

2007
JULY

7

道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

目次

エッセイ	道・路	山藤 泰	1
■ 特集 ■ 社会資本整備審議会道路分科会について			
	道路分科会建議 「品格ある国土と快適な生活の実現に向けた 道路政策 ～使いやすさを追求して～」について	道路局企画課 道路経済調査室	5
～また明日 元気に会おう この道で～ 「道路ふれあい月間」推進標語について		道路局 道路交通管理課	18
「道の日」(8月10日)について ～「道の日」中央行事を六本木で開催!～		木村 勇貴	20
道路占用Q & A 占用物件に対する添加について		道路局路政課 道路利用調整室	22
現場の 取組み事例	川崎市交通局広告付きバス停留所 上屋整備事業について	河内山 佳祐	24
	広告付バス停上屋について(福岡市)	吉田 久孝	29
訴訟事例紹介	道路を一般交通の用に供するために管理している地方公共団体が 当該道路を構成する敷地について占有権を有するとされた事例 —埼玉県越谷市 占有権に基づく妨害予防請求事件—	青柳 敬直	33
連載	道と思想(その22)	三木 克彦	37
とんび の広場	みやぎの道 ～高速道路網の整備が進む黄金海道～(宮城県)	尾形 昭範	41
	広島都市高速道路について(広島市)	藤田 昭彦	46
連載/社会実験	会津若松市 歩道空間駐輪社会実験調査 ～歩道空間における自転車走行抑制と歩道有効活用事業～	佐藤 有希	51
時・時・時			57



道路広報センターホームページ
(<http://www15.ocn.ne.jp/roadpr>)にて、
「道路行政セミナー」創刊号からの

道路分科会建議

「品格ある国土と快適な生活の実現に向けた道路政策」使いやすさを追求して、「にこやかに」

道路局企画課道路経済調査室

平成一五年一〇月に社会資本整備重点計画が策定されてから五年目を迎える。今後、計画の最終年度を迎えるにあたり、次期社会資本整備重点計画の策定に向けた検討が進められていくことになる。

本稿では、社会資本整備審議会第七回道路分科会（分科会長 小枝 至日産自動車(株)会長）においてとりまとめられた建議「品格ある国土と快適な生活の実現に向けた道路政策」使いやすさを追求して」について、その概要を紹介する。

一 道路政策の歴史と現状

これまでの道路政策の歴史と現状について、明治から戦後にかけての近代的道路整備の歴史や戦

後の高度経済成長を支えた道路整備の役割、IT Sなどの最新の新たな取組みを踏まえた上で、今後の道路政策立案に際する現状認識が第一章に示されている。

まず、一九九五年の阪神淡路大震災をはじめとした相次ぐ災害、一九七七年以降ほぼ一貫して増加傾向にある死傷事故件数などから、安全・安心な生活環境の実現に対する国民の要請が一層高まっていること、また、数次にわたる「渋滞対策プログラム」等を実施してきた結果、渋滞損失額が減少するなどやや改善の兆しが見られるものの、未だ全国渋滞の著しい箇所が約二、二〇〇カ所存在する等、渋滞問題は引き続き主要な課題となっていること、さらに、大気汚染や騒音問題等の課

題への対応など、残された課題への対応についての現状認識が示されている。

また、これまでの道路整備は、自動車交通の円滑化を最大限の目的として進められ、一定の成果を上げてきた一方、歩行者や自転車交通などの利用における使い勝手の悪さ及び地域の空間の一部としての道路を見た場合の景観上の問題などへの更なる対応が求められていることに加え、これまでの半世紀にわたり渋滞や交通事故などの多くの課題に対応しながら道路整備が進められてきた結果として形成された一定の道路ストックを適切に管理し有効に活用していくことや、地球温暖化への対応等、新たな課題への対応が求められていることについて指摘している。

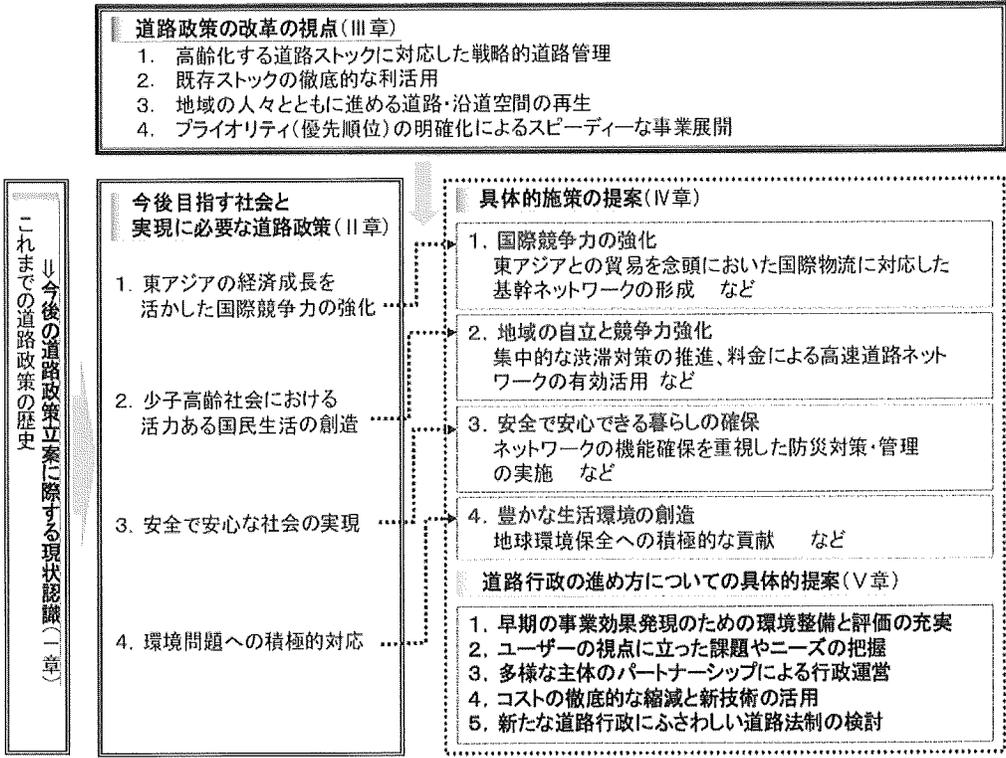


図1 建議の全体構成

二 今後目指す社会と

実現に必要な道路政策

第二章においては、第一章における道路政策の歴史と現状を踏まえ、今後目指す社会と実現に必要な道路政策について、大きく四つの視点から整理されている。第一が、東アジアの経済成長を活かした国際競争力の強化、第二が、少子高齢社会における活力ある国民生活の創造、第三が、安全で安心な社会の実現、第四が、環境問題への積極的対応である。

1 東アジアの経済成長を活かした

国際競争力の強化

我が国の経済に上昇基調が見えつつある中において、東アジアにおけるめざましい経済成長をプラスにとらえ、共に成長する経済を目指すべきであり、国際競争力の一層の強化を図るためには、陸海空一体となった国内交通サービスのレベルアップを図ることが急務とした上で、驚異的な速度で環状道路や広幅員の高規格幹線道路網の整備が進む中国を例にあげ、我が国が国内のインフラ投資を怠れば、産業の生産性等において国際競争力の大幅な低下を招くおそれがあると指摘している。

また、高速道路の整備やその通行料金は、物流

コストを通じて生産性への影響を持つため、競争力強化の観点からも検討すべきであり、地方部の人材や土地を活用した産業立地の流れを促進するための道路ネットワークの構築とあわせて、我が国の大都市圏が急速に進展する東アジアの中で相対的に魅力を失わないよう、道路政策の面でも効率性、都市の個性、快適性など、「都市の競争力」を高める視点が必要であると指摘している。

2 少子高齢社会における

活力ある国民生活の創造

少子高齢社会においては、新たな価値観に基づき豊かで活力ある成熟社会の実現に向け、「安全・円滑で快適な移動」の確保が必要であり、特に、地方における生活を維持し、国土や文化資源の保全・活用を図っていくため、総合病院、商業施設などの地域経済と生活を支えるサービスや資源を広域的に効率よく共有できる交通網がこれまでに以上に必要であると指摘している。また、豊かで品格ある都市空間の創造に向け、地域固有の歴史や文化、景観等を活かした道路空間の構築にも視点を向けるべきとしている。

3 安全で安心な社会の実現

近年の短時間の集中豪雨等の多発や、新潟県中越地震、能登半島地震等の相次ぐ大規模災害の発

生、欧米に比べて二・〇～三・五倍と高い全交通事故者数のうち歩行中と自転車乗用の死者が占める割合、また、コネチカット州のマイアナス橋が鋼桁の疲労による崩壊などが起こった一九八〇年代の「荒廃するアメリカ」と呼ばれた例などをあげ、今後適切な時期に適切な投資により修繕を行わなければ一時に架け替えが集中し、近い将来に大きな負担を生じることなどを指摘している。これらのリスクに対する安全性や安心感を向上するため、信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な道路管理、道路の点検や管理を地域ぐるみで行う取組みを進めていくことが重要であると指摘されている。

4 環境問題への積極的対応

運輸部門から排出される温室効果ガスは全体の約二割を占め、その約九割が自動車に起因していることから、京都議定書に示された目標達成に向けた更なる対策が重要であり、さらに、ポスト京都議定書に向けた今後の国際的な動きや社会の変化も踏まえながら対応していくことが必要であると指摘している。

一方、自動車交通に伴う排出ガス、騒音等による沿道環境問題については、大都市の環境基準を長年達成できていない箇所における集中的な対策が必要であり、さらに、美しい自然や景観、文化

芸術等への国民の関心が高まってきている中、ゆとりの創出、景観への配慮、魅力ある地域資源の創造等、地域住民や沿道等と一体となった環境問題への対応の必要性について記述されている。

三 道路政策の改革の視点

第三章では、第一章において示された現状認識を踏まえ、今後、社会的なニーズの変化に的確に対応しながら道路政策を進めていくにあたって必要となる四つの視点が示されている。

1 高齢化する道路ストックに対応した

戦略的道路管理

今後適切な時期に適切な投資により修繕を行

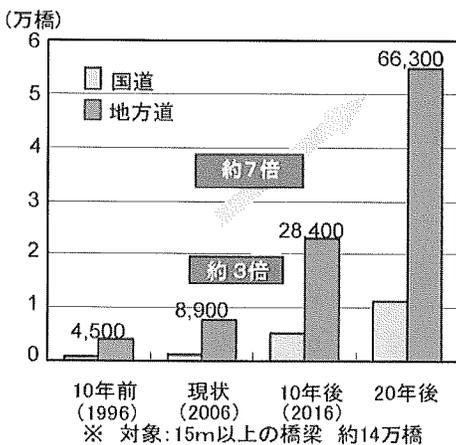


図2 建設後50年以上の橋梁数 (一般道路)

なければ一時に架け替えが集中し、近い将来に大きな負担を生じることが予想されるため、個別の事後的損傷対応から事前の点検や調査に基づく予防的対応へ移行することにより、橋梁などの長寿命化を図り、トータルコストを抑制するなど戦略的な道路管理を行うことで、これまで蓄積してきた道路ストックを守り、道路として必要なサービレベルを確保していくことが必要であると指摘している。

また、維持管理予算の充実、構造物の定期的点検等に基づき、損傷が軽微な段階から対策を行う予防保全の実施や損傷データの蓄積、調査・研究及び技術開発が急務であり、行政組織のあり方を含め早急な対応が必要であるとともに、国民に対し幅広く対応の必要性について理解を求めめる必要があると指摘している。

2 既存ストックの徹底的な利活用

厳しい財政的制約の中で、道路をめぐる様々な社会的ニーズに 대응していくため、「これまで蓄積してきた道路ストックを徹底的に活用し、その利用価値を高め、いかに道路利用者にとってより使いやすい道路にするか」という「改善の視点」が今後一層重要になるとした上で、既存道路の部分的な改良や情報通信技術の活用等、ハード、ソフト施策の積極的な導入に加え、長距離・高速サー

ビスを提供する高規格幹線道路、安全・快適な日常生活を支える生活道路など、道路の機能分化を図り、各道路の機能を最大限発揮させ、地域にとってより使いやすくなるよう工夫することが重要としている。

また、既存道路の部分的な改良については、「維持修繕」と「新設」の中間的概念として「改良再生」（既存道路の質的向上を主眼とする改良や更新）が重要分野として認識されるべきとするとともに、ITS技術の更なる活用や応用など情報通信技術の活用、料金による高速道路ネットワークの有効活用やTDM（交通需要マネジメント）の積極的導入、さらには、路上工事や路上駐車等の道路の走行機能を損なう要因への抜本的対策の実施や必要不可欠な路上工事に対する国民の理解を得る努力、一部繋がっていない区間の整備によるネットワーク機能の最大限の発揮の重要性について指摘されている。

3 地域の人々とともに進める

道路・沿道空間の再生

駅前空間や商店街の目抜き通りなど、交通機能面のニーズだけでなく、地域活動の場としての利用など多岐にわたるニーズがあることを踏まえ、道路と沿道区間とを一体として捉え、道路がもつ空間機能を最大限に発揮するための空間再生の取組みが必要

としている。具体的には、道路と沿道空間の一体的活用による道路景観の向上やにぎわい交流の場の再生、安全な歩行空間の確保、観光街並みの創造等の取組みにあたり、直接の道路利用者のみならず、国と地方、官民の適正な役割分担の観点を踏まえ、地域住民、企業、NPOなど多様な主体との連携と協働を一層促進すべきとしている。

4 プライオリティ（優先順位）の

明確化によるスピーディーな事業展開

国、地方ともに厳しい財政状況にある中、事業のプライオリティを明確にし、重点化・効率化を図り、スピーディーに事業を進めていくことが必要であり、早い段階からの市民参画プロセスの導入や、供用目標の明示した上で用地取得や工事期間の短縮、利用形態に応じた道路規格・構造の柔軟な設定・変更による徹底的なコスト削減を行うべきであると指摘している。

また、事業のプライオリティを評価するにあたっては、問題解決型投資を行う事業、国家の発展を支えるような戦略投資を行う事業、安全な国民生活を維持する上で必要な事業等、事業の性格に応じた適切な視点をもって選択と集中による効果的な投資が必要とし、課題箇所等の選定にあたっては、必要に応じて地域住民に問いかけを行う等、プライオリティの評価が地域住民の不満やニーズ

を的確に反映したものとなるよう工夫が必要と指摘している。

四 具体的施策の提案

第四章では、第二章で抽出された視点に加え、第三章の改革の視点を踏まえた具体的な施策の提案がなされている。

1 国際競争力の強化

① 国際物流に対応した

基幹ネットワークの構築

国際競争力を一層強化させるためには、東アジアの交通ネットワークとの連携を意識した我が国の基幹ネットワークの強化を図ることが重要であり、また、近年の国際標準コンテナによる輸出入が大幅に増えていることを踏まえ、国際標準コンテナ車が重要な港湾等と大規模物流拠点を積み替えなく通行可能な基幹ネットワークを構築することが必要としている。

具体的には、国際コンテナ通行支障区間の早期解消や、高速ネットワークの構築などを図るとともに、渋滞対策などを進めることにより交通の円滑化を図り、我が国が引き続き成長を維持出来るよう、経済活動の基盤を支える基幹ネットワークの構築を早急に進めることで、スムーズな物の流れを実現し、重要な空港・港湾

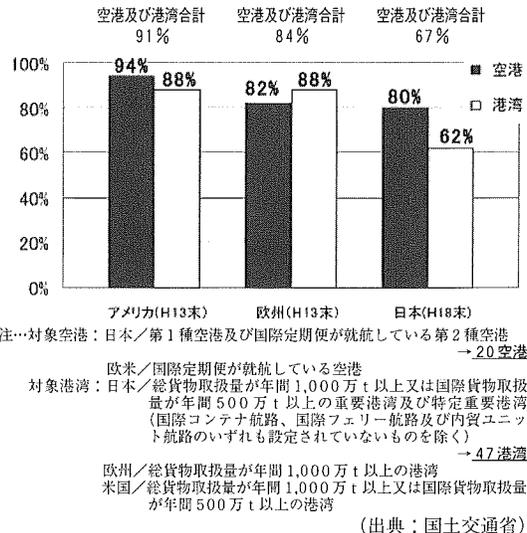


図3 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 (平成18年6月現在)

と大規模物流拠点との間の物流の効率化を促進すべきであるとしている。

② 空港・港湾とのアクセス強化

東アジア域内交通の「準国内化」が今後さらに進むものと予想されており、また、ビジネスや観光など、国内各地と東アジア地域との直接交流も今後拡大が見込まれていることから、東アジア近隣諸国との交通ネットワークの連続性の確保が重要な課題である。

一方で、我が国の拠点的な空港・港湾と高速

道路との一〇分アクセス率は、平成一八年度末でようやく六七%となっており、欧米の約九割と比較して未だ低い状況にあり、アクセス率の更なる向上等の明確な目標を設定して重点的に実施することが重要であると指摘されている。

③ 物流システムの改善

効率的な物流を実現するためには、都市間の物流と都市内の物流のそれぞれについて物流システムの改善を検討する必要があるとした上で、効率的な物流を実現するためには、高速道路等のIC近くなどに高度のロジスティクス機能を有する物流施設の立地促進を図るとともに、そこから都市内へ効率的な集配が行われるよう、都市内の荷捌き施設の適切な配置が重要となることから、都市部においては、荷さばき駐車帯、荷さばき駐車場の計画的な配置や集配量の多い建築物への荷さばき施設の附置、これらの荷さばき施設に関する運営・利用ルールの策定を促進することが必要とされている。

一方、都市間物流については、中長期的な視点から抜本的な解決を図るため、主要な都市間において効率的かつ安全な輸送を可能とする新たな幹線物流システムとして、トラックの連結走行や専用車線の設置、無人走行などの方策についてニーズ、コスト、実現性等の観点から調査研究を行う必要がある、また、都市間物流の

効率化の観点からは、異モードの積み替えのための施設も含め、広域的物流拠点整備を促進する必要がありとしている。その他、情報通信技術を活用した物流効率化の支援を進めていくべきとしている。

2 地域の自立と競争力強化

① 渋滞対策をはじめとした

交通の快適性・利便性向上

渋滞対策については、道路利用者へのアンケート結果を見ると、これまでの基準により選定されてきた渋滞ポイント以外にも対策を求めるところが多数存在することが明らかになっていることから、今後は、より利用者の実感にあったことから、今後、情報通信技術を活用して広域的かつ詳細に得られる客観的なデータに基づいて渋滞問題が深刻な箇所を幅広く抽出し、その中から重点的に対策を行う箇所を選定するプロセスを導入すべきと指摘している。また、その対策にあたっては、今後は既存ストックの有効活用の観点からTDM施策をこれまで以上に推進していくとともに、ハード整備においては、改良再生の視点を踏まえてよりコスト縮減、工期短縮に配慮した対策を積極的に導入していくべきとし、大規模な交通発生・集中が見込まれる施設の立地にあたっては、

「交通アクセスメント」の仕組みを検討すべきと指摘している。

一方、地球環境や高齢者等の移動制約者にとって欠かせない移動手段であることから、都市・地域の規模や特性等に応じた総合的な交通戦略を関係者が立案し、長期的視点に立ちつつ効果的な施策を中心に、集約型都市構造の形成や中心市街地の活性化に取り組んでいくことが必要とし、そのためのハード施策やソフト施策を適切に組み合わせる公共交通機関の支援を図ることが必要としている。

また、路上工事については、道路の維持管理やライフラインの整備等に必要な一方で、道路利用へ影響を及ぼすことから、可能な限りその影響を小さくするよう工夫すべきであるとしている。これまでの主要都市における共同溝の整備や集中工事等の掘り返しの抑制や年末年始等の工事抑制による効果を評価した上で、路上工事に対する道路利用者の批判の声が依然強いことを踏まえ、路上工事による道路交通への影響を抜本的に改善するため、地方自治体等と連携し、主要都市での年間路上工事時間の縮減や工事の平準化を図るよう関係者と調整する他、制度上や予算上の様々な工夫をするなど、引き続き利用者の視点に立ったきめ細やかな路上工事抑制に努めるべきとしている。

② 経済と暮らしを支えるネットワークの 戦略的な整備

高規格幹線道路網等の幹線道路ネットワークについて、新たな国土計画の方向性と呼応して国家的見地から戦略的に整備を進めることが必要であるとし、今後の幹線道路ネットワークの整備にあたっては、①地方の中心都市を効率的に連絡すること、②三大都市圏の近郊地域を環状に連絡すること、③拠点的な空港・港湾等とアクセスすること、④高速交通サービスのナショナルミニマムを確保すること、⑤災害発生等に対する高速交通システムの信頼性を向上させること、⑥既存の幹線道路ネットワークの混雑の著しい区間を解消すること、の六つの観点で整備を進めることが必要としており、特に、費用対効果に加えて、早期ネットワークを繋げるという観点や、地域の自立と競争力強化にとつて重要となる産業の立地・振興や高度医療施設へのアクセス向上、通行止め時に孤立する集落の解消などの効果を総合的に勘案して、厳格かつ客観的に評価を行い、優先度を明らかにしていくべきであるとしている。

その工夫として、目標とするサービスレベルや地域の状況に応じて、道路の規格・構造を柔軟に設定するなどコスト縮減に向けた抜本的な取組みを一層推進し、並行する国道等に道路交

通上の課題が少ない場合、当面、現道を活用するなどの工夫を積極的に行うべきと指摘している。

さらに、少子高齢化、人口減少が進展する中、生活幹線道路ネットワークの重要性を指摘しており、通勤や通院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部への道路網や、救急活動に不可欠な道路網などにおける著しい隘路の解消等に、一・五車線の整備などの地域の実情に応じた道路構造も採用しつつ取り組んでいくべきと指摘している。

③ 既存の高速道路ネットワークの

効率的な活用・機能強化

既存の高速道路ネットワークの効率的な活用として、高速道路及び並行する一般道路の渋滞や沿道環境の改善を図り、また、地域の活性化支援、物流コストの低減など政策的な課題に対応できるように、高速道路の料金引き下げを進めべきと指摘している。

また、インターチェンジ間隔が欧米諸国の約二倍であることから、地域によっては高速道路を利用することによる時間短縮効果が小さくなっていることを指摘し、スマートインターチェンジの整備により欧米並みのインターチェンジ間隔を目指し、既存の高速道路の機能強化を進めるべきとしている。さらに、暫定二車線区間

の交通事故防止や渋滞の解消を目的として、利用実態に合わせた付加車線の設置等も必要としている。

④ 魅力ある観光地づくりの支援

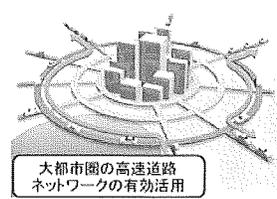
観光については、国民生活の充実、産業としての将来性等の観点から国をあげて取り組むべき分野であり、観光地へのアクセス向上のための道路整備や日本風景街道などをはじめとした観光資源の創出などを支援していくべきとしている。

特に、休日の交通渋滞が課題となっている観光地も多いことから、ハード対策とソフト対策を駆使して、効果的な渋滞対策を行うべきであり、また、観光地としての魅力向上のための無電中化や、わかりやすい道路標識や案内板等の整備などを進めるべきと指摘している。

3 安全で安心できる暮らしの確保

① 信頼性の高い道路ネットワークの形成

災害時の道路交通機能の確保に対する社会的な要請が益々高まりつつあり、対策にあたっては、個別箇所の安全性に加え、ネットワークとしての機能確保・復旧の迅速性に着目し、優先的に防災対策を実施するネットワークを選定すべきとしている。特に、耐震対策については、緊急的な対策により橋梁の補強が進められてい



同一の目的地であっても、環状道路の利用の有無により、料金設定を検討するための実験を実施



深夜割引等、既存の料金割引の内容を変更し、物流コストの低減を図る実験を実施



週末の時間帯割引の内容を変更するとともに、移動コストを軽減する料金割引の検討に向けた実験を実施

図4 料金による高速道路ネットワークの有効活用 (料金社会実験の内容)

るものの、耐震補強が必要な橋梁は依然多く残されており、優先的かつ防災対策が必要なネットワークに位置する橋梁等についても対策を実施すべきと指摘している。

また、雪寒地域においても、平成一七年度の異常降雪時の経験を踏まえ、各道路管理者が連携しつつ、迂回路のない生命線道路や市街地の幹線道路など、国道から市町村道までを含め、異常降雪時においても優先的に円滑な交通を確

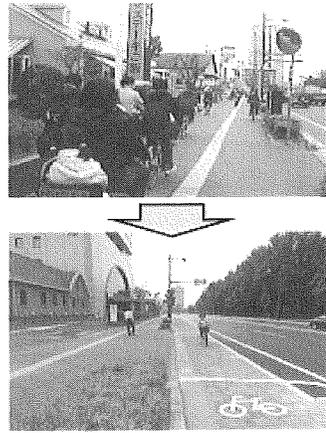
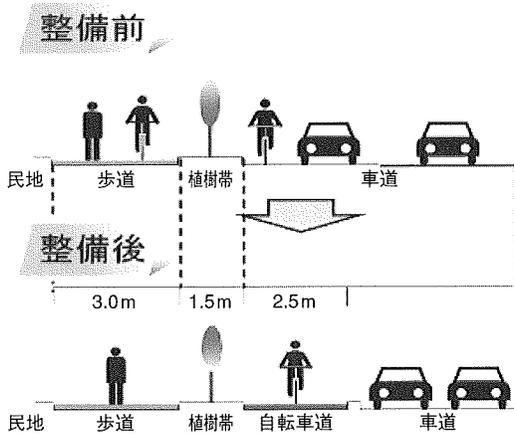


図5 既存の道路空間の再構成による自転車走行空間の確保

保するネットワークを選定した上で、効果的に対策を講じるべきであり、また、中心市街地や公共施設周辺等における冬期バリアフリー対策を各道路管理者が連携して計画的に推進すべきとしている。

さらに、災害発生時の情報ニーズが高いことから、通行規制情報や緊急地震速報などを道路利用者に速やかに提供する取組みなどが必要であり、復旧の優先順位、応急復旧体制の確立についても支援の充実などを図るべきと指摘している。その他、重点密集市街地における沿道の不燃化と一体となった都市計画道路の整備についても推進すべきであるとしている。

② 安全・安心な道路空間の形成

交通安全については、交通事故死者数は近年減少傾向にあるものの、死傷者数は依然として一〇〇万人を超えている状況にあることを踏まえ、事故データの客観的な分析に基づき、事故原因の検証を進めるとともに、優先度を明示して事故が多発する道路区間を抽出し、集中的な対策を行う取組みをさらに充実、徹底する必要があると指摘している。

一方、「人」対「車両」の事故に対しては、幹線道路で減少している一方、生活道路で増加しており、公安委員会と連携した歩道整備等のこれまでの取組みについて、地域住民など関係

者が多く合意形成に時間がかかるなどの課題を指摘したうえで、車両速度を抑制する道路構造の採用や歩道の整備といったハード施策と、公安委員会の行う速度や通行規制といったソフト対策を組み合わせた面的かつ総合的な取組みを引き続き進めるべきであるとしている。特に、学童の通行量の多い通学路においては、公安委員会や教育機関、PTA、地域住民、NPOなどと連携した推進体制を構築し、地域ぐるみの取組みとして地域の実情に応じた対策を実施することが重要であることを指摘している。

自転車走行については、歩行者との事故が増加傾向にあることから、欧米の都市のレベルを目指し、自転車走行空間に関するネットワーク計画作成の推進や、既存の道路空間の再構成による通行空間の区分等の必要性について指摘している。また、放置自転車の問題についても、路外駐車場の整備をはじめ、横断歩道橋下等のデッドスペースの有効活用等の対策を講じるべきとされている。

その他、踏切事故への対応として、連続立体交差等の抜本対策と踏切内の歩道拡幅等の速効対策を駆使することによる踏切の安全確保と交通の円滑化や、情報通信技術の活用による「世界一安全でインテリジェントな道路交通社会」の実現を目指すべきとしている。

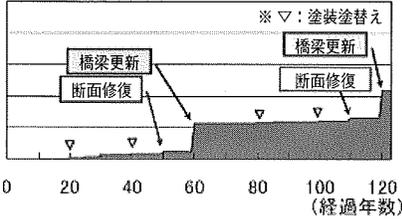
【事後保全】



損傷がより深刻化してから対策を実施

- × 早期架替え
- × 後年度の負担が増大

費用



【予防保全】



損傷がより深刻化する前の軽微なうちに対策を実施

- 長寿命化
- ライフサイクルコスト縮減

費用

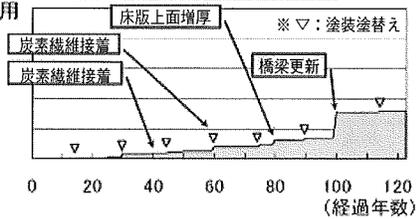


図6 効率的な道路管理の実施例（橋梁の床版の疲労対策）

CO2排出削減量：200～300万t／年

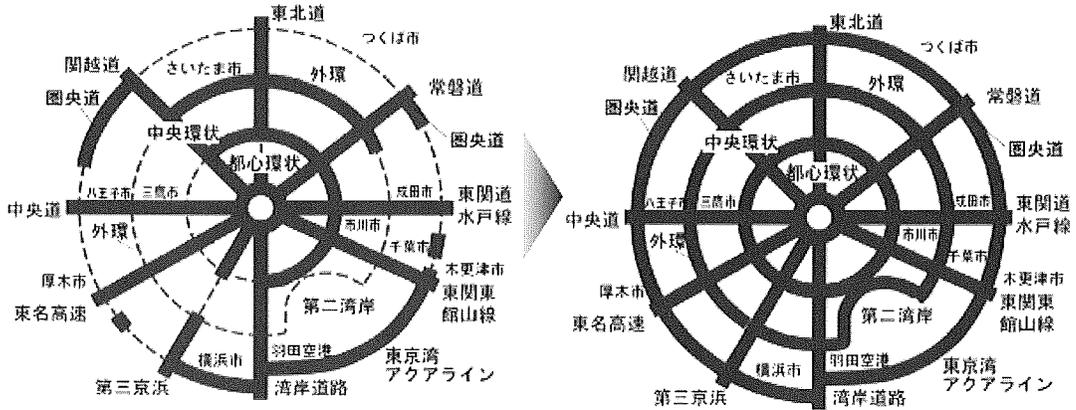


図7 首都圏環状道路の整備による地球環境保全への貢献

4 豊かな生活環境の創造

① 地球環境保全への積極的な貢献

③ 効率的な道路管理の実施
 三章の解説においても記述したとおり、急増する高齢化した道路ストックの維持・修繕、更新にかかる効率的な投資を図るため、これまでの道路整備の考え方に加え、道路管理の観点や、災害発生時のネットワークの重要性を検討すべきとしている。その際、道路管理者の連携・協力により総合的な管理計画や橋梁の長寿命化に関する計画を策定し、施設の点検頻度や修繕等の優先順位の調整を行うべきであり、施設のライフサイクルコストの最小化を図るアセットマネジメントの考え方に基づいて戦略的な道路管理を行っていくべきと指摘している。これらの考え方は地方自治体による道路管理、高速道路の道路管理においても同様のことが言えるため、国による地方自治体への財政的、技術的支援を行うこと等により、予防保全への転換を図っていくことが重要と指摘している。

地球環境保全への貢献については、自動車の走行速度が遅くなるほど二酸化炭素の排出量が多くなるため、環状道路・バイパスの整備等による渋滞解消やボトルネック対策などの交通円滑化を図るとともに、より二酸化炭素排出量の少ない移動手段へ転換するなど、TDM等のソフト施策の推進が必要としている。

また、地球温暖化問題は人類の存在基盤にかかわる重大な問題ととらえ、京都議定書の目標達成は対策の序章に過ぎず、ポスト京都議定書に向けた今後の国際的な動きや社会の変化も踏まえつつ、中長期的な観点から従来の道路行政の枠にとられない対応が必要としている。具体的には、物流事業者等によるエコドライブ普及のための支援、道路照明における太陽光発電の活用等々の展開を図るべきとしている。

② 沿道環境の保全・創造

一方、沿道環境の保全・創造として、特に大都市圏において環境基準を長年達成してきていない箇所が残存していること、また、騒音についても同様であることを指摘したうえで、低公害車導入等への補助制度や、次世代低公害車の実用化に向けた支援等を指摘している。加えて、TDM施策や公共交通機関への利用促進策の導入、騒音対策としてのバイパス誘導促進、沿道対策が必要不可欠な地点の抽出等を行う必要が

あるとしている。また、ヒートアイランド現象への対応としての路面温度を下げる効果のある舗装の面的整備等について必要性を指摘している。

沿道環境対策の実施にあたっては、多様な主体と幅広く連携しながら総合的に取り組んでいくことが必要であり、地域ごとに総合的な沿道環境改善策を策定し、多様な施策を有機的に連携させた上で、地域住民やNPO等と協調しながら、効果的・効率的に改善する仕組みを構築する必要があるとしている。

③ 地域の空間形成

地域の空間形成については、①バリアフリー化の推進、②効果的な無電柱化の推進、③地域の空間としての道路景観の向上、④「道の駅」のサービス充実と機能の多様化、⑤道路整備にあわせた生活環境の整備、⑥快適な都市空間の形成に向けた既成市街地の再構築という六つの視点から記述されている。

まず、バリアフリー化の推進については、平成一八年バリアフリー新法の施行等により、バリアフリー化がより一層推進されることとなるとする一方、歩道設置や段差解消ニーズに加え、車いすがすれ違える幅員の確保や上下移動を伴う立体横断施設のバリアフリー化といった多様な要望に柔軟に対応できていないことをあげ、

これらに対して隣接する民地との協定による歩道幅員の確保や立体横断施設へのエレベーター設置等、多様なニーズに応えられる対策メニューを用意するとともに、現地の状況に即した対策を行うための技術力やノウハウの向上、蓄積、道路管理者間での情報共有などを図るべきとしている。

次に無電柱化については、主要な欧米都市と比較して大きな乖離があり、魅力ある市街地や観光立国に向けた観光地の空間の質を高める上で不可欠とし、効率的な整備を図るため、人多く集まる主要駅等の周辺市街地や歴史的な街並みを保存すべき地区等、重点的に整備する対象を明確にした上で、地域の需要に合致した構造の採用などによるコスト縮減や新たな技術開発の促進、バリアフリー新法や景観法等に基づく施策と併せた整備などの工夫を図ることが重要としている。

道路景観の向上については、市民意識の高まり、価値観の多様化等による地域住民等との協働の動きが各地に広がっており、行政と地域住民等との双方方向のコミュニケーションを実践しつつ、地域資源を尊重した道路景観の形成や観光資源の創出等を図る日本風景街道などの取組みが必要であり、そのための仕組みを早急に確立し実用化を図るべきと指摘している。また、

景観の向上を図りつつ、にぎわい・交流の場、より良い環境創出のための空間、安全な歩行空間などの多様な機能を持った道路空間を創出するため、道路区域外を含めた沿道の並木の一体的管理等も活用した道路・沿道空間の緑化による緑のネットワークの形成等を、行政と地域住民、沿道コミュニティ等が連携しつつ、道路空間のあり方や方針を定めた上で進めるべきであり、その仕組みを確立すべきとしている。

また、道の駅については、道路情報、地域の観光情報、医療情報などの提供が望まれ、また避難場所等にも活用されている実態を踏まえ、提供するサービスの充実を図るとともに、防災拠点機能など、機能の多様化による新たな展開を図ることが必要としている。

その他、大規模な道路整備を実施する際に、周辺住民や地方自治体から地域の生活環境に与える悪影響に対する懸念やその対策を求める要望に対し、地方自治体との連携・協力の下、幹線道路整備と周辺のまちづくりを一体的に実施していく取組みを積極的に推進していく必要があるとし、また、集約型都市構造の実現に向けた都市構造の再編を図っていく上では、計画の初期の段階における充実した支援等により民間主体の積極的な事業参画を誘導するとともに、道路等の基盤整備や個別建替など様々な機会を

捉え土地区画整理事業、市街地再開発事業等を積極的に実施すべきとしている。

五 道路行政の進め方についての 具体的提案

最後に、すべての施策に共通する事項として、道路行政の進め方の改革について具体的な五つの提案がなされている。

1 早期の事業効果発現のための環境整備と 評価の充実

道路整備の優先順位を評価する際には、事業の性格に応じて評価の視点を設定することが必要であり、渋滞対策や交通事故対策等の問題解決型事業には、渋滞損失時間等の客観的なデータに基づく優先度の明示、国家の発展を支える戦略的なネットワーク形成のための道路整備には、今後策定される国土形成計画をはじめとする国土政策や経済政策等、安全な国民を維持する上で必要な道路整備には、必要最小限の機能を確保する観点に基づき優先順位の判断を行い、選択と集中による効果的な事業執行を図るべきとしている。

また、長期間にわたる道路整備への対応として、事業の進捗状況や供用目標に関する情報の積極的な公開、公表した目標を責任をもって達成するための事業費と人材の集中投入、さらに、目標の達

成度合いの定期的な評価と遅延した場合の損失の明示が必要としている。

特に、事業の早期完成に不可欠である用地取得について、事業計画への不満や補償条件への不満、境界の未確定等の所有権問題が主要因であることを踏まえ、道路網計画及び構想段階からのPIの実施、補償条件や生活再建、相続問題等に関する相談窓口の設置等を行うべきとしている。また、

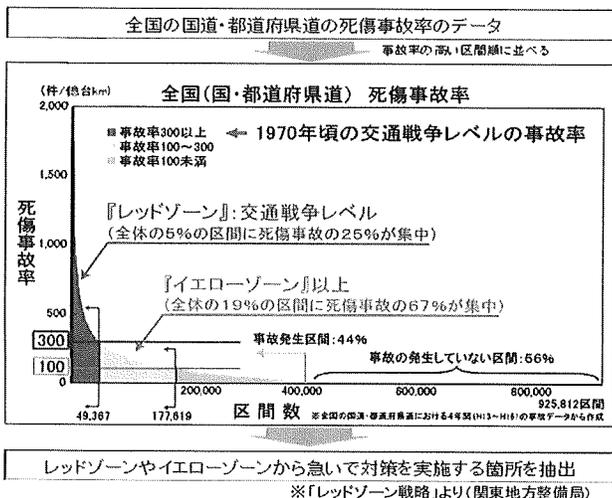


図8 問題解決型の事業での選択と 集中による効果的な事業執行の事例

地籍調査の促進や適切な土地収用制度の活用により用地取得の所要期間短縮を進めるとともに、工期短縮につながるデザインビルド方式の入札契約制度の導入等、事業のスピードアップのための条件整備を積極的に進めるべきとしている。

また、評価システムについて、新規採択時評価



現地看板やホームページで、事業の供用目標・進捗状況の情報提供



図9 「いつかはつくる」から「いつまでにつくる」への変換

等のこれまでの取組みの改善を図るとともに、道路行政マネジメントについても現場業務へより一層浸透させていく必要があるとしている。

2 ユーザーの視点に立った課題やニーズの把握

「道路整備はもう十分」といった批判の声や、身近な道路への改善要望や不満等があることを踏まえ、道路が抱える課題を客観的データに基づき分かりやすく提示するとともに、どのような考え方で重点化・効率化を図っていくのかを方針や計画という形で明らかにし、それらの課題の優先順位が生活実感と乖離していないか住民への問いかけなどを行いながら確認し、情報の共有が図られるよう努めていくべきとしている。また、身近な道路のニーズ等の把握や対応を一層充実するため、「道の相談室」等の取組みの強化を図るとともに、NPO団体等との連携を深めるなど、道路利用者のニーズ等を積極的に把握することが必要としている。

3 多様な主体のパートナーシップによる行政運営

道路政策にかかる課題やニーズは多様な分野に関連し、関係者も多岐にわたっているため、これまでの行政機関の枠組みを超えた取組みとして、都道府県別に幹線道路協議会など複数の関係機関の集まる場が目的別に設けられているが、今後は

国地方自治体といった複数の道路管理者、公安委員会、公共交通事業者、地域住民などが連携を強めて総合的に交通体系全体について議論することも必要と指摘している。

また、個別路線の計画プロセスを円滑に進め、道路事業への理解を高めるため、その路線の上位計画となる道路網全体の計画策定の段階で、市民等が参画するプロセスを導入し、行政の説明責任を一層果たすべきとしている。

4 コストの徹底的な縮減と新技術の活用

厳しい財政事業の下で真に必要な道路の建設や既存ストックの維持管理を適切かつ着実に進めていくためには、地域の状況、道路の利用形態に応じて道路規格・構造を柔軟に設定・変更することなどによるコスト縮減を図ることが重要であり、適正な品質を確保することとの両立を図る必要があることから、総合評価方式など、価格と品質による総合的な競争が実現される入札方式を導入していくべきと指摘している。加えて、工期短縮やコスト縮減を図るための技術開発や高齢化する道路資産の健全性把握のための検査・点検、維持更新などの技術開発を重点的に推進していくことや、情報通信技術を活用した走行安全支援、サービスのより一層の高度化など、多様な分野での交通サービスの向上を図っていく必要があるとして

(中部縦貫自動車道 高山清見道路 高山インターチェンジ(仮称)の事例)
インターチェンジを簡易な形式にする構造の見直しを行い36億円を縮減

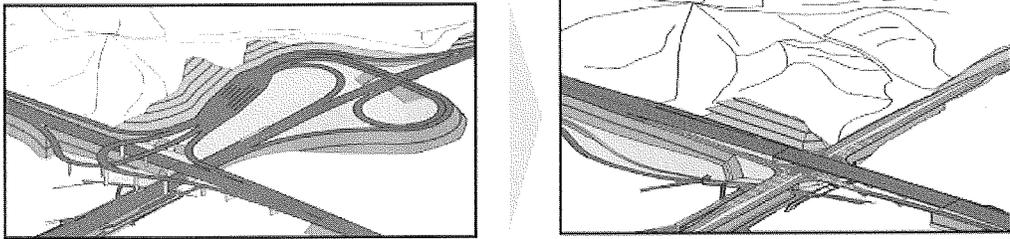


図10 インターチェンジの構造の見直しによるコスト縮減

いる。

5 新たな道路行政にふさわしい道路法制の検討
最後に、建議において示された提案を踏まえ、社会経済上要請される政策を新たに展開してく上では、これまでの道路政策の制度的インフラである道路法制についても不断の見直しを行い、時代に適合したものを整備していくことが求められているとし、道路の機能が長期安定的・効率的に発揮されるよう、既存のストックを効率的かつ効果的に活用する枠組み等、その基本的な方向性を示している。

～また明日 元気に会おう この道で～

「道路ふれあい月間」推進標語について

道路局道路交通管理課

【道路ふれあい月間とは】

国土交通省では、毎年八月一日から八月三十一日までの一カ月間を「道路ふれあい月間」と定め、道路を利用して国民に改めて道路とふれあい、道路の役割及び重要性を再認識していただき、さらには道路をいつくしむという道路愛護思想の普及及び道路の正しい利用の啓発を図るとともに、道路を常に広く、美しく、安全に利用する気運を高めることを目的とした運動を実施しています。

道路管理者は、この月間において、国民自らが道路の役割及び重要性を十分理解し、自主的かつ積極的に各種運動に参画してもらえよう努めることとしており、地域住民や協賛団体の関係者等を構成員とする委員会等を設置するなどして、できる限り地域住民等が主体となって実施できるように、各地域の特性に応じかつ効果の高い運動を行うこととしています。

そのため、「道の駅」等道路利用者が多く集まり、かつ地域情報を発信できる場所の活用しながら、地域住民等が主体となって実施し、道路管理者はそれに協力することで、少しでも多くの住民のみなさんに道路の正しい利用を啓発し、道路にふれあう機会を設けられるような行事を展開しています。

また、これらの運動が当該月間を越えた効果のあ

る取組みにつながるように配慮しています。

【「道路ふれあい月間」推進標語】

道路は、国民の日常生活や経済活動に欠くことのできない基本的な施設ですが、あまりにも身近な存在であるためにその重要性が見過されがちです。そこで、国土交通省では「道路ふれあい月間」の行事の一環として、「道路ふれあい月間」推進標語を広く一般から募集し、改めて道路の重要性について、多くの方々に関心と理解を深めていただくとともに、道路愛護思想の普及と高揚を図ることとしています。

本年は、「道路は国民共有の、つまりあなたの



4氏によって行われた審査会の様子



浅井慎平さん



残間里江子さん



陣内貴美子さん



山田美保子さん

財産です。へみんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用しましょう」をテーマのもとに、一月中旬から三月三十一日までの間に、全国の各道路管理者の関係事務所、高速道路のサービスエリア・パーキングエリア、「道の駅」、自治体の道路維持担当部署及びその関係事務所などで応募用チラシ配布や、インターネットなどでの募集を行いました

オリピック・バドミントン選手)、山田美保子さん(放送作家・コラムニスト)の四氏による審査が行われ、最優秀賞・一作品、優秀賞・四作品、優良賞・四作品が選ばれました。

平成一九年度の入選者と作品は次の通りです。

■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 ほくらの未来の 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 小蕎 優奈 さん

「道の日」(8月10日)について

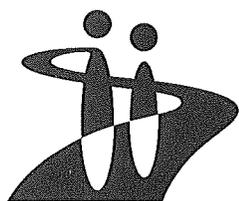
～ 「道の日」中央行事を六本木で開催！～

道路局総務課 木村 勇貴

◇「道の日」の制定経緯と趣旨◇

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

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



8月10日は「道の日」

道の意義・重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めることを目指した日とする。」との提言がなされました。

これらを受けて、建設省(現国土交通省)では「道の日」の制定に向け検討を続け、昭和六一年度から八月一〇日を「道の日」とし、道路の意義・重要性について国民の皆様に関心をもっていたため、国民的運動を展開することとしたものです。

なお、八月一〇日を「道の日」としたのは、①大正九年八月一〇日に我が国で最初の道路整備についての長期計画である第一次道路改良計画がスタートしたこと、②広く一般国民に定着している「道路ふれあい月間(※)」（八月一日～八月三十一日）の期間中であることによります。
※ 平成一三年度より「道路をまもる月間」から名称変更

◇「道の日」の運動◇

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

三十二年目を迎える「道の日」の中央行事

「道の日」実行委員会が中心となって開催され



道の日2007

～道が つなぐ ささえる 暮らしと笑顔 全国道の駅物産展～

全国の「道の駅」による物産展の出店、ステージイベント等を通じて、暮らしに不可欠な物資の輸送や人の移動など、暮らしと「道」とが密接に関わっていること、また、全国が「道」でつながっていることを認識して頂くイベントです。

日時：2007年8月4日(土)
会場：六本木ヒルズアリーナ

開催時間：11時～18時(予定) 主催：「道の日」実行委員会
後援(予定)：国土交通省、内閣府、農林庁、全国知事会、全国市長会、全国町村会

<ステージイベント>

- 道路ふれあい月間推進標語表彰式
- トークショー(ゲスト：眞鍋かをり)
- クイズ大会
- 日本の伝統芸能
- ストリートパフォーマンス
- 日本の名産品大集合

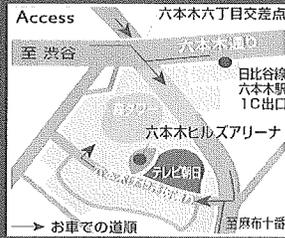
<常設ブース>

- 全国「道の日」出店ブース
- 道路施設パネル展

入場無料



ゲスト：眞鍋かをり



六本木ヒルズアリーナ
東京都港区六本木6-10-1
六本木ヒルズアリーナ管理棟
TEL: 03-6400-6611

る「道の日」中央行事については、今年で三十二年を迎えることとなります。今年度「道の日」中央行事は「道がつなぐ ささえる 暮らしと笑顔

全国道の駅物産展」をテーマに、八月四日(土)に「六本木ヒルズアリーナ」にて実施されます。

当日は「一日道の駅六本木」と称し、全国から

道の駅を集め、物産展を行います。また、特設ステージでは、道路ふれあい月間推進標語表彰式、「一日道の駅六本木」の駅長にタレントの「眞鍋かをり」さんを任命し、「道」をテーマにしたトークショー、「道」を舞台にして行われるパフォーマンスである、ねぶた、よさこい等の実演やジャグリング等の大道芸などを予定しています。入場は無料、誰でも自由に参加できます。

八月四日(土)には、是非、六本木ヒルズアリーナに足をお運びいただき、道の駅物産展やステージイベントを楽しみながら、普段何気なく使っている「道」が、暮らしと密接に関わっていることをじっくり考えてみませんか？

占用物件に対する添加について

道路局路政課道路利用調整室

大野係員

(電話中)なるほど…、わかりました。お待ちしております。

坂上係員

大野君、どうしたの？

大野係員

事業者の方からのお電話で、すでに占用許可を受けている消火栓標識に看板広告を添加したいので、明日図面等を持って行きますということだったんです。事業者の方は、もともと占用許可を受けている物件に看板広告を添加するだけだから許可までは必要ないんじゃないかって仰ってたんですけど…

坂上係員

それで、大野君はどう思うの？

大野係員

確かにそう言われてみると消火栓標識は許可

を受けているわけだし…。

坂上係員

ちよつと、ちよつと。もう少しよく考えてよ、大野君。梅雨だからって頭も湿っちゃ駄目よ。

大野係員

大野係員

(そこまで言わなくても…)わかりました。

もう一度よく考えてみます。

坂上係員

どう？ 何かわかった？

大野係員

はい。道路法の規定を見落としていました。

第四十一条で、占用物件に新たに道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある物件を添加しようとする場合は、新たな占用とみなすつていう規定がありますね。

道路法第四十一条

道路管理者以外の者が占用物件に関し新たに道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある物件を添加しようとする行為は、本節の規定の適用については、新たな道路の占用とみなす。

坂上係員

そうね。この規定は、既存の占用物件に新たに道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある物件を添加しようとする行為については、当該占用物件の占用者であるか否かにかかわらず、独立の占用とみなして既存の占用とは別個に処理し、道路の占用が無秩序に流れるのを防ごうとする主旨のものね。

じゃあ、添加する物件が道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のないものであるときはどうするのかしら？

大野係員

えつと…、その場合は、第三十二条第三項の規定による占用の変更として処理することになると思います。同項では、占用者が占用の目的、期間、場所、物件の構造等を変更するときは、その変更が道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のないと認められる軽易なもので政令で定めるものである場合を除いて道路管理者の許可を受けなければならないとしています。

道路法第三十二条

略

- 2 前項の許可を受けようとする者は、左の各号に掲げる事項を記載した申請書を道路管理者に提出しなければならない。
- 一 道路の占用（道路に前項各号の一に掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用することをいう。以下同じ。）の目的
- 二 道路の占用の期間
- 三 道路の占用の場所
- 四 工作物、物件又は施設の構造
- 五 工事実施の方法
- 六 工事の時期
- 七 道路の復旧方法
- 3 第一項の規定による許可を受けた者（以下「道路占用者」という。）は、前項各号に掲げる事項を変更しようとする場合においては、その変更が道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のないと認められる軽易なもので政令で定めるものである場合を除く外、あらかじめ道路管理者の許可を受けなければならない。
- 4 5 略

坂上係員

そうね。やつと思ひ出してきたようね。つまり、占用物件に新たな物件を添加しようとする場合は、その物件が道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある物件のときは、第四十一条の適用を受けて新たな道路占用許可が必要となるのね。一方、その物件が道路の構造又は交通に

支障を及ぼす虞のない物件のときは、第三十二条第三項の規定に従って、占用物件の構造の変更として道路管理者の許可が必要となるわね。ただし、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のない物件の添加であり、かつ施行令第八条にあるように、占用物件の重量の著しい増加を伴わないもの、又は当該道路占用者が当該占用の目的に付随して行うものであるときは変更の許可は必要ないという整理になるのね。そうしたら、今回の場合はどうなるのかしら？

道路法施行令第八条

法第三十二条第二項各号に掲げる事項の変更で道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のないと認められる軽易なもので政令で定めるものは、左の各号に掲げるものとする。

- 一 占用物件の構造の変更であつて重量の著しい増加を伴わないもの。
- 二 道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のない物件の占用物件に対する添加であつて、当該道路占用者が当該占用の目的に付随して行うもの。

大野係員

消火栓標識に看板を添加することは、落下等の危険性もあることから、新たに道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある物件を添加する行為と言えるので、新たに占用許可申請を出してもらふ必要がありますね。

坂上係員

そのとおり。

渡邊課長

二人とも、ちゃんと結論に達したようだね。占用物件に対する物件の添加については、二人の話してた通りだけど、添加物件というと、やはり電線が多いんだらうけどそれだけでなく、広告物等も多くなるので関係法令との関わりにも注意が必要だね。こういった物件は屋外広告物法等他の法令の規制を受ける場合も多いので道路法以外にも留意する必要があるね。

坂上係員・大野係員

わかりました、課長。（今まで聞いてたんだ…）

（終業のチャイム）

渡邊課長

今日はこのへんにしとこうか。ところで、今日はポリーナスの支給日だけど、大野君は何か買うのかい？

大野係員

はい！ ずっと欲しかったものがあるんです。今年の新年会で坂上さんがバックダンサーの時に着ていたボディースーツを僕も買おうと思っんです！（平成一九年三月号参照）

坂上係員

……………

（この項終わり）

川崎市交通局 広告付きバス停留所

上屋整備事業について

川崎市交通局自動車部管理課 河内山 佳祐

一 おおむね

広告付きバス停留所上屋（以下「広告付き上屋」という。）は、バス停留所に雨露や陽射しを防ぐために設置されている上屋に広告パネルを取り付けたもので、掲出される広告の広告料収入によりバス停留所上屋の整備から維持管理までを行う方式を採るものです。

神奈川県川崎市では、条例によりバス停留所上屋への広告の掲出は禁止されていますが、川崎市関係局や警察との協議を経て、現在、広告付き上屋の試験設置を実施しています（平成一九年七月現在）。

本稿では、広告付き上屋の仕組みと川崎市における広告付き上屋の試験設置までの経緯、及び今

後の条例改正から本格設置までの取組みについて述べていきます。

二 広告付き上屋導入までの推移

従来、日本では道路法などで上屋への広告物設置が禁止されていました。

これは、車の運転者が上屋の広告に気をとられ事故を起こすことを避けるため、また歩行者の安全を確保するためなどの趣旨に基づくものでした。

しかし、平成一五年一月に国土交通省と警察庁が規制を緩和し、上屋整備の目的であれば一定の要件（車道面への広告は不可など）のもとでバス停留所に広告パネルを設置できるようになりました。



写真1 広告付きバス停留所（観音一丁目バス停（川崎駅方向））

これを受け、同年三月に岡山市で民営バス事業者が国内初の広告付き上屋を設置し、公営バス事業者でも平成一六年一月から横浜市が試験設置を実施したのを皮切りに、平成一七年には名古屋市、神戸市でも広告付き上屋の本格設置が開始され、現在では様々な自治体の公営、民営バス事業者が広告付き上屋の導入を検討しています。

三 広告付き上屋の設置方式

川崎市交通局を含む多くの公営、民営バス事業者

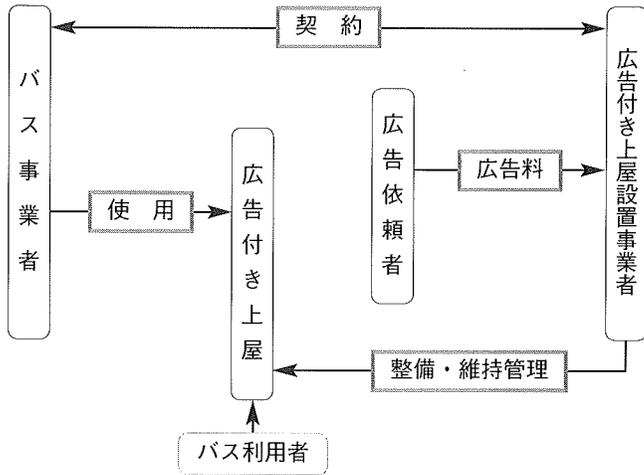


図1 広告付き上屋の設置方式

者では、民間事業者が広告料収入による上屋の整備及び維持管理を委託する方式(※1)を採用し、ほぼ費用の負担なく(※2)バス利用者に対して施設サービスを安定的に提供しています(図1)。

- ※1: 東京都交通局のように、広告付き上屋の設置から広告料収入による上屋の設置、及び維持管理を、全て自前で行う方式を導入している事業者もあります。
- ※2: 実際には、広告付き上屋に掲出する広告を審査する外部有識者への報酬などの費用が発生します。

四 広告付き上屋の設置位置等について

- 1 設置可能な場所について
「歩道幅員が四・三m以上ある停留所(川崎市交通局の試験設置段階での選考基準)」
これは国及び川崎市により、上屋は歩道と車道の境界線から〇・二五m以上離れた場所であること、また上屋の幅が二m以下であり、かつ上屋設置後の幅員が二m以上確保されている歩道に限定されていることなどによるものです。

- 2 広告掲出面について
道路交通の安全に影響を及ぼさないように、主に以下のことが定められています。

- (1) 歩行者の安全確保
歩行者の広告掲出面の死角から飛び出し事故等を防ぐため、路面との間に適当な間隔を確保する

こと(上記1同様に広告掲出面設置後の幅員が二m以上確保されていること)。

- (2) 運転者の安全確保
広告掲出面は、車の運転者が運転しながら広告を読み取ることができないようにすること。

- (3) 広告物の大きさ等
広告物の大きさは上屋の大きさを超えないこと。また、広告物の表示面積は一面につき二㎡以内であること。

3 広告付き上屋の設置例

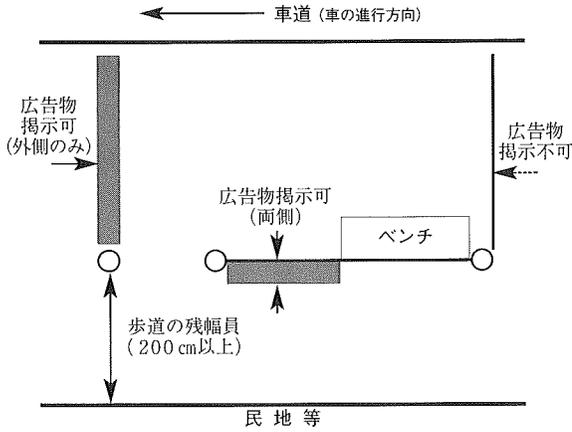
- 2を踏まえた広告付き上屋の設置例は図2(次頁)のようになります。

五 川崎市交通局における 広告付き上屋の整備事業について

- 1 川崎市交通局バス停留所上屋の状況について
川崎市交通局では、毎年新規、立替合計で上屋を一〇基整備しており、平成一八年四月一日現在で、川崎市交通局の管理するバス停留所は八四八カ所あり、そのうち二五七カ所に上屋を設置しています。

上屋の設置後は施設の清掃や補修などの維持管理が不可欠であり、また設置された上屋のうち、約五六%の一四三カ所が設置後一〇年以上経過しているため、上屋の新規設置と併せて老朽化した

【設置例 2】



【設置例 1】

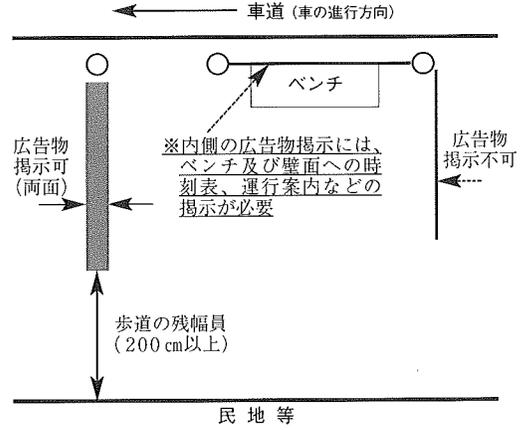


図2 広告付き上屋の設置例

上屋の立替の必要性も増しています。

2 川崎市交通局の広告付き上屋導入への

状況について

このような状況の下、コストをかけずに上屋の整備及び維持管理を行う方法が検討され、民間事業者のノウハウを活用した広告付き上屋を導入することにより、安定的な上屋施設の整備と効率的な維持管理の実施を目指すことになりました。

3 広告付き上屋試験設置までのスケジュール

(1) 準備段階での市関係各局、警察署との協議・調整

川崎市ではバス停留所上屋への広告の表示は禁止されていますが、上屋への広告の掲出(建設局)、上屋のデザインや建築許可(まちづくり局)、上屋の課税(財政局)及び道路交通の安全性の確保(警察署)などについての協議・調整を経て、川崎市屋外広告物審議会の承認を受けました。

(2) 試験設置の停留所について

前述の広告付き上屋設置可能な停留所(歩道幅員が四・三m以上ある停留所)から、乗車人員が多く、市民やバス利用者の意見が聴取しやすい停留所を選びました(表)。

(3) 設置事業者選定の過程

川崎市交通局では広告付き上屋設置にあたり、

表1 試験設置停留所(5カ所)

バス停名称	方向	所在地	乗車人員(※)	歩道幅員
①銀柳街入口	市営埠頭	川崎市川崎区砂子1-1	2,226人	8.0m
②市役所前	〃	〃 宮本町1	371人	7.5m
③宮前	〃	〃 榎町2	182人	6.5m
④藤崎一丁目	川崎	〃 藤崎1-30	524人	4.8m
⑤観音一丁目	〃	〃 観音1-19	386人	4.8m

※ 平成17年2月のOD調査の結果による1日あたりの乗車人員

以下のとおり設置事業者を公募し、川崎市交通局広告付きバス停留所上屋設置業者選定委員会の審査を経て、事業者をクリアチャンネル・ジャパン株式会社決定しました。

企画提案書の募集…

平成一八年一〇月二六日～一月七日

企画提案書の受付…

平成一八年一月一四日

選定委員会（二回）…

平成一八年一〇月二五日、十一月二日

(4) 広告付き上屋本体について

上屋設置業者選定委員会により、設置事業者（クリアチャネル・ジャパン株式会社）とともに、広告付き上屋のデザインも決定した後、上屋本体の設計や構造については、川崎市屋外広告物審議会委員に意見をいただき細部の手直しを行いました。

上屋本体のカラーについても、川崎市交通局バス停留所上屋広告デザイン審査委員会委員にカラーのサンプルを何種類か推薦していただき、交通局内でアンケートをとり、市長にも意見を伺うなどして決定しました。

上屋のサイン（バス停名表示、行先案内等）やバス路線・系統図、時刻表は競合バス事業者の協力を得て様式を揃えることにより、お客様に見やすくしました。

(5) 掲出される広告について

広告付き上屋掲出される広告については、都市景観に配慮した質の高い作品が求められるため、川崎市交通局において広告審査基準（川崎市交通

局バス停留所上屋の広告審査基準等）を定め、学識経験者を含む広告審査委員会（川崎市交通局バス停留所上屋広告デザイン審査委員会）を設置し、①街なみや都市景観に配慮した作品であること、②色彩の基調は川崎の地域にふさわしい作品であること、③企業モラルのあるグレードの高い作品であることを審査の基準として、広告の質的向上につながる審査を行っています。

六 広告付き上屋の試験設置から

本格設置まで

1 広告付き上屋第一号について

広告付き上屋の仕様の決定後、各種許可申請手続きを経て設置工事が実施され、平成一九年三月二二日に川崎市交通局における広告付き上屋の第一号が市役所前バス停留所に完成しました（写真2）。

2 広告付き上屋の竣工記念式典

広告付き上屋の第一号の供用開始にあわせて、川崎市交通局広告付きバス停留所上屋竣工記念式典が川崎市役所本庁舎前駐車場にて行われました。

式典には阿部孝夫川崎市長、モラー・ペターセックリアチャネル・ジャパン社長、神奈川県バス協会、競合バス事業者などが参加し、阿部市長と



写真2 広告付き上屋の設置第1号（市役所前バス停（市営埠頭方向））



写真3 川崎市バス広告付き停留所上屋竣工記念式典でのテープカット

モラー社長による挨拶と広告付き上屋整備事業の概要説明の後、テープカットや記念撮影などが行われました(写真3)。

また広告第一号については、クリアチャネル・ジャパン株式会社から川崎市に対して、広告枠が二面あるうちの一面の提供があり、平成一九年七月七日から、川崎市で開催された第三回「アメリカンフットボールワールドカップ2007」の広告が掲出されました。

3 試験設置から本格設置まで

市役所前に続き、銀柳街入口、藤崎一丁目、観音一丁目、宮前の各バス停留所に設置し、試験設置の広告付き上屋は、平成一九年七月には合計五カ所になりました。

八月にパブリックコメント(※3)を実施してバス利用者や周辺住民などの意見を募集し、九月には結果を公表し、一〇月に川崎市屋外広告物審議会に広告付き上屋の試験設置状況を諮問した後承認が下りれば、一二月に川崎市屋外広告物条例を改正(※4)し、平成二〇年からの広告付き上屋の本格設置を開始したいと考えております。

※3: 条例の改廃等にあたり市民の意見を公募し、それを考慮して意思決定を行う手続。

※4: 川崎市建設局が川崎市屋外広告物条例の改正議案を川崎市議会に提案します。

4 本格設置のスケジュール

広告付き上屋は本格設置が決定する平成二〇年から五年間で約二五〇基の設置を計画しています。

設置対象箇所は、川崎市交通局の管理停留所のうち、広告付き上屋設置条件(道路幅員等)を満たす停留所となります。

また、設置対象箇所に既存のバス停止上屋があり、設置後の経過年数が短い場合は上屋施設の他のバ

ス停留所への移設や、部材のリサイクルなどを行います。

七 おわりに

川崎市交通局を含むバス事業者にとって、広告付き上屋はコストをかけずにバス停止上屋の整備・維持管理を可能にする、大変魅力ある事業です。

本格設置開始後は、引き続き川崎市バスのお客様やバス停留所の周辺住民の意見を聞き、今後の事業展開に反映させ、更なる安全・快適な施設サービスの提供に努めます。

またバス停留所は公共施設でもあり、都市景観の一部を形成するものであることから、広告付き上屋に掲出される広告が景観の向上につながるような広告審査体制の確立が必要であるとも考えます。

以上のことから、広告付きバス停留所上屋整備事業はバス停留所施設を整備することのみにとどまらず、川崎市の都市景観の向上を通じた魅力あるまちづくりの役割をも担えるものと考えております。

広告付バス停上屋について

福岡市土木局管理部道路管理課 吉田 久孝

一 はじめに

福岡市は面積三四〇km²、人口一四〇万人を擁する九州の中核都市として、現在も人口増が続くなど発展しており、道路は国・県・市道あわせて二、八〇〇kmを管理しています。

また、本市におけるバス事業の特徴として、西日本鉄道(株)のバス路線が市域のほとんどを網の目状に網羅しており、地域に密着した「市民の足」としての役割を担っています。バス停留所は市内全域で約一、七〇〇カ所、うち上屋が設置されているバス停は約三五〇カ所となっています。

本稿では、国の規制緩和の流れの中で、全国的な展開をみせているストリートファニチャー事業である広告付バス停上屋について、西日本鉄道(株)

(以降西鉄株)とMCDウコー社共同による取り組みの事例を紹介していきます。

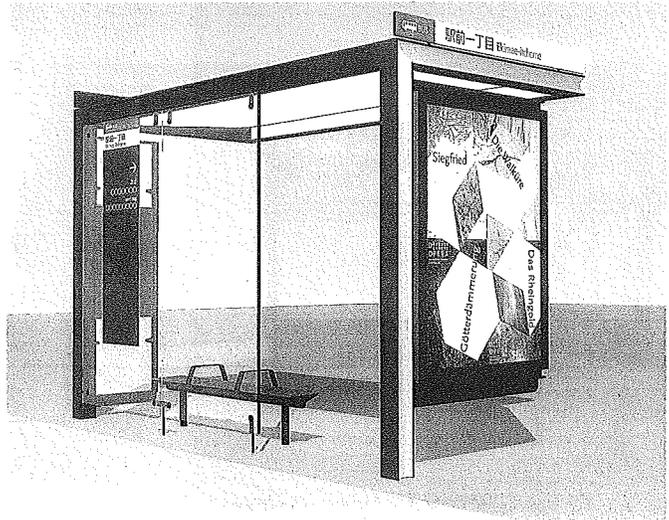
二 広告付バス停上屋整備の提案

福岡市においては、平成二三年一月に、事業者MCDウコー社より広告付バス停上屋の整備事業について概要説明が行われました。しかし、当時は道路占用許可基準がなく、また、本市においては、バス停上屋はバス事業者が利用者サービスの一環として整備すべきとの考え方が前提にあつたため、市独自で広告付バス停上屋を道路占用させることについては慎重にならざるを得ませんでした。

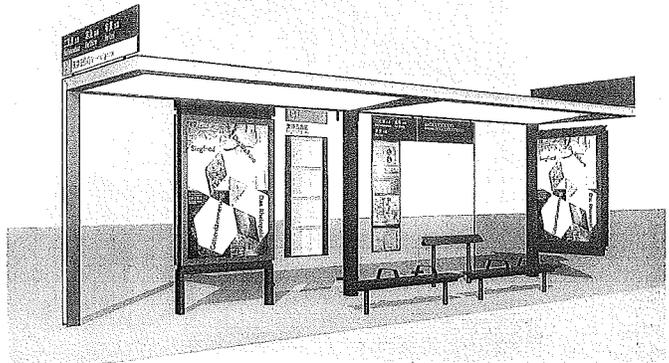
しかしながら、その間においても、市民の方から市に対するバス停上屋の整備要望は強く、本

市からバス事業者である西鉄株に対して上屋整備の要望を伝えてきましたが、西鉄株としては厳しい経営環境の中、上屋の整備は遅々として進まない状況にありました。

そういった状況の中で、平成一五年一月三十一日付国土交通省より、従来、道路交通の安全を阻害する恐れがあると認められていなかったバス停上屋の添加広告について、一般市民であるバス利用者の利便性向上、高齢者、身体障がい者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の観点から上屋整備を促進するため、広告料収入をバス停上屋の整備及び維持管理に要する費用に充当する枠組みの下、広告板とバス停上屋を新規かつ一体的整備する形態のものを一定の要件の下で道路占用を認めていく旨の通知がなされました。



デザインイメージ図 標準モデル(車道側)



デザインイメージ図 ダブルモデル(車道側)

図1 広告付バス停上屋「福岡モデル」

本市におけるMCDウコー社の事業提案は西鉄(株)にとっても上屋の設置から維持管理までをケアしてくれる願ってもない事業で、また、本市にとっても多数の市民が利用するバスの利便性・快適性が向上することは大いに歓迎すべき内容でした。

三 広告付バス停上屋の試行設置

西鉄(株)とMCDウコーと福岡市の度重なる協議

の結果、平成一八年年に福岡市の都市景観、市民の利便性・快適性の向上を目的に「福岡モデル」の広告付バス停上屋が計画されました。

「福岡モデル」(図1)は、屋根部分に行き先表示を行うことと周辺案内地図を掲出し、特に周辺案内地図についてはバス利

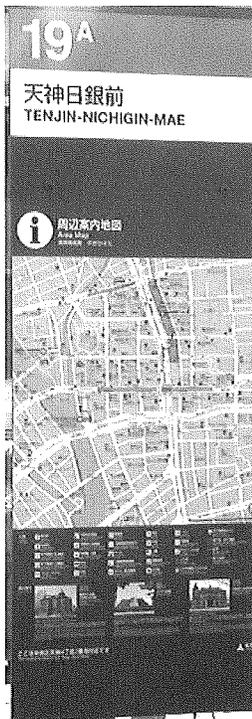


写真1 周辺案内地図(左)と屋根部分行き先表示(右)

用者のみならず観光客にも行き先がわかるよう、市がデータを作成、提供し、MCドゥコー社が定期的に更新（張り替え）するという、他都市の広告付バス停上屋にない新しい取組みとなっている。

す。

四 試行による利用者・市民の評価

試行した広告付バス停上屋は、既存上屋の建て



ダブルタイプ2カ所(8m×2m)



シングルタイプ1カ所(4m×2m)

写真2 試行設置の広告付バス停上屋

替えて平成一八年一月から福岡市の中心部天神の三カ所に設置されました(写真2)。設置三カ月の平成一九年二月にアンケート調査を実施し、対象はバス利用者、市民、観光客、バス運転手から直接聴取する形をとりました。調査結果(図2)は「今後導入した方がよい」が七五%を占めるなど、「夜間のバス待ち客の利便が向上した」や「照明により周囲の安全性が向上し、自転車等の通行による衝突事故等の危険度も緩和される」など、市民からの高い評価を得ています。

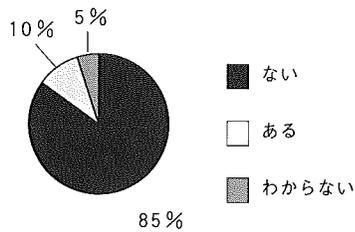
五 広告付バス停上屋整備への本市の対応

整備計画では平成一九年度から四年間で三五〇カ所の広告付バス停上屋が整備され、うち、既存の上屋の建て替えが一七五カ所、新設が一七五カ所設置される予定です。今後、年間約一〇〇件の審査事務を行う必要がありますが、道路占用の許可については、年間計画分を行政区ごとに一括申請により手続きを行うこととしています。

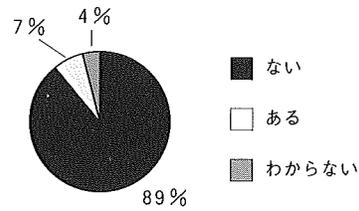
また、建築審査会においては、個別審査は時間を要することから、広告付バス停上屋の申請を一括して審査・承認できるように包括審査にて対応しています。

屋外広告物の審査においては、会議によらず審査委員へ個別に審査を依頼し対応を図ることとしています。

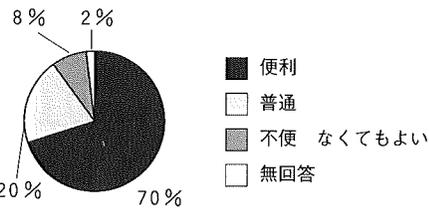
このバス停で危険を感じたことはありますか。



このバス停が設置されたことによって、通行への影響を感じたことはありますか。



周辺案内地図が設置されていますが、便利ですか。



このバス停を今後本格的に導入していくことについては、どう思われますか。

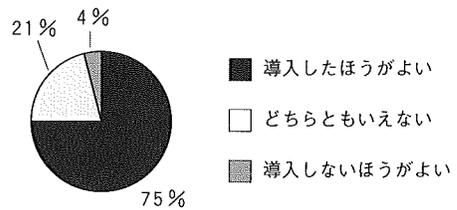


図2 バス停上屋広告 アンケート集計(抜粋)

六 広告付バス停上屋整備の課題

福岡市は歩道の幅員が十分に確保されている道路が少なく、決して道路事情が良いと言える状況にはありません。従って広告付バス停上屋は歩行者やバス利用者の安全性を十分考慮した上での対応が必要です。

今後は歩道幅員の狭い場所で、福岡の道路事情にあった省スペースタイプの上屋の整備が求められると考えています。

また、福岡市では天神地区、百道浜地区を屋外広告の規制区域(景観形成地区)としており、広告付バス停上屋が設置できない箇所もあります。

広告付バス停上屋の整備はいくつかの課題も残しながら本格展開となりますが、道路占用許可基準等を遵守し、交通の安全を確保しながら歩行者の利便性・快適性の向上にも取り組んでいきたいと考えています。

道路を一般交通の用に供するために管理している 地方公共団体が当該道路を構成する敷地について 占有権を有するとされた事例

— 埼玉県越谷市 占有権に基づく妨害予防請求事件 —

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔一審判決〕

平成一三年一月二六日 浦和地裁越谷支部

（請求認容）

〔二審判決〕

平成一三年一〇月三〇日 東京高裁

（請求棄却）

〔上告審判決〕

平成一八年二月二一日 最高裁第三小法廷

（原判決破棄（東京高等裁判所に差し戻し）

はじめに

本件は、道路を一般交通の用に供するために管理している地方公共団体が当該道路を構成する敷地について占有権を有するか否かという点について、最高裁が判断を示したものである。

「占有権」とは、自己のためにする意思をもつ

て物を所持すること（占有）によって取得する一

種の物件である（民法第八十条）。占有権は

様々な効力を有するが、その一つとして、占有物

に対する妨害の排除・予防等を請求する権利（占

有訴権）が認められている（同法第九十七条、

二百二条）。

道路法においては、道路に関し交通に支障を及

ぼす虞のある行為をすることを禁じており（第四

十三条第二号）、これに違反している者に対して

は当該行為の中止等を命ずる（第七十一条・監督

処分）ことが可能であるが、本手段によるために

は、実際に交通に支障を及ぼす虞のある行為が発

生し、継続している必要がある。そのため、交通

に支障を及ぼす虞のある行為が短時間で繰り返し

行われるような場合においては、上記手段では限

界があることから、あらかじめ妨害の予防を請求

する措置を講じることが必要となる場合が考え

られるところである。

本件は、地方公共団体が、道路を一般交通の

用に供するために管理しており、その管理の内

容、態様によれば、社会通念上、当該道路が道

路管理者の事実的支配に属するものというべき

客観的関係にあると認められる場合には、当該

地方公共団体は、道路法上の道路管理権を有す

るか否かにかかわらず、当該道路を構成する敷

地について占有権を有する、と判示したもので

あり、前述した背景から意義を有するものと考

えられる。

以下、判決を紹介する。

1 事案の概要

本件は、上告人（越谷市）が、道路法所定の

あるいは、今にも本件道路の交通を妨害する
かのような態度を示した。被上告人らは、今
後も、本件道路の交通を妨害するおそれがあ
る。

3 被上告人らは、国が本件各土地の所有権を取
得して適法に本件道路の供用を開始したこと
や、上告人が本件道路敷について占有権を有す
ることを否認するなどして争っている。

4 原審は、次のとおり判断して、上告人の請求
を棄却した。

道路管理権は、道路管理者に対して、民法そ
の他の私法上の権限とは全く無関係に、道路法
によって独自に与えられたものであり、その内
容及び範囲は、同法が定めるところに限定され
るといふべきである。また、道路管理権は、あ
くまで道路を一般交通の用に供するために行使
されるものであるから、これを行使することが、
当然に、民法百八十条にいう「自己のためにす
る意思をもって物を所持すること」に当たると
いうことはできない。

以上によれば、道路管理者が、自己の管理す
る道路の敷地について占有権を有すると主張す
る場合には、単に道路管理権を行使して当該道
路を現に管理していることを主張、立証するだ

けでは足りず、道路管理権とは別個に、占有権
の取得原因事実を主張、立証する必要があると
いふべきである。

そうすると、本件道路敷について占有権を有
する根拠として、道路管理者として本件道路に
ついて道路管理権を行使していることのみを主
張する上告人の主張は、それ自体失当というべ
きである。したがって、その余の点について判
断するまでもなく、上告人の請求は理由がない。

5 しかしながら、原審の上記判断は是認するこ
とができない。その理由は、次のとおりである。

(1) 占有権の取得原因事実とは、自己のためにす
る意思をもって物を所持することであること
ろ（民法百八十条）、ここでいう所持とは、
社会通念上、その物がその人の事実的支配に
属するものといふべき客観的關係にあること
を指すものと解される（大審院昭和十五年
（オ）第一号同年一〇月二四日判決・法律新
聞4637号一〇頁参照）。

そうすると、地方公共団体が、道路を一般
交通の用に供するために管理しており、その
管理の内容、態様によれば、社会通念上、当
該道路が当該地方公共団体の事実的支配に属
するものといふべき客観的關係にあると認め
られる場合には、当該地方公共団体は、道路

法上の道路管理権を有するか否かにかかわら
ず、自己のためにする意思をもって当該道路
を所持するものといふことができるから、当
該道路を構成する敷地について占有権を有す
るといふべきである。

(2) これを本件についてみると、上告人が、本
件道路を一般交通の用に供するために、その
主張するのとおりの内容、態様で本件道路を管
理している事実が認められるとすれば、上告
人は、本件道路敷について占有権を有するも
のといふべきである。

したがって、上告人の本件道路敷について
の占有権の取得原因事実の主張はそれ自体失
当であるとして、上告人の主張する事実関係
について何ら審理することなく、上告人の請
求を棄却した原審の判断には、判決の結論に
影響を及ぼすことが明らかな法令の違反があ
る。論旨は、以上と同旨をいうものとして、
理由がある。

6 以上のとおりであるから、原判決を破棄し、
更に審理を尽くさせるため、本件を原審に差し
戻すこととする。

よって、裁判官全員一致の意見で、主文のと
おり判決する。

〈参考条文〉

○民法（明治二十九年法律第八十九号）

（占有権の取得）

第百八十条 占有権は、自己のためにする意思をもって物を所持することによって取得する。

（占有保全の訴え）

第百九十九条 占有者がその占有を妨害されるおそれがあるときは、占有保全の訴えにより、その妨害の予防又は損害賠償の担保を請求することができる。

○道路法（昭和二十七年法律第百八十号）

（道路に関する禁止行為）

第四十三条 何人も道路に関し、左に掲げる行為をしてはならない。

- 一 みだりに道路を損傷し、又は汚損すること。
- 二 みだりに道路に土石、竹木等の物件をたいて積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為をすること。

（道路管理者等の監督処分）

第七十一条 道路管理者は、次の各号のいずれかに該当する者に対して、この法律又はこの法律に基づく命令の規定によつて与えた許可若しくは承認を取り消し、その効力を停止し、若しくはその条件を変更し、又は行為若しくは工事の中止、道路（連結許可等に係る自動車専用道路と連結する施設を含む。以下この項において同じ。）に存する工作物その他の物件の改築、移転、除却若しくは当該工作物その他の物件により生ずべき損害を予防するために必要な施設を命ずることができる。

一 この法律若しくはこの法律に基づく命令の規定又はこれらの規定に基づく処分に違反している者

二・三 （略）

2 （以下略）



みやぎの道 〜高速交通網の整備が進む黄金海道〜

◆宮城県の概要

宮城県は東北地方の南部に位置し、東に太平洋、西部一帯に奥羽山脈、北東部に北上山地、南部に阿武隈高地、そしてこれらの間に、北上・鳴瀬・名取・阿武隈の各河川が潤す豊かな仙台平野が広がり、牡鹿半島以北にはリアス式海岸、南部には長い砂浜が続くなど、豊かな自然に恵まれた県土です。

気候的にも、夏の暑さはさほど厳しくなくおだやかで、冬も東北地方としては比較的温暖で降雪も少ないなど、住み良いエリアの一つと言えるでしょう。

このような自然に恵まれた宮城県には特色ある観光地が存在しています。



宮城県東京事務所 尾形 昭範

「県北エリア（宮城ろまん街道）」、「仙台・松島エリア」、「県南エリア（おとぎ街道）」そして「南三陸エリア（黄金海道）」の四地域それぞれが魅力ある観光スポットを有しており、みやぎの「自然」と「食」を満喫することが出来ます。

今回は、魅力あふれるみやぎの中でもリアス式海岸の続く黄金海道を支えるみちづくりについて紹介させていただきます（図1、写真1）。



宮城ろまん街道



黄金海道



おとぎ街道



仙台・松島

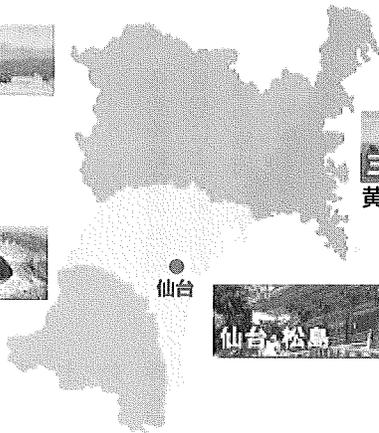


図1 宮城県観光図

◆黄金海道のみちづくり

南三陸地域の幹線道路は、仙台市を起点とし青森県十和田市に至る一般国道四五号が南北に走り、その国道四五号（石巻市）を起点とし、リアス式海岸で有名な南三陸金華山国定公園内を縦走し秋田県由利本荘市へと続く一般国道三九八号、同じく国道四五号（石巻市）を起点とし、大崎市（旧古川市から旧鳴子町、鬼首地区）を経て、秋田県由利本荘市へと続く一般国道一〇八号があります。

国道四五号は南三陸地域にあつては沿岸部の各市町を結ぶ重

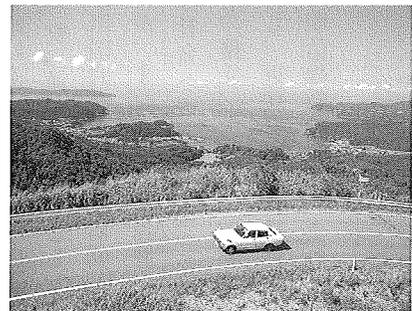


写真1 リアス式海岸

要な路線となっており、気仙沼市への最短路線となっている他、仙台や松島への連絡路とし

ても欠くことが出来ない道路となつています(図2)。

この国道四五号とほぼ並行し

て、高規格幹線道路の三陸縦貫自動車道が国土交通省により整備されています。三陸縦貫自動車道は、仙台市(仙台東部道路)を起点とし、石巻市、気仙沼市、

岩手県釜石市を経て岩手県宮古



図2 県内における高規格道路網図



写真2 整備が進む三陸縦貫自動車道



写真3 三陸縦貫自動車道開通式(河北IC~桃生津IC)

市に至る自動車専用道路です。県内の区間は仙塩道路（LⅡ七・八km）、仙台松島道路（LⅡ一八・三km）が既に供用されており、矢本石巻道路（LⅡ二六・五km）の最終区間、河北ICと桃生豊里IC間と、桃生登米道路（LⅡ一三・八km）のうち、桃生豊里ICと桃生津IC間（LⅡ四・二km）も先月六月九日に開通しています。

また、事業中区間の桃生登米道路は平成二〇年度、そして登米志津川道路（LⅡ一六・一km）のうち、（仮）登米ICと（仮）登米市米谷IC間（LⅡ五・〇km）は平成二二年度の供用を目指しており、北へ延びる高速道路は急ピッチで進捗しています。（写真2・3）。

現在、志津川までが事業区間となっている他、本吉気仙沼道

路も事業着手されており、これらの区間が供用されれば、仙台市から気仙沼市までが約一四六分で結ばれることとなり、観光振興のみならず物産や人の交流が図られ、県内でも最後まで取り残されていた沿岸部、特に気仙沼地方の地域の活性化が期待されます。

地方における高規格道路の整備は地域住民の悲願であり、これまで都市部における道路網の整備により取り残されてきた地域にとりましては、高速道路網の整備は待ちに待っているものであります。道路整備に必要な財源を確保し、地方の道路網の充実を図るべきではないでしょうか。

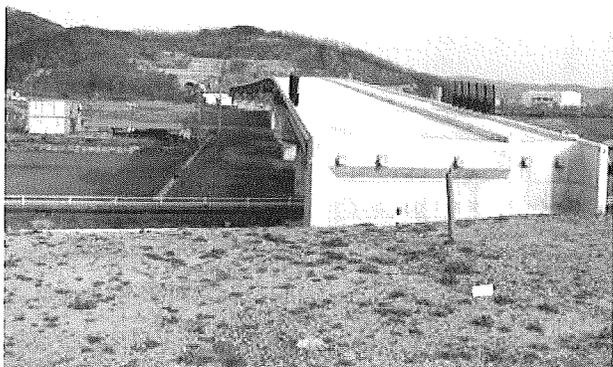


写真4 整備が進む石巻バイパス

国道四五号の、より沿岸部を走る一般国道三九八号は、沿岸部に位置する町にとっては地形的制約から、唯一無二の他市町への連絡道路であります。しかし、リアス式海岸沿いのルートのため、見通しの悪い区間や急カーブ、急勾配が連続しているのが現状でしたが、これまで事業中であつた水浜工区（LⅡ

四・六km・旧道延長116・二七五km)が今年七月二十五日に全線供用開始することとなり、沿岸部の地域間連携、物流の活性化、そして観光にと大きく寄与するものと期待されておりま

す。
また、国道三九八号については、国道四五号を起点とし、石巻市と女川町の市町境を東西に結ぶ石巻バイパス整備事業が着々と進んでおります。石巻の旧市街地を走る現道は慢性的な渋滞が発生しており、幹線道路

である国道四五号からの時間的短縮を図ることにより、沿岸部の各町へのアクセスも容易になり、産業の活性化にも拍車がかかるものと期待が高まっております(写真4)。

◆黄金海道は
新鮮な海産物の宝庫
南三陸のリアス式海岸、金華山沖の世界三大漁場の一つを持ち、ブナの原生林が栄養たっぷりの水を海に注ぎ、健康な海の幸を育てている黄金海道には、様々な海産物があります。

話はちよつと変わりますが、平成一五年七月二六日に発生した「宮城県北部連続地震」により甚大な被災を受けた一級河川鳴瀬川及び吉田川を渡河する「小野橋」は、災害関連事業によって新たな橋梁として架け換えを行い、今年三月二八日に

塩竈く石巻く気仙沼は「みやぎ寿司海道」とも言われ、旬の魚介と「ササニシキ」や「ひとめぼれ」に代表される宮城の米のマッチングは最高の味です。

「東松島大橋」として開通式を迎えることが出来ました。この間、この地区における鳴瀬川と吉田川を渡河する橋梁は国道四五号の「鳴瀬大橋」のみでありまして、住民の方々には大変ご不便をおかけしておりましたが、無事に開通させることが出来たことは、地域の新たなシンボルとして地域住民の方々に愛されるものと期待しております

きれいな水と豊富なプランクトンが育てる宮城の「カキ」は、甘くてミネラルたっぷりです。酔ガキで、炭火焼きで、カキフライで、フルコースで多彩に味わってください。

(写真5)。

牡鹿半島の突端、鮎川港は藩政時代から捕鯨基地でした。今では調査捕鯨でとれるミンククジラだけとなりましたが、ここ鮎川では「クジラ」を刺身でも味わえます。甘さ・柔らかさをご賞味下さい。



写真5 今年3月に開通した東松島大橋



写真6 黄金海道で獲れた新鮮な海産物

サメの水揚げ日本一の気仙沼港。冬の雨も雪も少ないという強い味方を得て、サメのヒレが冷たく乾いた風にじっとりときざらされ、太陽の恵みを一杯に受けて日本一の「フカヒレ」になります。フカヒレ姿寿司、フカ

ヒレ姿煮、フカヒレスープなどフカヒレ料理の数々はいかがでしょうか！
牡鹿半島以北のきれいな海だけに棲息する「ホヤ」は、宮城が生産日本一。とれたてのホヤは、甘くて、瑞々しくて、本当

に「海のパイナップル」です。地元で食べてみれば、絶対「なるほど！」と納得できるはずですよ（写真6）。

「サンマ」の本州一の水揚げ港である女川をはじめ、近海ものが揚がる宮城では、刺身・タタキはもちろん、握りでもうまい！ トロリと脂がのったサンマは最高です。

秋に卵を抱いて戻ってくるサケ。そのサケの卵を「はらこ」と呼び、しょうゆに漬けたんではらこサケの切り身をごはんにとドサツと盛ったものが「〇〇」十一月の宮城を代表する食「はらこめし」。

「金華」ブランドで出している「カツオ」や「サバ」は金華山沖で獲れたものだけ！

気仙沼の「戻りガツオ」は脂がたっぷり！ そのおいしさは絶品です。

志津川湾で獲れる「タコ」は、志津川ダコで名高く、タコ飯は美しいピンク色に輝きます。

冬の絶品「アワビ」は身がしまっており、踊り食いでも食べる贅沢はいかがでしょうか。
皆さん、ぜひ一度、南三陸黄金海道へおいでになり、新鮮な海の幸をご賞味下さい。

広島市の都市高速道路について



広島市東京事務所 藤田 昭彦

◆はじめに

広島県広島市は、瀬戸内海に面し、温暖な気候に恵まれた四季の表情豊かな都市です。人口は約一一五万人、市域面積は約九〇〇km²です。

そもそも『広島』という名前は、安土桃山時代の一五八九年（天正一七年）、毛利輝元（『三本の矢』で有名な毛利元就の孫）が太田川の河口に築城を始め、「広島」と命名したことに由来すると言われています。

江戸時代になると、干拓により耕地が拡大、人口も増加し、さらに商業活動が活発に行われるようになり、江戸、大坂、京都、名古屋、金沢に次ぐ都市に成長しました。

一八八九年（明治二年）に

市制を施行し、当時の人口は約八万人、市域面積は約二七km²でした。その後、宇品港の築港や山陽鉄道の開通により、鉄道や港湾という当時の交通網の要衝となり、日清戦争開戦にあたり、大本営が設置されるなど「軍都」の性格を、また、広島高等師範学校や広島文理科大学が開校するなど「学都」としての性格も併せ持つ近代都市として発達してきました。

しかし、一九四五年（昭和二〇年）八月六日、一発の原子爆弾によって壊滅的な被害を受け、爆心地から約二kmの区域の建物は全壊全焼、約三kmの区域の建物もほぼ半壊半焼となるな

ど、焼失面積は約一三km²にも及びました。人口は戦前最高時の

四二万人から一四万人に大幅に減少しました（図1）。

この廃墟の中から、広島は耐え難い悲しみと苦しみを乗り越え復興してきました。一九四九年（昭和二十四年）に、「広島平和記念都市建設法」が施行され、引き続き、一九五二年（昭和二十七年）に「広島平和記念都市建設計画」が策定されました。この計画に基づき、被害の大きかった中心部の復興土地区画整理をはじめ、平和記念公園、原爆資料館、市民病院などの建設や、さらに平和大橋・西平和大橋などのインフラ整備も進みました。

一九六〇年代の高度経済成長

時代には、日常生活圏の広域化と周辺地域の都市化の進行により、本市と周辺地域の相互依存関係が高まり、地域をさらに発展させていくためには、市域を越えて広域のかつ総合的な都市づくりが必要かつ重要になってきました。

そこで、一九七一年（昭和四六年）から一九七五年（昭和五〇年）にかけて、周辺一三町村との合併に取り組みました。この合併により、市域面積は八七km²から六七六km²に大幅に拡大するとともに、人口約五十四万人から約八七万人に増加し、一九八〇年（昭和五五年）に全国で一〇番目の政令指定都市になりました（図2）。

その後、中四国地方の中核都市として一層発展するため、本市は地域経済の活性化、教育・福祉の向上、文化・スポーツの振興を図るとともに、都市の骨格となる道路、下水道、公園など都市基盤の整備を積極的に推



進しました。
特に、本市の発展の過程で忘れてならないのは、第一二回アジア競技大会です。一九九四年（平成六年）に首都以外の都市では初めて、アジア競技大会が

ムや山陽自動車など幹線道路が
より、広島空港、新交通システム

整備されました。
このような発展を続けている中、広島都市圏における幹線道路網については、一九九二年（平成四年）に、「都市内交通の

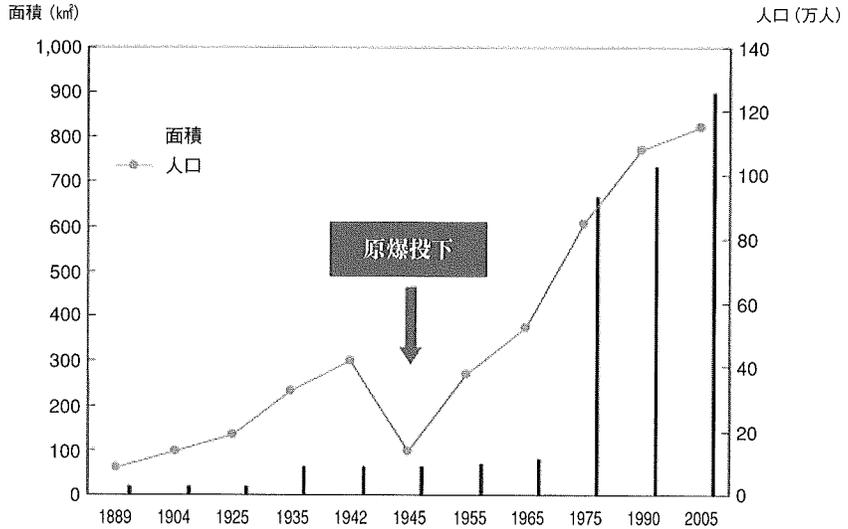
和」を図る観点から、「広島周辺幹線道路網整備連絡協議会（構成：旧建設省中国地方建設局、広島県、広島市、旧日本道路公団）」において、自動車専用道路等の計画を明確にした基

進しました。

開催されました。アジア競技大会に照準を合わせ、建設投資が一気に行われ、広島広域公園などの競技施設や宿泊施設はもと

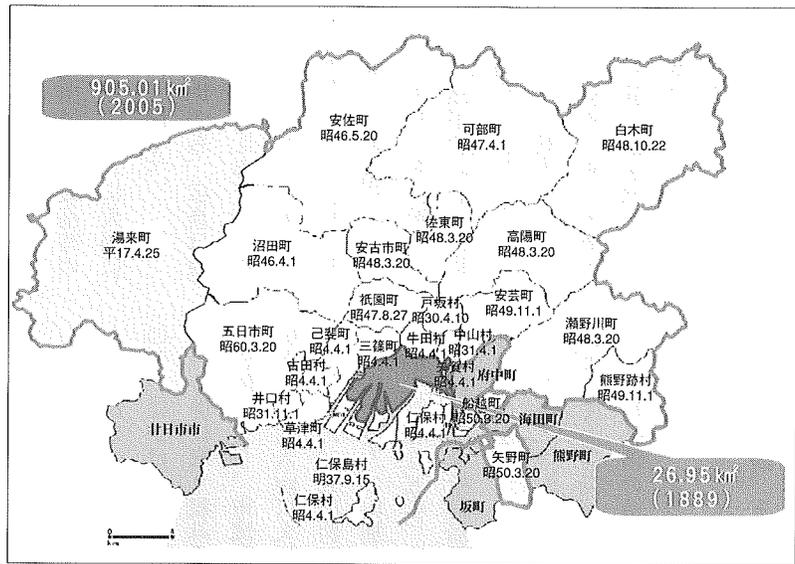
整備されました。

和」を図る観点から、「広島周辺幹線道路網整備連絡協議会



年	1889	1904	1925	1935	1942	1945	1955	1965	1975	1990	2005
面積 (km ²)	26.95	27.3	27.3	69.36	69.36	69.36	79.05	86.68	672.86	740.18	905.01
人口 (万人)	8.34	13.60	18.69	32.75	41.92	13.72	37.48	52.46	84.64	108.06	115.10

図1 人口と面積の移り変わり



(■は広島市以外の市町村)

図2 面積の移り変わり

本的な考え方が取りまとめられ、一九九四年（平成六年）に、この中に盛り込まれている自動車専用道路の全てが地域高規格道路に指定されました。

その後、これらの自動車専用道路の整備促進を図るため、一九九六年（平成八年）、旧中国地方建設局長、広島県知事、広島市長の三者間で、「指定都市高速道路」の導入を積極的に進めることが合意され、これを受けて、一九九七年（平成九年）六月三日に、『広島高速道路公社（以下「公社」という。）』が設立されました。

ですから、この六月で公社はちょうど満一〇歳になったこととなります。ということ、広島都市高速道路の概要や公社のこれまでの一〇年、今後の予定などについて紹介します。

◆計画の概要

広島都市高速道路は、高速一号线（安芸府中道路）、高速二

号线（府中仁保道路）、高速三号线（広島南道路）、高速四号线（広島西風新都線）、高速五号线（東部線）の計五路線で構成され、山陽自動車道をはじめとする高規格幹線道路や東広島バイパス（一般国道二号）、広島呉道路（一般国道三二号）などの地域高規格道路とともに、都市内の環状・放射型の自動車専用道路網を形成するように計画されています（図3）。

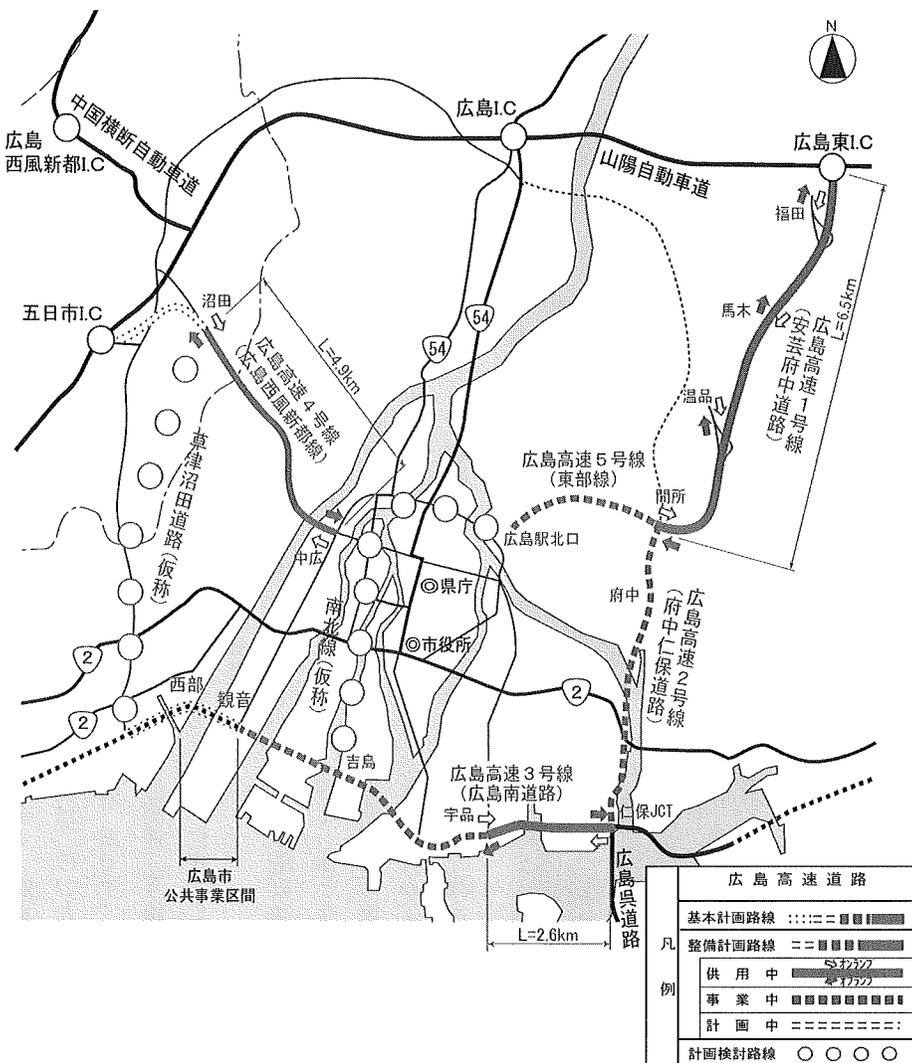


図3 広島高速道路図（平成19年6月現在）

それでは、路線ごとに紹介します。

◎高速一号線

広島東IC～温品JCT間

(約六・五km)

この路線は、山陽自動車道・広島東ICから広島市中心部までを連絡し、広島空港や広島県東部などへのアクセス性を向上させ、さらに、広島市北東部地域の交通混雑を緩和します。

この路線は昨年の一〇月に全線開通しました。開通式には、県知事、広島市長をはじめ、国会議員、県議会・市議会議員、国土交通省及び西日本高速道路株式会社などの関係者、また地元関係者の方など、約三三〇人出席のもと、開催されました(写真1)。多くの来賓の方から祝辞をいただいた後、鉄入れ・くす玉開扉や、県警高速道路交通警備隊の白バイの先導により、数十台の開通パレードが行われました。

また、この路線は山陽自動車

道と直結されているため、山陽自動車道との合併料金所「都市高速広島東料金所」に広島都市高速道路で初めてとなるETC設備を設置しました。

今年度は、このほかの料金所にもそれぞれETC設備を設置する予定です。

◎高速二号線

温品JCT～仁保JCT間

(五・九km)

この路線は、高速一号線と高速三号線を通じて、山陽自動車道及び東広島バイパス等の主要幹線道路と連絡しており、道路網全体の機能を向上させるとともに、東部地域における南北方向の交通の円滑化を図ります。この路線は全線高架構造で、一部区間について当面、暫定二車線で整備することにしており、現在、全区間で工事に着手

します(写真2)。完成予定年度は二〇〇九年度(平成二二年度)末です。

◎高速三号線

仁保JCT～観音間

(七・七km)

この路線は、東広島バイパス等と一体となって広島都市圏の東西軸を形成するとともに、東西方向の交通混雑の緩和を図り、また臨海部においてさらな



写真1 開通セレモニー



写真2 工事の進捗状況

る開発・発展に寄与します。

この路線も全線高架構造で、このうち、仁保JCT～宇品間（二・六km）については、二〇〇〇年（平成一二二年）三月に供用しています。なお、この区間には、桁橋としては日本最長の支間長（中央支間長二七〇m）を有している「宇品大橋」が建設されています。

また、宇品～観音間（五・一km）については、当面、暫定二車線で整備することにしており、現在、高架橋の工事を行っています。完成予定年度は二〇一三年度（平成二五年度）です（写真2）。

◎高速四号線

沼田～中広間（四・九km）

この路線は、山陽自動車道・五日市IC及びその周辺で開発が進められている「ひろしま西風新都」と広島市中心部を直結しており、この開発促進や広島市北西部地域の交通混雑を緩和しています。

この路線は、延長約三・九kmのトンネルと橋長約〇・八kmの橋梁（広島西大橋）（写真3）で構成されており、平成一三年一〇月に供用しました。今年度は料金所にETC設備を設置する予定です。

◎高速五号線

温品JCT～JR広島駅北口間（四・〇km）

この路線は、広島高速一号线を介して山陽自動車・広島東ICと直結し、広島駅周辺市街地から広島空港までの間の高速性・定時性を確保するとともに、北東部地区の交通混雑の緩和を図ります。

また、この路線は、延長約一・八kmのトンネルと高架構造で構成され、当面、全区間を暫定二車線で整備することにしており、現在、用地買収を行っています。完成予定年度は平成二四年度です。



写真3 広島西大橋

◆おわりに

この六月で公社が設立されて、ちょうど一〇年になりました。整備計画の五割程度しか整備が進んでいませんが、この厳しい財政状況の中、これまで、高速一号线・三号线・四号線の供用を図るなど着実に成果を上げてきました。

また、二〇〇六年（平成一八年）一〇月の高速一号线全線開

通を受け、都市高速道路の利用交通量も堅調に増加する（対前年度比約一〇%増）など、都市

高速道路は広島都市圏の社会・経済活動や日常生活に重要な役割を果たすようになってきており、県民・市民の期待は益々高まっていると感じられます。

このため、広島都市高速道路が一日も早く全線ネットワーク化されるよう、今後とも、着実に整備を進めていきたいと考えています。

会津若松市 歩道空間駐輪社会実験調査

歩道空間における自転車走行抑制と歩道有効活用事業

会津若松市神明通り商店街振興組合 佐藤 有希

はじめに

福島県会津若松市の神明通りは、会津地方唯一の百貨店やアミューズメント施設などの商業・サービス業、銀行や郵便局などの業務機能、市役所などの行政機能が集積した地域で、市内唯一のアーケードがあり、広幅員歩道をもつ商店街です。近くに学校があることから平日の自転車通行量は約三、〇〇〇台/日と非常に多い地域であり、歩道上には、買物客・学生等の自転車や放置自転車が乱雑に置かれ、歩行空間が阻害されています。さらに、若年層を中心に自転車の過スピード・並列走行・二人乗りが目立ち、歩行者と自転車との接触事故も発生しており、歩行者が安心して歩

る歩道となっていません。

二 社会実験の概要

こうしたことを踏まえ、歩行空間における歩行者の安全性を確保する手段として自転車通行の通行モラルと安全性の向上に向けた分離通行と啓蒙活動を実施し、併せて歩行空間の美化対策としてオープンカフェを実施し、その有効性や課題について検証を行うことを目的とします。

また、神明通り（国道一一八号）の自動車交通量は、平日で約一六、〇〇〇台/日、休日で約一四、〇〇〇台/日と多く、休日の落ち込みは少ないのですが、歩行者・自転車の通行量をみると、休日は平日の約二割程度まで落ち込んでおり、中

心商店街の賑わいを取り戻すことが必要となっています。本社会実験期間中に各種イベント、道路空間の歩行者天国を実施し、まちの魅力向上を図るものです。

実験期間は、平成一八年九月二三日（土）から一〇月二二日（日）の一カ月間で、社会実験実施項目として、①歩道上での自転車駐輪帯設置実験と自転車利用者モラル向上のための啓蒙活動（最適配置位置の検証と歩行者安全性検証）、②民地への駐輪場設置と歩道上での自転車通行帯設置実験（歩行者・自転車利用者の安全性及び利便性等の検証）、③国道一一八号線の歩行者天国実施実験（周辺道路への影響調査と賑わいづくり検証）の三項目を実施しました。

三 実験期間中の状況

実験実施前の様子（写真1）は、駐輪場としての場所を確保していないため、自転車が乱雑に置

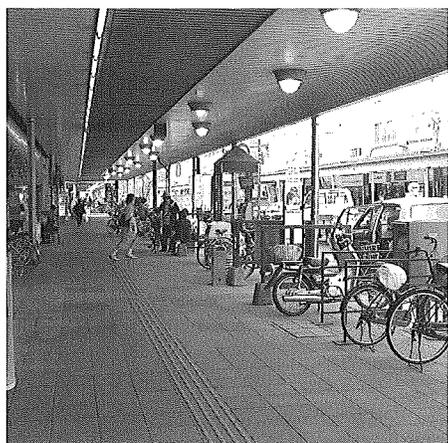


写真1 駐輪場等実験事業の実施前の様子



かれ、景観も悪く、通りからタクシー等へ乗り入れの際も、不便をきたすことが多いのです。

また、実験実施期間中の様子は、仮設駐輪場を一五カ所に設置し、混雑時は係員が整理しました。



写真2 歩道上に設置された自転車駐輪帯



写真3 自転車駐輪帯を示す看板

イベント時でも歩道は自転車が悪魔にならないようにし、安全確保に努めました（写真2・3）。

また、大型店舗前・バス停など自転車利用者が多く、歩道上へ自転車を駐輪する際に、混雑する恐れのある箇所へ駐輪帯を設置。これにより、歩道部分の乱雑な駐輪自転車を排除し、歩行者・自転車利用者の安全性の向上に努めました。

歩道上での自転車通行帯設置実験（写真4）では、実施前は、若年層を中心に自転車走行者の過スピード・並列走行、二人乗り等のモラルの低下が目立っていましたが、歩行者と自転車走行者の分離を実施したところ高齢者等の歩行者が安心して通行できるようになり、また、自転車を押して通行する等モラルの向上にも繋がりました。自転車は道路交通法第二条八項、同条十一項、同条十一項の二に規定されている様に車（軽車両）に区別されます。つまり、人と車輦が同じ空間を通行する事は、非常に危険であると思われれます。自転車は車輦という扱いであっても道路交通法第六十三条四項により広巾員歩道に限って、通行が認められています。しかし、歩行者の通行に危険を与えている以上、何らかの対策が必要と考えるものです。

例えば、自転車を車輦とみなして、車道走行へ移行する。これには道路空間と自転車運転者への教育等が必要であります。自転車を歩行者とみな

す。これは、歩行者と自転車が安全に共存できる歩道の整備や標識の整備等、膨大な予算と時間がかかってしまう事から現実的な対策ではないと考えます。



写真4 自転車通行帯設置実験の様子

まずは、道路交通法第六十四条四項の二で規定しているように自転車の歩道通行にあたっては徐行すること、歩行者の妨害になりそうな時は一時停止する事の啓蒙に努め、特に歩行者通行量の多

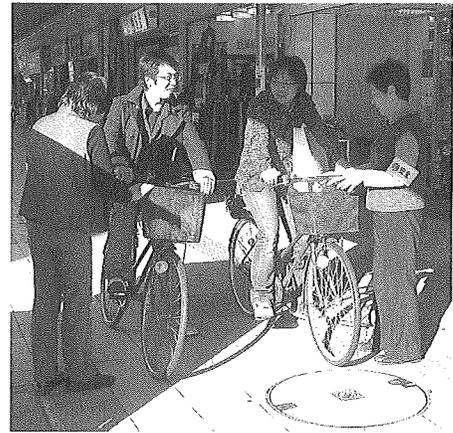


写真5 自転車通行モラル向上のための啓蒙活動

い場所では手押しによる通行を徹底させる指導を行う事が有効であると考えます。
若年層を中心とした自転車利用者の過スピード・並列走行・二人乗り等が目立つため、通行モラル向上に向けて啓蒙活動を行いました(写真5)。

写真6はまた、平成一八年一〇月八日(日)午前十一時から神明通り(国道一一八号)において開催した賑わいづくり実験事業の様子です。

社会実験効果測定結果として、中心商店街の賑わいを取り戻すために、休日における定期的な歩行者天国化を計画しているが、神明通りでは会津まつり等など年一回、三時間程度の通行止めを行



写真6 地元高校プラスバンド部による演奏



写真7 有志による合気道の模範演武



写真8 神明通りで催された朝市

った実績ありません。このことから神明通りを通行規制し、歩行者天国を実施した結果、周辺道路での歩行者通行量は、約二〇%の減少が見られます。平常の歩行ルートから神明通りを通るルートへの変更が通行量の変化に現れたものであります。

来街者の声として、毎月一回程度の歩行者天国でイベントを行い、目玉をつくり、家族連れで楽しい場所にしてはどうか、歩行者天国を定期的に実施することにより、来街者も増えるだろうし、新たな発見がわかると思うなどが聞かれました。

このことにより、「安全な歩行空間の提供」と「賑わいの提供」は、人を集める有効な施策の一

つであることが判断できます。

駐輪場状況として、駐輪台数は、一五時をピークとして一日中駐輪している状況にある。利用者属性までは検証できないが、車に頼ることができない高齢者等にとって街なかの交通手段として自転車は必要不可欠なものであることが、改めて認識されました。

歩行者の安全確保（安心して歩ける空間）が第一優先であり、自転車と歩行者が混在して通行している現状への対応が求められます。

歩道敷内を自転車通行と歩行者通行とに区分した通行実験を行ったが、限られた歩道幅員（五・五m）内に、

『オープンカフェ（電線類地中化地上器）＋歩行者＋自転車＋駐輪場』を確保することは困難であり、駐輪場を歩道敷外の民有地に整備することや歩道敷内の自転車通行は手押しにするなど、対応すべき課題が明らかにされたのです。

駐輪場の指定によって歩道内の駐輪は整然と行われたことから、駐輪場の必要性は認識できたものであり、しかしながら、店舗前駐輪場は常に店舗の人が整理する事から整然と置かれていますが、駐輪場の設置場所が店舗前から離れた場所となれば、その環境の変化がどう影響するか（無断駐輪や不法駐輪）が懸念されるところであります。歩行者天国実施（図）による周辺道路への影響については、神明通りを歩行者天国化した時間（九時～一八時）と平常時の周辺道路における車両通行量を比較したところ、周辺道路の通行特性によって異なる影響が現われました。

市役所通りは相互通行道路であり通過交通を処理する性格を有していることから、神明通りへの北及び南からの通過交通がほとんど市役所通りに流れ、平常時と比較して約三倍の増加を示したものであります（平日平常時と比較では約二倍）。

道路の渋滞状況はある程度見られたものの、渋滞長が長くなり他の周辺道路まで影響するまでは至っていないことから、神明通り通行止めの影響



図 歩行者天国実施概要図

は一時的であり、通行止めの周知徹底(事前予告)を広範囲に行うことにより対処できるものと思われ、これは、会津まつり等の通行止めの際には国道四九号からなど広範囲な地点から予告表示をしていることが参考にできます。

一方、野口英世青春通りは一方通行道路であり、主として歩行者優先道路の性格を有していることから、平常時でも通過交通というより域内発生交通を処理する道路であり、したがって、神明通りでの通行止めの影響はほとんど見られない数値を

示したものであります。しかし、当該道路の西側に位置する県道は相互交通として通過交通を処理することから、神明通り通行止めの影響があったものと想定されるものの、今回の社会実験において調査していないため、次回社会実験における調査の範囲を広げる必要性があります。神明通りは国道一八号として市内を中心に縦断する幹線道路であることから、平常時でも朝夕の混雑が見られるものの、休日では混雑の度合いが小さいのです。社会実験では影響を最小限にするよう休日にかつ朝夕の混雑時間を避けて実施したものであり、周辺道路への影響は少ないものであります。しかし、神明通りの日常の混雑は、一時停車車両やバス・タクシー停車による車線狭隘が大きな要因であると感じているところであり、道路空間を有効に活用するために停車車両を一掃するなど(例えば、バスベイやタクシープールの整備又は道路敷外私有地に確保等)その解消方法を見出す社会実験での検証が必要であります。

来街者アンケートとして、歩行者天国等のイベントについてイベントの開催については、定期的な開催を望む声が約九四%と高く、約六五%の方が来てみて楽しかったと答えています。神明通りは、中心市街地の幹線道路である国道一八号沿線に展開している商店街であり、通過車両も平日六、〇〇台/二hと相当の交通量であります。

歩行者天国という車両規制は、日ごろ味わえない「安全な歩行空間」やその場をステージとした「賑わい創出」に対して、多くの市民は楽しみと感じており、集客力には大きな効果があることが伺えます。

イベント内容に関しては、普通と感じた人が約二八%、つまらなかつたと感じた人が約七%の値を示しており、楽しいと感じてもらえるようなイベント内容の充実も必要であると感じました。

歩行空間の活用については、歩行空間を活用してイス・テーブルを置くことに対しては、約九五%の方が設置すべきと答えています。片側三〇〇mの神明通りに、ところどころに休憩機能を用意しておくことは、買い物客にとつての利便性の向上に寄与するし、商店街にとつてもお店を散策する、商店街での滞在時間が長くなるなど、利点が多いものと思われます。一方で、「信号の側にあるイス・テーブルは歩行者にとつて少し危険に思う。」との声もあり、イス・テーブルは店舗側に置くなど、その設置場所は十分検討する必要性があります。

駐輪帯の設置については、今回の社会実験の一つの目的である「駐輪帯の設置誘導による自転車の整然とした駐輪」「通りの美化」についての設問では、約九〇%の方が良いこととして回答しています。日頃の雑然とした駐輪状況に不満を持つ

ている買物客が多いことがわかり、商店街としても自転車対策は大きな課題であることが認識されました。

自転車・歩行者分離について「自転車を押して歩く」ことについての設問では、約九〇%の方が「良いこと」と回答しています。日頃の自転車歩行者混在交通に対して、非常に危険性を感じているものと思われ、商店街に買物を目的として来た場合は、自転車を押して歩くことに抵抗感はありません。しかし、単なる通過目的であれば、当然乗って通行できる場所を制限されることは反対であろう。そこで、今回の社会実験の主たる目的でもある「自転車・歩行者分離」に対する反応であります。

期間限定により、五・五m歩道幅員を自転車通行帯と歩行者通行帯に区分したところ、良いこととしての回答は、約八二%の高い値を示しています。アーケード内の自転車通行可と歩行者の安全確保という運用が望まれていることが伺えます。しかし、通行状況の中では、狭い幅員のために自転車の相互通行が出来なく、よろよろと乗っている姿や、自転車の速度が速く歩行者にとって危険感を与えている状況が見られました。

交通手段としての自転車は利便性が高く、今後進む高齢者社会の中では更なる利用が見込まれることから、限られた道路空間（歩行空間）の中で、

歩行者と自転車の安全確保をどう確保するかが、大きな課題であり、更なる実験・検証すべきであります。

例えば、

- ・歩行者と自転車の通行帯を区分する場所を植栽などで隔離巾を十分施すことにより、直接的な接触が避けられるという安心感を与える。

- ・アーケード内は歩行者専用として、自転車通行帯を現在の車道側に確保する（車道内の自転車通行帯→駐車禁止の徹底・バスベイ設置の検討）。

自転車の手押しを徹底するために、所々に乗ったままでの進入ができない柵を設ける。など、様々な施策の実験を実施し、神明通りにとってベストな方策を確立していくことが必要と考えられます。

郊外大型店の出店については、郊外の大型店、量販店の出店規制について、約八〇%の方が規制すべきと回答しています。また、反対者のうち、自家用車利用が約八〇%を占めており、車に依存している方は郊外での大型無料駐車場のある大型店の利用しやすさを評価し、市民にとって、まちづくりの問題点と叫ばれている「今後、高齢化が進行する中で、郊外大型店ばかりになれば、車を利用しないと買物等が行えないため、高齢者や障

害者をはじめとする全ての人が、安心して買物をし、快適に日常生活を送ることができない街になる恐れがある。」が、身近に感じられる問題と捉えられている現状が伺えます。

本市の中心市街地の商店街が「元気がない」とは、大きな問題との認識であり、中心市街地の活性化、商店街の活性化に対しての更なる事業の必要性が感じられました。

四 おわりに

今後の課題・まとめとして、社会実験の実施に伴い、まず歩道上での自転車駐輪帯設置により来街者の自転車駐輪に対するマナーが神明通りの美化に繋り、また、歩行者と自転車通行者を分離することで過スピードや二人乗り等の危険性を排除し、通行モラル・安全性の向上がみられました。国道一一八号であり幹線道路と位置づけられている神明通りを歩行者天国にすることにより、地域住民の皆様には安全かつ十分にイベントを楽しんでいただき、賑わい創出に対し多大な効果があったと思われれます。

今後は、賑わい創出と併行して、定期的な歩行者天国の実施、車道部分での安全対策・駐輪対策などを、それぞれの方法の可能性を検討していくこととしています。