

目次

エッセイ

踏切問題、鉄道・車と歩行者の共存を…………… 森野 美徳 1

特集/踏切交通実態総点検について

踏切対策への取組み ~踏切対策の取組みと事例紹介~ …………… 道路局路政課 4

エコロード・キャンペーンの実施について …………… 道路局企画課 19
 ~京都議定書のCO₂削減目標達成のために~ …………… 道路事業分析評価室

平成18年度「道路ふれあい月間」地方行事報告について《後編》…………… 22

道路法令関係 Q & A

道路上の違法放置車両の措置について…………… 道路局路政課 34

現場の取組み事例

合併に伴う田辺市の道路管理…………… 田辺市建設部管理課管理係 37

まちづくりと雪道事情(青森県中泊町)…………… 横山 和行 40

訴訟事例紹介

原動機付自転車が市道上にある境界ブロックに乗り上げ
 転倒した事故において道路の管理瑕疵が争われた事例…………… 岡崎 之彦 45
 —京都市道原付自転車転倒損害賠償請求事件—

連載 道と思想(その13)…………… 三木 克彦 52

とんびの広場

知っていた秋田の道、知らずにいた東京の道(秋田県)… 畑中 直人 56

音楽・観光・食のまち『川崎』(川崎市)…………… 馬場 良幸 61

連載/社会実験 にぎわいのある
 まちなか創出のための実験(宮古島市)… 砂川 久伸 65

時・時・時…………… 70



道路広報センターホームページ
 (<http://www15.ocn.ne.jp/~roadpr>)にて、
 「道路行政セミナー」創刊号からの
 バックナンバーがご覧いただけます。

踏切対策への取組み

踏切対策の取組みと事例紹介

道路局路政課

一 はつごころ

全国には、約三六、〇〇〇カ所の踏切が存在しており、特に、都市部においては、海外の先進都市に比べて非常に多く、東京都二三区の踏切数約七〇〇カ所に対して、ロンドンやパリでは二〇カ所以下と、日本の都市には多くの踏切が残されている。

踏切では、遮断機が閉まると自動車や歩行者は待たなければならず、この踏切待ちによる損失額は、全国で一年間約一兆五、〇〇〇億円となっているほか、朝夕のラッシュ時などに長時間開かない「開かずの踏切」が全国で約六〇〇カ所存在するなど、交通の大きな支障となっている。

また、近年では、平成一七年三月に東武伊勢崎

線竹ノ塚駅付近の「開かずの踏切」において、痛ましい踏切事故が発生したこと等を背景に、「開かずの踏切」が社会問題化している。「開かずの踏切」は、踏切交通の安全性や地域分断への影響の観点からは極めて問題が多く、連続立体交差などの「抜本対策」を推進するとともに、「抜本対策」まで時間を要する踏切に対しては、歩道拡幅などの「速効対策」による取組みを緊急的に講じる必要がある。

このように、国民の安全な暮らしを確保するとともに、移動の利便性を確保する上でも、開かずの踏切等の解消は、解決が急務とされる社会問題の一つとなっている。

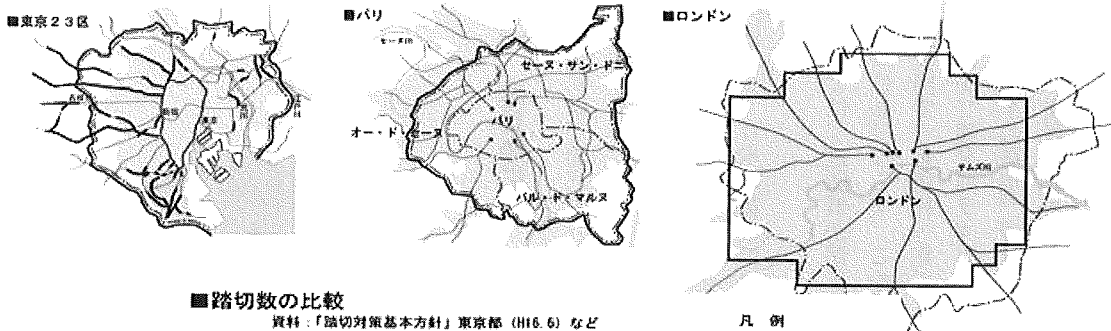
二 踏切をとりまく現状

1 踏切の現状

全国には、約三六、〇〇〇カ所の踏切が存在し、特に都市部における踏切の多さは顕著である。東京都二三区内には現在約七〇〇カ所の踏切が存在し、同じような範囲でロンドンやパリの踏切数は二〇カ所以下となっている(図1)。

2 踏切事故数の推移

踏切数は、昭和三〇年代は全国に約七〇、〇〇〇カ所あり、昭和三六年の道路と鉄道の立体交差化や踏切保安施設の整備などの踏切対策の促進による交通事故等の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的とした踏切道改良促進法の制定後、



■踏切数の比較

資料：「踏切対策基本方針」東京都（H16.6）など

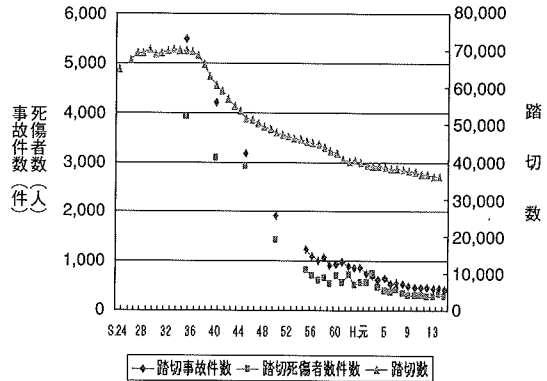
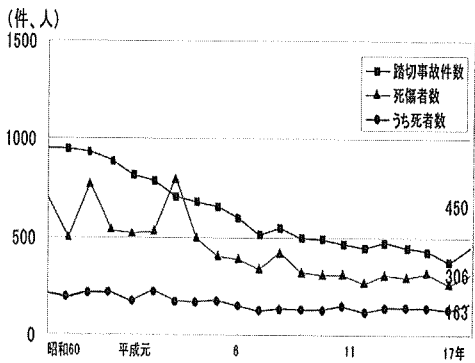
都市名	踏切数 (箇所)	面積 (km ²)	面積当り 踏切数	比較範囲
東京23区	699	621	100 (*)	行政界
パリ	14	762	1.6 (*)	パリ市と周辺3県
ロンドン	19	1,280	1.3 (*)	大ロンドン地域（ロンドンの33区）のうち外縁部を除いた区域

* 東京23区における面積当り踏切数（1.13箇所/km²）を100とした値

- 凡例
- 行政界
 - 踏切数の比較範囲
 - 鉄道
 - 地下鉄、路面電車等を除く
 - 踏切が存在する区間
 - 「踏切対策基本方針」東京都（H16.6）より
 - 市街地
 - 都市地図から判断

出典：第4回踏切改善懇談会資料

図1 東京23区とパリ、ロンドンの踏切数の比較



資料：鉄道要覧（日本国有鉄道）、私鉄統計年報、民鉄統計年報、鉄道統計年報

図2 踏切道数と踏切事故数の推移（全国）

	踏切事故件数	死傷者数	うち死者数
平成10年	487	309	130
平成11年	465	305	144
平成12年	450	260	118
平成13年	479	307	136
平成14年	448	290	140
平成15年	434	318	141
平成16年	373	257	124
平成17年	450	306	163

出典：平成18年度交通安全白書

図3 鉄軌道踏切事故の件数と死傷者数の推移

踏切数は順調に減少するも、昭和六〇年代以降の減少のペースは鈍化している。

踏切事故件数は、近年と昭和三〇年代、四〇年代とを比較すると、昭和三六年の踏切道改良促進法の制定等により、大幅に減少しているものの、依然として毎年約四〇〇件程度発生している（図2、3）。

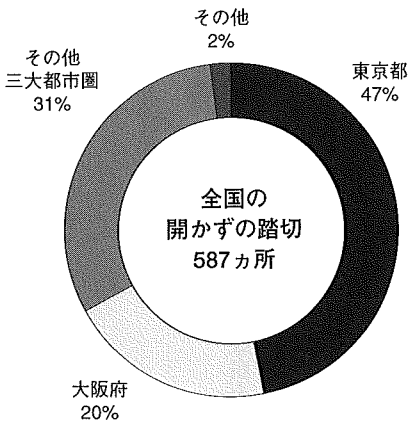
また、踏切事故はひとたび発生すれば、死傷者の発生する重大な事故へとつながる危険性が高く、踏切事故による死傷者数は年間約三〇〇名にものぼる上、鉄道運行の遅れを招き、鉄道利用者に対する影響も甚大である。

3 都市部の踏切

ピーク一時間の遮断時間が四〇分以上の「開かずの踏切」は、全国に約六〇〇カ所存在し、そのうち九割以上が主要な大都市に集中しており、都市部の交通渋滞を引き起こす一つの要因となっている（図4）。

また、「開かずの踏切」や「自動車と歩行者のボトルネック踏切」のように遮断時間が長く、合わせて交通量が多い踏切の中には、渋滞長が五〇〇mをこえる箇所も多数存在する（表）。

さらに、踏切による交通遮断の影響は、踏切部の渋滞のみならず、周辺地域の道路ネットワーク全体の交通流動の悪化も引き起こすとともに、地域分断要因にもなっており、都市・経済活動に深刻な影響を及ぼしている。



資料：踏切交通実態総点検（第1弾 H18.8）

図4 大都市に集中する「開かずの踏切」

4 環境への負荷

踏切遮断中の自動車のアイドリングで排出される二酸化炭素は年間約七四万t CO₂にものぼると試算されており、これは東京都二三区の面積の森林が一年間に吸収する量に相当する。

三 踏切対策

先にも述べたように、踏切問題は早期に解決すべき社会問題となっている。こうした状況を踏まえ、踏切事故や交通渋滞の大きな原因となっている「開かずの踏切」等に対し、歩道拡幅などの「速効対策」と連続立体交差事業などの「抜本対策」の両輪により総合的な対策を着実に進めることとしており、様々な取組みを実施している。

1 踏切対策メニュー

踏切対策は、個々の踏切における課題や抱える諸問題により、適切な対策が求められている。対策の種類は、主に抜本対策と速効対策に大別される。

抜本対策とは、連続立体交差事業等により、道路と鉄道を立体交差化し、踏切自体を削除することにより、踏切問題を抜本的に解消する対策である。

速効対策とは、踏切の歩道拡幅、横断歩道橋等の整備、遮断時間の短縮を図る賢い踏切の導入等

表 踏切交通遮断量ワースト10

出典：第4回踏切改善懇談会資料

市町村名	鉄道路線名	踏切名	踏切交通遮断量 (台時/日)	最大渋滞長 (m)
①大阪市	南海高野線	沢ノ町四号	約28万2千	570
②大阪市	J R阪和線	長居北二	約28万2千	620
③東京都大田区	京急空港線	京急蒲田第一	約28万	560
④東京都大田区	京急本線	京急蒲田第五	約22万6千	510
⑤大阪市	J R阪和線	長居南一	約22万1千	690
⑥名古屋市	名鉄名古屋本線	桜二号	約20万8千	700
⑦名古屋市	名鉄名古屋本線	鳴海八号	約20万8千	890
⑧大阪市	J R阪和線	鶴ヶ丘北二	約19万5千	290
⑨大阪市	南海高野線	住吉東第四号	約19万2千	370
⑩東京都荒川区	都電荒川線	新庚申塚	約18万8千	405

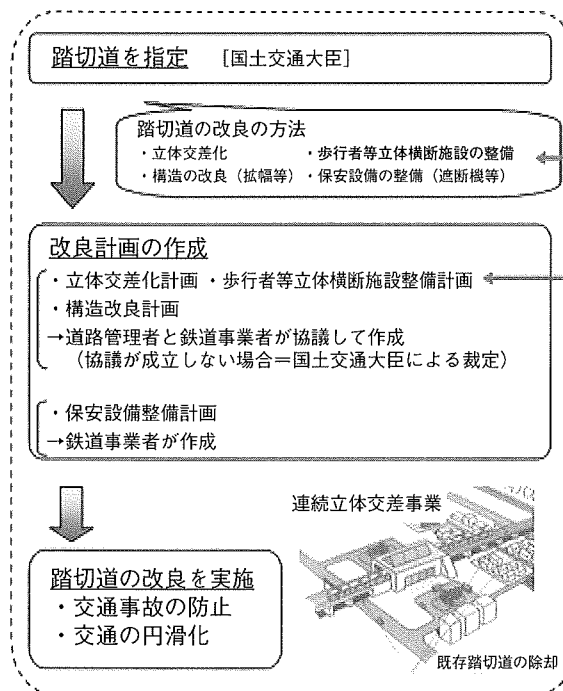
※ H16国土交通省調べ 最大渋滞長はH17踏切総点検結果より
 ※ 網掛け部分は、連続立体交差事業により、除却済ないし除却予定

改正の目的

○開かずの踏切対策等の促進（歩行者等への安全対策）

○踏切対策の全般的な促進

〈従来のスキーム〉



〈改正内容〉

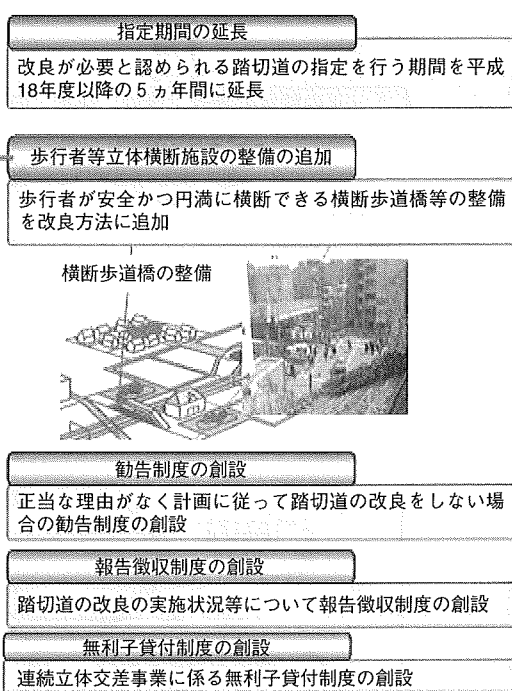


図6 踏切道改良促進法と改正の概要

3 踏切交通実態総点検

社会問題化している踏切問題は早期に解決すべき極めて重要な課題であり、今後、「開かずの踏切」など緊急的に対策が必要な踏切の対策のスピードアップを図っていく必要がある。

そのため、全国の道路管理者及び鉄道事業者の協力のもと、全国全ての踏切を対象に、踏切交通実態総点検を実施中である。

(1) 点検作業概要

全国約三六、〇〇〇カ所の踏切に対して、既存のデータ等から早期に点検する必要性が高い踏切約二、六〇〇カ所について先行して総点検を実施し、その他の踏切についても引き続き総点検を実施しているところである（次頁図7）。

ここでは、先行して点検を実施した結果について紹介する。

(2) 点検結果

平成一八年八月、早期に点検する必要性が高かった約二、六〇〇カ所について先行的に点検を実施した結果、緊急に対策が必要な踏切約一、八〇〇カ所を抽出した。その結果に基づき、速効対策を検討すべき踏切として約一、一〇〇カ所、抜本対策を検討すべき踏切として約一、四〇〇カ所を抽出した（9頁図8、10頁図9）。

また、平成一八年八月時点で整備計画（案）がある程度まとまっている箇所数は、速効対策の検

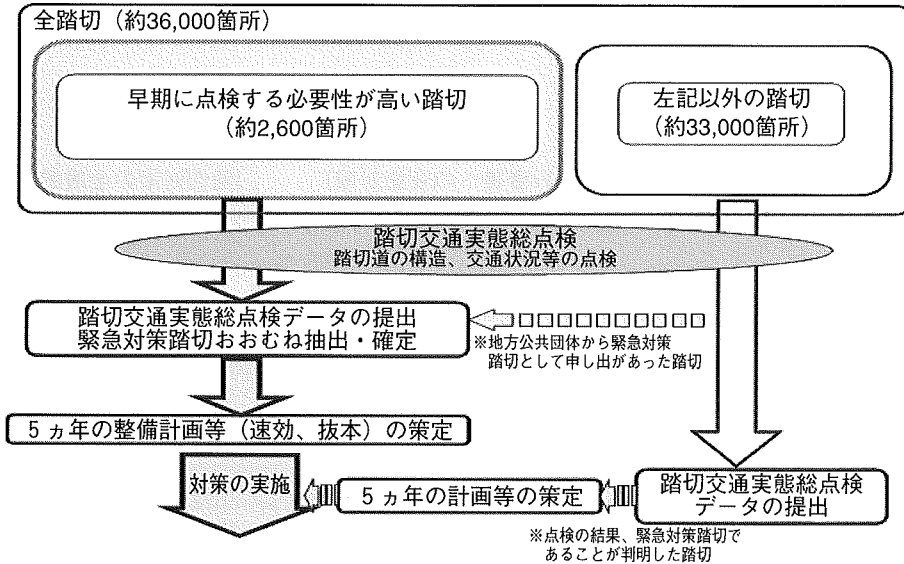


図7 踏切交通実態総点検等の流れ

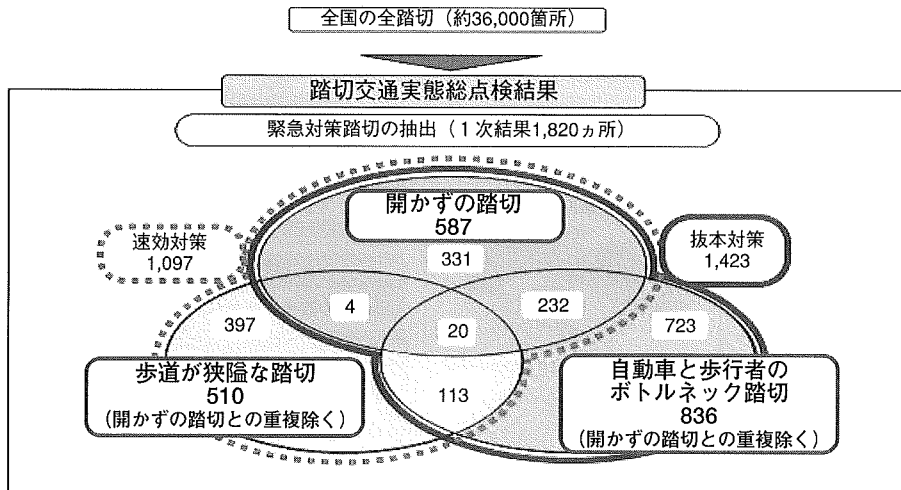


図8 踏切交通実態総点検結果

討対象踏切では事業中を含み四九二カ所、抜本対策の検討対象踏切では事業中を含み四〇八カ所であった。

今後、速効対策が必要な踏切において今後五カ年で全て対策をするとともに、抜本対策についても除却のペースを二倍にスピードアップすべく、計画案が未策定な箇所については、全国の道路管理者及び鉄道事業者、地域のニーズや実情にあわせた整備計画案が策定されるよう、引き続き要請していくこととしている。

四 今後の取組み

踏切事故や交通渋滞の大きな原因となっている「開かずの踏切」等に対し、歩道拡幅などの「速効対策」と連続立体交差事業などの「抜本対策」の両輪により総合的な対策を着実に進めていくため、次の目標を定めて、取組みを進めていくこととしている(図10)。

- ① 速効対策は「五年で全て」
歩道拡幅等の速効対策の検討対象となる踏切は約一、一〇〇カ所であり、五カ年間で対策が必要な踏切全てに対策を実施していく。
- ② 抜本対策は「ペースを二倍に」
連続立体交差等の抜本対策の検討対象となる踏切は約一、四〇〇カ所であり、平成一三〜一七年度の五カ年の踏切除却のペースを二倍にス

利用者のニーズや対策効果の早期発現など、多種

ことを期待する。

五 これまでの踏切対策事例

踏切対策についてはこれまで数々の対策を実施しているが、今後も踏切が抱える課題のみならず、

の参考になるよう、最近の対策事例等を示すこととし、今後の検討の参考となる

スピードアップする。

多様な対策方法の検討が必要となってくる。

○緊急対策踏切：
以下の基準に合致する踏切（「開かずの踏切」、「自動車交通が著しい踏切」「歩道が狭隘な踏切」「歩行者交通の著しい踏切」）

○開かずの踏切：
ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切

○自動車と歩行者のボトルネック踏切：
自動車と歩行者の交通が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切（自動車ボトルネック踏切と歩行者ボトルネック踏切からなる）
・自動車ボトルネック踏切：一日の踏切自動車交通遮断量^{*1}が5万以上の踏切
・歩行者ボトルネック踏切：一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量^{*2}の和が5万以上かつ1日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上になる踏切
※1…踏切自動車交通遮断量＝自動車交通量×踏切遮断時間
※2…踏切歩行者等交通遮断量＝歩行者及び自転車の交通量×踏切遮断時間

○歩道が狭隘な踏切：
前後の道路に比べ歩道が狭い、もしくは前後の道路に歩道があるのに歩道がない踏切のうち、
1) 以下の全ての基準に適合する踏切
・前後道路の車道幅員が5.5m以上
・前後の歩道に比べ、歩道が1.0m以上狭い踏切
・1日自動車交通量が1,000台（通学路では500台）以上（1日当たりの歩行者交通量が500人を越える場合は不問）
・1日歩行者交通量が100人（通学路では40人）以上
2) 上記の基準のうち1つ以上で基準を大幅に上回るなど、緊急的な対策が必要な箇所（上記の「歩道」には路肩を歩道見なしとして（いわゆる「歩行帯」）も含んでいる。

○速効対策：
踏切の歩道拡幅、立体横断施設の整備、遮断時間の短縮を図る賢い踏切の導入など効果が早期に発現する踏切交通の円滑化、安全性向上を図る対策

○抜本対策：
連続立体交差化などにより、踏切自体を除却することにより、踏切問題を抜本的に解消する対策

図9 用語の定義

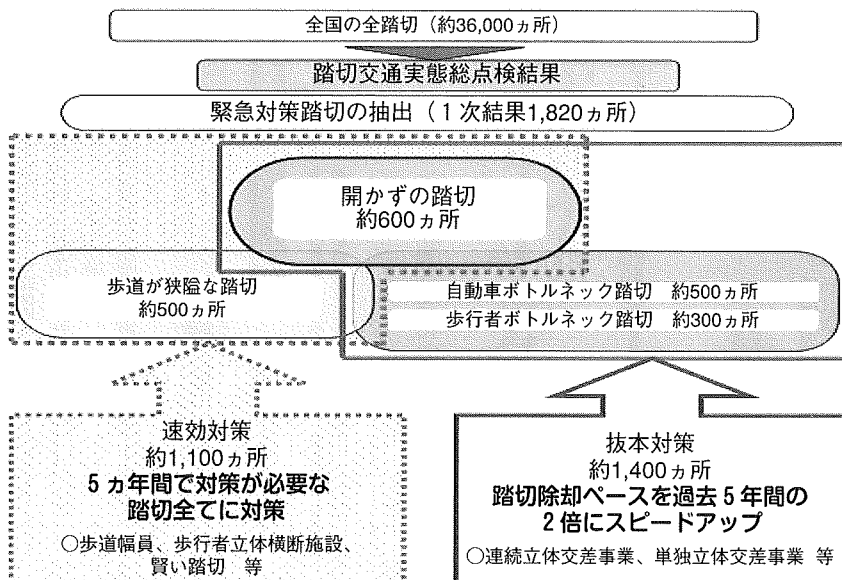


図10 緊急対策踏切に対する取組みの概要

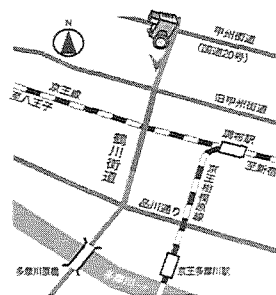
《事例1 立体交差》

◆ 鶴川街道 踏切すいすい事業

- 鶴川街道と京王電鉄京王線との交差点において連続立体交差事業（柴崎駅～西調布駅）の完成までの間、仮設道路橋（調布鶴川陸橋）を設置
- 事業期間は2年、橋梁工事はわずか10ヶ月で完了
- 踏切渋滞解消効果を10年先取り
- 総事業費 約13億円

■ 品川通り～旧甲州街道 L=470m（うち、踏切すいすい事業 L=290m）

開通前



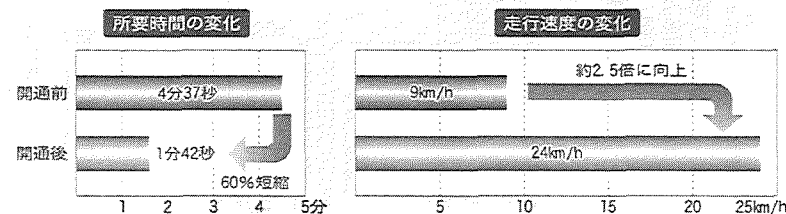
開通後



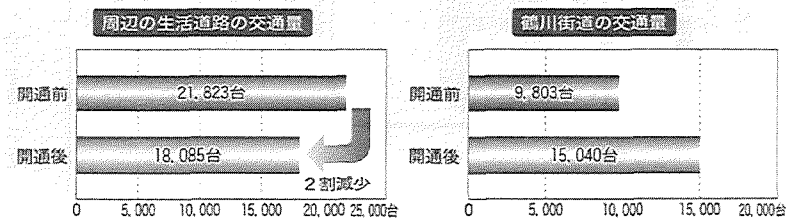
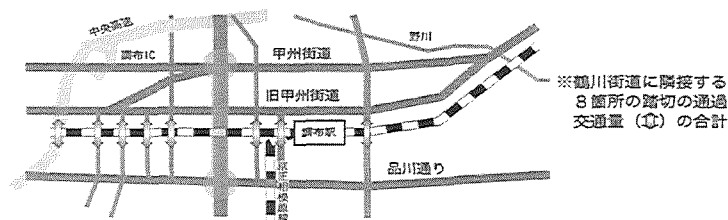
■ 品川通り～甲州街道（国道20号）（L=685m）での事業効果

- 所要時間は約1/3に短縮（南行き）4分37秒から1分42秒に
- 走行速度は9km/hから24km/hに（南行き）
- ◎ 経済効果 年間約10億円（時間短縮＋経費節減＋交通事故損失の減少）

平成15年原単位使用



○ 周辺の生活道路に迂回していた自動車が約2割減少※



※H15東京都調べ

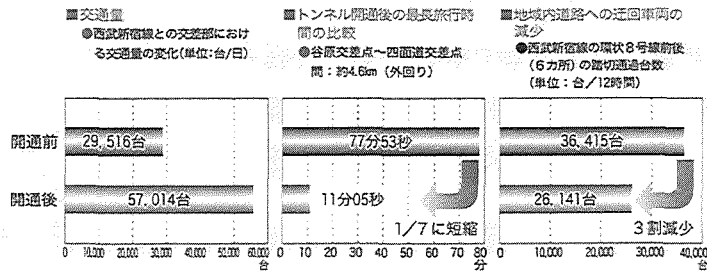
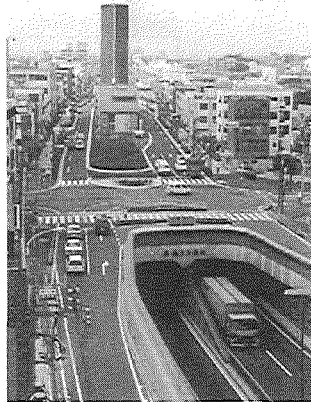
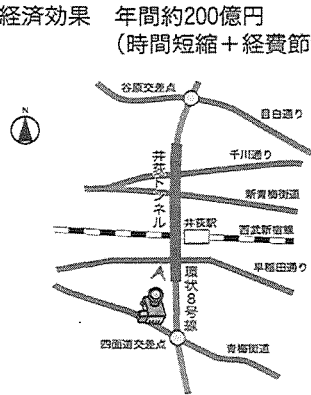
《事例2 立体交差》

◆ 環状8号線 井荻立体交差

- 早稲田通り、西武新宿線、新青梅街道、千川通りをトンネルで一気に抜ける
- 延長1.3kmの開削トンネルで、所要時間を短縮
- 総事業費 約640億円

■L=1,895m

- 所要時間は60分以上短縮
谷原交差点～四面道交差点 77分53秒から11分05秒に
- 周辺の生活道路に迂回していた自動車が約3割減少
- ◎経済効果 年間約200億円 (時間短縮+経費節減)



※H9東京都調べ

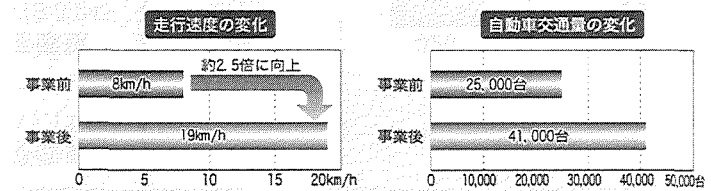
《事例3 立体交差》

◆ 小田急小田原線連続立体交差事業

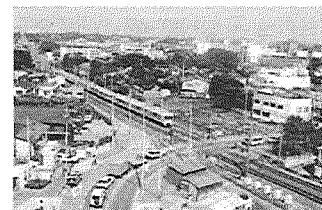
- 13箇所の踏切を除却し、側道の整備により、踏切渋滞を解消
- 同時に鉄道の複々線化を行い、輸送力を大幅に増強
- 総事業費 約854億円 (うち、鉄道事業者負担 491億円)

■成城学園駅～登戸駅 L=約2.4km

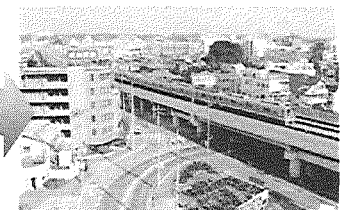
- 走行速度は向上 8km/hから19km/hに
- 高架下の空間は、公共・公益施設などの空間として有効利用
- ◎経済効果 年間約75億円 (時間短縮+経費節減)



高架下空間の使途	駐輪場施設 駐車場施設 福祉施設 保育施設 スポーツ施設 駅施設 商業事業施設 等	31,800㎡
----------	---	---------



施工前



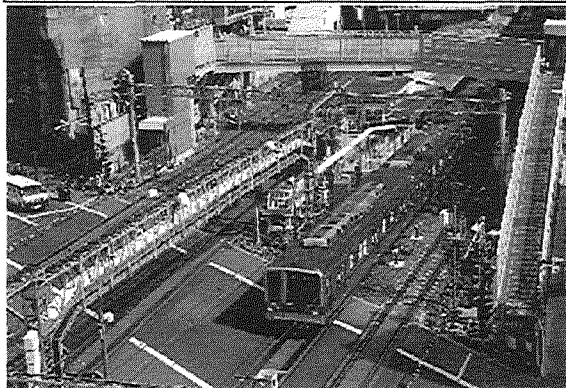
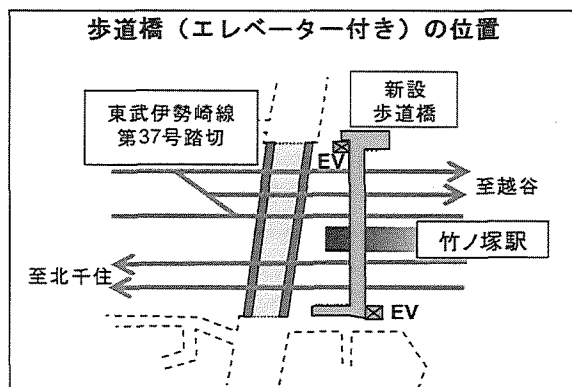
施工後

※H11東京都調べ

◆ 歩行者立体横断施設の設置(東武伊勢崎線・竹ノ塚駅直近)

○歩道橋設置後の効果

- ・歩道橋を含めた鉄道横断交通量が増加した一方で、踏切交通量が減少。
- ・特に、ピーク時8時台では、鉄道横断者の約8割が歩道橋を利用。



歩道橋設置による歩行者・自転車交通量の変化

単位:人、台

		踏切道	新設歩道橋	合計
ピーク時 8時台	整備前 (H17.11.8)	113		113
	整備後 (H18.3.24)	65 (17%)	325 (83%)	390 (100%)
12時間	整備前	3,820		3,820
	整備後	3,775	2,350	6,125

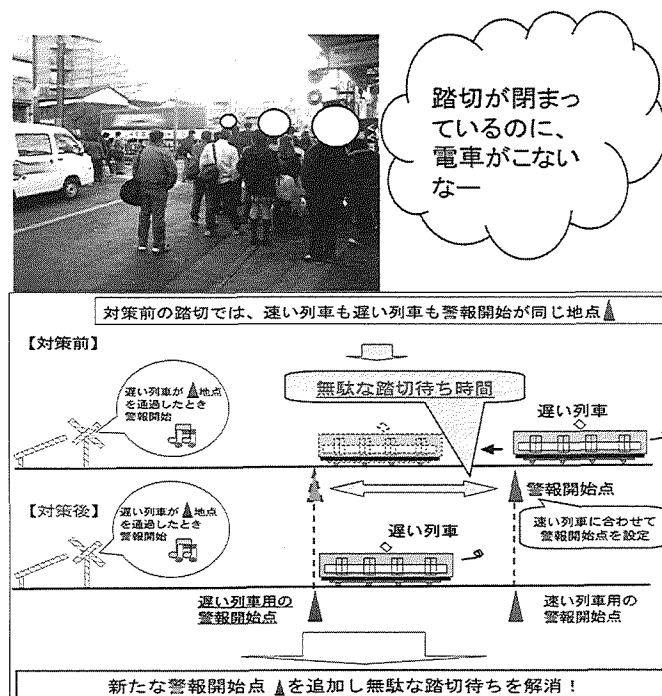
※足立区調査資料より作成

◆ 「賢い踏切」実証実験の結果

- 開かずの踏切等において、平成17年度に「賢い踏切」を設置した結果、ピーク時1時間のうち最長で約9分、終日では最長1時間40分の遮断時間が短縮。

『賢い踏切』の設置効果例(実測値)

路線名	踏切名	所在地	短縮効果	
			ピーク1時間	終日
JR東北本線	梶原踏切	東京都北区	約8分	約1時間5分
	第二岩槻踏切	埼玉県久喜市	約5分	約51分
	野牛踏切	埼玉県白岡町	約8分	約1時間34分
JR東海道線	東海道踏切	神奈川県横浜市	約9分	約1時間36分
名鉄河和線	八幡新田4号踏切	愛知県知多市	約5分	約1時間39分
	八幡新田5号踏切	同上	約7分	約1時間31分
	白沢1号踏切	愛知県阿久比町	約6分	約1時間42分



※H17国土交通省調べ

■踏切迂回情報の提供

【事例】遮断時間が長い踏切での迂回路の案内（JR東海道本線・尼崎駅西側の踏切）

- 遮断時間が長いことを知らせるとともに、踏切道が長く危険な踏切であるため、歩行者・自転車を自由通路や地下道等に誘導。



<情報提供の内容>

歩行者・自転車の方への迂回のご案内

JR東海道本線 池田街道踏切はしゃ断時間が長く、大変ご迷惑をおかけしております。
お急ぎの方は、ご不便をおかけしますが、歩行者の方は①産業道路、②尼崎駅自由通路、③中川地下道をご利用ください。
また、自転車の方は、①産業道路、③中川地下道をご利用ください。
無理な横断は危険ですので、お止め下さい。ご協力をお願いいたします。

<踏切遮断の状況>

- ・踏切長（39m）
- ・ピーク時の踏切遮断時間（58分／時）
- ・最大継続遮断時間（約17分）

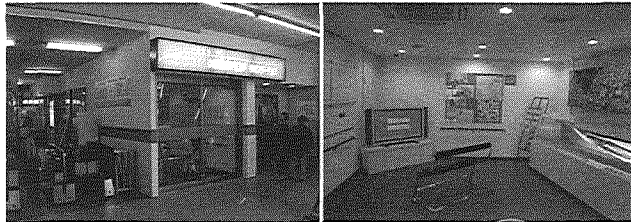
《事例7 情報提供（情報ステーション、ホームページ）》

■踏切対策にかかるとかかる情報の提供

【事例】情報ステーション

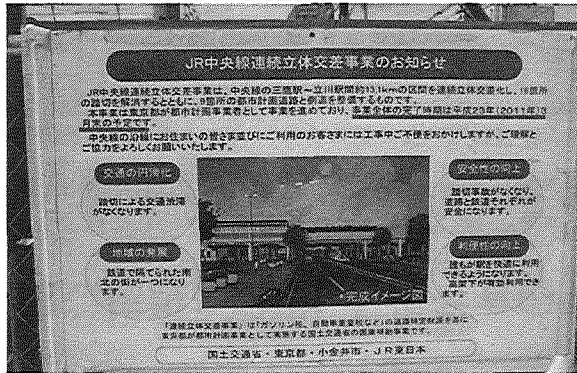
(小田急小田原線・下北沢駅)

小田急線・下北沢駅の改札横に情報ステーション(シモチカナビ)を設置し、連続立体交差事業の概要、工事方法、世田谷区・渋谷区のまちづくり情報を提供。



【事例】踏切での情報提供

(JR中央線・武蔵小金井駅直近)



【事例】ホームページを活用した

完了期間の宣言 …… 奈良県

都市計画道路の早期開通に向けて「完了期間宣言路線」を公表します

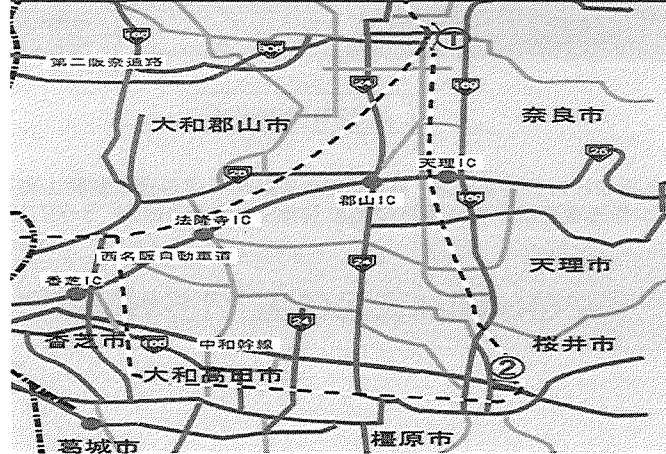
奈良県の都市計画道路は、既に900kmが決定されていますが、その整備に長い時間を要しており、これまで完成しているのは99.0kmと全体の4.3%（平成16年3月末現在）にすぎず、建設の遅延懸念、水害緩和は、県民の安心・安眠の妨げの一つとなっています。奈良県では、このような県民の声に応えるため、完了期間宣言路線を公表し、時間管理を徹底して事業を行い、都市計画道路の早期開通を目指します。

○ 完了期間宣言路線とは
完了期間宣言路線とは、奈良県が着目的に整備を進めている都市計画道路のうち、整備効果の高い道路、用地取得率が非常に高く、用地取得の完了まであと一歩となっている路線で、今後一定期間内の完了を目指し、重点的に整備する路線のことです。

○ 期待する効果
・ 計画時、効率的な事業実施
・ 事業効果の早期発現
・ 県民の事業に対するより一層の理解と協力

一定期間に完了させる路線

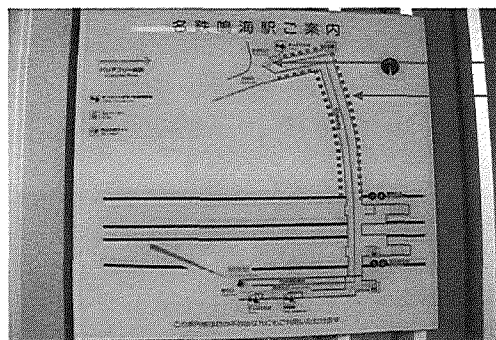
路線名	施工区間	完了予定年度	延長(m)	図面番号
連続立体交差事業				
JR花園線・桜井線 (JR奈良駅連続立体交差事業所のホームページへ移動します。)	JR奈良駅付近	平成22年度	3,490 (鉄道南側部)	①
幹線道路				
中和幹線(桜井線)	桜井市金屋～三輪松之本	平成22年度	1,490	②



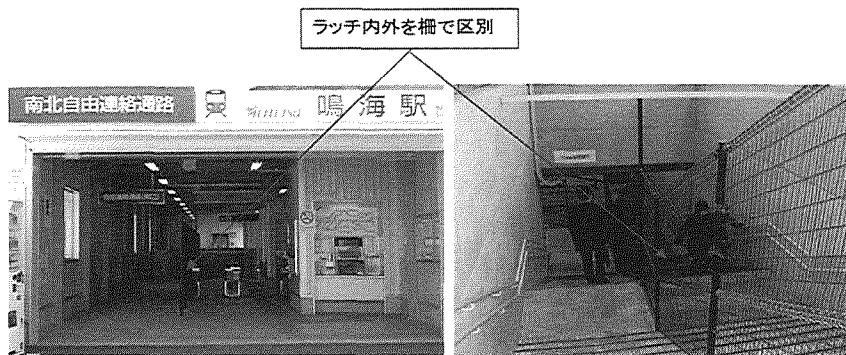
■ 周辺施設を活用した歩行者の安全性確保

○ ラッチ内地下道の運用改善・延伸により地下通路を確保し、駅の営業時間内のみ一般開放（名古屋市、名古屋鉄道鳴海駅）

- ・現在高架化工事中であり、仮線切替に伴い踏切延長や遮断時間が長くなることから、踏切を横断する歩行者等の安全対策を鉄道事業者と協議。
- ・その結果、もともとは改札口とホームを結ぶための連絡通路でしかなかった地下通路を駅舎の反対側まで貫通させ、地下通路の半分を柵で区切って自由通路として駅の営業時間内のみ一般開放。

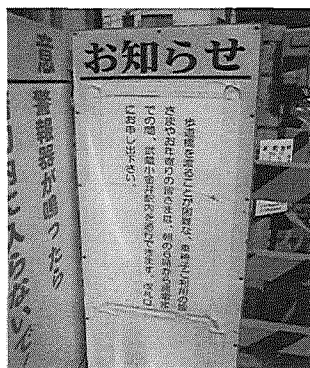


ラッチの新設
地下道の延伸



ラッチ内外を柵で区別

- 車いす利用者や高齢者が踏切を渡らなくて済むように、駅の営業時間内にラッチ内を通行可能に（JR中央線、武蔵小金井駅）



< 掲示内容 >

お知らせ

歩道橋を渡ることが困難な、車椅子ご利用の皆さまやお年寄りの皆さまは、朝の6時から終電までの間、武蔵小金井構内を通行できます。改札口にお申し出ください。

■踏切設備と信号制御の連携による踏切遮断時間の短縮

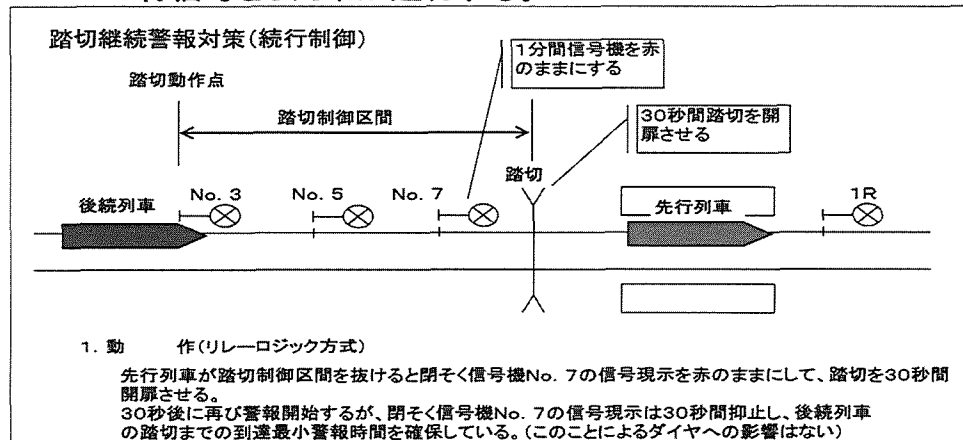
○高密度運転時の続行列車に対する踏切制御方式(踏切解放)による踏切遮断時間の短縮 (西武鉄道)

・開かずの踏切対策として、西武鉄道では列車が団子状態になっている際に、踏切設備と信号制御の連携により駅手前の踏切遮断時間を短縮する取り組みを行っている。

- 先行列車が駅停止時に、後続列車が踏切制御区間に進入した場合踏切を30秒開放。
- このため、列車後方の信号機を以下の通り運用することにより、後続列車が踏切に進入しないようにしている。

No. 7、5 ⇒ 列車が駅に停車している場合、『赤信号』とし、踏切を開放。

No.7が『赤表示』の場合の安全な停止距離を確保するため、No.5を『黄信号』とする。先行列車が駅を発車後、踏切の動作を開始し、30秒後にNo.7を青信号とし列車が進行する。



エコロード・キャンペーンの実施について

京都議定書のCO₂削減目標達成のために

道路局企画課道路事業分析評価室

一 はじめに

我が国の全CO₂排出量のうち、約二割を運輸部門が占めている。運輸部門から排出されるCO₂は、全体で二六二百万t-CO₂/年(二〇〇四年)であり、このうち、自動車交通から排出されるCO₂は二三〇百万t-CO₂と全体の約九割を占める。

このため、地球温暖化防止に関する京都議定書の目標達成のためには自動車交通からのCO₂排出量の削減が不可欠である(図1)。

自動車交通によるCO₂排出量の削減にむけ、道路管理者自らの取組みだけでなく、国民と連携した取組みを実施するべく、国土交通省道路局では平成一八年度より「エコロード・キャンペーン」を

開始する。

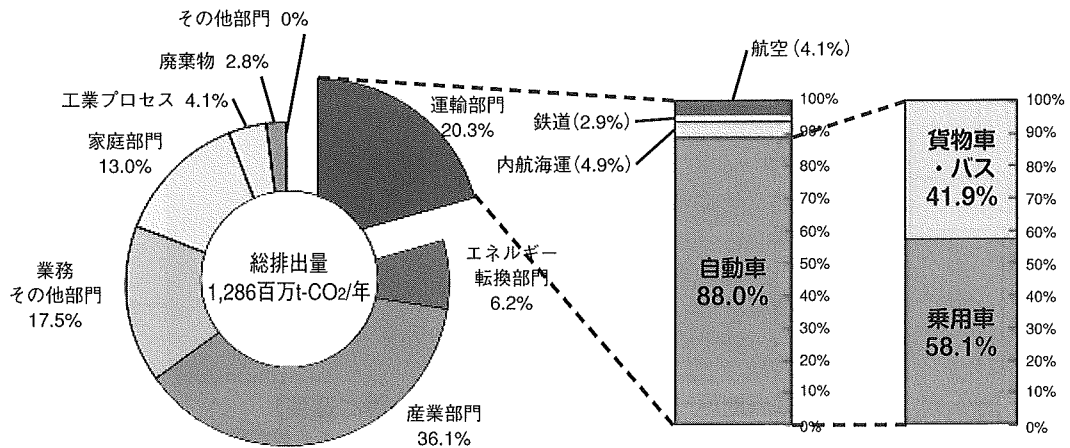
二 地球温暖化防止に向けた

「CO₂削減アクションプログラム」

平成一七年四月二八日に閣議決定された京都議定書目標達成計画の確実な達成をはじめ、地球温暖化防止のために、道路分野においてもCO₂削減に向けた積極的な取組みを実施することが必要である。

自動車交通からのCO₂排出量は自動車単体の燃料向上や渋滞解消による速度向上等により、一九九七年から微減傾向となっているが、今後とも様々な観点からの努力を続けていかなければ、再度増加傾向に逆戻りする恐れがある。具体的には、二

〇一〇年までに自動車交通需要の拡大とこれに伴う渋滞により、自動車交通全体の走行量(台・km)は、全体で約三%増加すると見込まれている。その結果、増加するCO₂排出量約八〇万t-CO₂/年を削減することを目標として、道路行政においては、「CO₂削減アクションプログラム」に基づき、主要渋滞ポイント対策や環状道路整備などのハード施策や路上工事の縮減等のソフト対策を実施しているところである。この「CO₂削減アクションプログラム」の取組みによる効果をより一層向上させるため、エコドライブの普及や高速道路の利用促進など国民と連携した取組みを強化するべく、「エコロード・キャンペーン」を実施することとした(図2)。

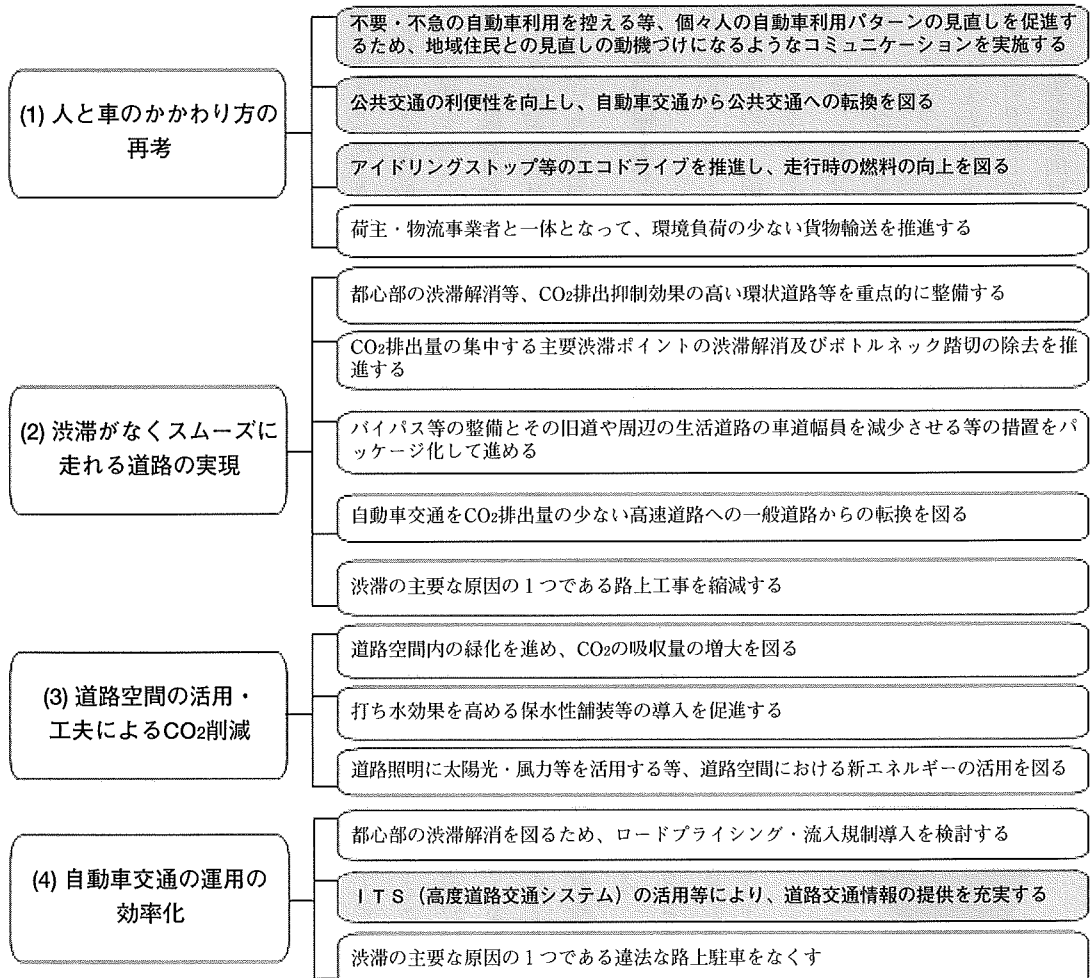


部門別CO2排出量内訳 (2004年度)

運輸部門CO2排出量内訳 (2004年度)

出典：温室効果ガスインベントリオフィス (G I O) 公表値 (2006.8.30) より作成

図1 CO2排出量内訳



※ 網掛け部分の施策がキャンペーン対象となる施策である。

図2 CO2削減アクションプログラムの施策の体系

全国的な取組み（実行委員会）

マスメディアを活用した情報発信、キャンペーン&イベント事業への支援を通じて地球温暖化防止に関わる社会的機運を醸成

キャンペーンの狙い、戦略指針の等の共有
(重点PRテーマ、ターゲット設定等)

情報発信アイテムの共通化・共有化
(専用ホームページの開設、パンフレット、ポスター、ステッカー等の共有アイテムの活用 等)

重点地区※における取組み（自治体等と連携）

イベント&シンポジウムの開催、ポスター・パンフレット等の配布、地域メディア、アクセスポイントを活用した具体的な情報発信等

※札幌、仙台、三郷、金沢、新潟、豊田、京都、大阪、奈良、広島、福山、高松、福岡、那覇の14地区

図3 キャンペーンの内容

III エコロード・キャンペーンの実施主体

キャンペーンの実施主体は、国土交通省道路局、各地方整備局、北海道開発局、沖縄総合事務局、及び高速道路会社六社からなる「エコロード・キャンペーン実行委員会」である。これは、道路利用者と最も接触する機会が多く、エコドライブの普及に関して直接的かつ効果的に道路利用者に情報発信することができるとした構成となっている。

また、後援として、(社)日本自動車工業会、(社)日本自動車販売協会連合会、(社)全日本トラック協会、(社)日本バス協会、(社)日本自動車連盟、全国地方新聞社連合会にもご協力をいただいている。

IV エコロード・キャンペーンの内容

国民に幅広くキャンペーンの取組みへの参加を呼びかけるため、全国で共通のポスター、パンフレット、ステッカーを活用するとともに、HP、マスメディア、各種イベントによる情報発信を行う。特に、エコドライブに関しては、「アイドリング・ストップ」や「エアコンの使用を控えるに」する、「ふんわりアクセル「eスタート」」の三点を重点的にPRしていく。また、CO₂削減に効果的な施策の推進に向け、高速道路の利用やETC、VICSの利用によるCO₂削減効果を積極的に打ち

出していく。

さらに、特に国民と一体となって重点的にCO₂削減の取組みを実施する「重点地区」(札幌、豊田など全国一四カ所・平成一八年度)において、公共交通の利用促進など国民と連携した施策を促進する(図3)。

五 今後の展開

一〇月二四日よりキャンペーンを開始し、当面は平成二〇年三月まで実施することとしている。キャンペーン開始後、全国の道の駅やSA/PA等でパンフレットやステッカーを配布する(※)ほか、新聞、雑誌、インターネット等のマスメディアを活用してエコドライブや高速道路の普及促進を訴えていくこととしている。

(ホームページアドレス: eco-road.jp)

※ パンフレットやステッカーには数に限りがあるため、品切れの場合お渡しできないこともあります。ご了承下さい。



平成18年度

「道路ふれあい月間」 地方行事報告について

《後編》

中部地方整備局

「道路ふれあい月間」の実行事

「道路ふれあい月間」及び「道の日」の行事として中部地方整備局並びに管内の道路関係事務所が、地方公共団体及び地元の皆様のご協力を得ながら様々な広報活動等を実施しましたので、その一部を紹介します。

◆イベント活動

『第二〇回みちフェスティバル』

八月五日（土）に行った「第二〇回みちフェスティバル」は、最高気温三七℃の猛暑の中、名古屋栄の地下広場オアシス21（銀河の広場）において、総合司会者に「つボイノリオ」さん（地元出身の有名タレント）をむかえ、約二万二、〇〇〇人の来場者を迎え、盛況のうちに無事終える事ができました。以下、内容について報告します。

今年、「やさしいみち みんなのみち」というキャッチフレーズのもと「ボランティアによる道とのかかわり」をテーマで実施し、四ボランティア団体とつボイノリオさんのトークショーを行いました。その内容は、道路美化活動を行うようになったきっかけ、現在の活動状況や今後の取組みなど、道路と地域活動についての様々なお話を

「きれいにしていれば、道路にそんなにゴミは捨てられません。逆に少しでもゴミがあると、どんどん増えていきます。」などの体験談が披露されました。また、各団体の取組みで、ゴミはずいぶんと少なくなったそうですが、ガムやキャラメルのお包み紙やタバコの吸い殻は、完全にはなくならないようです。司会者の「道端のキャラメルのごみは子供かもしれませんが、煙草の吸い殻は大人でしようね。反省しなければいけませんね。」という言葉に会場一同、納得顔でした。来場者の皆さんに道路愛護の意識をもってもらえたのではないのでしょうか。

ステージでは、「名古屋市消防音楽隊」の「君の瞳に恋してる」の演奏に始まり、「多加良浦保育園リトルセーラーズ」（写真1）によるマーチ



写真1 園児によるマーチングバンド演奏

ングバンド演奏が行われました。つボイノリオさんとみちしる博士によるトークライブでは、ボランティアサポートプログラムについての説明や道路特定財源の使われ方などが議論されました。また「大治太鼓」による和太鼓演奏、岐阜放送テレビ「みの・ひだ! ぐるっと道の駅」にレポータ



写真2 リサイクル工作教室



写真3 飲酒運転危険体験ゲーム

ーとして出演している高橋みつるさんのミニライブ、そして東邦ガスの「ジョイフルサウンド」によるジャズのビッグバンド演奏等盛りだくさんの内容でした。

会場の展示・体験コーナーでは、剪定した街路樹の枝等を利用してキャラクターのキーホルダーなどを作るリサイクル工作教室(写真2)で環境に対する取組みを体験してもらったり、放置自動車を撤去するクレーンゲームや飲酒運転危険体験ゲーム(写真3)などで道路機能の維持や交通安全対策についても、大人から子供まで楽しみながら道路について理解を深めてもらいました。

また、各機関による事業展示ブースの他、管内一七カ所より集まった「道の駅物産展」では、それぞれの道の駅の特産品、名産品、新鮮な野菜などを買い求めるため大勢の人で賑わいました。

会場周辺で実施されたクイズラリー(写真4)では、道路に関する難問珍問(?)に参加者は、暑い中、さらに頭に汗をかきながら、問題に奮闘していました。私たちにとっては簡単な問題でも、案外、知られていないことがあり、PR不足を実感しました。

また、当日、平成一八年度「道路ふれあい月間」推進標語、優良賞一般の部の山下さんの表彰式も行われました。

今回のイベントを通じて、日頃から利用してい



写真4 道路に関するクイズラリー

る道路を改めて見つめ直し、大切さと親しみを感じていただけたことと思います。

「みちフェスタ岐阜」

八月一日(水)の「道の日」に岐阜市柳津町にある道の駅「柳津」で実施しました。「道路防災」というテーマで、起震車による地震体験、降雨体験機による大雨体験、道の日クイズ、高所作業車の試乗、照明車展示、道路愛護団体の表彰、パネル展示等を実施し、多数の親子連れの来場者で賑わいました。なかでも、震度六の地震体験は、「怖かった」「家の中の家具を固定しようと思った」などの感想をいただき、防災の大切さを改めて実感されたことと思います。

◆ペーパーブリッジコンテスト

三重河川国道事務所、三重県、津市が主催と

なり、津市教育委員会協力のもと実施しました。「わたしが考える夢の橋」が今年のテーマで、津市内の小学五年生を対象に、ボール紙を使ったペーパーブリッジを制作してもらいました。「祭」をイメージしたものや材料にビーズを用いて、「星」にみたてたものなど個性的で夢あふれる作品が、多数集まりました。そのうち、二〇二作品を津市にある「津リージョンプラザ」にて展示し、特に優秀な作品四一点を表彰しました。

◆道路工事ふれあい見学会

名四国道事務所の工事現場の一般国道一五三号足助バイパス(貫通間近の足助第一トンネル内)において、道路工事ふれあい見学会を旧足助町の八小学校の親子七五名を対象に、開催しました。地元のみなさま(特に小学生)に工事現場の体験をとおして、道路について勉強をしていただき、道路事業についてご理解をいただくことを目的として実施しました。見学会では、トンネルを利用したビデオ上映やトンネル掘削機の実物見学を実施しました。トンネル掘削機の大きさに思わず、「わー、すごい!」と子供たちの大きな歓声があがっていました。やはり地元でどのような工事が実施されているのか、興味津々でみなさん真剣に見学されていました。

◆夏休み自由研究「おたすけ隊」!

豊橋総合動植物公園で実施される「市民農業まつり」にあわせて、「道」を夏休み自由研究のテーマにする子供たちを応援するために、東海幹線道路調査事務所、愛知県、豊橋市が一体となり、「道」についての「なぜ?」に答える、「道のなんでもコーナー」を開催しました。「ぼくの小学校の前の道路の一日の交通量を教えて下さい。」とか「転んでも痛くないアスファルトはありますか?」など、様々な質問が寄せられました。また、道に関するクイズ、標識や区画線などを実際に手で触れることのできる道路本物体験やアンケートを実施し、地域の皆さまに道路とふれあう機会を提供しました。

◆その他の活動

清掃活動、不法占用指導、道路施設点検、特殊車両取締、道路愛護団体表彰等、様々な活動を実施しました。

近畿地方整備局

「道路ふれあい月間」

「道の日」の行事報告

近畿地方整備局では、八月の「道路ふれあい月

間」、八月一〇日の「道の日」の趣旨に沿って、本局及び管内道路関係事務所において、関係機関の協力を得ながら大小合わせて五〇にも及ぶ様々な行事を実施しました。その一部を紹介します。

◆「みち」と「近畿」をテーマにした

ショートストーリーコンテスト

近畿地方整備局では、「みち」と「近畿」をテーマにしたショートストーリーを募集しました。日頃何気なく使っている「道」や、あったらいいなど思う「道」を短編小説にすることで、「道」について考え、ふれあってもらい、また作品を通じて読者の方々にも道路に興味を持っていただくことを目的にしています。

五回目となる今年度は新しく小学生部門を作り、子ども達の「未来ある道」作品を募集しました。

応募作品については、現在審査を行っており一〇月末を目処に入賞作品を決定し、一二月二日に大阪市内のインテックス大阪で表彰式を行う予定です。

◆「道の駅」で楽しむイベント

道路利用者にとって、欠かせなくなっている「道の駅」ですが、その道の駅を活用したイベントを福井、奈良そして福知山の各事務所で行いま



写真1 アコースティックライブ

した。福井河川国道事務所では一二、一三両日に「道の駅シーサイド高浜」、「道の駅河野」で『ドライブング・リフレッシュユデー』と題して、道の駅に立ち寄ったドライバーにおしほりサービスを行いました。奈良国道事務所では一二日に『道路ふれあいコーナーin道の駅・針T・R・S（テラス）』と題し、アコースティック・ミニライブ（写真1）や大道芸のパフォーマンスを行いました。最後に福知山河川国道事務所では同じく一二日に『みちフェスタin道の駅・和（なごみ）』を行い、照明車などの建設機械の展示や道路に関するクイズを行いました。何れもお盆の時期に行ったもので、帰省中のご家族で大賑わいとなり、遊び心を交えながら、道路事業に興味と関心を持ってもらえたと思います。

◆住民と一体となった清掃活動

管内各所において道路清掃活動を実施しました。大阪国道事務所では「なんとかしたい！ 大阪の道」と題し、道の日である八月一〇日に大阪の顔である御堂筋を市民及びボランティア団体と一緒に掃除しました。京都国道事務所では道路ふれあい月間初日に「五条通一斉清掃」、二三日に「九条通一斉清掃」を行いました。また和歌山、紀南の両事務所では、和歌山県全域で「紀州路クリーン大作戦'06 く美しい街は道路からく」を二六日に行いました。これは和歌山県内の全市町村の道という道全ての清掃を行い、今年も一万人以上の参加者が集まりました。住民からはもっと機



写真2 紀州路クリーン大作戦

会を増やしてほしいとの意見も聞いており、まさに住民主催での道路愛護が広がっていると実感できました（写真2・3）。

◆親子で楽しむイベント

滋賀国道事務所では、八月一〇日に同事務所で恒例となっている道路ふれあい月間イベント「親子ふれあい劇場」を滋賀県栗東市で実施しました。本イベントには、道のキャラクター「こっちだヨウ平、ヨウ子」が会場のみんなど一緒に道に関するクイズ（写真4）、「夢ときめき！ ファミリーコンサート」では、「だんご三兄弟」を歌う速水けんたろうさんと、「となりのトトロ」などのジ



写真3 大阪市・御堂筋での道路清掃活動

プリング歌手の井上あずみさんをゲストにお招きし、会場が一体となって、親子そろって楽しみながら道路への興味を持っていただくことができました。毎年、このイベントには参加希望者が多く、今年は午前、午後の二回に分けて公演しましたが、募集一、五〇〇人に対し四、〇〇〇人の応募があり、この応募数からも盛況ぶりが伺えました。

◆最後に

誌面では詳しくご紹介できませんが、他にも各地域において、清掃、広報活動、イベント等、多種多様な行事を実施しました。



写真4 子ども達に大人気の「こっちだヨウ平」

今後とも、道路ふれあい月間及び道の日の行事を通じて、住民の方々に道路に対する関心を持っていただけのような活動を実施していきたいと考えています。

中国地方整備局 「道路ふれあい月間」・ 「道の日」の行事報告について

中国地方整備局では、毎年八月の「道路ふれあい月間」、八月一日の「道の日」の趣旨に沿って、各地方公共団体等の協力を得て、本局及び各道路関係事務所において様々な行事を実施しましたので、その一部をご紹介します。

◆道路に関する作文・ポスターの募集

中国地方整備局の主催で、中国地方の小・中学生を対象に、道路に関する作文・ポスター募集を実施し、今年度は、小学校九四校と一団体、中学校二九校と一団体から、作文一〇五編、ポスター一、〇一五点もの応募がありました。その中から特に優秀な作品として、作文六編、ポスター九点を中国地方整備局長賞に決定し、八月一日に広島市内において表彰式を実施しました（写真1）。

その後、受賞者を対象とした現地見学（祇園幹



写真1 作文・ポスター表彰式

線共同溝）を行い、受賞作品については、広島ステーションビルで展示するなど、管内の道路愛護を呼びかける広報活動で積極的に使用しました。

◆中国地方道路写真コンテスト

中国地方整備局と地方公共団体等の計九機関で構成された「道の日」中国実行委員会の主催で、中国地方道路写真コンテストを実施しました。中国地方における道路の役割や、私たちと道路との関わりなど、写真を通して、より鮮明にとらえていただくことを目的として行っております。「一般部門」、「ビギナー部門」に分けて実施し、二〇回目となる今年度は一、一七三点の応募がありま

した。その中から特に優秀な作品として、一般部門から最優秀賞一点、優秀賞五点、入選一〇点、ビギナー部門からビギナー特別賞五点を決定し、八月三日に広島市内において表彰式を実施しました。また、八月一日から八月一七日までの間、中国五県の「道の駅」を中心に計一三カ所で同時に受賞作品の展示を行いました。

◆事務所における行事

中国地方整備局管内の各道路関係事務所においても、作文・ポスター事務所長表彰をはじめ、街頭PR活動、現地見学会、道路一斉清掃、地元行事への参加、一日出張所長による道路パトやPR

活動、講演会など各種の広報活動を行い(写真2)、道路愛護精神の啓発と普及を図っています。今後も、様々な活動を通じて、道路の役割や重要性について、広く国民の皆様の理解が得られるよう努めて参りたいと考えています。

四国地方整備局

平成一八年度

「道路ふれあい月間」結果報告

◆オープニングセレモニーを実施

四国道路ふれあい協議会が主催する平成一八年度道路ふれあい月間オープニングセレモニーが八月五日(土)午後一時から愛媛大学、総合情報メディアセンターにおいて、約一五〇名が参加して、

華やかに開催されました。

内容としては、主催者である四国道路ふれあい協議会長(道路部長)の挨拶、主催県代表として愛媛県土木部長の挨拶の後、道路関係功労者の表彰、四国の道フォトコンテスト入賞者の表彰を行いました(写真2)。休憩を挟んで園芸アドバイザーの武井道夫さんの「花いっぱい道のづくり」と題しての講演、愛媛大学大学院・谷田部教授が「愛媛の災害と道路防災」、愛媛大学生・上田さんが「道路整備と市民参加」、同・水場さんが「道路と地域づくり」、南予オレンジロード参加団体代表として二神さんが「道路とボランティア活動」と題して、「道路をまもる、つくる、いかす、とにも活動する」の事例紹介を発表されました後、



写真2 道路ふれあいフェスタ



写真1 四国道路ふれあい協議会
会長挨拶



写真2 「道フォトコンテスト」表彰式



写真3 シンポジウムの様子

東京大学大学院羽藤助教をコーディネータに迎え、道路部長も参加してのシンポジウムを行いました(写真3)。今年は、スクリーンにPC及びVTRで活動状況を流し紹介しながらの進行でしたので、なかなか華やかなセレモニーとなりました。

また、松山河川国道事務所管内の出張所では、小学生及び父兄を対象としたオープン出張所を開催し、工事車両の展示や道路パトロール体験などを行い、「道路とふれあい、道路の役割・重要性を再認識し、道路をいつくしむ」という道路ふれあい月間の趣旨に貢献できたと思っております。



写真4 88クリーンウオーク四国(高知県)

◆88クリーンウオーク四国を実施

去る八月八日(火)早朝、四国全域の全ての道路を対象として、一斉に清掃する2006「88クリーンウオーク四国」を開催し、今年は一、二、二九四人が早朝、四国各地で道路清掃を一斉に実施しました。当日、四国は各地とも好天候で、皆様のご協力により、無事終了することができ、ありがとうございます(写真4)。

「88クリーンウオーク四国」は継続事業として次年度以降も実施いたしますので、今後とも四国の道のクリーンアップにご理解、ご支援の程よろしくお願いいたします。

なお、今年の各県、各コースの参加数内訳は次のとおりです。

○各県別

- ・徳島県…一、四八四人
- ・香川県…三、五四八人
- ・愛媛県…三、八七五人
- ・高知県…三、三八七人

○コース別

- ① 自由コース…一〇、二六二人
- ② にぎわいコース
 - ・徳島市阿波おどり会館…二五三人
 - ・高松市サンポート高松…三九三人
 - ・松山市松山中央公園…一九二人
 - ・高知市横堀公園…三〇九人
- ③ 道の駅コース…七二五人
- ④ 小中学生コース…一六〇人

◆「花壇の花植え」の実施(香山河川国道事務所)

八月六日(日)に「花壇の花植え」を行いました。今回の取組みは今年が最初であり、道路の美化活動に協力していただくことで、道路への愛着をより深めてもらうことを目的としています。

当日は高松市内の国道一〇号・新川大橋と新春日川橋の歩道花壇に可愛らしいポーチュラカの花植えを実施、これには付近の屋島小学校の子供会、三団体及びふれあい四国路の屋島をよくする会、

表 四国地方整備局内のその他の実施項目

事務所名	行事	月日	実施場所	実施内容
徳島河川国道事務所	オープニングキャンペーン	8月1日	JR徳島駅前	PRグッズ、チラシの配布を行い、道路愛護思想の普及及び道路の正しい利用の啓蒙を図る。
	オープン出張所	8月6日	徳島国道出張所	地元小学生37名の参加で、出張所を1日開放し車両見学、各機器の見学及びバトロールカー体験をとおし出張所の役割と道路管理の大切さを理解して貰った。
	道路見学会	8月10日	徳島南環状道路法花トンネル工事現場	馬路小学校4～6年生(23名)で法花トンネル工事見学出張所の業務説明を行い道路の理解を深めて貰った。
香川河川国道事務所	街頭キャンペーン	8月10日	JR高松駅ほか	道路の大切さや道路愛護への普及のため、グッズ及びパンフレットを配布しPRを行った。
	親子道路見学会	8月1日	加茂沿道環境改善工事現場	林田小学校の生徒を対象に道路の建設現場を見学してもらい、道路の果たす役割と大切さを学んで貰った。
		8月2日	大町交差点改良工事現場	牟礼小学校の生徒及び保護者に道路の建設現場を見学してもらい、道路の果たす役割と大切さを学んで貰った。
松山河川国道事務所	オープン出張所	8月5日	西条国道維持出張所	小学生及びその保護者に1日出張所を開放し、道路管理に関する学習会や現場見学を行った。
			松山第二国道維持出張所	
松山第一国道維持出張所				
	愛媛県道路交通環境安全推進連絡会議(現地検討会)	8月31日	西条国道維持出張所	愛媛県警等と合同で現場点検を実施し、対策案等を検討した。
大洲河川国道事務所	特殊車両取り締まり	8月2日	江良検問所	警察と合同で違反車両の取り締まりを実施し、道路愛護思想の啓蒙を図った。
		8月3日	津島町高田	
	クリーン新宇和島	8月6日	宇和島市内	宇和島市主催の一斉清掃に参加し、道路愛護思想の普及を図った。
	安全協議会	8月10日	宇和島出張所管内 大洲出張所管内	愛媛県警、労働基準局、施工業者と共に、施工現場の点検を行うことにより、安全の気運を高めた。
	放置自転車取り締まり	8月28日	宇和島市	愛媛県警、愛媛県、宇和島市と合同で、放置自転車撤去等を通じ、正しい道路の利用をPRする。
	国道合同点検	8月30日	大洲事務所管内8ヵ所	愛媛県警等と合同で、道路施設の点検を行い、道路を常に広く美しく、安全に利用する気運を高めた。
	1日バトロール体験	8月24日	宇和島出張所管内	小学生を対象に、バトロールカーに乗ってもらい、道路の大切さをPRした。
		8月28日	大洲出張所管内	
オレンジロード「56団体」突破記念イベント	7月29日	宇和島市津島町	オレンジロード実施団体が、大洲河川国道事務所が管理する国道56号と同じ団体に達した記念に道路愛護の広報を図り、ボランティア活動が発展するために野外での調印式を行う。また、小学生・園児を対象に、道路とふれあい理解を深めてもらうためにイベントを開催した。	
中村河川国道事務所	広報活動	8月1日～31日	管内	懸垂幕、横断幕等での広報 道路パトでの広報道路表示板への表示
	歩道清掃	8月1日	四万十町床網	四万十町立影野小学校児童、ボランティア団体及び道路管理者により歩道の清掃を実施。
		8月8日	四万十市内	「中村道路ふれあい協議会」メンバーによる歩道清掃
親子ふれあい出張所	7月29日	中村国道出張所	小学生及びその保護者に1日出張所を開放し、道路管理に関する学習会や道路管理機器や建設機械の体験操作を行う。	
土佐国道事務所	広報活動	8月1日～31日	高知ふれあい協議会参画機関庁舎外	月間期間中、懸垂幕及び横断幕他にてPRを行った。
	歩道一斉清掃	8月4日	高知市内	高知道路ふれあい協議会にて、高知市内中心部の国道、県道、市道の歩道一斉清掃を実施。
	放置自転車取り締まり	8月4日	高知市内	高知市内の国道において、放置自転車の一斉取り締まりを実施。

九州地方整備局では、「道路ふれあい月間」と

九州地方整備局
「道路ふれあい月間」
「道の日」の行事報告

オアシスロードクラブからの参加をいただき、総勢七五名で朝の八時より約二時間いい汗を流しました（写真5・6）。



写真5 小学生も参加して花壇の花植え



写真6 花壇に備え付けられた立札

「道の日」の趣旨に沿って、管内の道路関係事務所において、関係機関及び民間団体の協力を得ながら、多彩な行事を実施しましたので、その一部を紹介します。

◆地域住民と一体となった道づくり

宮崎県内では、道守みやざき会議主催による「道守シンポジウム」を宮崎市内で開催し、会場は、道守会員、一般参加者等の道守に関心を寄せ約三〇〇人の聴衆者で埋まりました。

同会議代表世話人で九州大学名誉教授の樗木先生が「道守活動と日本風景街道」と題して基調講演し、地域住民が主体となって、地域の資源を活かした道づくりを進めていく必要性について述べられました。



写真1 日南市の小学生によるパネルディスカッション

また、パネルディスカッションでは、道路美化活動などに取り組む団体代表者ら六名が登壇。「道路は地域住民の出会いの場。顔の見える関係をつくり、住んでいる地域に誇りを持つことが大切」などの意見が交わされました。

また、日南市の小学生の発表もあり、学校ぐるみで続けている通学路清掃などの活動を紹介。ゴミの「ポイ捨て」がウミガメの生態系にまで及んでいる実情について、大人達へのメッセージとして発表されるなど、世代をつなぐシンポジウムとなりました（写真1）。

◆道路愛護活動への取り組み

熊本県下では、地域住民に「道路ふれあい月間」の行事に参加してもらい、道路への関心と道路愛

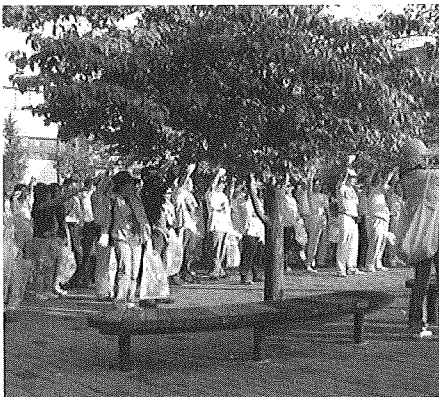


写真2 道路一斉清掃出発式の様子

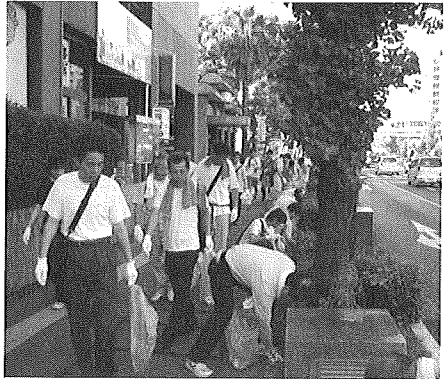


写真3 道路一斉清掃の様子

護精神の高揚を図るため、平成一七年度から道の日には熊本県下道路一斉清掃を実施しています。

道守くまもと会議のネットワークを通じ、県内幅広く呼びかけ、今年は一団体二、三四〇名の方に参加いただきました。

メイン会場の熊本市の白川公園で、朝七時から出発式を行い、熊本河川国道事務所長の挨拶の後、国道三号、市道沿線のゴミ拾いを行いました(写真2・3)。

◆一日道路パトロール

大隅河川国道事務所では「道の日」に菱田小学校二五名(うち先生二名)へ道路監理員の任命を行い、二台のパトロールカーで「一日道路パトロール」を実施しました(写真4)。



写真4 「一日道路パトロール」に参加した菱田小学校の皆さん

走行巡回を中心に出張所での道路情報機器の見学、道の駅の施設見学や降雨体験機での大雨体験、建設機械の見学等を行った後に、今回の学習を踏まえた上での現場見学等により、道路への知識や道路愛護精神が芽生えたようでした。

◆絵画・標語コンクール

雲仙復興事務所では、管内の小学校四～六年生を対象に「道の絵」コンクール・「道の日」標語の募集を行いました。

道路への思いが込められた力作揃いの作品の中から入賞作品を実行委員会にて決定し、八月一〇

の「道の日」に表彰式を開催しました。

〈標語入賞作品〉

○最優秀賞

大切に これから未来へ つなぐ道

○優秀賞

がんばって ゴミゼロのみち つくろうよ

町つなぐ 心もつなぐ 長い道

◆様々な行事を通じた住民とのふれあい

佐賀国道事務所では、八月五日に佐賀市唐人町通りにて、「2006佐賀道路フェア in 栄の国まつり」を開催。スタッフと来場者との、ゲームを通じた交流や、振動実験車での地震体験、パネルでの道路展等を実施しました。

また、佐伯河川国道事務所では、道路ふれあい月間における道の日行事の一環として、八月九日に道の駅「やよい」にて道の日ロゴ入り風船の配布などを行い、PRを実施しました。

また、昨年に引き続き、「振動実験車」により、阪神・淡路大震災や中越地震などが体験できるコーナーを設置しました。

大分県では今年に入り、二回の地震が発生しているためか関心が高く、子供からお年寄りまで、多くの方が体験されました。

皆さん、予想外の揺れの強さに驚きを隠せない様子でした(写真5)。



写真5 「振動実験車」体験コーナー

その他、管内では住民と協働での不法占用取締り、様々なメディアを利用しての広報活動、小学生を対象にした「道の日探検隊バスツアー」等、様々な行事を行っています。

これからは、もつと住民が主体となるような行事ができるよう取り組んでいくことが大切です。今後の「道路ふれあい月間」・「道の日」の行事の中で浸透させていくことも目的として取り組んでいきたいと思っています。

沖縄総合事務局

「道路ふれあい月間」

「道の日」の行事報告

沖縄総合事務局では、当事務局と沖縄県・県内

各市町村・西日本高速道路(株)九州支社沖縄管理事務所で、「道路ふれあい月間」沖縄推進協議会を設置し、「道の日」及び「道路ふれあい月間」において様々な行事を行いましたので、その中から主なものを紹介します。

◆ 図画作文コンクール

図画作文を通して道路の美化・愛護思想の普及を図るため開催いたしました。今年は、二〇回を数えるに至り、県内小・中学生から図画約二、〇〇〇点、作文約三、〇〇〇点の応募がありました。



写真1 「図画・作文コンクール」表彰式

これだけの応募総数であるうえ、個性的で甲乙つけがたい作品の数々を目の前に、審査員の方々は苦勞されたようです。上位入選者に対しては七月下旬に表彰式を行い、那覇市及び名護市において展示会を開催しました。作品の傾向としては道路をきれいにしていこう、という主旨のものが多くように感じられました。

二〇回の節目を迎え、これまで、一〇万点近くの応募がありました。当コンクールを契機に、公共施設や公共事業の大切さを子供達に感じてもらう良い機会として、ますます充実したものとなるよう取り組んでいきたいと考えています(写真1)。

◆ 「道の日」の開催イベント

八月一〇日の「道の日」にちなんで、八月一〇日に那覇市の国際通りにある「那覇市ぶんかテンブス館」にて、道路愛護功労者表彰式を行いました(写真2)。

今年度は団体の部と個人の部において、国土交通大臣表彰の受賞がありました。また日本道路協会表彰二団体・沖縄地方推進協議会会長表彰二団体が表彰されました。

今年度は、県内第一号として名護市に誕生した「道の駅 許田」が日本道路協会会長賞をいただきました。「道の駅 許田」は、年間利用者数約

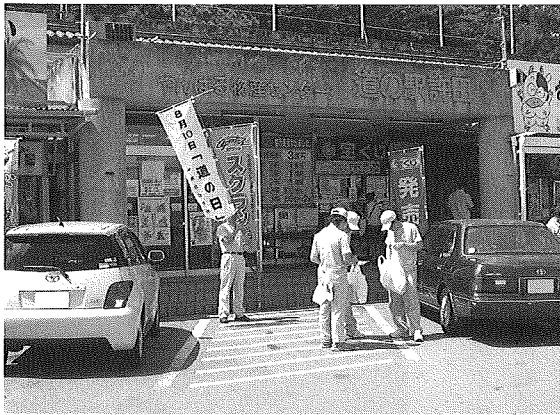


写真3 日本道路協会会長賞を受賞した
「道の駅 許田」



写真2 「道路愛護功労者」表彰式

一五〇万人と大きな賑わいの空間となり、北部の玄関口として道路利用者や地域の人々への情報発信の拠点として、展示即売会やイベントなど様々な企画が行われ地域文化の交流促進、地域産業の発展向上の場としての役割も果たしています(写真3)。

表彰式終了後にミス沖縄スカイブルーをはじめとして国、沖縄県、那覇市の関係機関職員が会場周辺や国際通りで、道行く人々への街頭広報活動を行いました(写真4)。

また、国道事務所及び県土木事務所において県



写真4 街頭広報活動

内の小・中学生を対象に「二日道路パトロール」「夏休み親子道路施設見学会」(写真5)を行ったほか、県内の各道路管理者が関係機関(所轄警察署、地元自治会)などの協力を得て「不法占用物の一掃」「道路清掃、除草、空缶収集」等の道路クリーン運動を、道路ふれあい月間の期間中県内各地で実施し、道路の正しい利用及び道路愛護・美化の啓発活動を行いました。



写真5 道路1日パトロール

道路上の違法放置車両の措置について

道路局路政課

〈道路局路政課のダイ蔵係長と

新人係員シンイチのある金曜日の夜の二コマ）
シンイチ 係長、もう八時過ぎですね。おなか減りましたー。まだ帰らないんですか？

ダイ蔵 今日のはちよつといろいろ難しい仕事が続いてきてね、気にしないで先帰っていいよ。明日は土曜日だし、デートの約束でも入ってるんじゃないの？

シンイチ いやいや、明日は家の近くの町内会で運動会があるんでそれに出る予定なんです。

ダイ蔵 へー、それは面白そうだね。じゃあ、なおさら早く帰らないとだめじゃないか。

一応聞くけど仕事の関係で何か聞いておきたいこととかないの？

シンイチ (はつとした顔をして) あ、大事なことを忘れてました！ 昨日電話で問い合わせを受けた件があって、ご相談しようと思ってたんです。

ダイ蔵 なになにに、それは大事な話じゃないか。

どんな相談だったの？

シンイチ えーと、ある町役場の道路管理部門の方からの問い合わせだったのですが、山を走っている町道でいわゆるボンコツ車(事故かなにかで大部分が大破している模様。ただ、ナンバーはついていて所有者は確認できるとのこと)が放置されていたので撤去したいらしいのですが、道路管理者として、どのような措置をとることができるとかという質問だったんですよ。

ダイ蔵 なるほどね。なかなか難しい問題だね。でも道路にそんなものが置かれたままだったり、他の通行者の安全な通行を阻害しかねないし、道路管理者としてすみやかに適切な処置をすべきだよな。シンイチ君はどう考えたのかな？

シンイチ 実は少し考えて分からなかったんで、来週じっくり考えようと思っていたところなんです。(道路法令総覧をめくりながら) うーんと、あ、係長わかりました。道路法第六七条

の二の違法放置物件に対する措置の規定を使っ
て移動すればいいのではないのでしょうか。

ダイ蔵 うーん、目の付け所としてはいいけど、第六七条の二をよく読んでみた？ 当該規定を使えるのは「道路の改築、修繕若しくは災害復旧に関する工事又は除雪その他の道路の維持の施行のため緊急やむを得ない場合」であって、極めて限定された場合でしか適用されないんだよな。しかも対象物としては「車両」となっているから、問い合わせのあったケースではボンコツ車両で大破しているのだから、車両と呼ぶのは難しいだろうね。

シンイチ そうかー。たしかに道路法解説には「緊急やむを得ない場合」とは、道路の改築等をしなれば、道路の構造に損害が生じ、あるいは一般交通に著しい支障を及ぼすと認められる場合と書かれているし、今回のケースは山道であまり交通量も多くないところみたいなので、厳しいかもしれませんね。

ダイ蔵 そのとおり。基本的に道路上の車両の放置に対しては、道路交通法に基づく警察による適時適切な取締りを期待すべきだし、道路法上は道路上に車両をとめておくことも通行の一形態であって、違法な行為には当たらないと解されるんだ。だけど、道路は一般交通の用に供する公物であって、円滑な道路交通の確保という

のも大事な要素であるから、その使用について一定の合理的な範囲内で私人の権利が制限されることも妥当であるというのが本条の思想なんだ。だから、本条の適用には道路管理行為の執行上必要とされる一定の場合（すなわち、道路の改築等のため緊急やむを得ない場合）に限るのが妥当と言えるだろうね。

シンイチ なるほどー、勉強になります。あ、係長、第四四条の二の違法放置物件に対する措置の適用は考えられませんか？ 道路上に違法放置物件が置かれている場合で、道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼしていると認められる場合に、道路管理者が自ら当該放置物件を除去し、又は命じた者等に除去させることができるという規定でこのケースにもあてはまりそうな気がするんですが。

ダイ蔵 うーん、またまた視点としてはいいけどもう少しだね。第四四条の二による措置を行う要件として、条文には「当該違法放置物件の占有者、所有者その他当該違法放置物件について権限を有する者の氏名及び住所を知ることができないため」と書かれているね。

問い合わせのケースでは車にはナンバーがついているわけだから 警察署等に照会すれば当然所有者等がわかるはずだから当該要件には該当しないことにならないかな？

シンイチ 確かにそのとおりですね。道路法解説にも道路管理者は必要に応じ、放置場所付近の住民等からの聞き取りを行うなど占有者等の確認に努めるべきであると書いてありますし、占有者等を特定するために一定の努力を果たした上で分からない場合に、初めて第四四条の二は適用できるんですね。

ダイ蔵 その通り。あと、付け加えの論点として、そもそも当該規定は通常の車両に適用することは想定されていないことは知っているかな？ 当該規定は平成三年に創設されたんだけど、コンクリート破片、段ボール、タイヤや空き缶等の放置物件が多数道路上に放置され、道路交通に重大な支障を及ぼしていた当時の状況に鑑み、道路管理者としても道路構造に及ぼすべき損害を防ぐために早急に違法放置物件を除去できることを可能とするという趣旨で作られたんだ。当時の通達の中でも「違法放置物件には、車両（廃棄されているものと認められるものを除く。）が含まれないものであること。」が確認されているんだよね（平成三年一月一日建設省道政発第六〇号建設省道路局路政課長通達）。

ただ、今回のケースでは大部分が大破しているみたいだし、廃棄されているものと認められる余地はあるかもしれないね。

シンイチ そうか。じゃあ今回のケースもナンバー

ーがなくて占有者等が特定できないと認められれば第四四条の二を使って除去することは可能なんですね。

ダイ蔵 うん、そういうことになるね。ただ、違法放置物件の処理については道路管理者だけでなく、警察も行うことであるから緊密な情報交換を行う必要があるし、平成三年の通達で「違法放置物件が現金・有価証券や貴重品等の場合には、道路管理者は、当該違法放置物件が放置されていた場所を管轄する警察署の署長に連絡して遺失物法に定める手続をとること。」（同通達）とされていて、財産価値がある程度認められるものについては遺失物法の手続きに従うことになっているんだ。

シンイチ そうなんですなー、道路の管理のためといつても、道路管理者が一元的に行うわけにはいかないんですね。（道路法令総覧をめぐりながら）係長！ さっきのページの続きに占有者等の氏名及び住所を知ることができる場合には、法第七条第一項の監督処分によってその者に速やかに除去を命ずることとなると書いてありましたが、今回のケースも第七条に基づいて監督処分はできるのでないでしょうか？

ダイ蔵 そう、やっと正解にたどりついたね。今回のようなケースは特殊な場合と言えるかもしれないけど、第七条に基づいて監督処分をす

ることは可能だと考えられるね。

シンイチ そうですよ、第四三条第二項に違反して「みだりに道路に土石、竹木等の物件をたいて積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為」をしているし、第七一条は処分の相手が当然分かっていることが必要ですから、今回のケースにも当てはまりますね。

ダイ蔵 そういうことだね、難しかったけど勉強になっただろう。

シンイチ はい、係長、長々とすいませんでした。もうこんな時間だし、明日のためにも今日はお先に帰らせて頂きます。

ダイ蔵 そうだね。じゃあ、このままじゃかわいそうだから、最後にシンイチ君でも分かる簡単な問題を出してあげよう。去年、試験勉強してたから、たやすい問題だと思うけど最高裁の判例(※)上、道路管理者が故障車両が放置されていることを知らずに対処しなかったために事故を引き起こしてしまい、賠償責任を問われた事件があったと思うけど、それはどれくらい時間だったっけ？

シンイチ えーと、えーと、じゃあ明日の徒競走に向けてランニングして、家に帰りまーす。さようなら(猛ダッシュで部屋から逃走)。

ダイ蔵 こらー、待てー。

※：最高裁判昭和五〇年七月二五判決

幅員七・五mの国道の中央線付近に故障大型車が約八七時間にとわたって放置されていたために起きた事故に関し、判例は、道路の安全性を著しく欠如する状態であったにもかかわらず、監視体制をとっていなかったために放置の事実すら知らず、安全を保持するために必要とされる措置をまったく講じていなかったのは道路管理者において道路管理に瑕疵があったと認められた(昭和二十七年六月十日法律第八十号)。

(参照条文)

(道路に関する禁止行為)

第四十三条 何人も道路に関し、左に掲げる行為をしてはならない。

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

(違法放置物件に対する措置)

第四十四条の二 道路管理者は、第四十三条第二号の規定に違反して、道路を通行している車両から落下して道路に放置された当該車両の積載物その他の道路に放置された物件(以下この条において「違法放置物件」という。)が、道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼしていると認められる場合であつて、当該違法放置物件の占有者、所有者その他当該違法放置物件について権原を有する者(以下この条において「違法放置物件の占有者等」という。)の氏名及び住所を知ることができないため、これらの者に対し、第七十一条第一項の規定により必要な措置をとることを命ずることができないときは、当該違法放置物件を自ら除去し、又はその命じた者若しくは委任した者に除去させることができる。

(長時間放置された車両の移動等)

第六十七条の二 道路管理者又はその命じた者若しくはその委任を受けた者は、道路の改築、修繕若しくは災害復旧に関する工事又は除雪その他の道路の維持の施行のため緊急やむを得ない必要がある場合においては、道路に長時間放置された車両について、現場に当該車両の運転をする者その他当該車両の管理について責任がある者がいないときに限り、当該車両が放置されている場所からの距離が五十メートルを超えない道路上の場所に当該車両を移動することができる。この場合において、当該車両が放置されている場所からの距離が五十メートルを超えない範囲の地域内の道路上に当該車両を移動する場所がないときは、自動車駐車場、空地、この項前段に規定する場所以外の道路上の場所その他の場所に当該車両を移動することができる。

215 (略)

(道路管理者等の監督処分)

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

一 この法律若しくはこの法律に基づく命令の規定又はこれらの規定に基づく処分違反している者
二 この法律又はこの法律に基づく命令の規定による許可又は承認に付した条件に違反している者
三 詐偽その他不正な手段によりこの法律又はこの法律に基づく命令の規定による許可又は承認を受けた者

218 (略)

217 (略)

合併に伴う田辺市の道路管理

田辺市建設部管理課管理係

一 はじめに

和歌山県田辺市は、紀伊半島の南西部側、和歌山県の南部に位置しています(図1)。東西約四五km、南北約四六kmで、総面積は、一、〇二六・六三km²あり、和歌山県全域(四、七二五km²)の二割を超える県下最大の広大な面積を有し、人口は約八六、〇〇〇人です。市道の総延長も約一、三四二kmとなっています。また、地形については、海岸部からすぐ山岳地帯へと移行しており、森林面積が九一七km²と全体の約九割を占めています。この地域は、神秘的で奥深い森林・溪谷、景観の良い海岸などの豊かな自然とそこから生み出される新鮮で豊富な海山川の幸、世界遺産に登録された熊野古道・熊野本宮大社に代表される歴史や文

化、龍神温泉や湯の峰・川湯・渡瀬温泉をはじめとする温泉、自然を生かした多種多様な活動や遊び、気候や地理的条件に恵まれた農林水産業とその産物を活かした加工業や観光リゾート産業のほか、中心市街地には商業・飲食業や金融・医療・文化・行政機関などの都市的機能が集積しています。中心市街地からは、京阪神地域や関西国際空港に二時間、首都圏には南紀白浜空港より飛行機で一時間という時間距離で結ばれています。高速道路の南伸によって、大阪都市圏とは更なる時間距離の短縮が期待されるなど、自然や歴史などの資源が豊かな山村地域と、県南部の都市的機能の中核を担う都市的地域を有しています。

二 合併の経緯

当地域の合併の論議は、全国的に市町村合併の動きが高まる中、和歌山県内の六つの広域市町村圏の一つである「田辺周辺広域市町村圏組合」を組織する関係一〇市町村の中で、合併に関する意見交換、研修会等が行われていましたが、平成一三年五月に助役と合併担当職員で構成する「田辺周辺市町村合併研究会」を設置し、合併に関する調査研究の取組みを始めました。この研究会では、関係市町村が行っている各種行政サービスや行政事務の現状を比較するための「事務事業現況調査」とともに、合併協議の中で策定する市町村建設計画の基礎資料とするための「将来構想基礎調査」を行いました。こうした調査研究をもとに、平成

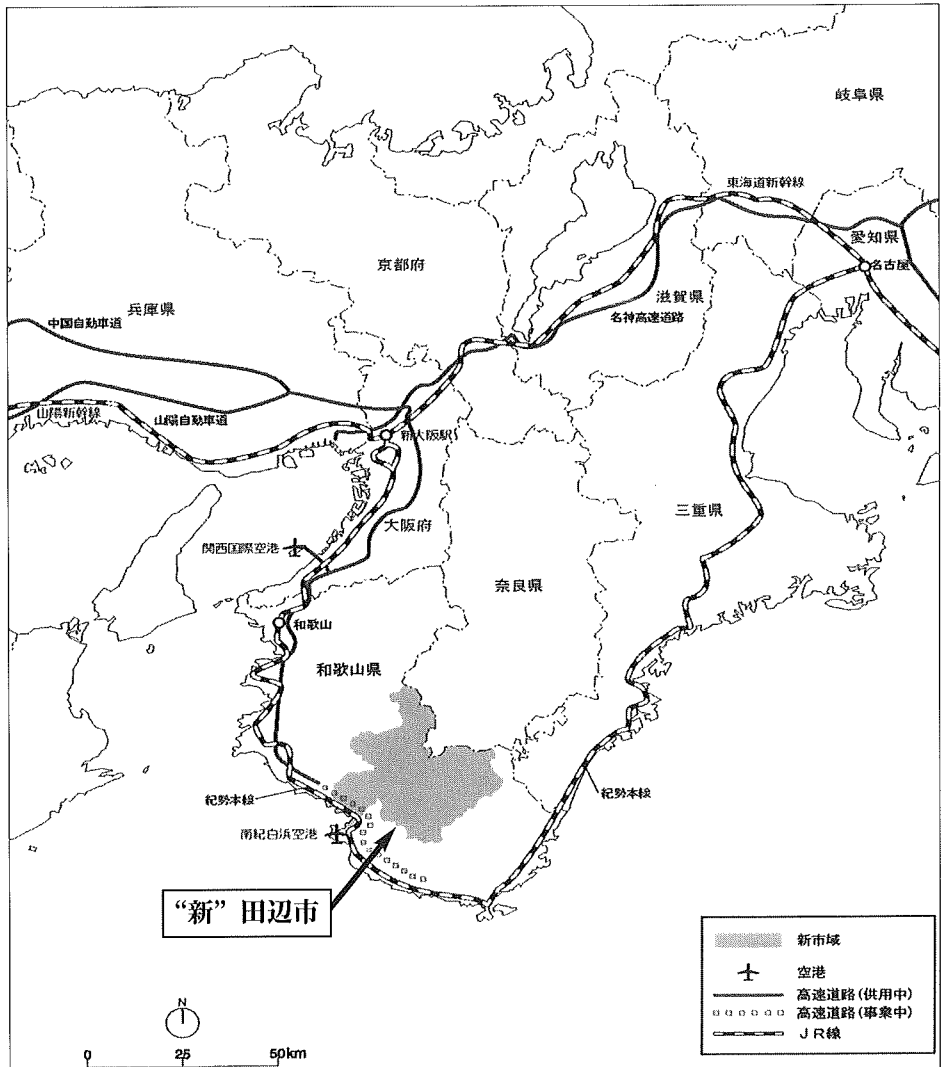


図1 田辺市の位置図

一四年四月一日をもって、田辺市、龍神村、南部川村、南部町、白浜町、中辺路町、大塔村、上富田町、日置川町、すさみ町、の一市六町三村からなる田辺広域任意合併協議会が設置されました。以後、紆余曲折を経て平成一七年五月一日に田辺市、龍神村、中辺路町、大塔村、本宮町の一市二

町二村からなる新「田辺市」として誕生しました。また、当市の紹介で述べたように大変広い市域であるため、旧田辺市役所を本庁とし、旧四町村役場に行政局が設置されました(図2)。

三 合併時の諸問題

合併による問題点の確認としては、占用許可申請及び料金の統一、各種申請書の受付及び許可業務、道路台帳の整備等の協議が行われました。

占用許可申請については、旧田辺市の基準を用い、平成一七年度中の新規申請について、許可期間を一年以内(平成一八年三月三十一日)とし平成一八年度に概許可物件の一斉継続申請を行う。また、平成一八年度以降は、許可期間を最長五年以内とし、平成二三年三月三十一日すべての占用許可期限の統一を図るようになりました。占用料金については、平成一七年度四月分については旧市町村の単価を用い、五月以降は、新市の単価で算定するようにしました。

各種申請書(占用許可、工事施工承認、掘削許可、公共用地の境界確定等)の受付及び許可業務については、施行場所等により窓口を設定し基本的に旧田辺市分は本庁で旧四町村分は各行政局で支障の有無等を確認した後、許可等を行う事としました。但し、広範囲におよぶ関西電力株式会社及び西日本電信電話会社等の占用料金が発生する

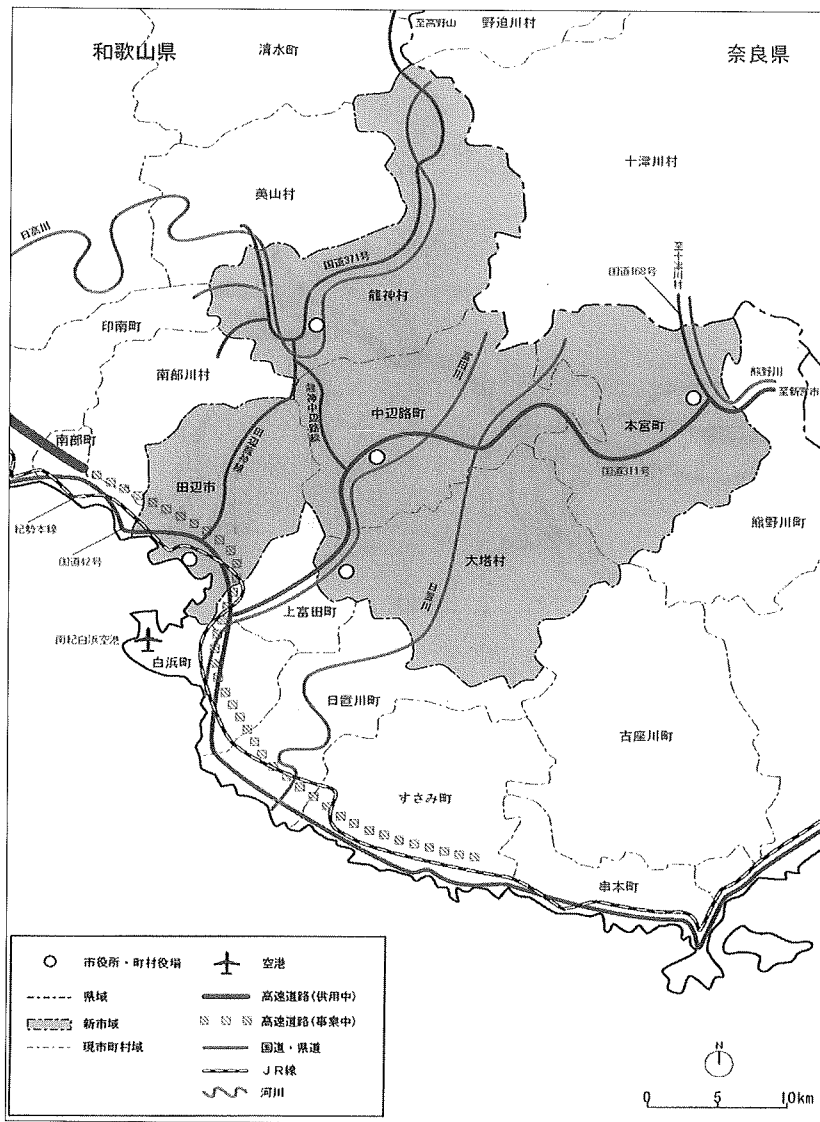


図2 田辺市の地域構造図

継続申請については、本庁で対応することとした。また、各種様式及び必要書類についても統一化を図りました。

路線については、旧市町村道をすべて市道認定し路線名については、現状とすることとしました。

道路及び道路付属物の損傷等の情報については、合併により職員の削減が求められるなか、旧市町村が個別に地元郵便局と覚書を締結していた「住民生活に係る情報提供に関する覚書」を新市として新たに締結し、危険箇所等の早期発見に努

めています。

道路台帳の整備については、合併協議の中で具体的な方法の取組みまでは決定出来ませんでした。問題点としては、旧市町村で道路台帳作成の委託会社がまちまちであったため台帳の精度に大きな開きがあり、更新期間についても毎年更新しているところもあれば、二、三年おきのところもあったためです。現状は、紙ベースの道路台帳であり、合併前と同じように更新を行っていますが、お客様からの問い合わせも本庁ですべて把握できていないので、各行政局でしか要望にお答えできない状況も発生することがあります。今後は、電子データ化を視野に入れどこでもお客様からの問い合わせに答えることが出来るよう便利で分かりやすい道路台帳の整備に向け、財政課等と協議を進めているところです。

四 おわりに

「市町村合併と道路管理」については、合併協議の中では各市町村間において、あまり大きな相違点がありませんでした。基本的に各自治体とも道路法に準拠していたと考えられます。この寄稿を機会により良い道路管理について、皆様方の参考に少しでもお役に立てれば、嬉しく思います。

まちづくりと雪道事情

一 中泊町の概要

青森県中泊町は、青森県津軽半島の中央部を走る津軽山地の西に位置し、平成一七年三月二八日に様々な紆余曲折を経て、旧中里町と旧小泊村が旧市浦村（現在は五所川原市）を挟んで飛び地合併して誕生した町です（図1）。

総面積は二一六・二五km²、人口が約一四、七〇〇人で、中里地域は東西一三km、南北二一kmの広さを持ち、面積は一五一・六三km²、小泊地域は東西一三km、南北一六km、面積が六四・六二km²となっておりま。

両地域の中心部は約二五kmの距離にあり、車の所要時間は三〇分程度となっております。合併してから一年六ヵ月経ちましたが、今年三



図1 中泊町の位置図



図2 中泊町の町章

中泊町の「中」の文字を基調に、豊かな自然の中で躍動する人を象徴的に表現しています。橙（中央）は、太陽、青（右）は海と空、緑（左）は大地で、自然に恵まれた中泊町をイメージしています。
（平成17年3月28日制定）

青森県中泊町建設課長

横山 和行

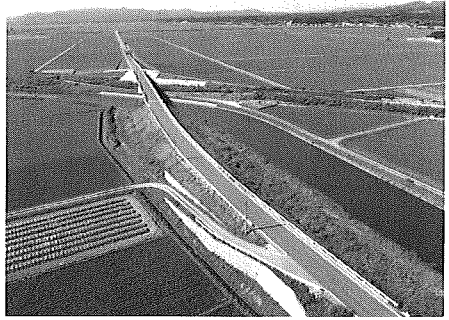


写真1 中里地区 (旧中里町)



写真2 小泊港 (旧小泊村)

これは農業の中里地域(写真1)、漁業と観光の小泊地域(写真2)の特性を活かし、行政と住民が一体となって飛び地合併のハンディを克服しながら歩む未来への道しるべとしたものです。

二 動きだした中泊丸

新町建設には、多くの課題が山積しておりますが、町民の一体感の醸成と各種情報の共有化、更なる住民サービスの向上は、行政側が早急に取り組むべき課題であります。

これらに対応するため次のような施策を実施しております。

1 地域連絡バスの運行

平成一七年七月一日から地域連絡バスを一日二往復、運行しております。

このバスは、中泊本庁と小泊支所及び町内の主要公共施設を巡回するもので、本年八月末までの利用者数は延べ二一、四五一人を数え、一日平均約七四人の利用があり、好評をいただいております。無論、利用料は無料です。

2 中泊町地域イントラネットの運用開始

平成一八年三月三日からは、中泊町地域イントラネットの運用も開始しております。

これは本庁・支所・各公共施設・小中学校を光

ファイバーケーブルで接続し、各公共施設に設置されている専用のパソコンで議会中継や行政情報(ニュース・行事案内・窓口案内など)を視聴することができ、健康相談などを含む新たな住民サービスを展開しております。

3 防災行政用無線の整備

最新情報を正確かつ迅速に町内一円へ放送することが可能となり、希望する世帯には戸別受信機を設置することとして整備を進めております。

本庁を親局とし、支所を地域統制局、二つの消防署と二つの漁業協同組合を遠隔制御局に、屋外子局四九局を設置し、よりきめ細やかな情報手段を構築、災害時や緊急時における対応などに万全を期すこととしております。

4 道路台帳の統合

合併に伴い、旧中里町と旧小泊村で管理していた道路台帳一式を統合管理し、合併後の道路管理の円滑化・効率化を図り、パソコン上で一括管理できるシステムとする計画で進めております。

当町もご多分にもれず高齢化と過疎化が急速に進み、基幹産業である農業、漁業の担い手不足が深刻な状況にあります。福祉・医療・教育・産業などの各分野においても新町建設に向けた各種

月に策定した「中泊町長期総合計画」では、まちづくりの基本理念を「大地の恵みと海の幸 心ひとつに希望のまち」へみんなで築く活力・安心・快適のふれあいの町と掲げております。

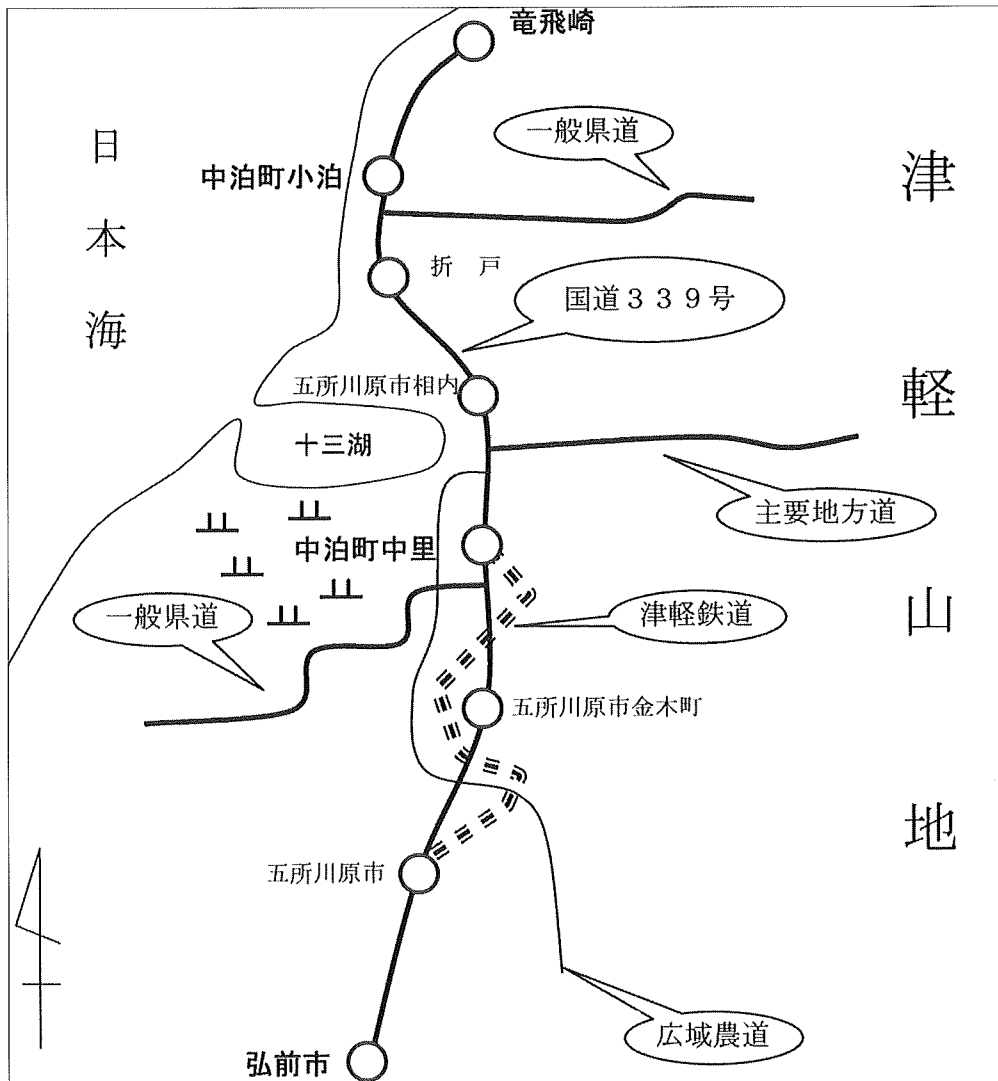


図3 中泊町道路概要図

施策を積極的に展開しております。

三 中泊町の道路交通網とその問題点

1 道路交通網

大動脈は国道三三九号で、ルートは弘前市を起点とし、本町を縦断して青函トンネルの入口にあたる龍飛崎までで、これに県道の主要地方道一路線と一般県道七路線が幹線道路として重要な役割を果たしています。

町道は四八五路線で延長が二九三・四kmあり、このうち生活関連路線である一級町道は二六路線・延長五五km、二級町道は一九路線・延長三四km、その他の町道は四四〇路線二〇四kmとなっています(図3)。

2 各道路の問題点

国道三三九号は、小泊地域の山間部から龍飛崎までの「竜泊ライン」が一月下旬から翌年の四月下旬までの約半年間、積雪により閉鎖されるため、小泊地域は折戸地区で地滑り等が発生した場合、陸の孤島となる恐れがあります。

また、県道は小泊地域において一部未改良区域がありその整備が望まれております。

町道については、総じて道路幅員が狭小なうえ、急勾配や急カーブが多く、特に冬期間は積雪寒冷の厳しい自然条件にあることから、更に道路幅員

が減少し住民生活に重大な支障をきたしておりま
す。

四 雪はお金がかかる

雪を地域の資源として、有効に活用しているところもあると聞きます。

夏場の冷房用や野菜・果物の貯蔵に、確か日本酒やワインもあつたかと思えます。

しかし、一般には普及していません。

表は、平成二七年度から平成一六年度までの旧中里町と旧小泊村の除排雪費用を示したものです。

平成一七年度は中泊町として約一億四、一三〇万円を支出しております。

表 合併前5年間の除排雪費

(単位:千円)

	旧 中里町	旧 小泊村
平成12年	70,500	21,200
平成13年	54,100	18,900
平成14年	54,300	12,400
平成15年	43,600	16,000
平成16年	88,000	18,000
平均	62,100	17,300

雪が降れば降るほど除排雪費がかさむ、スリッパなどによる事故も多いです。今年も灯油も高く家計を圧迫しそうです。住民も家の前の雪片付づけに追われ時には屋根の雪降ろしもしなければなりません。作業中の転落事故や屋根雪の下敷きになつたりもします。

春になれば、消えてなくなる雪なのですが、津軽にはこうした現実があります。

雪の降らない地域で暮らしている人々にとつて、雪は幻想的でロマンチックに映るらしいのですが、そう思っているのは私だけでしょうか。

五 冬期における

道路交通の安全確保が最大の使命

中泊町は津軽地方の北部に位置しており、冬は大陸からの強い季節風が吹くため、降雪が多く、しばしば地吹雪が発生し、「白い悪魔」として恐れられています。この季節風を年配の人の中には「シベリア降ろし」と言う人もいます。

雪の降り方もその日の天候で大きな違いを見せます。

◆パターンその1

童謡「雪」の一節にあるように、ただひたすら降ってはみずんずん積る雪、こんな日はあまり風が強くない日である。

◆パターンその2

雪が空から降ることは誰でも知っているが、風が強い日はそうではない。

横なぐりの雪が空中を縦横無尽に舞い、視界も悪く車はノロノロ運転、歩行者は顔をあげて歩くことができない(写真3)。

◆パターンその3

極めつけは雪が下から降る日である。

雪質を歌手・新沼謙治さんの「津軽恋女」の津軽の七つの雪の中から選ぶとすれば、「こな



写真3 吹雪の中を走る自動車

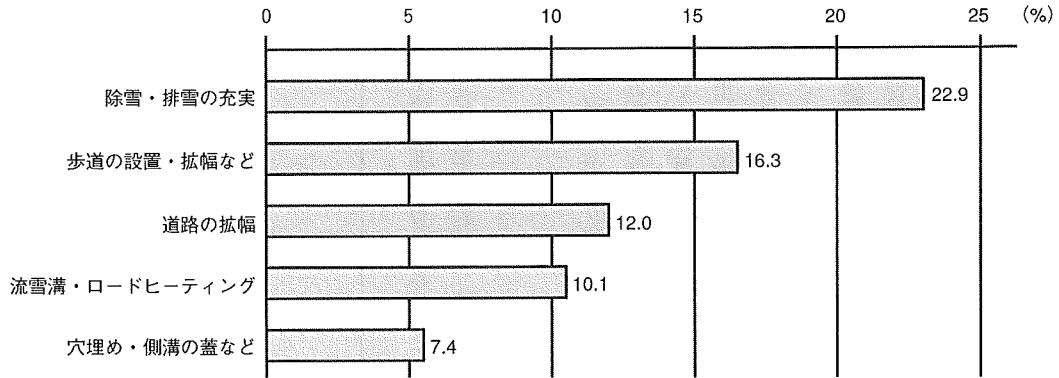


図4 道路整備・管理に期待すること

雪」だろうかと、マイナス四〇度前後のシベリア降ろしが降り積もった雪をも巻き込んで、地表から上空に舞い上がり舞い降り、横から斜めから好き勝手に暴れ狂った状態となる。こうなると道路に沿って設置されている防雪柵の威力もなくなり、視界はゼロ、車は前が見えないので進めない。

仮に進めたとしても、対向車が目の前に来ないとはわからない。止まれば止まったで、後続車に追突されるかも知れない。車線がわからないので、道路での車の位置がわからない。

まさに命がけである。

六 県民(町民)が

道路整備・管理に期待すること

図4は、青森県が六月に県政モニター二〇〇人に対して実施した道路行政に対するアンケート結果です(八七・五%、一七五人が回答)。

やはり、冬場の除雪・排雪の充実を望むが二・九%で第一位となっております。第二位は、歩道の設置・拡幅で一六・三%、第三位が道路の拡幅の順となっております、これはそのまま中泊町にも当てはまると感じています。逆の言い方をすれば、この問題の解決が行政側の責務である訳です。

中里地域と小泊地域では雪の降り方や積雪量に

かなりの違いがあります。合併してふた冬目を目前に除排雪事業計画を、細部に渡り見直しすることも急務となっております。

七 おわりに

前後の脈絡も考えずに思うがままに書き、今回のテーマからだいぶかけ離れたようで、お詫びいたします。本文で紹介し忘れたことを記して、終わりいたします。

中泊町は、本州最北の私鉄「津軽鉄道」の終着駅のある町です。

季節毎に風鈴列車、鈴虫列車、ストーブ列車が走ります。特にストーブ列車は毎年NHKで放映され、津軽の冬の風物詩となっております。

また、真夏のストーブ列車と題して夏の暑い日に、列車内の石炭ストーブに火を入れ、スルメなどを焼きながら冷たいビールを飲んで、五所川原駅から津軽中里駅間を往復乗車するイベントです。

車内は五〇℃位になるそうです。「百聞は一見に如かず」機会がありましたら、ぜひ一度、中泊町へおいで下さい。

訴訟事例紹介

原動機付自転車が市道上にある境界ブロックに乗り上げ 転倒した事故において道路の管理瑕疵が争われた事例

— 京都市道原付自転車転倒損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕平成一七年七月二九日

京都地方裁判所 請求棄却（確定）

はじめに

国家賠償法二条一項の营造物の設置又は管理の瑕疵とは、营造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、瑕疵があつたか否かは、当該营造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべきものである。

今回の事例紹介は、原動機付自転車を運転中、被告が設置・管理する市道上にある境界ブロックに乗り上げ転倒した原告が、被告に対し、国家賠償法二条一項に基づき、損害賠償を請求した事件を取り上げ、道路の通常有すべき安全性についての裁判所における判断を紹介することとする。

一 事案の概要等

1 請求

被告は、原告に対し一、一八七万円及びこれに対する支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

2 事案の概要

争いのない事実及び証拠により

容易に認められる事実

(1) 被告は、市道桂経七号線（以下「本件市道」という）及び、本件市道とその南側に隣接して並行する府道京都八幡木津自転車道線（以下「府道」という）を分離するために本件市道南端部分（路側）に設置されている境界ブロック（以下「本件ブロック」という）を設置・管理

している地方公共団体である。

(2) 次の交通事故（以下「本件事故」という）が発生した。

ア 日時：平成一四年五月二九日 午後九時

一〇分頃

イ 場所：京都市西京区（以下「本件事故現場」という）

ウ 態様：原告が、原動機付自転車（以下「本件事故車両」という）を運転して、本件市道を東から西に向けて進行していた際、上記日時・場所において、対向車との離合のため左側端（南側）に寄り、府道との間に設けられた側帯部分（以下「本件側帯」という）に進入したところ、本件ブロックに乗り上げ転

倒した。

二 主な争点と当事者の主張

1 主な争点

1 本件市道及び本件ブロックの設置・管理の瑕疵の有無

2 因果関係

3 損害額【略】

2 当事者の主張

(1) 争点1（本件市道及び本件ブロックの設置・管理の瑕疵の有無）について

① 原告の主張

ア 設置の瑕疵があったこと

本件市道の北側は、白線のすぐ外側が急斜面の堤防になっているものの柵等がなかったことから、本件市道を西から東に向けて走行する自動車は、通常道路中央を走行する。そのため、本件市道を東から西に向けて走行する原動機付自転車と対向車と離合する際、南側にある本件側帯に寄って走行する必要が生じ、南側にある白線を越えて雑草に分け入り、本件ブロックに乗り上げ転倒して事故が発生する危険性が高かった。したがって、本件事故現場付近の本件市道及び本件ブロックが通常期待されるべき安全性を備えるためには、

本件市道を初めて通る人間が本件ブロックを無月の夜間でも視認できるように、本件ブロックには反射板、本件市道には街路灯等を設置し、さらに本件ブロックを本件側帯を示す白線から安全が確保される程度に離れた位置に設置する必要があった。ところが、本件ブロックは、幅約一八cm、高さ約一一cm、長さ約六〇cmの形状で路面との段差もさほどなく、路面と同系色の灰色で、反射板も設置されていなかった上、本件事故現場付近には街路灯等がなく、無月の夜間は暗闇状態になるから、本件ブロックは視認できない状態であった。また、本件ブロックは、自転車通路側は白線と本件ブロックの間が三〇cm以上もあるのに、車道側は本件側帯を示す白線から一〇cmないし一三cmしかなく、原動機付自転車の運転者が上記白線付近を走行した場合は、上記白線にわずかに前輪タイヤが触れる程度に南側に寄るだけで、本件ブロックに接触してしまう位置関係にあった。現に、本件ブロックの東端には多数の衝突痕が残っており、事故が反復して発生していたから、上記危険は予見可能であった。また、被告は、本件事

故後、本件ブロックに反射板を設けたり、本件ブロックの両端のみ黄色に塗るなどしており、本件のような夜間衝突事故発生防止のた

めの措置を講ずることも容易であった。ちなみに、その後反射板は破損しており、本件事故後も、本件ブロックへの衝突事故が反復して発生したことを裏付けている。

以上によれば、本件市道及び本件ブロックには、通常有すべき安全性がなく、設置の瑕疵があった。

イ 管理の瑕疵があったこと

本件市道は、夜間も原動機付自転車が走行することができ、また、その幅員から対向車との離合等のために本件側帯に近づいて進行することも想定され、本件市道では雑草により隠れた本件ブロックに乗り上げ転倒する危険が高く、かかる事故は予見可能であったから、本件事故現場付近の本件市道及び本件ブロックが通常期待されるべき安全性を備えるためには、本件ブロック付近の雑草の除草を行い、本件ブロックが視認できるように管理すべきであった。

ところが、本件事故現場は、前年（平成一三年）の一〇月ないし一一月頃から六ヵ月以上もの長きにわたって除草措置を講じられておらず、相当量の草が茂っており、本件ブロックのほぼ全域にわたって本件ブロックの高さを上回る雑草が繁茂し、一部の本件ブロックは雑草によって完全に覆われていて、本件

ブロックを視認できない状態であった。

仮に、原告が接触した本件ブロックが本件事故当時雑草に隠れて見えない状況にはなかったとしても、本件ブロックにはこれに密接して相当量の雑草が繁茂していたから、原告はもちろん一般人も、原告が接触した本件ブロック付近には雑草しか生えていないと認識することは当然であり、雑草の中から垣間見える本件ブロックを視認することを要求することは不可能を強いることであり、雑草が繁茂するのを放置することは、本件ブロックに乗り上げ転倒する危険を高めるものであった。以上によれば、本件市道及び本件ブロックには、通常有すべき安全性はなく、管理の瑕疵があった。

② 被告の主張

ア 設置の瑕疵がないこと

本件事故現場付近の本件市道の幅員は、約四七〇cmあり、普通乗用自動車同士でも十分離合できるだけの幅があった。したがって、仮に対向車が中央寄りを走行して接近してきたとしても、原告は、減速又は一旦停止を行うなどにより余裕をもって衝突を回避することができたはずである。本件ブロックは、昭和五一年頃に被告が府道を整備した際に、車

道と自転車道を分離するために設置したものであるが、本件事故発生までに本件事故と同様の事故は一切報告されていない。したがって、本件市道及び本件ブロックには設置の瑕疵はなかった。原告は、本件ブロックに多数の衝突痕が存在すると主張するけれども、本件ブロックの傷跡が衝突痕であるか否かは判断としない。加えて、仮に衝突痕であったとしても、衝突痕は、通常車の接触事故や自損事故等運転手の不注意によって生じたものと考えられる。したがって、衝突痕があることをもって、本件市道及び本件ブロックの設置・管理に瑕疵があったということはできない。

次に、本件事故現場付近の本件市道に街路灯等が設置されていないが、本件事故現場付近の本件市道は、「道路照明施設設置基準」(昭和五十六年三月二七日建設省都市局長及び道路局長名通達)で規定する道路照明を必要とする場所ではないから、設置されていないことをもって、通常有すべき安全性に欠けるものということはできない。

ところで、原告は、法定速度を遵守し、前照灯を、点灯して前方を注視して走行していれば、本件ブロックを発見し衝突を回避することは容易であった。すなわち、道路運送車

両の保安基準等によれば、原動機付自転車の前面には「夜間前方一五m(最高速度二〇km/h以上の第二種原動機付自転車に備えるものにあつては、五〇m)の距離にある交通上の障害物を確認できる性能」を有する前照灯を備えなければならぬとされているから、原告が運転していた本件事故車両の前面にも少なくとも夜間に一五m手前から本件ブロックを確認できるだけの性能を有する前照灯が備えられていたと考えられる。そして、本件事故現場付近の本件市道は、約四五〇mの直線で見通しの良い道路であり、前照灯を点灯して前方を注視して走行していれば、事前に本件ブロックの存在を発見することは十分に可能であった。実際、原告は、前照灯を、点灯しており、車道と自転車道の境界にある白線及び雑草の存在を認識したというのであるから、そこが車道と自転車道との境界であり、これを分離するために本件ブロック等の障害物が設置されていることを予見することは十分に可能であった。

夜間走行時における前照灯による障害物の見え方は、運転者の視野が昼間と異なって狭くなっている上に、対向車の前照灯による眩しさなどのため非常に見えにくいものであるから、運転者としては、これらの事情を考慮

し、自転車の速度を調整（減速）する義務を負っている。原告は、時速約20km/hという低速で走行し、また、減速措置をとったにもかかわらず、本件ブロックのうち二番目又は三番目のブロックに衝突したと主張するが、仮に原告が低速で走行し減速措置をとったとすれば、手前の一番目又は二番目のブロックの横を通過した時点で本件ブロックの存在を認識できたはずである。また、原告は、本件ブロックに衝突した地点からおおよそ3mも離れた地点で転倒したと主張するが、仮に、原告が主張する衝突地点及び転倒地点が事実であるとすれば、原告は、時速20km/hを超える速度で、かつ、何ら減速措置を講じずに本件ブロックに衝突したことになる。

したがって、原告が通常払うべき注意をもって走行していれば、本件ブロックとの衝突を容易に回避できたはずであり、本件事故は、明らかに原告の前方不注意と運転操作ミスによって発生したものである。

加えて、本件市道から、原動機付自転車による通行が予定されていない府道に本件側帯を通って入るといふ異常な行動を取ること、予想し得ないものであったから、本件事

故につき予見可能性はない。
イ 管理の瑕疵がないこと

被告は、本件事故以前から、年三回程度定期的に本件ブロック付近の雑草について除草の措置を講じていた（本件事故当時は、毎年六月頃、八月頃、一〇月又は十一月頃の年三回雑草について除草の措置を講じていた）。

確かに本件事故は六月の除草を行う直前に発生しているが、冬季は雑草が枯れているから除草をする必要がなく、六月の除草は春に伸びた雑草を刈るために行うものであり、一月頃の除草から翌年の六月頃の除草までの期間がそれ以外の期間の除草のサイクルに比べ不当に長期であるといふことはできないから、被告が除草を怠っていたといふことはできない。しかも、本件事故当時の本件ブロック付近で雑草が繁茂していた場所は、主として、本件ブロックの南側である自転車道側（府道側）であり、本件市道側である車道側から見ると、雑草の量は少なく、特に原告の進行方向から見ると、本件ブロックに雑草が覆いかぶさっているという状況ではなく、本件ブロックの存在は十分に認識できる状況であった。したがって、本件市道及び本件ブロックは通常有すべき安全性を備えていたものであり、管理の瑕疵はなかった。

以上によれば、本件市道及び本件ブロックにつき、設置・管理の瑕疵があると評価する

ことはできない。

(2) 争点2（因果関係）について

① 原告の主張

本件事故は、原告が、本件市道及び本件ブロックにつき上記設置・管理の瑕疵があったため、本件ブロックに気づくことができず、本件事現場付近の南側の本件側帯を示す白線を越えて雑草に分け入って走行したところ、同白線に近接して本件ブロックが設置されていたため、これに乗り上げて発生したものであるから、上記各瑕疵と本件事故の発生には因果関係がある。

③ 被告の主張
争う。

三 主な争点に対する裁判所の判断

主文

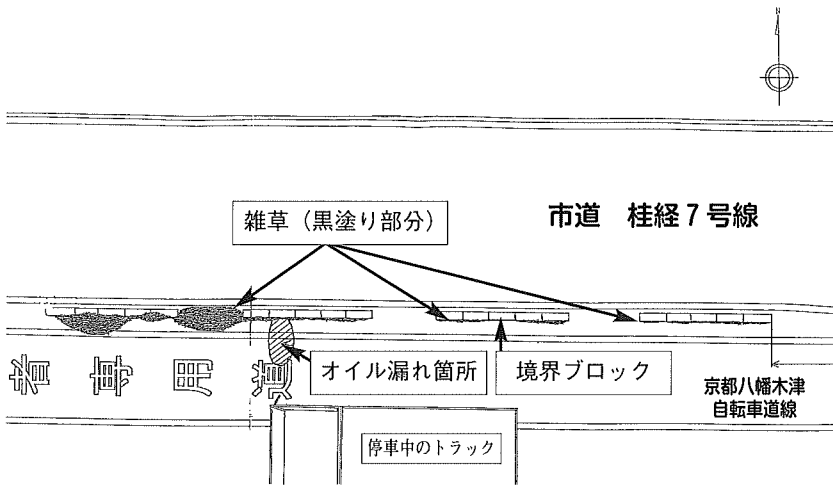
- 1 原告の請求を棄却する。
- 2 訴訟費用は原告の負担とする。

1 争点1（本件市道及び本件ブロックの設置・管理の瑕疵の有無）について

(1) 本件市道及び本件ブロックにつき、国家賠償法二条一項の「瑕疵」があるというためには、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることが必要である。そして、瑕疵があった

可否かについては、当該営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等、並びに事故の予見可能性等諸般の事情を総合検討して具体的に個別的に判断すべきである。

(2) 証拠及び弁論の全趣旨によれば、次の事実が認められる。



別図

ア 本件市道は、桂川の堤防の上をアスファルト舗装された道路である。北側は堤防の端に接し、本件事故現場付近の本件市道の南側は本件市道の途中から作られた自転車歩行者専用道路であるアスファルト舗装された府道に接している。本件事故現場付近においては、ほぼ東西方向に走る直線道路である。

イ 本件事故現場の状況は、別図のとおりである。

本件市道(同図面では「市道桂経七号線」と記載されている)の幅員は四一〇cmである。本件事故現場付近の本件市道には、本件事故当時、街路灯等は設置されていなかった。

本件ブロックは、複数のブロックによって構成されていた。東端には、横(幅)一八cm、縦六一cm、高さ約一一cmのコンクリートブロック五個が縦に連ねられて設置され(全長三〇七cm、以下、このブロックを、「先頭のブロック」という)、先頭のブロック西端の一六五cm西側からコンクリートブロック六個が縦に連ねられて設置され(以下、このブロックを「二番目のブロック」という)、二番目のブロック西端の一四七cm西側からコンクリートブロック六個が縦

に連ねられて設置され(以下、このブロックを「三番目のブロック」という)、三番目のブロックの西端から一五一cm西側からコンクリートブロック六個が縦に連ねられて設置されていた(以下、このブロックを「四番目のブロック」という)。本件ブロックは、本件側帯を構成する本件市道側、府道側の二本の白色実線の間であり、北側の白色実線から本件ブロックの間は一〇cmないし一三cm、南側の白色実線から本件ブロックの間は三五cm程度であった。先頭のブロックの東側の二本の白色実線は、東に向かうに従い幅が狭まり、先頭のブロックの東端から一一m八〇cm東で一点に収束している。

本件事故当時、本件ブロックを構成する各ブロックには反射板が設置されておらず、また、路面と同系色であった。なお、被告は、本件事故発生後、先頭のブロックを橙色に塗装している。

ウ 本件事故発生日の二日後である平成一四年五月三一日時点での本件ブロック付近の雑草の状態は、次のとおりであった。

先頭のブロック付近は、南側(府道側)に沿って雑草がわずかに生えているだけで、本件市道側には生えておらず、雑草が

先頭のブロックを隠す状態ではなかった。

二番目のブロック付近も、南側（府道側）に沿って雑草が生えているが、本件市道側には生えておらず、雑草が二番目のブロックを隠す状態ではなかった。

三番目のブロック付近も、南側（府道側）に沿って雑草が生えているが、本件市道側には生えておらず、雑草の量が先頭のブロック、二番目のブロックの南側（府道側）に沿って生えているものより多いとはいえず、雑草が三番目のブロックを隠す状態ではなかった。

三番目のブロックと四番目のブロックとの間付近は、雑草が半球状に繁茂し、その高さも本件ブロックより高くまで伸びている。雑草が生えている範囲は、二本の白色実線の間収まっており、雑草が繁茂している半球状（楕円形）の大きさは、短径が約六六cm程度（白色実線二本の間の距離程度）、長径が一五一cm程度（三番目のブロックと四番目のブロックとの間の距離程度）までであった。

四番目のブロック付近は、南側（府道側）に沿って雑草が繁茂しており雑草が南側（府道側）の白色実線の一部を覆い、ブロックの上まで伸びているが、北側（本件

市道側）には生えていない。

エ 被告は、本件事故以前から、年三回程度定期的に本件ブロック付近の雑草について除草の措置を講じていた。被告は、本件事故当時は、毎年六月頃、九月頃及び一月頃の年三回定期的に除草しており、本件事故発生前最後に除草したのは、平成一三年一月頃であった。

オ 原告が本件市道を通行したのは、本件事故当日が初めてであった。原告は、本件事故車両を運転して桂川に架かる上野橋を北から南に渡り、上野橋の南詰めを右折して、本件市道を東から西に向けて走行していた。原告は、前照灯を点灯し、時速約二〇km/hで本件事故現場に差し掛かった際、本件市道の南端に二本の白色実線が存在することに気付いた。

原告は、本件事故車両を運転して本件市道を中央通りあるいは中央よりやや南側に寄って走行していたが、普通乗用自動車は本件市道の中央寄りを対向走行してきたことに気付き、離合しようと、減速して南側（府道側）に寄り、二本の白色実線のうち北側の線の上に踏み込み、雑草に分け入って走行したところ、三番目のブロックに乗り上げて転倒し、三番目のブロックの南側

（府道側）に、本件事故車両から漏れ出したオイルでオイル溜まりができた。

カ なお、原告は、対向車を発見したのと、三番目のブロックと四番目のブロックとの間で半球状に繁茂していた雑草を見たのと、どちらが先であったのか（前後関係）は覚えていないと供述している。また、原告は、三番目のブロックと四番目のブロックとの間に繁茂していた雑草の手前（東側）に、雑草が生えていたか否かは暗かったため覚えていないと供述する一方、三番目のブロックと四番目のブロックとの間に繁茂していた雑草の向こう側（西側）に草が生い茂っていたのは見えた、本件ブロックは暗かったため見えなかったと供述している。

また、原告は、本件事故現場付近では、同様の本件ブロック乗り上げ事故が多数発生していると主張するけれども、本件ブロックそれ自体からも判然とせず、原告主張の事実を認めるに足りる証拠はない。

(3) 以上認定の事実関係によれば、本件事故現場付近の本件市道は、北側が桂川の堤防の端に当たるものの幅員が四一〇cmあり、しかも、ほぼ直線道路であるから、仮に、対向走行する自動車の一方が比較的大型の普通乗用自動

車であったとしても、他方が原動機付自転車であれば、容易に離合することができるものと認められる。確かに、本件市道には街路灯等はなく、本件市道の北側は桂川であるから、本件事故発生日原告主張の通り無月であったなら夜間暗闇であったことが推認されるけれども、走行する対向車双方が前照灯を点灯させ走行するという通常の事態を前提にすれば、本件市道を走行する運転者は、夜間でも、自車の前照灯又は（及び）対向車の前照灯により対向車と安全に離合することができるものと認められる。

前記認定のとおり、本件ブロックを構成する各ブロックには反射板が設置されておらず、かつ、各ブロックが道路と同系色であったけれども、本件ブロックは二本の白色実線の間に設けられており、白色実線は前照灯に反射して容易に視認することができること（現に原告も白色実線に気付いていたこと）、二本の白色実線の間に設置されている本件ブロックの高さは一 cm あつて本件市道とはかなりの段差があるから、前照灯で照らせば、アスファルト舗装された本件市道と区別することがさほど困難であるとはいえないことからすれば、本件市道を走行する運転者は、夜間でも、自車の前照灯により本件ブロックを

容易に視認することができたものと認められる。

さらに、前記認定のとおり、被告は、本件ブロック付近の雑草について、本件事故当時毎年三回程除草の措置を講じており、本件事故が六月の除草の直前に発生し、雑草が繁茂していたものの、本件ブロックのうち先頭のブロック、二番目のブロック及び原告が乗り上げた三番目のブロックには南側（府道側）に雑草が生えていただけで、北側（本件市道側）には生えておらず、雑草が本件ブロックを隠す状態にはなっていないから、本件市道を原告と同様東側から西側に向けて走行する運転者は、本件ブロックに気付くことに何の困難もなかったものと認められる。

以上によれば、本件市道及び本件ブロックが、通常有すべき安全性を欠いていたものは認めがたい。

そして、それにもかかわらず、原告は、前判示のとおり、三番目のブロックと四番目のブロックとの間に繁茂していた雑草の手前（東側）に、雑草が生えていたか否かは暗かったため覚えていないと供述する一方、三番目のブロックと四番目のブロックとの間に繁茂していた雑草の向こう側（西側）に草が生い茂っていたのは見えた、本件ブロックは暗

かったため見えなかったと供述しているのであるから、結局のところ、原告は、対向車に気を取られるなどして前方注視を欠いたため、本件市道の南端部分（路側）の二本の白色実線の間に設置されていた本件ブロックに気付かず、北側の白色実線の上を踏み越えたため、本件ブロックに乗り上げ転倒したものであるというほかはない。

なお、前記認定のとおり、被告は、本件事故発生後、先頭のブロックを橙色に塗装するなどの事故防止策をとっているけれども、道路の管理者としてより安全な措置を講じたことをもって、当該措置を講じる前は本件市道及び本件ブロックの設置又は管理に瑕疵があったものと推認することはできない。

以上によれば、本件市道及び本件ブロックの設置・管理に瑕疵があったという原告の主張を採用することはできない。

2 以上の次第で、その余の点を判断するまでもなく、原告の請求は理由がない。

3 結論

よつて、原告の被告に対する請求は理由がないからこれを棄却し、訴訟費用の負担につき民法六一条を適用して、主文のとおり判決する。

知っていた秋田の道、知らずにいた東京の道



秋田県東京事務所 畑中 直人

◆はじめに

道路行政セミナーをご覧の皆様方、この四月から一世帯あたりの乗用車保有台数が、約一・四万台という自動車の王国、秋田県から約〇・三万台と全国で二番目に少ない豊島区(平成一七年三月末)に居住している秋田県東京事務所の畑中と申します。

私は三月まで、秋田県道路課に在籍しておりました、私生活でもどこに行くときも、自動車も移動といった感じで、公私ともに自動車に関わり合いをもつて生きておりました。

それが、現在は近くの駐車場料金のあまりの高さ(一日にすると八〇〇円ほど)にも、もっぱら自転車を利用する生活をして

いる次第です。つくづく自動車のありがたみと自動車を使わなくなつた分、よく歩くようになってきたためか、なぜか体調が良いいことを感じております。と、自分のことはこのぐらいにして、秋田県のことについて紹介したいと思ひます。

◆秋田県について

秋田県は、首都・東京のほぼ真北約四五〇kmにあり、西は日本海に面しています。また、ニューヨーク、北京等とほぼ同じ緯度上にあり、総面積は一、六一二km²で全国六番目の広さで、東京の五・三倍に相当し、北の県境には世界遺産の白神山、南の県境には東北第二の高

峰である鳥海山がそびえる風向、明媚な地勢に加え、竿灯まつり、男鹿のなまはげ、横手のかまくらなど、伝統行事がそれぞれの地域で継承されている悠久の地です。

また、平成一九年に秋田県を会場として「君のハートよ 位置につけ」を合い言葉に、「秋田わか杉国体」が、二月一〇日〜一三日に冬季大会、九月二九

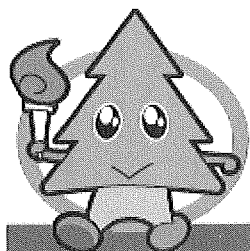


図1 平成19年秋田わか杉国体マスコット「スギッチ」

日(一〇月九日)に本大会が開催されます。一人一役、県民総参加で盛り上げて、成功させようとかんばっております(図1)。このような秋田県の道路の整備状況と、私が約五ヵ月間生活して感じた東京の道路について記述させていただきます。

◆東京の道について

東京に来て初めての休日、道の探求のために自転車で宿舎(池袋付近)から職場の都道府県会館まで地図を片手に行ってみました。目白通りを、学習院大学を越えて明治通りをといたルートを想定して行ったのですが、地図ではあるはずの明治通りがありませんでした。立体交差で明治通りが目白通りの下を通っており、驚きました(写真1・2)。

このような箇所、例えば、新三河島駅近くの明治通りでは、スクランブル交差点を避けるためのオーバークロス等、東京の幹



写真1 目白通から見た千登世橋



写真2 明治通から見た千登世橋

びっくりした目白通と明治通の立体交差点部 (豊島区千登世橋)



写真3 新三河島・明治通立体交差

スクランブル交差点回避のための明治通の立体交差点部 (荒川区区新三河島)



写真4 新三河島の陸橋部

線道路同士は立体交差構造が多
いように思われます (写真3・
4)。
秋田の道も通勤時間帯では、
幹線道路同士の平面交差点が起
因と考えられる渋滞が起こって

いますが、立体交差構造とい
うと、秋田ではどちらかといえ
ば、鉄道と道路の交差構造と思わ
れがちです。今後は渋滞対策と環
境の両面から、道と道との立体
交差の整備も必要と思いました

(東京でもJR山手線の外側
は、道路と鉄道の平面交差点と
開かずの踏切が多数あり、渋滞
の原因となっていますが…) (写
真5)。

また、東京では、幹線道路に
青山通り、青梅街道等と名称が
付いており、道路に愛着やなじ
みやすさを感じます。秋田では、
国道七号線、県道では起終点の
地名で、例えば秋田岩見船岡線
等、起点と終点とどこを通過
しているかは分かりませんが、な
んとなく長く親しみにくいように
感じられます。今後は幹線道路、

県道等のネーミングも重要では
ないかと思いました (写真6)。
自転車ですべて走っていると、東
京の道は坂が多く、幹線道路でも
縦断勾配がきつい箇所が多く見
受けられます。積雪寒冷地でも
いためかもしれません。秋田
の幹線道路では、縦断勾配は約
四% (積雪凍結道路で、荷物を
満載したトラックが坂で一旦止
まって、再度発車できる限界勾
配)で整備することを目標とし、
それ以上の勾配部については、
ロードヒーティング等の対策を
施しています。



写真5 西武池袋線椎名町駅の
平面交差踏切 (豊島区長崎)



写真6 山手通・川越街道の交差点
(豊島区池袋)



写真8 おしゃれな街の雰囲気を醸し出す街路樹がきれいな中杉通
(杉並区阿佐ヶ谷)



写真7 山手通の歩行者と自転車を完全分離した構造の自転車歩道
(新宿区上落合)

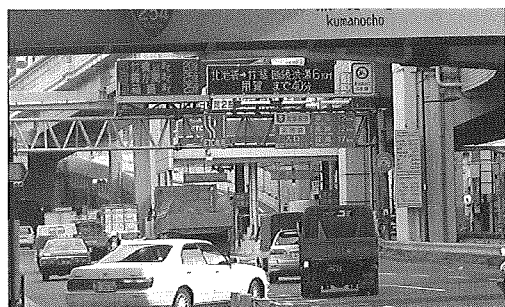


写真9 一般道へダイレクトタッチできるI C構造のランプ(豊島区池袋)

歩道部に関しては、歩行者及び自転車の交通量が多く、写真7のような分離型構造の自転車歩道でなければ、危ない感じが

します。

それと、霞ヶ関、青山通り等の街路樹は、道路とよくマッチしている風景になっています。

東京の道路の街路樹は、見た目がきれいで、成長が早く、自動車の排ガスに強いという理由から、トチノキが多いということですが、よく選定されているなあと考えさせられました(写真8)。

また、首都高速道路に関してですが、本線から一般道へ一般

道から本線へダイレクトにまたスムーズに高速道路本線に乗り降りできる、少ない用地を有効

活用したI C構造(料金一律体系だからこそできるわけですが、まさに現在のスマートI Cの先進事例といった感じで、すばらしいI C構造だと思います(首都高のJCT部の大渋滞はいただけません。)(写真9)。

などなど、東京の道ばかりのことを書いてしまいました。が、今度は秋田の道を紹介させていただきます。

◆秋田の道について

秋田県の高速度道路についてですが、昭和六一年に東北縦貫自動車道が鹿角・小坂地区で開通したのを始め、平成九年に東北中央自動車道(湯沢横手道路)が湯沢まで延伸され、一月には東北横断自動車道(秋田自動車道)が昭和まで全線開通しました。さらに、日本海沿岸東北自動車道が平成一四年に能代ま

で、一〇月には岩城まで延伸しております(次頁図2)。

そして、本年の七、八月で琴丘能代道路の能代南I C(能代東I C間(六・七km)、湯沢横手道路の須川I C(三関I C間(五・五km)が開通し、秋田県内の高速度道路の供用率は六三%となりました。来年度の平成一九年度の「秋田わか杉国体」までには、約七七%の高速度道路が供用される予定です(写真10)14。

県内の高速度道路は、秋田自動車道が東北自動車道に接続しているほかは、すべて県内で止まっており、県内外の交流や産業・経済・文化の振興等に支障を来しており高規格幹線道路による高速交通ネットワークを早期に完成させるために日本海沿岸東北自動車道の酒田みなと、象潟間及び二ツ井、鷹巣間、並びに東北中央自動車道の新庄、雄勝間の事業未着手区間について、山形県等の関係機関と連携を図り、早期事業着手を図るこ



ととしています。
 一般国道、県道についても、秋田県の気候風土、交通事情等を考慮した「秋田スペック」を基本として、平成一八年豪雪等の災害に強い道づくりを目指すとともに「秋田の東西の心をつ

なく夢ロード」秋田中央道路の整備促進等、来たる平成一九年の「秋田わか杉国体」で全国の皆様を暖かく迎えるための道づくりに向けて、鋭意努力しています。

◆おわりに
 昨年、県庁の道路課に在籍していた際に高速道路の利用状況調査を行いました。とある長距離運輸会社に伺った際に、利便性の良

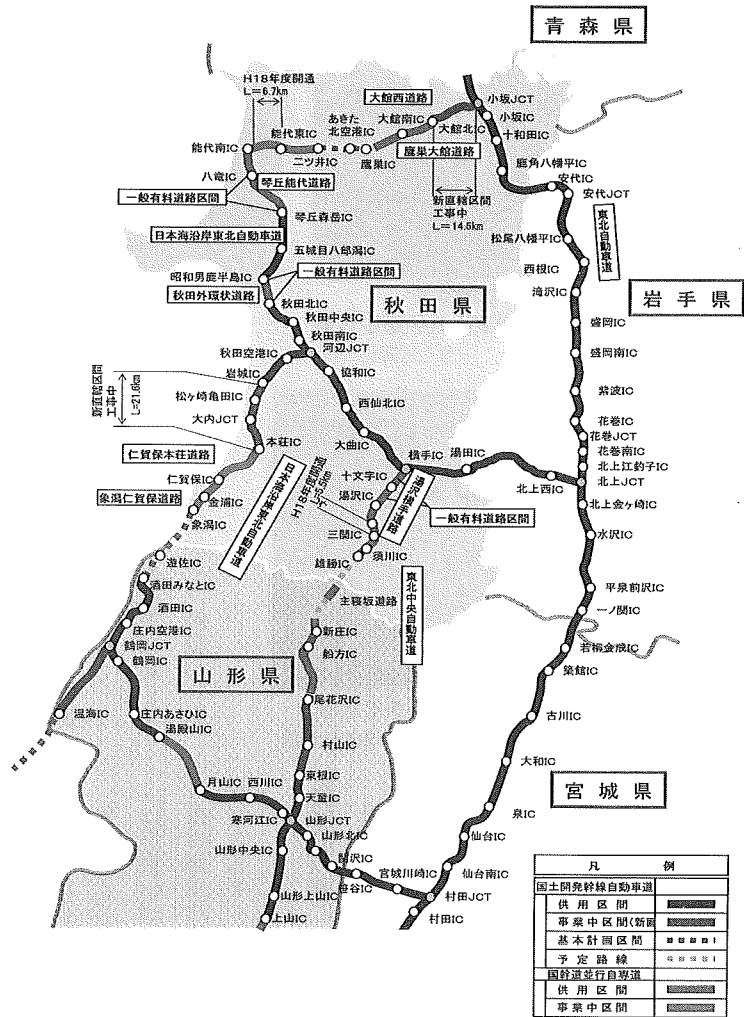


図2 秋田県高規格幹線道路網図



写真10 琴丘能代道路開通式

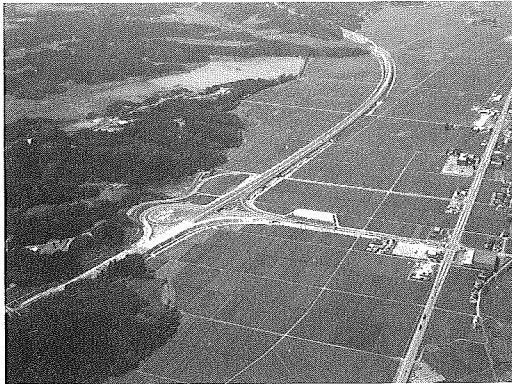


写真12 琴丘能代道路・能代東 I C

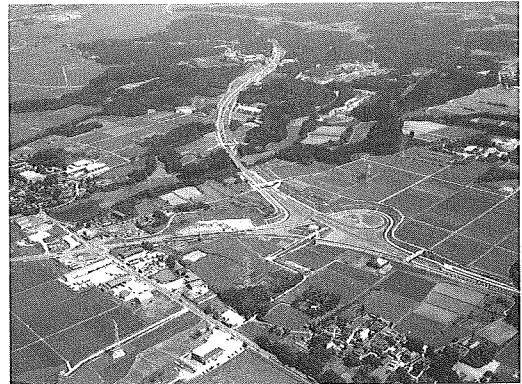


写真11 琴丘能代道路・能代南 I C



写真13 湯沢横手道路開通式

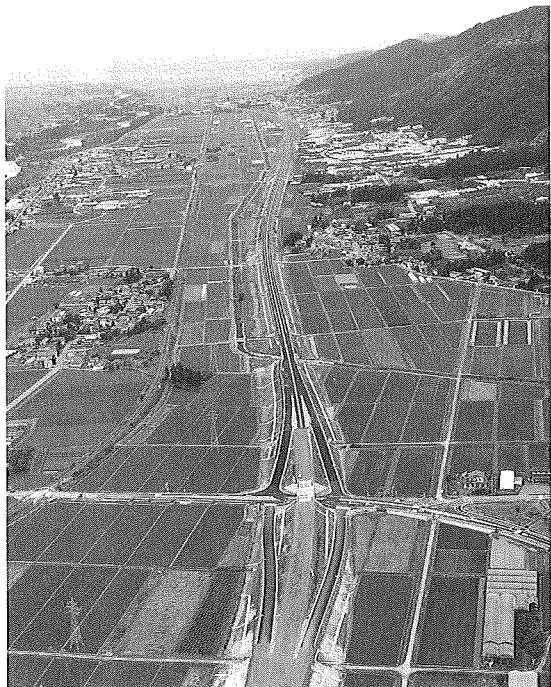


写真14 湯沢横手道路・須川 I C

いフリーウェイができれば高速道路を使うのは当然であるが、隣県と高速道路がつながれば、有料、無料に関わらず、渋滞回避及び安全性等の面から高速道路は利用するという意見をいただきました。

つながってこそ、

ネットワーク化されてこそ、

高速道路なのです。

秋田県内の高速道路は、今後開通する予定の道路は原則無料のフリーウェイになる予定です。計画どおりに進むと、有料道路が約六割、フリーウェイが約四割の高速道路のネットワークが完成することとなります。

この高速道路ネットワークの早期実現に向けた努力をするとともに高速道路の利便性を高める施策（スマートIC、追加I

C等）の積極的な推進を行う必要があると考えられます。

かくなる私も本年は雪のない冬を東京で迎える予定であり、今後も東京の道を存分に勉強したいと考えていますので、今後もしよろしく願います。



川崎市東京事務所 馬場 良幸

音楽・観光・食のまち『川崎』

神奈川県川崎市は、大正一三年に人口約五万人でスタートして、現在では人口一三〇万人を超える、全国でも指折りの大都市に成長しています。

古くは東海道の宿場町として、また戦後の高度成長期には京浜工業地帯の中核として日本の産業を支えるとともに多摩川や多摩丘陵などの豊かな自然の恵みにも育まれて発展してきた歴史ある「まち」です。近年は、これまでの基盤産業だけでなく、ITをはじめとする先端技術系の企業や研究機関の集積が進み、先端技術都市へと変化してきております。また川崎市は首都圏の中心部に位置し、東京・横浜いずれに対しても鉄

道・道路など交通の利便性の高
いまちです。

今回は川崎市が目指している
まちづくりと川崎駅周辺の現状
についていくつかお話をさせて
いただきましたと思います。

◆東海道川崎宿

慶長六年（一六〇一年）、徳川家康が東海道を新たに整備して三九宿を定めましたが、元和九年（一六二三年）、徳川家光の時の追加制定に伴い、品川・神奈川間の伝馬継立を短縮して、伝馬百姓の負担軽減のために開設された宿場町が「川崎宿」で、いわゆる東海道五十三次となりました。その後「川崎大師」参拝客の増加とともに大きな

ざわいを見せることになりま
す。

当時、東海道の往来のために
大変重要な役割を果たした「六
郷のわたし」は、常時一〇数隻
の船で旅人や荷馬を渡しており
ました。明治元年（一八六八年）、
明治天皇の渡御の際には二三隻

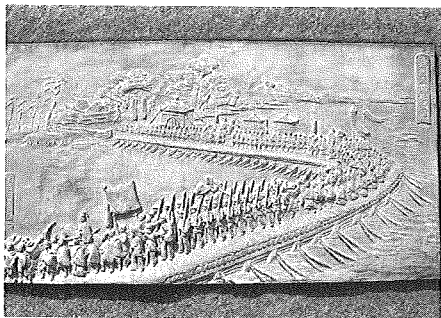


写真1 明治天皇六郷渡御碑

による船橋が架けられ、現在の
新六郷橋の橋詰には「渡船跡の
碑」、「明治天皇六郷渡御碑」
（写真1）が建ち、欄干には渡
船のモニュメント（写真2）が
設置されています。

平成一三年には川崎宿の中心
としてにぎわった砂子の地に海
鼠壁の江戸町屋風の「いさごの
里資料館」を開設し、三〇〇年
前の東海道川崎宿の模型の展示
や毎月、東海道をテーマにした
浮世絵を中心とした企画展を開
催しております。

また、この資料館前には市内



写真2 六郷橋に設置されたモニュメント

小学校に保管されていたものを譲り受け、昔懐かしい丸型郵便ポスト（写真3）を実際の郵便ポストとして設置しました。

平成一七年には、日進町の旧川崎宿の外れにあたる場所に「芭蕉ポケットパーク」（写真4）が完成しました。付近は芭蕉が弟子達との別れを惜しみ、句を詠み交わした場所とされ、その年の秋に芭蕉は大阪で帰らぬ人となり、弟子達にとっては本当に最後の別れの場所となっており、七人の弟子達の句が彫られた石盤が建てられています。

この他にも、武の神とされる武甕槌神を祀った古社で樹齢一〇〇〇年と推定される大銀杏がある「稲毛神社」、旧六郷橋



写真3 丸形郵便ポスト

の親柱を保管している「稲毛公園」、大正時代に活躍した詩人で歌謡曲の「赤城の子守唄」

「人生劇場」や「六甲おろし」を作詞した佐藤惣之助は佐藤本陣のあった地域の出生で記念碑が建てられており、東海道の歴史を振り返ることができるとともに歴史的景観や史跡を意識したまちづくりを進めています。

また、この地域は、「上を向いて歩こう」「見上げてごらん夜の星を」「涙くんさよなら」などのヒット曲で知られる、日本の代表的な歌手「坂本九」さんが生まれ育った地域です。

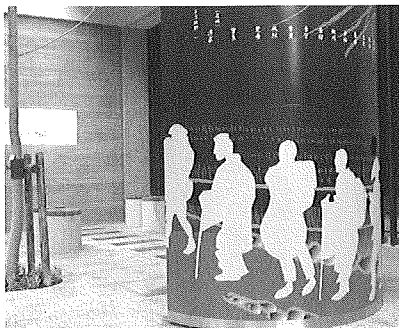


写真4 芭蕉ポケットパーク

◆臨海部の再生

冒頭にも記述いたしましたのが、京浜工業地帯の中核であった臨海部には多く企業が立地しており、日本の近代化を支え、二〇世紀の日本の地位を築いた産業技術の発展の歴史を物語る近代化遺産、産業文化財や資料が数多く残存しています。しかし、近年の産業構造・社会構造

の変化とともに急速に失われつつあることから、こうした社会的資源を活用し、ものづくり技術と文化の継承発展を目指して、次代を担う子ども達の教育や市民の生涯学習の場として新たな観光産業の柱として市民・企業・行政が一体となって検討を進めています。

また、一方では、川崎臨海部

《ネットワーク上、考慮すべき道路》

- ①環状八号線
- ②空港アクセス道路
- ③国道409号線
- ④市道殿町夜光線

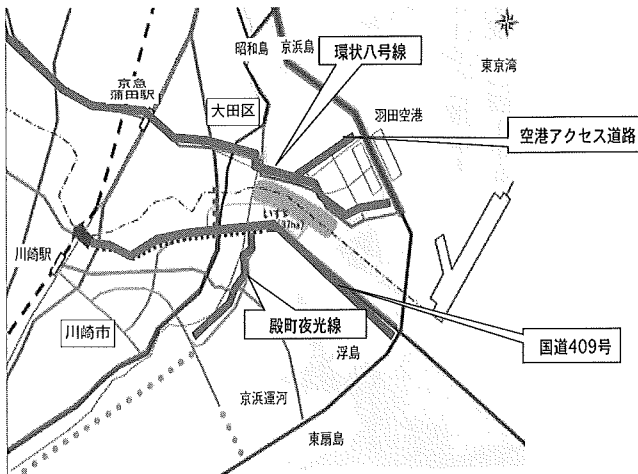


図1 連絡道路の課題

の再生と都市拠点・ネットワークの整備として、産業経済の再生や魅力ある都市の形成を目指し、首都圏の拠点都市の一つとして、自立性の高い都市機能の形成や隣接都市との連携の強化、広域的な交通基盤や都市拠点の形成に向けた取組みを進めています。その一つに、二〇〇九年完成を目標に進められている羽田空港再拡張・国際化事業

による「神奈川口構想」の推進があります。本事業により京浜臨海部をはじめ、経済の活性化につながるため、多摩川を渡る羽田側との連絡路等を整備するとともに、空港の対岸地域に空港近接性に着目した施設や産業の集積促進を図り、再拡張・国際化に対応した新たな交流拠点を形成しようとする構想です（図1）。

平成一六年二月に国土交通大臣・神奈川県知事・横浜市長・川崎市長で構成した「神奈川口構想に関する協議会」で検討を進めています。

川崎市として、羽田空港への近接性や多摩川に面した優れた地域特性を活かし、大規模工場跡地を活用した塩浜周辺地区の整備と羽田空港への連絡道路や交通アクセス、新駅などの検討が進められています。

また、既に建設が進み、一部区間（川崎浮島JCT～殿町JCT）では開通している「川崎縦貫道路」（写真5）は南北に細長い川崎市域を縦断方向に結び、川崎市の都市機能の向上を図るとともに首都圏の広域交通を進めています。

川崎駅西口市街地再開発事業の一環でもある「ミュージザ川崎シンフォニーホール」（写真6）は、川崎市が市制八〇周年を迎えた二〇〇四年七月に「音楽のまち・川崎」の象徴として、グランドオープンしました。

「MUZA」とは、「MUSIC」と人が集まる場所を意味する「座」を合わせた造語で、川崎はもとより世界中から人々が集まり、音楽を共通の言葉として語り合いたいという願いが込められています。

また、市内七区においても、各区ごとに「ランチャイムコンサート」を行うなど、「音楽のまちづくり」が着実に進んでい

ます。

◆川崎駅西口再開発

川崎駅周辺には、首都圏最大規模のシネコン「ラ チッタデッラ」や「TOHOシネマズ川崎」の複合型商業施設があります。そして、前述した川崎駅西口の「ミュージザ川崎シンフォニーホール」に加えて、二〇〇六年九月二八日には、商業施設「ラゾーナ川崎」（図2）がグランドオープンしました。

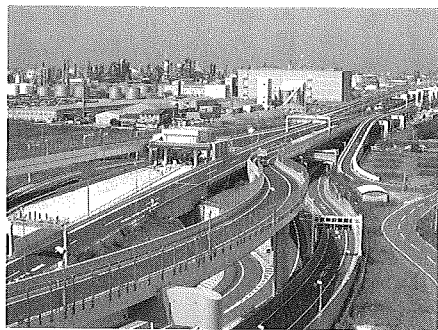


写真5 川崎縦貫道路

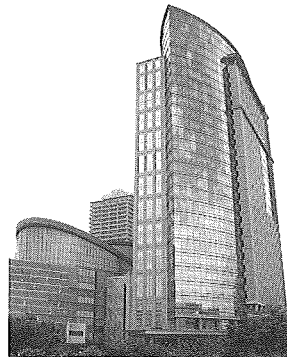


写真6
ミュージザ川崎
シンフォニーホール



写真7 乱横断防止の防護柵

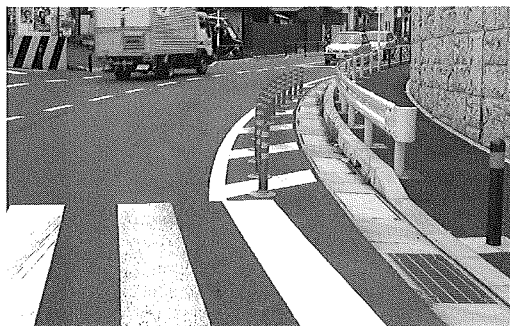


写真8 歩行者巻き込み防止の車止め



図2 ラゾーナ川崎

シネマコンプレックスや大型店舗に加え、洋服店や飲食店舗など、併せて二八七店舗が出店しています。またラゾーナとJR川崎駅改札口は東西自由通路で直結されており、アクセスしやすくなっております。

再開発事業に合わせて、周辺道路の整備として道路拡幅工事と都市計画道路を進めています。併せて、現在、川崎駅東口を発着しているバス路線の一部

を川崎駅西口に変更し、駅周辺の渋滞緩和などに繋がることを期待されています。

しかしながら、川崎駅周辺は放置自転車に悩まされている現状もあります。自転車は環境にやさしく身近な交通手段として多くの人に利用されている一方で、駅周辺等における放置自転車は歩行や緊急活動の障害となっており、街の景観への悪影響も問題となっています。この「ラゾーナ川崎」は公共的駐輪

◆活力とうるおいのある

まちを目指して

川崎市は「誰もがいきいきと心豊かに暮らせる持続可能な市民都市」を基本目標として、市民・地域諸団体・企業の方々とまちづくりを進めています。心潤う音楽、歴史と近代化遺産、産業文化財を活かした新たな観光産業、再開発事業による複合型商業施設など魅力いっぱい川崎市に是非、足を運んでください。

ここでは、ほんの一部しか紹介できませんでしたが、興味のある方はパンフレットなど用意してありますので、お声をかけていただければと思います。

また、川崎地下街アゼリアと「川崎大師」で有名な京浜急行川崎大師駅前には、観光案内所を設置して市内の観光名所やイベントなどのご案内、各種情報提供、パンフレットの配布などを行っておりますので、是非ご利用ください。

対策を順次予定しております。

にぎわいのあるまちなか創出のための実験

宮古島における社会実験

沖縄県宮古島商工会議所振興課長 砂川 久伸

一 実験の概要

1 実験の概要

(1) 実験の名称

にぎわいといやしのまちなかストリート事業

「宮古島まちなかフェスタ'05」

(2) 実験の目的

中心市街地の活性化が叫ばれて久しく、道路の整備は進んでいるものの一部の通りからは賑わいがなくなりつつある。道路が広くなり自動車交通量は増加したものの、沿道には空き地が増え、広くなった歩道には、人影がまばらな状況にある。

一方、平成一七年一〇月一日に、平良市、城辺町、下地町、上野村、伊良部町が合併し、新し

い「宮古島市」が誕生した。この新しい市の誕生を祝って、新しい「宮古島市民」のふるさととなり、誇りとシンボルとなる中心市街地「まちなかみゃーく」をアピールすることが望まれる。

このようなことから、活気あるまちなかに再生するとともに、新しい全市をあげて、新しい市民の気持ちが一体となることをめざして、「まちなかみゃーく」が新しい市民のふるさととシンボルとなることをめざして、実験事業を行うことにした。

(3) 実験の区域

沖縄県宮古島市平良西里地区、平良下里地区（旧平良市字西里、字下里）

(4) 制度の活用

オープンカフェ等地域主体の道活用に関する社

会実験（国土交通省）

(5) 実験の場所

- ・市場通り
- ・西里通り
- ・下里通りの歩道

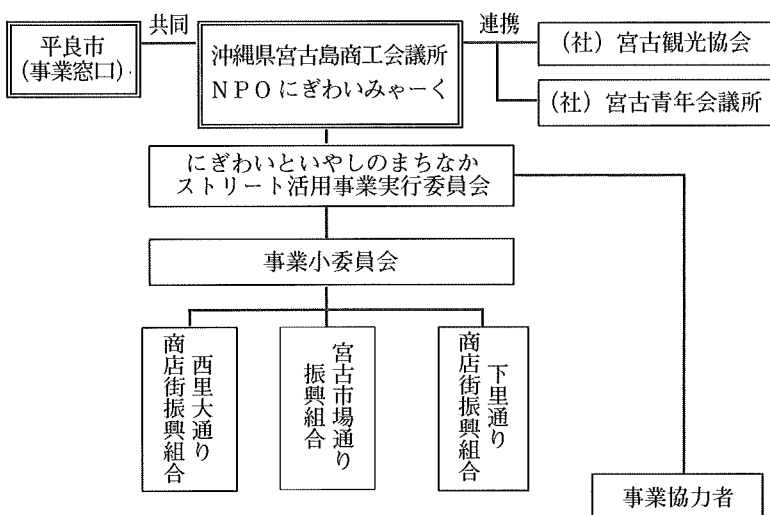
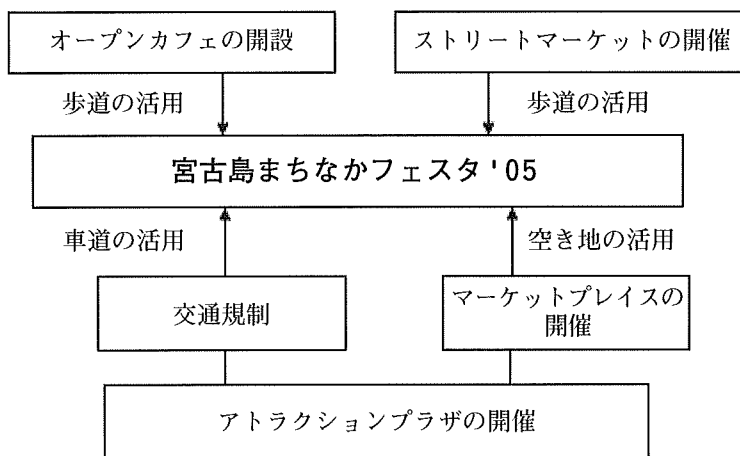
・市場通りの空き地、駐車場

(6) 実験の期間

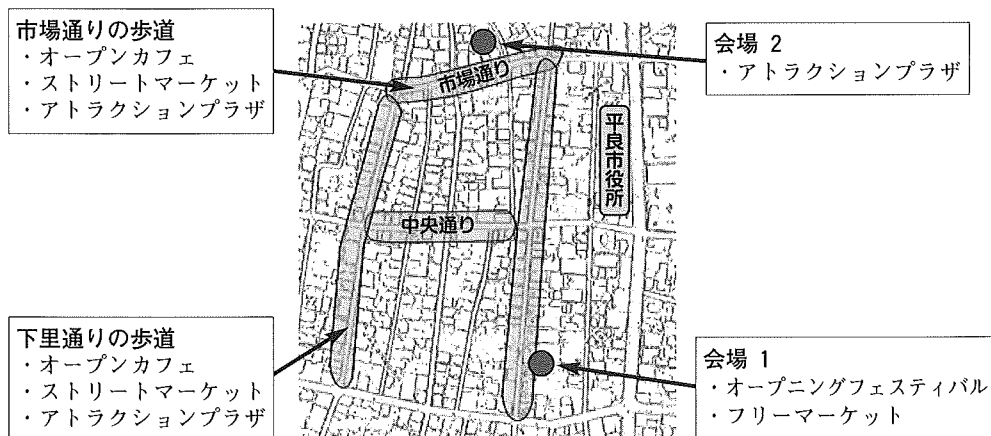
平成一七年一〇月～一二月（計一五日間）

(7) 実験の主体

宮古島商工会議所（協力：特定非営利活動法人にぎわいみゃーく）



二 実験の実施



2 オープンカフェの開設

(1) 場所

西里通り及び市場通り、下里通りの歩道

(2) 参加

市民団体、(社)宮古観光協会、(社)宮古青年会議所、
一般商店、商店街、その他

(3) 内容

市場通り、下里通りにおいては、四・五mある歩道の1/2、1/3を使用して、毎週末オープンカフェを開設した。また、西里通りにおいては、車輛交通止め時に道路上に開設した。外部から出店者を募り出店を設営するとともに、店側のテイクアウトを利用しながら、コーヒー、清涼飲料水、

軽食等を提供した。

イス、テーブル、バラソル等の什器備品は関係団体等から借用し、一部レンタル用品を使用して行った。各ブースのメニュー、料金等については事前に調整をし、混乱が生じないようにして実施した。

3 ストリートマーケットの開設

(1) 場所

市場通り、下里通りの歩道

(2) 参加

商店街、商店、住民、各種団体、宮古島商工会

(3) 内容

歩道の一部を使用して、テント、ワゴンを設置し、特産品、地域の特産品、古着、草花の苗等を販売された。特産品として、会津の「ミネラル米」、秋田の「りんご」、北海道の「じゃがいも」等が提供され、好評を得た。

4 マーケットプレイスの開設

(1) 場所

西里通り、下里通りの駐車場、空き地の二カ所

(2) 参加

生産者、製造者、市民団体、グループ、市民、企業、宮古島商工会議所、商店街

(3) 内容

・フレッシュマーケット
・農協、漁協及び生産者が直接出品。農産物、海産物等の生鮮品を中心とした大規模なマーケットを企画したが、小規模なものに留まった。

・フリーマーケット

出品するものは自由とし、広く参加者を募った。

市民団体、市民グループ、市民、企業等が出店するフリーマーケットを開設した。

5 アトラクションプラザ

(1) 場所

市場通り、下里通りの歩道(交通規制時は車道)、西里通り、市場通りの駐車場、空き地

(2) 参加

宮古島市、にぎわいといやしのまちなかストリート活用事業実行委員会、宮古島商工会議所、NPOにぎわいみやうく、(社)宮古観光協会、(社)宮古青年会議所、商店街

(3) 内容

路上パフォーマンス、大道芸人、街角コンサート、駅伝大会、全国物産市、プラスバンド、キッズプラザ(ふあふあ)、ジャズコンサート、雪にふれたい、消防車出動、FM局中継、宮古TV



写真 オープンカフェの様子

中継、歌謡ショー、聖歌隊、その他

三 評価と課題

1 実験の検証

(1) オープンカフェ

ストリートを利用したオープンカフェを、下里通り、市場通りの歩道上に設置し、来街者からは比較的よい評価を得た。

オープンカフェそのものは集客装置にはなりにくく、イベントやアトラクションがある日は売上が確保できるものの、平常時においては閑散とし、売上がほとんど上がらない状況であった。

今回のオープンカフェでの出店タイプとして、タイプAⅡオープンカフェのために該当地区に

出店

タイプBⅡ自店の前にオープンカフェを開催の二つのタイプがみられた。このうち、「タイプA」は調理スペースがなく、提供メニューが限られること、ある程度の売上げがないと出店意欲が起きないことなどにより、出店者が少なく、ややジリ貧状態となった。一方、「タイプB」は店頭でイス、テーブルを並べる他は新たな対応がほとんど不要であり、平常の営業状態を継続すればよく、自店の客席数が増えたと理解すればよい。このため、「タイプB」については、ファスタ後半迄引き続き開設した店が多く、前者に比べて

より継続性が高いものと推測される。

これらのことから、本地区において、オープンカフェの定着のためには、「タイプB」を中心に展開し、商業スペースとしてではなく、レストスペースとして意味づけが有効であると考えられる。このため、次回からの開催においては、にぎわいよりも「いやし」を目的としたものとし、開設者、開設場所を検討したい。

(2) ストリートマーケット

会津から米、秋田からりんご、北海道からじゃがいも等の他の地域の特産品販売を行った。場所の選定を誤ったこと、商品のボリューム感に乏しかったこと、特定個所に集めずにバラバラに配置したこと、このため、集積アピールに欠けたことなどが反省点である。しかし、仕入れた商品がすべて捌け、比較的用户者にとって好評であった。今後は、その特産品を拡大し、目玉アトラクションとして継続していきたい。

その他一般者から出店については、成績はマチマチである。全般に好評であったのが地域住民参加型のフリーマーケットであり、今後定着させていきたい。

(3) アトラクション及びイベント

今回実施したアトラクション及びイベントは、実行委員会の企画実施したもの、商店街が開催したもの、各団体が実施したものと各種ある。アト

ラクションの中に比較的目的立ったものに「ふあふあ」がある。有料であるにもかかわらず、子供に人気が高かった。このアトラクションは商店街が企画実施し、収益を上げている。事業としても評価できる。

当初計画はしたが本格的に実施できなかったイベントの一つに「生鮮市」がある。事業区域の中に公設市場があり、これと連携を図って集客の目玉として位置づけたが、参加候補者との調整がつかず大規模催事として実施することを今回は断念した。今後は、まちなかのにぎわいをめざして、集客力の高い中核的事業の一つとして、実現、定着を図っていく。

2 関係機関との連携

(1) 各団体との連携

各開催日、とりわけエンディングフェスティバル時において、市、警察署、消防署、自衛隊、市民団体、マスコミ等の各種の団体からの支援、協力を得て盛り上がった。主催者単独の対応では、事業の規模が限られ、魅力のないものになる。今後は市民を含めて、市内の各団体、各機関との連携の下に、都市の顔であるまちなかを盛り上げて行く。具体的には継続的にフェスタ及びオープンカフェを開催するための協力、連携組織を設置したい。

(2) 商店街、商店との協調

今回、低調であったのが、商店街、商店との連携である。一部のアトラクションについては商店街との連携が図られたものの、全般に商店の協力、協調が不調に終わっている。調査によると、何らかの対応をフェスタに合わせて行った店が全体の四〇％に留まっている。残る六〇％の店では何も対応していない。今後の賑わいのためには、商店の協力は不可欠であり、商店街を介して強く参加を呼びかける。

3 その他

(1) 交通規制

日及び時間帯を変え、西里通り、下里通り、市場通りの交通規制を行った。下里通り、市場通りにおいては、通りの車道を含めた規制は利用者、商業者ともに好評であった。西里通りにおいては、商店が多く、飲食店が集積することから、店側では進入禁止に対しての異論があり、意見が分かれていた。一方、利用者の側では歩行者天国に対する評価が高く、店と利用者の意識格差が目立っている。

車輦の進入禁止の是非が議論される中で、西里通りにおいては、規制の曜日、時間帯に加え、車の限定、マイカーの規制、トランジットモールの採用等、今後様々な規制の実験を行って関係者

の意識向上と合意形成を図っていききたい。

また、合わせて交通規制を前提とした駐車場の確保、バス等のまちなかへのアクセス条件の改善の検討を進めたい。

(2) 周知・PR

まちなかフェスタの開催に合わせて、オープンカフェ、ストリートマーケットの「出店者募集のPR」、*「来街の呼びかけ」*の二種類の周知、PRを行った。媒体としてテレビ、ラジオ、新聞、チラシ、ポスター等を活用した。しかし、来街者、利用者からの後者に係るPR不足、案内不足の指摘が多かった。特に観光客を対象としたPRは手薄でほとんど周知ができなかった。準備期間が短く、人的実行体制が弱かったこともあり、本事業の広告、周知は充分ではなく、PR不足の結果となった。PRの対象、効果を認識した上で、効果的かつ効果的な広告PRを工夫していく。

(3) 実験期間

今年度は、一〇月から一二月の三カ月の隔週週末に実施するなどロングランでの開催であった。人出を必要とし、継続して各種団体との連携を図ることは、専従の体制をもたない中で、重い負担となった。オープンカフェは週末ごとに継続して開催することは可能である。イベントについては、その節日において、隔週ではなく、多くても月に一回の頻度で集中してイベントを組み集客力を高

めて、毎週開催するオープンカフェとの相乗効果を高めることが有効である。

(4) 今後の継続実施

今回は社会実験として行い、国の支援の下で実現できた。事業としての評価は高く、まちなかにぎわいの実現のために継続して実施したい。

新たに法人格を持ったNPOにぎわいみやーくとの連携を密にし、実行体制を強化し、企画、PRを充分に行う。また、事業実施のため事業資金の確保が必要であり、新たな収益事業を検討する。関係機関に理解を求めるとともに、主催者自ら財源を確保できる途を探り、一八年度以降も今回の実績を基に継続して実施していく。