9

道路行政セミナー

2004 September

国 次	
エッセイ レター・フロム・高速道路ユーザー · · · · · · · · · · · · · · · · 犬 養 亜 美	1
特集/成果志向の道路行政マネジメントの実践	
「道路行政マネジメント」の取組みについて澤田 和宏 ~「成果志向」の道路行政マネジメント~	4
秋田地域における道路行政マネジメントの東北地方整備局 実践の取組みについて 秋田河川国道事務所	11
利用者の視点に立った路上工事縮減の取組みについて · · 岩 崎 信 義 ~ 「問合せ番号」の導入と「不人気投票」の実施など、外部監視を強化~	19
東北地方整備局の交通安全事業の取組みについて・・・・・・大村 教	24
米国州政府における道路行政マネジメントの取組み大庭 孝 之	30
ITS、セカンドステージへ森 山 誠 ニーペスマートなモビリティ社会の実現~ スマートウェイ推進会議(提言)	35
平成16年度 「道の日」中央行事報告・柳 橋 隆 則 ~道はみんなのステージ さぁ、くり出そう「道の日」! ~	44
平成16年度「道路ふれあい月間」行事報告について ・・・・・・・佐久間 誉	46
解説 道路関係四公団民営化関係法 (その1)	48
訴訟事例紹介	
アセス原案の非開示処分の取消事例 仮置き盛土の設置管理の瑕疵、	
仮直き盛土の設直管理の瑕疵、千木良 敦之 担当者の虚偽説明で責任を問われた事例	ಶ೪
しん ひ みやぎの社会基盤整備あれこれ (宮城県) · · · · · · · · · 丹 治 一 也	64
	67
時•時•時	70

特集/成果志向の道路行政マネジメントの実践

行政マネジメント」 の取組みについ

- 「成果志向」の道路行政マネジメント

道路局企画課道路事業分析評価室長 澤田 和宏

はじめに

0) くりや日常業務への組込みを通じたマネジメント 向」の道路行政を進めるための基礎的な仕組みづ の評価と知見を道路行政に反映し、また「成果志 今後は、 省を次年度に反映した「業績計画」をまとめた。 言した目標の「達成度」を確認し、その結果や反 告書・業績計画書」という。)では、一年前に宣 書・平成一六年度業績計画書」(以下「達成度報 六月三〇日に公表した「平成一五年度達成度報告 先駆けて行政マネジメントを推進しており、今年 実践が必要と考えている。 道路行政では、 達成度報告で得られたこれまでの取組み 他の行政分野、 公共事業分野に

向けた方向性を紹介する。とともに、今後の道路行政マネジメントの実践に皆景、取組みや達成度報告書・業績計画書の概要

一背景と取組み

道路行政においては、ユーザーの視点に立ち、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へより効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換するため、平成一五年度より、ユーザーにとする新たな道路行政マネジメントの仕組みを導とする新たな道路行政マネジメントの仕組みを導とする新たな道路行政マネジメントの仕組みを導とする新たな道路行政マネジメントの仕組みを導とする新たな道路行政マネジメントの仕組みを導入することとした。

川俊一筑波大学大学院教授)」を設置し、昨年六月に「道路行政マネジメント研究会(委員長:古マネジメントのあり方の検討にあたり、昨年三

本稿では、

道路行政マネジメントのこれまでの

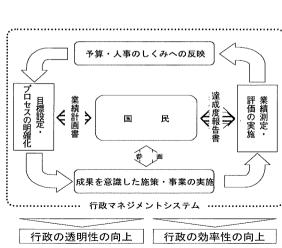


図1 『成果志向』の道路行政マネジメントへの転換

まとめられた ジメントへの転換 月には研究会提言 **図** j 『成果主義』 理論から実践へ―_ の 道路行 が 政 ヘマネ 取

道府県別の指標値などの関連するバックデータも 国民の視点からのチェックを可能にするため、 の妥当性を客観的に示すように努めている。また、 た分析を行い、 業の妥当性について記述している。 数値目標の妥当性や、 標を設定し、 ネジメントをスタートした。 五年度業績計画書」 一時に掲載している。 道路局においては、 事業に至るプロセスの妥当性を明らかに 目標を達成するための手段である施 実際に重点的に実施している施策 を策定、 平成一 目標達成のための施策、 この中で、 公表し、 五年七月に デー 道路行政 タを用 一七の指 一平成 事

7 道路行政マネジメントの実践に Ö け

出された が見えるまでに至っていないとの意見が内外 果志向へ に向けた取組みは端緒についたばかりであり、 的にどのように取り組んでいくのか分かりにく 路行政マネジメントをスタートさせたものの、 平成一 地域のニーズに合った国民が実感できる成果 の転換は理解できるものであるが、 五年度業績計画書を公表することで、 (**表1**)。 道路行政における「成果志向 具体 から 職 成 道

> など、 ことも否めない。 14 とらわれすぎて、 員 行政においても、 用者に対する分かりやすさを確保するための工夫 るため 未だ多くの課題を残している。 成果志向 仕事は 今まで通り」という実態がある 業績計 7 ウトカム指標や目標の設定に 0) 意識の浸透や、 画 [書と実務とが乖離して 実際の道路 納税者、 利

表 1 整備局及び都道府県・政令市などの意見

- (1) アウトカム指標の限界に関する意見 (80意見)
- ・整備効果が小さい都道府県事業を、いかに指標に反映していくか
- ・アウトカム指標による評価は分かりにくく、県民の理解が得られると思えない など
- (2)毎年度のマネジメントに関する懸念(59 意見)
- ・単年度で終了しない事業の場合、その効果を毎年度示すのが難しい など
- (3) 評価主体・職員の意識向上等、評価体制の在り方に関する意見 (26 意見)
- ・策定主体は県であることが前提で賛成。ただし強制をしてはならない
- データ収集・分析・評価などのコストに関する意見 (47意見)
- ・国道・県道、市町村道のデータ取得レベルが違うため、指標の設定に苦慮
- ・データ取得に時間と費用がかかる など

3

図 2

- (5) 目標値の設定、評価手法、予算反映など評価システムの在り方に関する意見 (55意見)
- ・予算にまで反映させるには、現段階では、正当性、信頼性、説得性等が不十分
 - 上位計画との関係など計画相互の関係の在り方に関する意見(11意見)
- ・独自の政策評価システムを持っている場合には、それを尊重して取り扱うべき など

国民と行政の信頼関係の再構築

日常業務への「成果志向」の組込み

「成果志向」の浸透のための基礎的な仕組みづくり

指標の現況値算出/達成度報告書・業績計画書の策定

道路行政マネジメントの実践

- (7) 広報や住民参画の在り方に関する意見 (18意見)
- (8) その他(6意見)

うこととしている 善を図ることが重要である。 マネジメントの実践のため にするためには、 メントを日常業務に浸透させ、 常業務への浸透を図ることを重視した道路行政 様々な課題に対して継続的な改 (図 2 の具体的な取組みを行 平成一六年度からは 実効性のあるも

JΩ 達 成度報告書 業 績計画 **(**)

道路行政マネジメントの実践のための具体的

定

このような実態を踏まえると、

道路行政マネジ



図 4 平成15年度達成度報告書・平 成16年度業績計画書

平成15年度は、道路行政マネジメントをスタート

道路行政マネジメント研究会(委員長:古川筑波大学大学院教授) 設立 平成15年3月

道路事業分析評価室の設置 平成15年4月

平成15年6月 提言「『成果主義』の道路行政マネジメントへの転換 -理論から実践へー」 「平成15年度 道路行政の業績計画書」策定、公表 <成果志向の新たな「道路行政マネジメント」をスタート> 平成15年7月

都道府県ごと等地域レベルでも、「業績計画書」を策定、公表 【32都道府県/1地域において公表済み】

平成15年10月 「社会資本整備重点計画」閣議決定

平成16年度予算概算要求

平成16年度は、道路行政マネジメントの実践へ

平成16年4月 「業績予算」の導入

平成15年8月

「平成15年度達成度報告書・平成16年度業績計画書」策定、公表 平成16年6月

> 都道府県ごと等地域レベルでも、「達成度報告書・業績計画書」を策定、公表 【平成16年9月5日現在8地域において公表済み】

平成17年度道路局重点施策、国土交通省重点施策 公表 平成16年7月

平成17年度予算概算要求 平成16年8月

道路行政マネジメントの取組み 図 3

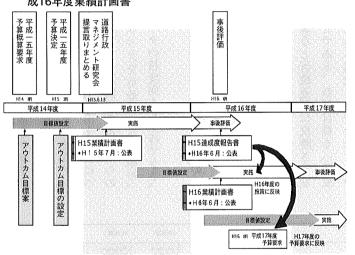


図 5 新たな道路行政マネジメントの流れ

達 成 度 報 告 書 業 績 計 画 書 を 作 成 す る

13

当

た

に公表し る 果を次の 値 8 メン 目標を宣言 た達成度報告書 ŀ した 行 サ 敀 必運営に (図 3 5 イク ĺ 事後に達成度を 反映 業績 5 が 初 する仕組 計 このことで、 め 圃 [書を今年六月] 7 巡したこととな みである 評 価 Ļ 事 評 前 Ξ 7 価 13 数

> 2 切

を分析し、

それを次の施策や事業に生かすこと

な要素であ

るも

0)

0

そ

れ以上に

年

間

0) 取 評 取

価 Ĺ

その結果を踏まえ、

今年度の目標をまと

議

論になった。

事

前に目標を宣言し

て

1

る 内

H

らには、 でも り、

目標に対する達

成度を把握することは

組み

Ŕ

第

ステッ

´プとして、

年

蕳

0)

達

成 度を

そこに何を掲載する

ベ きかに

·

Vλ

っては、

ネ が 1 より重要だからである。 目 標 Ø, 、達成度を、 都道府県別の

どのデータとともに分析

達成状況な

ĺ れまでは全国 觽 地 まず重視したのは詳細なデ 区との 別などの . つ て 比較を公表 指標のランキングなどの 施策を実施 .値でしか公表していなかったデ したり、 た地区と実施 1 都道府県 夕 0 公表だっ デ して Þ タも公 国 道 11 な 事

指標の目標値と実績値 表 2

	ETC利用率	(平成15年度)
	目 標	実 績
日本道路公団		約16%
首都高速道路公団	約20%	約19%
阪神高速道路公団	約15%	約11%
全 国	約15%	約16%

ていることが分かる (表2、図6)。こうした各施 辺地域においては全国平均を下回る利用率となっ ることが分かる。 都道府県別に見ても、 大阪の周

た。

そして効果があれば今後に

の効果を分析することに注力し

つなげ、

効果が出ていなければ

真摯(しんし)に反省し、

次の

公団は目標の一五%を下回る一一%の実績値であ

る一六%を達成している。

しかし、

阪神高速道路

0)

かなど、

実施した施策・

事業

全国のETC利用が拡大し、目標の一五%を上回

例えば「ETC利用率」では、ETC利用率は

手段が有効だったのか、

反省す

べき点はどのような点にあった

表することにした。

25.09 ◆ H16.3現在 魯 H15.3時点 ◆ H14.8時点 20.09 ETC利用率 15.09 10.09 5.0% 0.09 利用率の伸び +149 +129

図 6 都道府県別のETC利用率(上段)及び利用率の伸び下段

2

実施し

た施

策・

事

業の

効

デー

チ

う点だけでなく、なぜ達成した か・しなかったか、どのような した」、「達成しなかった」と ことである。 予算など行政運営に反映させる 重視したことは、 達成度を分析し、 詳細なデータの公表とともに 数値目標を一 宣言した目標 次の施策 達成

0

表 3 主な指標ごとの目標と実績

政策テーマ	指標		H14実績	H15目標	H15実績	H16目標	H19目標	
****	0	道路液滞による損失時間	***************************************	6.1個人時間/年 (約第63927 展開)	5.9個人時間/年 (H14比3%開始)	5.9位人時限/年 (H14比3%削減)	5.7億人時間/年 (H14比6%開放)	約1割※
渋滞を減らす	2	路上工事時間		201 ипли 4	193時間/km·年 (H142£4分解解)	186mm/km-# (H14lt/THH#)	185mg/xm-年 (#14批6%附減)	約2割 _{RX}
~道路交通の円滑化~			全国	5%	15%	16%	50%	
	3	ETC利用率	首都高速	6%	20%	19%	60%	_
****	<u> </u>		医神高速	3%	15%	11%	50%	_
	@	規格の高い道路を使う部合		13%	13% (HI4EH210HAN: 188)	13% (#14±11-2077as:::0##1	13% (HISZUZ9075 augusta)	15%
地域を結ぶ ~地域間の連携~	(5)	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率		59%	61% (市政セヘアクセス)	61% (方章準ヘアクセス)	61% (中部医療空港ヘアクセス)	68%
	6	隣接する地域の中心の都市間が改良済みの園道で連絡されている割合		72%	73%	73%	74%	77%
	7	日常生活の中心となる橋市まで、 30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合		63%	64% (nsonlan)	64% (#60514##)	65%	68%
道路を守る	⑧ 道路構造物保全率	橋梁	86%	87%	87%	89%	93%	
連卸をする ∼道路の維持管理~	in the second se		舗装	91%	H14の水準を維持	93%	H14の水準	を維持
****	9	災害時に広域的な教授ルートが確保されている都市の割合		66%	68%	68%	70%	76%
	0	NO.環境目標達成率11		64%	67%	67% (53%)	- (77%)	- (約9割)
環境を改善する	SFN環境目標達成率 ^{±1}			_	約1割	9% (78%)	- (H15の水	準を維持)
~環境の保全~	00	夜間騒音憂鵙限度達成率		61%	63%	64%	65%	72%
3770	◎ (0.排出的減量			261 西方 1-00,			運輸部門における 百万t-COっまで削減	
交通事故を減らす ~安全・安心な道づくり~	0	道路交通における死傷事故率		118件/催世卡口	116#/@###	120m/se+n (###)	114件/保台卡用	108件/保行丰口
	€	1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の 主な道路のパリアフリー化の割合		17%	21%	25%	30%	約5割
電柱・電線をなくす ~美しい景観の創造~	19	市街地の幹線道路の無電柱化率		7%	8%	9%	10%	15%
道路行政の改革	10	道鉻利用者渴足度		2.6点	2.7点	2.6点	2.8点	3.0点
~アカウンタビリティの向上~	17	ホームページアクセス枚		1,546万	2,600万	2,350万	4,300万	約1億

注1:測定方法の定義の変更により、2通りの値を併記

センティブを引き出すことにつ 公表することは、 ながる。 責任を明確にし、 策・事業の実施主体の達成度を エックを可能にする効果や、 が成果をより向上させるイン タの精度向上も期待できる。 また国民の視点からの 道路管理者自 施策や事業の

5

_

3 価 結 果 を 次 の 施 策に 反 映 す る ホ 1 ム

ージアクセス数」

を例に

書の クセス数 ただくために、 ポ |路行政マネジメントの取組 イントを紹介する。 を例にして達成度報告書 七指標の 中 Ó 2 の ホ 理 解を 業績 4 深め ぺ 計画 1 ジ 7

みから 六〇 五四六万アクセスから二、 るには必要である 施することが、 ホ ŏ Ŧī. 1 判 万アクセスには届かなかった。 ムページアクセス数は、平成 一倍に増加して 断するのでなく、 道路行政マネジ (図 7)。 いるも 様々な分析や 三五〇万アクセスに ŏ 0 メント 目標である二、 几 -を継続させ ح 年度 ・評価を実 0 結果 0 D

情報」 事業の のは、 考えられる を七年ぶりに ジは約七%。 全体の約九三%を占めて (道路 まず、 いる Ŧi. 平成一五年一 評 一倍に対し、 R 価 (**図** 8)。 + ・ナーを設けたことで、アクセス数は |関別に見ると、 Þ 1 (図 9)。 全面リニ ただし、 予算に 卜 本省のアクセス数が 本省は 施 関 施策紹 月に道路局 伸び率では、 ユ 策紹 する道路 ーア V3 る。 <u>.</u> 各地方整備局 介に加 介の jν 本省 したこと 五八倍と大きくな 行政 j め え 1 地方整備局 ら の ホ 朩 評 ナ Ì *増大し お 価 1 が ĺ 4 合計 役立 サ ぺ 4 因 1 道 1 路

> 中 ŋ は、 日 か 集である 報などの雪道に関する情報サイトを集めたリ 六年 で三 1 月 間とも 0 ユ ぶに合っ 1 た 月の は、 の 一番目を記録した。 7 は ル 月六日 「冬の道路情報 前 000件 アクセス数は、 た取 Ŧī. 00以 月 5 組みとして、 五倍になった。 0 月 月 上のアクセスがあっ 二三日 日平均約五六八件 からリニ な 道路局 お、 日までの 開設しており、 全国各地 あ 北陸 また、 番アクセス ユ ホ l 1 アク Ż 大雪で、 4 利用 ~ \bar{o} ル セ た 1 積 後 平 雪情 0 ジ で ス ン 者 数 成 図 多 0 あ

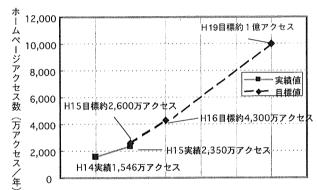
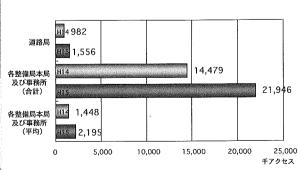


図 7 ホームページアクセス数



リニューアルされた国土交通省道路局ト 図 9 ップページ(http://www.mlit.go.jp/road/)



機関別ホームページアクセス数 図 8



び 率

五二倍) 反映してい

<u>の</u>

点を導入、

く工夫が見られ、

全体

 \ddot{o}

伸

Q

記録した事務所が、

四事務所

(全 一

中

あった。この中

で、

前年度比約

セ

スを記録した、

高崎河川国道事務所では、

五年七月にホ

1

ムペ

ージを全面リニュ

ジに掲載している。

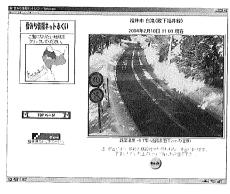
ジを飾る写真を広く一般より募集し、

トップペ

お役立ち情報を提供するとともに、

ホ

A



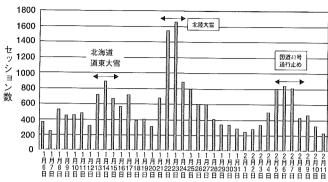


図10 「冬の道路情報」(リンク先の例:雪みち情報ネットふくい)と平成16年1月6日~2月11日 までのアクセス数推移

人口10人当りのアクセス数 80.0 74.1 70.0 62.4 60.0 50.0 42.5 39.6 40.0 26.5 30.0 18.5 10.0 13.5 20.0 15.9 侔 10.0 5.4 0.0 全国 北海道開発局 関東地方整備局 東北地方整備局 北陸地方整備局 中部地方整備局 中国地方整備局 四国地方整備局 近畿地方整備局 九州地方整備局 沖縄総合事務局 図11 人口100人当りのアクセス数の各局比較

図 11

どユ るほ さらに、 ンチマーキング方式により、 アク 通行止めなどの道路規制情報、 ージについて、アクセス及び管内人口 あったかを分析するため、 、セス数の実績を四半期ごとに集計、 ーサザ 方で、 か セス数の多い事務所は、 実 携帯電話向けのサイ (績をフィー のニーズに合致した情報を発信して 事務所ごとのアクセス数の差はどうで j. バ 事務所ごとのホ ッ クする 冬季の路面や災害時 他の事務所の優れた トも開設している。 バ スの運行情報な いわゆる あ 公表した。 たりの 4 V4

につい 近畿 数も算出している。その結果、 市部が弱 (六二・四)、 また、 アクセス数としては、 7 五 別の分析方法として、 ことが判明していることから、 四、 お役立ち情報を充実させる必要があ 北海道 (三九・六) 関東 (五・八) と人口の多い 北陸 (七四 人口一 地方別のアクセ と地方部が多く、 〇〇人当り 都市 都 部 国

事務 構成、 セス数を定期的に集計、 要だと導き出している。 ような情報を求めているのかなど、 するニーズを把握し、 以上の結果から、 競って工夫するよう働きかける「ベンチマ 所 が利用者ニーズの高い 表現方法などに反映充実して 国民が道路行政に対してど また、 公表することにより、 それらをホ 情報を提供するよ ホームペー いくことが 1 国民の情報 ムペ 1 ジアク ジの 各 0

う、

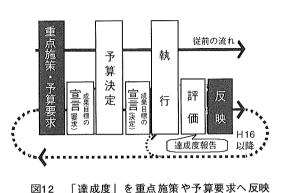
キング方式」を今年度も継続していく。

く。

な開や、道路管理分野でも積極的に取り入れてい 運営を可能とする仕組みであり、路上工事時間の 連営を可能とする仕組みであり、路上工事時間の 良好な成果をあげている他主体の取組みを学び、 といるであり、路上工事時間の は、競争原理を促すとともに、

が必要と考えている。

平成一五年度の取組みの評価結果を踏まえたこれらの施策・事業が平成一六年度の業績計画となれらの施策・事業が平成一六年度の業績計画となれらの施策・事業が平成一六年度の業績計画とな



た今後の取組みの方向性 五 道路行政マネジメントの実践に向け

道路行政を進めるための基礎的な仕組みづくりや 取組みにおいては、達成度報告書・業績計画書の 組むべき方向性である。 求に初めて反映させている の評価と知見を、 に向けて取組みを進めている。 日常業務への組込みを通じたマネジメントの実践 作成は第一ステップに過ぎない。「成果志向」 メントの取組みを実践することが道路行政が取り 足する道路行政を実現するには、 なお、 道路行政マネジメントの実践のための具体的な 達成度報告で得られたこれまでの取組み 平成一七年度重点施策や予算要 (図 12 ° 現場でもマネジ 利用者が満 0

六 おわりに

果志向」 近い都道府県ごと等地域レベルでも達成度報告 ための重要なツールと考えている。 達成度報告書・業績計画書は対話型の行政運営の みを紹介した。道路行政マネジメントにおいては、 六年九月一二日時点で一二県/一地域 成果志向」 本稿では、平成一五年度当初より現在までの、 業績計画書の策定、 に向けた取組みが進みつつある の道路行政マネジメントに係る取組 公表が進んでおり、 現在、 (四国は四 (平成 住民に 成

みを公表している。

くの ある。 重要であると考える。 あると考える。そして、それこそが住民の方々や げ、 しているが、これらの課題の解決に向けては、 を確保するための工夫など、 成果が得られた際は、 国民から信頼される道路行政の実現に向けて最も の浸透や、納税者、 前述したように、 少しずつでも日々改善していくことが重要で 方々の参加と努力による成功事例を積み上 利用者に対するわかりやすさ 職員への 適宜報告をしてゆく所存で 今後とも、 未だ多くの課題を残 「成果志向」 新たな取組みの の意識

きたい。 おいて公開しているのでそちらも参照していただのホームページ(http://www.mlit.go.jp/road/)にこれらの取組みについては、国土交通省道路局

特集/成果志向の道路行政マネジメントの実践

政マネジメントの実践の 取組みについて

《北地方整備局秋田河川国道事務所

はじめに

ていくことが大切となる。 を念頭に試行錯誤を繰り返し、 今まで通り」とならないように、 が大切である。 方々に実証し、 用者にとっての成果をより重視する道路行政運営 へのチャレンジが始まった。 平成 この新し の転換が求められ、 一五年度から V 故に、 ご理解とご支持を頂いていくこと 行政運営を個別 「新し 理論は整理したが 秋田においても道路利 い道路行政マネジメン 地域での取組みの場 弛まぬ努力を行っ 基本的な考え方 具体に地域 「仕事は 0

状況を紹介する。田での「新しい道路行政マネジメント」の取組み本稿では、個別・具体の実施例を紹介しつつ秋

視の行政マネジメントニー事務所における成果志向・利用者重

県 秋 け することとしている。 務所全体で推し進めるために、 方針を四つの視点として設定し、 本格的実践に向け、 1 秋 トは、 田 で 秋 (田のみちのサービス目標計画書) H 県 ò 出張所単位での成果志向の取組みとして試行 田 成果志向の試運転から本格的実践 本道路公団東北支社) 取組み、 幹 河川国道事務所における道路行政マネジ 平成一 線 道路協議会 取組み体制として位置付け 五年度の試運転から今年度以降 取組みに当たっての基本的 また、 東 メンバーの全面的協 北地 秋田県版業績 六つのテーマを設 方整 その取組みを事 備 にも特定地 局 計 を 秋 X

成果志向の試運転から本格的実践へ (ユーザー重視・現場主義・成果志向のマネジメント) 秋田県版業績計画書 (秋田のみちのサービス目標計画書)

・秋田県 連携 ・道路公団 [秋田県幹線道路協議会]

・直轄事務所

事務所全体の展開 基本方針 4つの視点 本向のとりくみを試行

広報の充実

行政の透明性・効率性の向上

図1 秋田河川国道事務所における道路行政マネジメント の取組み

(図 1)。

2 (1) 取 利 組 用 みに当たっ 者 側 ফ 地 て 域 側 め 基 Ø 視 本方針 点点に 立 回 った指標での つ Ō (視点)

目標の設定とその 達成 0 ブ D セ ス 0 充実

画の策定

デ する工夫 ĺ タに基づ 地 域 0 、課題を ゎ かり やすく 表

(2)その実施効果を評価・分析 計 画に 基づく 施 策 事 業 の 実 施 ع 併 せ 7

角館国道維持出張所

(H15設置)

角館地区観光期渋滞対策

角館町·角館観光協会

道路管理者(国·県·JH)

〇角館地区·観光期渋滞対策

○国道46号冬期道路サービス

向上プロジェクト

検討会

田沢湖町

角館警察署

- 1 F 両 対策のみではなく、 輪 で 0 取組みを実施 ソ フ ŀ 施 策も 重 視
- とに注力 ?施施策の効果を測定し、 分析 評 .価す る
- 評価結果を次年度の施策に反映する仕組み ネジメント・ サイクル) 導入を重視

(3)

省点等を次の 取組みに活かす。

(7)

角館町

本局からのお知らせテロップ-----

情報共有サイト

体在市

出張所単位の推進体制とテーマ

秋田河川国道事務所

の取り組み引に【概要】を追加しました。

業務支援

- (4)方々にお伝えすることを重視 これらの取組み (道路行政の変革) を県民
- 我 R ò 納税者の方々に知って頂く努力。 取組みを出来るだけ広報し、 道 路 利用

男庭市

3 成果志向 利 用者重視 あ 取組み を事務所全体

秋田国道維持出張所

秋田地区道路サービス検討会

バス事業者・JAF・秋田

道路管理者(国·県·市JH)

〇秋田市内·渋滞対第

O秋田市内·冬期走行

-ビス改善実験

本荘国道維持出張所

本荘地区道路サービス向上

利用促進プロジェクト

地元市町村(テーマ関連毎)

道路管理者(国·県·市·JH)

〇国道7号通勤渋滞消滅

〇日沿道·岩城IC

(H16設置)

検討会

図 2

事務所イントラ案

イントラマニュアル

事務所の 使命

主要なプロジェクト

事務所概要とりくみ

出張所通信

所内報「休憩室」

警察署·秋田港湾警察署

(H15設置)

(1)で推し進める工 三つのフ 1 美 ル K (出張所) での (六テー ⊽

出張所長を座長とした各地域の 一道路サー ピ

> ス 向上 る 図 2 検討会」 0 設置と試行テー マを設定して

- と 職 ネ して、 員の メ ントを実施。 意識改革とス 出張所単位に成果志向 丰 ル ア ッ ブ 0 の道路行 具体的 政 行 7 動
- 各出張所の抱えるテー マごとに検討会を設

置

イ

Ļ 0 た取組みを実施。 地域 の意見を聞きながら地域と一

体とな

事務所内の情報の 共 有化

全職員が成果志向

利用者

重視

0)

行政運営に

ゥ

(2)

する情報やノ ントラネッ 的 ŀ 目 を整備して 職員相互のコミュニケー 職員 ウを共有できる環境 (全員での情報の共有化 いる 図 3 -ショ (所内

事 務所での デ ータベ ース機能

ねっとこむとうはく (長イントラ) DES IN OR

メール(ロータスノーツ)

CS統合管理システム

記者発表システム

秋田河川园道事務所 HP

~>\o





HPアクセス状況 便利メモ ランチメニュ 技術支援関係 リンク等 情報共有化のための所内イントラネット(トップページ) 図 3

・『情報ライブラリーメニュー』の『所内報・休憩室』を更新しました。 ・動画像は必要な時以外は切断して下さい。

・『主要なブロジェクト』の『本荘・石脇地域の公共空間の活用に

『主要なプロジェクト』の『仁賀保本程道路におけるコスト籍滅へ

-代表的 な取組み事 例

1

観

光

浅港

問

|題をコストをかけずにソフト

-対策

で解決

観光協会など)との連携によるソフト施策により とから、それまでの間、 まで大きな影響を与えてい 発生し、 桜まつり期間中 るところ は 国道四六号角館バ 田 に 県角館町 観光客ば であるが、 (観光客 人口 かりでは 完成までに数年を要するこ 1 約 地域 パ 三三万人) ス整備の る。 なく、 万五千人) (地元自治体、 抜本的 地 進捗を図っ 域生活全般に で な対策と に大渋滞が は、 警察、 毎:

図 4 平成15年・桜祭り期の国道46号の渋滞

表町交差点

特殊的

したれ 桜敷

H19年一部供用予定(暫定)

30分

最大渋滞長 3.2km

臨時駐車場

(48)

000000

(HI6施策)

通過時間

H15. 4. 29

卒

秋田

としている。

渋滞対策検討会」 部課題も確認され、

で検討、

次回に反映すること

今後も引き続き

角館観

角館町 角館町 角館警察署 観光協会 角館観光期 选滞対策検討会 日本道路公団 秋田県 秋田管理事務所 仙北地域振興局 国土交通省 秋田河川国道事務所 角館国道維持出張所

角館国道維持主張所をコアに関係機関が協働・連携

(105)

(105)

(46)

4.2km

50分

H15, 4, 29

渋滞交差点

最大渋滞長

通過時間

図 5 角館観光期渋滞対策の取組み体制

 $\mathcal{F}_{\mathbf{L}}$

%削

町に寄せら

が しか

兀

 \widehat{H}

15 減

から 五. 角館 件

Ή

16

に激減した。

結 Α く P

果、

目標の渋滞損失時間

一割削減を達成 れた苦情

SAなどで広域的に配布した。

Rするとともに、

取組みチラシを道

の

駅

渋滞緩和に取り組 具体的な取組 2 んで シ フト Và る 対策) 図 4 として 5 は



写真1 花見客で賑わう 角館武家屋敷通り



写真2 駐車場待ちの車で 渋滞する国道46号表町 交差点付近



写真4 《対策②》町内 駐車場の満車状況を発 信し、車両進入を制御

取

組

み



写真3 《対策①》角館 BP用地を活用した 臨時駐車場



《対策③》携帯電話サ イトにより、リアルタイムの 渋滞情報を提供

の拡大、②計 画的な交通規制 車 ·両誘導、

③渋滞・ 車場容量

駐車場情報の提供を実施した。

これら

(組みをマスコミに広報し、新聞やテレビにより

2 地域の特性を加味した交通事故 $\overline{}$ の取 組 み

討されてい から死傷事故率を用い 一点的に事故対策を 幹線道路 る の事故対策に 行う区間を抽出 た優先度明示方式によ お V) 7 は 亚 することが 成 七年度 検

傷事故件数 多いためである。 などの物損事故は て抽 理 た危険箇所 箇 \dot{o} 由とし 所 結 か 出 は 果 出 一来るも て 警察署に届け 交差点が 秋 <u>*</u> Ó 田 単 抽 1 河 -路部で ĬЙ 警察署に 出 0 7続く が 0) 0) 玉 :出来ることが分か 大小を用 道 6 事務 σ 山 市 道路 れる死 it 間 街 所管内 部 届 地 けら 付帯施設 11 0) 0 る方が 幹線道路 傷事故件数を 幹線道路]の交通 ń な :実態に V٦ つ 場合 た。 事 0 で で は 接 Ø) 故 損 用 か 触 あ 危 分

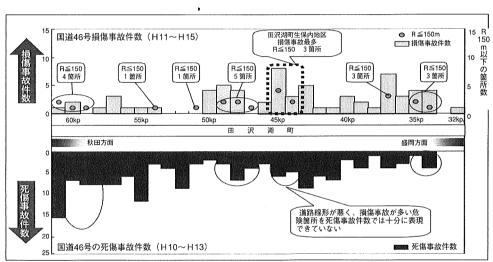
析

抽出を行って 「六号での危険箇所は、 このため、 山 いる 間 部 が多くを 図 6 損傷事故件数にも考慮 占 80 線 形 が 悪 Vi E. 道

* 1…損傷事故件数:道路付帯施設 :損傷させられる事故件数 (照明 行・ガ ľ i 等

えば 味するなど地域 実態を考慮しなけ して また、 必要である。 0 雪 死傷事故件数 月 国 で (すなわち冬期間に死傷事故が多発 や季節の特性を十分に考えるこ Ō 三月 ればならな 事故対策 め 死 率 傷 は、 事 故 久 加え、 件 期 0 数 ま 0 交通 n 久 率 期 年 事 間 を 間 故 ī 例 加 を 0

> る す 箇 Ź 所とは 適所 は、 必ず 致しな しも年間 ŀ١ から であ を通じて事故が多発 る 図 7 d



国道46号(田沢湖地区)の損傷事故件数と死傷事故件数の対比 図 6

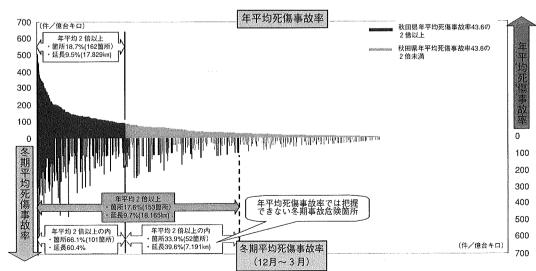


図 7 年平均死傷事故率と冬期死傷事故率の比較

14

3 工 一事の 工 事 縮減 抑制 日カレンダー方式の導入による路

てきた。 確保のために積雪時には、 避けるために竿燈祭りなど特定の祭日や安全性 冬期には多くの 紅葉シーズンに観光交通が大きく増加する一方、 田県下の幹線道路は、 積雪がある。 路上工事の抑制を行 県境部を中心に祭り これまでは、 渋滞を

こりやすい日を予め路上工事抑制日としてカレ の取組みの一環として、 8・9)。このため、 カンデータ)との関係を見ると、 (図 10 日を避けて路 ーで明示し、 |○位)を概ね予測することが可能である 方、祭りや 翌年度に交通量が増加する日 上工事を行う取組みを試行して 職員も含め工事関係者が、 データに基づく行政運営 花見の時期と交通量 交通量が多く、 定の関係が 、例えば、 渋滞が これ <u>}</u> 上位 起 図 あ ラ

五.

ライバー

(写真6)。

る

道路利用者への工事看板アンケート結果を基にド 間を明示するなど説明内容に工夫を行ってい また、路上工事をやむを得ず実施する場合も、 や歩行者にその工事の必要性や交通規制 る Ŀ -年間の昼間12時間交通量を多い順に並べ、祭りや紅葉・花見シーズンとの関係を整理 12 000 12時間交通量 上位50位 Л. 例 10.000 祭り、紅葉・花見等 その他の日 6.000 工事実施適正期間 冬期降雪期間 路上工事件数 工事時期等 調整を要する工事

図 8 2003年度の交通量と路上工事実施状況(秋田県角館地区の事例)

昼間12時間交通量が多い日(上位50位) をカレンダ ーにプロット 交通量上位50位 **4**B (5 A) (6A) (7H) Я ± В 木 会 月 火 + 日 月 木 2 3 1 2 3 2 4 1 3 5 6 7 2 3 5 7 8 9 10 11 12 A 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 8 9 10 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 11 12 13 14 15 16 17 15 16 17 18 19 20 21 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 18 19 20 21 22 23 24 22 23 24 25 26 27 28 20 21 22 23 24 25 26 カレンダーに 次年度の交通量の多 27 28 29 30 25 26 27 28 29 30 31 29 30 27 28 29 30 31 (8月) (Re) 10月) 11月 В 月 火水 木 金 土 B A 火 水 木 金 日 月 火 水 木 金 ± ± Ħ 月 火 金 2 4 3 2 1 3 5 6 2 3 **3 4 5 6 7 8** 10 11 12 13 5 6 7 8 **9 10 11 12 13** 14 15 **16 17 18** 9 8 9 2 3 4 5 6 8 崩 10 11 12 13 14 15 1G 14 15 16 17 18 19 20 9 10 11 12 13 14 15 示 19 20 21 22 23 17 18 21 22 23 24 25 26 27 19 20 21 22 23 24 25 16 17 18 19 20 21 22 24 25 26 27 28 29 30 28 29 30 26 27 28 29 30 31 23 24 25 26 27 28 29 図 (V) 31 30 日を予測して 10 12Я [18] 2月 (3月) 火 В A 2k 木 金 ± 日 月 火 水 木 金 # 日 月 * B 月 水 木 土 火 金 2 3 4 5 6 2 3 2 3 6 9 10 11 12 13 8 9 8 9 10 11 12 13 14 10 7 8 9 10 11 12 13 15 16 17 18 19 20 11 12 13 14 15 16 17 15 16 17 18 19 20 21 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 18 19 20 21 22 23 24 22 23 24 25 26 27 28 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 26 27 28 29 30 31 25 28 29 30 31

図 9 2003年度 交通量の多い日 (実績)

15

走行車両へ 提供が必要 は、 表示内容を大きく、 簡潔な情

直し

しが必要。

②主な改善意見

真7)。

①運 道路 利用 者へ の 工事看板アンケー b

事

內

容

が

Ħ

で

わ

Ó

必

1

8

具体的 !転席から見た工事看板の見やすさに な工事看板を提示し調査を行った 0 11 写 7

滞留車 停 要。 が 、必要。 止 車 一の数に 両 は、 配 慮 通 した設置位置、 過 時 かる絵文字等 間 <u>ب</u> ·経過時間等 設置数 検討 Ď

表

示

平成16年度 路上工事抑制カレンダー

国道46号は、観光・行楽交通が多い傾向にあります。 道路利用者に配慮した道路工事の抑制を行います!

T A M N N N 中国中国 中食會中 Do got u * 平成15年度の交通量の傾向 平成16年度の路上工事抑制方針 複祭り(GW前後)、紅葉シーズン ・GW(桜まつり期間)、お盆休み、 (10月中旬~11月初旬) は抑制します ė y, ・ は W (板まつり期間) 、 お盆体が、 紅葉シーズンの交通量が増加傾向 ・ 竿灯、大曲全国花火協議会、角館 お盆体み、正月休み、各種祭り期間前 後も工事を抑制します ・土曜、日曜、祝日は工事を抑制します 祭り等祭り期間も増加傾向 NE AND RES 冬期(12月下旬~3月中旬) も抑制します 3300 角館) 200 (4月) (5月) (6月) (7月) 日月火水木金土 日月火水木金土 1 2 3 6 5 6 7 8 9 10 12 13 14 15 16 15 19 20 21 22 23 2 26 27 28 25 30 日月火水木金土 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 2 28 29 30 日月火水木金土 1 2 3 (4 5 6 7 8 9 10 1 12 13 14 15 16 1 20 21 22 28 25 26 27 28 29 30 1 2 3 4 5 6 7 8 6 3 10 11 12 13 14 15 15 17 18 19 20 21 2 24 25 26 27 28 29 (8月) 9月) (10月) (11月) 日月火水木金土 1 2 3 4 6 6 7 8 9 10 1 6 13 14 15 16 17 6 12 2 2 2 2 4 2 2 7 2 8 2 9 3 0 日月火水木金土 1 2 3 4 5 6 7.8 9 10 11 12 13 11 15 16 17 18 19 22 23 24 25 26 2 29 30 日月火水木金土 1 ② 日月火水木金土 (1 2 3 4 5 6 7 9 10 11 12 13 14 1 16 17 18 19 20 2 23 24 25 26 27 2 5 6 7 8 12 13 14 19 20 21 4 5 30 31

(2月)

日月火水木金土

(3月)

日月火水木金土

29 30 31

▼マークの日が路上工事抑制日です (降雪状況により工事抑制日が変更になることもあります)

図10 2004年度路上工事抑制カレンダー(角館地区の例)

日月火水木金土

(1月)



0

見

満	足	不満足	その他
23%		73%	4%



(12月)

日月火水木金土 1234 67891011 13141516171

20 21 22

満	足	不満足	その他
F	0/	240/	5.04
64	%	31%	5 %

写真 7 従来の工事看板に対するアンケート結果



停止位置付近のエ 事看板設置状況



工事内容が一目で わかる図の表示例

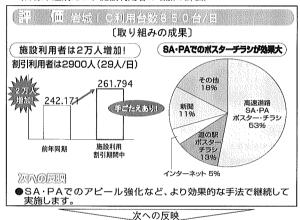


1 km手前の工事 看板設置状況

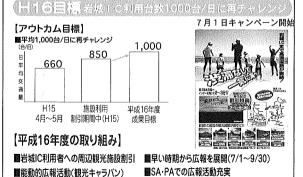
写真6 アンケート結果を反映した工事看板設置例 ▼H15年度 初めての取組み (岩城町のガンバリ[施設利用割引]と道路管理者の広報支援

[取り組み内容] 主なターゲッド 高速道SA・PA : 24箇所 料金所:35箇所 ずの駅では 道の駅での広報 秋田:22箇所 岩手:26箇所 宮城: 8箇所 旋代港 夫婦能代 空港 8箇所 松川工 Halle. 秋田県地方紙 岩手県地方紙 所聞による広報 ▲岩域(C筋粉利田料金割引のポスター 圏・県・JHにてリンク 岩城IC利用促進 キャンペーンを展開 ▲ホームページによる広報

評価・分析 ▼H15年度 実施結果の評価 (目標未達成だが、施設利用者の増加は評価)



▼H16年度 マネジメント・サイクル二巡目 (広報活動の強化で再挑戦)



岩城IC利用促進策のマネジメント・サイクル 図11

場に最 域 促 路管理者の る岩手県 進 的 を な広報を 海 水浴 义 も近 小や宮 る ハネ 取 1 展 組 ッ 城 1 ع 開 1 県 ズンと み V. 北 を ワ う岩 実施した。 部 ク 0 VA 城 を 方々 うタ Ι 活用 C ・をタ 1 0 日 3 立 [本海 て、 1 地 ゲ ゲ 条件 戦 ッ で 側 1 0 略 E 的 隣 を 海 武 接

利用者は、 n Ι CĦ 結 ŀ 屋標と 黑、 結 利 用交通 果によれ した 邨 成 一万人 は ば 五. の 台 年 広報 増 \dot{o} 日 夏は 倍 加となっ 手段とし 伸 は 天 及ば 候不 ゙゚゙゙゙゙゙゙゙゙゙゙゙ た。 ては なか 町 順 また、 内 ったが岩城 観 冷 高 光施設 夏 速道路 7 13

し、 県内外 か 6 0 観光客誘致 と高 速 道 路 利用 水浴 広 渞 す

7

1

的 0

深的 な広 報活 動 の 取 組 H

5

効

ょ

(1)

秋

田

県

版業

統績計

画

書の

活

用

ワ

ĺ

ク

(n)

未完

成

K

ょ

n

利

用

交通

が

伸

悩

で V

お て

田

原内

の C

高速道路を

利用する割合

点は、 び

'n

1

日

本海沿岸

自

車

道

Ι

Ĉ

13

お h ネ

約六百台

日 東

利 用

崩 動

ŋ, 岩城

整備され

た高

4

末

1

 σ

利

用

促

進

 \wedge

の

取

組

ヘアンケー

1

結

果

を

踏

まえ改

善

し

らに

評 足度

価

実

施

評 改

価を行 善

見やすさの向上に努める。

た工

事

看板に

5

Ļλ

7

Ŕ

再

度

満

あ 速 Ŕ

ō 道

そこ

地

郊町と道

路 言え

著と

 $\bar{\sigma}$

高速道

路 で

利

苚

者 元岩城

町

内観光施

設 管

利 理 な

苚

割引

を

路

0

戦

略

的

な

活 σ 北

が

+ に留ま

分と

は

V.

、状況

~

使 L 秋 命 田 変革す は \mathcal{O} を宣言して Z 計 Ś んる道 画 0 サ 書 路 0) 1 64 策 ピ 行 ス目 政 定 方 主 針 標 た、 取 Ġ 計 種 組 取 画 書 H 組 Þ 13 0) Z 当た 業 課 方 題 針 績 13 っ を 計 対 7 明 画

今年 ク い 7 S ル る 度 あ Α 及はこ 0 る ゃ P 確 Η 立 n 築 Α 16 で ら 個 を踏まえ、 0 Þ 义 ポ 0) 11 ス 実 広 タ 施 報 1 中 0 有効性 報 チ _ / ラシ 活 、ネジ 勭 b 0 0) 分析 強化を メ 配 ン 布が でき 1 行 効 ++ 果

る。

ケ

記 書

0

0

▼ I R サイトの充実も大切です! 秋田河川国道事務所の道路IRサイト/トップページ (http://www.thr.mlit.go.jp/akita/)

■ 無限等すると) Microsoft Internet Explorer ファイル(E) 編集(E) 表示(Y) お気に入り(A) ツール(D) ヘルブ(H) · (2) 1845 | 秋田河川国道事務所道路IRサイト | 5元 | 15元 | 15 も田月川屋産事件所 メインサイトはこちも あまた首(情報) Station 8月は「道路ふれあい月間」、8月10日は「道の日」です! 界間中「写真に見る道路と要議活動のパネル展」を開催します。 ぜいご覧くん COD TLE OF 0 0 2004 8. 2[記省発表]巡察 社会資本の整務効果をテーマに適の駅象滑等でパネル展 2004 1 30(12.8:0-8) v 「菅江真道の足跡を活かした地域活性化に領する検討会」 *25 Q の気候について o o 「写真に見る道路と愛護活動のパネル気」が開催されます SERI BRESERA 16 1550 (5) 阿川岐桐 (1883年8月) (TETT) Pick Up Contents 道の駅[協和]分 as of the **(13** り向かイバス 二質保 n c ø ŒV SHERTER M REAR 象四仁質保道路 関係 293 事務所の使命 各種の紹介と役割 Q ŒD) and the second 状川のみちのサービス 達成度報告書 MIDO 5-9 m 内谷

図12 充実を図った秋田河川国道事務所の道路IRサイト

が

える。 (連する公表回数は、 呼 な お、 CK か けにも 秋 田 0 注 いみち 力して Ó 昨 サ Vi 年は県下 1 る。 ビ ス 目 で 標計 兀 画 口 書 を 数 に

道路 ĺ Rサイトの 沈実

向 域 向

(2)

果たす $\tilde{\phi}$ 1 般 ŀ 評 0 ためにI 価等を紹介し、 0 充実に取り組 人に分かりやすく道路事業 R ? マン んで 道 ベスター 路 Į, 行 . る 政 運 -ズリ 図 |営の説明 12 0 V 取 イシ 'n 責任を 組 \exists み لح

ę'

その

都度、

節

目

節

目

で、

ò

取

組

み

0

意義、

そ

いて公表

行政

0

朔性

業績計

|画書に位置付けた個 R媒体として活用して

Þ そ

Ö) Vi __

取 る。 ケー

組

みに

. う

V4

7

とともに、

路利用者にも参

加して頂きたい

施

2

0

経過

成 道

気果をわ

か

n

やすく県民にお伝えする

の向上に

努めている。 果等につ

また、

専

門的 道路

な分析

Ö 透

取

組

+}

る際

0

P

てのご理 方々に、

一解を頂くため 成果志向 ため、

0)

コミュ

シ 行

3 政

ンを

図 Vi \mathcal{O} V

る。

この

マ

スコミを

は

ľ

め

とす

Ź

して

0

利用者重視の

道路

E 地

0 域

関

する取組みを代表事例として包括的に掲載

今後に向け Ť

兀

なっ を行ってい 有出 策など多種多様である。 施策 える上では、 新 張 所全体として ま ゥ it が 上するため 0) 0 現 た、 来るようイ 所 如何に効率的に生み出すかに注力して てくる。 や既存ス 課題に対 た試行錯誤 在 地 単位 年 ウを組織として情報共有し、 V) 域 行政 この新し 新 自 0 . る。 で ゥ しい 0 取 位置営に の試行 課題 トッ ź١ 多くの方々から Ó して、 既に米国政 ゥ 組みを 如何にして本格的に実践 方法は、 0 道 トラネッ クの V. 路 で 一年目を迎えて ,行政 関連す を収集することが 道路利用者にとっ テ あ 行政マネジ 1 有効活用と る。 広 故に、 を所長はむ 、府などでは、 マ 道 く学び トを活用 る情報やノ の設定や事 路 当事務所では、 お の整備など 知恵を メン 個 Þ 11 11 ろんのこと 新たなノ L 0) る。 1 ア つ このような 取組み たソ ゥ 7 務 益 頂 7 \sim 1 試 して 21 所 々重要と 0 0 個 0 くこと デ ゥ 行錯 全 成 14 フ R 移 目 いを考 É 蘵 7 ゥ 1 果を 0 行 下 事 員 F 施 地

種 他

てみてください みについては、 .go.jp/akita/) れぞれの地域 本稿で紹介した取組み以 におい 0 ホ 1 アイデアの種 4 て公開しているの ペ リジ 外 も含め (http://www. として参照 秋 \coprod で、 6 .thr.mlit 0) 是 取 非

a) ページが表示されました

特集/成果志向の道路行政マネジメントの実践

利用者の視点に立った 路上工事縮減の取組みについて

「問合せ番号」の導入と「不人気投票」の実施など、外部監視を強化

道路局国道・防災課企画専門官 岩崎 信義

はじめに

回答し、道路工事に対する満足度は、平成一四年 路上工事は、舗装や橋梁の補修など、道路本体 の維持修繕を行う工事(道路補修工事)のみならの維持修繕を行う工事(道路神修工事)のみなら で、 運話・上下水道・ガス等のライフラインの敷
一葉工事)も実施されており、人々の生活に直結し
一業工事)も実施されており、人々の生活に直結し
一業工事)も実施されており、人々の生活に直結し
一業工事)も実施されており、人々の生活に直結し
一業工事)も実施されており、人々の生活に直結し
一業工事)も実施されており、人々の生活に直結し
一業工事)も実施されており、人々の生活に直結し
一業工事)の要が
一次の表の
一等に、道路工事に対する満足度は、平成一四年

結果となっている。 度調査から三年連続して一一設問中二番目に低い

渋滞問題等を軽減するため、国土交通省において

このような背景のもと、路上工事の縮減を図り、

は、平成一五年六月に設置した「ユーザーの視点は、平成一五年六月に設置した「ユーザーの視点は、平成一五年六月に設置した「ユーザーの視点は、平成一五年六月に設置した「ユーザーの視点は、平成一五年六月に設置した「ユーザーの視点は、平成一五年六月に設置した「ユーザーの視点は、平成一五年六月に設置した「ユーザーの視点は、平成一五年六月に設置した「ユーザーの視点は、平成一五年六月に設置した「ユーザーの視点は、平成一五年六月に設置した「ユーザーの視点

本稿では、国土交通省における路上工事縮減に

ついて紹介する。

関するこれまでの取組みと成果、今後の取組みに

組み ― 路上工事縮減に関するこれまでの取

・ これまでの取組み

縮減している。 は、最近の一〇年間で、路上工事件数を約半分には、最近の一〇年間で、路上工事件数を約半分におり、東京二三区や大阪市等の大都市圏においてり路上工事縮減のために様々な施策に取り組んでり路上工事縮減のために様々な機関は、従来よ国土交通省をはじめとする関係機関は、従来よ

時期を合わせて施工する「共同施工」の実施同一箇所の工事を複数の事業者が工事実施

る。 等、 効率的な路上工事の実施に取り組んでい

2 和を図っている。 とすることで、 道路使用 道路使用・ 占用許可の運用を弾力的なもの 占用許可の柔軟運用 路上工事に伴う交通渋滞の緩

3 非開削工法の導入促進

义 るだけ少なくして、 機材を導入し、車道上の掘り返し部分をでき 小さくする工法 っている。 歩道部等に設けられたマンホール等から資 (非開削工法) 道路交通に与える影響を の導入促進を

4 共同溝の整備

本的に縮減する共同溝の整備を進めている。 インをまとめて収容し、 気・通信・ガス・上下水道等のライフラ 道路の掘り返しを抜

(5) 則規制する「掘り返し対策重点エリア」 工事等を除いて、当該区域での路上工事を原 掘り返し対策重点エリアの設定 面的集中工事を実施した後五年間は、 の設 緊急

(6) 局のホー 路上工事の内容や工事規制の情報等を各整備 路上工事に関する情報提供 ムページ等により提供している。

定を推進している。

2 外部評価型の路上工事縮減の取組み

行っている。 を踏まえ、直ちに実施可能な施策について、 において試行実施したもの 五年度から東京二三区を中心として試行実施を 国土交通省では、 (○印は平成一五年度に東京二三区 路上工事縮減委員会の提出 平成

1 占用企業者に縮減インセンティ ブの働く施

策

企業名と工事理由が 目でわかる工事看板の

設置(○)

- 企業者別の工事渋滞の縮減貢献度の公表(○)
- 工事渋滞軽減度に応じたインセンティブ/チ ージの検討
- 2 道路管理者自らの縮減強化
- 年度末の使い切り型予算制度の見直し 修繕国債において導入 0 の平準化のための国庫債務負担行為採択要件 (緩和) (平成一六年度予算から直轄国道の (工事
- 渋滞コスト最小の者が受注できる落札方式の 促進 (〇
- 道路利用者への情報提供と監視強化

3

- リアルタイム路上工事情報提供システムの構 築
- 道路利用者の 0 チ 工 ックによる工事実施方法の
- 更なる縮減のためのマネジメント強化

4

年末、

年度末抑制を含む工事時間の総量抑制

0

画 実

交通工学の専門家を取り入れた工事計 掘り返し規制エリアの明示 施方法のマネジメント 0

平成一五年度の成果

「成果主義 の道路行政マネジメントを推進す

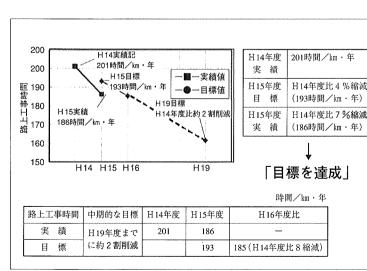


図 1 アウトカム指標の動向

20 道行セ 2004.9

表 1 全国直轄道路における路上工事時間時間/km・年

	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	H14年度	H15年度	H15/H14
直轄国道	道路補修工事	140	134	0.97
(全国)	占有企業工事	61	51	0.85
	計	201	186	0.93

表 2 三大都市圏の路上工事時間

時間/km·年

					1-4 left Viii -1-
都市圏名		H 14	H15目標 (H14*0.96)	H 15	縮減率 (H15/H14)
		961	923	916	0.95
	直轄国道	1,651	1,585	1,528	0.93
東京23区	補助国道	785	754	1,825	2.32
	都道府県道	841	807	790	0.94
	指定指導	_	_	_	_
		752	722	697	0.93
	直轄国道	491	471	440	0.90
名古屋市	補助国道	1,284	1,233	1,276	0.99
	都道府県道	793	761	728	0.92
	指定指導	754	724	701	0.93
		717	688	527	0.74
	直轄国道	923	886	963	1.04
大阪市	補助国道	557	535	516	0,93
	都道府県道	632	607	467	0.74
	指定指導	783	752	377	0,48
大都市計		848	814	781	0.92

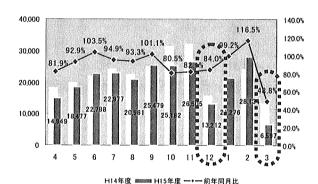


図 2 東京23区の直轄国道における 月別路上工事時間比較(H14、H15)

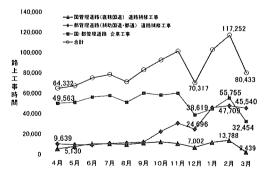


図 3 東京23区における工事実施者別の 月別路上工事時間(H15)

ム指標とし するこ 年度 の成 取 縮 当 Ļ b 則ストップした一 間 年度末 2 五%縮 が増 同 にじ場 が 東 ĩ 京 加 減するなど、 三月 所で工事 したほか、 東京 三三区にお 方で、 道路 てい 定の成果をあげた 利用 る 月 いては、 者 5 問 0 題 方 0 Þ

'n 方が目に付く」 の路上工事を緊急工事を除い といった苦情やご批判も、 一月の路上 年末 (一二月) から ある工 工事 事 Vi 7 依 \dot{o} 嵵 原 0

とを目標としている

図

1

(平成一五年度は約四%の

組

んだ結果、

全国

 \bar{o}

直轄

国道における年間路

上

P

成

五年度は、

前述のとお

'n

様

Þ

な施策に

を 平 区 成 0) 直 匹 年 謔 度 国 及と比 道と 都 較 道 L 13 7 お 約 14 七 (表 1 % 7 は約 縮 減

るため、

平

五年七月にとりまと

め

た道

路

政

 \mathbf{I}

事

時

間

業績

計

画書におい 成一

て、

路

上 三工事に

に伴う

km 行

たり

かの年間

交通規制時間

をアウ

ŕ

カ

果をチェ て設定し、

ッ

クすることとしてい

. る。

平

成

四

れにより路上工事縮減の取組み

値を基準とし

て、

成

九年度までに約 縮減を目標

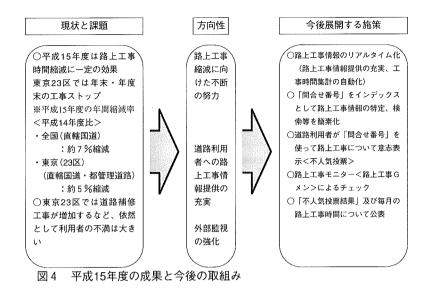
割

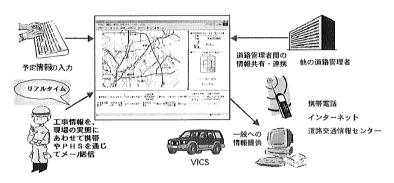
かな情報提供 道路利用者へ の徹底を行うとともに、 、の路 上工事に関するよりきめ 外部監

細

標は達成し、 は 縮減の 亚 層 M成 0 路上工事縮減に取り組む必要があ 五年度の成果を踏まえ、 取組みは、 事縮減に関する今後の取組 定の成果はあったもの まだまだ不十分であ 平 平成 成一 五年 Ó 六年度 ń 路 度 Ŀ. 0 み n Ħ

然として多く頂 これらの状況を踏まえると、 13 7 V る 図 2 义 3





路上工事情報のリアルタイム化 図 5

問い合わせ番号 不人気投票 公表 23日の全での 不人気工事ランキング 国道の工事看板に 問心合和性番号》 つきます。 AT事 123-4567 B工事 OOI 3 C工事 D工事

問合せ番号を用いた不人気投票のイメージ 図 6

上土 0 視 徹 0 さら 事 強 底 ·縮減 犯 なる路上工 0 より イ 道 センティブが働 事 路管理者及び 縮減に向け たマ 占用企業者に く仕組みを構 マネジメ

路

を、

成

六年度内に

全

国

国

7

導

入す

á, 亚

また、

併せて

毎月

の路 の直

上工 轄

事 道

時

間 お

0 1 É

計

を行う

(図 5)。

7 1 (1)ル ナ ,ビ等により道 夕 事現場か 路上工事情報 1 ムで収集 6 路 上工 あ 路 ij 利 ホ 事 ァ 用 1 jı Ó \mathcal{A} 者 開始 バタイ \n^\center 提 ì ム化 ジや 供 終了 する仕 ・携帯電 Ď 情 組

道

0 平 (2)

1]

カ

強 化を図ることとして ſγ る $\widehat{\mathbb{Z}}$ 4) 報を ン 話

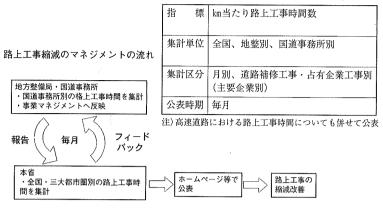
> 「問合せ番号」 の)導入

合せ番号」 路 成 検索等を簡素化 上工事に 六年秋から、 をインデックスとして 間 合せ 東京一 番号 区に を導入する。 路上工 お け .る直 事 倩 報 轄 問 0 玉

定

路上工事時間を毎月集計、結果をフィードバックするとともに、HP等で公 表し、マネジメントを強化

【毎月の路上工事時間の集計・公表】



コ

図 7 毎月の路上工事時間の集計・公表

(5)

毎月の路上工事時間を集計・公表

毎月の路上工事時間を直ちに集計・公表すると

国道事務所までフィードバックすること

路上工事縮減のマネジメント

の徹底

強

五 おわりに

化を図る により、 ともに、

図 7 。

めには、 0) 策に取組んできたが、 結果をさらなる改善につなげるマネジメント 路上工事縮減につい 取組みの成果を直ちに分析 ては、 より 層の成果を上げる これまでも様々な施 評価 L そ 0

徹底を行っていくことが必要不可欠である。

ようにする。 ージ等から路上工事情報に簡単にアクセスできる

(3)不人気投票の実施

路上工事について意思表示することができるよう を試行実施し、 「問合せ番号」の導入とあわ ホームページや携帯電話による「不人気投票 その結果を公表する をせ、 道 (図 6)。 |路利用者が

11

るチェッ ク 従来の路上工事モニ (4)タクシー ドライ バ タ 等 ĺ に、 般公募、 地域 路 1 線 -ラッ 0) エ

事の キスパー 、やり ビニ商品配送ドライバ 路上工事モニター 方等についてチェックしていただく。 卜 (宅配便ドライバ (路上工事Gメン) によ | 一等) ļ バスドライバ を加え、 路上工

> た路上工事の 通省重点施策に位置付けられ も十分に連携を図りながら、 路 上工事縮減につい 縮減に積極的に取り組んで参り ては、 平成 利用者の視点に立 ており、 七年度国土交 関係機関と た

特集/成果志向の道路行政マネジメントの実践

東北地方整備局の 交通安全事業の取組みについて

東北地方整備局道路部交通対策課課長補佐 大村

敦

はじめに

スタートした。一五年度より成果志向の道路行政マネジメントがつ透明性の高い道路行政へと転換するため、平成つき明性の高い道路行政へと転換するため、平成ユーザーの視点に立ち、より効果的、効率的か

やすい事業である。

やすい事業である。

やすい事業である。

やすい事業である。

やすい事業である。

やすい事業である。

やすい事業である。

とても多く、これに応えるため多くの事業箇所をしかしながら、歩道設置をはじめとした要望が

たのではないだろうか。

果志向の道路行政を実践していく必要がある。増大していくなか、交通安全事業においても、成合理性、及びアカウンタビリティの重要性が益々しかし、これからはニーズの多様化、効率性、

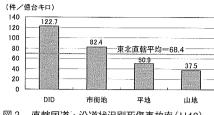
以下に、東北地域における交通安全事業の現段

階での取組みについて紹介する。

二 交通事故の発生状況

(図1)。
(図1)。

億台キロ) = 0.88/0.97)である。しかし、直轄率(件/億台キロ) = 73.5/119.9、死者率(人/どちらも全国より低い値(東北/全国:死傷事故と、乗均死傷事故率と平均死者率を見ると、



直轄国道·沿道状況別死傷事故率(H13) 図 2

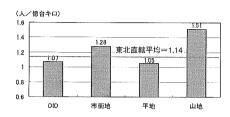
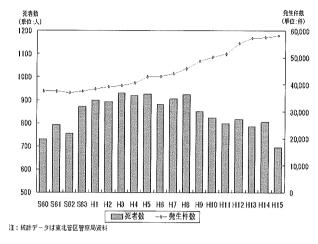
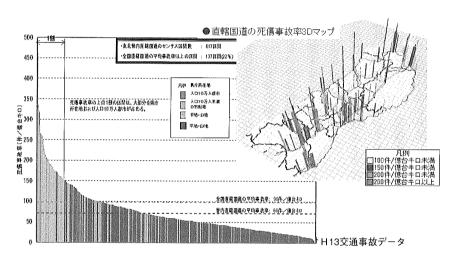


図 3 直轄国道·沿道状況別死者率(H13)



東北管内の死者数と発生件数の推移



直轄国道・死傷事故率曲線・3 Dマップ(H13)

等、

降

国道 で全国平 (人対車両が多い) で は の 沿道 0 万人以 均 Ш でを上 一状況別死傷事故率で 地 部 上の 回 ŋ 正 で全国平均を上回っており 都 面 (追突事故が多 市をはじめとする市 衝突が多 は 1/1 県庁所 ع 市 百 街 街 在 地 死 地 地 者 部 部 Þ

図 4

東北 地域の道路行政マネジメント

2

施

心や評

価等に関する技術的

な助言や客観

的

な判

断

成される

「アドバ

イザ

-会議

に

におい

て対策実

を受け、

事業の効果的な推進に努めている。

議

Þ

「交通安全総点検」

等により公安委員会と

連携を図ると共に、

学識経験者や関連団体等で

員会で構成される

道路交通環境安全推進連絡会

各県の道路管理者と公安委

整備にあたっては、

目標を宣言 本計 一度の五年間における道路事業の 東北地方整備局では、 を平成 画の 特徴は、 (公表) 六年六月に策定した した ①事業の量では 平成一六年度~平成二〇 「五年でみえるみち 成果目標や供 図 5 なく、 事 一業に 甪

年

より得られる成果を数値で示し、

ユ

#

13

わ

事故 4 対 策 はますます重要な課題である 図 2

交通安全事業 介の取 組み

不可欠な関係機関との 連 携

要がある箇所につい 設等整備事業実施計画に基づき、 と整備している。 五年間に、 社会資本整備重点計 事故が多発し緊急に交通の安全を確保する必 事故危険箇所やあ て、 画 交通安全施設等を計 及び各県の交通安全施 んしん歩行エ 平成 五年度以 ij 画 的 7



④施 掲載 ② 毎 ŋ 基づき、 事業数 やす うち交通安全関連の 市 策 年 街 \dot{o} 3 14 地 事 0 事業進捗度管 成 シ) () 箇 $\bar{\sigma}$ り効果的、 果 業は毎年見 フト 歩道 重 視 所のうち交通安全事業は三七 ·施策 \tilde{o} 0 広幅員化率」 Ħ を含め総 効率 指標として、 直す等で 理 標 を 設定 的 時 間管 で透明 合的 ぁ -の \subseteq á 理 な事 性 0 指標を設定 死 徹底 0 0 傷事故率 業を推 高 0 成 計 果 11 (掲載 八目標 箇 2 画 准

ウ 度報告書にお ŀ 力 /ム指標) É 毎年の 進 め Ź 成果 等で業績チェ て、 Vi る を、 死 傷事 各県の 事故率等 ッ 業 クを行 Ď 績 成果 計 画 Ħ 書 Р L 7 Α

> Ν 透明 b Ō 性 Ś ゎ 高 E E H 11 道路行政を 1 'n ĺ K マ ょ 、ネジ る Ż 効果 シト 的 して 効率 13 的

場 レ ベ ル での Ĭ 夫と事後評 価 あ 推 奨

3

た冬タ 県では、 施策による事故対策 Ò 0 交差点改良等の 交通 、ディアを通じた呼びかけ、 1 事 t 装着運動を進 放減少に向 淣 河川 玉 道] け 事 実施 ド施策だけでなく、 務所 8 関係団体と して 7 が 11 る。 中 Và る。 道路情報板 心となり 新聞 例え 体と ラジ ば ソ 0) な 初 秋 フ 表 才 冬 \mathbb{H}

が

試

期

等

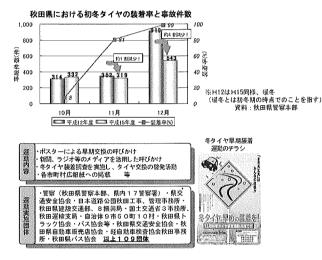


図 6 秋田県内の冬タイヤ装着運動

着を 果として、 るも 示や広報紙 割も 促 ピ 0) 減少 で、 でも大きく取 Ļ ノした ス 降 一二月の ij 0) 雪前 ツ 掲載等により早 図 6 プ事故 0) 交通事 h Ĺ げ 月に集中的に などを未然に 故が過去の Ġ れたことも め Ō 冷夕 年と比ぶ 防ごうと に実施し ノイヤ あ Ö) べ す

る。 る。 ま 策 L 良さそうと思わ また、 n てみようと 0 0 事 効 ょ 後評価が 果と反省を次の う 事 ľ 前 現 0 Vί 場 :現場レ 手続き う れるも V 仕 ベ 事 ル 0 ベ 仕事に役立たせるこ \dot{o} 0) で 一妥当 ルにおい をまずやっ 仕 0 工. 方 性 が 夫 0 大切と が ても大切で 評 期 温と 7 待さ み 併 思 よう、 わ れ せ 7 る

対

策事業 以下に、 介する。 算に関 後 東 北では、 評 お 価を実施 棄 パする H 現在掲載して VÀ 成 7 公表 完了 八 Р 5 L 施策! 道 四年 その 路 内 行政 V で 度 ぁ る 容 結 る事 評 果を道路事業 は つ 毎 価 0 サイ 0 年 実施箇所に 故多発地点緊急対 事例に 茰 新 1 Î \dot{O} つ 7 Ŕサ V٦ 評 0 7 る 価 1 7 イ ゃ

R サ イト Ù Ř

Í

http://www.thr.mlit.go.jp/road/index/html)

あ á 後 ぉ は、 11 ても同 事故危険箇 様に評 族 価 あ 公表して んしん歩行エ ÇΣ · く 予 IJ 定で Ź

(1)玉 道七号青森市大字鶴 ケ 坂 (青森 市

道行セ 2004.9

本対策は、

追突事故や右折

事故 ラバ

及び 1

Ĭ.

面

ポ

ル

信号あり警戒標識、

速度抑制看板を設置

した

事業費約

00万円)

その結果、

全体事

故

特に右折車関連

右左折事故は現

突事故が多発していたため、

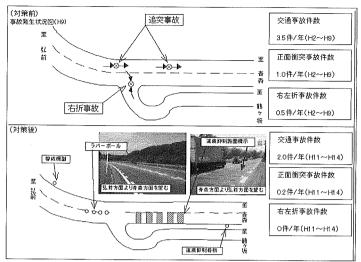


図 7 国道7号青森市鶴ヶ坂の対策

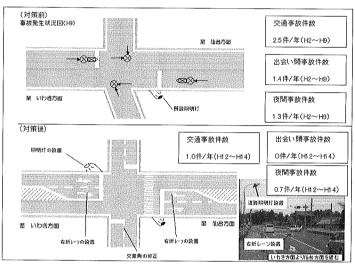


図 8 国道6号下北迫交差点(福島県広野町)の対策

の対策

から 置を行っ 故が昼夜を問わず多発していたため、 7 右折車により直進車の交通が阻害され滞留 結果、 いるところに後続車両が追突したり、 本対策は、右折レ 国道 の 設置及び交差角度の修正、 全体事故発生件数が六割減少した。 右折流入する車両との出会い (事業費約五 九〇〇万円) 照明灯の設 右折 町道 ·頭事

Ì ンがない 交差点であ ń わ る。 えば、 認識を変える必要があるのではないだろうか。 さもさることながら も多いと思う。 う言葉自体がわかりにくく、 についたばかりであり、 n 交通安全事業における事後評価 方をされているのか確かめることは当たり 私たちが実施する事業であっても、 8 14 家の玄関のドアをなおしたら、

L

か

Ĺ

あ

たり前の行為であると

まだまだ、

事後評

[価と は

アレル

バギー

を示す

使い

勝手もためすも

の

で

あ

どんな使

その美

2

般国道六号下北迫交差点(福島県広野

町

在まで発生していない。 正面衝突事故が八割減少し、 発生件数が四割減少した。

図7。

今回、 容を以下に示す。 この作業を行う中で担当者が感じた主

まりできていなかった。 のことと頭では思ってい

ても、

今まではそれが

)事業前のデータが足りなかったため、 を忘れずに撮っておくことが大事。 の比較ができなかった。 特に事前 0 現況写真 事 子後と

〇プローブデー ○事前にどんなデータを集めればい 単に沢山のデータを集めるのではなく、 らなかった。 必要であることがわかった。 な説明をしたい 事故時の 車両速度などのデー タの様に時間帯別の しかしデー かを考えながら集めることが タを集め タが入手で 事故デー Vi てみると、 0 か わ か

な 61 また、 夜間事故も五割減少した 図

特に出 会い 頭事故が現在まで一 件も発生 7

<u>っ</u>

取

組

み

緒

○事故データを早期に入手するためには、 警察署との連携が大事 きれば、 多面的な評価が可能であった。 所 轄

○例えば自分が本当に気に入った服を手に入れ がある。 に現場にいって自分の目と肌で確かめる必要 たいと思うように、 て実際に見て触れて試着してから服を購入し たい時は、 がでてくると思った。 そこから更なる新たな課題やアイデ 通販で購入するよりも、 事後評価でも事前と事後 店へい

○事後評価をして、 いては、 追加対策をうつことが大事。 やりっ放しではなく、 効果がでてい ない さらに分析 ・箇所に . つ

表示(な) おちに入り(な) ラールロ ヘルプロ

PKV200 (a) Wto //sourla to raw to ar

(1)

●・園在:台 (ME) (COMME) #8(D) | 位 (C C)

事特所名

年以内、 (一粒で二度、三度おいしい 継続的でこまめな評価と公表が必要であ さらに一年~五年後までの 年 毎

っていく必要がある。 これらの意見をこれからの事後評価を行う際 事後評価の習慣化とレベルアップを 図 Ó

が更なる工夫につながる。 このような現場レベル で の事後評 価 0 積 2 重 ね

4 整備効果事例集と情報共有

後 っている。 各国道事務所においては、 年以内に整備効果をとりまとめ記者発表を行 この結果を「交通安全事業整備効果事 交通安全事業完成

> 例集」 HPでの掲載等を行 フリー化三、 ている 例掲載、 としてとりまとめ 図9 毎年追加更新) 渋滞対策一一、その他三、 交通安全事業の広報に努 (事故対策二二一、 関係機関 合計三九 0) バ 配 (リア 布

> > | 6 | ×

- 2743

2004/2/25 P45

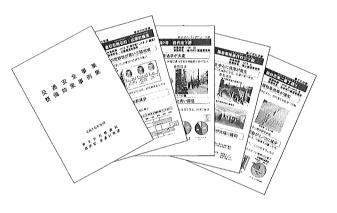
新聞掲載件数 (H14~)

記者発表件数 (H14~)

事

め

事後評価結果の他に、 ため、職員が閲覧できるイントラネットにお 成する際の参考にしてもらうため、 価の必要性について関係職員の意識の浸透を図る また、 国道事務所の担当者が記者発表資料を作 事後評価に関する記者発表 また、 事後評 7



交通安全事業整備効果事例集 図 9

資料 Þ 、新聞記事を掲載 Ļ 情報を共 有 ナレ ッ ź

ネジメント) している

図10

5 道路情報提供の充実

安心した運転をおこなってもらうため、 供にも力を入れている。 帯電話サイトにより、 $\widehat{\mathbf{H}}$ 交通事故が起こらない様、 16 8 道路情報板情報 など、 リアルタイム 道路規制情報、 今後は、 H 15 · 12 ·) F -ライ 降積雪情報、 の道路情報を提 バーに安全 ライブカ 雨量予 H P ゃ ラ 測 携

青森河川田道 12 岩手河川国道 U 三陸軍道 お母からのお知らせ (1古河) 国道 615161 (人田河))国道 111 **影尺可注图道** 981(150 **设代河中国进** 2007 山形河川国道 西田 利田道 福島河川国道 器山田道 HELES 磐塚国道 <u>_</u> ◆:图主交通查共通 ◆:夏化均为整理机力人 (217)349 50<u>12 40</u> 161 AX9-1 || 直面開發圖圖圖圖 * || 直重8年5里國馬(2)...

交通安全事業 事後評価 まるほけるをクレクするとほごかせられます。 事後評価件款

イントラネットによる事後評価等の掲載 図10



-6

2月

アクセス数が急増

12 A

H P

(みち情報URL)

▼平成12年~平成16年 携帯アクセス状況表

daphone,auの計 9者7978万7200台(平成15年12月時点)

H12

H14

H15

8 A

10 A

携帯サイト「東北みち情報|

ŧ

http://www.thr.mlit.go.jp/road/index/html

6月

アクセス状況

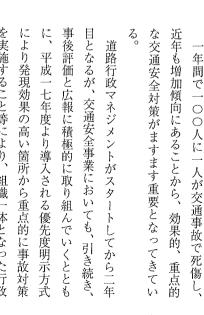
а

http://www.thr.mlit.go.jp/road/i/index/html

http://www.thr.mlit.go.jp/road/ez/index/html

-0-H13

4月



マネジメントに取り組んでいく。 を実施すること等により、 組織 体となった行

■リニューアル後の12月は冬期と相まって アクセス数 道路に関するいろんな情報がケータイでも見られます。ドライブやご旅行などの時に便利です。どんどん活用してください! 300,000 250,000 8月10日((火火)からに活形を下ツブが見られるよう(日を別をいた。 現在の傾向状況から6時間後まで1時間毎の降雨予測を 分かりやすいマップで表示します。 200,000 150,000 100,000 50,000 図11 ボ ・ダフォン http://www.thr.mlit.go.jp/road/j/index/html

QRコード読み取り機能搭載の蝌末をお持ちの方は上のマークを撮影すると東北みち情報のケータイサイトのURLが読み取れます。

第一回 東北地域の道路情報 いつでもどこでも

東北・みち情報

http://www.thr.mlit.go.jp/road/ez/index.html

http://www.thr.mlit.go.jp/road/i/index.html

http://www.thr.mlit.go.jp/road/j/index.html

再情報

(ケータイドアドレスを送る)

(ケータイにアドレスを送る)

ボーダフォン

※「ORコード」は(株)デンソーウエーブの登録商標です。

■アクセス方法 URL

QRコードで簡単アクセス! iT-F

日コンテンツ **少**管情報 ●バス運行情報 **②仙台駐車場情報** Francesky Francesky Estate (CANNOUS NO PURSONNOSS 7-90) BELES BENSS. E Pi Bostoo tomyd 10cm 40

◎ 道路規制 HERBER HASE I.FO EMOS DO E & IC B & IC B & IC 工事情報 本語の適合機関や 遊話主事事業が分かります 70

● 路面・根界情報 ★単二日本日本・利用日本日本に データは日本日本・利用日本日本に データは日本日本・利用日本日本に CUST.

その他にも、「雨情報」や「道路時刻表」、「道の駅情報」など道路に関する便利な情報がイッパイあるよ!

図12 携帯サイト「東北みち情報」

おわりに

中

道行中 2004 0

20

特集/成果志向の道路行政マネジメントの実践

米国州 政府における 政マネジメントの取組み

道路局企画課道路事業分析評価室企画専門官 大庭 孝之

はじめに

の潮流になっている。 通安全などの課題の解決を目指す取組みは、世界通安全などの課題の解決を目指す取組みは、世界

米国においては、連邦政府機関の政策評価を定めた「政府活動結果開示法(GPRA、一九九三年)」、ブッシュ政権下における方針を示した「大統領マネジメントアジェンダ(二〇〇一年)」に統領マネジメントアジェンダ(二〇〇一年)」に続いた、連邦政府の業績評価や行政マネジメントが進められている。一方で、実際に道路管理や整基づき、連邦政府の業績評価を行政マネジメントを行政改革、業績評価に取り組んでいる先進的なら行政改革、業績評価に取り組んでいる先進的なら行政改革、業績評価に取り組んでいる先進的なら行政改革、業績評価に取り組んでいる先進的なら行政改革、業績評価に取り組んでいる先進的なら行政改革、業績評価に取り組んでいる先進的ない。

下い。

たい。

パフォーマンス・ジャーナリズム

~ワシントン州交通省~

た現状を踏まえ、ワシントン州交通省(WSDO価の徹底は欠かせない対応となっている。そうし民や住民の支援が重要である。アカウンタビリテ民を住民の支援が重要である。アカウンタビリテ

T)では、四半期ごとに、表紙がグレイ色の「メンヤーズ・マーカーズ・マイルポスト」、通称が定期的にレビューできるように、まとめられている。様々な政策テーマに関して、交通評議会ほかが定期的にレビューできるように、まとめられているものである。「パフォーマンス・ジャーナリズム」と呼ばれるアプローチを取り、わかりやすい言葉や図表を多用しながら外部への情報発信にい言葉や図表を多用しながら外部への情報発信にいき入れている。ホームページでも、他のアカウンタビリティ関係の情報とともに、アクセスすることができる(http://www.wsdot.wa.gov/accountabii.ity/)。

は、工事安全、職員研修、道路整備事業、契約の六月までの四半期の実績をまとめた最新号で

設けられ 告する ンチマ 幅広 イブック中に、 1 ク(様々な目標値とその実績を比較分析 路交通安全、 1 1/1 ージュ 内容が扱 議会が州 ペ 1 ジ 特定の事業の われてい 道路交通情報提 0 と呼ば ガ ソ ij る n 税創設 る新し 進 供、 渉状況を 交通 を V 承

した際に、 司 対源でまかなわ れる特定の事業の , 章が 認 報 実

> され 点など で、 け しようと 施状況等を詳 13 したことを受けてい て そこには、 0 13 一細かな内容まで全てを網羅した情報が た内容から、 いうWSDOTの しく公表することを州政府に義 プ П 個 グラム る。 A 0) これらは透明 事業が抱えて 全体の管理や資 姿勢を具現したも 性を徹底 14 る問 金 **港掲載** 確保 務付 題 0

> > 0 財

事 ベ

* 1

1

と効果」、

事

業実

施状

ジ 0

1 ハ

ペ 1

1 ラ

ジの

内容は

「事業リスト

政」、

一プログラム管理」

0)

Ŧi.

一つの

項目で

分 況 最

事業の達成事項 業実施予定の

建設工事におけ

0 ñ

近況、 てい

札

の招請と落札者、

る。

例えば、

「事業実施状況」

で

は、

事 類

題などを公表している。

これらは、

般

0)

報告以

外

内

部で

Ó

0

0

_ ウォッチリスト_、

費用とスケジュ

1

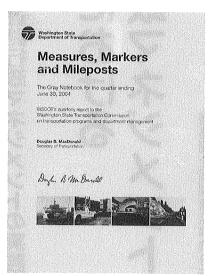
N

 \mathcal{O} 事 事

変更案、

法的措置の

オプショ る達成事項 事業の完了



事業ページ

「グレーブック」

ホームページ

図 1

WSDOTによる2003年度

の事業すべて掲載、詳細

情報が定期的に更新され

事業のビジョン

これまでの成果

ワシントン州交通省における政策・事業の情報提供

財政表

資金源



四半期事業報告

・ハイライト

·達成事項

現況

問題点

直面するリスク

四半期における活動の概

図 2 「グレイブック」(左)・「ベージュページ」(右)の表紙写真

を進 底する事業管理の る。 7 大変役立つ。 定を超える可 的 チ V3 め にも役立つようになってい いる際、 ´リスト」 ħ る 5 $\widehat{\mathbb{Z}}$ 0 、取組み 問題点を早 1 また、 は、 能性がある事業の見直しをする <u>2</u> ゔ は 当初 事業の 口 期 1 W 0 S D い時間 チ に把握 の 効率的な実施 OTO 中 的 る。 心的な役割を担 ある することが 例えば、 透明性を 14 は 費 でき 完了 用

徹

事業管理システム 「ダッシュボード ~バージニア州交通省~

口 月に ることが多い Vì ノギ 対処すべ 7 は、 新たに任命されたコミ 予算や工期など当初の予定を大幅に上 州交通省 とい 民間企業の管理手法を導入した。 う批判も v DOT) ・ツショ あ た。 0) 事業実施 -はこの $\overline{\circ}$ 0

当行わ 2004.0 近 21

の支局に振り分けるなどの組織改革を行った。 事業管理と費用見積もりに重点を置き、全体的な 人員削減とともに、 意思決定の権限を州内各地域

とにあった。

進んだ。 のコスト予測システムの開発など、次々と改革が 「ダッシュボード」や事業の優先順位付けのため それから一年余りで、新しい事業管理システム

イム 者を一名置くというやり方に変わった。契約では 業のはじめから終わりまで全体の責任を担う管理 とする方針が、コミッショナーから出された。事 この問題を解決するために、例外なしに「オンタ な進捗状況も把握しにくかった。データがたくさ め、全体責任の所在がはっきりせず、事業の正確 れぞれ違ったスケジュールと予算を持っていたた ネーターがついており、 条項が盛り込まれた。 完了日が明記され、ペナルティやインセンティブ んあっても情報が少ない状況であった。そこで、 これまでは各事業の管理に複数の事業コーディ (期限までに)」「オンバジェット(予算内で)」 権限の範囲も限られ、そ

3

事業の詳細

の様子がすべて一目でわかる一覧で、ウェブサイ 過程から建設工事過程まで、 理されている。「ダッシュボード」は、 ŀ は、「ダッシュボード」ツールで、進捗状況が管 六ヵ年計画に位置付けられているすべての事業 (http://dashboard.virginiadot.org/default.asp) 州内道路事業の進捗 入札招請

ョンがある。

るデータを一箇所に集めて事業管理に利用するこ 閲覧することができる。この目的は、 事業に関す

「ダッシュボード」の 事業リストの 表示には

次の三つの種類がある。

1 事業概要

ŋ 金額、 札招請予定、建設工事契約締結期日、 事業全体の現況を表示。 以下の四つの項目別に表示されている。 調整作業発注数 検索機能もついてお 事業契約

2 事業リスト

エクセル形式で出力したりできる。 事業の一覧表。印刷用にダウンロードしたり、

請と建設工事の情報を掲載。 特定の事業に関する詳細情報で、特に入札招

電子メールでフィ

機の赤、青、黄色で色分けされている(図3・4)。 なお、「ダッシュボード」には二種類のバージ いる。 それぞれの事業は、 ードバックなどを連絡できる機能も備えて 事業の進捗現況により信号

1 また、 管理チームに警告を発する機能も備えている。 情報を載せており、 内部の事業管理用:各事業についての詳細な 外部には出さない事業実施状況の傾向と 注意の必要な事業に関して

©	青信号。ほぼ予定通り。期間及び予算面でも順調、作業内容もほぼ予定通り で調整作業も無いか、非常に少ない。			
Y	黄色信号。期間または予算面で予定を超える可能性がある。もしくは、作業 内容も当初の予定を外れてきており、調整作業が目立ってきている。			
R	赤信号。作業の進捗が予定から大きく遅れているか、予算を大きくオーバー している。もしくは、作業内容が予定から外れてきて調整作業が非常に多く なっている。			
and the second s				

図 3 「ダッシュボード | における事業現況の表示



分析なども盛り込まれている。

プロジェクト管理者は、 しており、 収納庫にいったん集められ、 かし、既往のシステムからのデータを受ける形と 2 ダッシュボードに表示されるデータは、 報を受け付ける機能もある。 イトで、各事業の状況及び一般からの意見や情 システムを見て、 外部公表用:一般に公表されているウェブサ 新たなデータ入力はない。一人一人の 状況確認のフィードバック 執行責任を持たされてお 毎日更新される。 データ L

> ことができる。 接質問やコメントを電子メールによって送信する 接質問やコメントを電子メールによって送信する を遅れの分析などをし、次に役立てる。外部公表

標を共有 四成果指標の分析追跡のシステムで目

リダ州による業績評価の取組みが始まった。 では、一九九〇年代には、プロジェクトコストのオーバーランが三〇%を超過するなど、非効率性に強い批判を受けていた。また、同州議会は、非効率とい財政状況の中で、予算策定環境内で活動することを強いられた。これらの環境のもと、アロッダ州による業績評価を積極的に進めている州政府として、

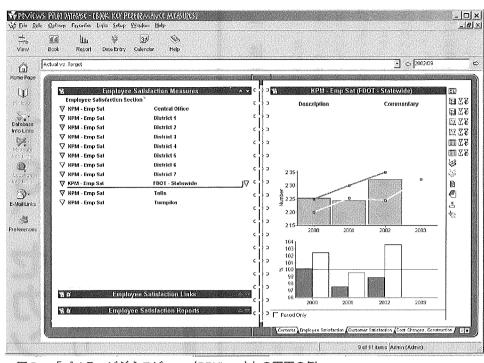
どを行っている。 価に関する州政府各機関の調査、 階的に取り入れることを義務付けるとともに、 PAGA)が重要な役割を果たしている。 立した。 会事務局の主要調査部門としてOPPAGAを設 法 四年に制定された「政府実績アカウンタビリティ 政策プログラム分析アカウンタビリティ局 フロリダ州の業績、予算立案において、 GPAAA 当局は、 は、 年次の予算プロセスの観点から 研修とワークショップ、 州政府各機関が業績評価を段 改善策の提案な 業績評 一九九 州議会 O P 議

まって送信する 設定し、かつ、対応する機関はそれに関する報告部の責任者に直 る。議会は次いで各個別機関の実績尺度の規準をが現場のプロジ 予算要求を提出し、かつ、その業績指標を報告する。外部公表 すれば、諸機関の全てが毎年次会計年度に対する

指標により構成される。 幹部リーダーにより構成される執行委員会により は、 テム、中核プロセスの監視を行っている。 (KPMs) ' 九九九年に選定された。 FDOTは、 交通省長官、 戦略目的に対する主要成果、 業績評価のために、主要成果指標 副長官、 及び、 それらは以下の一一 地区長官を含む 追跡シス **KPMs** の

- 顧客満足度
- ·職員満足度
- ・システム状態
- ・システム実績
- 建設プロジェクトコスト
- ·組織的効率性
- 顧客の苦情
- 代替移動の増加比率
- 建設プロジェクト時期変
- 工事計画の伝達

スビュー(PBViews)」システムを、二〇〇一年イントラネットシステムである「パノラマビジネ・また、FDOTは、KPMsの追跡と監視のため、



「パノラマビジネスビュー (PBViews)」の画面の例 図 5

デ

Ì は

タ

集

0) 項目

た

め

13

選定

共

 $\overline{\circ}$

5 収

兀

0

0)

デ

1

して

区間を代表する

地

例えば、

「シス

テム

状

態

13

0

政 績 シ

測 れ が 関

]

タ

収

集

0

ため 合計

0)

地点は、

約 で が z 点

定され

る。

では州

全

域 Ŋ

ある。 改善状況を随 たリ 傾 ź 組織 向 \bigcirc \mathbb{R} を 0 ・を保持しているそう 計 0 か 調するため 箇 5 には、 時 所 確認すること が 存 業 在 績 に 0 進 貫 実 捗 績

+: る。 マ 0 持 績 ·ス Ť 次 0 戦 1 ッ す \Box デ 略目 ている 関する タ テ ō ኑ る Ì Ĺ 米 Ľ のシステムには、 夕 兀 を 半期 標、 13 つとなっ 0 よる成果指標に 国 ユ 0 表示す により、 デ 內 0 1 及び、 毎 ター 0 Ì で 理 反び 夕を包含 の 0 ること 及び、 数少 指標デ 複数 システ 7 報告の な 0) る。 成 が 1 当 年 関 フ 4 V4 でき 果指 でする ため 夕 局 次 オ 州 を を か 0 0] 0 D 保

> てい 事

. る

(図 5)。

務所とも共有さ

れ

Н Η

W

A本部とも共有され

に導入した。

現在

では当

局

は

実

できるほ

か、

管理

職

もそれぞ

0

担

当組

織

0

Ė

指標のうち

う国家レ

ル な

0 0

Ħ 7

標に関連する

0

ては

連

邦道

路

庁 ベ

F F

W

Α

0)

j

口

IJ b

ダ

地 K

域

を

握

できるように

1

る。 れ

また、

れ

b

0)

 \boldsymbol{E} おわりに

る。 え、 考えてきた。 る。 きなかったが、 ある行政 有 ステ 調査するにとどまらず、 ||〇|||四年|| 府 評 本 進 稿で紹介した取組みに 私自身は、 価 める の Á 4業績評 訪問調 お 関する全米会議 0) に当たっての 琩. 今回 変革に当たっ 三月)、 学びあうこと これらの機会は、 一査などの結果を抜粋したも 成果志向 価 は 13 その 交通システム向上のため 関 する調 E 0 工 ン 7 より効率的で透明 道 ッ 0 0) が 1 路 セ の課題と ŲΝ 参加 查団、 ては、 をなれ ン できる絶好 行 ス 各機関 政 i と (八月)、 0) 0) 米国 取 対 ば か 意見交 の取 幸 組みを考 お伝えで 応を情報 V 0 0 湯と 各州 交通 性 6 で 組 0 あ あ 0

ーTS、セカンドステージへ

〜スマートなモビリティ社会の実現〜

スマートウェイ推進会議(提言)

道路局道路交通管理課高度道路交通システム(ITS)推進室企画専門官 森山 誠二

はじめに

二一世紀を迎え、我が国の社会におけるインターネットや携帯電話など、IT(情報通信技術)を利用したサービスや商品については、既に国民生利用したサービスや商品については、既に国民生利に欠くことができない身近な存在として定着したが一、五〇〇万台規模にものぼり、自動車の一及が一、五〇〇万台規模にものぼり、自動車の一段的な装備として普及するとともに、ETC(ノンストップ自動料金支払いシステム)も三〇〇万台を超えるなど、まさに生活や社会の一部として音を超えるなど、まさに生活や社会の一部として音を超えるなど、まさに生活や社会の一部として音を超えるなど、まさに生活や社会の一部として音を超えるなど、まさに生活や社会の一部として

また、ITSにより提供可能なサービス内容のまた、ITSが社会を変えていくことが期待されてた。文化へ深く浸透するセカンドステージを迎え、ITSが社会を変えていくことが期待されてえ、ITSが社会を変えていくことが期待されています。

からの提言「ITS、セカンドステージへ」の内会議(委員長・豊田章一郎日本経団連名誉会長)として八月五日に公表されたスマートウェイ推進をして八月五日に公表されたスマートウェイ推進を開していくうえで、必要不可欠な共通基盤であ

容について紹介いたします。

ITSの進展

このような諸問題を解決するため、我が国では悪化などの負の遺産を生み出す結果となった。動の利便性が飛躍的に向上する一方、交通事故の動の利便性が飛躍的に向上する一方、交通事故の動の利便性が飛躍的に向上する

に推進してきた。 度道路交通システム)の開発及び実用化を積極的 マとを一体のシステムとして構築するITS(高 最先端の情報通信技術等を用いて人と道路とクル

カーナビ・MCS ニットの仕荷台数累計 川の漫画 VICS 910万台突破 携带配話 8000万台 ,450万台突到 B-BK BCBR テレマティクス契約者数推移 ションシステム導入業者数 ICカード ETC車載器セットアップ件数 (**別**1.万台) 1400万枚 70 60 @#OPS@OPS 300万台突破 250 ウェブ情報 約500社中 200 1億2千万Hit 約70社導入 150 100 10 10月 H14 7月 10月 H15 7月 10月 H16 4月 7月 4月 4月 1月 0 000 1990 1985 2000 1990 1995 Bセルアンプセス(f) ※+116 7月は7/10運搬

と同様に社会に浸透して既に生活の一 る (図1)。 部となって

(2)現 在の 1 Ť ら の 関連 市

フラ分野で約五兆円、 ETCに関連する機器などの情報提供分野で約六 現 在 光ファイバ のITS市場規模は、カーナビやVICS、 (ーやCCTV 地図ソフトウェア、 カメラなどのイン コンテ

> 器などの普及などによる既存市場の拡大に加え、 を利用したシステムに関する市場拡大が有望視さ されている。 新たな情報サー 全体の約四割を占めると予想されてい れており、 兆円規模にも上っている。 、リンスタンドや駐車場、 ・フラの整備などを累計すると、 ·料金決済などを可能にするDSRC(狭域通信 る。 これからのITSの 今後は、 全てのITS関連サー 二〇一五年までに累計でサービス市場 ITSによる新たなサービスとなるガ ビスなどの市場創出の拡大が期待 層の進展により、 ドライブスルーなどで ビスや関連機器、 市場規模は . る。 車 載

ンツなどのサービス分野で約一兆円と試算され

7

セカンドステージに入ったITS

現れ始めたITSの効果

図 1

(1)

る利便 化 生活環境の改善などが実現し始めている な料金施策の実現など、 ETCの普及による料金所渋滞の減少、 TSの進展に伴い、 性・安全性向上、 カー 安全で円滑な道路交通や バ スロケによるバ ナビやVICSによ (図 2)。 ス活性 多様

個別システムがさらなる普及、 (2)TSのセカンドステージにおいては、 TSのセカンドステージ 進化、 発展をし I T S

され

てい

る。

ITSは

先端

流行の が増

Ť

-ビス

野との融合によって利用

シーン

加すると予想

て、

自動車、

情報通信、

まちづくりなど多くの

分

0

ETCによる渋滞半減 スマ-トICでIC倍増 交通量 (台/日) (首都高川口料金所) ·IC数 705箇所 50,000 ·平均IC間隔 約10km 41,231 40,308 ▶欧米(4~5km)の倍 39,229 40.000 ·ICのある市町村数 553 料金所通過台数 通過市町村数の約6割 30.000 地域の生活の充実 経済の活性化 20,000 ETC#-1 10,000 02.4月平均 03.4月平均 04.4月平均 2% ⇒ 6% ⇒ 20% ETC利用率 35ヶ所で準備中 平成16年度社会実験

図 2

ら社会の変革に貢献する存在となりつつある。

(3)スマ ・なモビリティ社会の)展開

移動 献 心 べきである。 セ 豊かさ・ カンドステージに入ったITSは、 交通 ス マ 0) 質を向上させ社会的課題の解決に貢 環境、 1 なモビリティ社会の実現を目指 快適・利便などの視点から、 安全 安

(4)Τ Sにより実現する社会の

①クルマ社会がもたらした負の遺産の清算 負荷の る。 標準装備による渋滞削減を目指すべきであ 社会を目指すとともに、 らに路車協調などにより、 道路交通安全対策や自動車の安全対策、 軽減のため co²排出量の 地球環境や沿道環境 交通死亡事故ゼ 削減や、 ЕТС 口 さ

②高齢者、 で安心な歩行環境の確保を目指すべきであ 情報提供やキャッシュレス化による高齢 公共交通によるシームレスな移動 身障者の負担の 身障者のモビリテ 軽減や安全な運転 イ確保 安全 の支

生

交通死亡事故ゼロ

高速道路ICの倍増

③豊かな生活 7 ートIC導入による高速道路のIC倍 地域社会の 実現

> 速 ス

増、

スロケシステム、

ITSを活用した駅

る 等の適切な情報提供の実施を目指すべきであ 周辺整備や公共交通システムの導入、 災害時

④ビジネス環境の改善

率化による業績向上、 や運行管理、 目指すべきである。 シームレスな情報サー 道路・ 自動車関連ビジネスの 労働安全環境の改善を ビス、 計画的 な集配

スマートウェイの推進方策

几

(1)国家戦略として一層の加速推進

0)

率化 することである。このためには、 地域の活力を向上し豊かさを実感できる 社会がもたらした「負の遺産の清算」、 現、 身障者が安心して移動できる「高齢者のモビリテ 活· 確保」、 マートウェイを位置づけ、これを **、質の向上によるスマートなモビリティ社会の実** ス 推進することが必要である。 による「ビジネス環境の改善」 すなわち、 7 地域社会」、 1 トウェイの目指すゴール 高速道路や公共交通の利用促進によ 事故・環境負荷・ 情報のシー ムレス化や物流効 国家戦略とし は、 渋滞とい の四 層強力に 移 高齢者 つを実現 動 一豊か 0 た車 交通 加

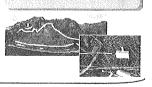
イ

準装備」、 具体的には、 「倍増する高齢ドライバーの安全運転支 「交通死亡事故ゼロ 「ETC標

倍増する高齢ドライバ-の安全運転支援



安全な道路交通確保



としてスマートウェイ

ETC標準装備

公共交通の利便性向上

図 3

これらの分野における技術革新などの時間軸の違 としてスマートウェイを実現していくためには、 様々な分野の連携が重要であり、 いにも十分に配慮をしていくことが必要である。 してスマートウェイを実現していくべきである (図3) この場合、 情報通 信 自動車、 社会の共通基盤 まちづくりなど

(図 4)。

術 n

サー

ビスを積極的に世界に発信すべきである

球

ここで我が国の推進するITSの技

ている。

性向上」、

「安全な道路交通確保」、

などを目標と

官民あげて様々な取組みが進められている。

セカンドステージにおけるITS推進に向け、

〇月には 一飛躍する移動」をテーマとしたIT

一愛知・名古屋二〇〇四が開催され

「高速道路のICの倍増」、「公共交通の利便

(2)官民上げての取組み強化

Health W

概 要

市民が参加できるショーケース見学会

A William

市民に対してITSをわかりやすく紹介。

主催者のテーマ展示、約3,000m2原寸大の町並みで I T S

世界会議前後約2週間をITS週間に設定。地元イベン

10月23日(土)、24日(日)に展示会2日間円延長開催。

ジオラマシアター等でITSの基本を理解

図 4

初の試み

市民講座

ITS週間

ITSワールド

市民向け見学会

展示会の誌面開放

けて、 の機会として期待される。 つつあるITSを市民に対してアピールする格好 提供サービスなどが行われ、 る民間企業、 博では、 ととする。 会を設置し実務的な観点から検討を行うととも いくため、 また、 また、官民をあげた取組みを持続的に推進して (3)民間事業者を中心とした官民連携の体制を設 必要な助言や意見交換などを行っていくこ ーTSによるサービスシーン 二〇〇五年三月より開催される愛・地 IT及びITSに関わる先端技術を有す スマートウェイ推進会議の下に作業部 団体が協賛しており、 地域 総合交通情報 社会に定着し

①安全·安心

提供によるドライバーの注意に十分配慮する 交通情報については、 現在、VICSにより提供されている道路 利用者のニーズ、 情報

> とともに、音声による情報提供の充実を図る べきである。

ことが必要である。 か、 を活用して道路の保全や交通の危険防止を図 量超過車両走行は、 また、道路構造物の保全に影響を及ぼ 重大な交通事故の原因ともなっている重 ITSを特殊車両の す II

過去最大規模となる参加者や会議登録者が見込ま

S世界会議

とが望ましい。 防止支援等を目指 よる追突防止支援、 提供機能による注意 運転を支援するとともに、 に関する案内・警告を行うなど安全・安心な デジタル地図と連携して事故等の多発地点等 :々な研究開発がなされているが、 さらに、 安全運転支援対策のうえでは、 した取組みを進めていくこ カーブ進入支援など事故 ・警告、 道路側からの情報 運転制御機能に 今後は

②豊かさ・環境

高まることによる高速道路の利用促進や地域 において、 は、これまで車が通過するだけであった地域 :生が期待される。 ETC専用のIC(スマートIC) 高速道路 へのアクセシビリティ の整備

進めるとともに、 るため、 公共交通の利便性の向上や渋滞の緩和を図 バスロケシステムの全国的な展開 歩行者、 バス、 鉄道、 車の

移動 成を推進していくことが望ましい 共交通を含めた様々な交通手段の中で円滑 シー 合的に整備することについても検討し、 の確保を可能とするユビキタス社会の ムレスな連携を可能とするITS技 術 公 形

イクル 集配システム等の高度化が望まれる した効率的な取組みが望まれる。 る都市部においては、 や沿道環境付加対策が大きな問題となって 貨物車や荷捌きに伴う路上駐車による渋滞 推進に伴う静脈物流へもITSを 循環型社会の形成の視点から、 ITSを活用した共同 活用 1) 护 V

③快適・

利用者の利便性向上を図るため、 渋滞や環境改善を図ることが望まれる。 やかな料金施策の導入により一 たETCの普及促進を図るとともに、 用した各種割引制度や各種社会実験等を通じ 料金所渋滞の解消、 、ンストップ化による 般道路の ETCを利 きめ 交通 細

る。

7

便性、 SAやPA る情報提供等の充実を図ることが望まし 情報などの情報については、 く情報提供を行うとともに、 路工事の状況、 快適性を向 また一 上するために、 般道路の道の 気象情報、 ドライバ より分かり 積雪等の 駅等にお 高速道路 1 · の 利 やす Į, 路 0 面

イ

さを解消したシー 化することが望まし 、ス料金決済を導入し、 などニーズの高い箇所から順次キャ 駐車場、 ガ シリ ムレスな移動環境等を具現 ンスタンド、 料金支払い ドライブスル の煩わ ・ッシ ユ

透明性 , i に収集デ プローブカーについては、 効率化を進めていくことが望ま タ情報の充実を図り、 今後とも 道路 行 積 政 極 0 的

①多様なITSサービスの展開 (4)二〇〇七年に本格的なー TS社会を実現

ITSのサー 安全・安心、 スに分類することができる たるものであるが、 こうしたサービスの活用や組み合わせによ TSによる利用者サービスの詳細は多岐に 豊かさ・ ビスシーンが実現していくことにな 大きく以下の基礎的なサー 環境、 (図 5)° 快適・利便と 13 0 ŋ た わ

を提供する 口 ケなど。 車. これらの情報を活用、 南 !が有する情報を路側やセンターに送信 車両情報送信」 蓄積してサー サービス。 バ ピ ス ス

ビ 0 キャ え。 車に乗車 牛 ッ シュ ヤツ して シュ ス化を実現する「決済」 レス駐車場など。 る際に発生する様々な決済 +}

> 基礎的サービス 5党 B月 (1) 車両情報送 ①プローブ 車両のIDや速度、ABS動作等の情報をセンター設備に送信するサービス。 車両の10等から、駐車場等への入退可否を判断し、制御バー等と連動して入退を制御するサービス。 ②施設への入退出管理 -ビス。 (2)決済 ③多用涂決済 クレジットカードやプリペイドカードを利用して駐車場料金等の各種決済をキャッシュ レスで行うサービス。 4 ETC 有料道路の自動料金収受を行うサービス。 車載器がインターネットに接続することにより、webサイトの閲覧、メールの利用等を可能とするサービス。 (3)情報提供 ⑤インターネット接続 援情報 (4) 案内・整告 ⑥走行支 ブッシュ型情報 配信 文字、音声、画像、またはこれらを組合わせた情報を走行車両に提供するサービス。 VICS VICS情報を、走行車両に提供するサービス。 両制御 ⑦盤告や 安全情報提供 急カーブや障害物の存在等、ドライバ─の判断に資する情報を提供するサービス。 車両制御 安全確保のため、急ブレーキやハンドル操作等の指令を、車両の制御系に直接送信する サービス。 車 自動運転 車両の自動運転に資する情報を、車両の制御系に直接送信するサ (5) その他 ⑧歩行者支援 歩行者の所有する携帯端末に、バリアフリー化した経路等の情報を提供するサービス。 ⑨車車間通信アプリ 車戦器同士が直接通信し、両者の保有する経路情報等を交換するサービス。 ⑩有線通信利用アプリ ADSLや専用線等を利用して、自宅やオフィスのPCで情報の入手や交換を行うサービス。

ービス。VICS充実など。 リーな案内情報提供を行う「案内・警告」サウ ドライバーの運転を支援する警告やタイム

含むサービス。
車々間通信や有線通信を利用したサービスをするの他、歩行者を対象としたサービス、

②展開シナリオ(図6)

○七年にひとつの車載器(ITS車載器)で、一わせにより、次のITSサービス(図7)を二○いくためには、基礎的なサービスの活用や組み合いためには、基礎的なサービスを着実に実現して

レス決済等によるスムーズな通過を実現駐車場をはじめ、ETC以外でのキャッシュあらゆるゲートのスムーズな通過

8)

括して利用できるようにすることが望まし

V.

図

し、利便性向上・地域活性化周辺の道路情報や地域・観光情報を集約配信

1

場所やニーズに応じた地域ガイド

走行中に事故多発地点、詳細な工事情報、タイムリーな走行支援情報の提供

渋

ゥ

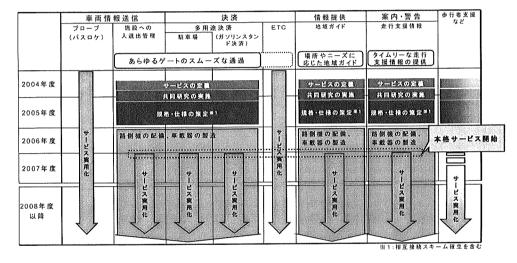
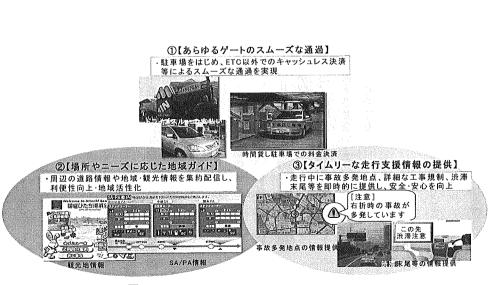


図 6





についても研究開発を進め、

早期にサービスを開

始することが望まれる。

路車協調による安全確保のための警告や車両制御スな情報環境の構築を推進することとあわせて、

などとの連携も進め車内のみならず常時シームレ

TS車載器製造等を推進することが望ましい。

さらに、

歩行者の携帯端末や、

家庭のパソコン

仕様の策定、

の目標達成のため、

関係者が適切な役割分担

二〇〇五年までに官民共同研究、

差備・規・ ・ I

二〇〇六年までにインフラ整備

上

滞末尾等を即時的に提供し、

安全・安心を向

図 8

多様によびいた。③共通基盤の整備

多様なサービスを展開する際、それぞれのサータ様なサービスとが望ましい。

ア ITS車載器の推進

れる多様なサービスは共通の車載器を通じてターフェースになるものである。今後展開さ車載器はクルマと道路とヒトをつなぐイン

ることが望ましい。 場LANなど複数の通信手段に連携可能であ 新に対応可能であることが求められる。通信 開にともない、適宜、各サービスの追加、更 開にともない、適宜、各サービスの追加、更

なお、 の確保、 ことが望ましい。 CやVICSなどが一体となる車載器のマ ど安心して利用できる仕組みやセキュリティ が るよう配慮されるべきであり、 カードなど)が相互に接続され利用可能にな んや国際標準も視野に規格化を進めてい 可能となるよう、機器 また、さらに多くのサービス事業者の参入 ITS車載器の仕様については、 装着手続の効率化も重要となる。 (路側機、 共通マークな 車載器、 E T ル

配慮が必要である。 意を低下させないよう、交通安全への十分なまた、利用にあたっては、ドライバーの注

の推進
イーデータ構造の統一、データの公開・共有化

低廉化するため、データ構造の統一化 (定義、サービス高度化やシステム連携による情報利用の円滑化、関連するシステム連携による情報利産の関係・車載器、事業者ごとに扱う様々な

とが望ましい。とが望ましい。またプローブカーを有効に活用したデータ収集を行うとともに、収集したとが望ましい。またプローブカーを有効に活とが望ましい。またプローブカーを有効に活数値表現方法、単位、精度の規定)を行うこ

することが望ましい。ケーションの管理を行う仕組みについて検討め、路側機や車載器について利用するアプリ

ウ デジタル地図の高度化

欧米では、すでに安全運転支援に資する次世代デジタル道路データを実現する国家的な極的にデジタル道路データを実現する国家的な極的にデジタル地図整備へ向けた検討を進めている。我が国においても、カーナビゲーションシステムにおいて利用可能なデジタル地図整備に加え、民間各社の努力により精力的に行けれているところであるが、今後、走行支援われているところであるが、今後、走行支援われているところであるが、今後、走行支援われているところであるが、今後、走行支援われているところであるが、今後、走行支援とが望ましい。

エ 光ファイバー等の整備

整備され、道路管理者間での円滑な情報通信一七、五○○㎞の道路管理用光ファイバーが既に我が国には、直轄国道を中心として約

に光ファイバーの開放も始まっている。に役立てられており、民間のサービスのため

う等のセンサ類を引き続き整備していくこと である道路等の状態を把握するCCTVカメ とでいくことが求められる。また、道路管理 とでいくことが求められる。また、道路管理 を適切かつ効率的に実施するため、管理対象 である道路等の状態を把握するCCTVカメ

(5) 国際協力と協調の推進

も必要である。

①技術研究開発の推進

立 子配慮することが重要である。

まう配慮することが重要である。また、システム開発等のプロセスについる。また、システム開発等のプロセスについる。また、システム開発等のプロセスについる。また、システム開発等のプロセスについる。また、システム開発等のが重要が、基礎的な研究・技術研究開発の推進

ービスの内容などについて、その効果が体感このため、研究開発の動向や今後実現するサ理解促進、合意形成を図ることが重要である。民間の参画意欲を喚起するとともに、国民の民間の参画意欲を喚起するとともに、国民の

させることが望まれる。できるよう、周知・広報の取組みを一層充実

ウ ITS関連技術については、国際的な連携を図ることが望ましい。 財となっているものが多く、コスト低廉化なが必要である。このため、技術研究開発においても、各国と十分な意見交換を行うほか、共同研究などの機会を設けることにより、国際的な連携を図ることが望ましい。

②地域・市民との連携

のNPOや市民団体と一体となり、あらゆる利用者への理解促進、合意形成のため、地域リティの向上を図ることが重要である。また、リティの向上を図ることが重要である。また、は、地域における行政の各分野と産業界が連

組みを進めていくことが望ましい。

る 利用者に対し、啓発活動を行うことが望まれ

③国際協調の推進

準化活動について、 ることが望ましい。 定は、関係国の研究開発の効率化や諸外国に おける早期市場創出にも資するものである。 定や活用が有効である。また、国際標準の策 ターフェースや機能について、国際標準の策 発・利用コストの軽減などのため、 このため、ISOやITUにおける国際標 ユーザーの利便性を確保し、参画企業の開 引き続き積極的に貢献す 通信イン

る。 の取組みを引き続き進めることが必要であ 国内外との技術・人材交流、 教育や訓練へ

効に活用し、 うことが望ましい。 五年三月より開催される愛・地球博などを有 S世界会議 愛知・名古屋二○○四や二○○ また、二〇〇四年一〇月に開催されるIT 産学官が協働して情報発信を行

技術的研究に寄与することが期待される。 の情報交換が、 などの事例もあることから、今後も各国相互 概念が、その後、 我が国が研究開発を進めてきた路車協調の 自国の施策やビジネス展開 欧米などの研究開発を促す

> ある。 どへの技術協力を積極的に働きかけるべきで ETCなどITS関連技術について、海外な さらに、

五 おわりに

を捉えて、スマートウェイ推進会議の提言がとり S世界会議、来春の愛・地球博 (愛知万博) 開催。) されている。まさにこういった時期(今秋のIT まとめられた。 に深く浸透し、社会を変えていく存在として期待 いよセカンドステージに入り、国民の生活や文化 一〇年前に我が国に導入されたITSが、いよ

る。 リティ社会の構築に貢献していくことが期待され より二○○七年に本格的なITS社会を実現さ 今後は、この提言を受け関係者の一層の努力に 社会的な課題の解決と一層利便性の高いモビ

我が国で開発してきたVICSや

「道の日|中央行事報告

~道はみんなのステージ さぁ、くり出そう「道の日」

柳橋 降則

道路局総務課

テージ2004は、『道はみんなのステージ

くり出そう「道の日」!」をテーマに、

道の日」ステージ200

時:平成一六年八月七日(土)

テーマ:道はみんなのステージ 所:日比谷公会堂 :一四:00~一六:三0 <u>= (0)</u> さあ、 (開場一三: くり出

公会堂にて行われました。開会に先立ち、 今年で一九回目を迎えた「道の日」ステージゥ 実行委員会の海野代表幹事が主催者代表挨拶 長久保智子さんの司会のもと、

日比谷 「道の

そう「道の日」!

が行われ、 を行いました。 続いて、「道路ふれあい月間」 最優秀賞、優秀賞を受賞された方に対 推進標語表彰式

応募があり、 学生の部、

その中から宮城県玉造郡にお住まい

による中央行事が開催されました。 本年も八月一〇日の「道の日」のイベントとし 九回目を迎えた今年の中央行事 「道の日」実行委員会(会長:綿貫民輔氏 「道の日」 ス

大いに盛り上がりました。 ただき、ほぼ満員となった会場は最後の最後まで 当日は、 猛暑の中、多くの皆さまにお集まり 都千代田区の日比谷公会堂において実施されまし

West State Liber.

写真2 会場の様子



写真1 司会の長久保智子さん

記念品がそれぞれ授与されました。 国土交通省道路局の増田次長より、 般の部あわせて合計四、七二六点の 表彰状 道行ヤ

の三浦健人さんの作品『ありがとう』今日も明日の三浦健人さんの作品『ありがとう』今日も明日の三浦健人さんの作品『ありがとう』が最優秀賞に輝きました。壇上では、



写真 4 「道路ふれあい月間」 推進標語表彰式の様子



写真3 主催者代表 (海野代表幹事)の挨拶



写真5 「道の日」トークショーの様子



写真6 小林桂ハートフルライブショー

す。 メントがなされ、会場の皆さんも、普段何気なく グローバルな視点からユーモアを交えながらのコ に立ったコメントが、セイン・カミュさんからは はマラソンでの経験を踏まえながらの女性の視点 にあらず」が持論で昨年に引き続きご出演の山田 ョーが繰り広げられました。「道は歩くためだけ ジットモールなど全国各地で実施されている道路 ゲストに迎えた「道の日」トークショーに移りま 郎さん、 五郎さんが進行役をつとめ、 有効活用の事例を紹介しながら、 の取組み」をテーマに、オープンカフェやトラン そしてステージは、 「道路空間の柔軟な活用による地域活性化へ 長谷川理恵さん、セイン・カミュさんを テレビでおなじみの山田 長谷川理恵さんから 楽しいトークシ 五.

じめ、

ップダンスを交えた曲目などが演奏されました。

会場は最後の最

道路にちなんだスタンダードナンバーである

「Route 66」「On The Street Where You Live」をは

CMでおなじみの「流し目プレイ☆」

るジャズボーカリストです。今回のステージでは、林桂さんは、今女性を中心に最も人気を集めてい

桂さんによるハートフルライブへと移ります。

いよいよ、ステージは皆さまお待ちかねの

ったことと思います。

最後に

後まで大いに盛り上がりました。素晴らしい楽曲と巧みなMCで、

署名コーナーを設けて、たいへん多くの方々の署の祝日とするための運動として、中央行事会場に「道の日」実行委員会では、「道の日」を国民

名を集めました。

らえればと考えています。契機に、改めて道路の役割・重要性を理解しても「道の日」を知っていただき、また「道の日」をこの「道の日」中央行事を通じ、多くの方々に

小林

接している「道」についての理解がいっそう深ま

国道二〇号

(内堀通り)、都道 (六本木通り)、

道路ふれあい月間 行事報告につい

佐久間 道路局道路交通管理課

啓発を図ることを目的として、毎年八月一日から

八月三一日までの一ヶ月間を「道路ふれあい月間

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

誉

国土交通省では、道路を利用している国民に改

道

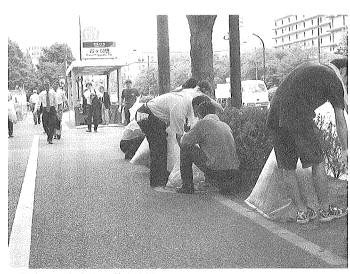
道路の役割及び重要性を再

いただけるような各種運動を実施することとして 地域住民が自主的かつ積極的に参画して 国土交通省をはじめとする各道路管

得つつ、子供からお年寄りまでの幅広い層に様々 理者においても、関係省庁、関係団体等の協力を 各地域の特性に応じた行事が開催されました。 各地でイベントや道路清掃などの道路にちなんだ 国民の関心と道路愛護の精神を高めるため、 ており、本年度も、道路の役割・重要性に対する めていただくために各種運動を展開することとし る役割、使い方や道路愛護等についての認識を深 八月六日(金)午前八時四五分から九時三〇分ま これは、 この「道路ふれあい月間」の行事の一環として 「オフィス街ロードクリーン2004 国土交通省道路局、関東地方整備局主催によ 霞が関付近の国道一号(桜田通り)、 道路の必要性や道路の持ってい が実施されました。 (霞ヶ関 全国

> もに通勤途中の方々にも道路の大切さをアピール めたり、 手に空き缶やタバコの吸い殻などのゴミを拾い集 道の官庁や民間のビルに勤務されてい しました(写真1)。 、二〇〇名のボランティアにより箒、 (祝田通り) などの歩道総延長約九・九㎞を沿 植込みの雑草を取り、 快い汗を流すとと る方々約 熊手等を

たは道路愛護等に努め、 この他、 道路交通の安全、 その功績が特に顕著であ 道路の正しい利用



官庁街の道路清掃

消行み 2004.0

ては、「道路は国民共有の、 表彰が行われました。 った七二団体及び二〇個人に対して国土交通大臣 さらに、「道路ふれあい月間」 へみんなが道路と親しみ、 ふれあい、

七二三点の応募があり、 う〉」をテーマで募集したところ、 美しく、安全に、共に楽しく利用しましょ 残間里江子(プロデュー つまりあなたの財産 推進標語につ 全国から四 常に L.J

> われ、 選定されました。 サー)、陣内貴美子 (元オリンピック・ ト)、故渡辺文雄 トン選手)、山田美保子 最優秀賞一点、優秀賞四点、優良賞四点が (俳優) (放送作家・コラムニス の四氏により審査が行 ドミン

「道の日」の中央行事において、 そして、八月七日に日比谷公会堂で開催された 推進標語表彰式が執り行われ、最優秀賞の三 「道路ふれあい月

載され、

間

優良賞については各地方整備局において表彰式が 行われました(写真2・3)。 長から賞状、楯及び副賞が手渡されました。また、 浦健人さん、優秀賞の田所静人さん、 天野宏紀さん、平井淳士さんに増田道路局次 松中幸久さ

なお、選ばれた標語はポスター・チラシ等に掲 本月間の広報に広く活用されました。



16年度「道路ふれあい月間」

平成



受賞者のみなさんと増田道路局次長 写真3



8月10日は「道の日」

道

局速道路株式会社法

大臣官房道路関係四公団民営化関係組織設立準備室 大塚 久司

はじめに

枠組みとして、平成十六年の第百五十九回国会に 関係四公団の民営化を実現するために必要な法的 論や政府・与党申し合わせの内容を踏まえ、道路 営化推進委員会、政府・与党協議会等における議 係法」という。)については、道路関係四公団民 おいて成立した法律である。 道路関係四公団民営化関係法(以下「民営化関

という。)の設立・業務等に関する事項を規定)、 日本高速道路保有・債務返済機構(以下「機構」 本高速道路保有、債務返済機構法(独立行政法人 業務等に関する事項を規定)、②独立行政法人日 道路株式会社(以下「会社」という。)の設立・ 民営化関係法は、①高速道路株式会社法(高速

> されている。 路公団等民営化関係法施行法(民営化に伴う経過 場合の手続等に関する事項を規定)及び④日本道 整備等に関する法律(会社が有料道路事業を行う ③日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の 措置等に関する事項を規定)の四法律により構成

路を、 だけ少ない国民負担の下で建設すること、③民間 利子債務を確実に返済すること、②真に必要な道 ŋ 道路制度の初の抜本的改革に取り組んだものであ \underbrace{A} サービスエリア (SA) ・パーキングエリア (P 、ウハウの発揮により、多様で弾力的な料金設定、 今回新たに構築されたスキームは、戦後の有料 の運営や道路資産を活用した関連事業につい 民営化関係法により、①約四〇兆円に上る有 会社の自主性を尊重しつつ、早期にできる

> いった、今回の民営化の目的・趣旨を実現してい てできる限り自由な事業展開を可能にすることと

道路株式会社法(以下「法」という。)について 化関係法について解説するが、まず、今回は高速 解説していきたい。 これから七回にわたって、道路関係四公団民営

高速道路株式会社法

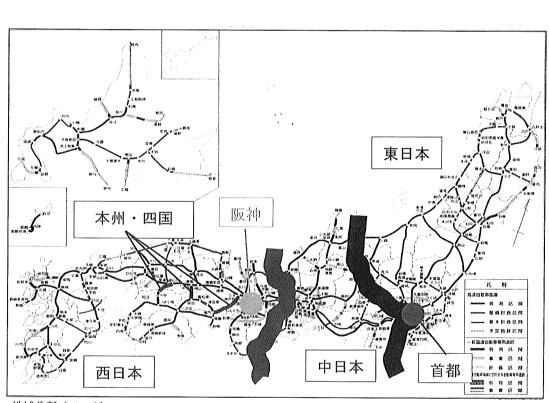
会社の行なう事業

されている。この点について順を追って解説する。 な事項である会社の事業の範囲が法第五条に規定 会社が事業を行っていくに当たり、 最も基本的

1 六社体制

今回の民営化により、日本道路公団を東日本高今回の民営化により、日本道路株式会社(以下「中日本会社」という。)を中日本高速道路株式会社(以下「中日本会社」という。)の三社に地域分割し、従来の首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州の首都高速道路公団(以下「本四公団」という。)を承継する首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社(以下「西大会社及び本州四国連絡高速道路株式会社(以下「西大会社」という。)の六社体制となる。

定が行われることが期待されている。 案した会社の自主的な判断による弾力的な料金設サービスの提供の充実を図るためであり、例えば、サービスの提供の充実を図るためであり、例えば、このように地域分割するのは、会社間の競争性



地域分割イメージ

大臣が指定していくこととされている。れており、詳細な検討を経て最終的には国土交通の策定前に指定を受けなければならないこととさぎ並びに権利及び義務の承継に関する基本方針」

の説明の際にあわせて行いたい。会社の設立手続に係る説明については、施行法

2 事業の範囲

て解説する。 条に定める目的を達成するために行う事業につい 次に、法第五条第一項で規定する会社が法第一

る。 道路事業を本来事業として位置付け営むこととさ 法」という。)第十三条第一項に規定する協定を とするときは、 第一項に規定するとおり、これらの事業を営もう ら調達した資金で行う高速道路の建設 れている。有料道路事業については、自ら市場か に規定する国土交通大臣の許可を受ける必要があ 締結し、かつ、 日本高速道路保有・債務返済機構法(以下「機構 (同項第二号)の事業からなっている。法第六条 会社は、従来道路関係四公団が行っていた有料 機構から借り受けて行う高速道路の管理 あらかじめ、 道路整備特別措置法第三条第一項 機構と独立行政法人 (同項第一

についても、高速道路の安全な走行、円滑な利用また、SA・PA事業(法第五条第一項第三号)

これは、SA・PAの利用拡大のための道路サー 長大橋の建設、 を、 四国を連絡する鉄道施設の管理 行ってノウハウを蓄積してきた分野である本州と 機構からの委託を受け、本四公団の時から事業を た、本四会社については、これらの事業に加え、 四号)を行うことができることとされている。 けて行う高速道路の建設、 事業活性化の努力等、 ビスの向上の努力、道路利用者拡大のための関連 についても本来事業として位置付けられている。 に不可欠なSA・PAの建設及び管理に係る事業 よる相乗効果を期待することによるものである。 このほか、国や地方公共団体等からの委託を受 国や地方公共団体等からの委託を受けて行う 調査等(同号ロ)をそれぞれ行う 有料道路事業との一体化に 管理、 調査等 (同項第五号イ) (同項第 ま

3 関連事業

ことができることとされている。

認可制とはせず、事前届出制とされている。 ・支障を来たさない範囲内で可能な限り自由に 業に支障を来たさない範囲内で可能な限り自由に 業に支障を来たさない範囲内で可能な限り自由に でうことができることとされている。このため、 他の特殊会社の非本来事業で多く採用されている 他の特殊会社の非本来事業で多く採用されている

4 事業エリア外における事業

1で記述したとおり会社の事業エリアが決定された場合にも、法第五条第四項の規定により、当該事業エリアに他の事業エリアの会社が一切参加できないのではなく、会社の自主的な経営判断に歩づき、国土交通大臣の認可を受けて当該事業エリアの高速道路について建設・管理を行うことができることとされている。

一 国との関係

なものとして、以下の三点について解説する。 営判断を最大限尊重するため、国の関与ができる 営判断を最大限尊重するため、国の関与ができる 踏まえつつ、会社の民間企業としての自主的な経 いっぱい 本来国や地方公共

1 株式保有義務

なければならないこととされている。上に当たる株式を国と地方公共団体で常時保有してであるが、会社の総株主の議決権の三分の一以まず、法第三条に規定する株式保有義務につい

こととする一方で、株主としての国と地方公共団り、会社の信用力を確保し、経営の安定化を図るで国や地方公共団体の関与を明確にすることによ会社の株式について一定の割合を保有すること

こととされている。
式保有義務については、三分の一以上と規定する
式保有義務については、三分の一以上と規定する

監督規定

ついて解説する。規定する、会社に対する国の監督に関する規定に規定する、会社に対する国の監督に関する規定に次に、法第三条及び第九条から第十六条までに

十六条第一項)ことができることとされている。 に関する報告をさせ、 をする きは、会社に対して業務に関し監督上必要な命令 とされている。また、特に必要があると認めると に財務諸表を提出させる(第十四条第三項)こと 利益の処分又は損失の処理、合併、 することとされ、⑦毎営業年度終了後三ヶ月以内 の決議(第十三条)について大臣の認可を必要と 重要な財産の譲渡等(第十二条)、⑥定款の変更、 又は長期借入金の借入れ(第十一条第一項)、⑤ 業計画の策定及び変更(第十条)、④社債の募集 にかからしめない)(第九条)、③毎営業年度の事 は執行役の選任及び解任の決議については、 任及び解任等の決議(代表権を有しない取締役又 又は代表執行役の選定及び解職並びに監査役の選 権付社債の発行(第三条第二項)、②代表取締役 具体的には、①新株、新株予約権又は新株予約 (第十五条第1 国の職員に検査させる |項) ことや、 分割及び解散 会社から業務 認可 (第

3 政府保証

の範囲内において、会社の行う有料道路事業に要の範囲内において、会社の行う有料道路事業に要の範囲内において、会社の行う有料道路事業に要のができるにあいて、会社の行う有料道路事業に要のができるにあり、国会の議決を経た金額の関係に関する規定として、法

会社の債務に対する保証については、今回のス

なお、法附則第三条の規定により保証ができる初期間において、保証を行わなければ高速道路整備のコストが上昇し、料金水準の高止まり等の形備のコストが上昇し、料金水準の高止まり等の形して、可能とされたものである。

なお、法附則第三条の規定により保証ができるなお、法附則第三条の規定により保証ができる

三その他

ているので、簡単に紹介したい。また、法には、以下のような規定も盛り込まれ

1 調査への協力

道路交通の円滑化を図るための施策の策定に必要法第七条の規定により、国及び地方公共団体が、

こととされている。であることから、会社の調査への協力義務を課すであることから、会社の調査への協力が必要不可欠な調査を実施するためには、道路網の基幹部分をな調査を実施するためには、道路網の基幹部分を

2 本州四国連絡高速道路株式会社の合併

容を踏襲したものである。

次回は、機構法について解説したい。



訴訟事例紹介

アセス原案の非開示処分の取消事 例

東海環状道関連情報非公開処分取消請求事件 [最高裁判決]

道路局道路交通管理課 千木良 敦之

はじめに

事案である。 状自動車道(関市~養老町)の計画策定に関する 平成一二年岐阜県条例第五六号による全部改正前 阜県情報公開条例(平成六年岐阜県条例第二二号。 けたため、原告ら本件非公開決定の取消を求めた 成一〇年一二月一日付けで公文書非公開決定を受 公文書の公開の請求をしたところ、同知事から平 のもの。) に基づき、岐阜県知事に対し、東海環 本件は、岐阜県の住民(一審原告ら)が、 旧岐

ことはできない」としている。 の事務事業に係る意思形成に支障が生ずるという 案前の案が公開されることになったとしても、そ 定されている」との条件を満たせば、「文書の成 書が公にされている」「技術的な文書で公表が予 が、本件では、「意思決定が終わって最終的な文 公開を認めた最高裁判決として初の事例である 本判決は、 検討段階の環境影響評価関係の文書

岐阜県が非開示の根拠としたのは、

全国の地方

同年一二月

H

被告

(岐阜県)

に

る。 という論調で示唆されるように、これにより、こ は早計」(毎日新聞平成一六年六月二九日夕刊 阪府の安威川ダム訴訟判決 三月)では「非公開」、地質調査結果をめぐる大 ある。もっとも、この「著しい支障」の判断につ 格・内容等に沿って判断された事例として紹介す が及ぶことはないものと考えるが、各文書の性 れまでの情報公開制度の解釈・運用に大きな影響 公開をめぐる鴨川ダムサイト訴訟判決(平成六年 しい支障が生じるおそれのあるもの」との規定で 公共団体の条例にも同様の規定が置かれ いては、最高裁でも京都府のダム候補地選定図の 「公開」と「一律開示の流れが固まったとするの 公開すると行政の意思形成を公正に行う上で著 (平成七年四月) では て r.

裁判の経過

平成一〇年 九月一七日 原告らによる情報 公開請求

よる全部非公開

決定

年 三月 日日 原告ら提訴

年 一月 九日 審判決 (岐阜

地裁

一二年 九月一三日 控訴審判決 名

古屋高裁

六月二九日 最高裁(第三小

法廷)

判決

主な争点

又は八号に該当する情報が記録されている文 本件公文書**-、 条例**2六条一 項 号、 七号

書に当たるか。

- **%** 1 東海環状自動車道(西回りルート)に関する公開条例施 協議に関する文書、要望書等(都計審及び公告縦覧資料 行から現在までの計画策定に関する資料、 は除く)のうち、次の①~②に掲げる文書 国・市町との
- 1 都市計画決定の公告縦覧に係る意見書
- 旨に対する被告の見解 に係る文書、資料(審議会に提出された意見書の要 第一二六回岐阜県都市計画地方審議会の協議事項
- 3 に対する被告の見解 わる文書、資料(協議会に提出された意見書の要旨 岐阜県都市計画地方審議会協議会の協議事項に係
- 4 価書の各成案前のもの る文書、資料 市~養老町)環境影響評価専門部会の協議事項に係 岐阜県都市計画地方審議会東海環状自動車道 (環境影響評価準備書及び環境影響評

岐阜県情報公開条例(平成六年岐阜県条例第二二号) 第六条 実施機関は、次の各号にいずれかに該当する情 報が記録されている公文書については、当該公文書に

係る公文書の公開をしないことができる。

- 関する情報を除く。)であって、特定の個人を識別す ることができるもの。ただし、次に掲げる情報を除 個人に関する情報(事業を営む個人の当該事業に
- るところにより、何人でも閲覧することができる とされている情報 法令及び条例(以下「法令等」という。)の定め
- 公表を目的として実施機関が作成し、又は取得
- 利益が著しく侵害されるおそれがあるものを除 規定する地方公務員をいう。)の職務の遂行に係る る情報

 (公開することにより、

 当該公務員の権利 情報に含まれる当該公務員の職名及び氏名に関す 方公務員(昭和二五年法律第二六一号)第二条に 〇号)第二条代一項に規定する国家公務員及び地 公務員(国家公務員法(昭和二二年法律第一二
- 二 法令等の規定に基づく許可、免許、届出等に際し 事務事業に係る意思形成に著しい支障が生ずると認 開することにより、当該事務事業又は将来の同種の における審議、協議、調査、試験、研究等に関し、 て、県の機関内部若しくは機関相互又は県等との間 公開することが公益上必要であると認められるもの。 て実施機関が作成し、又は取得した情報であって 県又は国等の事務事業に係る意思形成過程におい 又は取得した情報であって、公
- 採点基準その他県又は国等の事務事業に関する情報 監査、検査、取締り等の計画及び実施要領、 入札の予定価格、試験の問題及び 争訟

れらの事務事業の公正かつ円滑な執行に著しい支障 が生ずるおそれがあるもの くは将来の同種の事務事業の目的が損われ、又はこ であって、公開することにより、当該事務事業もし

\equiv 裁判所 (下級審) の判断

◇公文書①及び④の非公開処分は正当 ※岐阜地裁の判断を名古屋高裁支持(以下に ◇公文書②及び③の非公開処分は違法。 掲げる判断理由は、名古屋高裁による訂正 後のもの)。

1 公文書①(都市計画決定の公告縦覧に係る意

されている公文書に当たる。 二七二通を除いたその余の分は、 て、 報であって、特定の個人が識別され得るものとし できない二七二通を除いては、いずれも住所及び 意見の内容等が記載されているのであるから、 見書であり、氏名の記載がないため提出者を特定 (知事案)についての住民及び利害関係人等の意 本件意見書は、縦覧に供された都市計画の案 (1) 本件条例六条一項一号に該当する情報が記録 本件条例六条一項一号の該当性の有無について 個人に関する情 右

ことができる。

0 利が侵害されない場合には、個人のプライバシー れ得る情報であっても、 権利の保護を目的とする本件条例六条一項一号 原告らは、特定の個人が識別され、 個人のプライバシーの権 又は識別さ

見書はいずれも同号に該当する文書であるという 関する情報で、特定の個人が識別され得るものを 状態、財産の状況、家族構成その他一切の個人に 名、住所、経歴、思想、信条、身体的特徴、健康 確にプライバシーと認められるものに限らず、 ら、一律的な結論を出すのが困難であるので、 であり、かつ、人によって考え方も異なることか 範囲は、プライバシーが個人の内心に関わる問題 ないと主張する。しかし、同号は、個人のプライ に該当する情報が記録されている公文書に当たら な趣旨からすると、 れる。そして、 公開しないことができると規定したものと考えら であるが、プライバシーの具体的な内容や保護の バシーを最大限に保護するために設けられたもの 本件条例六条 前記二七二通を除いた本件意 一項一号の右のよう

明

については検討を要しない。 当たるので、同二七二通を含む本件意見書は、結 正当と認められるから、公文書の部分公開の可否 局において、これを全体として公開しないことが 書の部分公開も考えられるところであるが、以下 り、特定の個人が識別され得なくなるから、公文 項八号に該当する情報が記録されている公文書に に述べるとおり、本件意見書は、本件条例六条一 いては、氏名及び住所の記載を削除することによ もっとも、右二七二通を除いた本件意見書につ ということができる。 住民らが本件都市計画事業に意見を反映させる一 らない の要旨を都市計画地方審議会に提出しなければな 地方審議会に付議しようとするときは、 項)、都道府県知事は、 見を提出することができ(都市計画法一七条二 された都市計画の案について、 の事務事業に関する情報が記録されている公文書 つの手段であり、 関係市町村の住民及び利害関係人は、縦覧に供 (2)本件条例六条一項八号の該当性の有無について (同法一八条二項) 本件条例六条一項八号所定の県 都市計画の案を都市計画 から、 都道府県知事に意 本件意見書は、 右意見書

号に規定する支障が生ずるおそれがあるか否かに ありのままに記載されているものもあることが十 に明らかにされた場合の配慮も全くない状態で、 根ざした個人的性格の強い主張等が、 は、右目的に沿うものとも考えられないではない。 限り意見書の内容を公開して議論を深めること 意の反映を目的の一つともしているから、できる 分に考えられるから、 ことを予定せず、 しかし、本件意見書には、 ついて検討するに、確かに、都市計画事業は、民 そして、本件意見書を公開することにより、 したがって、 これを公開した場合には、 住民らの地域的事情に 他の地域の住民ら 公開される 同

> 書の提出が減少し、その結果、都市計画決定権者 うすると本件意見書を公開することにより、 の提出を差し控える者が生ずるおそれがある。そ には、このような事態になることを恐れ、 りすることもあり得るところであり、 はその公正かつ円滑な執行に著しい支障が生ずる の反映という都市計画事業の目的が損なわれ、 が想定されるのであり、かくては、 Ļ である被控訴人において右住民等の真意を把握 た意見書を提出せず、あるいは、そのような意見 及び利害関係人がその思うところを自由に記載し の本件都市計画と同種の都市計画に関して、 誤解ないし反発をしたり、あるいは争いを生じた おそれがあるということができる。 これに適切に対処することが困難となる事態 かえって民意 住民らの 意見書 住民 今後 又

> > いうことができる。

報が記録されている公文書に当たる 全体として、 ため提出者を特定できない前記二七二通を含めて したがって、 本件条例六条一項八号に該当する情 本件意見書は、 氏名の記載がない

公文書② 資料 (審議会の協議事項に係る文書及び

2

計画法七七条一項により、 要旨に対する被告の見解である。審議会は、 当該文書は、主に審議会に提出された意見書の (1)本件条例六条一項七号の該当性の有無について 都市計画に関する事項 都市

は、

利害の相反する住民ら同士が、

右主張等を巡って

れた住民らの意見書の要旨及びこれに対する被告 を調査審議する目的で設置され、 形成過程に関する情報が記録されている公文書と 条例六条一項七号所定の県の事務事業に係る意思 告に答申がなされるのであり、 の見解を検討するなどした上、 審議会会長から被 本件文書は、 審議会に提出さ

るから、被告の最終意思決定との齟齬をとらえて 処置方針としてほぼ確定しているものと考えられ 民に誤解を与える可能性が大きいと主張する。 引用により、 過程の途上の案にすぎず、圧力団体の牽強付会な いて検討するに、被告は、本件文書は、 らかであるとはいえない。したがって、 ずるおそれが具体的に発生することが客観的に明 の都市計画事業に係る意思形成に著しい支障が生 ず、また、本件全証拠によっても、現在又は将来 県民に誤解を与える可能性が大きいとまではいえ た被告の見解は、住民らの意見書の要旨に対する 議の最終段階にあり、このような段階で提出され かし、審議会は、都市計画に関する事項の調査審 に規定する支障が生ずるおそれがあるか否かにつ されている公文書に当たらない。 そして、本件文書を公開することにより、 本件条例六条一項七号に該当する情報が記録 最終意思決定との齟齬をとらえて県 意思形成 本件文書 同号

(2)本件条例六条一項八号の該当性の有無について

録されている公文書であることは明らかである。条一項八号所定の県の事務事業に関する情報が記んに説示したとおり、本件文書が、本件条例六

が生ずるおそれが具体的に発生することが客観的 都市計画事業の公正かつ円滑な執行に著しい支障 が問題となり、都市計画事業に影響を生ずること しかも、本件全証拠によっても、現在又は将来の 公開を拒むべき理由とはなり得ないものである。 公正な運営によって解決されるべきものであり、 があり得るとしても、それは都市計画決定手続の 住民らの意見書の要旨に対する被告の見解の是非 の理由で公開が相当でないといい得るとしても、 ころ、住民らの意見書については、前記のとおり うことはむしろ右目的に沿うものと考えられると 限り、これらを公開して都市計画事業の是非を問 書の要旨及びこれに対する被告の見解を十分検討 本件文書については、これを公開することにより、 するなどして、都市計画事業に関する議論を深め るのであるから、審議会において、住民らの意見 ていくことは重要であり、特段の支障が生じない 市計画事業は民意の反映を目的の一つともしてい とになると主張する。しかし、前示のとおり、都 いて検討するに、被告は、 に規定する支障が生ずるおそれがあるか否かにつ 合には、審議会委員らに心理的な圧力を与えるこ そして、本件文書を公開することにより、同号 本件文書を公開した場

に明らかであるとはいえない。

したがって、

本件文書は、

本件条例六条一項八

たらない。

号に該当する情報が記録されている公文書にも当

資料) 公文書③(協議会の協議事項に係る文書及び

3

要旨に対する被告の見解である。 当該文書は、主に協議会に提出された意見書の当該文書は、主に協議会に提出された意見書の

前記認定の事実によると、協議会は、審議会に 先立ち、四回にわたり開催され、本件都市計画に 関する調査審議がなされたのであるから、本件文 に係る意思形成過程に関する情報が記録されてい る公文書ということができる。

別異に解することは相当でない。

そして、本件文書を公開することにより、同号に規定する支障が生ずるおそれがあるか否かにつても、審議会での議決に向けて協議を充実させてても、審議会での議決に向けて協議を充実させているという段階にあり、このような段階で提示された被告の見解は、もはや未成熟又は不確定なもれた被告の見解は、もはや未成熟又は不確定なもれた被告の見解は、もはや未成熟又は不確定なものということはできないと考えられるから、被告の最終意思決定との齟齬をとらえて県民に誤解をの最終意思決定との齟齬をとらえて県民に誤解をの最終意思決定との齟齬をとらえて県民に誤解をの最終意思決定との齟齬をといるず、また、本

件全証拠によっても、現在又は将来の都市計画事業に係る意思形成に著しい支障が生ずるおそれが具体的に発生することが客観的に明らかであるとはいえない。協議会が開催された経緯をみても、協議会は、本件都市計画の決定に際してその調査に分割して調査審議をすることとし、事務処理上の便宜のため、被告の諮問が必要と考えられるため、数回したものであり、協議会と審議会は、被告の諮問したものであり、協議会と審議会は、被告の諮問したものであり、協議会と審議会は、被告の諮問したものであり、協議会を審議会は、被告の諮問したものであり、協議会と審議会は、被告の諮問したものであり、協議会と審議会は、被告の諮問したものであり、協議会と審議会は、被告の諮問を対している。

被告は、協議会は、審議の充実と自由な討論を担保するため、議事録をとらない方針で開催されていたことに照らし、本件文書は公開になじまないと主張する。しかし、協議会の審議の元実を図るため、議事録をとらないという方針がとられるとしても、協議会の審議も民意の反映が要請されるところであり、協議会に関する資料を事後的に公開することは重要であり、審議の非公開と公文書の公開は、事柄の性質上必ずしも両立し得ないわけではないというべきである。

らない。 | | 号に該当する情報が記録されている公文書に当た | したがって、本件文書は、本件条例六条一項七

録されている公文書であることは明らかである。条一項八号所定の県の事務事業に関する情報が記右に説示したとおり、本件文書が、本件条例六名(2)本件条例六条一項八号の該当性の有無について

事業の目的に沿うものと考えられるし、これを公 が生じない限り、これを公開することが都市計画 いて検討するに、 に規定する支障が生ずるおそれがあるか否かにつ 正かつ円滑な執行に著しい支障が生ずるおそれが 拠によっても、 はできないというべきである。しかも、本件全証 るべきものであり、これを理由に公開を拒むこと 都市計画決定手続の公正な運営によって解決され に影響を生ずることがあり得るとしても、それは る被告の見解の是非が問題となり、 開することにより、住民らの意見書の要旨に対す 議事項に関する文書の場合と同様に、特段の支障 具体的に発生することが客観的に明らかであると そして、本件文書を公開することにより、 現在又は将来の都市計画事業の公 本件文書の公開は、 都市計画事業 審議会の協 同号

たらない。

一大のない。

に係る文書及び資料) 4 公文書④(環境影響評価専門部会の協議事項

(1) 本件条例六条一項七号の該当性の有無について (1) 本件条例六条一項七号の該当性の有無について 放回にわたり開催され、本件都市計画による環境影響評価準備書及び本件環境影響評価書 なった本件環境影響評価事業となった本件環境影響評価書 で書としては、検討対象となった本件環境影響評価書価準備書及び本件環境影響評価書の各案が存在するものと推認される。

る。 は書及び本件環境影響評価書を作成する経過の中 で作成されるものであって、本件条例六条一項七 で作成されるものであって、本件条例六条一項七 で作成されるものであって、本件条例六条一項七 で作成されるものであって、本件策境影響評価準

に規定する支障が生ずるおそれがあるか否かにのに規定する支障が生ずるおそれがあるか否かについて検討するに、本件環境影響評価準備書及び本また、専門部会の審議、協議及び調査等がなされまた、専門部会の審議、協議及び調査等がなされまた、専門部会の審議、協議及び調査等がなされまた、専門部会の審議、協議及び調査等がなされまた、専門部会の審議、協議及び調査等がなされまた。これを公開すると、本件都市計画事業あるから、これを公開すると、本件都市計画事業あるから、これを公開すると、本件都市計画事業あるから、これを公開すると、本件都市計画事業あるから、これを公開すると、本件都市計画事業

事業の審議等に係る意思形成に著しい支障が生じ 響評価書の各案が公開されることになれば、 るから、 もあって、正式に公表した数値等の当否をめぐっ る議論が錯綜するなどして(環境影響評価書に関 したものとの印象を県民に与えることが予想さ 業にも影響を及ぼしかねないところがあるから、 が終了しているから、これを公開しても著しい支 本件都市計画変更決定が既に告示され、意思形成 るおそれがあるということができる。控訴人は、 することはできない。)、現在又は将来の都市計画 り錯綜した紛議が生じるおそれがあることを否定 開することになって、そのことが原因となってよ 訴人が環境影響評価に関して検討中の数値等を公 て種々の論議が展開される例は少なくないのであ しては、その手法が十分に確立されていないこと おそれは、本件事務事業の信頼性や事後の同種事 障はない旨主張するが、右の無用な誤解や紛議の 右支障がないとはいえない。 無用な誤解を招き、 本件環境影響評価準備書及び本件環境影 本件都市計画事業に関す

号に該当する情報が記録されている公文書に当たしたがって、本件文書は、本件条例六条一項七

号に該当する情報が記録されている公文書に当た右のとおり、本件文書は、本件条例六条一項七〇、本件条例六条一項代

きるものと認められる。までもなく、被告は、これを公開しないことがでまから、同項八号の該当性の有無の点を判断する

四 最高裁の判断(平成一六年六月二九日)

◇公文書④の非公開処分は違法。

思形成に支障が生ずる余地はない。 思形成に支障が生ずる余地はない。 思形成に支障が生ずる余地はない。 思形成に支障が生ずる余地はない。 思形成に支障が生ずる余地はない。

また、将来の同種の事務事業に係る意思形成に 等のような環境影響評価準備書や環境影響評価書 は、一定の技術的指針に従って作成される技術的 な性格を有する文書で、公表することが本来予定 されているものであり、その事務事業が決定され て意思形成が完了した後に上記各文書の成案前の 不意思形成が完了した後に上記各文書の成案前の をが公開されることになったとしても、その事務 事業に係る意思形成に支障が生ずるということは できない。

条一項七号所定の非公開情報が記録されているとに著しい支障が生ずるということはできないか六務事業又は将来の同種の事務事業に係る意思形成務事業以は将来の同種の事務事業に係る意思形成

いうことはできない。

さらに、公文書④を公開することにより、当該事務事業若しくは将来の同種の事務事業の公正かつ円滑な執行に著しい支障が生ずるおそれがあると認めるべき事情が存することにつき特に主張、立証のない本件においては、公文書④に本件条例六条一項八号所定の非公開情報が記録されているということもできない。

東却することとする。 東却することとする。 東却することとする。 東却することとする。 東却することとする。 東却することとする。 原判決のうち公文書④に関する部分を取り消すべきである。 原判決を取り消し、本件非公開決定のうち本件公文書に関する部分を取り消すべきである。 なお、その余の請求に関する上告(公文書①のまお、その余の請求に関する上告(公文書①のなお、その余の請求に関する上告(公文書①のなお、その余の請求に関する上告(公文書)ので、 東却することとする。

では略)のとおり判決する。
よって、裁判官全員一致の意見で、主文(本稿

訴訟事例紹介

担当者の虚偽説明で責任を問われた事例仮置き盛土の設置管理の瑕疵、

―一般国道13号(刈谷野バイパス)損害賠償事件〈高裁判決〉|

道路局道路交通管理課 千木良 敦之

1

国賠法二条論

事案の概要

回転寿司を営業する原告が、本件は、一般国道一三号に面する土地において

(2) 被告の公務員が原告に盛土工事を承諾すれば営業補償を上乗せすると虚偽の事実を述べて原告に盛土工事を承諾させて受忍限度を超えた被害を受忍させたとして、被告に対し、(1について国賠法二条に、(2)について国賠法一条に、各々基づいて二、五〇〇万円余の損害賠償(得不かりし営業利益一、五〇〇万円余のた事案である。

例が見られるのみである。 月六日、東京地裁平成一二年一一月八日等数件の 特にあることに留意する必要がある。一条責任を 稀にあることに留意する必要がある。一条責任を

裁判の経過

平成一四年四月二三日

提訴(原告:寿司屋、被告:国)

一六年三月 五日

一審判決 (秋田地裁大曲支部)

一六年八月二五日

控訴審判決(仙台高裁秋田支部)【確定】

一主な争点

1 盛土の設置管理に瑕疵があるか。

[国賠法二条論]

工事を承諾させるため、営業補償をすると嘘を2 被告の工事(又は用地担当者)が原告に対し、

求

と一条論セットで請求された事案ではあるが、

担

述べたか。

いが、公務員の故意・過失により損害への賠償請

(一条論) 事案は稀である。本判決は、二条論

管理瑕疵による賠償請求(二条論)

事案は数多

[国賠法一条論]

三 裁判所の判断(右線部は高裁の判断によ

請求棄却

があったことが認められる。まず、本線工事のため盛土を仮置きする必要

作中の田を使用することは難しく、休耕中の田作中の田を使用することは難しく、休耕中の田作中の田を使用すること、周囲には田が多いが、財際に追られていたということができる。)、工事に追られていたということができる。)、工事に追られていたということができる。)、工事に追られていたということができる。)、工事に追られていたということができる。)、工事に追られていたということができる。)、工事に追られていたということができる。)、工事に追りなかったこと、周囲には田が多いが、動権が足りなかったこと、周囲には田が多いが、動権が足りなかったこと、周囲には田が多いが、動権が足りなかったこと、周囲には田が多いが、連続していたというに対している。

慮する必要があり、予算の制約もあって所有者

を使用するとしても土壌に影響がないように配

下で有坂らが所有地(つまり寿司の隣接地)をの承諾を得られなかったこと、このような状況

上が認められる。事箇所に近くコストも安く好条件であったこと、土質も確認したこと、周囲に対する影響にと、土質も確認したこと、周囲に対する影響にとずえられたこと、実際に控訴人からのクレームに対して対処している(ほかの店舗からクレームに対して対処している(ほかの店舗からクレームはない)ことが認められる。

ことについて瑕疵は認められない。から、控訴人経営の回転寿司の隣接地を選んだと認められる必要があったし、当時の状況の中で相応の理由必要があったし、当時の状況の中で相応の理由

まない。

これに対し、原告は、周囲には仮置きできる

実際にどの土地に置くことができたか(工事に

支障がないか、所有者の承諾を得られるか等)

については、証拠上明らかではないから、これに対し、原告は、周囲には仮置きできる

さない。

(2) 次に、原告は、被告が仮置き盛土の工事(回(2) 次に、原告は、被告が仮置き盛土の工事)にあたり、大きな振動や騒音、ひどい土埃を発生さたり、大きな振動や騒音、ひどい土埃を発生されたと主張するので検討する。

う公共工事であり、必要かつ相当な工事である本件の工事は幹線国道をバイパスにするとい

とともに、これにより地域住民もいろいろな面で利益を受けることができる。したがって、工事により、振動、騒音、土埃が発生したとして、、振動、騒音、土埃がやむを得ない限度を超て、振動、騒音、土埃がやむを得ない限度を超て、振動、騒音、土埃がやむを得ない限度を超て、振動、騒音、土埃がやむを得ない限度を超て、振動、騒音、土埃がやむを得ない及して、工事の管理に瑕疵は認められないというべきである。

を受け 認められない。したがって、振動でひどい被害 間であった。))。ほかの店舗からのクレームは H ちたことは見ていないと証言している。(週六 に回転寿司で働いていた従業員は振動で皿が落 告の工事担当者はこれを確認していないし、 転寿司の隣接地に仮置き盛土を運び込んだ時期 れを裏付ける客観的な証拠もない。しかも、 原告は振動により皿が落ちたと供述するが、 騒音、土埃が受忍限度内かどうかを検討すると、 (ただし、午後二時から夕方までの間は休憩時 そこで、本件の仮置き盛土の工事による振動、 午前九時から午後一〇時まで勤務していた ٠ 被 П

る。
たとは認めがたいし、騒音についても同様であ

拠はない。原告は写真(甲2)を提出するが、

土埃についても、これを裏付ける客観的な証

るが、 激しい土埃が生じたとも考え難いのであって、 単なる日照や風といった自然現象だけが原因で 制されていたということができるし、 り採用できない。)からすれば、工事での土砂 たと認めるには足りないというほかない。 の搬入等による土埃の発生については配慮・抑 とることは経営判断として余りにも不合理であ があるから土埃を客に我慢させるという行動を 定着が最優先課題であるはずの時期に営業補償 平成一三年五月にそうしたように迅速に防塵網 補償が得られると思って我慢していたと供述す を設置したはずである。なお、原告本人は営業 形跡がうかがわれないこと(仮に苦情を述べて これでも土埃がひどかったとは認めがたい。 八月に被告に対して土埃に関して苦情を述べた 原告が最も問題とする平成一二年七月及び同年 生じないように散水車が用いられていたこと、 にくい湿潤なものであったこと、工事中は埃が えって、盛土に用いられた土砂は土埃が発生し · ずれにせよ、受忍限度を超えた土埃が発生し れば、被告の控訴人に対する態度からみて、 原告が回転寿司を開業して間もなく客の 工事後に か

いえず、証言によって受忍限度を超えた被害をその内容が具体性を欠くか、裏付けがあるとは振動、騒音、土埃がひどかったと証言するが、また、回転寿司を訪れた客が、証人として、

認定することは難しい。

ある。 したがって、本件では、 土埃があったと認めることは困難で 受忍限度を超えた振

えるかどうかであるが、本件ではそれを認める 騒音、埃は避けられないのであり、要はそれが に想像できる。しかし、工事をする以上、振動、 ら店舗が見えにくくなったであろうことは容易 埃が発生するであろうし、これ以外にも国道か る工事であるから、 となった め、 に足りる証拠はない。また、 受忍限度を超えるほどあまりにひどかったとい いても、 とはいえない。披控訴人が設置した防塵網につ 舗が見えなくなったとしても、 行する車両から看板のみならず店舗も視認可能 なったという点も盛土の南側の一部の高さを 一・五メートルにするなどの配慮がなされたた もちろん、高さ五mにも及ぶ盛土を仮置きす 時的なものであるから受忍限度を超えている (甲2・写真11ないし23)、 国道一三号線を秋田方面から大曲方面に走 乙 13 看板は道路から見える (甲2・写真75、 仮設道路からの案内看板も設置されて 之 10 上 40 Ø) 2 そもそも、 ある程度は振動、騒音、土 店補が見えにくく 防塵網が控訴人の 看板は見えてお 自然条件による 積雪によって店

> から、 できる。 ものであって、 を設置するなどの配慮もなされていたのである 可欠なものであるし、 事車両は工事の施工や安全確保のために必要不 いで店舗を付けにくくなったことがあるとして 出入りが不便になったり、工事車両や標識のせ さらに、 すれば、これも受忍限度内ということができる。 (甲2・写真75・76)、 時的なものである上、 いずれも工事の施工に伴うやむを得ない 道路工事によって道路から駐車場への 受忍限度の範囲内ということが 大きな看板は道路から見 仮設道路に案内看板 標識等の設置や工

えたり、 難しかったと認められる。 被告はできる限りのことをしたといえるし、 置したりして、防止対策を講じているし、 のクレームに対応して、低振動の工事に切り替 て、 舗の電飾看板を邪魔しないように移動したりし 時には盛土作業を自粛したり、工事の看板が店 土埃が生じないように散水車を用いたり、昼食 言すれば、それ以上被害防止策を講じることは 応の効果があったと認められる。したがって、 南側の一部の高さを一・五メートルにしたり、 他方、被告は、 問題が生じてしまった場合にも、原告から 原告に迷惑が生じないように配慮していた 工事の時間を工夫したり、防塵網を設 原告との事前協議により土の 相 換

> で解決されるべき問題である。 なら営業を始めなかったというのであれば、 ない立場といえる。もし原告が道路工事がある あったとしてもそれなりに甘受しなければなら で営業を始めるのであれば、工事による被害が 象箇所となっていたのだから、工事箇所の手前 とを知らなかったとしても、客観的には工事対 ある。原告が店舗前の道路が工事区間であるこ 付近の工事を残すだけになっていたというので 付近の用地買収が終わり、バイパス工事はその 借して回転寿司の営業を始めているが、すでに れは建物賃貸人であるユニオンシステムとの間 しかも、原告は平成一二年三月から建物を賃 そ

れない。 道路で工事が行われるという状況の中で営業を 認められないこと、被告は原告から要望があっ 工事の方法管理があまりにひどかったとまでは 騒音、土埃が受忍限度を超えていたとは認めら 始めたことなどを考えると、工事による振動 た防止対策を講じていること、原告は店舗前 したがって、これらの事情、つまり、 証拠上

置場所の選定したと主張するが、 田や荒地があったにもかかわらず、 供を受けたということだけから、 控訴人は、 早期の仮置場所確保が求められている状 隣接地所有者から仮置場所の提 上記のとお ほかに休耕 盛土の仮

苦情に対応して設置されたものであることから

であるから、 両が駐車されており、 成一二年一一月には三棟) 地上に建物 影された写真 平成一一年一一月及び平成一二年一一月に撮 題とすれば足り、 盛土自体から受忍限度を超える騒音、 があったのであるから、 た旨指摘するが、 25 の 1 ・ 2 って設置・管理の瑕疵があったとはいえない 土埃等の問題が生じたのであれば、それを問 不合理な点は見当たらない。 な土地について、 況の中、 (控訴人は、 原状回復費用や立地条件の面で最適 (平成一 口頭弁論終結後に提出した甲24、 29により、 了 10 上記各証拠は到底採用できな そもそも場所選定自体をも 所有者から無償提供の申出 控訴人が指摘する土地は、 年一 空き地ではなかったの 31 場所選定として何ら 他にも空き地があっ を見ると、 が存在する上、 月には一棟、 盛土仮置工事や 当該土 振動、

る(証人)から、掘削された土砂が搬入され田寄りの位置)の工事工程は山の土砂を切る田寄りの位置)の工事工程は山の土砂を切る田寄りの位置)の工事工程は山の土砂を切る田寄りの位置)の工事工程は山の土砂を切る

を超えた土埃が発生したとは認め難い。また、 訴人は、 ねられていくことになる。これに加え、 うな含水比の高い土砂がどんどん上に積み重 ものにすぎない 水車も使用していたのであるから、 あるがそれでも採取時期による違いは若干の になる て盛土として積まれていくという工事の態様 土質試験の結果 (弁論の全趣旨) 工事中、 (乙22の2)。) にみられるよ 土埃が発生しないように散 (融雪期における採取で のであり、 受忍限度 したがっ

一部の高さが抑えられていたことや平成一二階や風にさらされていたものの、その直前に置かれた直後であることに加え、前記のとお聞かれた直後であることに加え、前記のとおり、眺望への配慮からとはいえ盛土の表面に

観測所がある大曲よりも遠い場所に観測所が 1ないし3、 訴人が口頭弁論終結後に提出した甲26、 的確な証拠もないというほかない 度を超えた土埃が発生したと認めるに足りる ても、 年七月及び同八月に控訴人から被控訴人に対 の気候データ われないことなどを合わせ考えれば、 して土埃に関して苦情を述べた形跡がうかが やはり、 28については、 (乙41ないし43)を考慮に入れ 自然現象だけが原因で受忍限 乙41ないし43の (なお、 同時期 27 の

> び理由」第3の3)のとおりである。 で理由」第3の3)のとおりである。 び理由」第3の3)のとおりである。

れる。 るものである(乙32、51、 段階に分けることは不合理かつ不経済であ 作業として行なわれたと考えられ の工程として土砂の搬入と積み上げは一 問においてもこれに沿う供述をするが、 月まで行われていたと主張し、 回転寿司の隣接地と遠く離れた位置におけ なお、 工事の終了は同月五日であったと認めら 同年八年七日以降の仮置きの作業場所 控訴人は、 盛土工事は平成一二年九 弁論の全趣旨) 控訴人本人尋 (これを二 連の

瑕疵があったとは認められない。 家賠償法二条に基づく請求は理由がない。 超えるものと認めることはできず、 置工事による騒音、 たという事情に考慮しても、 いること、 したがって、 また、 被控訴人には盛土の設置、 そして、 控訴人が回転寿司を営業して 振動、 その隣接地に盛土がされ 土埃が受忍限度を 盛土及びその仮 控訴人の国 したがっ 管理に

2 国賠法一条論

(1) 原告は、前記の原告主張のとおり、被告の工(1) 原告は、前記の原告主張をし、本人尋問において同旨続行した旨の主張をし、原告の承諾を得て工事を続行した旨の主張をし、本人尋問において同旨の供述をする。

合理的な根拠は必ずしもない。
(用地) 担当者の証言と明らかに食い違っているが、原告本人の供述を採用することができるるが、原告本人の供述を採用することができるしかし、まず、控訴人本人の供述内容は、発

諾をもらうとは考えにくく、 だます理由は何もない。原告をだましてまで承 することがあるとしても、 盛土をする工事についても、 とはないと証言している。そして、 れを補償する旨の営業補償をすると約束したこ 対し工事によって、売上げが減少したときにこ 分に信用することができる。 するための承諾を得る必要はないから、原告を ついてはもちろん、回転寿司の隣接地に仮置き 他方、被告の工事 (用地) 担当者は、 原告から工事を実施 担当者の証言は十 原告に協力を依頼 本線工事に 原告に

る。例えば、土地所有者に対して所有権譲渡の(用地)担当者が営業補償を約束したと供述す他方、原告本人は、一貫して、被告の工事

業補償を約束したことになり、これではますま仮置き盛土工事を知る前に、被告の担当者が営

は、建物賃借人(転借人)である原告に対し、 供述では被告の担当者が営業補償をすると話し 供述では被告の担当者が営業補償をすると話し たにすぎず、どういう理由で営業補償をすると話し たにすったのかは明らかではない。本線工事や とになったのかは明らかではない。本線工事や とになったのかは明らかではない。本線工事や

が、 れば、 どうか、そもそも補償対象となるかどうかが明 それが発生するかどうか、売上げが減少するか 土埃を理由に営業補償するというのであれば 仮置き盛土工事によって発生する振動、 とになったのかは明らかではない。本線工事や とになるため、 本線が当時よりも一・七メートル高くなること 取れば、営業補償があるという話をきいた後に ちに補償問題が生じるとは考えがたい。さらに 付道路によって解決されるべき問題であり、 よる補償を考えていたと読みとれなくもない 約束するとは考えがたい。ちなみに、原告代理 らかではないから、被告の担当者が営業補償を や盛土が隣接地に仮置きされることを聞いたこ 付け加えると、原告本人の供述をそのまま受け 人が被告に対し送付した書面(乙15の1)によ 被告の担当者が証言するとおり、まずは取 本線と店舗敷地の高低差が生じることに 原告が高低差を知る前に、 騒音、 かつ 直

う。す何のための補償かがわからなくなってしま

に 事 うまでもない。 当者が営業補償を約束したといえないことは 識があったとしても、だからといって、 営業補償を受けられると思ってしまった可能性 旨の話題が出たようであり、これにより原告が ときには機能回復を図って取付道路を設置する 償 た原告に対し買収や補償の話をしているとき 識していたことはあり得る。つまり、 は否定できない。しかし、原告にそのような認 もっとも、 (補修) の対象になるとか、高低差が生じた (用地) 建物にひび割れが生じたような場合には補 担当者が工事中に新たに営業を始 原告が営業補償があると誤って認 被告の工

いというべきである。と約束し控訴人をだましたとは認めるに足らな担当者が売上げの減少について営業補償があるこれらの検討によれば、被告の工事(用地)

| 補償が約束されたから控訴人は承諾したと主張|| 訴人の承諾を是非とも得るためのものであり、|| 訴人の承諾を是非とも得るためのものであり、

する。

ではない。仮に控訴人の承諾が必要不可欠であば盛土仮置工事を行うことができなかったものしかし、被控訴人は控訴人の承諾を得なけれ

路に面する土地に高低差を生ずることによる機 って、 下で、 る理由は全く存在しないといわざるを得ない。 であるから控訴人を欺罔してまでその承諾を得 た場合よりも深刻な紛争が生じることになるの が虚偽であることが判明し、そして、 の行動とは到底解し難い。)。このような状況の ることを確実に予想して営業補償を約束した者 速に対応してきたのであって、 能な限りの配慮をし、 しろ、 そのような約束が可能となると解されるとこ ことが確実に予想される場合であるからこそ、 ての補償も、 れに営業補償は含まれておらず、 は道路法第七○条が定めるところであるが、 道路の新設又は改築に伴う損失の補償について 営業補償を約束する状況にもなかった。つまり、 ることはあり得ない。 ったとすれば、 嘘を述べても、 間で土地使用契約 承諾を得ないまま被控訴人が隣接地所有者と 本件はそのような場合には該当しない 控訴人が承諾しないまま工事が施工され 控訴人の承諾を得ようとしてその場限り 被控訴人は受忍限度を超えないように可 控訴人が安田や千葉の説明を聞いて道 受忍限度を超える損害が発生する 平成二 当然のことながら、 (乙24の1・2) を締結す また、 そして、 一年七月四日に、 控訴人の苦情に迅 受忍限度を超え 控訴人に対して 損害賠償とし それに伴 後にそれ 控訴人 ŧ

> 0(05 義務違反については、 人に説明義務違反も認められない の余地はあり得るが、 いう点で公務員の説明責任の観点からなお反省 あるというほかない。 な誤解が生じるような説明であったとは認め難 安田及び証人千葉の各証言によれば、 損失補償を営業補償と誤解したとしても、 能補償や工事により建物が一 いから、 そのような誤解の原因は専ら控訴人に 結果的に誤解が生じたと 法律的にみれば、 控訴人も主張してい 部損壊した場合の (なお、 そのよう 被控訴 説明 証人

理由がない。 で受忍限度を超える損害の発生を受忍させられたと主張するが、仮に欺罔がなく控訴人が工事に承諾しなかったとしても、盛土仮置工事は進められていたと考えて不合理はないし、それによって生じていた控訴人の損害については、で忍限度を超えるものと認められないのであるから、控訴人の国家賠償法一条に基づく請求もから、控訴人の国家賠償法一条に基づく請求も

3 結論

ととし、主文(本稿では略)のとおり。よって、本件控訴は理由がないから棄却するこ

み出すような自立型の経済構造

型ではなく、

地域自らが富を牛

両台風による洪水被害を踏まえ三年のキャスリン、アイオンの

た県内諸河川の改修、

ダムの建

宮城県では、

旧来の中央依存

みやぎの社会基盤整備あれこれ



宮城県東京事務所 丹治 一也

♥はじめに

今年四月から宮城県東京事務所に勤務している丹治と申します。この五カ月を振り返りますと、これまでに体験したことのと、これまでに体験したことのと、これまでは、読者の皆様にお知ない仕事の中で、毎日が戦いの連続だったような気がします。本稿では、読者の皆様にお知らせしたいみやぎの社会基盤整らせしたいみやぎの社会基盤整らせしたいみやぎの社会基盤整らせしたいみやぎの社会基盤整らせしたいみやぎの社会基盤整らせしたいみやぎの社会基盤整らせしたいみやぎの社会基盤整ちせしたいみやぎの社会基盤を

に、 情幸収集に多めています その際、商品である工業団地の を通・輸送、通信、住環境とい で通・輸送、通信、住環境とい で通・輸送、通信、住環境とい で通・輸送、通信、住環境とい

◆社会基盤整備は

企業誘致の際のポイント

事業を実施しています。 事業を実施しています。 事業を実施しています。

なポイントになります。

◆みやぎの社会基盤整備を概観

東北線 運河、 改修、品井沼等の低湿地開拓に 害を踏まえた北上川の抜本的な の交通路の整備から始まりまし の両河川を結ぶ北上運河や貞山 止)と、これに歩調を合わせた 港 ロジェクトの一つである野蒜築のびる 社会基盤整備は、明治政府のプ よる新田開発、昭和二二年、二 た。その後、明治四三年の大水 さて、 (残念ながら明治一七年に中 作並街道や鬼首 (鉄道)、 宮城県における近代の 北上~阿武隈 1 街道等

> た。 設等の基盤整備が実施されまし

三年四月には仙台塩釜港が東北 昭和四六年七月の仙台新港の しました。 地方で初の特定重要港湾に昇格 クトが実施されました。平成 成等々といった大規模プロジェ 仙台空港三千メートル滑走路完 ルオープン、平成一〇年三月の 七月の仙台空港新旅客ターミナ 昭和五七年六月の東北新幹線の 自動車道の仙台市までの開通 が新産業都市に指定された後、 大宮~盛岡間の開業、平成九年 昭和三九年三月に仙台湾地 昭和五〇年三月の東北縦貫 X

最近では、平成一三年九月の 宮城国体、平成一四年六月のF 宮城国体、平成一四年六月のF 催を契機に、高速交通網の整備 が一段と進みました。主なもの だけでも、平成一三年八月の仙 台空港と仙台市内を結ぶ仙台東 部道路、及び仙台市の南部で仙

道行わ 2004 Q

成一 通 で仙台東部道路と東北縦貫自動 しらかし台ICまでの 月の東北横断道酒田 開 -道を結ぶ仙台北部道路の (平成二〇年ごろまでには 四年五月には仙台市の (通の予定)、 平成一 I線の四 区間 四年 利府 の開 北 重 部

を結ぶ仙台南部道路の開通

平

ヤン

N.

ーンを踏まえ、

宮城県で

国のビジット・ジャパン・キ・既存の社会基盤の有効活用

近年、韓国や中国をはじめと 成一七年度の観光客入込数五千 がカム五千万人プロジェクト」 を進めています。

キ するアジア諸国からの日本へ近年 韓国や中国をはじめ

0

陸前高田 秋田県 岩手県 Q みやぎ県北高速幹線道路 気仙沼港 が 縦貫自動車道 ジャ 二個機関自動車通 〉 (仮) 志津川IC 新 山形県 幹線 河北IC 柳树 (仮)富谷JCT 石巻港 利府しらかし台IC 至山形 仙台都心部 仙台塩釜港 東北縱断自動車道酒田線 仙台空港アクセス鉄道 仙台空港 亘理IC A SUPERIOR OF THE PARTY OF THE 新黎田島東道 福島県

図1 宮城県における高槻格幹線道路等の整備状況(平成16年6月現在)

といえるでしょう。 高く、 Rの効果が如実に現れた良い 盤整備とこれに合わせた観光P 東北新幹線が八戸まで延伸開業 あります。平成一四年一二月に 等があげられています。 観光客が増 えました。これなどは、 首都圏からの観光客が大幅に増 自の歴史や文化、 したのを機に、北東北三県へ 方には、 ア諸国の日本への観光ニー 温泉や紅葉、 十分なポテンシャル 加しています。 飲食、 雪 社会基 東北 日本独 買 -ズは アジ έŞ 例 0) が 地 物

え、 観光客が多く経済交流が盛んな されました。また、 との六路線目の定期路線が開 外では韓国、 と定期路線で結ばれており、 福岡市や広島市など一一の都 でもある仙台空港は、 い復活が期待されています。 イとの定期路線の開設と香港 本年九月には台湾 外国人旅行者の玄関 中国、 日本からの グアムに 国内では (台北 加 海 市

さらに、

JR仙台駅と仙台空港

道行み 2004 O

65

(仮称) 空港近くの二つの駅を中 を最速一七分で結ぶ 間、 ます。

図 2 仙台空港アクセス鉄道仙台空港駅(仮称)のイメージ

駅 心に土地区画整理事業が実施さ けて進んでいます。これと並行 仙台空港アクセス鉄道の整備 平成一八年度中の開業に向

> 空都市の建設が着々と進んでい れており、空港を中心とする臨

このような中、平成一六年一 月四日から九日までの六日 「東北フェアin上海」 が

> れています。 った社会経済活動が着実に営ま 観光や企業誘致、 てきた社会基盤を土台として、 輩方が連綿と整備しストックし されるとともに、私たちの諸先 盤が活用の視点を重視して整備 を促進したりするものです。 をPRしたり旅行企画の商品化 とともに、東北地域の観光資源 ビジネスマッチングやポートセ 東北地域の企業と中国企業との ールス、食材フェアを開催する このように、みやぎの社会基 経済交流とい

♥おわりに

中で、 といった新たな仕事に取り組む 連絡調整や企業誘致、 から一時離れ、 社会基盤整備に直接携わる仕事 東京に来て、 社会基盤とはある目的を 道路や河川等の 国関係機関との 観光PR

> す。 東京という地の利を生かしつ になりたいと思う今日この頃で 的向上のために、 つ、みやぎの社会基盤整備の質 は離れてしまいましたが、逆に を実感しています。みやぎから 達成するための手段であること 微力ながら力

機関が連携して、宮城県を含む

(社)

東北経済連合会等の関係

開催されます。これは、

東北六

仙台市、

東北経済産業局、

おいでませ



山口県東京事務所

植野 浩美

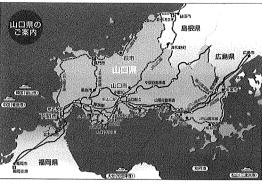


図 1 山口県の主要道路

海峡 となった源平最後の戦いが関門 武家社会の始まりを告げること 帯 (一般的には 「壇ノ浦

二五八・四 ます 六三・八㎞を含めると、総延長 道が二五九路線で二、 路線で一、 玉 六・八㎞で、市町村道一一、九 道路は、 ・山陽・関門の三路線で延長 (図 1)。 〇七五・〇㎞となってい 高速自動車国道が中 km 一〇六・一 一般国道が一七 km 七四 県

い自然と穏やかな気候に恵ま 置し、三方を海に囲まれ、

美し

風水害や地震等もほとんど 災害の少ない県と言われ

▶山口県をご存じですか? 山口県は、本州の最西端に位

ています。

山口は歴史の転換期の重要な 鍵を握る地

一度登場します。 山口は歴史の大きな転換期に

回目は、貴族社会の終焉と

輩出し、また、奇兵隊決起など 維新の鳴動は長州から始まった 高杉晋作など数多くの立役者を 新」です。幕末の時期に長州藩 日本へ大きく転換した「明治維 供養する琵琶法師の物語です。 平家の武士の亡霊と平家一門を (現在の山口県) から吉田松陰 は、壇ノ浦の戦いに敗れた

♥山口の観光名所

紹介しましょう。 東部地域のお薦めは、 山口のお薦めの観光名所を少 山陽自

最後のICである下関IC周辺

西部地域では、

中国自動車道

のです。 繰り広げられました。 の戦い」と言われています)で 二回目は、武家社会から近代 小泉八雲の怪談「耳なし芳 余談です

かり、

また、その美しさに驚か

見上げると木組の様子がよく分 すが、特に、河原から橋面裏を 橋はどこから見ても美しいので 代目の橋となっています。この 五年度に架け替えが行われ、

されます (写真1)。

の橋は平成一三年度から平成 により創建されたもので、 今から約三〇〇年前に岩国藩主 が目に入ってきます。これは アーチを描いた木橋「錦帯橋 車で下ること約一○分、 動車道岩国ICから錦川沿 五連 現在

念して建てられたカトリック教 コ・サビエル来山四〇〇年を記 璃光寺五重塔」やフランシス 口のシンボルでもある国宝 に美しい姿を見せる西の京・ 庁周辺がお薦めです。 山口ICから車で約一〇分、 中部地域では、中国自動車道 「山口サビエル記念聖堂」 心落ち着ける場所です。 四季折々 瑠 な Ш 県

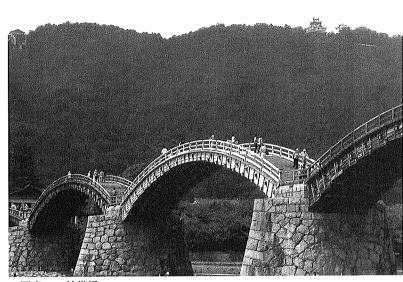


写真1 錦帯橋

名所旧跡が数多く残っていま 家宮本武蔵と佐々木小次郎の決 豪宮本武蔵と佐々木小次郎の決 」の場所「巌流島」や維新の風 雲児高杉晋作が奇兵隊を決起し た城下町長府の「功山寺」など

北部地域では、何と言ってもまっ。また、関門海峡を一望できる「海峡ゆめタワー」や日本では」など新しい施設を訪ねるの館」など新しい施設を訪ねるのも楽しいかもしれません。

所です。
「明治維新」のふるさと「萩市」がお薦めです。ここには、明治がお薦めです。ここには、明治がお薦めです。ここには、明治がお薦めです。ここには、明治がお薦めです。

ないしゅい じょうしゅんしゅん しゅんしゅんしゅん しゅんしゅん しゅんしゅんしゅん しゅんしゅん しゅんしゅん

会談ですが、この他に個人的

〈万倉(まぐら)の大岩郷〉
〈万倉(まぐら)の大岩郷〉
り、駐車場から山道を少し歩くり、駐車場から山道を少し歩くと、海抜三○○mの丘陵地に直と、海抜三○○mの丘陵地に直

ロと横たわる岩海が目の前に現れます。おそらく大地変動か洪 れます。おそらく大地変動か洪 を集め並べるのは、現代の技術をもってしても不可能ではないかと思います(写真2)。

万倉の大岩郷

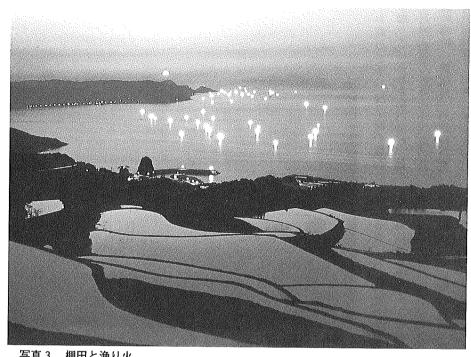
、 棚田

写真2

動ものです(**写真3**)。 町には、日本の農村の原風景と も言える「棚田」を現在も見る ことができます。特に、五~六 ことができます。特に、五~六 ら夜にかけての棚田と日本海に 広がる無数の漁り火の調和は感

♥山口の味

か口にする機会がありません。 が口にする機会がありません。 が口にする機会があり、なかな が口にする機会があり、なかな が口にする機会がありません。



棚田と漁り火

写真3

また、 ス街にあって、 です。活気溢れる日本橋ビジネ 数々が、所狭しと並んでいます。 ん山口の銘酒もあります!) 山口の名産品・特産品(もちろ く」や「蒲鉾」をはじめとした 報ターミナル 温泉」などの観光情報も満載 フラザビルの一階に山口県の情 があります。ここでは「ふ 山口の「見どころ」 「おいでませ山口 館内にはゆった

るからです。 りがよい」とか「歯ごたえがよ と「エソや小鯛」などの材料に そこで、手軽に こだわりを持って造り続けて い」など好評ですが、これ いたい皆さんには「蒲鉾」をお 焼き抜き」という独特の製法 山口の蒲鉾は 「山口」 を味わ

わってみてください。 是非、皆さんも「山口」 を味

図 2

◆山口県の情報ターミナル

3出口から歩いて一分、 東京メトロ銀座線日本橋駅B 日本橋

> ● JR東京駅•••• おいでませ山口館 日本橋ブラザビル 鉄東西線日本橋駅 日本橋高島屋

・JR東京駅八重洲北口から徒歩4分・営団地下鉄銀座線、東西線「日本橋駅」B3出口徒歩1分 おいでませ山口館

りとした空気が流れ、ここはも 山口県です (図2)。

◆おいでませ山口へ

いでませ山口へ」 だ山口県。どうぞ皆さんも「お 伊藤博文など維新の志士を育ん 感性を育んだ山口県。高杉晋作、 詩人金子みすゞ、 中原中也

位置図