

道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

目次

エッセイ 冬の道行き 初芝 成應 1

■ 特集 ■ 「道路関係四公団の民営化後の
新しい課題に対応した有料道路事業のあり方」(中間答申) の概要

「道路関係四公団の民営化後の新しい課題に
対応した有料道路事業のあり方」(中間答申) の概要 道路局
有料道路課 5

非常災害時における応急仮設住宅の道路占用について 道路局路政課
道路利用調整室 16

2008 ふゆトピア・フェア in 千歳の開催について 20

平成20年度「道路ふれあい月間」推進標語募集 道路局
道路交通管理課 29

道路法令関係Q&A

市町村による歩行安全改築の要請 道路局路政課 31

訴訟事例紹介

橋梁から人が転落し負傷した事故において
原告の主張変更の可否が争われた事例 青柳 敬直 35
—橋梁転落事故損害賠償請求事件—

連載 道と人びと(その2) 漢武帝の道 三木 克彦 43

とんびの広場 鳥取豊岡宮津自動車道(兵庫県) 小森 健 47
「風景街道」の取組みがはじまりました(徳島県) 小津 慶久 50

連載/社会実験

豊田市 IT・ITS 技術と連携した 橋本 成仁
安全・快適な移動支援情報提供社会実験 増岡 義弘 54
榎本 貴好

- 道路広報センターからのお知らせ -

平成20年4月号から誌面を一層充実させた“新”「道路行政セミナー」がスタート 64

時・時・時 67



「道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方」(中間答申)の概要

道路局有料道路課

道路関係四公団の本格的な民営化がスタートしたが、より公平性の観点に立った料金体系への移行、ETCの普及促進、高速道路の利便性向上、適切な管理水準の確保などの課題を認識した上で、今後の有料道路事業のあり方について、昨年、社会資本整備審議会に対して国土交通大臣より諮問がなされ、重点的な議論の場として有料道路部会が立ち上げられた。

東アジアの急速な経済成長、安全・安心や環境問題に関する国民の意識の高まりなど、社会経済情勢の変化を踏まえ、高速道路ネットワークの有効活用及びそのための料金のあり方、機能強化の方向性等について、有料道路部会では、合計八回にわたり審議が行われるとともに、平成一九年八月三十一日には「中間とりまとめ」を公表し、幅広く国民のご意見を伺った。

平成一九年十一月三〇日、社会資本整備審議会会長より「道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方」(中間答申)として、国土交通大臣へ答申がなされた。

本稿ではその概要を紹介する。なお、中間答申本文及び参考資料については、有料道路部会ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/road/iryuryou/index.html>) を参照されたい。

1 一般道路を含めたネットワーク全体における

1 一般道路を含めたネットワークの有効活用等に向けた課題

高速道路に並行する一般道路が混雑する一方で、高速道路の交通容量に余裕がある区間が多く存在(全体の約六五%)するほか、同じ高速道路路線でも、曜日や時間帯により交通量に大きな差が生じ、利用状況にばらつきがある(図1)。

道路交通に関する課題

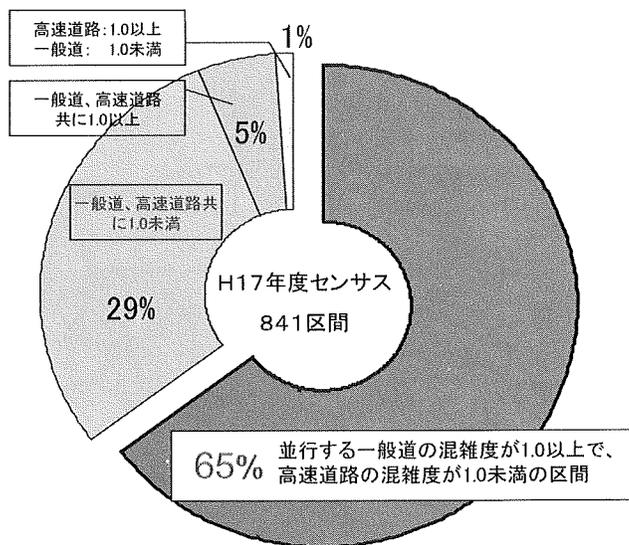
2 高速道路の料金に関する課題

・ 高速道路の料金水準について、諸外国と比べ割高であり、物

流コスト高による国際競争率の低下等の要因となっている。内閣府の世論調査においても、国民の五割を超えており、割高感の解消が重要（図2）。

整備の経緯等により料金体系がまちまち。大都市圏のネットワークにおいては、事業主体の混在等により、料金体系が複雑になるとともに、高速道路の連続利用に対する割高感をもたらししている（図3）。

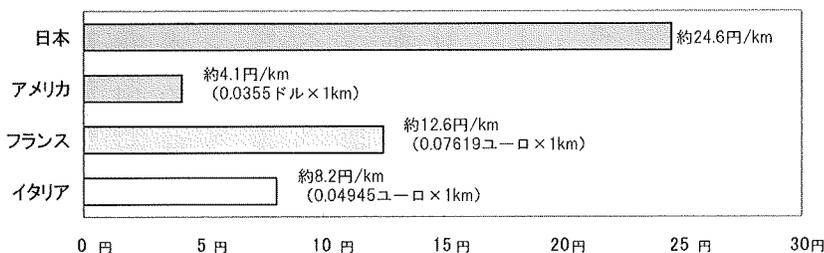
都市高速では、ネットワークの充実に伴い、同じ料金で走行可能な距離の差が広がり、利用者間の不公平感が増大。



※データ：平成17年度センサス
 ※「並行する一般道」とは高速自動車国道と並行する一般国道若しくは主要地方道を示す
 ※「混雑度」とは、交通量を交通容量で除したもの
 ・例えば、4車線区間の交通容量は、約4～6万台/日程度
 ・交通容量は車線数、市街地等の区分、大型車混入率等から算出

図1

1km当たりの日本と諸外国の高速道路料金



注1) 出典：高速自動車国道の整備効果及び運営方法等に関する調査検討
 注2) 1ドル=114.57円、1ユーロ=165.29円で計算(平成19年11月1日現在)
 注3) 比較対象事業者：日本(NEXCO)、アメリカ(ニュージャーザーターンバイク)、フランス(コフィールト社)、イタリア(アウトストラデー社)

高速道路の料金水準についてのアンケート

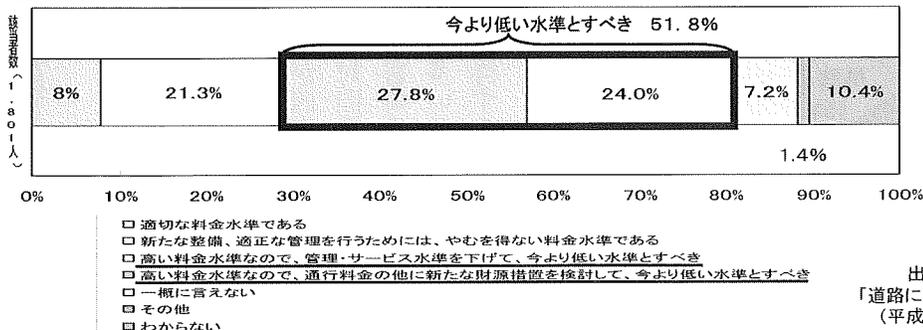


図2

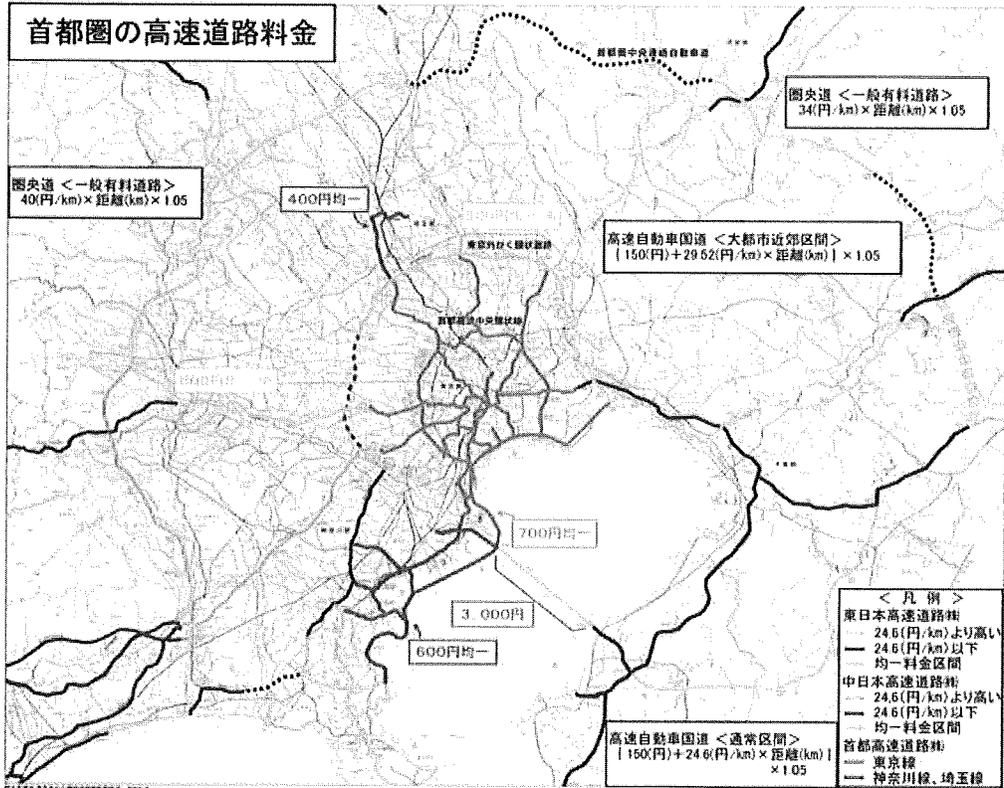


図 3

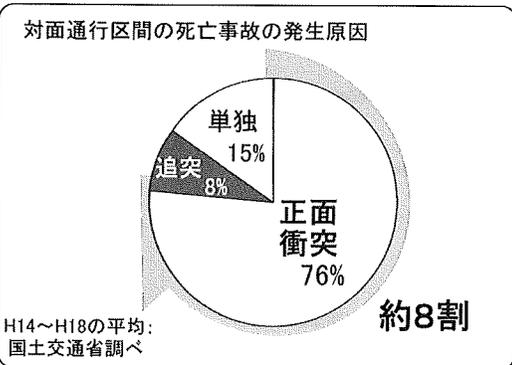
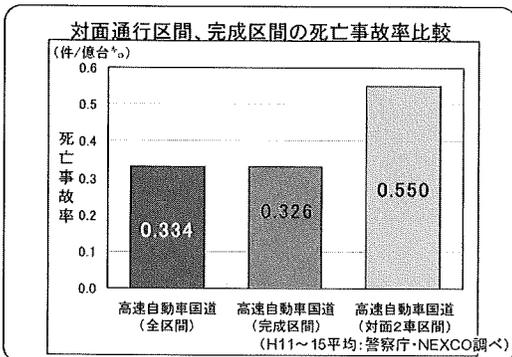


図 4

3

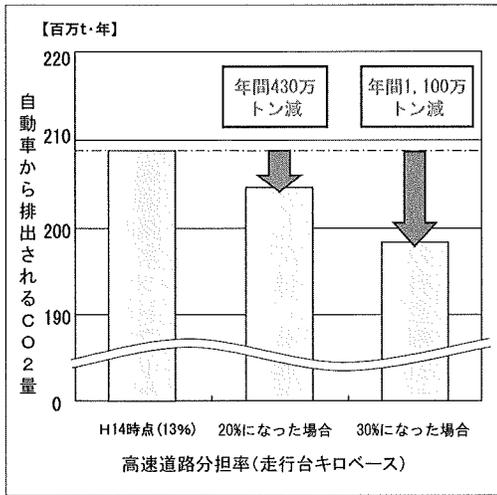
・事業主体等の違いから環状ルートの料金が都心通過ルートよりも割高になり、環状道路の機能が発揮されなくなるおそれ。

3 高速道路ストックの機能強化に関する課題

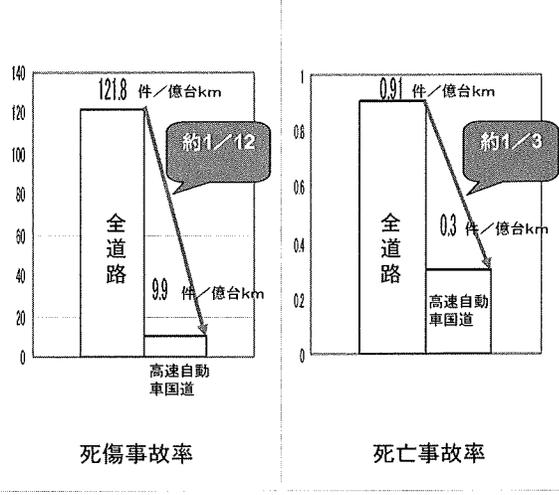
・我が国における高速道路のインターチェンジの平均間隔は欧米の約二倍であり、高速道路の利用促進のネックの一つとなっている。

・暫定二車線の区間では、死亡事故率が四車線以上の区間と比べて高く、死亡事故原因の約八割が対向車線へのはみ出しによる正面衝突を占めるとともに、災害時など、一般的には全面通行止めとせざるを得ない場合が多いほか、暫定二車線の対面通行区間では利用者にとって期待するサービスが得られ

高速道路*を使う割合とCO2排出量



1億走行台キロ当たり事故率



* 高速道路と一般道路の平均旅行速度をもとにCO2排出量を算出したもの。
算出方法: 建設省土木研究所が作成した推計式(1997年)を用いて集計

出典: (財)交通事故総合分析センター「交通統計」平成16年版、国土交通省資料

図 5

ないという指摘がなされている(図4)。

・我が国の高速道路は建設から相当の年数が経過するものも多く、将来、抜本的な補修が必要となる可能性があり、早い段階で損傷が発生しにくくなる対策が求められる。

二 高速道路ネットワークの有効活用のあり方

高速道路ネットワークの有効活用を図ることは、利用者が優れた快適性や速達性を直接享受できるだけでなく、社会全体の効用として、環境の改善、安全性の向上に加え、ヒト・モノの移動の円滑化・活発化によって地域の活性化や物流の効率化にも資するものであることから、以下のような交通誘導を行うことが重要。

【環境の改善・安全の確保】(図5)

- ・環境負荷軽減や安全性向上を図るため、大型車等をはじめとして、一般道路から高速道路への転換を促進。
- ・高速道路における特定の路線の渋滞又は特定の時間帯による環境負荷を解消・緩和するため、環状道路の利用を促進又は交通集中する時間帯の交通量を平準化。

【地域の活性化】

- ・地域間の連携・交流を強化するため、一般道路が混雑する時間帯において交通容量のある並行する高速道路への誘導を促進。

【物流の効率化】

- ・国際競争力の向上や輸送コストの軽減のため、物流関係車両について、特定の時間帯に偏ることなく高速道路利用の促進を図り、特に夜間において一般道路から高速道路への誘導を促進。

三 高速道路ネットワークの

有効活用のための料金のあり方

1 交通誘導による高速道路ネットワークの

有効活用のための料金のあり方

(1) 交通誘導のための料金(図6)

- ・ 料金による交通誘導としては、高速道路料金の割増や一般道路での課金導入も選択肢として考えられるが、社会的な受容性の問題や技術的な課題等があり、直ちに実現する環境にはないことから、高速道路の料金割引が最も現実的な方策。
- ・ 適正な料金設定を行うためには、料金社会実験を通じてデータを蓄積し、料金弾性値や料金収入に与える影響等を総合的に検証・分析することが必要。

- ・ 料金体系がわかりやすいものが重要。
- ・ これまでの料金割引においても、交通誘導を意図した割引が実施されてきたが、会社の努力の範囲内で行われてきたものであり、地域活性化などの政策課題に対応するためには、規模・内容を一層充実させることが必要。

(2) 料金の決定等における国と会社の関係等について

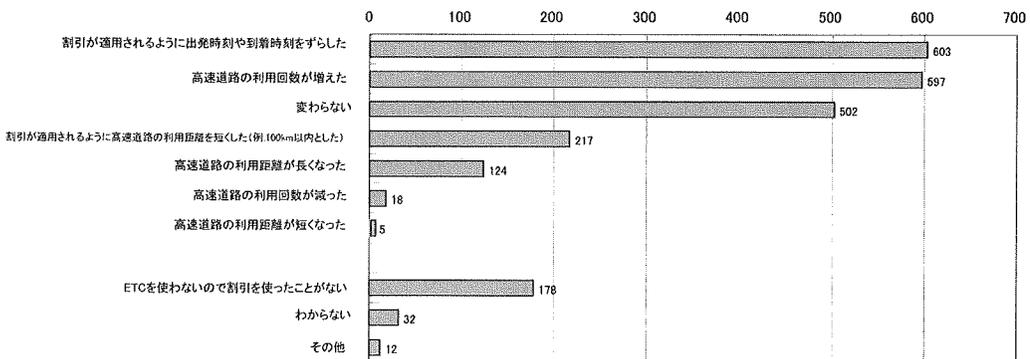
- ・ 一般道路を含めた道路ネットワーク全体の交通の最適配分という視点が重要であることや、料金引下げが債務を返済する機構の貸付料収入の減少につながることに鑑みれば、国が主体となって料金引下げによる交通誘導の基本的な方向性を示すことが必要。

- ・ 料金割引の内容等については、利用者からのフィードバック

割引による利用行動の変容

Q: 高速道路料金割引によって、あなたの利用行動は変わりましたか。

- ・ 「変わらない」の3割と「使ったことがない」「わからない」などの1割を除くと、約6割は何らかの行動変容を伴っていると考えられる。
- ・ 「(割引が適用される時間を意識して)時間をずらす」「高速道路の利用回数が増えた」との答えは、4割近くにのぼる。



出典: JAF「高速道路料金割引に関するアンケート調査」平成18年10月

n=1,638/複数回答

図6

大都市圏ネットワークの有効活用のための料金のあり方

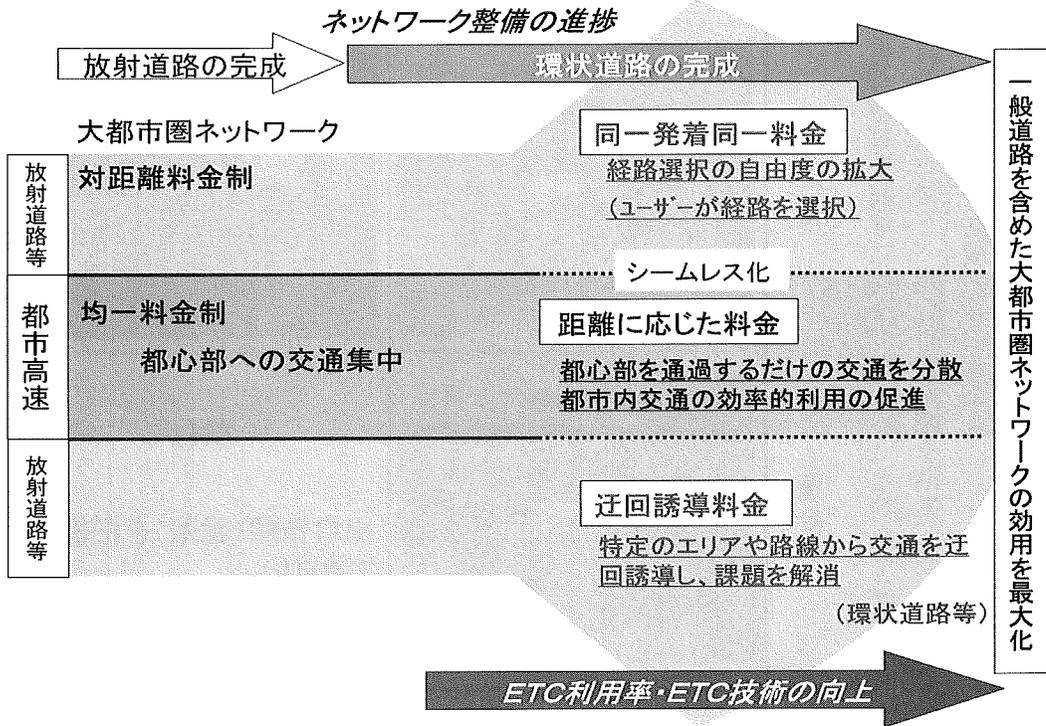


図 7

【料金圏の存続】

・長距離利用者の負担が著しく増加し、一般道路へ下りて、渋滞や環境負荷等の新たな社会的コストの発生をなくすため、上限額を設定するなどの措置が必要。

【料金の上限額の設定】

均一料金から距離に応じた料金へと移行することは、利用者負担の公平化や一般道路を含めたネットワーク全体の効用の最大化を図る観点から必要な措置であり、十分な周知等を図ることによって移行すべき。

有効活用のための料金のあり方 (図 8)

3 首都高速道路及び阪神高速道路の

・料金体系が複雑になっていることによる割高感を緩和し、会社間の連続利用を促進する料金について検討すべき。

2 大都市圏ネットワークの有効活用のための料金のあり方 (図 7)

・環状道路の整備状況等を踏まえ、道路ネットワーク全体の効用の最大化を目指した、わかりやすく利用しやすい料金体系とするため、同一発着同一料金を基本とし、更には、環状道路への誘導料金を検討すべき。

(3) 料金の決定等に関する手続きについて

・料金決定に関する手続きの正当性・透明性の確保等に一層努めることが必要。

を受け入れ、社会経済の変化に応じ、国、機構、会社が相互に協力しながら見直すことが必要。

| | 入口 | 出口 |
|------|---|--|
| ETC車 |  |  |
| 現金車 |  | なし 出口情報(距離)を把握できない。 |

図 8

- ・ 現行料金が料金圏毎に異なっていること等を十分考慮し、当面、料金圏を存続し、現行料金水準を勘案した距離別の料金設定とすることが必要。
 - ・ 料金圏をまたぐ交通の負担感の増大に対する配慮も必要。
- 【現金車への対応】(図 8)**
- ・ 距離に応じた料金制度では、利用距離や経路が把握できるE

T Cシステムの活用が前提となるため、まず E T C 利用促進の努力等を行うことが重要であり、それでもなお、現金利用を選択する車両については、均一料金を徴収せざるを得ない。

・ E T C 車と現金車とで料金差が生じて、一台当たりの料金収受コストに差があることや E T C 活用の社会的な意義等を総合的に勘案した料金設定であれば、公正妥当主義の観点からも容認されるものと考えられ、現金車については、インターチェンジごとの利用可能な最長距離を勘案した料金とすることについて検討すべき。

4 高速道路ネットワークの有効活用のための

料金の設定において前提となる考え方

(1) 償還主義及び公正妥当主義との関係

【償還主義との関係】

交通誘導料金による収入だけでは償還に支障をきたすこととなるとしても、受益と負担のあり方を踏まえた適切な措置により、着実な償還が行われるのであれば、償還主義は維持されるものと考ええる。

【公正妥当主義との関係について】

公正妥当主義は、利用者間の負担の公平という観点からは、社会情勢の変化や技術的な可能性等を踏まえつつ、利用者間に料金差を設けることの目的が合理的であるか、その料金差が社会的に相当であるかという点を中心に検討がなされてきた。交通誘導料金の考え方は、環境の改善、安全性の向上等の政策課題に対応するものであること、E T C の利用が相当程度進んだこと等を背景

に実施されるものであり、従前から実施してきた各種料金割引等と同様に、合理的で社会的にも受容されるものと考えられる。

(2) 受益と負担の考え方

・ 高速道路料金の引下げは、交通渋滞や沿道環境の悪化等の外部不経済を低減させる又は発生を抑制させるほか、地域の活力や都市機能を強化させるなど、一般道路利用者、さらには沿道住民、地域にも広く受益が及ぶ。

・ このような場合において、一定の範囲で国や地方が公的負担を行うことは、受益と負担の観点からも合理的であり、適当であると考ええる。

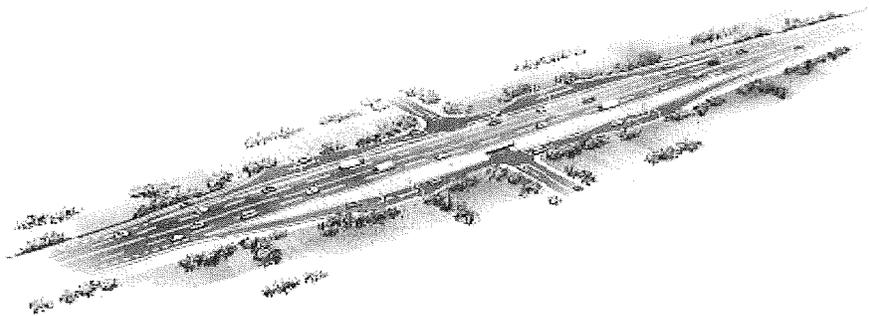
・ その際には、会社の経営努力による自主性の尊重など民営化の趣旨等を踏まえつつ、公的負担に伴う料金引下げが確実に履行されることが必要であるとともに、会社等から料金引下げの実績報告を求めするなど、一般道路を含めた道路ネットワーク全体の視点から料金施策の効果をチェックすることが必要。

四 高速道路ストックの機能強化のあり方

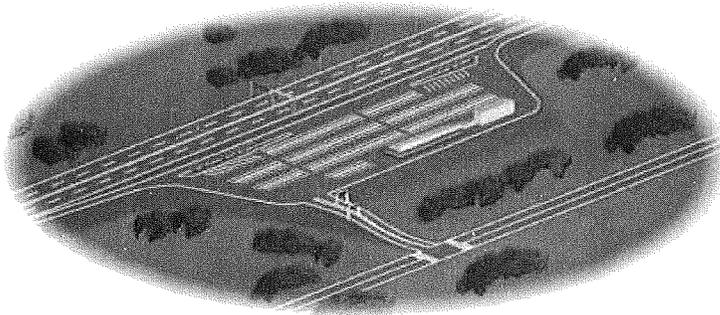
1 スマートインターチェンジの整備促進

・ インターチェンジ間隔が短縮されることにより、利便性が向上し、地域活性化や並行する一般道路の渋滞緩和に資するなど、その受益は広く社会全体に及ぶことから、重点的にスマートインターチェンジの整備を促進すべき(図9)。

・ スマートインターチェンジの整備と併せ、アクセス道路の整備・改善や標識等の案内表示の設置・改善を図ることが必要。



本線接続型



SA・PA接続型

図9

東海北陸自動車道 美濃IC～瓢ヶ岳PA間の4車線化
 (平成16年12月4日完成)

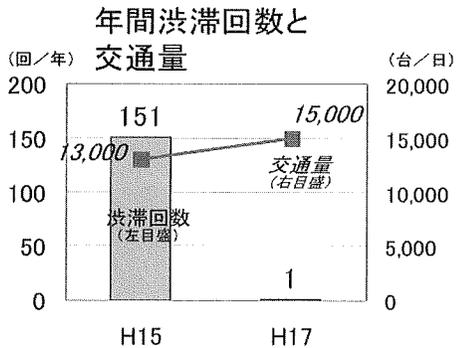
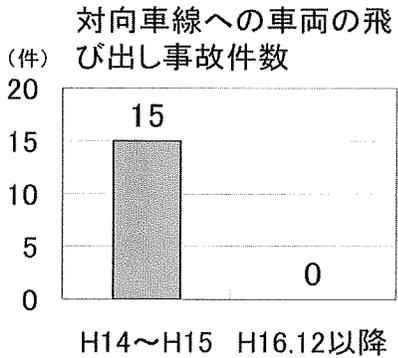
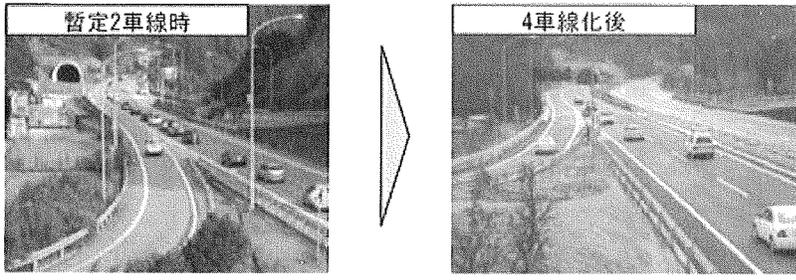
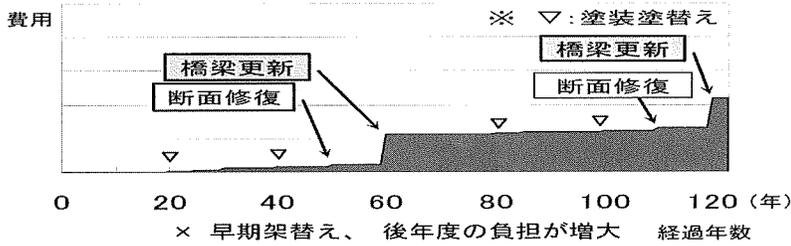


図10

五 今後のETC活用の方角性等に関する考え方

- 1 今後のETC活用の方角性
 - ・引き続き、国、会社、民間事業者が一体となって、ETCのサービス水準の一層の向上に向けた施策の検討・導入を進めるべきであり、スマートインターチェンジの整備促進、ETC活用の多目的化等に取り組むことが有効。
 - ・ETC車と現金車の混在は解消されることが望ましく、将来的な選択肢として特定的高速道路の利用をETC車に限定す
- 2 暫定二車線区間対策等による安全性・利便性の向上 (図10)
 - ・暫定二車線区間について、一部区間の拡幅や追い越し車線の増設等機動的な付加車線の設置や四車線化を実施し、ネットワークの信頼性の向上を図るべき。
 - ・車線の減少部など、交通が混雑する箇所での渋滞対策や事故が多く発生している箇所における線形改良の実施など安全性の向上を図ることが必要。
 - ・ジャンクション等の分岐に関する情報や渋滞情報の充実など利用者の視点に立った道路交通情報サービスの向上が必要。
- 3 予防保全等の促進
 - ・高速道路ネットワークの長期的な保全に資するよう計画的にストックの機能強化を図ることが重要。
 - ・特に、予防保全によるストックの長寿命化は、現在の償還期間を超えて将来世代にも受益をもたらすため、その負担のあり方について検討すべき (図11)。

事後保全（損傷が深刻化してから対策を実施）



予防保全（損傷が軽微なうちに対策を実施）

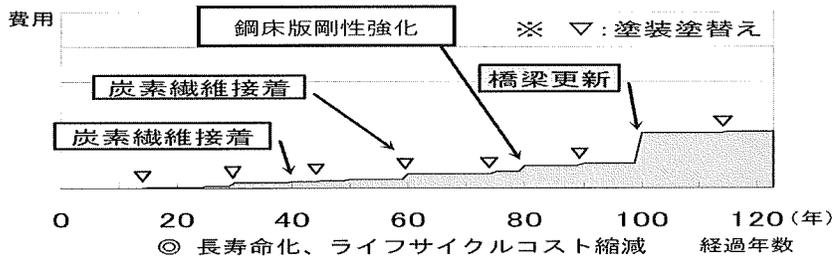


図11

- 3 将来のリスクへの対応
 - ・ 現行の協定では、予期せぬ金利の変動や大規模修繕などのリスクに対応し切れておらず、リスクの全てを会社負担とすることには限界もあり、対応策の検討が必要。
 - ・ リスク対応として、現行制度をより合理的なものに変えていくため、幅広く検討を行い、協定の見直しに向けて議論を深めていくことが必要。
 - 2 不正通行対策の強化（図12）
 - ・ 確実な償還や利用者間の負担の公平の観点等から、適正な料金徴収を行うことは会社の責務であり、不正通行の手法や原因の究明等に努め、高性能ビデオカメラの設置など対応策を早急に講ずべき。
 - ・ 不正通行対策の強化を図るため、警察等の関係機関との連携強化を図るとともに、使用者責任の適用等について、国・会社が連携し検討を行うことも必要。
- ることについて検討を行う必要性がある。その際には、ETC普及促進に努めながら、法制的及び技術的な課題について幅広く検討することが必要。
- ・ インターチェンジ設置や新たな料金割引を導入する際、料金システムの変更にも多大な費用や時間を要しており、料金システムの高度化等を早急に図ることが必要。

不正通行の形態・手口

○強行突破等

- ・開閉バーを押し開けて通行し、料金の支払いを免れる。
- ・前を走るETC車に接近して走行し、開閉バーが閉じる前に通行することにより、通行料金の支払いを免れる。
- ・ETCカード未挿入、カードの有効期限切れ、ETC收受機械の通信異常により課金が出来ないまま通行する。等

○不払い宣言

- ・「無料通行宣言書」を料金收受員に手渡し、通行料金を支払わずに通行する。

○その他

不正通行への対応策

○高性能ビデオカメラの試行又は設置

○開閉バーの試行又は設置

○ETCお知らせアンテナの増設等

○ポスター、チラシ等による不正通行防止の啓発

○未納料金の回収

○組織(体制)づくり

○警察等関係機関との連携強化

○道路整備特別措置法の罰則等の活用

図 12

六 おわりに

今回の中間答申の内容の中心である高速道路ネットワークの有効活用及びそのための料金のあり方については、早急に具体化を進めることを期待し、自動二輪車などを含めた車種区分及び料金の車種間比率の見直し、高速道路の大規模修繕・更新等現行の協定では十分にカバーされているとはいえない将来のリスクへの対応策など、残された課題については、今後議論を精力的に進めていく必要があると考えている。

現在の厳しい財政状況や高速道路整備に対する国民の高いニーズを踏まえれば、受益者負担の観点や世代間の負担の公平の観点から、基本的には今後とも有料道路制度の果たすべき役割・意義は大きいものと考えるが、国民の声にも真摯に耳を傾けながら、新たな課題に対応した今後の有料道路制度のあり方について、広範に議論が展開されることを望む。

非常災害時における

応急仮設住宅の道路占用について

道路局路政課道路利用調整室

一 はじめに

道路法施行令の一部を改正する政令（平成二〇年一月一八日政令第五号）により、道路占用許可の対象となる施設として、自治体などが非常災害時に設ける応急仮設住宅が追加され、その道路占用が可能となりました（平成二〇年四月一日施行）。

本稿では、改正の背景や内容について解説します。

二 応急仮設住宅を占用物件に追加する背景

大規模地震などの非常災害時には、多数の被災者が生じることが想定され、自治体などは、これら被災者を収容するための応急仮設住宅を早急かつ大量に供給することが必要となり得ます。

大量の応急仮設住宅を設けるためには、一定規模以上の空地が必要となりますが、被災地の空地は、各支援機関（自衛隊、周辺地方公共団体等）、ボランティア関係者などの活動拠点となり、

緊急に必要な給水施設、炊出施設、支援物資の荷捌場等が優先して設けられるのが通常です。加えて、地元自治体があらかじめ活動拠点を設けるための用地として予定していた場所についても、地震による液化化等により災害後に使用不能となるケースもみられます。よって非常災害時には、このような状況から、応急仮設住宅を建設するための空地が不足することとなります。

また、政府の中央防災会議は、「平成二〇年度防災対策の重点」において、大規模災害の被害軽減への戦略的取組として「避難者・帰宅困難者対策の具体化等に取り組む」ことや、被災地の復興・復興支援として「被災地の迅速かつ円滑な復旧・復興に向けて、被災地の抱える課題を的確に把握した上で、国としてできる限りの支援を行う」ことを決定しています。道路行政においても、道路管理や道路事業に支障の生じない範囲で道路予定区域などを有効活用することなどにより、避難者・帰宅困難者対策等に寄与していくことが求められています。

今後、首都直下型地震などの大規模な非常災害の発生も想定され、首都圏などで応急仮設住宅の建設用地が不足する事態も十分考えられます。このような事態に備え、道路区域内の通行の用に供していない部分や道路予定区域などにおいて、応急仮設住宅を占有することが可能となるよう法令上措置されたものです。

三 改正内容

1 占有物件の追加

今回、道路法施行令第七条第八号として新たに追加された占有物件に係る条文は次のとおりです。

八 建築基準法第八十五条第一項に規定する区域内に存する道路（車両又は歩行者の通行の用に供する部分及び路肩の部分を除く。）の区域内の土地に設ける同項第一号に該当する応急仮設建築物で被災者の居住の用に供するため必要なもの

建築基準法第八十五条第一項及び第二項には、非常災害時に設

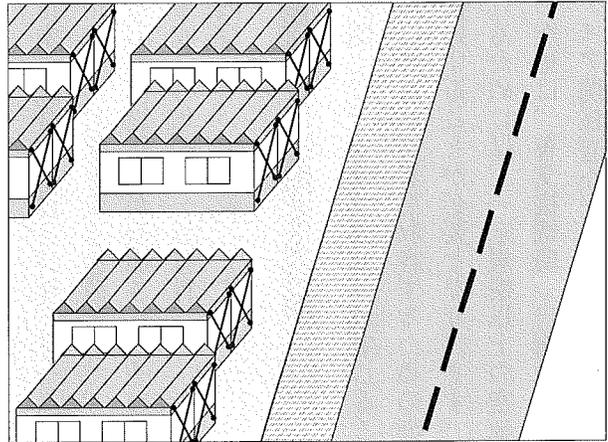


図 応急仮設住宅イメージ

けることが必要な仮設建築物（具体的には、応急仮設住宅、官公署、配給施設、現場工事事務所等）を規定しています。

このうち、官公署や配給施設等の公共施設については現行の道路法第三十二条第一項第一号又は第六号に該当しており、また、現場工事事務所等については道路法施行令第七条第二号に該当していることから、既に現行制度において道路占用が可能であると考えられています。

一方、応急仮設住宅については、（トンネルの上又は高架の道路の路面下などに設ける場合を除き）、現行道路法令の道路占用許可の対象に該当していないことから、これらの道路占用を可能とするため、道路法施行令第七条（道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物）に新たに応急仮設住宅に係る号を追加する改正を行うこととなりました。

ア 「建築基準法第八十五条第一項に規定する区域内に存する道路（車両又は歩行者の通行の用に供する部分及び路肩の部分を除く。）の区域内の土地に設ける」

当然のことながら、非常災害時においても道路は通行機能、輸送機能等を確保しておく必要があるため、道路占用が認められる応急仮設住宅は、車両又は歩行者の通行の用に供する部分以外の道路の部分に設けられるものに限定しておく必要があります。

イ 「同項第一号に該当する応急仮設建築物で、被災者の居住の用に供するため必要なもの」

建築基準法第八十五条第一項は、「非常災害があつた場合において、その発生した区域又はこれに隣接する区域で特定行政庁が指定するものの内」において、災害救助のための応急仮設建築物を設けることが可能とされており、応急仮設住宅もこれらの指定された区域内に建築されることとなります。

なお、建築基準法第八十五条第一項においては、「国、地方公共団体又は日本赤十字社が災害救助のために建築するもの」(第一号)及び「被災者が自ら使用するために建築するもの」(第二号)が規定されています。

非常災害時においては、災害救助のため同項第一号に該当する公的な仮設建築物の設置が急務であり、これらは冒頭で述べたような被災地周辺の空地不足から道路区域内に設置せざるを得ない状況が想定される一方、第二号の被災者個人が自ら使用するために建築するものについては、非常災害時において道路管理者が被災者個人に対して個別にその道路占用を許可することも想定できないことなどから、非常災害時に道路占用を認めるのは、「同項第一号(国、地方公共団体又は日本赤十字社が災害救助のために建築するもの)に該当する」応急仮設住宅に限定され、公的主体が設置するもののみが対象となります。

2 場所の基準

道路占用が認められる応急仮設住宅については、建築基準法第八十五条第一項に規定する区域内に存する道路(車両又は歩行者

の通行の用に供する部分及び路肩の部分を除く。)の区域内の土地に設けるものに限定されていることから、具体的な占用の場所の基準としては、

- ・ 法面
 - ・ 側溝上の部分
 - ・ 路端に近接する部分(車両又は歩行者の通行の用に供する部分及び路肩の部分を除く。)
- とされています。

しかしながら、応急仮設住宅を占用できるほどの規模の空地が、供用開始後の道路区域内に存しているケースは(連結路附属地などを除き)希です。

よって、実際に応急仮設住宅の占用が可能となる場所としては、専ら道路予定区域が該当するものと考えられます(道路予定区域については、道路法第九十一条第二項、道路法施行令第十九条の四で占用関係規定が準用されています)。

なお、道路予定区域を占用する場合には、道路法施行令に定める場所の基準は特段の意味を有しないこととなりますので、将来の道路事業の支障とならないよう個別に検討・調整する必要があります。

3 占用料の取扱い

今回の改正により道路占用が可能となるのは、非常災害時に公的主体が設ける公的な施設といえますので、直轄国道においては、占用料は一律に免除することとします。よって、道路法施行令第十九条第三項第一号に「応急仮設住宅」が規定されています。

四 終わりに

応急仮設住宅は災害発生後二〜三年間程度の長期間設置され続ける場合がありますが、各道路管理者は、道路管理上の支障や、将来の道路事業への影響などを総合的に判断の上、非常災害時には柔軟に応急仮設住宅の占用の適否を判断することが求められます。

道路法施行令

(道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物)

第七条 法第三十二条第一項第七号の政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

一〜七 (略)

八 建築基準法第八十五条第一項に規定する区域内に存する道路(車両又は歩行者の通行の用に供する部分及び路肩の部分を除く。)の区域内の土地に設ける同項第一号に該当する応急仮設建築物で、被災者の居住の用に供するため必要なもの

九〜十一 (略)

(応急仮設住宅の占用の場所に関する基準)

第十一条の七 法第三十二条第二項第三号に掲げる事項についての第七条第八号に掲げる応急仮設建築物(以下「応急仮設住宅」という。)に関する法第三十三条第一項の政令で定める基準は、応急仮設住宅を地上に設ける場合においては、次の各号のいずれかに適合する場所であることとする。

一 法面

二 側溝上の部分

三 路端に近接する部分(車両又は歩行者の通行の用に供する部分及び路肩の部分を除く。)

2 第十条第一号(口及びハに係る部分に限る。)及び第二号から第五号までの規定は、応急仮設住宅について準用する。

(指定区間内の国道にかかる占用料の額)

第十九条 (略)

2 (略)

3 国土交通大臣は、指定区間内の国道に係る占用料で次に掲げる占用物件に係るものについて、特に必要があると認めるときは、前二項の規定にかかわらず、前二項に規定する額の範囲内において別に占用料の額を定め、又は占用料を徴収しないことができる。

一 応急仮設住宅

二〜六 (略)

(参考)

建築基準法

(仮設建築物に対する制限の緩和)

第八十五条 非常災害があつた場合において、その発生した区域又はこれに隣接する区域で特定行政庁が指定するもの内においては、災害により破損した建築物の応急の修繕又は次の各号のいずれかに該当する応急仮設建築物の建築でその災害が発生した日から一月以内にその工事に着手するものについては、建築基準法令の規定は、適用しない。ただし、防火地域内に建築する場合には、この限りでない。

一 国、地方公共団体又は日本赤十字社が災害救助のために建築するもの

二 (略)

2008ふゆトピア・フェア in 千歳

の開催について

開催地：北海道千歳市（千歳市民文化センターほか）
開催期間：平成20年1月31日（木）～2月2日（土）
主催：2008ふゆトピア・フェア実行委員会



図1 北海道千歳市の位置図

一 はじめに

冬の暮らしと技術の情報発信イベント「ふゆトピア・フェア」が、二〇〇八年一月三十一日から二月二日の三日間、北海道の千歳市で開催されました（図1、写真1）。本イベントは、東北や北陸地方の関連イベント「ゆきみらい」と連携し実施しており、今回で二三回目開催となりました。今回は、環境問題と快適な冬の生活環境づくりをテーマとし、地球温暖化から市民レベルまで、環境に関する話

題と雪国の暮らしについての意見交換や情報発信を行いました。

期間中はふゆトピアシンポジウムに約八〇〇人、ふゆトピア展示会には約五、九〇〇人、ふゆトピア研究発表会に約八〇〇人、除雪機械展示実演会に約四、五〇〇人の来場があり、合計で延べ約二二、〇〇〇人の来場者数となりました。

《ふゆトピア・フェアとは？》

国土交通省では、北海道における快適な冬の生活の実現に向けて「ふゆトピア施策」を展開しています。ふゆトピア・



写真1 メイン会場の千歳市民文化センター



環境に優しい冬のあり方を改めて考えるきっかけに、「SNOW with ECO」の文字に雪と仲良くなるという願いを込めました。さらに、雪だるまをモチーフにしたイラストとの組み合わせで、より強く「雪」と「環境」のつながりをイメージしています。

図2 ポスターデザイン

フェアは、ふゆトピア施策の一環として、克雪・利雪の現状や課題を幅広く扱う複合イベントです。

二 開催地の紹介

千歳市は北海道の中南部、石狩平野の南端に位置し、年間乗降客数一、八〇〇万人を超える「新千歳空港」を抱え、北海道における交通拠点都市として発展を続けています。

地域の西部には、「日本最北の不凍湖」として知られる支笏湖を擁し、毎年約一〇〇万人の観光客が訪れています。

支笏湖畔では、千歳市を代表するイベント「千歳・支笏湖水ひょうどろまつり」が開催されます（写真2）。ここでは支笏湖の湖水を凍らせた大小さまざまな氷のオブジェが立ち並び、昼は支笏湖

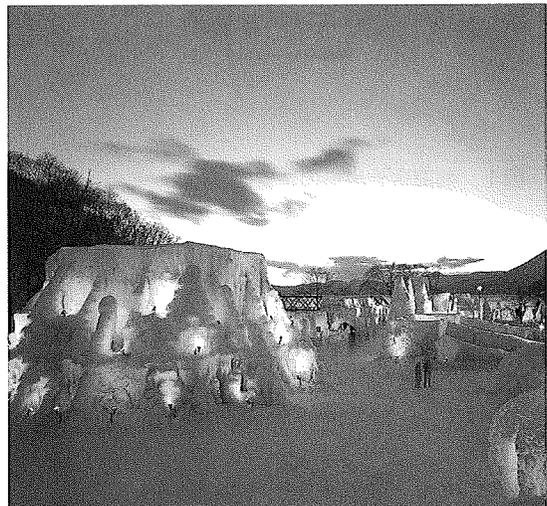


写真2 千歳・支笏湖水ひょうどろまつり

ルーと呼ばれる青色に輝き、夜は色とりどりのライトに照らされた幻想的な空間を楽しむことができます。

このほか千歳川を遡上する鮭など四季折々の千歳川の生き物たちを観察することができ、「千歳サケのふるさと館」をはじめ、年間来場者数四五〇万人を誇る「千歳アウトレットモール・レラ」など、魅力的な観光スポットが多数あります。

三 開催内容

1 各イベントの概要

今回のふゆトピア・フェアでは、四つの主要イベント（図3）

図3 開催プログラム

| メニュー | 会場 | 1/31(木) | 2/1(金) | 2/2(土) |
|-------------|------------------|---------|--------|--------|
| ふゆトピアシンポジウム | 千歳市民文化センター | ←→ | | |
| ふゆトピア展示会 | 千歳市民文化センター | ←→ | ←→ | ←→ |
| 除雪機械展示・実演会 | 千歳市立千歳中学校（グラウンド） | ←→ | ←→ | |
| ふゆトピア研究発表会 | ANAクラウンプラザホテル千歳 | | ←→ | |
| 関連イベント | 千歳市民文化センター | ←→ | ←→ | ←→ |

が、JR千歳駅近くの市民センターなど三施設で一体的に行われました。また、このほかにも、つるつる路面歩き方教室や雪玉スプリードガンコンテストなどといった関連イベントを開催しました。

【ふゆトピアシンポジウム】

環境問題と快適な冬の生活環境づくりといった、並立する困難な課題に対する、北海道をはじめとした積雪寒冷地の役割について、有識者、学識経験者などによる講演及びパネルディスカッションを行うことで、全国へ情報発信します。

【ふゆトピア展示会】

道内外の各種団体が展示を行い、雪や寒さに関わる最新の対策技術や利用技術、環境関連技術や各種取組みの普及のため、情報発信します。

【除雪機械展示・実演会】

調査研究・技術開発によって高度化された最新の除雪技術や除雪機械を紹介するとともに、安全・安心な雪国の地域づくりとして除雪機械が果たしている役割を一般来場者に紹介します。

【ふゆトピア研究発表会】

ふゆトピア事業を下支えしている積雪寒冷地ならではの各種技術に関する研究発表を行い、幅広く情報交換を行うことにより、積雪寒冷地対策技術の一層の向上を目指します。

2 ふゆトピアシンポジウム

ふゆトピアシンポジウムは、初日の一月三十一日に開催され、二つの基調講演ではグローバルな視点や身近な視点から環境問題の

話題を提供していただき、パネルディスカッションでは「地球に優しい北国のとりくみ」をテーマに環境に優しい冬のあり方をテーマに開催されました。

(1) 開会式

開会式では、主催者挨拶として、ふゆトピア・フェア実行委員会の鈴木英一委員長（北海道開発局長）、開催地を代表して千歳市の山口幸太郎市長、ご来賓の国土交通省技監の谷口博昭氏が挨拶されました（写真3）。

(2) 基調講演1

基調講演1では、北海道大学大学院地球環境科学研究院教授の池田元美氏より、「地球温暖化でどんな世界になるのでしょうか」をテーマに基調講演が行われました（写真4）。



写真3 主催者挨拶（鈴木 英一 実行委員長）

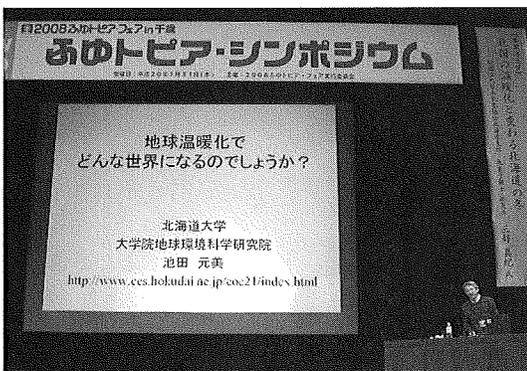


写真4 基調講演I（池田 元美氏）



写真5 基調講演Ⅱ (三好 真紀氏)

池田氏は、地球温暖化による影響は世界的な気象変化を引き起こすだけではなく、途上国、弱い人ほど大きな影響を受けるなど世界的な視点から地球温暖化についてお話しがありました。また、温暖化は、水資源、食料生産、健康など色々な問題が相互に影響しあつて悪くしているので、温暖化に関わる様々な問題を同時に解決するのが人類の課題である、「地球未来学」を提起したいと締めくくられました。

(3) 基調講演2

基調講演2では、(財)日本気象協会北海道支社、気象予報士、防災士の三好真紀氏より、「北国の温暖化と変わる北海道の冬」をテーマに基調講演が行われました(写真5)。

三好氏は、自身が気象予報士であることから、地球温暖化の影響について、日本、北海道の現在の気温変化や世界における過去の気温変化などのデータを紹介しました。

また、すでに現れている温暖化の影響として、北海道の豪雪や日本の台風被害、アメリカのハリケーン、ヒマラヤの氷河が溶けて湖が出来た等の事例を紹介。

これらは、二酸化炭素の排出量が増えたことが原因の一つであるとし、特に北海道では冬期の暖房によるエネルギー消費量が多いことから、CO₂をできるだけ

け出さない、一人一人がエコライフを習慣にしようと言言されました。

(4) パネルディスカッション

「地球に優しい北国のとりくみ」をテーマに、コーディネーターに林美香子氏(キヤスター・エコライフジャーナリスト)、パネリストに秋田谷英次氏(NPO法人雪水ネットワーク理事、北の生活館館長)、金子幸江氏(美唄自然エネルギー研究会事務局)、そして基調講演に引き続き、三好真紀氏、開

催地を代表して、山口幸太郎氏(千歳市長)による、パネルディスカッションが行われました(写真6)。

パネルディスカッション前半では、各パネリストより、これまでの雪や冬の暮らし、環境に関わる自身の活動の紹介があり、後半では、子供の頃から雪と親しむこと等の環境教育の必要性や、雪を資源とした地域の新産業と雇用の創出の可能性、家庭でできるエコライフの方法などについて事例紹介や提案などがありました。最後に各パネリストから、秋田谷氏は「がまん」、金子氏は「雪は、雪国の特権だ!」、三好氏は「冬こそ温暖化対策」、山口市長は「雪は資源」のキーワード提言があり、コーディネーターの林氏より、「これ



写真6 パネルディスカッション

からは北海道が環境に優しい取組みの先進国として世界、日本に発信してきましょう」と会場への呼びかけで終了しました。

3 ふゆトピア展示会

快適な冬の生活環境づくりのために必要な克雪・利雪技術、地球環境問題対応技術などについて企業や団体、行政のブース展示により紹介し、北海道から環境に優しい冬のあり方について全国に向けて発信しました。

(1) 開会式（オープニングセレモニー）

開会式（オープニングセレモニー）は、主催者を代表して北海道の嵐田副知事の挨拶で始まり、関係者一人名によるテープカットにより盛大に開幕しました（写真7）。



写真7 開会式（オープニングセレモニー）



写真8 企業・団体展示コーナー

(2) 企業団体展示コーナー

企業団体コーナーでは、三企業団体四二ブースが「消・融雪」「建設資材」「建設技術」「防雪」「環境」「ITS」の種類に分かれて出展されました。会場は、連日多くの人が賑わい関心の高さが伺われました（写真8）。

(3) 主催者展示コーナー

主催者展示コーナーでは、本フェアで実行委員会を構成している北海道開発局、北海道、千歳市、(社)雪センター等のほか、美唄自然エネルギー研究会、沼田町、岩見沢農業高等学校などの諸団体の協力を得て、雪や寒さを克服する事業や技術を紹介するとともに、地球環境の改善を目指した取組み等について紹介しました（写真9）。

(4) 次期開催地展示コーナー

次期開催地展示コーナーでは、来年度開催予定の「ゆき



写真9 主催者展示コーナー



写真10 次期開催地コーナー

みらい」開催地である、富山県高岡市について来場者の皆様へ紹介しました（写真10）。

4 ふゆトピア研究発表会

雪に関する研究・活動に取り組んでいる方々が、冬期の道路交通対策をはじめとした積雪寒冷地ならではの技術や活動紹介を通して情報共有、情報交換を行いました。

(1) 応募テーマ

I 雪とまち・地域づくり（官民協働、住民参加、親雪、冬の景観等）

II 人・環境にやさしい利雪・克雪技術（自然エネルギー、新技術等）

III 冬の暮らしを支える技術（路面管理、雪氷対策、情報提供等）

(2) 応募結果

応募論文数一一四編の中から、口頭発表四九編、ポスター発表二〇編が選定されました。また、論文については、口頭発表、ポスター発表、論文集掲載希望に分類し、論文集及びCD-Rに編集し来場者の皆様へ配布しました。

(3) 応募論文の特徴

I 雪とまち・地域づくりにおいては、官民協働の活動報告が多数あり、シーニックバイウェイ等における地域ぐるみのイベントや、市民との地域懇談会による冬道対策等、地域協働のあり方を考えさせられる内容でした。

II 人・環境にやさしい利雪・克雪技術においては、住宅等からの廃熱に着目した融雪システム等、省エネルギーに関する

研究論文が特徴的でした。

III 冬の暮らしを支える技術に関する論文が半数を占めました。特徴的なものとしては、①車載式塩分濃度センサー等による効率的な凍結防止剤の散布手法等のコスト縮減に関する論文、②CCTVとインターネットを活用した吹雪時の視界情報提供等、情報技術に関する論文、③レーザ計測による高密度空間情報を用いた雪崩対策等、映像技術による多角的な分析を用いた研究等があげられます。

(4) 発表会場

四九編の論文は、テーマ別に三会場に分かれて発表されました。発表は、座長、副座長の進行により、スライドを多用した分かりやすい研究発表や活動報告が行われました。三会場で約八〇〇名の聴講者があり、活発な意見が出されるなど、各会場

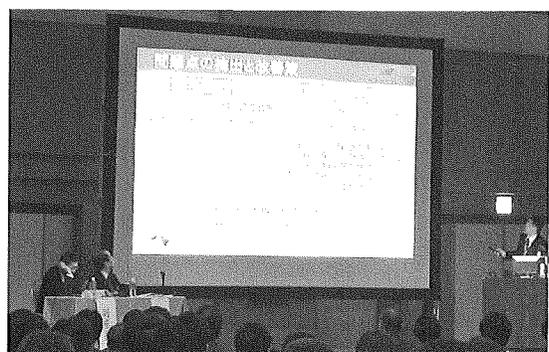


写真11 発表会場



写真12 ポスター発表会場



写真13 パネルディスカッション会場

とも盛況となりました(写真11)。

(5) ポスター発表会場

ポスター発表は、休憩室を兼用した会場で開催され、用意された飲み物でくつろげるスペースを確保するなどの工夫がされました。個別のポスターでは、熱心に議論する光景も見られました(写真12)。

(6) パネルディスカッション

近年の高齢化社会を背景とした個人による雪処理の限界、行政における雪対策の現状から、「地域と協働した雪対策について考える」をテーマにし、自治体で取り組まれている雪対策の現状や、高齢者のためのボランティアの事例、また、観光イベントなど他分野における地域協働の事例を参考にし、地域協働による雪対策の必要性と今後のあり方について議論していただきました(写真13)。

5 除雪機械展示・実演会

除雪機械展示・実演会は、昭和三五年に第一回を開催し、今回で六〇回目の歴史あるイベントであり、ふゆトピア・フェア(東北・北陸では「ゆきみらい」)の一環として開催しています。

本年度は、安全で安心な雪国の地域づくりに必要な除雪機械、除雪施工に必要な情報収集機器及び除雪施工管理システム等の関連機器の展示・実演を行うことを目的に、除雪機械の力強さと繊細な働きぶりを確かめていただく場とするために、二〇〇八年一月三十一日～二月一日の二日間で開催されました。

なお、今回は除雪ボランティアを対象とし、小型除雪機を用いた「除雪機械講習会」も行われました。開会式は、(社)日本建設機械化協会の小林北海道支部長の開会宣言で始まり、大会関係者七名と地元千歳中学校の生徒によるテープカットで盛大に開幕しました(写真14)。

(1) 展示・実演会場の概要

除雪機械展示・実演会は、研究発表会・展示会会場に接続する千歳市立千歳中学校のグラウンドにおいて開催されました。

除雪機械による実演が行われる実演スペースを中心



写真14 開会式



写真15 除雪機械展示状況



写真16 除雪機械実演状況

に四方を囲む形で各出展企業等のブースが配置され、二三社一機
関から除雪機械・装置等七二台、除雪関連機器約二〇の出展があ
りました。

開催期間中は最高気温がマイナスの真冬日となる厳しい寒さの
中、近隣の市町村をはじめ全国各地から多数の見学者が訪れ、迫
力ある実演会等を満喫していました(写真15)。

(2) 各社のプレゼンテーション

大量の雪に恵まれた今回の実演会は、開発工建、カナモト、日
本除雪機製作所、共栄社、TCM、新潟トランス、和同産業の
七社による実演会が行われ、ロータリ除雪車を中心にホイールロ
ーダや小型除雪機など(計一八台)が除雪作業の実演を行いまし

た(写真16)。

日頃見ることのない除雪機械の稼働を目の当たりにし校外学習
にきた千歳中学校の生徒等は、大迫力の除雪機械を見て歓声を上
げ熱心に見学していました。

また各社のブースでは、出展機械を中心に看板やノボリを効果
的に配置するとともに、ブース内では暖かい飲み物を片手に、見
学者への除雪機械の説明が行われていました。

四 関連イベント

(1) つるつる路面歩き方教室

氷を敷いて雪道を再現し、冬靴や滑り止め、安全器具をつけて、
来場者の皆様につるつる路面を歩行体験して頂きました(写真17)。

日 時：二〇〇八年一月三十一日(木) ～二月二日(土)

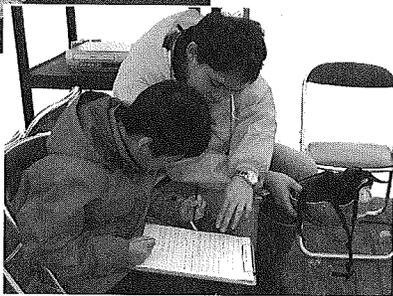
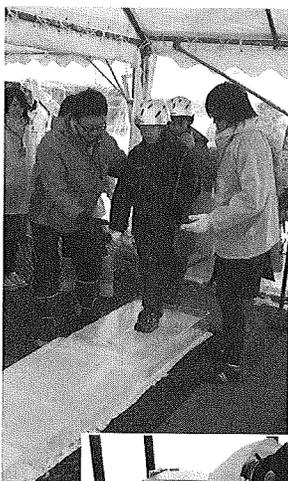


写真17 つるつる路面歩行体験(上)と
アンケート状況(下)

一〇時～一六時

実施主体…さっぽろウインターライフ推進協議会

(2) 子供学習教室「雪と遊ぼう・雪を研究しよう！」

千歳市内の小学生四五人を対象に、環境問題と快適な冬の生活環境づくりに関する授業を行いました(写真18)。

日 時…二〇〇八年二月一日(金)

一三時一〇分～一四・一〇

実施主体…2008ふゆトピアフェア実行委員会

協力…(財)日本気象協会北海道支社

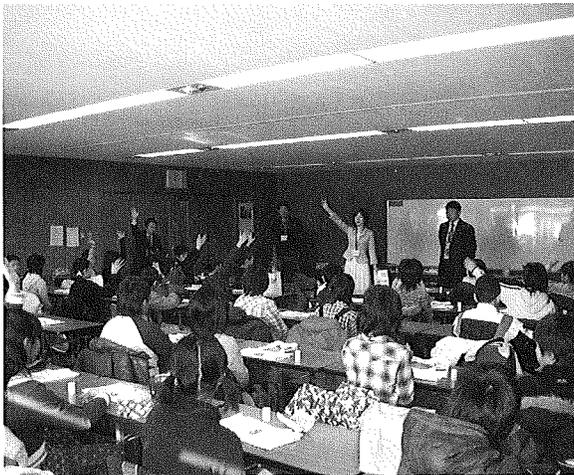


写真18 子供学習教室の授業風景



写真19 雪玉スピードガンコンテスト

(3) 雪玉スピードガンコンテスト・雪の滑り台体験

雪で楽しみ、親しんで頂くことを目的に、「雪の滑り台体験」や雪玉を投げてスピードガンによりスピード測定を行う、「雪玉スピードガンコンテスト」を行いました。多くの来場者の皆様にご参加して頂きました(写真19・20)。

日 時…二〇〇八年一月三十一日(木)～二月二日(土)

一〇時～一六時

実施主体…2008ふゆトピアフェア実行委員会

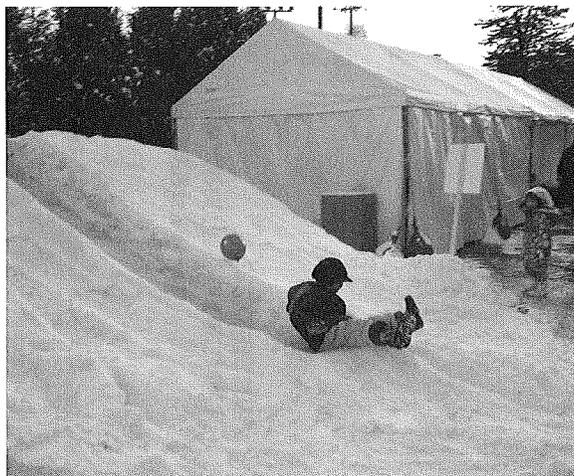


写真20 雪の滑り台体験

◇審査員◇

浅井慎平(写真家)、残間里江子(プロデューサー)、陣内貴美子(元オリンピック・バドミントン選手)、山田美保子(放送作家・コラムニスト)(五十音順:敬称略)

◇発表方法◇

入賞作品は決定次第、ご本人に直接通知するとともに、機関誌等に発表します。

◇使用方法◇

入賞作品はポスター、チラシ等により「道路ふれあい月間」の推進に幅広く活用します。

◇応募部門◇

[小・中学生の部][一般の部(左記以外)]

◇賞◇

優秀賞:小・中学生の部…3点、一般の部…3点、計6点
優秀賞のうち、特に優れている1作品を最優秀賞とします。

◇表彰◇

入賞作品については、「道路ふれあい月間」の期間中に主催者である国土交通省から賞状及び楯を、共催団体から副賞を贈呈します。

《副賞》

- *最優秀賞…①Blu-ray・HDDレコーダー、②液晶テレビ(※いずれかを選択)
- *優秀賞…①ETC車載器、②電子辞書(※いずれかを選択)

◇その他◇

入賞作品の著作権は、主催者に帰属します。

◇問い合わせ先◇

国土交通省道路局道路交通管理課
電話 03-5253-8111(内線:37423)



平成20年度「道路ふれあい月間」8月/1~31日
推進標語を募集します。

生活の基本を支えてくれる道路。でもとても身近すぎて、その大切さを忘れてしまいがち。8月は「道路ふれあい月間」です。この機会にもう一度あらためて、道路の重要性をみんなで考えてみましょう。

締め切り
3/31(月)
(当日必着)

この応募郵便はがきを
切り取って
応募ください。

●主催●
国土交通省
●共催●
道路広報センター
全国道路利用者会議
(財)日本道路交通情報センター
(財)道路環境研究所

郵便はがき

50円切手をお貼り下さい

1100003

東京都台東区根岸二丁目十九番一十五号
ルート根岸ビル
道路広報センター
平成20年度「道路ふれあい月間」
推進標語募集係 行

平成20年度

「道路ふれあい月間」 推進標語募集

道路局道路交通管理課

国土交通省では、毎年8月を「道路ふれあい月間」として、道路の正しい利用や道路愛護思想の普及に努めていますが、この行事の一環として、平成20年度「道路ふれあい月間」推進標語を広く一般から募集します。

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、その重要性が見過ごされがちです。

そこで、この推進標語の募集を通じて、改めて道路の意義・重要性について考えていただくことを目的としています。

◇主 催◇ 国土交通省

◇共 催◇ 道路広報センター、全国道路利用者会議、(財)日本道路交通情報センター、
(財)道路環境研究所

◇募集テーマ◇

道路は、生活の向上と経済の発展に欠くことのできない国民共有の、つまりあなたの財産であります。

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、子孫に受け継いでいきましょう。

◇応募資格◇

小学生以上の方から応募できます。

◇応募方法◇

郵便はがき又はインターネットによるものとします。

応募作品は未発表のものに限ります。

1人何作品でも応募できます。

[郵便はがきによる応募の場合]

応募はがき(50円切手の貼付必要)または官製はがき1枚につき、標語1点と氏名、住所、電話番号、性別、年齢、職業([小・中学生]、[高校生以上]、[一般]の別)を記入のうえ郵送してください。

[パソコン、携帯電話のインターネットによる応募の場合]

URL=<https://ssl.jolls.co.jp/hyougo/index.html/> にアクセスしてください。

◇応募期間◇

平成20年3月31日(月)まで(当日必着)

◇宛 先◇

〒110-0003 東京都台東区根岸2-19-25 ルート根岸ビル

道路広報センター 平成20年度「道路ふれあい月間」推進標語募集係 あて

市町村による歩行安全改築の要請

道路局路政課

ダイ蔵

シンイチ君も、もうすぐ路政課に来てから一年たつことになるね。どうだい、仕事には慣れてきたかい。

シンイチ

ええ、先輩方が叱咤激励してくださるので、少しずつは成長できてるんじゃないかと思ってます。とりあえず、最近の一番の課題は朝に弱いことですな。

ダイ蔵

君はほんとにいつもギリギリだからなあ、そこはがんばってくれよ。ところで、路政課で約一年働いて、道路行政について、君なりに問題意識が芽生えたりしたんじゃないか。

シンイチ

道路行政についての問題意識ですか…、突然言われても…。ただ、ぼくは車を持っていないので、専ら歩行者として道路

を利用しているのですが、街を歩いていると歩道の整備などがまだまだだなあと感じることはよくありますね。

ダイ蔵

さすが、鋭いね。歩行者にとって利用しやすい道路整備、かつこよく言うところと快適で安全な歩行空間の整備を進めることは、最近の道路行政の重要なテーマの一つなんだ。

昨年の九月に施行された都市再生特別措置法等の一部を改正する法律による道路法の一部改正においても、「市町村による歩行安全改築の要請」が加わったよね。この改正は、地域住民にとって身近な道路について歩行者の安全を確保するためには、地域の課題をよく把握している市町村が、自ら管理する道路を改築することに加えて、市町村道以外の道路管理者に対して、地域の実情を踏まえて必要な事業を適切に実施することを要請することが有効であるとの思想からされたものなんだ。

シンイチ

確かに、要請が制度的に位置づけられることで、歩行者の安全性の確保が効果的になされるケースが増えてくるのかもしれないですね。

ダイ蔵

せっかく話題にのぼったから、この道路法（以下「法」という。）第四十七条の五について、第一項から順に見ていこう。第一項では、市町村は、当該市町村の区域内に存する道路（高速自動車国道、第四十八条の四に規定する自動車専用道路、第四十八条の十四第二項に規定する自転車専用道路及び当該市町村が道路管理者である道路を除く。）の道路管理者に対し、歩行安全改築を行うことを要請することができる」と規定されているね。ここで、高速自動車国道、自動車専用道路、自転車専用道路が対象から除かれているのは、この規定が歩行者の安全性の確保のためにあるものであるためだね。

シンイチ

第一項においては、歩行安全改築という用語について、「道路の附属物である自転車駐車場の道路上における設置その他の歩行者の通行の安全性の確保に資するものとして政令で定める道路の改築」と定義されていますね。

ダイ蔵

うん。ここの政令委任では、どのようなものが規定されているかか覚えているかい。

シンイチ

道路の附属物である自転車駐車場の道路上における設置、道

路の交差部分及びその付近の道路の部分における突角の切取り又は歩道の拡幅及び横断歩道橋の設置ですね。

ダイ蔵

そうですね。第一項には手続きについての省令委任もあり、市町村が要望書に記載すべき事項が定められているね。その具体的内容には、道路法施行規則第四条の十の二において、歩行安全改築に係る道路の種類、路線名及び区間、歩行安全改築の内容、歩行安全改築の要請をする理由が規定されています。

シンイチ

これらの内容は、どの場所で、どのような種類の歩行安全改築が、どのくらい必要なかを道路管理者が把握し、要請のあった歩行安全改築を実施するかどうかの判断材料とするために規定されていると解釈して間違いないですよ。

ダイ蔵

その理解で正しいよ。また、第一項ただし書において、市町村が歩行安全改築の要請を行う際には、工事計画書の素案を添えなければならぬことも規定している。この工事計画書の素案の内容については、第二項において、法第三十条第一項に規定する道路の構造の技術的基準その他の法令に基づく道路に関する基準に適合するものでなければならぬとされています。具体的に「その他の法令に基づく道路の基準」とはどのようなものか、わかるかい。

シンイチ

道路構造令（昭和四五年政令第三百二十号）と、道路構造令施行規則（昭和四六年建設省令第七号）じゃないですか。

ダイ蔵

惜しいね。その二つはもちろん正しいんだけど、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成一八年法律第九十一号）第十条第一項の規定により新設又は改築を行う特定道路についてのみ、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成一八年国土交通省令第百十六号）もここで基準の一つと想定されているんだ。

シンイチ

へー、そのような法律の適用もあるんですね。

ダイ蔵

次は第三項だね。第三項では、道路管理者は、実施要請が行われたときは、遅滞なく、当該実施要請を踏まえた歩行安全改築を行うこととするかどうか判断すること、また、当該歩行安全改築を行うこととするときは、その工事計画書の案を作成しなければならぬことが規定されています。ここでの「遅滞なく」という、判断に要する期間はどのように解されるか、わかるかい。

シンイチ

「遅滞がない」というためには、どのような要件が必要なのかということですか。うーん、わかりません。

ダイ蔵

ここでは、判断に時間を要することについて、正当又は合理的な理由があれば、「遅滞」があるとはいえないものであると解されており、例えば、当該年度や次年度等の予算の状況を勘案することにより判断に時間を要する場合は、合理的な理由が

あるといえると解されるんだ。また、「遅滞なく」行わなければならないのは「判断」であり、「工事計画書の案」までは遅滞なく行う必要があるわけではないんだ。工事の事業規模に応じて、工事計画書の案の作成に要する時間はさまざまと考えるからだね。

シンイチ

なるほど。要請を踏まえた歩行安全改築を行うか否かの「判断」の基準はどのようなものが考えられるのですか？

ダイ蔵

道路管理者は、歩行安全改築の必要性、道路ネットワーク全体の整備水準、財政状況、地域住民の意見の状況、土地利用の状況、交通の状況、市町村の協力体制等を総合的に勘案して、市町村からの要請を踏まえた歩行安全改築を行うかどうかを判断すべきだと言えるだろうね。道路管理者として、様々な条件を踏まえたうえで柔軟な判断をすることを認めている制度だと言えるだろうね。

シンイチ

次に、第四項は、道路管理者は、当該要請を踏まえた歩行安全改築（当該実施要請に係る歩行安全改築の工事計画書の素案の内容の一部を実現することとなる歩行安全改築をいう。）を行うこととする場合において、法第九十五条の二第一項の規定により都道府県公安委員会の意見を聴こうとするときは、当該歩行安全改築の工事計画書の案に併せて、当該実施要請に係る歩行安全改築の工事計画書の素案を送付しなければならないという規定ですね。

ダイ蔵

これは、一部を実現することとなる歩行安全改築について、第三者的な立場の者である都道府県公安委員会に道路管理者の作成する工事計画書の案と市町村が作成した工事計画書の素案の両方を送付し、適切な意見を聴取できるようにするための規定だね。また、この都道府県公安委員会への意見聴取の時期については、工事計画書の案を示す必要があるということで、工事計画書の案の作成の後、すなわち工事を実施する段階において行うものと解されるんだ。

シンイチ

第五項と、第六項は道路管理者が、要請のあった歩行安全改築を行わないと判断した場合の手続きを定めた規定ですね。

まず、第五項は、道路管理者は、当該実施要請を踏まえた歩行安全改築を行わないこととするときは、遅滞なく、その旨及びその理由を、当該実施要請をした市町村に通知しなければならぬと定めています。それから、第六項は、道路管理者に、前項の通知をしようとするときに、あらかじめ、実施要請をした市町村を包括する都道府県の都道府県公安委員会に当該実施要請に係る歩行安全改築の工事計画書の素案を送付してその意見を聴くことを義務づける規定ですね。

文意のままに意味は理解できるんですが、ここでの通知はどのような形式でもよいと解されているのですか？

ダイ蔵

うん、特には決まった様式等はないよ。ただ、要請が書類をもってなされている以上、文書によって通知するのが望ましい

とは言えるだろうね。

シンイチ

これで終わりですね。今日でかなり歩行安全改築の要請制度の理解も深まった気がします。おっと、もう四時ですか。ダイ蔵係長、遅くまでありがとうございます。

ダイ蔵

シンイチ君こそ大丈夫かい？ 明日は大事な会議があるから、朝八時集合だよ。

シンイチ

うっ、忘れてました…。寝坊が怖いので、今日は泊まることにします…。

橋梁から人が転落し負傷した事故において

原告の主張変更の可否が争われた事例

— 橋梁転落事故損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔一審判決〕平成一七年三月二日 熊本地裁 請求棄却

〔二審判決〕平成一八年二月二四日 福岡高裁 請求一部認容

はつめい

本件は、橋梁から転落した者が負傷した事故について、転落した原因が橋梁に設置されている欄干の瑕疵によるものであったとして、道路管理者に対する損害賠償請求がなされた事案である。

本件においては、証拠調べが終了し結審間近の段階で、原告が、主張する事故の態様を変更したことの可否が争点の一つとなっており、この点についての裁判所の判断が実務の参考になるものと考え、紹介する次第である。

原審の判断は、原告の主張の変更について、「以前の自己の主張供述と矛盾する」とし、「かかる主張の変更をすることは、民法上の信義則（民法二条）に反するので許されない。」というものであった。

一方、控訴審は、「変更前の主張と変更後の主張とは、本件橋の瑕疵、就中本件欄干の支柱部分の瑕疵が原因で控訴人が転落して負傷したという根幹の部分では共通であり、その落下の態様の詳細が相違しているに過ぎず、本来、変更後の主張は、訴えの当初から、変更前の主張と予備的にも選択的にも主張が可能であることとはいうまでもない」とした上で、「本件は、本件橋の管理の瑕疵を理由とした国家賠償法二条に基づく一個の請求であって、その主張の変更により請求を異にするものとはいえず、また、「証拠資料がほとんど提出された段階で、この主張変更がされたものであるから、これによって格別新たな攻撃防御方法が想定されるものでもない」ため「訴訟の完結を遅延させることにならないから、これを民事訴訟法百五十七条一項に定めるいわゆる時機に遅れた攻撃防御方法として却下することは許されない」とし、「民事訴訟法百五十六条の原則を念頭に置いて、民事訴訟法二条に基づいてその主張自体を排斥しなければならぬほどの原告の信義則違反

を基礎付けるには未だ十分とはいえない」と判示したものである。

一 事案の概要

1 本件は、平成一二年一月二八日に発生した原告(X)の橋梁(以下「本件橋」という。)からの転落事故について、原告が、被告(Y市)が管理する公の営造物である本件橋及びこれに設置された欄干の管理に瑕疵があったと主張して、国家賠償法二条一項に基づき、被告に対し、これによる損害の賠償及び遅延損害金の支払いを求めた事案である。

2 争いのない事実等

(1) 原告は、平成一二年一月二八日午前九時ころ、Y市の本件橋の北側欄干(以下「本件欄干」という。)の堤防道路寄りの端付近から本件橋の下の地面に落下した(以下「本件事故」という)。

(2) 原告は、本件事故により、後頭部打撲、頸髄不全損傷の傷害を負った。

(3) 本件橋及び本件欄干は、地方公共団体であるY市が管理している公の営造物である。

3 主な争点と当事者の主張の要点

(1) 本件事故の態様及びこれに関する原告の主張変更の可否(請求原因)

(原告)

ア 変更前の本件事故の態様に関する主張(以下「変更前の

主張」という)。

本件事故の態様は、原告が、本件橋の本件欄干の端と本件橋付近にある堤防道路のガードレールとの間から堤防道路に上がろうとし、上記ガードレールを右手でつかみ、右手をガードレールから離して左手で本件欄干の端付近をつかんだところ、地覆で固定されているべき本件欄干の北西端(堤防道路側)の支柱(以下「本件支柱」という。)が地覆から容易に外れる状態であったため、これが外れて原告が本件橋の下の地面に落下したというものである。

イ 変更後の本件事故の態様に関する主張(以下「変更後の主張」という)。

本件事故の態様は、原告がA及びBと共に測量作業中、偶然本件欄干に体重をかけて寄りかかったところ、本件支柱の地覆部分が破損して露出していたため、本件欄干が本件橋の外側に移動し、これにより原告がバランスを崩して本件橋の下の地面に落下したというものである。

ウ 主張変更の可否

変更前の主張と変更後の主張とは、本件支柱の不具合が原因で原告が転落して負傷したという部分では共通であり、その落下の態様が相違しているに過ぎず、原告が供述した事実に基づき変更したものであるから、これにより訴訟の完結を遅延させることにはならない。したがって、時機に遅れた攻撃防御方法の提出として却下すべき場合には当たらず、また、仮に請求の基礎に変更があっても、同様に被告の同意の有無にかかわらず許されるべきである以

上、上記変更が民事訴訟法2条に照らし許されないとすることはできない。

(被告)

ア 本件事故の態様に関する認否等

本件事故の態様に関する変更前の主張及び変更後の主張は、いずれも否認する。

本件事故の態様は、原告が本件橋の上に立ち、本件欄干上部から本件橋の北側外側に身を乗り出して本件橋の下をのぞき込んでベンチマークを探していたところ、バランスを崩し、本件欄干を越えて本件橋の下の地面に落下したというものである。

イ 主張変更の可否

原告は、証拠調べの結果、本件事故の態様に関する従前の主張事実が認められないこと、ひいては本件請求が棄却されるであろうことが明白になり、かつ、被告の上記本件事故の態様に関する主張事実が認められれば、本件事故の原因についての原告の過失が極めて大きいとされるのは必ずであるから、これを回避すべく、その主張を変更したものと推測される。仮に原告の主張変更が許されるとすれば、原告が真実と異なる主張をしたが故に、原審での約二年七か月間に及ぶ審理の大半を占めた本件事故の態様に関する審理及び変更前の主張を前提として行った被告の主張立証活動は無意味であったこととなる。したがって、原告が本件事故の態様について、変更前の主張から変更後の主張にその主張を変更することは、民事訴訟法二条所定の信義則

に違反するものとして許されない。

(2) 本件橋（公の営造物）の管理の瑕疵及び本件事故との因果関係（請求原因）

(原告)

本件欄干の支柱の根元部分は、本来、本件橋の端にある立ち上がりコンクリート部分に埋設されていたが、本件事故当時、本件支柱の根元部分を埋設していた上記立ち上がりコンクリート部分が破損し、これが補修されないままであったため、本件欄干に力を加えれば、本件支柱が本件橋の外側に可動する状態となっていた。本件欄干の本来の機能は転落防止にあるが、単に本件橋を通行する者が本件欄干に手を添えて通行することだけを前提とするのではなく、本件橋を通行する車が本件欄干に衝突した場合や通行人が本件欄干に寄り添う等の場合にも、これらが転落しないような機能を備えるべきである。ところが、本件支柱は上記の状態になっていたのであるから、本件橋には本来有すべき安全性を欠くという管理の瑕疵があり、そのために本件事故が発生したというべきである。

(被告)

本件事故当時の本件欄干ないし本件支柱の状況から、本件橋の管理の瑕疵があったという原告の主張及びこの瑕疵と本件事故との因果関係に関する原告の主張は、いずれも争う。

本件事故当時、本件欄干に力を加えれば、本件支柱は、本件橋の外側に最大三〇cm程度可動する状態となっていた。しかし、本件支柱以外の本件欄干の支柱は確実に地覆に固定さ

れており、本件支柱の東側二mの位置にある欄干部分も、その可動幅は、最大一〇cm程度に過ぎなかった。したがって、本件欄干が設置された目的である、通行人の本件橋からの転落を防止する機能には何ら支障はなかったから、本件橋の管理には法律上の瑕疵はない。また、仮に瑕疵があったとしても、本件事故は、原告が本件欄干の上から外側へ上半身を大きく乗り出したために、バランスを崩したことにより発生した重大な過失行為を原因とする自損事故であって、当該瑕疵と本件事故との間に相当因果関係はない。

(3) 過失相殺（抗弁）
（被告）

本件事故は、原告が本件橋の本件欄干の側に立ち、本件欄干から外側へ大きく上半身を乗り出して本件橋の下部西側方向をのぞき込むという本件橋の通常の用法に即しない転落の危険が極めて大きい異常な行動こそが原因で発生したのであるから、原告の過失は極めて重大であって、その過失割合は少なくとも九〇%を下らないと解するのが相当である。

（原告）
争う。

(4) 損害の発生及びその数額（請求原因）並びに損害填補（抗弁）
略

二 裁判所の判断

1 争点(1)（本件事故の態様及びこれに関する原告の主張変更の可否）について

(1) 被告は、本件事故の態様に関する原告の主張について、民事訴訟法二条所定の信義則に違反するものとして許されない旨主張する。

しかし、変更前の主張と変更後の主張とは、社会的事実として同一の事故を前提としていることはいうまでもない。いずれの主張内容も、公の営造物の管理の瑕疵に基づく損害賠償請求の請求原因である本件欄干の管理に瑕疵があること及びこれによって原告に損害が発生したことを示す具体的事情の一部として、本来並列的ないしは仮定的に主張することができる。すなわち、変更前の主張と変更後の主張とは、本件橋の瑕疵、就中本件欄干の支柱部分の瑕疵が原因で原告が転落して負傷したという根幹の部分では共通であり、その落下の態様の詳細が相違しているに過ぎず、本来、変更後の主張は、訴えの当初から、変更前の主張と予備的に選択的にも主張が可能であることはいうまでもない。本件は、本件橋の管理の瑕疵を理由とした国家賠償法二条に基づく一個の請求であって、その主張の変更により請求を異にするものとはいえないから、訴えの変更に関する民事訴訟法百四十三条の要件の具備が問題とならないことは当然である。その上、公の営造物の管理の瑕疵の有無を判断する前提として、その主張の根幹部分が同一と評価でき、被告の防御にあって格別の支障がない限り、裁判所が、本件事故の態様に関する原告の上記各主張事実の細部のすべてにわたって必ずしも厳密にとらわれることなく、原告の当該主張と同一の主張あるいは予備的な主張と考えられる範囲内で、被告の主張す

る態様をも含めて、本件事故の態様に関する事実認定が可能であることもいうまでもない。これらの事情に加えて、既に原告及び被告から本件事故の態様に関する証拠資料がほとんど提出された段階で、この主張変更がされたものであるから、これによって格別新たな攻撃防御方法が想定されるものでもない。そうすると、本件において、原告が変更後の主張をすることにより、訴訟の完結を遅延させることにならないから、これを民事訴訟法百五十七条一項に定めるいわゆる時機に遅れた攻撃防御方法として却下することは許されない。そして、これとは別に、被告が述べるところの原審段階での原告の主張の変遷及び審理の経過に関する事情は、これらが本件事故の態様に関する事実認定に当たっては大きな意味を持ち得ることは別論としても、民事訴訟法百五十六条の原則を念頭に置いて、民事訴訟法二条に基づいてその主張自体を排斥しなければならぬほどの原告の信義則違反を基礎付けるには未だ十分とはいえないのである。

したがって、原告の上記主張の変更は許されるというべきであるから、この点に関する被告の主張は、採用できない。この主張の変更を上記信義則に反するとして許されないとした原判決は、明らかに誤りといわなければならない。

(2) そこで、本件事故の態様について判断する。

ア 証拠及び弁論の全趣旨によれば、次の各事実が認められる。すなわち、本件欄干の高さは、地覆部分を含めて本件橋の路面（床部分）から約九四cmであった。ちなみに、原告の身長は、一七二cmである。

本件事故当時、本件欄干の支柱のうち最西端にある本件支柱の根元部分を埋設していた上記立ち上がりコンクリート部分が破損して、これが補修されないままであったため、本件欄干に力を加えれば、本件支柱は、本件橋の外側に約三〇cm可動する状態となっていた。その影響で、本件欄干上部も、内外に一〇cm程度可動する場所があった。

原告は、本件事故が発生する前、本件橋付近でA及びBと共に、測量の準備作業として、測量に必要なベンチマーク（基準点）を探するなどしていた。そして、本件事故前、Aは、本件橋の直下のコンクリート製天端の上を下り、そこからベンチマークを探していた。原告もいったんは同所に下りたが、その後、そこから本件橋の南側堤防道路上で測量器械の据え付け作業をしていたBのところに行き、Bとベンチマークの位置に関する会話を交わした後、本件橋の方向に戻った。

その後、原告は、本件橋の上から上下逆さまの状態で頭から落下し、その途中Aの左肩と接触するかしないかのところを通って本件橋の下のコンクリート製の排水溝にうつぶせの状態で倒れたが、その後も意識はあり、A及びBとの間で会話を交わした。

イ 本件において、落下時の原告の正確な位置及び姿勢を明確に特定すべき十分な資料はないものの、以上の認定事実を総合すると、本件事故の態様としては、原告が、本件橋の上に立ち、Aがベンチマークを探すなどの作業をしている様子を確認すべく、本件欄干に触れてその上から上半身

を乗り出したところ、本件欄干が動いたため、バランスを崩して、これを越えて上下逆さまの状態で回転しながら落下したと推認するのが相当である。

ウ これに対し、まず、原告は、変更後の主張のとおり、原告が本件橋の上で偶然本件欄干に寄りかかったことが落下の原因である旨主張する。

しかし、この点を裏付ける証拠は全くなく、原告本人の原審における供述中にも、これを基礎付ける事情に関する供述部分は全く見られない。そこで、これらのことや上記ア及びイの認定に照らすと、変更後の主張は、到底採用できない。

エ 次に、原告は、変更前の主張のとおり、原告が本件橋の本件欄干の端と本件橋付近にある堤防道路のガードレールとの間から堤防道路に上がろうとした際に、本件欄干の端付近をつかんだところ、本件支柱が外れて原告が本件橋の下の地面に落下した旨主張し、これと同趣旨の証拠を援用した。

しかし、上記証拠は、証拠によつて認められる原告による当初の説明やその後の認識等とも全く矛盾しており、その発言時点の比較の点からしても、また、これと矛盾する内容の証拠に照らしても、到底信用できない。そして、本件事故前後の状況に関する証拠も原告が落下するに至った状況を直接見たものではなく、変更前の主張のとおり事故態様を客観的に裏付けるものとはいえない。これらを含め、変更前の主張を認めるに足りる十分な裏付けとなる証

拠はない。そこで、これらのことや上記(1)のとおり主張の変遷、さらには上記ア及びイの認定に照らすと、変更前の主張も到底採用できない。

2 争点(2)（本件橋の管理の瑕疵及び本件事故との因果関係）について

(1) 本件事故当時の本件欄干及び本件支柱の状態は、上記1(2)に説示したとおりである。すなわち、本件欄干の支柱のうち最西端にある本件支柱の根元部分を埋設していた上記立ち上がりコンクリート部分が破損して、これが補修されないうままであったため、本件欄干に力を加えれば、本件支柱は本件橋の外側に約三〇cm可動する状態であり、その影響で、本件欄干上部も内外に一〇cm程度可動する場所があったのである。

(2) ところで、そもそも橋の欄干とは、橋の側辺に設置して人や車が落ちるのを防ぐためのものであり、主として橋を渡る行人や自転車等（設置する橋の幅員や構造によつては自動車等を含む）の転落を防止する機能を本来有すべきものである。このことと本件橋と本件欄干の設置場所等に照らすと、本件欄干も、行人が通行し、その際手摺りとしてこれに触れてある程度体重がかかる場合があることを想定した上で、かかる通常の利用方法による限り、転落を防止する機能を有すべきものであったことになる。ところが、本件欄干は、上記(1)のとおり状況のままその修理がされていなかったため、完全に固定されていなかった本件欄干に触れた行人がバランスを崩すなどして転落する危険があったといふべきである。そして、被告は、本件事故当時、これを修理すること

なく放置していたのであるから、本件橋の管理に瑕疵があったと認めなければならない。その上、本件事故は、上記のとおり、原告が測量作業の準備中、本件橋の下方にいたAの様子を確認する際、何らかの必要があつて本件欄干の上部に動いてこれに体重がかかり、本来固定されているべき部分が動いたことが原因の一つとなつて生じたのであるから、かかる瑕疵がなければ本件事故が発生することはなかつたということができる。そうすると、上記管理の瑕疵と本件事故との間には、因果関係があると認めるべきである。

(3) この点、被告は、一 3(2)のとおり、原告の行動との関係で上記瑕疵と本件事故との因果関係がない旨主張する。

上記のとおり、本件事故当時の原告の行動の詳細については、必ずしも明らかではない。しかし、本件欄干に少なくとも原告の身体の一部が触れ、本件欄干に固定しない部分があつたことにより、原告は、身体バランスを崩して本件橋から落下するに至つたというべきである。そして、その際の原告の行動が、本件欄干を支えにしてその下を観察ないし確認するといふものであつても、これは通常あり得ることであるから、その転落を防止するという意味では同じであり、これが本件欄干の本来の機能に含まれていることも当然であるといわなければならない。そして、原告が、これ以上に、本件欄干を大きく乗り出すなどして、本件欄干の上記瑕疵がなくとも転落するような危険な行動をとつたことを裏付ける明確な証拠はないといわざるを得ない。被告の上記主張は、理由がない。

3 争点(3) (過失相殺) について

(1) 上記2のとおり、被告には、本件事故当時、本件欄干の上記不具合箇所を修理することなく放置していた管理の瑕疵があつたから、これと因果関係のある本件事故について、原告に対し、損害を賠償する義務があることになる。

(2) 他方、原告は、本件橋の上で本件欄干に触れて下方の作業の確認をするに当たり、本件欄干が動かないなどその安全を十分に確認した上で、また、その際は、落下の危険のないような姿勢をとるべきであつたといわなければならない。すなわち、原告が本件欄干にある程度体重をかけるような結果となる、上半身を乗り出すような姿勢をとらなければ、本件欄干に上記不具合があつたとしても、本件欄干を越えてまで落下することはなかつたと考えられる。ところが、原告は、上記1(2)のとおり、当時行つていた測量作業の準備中、他の作業者(特に、A)の作業の様子を確認すべく本件橋の本件欄干に触れてその上部から上半身を乗り出したところ、本件欄干が動いたため、バランスを崩して、これを越えて上下逆さまの状態で回転しながら落下したのであるから、原告にも相当程度の過失があるといわなければならない。

(3) そこで、上記の双方の過失(被告の管理の瑕疵の度合いと原告の過失の度合い)を比較すると、むしろ原告の過失が相当に大きいといわざるを得ず、その結果、その損害額から8割を減ずるのが相当である。

4 争点(4) (損害の発生及びその数額並びに損害填補) について略

5 よって、原告の本件請求は、八二三万九、一八一円及びこれに対する損害発生の日である平成一二年一月二八日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払いを求め、その限度で理由があるからこれを認容し、その余は理由がないからこれを棄却すべきである。したがって、これと異なる原判決を本判決主文一項のとおり変更することとして、主文のとおり判決する。

なお、仮執行の宣言は、地方公共団体を相手方とする損害賠償という事案の性質上相当でないから、これを付さない。

参照条文

民事訴訟法 (平成八年法律第九号)

(裁判所及び当事者の責務)

第二条 裁判所は、民事訴訟が公正かつ迅速に行われるように努め、当事者は、信義に従い誠実に民事訴訟を進行しなければならない。

(訴えの変更)

第一百四十三条 原告は、請求の基礎に変更がない限り、口頭弁論の終結に至るまで、請求又は請求の原因を変更することができる。ただし、これにより著しく訴訟手続を遅滞させることとなるときは、この限りでない。

2 請求の変更は、書面で行わなければならない。

3 前項の書面は、相手方に送達しなければならない。

4 裁判所は、請求又は請求の原因の変更を不当であると認めるときは、申立てにより又は職権で、その変更を許さない旨の決定をしなければならない。

(攻撃防御方法の提出時期)

第一百五十六条 攻撃又は防御の方法は、訴訟の進行状況に応じ適切な時期に提出しなければならない。

(時機に後れた攻撃防御方法の却下等)

第一百五十七条 当事者が故意又は重大な過失により時機に後れて提出した攻撃又は防御の方法については、これにより訴訟の完結を遅延させることとなると認めるときは、裁判所は、申立てにより又は職権で、却下の決定をすることができる。

2 攻撃又は防御の方法でその趣旨が明瞭でないものについて当事者が必要な釈明をせず、又は釈明をすべき期日に出頭しないときも、前項と同様とする。

鳥取豊岡宮津自動車道



兵庫県東京事務所 小森 健

◆はじめに

鳥取豊岡宮津自動車道は鳥取県鳥取市から、兵庫県新温泉町と香美町と豊岡市を経て、京都府宮津市までを結ぶ延長約一二〇kmの地域高規格道路で、現在整備が進められています。北近畿豊岡自動車道とは豊岡市で接続される予定になっています。

当区間は、日本海沿岸で唯一、高規格幹線道路のミッシングリンクとなっています。また、緊急医療機関への三〇分アクセス圏域の拡大、産業・観光振興のため、各地域の連携・交流が重要な課題です。

この道路は三府県にまたがる

道路ですが、ここでは兵庫県内の状況を中心に報告します。

◆整備の現況

兵庫県内では、香美町内の「香住道路」が開通しているほか、香美町内の「余部道路」、兵庫県と鳥取県の県境をまたぐ「東浜居組道路」の工事が進捗中で、東浜居組道路については、今年一二月の開通を見込んでいます。また、新温泉町と香美町を結ぶ「浜坂道路」は、平成一九年度にPIを行い、平成二〇年度より調査・設計に着手します。

◆香住道路

平成一七年三月に香美町下岡と香住間で開通。建設ルートが山陰海岸国立公園に隣接し、急峻な山地が海岸に迫っているた



写真1 下岡高架橋（香住道路）

◆余部道路

め、山間部を縦断するルートをとっています。そのため、トンネル三カ所、橋梁七橋となっており、大型構造物が全延長の七割強になっています。主要構造物は非排水型の香住トンネル、下岡高架橋などです。

香美町香住と余部間で工事が進んでいます。工事期間は平成二二年度から平成二三年度（予定）。香住道路同様、曲がりく

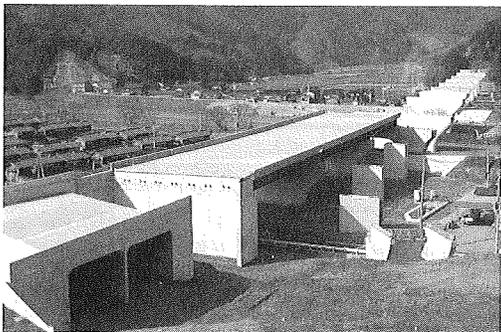


写真2 油良高架橋（余部道路）

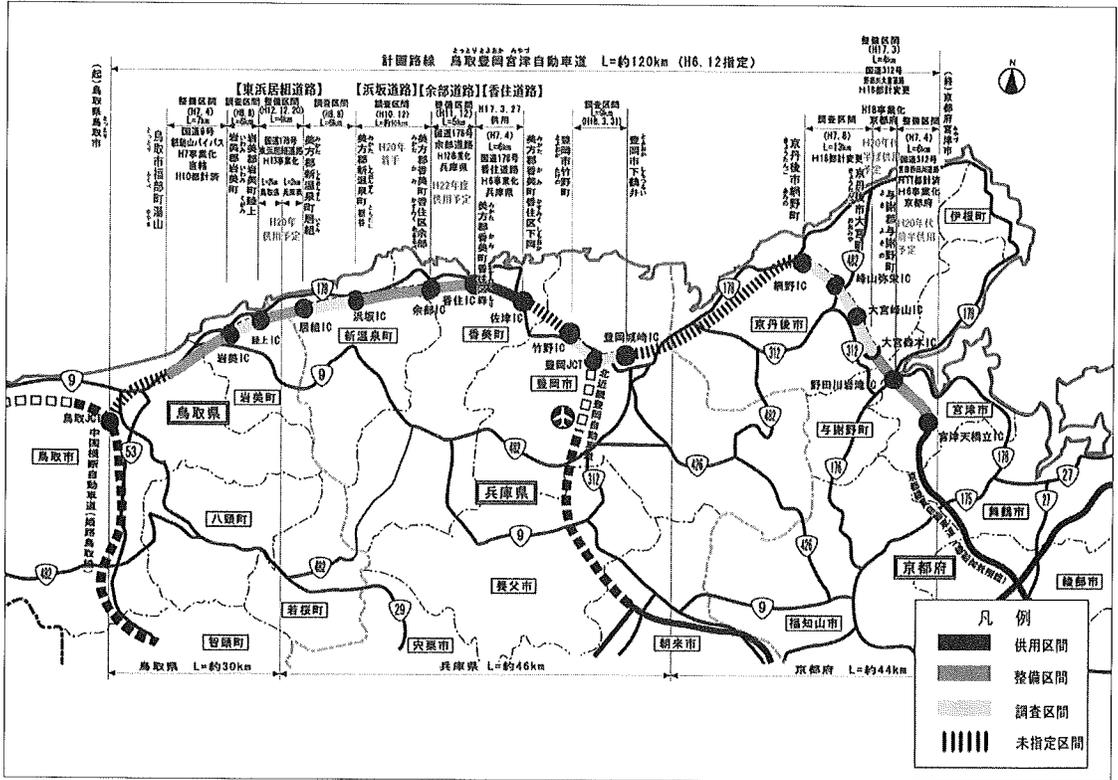


図 鳥取豊岡宮津自動車道の整備状況

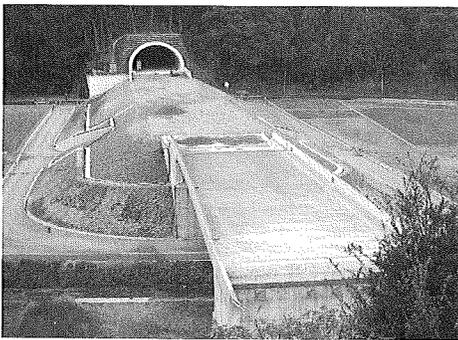


写真3 七坂トンネル・居組高架橋 (東浜居組道路)

◆東浜居組道路
 国道一七八号の兵庫県と鳥取県の県境部は、通称「七坂八峠」と呼ばれ、急なカーブが連続し、特に冬季には交通の難所となっています。そのため、この峠の改良は地元住民の悲願となっていました。東浜居組道路の中で最も重要な工事である

ねって道路幅が狭い現国道一七八号のバイパスになります。主要構造物は船越トンネル、油良高架橋などです。



写真5 七坂トンネルウォーキング



写真4 七坂トンネル貫通式典

県境の七坂トンネルについては、平成一九年二月一七日に貫通式典、一月二五日にトンネルウォーキングを開催しました。トンネル本体はこの号が出る二月に、東浜居組道路全体は今年二月に完成する予定です。

◆鳥取豊岡宮津自動車道整備促進大会

整備促進大会

平成一九年一〇月一三日に兵庫・京都・鳥取の三府県合同で、初の整備促進大会を豊岡市民会館で開催しました。道路整備による地域づくりや交流について考えるフォーラムと決起大会をメインプログラムに、鳥取、兵庫、京都の三府県と沿線の二市町の関係者や、住民約一〇〇人が出席し、早期整備をアピールしました。

フォーラムでは、谷口博昭国土交通省技監が「将来の地域づくりに向けて」と題した基調講演。沖村孝神戸大学教授をコー

ディネーターに、中貝宗治豊岡市長ら四人のパネリストが「連携・交流によるこれからの地域像」をテーマに意見を交換しました。

決起大会では、谷公一国土交通大臣政務官、井戸敏三兵庫県知事、平井伸治鳥取県知事、猿渡知之京都府副知事、布村明彦近畿地方整備局長、桐越信中国地方整備副局長があいさつ。「環日本海地域の発展に不可欠な道路であること」について、それぞれ述べられました。

また、豊岡市立小坂小学校五年生により、水害に強い橋や道路を、という意見発表がありました。

◆おわりに

昨年一月に日比谷公会堂で開かれた道路整備の促進を求める全国大会の席上、冬柴鐵三国土交通大臣から、全国に三カ所あるミッシングリンクの一つと

して具体名をあげていただき、整備推進に向けて力強い言葉を頂戴したところです。

最後は、一〇月の整備促進大会で谷政務官からいただいた

「道路特定財源の確保、自治体の財政力確保、地元の協力の三つの課題をクリアして本道路を整備推進する」という言葉をもって締めくくりたいと思います。



写真6 鳥取豊岡宮津自動車道整備促進大会

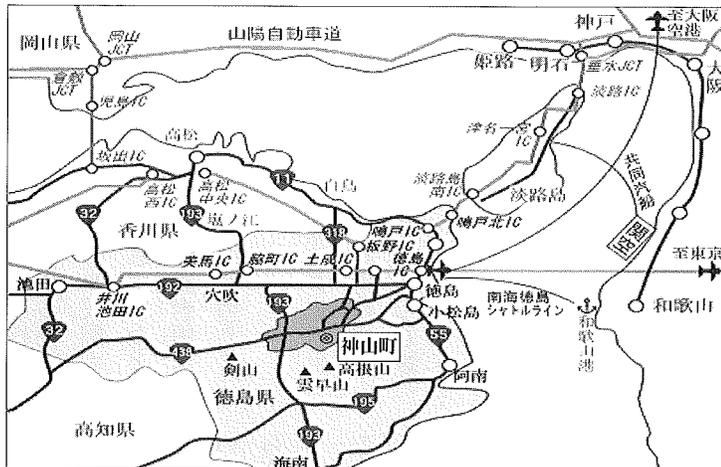


図1 徳島県神山町の位置図

「風景街道」の取組みがはじまりました

好きな場所に、手を入れ、素敵な場所へ



徳島県東京事務所 小津 慶久

◆日本風景街道とは

日本風景街道とは、多様な主体（地域住民、NPO、行政等）が、みちを舞台に地域の自然や歴史・文化を活かし、質の高い風景を形成することにより、地

域の活性化や観光の振興を図っていく取組みです。

四国においても、昨年九月に「四国風景街道協議会」から登録ルートの募集が始まり、一月には徳島県で神山町の「いやし・もてなし神山街道」と阿南市の「光まわり回廊〜阿南〜」

◆阿波のまほろば（すばらしい場所）

の二つのルートが登録されました。そこで、今回は徳島県神山町の「いやし・もてなし神山街道」の活動状況を紹介します。

・神山町

神山町は、徳島県の中央部に位置し、徳島市から車で約五分のところにあります。東西約二〇km、南北約一〇km、人口は約七、〇〇〇人で、清流と山に囲まれた自然豊かな町です。

町の中心部を流れる鮎喰川流

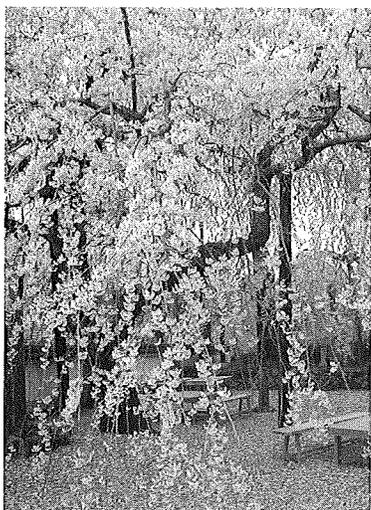


写真1 明王寺のしだれ桜



写真2 雨乞の滝

域を中心に古代から文化の栄えた町で、卑弥呼伝説の残る高根山悲願寺は、千手観音や天照大神等が古代より祀られていたと伝えられています（邪馬台国は神山にあったとの噂もあります）。

また、農産物ではスダチの生産高が日本で、梅の生産高においても県内一の産地として知られています。

◆いやし・もてなし神山街道

一九九八年、神山町で日本最初のアドプト・ア・ハイウェイ事業が開始されました。

アドプト事業とは、道路清掃奉仕活動のことです。神山町の幹線道路を約二kmの区間に区切り、各種団体が定期的に清掃を行う活動で、現在では神山町内の幹線道路を全て、カバーしています。

このアドプト事業へ参加していた地域住民、NPO法人、ボ

ランティア団体などと徳島県・神山町が連携した組織が「いやし・もてなし神山街道会議」です。

「いやし・もてなし神山街道」の名前の由来は、「神山にきたら癒されるなあ」とみんなに言ってもらい、そして神山を訪れる人々に対する「もてなしの心」を町全体に広げたいということからこの名前にしました。

◆中学生による

風景街道ワークショップ

「風景街道ワークショップ」とは、「地元神山町の中学生が主体となって、風景について学び、彼らの視点で感じたことをみんなで考え、その意見を提案することで、地域全体の風景に対する意識の向上をやってみよう」、という内容で、地元・徳島大学の景観の専門家である真田先生の協力を頂き実施されたものです。

《第一回及び第二回》

第一回は、ガイダンスを行い、第二回からは四、五人のグループごとに分かれ、学校への行き帰りや休日、「自分の好きな風景」「お気に入りの道」「自分だけが知っている風景」をデジカメで撮影し、その写真をもとに、感じたことや良い点を話し合いました。

《第三回》

いよいよ最後の第三回は、一般公開のもと、各グループの「良い風景」や、もっとよくするための改善方法を、自分たちで考案したテーマを基に発表しました。

生徒の皆さんよりも多い聴衆（神山の風景街道パートナーシップの代表者、新聞記者、校長先生、国、県、町の関係者等）を前に緊張気味ながらも、豊かな発想と若い感性で、楽しく、大いに参考となる意見発表をさせていただきました。

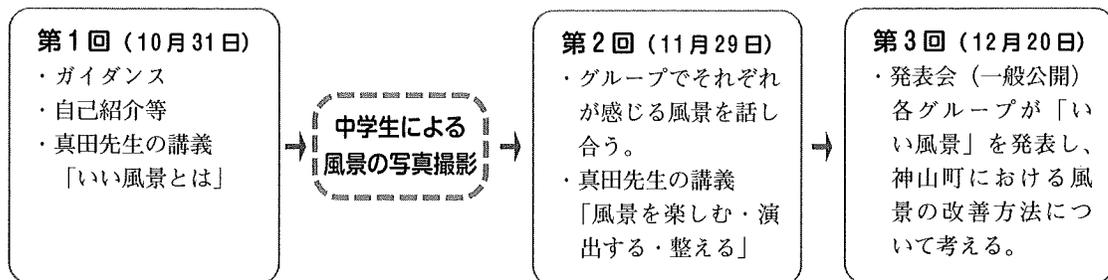


図2 ワークショッププログラム

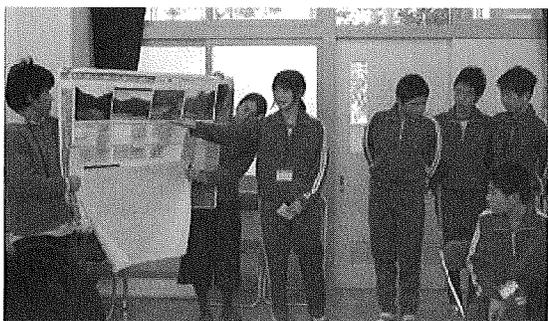
Aグループ ～ なごむ心をつくりたい ～



【主な意見】

- ・ いい風景だけどわかりにくい場所なので、場所を紹介する看板をつくる。
- ・ 真ん中の木を偉大に見せたい。光が入るように木を切りそろえてそれを眺めるベンチを置きたい。
- ・ 森林公園へ行く道に、花などを植えれば、もっとなごむ風景になる。

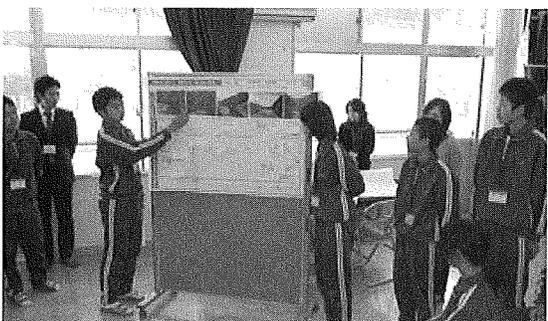
Bグループ ～ 風景のBefore → After ～



【主な意見】

- ・ 橋から見える川がきれいだけど、歩道もゆっくり眺める場所もないので、ベンチなどを設置できるスペースがほしい。
- ・ 公園の木をよりきれいに見せるために、遊具の色を塗り直して芝を植える。
- ・ 素朴ないい道だけど、暗い印象なので花を植えてみるといい風景になる。

Cグループ ～ 川と山のハーモニーが心を動かす ～



【主な意見】

- ・ いつも通っている道。雰囲気壊している建物を壊すのはかわいそうなので、木を植えて隠せばいいと思った。
- ・ コンクリートなど冷たい印象のものは緑で覆うような工夫をしたい。
- ・ 川にろうそくを浮かべれば、川に映る明かりを楽しむというサプライズが演出できる。

Dグループ ～ 名のある風景 ～



【主な意見】

- ・ 木々の間からまちがきれいに見える場所があった。長い杉の木々の間から隠れて見える風景なので「神かくしの長杉」と命名。
- ・ 曲がりくねった道で、暗いところから明るいところに出る雰囲気が好きだった。まるで蛇のような道なので「蛇道」と命名。



写真3 ワークショップに参加した中学生や関係者のみなさん

【真田先生からの講評】

「普段通学路としてしか見ていなかった風景、ほとんど意識していなかった風景を見つめ直すことで、いいところがいっぱい見えてきた。」という感想がたくさん聞けて良かった。今後は見つけた風景の良さを神山を訪れる人や、自分のまわりの人に発信するということも考えていただきたい。

また、神山町の風景街道パートナーシップの代表者である大南さんからは、「このワークショップをきっかけに、何か新しいことをやりたいなという提案があれば、気軽に声をかけてください。大人も皆さんと一緒に行動を起こしたいと思いません。」とのご挨拶と「神山風

景ガイド認定証」を頂きました。

◆「すきな町」から

「すきな町へ」

最後に神山町のNPO法人グリーンバレーの理事長がよく口にする言葉を紹介します。

「みんなが大好きな神山町。すきな町にみんなが協力して手を加えることによって、『すきな町』から『すてきな町』になる。」

皆さんも是非、四国・徳島県・神山町へお越しください。きっと素敵なおみやげをお渡しできると思います。

豊田市 I T ・ I T S 技術と連携した

安全・快適な移動支援情報提供社会実験

(財)豊田都市交通研究所研究部

橋本 成仁
増岡 義弘

豊田市都市整備部交通政策課

榎本 貴好

一 はじめに

愛知県豊田市は、愛知県のほぼ中央に位置し、人口約四十二万人、面積九一八km²の自動車産業の発展とともに成長した工業都市である。通勤での自動車利用が約八〇%、全目的での自動車利用が約七〇%と、自動車分担率が他の都市圏に比べて非常に高いという交通特性がある。交通事故についても平成一九年の交通死亡事故件数が、全国でワースト一の愛知県の中で三番目(名古屋市を除く)に多い結果となっており、交通事故対策への取組みが求められている。特に、都市部においては、通勤時などの生活空間への自動車の流入も見られ、これに起因する交通安全上の課題が多く指摘されている。

そこで、交通安全対策として、①地域の居住者・道路利用者が感じている危険地点を市域全体で把握し、②危険指摘箇所が集中

している地域への(抜け道利用としての)自動車の流入を抑制すると共に、③流入してきた車両に対しては速度の抑制を行うことが解決策として考えられる。

これらの一連の対策の可能性を検討するため、I T ・ I T S 技術と道路改良施策を相互に連携させて、二〇〇六年九月～一月に豊田市内で社会実験を行った。

二 社会実験の概要

本社会実験は、前述の①～③の各段階に対応する実験を実施した。

① 地域の居住者・道路利用者が感じている危険地点を市域全体で把握

《実験1》インターネットを利用したヒヤリハットマップの作成
地域の交通安全対策を考える際に、ワークシヨップ等を開き、

地域の居住者が中心となってヒヤリハットマップの作成を行うことが一般的になっている。しかし、この方法では、周辺地区の居住者、抜け道利用を行っているドライバー等の当該地域居住者以外の意見や、対象地域居住者でもワークシopp等に参加できない人の意見が反映できない点が課題となっている。そこで、インターネットを利用し、より広範囲の道路利用者の意見を収集し、危険地点を市域全体で把握する試みを行った。

- ② 危険指摘箇所が集中している地域への(抜け道利用としての)自動車の流入を抑制

《実験2》通過車両台数の低減

カーナビによるあんしん歩行エリア等への進入車両への情報提供その地域に目的がなく抜け道利用をするための自動車の進入を抑制することは、地域の安全性向上に直結する。しかし、各地で整備が進められているあんしん歩行エリア等の面的な交通安全対策の実施地域において、必ずしもその地域が安全性を重視した整備を行った地域であるということが明示されていない。その結果、ドライバーは他の地域と同様に、整備地域だと気づかず、生活道路を抜け道として利用している。そこで、カーナビにあんしん歩行エリア等の本来、自動車での通行を抑制する地域の情報を提供し、この地域の通行を避けて欲しい旨のメッセージを表示することで、通過交通車両削減に対する有効性を検証した。

③ 流入してきた車両に対しては速度の抑制を行う

《実験3》走行車両の速度低減

ハンプの設置による住宅地内道路の速度低減
豊田市ではこれまでに「路側帯拡幅のための中央線抹消施策」

を、平成一七年度までに合計六九路線で実施している。その結果、交通事故の削減や大型車両の走行台数の削減などに大きな効果が見られた。しかし同時に、小型車両の交通量の削減、走行速度の低減にさらなる改善の余地が存在することも明らかになっている。そこで、当該あんしん歩行エリア内の「路側帯拡幅のための中央線抹消施策」実施路線においてハンプ・狭さく等の既存の交通静穏化手法と組み合わせた場合の改善効果を検討した。

三 社会実験の実施内容・結果

《実験1》インターネットを利用したヒヤリハットマップの作成

新たな意見集約方法の検討

1 実験の目的

地域における交通安全対策を実施する上で、ヒヤリハットマップの作成は有効な手段として用いられている。しかし、ヒヤリハットマップは、対象地域や小学校などでワークシoppあるいは総合学習の授業などを開催し、その場で地図を作成することが多く、周辺地区の居住者、抜け道利用を行っているドライバー等の当該地域居住者以外の意見や、対象地域居住者でもワークシopp等に参加できない人の意見が反映できない点が課題となっている。そこで、ワークシoppによる意見収集の補完手段として、インターネットを活用したヒヤリハット地点収集の有効性を検証した。

2 実験の概要

実験は、二〇〇六年一月九日～二〇〇七年二月二八日までの

約四カ月間行った。

実験にあたり、既存の WebGIS を利用し、地図上にヒヤリハットポイントとその内容を記入できるサイトを開設した。このサイトは次のような要件を持つものとして既存システムの改変により独自に開発した。

- ・ 地図は町名検索と地図上で場所を直接クリックすることによるダイレクト移動が可能

- ・ 登録できる交通手段は、「自転車」「自動車」「歩行者」の三種

- ・ 性別、年齢（層）、交通手段の区分、郵便番号、メールアドレス

レスを入力して回答

- ・ 回答者は、メールアドレスによる検索機能により、自分で入力した情報の更新・追加・削除が可能
- ・ 書き込み情報は、そのまま公開するものではなく、管理者による精査の上で公開

3 Webサイトの構成と入力方法・結果

入力は、豊田市移動支援ポータルサイト「みちなびとよた (<http://www.michinavitoyota.jp/>)」にアクセスし、トップページのアイコンから専用のサイトに移動して行ってもらった。

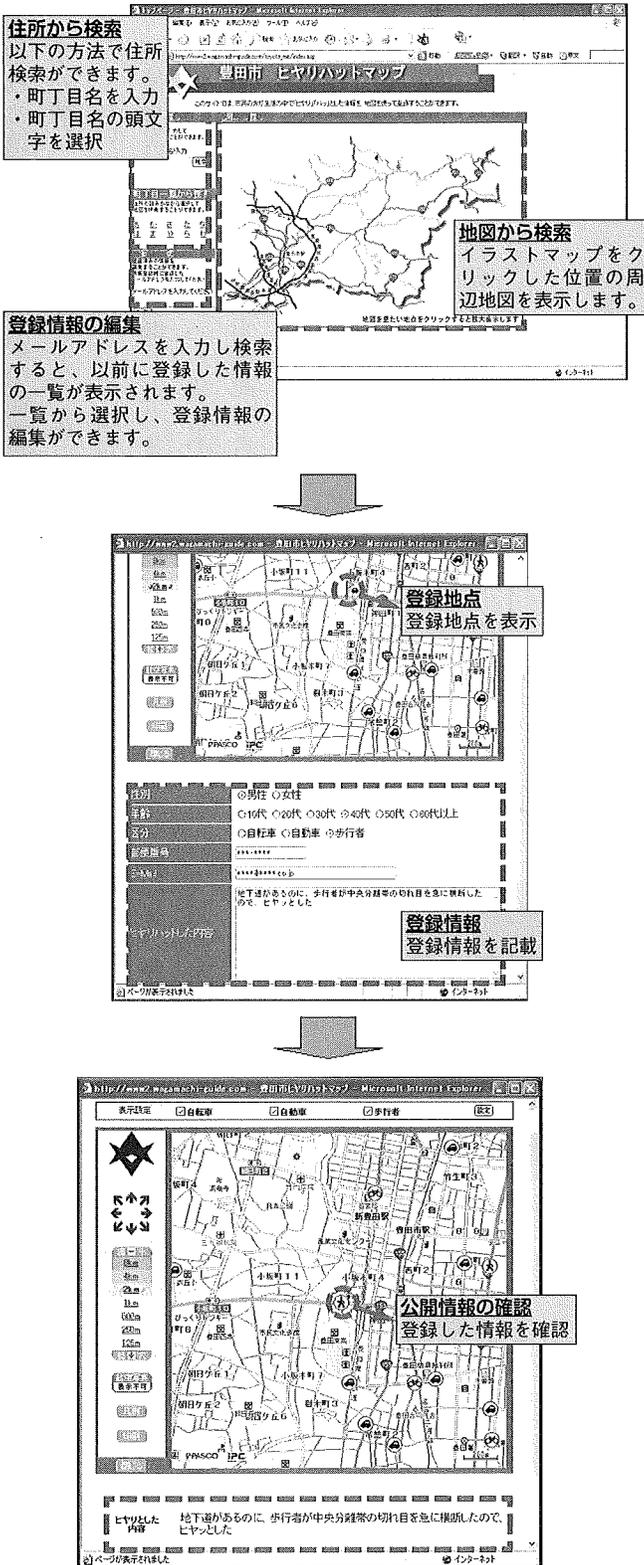


図1 ヒヤリハットマップ入力システム

入力された情報は、管理者が公開基準に従って「公開」、「非公開」を判断し、公開することとした。入力された表現が公開にふさわしくない内容が含まれている場合については、管理者の権限で一部修正を行った上で公開した。また、現地調査の結果、記入された状況が確認できなかった場合や、継続的な調査が必要と判断した場合には、「未確認」として公開を見送った（図1）。

【公開基準】

- ◆ 記述内容が具体的に状況が理解できる。
- ◆ 再現性がある（実際にヒヤリ体験や事故発生などの報告がある。または現地確認の結果、状況を確認できる）。
- ◆ 特定の個人・団体への誹謗中傷を含まない。
- ◆ 単なる行政等への要望ではない。

一月九日～二月二十八日までの約四カ月間に入力された情報は一一一件であり、交通手段により分類すると表1のとおりとなる。

4 具体例

このシステムへの書き込み情報の一例を図2に示す。

指摘のあった現場で自動車・歩行者等の交通量や挙動を観察した結果、夕方混雑時

表1 インターネットヒヤリ地図への書き込み件数

| 公開区分 | 歩行者 | 自転車 | 自動車 | 総計 |
|------|-----|-----|-----|-----|
| 公開 | 24 | 7 | 56 | 87 |
| 非公開 | | | 2 | 2 |
| 未確認他 | 9 | 2 | 11 | 22 |
| 総計 | 33 | 9 | 69 | 111 |

には、渋滞の車列の間を無理に横断する歩行者が多く見られた。さらに、中には一方通行路を実際に逆送する車も見られ（図2写真）、非常に危険な状況が確認できた。また、事故発生状況を確認してみると、指摘のような事故が実際に発生しており、早急に交通安全対策を実施すべき場所であると確認できた。

この交差点は、特に夕方の渋滞がひどい上に、水銀灯はあるが、大きな標識が光を半減させており、横断歩道待ちの人が見えません。自動車からの陰からの飛び出し、強引な自動車の割り込み（郵便局側とスーパー側）、さらには郵便局の駐車場に入るために進入禁止道路への逆走違反等、最徐行してもドキドキです（下図参照）。



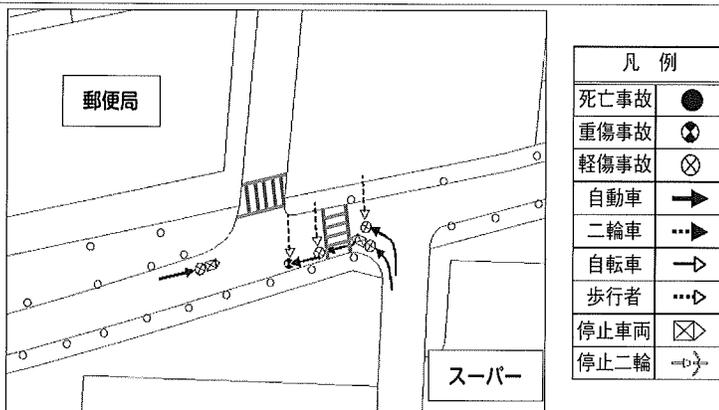


図2 ヒヤリハット指摘地点での交通事故発生状況（2005年）

5 実験の結果

インターネットを活用した方法で指摘されていた地点は、別途行った記入式の方法で作成したヒヤリハットマップで指摘されていた地点や、実際に事故の発生した地点と重なっているものが多く、指摘件数は少ないもののインターネットを利用してのヒヤリハットマップの有効性を確認できた。

また、インターネットを活用したヒヤリハットマップの作成は、常に最新の情報を収集・蓄積でき、交通手段別や年齢層別に集計することが容易であるという特性をもち、今後は安全対策だけでなく、道路管理、道路整備などへの活用も期待できる。

《実験2》通過車両台数の低減

カーナビによるあんしん歩行エリア

進入車両への情報提供

1 実験の目的

近年は、あんしん歩行エリアやコミュニティ・ゾーンなど、面的な広がりを持った地域への交通安全対策が進められている。しかし、ドライバーにとっては、安全対策エリアが充分に分からず、幹線道路の渋滞状況によっては、この安全対策地域内の道路を抜け道として利用することも日常的に行われている。

そこで、本実験では車両側に面的な交通安全対策を行って地域であることを、カーナビを利用して周知することにより、自動車の利用状況に何らかの変化が見られるか検討することを目的とした。

表2 実験の概要

| | |
|---------|--|
| 実施期間 | 2006年12月17日(日) |
| 収集エリア | 愛知県豊田市 中心市街地 |
| モニター用車両 | 1台 |
| 被験者数 | 17名(男性12名、女性5名) |
| 内容 | 「スクールゾーン」及び「あんしん歩行エリア」へ車両が進入した場合、ナビと連動した各種注意喚起を行う。試乗後、被験者へのアンケート調査により、ユーザー評価を得る。 |

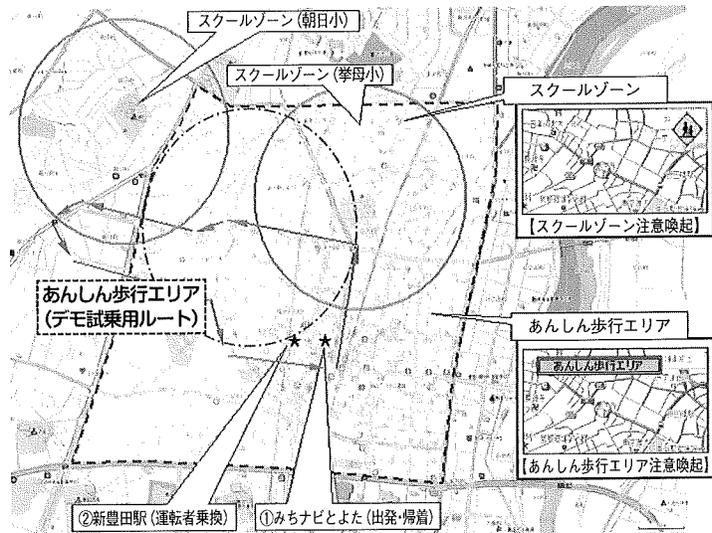


図3 実験設定エリアと被験者通行ルート

2 社会実験の概要(表2)

地図上に面的な交通安全対策を行ったエリア(図3)を設定し、該当エリア内に車両が進入した際に警告が出るカーナビシステムを構築する。このシステムを用いて、被験者による実験を行う。これにより、カーナビ上で警告することで、面的な交通安全対策を行った地域で通過交通抑制効果が期待できるか検証を行った。

3 実験の結果
 被験者数は一七名で充分とは言えないが、安全への効果については被験者から肯定的な回答が得られた(図4)。また、カーナビでの警告により、安全面への注意喚起がなされ、「スピードを落としてゆっくり走る」が四一%、「周囲に注意をしながら運転する」が五三%と、交通安全に係わる行動変化につながることが分かった(図5)。

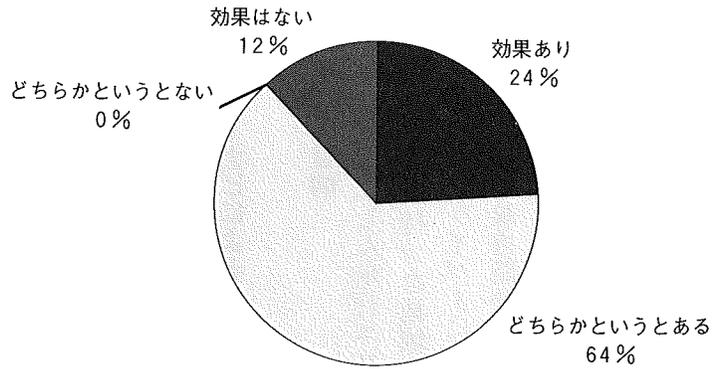


図4 「スクールゾーン」「あんしん歩行エリア」についての安全への効果

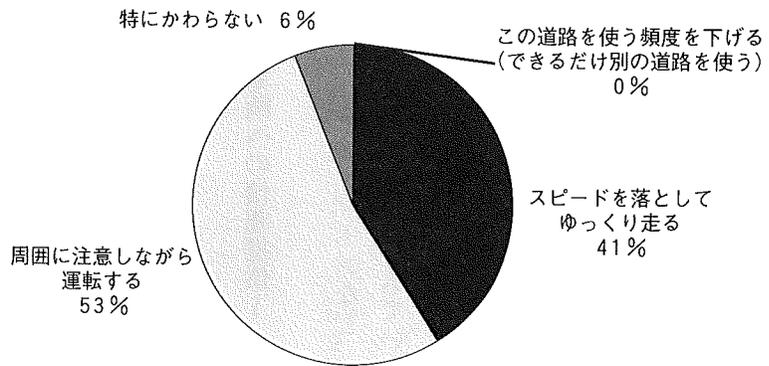


図5 カーナビによる警告での行動変化

《実験3》通過車両の速度低減

1 実験の目的

ハンプの設置による住宅地内道路の速度低減

豊田市ではこれまでに「路側帯拡幅のための中央線抹消施策」を、平成一九年度までに合計七四路線で実施している。その結果、交通事故の削減や大型車両の走行台数の削減などに大きな効果が見られることが示されている。しかし同時に、小型車両の交通量の削減、走行速度の低減にさらなる改善の余地が存在することも明らかになっている。そこで、地域の理解が得られた場合、当該あんしん歩行エリア内の整備路線においてハンプ・狭さく等の既存の交通静穏化手法と組み合わせた場合の改善効果を検討することを目的とした。

2 実験の概要

対象路線(図6)は、豊田市内で整備が進められているあんしん歩行エリア内で平成一四年七月に「路側帯拡幅のための中央線抹消施策」(図7)を行った路線であり、その路線の二カ所にゴム製のハンプを設置し、その安全上の効果について検

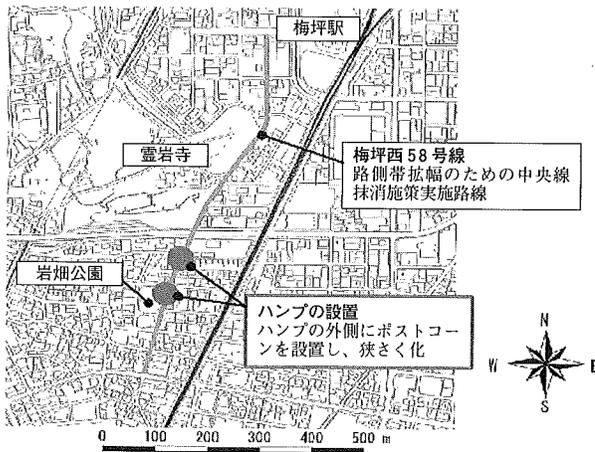


図6 実験対象路線

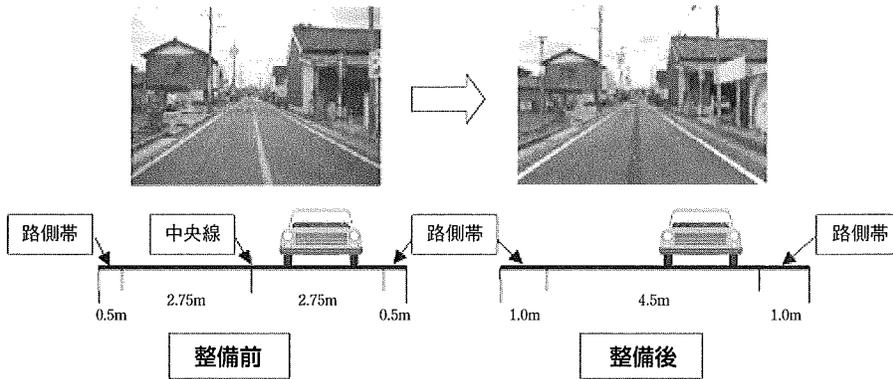


図7 路側帯拡幅のための中央線抹消施策のイメージ

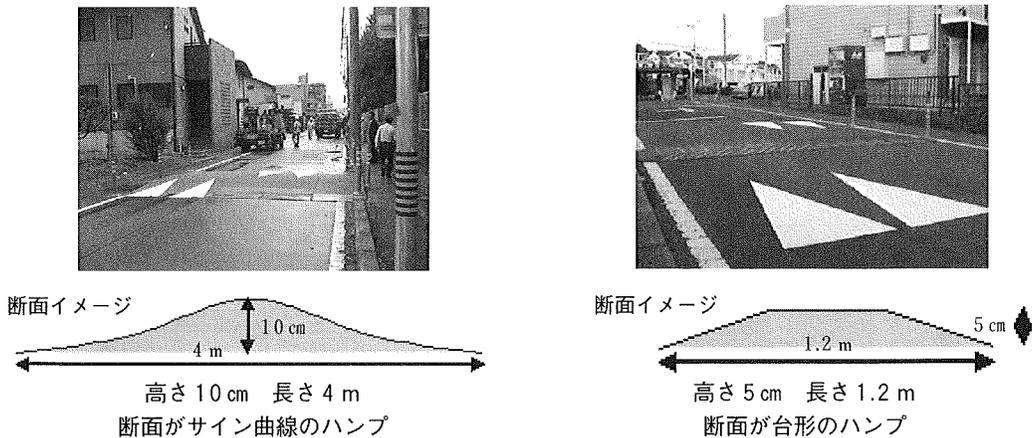


図8 実験で使用したハンプの概要

図9・10は二種類のハンプを走行する自動車の速度を、スピードガンを用いて計測したものである。それぞれハンプ手前から自動車が減速し、ハンプ通過後に加速していく

図9・10は二種類のハンプを走行する自動車の速度を、スピードガンを用いて計測したものである。それぞれハンプ手前から自動車が減速し、ハンプ通過後に加速していく

3 実験の結果

証を行った。なお、今回の実験では、異なるメーカーから発売されている二種類のハンプ(図8)を使用した。

「路側帯拡幅のための中央線抹消施策」とハンプを組み合わせることに伴う自動車の交通量と平均走行速度を、トラフィックカウンターを用いて計測した結果が表3である。速度の抑制効果は非常に高く、路線の走行速度を大幅に低下させる効果が見られた。一方、今回の社会実験では、交通量の削減効果はほとんど見られず、交通量の削減のためにはさらなる対策が必要となることが明らかになった(ここで、南→北方向の計測地点は断面がサイン曲線のハンプの5m手前、北→南方向の計測地点は断面が台形のハンプの5m手前である)。

表3 自動車の交通量と平均走行速度の変化

| | 南→北方向 | | 北→南方向 | |
|-------------|-------|-------|-------|-------|
| | 事前 | 実験中 | 事前 | 実験中 |
| 1週間走行交通量 | 22523 | 19831 | 19797 | 22195 |
| 平均速度 (km/h) | 41.9 | 23.2 | 41.2 | 24.4 |

トラフィックカウンターを用いて計測。
南→北方向の計測地点は断面がサイン曲線のハンプの5m手前。
北→南方向の計測地点は断面が台形のハンプの5m手前。

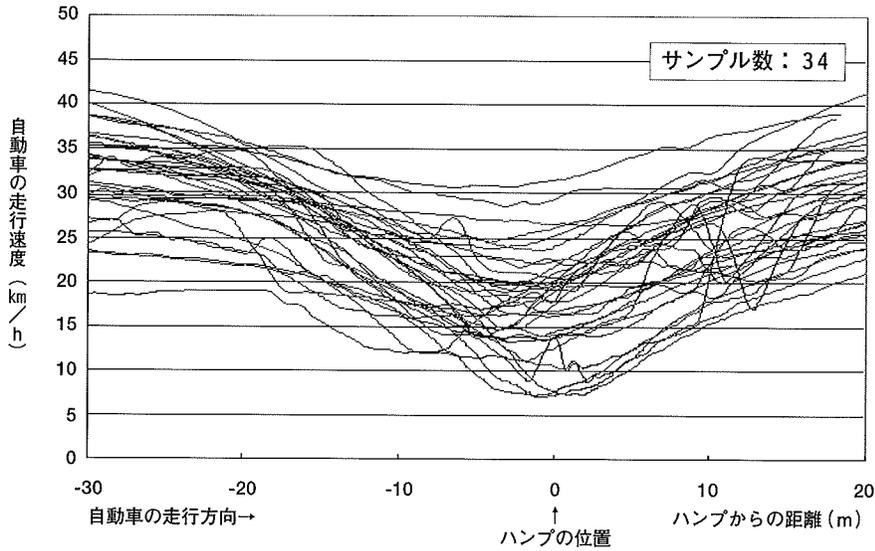


図9 断面がサイン曲線のハンプの自動車走行速度

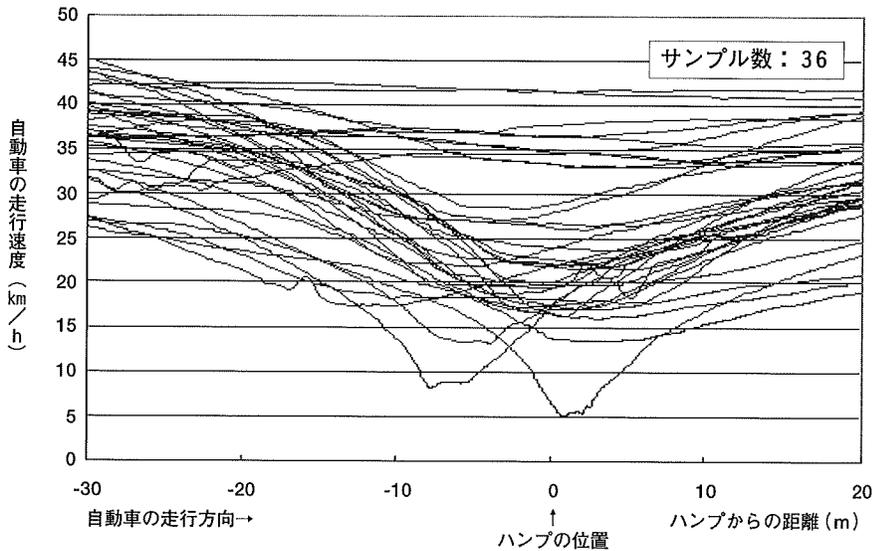


図10 断面が台形のハンプの自動車走行速度

様子が示されている。

ただし、台形ハンプについては、走行速度を低下させず、そのままの速度で通過する自動車若干含まれていることが分かる。ハンプの進行方向の長さが短い場合、一定速度以上で走行すると、ハンプ通過時の車両の上下動がスプリングで吸収され、ドライバーにとってハンプ独特の不快感がなくなり、走行速度を落とさない自動車が見られることが知られている。本実験で走行速度を低下させずに走行した車両が存在したことはこのような状況が発生したことを示したものと考えられ、ハンプの設置の際にはその長さについても検討を行う必要がある。

一方、騒音については、ハンプを設置しない場合よりも両者ともに平均値は低くなることが確認され、振動についてはハンプを設置することにより、振動値が高くなることが確認された。また、振動・騒音ともに、台形ハンプよりもサイン曲線ハンプの方がやや優れた特性を持っている

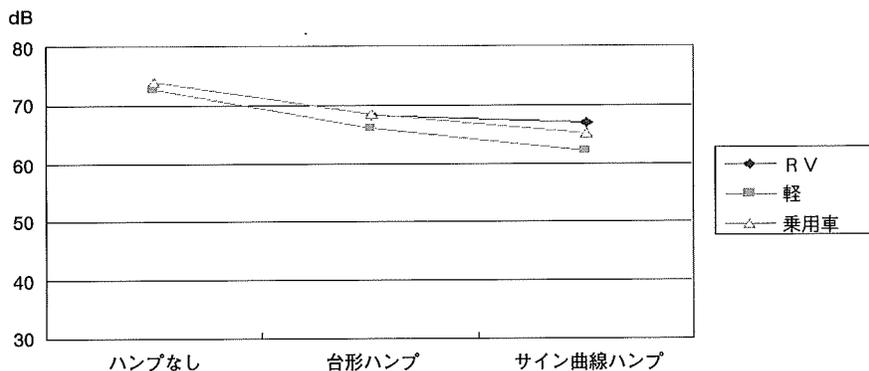


図11 ハンプ通行時の車種別平均騒音値

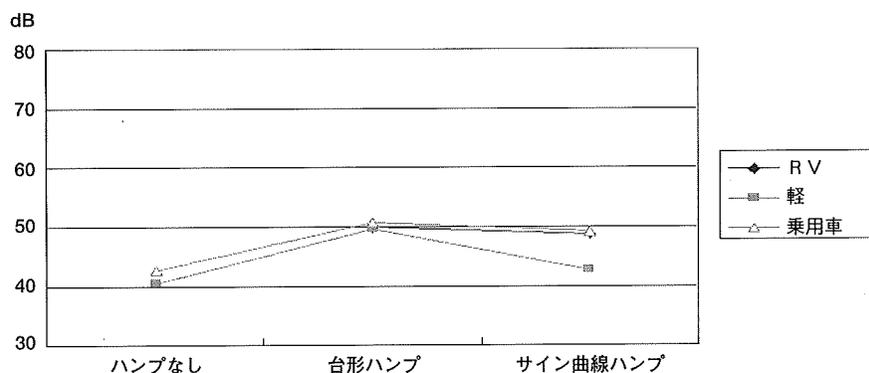


図12 ハンプ通行時の車種別平均振動値

ことが示された(図11・12)。

また、実際にこの路線を走行しているドライバーと居住者へのアンケート調査では、ドライバーはハンプ走行時には、ブレーキを踏み、速度をかなり落として走行しているという認識を持っており、ハンプに対して不快で危険なものとして認識していることがわかった。この結果は、ハンプが想定通りの効果(ドライバーに速度を落とさせる効果)を発揮していることを示しており、居住者アンケートから、今回のような整備に対して多くが賛成を寄せていることから、このような整備について今後も選択肢の一つとして位置づけていくに値する施策であることが確認できた。

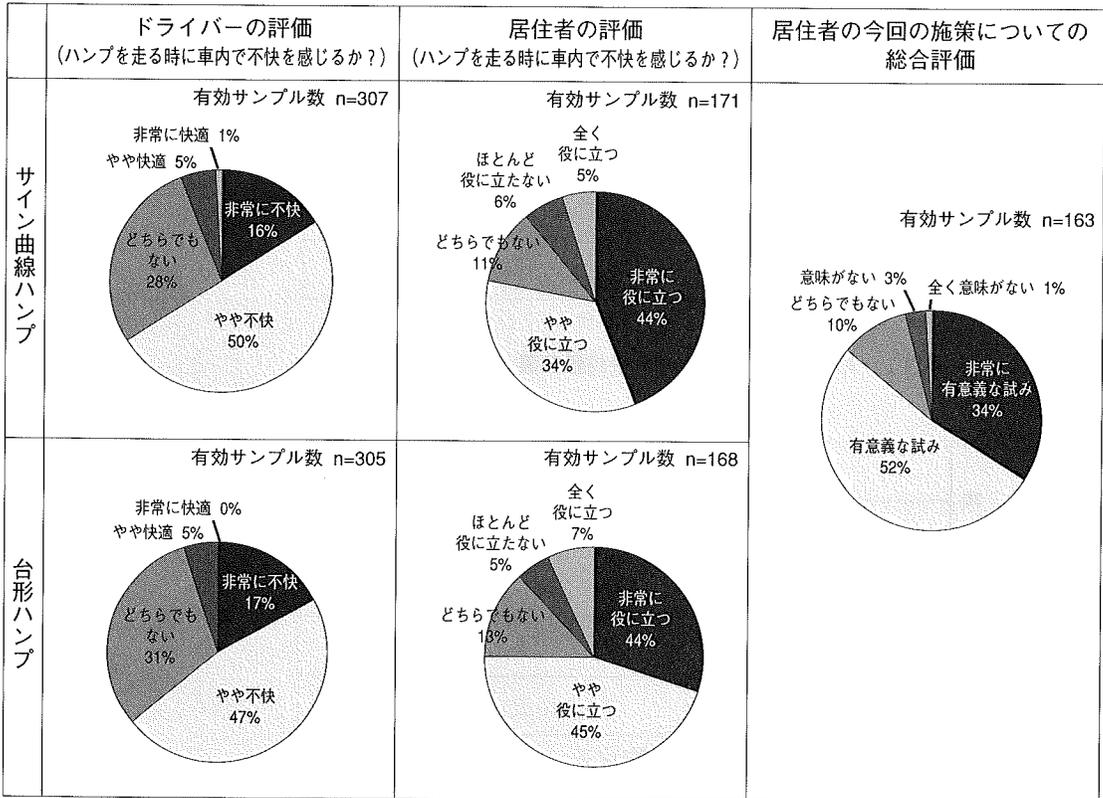
ただし、ハンプの存在がドライバーに認識され、低速走行が常態化されるまでの間には、騒音・振動をはじめとする様々なトラブルが発生する可能性があることや、非幹線道路も「天下の公道」であり、車が道路を走りやすくしてもらっては困るとの意見も見られるなど、今後の周知活動や、安全なまちづくりへの世論形成なども同時に進めていく必要があることが示された(図13)。

四 今後の展開

● インターネットを活用した新たな意見集約手法(ヒヤリハットマップ)については、今後も実施することとしており、意見集約した結果を精査してインターネット上で公開するとともに、学校での交通安全教育、自治区等への配布による危険箇所の注意喚起、道路整備等に役立てたいと考えている。

● カーナビ連携による面的交通安全対策については、現在、スクールゾーンの情報提供が一部実用化されており、今後は民

図 13 ドライバー・居住者による評価



間でのサービスの充実・拡大が期待される。

●ハンプの設置による通過車両速度低減対策については、車両の走行速度抑制効果が非常に高く、今後の交通安全対策手法の一つとして考えていきたい。ただ、実際に設置するには、道路管理者との協議や地元住民の理解と協力が必要である。

今後、今回の社会実験により明らかになった効果や課題をもとに、市民や企業、関係機関等との連携により、安全で快適な移動のできる魅力的な都市づくりを進めていきたい。また、IT・ITS技術と連携した新たな取組みについても、交通安全対策や渋滞環境対策、中心市街地活性化対策など各種対策に、積極的に取り入れていくことを考えている。

平成二〇年四月号から誌面を一層充実させた

“新”「道路行政セミナー」がスタート

平成二年四月に創刊された「月刊道路行政セミナー」、お蔭様でこの三月には満一八年となり、四月から一九年目を迎えることとなりました。

この間、多くの方々にご指導、ご協力をいただきまして、厚く御礼を申し上げます。

◆ 本誌の位置づけ ◆

従いまして本誌は、学齡的には高校三年を卒業するまでに至りましたが、本誌の位置づけを振り返ってみますと、当時の建設省道路局長が「創刊に寄せて」と題する記事を創刊号に寄せていただいております。そこには「……道路行政に求められる課題が山積し、その重要性が強く認識されているこの時期に道路行政の専

門誌として本誌が創刊されたことは誠に喜ばしい限りです。本誌は、道路に関する法令の制定、改正等の道路行政上重要な情報を掲載して、道路実務に携わる人をはじめとして広く国民の皆様にお届けしようとするものです……」とあります。

少し長く引用させていただきましたが、本誌の位置づけは端的に申し上げます、「道路行政の専門誌」ということであり、「道路行政の情報誌」ということであります。

この三月には、通巻で二一六号を数えることとなりましたが、これまで、時々の道路行政に関する国や地方の話題・課題、道法律の動き・解説といった情報提供を基本に据え、いろいろな情報をお届けしてきております。こうした創刊当時から「道路行政」に関わる「情報誌」・「専門誌」としての役割、これからも

変わることもなく、こうした基本線に沿って続けていきたいと思っております。

◆ 本誌に対する「声」を伺いました ◆

一方、創刊して間もなく二〇年を迎えようとしている間に、世の中の動きには著しいものがあります。

特に、情報面での変動が顕著で、情報を提供する側、受け取る側何れにしましても、当時とは比べようもないほどのいわゆる「情報化社会」にあるのではないでしょうか。

こうした情報化社会の真っ只中であって、「道路行政」の「情報誌・専門誌」としての位置づけにある本誌としましても、より良い誌面づくりを目指すといったことから、読者の皆様に本誌に対する「声」を伺ったところがあります。

ここでお寄せいただきました「声」、その一部ですが、掲載させて頂きますとともに、こうした「声」をお寄せいただきました方々に対し、改めて御礼を申し上げます。

「読者層に必要な記事内容面での充実を図って欲しい」

「既存情報の提供にあたっては、背景事情についても十分な解説を加えて欲しい」

「市町村に関係した記事を積極的に掲載して欲しい。都道府県・市町村のPRや事例紹介等の誌面を、今より増やして欲しい。」

こうした「声」を、これからの誌面づくりにあたりまして、十分に参考とさせていただく所存であります。

◆ 道路管理に携わる方々のための情報の充実に努めます ◆

平成二〇年四月号から誌面の刷新に向けて、道路管理に携わる方々に対して、日頃の業務に多少なりともお役に立てれるよう企画しているものであります。

新たに設けようとしております「誌面講義」では、

- ・ 道路法制一般
- ・ 道路占用制度 等

このようなテーマを取り上げることとしております。誌面上での講義を行い、一つのテーマが一回または二回の掲載により、それぞれの業務を担当しておられる国土交通省担当課室から、詳しく解説いただくこととしております。

◆ 地方からの声も記事に ◆

- ・ 地方整備局・都道府県・市町村からの道路管理に関わる紹介記事

先の本誌に対する「声」の中には、これまで情報の受け手であった方々から、「情報を発信していただけたらどうか」という声もありました。

つきましては、そうした「声」にお応えする一環としまして、

地方の道路管理の取組等を記事として順次取り上げていき、全国の道路管理者の方々に情報を発信していきます。

◆ 誌面も刷新します ◆

・これまでの三段組から二段組に

・活字の大きさも、九ポイントから一〇・五ポイントへ

「より読みやすく」ということでは、活字の大きさをこれまで

よりも大きめに換え、三段組みから二段組に換え、読みやすくします。

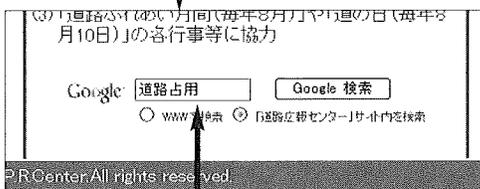
◆ 最後に ◆

本誌は満一八歳を迎えることとなりましたが、成人の域にはまだまだといったところです。今後とも、皆様の温かいご指導・ご協力をお願い申し上げます。

道路広報センターのホームページサイト内の検索が可能になりました

これも「声」にありました事柄ですが、創刊号からの本誌のバックナンバー目次は、道路広報センターのホームページにて検索ができるようになりましたので、ご利用下さい。

<http://www15.ocn.ne.jp/~roadpr>



『道路広報センター』にマークして、検索したい用語を入力すると、その用語に関連した項目の目次が検索されます。

どうぞご利用ください。