

都市と交通

通巻66号

巻頭言：富山ライトレールとコンパクトなまちづくり
 ～ 富山市長 森 雅志 1

特集：ライトレールトランジット(LRT)
 1. LRTの整備推進について 2
 2. 富山市におけるLRT整備事業について 5
 3. LRTによる堺市東西鉄軌道の整備について 7
 4. 宇都宮市のLRT導入に向けた取組 8
 5. ライトレール研究部会の活動について 9

シリーズ「まちづくりと街路」
 金沢外環状道路山側幹線全線供用 11

ニュース
 「第18回 全国街路事業コンクール」の結果について ... 13

トピックス
 駐車場法の一部改正について 15

社団法人 日本交通計画協会
 編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路課



● 4月29日に開業した富山LRT「ポータルム」
 左：新設電停「インテック本社前」
 下：富山駅北線「フルール」



巻頭言

富山ライトレールとコンパクトなまちづくり



富山市長
森 雅志

本年4月29日に我が国初の本格的LRTとして、富山ライトレール（愛称：ポートルム）が開業しました。構想発表から約3年という異例の短い期間で、関係機関、地元企業、沿線住民などのご協力により、開業することができました。これまでのところ運行などに大きなトラブルもなく、利用客数はこれまでの平均で約5,600人/日となっており、JR富山港線であった昨年10月と比べ、約2.5倍と予想をはるかに上回る利用をいただいています。多くの市民から、新型車両や運行サービスなど（特集記事を参照下さい）に対して良い評価をいただき、順調な滑り出しとなりました。

視察に訪れる多くの方から実現できた成功のポイントを聞かれますが、連続立体交差事業の負担金など財源的に恵まれたこと、新幹線整備というタイムリミットが背中を後押ししたことなどありますが、一番大きなポイントは、まちづくりの一環として取り組んだことにあるのではないかと考えています。

本市の都市としての最大の特徴は、市街地密度の低さと自動車交通への依存度の高さがどちらも全国県庁所在都市で1、2を争うような状況にあるということです。県全体の道路整備率が全国一である一方、公共交通は近年著しく衰退し、車があれば大変便利だが、車が自由に使えない人にとっては極めて生活のしづらい街ということをはほとんどの市民が実感しています。広くて薄い市街地は、除雪をはじめとする都市管理の行政コストが嵩み、今後人口が大きく減少することや高齢化によって車が使えず生活に困る人が増えることを考え、公共交通の活性化とその沿線に様々な機能を集積させるコンパクトなまちづくりを市政の重要課題に据えました。

連続立体交差事業の事業化を検討する際、JR富山港線をそのまま高架化させるか、廃止してバスで代替するか、LRT化するか選択に迫られましたが、迷わずLRT化という道を選びました。そして、運賃収入だけでは公共交通の建設事業費を賄えない地方都市では、公設民営の考え方が必要と判断し、初期コストは、全て公的負担で整備する決断をしました。市民に対して

は、将来の生活像として、車がなくても安心して生活出来るまちづくりの必要性を訴え、公的負担に対して理解を得ることができました。単にLRT化による交通の利便性の向上を目的とするのではなく、まちづくりや生活像の実現を目標とし、LRTはそのための手段であると位置づけたことが、合意形成の大きな成功要因になったと感じています。

この事業には、国庫補助を含め約58億円の公費が投入されましたが、その便益は、単に利用する市民が便利になるということだけではなく、LRT化のインパクトによって、中・長期的に沿線の居住人口が増えるなどコンパクトなまちづくりが進み、都市の行政管理コストが低減されたり、沿線の活性化によって固定資産税収が上がることなどによって回収されるものもあると考えています。

構想段階においては、年々、利用者が大幅に減少しているような路線に大きな設備投資をすることなどは、交通事業者の常識では考えられないとの声もありました。車利用の浸透した地方都市では、いくら公共交通の利便化を図っても利用者は戻ってこないとの心配もありました。利用者の減少とサービス低下を繰り返す公共交通の負のスパイラルを、思い切った利便化で断ち切るという考えは、以前から提唱されても鉄軌道で本格的に実践された例はなく、大きな社会実験とも言える試みであったと思っています。利用客増という形で、成果の一部が現れてきていますが、開業後の利用者特性としては、平日より休日の方が利用客が多いこと、平日でも定期よりも定期以外の利用客が多いことが特徴となっています。自動車からの転換もあるとは思いますが、むしろ日中の日常生活の足として、沿線の高齢者をはじめとする市民の外出の機会が増えたことによって利用客が増えた部分もあるのではと思っています。

最後になりますが、利用客の減少で廃止の危機もあった路線を本格的なLRTに生まれ変わらせたという大きな試みを全国の皆様にも是非視察に来ていただければと思います。

1

LRTの整備推進について

国土交通省 都市・地域整備局 街路課

1. はじめに

我が国の路面電車は明治28年に京都に初めて整備され、昭和7年には全国65都市、約1,500kmの路線網を形成していたが、昭和40年代の急速なモータリゼーションの進展、バスや地下鉄への転換に伴い多くの路面電車が廃止され、現在では、全国17都市19事業者、路線延長で約210kmとピーク時の約1割程度となっています(図-1、図-2)。

しかしながら、近年、環境負荷の軽減、少子高齢社会への対応、都市活力の再生等といった観点から、道路交通を補完し、人と環境にやさしい公共交通としてLRT(Light Rail Transit、次世代型路面電車システム)に注目が集まっています。

2. LRTの特徴

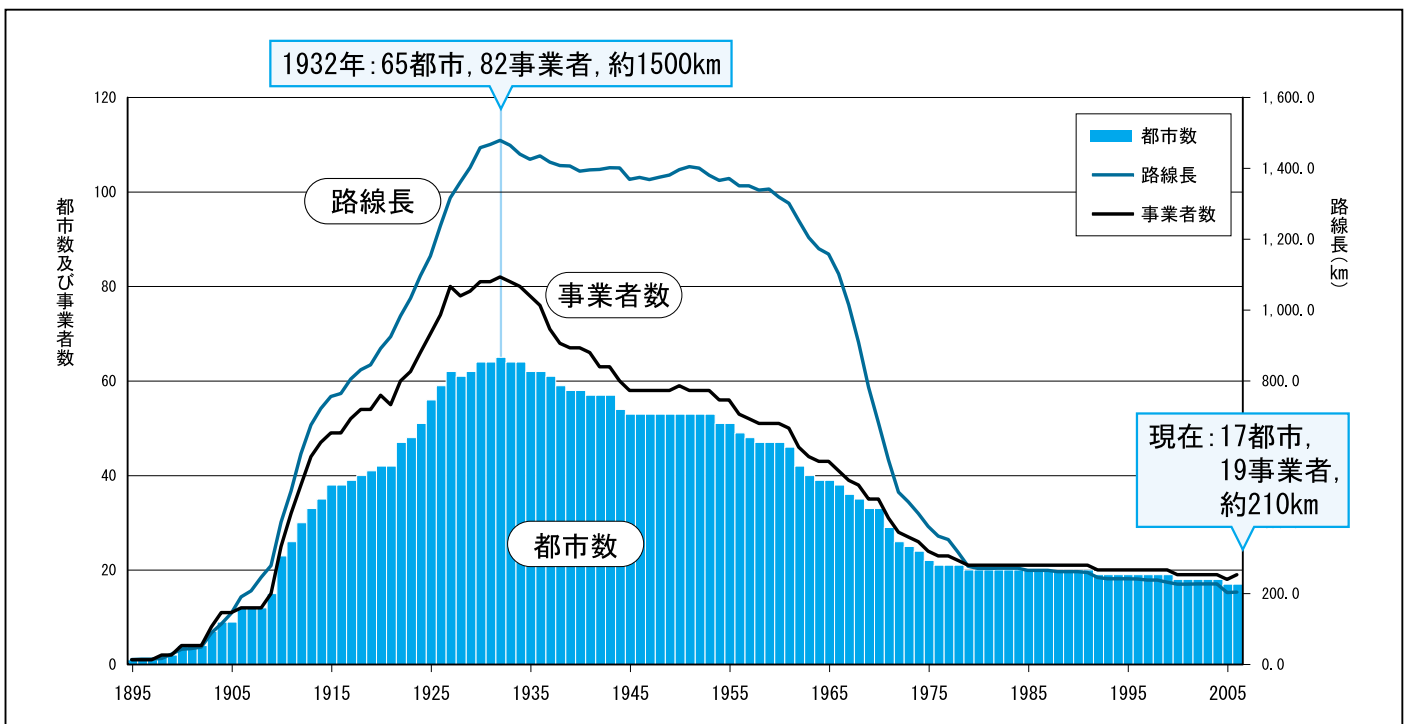
LRTは、従来の路面電車が高度化され、洗練された公共交通システムです。具体的には、車両の低床化などユニバ

ーサルデザインが徹底され、外観も美しくデザイン化されるとともに、走行路も道路路面だけでなく地下や高架、都市間鉄道乗り入れなど多様な空間を活用し速達性の向上が図られるなど、より高度な公共交通サービスを提供するために様々な工夫が施されたシステムです。また、まちづくりとの連携によりまちの賑わいの創出できる等のメリットを持ち合わせています。

3. 海外におけるLRTの状況

海外では、1960年代から、地球環境問題をはじめ、高齢化、公共交通の衰退、中心市街地の空洞化等の問題が生じたことから、自動車依存型都市から公共交通重視型都市への転換を目指して、自動車の軌道敷への乗り入れ規制などの走行環境の改善、車両の低床化や運賃収受方式の変更などのシステムの改善により、従来の路面電車をベースに大幅に機能を向上させた新しい交通システムとして、LRTの導入が進み、市民の足として大いに利用されています(海外ではこれまでに約70都市でLRTの導入が進んでいる)。

図-1 日本の路面電車の変遷



海外のLRTでは、質の高い公共交通の確保、環境負荷軽減、中心市街地活性化のまちづくり目標の達成に向けて効率的・効果的にLRTが機能するようにするため、軌道の部分立体化や電停・車両のデザイン化、電車優先信号や運賃収受システムの工夫による定時性・速達性の確保の他、LRTとバスの同一ホーム乗り換えといった他の公共交通システムとの統合、トランジットモールなどまちづくりとの統合といった様々な取り組みが行われています（図 - 3）。

4. LRTの整備に対する支援制度

国土交通省では、LRTの導入を支援するために路面電車走行空間改築事業（道路特会）を創設して以降、路面電車（LRT）の走行路面、停留所の整備に対して支援するとともに、路面電車（LRT）の利用促進のため、路面電車の停留所、シェルター、架線柱の整備に対して都市再生交通拠点整備事業（一般会計）により支援しています。

また、LRTの導入を促進するため、平成17年度から新たに、地域の合意形成に基づくLRT整備計画に対して、国土交通省の関係部局が連携して、各種補助事業を一括採択するなど、一体的・総合的に支援する「LRT総合整備事業」（図 - 4）を創設するとともに、LRT導入計画づくりに取り組む地方公共団体への技術的助言として「まちづくりと一

体となったLRT導入計画ガイドンス」を策定し、平成17年10月に公表しました。

さらに、平成18年度から、LRT優先信号システムの高度化等公共交通の利用を促進するシステムの開発及び実証実験に対する支援を行うこととしています。

5. おわりに

欧米におけるLRTを中心としたまちづくりの先進事例を参考に、これまで我が国においては、数多くの都市においてLRTの導入検討が行われてきました。しかしながら、事業採算性の確保、バスや鉄道等との連携、導入空間の確保、沿線開発との連携、自動車交通との調和等の問題から本格的な新規路線の導入が進んでいませんでした。

このようなことから、国土交通省では、LRT総合整備事業の創設や「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイドンス」の策定等、LRT導入の支援制度の充実を図ってきたところであり、LRT総合整備事業を適用した第1号路線として、富山市において「富山港線」が本年4月29日に開業したところです。

今後、他の都市においても、今回紹介した支援制度を活用して、LRTの導入が進むことを期待しています。

図 - 2 日本の路面電車 17都市, 19事業者, 延長約210km

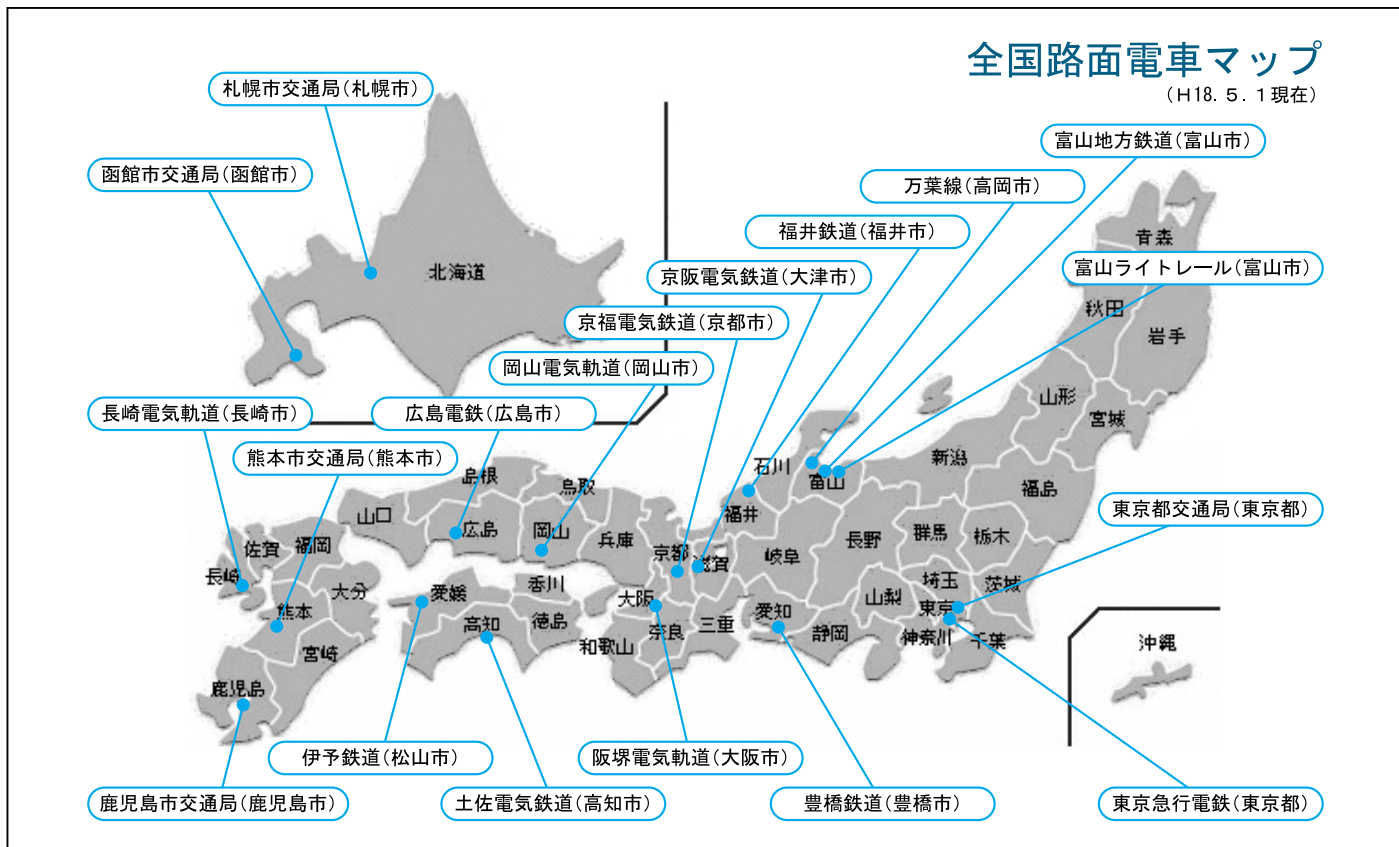


図 - 3 海外のLRTシステムにおける様々な工夫（フランス ストラスブールの例）

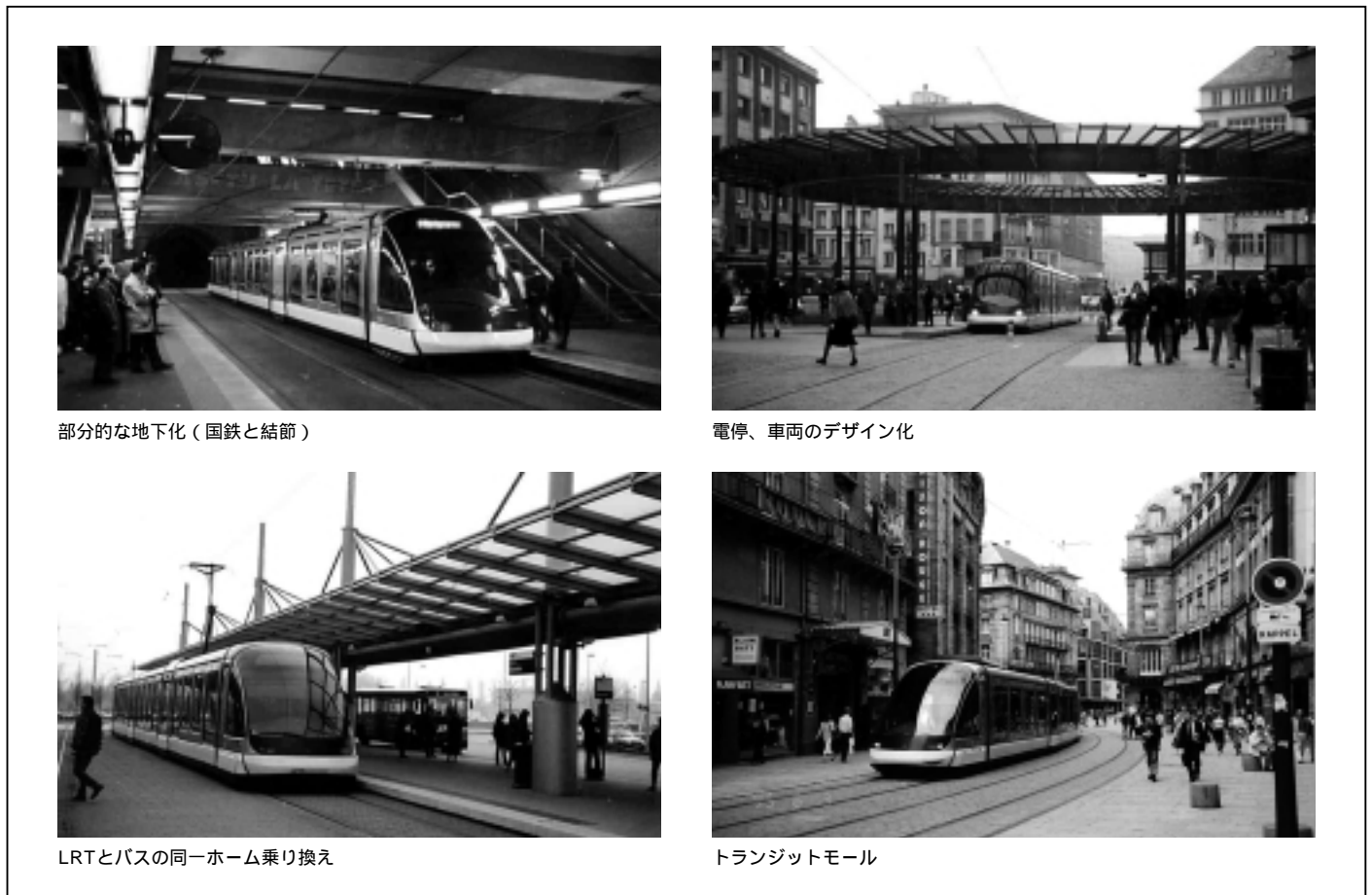
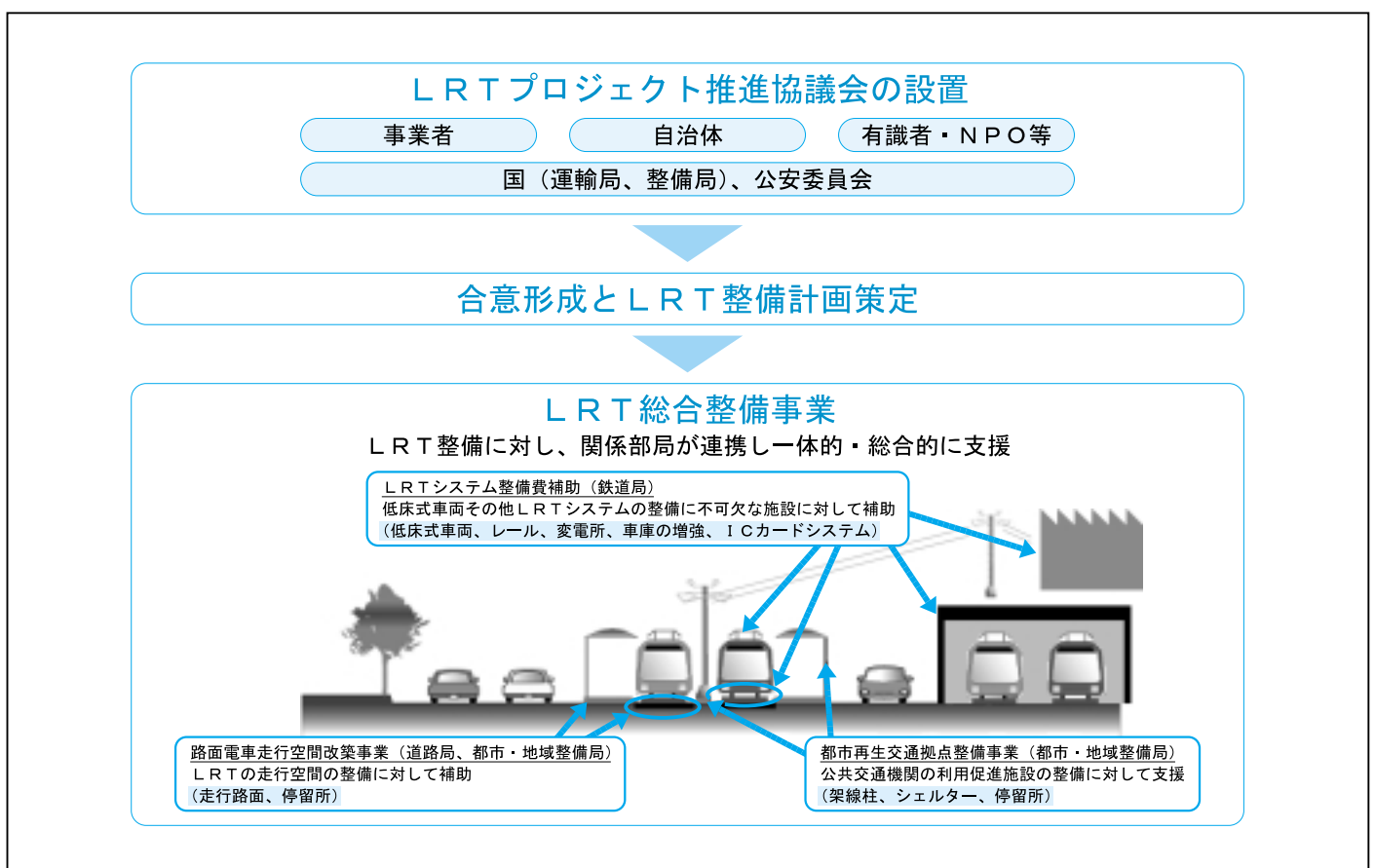


図 - 4 LRTプロジェクトの概要



1. 事業の背景

JR富山港線は、JR富山駅から市北部の住宅市街地と一部工場地帯を通り、富山港へ至る北陸本線の枝線的な路線（単線：延長約8.0km）であり、近年は利用者の減少とともに徐々に減便され、将来的には廃止も危惧される路線であった。

北陸新幹線の事業化に合わせた富山駅付近連続立体交差事業の検討が行われた際に、JR富山港線の路線の一部を道路敷へ移設して富山駅付近の新幹線用地を確保することとし、同時に徹底したフルスペックのLRT化を行う方針を平成15年5月に決定公表した。富山市では、「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」をまちづくりの基本方針としてしており、その一環として本事業は実施され、本年4月29日に開業した。

2. 計画概要

(1) 路線計画

路線のうち富山駅付近の1.1kmは、道路敷内へ移設し、軌道法を適用した。残りの6.5kmは、JRの路線をそのまま利用し、鉄道事業法を適用した。駅（電停）間隔は平均600m間隔を基本とし、3駅増の合計13駅とした。なお全線、単線であり、交換駅は富山駅北を含め5箇所とした。

(2) 軌道と電停

軌道区間の1.1kmについては、レールとコンクリート路盤を樹脂で固定する「樹脂固定軌道」とレールと道路路面の溝幅が小さい「溝レール」を採用し、騒音、振動の軽減とメンテナンス性の向上を図った。また一部区間で芝生軌道を採用した。電停設計は、鉄道区間を含めて全駅バリアフリー設計で、岩瀬浜駅では、同一ホームでフィーダーバスとの乗り換えを可能とする設計とした。

(3) 車両

運行する全ての車両をバリアフリーの全低床車両とし、新たに7編成を購入した。

(4) 運行サービス

運行頻度は、平日で、朝のラッシュ時は10分間隔、日中は15分間とし、従前の38本/日から132本/日へと約3.5倍となり、終電時間も1時間以上遅くなった。運賃は200円（小児100円）の均一とし、来年3月末までは、平日の日中と休日は半額に割引することとした。また、料金收受システムとして、非接触型のICカードを導入した。

(5) トータルデザイン

「トータルデザインチーム」によって、車両、電停、サイン類、乗務員制服、ICカード、パンフ類等の全てにわたり、トータルデザインを実践した。

(6) バス路線の再編

JR富山港線と並行して運行されていた路線バスは廃止され、岩瀬浜駅と蓮町駅から新たに2系統のフィーダーバスを富山市の社会実験として新たに運行した。

(7) 沿線まちづくり

沿線活性化地域を設定し、まちづくり交付金を活用して、駅前広場、駐輪場などの関連施設を整備したほか、岩瀬地区の歴史的地区環境整備などを行った。

(8) 将来計画

連続立体交差事業が完成する概ね10年後には、富山地方鉄道の市内電車と連結させることを計画しており、その受け皿として市内電車を環状線化させる事業を概ね3年後を目標として進めることを6月2日に表明したところである。

3. 事業概要

(1) 事業主体

平成16年4月に運営主体として第3セクターの富山ライトレール㈱を新たに設立した。市からの派遣職員と富山地方鉄道㈱からの運転手、保線、運転管制等の技術者の派遣などによって組織した。本年2月末にはJR富山港線が廃止され、JR西日本からその用地・施設を市が簿価で譲り受け、その後、市から富山ライトレール㈱へ実質無償で引き継がれた。

(2) 事業手法と財源

運賃収入では、整備費用を賄うことは困難であることから、上下分離ではないが、「公設民営の考え方」を取り入れることとし、富山ライトレール㈱によって行われる車両購入や軌道整備等についても建設に要する初期の費用は全て公的に負担することとした。財源としては、連続立体交差事業負担金、国庫補助などを最大限活用し、残りの事業者負担に対しても市から単独補助を行った。

(3) 市民、地元企業の協力

「富山港線路面電車事業助成基金」を設置し、地元企業や市民から寄付を受けたほか、1基5万円のベンチドネーション、駅名を企業に売却するネーミングライツ、電停の個性化壁へのスポンサーなどを実施した。

4. 開業後の状況と評価など

JR線として運行されていた昨年10月の利用実態調査では、平日2,266人/日、休日1,045人/日であったのが、開業日から6/25までの平均で、平日4,961人/日、休日6,901/日となっている。本事業は、利用者が減少しつつある公共交通を活性化することにより、利用者を増加させることと沿線人口増加などのコンパクトなまちづくりを目的としているが、前者利用者増については、現在のところ予想を超えた成果となっている。後者のコンパクトなまちづくりは、中長期的に効果が現れること期待している。

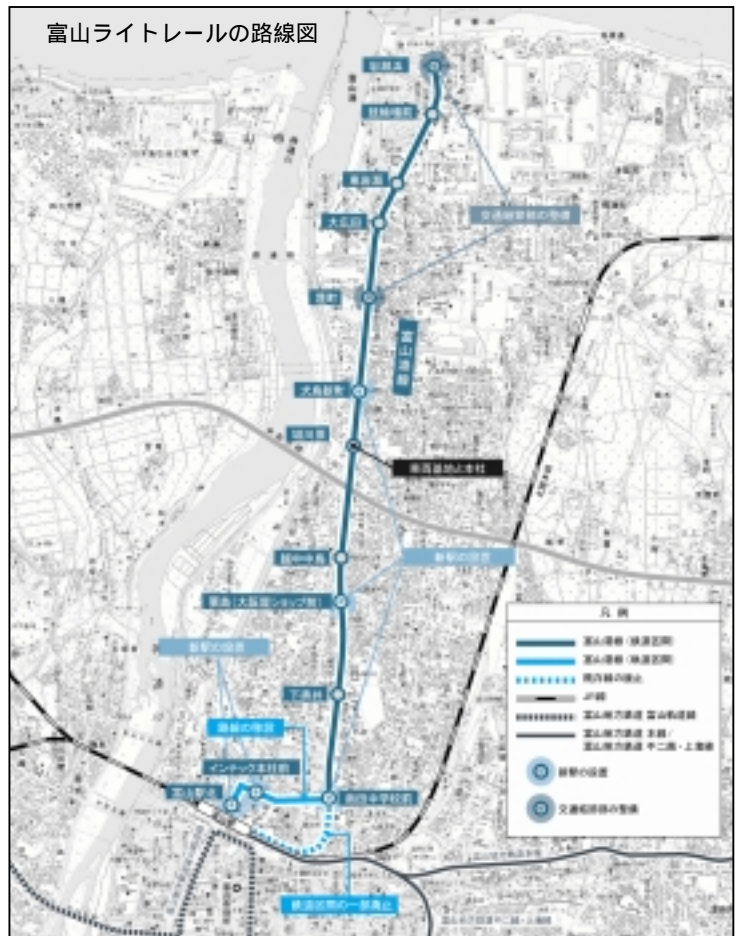
本事業は、我が国初の本格的LRT整備事業であり、導入検討中の各都市にとって参考になればと考えており、多くの方の視察に来ていただければ幸いである。

富山ライトレールの概要
 延長：7.6km（単線）
 うち鉄道区間：6.5km
 うち軌道区間：1.1km
 軌間：1067mm
 電停数：13
 行き違い設備：4

事業経緯
 平成15年5月 市長が市議会で事業化を表明
 平成15年7月 富山港線路面電車化検討委員会設置
 平成16年4月 富山ライトレール㈱設立
 平成16年11月 鉄道事業及び軌道事業の免許取得
 平成17年2月 工事施行認可及び工事着手
 平成18年4月 開業

事業費	
軌道敷（走行空間）整備費	8.0億円
軌道整備費	19.3億円
電気、信号関係整備費	14.2億円
車両購入費	15.7億円
ICカード導入費	1.0億円
代行バス運行費	0.3億円
合計	58.5億円

富山ライトレールの路線図



新たに導入した全低床車両



バリアフリーの電停（インテック本社前）



路線延伸計画

1. 堺の東西鉄軌道計画

堺市は大阪府南部に位置し、北は大阪市に隣接しています。平成17年に美原町と合併して面積約150km²、人口約83万人となり、本年4月に政令指定都市に移行しました。

本市では6路線の鉄軌道が大阪市と結ぶ南北方向に発達してきたことから、東西方向の鉄軌道整備が長年の課題となっていました。そのため、東西交通機能の強化や都心地域・臨海新都心など沿線まちづくりの支援・促進などを目的として、東西鉄軌道計画の実現に向け取り組みを進めてきました。

平成16年には近畿地方交通審議会において、「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」のLRT関係として、堺市東西鉄軌道（臨海部～堺駅～堺東駅～堺市駅間、約8.3km）が位置付けられました。



図 - 1 堺の鉄軌道網と東西鉄軌道計画

2. 早期開業及び都心交通体系の構築

本市では都心地域の活性化を目的に、都市再生緊急整備地域堺東駅西地域におけるまちづくり等とあわせ、都心地域に位置する堺駅～堺東駅間約1.7kmのLRTの早期開業に向け検討を進めています。

鉄道駅との円滑な結節や、阪堺線との相互直通、バス網の再編によるフィーダー化など、LRTを中心とした利便性の高い都心交通体系を構築することで、都心地域へのアクセス性を向上させ、回遊性を高めてにぎわいの創出を図りたいと考えています。

一方、都心を南北に走る路面電車である阪堺線は、モータリゼーションの進展や沿線を取り巻く環境の変化を受け、堺市内区間においては乗降客数がピーク時の7分の1程度にまで減少していることから、「堺のチンチン電車を愛する会」とともに存続並びに活性化に取り組んでいます。

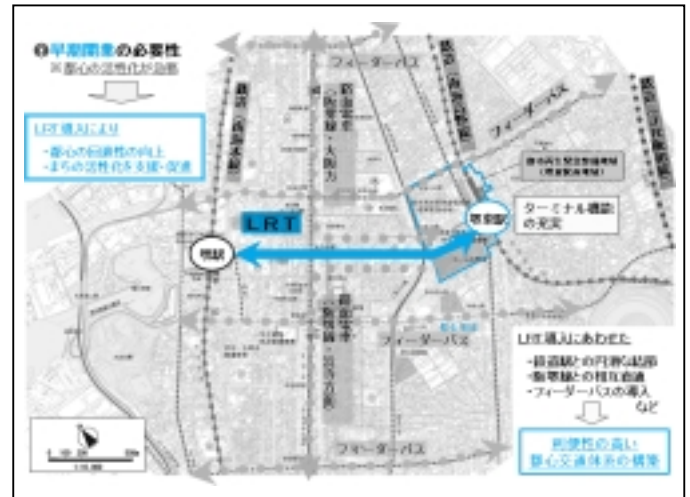


図 - 2 利便性の高い都心交通体系の構築

3. LRTの導入に向けて

これからのまちづくりにおいては、環境問題や高齢社会への対応などの観点から、公共交通の利便性を向上させ、自動車交通と公共交通のバランスがとれた社会への転換を図り、コンパクトなまちをめざす必要があります。

軌道系交通システムは輸送効率性や環境問題への対応など、自動車交通より優れた面を多く持っていますが、特にLRTは、バリアフリー化や走行性能・走行環境の向上により人と環境にやさしく、まちの活性化に寄与し、シンボルともなりえるなど、まちづくり面での効果も期待できます。

また、仁徳陵古墳をはじめとする百舌鳥古墳群等の歴史的遺産を活かす点からも、歴史的遺産や文化観光拠点、文化芸術ホールなどを公共交通によりネットワーク化し、総合的に堺の都市魅力の向上を図り、政令指定都市としてのまちづくりを推進していきたいと考えています。

今後も引き続き、市民合意形成や交通事業者等の関係者協議を進めるほか、公設民営・上下分離方式などによる民間活力を活かした事業手法の検討等を行い、国のご支援・ご協力のもと、一日も早くLRTによる東西鉄軌道を実現したいと考えています。

1. 宇都宮市の概要

宇都宮市は、東京から北部約100km圏域に位置し、古くは日光街道、奥州街道の宿場町として栄え、また現在は、内陸型では我が国最大規模の清原工業団地を有するなど、第一次から三次産業までがバランスの良い発展を遂げてきております。人口は、北関東の都市では最大の46万人を擁し、栃木県の県庁所在地でもあります。

2. 「新交通システム導入基本計画」策定に至る経緯

栃木県においては、南北方向にはJR宇都宮線や東北新幹線、さらには、東武鉄道が走っておりますが、東西方向は、機軸となる公共交通がありません。

また、宇都宮東部地域においては、先の清原工業団地をはじめとする工業団地群があり、ここに立地する企業には、現在では約3万人が就業しております。さらに、当地域の公共交通網が脆弱であることも相まって、通勤時間帯には甚だしい交通渋滞が発生しております。この抜本的な対策として、平成5年に栃木県と宇都宮市が共同して、「新交通システム」の導入検討に着手したことが事の始まりであります。当初は、モノレールやAGT等が検討されておりましたが、近年、欧米で導入が進められてきた「LRT」に注目し、平成13、14年度には、国から「都市モノレール等調査費補助」をいただき、「新交通システム導入基本計画策定調査」を進めてまいりました。また、宇都宮中心部における賑わいの復活や、今後急速に本格化する超高齢社会、さらには環境問題への対応等、昨今、顕在化しつつある様々な課題にも対応する都市の装置と位置づけ、JR宇都宮駅を東西に跨ぎ、中心市街地から東部の工業団地群までの延長約15kmを全体計画区間としました。

3. 基本計画の概要

導入検討箇所

- 全体計画区間

桜通り十文字～宇都宮テクノポリスセンター地区（15km）

導入方式

- LRT（次世代型路面電車）

建設費

- 全体計画区間：約360億円

導入効果

既存のマニュアル等に基く定量的な整備効果

- ◆ 時間短縮便益 → 約3,700時間短縮 → 約32億円/年節約
 - ◆ 交通事故削減便益 → 約20件/年減少 → 約1.2億円/年節約
 - ◆ CO₂排出量削減便益 → 約5,100t c/年減少 → 約1,200万円/年節約
 - ◆ NOx排出量 → 約42t/年減少 → 約5,800万円/年節約
 - ◆ エネルギー消費量少
 - 約610億kcal/年減 → 約5,400世帯の年間消費量
- その他、数値化されない効果も期待されます。

導入にあたっての課題

- 補助制度の充実や規制緩和が必要
- 宇都宮の事業に適した事業主体、事業運営スキームの検討が必要
- バスも含めた総合的な交通体系の構築が不可欠
- 市民・県民の理解促進と気運醸成が重要

4. 現在の取組

平成17年度から、栃木県と共同で「新交通システム導入課題検討委員会」を設置し、まちづくりの視点、総合的な交通施策の展開、市民との連携、事業、運営手法の4つのキーワードに大別し、導入にあたっての課題を整理し、その解決策について検討を進めているところです。

また、宇都宮市においては、平成18年4月に「LRT導入推進室」を設置し、栃木県の支援・協力をいただきながら推進体制を整えたところでもあります。

このような中、6月10日には、市民団体主催の「LRT早期実現総決起集会」が開かれ、約2,500人の市民が参加し、国土交通省街路課の松谷課長の基調講演やパネルディスカッション等が行われ、市民の関心も日毎に高まりを見せています。

「LRT」の導入は、安全な交通環境と高齢者等の移手段の確保、環境への負荷の少ない社会の実現、中心市街地の活性化、新たな都市軸の形成など、将来のまちづくりに多大なる効果が期待できることから、宇都宮市といたしましては、栃木県や市民団体と連携協力し、広く市民の理解促進を図りながら、一日も早く導入が実現できるよう取組を進めてまいります。

また、今年度、国土交通省からご支援をいただき、「宇都宮市都市交通戦略」を策定いたします。この中では、宇都宮市を中心とした県央地域の交通のつながりを勘案し、その上で、「LRT」を基幹公共交通とした公共交通ネットワークの実現やそのための関係者の役割などを検討してまいります。

そして、「LRT」や既存の鉄道、バスやタクシー、さらにはマイカーが、それぞれの役割を適切に分担できる「人と環境にやさしいまちづくり」を目指していきたくと考えております。

ライトレール研究部会の活動について

ライトレールの導入推進を支援する会員企業の専門家集団 ライトレール研究部会

1. はじめに

ライトレール研究部会は、LRT（ライトレールトランジット）を、わが国の都市交通機関として導入する可能性について、基礎的な研究を始めることを目的に、平成2年6月27日、社団法人日本交通計画協会内に設立され、関連企業20社が参画して活動がスタートしました。

平成3年には、路面軌道を保有する都市の都市計画担当者が路面軌道を研究する場として「路面公共交通研究会」が組織され、ライトレール研究部会と車の両輪の体制が確立されました。

部会では、欧米先進国で普及しつつあるLRTについて、我が国の都市交通への適用性などを研究し、その成果を内外にPRしてきたところです。こうした地道な調査研究が一つのきっかけとなって、平成9年度には、「路面電車走行空間改築事業」（旧建設省）という新たな助成制度の創設につながり、部会の活動が実を結んだものと考えています。

さらに、中心市街地の活性化や交通バリアフリーに関する法律の制定、CO₂の排出削減などの地球環境問題への対応などから、LRTに対する熱い期待が寄せられるなか、本年4月に富山ライトレールが開業しました。本事業に関わってきたライトレール研究部会としても、これまで積み重ねてきた努力が報われた思いです。

今回は、紙面をお借りして、ライトレール研究部会の設立から今日までの研究活動を振り返ってみたいと思います。

2. 設立の経緯

ライトレール研究部会の母体は、昭和63年頃に民間企業4社で、当時、欧米で普及が始まっていたLRTを、わが国の都市交通機関として導入する可能性について基礎的な研究を始めたのがはじまりでした。

平成元年11月13日から幕張メッセで開催した「国際アーバンインフラテック'89」に当時、脚光を浴びていた新交通システムや短距離交通システムの実機展示されたモビリティフロント内に、パネルやパンフレットなどでLRTを紹介しました。

翌年、旧建設省都市局と民間企業がLRTについて、自主的な勉強をする場として、社団法人日本交通計画協会内に部会を組織して進めることになり、ここにライトレール研

究部会が発足しました。

設立総会時、旧建設省都市局都市交通調査室長は「路面軌道のレール分岐は非常にシンプルであり、交通システムとしての将来性はある。新しい視野で取り組みゆえ時間はかかるが、じっくり取り組んで行きたい。路面軌道の見直しには道路局も関心を示している。いずれ、建設省全体として取り上げることになると思う。」という挨拶がありました。以降、部会では、路面電車の再生とLRT実現を目標に掲げて活動をいくことになりました。

3. ライトレール研究部会の組織

ライトレール研究部会は、現在、以下の組織から構成されています。

部会長 黒川 洸（東京工業大学名誉教授）

副部会長 月尾 嘉男（東京大学名誉教授）

副部会長 森地 茂（東京大学名誉教授）

会員企業 24社（表1参照）

表-1 ライトレール研究部会会員企業（平成18年4月現在）

会社名	幹事会社
株式会社アトリエ74建築都市計画研究所	
株式会社オリエンタルコンサルタンツ	
川崎重工業株式会社	
近畿車輛株式会社	
株式会社建設技術研究所	
清水建設株式会社	
住友商事株式会社	
大成建設株式会社	
大日本コンサルタント株式会社	
中央復建コンサルタンツ株式会社	
鉄建建設株式会社	
株式会社東芝	
株式会社都市活力研究所	
株式会社ト・ニチコンサルタント	代表
新潟トランス株式会社	
日本オーチス・エレベータ株式会社	
日本車輛製造株式会社	
日本道路株式会社	
パシフィックコンサルタンツ株式会社	
富士電機株式会社	
三井物産株式会社	
三菱商事株式会社	
三菱重工業株式会社	
三菱電機株式会社	

4. 活動内容

ライトレール研究部会では、LRTの普及推進を目的に、各種の活動を行ってきましたが、以下に、これまでの研究活動の成果（表 2 参照）をご紹介します。

活動の中心は調査研究事業で、設定した研究テーマについて、会員企業からの応募でワーキングチームを結成し、1～2年程度の期間をかけて調査研究を行っています。

最近のテーマは、LRTを構成する、軌道、車両、電気、信号、事業運営などの各要素技術について、それぞれ専門の立場から、現在までの動向、技術上の課題、これからのLRTにあるべき技術開発のあり方などを体系的に整理しました。

また、国内外の視察も積極的に実施しています。海外視察は、これまでに5回にもおよび、国内視察は、路線延伸をしたり、新型車両を導入した都市などはもちろん、DMVやゴムタイヤトラムなどの新たなシステムの試乗にも積極的に参加し、見聞を広めています。

国内の路面電車に関するデータカルテや海外LRTの事例

集の作成などの情報収集活動を行う一方、ホームページを活用した情報発信やパンフレットの出版による啓発活動も定期的に行っています。

さらに、地方公共団体の集まりである「路面公共交通研究会」や路面電車事業者の組織である「全国軌道連絡協議会」との情報交換や、学識経験者を講師としたシンポジウムの開催やLRTの導入検討都市における集会への参加など、幅広い活動を展開しています。

5. 今後の活動

LRTは、欧米に登場してから既に20年近くが経過し、我が国でも第1号の路線が開業し、都市交通システムとしてようやくその地位を確立しつつあります。今後、我が国でも第2、第3のLRTの実現が期待されています。

ライトレール研究部会では、我が国のLRT第1号が実現したいま、LRTの普及推進というこれまでの活動に加え、計画、設計、事業・運営などの事業化に向けての総合的な支援が今後取り組むべきテーマであると考えています。

表 - 2 ライトレール研究部会の活動概要

年度	主な調査研究（成果）	シンポジウムの開催など	視察・勉強会などの実施	路面電車等に関する国内のトピックス
平成2年	LRT導入の可能性に関する調査・研究報告書 ＜我が国の路面軌道の沿革・現状／海外のLRTの現状＞ 欧州の都市開発とLRT導入調査視察報告書		欧州視察1990.9	
平成3年	LRT導入の可能性に関する調査・研究報告書 ＜交差点における路面軌道の立体交差化について＞ LRT-Amenity Designパンフレット(1991.10)			
平成4年	LRT導入の可能性に関する調査研究報告書 ＜法制度に関する検討調査＞ 欧州の都市開発・都市再開発と路面公共交通調査視察報告書		欧州視察1992.10	
平成5年	LRT導入可能性に関する調査研究 ＜低床式車両に関する検討＞			
平成6年	LRT導入可能性に関する調査研究 ＜低床式車両に関する検討＞			
平成7年	LRT導入可能性に関する調査研究報告書 ＜建設費の試算＞			
平成8年	LRT導入可能性に関する調査研究報告書 ＜建設費の試算＞			
平成9年	ライトレールトランジット・ 新しい時代の路面電車パンフレット)			H9 路面電車走行空間改築事業の創設 H9 都心交通改善事業の拡充 H9.8 我が国初の低床車両の導入（熊本） H9 路面電車の駅前広場への延伸（豊橋）
平成10年	まちづくりからみたLRT導入の適用可能性 ＜都市計学分科会平成10年度調査研究報告書＞ LRTのシステム化方策の検討 ＜システム分科会平成10年度調査研究報告書＞ 路面電車の歴史に関する研究	シンポジウム・路面電車新時代の展望 ～「路面電車走行空間改善事業」の 拡充を受けて～	欧州視察H10.3	H10 路面電車走行空間改築事業の拡充
平成11年	まちづくりからみたLRT導入の適用可能性 ＜都市計学分科会平成10年度調査研究報告書＞ LRTのシステム化方策の検討 ＜システム分科会平成10年度調査研究報告書＞	シンポジウム・ LRTとトランジットモール	欧州視察H12.2の実現	H11 低床車両の導入（広島）
平成12年	LRT導入の適用可能性ケーススタディ （銀座丸の内、前橋市、和歌山市、松江市）報告書 ライトレールトランジット・身近な都市交通LRTパンフレット 〈Light Rail Transit〉	フランスにおける LRT、SEMALY社による講演		H12 公共交通移動円滑化設備補助の創設
平成13年	LRT導入の適用可能性ケーススタディ （銀座丸の内、前橋市、和歌山市、松江市）報告書			H13 路面電車走行空間改築事業の拡充 H13 路面電車の駅前広場への延伸（高知） H14.3 低床車両の導入（岡山）
平成14年	既存路面電車の高度化方策ケーススタディ（松山市、桑名市）	浜松都市環境フォーラムにて 「LRT導入のための戦略と課題」を講演	國庫視察H14.11 （世田谷線、岡山電気軌道、広島電鉄）	H14 路面電車の延伸（広島港、横川駅） H14 ICカードの導入（東急世田谷線）
平成15年	既存路面電車の高度化方策ケーススタディ（松山市、桑名市） 国内の路面電車のデータカルテ	21世紀の都市交通を考えるシンポジウム	国内視察 （松山市、岐阜市社会実験、万葉鉄道）	
平成16年	LRTシステムの各要素技術に関する検討 鉄道と路面電車との直通化に関する検討 海外LRT事例集	まちづくりと公共交通	国内視察（札幌市交通局、JR北海道）	H17.3 国産初の低床車両の導入（広島） H17.3 名鉄岐阜市内線廃止
平成17年	LRTシステムの各要素技術に関する検討 鉄道と路面電車との直通化に関する検討 海外LRT事例集（更新）		国内視察 （鉄道総研架線レストラム、 和歌山電鉄、堺トランスロール）	H17 LRTシステム整備費補助の創設
				H18.4 我が国初のLRT開業（富山ライトレール）

金沢外環状道路山側幹線全線供用

石川県土木部都市計画課

1. はじめに

金沢外環状道路山側幹線（通称山側環状）は、金沢都市圏の外郭を形成する環状道路のうち山側部分、延長26.4kmの幹線道路であり、これまで18.1kmが整備済みでしたが、平成18年4月15日、国直轄の道路事業、石川県・金沢市の街路事業、地元の土地区画整理事業で進めてきた3箇所、8.3kmの完成により、全線供用しました（図-1）。

石川県では、南北に長いといった地理的条件に対応した県土の均衡ある発展を目指し、南北方向の幹線の複線化と東西方向の幹線の多重化を進めることにより、2本のラダー（梯子）状道路ネットワーク形成する県土ダブルラダー（いしかわ広域交流幹線軸）構想を進めています。山側環状は、この県土ダブルラダー構想の能登から加賀までの県土を貫く「太い背骨」となる南北幹線の一部をなすものです。

また、山側環状は、北陸自動車道などの高速道路ネットワークや能登有料道路、加賀産業開発道路と連絡することから、三大都市圏や能登・加賀地域と金沢都市圏との広域的な連携強化が図られることとなり、地域の方々の利便性が飛躍的に向上するとともに、経済や文化の振興に大きく寄与するものと期待されます。

さらに、都心通過交通の排除や都心部への交通の分散導入が図られることにより、市街地の交通渋滞の緩和が期待されます。

2. 山側環状が出来るまで

県都金沢の道路は、北国街道（現・国道157号、159号）をはじめ、町の路地に至るまで、金沢城を中心に放射状に広がる江戸時代の道がベースとなっています。こうした城下町特有の都市構造は、暮らしや景観にうおいをもたらし、都市の魅力を高める一方で、自動車交通が都心部に集中することによる慢性的な交通渋滞を引き起こす原因ともなっていました。

このため金沢都市圏の外縁部を環状につなぐ金沢外環状道路が、昭和46年に外環状線（現・鈴見新庄線）として都市計画決定されました。その後、南部丘陵部の整備を皮切りに、昭和62年には、金沢東部環状道路の着工で事業が本格化しました。



図-1 位置図

山側環状は、国土交通省、石川県、金沢市、土地区画整理組合の4者が道路・街路事業や土地区画整理事業の整備手法を駆使し、役割分担しながら工事を進めてきました。それぞれがうまく連携を図ることにより、限られた予算の中で短期間に目的の道路をつくることができました。

3. 地域の分断を解消

金沢は、浅野川、犀川の2本の河川と小立野台地、寺町台地によって地形的に起伏が激しく、このため、浅野川に近い田上～小立野台地上の涌波～犀川に近い大桑などの地域間の交通アクセスが困難な状況でした。

今回、これらの区間をトンネルで連絡したことにより、交通アクセスが大幅に改善されました。

特に、浅野川～犀川間は、小立野台地を貫くめがねトンネル（崎浦涌波トンネル）と、その直上には涌波地区と本線を連絡する涌波トンネルがあることから（図-2）、全国的にも例のない三つ目トンネルとなっています（写真-1）。

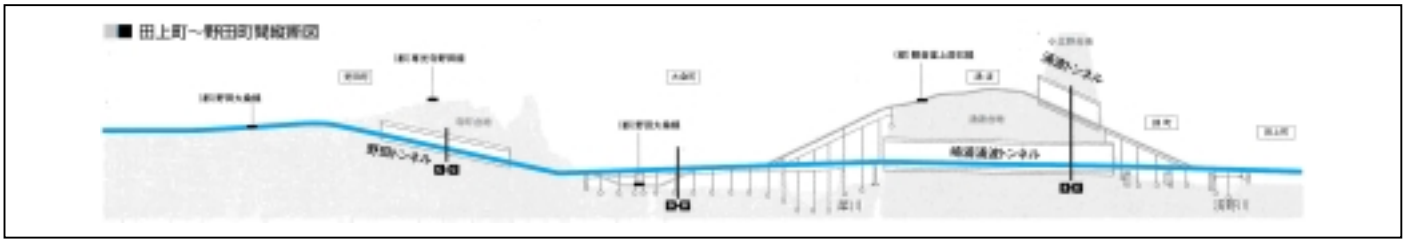


図 - 2 田上町～野田町間縦断面図



写真 - 1 三つ目トンネル

4. 新工法(PSS-Arch工法)の採用

崎浦涌波トンネルは、民間の技術開発を積極的に活用してコスト縮減を図ろうとする、契約後VE（バリュー・エンジニアリング）方式の対象工事として発注されました。

受注者から世界初の工法であるPSS-Arch工法のVE提案があり、トンネル施工としては画期的なこの工法を採用しました。

当初は、補助工法AGF工（注入式長尺鋼管先受工）によりトンネル前方の補強後に掘削する工法としていました。

PSS-Arch工法は、本体掘削に先行して中央導坑から地山に曲線鋼管支保工を挿入するもので、地表面沈下の抑制、トンネル内作業の安全性向上、掘削工期短縮による工費縮減が期待できる工法です。

この工法の採用により、地表面沈下量が抑えられ、工事費も約7,500万円の縮減になりました。

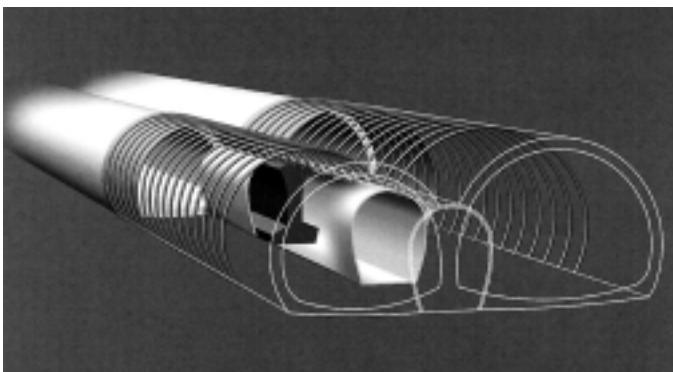


図 - 3 PSS-Arch工法概要図

5. おわりに

山側環状供用後、北部方面で並行する国道159号の小坂町交差点では、渋滞長が開通前の約2,700mから約400mに減少し、渋滞時間が26分あったものが解消されました。また、同じく南部方面で並行する主要地方道金沢鶴来線の窪3丁目交差点の交通量が約58%減少し、朝の通勤時でも交通渋滞が解消されるなど、大きな効果が見られ、金沢都市圏の交通事故の減少や二酸化炭素の排出量の削減効果が見込まれます。

また、沿線の田上地区や大桑地区では、大型商業施設が立地するなど、沿線の開発動向も顕著であり、今後は交通面だけでなく、地域の活性化にも大きな役割を果たすことが期待されています。



写真 - 2 開通後の状況（大桑高架橋、崎浦涌波トンネル）

（参考）事業諸元

山側環状の概要	全長	L=26.4km
	うち供用済区間	L=18.1km
	今回供用区間	L=8.3km
路線別概要	金沢東部環状道路	L=9.4km(地域高規格道路)
	金沢市今町～鈴見	S62～
	うち今回供用した区間（暫定2車線）	
	（国直轄）	L=3.6km 金沢市月浦町～御所町
鈴見新庄線	L=12.5km	金沢市鈴見～野々市町新庄
	うち今回供用した区間（4車線）	L=4.7km
	（県街路）	L=1.3km W=31m(地域高規格道路)
	金沢市田上本町～大桑町	H9～
	（組合区画整理）	L=0.3km W=31m
	金沢市田上町～田上本町	H9～
	（"）	L=1.7km W=31m(地域高規格道路)
	金沢市大桑町～野田町	H10～
	（市街路）	L=1.4km W=25m
	金沢市山科町～窪	H8～

「第18回 全国街路事業コンクール」の結果について

国土交通省では、都市環境の整備及び国民生活の向上を図るために、都市部における街路の整備事業を通じて、全国的に潤いのあるまちづくり、個性的なまちづくりを推進しています。

「全国街路事業促進協議会」では、平成元年度から街路事業をより一層推進するとともに、併せて国民一般の理解と協力が得られるよう、「全国街路事業コンクール」を実施しています。

今回の第18回全国街路事業コンクールでは、全国の都道府県等から推薦された27件の事業について、審査委員会（審査委員長・新谷洋二 東京大学名誉教授）による、第1次審査（平成18年3月30日）及び第2次審査（平成18年5月11日）の厳正なる審査を行った結果、10事業の入賞が内定されました。

内定した事業については、平成18年6月7日に開催された、全国街路事業促進協議会役員会において、次のとおり表彰事業が決定されました。

国土交通大臣賞

表彰事業名：都市計画道路尼崎港川西線外3線街路事業

表彰対象者：兵庫県 阪神南県民局・阪神北県民局

都市名：兵庫県 尼崎市・伊丹市・川西市

事業主体：兵庫県

事業概要

本事業は、尼崎市から伊丹市を經由し、川西市に至る都市計画道路尼崎伊丹線、尼崎港川西線、川西伊丹線、川西猪名川線の延長約15kmを4～6車線化、4箇所の鉄道との立体交差化を行うことにより、交通の円滑化、歩行者自転車空間の整備を図り、阪神間の広域幹線道路ネットワークを形成するとともに、3市の連携を強化するものである。



尼崎市



伊丹市



川西市

事業延長：15,348m 総幅員：20～40m（4～6車線） 事業費：約1,015億円 事業期間：昭和34年～平成16年

表彰理由

本事業の完成により、阪神間東部の南北の主要幹線道路が整備され、広域幹線道路ネットワークが形成されるなど、大きな効果が発現された。また、鉄道との交差部を全て立体化したことや、歩道を拡幅し駅周辺等において電線類を地中化したこと、北部地域の宅地開発等に寄与したことなどが高く評価された。さらに、半世紀の時間をかけて、周辺まちづくりとあわせ爾々と事業を行ってきた事業者の姿勢についても、非常に価値があり、汗と努力の結晶と高く評価された。

全国街路事業促進協議会会長賞

表彰事業名：府中都市計画道路3・3・8号府中所沢線整備事業

表彰対象者：東京都建設局

都市名：東京都府中市

事業主体：東京都

事業概要

本事業は、通過車両による大気汚染や騒音・振動の影響を軽減し、安全で快適な歩行空間の確保や、緑豊かなうらおいのある都市空間を創出するため、3タイプの環境施設帯（副道整備区間、沿道一体整備区間、切り通し区間）を設けて、総幅員36mの道路を整備したものである。沿道環境を保全するため、車道全線に低騒音舗装を施すとともに、歩道では電線類を地中化し、高齢者の方々にも安全で安心して利用できるバリアフリー化を行うなど、「すみよい町の道路」として整備を行った。さらに、沿道にある公園と一体となった緑豊かな空間を確保し、景観の向上に努めた。

事業延長：910m 総幅員：36m（4車線） 事業費：154億円

表彰理由

本事業の完成により、東京都の多摩南北幹線道路の一部が完成し、周辺道路の渋滞が緩和された。また、低騒音舗装を施した車道の両側に、多摩地域で初めて環境施設帯を設置し、多くの人々が安全で快適な散策を楽しむことができる広く緑豊かな歩行空間を創出した。さらに、沿道の宅地や公園との一体感が図られている点などが高く評価された。



全国街路事業促進協議会会長賞

表彰事業名：松山広域都市計画道路東一万道後線整備事業

表彰対象者：愛媛県土木部

都市名：愛媛県松山市

事業主体：愛媛県

事業概要

本事業は、松山市の中心部から道後温泉までを結び、路面電車軌道を有した4車線の幹線街路を整備したものである。新たに路面電車停留所を設けて乗降客の安全性、利便性の向上を図り、路面電車の良好な走行空間を確保するとともに、車道を4車線化して交通渋滞の緩和を図り、車道の両側に自転車歩行者道を設けるなど、愛媛の観光拠点である道後温泉の玄関口にふさわしい街路整備を行ったものである。

事業延長：約1.1km 総幅員：30m（4車線） 事業費：127億円

表彰理由

本事業の完成により、松山市の戦災復興時都市計画で決定された主な幹線街路が全て整備された。また、拡幅された自転車歩行者道は、誰もが利用しやすいように段差解消が図られ、街路樹名の掲示があるなど、沿道利用者や訪れる者に、きめの細かい配慮がなされている。さらに、松山市の観光の特色である路面電車の利便性が向上したことなどが、高く評価された。



優秀賞

表彰事業名：西播都市計画道路事業3.4.152号赤穂駅前大石神社線

表彰対象者：兵庫県赤穂市

都市名：兵庫県赤穂市

事業主体：兵庫県赤穂市

事業概要

本事業は、城下町の目抜き通りとして、和風のまち並み形成に向けた官民一体の沿道空間の形成を図ったものである。歩道は、段差を極力排したバリアフリー構造とし、自然石や透水性素材の組み合わせによる舗装や道路景観に配慮した電線類等の地中化を行うとともに、街路樹には黒松を植樹し、照明や車止めについてもシンプルなデザインの中にも和のイメージが感じられるように努めた。

事業延長：408m 総幅員：20m（2車線） 事業費：約55億円

表彰理由

本事業の整備にあわせて、沿道家屋等の建替えや看板類が統一されるなど、道路と沿道建物等との一体化が見事に図られている。また、車道、歩道とも丁寧な整備がなされ、城下町の雰囲気づくり創出に大きく寄与していることなどが、高く評価された。



優秀賞

表彰事業名：福岡都市計画都市高速鉄道JR九州鹿児島本線・篠栗線（箱崎・吉塚地区）連続立体交差事業

表彰対象者：福岡市土木局

都市名：福岡市

事業主体：福岡市

事業概要

本事業は、箱崎・吉塚地区を中心とした、JR九州鹿児島本線・篠栗線を高架化して11箇所の踏切を廃止するとともに、新たな都市計画道路4路線を含む19箇所で、道路と鉄道との立体交差化を行った事業である。箱崎・吉塚駅においては、周辺景観との調和を重視した駅舎デザインとし、エレベーター等を設置してユニバーサルデザインの実現を図った。また、東西の駅前広場や高架下を活用した自転車駐輪場、コミュニティー施設など、交通結節点機能の強化とともに、地域住民と一体となった活力ある都市活動の拠点づくりに貢献する事業である。

延長：約4.5km（鹿児島本線 約3.2km、篠栗線 約1.3km） 総事業費：約245億円

表彰理由

本事業の完成により、人身事故や渋滞が発生していた踏切が除却され歩行者の安全性の確保や交通渋滞の解消が図られるなど、大きな効果が発現された。また、本事業にあわせて整備された周辺道路により、鉄道との結節機能が強化され、さらに駅周辺の景観に配慮した防護柵を採用するなど、良好な市街地形成に寄与したことなどが、高く評価された。



特別賞

表彰事業名：江差町中心市街地地区 環境整備街路事業 姥神津花通 中歌姥神通（いにしえ街道）

表彰対象者：北海道函館土木現業所

都市名：檜山郡江差町

事業主体：北海道

表彰事業名：都市計画道路3・3・29八幡坂通整備事業

表彰対象者：北海道函館市土木部

都市名：北海道函館市

事業主体：北海道函館市

表彰事業名：東武野田線（鎌ヶ谷駅付近）連続立体交差事業

表彰対象者：千葉県土木整備部

都市名：千葉県鎌ヶ谷市

事業主体：千葉県

表彰事業名：都市計画道路柳井駅門の前線整備事業

表彰対象者：山口県土木建築部

都市名：山口県柳井市

事業主体：山口県

表彰事業名：北九州市計画道路本城弘川線街路事業

表彰対象者：北九州市建設局

都市名：北九州市

事業主体：北九州市

詳細はWebにて公開予定です。 URL <http://www.gaisokkyo.jp/>

トピックス

駐車場法の一部改正について

国土交通省都市・地域整備局街路課

1 はじめに

駐車場法の一部改正を含む「都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律」が平成18年5月24日に成立し、同月31日に公布されました。街路課としては、駐車場法を所管して以来初めての法律改正であり、本法としても道路法とともに改正した平成3年の大改正以来となる15年ぶりの実質的な改正となりました。

改正内容は、駐車場法に規定する「自動車」に大型自動二輪車及び自動二輪車（以下「自動二輪車」という）を含めるというものです。この改正により、これまで整備が進まなかった自動二輪車の駐車場の整備促進が図られることとなります。

以下、駐車場法の法律改正の必要性、改正内容等について、その概要をご紹介します。

2 法律改正の必要性

(1) 歩行者環境等の悪化

近年、都市部において自動二輪車の違法駐車が目に見えて増大しています。特に、いわゆるビッグスクーターといわれる自動二輪車が、歩道上に違法駐車されることにより、歩行者の歩行空間を狭めており、時には、自動二輪車の熱くなったマフラーに歩行者等の手や足が接触して火傷をする等の事故も引き起こしています。

また、自動二輪車の道路上への違法駐車は、道路の有効な車線をつぶすことになり、その結果として渋滞を引き起こす等、道路交通の円滑化に支障を来しています。

このように、自動二輪車が集中して中心市街地の道路上等に違法駐車することによって、自動車や歩行者の円滑かつ安全な交通、ひいては商業業務の利便性など都市機能、景観など良好な居住環境等に看過できない悪影響を及ぼしています。

(2) 駐車場法の状況

商業業務の利便性や良好な居住環境を推進するためには、集中する自動車交通を適切に処理することはもとより、高齢者や子ども、車いす使用者等も含めた安全・快適な歩行者空間を確保することが不可欠な要素であると考えられます。このため、この課題を解決するためには、自動二輪車の違法路上駐車対策を早急に講じる必要があります。

しかしながら、駐車場法が、駐車場の整備の促進により道路交通の円滑化、公衆の利便増進等を目的とする法律であるにもかかわらず、同法が定義する「自動車」に自動二輪車が含まれていないため、自動二輪車の駐車場の整備が進みにくく、絶対的に不足している状況にあります。

(3) 道路交通法の改正

平成18年6月1日から施行された改正道路交通法により、駐車違反対応業務（違反事実の確認と標章の取付け）を民間に委託することが可能となりました。これまでは、厳しく取締りされることになかった自動二輪車の違法駐車も、四輪車と同様に一律に駐車違反の取締りが行われることとなったわけです。

このことにより、駐車需要の受け皿となる駐車場の整備、特にこれまで駐車場法の対象となっておらず、そのため整備が遅れていた自動二輪車駐車場の迅速かつ積極的な整備が急務となっています。

3 法律改正の内容

(1) 法律改正の内容

駐車場法第2条第4号の「自動車」の定義に「自動二輪車」を含める。

(2) 法律改正の効果

「自動車」の定義に「自動二輪車」を含めることにより、自動二輪車駐車場について、駐車場法上、次に掲げる効果が生じることとなり、自動二輪車駐車場の整備促進や適正な管理運営が行われることとなります。

ア 自動二輪車を含む自動車交通が著しくふくそうする地区等について、都市計画に駐車場整備地区を定めることができる。

イ 自動二輪車の駐車需要を加味した駐車場整備計画に基づき、路上駐車場及び路外駐車場の計画的整備が図られる。

ウ 一定規模以上の路外駐車場に構造及び設備の基準への適合義務が生じる。

エ 都市計画区域内にある一定規模以上の駐車場で駐車料金を徴収するものを設置する者は、設置の届出、管理規程の届出等の義務が生じる等、都道府県知事の監督に服することとなる。

オ 道路又は都市公園の占用許可の特例など、助成措置の対象となる。

カ 附置義務駐車施設の対象車種に自動二輪車を含めることができる。 等

4 法律改正に伴う経過措置

法律の改正に伴って、法律施行後も既存の路外駐車場の運営に支障がないように、次の二つの経過措置を設けています。

(1) 既存駐車場に関する経過措置

改正法の施行時点で自動二輪車を受け入れている既存の路外駐車場については、従前どおりに円滑な駐車場運営ができるようにするため、駐車場法第11条の規定に基づく政令に定める技術的基準への適合については、適用されません。

ただし、改正法施行時点で設置済み（建築、修繕、模様替の工事に着手済みを含む）の路外駐車場で、改正法の施行後に増築、改築、大規模の修繕、大規模の模様替えを実施した場合には、新たな技術基準への適合が必要となります。

因みに、この路外駐車場の構造及び設備が技術的基準に適合していないと認めるとき等は、都道府県知事等は、路外駐車場管理者に対し、その是正のために必要な措置をとるべきことを命ずることができ、さらに、その命令に従わなかった者は、駐車場法第21条に定める罰則（100万円以下の罰金）の適用対象となってきました。

(2) 届出に関する経過措置

法律改正に伴って駐車場法第12条に規定する設置の届出及び同法第13条に規定する管理規程の届出を要することとなる路外駐車場の管理者については、改正法の施行の日から起算して3か月以内に都道府県知事等に届出をしなければなりません。

また、技術的基準への適合義務違反の場合と同様に、これに従わない者は、駐車場法第22条に定める罰則（50万円以下の罰金）の適用対象となります。

5 施行日

改正法の施行については、法律の公布の日から起算して6か月を超えない範囲内において、政令で定める日からとなります。