

### 目次

年頭の挨拶 ..... 宮田 年耕 1

#### 特集/通り名で道案内

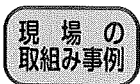
「通り名で道案内」を全国各地で展開中 ..... 道路局企画課 3  
 長崎市内の通り名の名前を利用した道案内プロジェクト... 九州地方整備局 7  
 長崎河川国道事務所  
 堺市における道案内システムの実施について ..... 酒井 隆 11

-速報版- 平成19年度道路関係予算の概要 ..... 道路局総務課 15

会津で探す 雪国の温もり、ひと・絆 ..... ゆきみらい2007 in 会津 20  
 「ゆきみらい2007 in 会津」開催 ..... 実行委員会

#### 道路占用Q & A

自転車等駐車器具の占用について(その1) ..... 道路局路政課 24  
 道路利用調整室



ボランティア・サポート・プログラムの  
 取組みについて(中国地方整備局) ..... 西村 元次 27  
 道路管理と住民参加  
 -茨城県道路里親制度の状況について- ... 茨城県水戸土木事務所 32

#### 訴訟事例紹介

自転車走行中に市道上で固定されていた縁石に衝突して  
 転倒した事故において道路の管理の瑕疵が争われた事例 ..... 岡崎 之彦 37  
 -佐倉市道自転車転倒事故損害賠償請求事件-

連載 道と思想(その16) ..... 三木 克彦 45



京都のみちと橋の話(京都府) ..... 内田 信行 49  
 「UDON」もええけど、『映画』もええよ(香川県) ... 長尾 克宏 55

連載/社会実験 公民協働による賑わいと憩いの  
 空間づくりの社会実験(黒部市) ..... 黒部市産業経済部 60  
 商工観光課

時・時・時 ..... 65



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  
 バックナンバーをご覧いただけます。

# 年頭の挨拶

道路局長 宮田 年耕

平成一九年の新しい年を迎え、お慶び申し上げます。皆様には平素より道路行政の推進につきまして、格別のご支援、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

今年、道路行政にとって、激動の時代の集大成といった年になりそうです。有料道路制度と一緒にこれまで道路行政を支えてきた道路特定財源制度が大きな転換を迎える年だからです。

一昨年から始まった道路特定財源の見直し検討については、昨年一月八日に「道路特定財源の見直しに関する具体策」が閣議決定されました。主な内容は、①真に必要な道路整備は計画的に進めることとし、地方のニーズにも対応しつつ一九年中に中期的な計画を作成すること。②二〇年度以降も現行税率を維持すること。③国の特定財源全体について、特定財源として自動的に道路整備に充てられる仕組みを改めること。④高速料金の引き下げなど、既存高速ネットワークの効率的活用等のための新たな措置を講ずることとなっております。平成一



九年は、この具体策に基づく見直しを進めてまいります。

道路関係公団改革については、昨年四月より新会社による本格的な高速道路事業がスタートしました。本年は民営化の効果が問われる重要な一年となります。既に、各種ETC割引や、サービスエリアにおける人気店の出店や生鮮野菜直売所のオープン、コンビニエンスストアの出店など民営化の効果と呼べるものも実施されておりますが、さらに利用者サービスの一層の向上を期待するところです。

本年は現行の道路整備五箇年計画の締めくくりの年であります。これまでの道路行政の反省と、これからの道路行政の方向性をしっかりと議論する年になります。最近では、道路整備の必要性について様々な意見がありますが、私も地方での経験を通して痛感したように、基本的なインフラ、道路整備はまだまだ不足している地域が多々あるというのが実態だろうと思います。今後、それらの真に必要な道路について、いつかはつくるでなく、これから五年とか一〇年で必ずつくるという責任もった道路行政を心がけたいと思います。

厳しい財政状況が続きますが、これまでの道路ストックの有効活用徹底や急速なストックの高齢化に対応しつつ、道路の果たす役割を最大限発揮するよう、スピード感、連携、協働といった三つの観点を基本に、新しい激動の時代にふさわしい、原点に立ち返った道路行政を目指していく所存でありますので、今後とも皆様方の一層のご理解とご支援をお願いします。

# 「通り名で道案内」を全国各地で展開中

道路局企画課

## 一 「通り名で道案内」とは

「通り名で道案内」の狙いは、通り名と位置番号を使って目的地をうまく特定できる『ルール』を作り、地域に不慣れな人に対して分かりやすく道案内が出来るようにすることである。その『ルール』の基本は、まず通りに名称を付けて、その通りの起点から概ねの距離を位置番号とし（100m単位）、起点を背に右側に奇数、左側に偶数を表示すること。それ自体は複雑なものではない。例えば、ある目的地が、○○通りの起点から見て左手にあり、約600mの地点にある場合は『○○通り6』になる（図1）。

現在の日本は、区画された地域（町名など）とその地域内の建物に付けられる番号（丁目など）

で住居を表示する『街区方式』（例えば総理大臣官邸の住所は、東京都千代田区永田町二丁目三一）を採用しているが、土地に不慣れな人にとつては、仮に人に尋ねてもうまく目的地にたどり着くことは難しい。ところが、欧米の一般的な方法である、通り名と沿道に振った番号で表示する『道路方式』だと、土地に不慣れな人でも住所を聞くだけで目的地にたどり着きやすい（図2）。前述のルールは『道路方式』の考え方に近い。なお参考までに、住居方式を『道路方式』としている欧米の通り名標識と位置番号表示の例を写真1に示す。

## 二 必要なアイテム

当システムで道案内する場合、地域に必要なもの

のほ以下の通りである。

- ① 通り名標識
- ② 位置番号表示
- ③ 通り名マップ
- ④ その他、各店舗チラシへの住所書き込みなど

まずは、目的地を『通り名』と『位置番号』で表すため、①と②を地域に設置する必要がある。『通り名標識』は、『道路の通称名』という案内標識で標識令に位置付けられており、既に現地で設置されている場合は、新たに標識を設置しなくてもよい。ただし、地域で協議会を設置して、景観に配慮して新たなデザインを検討する地域もあると考えられるため、標識令に位置付けられた『道路の通称名』のデザインを必ずしも適用する必要はない。



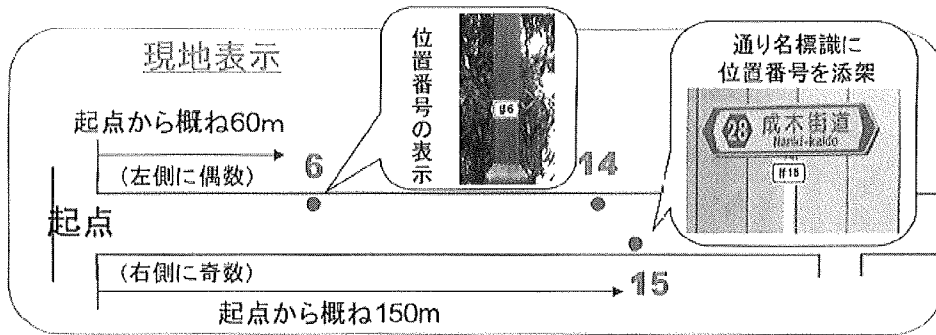
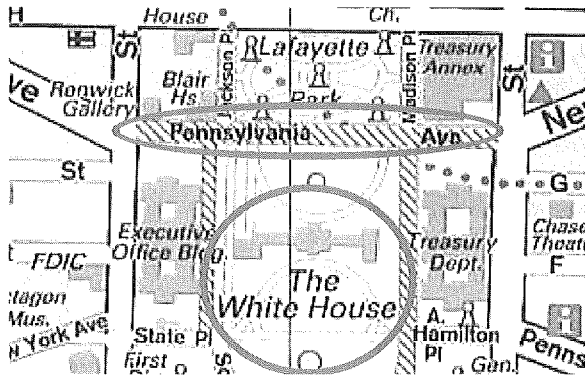


図1 場所を特定するルール



道路方式 (欧米で一般的)

(例: 1600 Pennsylvania Avenue NW Washington, DC)

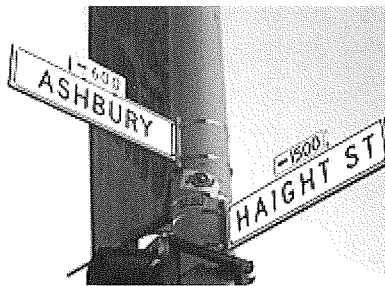


街区方式 (日本のほとんどの箇所を採用)

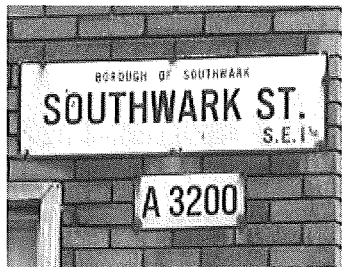
(例: 東京都千代田区永田町2丁目3-1)

図2 住居表示の種類

◆ アメリカ ◆



◆ イギリス ◆



◆ フランス ◆

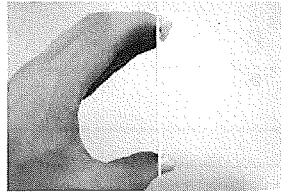
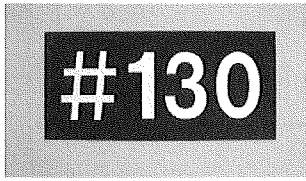


写真1 欧米の通り名標識と位置番号表示

《正面》

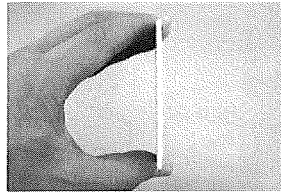
《側面》

【ポリプロピレン】(¥35,000/100枚)



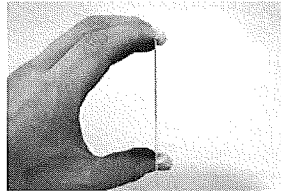
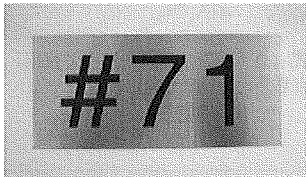
(厚さ：1mm)

【アルミ複合板】(¥100,000/100枚)



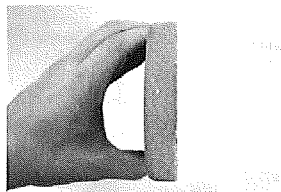
(厚さ：3mm)

【ステンレス】(¥5,000/1枚)



(厚さ：0.3mm)

【素焼き風陶器】(¥8,085/1枚)



(厚さ：16mm)

写真2 位置番号表示のサンプル

「位置番号表示」は、いわば通りの「地点標」の機能を有するものであるが、一〇mおきに精密かつ大量に設置する必要はなく、現地の道路ユーザーが現在地を確認できる程度設置されていれば良い。むしろあまり付けすぎると、景観的にも悪い影響を与える場合があると考えられる。参考までに、当方で

「位置番号表示」として利用できそうな材料サンプルを作成した一例を写真2に示す。各管理者は、コスト、デザイン、耐久性などの中から何を優先させるのかを決め、どのタイプの表示板が適当であるのかを検討し、タイプを選択することとなる。なお、位置番号の表示については、位置番号が路線番号と

混同されないように(例えば、国道1号の「1」と位置番号「1」が混同)、番号の前に「#」を付けることを、社会実験を実施する全ての地域で統一することとした(例えば、位置番号が1番の場合は「#1」)。

これら「通り名標識」と「位置番号表示」を設置した場合のイメージを図3に示す。

さらにソフト的な取組みとして、通り名を書き込んだ「通り名マップ」を現地で配布したり、沿道の店舗が本システムの住居表示をチラシに印刷したりすることで、より本案内システムの実効性があり、道路ユーザーにとって分かりやすくなると考えられる。「通り名マップ」については、欧米で通り名を書き込んだ地図が市販され活用されているので、それを参考に、より分かりやすい地図になるよう検討するべきである。

### 三 経緯

「通り名を利用した道案内」が展開されることとなった経緯は、長崎市の事例紹介のページで述

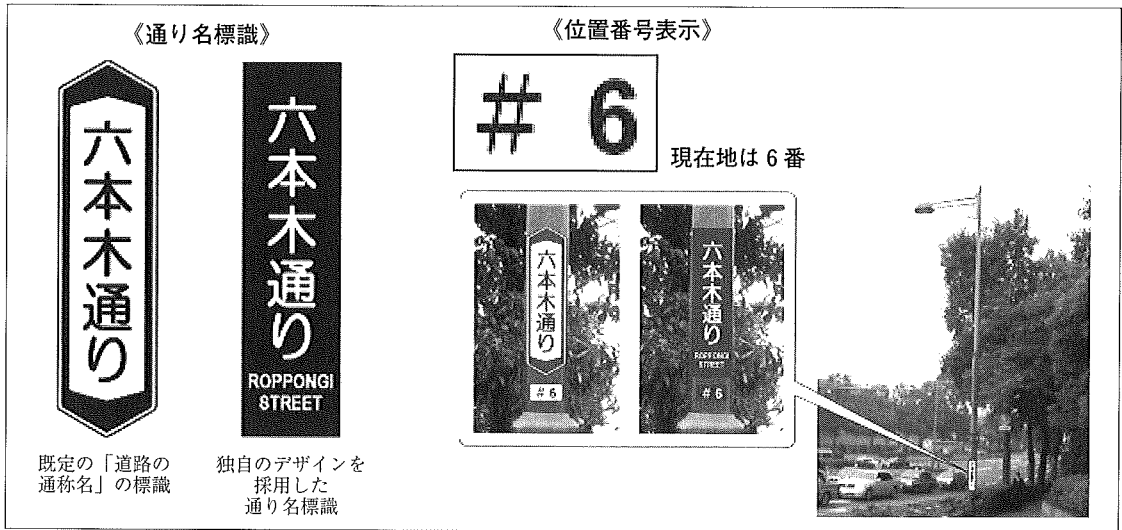


図3 通り名標識と位置番号表示の設置イメージ

べられるが、偶然にも、当時長崎市が街全体をパビリオンに見立てて、長崎の個性的な街を歩いて、学んで、食べて楽しむという全く新しいタイプの博覧会である『長崎さるく博'06』の開催へ向けて準備している最中だったことも、本施策を試行する大きなきっかけになったと思う。

#### 四 今後へ向けての取組み

長崎市での実験期間中に、国土交通省長崎河川国道事務所が、実験エリアを歩く約三〇〇人を対象に行ったヒアリング調査によると、この取組みについて約九割の人が「良い取組みだと思う」と評価し、約七割の人が「他の地域でもこの取組みを展開して欲しい」と期待感を示したようである。国土交通省としても、このシステムが有効に機能する地域が他にも沢山あると考えている。今年度、社会実験の募集テーマのひとつに『通り名で道案内』を位置付けて募集したところ、長崎と同様の取組みを申請し、後に続こうという自治体が現れた。『社会実験(第一次募集)』では、堺市、和歌山市、出雲市、隠岐の島町が、『まちナビプロジェクト』では、福岡市、佐賀市が、社会実験の実施地域として選定された。さらに『社会実験』については八月～九月に第二次募集が行われ、新たに新潟市、豊岡市、西条市、島原市、鹿児島市が選定され、現在、計一二地域で実施、または実

施のための準備が行われているところである。基本的に、前述した道案内における最低限の『ルール』はあるものの、それを除けば基本的に地域特性に応じたやり方で、各自自治体にお任せしている。このように全国各地で実施事例を蓄積することにより、本システムの問題点を抽出し、当施策が持続的に利用されていくための改善点をとりまとめ、全国へ発信したいと考えている。当施策が、現在の案内標識等による案内システムを補充し、さらに地域の観光、まちおこしをも支援する有効なツールとして活用され、発展していくことを期待している。

# 長崎市内の通り名の名前を利用した 道案内プロジェクト

九州地方整備局長崎河川国道事務所

## 一 はじめに

「歩く人への道案内はうまくいっているだろうか」「歴史と由緒ある町名や通りを十分に活かされているのだろうか」

このような発想から、歴史と由緒ある通りを十分に活かした、新たな道案内の仕組みを提案することを目的として、地域住民と一緒に、進めたプロジェクトです。

## 二 取組みの内容

### 1 モデル地区の選定

この地区(図1)は、昔ながらの町並みを残した地区であり、歩く人にとっては魅力ある通りがある地区です。

また、昔ながらの通りを挟んで(背割り)、このコミュニティを今でも保ち続けている地区ということもあり、「旧町名の復活」を強く願っている地区でもあります。このことから、この地区を選定することにしました。

### 2 プロジェクトチームの

#### メンバーの選任

この取組みは、地域の協力が必要不可欠である。このことから、その地区の連合会長をチームリーダーとし、自治会長10名、商店街組合長一名と、道を舞台に様々な活動に取り組んでいる「道守長崎会議」の代

表世話人を含め、一三名のプロジェクトチームメンバーにより進めました。

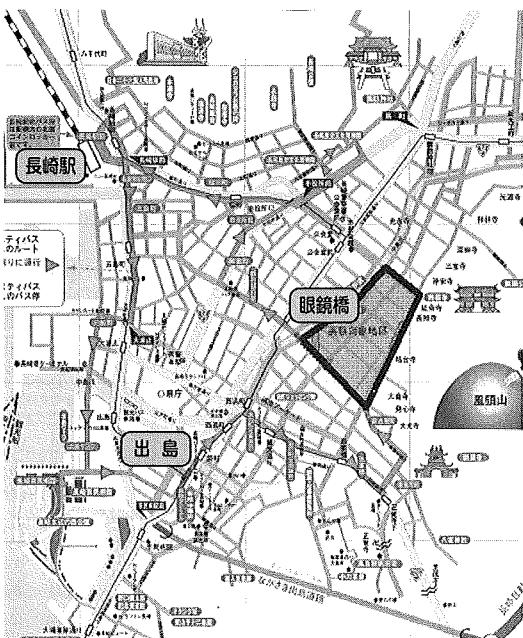


図1 モデル地区範囲

### 3 プロジェクト会議

プロジェクト会議は、計五回開催され、路面及び路側表示のデザイン決定やマップ原案作成までに三回、プロジェクト開始直後のアンケート調査結果及び半年後のアンケート調査結果の報告に二回開催しました。

第一回は平成一八年一月。このプロジェクトの目的やメンバーの紹介、モデル地区の決定、通り名の確認を行い、今後のスケジュールを確認しました。この時、話にでたのは「この地域の人には、必要ないのでは…」との意見の一方で、「地域の人がだけが歴史や由緒ある通り名や町名を知っているだけで良いのか。この地区以外の人にも知ってもらいたい機会ではないか」と意見が分かれたのですが、この地区での試みが始まりました。

第二回は二月に開き、案内表示の検討を重点的に検討しました。実際の通りに示し、色、大きさ、表示内容等目で見えて決定しました。特に意見が分かれたのは「色」についてです。

この地区は、アスファルト舗装と石畳等通り毎に舗装面が違うことにより、「見映え」「雰囲気」が違い、路面表示については、一番落ち着いた色の「茶色系」となった。しかし、目立つように黄色のワンポイントを入れ、目に付くように工夫をしました。路側表示については、現町名表示が青色、通りによっては旧町名表示の緑色があり、誤

解を生じさせないように「レンガ色系」に決定した(図2)。

第三回は三月、マップについて検討を行いました。マップのベースとして、平成一八年四月に開催された「長崎さるく博'06」で利用するマップをベースに案を作成し、検討を行いました。

### 三 取組み開始と実態調査

三回のプロジェクト会議を開催し、案内表示及びマップの製作を三月末に終わり、いよいよ四月一日に取組みを開始しました。

なぜ、四月一日なのかと言いますと、「長崎さるく博'06」が始まり、この地区にも四コースが設

定されていたため、開始時期を同じにしました。

#### 1 取組みについての反応

アンケート調査は取組み開始から一ヵ月後の五月と六月と、半年後の十一月に道路利用者、地域住民、事業者を対象に調査を行いました(図3)。

結果として、理解は少しずつ認知されています。しかし、まだまだ認知度が低く、もう少しPRをする必要がありました。利用実績がまだまだ少なかったのですが、「利用したことがある」と回答した方の利用用途として、「観光客など人に道を尋ねられた際に利用した」「行きたい場所や憶えたい場所の目印として利用した」が多数ありました。これは、このシステムが非常に有効であることを表していると思います。

また、実施期間後については、改良を必要とするものの「存置してほしい」という意見が、改善点については、色合いや大きさについての要望が多くありました。

#### 〈その他意見・要望・改善点〉

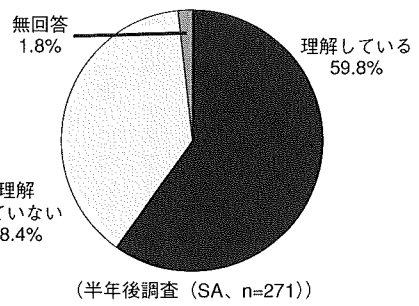
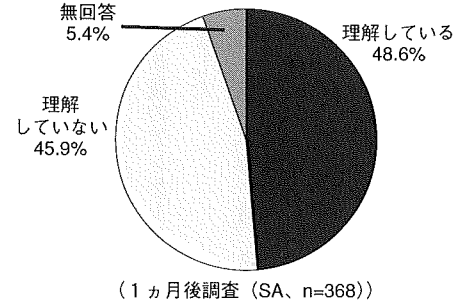
- ・ たくさんの人に知っていただけたら、本当に、とても便利なものになると思います。
- ・ 旅行者に対して親切な町づくりとしてはよい取組み

- ・ 電話で所在を問われた時、説明しやすい
- ・ 気が付かない人も多いと思うから、道案内シ

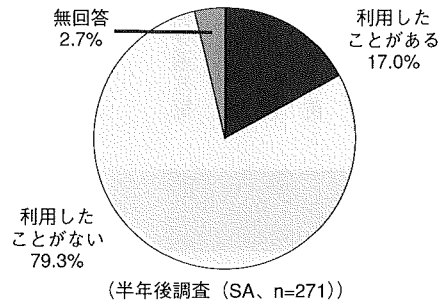
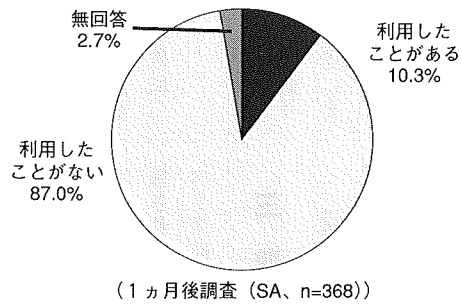


図2 路側及び路面表示例

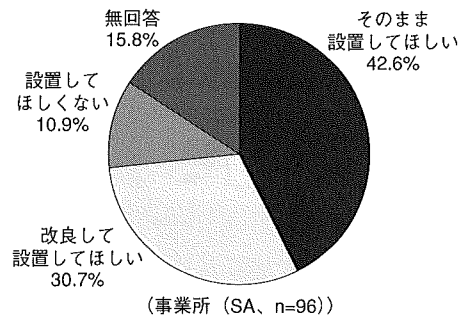
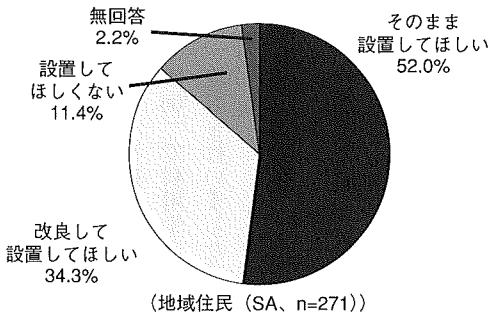
《表示内容に関する理解度》



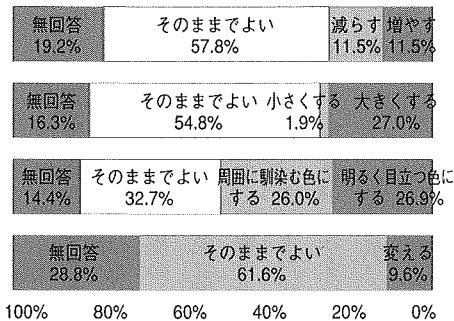
《システムの利用実績》



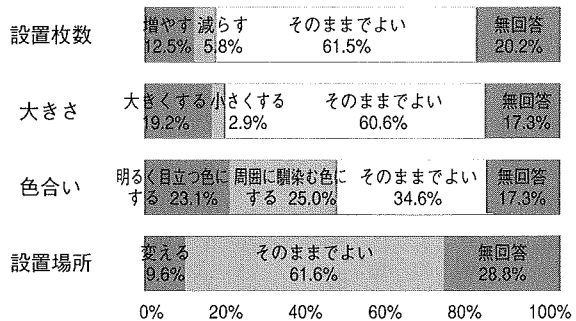
《実験期間後の設置について》



《路面表示》



《路側表示》



《路面表示》

- ・ T字路か十字路上に設置する
- ・ 近すぎる
- ・ 車が通らないところ
- ・ 中心
- ・ 道の分岐点や観光スポットのみに設置。直線路の途中に無用に設置しない。
- ・ 範囲を広げる

《路側表示》

- ・ 目の高さより高いところ
- ・ 高さが低すぎるので、目線の高さにするとう良い
- ・ 他の看板と重ならないところ
- ・ 辻ごとの電柱に設ける
- ・ 景観の煩雑さに結びつき易い。住所の番地プレートと統一して欲しい。

図3 アンケート調査の結果



写真 道案内を頼りにチェックポイント(〇〇通り△△番)を目指す!

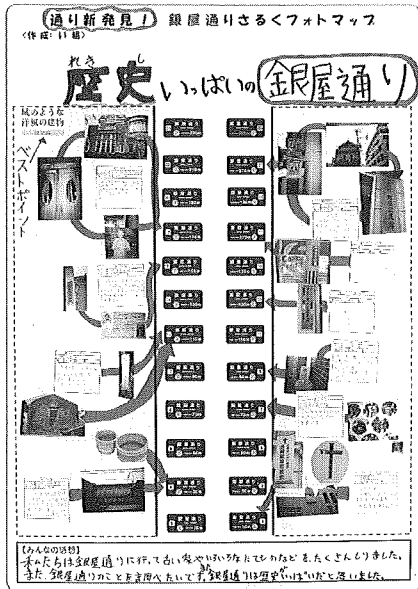


図4 子どもたち製作の「通りのフォトマップ」

システムをもっと一般に広げて欲しい。

・住所との混乱をさけてほしい。

・路面表示ははがれやすく不潔な感じ。側面表示は急場しのぎの感があり、美観に乏しく思う。

・側面表示はあまりにも近すぎ。

・色が地味。もう少し明るい色合いがいいのでは。

・通りの入口にしっかりと「〇〇通り」と、看板のようなものもほしい。

・T字の表示は分かりやすくして良かった。

## 2 子どもたちの理解度

この取組みについて、子どもたちは理解してくれるだろうか確認を行うため、小学校及び地域の方に協力してもらい、「ウォークラリー」ならぬ「さるくラリー」を行いました(写真)。

これは、道案内システムについて教えずに路面・路側表示とマップのみで子どもたちに「〇〇通り〇番へ連れて行って」といったように、この

システムを使って人を誘導し、その場所で地域の方が通りの歴史や云われ等の問題を出し、子ども達に地域について勉強してもらい、地域が一体となって道案内システムの検証を行いました。

「さるくラリー」を終えて、子どもたちより感想を聞き、「目的地を探しやすかった」という意見が多かった。このことから、子どもたちにとってもこの取組みは有効であると思われました。

しかし、番号の意味がよくわからないと意見が多くでたことから、今度はある地点をこのシステムを利用して確認することとしました。

題して「さるくフォトマップづくり」(図4)。

これは、通りについて子どもたちが気付いた事などを写真に撮ってもらい、路面・路側表示で位置を確認し、子どもたちの目で見えた「フォトマップ」を製作してもらいました。製作過程でその通りの撮影写真の云われや疑問に対しては、プロジェクトチームのメンバーが教えたり、子どもたちと調べたり、みんなで楽しく製作しました。

製作終了後に各通りのマップについて発表会を開き、この通りのイチ押しを「〇〇通り〇〇番」と発表してもらい、聞く子ども達にも理解してもらえるような発表会を行いました。子どもたちからは、「場所を確認するにも分かり易い」との声が多くありました。

このことから、子どもたちにも分かり易く、目的への誘導や確認にも有効であることが確認されました。

## 四 今後について

利用者のアンケート調査や小学生の検証実験からも、人を目的地へ道案内する事や行きたい場所や憶えたい場所の目印として利用する事について、とても有効なシステムであることがわかりました。しかし、まだまだ認知度が低いことから、PRを行っていく必要があります。また、案内表示についても、改善を加えながら、本地域での本格運用を検討していく所存です。

# 堺市における

# 道案内システムの実施について

堺市建設局土木部土木監理課 酒井 隆

## 一 はじめに

和泉、摂津、河内の三国の境に位置した「堺」は、京都相国寺等の荘園として、また大阪湾に面した商港、環濠に囲まれた中世の自治都市として歴史に刻まれ、古くから都市機能を有していた。

日本風景街道にエントリーされている最古の官(国)道「竹内街道」をはじめとする五街道の起点通過点、また「堺」の名前のおこりにもなった摂津国・堺北荘と和泉国・堺南荘の境界、さかい目である「大小路」など、堺における道路は地点と地点を結ぶ線としての機能というよりはむしろ、道路空間として、面としてその存在を示してきた。

本稿では、堺市の旧市街地の道路を舞台にして、国土交通省道路局の社会実験として昨年一〇月に

実施した「堺大小路シンボルロード賑わい社会実験」の実施項目である「通り名による道案内」について概要を報告する。

## 二 実験地区の歴史

環濠に囲まれた南北約3km、東西約1・5kmのまちなみの原形は、室町時代には確認されているが、現在の街区形成は徳川家康による「元和の町割」(二六二五年)により碁盤目状に再建され、幅員五間(約9m)東西の「大小路」、南北に延びる紀州街道の一部「大道」を基に町割りがなされた(図1・2)。

堺市のシンボルロードである「大小路筋」と阪堺電気軌道が走り、与謝野晶子生家跡のある「大道筋」は、市民によく知られた歴史を持つ道路で、大小路

筋と大道筋の交差点は平安時代の陰陽師・安倍晴明が古い書きを埋めた場所とされている。また環濠内には、千利休屋敷跡や寺院などの歴史資産があり、名所旧跡巡りの観光客を受け入れている。

## 三 実験概要

### 1 目的

実施地区で平成一五年から活動している地元の自主活動団体である『大小路界限「夢」倶楽部』は、活性化活動(南蛮ガラクタ市の開催、商店街の空き店舗利用、道路美化運動、歩道イルミネーション等)を行ってきたが明確な効果が現れず、また様々な関係住民(居住者、商業者、事務所、店舗等)が存在することから、活性化への理解度にばらつきがあるとの認識を持っており、視点を



変えた来街者を増やす何らかの方策がないものかと検討していた。

このことから本実験は、歴史的かつ市民に耳慣れ、親しまれている通り名による道案内を実施することにより、地域住民の地元への愛着や観光客への分かり易い街案内を実施し、来街者を呼び込むことと



図1 文久3年(1863年)(左)と現在(右)

3 実施期間  
集客機会のある毎年イベントの開催に合わせ

2 実施体制  
『大小路界限「夢」倶楽部』と活動当初から技術的支援を行ってきた『(社)大阪建築士事務所協会』に『堺市』を加えて『堺大小路シンボルロード賑わい協議会』を設立し実施した。

ちの活性化につなげることを目的に実施した。

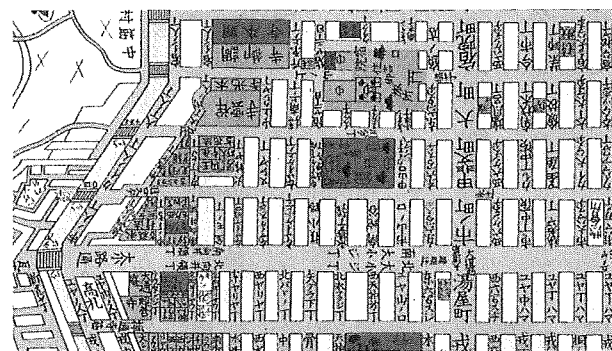


図2 大小路と大道(一部拡大)

て、一〇月中とした。

#### 4 実施範囲

堺市のシンボルロードである「大小路筋」、及び交差する「大道筋」を主にして、大小路筋に並行する北側の「禅通寺筋」、南側の「目口筋」の東西約一・二kmと、大道筋の南で交差する国道二六号(通称「フェニックス通り」)までの南北約

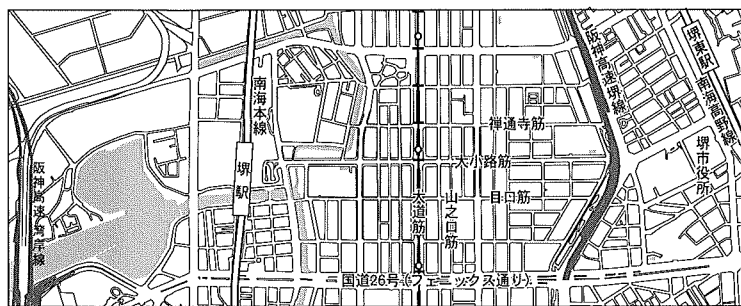


図3 社会実験実施範囲

○・5kmの範囲約二五haを実施範囲（実施延長三、七三〇m）とした（図3）。

#### 四 堺の道案内システム

通り名については、「大小路筋」と「大道筋」は市民に良く知られている道路であり、「禪通寺筋」、「目口筋」も昭和五〇年代までは広く地元で使われており、当該世代の住民には慣れ親しんだ通り名である。

また今回の実施では、一〇月一日の社会実験初日のみではあるが、地元商店街等の協賛店舗での買い物特典をつけることで地元の方々にも体験していただくとうと、アーケード商店街の「山之口筋」を加えた、五つの道路を対象とした。

道案内システムが今後各地で実験展開されることを考慮し、各地で異なったルールの道案内を実施すれば道路利用者の混乱を招くことが想定されるので極力共通ルールを採用することとし、先行事例の「長崎さるく博」会場での実施に習い、位置番号については「通りの起点から一〇m単位の概ねの距離を位置番号とし、起点を背に右側に奇数番号、左側に偶数番号を表示する」とこととし、かつ、数字の前の『#』で位置番号であることを表した。

さらに、堺では先に述べた道路の成り立ちを考慮し、堺の独自ルールとして次の二点を採用した。

- ① 大小路筋と大道筋との交点となる交差点を「基点」起点とした。
- ② 加えて観光客、来街者にも大小路筋や大道筋を中心とした旧市街地の地理を知っていただきたいとの願いも込めて、大小路筋と大道筋の交差点から東西南北の方位を付けて位置番号とした（図4）。

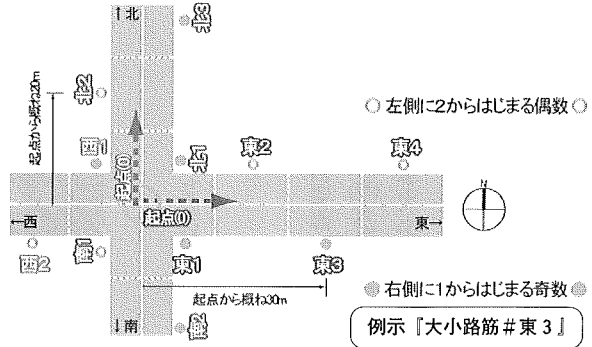


図4 位置番号

#### 五 道案内標識の表示

位置番号標識の設置については、①通り名を観光案内に利用する、②大小路筋がシンボルロードであり、インターロッキングで美装化している、



大小路筋と大道筋の交差点表示



路面表示（位置番号表示）



路面表示（通り名十位置番号表示）

図5 路面表示

- ③連番で設置することに努める、④基本色は堺市が施設案内板等で使用している通称『堺市ブルー』を使用する、の四点を勘案し、大小路筋については路面表示（図5）に加え、路線バス停留所や住



図6 側面表示

区境界（交差点）、協賛店舗付近では歩道照明柱に側面表示（図6）を行った。その他の道路については、電柱、道路照明灯に側面表示した。

また、今回の実施に際しては、近畿地方整備局大阪国道事務所の協力をいただき、側面表示板の下部にQRコードを貼付し、携帯電話サイトを利用した情報提供を付加した（図6）。

## 六 実験を終えて

実施評価については、初日歩行者アンケート結果及び、自治会等へのアンケート（実施中）結果を報告書として上梓するが、大小路筋での一部を紹介する。

道案内システムの取組みには、七割の満足評価をいただいた。特に、「観光客等の地域からの来街者には慣れると便利」、「高齢者には分かり易い目印となる」など肯定評価を得た。

積極意見としては、「店舗等施設前に表示をしてほしい」、「路面の番号はもっと大きい表示が良い」などがあったが反面、指摘意見として「高齢者には分かりにくいシステム」、「電柱番号と誤解」、「知っている人だけの暗号」、「設置場所の改善」、「目線に設置すべし」などがあった。

意見から、路面表示の効果についてはより検証を要するとして実験を終了したが、側面表示は継続して表示している。

## 七 おわりに

今回、堺市で実施した「通り名で道案内」は、地元の自主活動団体である「大小路界限「夢」倶楽部」が抱えていた地域課題の解決策としての、新しい道の使い方を示唆するものであった。

残念にも実験初日は雨模様で、通りを歩く人たちも多くはなかったが、地元の方々から「他にも通り名は仰山ある」、「あの頃は活気があった」、「なつかしい」などの声をいただいたことから道案内システムが広く認知され、来街者に分かりやすく道案内ができ、また沿道の方々に愛される道であり続けてほしいと願うものである。

最後に、社会実験の採択にあたっては本省、及び近畿地方整備局道路部のご担当諸氏に謝意を表しますとともに、長崎河川国道事務所には視察の対応をいただいたことに感謝いたします。さらに大阪国道事務所には管理国道の二六号でも堺ルートに合わせた道案内システムを実施していただき、付近一体の道路で「通り名で道案内」を実施できたことに感謝いたします。

## 平成19年度道路関係予算の概要

道路局総務課

道路関係予算総括表

(単位：百万円)

事 項	前年度予算額 (A)	平成19年度決定額 (B)	対前年度 倍率 (B/A)	備 考
一般会計繰入	2,147,294	2,081,380	0.97	
道路整備	1,610,488	1,547,517	0.96	1. 道路整備には、河川等関連公共施設整備促進事業28,265百万円(前年度25,400百万円)を含む。
道路環境整備	536,806	533,863	0.99	
揮発油税直入額	739,300	709,900	0.96	2. 道路環境整備には、住宅市街地総合整備促進事業52,430百万円(前年度53,114百万円)、都市再生推進事業3,000百万円を含む。
小 計	2,886,594	2,791,280	0.97	
N T T - A 型	36,154	20,286	0.56	3. 経済成長戦略推進として ・道路整備 73,856百万円 ・道路環境整備 5,211百万円 計 79,067百万円を含む。
貸付金償還金等	60,453	81,428	1.35	
合 計	2,983,201	2,892,994	0.97	
(再 計)				
一般道路	2,842,445	2,776,724	0.98	
有料道路	140,756	116,270	0.83	

## 一 道路関係予算総括表

平成一八年一二月二四日の閣議で決定した平成一九年度予算の政府案における道路関係予算の概要は次のとおりである。

## (参 考)

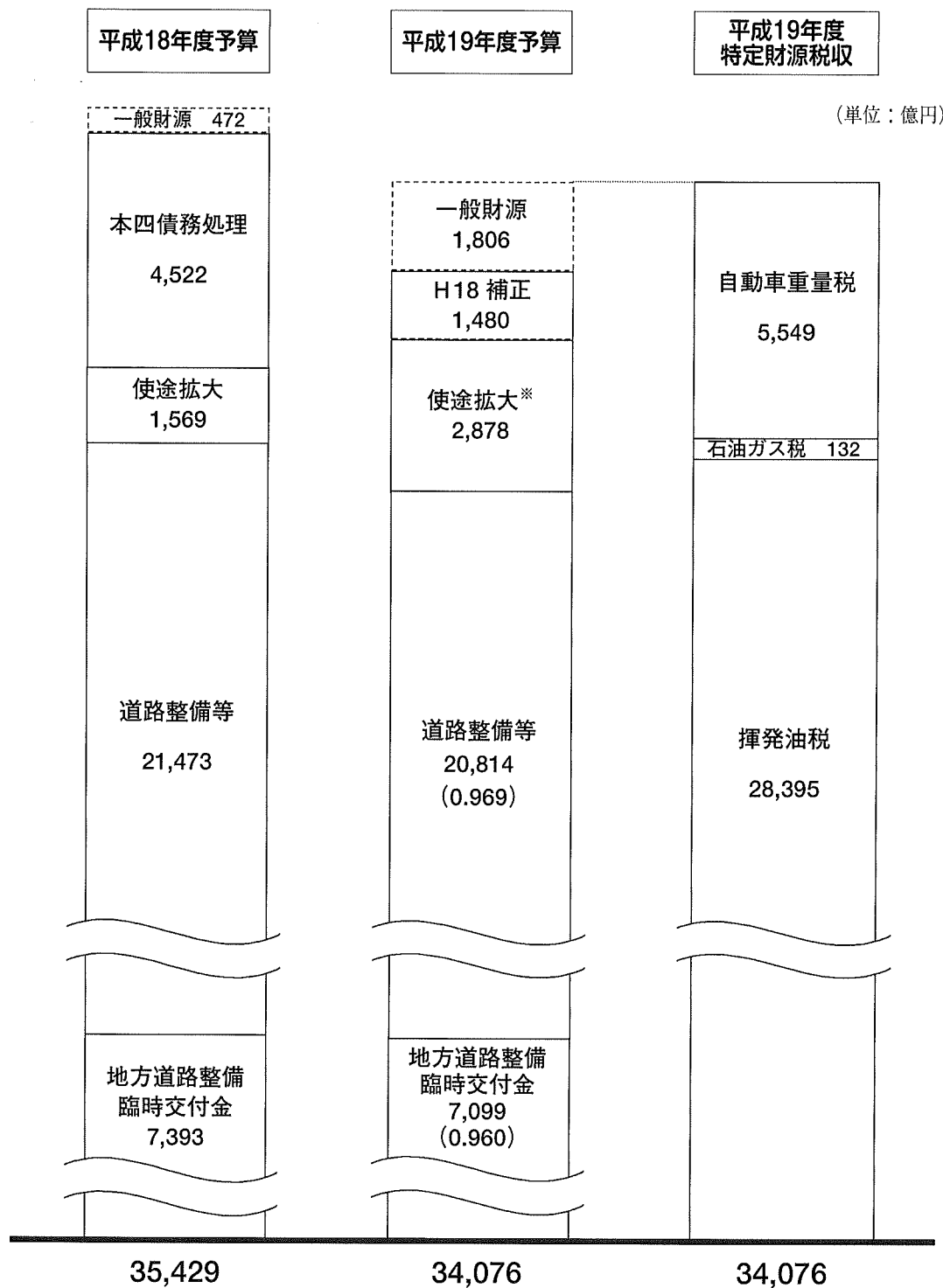
(単位：百万円)

事 項	平成18年度当初 (A)	平成19年度当初 (B)	対前年度倍率 (B/A)
一般会計繰入	2,147,294	2,081,380	0.97
道路整備	1,610,488	1,547,517	0.96
交通円滑化	360,820	373,833	1.04
三大都市圏環状道路の整備	169,467	185,877	1.10
その他一般改築等	191,353	187,956	0.98
地域連携推進	941,166	885,618	0.94
維持修繕等	203,900	192,082	0.94
有料道路	104,602	95,984	0.92
道路環境整備	536,806	533,863	0.99

(注1) 道路整備には、河川等関連公共施設整備促進事業を含む。

(注2) 道路環境整備には、住宅市街地総合整備促進事業及び都市再生推進事業を含む。

平成19年度道路関係予算



- (注) 1. 貸付金償還金等及びNTT-A型事業を除く。  
 2. 河川等関連公共施設整備促進事業を含む。  
 3. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある。

※ 既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化に向けた弾力的な料金設定を行うため、道路整備等の一環として行うものを含め、360億円の社会実験を実施。

## 二 主要事項

※は新規制度等の項目番号との対比

### 1 国際競争力の強化

#### (1) 国際物流基幹ネットワークの整備

三大都市圏環状道路など高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進します。また、国際コナテナ通行支障区間の早期解消を図ります。

#### (2) 空港・港湾へのアクセス道路の整備

高規格幹線道路等のICから拠点的な空港・港湾へのアクセス率を欧米並みの水準(約九割)まで向上させるために、アクセス道路等を重点的かつ効果的に整備します。

【国費 一、八九七億円】

#### (3) 荷さばき駐車対策の推進

民間事業者・地方公共団体等の連携による荷さばき駐車対策を支援します。

#### 【関連制度】

「貨物車駐車施設の整備等による交通円滑化(一般会計)」

【国費 二億円】※8

### 2 地域の自立と競争力強化

#### (1) 規格の高い道路ネットワークの整備

地域の自立・活性化のため、医療サービスなどの広域的な共有や、事故・災害に対する高速定時

サービスの信頼性向上のための基盤となる高規格幹線道路、地域高規格道路等の規格の高い道路ネットワーク整備を推進します。

○高規格幹線道路、地域高規格道路の整備

・高規格幹線道路 【国費 八、〇三三億円】

・地域高規格道路 【国費 三、一五三億円】

○高速自動車国道の整備

・有料道路方式 【建設費 六、七四三億円】

・新直轄方式 【国費 一、六八四億円】

(2) 日常生活に必要な移動の確保

日常生活を営む上で必要不可欠な移動や、病院などの地域の暮らしにとって重要な拠点へのアクセスを確保するため、地域の幹線道路ネットワークの隘路解消等の道路整備を推進します。特に、合併市町村の拠点を連絡する道路整備を重点的に支援します。

(3) モビリティの向上

三大都市圏における規格の高い環状道路を整備するとともに、主要渋滞ポイント約二、二〇〇箇所等の対策としてバイパス整備、交差点改良等を実施します。

○三大都市圏環状道路の整備の推進

【国費 二、二六九億円】

(対前年度比 一・一一)(注)

一般国道四六八号首都圏中央連絡自動車道等

注：平成一八年度供用除き

#### (4) 既存ストックの有効活用

自動車専用道路等のネットワークをより使えるものとするため、スマートICの整備促進、緊急出入口の有効活用と更なる整備を実施します。また、ITSを推進します。

(5) 多様で弾力的な料金施策の実施

「道路特定財源の見直しに関する具体策」(平成一八年二月八日閣議決定)に基づき、平成二〇年度以降、高速道路料金引下げによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとしています。このため、料金引下げに伴う効果と影響等を把握する社会実験を実施します。

【国費 三六〇億円(対前年度比 三・一三)】

### 3 安全・安心の確保

#### (1) 防災・減災等

緊急輸送道路等で特に優先的に耐震補強が必要な橋梁について、耐震補強三箇年プログラムに基づき緊急対策を推進します。

【国費 六八〇億円(対前年度比 一・一〇)】

#### (2) 交通事故対策の推進

幹線道路と生活道路における重点的な交通事故対策を推進するとともに、通学路等における歩道等の整備など歩行者優先のみちづくりを推進します。

(3) 踏切対策のスピードアップ

「開かずの踏切」等に対し、歩道の拡幅などの速効対策（約一、一〇〇箇所）と連続立体交差事業などの抜本対策（約一、四〇〇箇所）を着実に実施します。

【国費 九九六億円（対前年度比 一・〇五）】

4 豊かな生活環境の創造

(1) 地球温暖化対策

渋滞を緩和・解消するとともに、車の利用方法の改善等を体系的かつ集中的に実施する『CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム』を推進します。

(2) 集中的な道路環境対策の実施

交差点改良・低騒音舗装の敷設等の沿道環境改善事業を継続的に推進します。

(3) 快適な生活環境の構築と活力ある市街地の形成  
歩行空間のバリアフリー化や無電柱化により、安全・快適・美しい歩行空間を形成します。

○歩行空間のバリアフリー化

【国費 三、六六七億円

（対前年度比 一・〇三）】

(4) 美しい景観や活力ある地域づくりのための  
「日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）」の推進

【関連制度】

「美しい景観や活力ある地域づくりのための

シーニックバイウェイの促進（一般会計）」

【国費 二億円】

5 既存ストックの長寿命化

(1) 戦略的な道路管理手法の確立

道路ストックの健全度の把握、予防保全の実施や橋梁の長寿命化等による効率的な道路管理を行います。また、自治体が管理する橋梁の長寿命化を図るための計画策定に対して支援します。

【関連制度】

「長寿命化修繕計画策定事業の創設」※1

6 道路施策の進め方

(1) 事業のスピードアップ

用地取得と埋蔵文化財調査の迅速化、沿道コミユニティからの協力確保による事業のスピードアップを図ります。

(2) 様々な主体の協働による多様な道路機能の発揮

道路の機能として、これまで重視してきた自動車交通の一層の円滑化と安全に加え、安全な歩行空間としての機能や地域のにぎわい・交流の場としての機能など道路が有する多様な機能を発揮するため、市町村や沿道住民等のニーズに即して柔軟に道路管理を行うことができる制度を構築します。

(3) 国と地方のパートナーシップ

地域の課題解決に資する効果の高い道路事業を

積極的に展開できるように、補助国道事業の制度拡充を行います。

【関連制度】

「一般国道小規模事業一括補助制度の創設」

※2

三 経済成長戦略推進施策

1 物流ネットワーク重点強化戦略（四一三億円）

国際標準コンテナ車が積み替えなく通行できる国際物流基幹ネットワーク、空港・港湾アクセス道路を戦略的に整備。特に平成一九年度にその効果の発現が期待できる区間を重点的に整備。

2 観光地アクセス強化プロジェクト（三七八億円）

観光地へのアクセス強化や地域間交流・連携を強化する道路の整備を強力に促進。特に平成一九年度にその効果の発現が期待できる区間を重点的に整備。

四 新規制度等

1 長寿命化修繕計画策定事業の創設

今後高齢化する、地方公共団体が管理する道路橋の急速な増大に対応するため、橋梁の長寿命化及び橋梁の修繕・架替えに係る費用の縮減に資する長寿命化修繕計画を策定する地方公共団体に對し、当該計画策定に要する費用を補助します。

## 2 一般国道小規模事業一括補助制度の創設

都府県及び政令指定都市における一定地域内において、地域の自然的又は社会的特性に即した道路交通に関する課題を早期に解決するため、地域内で計画的かつ一体的に実施する一般国道の小規模事業（特殊改良事業、道路補修事業、災害防除事業が対象）について、一括で補助します。

## 3 直轄事業による高速自動車国道の維持、修繕その他の管理に要する費用の国と地方の負担割合

平成一九年度以降、順次供用する直轄事業による高速自動車国道の各区間について、供用後の維持、修繕その他の管理に要する費用について、国と地方において下記の割合でそれぞれ負担することとします（国…3／4、地方…1／4）。

## 4 ネットワーク型公社有料道路への緊急ETC整備事業に係る貸付制度の創設

全国ネットワークに接続する地方道路公社の有料道路について、ETC未整備道路の早期解消を図るため、これらの有料道路のETC整備費用に對して、無利子貸付を行います（貸付率…2／3）。

## 5 交通結節点における乗り換え円滑化のための制度拡充

交通結節点改善事業に、円滑な乗り換えを確保

するために必要となる路面電車の走行路面・停留所等の整備（道路区域外の空間を活用するものを含む）を追加します。

## 6 市街地再開発事業の面積要件の緩和

防災再開発促進地区内における第二種市街地再開発事業の採択基準について、施行区域の面積要件を緩和することで、緊急に整備すべき密集市街地において機動的に市街地再開発事業を推進することを可能とします。

## 7 高速ネットワークの効率的活用・機能強化に向けた弾力的な料金設定に関する社会実験

「道路特定財源の見直しに関する具体策」（平成一八年一二月八日閣議決定）に基づき、平成二〇年度以降、高速道路料金引下げによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとしています。このため、料金引下げに伴う効果と影響等を把握する社会実験を実施します。

## 8 貨物車駐車施設の整備等による交通円滑化

（一般会計）

荷主企業、物流事業者、駐車場事業者、地方公共団体等が連携して行う貨物車用駐車場の設置など荷さばき駐車を削減する取組みに対して、駐車

施設に必要な機器設置への支援をモデル事業として実施するとともに、これを通して荷さばき駐車場の効率的な設置方策の検討を行います（駐車施設に必要な機器設置費の1／2を助成）。

## 9 自動二輪車駐車システム導入促進（一般会計）

機械式駐車場の構造、機械、設備について、自動二輪車に対応した駐車システムの開発、安全性検証を行います。

## 10 環境負荷低減プローブ情報システムの構築

（拡充）（一般会計）

「環境負荷低減プローブ情報システムの構築」を拡充し、道路幅員、曲線半径などの道路の走りやすさに関する情報や車両位置情報等を組み合わせ、適切な経路選択が可能となる情報や高精度な道路交通情報を物流事業者提供するシステムを構築します。



# 会津で探す 雪国の温もり、ひと・絆

## 「ゆきみらい2007 in会津」開催

ゆきみらい2007 in会津実行委員会

昨冬の「平成一八年豪雪」は全国的に甚大な被害をもたらしました。雪害による死者は戦後三番

目となる一五二名に達しており、そのうち、六五歳以上の高齢者が2/3を占め、また、地域別に見ても2/3は中山間地域での被害となりました。しかし、こうした状況に 대응するように、ボランティアによる除雪活動も数多く見られ、新たな地域連携・住民交流の姿が示されています。

社会資本整備を進めるにあたっては、地域の特性を踏まえて「個性ある地域の発展」を目指していく必要があります。東北地方の八割は豪雪地帯に指定されており、特に日本海側や内陸の地域は全国有数の豪雪地帯となっています。冬の積雪等は地域活動などに影響を及ぼしており、雪国特有の諸課題の克服は、東北地方の将来を考える上で

不可欠と言えます。

そのためには関係機関が相互に情報交換を行い、一体となって各種施策に取り組むとともに、雪対策の重要性について発信し、雪のない地域に向けても、克雪、利雪、親雪等の取組みや活動等を理解していただく必要があります。

今回のゆきみらいは「平成一八年豪雪」の経験を活かして、雪国の課題や克服について考えると共に、「会津で探す 雪国の温もり、ひと・絆」をテーマに開催します。

シンポジウムでは、冬の魅力や厳しさを、そして、厳しい雪国の生活を乗り切るための知恵などを紹介していただき、それらをふまえて「雪国会津発、温もりあるまちづくりへ」についてディスカッションしていただきます。

### ◆プログラム

- 一二時三〇分 開場・受付
- 一三時〇〇分 開会
- 一三時二五分 基調講演  
「美しい雪と世界の山々をめざして」

### 1 克服・利雪シンポジウム

日時：平成一九年二月八日（木）

一三時〇〇分～一七時〇〇分

会場：會津風雅堂（会津若松市城東町二二一）

### 一四時一〇分 基調講演

「住み続ける雪国へ～平成一八年豪雪から見えてきたもの～」

登山家 田部井 淳子 氏

東北工業大学教授 沼野 夏生 氏

# ゆきみらい2007 in 会津

会津で探す 雪国の温もり、ひと・絆

図1 「ゆきみらい2007 in 会津」ロゴマーク

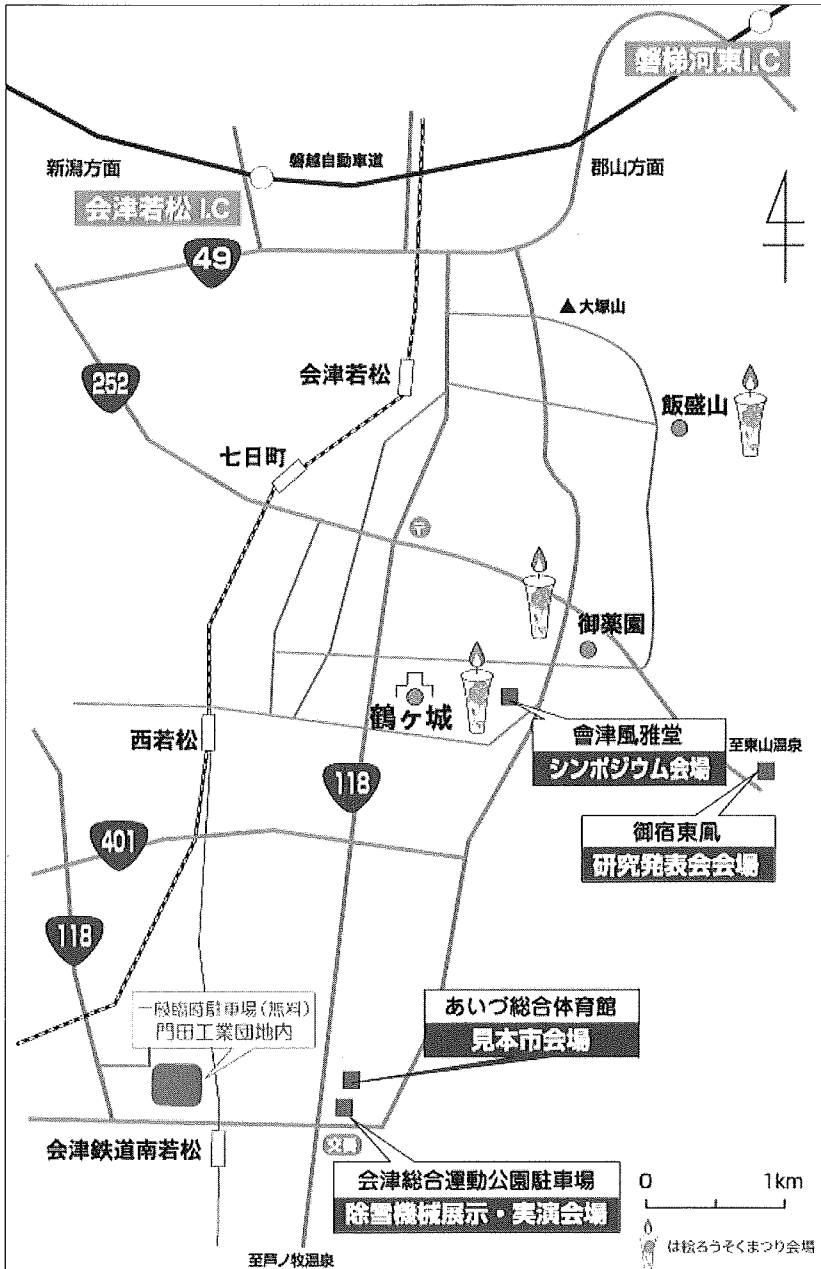


図2 「ゆきみらい2007 in 会津」開催位置図

一四時五五分〜 休憩  
 一五時一五分〜 パネルディスカッション  
 「雪国会津発、温もりあるまちづくりへ」  
 へコーディネート〜

(株)JTB常務取締役 清水 慎一氏  
 (パネリスト)  
 東北芸術工科大学東北文化研究センター長  
 赤坂 憲雄 氏

一七時〇〇分 閉会  
 会津大学学長 角山 茂章 氏  
 ゆきのまち通信編集長 杉山 陸子 氏  
 会津若松市長 菅家 一郎 氏

※ なお、都合により講師・テーマ等に変更がある場合があります。

東北地方整備局郡山国道事務所長

杉崎 光義 氏

## 2 ゆきみらい研究発表会

日時：平成一九年二月九日（金）

九時〇〇分～一七時〇〇分

会場：御宿東鳳（会津若松市東山町大字石山字

院内七〇六）

「ゆきみらい研究発表会」は、全国の種々の雪に関する研究開発・活動に取り組んでいる方が、一堂に会して、論文発表や活動紹介を通して情報提供、情報交換する場として開催します。国、自治体、研究機関、大学、民間企業、NPOなどが論文を発表します。

### ◆プログラム

九時〇〇分～ 開会挨拶

九時一〇分～ パネルディスカッション

「平成一八年豪雪から何を学び、どう活かすか」

〈コーディネーター〉

日本大学工学部教授 堀井 雅史 氏

〈パネリスト〉

長岡技術科学大学助教 上村 靖司 氏

横手除雪ボランティアの会前会長

大塚 春恒 氏

大内宿「結いの会」顧問 吉村 徳男 氏

〈アドバイザー〉

（社）雪センター理事長 酒井 孝氏

一一時一〇分～ 休憩

一二時三〇分～一六時五〇分

〇この間、昼食休憩と休憩を二回挟む

### 〇研究発表

・セッションA

『観光・景観・風土からみた雪国の再評価と発見』

キーワード：親雪、雪と街づくり、冬の景観、冬の観光（雪国文化）、利雪（観光活用）、学雪等

・セッションB

『平成一八年豪雪から学ぶもの』

キーワード：雪国の防災、豪雪対応、情報提供、官民協働、住民参加、複合災害、雪崩等

・セッションC

『冬期道路管理を考える』

キーワード：路面管理、雪氷対策、利雪（エネルギー）、環境、新技術、エネルギー、情報提供等

一六時五〇分～ 講評

※ なお、都合により講師・テーマ等に変更

がある場合があります。

## 3 克雪・利雪見本市

日時：平成一九年二月八日（木）～一〇日（土）

一〇時〇〇分～一七時〇〇分（最終日は一六時〇〇分終了）

会場：あいづ総合体育館（会津若松市門田町大字御山字村上二六四）

克雪・利雪見本市では、「出会いの里、会津」をキーワードとして、雪に関する技術や情報及び地域づくりの事例などについて企業や団体、行政のブース展示により紹介し、併せて会津観光物産コーナー、会津偉人紹介コーナー、極上の会津プロジェクト協議会ブース、会津まちの駅ブースの他、会津「道の駅」の郷土料理などの飲食コーナーなど、全国からおいでくださるお客様への会津のおもてなしコーナーもごさいます。

〔企業・団体ブース〕

（株）アサヒ建設コンサルタント、大林道路（株）東北支店、鹿島建設（株）東北支店、（株）興和、（株）シンワ会津支店、住友スリーエム（株）仙台営業所、世紀東急工業（株）東北支店、積水樹脂（株）東北支店、（有）館ヶ崎建設、東邦技術（株）・東京製綱（株）・アサヒ産業（株）、（株）トーテック、（株）NIPPPOコーポレーション東北支店、日本地下水開発（株）、日本道

路(株)東北支店、プレキャストRC版舗装協会、

(株)前川製作所東北支店、(株)前田製作所、理研興業(株)、(株)カゲサワ、(有)サジクラフト、スーパー

エナジー(株)、東光鉄工(株)、東北電力(株)福島支店(北日本電線(株)と共同出展)、(株)ドーコン、(株)パ

テジソン、平次建設(株)、(株)アルゴス、岩崎電気(株)、(株)イズム、(株)ウエザーニューズ、(株)NTT

データ東北、(株)エマキ、(株)小糸製作所、セフテック(株)、太平電気(株)、(株)タカシユウ(株)日本パ

ーツセンターと共同出展)、パシフィックコンサルタンツ(株)、ミサワ環境技術(株)福島営業所、

矢崎総業(株)、山田技研(株)、会津建物管理(株)、NPO法人北国のくらし研究会、スノーメルト(株)、(株)仙台銘板会津若松営業所

#### 〔主催者・行政ブース〕

独立行政法人土木研究所寒地土木研究所、国土

交通省東北地方整備局、東北技術事務所、郡山国道事務所、福島県、会津若松市、(社)雪センタ

ー、ネクスコ東日本

※ なお、事情により展示内容等・出展ブース等に変更がある場合もあります。

#### 4 除雪機械展示・実演会

日時：平成一九年二月八日(木)

一〇時〇〇分～一六時〇〇分

平成一九年二月九日(金)

一〇時〇〇分～一五時〇〇分

会場：会津総合運動公園駐車場(会津若松市門

田町大字御山字村上一六四)

除雪機械展示・実演会は、調査研究・技術開発

によって高度化された最新技術を活用した除雪機

械や除排雪装置、雪関連の計測機器、機材等を紹

介すると共に、安全で安心な雪国の地域づくりに

#### 5 地元開催イベント

○会津絵ろうそくまつり

日時：平成一九年二月九日(金)～一日(日)

一八時〇〇分～二時〇〇分

会場：「鶴ヶ城」・名勝会津松平氏庭園「御菓

園」

(その他会津若松市内各所にもろうそくが灯さ

れます。御菓園は九日、一〇日となります。)

平成一二年に始まった会津絵ろうそくまつりも

今回で八回目を迎えます。

会津伝統工芸品の一つである、「会津絵ろうそ

く」。一本一本に職人技が感じられる会津絵ろう

そくを皆さんに知って頂くとうと、このまつりを開

催しています。「約七、〇〇〇本の蠟燭のあかりに照らされて雪景色に浮かぶ会津幻影」をお楽しみ。

お問合せ先：

ゆきみらい2007 in 会津実行委員会事務局

〒九六五―八六〇―一

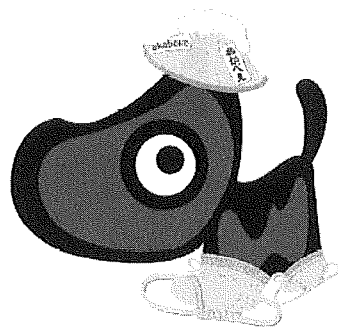
福島県会津若松市東栄町三丁四六

会津若松市建設部道路維持課内

TEL：〇二四二(三九) 一二七〇

FAX：〇二四二(三九) 一四五六

E-mail：info@yukimirai2007.com



「あかべえ」(イメージキャラクター)は、会津の民芸品である「赤べこ」からデザインされ、「あいづディスプレイーションキャンペーン」で生まれ、今年も全会津地域で展開している「極上の会津キャンペーン」でもキャラクターとして活躍しています。「赤べこ」とは、天正年間、蒲生氏郷が殖産振興のために招いた技術者から伝わったのが始まりで、平安時代、蔓延した疫病を払った赤い牛が由来であります。また、赤い色は魔除けになるといわれ、赤べこを持っていた子供は災難から逃れられるとも言われています。

# 自転車等駐車器具の

## 占用について（その1）

道路局路政課道路利用調整室

勤通学者が多いから危険よね。

渡邊課長

二人とも新年明けましておめでとう。今年も大いに頑張ってください。

坂上係員・大野係員

課長明けましておめでとうございます。本年もよろしくお願いいたします。

渡邊課長

ところで大野君、どうしたんだねその傷は。新年早々災難だったようだね。坂上さん早く手当てしてあげて。

.....

（手当てから戻ってきた二人から事情を聞いて）

渡邊課長

私も放置自転車には本当に迷惑しているよ。内閣府が各都道府県の市や三大都市圏の町村の駅周辺を対象として実施した調査結果（※）によると、平成一七年における駅周辺の放置自転車台数は約三万七、〇〇〇台もあって、放置自転車対策は喫緊の課題になっているんだよ。

大野係員

そう言えば、平成一七年の道路法施行令の改正により、道路に接する自転車駐車場に加えて、道路上の自転車駐車場を道路附属物として位置

（買ったばかりのズボンが破れて、膝から血を流しながら出勤してきた大野係員）

坂上係員

ちよつとつと!! どうしたのそのズボン? 膝から血まで出てるじゃない。すぐに手当てしなくちゃ。

大野係員

えーん。せっかく冬のボーナスで買ったばかりだったのに……。またやつちやいました。

坂上係員

そう言えば前にもこんなことがあったわね。相変わらず遅刻しそうになって、慌てて走ってケガでもしたんでしょ。ズボンを気にする前に、まずはケガの方を心配しなさいよ。まったくすごい血よ。

大野係員

実は、フリーマガジンを見ながら駅まで歩い

付けましたよね。

**坂上係員**

大野君すごいわ。よく覚えていたわね。じゃあ、ついでに聞くけれど、最近も道路法施行令の改正が行われたのは知っているかな？

**大野係員**

当然ですよ。バカにしないで下さい。課長がおっしゃったように、道路上の放置自転車問題が喫緊の課題となっていることから、道路管理者以外の者が占用として自転車駐車を整備することが今年の一月四日から可能となりました。また、原動機付自転車や二輪自動車についても近年普及が進む一方でその駐車場不足により、違法駐車が問題となっていることから同様に駐車場を整備することが可能となりました。

**坂上係員**

そうね。よく勉強しているわ。ただちょっと待って。今、自転車駐車場と言ったわよね？条文上はどうなっているかな？

**大野係員**

えーと。(条文を見つけて) あっ!! 「道路の区域内の地面に設ける自転車、原動機付自転車又は二輪自動車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具」となってます。何だかややこしいな。僕はつきり自転車駐車場だと思ってました。

**道路法施行令**

(道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等)

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

一七(略)

八 道路の区域内の地面に設ける自転車(側車付きのものを除く。以下同じ)、道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)第二条第三項に規定する原動機付自転車(側車付きのものを除く。以下単に「原動機付自転車」という。)又は同法第三条に規定する小型自動車若しくは軽自動車で二輪のもの(いずれも側車付きのものを除く。以下「二輪自動車」という。)を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具(第六号に掲げる施設に設けるものを除く。)

九・十(略)

**坂上係員**

そうね。道路附属物の方は、確かに「自転車駐車場」となっているから非常に間違いやすいところよね。

**大野係員**

どうしてこんな書き方になっているんですか？

**坂上係員**

……。(やつぱりそう来たか) ちよ、ちよっと待ってね…。

**渡邊課長**

なかなか難しいところだね。そもそも道路を占用するというのはどういう状態のことを言うのかな？

**大野係員**

道路法第三十二条には、「工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする」とありますので、少なくとも何か物が置かれた状態ということだと思います。

**道路法**

(道路の占用の許可)

第三十二条 道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

一七(略)

二五(略)

**渡邊課長**

そうだね。では、自転車駐車場っていうところ、ういうものを想像するかな？

**大野係員**

えーと。ラックや柵があったりして、そこに自転車を駐車するというような…。あっ、駐車の線を引いただけのものも見たことがあります。

## 渡邊課長

いいところに気が付いたね。何も物を置かないで、線だけ引いて、ここは駐車場ですなんていうのもあるよね。もし、そんな申請が来たらどうする？

## 坂上係員

何も物を設けないということは、そもそも占用許可の対象とならないのではないのでしょうか。

## 大野係員

(出しゃばつてきて何だよ...) 占用許可申請である以上、ラックなどを設けることが前提となりますし、歩行者等の安全で円滑な通行を妨げないためにも、歩行空間と駐車空間を明確に区分するための柵なども設けるよう指導すべきではないでしょうか。そっか、だから駐車場とせずに、ラック、つまり車輪止め装置などの物件を規定したのですね。

## 渡邊課長

その通りだね。その他の器具としては、柵、上屋、照明器具、案内板、自動精算機などが考えられるね。補足すると、高架の道路の路面下に駐車場を設ける場合には、通常、舗装などをするから駐車場と規定できるんだ。歩道上はこれ以上舗装する必要はないからね。また、高架の道路の路面下にラック等を設ける場合とを区

別するために、末尾で第六号に掲げる施設を除いていたり、冒頭で道路の区域内の地面に設けると規定することにより、第七号に掲げる施設と区別しているんだ。

## 大野係員

なるほど。とても勉強になりました。

## 坂上係員

(私も実はよく分からなかったんだ。ついでに聞けてラッキー...) 課長、ついでと云っては申し訳ないんですが、ちょっと教えていただきたいことがあるのですが。

## 渡邊課長

坂上さんは勉強熱心だね。でもゴメン。これから会議があるんだ。終わったらでいいかな。

## 坂上係員

分かりました。では、後程よろしくお願います。

## 大野係員

(うっ、僕も質問考えておかなかちゃ...)。

※：内閣府が隔年おきに実施している各都道府県(沖縄県を除く。)の市、東京都特別区及び三大都市圏(東京駅から概ね半径五〇km、名古屋駅から概ね半径四〇km、大阪駅から概ね半径五〇km)の町村(全八一六二市区町村)の駅周辺を対象として実施している「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」(平成一七年一〇月一日現在)。

(次号につづく)

# ボランティア・サポート・プログラムの 取組みについて



中国地方整備局道路部道路管理課長 西村 元次

## 一 背景

道路を慈しみ、住んでいるところをきれいにしたいという自然な気持ちを、形あるものにしようと考え出されたのが、「ボランティア・サポート・プログラム（VSP）」です。アメリカでの、ボランティアの人たちが道路を我が子のように面倒を見ている「アダプト・ア・ハイウェイ・プログラム」からヒントを得ています。「みち」をきれいにしようという活動から始まって、地域コミュニティの活性化が期待されています。

中国地方整備局では、平成二二年度から、「ボランティア・ロード」の愛称で取組みを実施しています。

平成一八年九月末の時点で、一八七団体約八、

四〇〇名の方が参加するまでになっています。この「ボランティア・ロード」は、地域住民、地元企業、協力者（市町村）及び道路管理者が協定を締結して、道路の清掃美化活動を主体に、地域住民共有の生活空間である道路への愛着心を深めていただくとともに、道路利用者のマナー向上を啓発することを目的としています。

### ◆道路管理者の役割

- ① サインボードの設置（写真1）
- ② 清掃道具の貸与、支給
- ③ 安全指導・保険
- ④ 事務局

### ◆協力者（市町村）の役割

- ・ゴミの処理等
- ① 収集ゴミの回収、処理



写真1 団体の活動をPRするサインボード



## ② 実施団体の連絡窓口

実施団体は協定に基づき、清掃・植樹管理などを行っていたこととしています。

地域住民のみならず、道路の清掃や美化活動に参加していただくことにより、地域の方の美化活動意識の向上、道路利用者のマナー向上、参加団体のコミュニケーションの輪の広がり等の効果が期待されています。

企業の「ボランティア・サポート・プログラム」



写真2 「ボランティア・ロードフォーラム2005 in 広島」の様子と参加されたみなさん（上）



写真3 米子市で行われた意見交換会の様子  
活動の反省、マンネリ防止等の意見が出されました

への参加も行われています。ボランティア活動を行う店舗が所属する企業本社と一括にて締結することとしています。例えば、平成一三年一二月二五日に「地域社会に貢献する」ことを企業理念のもと、地域の方々とともに様々な社会貢献活動や環境保全活動を積極的に推進しているイオン株式会社及びイオン各社と協定を一括締結しています。

また、平成一五年度からは、道路の異常情報の収集窓口として、国道沿線のコンビニエンス・ストアと、「ロード・セーフティステーション」の名称で協定を締結しています。

この取組みは、道路利用者から、道路の異常情報をコンビニエンスストアに入れていただき、その情報を道路管理者へ通報していただくものです。当初はローソンの約一〇〇店舗でしたが、現在ではcocoストア、サークルKサンクス、セブンイレブン、デイリーヤマザキ、ファミリーマート、ポプラとも協定を締結し、約二六〇店舗となっています。この二六〇店舗のうち二八店舗は「ボランティア・ロード」としても活動していただいています。

平成一七年一月に、「ボランティア・ロードフォーラム 2005 in 広島」と題し、VSP団体との意見交換会を開催しました（写真2）。参加者は、道路管理者（国・県）とVSP一四団体の総勢五六名で、四時間半にわたって意見交換を行いました。VSP団体側からは、「花の苗の購入をお願いしても、行政は、予算的理由等により、なかなか対応してくれない」などの意見も出しましたが、「国道事務所の調整により、花壇の水やりに郵便局の水道が借りられるようになった」、「セーフティコーンを購入していただき、安全に作業が出来るようになった」など行政側のサポートにより活動環境の改善事例も多く寄せられました。平成一八年度は各事務所意見交換会（写真3）を春と秋に開催しましたが、今年度末には、山陰（米子市）と山陽（山口市）の二ブロックに分かれて意見交



写真5 過去には小池環境大臣(当時)も活動に参加していただきました



写真4 プロジェクトに参加されている「R29活性化委員会」のみなさん(上の写真は整備された花壇)

換会を開催する予定になっています。

## 二 各地での取り組み紹介

### 1 みんなで花いっぱいプロジェクト

鳥取河川国道事務所では、平成一八年三月から、多くの歴史・文化・名勝・旧跡・自然などが残る因幡地方の魅力アップと、地域の方々に道路に、もっと親しんでいただければとの思いから、国道沿線等に花を植えていこうと「みんなで花いっぱいプロジェクト」を実施しています。現在では、二九のVSP団体が活動されています。また、このプロジェクトに参加している「R29活性化委員会」は、当初三人で活動をスタートしましたが、今では子供から老人クラブの皆さんまで一〇〇名を越える方が参加するまでになりました(写真4)。

### 2 鳥取県を含めた4者協定による取り組み

倉吉河川国道事務所の「ボランティア・ロードin 米子連絡協議会」は、鳥取県も含めた四者協定により活動を行っているボランティア団体です。メンバーは、米子市内の自治会や企業及び沿線住民などで組織され、六〇〇名以上の会員を有しています。活動内容は主に、米子市内の国道九号、主要地方道、市道の歩道清掃や花壇の除草を行っているです。平成一八年は都市緑化推進運動の一環として、米子市公会堂周辺の花壇にガザニア



写真6 都市緑化推進運動の様子  
花壇に400鉢のガザニアが植えられました

四〇〇鉢を植えました(写真5・6)。

### 3 癒しの水辺\*道ばたづくり

浜田河川国道事務所では、道路と川の団体が、地域と一体になっていろいろな取り組みを行っています。例えば、河童の伝説に基づく「えんこう祭り」の開催前にVSP団体が清掃活動を行ったり、花壇を設置して祭りに彩りを添えています(写真7)。また、団体の委任式に合わせて、記念植樹や餅つき、祇園太鼓、幼稚園児歌唱などを行い、普段、交流することのない地域の方々との交流の場となっています。

### 4 防災・VSPパネル展示ラリー

岡山国道事務所では、八月に「道路ふれあい月間」行事の一環として、「防災・VSPパネル展



写真7 花壇の整備状況

「示ラリー」を開催しました(写真8)。阪神・淡路大震災で倒壊した阪神高速道路の写真や、台風により冠水した道路の写真等とあわせて、管内の国道二号、三〇号、五三号、一八〇号の沿線で活動するVSP団体による清掃活動の写真も展示されました。訪れた方々は、展示された写真を一点、興味深そうに見入っていました。展示会場は、倉敷市役所ロビー、久米南町文化センター、津山市役所ロビー、奈義町文化センターの岡山県内四会場を利用し、多くの方々にVSP活動を紹介できたと考えています。

### 5 三原地区クリーン協議会

平成一八年一月に、道路の維持管理を請け負っ



写真8 パネル展示ラリーの様子  
(久米町文化センター)

ている工事施工者と道路管理者がいっしょになって「三原地区クリーン協議会」というVSP団体を設立しました(写真9)。これは、母体となる団体を設立することにより、住民の方が気軽に参加できる環境を提供し、さらなる活動の活性化を目指しています。第一、二回の活動時には、一般市民の方の参加がありませんでした。その反省を踏まえて近隣の小学校に参加を呼びかけたり、平成一九年一月には、タウン誌を利用して、市民の皆さんにVSPの活動参加を呼びかける予定です。

### 6 わが道・わが街自慢の景観づくり隊

道路の植栽を利用して、道路の景観や街並みを



写真9 三原地区クリーン協議会のみなさん

自分達でつくりたいと、お考えのVSP団体を「わが道・わが街自慢の景観づくり隊」として広島国道事務所が応援させていただく取組みです。景観プランを提案していただいた団体を、「わが道・わが街 自慢の景観づくり隊」として認定し、緑や花が織りなす景観づくりを応援しています。認定第一号として「呉本通商店街女性部はなみずき会」を認定し、現在は二団体が活動中です。(写真10、図)。

### 7 VSP団体との協働

山口河川国道事務所では、各出張所が独自にアイデアを出して、VSP団体といっしょにいろいろな取組みを行っています。



「景観づくり隊」のPRチラシ



写真10 「わが道・わが街自慢の景観づくり隊」の認定式

山口国道維持出張所では、除草作業に合わせてVSP団体と協力して歩道の道路パトロールを実施しています。写真11は平成一八年八月二八日に実施したときのものです。

宇部国道維持出張所では、一月一八日に土木の日PRイベントとして、VSP団体、宇部地区

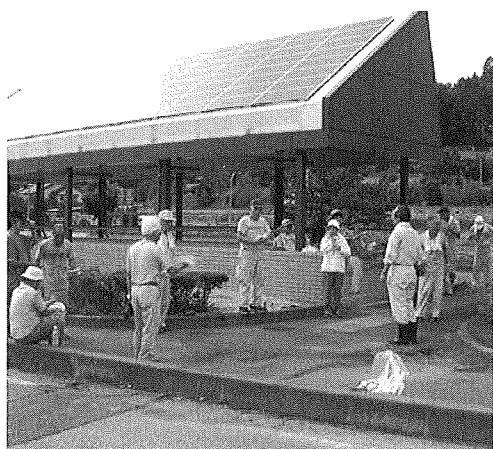


写真11 約1kmのパトロールを行った後の除草作業の様子

安全協議会と共催で「国土交通省（うべこく）土木dayだよ！ 全員集合!!」を開催しました。この出張所管内では三一のVSP団体が活動されており、イベントでも地域の皆様に道路管理の重要性や役割をVSP団体といっしょにPRするとともに、ステージでは和太鼓や吹奏楽なども催され、地域の皆様とのコミュニケーションも深めることができました（写真12）。

### 三 最後に

中国地整では、小学校を主に「道路管理について」の出前講座を行なっています。ボランティア団体の活動を知った小学生から、「絶対に道路に

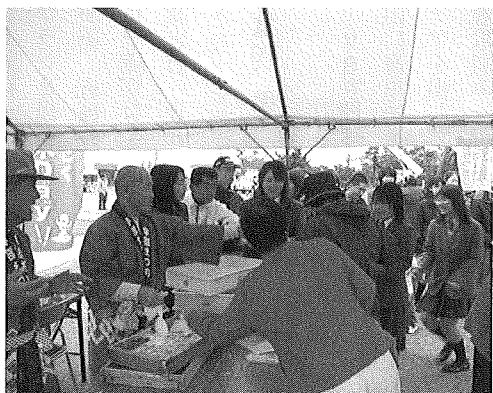


写真12 「国土交通省（うべこく）土木dayだよ！ 全員集合!!」の様子 VSP団体が作ったお餅が来場者に配られました

ゴミは捨てません」といった声も聞かれるようになりました。また、県のガーデニング事業では、小学生が種から苗に育てて、それを高齢者のボランティア団体が受け取って歩道の花壇に植えるといった取組みも行われています。

これからは、単に道路の清掃美化活動に止まらず、各地の取組みもお互いに参考にしながら、県の団体等との交流や地域の皆様との交流をさらに深めながら、行政と住民の協働作業でより良い道づくり街づくりができればと考えています。

# 道路管理と住民参加

## 茨城県道路里親制度の状況について

茨城県水戸土木事務所

### 一 はじめに

茨城県は関東地方の北東に位置し（図1）、東は太平洋にのぞみ、中央部から南部にかけては関東平野が広がっています。県の人口は約二九八万人で全国第一位、面積は約六、一〇〇km<sup>2</sup>で全国第二位ですが、平坦であるため可住地面積は約四、〇〇〇km<sup>2</sup>で全国第四位と広く、道路実延長は約五五、六〇〇kmと全国第二位の長さを有しています。

このうち、県都・水戸市や県下有数の観光地である大洗町、笠間市など三市三町を管轄する茨城県水戸土木事務所は、茨城県のほぼ中央、東京・日本橋から約一〇〇km圏に位置し、太平洋に面する海岸部、関東平野部及び八溝山系からなる変化

に富んだ地勢です。管内の面積は約九〇〇km<sup>2</sup>、人口は約四七万人で、共に県全体の約一五％程度を占めています。道路については国道道合わせて六六路線、延長約六四一kmを管理しています。

※注：人口、面積は平成一七年一〇月現在の比較  
可住地面積は平成一六年一〇月現在の比較  
道路実延長は平成一七年四月現在の比較

### 二 茨城県道路里親制度

#### 1 制度の概要

茨城県では、県管理の道路を「里子」に、沿道のボランティア団体を「里親」に例え、道路ボランティアへの支援制度を「茨城県道路里親制度」と称しています（以下、このボランティア団体を「道路里親」と言います）。

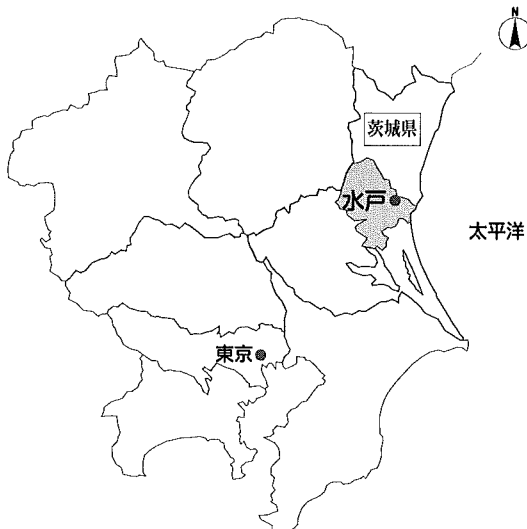


図1 水戸土木事務所の管内

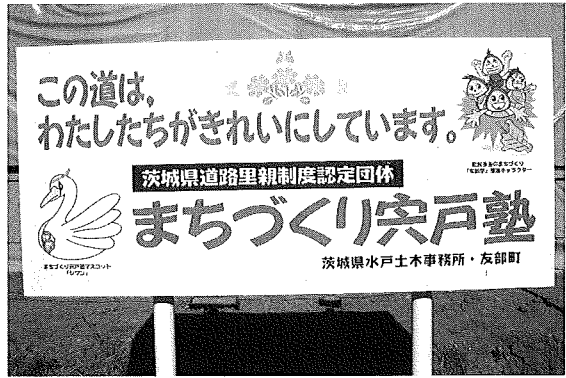


写真1 ボランティア団体の名称入りサインボード

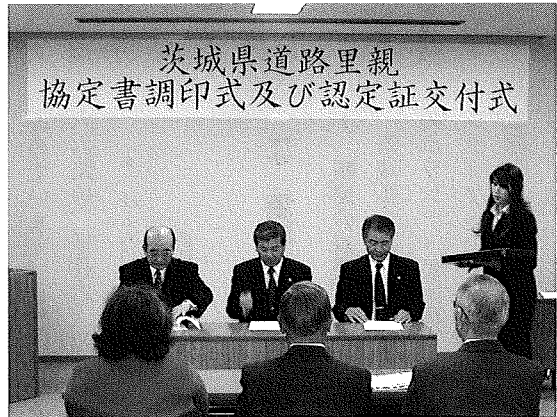


写真2 調印式の様子

茨城県道路里親制度事後報告

団体名	
代表者名	
代表者連絡先	〒 電話 ( )
作業日時	平成 年 月 日 ( 曜日 ) ~
作業人員	人
作業内容	
事故等	有 ・ 無 (いずれかを○で囲んでください) 事故等があった場合は、その発生状況やけがの状況についてできるだけ詳しくご記入下さい。
その他	その他、美化活動を通じて道路環境等について気が付いたことがあればご記入下さい。

※ 美化活動終了毎に、活動日から1週間以内に提出して下さい。

図2 事後報告書

平成二二年度から一四年度までの三年間を試行期間と位置付け、制度の評価や住民アンケート調査などから効果を検証し、平成一五年度から本格実施しています。

道路里親制度の対象となる活動は道路の清掃(ゴミ拾い)や除草・花壇の手入れなどで、活動区間が原則として1km以上の道路改良済区間であることと、年六回以上活動していただくことが認証の条件となっています。ただし、活動範囲は歩道、植樹帯及び法面等に限定し、車道や中央分離帯での活動は行わないこととしています。

県はこの活動に対し、

- ① 傷害保険加入費の負担
- ② 活動に必要な用具類の支給、貸与
- ③ ボランティア団体の名称入りサインボードの設置(写真1)

の支援を実施することとしています。

また、該当する市町村に対しても道路里親を認証するに当たって意見を聞くこととしており、市町村には道路里親との連絡調整や道路里親が回収したゴミの処理について協力いただいています。

このため、里親活動に関する協定は、道路里親と当該市町村長と道路管理者である県土木事務所長の三者により締結することとしています(写真2)。

協定は、問題のない限り自動更新することとしています。協定は、問題のない限り自動更新することとしていますが、年間活動予定表と構成員名簿は毎年提出することとしています。また、道路里親が活動を行った時は、作業終了毎に事後報告(図2)をすみやかに県土木事務所へ提出していただくこととしています。

2 推進の経緯

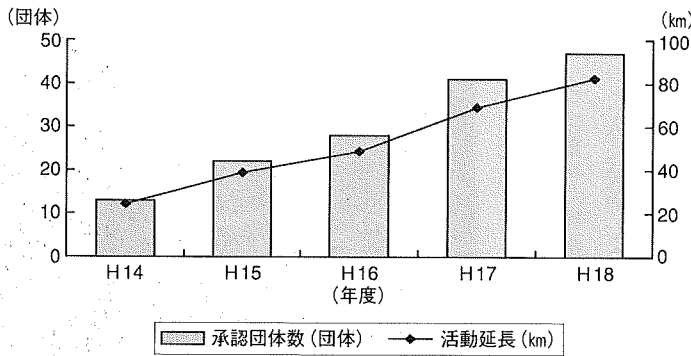
平成一五年度から「茨城県道路里親制度」を本格実施することとなりましたが、この制度の普及に対して周辺から追い風が吹きました。

県では、行財政システム全般にわたる抜本的な



改革を押し進めるため、「茨城県第三次行財政改革大綱」を平成一五年に策定いたしました。この中で、公共施設の維持管理については、経費を節減し、県政への県民の参画・協働を進める観点から公共施設サポーター制度などを積極的に活用することとされました。

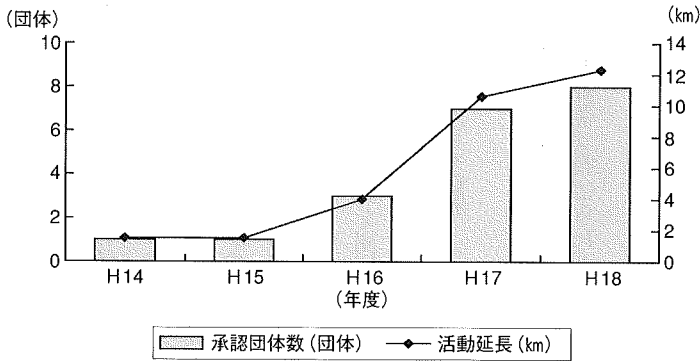
また、国土交通省でも「美しい国づくり政策大綱」(平成一五年七月)が策定され、美しい地域づくりには地域住民個々人の自覚と身近な取組み



年度	単位	H14	H15	H16	H17	H18
認証団体数	団体	13	22	28	41	47
活動延長	km	24.3	38.9	48.7	69.0	82.4
活動者数	人	1,629	2,689	2,983	3,840	4,096

※ H18は12月時点

図3 茨城県における道路里親の推移



年度	単位	H14	H15	H16	H17	H18
認証団体数	団体	1	1	3	7	8
活動延長	km	1.5	1.5	4.0	10.6	12.3
活動者数	人	550	550	660	1,021	1,093

※ H18は12月時点

図4 水戸土木事務所における道路里親の推移

が必要とされました。

これらのことから、茨城県では道路里親制度を積極的に推進することとし、平成一四年度末時点では一三団体が二四・三kmで活動という状況でしたが、平成一八年一二月現在では四七団体が延長約八二kmを管理し、この間で三倍を超える伸びとなつていきます。また、登録者数も県内で四、〇〇名を超える状況となっております(図3)。

当水戸土木事務所においても、平成一五年度ま

で認証団体は一団体でしたが、平成一八年一二月には計八団体に増え、活動延長も一二・三kmと、当事務所の道路管理延長の約二%を道路里親が管理する状況となっております(図4)。

### 三 水戸土木事務所における道路里親の状況

当事務所の道路里親八団体について特徴を把握するため、その経緯や活動内容を比較してみます。

#### 1 団体の成り立ちについて

- ① 以前から地元でボランティア等の活動を行っていた団体(四団体)
- ② 地元自治会(二団体)
- ③ 地元有志により設立された団体(二団体)

団体の発足別に比較すると以上の三種に分かれますが、半数が元々地元にある団体が里親となったケースで、以前から様々なボランティア活動をされていたことから道路ボランティア活動にもスムーズに参加出来たようです。地元自治会は二団体ですが、どちらとも以前から道路や河川のボランティア活動を実施していた地区でした。

そして、道路里親活動を契機に新設された団体は二つありましたが、この二団体は

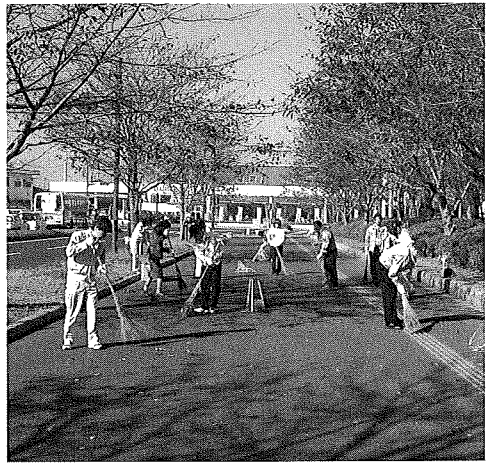


写真3 茨城県庁周辺での道路里親活動状況

里親活動を開始するきっかけが大きく異なります。一つは荒れた植樹帯をどうにかしたいと立ち上がった人に賛同した人々とで結成された団体で、もう一つは茨城県庁の移転関連で整備された道路を、従来からある沿道の企業と、新しく越してきた県庁や関連団体の職員が共に管理しようとして生まれた団体です（写真3）。

## 2 活動を開始する動機について

- ① 市町村に制度を紹介され申請した（四団体）
- ② 県の広報などで知り市町村に相談し申請した（三団体）
- ③ 道路整備の完成に合わせ県が働きかけた（二団体）



写真4 植樹帯の花壇整備

## 3 活動内容について

- ① 植樹帯は設けられているが草刈が不十分で

市町村からの働きかけが活動を考えるきっかけとなった団体が全体の半数を占めています。②には隣の地区が道路里親の活動を開始したため誘発されて次の年に申請したといった場合も含まれますが、これらの団体はすべて、まず市町村に相談し、市町村から県に対し打診するケースでした。③は前出の県庁移転関連の団体で、茨城県初の道路里親であり県の勧誘が起因となりました。

以上のように活動を開始する動機から見ると、地元と密接に関わっている市町村の関与が道路里親の普及に大きく関わっていることが分かります。

ある場合や植樹されずに芝が張られていたことから、植樹帯の花壇整備等を中心に周辺住民有志が活動する団体（五団体）（写真4）

### ② 法面や保護路肩等の除草が不十分であったことから、法面の除草を中心に隣接する居住者の地元自治会が活動する団体（二団体）（写真5）

③ 道路の開通が起因となり、歩道にプランターを設置して草花の管理と歩道の清掃を実施する団体（二団体）（写真6）

以上のように活動内容については三つのパターンに分類出来ますが、法面の草刈を中心に活動する自治会についても保護路肩にコスモスを咲かせる活動を行っており、総ての団体で花木と関連す



写真5 整備された保護路肩





写真6 設置されたプランターに草花を植える作業をしている団体のみなさん

る活動を実施している状況です。

以上のことから、当事務所管内における道路里親には、申請前からボランティア等の活動を行っていた団体が、植樹帯やプランターの花木の手入れを目的として、市町村に相談、紹介されて里親活動を開始するといった特徴が見受けられる結果となりました。

## 四 ボランティア

以上のように我々は八団体の道路里親認証に係わって参りました。ボランティア活動をされている団体でも道路の管理には不慣れなことも多く、

特に安全面の指導は欠かせないと考え、認証するに当たっては事前に制度を良く理解していただき、出来ること出来ないことを明確に説明することとしております。

認証後にも道路里親から道路の管理を更に良くするためのアイデアや要望をいただくことがあります。しかし、その要望に全て答えられている訳ではありません。例えば、安全の観点から中央分離帯の管理は県で行っていますが、県の道路管理頻度が道路里親より劣るため、どうしても歩道には草が生じ、中央分離帯は草だらけといった状況が発生し、その結果、「中央分地帯の除草をさせて欲しい」との要望をいただくこともありました。今後、道路里親制度の更なる発展のためにもニーズに合った規約の改正は必要であり、活動されている方々の声を県庁主管課に届けることも重要であると考えています。

管理費の削減という点から言えば、先程述べたとおり当事務所が管理する道路の延長で約二%という数字では効果を示すには難しいと感じます。しかし、活動回数が年間一〇〇回を超える団体も存在し、道路里親の活動箇所は県だけの管理箇所と比べ、管理が行きとどいていることは様々な方から伺います。

また、道路里親の方々の道路環境に対する意識の高さに驚くことがあります。意識は自分の活動

区域だけではなく道路全般に向けられ、道路里親の道路モニターとしての効果も感じているところではあります。これに加え、周辺住民への影響も大きな効果です。ボランティアの連鎖反応と言うか、前出のとおり、隣接する地区が相次いで活動を始めたとか、個人の道路里親団体への参加希望なども耳にします。

以上のように、道路管理の質的向上や県民の行政への参画といった点では、着実に効果を上げていと感じています。

### 《最後に》

「今後の皆様の活動にご期待申し上げますが、場所は道路でございます。くれぐれも安全に活動されますよう、お願いいたします。」

これは、道路里親を認証する際、当事務所長から里親に対し、必ず申し添える言葉です。

当事務所で道路里親が活動を開始し、七年目を迎えました。幸いにもこれまで道路里親に係る人身事故は発生しておりません。これからも引き続き、多くの方に事故なく道路里親活動を行っていただくよう、道路里親制度の推進に努めていく所存です。

# 自転車走行中に市道上で固定されていた縁石に衝突して 転倒した事故において道路の管理の瑕疵が争われた事例

## — 佐倉市道自転車転倒事故損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕平成二六年一〇月二五日

千葉地方裁判所 請求一部認容

(原告被告控訴)

〔控訴審判決〕平成一七年三月一〇日

東京高等裁判所 請求一部認容(確定)

### はつらり

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、瑕疵があったか否かは、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、自転車で行中に市道上に固定されていた縁石に衝突して転倒し、障害を負った原告が道路管理者に対し、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 事案の概要

本件は、自転車で行中に市道上に固定されていた縁石(以下「本件縁石」という。)に衝突して転倒し、四肢麻痺等の後遺障害を負ったA、その妻である一審原告B子及びその子である一審原告Cが、市道を管理している二審被告に対し、一審被告の道路の設置又は管理に瑕疵があったとして、国家賠償法二条第一項に基づき、損害の賠償を求めたところ、訴え提起、第一審係属中にAが死亡したので、同人の地位を妻である原告B子が承継し、損害賠償金等の支払を求める事案である。

原判決は、一審原告らの請求中、一審被告に対し、一審原告B子につき、損害賠償金二、一六万円及びこれに対する事故日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払を求める限度で、一審原告Cにつき、損害賠償金五五万円及びこれに対する事故日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払を求める限度でそれぞれ認容し、一審原告らのその余の請求をいずれも棄却した。

一審原告ら及び一審被告は、原判決の各敗訴部分について、これを不服として控訴を申し立てた(なお、一審被告の控訴状の控訴の趣旨には、「原判決を取り消す。」と記載されているが、控訴理由に照らし、原判決中、一審被告の勝訴部分まで取消しを求める趣旨ではなく、一審被告の敗訴部分に限り取消しを求める趣旨と解する。)

## 2 争いのない事実等

### (1) 当事者等

ア Aは、後記の本件事故により、四肢麻痺等の後遺障害を負い、その後、本訴訟第一審係属中に死亡した者であり、原告B子は、Aの妻であり、原告Cは、Aの二男である。

イ 本件事故現場の概略は、別図のとおりであり、被告は、本件道路と本件縁石の所有者かつ管理者である。

### (2) 本件事故の発生

Aは、平成一三年一月一七日午後八時ころ、千葉県佐倉市路上において、自転車で行中、市道上に固定されていた本件縁石に衝突して転倒した。

Aは、救急車で病院に搬送され、神経原性シヨック、頸髄損傷と診断された。

### (3) Aの後遺障害

病院の医師は、平成一四年三月四日、Aについて、四肢完全麻痺、神経因性膀胱、呼吸筋麻痺と診断し、身体障害者福祉法別表に掲げる障害一級に該当すると判断した。

(4) Aは、平成一六年五月一七日、転移性肺癌により死亡した。

## 3 争点

本件における争点は、①被告の本件道路の設置

又は管理に瑕疵があったか否か、②本件事故と死亡との間の因果関係の有無、③損害額（略）、④過失相殺の四点である。

## 二 主な争点と当事者の主張

### 1 一審原告らの控訴の趣旨

(1) 原判決を次のとおり変更する。

(2) 一審被告は、一審原告B子に対し一億一、五〇〇万円、一審原告Cに対し二〇〇万円及び各金員に対する事故日から支払済みまで年五分の割合による金員をそれぞれ支払え。

(3) 一審被告は、一審原告らに対し、八〇〇万円及びこれに対する事故日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

### 2 一審被告の控訴の趣旨

(1) 原判決中一審被告敗訴部分を取り消す。

(2) 上記取消しに係る一審原告らの請求を棄却する。

### 3 争点に関する当事者の主張

(1) 本件道路の設置・管理の瑕疵について

《原告らの主張》

ア(ア) 本件道路は、京成佐倉駅に向かつて、若干、坂を下っていく一方通行路であり、

一方通行の進行方向から見て左側には駐車車両が多く、通常、車両は右側を走行

している。

(イ) 本件道路の右側の歩道と車道の区分として、白線があるが、不鮮明なところも多い。

(ウ) 歩道幅は、白線から約一・五mであるが、本件道路に面した商店D、商店Eの境の前に大きな電柱があり、そこでは、約一・二mとなっている。

(エ) 電柱から京成佐倉駅方面に向かつて約五〇cm先に、本件縁石が設置されていた。

イ 本件縁石付近は、歩道を照らす照明施設は何もなく夜八時ころには暗くなり、夜間に自転車で本件縁石付近を走行すると、本件縁石の存在に気がつきにくく、本件縁石に衝突する危険性は大きい。加えて、Aの進行方向からすると、坂を下っていくことになるので、速度が増して、なおさら危険な状態となる上、本件縁石手前に、歩道の約三分の一を塞ぐような形で電柱があるので、自転車を走行させていると、電柱に気がとられてしまう。

付近住民は、縁石による衝突事故を憂慮しており、本件事故発生前にも本件縁石の手前約五mくらいの商店D店前にあった同型の縁石を撤去させており、かつ、被告は、本件事故発生後の平成一三年一月下旬には、本件縁石とその先にあった縁石の二個

を撤去している。

ウ 以上からすれば、本件縁石とその道路を管理している被告は、本件縁石付近を走行する自転車が、誤って本件縁石に衝突しないように夜光塗料などで表示するか、あるいは、これを撤去するなどの安全対策を講ずるべきであったのに、何らそのような安全対策措置をとらず、危険な状態で放置し、設置管理義務を怠ったものであり、本件縁石を含む道路の設置又は管理について瑕疵があったというべきである。

#### 《被告の主張》

ア 国家賠償法二条一項にいう営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、営造物が通常有すべき安全性を欠くか否かの判断は、当該営造物の構造、本来の用法、場所的環境及び利用状況等の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とされている。

イ 本件縁石は、歩車道の区別をするためという本来の用法のために本件道路に設置され、歩車道の区別のために利用されていたのであり、設置には何らの瑕疵もない。

ウ(ア) 本件縁石は、夜間でも十分な明るさの下にあり、歩行者及び前照灯を点灯し通

常の速度で走行する自転車にとって十分視認可能なものである。

(イ) 本件縁石は、本件路側帯の幅員二・二mの約一〇分の一にすぎない〇・二mを占拠する状況にあったにすぎない。

(ウ) 本件縁石と路側帯白線との間隔は、〇・七mあり、歩行者及び自転車が通行するのに十分なスペースがあった。

(エ) 自転車が道路の進行方向右側を通行することは、原則として許されていないのであり、本件縁石の手前に電柱があることにより、自転車の運転手が本件縁石に気づかないというのは、合理的な理由とはいえない。

(オ) 本件事故まで、本件縁石に衝突する事故があったという報告は全くない。

(カ) 以上のような事情を総合考慮すれば、本件縁石が残存している状況は道路が通常有すべき安全性を欠くものとはいえず、本件道路の設置又は管理に瑕疵はない。

エ また、Aは、大量に飲酒の上、相当のスピードで自転車を走行していたのであって、本件道路を管理するに当たり、Aのような極めて危険で無謀な運転をする通行者を予見し、その者の安全をも確保する措置

をとることは、道路管理者がなすべき安全性確保の範疇を超えるものであり、かかる措置をとらなかつたことにより、被告が責任を負うことはない。

#### (2) 因果関係について

##### 《原告らの主張》

Aの直接死因は、肺癌であるが、本件事故による受傷及びその合併症のため、寝たきりになったのであり、免疫力、抵抗力が徐々に低下したことは明白である。仮に抵抗力が低下していなければ、直接死因である肺癌に罹患しなかつた可能性が高く、本件事故とAの死亡の間には因果関係がある。

##### 《被告の主張》

Aの直接死因である肺癌は、本件事故前の平成一三年一月に摘出術を受けた直腸癌からの転移であり、本件事故と死亡との間に因果関係はない。

#### (3) 過失相殺について

##### 《被告の主張》

Aは大量飲酒の上、相当のスピードで自転車の走行をしていたのであるから、本件事故発生についてはもちろんのこと、発生した結果拡大についても相当の過失がある。

##### 《原告らの主張》

Aは、本件事故当日、缶ビールをコップに一杯弱ほど飲んだだけであって、本件事故当時、正常

に自転車の操作運行をしていたのであり、Aに過失はない。

### 三 主な争点に対する裁判所の判断

#### 主 文

■一審被告の控訴に基づき、原判決中、一審被告と一審原告B子に関する部分を、次のとおり変更する。

(1) 一審被告は、一審原告B子に対し、一、八七二万円及びこれに対する事故日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

(2) 一審原告B子その他の余の請求を棄却する。■一審原告らの控訴、一審被告の一審原告Cに対する控訴をいずれも棄却する。

### 四 判断の理由

#### 1 本件道路の設置・管理の瑕疵について

(1) 証拠等によれば、以下の各事実が認められる。

ア 本件事故現場は、新町方面（南側）から京成佐倉駅方面（北側）に向かい、一方通行の規制があり、長い下り坂になった幅員

一・二mの直線の市道上である。本件道路は、本件事故現場付近では、西側部分には歩道が設けられ、車道の幅員は約五・八五mで、その東側部分には幅約二・二mの路側帯部

分が設けられており、道路の西側半分には、駐車車両が多い。

イ 本件縁石は、上記路側帯部分に存するが、従前、本件道路の東側の歩車道の境界として設置されたものであり、その後、他の縁石は、荷物の搬入出の邪魔になるなどの要望に応じ、ほとんどが撤去されたため、本件事故当時、本件縁石及びその北側約5m先にある別の縁石の二つのみが残されていた。本件縁石付近には、街路灯等の照明設備は設けられていなかった。

ウ 本件縁石の形状片幅約一九cm、長さ約六〇cm、高さ約一〇数cmで、新町方面から進行すると、その手前（南側一・四七mの地点で、本件縁石より東側約〇・三六mの位置）に、電柱が設置されていた。

エ Aは、新町方面から京成佐倉駅方面に向かい、本件道路の東側路側帯を自転車で行中、本件縁石に気づかず、これに自転車を衝突させてしまい、その衝撃で身体を一回転させて別の縁石の先付近に頭から落下した。

オ 本件事故後、被告は、本件縁石を含め二つの縁石を撤去した。

(2) ア 上記認定事実からすれば、自転車運転者が、本件道路東側を新町方面（南側）から

京成佐倉駅方面（北側）に向かって走行する場合、道路西側の駐車車両を避けて東側を走行してくる自転車運転者にとっては、本件道路が長い下り坂になっており、前記電柱を避けて本件事故現場付近の路側帯を通る必要があるところ、そのすぐ先に本件縁石が存在していたことは、それまで何ら走行に支障のなかった道路上に、突如として危険な障害物が出現するという状況であることが認められ、加えて、本件事故以前にもたびたび縁石に衝突して怪我をした例があり、被告は、本件事故後に、本件縁石を撤去していることをも考慮すると、本件道路は、営造物が通常有すべき安全性を欠いていたといえるべきである。

イ 他方、Aが路側帯部分を通行したこと自体は問題がなく（道路交通法十七条の二参照）、また、Aが大量の飲酒などにより、通常全く予想することができないような危険な運転行為を行い、これが原因で本件事故を惹起したと認めるに足りる証拠はない。

ウ そうすると、被告の本件道路の設置又は管理には瑕疵があったと認めるのが相当である。

## 2 因果関係について

(1) Aの直接死因が転移性肺癌であること、それが本件事故前に切除術の行われた直腸がんの転移によるものであることは、いずれも当事者間に争いが無い。

(2) 証拠によれば、「直接には死因に関係しないがI欄（直接死因等）の傷病経過に影響を及ぼした傷病名等」に「頸椎損傷」と記載されていることが認められる。しかしながら、これは、「直接には死因に関係しない」傷病名に過ぎず、Aの直接死因は、本件事故以前に存在した直腸がんからの転移による肺癌であって、いわゆる病死というべきものであるから本件事故とAの死亡との間に因果関係を認めることはできない。

(3) 以上からすれば、被告は、国家賠償法二条一項に基づき、Aが後遺障害を負った限度で原告らの被った損害を賠償すべき責任があり、Aの死亡についての責任まで認めることはできない。

## 3 過失相殺について

Aは、自転車運転中に、本件縁石に衝突し、身体が一回転する形で投げ出され、六mから七m先の路上に頭から落下し、四肢麻痺の障害を負ったものであるが、本件事故の態様及び生じた結果

並びに本件事故現場が長い下り坂になっていたことを考慮すると、Aは、かなりの高速度で自転車を走行させていたことが認められる。

そうすると、Aにおいては、本件事故の発生した時間が夜間であって、かつ、本件事故現場が長い下り坂となっているのであるから、相当な減速をした上、前方を注視して、自転車を走行させるべきであり、そのようにしていれば、本件縁石への衝突という事故自体を避けることができた可能性もあつた、ないしは、仮に事故が生じたとしても、四肢麻痺という重大な被害が発生することを避けることができたというべきである。したがって、Aには、前方を十分に注視しないまま、かなりの高速度で自転車を漫然と走行させて進行した過失があるというべきであり、加えて、本件事故当時、Aは、缶ビールを一本程度飲酒した上で、自転車を運転していたことが認められ、これがAの注意力や運転操作能力に影響を及ぼしていないとはいえないことなどの諸事情を考慮すると、Aの損害のみならず、同人の妻子である原告らの被った損害から、その五割を減額するのが相当である。

なお、被告は、Aは本件事故当時、大量に飲酒していたと主張するが、証拠によれば、本件事故後の入院中の精神的症状は、アルコール性せん妄によるものというよりは、むしろ、本件事故によ

って重大な後遺障害を受けたことによる精神的な症状と認められるのであって、本件事故当時、Aが大量に飲酒していたと認めるに足りる証拠はなく、この点についての被告の主張は、採用することができない。

## 4 結論

(1) 一審原告B子は、一審被告に対し、国家賠償法に基づき賠償金一、八七二万円及びこれに対する事故日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払を求めらる請求権があるものというべきである。

(2) 一審原告Cは、一審被告に対し、国家賠償法に基づき賠償金五五万円及びこれに対する事故日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払を求める請求権があるものというべきである。

## 五 当事者の主張における

### 主張に対する判断

(1) 一審被告は、本件道路は、通常有すべき安全性を欠くものではなく、本件縁石の設置・管理には何らの瑕疵もないとして、夜間も、本件縁石付近は明るさが保たれているので、本件縁石は遠方からでも十分に視認することができ、本件事故は、Aの不適切な速度と方

法により自転車運転するといふ同人の一方的過失で惹起されたものであるなどとして、原判決には事実誤認がある旨主張する。

しかしながら、原判決掲記の各証拠によれば、本件道路の設置・管理の状況、本件事故の状況については、原判決の認定した各事実を認めることができ、これによれば、Aは、平成一三年一月七日午後八時ころ、本件道路において、自転車で走行中、本件道路上に固定されていた本件縁石に衝突し、その衝撃で、身体を一回転させて、五m先にある別の縁石付近に落下したこと、本件事故現場は、Aの進行方向（北側に向かう。）に沿った一方通行の規制がある長い下り坂になった道路であり、西側には歩道が、東側には路側帯が設けられているが、本件縁石は路側帯部分に存すること、本件縁石は、従前、本件道路の東側の歩道の境界として設置されたが、その後、他の縁石は、ほとんどが撤去されたため、本件事故当時、本件縁石及びその北側約五m先にある別の縁石の二つのみが残されていたこと、本件縁石の形状は、幅約一九cm、長さ約六〇cm、高さ一〇数cmであったこと、本件縁石付近には、街路灯等の照明設備は設けられていなかったこと、本件道路を北に向かい進行すると、縁石の手前に、電柱が設置

されていたこと、本件事故後、一審被告は、本件縁石を含め二つの縁石を撤去したことが認められるのであり、以上の事実によれば、自転車運転者が、本件道路東側を北側に向かつて走行する場合、前記電柱のすぐ先に本件縁石が存在していたことは、それまで何ら走行に支障のなかった道路上に、突如として危険な障害物が出現するという状況であり、一審被告は、本件事故後に、本件縁石を撤去していることをも考慮すると、本件道路は、営造物が通常有すべき安全性を欠いていたといふべきであることは原判決認定のとおりである。

一審被告は、これに対し、夜間でも、本件縁石は遠方からでも十分に視認することができる旨主張するが、これを認めるに足りる証拠は見当たらないだけでなく、街路灯等の照明設備が設けられていなかった等の前記状況の下では、むしろ、本件縁石は、視認し難かつたものといふべきである。また、本件事故態様から見ると、Aにも、前方を十分に注視しないまま、かなりの高速度で自転車を漫然と走行させて進行した過失があると認められるものの、本件の事故が、Aの一方的な過失により生じたものとまではいふことができな

い。このほか、一審被告が事実誤認として主張する点についても、本件道路の設置・管理の状況、本件事故の状況について前記のとおり認められるのであり、原判決に一審被告の主張に係る事実誤認の違法があるとは認められない。したがって、一審被告の上記主張は採用することができない。

(2) 次に、一審被告は、本件事故の発生につき、Aは、事故当時、自転車を安全に運転することが困難なほど飲酒していたものであり、また、自転車の前照灯を点灯せずに運転していた可能性もあり、同人には、少なくとも九割の過失がある旨主張し、一方、一審原告らは、Aは、前方を注視しつつ、通常の高速度で自転車を走行させていたのであり、同人の過失は二割を超えることはない旨主張する。

しかしながら、前記(1)の事故態様によれば、Aは、かなりの高速度で自転車を走行させてきたことが認められるのであり、Aにおいて、本件事故の発生した時間が夜間であつて、かつ、本件事故現場が長い下り坂となつていたのであるから、相当な減速をした上、前方を注視して、自転車を走行させるべきであり、そのようにしていれば、本件縁石への衝突という事故自体を避けることができた、ないしは、仮に事故が生じたとしても、四肢麻痺という重大な被害が発生することを避けること

ができたというべきであり、したがって、Aには、前方を十分に注視しないまま、かなりの高速度で自転車を漫然と走行させて進行した過失があるというべきであること、加えて、本件事故当時、Aは、缶ビールを一本程度飲酒した上で、自転車を運転しており、これがAの注意力や運転操作能力に影響を及ぼしていないとは言いい切れないことなどの諸事情を考慮すると、本件事故による損害につき、Aの過失割合五割を減額するのが相当であることは原判決の認定するとおりである。これに対し、一審被告は、本件事故の発生につき、Aは、事故当時、自転車を安全に運転することが困難なほど飲酒し、また、自転車の前照灯を点灯せずに運転していた可能性がある旨主張するが、一審被告の同主張事実を的確に認めるに足りる証拠は見当たらない。一方、一審原告らは、Aは、前方を注視しつつ、通常速度で自転車を走行させていた旨主張するが、本件事故態様等によれば、前方を十分に注視しないまま、かなりの高速度で自転車を漫然と走行させて進行した過失が認められることは前記のとおりである。したがって、一審被告及び一審原告らの上記各主張はいずれも採用することができない。

(3) 一審原告らは、Aの直接の死因は転移性肺

癌であるところ、本件事故による受傷がその死因に多大なる影響を受けていたことは明らかであり、本件事故とAの死亡との間には相当因果関係がある旨主張する。しかしながら、Aの直接死因が転移性肺癌であること、それが本件事故前に切除術の行われた直腸癌の転移によるものであることは、いずれも当事者間に争いがなく、また、証拠によれば、「直接には死因に関係しないがI欄（直接死因等）の傷病経過に影響を及ぼした傷病名等に「頸椎損傷」と記載されていることが認められるが、これは、「直接には死因に関係しない」傷病名に過ぎず、Aの直接死因は、本件事故以前に存在した直腸癌からの転移による肺癌であつて、いわゆる病死というべきものであるから、本件事故とAの死亡との間に因果関係を認めることはできないことは原判決が認定するとおりである。

一審原告らは、その主張の根拠として、Aは、本件事故による受傷のため抵抗力が極端に落ちてしまい、その直接死因である肺癌に罹患したものであり、本件事故により受傷していなければ、適切な時期に適切な検査を受け、これにより癌を早期発見し、必要な治療をして治癒することが十分に可能であつた旨主張する。しかしながら、本件全証拠によつ

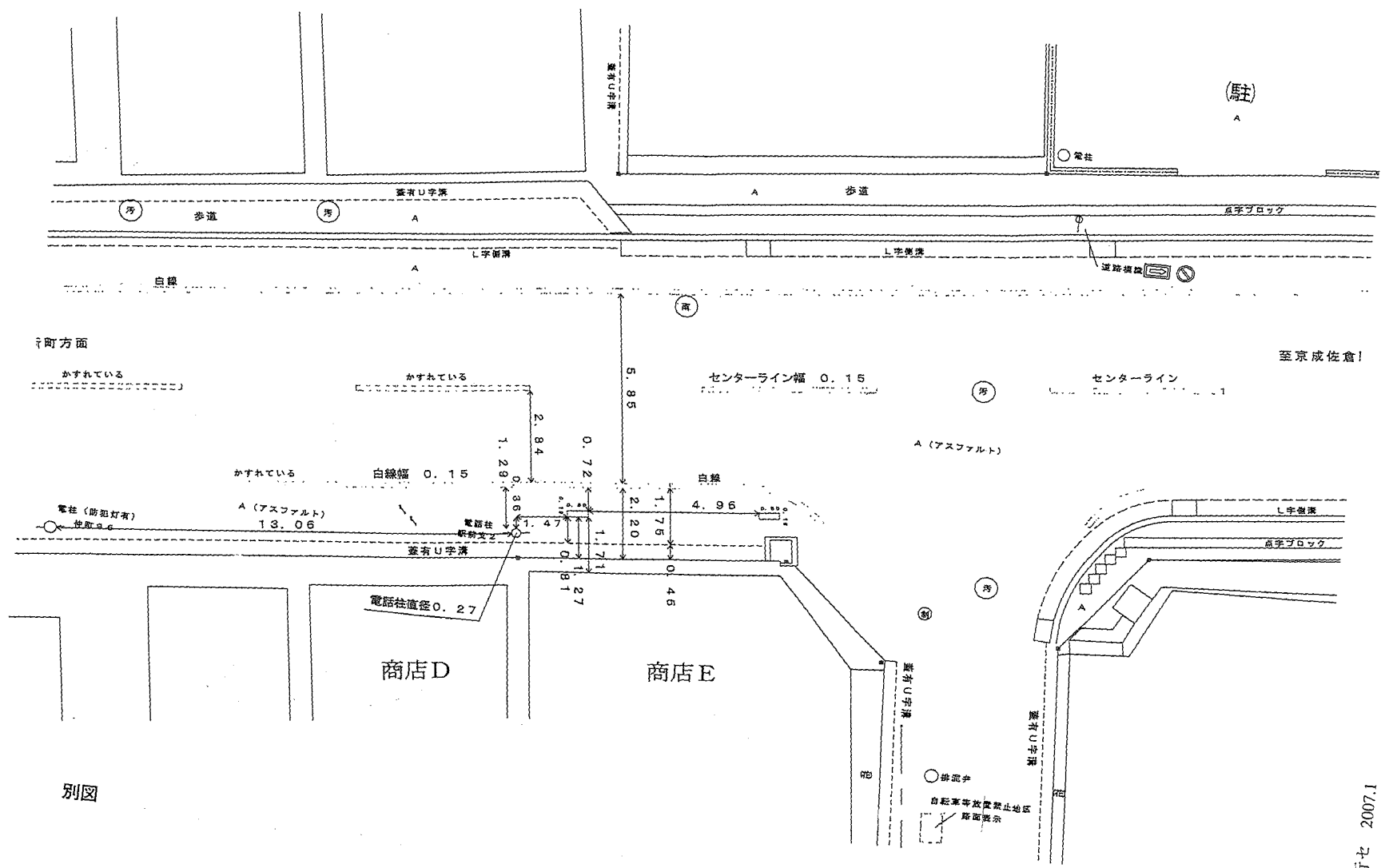
ても、Aにつき、前記直腸癌の切除以降において肺癌が発症した時期を明らかにすることはできず、本件事故による受傷により前記直腸癌が肺癌に転移したと認めることができないこと、また、仮に本件事故による受傷がなければ可能であつた検査及び治療を行えば、Aが肺癌により死亡することはなかつたと認めることもできないことに照らすと、本件事故とAの肺癌による死亡との間に相当因果関係があると認めることは困難というほかない。

## 六

よつて、一審原告B子の本件請求中、被控訴人に対し、国家賠償法に基づき賠償金一、八七二万円及びこれに対する事故日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払を求め、請求は、理由があるからこれを認容すべきであり、その余の請求は、理由がないからこれを棄却すべきである。

また、一審原告Cの本件請求中、一審被告に対し、国家賠償法に基づき賠償金五五万円及びこれに対する事故日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払を求め、請求は、理由があるからこれを認容すべきであり、その余の請求は、理由がないからこれを棄却すべきである。





別図



# 京都のみちと橋の話



京都府東京事務所 内田 信行

◆はじめに  
あけましておめでとうござい  
ます。京都府東京事務所の内田  
と申します。

このたび、「とんびの広場」  
に寄稿させていただくにあた  
り、「京都の「みち」に関係し  
た話」と言っても、どのよう  
な話をさせていただいたら良い  
ものか？



図1 京の七口

地元でいつも通っている道や  
橋であっても、その「いわれ」  
などは以外に知らないものだな  
と思ひ、古都京都の「みち」と  
京都府の管理する「橋」につい  
て、少し調べてみたことをお話  
したいと思ひます。

◆京の七口ななくち  
京の七口とは、室町期から江

- 戸期にかけて、京都と諸国を結ぶために設けられた主要街道の出入口という意味です。七という数は五畿七道の七で、一定したものではなく、時代によって六口や十口のときもあつたそうです(図1)。
- 代表的な七口としては、
  - ・長坂口：山国街道を通過して京北、山陰地方へ
  - ・大原口：若狭街道(鯖街道)を通過して若狭小浜へ
  - ・荒神口：山中越えから琵琶湖、近江へ
  - ・粟田口：東海道を通過して江戸、日本橋へ
  - ・伏見口：伏見街道を通過して奈良、大和郡山へ
  - ・丹波口：丹波街道を通過して

亀岡、山陰地方へ  
・鳥羽口：鳥羽街道を通過して大阪、中国へ  
などがありますが、時代によって、これらの名称や場所も変わっています。このように多くの出入口があれば、「京都は攻めやすく、守りにくい」と言われるのも分かる気がします。

◆碁盤の目と通り名

京都の市街地は碁盤の目のようだとされています。

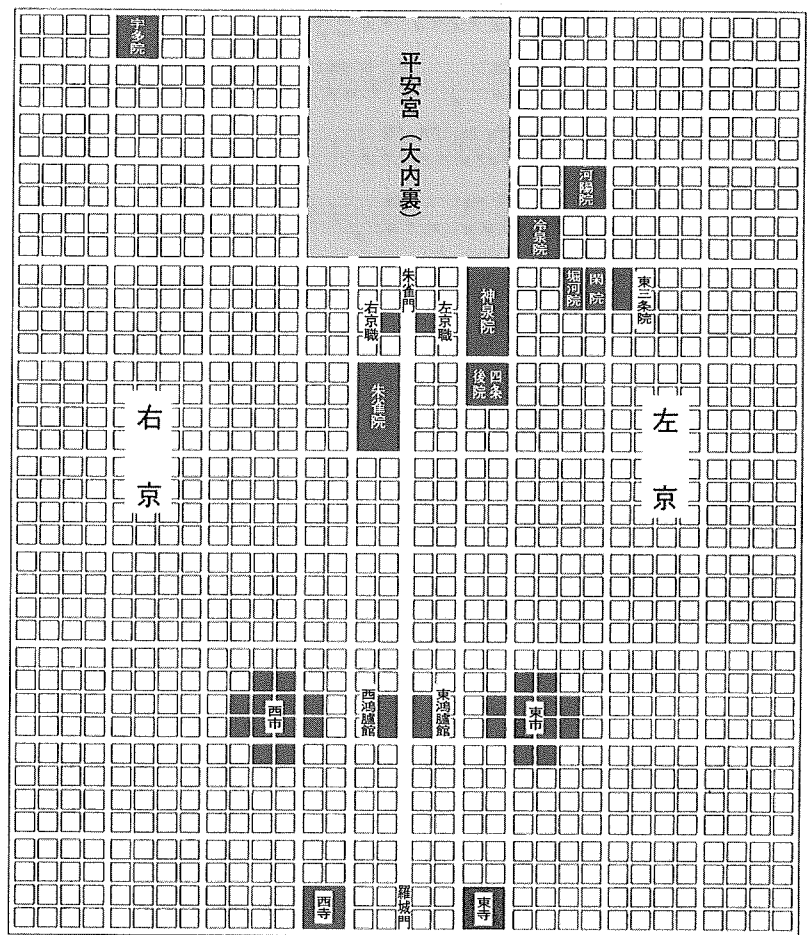
これは平安京が、唐の都の長安を真似て、「条坊制」と呼ばれる東西、南北に通じる道路を敷いたことから、碁盤目状の町並みが形成されました。

平安京は東西約四・五km、南北五・二kmの長方形で、都の玄関口となる羅城門から大内裏までのメインストリートとなる朱雀大路は幅八五mもあり、幅二四〜三六mの大路と幅一二mの小路が碁盤の目のように、整然と区画されていました(図2)。



もちろん、平安京の頃と現在では市街地の状況も随分変わっています。今も町並みにはなごりがたくさん残っています。

京都ではこの碁盤の目を利用して市街地のある地点を表します。例えば、東海道五十三次の終点付近である河原町通と三条通の交差点を「河原町三条」と言い、南北の通りを北に向かうと「上る」、南に向かうと「下る」と言い、東西方向は、「東入る」、



- 一条大路
- 正親町小路
- 土御門小路
- 近衛小路
- 勘解由小路
- 中御門大路
- 春日小路
- 大炊御門大路
- 冷泉小路
- 二条大路
- 押小路
- 三条坊門小路
- 姉小路
- 三条大路
- 六角小路
- 四条坊門小路
- 四条大路
- 錦小路
- 四条大路
- 綾小路
- 五条坊門小路
- 高辻小路
- 五条大路
- 樋口小路
- 六条坊門小路
- 梅小路
- 六条大路
- 六条半小路
- 七条坊門小路
- 北小路
- 七条大路
- 堀小路
- 八条坊門小路
- 梅小路
- 八条大路
- 針小路
- 九条坊門小路
- 信濃小路
- 九条大路
- 東宮極大路
- 宮小路
- 万里小路
- 高倉小路
- 鳥丸小路
- 室町小路
- 町尻小路
- 西洞院大路
- 油小路
- 堀川小路
- 猪俣小路
- 大宮大路
- 藤崎小路
- 壬生大路
- 坊城小路
- 朱雀大路
- 西坊城小路
- 皇嘉門大路
- 西徳富小路
- 西大宮大路
- 西輕負小路
- 西堀川小路
- 野寺小路
- 道祖大路
- 宇多小路
- 馬代小路
- 惠止利小路
- 木辻大路
- 葛浦小路
- 山小路
- 無差小路
- 西京極大路

図2 平安京概略図

「西入る」と言います。「河原町三条上る」と言えば、当該交差点から南北の通りである河原町通を北に向かったところということになります。

また、道路の数が多かったためか、いつの頃からか京の通り名を覚えるための唄が生まれました。一番有名な「まるたけえびす」の一部をご紹介します。東西に走る通りの名前について丸太町通から五条通までを独特の節で、次のように唄います。

丸・竹・夷・二・押・御池・姉・三・六角・蜻・錦・四・綾・仏・高・松・万・五条

この歌で覚える通り名は、丸太町通、竹屋町通、夷川通、二条通、押小路通、御池通、姉小路通、三条通、六角通、蜻薬師通、錦小路通、四条通、綾小路通、仏光寺通、高辻通、松原通、万寿寺通、五条通です。



丸竹夷二押御池 姉三六角蜻錦  
 四綾仏高松万五条 雪駄ちやらちやら 魚棚  
 六条三哲とおりすぎ 七条こえれば 八九条  
 十条 東寺で とどめさす

図3 通り名唄 (まるたけえびす)

は平成八年に、橋長一五・〇mで架橋されました(写真1)。

宇治橋の伝統的な木橋のイメージを残すため、七径間で高欄は国産松を使用し、擬宝珠は寛永一三年(一六三六年)のものをモデルとした形状で、松の枡板で桁隠しを設置し、植栽は宇治のシンボルであるお茶の木を植栽しています。

◆平成の宇治橋  
 ↳府道京都宇治線

京都市の南にお茶と源氏物語・宇治十帖で有名な宇治市があります。

宇治川に架かる宇治橋は大正二年(六四六年)奈良元興寺の僧侶・道登によって架橋されたと伝えられています。

以来、水害や戦火で度々消失、再建を繰り返し、現在の宇治橋

特に左岸から三つ目の径間に

位置することから名付けられた「三の間」と呼ばれる突出部があり、これは橋の守り神である橋姫を祭った跡と伝えられ、また、豊臣秀吉がここで茶の湯の水を汲ませたという話は有名です。現在でも故事にちなみ、毎年一〇月に行われる宇治茶祭にはこの三の間から宇治川の水が汲まれています(写真2)。

◆木津の流れ橋↳府道八幡城陽線「上津屋橋」

上津屋橋は京都府南部を流れる木津川に架けられた全長三五・五m、幅員三・三mの日本で最大級の木造橋です(写真3)。豪雨のため、川の水位が上がると橋板や橋桁が流れ出すというその独特の構造から通称「流れ橋」と呼ばれています(写真4)。

橋の構造は、七三基の橋脚の上に、丸太の橋桁と橋板が乗っているだけです。

川の水位が橋桁までくると木は水に浮かぶので、橋桁と橋板は川面に浮かび流れ出します。

流れ出す橋桁は全体を八分割し、ワイヤーロープで橋脚につながるおきます。水位が下がったところで、これを引

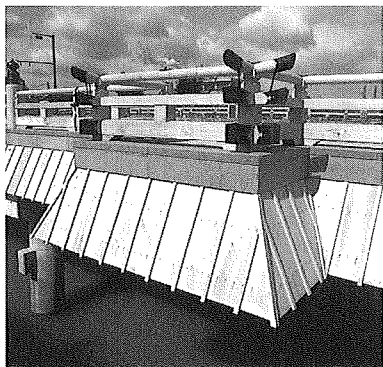


写真2 三の間



写真1 宇治橋

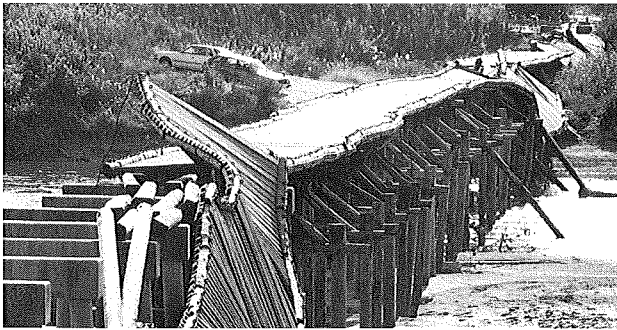


写真4 流出状況 (平成4年10月22日撮影)



写真3 上津屋橋

張り上げ、元のように橋脚の上に敷き並べると復旧が完了します(図4)。

「流れ橋」は、最初から流れることを計算して造られており、始めから頑丈に造らず流れたらまた直すという発想で、自然に逆らわず、うまく共存する橋といえるでしょう。

また、必殺シリーズを始め時

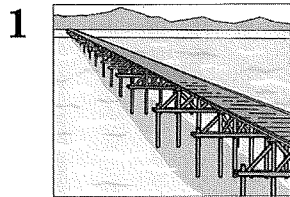
代劇のロケ地として、テレビ、映画にたびたび登場しています。藤田まことが唄う「木津の流れ橋」や山村美紗の小説「流れ橋殺人事件」にも登場しています。

◆天にかける橋

↳府道天橋立線

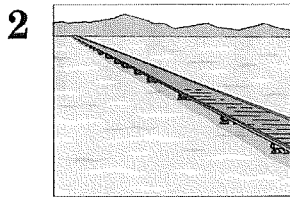
京都府の北部、日本海に面した宮津市にある特別名勝「天

橋立」は白砂青松の地として日本三景の一つに数えられており、延べ三・二km、幅二〇〜一七〇mの砂嘴によって形成されています。これが宮津湾と阿蘇海を分断し、わずかに文殊の切り戸によって両水面が通じています。天橋立は京都府が管理する都市公園であり、中央部の散策路が府道天橋立線で、約五、



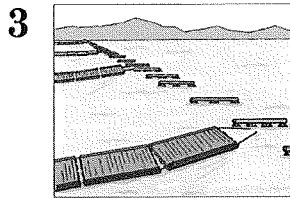
◎増水する河川

上流が広い多雨地帯であるため、一度大雨が降れば多くの水を集め水かさが増えます。

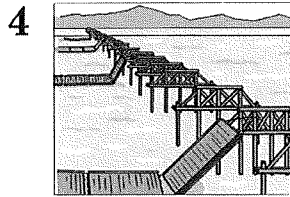


◎流出

やがて川の水位が橋けたに達すると、のっているだけの橋けたと橋板は浮かび上がり、8つのブロックに分かれます。



橋けたと橋板はワイヤーロープでしっかりと橋脚につなげてあるので流れ去ってしまふことはありません。上から見ると8つの橋板が筏流しのように並んで見えます。



◎復旧

水位が下がったあとで、橋けたと橋板を引きあげて橋脚の上のせれば元の流出前の状態に戻ります。

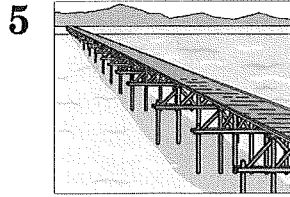


図4 流出のシミュレーション



〇〇〇本の松が生育しています  
 (写真5)。

特に名木には、「千貫松」「夫婦松」などの愛称が付けられ親しまれています。平成一六年の台風二三号で「双龍の松」など約二〇〇本が倒れ、これをきっかけに地元住民が主体となつて、良好な松並木の保全と文化的遺産として未来に継承するための取組みが始まっています。

また、毎年七月には天橋立を約二〇〇本のかがり火で浮き上

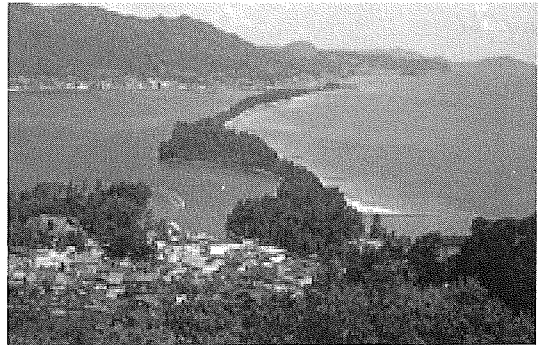


写真5 天橋立

がらせる「天橋立 炎の架け橋」が開催されています(写真6)。

丹後風土記によるとイザナギノミコトが天界と下界を結ぶために梯子を作つて立てておいたが、寝ている間に海上に倒れ、そのまま一本の細長い陸地になつたのが天橋立だと記されています。山の中腹にある傘松公園は、天橋立を眼下に見下ろすことができ、股のぞきの場所としても有名です(図5)。



写真6 天橋立 炎の架け橋

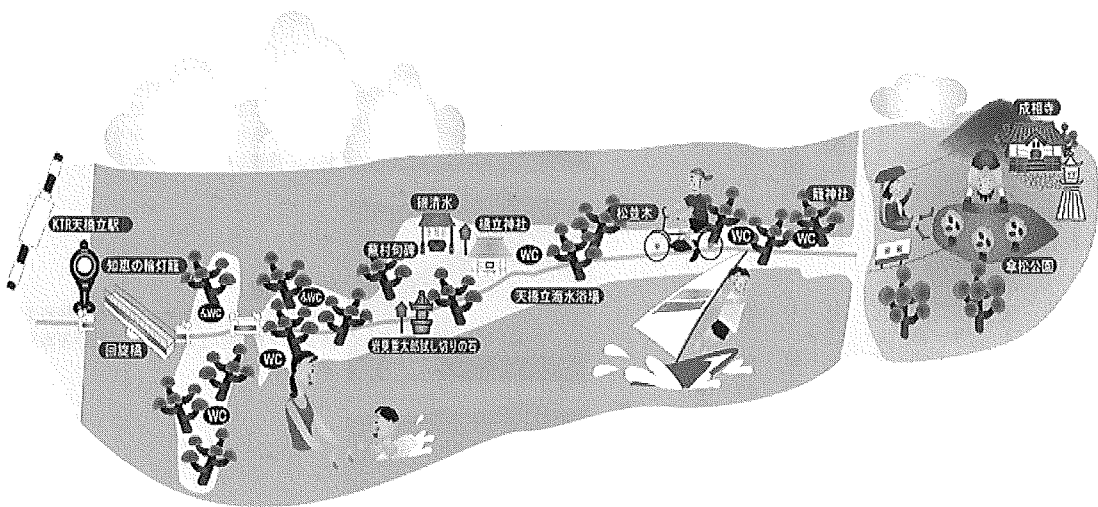


図5 天橋立案内図



写真8 竹林

### 嵐山花灯路2006

平成18年12月9日～18日



写真7 渡月橋

#### ◆おわりに

京都の「みち」の話は、まだまだたくさんあると思いますが、京都に観光に来られるときに、神社仏閣だけではなく、京都の町並みを形成する「通り」やち

「おわりに」の話を、まだ一緒に見ていただけたらなあと思いい、今回、お話をさせていたいただきました。冬の京都観光の目玉として、「みち」をライトアップする

「嵐山花灯路」と「東山花灯路」があります。「嵐山花灯路」(写真7・8)は嵯峨嵐山地域において「灯り」と「花」で演出するイベントで、渡月橋周辺や竹林の小径一带を清水焼や竹で作

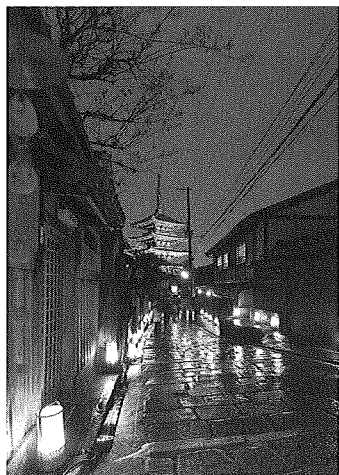


写真9 法観寺

った高さ三〇cm前後の行灯でライトアップされます。「東山花灯路」(写真9・10)は青蓮院から清水寺までの約四kmを露地行灯が石畳を照らします。周辺の寺院、神社等も併せてライトアップされており、幻想的な光の景観が創出され、現代いけばな展や舞妓さんの踊りなどの催しもあり、多くの人で賑わっています。京都の冬は底冷えと言っていますが、とても寒いのですが、凜とした空気の中での美しい「冬の京都」を是非お楽しみください。

#### ※参考文献等

- ・淡交社「京都大辞典」
- ・クリエイツかもがわ「京都に強くなる75章」京都高等学校社会科研究会編
- ・淡交社「京都・観光文化検定試験公式テキストブック」京都商工会議所編
- ・「ジュニア日本文化検定テキストブック」歴史都市・京都から学ぶ日本文化検定推進プロジェクト
- ・「京の七口 図1」フリー百科事典ウィキペディア日本語版最終更新 2006.12.23 (土) 09:44

### 東山花灯路2007

平成19年3月10日～21日



写真10 産寧坂





# 「UDON」もええけど、『映画』もええよ



香川県東京事務所 長尾 克宏

《友人の手記より》

香川出身、親友Kの言葉に誘われるがまま、目指すは、香川！

…あれは先日Kとの会話。

K「なあ、『香川県』と聞くと、何が思い浮かぶ？」

私「そりゃ、『さぬきうどん』だろう。」

K「うん、一昔前は確かにそうだった…」

私「え、違うの。オリーブ？素麺？ 和三盆？」

K「食べ物ばかりだなあ。」

K「食べ物もうまいけど、今、香川と言えよ！」

私「言えよ？」

K「……。」

そんな会話を交わして間もなく、香川出身本広克行監督の

『UDON』が大ブレイク。

映画好きの私は、

K「道路が機能的に整備された香川では、二、三日あれば、ロケ地を全部まわれるよ！」

というKの言葉を半信半疑に…、真つ

青な海と空に突き出たような瀬戸大橋上

(写真1)で軽快に車を走らせる。橋上から眺める瀬戸内海の島々…。

島々…。

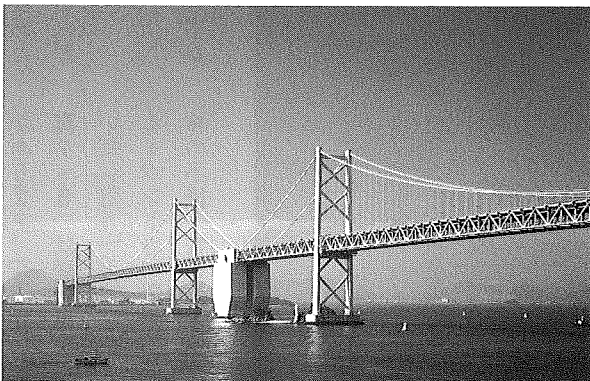


写真1 瀬戸大橋

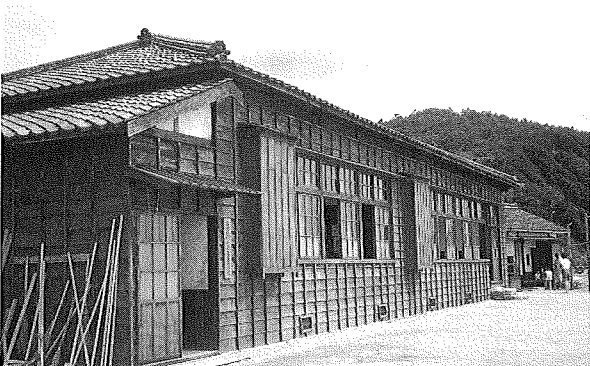


写真2 『二十四の瞳』岬の分教場

「海上にこんなデカイ橋とは、人間の技術も凄いねえ、瀬戸大橋とレインボーブリッジ、どつ

ちが長い？ 大きい？」なんて事、言ってたっけ。一度こへ来てみたら、そんな話はお笑い種。

青い島々の景色が、昔読んだ壺井栄「二十四の瞳」の会話を思い出させる(写真2)。

私「香川で映画と言えよ、『二十四の瞳』だろ。知ってる、あれは確か小豆島。」



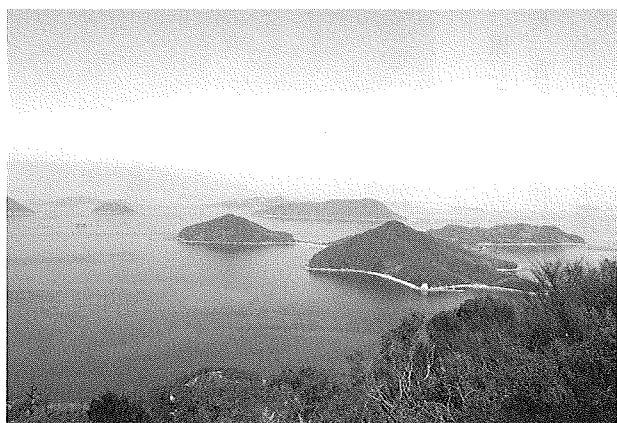


写真3 庄内半島より島々を望む



写真4 ライトアップされた銭形砂絵

像美だった。あの映画の良さは、素朴な子供達と先生の暖かい心のつながり

なんだけど、その舞台が瀬戸内海の島々というところが見逃せない。この島々大事にしたいもんだね。」

瀬戸大橋を渡り、坂出JCTを西へ、出来たばかりの地域活性化インターチェンジ、三豊島坂ICを降り、庄内半島へ

晴らしいこの景観、子子孫孫に至るまで守らないといけないな。」

そんな言葉を噛みしめながら、じっと眺めていたら、それはそれは大きく優しい夕焼けが、水平線へ吸い込まれ…海岸沿いに、さぬき浜街道を走り、名勝琴弾公園銭形砂絵(写真4)を眺めた後、一日の思い出を胸に観音寺市に宿泊。

観音寺市は『青春デンデケデケデケ』の舞台となった街であり、市内にある名門観音寺第一高等学校は『機関車先生』のクライマックス、剣道大会が撮影された所でもある。

二日目朝、有明浜近くの宿舎で、Kとの会話を思い出す。

K「金比羅さんと善通寺も忘れずに。」

私「ごめん、映画に興味はあるけど、神社仏閣は、もう少し歳を重ねてからにするよ。八十八箇所最後の結願寺も香川

K「確かに近年では、昭和六一年、田中裕子主演『二十四の瞳』が有名だ。ただし、昭和

の二十四の瞳と言われた映画には、昭和五九年、夏目雅子主演『瀬戸内少年野球団』があるんだ。」

私「夏目雅子…、素敵な女性だったね。確か作家伊集院静の奥さん…。」

K「そう。そうして、『平成の二十四の瞳』といわれた映画を覚えているかい？ 坂口憲二

初主演の？」

私「えっ、まさか、あの、『機関車先生』も香川ロケ？」

K「そうだよ。伊集院静原作のこの映画は、オール香川ロケ。三豊市(旧詫間町)庄内半島、粟島、志々島など、素敵な映

(写真3)。

ここからの眺めは素晴らしい。『機関車先生』の舞台となった島々を、庄内半島先端紫雲

山頂展望台から眺めつつ、おむすびを頬ばると、何だか嬉しい気持ちになる。

私「千年万年かけて創られた素



県にあるよね。」  
 K「香川の事、詳しいねえ。確かに八十八番大窪寺(写真5)は、香川県さぬき市にある。



写真6 総本山善通寺

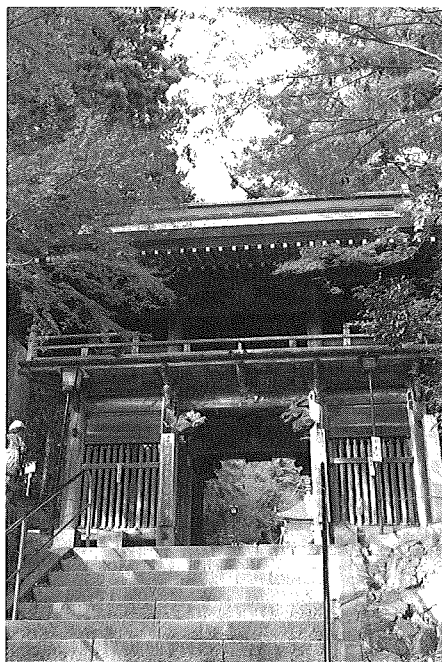


写真5 大窪寺

ちなみに『ロード88』という四国八十八箇所を巡る村川絵梨主演の映画では、大窪寺がクライマックスシーンで、

全ブレイク。当時まだまだ(?)だった、主演の上野樹里や瑛太も、今やTVドラマ「のだめカンタービレ」で完

真6)の門前町として栄えた街は、道路や歩道が綺麗に整備され、懐かしく、人なつっこい、古くて新しい景観を醸し出している。

ある。総本山善通寺(写真6)の門前町として栄えた街は、道路や歩道が綺麗に整備され、懐かしく、人なつっこい、古くて新しい景観を醸し出している。

善通寺でもロケがあったんだよ。」  
 私「善通寺もロケ地なんだ。」  
 観音寺から国道一ノ号を東へ、さぬき豊中ICから善通寺ICまで快走。思ったより早く、善通寺市に到着。  
 市内にある四国学院大学近辺は、本広監督香川三部作、一作目『サマータイムマシン・ブルース』のロケ地でもある。

映画のワンシーンを思い出しながら、善通寺詣で後、国道三一九号、通称金比羅街道をまっすぐ走り、旧金比羅大芝居、金丸座へ到着。  
 金丸座(写真7)は、瞳がキユートな宮沢りえ主演の鬼退治映画(香川には桃太郎伝説があるが、鬼ヶ島はここじゃない)『阿修羅城の瞳』の歌舞伎シー



写真7 金丸座



写真8 栗林公園



写真9 王の下沖防波堤

ンロケ場所だった所だ。  
 そこから、階段を駆け上がり、  
 金比羅さん詣で後、今旅のメイ  
 ンテーマ「セカチュー」こと  
 『世界の中心で愛をさけぶ』の  
 ロケ地巡りに出発だ！  
 四車線化整備中の国道三三二号  
 BP経由で、一路高松空港へ。  
 「誰か助けてください〜」と  
 倒れたアキを抱えた朔が叫ぶシ

ーンを思い出しながら、空港展  
 望場から、イサム・ノグチ作の  
 前方後円墳の様な「TIME AND  
 SPACE」を眺める。  
 「時間と空間で紡がれた人生  
 ドラマは、刺激的だけど、香川  
 へ帰って最初に眺める、ここか  
 らの風景は、都会でざわついた  
 心を落ち着かせるんだ」とKは  
 言っていたけれど…。

空港から国道一九三号で、竹  
 内結子主演『春の雪』ロケ地、  
 高松市、栗林公園（写真8）と、  
 そしてまた、昨年末、織田裕二  
 主演『椿三十郎』ロケ地にもな  
 った、玉藻公園へも寄り道。  
 織田裕二と言えば、「行政改  
 革は制度や組織を変えることじ  
 やない。そこに生きる人間たち  
 の意識を変えることなのです。」

の名ゼリフに、エキストラ参加  
 の県庁職員も心を動かされたと  
 いう？ 『県庁の星』ロケが行  
 われた香川県庁も遠くに見え  
 る。

ようやく、朔とアキが愛を語  
 り合った、恋人達のメッカ、庵  
 治町「王の下沖防波堤」（写真  
 9）へ辿り着いた頃、瀬戸内海  
 を呑み込むような大きな夕日  
 が、空を真っ赤に染めて…。

私は、心の中で、大声で叫ぶ  
 「……………」

そうして、今回の旅を自分な  
 りに振り返る。

『UDON』に出ていたうど  
 ん屋に立ち寄って、うどんもた  
 くさん食べたなあ。

Kが言っていたように、香川  
 の道は良く整備されているか  
 ら、安心、安全に、どこへも迷  
 わず行くことが出来た。

さぬきうどんについては、  
 『うどん屋』は、ブームが来る  
 前も、ブームが去ってもそこに  
 ある。それは、香川の文化だけ

表 今回紹介させていただいた香川県撮影ロケ作品

制作年	作品タイトル	撮影地・撮影場所	キャスト
平成18年	椿三十郎	玉藻公園披雲閣	織田裕二、豊川悦司、藤田まこと
平成18年	UDON	丸亀市オープンセット他、瀬戸大橋記念公園、高松空港、金刀比羅宮、県下うどん店	ユースケ・サンタマリア、小西真奈美、トータス松本（ウルフルズ）
平成17年	県庁の星	香川県庁・高松天満屋	織田裕二、柴咲コウ、酒井和歌子
平成17年	春の雪	高松市／栗林公園・玉藻公園	妻夫木聡、竹内結子
平成16年	サマータイムマシン・ブルース	総本山普通寺、香川大学工学部、満濃池	瑛太、上野樹里
平成16年	阿修羅城の瞳	琴平町／金丸座	市川染五郎、宮沢りえ、渡部篤郎
平成15年	世界の中心で、愛をさけぶ	庵治町内、高松空港	大沢たかお、柴咲コウ、長澤まさみ
平成15年	ロード88『出会い路、四国へ』	大窪寺、長尾寺、総本山普通寺、屋島寺	村川絵梨、小倉久寛、須藤理沙
平成15年	機関車先生	詫間町／志々島、栗島、荘内半島、丸亀市／本島、観音寺一高	坂口憲二、堺正章、倍賞美津子、大塚寧々、伊武雅刀
平成4年	青春デンデケデケデケ	観音寺市／市内	佐野史郎、尾美としのり
昭和61年	二十四の瞳	小豆島／亀山八幡宮、高松市／市内	田中裕子
昭和59年	瀬戸内少年野球団	琴平町／金刀比羅宮	夏目雅子

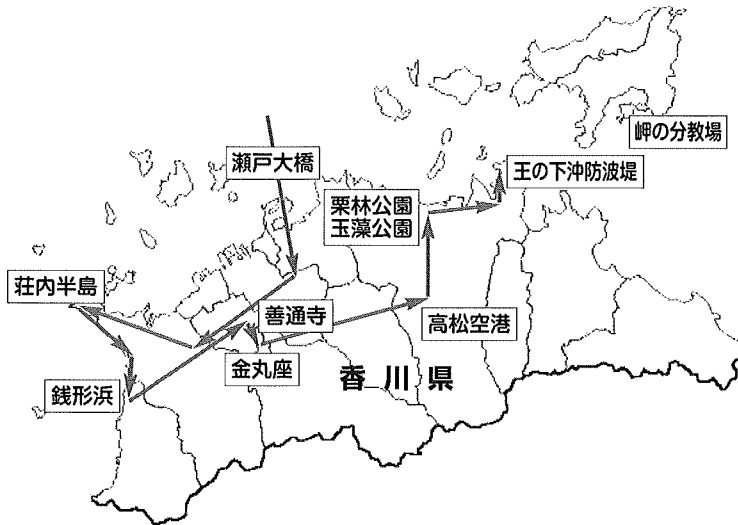


図 旅とロケ地の概要図

これまで以上に、地方が地方の光りで輝かなければいけない時代に向け、小さなそれらを繋いで、大きな輝きと為す『道』。これからも、地域文化で日本国を彩らせるように、効果的なネットワークを国中に張り巡らせて欲しいものだ。

スモールネットワーク理論よろしく、ひとつひとつの小さなグラビティを、ネットワークすることによって、パワーを最大限引き出しているのは、紛れもなく『道』だ。

ら。人々はうどんそのものにも増して、その文化に触れるためにやって来るんだ。」という名ゼリフがある。

映画もそれに似て、ワンシーン、ワンシーンに、地域の文化（自然、景観、生活）を切り取

って宛うことにより、日本人の心に訴える、本物の輝きを放つ邦画に仕上がりが、それを観る人々の心を打つようになる。

瀬戸大橋から始まった今回の旅を通じ、身を以って感じるこ

とが出来たのが、香川の「うどんブーム」「映画ロケ誘致」を陰から支えてきた、小さな文化を機能的に結ぶ、『道』の重要性。

# 公民協働による賑わいと憩いの 空間づくりの社会実験

黒部市産業経済部商工観光課

## 一 社会実験実施場所の背景

富山県黒部市は県の北東にあり、黒部川扇状地に位置している。今回の社会実験は、黒部市の三日市地区で行った。歴史的には北陸の上街道と下街道の分岐点として陸上交通の要所であった。江戸時代から市場町、宿場町として栄え、その面影を歴史的な建築物や名所旧跡が残している。現代では商業中心の中心市街地として発展してきた。

実験地である三日市地区は中心市街地でもあり、一〇の商店街組織（大黒町商盛会、桐町商盛会、東三日市商栄会、東三日市商盛会、大町商盛会、三日市大町商店街振興組合、寺町商盛会、三島町商店街振興組合、新三島商店会、J R黒部駅前商工振興会、

共同店舗「メルシー」などの商業集積がある。

しかし、モーターリゼーションの進展を背景として、道路整備が進められ、郊外型ショッピングセンターが開発されたことから、商店街は従来の賑わいを失い、新しい住民の定住が進まず、高齢化し、人口の減少に陥っている。

一方では、市庁舎、市民病院、高等学校、金融機関、市民会館などの公共施設が集積していることから、市民の多くは中心市街地に出かける必然性を持ち、また、J R黒部駅、電鉄黒部駅、東三日市駅の三つの公共交通ターミナルがあり、利用は減少したものの、高齢者や高校生などの自動車に乗れない人たちの移動を支えている。

この中心市街地を横断する都市計画道路前沢植

木線は、当初計画では自動車主体の幹線道路として整備する計画であったが、生活環境や歩行空間機能・都市機能を重視した「補助幹線道路」として位置づけられたことから、平成一三年度からN P O黒部まちづくり協議会の三日市ワークショップが中心となり、整備方法を検討してきた。

平成一七年四月二八日には歩車道の段差を設けず、歩道分離はポラード（鎖つき埋め込みポール）で行い、公募による愛称を「市姫通り」とするなど、街路をイベント空間としても活用できる「祝祭空間」としての整備事業が完了した。

このようなハード整備が完了した「祝祭空間」の利用を促進していく必要がある、行政と地域との協働による管理運営方法を確立することが課題

になってきた。そこで、オープンカフェ等の実験事業などの試みを通じて、市民や事業者の間に公共空間を活用した事業の定着を図り、モデル的な事業を立ち上げ、そこでの活用事業の実践を通じ、必要な仕組みやルールを確立することにより、恒常的な活用を推進することとなった(図1)。

## 二 地域の問題・課題

黒部市中心市街地は、一〇の商店街組織が集積しているが、郊外型ショッピングセンターの進展により、商店街は従来の賑わいを失い、新しい住民の定住が進まないなど、高齢化・人口の減少に

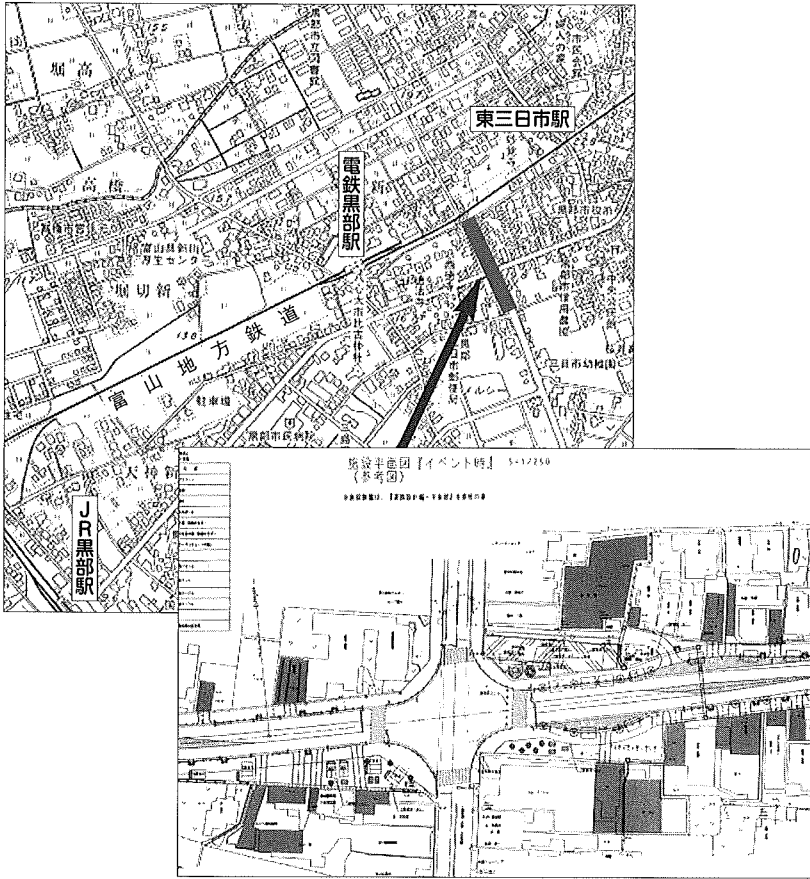


図1 社会実験実施箇所

陥っている。

一方で平成一七年四月二八日に、中心市街地を横断する都市計画道路が、生活環境や歩行空間機能・都市機能を重視し様々な空間利用が可能な「祝祭空間」として整備された。そのため、「街並み・憩いの空間づくり」や「祝祭空間を活用した商店街の賑わいづくり」など歴史と伝統を活かした粹で風情のある都市空間づくりの推進が課題となっている。

## 三 実験の目的

中心市街地の都市計画道路「祝祭空間」において、オープンカフェや商店街によるイベント等を開催し、地域住民が主体となる道路空間活用ルールの仕組みづくりを実施する。

## 四 実験の内容

### 1 道路空間に客席を設けて実施する

#### オープンカフェの設置

・「祝祭空間」と中心商店街の交差点である大町交差点の広幅員歩道上に、テーブルイスなどを配置し、一四・〇〇〜一九・〇〇の間オープンカフェとして営業した。

・飲食物の提供はオープンカフェ前店舗からのテイクアウト方式で行った(図2〜4、写真1〜3)。



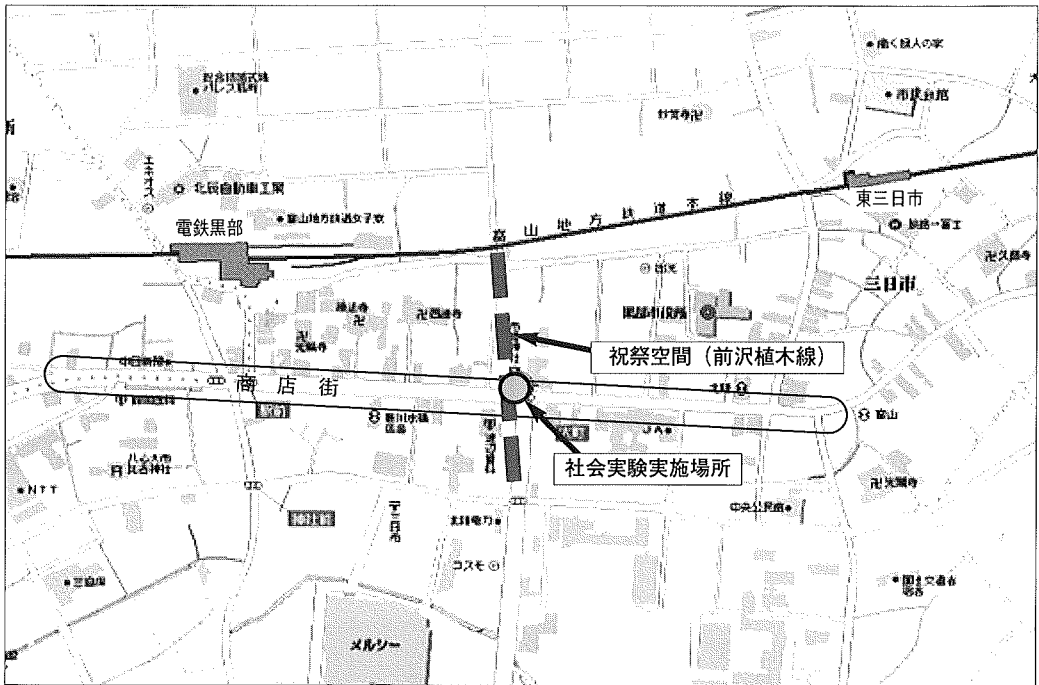


図2 社会実験実施位置図

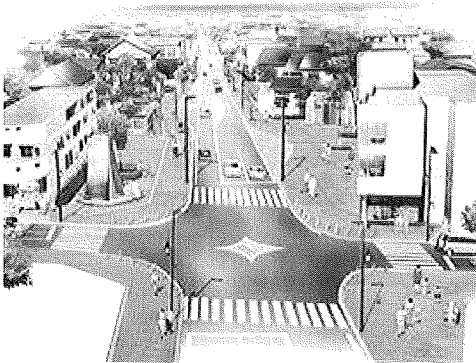


図4 祝祭空間完成イメージ

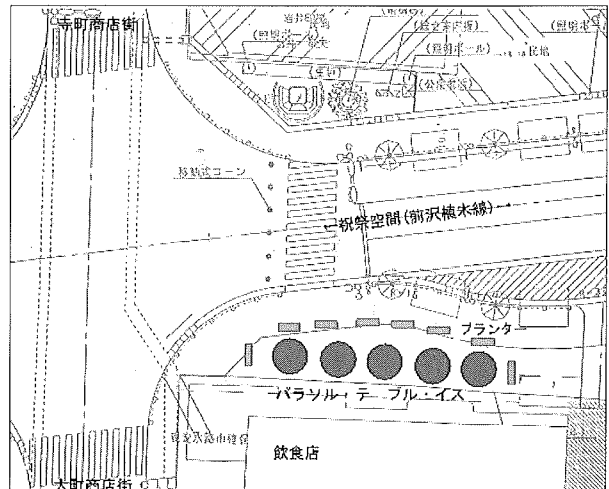


図3 社会実験実施概要図



写真1 社会実験実施場所



写真2 オープンカフェ

2

住民参加によるワークショップ

・住民参加による三つのワークショップ（ガーデンニング教室、あかりづくりワークショップ、三日市まち歩きワークショップ）を実施した。  
 ・ガーデンニング教室で作成したプランタは、オープンカフェの周辺に設置、あかりづくりワークショップで作成した照明は歩道のボラードに設置、三日市まち歩きワークショップでは名所・史跡等をまち歩きするなど、ワークショップの成果を活用して祝祭空間を演出した（写真4〜6）。



写真3 オープンカフェを設置した（交差点付近）  
 祝祭空間（前沢植木線）



写真5 ワークショップ成果による沿道の演出



写真4 ガーデニング教室





写真6 まち歩きの様子

### 3 商店街によるイベントの開催

・納涼祭、ピヤガーデン等に合わせ屋台を実施、オープンカフェに隣接したスペースではフラダンスなどのパフォーマンスを行った。

### 4 道路空間を活用する住民参加型組織の

立ち上げと活用ルール等の仕組みづくり

## 五 実験期間

平成一七年七月三〇日(土)～九月三日(土)  
(月曜日、雨天・荒天時を除く)(図5)

## 六 検討・実施体制

黒部市、黒部商工会議所、NPO黒部まちづく

# Open Café

オープン・カフェ

## オープン!

利用も  
参加も  
自由

メニュー

コーヒー・紅茶	347円
生ビニール	626円
ソフトドリンク	271円
シエーク	278円
ハンゴ	388円
フラット	388円
フラット	388円

※ お食事はトモダッチ店内でお願いします。

### 期間中のイベント

7/30 (土)	ワンダーバス再登場! 盆踊り大会
7:30~10:00PM	(主催/全日本輪船業連2005実行委員会)
8/2 (火)	ガーデニング教室 <b>【お昼】</b>
10:00AM~	(主催/オープンカフェ委員会)
8/5 (金)	市街ビアガーデン
6:00~9:00PM	フラダンス・ワルツ・ワイルド西部が出演 (主催/三日市ワークショップ)
8/10 (水)	ふれあいサロン <b>【お昼】</b>
10:00~12:00AM	(主催/もっと元気に暮らしたい委員会)
8/12 (金)	あかりづくりワークショップ
7:00PM~	展示期間/13~15 (主催/オープンカフェ委員会)
9/3 (土)	三日市まち歩き <b>【お昼】</b>
4:00~6:00PM	社団法人黒部まちづくり協議会 (主催/オープンカフェ委員会)

**開催場所**

主催 ● 公民館による「むけたいとむけたいの空間づくりの社会実験推進委員会(オープンカフェ委員会)」 主催 ● 黒部市商工会議所、黒部市まちづくり協議会  
協力 ● アミティ・トモダッチ15・三日市ワークショップ・三日市まちなかプロジェクト・NPO法人コミュニティサポート黒部

図5 オープンカフェの実施を告知するチラシ

り協議会、大町商店街振興組合、寺町商盛会、明日の三日市を考える会、NPOコミュニティサポート黒部から構成される「公民協働による賑わいと憩いの空間づくりの社会実験調査委員会」を設置、検討を行った。

## 七 主な評価項目と実験結果

・イベント時は一日の利用者で一〇〇人近い日もあるなど賑わった日もあった一方、通常時の利用者は一桁台であるなど、利用者はイベント時に集中し賑わいの効果は限定的だった。

・利用者アンケートでは八三%が、地域アンケートでも六三%がオープンカフェを「良い試みである」と評価しており、地域住民も条件付きながら約3/4が継続を望んでおり、一定の評価は得られた。

## 八 実験後の展開

・社会実験を通して、商店街組織やNPOなどの構成員もメンバーとなっている「市街通りを愛する会」が組織され、オープンカフェやイベントの運営などに大きな役割を果たした。この組織はオープンカフェ終了後も市街通りでのイベントの企画運営やプラントの管理などを行うことが期待されている。

・黒部市の中心市街地の遊休地においてオープンカフェを計画する動きもあり、今回の社会実験における運営のノウハウ等を活かすことが期待される。

64 道行セ 2007.1