

目次

特集/日本風景街道の概要

- 日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）……………横田 敏幸 1
 ～基本的考え方とモデルルートの公募について～
- シーニックバイウェイ北海道の概要について……………和泉 晶裕 9
- 国際都市・東京の魅力ある景観形成に向けて……………江頭 邦雄 14

- 「走りやすさマップ」による観光支援と道路評価……………道路局企画課 19
 ～利用者の視点で道路構造を評価～ 道路経済調査室

- 構造改革特別区域内の道路管理者が
 設置する標識の特例について……………道路局路政課 30

- 新組織紹介** 45年以内の債務の確実な返済に向けて……………(独)日本高速道路 35
 保有・債務返済機構

訴訟事例紹介

- 国道沿いの排水溝の設置・管理の瑕疵を原因としての
 損害賠償の請求があった事例……………岡崎 之彦 39
 ー福島国道4号排水溝不全家屋浸水事件ー

- 連載** 道と思想(その5)……………三木 克彦 44

- とんびの広場** 彩甲斐街道の魅力づくりに向けて(埼玉県)……………川本 勇人 48
 文化のみち(名古屋市)……………野村 幸央 51

- 連載/社会実験** 金沢アートアヴェニューでのオープンカフェ社会実験……………水野 雅男 55
 ー社会実験から高質な都市空間の創造へー

- 時・時・時**……………63

日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）

基本的考え方とモデルルートの公募について

道路局地方道・環境課道路環境調査室沿道環境専門官 横田 敏幸

近年の社会資本整備においては、その量的な充実にのみならず、国土を国民一人一人の資産として、我が国の美しい自然との調和をはかりつつ整備し、次の世代に引き継いでいけるような質の高い社会資本の整備が求められており、国土交通省でも様々な取組みを進めているところである。景観形成においては、平成一六年六月には、個性ある美しい街並みや景観の形成にむけ、「景観緑三法」が公布されたところである。

景観形成のために必要な諸制度が充実されたことよって、各地域でも地域の景観に対する意識の高まり、地域住民による積極的な道路景観への働きかけが進展しつつある。こうしたことをうけ、地域固有の景観、自然、歴史、文化、レクリエーション資源を有効に活用し、それらをテーマ

として、「訪れる人」と「迎える地域」の豊かな交流による地域の再生を目指した、美しい道路空間の形成をめざす日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）を推進することとした。

一 アメリカにおけるシーニックバイウェイと北海道での展開

1 アメリカにおけるシーニックバイウェイの取り組みの経緯と基本的な考え方

シーニックバイウェイという言葉はまだ馴染みが薄いものの、最近では耳にすることも多くなってきた。シーニック (Scenic) は、「風景・景色のよい」、「舞台の」、「バイウェイ (Byway) は、「わき道」、「抜け道」、「学問等の」あまり知られていない分野」、バイウェイ (Byway) であれば

「沿道」という意味を持つので、敢えて日本語にすれば、「沿道も含めて」風景・景色の優れた道、「美しく、立ち寄りなくなる道」、「活動の舞台にしたくなる道」といったところだろう。

一九七〇年代後半のアメリカにおいて野放しの看板広告が、街並みや沿道風景を台無しにしていることに多くの市民が苛立ち、野外広告規制運動が活発に展開された。これをきっかけに、一九七八年には「シーニックアメリカ協会 (NGO)」が設立され、様々なロビー活動が展開された。さらに一九八九年には「シーニック・バイウェイ調査法」が成立した。その中で「美しい道路を再生することは連邦政府の重要な政策である」旨が宣言され、具体的プログラムの検討と連邦議会への報告義務等が定められた。シーニック・バイウェイ

イ調査法の調査結果を受け、一九九一年には専門の国家諮問委員会が設置され、一九九三年には国家諮問委員会報告書が提出され、指定基準、登録手続き、連邦の支援メニューが定められた。シーニックバイウエイの指定基準や登録手続など諸制度が整ったことを受け、一九九六年には、シーニックバイウエイの第一回指定が行われた。その後、二〇〇五年までに合計五回の指定が行われ、これまで二七の「オールアメリカンロード」、と九九の「ナショナル・シーニック・バイウエイ」が指定された。

アメリカのシーニックバイウエイの特徴は以下の通りである。

- ・ 景観性、歴史性、自然性、文化性、考古学性、及びレクリエーション性の観点において傑出した価値をもっている。
- ・ 地域の個人や団体など草の根レベルから始められている
- ・ シーニックバイウエイに指定した道路と沿道（沿道をどの程度まで含めるかは地域の特性による）

2 アメリカのシーニックバイウエイの指定方法

とその基準

指定の審査を受けるにあたっては、個人、民間

団体、地方自治体など誰でも応募が出来る。その際、事務手続きを最小限にするために二段階方式をとっており、簡易書類審査と本審査にわかれて

いる。

指定の基準については主要な点のみを挙げれば、
「ナショナル・シーニック・バイウエイ」及び「オールアメリカンロード」は、景観性、歴史性、自然性、文化性、考古学性、及びレクリエーション性の六つの評価基準のうち少なくとも一つの特性を満足し、それが他に類を見ないと考えられるものである必要がある。さらに、固有特性の価値が認められれば、シーニックバイウエイの活動が、固有特性の保護に関連しているか、プログラムの計画及び実施の課程において民間人の参加を保証しているか、活動のマーケティングや広報を実施しているかなどの基準を用い審査している。

さらに、海外からの観光客も強く念頭に置いた「オールアメリカンロード」となるためには、他に類を見ないような目玉的な呼び物等があること、観光ツアーバスの通行が確保されること、多言語による標識や案内板等が設置されていること、旅行者の目障りとなるようなものが最小限に抑えられるよう連続性のある計画となっていること、宿泊施設や飲食施設等が旅行者の増加に対応可能であること、などの追加基準を満たす必要がある。

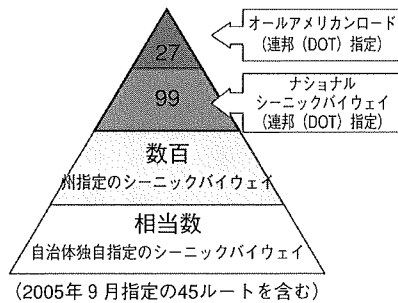
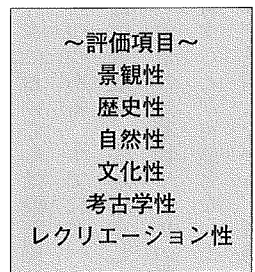


図1 アメリカのシーニックバイウエイの指定状況と評価基準

なお、「オールアメリカンロード」、もしくは「ナショナル・シーニック・バイウエイ」に指定されるためには州のシーニックバイウエイに指定されていることが望ましいが、州の指定基準を満たしていない道路でも国の指定対象になりうる（図1）。

3 連邦政府等による支援

一九九九年にはシーニックバイウエイの支援等を目的としてアメリカ・バイウエイ・リソースセ

ンターが設立された。連邦道路庁は同センターに
対して年間約二億円程度の運営資金の提供を行っ
ている。支援の内容としては、NPOや民間企業
に対するアドバイザーとしての役割と、教育もし
くは研修機会の提供、専門家ネットワークの形
成など情報提供の役割を担っている。

アメリカ・バイウエイ・リソースセンターが
運営するホームページでは、情報提供の一つと
して、オールアメリカンロード、ナショナル・シ
ーニック・バイウエイについて詳しい情報が紹介
されている。延長、所要日程、周辺の見所など、
デジタル情報が満載で、多くの旅行者が出発前
にこのページをチェックし、ルートやスケジュー
ルの参考としているようである(図2)。

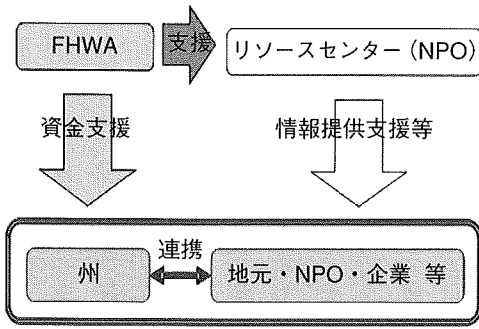


図2 アメリカの支援体制

一九八九年の「シーニック・バイウエイ調査法」
制定を受け、アメリカの道路政策における長期計
画について定めた法律TEA-21では、シーニッ
クバイウエイを環境保全施策の一つとして正式に
位置づけ、シーニックバイウエイが制度化された。
その後、シーニックバイウエイはSAFETEA-LU
へと引き継がれている。TEA-21においては、
約二億五千万ドル/年、SAFETEA-LUでは、約三
億五千万ドル/年の支援がアメリカ連邦道路庁から
各州に対して行われている。連邦が行う補助の対
象は、シーニックバイウエイの調査・計画策定、
安全性向上のための施設、展望所や休息所、歩行
者や自転車用の施設、レクリエーション施設への
アクセス、観光資源の保護、案内情報の提供、マ
ーケティング、シーニックバイウエイの管理とな
っている。

4 北海道におけるシーニックバイウエイの展開
北海道では、平成一五年から「シーニックバイ
ウエイ北海道」を展開し、現在までのところ、三
つのモデルルートを選定し、数十の団体と多数の
市民参加の下で、取組みが開始されている。富良
野の田園風景などを取り込む旭川・占冠ルート、
支笏・洞爺湖や羊蹄・有珠山などを取り込む支笏
洞爺ニセコルート、世界遺産の知床を含む東オホ
ーツクシーニック・バイウエイでは、市民と行政

が一緒に景観診断を行い、阻害要因となる案内標
識の撤去など、具体的な行動を展開中である。ま
た、併せて、道内外からの旅行者に対するパンフ
レットによるPRなど、プロモーションにも取り
組んでいる。なお、詳しくは、本特集の北海道の
取組みについての報告をご参照願いたい。

二 日本風景街道(シーニック・バイウエイ・ジャパン)の推進

「観光地及び景観スポットは美しいが、そこに
至る沿道景観がお粗末だ」とは日本の道路景観事
情について多くの方が指摘することである。この
ような指摘を受けるその原因としては、これまで
は道路側から沿道に対して働きかけるための具体
的な政策スキームが乏しかったことや行政もユー
ザーも、道は単なる「運ぶための空間・道具」と
しての期待・認識しかなかったことなどが考えら
れる。結果として、一部例外はあったとしても、
総じてみれば道の美しさ、景観、味わいなどは二
の次とされてきたのではないだろうか。

近年、日本においても景観整備についての重要
性は高まりつつある。すでに述べたように平成一
六年六月には景観緑三法が成立し、景観計画の策
定を経て、沿道の建築物や看板の敷設などに一定
の制限を付すことが可能となった。こういった制
度や仕組みを活用しながら、道路局では自然、歴

史、文化、景観、レクリエーション資源を有効に活用し、それらをテーマとして、「訪れる人」と「迎える地域」の豊かな交流による地域の再生を目指した、美しい道路空間の形成をめざす日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）を積極的に推進することとしている。

1 取り組むべき課題

日本風景街道を進める上で取り組むべき課題がいくつかある。ここではその課題について簡単に確認したい。

まず一つ目は、戦後、より早く移動することが優先され、道の多様な機能が見過ごされてしまったのではないかと一点である。歴史をさかのぼってみると、道路は本来、経済活動のみならず、文化や人々の交流、生活の場としての機能を果たしてきた。しかし、高度経済成長を支える中で、早く移動する機能だけが必要以上にクローズアップされそれ以外の機能が見失われてしまったのではないだろうか。結果として、道路のユーザーもしくは国民から厳しい意見を頂戴することの要因になったのではないだろうか。

二点目は、より早く移動することによって顧みられなくなった地元資源も少なからず存在する。道路の文化や人々の交流、生活の場としての機能に着目すれば、地域の資源を活性化するという地

元の取組みと、その資源をより活かすために人を導く機能を持つ道路との連携の仕方に工夫の余地があるのではないか。

三点目は、私と公が柔軟に協力し、道路と沿道との連携を通じ、新しい道路の使われ方や機能などをみいだすことで、地域の活性化を支援することが出来るのではないか、という点である。江戸時代、場所によって通りに面する民家の庇下は「半官半民」の柔軟な使われ方をしていた。当時、庇下は、半分が公の地と法令で定められ、昼間は店舗の一部（私）、夜間は道（公）として利用されていた。つまり、限りある土地を昼はビジネスに、夜は治安の維持や防火活動の妨げとならないようやりくりし融通しあいながら使っていたということである。このような工夫は現代社会においても参考になるのではないだろうか。

四点目は、図3に示すように、市街地や山地、河川などの中で道路及びその沿道は好ましくない景観として受け止められておりその改善が急務となっている点である。図4に示すように、道路景観について具体的にその課題を見ると、看板や建築物など沿道の課題や、放置自転車や落書きなど道の使われ方にも課題が少なくない。これらの課題は道路管理者が一人で解決できるものではなく、限りある道路予算のなかで対応する上では、道路管理者と道路利用者、沿道住民等の一層の協

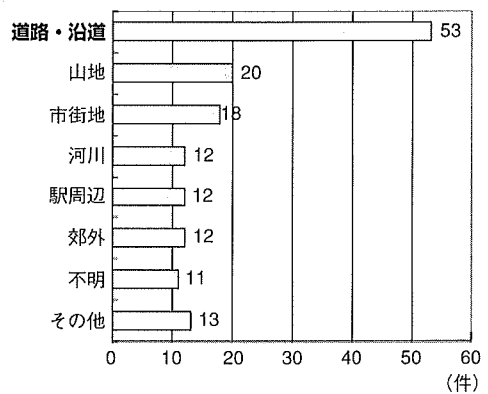


図3 好ましくない景観

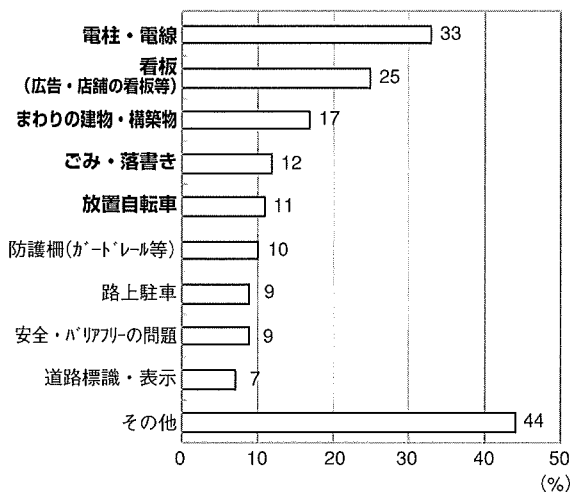


図4 残したくない道路景観

力が必要となってきたのではないか。

2 道路行政における新たな取組み

これまでも道路政策はそのマネジメントの方法や評価の方法、事業のメリハリなど変わり始めている。とりわけ日本風景街道に関連の深い道路行政における新たな取組みとしては、道の駅や社会実験によるオープンカフェ、＼とるば＼などがある。

道の駅は、約一〇年ほど前に始まった施策であるが、現在では全国で約八三〇の道の駅が建設されるなど非常に評判のいい施策である。一年半ほど前に世界銀行が道の駅の評判を聞きつけ、道の駅という素晴らしいアイデアを全世界に広めようということ、その導入方法等についてのマニュアルを作成し全世界にその情報を発信した。とりわけ、農村部の女性など、能力と食や文化についての＼腕＼がありながら、発揮できずにいた方たちにフリーマーケットのような場を通じて経済活動に参画する場を提供することで、地域がどんどん活性化し、豊かになっていったという点が高く評価された。一方で、道の駅を訪れたお客さんもそこでは味わえない楽しみを見出しリピーターとなっていた。道の駅はこのような好循環をうみだし、地元の方々のやる気をさらに向上させている。このように「迎える地域」と「訪れる人」の交流が、楽しみや喜び、感動を生みだし、結果

的に経済的にも地域が潤うという道の駅の仕組みは日本風景街道を取り組む上での原点ともいえる。また、社会実験によるオープンカフェの取組みも進んでおり、これまで全国で一〇〇以上の実績が上がっている。公共と民間のビジネスの緩やかな連携が始まりつつあるといい。

また、九州では、ドライブの途中で見つけた美しい風景やその景色を撮影するための駐車場などの情報を提供する＼とるば＼の取組みが始まっており、景観の優れているポイントでその景観を楽しんだり、写真に収めたいという道路ユーザーのニーズに応えている。

3 日本風景街道

日本風景街道における基本方針は、自然、歴史、文化、風景などをテーマとして、「訪れる人」と「迎える地域」の豊かな交流による地域コミュニティの再生を目指した、美しい道路空間の形成であり、その実現に向けて、**図5**に示した四つの視点、①道の担う役割の復古・再生、②地域の資産の活用、③新たな・多様な価値の創造、④使われ方の負の遺産の清算、について取り組んでいく必要がある。

また、プロジェクトの推進にあたっては、官民の協働などさまざまな主体の連携、また、祭りやイベントなど沿道の様々な活動との連携が必要で

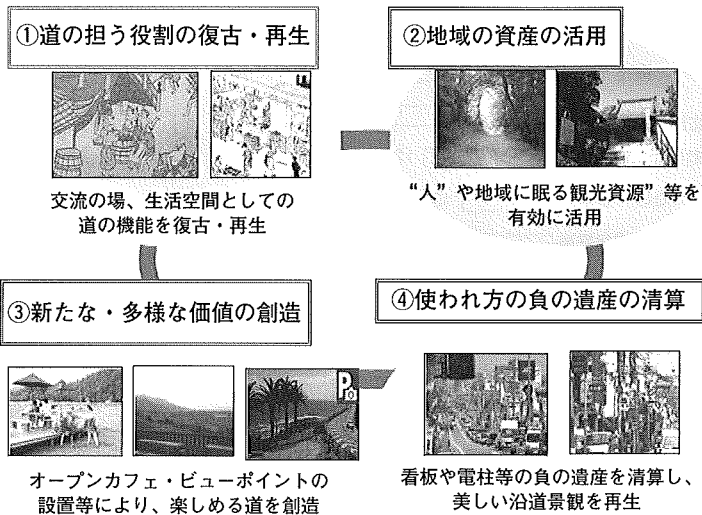


図5 日本風景街道の4つの視点

ある。このような連携を進めるために、**図6**に示すように、地域住民、NPO、企業、自治体、町内会・自治会、道路管理者などがみちづくりパートナーシップをそれぞれのルートごとに形成し、地域の調査、活動計画の策定、活動の実施（研修活動、ソフト事業、ハード整備）、他のパートナーシップ、行政組織、地域住民等との交流（情報収集・交換）、資金調達等を実施することとして

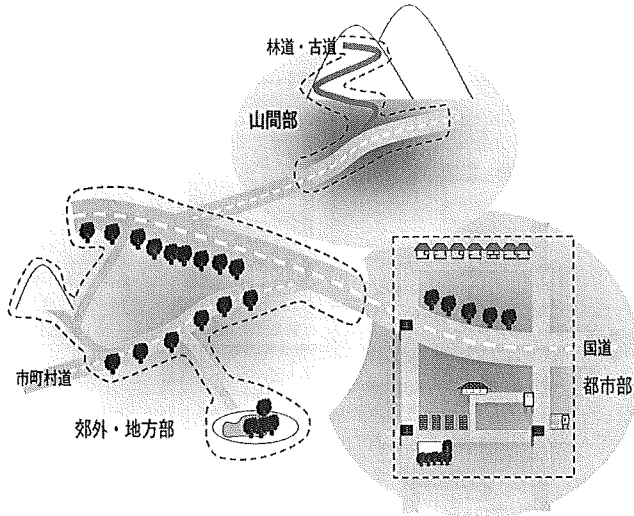


図7 ささまざまな地域、さまざまな道で

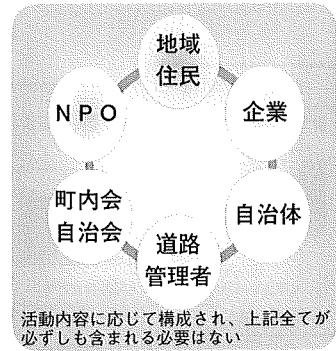


図6 みちづくりパートナーシップ (地域の活動主体)

いる。このようなパートナーシップを通じ官民の協働などさまざまな主体の連携や様々な活動との連携を進めていく必要がある。

活動を展開する地域は、その活動が道路区域内にとどまるのではなく、沿道も含め幅広く対象としていくことが望ましい。さらにアメリカにおけるシーニックバイウェイは郊外部の多自然型が中心であるが、日本には歴史的な遺産や文化財など都市内にも多くの資源が存在している。アメリカとの歴史的背景や国土の特徴の違いを考慮すると日本風景街道においては、図7に示すように地方部、都市部等の全ての地域を対象にし、道（ルート）の機能にかかわらず、長い路線も、短い路線も、幹線道路でも、遊歩道でも、既に美しい道でも、これから美しくしたい道でも、古い道でも、新しい道でも、自動車だけではなく、人も、車も、自転車も対象として進めていくべきである。

図8 (次頁参照) は一つのサンプルとして日本風景街道の活動例を示している。みちづくりパートナーシップが一つの地域のストーリーをつくり、風景街道の計画を立てその計画に基づき、自然環境の保護、地域資源の発掘、景観・自然を楽しむ場の整備、沿道景観の維持活動、沿道景観の修繕、祭り・イベントの実施、広報・PR活動など様々な活動を実施する。その実施は誰か一人がやるのではなく、NPO、地域住民、企業、町内

図8 (次頁参照) は一つのサンプルとして日本風景街道の活動例を示している。みちづくりパートナーシップが一つの地域のストーリーをつくり、風景街道の計画を立てその計画に基づき、自然環境の保護、地域資源の発掘、景観・自然を楽しむ場の整備、沿道景観の維持活動、沿道景観の修繕、祭り・イベントの実施、広報・PR活動など様々な活動を実施する。その実施は誰か一人がやるのではなく、NPO、地域住民、企業、町内

表 日本風景街道戦略会議構成メンバー

◎ 奥田 碩	(社)日本経済団体連合会会長
○ 中村 良夫	東京工業大学名誉教授
家田 仁	東京大学大学院工学系研究科教授
石田 東生	筑波大学大学院システム情報工学研究科教授
岩沙 弘道	(社)日本経済団体連合会国土・都市政策委員長
江頭 邦雄	(社)日本経済団体連合会観光委員長
大石 久和	(財)国土技術研究センター理事長
隈 研吾	建築家・慶應大学教授
コシノ ジュンコ	ファッションデザイナー
新町 光示	(財)日本旅行業協会会長
千田 稔	国際日本文化研究センター教授・人文地理学会会長
高竹 和明	(社)日本青年会議所会頭
田中 節夫	(社)日本自動車連盟副会長
玉川 孝道	(株)西日本新聞社副社長
中村 徹	(社)日本観光協会会長
松田 裕子	(財)日本農業研究所研究員
森野 美徳	都市ジャーナリスト・日経広告研究所首席研究員
柳生 博	(財)日本野鳥の会会長
横島 庄治	NPO法人 環境システム研究会理事長

会、自治体、道路管理者などがそれぞれ出来ることを持ち寄る形で実施することが重要である

4 日本風景街道戦略会議の設立

日本風景街道を進めるために奥田碩経団連会長を委員長とした表に示すメンバーで構成される日本風景街道戦略会議が設立された。この戦略会議では、日本風景街道のコンセプトの形成や、ルートの認定基準や登録方法、支援の仕組み、情報提供や広報のあり方など日本風景街道の運営に必要な事項の検討を行う。

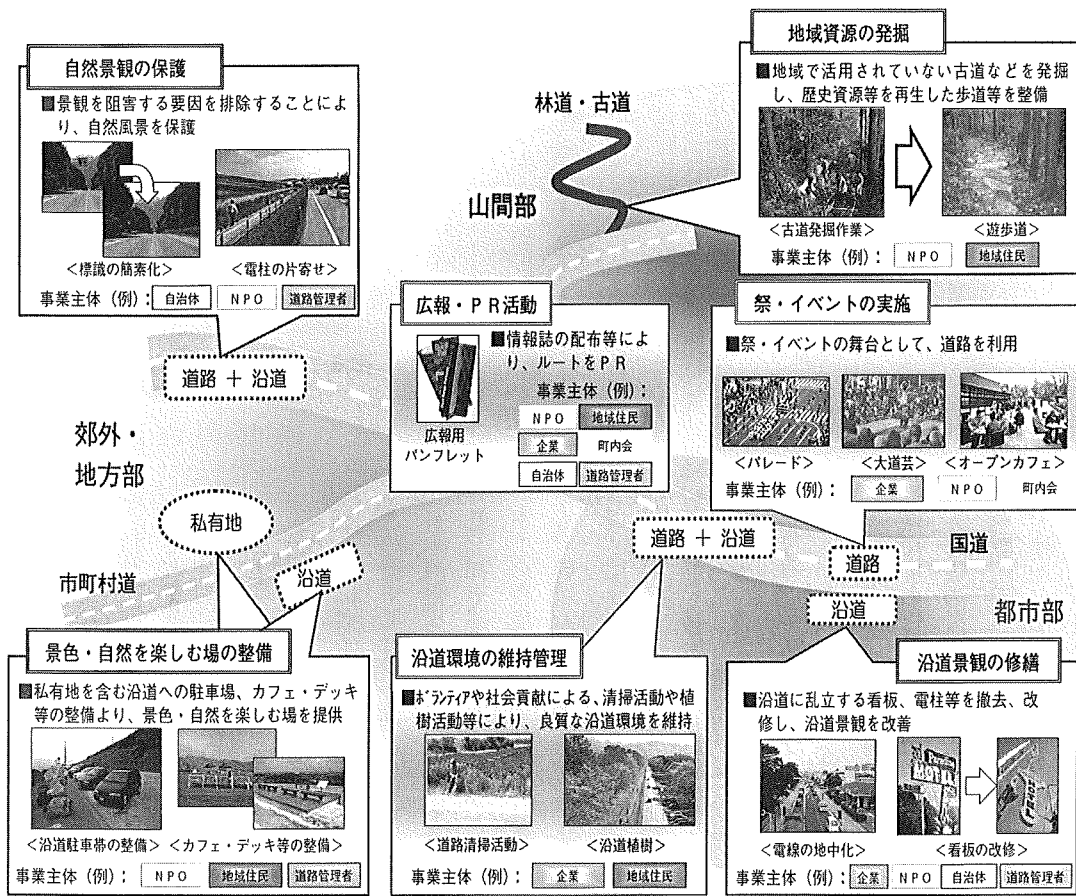


図8 日本風景街道の活動例

また、この一月二〇日には日本風景街道戦略会議によって、モデルルートの公募が開始された。公募は三月三十一日で締め切られ、四月にはモデルルートが選定される予定である。

5 モデルルート公募

(1) 公募の趣旨

「ケーススタディを通じた日本風景街道の検討」

日本風景街道戦略会議において、実際に取り組む地域への支援のあり方、地域が主導となった取り組みを行う上での課題等を把握し、新たな仕組みや制度の検討を行うためのケーススタディとして先行的に取組むモデルルートの募集を行う。

(2) 公募の内容

沿道等の地域住民主導のもと、地域固有の資源を活かし、美しく味わいのある道空間づくりを行う『中心となる道路（モデルルート）、及びその道路と一体となり活動を展開する地域』を募集する。

(3) 応募主体

道路管理者と実施内容に応じて必要な組織（地域住民、NPO、町内会・自治会、企業、自治体等）により構成されるみちづくりパートナーシップが応募主体となる。ただし、応募時点でみちづくりパートナーシップが設立されていない場合でも、その設立が明らかであり、かつ主な道路管理

者の合意が得られている場合は、みちづくりパートナーシップを構成する組織が応募主体となることができる。

(4) 条件

モデルルートを応募する組織は、
・地域資源の活用、保全、及び活動の方針が明確になっておりそれを実行する能力がある組織
・将来にわたって継続的な活動が可能な組織
・関係する者(所管する行政機関や利害関係者、既存活動実施者等)と連携・調整可能な組織を全て満たす必要がある。

(5) 応募書類

応募に際しては次に示す資料を提出する必要がある。

- ・応募主体の組織概要
- ・応募主体に含まれる組織・団体等のこれまでの活動実績
- ・活動基本計画
- ・参考資料

(6) 活動基本計画

上記の提出書類のうち、特に重要なのは活動基本計画であるが、活動基本計画では次の点について記入をお願いしている。

◆モデルルートの名称

◆取組みテーマ

・モデルルート及びその道路と一体となり活動

を展開する地域の自然、歴史、文化、風景などの特長を踏まえ、取り組んでいく活動のテーマ

◆コンセプト

・モデルルート、及びその道路と一体となり活動を展開する地域の目標像や基本方針

◆活動方針

・日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)の取組みの四つの視点を踏まえた活動方針

◆活動エリア

・モデルルートの範囲やモデルルートと一体となり、活動を展開する地域の範囲を示す図

◆現状及びセールスポイント

・モデルルート及びその道路と一体となり活動を展開する地域の現況、特長、セールスポイント、課題等

◆想定される個別事業の内容、実施場所、及び事業実施者

・個別事業の内容、実施者、実施場所など

◆期待される効果

・事業により期待される効果

◆スケジュール

・事業スケジュール

◆資金計画

・スケジュールに応じた活動を実施する際に、

必要な資金を確保するための計画(調達先や調達方法など分かる範囲で)

(7) 選考基準

日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)の取組みの四つの視点を踏まえ、下記の五つの観点から総合的に選考する。

・地域の魅力

・組織力

・取組の独創性・新規性

・取組の継続性

・取組の効果

(8) 考件数

二〇件程度

(9) その他

採択されたモデルルートは、平成一八年度に必要なに応じて活動の実施計画を策定し、計画に基づいた事業を実施する予定である。その上で、日本全国への展開を目指している日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)の仕組みや制度づくりを行うために、取組みの進め方や事業の進捗状況、活動上で必要な仕組みや制度、支援などについて具体的な意見を頂くなどのご協力をお願いする予定である。

モデルルートの公募の要項は下記ホームページで閲覧またはダウンロードが可能である。

<http://www.hido.or.jp/fukeikaidou/index.html>

シーニックバイウェイ北海道の

概要について

北海道開発局建設部道路計画課道路調査官 和泉 晶裕

一 はじめに

近年、北海道においては、自家用車やレンタカー等を利用した自由度の高い個人型観光が増大している。その魅力は、雄大かつ豊かな自然、美しい農村景観、豊かな食材、数多くの温泉等多彩な観光資源を個人のニーズに応じて巡ることが可能である点である。

これら個人型観光のニーズに的確に対応し、地域固有の資源の保全、発掘又は創出により、個性的な美しいツーリング環境を実現するためには、地域の住民、企業、行政各々において、広範かつ連携した取組みが必要となる。

このため国土交通省北海道局では、米国において一九九〇年代より、地域住民、NPO等が原動

力となって観光振興、景観・環境の保全に取り組んでいるシーニックバイウェイプログラムの日本への導入の可能性を検討するため、平成一五年度より北海道旭川・富良野占冠間、千歳・洞爺湖・ニセコ間の二つのモデルルートを指定し、二年間試行を行った。

このたび、二年間の試行を終え、平成一七年より正式に「シーニックバイウェイ北海道」として推進組織が立ち上がり、地域からの申請に基づくルートが指定され、運用が始まったので、その内容について紹介する。

二 シーニックバイウェイ北海道の目的

「シーニックバイウェイ北海道」の目的は、地域住民・NPO等と行政が連携し、沿道景観の改

善、農村風景の維持等「美しい景観づくり」、地域固有の資源の発見、保全・活用等による「活力ある地域づくり」、地域情報発信や景観ポイントの紹介、新たな体験型観光等による「魅力ある観光空間づくり」に取組み、そこに住む人々にとつて愛着と誇りを持てる地域環境を創出するとともに、訪れる人々にとって安全・快適な観光空間を提供し、美しく個性的な北海道を実現することである。

景観、観光、地域という取組みは一朝一夕で実現するものではなく、その目標も時代の要請により変わりうることから、その運用にあたっては、①地域からの発案を重視、②地域住民等や行政が各々持続的に取り組めるような運営体制・支援組織の構築、③地域が自立するための地域ビジネス

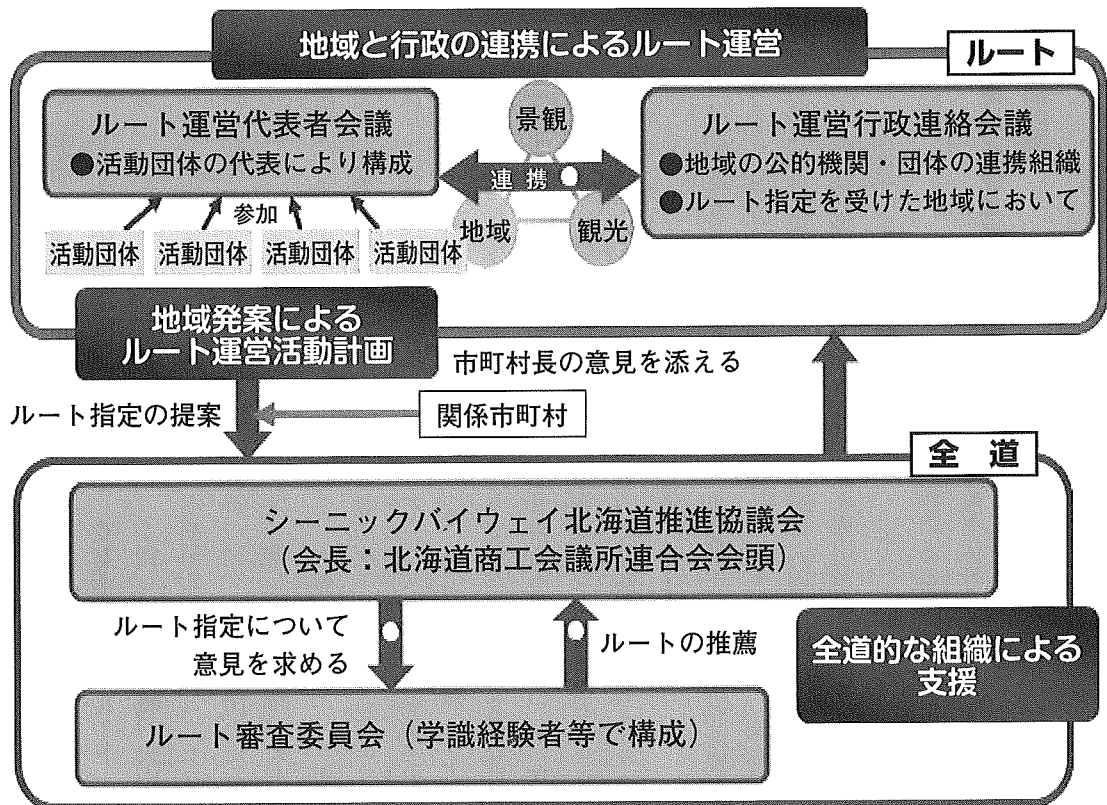


図1 シーニックバイウェイ北海道のルート指定の流れ

の創出、④関係機関、団体間の連携の仕組みづくり、⑤地域自ら固有の資源の発掘・創造（文化、教育など）、評価・診断の取組みが重要としている。

二年間の試行の評価として、試行に参加した活動団体代表者及びメンバーにアンケートを行った結果、「新たな団体の交流が生まれた」、「単独ではできなかったような活動が可能となった」などの連携の効果を実感する回答が多く出されるとともに、旅行会社やレンタカー会社の商品化、海外でのプロモーションが行われるなど一定の効果が見られた。

三 シーニックバイウェイ北海道の本格的展開

国土交通省北海道局内に設置された検討委員会において、二年間の試行で得られた知見を踏まえた報告書がとりまとめられ、これを受け平成一七年三月より「シーニックバイウェイ北海道」としてスタートした。

具体的には、シーニックバイウェイ北海道のルート指定は、全道的な行政機関、経済団体等から構成される「シーニックバイウェイ北海道推進協議会」を設置し、平成一七年三月一日より地域からのルート運営活動計画の提案の募集を開始した（随時受付）。

各地域においては、シーニックバイウエイに取り組もうとする団体（複数）がその代表者会議において活動方針となるルート運営活動計画（以下「ルート計画」という。）を作成し、市町村長の意見を付して推進協議会へ提案する。

第一回目の指定は、昨年三月三十一日までに提案されたルート計画について、学識経験者等による審査委員会の意見を聴き、昨年五月

月に推進協議会が「支笏洞爺ニセコルート」「大雪・富良野ルート」「東オホーツクシーニックバイウエイ」の三つのルートを指定した。同時に、中心となる活動団体が地域での団体の募集や試行的な活動を実施し、ルート運営活動計画策定に取り組む「候補ルート」として「函館・大沼・噴火湾ルート」「釧路湿原・阿寒・摩周ルート」を指定した。

地域においてルート計画を策定するまでには相当の期間を必要とするが（モデルルートでは約二年）、この期間が地域における合意形成等に重要な時期となる。このため、持続的な運営となるよう、活動団体、行政が連携できる支援体制を確立することとしている。

四 シーニックバイウエイ北海道の指定ルートと活動内容

シーニックバイウエイ北海道の指定ルート及び

その活動概要について以下に紹介する。

1 支笏洞爺ニセコルート

美しい湖と秀峰、火山に出逢えるルート

支笏洞爺国立公園とニセコ積丹小樽国定公園の二つの国立・国定公園を走る支笏洞爺ニセコルートは、美しい湖と秀峰、火山に出逢えるルートである。距離が長く、エリアが広いため、ウエルカム北海道エリア、洞爺湖エリア、ニセコ羊蹄エリアの三つのエリアで構成されている。

「ウエルカム北海道エリア」は、新千歳空港に降り立った来訪者が多様な自然、清らかな水、広がりのある農地とおいしい食、彩り美しい庭のある街並みなどに巡り会うことができる、北海道の魅力をはじめに体感できる、ここからはじまる北海道「ルート」である。

四季折々に美しい表情を見せる洞爺湖と今なお噴煙を上げる昭和新山。「洞爺湖エリア」は美しい洞爺湖と火山を体感できる屋根のない博物館、洞爺湖と火山がおりなすエコミュージアムルートです。「ニセコ羊蹄エリア」は羊蹄山のある美しく季節感のある風景と尻別川をはじめとしたニセコの自然を体験することにより、訪れた人に感動を与える、羊蹄とニセコの自然が与える感動のみちがルートである。

◆平成一七年の活動の概要

支笏洞爺ニセコルートでは、景観形成・地域づくり活動として沿道の清掃・花植えや屋外広告物の色の塗り替え、観光振興活動として路上カフェ（シーニックカフェ）や各種バスツアーなどの活動を実施した。

ウエルカム北海道エリアでは、道路管理者などの行政と恵庭市の活動団体が連携して「インター植えるカム・花（フラワー）ロード」をコンセプトに、インターチェンジ（恵庭）から市街地に向けた道道恵庭岳公園線の約九〇〇mの中央分離帯に花植えを実施した。参加者からは、「今後は、自分たちが主体となって花を植え、街中に花のネットワークを広げていきたい」などの意見が寄せられた。

洞爺湖エリアでは、壮瞥町の活動団体が中心となり、町内外の団体、関係機関の連携により、国道三四五三号や道道洞爺湖登別線などの沿線、駐車場公園を中心に清掃活動（国道四五三号・ヨゴサンキャンペーン）を実施した。参加者数約一五〇名、清掃範囲は延べ一五〇kmにも及び、収集したごみの量は四tにも達した。これらの活動により、シーニックバイウエイの理念など、今まで活動団体が理解していなかったことが、地域住民に直接語りかけることで理解の輪が広がった。また、同じ名称でウエルカム北海道エリア（支笏湖周辺）でも実施され、ルート内での連携の輪が広

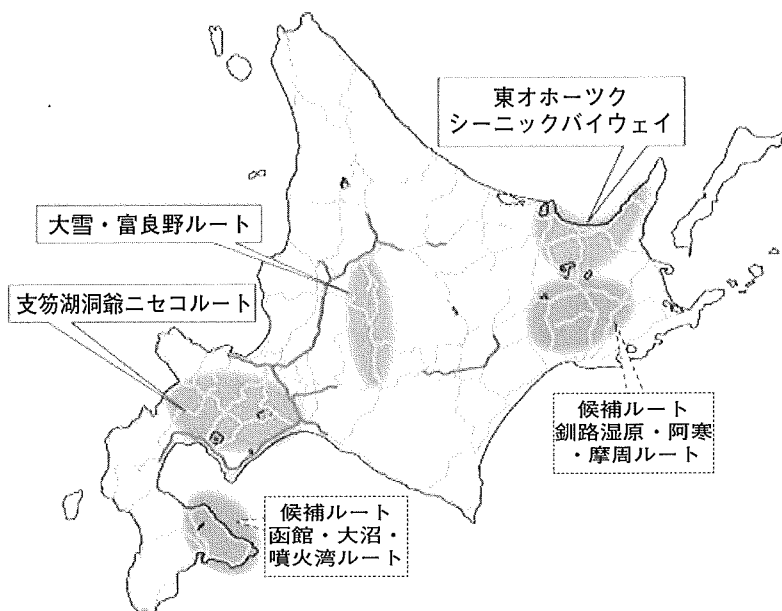


図2 第1回（平成17年5月9日）指定・候補ルート

ニセコ羊蹄エリアでは、ニセコ町の活動団体がレトロバス（薪バス）で五つの町村の国道・道道・町村道を通じて、ニセコ羊蹄エリアのおすすめポイントを回るバスツアーを実施した。バスツアーは昨年度と同様に、告知と同時に予約いっぱいになる人気の高いツアーとなり、今後の広域ビ

ジネスの可能性を予感させた。

平成一七年度は比較的町内や近隣市町村からの応募が多く、参加者からは「地域の魅力的な景観を再発見できた」「ぜひまた行ってほしい」との意見が寄せられるなど、大変価値のある活動となった。

また、冬の集中活動月間では活動団体、企業、個人の広範な参加を得て、ルート全体が三万本のアイスキャンドルで彩られた「キャンドル・ナイト」灯りで繋ぐ雪の道」が実施された。

2 大雪・富良野ルート

四季を彩る花人街道

大雪山・十勝岳連峰の裾野と山懐を通る大雪・富良野ルートは、パッチワークのように美しい丘陵、田園やラベンダーなどの花々に彩られ、映画やドラマ、CMの舞台となっている。ジャガイモや麦など良質の農産物にも恵まれるほか、十勝岳温泉や吹上温泉など数多くの温泉がわき、ゆったりとした時の流れとともに心が癒やされる環境を有している。

◆平成一七年度の活動の概要

大雪・富良野ルートでは、景観形成・地域づく

り活動として沿道の清掃・花植えや景観ポイント

における視点場（視点である人間が位置する場所）としてのウッドデッキ（以下シーニックデッキ）設置などの活動を実施した。また、連携活動として、シーニックバイウエイ北海道の指定を記念してルートオリジナルの切手シートを企画・販売した。切手シートに使用された写真は、第一回大雪・富良野ルート「みち・沿道景観フォトコンテスト」の入選作品からセレクトし、デザインされた。購入した観光客の方には「大雪・富良野の四季折々の表情が楽しめる」など好評を博し、初版一、〇〇〇部が売り切れ、増刷を行った。

3 東オホーツクシーニックバイウエイ

ロマンティックヒーリング・風を感じて走る道

知床、阿寒の二つの国立公園を有する東オホーツクシーニックバイウエイルートは、広大な畑地景観、野趣あふれる山岳、ハクチョウが飛来する湖沼、原生花園、豊富な味覚、明瞭な四季など北海道観光のよさが凝縮されている地域である。また、我が国唯一の流水地帯でもあり、人々の心を潤し、感動を与えてくれるあこがれの地として道内外から多くの観光客が訪れている。

東オホーツクシーニックバイウエイでは、景観形成活動として沿道の清掃・花植えやシーニックデッキの設置、地域づくり活動として各種シンポ

ジウムやルート紹介マップの作成、観光振興活動として各種イベントやバスツアーなどの活動を実施した。

特徴的な活動としては、ルート全体で連携し、平成一七年六月、九月、平成一八年冬の三度の集中活動月間にシーニックデツキ、情報拠点、シーニックポイント、景観の良いお店、地元の人しか知らない温泉、イベント、活動団体の情報などを掲載したルート紹介マップを作成し、情報拠点や道の駅、レンタカーの受付カウンターなどで配布した。

斜里町の活動団体が知床でアイヌ民族が独自に取り組むエコツーリズムを紹介するシンポジウムを開催するとともに、これに関連したモデルツアーも実施した。伝統的楽器のムツクリの演奏や、自然の神々に祈りをささげる儀式もあり、参加者からは「アイヌ民族の暮らしぶりや文化が分かる貴重な体験だった」、「これからも続けてほしい」などの意見が寄せられた。

冬には「大雪原をひとりじめ」と称して、一面雪に覆われた農地を一日自由に使い、隣接する農家で地域の人とふれあいながら、暖かい飲み物などを楽しむ北海道ならではのイベントも行われた。

五 支援体制 ～有限責任中間法人シーニック バイウエイ支援センターの設立～

平成一七年七月一日、シーニックバイウエイの持続的な推進・普及・発展を支援することを目的とし、中間法人法に基づく非営利法人である有限責任中間法人シーニックバイウエイ支援センター（略称：リソースセンター）（代表理事：森地茂政 策研究大学院大学教授）が設立された。リソースセンターは、「情報共有・発信・連絡」、「各種調査・研究」、「広報・プロモーション」、「人材育成・教育・資格認定」、「各種団体の連携を促進するためのコーディネート」などを行うことを目的とし、シーニックバイウエイの理念の浸透や活動の活性化を図るため、また、シーニックバイウエイの活動を通して、美しい景観づくり、魅力ある観光空間づくり、活力ある地域づくりに貢献するための支援を行うことを目指している。

六 おわりに

シーニックバイウエイ北海道は、平成一七年三月に地域発案型の仕組みとして始まったばかりである。

今後の取り組むべき課題としては、参加活動団体のみならず地域内外の広範な参加を促す施策が必要であるとともに、初年度は十分機能しなかつ

た行政連絡会議での行政間連携強化、活動のための自主財源の確保、地域活動をコーディネートする人材の育成などが求められている。

また、農業等地域産業と連携した食、地域物産品の提供などの取り組みを行い、地域への経済的還元を行い、活力ある地域の実現を目指したい。

現在、北海道内では候補ルートに加え、十勝地域、宗谷地域などでルート指定に向けた地域の取り組みが始まっている。

この取組みは指定されることが目的ではなく、継続して取り組むことが重要である。

地域の方々の熱意が個性的な美しい北海道を作っていくことを期待している。

◆シーニックバイウエイ北海道ホームページ

<http://www.scenicbyway.jp/>



HOKKAIDO

シーニックバイウエイ北海道
ロゴマーク

国際都市・東京の

魅力ある景観形成に向けて

(社)日本経済団体連合会観光委員長 江頭 邦雄

日本経団連では昨年六月、「国際観光立国に関する提言」を発表し、訪日外国人旅行者の増大に向けた提言を行っているところであり、提言では、国際観光立国、すなわち訪日外国人旅行者の増大に向けた諸方策を提起している。その中では、海外から多くの人々が訪れるようにするためには、日本を訪れてみたい「魅力ある国」にすることが不可欠であり、景観整備はもとより、都市再生、活気ある街づくりなど、我々が普段生活している空間そのものを美しく、魅力的なものとする事が急がれる旨強調しているところである。本稿では、国際都市である東京の魅力増大という観点から、景観形成の意義を考えてみたいと思う。

一 欧州の景観形成

日本経団連観光委員会では、上記提言のフォローアップを兼ねて、一〇月二日～九日の日程で、フランスとドイツに観光立国に関する調査ミッションを派遣した(写真1)。その際、両国における景観形成・街づくりに向けた取り組みが主要調査項目であったことはいまでもない。

フランス・ドイツ両国ともに、景観形成については、国家戦略として取り組んできた長い歴史がある。

現在のパリの都市景観は、一九世紀ナポレオン三世により、それまでの木造家屋を一掃し、統一のとれた石造りの建物に建て替えることにより形成された。一〇〇年経った現在でも、伝統的建造



写真1

物を保存・修復するとともに、街全体の美しい景観を形成するよう法的枠組も整備し、その景観維持に取り組んでいる。また、ドイツでは市町村レベルで策定される建設計画によって、地域の建物の容積、敷地面積はもろろのこと、ファザードの色彩から窓の大きさに至るまで詳細に規定することで都市景観の悪化を未然に防止してきた。

両国とも、「そこに住む人々にとって美しく魅力的な街づくりをすることが、観光客誘致にもつながる」という基本的な考えに立脚し、街づくりに取り組んでいるのである。フランス及びドイツへの調査ミッションを踏まえ、今後日本における

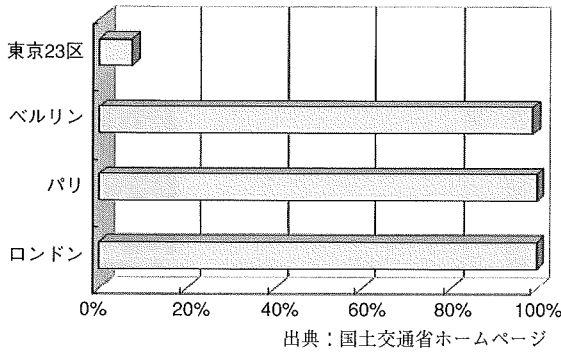


図1 欧州主要都市と東京の電柱地中化率の現状

景観形成・街づくり、特に観光戦略としての景観形成を考えた場合、①大きな公園を中心とした都市設計、②街路樹の計画的植樹、③噴水や記念碑の設置・維持、④電線地中化等が鍵を握ると考える(図1)。

II 日本の景観コンセン

さて、ふり返って我が国の都市景観の現状はどうであろうか。狭い住環境、木造住宅やアパートが無秩序に密集したチグハグな住宅街、視線を遮る電線、統一性のない看板、森や公園の少なさ等々、お世辞にも美しいとは言いがたいのが実情ではないだろうか。都市景観が美しくないこと、それは、我々の実生活にも悪影響を与えることとなる。景観を害している大きな要因である無秩序な街並は防災上大きな問題をはらんでおり、地震国日本にとっては死活問題だ。また、貧困な住環境は、我々が世界のトップクラスの一人当たりGDPを誇りながら、欧米と比較して豊かさを十分に実感できない遠因なのかもしれない。

本年六月に「景観法」が全面施行された。今後は同法に基づき、各自治体のイニシアティブの下、伝統的な街並、主要な景勝地のほか緑の豊かな住宅地等を「景観地区」に指定し、これら地域の景観が悪化することないよう法律上の措置を講じていく必要がある。また一方で、既に悪化してしま

った景観をできる限り修復していくことも必要だ。特に、景観形成の観点のみならず、住環境の整備や安全の確保の観点からも重要な木造住宅密集地の解消、老朽化マンションの建て替え、公園・緑地の整備等から優先的に着手すべきではないだろうか。

III 民間企業の街づくり参加

景観形成、街づくりの推進にあたっては、民間企業の貢献と協力が期待される。例えばドイツでは、ベルリンのシンボルであり観光の名所でもあるブランデンブルク門(写真2)の改修工事を行うにあたって、民間企業から広告を募集することとその費用を賄ったという例がある。

我が国においても、民間企業のノウハウ・資金



写真2 ブランデンブルク門
(ドイツ・ベルリン)

を活用した公共事業が普及しつつある。PFI (Private Finance Initiative) がその典型であり、平成一一年九月にPFI法が施行されて以来、これまでに二二〇件あまり公共施設等がPFI事業として計画・実施されている。今後は都市計画や景観形成の分野でもPFIないしは類似のスキームを導入し、民間企業と公共セクターとが共通のビジョンをもって作業を進めることが重要だと考える。例えば、街路整備を行うにあたって、周辺の雰囲気やイメージと調和し、デザイン的にも優れた企業広告パネルを設置することでその費用を賄う、あるいはネーミングライツを活用することで公共施設（競技場等）を整備し、集客力のある街づくりをするなど、官民連携によってクリエイティブな共生空間を創る可能性はたくさんある。

四 ミッド東区コンプト

さて、我が国の首都東京については、政治及び経済の中核としての機能、日本の首都としての国際機能、そしてさらに日本の顔として海外からお客様を迎える迎賓機能という役割があると考える。訪日外国人の八二%が首都圏を訪れおり、また日本に進出している外資系企業の七〇%が東京にオフィスを構える。訪れた外国人の方々に感動してもらおうという観光の観点からも、「日本の顔」である東京の景観形成は必須だ。その意味で、東京を

美しい国際都市にすることは、日本という国及びその首都の国際競争力と魅力を高めるプロジェクトであり、最優先に取り組むことを提案したい。

東京の景観形成にあたっては、エリアや街ごとに個性を活かした都市計画を検討する必要がある。東京は多様性のある都市で、街、通りごとに歴史と個性がある。街の名前を聞いたとき、ビジョナリーに街のイメージや景色、雰囲気が浮かび上がり、そのビジョンに向けて、建築物、道路などのデザインが統一感をもって常に改善されてゆく状態が街づくりの理想と考える。ヨーロッパの代表的な都市である、ロンドン、パリ、ローマには、誰もがすぐにイメージでできる観光スポットや記念碑があるように、海外からのお客様や友人が初めて東京を訪れたとき、スナップ写真をとれる観光スポットを自信と誇りをもって紹介したいものだ。東京に長く思い出になるような美しい場所を選定し、景観を形成に向けた取組みを継続することが重要である。

東京の都市計画について、三つの東京コンセプトを提案したいと思う。

街ごとのコンセプトと主なターゲットをまとめた(図2)。

1 浅草・新市場〜伝統的な日本の街なみ
築地の市場が二〇〇七年に移転予定も視野に入

	浅草・(新)市場	青山・渋谷	お台場・汐留
コンセプト	伝統的な日本の街並み	ファッションブルな通り	未来都市空間
主なターゲット	欧米人	アジアの若者	ビジネスマン

図2 3つの東京コンセプトと主なターゲット

れて、浅草(写真3)を含む台東区、江東区一帯に伝統的な日本の街を再現することを提案したい。「鮮度」、「活発」、「江戸」、「魚」、「和食」という日本ならではのイメージを強くうち出した街づくり、「四季と食文化」をイメージした風景街道の構築である。東京にいながら「日本の美」を実感してもらいたいと思う。

浅草の三社祭り、隅田川花火大会（写真4）など、伝統的な祭りにも一緒に参加できる街づくり、我々日本人みずから「和」の国の感動を体感できるような街づくりができれば、どんなに素晴らしいことだろう。

2 青山・渋谷・代官山

～ファッショナブルな通り～

青山・渋谷・代官山は今の個性をより活かして、ファッショントスポーツがリードする若々しく国際性のある街づくりがふさわしいと思う。そのためには、電柱地中化、街路樹の植樹、公園の充実、オープンカフェの路上開業認可（写真5）を提案する。

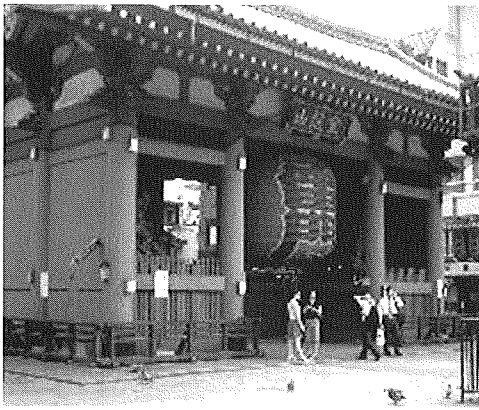


写真3 浅草寺雷門

また、アジア各国の若者、世界の日本ファンにアピールするイベントとして、経済産業省、アパレル、素材メーカー、デザイナーなど官民一体で実施した「東京発、日本ファッショント・ウィーク（JFW）」、東京マラソンのようなスポーツイベントが期待される。また、ライブエンターテインメント、青山フェスティバル、イルミネーション、ライトアップ演出、花火大会などをよりたくさんできたら、より集客力が高まる。この地域は東京オリンピック時にできた通りやスポーツ施設があり、大きな財産であり強みである。これを徹底的に活かして、二〇一六年のオリンピック誘致活動を国民全体で盛り上げて行くのではないか。青山、渋谷、代官山にファッショントのみならずスポーツ



写真4 隅田川花火大会

というキーワードを入れたのは、まさに二〇一六年東京オリンピック実現への思いを込めたからだ。

3 お台場・汐留～未来空間都市～

お台場を中心として幕張から横浜にいたる臨海地区（ベイエリア）には高層ビルが建ちはじめた。このトレンドを加速しつつ、二一世紀の未来都市空間作りを提案する。そのためには、現代建築技術とノウハウを結集して、大地震にも耐えられる安心・安全な街づくりを推進することが必須条件である。また同時に、潤いと憩いのある公園と緑地化を併せて行う必要がある。高層マンション、オフィスビル、ホテル、エンターテイメント施設



写真5 オープンカフェ

等が集積する一大エリアを形成する上では、容積率の緩和等の措置のほか、税制上のインセンティブを講じることが有効であると考える。また、緑地・公園づくりへのインセンティブ措置も「緑の多いベイエリア」を形成する上で必要かと思う。「高層化」と「緑地化」という、ある意味では矛盾するテーマをベイエリア全体で同時に実現できるとき、その景観たるや壮大なこと疑う余地はない（写真6）。

このような舞台ができあがったところに、「ロボット博覧会」などのイベントを誘致すればシナ

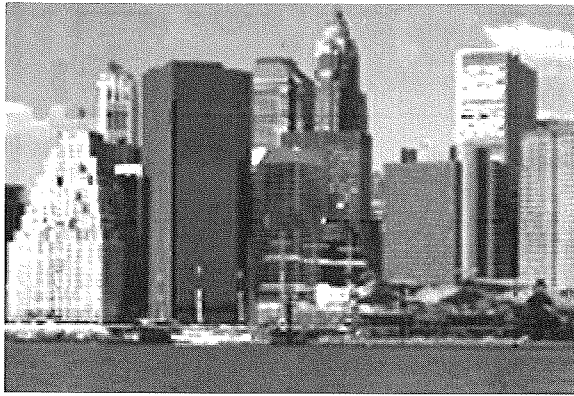


写真6 ベイエリアの高層ビル群

表 都市別国際コンベンション開催件数の推移

(単位：回/年)

	2000年	2001年	2002年	2003年
パリ	398	318	291	272
ウィーン	184	175	187	188
ジュネーブ	186	196	188	188
ロンドン	247	135	155	144
シンガポール	123	116	138	122
バルセロナ	104	100	135	122
コペンハーゲン	99	110	148	115
ベルリン	128	122	106	111
ローマ	110	104	90	111
東京	71	55	46	44

ジー効果を発揮できる。日本の産業の強みである技術革新力をフルに発揮し、二一世紀を日本が技術立国としてリードしてゆく旨国内外にアピールしていく意味でも、このようなイベントは大きな意義がある。

また、国際会議を誘致することも重要ではないかと考える。東京は国際会議の開催件数で世界第三一位である（四四件/二〇〇三年）（表参照）。積極的に会議・コンベンションを誘致すること

で、アジアそして世界のビジネスセンターとしての地位を不動のものとしていかなければならない。

おわりに

以上、東京の景観形成について私見を述べたが、なんといつても景観形成は魅力ある国づくりに向けた第一歩なのだ。美しく魅力ある東京に国内外から人々が訪問する、そして訪問した人々によって街に活気が溢れ、それが更なる東京の魅力につながる、という好循環を生みださなくてはならない。

昨年一二月に「日本風景街道」戦略会議が立ち上がり、現在、自然、歴史、文化、風景などをテーマに地域コミュニティの再生を目指した美しい道路空間の形成を図る「日本風景街道」プロジェクトがスタートした。既に述べた東京の都市計画についての三つの東京コンセプトを展開する上ではきわめて有効な施策であると考える。「日本風景街道」プロジェクトを活用しながら、国際都市・東京の景観形成に官民一体で取り組むことによつて世界中の誰もが憧れる街づくりを展開し、さらには「魅力ある東京の好循環」を生み出すことが必要なのだ。美しく、親しみやすく、感動させるまちづくりをおこなうことで近隣諸国との草の根レベルの交流、相互理解の推進、引いては「文化安全保障」の基盤が形成されるものと確信する。

「走りやすさ」にマップによる

観光支援と道路評価

利用者の視点で道路構造を評価

道路局企画課道路経済調査室

◆九州で始まった新たな取組み 一 はじめに

九州には、温泉や歴史・文化遺産など日本でも有数の観光資源を有し、アジアに近いという地理的特性や九州一体となった広域観光を推進する動きが活発化してきている。そもそも、道路行政は観光振興への支援を一つの重要な施策として、定時性や安全性を確保するための高速道路やバイパスの整備を進めており、その結果として、観光入り込み客数の増加や交流圏域の拡大に大きく寄与し、また、あわせて道路標識の整備や道の駅を活用した情報提供等により観光支援を行ってきたところである。

しかしながら、観光交通の約七割が自動車を利

用している実態や観光交通の場合には初めて通る道路も多く、中山間地域の道路では、国道とはいえ車のすれ違えない急カーブの連続する道路は数多く存在する。また、地図上ではあまり記載されない広域農道の方が線形も良く走りやすいといった例は良く聞く話であり、観光テーマに意見交換を行った「九州都市・自然交流圏研究会」（平成一四年一〇月設立）や「九州の道路整備と観光交通に関する調査検討会」（平成一五年一〇月設立）等で多くの意見が出された。

そこで、九州地方整備局では、観光交通の支援や新たな視点での道路評価を目的として、農道や林道を含めた広域的なエリアの道路網について、道路幅員・カーブの大きさ・多さなど、道路構造に関する「走りやすさ」が一目で認識できる新し

宮崎県北部地域お試し版
(アンケート実施 221通)

平成16年9月



- ・市街地部の評価ランクを2段階から4段階へ
- ・渋滞情報の記載
- ・主要交差点名の記載など

久留米・佐賀地域お試し版
(アンケート実施 448通)

平成17年2月



- ・Sランクの追加
- ・縦断勾配を評価

九州各県お試し版
(アンケート・モニター調査実施 2,215通)

平成17年9月

※九州全域版モニター募集(10~11月)

図1 走りやすさマップフロー

いたタイプの地図（「道路の走りやすさマップ」）の検討を平成一五年度から開始した。平成一六年九月に「宮崎県北部地域」を作成し、続いて「久留米・佐賀地域」、さらに、九州各県お試し版へと道路利用者や地図会社等の意見を踏まえながら改善を図ってきたところである（図1）。

II 走りやすさマップの特徴

1 道路構造上の「走りやすさ」を分析！

道路構造には道路幅員、歩道幅員、曲線半径、縦断勾配などの要素があり、そこで、実際の走行状況で道路の走りやすさを判断するために、プローブカー調査（図2）を実施して道路の「走りやすさ」を分析している。

2 付加情報の提供

「走りやすさ」と関係の深い情報、具体的には主要渋滞ポイント、事故多発地点、道の駅、とるばなどの情報を付加情報として地図上に明記した。

3 対象路線

「走りやすさマップ」は、表1に示すような国道や県道に加え、観光者が多く利用すると便利と思われる大規模林道や広域農道、広域交通を担う市町村道を対象路線としており、一般道路以外も

対象としたことが大きな特徴である。

三 技術的課題

道路管理者として「道路構造に関する走りやすさ」を客観的に、かつ分り易く利用者に提供するために、道路幅員や歩道幅員、曲線半径、縦断勾配、交差点など道路構造にかかる評価項目を抽出

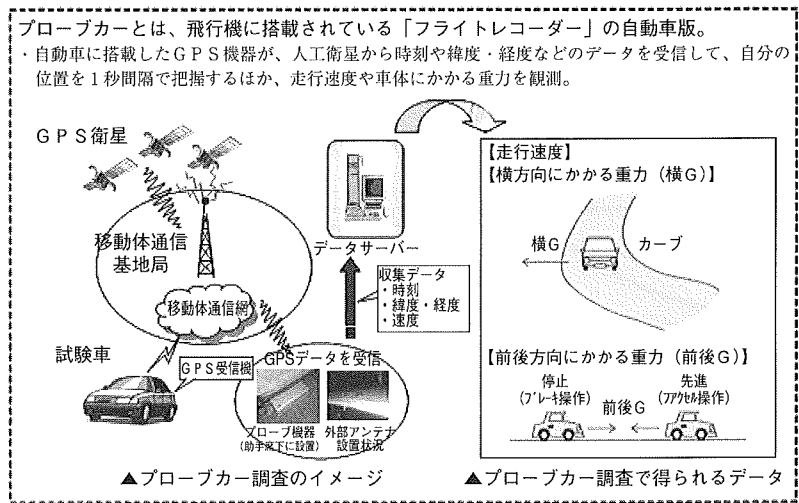


図2 プローブカーイメージ

表1 対象路線

道路種別	対象路線
高速自動車国道	すべて対象
都市高速道路	すべて対象
一般国道	すべて対象
主要地方道	すべて対象
一般県道	すべて対象
市町村道	広域的な交通が多くのネットワークをなす路線 (県道程度の日平均交通量を有する路線)
農道	
林道	
臨港道路	

し、それぞれに評価方法について多様な角度から検討することから始めた。しかしながら、データ入手の困難さや評価基準の正当性の検証など様々な課題を解決する必要があった。

1 走りやすさを表す現況データの収集方法の検討

◆プローブカーによるデータ収集
 自動車依存が高く、観光資源が広範に点在する九州地方の観光交通を支援するためには、農林道

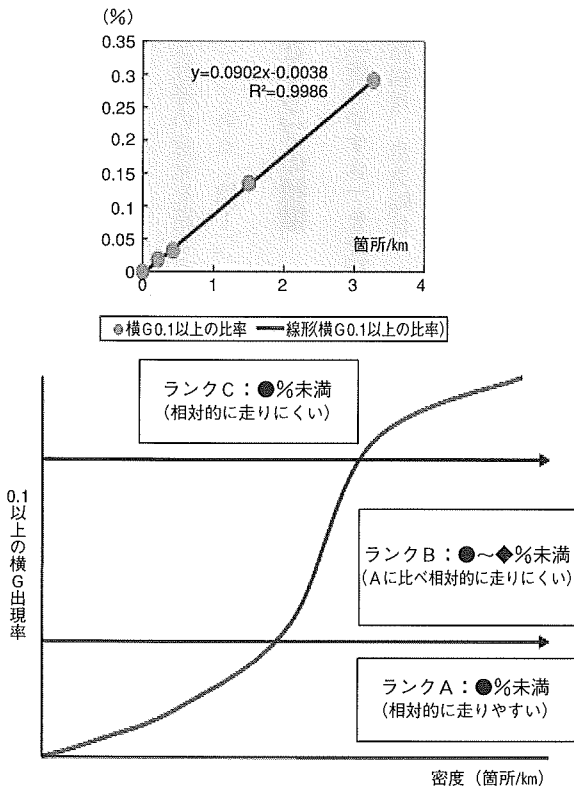


図4 曲線密度と横Gの出現率の関係

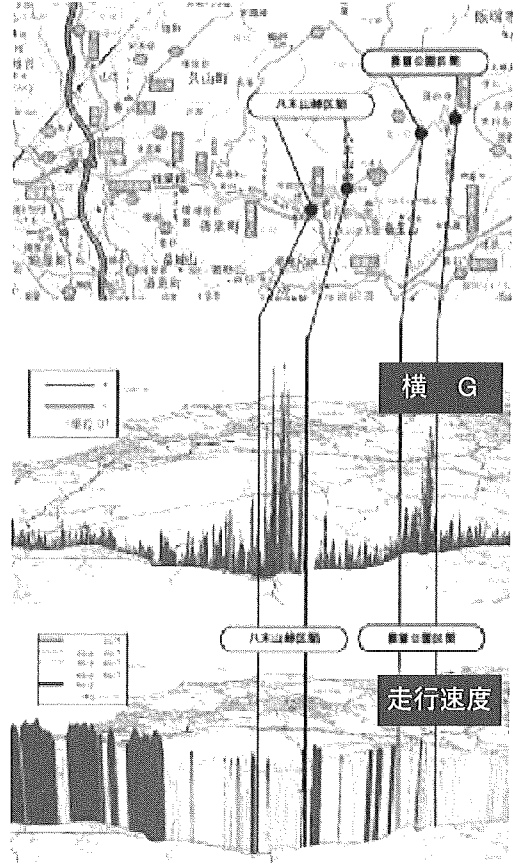


図3 国道201号八木山峠試行調査結果

2 プロローブカーデータの検証と評価への活用

プロローブカーデータが道路状況を正確に反映しているかを検証するため、急カーブが連続する国道二〇一号(福岡市八木山峠)で試行調査を実施した。その結果、車体にかかる横加速度(以下略称・横G)と道路状況の関連性が高いことが検証された(図3)。

次に横Gの数値をいかに評価手法の確立につなげるかが課題となり、当初においては走行調査をもとに横Gの出現回数が多い区間ほど走りにくいという視点で検討を進めた(図4)。

そこで、「横G〇・一以上の観測比率」と「基準値未満の曲線密度(箇所/km)」との関係を分析した結果、曲線密度が高い程、観測率が高くなり(相関係数 $0.9G$)、急カーブなどの道路状

を含めた全ての道路の「走りやすさ」を提供することが不可欠であったが、「走りやすさ」の評価に向けて全道路の道路構造を調査・把握する必要があった。

そこで、道路構造データを効率的に収集できる新たな方法として、自動車に搭載したGPS機器により、人工衛星から時刻や緯度・経度などのデータを受信し、自分の位置や走行速度、車体にかかる重量を一秒間隔で自動収集する「プロローブカー」を用いて走行データを収集した。

表1 道路構造令(標準値)

最小曲線半径	設計速度
15~30m未満	20km/h
30~60m未満	30km/h
60~100m未満	40km/h
100~150m未満	50km/h
150m以上	60km/h以上

$$\text{横方向加速度 [G]} = \frac{v^2}{gR}$$

ここで、v:自動車の走行速度(m/s)
g:重力の加速度(≒9.81m/s²)
R:平面曲線半径(m)

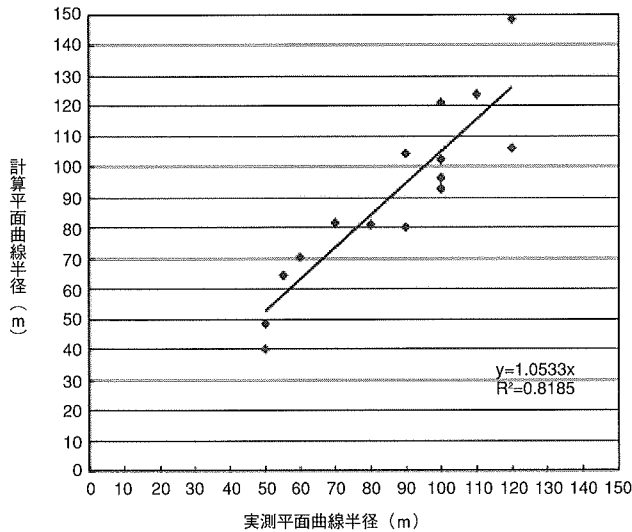


図5 曲線半径の予測値と実際値との関係

況を横Gで説明できることが裏付けられた。
しかしながら、横Gの出現率を使用した評価とした場合、山地部でカーブが連担する区間でも運転者によっては「速度」が高い区間がみられ、プロブカーデータの「速度」や「横G」のみを用いた評価では、ドライバー特性から「走りやすさ」評価にバラツキが生じる可能性があることがわかった。
そのため、ドライバー特性に左右されない評価指標としてプロブカーデータの走行速度と横G

から算定される「設計速度」(平均的な運転者から道路のある区間で快適性を失わずに維持することができる速度)を新たな評価指標として検討することとした。

- ・車体にかかる横Gは「速度」と「曲線半径」から物理式により一意に決定される。
- ・つまり、同じ曲線半径のカーブであれば、ドライバーがカーブに侵入する速度で横Gが変化することから、物理式から算定される曲線半径を用いればドライバー特性に左右されない評価指標と考えたのである。

- ・しかし、曲線半径の大小では利用者の理解が得にくいことから、プロブカーデータの「速度」と「横G」を曲線半径算定するための観測データとして活用し、算定された曲線半径から求められる「設計速度」を道路台帳の実曲線半径との相関関係が実証できたため、評価指標とすることとした。

3 評価ランク分類の変遷

「走りやすさ」評価結果を分かりやすい情報として提供するために、利用者が感覚的に判断できる評価ランクの設定が必要となった。

◆宮崎県北部版では、七ランクを設定

宮崎県北部版では、全道路を五〇〇m毎に区分し、一秒データごとに設計速度を算定し、九割以

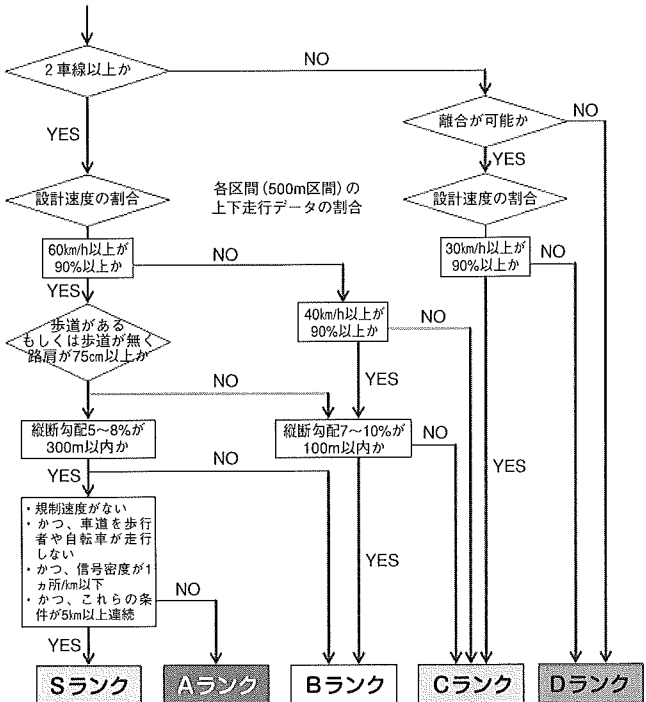
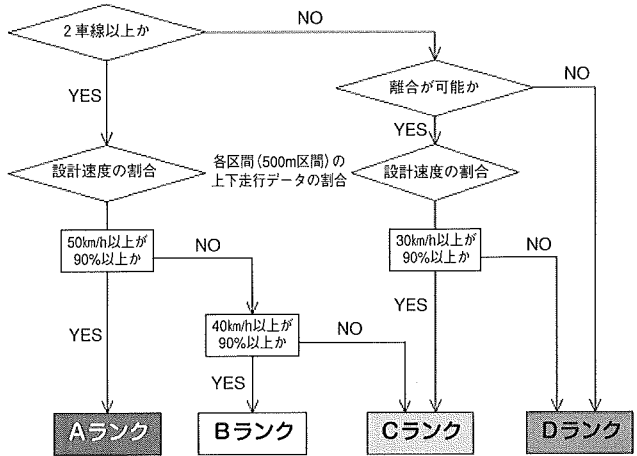
表 3

日付	時刻	走行距離	上下別	ブローデータ		平面曲線半径 計算値 [m]	設計速度 計算値 [km/h]	設計速度シェア			
				走行速度 [Km/h]	横方向加 速度[G]			60km/h 以上	40km/h 以上	30km/h 以上	
04/2/23	11:31:31	0.003	上り	58.0	0.1503	176	60	75.8%	93.9%	98.5%	
04/2/23	11:31:30	0.018		58.7	0.1751	155	60				
04/2/23	11:31:29	0.036		59.8	0.0465	605	60				
04/2/23	11:31:28	0.052		61.2	0.0604	488	60				
04/2/23	11:31:27	0.070		61.5	0.0210	1,417	60				
04/2/23	11:31:26	0.086		63.0	0.0371	841	60				
04/2/23	11:31:25	0.106		64.0	0.0609	529	60				
04/2/23	11:31:24	0.124		62.9	0.0177	1,758	60				
04/2/23	11:31:23	0.141		61.1	0.0174	1,688	60				
04/2/23	11:31:22	0.159		58.3	-0.1343	199	60				
04/2/23	11:31:21	0.180		56.0	-0.1455	170	60				
04/2/23	11:31:20	0.201		54.3	-0.1374	169	60				
04/2/23	11:31:19	0.233		54.2	-0.2056	112	50				
04/2/23	11:31:18	0.248		54.8	-0.0855	276	60				
04/2/23	11:31:17	0.262		55.4	-0.0495	488	60				
04/2/23	11:31:16	0.274		56.2	-0.0199	1,248	60				
04/2/23	11:31:15	0.287		57.0	-0.0127	2,012	60				
04/2/23	11:31:14	0.304		57.7	0.0345	759	60				
04/2/23	11:31:13	0.318		57.6	0.0547	477	60				
04/2/23	11:31:12	0.332		57.8	0.0630	417	60				
04/2/23	11:31:11	0.346		57.5	0.0954	273	60				
04/2/23	11:31:10	0.361		55.9	0.0118	2,083	60				
04/2/23	11:31:09	0.375		55.8	0.0207	1,183	60				
04/2/23	11:31:08	0.392		55.0	0.0381	624	60				
04/2/23	11:31:07	0.406		53.3	0.1299	172	60				
04/2/23	11:31:06	0.420		49.9	0.3377	58	30				
04/2/23	11:31:05	0.428		36.4	0.3649	29	20				
04/2/23	11:31:04	0.439		40.4	0.4215	30	30				
04/2/23	11:31:03	0.444		51.3	0.3913	53	30				
04/2/23	11:31:02	0.457		58.7	0.2567	106	50				
04/2/23	11:31:01	0.475		58.6	0.1315	205	60				
04/2/23	11:31:00	0.491		60.5	0.0782	368	60				
04/2/23	11:40:22	0.006		下り	56.9	-0.1797	142				50
04/2/23	11:40:23	0.014			58.9	-0.0676	404				60
04/2/23	11:40:24	0.025			60.4	0.0441	651				60
04/2/23	11:40:25	0.039			61.9	0.0768	392				60
04/2/23	11:40:26	0.056			63.6	0.0790	403				60
04/2/23	11:40:27	0.073			64.4	0.1093	298				60
04/2/23	11:40:28	0.091			63.1	0.0981	319				60
04/2/23	11:40:29	0.105			61.3	0.1015	291				60
04/2/23	11:40:30	0.122			59.2	0.1051	262				60
04/2/23	11:40:31	0.141			55.8	0.0900	272				60
04/2/23	11:40:32	0.155			55.2	0.1314	182				60
04/2/23	11:40:33	0.170			56.2	0.1895	131				50
04/2/23	11:40:34	0.192			57.3	0.2590	100				40
04/2/23	11:40:35	0.212			57.7	0.2457	107				50
04/2/23	11:40:36	0.243			58.5	0.1901	142				50
04/2/23	11:40:37	0.259			59.5	0.0868	321				60
04/2/23	11:40:38	0.272	59.2		0.0756	365	60				
04/2/23	11:40:39	0.287	57.5		0.0045	5,779	60				
04/2/23	11:40:40	0.302	56.0		-0.0813	303	60				
04/2/23	11:40:41	0.317	55.7		-0.0763	320	60				
04/2/23	11:40:42	0.328	55.3		-0.0940	256	60				
04/2/23	11:40:43	0.344	55.3		-0.0718	335	60				
04/2/23	11:40:44	0.357	55.4		-0.0560	431	60				
04/2/23	11:40:45	0.373	55.2		0.0433	553	60				
04/2/23	11:40:46	0.388	54.9		0.0415	571	60				
04/2/23	11:40:47	0.403	52.4		-0.0488	443	60				
04/2/23	11:40:48	0.416	47.9		-0.1481	122	50				
04/2/23	11:40:49	0.425	44.4		-0.1672	93	40				
04/2/23	11:40:50	0.435	42.3		-0.1725	82	40				
04/2/23	11:40:51	0.441	42.2		-0.2066	68	40				
04/2/23	11:40:52	0.452	44.7		-0.1109	142	50				
04/2/23	11:40:53	0.462	48.9		0.0345	545	60				
04/2/23	11:40:54	0.474	49.1		0.0793	239	60				
04/2/23	11:40:55	0.490	52.8		0.0822	267	60				

↓
Bランク

▼宮崎県北版の評価ランクと走りやすさのイメージ

ランク	設計速度	走りやすさのイメージ	
郊外部・山地部	A	50 km/h以上	2車線以上の道路でカーブも少なく、スムーズな走行が可能
	B	50～40 km/h	2車線以上の道路でカーブは多少あるものの、比較的スムーズな走行が可能
	C	40～30 km/h	急カーブが多い2車線の道路、あるいは急カーブが比較的少ない1車線の道路
	D	30 km/h未満	1車線の道路で急カーブが連続、あるいはすれ違いにくい
市街地部	T	—	歩行者・自転車が分離され、路肩も広い
	U	—	歩行者・自動車が分離されていない、また路肩が狭いため走行に注意が必要



上観測された設計速度を区間全体の「走りやすさ」を表す評価指標と設定した。この九割という基準

値については、国道一〇号の道路台帳の数値と走行データを共に算出した数値を検証し、横Gの出現率等も勘案し採用している。

評価ランクは設計速度から、Aランク～Dランクに区分し、市街地部（DID内）については、道路の走りやすさは、線形の要因よりも「歩道の設置状況（二m以上）」や「路肩の状況（〇・五m以上）」に大きく影響するものと想定し、設置

状況から二つのランクの合計六ランクの区分とし、高速道路を加えた七ランクに分類した。

◆佐賀久留米版で市街地の分類を四ランクに見直し（七ランクから九ランクに）

宮崎県北部版でのアンケート調査により、評価ランクについて約九割の方が一致しているとの結果になり、山地部・郊外部の妥当性が確認できた。

しかし、宮崎県北部版では、市街地としてはDID地区としていたが、久留米・佐賀地域では、DID地区以外でも沿道開発が進展しており、市街

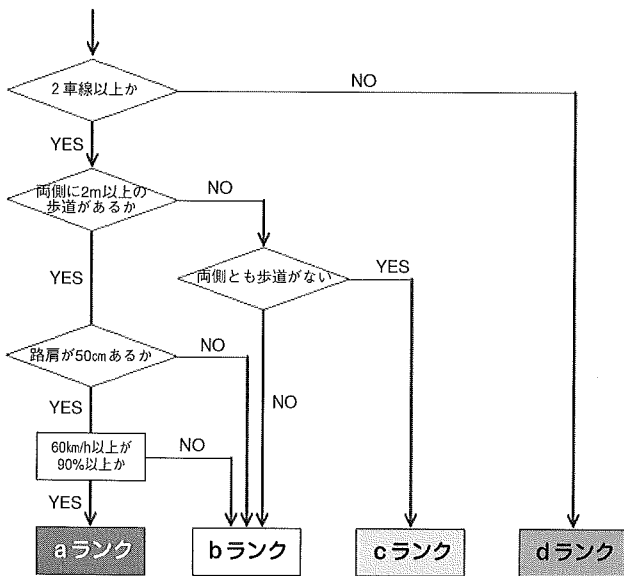
地部として評価すべき区間が多数発生した。そこで、市街地部に人家連担部を新たに追加することとした。

また、「分かりやすさ」を確保するために、市街地部の評価ランクを郊外部・山地部の評価ランクに統一し、四ランク分類とすることとした（T、Uランク↓A、B、C、Dランク）。

◆九州各県版ではさらにSランクを加え、全一〇ランクに修正
九州各県のお試し版では、自動車専用道路（M

▼宮崎県北版の評価ランクと走りやすさのイメージ

ランク	設計速度	走りやすさのイメージ
A	60 km/h以上	2車線以上の道路で、歩行者・自転車道が完全に分離され、路肩も広くカーブも少ない
B	—	2車線以上の道路で、歩行者・自転車道がある程度分離されている
C	—	2車線の道路で、歩行者・自転車道が分離されていない
D	—	1車線の道路で、歩行者・自転車道が分離されていない



ランク)では無いが信号間隔が長い(おおむね1kmに1カ所以上)地域高規格道路の構造要件をもつ一般道路を、Sランクとし、全一〇ランクの分類とした。ただし、山地部・郊外部と市街地部・人家連担部のA~Dランクについて評価基準はそれぞれ異なるが、色の分類の整合を図り地図上は、六色を使っている。

四 利用者や専門業界との連携

今回取り組んできた「走りやすさマップ」の取

組みとして特に考慮した点は、いかに利用者ニーズを評価やマップづくりに生かしていくかという点である。「宮崎県北部地域」「久留米・佐賀地域」「九州全域」いずれにおいても、利用者ニーズを得るために、アンケート調査やモニター調査を一般ドライバーに依頼し、意見等を踏まえて改善を図りながら進めていることに加え、最終的には、市販ベースでの地図やカーナビへの活用を意識し、専門家等の意見を集約する場「走りやすさマップ研究会」などを設置しながら検討を進めてき

自動車専用道路 (走りやすさのイメージ)	走りやすさ ランク	市街地部などの道路 (走りやすさのイメージ)
自動車専用道路で、スムーズな走行が可能	M	
郊外部・山地部の道路 (走りやすさのイメージ) ① 2車線以上の道路で、5km以上にわたって、カーブ・勾配が緩やか。 ② 路肩も広く、歩行者がほとんどいないが、歩道と車道が幅で分離されている。 ③ 主要な道路との平均交差が平均して1箇所/1km以下。	とても走りやすい S	
① 2車線以上の道路で、カーブ・勾配が緩やか。 ② 歩道もしくは広い路肩がある。	走りやすい A	① 2車線以上の道路で、カーブ・勾配が緩やか。 ② 両側に自転車が行れる歩道があり、カーブが緩やか、路肩も広い。
① 2車線以上の道路で、緩やかでないカーブ・勾配が多少ある。 ② 路肩が狭いところがある。	B	① 2車線以上の道路で、緩やかでないカーブがある。 ② 両側もしくは片側に歩道があるが、広くない。
① 2車線以上の道路で、急カーブ・急勾配が多い。 ② 路肩が狭いところがある。	C	① 2車線以上の道路。 ② 歩道がない。
① 1車線の道路で、急カーブが連続。 ② 路肩が狭い。	D	① 1車線の道路。 ② 歩道がない。

図 6

ている。

1 「走りやすさマップ」の取組みに関する体制

・九州幹線道路協議会

・県、政令市も含めた取組みの意思確認

・「走りやすさマップ研究会」

レ 民間、(地図、カーナビ、観光関係)

ベルの研究会

・「走りやすさマップ連絡会」

：県、政令市、国道事務所間の作業、調整
の場

・九州各県渋滞対策協議会」

：お試し版マップのクレジット（渋滞情報
の確認）

2 「走りやすさマップ」の取組みに関する検証

「九州全域」お試し版におけるアンケート調査
の概要及び結果について紹介する。

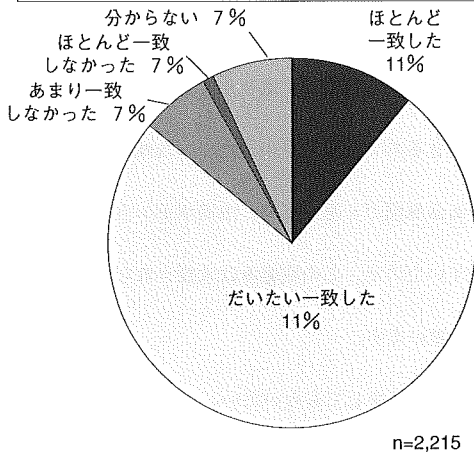
この取組みに関しては、全体の九割の方から
「良いことだと思う」と評価し、全体の八割の方
が「走りやすさマップを今後も利用したい」と回
答している。

また、マップ利用者（N111、七七一）のうち、
九割近い方から「走りやすさマップ」と「実際
に走った感覚」と一致したと回答し、「市販の
道路地図に表示されていたら便利」や「カーナビ
にも必要」という方が全体の約八割となった。自
由意見についても、一、一七二名（全体の約五割）
の大半多くの方から貴重なご意見とご要望をいた
だいた。

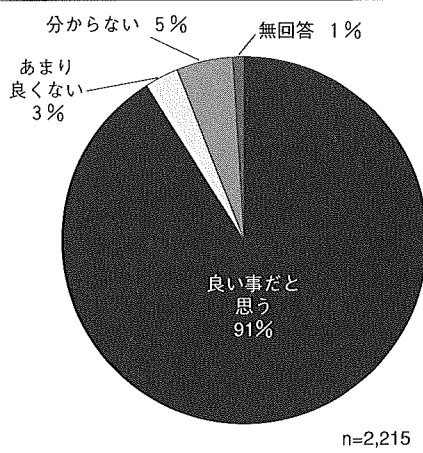
◆九州全域「お試し版」のアンケート調査概要
・配布先

平成一七年九月二九日より、九州全域の自

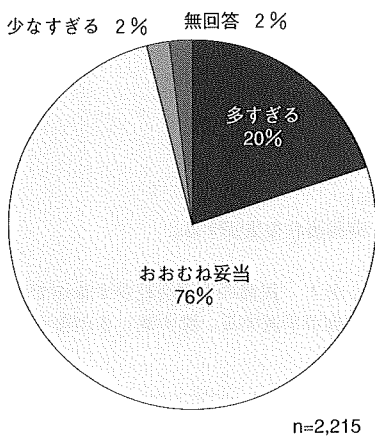
問. 地図に示されている「走りやすさ」のイメージと「実
際に走って感じる感覚」と比べたらどうでしたか？
(使用した方のみ)



問. 道路の幅やカーブの大きさ・多さ、歩道の有無など、
道路構造から見た「走りやすさ」を道路利用者に提供
することについて、どう思われますか。



問. 走りやすさの分類数について、現在は6つ（M、S、
A、B、C、Dランク）に分類していますが、どう思
われますか？



問. あなたは「走りやすさマップ」を今後、利用したい
と思えますか？

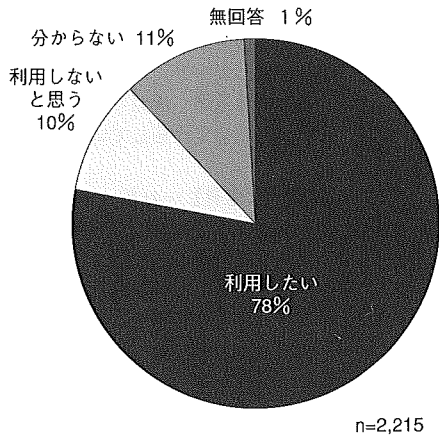


図 7

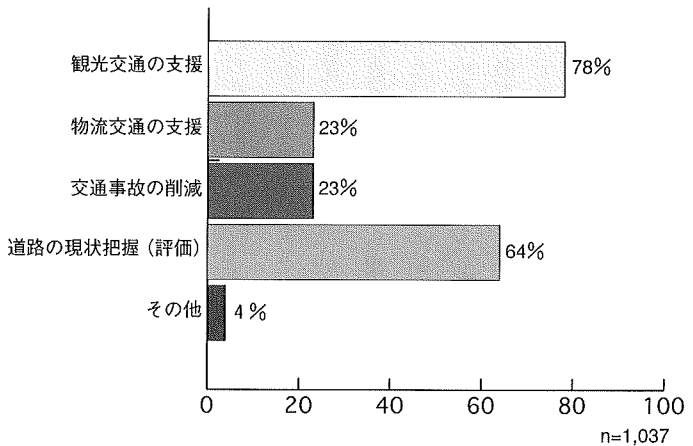


図 8

治体や観光協会、道の駅、道守会議などに、
約三〇、〇〇〇部を無料配布
アンケート実施期間…
平成一七年九月二十九日～平成一七年二月
三〇日
回収数…二、二一五通

3 マスコミの反応

アンケート結果を「走りやすさマップ」の取組みに対してマスコミの反応は我々の予想をはるか

【肯定的な意見】…1,131名（自由意見回答者の97%）

うち、改善意見689名（自由意見回答者の59%）

- 行こうと思うルートが選択できて便利。数人で旅行する時など、走りやすさの難易によって運転を交代できて大変利用価値がある。
- 山地部等、郊外を走行する場合に道路選択ができるので活用していきたい（九州の山間部はとんでもない所が多い）。
- 走行中の安全を考えると、とても利用価値のある地図だと思います。渋滞ポイントも予定を立てる上でとても便利だと思います。
- 以前からこんなのがあったらいいなと思っていたので、この取組みは大変うれしい。実際宮崎県の山稜を走って大変役に立った。
- 知らない土地（県外など）では、大変便利だと思います。
- 初心者のドライブには有難い。
- 大変良い取組みだと思うので、これからさらなる改良をしてもらいたい。
- 早く全国マップが欲しい。

<うち、改善意見>

- 地図が大きいのので車中で見るのは困難。
- 冊子になっていた方がよい。
- カーナビに反映してほしい。
- 区間距離が分かりにくい。
- 市街地部の信号を表示してほしい。
- トイレ、ガソリンスタンドや官公庁なども入れてほしい。
- 農道・林道等、地元で使われている道も入れてほしい。
- 離島も載せて作成していただきたい。

【否定的な意見】…41名（自由意見回答者の3%）

- 今はカーナビの時代であり、地図での提供は時代遅れな気がする。
- カーナビを使用しており、必要ないと思う。
- 税金を使って行わなければならない事でしょうか？ 民間の地図会社ができるのでは？
- あまりにも情報が先にあると楽しみがなく、感動が半減する。探す楽しさがなくなる。情報にたよった行動はあぶない。

に超えるものがあつた。特に利用者の視点に立つ

た新たな取組みであつたこともあり、現在（平成

一八年一月末）までに、新聞二四紙、雑誌四誌、

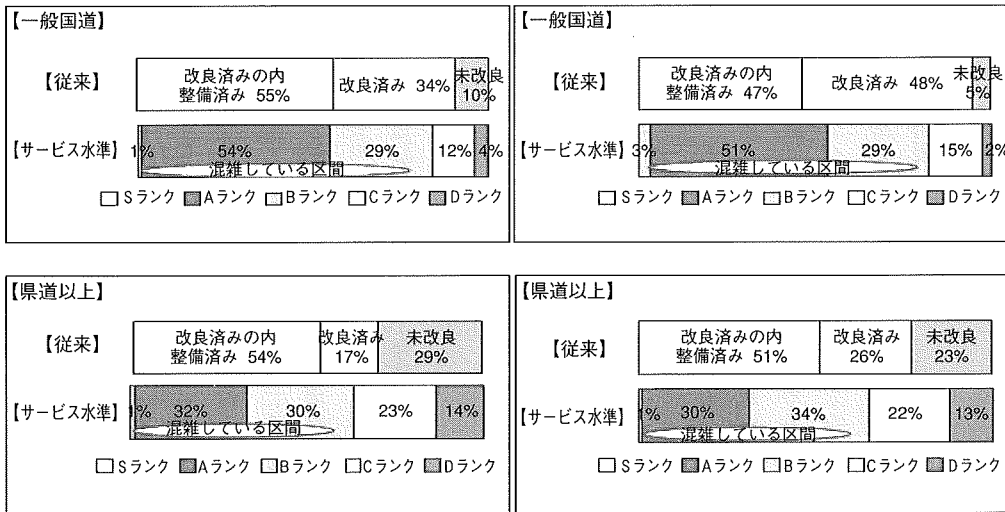
TV特集三社が取り上げられた。

五 今後の進め方

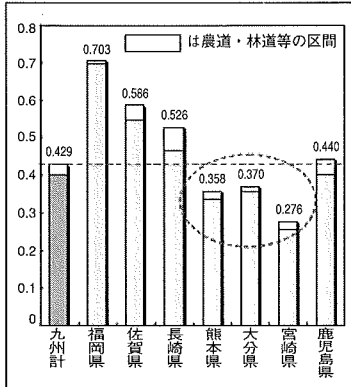
農林道を含む全ての道路を対象とした「走りやすさマップ」の試みは、我が国では前例が無く、

【九州全体】

【福岡県】

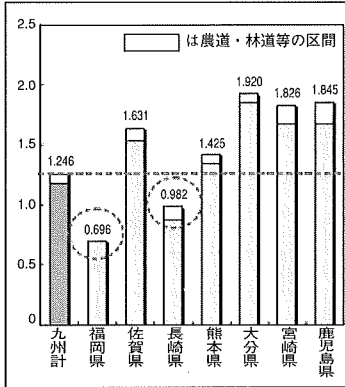


▼面積当たりの走りやすい道路延長の割合



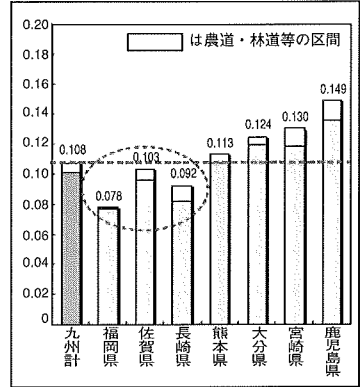
※「Bランク以上」延長+各県面積
※走りやすい区間は、「Bランク以上」を設定

▼人口当たりの走りやすい道路延長の割合



※「Bランク以上」延長+各県人口

▼交通量当たりの走りやすい道路延長の割合



※「Bランク以上」延長+各県台キロ/日

(出典) 走りやすさ評価ランク：「走りやすさマップ」(お試し版)平成17年9月
「面積」及び「人口」：国勢調査(平成12年)
「交通量」：交通センサス(平成11年)

図9 「走りやすさランク」から見た道路の整備状況

様々な視点での道路評価ができないかを現在検討

2 道路管理者としてのデータ活用
従来の道路整備状況を把握する指標として使用している「改良率」だけでは、改良済みであってもカーブが急であったり、歩道がない区間の存在により、ドライバーにとっては必ずしも走りやすいわけではない。そこで走りやすさを活用して、

目的としていた観光交通の支援に対しても利用者から高い評価を得られる結果となった。また、プロパーカーを用いた横Gを活用する新たな試みにより調査の効率化も図れることとなった。

今後、九州での取組みを全国に展開していく上で、課題となる項目について以下に述べる。

1 評価手法の精査
試作品アンケート結果をみると、取り組みを評価も概ね合致しているという意見が多数を占めている。しかしながら、細かい点では「縦断勾配」の情報を考慮すべきといった意見も寄せられている。山地部の多い我が国においては、「勾配の大きさ」も走りやすさを決定する一つの要因と考えられ、縦断勾配を追加した新たな評価手法を検討する必要がある。

また、評価精度の検討や付加情報の充実など検討課題は残っている。

しているところであり、「走りやすさランク」から見た道路整備状況に着目した評価を検討しているところである。

また、台風一四号の宮崎県椎原村における過去の災害箇所を見てみると、そのすべての走りやすさ評価ランクがC〜D区間であったことから、災害に強い道路整備の計画策定に活用されると思われる。それに加え、走りやすさマップに緊急輸送路ネットワークの状況把握や今後の道路整備計画、災害時の資材搬入計画や支援ルートの設定等に活用され、道路評価のみならず今後の道路整備計画などに活用できると考えられる。

3 国民に広く活用して頂く仕組みづくり

アンケート結果からも分かるように利用者の走行をサポートするひとつのツールとして、「走りやすさマップ」の取組みを広げていく必要があると考えられる。特に、地図だけでなく最近急速に普及しているカーナビへの活用を求める声は多いため、今回の評価ランク等を地図会社やカーナビなどの民間サイドに提供し、より多くの利用者に走りやすさ評価データを提供していく仕組みを構築していく必要がある。

4 全国展開

九州での取組みについて非常に高い評価を頂い

たことを受け、「走りやすさマップ」を全国展開することにしており、まず、全国の都市部・郊外部の一七地域をモデル地域に設定して、走りやすさマップの作成を行い、九州での取組みと同様に各地でアンケート調査を実施し、その結果を踏ま

表6 全国のモデル地域

地方整備局名	都市部	地方部
北海道	旭川市	オホーツク地域
東北	青森市	猪苗代・会津若松地域
関東	横浜市	山梨県
北陸	新潟市	金沢南砺小矢部地域
中部	豊橋三河地域	伊豆半島
近畿	奈良市	和歌山県内
中国	福山市	出雲・鳥取地域
四国	香川県全域	徳島県南部
九州	全エリアで「お試し版」作成済み	
沖縄	那覇市・浦添市・豊見城市	

えて、全国の走りやすさマップの作成することになっている。また、あわせて北海道、東北、北陸については道路状況が大きく変化する冬みち版の走りやすさマップを作成しており、夏のサービズレベルとの比較も実施する予定である。

構造改革特別区域内の道路管理者が 設置する標識の特例について

道路局路政課

構造改革特区は、地方公共団体や民間事業者、

NPO等の自立的な立案により、全国一律に課されている規制において、地域の特性に応じた規制の特例措置を導入できる区域を設け、その地域での規制改革を進めていこうというものである。特

例措置が講じられる前提として、一定の地域の特性に応じた異なる規制手法をとっても各規制の本

来の目的が損なわれないなどの一定の合理性を有し、またそのことにより当該規制が課せられている事業等がより活発に実施されること等が期待されるという条件が必要となる。平成一七年三月現

在で合計一九四項目の特区が実施され、全国に五四九の特区が認定されている。これまでに実現した特区としては群馬県太田市の外国語教育特区や小豆島・内海町のオーリーブ振興特区などが挙げら

れる。

本稿では、この規制の特例措置の中から、第七次特区提案募集によって実現することとなった道路管理者が設置する標識の特例について概要を紹介する。

一 構造改革特区

1 構造改革の推進の意義

現在、我が国は厳しい財政状況・経済状況にあるがその要因として「官による全国一律の規制」というものが考えられる。それは国による規制が

効率的な事業活動や公正な競争を妨げていたり、有望かつ有益な事業の構想があるにもかかわらず国の規制があるために実現できないなどの状況が考えられるからである。さらに、国による全国

一律の規制というのは現代の「官から民へ」、「国

から地方へ」という世の流れに反している。このような考えをもとに、「規制は全国一律でなければならぬ」という考え方から、「地域の特性に応じた規制を認める」という考え方に転換を図り、

地域の実態に合わせた規制改革を通じて、「官から民へ」、「国から地方へ」という構造改革を進めようとするのが構造改革特区の意義である。

経済の活性化のためには、規制改革を行うこと

によって、民間活力を最大限に引き出し、民業を拡大することが重要であるが、全国的な規制改革の実施はさまざまな事情により進展が遅くなってしまう。そこで、構造改革特区においては、「構造改革特別区域」というある一定の区域を設けて、当該区域において地域が自発性を持って地域の特

性に応じた規制の特例を導入し、地域の活性化を実現している手法をとっている。

したがって、地域においては、国があらかじめ何らかのモデルを示したり、従来型の財政措置による支援措置を講じることに期待するのではなく、「自助と自立の精神」を持って「知恵と工夫の競争」を行うことにより、地域の特性に応じた特区構想を立案することが期待される。また、そのような地域の独創的な構想を最大限実現するための環境整備を、内閣一体となつて行っていくのが構造改革特区制度である。

2 構造改革特区の目的

特区制度の導入により実現すべき目標は、以下の二つである。地方公共団体や民間事業者等は、これらの目標を実現しようとする特区構想を立案することが期待される。

- ① 特区の地域における構造改革の成功事例を全国に示し十分な評価を得ることによって、地域限定の規制緩和を全国的な構造改革へと波及させ、我が国全体の経済の活性化を実現すること。
- ② 地域の特性を顕在化させることで、その地域の特性に応じた産業の集積や新規産業の創出、消費者・需要家利益の増進等が図られ、地域全体の活性化につなげることを。

II 標識の寸法の特例について

1 標識の寸法

道路には様々な標識が見受けられるが、それらの大きさについては「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和三五年内閣府・建設省令第三号）」（以下標識令という。）によって寸法が決められている。道路標識には大きく分けて案内標識・警戒標識・規制標識・指示標識の四種類の標識があり、前者二つは主に各道路管理者が設置するもので、後者二つは主に公安委員会が設置するものである。そして、公安委員会が設置する規制標識と指示標識に関しては標識令本体において特例が設けられ、規定の寸法の二分の一まで縮小することが認められている。

2 特区の提案

このような状況の中で、平成一七年六月から始まった特区第七次提案募集において、石川県金沢市から「道路標識を地域の特性に応じて周辺環境と調和させるため、表示機能には影響を及ぼさない範囲において変更を可能とできるようにしてほしい」という提案がなされた。

- ① 規制標識と指示標識に限定されている寸法の縮小対象を案内標識・警戒標識についても

認めて道路標識全般に拡充してほしい。

- ② 柱について地域特性に応じて適切な色彩に変更可能とできるようにしてほしい。

- ③ 背板・裏面の色彩や形状について同じく地域特性に応じて変更可能とできるようにしてほしい。

というものであった。

また、その目的は道路標識の周辺環境、都市景觀への調和を達成することで風格のある美しいまちづくりの実現を図り、個性ある自然景觀及び都市景觀の向上を目指すというものであった。

3 提案への対応

これらの提案を踏まえて関係省庁で検討が重ねられ、①については交通の安全と円滑が確保されていることを前提として縮小可能となるよう措置を講じることになった。また、②・③の柱・背板の裏面の色彩については現行特に規定がないため対応可能となり、背板の色彩及び形状については、これらが地域毎に異なる場合、「背板付き標識であること」を識別できなくなることから、対応不可となった。

上記のような回答が構造改革特別区の第七次提案に対する政府の対応方針として平成一七年一月一日に本部決定され、特例措置に関して基本方針別表1に追加し、特例措置を定める政省令、

訓令又は通達を平成一八年一月一日までに施行することが定められた。この対応方針を踏まえ、平成一七年の一月二日に構造改革特別区域基本方針の一部変更について閣議決定が行われ、道路標識の寸法の緩和についての特例措置が「地域特性に応じた道路標識設置事業」として、特区のメニューリスト（基本方針）（表1）に追加されるこ

表 1

番号	1218
特定事業の名称	地域特性に応じた道路標識設置事業
措置区分	省令
特例措置を講ずべき法令等の名称及び条項	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令別表第二備考一（二）1及び（五）2
特例措置を講ずべき法令等の現行規定	別表第二に寸法が図示されているものについては、図示の寸法を基準とする。 ・高速道路等以外の道路に設置する案内標識のうち、方面及び方向を表示。
特例措置の内容	地方公共団体が地域特性により案内標識又は警戒標識を縮小する特別の必要があると認めて内閣総理大臣の認定を申請し、その認定を受けたときは、交通の安全と円滑が確保されていることを前提として、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令において規定されている案内標識及び警戒標識の寸法並びに案内標識に表示する文字の寸法を二分の一まで縮小することができるものとする。
同意の要件	特になし
特例に伴い必要となる手続き	特になし

とになった。

対応方針でも決定されているように、実際に寸法の規制緩和を行うためには、標識令に規定されている寸法に関わらず、構造改革特区と認められた地域においては標識令に規定された寸法の二分の一まで縮小できるという内容を定めた省令を制定する必要がある。それが今回平成一七年の一月二六日に公布・施行された「内閣府・国土交通省関係構造改革特別区域法第二条第三項に規定する内閣府・国土交通省令の特例に関する措置及びその適用を受ける特定事業を定める命令」である。この省令によって施される具体的な措置を説明すると、標識令の別表第二に図示されている寸法については二分の一まで、別表第二に図示されていないが別表第二の備考第一号（五）2において道路の設計速度に応じて決められている文字の大きさにについても同じく二分の一まで縮小することができるというものである（資料1参照）。

三 今後の流れ

1 特区の認定

今回の省令の制定をもって、今回表1に追加された規制の特例措置は、平成一八年の一月以降の構造改革特別区域計画の認定申請において、各地方公共団体が構造改革特別区域計画を作成し、内閣総理大臣に申請を行うことができる対象となつ

た。

地域特性に応じた道路標識設置事業は、概ね次の流れで実施されることとなる。

① 特区計画の認定の申請（特区法第四条第一項）

地方公共団体は、地域特性に応じた道路標識設置事業を実施することを内容に含む構造改革特別区域計画を作成し、内閣総理大臣に認定を申請する。

② 特区計画の審査（特区法第四条第八項）

内閣総理大臣は、特区計画の内容について、計画の実施が特区に適切な社会的経済効果を及ぼすこと等、特区法に定める計画認定基準への適合を審査する。

③ 規制の特例措置の内容への同意要請（特区法第四条第九項）

内閣総理大臣は、特区計画のうち、規制の特例措置の内容について、国土交通大臣に同意を要請し、国土交通大臣は、同意又は不同意の回答を行う（地域特性に応じた道路標識設置事業の場合、特に必要となる同意の要件は定めていません）。

④ 特区計画の認定（特区法第四条第八項）

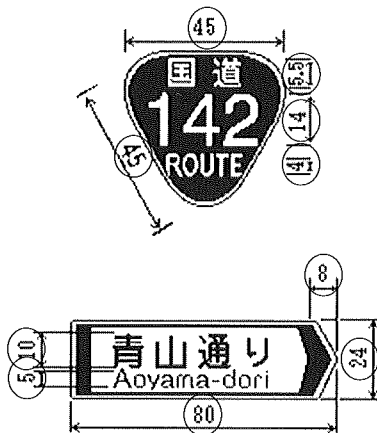
上記②・③を踏まえ、内閣総理大臣は、特区計画を認定する。

なお、認定の申請の受付から、認定を行う

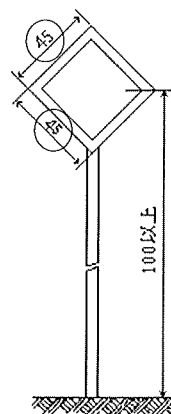
資料 1

1. 案内標識及び警戒標識について、図示の寸法を1/2まで縮小可能とする(別表第二)。

① 案内標識

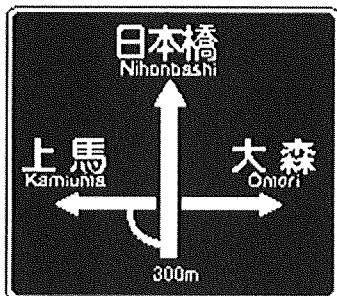


② 警戒標識



2. 文字の大きさを1/2まで縮小(別表第二備考第一号(五)2関係)。別表第二で図示されていないが、案内標識において大きさを規制されている文字を1/2まで縮小可能とする。

(例)



設計速度	文字の大きさ
30 km/h以下	1(0)cm
40、50、60 km/h	2(0)cm
70 km/h以上	3(0)cm

⑤ 特区の実施
 までの期間(①から④までに要する期間)は
 三カ月以内と定められております。

認定された特別区域内においては、特例措置の適用を受けた標識が設置できることとなり

2 規制の特例措置の全国展開

一定期間を経過した後に、評価委員会(構造改革特別区域推進本部に設置され、民間事業者・学識経験者などの第三者からなる委員会)のヒアリ

ます。

ングなどが行われ特例措置について評価を行う。
 評価の具体的な方法としては、規制所管省庁の調査と評価委員会の評価が挙げられる。前者についてであるが、規制所管省庁は特区において適用された規制の特例措置による弊害の発生の有無に基づき、全国展開により発生する弊害について立証責任を有しており、弊害の発生の有無の判断に資する情報を最大限把握する必要がある。

後者については、評価委員会は、評価意見の作成に当たっては規制の特例措置の地域要件等の要件・手続きについて、弊害の発生を予防する等の措置として適切かとの観点から必要な見直しを行う。評価委員会は調査に当たり、特区で実施されていない又は実施の少ない規制の特例措置に関する調査、規制所管省庁の実施した調査結果の検証のための調査を中心に行う。

以上のような手順・方法を踏まえて特例措置についての評価が行われるわけだが、調査の結果によってその後の方向性は次の三つに分けられる。

① 全国展開

規制の緩和によって弊害が生じていない若しくは弊害が生じているが比較的微少で規制緩和による効果のほうが大きいと認められる場合には地域を限定することなく全国において実施する。

規制の全国展開とは、現在、規制の特例措

置によって実現している規制改革について、構造改革特別区域計画の認定制度によらず、当該規制が本来規定されている法令等の改正等を行うことにより、全国規模で規制改革の成果を享受できるように措置することである。規制の特例措置の全国展開に当たっては、供給者の視点のみならず、消費者・需要家の視点をより重視して、規制の特例措置の要件、手続きについて、特区における実施状況を踏まえて、必要な見直しを行うべきである。

② 引き続き構造改革特区を維持

弊害が生じていても、規制の特例措置の要件、手続きを見直すことで弊害の予防等の措置が確保され、是正又は追加された予防等の措置について特区における検証を要すると認められる場合は、引き続き当該地域特性を有する地域に限定して適用する。

③ 特例措置の廃止

弊害が生じており、かつ、規制の特例措置の要件、手続きを見直すことで予防等の措置を確保することが困難と認められる場合は規制の特例措置を廃止する。

資料

○内閣府令第八号
国土交通省令第八号

構造改革特別区域法（平成一四年法律第一八九号）第二条第三項、第四条第九項及び第一〇項並びに別表第二七号の規定に基づき、内閣府・国土交通省関係構造改革特別区域法第二条第三項に規定する主務省令の特例に関する措置及びその適用を受ける特定事業を定める命令を次のように定める。

平成一七年一二月二六日

内閣総理大臣 小泉純一郎

国土交通大臣 北側 一雄

内閣府・国土交通省関係構造改革特別区域法

第二条第三項に規定する主務省令の特例に関する措置及びその適用を受ける特定事業を定める

命令

（道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の特例）

第一条 構造改革特別区域法（以下「法」という。）

第二条第四項に規定する地方公共団体が、その

設定する同条第一項に規定する構造改革特別区域

域内において、地域の特性に応じて、良好な景

観の形成の促進等を図るため、案内標識（道路

標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和

三五年 総理府令第三号）第一条第二項に規定

建設省

する案内標識をいう。以下同じ。）及び警戒標

識（同令第一条第二項に規定する警戒標識をい

う。以下同じ。）を縮小する必要があると認め

て法第四条第八項の規定による内閣総理大臣の

認定（法第六条第一項の規定による変更の認定

を含む。以下同じ。）を申請し、その認定を受

けたときは、当該認定の日以後は、当該構造改

革特別区域内の案内標識及び警戒標識の寸法

（柱の規格に係る部分を除く。）については、同

令別表第二の備考一の（二）及び（五）の規定

にかかわらず、同表案内標識及び警戒標識の部

分の図示の寸法（同表の備考一の（五）の二本

文の基準が適用される場合にあつては、当該基

準に係る値）の二分の一まで縮小することがで

きる。

（事業）

第二条 法別表第二十七号の主務省令で定める事

業のうち内閣府令で定めるものは、別表

に掲げる事業とする。

附則

この命令は、公布の日から施行する。

別表（第二条関係）

番号	事業の名称	関係条項
一	地域特性に応じた道路標識設置事業	第一条

四五年以内の債務の确实な返済に向けて

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

一 はじめに

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」といいます。）は、「特殊法人等整理合理化計画」（平成一三年二月一九日閣議決定）における道路関係四公団の民営化の方針を受け、道路関係四公団民営化関係四法（高速道路株式会社法、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律、日本道路公団等民営化関係法施行法）に基づき、六つの高速道路株式会社（以下「会社」といいます。）とともに平成一七年一〇月一日に設立されました。

二 道路関係四公団の民営化及び機構の業務の枠組み

道路関係四公団の民営化は、「四〇兆円に上る有利子債務を确实に返済すること」、「真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設すること」、「民間ノウハウの發揮により、多様で弾力的な料金設定やサービスを提供すること」を主たる目的として行われました。

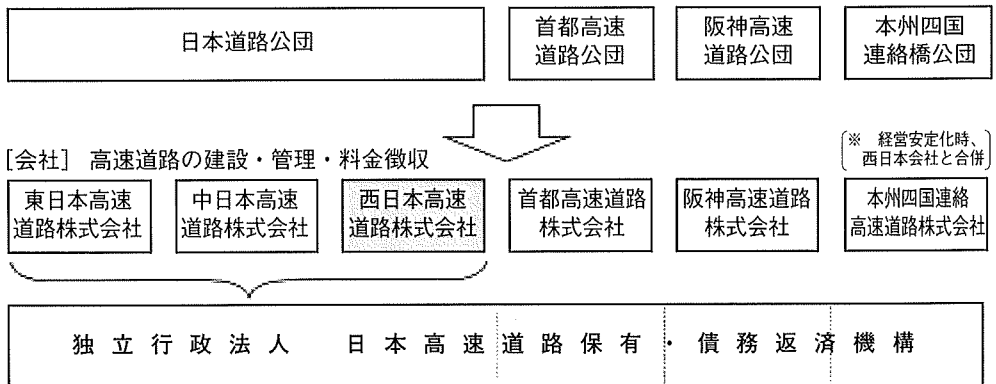
こうした目的を達成するため、機構は、高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の早期の确实な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、六つの会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を

支援するという役割を担う独立行政法人として設立されました。

公団から承継した債務と新規建設などに伴い会社から新たに引き受ける債務は、会社が支払う貸付料によって民営化から四五年以内に完済することとされており、その時点で高速道路は本来道路管理者に帰属することとされています。

三 会社との協定及び業務実施計画

機構は、業務を行おうとするときは、あらかじめ会社と全国路線網、地域路線網又は一の路線に属する高速道路ごとに、機構が会社に貸し付ける道路資産の貸付料の額等を定めた協定を結ばなければならぬとされており、現在、機構におきましては、国土交通大臣による建設すべき路線の指



[機構] 高速道路の保有・債務返済

図1 民営化の概要

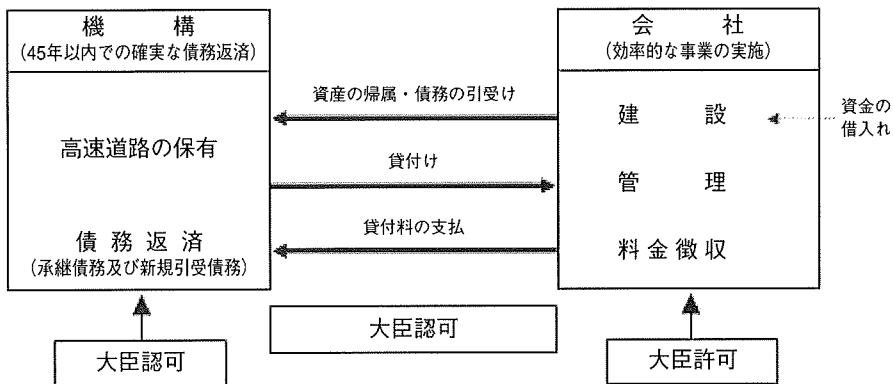


図2 機構と会社による高速道路事業の実施スキーム

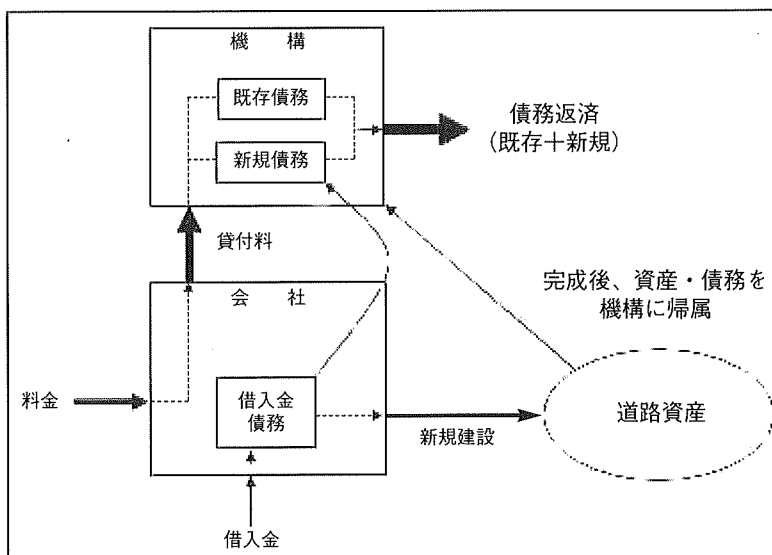


図3 資金の流れ

定を受け、三月末に予定されている六会社との協定締結に向けて調整を進めているところです。

さらに機構は、会社と協定を締結したときは、協定で定めた事項（会社が徴収する料金の額及び徴収期間を除く）に加え、機構の収支予算の明細（債務返済計画）を記載した業務実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けることとされています。

四五年以内に債務を確実に返済するためには、収入見通しの根拠となる将来交通需要や、四〇兆円に上る有利子債務から発生する将来金利に対する見方が重要になります。デフレ脱却の兆しが見えてきた一方で、人口減少社会の到来を控えた今、機構では最新の知見に基づいた合理的、客観的な前提の下で債務返済計画を策定すべく、最終的な検証・検討作業を行っております。

四 道路管理者の権限代行

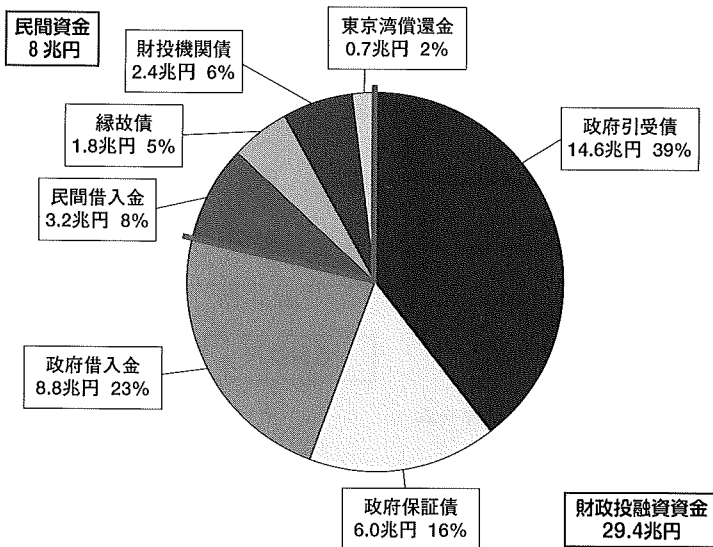
道路関係四公団の民営化に伴い、これまで公団が代行してきた道路管理者の権限は、道路整備特別措置法に基づき、機構が代行するものと会社が代行するものとに分けられました。機構は、高速自動車国道法や道路法に基づいて実施される通行の禁止又は制限、許可、命令といった、いわゆる公権力の行使について代行することとされています。これらの権限のうち、特に通行の禁止又は制

限については、日々刻々と変化する交通状況に迅速かつ的確に対応するために、道路監視役を二四時間配置し年中無休の体制で業務を遂行しています。

五 多様な資金調達

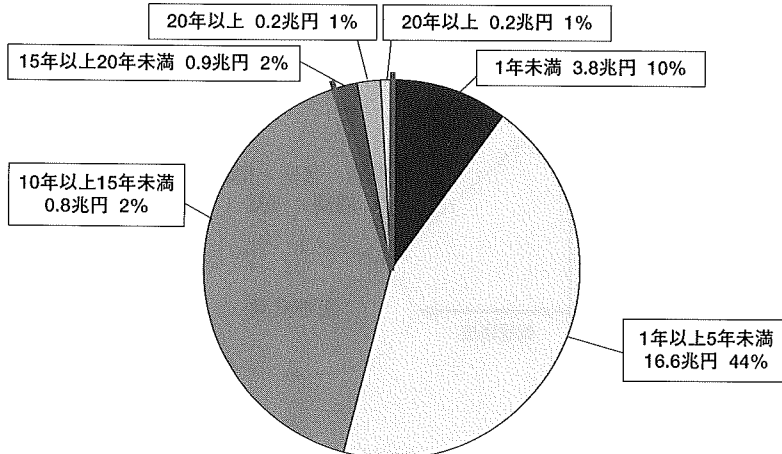
四五年以内の確実な債務返済において最大のり

◆財源別



※ 有利子債務総額の平均コストは1.8% 平成17年10月1日現在

◆残存年数別



※ 10年未満の債務が全体の95%占める 平成17年10月1日現在

図3 道路関係4公団から継承した有利子債務(37.4兆円)の内訳

スクは金利上昇リスクであり、機構にとって、四〇兆円に上る債務をどう管理するのか、即ち、ライアビリティ・マネジメントも重要な役割の一つです。低金利時代に超長期の資金を確保すれば金利リスクが低減され返済の確実性が高まりますので、昨年一二月に国内債券市場で初めてとなる期間四〇年の財投機関債を発行したところ。今

表 政府保証債・財投機関債の発行状況

◆ 政府保証債

回号	年限	発行額	利率	発行日
第1回	10年	1,000億円	1.5%	平成17年12月26日
第2回	15年	400億円	1.8%	平成17年12月27日
第3回	10年	2,000億円	1.5%	平成18年1月31日
第4回	7年	400億円	1.1%	平成18年1月31日

平成18年1月31日現在

◆ 財投機関債

回号	年限	発行額	利率	発行日
第1回	40年	300億円	2.99%	平成17年12月20日
第2回	30年	700億円	2.70%	平成17年12月20日
第3回	10年	300億円	1.64%	平成17年12月20日

平成18年1月31日現在

後も多様な資金調達に積極的に取り組んでまいります。

六 おわりに

機構の使命は四五年以内に債務を返済することだけではありません。四五年間、安全性、利便性の高い道路を維持管理し、四五年後にしっかりとした高速道路を次の世代に引き継ぐことも大切な使命であり、各会社と緊密な連携をとっていきたいと思います。さらに国民の皆様には高速道路や債務返済の状況をもっと知っていただくためにも、分かりやすく丁寧な情報発信に努めてまいります。

民営化は四五年に亘るプロジェクトです。この船出にクルーとして参加している機構の役職員一同は、民営化が国民の皆様にご評価頂けるよう全力を尽くしてまいりますので、今後ともご指導、ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

国道沿いの排水溝の設置・管理の瑕疵を

原因として損害賠償の請求があつた事例

— 福島国道四号排水溝不全家屋浸水事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔二審判決〕 平成一四年一二月一七日

福島地方裁判所 請求棄却（原告控訴）

〔控訴審判決〕 平成一五年七月二九日

仙台高等裁判所 請求棄却（確定）

はじめに

一般に道路の設置に伴う排水施設の設計施工にあつては、付近の地形、特に人家の位置、地質、気象、排水系の区分などを考慮した上、通常予想される危険を付近の人家に及ぼさない程度の施設を設けなければならず、これが不完全であつて道路が通常備うべき安全性に欠ける状態であれば、「瑕疵」があるとされる。今回の事例紹介は、平成一〇年八月に福島県を襲った豪雨により、阿武隈川の支流の堀川が氾濫し、その洪水により所有する建物が全壊した原告が、①被告国管轄の国道

沿いの排水溝の設置・管理の瑕疵を直接的な原因として、②被告国管轄の堀川の管理の瑕疵を間接的な原因として（国家賠償法二条一項）、被告国に対して、その損害の賠償を請求した事案を取り上げることとする。

一 事案の概要

1 原告らの主な請求
被告は、原告に対し、金六二〇万円を支払え。

2 争いのない事実等

(1) 平成一〇年八月二七日福島県を襲った豪雨

（以下「本件豪雨」という。）により、一級河

川阿武隈川に合流する手前で、その支流の一級河川・堀川が氾濫して洪水が発生した（以下「本件洪水」という。）。

(2) 当時、堀川の河口（阿武隈川との合流地点）に向かつて東側に近接する白河市には、

原告が共有し（持分二分の一）、かつ、居住する工場（ブロック造亜鉛メッキ鋼板葺平家建）及びその付属建物である事務所（ブロック造亜鉛メッキ鋼板葺平家建）（以下「本件建物」という。）が存在していた。

(3) 本件建物の東には、白河市公設地方卸売市場（以下「公設市場」という。）及びその駐車場が、その東には一般国道四号（以下「国道四号線」という。）が、それぞれ存在していたところ、公設市場の駐車場は、国道四号線より約二m低い位置にあった。

(4) 国道四号線の西側（堀川、公設市場側）に、同国道に沿って別紙図面の排水溝（以下「本件排水溝」という。）が存在するとこ

ろ、被告国がその管理権者である。別紙図面の本件排水溝は、国道四号線に沿った排水溝の一部と白河市の管理に係るものであるが、以下では、国道四号線に沿った排水溝の全部を「本件排水溝」というものとする。

- (5) 本件豪雨により、公設市場の駐車場に水が流れ、同市場及びその付近の建物が浸水した。
- (6) 本件豪雨により、本件建物が全壊した（以下「本件被害」という。）。

二 主な争点

1 争点及び当事者の主張

(1) 原告の主張

(1) 原告の本件被害は、直接的には本件豪雨により本件排水溝が詰まったため、公設市場の駐車場が、その建物の構造と相まってダム状態となり、それがすべて滝のごとく東側より西側に流れたため、本件建物を直撃したことによる。

(2) 本件排水溝が詰まった原因は、本件排水溝の出口部分の土管（以下「本件土管」という。）があまりに狭かったためである。すなわち本件排水溝のうち本件土管以外の部分の幅が約三m、高さが約四mもあるのに、本件土管の口径は六〇〇mmしかないため、本件豪雨による排水を円滑に通すには、あまりにも狭かつ

たのである。また、公設市場の駐車場は約一、三〇〇㎡もあるのに、その排水が全部本件排水溝に流れたため、これを支えきれなかったせいもある。

(3) また、本件排水溝には公設市場から出る箱等のゴミが絶えず放置しており、詰まる要素があった。

(4) 出口部分を本件土管ではなく、橋にしておけば本件被害はなかった。さらに、本件土管の先の流水路は直角に曲がり、その後阿武隈川に流入するような構造になっており、あたかも本件土管の先に蓋をしているようなものであつて、設計ミスである。

(5) 本件洪水発生の原因は、(7)堀川の出口が、ほぼ直角に曲がっていたこと、(4)上記直角のところの川幅が四二mで、すぐ上流の川幅六一mの箇所と比べて約三割も狭くなっていたこと、(ウ)上記直角部分を支える土手幅が約二mしかないこと等であるところ、(エ)本件被害直後の平成一〇年八月二七日から同月二九日までの三日間の緊急工事によって、その後の同月三〇日の三〇〇ミリの大雨災害を防いだことで分かるように、本件被害は工事によってその予防が可能であつたのであるから、被告国の堀川管理の瑕疵が本件被害の間接的原因である。

(6) 本件被害によって原告は、少なくとも、本件建物の工場（倉庫）部分につき金三九六万

六、九〇〇円、事務所（自宅）部分につき金三九六万六、四〇〇円、家具・家電製品・書籍につき金六〇万円の合計金八五万三、三〇〇円の損害を受けた。

(7) よつて、原告は、被告に対し、国家賠償請求権に基づき、上記損害の内金六二〇万円及び遅延損害金の支払を求める。

(2) 被告の主張

(1) 原告の主張(1)は否認する。本件洪水は、本件豪雨により堀川の流下能力をはるかに上回る流量が発生したことにより、堀川の堤防が溢水破堤したために発生したものであり、水は、破堤した箇所から堤内に流れ込み、周囲より地盤高が低い原告自宅付近を経て阿武隈川へ流れ込んだものである。本件排水溝の出口部分の本件土管（ヒューム管）が詰まったため、原告の本件建物が流出した旨の原告の主張は争う。

(2) 原告の主張(2)は否認する。本件排水溝は、国道路面の雨水を受ける施設であり、常時通水しているものではない。その施設規模として口径六〇〇mmのヒューム管の設置は妥当である。

(3) 原告の主張(3)は否認する。被告は、道路管

理上支障がないよう維持管理に努めていた。

- (4) 原告の主張(4)は否認する。原告が主張するように本件土管を橋で施工したとしても、堀川から流入した洪水の流れを変えることはできないことは明らかであるので、原告の主張は失当である。また、本件土管の先の直角に曲がった部分以降は被控訴人が管理するものではない。

- (5) 原告の主張(5)は否認する。同(5)(7)堀川の出口が、ほぼ直角に曲がっていたことについては、その流路は自然に屈曲していたものと推定され、形状には従来からほぼ変化がない。同(5)(4)上記直角のところの川幅が四二mで、すぐ上流の川幅六一mの箇所と比べて、約三割も狭くなっていたことについては、客観的な証拠はなく、その幅員にさほどの差異はなかった。同(5)(ウ)上記直角部分を支える土手幅が約二mしかないこと等は、知らないし争う。同(5)(E)被告国の堀川管理の瑕疵が本件被害の間接的原因であることについては、改修工事が行われたからといって、本件被害が防げたとは認めがたい。現に改修工事後の平成一〇年八月三〇日の増水により同破堤箇所まで再び破堤が生じている。

- (6) よって、被告国が管理する本件排水溝の設置・管理及び堀川の管理に瑕疵はなく、原告

の請求は理由がない。

- 4 本件の主要な争点は、①被告国の本件排水溝の設置・管理に瑕疵があったかどうか、②仮に本件排水溝の設置・管理に瑕疵があったとして、これと本件被害との間に因果関係が認められるか、③被告国の堀川の管理に瑕疵があったかどうか、である。

三 主な争点に対する裁判所の判断

※ 福島地裁の判断を仙台高裁支持（以下に掲げる判断理由は、仙台高裁による訂正後のもの。）

主 文

原告の請求を棄却する。

1 証拠及び弁論の全趣旨によれば、次の事実が認められる。

- (1) 平成一〇年八月二六日から三一日にかけて、福島県内に本件豪雨があり、その降雨量は、白河観測所で同月二六日及び二七日の二日間で四五三mm、水防白河観測所で同月二六日から三一日の間で七五三mmであった。この豪雨は、福島県中通り南部に大被害をもたらした。白河市では、同月二七日午前三時三〇分ごろ、堀川が、阿武隈川に合流する手前の屈曲点付近を中心に氾濫し、本件洪水が発生した。また、本件排水溝からも水があふれ出

した。

- (2) 原告は、平成一〇年八月二七日午後三時過ぎごろ、自宅付近の高台にある昭和町自治会館に避難した。床上浸水以上の避難者は、会津町と五番町川原一体で数十人あった。同月三〇日にも災害が予想されたため、その前日から再び避難者が同会館に集まったが、避難者に新規の被害が出なかったため、全員帰宅した。

- (3) 本件洪水に伴う増水により、本件建物が全壊したため、原告はその旨の罹災証明を受けた。

- (4) 原告は、平成一一年、福島県と白河市を相手方として、損害賠償請求訴訟を提起した（以下「前件訴訟」という）。その根拠は、堀川の河川管理の瑕疵（国家賠償法二条）を理由として、同法三条にいう管理費用負担者である福島県に対してその損害の賠償を求め、他方、白河市にも堀川管理の責任があり、かつ、白河市の公設市場及びその周囲の排水溝の設置・管理にも瑕疵があったから、その設置・管理者としての責任もあるとして、白河市に対してその損害の賠償を求めるというものであった。

- (5) 前件訴訟は、証拠調べの上、平成一二年一月二五日に弁論を終結した。その判決言渡し

は、平成一三年三月に予定されていたが、原告が裁判官に対する忌避申立てをし、その決定に対してさらに争うなどしたため、平成一四年一月二十九日まで延引した。

(6) 前件訴訟では、控訴人は、公設市場及びその周囲の排水溝を白河市が管理していると主張し、これに対して、白河市は、本件排水溝の一部は被控訴人が管理していると反論した。控訴人が本件排水溝の管理者が被控訴人であるとの認識を持つに至ったのがいつごろであるかは本件証拠上判断としないが、控訴人が前件訴訟の口頭弁論終結後の平成一三年一月一七日に白河市に対する訴えを取り下げたり（白河市がこれに同意しなかったためその効力は生じなかった）、同年一〇月九日付で白河市から被控訴人に被告を変更することを申し立てる旨の「訴訟相手一部変更申請書」なる書面を提出したことを考慮すれば、控訴人自らが主張するとおり、遅くとも平成一三年七月ころまでにはそのような認識を持つに至っていたものと認められる。

(7) 平成一四年一月二四日、原告は、前件訴訟取下げの意思表示をしたが、被告である福島県と白河市のいずれもこれに同意しなかった。前件訴訟は、平成一四年一月二九日に請求をいずれも棄却する旨の判決が言い渡され

た。原告が控訴しなかったため、同判決は、同年二月一五日、確定した。

(8) 原告は平成一四年二月二六日、被告国に対して、本件訴訟を提起した。

2 以上の事実を前提に争点①について判断する。

(1) 本件排水溝は、前件訴訟においては「国道四号線沿いの部分」と表示され、被控訴人の管理に係ることは当事者間に争いが無いものとされた。

(2) 本件排水溝は、国道四号線の道路法一八条一項にいう道路の区域に含まれるところの「敷地の幅員及びその延長」（同法施行規則二条三号参照）の一部として被告国の設置・管理に係ることは争いのないところであるが、その設置の目的は、被告所論のとおり、道路に付随する設備として国道路面の雨水を受け取るためのものと認められる。その位置及び構造上、公設市場の駐車場からの排水が流れ込むこともあり得るところであるが、これも駐車場路面の雨水を受けることが予想されているにすぎないものと考えられる。

(3) もちろん本件排水溝が、上記のような排水溝に通常流れる流水の通水に関する安全性を有している必要があるが、本件においてこれを欠いていたことを認めるに足りる証拠はな

い。このことは、本件排水溝の流水経路が本件土管の先で直角に曲がった上で阿武隈川に至るようになっていたことを考慮しても同様である。

原告は、書証とする写真において発泡スチロール状の物体が本件土管の入り口に引っかかっていることを問題にしているが、同写真は、本件洪水時にこのような状態になっていたことを示すものではなく、また、この状態が直ちに通水に関する安全性を欠くことに直結するものともいえない。

また、本件土管を橋で施工することが必要であったともいえない。本件洪水後の平成一一年に改修工事が行われた際、本件土管もそれまでの口径六〇〇mmのものから口径九〇〇mmのものに取り替えたことが窺えるが、それ以前のもので瑕疵があったことまで意味するものではないと解する。

(4) また、本件排水溝に付与された機能が上記のとおりのもにすぎない以上、これを超えて、その西側遠方にある堀川の堤防が破堤するという本件洪水のような事態を予定して、これによる流水の通水を円滑にすることまで、本件排水溝が通常有するべき安全性の範疇に含めることはできないのは当然である。

(5) よって、本件排水溝の設置・管理に瑕疵を

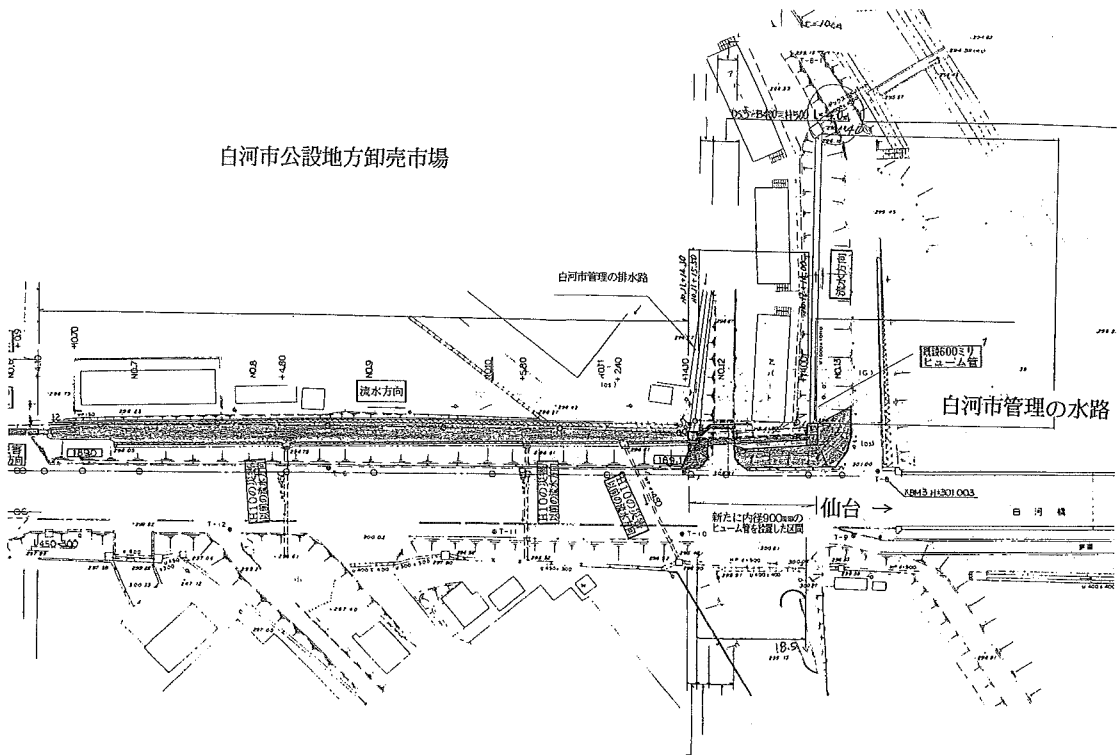
認めることはできない。したがって、設置・管理の瑕疵が認められない以上、これと本件被害との因果関係を論ずるまでもないから、争点②は検討の余地がない。

3 争点③について判断するに、本件訴訟において提出された証拠によっては、被告国による堀川の管理に瑕疵があったことを認めるに足りる証拠はない。なお、この点については前件訴訟において詳細な認定・判断を経ているところである。

4 そのほか、控訴人は、憲法二五条、一四条、二九条に違反する旨の主張をするが、いずれも設置・管理の瑕疵を何ら基礎づけるものではない。

5 以上によれば、原告の請求にはいずれも理由がないから、これを棄却する。

白河市公設地方卸売市場



平面図

さいかい 彩甲斐街道の魅力づくりに向けて



埼玉県東京事務所 川本 勇人

◆彩甲斐街道

一般国道一四〇号は、埼玉県熊谷市から山梨県増穂町までを結ぶ、約一四七kmの道です。

昭和二八年に二級国道甲府・熊谷線に指定され、昭和四〇年に一般国道一四〇号になりました。しかし、途中、埼玉と山梨の県境は長い間、自動車はおろか人も満足に通れない、いわゆる道なき道でした。その最大の難関が、雁坂峠（標高二、〇八二m）でした。

日本三大峠（雁坂峠・南アルプスの三伏峠・北アルプスの針ノ木峠）のひとつに数えられるこの峠道は、かつての「秩父往還」のルートであり、昔の人たちが、信仰の道として、また蘭

を運ぶ絹の道として難儀しながら歩いた道でした。

そして、平成一〇年、雁坂トンネル（六、六二五m）が開通。

埼玉・山梨の人たちの長年の夢が実現し、開かずの国道一四〇号は、彩の国・埼玉県と甲斐の国・山梨県とを結ぶ「彩甲斐街道」として生まれ変わりました。

これにより、埼玉県熊谷・秩父地域と山梨県甲府地域、そして東京都心地域がトライアングルで結ばれることになり、西関東における広域的な道路ネットワークが完成。秩父・甲府間の所要時間が中央道経由よりも約六〇分短縮されたことはもとより、国道一四〇号沿道の観光施

設入場者数が、沿道施設の整備により、トンネル開通前よりも格段に増えるなど、観光の活性化、物流の効率化などが進んでいます。

◆恵まれた観光資源

秩父地域を中心とする国道一四〇号沿線には多くの観光スポットがあります。

年間一〇〇万人以上の観光客が訪れる羊山公園の芝桜、ライオン下りのできる岩畳の長瀬、紅葉の中津峡、京都祇園祭・飛騨高山祭とともに日本三大曳山祭として有名な「秩父夜祭り」、登山ルートでもある三峯神社や雲取山、文化・音楽・スポーツの楽しめる「秩父ミュージズパー

ク」など。また、古い歴史のある鉱泉や日帰り温泉施設。季節を彩る様々な花々や、そば、イチゴの味覚等々。

そして、快適なドライブを手助けしてくれる「道の駅」も豊富（「かわもと」「はなぞの」「ちちぶ」「龍勢会館」「果樹公園あしがくぼ」「両神温泉薬師の湯」「荒川村」「大滝温泉」）です。

◆花でもてなす埼玉のみち

— 皆野寄居バイパス —
このような魅力あふれる秩父地域に向かう重要なアクセス道路である国道一四〇号ですが、寄居町から皆野町の区間は幅員が狭く、一部市街地を通過することから慢性的な渋滞が生じていました。

これを解消するために計画されたのが延長約九・九kmの皆野寄居バイパスです。そのうちの約六・九kmについては、平成一三年から皆野寄居有料道路とし

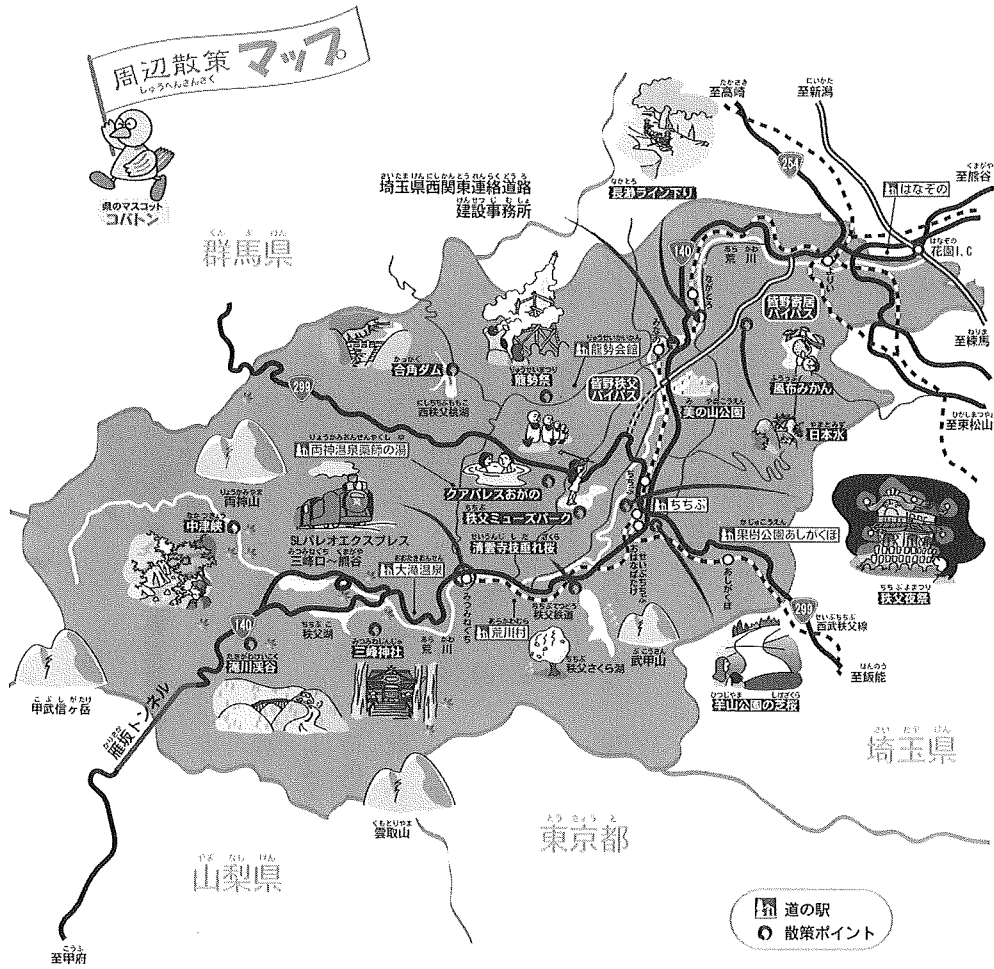


図 国道140号（皆野寄居バイパス）と秩父地域

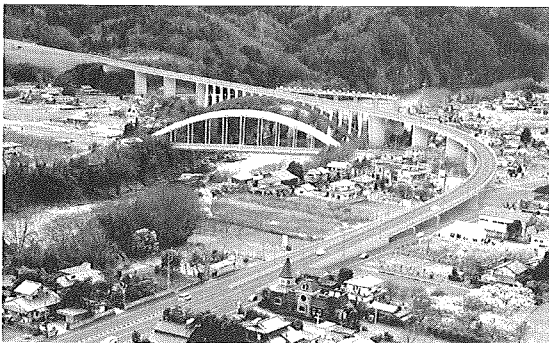


写真1 皆野寄居バイパス 末野大橋

てご利用いただいていたのですが、平成一七年三月に寄居町の末野大橋（写真1）が完成したことで、さらに利用しやすくなりました。

このバイパスは埼玉県立長瀨玉淀自然公園内に位置することから、自然に配慮したエコロード（生態系との共存、再自然化を目指した道路）を大きなテーマとしています。平成一七年から、道の花いっぱい埋めよ

うという運動がスタートしました。

バイパスの一角を地元ボランティアやNPOの人たちによって、黄金色のマリーゴールドが植え付けられると、すでに植えられている赤いサルビアや白い日々草とともにカラフルな花のじゅうたんとなりました。

これは、埼玉県が平成一七年四月からスタートさせた「花でもてなす埼玉のみち整備事業」

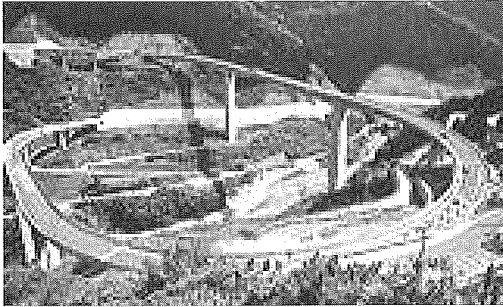


写真2 国道140号のループ橋 (秩父市大滝地内)

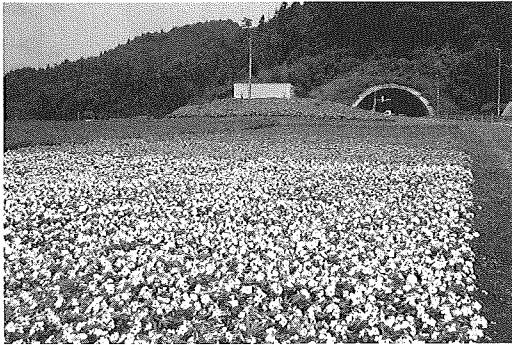


写真3 花でもてなす埼玉のみち
(皆野寄居バイパス・皆野町木毛地区)



写真4 花を植え付けるボランティアの人たち

の一環です。花いっぱいの景観で埼玉を訪れるドライバーをもてなそうというもので、地元の人たちの熱意に支えられています(写真3・4)。

◆秩父路魅力アッププロジェクト

今年度、国土交通省が中心となって、秩父地域の観光魅力度を向上させるための取組みが始まりました。

これは、観光地の魅力を向上

させるには、観光地での景観は言うまでもなく、観光客が主要な交通拠点から観光地に移動する経路の景観も重要な要素であるのとらえ、そのアクセスルートの景観について点検を行い、当該地域における課題の抽出と改善方策の検討を行うというものです。

すなわち、秩父地域で言えば、主要交通拠点を関越自動車道花園インターチェンジとし、秩父

地域に至る国道一四〇号や皆野寄居バイパスなどの景観について点検・検討を行うものです。検討チームは、学識経験者、地元観光関係団体、NPO、公共交通事業者、そして埼玉県と関係市町で構成されます。

「秩父路らしさ」の実現に向けて、共同点検などを経て、平成一七年度中での、景観整備方針と改善事業計画の策定、管理運営体制の確立を目指します。

文化のみち



名古屋市東京事務所 野村 幸央

名古屋の道路といえば、なん

と言っても広い道路。二つの一〇〇m道路をはじめ、広々とした道路が特徴でしょう。戦災復興時から続く区画整理から生み出されたものが多く、整然とした道路や町並みが作られてきました。計画的な町並みの印象の強い名古屋ではありますが、歴史的な息遣いの感じられる地域もあります。

名古屋の中心部、名古屋城から東側一帯の地域は、江戸の名古屋の面影を偲ばせる町並みが所々に見られ、名古屋の近代的な歩みを伝える歴史的な遺産の宝庫です。名古屋城から東に足を延ばせば、市政資料館、徳川園、蓬左文庫、徳川美術館など

があります。

名古屋市では、この地区一帯を「文化のみち」として育み、貴重な建築遺産の保存・活用や、沿道景観と調和した緑道など道路整備によるネットワーク化に取り組んでいます(図1)。今回、この地区について少し紹介したいと思います。

◆地区の歴史と遺産「文化のみち」の近代

名古屋城下の武家町であった中でも、東区白壁、主税町、檀木町界限には中級武士が住み、一区画が六〇〇〜七〇〇坪と広かったため、その敷地を利用して、明治の半ば頃から起業家たちの自邸やキリスト教の施設、

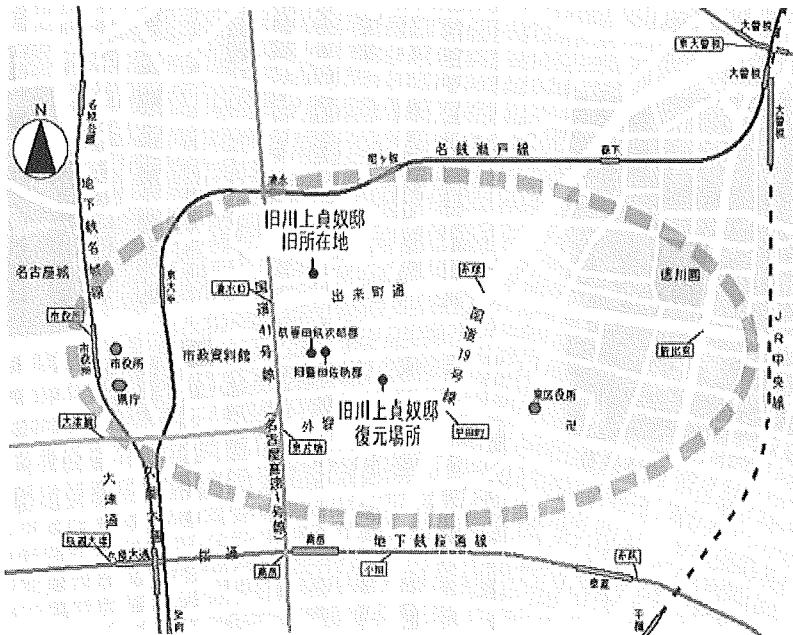


図1

学校などが建設されました。「発明王」豊田佐吉や「ノリタケ」の前身である森村組を創設した森村市左衛門など近代産業の担い手となった人たちが住み、「三葉御殿」(日本の女優第一号として名をはせた川上貞

奴邸）などは、こうした政財
界人や文化人の交流するサロン
となっていました。

森村組は明治二九年、樟木町
に全国の絵付け師を集め、一大
工場を作りました。その影響や、
素地の産地である瀬戸（愛知
県）、多治見（岐阜県）からの
便の良さなどから、次第に名古
屋絵付けの産地となり名古屋陶
磁器会館をはじめ、たくさん
の陶磁器関係者の自邸や会社、工
場などが建てられました。

横浜や神戸のように外国人居
留地のない名古屋で、最初に欧
米人が移住したのもこの界隈で
す。

◆歴史的遺産をめぐる名古屋市の取組み

現在「文化のみち」内に残る
近代建築物等は、歴史を伝えて
くれるかけがえのない歴史的遺
産です。しかし、近年、マンシ
ョンなどに建て替わるケースも
増えており、保存と活用をめざ

した様々な取組みが行われてお
ります。それでは、文化のみち
の中の施設についてご紹介いた
します。

◆名古屋市政資料館

市政資料館（写真1）は、旧
名古屋控訴院地方裁判所、区地
方裁判所庁舎の保存運動で、昭
和五二年市の職員の有志が保存
の重要性を訴える報告書を提出
して調査が始まり、二期にわた
る保存修理工事を経て、平成元
年、名古屋市政資料館として
開館しました。市政関連資料の

閲覧ができるほか、建物・市
政・司法に関する展示を行って
います。

大正一一年に建てられたネオ
バロック様式のレンガ造りの建
物で国の重要文化財でもありま
す。

◆旧豊田佐助邸

・故春田鉄次郎邸

旧豊田佐助邸（写真2）は、
平成一一年、豊田佐吉の実弟で
彼を陰で支えた佐助の自邸を所
有企業から無償で借り受け、暫
定的な内部改修を行いました。

現在はコンサートや演劇などの
イベントや講座などに部屋を貸
し出しています。

その西隣、陶磁器輸出業によ
り一代で財をなした故春田鉄次
郎邸があります（写真3）。洋
館一階部分はクラシックな雰囲気
を活かしたレストラン。和館
内の部屋は、市民グループが借
り受けています。なお、佐助邸
には、毎週木曜「東区文化のみ
ちガイドボランティアの会」の
メンバーが常駐し、説明を受け
ながら隣り合うこの二邸を見学
することができます。



写真1 名古屋市政資料館



写真2 旧豊田佐助邸



写真3 旧春田鉄次郎邸

◆文化のみち二葉館「旧川上貞奴邸」

平成一七年二月、文化のみちの拠点施設として文化のみち二

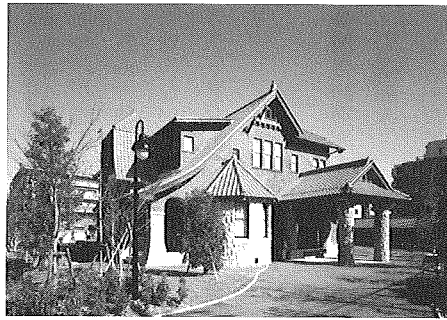


写真4 文化のみち二葉館(旧川上貞奴邸)

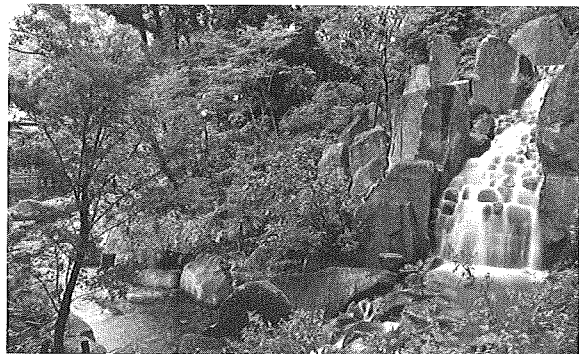
葉館「旧川上貞奴邸」が開館しました(写真4)。文化のみち二葉館は、日本の女優第一号といわれた川上貞奴と、「電力王」福沢桃介が大正時代に暮らした邸宅がよみがえったものです。赤い瓦葺の屋根の印象的な館は、日本初の住宅会社「あめりか屋」の設計で、大正九年頃の完成です。和洋折衷のデザインの斬新さと豪華さから「二葉御殿」と呼ばれ、政財界人や文化人のサロンになっていたといえます。

名古屋市が寄付を受け、建物をいったん解体保存し、元の場所から少し南の東区撞木町に移築する事とし、残されていた配置図や写真、「あめりか屋」の設計による他の建築物などを調査研究した上、できるだけ当時の材料・工法を用い、創建当時の姿を再現しました。

館内では、「文化のみち」に関する様々な情報の提供に加えて、貞奴・桃介の資料や郷土ゆかりの文学者の資料などを展示



観仙楼



大曾根の滝

写真5 徳川園

公開しています。

◆徳川園

近世武家文化を体感できる歴史文化拠点として「徳川園」が、平成一六年に再整備され、開園いたしました。

大名道具・美術品を数多く所蔵・展示することで名高い徳川美術館と、徳川園、蓬左文庫が三位一体となることにより、大

名文化の粋を楽しめる歴史文化拠点です。

徳川園は、池泉回遊式の日本庭園で、江戸時代の主だった大名庭園と同じ様式です。清流が滝から溪谷を下り海に見立てた池へと流れるありさまは、日本の自然景観を象徴的に凝縮しています。さらに徳川園は、高低差の大きな地形、既存のまま取り入れた樹林、立体的に迫る大



整備前



整備後

写真6 市道外堀相生町第1号線



整備前



整備後

写真7 市道白壁赤塚町線

◆道路整備 くみちによるネットワーク化への取り組み
名古屋市のこの地区の道路整備によるネットワーク化の取組みについてご紹介いたします。
様々な文化施設を緑道・コミュニティ道路など利用してネットワーク化を図る事を目指し、平成一二年度からは、国土交通省の「くらしのみちづくり事業」として整備しております。
文化のみちでは、散策する際に、歴史的な雰囲気を楽しんでいただけるような空間づくりを目指し、電線の地中化、歩道の整備、休憩施設や案内板（地域の歴史、地名の由来、人物、祭

り等の紹介）などに取り組んでおります。
事例写真でご紹介いたします（写真6・7）。
二路線の市道については、地域の方々と検討の場を設けコミュニティケーションを図りながら、歴史的な町並み保全の観点から街路灯のデザインや舗装材の選定などを行い、景観に配慮した道路景観づくりを実現することができました。
「文化のみち」地区では、毎年文化の日に「歩こう！文化のみち」という地元の方々や市民グループが参加してのウォーキングイベントが行われます。平成一一年から行われているイベントは毎年盛況で、このような取組みを通じ、地域の方々にますます愛される道となりますのではないかと感じます。
名古屋を訪れた際には、是非、名古屋城から少し足を延ばして「文化のみち」をゆっくり散策していただきたいと思えます。

金沢アートアヴェニューでのオープンカフェ社会実験

—社会実験から高質な都市空間の創造へ—

金沢創造都市会議運営委員 水野 雅男

平成一七年八月から一〇月まで、石川県庁跡地向かい側の広坂通り歩道上で実施した「金沢広坂オープンカフェ社会実験」が示す都心の魅力づくりのキーワードについて紹介する。

一 社会実験の狙い

Ⅱ 飲食が空間に豊かさをもたらすⅡ

都心再生策の重要なポイントのひとつは、公共空間を豊かなものにする事である。欧州の賑わいのある都市には、オープンカフェやビアガーデンなどがあり、とても魅力的である。屋外で飲食したり休息したりして、市民らが都市空間の心地よさを享受している。翻って、我が国の公共空間はどうか。いくら舗装材や設備を高価なものにしても、道路や広場の利用そのものが法律等で制限

されているため、市民が楽しく語らっているところは極めて少ない。公共空間において、恒常的に飲食営業ができないことが原因であると考えられる。

金沢創造都市会議開催委員会(社)金沢経済同友会を中心に石川県、金沢市、学識経験者から構成される、都市再生を提言するNPO(団体)が、約二年前に中央公園入口でオープンカフェの社会実験を行った。たった四日間のカフェだったが、見事に潤いのある空間に生まれ変わったのを目の当たりにした県は、その後、公園内にカフェ空間を整備する方向で検討を始めた。その延長上に今回の社会実験がある。今度は道路空間での飲食空間の実験である。国土交通省の「オープンカフェ等地域主体の道活用に関する社会実験事業」に採択

されたのを契機として実施された。

二 社会実験の会場

Ⅱ オープンカフェに相応しい広坂通りⅡ

石川県庁が平成一五年に駅西地区へ転出し、一時賑わいは低下したが、翌一六年一〇月に「金沢21世紀美術館」が開館し、その周辺に人通りが戻ってきた。金沢市は、同美術館から金沢駅の広坂通りを含む区間を「アートアヴェニュー」と命名し、アートフルな賑わいを創出することを目指している。

同美術館や観光名所の兼六園、さらには香林坊の商業集積などが集積していること、金沢市内で最も街路樹が生い茂っていることという地理的、物理的な資質と先述の都市づくり戦略を鑑み、広

坂通り（主要地方道金沢湯涌福光線）をオープンカフェ社会実験の会場として選んだ（図1）。

三 オープンカフェのこだわり

＝イベント屋台は必要ない＝

1 恒常的で高質な本物カフェを

金沢市内で毎年行われている、道路祭りや屋外での各種イベントと今回のオープンカフェとは本



図1 社会実験実施位置図

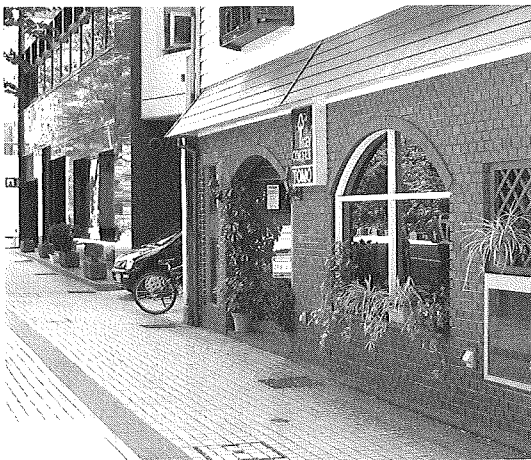


写真1 オープンカフェ開業前と開業中の歩道空間の比較

質的に異なる。一日だけの屋台フードコートではなく、あくまでも「恒常的なカフェとすること」、美術館や兼六園などと隣接する表通りにあることから「高質な空間とすること」、オープンカフェをデザインする際に、この二つの点に留意した。

2 本格的なしつらえ

テーブル・パラソル一〇基と椅子三〇脚は布と木材製のシックなものとし、テーブルクロスを掛け、一輪さしに生花を活けた。エプロンを纏ったギャルソンが近隣三店舗と移動カフェ（エスプレッソマシンや厨房設備を載せた車両）から飲食物をデリバリー、しかも、使い捨てのプラスチック

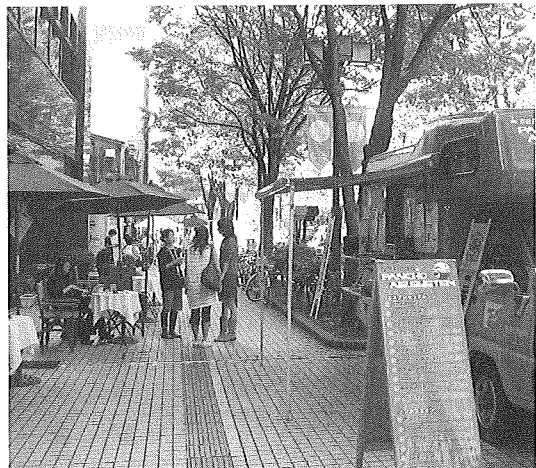


写真2 移動カフェの出店



写真4 廃棄自転車にアートにデザインしたレンタサイクル



写真3 携帯音楽端末を借りて散歩するカップル

3 脱イベント
路上アートマーケットやライブ演奏などのイベント容器は用いず、ガラスか陶器で飲食物を提供した(写真1・2)。

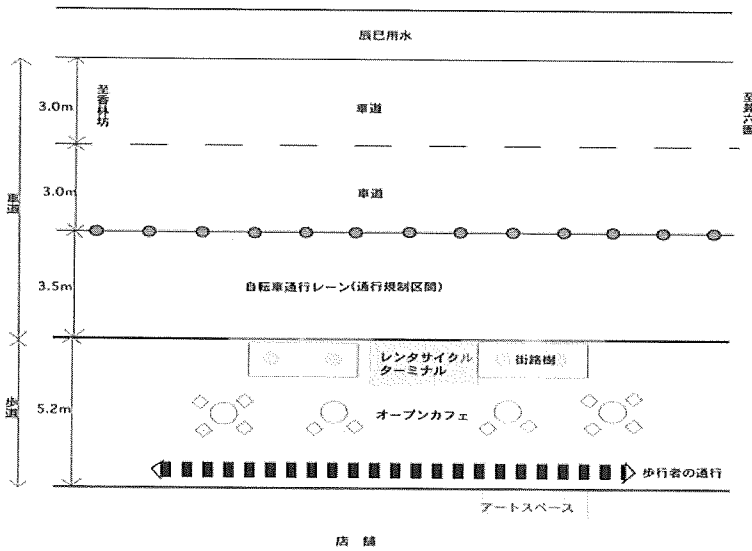


図2 道路空間利用状況平面図

ント企画は一切排除した。回遊性を助長するためのレンタサイクル(廃棄自転車を譲り受けて走行性能を修理し、アートにデザインした自転車三〇台を都心四カ所のターミナルで貸し出し、乗り捨ては自由)と携帯音楽端末(散歩に適した音楽を選び、四〇台の端末に録音しイヤホンで聴くスタイル)の無料貸し出しだけとした(写真3・4)。

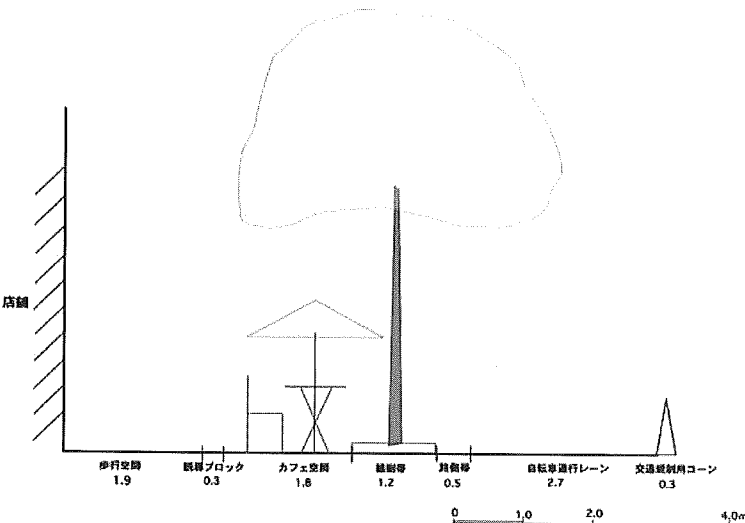


図3 道路空間利用状況断面図

4 カフェの安全性確保
歩道幅員は植樹帯も含めて五・二mしかなく、カフェ空間を自転車走りすぎると危険なので、車道三車線のうちの二車線を規制して自転車走行レーンを設け、双方向で三〇〇〜五〇〇台/日の自転車に迂回走行してもらった(図2・3)。その自転車走行レーンを走った方の約七割の方、商

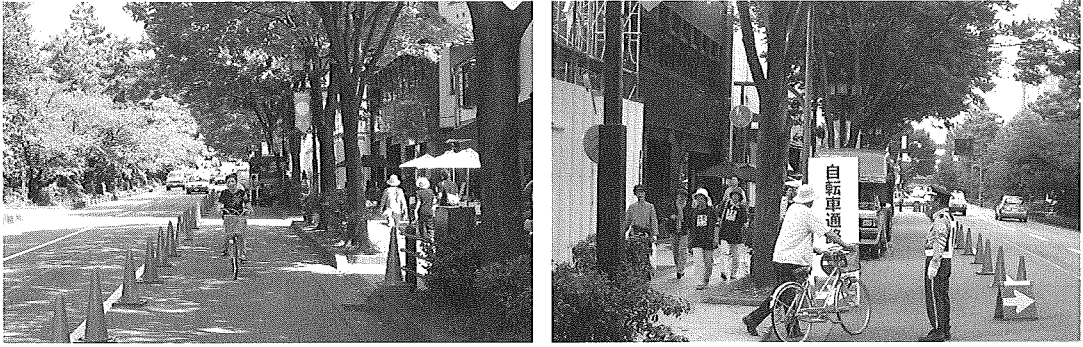


写真5 車道1車線を規制して設けられた自転車走行レーン

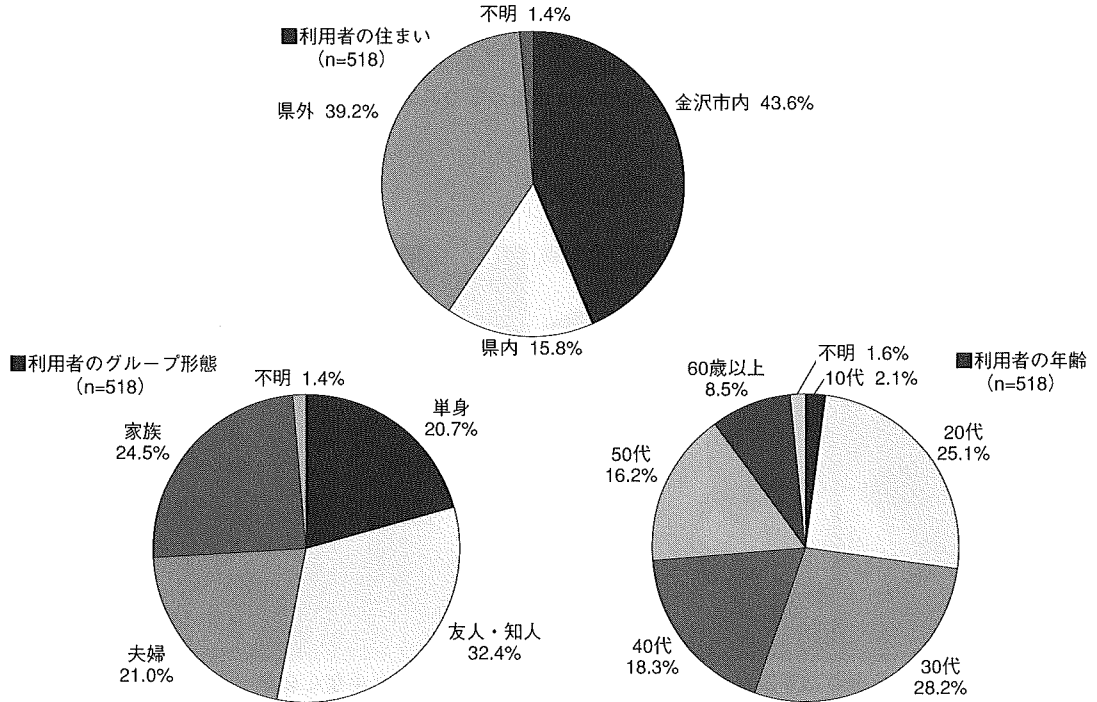


図4 カフェ利用者の属性（住まい・グループ形態・年齢）

店街関係者のほとんどの方が「安全性が高まった」と評価している（写真5）。

四 カフェ利用者の特性と印象

Ⅱ オープンカフェは開放された空間Ⅱ

1 約一、四〇〇人がカフェを利用

計画では、三カ月間の土日祝日のべ二九日間の営業を予定していたが、九月下旬以降は週末ごとに雨天となることが多く、一〇日間は全く営業できなかった。結局、営業時間帯（二二～一七時）を通して営業できたのは一七日間、途中降雨で中止が二日間であった。

オープンカフェに来店し、飲食された方はのべ一、四二七人を数えた。利用者が一〇〇人を超えたのは四日間あり、最も多かった日は一九七人であった。

2 利用者の属性は幅広い

利用者は金沢市内が約四四％で最も多いが、県外の方もほぼ同数あり、市民と観光客に同じように利用された。利用者の年齢層は幅広く、二〇代から三〇代までが約半数を占めるものの、四〇歳以上の方が四三％を占めており、中高年の方々にも支持された。友人・知人約三二％、家族約二五％であり、夫婦が二一％も占めている（図4）。さらに、乳母車に赤ちゃんを乗せた方や車椅子



写真6 車椅子の方もベビーカーを押すお母さんにとってもスムーズに席につけるので好評



写真7 子どもを連れた家族連れやテイクアウトをするお客さんも少なくなかった

3 カフェ利用者の印象
 利用者が感じたオープンカフェの印象を言葉で表現してもらったところ「開放的」、「涼しげ」、「オシャレ」、「街並みにあっている」といった言葉が多く寄せられた。また、「屋外で風を感じられていい」(約八四%)、「木陰があって気持ちいい」(約八四%)、「犬を連れた方などが少なからず来店されたことも注目される。このように、歩道からスムーズに腰掛けられることができたり、乳母車などを横に置くことができたりするという物理的な障害のなさ(バリアフリー)だけでなく、様々な通行人を迎え入れるという精神的な開放感をオープンカフェが有していることを物語っている(写真6〜8)。



写真8 犬を連れて入店できる店は少ないので、オープンカフェは重宝がられた

表1 オープンカフェ利用者が抱いた印象

■このオープンカフェの居心地はいかがですか（複数回答）

選択肢	回答数	構成比
屋外で風を感じられていい	433	83.6%
木陰があって気持ちいい	304	58.7%
樹木や虫の音など季節感が感じられていい	180	34.7%
人通りの気配を感じられるのがいい	119	23.0%
旧県庁の建物を眺められるのがいい	65	12.5%
自動車の排気ガスが気になる	134	25.9%
自動車の騒音がうるさい	131	25.3%
自動車が近すぎて落ち着かない	105	20.3%
その他	72	13.9%

n=518

い」（約五九％）、多くの方が屋外で飲食することの心地よさを感じている（表1）。
街路樹が生い茂っている中でオープンカフェを開設したことにより、利用者の三五％が「樹木や虫の音など季節感を感じられていい」、同六九％が「街路樹と一体となって良い景観となっている」と評価している。

五 社会実験の運営主体

Ⅱ NPO 連携体 Ⅱ

金沢創造都市会議開催委員会が社会実験の実施

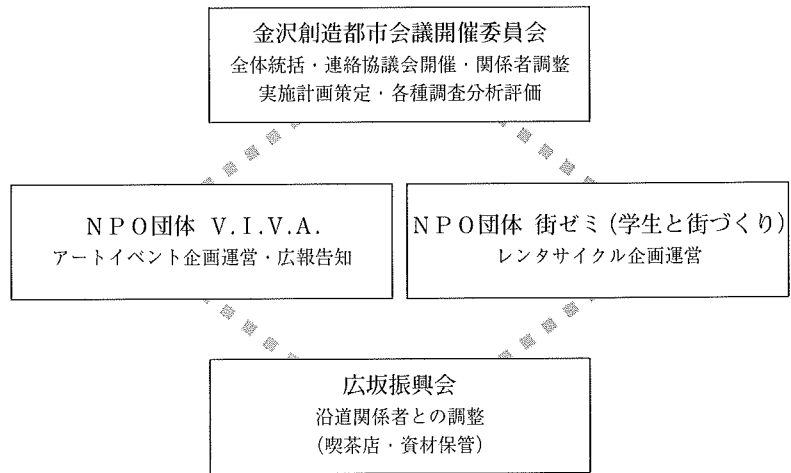


図5 実施体制関係図

主体となり、企画運営と調査分析評価、全体統括を担当した。
アートイベントと広報告知、レンタサイクルについては、二つのNPO団体（V.I.V.A.と街ゼミ）が担当した。さらに、沿道関係者との調整（喫茶店三店舗への出店協力要請と資材保管場所の確保）は広坂振興会に依頼し、四つの団体が協力し

合って事業を推進した（図5）。

このように各団体が得意とする分野の知恵と労力を結集（コラボレーション）することができ、実験開始前の想像を超える企画が実現した。また、沿道の各商店主は「店の経営が疲弊しており余剰人員がないので、今回のような実施体制はありがたい」と評価している。

六 社会実験の結果

Ⅱ 都心滞在を楽しく演出するオープンカフェ Ⅱ

1 金沢21世紀美術館からの回遊は少ない
来店者の多くは、兼六園と香林坊の間を往来する方であった。美術館の入館者数に比べてカフェ利用者が少ないのを見ると、美術館からオープンカフェへ回遊した客は、思いのほか少なかったと言える。カフェ会場の歩行者通行量（三六、〇〇〇人/期間中の総計）が市役所前地点（七五、〇〇〇人/期間中の総計）のほぼ半数であることから、美術館への来訪客は市役所前から美術館へ直接向かっており、クルマで来館した人は鑑賞した後、すぐに帰路についていると推察される。

一方、歩行者通行量の変動とオープンカフェ利用者数の変動を対比してみると、増減の動きは概ね一致している（図6）。カフェ来店者は、兼六園↓香林坊へ向かう人の方が多かったことから、兼六園などを鑑賞してきた歩行者に対して、休息

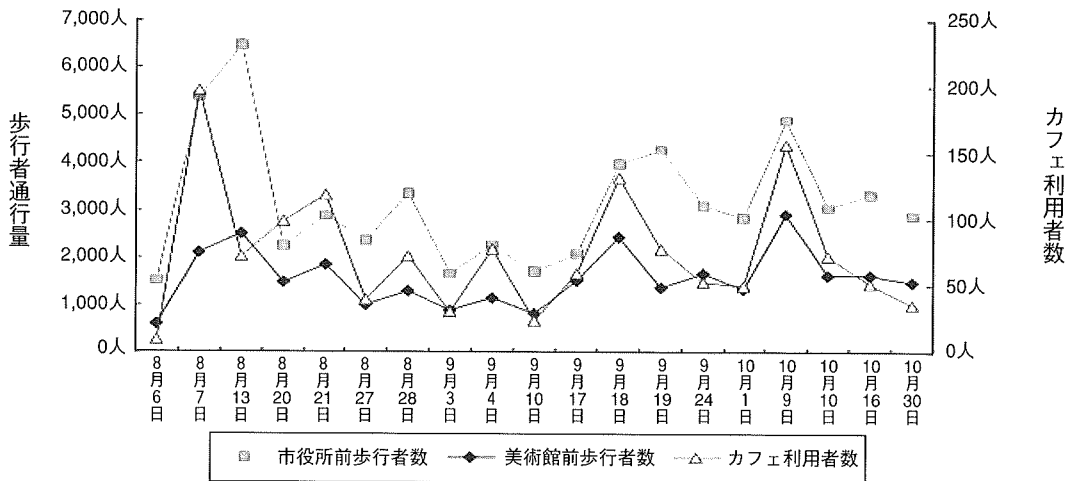


図6 歩行者通行量とカフェ利用者数の関係

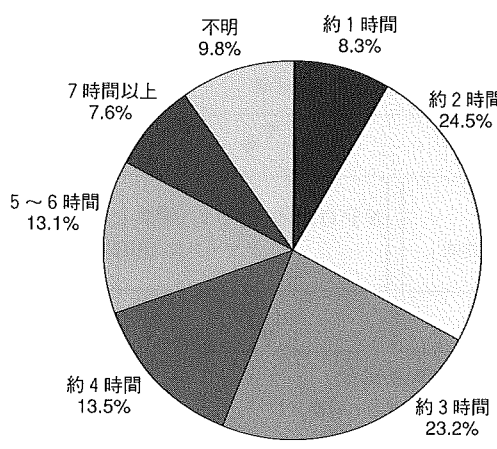


図7 カフェ利用者の都心での滞在時間

の場を提供することができたとと言える。

2 カフェ自体の集客力は小さい

季節や天候及び金沢21世紀美術館での展示内容が影響を受けるため明言することはできないが、オープンカフェ実験前後と実験中の歩行者通行量には大きな差は見られなかった。つまり、オープンカフェを目標して都心へ繰り出すというようなことは少ないということである。

3 カフェは都心での回遊性を高め滞在時間を延ばした

カフェ利用者の約三四％は都心での滞在時間を

四時間以上であった(図7)。買い物したり、催し物を鑑賞したりして都心で過ごすよりもカフェでの飲食休憩が加わることで滞在時間が長くなっていると思われる。

今回は、カフェ営業の他に、レンタルサイクルと携帯音楽端末を無料で貸し出すという仕掛けも提供した。それらの利用者はのべ約四〇〇人を数えた。レンタルサイクル利用者が最も多く立ち寄った観光施設はひがし茶屋街であり、金沢21世紀美術館、犀川河川敷、長町武家屋敷、兼六園の順で多かった。カフェとレンタルサイクルや携帯音楽端末を組み合わせることで、「回遊・散策＋休息・飲食」滞在時間延長」という狙いが当を得ていたと言える。

七 今後の展開と課題

Ⅱ オープンカフェは継続すべきⅡ

1 利用者と店主の意見

利用者は、今後の社会実験の展開について「都心の別の場所でオープンカフェの社会実験を行いふさわしい空間を探すべき」という意見が約五五％で最も多く、「オープンカフェ以外の道路の使い方について社会実験をすべき」という意見も約四五％を占めている(表2)。

社会実験前は、オープンカフェを行うことに沿道の実験店経営者らは反対したこともあったが、

表2 社会実験の今後の展開に関するカフェ利用者の意見

■社会実験としてオープンカフェを営業していますが、今後どのようなようにしたいとおもいますか（複数回答）

選択肢	回答数	構成比
まちなかの別の場所でも社会実験を行ってオープンカフェにふさわしい空間を探したらいい	286	55.2%
オープンカフェ以外の道路空間の使い方についても社会実験を継続したらいい	235	45.4%
道路空間をオープンカフェとして利用するには無理があるので社会実験は今回限りでいい	2	0.4%
その他	61	11.8%

n=518

カフェの営業を通じて売上が増したことで、通りの雰囲気が一変されたことなどを実際に体験したことにより、来年以降も何らかの形でオープンカフェを営業したいというように意識が変化した。

2 今後の展開への提言

今春以降もオープンカフェの社会実験を積み重ねながら、広坂通りを豊かな空間に創り上げるこ

とが望まれる。その候補地として三カ所が考えられる。

- ・ 能楽資料館と一体的なカフェ（今回の場所とほぼ同じ）

- ・ 中央公園内近代文学館脇でバス停と一体的なカフェ

- ・ 旧県庁敷地の暫定利用と連動したカフェ

喫茶店経営者らがオープンカフェの本格営業に取り組むためには、その経費を抑えることも重要な課題である。道路占用申請を簡便にし、社会実験の延長という扱いで占用料金を軽減するとか、自転車の通行への安全対策を軽微な形で認めるとかである。

また、オープンカフェだけでなく、金沢市が行っている「オフィスアート」や金沢21世紀美術館などと連動したアート企画も展開するようなコーディネート組織が求められる。今回の経験を踏まえ、NPO団体や学生グループ、市民有志からなる協働体制づくりが必要である。

オープンカフェは道路空間の持つポテンシャルを高め、都心を豊かな空間に変化させる重要な都市装置であることが今回の社会実験で証明された。全国各地にオープンカフェのパラソルが開き、賑わいと潤いのある道路空間となることを期待する。