

道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

目次

エッセイ	文化と夢をくれた道	加藤 宣利	1
------	-----------------	-------	---

■ 特集 ■ 有料道路における社会実験

地域における課題解決型社会実験の概要	道路局有料道路課	4
--------------------------	----------	---

「日本風景街道の実現に向けて 提言」について	道路局地方道・環境課 道路環境調査室	16
------------------------------	-----------------------	----

平成19年度緑化推進運動功労者内閣総理大臣表彰について	道路局 地方道・環境課	21
-----------------------------------	----------------	----

緑化推進と道路清掃活動に取り組んで	松田 淳史	22
-------------------------	-------	----

道路整備の中期計画の作成に向けての アンケート調査を実施しています!!	道路局 中期計画作成担当	23
--	-----------------	----

「道路ふれあい月間」推進標語決定		26
------------------------	--	----

道路法令関係Q & A

道路に関する禁止行為と罰則について	道路局路政課	27
-------------------------	--------	----

現場の
取り組み事例

道路上の落下物排除の取組みについて ... ～青森国道のゴミ問題に対する取組み紹介～	東北地方整備局青森河川国道事務所 青森国道維持出張所	30
---	-------------------------------	----

神戸市における「安全・安心なみちづくり」の ための取組みについて	神戸市建設局 道路部	37
---	---------------	----

訴訟事例紹介

道路上の不法占用物件に対し損害賠償請求等の措置を

講じなかったことにより、行政の責任が問われた事例	青柳 敬直	44
--------------------------------	-------	----

－東京都江東区道不法占用物件に関する住民訴訟－

連載 道と思想 (その21)	三木 克彦	52
----------------------	-------	----

とんび
の広場

千葉県自然・歴史・産業・観光・道路 (千葉県)	中村 立郎	56
本州の端の『橋』をめぐる旅 (山口県)	松永 敏昭	60

連載／社会実験

札幌都心部における取組みについて	植木 広行 根岸 祥人	64
------------------------	----------------	----

時・時・時		70
-------------	--	----



道路広報センターホームページ

(http://www15.ocn.ne.jp/roadpr) にて、

「道路行政」をより身近に感じていただくため

地域における

課題解決型社会実験の概要

道路局有料道路課

一 はじめに

国民生活の変化に伴い、有料道路利用者の様々なニーズや利用実態等にきめ細かく対応するとともに、一般道路における渋滞や沿道環境の悪化などの課題に対応するため、並行する有料道路の容量の余裕を有効に活用することが期待されている。

道路交通が抱える課題は、大都市圏、地方圏（市街地、非市街地）など、その地域特性によって様々なケースがあり、日常交通では一般道路の渋滞、沿道の環境悪化、非日常交通では観光地における交通混雑などの課題が発生している。

このような地域が抱える課題の解決の一つの手法として、有料道路の容量を有効に活用すること

が考えられる。料金設定を時間帯や曜日、路線等の利用実態に応じて多様で弾力的に設定する工夫によって交通需要を調整し、有料道路の一層の活用を図ることにより、一般道路の渋滞緩和や沿道の環境改善等に資することも可能である。大都市圏においては、沿道環境の改善、近郊の交通混雑の解消、地方都市圏においては、通勤時間帯等の交通渋滞の緩和や沿道環境の改善、観光地においては観光交通対策等に、有料道路を有効に活用することが期待される。

平成一四年八月の社会資本整備審議会道路部会の中問答申において、多様で弾力的な料金施策の導入が提言された（表1）。

弾力的な料金施策の導入することによる効果や影響は、地域の状況や道路の利用実態等により左



図1 国道に並行する高速道路の有効活用

表1 社会資本整備審議会道路部部会の中問答申

- －環境改善、渋滞対策、交通安全等の観点からの料金施策－
 - ・環境ロードプライシングの拡大
 - ・大都市近郊部での時間帯別の料金設定
- －道路ストックの有効活用のための値下げや割引制度－
- －ETCの更なる活用－
 - ・ロードプライシング、均一料金区間の短区間割引、乗り継ぎ割引などのETCを活用した弾力的な料金施策
 - ・ETCの普及促進を図り、割引策をETCに集約

表2 実験箇所のタイプ分類

	全国・広域	大都市近郊	地方中核 中核都市	地方都市 その他
渋滞対策	0	19	31	18
沿道環境対策	0	6	3	2
観光対策	2	0	0	5
				(再掲3)

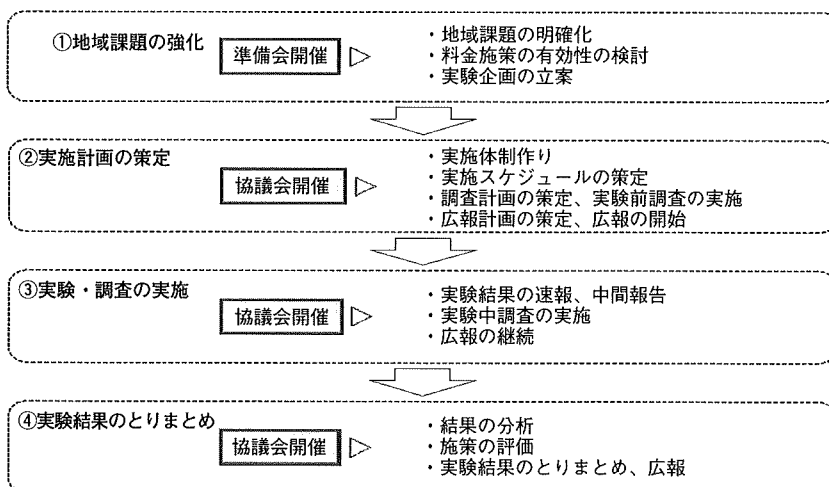


図2 社会実験の流れ

右され、正確に予測することが困難であるため、社会実験として様々な料金施策を試行し、料金の割引による有料道路の交通量の変化や、採算性への影響、一般道路の渋滞緩和等の効果を把握することが必要である。料金施策の有効性の検証を目的として、平成一五年度に有料道路の料金に係る社会実験に関する施策を創設され、全国で社会実験が実施されている。

今回は、地域における課題解決型社会実験の概要について報告する。

二 地域における

課題解決型社会実験の概要

地域における課題解決型社会実験は、一般国道の指定区間における交通混雑、沿道環境悪化等の課題解決のための施策として、施設整備と料金施策との間で有効性、効率性等の比較を行うため、弾力的な料金施策に関する社会実験を実施し、その効果・影響を調査することを目的としている。

平成一五年度は二二件、平成一六年度は四一件、平成一七年度は一二件、平成一八年度は八件実施されており、実施のタイプは表2のとおりである。

三 社会実験の進め方

1 社会実験の流れ

有料道路の料金社会実験のプロセスは図2のと

おりである。

実験の各段階において協議会を開催し、専門家や関係機関などの意見を踏まえつつ実験を進め

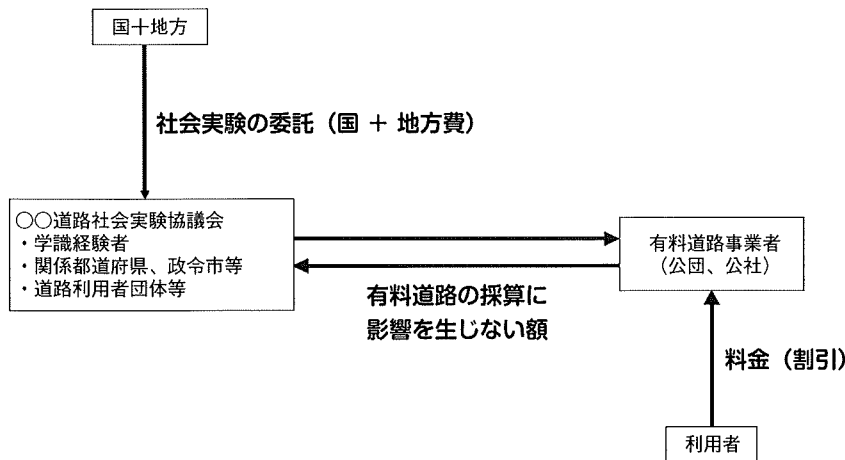


図3 社会実験のスキーム

る。協議会開催状況や実験の結果は随時公表することが重要である。

2 社会実験のスキーム

有料道路の料金に係わる社会実験は、国及び地方公共団体、関係する機関から構成される協議会が主体となって実施する。国及び地方公共団体は実験の企画・運営を協議会に委託し、実験費用を負担する。

社会実験実施のスキームは図3のとおりである。

3 実施のポイント

ここでは、先に示した社会実験の流れに従って、(1)地域課題の明確化、(2)実施計画の策定、(3)実験・調査の実施、(4)実験結果のとりまとめの各段階における実施のポイントや留意点を示す。

(1) 地域課題の明確化

① 実証的なデータを用いた地域課題の明確化
社会実験は、施策の本格実施に向けて施策の効果を試験的に把握するものである。そのため、実験実施前に、交通量、渋滞状況、沿道環境問題など実証データに基づいて、一般道路の課題がどのような時期に、どのような時間帯に、どのような交通によって発生しているかなど課題を明確に把握することが必要である。地域特性

や路線を利用する交通の特性によって、社会実験のテーマと実験の方法は異なってくる。

② 料金施策の有効性の検討

地域課題の解決のために、有料道路が活用できるかどうか、OD交通量や有料道路と一般道路の交通量の分担などの交通需要の視点、対象となる有料道路と一般道路及び市街地との位置関係、有料道路ICまでのアクセス性など道路整備の視点から検討し、地域課題の解決に向けて効果的であると考えられる料金施策を検討する。

③ 実験企画の立案

【実験期間】

実験期間の設定は、短・中・長期間、特定期間等いくつかのタイプが考えられる。

長期間で実施すると、交通量の季節変動の影響や実験直後の有料道路への転換がそのまま継続するかどうかの分析が可能となるが費用の検討も必要である。料金割引の感度を把握するために、短期間の実験を行うことも考えられる。この場合は、本格実施に向けては、料金割引の内容等を再度確認した上で第二段階の実験を行い、さらに効果を検証することが重要である。また、期間をいくつかに分けて割引率や時間帯などを変更しながらその感度を検討し、有効な料金施策の内容を検討す

表 3 実験期間の設定例

特 徴	実験事例	期 間
短期間の実験	湖西道路、日野水口道路（滋賀県）	H15/10/18～31（2週間）
中期間の実験	日立地区常磐自動車道（茨城県）	H15/11/10～12/10（1ヵ月）
長期間の実験	播但連絡道路（兵庫県）	H15/9/1～11/30
特定期間の実験 （冬季利用特性の把握、 観光交通の利用特性把握）	道東自動車道（北海道）	H15/11～H16/1（冬季3ヵ月間）
	磐梯山有料道路、第二磐梯吾妻道路（福島県）	H15/9/13～30（観光シーズンの18日間）

る方法も推奨される。例えば、冬期に積雪などで交通状況が大きく変化する場合には、季節によって二期間に分けて実験を実施することを検討する（表3）。

【実験区間】

地域課題（一般道路の渋滞緩和、沿道の環境改善など）に対応し、一般道の渋滞ポイントなど課題が生じている箇所をから迂回することが可能な有料道路の区間を検討し、料金割引によって、一般道から有料道路への転換による有料道路の交通量増加が予想される区間を検討する。また、ゾーン間ODから需要全体を把握し、有料道路のIC間ODと比較することで、潜在的な有料道路の需要が見込まれるかを検討する。有料道路の利用が増加した場合に、ICへアクセスする一般道で新たに渋滞が発生する可能性についても留意することが必要である。

通勤時の渋滞が課題となっている場合には、通勤は朝夕のピーク時で利用の形態がある程度決まっているので、上り方向または下り方向に利用できるICを限定するなど、利用実態にあった区間設定にすることも効果的である。

道路そのものが観光資源となっている場合（ハイウェイオアシスがあるなど）には、その

区間を含むことで高い実験効果を期待できる。

【割引内容】

割引内容の検討にあたっては、有料道路への転換を促すような料金設定が必要である。その際、実験に伴う有料道路の料金収入の変化についても留意しておく必要がある。道路の利用特性に応じて、車種、時間帯を限定した料金設定を行なうことも効果的である。また、実験期間中に割引内容を変更し、その影響を把握することも有効である。

一般道の通勤渋滞が課題ならば、ピーク時間帯のみ料金を大きく割引くことも有効な方法である。一般道の物流交通が課題ならば、特に大型車、特大車の料金に限定して割引を行うことも有効な方法である。また、通常の料金所による現金割引だけでなく、多頻度利用者の確保を目的とした回数券割引や一定期間何回でも利用できるパスポート割引も、利用状況を踏まえて検討する。特に、ETCはより弾力的な料金が設定しやすいため、時間帯に応じて割引率を変える、利用回数や利用距離に応じて割引率を変えるなど、新たな料金施策を試行するためには有効な手段である。

【実験費用】

社会実験にかかる費用については事前に十

分な検討が必要である。円滑な実験の実施や実験結果の報告が行なわれるよう、有料道路事業者と協定を締結し、有料道路の採算に影響が生じないようにするための費用等について事前に取り決めておく必要がある。

(2) 実施計画の策定
① 実施体制作り
社会実験は、行政及び有料道路事業者のみならず、学識経験者や地域住民、民間団体等で構成された協議会が主体となって企画、運営を行

う。協議会のメンバーからは、実験の進め方、調査分析方法について助言をいただくとともに、広報、調査、データ提供等に協力していただく。

実験のテーマや路線の特性に応じて構成団体やオブザーバーを検討する。例えば、観光がテーマであるならば観光協会、物流ならばトラック協会、沿線の大規模工場など交通需要に大きな影響を与える民間企業などを検討する（表4）。

② 実施スケジュールの策定

社会実験にあたっては、実験の企画立案、広報活動等に十分な準備期間が必要である。広報活動は実験開始の一カ月前から実施し、十分な周知に努める必要がある。実験方法、結果の分析、効果の把握方法等を検討し、交通量調査などは、実験前、実験中、実験後の三期間それぞれで実施する必要がある、特に実験前の調査は実験の影響を検討するために不可欠である。

③ 調査計画の策定、実験前調査の実施

効果を分析するために、ＩＣ間交通量、一般道路の断面交通量、旅行速度等の調査が必要である。交通量、旅行速度などは、実験前、実験中、実験後の三時点において調査を実施する。交通は天候や曜日による変動、交通事故や道路工事などの要因によって変動することがあるた

表 4 社会実験協議会の構成例

学識経験者	茨城大学 工学部 都市システム工学科 教授	議 長
	(株) 常陽産業研究所 地域研究部 上席主任調査役	
道路利用者	(株) 日立製作所 電力・電機グループ 日立事業所	
	日立電線 (株) 人事総務本部	
	日立化成工業 (株) 山崎事業所	
	日鉱金属 (株) 日立工場	
	日立電鉄 (株)	
	日立商工会議所	
	日立市コミュニティ推進協議会	
公安委員会	茨城県警察本部 交通部 交通規制課	
	茨城県 日立警察署	
関係行政機関	茨城県土木部都市局都市計画課	
	茨城県土木部道路工事課	
	茨城県 高萩土木事務所	
	日立市 市長	会 長
	日立市 都市建設部	
国及び 有料道路管理者 (オブザーバー)	国土交通省 関東地方整備局 常陸河川国道事務所	
	日本道路公団 東京建設局	
	日本道路公団 東京管理局東局	
	茨城県道路公社	

め、調査は一日だけでなく、複数日実施する。社会実験の地域への影響を検討するために、利用者、沿道居住者、関係企業等の意見の把握を目的としたアンケート調査を実施する。自由回答で利用者の意見をきくことも重要である。

【定量的な調査】

有料道路の実験前後の交通量は、料金弾性値の算出時のためのデータとなる。断面交通量だけでなく、ＩＣ間交通量を把握することが必要であり、平日・休日別、車種別、時間帯等、できる限り詳細に把握する。一般道路の交通量は、調査日の天候、事故などの要因によって十分なデータが得られない場合がある。このため複数の計測日を設定するほか、道路事業者等が設置しているトラフィックカウンタによる常時観測データの利用も検討する。

所要時間、旅行速度の把握は交通サービス状況のほか、渋滞損失額の算出時の基礎的データとなる。当該道路がバス路線に設定されている場合には、バス会社と協力を依頼しロケーションシステムの情報からのデータ活用も有効である。沿道環境の改善がテーマとなる場合には、自排局データ、路側観測データ等から環境指標の変化を調査する。

【アンケート調査】

アンケート調査の対象者は、有料道路の利用者・非利用者、沿道居住者、沿線企業など幅広く検討する。アンケート票の構成は、必要なアンケート項目を網羅した上で、可能な限り分かりやすいものとする。また、調査票の簡略化は、回収率の向上にもつながる。

有料道路利用者へのアンケートについては、実験結果を評価する上で、有料道路の利用実態については詳細に把握しておく必要がある。そのため、アンケート項目は有料道路の利用目的、利用ＯＤ、社会実験実施前後の利用行動変化の有無、行動変化の理由を捉えておく必要がある。ＥＴＣ利用車は料金所でのアンケート配布が不可能であるため、実験モニターを募集して有料道路を利用してもらい、利用についてアンケートすることも効果的である。インターネットでのアンケートは、安価な費用で容易にたくさん票を集められる有効な手段である。ただし、インターネットによるアンケートは利用が比較的多い運転者の回答に偏るという実態もあるため、結果の分析には注意が必要である。沿道居住者へのアンケートすることで、有料道路の非利用者や、実験の問題点（有料道路へのアクセス道路で事故が増加したなど）を把握することが

できる。なぜ利用しなかったか、どうすれば利用するなど利用しなかった人の意見を聞くことは、今後の本格実施への判断の上で非常に重要である。沿線企業については実験の目的に応じて、観光施設やトラック事業者などにもアンケートやヒアリング調査が必要である。アンケート事業者の抽出や対象事業者へアンケートの配布について、実験対象地域のトラック協会、観光協会等、地域の代表的企業等に協力の依頼を検討する。実験の認知状況については、社会実験の結果が、実験の周知状況により差がでるため、アンケート調査により、広報の効果（周知度、理解度）、有効な広報手段、有効な周知期間を把握することが必要である。

④ 広報計画の策定、広報の開始

社会実験の効果を適切に把握するためには、実験になるべく多くの方に参加してもらえよう、効果的な広報・ＰＲを行い、周知度を上げておくことが必要である。このため、実験の各段階で実験の周知度、周知媒体等を把握していく必要がある。実験実施の記者発表は可能な限り早く実施し、その後ポスター掲示、チラシ配布などの広報活動を展開する。割引期間中にはテレビ・ラジオ等のマスコミ媒体や道路情報番組で参加を促す。割引終了時に混乱が生じない

春のアクアライン ETCで走ろう キャンペーン



ETC 3割引!

平成19年
2月1日(水)~2月28日(水)
6時~10時 14時~20時





10 AM
6 PM
3割引!



2 PM
4 PM
3割引!

	軽自動車	普通車	中型車	大型車	特大車
通常料金	2,400円	3,000円	3,600円	4,850円	8,250円
ETC割引料金	1,600円	2,320円	2,780円	3,630円	6,380円
ETC割引額	800円	680円	820円	1,220円	1,870円
ETC割引率	33.3%	22.7%	22.8%	25.2%	22.7%

●社会実験はETC車対象です。

●対象車種は、水産庁指定の漁業用船舶(漁船)及び漁業用船舶(漁船)の漁業用船舶です。

●料金はETC専用料金で表示されていますが、ETC専用料金とは異なります。



対象区間/東京湾アクアライン

東京湾アクアラインETC割引社会実験協議会

図4 広報チラシ例

よう、割引期間終了についても十分な周知を図る必要がある(図4)。

【広報のタイミング】

実験開始前に十分周知することが必要であるため、少なくとも実験開始の一カ月前には広報を始めることが望ましい。実験終了によ

る混乱を避けるために、終了直前にも広報を実施することが不可欠である。

【広報の手段】

道路利用者については、道路上の広報が有効であり、道路情報板、横断幕、道路脇のたて看板、SA・PA、料金所における広報な

ど道路上での広報が効果的である。沿道住民に対しては、新聞への折込広告、タウン誌などによる広報が有効である。ホームページは、実験結果の速報、協議会資料の公開、観光情報など関連した情報提供などにも利用できるため、開設するとよい。実験の目的に応じた広報の工夫も必要であり、例えばターゲットが大型車であるならば、トラック協会などが観光であるならば、観光協会などへの関係機関へ広報・協力依頼が必要である。

【雑誌・特集によるPR】

協議会に参加しているメンバーによる雑誌、機関誌等への記事の投稿は、社会の関心が高まるため、有効な手段である。

(3) 実験・調査の実施

① 実験結果の速報・中間報告

協議会を開催し、調査結果・分析結果の報告等を行い、交通量などの速報は、実験開始早々に発表を行うことが認知度を高める上で効果的である。また、速報値や中間報告はホームページを更新し、利用者への情報提供を行う。

② 実験中調査の実施

交通量などは、一回だけの調査では信頼性のある結果が得られない。実験実施中に複数日調査を実施することが必要である。また、平日休日、車種、時間帯別に把握することも重要で

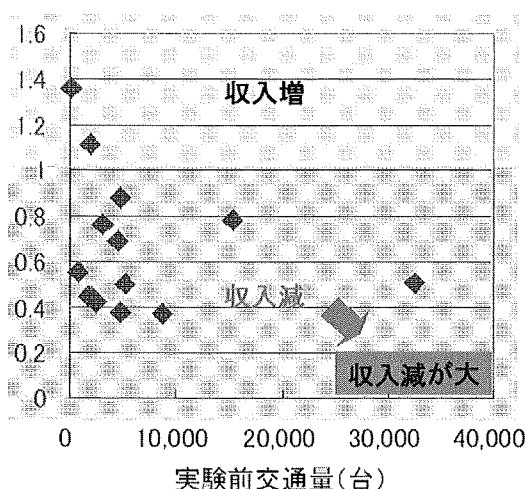
表5 料金弾性値の算定式

$$\begin{aligned} \text{料金弾性値} &= \\ (\text{弧弾性}) &= \\ \frac{\text{有料道路の} \\ \text{交通量変化率}}{\text{料金変化率}} &= - \frac{Q' - (Q+Q')/2}{(Q+Q')/2} \times 100 \quad \bigg/ \quad \frac{P' - (P+P')/2}{(P+P')/2} \end{aligned}$$

Q = 実験前交通量
 Q' = 実験中交通量
 P = 実験前料金
 P' = 実験中料金

ある。実験中の天候、イベント開催状況、交通事故など周囲の環境を把握しておいて、調査結果を分析する際に参考にすることが必要である。

③ 広報の継続
実験の認知度と認知媒体は、実験開始前から



収入増のため、料金施策としての展開が可能

減収額がそれほど大きくないため、社会的便益を勘案しながら、本格実施をするか判断

社会的便益が減収額を上回ることを確認する。
本格的に料金施策を実施する場合、料金施策の方法の変更や、他の利用促進策との複合実施などの検討が必要

継続して把握する。認知度が低い場合には、認知度の低い地域や対象者への重点的な広報、広

図5 料金弾性値の意味

報媒体の変更など見直しが必要である。

(4) 実験結果のとりまとめ

① 結果の分析

実験の効果は、実験前・中・後の調査結果を比較することで検討する。比較する際には、交通量の月変動、ETCの利用率、天候の影響などを補正することが必要である。

料金弾性値は、料金施策を本格的に実施した場合の収入への影響を検討するために必要である。車種別、時間帯別、平休日別、ICペア別算出し、料金弾性値の違いがどのような要因によって生じたと想定されるか検討することも重要である。効果が見られた場合には、さらに適切な割引率や割引区間を検討するため、第二段階の実験が必要な場合もある。効果が十分に見られなかった場合には、その要因を検討することが必要である(表5、図5)。アンケート調査の結果は、満足度や今後の利用意向等について知見を得るために有益である。

② 施策の評価

料金施策の評価にあたっては、地域への効果と有料道路の採算性の両方から検討することが必要である。採算性が悪くても地域への効果が大きい場合には、料金施策の内容を見直して、改めて施策導入の影響を把握していくことも検討すべきである。料金施策の本格実施に向けて、

実験結果から料金弾性値等を把握し、本格実施にかかる費用について算定しておく必要がある。交通の質によつては、料金の多少の割引では交通が転換しない場合もある。この場合には地域の課題解決のために別の施策の検討が必要となる。

③ 実験結果のとりまとめ・広報

実験結果を公表し、施策の本格実施に向けて今後の利用意向や見直すべき点について、利用者及び関係者等の意見を聞く必要がある。結果の公表資料は、図や写真などを用いて分かり易いものとする必要がある。

四 事例分析

実験事例に基づき、平成一五年度から平成一七年度に実施された課題解決型社会実験により、効果が現われた要因分析は次の通りである。

① 大都市近郊の実験

大都市近郊の実験では都市高速全体を一律に割り引くと対象となる交通が多くなり収支の大幅な悪化が懸念されるため、限られた区間を対象として割引を実施しているが、転換対象となる交通が限定されるため料金弾性値は低くなる傾向がある。一般道への影響は有料道路と近接・並行している区間を中心に、渋滞ポイントではこの緩和効果が見られるが、一般道路のネ

ットワークが密な箇所では効果が分散する傾向にある。

② 地方都市（人口規模の大きな都市が存在する）での実験

中心都市に向かう主要道路が一本しかなく、市街地に入る前にボトルネックがあつて渋滞する地域では、割引による転換が起こりやすいことから料金弾性値は全体的に高い傾向がみられる。また、実験区間全体では料金弾性値が低い実験でも、通過交通が利用しやすい区間では料金弾性値が高く、実験区間や割引方法（対象車種や時間帯）を工夫することで、収益が改善できる。一方では、一般有料道路など都心部へのアクセス路としての機能を有する路線では、実験対象区間延長が短い割に料金は高く、距離当たりの料金抵抗が大きくなることから全体的に料金弾性値は低い。一般道への影響は都心部を発着とする交通の転換に伴い、ピーク時の渋滞緩和がみられる。また、ICへのアクセスのよい区間を中心に、大型車などの長距離交通の転換に伴う効果がみられるが、有料道路が、中心部を迂回しているような場合には、一般道の利用もみられる。

③ 地方都市（人口規模の大きな都市が存在しない）での実験

実験区間内に人口規模の大きな都市を含まな

い実験では、海と山間部に挟まれた臨海地域での実験が多く、渋滞ポイント回避区間及び実験区間の両端ICペアを中心に料金弾性値が高い傾向がある。特に海岸沿いの山間部や狭い平野部では渋滞を回避する代替道路がないため、有料道路へ転換しやすい。一般道への影響は、ICへのアクセスのよい区間を中心に、大型車などの長距離交通の転換に伴う効果がみられる。特に、有料道路と一般道との代替関係が明確なため、効果が発現しやすい。

④ 観光地

観光利用を想定した実験では、使用可能エリアを限定など使いづらいとの利用者からの声もあり、利用者の利便性を向上させつつ、地域の観光施設などとのタイアップにより、地域活性化につながる施策の実施が必要である。一般道への影響は、休日に有料道路へ転換する効果がみられる（表6）。

次にいくつかの事例を紹介する。

(1) 江津道路の料金割引に関する社会実験（図6）

江津道路及び国道九号は浜田市と江津市を結ぶ幹線道路である。平成一五九月に暫定二車線供用した江津道路は、周辺の高速道路ネットワーク整備が現時点で不十分なこともあり、料金に対する割高感が強い。結果として、国道九号の沿道環境問題は、江津道路供用後も解消されていない。

表 6 社会実験の効果の分類

地域	都市の存在	一般道路への効果		
		減少率の平均値	減少台数の平均値	効果の特徴
地方都市	人口規模の大きな都市（20万人以上）が存在する	3.9%	88台/時	・都心部を発着とする交通の転換に伴い、ピーク時の渋滞緩和がみられる。 ・ICアクセスのよい区間を中心に、大型車などの長距離交通の転換に伴う効果がみられる。 ・高速道路が都心部を迂回しているような場合には、引き続き、一般道路の利用も見られる。
	人口規模の大きな都市が存在しない	8.2%	49台/時	・ICアクセスのよい区間を中心に、大型車などの長距離交通の転換に伴う効果がみられる。 ・有料道路と一般道路との代替関係が明確なため、効果が発現しやすい。
大都市近郊（都市高速、一般有料道路など）		4.2%	64台/時	・有料道路と近接・並行している区間を中心に、渋滞ポイントではその緩和効果がみられる。 ・一般道路のネットワークが密な箇所では、効果が分散する傾向がある。
観光地		11.9%	95台/時	・休日に効果がみられる。

注）・減少率の平均値：並行する一般道路の交通量の最大減少率をそれぞれの実験で算出し、分類毎に平均した値

・減少台数の平均値：並行する一般道路の交通量の最大減少台数をそれぞれの実験で算出し、分類毎に平均した値

そこで、国道九号の交通課題改善方策の検討、江津道路の利用促進を目的として実験を行った。

実験区間…江津道路（浜田IC～江津IC）

実験期間…平成一六年一月一日（月）～翌年

一月三十一日（月）三ヵ月間

時間帯…二四時間（終日）

対象車種…全車種（軽自動車、普通車、中型車、

大型車、特大型）

割引率…定額一〇〇円（二月一日～二月一

五日）、約五割引（二月一六日～

翌年一月三十一日）

〔実験結果〕

・江津道路の交通量が約五割引の場合は約二倍、定額一〇〇円の場合は約三倍と増加した。

・国道九号の交通量が約五割引の場合は約七％減少し、定額一〇〇円の場合は約一九％減少した。

・国道九号の朝ピーク時の交通渋滞が約五割引の場合は約五三％減少し、定額一〇〇円の場合は約七四％減少した。

(2) 日立地区常磐自動車道社会実験（図7）

日立地域には大規模な工場が多く、マイカー通勤や通過交通等により、南北に走る国道六号及び国道二四五号の渋滞交通渋滞が深刻な問題となっている。そこで、常磐道の弾力的な料金設定による効果・影響を利用者ニーズ、利用実態等につい

社会実験による効果

- ①江津道路の交通量が増加 約5割引の場合…約2倍 定額100円の場合…約3倍
 ②国道9号の交通量が減少 177百台/日(割引前)→164百台/日 (約5割引 : 約7%減少)
 →144百台/日 (定額100円: 約19%減少)
 ③国道9号の交通渋滞緩和 870m(割引前) →410m (約5割引 : 約53%減少)
 (朝ピーク時渋滞長) →230m (定額100円: 約74%減少)

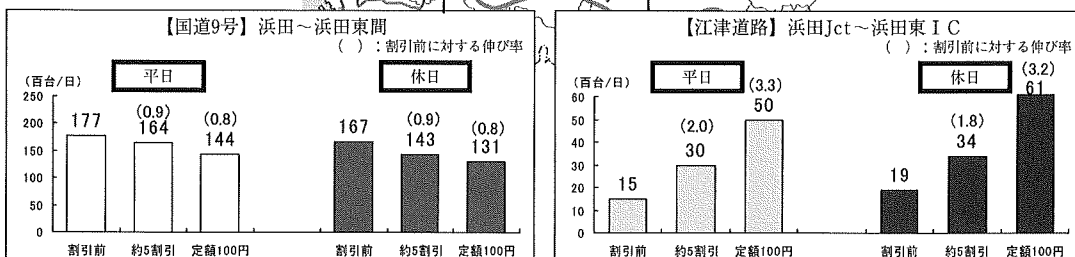
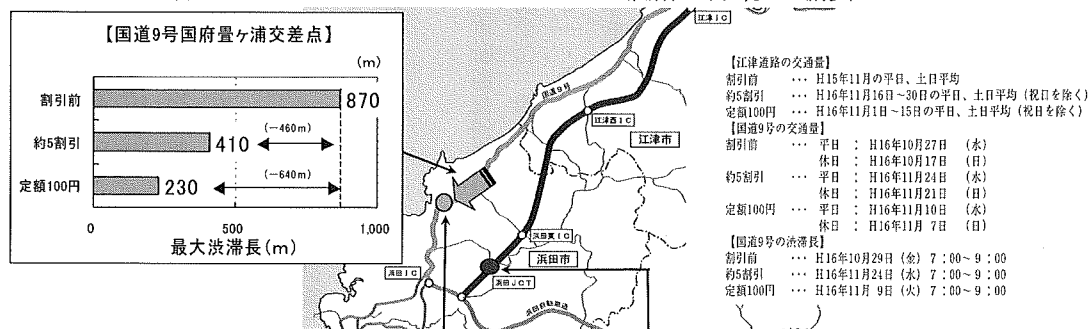


図6 実験結果(江津道路)

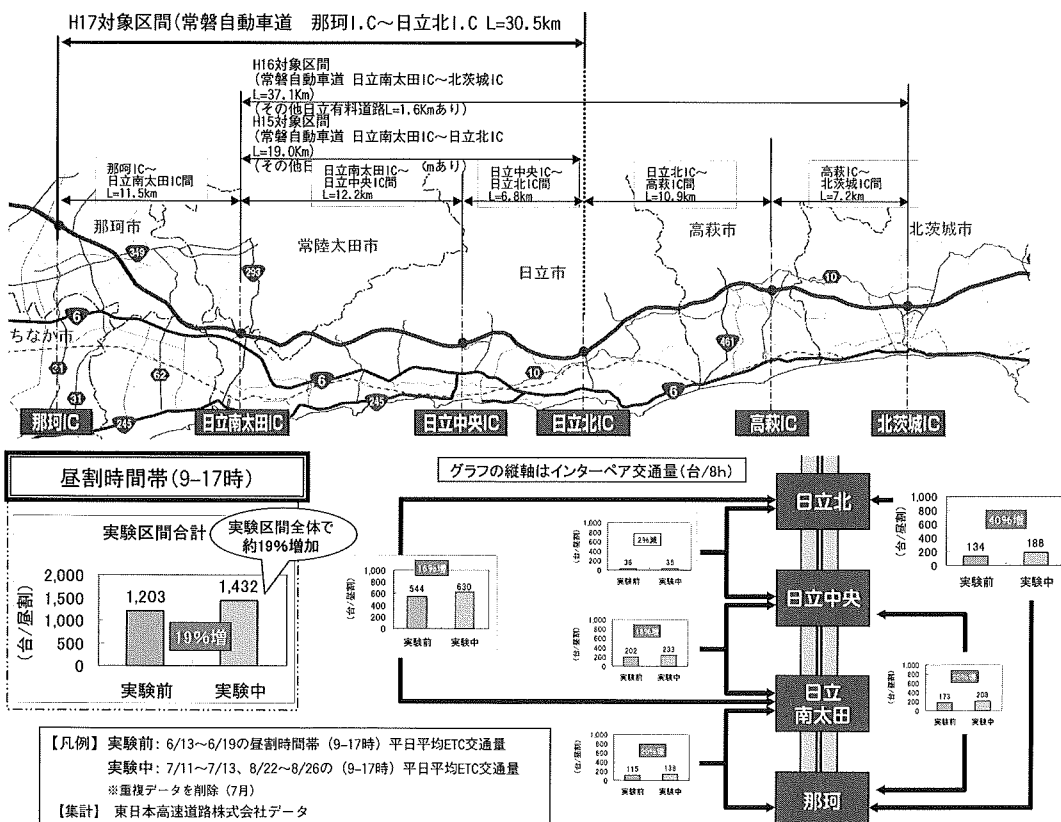


図7 実験結果(常磐自動車道)

て調査し、渋滞緩和策として検証を行う。なお、前年度までの社会実験の結果から得られた課題を確認するため、継続的に行っている事例である。

実験区間…那珂、日立南太田、日立中央、日立北の四IC相互間

実験期間…平成一七年六月二十七日(金)～八月

三十一日(水)〔約二カ月間〕

実験時間…九・〇〇～一七・〇〇(八時間)

対象車両…ETC車(全車種)

割引率…約五割引

〔実験結果〕

一般道全体の全車断面交通量は日立中央IC～日立南太田IC間で〇・四％減少、日立南太田IC～那珂IC間で一・六％減少、また、国道六号鮎川橋断面の全車断面交通量は三・五％減少。大型車断面交通量は日立中央IC～日立南太田IC間で六・〇％減少、日立南太田IC～那珂IC間で二・四％減少、また、国道六号鮎川橋断面で大型車交通量は六・一％減少した。

分担率は常磐道の分担率は日立中央IC～日立南太田IC間で二・四％増加し、日立南太田IC～那珂IC間で二・六％増加した。

ETCインターペア交通量(平日)が実験区間全体で一九％増加した。

五 おわりに

実験の実施により、地域の交通課題の解決に対して料金施策の有効性が確認され、有料道路の利用増や並行一般道路での混雑緩和などの効果がみられた。

実験を実施した地域で結果もおおむね良好な事例は、本格実施に移行した案件もある。採算性など課題の残る事例については、実験の結果の中から良い部分を抽出し、さらに検討する必要がある。実験を実施していない地域については、都市の規模や交通状況などを似通った地域で実施した実験結果を参考にされたい。

「日本風景街道の実現に向けて 提言」

について

道路局地方道・環境課道路環境調査室

日本風景街道戦略会議（委員長・奥田碩 日本

経済団体連合会名誉会長）は、平成一七年一二月

七日の第一回戦略会議より、約一年半にわたり、日本風景街道の理念・仕組み・制度の検討を行った。

この間、制度設計を具体的に行うワーキンググループを設置するとともに、戦略会議委員による現地視察調査、地方整備局等による調査を実施し、検討を進めてきたところである。

そして、平成一九年四月二〇日の第四回戦略会議において、「日本風景街道の実現に向けて 提言」がとりまとめられ、奥田委員長より冬柴国土交通大臣へ提言の手交が行われた（写真１）。

本稿では、本提言の内容を紹介する。

一 日本風景街道の目的と運動方針

我が国の国土は、「雪、月、花」という言葉に代表される変化に富む四季や美しい自然に恵まれ、その中で、自然、景観、食文化などの地方独自の風土にまつわる多様な地域文化が培われ、我が国特有の国土文化を形成してきた。

しかし、戦後、高度経済成長を経て経済大国へと大きく飛躍する一方で、効率性優先の文化に偏った社会構造へと変化し、その結果、様々な地域文化はその姿を失い、地域コミュニティの消失など我が国の国土文化も崩壊の危機に直面している。

一方、近年、ゆとりや安らぎ、心の豊かさを求める意識や、美しい自然、景観や文化芸術、歴史、穏やかな人々の営み等への国民的な関心が高まっ

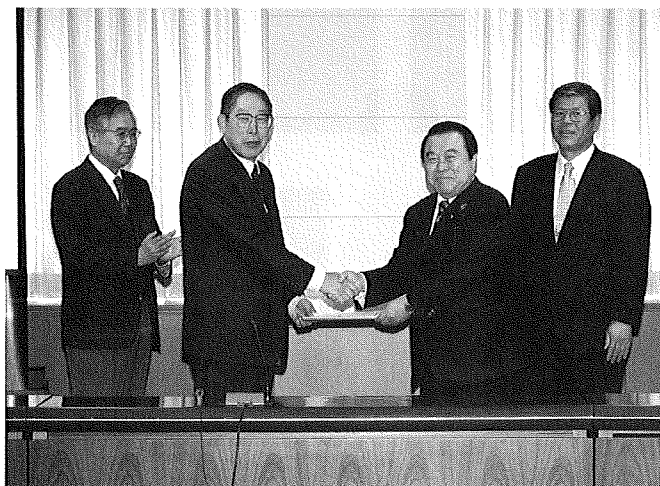


写真１ 提言の手交

（左から中村副委員長、奥田委員長、冬柴大臣、谷口技監）

ている。

また、市民意識の高まり、価値観の多様化等により、従来行政が担ってきた範囲にとどまらない「公」の役割を、地域住民、NPO、企業等が担うなど、協働の動きが各地で広がってきている。

このような背景を踏まえ、日本風景街道は、郷土愛を育み、日本列島の魅力・美しさを発見、創出するとともに、多様な主体による協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源を活かした国民的な原風景を創成する運動を促し、以って、地域活性化、観光振興に寄与することを目的としている。

さらに、日本風景街道を国民的な運動にまで広げるために、この運動に参加する全ての主体が取り組むべき運動方針として、『全国に運動を拡げること』、『多様性を確保すること』、『さらなる質の向上を図ること』、『継続的な運動とすること』の四つを掲げている。

二 日本風景街道を構成する要素

日本風景街道とは、道路ならびにその沿道や周辺地域を舞台とした多様な主体による活動そのものや、その活動によって形成される地域の資源を活かした多様で質の高い風景などを包含した概念である。日本風景街道を構成する要素としては、地域資源、活動主体、活動内容、活動の場があり、

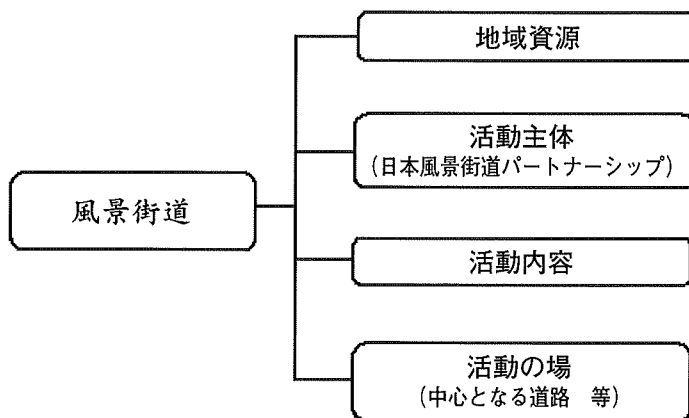


図1 日本風景街道を構成する要素

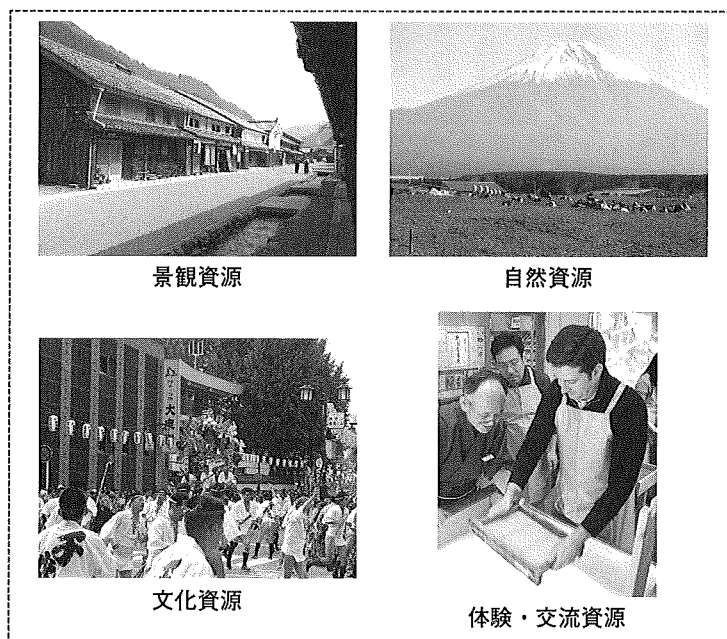


写真2 多様な地域資源の例

1 地域資源

これらを総称して「風景街道」と言う（図1）。日本風景街道の地域資源には、景観資源、自然資源、歴史資源、文化資源、体験・交流資源、施設・情報資源等が考えられ、これら様々な地域資

2 活動主体

源を幅広く活用することが効果的である（写真2）。日本風景街道の活動として考えられる、景観の改善や地域資源の活用による個性的な景観の形

成、伝統的な農村風景・街並みの保全、観光に寄与する情報発信等は、地域と行政が一体となつて行うものである。

そのため、「風景街道」毎に「活動に応じて必要な組織（地域住民、NPO、町内会・自治会、企業、大学関係者、警察、市町村等の地方公共団体等）」と「道路の管理者」からなる体制を作り、活動を実施する。

ここでは、この体制を「日本風景街道パートナーシップ」と呼ぶが、これは組織の概念を示した言葉であり、個々の具体の名称、構成員については活動主体の判断に委ねるものとする（図2）。

3 活動内容と活動の場

日本風景街道では、質の高い風景を形成するために、活動主体が、道路清掃活動、植栽、景観の改善、地域資源の活用による個性的な景観の形成、伝統的な農村風景・街並みの保全、観光に寄与する情報発信等の活動内容を、「中心となる道路」に代表される道路やその沿道を舞台に行う（図3）。

三 日本風景街道の基本的な枠組み

（図4）

日本風景街道の推進は、日本風景街道パートナーシップが自主的に取り組むことが大前提だが、

国民的な運動として長く定着させるためには、日本風景街道パートナーシップを支援していく枠組みが必要である。

日本風景街道の運動方針を踏まえると、二つの支援を行う枠組みが必要と考えられる。

一つ目の仕組みは、『全国に運動を拡げること』『多様性を確保すること』『継続的な運動とすること』の運動方針を実現するために、各「風景街道」に對してできる限り門戸を開き、きめ細やかな支援を実施する「登録の枠組み」である。

二つ目は、『さらなる質の向上を図ること』の運動方針を実現するために、ブランドの確立の観点から質の高さを求める「評価の枠組み」である。四つの運動方針を実現するために、その性格の異なる二つの枠組みを効果的に組み合わせる運用することを提案している。

現時点で考えられる基本的な枠組みの具体的な例は、次のように考えられる。

① 登録の枠組み

・「日本風景街道パートナーシップ」が登録を申請

・各地方ブロック毎の都道府県・政令市ならびに地方整備局等の行政と民間からなる

「風景街道協議会」が活動支援を実施

② 評価の枠組み

・「風景街道協議会」の推薦を付して「日本

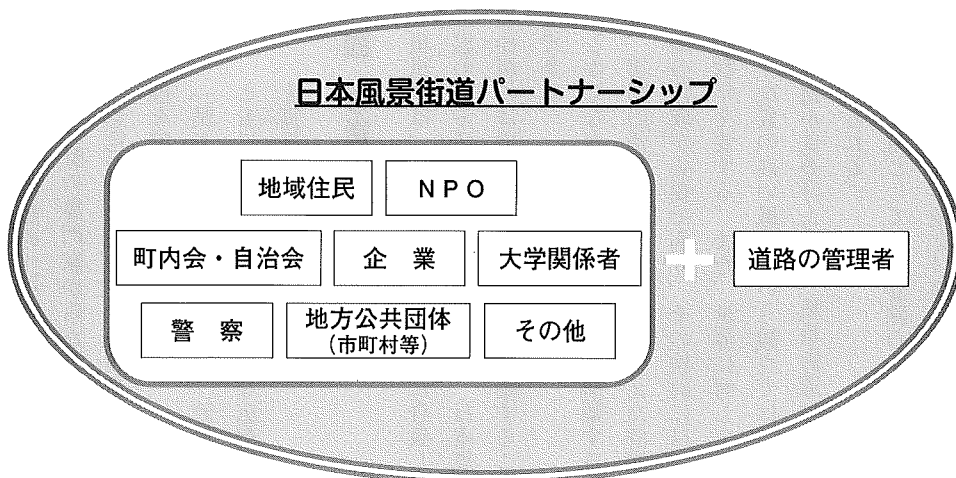


図2 活動主体

○活動内容、活動の場

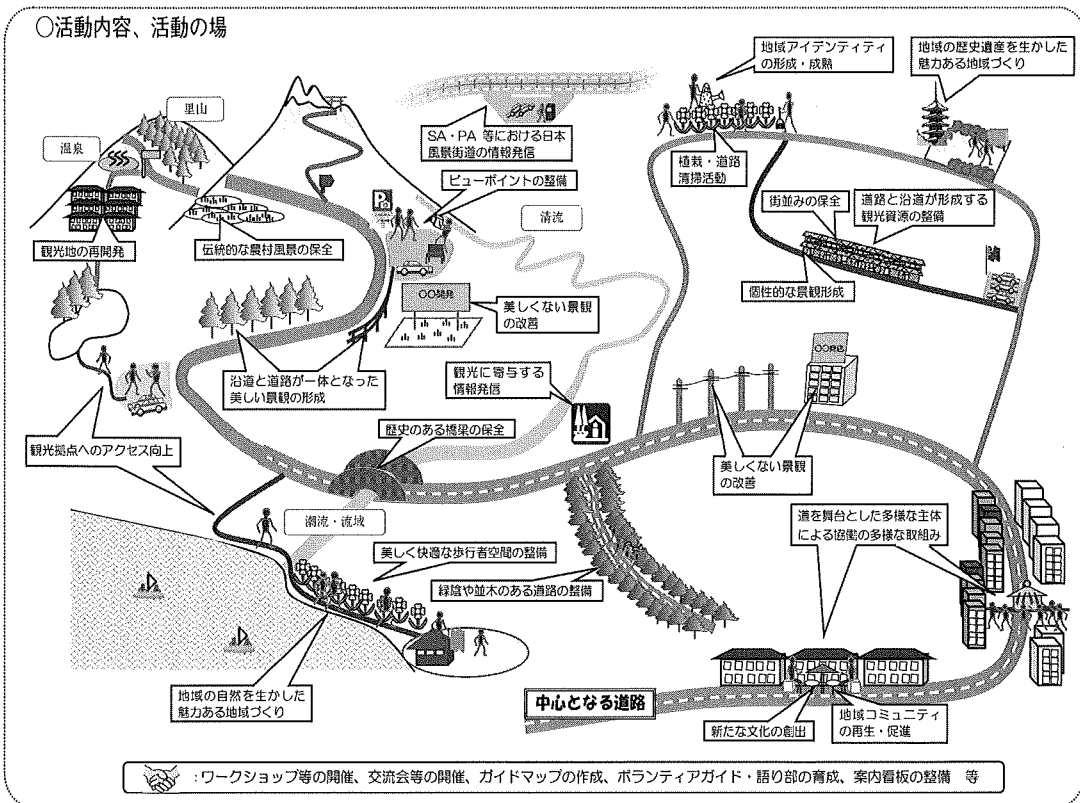


図3 日本風景街道のイメージ

風景街道パートナーシップ」が自主的な意思にもとづき評価を申請

・全国に一機関の「民主主体の第三者機関」が、「各分野の専門家からなる第三者委員会」の意見や「訪れる人」の満足度を踏まえ評価を実施

・「民主主体の第三者機関」は、評価の実施とともに評価に応じた重点的な広報等の支援を実施

四 今後の展開（図5）

現状では、日本風景街道の理念に合致していると思われる活動が既に数多くあり、日本風景街道の枠組みはでき得るかぎり早く構築することが必要である。

しかしながら、評価の枠組みを構築するためには、実際の活動状況や熟度を踏まえた詳細な評価基準の作成が必要であり、その検討には、試行を含め数年を要する。また、世界に対して発信できるような質の高い風景という観点では、さらに改善の余地が見受けられ、「風景街道」の熟度の醸成が求められる。

今後の展開としては、登録の枠組みを先行して構築し、概ね三年後を目途に評価の枠組みを構築することを目指すこととする。

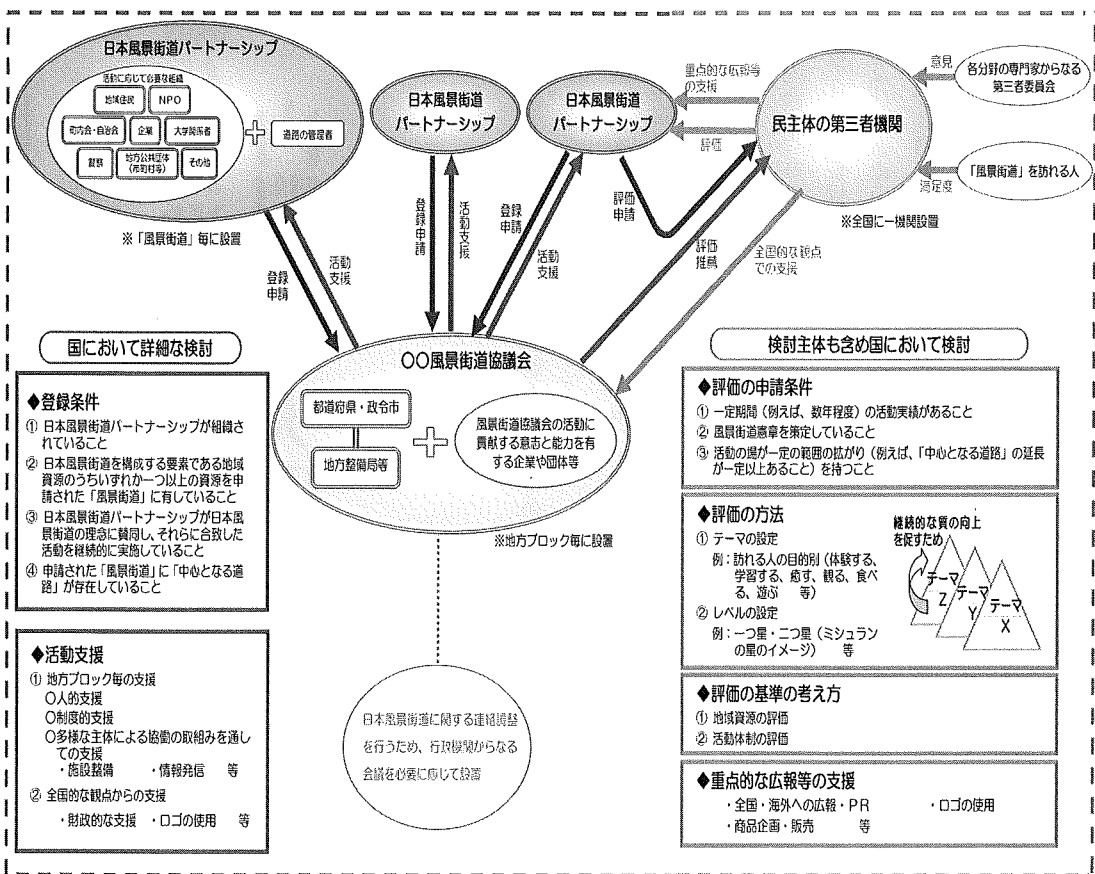


図4 日本風景街道の枠組みの具体例

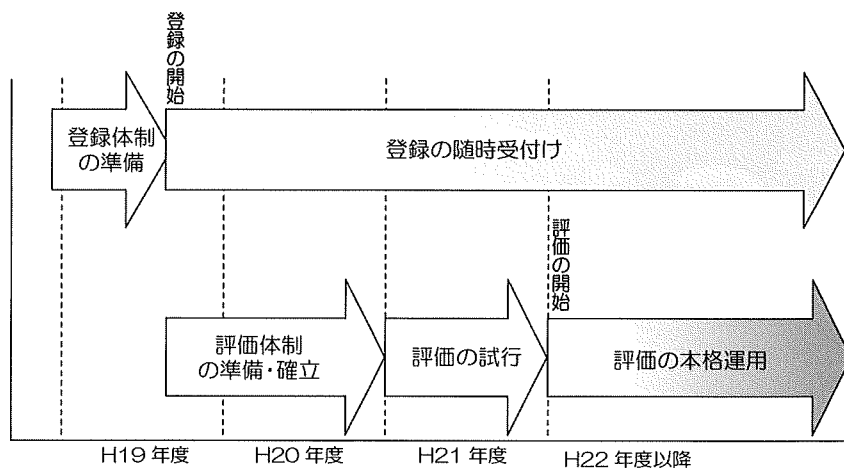


図5 日本風景街道の実施展開

平成一九年度

緑化推進運動功労者

内閣総理大臣表彰について

道路局地方道・環境課

去る四月二七日に天皇皇后両陛下のご臨席のもと、第一回「みどりの式典」が行われました。この中で、緑化活動の推進について顕著な功績があったものとして、「岡山県津山市野村町内会」が緑化推進運動功労者内閣総理大臣表彰を受けたところでです。

津山市野村町内会は、戸数一三八戸・四九六名から成る自治会であり、野村地内を通過している一般国道五三号及び県道津山智頭八頭線の沿道約六〇〇mの区間及び両道路の交差点部に設けられた植樹帯において、昭和六〇年から今日に至るまで二一年という長期にわたって、毎月第一日曜日に、道路清掃やハボタン・パンジー等の植栽及び

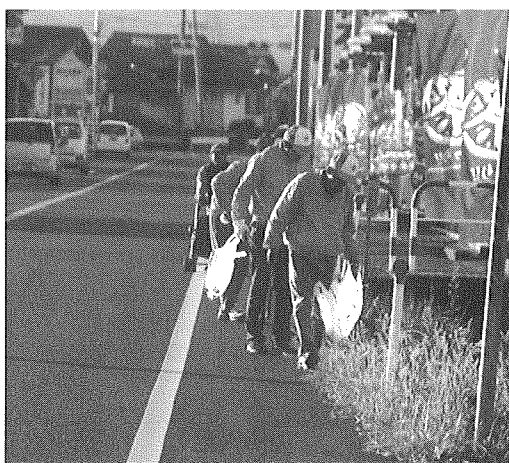
その手入れを実施しているところがあります。

この功績が認められ平成一六年には国土交通大臣から「みどりの愛護」功労者表彰状が贈られています。

平成一六年の受賞後も、同町内会の活動は非常に活発であり、平成一八年度の活動実績（一〇月末現在）は、九日・延べ参加人数八五八人と町内会住民の二割以上が参加しているところであり、その参加率は驚異的であり、同町内会の継続的・積極的な緑化活動の功績は顕著であるとして、今般、総理大臣表彰を受けたところであります。以下、その活動状況を町会会長から紹介するものであります。



交差点付近に設けられた植栽帯の手入れの様子



表彰された野村町内会の清掃風景

緑化推進と道路清掃活動に

取り組んで



岡山県津山市野村町内会会長 松田 淳史

私たちの町内会は、会員数一三八戸からなる普通

の農村集落です。町内には南北を縦断するように一般国道五三号線が通過しており、途中、県道との交差点部に植栽帯が設けられています。以前から国道の路肩や側溝の清掃を行い、植栽帯に緑を育てようという案があり、それが昭和六〇年より町民一致協力で、これらの運動に取り組んできました。

それ以来、毎月の第一日曜日の朝は欠かすことなく、現在まで殆んど全員参加の活動が続いております。

そして、平成一三年には毎月行なっている道端清掃が二〇〇回になるのを記念して行事を計画しました。会員から標語の募集を行ない、植栽帯に、

『お疲れさん』『ミと笑顔は家庭まで』

『やめよう ボイ捨て きれいな町に』

とかの三角型啓発塔を建立したりもして、美化意識の高揚につとめました。

こうして毎月活動が続けているうちに、会員の意識もだんだん変化し、国道以外に県道市道等の生活道路までその範囲を広げて行きました。子供のある家庭では、親子での作業風景も見られるようになりました。

また、植栽帯に育てる草花も多様な種類で植栽回数も多くし、四季を通じて美しい花が見られるように、手入れを行い、道行く人に憩いの場を与

えております。

そして、平成一六年には「みどり愛護」の集いで国土交通大臣賞を受賞し、さらに今回、ある内閣総理大臣表彰を受賞しました。

この清掃緑化活動は今では、町民のほとんどの人が生活の一部のパターンとして組み入れており、自然な形で行われています。

そして、今般の総理大臣表彰受賞を励みに、互いに功績を飲み合い、分かち合って、今後地域のみ美化緑化のために励んで行かなければならないと思っております。



『町をきれいに』は生活の一部になっている

道路整備の中期計画の作成に向けての アンケート調査を実施しています!!

～道路整備の中期計画の作成に着手へ～

道路局中期計画作成担当

今般の道路特定財源の見直しに関しては、近年の公共投資全体の抑制などを背景とする道路歳出の抑制などにより、平成一九年度には、この道路特定財源による税収が歳出を上回ると見込まれていたことなどから、見直しの検討が進められ、平成一七年一二月九日、政府・与党協議において、「道路特定財源の見直しに関する基本方針」が決定されました。また、本基本方針の内容を法文化した「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」が平成一八年六月二日に公布され、同法や「骨太の基本方針2006」に沿って、見直しの検討を進めた後、同年一二月八日に「道路特定財源の見直しに関する具体策」が閣議決定されました。

本具体策においては、「道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に精査し、引き続き、重点化、効率化を進めつつ、真に必要な道路整備は計画的に進めることとし、一九年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成することなどが盛り込まれたところです。

このため、国土交通省道路局では、中期計画の素案を作成するにあたり、できる限り幅広く国民の意見を聞きながら進めることが重要であり、十分な時間をかけて検討を進めることが必要であると認識しており、まずは、「真に必要な道路」について、一般の方々をはじめ、有識者、都道府県知事、市町村長に対し、幅広く問いかけることから議論を始めることとしました。

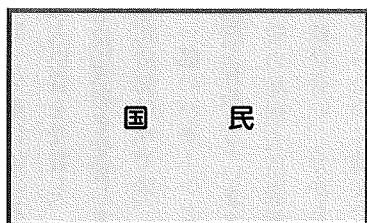
一般の方々に対しては、本年四月二日からアンケートを実施しており、専用ホームページや地方自治体、道の駅、SA・PAなどに備え付けてあるアンケート用紙から応募いただくことができます。

皆様の積極的なご意見をお待ちしております。

《 具体的な取組み 》

国民に対して多様な手段により、幅広く問いかけるとともに、有識者、都道府県知事・市町村長にも意見を聴くこととする。

〈主な問いかけ・意見聴取の対象〉



〈今回の取組み〉

- ホームページを開設しアンケートを実施
 - ・回答を直接入力又はメール
- アンケート用紙の配布
 - ・SA・PAや道の駅、自治体窓口等に設置を依頼
 - ・回答を郵送、ファックス
 - ・点字の用紙を設置予定
- 標本調査の実施
 - ・統計的な分析ができるように、地域別・年齢別に偏りがないよう抽出した約1万人を対象に調査を実施
- 直接訪問
 - ・大学教授、経済界等
 - ・報道機関の論説委員、解説者等
- 文書により回答依頼（自由回答）
 - ・全知事・全市町村長

◆ アンケート調査概要 ◆

募集期間	平成19年4月2日（月）～平成19年7月31日（火）【必着】
内 容	①今後の道路政策における効率化のポイントについて ②今後の取り組む道路政策の優先度について ③道路政策全般について
提出方法	【パソコン、携帯電話のインターネットによる場合】 ①パソコンの場合 下記にアクセスし、ご意見を選択、記入の上、送付してください。 （U R L） http://www.douro-keikaku.jp/ ②携帯電話の場合 下記の携帯用ページから、ご意見を選択、記入の上、送付してください。 （U R L） http://douro-keikaku.jp/questionnaire/mobile もしくは、QRcode対応の機種であれば、下記からアクセスしてください。  【郵送による場合】 上記のホームページへアクセスし、アンケート用紙をダウンロードもしくは、国土交通省、地方整備局等、都道府県、市町村、高速道路株式会社（SA・PAを含む）、道の駅等に備え付けてありますアンケート用紙にご意見を選択、記入の上、郵送又は意見回収箱（設置していない場合もあります。）により、送付してください。なお、アンケート用紙の郵送も承りますので、下記問い合わせ先までご連絡ください。 〒100－8782 東京中央郵便局 私書箱第224号 国土交通省道路局 中期計画作成担当 あて 【FAXによる場合】 上記のホームページへアクセスし、FAX送信状をダウンロードし、ご意見を選択、記入の上、FAXしてください。 FAX番号：03－5253－1585 国土交通省道路局 中期計画作成担当 あて
注意事項	・頂いたご意見に対して個別の回答はいたしかねますので、あらかじめその旨ご了承ください。 ・ご意見を正確に把握するため、電話によるご意見の受付は対応いたしかねますので、あらかじめその旨ご承知おきください。 ・頂いたご意見の内容については、集計の上、公開される可能性がありますので、あらかじめその旨ご承知おきください。
問い合わせ先	国土交通省道路局 中期計画作成担当 あて T E L 番号：03－5253－8111（内線37384）
その他	道路行政に関する情報については、 道路局ホームページ（アドレス：http://www.mlit.go.jp/road/）でもご覧頂けます。

◆ アンケート ◆

我が国の財政事情が厳しい中、少子高齢化などの社会経済情勢を踏まえ、限られた予算で最大限の効果を発揮するためには、効率的な政策展開が求められます。そこで、今後の道路政策の効率的な展開についてお伺いします。

Q 1 今後の道路政策においては、コストを減らし、無駄を排するなどの効率化を徹底する必要がありますが、その際、どのようなことが大事だと思いますか。

以下の中からあなたが大事だと思うものを3つまであげてください。

- (ア) 事業の開始前や途中段階で必要性をチェックするなど事業ごとの評価を徹底する
- (イ) 個別の事業のスピードアップを図るなどスケジュール管理を徹底する
- (ウ) 道路の建設や管理にかかるコストをもっと減らす努力をする（工法の工夫や新技術の活用等）
- (エ) 事業の実施にあたって、早い段階から国民の考えや意見が十分に反映されるような取り組みをもっと行う
- (オ) 沿道の住民やNPO（特定非営利活動法人）などが道路の管理にもっと参画できる取り組みを行う
- (カ) 入札契約の適正化など事業の透明性を確保する
- (キ) 現在ある道路をもっと有効に利用する（高速道路料金の引き下げ、インターチェンジの増設、路上工事の縮減等）
- (ク) その他（ ）
- (ケ) わからない

Q 2 あなたがお住まいになっている地域で、道路に関して無駄と感ずることがあれば、いくつかもあげてください。

次に、今後の取り組む道路政策の優先度についてお伺いします。

Q 3 今後の取り組む道路政策の一層の重点化を図ることが必要であると思いますが、優先度が高い課題への対応は何だと思いますか。

以下の中からあなたが特に優先度が高いと思うものを3つまであげてください。

- (ア) 渋滞対策（バイパスの整備・開かずの踏切対策・交差点の改良等）
- (イ) 都心へ入る車を分散させる大都市圏の環状道路の整備
- (ウ) ネットワークがつながっていない高速道路の整備
- (エ) 地域活性化や物流のため都市や交通拠点を結ぶ道路の整備
- (オ) 通勤、通院などの日常の暮らしを支える生活幹線道路の整備
- (カ) バリアフリー対策（歩道の段差の解消等）
- (キ) 交通事故対策（通学路を主とした歩道の設置等）
- (ク) 大雨・大雪や地震などの災害、重大事故などへの備え（避難路の整備・橋の補強・雪崩予防柵の設置等）
- (ケ) 大気汚染や騒音などへの環境対策
- (コ) 道路管理の充実（日常的な維持修繕（清掃・舗装修繕・除雪等）・老朽化した橋の予防対策等）
- (サ) 電線類の地中化
- (シ) 自転車利用の促進（自転車道・駐輪場の整備等）
- (ス) 植樹など道路景観の改善
- (セ) わかりやすい案内標識などの整備
- (ソ) カーナビ情報の充実
- (タ) バスやLRT（次世代型路面電車）などの公共交通機関への支援
- (チ) その他（ ）
- (ツ) わからない

次に、道路政策全般などについてお伺いします。

Q 4 道路政策全般や中期計画の作成の検討の進め方等に関し、ご意見、ご要望等があれば自由にご記入ください。

「道路ふれあい月間」

推進標語決定

最優秀賞 『また明日 元気に会おう この道で』

平成19年度の「道路ふれあい月間」推進標語の審査会が、平成19年5月30日（水）に行われ、推進標語が決まりました。

全国から、過去最高の5,911点の応募があり、浅井慎平氏（写真家）、残間里江子氏（プロデューサー）、陣内貴美子氏（元オリンピックバドミントン選手）、山田美保子氏（放送作家・コラムニスト）の審査の結果、最優秀賞1点、優秀賞4点、優良賞4点が以下のとおり決定しました。審査会の詳細につきましては、次号でお伝えします。

推進標語は、広報誌、ポスター、チラシ等で、道路整備、道路愛護に対する国民の皆様方の関心を高めるために活用します。

《 推進標語入選作品 》

○最優秀賞 『また明日 元気に会おう この道で』 埼玉県 西澤 実月 さん

○優秀賞

[一般の部] 『いい道路 まちに人呼ぶ 活気呼ぶ』 三重県 北谷 知亜 さん

『道路から 聞こえる町の 息づかい』 大阪府 山野 大輔 さん

[学生の部] 『ふるさとに 続くこの道 たからもの』 新潟県 坂井 泰法 さん

『つながるね ぼくらの未来の 道しるべ』 鳥取県 中村 浩明 さん

○優良賞

[一般の部] 『今ここに 道があるから ある未来』 神奈川県 寺前 秀紀 さん

『この道は 次の世代も 通る道』 群馬県 茂木 義男 さん

[学生の部] 『うれしいな いろんな笑顔に あえる道』 大阪府 本石 滯人 さん

『すてないで 心の道を よごしちゃう』 北海道 小薔 優奈 さん

道路に関する禁止行為と

罰則について

道路局路政課

合同庁舎四号館の裏口玄関を出ると、初夏の朝

焼けが、真新しい文部科学省のツインタワーを真っ赤に染めている。眩しい、つい目を細める。コンクリートに冷やされた人工的な空気そして風、小鳥たちのさえずり。それ以外のものはそこにはない。午前五時。内閣法制局での審査を終えた路政課補佐のミゾロギと係員のシンイチは、路政課への帰路につく。坂の上にさしかかると、ミゾロギが立ち止まった。

「補佐、どうされました。」

ミゾロギの目は遠くを見つめている。そこからは、国会議事堂の尖塔が見える。が、もっと先を見つめているようだ。上着のポケットからたばこを出し、おもむろに火を付ける。ミゾロギは動かない。

「すいーとれもん」だったかな。その日の朝のことと思い出したんだ。」

たばこの煙がミゾロギの顔をおおう。おもむろにミゾロギは語り始めた。

「そのホテルにも国会議事堂の絵があった。玄関のドアの内側に。そのときは何の意味もない絵だったんだけどな。そんな絵に何の意味もないんだが。かれこれ一〇年前にもなるか。あのときも静かな朝だった。」

ミゾロギは続ける。

「オレが現場にいた頃のこと。道路パトロール中に国道にガソリンが流出しているのを見つけたんだ。明らかに自動車から漏れたものだったんだが、それを追っていくと、『すいーとれもん』にたどり着いた。」

たばこの灰が風でばらばらと落ちた。

その国道沿いのホテルには、自動車二台しかとまっていなかった。ガソリンが漏れているのはあきらかに真っ赤なスポーツカータイプの自動車だ

ったよ。よもや疑いがなかったから、管理室に行って聞いた。

管理人は、しわの深い中年の女性で、それ以上の印象はなかった。

「申し訳ない。名古屋国道事務所のミゾロギですが、この車の持ち主に会うことはできますか。」

「そのしわの中年は、怪訝そうな顔をしながらも要件を聞き終えると、赤いスポーツカーの持ち主は女性で、一人で部屋にいらつことを伝えた。そんなことをする権限はないことはわかつていたが、オレはその部屋に向かった。」

「ちよつと待つて下さい。補佐は部屋にまで行つたんですか。」

「そうだ。そしてトビラを開くと、ベッドの上には女が座っていた。最初、女は薄いベールにつつまれたような印象だったんだが、近づくにつれわかつたことは、その女が美人だということだ。どことなくぼんやりとした印象だったのは、彼女のその切れ長の目に限りなく深い憂いがあったからだった。」

「ヒナコ」と静かに彼女は名乗った。しかしオレは問いつめるように言った。あなたは道路法第四十三条第一号に違反しています。すなわち、『みだりに道路を汚損すること』をしましたね。道路法第七十一条第一項の規定により、私は、あなたにそれらのガソリンを撤去することを命じます。」

78

チもそれに続く。

「その後ヒナコさんはどうなったんですか。」

「俺たちはその夜、一つになった。そして朝を迎えた。その朝、ヒナコは新たな巣立ちをした。その日の朝も薄いピンク色のライトで染まる部屋の国会議事堂の絵が朝日で染まっていたよ。そして…。」

外務省裏の信号機で二人は立ち止まった。

「ですが、補佐、そんなことって…、許されるのでしょうか…。」

「オレの行動が過ちだったと責められるやつはいない。道路法を武器にたぶらかしたわけではない。なぜなら、俺たちは、今は一緒に住んでいる。その後、オレたちは結婚したんだ。」

「それがきっかけでヒナコさんが補佐と『コイ』に落ちたわけですか。」

「そうだ、だからオレの行動に結果的には『過失』はない。」

信号が青になる。黒塗りのクラウンが一台交差点を通過した。今日も霞ヶ関の一日が始まった。

◆ 今回のまとめ ◆

Q 道路上にガソリン等をまき散らす行為は、道路法第四十三条の禁止行為に該当するか。

A みだりに道路を汚損するものとして、該当する。

Q 道路法第百条第三号は、過失犯をも罰する規定か。

A 道路法第八章についても刑法総則の規定の適用はあるため、刑法第三十八条第一項により、道路法第百条第三号にも「法律に特別の定めがない」ため過失犯を処罰することにはならない。故意犯のみを罰することになる。

Q 行政刑罰については、過失犯を処するに際し、必ずしも特別の明文規定を要しないという判例（大判大正六年五月十七日）があるが、これと道路法第百条第三号との関係はどうなっているのか。

A 当該判例においても述べられているとおり、単に行政法規の目的精神から推論しようという理由からだけでは許されず、その趣旨が「規定上」「条文中」認められるものであることが必要とされる。この

点、道路法第四十三条については、過失犯を処罰することがこれらに照らし、妥当であるとはいえない。

Q 道路管理者は自らガソリンの除去をできるか。その場合の費用負担はどうなっているのか。

A 道路管理者は、道路法第四十二条により、その管理する道路について、「常時良好な状態に保つよう維持・修繕」しなければならぬこととされており、当該汚損物質について放置することはできない。道路管理者が費用を負担した場合は、道路管理者は同法第五十八条の規定に基づき、原因者に当該費用の負担をさせることができる。

Q それでは、道路管理者は、ガソリンの道路上からの除去を、原因者に命じることはできるか。

A 当該行為は道路法第四十三条に違反しており、同法第七十一条第一項第一号に該当するため、同項の規定により、これを原状回復することを、原因者に命じることができる。

道路上の落下物排除の取組みについて

青森国道のゴミ問題に対する取組み紹介

東北地方整備局青森河川国道事務所青森国道維持出張所

一 はじめに

日本本州の北端に位置する青森国道維持出張所は、青森県青森市、東津軽郡平内町を管轄とし、国道四号（野辺地町と平内町の境から青森市までの三九・二km）、国道七号（旧浪岡町と旧青森市の境から青森市までの一六・六km）及び国道七号青森環状道路全線（二六・六km）、計七二・四kmの維持管理を担当しております。

青森市内の中心部では約五万五、〇〇〇台の交通量があり、そのため車両からの落下物も毎日のように報告されております。道路法第四十二条において、「道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。」

とされており、落下物に関しては、その放置による危険性を回避するため、日々の道路巡回等で常に目を光らせておく必要があります。

本稿では青森国道維持出張所管内における落下物に対する対応、そして落下物の傾向からその中でも特にゴミ類に着目しその減少に向けた取組み、その他広報活動などを中心に紹介していきます。

二 落下物について

国道上には実に多くのものが落ちており、放っておけば、落下物によって大きな事故を引き起こすことも考えられます。重大なものについては管理瑕疵を問われる可能性もあります。車道上にあるものは当然のこと路肩や歩道に落ちているもの

も、風などによって車道上に飛ばされる場合もありますので、パトロールなどで発見したときは速やかに回収しています。中でも特に車道上での落下物回収作業は、交通量の多い国道では常に危険がつきまとい、安全に十分配慮しながら行っています（写真1）。また、車道に猫などの死骸があった場合には、交通の支障とならないよう国側でそれを路肩に寄せ、その後市の清掃局に回収してもらうなど、管轄の地方自治体と協力しながら回収業務を行っています。

落下物については、いつ何時どこで発生するかの予測が不可能です。日々のパトロールで見えればいいのですが、そううまくはいきません。維持業者のパトロールや一般の方々からの情報、CCTVの映像などを利用して、その不足分を補



写真1 道路上での落下物回収作業

いながら管理しているのが実情となっております。

国道における落下物については報告されているものだけでも多種多様のものがあります。その種類の分け方はいろいろあると思いますが、ここでは大まかに八種類に分け、過去三年間におけるその割合を見てみると、図1のとおりとなります。多いものとしては「金属類」、「木材類」、「紙・布類」、「ゴミ類」などが挙げられます。

これら多くの落下物が発生する原因としては一般的に、走行中の車両からの落下（タイヤホイール、石・木材など車両積載物の落下、心ない人に

よるポイ捨てゴミなど）、車両事故によるもの（ガラス片、車両の破損片、デリネーターなどの道路附属物など）、風で流されてきたもの（ビニール、傘、発泡スチロールなど）等が考えられます。落下物は常に交通上の危険が伴うため、その

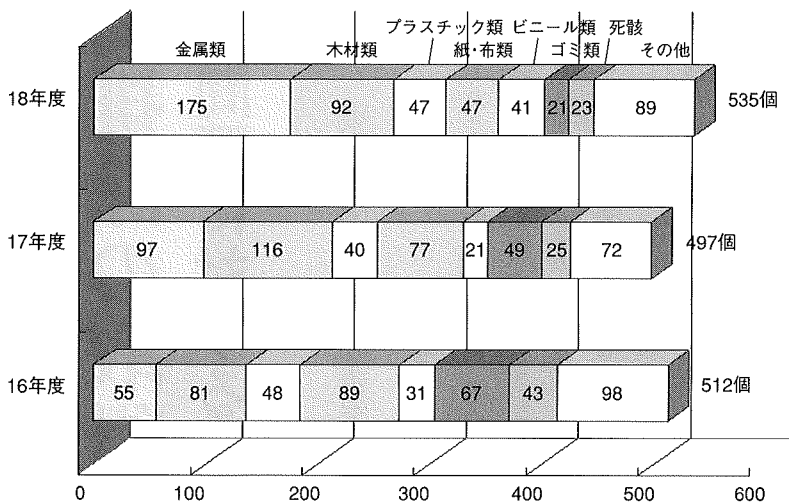


図1 過去3年間の落下物数量

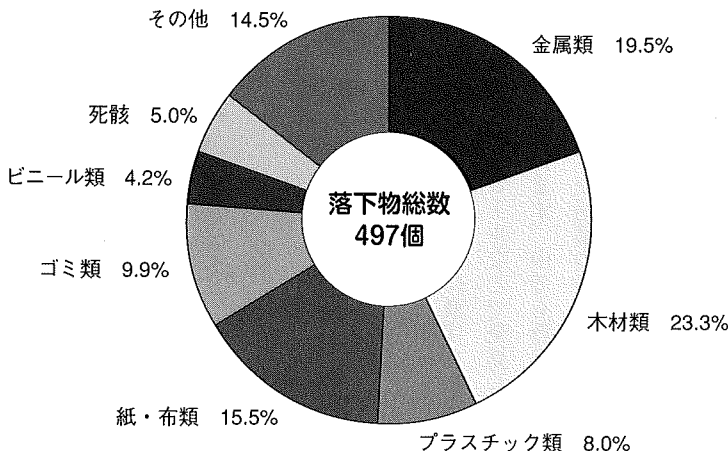


図2 平成17年度の落下物割合

量を減少することは安全面で非常に意義があることですが、これらの原因の多くは偶発的によるもので、残念ながら事前に防止することがなかなか困難です。対策としては、日々のパトロールでの発見・即時回収をぬかりなく行うという方法しか

ないのが偽らざる現状です。

しかしながら、落下物の中でもポイ捨てゴミなど、その原因が人為的に引き起こされたものについては、何らかの対策を講じることにより、防止または減少させることができる可能性があります。そこで参考平成一七年度の落下物割合(図2)を見てみると、落下物全体のうち「ゴミ類」の割合については九・九%となっています。「ゴミ類」については、「ゴミ袋や空き缶など明らかにポイ捨てされたもの」を定義として計上していますが、他のジャンルにある「紙・布類」や「その他」等の中にも、「ゴミ類」として整理してもおかしくないものもある(雑誌、段ボールなど)ことを考えると、落下物全体を占める「ゴミ類」の割合はもっと高くなり、決して安易に考えてはいけないレベルにあると言えます。

そこで青森国道維持出張所では、このように人為的に引き起こされる落下物であるゴミ類に着目し、平成一八年度以降においてその量を減らすべく様々な対策を行っています。

III 「ゴミ」対策コンセン

なぜ道路にゴミを捨ててしまうのかということを考えてとき、一番大きな要因はやはり一人一人のマナーの問題に行き着きます。道路に捨てられるゴミに対しての意識が薄いのでしょうか。このこ

とについては現にゴミを捨てる人のみならず、道路管理者である我々のPR不足という意味での責任もあります。そこでこの反省を踏まえ、平成一八年度以降においては、道路上のゴミに対して、人々の意識を少しでも現状より向上していただけるよう、ゴミ問題に対する啓蒙活動に力を入れてきました。ここでその取組みについて紹介します。

1 ゴミ捨て防止チラシの

作成・配布による啓蒙活動

まず啓蒙活動として真っ先に思いつくのが、ゴミ捨て防止を呼びかけるチラシを作成し、配布する方法です。図3のようなチラシを出張所で作成し、何らかのイベント時、例えば、道路ふれあい月間や全国交通安全運動期間などを利用して配布し、ゴミ問題に対する呼びかけを行いました。また後ほど紹介しますが、管内でも特にゴミの多い「フェリー埠頭から東北自動車道ルート」の沿線については、沿線にあるコンビニエンスストアやフェリー埠頭の管理事務所等にご協力を仰ぎ、チラシを置いていただいたり、目につくところに掲示していただいたりしました。効果のほどはわかりませんが、一般の方のゴミに対する意識の向上を図るには、こういった地道な努力から第一歩が始まるものだと思いますので、粘り強く今後も行っていきたいと考えております。



図3 ゴミ問題についての配付用チラシ

2 「ねぶたメインストリート

クリーン作戦」による広報活動

クリーン作戦は、青森で最も盛り上がる「青森ねぶた祭」の前に、多くの観光客にきれいな青森をアピールすべく、地域の皆さんと一緒に、ねぶた祭運行コースの清掃(ゴミ拾い・歩道清掃)を行うというものです。平成一七年度に初めて実施し、平成一八年度で二回目となりました。ねぶた

の運行コースは青森市街地を周回するコースとな
っていますが、このコースは国道を始め、県道や
市道も通っています。一七年度は主にねぶた祭運
行コースの一部である国道のみを対象に、沿線の
ボランティアの方々の協力のもと清掃活動を実施
しましたが、一八年度はもっと多くの方々にゴミ
に対する意識を持っていただこうと、青森県や青
森市と連携し、ねぶた運行コース沿線すべての皆
さん（ボランティア団体や地域商店街、沿線の企
業・法人、小学校の生徒など）に協力していただ
き、総勢三四〇人の大々的な規模で実施しました
（写真２）。

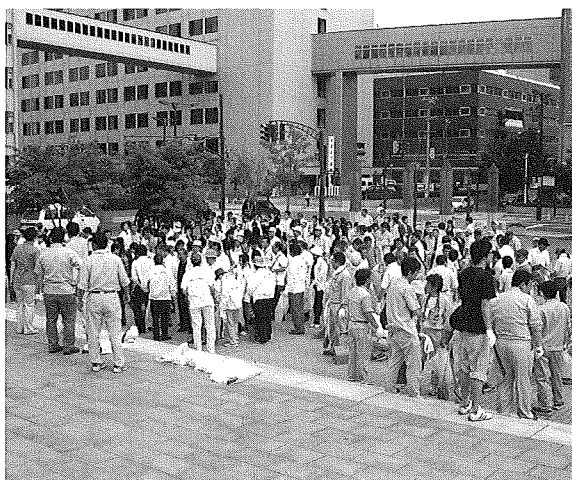


写真２ 多くの方に参加していただいたクリーン作戦

「青森ねぶた祭」という全国的に知名度の高い
ネーミングや行政と地域が一体となって行った大
きなイベントのインパクトを利用したおかげで、
多くのマスコミにも取り上げられ、ゴミ問題に対
する広報活動としては非常に有効だったといえま
す。また実際に清掃活動に参加された方も、道路
に捨てられているゴミの現状を目の当たりにし、
何らかの感想をもっていたいたのではないかと
考えております。

3 駐車帯や路側帯のゴミ対策

駐車帯や路側帯は、ゴミが集まりやすい場所と
なっています。場所によっては車道への距離が短
く、空き缶など軽いものは風によって車道上へ流
され、車両走行の障害になる場合があります。最
悪の場合、重大な事故につながる危険性もはら
んでおり、十分な対策をとる必要があります。こ
ういった場所は、駐車帯で休憩するために車を止
めたドライバーがゴミを投棄していたり、信号な
どで停車した時に路側帯へゴミを投棄したり、と
いう具合に安易に行われているようです。注目す
べき点は駐車帯や路側帯のゴミ捨ての傾向とし
て、アスファルト部分よりも雑草の生い茂った緑
地帯へ捨てられる場合が多いということです。雑
草でゴミが隠れてしまう方が捨てやすいという気
持ちが無意識に働くようです。

【整備前】

【整備後】



写真３ 久栗坂地区路側帯整備前・後の状況



写真4 植栽活動の様子

そこで青森国道維持出張所では、管内の中でも特にゴミに悩んでいた青森市久栗坂地区にある路側帯について、ゴミを捨てにくい環境をつくるための整備を行ってみることにしました。写真3は整備前、整備後の様子です。

工夫した点は、単に整備するだけではなく、ボランティア団体や地域の小学生に協力を仰ぎ、当該場所において植栽活動を実施したり、さらに小学生がデザインしたゴミ捨て防止看板の設置を行い、ゴミ問題に対しての広報活動を行った点です（写真4・5）。マスコミにも大きく取り上げられ、啓蒙活動としては、非常に有意義なものとなりました。

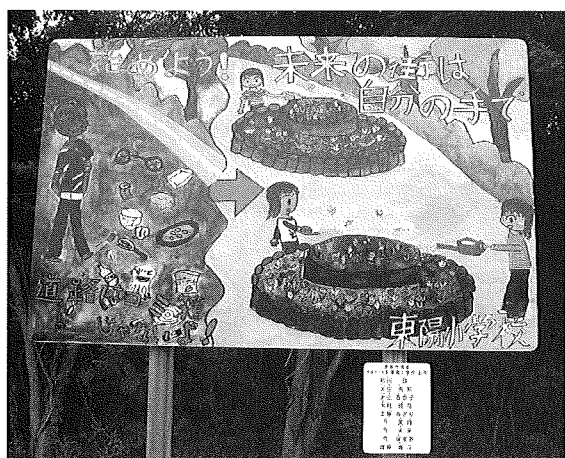


写真5 地元小学生により作製されたゴミ捨て防止看板

この活動には、①植栽活動によってきれいにされた当該箇所には安易にゴミを捨てづらくなる、②ゴミ捨て防止看板によって一般ドライバーへ常時働きかけ、ゴミ問題に対しての意識向上を図る、③看板に込められた小学生の気持ちをドライバーの良心に訴え、マナー向上を図るという多くのねらいがあり、多角的にPRができたと考えております。

4 フェリー埠頭から東北自動車道ルート

青森市は北海道からフェリーで海を渡ってくる

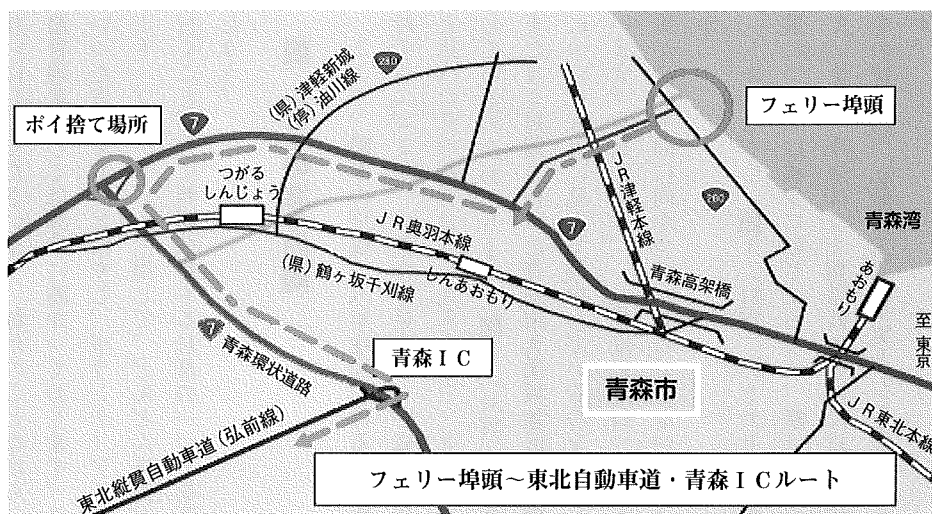


図4 フェリー埠頭から東北自動車道・青森ICのルート

車（特に貨物トラック等）が多く、図4のとおり、主にそれらはフェリー埠頭、国道七号、国道七号青森環状道路を経由し、東北自動車道・青森IC



写真6 ゴミが散乱している様子

へつながるルートを走ります。その途中の国道七号から同青森環状道路へ入るランプ部分の雑草地帯がポイ捨てゴミの集まる常習地帯となっています（写真6）。ここは地形上、両側が法面となっており、さらに他の地点からは低いところを走るため目立たなく、道路利用者から見ればゴミを捨てるのに非常に都合のいい場所となっています。捨てられたゴミを確認してみると、青森県にはない某コンビニの袋に包まれた弁当の空や、北海道限定発売のビールの空き缶など、明らかに北海道から持ち込まれたものが多数落ちています。対策として、当箇所の雑草や雑木を排除し、ゴミの捨



写真7 除幕式に参加した保育園児と
ゴミ捨て防止看板

てにくい環境となるよう整備していましたが、やはりそれだけでは十分に効果が上がりませんでした。そこで先ほど紹介した青森市久栗坂地区で行った路側帯の整備を参考とし、ここでも同様にボランティア団体による花壇の整備や広報活動を行い、五月三〇日にゴミ捨て防止看板の除幕式を行いました（写真7）。

5 ボランティア団体の協力

ゴミ問題については、管内のボランティア団体の皆さんが年間を通して、大いに活躍されています。特に青森市の三月下旬から四月にかけては、

冬期間、雪に埋まっていた空き缶などが雪解けとともに顔を出し、非常にゴミが目立ってくる時期です。ちょうどその時期にあわせ、多くのボランティア団体の清掃活動が活発化し、道路を大変きれいにしてくださいます。毎年のことながら、道路管理者としては非常に助かっております。こういった方々をもっと増やし、ボランティア・サポート・プログラムを活用して、どんどん支援して行くことがゴミ問題に対する対策の一つとなるでしょう。

四 「ゴミ」の減少傾向

ここで、図5の平成一八年度における落下物に対する「ゴミ類」の割合を見ると、平成一七年度と比べたその割合は九・九%から三・九%に減少しているのがわかります（図2（31頁）、図5）。またゴミ対策を行った青森市久栗坂地区の路側帯についても目に見えて減少しているのを実感しています。少なからず、一八年度以降行ってきた対策が良い方向に向かっていてのではないのでしょうか。

しかしながら、図1（31頁）のとおり落下物総量については減少に転じておらず、横ばいとなっています。今後はゴミ類以外のものに対する何らかの対策が、必要なもの事実としてあるようです。

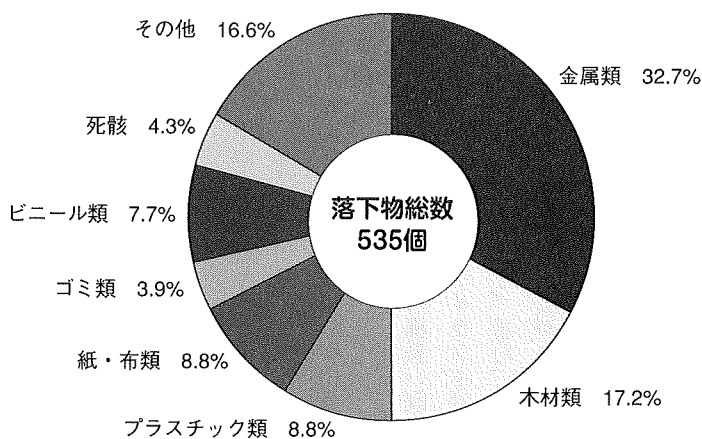


図5 平成18年度の落下物割合

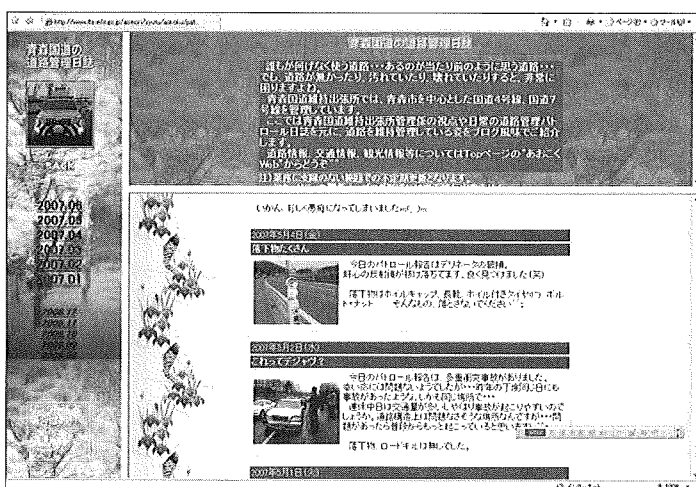


図6 ホームページ内の「青森国道の道路管理日誌」

五 ホームページを利用した広報活動

落下物については前述したとおり、偶発的に引き起こされるものが多く、その減少のための対策は困難です。具体的な対策としては、やはり落下物防止のための呼びかけや広報活動を通して、道路利用者に理解を求めるといった地道な方法が続け

るしかないでしょう。青森国道維持出張所では現在、独自に作成したホームページ「あおこくWeb」(<http://www.thr.mlit.go.jp/aomori/syutu/aokoku/index.html>)を運営しており、落下物についてもこのホームページ内の「青森国道の道路管理日誌」というサイトを利用し、情報を発信しております(図6)。この「道路管理日誌」は、日々の道路パ

トロールの報告と、それに対する管理者側の意見・感想などをお知らせするサイトで、ほぼ毎日更新しているものです。その中でコメントの最後には、落下物に関する報告をさせていただいております。これには日々の管理の中で、いかに落下物が多いのかを読者に実感してもらおう意図が込められています。

ホームページは多くの人に情報を発信できます。このことを利用して、活動紹介や募集などを通じたボランティア団体の拡充、ゴミ問題に対する情報提供、落下物に対する情報をより充実させるなど、さらなる広報活動を展開し、引き続き、落下物減少に向けての活動を行って行きたいと思っています。

六 おわりに

道路を安全・快適に保つことは私たち道路管理者の重要な任務です。落下物についてもその対策に関しては日々頭を悩ませており、ここで紹介したように、様々なアイデアを出し合いながら業務を行っております。しかしながらそれにも限界があり、最終的には道路を利用する多くの方々の協力が必要になってきます。今後とも道路管理に対する理解・ご協力を仰ぎながら、官民一体となつてその対策に取り組んでいけるよう、努力していきたいと思っています。

神戸市における「安全・安心なみちづくり」のための取組みについて

神戸市建設局道路部

はじめに

神戸市は六甲の山々、穏やかな瀬戸内海、起伏のある変化に富んだ地形、温暖な気候という自然条件に恵まれた都市で、市域は六甲山系によって南北に大きく二分されています。

大阪湾に広がる南側は東西に細長い既成市街地とポートアイランドや六甲アイランド等人口島の海上都市で形成されています。また、六甲山系の北側や西側は農地や山林等が広がり、その中でニュータウンの整備を進めています。

このような市域の特性を踏まえ、道路整備としては、港を中心とした物流等を支える広域交通網や市民のニーズ、都市活動に対応した幹線道路や歩行者空間の確保などに努めてきました。

そのような中で、時代潮流の変化に的確に対応するため、平成一二年から三年間にわたって市民・道路利用者・学識経験者から構成される懇談会において、様々な視点から新しいみちづくりのあり方について検討を重ねました。

そして、平成一五年三月に、神戸のみちづくりの指針を示した「これからの神戸のみちづくり」を策定し、そこに示された五本の柱（「人にやさしいみちづくり」「まちのにぎわいを創出するみちづくり」「環境に配慮したみちづくり」「便利さを高めるみちづくり」及び「みんなで守り育てるみちづくり」）に基づき、神戸らしさを活かしたみちづくりを現在行っています（図1）。

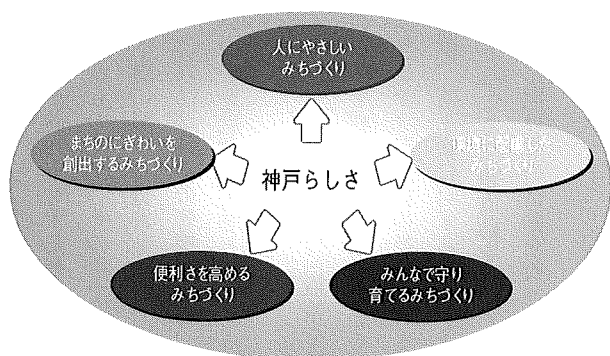


図1 神戸のみちづくりの基本方針

二 神戸市における道路の現状

平成一九年四月一日現在、神戸市が管理している道路は、市道のほか県道及び一般国道の一部（指定区間外・国道二八号、一七四号、一七六号、四二八号）で延長五、八〇五・三八kmとなっています。

平成七年一月一日に発生した阪神・淡路大震災において、市内の道路も一部の地域を除き大変な被害を受け、大規模な復旧工事を行いました。それから十数年が経過しており、十分な機能を維持していくためには順次補修を行っていく必要があります。

しかしながら、震災以降、市の財政状況は非常に厳しい状況となっています。一例として、道路事業関係の予算で比較すると、震災前の平成六年度の当初予算は約四四八億円でしたが、平成一九年度の当初予算は、平成六年度予算の三割強の約一四〇億円に過ぎません。

ただ、道路については「市民生活の根幹に関わる社会基盤である」という認識から、新たな財源の確保や事業の「選択と集中」を行った結果、表1のとおり、維持管理経費については震災前の約六割の予算を確保するとともに、市民との協働により適切な道路の維持管理に努めているところです。

表1 震災前と平成19年度の道路関係予算比較

(単位：百万円)

	平成6年度	平成19年度	対6年度比
義務的経費	12,558	4,172	33.2%
投資的経費	18,810	4,789	25.5%
管理的経費	13,503	5,106	37.8%
(うち道路補修)	4,245	2,749	64.8%
合 計	44,871	14,067	31.3%

義務的経費：直轄国道負担金、本四道路負担金、道路公社出資金
 投資的経費：道路改良、電線共同溝、道路防災、橋梁整備、交通安全など
 管理的経費：道路補修、街灯、調査費、私道対策など

三 道路パトロールと障害物の除去

1 一般道路における道路パトロール

神戸市では、市内の九区を所管するため、六つの建設事務所（東部・中部・北・西部・垂水・西）を設置しています。そして、各建設事務所において、道路本来の機能を確保するため所管する区の道路について常時パトロールを行い、陥没をはじめとする



写真1 警察署をはじめとする関係機関との合同パトロール

道路の損傷や、不正使用等の早期発見に努めています。パトロールにおいて不具合が発見されれば、適宜、適切な措置及び指導を行っています。

特に、道路の不正使用については警察署をはじめ関係機関と合同でパトロールを行い、指導・取締りを実施するほか、道路上における違反看板等については警察署と協力して除去しているところです（写真1）。

2 有料道路における道路パトロール

神戸市においては、有料道路の維持管理は神戸市道路公社が担当しています。

神戸市道路公社では、六甲有料道路、六甲北有料道路、新神戸トンネル有料道路及び西神戸有料道路の有料道路（図2）を管理運営しており、道

路の維持・管理や補修改良事業等については「道路管理センター」というセクションで行っています。

道路管理センターでは、中央監視室（写真2）を備え、全路線の設備・施設を集中制御するとともに、モニターテレビによるトンネル内の監視、



図2 神戸市道路公社が管理する有料道路

CR T画面による防災設備、照明設備、換気設備等の監視及び操作を行っています。さらに、交通事故の発生等に備え、二四時間の緊急出動態勢を整えています。

また、日常の管理業務については道路メンテナンス業者に委託し、①全路線の巡回パトロール

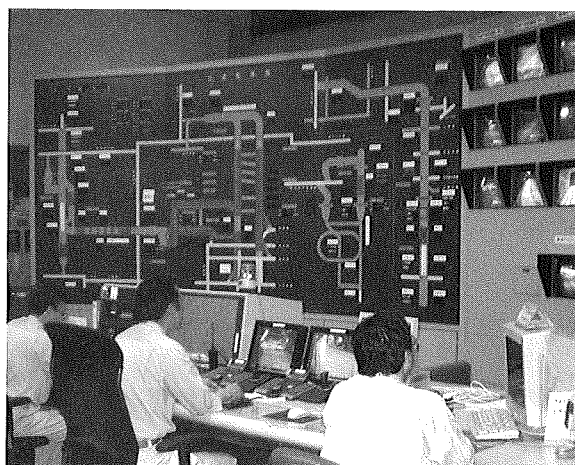


写真2 中央監視室

作業所、新神戸・西神戸区域は西神戸作業所において、道路管理センターと連携の下、二四時間体制で行っています。

(1) 落下物の状況と対策

高速道路上の落下物による重大事故は全国で相次いでおり、物損事故が目立ちますが、後続の車が巻き込まれ死亡事故につながるケースもあります。

市道路公社の管理路線においても、落下物が後を絶たず、積載車両への安全確認と一般車両への注意喚起を目的とした啓発・広報に努めています（表2）。

（昼間三回、夜間三回）、
 ② 道路美化（清掃、草刈・剪定、側溝浚渫等）、
 ③ 交通障害物の除去（落下物排除、故障者排除、オイル漏れ処理等）、④ 交通事故初期処理（中央監視室と連携、通行規制等）、
 ⑤ 道路諸施設の小規模補修、⑥ 雪氷対策（一二月一日～三月三十一日、塩化ナトリウム・塩水散布、除雪作業、夜間パトロールの強化）等について、
 六甲・六甲北区域は六甲

表2 道路公社における落下物の状況

(単位：件)

路 線	件 数		
	16年度	17年度	18年度
新神戸トンネル 有料道路	60	71	64
西神戸有料道路	119	150	106
六甲有料道路 六甲北有料道路	82	86	89
合 計	261	307	259

その一つとして、トンネルの入口、料金所等、合計一〇カ所に横断幕(『落下事故急増中 責任は落とし主』)を設置しています(写真3)。

また、全料金所及び有料道路の入口の合計で二カ所に立て看板(『落下物による事故多発 積荷の確認を』)を設置しているほか、三基の道路情報板において、落下物に対する注意喚起を行っています(写真4)。

落下物としては、ダンボールが突出して多く、次に角材・木材・ベニヤ板・コンパネ・ペール缶といった建設資材が続きます(写真5)。また、タイヤ・バンパー・ホイールキャップなど自動車

の部品や布団・毛布・ブルーシート等も多く見られます。

これらの落下物は、料金所において、利用者からの通報によりが多く、一日六回の巡回パトロールで確認されることもあります。落下物が発



写真3 横断幕による注意喚起



写真4 立て看板による注意喚起

見されれば、道路情報板やトンネル内でのラジオ割り込み放送を通じて利用者に注意喚起するとともに、落下物の速やかな回収に努めています。

(2) 交通事故の発生状況

落下物により交通事故が発生した場合、初動体

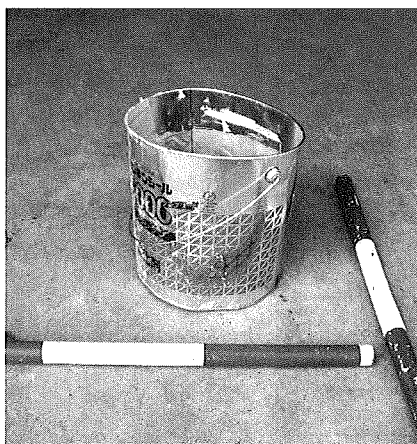


写真5 落下物の例

制は一般の事故と変わらず、警察・消防への通報、道路情報板の操作、交通規制、事故車両の排除を行います。被害に遭われた利用者には、落下物は落とし主の責任であることを説明の上、落とし主

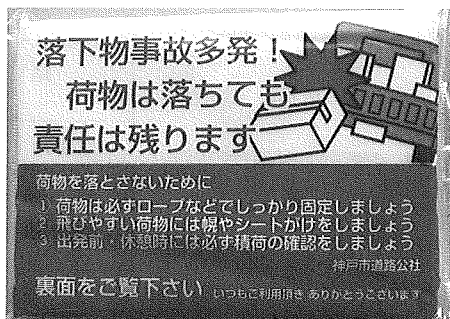


写真6 啓発用に配布されたティッシュ

表3 落下物事故発生件数

14年度	1件
15年度	4件
16年度	4件
17年度	4件
18年度	5件

がその場で特定できない場合は、まず被害確認のため警察に被害届を出していただくよう対応しています。

事故の多くは、道路上の落下物に後続車が衝突することでタイヤがパンクしたり、車体が損傷するといった形態ですが、中には、先行車が落とした落下物が後続車に直接衝突する交通事故も発生しています。

特に、平成一七年度には、単車が角材に乗り上げて転倒、また軽自動車鋼材を避けようとして横転するという二件の人身事故が発生し、合計で三名の方が負傷しました。

このため、料金所において啓発・広報活動を集約して実施し、一七日間で七万個の啓発用ティッシュを配布しました(写真6)。

その成果もあり、前年度と比べて落下物の件数は減少しましたが、引き続き、啓発・広報及び発見時の速やかな対応に努めていくことが重要であると考えています(表3)。

四 市民や関係機関との協働による

道路の維持及び管理方策

神戸市では、これからの神戸のみちづくりの五本柱の一つである「みんなで守り育てるみちづくり」の観点から、地域の実情に応じた市民が主役のまちづくりを進めるため、市民と行政とのパー

トナリシップにより、次のような道路の維持・管理を行っています。

1 市民からの通報による処理

道路の損傷や不正使用に対して、一般市民から電話等により各建設事務所や市役所の道路担当部に通報が寄せられています。

通報があれば、当該地域を所管する建設事務所において速やかに現地調査を行い、適宜、適切な措置及び指導を行っています。

なお、平成一七年度における市民からの通報による総受付件数は、市職員によるパトロール件数も含め、三万六、六六二件(一日当たり約一〇〇件)に上っており、通報の内訳では街路灯に関するものが、約五六%と半数以上を占めています(表4)。

表4 市民通報による受付件数
(平成17年度)
(単位:件)

通報の内容	件数
舗装	1,936
側溝	2,778
交通安全施設	2,268
美化	1,711
街路樹	1,371
公園	3,775
街路灯	20,674
その他	2,149
合計	36,662

2 休日夜間緊急連絡センター

市民からの休日や夜間における道路等に関する緊急通報に対応するため、東部建設事務所内に「休日夜間緊急連絡センター」を設置し、二四時間体制で通報の受付を行っています（TEL…〇一二〇（〇八六）一〇六）。

通報があれば、市内二カ所に待機している業者が調査に出動し、必要に応じて現地での応急処理を行っています。

また、所管の建設事務所と密に連携して、適切な措置を速やかに講じるよう努めています。

なお、平成一七年度における受付件数は 一、〇九三件で、その内訳は、陥没等…一二二件、側溝…一八件、交通安全施設が四四件、街路樹六一件、街路灯二二六件、その他六二二件となっています。

3 道路美化作業

震災直後の瓦礫のまちからの復興の過程で培われた貴重な市民の取組みを継承し、人々が集い、訪れ、働き、住み続けたいまちづくりを進めるためには、震災以前にも増してゴミや落書きのないホスピタリティあふれる美しいまちを市民とともに創っていくことが重要です。

このため、美しいまちづくりに向けて市民の協働と参画により、駅前や大規模交差点、公園など

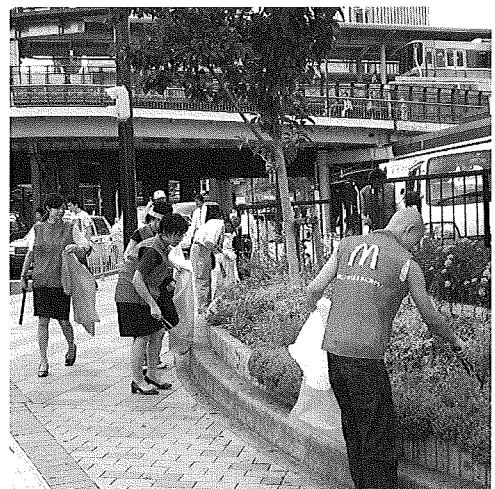


写真7 駅周辺歩道の清掃作業の様子

の公共空間について道路・公園管理者が市民とともに美化への取組みを進める必要がある各区の拠点的なエリアを「美しいまち推進地区」として選定し、緑化や飾花、美化作業などを重点的に進めています。

具体的には、車両による路面清掃、街渠浚渫、路面草刈り、駅周辺歩道の清掃（人力手拾い清掃）、貼り紙・貼り札・立て看板の撤去、落書き消去、放置自転車の撤去、中央分離帯等緑地帯の清掃、草刈り・剪定などを行っています。

また、自宅や会社、商店の周囲を美しくしようという意思をお持ちの個人や法人を対象として、道路美化へのボランティア活動をお願いしている「美ing神戸 市民運動」を平成一三年から展



図3 「美ing神戸市民運動」啓発ステッカー

開しています。平成一九年四月現在、約一万二、五〇〇名の市民の方のほか、コンビニエンスストアやファーストフードチェーン、スーパーマーケットなど、約四〇〇店が参加しています（写真7）。参加している個人・法人へは啓発ステッカー（図3）を貼っていただき、自宅や商店の周辺の①空き缶・タバコの吸殻などのごみ回収、②雑草の取り除きなどをお願いしています。

4 「はがし隊」による違法広告物の除去

道路上におけるはり紙、はり札、立看板などの違法広告物については、「はり紙、はり札、立看板除却要綱」を制定し、要綱に基づき市長と協定等を締結した地域団体（この団体を「はがし隊」と呼んでいます。）により、はり紙等の除却活動を定期的に実施しています。

平成一九年四月現在、はがし隊は一八四団体に上っています。

5 過積載防止のPR

トラック輸送において、車両の最大積載量を超える貨物を積載して運行する「過積載運行」「道路の通行許可を超える総重量での運行」が後を絶たない状況です。

過積載運行は積荷の落下の要因となり、それが交通事故はもとより、道路の損傷などの重大な原因となることから、神戸運輸監理部兵庫陸運部が中心となって関係機関で構成される「兵庫県過積載防止対策連絡会議」を設置し、過積載運行や落下物をなくするための取組みを行っています。神戸市もその一員としてキャンペーン等の啓発運動に参加し、関係機関と連携して過積載運転の根絶に努めています。

五 新たな試み

1 みちの学校

暮らしやまちを支える社会基盤への関心や理解を高め、道路を大切にしようとする気持ちを小さな頃から育んでいくため、小学校の総合的な学習の時間を利用して「みちの学校」を行っています。内容は、建設局の職員が講師となって一緒に身近なみちの歴史や役割について学んだ後、実際に



写真8 「みちの学校」の授業風景

まちを歩いたり、車椅子に乗ったりして、みちの点検を行っています（写真8）。

平成一八年度は四〇校で実施しており、生徒や先生からは好評を得ており、さらに多くの学校に拡大していきたいと考えています。

2 職員によるエブリディ・チェック

市の職員も市民の一人として、街灯の球切れや道路の損傷などに気をつけることで、より一層意識を高めていくという目的から始めた制度で、建設局の職員約千人が、通勤途上で見つけた道路等の不具合について、出勤後速やかに建設事務所へ連絡を行っています。

今後、効果を検証し、市全体への取組みへと発展させていきたいと考えています。

六 おわりに

以上、神戸市が実施している取組みについて、維持・管理の面を中心にご紹介させていただきましたが、少子化や高齢化などの時代の潮流を受け、道路にはこれまで以上の安全・安心が求められています。

皆様からのご意見も踏まえ、今後も「安全・安心なみちづくり」に向けて邁進していきたいと考えています。

訴訟事例紹介

道路上の不法占用物件に対し損害賠償請求等の措置を講じなかったことにより、行政の責任が問われた事例

—東京都江東区道不法占用物件に関する住民訴訟—

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔二審判決〕

平成一七年七月二三日 東京地方裁判所（確定）

はじめに

今回は、道路上の不法占用物件に対し、道路管理職員が損害賠償請求等の措置を講じなかったことが、地方公共団体の財産管理上違法とされた事例を紹介したい。なお、同様の事案に関する主な判例としては、平成一六年四月二三日最高裁判決が存在する（「道路行政セミナー」二〇〇四年一月号参照）。

今回の判決は、最高裁平成一六年判決において判示された「道路の不法占用があった場合には、道路管理者が占有者に対して占用料相当額の損害賠償請求権又は不当利得返還請求権を行使できる」という考え方を踏襲しつつ、最高裁平成一六

年判決が出る以前については、過去に建設省が発出した通知等を勘案し、道路管理職員が不法占用者に対して損害賠償請求等を行わなかったとしても、過失は認められない、と判断した点が、注目に値するものと考えられる。

言いかえれば、最高裁平成一六年判決以降の同様の事案については、道路管理職員の過失が認定され、当該職員への個人責任の追及が肯定されることも予想される。道路管理職員におかれては、不法占用対策について万全を期す必要があるう。

一 事案の概要

本件は、東京都江東区の住民である原告が、江東区が道路管理者として管理する区道の一部を構成する土地（以下「本件土地」という。）が某学校法人（以下「本件学校法人」という。）によつ

て学校用地として長期間にわたり不法に占有されているにもかかわらず、江東区長がこれを放置容認してきたことは違法であると主張して、江東区長を被告として、

① 被告が区道の一部を構成する本件土地に係る財産（首位的には所有権並びに所有権侵害を理由とする本件学校法人に対する占用料相当額の損害賠償請求権及び不当利得返還請求権、予備的には無償使用権並びに本件学校法人に対する道路管理者としての占用料相当額の損害賠償請求権及び不当利得返還請求権）の管理を怠る事実が違法であることの確認

② 被告の江東区長に対する占用料相当額の損害賠償金及び延滞金の請求

③ 区道を廃止した後の敷地のうち、本件学校法人の学校敷地となっている部分の東京都に

返還することの差止め

を求める住民訴訟が提起されたものである。以下では、①②に話題を絞って紹介する。

主 文

一 被告が、区道の一部を構成する本件土地が本件学校法人によって不法占有されていることに基づいて発生した、本件学校法人に対する道路管理者としての損害賠償請求権及び不当利得返還請求権の管理を怠っていることが違法であることを確認する。

二 本件訴えのうち、区道の一部を構成する本件土地に係る財産の管理を怠る事実の違法確認請求のうち、主文第一項により認容された請求を除いたその余の請求に係る訴え、及び道路を廃止した後の敷地のうち本件学校法人の学校敷地となっている部分を東京都に返還することの差止請求に係る訴えをいずれも却下する。

三 原告らのその余の請求をいずれも棄却する。

四 訴訟費用について略。

前提となる事実（本件区道の路線指定経緯）

一 昭和一九年九月、旧道路法に基づく東京市道として、路線の認定、区域の決定及び供用

の開始が行われた。

二 昭和二七年一二月、道路法が施行され、都道の路線認定を受けたものとみなされることとなった。

三 昭和二八年三月三十一日付けで都道の路線認定が廃止され、同年四月一日付けで江東区道として路線の認定、区域の決定及び供用の開始が行われた。

二 裁判所の判断

1 本件訴えの適否について

(1) 区道の管理を怠る事実の違法確認請求について

1 本件土地の所有権侵害を原因とする損害賠償請求権や不当利得返還請求権の有無

ア 原告らは、区道として路線の認定等が行われたことで、江東区が道路法九十条一項に基づき、本件土地の所有権を取得した旨主張する。

しかし、道路法九十条一項の規定は、道路の新設又は改築のために取得された敷地等が、国道にあつては国に、都道府県道又は市町村道にあつては地方公共団体に帰属することとして、前者が国の、後者が地方公共団体の営造物であることから導かれる取扱いを確認的に規定したものに基づき、と解すべきである。

元来、旧道路法においては、府県道、市道及び町村道がいずれも国の営造物と観念され、これらの道路の管理事務は、国の機関委任事務として、府県道については府県知事が、市道及び町村道についてはそれぞれ市長及び町村長が国の機関として管理しており、道路の新設又は改築のために取得された敷地等は、地方公共団体の費用負担によるものであつても、国に帰属することとされていた。しかし、現行の道路法においては、都道府県道及び市町村道は、それぞれ地方公共団体の営造物とするという觀念に改められ、地方公共団体が道路管理者として管理することとされた（道路法十五・十六条）。これにより、道路管理者である地方公共団体が、道路の新設又は改築のために取得した敷地等は、当該地方公共団体に帰属することとなったが、道路法九十条一項の規定は、このことを確認的に規定したものと解するのが相当である。

また、仮に、道路法九十条一項の趣旨を、原告らの主張するように、路線の認定等が行われることにより道路管理者が当該道路の敷地等の所有権を当然に取得することを定めたものと解する場合には、国有財産を都道府県道又は市町村道の用に供する際

に、当該道路の道路管理者である地方公共団体に對して当該国有財産を無償で貸し付け、又は譲渡することができ旨定めた同条二項を適用する余地がないことになり、同条一項と二項を整合的に解釈適用することが不可能となる。

このように検討してみると、道路法九十条一項の趣旨につき、路線の認定等が行われることにより道路管理者が当該道路の敷地等の所有権を当然に取得することを定めたものと解する余地はないといふべきである。

以上によれば、江東区が道路法九十条一項に基づき本件土地の所有権を取得したとする原告らの主張は、失当である。

イ また、原告らは、区道として路線の認定等が行われたことで、本件土地は、道路法九十条二項に基づき国から江東区に譲与されたとも主張する。

しかしながら、同項は、国有財産法二十二条又は二十八条の例外として、普通財産である国有財産を都道府県道又は市町村道の用に供する場合においては、国は、当該道路の道路管理者である地方公共団体にこれを無償で貸し付け、又は譲与することができることを定めた規定であつて、路線の

認定等が行われることにより、当然に国有財産が当該道路の道路管理者である地方公共団体に譲与されることを定めた規定でないことは、その文言からも明らかである。そして、本件道路の路線の認定等が行われた際に江東区に對して本件土地が譲与されたという事実は、本件全証拠によつても、これを認めることはできない。

したがつて、江東区が道路法九十条二項に基づき本件土地の所有権を取得したとする原告らの主張も、採用することができない。

ウ さらに、原告らは、江東区が、昭和二十四年四月一日に本件土地を国から無償で借り受け、以後五〇年以上の期間にわたり本件土地を占有し続けているので、本件土地を時効により取得した旨主張する。

しかし、所有権を時効取得するためには、所有の意思、すなわち、所有者として占有する意思をもつて自主占有することが必要である（民法百六十二条）。この所有の意思の有無は、占有取得の原因たる事実によつて客観的に定められるものであつて、貸借権や使用貸借に基づく占有は、所有の意思のない占有、すなわち他主占有であるから、たとえこのような占有を二〇年間以上

継続しても、所有権を時効取得することはできない。

原告らは、江東区が本件土地を無償で借り受けて占有している旨主張しており、江東区の占有が他主占有であることを自認しているものであるから、その主張は失当であるといふべきである。

エ 以上によれば、江東区は、本件土地の所有権を取得していないといふべきであり、本件土地の所有権侵害を原因とする損害賠償請求権や不当利得返還請求権が江東区に発生することもあり得ない。

そうすると、原告らが区道に係る財産として主張するもののうち、本件土地の所有権、並びに本件土地の所有権侵害を原因とする損害賠償請求権及び不当利得返還請求権はいずれも存在しないから、これらを根拠として、地方自治法二百四十二条一項にいう「財産」が存在するといふことはできない。したがつて、これらの管理を怠る事実の違法確認請求に係る訴えは、地方自治法の定める住民訴訟の類型に該当しない客観訴訟ということになるので、不適法といふべきである。

なお、原告らは、予備的主張として、本件土地における無償使用権の成立も

主張しているが、裁判所は、無償使用権の成立は認めたものの、民法上の使用借権と異なるものではなく、地方自治法二百四十二条一項にいう「財産」には該当しないとし、無償使用権の管理を怠る事実の違法確認請求に係る訴えも不適法とされた。

2 道路管理者としての占用料相当額の損害賠償請求権又は不当利得返還請求権について

ア 道路法第三十二条第一項は、道路に広告塔その他これに類する工作物等を設け、継続して道路を使用する場合においては、道路管理者の許可を受けなければならないと定めている。そして、同法第三十九条第一項は、道路管理者は道路の占用につき占用料を徴収することができる旨を定めており、この規定に基づく占用料は、市町村道に係るものにあつては道路管理者である市町村の収入になるとされている（道路法施行令第十九条の四（現十九条の三）第一項）。そして、この占用料の徴収の可否については、道路法及び道路法施行令は、道路管理者が当該道路の敷地の所有権を有するか否かによって何ら異なる取扱いをしていない。

イ このように、道路管理者は道路の占用につき占用料を徴収して収入とすることができるのであるから、道路が権原なく占有された場合には、道路管理者は、当該道路の敷地の所有権を有するか否かにかかわらず、占有者に対し、占用料相当額の損害賠償請求権又は不当利得返還請求権を取得するものというべきである（平成一六年最高裁判決参照）。

ウ 以上のとおり、江東区が道路管理者としてその道路敷地の無償使用権を有することを前提とする本件学校法人に対する損害賠償請求権又は不当利得返還請求権は、地方自治法二百四十二条一項にいう「財産」に該当するから、当該財産の管理を怠る事実の違法確認請求に係る訴えは、適法である。

(2) 江東区長に不法行為に基づく損害賠償請求をすることを求める請求について

1 被告は、本件道路の敷地が公有財産ではない以上、財産管理を怠ることによる財産的損害が江東区に発生する可能性はないから、江東区長に対する損害賠償請求に係る訴えは、その前提条件を欠くものとして不適法である旨主張する。

しかしながら、前記(1)(2)において判断したとおり、江東区の有する無償使用権自体

は、地方自治法二百四十二条一項にいう「財産」に該当しないものの、江東区が本件学校法人に対して有する損害賠償請求権及び不当利得返還請求権は、同項にいう「財産」に該当するから、その財産管理、すなわち本件学校法人に対する損害賠償請求権等の取立てを怠ることによる財産的損害が江東区に発生する可能性は十分に認められることができる。

2 そのほか、江東区長に損害賠償請求することを求める請求が不適法であることをうかがわせる根拠は見当たらないから、同請求は適法というべきである。

2 江東区長が財産の管理を怠っていることの違法性の有無について

(1) 1 被告は、道路の不法占有があつたときに、道路管理者がこれを是正するために当該占有者に対して監督処分としての除去命令等を発するか（道路法七十一条）、あるいは損害賠償請求権又は不当利得返還請求権を行使するか、又は別途の方策を採るかは、道路管理者が、当該不法占有の原因、状態及び期間その他の諸般の事情を考慮して公益的な観点から裁量権を行使することができる旨主張する。

しかしながら、地方公共団体が有する債権の管理について定める地方自治法二百四十条、地方自治法施行令百七十一条から百七十一条の七までの規定に照らすと、客観的に存在する債権を理由もなく放置したり免除したりすることは許されず、原則として、地方公共団体の長にその行使又は不行使についての裁量権はないと解すべきである。すなわち、地方自治法施行令は、地方公共団体が有する債権が督促後相当の期間を経過してもなお履行されないときは、①地方自治法施行令百七十一条の五により債権の取立て等をしてしない旨の措置をとる場合、②地方自治法施行令百七十一条の六により履行期限を延長する場合、③その他特別の事情があると認める場合を除き、地方公共団体の長は、担保権の実行、保証人に対する履行の請求又は強制執行の手続をとらなければならないと定めている（地方自治法施行令百七十一条の二）。そして、これらの場合のうち、①の債権の取立て等をしてしない旨の措置をとることができる場合とは、債権で履行期限後相当の期間を経過してもなお完全に履行されていないものについて、1) 法人である債務者がその事業を休止し、将来その事業を再開する見込みが全

くなく、かつ、差し押さえることができる財産の価額が強制執行の費用をこえないと認められるとき、2) 債務者の所在が不明であり、かつ、差し押さえることができる財産の価額が強制執行の費用をこえないと認められるときその他これに類するとき、又は3) 債権金額が少額で、取立てに要する費用に満たないと認められるときのいずれかに該当し、これを履行させることが著しく困難又は不相当であると認めるときに限定されている（地方自治法施行令百七十一条の五）。また、③のその他特別な事情があると認められる場合については、具体的な定めが設けられていないが、地方自治法施行令百七十一条の五が規定する場合が、いずれも取立て費用が債権の回収見込額を上回ると認められるときであることを考慮に入れると、その他特別の事情がある場合とは、債務者が無資力であるため債権の回収が極めて困難と認められる場合など、地方自治法施行令百七十一条の五が規定する場合に類する事情が存在すると認められる場合に限り得ると解するのが相当である。

3 このように、地方公共団体の長は、債権の回収が不可能か又は極めて困難である場合などを除き、地方公共団体が有する債権

の行使又は不行使についての裁量権を有しないというべきである。そうすると、前述した占用料相当額の損害賠償請求権又は不当利得返還請求権の行使に際し、道路管理者は諸般の事情を考慮して公益的な観点から裁量権を行使することができるとい見解を前提として、本件において損害賠償請求権等を行使しなかった江東区長の行為が裁量権の範囲内の行為として適法であるとする被告の主張は、その前提において失当というべきである。

(2) そうすると、前記前提となる事実及び認定事実によれば、本件土地が昭和三十九年二月ころ以降本件学校法人によって不法占有され、江東区に占用料相当額の損害賠償請求権及び不当利得返還請求権が発生しているのに、江東区長は、就任した平成三年四月二十七日以降現在に至るまで、極めて長期間、これを行っていないのであるから、このような江東区長の行為は、財産の管理を違法に怠る事実にあたるといふべきである。

3 江東区長の過失の有無について

(1) 被告は、不法占用者に対しては占用料を徴収することができないとする旨の建設省道路局長の昭和三五年度の通達があったこと及びこ

れと同趣旨の昭和四八年の法務省訟務部の見解が公表されていたこと、さらに、このような見解を明確に否定するような判例も存在しなかったことから、最高裁判成一六年判決がされる前は、江東区に限らず、地方公共団体の職員のほとんどは、道路敷地についての不法占有があった場合には、敷地についての所有権が存在しない限り当然には損害賠償請求権又は不当利得返還請求権を行使し得るものとは考えていなかったとして、江東区長が本件学校法人に対して本件道路の敷地についての占有料相当額の損害賠償請求権又は不当利得返還請求権を行使しなかったことには、過失が存在しない旨主張する。

(2) そこで、これらの通達等の内容について詳細に検討することとする。

1 まず、建設省道路局長の前記通達の内容は、福岡県知事からの「福岡県道路占有料徴収条例の一部改正に伴い占有料の標準が改められたので、占有物件の実態調査を要することとなり、国道の全線に亘り調査を実施しているが、無願占有物件が相当数発見されているので、これが占有料について占有当時にさかのぼり徴収すべきであるか又はこれを発見したときから徴収すべきであるか至急御教示願いたい。なお、これ

に対する理由及び占有の許可をさかのぼらせることの妥当性についても併せて御教示願いたい。」という照会に対して、「道路法第三十九条の規定に基づく占有料を徴収することができるのは、同法第三十二条又は第三十五条の規定により許可をし、又は協議を行った占有に限るのであって、いわゆる不法占有については占有料を徴収することはできない。また、以上の趣旨及び占有許可の性格から、不法占有について、さかのぼって占有を許可し、又はその実際の占有状態の発生した時にさかのぼり、あるいはそれを発見した時から占有料を徴収することはできないものと解する。なお、不法占有物件については『法定要件を欠く道路占有物件の取扱について（昭和三十三年二月七日道発第二二一号の二道路局長通達）』に従い、すみやかに適切な措置をとられたく申し添える。」との回答をしたものである。

上記通達は、占有許可をすることによって初めて占有料の徴収権が生ずるということとを前提に、いわゆる不法占有の事案については占有料を徴収することはできないとするものであって、直接的には、本件で問題となっている占有料相当額の損害賠償請求権又は不当利得返還請求権の存否について述べたものではない。しかし、不法占有の場合について、占有料相当額の損害賠償請求権又は不当利得返還請求権を行使することの可否に何ら触れることなく、占有料を徴収することはできない旨明言していることに照らすと、地方公共団体の担当職員によって、不法占有の事案においては占有者に対して占有料又は占有料相当額の金員の請求をすることは許されない旨を道路法の所管庁である建設省道路局長が明らかにしたものと、いわば拡大解釈される可能性があり、このような解釈をしたとしても、非難することはできないというべきである。

2 次に、前記の法務省訟務部の見解について見ると、道路占有許可を受けることなく電柱に放送線を添架している有線放送業者に対して発せられた除去命令の効力停止申立事件に関して、「本件事案で、道路占有許可を受けることなく電柱に放送線を添架している部分について、道路管理者たる国は、添架者に対し、道路占有料相当額を請求することができるか。」という協議問題について検討を行ったものであって、①国が所有権者として、不法行為による損害賠償請求あるいは不当利得返還請求をするこ

とができるとする見解、②国が道路管理者たる地位において、不法行為による損害賠償請求等を行うことができるとする見解、③添架は、道路法第四十一条により新たな道路の占用をみなされるから、同法第三十九条により占用料として徴収することができるとする見解について、検討を重ねた上、いずれの見解も根拠が不十分であると思われるので、結局請求することができないと解する旨の結論が紹介されている。

この法務省訟務部の見解は、占用料ないし占用料相当額の金員の請求の可否について、幾つかの見解を検討した結果として、いずれも根拠が不十分であるとして消極的に解したものであり、国を当事者とする訴訟において国を代表する権限を有する官庁の協議会においてこのような見解が公表されたことからすると、建設省道路局長の前記通達と相まって、地方公共団体の担当職員が多くが、不法占有の事案においては、占有者に対して占用料相当額の金員の請求をすることは法律上許されないと考えたとしても、やむを得ない事情が存在したと認めるのが相当である。

(3) このように見えてくると、最高裁平成一六年判決の公表前の時期において、江東区長を初

めとする江東区の担当職員が、前記(2)1及び2に示したような解釈ないし見解に従って、道路敷地について不法占有があった場合には、損害賠償請求権又は不当利得返還請求権を行使し得るものとは考えず、また、これらの請求権を行使せず他の手段による解決策を探っていたとしても、地方公共団体の担当職員として通常要求される注意義務を尽くしていなかったものとはいえず、担当職員らの過失も存在しないというべきである。

そうすると、前記前提となる事実のとおり、最高裁平成一六年判決がされた平成一六年四月二三日の前である同月一七日に、江東区は本件道路の敷地を東京都に返還しており、最高裁平成一六年判決後においては、本件土地について江東区が損害賠償請求権又は不当利得返還請求権を取得する余地はなく、道路管理権も有していなかったのであるから、その他の探っていた手段の適否や、現実的な債権回収可能性等について検討を進めるまでもなく、本件学校法人に対して占用料相当額の損害賠償請求等をしなかったことにつき、江東区長には過失は存在しないというべきである。

結論

以上によれば、江東区が被った損害の有無(債権の管理を怠ったのみで損害が確定するものではない。)等その余の点について判断するまでもなく、江東区長が区道の一部を構成する本件土地が本件学校法人によって不法占有されていることに基づいて本件学校法人に対する道路管理者としての損害賠償請求権及び不当利得返還請求権の管理を怠っていることが違法であることの確認を求める請求は、理由があるから認容し、本件訴えのうち、区道に係る財産の管理を怠る事実の違法確認請求のうち認容部分を除くその余の請求に係る訴え及び区道の廃止後における敷地の返還の差止請求に係る訴えは、いずれも不合法であることから却下することとし、その余の請求は、いずれも失当であるから棄却し、主文のとおり判決する。

参考条文

○道路法（昭和二十七年六月十日法律第百八十号）

（道路の占用の許可）

第三十二条 道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

一〜七 略

2 以下略

（占用料の徴収）

第三十九条 道路管理者は、道路の占用につき占用料を徴収することができる。ただし、道路の占用が国の行う事業で政令で定めるもの及び地方公共団体の行う事業で地方財政法（昭和二十三年法律第百九号）第六条に規定する公営企業以外のものに係る場合においては、この限りでない。

2 略

（道路の敷地等の帰属）

第九十条 国道の新設又は改築のために取得した道路を構成する敷地又は支壁その他の物件（以下これを「敷地等」という。）は国に、都道府県道又は市町村道の新設又は改築のために取得した敷地等はそれぞれ当該新設又は改築をした都道府県又は市町村に帰属する。

2 普通財産である国有財産は、都道府県道又は市町村道の用に供する場合においては、国有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）第二十二条又は第二十八条の規定にかかわらず、当該道路の道路管理者である地方公共団体に無償で貸し付け、又は譲与することができる。

○道路法施行令

（昭和二十七年十二月四日政令第四百七十九号）

（占用料の収入の帰属）

第十九条の三 法第三十九条の規定に基づく占用料は、指定区

間内の国道に係るものにあつては国、指定区間外の国道に係るものにあつては道路管理者である都道府県又は指定市若しくは指定市以外の市、都道府県道又は市町村道に係るものにあつては道路管理者である都道府県又は市町村の収入とする。

○地方自治法

（昭和二十二年四月十七日法律第六十七号）

（債権）

第二百四十条 この章において「債権」とは、金銭の給付を目的とする普通地方公共団体の権利をいう。

2 普通地方公共団体の長は、債権について、政令の定めるところにより、その督促、強制執行その他その保全及び取立てに關し必要な措置をとらなければならない。

3 以下略

（住民監査請求）

第二百四十二条 普通地方公共団体の住民は、当該普通地方公共団体の長若しくは委員会若しくは委員又は当該普通地方公共団体の職員について、違法若しくは不当な公金の支出、財産の取得、管理若しくは処分、契約の締結若しくは履行若しくは債務その他の義務の負担がある（当該行為がなされることとが相当の確実をもつて予測される場合を含む。）と認めるとき、又は違法若しくは不当に公金の賦課若しくは徴収若しくは財産の管理を怠る事実（以下「怠る事実」という。）があると認めるときは、これらを証する書面を添え、監査委員に対し、監査を求め、当該行為を防止し、若しくは是正し、若しくは当該怠る事実を改め、又は当該行為若しくは怠る事実によつて当該普通地方公共団体のこうむつた損害を補填するために必要な措置を講ずべきことを請求することができる。

2 以下略

（住民訴訟）

第二百四十二条の二 普通地方公共団体の住民は、前条第一項の規定による請求をした場合において、同条第四項の規定による監査委員の監査の結果若しくは勧告若しくは同条第九項の規定による普通地方公共団体の議会、長その他の執行機関若しくは職員の措置に不服があるとき、又は監査委員が同条第四項の規定による監査若しくは勧告を同条第五項の期間内に行わないとき、若しくは議会、長その他の執行機関若しくは職員が同条第九項の規定による措置を講じないときは、裁判所に対し、同条第一項の請求に係る違法な行為又は怠る事実につき、訴えをもつて次に掲げる請求をすることができる。

一 当該執行機関又は職員に対する当該行為の全部又は一部の差止めの請求

二 行政処分たる当該行為の取消し又は無効確認の請求

三 当該執行機関又は職員に対する当該怠る事実の違法確認の請求

四 当該職員又は当該行為若しくは怠る事実に係る相手方に損害賠償又は不当利得返還の請求をすることを当該普通地方公共団体の執行機関又は職員に対して求める請求。ただし、当該職員又は当該行為若しくは怠る事実に係る相手方が第二百四十三条の二第三項の規定による賠償の命令の対象となる者である場合にあつては、当該賠償の命令をすることを求める請求

2 以下略

○民法（明治二十九年四月二十七日法律第八十九号）

（所有権の取得時効）

第百六十二条 二十年间、所有の意思をもつて、平穩に、かつ、公然と他人の物を占有した者は、その所有権を取得する。

2 略

千葉県自然・歴史・産業・観光・道路



千葉県東京事務所 中村 立郎

◆はじめに

こんにちは、千葉県東京事務所の中村と申します。東京事務所勤務も一年を過ぎました。昨年度はとんび会の様々な勉強会に参加させていただきました、国土の

することが非常に難しいため、千葉県全体の様々なことに触れつつ、県内の道路について触れたいと思います。

◆千葉県の自然

千葉県は首都圏の東側に位置し、四方を海と川に囲まれ、太平洋に突き出た半島となっています。面積は四七都道府県のうち、二六番目の広さです。

地勢は二〇〇〜三〇〇m級の山々が続く房総丘陵と、比較的平坦な下総台地、利根川流域と九十九里沿岸に広がる平野となっています。海岸線の長さは五三〇km以上に及び、変化に富んだ景観を見せています。

道に関連した内容の投稿をお願いされたところですが、私自身が、ペーパードライバーで自動車運転せず、鉄道と徒歩を中心に活動しています。そのため、県内の道路を詳細にご説明

三方を海に囲まれた本県は、冬暖かく夏涼しい海洋性の温暖な気候で、南房総沿岸は沖合を流れる黒潮の影響を受け、冬でも霜がほとんど降りません。降水量は、夏は多く、冬は少ない気候となっています。

◆千葉県の歴史

現在の千葉県の地域は、昔で言えば、安房国、上総国、下総国からなっていました。鎌倉に幕府が開かれる頃、下総国の豪族・千葉氏が強い勢力を持つようになりましたが、千葉氏の「千葉」の名が現在の千葉県の名のゆかりとなっています。

明治四年の廃藩置県により、館山県、佐倉県など二四の県が生れましたが、概ね上総・安

房の地域は木更津県、概ね下総の地域は印旛県となり、明治六年六月一日に、木更津・印旛の両県を合わせて千葉県が誕生しました。その後、一一〇年経った昭和五八年に、県人口が五〇〇万人を突破したことを記念して、その翌年、六月一日が「県民の日」と定められました。

◆千葉県の産業

工業の製造品出荷額は一一兆円を超え、その主要なものは化学、石油・石炭、鉄鋼の三種で、製造品出荷額の半分近くを占めています。昭和二〇年代前半までの本県工業は酒、みりん、野田・銚子の醤油などの醸造業が中心でしたが、県などの積極的な工業誘致により、昭和二五年一月千葉市地先の埋立地に川崎製鉄千葉製鉄所の建設が決定し、その後、重化学工業系の企業の進出が相次いで決まり、東京湾沿岸の浦安市から富津市にいたる約七六kmの海岸線に現

在、約一二、〇〇〇haの埋め立てが完了し、日本でも有数の工業県となりました。しかしながら、高度経済成長後における日本経済の構造的な転換の中で、先端技術産業の誘致等が求められるようになりつつあります。

商業は、六〇〇万県民の豊かな生活を支えるとともに、地域経済の担い手として大きな役割を果たし、商店数は四万店以上、従業員数は三三万人以上、年間販売額は五兆円を超えています

農業は、温暖な気候と豊かな大地に恵まれ、全国の農業においても重要な位置を占め、野菜の生産、なしの生産は全国第一位、びわの生産は全国第二位、花の生産は全国第三位、畜産は全国第六位となっています。そのような中で落花生は全国生産量の四分の三以上をしめ、千葉県の代表的なお土産品となっています。

千葉県は、周囲に内湾性と外洋性の海域を有し、変化に富ん

だ豊かな漁場に恵まれ、房総半島の沖合では黒潮と親潮が交わるなどから、さまざまな魚介類が水揚げされ、平成一六年における漁業総生産量は全国第五位、水産加工品生産量は全国第三位と全国有数の水産県となっています。

◆デスティネーション

キャンペーン

現在、日本においては国土交通省を中心として、観光立国実現に向けて鋭意努力しているところですが、千葉県においても、千葉の観光をPRするために、JRグループとタイアップして「ちばデスティネーションキャンペーン」を今年の二月から四月にかけて実施しました。

◆ちば眺望百景

高い場所から見晴らしの良い景色を眺めることは、観光の大きな楽しみの一つです。そこで平均海拔が約四三mで日本一平

坦な県で、ほんのわずかに高いところに行くだけで遠望が利きやすく、地域の特色ある眺望を楽しめるという利点を活かし、県では「ちば眺望百景」として、九四カ所を選定しました。これに関するガイドブックが現在販売されており、眺望の写真、説明文、入場時間、料金、交通アクセス、問い合わせ先、ホームページアドレス、周辺の観光スポット、モデルコースなど、盛りだくさんの情報が掲載されています。

しかしながら、ちば眺望百景に限らず、さまざまな観光地を効率的に回るためには、道路の整備は欠かせないというのが現実です。

◆東京湾アクアライン

《概要》

千葉県の道路を語る上で、色々な形で話題になるのは、東京湾アクアラインですが、この道路は木更津市と神奈川県川崎

市を結び、県内幹線道路の整備と一体となって本県の半島性を解消するとともに、首都圏における国際機能、業務・研究機能等を担う成田国際空港、幕張新都心、かずさアカデミアパーク等のビッグプロジェクトの波及効果を県内全域に広げるなど、千葉新時代を築く要となる道路として計画されました。昭和四一年四月に建設省（当時）が調査を開始し、昭和六一年度政府予算案で事業化を認可、昭和六一年一〇月に東京湾横断道路株式会社を設立、調査工事が平成元年一月に着工、東京湾横断道路起工式が平成元年五月に行われ、平成九年一月に本体全工事が竣工、一二月一八日に開通しました。普通車の本来料金は四、九〇〇円で、供用当初は四、〇〇〇円でスタートしましたが、利用者が計画に比べて少ないという問題を解消する必要性等もあり、事業変更が行われ、現在は普通車で三、〇〇〇円

(ETC搭載車…二、三三〇円)
となっています。

《東京湾アクアラインの

関連施設》

○海ほたる(木更津人工島)

トンネルと橋梁との接続を
目的に設置された盛土式の人
工島で、島の天端幅が一〇〇
m、長さ方向が六五〇mとな
っています。島内には、豪華
客船をイメージした海上に浮
かぶ世界にも珍しいパーキン
グエリアとして休憩施設が設
置されており、横浜ベイブリ
ッジ、東京タワー、幕張メッ
セ等が良く見えるほか、富士
山まで望める三六〇度の眺望
が楽しめます。

○風の塔(川崎人工島)

トンネルの中央部に位置す
る外径約二〇〇mの円形で、
東京ドームとほぼ同じ大きさ
の大型海洋構造物で、外側か
らの船舶衝突の緩和機能を有
する鋼製ジャケットと、その
中央部に換気塔本体の外径九

八m、深さ七五mの円筒形大
型鉄筋コンクリート構造物か
ら構成されています。換気塔
本体の上部には、海底トンネ
ルの換気用として換気塔が構
築され、多数の船舶が行き来
する海上であることから、量
感のある、視認性に優れた構
造を基本とした、海上九六m
の大塔と八一mの小塔からな
っています。

◆道の駅

現在、千葉県には二〇の道の
駅があります。中でも、千葉県
最初の道の駅となった「とみう
ら(枇^び杷^ぱ倶楽部)」は平成五年
に建設され、平成一二年の「全
国道の駅グランプリ」で最優秀
賞を受賞し、地域振興の拠点と
なっています。「とみうら(枇
杷倶楽部)」の名は、特産の
「枇^び杷」と、たぐさんの出会い
のある「クラブ」となる願いを
込めて命名されました。そのほ
か、面白い名前の道の駅をあげ



写真 夕日に映えるアクアライン

ると、「たけゆらの里おおたき」(竹遊楽(竹で楽しく遊ぶ)の当て字。大多喜町では竹と筍が有名)、「富樂里とみやま」(富山町の楽しい里)を短く表現し、誰でも「ふらり」と立ち寄れるスポットになってほしいという願いを込めて命名) などがあります。

◆日本の道百選に選ばれた道路

昭和六〇年と昭和六一年に建設省(当時)と「道の日」実行委員会により、「日本の道百選」に選定された道路として、千葉県には「房総フラワーライン」と「常盤平さくら通り」があります。

「房総フラワーライン」は館山市にあり、昭和四十一年に完成しました。白砂青松の海岸線とお花畑を望み、眺望がすばらしく、四季の草花とマラソンの道としても有名になっております。

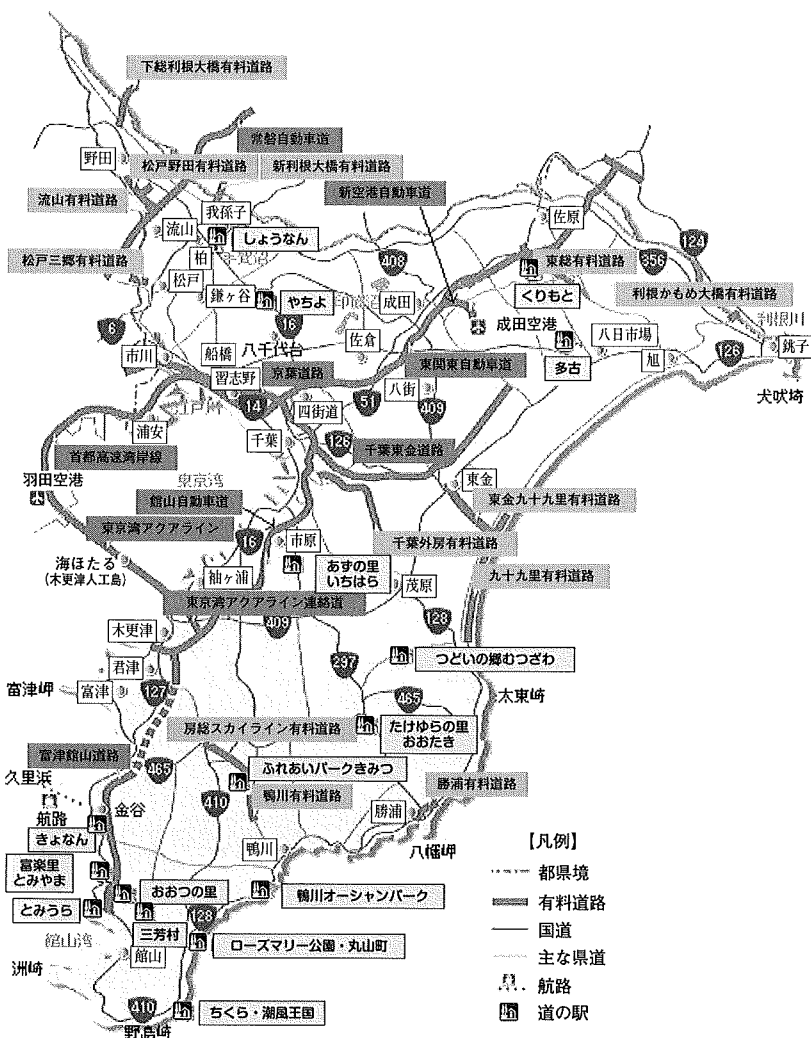
「常盤平さくら通り」は松戸

市の市街地にありながら、長年の歳月を経て、三・一kmにわたる「さくら」のトンネルを形成し、市民に親しまれている道路です。

◆最後に

千葉県全体の自然、歴史、産業、観光、道路(アクアライン、道の駅等)について触れてきましたが、千葉県の道路その他の

ことに興味をお持ちいただいた方は、是非千葉県にいらっしやってください。



本州の端の『橋』をめぐる旅



山口県東京事務所 松永 敏昭

山口県は本州の西端に位置し、三方を海に開かれています。西端と言っても、関門橋を渡れば九州へ、フェリーに乗れば釜山へと繋がっており、本州の西の玄関でもあります。

海岸線延長は全国で北海道、長崎県、鹿児島県、沖縄県、愛媛県に次いで六番目、本州では一番の長さです。海岸線延長が長いのは、三方が海であると同時に、島が多いことや海岸線が入り組んでいるからで、山口県は、島と結ぶ橋や湾を跨ぐ橋の整備を進めてきています。橋は特異な構造物です。道路の一部としての機能を果たすだけではなく、橋自体が観光資源になるという面も有しています。

す。岩国市の錦川に架かる錦帯橋は、県内屈指の観光地であり、また、関門橋の本土側にある壇ノ浦サービスエリアでは、多くの人が橋を見上げています。今回は、錦帯橋や関門橋のように全国的な知名度はありませんが、全国の皆さんに渡っていただきたい県内の海に架かる橋をご紹介します。

◆宮本常一の生誕地

「周防大島」へ 大島大橋

「大島大橋」(写真1)は、昭和五十一年に完成した全長一、〇二〇mの連続トラス橋です。山口県東部、瀬戸内海に浮かぶ屋代島を結ぶ橋で、完成後三〇年以上経過しており、黄緑の橋は、

周囲と調和しています。

屋代島は、瀬戸内海では、淡路島、小豆島に続いて三番目に大きい島で、地元の方は「大島」と呼んでいます。橋の下は大島瀬戸で、潮流が早く、渦潮を見ることが出来ます。また、好漁場として有名で、多くの遊魚船が出ています。

この橋は、旧日本道路公団が建設したもので、当初は有料でした。後に県が買い取り、現在は無料化されています。

屋代島には久賀町、大島町、東和町、橋町の四町がありましたが、平成一六年一〇月に合併し、周防大島町になりました。島の産業は、漁業とミカンと観光です。山口県もミカンの生産

が盛んですが、この島の「みかん」が一番です。また、海水浴シーズンには、透き通ったコバルトブルーの海を楽しむために多くの人が訪れます。

この島の出身者で特に有名なのは、半世紀にわたって日本中を歩き続けた民俗学者宮本常一(一九〇七―一九八一年)で、今年が生誕一〇〇年に当たります。島内にある周防大島文化交流センターには、彼の著書、撮影した写真等が収蔵されてお

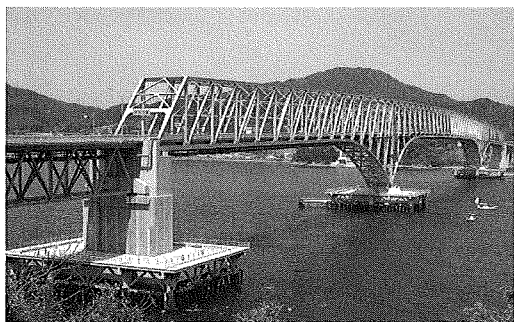


写真1 大島大橋

り、宮本常一の足跡をたどることが出来ます。

◆歴史を見つめる上関大橋

「上関大橋」(写真2)は、室津半島最南端の室津と、海峡を挟む長島の上関を結び、昭和四四年に完成した全長二二〇mの橋です。橋を挟んで室津側には室津港、室津漁港、上関側には上関漁港(本港地区)があります。長島、佐合島、馬島、そ

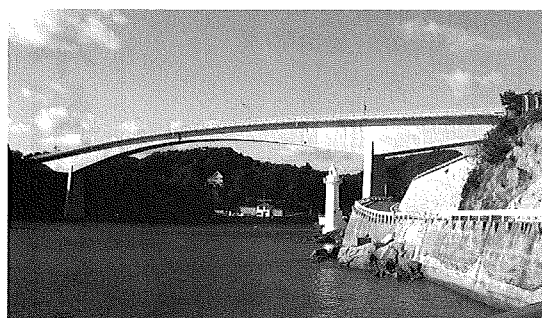


写真2 上関大橋

して半島に囲まれ、とても穏やかな海です。

天然の防波堤に恵まれたこの地域は、瀬戸内海が人や物や情報の交流の大幹線であった近代以前から、海上交通の要衝として栄えてきました。平安時代にはすでに港町として形成され、室町・江戸時代には、大陸と港を結ぶ中継基地として、さらには参勤交代の大名船、朝鮮通信使の船など多様な交流・交通の拠点として発展を遂げました。現在も当時の港町としての面影を残しています。

かつて、村上水軍の砦が置かれていたことにちなみ、毎年七月下旬に「水軍まつり」が行われ、花火大会、御座船による歴史探訪クルージング、漁船パレードなどのイベントが行われます。

また、このふぐ料理は有名で、旅館や民宿で楽しめます。この漁港で水揚げされた魚で作った「てんぷら」もお勧めです。

この付近は絶好の釣りポイントで、休日には、港の波止場や護岸から魚釣りをしている人がたくさんいます。私も十数年前、土木事務所勤務当時は、毎週のようにここに通い、冬から春にかけてはメバルやカレイ、初夏から秋にかけてはキスやアジを釣っていました。優しい潮風に吹かれながら、海峡を行き交う船を見て、のどかな休日を過ごすのは最高でした。

◆「はなっこりー」の里に

架かる周防大橋

「周防大橋」(写真3)は山口市を流れる樫野川の河口部に広がる山口湾を跨ぐ、平成四年に完成したとてもスタイルの良い橋です。中央の背の高い主塔が特徴的な全長一、〇四〇mの斜張橋です。

山口湾は遠浅で、干潮時には広大な干潟が現れます。カブトガニの生息場でもあり、干潟の環境を改善し生物の多様性を回



写真3 周防大橋

復させ、アサリやエビなどの住む豊かな干潟の再生を目指した取り組みが進んでいます。

山口湾の魚で地元の方に勧められたのが、ボラです。ボラはあまりきれいなところに住んでいないというイメージがあるのですが、敬遠されがちですが、新鮮な刺身は結構、いけます。

六年前、勤務の関係で、半年間、この橋を毎日通りました。周囲が山口県では珍しく平坦な

場所でもあり、中央の主塔は、遠くからその姿を見せてくれます。

また、この地域は、山口県農業試験場で中国野菜のサイシンを母親、ブロッコリーを父親として育成された「はなっこりー」という新しい野菜の主な生産地です。「はなっこりーの歌」は聞いたことがありますか？

◆本州の端の橋 水門橋

下関市の彦島との間に整備さ

れた下関漁港開門と一体となった橋が「水門橋」(写真4)です。

下関漁港開門は、昭和七年からの下関漁港整備において、瀬戸の幅が狭められたこととともない、関門海峡と響灘の干満差によって生じる潮流を調整し、小型船舶の安全航行を確保するため、昭和一三年に整備されたものです。開門は二つの水門で高低差のある水位を調整し、水面を昇降させて船舶を往き来さ

せます。この下関漁港開門は、世界一小さい「パナマ式運河」です。

開門の二つの水門の間に水門橋があります。この橋は、昭和五七年に下関市道として供用開始されており、船舶が航行する際には、四本の柱に沿って路面が上昇する可動橋です(写真5)。

開門と橋の通行時間は決められており、休日は、自動車の通行が終日できるため、路面が上

昇している姿を観光に来た方が見るのは難しいかも。

管理は、一体の操作が必要であるため、開門の管理者である漁港管理者の山口県と道路管理者の下関市が共同で行っています。

彦島は、三万人以上の人口を有しており、日本一のフグの水揚げ量を誇る南風泊市場があります。

なお、当然ながら、彦島を結ぶ橋は、水門橋の他に関彦橋、彦島大橋があります。

◆新しいドラマを

期待させる橋 角島大橋
「角島大橋」(写真6)は、角島との間にある海女ヶ瀬戸を跨ぐ橋で、平成一二年に完成した全長一、七八〇mの橋です。

この橋の周辺の海は、「エメラルドグリーン」の海と観光パンフレットで表現されていますが、本当に美しい海です。

この橋は、北長門海岸国定公



写真4 水門橋



写真5 船舶を航行させるため、路面が上昇

園内に位置することから、桁高を押さえ、周囲の景観に配慮した構造、ルートとなっています。桁高を押さええている関係で、海の上を滑るように橋を走る気分が味わえます。

橋を渡れば、角島灯台へと続く道が整備されており、島内には、つのしま自然館、牧崎風の公園、海水浴場等があります。

角島は、下関市出身の佐々部清監督による映画「四日間の奇

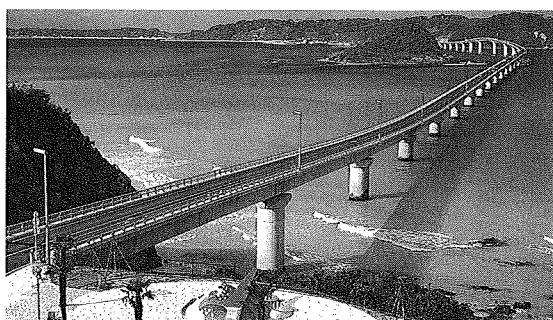


写真6 角島大橋

◆おわりに

「の舞台となりました。この映画でも、この橋を自動車で渡るシーンが、ドラマの始まりとなっています。

島を結ぶ橋として、他にも沖

家室大橋（周防大島町沖家室島）、笠戸大橋（下松市笠戸島）、小瀬戸橋（周南市給島）、錦橋（防府市向島）、青海大橋（長門市青海島）などもあり、海に架かる橋のある地域として、それぞれの特色があります。

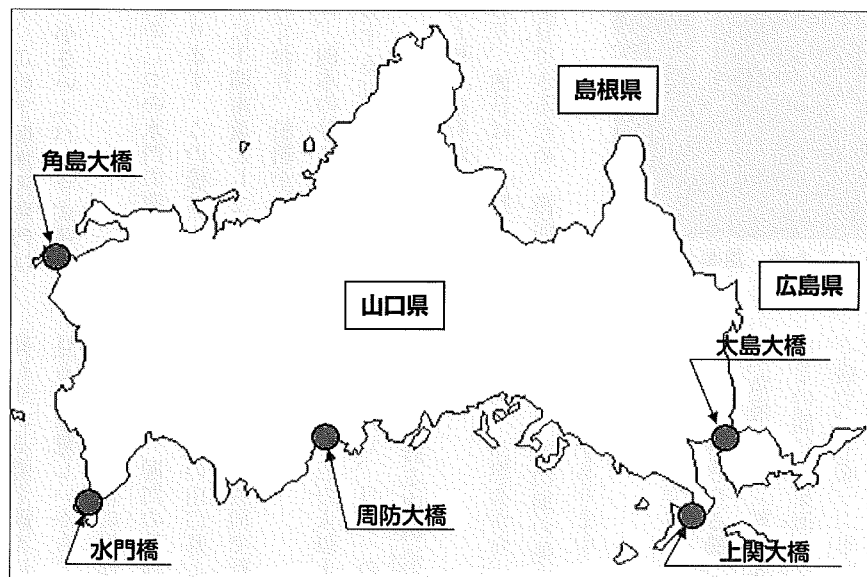
山口県では、平成二三年に第六六回国民体育大会を開催するための準備を行っているところです。前回、昭和三八年の山口国体を契機に始めたのが、県が管理する国道、県道のガードレールをミカン色にすることでした。山口県の花が「夏みかんの花」だったことからミカン色になったようです。

どうも、ガードレールの色にこだわっているのは山口県だけ

のようですが、山口県の景観にはミカン色が似合っていると思います。

ミカン色のガードレールのあ

る道を楽しみながら、本州の最西端にあるいろんな島に来てみてください。



今回紹介した橋の位置図

札幌都心部における取組みについて

—— 大通地区タクシー客待ち環境改善社会実験 —— —— すすきの地区交通社会実験 ——

札幌市市民まちづくり局
都心まちづくり推進室都心まちづくり課

植木 広行
根岸 祥人

一 はじめに

札幌都心部は商業・業務機能が高度に集積し、北海道の商業・経済のリード役を果たしてきたが、近年、郊外部での大規模小売店舗や事業所の増加などにより、市内での都心業務シェア及び商業シェアは低下傾向にある。また、交通面では日交通量の約三割（一〇万台）が都心の通過交通であることに加え、荷捌きや路上駐車による交通混雑、歩行者ニーズの多様化、違法駐輪の増加など、これらの課題への対応が求められている。

特に大通やすすきの地区では、需要を超えて客待ちするタクシーによる交通阻害が顕在化しており、その対策が求められていることから、都心部におけ

るタクシーの客待ち環境改善の効果について検証した。さらに、すすきの地区では、駐車対策とともに道路空間を使って、既存のイベントを取り込んだ地域の活性化と魅力アップをねらいとした実験を併せて行い、その効果と課題を検証した。

二 大通地区タクシー客待ち環境改善社会実験

1 背景と目的

札幌圏におけるタクシーの登録台数は、平成一四年の規制緩和以降、五、五二三台から平成一七年には六、四七六台へと急増（一七%増）している。これにより、都心部の主要路線において、路上に駐車して客待ちをするタクシーが増えること



写真1 都心部の長時間による客待ち状況

もに、タクシ－乗り場をはみ出して、長時間の客待ちをする状況も多くなり、交通混雑の一因となっている（写真1）。

このような状況を改善するとともに、交通の円滑化やアイドリングストップによる環境負荷の低減などの効果を検証することが当社会実験の目的である。

2 実験の内容

実験では、タクシ－乗り場をはみ出して客待ちをするタクシ－を無くすために、タクシ－の一時待機場所として、乗り場から少し離れた民間駐車場に二〇台分のタクシ－駐車スペース（隔地タクシ－プール）を確保した（図1）。実験対象に選んだタクシ－乗り場は、平日、休日の平均で五九分の客待ち時間がある順番待ちの長い車列ができる乗り場である。実験では、このタクシ－乗り場を利用するタクシ－は必ず隔地タクシ－プールに入り、タクシ－乗り場付近の路上では客待ちを含めて、駐停車をしないルールとした。利用ルールは、タクシ－乗り場に空気が出た時に、順次タクシ－乗り場に向かうというものであり、タクシ－乗り場と隔地タクシ－プール間の連絡や隔地タクシ－プール内の出車管理は配置した交通整理員が行った。また、タクシ－ドライバーへの情報提供として、携帯Webサイトを使い、隔地タクシ－

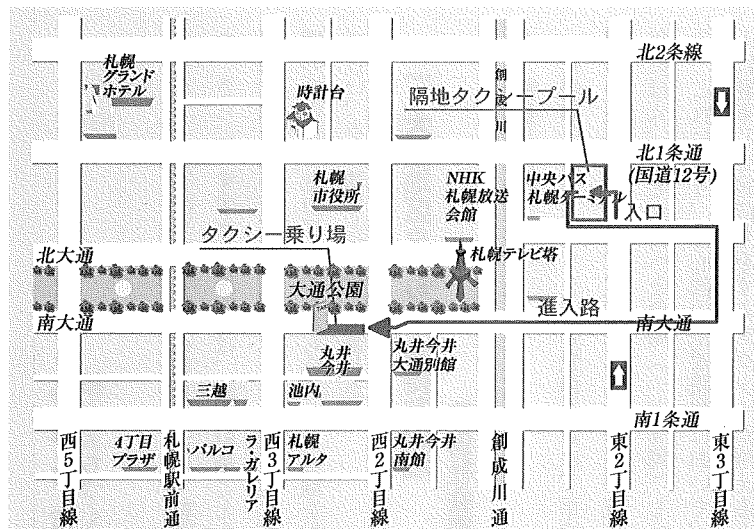


図1 隔地タクシ－プール設置個所と対象となるタクシ－乗り場の位置図

3 実験の結果

プールの満混空情報を提供した。実験期間は一月二日（木）から一〇月二五日（水）までの一四日間、運営時間は九時から二〇時までとした。

この実験の効果を検証するため、隔地タクシ－プールやタクシ－乗り場の利用状況調査、タクシ－乗り場がある道路の交通環境改善調査、停車中

のアイドリングストップ状況調査、タクシ－ドライバーやタクシ－事業者へのアンケート調査などを行った。

① タクシ－乗り場の利用状況

タクシ－乗り場の利用台数は、実験前は一、二〇二台の利用があったが、実験中には平均二二八台の利用（一三％増）があった。また、タクシ－一台当たりの客待ち時間は、実験前の平均四五分（※）から、隔地タクシ－プール内の待ち時間やタクシ－乗り場への移動時間を含めても平均三三分へと短縮した。

※：今年度に入って、道路工事の影響により、乗り場をはみ出して客待ち駐車できる区間が短くなったため、客待ち時間が平均五九分から四五分に減少している。

② 道路の交通環境の改善

実験中は、タクシ－の路上駐車が大幅に減少したほか、タクシ－乗り場がある路線の旅行速度に若干の向上（図2）が見られ、交通の円滑化に効果があったものと考えられる（写真2）。

③ 停車中のアイドリングストップ状況

隔地タクシ－プールとタクシ－乗り場での待機中は、アイドリングストップをするよう啓発を行ったところ、隔地タクシ－プールで八・七％、タクシ－乗り場で七・八・二％のタクシ－がアイドリングストップを行った。アイドリン

【現 状】



【実験中】



写真2 交通環境の改善状況（南大通）

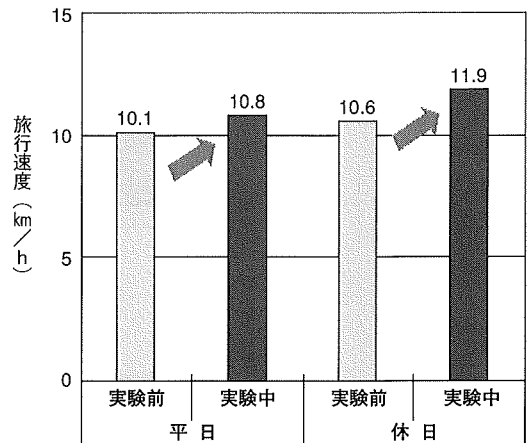


図2 旅行速度の向上（南大通）

グストップの時間は、隔地タクシープールとタクシー乗り場の一回の利用でタクシー一台当たり二七・五分となり、実験期間の一四日間だけでも三つのCO₂削減が試算された。

④ 利用者アンケート結果

隔地タクシープールを利用したタクシードライバーにアンケートを実施したところ、九八人（配布数…二二〇人、回答率…八二％）から回答が寄せられた。また、タクシー事業者からは四一社（配布数…七三社、回答率…五六％）の回答が寄せられた。

将来、隔地タクシープールが導入された時に、

「隔地タクシープールを利用する」と回答したドライバーは回答者の六六％を占め、「利用させる」と回答した事業者は七三％を占めた。課題として、両者ともに「タクシー乗り場にもっと近い場所にすべきである」、「対象となるタクシー乗り場を増やすべきである」の二つの回答が多く寄せられた。

4 まとめ

今回の実験では、隔地タクシープールの設置によって、交通環境改善等の効果や利用意向が確認された。今後は、隔地タクシープールの実現に向けて、関係機関とともに、場所の確保、経費の負担方法などを検討していくこととしている。また、タクシーの客待ち環境を改善するためには、隔地タクシープールの設置検討だけでなく、タクシー乗り場や客待ちのルール化などの検討も併せて進めていく必要があると考えている。

三 すすきの地区交通社会実験

1 背景と目的

すすきの地区は、平成一七年六月、第九次都市再生プロジェクト「防犯対策等とまちづくりの連携協働による都市の安全・安心の再構築」のモデル地区として指定された。これを受け、平成一七年一二月、防犯とまちづくりの取組みを両輪として、すすきの魅力と活力を高めることを目的に、

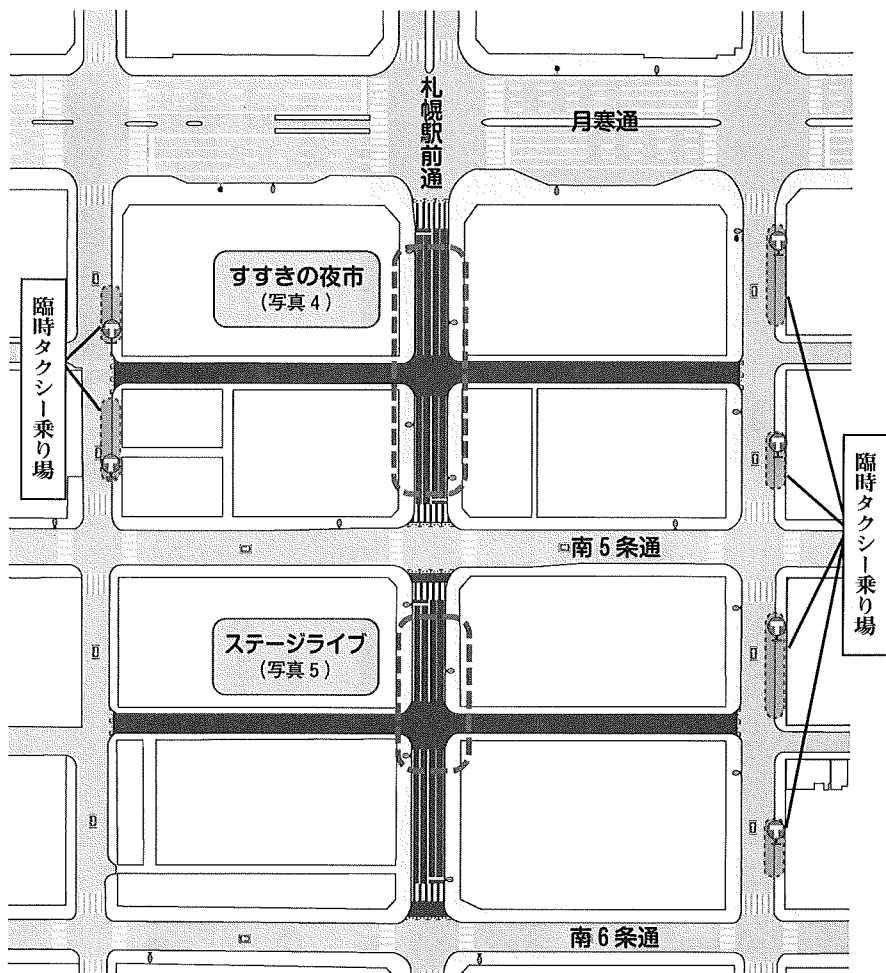


図3 すすきの地区交通社会実験の実施位置図

官民協働による「クリーン薄野活性化連絡協議会」を設立した。

この連絡協議会のプロジェクトチームである「駐車問題プロジェクト」と「活性化プロジェクト」

ト」において、十数回にわたり議論を重ね、駐車対策、タクシーの整序、道路空間を活用したにぎわいの創出を目的とした「道路交通法改正に併せた官民協働の駐車対策」と「すすきの地区交通社

会実験」を実施した。

2 道路交通法改正に併せた官民協働駐車対策

実験に先立ち、六月一日の道路交通法改正に併せたタクシーや荷捌き車両への対策を実施した。

- ① タクシー乗り場進入ルールの見直しとマナーの啓発

ハイヤー協会が、タクシー乗り場の路面標示や、看板、指導員の巡回等により、タクシーの利用マナーや違法駐車防止を啓発した。

- ② タクシー乗り場の確保（二重駐車抑制）のためのセーフティコーン設置実験

セーフティコーンによるタクシー乗り場の確保を試験的に行った（写真3）。効果は非常に高いが、費用面や人的負担が課題となった。

- ③ 荷捌き車両の駐車禁止規制緩和路線の設定
- 地元や運送事業者からの要望を受け、仲通及びタクシー乗り場の一部で、駐車禁止規制の緩和が行われ、普通貨物自動車の二〇分以内の荷捌き駐車が可能となった。実施による大きな混乱も見られず、全国的にも先進的な事例となった。

3 交通社会実験

七月六日～八日及び九月六日～八日の計六日間、札幌駅前通（南四条～南六条）及び仲通において交通規制を行い、地元の企画・運営による道

路を活用したイベントを実施した（写真4・5）。また、歩道上の駐輪抑制と歩行環境の改善を図るため、プランターを設置した（写真6）。さらに、



写真4 イベントの様子（すすきの夜市）

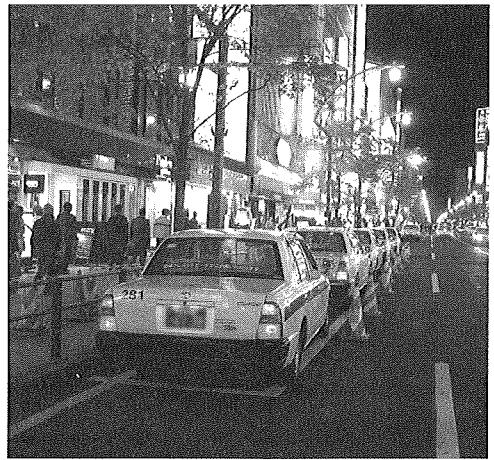


写真3 タクシー乗り場確保実験の様子

タクシーの整序対策として、交通規制に伴う臨時タクシー乗り場・降り場を周辺の道路に設置した（写真7）。



写真6 プランターの設置状況



写真5 イベントの様子（ステージライブ）

4

(1) 実験の結果 定量調査

○歩行者交通量

実験日には、何もイベントを実施していない平日と比較して、歩行者交通量が約二割増加した（図4）。

○タクシーの利用状況

実験日の札幌駅前通タクシー乗り場は、平日に比べて、全体で乗車台数が一六％増加した。

一方、交通規制に伴い設置した臨時タクシー乗り場は、交通規制中にはほとんど利用されなかった。

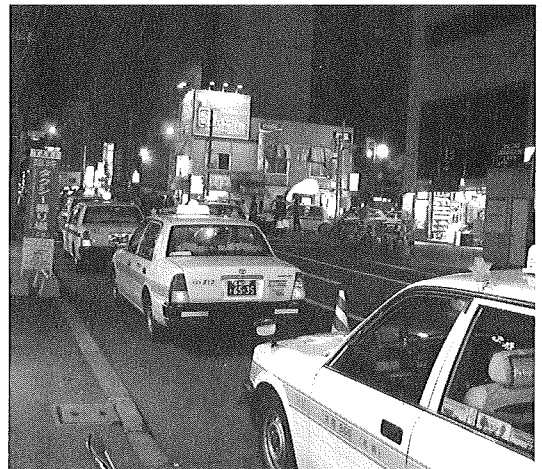


写真7 臨時タクシー乗り場の状況

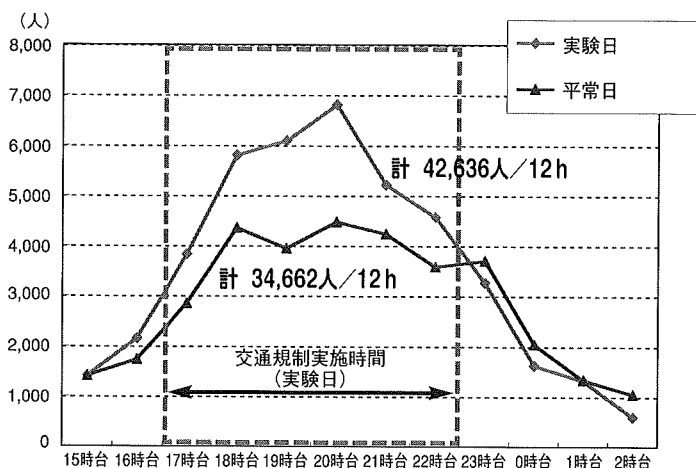


図4 歩行者交通量調査結果

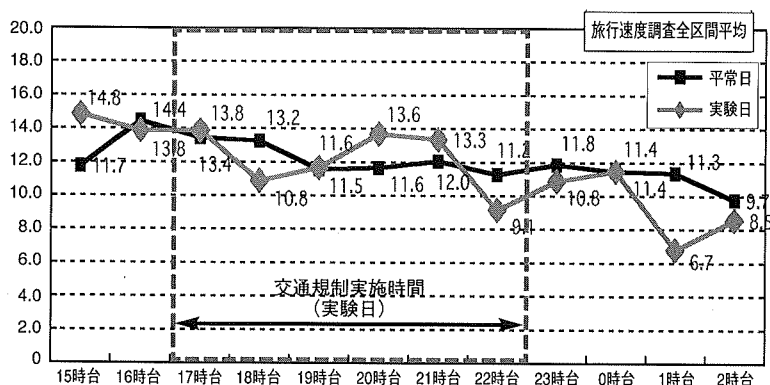


図5 旅行速度調査結果

○旅行速度調査
交通規制開始直後と終了直前に一時的に混雑したものの、交通規制時間中は、大きな混雑はみられなかった(図5)。

(2) アンケート調査

○道路空間を活用したイベントの実施について
地元の事業者・タクシードライバーとも

に、約七割が賛成またはやむを得ないと回答している。

○タクシーの客待ち状況の改善やマナー向上のために必要な取組みについて
タクシードライバーの約四割が「指導を徹底する」と回答している。次いで、約二割が「乗り場を増設する」と回答している。

5 まとめ

一般車の違法駐車については、道路交通法の改正以降、大幅に減少していることから、今後は、より一層の意識啓発などを進め、「違法駐車を許さないまちの実現」を目指していく。

タクシー対策については、引き続き効果的な取組みを研究するほか、降雪により道路幅員が狭くなる冬期間の対策の検討を進める。

道路空間を活用したイベントについては、本格実施に向け、交通への影響対策や、実施体制、財源の確保、既存のイベント・祭り等との連携について検討を進める。

また、今回の実験結果を踏まえ、今後、課題の解決手法を探るとともに、より一層、安全・安心で魅力あるすすきの実現に向けた取組みを展開していく。

四 おわりに

今回の社会実験では、効果や課題を把握することが出来たが、関係者との実施体制を確立し、問題意識の共有や実験参加者の理解を得ることが出来たことが一番の成果と考えられる。今後は、今回の実験によって明らかになった効果や課題をもとに、地元の事業者やタクシー事業者などの関係者との連携により都心部の課題解決を進め、安全・安心で魅力的な都心づくりを実現して行きたい。