

# 道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

## 目次

エッセイ 「道」と「道路」 ..... 杉山 雅洋 1

### ■ 特集 ■ 道路整備の中期計画の作成に向けたアンケート

道路整備の中期計画の作成に向けた  
アンケート調査(第2回)を実施 ..... 道 路 局 4  
~第1回問いかけ結果等を踏まえ、中期計画の骨子案を作成しました~  
中期計画作成担当

車両重量自動計測装置による  
効率的・効果的な指導取締りに向けて ..... 道 路 局 20  
道路交通管理課

土佐の女達が“地方の道”を熱く語り、アンケートを実施 ..... 松本 英治 26  
~原宿表参道元氣祭『スーパーよさこい2007“よさこい広場”』~

平成19年度「道路防災週間」の実施について ..... 道路局国道・防災課 32  
道路防災対策室

平成19年度「道路ふれあい月間」と中央行事等の報告 ..... 道 路 局 37  
道路交通管理課

--- 補助事業等予算実務講座Q & A ---  
内定通知とその変更手続きについて ..... 39

道路占用Q & A  
道路占用許可申請等のオンライン化について ..... 道路局路政課 42  
道路利用調整室

**現場の  
取り組み事例** お客様に喜ばれる西日本高速道路を目指して ..... 丸岡 真人 44  
~NEXCO西日本のCS向上の取り組み~

連載 道と思想(その24) ..... 三木 克彦 51

**とんび  
の広場** 四季折々で輝く『日本大通り』へ(横浜市) ..... 伊倉 久美子 55  
2005ネットワークと愛知の観光(愛知県) ..... 野崎 政則 58

連載/社会実験  
豊岡市「城下町出石の通り名いづれによる道案内社会実験」... 特定非営利活動法人 63  
但馬国出石観光協会

時・時・時 ..... 69

《「訴訟事例紹介」は都合により、今月号はお休みさせていただきました。ご了承ください。》



# 道路整備の中期計画の作成に向けた

## アンケート調査（第二回）を実施

～第一回問いかけ結果等を踏まえ、中期計画の骨子案を作成しました～

道路局中期計画作成担当

### 一 おうげん

国土交通省道路局では、「道路特定財源の見直しに関する具体策」（平成一八年一二月八日閣議決定）に基づきまして、今後の具体的な道路整備

の姿を示した中期的な計画（以下、「中期計画」という。）の作成に向けた検討を進めており、その一環として、四月から七月にかけて第一回問いかけを実施しました。

その結果、国民を対象としたアンケート調査では、約一〇万件の意見を頂くとともに、全ての都道府県知事・市町村長（一、八七四人）及び全国の有識者（二、九二八人）から意見を頂きました。

頂いた意見をとりまとめたところ、重点的に取

り組むべき施策として、「渋滞対策」、「生活幹線道路」や「交通事故対策」を求める意見を全国的

から数多く頂きました。一方で、地域の抱える課題や道路整備状況に応じて、地域によって求める施策に相違が見受けられました。

中期計画については、国民各層から幅広い意見を繰り返し伺いながら作成していくという方針から、今般、第二段階の取組みとして、頂いた意見をもとにまとめた中期計画の骨子案について、改めて国民各層に幅広く問いかけを実施することとなりました。

以下、第一回問いかけの結果概要及び第二回問いかけの実施等について、紹介します。

### 二 第一回問いかけの結果概要について

前述のとおり、第一回問いかけ（四月二日～七月三十一日）においては、国民各層から大変多数の意見を頂きました。頂いた意見をとりまとめたところ、全国的に意見を多く頂いた施策がある一方で、地域の抱える課題や道路整備状況に応じて、地域によって求める施策に相違が見受けられました。

国民一般、都道府県知事・市町村長及び有識者の意見の結果概要の詳細は次のとおりです。

国民を対象とするアンケートについては、一〇一、三三四件の回答が得られました。また、すべての都道府県知事・市町村長についても意見聴取

<b>国民</b>	○ホームページを開設しアンケートを実施*	101,314件の回答 内訳：ホームページ 13,042件 郵送 87,421件 FAX 515件 電子メール 336件
	○アンケート用紙をSA・PA、道の駅、自治体窓口等で配布*	
※回答の相違がなくなるようHPでは選択肢の順番を毎週変更、アンケート用紙は2通り作成		
<b>都道府県知事 市町村長</b>	○文書により回答依頼(自由回答) ・全知事・全市町村長	意見聴取時期 4/2~5/8 1,874人全員から回答
<b>有識者</b>	○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	2,928人から回答 (うち公表可 2,573人)

図1 意見聴取の結果(回答数)

を実施し一、八七四人全員からの回答が得られました。有識者については直接訪問して意見聴取を行い、二、九二八人から回答が得られました。このほか、中期計画の作成等に関し、経済団体など各種団体から提言や意見等を頂きました(図1)。

**1 第一回問い合わせ結果のまとめ**

(1) 重点的に取り組むべき施策を全国的に見ると、「渋滞対策」、「生活幹線道路」及び「交通事故対策」を求める意見が多かったが、地域の抱える課題や道路整備状況に応じて、地域によって求める施策に相違が見られた。

① 首都圏においては、「環状道路整備」を求める意見が多く、高速ネットワークが乏しい地域では、「高速道路整備」を求める意見が多かった。

② 「災害対策」、「都市や交通拠点を結ぶ道路整備」、「道路管理の充実」を求める意見が多い地域もあった。

③ 首長や有識者の意見には、地域間の経済格差の是正のため、また、移動手段が自動車に限定される地方の実情を踏まえ、地方の道路整備の必要性を主張する意見が多く見られた。

また、危機管理、救急医療など、経済性・効率性だけでは評価できない道路整備もある

**2 国民を対象とした一般アンケート調査の結果概要①(Q1「効率化」に関する回答)**

【Q1】効率化を徹底的に進める上で重要なこと(選択回答式)

効率化を徹底的に進める上で重要な事項としては、多い順に「現在ある道路の有効利用」(五八・八%)、「国民の意見等を反映」(四七・五%)、「コスト縮減」(四六・四%)となった(図2)。

**3 国民を対象とした一般アンケート調査の結果概要②(Q2「無駄」に関する回答)**

この意見もあった。

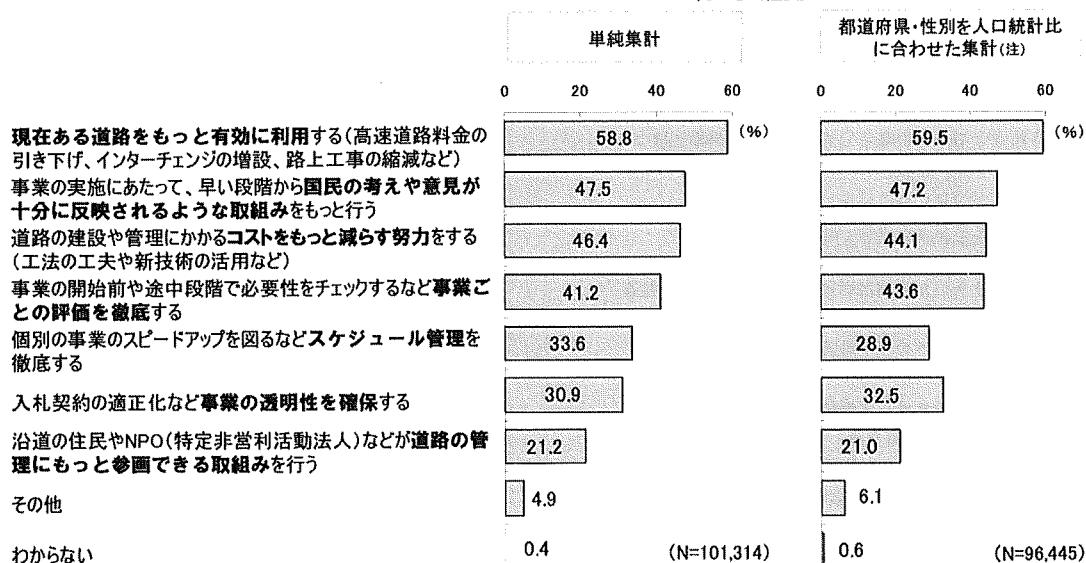
一方で、有識者の中には、交通量の少ない地方の道路は無駄であり、高速道路の整備水準も上がっており、これ以上の整備は不要であるとの意見や、客観的な指標を公開して、事業の優先順位を判断して事業を進めるべきとの意見もあった。

(2) 効率化を進めるべき事項としては、「現在ある道路の有効利用」、「国民の意見等の反映」、「コスト縮減」という回答が上位を占めた。

(3) 無駄と感ずることとしては、「路上工事」を挙げる回答が最も多かった。

一方で、「無駄はない」とする回答も相当数あった。

(3つまで選択)



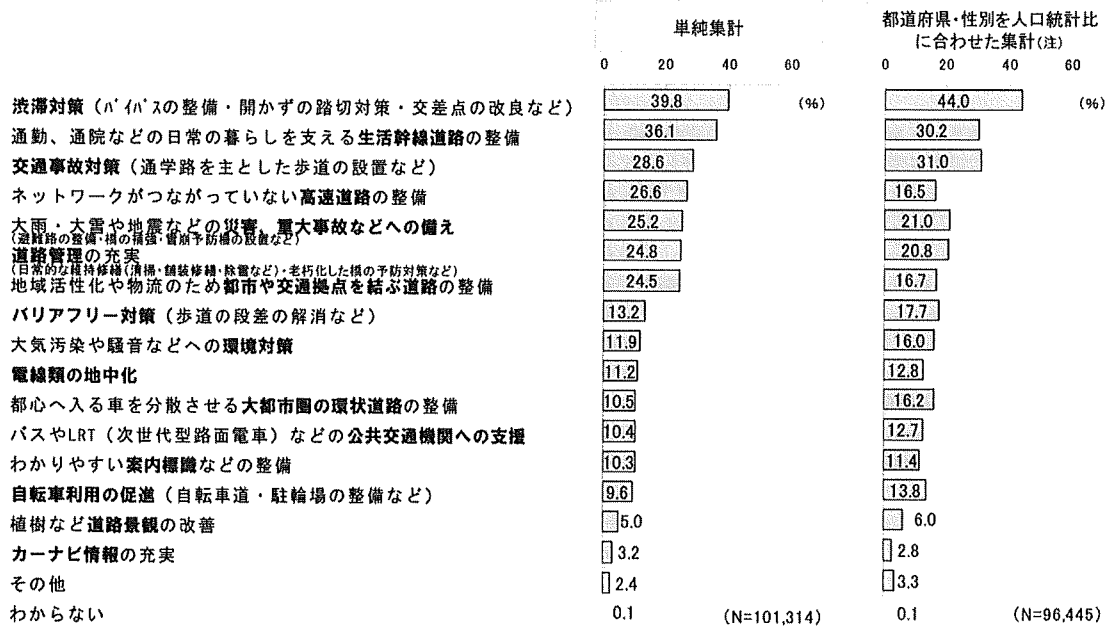
(注)回答者の都道府県・性別構成比をH17国勢調査の構成比に合わせて集計したもの

図 2

- 【Q2】道路に関して無駄と  
感じる(自由回答式)
- 《意見例》
- 路上工事等工事に関すること (一〇、七四五件)
  - 「同じところを何度も掘り返している」
  - 「年度末に集中して工事している」
  - 道路整備の必要性に関する(九、八二〇件)
  - 「交通量が少ないのに立派な道路は無駄」
  - 「道路はもう要らない」
  - 道路の維持管理に関する(三、二九五件)
  - 「街路樹は無駄」
  - 「雪の量が少ないときの除雪作業は無駄」
  - 歩道に関する(三、〇八一件)
  - 「広すぎる歩道は無駄」
  - 道路整備の進め方に関する(二、四六五件)
  - 「未完成で放置されている道路は無駄」
- 「高速道路に並行してバイパスを作るのは無駄」
- 農道・林道との調整に関する(二、六八〇件)
  - 「立派な農道・林道は無駄」
  - 交通安全に関する(二、六五〇件)
  - 「信号機・歩道橋・横断歩道などが多すぎる」
  - 「ガードレールの過剰デザインは無駄」
  - 渋滞に関する(一、三三二件)
  - 「渋滞による時間ロスが無駄」
  - 「開かずの踏切は渋滞の原因となり、無駄」
  - 行政組織に関する(一、一七八件)
  - 「縦割り行政は無駄」
  - 無駄はない(一一、六〇〇件)
  - 「無駄なものはない」「特になし」
- 4 国民を対象とした一般アンケート調査の結果概要③ (Q3「重点化」に関する回答)
- 【Q3】道路政策を進める上で重点的に取り組むべきこと(選択回答式)
- 単純集計では、多い順に「渋滞対策」(三九・八%)、「生活幹線道路の整備」(三六・一%)、「交通事故対策」(二八・六%)、「高速道路の整備」(二六・六%)となった(図3)。



(3つまで選択)



(注)回答者の都道府県・性別構成比をH17国勢調査の構成比に合わせて集計したもの

図 3

- 5 国民を対象とした一般アンケート調査の結果概要④  
 (Q3「重点化」に関する回答/県別集計)(表1)
- 【Q3】道路政策を進める上で重点的に取り組むべきこと(選択回答式/県別集計)(単純集計)
- ・ 県別に見ると、上位三項目は「渋滞対策」、「生活幹線道路整備」、「交通事故対策」が多く選択されている。
  - ・ 首都圏では、埼玉、千葉、東京、神奈川において、「環状道路整備」の回答が二位となっている。
  - ・ 高速ネットワークが繋がっていない地域では、「高速道路整備」の回答が上位となっている。
  - 一位の県…
  - 山形、鳥取、島根、宮崎
  - 三位の県…
  - 秋田、神奈川、徳島、大分
  - その他、「災害対策」、「都市や交通拠点を結ぶ道路整備」
- 6 国民を対象とした一般アンケート調査の結果概要⑤(Q4「道路政策全般など」に関する回答)
- 【Q4】「道路政策全般など」に関すること (自由回答式)
- ・ 一〇一、三二四件のうち、四六、六七八件から回答があった。
  - ・ 道路政策全般などに関する自由意見としては、【Q1】効率化【Q3】重点化で選択した内容を重ねて回答するほか、「地域格差の是正、地方の道路整備に関すること」(四、六二八件)、「道路特定財源に関すること」(二、七八一件)等の意見が多かった。
- 《意見例》
- 高速道路の整備に関すること(八、五〇五件)
  - 「高速道路の空白地域をなくしてほしい」
- 備、「道路管理の充実」の回答が上位となっている県もある。
- 「災害対策」…
- 北海道、岩手、山形、新潟、福井、山梨、徳島、高知
  - 「都市や交通拠点を結ぶ道路整備」…
  - 岩手、宮城、島根、宮崎、鹿児島
  - 「道路管理の充実」…
  - 北海道、青森、秋田、石川、長野、熊本

表1-1 各都道府県全16項目のうち、上位5項目

	1		2		3		4		5	
北海道	災害対策	36.1	道路管理の 充実	34.0	生活幹線 道路整備	32.1	高速道路 整備	30.0	都市や交通 拠点を結ぶ 道路整備	29.1
青森県	生活幹線 道路整備	42.5	渋滞対策	35.2	道路管理の 充実	33.2	災害対策	31.6	交通事故 対策	31.1
岩手県	生活幹線 道路整備	45.7	都市や交通 拠点を結ぶ 道路整備	38.9	災害対策	31.9	交通事故 対策	31.5	道路管理の 充実	31.4
宮城県	渋滞対策	44.4	生活幹線 道路整備	36.0	都市や交通 拠点を結ぶ 道路整備	30.1	災害対策	30.0	高速道路 整備	29.3
秋田県	生活幹線 道路整備	39.9	道路管理の 充実	37.0	高速道路 整備	31.7	渋滞対策	30.8	交通事故 対策	28.7
山形県	高速道路 整備	60.4	生活幹線 道路整備	34.0	災害対策	33.7	渋滞対策	30.9	都市や交通 拠点を結ぶ 道路整備	30.7
福島県	生活幹線 道路整備	44.3	渋滞対策	37.9	交通事故 対策	34.1	道路管理の 充実	31.2	災害対策	25.8
茨城県	渋滞対策	49.0	生活幹線 道路整備	36.1	交通事故 対策	28.5	環状道路 整備	26.0	都市や交通 拠点を結ぶ 道路整備	25.1
栃木県	渋滞対策	51.2	交通事故 対策	46.4	生活幹線 道路整備	34.8	道路管理の 充実	26.8	環境対策	14.5
群馬県	渋滞対策	49.1	生活幹線 道路整備	34.2	交通事故 対策	31.4	都市や交通 拠点を結ぶ 道路整備	22.7	道路管理の 充実	20.3
埼玉県	渋滞対策	58.3	環状道路 整備	34.8	交通事故 対策	30.3	生活幹線 道路整備	24.4	高速道路 整備	17.1
千葉県	渋滞対策	54.7	環状道路 整備	33.3	交通事故 対策	28.3	生活幹線 道路整備	23.9	高速道路 整備	19.7
東京都	渋滞対策	55.2	環状道路 整備	42.7	交通事故 対策	21.3	電線類の 地中化	20.2	自転車利用 の促進	19.4
神奈川県	渋滞対策	60.1	環状道路 整備	42.7	高速道路 整備	21.2	交通事故 対策	20.5	生活幹線 道路整備	17.1
新潟県	渋滞対策	43.5	生活幹線 道路整備	37.6	災害対策	32.4	交通事故 対策	27.1	道路管理の 充実	26.9
富山県	渋滞対策	47.2	生活幹線 道路整備	34.9	交通事故 対策	28.6	災害対策	28.3	道路管理の 充実	27.6
石川県	渋滞対策	37.2	道路管理の 充実	33.8	生活幹線 道路整備	31.6	交通事故 対策	31.5	災害対策	29.4
福井県	災害対策	41.6	生活幹線 道路整備	39.1	渋滞対策	32.3	道路管理の 充実	30.9	高速道路 整備	30.6
山梨県	渋滞対策	45.7	生活幹線 道路整備	36.4	災害対策	29.2	交通事故 対策	24.0	都市や交通 拠点を結ぶ 道路整備	20.5
長野県	生活幹線 道路整備	44.4	渋滞対策	42.5	道路管理の 充実	29.5	災害対策	28.8	交通事故 対策	28.6
岐阜県	渋滞対策	43.8	生活幹線 道路整備	40.1	交通事故 対策	37.6	道路管理の 充実	25.5	災害対策	23.0
静岡県	渋滞対策	55.3	生活幹線 道路整備	36.1	交通事故 対策	27.9	都市や交通 拠点を結ぶ 道路整備	24.3	道路管理の 充実	19.6
愛知県	渋滞対策	54.0	交通事故 対策	31.5	生活幹線 道路整備	31.0	道路管理の 充実	21.3	都市や交通 拠点を結ぶ 道路整備	19.0
三重県	渋滞対策	49.0	生活幹線 道路整備	36.5	交通事故 対策	33.9	都市や交通 拠点を結ぶ 道路整備	23.7	災害対策	23.5

表1-2 各都道府県全16項目のうち、上位5項目

	1		2		3		4		5	
滋賀県	渋滞対策	56.5	交通事故対策	39.1	生活幹線道路整備	34.6	道路管理の充実	22.1	災害対策	17.7
京都府	渋滞対策	46.2	生活幹線道路整備	31.9	交通事故対策	28.5	高速道路整備	27.6	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	19.7
大阪府	渋滞対策	46.0	交通事故対策	28.5	生活幹線道路整備	20.7	環状道路整備	19.5	バリアフリー対策	18.5
兵庫県	渋滞対策	46.8	生活幹線道路整備	32.6	交通事故対策	32.0	道路管理の充実	22.1	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	21.9
奈良県	渋滞対策	49.9	生活幹線道路整備	41.5	交通事故対策	26.4	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	25.7	災害対策	22.3
和歌山県	生活幹線道路整備	47.2	渋滞対策	45.0	交通事故対策	29.0	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	28.4	災害対策	27.2
鳥取県	高速道路整備	39.3	渋滞対策	37.4	生活幹線道路整備	35.7	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	29.4	災害対策	26.3
島根県	高速道路整備	67.6	生活幹線道路整備	37.3	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	32.6	渋滞対策	27.8	交通事故対策	27.2
岡山県	渋滞対策	49.6	交通事故対策	35.5	生活幹線道路整備	34.9	公共交通機関支援	19.2	バリアフリー対策	18.7
広島県	渋滞対策	52.5	生活幹線道路整備	35.6	交通事故対策	28.7	道路管理の充実	23.7	災害対策	17.9
山口県	生活幹線道路整備	41.4	渋滞対策	38.1	交通事故対策	33.2	高速道路整備	31.3	道路管理の充実	24.9
徳島県	渋滞対策	43.6	生活幹線道路整備	39.9	高速道路整備 災害対策	27.7	—		交通事故対策	24.5
香川県	渋滞対策	44.1	交通事故対策	37.5	生活幹線道路整備	35.3	道路管理の充実	23.8	災害対策	20.4
愛媛県	渋滞対策	43.9	生活幹線道路整備	38.9	交通事故対策	33.2	災害対策	24.6	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	22.7
高知県	生活幹線道路整備	48.8	渋滞対策	36.6	災害対策	35.5	交通事故対策	28.5	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	27.9
福岡県	渋滞対策	48.3	生活幹線道路整備	33.0	交通事故対策	32.9	道路管理の充実	22.6	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	21.5
佐賀県	渋滞対策	46.6	交通事故対策	42.0	生活幹線道路整備	40.8	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	27.0	道路管理の充実	26.1
長崎県	生活幹線道路整備	44.4	渋滞対策	41.8	交通事故対策	29.3	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	27.2	道路管理の充実	27.0
熊本県	渋滞対策	48.5	生活幹線道路整備	41.6	道路管理の充実	27.6	交通事故対策	26.9	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	24.4
大分県	生活幹線道路整備	45.6	渋滞対策	43.1	高速道路整備	35.5	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	28.9	道路管理の充実	24.0
宮崎県	高速道路整備	41.2	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	37.1	生活幹線道路整備	36.9	渋滞対策	32.3	交通事故対策	25.8
鹿児島県	生活幹線道路整備	39.7	交通事故対策	32.3	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	29.6	渋滞対策	27.9	道路管理の充実	26.1
沖縄県	渋滞対策	46.5	生活幹線道路整備	34.1	交通事故対策	32.4	道路管理の充実	26.6	電線類の地中化	26.3

○地域格差の是正、地方の道路整備に関する事

(四、六二八件)

「過疎化の進む地域が取り残されないように」

○地域幹線道路ネットワークに関する事

(三、八一二件)

「地域内の生活道路の整備を」

○事業評価の運用・透明性の確保に関する事

(三、五七五件)

「事後評価を適正に行うこと」

○交通事故対策に関する事(二、三五一件)

「安全対策を進めるべき」

○渋滞対策に関する事(三、〇六〇件)

「車を分散させ、渋滞を減らしてほしい」

○道路特定財源に関する事(二、七八一件)

「道路特定財源の一般財源化反対」

○さまざまな主体の参画に関する事(二、四二一件)

「もっと国民の意見を聞くべき」

○歩道に関する事(二、三三五件)

「通学路を主とした歩道の見直しを」

○工程管理に関する事(二、九二六件)

「もっとスピーディに事業を進めるべき」

## 7 都道府県知事・市町村長の意見概要

(全知事・全市町村長…一、八七四人)

・全ての都道府県知事・市町村長一、八七四人

に問いかけを行い、全員から意見を頂いた。

・具体的には、「効率化を徹底的に進める上で

重視すべきこと」については、「工程管理」

(二八六件)、「事業評価の徹底」(三七三件)、

「コスト縮減」(三四二件)、「既存ストック

の有効活用を図るべき」(二七二件)等の意

見が多くあった。

・また、「重点化を進める上で特に優先度の高

い政策」については、「生活幹線道路の整備」

(一、三九八件)、「災害対策」(九八九件)、

「交通事故対策」(八八四件)、「高速道路の整

備」(八五〇件)等の意見が多くあった。

・さらに、「道路政策や道路の整備・管理全般

に関するご意見」として、「道路特定財源を

維持し、道路整備等に活用すべき」(六八六

件)等の意見が多くあった。

### 《意見例》

○「効率化を徹底的に進める上で重視すべきこ

と」について

①工程管理(二八六件)

・「多様化する道路整備のニーズへの対応と

事業のスピードアップを図ることが重要」

・「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ことが重要で

ある」

②事業評価の徹底(三七三件)

・「事業の開始前や途中段階で事業ごとの評

価を徹底」

・「早い段階で現地調査や評価を行い、実情

を把握することが重視される」

③コスト縮減(三四二件)

・「特に地方の特性に応じた柔軟な道路構造

の採用等、地方の裁量を拡大し、コストの

削減を図るべき」

・「道路の建設や管理にかかるコストを減ら

す努力が必要と考えている」

④既存ストックの有効活用を図るべき(二七二件)

・「高速道路の料金を値下げして有効に活用

すべき」

○「重点化を進める上で特に優先度の高い政策」

について

①生活幹線道路の整備(一、三九八件)

・「農業のほか、これといった産業がない当

村では、市部への通勤・通院が日常となっ

ている。村民の暮らしを支える幹線道路の

整備は緊急の課題」

・「幹線道路の整備とあわせて、日常生活を

支える生活幹線道路の整備を推進する」

②災害対策(九八九件)

・「多発する地震被害や台風の襲来が宿命で

ある我が国の国土事情に鑑み、災害対策を

加味した道路整備を進めることが重要」

・「防災性の高い道路の整備、地震・津波対策の推進、豪雨時の土砂崩れ等による地域の孤立化を防ぐための道路の斜面对策等が望まれる」

### ③交通事故対策（八八四件）

・「交通事故多発箇所における事故対策や誰もが安心して快適に通行（歩行）できる道路づくりが必要」

・「交通事故対策、特に通学路を主とした歩道の設置」

### ④高速道路の整備（八五〇件）

・「高速道路については、ネットワークが形成されて初めてその効果が現れることから、最優先し整備すべき」

### ⑤渋滞対策（七一四件）

・「都市圏内の恒常的な渋滞への対策を進めるべき」

### ⑥道路管理の充実（四四二件）

・「既存の公共施設の計画的な維持保全・長寿命化が必要」

### ⑦都市や交通結節点を結ぶ道路整備（四一七件）

・「空港・港湾へのアクセス強化を進めること」

### ⑧バリアフリー化（三六七件）

・「高齢化社会に対応した道路整備が必要」

○「道路政策や道路の整備・管理全般に関するご意見」について

### ①道路特定財源を維持し、道路整備等に活用すべき（六八六件）

・「道路特定財源のような安定した財源のもとで、計画的な遂行による一日でも早い完成こそが、整備の効果を最大限に発揮させるものと考ええる」

### ②個別路線整備に関する要望（一、二六〇件）

（中期計画に位置付けるべき、という要望含む）

## 8 都道府県知事・市町村長の意見概要

### （地域ごとの特色）

全国的には、地域生活を支える骨格的な道路ネットワークとしての生活幹線道路の整備を進めるべきとの意見が最も多かったが、地域の抱える課題や道路整備状況に応じて、求める施策に相違も見られた。

### 〔北海道・東北〕

・広域分散型の地域特性を克服する高速道路ネットワークの整備を進めるべき  
・除雪・防雪などの災害対策により、冬季間の道路交通の確保が必要

### 〔関東〕

・高齢者、子供等の安全な道路利用のために、

歩道整備など交通事故対策を進めるべき

・開かずの踏切対策、交差点改良等により、慢性的な交通渋滞の解消を進めるべき

### 〔北陸〕

・橋梁、道路の耐震補強を含め、災害に強い緊急輸送道路の整備を進めるべき

・地域の活性化、交流促進のため、高速道路の整備を進めるべき

### 〔中部〕

・東海地震等の発生が危惧され、緊急輸送道路及びライフラインの確保が緊急課題

・バイパス整備、交差点改良等により、慢性的な渋滞区間の解消を進めるべき

### 〔近畿〕

・大災害時の避難・救助ルートの確保等、災害対策を進めるべき

・交通事故対策として、通勤・通学路の歩道整備など日常の暮らしを支える生活道路の整備が必要

### 〔中国〕

・集中豪雨等による道路ネットワークの分断を解消するため、災害対策を進めるべき

・地域間競争に欠かせない高速道路ネットワークの整備を進めるべき

### 〔四国〕

表2 都道府県知事・市町村長の意見概要

単位：%

北海道・東北		関東		北陸		中部		近畿		中国		四国		九州・沖縄	
生活幹線道路整備	78.5	生活幹線道路整備	71.9	生活幹線道路整備	65.3	生活幹線道路整備	71.7	生活幹線道路整備	76.9	生活幹線道路整備	81.2	災害対策	82.0	生活幹線道路整備	72.5
高速道路整備	58.9	交通事故対策	51.1	災害対策	61.1	災害対策	52.8	災害対策	65.5	災害対策	53.0	生活幹線道路整備	76.0	交通事故対策	39.2
災害対策	57.4	渋滞対策	46.7	高速道路整備	47.2	渋滞対策	48.9	交通事故対策	51.1	高速道路整備 交通事故対策	52.1	高速道路整備	57.0	高速道路整備	38.6
交通事故対策	52.2	災害対策	45.8	交通事故対策	37.5	交通事故対策	40.6	高速道路整備	50.7	—	—	交通事故対策	37.0	災害対策	35.6
道路管理の充実	27.8	高速道路整備	32.7	渋滞対策	29.2	高速道路整備	38.9	渋滞対策	49.8	渋滞対策	38.5	渋滞対策	35.0	渋滞対策	34.3
渋滞対策	22.7	バリアフリー対策	24.8	道路管理の充実	19.4	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	26.1	バリアフリー対策	34.9	道路管理の充実	23.9	道路管理の充実 都市や交通拠点を結ぶ道路整備	17.0	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	28.8
都市や交通拠点を結ぶ道路整備	19.6	道路管理の充実	24.6	都市や交通拠点を結ぶ道路整備 バリアフリー対策	18.1	環状道路整備	18.3	道路管理の充実	27.9	バリアフリー対策	19.7	—	—	道路管理の充実	20.6
道路景観の改善	15.8	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	21.0	—	—	道路管理の充実	16.1	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	23.1	都市や交通拠点を結ぶ道路整備	18.8	道路景観の改善	15.0	道路景観の改善	17.0

10

有識者の意見概要

- ・ 全国の報道機関の論説委員、学識経験者、公益法人、NPO等を直接訪問して、二、九二八人の回答を得た。以下は、公表に同意された方（二、五

9

都道府県知事・市町村長の意見概要（「重点化」に関する回答／地域ブロック別集計）（表2）

- ・ 東南海・南海地震の発生に備え、災害に強い道路整備を進めるべき
- ・ 地域の自立・競争力の強化、交流促進のため、高速道路ネットワークの整備を進めるべき
- 〔九州・沖縄〕
- ・ 通学路の歩道整備、急カーブの改良等の交通安全対策を進めるべき
- ・ 高速道路整備の遅れが地域間格差を拡大しており、高速ネットワークの整備を進めるべき

七三人）の意見を整理したものである。

- ・ 「効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと」としては、「既存ストックの有効活用に関すること」（五七一件）、「事業評価の厳正な運用と透明性の確保に関すること」（五五九件）についての意見が多くあった。一方で、行き過ぎた効率性の評価を否定的に捉える見解もあった。

- ・ 「道路に関して改善すべき、無駄と感ずること」としては、「道路工事のやり方に関すること」（三九六件）、「道路整備の必要性に関すること」（二九九件）についての意見が多くあった。

- ・ 「重点化を進める上で特に優先度の高い施策」としては、「交通事故対策」（一、〇六九件）、「生活幹線道路の整備」（八七八件）、「ネットワークがつかない高速道路の整備」（八六五件）などの意見が多くあった。

- ・ 道路政策全般に関する意見としては、地方の道路整備の必要性に言及する意見が多くあった。一方で、交通量の少ない地方部の道路が無駄であるという意見もあった。

《意見例》

- 「効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと」について

- ① 既存ストックの有効活用に関すること

(五七一件)

・「割高感のある高速道路料金を引き下げして利用促進を」

②事業評価の厳正な運用と透明性の確保に

関すること(五五九件)

・「どの事業を優先的に進めるのかについて、客観的な指標を公開して、国民の理解を得ながら事業を進めるべき。」

・「事業の各段階で必要性をチェックするなど事業評価の厳正な運用を図るべき。」

・「行き過ぎた効率化を求め、選択と集中を進め過ぎると、大都市優先となり、国土整備がいびつとなる。」

・「危機管理、救急医療など、経済性・効率性だけでは評価できない道路整備もあると考える。」

③工程管理に関すること(三七五件)

・「事業の完成まで時間がかかり過ぎる。スピード感が必要」

④既存ストックの長寿命化を図るべき

(三三二一件)

・「ライフサイクルコストを考慮したコスト削減を含め、既存施設の維持管理施策を重視すべき。」

○「道路に関して改善すべきこと・無駄と感じること」について

①道路工事のやり方に関すること(三九六件)

・「道路工事の一元化を図るべき。年度末等に集中している予算消化のような道路工事はやめるべき。必要性を明らかにするべき。」

②道路整備の必要性に関すること(二九九件)

・「交通量が少ないのに道路幅が広い等、地域の実情に合わない道路は無駄であり、改善すべきである。」

・「交通量が少ないのに高速道路と国道バイパスが並行したり、立派な農道と並行するような道路は無駄であり、調整して整備するべき。」

○「重点化を進める上で特に優先度の高い政策」について

①交通事故対策(一、〇六九件)

・「歩行者の安全を確保するため、歩道と車道の分離や、自転車道の整備を進めるべき。」

・「高齢者が運転しやすい道路構造とすべき。」

②生活幹線道路の整備(八七八件)

・「高次医療施設への時間距離を短縮するために道路整備は不可欠。」

③ネットワークがつかっていない高速道路の整備(八六五件)

・「都市間距離が格段に長い広域分散型社会である北海道では、高速交通ネットワークの早期形成が重要。」

・「地域間格差をなくす高規格幹線道路の整備は、国の責任でやってもらいたい。」

④渋滞対策(八五三件)

・「交通密度、人口密度が高いところでは重点的・優先的な渋滞対策が必要」

・「渋滞対策や開かずの踏切の解消などの施策は、ニーズがあり、誰もが納得すると考える。」

⑤災害対策(六八九件)

・「落石、雪崩等危険箇所対策等の災害対策や緊急輸送路の整備を進めるべき。」

⑥道路管理の充実(六七九件)

・「道路の維持・管理は、生活・産業のために優先すべき。」

⑦道路景観の改善(五五七件)

・「景観、眺望、自然に配慮した道路整備、文化、歴史を活かした道路整備をすべき。」

⑧案内標識の整備(四三九件)

・「高齢のドライバーが増えていく中で、標識の見やすさや、道路名の分かり易さが求められている。」

○「道路政策や道路の整備・管理全般に関するご意見」について

①中期計画・道路政策・道路整備への

提言に関すること（九九六件）

・「将来の国家構造を考えたインフラ整備が必要。」

・「はじめに道路ありきではなく、社会資本のひとつとして相対化して考えるべき。」

②道路特定財源に関すること（六二四件）

・「地方の道路は不十分であり、地域活性化のためにも道路整備が必要。そのため、道路特定財源が必要。」

・「道路特定財源は一般財源化すべき。財政再建が必要であり、他施策との優先順位を検討すべき。」

③地方の道路整備の必要性に関すること

（五〇一件）

・「都市と地方の道路整備の不公平さを解消してほしい。道路の整備レベルが経済の競争レベルの格差を生む。」

・「自動車以外の公共交通が発達している都市部と移動手段が自動車に限定される地方では、道路の必要性が異なる。」

・「交通量の少ない地方部の道路は無駄。高速道路も整備水準が上っており、これ以上の整備は不要ではないか。」

（参考）国民を対象とした一般アンケート調査の回答者の属性

N = 101,314

◇年齢別×男女別

	回答者数	率(%)	H17国勢調査による割合(%)
男性	75638	77.8	48.2
女性	21570	22.2	51.8
合計	97208	100.0	100.0

※ 無回答=4,106

◇地方ブロック別

	回答者数	率(%)	H17国勢調査による割合(%)
北海道・東北	30,191	30.5	12.0
関東	11,512	11.6	35.2
北陸	2,173	2.2	3.7
中部	7,401	7.5	11.6
近畿	11,405	11.5	16.9
中国	12,691	12.8	6.0
四国	14,522	14.7	3.2
九州・沖縄	8,961	9.1	11.3
合計	98,856	100.0	100.0

※ 無回答=2,458

◇都道府県別

	回答者数	率(%)	H17国勢調査による割合(%)
北海道	13,505	13.7	4.5
青森県	1,273	1.3	1.1
岩手県	2,394	2.4	1.1
宮城県	2,483	2.5	1.8
秋田県	1,437	1.5	0.9
山形県	5,934	6.0	1.0
福島県	3,165	3.2	1.6
茨城県	657	0.7	2.3
栃木県	1,920	1.9	1.6
群馬県	837	0.8	1.6
埼玉県	1,676	1.7	5.5
千葉県	1,184	1.2	4.8
東京都	1,456	1.5	10.1
神奈川県	958	1.0	6.9
新潟県	913	0.9	1.9
富山県	392	0.4	0.9

※ 無回答=2,458

	回答者数	率(%)	H17国勢調査による割合(%)
石川県	868	0.9	0.9
福井県	1,443	1.5	0.6
山梨県	1,034	1.0	0.7
長野県	1,790	1.8	1.7
岐阜県	1,078	1.1	1.6
静岡県	1,475	1.5	3.0
愛知県	3,384	3.4	5.6
三重県	1,464	1.5	1.5
滋賀県	570	0.6	1.1
京都府	740	0.7	2.1
大阪府	2,314	2.3	6.9
兵庫県	3,514	3.6	4.3
奈良県	1,128	1.1	1.1
和歌山県	1,696	1.7	0.8
鳥取県	1,697	1.7	0.5
島根県	4,984	5.0	0.6

	回答者数	率(%)	H17国勢調査による割合(%)
岡山県	1,060	1.1	1.5
広島県	2,396	2.4	2.2
山口県	2,554	2.6	1.2
徳島県	2,567	2.6	0.6
香川県	1,724	1.7	0.8
愛媛県	4,135	4.2	1.2
高知県	6,096	6.2	0.6
福岡県	2,143	2.2	3.9
佐賀県	522	0.5	0.7
長崎県	837	0.8	1.1
熊本県	1,646	1.7	1.4
大分県	866	0.9	0.9
宮崎県	1,332	1.3	0.9
鹿児島県	964	1.0	1.4
沖縄県	651	0.7	1.0
合計	98,856	100.0	100.0



### 三 第二回問いかけの実施について

国民アンケートにおける一〇万件を超える意見をはじめとする多数の意見などをもとに、今般、「構成案」や「計画において取り組む主な政策課題」などを内容とする中期計画の骨子案を作成しました。

中期計画については、国民各層から幅広い意見を繰り返し伺いながら作成していくという方針から、今般、第二段階の取組みとして、本骨子案について、改めて国民各層に幅広く問いかけを実施することとなりました。

今般の問いかけ期間は、八月二四日から九月二五日までの約一カ月間としており、国民アンケートについては、下記（アンケート調査概要）のとおり、インターネット、郵送、FAX又はメールにてご意見をお寄せ頂けます。  
また、骨子案に対する具体的なアンケート内容については、次頁以降（アンケート）のとおりです。

#### ◆ アンケート調査概要 ◆

募集期間	平成19年8月24日（月）～平成19年9月25日（火）【必着】
内 容	中期計画の骨子案について
提出方法	<p>【パソコンによる場合】 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。 （URL）<a href="http://www.douro-keikaku.jp/">http://www.douro-keikaku.jp/</a></p> <p>【郵送による場合】 上記のホームページから、回答用紙をダウンロードし、ご意見を記入の上、郵送してください。 〒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</p> <p>【FAXによる場合】 上記のホームページから、FAX送信状をダウンロードし、ご意見を記入の上、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</p> <p>【メールによる場合】 上記のホームページへアクセスし、ご意見を記入の上、メールしてください。</p>
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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願います。</li> <li>・ご意見を正確に把握する必要があるため、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。</li> <li>・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。</li> <li>・本アンケートで取得した個人情報は厳重に管理し、本アンケートおよびアンケート関係業務以外の用途には使用しません。</li> </ul>
問い合わせ先	国土交通省道路局 中期計画作成担当 あて TEL番号：03-5253-8111（内線37384） 受付時間：9:30～18:15（土・日・祝日を除く）
その他	第1回問いかけの結果概要など中期計画に関する情報については、道路局ホームページ（アドレス： <a href="http://www.mlit.go.jp/road/">http://www.mlit.go.jp/road/</a> ）でもご覧頂けます。

国際競争力の確保	地域の自立と活力の強化	安全・安心の確保	環境の保全と豊かな生活環境の創造
■物流ネットワークの形成 ○基幹ネットワークの整備 ○拠点的な空港・港湾からICへのアクセス改善 ○国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消	■地域のネットワークの形成 ○生活幹線道路ネットワークの形成 ・医療施設等の広域的なアクセスの確保 ・市町村合併の支援 ・観光拠点へのアクセス確保 など ■慢性的な渋滞への対策 ○渋滞対策 ・環状道路・ハイクスの整備 ・公共交通利用の支援 など ○開かずの踏切等を除却する対策 ・開かずの踏切対策 ・連続立体交差事業 など	■防災・減災対策 ○耐震対策 ○防災・防雪対策 ・斜面対策・生命線道路 ・通行規制の緩和 ・防雪対策 など ○安心な市街地形成 ・密集市街地の防災対策 ■交通安全の向上 ○交通事故対策 ・道路の交通事故対策 ・自転車道の整備 など ○通学路の歩道整備 ○踏切の安全対策 ■安全・安心で計画的な道路管理 ○日常管理や橋梁等の修繕・更新	■地球温暖化対策 ■道路環境対策 ○大気質対策 ○騒音対策 ■生活環境の向上 ○バリアフリー化 ・バリアフリー歩行空間整備 ・駅前広場 など ○無電柱化
国際競争力の確保、地域の自立と活力の強化、環境の保全等に資する既存道路の有効活用			
■既存高速ネットワークの効率的な活用・機能強化 ○高速道路料金の引下げ、スマートICの設置など		■ITSの推進	

図4 中期計画において取り組む主な政策課題

【アンケート】  
 はじめに、中期計画において取り組む主な政策課題についてお伺いします。  
 第一回のアンケートの結果などを踏まえ、中期計画において取り組む主な政策課題について、次のとおり、とりまとめました。

国民の意見を聴きながら、客観的データを用いつつ、施策の性格に応じた重点方針に基づき、課題の程度・整備効果・費用等を踏まえ、対策を実施する。

<基本的考え方>

①課題を効率的に解決する観点から、各課題箇所を整理し優先順位を明確化し、効果の高いところについて優先的に対策を実施する。【イメージ①】(図6)

対象: 渋滞対策や交通事故対策など道路によって生じる問題を解決する施策  
 【各施策の重点方針の概要】(表3)

②安全・安心な国民生活を維持する観点などから、地域の実情を踏まえ対応すべき対象を明確化し、その部分に対して集中的に対策を実施する。【イメージ②】(図7)

対象: 生活幹線道路ネットワークの形成、防災・減災対策など安全・安心な国民生活を維持する施策等  
 【各施策の重点方針の概要】(表3)

注) 高規格幹線道路については、既に完成した地域とこれから整備する地域ではその整備への要望に対する意識が大きく異なることから、民営化時と同様の手法を用いて、個別路線ごとに点検を行う。  
 【点検について】(図8)

図5 政策課題に対して講じる施策の重点方針の基本的考え方

効果の高いところについて優先的に対策を実施(例: 渋滞対策、交通事故対策)

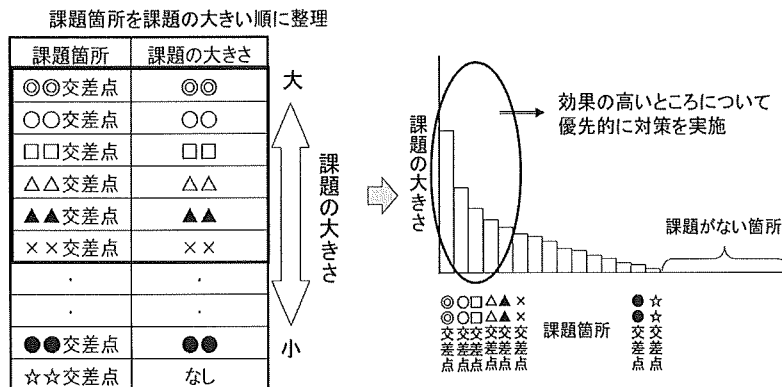


図6 イメージ①

【質問1】  
 あなたは、図4の中期計画において取り組む主な政策課題についてどう思いますか。(自由回答)

次に、この政策課題に対して講じる施策の重点方針の基本的考え方及び各施策の重点方針の概要についてお伺いします。

対応すべき対象を明確化し、その部分に対して集中的に対策を実施(例: 防災・防雪対策)

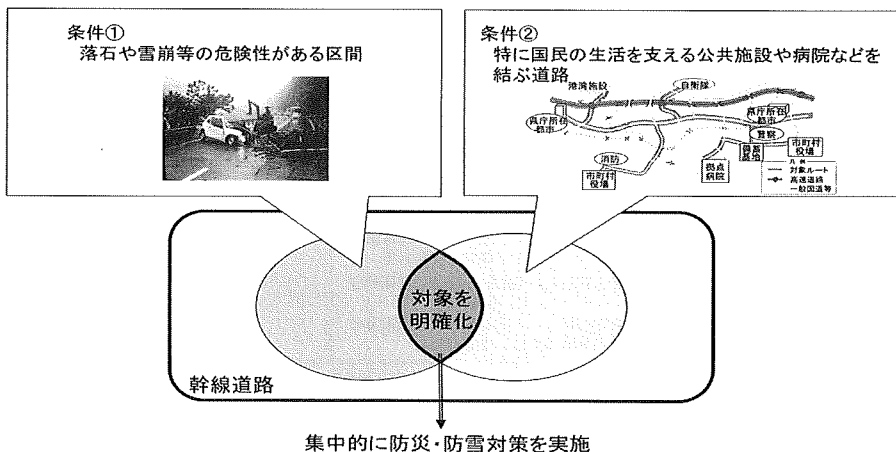


図7 イメージ②

表3 政策課題に対して講じる施策の重点方針の概要一覧

施策	具体的な重点方針の概要
拠点的な空港・港湾からIGへのアクセス改善	すべての空港・港湾のうち、わが国の国際競争力を強化・維持していくために重要な役割を担う拠点的な空港・港湾に対して、集中的にIGへのアクセス改善を実施していくこととします。
国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消	国際物流基幹ネットワークのうち、橋梁の強度やトンネルの高さの問題等により国際標準コンテナ車が通行上支障となる区間に対して、対策を実施していくこととします。
生活幹線道路ネットワークの形成	通勤や通学、買い物や救急医療など日常生活上の支障の程度を考慮して、生活幹線道路のうち、急勾配・急カーブ等により走りにくい道路や車両の進入やすれ違いができない道路等に対して、地域のネットワークとして機能するよう集中的に対策を実施しようと考えています。
渋滞対策	地域の実情を踏まえ、混雑の発生頻度などに応じ、効果の高いところについて優先的に対策を実施しようと考えています。
開かずの踏切等を除却する対策	全国の踏切のうち、長時間遮断機がおりていること等により、渋滞が発生している踏切に対して、対策を実施していくこととします。
耐震対策	緊急輸送道路で大規模な地震により通行不能となる恐れのある橋梁のうち、広域支援部隊等が移動するための県庁所在地間を結ぶ広域的な道路に対して、集中的に耐震対策を実施しようと考えています。
防災・防雪対策	幹線道路で落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩などの危険のある区間のうち、国民の生活を支える公共施設・病院などを結ぶ道路や孤立集落発生のおそれのある道路に対して、集中的に防災・防雪対策を実施しようと考えています。
安心な市街地形成	防災上の懸念がある市街地のうち、木造家屋が密集し、大火の危険性が高い地区に対して、集中的に対策を実施しようと考えています。
交通事故対策	幹線道路のうち、死傷事故率の高い区間など事故の多い区間について優先的に対策を実施しようと考えています。
通学路の歩道整備	歩道のない道路のうち、多くの児童が利用するなど、事故の危険性の高い通学路に対して、集中的に対策を実施しようと考えています。
踏切の安全対策	全国の踏切のうち、歩行者や自転車が多く、歩道が狭くなっている踏切などに対して、安全対策を実施していくこととします。
橋梁等の修繕・更新	大切な資産である道路ストックを長く大事に保全し、安全で安心な道路サービスの提供やライフサイクルコストの削減等を図るため、定期的な点検により、早期に損傷を発見し、事故や架け替え、大規模な修繕に至る前に対策を実施していくこととします。
地球温暖化対策	地球温暖化を防ぐため、自動車からの二酸化炭素の排出量を減らすことや、排出された二酸化炭素を吸収する樹木を増やすための対策等を実施していくこととします。
大気質対策	NO <sub>2</sub> 、SPM濃度が環境基準を超過し、沿道で大気汚染が発生しているところに対して、大気質対策を実施していくこととします。
騒音対策	夜間騒音規制限度を超過しているなど沿道騒音の状況が厳しいところに対して、集中的に対策を実施していくこととします。
バリアフリー化	高齢者や障害者等が日常生活又は社会生活において利用する駅や官公庁等の施設を結ぶ道路及び駅前広場に対して、集中的にバリアフリー化を実施しようと考えています。
無電柱化	中心市街地で人が多く通る道路、歴史的街並みを保存すべき地区の道路、人口が集中する地区で災害時に物資を輸送するための道路に対して、集中的に無電柱化を実施しようと考えています。

各施策の重点方針の概要は、アンケート調査のホームページ (<http://www.douro-keikaku.jp/>) より、閲覧可能。

【質問2】  
あなたは、図5の基本的考え方及び各施策の重点方針の概要についてどう思いますか。(自由回答)

次に、中期計画を効率的・効果的に進めるために必要となる基本的視点についてお伺いします。

【質問3】  
あなたは、図9の基本的視点についてどう思いますか。(自由回答)

中期計画の作成にあたって、高規格幹線道路については、道路関係四公団の民営化時と同様の「高速自動車国道の総合評価手法」<sup>注1)</sup>を用いて点検を実施

### ①点検対象区間

高規格幹線道路のうち、民営化時に総合評価を行った区間以外で、全ての未供用区間(H19年度末時点)を対象とする。

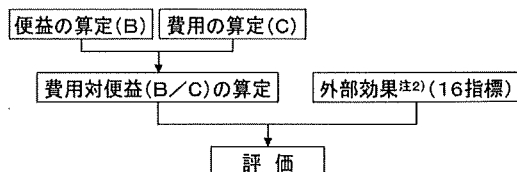
#### <点検対象区間の延長>

高規格幹線道路の延長	約14,000km
— 民営化時に評価を行った区間の延長	9,342km
— 民営化時に評価を行っていない区間のうち平成19年度末までの供用延長	1,787km
点検対象区間の延長	約2,900km

### ②点検方法

民営化時と同様の「高速自動車国道の総合評価手法」を用いることとし、費用対便益に加え、外部効果も加味して評価する。

参考：道路関係四公団の民営化時に用いた「高速自動車国道の総合評価手法」の主な流れ



注1)「高速自動車国道の総合評価手法」の詳細な内容については、<http://www.douro-keikaku.jp/pdf/hyouka.pdf>を参照  
 注2)「住民生活」、「地域社会」、「地域経済」、「環境」、「安全」などの分野への波及的影響

図8 高規格幹線道路に関する点検について

### ○選択と集中による効果的な事業の実施

- ・政策課題を明確にし、地域の実情を踏まえ、効果の高いところについて優先的に対策を実施するなど、重点的に取り組みを推進

### ○厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進

- ・事業評価の厳格な運用
- ・計画から管理までの総合的なコスト縮減の取り組みと品質の確保
- ・供用目標や進捗状況の積極的な公表・事業工程の徹底した管理
- ・技術開発の積極的な推進

など

### ○既存道路の効率的、効果的な利用

- ・高速道路料金の引下げの実施
- ・路上工事対策の推進

など

### ○透明性・公正性の確保

- ・事業のプロセスの透明性の確保
- ・事業の実施にあたって、国民の意見が反映される取り組みの推進

など

### ○多様な主体との連携

- ・国、地方公共団体などそれぞれの適切な役割分担のもと、これらの連携による効果的な整備の推進
- ・地域住民と連携・協働した道路行政の推進

など

図9 中期計画の推進にあたっての基本的視点

次に、中期計画の構成案や計画の対象、期間、見直しについてお伺いします。

【質問4】

あなたは、図10・11の構成案等についてどう思いますか。(自由回答)

四 今後のスケジュールについて

今後のスケジュールについては、今般の問い合わせ結果を踏まえて、一〇月を目途に中期計画の素案を公表し、年内に中期計画を作成していくこと

- 1 策定の趣旨  
(背景、策定理由など)
- 2 計画の基本的な事項  
・計画の対象、期間、見直し  
・計画の推進にあたっての基本的視点
- 3 計画において取り組む主な政策課題
- 4 政策課題に対して講じる施策の重点方針
- 5 整備目標と事業量  
(今回の問いかけを踏まえ、政策課題毎に整理する予定)

注…構成案については想定であり、今回の問いかけ結果などに応じて変更する場合もある。

図10 中期計画の構成案

1. 計画の対象  
整備目標を達成するため講じる施策には地方公共団体が単独で行う事業も含まれるが、事業量は国の負担・補助に関する部分を整理する方向で検討。
2. 計画期間  
国民の視点に立った分かり易い成果を提示するとの観点を重視し、道路事業の実施に要する期間も勘案して、概ね10年とする方向で検討。
3. 計画の見直し  
社会経済の動向、財政事情等を勘案しつつ、弾力的にその実施を図るとともに、国民の意見を聴きながら、必要に応じ見直しを行う方向で検討。

図11 中期計画の対象、期間、見直し

となります。これまでの検討経緯と今後のスケジュールの詳細は図12のとおりです。

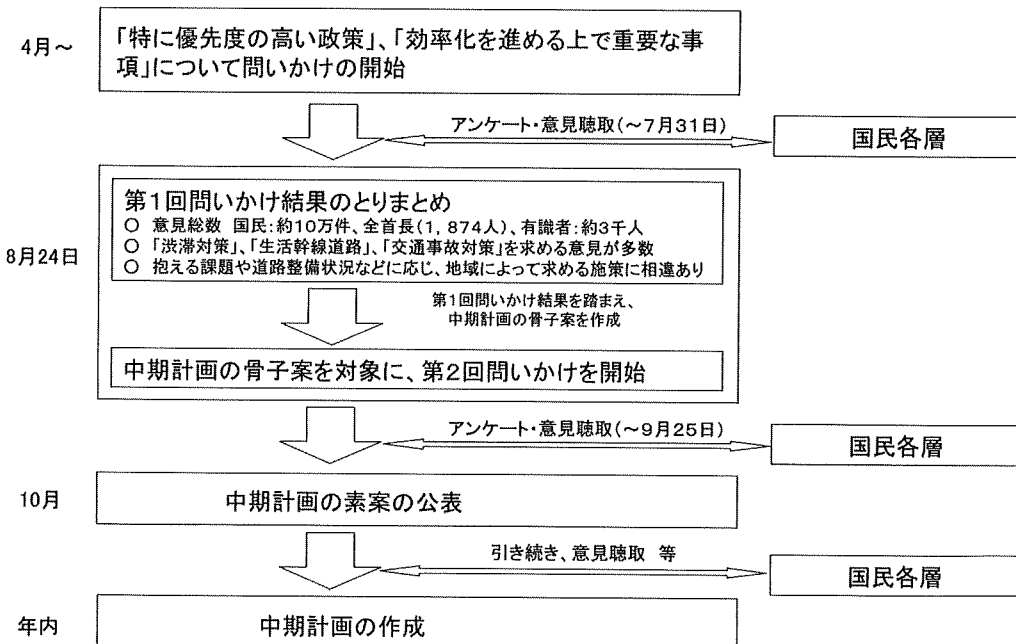


図12 これまでの検討経緯と今後のスケジュール(予定)

# 車両重量自動計測装置による

## 効率的・効果的な指導取締りに向けて

道路局道路交通管理課

### 一 はじめに

国土交通省では、車両の大型化による物流の効率化を支援するため、車両の寸法や重量に関する基準の見直しや特殊車両オンライン申請システムの導入等による行政サービスの向上に努めているところ。

一方、無許可や許可条件違反などの違反状態での通行が約九割と依然としてあと絶たず、これらの車両は、橋梁や舗装へ悪影響を及ぼすほか、時には重大な事故を引き起こし、社会経済活動に多大な影響を与えている。

このため、違反車両の重量等を自動的に計測できる車両重量自動計測装置の整備を進めており、効果的かつ効果的な指導取締りに向けての取組みについて概説する。

### 二 特殊車両通行許可制度

道路は一定の規格の車両を基準にし、その車両が安全・円滑に通行できるようにつくられている。この基準（一般的制限値）を超える車両は、道路の構造の保全又は交通の危険防止の観点から、原則として道路を通行することができないとしている（道路法第四十七条第二項）。

ただし、道路は、社会経済活動を支える最も重要な基礎施設のため、道路構造物と道路を通行する車両との間に調和をもたせる必要がある。

このため、通行する車両と道路状況について、道路管理者が個別に審査し、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊なため、やむを得ないと認める場合、道路の構造保全又は交通の危険防止するための必要な条件を附して、基準を超える車両

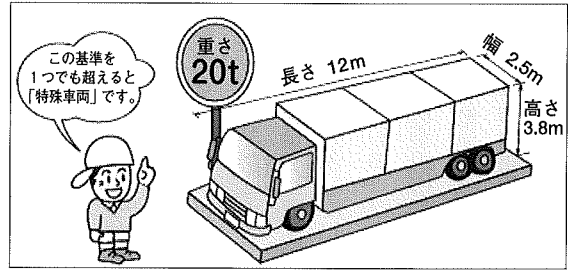
の通行を許可することができるとしている「特殊車両通行許可制度（道路法第四十七条の二第一項）」（図1）。

### 三 近年における制度の見直し

経済活性化や国際競争力の強化など車両の大型化による物流効率化を支援するため、社会情勢や要望等を踏まえ、これまで重さや高さに関する基準を引き上げるなど制度の見直しを実施してきたところ（表1）。

車両の寸法及び重量の見直しにあつては、総重量二〇tを超える車両（車両の長さ及び軸距に応じ最大二五tの車両）が自由に通行できる「重さ指定道路」を指定するとともに、背高海上コンテナなど貨物積載時の車高四・一mの車両が支障なく通行できる「高さ指定道路」を指定し、適量指

車両の諸元		一般的制限値	
幅		2.5m	
長さ		12.0m	
高さ		3.8m (高さ指定道路は4.1m)	
重さ	総重量	20.0 t (重さ指定道路は25.0 t)	
	軸重	10.0 t	
	隣接軸重	隣り合う車両の軸距が1.8m未満	18.0 t *
		隣り合う車両の軸距が1.8m以上	20.0 t *
輪荷重	5.0 t		
最小回転半径		12.0m	



※ ただし、隣り合う車軸の軸距が1.3 m以上、かつ、隣り合う車軸の軸重がいずれも9.5 t以下のときは19 t

図1 道路法に定められた車両の一般的制限値

定道路の拡大を図っているところ。  
 また、セミトレーラ等の許可限度重量を総重量四四tまで引上げを行うとともに、スタンション型等のトレーラを追加し、許可対象車両の拡大を図った(図2)。  
 申請手続きの見直しにあつては、申請者が窓口に向くことなく申請ができるよう、平成一五年度末にオンライン申請システムの導入を行ったところである。さらに、これまで五経路一、五〇〇円としていた協議手数料を平成一七年度より、一経路二〇〇円とし、行政サービスの向上に努めているところ。

表1 これまでの主な制度の見直し

- 平成5年度
  - 重さ指定道路の導入(総重量20 t→25 t)
- 平成10年度
  - 海上コンテナ用セミトレーラの許可限度総重量引上げ(最大44 t)
- 平成15年度
  - バラ積セミトレーラの許可限度総重量引上げ(最大44 t)
  - スタンション型等セミトレーラの追加
- 平成16年度
  - 高さ指定道路の導入(車高3.8 m→4.1 m)
  - 特殊車両通行許可に関するオンライン申請導入
- 平成17年度
  - 協議手数料の改正(従来の約3分2に引下げ)

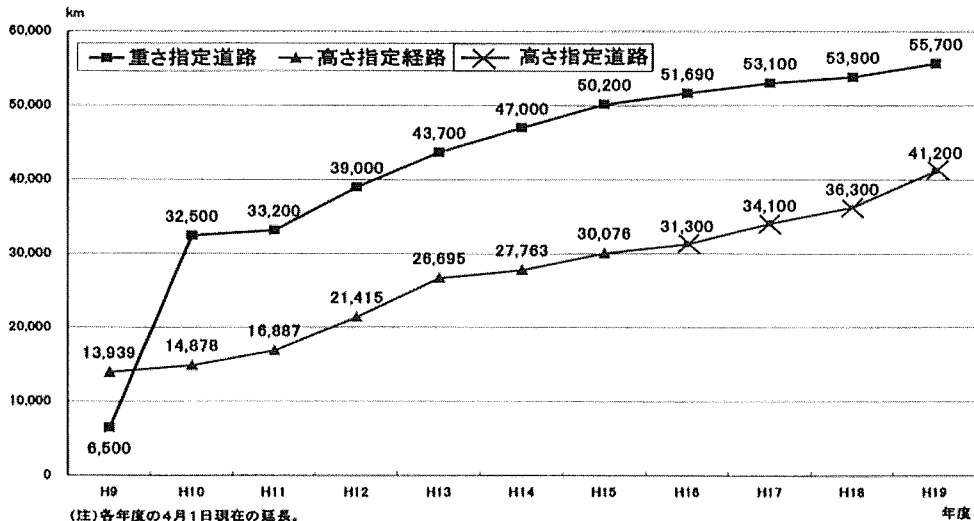


図2 重さ・高さ指定道路の延長

一方で、無許可や許可条件違反などの通行があることを絶たず、これらの違反車両による通行は、橋梁や舗装の寿命を縮めるなど道路に悪影響を及ぼすほか、時に重大な事故を引き起こし、社会経済活動に多大な影響を与えており、これまでも警察機関等の協力のもと、指導取締基地における指導

#### 四 指導取締りの現状と課題

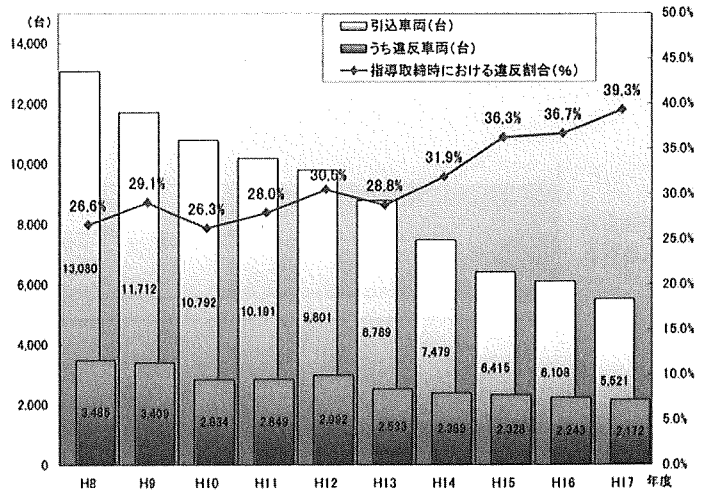


図3 直轄国道における取締り実績の推移

取締を定期的の実施してきたところである。しかしながら、取締りの実施にあたっては、①コンテナ型トレーラや荷物にシートをかけている場合など、外見上だけでは違反の見当が困難であること、②指導取締基地のスペースの問題により、引込む車両の台数に限界があること、③人手による計測では、一台一台の計測に時間を要し、取締りにかける時間にも制約があること。また、携帯



写真1 指導取締り基地での取締り状況

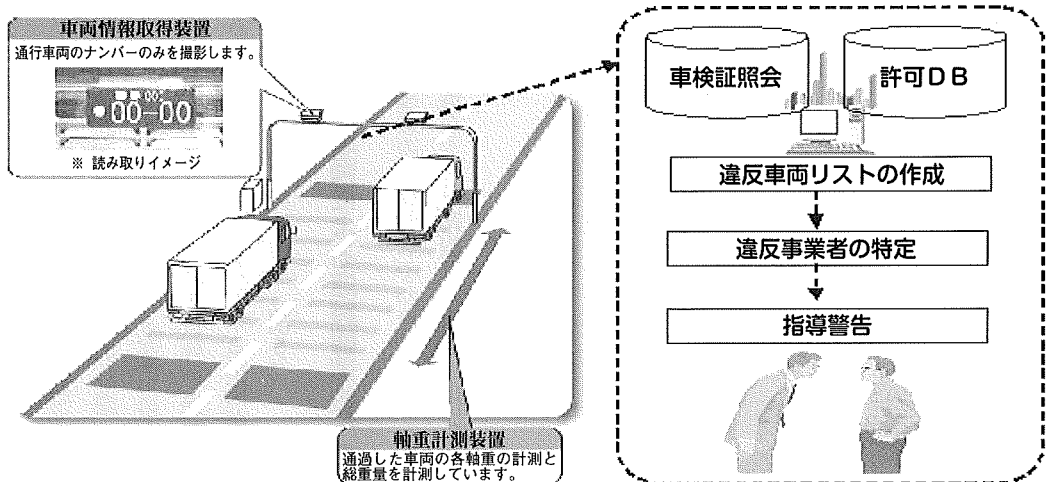


図4



電話の普及により、取締りを実施している情報が事業者間で連絡されるなどの問題が生じている。

さらに、定期的な取締りでは、通行車両の通行許可の取得有無や違反の程度など完全な違反実態の把握は困難であり、従来の取締り活動以外のあ

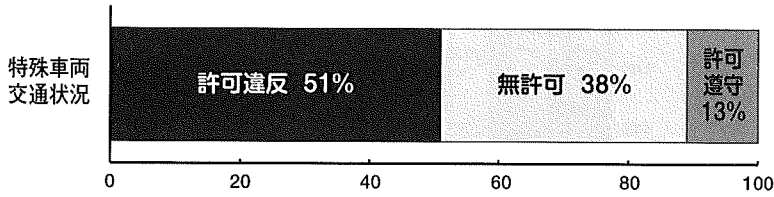


図5 計測判定の結果 (平成19年5月8日～10日の全国平均)

らたな仕組みが必要となった(図3)。

## 五 車両重量自動計測装置の導入

これらの問題を解消するため、車道に敷設した重量計測機器等により走行状態における車両の重量等を自動的に計測し、重量が基準を超える車両については、許可データと照合し、違反車両を特定できる車両重量自動計測装置を整備を進めているところ。これにより、違反車両の通行実態の把握と従来の取締り活動を効率的・効果的に行えるよう、統一的な運用方法について調整を進めている。(図4)。

## 六 違反車両の走行実態

平成一九年度の早期に稼働を始めた二二基の車両重量自動計測装置による試行的計測(三日間)の結果によると、許可違反(許可重量を超える車両)が五一%、無許可(許可経路以外の通行を含む)三八%と違反状態で通行している車両が依然として後を絶たない状況にある(図5)。

## 七 違反車両による道路構造物への影響

道路の舗装のひび割れやわだち掘れ、橋梁等の床版の損傷などの道路損傷の原因には、違反状態

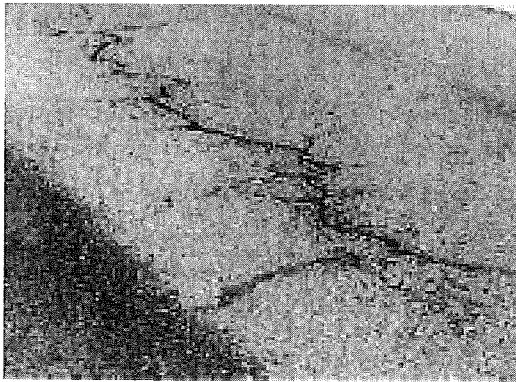


写真2 舗装のひび割れ

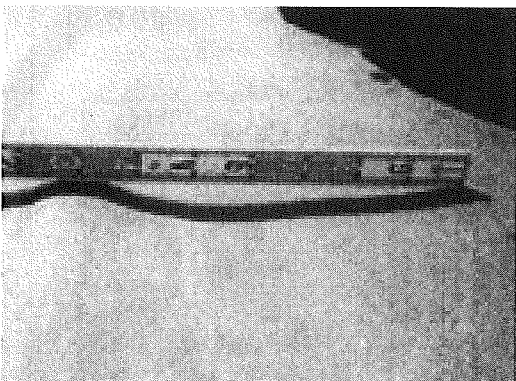


写真3 舗装のわだち掘れ

## 八 他の交通に与える影響

無許可等の違反車両の通行は、死亡事故など重

での通行が非常に大きな比率を占めていると考えられており、特に重量超過車両が道路に与える影響は大きく、例えば、車両総重量四〇tのトレーラが二倍の重量（八〇t）で通行した場合、橋梁床版に与える影響は、一般トラック（二〇t車）の三万三、〇〇〇台が走行した疲労と同じであり、四〇tのトレーラで走行した場合と比較して約四、〇〇〇倍の交通量と同程度となると考えられている（写真2、4、図6）。

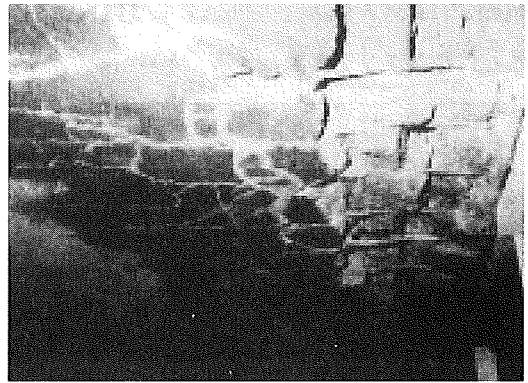


写真4 橋の裏面の様子（床板）

橋梁床版に与える影響は、トレーラの（5軸）の重量が2倍になると、20tのトラック（3軸）の交通量が約4,000倍になった場合と同程度です。

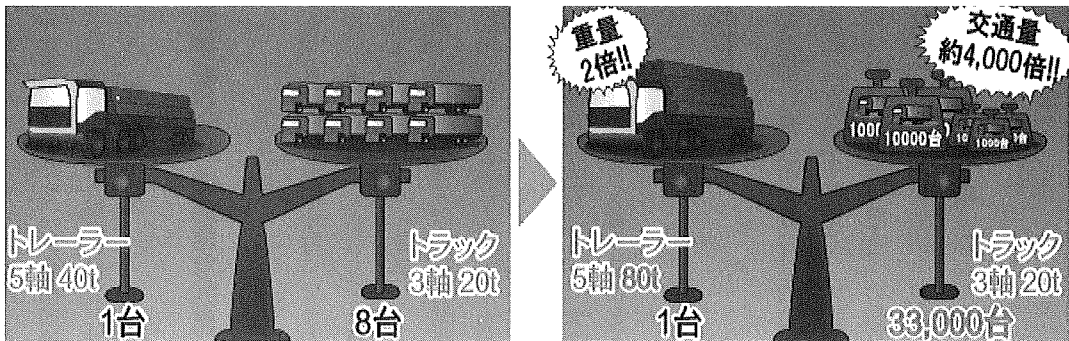


図6



写真5

日時：平成19年2月22日（木）  
午前5時50分頃

場所：首都高速道路4号線  
弁慶堀カーブ付近

概要：海コン車が高欄上を乗り越えて横転し、橋脚の横梁上に車両が落下。運転手死亡。

摘要：無許可  
当該道路は、背高海コンを許可できない道路。



写真6

日時：平成19年7月20日（金）  
午前6時45分頃

場所：一般国道1号  
大阪府大阪市城東区

概要：高さ3.8mのチェックバーにトレーラの荷台が衝突。片側規制を含め、約8時間の通行規制。

摘要：無許可  
当該道路は、背高海コンを許可できない道路。

大事故につながりやすく、また、散乱した大量の積荷や車両の撤去作業のため、長時間の通行規制を余儀なくされるなど、社会経済活動に多大な影響を与えている（写真5・6）。

## 九 道路法違反者への厳格な対応

これまでも、死亡事故等重大事故を起こした場合には刑事告発及び許可取消を行ってきたところであるが、違反者からは、「違反しても見つからない」との声もあつたところである。

今後、車両重量自動計測装置の計測結果をもとに、違反実態の把握が容易になるとともに、違反事業者への指導警告を行いつつ、常習として違反を繰り返す悪質な事業者を特定し、これら違反事業者に対して厳格な対応を実施することとしている。

## 10 おわりに

現在、車両重量自動計測装置の計測結果に基づき、違反車両の通行実態を把握し、違反の傾向等を調査・分析を行い、違反事業者への処分等について検討を進めており、関係機関と連携しながら違反事業者の指導取締りに取り組んで参りたい。

# 土佐の女達が『地方の道』を熱く語り、アンケートを実施

『原宿表参道元氣祭』『スーパーよさこい2007』『よさこい広場』

土佐『はちきん』連合事務局  
高知県土木部道路課主幹 松本 英治

## 一 背景

東京など中央から見た時、地方の道路整備は交通量が少ないので無駄であるとか、特定のものの利益のために工事が行われているなど、批判的な声が聞こえてきます。

しかし、高知県では公共交通が十分に発達していないため、車が唯一の交通手段となっています。そうした状況にもかかわらず、急峻な地形や東西に長い地形などの理由から、道路整備が大きく遅れており、大雨や落石等による通行止めが至る所で発生しています。そのため、生活する上で、最も根幹となる安心や安全を確保することができていません。

そこで県内道路整備について危機感を持っている女性六人が結集し、東京を始め、都会の人たちに地方の道路の実状を訴えるとともに、地方の道路整備

についてどのように思っているかを確かめたいと思い、今回のスーパーよさこい2007『よさこい広場』に参加して、アンケートを実施することになりました。

## 二 土佐『はちきん』連合の結成と

### 初めての大都市でのアンケート

土佐『はちきん』連合の初めての活動の舞台は、八月二五～二六日に開催されたスーパーよさこい2007『よさこい広場』です。

『はちきん』とは、女性のはつらつさを、行動、思考、容姿の面で極端に発揮した行動的、かつ魅力的で活発な女性のことを表す土佐の言葉です。

土佐『はちきん』連合（会長・西岡和）は、このイベントのために結集した高知県内の六人の女性達で、それぞれ活躍される分野は違いますが、

日頃から整備の遅れている高知県の道路について、人一倍熱い思いを持っている皆さんです（写真1・2）。

会場では、高知県の道路（地方の道路）の実状を知ってもらうために、パネルの展示やパンフレットを配布しました。また、都会の人たちが、地方の道路整備についてどのように思っているかを知るためにアンケート調査を行い、あわせてPRをかねて、アンケート回答者に高知県の特産品（「四万十の水」等）をプレゼントしました（写真3～6）。

## 三 高知県の道路事情

野外ステージでは、踊り子隊たちが躍動感溢れるよさこい踊りを披露していました。その迫力に負けじと、『はちきん』連合も熱い思いで、都会

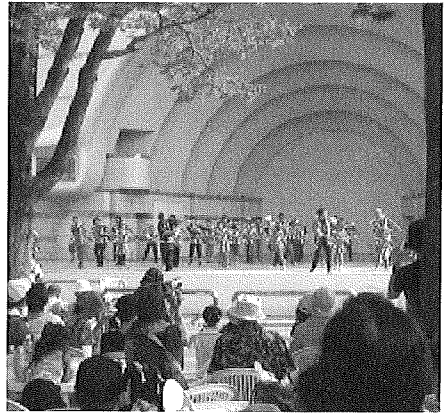


写真1 野外ステージでのよさこい踊り



写真2 “はちぎん”連合の皆さん

に住んでいる人たちに、自分たちが住んでいる高知県の道路の実状をパネルやパンフレットを使って、一生懸命説明していました。都会の人達も、若い人からお年寄りまで真剣に話を聞いていただきましたので、彼女たちの熱い思いが伝わって

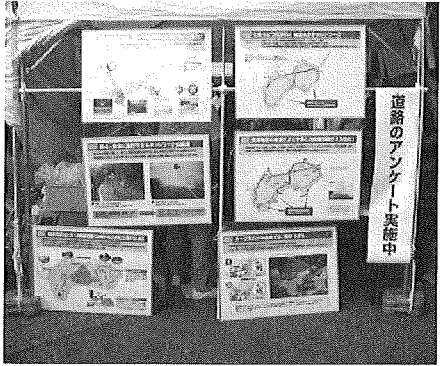


写真3 高知県内の道路についての  
パネル展示



写真4 出展ブース

る感じがしました。

### 1 四国8の字ネットワーク

四国四県を結ぶ将来の高速道路ネットワークは「8の字」型をしているので、「四国8の字ネットワーク」と名付けられています。しかし、他の三

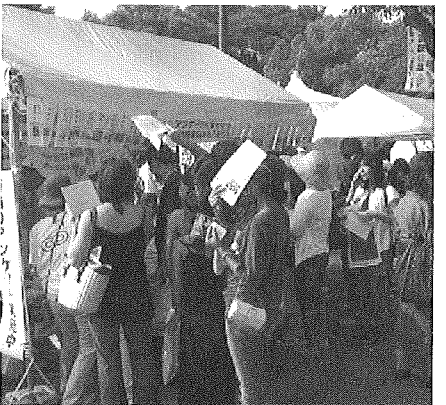


写真5 大盛況の出展ブース



写真6 市町村の特産品プレゼント

県に比べて高知県は、まだまだ未整備区間が多いのこり、災害や緊急時のルートの確保、観光や産業振興、地域間格差の是正のため早急な整備が望まれています(図1)。

◆ 8の字ネットワークとは…  
四国4県を結ぶ将来の高速ネットワークの愛称で  
道路ネットワークを「8の字」型にすることから  
名付けられた愛称です。

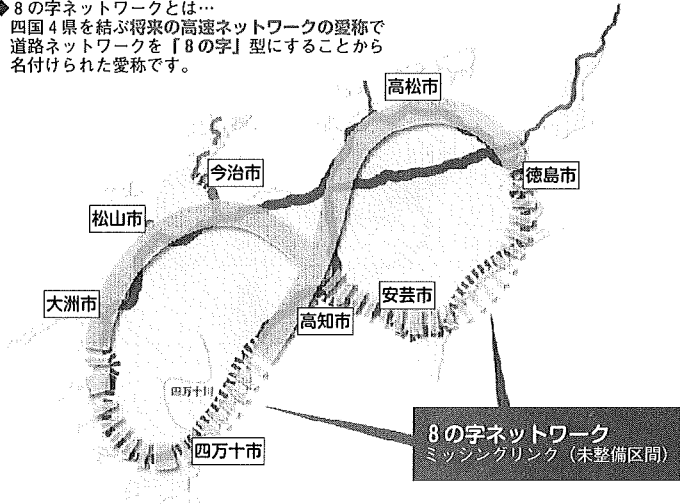


図1 四国8の字ネットワーク

2 「命の道」

高知県の東部、西部共に幹線道路は海岸沿いを通る国道が一本しかなく、今後必ず起こるとされる、南海地震(M8.4)時には、津波の発生で、この国道が分断されることが想定されています。「命の道」としての高速道路が絶対必要です(図2)。

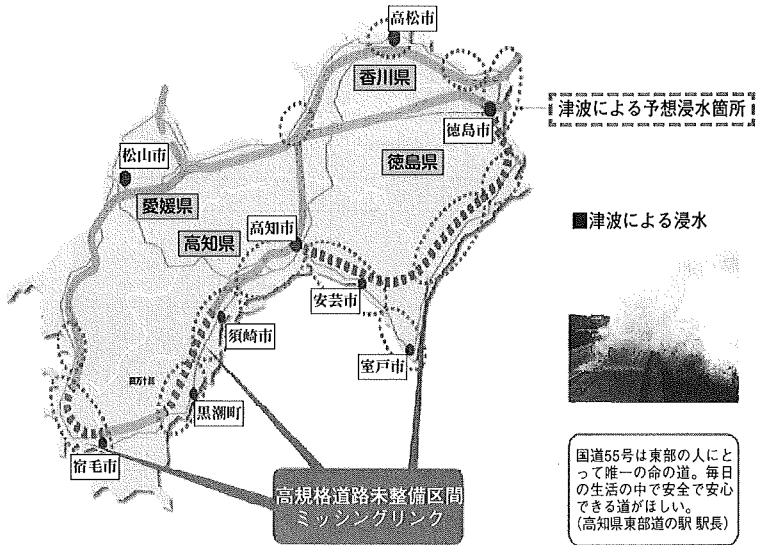


図2 命の道

3 大雨や災害による通行止め

高知県は中山間の道路が多く、まだまだ整備が進んでいないため、大雨や台風時には道路が通行止めとなり、学校や勤務先から帰れなくなります。平成一七年度には、高知県が管理する一九六路線の、およそ半分の九六路線が通行止めとなり、延べ通行止

台風や大雨など異常気象時の高知県の道路の実状

大雨や台風災害などで高知県の道路196路線のうち平成17年度には、およそ半分の路線が通行止めとなりました。 通行止め延べ時間 14,982時間(平成17年度)

学校から 勤務先から 買物先から **家に帰れない!!**

図3

4 地域の実状にあった道路整備

高知県の中山間の道路は、狭く見通しも悪いカーブが多いので、行き違いも困難です。二車線の整備では、コストも時間もかかるので、地域の実情にあった一・五車線の整備(ハード)と、中山間走行支



#### 四 アンケート調査結果

都会の人が、地方（高知県など）の道路整備に

援システム（ソフト）で整備し、地域のサービス（安全・安心）向上に努めています（図4）。

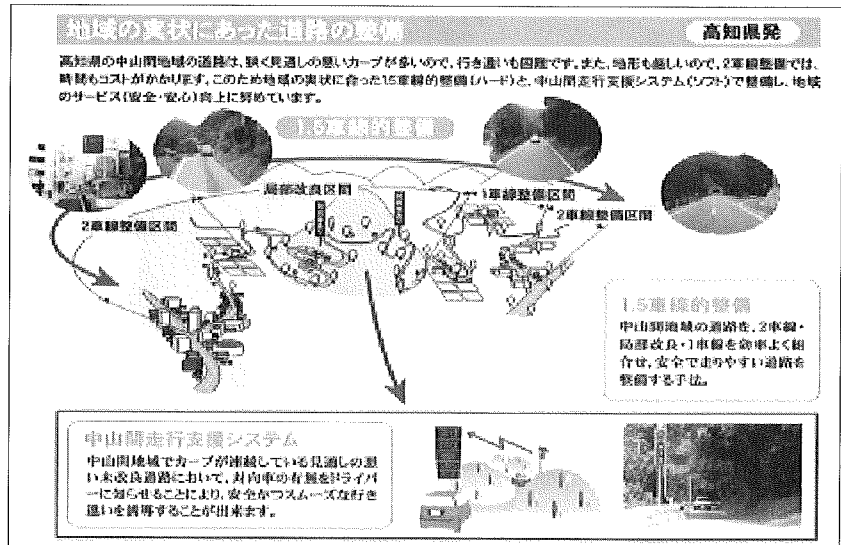


図4

ついてどのように思っているかのアンケート調査を実施し、皆さんの協力で総数一、六九〇人もの方々から回答を得ることが出来ました。その中で

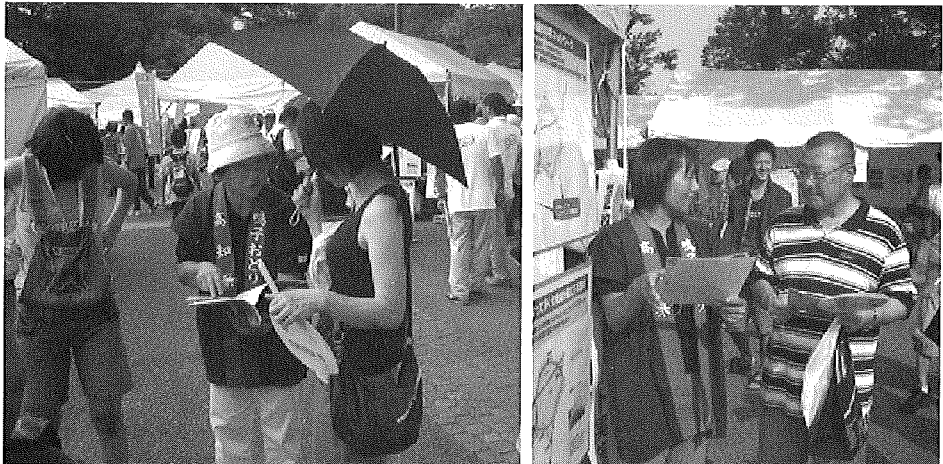


写真7 パネルやパンフレットを使って地方の道路を熱く語る“はちぎん”連合の皆さん

首都圏の方から、いただいたアンケート結果は問1～4のとおりでした。



写真8 真剣にアンケートに参加していただいた都会の人たち

《アンケート調査結果の概要》

地域間格差の是正のために地方の道路が必要と考えている方は77%。全体の48%の方が無駄が多いとは考えていませんでした。

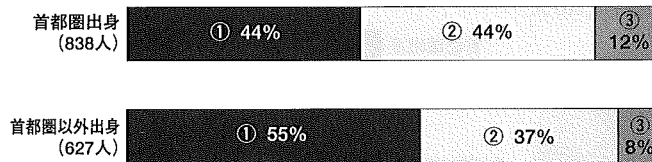
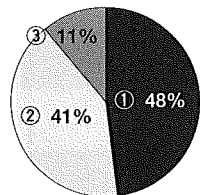
また、地方の道路整備を進める上で重要なことは、「大雨、地震に備えた道路整備」「周辺の景色や自然環境に配慮した道路整備」「歩行者や自転車のための道路整備」があげられています。

＝ 首都圏の1,507人に聞きました (東京都：961人 神奈川県：187人 埼玉県：238人 千葉県：121人) ＝

《問1》地方の道路は、無駄が多いという意見がありますが、あなたはどのように思われますか？

①無駄が多いとは思わない ②無駄が多いと思う ③わからない (どれか1つを選択)

【首都圏在住】1,507人



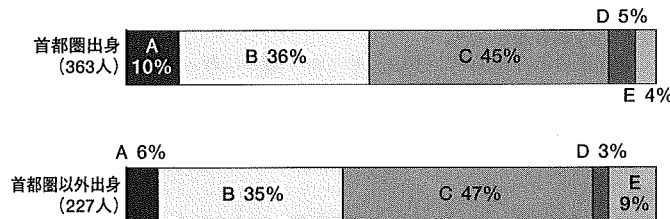
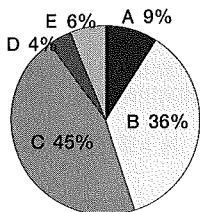
※ 出身地未回答者 42人

大都会の人でも、「①無駄が多いとは思わない」との回答が、「②無駄が多いと思う」を上回っている。また、出身地別では、首都圏出身者より首都圏以外の出身者が「①無駄が多いとは思わない」を10%以上も上回っている。

《問1で②と答えた方》無駄と感じている理由は何ですか？

- A これ以上の地方の道路整備は、必要ないと思うから
- B 利用者が少なく、道路整備の効果が小さいから
- C 建設業者のために、道路工事をしていると思うから
- D マスコミが無駄が多いと言うから
- E その他

【首都圏在住】612人



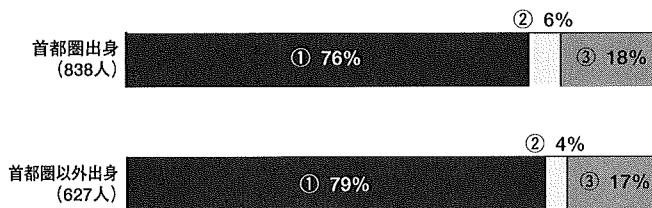
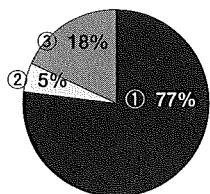
※ 出身地未回答者 15人 理由選択未回答者 7人

無駄と感じている意見では、誤解のためか「C」が最も多く、次いで「B」となっている。地方で暮らすための必要最小限の道路がまだ出ていないことを、大都会の人に、十分伝えきれていないからだと思われる。出身地別も同様の傾向である。

《問2》私たちは地域間格差の是正のためにも、遅れている道路整備は必要と考えていますが、あなたはどのように思いますか？

①賛成 ②反対 ③わからない (どれか1つを選択)

【首都圏在住】1,507人



※ 出身地未回答者 42人

大都会の人でも、4人の内3人以上が、地域間格差の是正のために地方の道路整備が必要だと考えている。出身地別についても、同様の傾向がある。

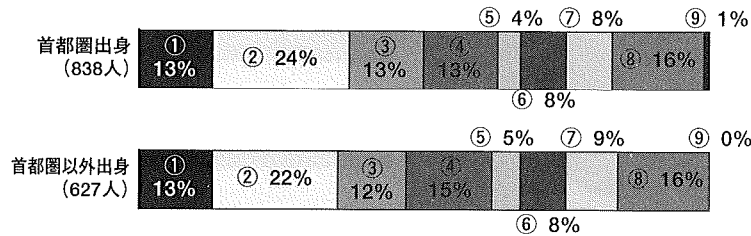
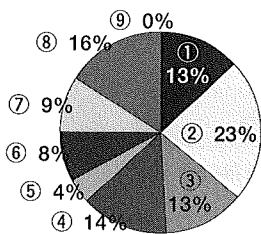


《問3》あなたは地方の道路整備を進める上で、特にどのような点に配慮すべきだと思いますか？

(どれか1つを選択)

- ① 今ある道路の維持管理（舗装や橋の修繕など）
- ② 大雨・地震に備えた道路整備
- ③ 通勤・通院などで日常的に利用する道路の整備
- ④ 歩行者や自転車が安心して通れるための歩道の整備
- ⑤ 産業振興のための道路整備
- ⑥ 観光地へのアクセス道路の整備
- ⑦ 交通事故対策や渋滞解消のための道路整備
- ⑧ 周辺の景色や自然環境に配慮した道路整備
- ⑨ わからない、関心がない

【首都圏在住】1,507人



※ 出身地未回答者 42人

大都会の人は、地方の道路整備で配慮すべき点として、②の自然災害の対策が最も多い。次いで⑧の景観や自然環境への配慮、④の歩行者や自転車のための整備、①・③の日常的に利用する道路の整備や維持管理の必要性の意見が多い。出身地別も同様の傾向である。

《問4》地方の道路整備に関する意見（抜粋）

《肯定的な意見》

- ・その地方だけでなく、他の都市（東京など）に情報を流してほしい。今日ここに来るまで、地方の道路整備がこんなに大変だとは知らなかった。  
(東京都在住 40代女性)
- ・天気によって通行止めになる道路が多い。せっかく遊びに行っても観光地に行けないのは残念だ。  
(神奈川県在住 30代女性)  
(神奈川県在住 20代女性)
- ・災害対策をきちんとして安全に走れる道路をつくってほしい。  
(埼玉県在住 40代女性)
- ・首都と地方の格差は広がる一方です。地方の住民のための道路整備は必要です。  
(埼玉県在住 40代女性)

《否定的な意見》

- ・ハード的な道路整備だけでもソフト的な産業振興・育成をしなければ意味がない。  
(東京都在住 40代男性)
- ・国や地方の借金を減らすためにも、これまでのような開発・道路建設は方向転換の時期に来ている。  
(東京都在住 30代男性)
- ・不便ゆえに自然が保たれる面もあり、土建行政はやめるべきだと思う。  
(埼玉県在住 30代男性)

五 おわりに

午後五時三〇分のイベント終了のアナウンスにより、スーパードよさこい2007、よさこい広場”は、終了しました。二日間とも三〇℃を超す猛暑の中でのイベントでしたが、たくさんの方にご来場していただき、快くアンケート調査に協力していただきました。

土佐”はちきん”連合も今回の活動をおして、都会の人に高知県の道路の実状を話してみると、まだまだ知られていないことに気づき、今後も、地方の実状や道路整備の必要性を、都会の人たちに伝えていかなければならないことを感じました。

初めてのイベントへの参加でしたが、大きな事故・トラブルも無く、無事終了することが出来ました。ご協力していただいた関係者の皆さまにおかれましては、猛暑の中、本当にご苦労さまでした。この場をお借りして、厚く御礼申し上げます。

# 平成一九年度

## 「道路防災週間」の実施について

道路局国道・防災課道路防災対策室

### 一 はじめに

国土交通省道路局では、毎年八月二十五日から三日までの一週間を「道路防災週間」と位置付け、国土交通省、各地方整備局及び北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局を中心に、都道府県、政令指定市、各高速道路(株)等と連携を図りつつ、道路防災に関する講演会・パネル展等のイベントや防災訓練等を実施することにより、道路管理者及び国民の皆様の防災意識の向上を図るとともに、「災害に強い道づくり」の必要性についての広報活動を行っています。

### 二 平成二九年度「道路防災週間」テーマ

現在、橋梁の耐震補強や法面対策など道路の防災対策を進めているところですが、平成一八年度は、

梅雨前線や台風による豪雨災害、平成一九年能登半島地震など、全国各地で様々な自然災害が相次ぎ、平成一九年度も、梅雨前線及び台風による豪雨災害が各地で発生し、新潟県中越沖地震においても道路に関する被害が多数発生したことから、道路の安全性を高める必要性が認識されました。

また、中央防災会議において首都直下地震応急対策活動要領が策定され、平成一九年六月には国土交通省業務継続計画が策定されるなど、道路管理者としても災害時における体制の強化が一層必要とされています。

このような状況を踏まえ、平成一九年度の道路防災週間は、国民や道路管理者の防災意識の向上、安全な道路と生活との関わりについて再確認することを主要なテーマとし、全国各地で実施しました。

以下、実施した内容を一部紹介します。

### 1 広報活動

道路防災の現状や重要性について、講演会、パネル展等により、道路利用者を始め、広く一般市民へ道路防災に関する啓蒙活動を実施。

また、ポスター掲示、パンフレット配布、広告記事、HP (<http://www.mlit.go.jp/road/bosai/bousai-syukan/index.html>) 等を通じて、道路防災週間の実施をPR (図1、写真1〜3)。

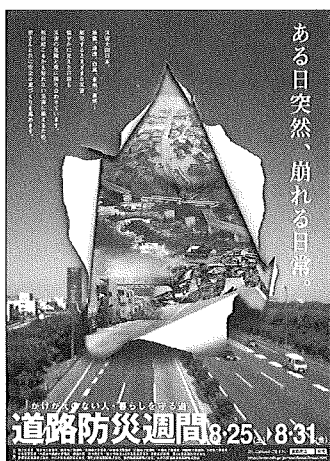


図1 道路防災週間ポスター

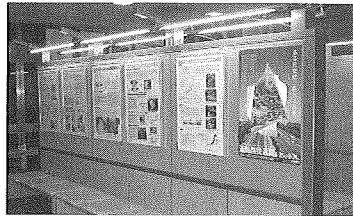


写真1 道路防災パネル展  
(国土交通省道路局)



写真3 横断幕による広報  
(北海道開発局留萌開発建設部)



写真2 道路情報板による広報  
(中部地方整備局多治見砂防国道事務所)

◆道路防災講演会・パネル展開催  
日 時…八月三十一日(金)一四〇〇〇〜一七〇〇〇  
場 所…ホテルポルスター札幌(札幌市)  
道路防災と情報共有、市民防災をテーマに、講演会・パネル展を実施(図2、写真4・5)。  
講演1…  
『災害に強くなるいまどき天気予報と防災週間』  
(財)日本気象協会北海道支社 気象予報士



写真4 道路防災講演会の様子(北海道)



写真5 パネル展の様子(北海道)



図2 道路防災講演会ポスター  
(北海道)



写真6 道路防災講演会の様子  
(大阪市)

◆道路防災講演会  
日 時…八月二十八日(火)一三:三〇〜一六:二〇  
場 所…建設交流館グリーンホール(大阪市西区)  
『道路防災対策の現状と展望』と題して、今後の道路防災の展望について、道路防災ドクターによる講演会等を実施(写真6・7)。  
講演1…『斜面リスクマネジメントと防災』  
京都大学経営管理大学院教授 大津 宏康 氏

講演2…『災害時の意志決定―情報共有と想像力』  
東洋大学社会学部社会心理学科教授 三好 真紀 氏  
田中 淳 氏  
パネル展  
主催…北海道開発局、北海道、札幌市、東日本  
高速(株)北海道支社



写真7 パネル展の様子  
(大阪市)

講演2・・・『近年の斜面災害事例と傾向』

福井大学大学院工学研究科建築建設工学科教授

パネル展

荒井 克彦 氏

主催・・・国土交通省近畿地方整備局道路部

## 2 防災訓練の実施

災害発生時における被災情報の迅速かつ的確な情報収集・伝達、道路利用者への情報提供及び迅速やかな復旧対策の実施が重要であることから、大規模災害を想定した非常参集訓練の実施、災害発生時における関係機関を含めた被災情報の収集・伝達訓練、バイク調査隊訓練等を実施。

### ◆合同防災訓練

中国地方整備局広島国道事務所では、台風被害に伴う国道の一部被害・全面通行止を想定した訓練を実施(写真8)。

目的・・・度重なる台風の通過により沿岸部の国

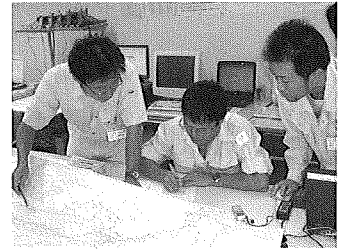
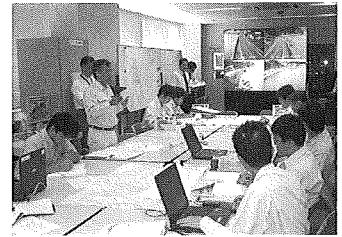


写真8 広島国道災害対策室での訓練の様子

道では、高波・越波による被害が多発し、地域の生活道路でもある国道の随所で通行止め等を行うこととなったことから、今後も同様の状況を懸念し、関係機関が一体となって対応することで地域への影響を少しでも回避することを目的。

内容・・・情報伝達訓練、CCTV画像情報の共有化、事前シナリオのない訓練

実施日・・・八月三十一日(金)

参加機関・・・中国地方整備局広島国道事務所、広島

維持出張所、西日本高速道路(株)、広島

県各地域事務所、大竹市、廿日市市、

呉市、坂町、東広島市、竹原市

## 3 防災点検

災害の発生する恐れのある箇所について、道路

管理者による点検を重点的に実施し、また、災害時において、情報収集・提供装置等道路防災に係るシステムが的確に稼働するための情報機器の点検、防災資機材の点検を実施(写真9～11)。

写真9

法枠の浮き上がり、損傷、クラックの発生等に着目して点検を実施(国道156号)  
(中部地方整備局岐阜国道事務所)

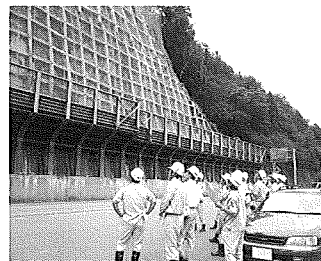


写真10

コンクリート法枠下の空洞の拡大、法枠の浮き上がりの拡大、擁壁のクラックの進展等に着目して点検を実施(国道1号)  
(中部地方整備局浜松河川国道事務所)

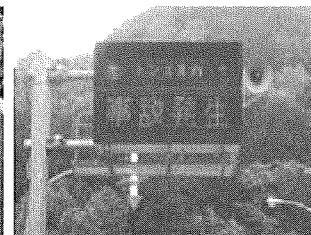
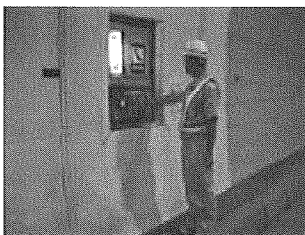
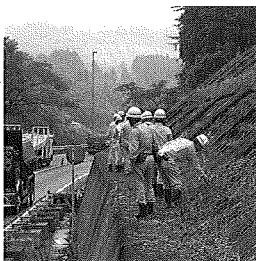


写真11 トンネル非常施設点検の実施(北海道開発局帯広開発建設部)



写真15 NEXCOブース

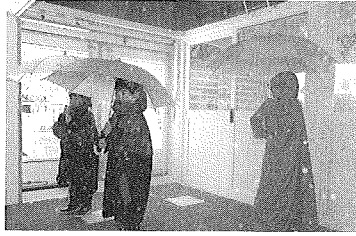


写真13 降雨体験



写真12 会場の様子

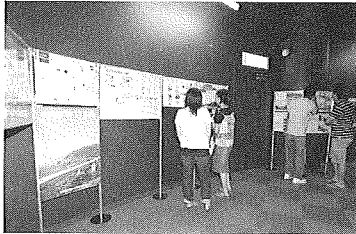


写真14 パネル展の様子



#### 4 各地イベント

◆道の駅「スペース・アップルよいち」にて、道路ふれあい月間「まるごとしりべし」のイベントと併せて防災パネル展等を実施（写真12～15）。

日 時：八月二十五日（土）

場 所：道の駅「スペースアップルよいち」

参加機関：北海道開発局小樽開発建設部、NEXCO、余市町、小樽土木現業所余市出張所、管内道の駅

内 容：防災パネル展のほか、降雨体験施設により豪雨体験をしていただき、豪雨災害認識の一助とする。

◆小学生による一日出張所長

日 時：八月二十八日（火）

内 容：中部地方整備局多治見砂防国道事務所では、地元小学生が一日出張所長とし



写真16 危険箇所の点検説明  
(法面崩落箇所：対策済)



写真17 「道路防災に関する説明」及び「意見交換会」

て、日常の現場の道路管理業務の経験を通じて、道路管理者の取組み、また、防災意識の向上をはかる（写真16・17）。

◆道路フェスタin高知（写真18～21）

《メインテーマ》

「考えようやあしらの道」

《サブテーマ》

「突然やってくる地震や豪雨に備えて」

日 時：八月二〇日（月）～八月二六日（日）

場 所：イオン高知ショッピングセンター

概 要：地震・防災パネル展、ビデオ上映、土石流体験3Dシアター、市民参加型ワークショップ等開催。

参加機関：四国地方整備局、徳島県、香川県、愛



写真18 道路防災フェスタin高知



写真19 道の井戸端会議(ワークショップ)

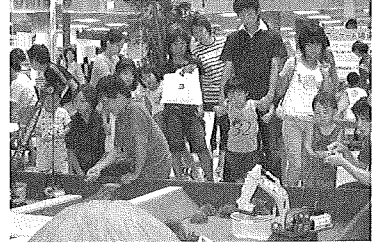


写真21 高所作業車乗車体験

写真20 ラジコンで道路復旧

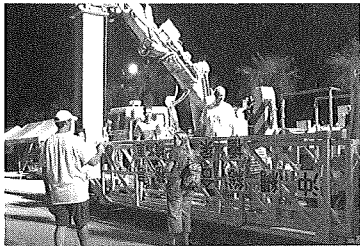


写真22 災害対策用機械展示の様子

◆防災フェア(写真22)  
日 時…八月三十一日(金)～九月二日(日)  
場 所…沖縄県北谷町

媛県、高知県、西日本高速道路(株)四国支社、本州四国連絡高速道路(株)

参加機関…沖縄総合事務局、沖縄県、NEXCO  
内 容…災害対策用機械の展示・説明会を通じて、県民や道路管理者の防災意識の向上、自治体防災関係者の災害対策用建設機械利用促進を図る。

### 三 おわりに

道路は国民の日常生活や経済社会活動を支える最も根幹的かつ重要な社会資本であることから、いつでも安心して利用できる安全性・信頼性の高い道路ネットワークを確保することが重要です。

このため、地震・豪雨等の自然災害に対して、地域の孤立を防ぐとともに、発災後の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークの整備を推進するとともに、地域の方々や道路利用者に対しても交通規制等、生活との関わりを認識していただくことが極めて重要です。

この「道路防災週間」を通じて、「災害に強い道づくり」の必要性について、少しでも理解して頂ければと思います。



平成19年度

# 「道路ふれあい月間」と 中央行事等の報告

道路局道路交通管理課

## ◆「道路ふれあい月間」について◆

国土交通省では、道路愛護精神の涵養や道路の正しい利用方法の普及を図ることを目的に、毎年八月を「道路ふれあい月間」としています。

「道路ふれあい月間」中は、道路を利用されている皆様が改めて道路とふれあい、道路の役割や重要性を再認識していただけるように、国土交通省をはじめとする各道路管理者において、関係機関・関係団体等の協力を得ながら、地域の皆様に自主的かつ積極的に参画していただけるような行事・運動を展開することとし、子供からお年寄りまでの幅広い層に、人と道路との関わりを深めていただくこととしています。

このために、道路利用者が多く集まり、かつ地域の情報を発信できる「道の駅」等の活用を努めることとしています。

## ◆「道路ふれあい月間」

### ◆推進標語コンテスト◆

『道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。へみんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用しましょう!』をテーマに、平成一九年度「道路ふれあい月間」推進標語を募集したところ、全国から過去最高の五、九一一作品の応募がありました。

浅井慎平さん（写真家）、残間里江子さん（プロデューサー）、陣内貴美子さん（元オリンピックク・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）の四氏による審査の結果、最優秀賞一点、優秀賞四点、優良賞四点が選定されました。

選ばれた標語は、本年度のポスター・チラシ等に掲載されました。

平成一九年度「道路ふれあい月間」

### 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」

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」

北谷 知亜さん

「道路から 聞こえる町の 息づかい」

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」

坂井 泰法さん

「つながるね ほくらの未来の 道しるべ」

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」

寺前 秀紀さん

「この道は 次の世代も 通る道」

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」

本石 滯人さん

「すてないで 心の道を よこしちゃう」

小蕎 優奈さん

◆推進標語表彰式について◆

八月四日（土）に東京都港区・六本木ヒルズア



受賞者の皆さんと、(左から)原田道路局次長、山田美保子さん、眞鍋かをりさん



霞ヶ関官庁街の道路清掃

これは、霞ヶ関の官庁や周辺の会社等に勤務している方々からボランティアを募り、国道一号(桜田通り)、国道二〇号(内堀通り)、都道(六本

木通り・祝田通り)などの歩道(総延長約九・九km)を一斉に清掃する行事です。

当日は朝からの猛暑の中、約一、〇〇〇名が参加し、箒・熊手等を手に空き缶やタバコの吸い殻などのゴミを熱心に拾い集め、植え込みの雑草を取り、心地よい汗を流すとともに出勤途中の方々などに道路の美化をアピールしました。

リーナで開催された「道の日」中央行事において、平成一九年度「道路ふれあい月間」推進標語の表彰式が執り行われ、遠路より表彰式に参加された最優秀賞の西澤実月さん、優秀賞の山野大輔さんには、中央行事に集まった大勢の来場者が見守る中、原田道路局次長より賞状が授与されました。さらに、審査員の山田美保子さん、「一日道の駅六本木」駅長の眞鍋かをりさんからは楯と副賞が手渡されました。

◆「オフィス街ロードクリン2007」イベント◆

「道路ふれあい月間」における行事のひとつとして、八月七日(火)午前八時四十分から、国土

●「道の日」中央行事●



盛況に行われたステージイベント



名産品が販売された全国「道の駅」物産展



# 補助事業等予算実務講座

## Q&A

本誌の読者の皆様は、実務の中で、いわゆる「補助事業」に関連した事案に接する機会も多いことと思います。ご承知のように補助金等はその

交付の根拠法である「道路法」や「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」などのほかに、交付の手法法である「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」が制定されています。しかし、その実務はそれぞれの補助事業等の種類によって差異があり、実務担当者を悩ませているところでもあります。

このコーナーは、国土交通省道路局所管の補助事業について、実務担当者が日常経験する疑問等にQ&A形式で応え、実務の一助にさせていただきたいとの思いから連載を開始することにしました。読者の皆様も日頃実務で気になっている疑問点などがあれば、巻末の窓口までご連絡ください。できる限り関連した内容を取り上げていきたいと考えています。

第一回目は、「内定通知とその変更手続き」について解説します。

### - Question -

内定変更手続きを必要とするのは

どのような場合か？

### - Answer -

補助金等の交付申請は、原則的には補助事業を実施しようとする事業主体が、それぞれの施策に基づき、その必要箇所及びそれぞれの必要額を任意に申請することであるが、国の補助金等には、予算上の制約もあり、すべての要望箇所及び要望額を満足させる交付決定は不可能である。従って、新年度開始後に膨大な実施計画（設計）書等の必要書類を整えて申請を受け、これを相当の時間と手間をかけて審査したうえで交付を決定するもの

と、不交付を決定するものに分けるようなことは、極めて非効率である。内定通知は、このようなことを避けるために、あらかじめ事業主体からの要望を徴したうえ（国の予算要求時に行う）、これを参酌して、道路局所管の補助事業として採択する事業箇所とその補助見込額を通知することとして、補助金等交付事務の迅速化を図り、適正な工期を確保することとしているものである。

内定通知は、このような補助金等交付申請の前段階にあたるものであるため、予算成立後速やかに行うこととしている。

また、内定通知は、このような年度当初の段階だけではなく、年度途中において、交付決定後の事情の変更によって変更されることもあり、このときも行われる。

道路事業等の公共事業費については、実施計画を定めて、財務大臣による実施計画の承認を受けた上で執行することが可能となる（財政法第三十四条の二第一項）が、年度途中で実施計画を変更する必要がある場合も同様の手続きを踏むこととされている（予算決算及び会計令（以下「予算令」という。）第十八条の五）。

年度当初は、内定通知に記載された箇所について承認を受けた実施計画を、年度途中に変更しようとする場合には、基本的には実施計画の変更承認を受ける必要が生じる。このことから、国土交

通省と各地方公共団体の間においては内定変更の手続きを行うことにより、財政法等の規定によるルールを担保しているのである。

異なる事業種別間の流用、新たな箇所の追加、または、箇所の廃止のような場合には、あらかじめ、必ず内定変更の手続きをふんで、その確認通知を受けてから補助金交付決定額の変更申請書あるいは新たな補助金交付申請書を提出する必要がある。

道路局所管補助事業等においては、次に掲げる流用等に該当する場合に内定変更手続きを必要としている。

- (1) 箇所等（交付決定単位）の追加及び廃止
- (2) 目細間の流用（※）
  - （例）交通安全施設等整備事業↑↓交通安全事業地区一括統合補助
- (3) 事業種別（工種）間の流用
  - （例）道路改築↑↓特殊改良道路補修↑↓災害防除
- (4) 事業主体間の流用（同一都道府県内の市町村（指定市を除く。）間の流用を除く。）
  - （例）A県内の県道事業↓B県内の県道事業
  - C県内の市町村道事業↓D県内D指定市内の市道事業
- (5) 道路種別間の流用（地方道路交付金事業を除く。）

（例）一般国道↑↓都道府県道

（目細間の流用（※）にも該当）

都道府県道↑↓市町村道

(6) 異なる補助率間での流用

（例）一般国道（改築）

2A（5.5/10）↑↓2B（1/2）

(7) 特別立法事業間又は特別立法事業と一般事業間の流用

（例）半島（5.5/10）↑↓一般（1/2）

水特5（2/3）↑↓原子力（5.5/10）

(8) 一括配分対象事業と本省配分対象事業の間  
の流用

（例）地方道

地域高規格（5.5/10）↑↓一般（1/2）

(9) 当該年度設定の国庫債務負担行為（年割額等）の変更

※…歳出予算は、目に区分した上で各目の細分（目細）を所管大臣が財務大臣と協議して定めることとされており（予決令第十四条第二項）、目細ごとの金額を変更しようとする場合には、実施計画の内容も変更となることから、実施計画の変更承認が必要となる。

## Question

道路改築事業において同一路線で継続事業を二工区で実施している場合、このうち一工区の当年度執行が困難となったので、この工区を休止し新たに工区を設け、事業費を流用して実施したいが内定変更の手続きを必要とするのか？

## Answer

内定変更を必要とするのは、原則としてこの箇所単位で、箇所等の追加または廃止、事業種別間の流用、事業主体間の流用及び道路種別間等の流用を行う場合である。設問の場合には、これに該当しないので内定変更の手続きは必要ないが、交付決定の内容の変更手続きが必要となるのであらかじめ地方整備局等担当課と協議されたい。

## （参考）

箇所の取扱いは以下のとおりである。

1) 一般国道及び地方道事業

(防雪、凍雪害防止、沿道環境、交通連携を含む。)

区 分		1事業主体1路線を 1箇所として扱うもの		1工区を1箇所として 扱うもの	
		一般国道	地方道	一般国道	地方道
交通円滑化 地域連携	道路改築	○	○		
	共同溝	○	○		
	自転車道		○		
	特殊改良	○	○		
	道路補修	○			
	災害防除	○	○		
雪 寒	防雪			○	○
	凍雪害防止	○	○		
沿道環境		○	○		
交通連携	踏切除去・改良	○	○		
	公共交通支援	○	○		

上記にかかわらず「一般国道小規模事業一括補助」及び「生活環境整備」は1地区1箇所とする。

2) 長寿命化修繕計画

区 分	1事業主体1箇所		
	一般国道	都道府県道	市町村道
長寿命化修繕計画	○		

3) 除雪、交通安全施設、電線共同溝、維持

(沖縄未買収用地買収費、貸借料、調査費)

区 分	1事業主体道路種別毎1箇所		
	一般国道	都道府県道	市町村道
除 雪	○	○	—
交通安全施設	○	○	○
電線共同溝	○	○	○
維 持	○	○	○

上記にかかわらず「交通安全事業地区一括統合補助」は、1地区1箇所とする。

4) 交通連携 (交通結節点)

区 分	1地区道路種別毎1箇所		
	一般国道	都道府県道	市町村道
結節点改築	○	○	○
結節点環境改善	○	○	○

5) 道路交通環境改善

1工区1箇所とする。

# 道路占用許可申請等の

# オンライン化について

道路局路政課道路利用調整室

坂上係員

そうですね。それに、道路法施行規則第四条の三では、その様式まで定めているわね。

道路法施行規則第四条の三

法第三十二条第二項の申請書及び法第三十五条の規定により協議し、同意を得ようとする場合の協議書の様式は、別記様式第五とする。

2 略

大野係員

(電話呼び出し) はい、道路管理課です。あ、市役所の佐藤さんですか、お世話になっております。ええ、電子申請できますよ…。えっと、調べて午後にも折り返し電話します。失礼します。

なるほどね。電子申請できるようにするのは

いいけど、そもそもそのオンラインでなされた申請に法的根拠があるのかっていうことね。それで、何かわかったの？

大野係員

今、色々調べてるんですけど、確かに道路法

第三十二条第二項にも「申請書」を道路管理者に提出しなければならないって書いてあるんですよね。

坂上係員

大野君どうしたの？

大野係員

市役所の佐藤さんからの電話だったんですけど、今度、市役所でも占用許可申請等を電子申請できるようにするそうなんです。それで、直轄国道はどうしているのかって質問でした。もちろん電子申請できますよって答えたんですけど、その電子申請できる根拠は何なんですかって聞かれちゃって…。

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。

一～七 略

3～5 略

大野係員

そうなんですよね。これだけしつかりと申請書を出していることが規定されているということ、そもそもオンラインで提出された申請は法的な根拠がないんですかね。

坂上係員

申請・届出等のオンライン化や電子政府の推進といったことは政府全体の方針よね。道路法に限定しないで政府の施策を調べてみた方がいいんじゃない？

大野係員

そうですね。調べてみます。

大野係員

あ、ありました。行政手続等における情報通信

の技術の利用に関する法律（以下、行政手続オンライン化法という。）に規定されているようですね。行政手続オンライン化法第三条において、行政機関は、申請、届出など法令の規定に基づき行政機関に対して行われる通知に関して、個別法令の規定により書面により行うこととしているものについては、当該法令の規定にかかわらず、書面によることに加え、オンラインにより行わせることができるとしていますね。

### 行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律 第三条

行政機関等は、申請等のうち当該申請等に関する他の法令の規定により書面等により行うこととしているものについては、当該法令の規定にかかわらず、主務省令で定めるところにより、電子情報処理組織（行政機関等の使用に係る電子計算機（入出力装置を含む。以下同じ。）と申請等をする者の使用に係る電子計算機とを電気通信回線で接続した電子情報処理組織をいう。）を使用して行わせることができる。

2 前項の規定により行われた申請等については、当該申請等を書面等により行うものとして規定した申請等に関する法令の規定する書面等により行われたものとみなして、当該申請等に関する法令の規定を適用する。

3、4 略

### 渡邊課長

そのとおりだね。

### 坂上係員・大野係員

あ、課長。お疲れさまです。

### 渡邊課長

行政手続のオンライン化については、平成一二年に高度情報通信ネットワーク社会形成基本法（IT基本法）が制定され、それに基づいて「IT戦略本部」が設置されるなど政府全体の施策のひとつとして促進が図られているところだね。具体的には、世界最先端のIT国家となることを目標とした「e-Japan戦略」や、国・

地方自治体に対する申請・届出等手続きにおけるオンライン利用率を二〇一〇年度までに五

〇%以上とすることとした「IT新改革戦略」などがIT戦略本部によって決定されているよ。このような政府の施策の中で制定されたのが、さっき大野君の言っていた行政手続オンライン化法だね。この法律は、申請・届出等手続きのオンライン化を原則として可能とするための基盤整備の一環として、手続きのオンライン化に当たつての法令上の支障を排除するために必要な規定の整備を行ったものだと言えるね。これによって、オンラインによって行われた申請・届出等は、個別法令の規定により書面により行われたものとみなされて、当該個別法令を適用することができるようになるんだね。

### 坂上係員

なるほど。行政手続のオンライン化が進めば、申請者は二四時間・三六五日いつでも申請することができるようになりますし、わざわざ事務所や出張所に向かなくてもよくなりますよね。道路管理者にとっても事務の簡素化・合理化につながるわけで、申請者・道路管理者双方に恩恵のあることと言えますね。

### 渡邊課長

そのとおりだね。ところで、勉強はこれぐらいにして、そこにたくさんあるファイルの整理をしたいから、二人も手伝ってくれるかな。

### 坂上係員

はい、わかりました。

### 大野係員

課長、これからは何事も電子化の時代ですよ。資料の管理も電子でやっていきましょう。というわけで、このファイルは全部処分しちゃっていいですかね。

### 坂上係員

（また、生意気なこと言ってるわね…。）

そうね、これからはやっぱり電子化の時代だし、まず手始めに大野君には二四時間・三六五日働いてもらいましょうか、課長。

### 大野係員

そ、そんな…。

（この項終わり）

# お客様に喜ばれる西日本高速道路を目指して

## ～NEXCO西日本のCS向上の取組み～

西日本高速道路(株)CS推進本部CS推進室長 丸岡 真人

### 一 はじめに

NEXCO西日本は、西日本地域にくまなく張り巡らされた約三、二六〇kmの高速道路を商品として、一日当たり約二三五万台(平成一八年度実績)の自動車(お客様)にご利用頂いている。一台の自動車に複数名が乗車していることもあることから、この数字よりも多くが実質のお客様の数ということになる。

お客様の数が多いのとは裏腹に、当社にとってのCS(customer satisfaction〈顧客満足〉)の歴史はそう長くはない。一昨年一〇月の民営化後、地域から愛され、お客様に喜ばれる会社を目指すと、CSの必要性を強く認識し、昨年の四月に、それまでの経営企画本部広報室が担ってきた「お

客様の声を聴く」という「広聴」の分野を独立させ、お客様から頂いたご意見・ご要望を、全社横断的に分析・検討・改善するための専属の組織として、代表取締役社長が本部長を兼務する形で、CS推進本部が誕生した。

本稿では、当社のCSの取組みの一旦をご紹介しますことにより、類似の課題をお持ちの各組織における問題解決の一助になればと願うものである。

### 二 お客様の目線で探す

お客様からのご意見・ご要望は、主に電話による二四時間・三六五日有人対応の「NEXCO西日本ハイウェイガイド」と、当社のホームページからメールを通じていただく「WEBメール」、

それに道路サービス施設(SA・PA)に設置している投函箱に手紙形式でご意見・ご要望を伝えていただく「ハイウェイポスト」の三つの媒体がある。

平成一八年度中に頂いたご意見・ご要望を含めた、お客様からのお問合せ等の総件数は約二五万件となっており、一日当たりになると約六八〇件になる。詳細については表1のとおりであるが、その大部分は「NEXCO西日本ハイウェイガイド」が占めている。しかしながら、ご意見・ご要望だけを取り出してみると、「NEXCO西日本ハイウェイガイド」が約二五%、「WEBメール」が約二〇%、残る「ハイウェイポスト」が約五%を占める結果となっている。

お客様から頂いているご意見・ご要望について

表1 平成18年度のお問合せ等総件数

	割引制度	ETC	道路案内	料金案内	SA・PA	交通情報	建設状況	意見・要望	その他	計	率
総計	3,217	69,560	18,566	90,115	2,883	47,406	595	4,612	12,206	249,160	100%
(ガイド)	2,949	68,307	18,513	89,912	2,806	47,369	568	1,219	11,740	243,383	97.7%
(メール)	268	1,251	53	202	77	37	27	898	458	3,271	1.3%
(ポスト)	0	2	0	1	0	0	0	2,495	8	2,506	1.0%
構成比	1.29%	27.92%	7.45%	36.17%	1.16%	19.03%	0.24%	1.85%	4.90%		

表2 平成18年度のご意見・ご要望件数

	ETC	収受業務	車種間違い等	強制流出	通行料金・その他	SA・PA	交通情報提供	工事規制	交通マナー・落下物に係る補償要望等	標識	その他	計	率
総計	728	235	8	3	295	1,797	135	92	115	178	1,026	4,612	100%
(ガイド)	369	116	5	3	128	99	83	47	52	30	287	1,219	26.4%
(メール)	228	87	3	0	70	130	24	17	15	41	283	898	19.5%
(ポスト)	131	32	0	0	97	1,568	28	28	48	107	456	2,495	54.1%
構成比	15.78%	5.10%	0.17%	0.07%	6.40%	38.96%	2.93%	1.99%	2.49%	3.86%	22.25%		

項目別に見てみると、それぞれの媒体毎に差異はあるが、総合的に見るとおおよそSA・PAに関することが最も多くて約四〇%、次いでETCに関することが約一五%、通行料金に関するものが約五%などとなっている(表2)。

ご意見・ご要望の内容について見てみると、SA・PA関係では「無人のエリアに自販機を設置してほしい」「トイレの設備を改良してほしい」「ごみ箱からごみが溢れて汚い」、ETC関係では「二輪車へのETCの導入」「ETC車線の運用方法について」「ETC時間帯割引に関する事」、通行料金に関するものでは「通行料金が高い」「ハイウェイカードの廃止について」「身体障害者割引について」などとなっている。しかしながら、これらは代表的な一例として示したに過ぎず、年間では四、六〇〇件を超えるご意見・ご要望が当社に寄せられている。

### 三 お客様の目線で考える

当社では、これらのご意見・ご要望を『当社への大きな期待の現われ』としてボジティブに位置付け、この期待に『しっかりと応える』『説明責任を果たす』という

ことを大命題として捉えて、一つひとつのお客様からのメッセージを決してたなざらしにすることなく、大きな経営資源として活用することに力点を置いている。

具体的には、CS推進本部長である代表取締役社長を筆頭に、関係各セクションの事業本部長、担当事業部長らがメンバーとなる『CS推進本部会議』を毎週開催し、一週間単位で整理したお客様からのご意見・ご要望の一つひとつに目を通して、お客様からのご意見・ご要望には、それぞれに対応する形で、各セクションでまとめた状況の説明、今後の方針等が記載されており、『CS推進本部会議』では、この内容を踏まえつつ、課題解決の方向性や方針を明確に打ち出すほか、必要に応じて担当のセクションが加わり状況の詳細な説明、改善施策の提案なども行われている。

このCS推進本部会議は毎週火曜日の一六時からと時間を定例化して、当社における業務リズムに完全に溶け込ませている(写真)。

また、社員へのCS研修にも積極的に取り組んでいる。旧知の事実ではあるが、CSの推進には、自分がしてもらった嬉しい事を、他人にも実践する”という気持ちを携えた『おもてなしの心』がポイントになる。お客様に接する社員の一人ひとりがこの“心”を持っているかどうか、

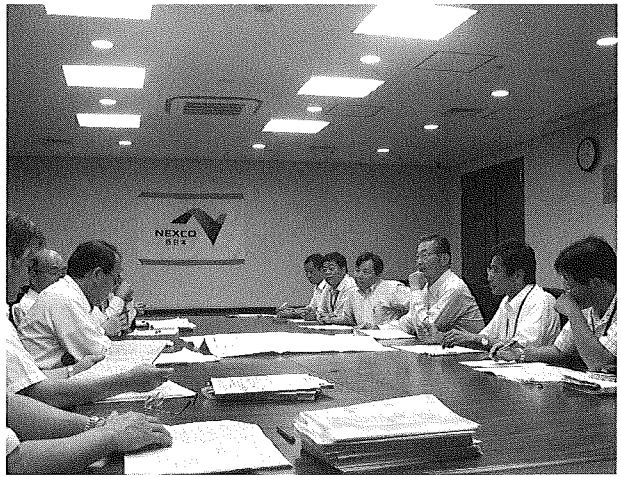


写真1 毎週開催しているCS推進本部会議

CS推進の鍵となるのである。上層部からの一斉号令で押し付け的に進められるものでは決してない。自発的な「心」が大事である。そういった観点から、専門会社にお願いをし、CSマインド（心構え）を身に付ける研修を昨年の七月から今年八月末までに一回実施しており、延べ三二八名の社員が既に研修を受けている。今年度中にあと四回、一、二四名の社員に研修を受けさせる予定である。

このほかにも、現地知識を熟知させるとともに、お客様の視点に立った業務が遂行できるよう、社

員の現場実作業体験を実施する予定である。

#### 四 お客様の目線で行動する

当社では、ご意見・ご要望のうちの代表的な一例として先述した「SA・PA関係」「ETC関係」「通行料金関係」の三項目について、それぞれ次のとおり、取組みを進めている。

##### 1 SA・PA関係

高速道路という閉鎖空間であるが故に、お客様の「生理的欲求」や「食事的欲求」を満たすことをその主な目的としてきたこれまでの道路サービス施設（SA・PA）を、単なる「休憩施設」から「お客様満足施設」に生まれ変わらせるための取組みを、精力的に進めている。

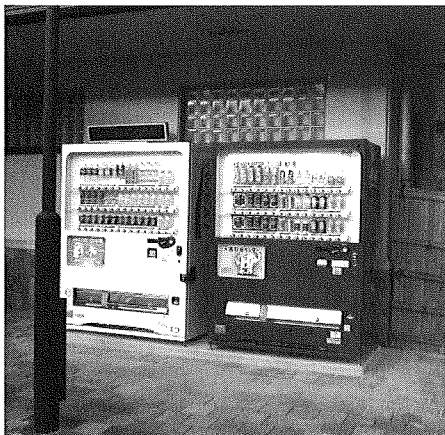


写真2 無人PAに設置した自動販売機

具体的には、まずお客様からのご意見・ご要望を踏まえ、お客様サービスの一環として、米子自動車道・大山PA（下り）などの営業施設のない無人パーキングエリア（PA）九九カ所すべてに、清涼飲料水の自動販売機を設置した（写真2）。

SA・PAのトイレについても、お客様からのご意見・ご要望にお応えするために、3K（暗い、汚い、臭い）から4C+1E（明るく【Clean】・清潔に【Clean】・快適に【Comfortable】・魅力的な【Charming】・環境に配慮した【Ecology】）への転換を目指し、平成二〇年度末までに当社管内のSA・PAの洋式便器約一、七〇〇カ所全てに、洗浄器付き便座を整備していくほか、現在約三、一〇〇カ所ある和式便器のうち約七〇〇カ所について、五年以内を目途に洗浄器付き洋式便器に替えていく計画である。

平成一九年三月末現在では、先述に加えて女性用トイレに化粧スペースを設けたお手洗いとして、山陽自動車道・福山サービスエリア（上下）、中国自動車道・七塚原サービスエリア（上下）をリニューアルオープンさせている。加えて、お手洗い施設内の段差を解消するなど、やさしい機能を満載したお手洗いとして、広島自動車道・久地パーキングエリア（上下）、長崎自動車道・多久西パーキングエリア（上下）もリニューアルオープンさせている。





写真3 リニューアルした西宮名塩SAのトイレ



写真4 基山PA(上り)のハイウェイ・コンビニエンス

また、今年度リニューアル工事を実施した中国自動車道・西宮名塩サービスエリア(上下)については、今までよりお客様に満足していただくための取組みとして、お手洗い空間の快適性向上を図るため、入口自動ドアの設置や女性便器数の規模拡充、洋式便器比率の増、公衆トイレのイメージを一掃した内装など、お客様をお迎えするために快適なトイレ空間への実現に向けた取組みも行っている(写真3)。

そのほか、ドライブで疲れた体をほぐすリラクゼーションコーナー、急な体調不良時に医薬品等を提供できるメディカル・ドラッグコーナー、軽食を楽しめるキッチンコーナー(イートイン)、くつろぎのひと時を過ごすCafeコーナー、手軽にインターネットが接続できる無線LANコーナーなど、市中の通常店舗では見られないコンテンツを、エリアごとの特性に応じて展開する新しいスタイルの『ハイウェイ・コンビニエンス』を展開している。

現在、名神高速・草津PA、黒丸PA(上り)、山陽自動車道・佐波川SA、高松自動車道・府中湖PA(上り)、九州自動車道・基山PAなど一七カ所(平成一九年九月末現在)で展開しており、「変わったね! SA・PA」という思いをストーリーにお客様に感じていただくための当社からの強いメッセージになるものと期待している(写

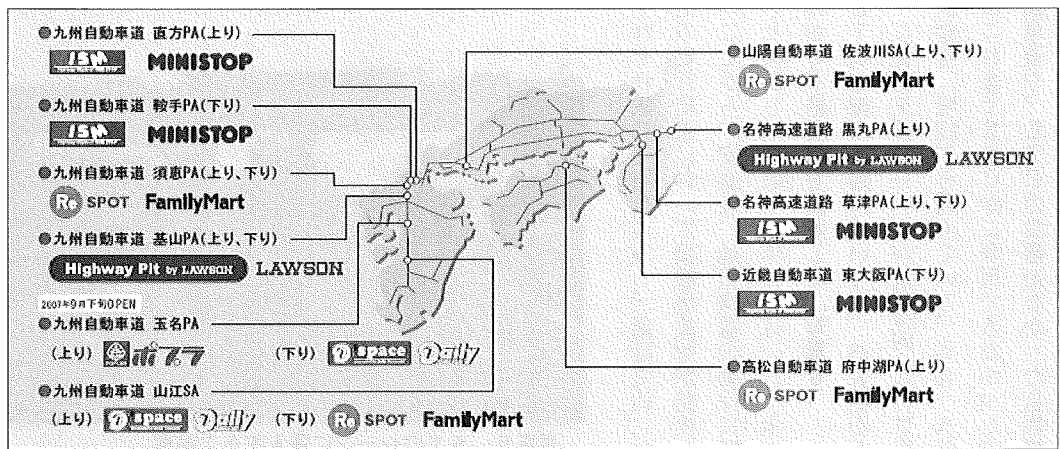


図 展開中のハイウェイ・コンビニエンス (平成19年9月末現在)

真4)

展開に当たっては、市中にコンビニエンスストアを展開している各社と業務提携し、新たなブランドとこれまでにないコンテンツを提案するべく、今後五年程度で約五〇店舗の出店を計画している(図)。

また、愛犬を連れてドライブされるお客様に、より満足してご利用いただけるよう「ドッグラン」を展開している。「ドッグラン」は、愛犬をフェンスで囲った敷地内で、自由に散歩させることができる施設で、犬専用の水飲み場や足洗い場も併設している。

現在、山陽自動車道・三木SA(上下)、福山SA(上り)、名神高速道路・黒丸PA(上り)、菩提寺PA(下り)、阪和自動車道・紀ノ川SA(下り)、中国自動車道・加西SA(上り)、社PA(下り)、勝央SA(上り)、九州自動車道・古賀SA(下り)、広川SA(上り)など、一五カ所(平成一九年九月末現在)上下それぞれ一カ所としてカウンタで設置しており、ご好評を頂いている。

特に、加西SA(上り)では、周囲に桜の木の植樹、社PA(下り)ではコスモスを植えており、お花見の季節には運転で疲れた体を愛犬と一緒に癒すことができるほか、広川SA(上り)ではレストランにテラス席を設けて「わんわんガーデン



写真5 三木SAで展開中のドッグラン

「テラス」としてオープンしている。ここではドッグフードも販売し、愛犬を傍らに一緒に食事が出来るようにしている。

当社としては、ご利用のお客様のご意見を頂きながら、今後も更に「ドッグラン」を整備していく計画である(写真5)。

## 2 ETC関係

ご意見・ご要望を数多く頂いていた二輪車によるETCのご利用については、平成一七年四月から首都圏で、平成一八年二月から近畿圏・中部圏



写真6 ETCレーンに進入する二輪車

でそれぞれ試行運用を実施し、累計で約二〇万回以上の走行結果において接触事故等が発生していないことから、安全性、通信機器の動作に問題がないと判断し、平成一八年一月一日（水）午前〇時から本格運用を開始した（写真6）。

ETC車線の増設についても、お客様からご意見・ご要望を頂いているが、段階的にはあるが、順次設置（増設）を進めている。平成一八年度中にはこれまでETCがご利用できなかった京奈和自動車道や、ETCの設備がなかった京都縦貫自動車道の一部の料金所などで、新たにレーンにE



【増設前】



【増設後】

写真7 増設されたETCレーン

TCの機器を設置する工事に着手した。平成一九年度も引き続きETCレーンの増設を進めていく計画である（写真7）。

ETC時間帯割引に関するご意見・ご要望の多くを占めている。通勤割引や早朝夜間割引の距離条件（一〇〇km以内）の撤廃・緩和や適用時間（通勤割引は六〜九時・一七〜二〇時それぞれ最初の一走行に限る、早朝夜間割引は二二〜翌六時）の拡大、更にはマイレージポイントの有効期限（最長二年間）の延長や他社（NEXCO

東日本、中日本を除く）とのマイレージポイントの合算など、ETCの普及に伴い、引き続き多くのご意見・ご要望を頂いている。

これらについては、関係機関との諸調整・協議等が必要で、当社だけの独自判断で直ちに改善できるものではなく、現時点では決められた制度等を社員一人ひとりが誠意をもって説明し、お客様のご理解を頂く努力をしている。今後は、他社との意見交換を行いながら進めていきたいと考えている。

### 3 通行料金関係

通行料金が高いとのこと意見・ご要望も頂いている。これは当社の前身である旧日本道路公団時代から根強くあるご意見・ご要望である。これについては、E T C時間帯割引を一部の一般有料道路にも拡大したほか、六月二四日からの〃休日渋滞ポイント割引〃や〃出口インターを特定した深夜割引時間の拡大〃、更には八月二〇日からの〃E T C平日昼間割引〃や〃E T C平日夕方割引〃など、いずれも地域毎の協議会などが主体となった社会実験について、当社としても積極的な協力を行ってきたところである。

また、ハイウェイカードの廃止についても、ハイウェイカードの利用停止をお知らせした前後にご意見・ご要望が集中していたが、E T Cを活用した料金割引への転換のご案内を継続した結果、最近ではご意見・ご要望を頂くことはなくなった。

身体障害者割引については、引き続きご意見・ご要望を頂いている状況である。ご意見・ご要望の主旨としては、割引制度の趣旨が障害者の日常生活の支援であり、割引の対象を常時使用している車両一台に限定していることから、車検時や助手が日毎に代わる場合などに不都合として、本人が同乗していることが確認できれば割引を適用すべきといったご意見・ご要望を頂いている。こ

れについては、すべての有料道路事業者共通の制度として運用していることから当社が独自に判断できるものではなく、障害をお持ちのお客様のご理解を頂くよう、制度の説明を根気良く繰り返し行っているとある。

そのほか、年末・年始やゴールデンウィーク、お盆などのいわゆるハイシーズン期間中、あるいは当該期間の前には、日中・夜間に係わらず当社社員がS A・P Aを巡回し、ごみ箱の飽和・散乱状況、トイレの清掃状況等の確認を行うとともに、状況に応じては、社員自らがその場で清掃等を行う体制をフレキシブルに構築している。いずれの取組みについても、お客様に気持ちよく高速道路をご利用頂き、良い旅の思い出づくりの手助けをしたいという気持ちと、何よりも純粹にお客様の笑顔が見たいという事が、社員の原動力になっている。

### 五 お客様の目線を社員の目線へ

いずれにしても、先述のとおりCSの推進は〃自分がしてもらったら嬉しい事を、他人にも実践する〃という気持ちを携えた『おもてなしの心』がポイントになる。お客様に接する社員の一人ひとりがこの〃心〃を持っているかどうか、CS推進の鍵となるのである。そういう観点からCS推

進本部では、『お客様に満足と喜びをお届けします』をCS活動方針として掲げ、そのための五つの行動として、

- ◆ お客様の声をお聴きします。
- ◆ お客様の目線に対応します。
- ◆ お客様に誠意を尽くし説明します。
- ◆ お客様の声を業務に活かします。
- ◆ お客様に感動をお届けします。

を定め、特に今年度の活動テーマをパートナー会社のグループ会社化を契機として「お客様満足のためにグループ総力を結集する体制の確立」とし、N E X C O西日本グループの全ての社員に〃心〃を持つてもらい、究極的にはグループの社員一人ひとりが特に意識をすることなく、ごく自然にお客様の目線で行動出来ることを目指している。

こうした意識改革もCS推進本部の重要な役割であり、N E X C O西日本グループは力をひとつに合せて全力でCSの推進に取り組んでいる。

# 四季折々で輝く『日本大通り』へ



横浜市東京事務所 伊倉 久美子

夏の日差しも落ち着き、ゆつくり散歩が気持ちいい季節になってきました。

今回は、横浜の「道」に関して紹介する機会をいただき、ありがとうございます。多少の脱線もありますが、最後までお付き合いいただければ幸いです。

## ◆横浜は二〇〇九年に

開港一五〇周年  
横浜といえば、やはり「港」を思い浮かべる方が多いのではないのでしょうか。

横浜はご存じの通り、開港の地の一つで、安政五年に締結された日米修好通商条約に基づき、一八五九年（安政六年）六月二日に開港しました。

横浜開港の地は、現在は「象の鼻地区」と呼ばれています（世界最大級の客船も停泊する大さん橋の付け根部分です）。なぜ「象の鼻」と呼ばれているかといいますと、当時、開港にあたり、東波止場（イギリス波止場）と西波止場（税関波止場）の二本の直線状の波止場が造られました。その後、そのうちの

一つの東波止場が湾曲した形に変更され、その形状から、いつしか「象の鼻」と呼ばれるようになったとのこと。開港して今年で一四八年。二

年後の二〇〇九年には、開港一五〇周年を迎えます。横浜市では、開港一五〇周年に向け、イベントの開催を予定しています。

象の鼻地区も、開港一五〇周年に向けて、横浜の歴史と未来をつなぐ象徴的な空間として現在整備を進めています。二〇〇九年には、広場や緑地など一部の整備が完了しオープンします。

開港の話を書いてきました。が、道の話も忘れていません。そろそろ本題に入りましょう。

横浜市役所の庁舎が目前にあるJR関内駅から横浜スタジアムのある横浜公園を抜け、象の鼻地区や、大さん橋・山下公園・中華街などの観光名所に向かう際に通るのが「日本大通り」です。

今回はこの日本大通りをご紹介します。介させていただきますと思います。

## ◆日本大通りの概要

日本大通り（写真1、図1）は、全長四三〇m、幅員一三・五m、片側一車線の車道の両側に歩道とイチヨウ並木のある道路です。周辺には神奈川県庁舎（写真2）や横浜市開港記念会館、横浜税関、横浜地方裁判所など歴史的建造物が多く観られ、またイチヨウ並木は春・夏には鮮やかな緑色に、秋には一面黄金色になり、訪れる人の目を楽ませており、観光客はもちろんのこと、平日の日中は近

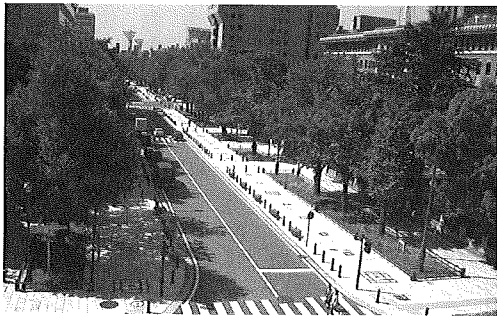


写真1 日本大通りを北から望む

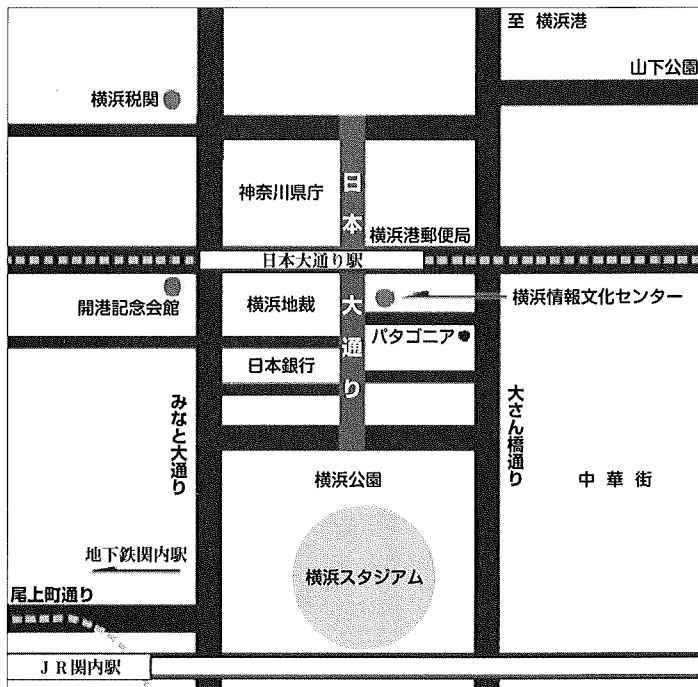


図 日本大通り位置図

隣のオフィスで働く人の憩いの場ともなっています。赤レンガ倉庫地区と並び映画やTVドラマなどのロケも頻繁に行われ、撮影風景を見かけることもしばしばです。

◆日本大通り整備の歴史

日本大通りは明治一二年（一

八七九年）に完成した、英国人技師R・H・ブラントンにより設計された日本で初めての西洋式街路です。横浜市庁舎も位置する現在の関内地区は、慶応二年（一八六六年）の大火により、外国人居留地を含め、市街地の約三分の二を焼失し、壊滅的な打撃を受けました。当時の日本



写真2 日本大通りのイチョウ並木と神奈川県庁

家屋は木造建築物であったため、火災になると燃え移りやすかったことから、防火帯として大きな通りで日本人居住地区と外国人居留地を隔てることになり、造られたのが日本大通りです。

ブラントンが設計した当初は、三六mの幅員をもち、車道一二mの両側に三mの歩道、九mの植栽帯をもつ緑豊かで、ゆったりとした道路でした。しかし、大正一二年（一九一三年）

関東大震災後の復興整備では、当初の道路断面は継承されず、車道が大幅に拡幅され（二二m）、歩道は植樹帯を含めて七mに削られましたが、一方で街路樹としてイチョウが植えられたのもこの時期です。

その後、平成一四年の再整備では、植樹帯を含めた歩道幅員を一三・五mに拡幅するとともに、舗装・構造物のデザインを、沿道の歴史的建造物とも調和し、歴史と開港文化を感じさせるものとなりました。

◆日本大通りにぎわい

日本大通りでは、現在、道路空間を活用したオープンカフェが展開されています（写真3）。日本大通りのオーブンカフェ

は、平成一四年（二〇〇二年）五月に「日本大通りパラソル&ギャラリー」と銘打って、サッカー・ワールドカップ関連イベントの一環として、九日間開催されました。今後も続けて欲し





写真3 オープンカフェでにぎわう日本大通り

いとの声を受け、沿道の事業者等と打ち合わせを重ね、平成一七年七月から週末の営業を中心としたテストラン、九月からは本格実施としてオープンカフェが実施されました。歩道を使用して長期間実施するオープンカフェとしては全国で初めての試みで、国土交通省「平成一七年度オープンカフェ等地域主体の道活用に関する社会実験」にも選定されました。

日中はバラソルの下の日陰

で、夜は街灯やロウソクの明かりに照らされて、オープンカフェで時間を過ごす方の姿を多く見かけます。

また、夕刻から日本大通りを訪れると、四季折々でイルミネーションが出迎えてくれます(写真4)。

本年度のサマールミネーションは残念ながら、九月二日で終了してしまいましたが、白と青を基調にしたイルミネーションでイチヨウや植栽帯が飾られ、涼しげな風景を醸し出していました。

また、冬の横浜は、例年「横浜ハーバーライトファンタジ」が開催され、街中がクリスマスイルミネーションで輝きますが、ここ日本大通りでも、イチヨウや植栽帯が飾り付けられるとともに、トナカイのイルミネーションなどが置かれ、華やかな風景となります。

かな風景となります。

◆おわりに

日本大通りは今年五月に、(社)道路緑化保全協会主催の「菊池道路環境賞」を受賞しました。

震災復興整備で植栽されたイチヨウ並木が、歴史的建造物と一体となって、風格のある街路景観を呈していることや、広々とした歩道でオープンカフェが開催されるなど賑わいのある空間が評価されたものです。

日本大通りは、街路としての歴史を備え、四季折々の景色で訪れる人を楽しませる貴重な空間となっています。

これからイチヨウ並木は黄金色に輝き始めます。日本大通りを観に、横浜にいらっしゃいませんか？

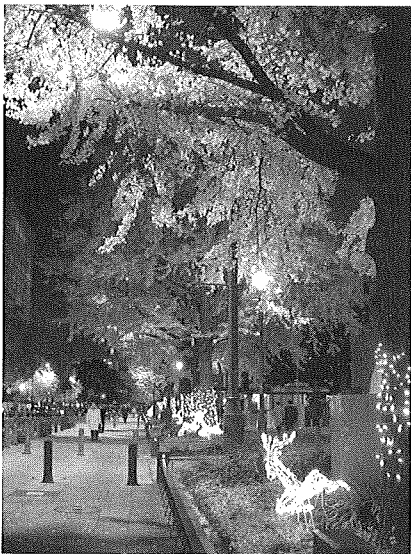
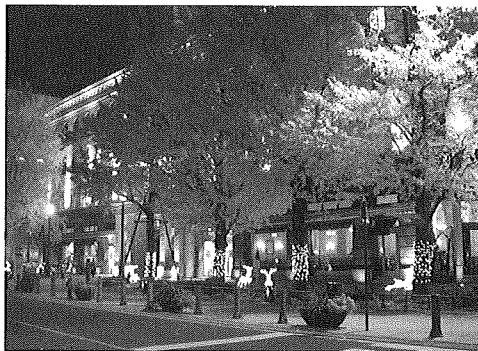


写真4 日本大通りのイルミネーション





# 2005 ネットワークと愛知の観光



愛知県東京事務所 野崎 政則

## ◆愛知県の概要

愛知県は、日本列島のほぼ中央に位置し、南は伊勢湾、太平洋に面するとともに、西は三重県、北は岐阜県、長野県、東は静岡県に接しています。東西に一〇六km、南北に九四km、面積五、一六一km<sup>2</sup>を有し、三五市二六町二村（平成一九年四月一日現在）からなり、人口は約七三万人（平成一九年六月現在）となっています。

製造出荷額は、三九・五兆円で六年連続増加をしており、二九年間連続で全国トップを維持しております。また、愛知県は工業だけでなく、農業も盛んです。農業産出額は全国第五位（平成一七年度）であり、キャ

ベツやシソなどの野菜や、菊・バラなどの花きの年間産出額は日本一（平成一七年度）です。

二〇〇五年には、常滑市沖に二四時間運用可能な「中部国際空港（セントレア）」が開港し、瀬戸市及び長久手町では「自然の叡智」というテーマで国際博覧会「愛・地球博」が開催されました。

これらの二大プロジェクトに合わせて、中部圏の自動車専用道路も整備されました。

## ◆2005 ネットワークと整備効果

二〇〇三年一月から二〇〇五年三月までに整備された「伊勢湾岸自動車道、東海環状自動

車道、セントレアライン、名古屋高速一宮線、名古屋瀬戸道路

の開通により形成される名古屋圏の自動車専用道路のネットワークを「2005 ネットワーク」と呼びます。

これらの路線は、一年三カ月という短期間の間に約一二〇kmもの道路が供用されました。特に二〇〇五年三月に開通した東

海環状自動車道及び伊勢湾岸自動車道（豊田東JCT～美濃関JCT）の七六・一kmは、一度

に開通した開通延長としては、全国第七位となります。七〇kmを超える開通延長では、一九九五年の磐越自動車道（いわきJCT～郡山JCT）以来の大規模なものです。

2005 ネットワークが構築

されたおかげで、都市間の旅行時間が短縮されるとともに、空港、港湾などへの時間圏域が拡大しました。また、路線沿線の企業立地が活発化し、「モノづくり愛知」を支える重要な役割を果たしています（図1）。

参考文献…

「中部の活力を支えるネットワーク

## ◆ネットワーク周辺の主な見どころ

では、ネットワーク周辺の観光スポットを紹介します。

○名古屋港（名古屋港水族館・名古屋イタリヤ村）

交通…

伊勢湾岸道路・名港中央ICより車で二〇分

今年開港一〇〇周年を迎えた名古屋港は、日本経済・産業を支える物流拠点です。総取扱貨物量では六年連続日本一、外国貿易額でも五年連続日本一となっており、約一五〇の国と地域



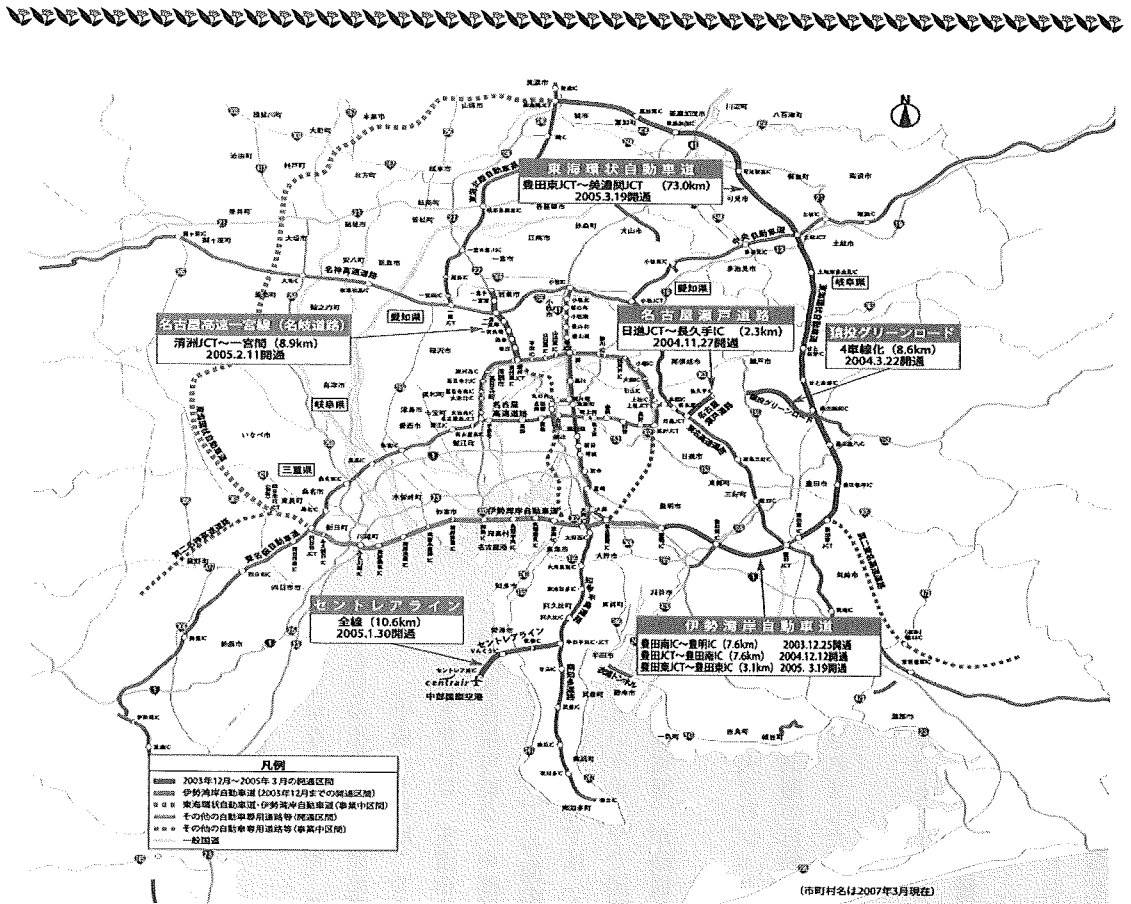


図 2005ネットワーク概要図

を結ぶ日本を代表する港湾です。

また、名古屋港ガーデン埠頭には「親しまれる港づくり」構想に基づき、多くの人々が訪れる交流の場として「名古屋港水族館」や「名古屋イタリア村」などの様々なレジャー施設が集まっておりま。

【名古屋港水族館】

名古屋港ガーデン埠頭の西側には、水生生物の研究機関としても世界的に有名な名古屋港水族館があります。長さ六〇m、幅三〇m、最大水深一二mの世界最大級のメインプールで、シャチやベルーガなどの大型哺乳動物のダイナミックな動きを楽しむことができる北館と、世界の五つの海に生きたさまざまな生き物たちを展示する南館に分かれており、約四五〇種、三万点の生物を飼育展示しています。

【名古屋イタリア村】

ガーデン埠頭の東側には、旧日本通運倉庫跡地に一九五〇年代のイタリアの水の都・ヴェネチアの街並みを再現したショッピングモールやレストランが立ち並んでいます。四つのエリアに分かれており、八〇の専門店が outlet しています。景色はもちろんのこと、本場イタリアから輸入したゴンドラ(有料)や花馬車などを利用して街の雰囲気を楽しんだり、現地の食材や味を楽しむこともできます。ま



写真1 名古屋イタリア村エントランス



写真2



写真3 中部国際空港（セントレア）全景

た、伝統工芸であるヴェネチアンガラスの美しさを体験できる「ヴェネチアンガラス美術館」も併設されております（写真1・2）。

○中部国際空港（セントレア）

（写真3）

交通…

セントレアライン（知多横断道路・空港連絡道路）より空港内道路に直結

「中部・中央」を表す「central」

と「空港」を表す「airport」を組み合わせ「セントレア（central）」と呼びます。

二〇〇四年二月一七日に、二四時間運用可能な三、五〇〇mの滑走路を有する海上国際空港として、開港しました。

セントレアは、国際空港評議会（A I C）の調査によると、

参加した八一の空港の中で六位、五〇〇〜一、五〇〇万人規模の空港では開港の二〇〇五年・二〇〇六年ともに一位とな

っています。

国際空港評議会の調査とは、国際線の出発客約一、五〇〇人を対象に年四回のアンケートを実施し、空港までの交通、空港内の案内のわかりやすさ、飲食施設、接客態度などの二二項目を評価し、順位を決定するものです。

このようにサービスレベルが高い空港ですが、遊びに行くだけでも楽しい観光スポットでもあります。

旅客ターミナルの四階は、ショッピング街「スカイタウン」として整備されており、日本の雰囲気を醸し出す「ちようちん横町」とヨーロッパ調の「レンガ通り」があります。

この「ちようちん横町」の一面には、日本の空港としては、初めての展望風呂「宮の湯」があります。離着陸する飛行機や伊勢湾に沈む夕日などを眺めながら、湯船につかってみてはいかがでしょう。

○愛・地球博記念公園 交通…

名古屋瀬戸道路・長久手ICより車で一〇分

愛・地球博長久手会場跡地に「愛・地球博記念公園（愛称…モリコロパーク）（写真4）が開園しました。現在は、公園全体一九四haのうち九〇haが開園しております。

【愛・地球博記念館】

博覧会開催中は迎賓館・レ

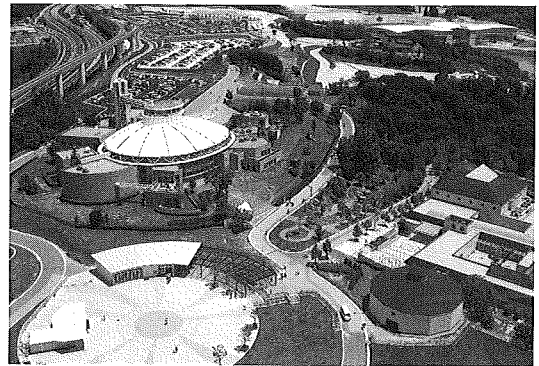


写真4 愛・地球博記念公園「モリコロパーク」

セブションホールであった建物を活用し、愛・地球博に出展した方々や博覧会協会などから寄贈された約五〇〇点の品々をギャラリー、アーカイブを中心に展示しております。博覧会開催時の映像を見ることが出来ます。

【温水プール・

アイススケート場】

温水プール(有料)は三月下旬から九月まで、アイススケート場(有料)は、通年利

用することが可能です。アイススケート場では、フィギュアスケート選手の恩田美栄さんなどによるスケート教室も開催されることがあります。

【日本庭園】

水や緑に恵まれた環境の中で、伝統と現代が互いに共鳴しあう庭園として整備されました。

庭園内には、「香流亭」という茶室があり、畳の部屋からは公園全体の美しい景色を眺めることができます。茶室はお茶会を催されるとき(有料)にはおすすすめです。

【サツキとメイの家】

映画「となりのトトロ」の主人公が暮らす昭和三〇年代の家を再現しており、古きよき時代の生活、自然と人間が密接な時代の暮らしぶりを体感できる施設です。博覧会開催中から人気が高く、現在も家屋内の観覧(有料)については往復はがきによる事前予

約が必要ですが。

【こしものひろば】

森・水・風をテーマに、遊びながら自然を体感できる遊具があり、いつも元気な子供達でいっぱいです。また、高さ八八mの大観覧車(有料)は、名古屋市街を一望できます。

○刈谷ハイウェイオアシス

(写真5)

交通・

伊勢湾岸自動車

道・刈谷PA

伊勢湾岸自動車

道・刈谷PAと岩ヶ

池公園を一体的に整備したもので、レジャー・グルメ・おみやげ・カルチャーが楽しめる施設が集結する愛知県初のハイウェイオアシスです。高速道路からだけでなく一般道路か

らも利用できます。

東西約七〇〇mのプロムナードでつながっており、天然温泉や観覧車、地元名産品を提供する売店・飲食店、取れたての野菜や果物を提供する産直市場などがあります。「オアシス館刈谷」では、刈谷市の観光や文化を紹介するゾーンや同市出身のプロ野球・阪神タイガースの赤星憲弘選手の紹介コーナーがあります。



写真5 刈谷ハイウェイオアシス

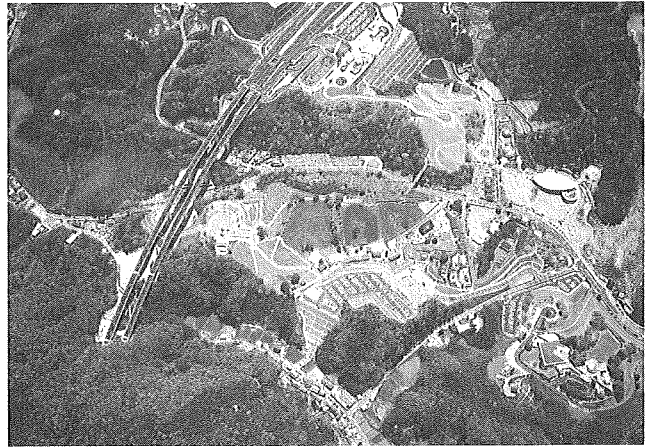


写真6 上空から見た鞍ヶ池ハイウェイオアシス



写真7 鞍ヶ池ハイウェイオアシス展望台

また、テレビや雑誌などにも取り上げられた「デラックストイレ（通称…デラトイレ）」は、一見の価値があります。女性用トイレは、床には絨毯が敷かれ、中央にはソファークッションやドレッシングなどがあり、ゆつくりとくつろげる空間があります。

○鞍ヶ池ハイウェイオアシス

交通…

A 東海環状自動車道・鞍ヶ池P

東海環状自動車道・鞍ヶ池P  
Aの開設にあわせ、鞍ヶ池公園を再整備し、高速道路からも利用できるハイウェイオアシスと

(写真6・7)

なりました。

動植物園、牧場、芝生広場、

室内遊具場、MAGロード館などがあり、大人も子供も一日遊ぶことができます。緑豊かな公園で動物たちと身近に触れあったり、池でボート遊びや散策などをし、自然を満喫できます。MAGロード館は、模型や映像

などから東海環状自動車道について楽しみながら学ぶことができる施設です。広い園内には、かわいいテントウムシ型のバス（有料）が走っているのので、園内移動も簡単です。

公園に隣接して、トヨタ鞍ヶ池記念館があり、トヨタ自動車の歴史を豊田喜一郎氏とその仲間たちの活動の足跡をたどりながら学ぶことができます。また、豊田喜一郎氏の生前の別荘も移築されています。

#### ◆最後に

是非、早くて便利な自動車専用道路を使って、色々な愛知県を楽しんでください。

# 豊岡市「城下町出石いずしの通り名による 道案内社会実験」

特定非営利活動法人 但馬國出石観光協会

## 一 社会実験に至る背景と目的

### 1 背景

兵庫県豊岡市は、山陰海岸国立公園や氷ノ山ひよのせん後山那岐山うしろまなき国定公園に代表される海、山、川、温泉などの魅力ある自然環境、コウノトリやオオサンショウウオといった世界的資産、松葉ガニや但馬牛、出石そばなどの味覚、先人が築き上げた歴史や伝統・文化など、さまざまな資源を活用した観光振興の取組みを進めています。

平成一七年度（二〇〇五年度）の観光入込客数は約五三〇万人であり、平成一三年度（二〇〇一年度）以降は緩やかな減少傾向が続いています。特に出石の観光客人込客数の状況は豊岡市全体と

比較しても減少傾向が顕著に表れています（図1）。

このため、出石地域においては来訪者へのサービス向上により、観光客の増加及び地域の活性化を目指した試みを必要としています。

### 2 課題と目的

出石（図2）は兵庫県北東部に位置し、『但馬の小京都』としてその町並みや景観及び歴史的建造物が地元住民、観光客に親しまれてきました。

市街地内は城下町特有の碁盤の目状となっており、来訪者には方向や位置関係が非常にわかりづらく迷いやすくなっています。地域内には看板標識が整備されていますが、景観形成に配慮しているため目立たない等の問題があり、出石の景観に

配慮した、わかりやすい表示方法が課題となっています。

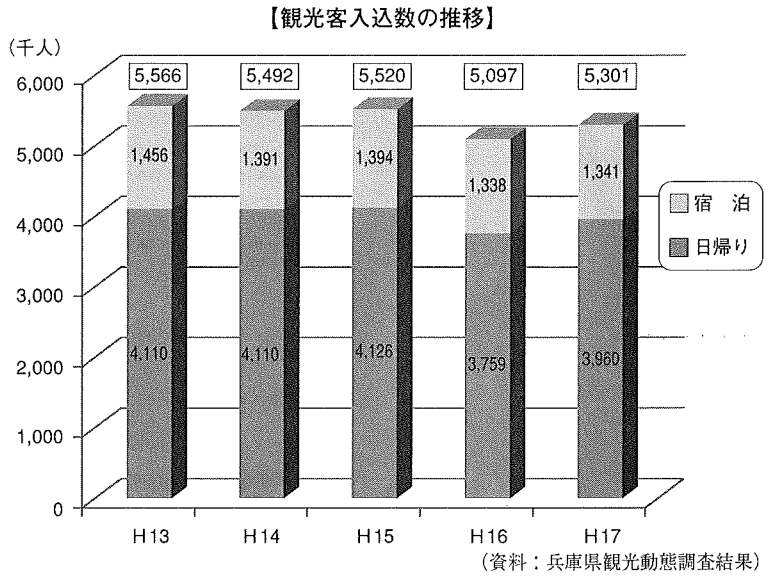
本社会実験では、通り名と位置番号による道案内と、携帯電話を利用したQRコードによる情報提供を合わせた道案内システムを構築することにより、来訪者が安心して散策できる町づくりを目指して、また地域を活性化させることを目的として実施しました。

## 二 実験の概要

### 1 対象範囲

実験対象地域は、兵庫県豊岡市出石の市街地約四〇〇m×五〇〇mの範囲で実施しました（図3）。

2 実験内容  
 実験対象地域内の通り七本に住民が親しんだ名を付けて、通り名看板(写真)を六三カ所、その他(案内板等)看板を四カ所設置しました。また、看板位置を示したパンフレット(図4)を作成して、観光客にアンケート用紙と共に配布しました(計六回実施)。設置看板には、携帯電話にて看板



3 アンケート実施期間  
 観光客へのアンケートは平成一九年一月二〇日(土)～二月二二日(日)の間、計六回実施しました。携帯サイトにおいては平成一九年一月二〇

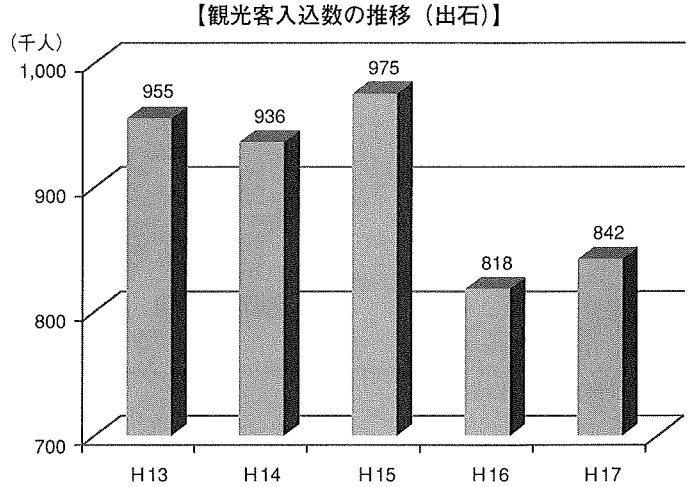


図1

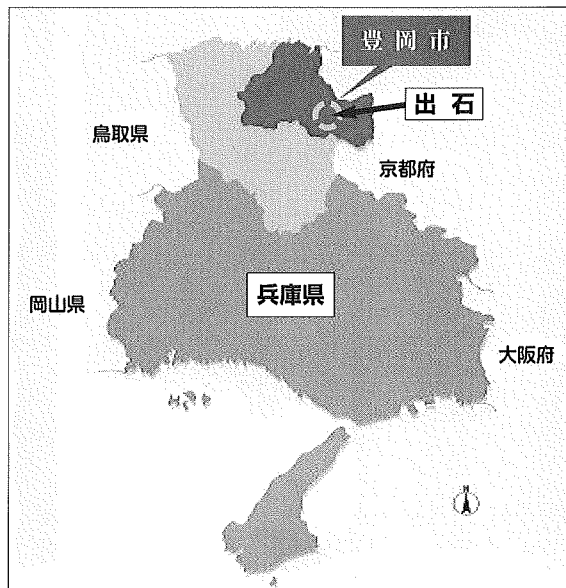


図2 豊岡市出石の位置図

日(土)～二月二五(日)の間、アンケートを実施しました。地元商店へのアンケートは、二月一六日に実験範囲内に店舗を構える二〇店舗を対象にアンケートを実施しました。



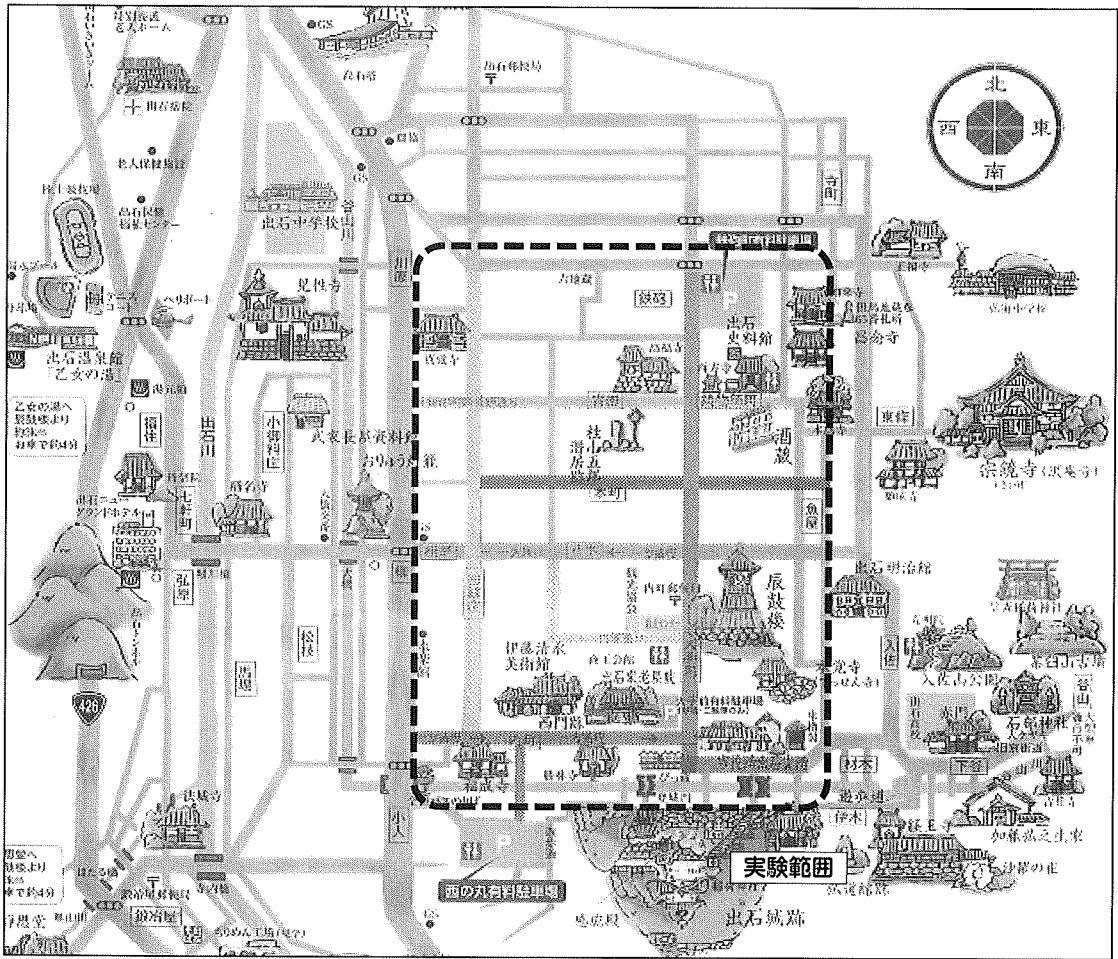


図3 社会実験対象地域



写真 新しく設置された通り名看板

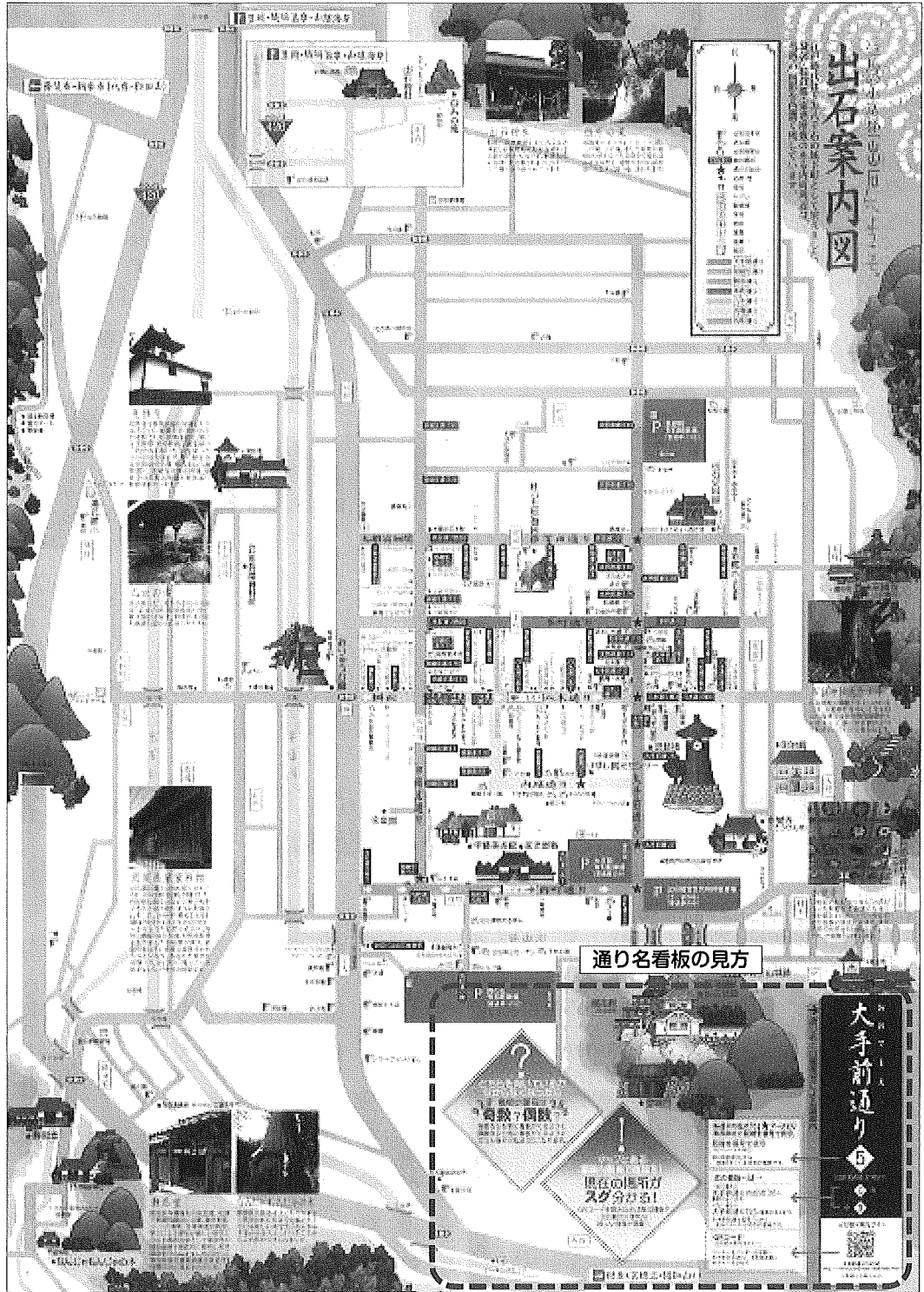


図4 看板位置が記されたパンフレット



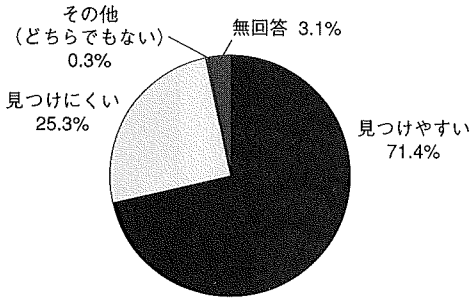
### 三 実験の検証

#### 1 看板及びマップ

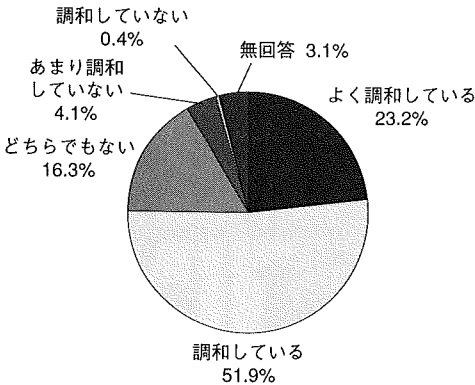
看板に関しては、アンケート調査の結果(図5)は七割以上で「見つけやすい」との回答を得られました。また、出石の風情との調和に関しては、「調和していない」との回答は一割未満にとどまったことをみても、看板を設置したことで風情を壊していないと思われる意見が大多数でありました。地元商店へのアンケート調査でも「良い」との意見が六割であり、観光客、地元住民の評価は高いものと考えられます。

案内マップに関しては、八割以上で「わかりやすい」との評価でありました。通りを表示したこ

看板について  
どう感じられましたか？



看板は出石の風情と  
調和していますか？



マップと看板から目的地への経路及び  
現在位置の確認はできましたか？

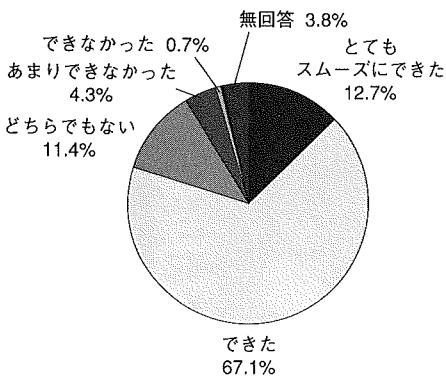


図 5

とや店名を入れることによって以前の観光案内マップに比べると見やすくなったと思われる。しかしながら、「字が小さくて見えない」「折り方がわるい」等の意見が多くみられました。

看板と案内マップを利用することによって「現在地の把握、目的地への経路の確認等がスムーズに行うことができた」のは、約八割程度と高い評価が得られました。

全体に好評な意見が多く見られました。一方で「もう少しわかりやすくされた方が良い」との意見もあり、看板、マップともに改善策を考える必要があるように思われます。

#### 2 QRコード(図6)

来訪者へのアンケートでは「利用した」との回

答は一割にも満たないという結果に終わりました。QRコードが何のことかわからない来訪者も多く、説明不足であったと考えられます。ホームページ上のアンケート調査では、「良い」の回答がQRコード利用者においては八割以上で、地元商店においては七割と高い評価でありました。利用者には高い評価が得られましたが、利用者が少ないという結果になりました。これはQRコードの表示方法に問題があったように思われます。QRコードを読取ると、どのような情報が得られるかを表示すると、もう少し利用率も上がったと考えられます。また、実験時期の観光客の年齢層が比較的高いことも原因にあると考えられ、年齢の比率と利用者数の動向をみても、年齢層の高い

割合が多くなると利用者数も減少の傾向にあるように思われます。三月に入ると観光客の年齢層も低くなり、利用者数の向上が見込まれることから

も、実験期間が過ぎてもQRコードによる情報提供サービスは継続して、動向を把握していきたい。

QRコードを利用になった感想はいかがですか？

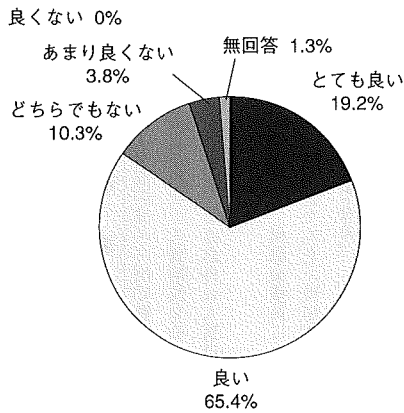
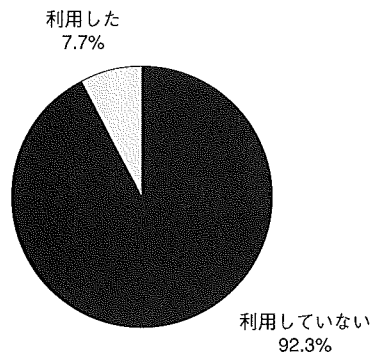


図 6

QRコードを利用されましたか？



通り名を利用した道案内を本格的に実施することをどう思われますか？

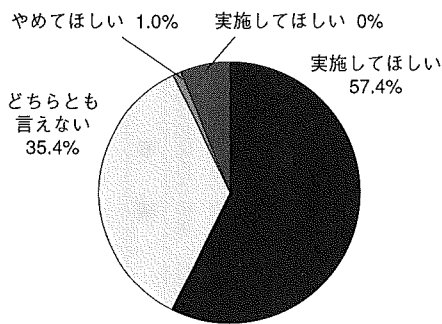
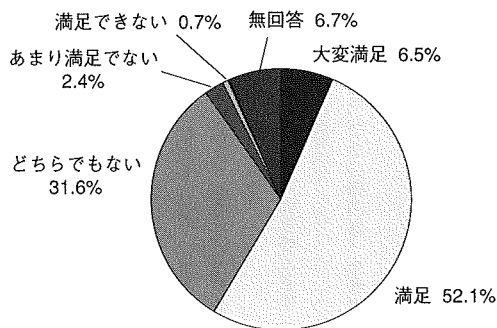


図 7

通り名による道案内の試みについてどう感じられましたか？



### 3 全体 (図 7)

今回の試みについての満足度は、観光客へのアンケートでは六割程度が「大変満足」「満足」でありました。一方「あまり満足でない」「満足でない」が一割未満でありました。地元商店へのアンケートでは「良い」が八割、「どちらでもない」が二割となり、看板、マップ等が高い評価であったのに対し、来訪者の満足度が若干低かったことに関しては、車の通行等により、歩きにくかったことが考えられます。

また、本格的に実施することについては「実施してほしい」が観光客、地元商店でのアンケートで六割程度となりました。「やめてほしい」は観光客で〇・一割のみであり、この結果から課題点を把握し、改善した上で本格的に実施することが望ましいと思われます。

## 四 今後の展開

整備についての詳細な改良点等は、今後検討していく必要がありますが、現在作成している観光ガイドマップ及び町内三カ所にある案内板に、本実験で把握した問題点、改善点を考慮して通り名と位置番号を組み込んでいくこととします。また、QRコードに関しては、表示方法を改良してサービスを継続する方針であります。