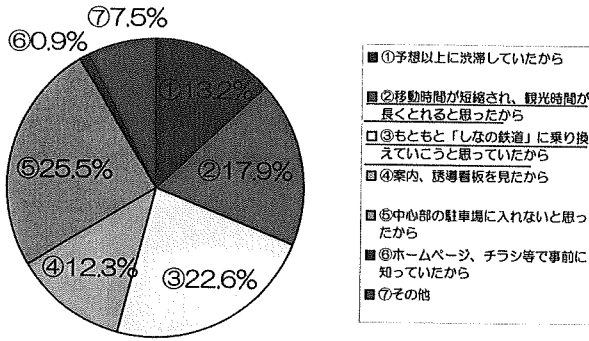
（出典：国土交通省資料）

金の支払い意志は、利用者の八割が有料でも利用すると答えました（図5、写真7）。

②パーク&レールライド

①のパーク&バスライドと同様、国道一八号に大きな渋滞が発生していない状況下において、パーク&レールライド利用者数は、前年度の約一・三倍に相当する約三五〇台に及びました。パーク&レールライド利用者へのアンケートによると、約四割が設置した情報提供を基に乗り換えを行った、という回答が得られました。

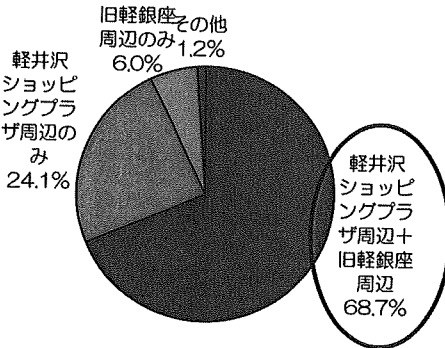
その他のサービス性については、信濃追分駅及



※鉄道利用者アンケート調査結果：複数回答形式。有効サンプルは106票

図6 パーク&レールライドの利用理由

<自宅出発時に軽井沢ショッピングプラザのみ、または旧軽銀座のみの来街予定した人の実際の行動>



※中心部バス利用者アンケート調査結果：有効サンプルは166票

図7



写真8 乗り換え促進のための情報提供看板

び中軽井沢駅ともにパーク&レールライド駐車場が施策開始時刻から二時間後には満車状態となり、駐車場の容量拡大が課題として挙げられます（図6、写真8）。

【回遊性の向上】

①町中心部でのシャトルバス運行

軽井沢駅南口〜旧軽井沢区間を運行したレトロ調バス（無料）は、三日間で延べ二、二六〇人の利用者がありました。バス運行による観光中心部での回遊促進効果については、バス利用者の約七割が自宅出発前の予定を変更し、軽井沢駅南口周辺及び旧軽井沢周辺の両地区へ訪れていることがわかりました。

また、実験実施前に危惧していたシャトルバスと同一区間を運行する既存バス（有料）への影響についても、昨年同時期と比較し、約一・五倍に増加していることが明らかとなりました。

その他のサービス性については、一五〜一六時頃、運行ルートである三笠通りの渋滞にバスが巻き込まれ、ダイヤの乱れが発生したことから、速達性・定時性の確保が課題として挙げられました（図7、写真9・10）。



写真9 歩道にあふれるバス待ち客

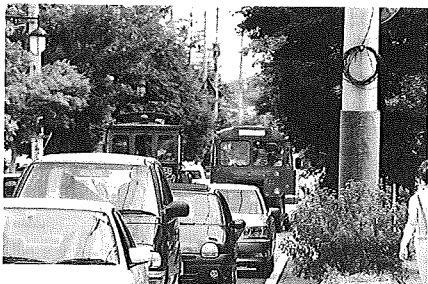


写真10 三笠通りの渋滞に巻き込まれるシャトルバス

② 乗り捨て可能なレンタサイクル

乗り捨て可能なレンタサイクルは、三日間で延べ約一七〇台の利用がありました。このうち、**「乗り捨て」**を行った割合は、全体の約四割を占め、**「乗り捨て可能なシステムの有意性が確認できました」**。

改善点としては、**「主要な観光施設等へのサイクルポートの増設を望む声が約二割強挙がっております」**。料金体系についても、**「日単位で設定した社会実験実施時の料金は、午後から借りた利用者に対して割高感があり、時間単位でレンタル可能な料金設定を望む声が挙がりました（図8～10、写真11）」**。

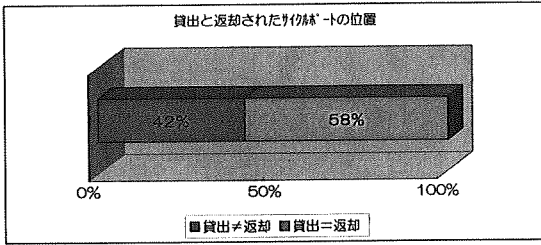
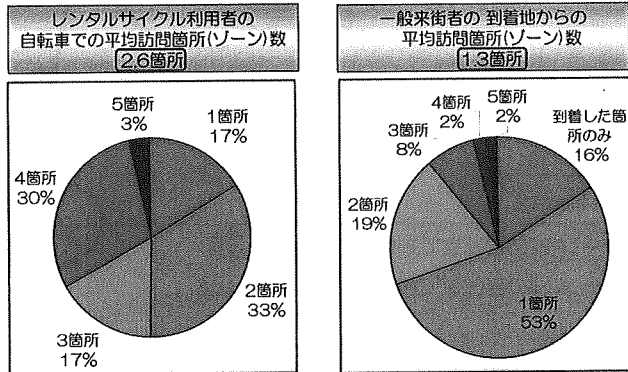


図8 “乗り捨て”の割合

四 今後の課題

社会実験を実施した結果、**「渋滞緩和施策および回遊性向上施策ともに、有効性が確認されました」**。来街者、地元住民及び関係機関より、**「継続実施を求める意見も数多く寄せられました」**。

また、同時に、**「情報提供の方法やサービス面等において改善すべき課題が明らかとなりました」**。



※乗り捨てレンタサイクルアンケート調査結果；有効サンプルは30票

※来街者ヒアリング調査結果；有効サンプルは720票

図9 回遊促進効果（自転車利用者と一般来街者の目的箇所数）

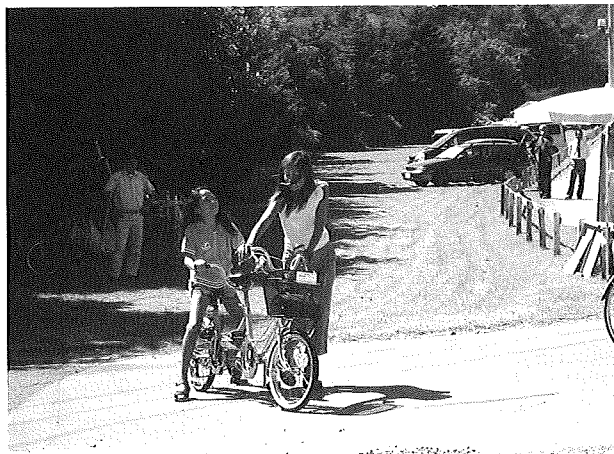


写真11 レンタサイクルを利用する家族

こうした平成一四年度の社会実験の成果を受け、**「軽井沢町では、施策の永続的な実施スタイルを関係者みんなで議論するため、平成一五年度を初年度とした「軽井沢町交通快適性調査検討協議会」を新たに設置しました。今夏におきまして八月九日～一四日にかけて交通実験を実施する予定です」**。

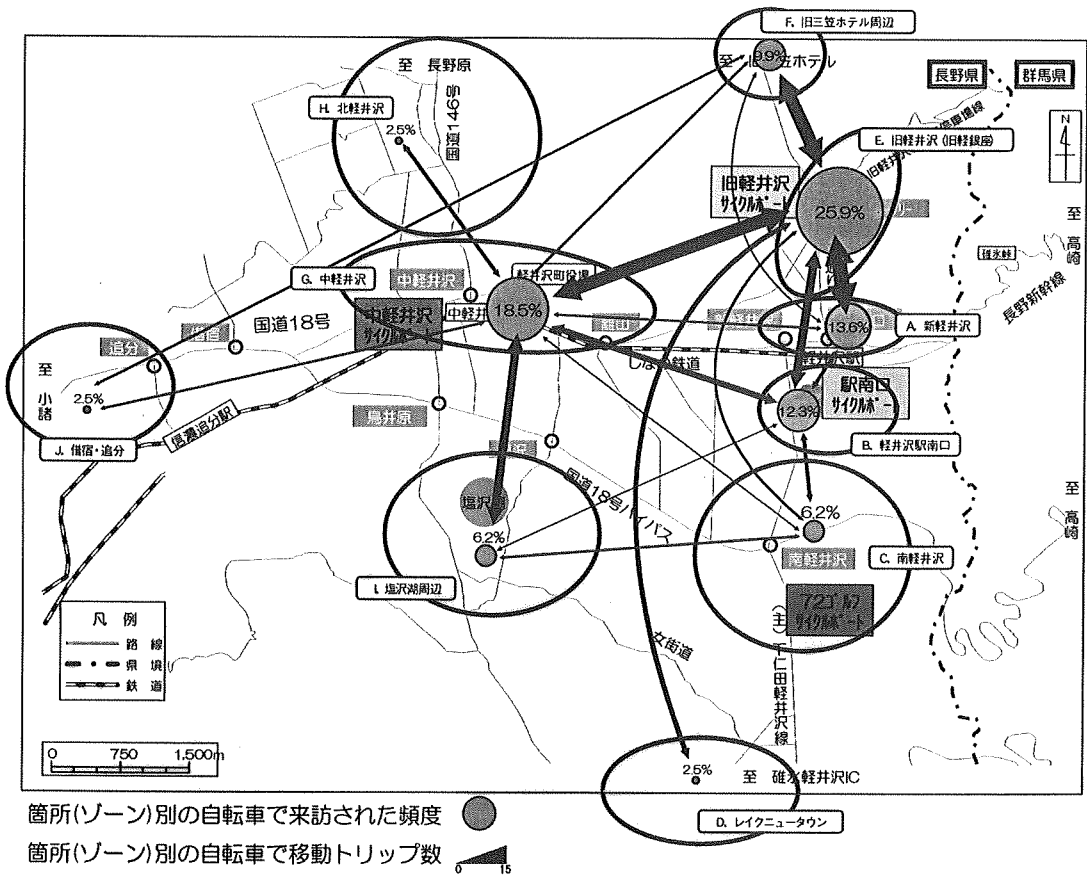


図10 自転車移動による訪問OD

五 おわりに

社会実験の実施にあたりご協力を頂きました国土交通省長野国道事務所、高崎河川国道事務所、北陸信越運輸局、長野県、日本道路公団佐久管理事務所、長野県警察本部、しなの鉄道、及び地元関係者に感謝の意を申し上げます。また、ご指導とご協力を頂きました高崎経済大学の横島教授におきましては、重ねて感謝の意を申し上げます。

今後も実施した施策の本格導入の実現に向け、関係各機関のご協力をお願いいたします。

夏季繁忙期における 道路休憩施設の管理について

(財)道路サービス機構事業環境部環境整備課

一 はじめに

高速道路のサービスエリア・パーキングエリアの休憩施設（以下「エリア」と言う。）は、アクセスコントロールされた高速道路での連続走行の疲労や緊張を解き、お客様の生理的欲求や飲食・給油、交通案内等の様々なサービスを提供する場である。このお客様の憩いの場であるエリアを適切に管理するためには、レストラン・ガステーシオンなどの施設（建物）の維持管理はもちろん、お客様の好みに応じた飲食・物販サービスの提供、インフォメーションにおける適切な情報提供、トイレを常に清潔にしておくことなど、様々な『お客様サービス』の提供業務が重要となる。これらのお客様サービス業務を的確に実施するため

には、お客様で混み合う時間帯・曜日等のエリア特性を把握した上で、日々の業務を着実にこなすことが必要である。特にゴールデンウィーク、お盆の帰省時期、年末年始の繁忙期（以下「ハイシーズン」と言う。）は、お客様のエリアへの立ち寄りが非常に多くなるため、サービスを円滑に提供するうえで様々な対策を講じる必要がある。

(財)道路サービス機構（以下「機構」という。）は、(財)ハイウェイ交流センターなどと共に高速道路のエリアにあるレストラン、ハイウェイショップ、ガステーションなどの道路サービス施設の建設・管理運営を行うとともに、エリア清掃・ごみ処理などの公益事業を道路管理者に成り代わって実施している公益法人である。機構では、お客様に満足していただけるサービスの提供を目指し

て、新しい時代のニーズに応じた「サービスの創造」などを経営理念に据えて、日々努力しているところである。

ここでは、機構で実施している業務のうち、ハイシーズンにおける様々な対策の概要、夏季ハイシーズンのエリア管理において留意する必要があるトイレの臭気対策、夜間・早朝のごみ溢れ対策、食品衛生管理の徹底等について述べる。

二 平成一五年度ハイシーズン対策の概要

機構では、毎年、春・夏・年末年始のハイシーズン期間中の対策事項を「ハイシーズン対策実施要領」として取りまとめ、機構内部はもとより、各営業者・受託者及び請負業者に対して周知指導している。平成一五年度のハイシーズン対策期間

は、以下の期間を予定している。

・春のハイシーズン（実施済）

平成一五年四月二四日（木）～平成一五年五月七日（水）

・夏のハイシーズン

平成一五年八月七日（木）～平成一五年八月二〇日（水）

・年末年始のハイシーズン

平成一五年一二月二四日（水）～平成一六年一月六日（火）

このハイシーズンの前に、エリアの管理業務を直接実施している事業所等でハイシーズン会議を開催し、関係者間での情報の共有化及び意識の高揚を図っている。

1 レストラン・ハイウェイショップ・ガステーションでの対策

前年度の実績等から、帰省やレジャー等のお客様の動向を考慮した営業時間延長を計画するとともに、エリアの混雑状況に応じて適宜更なる営業時間延長を実施して対応する。

更に、これに伴いアルバイトやパートを増員し、各コーナーの人員体制の強化を図る。なお、スナックコーナーの客席には環境美化や案内等を行う担当者を、ガステーションでは給油待ち車両に対する誘導整理員を配置するよう努める。

現場営業責任者は、ハイシーズン前に店舗運営マニュアル等を活用し、全従業員に対して従業員教育を徹底し、特に新たに雇用するアルバイト等に対しては、十分な教育を実施した後に仕事に就かせることにする。

また、販売体制の強化策として、特設販売コーナーの設置やレジの増設等を行い、特別メニューや季節感・地域色のある販売商品の提供といった販売商品の強化策も併せて実施する。写真1に春のハイシーズンにおいて善光寺関連の商品を集めた特設コーナーを設置した長野道みどり湖PA（上り）ハイウェイショップの状況を示す。



写真1 長野道 みどり湖PA（上り）ハイウェイショップ

2 インフォメーションでの対策

インフォメーション（写真2）開設時間の延長については、J日発表による高速道路の渋滞予測（日時、上下線）や地域特性（イベント情報等）を十分に考慮して実施する。

高速道路情報の提供については、J日管制室からの一斉指令やファクシミリによる情報を、すみやかに高速道路を利用するお客様に提示するとともに、インターネットが設置されている箇所については、インターネットを活用し、より積極的に情報収集に努める。また、通行止め等が発生した場合は、放送設備を活用し積極的な情報提供を行う。

インターチェンジ周辺道路の案内や、例年お客



写真2 中国道 西宮名塩SA（上り）インフォメーション

様からの問合せが多い行楽地・観光施設までの経路は事前収集し、提供する情報・サービスの向上に努める。

なお、インフォメーションでは、季節感のある飾り付けを行い、お客様をお迎える。

3 環境整備作業における対策

環境整備作業とは、道路管理者からサービス施設の設置に必要な土地を占用する際の義務として条件化されている、①占用区域外の部分であるトイレ、駐車場、園地や歩道等の清掃、②フラワーポットに草花を植えたり、トイレに切り花を飾るなどの美化作業、③エリアから発生するごみの処理作業等であり、道路管理者の代行としてお客様に質の高いサービスを提供すべく実施している業務である。

清掃作業については、エリアのトイレ面積とごみ発生量から各場所ごとにAからEランクまでの五段階のランク（ランクは、例えばAランクは面積が広くごみの発生量も多いエリアであり、逆にEランクは面積が狭く、ごみ発生量も少ないエリアとなる。）に分けて一定のサービスレベルを確保するために各ランク毎に標準的な清掃頻度を定めて、各ランクのエリア管理時間（必要な人員を配置し、作業を行う時間帯）内で、清掃を行う方式を採用している。平成一五年度における機構のエリア

管理時間及び清掃頻度の基準を表1に示す。

トイレ清掃については主に臭気対策上必ずどのランクでも一日一回の水洗い清掃（床面清掃（写真3）も含む）を行い、その後巡回しながらの補助的な清掃を行うこととし、Aランクで一日六回、Bランクで一日四回、Cランクで一日三回、D・Eランクで一日二回実施（状況によってはそれ以上）している。また、ハイシーズン期には、混雑が予想されるエリアに作業員を張り付けて、通常よりも時間を延長して清掃作業を実施している。特にA・Bランクの対策を実施するエリアでは、二四時間清掃員を張り付けて昼夜間連続で清掃に当たっている。

このハイシーズン対策を実施する日数は表1に示すとおり、A～Eランクでそれぞれ年間四五～二五日間見込んでおり、ゴ



写真3 トイレの水洗い清掃状況（関越道 高坂SA（下り））

表1 エリア管理時間及び清掃頻度の基準

ランク別管理時間表		平成15年度																									
ランク	管理時間	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	ハイシーズン対策日数	
A	通常期 1.5hr																										45日/年
23箇所	ハイシーズン期 2.4hr																										
B	通常期 1.3hr																										35日/年
39箇所	ハイシーズン期 2.4hr																										
C	通常期 9hr																										30日/年
47箇所	ハイシーズン期 1.5hr																										
D	応急対応管理時間 9hr																										25日/年
19箇所	ハイシーズン期 1.3hr																										
E	応急対応管理時間 9hr																										25日/年
125箇所	ハイシーズン期 1.3hr																										

※1 エリア管理時間…必要な人数を配置し、作業を行なう時間帯

※2 応急対応管理時間…表に示す清掃頻度での清掃以外に、エリアの環境保全上応急的な清掃を行なう時間帯

【清掃頻度】

ランク		A	B	C	D	E
基本清掃	お手洗い	1	1	1	1	1
	休憩所	4	3	2	2	1
	歩道・休憩園地	2	2	1	1	1
	駐車場	2	2	1	1	1
	植栽園地	1/7	1/7	1/14	1/21	1/28
巡回清掃	通常期	6	4	3	2	2
	ハイシーズン時	適宜	適宜	適宜	適宜	適宜
	スキーシーズン時	適宜	適宜	適宜	適宜	適宜

※1 数字は1日の清掃回数を示す。

※2 植栽園地については、例えばA・Bランクは7日間ごとに1回清掃することを示す。

ルデンウィーク・お盆時期・年末年始に必要日数を割りふって実施している。特に夏季ハイシーズン期には、お客様からトイレが臭いといった意見も多いことから、ハイシーズン対策日数を多く配分している。

三 トイレの臭気対策

夏季のエリア管理のうち、特に留意しなければならぬのが、トイレの臭気対策である。機構では、二・三で述べたハイシーズン対策の他に、ハイウェイポストにおいてトイレが臭いと指摘されている箇所を中心に、換気扇の稼働頻度の増、消臭・芳香剤の十分な使用等の対策を実施している。また、清掃時に使用する洗剤についても、消臭・芳香効果があるオレンジ洗剤・バイオ洗剤等、各エリアにおいて効果があるものを使用している。

しかし、古いトイレ施設の場合は、尿石が小便器配管の奥にまでこびりついて、そこから臭気が発生するため、なかなか防臭効果が認められないのが現状である。施設改良が最良の方法ではあるが、改良するまでの間は日々の清掃を入念に実施し、換気を十分に行い、少しでも効果がある消臭・芳香剤を使用する必要がある。

なお、寒冷地のトイレは防寒性を重視した密閉構造となっているため、風が抜けにくい。昨年度、北海道の金山P A、野幌P A、岩見沢S A、砂川

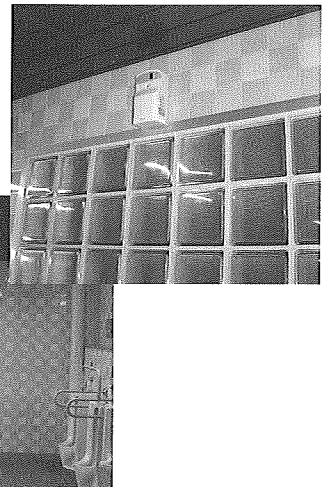


写真4 自動芳香剤噴霧器設置状況 (道央道 砂川SA)

S Aの四エリアにおいて、自動芳香剤噴霧器(写真4)による臭気対策を実施したところ効果が認められたことから、今年度は新たに磐梯山S A・南条S A・賤ヶ岳S Aの三エリアについても使用している。

機構では、今後とも有効な臭気対策について検討していくが、今年度は酵素剤等を利用した消臭実験を実施し、その有効性について検討する予定である。

四 夜間・早朝のごみ溢れ対策

これまで夜間・早朝のごみ溢れについては、ハ

イウェイポスト等での苦情はあったものの、エリア管理時間外のごみ回収については特に対応を行わず、管理時間開始時及び終了時の回収で対応してきたところである。

しかし、近年特に土日休日等において大都市近郊のごみ発生量の多いエリアや夏季に海水浴や釣客等が集中するエリア等において、夜間にごみが溢れている状況が顕著であることから、対応策の

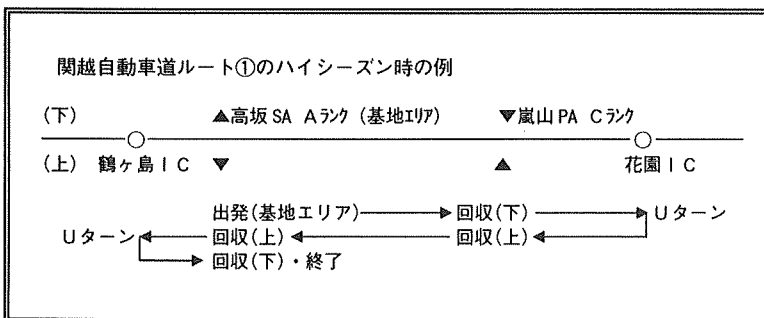


図1 夜間ごみ回収方法

表2 平成15年度 夜間巡回ごみ回収作業実施箇所

回収ルート	道路名	基地エリア	対象エリア	実施期間	実施日数	
					通常期	ハイシーズン
東北道ルート	東北道	蓮田SA	羽生PA 新倉PA	土日休日(7~9月)	通常期	23
			蓮田SA	新倉PA	ハイシーズン(7月~9月)	通常期
	京葉道	鬼高PA	幕張PA	土日休日(7~9月)	ハイシーズン	19
京葉道ルート	京葉道	鬼高PA	鬼高PA	ハイシーズン(7月~9月)	通常期	24
					ハイシーズン	—
東関東ルート	東関東道 千葉東金道路	湾岸幕張PA	野呂PA	土日休日(7~9月)	通常期	23
			野呂PA	ハイシーズン(7月~9月)	ハイシーズン	19
関越道ルート①	関越道	三芳PA	高坂SA 嵐山PA	土日休日(通年)	通常期	96
			高坂SA	嵐山PA	ハイシーズン(通年)	ハイシーズン
関越道ルート②	関越道	越後川口SA	大和PA・塩沢石打SA・ 谷川岳PA	土日休日(7~9月)	通常期	25
			大和PA・塩沢石打SA・ 谷川岳PA	ハイシーズン(7月~9月)	ハイシーズン	10
東名ルート	東名高速	東郷PA	守山PA	土日休日(通年)	通常期	100
九州道ルート①	九州道	古賀SA	鞍手PA・直方PA・玉司PA・ 吉志PA・めかりPA・埴ノ浦PA	土日休日(通年)	通常期	99
			鞍手PA・直方PA・玉司PA・ 吉志PA・めかりPA・埴ノ浦PA	ハイシーズン(通年)	ハイシーズン	35
九州道ルート②	九州道 大分道	基山PA	須恵PA・広川SA・山田SA	土日休日(通年)	通常期	99
			須恵PA・広川SA・山田SA	ハイシーズン(通年)	ハイシーズン	35

※1 夜間巡回ごみ回収ルート: 全国8ルート27エリア(内4ルートは通年土日休日で実施)

※2 ハイシーズン期間中は(表1)のとおり、A・Bランクは24hr作業員が常駐してごみ回収しているので、夜間ごみ回収エリアには含まない。

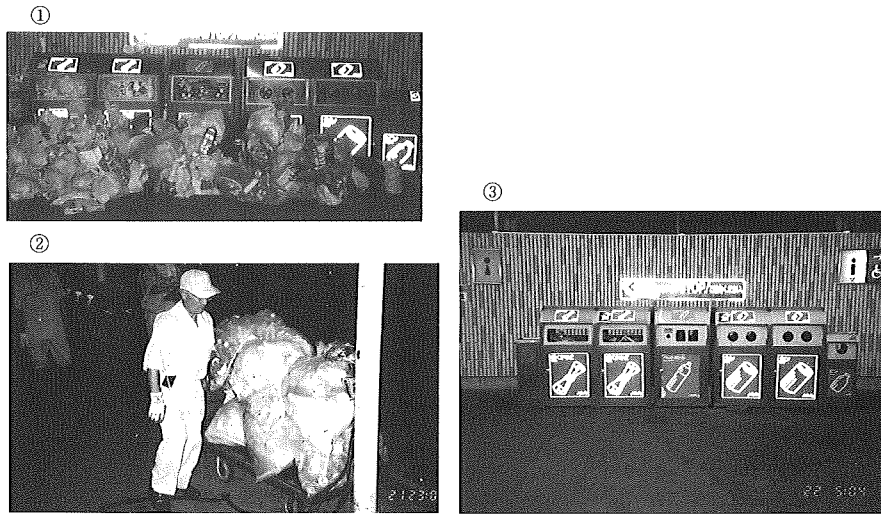


写真5 夜間のごみ溢れ①、夜間のごみ回収②、早朝のごみ溢れ解消状況③

一つとして土日休日の夜間に巡回によるごみ回収を昨年度から実施している。
本方式は、図1に示すように高ランク(AあるいはBランク)エリアを基地エリアとし、低ラン

ク(C・D・Eランク)エリアを高ランクのエリア管理時間終了後、夜の八〜九時以降に巡回によるごみ回収を実施する方法である。これにより、低ランクエリアのエリア管理時間が終了した夕方

五時から夜にかけて溜まったごみを回収することにより、低ランクエリアを含め、回収するすべてのエリアにおいて、夜間・早朝のごみ溢れを解消することを目的としている。昨年度の試行結果、各エリアごとの時間延長よりも費用対効果も高く、夜間のごみ溢れ対策として有効な手段であることが確認できたため、今年度は全国八ルート二七エリア(表2)に拡大し、うち四ルートにおいては、年間を通して土日休日に実施している。写真5に千葉東金道路野呂PA(上り)の夜間ごみ溢れ状況と夜間ごみ回収状況及びごみ溢れが解消した早朝の状況を示す。

五 食品衛生管理の徹底

食品衛生管理は、ハイシーズンに限らず日々実施する必要があるが、特に食中毒事故等を未然に防止するため、①細菌をつけない(清潔)、②細菌を増やさない(冷却及び迅速)、③細菌を殺す(加熱)の「食品取扱いの三原則」を念頭に実施している。特に食品衛生は、手洗いに始まり手洗いに終わると言われており、手洗いこそが食品衛生の基本の第一であるため、「正しい手洗い」(①石鹸洗い↓②十分なすすぎ↓③消毒↓④拭く)の励行を徹底している。更に、ハイシーズン前には各営業者において自主衛生検査を実施している。

また、機構ではエリアでの食中毒防止を限りな

く追求し、より安全な食食品の提供を目指し、平成一三年度より段階的に「J・S a P a H A C C P システム」の導入を実施している。「H A C C P」(Hazard Analysis and Critical Control Point)とは、危害の分析により、危害の発生防止の上で極めて重要な管理点を定めて連続的にそのポイントを管理し、記録に残しておく手法である。図2にH A C C P手法の具体例を示す。

「J・S a P a H A C C P システム」は、平成一三年度に羽生P A (下)・中郷S A (上下)

を皮切りに機構の直営店で運用が開始されており、平成一四年度には民間営業店においても順次システムを導入し、運用してきている。

六 防犯体制及び緊急連絡体制の徹底

機構では、犯罪の発生防止及び被害の拡大防止に努めるため防犯体制を徹底している。また、エリア内で不審者・不審物を発見した場合や事件事故が発生した場合及び火災、交通事故、急病人、その他緊急事態が発生した場合には、直ちに決め

られた手順により機構関係組織や関係機関等に通報・報告等の措置を取ることとしている。なお、ハイシーズン前には特に緊急連絡体制の再確認を行い、関係機関との調整を行っている。

七 おわりに

高速道路をご利用していただくお客様に本当に満足していただくためには、人々が「出会い」、「喜び」、「満足」できるエリアを提供することが不可欠である。特にお客様で混雑しているハイシーズンにおいて各種サービスを円滑に提供できるかどうか、直接エリアの評価に繋がると言っても過言ではない。機構では、上述したとおり、各部署において様々なハイシーズン対策を実施しており、快適なエリア創りとお客様サービスの提供に努めている。

今後とも、時代とともに変化する多種多様なニーズを的確に捉え、日々のエリア管理業務を実施するよう努力したいと考えている。

参考文献

- 1 (財)道路サービス機構事業環境部環境整備課 S A ・ P A における清掃及びごみ対策 道路行政セミナーNo.147 P 35 42 二〇〇二年六月
- 2 (財)道路サービス機構広報室 休息時間をより豊かな時に「食」のJ・S a P aをめざして― 高速道路と自動車 第四五巻第八号 P 73 76 二〇〇二年八月
- 3 (財)道路施設協会附属研究所 食品衛生管理のポイント 一九九八年三月

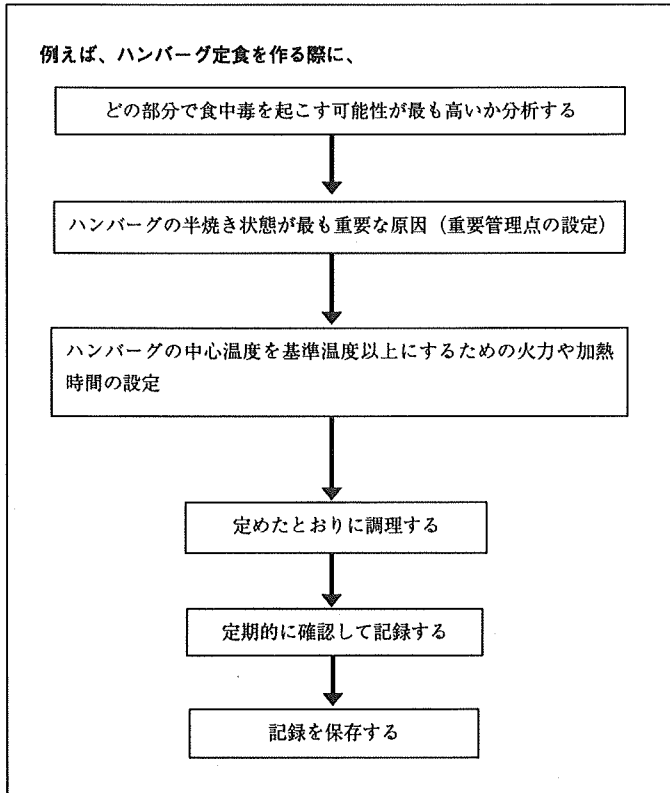


図2 HACCP手法の具体例

大規模地震に対する道路防災対策の推進

道路局国道・防災課道路防災対策室

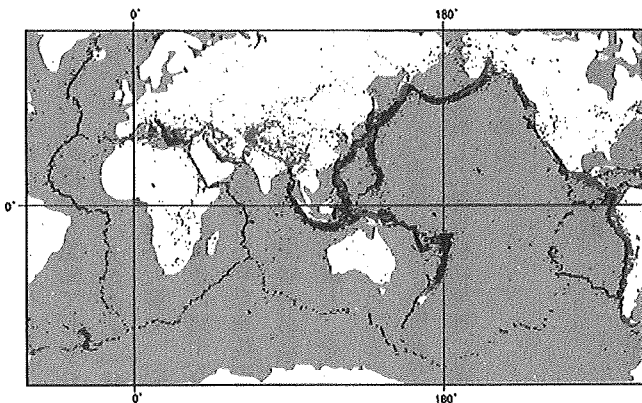
一 はじめに

我が国は、地震や火山などの活動が活発であり、過去から多くの地震や火山による災害に見舞われてきている。日本で発生するマグニチュード6以上の地震回数は、世界全体の二〇・五%を占め、活火山については、全世界の約一割の一〇八の活火山が分布しており、世界の〇・二五%の国土面積と比べると非常に高くなっている。これは、図1に示すように、我が国が環太平洋火山帯に位置するという地理的条件が大きい。

地震の震源と火山のほとんどは、ともに地球上の特定の場所に帯状に分布しており、これらの分布と世界のプレートの分布から地震の震源や火山は、プレートとプレートの境界にあることが分か

る。日本周辺ではアジア大陸側にユーラシアプレート、太平洋側に太平洋プレートとフィリピン方面へとフィリピン海プレートの境界が存在しているためプレートによる沈み込みにより発生するプレート境界形の巨大地震、プレート運動に起因する内陸域の地殻内地震などが発生し、古来より大災害をもたらしてきた。

とりわけ、大正一二年の関東大震災では、死者・行方不明者一四万人を超える被害が発生するとともに、多くの土木構造物が損壊した。このため、後述するように、我が国で本格的な耐震設計を取り入れる契機となった地震である。表1に示すように、関東大震災以降も大規模な地震が発生しており、記憶に新しい阪神・淡路大震災は、福井地震（一九四五）以降では死者が一、〇〇〇人



出典：理科年表

図1 マグニチュード ≥ 4.0 深さ100km以下の震源分布図 (1970~1980)

表1 我が国の地震被害一覽(明治以降)

名 称	発生日月	マグニチュード	被害状況	
			死者・行方不明	全壊・焼失・流出家屋
濃尾地震	1891. 10. 28	8.0	7,273	142,177
明治三陸地震津波	1896. 6. 15	8.5	26,360	11,723
関東大地震	1923. 9. 1	7.9	142,807	576,262
北丹後地震	1927. 3. 7	7.3	2,925	12,629
三陸地震津波	1933. 3. 3	8.1	3,064	6,067
鳥取地震	1943. 9. 10	7.2	1,083	7,736
東南海地震	1944. 12. 7	7.9	1,251	19,367
三河地震	1945. 1. 13	6.8	2,306	5,539
南海地震	1946. 12. 21	8.0	1,443	13,119
福井地震	1948. 6. 28	7.1	3,769	40,035
十勝沖地震	1952. 3. 4	8.2	33	921
チリ地震津波	1960. 5. 23	9.5	139	2,830
新潟地震	1964. 6. 16	7.5	26	2,250
1968年十勝沖地震	1968. 5. 16	7.9	52	691
伊豆半島沖地震	1974. 5. 9	6.9	30	139
伊豆大島近海地震	1978. 1. 14	7.0	25	96
宮城県沖地震	1978. 6. 12	7.4	28	1,183
日本海中部地震	1983. 5. 26	7.7	104	987
長野県西部地震	1984. 9. 14	6.8	29	24
北海道南西沖地震	1993. 7. 12	7.8	230	601
兵庫県南部地震	1995. 1. 17	7.3	6,435	111,054

出典：防災白書

を超える規模の大規模地震災害であった。阪神・淡路大震災は、兵庫県淡路島北部を震源とするマグニチュード7.2の地震で、近畿地方を中心に西日本から東日本にかけて広い範囲で強い揺れを記録するものであった。しかも、それまで経験したことがなかった都市直下型地震であったため、神戸市を中心とする阪神地域に戦後最大の激甚な被害をもたらした。気象庁は淡路島の北部をはじめ神戸市から芦屋市、西宮市、宝塚市にかけての広範囲の地域で観測史上初めての震度7（激震）を認定した。六、〇〇〇人を超える人命が失われたほか、電気・ガスなどのライフライン施設、高速道路や新幹線などの橋梁、建築物などの公共

施設も大きな被害を受け、その被害額は約一〇兆円にも達するものである。また、道路についても、橋梁などの重要構造物が被害を受けたため、道路ネットワークの機能が損なわれ、地震直後における救急、救援活動、応急復旧活動に支障をきたし、また、地域生活・産業活動、ひいては全国的な経済活動に影響を与えた。

ここでは、このような地震大国ニッポンにおける震災対策の経緯を紹介するとともに、現在、中央防災会議等において、地震発生の逼迫性が指摘されている東海地震、東南海・南海地震の概要とその対応策について紹介するものとする。

二 我が国における道路の震災対策について

我が国の道路の耐震設計や耐震対策については、表1のように多発している大規模地震による経験を踏まえ、逐次、耐震設計基準の見直しを行うとともに、必要な耐震点検、耐震対策を進めてきているところである。

1 道路の耐震点検

道路の耐震対策を行うために全国一斉に実施する総点検は、昭和四十六年二月の米国ロサンゼルス地震を契機として開始し、概ね五年毎に実施している。これらの点検では、地震災害で得られた技

術的知見や道路の利用状況の変化等も踏まえ、逐次、点検方法の改良が重ねて行われている。最新の点検である平成八、九年度の「総点検」では、平成七年に「阪神・淡路大震災」が発生したことから、耐震設計や道路構造に関する学識経験者で構成される「道路防災総点検技術検討委員会」（委員長：岩崎敏男・財建設技術研究所理事長）を設置し、点検要領を作成し、全ての道路について耐震点検を実施してきたところである。

なお、現在の道路における耐震対策は、平成八、九年度に実施した総点検結果等に基づき実施しているものである。

2 道路橋の耐震設計

関東大震災（一九二三年（大正一二年））における道路橋被害は、東京、神奈川、静岡など一、七八五橋に達し、中でも震央に近い神奈川県では半数以上の橋が被災した。この当時は、まだ道路橋に対しては、地震力が考慮されていなかったため、下部構造が破壊して上部構造の落下に至るような甚大な被害が見られた。

このため、翌一九二四年（大正一三年）内務省土木局（当時）は、地震力に相当する水平力を設計の際に考慮するように通達している。

それ以降の道路橋の耐震性に関する諸規定の整備状況について概略を述べると、一九二九年（大

正一五年)「道路構造に関する細則案」において初めて設計荷重として地震力の規定が盛り込まれた。ここでは、地震荷重は虚位量の所在地方における最大地震力により橋梁の各部に最大応力が生じるように定めることとされていたが、具体的な数値等は記述されていなかった。そこで、一九三四年(昭和一四年)「鋼道路橋設計示方書案」において、水平加速度 $0.2g$ 、鉛直加速度 $0.1g$ を標準とすることが定められた。その後は、一九五四年(昭和三一年)には地盤種別に応じて九分類に分類するなどして、地盤特性が規定された。このような一連の耐震基準の整備によって、関東大震災に見られたような下部構造の傾斜、転倒、横移動などに伴う落橋などの甚大な被害形態は減



写真1 兵庫県南部地震(1995年)による阪神高速道路RC橋脚の倒壊

少した。

これに対して、砂質地盤の液状化など周辺地盤の変形による被害形態は、現在でも見られる被害である。液状化による被害が顕著に認識されたのは、一九六四年(昭和三九年)の新潟地震による昭和大橋の落橋であった。このような被災経験や動的解析法などのその後の耐震設計に関する研究を踏まえ、一九七一年(昭和四六年)に「道路橋耐震設計指針」が規定された。

一方、一九七八年(昭和五三年)宮城県沖地震では、鉄筋コンクリート橋脚支承及びその周辺の上下部構造の損傷が見られた。これは下部構造の

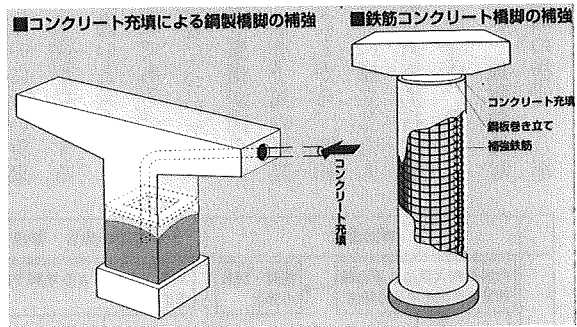


図2 橋脚の耐震補強

移動、傾斜等の被害は少なくなったが、その代わりに橋脚、支承周辺部の内、ねばりの少ない弱部に被害が集中するようになったためである。このような点に対処するために、一九八〇年(昭和五五年)の「道路橋示方書V耐震設計編」では、鉄筋コンクリート橋脚の変形性能の照査法が加えられ、基礎構造物の耐震設計に際して液状化の影響を見込む考え方も示された。

現在の道路橋の耐震設計に最も大きな影響を及ぼしたのが、阪神・淡路大震災である。この地震では、一九八〇年(昭和五五年)より古い基準で設計された橋を中心として、上部構造の落橋を含

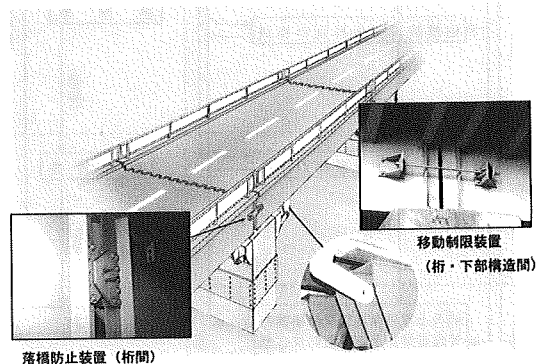


図3 落橋防止装置

む甚大な被害が生じた。特に、鉄筋コンクリート橋脚の主鉄筋段落とし部で損傷が生じるとともに、鋼製橋脚、支承部、落橋防止装置等で被害が生じた（写真1）。

この様な経験を踏まえ、地震後二月二十七日に「兵庫県南部地震により被災した道路橋の復旧に係る仕様（復旧仕様）」として、設計仕様が建設省（当時）から通知され、平成八年一月に道路橋示方書が改訂された。この改訂では、これまで関東大震災のようなプレート境界型の地震を想定した耐震設計を実施していたが、阪神・淡路大震災を引き起こした兵庫県南部地震のような内陸型の直下型地震にも耐えられることを目標に設計基準に改めた。現在実施している耐震補強は、この考え方にに基づき実施されている（図2・3）。

三 東海地震について

駿河湾から四国にかけての海底に南海トラフ、駿河トラフと呼ばれる細長いくぼみがあることが知られている。このくぼみは、フィリピン海プレートが、陸のプレートに沈み込む場所、過去に繰り返し巨大地震が発生していると言われている。また、震源域によって、東から「東海地震」「東南海地震」、「南海地震」と区分される場合が多い。過去の被災記録によれば、概ね一〇〇〜一五〇年程度の間隔で大規模な地震が発生してお

り、また、三つの震源域での同時発生や短い時間間隔で地震が続く場合は多いことが指摘されている。

この三つの地震のうち、東海地震は、安政東海地震から約一五〇年間地震が発生していないことや、明治以降における駿河湾周辺の地殻歪の蓄積状況等から考えて、駿河トラフ沿いに近い将来大規模な地震が発生する可能性が高いと考えられている地震である。

東海地震については、予知体制の整備が図られており、事前予知の可能性があることから、昭和五三年三月に成立した大規模地震対策特別措置法（以下、大震法）の第三条に基づき、地震防災対策強化地域の指定（八都

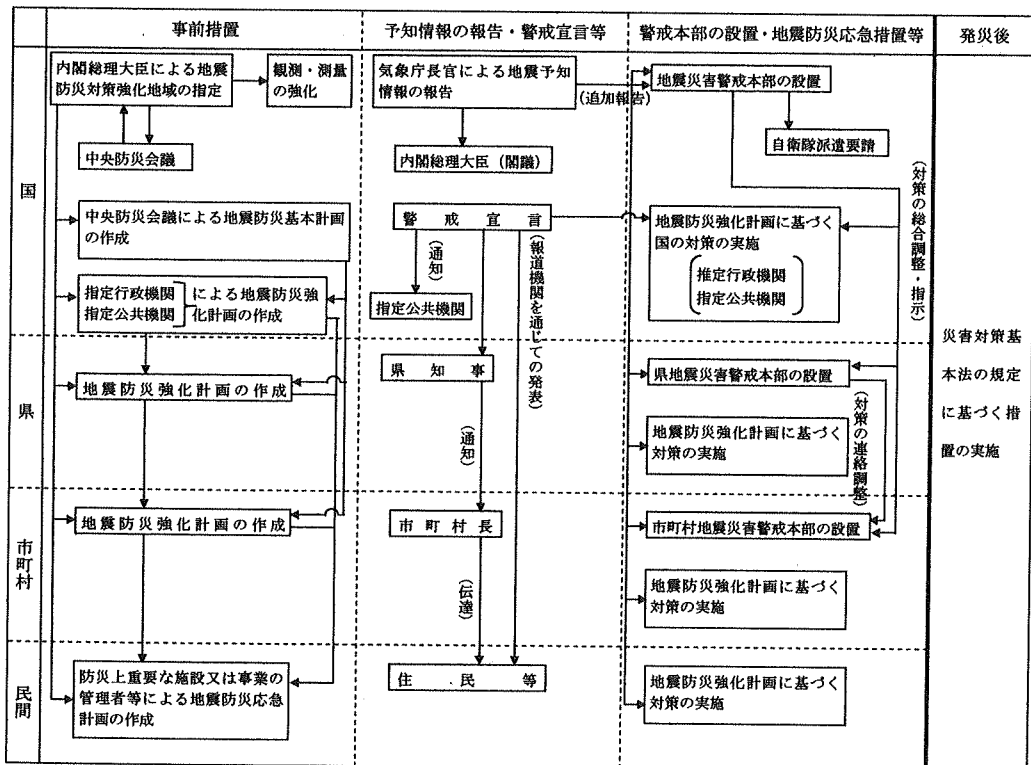


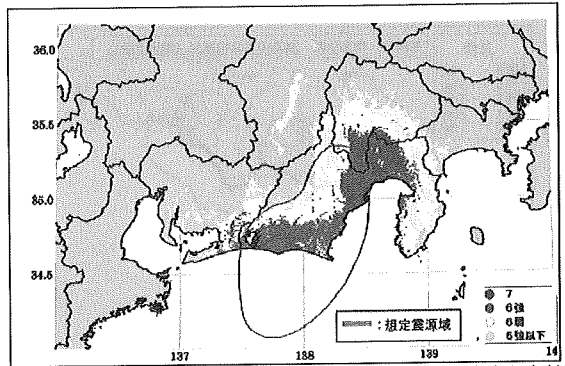
図4 大規模地震対策特別措置法の概要

出典：防災白書

四年四月二四日（現在）が行われている。大震法による地震防災対策の概要は図4に示すとおりであるが、最大の特徴は、強化地域の気象庁地震計の観測データに異常が発見された場合には、内閣総理大臣より警戒宣言が発せられることである。なお、大震法においては、警戒宣言発令から地震発災までの防災対策の基本方針として、「東海地震の地震対策強化地域にかかる地震防災基本計画」（以下、地震防災基本計画）を中央防災会議において作成するとともに、地震防災基本計画に基づき、指定行政機関、地方公共団体は「地震防災強化計画」を作成し、東海地震に係る地震防災対策を推進することとされている。

なお、中央防災会議では、東海地震対策について広域的な防災体制の確立等を講じる必要があるため、想定震源域に基づく被害想定について検討を行い、今年三月一八日に公表したところである。この被害想定によると、強化地域では震度6弱以上の地震動と大津波の発生するおそれがあり、被害が最大の場合には（予知情報がなく朝五時に地震発生した場合）、死者数約八、〇〇〇人・九、〇〇〇人の被害が発生するとともに、道路の関連では東西交通の寸断することによる間接被害として二兆円の被害になることが想定されている。

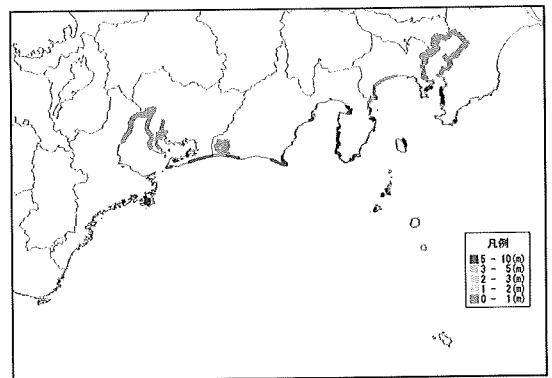
さらに、中央防災会議では、被害想定を受け、今後の東海地震対策の基本的な事項である「東海



出典：中央防災会議「東海地震対策専門調査会」資料

図5 東海地震の想定震源域と震度分布

地震対策大綱」を決定したところである。この東海地震対策大綱においては、「道路の耐震対策を計画的かつ緊急に実施すること。加えて、発災後の応急復旧活動の円滑な実施や経済的影響を最小限にするため、基幹的な交通ネットワークの耐震化をすすめるとともに、これらのバイパス機能を強化することが必要であることから、第二東名高速道路等高規格幹線道路の整備を早急にすすめるなど地震に強い交通基盤づくりを緊急にすすめること」と記述されており、道路が防災対策上は重要な施設であることが示されているところである。具体的な道路の地震対策としては、橋脚の耐震化と代替性の幹線道路ネットワーク整備等などの



出典：中央防災会議「東海地震対策専門調査会」資料

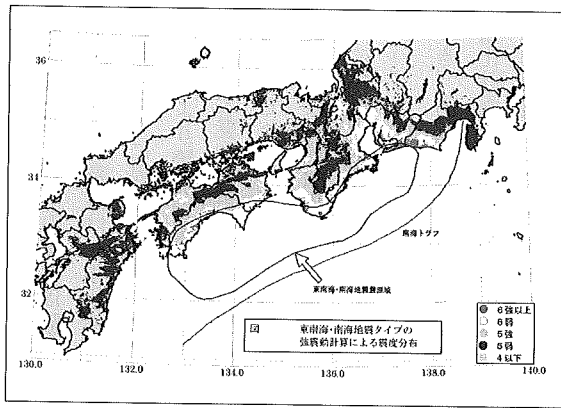
図6 東海地震による海岸部の想定津波高さ

ハード対策とともに、道路管理者間の情報を共有する「東海地震道路震災情報共有システム」の導入や警戒宣言発令時等の道路利用者の対応方法を分かりやすく解説した情報誌「ぐらっとナビ」を発行するなど道路情報提供の高度化に向けたソフト対策にも取り組んでいるところである(図5・6)

四 東南海・南海地震について

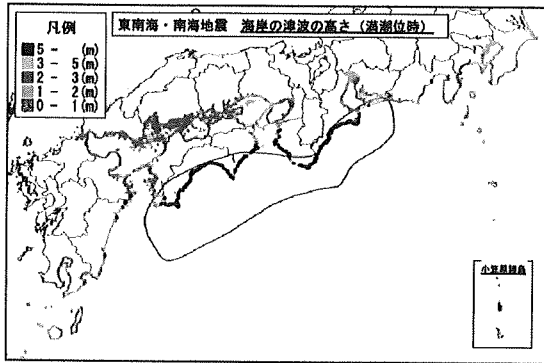
東南海・南海地震については、東海地震より西に位置し、遠州灘西部から土佐湾までの地域及びその周辺地域の南海トラフ沿いで発生する海溝型地震である。前回の地震は、東南海地震が一九四四年に、南海地震が一九四五年に発生している。

政府の地震調査委員会は、二〇〇〇年から二〇〇年以内に発生する確率を東南海地震は五〇％程度、南海地震は四〇％程度と予測しているなど地震発生の逼迫性が指摘されているところである。このため、本年七月二五日に「東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」が施行され、同地震に対する地震防災対策の充実を進めていくこととなった。東南海・南海地震の大きな特徴としては、地震そのものによる被害に加え、地震に伴う津波による甚大な被害が広い地域において発生すると予想されていることである。このため、同法においても、東南海・南海地震に



出典：中央防災会議「東南海・南海地震等に関する専門調査会」資料

図7 東南海・南海地震の想定震源区域と震度分布



出典：中央防災会議「東南海・南海地震等に関する専門調査会」資料

図8 東南海・南海地震による海岸部の想定津波高さ

よる著しい被害が生ずる恐れのあるため、地震防災対策を推進する東南海・南海地震防災対策推進地域（以下、地震防災対策推進地域）を指定し、観測体制の充実を図るとともに、津波からの避難対策を含めた防災上緊急に整備すべき施設の整備等を計画的に図っていくこととされている。なお、同法においては、観測施設等の整備等により地震予知体制が確立した場合は、地震防災対策推進地域について大規模地震対策特別措置法を適用することとされている。

中央防災会議においては、東南海・南海地震による地震防災推進地域の指定等を行うための被害

想定を検討等を実施し、本年四月一七日に公表している。被害想定結果によると、死者数は約一一、九〇〇人、約一七、四〇〇人、被害額は約四〇兆円、約五六兆円に及ぶ我が国最大級の被害となることが想定されている。また、地震による津波の規模は、場所によっては一〇mを超える高さの巨大な津波が予想されており、津波による死者数も、約三、三〇〇人、約八、六〇〇人になると想定されている。

道路管理者としても、幹線道路ネットワークである緊急輸送道路の整備を引き続き推進するとともに、津波からの安全な避難を確保するため、地域の防災計画に基づく避難路整備を支援していくことが、大規模地震による津波対策としては喫緊の課題であると考えている（図7・8）。

五 おわりに

東海地震、東南海・南海地震の逼迫性が指摘されているとともに、本年五月二六日に発生した宮城県沖を震源とする地震による被災及び本年七月二六日に震度6弱以上の地震が三度も観測された宮城県北部を震源とする地震などにより、大規模地震対策や大規模地震にともなう津波対策について益々社会的な関心が高まっているところであり、安全で安全な国土の形成を図るため、道路防災対策を着実に進めて参りたいと考えている。

道路構造令の改正について

道路局企画課

はじめに

道路構造令の一部を改正する政令が平成一五年七月一八日に閣議決定、七月二四日に公布され、同日から施行されることとなりました。ここでは、今回の道路構造令の改正に関する背景、改正概要等について紹介します。

一 改正の背景

国土交通省では、地域の実情に応じた道づくりを推進し、道路整備のコスト縮減するため、地域特性に応じた構造基準の見直し（ローカルルール導入）を進めております。今回は道路構造の選択肢を広げることが目的として、乗用車専用道路（小型道路）及び追越区間付きの完成二車線の高

速道路が導入できるようにしました。

乗用車専用道路は、通行する車両を一定規模以下の自動車に限定することによって、従来に比べコンパクトな道路構造となり、用地や工費などの制約があるところでの道路整備が容易となります。また、完成二車線の高速道路は、中央分離帯を設けるとともに、追越車線（付加追越車線）を整備することにより、一定のサービス速度（例えば八〇km/h）での走行が可能となります。

二 改正の概要

1 乗用車専用道路（小型道路）の導入（図1）

渋滞を解消するためには、バイパス・環状道路整備や交差点改良等を行うことが望ましいが、実際に、市街地が既に形成されている場合などは

用地確保上の問題等により、これらの対策が困難な箇所が存在します。このような箇所について、設計車両を小型自動車等（普通乗用車と小型貨物車等一定規模以下の車両）に限定し、車線幅員、建築限界、縦断勾配等について特例を設けることにより、通常の規格に比べて小さい小型道路（従来の道路は、「普通道路」と定義。）を整備し、渋滞解消を図ることが有効です。

そこで、地形の状況、市街地の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合において、当該道路の近くに小型自動車等以外の自動車が行き交うことができる道路があるときは、小型自動車等（第三種第一級から第四級まで又は第四種第一級から第三級までの道路にあつては、小型自動車等及び歩行者又は自転車）のみの通行の用に供する

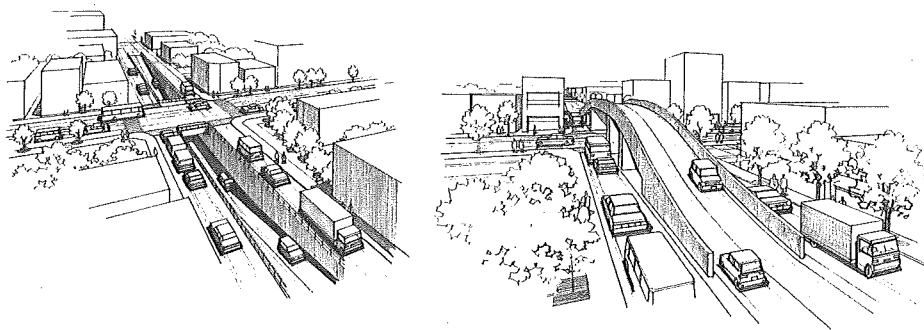


図1 乗用車専用道路のイメージ (左: アンダーパス、右: オーバーパス)

表1 小型自動車等の設計車両の諸元

諸元	設計車両	小型自動車等	(参考) 小型自動車	(参考) 普通自動車
長さ		6m	4.7m	12m
幅		2m	1.7m	2.5m
高さ		2.8m	2m	3.8m
前端オーバーハング		1m	0.8m	1.5m
軸距		3.7m	2.7m	6.5m
後端オーバーハング		1.3m	1.2m	4m
最小回転半径		7m	6m	12m

表2 小型道路の車線幅員

道路の種級区分		小型道路	(参考) 普通道路
第一種	第一級	3.5m	3.5m(3.75m)
	第二級	3.5m(3.25m)	3.5m(3.75m)
	第三級	3.25m(3m)	3.5m
	第四級	3m	3.25m
第二種	第一級	3.25m(3m)	3.5m(3.25m)
	第二級	3m	3.25m
第三種	第一級	3m	3.5m
	第二級から第四級まで	2.75m	2級 3.25m(3.5m) 3級 3m 4級 2.75m
第四種	第一級から第三級まで	2.75m	1級 3.25m(3.5m) 2級及び3級 3m

() 内は特例値

表3 小型道路左側路肩の幅員

道路の種級区分		小型道路	(参考) 普通道路 (特例値)
第一種	第一級、第二級	1.25m	2.5m (1.75m)
	第三級、第四級	1m	1.75m (1.25m)
	第二種	1m	1.25m
第三種	第一級	0.75m	1.25m (0.75m)
	第二級から第四級まで	0.5m	0.75m (0.5m)
第四種	第一級から第三級まで	0.5m	0.5m

表4 小型道路右側路肩の幅員

道路の種級区分	小型道路	(参考) 普通道路
第一種第一級、第二級	0.75m	1.25m
第一種第三級、第四級、第二種	0.5m	0.75m
第三種、第四種	0.5m	0.5m

道路とすることができることとしました。
また、小型自動車等のみの通行の用に供する道路だけでなく、小型自動車等のみの通行の用に供する車線を他の車線と分離して設けることができることとしました。

① 設計車両
小型自動車等の設計車両の諸元については、道路運送車両法に基づく小型自動車、普通自動車のうちいわゆる3ナンバーの自動車等を考慮

して規定しました(表1)。
② 横断構成
小型自動車等の設計車両の諸元を考慮して、乗用車専用道路(小型道路)の車線の幅員、車道に設ける路肩の幅員、路肩に設ける側帯の幅員、建築限界を規定しました(図2、表2~4)。
建築限界については、設計車両の二・八mにリバウンド〇・二mを考慮して、高さ三・〇mとしました(普通道路は四・五m)。

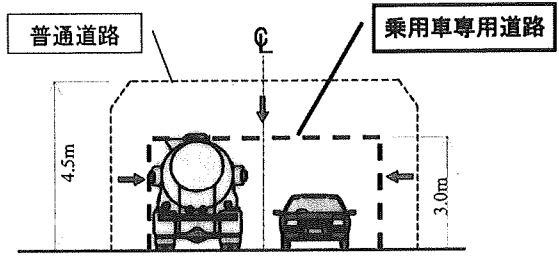


図2

表5 小型道路の縦断勾配

設計速度 (km/h)	小型道路		(参考)
	標準値	特例値	普通道路 (特例値)
120	4%	5%	2% (5%)
100	4%	6%	3% (6%)
80	7%		4% (7%)
60	8%		5% (8%)
50	9%		6% (9%)
40	10%		7% (10%)
30	11%		8% (11%)
20	12%		9% (12%)

また、第四種の第一級から第三級までの乗用車専用道路（小型道路）に屈折車線又は変速車線を設ける場合の当該部分の車線の幅員は、交差点部の前では設計速度よりも速度が減少すること、また、都市部で土地制約もあることから、本線車線の幅員である二・七五mよりもワンランク下げて、二・五mとすることができるとしました。同時に屈折車線及び変速車線の幅員は、設計車両の縮小幅（〇・五m）に合わせ、第二七条第四項の普通道路の幅員三・〇mから〇・五mを減じた二・五mとしました。

③縦断勾配

小型自動車等の性能に応じ、乗用車専用道路

（小型道路）の車道の縦断勾配を表のとおり規定しました（表5）。

④立体交差

大型車の誤進入を防止するため、普通道路と乗用車専用道路（小型道路）が交差する場合には、当該交差の方式は立体交差としました。また、四車線以上である乗用車専用道路（小型道路）が相互に交差する場合も、第二八

条第一項の普通道路と同様に立体交差とするも

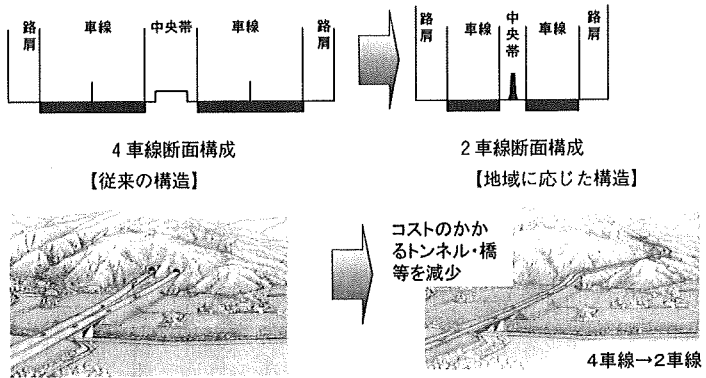


図3

のとしました。

⑤設計自動車荷重

橋、高架の道路その他これらに類する構造の乗用車専用道路（小型道路）の設計自動車荷重は、小型自動車等の重量を考慮して三〇キロニュートン（三トン）と規定しました。

2 追越区間付きの完成二車線の高速道路の導入（図3）

一定のサービス速度での走行を可能とするために、完成二車線の高速自動車国道又は自動車専用道路について、原則往復の方向別に分離するとともに、片側が一車線である場合には、必要に応じて付加追越車線を設置することができることとしました。

①車線の分離

安全かつ円滑な交通を確保するため、三車線以下の第一種の道路についても原則として、車線を往復の方向別に分離することとしました。

ただし、三車線以下の第一種の道路は、トンネルや橋、高架の道路等において、事故時の救急活動や全体幅員の拡大により施工が困難になる場合等があることを考慮して、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合には、車線の分離をしないことができます。

なお、第二種及び第三種第一級の道路は、四

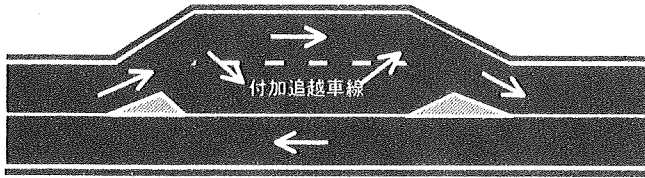


図4 付加追越車線のイメージ図

表6 中央帯の幅員

区分		標準値	特例値 (改正前)
第一種	第一級及び第二級	4.5m	2m (3m)
	第三級及び第四級	3m	1.5m (第三級2.25m、第四級1.75m)
	第一級	2.25m	1.5m (規定なし)
第二種	第二級	1.75m	1.25m (規定なし)
	第三種	1.75m	1m (1m)
第四種		1m	

車線以上であることから、やむを得ない場合の規定は設けていません。

② 付加追越車線

第一種の道路で片側一車線の車道については、低い速度で走行している自動車を追越せないため、走行車両全体の速度を低下させ、その結果、交通容量や安全性の低下をもたらす場合があることから、必要に応じ付加追越車線を設けることとしました(図4)。

なお、付加追越車線の幅員は、それを設ける

車道と同じ設計速度であることから、当該車線の幅員と同じ値とすることとしました。

③ 左側路肩

第一種の道路で片側一車線の車道の左側路肩については、自動車が故障等により左側路肩に停車しても、他の自動車が安全かつ円滑に通行できる幅員を確保するため、大型車が故障等で停車していることを想定した場合における必要なずれ違い幅員や車線幅員及び側方余裕を考慮し、適切な幅員を設定しました。大型車の交通量が多い場合には、大型車が本線車線にはみ出すことなく、路肩内で停車することが可能となるよう、左側路肩の幅員は、大型車の設計車両幅である二・五m以上を確保するものとししました。また、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所であつて、大型車の通行量が少ない場合は、故障等により左側路肩に停車している大型車と他の大型車がすれ違うケースが少ないことを考慮し、第一種第二級及び第三級の道路については一・七五mまで、第一種第四級(第一種第三級に比べ車線幅員が狭いため)は二・〇mまで縮小することができることとしました。

3 中央帯幅員の特例値の縮小

防護柵の安全性の性能向上、自動車の通行に必

要な最低限の側方余裕幅に関する実験結果を踏まえ、安全性の観点から、最小限確保すべき中央帯の幅員の特例値を縮小することとしました(表6)。

三 おわりに

今回の道路構造令改正のほかに、道路規格の緩和や地域の実情に応じた適切な構造とするため、道路構造の弾力的な運用として、一・五車線の道路整備や地域高規格道路の構造要件の緩和等も実施しており、ローカルルールに基づく整備を推進していくこととしています。今回の道路構造令の改正及びローカルルールについては、道路局のホームページ (<http://www.mlit.go.jp/road/sign/hyoshikiop.html>) にて紹介しておりますので、御覧いただければ幸いです。

(参考)

① 一・五車線の道路整備

中山間地域等において、最低限必要な道路ネットワークを短期間で整備するため、二車線改良、一車線改良+待避所設置、視距確保等の組合せにより整備を行うものです。

② 地域高規格道路の構造要件の緩和

最低限必要なサービス速度を八〇km/hからおおむね六〇km/hとし、「自動車専用道路要件」を緩和し、所要のサービス速度を確保することが可能な場合は現道活用も可能としています。

道路特定財源制度をめぐる

最近の動向について

道路局総務課道路資金企画室

はじめに

平成一五年度税制改正において、道路特定財源諸税の暫定税率の今後五年間の延長が行われた。また、高速自動車国道整備の直轄方式の導入や市町村道整備の補助金の見直しに伴い、国から地方へ、道路特定財源の税源移譲を行うとしたところである。以下に、道路特定財源制度の現状・改正の経緯・税源移譲の概観について紹介する。

一 道路特定財源制度の現状

道路特定財源制度とは、道路整備を緊急かつ着実に進めるため、燃料の消費・自動車の取得・保有といった自動車の利用に対する各段階に対して課税を行い、その税収を道路整備の財源として活

用する制度である。これは、一般的な租税原則である応能原則とは基本的に異なり、道路整備により利益を受けるものから徴収した税で道路整備を行うという応益原則、受益者負担の考え方に基いたものである。このような受益者負担の考え方には次のような長所がある（図1）。

① 公平性 利用者が便益に応じた費用を負担し、費用を負担せずに自動車を利用することを排除できる。

② 安定性 景気対策や財政状況の影響を受けにくく、安定的な財源を確保した上で長期的視点から計画的に道路整備を進めることができる。

③ 合理性 利用者の負担がすべて道路整備に充当されるといふ明快な制度であるため納税

者の理解を得られやすい。

現在、道路特定財源には、国の税源として揮発油税、石油ガス税、自動車重量税の三税が、地方の財源として地方道路譲与税、石油ガス譲与税、

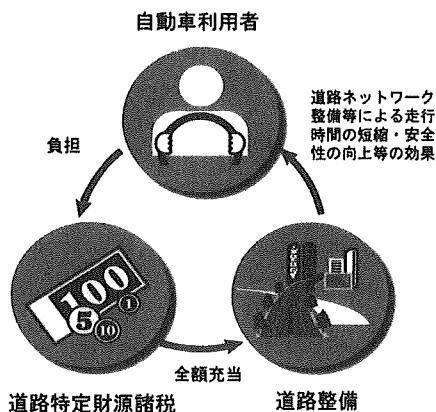


図1 受益者負担の仕組み

表1

税 目	道 路 整 備 充 当 分	税 率	平成15年度税収 (億円)	
国	揮発油税 昭和24年創設 昭和29年より特定 財源	全額 (暫定税率) 48.6 円/ℓ (本則税率) 24.3 円/ℓ	28,363 (28,134)	
	石油ガス税 昭和41年創設	収入額の 1/2 (1/2は石油ガス譲与税として地 方に譲与される。)	140 (140)	
	自動車重量税 昭和46年創設	収入額の国分(2/3)の約8割 (77.5%) (収入額の2/3は国の一般財源で あるが、税創設及び運用の経緯 から約8割(77.5%)相当額は 道路財源とされている。)	[例]自家用乗用 (暫定税率) 6,300円/0.5t年 (本則税率) 2,500円/0.5t年	5,742
	計		34,245 (34,016)	
地	地方道路譲与税 昭和30年創設	地方道路税の収入額的全額 (揮発油税と併課される) 58/100:都道府県及び指定市 42/100:市町村	(暫定税率) 5.2 円/ℓ (本則税率) 4.4 円/ℓ	3,013
	石油ガス譲与税 昭和41年創設	石油ガス税の収入額の 1/2 :都道府県及び指定市	石油ガス税を参 照	140
	自動車重量譲与税 昭和46年創設	自動車重量税の収入額の 1/3 :市町村	自動車重量税を 参照	3,523
	軽油引取税 昭和31年創設	全額 :都道府県及び指定市	(暫定税率) 32.1 円/ℓ (本則税率) 15.0 円/ℓ	11,283
	自動車取得税 昭和43年創設	全額 3/10:都道府県及び指定市 7/10:市町村	(暫定税率) 自家用は 取得価額の5% (本則税率) 取得価額の3%	4,548
計			22,507	
合 計			56,752 (56,523)	

- 注) 1. 税収は平成15年度当初予算及び平成15年度地方財政計画による。なお、()書きは、決算調整額(税収の平成13年度決算額と平成13年度予算額との差:揮発油税及び石油ガス税については2年後の道路整備費で調整することとされている。)を含んだ額である。
 2. 自動車重量税の税収は、国分の約8割相当額である。
 3. 暫定税率の適用期限は平成20年3月末(自動車重量税については平成20年4月末)。<平成15年度税制改正>
 4. 四捨五入の関係で、合計が一致しないところがある。
 5. 地方公共団体の一般財源である自動車税の平成15年度税収は18,109億円、軽自動車税の平成15年度税収は1,415億円。(いずれも平成15年度地方財政計画による。)

自動車重量譲与税、軽油引取税、自動車取得税の五税がある。その税収による道路特定財源の総額は約五兆七、〇〇〇億円(平成一五年度予算)となっており、道路整備の着実な推進に必要不可欠

なものになっている(表1)。

二 道路特定財源制度の沿革

戦後、我が国の復興が進み、自動車普及する

につれ、道路交通量が次第に増加してきた。しかし、道路予算はわずかのものであり、当時の道路整備状況は劣悪であった。このため、道路整備のための新たな制度の確立と、その財源を確保しな

表2

道路整備五箇年計画等	年 度	揮発油税	地方道路税	軽油引取税	石油ガス税	自動車取得税	自動車重量税
		(国税) (円/ℓ)	(国税) (円/ℓ)	(地方税) (円/ℓ)	(1/2ℓ地方へ賦与) (国税) (円/kg)	(地方税)	(1/3ℓ地方へ賦与) (国税)
第1次 29~33年度 2,600億円 第2次 33~37年度 1兆円 第3次 36~40年度 2兆1,000億円 第4次 39~43年度 4兆1,000億円 第5次 42~46年度 6兆6,000億円 第6次 45~49年度 10兆3,500億円 第7次 48~52年度 19兆5,000億円 第8次 53~57年度 28兆5,000億円 第9次 58~62年度 38兆2,000億円 第10次 63~H4年度 53兆円 第11次 H5~9年度 76兆円 第12次 H10~14年度 78兆円 H15~19年度 38兆円*	昭和29	(4月)13.0					自動車取得税及び自動車重量税の税率は自家用乗用車のもの
	30	(8月)11.0	(8月)2.0				
	31			(6月) 6.0			
	32	(4月)14.8	(4月)3.5	(4月) 8.0			
	33						
	34	(4月)19.2		(4月)10.4			
	35						
	36	(4月)22.1	(4月)4.0	(4月)12.5			
	37						
	38						
	39	(4月)24.3	(4月)4.4	(4月)15.0			
	40						
	41				(2月) 5.0		
	42				(1月)10.0		
	43					(7月)取得価額の3%	
	44						
	45						
	46				(1月)17.5		
	47					(12月)2,500	
48							
49	(4月)29.2	(4月)5.3			(4月)取得価額の5%		
50					(5月)5,000		
51	(7月)36.5	(7月)6.6	(4月)19.5				
52							
53	○(4月)	○(4月)	○(4月)				
54	(6月)45.6	(6月)8.2	(6月)24.3				
55							
56							
57							
58	○(4月)	○(4月)	○(4月)				
59							
60	○(4月)	○(4月)	○(4月)				
61							
62							
63	○(4月)	○(4月)	○(4月)				
平成元							
2							
3							
4							
5	○(4月)	○(4月)	○(4月)				
6	(12月)48.6	(12月)5.2	(12月)32.1				
7							
8							
9							
10	○(4月)	○(4月)	○(4月)				
11							
12							
13							
14							
15	○(4月)	○(4月)	○(4月)				
16							
17							
18							
19							

※地方単独事業を含まない額

(注)1. []は租税特別措置法または地方税法附則による暫定税率、○は暫定税率の延長が行われた年である。

2. 自動車重量税の地方への譲与割合は、平成14年度まで1/4。

ければならないという認識は高まっていた。このような状況を背景として、昭和二八年に「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が成立し、道路を緊急かつ計画的に整備するため道路整備五箇年計画を策定し、これに基づいて道路整備を推進し、その財源として揮発油税収入額に相当する金額を道路整備に充てることとされた（同法は昭和三三年度より「道路整備緊急措置法」に引き継がれ、さらに平成一五年度より「道路整備費の財源等の特例に関する法律」（後述）に改正され、現在に至っている。）。

昭和三〇年には地方道路譲与税が設けられ、揮発油税とあわせて徴収される地方道路税を一定の譲与基準に基づき都道府県、指定市及び市町村に道路財源として譲与することとなった。その後、昭和三一年には軽油引取税（地方税）、昭和四一年には石油ガス税（1/2は国の特別会計に繰り入れられ、1/2は石油ガス譲与税として地方に譲与される。）、昭和四三年には自動車取得税（地方税）、更に昭和四六年には自動車重量税（3/4（平成一五年度より2/3）が国の財源として特別会計に算入され、1/4（平成一五年度より1/3）が自動車重量譲与税として地方に譲与される。）が設けられた。なお、自動車重量税については国の財源のうち、約八割相当額が、税創設及び運用の経緯から道路整備費に充てることとさ

れている。

その後も、道路整備の必要性に鑑み、税率の引上げ等の拡充が図られてきている（表2）。現在、道路特定財源諸税の税率は、石油ガス税を除き、本来の税率である本則税率の二倍以上の暫定税率になっており、道路整備の主な受益者である自動車利用者には特別の負担をお願いしているところである。

三 「道路整備費の財源等の特例に関する法律」について

国土交通省においては、これまで各事業分野別に長期計画を策定していたが、省庁統合の実を最大限に発揮し、社会資本整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するため、各事業別の長期計画を統合した「社会資本整備重点計画」を策定することとした。これにより、従前の「道路整備五箇年計画」は他の分野の長期計画と合わせて、「社会資本整備重点計画」に統合されることとなった。このため、「道路整備緊急措置法」の名称を「道路整備費の財源等の特例に関する法律」に改め、道路整備五箇年計画に関する規定を削除するとともに、平成一五年度以降の五箇年間も引き続き揮発油税等を道路整備費の財源に充てるなどの措置を講じることとし、当該措置を講じて当該期間に行うべき道路の整備に関する事業の量を閣議

で決定することとした。

また、この改正においては、道路整備費の使途に、道路の新築、改築、維持、修繕に関する事業に密接に関連する環境対策事業を含め、納税者の理解の得られる範囲で道路特定財源の使途の多様化を図ることとした。平成一五年度においては、環境分野や都市交通分野への活用として、新たに地下鉄インフラ整備支援、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入支援、ETC車載器リース等を支援する制度の創設等を行うこととしている。さらに既存の道路予算においても、低公害車の開発普及、燃料電池車の促進などに道路特定財源の活用を図ることとした。

四 平成一五年度税制改正について

「道路整備費の財源等の特例に関する法律」の改正と並行して、平成一五年度税制改正では、道路特定財源諸税である揮発油税、地方道路税、自動車重量税、軽油引取税、自動車取得税の暫定税率の適用期限を平成一四年度末に控え、①持続可能な経済社会の構築、安心できる暮らしの実現のため、今後五カ年間の道路整備を重点的、計画的に推進する必要がある、②今後五カ年間の道路整備計画に必要な財源を確保するためには引き続き受益者である自動車利用者に対応の負担を求めることが必要である、ことなどを理由に道路特定財

源諸税の暫定税率の延長の要望が行われた。

また、①道路特定財源は受益者負担の原則に基づき、道路整備費をまかなうために本則の二倍以上の暫定税率を設定している、②自動車利用者の受益のないような使途に充当することは納税者の理解が得られない、ことなどを理由に引き続き道路特定財源の道路整備への全額充当することの要望が行われた。

この税制改正要望に対し、さまざまな議論・審議が行われた。

政府税制調査会では、「平成一五年度における税制改革についての答申—あるべき税制の構築に向けて—」において、揮発油税等の道路特定財源等について、一般財源化を含め、その見直しを行うべきであるが、暫定税率については自動車の社会的コストや環境の保全を考慮し、現行の水準を維持することと答申された。

また、経済財政諮問会議では「平成一五年度予算の基本答申」において、「道路特定財源については、受益と負担の観点から納税者の理解・納得を得つつ、環境や都市交通への活用等用途の多様化を検討する」との方針が打ち出された。

これらの答申や方針を踏まえ、与党（自由民主党、公明党、保守党（当時））の平成一五年度税制改正大綱において、国税について

① 揮発油税及び地方道路税の税率の特例措置

（暫定税率）の適用期限を五年延長する。

② 自動車重量税の税率の特例措置の適用期限を五年延長する。

とされ、地方税についても、

① 自動車重量税と税の譲与割合を三分の一（現行四分の一）に引き上げる。

② 自動車取得税の税率及び免税点の特例措置の適用期限を五年延長する。

③ 軽油引取税の税率の特例措置の適用期限及び営業用のバス、トラックに係る交付金措置を五年延長する。

とされ、道路特定財源諸税の特例措置の適用期限を五年延長することとされた。さらに、「揮発油税、自動車重量税等の道路特定財源は受益者負担の原則により、自動車利用者等に負担を求めているものである。したがって納税者である自動車利用者等の理解・納得を得るべく道路整備に充てることを原則とする。」とされた。

これを受けて、第一五六回通常国会において、租税特別措置法及び地方税法の改正案が提出され、衆参両院の審議を経て、前者は平成一五年三月二八日、後者は平成一五年三月二四日に可決、成立し、ともに平成一五年四月一日より施行されることとなった。

五 地方への税源移譲について

日本道路公団等の道路関係四公団の民営化に伴い、新会社による整備を補完する措置として、必要な高速道路を建設するため、国と地方の負担（国・地方 \parallel 3・1）による新たな直轄事業を導入することが決定された。また、市町村道補助の採択基準の引き上げによる補助削減により、地方の負担が増加することとなった。これに伴い、新たに必要となる地方負担を考慮して、国から地方へ税源移譲を行うこととされた。

地方への税源移譲の内容は以下の通りである。

① 自動車重量税と税の譲与割合を従前の1/4から引き上げ、1/3とした（図2）。

② 地方道路譲与税の都道府県、市町村間の配分割合を見直し、都道府県分を従前の43/100から58/100に増加させた（図3）。

自動車重量税と税は市町村にのみ譲与される譲与税であるため、①により、市町村の自動車重量税は約九三〇億円（平成一五年度当初予算ベース、以下同じ）の増加となる。他方、②により、都道府県の地方道路譲与税は約四五〇億円の増加、市町村の地方道路譲与税は約四五〇億円の減少となる。①、②より、結果として、税源移譲額は、都道府県では約四五〇億円、市町村では約四八〇億円となる。

自動車重量譲与税の譲与割合を3分の1に引上げ（改正前4分の1）

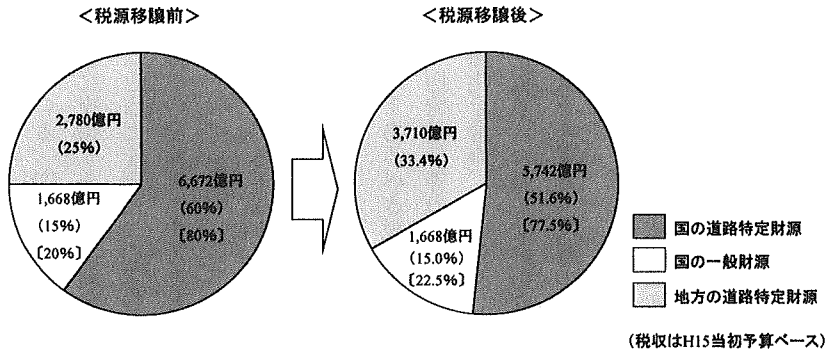


図 2

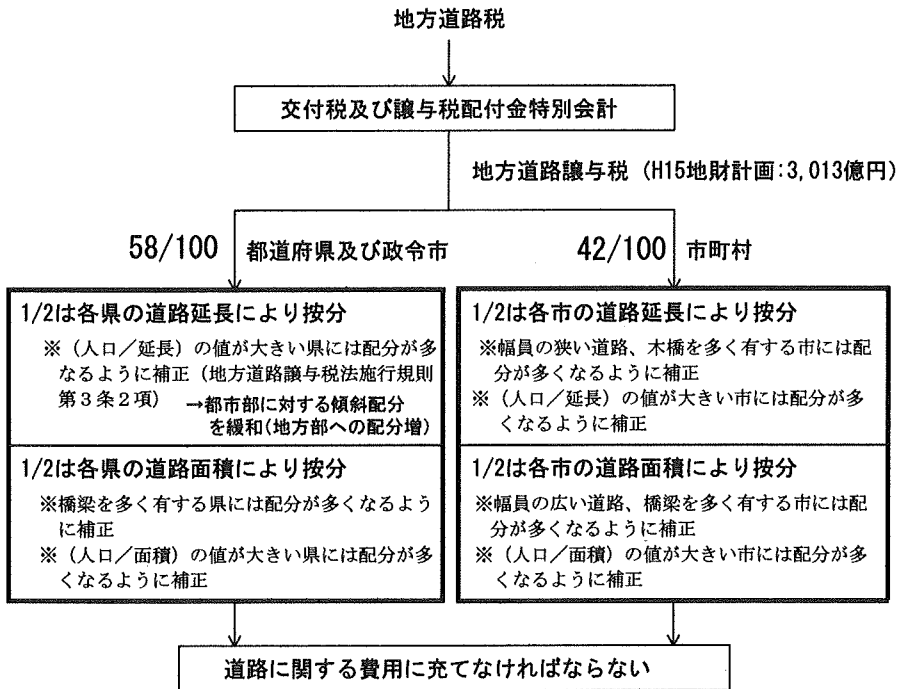


図 3

また、地方道路譲与税は譲与額全体を、各地方自治体が管理する道路の延長及び面積を基準に配分され、「道路延長あたりの人口」が大きい都道

府県には配分が大きくなるように補正されているが、この都市部に対する傾斜配分を緩和し、地方部への配分が増加するように、地方道路譲与税の

都道府県分に関する補正方法が改められた。

地方道路整備臨時交付金の運用改善について (地方の裁量的大幅拡大)

道路局地方道・環境課

一 地方道路整備臨時交付金の概要と運用改善の経緯

1 地方道路整備臨時交付金の概要

地方道路整備臨時交付金(以下「交付金」という。)は、昭和六〇年度に創設されたもので、揮発油税収の四分の一相当額を財源とし、地域の課題に対応した広域的な計画(地域の高度医療施設の移転にともなう道路整備、市町村合併を支援する道路整備など)に基づき、地方公共団体ごとに交付金を交付するものです(平成一五年度の国費は七、〇三三億円)。

都道府県道または市町村道の改築及び修繕事業のうち、一定の地域において、一体的に行われる必要のある複数の事業を対象に、パッケージで支

援を機動的に行う、地方の自主性を尊重した制度であり、地方公共団体からは使い勝手の良い制度として、要望が非常に強い制度です。

なお、本制度は「道路整備費の財源等の特例に関する法律(平成一五年三月二八日成立)」により、平成一五年度から五年間の延長が認められたところです。

2 これまでの運用改善の経緯

交付金については、これまでも地方の自主性をさらに高めるため、以下の運用改善を積極的に実施してきました。

(1) 「第二次地方分権推進計画(平成一二年三月)」における指摘と運用改善

平成一二年三月の第二次地方分権推進計画で

は、地方分権推進計画を踏まえ、「国が箇所付けをしない」ことを基本とし、国の関与は計画全体の緊急性等の判断に限定すること、軽微な変更の範囲を拡大することとされました。これを受けて、運用の改善を平成一二年度までに実施しています(参考1)。

(2) 「事務・事業のあり方に関する意見(平成一四年一〇月三〇日)」及び「国と地方にかかる経済財政運営と構造改革に関する基本方針(平成一四年一二月二四日)」における指摘と運用改善

地方分権改革推進会議の「事務・事業のあり方に関する意見」等では、「地方道路整備臨時交付金について、運用の実態把握に努めるとともに、その結果に基づき、所要の改善に努めるとされました。これを受けて、交付申請の不要

となる範囲の拡大等の運用改善を平成一五年四月に実施しています（参考2）。

二 今回の運用改善について

1 指摘事項

六月二七日に「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003」（以下「骨太の方針2003」という。）が閣議決定されましたが、この中で「地方道路整備臨時交付金については、地方公共団体がより主体的に事業が実施できるよう、平成一五年度より国費と地方費の割合を個別事業（要素事業）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る。」と記述されたところです。

2 運用改善の内容

この骨太の方針2003の決定を受け、国土交通省では、次のような運用改善を行うこととし、既に七月一日付けで通知を發出しています。

これまで、実施する個別の事業ごとに一定の比率（国費五・五対地方費四・五）で事業費に対して国費と地方費を投入する運用を実施してきました。今後は、この運用を改め、地方公共団体が地域の実情や事業展開に応じてより機動的かつ柔軟に事業を展開できるよう、都道府県内の個別事業費の総額について国費と地方費の割合を一定と

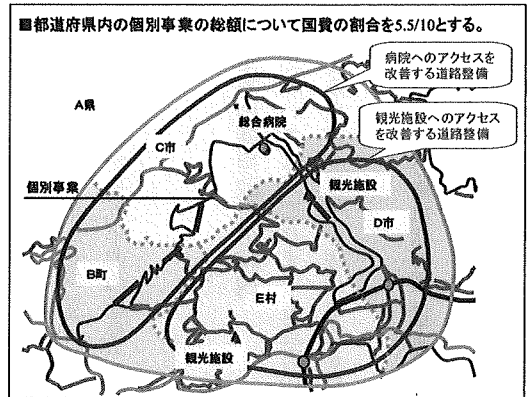


図1

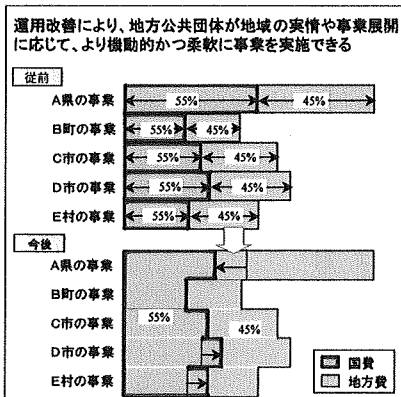


図2

し、個別の事業ごと、地方公共団体ごとの国費と地方費の割合を固定しないことができる運用に改善したところです。

この場合、地方公共団体ごとの国費と地方費の

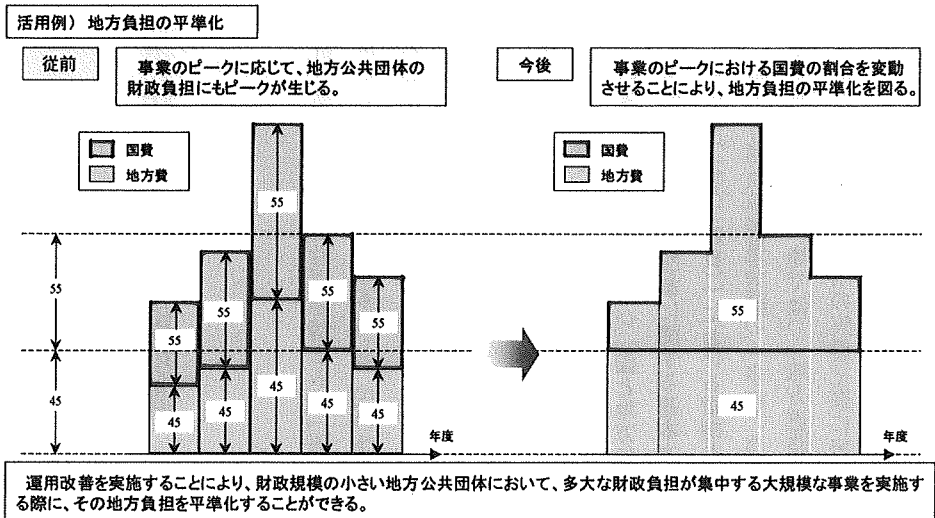


図3

割合は、関係地方公共団体が協議し、毎年度、地方公共団体ごとに定めることとなります（図1・2）。

運用改善を実施することにより、財政規模の小さい地方公共団体において、多大な財政負担が集中する大規模な事業を実施する際に、その地方負担を平準化することができる。

3 運用改善による効果

今回の運用改善によって、地方公共団体相互で協議したうえで、自由に国費と地方費の割合を決めることができるようになるため、個別の財政事情を勘案した国費の配分が可能となります。

例えば、完成による周辺地方公共団体への波及効果が大きい一方で、当該地方公共団体に多大な財政負担を強いる大規模な事業（トンネル、橋梁

など）を実施する例を考えてください。

このような事業は、事業展開によって事業費にピークが生じることがあり、そのときの地方負担の確保が課題となることがあります。そこで、関係地方公共団体と調整の上、年度ごとに国費投入の割合を調節することで、地方の負担を平準化することが可能となり、安定的に事業を執行することができま（図3）。

4 運用改善の積極的活用

今回の運用改善は地方公共団体の裁量を大幅に拡大するものです。各地方公共団体におかれましては積極的に今回の運用改善を活用していただくようお願いします。

参考1

「第二次地方分権推進計画」における指摘と運用改善

地方道路整備臨時交付金の運用改善

第二次地方分権推進計画（H11.3）における指摘

地方道路整備臨時交付金の運用改善

地方道路整備臨時交付金については、地方分権推進計画を踏まえ、「国が箇所付けをしない」ことを基本とし、次のとおり、運用の改善を図る。

- ア 法の趣旨に従い、地方公共団体が自主的に策定する整備計画に基づいて交付する。国の関与は計画全体の緊急性等の判断に限定する。
- イ 交付決定後の個別箇所間の流用は、整備計画の範囲内であれば、申請どおり認める（地方道路整備臨時交付金の趣旨を踏まえ、変更手続が極力不要となるよう、「軽微な変更」の範囲を拡大する。）

ア 計画に係る提出書類の大幅な削減【平成11年度措置済み】

個別事業（要素事業）ごとにその詳細を示す図面（平面図、標準横断面図、橋樑一般図、下部一般図）等の提出を不要とした。

イ 変更手続が極力不要となるよう「軽微な変更（変更手続不要）」の範囲を拡大

【平成12年度措置済み】

個別事業（要素事業）ごとの事業費の流用が3割を超えるものは変更手続の対象だったものを、変更手続の対象外とした。

参考2

「事務・事業のあり方に関する意見（平成14年10月30日）」及び「国と地方にかかる経済財政運営と構造改革に関する基本方針（平成14年12月24日）」における指摘と運用改善

地方道路整備臨時交付金の運用改善（H15年度）

1. 地方分権改革推進会議「事務・事業のあり方に関する意見」（H14.10.30報告）における指摘

「地方道路整備臨時交付金について、運用の実態把握に努めるとともに、その結果に基づき、所要の改善に努める。」

2. 臨時交付金の運用改善

運用の実態把握を行い、事務の簡素化や事業の重点化に係る次のような運用改善を実施した。

①5年間の整備方針を策定した場合には、毎年度の図面提出の省略等を行うこととした。

②変更申請が不要となる範囲の拡大（個別事業の費目間（本工事費、用地補償費等）の流用については、すべて変更申請を不要とした）。

要素事業	経費の配分						事務費	事業費	完了年度 年月	
	本工事費	附帯工事費	預託金及び戻金	用地補償費	繰越金	繰越金				
〇〇線	216,500 236,500	0	20,000 0	50,000 50,000	0 0	0 0	286,500 286,500	13,500 13,500	300,000 300,000	H14.3.31 H14.3.31
	A 内容の軽微な変更									

(単位:千円)

平成一六年度道路関係重点施策について

道路局総務課

はじめに

今年度の重点施策は、当面する課題に対応する施策を、従前の文書形式によるものではなく、ポインテッド形式で、去る八月一日に公表された（http://www.mlit.go.jp/kisha/ksha03/01/010801_hmj）。八つの柱立てのもと、施策を網羅的に編集した本々と、それらの施策のいくつかをより詳しく記した別紙から構成されている。ここでは、本体を中心に主な道路局の施策を柱立てごとにピックアップするとともに、必要な箇所若干の解説を加えたい。

一 国民と向き合った成果重視の施策体系への転換

成果重視の施策展開

国民が納得できる成果重視の考え方に立った行政マネジメントへの転換

● PLAN・DO・SEEサイクルの確立（例：道路行政）

《解説》 毎年度、数値目標を設定し、事後の評価結果を反映する「マネジメント・サイクル」を構築し、成果を厳格に評価する替わりに現場に実質的な裁量権を付与する「成果主義」の道路行政マネジメントを導入する。

今年度は、道路行政の数値目標を示した（業績計画書）ところだが、来年度においては、予算制度や運用に成果をリンクする。（図1）

官から民など効率性の重視

効率性の重視（既存ストック等の有効活用、時

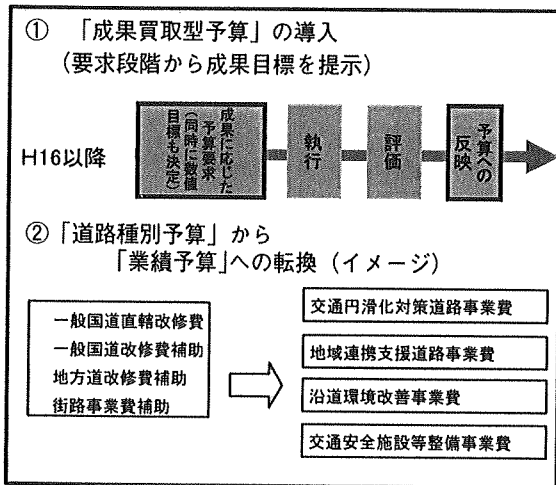


図1

間管理の徹底

●路上工事の総量抑制等 ↓路上工事時間を二割削減(平成一九年度)

《解説》 東京二三区の夜間渋滞のうち、約一

五%が工事渋滞であり、全工事件数の約八割が
 占用企業者によるものである。これまでは関係
 者間における内部調整型の施策により路上工事
 の縮減を図ってきたが、今後は利用者による外
 部評価型の施策に転換し、更なる縮減に取組む。
 ○占用企業者に縮減のインセンティブの働く施
 策

- ① 企業名と工事理由が分かる工事看板の設置
- ② 企業者別の工事渋滞の縮減貢献度の公表
- ③ 工事渋滞軽減度に応じたインセンティブ／
チャージの検討

○道路管理者自らの縮減強化

- ① 年度末の使い切り型予算制度の見直し
- ② 渋滞コスト最小の者が受注できる落札方式
の促進

○利用者への情報提供と監視強化

- ① リアルタイム路上工事情報提供システムの
構築

② 道路利用者の路上工事監視による工実施
方法の改善

○更なる縮減のためのマネジメント強化

- ① 工事時間の総量抑制
- ② 掘り返し規制エリアの明示

③ 交通工学の専門家を取り入れた工事計画・
実施方法のマネジメント

●アセットマネジメントシステムの本格導入

↓直轄国道の橋梁について長期的なトータルコ
スト1/3縮減

《解説》 全橋梁数の約四割を占める高度成長期

に建設された橋梁が二〇年後には更新時期を迎
え、高齢化した橋梁について通行規制、重量制
限が発生する恐れがある。そのため、更新時期
の平準化、維持管理から更新までのトータルコ
スト縮減を図るための総合的なマネジメントシ
ステムを構築する。

○道路構造物のトータル資産管理システムを構
築

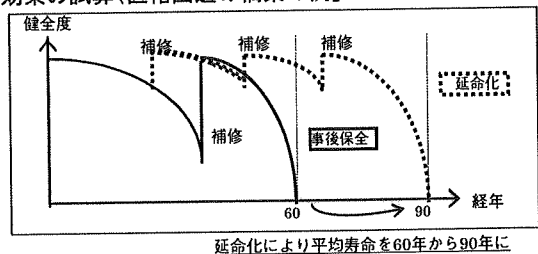
- ・ 道路構造物の健全度の推移をマクロ分析し
投資計画を策定
- ・ 全国同一レベルで道路構造物の点検結果を
データベース化

○アセットマネジメントシステムを支援する技
術開発や体制の整備

- ・ 損傷原因別の理論的な健全度評価、劣化予
測手法等の開発
- ・ 管理・支援体制の整備

(図2)

【効果の試算(直轄国道の橋梁の例)】



延命化を行った場合、事後保全に比べ長期的
に約1/3のトータルコストを縮減

	延命化後	事後保全
橋梁数	15,880	
トータルコスト	約 5.5 兆円	約 8.6 兆円
補修費	約 1.7 兆円	約 1.1 兆円
架替費	約 3.8 兆円	約 7.5 兆円

※直轄国道(内地)
※コスト評価期間60年

図 2

●渋滞問題などに対応した弾力的な有料道路料金
施策の社会実験

〔例〕日本海東北自動車道（新潟県）にお
ける通勤時間帯の料金を半額割引

↓有料道路の交通量二倍、並行する一般
道の渋滞長五〇％減

《解説》 償還主義のもと、渋滞対策、環境対策、
需要調整（混雑時間外割引等）などテーマに
応じた社会実験を実施する。

●出口ETCの整備による利用距離に応じた料
金設定の検討（都市高速道路）

《解説》 ネットワーク整備に伴い、均一料金
では、短距離利用者と長距離利用者の負担の不
公平感が生じており、利用に応じた公平な負担
を目指し、特定区間割引（首都高速道路 高井戸
→永福間等で実施中）の拡大導入の検討、乗り
継ぎ制の拡大導入の検討を進める。

●スマートインターチェンジ（ETC専用IC）
の整備

↓追加ICの整備による高速道路の有効活用
（現状は通過市町村の約四割にICなし）

SA・PAに接続するスマートIC社会実験
の実施（平成一六年度）

《解説》 高速道路は平均IC間隔が一〇km（欧

米諸国（無料）四〜五km）と長く、通過市町村
の約四割にICがない。交通混雑の改善、救急
医療施設へのアクセス向上等、地域の生活の充
実・経済の活性化のため、建設・管理費を節減
可能なスマートICを活用する。来年度は、一

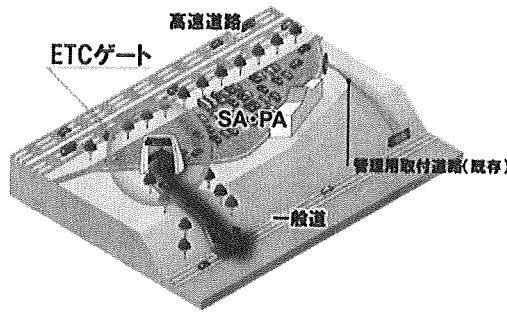


図3

般道との連絡路のあるSA・PAでスマートI
C（ETC専用IC）を設置する社会実験を
実施し、整備・運営上の問題点を把握する。
（図3）

特殊法人改革

●道路四公団民営化（平成一七年度中） ↓高速
道路等の整備・管理の効率性向上等

国から地方へ個性ある「地域」の発展、地方の
主体性・裁量性の向上
補助金の見直し

●数値化した目標の達成度により事業の評価を客
観的に行うシステムの構築

ローカルルール
の推進
●乗用車専用道路の導入

二 国際競争力の向上等に向けた取組み

課題①：グローバル化の進展等に伴う国際競争の
激化

●都市の国際競争力向上のため、首都圏三環状道
路をはじめとする大都市圏における環状道路体
系の整備を推進

◎三大都市圏環状道路の整備

○概ね一〇年以内に首都圏三環状道路で重点リ
ング（※）を形成（※圏央道西側区間、外環
道東側区間、首都高速中央環状線の三号以北
区間）

三 環境重視施策の推進

快適な生活環境の実現

○大気汚染対策

○環境ロードプライシング等のTDM施策に
ついて新たな取組みの推進

自然環境の保全・再生

○透水性・土系舗装等の開発・導入促進

四 観光立国の実現と美しい国づくり

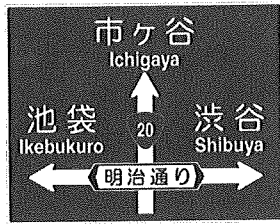
◎訪日外国人旅行者の倍増

◇外国人が一人歩きできる環境整備

○外国人旅行者にも分かりやすい案内標識等の整備

《解説》 「観光立国懇談会報告書」（平成一五年四月）に「道路標識も初めて来る人にも分かるように改善すべきである」と指摘されるなど、

路線番号を用いた標識



歩行者用の地図標識

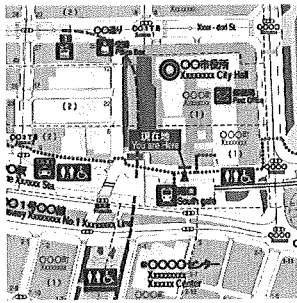


図4

日本は地名表示が主体（外国は路線番号（路線名）主体）で分かり難いとの意見があるため、外国人にも分かる路線番号等による道路案内標識、観光案内標識を整備する。（図4）

◎魅力ある観光交流空間づくり

◇「一地域一観光」の推進

○歩道のバリアフリー化等歩いて楽しい道づくり

○サイクリングロードと観光資源等との連携により、地域の魅力を堪能するサイクルツアーの普及促進

◎美しい国づくり

○緑に関する法制度の充実と、「緑の回廊構想」の推進

○関係者と連携して一定の地区内の主な道路で五年目途に電線類地中化

《解説》 日本の電線類地中化は一・五%と欧米

に比べ大きく立ち遅れ、生活空間を構成する非幹線道路は特に遅れがちである。そのため、平成一五年度に策定する新たな「電線類地中化計画」（平成一六～平成二〇年目途）においては、

新たに非幹線道路の無電柱化も実施することとし、それを推進するため、来年度は次の施策を実施する。

○地方公共団体への支援

・軒下配線等の地中化以外の無電柱化手法への支援

・土地区画整理事業において非幹線道路を補助対象に追加

○電線管理者への支援

・技術開発（トランスのコンパクト化等）等への支援

また、地中化コスト縮減の取組みとして次の施策を実施する。

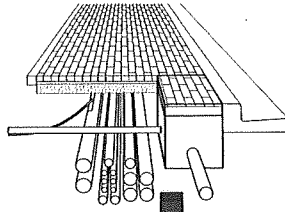
○新たな地中化コスト縮減への取組み

・都市部のバイパス事業、街路事業、バリアフリー化事業等に併せて、電線共同溝等を原則同時施工

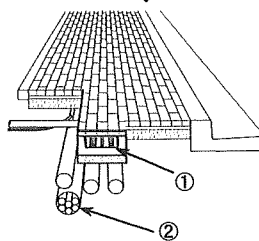
・浅層埋設方式の標準化（従来方式と比較して、約二割のコスト縮減）（図5）

●浅層埋設方式の標準化

【従来の方式】



【浅層埋設方式】



「変更点」①アクセス系電線の浅層化 ②通信管の共用収容によるコンパクト化 ③分岐箱等の小型化

図5

五 危機管理・安全保障対策

六 安心でくらしやすい社会の実現

課題②：交通事故死者数のより一層の減少など総合的な交通安全に関する取組み

総合的な交通安全対策

◎道路交通安全対策

○事故発生割合の高い地区において「あんしん歩行エリア」の整備

○歩行者・自転車優先する「くらしのみちゾーン」に対する支援の充実

・五年以内の実現を目指し意欲の高い地区を交通安全事業統合補助の優先採択等により支援

《解説》 生活道路の歩行者・自転車事故率は幹線道路の三倍以上で、歩行中の死亡事故の約六割が自宅から五〇〇m以内で起きていることから、生活道路から通過交通を徹底的に排除し、無電柱化等により快適な生活空間を実現する。

そのため次の支援も実施する。

- ・くらしのみちアドバイザーの派遣
- ・くらしのみちゾーン実験設備レンタル制度の創設
- ・くらしのみちゾーン連絡会議の設置

課題③：高齢化社会に対応したまちづくり

高齢社会への対応

◎バリアフリー化の加速

○評価・診断等と基本構想の策定の促進により、バリアフリー化の目標達成に向けた取組みを加速

・バリアフリー指標の公表

○事業連携等により重点目標を効果的・効率的に実施し、面的なバリアフリー環境を整備

七 需要の拡大等経済の活性化、地域の基盤強化

構造改革特区 雇用対策 新産業創出

【五三〇万人雇用創出プログラムの推進】

・ETC技術を活用した情報関連サービス（スマートコミュニケーション）

《解説》 ETC、カーナビ等の普及を踏まえ、

料金所以外の料金決済、駐車上での車両管理等、ETCの無線通信技術を活用した多様なサービスの一つの共通無線器で効率よく提供する（スマートコミュニケーション）ための技術に関する研究開発を推進する。（図6）

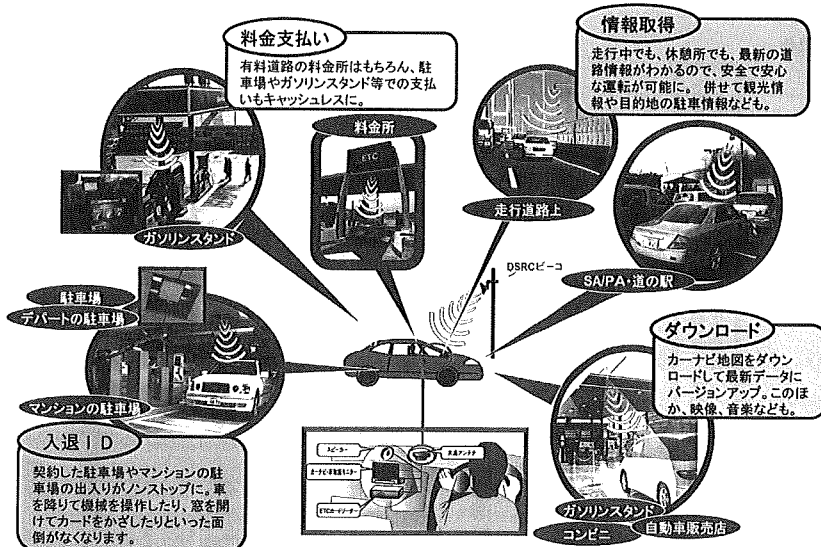


図 6

「美しい国づくり政策大綱」について

道路局地方道・環境課道路環境調査室

一 「美しい国づくり政策大綱」の策定

平成一五年七月一日、国土交通省は、美しい国づくりのための基本的考え方と国土交通省のとるべき具体的な施策について記した「美しい国づくり政策大綱」を発表した。戦後、国づくり、まちづくりといった、我が国の社会資本整備において経済性や効率性、機能性を重視したため美しさの配慮を欠いた雑然とした景観、無個性・画一的な景観が各地で見られる現状となった。このような認識のもと、この大綱は、今後、日本を魅力ある美しい国にするために、まず、自ら襟を直し、その上で、官民挙げての取組みのきっかけを作る目的でとりまとめられたものである。

この大綱は、平成一五年一月より国土交通省内に「美しい国づくり委員会」を設け、我が国の「景

観」という観点から美しい国づくりについて一回にのぼる議論を積み重ね、具体的なアクションを念頭に置きながらまとめられたものである。大綱の構成は以下のとおりである。今回は、国土交通省が様々な側面から今後取り組む具体的な施策について記述されている「Ⅲ. 美しい国づくりのための施策展開」について紹介する。

大綱の構成

I 現状に対する認識

II 美しい国づくりのための取り組みの基本的考え方

III 美しい国づくりのための施策展開

二 美しい国づくりのための施策展開

国土交通省では、美しい国づくりに向け、実行

性確保を主眼においた下記の施策を具体的に展開していく。短期間で重点的・集中的に取り組むべき事業については、目に見える成果を上げるためのアクションプログラムを、重点的な取り組みとして事業ごとに一定年限内に達成すべき目標を具体的な数値目標等で示している（■が付してある項目がアクションプログラム）。

① 事業における景観形成の原則化

景観形成に寄与する要素を事業実施の際にグレードアップ的に実施するのではなく、必要な技術開発や現場での試行を経て可能となったものは、原則として実施すべき要素とするための措置を講じる。

具体的には、技術基準や事業採択基準で景観の要素を明確に位置付けることや特別なモデル事業

でのみ認められていたグレードアップを一般の事業で実施可能とすることを進めていく。

(例)

○雨天時に下水中のごみ等が河川や海等へ流出しないよう貯留施設の整備等により合流式下水道を改善 【平成一六年度に制度化】

○道路防護柵の景観への配慮を原則化

【ガイドラインを平成一五年度に作成】

○道路標識柱について景観に配慮した色彩を採用 【平成一六年度に対応】

○土地区画整理事業でモデル的に認められている高い質の公共施設に対する補助を一般化

【平成一五年度に対応】

原則化とあわせ、以下のような重点的な取組みを行う。

■都市の顔となるような地区、国立公園等自然景観に配慮する必要がある地区及び歴史的・伝統的な景観が保存されている地区計一七地区において、道路防護柵を景観に配慮したものとするとともに、木製防護柵（歩行者自転車用）を三一箇所まで整備する。

【平成一五年度中に実施】

■三六箇所以上の灯台への配電線を撤去する。

【平成一九年度までに実施】

② 公共事業における景観アセスメント（景観評価）システムの確立

事業の実施主体が、必要に応じて構想段階、計画段階、設計段階など事業の実施前や事業完了後といった事業の各段階において、既存の制度に景観を評価の項目として織り込むことなどにより、事業実施により形成される景観に対し、多様な意見を聴取しつつ、評価を行い、事業案に反映する仕組みを確立する。【平成一五年度に評価システム検討、平成一六年度に試行的に導入】

○事前評価

事業の実施主体は、既存の制度と整合を図りつつ、必要に応じて、有識者や住民等から意見を聴取し、事業案に反映

○事後評価

事業の実施主体は、完成後の状況について事前評価結果と比較し、必要に応じ、有識者や住民等の意見を聴取して、事後評価を実施事後評価結果については、データベースに整理し、今後の景観検討や評価に活用

③ 分野ごとの景観形成ガイドラインの策定等

事業担当各職員が事業執行の各段階で活用するものとして、基本的視点や検討方法、手続きの考え方など地域を問わず全国的に適用すべき基本的事項、意匠・色彩の計画や施工方法など地域特

性に応じて適用する参考的事項を明解にかつ可能な限り網羅的に整理したガイドラインを分野ごとに策定する。 【平成一六年度までに策定】

また、高い煙突類の昼間障害標識（赤白交互の塗色）やビル群等の航空障害灯の設置に係る規制について、景観にも配慮した基準改正を行う。 【平成一五年度に対応】

④ 景観に関する基本法制定

良好な景観の保全・形成への取り組みを総合的かつ体系的に推進するため、以下の事項を含む基本法制定を目指すとともに、関連する諸制度の充実・強化を図る。 【平成一六年度目標】

景観に関する基本理念、国、地方公共団体、国民等の責務・役割等に関する規定

○市町村単位で良好な景観の形成・保全を図るための総合的な計画

○総合的な計画に基づき、幅広く景観に関する行為規制を行う仕組み

○その他必要な措置

⑤ 緑地保全、緑化推進策の充実

都市公園の整備、都市空間の緑化、緑地の保全を一体的に推進するため、都市公園法、都市緑地保全法を統合する。

両法の統合に際しては、新たに、以下の措置を

中心に制度の充実を図る。【平成一六年度目標】

○民有緑地の保全・緑化のための制度として、大規模建築敷地における緑化面積の割合に關する規制を本格的導入

○NPO、民間事業者が整備・管理の主体となるよう、NPO等に対し公園管理者と同等の権能を付与

○都市公園制度を活用した歴史的環境の保全を図るため、公園内の建ぺい率制限などを歴史的建造物に対しては大幅緩和

また、所管事業において、以下のような重点的な取組みを行う。

■国土交通省所管の中央官庁庁舎の屋上緑化整備を完了する。【平成一五年度中に完了】

■緑陰道路プロジェクトとして指定された二五地区について、沿道住民等と協力しながら緑陰道路計画を策定し、街路樹を剪定しない緑陰道路の管理に取り組む。

【平成一五年度より実施】

■都市における既存緑地の保全と併せて、公園、河川、道路等が一体的に事業を推進することにより、都市近郊の大規模な森の創出、緑の骨格軸の形成、都市内の水と緑のネットワーク構築を図る「緑の回廊構想」を推進する。

【平成一五年度より実施】

⑥ 水辺・海辺空間の保全・再生・創出

水辺・海辺空間の保全・再生・創出に向けて、以下の視点から、関係事業の連携の下で総合的な取組みを推進する。【平成一五年度より順次実施】

また、港湾において、良好な景観を保全・形成するため、港湾計画など法制度等の充実を図る。

【平成一六年度目標】

○より良好な処理水質が得られる下水の高度処理の原則化等、水質汚濁が慢性化している大都市圏の海や汚濁の著しい河川等における水質の改善

○豊かな水量の確保や消波ブロック・放置艇等景観阻害要因の除却による水辺・海辺空間の再生

○親水・交流拠点の整備等による新たな水辺・海辺空間の創出

○住民、NPO等の参画の推進
特に以下のような重点的な取組みを行う。

■美しい砂浜など景観上重要な九箇所の海岸において景観阻害要因となっている消波ブロックを全て除却する。

今後、逐次対象海岸を拡大する。

【平成一九年度までに実施】

■美しい海辺空間を創出する一六箇所の干潟を再生する。

【平成一九年度までに実施】

⑦ 屋外広告物制度の充実等

屋外広告物について、良質で地域の景観に調和した屋外広告物の表示を図るため、良好な自然景観・田園景観の保全、屋外広告物制度の実効性の確保、特に良好な景観を保全すべき地区に係る市町村の役割の強化、屋外広告物の適正な運営の確保などの観点から、制度の充実を図る。

【平成一六年度目標】

○良好な自然景観や田園景観の保全のため、屋外広告物法の許可対象となる区域を中小町村の区域も含むよう拡大

○違反屋外広告物を都道府県知事等が簡易に除却できる制度に関する手続きの整備

○美観地区、風致地区等の都市計画制度上特に良好な景観を保全すべき地区を対象とし屋外広告物規制に関する市町村の役割の強化

○屋外広告物の適正な運営を図るため、悪質な事業者に対する措置の強化及び屋外広告に關する技術者の育成

また、制度の充実とあわせ、以下のような重点的な取組みを行う。

■各地方ブロックにおいて、地域景観の点検結果を活用するなど地元と連携して、観光地など景観上重要な一定の地区を対象に違反屋外広告物など景観阻害要因の除却等を重点的に

実施する地区を選定し、当該地区では、地元

地方公共団体、警察等と連携して短期間に違反屋外広告物、不法占用物等を集中整理する。
【平成二五年度から開始し順次実施済み地区を積み上げ】

■あわせて全国的な事業所展開を行っている企業に対し、所管省庁と協力し経済団体等を通じて屋外広告物制度等の趣旨徹底や良好な景観形成への理解を求める。

⑧ 電線類地中化の推進

まちなかの幹線道路に加え、非幹線道路や歴史的景観地区においても電線類地中化の円滑かつ効率的な推進を図るため、関係行政機関及び関係事業者と調整を図りながら、以下の事項について検討し、平成一六年度から始まる新たな「電線類地中化計画」を策定して、電線類地中化の一層の推進を図る。

○電線類地中化のコスト縮減、沿道も含めた新たな整備手法、区画道路等における地中化推進のための地方公共団体等への支援制度、費用負担のあり方

○新たな電線共同溝整備道路指定等による一定の地区における原則地中化

○今後実施される都市部のバイパス事業、街路事業等における電線共同溝等の原則同時施工
特に以下のような重点的な取り組みを行う。

■東京都区部及び大阪市などにおいて実施される街路事業については、道路管理者・地方公共団体・関係事業者が連携して原則地中化する。
【平成一六年度より実施】

■観光振興の観点に留意しつつ、道路管理者・地方公共団体・関係事業者が連携して、電線類の地中化を緊急に推進すべき地区を選定し、地区内の主な道路について、五年目途に地中化する。
【平成一六年度より実施】

⑨ 地域住民、NPOによる公共施設管理の制度的枠組みの検討

地域住民、NPOが公共施設の管理に実体的に参画し、景観の保全、改善を図るため、NPO等の権能を高める観点等から制度的枠組みを検討する。
【平成一六年度より順次実施】

⑩ 多様な担い手の育成と参画推進

美しい国づくりの主体となる地域住民やNPO、行政機関職員、専門家等の意識や技術を高め、活動しやすさを確保できるよう、以下のような多面的な方策を講じる。
【平成一五年度より順次実施】

○NPO等に対し、育成支援や活動の場の提供を行うことにより、その活動の高度化を促進
○景観に関する様々な分野の専門家の組織化とネットワーク化推進

○身近な公共施設等の計画づくりから管理にいたる様々な段階で住民が参画できるような仕組みを整備

○景観に関する意識や技術の向上を図るため、住民、行政機関職員、技術者のための景観に関する研修や学習を推進

○良好な事例の選定や表彰制度等を構築し、これらを広く紹介

○地域において住民と協働して行う良好な景観の形成に向け、景観の改善を試行的に行う取り組みを実施

⑪ 市場機能の活用による良質な住宅等の整備促進

耐久性等の高い良質な物件が、不動産市場において適正に評価されるよう、以下の視点から、総合的な取組みを推進する。

【平成一五年度より順次実施】
○中古住宅性能表示制度とそれに係る紛争処理の普及促進

○成約価格も含めた土地取引関連情報の整備・提供

○美観等の住環境水準に係る指標の整備
○SI（スケルトン・インフィル）住宅や長寿

命木造住宅等の開発・普及等、耐久性の高い良質な新築住宅に係る取組み

○消費者向け事業者情報提供などによるリフォーム市場の活性化

⑫ 地域景観の点検促進

地方公共団体、NPO、まちづくり団体等の市民グループが各地域において景観の点検を行う取り組みを促進し、点検の結果、指摘された景観阻害要因については関係する施設の管理者と地域住民等とのコンセンサスのもとでその改善に努めるとともに、保全すべき優れた景観資源は「保全すべき景観資源データベース」に登録するなど点検結果を活用する。

このような良好な景観形成に向けてのコンセンサス形成運動を地方整備局等において積極的に支援する。

【平成一五年度に試行開始、一六年度支援拡充】

⑬ 保全すべき景観資源データベースの構築

地域景観の点検結果や国土交通省等で作成している各種の保全すべき景観リストなどをとくに全国の各地域における保全すべき優れた景観資源が登録されたデータベースを構築する。地方公共団体の土地利用計画策定、公共事業や民間開発事業の実施などにあたって参照するとともに、公共事業の景観評価システムの評価要素や観光資源情報として活用する。【平成一五年度に公開、順次拡充】

⑭ 各主体の取組みに資する情報の収集・蓄積と提供・公開

保全すべき景観資源データベースや景観専門家リスト、新工法等の技術情報、土地・地理情報、良好な景観形成事例など、景観に関する各種情報を収集・蓄積し、国土交通省ホームページにおけるポータルサイトの整備などにより、地方公共団体や住民等に広く提供・公開する。【平成一五年度に国土交通省ポータルサイト開設、順次拡充】

⑮ 技術開発

社会資本ストックの劣化等診断技術、延命技術、転用技術などこれまで積み重ねてきた技術開発の成果を活かし、環境、財政制約を踏まえ、最も合理的に社会資本ストックを管理運営する技術、GIS（地理情報システム）を活用した三次元景観シミュレーションなど景観の対比・変遷を分析する技術、河川・湖沼における自然環境の復元技術や海域における総合的な環境改善技術など環境の保全・再生・創出のための技術の開発等を行う。

【平成一六年度より順次成果】

尼崎大気汚染被害防止

あっせん申請事件の終結について

道路局 道路交通管理課
道路局地方道・環境課道路環境調査室

平成一四年一〇月一五日、尼崎公害訴訟の原告団の一部(二二名)より、公害紛争処理法第二六条第一項に基づき、公害等調整委員会に対し申請されたあっせん手続は、平成一五年六月二六日の第八回期日において、同委員会より、あっせん案が提示され、当事者双方がこれを受け入れ、あっせんが成立した。国土交通省としては、今後、あっせん事項を着実に実施してまいる所存である。

一 事件の概要

(1) 当事者

- ① 申請人…兵庫県の住民二一人
- ② 被申請人…国(代表者 国土交通大臣)及び阪神高速道路公団

(2) 申請内容

申請人は、被申請人らに対し、大阪高等裁判所での和解条項により実施した道路交通量調査に基づき、本件地域における大型車の交通量低減のため大型車の具体的削減目標を設定し、それに沿う大型車規制施策や環境ロードプライシングなどの大型車削減方策を個別具体的に検討する等、和解条項を誠実に履行することを求める。

(3) あっせん申請に至る経緯

いわゆる尼崎大気汚染公害訴訟において、第一審神戸地方裁判所の判決は、原告らによる国及び阪神高速道路公団に対する損害賠償請求及び差止請求を一部認容したが、当事者双方は、当該判決に不服があるとして控訴した。

その後、大阪高等裁判所で係争中に、当事者双方は、将来に向かってより良い沿道環境の実現を目指して互いに努力することが最も妥当な解決であるとの結論に達し、平成一二年一二月八日に和解が成立した。

和解後、国土交通省及び阪神高速道路公団により一定の施策が実施され、国土交通省及び阪神高速道路公団は、これにより和解条項は履行されたと主張するのに対し、申請人らは、大型車の交通の転換が図られていないことから和解条項の履行としては不十分であるとして昨年一〇月一五日付で国(代表者 国土交通大臣)を相手にあっせん申請を行った。

その後、和解条項に盛り込まれた環境ロードプライシングの試行実施との関連で、本年五月一三

日付けで阪神高速道路公団を被申請人とするあっせん申請が行われた。

二 事件処理の経緯

- (1) 両当事者が出席したあっせん手続が昨年一月三〇日以降七回開催され、当事者双方からの意見聴取等が行われた。この間、同年一月三日には当事者立会いの下にあっせん委員による現地調査が実施された。

- (2) 本年五月一日付けで新たに阪神高速道路公団を被申請人としたあっせん申請が提出されたことから、同月二八日付けでこれを先行手続と併合の上、引き続き意見聴取等が行われた。

- (3) 六月二六日に開催した第八回あっせん手続において、あっせん委員からあっせん案が提示されたところ、当事者双方がこれを受け入れ、あっせんが成立し、これにより本事件は終結した。

あっせん案（抜粋）

あっせん委員 加藤 和夫

同 平野 治生
同 塚 宣道

一 あっせんの趣旨

和解後二年半を経過したが、本件地域の汚染実態は、環境基準がなお未達成であるなど依然として改善されていない状況にある。

この間、国土交通省及び阪神高速道路公団により一定の施策が実施されてきたところであり、国土交通省及び阪神高速道路公団は、大型車の交通の転換に係る施策の推進に努めてきたことにより、和解条項は履行されていると主張するのに対し、申請人らは、本件地域における大型車の交通の転換が図られていないことから和解条項の履行としては不十分なものであるとして、本件あっせん申請が行われるに至ったものである。

あっせん委員としては、和解前文及び和解条項の趣旨並びに和解条項の履行状況を勘案しつつ、当事者双方の意見を踏まえ、本あっせん申請事件の解決を図ることにより、申請人らと被申請人らとが和解当時の精神に立ち返り、相互の理解と協力によって、より良い沿道環境の実現に向けて努力し

ていくことを期待して、以下の事項についてあっせんすることとする。

二 あっせん事項

- (1) 大型車の交通量低減のための総合的な調査の実施

国土交通省は、本件地域における大型車の交通量低減のための施策を総合的かつ効果的に進める観点から、事業主団体等の協力を得て、大型車の運行経路、運行経路選択要因等に加え、大型車の運行実態（頻度、時間帯等）、車両の年式、ディーゼル微粒子除去装置の有無、環境ロードプライシングの試行内容の充実や交通規制が実施された場合の運行経路選択に係る意向等に関する別紙調査（略）を実施すること。

(2) 環境ロードプライシングの試行

国土交通省及び阪神高速道路公団は、同公団が実施している環境ロードプライシングの試行状況や前記(1)の調査結果を分析評価するとともに、新たな取組について交通量や環境への効果・影響を調査検証する社会実験の活用などにより主体的に検討を行い、本件地域における大型車交通量を低減する観点から、試行内容の一層の充実を図ること。

なお、環境ロードプライシング等により、阪神

高速五号湾岸線への迂回誘導を推進する上では、阪神高速三号神戸線や周辺の幹線道路からのアクセス道路の整備等により、阪神高速五号湾岸線の利便性を一層高める施策を継続して検討していくことも重要である。

(3) 大型車の交通規制の可否の検討に係る警察庁への要請

国土交通省は、平成一三年に実施した阪神間交通量調査等の調査結果に加え、大型車の運行経路の実態や運行経路選択に係る事業所側の意向等に係る前記(1)の調査結果を取りまとめ、本件地域における大型車の交通量を低減する観点から、大型車を対象とした限定的な交通規制を実施することの可否について、当該調査結果の提出と併せて、警察庁に対し追加的検討を要請すること。

(4) 連絡会の運営の円滑化

申請人ら、国土交通省及び阪神高速道路公団は、将来に向かってより良い沿道環境の実現を目指して互いに努力するとの和解前文に規定する精神に則り、連絡会において建設的かつ有効な意見交換を行うことを通じて緊密な意思疎通が図られるよう、以下の点を踏まえ、連絡会の運営の円滑化を図ること。

ア 連絡会での意見交換は、合意を目的とする

ものではないが、和解条項の履行に関する事項については、事前に説明すること。

イ 和解条項の履行に関係する国の行政機関及び地方公共団体の協力が得られる場合は、連絡会において、これらの関係機関から口頭又は文書による説明を受けることができるものとする。

ウ 連絡会は、公開とすること。ただし、双方合意の下に非公開とすることができること。

エ 連絡会は、前記(1)、(2)及び(3)のあつせん事項に係る業務が完了するまでの間は、その進捗状況に応じて適宜開催すること。

(5) 関係機関等との連携の推進

国土交通省及び阪神高速道路公団は、大型車の交通量低減に向けて、国の関係行政機関、地方公共団体及び道路利用者や沿道住民等の関係者と連携した総合的な取組みが推進されるよう、これら関係機関等に対して、様々な機会を通じて、本件地域における大型車の交通量低減の必要性についての理解と協力を求めること。

なお、これら関係機関等においても、大型車の交通量低減の必要性を理解し、関係機関等が連携した総合的な取組の推進が図られるよう、積極的に協力されることを強く希望する。

よみがえる沖繩の軌道交通

沖繩県土木建築部都市モノレール建設室

一 せいぎ

全国で五番目に開業を迎える沖繩都市モノレールは、沖繩県民にとってはじめてとも言える軌道系交通である。かつて沖繩県にも軽便鉄道（沖繩県営鉄道）が活躍していたが、先の大戦で破壊され、復活することは無かった。戦後約六〇年を経て軌道系交通が都市モノレールとなってよみがえることとなった。平成一五年八月一〇日（道の日）に開業する沖繩都市モノレールについて紹介する（写真一）。

二 導入経緯

戦後、米国の統治下におかれた沖繩は自動車交通が優先され、米軍基地の存在によるいびつな市街地の形成や土地利用がなされた。特に県都那覇



写真1 習熟運転中の沖繩都市モノレール

表1 導入経緯

昭和47年度	沖繩振興開発計画において軌道系システムの必要性が提起される。
昭和56年度	都市モノレール事業が国庫補助事業に採択。
昭和57年度	県・市は本工事着手にあたって、①工期見直し②資金調達の確実性③収支の再検討④バス路線再編成⑤工事施行認可の確実性、の5項目の履行を関係省庁に確約。条件整備に当たる。
平成 6年 1月	県・那覇市及びバス4社間で再編に関する基本協定並びに覚書締結。
平成 8年 3月	軌道法に基づく運輸事業特許取得。
平成 8年10月	第一次分割工事施行認可取得。
平成 8年11月	沖繩都市モノレール建設事業起工式。
平成 9年 4月	第二次分割工事施行認可取得。
平成11年11月	愛称、シンボルマーク及び駅名決定。
平成12年12月	車両設計認可取得。
平成13年12月	那覇空港駅～小祿駅間試験運転開始。
平成14年 3月	軌道全線連結
平成14年11月	全線試験運転開始。
平成15年 2月	沖繩都市モノレール開業予定日発表。
平成15年 2月	動力車操縦者運転免許交付式(地元採用30名)
平成15年8月10日	沖繩都市モノレール運輸開始

市においては、人口や産業の集中に伴う自動車交通に道路整備が追いつけず、慢性的な交通渋滞が発生するなど都市機能の低下や生活環境の悪化を招いている。

これらの交通問題に対処するため、既存道路空

間を利用し、地下鉄や高速鉄道と比較して安価な建設費で道路交通の補助的役割を果たし、中規模程度の輸送力を持つ都市モノレールを導入することとした。

昭和四七年沖繩振興開発計画において軌道系シ

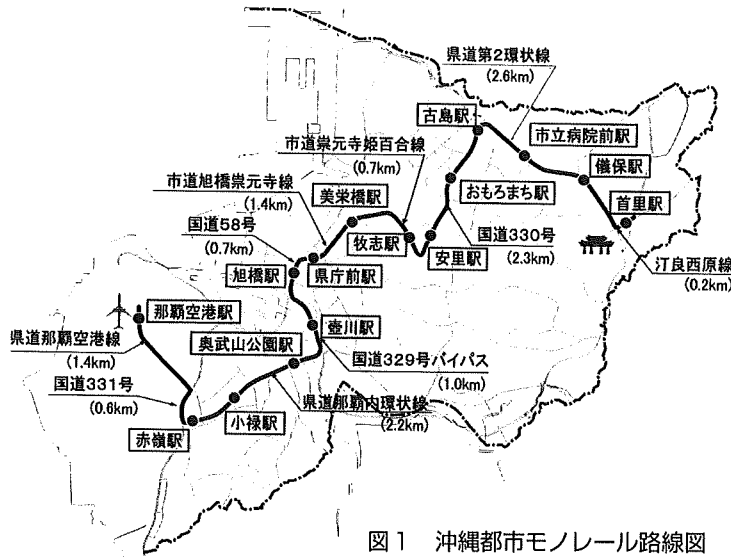


図1 沖縄都市モノレール路線図

表2 インフラの主要施設

インフラの主要施設		
支柱	RC支柱	464基
	鋼支柱	120基
軌道桁	PC軌道桁	991本
	鋼軌道桁	51箇所
駅舎	相対式	5駅
	島式	10駅
分岐橋・分岐器		4基
自由通路		14箇所
連絡通路		3箇所

システム（新しい交通システム）の必要性が提起されてからの主な経緯は表1のとおり。

経緯において特に、昭和五十六年度にモノレール事業が国庫補助事業として採択されたものの、翌昭和五十七年には、①工事期間全体の見直し、②沖縄都市モノレール株式会社の資金調達の見直し確保、③需要予測を再検討し事業の採算性確保、④競合するバス路線の再編編成、以上の見直しに加え、これらが確実に得られた段階で⑤工事施行認可の見直し確保、の五項目の課題解決まで本体工事着手を見合わせる事となった。

以後、バス事業者との調整が最大の課題となり、平成七年の特許申請まで、モノレール関連道路の整備を進めながら、他の課題も併せて解決の見通しが図られた。

これらの経緯を経て、平成八年三月の特許取得により沖縄都市モノレールは、昭和四七年に制定された「都市モノレールの整備の促進に関する法律」いわゆるインフラ補助制度と、軌道法の適用を受けて建設された先進の北九州、千葉、大阪、多摩に次ぐ、都市モノレールとなった。

三 沖縄都市モノレール（ゆいレール）の概要

1 計画概要（図1）

名称：沖縄都市モノレール（愛称：ゆいレール）

計画区間：那覇市字鏡水（那覇空港駅）～那覇

市首里汀良町（首里駅）建設キロ一三・

一km 営業キロ一・九km

構造：跨座型

駅数：一五駅（平均駅間距離〇・九km）

インフラの主要施設を表2に示す

2 運転計画

運転間隔：ピーク時（八：〇〇～九：〇〇）

六：五分

早朝深夜（六：〇〇～七：〇〇）／二二：〇〇

～二三：三〇）一五分

その他の時間帯七：五分～一二分間隔

所要時間：片道約二七分

ピーク時輸送：二、一三三人／時

車両編成：二両固定（最大運転列車編成数は一

〇編成・二編成予備）

表定速度：約二八km/h

3 システム概要

運転方式：ワンマン手動運転

車両：二両固定・定員一六五人

電圧及び集電方式：直流一、五〇〇V（鋼体複

線式）、側面集電式

信号：車内信号による多現示速度表示方式

保安設備：列車検知装置T D 自動列車制御装

置ATC 繼電連動装置RIL 運行管理システムPIC
駅務機器…自動券売機 自動改集札機他

4 料金設定

初乗り…大人二〇〇円 小児半額(対キロ区間
制3kmまで二〇〇円、3kmごと三〇円加
算、那覇空港駅～首里駅間二九〇円)
通学割引…最大約六四％
通勤割引…最大約四四％

一〇枚綴り普通回数券(一五％割引)
団体割引…一割(普通団体)～四割引(中学校
団体)

一日乗車券…大人 八〇〇円
二日乗車券…大人一、二〇〇円

(三日は一、五〇〇円)
SFカード…一、〇〇〇円 三、〇〇〇円 五、
〇〇〇円 など

5 建設運営主体

インフラ部分(モノレールが走行する軌道構造
沖縄総合事務局(直轄国道)、沖縄県(補助国
道・県道)、那覇市(市道)がインフラ補助制度
により建設。

インフラ外(電力設備や車両など主に運輸にか
かる施設)は沖縄都市モノレール株式会社(沖縄

県、那覇市及び民間企業が出資者する第三セクタ
ー)が建設し、モノレールの運営も行う。

6 需要予測

運賃申請時点の輸送需要見込は

平成一五年度 三一、三五〇人/日
平成二三年度 三九、五四五人/日
(平日 休日平均)

収支見込は、単年度黒字見込を一年後、累積
赤字解消を二七年後と予測している。

四 道路法と軌道法の適用

沖縄都市モノレールは、走行路を構成する支柱、
軌道桁、駅舎の躯体などのインフラ部はすべて道
路敷に建設しており、河川区域及び公園区域上を
通過する箇所においても道路区域の決定を行って
いる。当然、道路法及び道路構造令の適用を受け
て、設計、施行及び管理がなされる事となる。
また、都市モノレールは、主として道路に設置
され、一般交通の用に供するものであるから、軌
道法による軌道であり、道路交通の補助的機関と
して位置づけられている。

さらに、インフラ部は道路交通の混雑緩和のた
めに立体化しているものであり、道路の一部とし
て定義されている。従って、インフラ部の設計に
あたっては、道路法に基づき、道路橋示方書及び

軌道法に基づく鉄道基準のいずれにも適合する施
設としている。

沖縄県では、はじめて遭遇する軌道法に、内閣
府沖縄総合事務局をはじめ道路局路政課に指導の
下、諸手続を進めてきた。

軌道法では、軌道敷の維持修繕は軌道経営者が
行う事となっているが、運輸開始に併せて各道路
管理者と沖縄都市モノレール株式会社では、「軌
道敷の維持修繕に関する協定書」を締結発効させ、
負担区分及びその責任区分を明確にする事として
いる。加えて道路管理者が管理する自由通路につ
いても、保守・運行の合理性経済性から、沖縄都
市モノレール株式会社と道路管理者間で覚書を締
結し、沖縄都市モノレール株式会社に管理を委託
することとしている。

五 交通バリアフリー法の適用

沖縄都市モノレールにおけるバリアフリー化と
福祉対策は、平成一一年度の関係二二団体への説
明会呼びかけから始まる。沖縄県身体障害者福祉
協会、沖縄県視覚障害者協会、沖縄県聴覚障害者
協会、那覇市身体障害者協会、沖縄県脊髄損傷者
連合会、日本リウマチ友の会沖縄県支部、日本オ
ストミー協会の七団体三〇名が参加した説明会
は、ホームと電車の段差解消や自由通路へのエレ
ベーター増設、音声誘導装置の設置などが要望さ

れた。その後、関係団体と約半年間三回の協議を重ねるに至っている。

平成一二年七月には、車椅子利用者や県市の関係者に、福祉トイレや実物大の券売機の模型による実体験に基づく調整を行なった。また、視覚障害者誘導ブロック設置箇所の調整も視覚障害者協会と行い、聴覚障害者からの要望も聴取し、施設の整備に反映させている（写真2）。

平成一四年三月には、市社会福祉協議会、身体障害者福祉協議会の他、車椅子利用者二名がモノレールに乗り小禄駅で、車椅子乗降装置、エレベーター、福祉トイレを実体験して頂き意見聴取している。さらに、平成一五年二月には、視覚障害者福祉協議会他に、小禄駅において点字プレートや音声誘導装置の設置位置、案内内容について実体験して頂き、整備内容を調整している。

このような実体験を中心に検討された沖縄都市モノレールのバリアフリー化や福祉対策に対して、平成一四年の沖縄県福祉のまちづくり審議会では、委員から日本一バリアフリー化されているなどの意見も得ることができた。

沖縄県及び那覇市において定められている、福祉のまちづくり条例に基づくバリアフリー基準と、交通バリアフリー法の移動円滑化基準のいずれにも準拠した施設を、沖縄都市モノレールは備えている。

表3 バリアフリー施設と福祉対策

沖縄都市モノレールの主なバリアフリー施設と福祉対策	
○通路	<ul style="list-style-type: none"> エレベーター(福祉対応13人乗り)を自由通路(原則両側)とコンコースに設置する。 エスカレーターを自由通路(原則両側)とコンコースに設置する。 視覚障害者誘導ブロックと音声誘導システムを設置し、乗降場までの案内を行う。
○階段	<ul style="list-style-type: none"> 手摺りの設置や滑りにくい材料を使用することにより、安全の確保を図る。
○改札口	<ul style="list-style-type: none"> 松葉杖や車椅子利用者が容易に通過出来るように、130cm幅の有人改札口を設置。 車椅子用の券売機を、実体験に基づき高さなどを調整。
○乗降場(ホーム)	<ul style="list-style-type: none"> ホーム安全柵(落下防止柵)及び可動安全柵(ホームドア)の設置により、ホーム下への旅客の落下防止を図る。 自動放送及び案内表示器(可変式情報表示装置)を設置し、列車の到着・遅れ等を知らせる。
○便所	<ul style="list-style-type: none"> 福祉対応(男女兼用トイレ)を設置する。 主要3駅(那覇空港、県庁前、首里)の福祉トイレに、人口肛門、膀胱を持つ人が利用しやすいように、温水シャワー、脱臭装置付汚物入れ等を設置する。(オストミー協会からの要望) パトライトによる異常情報を提供する。
○車輦とホームとの段差、隙間の解消について	<ul style="list-style-type: none"> 車椅子乗降装置(可動式スロープ)を各ホームに設置する。
○車両について	<ul style="list-style-type: none"> 車椅子スペースを設け、固定装置を装備する。 駅名などの案内を、音声及び電光掲示板で情報提供する。
○連絡通路について	<ul style="list-style-type: none"> 空港との連絡通路に動く歩道を設置し、歩行障害者等に配慮。 市立病院への連絡通路を設置し、改札から直接病院受付階へ連絡。
○その他点字案内、車椅子対応自動券売機等のバリアフリー施設を設置する。	



写真2 車椅子利用者の体験状況

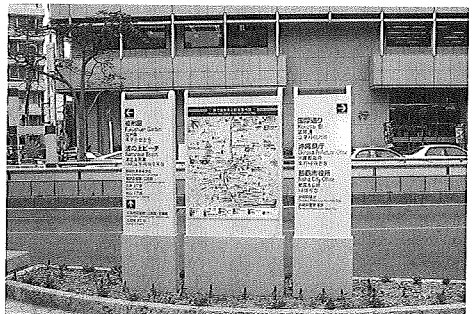


写真3 歩道上の地図付サイン



写真4 改札附近の地図サイン

主なバリアフリー施設、福祉対策を表3に整理した。

また、沖縄都市モノレールでは、ユニバーサルデザインとして、各駅及び自由通路周辺に、道路標識として駅周辺を案内する地図を整備した。

写真3・4は施設の整備状況である。

日本語に加え、英語・中国語・韓国語で案内しており、モノレール利用者に対する（特に海外からの観光客も含めて）利便性（案内サービス）向上を目的とし、あわせて交通結節機能の充実に結び付けることよって、モノレールを始めとする公共交通機関の利用促進を図ることとした。

六 沖縄都市モノレールガイド

1 愛称「ゆいレール」の意味

一般公募によって決められた、ゆいレールの「ゆい」は、沖縄の伝統的精神文化とも言えるユイマールの「ゆい」つまり、お互いに助け合うことを意味するもので、県民みんなでゆいレールを支え、地域と地域、人と人とを結ぶ役割を果たし、沖縄の発展に期待を込め名付けられた。

2 車内放送

車内放送では、次の駅案内の冒頭に沖縄のわらべうたなどを軽快にアレンジした曲を、各駅ごとに曲目を変えて挿入している。

那覇空港駅では「谷茶前」・赤嶺駅では「花の風車」・小禄駅が「小禄豊見城（三村節）」・奥

武山公園駅が「ジンジン」・壺川駅が「唐船ドリー」・旭橋駅は「海ぬチンボーラー」・県庁前駅が「ティンサグヌ花」・美栄橋駅が「ちんぬくじゅーしー」・牧志駅が「いちやび小」・安里駅が「安里屋ゆんた」・おもしろまち駅が「だんじゅかりゆし」・古島駅が「月ぬ美しや」・市立病院前駅が「クイチャー」・儀保駅が「芭蕉布」・首里駅が「赤田首里殿内」となっている。

乗車の際には、ぜひ駅ごとに違う沖縄メロディをお楽しみいただきたい。

3 日本の最西端・最南端の駅

モノレール駅の出現で、日本の最西端の駅、那覇空港駅が誕生する。北緯二六度二分二三秒・東経一二七度三九分八秒である。同時に最南端の駅、赤嶺駅も誕生する。

長崎県にある最西端の鉄道駅、鹿児島県にある最南端の鉄道駅は、北海道から鹿児島まで連続する鉄道駅として意義深いものであるが、沖縄都市モノレールの駅は、駅と名の付く文字どおり最西端最南端の駅となる。

4 モノレールで初めての女性運転士

戦後沖縄県には軌道系の交通機関が無かったた

め、動力車操縦者運転免許取得者がいなかった。地元で選考試験を実施し三〇名の運転士候補者を採用、京浜急行電鉄、西武鉄道、九州旅客鉄道へ派遣し、一〇ヵ月間の研修を経て資格を取得している。

三〇名の運転士の中には、全国で初めてモノレールの女性運転士が誕生した。もちろん、沖縄総合事務局（沖縄の地方運輸局）で交付された、動力車操縦者運転免許番号一番も、めずらしいだろう。

5 支柱緑化

地上では、無機質なコンクリート支柱が立ち並ぶこととなるが、都市景観に配慮し着生する「ツタ類」を支柱に這わせることで、支柱の緑化を図っている。将来、独特の風格で都市景観にとけ込んでくれるものと期待している。

七 沖縄都市モノレールへの県民の期待

沖縄県民が初めて経験すると言っても過言ではない軌道系交通と駅を中心とする街。様々な利便性や機会を与えてくれるものと期待されるモノレール。去る七月に行われた、ゆいレールシンポジウムでは、地元のNPO事務局長や商店街組合代表、旅行業組合代表、人気アナウンサーなどがパネリストとして、モノレールに寄せる期待などが

発表された。ここに地元の意見として紹介したい
(写真5)。

基調講演では、「モノレールは沖縄の活性化を
考える一つの道具、これからどう活用するかが大
事」と強調された。

1 試乗しての感想

・見慣れた街がとても新鮮で、快適で便利。新し
くモノレール文化が出来るんだと実感した。
・車窓からの景色に配慮し、屋上緑化を推進した
い。ベランダの緑化を図れば、プライバシーも

守れる(那覇市では助成制度を始めている)。
・上空から川もよく見える。川が街にもたらず潤
いのことも考え、川のあり方、環境教育の拠点
にも活用出来る。

2 地域の活性化や観光振興

・駅前商店街で買い物をして頂いたお客様に、モ
ノレール乗車券と交換できる引換券制度を始め
る。自分たちで出来る活性化は、自分たちの力
で。
・モノレール自体が観光施設で、テーマパーク那



写真5 ゆいレールシンポジウム



写真6 開業記念 図画作文コン
クール最優秀賞
金城小五年大平洋一君の作品
「夢をのせて」

覇の街の乗物という気分させてくれる。モノ
レールを使った新たな観光ルート(商品)の開
発は重要。モノレールを使った長期滞在型観光
の元年になるだろう。

・モノレールは点在する観光資源を線で結んでく
れた。線を面に発展させるのは我々だ。

などと語られ、会場からの意見も紹介され、モ
ノレールがもたらす利便性、新しい生活、駅を中
心とする街づくり、モノレールを活用した観光な
ど、熱い期待が寄せられた。

八 おわりに

駅前○○店や○○ステーションビルなど駅に隣
接するアピールもすでに始まり、駅周辺ではビジ
ネスホテルのオープンも相次ぎ、駅弁の販売も始
まった。県民、市民の期待は、連日新聞等で紹介
されている。これらの声援にこたえるべく、今後の
利用促進の一つ一つが、モノレールの成否であり、
快適な都市交通を提供し続ける原点であると考え
ている。

御来沖の際は、ぜひ沖縄都市モノレール(ゆい
レール)を利用して頂けるようお願い致します。

平成一三年度道路交通管理統計の概要

道路局道路交通管理課

一 はじめに

道路交通管理統計調査は、全国の道路における道路の管理体制、道路管理施設の整備状況等の道路交通管理の実態を的確に把握するとともに、今後の社会情勢の変化に対応し、道路の実態に即した望ましい道路交通管理のあり方について検討するための基礎資料を得ることを目的として、毎年度実施しているものである。

本調査は、道路法に基づき指定又は認定され道路管理者が管理しているすべての道路を対象としており、道路運送法に基づく一般自動車道等は含まれていない。

調査項目については次のとおりである。

- ①道路監視員の任命状況
- ②道路管理用車両の保有状況

③道路パトロールの実績

④道路情報管理施設等の設置状況

⑤道路災害の発生状況

⑥異常気象時の通行規制実績

⑦異常気象時の警戒・緊急体制の発動実績

⑧道路情報モニターの活動実績

⑨車両取締り機器等の設置状況

⑩道路標識による高さ、総重量等の制限の状況

⑪特殊車両の指導取締り実績

⑫路上放置車両の処理実績

二 平成一三年度道路交通管理統計の概要

要

1 道路管理の現況

〈道路情報管理施設の整備状況について〉
道路情報管理施設とは、道路管理者が安全かつ

円滑な道路交通の確保のため必要な情報を収集し、又は道路利用者に当該情報を提供するために設置される施設であり、道路上の道路情報提供装置、車両監視装置、気象観測装置、緊急連絡施設等が含まれる。

(1) 道路情報板等の設置状況について

平成一四年四月一日現在における主な施設の整備状況は、道路情報板約二万一、〇〇〇基、路側放送約四〇〇区間、ピーコン約二、七〇〇基等となっており、近年においては、特に路側放送やピーコンといった、より高度な道路情報提供が推進されている(表1参照)。

(2) 気象観測装置の設置状況について

平成一四年四月一日現在における主な施設の整備状況は、雨量計約六、八〇〇基、温度計約四、二〇〇基、風速計約二、一〇〇基等となっており、

表1 道路情報板等の設置状況 (平成14年4月1日現在)

道路種別	道路情報板 (基)					警報表示板 (基)			車両監視用テレビ (台)			交通量測定器 (基)			路側放送 (区間)	ビーコン (基)	道路交通遮断装置 (基)
	A型	B型	C型	電光式	計	トンネル	その他	計	トンネル	その他	計	料金所	その他	計			
高速自動車国道	2,069	1,085	0	499	3,653	2,858	174	3,032	1,958	427	2,385	0	2,876	2,876	207	1,502	700
本州四国連絡道路	0	31	4	113	148	29	8	37	51	62	113	0	24	24	2	18	0
都市高速道路	106	0	17	1,129	1,252	95	11	106	645	1,304	1,949	624	4,530	5,154	54	542	15
国一 道 指定区間内	441	268	26	1,973	2,708	1,159	136	1,295	989	2,565	3,554	0	817	817	105	396	639
道 指定区間外	181	463	1,001	1,704	3,349	909	57	966	141	66	207	4	24	28	19	26	194
都道府県道	1,290	796	2,895	1,965	6,946	586	162	748	86	32	118	0	13	13	10	16	708
市町村道	229	116	828	246	1,419	127	123	250	19	12	31	0	4	4	2	0	78
料一 道 路 有	391	303	0	205	899	469	11	480	308	74	382	0	415	415	18	175	170
日本道路公団	0	0	10	3	13	2	0	2	0	4	4	8	0	8	0	0	0
土木部企業局	65	120	125	577	887	170	47	217	560	192	752	574	85	659	16	0	309
地方道路公社																	
計	4,772	3,182	4,906	8,414	21,274	6,404	729	7,133	4,757	4,738	9,495	1,210	8,788	9,988	433	2,675	2,813

注 (1) 施設は道路管理者が所有しているものを計上し、警察等他機関に貸与しているものを含む。
 (2) 道路情報板の種類は、「道路情報装置の規格について」(昭和47年9月27日付け建設省道発第52号道路局企画課長通達)による。
 A型 : オーバーヘッド型式のもの。
 B型 : 路側設置型で表示幕により表示するもの。
 C型 : 路側設置型で表示板により表示するもの。
 電光式 : オーバーヘッド型、路側設置型といった型式にかかわらず、電光式のもの。
 (3) 警報表示板は、専らトンネル内事故、雪崩等災害の発生を表示するものを、トンネル内事故発生を表示するため設置したものとその他のものを区別して計上した。
 (4) 車両監視用テレビは、道路交通の状態を監視するためのテレビカメラで、トンネル内の状態を監視するためのものとその他のものを区別して計上した。
 (5) 路側放送とは、路側に設置された中波放送機(モノポールアンテナ、誘導通信ケーブル)により、車載のカーラジオを通じて、道路交通情報を常時提供できるシステムをいい、中波放送機1基の放送区間を1箇所とし、同一区間であっても、2基の放送機によって上下線で異なる放送を行っている場合は、2箇所として計上した。
 (6) ビーコンとは、VICS(道路交通情報通信システム:電波を用いて、リアルタイムで道路交通情報等運転者が必要とする情報を車載のコンピュータに提供するシステム)における発信器として、道路管理者が路側に設置したものをいう。

表2 気象観測装置の設置状況 (平成14年4月1日現在)

道路種別	雨量計			温度計			積雪深計			路面凍結観測装置			風速計			視程障害観測装置			
	道路管理者設置		計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計	
	自動伝達	その他																	
高速自動車国道	710	0	15	725	722	20	742	364	0	364	924	0	924	646	1	647	340	0	340
本州四国連絡道路	15	0	0	15	23	0	23	0	0	23	0	23	28	4	32	20	3	23	
都市高速道路	26	0	0	26	68	0	68	12	0	12	66	0	66	43	0	43	16	0	16
国一 道 指定区間内	987	46	45	1,078	734	173	907	549	98	647	564	171	735	463	24	487	163	11	174
道 指定区間外	157	129	563	849	288	500	788	349	92	441	242	77	319	64	29	93	30	2	32
都道府県道	342	145	939	1,426	351	569	920	465	144	609	311	113	424	172	44	216	154	5	159
市町村道	452	598	1,400	2,450	207	313	520	89	323	412	58	24	82	174	200	374	3	1	4
料一 道 路 有	97	0	7	104	94	5	99	38	0	38	104	1	105	82	5	87	28	0	28
日本道路公団	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
土木部企業局	75	65	2	142	61	48	109	11	15	26	50	19	69	66	26	92	37	8	45
地方道路公社																			
計	2,861	983	2,971	6,815	2,548	1,628	4,176	1,877	672	2,549	2,342	405	2,747	1,738	333	2,071	791	30	821

注 (1) 施設は道路管理者が所有しているものを計上し、警察等他機関に貸与しているものを含む。
 (2) 自動伝達式とは、テレメータ等により、自動的に道路管理者の事務所等に観測結果を伝達するものをいう。
 (3) 視程障害観測装置とは、透過計、I T V等の標、吹雪等による視程障害の程度を観測する装置をいう。

近年においては、いずれも増加傾向にある(表2参照)。

2 異常気象時の対応

異常気象時における通行規制実施について
 豪雨、地震等の異常気象時において、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、各道路管理者は、通行規制基準、通行規制区間を定め、事前の通行規制を実施している。

平成一三年度において、道路管理者が道路法第四六条に基づき実施した通行止回数、約六、一〇〇件となっており、うち豪雨によるものが約四、六〇〇件と大部分を占めている(表3参照)。

3 違法車両の取締り等

(1) 特殊車両の取締りに関して

① 特殊車両の指導取締り実績
 道路管理者は、車両制限令の基準を超えている車両で、道路法第四七条の二第一項に基づく特殊車両通行許可(以下、「通行許可」という)を受けずに通行している車両及び通行許可の条件に違反して通行している車両の指導取締りを行っている(表4参照)。

② 違反車両の違反内容

違反件数については、通行許可を受けていない場合が約一万三、〇〇〇件(約七四%)、通

表3 異常気象時の通行止回数（平成13年度実績）

原因 規制区内外の別 道路種別	豪雨		地震		豪雪		地吹雪		路面凍結		雪崩		霧		強風		波浪		河川氾濫		その他		計		
	内	外	内	外	内	外	内	外	内	外	内	外	内	外	内	外	内	外	内	外	内	外	内	外	
高速自動車国道	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
本州四国連絡道路	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
都市高速道路	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
計	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
一般国道	指定区間内	112	0	0	7	6	2	1	1	2	1	2	1	2	5	3	10	8	139						
	計	38	0	0	20	4	8	0	4	5	3	10	92												
都道府県道	指定区間内	150	0	0	27	10	10	1	5	7	3	18	231												
	計	455	2	14	0	8	9	0	2	5	0	22	517												
市町村道	指定区間内	102	1	39	7	19	5	0	1	1	0	22	197												
	計	557	3	53	7	27	14	0	3	6	0	44	714												
都道府県道	指定区間内	1,338	3	25	21	11	22	0	10	12	2	108	1,552												
	計	569	6	59	216	49	10	0	3	5	8	122	1,047												
市町村道	指定区間内	1,907	9	84	237	60	32	0	13	17	10	230	2,599												
	計	611	4	14	3	3	0	0	1	10	3	20	669												
一般有料道路	日本道路公団	1,374	26	22	6	9	9	0	9	8	71	61	1,595												
	計	1,985	30	36	9	12	9	0	10	18	74	81	2,264												
一般有料道路	土木部企業局	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
	計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
地方道路公社	地方道路公社	31	3	61	2	87	0	0	33	10	0	3	230												
	計	6	3	5	0	0	0	0	0	0	0	1	15												
計	内	2,547	12	114	33	115	33	1	47	39	5	161	3,107												
	外	2,089	36	125	249	83	32	0	18	19	82	216	2,949												
計	4,636	48	239	282	198	65	1	65	58	87	377	6,056													

注 1) 道路管理者が道路法第46条に基づき実施した通行止を、主たる原因別に計上した。
 2) 規制区間内外の別の「内」は規制区間内で実施した規制を、「外」は規制区間で実施した規制をさす。
 なお、規制区間とは、「異常気象時における道路通行規制要領」（昭和44年4月1日付け建設省道政発第16号及び第16号の2建設省道路局長通達別紙）第二に規定する異常気象時通行規制区間及び「道路管理の強化について」（昭和45年9月18日付け建設省道政発第84号及び84号の2建設省道路局長通達）第二に規定する特殊通行規制区間をいう。
 3) 規制区間内外にまたがった通行規制は、区間の長い方に計上した。
 4) 通例の積雪による冬季閉鎖など異常気象に伴うものでない通行止は計上していない。

表4 特殊車両の指導取締り状況（平成13年度実績）

道路管理者	取締り活動			対象車両 (台)	違反車両 (台)	措置内容							
	回数 (回)	時間 (時間)	人員 (人)			指導 警告 (件)	措置 命令 (件)	許可取消		刑事告発			
								取締りに 係るもの	事故に 係るもの	取締りに 係るもの	事故に 係るもの		
日本道路公団 (高速自動車国道)	3,707	14,168	39,432	38,587	11,127	2,488	8,639	0	0	0	0	0	0
本州四国連絡橋公団	301	1,413	1,264	—	243	243	0	0	0	0	0	0	0
都市高速道路公団等	首都高速道路公団	1,946	4,722	22,559	20,470	767	0	1,086	0	0	0	0	0
	阪神高速道路公団	3,189	7,780	1,950	2,247	2,247	2,226	21	0	0	0	0	0
	名古屋高速公社	199	139	869	5,027	3	3	0	0	0	0	0	0
	広島高速公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	福岡北九州高速公社	12	24	120	466	59	59	0	0	0	0	0	0
	小計	5,346	12,665	25,498	28,210	3,076	2,288	1,107	0	0	0	0	0
地方整備局等	北海道開発局	18	39	214	170	68	35	33	0	0	0	0	0
	東北地方整備局	61	124	1,086	548	162	40	120	0	0	0	0	0
	関東地方整備局	77	173	1,324	923	360	245	115	0	2	0	0	0
	北陸地方整備局	25	48	440	360	50	21	15	11	0	0	0	0
	中部地方整備局	88	230	1,056	883	430	100	177	0	0	0	0	0
	近畿地方整備局	188	455	2,463	2,007	581	474	98	0	0	0	0	0
	中国地方整備局	79	285	719	1,930	428	256	209	0	0	0	0	0
	四国地方整備局	37	73	507	155	29	29	0	0	0	0	0	0
	九州地方整備局	144	287	2,496	1,716	419	280	139	0	1	0	1	1
	沖縄総合事務局	10	26	116	97	6	6	0	0	0	0	0	0
小計	727	1,740	10,421	8,789	2,633	1,466	906	11	3	0	1	1	
都道府県	16	40	152	223	40	31	9	0	0	0	0	0	
指定市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
市町村	19	29	20	63	10	10	0	0	0	1	0	0	
一般有料道路	日本道路公団	279	1,085	2,683	4,303	1,137	37	1,100	0	0	0	0	
	土木部企業局	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	地方道路公社	4	8	40	14	4	4	0	0	0	0	0	
計	10,399	31,148	79,510	80,189	18,170	6,587	11,761	11	3	1	2		

注1) 許可取消、刑事告発以外の欄については、指導取締り基地等における取締りのみを計上し、他の業務に付随して行った取締り（例えば、料金收受業務中に、付随的に料金所の軸重計により違反者を発見し、措置を行った場合。）は含まない。
 2) 許可取消、刑事告発の欄については、指導取締り基地における取締りの際の措置命令違反、常習違反による件数のほか、道路法47条第1項の規定又は許可条件に違反して車両を通行させ、重大事故を生じさせたことによるものを含む。
 3) 措置内容の区分は、「車両の通行の制限について」（昭和53年12月1日付け建設省道交発第96号建設省道路局長通達）別添2「特殊車両の通行に関する指導取締要領」による。
 指導警告：措置命令の必要がない程度が軽微である場合に、文書をもって再発防止等を指導警告すること。
 措置命令：違反車両に対し、車両構造の一部取り外し又は積載貨物の分割による重量、寸法の軽減措置、通行の中止、通行条件の遵守等を文書をもって命令すること。
 4) 日本道路公団及び首都高速道路公団の違反車両台数には、口頭による指導警告台数（高速自動車国道：5,426台、一般有料道路：350台及び首都高速道路：19,703台）は含まない。

表6 取締り機器（定置式）の設置状況（平成14年4月1日）

道路種別	車重計		軸重計		輪荷重計		車高計		
	箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)	
高速自動車国道	187	187 (0)	647	894 (0)	0	0 (0)	674	1,401 (0)	
本州四国連絡道路	9	9 (0)	27	31 (0)	0	0 (0)	26	53 (0)	
都市高速道路	9	9 (0)	247	535 (495)	4	10 (6)	305	546 (0)	
一般国道	指定区内	99	100 (10)	19	36 (28)	2	3 (1)	27	34 (15)
	指定区間外	1	1 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)
都道府県道	15	10 (0)	6	8 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)	
市町村道	0	0 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)	
一般有料道路	日本道路公団	24	24 (0)	102	153 (0)	0	0 (0)	116	232 (0)
	土木部企業局	0	0 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)
	地方道路公社	6	6 (2)	10	10 (2)	0	0 (0)	5	5 (0)
計	350	346 (12)	1,058	1,667 (525)	6	13 (7)	1,153	2,271 (15)	

注1) 管理を警察等他機関に委託しているものを含め、道路管理者が所有するものを計上している。

2) 機器の分類は次のとおり。

車重計：車両総重量を一度に計測する装置

軸重計：一つの車輪の荷重を計測する装置

輪荷重計：一つの車輪の荷重を計測する装置

3) 設置箇所数については、

①同一地点であっても、上下線それぞれに設置している場合は、2箇所

②料金所等に複数のブースがあり、各々に機器が設置してある場合は、全体で1箇所として計上している。

4) 基数欄の()には、違反取締り用カメラを有するものを内数で示す。

行許可を受けている場合が四、七〇〇件(約二六%)となっており、通行許可を受けないで車両を走行させているケースが多いことがうかがえる。

違反内容としては、通行許可を受けていない

一〇〇件であり、全体の約四分の一を占めている

場合においては、寸法超過が約七、〇〇〇件、重量超過が約五、一〇〇件、両方の超過が約一、四〇〇件となっている。通行許可を受けている場合においては、重量超過単独での違反が約一、

る(表5参照)。

③ 車両取締り機器の設置状況

道路管理者は、道路法に違反して道路を運行する車両の指導取締りを行うため、車重計、軸重計等の重量測定機器の設置を行っている(表6参照)。

(2) 路上放置車両の処理について

近年、廃棄車両の処理費用の高騰等により、道路上に放置され一般交通の障害となっている車両(路上放置車両)が増加傾向にあり、社会問題となっている。

平成一三年度の路上放置車両発見台数は全体で約三万四、〇〇〇台であるが、このうち三〇%以上が指定市におけるものである(表7参照)。また、市町村道の約一九、六〇〇件のうち、約半数が東京、大阪、名古屋の三大都市圏におけるものであり、特に大都市圏内で問題となっていることがわかる。

道路管理者は警察と協力しつつ放置車両の排除に努めているものの、所有者の確認等、困難な場合が多いため、道路管理者が廃棄せざるを得ない状況にあり、それがさらに路上放置を助長するという悪循環が生じている例も見受けられる。

今回の調査時点においても約一八%が未処理となっており、道路管理者としては今後とも他機関との連携を緊密にし、この問題に取り組む必要性

が高いことを示している。

三 おわりに

我が国は、国土の四分の三が山地であり、かつ、

豪雨、地震などの自然災害が頻繁に発生し易い条件の下にある。こうした自然条件の下で、道路管理者は道路を良好に保ち、道路交通の安全を確保しなければならない。このため、道路管理者は豪

(台)

表7 路上放置車両の処理状況 (平成13年度実績)

道路管理者	放置車両 発見台数	放置車両処理台数						未処理
		所有者 撤去台数	道路管理者撤去台数		清掃当局 撤去台数	警察 撤去台数	計	
			廃棄物	違法放置物				
日本道路公団	486	164	44	57	11	4	280	206
本州四国連絡橋公団	7	2	0	0	0	0	2	5
都市高速道路公団等	133	112	1	15	0	5	133	0
地方整備局等	831	273	271	50	5	14	613	217
都道府県	1,938	338	1,044	217	13	43	1,655	283
指定市	11,347	2,531	3,168	2,764	1,145	42	9,650	1,697
市町村	19,587	5,600	7,061	2,505	576	166	15,908	3,679
料一般 道有路	土木部企業局	0	0	0	0	0	0	0
	地方道路公社	48	38	6	1	0	45	4
計	34,377	9,058	11,595	5,609	1,750	274	28,286	6,091

- 注 1) ここでいう「車両」には、自転車等の「軽車両」は含まない。
 2) 発見台数には、道路管理者がパトロール時等に自ら発見した場合のほか、通報を受けた結果発見した場合も含む。
 3) 所有者撤去台数には、所有者が判明し、道路管理者が所有者に撤去させたものを計上している。
 4) 道路管理者撤去台数には、道路管理者が費用を負担して(路上放棄車処理協会から寄付を受けた場合も含む。)、自ら又は回収業者に依頼して撤去した台数を計上している。
 5) 清掃当局撤去台数には、道路管理者が清掃当局に連絡して処理を任せたものを計上している。
 6) 警察撤去台数には、道路管理者が警察に連絡し、刑事事件にかかわる可能性などから警察が撤去する旨回答を得たものを計上している。

雨等の自然現象により災害の発生の恐れがある箇所については、常に異常の有無を把握し、異常が認められた場合は速やかに対策を講じる必要がある。また、災害発生時においては状況を的確に把握して対処するために、関係機関との協力体制、情報収集・提供体制を充実する必要がある。

さらに、道路管理者は、道路構造の保全、交通の危険防止等のため、道路法に違反している車両の指導取締りを実施しているが、近年、物流の効率化という観点から車両の大型化が進展しており、それに伴い違反車両の増加が懸念されることである。そのため、今後、指導取締り体制や関係機関との連携を一層強化することによって、より効果的に違反車両数の抑制を図ることが重要である。

さらに、道路利用者の道路交通情報に対するニーズはますます高度化、多様化してきており、従来の道路交通情報をより充実させるとともに、高度化していくことが必要である。

以上のような道路管理上のさまざまな課題を検討するための資料として、全国の道路管理者に本調査結果を活用していただければ幸いである。

最後に本調査にご協力いただいた全国の担当者に、この紙面をお借りして御礼を申し上げ、本稿を終わることとする。

占用の場所(その4)

道路局路政課道路利用調整室

(前回の続きから)

坂上係員

大野君、これなんかどうかしら。地元の自治会から自治会結成五〇周年の記念碑を国道の歩道に設置したいという要望なんだけど、どう思う。

大野係員

えっ、道路に記念碑ですか。絶対にだめですよ。だいたい、道路法の第三二条にどこにも記念碑なんて書いてないじゃないですか。そもそも占用物件に該当しませんよ。

坂上係員

そうかしら。じゃあ、駅前の大通りの中央分離帯に史跡の石碑が設置されているけど、それはどうして道路に設置することができたのかしら？

大野係員

それは……。

坂上係員

じゃあ、最初から整理していきましょ。ま

ず、記念碑や銅像等は占用物件に該当するのかしら。

大野係員

僕は、占用物件には該当しないと思っていましたが。

坂上係員

確かに道路法第三二条には記念碑や銅像等と明確に規定されているわけではないけれど、例えば、道路交通法を見ると、道路使用許可の対象に石碑や銅像が記載されているから(※)、こうしたものについて、道路上への設置が想定されていることになるわよね。道路法ではこうしたものを具体的に規定してはいないけれど、「その他これらに類する物件」に該当するものとして、実際に占用許可をしている事例も結構あるようよ。
おそらく、第三二条第一号の「その他これらに類する工作物」として許可しているんじゃないかしら。

※ 道路交通法第七七条第一項(抄)
次の各号のいずれかに該当する者は、それぞれ当該各号に掲げる行為について当該行為に係る場所を管轄する警察署長の許可を受けなければならない。
一 (略)
二 道路に石碑、銅像、広告板、アーチその他これらに類する工作物を設けようとする者
三及び四 (略)

大野係員

それじゃ、記念碑等は占用物件として該当しうるという整理ができることとして、今回の記念碑は占用許可していいんですか。

坂上係員

占用物件に該当するからといって、直ちに占用許可を与えることができるというわけではないでしょ。個別の事例毎に判断しないと。

大野係員

そうでした。今回はどんな事例なんだ。えーと、どれどれ。(資料を確認する大野係員)

※ 今回の事例概要
物件 自治会結成五〇周年記念碑
高さ 一メートル 幅・奥行きとも五〇センチ
場所 幅員三メートルの歩道上(車道寄り)
主体 地元自治会
周辺状況 歩道に面した部分は公園となっている。
また、自治会の地区内に公民館あり。

大野係員

まず、占用許可の適否について判断する場合、

道路法第三三条にあるとおり、道路の敷地外に余地がないため、やむを得ない場合に限り許可を与えることができるとされています。

今回の場合は歩道に面した部分が公園となつていますが、近くには公民館もありますよね。これらを管理している市役所の判断もあるかと思いますが、少なくとも道路の敷地以外に設置する余地がないとはいえないと思います。また、物件を設置することによって歩道の幅員が狭まり、道路交通に支障を及ぼすことも考えられます。それ以外にも問題となりそうな点はあると思いますが、今回の事例について、道路占用を許可することは困難だと思われまふ。いかがでしょうか。

坂上係員

「困難だ」と結論を出すのはちよつと早いわね。まずは、自治会が公園や公民館の敷地内に記念碑を設置することができるとかどうかが相談しているのか確認してみる必要があるわね。道路の敷地外に設置する余地がないかどうか判断するのはそれからでも遅くはないでしょう。

実は、自治会の方が相談に来られた時に、公園や公民館の敷地内に設置することはできないのか確認してもらおうようお願いしたのよ。

大野係員

なんだ、そうだったんですか。それで結果はどうだったんですか。

坂上係員

市役所に相談したところ、公民館の敷地に場所があるので、そこに設置してもよい、という返事が来たそうよ。

大野係員

へえ、よかつたじゃないですか。

坂上係員

今回についてはね。

だけど、またこうした要望がないとは限らないから、道路への設置を許可することができるのはどんな場合か整理しておいたほうがいいんじゃないかしら。

大野係員

道路の敷地外に余地がないため、やむを得ない場合で、かつ、道路交通に支障を及ぼすおそれがない場合なんでしょうね。

渡邊課長

それ以外にも、法令の規定はもちろんのこと、物件の公共性、計画性、安全性の原則を勘案して、総合的に占用の許否について判断することになるんだろうね。

大野係員

あつ、課長。

渡邊課長

道路法解説にも法の基準のほかに、占用許可の判断に当たっては、この三つの原則を十分に考慮しなければならぬと書いてあるよ。今回の事例については道路上への設置には至らなかつたけれども、研修では他の道路管理者が設置

を認めた事例も紹介されると思うから、今後の参考のためにも、どのような考えで許可したのか聞いてみることもいいかもしれないね。

大野係員

そうですね。いろいろと勉強してきたいと思ひます。

渡邊課長

しかし、坂上さんも大野君もこの職場に来てからそんなにたつていないのによく勉強しているよ。私がいなくても大丈夫だね。

坂上係員

そんなことありませんよ。課長が教えてくださるから、私たちもいろいろと勉強することができますんじゃないですか。

大野係員

そうですね。課長、おっしゃっている意味がよくわかりませんが。

渡邊課長

いやあ、実は今日、異動の内示をいただいてね。来月から新しい課長が赴任するから、二人でいろいろと教えてあげて欲しいんだ。

坂上係員・大野係員

えー！

渡邊課長

というわけで、送別会はよろしくね。

坂上係員・大野係員

突然だなあ……。

東京国道一四号原付自転車 転倒損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係

東京国道一四号原付自転車転倒損害賠償請求事件

〔二審判決〕平成一三年六月二八日

東京地方裁判所 請求棄却（確定）

1 事件の概要

本件は、原告が被告国の管理する国道一四号（以下「本件道路」という。）を原付自転車で行中、本件道路の車道上に散乱していた円形のプラスチック片（以下「本件プラスチック片」という。）に乗り上げ横転し負傷した上、原告車両が駐車中の乗用車に追突した（以下「本件事故」という。）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・六八万三〇九四円）。

2 原告の主張

本件事故当時、本件道路には、同日午前九時三〇分頃、所有者、運転者不明のトラックからダンボール箱に詰められた状態で落下し、後続のバスに踏まれた本件プラスチック片が散乱してお

り、本件道路は危険な状態になっていたに関わらず、本件事故発生後警察官により除去されるまで、これが放置されていた。道路管理者である被告は、本件プラスチック片を除去すべき義務があったに関わらずこれを怠っており、道路管理に瑕疵があった。

3 被告の主張

本件プラスチック片が落下、散乱したのは、本件事故発生時（午後三時四五分頃）と比較的接近した時間帯であり、その時間帯は、一日一回の道路パトロールの通過（午前九時五〇分頃）の後であったこと、本件事故発生時までに同事務所に対する通報等が一切なかったことから、本件プラスチック片の存在を知り、これを除去することは不可能であったということができる。仮に、本件プラスチック片の落下した時間帯が、前記道路パトロールの通過直後であったとしても、本件プラスチック片は非常に小さなものでその総量もバケツ半分程度であったこと、本件事故発生時（午後三

時四五分頃）までの間に、少なくとも自動車、動力付二輪車合わせて九一二〇台以上の車両が通過しており、これらにより本件プラスチック片の固まりは路面一面に均等に広がっていったと認められること、原告車両以外に少なくとも五二〇台以上の動力付二輪車が何ら問題なく本件現場付近を走行していることから、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたとは言えない。よって、道路管理に瑕疵はなかったと認めるのが相当である。また、原告車両以外の動力付自転車は本件事故現場付近を何ら問題なく走行しており、原告の転倒直前の速度が少なくとも時速四〇km以上の速度であったことから、本件事故は法定速度を超えた速度で走行し、何らかの運転操作を誤った原告の過失によると推認される。

4 判決の要旨

被告の道路管理に瑕疵はなかったものと認めるのが相当であり、原告の請求は理由がないため、これを棄却する。

5 判決のポイント

① 本件プラスチック片の落下時間について
被告は本件道路において、一日一回道路パトロール車内から目視によるパトロールを実施しており、本件事故当日は、午前九時五〇分頃本

件事故現場付近を通過したが、その際本件プラスチック片はまだ散乱していなかった。また本件事故当日、被告は本件事故現場付近での交通量調査を依頼しており、証人ら（調査員二名）はペアになって調査に当たっている際に、本件プラスチック片が落下、散乱していくのを目撃し、その一分ないし二分後に本件事故を目撃した旨証言している。同交通量調査によれば、

本件道路の交通量は午前一〇時から午後三時までの間、自動車類が八、六〇〇台、動力付二輪車五二〇台であった。そして、本件事故当日、本件プラスチック片の落下及びその処理依頼等の通報は一切なかった。これによると、本件プラスチック片の落下した時間は、パトロール車通過後であると認められるところ、午前九時三〇分頃であるとする原告等供述と符合しない。仮に、落下した時間が午前九時三〇分頃であるとする、本件事故発生時までに本件プラスチック片の形状からしてその上を通過した車両により徐々に散乱していったものと考えられるところ、少なくとも同交通量調査による台数の車両が走行したことになり、本件プラスチック片が落下直後の状態にとどまっていたとは考え難い。さらに、証人らの証言は事故時点での状況を明確に述べている上、二人同時に本件事故目撃の時間帯を誤って記憶した可能性は極めて低

いと考えられる。これに対し、原告等供述は、前記のとおり他の証拠関係に沿わない点も存する。以上を総合勘案すると、証人らの証言の方が信頼性が高いというべきであり、したがって、本件プラスチック片は、午後三時三〇分頃本件事故現場付近に落下、散乱し、その約一五分後に本件事故が発生したものと認められる。

② 道路管理の瑕疵の有無について

本件プラスチック片が散乱してから本件事故発生までの間、わずかな時間的間隔しかなく、この間落下及び処理依頼等の通報は一切なかったことから、被告が本件事故発生までに、本件プラスチック片の存在を知り、これを除去することはおよそ不可能であったと認められることから、被告の道路管理に瑕疵はなかった。

高速道路の長距離割引社会実験について

「E T C長割」社会実験の実施

道路局高速国道課

一 背景

有料道路の利用状況については、近年、「経済情勢の影響による料金の割高感や一般道路の整備の進展などにより」、「特に地域的には大都市圏を除く地域において、また、時間帯別には夜間を中心に、交通量が少なく、既存の有料道路が十分に活用されていないケースが増加している」（「有料道路政策研究会中間とりまとめ」より）等の指摘を受けており、有料道路の有効活用のため、料金割引等の料金施策の検討が必要となっています。

有料道路における料金割引等の実施には、有料道路の有効活用だけではなく、並行する一般道路等から有料道路への交通の転換を図られることから、一般道路等の沿道環境の改善、渋滞対策、交

通安全対策等が推進される効果も期待されます。

このような料金施策の効果・影響は、①当該道路のネットワークの整備状況、②道路の利用実態等により左右され、正確に予測することが困難です。そのため、恒久的な施策として実施するかどうかを検討するために、社会実験として期間を限って試行し、効果・影響を調査することが有効です。

このため、国土交通省では、平成一五年度に有料道路の料金に関する社会実験として、以下の三つの社会実験を実施することとしました。

- ① 高速自動車国道のE T C限定長距離割引
- ② 首都高速、阪神高速道路のE T C限定夜間割引
- ③ 地方の発案による「地方からの提案型社会実験」

引

「実験」

今回は、この中から、「高速自動車国道のE T C限定長距離割引」について、ご紹介します。

二 実験の概要

1 目的

高速道路における現行の長距離通減制を拡大し、一般道路を利用している長距離走行車の高速道路利用を促進させ、一般道路の沿道環境の改善、渋滞対策等を図ること。

2 実施期間

平成一五年七月一九日（土）から平成一六年一月一八日（日）まで。

3 対象路線と区間

日本道路公団の管理する高速道路のうち走行距

離に応じて料金変動する路線区間（東京外かん等、均一料金制の区間を除く）。

4 対象車両

高速道路の入口料金所をETCによる無線通信で通行した車両。

5 割引率

現行の長距離通減制の料金体系（普通車二四・六円/kmを原則とし、一〇〇km以上の利用分については、表1の割引率を適用）に加え、三〇〇kmを超える利用に対して割引率を大きくします（表1参照）。

なお、表1の割引率は各走行距離区分ごとの割引率ですので、全体での通行料金の割引は、現在の料金と比較して、概ね表2のとおりとなります。

6 問い合わせ先

社会実験の詳しい内容やご質問等に関しては、下記のHPをご覧ください。問い合わせ窓口までご連絡下さい。

《ETC長割社会実験窓口》

<http://www.etc-chowari.jp>

TEL 〇三（五六四二）七〇〇三（受付時間／月曜日～金曜日（祝日除く）九：〇〇～一七：〇〇）

表2 高速利用時の料金の割引率

連続利用の例	現行料金からの割引率※
400km連続利用した場合	約2%
600km連続利用した場合	約5%
800km連続利用した場合	約10%
1000km連続利用した場合	約15%
1200km連続利用した場合	約20%

※利用の区間によっては割引率が若干異なる場合があります。

表1 距離帯別の割引率の比較

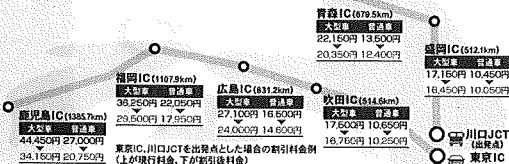
利用距離帯	現行の割引率	社会実験時の割引率	差
100km～200kmまでの部分	25%	25%	±0
200km～300kmまでの部分	30%	30%	±0
300km～400kmまでの部分	30%	35%	5%
400km～600kmまでの部分	30%	40%	10%
600km～900kmまでの部分	30%	50%	20%
900km～の部分	30%	60%	30%

- 実施期間
平成15年7月19日から平成16年1月18日
- 対象車両／通行形態
高速自動車国道の入口料金所をETCによる無線通信で通行された車両が対象となります。
※入口料金所をETC通行時に、通信エラー等が発生した場合の取扱い等は、下記の社会実験ページをご覧ください。
- 対象路線
日本道路公団（旧）が管理する高速自動車国道で、走行距離に応じて料金が変動する路線区間の対象となります。

- 割引の内容
高速自動車国道の料金は、100kmを超える走行については、その超えた走行分について、1km当たりの料金を段階的に割引く長距離通減制の料金となっています。今回の社会実験では、300km以上の利用について、その割引率を拡大します。その結果、現行料金から以下のような割引となります。
- | 走行距離 | 現行料金 | 割引率 |
|--------|-------|------|
| 400km | 420円 | 約2% |
| 600km | 630円 | 約5% |
| 800km | 840円 | 約10% |
| 1000km | 1050円 | 約15% |
| 1200km | 1260円 | 約20% |

ETCゲート通過時の料金表示は、割引される前の現行料金のみ表示されますが、請求時には割引後の料金で請求されます。

- 他の割引との併用
本割引は、ETCの他割引、別割引、障害者割引等との併用が可能です。本割引の適用後の料金に対して、ETC前払割引等の割引が適用されます。



以下の場合、割引対象になりません。

割引対象路線の連続利用距離が300kmに満たない場合
今回の割引は、走行距離の合計に対する割引ではありません。たとえ利用する高速自動車国道で、走行距離に応じて料金が変動する路線区間が連続して300kmを超えても、途中一か所や連続した区間の有料道路もしくは高速自動車国道の均一料金区間を利用された場合は、その料金は割引の対象外となります。なお、JCTの管理する一部の一般有料道路および有料道路と高速自動車国道が連続して利用された場合は、それらの区間の距離や料金は割引対象に含まないものの、前後の高速自動車国道の利用については、連続した利用として計算します。
※実際の料金表示、説明については、下記のホームページまたは社会実験窓口をご覧ください。

●ETC長割社会実験についてのお問い合わせ先...

ETC長割社会実験窓口 ☎03-5642-7003
受付時間／月曜日～金曜日（祝日除く）9:00～17:00
詳しくはホームページをご覧ください。 <http://www.etc-chowari.jp>

高速道路の料金体系に関するお問い合わせ先
国土交通省・日本道路公団・（財）道路システム高度化推進機構
ETC長割社会実験室、（財）道路サービス機構および（株）ハイウェイ交流センターの協賛により実施しています。

ETC車載器を既にご利用・これからご購入のみなさまへ

長距離ならETCがお得

～ETC長割社会実験～

実施期間
平成15年7月19日
平成16年1月18日

高速道路を長距離（300km以上）利用するETC利用者の通行料金を割引します。

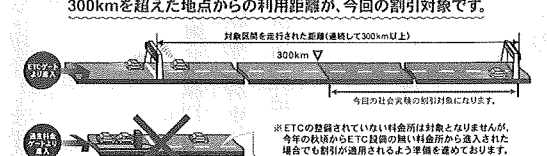


図 「ETC長割社会実験」パンフレット