

道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

2008
JULY

7

目次

エッセイ 映画シーンを訪ねてアメリカドライブ 2,636 キロ…… 木村 薫子 1

■ 特集 ■ 自転車専用道

自転車に関する施策 ～自転車利用環境整備の推進～ …… 今田 勝昭 5

関東地方整備局における道路管理の取組み …… 関東地方整備局
道路部 13

日豊海岸津々浦々 ～「大漁旗のたなびく浦づくり」の現場から～ …… 古田 浅男 22

ようこそと きれいな道で おもてなし …… 道路局
—「道路ふれあい月間」と推進標語について— …… 道路交通管理課 29

東京の自転車道と自転車専用レーン …… 畑中 直人 31
～自転車と歩行者、自動車が安全に共存できる街づくりへの取組み～

道路占用Q&A 占用物件について …… 道路局路政課
道路利用調整室 50

訴訟事例紹介

水路蓋から水路に転落した事故について
水路管理者の管理瑕疵が認容された事例 …… 青柳 敬直 54
—水路転落死亡事故損害賠償請求事件—

連載 道と人びと(その7) 遊行上人一遍智真の念仏の道 …… 三木 克彦 61

時・時・時 …… 65



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

【表紙の写真】日本橋

東京都中央区を流れる日本橋川に架かる橋。1603年に初代の橋(木造)が架けられ、現在架かっている橋は1911年に架設され、20代目にあたる(石造二

自転車に関する施策

～自転車利用環境整備の推進～

道路局 地方道・環境課
 道路交通安全対策室 歩行者・自転車係長 今田 勝昭

一 はじめに

自転車は、買物・通勤・通学、レジャーなど様々な目的で多くの人々に利用されている便利で楽しい乗り物である。また、近年では排気ガスを出さない交通手段といった環境負荷が少ない面が注目され、レンタサイクルで史跡や観光地を結びまちおこしを図るなど、全国各地で自転車利用促進の動きが進んでいる。最近では、近年の健康志向から利用者が増加する等、今後交通社会の中で重要な位置づけを持つことが想定される。

一方で、近年における自転車交通事故の増加、放置自転車問題などの様々な課題を抱えていることも事実である。

本稿では、我が国の自転車利用環境整備について、交通事故や自転車走行空間の整備状況などの現状と課題を整理した上で、自転車通行の正常化に向けた、国土交通省における最近の自転車利用環境整備の取組みについて紹介する。

二 自転車利用環境の現状と課題

1 都市内の交通手段としての自転車の特徴

都市内における交通手段の移動距離と所要時間の関係を、図1に示す。

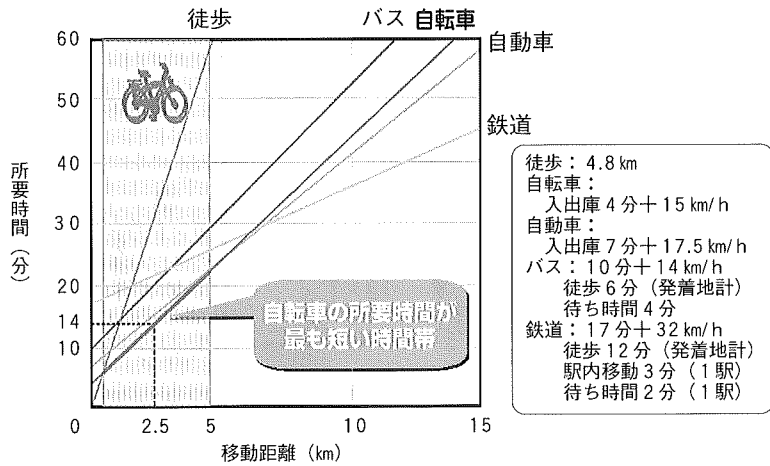
出発時は、徒歩が有利であるが、車庫からの出し入れが比較的簡単な自転車は、5km程度までは移動時間が最も短く、都市内交通として最も効率的な移動手段である。5kmを超えると鉄道や自動車有利となるが、最近では5km以上の長距離の移動にも、通勤等に多くの方々々が自転車を利用している。

2 自転車交通を取り巻く課題

近年、急速な高齢化等から、より安全な歩行者空間が求められているが、現状では歩道上で歩行者と自転車が混在して通行している実態があり(写真1)、歩行者と自転車が安全に安心し

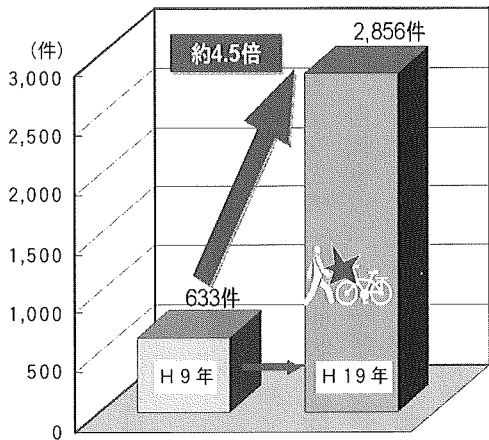
て通行できる分離された空間を確保することへのニーズが増加している。

一方で、自転車が進歩道をわが物顔に走り、お年寄りや幼児に脅威を与えたり、けがさせるなど、自転車が悪者になるケースが目立つようになってきている。統計上も歩行者対自転車の事故件数は最近一〇年間で四・五倍と著しく増加し、喫緊の課題となっている(図2)。



M A T T 関東圏時刻表 2002年11月: 八峰出版
 東京都交通局ホームページ (<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/>)
 平成7年大都市交通センサス: (財)運輸経済研究センター
 平成11年道路交通センサス: 建設省道路局
 自転車駐車場整備マニュアル: 建設省都市局監修
 自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析
 土木計画学研究・講演集 No.22(2) 1999.10
 を基に分析

図1 交通手段別の所要時間



出典: 警察庁資料

図2 歩行者対自転車事故件数の推移



【歩道で歩行者と交錯する自転車】



【自転車が走りにくい道路】

写真1 現状の自転車の通行実態例

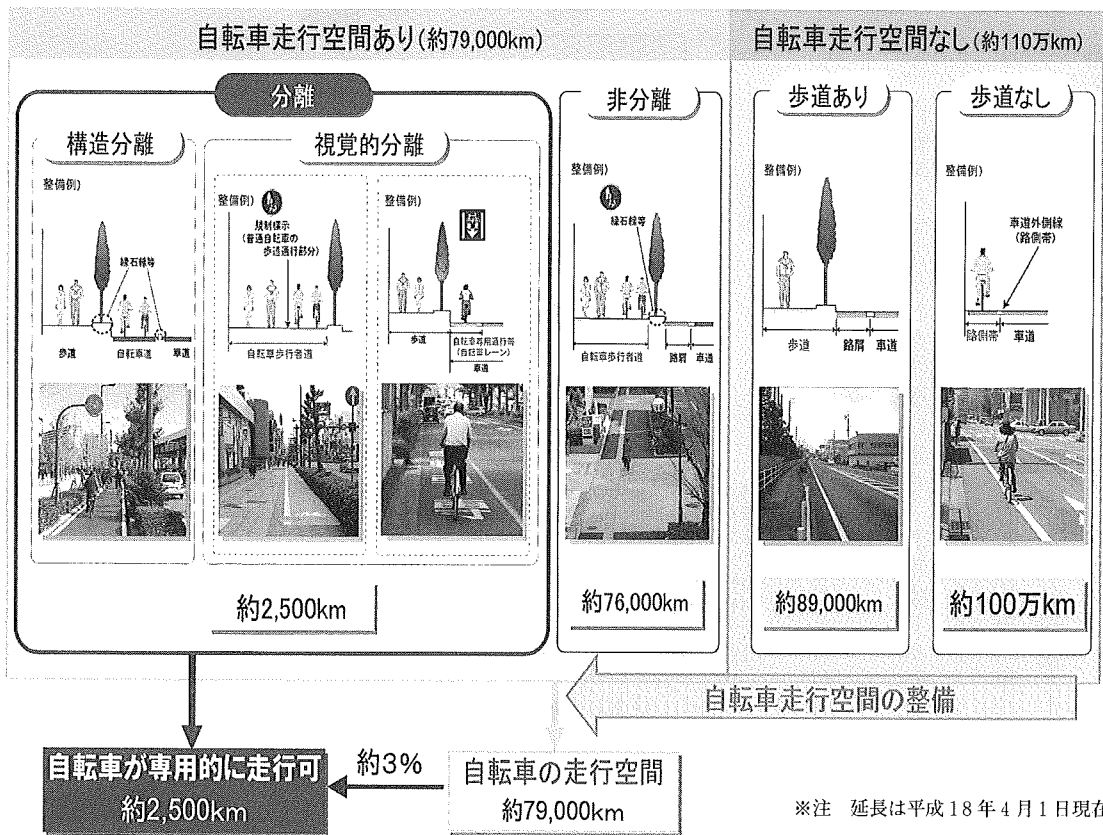


図3 自転車走行空間の整備状況

我が国では、これまで自動車を中心とした道路整備が行われてきた。自転車は法的には車両であり、本来は車道通行が原則であるが、昭和四〇年代の交通事故が増大した時代から、自転車の安全を確保するために、自転車歩行者道を中心とした歩行者・自転車が混在することを前提とする空間の整備が行われてきた。そのことは、自転車乗用中の事故の減少に寄与した一方で、今日の歩道上での歩行者対自転車の事故増加の一因と

現在四種類の総延長は、約七九、〇〇〇kmであるが、自転車だけの通行空間が確保され自転車が快適に走行できる空間はわずか三%（約二、五〇〇km）であり、残りの九七%は自転車と歩行者が混在する道路となっている（図3）。

我が国の自転車走行空間は、サイクリング用の大規模自転車道などの「自転車専用道路」、車道の端を仕切った「自転車道」、自転車も歩道を通れるようにした「自転車歩行者道」、自転車と歩行者の通行のためにつくった「自転車歩行者専用道路」の四種類が道路構造令で定められている。

3 自転車走行空間の整備状況

また、自転車は排気ガスや騒音を出さず、地球温暖化対策としても大いに期待できる交通手段であり、京都市定書目標達成計画では自転車走行空間の整備により、約三〇万tの排出ガス削減を目指している。



写真2 歩道上の放置自転車

なっているものと考えられる。

これまでの道づくりは、モータリゼーション対策優先で自転車への配慮に欠ける面があったかも知れない。しかし、今後も財源や用地には限りがあり、自転車専用の道路を簡単には増やせる状況にはない。

自転車通行の正常化を図っていくためには、自転車と歩行者が混在する自転車歩行者道の見直しが必要である。しかし、歩道を猛スピードで走る自転車対策などは、モラルの問題も絡み、行政だけで改善できるものではない。今後は高齢化が進み、車イスや電動シニアカー利用も増えてくる。自転車、歩行者、乳母車などどう共生するか、他にも、放置自転車を解消させる駐輪場整備など、課題は多い（写真2）。

三 国土交通省の自転車利用環境整備の取組み

平成二〇年六月に改正道路交通法が施行され、車道走行の原則を維持しつつ、自転車が例外的に歩道通行できる要件等の明確化

や、児童・幼児の自転車乗車時における乗車用ヘルメット着用努力義務の導入などが行われた。

この道路交通法改正は、自転車と歩行者が歩道でどう折り合っていくか、皆で考え直す転機といえる。国土交通省も、自転車通行の正常化について警察庁といるるな観点から協議し、様々な取組みを行っている。

以下に、最近の国土交通省における自転車利用環境整備の取組みを紹介する。

1 「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」の開催

国土交通省は警察庁と共同で有識者からなる「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」（座長 屋井鉄雄 東京工業大学大学院教授）を開催した（平成一九年五月〜六月、計三回）。懇談会では自転車に配慮した今後の自転車利用環境のあり方についてのレポート「これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて」が取りまとめられた（レポートの骨子は図4参照）。

レポートでは、歩行者・自転車の交通環境における現状の課題を踏まえ、自転車を考慮した道路空間の実現に向けた五つの取組みとして「走行空間の原則分離の推進」、「駐輪対策の着実な実施」、「ルールの周知徹底・マナーの向上」、「戦略的整備の速やかな展開」、「ネットワーク計画や目標を持った整備の促進」が挙げられている。

特に「走行空間の原則分離の推進」では、歩行者や自転車のための道路空間を構築するために、歩行者・自転車・自動車の交通量等の実態・将来像を踏まえ、通行空間を適切に分離するとともに

1. 背景

安心・安全な交通環境へのニーズの高まり
 ・高齢化等からバリアフリー化の必要性が高まる
 ・歩行者・自転車が安全・安心して通行できる分離された空間整備へのニーズ増

自転車事故の増加
 ・自転車乗用中の死傷者数は全事故より増加率大
 ・歩行者対自転車事故件数の増加割合が著しい
 ・自転車乗用中事故による死者は高齢者層に多い

自転車利用に対する気運の高まり
 ・環境負荷の少ない乗り物として見直され、地球温暖化対策に寄与、健康志向から自転車利用増
 ・放置駐車車両の取締りにより、車道空間が創出

2. 歩行者・自転車の交通環境における現状の課題

歩行者・自転車のための道路整備が不十分
 ・自動車中心の道路整備
 ・自転車歩行者道を中心とした歩行者・自転車が混在する空間の整備が大半
 ・歩行者・自転車のネットワークの観点が不足
 ・自転車の通行を阻害する放置自転車も数多く存在

自転車利用者のルール・マナーの遵守意識が不十分
 ・道路交通法では、自転車は車道通行が原則、普通自転車歩道通行可の規制がある場合は歩道も通行可
 ・現実には歩道通行可の規制の有無にかかわらず、歩道を通行する実態
 ・一部では無謀な通行やルール違反、マナーの悪さについて厳しい指摘

3. 道路空間の再構築に向けた基本事項

人優先	バランス(歩行者・自転車・自動車)	パートナーシップ
・自転車を重要な交通手段の一つとして交通体系に位置づけ、歩行者・自転車等の人優先の安全で快適な道づくりを進める ・歩行者・自転車・自動車の3者のバランスをとった整備を進め、道路全体の安全性を高める ・道路管理者・公安委員会だけでなく、沿道住民や自転車利用者等の多くの関係者がパートナーシップを形成し、取り組んでいくことが重要		

4. 自転車を考慮した道路空間の実現に向けた5つの取り組み

・国土交通省・警察庁による予算的・技術的な支援などが必要

① 走行空間の原則分離の推進 ・歩行者・自転車・自動車の交通量等の実態を踏まえ、走行空間を分離 ・植栽帯・中央分離帯・車道の縮小、一方通行化などの工夫により自転車道、自転車レーン等の整備を推進	② 駐輪対策の着実な実施 ・路上自転車駐車場等を整備するとともに、撤去や取締りにより、走行空間を確保 ・その上で、レンタサイクルや、ラック等の利便性の向上など放置自転車を減らす様々な工夫を実施	③ ルールの周知徹底・マナーの向上 ・関係機関と連携した啓発活動等を通じ、自転車利用者のみならず自動車運転者、歩行者に通行ルール・マナーを周知 ・悪質な違反者には指導・取締りを実施	④ 戦略的整備の速やかな展開 ・都市部の課題が発生している箇所等、交通の発生と集中を考慮した上で、優先的に取り組む必要がある ・ハード整備と啓発活動・取締りを一体的・総合的に取り組むモデル地区を創出	⑤ ネットワーク計画や目標を持った整備の促進 ・主要な動線の検討を行い、市町村単位のネットワーク計画を策定し、整備を推進 ・課題解決に向けた将来の目標を定めることにより、整備を促進
---	---	---	--	---

5. 留意事項

①利用促進 ②多様な自転車利用 ③路上駐車対策

図4 懇談会レポートの骨子

- に、地域における取組みが必要としている。
- 2 安全で安心な自転車利用環境の整備**
- 懇談会のレポートを踏まえ、国土交通省は、様々な取組みに着手した。まず、平成二〇年度の道路施策においては、「安全で安心な自転車利用環境の整備」として、道路管理者と警察が連携し、道路空間の再構成等により自転車道や自転車レーン等の自転車走行空間を創出していくこととしている。
- ① 自転車道の整備
- 歩行者・自転車・自動車の通行空間を構造的に分離する必要がある箇所はもとより、それが望まれる箇所においても、道路空間の再配分等により、自転車道の整備を積極的に推進する。
- ② 自転車レーンによる車道走行の円滑化
- 自転車道が設置されていない道路において、道路状況・交通状況に応じ、自転車を空間的に分離するため、車道に自転車レーンを設置する。
- また、平成二〇年度以降の整備を進めるため、次の3〜5の具体的な動きを展開している。
- 3 自転車利用環境整備ガイドブックの発出**
- 懇談会を受けた動きなどにより、自転車利用環境の整備の必要性は急速に高まってきているが、自転

車利用環境の整備を進める際には、自転車の利用方法を含め、道路管理者と警察で調整を図りながら、対策を行うことが必要となる。

そこで、今後の自転車・歩行者の交通環境整備に関する共通の認識を根付かせることを目的として、自転車に関する基礎知識を取りまとめた「自転車利用環境整備ガイドブック」を作成し、全国の各道路管理者及び警察に向け発出した。

ガイドブックには、現場の道路管理者及び警察において、自転車道等を整備する上で最低限共有しておくべき基礎知識が取りまとめられており、今後の自転車・歩行者の交通環境の整備の参考として活用されることを期待している。

4 自転車通行環境に関するモデル地区の実施

歩行者・自転車が安全に通行できる自転車通行環境の整備を全国的に広めていくためには、自転車の通行空間確保のためのハード対策と交通規制を計画的に実施することが必要である。

しかしながら、自転車の通行環境の整備については、これまで必ずしも計画的に実施されてきたとは言い難いところであり、今後、整備を推進していく上で様々な課題が生じることが予想される。

そこで平成二〇年一月一七日、国土交通省と警察庁は合同で、今後の自転車通行環境整備の模範となるモデル地区を、全国で九カ所を指定した。モデル地区の概要を図5に、地区一覧を表に示す。

目的

○歩行者・自転車・自動車が分離された走行空間を戦略的に展開
→モデル地区を指定し、今後の自転車通行環境整備の模範となる事業を実施

概要

- 【指定地区】
全国 98 地区
(警察庁と合同で平成 20 年 1 月 17 日指定)
- 【指定要件】
 - ・自転車道又は自転車レーン(自転車専用通行帯) の設置
 - ・指定後、概ね 2 年間で対策が完了等
- 【支援等】
 - ・事業進捗上の課題に対する助言
 - ・交通安全施設等整備事業等にて重点的支援

モデル地区イメージ

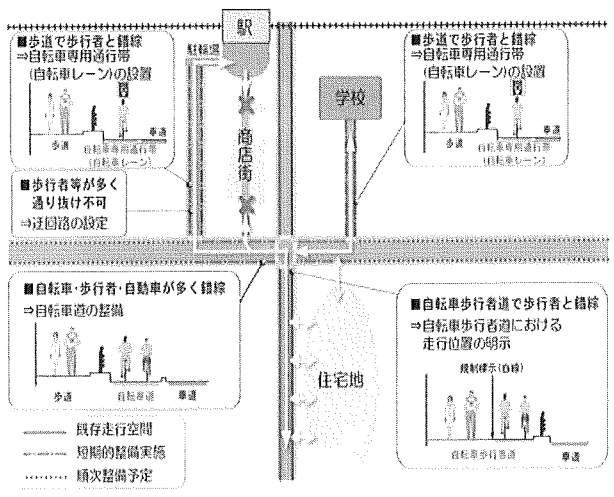


図5 モデル地区の概要

表 自転車通行環境モデル地区一覧

都道府県名	区市町村名	モデル地区名	都道府県名	区市町村名	モデル地区名	都道府県名	区市町村名	モデル地区名
北海道	札幌市	札幌市厚別区新札幌地区	神奈川県	茅ヶ崎市	茅ヶ崎地区	和歌山県	和歌山市	和歌山市駅前地区
北海道	江別市	江別市大麻地区	山梨県	甲府市	甲府市丸の内周辺地区	和歌山県	和歌山市	吹上砂山地区
北海道	函館市	函館市五稜郭地区	長野県	甲府市	甲府市朝日周辺地区	鳥取県	鳥取市	鳥取駅周辺地区
北海道	苫小牧市	苫小牧市柳町地区	長野県	長野市	長野地区	鳥取県	米子市	米子地区
青森県	青森市	青森地区	長野県	松本市	松本地区	鳥根県	松江市	松江・橋南地区
岩手県	盛岡市	盛岡駅西口地区	新潟県	新潟市	新潟県庁周辺地区	岡山県	出雲市	出雲市駅周辺地区
岩手県	花巻市	花巻駅西口地区	新潟県	新潟市	古町入舟地区	岡山県	岡山市	岡山駅東口地区
宮城県	仙台市	宮城野通地区	新潟県	新潟市	新潟駅前地区	岡山県	岡山市	岡山駅西口地区
宮城県	石巻市	石巻地区	新潟県	小千谷市	小千谷地区	広島県	呉市	呉地区
秋田県	秋田市	秋田地区	富山県	富山市	JR富山駅地区	広島県	福山市	福山駅前地区
秋田県	能代市	能代地区	石川県	金沢市	金沢市小坂地区	山口県	下関市	下関地区
山形県	山形市	山形中心市街地区	岐阜県	岐阜市	岐阜駅周辺地区	山口県	周南市	周南地区
福島県	福島市	福島地区	岐阜県	大垣市	大垣駅周辺地区	徳島県	徳島市	徳島駅周辺地区
福島県	郡山市	郡山地区	静岡県	静岡市	静岡市清水駅前地区	徳島県	徳島市	佐古駅周辺地区
福島県	会津若松市	会津若松地区	静岡県	沼津市	沼津市沼津駅前地区	香川県	高松市	高松地区
茨城県	水戸市	水戸地区	愛知県	名古屋市中区	名古屋市中区桜通地区	香川県	宇多津町	宇多津地区
茨城県	つくば市	つくば地区	愛知県	名古屋市中区	鶴舞地区	愛媛県	松山市	松山市松山地区
栃木県	宇都宮市	宇都宮駅東地区	愛知県	豊橋市	豊橋駅周辺地区	愛媛県	西条市	西条市壬生川地区
栃木県	宇都宮市	宇都宮駅西地区	愛知県	豊田市	豊田市駅前緑地地区(豊田スタジアム周辺)	高知県	高知市	檜橋通地区
群馬県	安中市	安中地区	三重県	津市	津市江戸橋地区	高知県	高知市	英園場～知寄町地区
埼玉県	さいたま市	さいたま市岩槻区東町地区	福井県	福井市	福井市大和田地区	福岡県	福岡市	拾六町地区
埼玉県	熊谷市	熊谷地区	福井県	敦賀市	敦賀市川西・川東地区	福岡県	北九州市	田原地区
埼玉県	三郷市	三郷地区	滋賀県	大津市	瀬田地区	福岡県	北九州市	小倉都心地区
千葉県	千葉市	JR検見川浜駅周辺地区	滋賀県	草津市	南草津地区	福岡県	福津市	手光地区
千葉県	柏市	柏の葉キャンパス駅周辺地区	京都府	京都市	京都地区	佐賀県	佐賀市	佐賀駅周辺地区
東京都	江東区	亀戸地区	京都府	京田辺市	同志社三山木地区	長崎県	大村市	大村市桜馬場周辺地区
東京都	渋谷区	渋谷区幡ヶ谷地区	京都府	福知山市	福知山市土師地区	熊本県	熊本市	熊本市東町地区
東京都	三鷹市	かえで通り・三鷹地区	大阪府	堺市	新金岡地区	大分県	大分市	大分市中心市街地地区
東京都	武蔵野市	かえで通り・武蔵野地区	兵庫県	尼崎市	県道尼崎地区	宮崎県	宮崎市	宮崎市地区
神奈川県	横浜市	金沢地区	兵庫県	神戸市	三須磨地区	宮崎県	日向市	日向市地区
神奈川県	横浜市	向井町地区	兵庫県	西宮市	国道西宮地区	鹿児島県	鹿児島市	鹿児島市パース通地区
神奈川県	川崎市	新川崎地区	奈良県	奈良市	奈良市地区	沖縄県	那覇市	赤嶺・豊川地区
神奈川県	相模原市	相模原駅周辺地区	奈良県	橿原市	橿原神宮地区			



写真3 江東区亀戸地区での整備(遠景)



写真4 江東区亀戸地区での整備(近景)

5 モデル地区における整備事例

平成二〇年三月、京葉道路(国道一四号)・江東区亀戸地区の自転車道と旧玉川水道道路・渋谷区幡ヶ谷地区の自転車専用通行帯(自転車レーン)が完成した。

亀戸地区では、安全性を向上すべく自転車道と車道の境界に柵・縁石などの構造物を設置し、車道の左側に幅員二mの自転車道を整備し、歩行者・自転車・自動車の通行空間を分離した。整備前、路上駐車等により、自転車が安全に走行する空間が無かったため、歩道を通行する自転車が多く見られた。整備後、自転車道が安全に通行できる空間が確保されたため、自転車事故の減少が期待できる(写真3・4)。



写真5 渋谷区幡ヶ谷地区での整備(遠景)



写真6 渋谷区幡ヶ谷地区での整備(近景)

幡ヶ谷地区では、車道左側に青色に着色した幅員一・五mの自転車専用通行帯を設置し、道路標識と道路標示を設置することにより、自転車通行空間の明確化を図った。整備前、歩行者・自転車共に交通量が多く、自転車が歩道を通行することにより、歩行者の通行の妨げや接触の危険があった。整備後、自転車が通行すべき場所がより明確になり、歩行者の安全性の向上が期待できる(写真5・6)。

四 おおむね

「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」のレポートでは、自転車利用環境の整備を進めるための三つの基本事項として、「人優先」の考え方、歩行者・自転車・自動車の「バランス」

とともに、道路管理者、警察、沿道住民、NPOなどの関係者の「パートナーシップ」が重要とされている。

地域の交通に大きな支障が起きず、沿道住民の合意がまとまるなら、車道を削減して自転車や歩行者用スペースを増やすことが可能である。自転車通行の正常化を図るためには、限られた地域の道路空間をいかに皆が満足し、我慢し合って利用するかが大切である。

これからの道づくりには、現場の道路管理者・警察等の行政の努力は当然必要であるが、それとともに、沿道住民、関係者が熱意をもって協議に参加し、知恵と力を出し合い、心を通わせて、解決の道を開くことが不可欠である。関係者の「パートナーシップ」により、安全で安心して利用することができる自転車利用環境が実現することが期待される。

関東地方整備局における道路管理の取組み

関東地方整備局道路部

一 はじめに

関東地方整備局の管内は、首都圏の一都八県（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県及び長野県）で、面積は国土の一三・五％、人口は全国の三五％が集中している高密度な地域であり、これらの地域におけるGDPは、国内の三九％を占めており、当整備局は日本の社会経済の重要な地域を管轄している。

関東地方整備局で管理する直轄国道は二三路線、延長二、三六七kmに及び首都圏内及び全国を結ぶ陸上交通の大動脈として機能している。関東地方整備局における道路管理の取組みは、広範な業務に及ぶが、本稿ではその中から道路占用に関して近時の許可事例として、地球環境に配慮したアーケードにソーラーパネルを設置した事例及び平成一八年十一月に道路法施行令が改正されて占用許可が可能となった自転車の車輪止め装置の占用許可事

例、道路が交通事故等で損傷を受けた際の復旧事例を紹介し、次に、道路を巡る訴訟への取組みとして、環境訴訟や圏央道工事差止訴訟を、そして最後に交通安全への取組状況について紹介させていただくこととする。

二 占用許可業務

1 関東地方整備局における占用許可業務の概要

関東地方整備局の管理する国道は、首都圏を中心に存在することから、占用物件の数が多く、その種類も多種多様であり、年間の占用許可件数は、約二万二、〇〇〇件、占用料は約二六億円となっている（平成一八年度）。

本稿では、それら多種多様な占用物件のうち、地球環境に配慮した省エネルギー型の物件であるソーラーパネルを屋根の一部として設置したアーケードと平成一八年度の改正によって道路法施行令で規定された物件である自転車等駐車器具の占用許

可事例について紹介させていただくこととする。

2 地球環境に配慮した占用物件

(1) 場所

このアーケードは、当地方整備局の東京国道事務所が管理する東京都豊島区巢鴨を通る一般国道一七号にあり、国道一七号の両側に約七〇店の商店が軒を連ねている。占用者は、これらの商店で構成される巢鴨駅前商店街振興組合で、この商店街は、JR巢鴨駅前であり、近くには「とげぬき地蔵尊」で知られる高岩寺があり、「おばあちゃんの原宿」として賑わっている。

(2) 設置の経緯

巢鴨地区では、昨年、国道一七号の歩道拡幅が行われ、バリアフリー化、溜まり空間の確保及び休憩施設の整備が図られてきた。国道一七号の歩道から地下鉄へ降りるためのエスカレーターが東京都交通局により設置される等バリアフリー対応が進められてきた。巢鴨駅前地区商店街は、「環境、省エネルギー」問題に対応し、「人にやさしい、地球にやさしいまち」をめざしており、太陽光によるクリーンエネルギーを確保することにより、ア



写真1 ソーラーパネルを屋根の一部にして設置されたアーケード

ーケードの照明に係る電力の負荷を軽減するため、平成三年に設置されたアーケードの屋根の一部としてソーラーパネルを設置することとした。道路占用手続としては、アーケード（道路法第三二条第四号該当物件）の構造変更であることから変更許可を行った。

(3) 工事内容等

今回のソーラーパネル設置工事では、総延長約二七〇mのアーケードの屋根の網入りガラスが取り外され、代わりに縦八〇cm、横一六〇cmのソーラーパネル一八八枚が設置された（写真1・2）。

総事業費は、約一億七、〇〇〇万円（うち自己負担金約五、八〇〇万円）で、中小企業庁の平成一九年度少子高齢化等対応中小商業活性化事業として補助金が交付されたことである（地元の豊島区からも補助金が交付されているとのことである）。

ソーラーパネルにより発電した電力で、商店街が、アーケードに設置する街灯に使用する電力の約一〇％分をまかなうことができることと、アーケードの柱には、発電電流量などを示す表示板を設置し、通行する人々が節電に関心を持てるような工夫もされている。

ソーラーパネル設置工事は、本年一月から開始され、三月に完了し、四月一二日から本格稼働された。

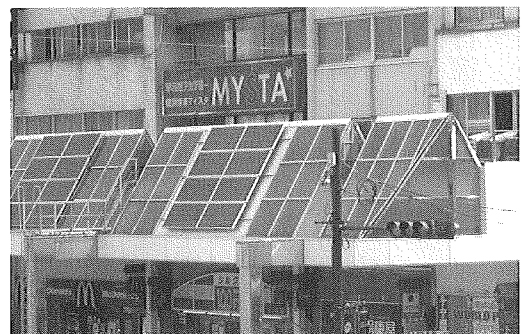


写真2 ソーラーパネル

地球温暖化の原因である温室効果ガスの排出削減に対する社会的要請は、今後、ますます増加することが予想されることから、本稿で紹介したソーラーパネル付きアーケードのような環境への負担が少ない省エネルギーに対応した占用物件の設置は、望ましいことであると思われる。

3 自転車等駐車器具等の占用

前述したように巣鴨地区では、歩道空間整備が図られ、歩道が拡幅された。拡幅された歩道に自転車ラック、券売機、精算機、案内板等の自転車等駐車器具（道路法施行令第七条第八号）が豊島区長（担当 土木部交通安全課）によって設置された。延長約五〇mの範囲に一〇四台の自転車を駐車することができる。この付近は、放置自転車の台数が平成一二年三、三六〇台と全国ワ



写真 3



写真 4

スト四位であったことから、お年寄りや障害者の方の歩行の妨げや緊急時の救難・救援活動に支障となることから国道一七号の歩道空間整備に併せて地元の豊島区から自転車等駐車器具を設置したいとの要望があった。

一九年七月に使用が開始されてから、一日平均約一五〇台の自転車により利用されている（写真3・4）

三 道路損傷復旧処理について

道路損傷行為とは、交通事故等により道路を損傷した行為で、道路に関する工事の必要を生じたものをいう。

道路損傷行為については、道路管理者自らが復旧することを原則としている。ただし、原因者が判明した損傷復旧工事で、事務所長が道路管理上、支障がないと認めるもののうち、原因者が早期かつ確実に施行すると認められるもの限り、原因者に当該工事を施行させることができることとしている。

道路管理者施行の場合においては、当該工事に要する費用の必要を生じた限度内において、原因者に対して、道路法第五十八条第一項の規定に基づき費用負担命令を発するとともに、当局の歳入徴収官から納入告知書を発行している。

また、原因者に損傷復旧工事の施行をさせる場合において、出張所長が事務処理の迅速化等を考慮し、特に必要があると認めるときは、損傷復旧工事の施行通知を原因者に発することができるとしている。

関東地方整備局管内の道路損傷件数は図1のとおり、年々減少傾向にある。平成一八年度は約五、〇〇〇件の道路損傷があり、

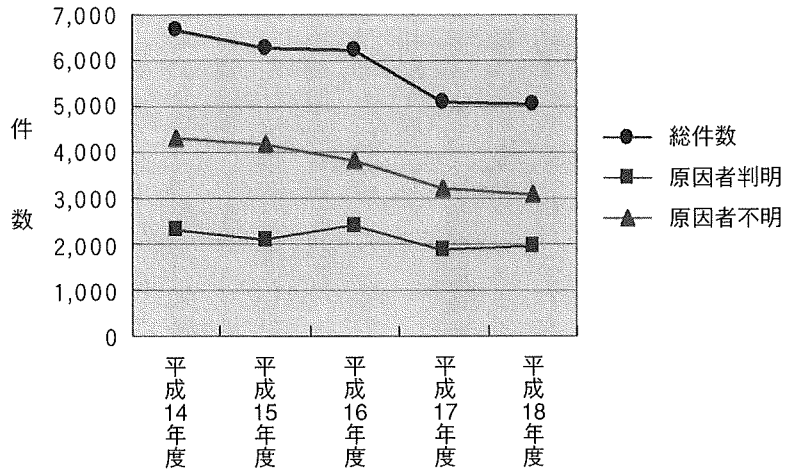


図1 損傷データ (件数ベース)

原因者が判明したものは三九%、原因者が不明のものが六一%であった。物件別で見ると、防護柵の損傷が六三%、標識が二%、照明施設が二%、その他が三二%となっている。また、大規模な損傷では歩道橋損傷が三件、CCTVカメラ損傷一件、遮音壁損

傷一件が発生した。

四 道路を巡る訴訟への取組み

1 環境訴訟

(1) 川崎大気汚染訴訟

この裁判は、川崎市川崎区及び幸区に居住又は勤務し公害健康被害補償法に定める指定疾病（気管支喘息等）の認定を受けた患者及びその遺族が、昭和五七年、五八年、六〇年及び六三年に、国、首都高速道路公団、企業一四社に対し、大気汚染物質（自動車排気ガス及び工場のばい煙）の排出差止と損害賠償を請求したものである（対象道路・国道一号、一五号、一三二号、四〇九号、首都高速横浜羽田空港線）。

第一審（第一次提訴、第二、三次原告の一部）は、第一次一九名、第二次四名、第三次五名について平成六年一月二五日に判決（横浜地方裁判所川崎支部）があり、国・公団は勝訴し、その後原告と敗訴企業がともに控訴した。また、同じく第一審において、平成一〇年八月五日に判決（二次、四次原告を対象）があり、排ガスの差止請求については棄却、損害賠償請求については一部認容の判決が言い渡された（認容原告四八名）。この判決を不服として原告、被告国及び公団はそれぞれ控訴した。

その後、平成一一年五月二〇日、一次と二、四次一括で和解が成立した（国・首都高速道路公団と原告）。和解条項には、建設省・公団による川崎地域における沿道環境対策等の実施、川崎南部地区沿道環境に関する連絡会の設置、原告らの損害賠償請求等の放棄が掲げられており、この連絡会は平成一一年から平成一九

年までに一一回開催された。

(2) 東京大気汚染訴訟

この裁判は、東京二三区内(第三次)第五次訴訟では多摩地区も追加。)に居住又は勤務し、公健康被害補償法に定める指定疾病(気管支喘息、慢性気管支炎、肺気腫)の認定を受けた患者(一部未認定患者を含む)及びその遺族が、国、東京都、首都高速度道路公団及び自動車メーカー七社に対し、大気汚染物質(自動車排気ガス)の排出差止と損害賠償を請求したものである。

第一次訴訟は平成八年九月二四日に第一回口頭弁論が開催され、総論(疾病の発症・増悪の因果関係、国賠法責任論、大気拡散(排気ガスの到達等)の主張・立証、個別尋問が行われ、平成一四年一〇月二九日に判決の言渡しがあり(損害賠償請求について道路の設置管理瑕疵責任を認容)、その後、国及び首都高速度道路公団、原告はともに控訴した。その後、控訴審では、平成一九年八月八日に和解が成立した。

和解条項の骨子として医療費助成制度の創設(東京都)、環境対策の実施、解決金の支払い(メーカー)、連絡会の設置、原告らの損害賠償請求の放棄が掲げられた。

2 圏央道工事差止訴訟

平成一二年(第一次)及び平成一四年(第二次)、圏央道事業にかかる土地所有者等及び自然保護団体らが、国及び日本道路公団を相手に、東京都八王子市の区間における国道四六八号新設工事(一般有料道路「圏央道新設工事」及びこれに伴う付帯工事(八王子JCT及び八王子南ICを含む)の差し止めを求め、提

訴した。

原告は、圏央道建設による景観の破壊、高尾山の静寂な環境及び地下水脈の破壊による高尾山の生態系の破壊、八王子城跡の歴史的価値の破壊、裏高尾住民の生活破壊、大気・騒音・低周波・振動による健康破壊等、原告らの権利侵害による圏央道工事の違法性を主張し工事差止めを請求。争点として、①環境権、自然景観権、自然享有権等に基づく差止請求の当否、②土地所有権、土地利用権及び立木所有権に基づく差止請求の当否、③大気汚染、騒音等の人格権侵害に基づく差止請求の当否について争われた。

平成一九年六月一五日東京地裁において原告の請求を棄却する判決がなされ、その後原告側が控訴し、現在、東京高等裁判所において係属中である。

五 交通安全への取組み

我が国では、戦後の高度成長に伴う急激なモータリゼーションに対し、道路交通インフラが未整備であったこともあり、一九六〇〜一九七〇年代には「交通戦争」と呼ばれる交通事故多発の状況が生じた。当時の水準は、死傷事故率が約三〇〇件/億台キロ程度であったが、現在では道路整備の進展や自動車の性能向上、あるいはドライバーの意識の高まりなどにより約一〇〇件/億台キロ程度まで低下している。本年五月には平成二〇年版の「交通安全白書」が閣議決定されたが、七年連続で交通事故による死者数が減少し、昭和二八年以来、五四年ぶりに交通事故死者が五、〇〇〇人台にとどまったことが明らかになったところである。

しかしながら、自転車の無秩序な歩道の通行による自転車と歩

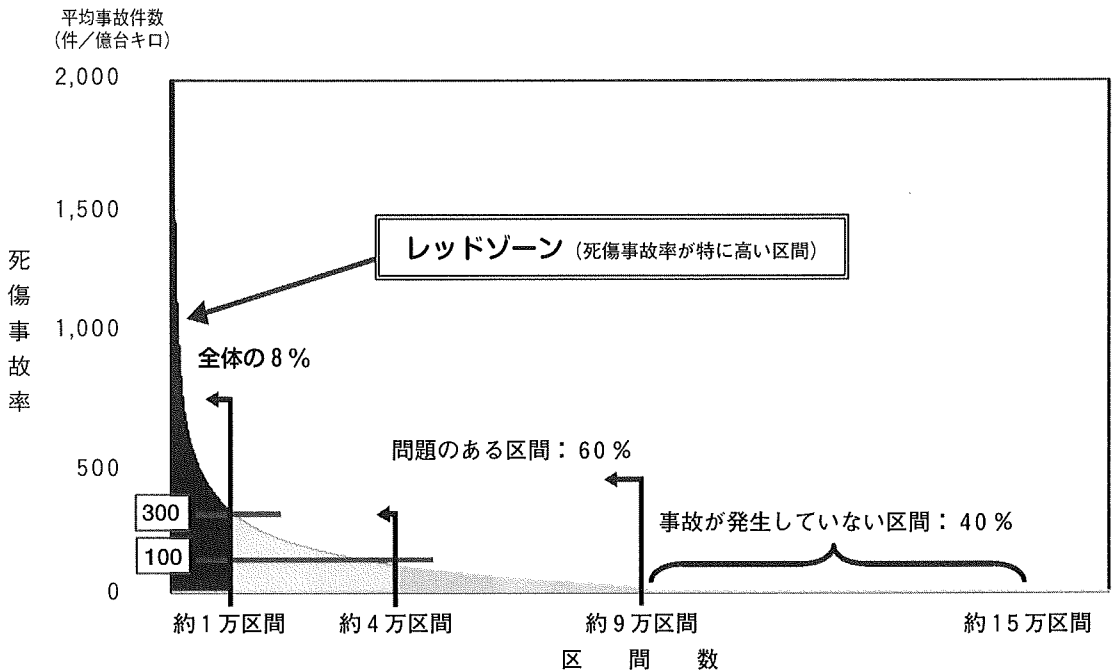


図2 関東管内1都8県における死傷事故率の状況

行者の事故は増加傾向にあるなど、「交通戦争」と呼ばれた当時の死傷事故率を上回るような水準で事故が多発している道路ネットワーク上の特定区間がまだ残っていることも事実である。

1 交通事故の発生傾向と対応

日本では戦後の高度経済成長によるモータリゼーションの加速により、一九五五年頃から道路交通事故が社会問題として注目されはじめ、七〇年には死傷者数がほぼ一〇〇万人、死者数も五五年の一・二倍の一・七〇〇人と、交通戦争とまで言われた危機的水準に達した。交通事故は、道路構造上の特性や利用交通の特性から特定の箇所や区間で発生しやすい傾向を持つと考えられる。関東地方整備局管内の県道以上の一般道路について分析してみると、交通事故の半数は約三割の区間に集中し、特に、約八%の区間では交通戦争と言われた時代と同程度またはそれ以上の危機的な交通事故発生状況、所謂、レッドゾーンとなっている(図2)。

近年、国や地方の厳しい財政状況の中、これからの行政は、客観的データ等の分析に基づきこのような危険な区間を抽出し、多様な関係者とお互いの連携を図ることにより、効果的かつ効果的な事故対策を行っていくことが求められている。

本稿では、客観的な事故分析を慎重に行うとともに、これらデータを活用しつつも偏重することなく、地域の意見等を取り入れながら対策案を計画するなど道路行政の意志決定に地域の声を反映させる体制を構築し、より地域住民の方々などの実感を伴った交通事故対策の推進を実践している関東地方整備局管内における幾つかの道路交通安全への取組み事例を紹介する。



写真5 現地調査

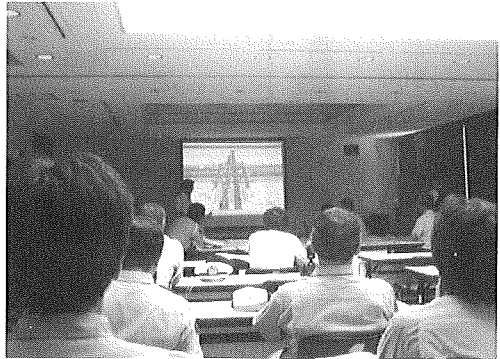


写真6 具体策についての意見交換

2 国道一四号 幕張四丁目交差点改良（千葉県千葉市）

（写真5・6）

(1) 現状分析

- ① 交差点周辺には駅や学校・大型店舗等があるため歩行者等の交通量が多い。
- ② 車道幅員が広く直線区間が1km以上あるため走行速度超過の自動車の通過が多い。
- ③ 車同士での追突事故や交差点で横断中の歩行者と車との接触事故が交差点事故の七割を占めている。
- ④ 平成一六、一七年度において県内交差点死傷事故件数ワースト一位。

(2) 取組み

- ① 交通事故多発地点として当該箇所を公表（情報共有）。

3 国道一号 崇善小学校前交差点改良（神奈川県平塚市）

（写真7・8）

(1) 現状分析

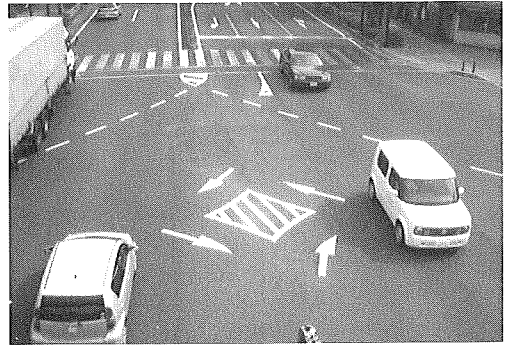
- ① 交差点周辺には駅や学校があるため自転車横断者が多く、高齢者・二輪車・自転車の事故が多い。
- ② 特に事故の半数が自転車関連事故。
- ③ 事故類型では左折時・出会い頭の事故が全体の半数を占めている。

(2) 取組み

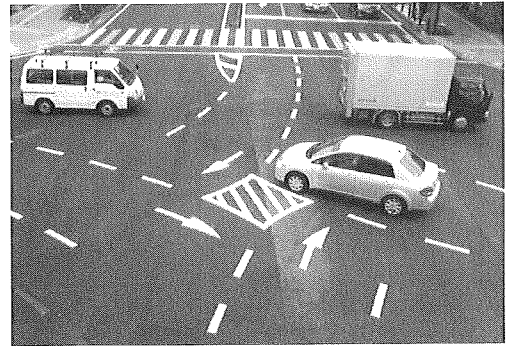
- ① 安全性向上委員会を組織し、交通事故削減に向けた取組みを公表（情報共有）。
- ② パブリックコメントを実施し、意見を集約



写真7 地元の方々と協働による現地診断



改良前



改良後

写真8 当該交差点の改良前後

4 国道二五四号 新宿町北交差点改良 (埼玉県川越市)

(写真9・10)

(1) 現状分析

① 交差点下を鉄道が通過しているとともに、市街化が進む都市部のため用地取得が難しく、これまで、注意喚起の看板などの啓蒙対策に留まっていた。

② 『地域との協働による事故削減』のモデルケースとして交通安全総点検での現地診断を実施し対策を立案(連携・協働)。
 ③ 対策を実施。完成時に対策内容及び対策前後の現地写真を公表(情報共有)。
 ④ それらの成果を踏まえ、導流島の設置により左折導流路をつくることで横断者に対する左折車のドライバーの死角を軽減する対策を立案・公表(情報共有)。

(2)

取組み

① 当該交差点の対策を検討する委員会を発足させ委員会による現地診断を実施(連携・協働)。
 ② その他、小学校と協働し、ドライバーからの死角を知るために、小学生と保護者を対象としたトラックへの体験乗車による安全教育を実施(連携・協働)。
 ③ そのような状況下、交差点内で、小学生が死亡する事故が平成一五、一七年に発生。何れも自転車が左折トラックにはねられる事故。

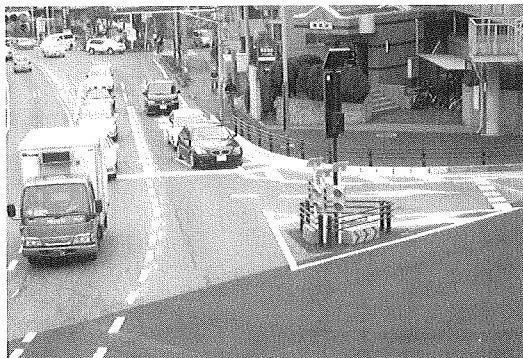


写真10 改良された交差点



写真9 当該交差点の現地診断

小学生2人死の国道交差点

国交省が改善着手へ

川 越



国道交差点の改善が急務
小学生2人が死亡した国道交差点の改善が急務とされている。国交省は、この交差点の改善に着手する。改善のポイントは、左折車のドライバーの死角を軽減することである。

まず左折導流路 P.T.A.が要望

左折車のドライバーの死角を軽減するための対策として、P.T.A.が要望している。P.T.A.は、左折車のドライバーの死角を軽減するための対策として、左折導流路の設置を要望している。



国交省の記者会見の様子。左から、国交省の記者、P.T.A.の代表、記者。

国交省の記者会見の様子。左から、国交省の記者、P.T.A.の代表、記者。

トラックの死角知ろう

川越の新年生が乗車体験



左折事故多発で 国交省初開催

左折事故が多発しているため、国交省が初めて開催した。この体験は、左折車のドライバーの死角を知り、事故を防止するための対策を知らせることである。

左折車のドライバーの死角を軽減する対策を知らせる新聞記事

連携・協働)。

④ 対策完了後は対策内容及び対策前後の現地写真を明示(情報共有)。

⑤ 年間の事故件数が六・六件から二・〇件に減少した旨の検証結果を公表(検証・情報共有)

5 おわりに

以上、関東地方整備局における交通安全事業の実施事例をご紹介したが、国や地方の厳しい財政状況の中、客観的分析データを活用することによる事業の重点化、情報の共有化、行政と地域との連携・協働による事業効果の向上などに取り組むことが肝要であると考えられる。さらに、今回ご紹介した箇所も含め、対策後の効果把握など、対策事業の検証を行い、必要に応じ更なる追加対策を講じるなど交通安全の確実な成果達成に向け、所謂、P(Plan)・D(Do)・C(Check)・A(Action)と、いう事業活動の「計画」「実施」「評価・検証」「反映・改善」のサイクルの確立に取り組んでいるところである。

日豊海岸津々浦々

「大漁旗のたなびく浦づくり」の現場から

日豊海岸シーニック・
バイウエイ研究会事務局長 古田 浅男

一 浦も変われば名も変わる

「巻貝から見えてくる浦の個性」

日豊海岸はリアス式のために天然の良港だらけ。たとえば、旧蒲江町（現 佐伯市蒲江）は、幅5km、直線で二〇kmの地形にありながら海岸線の総延長は約九〇kmにも及ぶ両手をかざしたような地形となっています。

地域で渡世をし、しっかり生きてきた人が、その土地の魅力を伝えてくれる。この語り部のことを「浦の伝道師」と呼んでいます。浦の伝道師にこの地域の特徴的なお話を伺うことができました。

「今では「これが捕れるとみんなが集まってくる」という海の幸に、マガキ貝がある。倒円錐形の殻を持つソデボラ科の巻き貝だが、今では、捕獲量が減ってきている。昔は塩茹でにしたそれを男たちが「五杯、一〇杯食べた！」と言っては競い合っていた。

その巻き貝を西野浦地区では「サムライギツチョ」と呼んでいる。貝のフタの部分が退化して刀の形をし、身に付いたその「刀」が左差しのように見えることからそんな名が付いた。ふたつ隣の蒲江浦ではこれがカマに見えたということ。「カマポッポ」（ポッポとは巻き貝とのこと）。町内ではほかに七種類くらいの呼び名がある。

「むかし、西野浦の山にももっていた侍と蒲江浦の百姓さんが刀と鎌を持っていくさをしたそう。真ん中に挟まれた竹野浦河内では、被害に遭ったら大変やから、大戸を引いて中でナンマイダナンマ

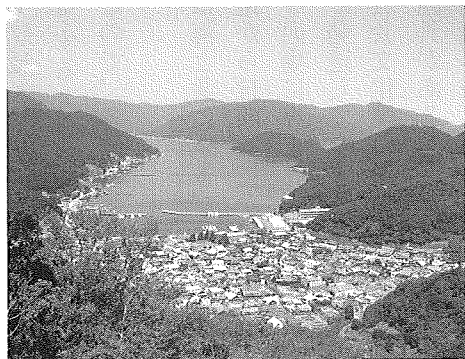


写真1 入津湾



写真2 浦の伝道師

イダと念仏を唱えていた。だから「ナンマイド」。向かいの畑野浦の人たちは、ああ、チャンバラをしよう、と見物していた。だからチャンバラというんですよ。

…と浦の伝道師。

一つの浦の中でさえ呼び名が違う魚介類があるほど。背景には「町制施行は比較的早いのであるが、地形上他地域との接触が悪く、隔絶された「浦集落」で独特の文化を育んできた。陸路佐伯と結ばれるようになったのは、ようやく昭和一六年のことです」という陸の孤島に近い特異性があり、漁師町特有の気質があり、さらには「それぞれが独立自尊の浦々で、この浦はこの浦だけの鎖国で生きてきた」という地域性を物語っています。

二 蒲江の漁撈用具が語りかけてくる「生業」

〓 国指定有形民俗文化財のワケ

豊後水道の南端から日向灘に面した大分県南部から宮崎県北部の地域は、リアス式の海岸であるため、地引網をはじめ、棒受網・巾着網などの大型の網を使った漁法が発達してきました。特に大衆魚である鯛の漁獲が主体であり、地引網・棒受網・巾着網が入り、周辺の浦々に普及しました。鯛の漁獲が減少するにつれて刺網・大敷網・巾着網などへ推移しました。イカ・タイ・ブリ・イサキ・フグなどの一本釣漁やタイ等の延縄漁も行われていました。また、豊富なテングサ等の海藻採取漁や弥次郎貝やイタ

ズラ貝等の貝採りも盛んであり、アワビ・サザエなどを採取する潜水漁は戦後になって本格的に従事するようになってきました。点在する浦ごとの自然環境は異なるので、各浦に適した漁法・漁具で漁撈が行われてきました。

旧 蒲江町（現 佐伯市蒲江）は海と共に生き、その恩恵によって繁栄してきた町です。豊後水道から日向灘にかけての沿岸域は、典型的なリアス式海岸で豊かな漁場に恵まれ、古くから工夫を凝らした多種多様な漁具や漁法が発達してきました。

昭和五一年三月、大分県教育委員会文化課の指導により予備調査に入り、町内各地に多くの古い漁具があることが確認をされました。昭和五一年一二月に「蒲江町漁具保存会」を結成し、漁撈用具の本格的収集活動に取り組みことになりました。町をあげての収集活動が認められ、「ふるさと振興事業」としても顕彰され、昭和五三年には県指定の文化財となりました。その後収集点数も町民皆様のご協力により三、五〇〇点を数えることになり、国指定の文化財とすべく、平成二年五月「海部の漁具国指定有形民俗文化財申請事業プロジェクト」を結成し、文化庁の指導を受けながら資料の整理体系化を進め、一、九八七点で平成六年一二月一三日、念願の国指定有形民俗文化財の指定を受けることになりました。直接収集活動に当たられた方々の苦労、また町民のおしみなない協力の甲斐あって、収集活動に着手してから指定までに一八年の歳月が経過し事を成しえました。

現在では、「海の資料館」や「大分県マリナルチャーセンター」に大切に展示されています。そして、この漁撈用具の中に実は「交流」の為の資源やヒントがギュッと詰まっているのです。



写真3 山おらび大会



写真4 筏コンサート



写真5 筏食堂

たとえば、地引網に魚の群れを追い込む作業に使う、「イヨミウチワ」というものがあります。かつて「山あがり」と呼ばれた、いわば地引網漁の花形スターのポジションが浜を見渡す丘の上になり「イヨミウチワ」を振りかざして、人間魚群探知機の役割を果たしていたのです。これからヒントを得て、大漁の夢をつかむが如く、この丘から、自身の夢を「おらぶ」イベント「山おらび大会」が誕生し、秋の「のじぎく祭り」の恒例行事となり、毎年秋には地元の人、来訪者と大いに賑わっています。このように、生業文化の中から育まれた文化資源が交流資源に活かされる取組みもこのルートの特徴と言えます。

三 「生業」そのものが保全する景観

～自然と人の共生による景観美～

日豊海岸の蒲江・北浦大漁海道ルートは、自然そのものが創り

上げてきた「自然景観」の美しさ（自然景観美）、そこに住む人々の「生業」から形成される「生業産業景観」の美しさがある（生業産業景観美）。

「自然景観美」は、海岸は典型的なりアス式海岸で、半島と湾とが交互に出入りして、複雑な海岸線を描いており、その海岸線の総延長は約四〇〇kmにも及ぶ。また、それに加え、湾内、

あるいは半島の延長に多数の離島が点在し、さらに変化に富んだ景観を産んでいます。いわば、自然そのものが織り成す造形美です。

一方、「生業産業景観美」は、浦の人々がしつかりとその土地で渡世をし、生活をし、生き続けていくことそのものが、景観を形成しその美しさを創っていったものである。持続的な漁業である「海業」により形成される入り江に佇む筏など、浦の人々がそこに居てこそ保たれる景観です。

この「自然景観美」と「生業産業景観美」が互いに協調しあい、日豊海岸の美しい景観が保たれています。つまり、自然と人の共生による景観美であると言えます。

四 東九州伊勢えび海道による「結ぶ」

～県際間の漁村同士が共通資源を活かしたプロジェクトの始動～

平成一六年七月七日、大分県蒲江町（現 佐伯市蒲江）と宮崎



写真6 春の花岬



写真7 秋の花岬

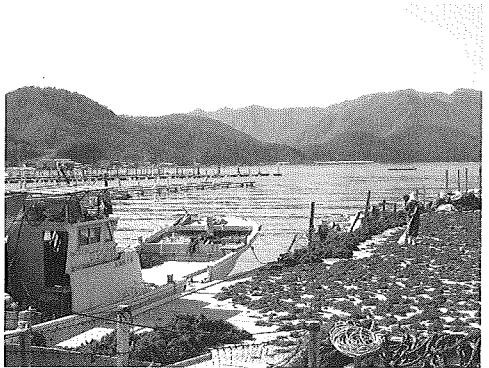


写真8 筏とテングサ



写真9 東九州伊勢えび海道調印式

県北浦町（現延岡市北浦町）の漁村同士の間で、「東九州伊勢えび海道交流協定書」調印式を皮切りに県際間を跨いだ「食」の交流が始動しました「磯力でやっちょっど！」。磯の体力が元気なこの地域の中で、共通の資源「伊勢えび」を活かし、秋の「食観光」のキャンペーンが始まりました。元来、舟宿が多く、夏の海水浴シーズンの後、秋冬にかけて閑散期と考えられていました。西九州と比較しても交通網の発達等あまりにも違いすぎる、九州東端の日豊海岸。しかし、恵まれた「環境」や本物の「食」が残されています。「取り残された地が、周回遅れのトップランナー」になろうとしています。柱となる取組みが大分・宮崎の県境を越えて毎年九月の伊勢えび漁解禁を皮切りに佐伯、延岡両市で開幕する「東九州伊勢えび海道・伊勢えび祭り」です。十一月までの三ヶ月間、風光明媚なりアス式海岸の続く地で、旅館や民宿、飲

食店などが参加し地元産伊勢えびを主役にして新鮮な海の幸を提供する。今年で二年目となる取組みですが、閑散としていた夏休み後が「繁忙期」へと一変しました。佐伯市蒲江では、漁業での暮らしを「海業」と呼びます。その言葉には、一つのことを続けるだけでは生き残っていけない、厳しい生業という意味がこもっています。カジキマグロを求めて三陸沖や東シナ海へと繰り出した時代が終わると、ブリの沖合養殖やヒラメ養殖に力を注ぐようになりました。海業は時代の変化を敏感にとらえ、移り変わっていくのです。

伊勢えび祭りを仕掛けるのは、海業で生きるバイタリティーあふれる人たちです。蒲江のリーダーは日本の女性でただ一人、定置網の権利を競争入札で手に入れた経験がある佐伯市観光協会副会長の橋本正恵さん。伊勢えびを売り出す一方で、漁村に滞在し

リサイクル石けん作り

講師/大崎原子 ほか

石けんは生活の中で使われる日用品。石けんは使った後、排水処理場へ流れて、川や海へ流れてしまいます。石けんは使った後、排水処理場へ流れて、川や海へ流れてしまいます。石けんは使った後、排水処理場へ流れて、川や海へ流れてしまいます。

- 対象 小学生以上
- 開催日時 2008年7月26日(土) 10:00~12:00
- 会場 浦市立中央公民館
- 参加費 無料
- 申込先 浦市立中央公民館
- 申込時期 7月23日(木)まで
- 申込方法 電話

がつ兄の真珠の核入れ体験とオリジナルアクセサリー作り

講師/大崎原子 ほか

真珠の核入れ体験とオリジナルアクセサリー作り。真珠の核入れ体験とオリジナルアクセサリー作り。真珠の核入れ体験とオリジナルアクセサリー作り。

- 対象 小学生以上
- 開催日時 2008年7月27日(日) 10:00~12:00
- 会場 浦市立中央公民館
- 参加費 無料
- 申込先 浦市立中央公民館
- 申込時期 7月24日(日)まで
- 申込方法 電話

トンちゃんのかい合い定置網

講師/大崎原子 ほか

トンちゃんのかい合い定置網。トンちゃんのかい合い定置網。トンちゃんのかい合い定置網。

- 対象 小学生以上
- 開催日時 2008年7月28日(月) 10:00~12:00
- 会場 浦市立中央公民館
- 参加費 無料
- 申込先 浦市立中央公民館
- 申込時期 7月25日(月)まで
- 申込方法 電話

とし兄のなまご池魚釣り体験

講師/大崎原子 ほか

とし兄のなまご池魚釣り体験。とし兄のなまご池魚釣り体験。とし兄のなまご池魚釣り体験。

- 対象 小学生以上
- 開催日時 2008年7月29日(火) 10:00~12:00
- 会場 浦市立中央公民館
- 参加費 無料
- 申込先 浦市立中央公民館
- 申込時期 7月26日(火)まで
- 申込方法 電話

郷土料理「おばちゃんバイキング」

講師/大崎原子 ほか

郷土料理「おばちゃんバイキング」。郷土料理「おばちゃんバイキング」。郷土料理「おばちゃんバイキング」。

- 対象 小学生以上
- 開催日時 2008年7月30日(水) 10:00~12:00
- 会場 浦市立中央公民館
- 参加費 無料
- 申込先 浦市立中央公民館
- 申込時期 7月27日(水)まで
- 申込方法 電話

イマシンのまるっと一目屋形島

講師/大崎原子 ほか

イマシンのまるっと一目屋形島。イマシンのまるっと一目屋形島。イマシンのまるっと一目屋形島。

- 対象 小学生以上
- 開催日時 2008年7月31日(木) 10:00~12:00
- 会場 浦市立中央公民館
- 参加費 無料
- 申込先 浦市立中央公民館
- 申込時期 7月28日(木)まで
- 申込方法 電話

まお姉の伊勢えび捌き方講座

講師/大崎原子 ほか

まお姉の伊勢えび捌き方講座。まお姉の伊勢えび捌き方講座。まお姉の伊勢えび捌き方講座。

- 対象 小学生以上
- 開催日時 2008年8月1日(金) 10:00~12:00
- 会場 浦市立中央公民館
- 参加費 無料
- 申込先 浦市立中央公民館
- 申込時期 7月29日(金)まで
- 申込方法 電話

海道侍のウニ割り体験

講師/大崎原子 ほか

海道侍のウニ割り体験。海道侍のウニ割り体験。海道侍のウニ割り体験。

- 対象 小学生以上
- 開催日時 2008年8月2日(土) 10:00~12:00
- 会場 浦市立中央公民館
- 参加費 無料
- 申込先 浦市立中央公民館
- 申込時期 7月30日(土)まで
- 申込方法 電話

図 あまべ渡世大学

て海辺の生活を体験する旅「ブルーツーリズム」の活動も始めています。福岡都市圏との「大交流時代」の到来という流れに乗ると、「かまえばるブルーツーリズム研究会」を立ち上げてウニのから割りなどの今ある「生業」の現場を交流の現場にし、「生業」の体感の中から交流を楽しみ「生きる力」を養っていただこうと「あまべ渡世大学」も開学しました。

生活の場・生業の場・生産の場である日々暮らしている場所が、これから交流の場・消費の場としても機能し、持続可能な地域となろうとしています。

五 「日豊海岸シーニック・バイウェイ（蒲江・北浦大漁海道）」について

日豊海岸周辺は、風光明媚なリアス式海岸が続き、緑豊かな山々と優しく人を迎え入れる人里など、多彩な自然と人々が息づく地域です。こうした豊かな自然と人の営みの中で培われた知恵や匠の技は郷土のほこりであり、これらをベースに産業、歴史、文化が築き上げられ、地域の貴重な資源となっています。このような共通の地域資源を活かして大分県佐伯市蒲江と宮崎県延岡市北浦地域では、「大漁旗のたなびく浦づくり」をテーマに地域振興に取り組んでいます。地域が持つ様々な資源を活かし、自然との共生を図りながら、「住民自治の原点である「浦」（＝漁村集落）」と海業をベースとした地域振興」を目指して、日本風景街道の継続した活動を行っています。

《コンセプト》

浦（迎え入れる人里）ごとにある海業（持続的な漁業）の連携

で、質の高い道路空間づくりをとおした地域振興

・中心となる道路の周辺は、風光明媚なりアス式海岸が続き、緑豊かな山々と優しく人を迎え入れる人里など、多彩な自然と人々が息づく地域です。こうした豊かな自然と人の営みの中で培われた知恵や匠の技は郷土の誇りであり、これらをベースに産業、歴史、文化が築き上げられ、地域の貴重な資源となっています。従って、このような地域が持つ資源を活かし、自然との共生を図りながら、質の高い道路空間をととした地域振興を目指します。

【活動方針1】

地域の資産「おしなぎい(もつたない)」の発掘と有効利用

日頃来訪者の目に触れることなく地元の人だけが知っている美しい自然景観や、先祖代々受け継がれながら埋もれていた地域資産等を、継続的な調査活動(ロードウォッチング、わいわい懇)を通じて発掘するとともに、各地区に点在する歴史・文化資源や自然資源、体験交流資源等のおしなぎの魅力の再発掘を図ります。そして、これら一つ一つの資産を有機的に海の細道でつなぎあわせることにより統一的なテーマを持たせ、地域全体の付加価値を高めて、「地域のおも

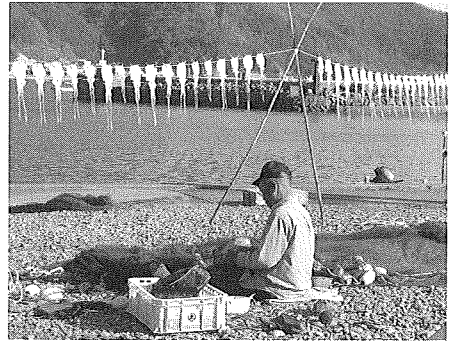


写真10 網縫いの漁師

てなしの力」の向上を図っていきます。

〈活動事例〉

・あまべ渡世大学

「あまべ渡世大学」は蒲江全体をキャンパスとした「体感・学び」の大学です。各講座(体験メニュー)の講師陣は全て地元の人達が務めており、学生は県内外から訪れます。東九州自動車道が佐伯まで開通すれば、県外からの学生も増えることが確実です。

【活動方針2】「海の道」のリフォーム

地域住民との生産と暮らしの基礎的な単位である「浦」(＝漁村集落)と「浦」、あるいは「岬」などを結ぶ現在の道路は、生活基盤としての性格が強く、機能重視の傾向にあります。そこで、新たな地域の資源として、道路の魅力向上を図るために、素晴らしいアス式海岸が眺望できるよう、ビューポイント区間の路肩の雑草伐採や、道路の清掃活動、草花の植栽運動を展開しています。また、海岸美を損なわないための既存看板等の整理や、駐車場(とるば)、休憩所(ベンチ等)等の整備を進めることにより、海岸沿いの道と海との空間利用を促進し、沿道環境を向上させています。このような取組みにより、新たな「なごみ空間」を創出して利用者がスロードライブを楽しめるような道路空間・景観整備を目指しています。

【活動事例3】県境を越えた地域連携と情報発信

本ルートに沿線は、自然、歴史と文化、豊富な食材などに恵まれ、他に負けない豊かな資源を持っています。この地域

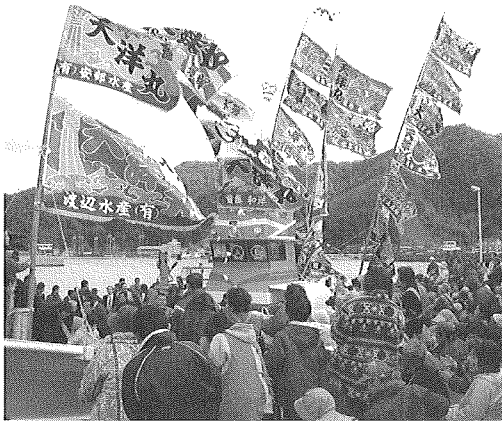


写真11 モジャコ船進水式

の魅力を十分に発揮するためには、各地区で個別に活動に取り組んでいる人々が県境などの行政区域等にとらわれることなく連携を図り、お互いの魅力を享受できるような互恵的な関係を構築して、「人、モノ、情報」が道路を通じて循環する状況を創出することが必要です。従って、県境を越えて連携した「東九州伊勢えび海道」観光キャンペーン活動を柱にしてさらなる地域連携と情報発信を推進していきます。

また、将来的な地域連携の展開として、北は一般国道二一七号を中心に大分県大分市佐賀関、南は一般国道一〇号を中心に宮崎県日向市までを対象と考え、これらの沿線地域の活動団体との意見交換や交流を図ります。

【今後の地域活動の展開】

活動地域の総合力を向上させ、来訪者に魅力ある地域であることを認識してもらうには、活動エリアが一定の範囲の拡がりをもつことが必要です。従って、今後、北は一般国道二一七号を中心に大分県大分市佐賀関を南は一般国道一〇号を中心に宮崎県日向市までのエリア拡大を試行し、そこで活動している地域団体との交流・連携を図っていきます。

〔日豊海岸・風景街道及び広域観光の経過〕

平成一六年七月・大分県・蒲江町と宮崎県・北浦町(当時)の県界間の漁村同士が、共通の地域資源や浦文化を活かし、蒲江町観光協会と北浦町観光協会の間で「東九州伊勢えび海道・交流協定書」を交わし、これを皮切りに「東九州伊勢えび海道事業」がスタート。

平成一八年三月・「かまえブルーツーリズム研究会(会長・橋本正恵氏)」が、大分県佐伯市蒲江と宮崎県延岡市北浦町の間で、日本風景街道のモデルルート(全国七五ルート)の中の一つとして選定された。

平成一八年九月・平成一八年には、佐伯市と延岡市での県際間の広域の取り組みとして「東九州伊勢えび海道事業」がパワーアップした。

平成一八年九月・白杵市、津久見市及び佐伯市、大分県南三市による「日豊海岸ツーリズムパワーアップ協議会(会長・木梨雅孝氏)」が設立。

大分県南地域の広域観光連携がスタートした。

平成一九年一〇月・「日豊海岸ツーリズムパワーアップ協議会」が、財団法人高速道路交流推進財団が募集する、第二回「観光資源活用トータルプラン」に応募。

最優秀賞である国土交通大臣賞を受賞した(平成二〇年二月)。

平成一九年一月・「日豊海岸シーニック・バイウエイ研究会(会長・橋本正恵氏)」が、大分県佐伯市蒲江と宮崎県延岡市北浦町の間で、日本風景街道に全国九一ルートの中の一つとして登録を受けた。

平成一九年一〇月・既存の取組みを全て包括する形で、九州運輸局、九州地方整備局が公募された「九州広域観光ルート支援モデル事業」に応募。

平成一九年一二月に対象二地区の一つとして選定される。

平成二〇年一月・モデル事業に関する現地調査が行われた。

平成二〇年四月・国土交通省九州運輸局及び九州地方整備局を招いて、「九州広域観光ルート支援モデル事業」説明会を開催した。

平成二〇年五月・「九州広域観光ルート支援モデル事業」(白杵市・津久見市・佐伯市の大分県南三市及び宮崎県延岡市)の実施母体となる「日豊海岸・浦(U.R.A)ツーリズム推進協議会(会長・橋本正恵氏)」が発足。

ようこそと

きれいな道で おもてなし

－「道路ふれあい月間」と推進標語について－

道路局道路交通管理課

◇道路ふれあい月間とは◇

国土交通省では、毎年八月一日から八月三十一日までの一カ月間を「道路ふれあい月間」と定め、道路を利用している国民に改めて道路とふれあい、道路の役割及び重要性を再認識していただき、さらには道路をいづくしむという道路愛護思想の普及及び道路の正しい利用の啓発を図るとともに、道路を常に広く、美しく、安全に利用する気運を高めることを目的とした運動を実施しています。

道路管理者は、この月間において、国民自らが道路の役割及び重要性を十分理解し、自主的かつ積極的に各種運動に参画してもらえよう努めることとしており、地域住民や協賛団体の関係者等を構成員とする委員会等を設置するなどして、できる限り地域住民等が主体となって実施できるよう、各地域の特性に応じかつ効果の高い運動を行うこととしています。

そのため、「道の駅」等道路利用者が多く集まり、かつ地域情報を発信できる場所を活用しながら、地域住民等が主体となって実施し、道路管理者はそれに協力をする

ことで、少しでも多くの住民のみなさんに道路の正しい利用を啓発し、道路にふれあう機会を設けられるような行事を展開しています。

また、これらの運動が当該月間を越えた効果のある取組みにつながるように配慮しています。

【具体的な活動例】

・名橋「日本橋」を洗う会

(関東地方整備局東京国道事務所他)

平成一九年七月二二日

五街道の起点である「日本橋」を後世

へ伝えるため、昭和四三年より地元地

域住民を中心に清掃作業を実施。

・親子道路見学会

(中国地方整備局岡山国道事務所他)

平成一九年八月二二日

公募した親子を対象に現場・施設の見

学、バリアフリー体験など、道路の役

割、道路の正しい利用のあり方を考え、

道路愛護の普及を図った。

◇「道路ふれあい月間」推進標語◇

道路は、国民の日常生活や経済活動に欠



審議会の様子

くことのできない基本的な施設ですが、あまりにも身近な存在であるためにその重要性が見過ごされがちです。そこで、国土交通省では「道路ふれあい月間」の行事の一環として「道路ふれあい月間」推進標語を広く一般から募集し、改めて道路の重要性について、多くの方々に関心と理解を深めていただくとともに、道路愛護思想の普及と高揚を図ることとしています。

本年は、「道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。へみんながら道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用しましょう」をテーマのもとに、一月中旬から三月三十一日までの間に、全国の各道路管理者の関係事務所、高速道路のサービスエリア・パー

キングエリア、「道の駅」、自治体の道路維持担当部署及びその関係事務所などで応募用チラシ配布や、インターネットなどでの募集を行いました

募集の結果、過去最高の一〇、三四九作品の応募がありました。これらの作品については、六月二三日（金）に浅井慎平氏（写真家）、残間里江子氏（プロデューサー）、陣内貴美子氏（元オリエンピック・バドミントン選

手）、山田美保子氏（放送作家・コラムニスト）の四氏による審査が行われ、最優秀賞一作品、優秀賞五作品が選ばれました。

平成二〇年度の入選者と作品は次の通りです。

◆最優秀賞

「ようこそと きれいな道で おもてなし」

北海道 酒井 厚三 さん（一般の部）

◆優秀賞

「道伸びて 心も通じる 人とひと」

北海道 佐藤 繁明 さん（一般の部）

「ゴミひろう 道から聞える ありがとう」

岩手県 熊谷 幸平 さん（一般の部）

「今日もまた みんなにあいさつ 朝の道」

千葉県 東條 若菜 さん（小中学生の部）

「道ばたの 花に一言 また明日」

東京都 今野 翔太 さん（小中学生の部）

「どの道も ぼくらのながい 宝物」

鳥根県 谷口 良太 さん（小中学生の部）

推進標語に選ばれた作品は、「道路ふれあい月間」期間中に本月間の推進に幅広く活用されます。

東京の自転車道と自転車専用レーン

～自転車と歩行者、自動車が安全に共存できる街づくりへの取り組み～

秋田県東京事務所 畑中 直人

一 はじめに

「東京生活での移動手段は？」

…と一般的に問えば、電車、地下鉄等の鉄道を含めた公共交通機関という答えが大部分であると思います。平成一二年国勢調査の通勤・通学時の東京二三区交通機関分担率は鉄道・電車の利用が七五%にも上ります。しかし、秋田を含めての地方では、モーターゼーション（車社会）です。秋田県での自動車利用交通分担率は七八%という数字になっています。かく言う私も秋田県庁では、道路課に在籍し、私生活でも「どこに行くのも車で移動する」という感じで、公私ともに車に関わり合いをもって生きておりました。ところが、東京では駐車場の問題等により、車中心の生活スタイルを返上して、環境にやさしく、誰もが手軽に使える交通手段の自転車を利用するスタイルになりました。

東京の街を自転車に乗ってみて感じたことは、歩道上にあまり

にも多くの歩行者がいることでした。歩道の幅員がかなり足りないのでは？ と考えさせられる箇所が多数見受けられました。自転車は車道通行が原則とは知っていましたが、秋田では、歩行者が少ないせいかわ、自転車利用者はどちらかというと安全な歩道を走行しているケースもあります。しかし、東京の歩道での自転車走行は、歩行者にぶつかりそうになりますし、車道走行では、路肩幅員がただでさえ狭いのと、駐車車両が頻繁に存在するため、とても危険な状態にあります。

このような東京での自転車利用を続けていたある日、世田谷区で自転車走行レーンの社会実験を始めるという報道を目にしました。

ここから、東京での自転車道・自転車専用レーンへの探究の旅が始まりました。

二 東京の自転車利用の状況

道路交通法では、自転車通行区分についてつぎのように位置付けています。

- ① 歩道等と車道の区分のある道路においては車道を通行しなければならぬ。(第十七条第一項)
- ② 自転車道が設けられている場合は自転車道を通行しなければならぬ。(第六十三条の三)
- ③ 道路標識等により通行することができることとされている歩道は通行できる。(第六十三条の四第一項)
- ④ 歩道を通行する場合は歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず、また、歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。(第六十三条の四第二項)

以上のようになっていますが、「自転車は車道通行が原則」は、モータリゼーションにより、車道があまりにも車中心で考えられていることやドライバーの自転車に対する意識も低く、子供の自転車利用者も車道通行にしなければならぬ等の問題があるせいか、自転車利用者に定着していません。

また、道路標識等により通行することができることとされている歩道についてですが、自転車は通行できるが、自転車利用者に歩行者優先の認識が不足しているため、「歩道の中央から車道寄りを徐行する」が守られていない状況にあります。

このような自転車の歩道通行により自転車対人の事故件数は東京都内で年間一、〇〇〇件近く発生しています。

このようなことから、自転車の利用については、交通ルールの遵守、自転車の安全な走行環境の確保等、解決すべき問題が山積んでいます。

そこで東京都では、

「自転車は、鉄道・自動車・徒歩などと並ぶ

都市における主要な交通手段の一つであり、

その利用を促進するための環境を整える」

以上のことを前提に総合的な自転車対策を推進することとします。

三 自転車道と自転車専用ゾーン

道路交通法による自転車道と自転車専用通行帯(自転車レーン)の定義と整備手法の特徴は次のようになっています。

◆自転車道(図1)

〔定義〕

自転車の通行の用に供するために縁石又は、さく、その他こ

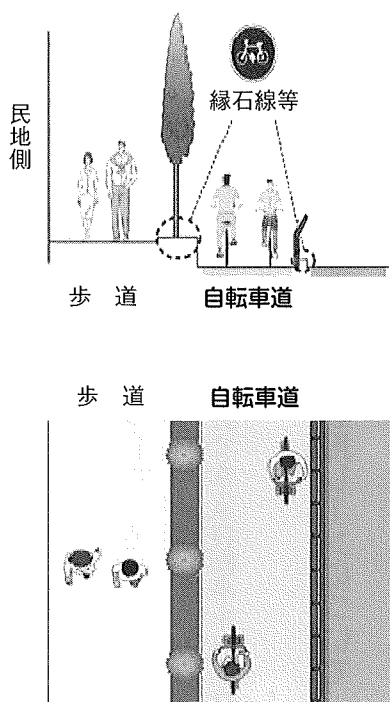


図1

れに類する工作物により区画して設けられる車道の部分をい
う。(第二条第三号の三)

〔整備手法の特徴〕

- ① 自動車や歩行者等の他の交通と分離を図ることが可能であり、自転車のスムーズな通行が可能。
- ② 自転車と自動車、歩行者が接触する危険性が低い。
- ③ 自転車車道内は対面通行が原則。
- ④ 歩道は歩行者専用となる。

◆自転車専用通行帯(図2)

〔定義〕

自転車は車両通行帯の設けられた道路において道路標識等により通行の区分が指定されている場合には指定された車両通行帯を通行しなければならない。(第二十条第二項)

〔整備手法の特徴〕

- ① 車道内の自転車が通行すべき部分の明確化が可能。

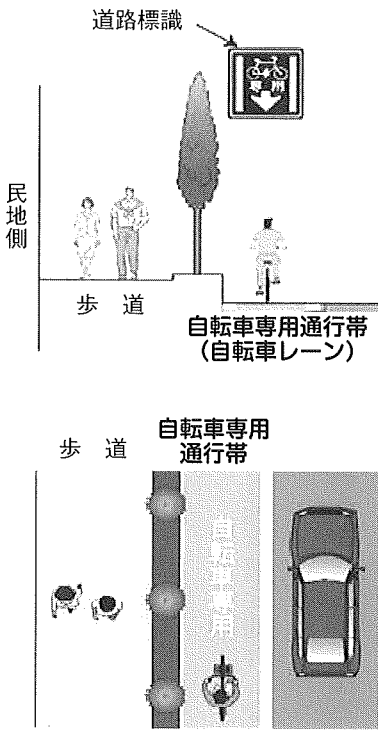


図2

- ② 自転車と歩行者が接触する危険性は低い。
- ③ 分離的分離構造ではないため、自転車と自動車が接触する危険性が残る。
- ④ 自転車レーン内の自転車の通行は一方向。
しかし、東京都では車道に自転車レーンを整備している道路が極めて少なく、自転車が安心して通行できる自転車ネットワークが形成されていないのが実情です。

四 東京の自転車車道と自転車専用レーン

最初に自転車安全利用五則を述べることにします。

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外、
- ② 車道は左側を通行
- ③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④ 安全ルールを守る

- ・ 飲酒運転、二人乗り、並進の禁止
- ・ 夜間はライトを点灯

- ・ 交差点での信号順守と一時停止・安全確認
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用

以上のようになっており、平成二〇年六月一日の道路交通法の改正により自転車が歩道を通行できる場合を、

- ① 「歩道通行可」の標識があるとき
- ② 児童・幼児(二三歳未満)、七〇歳以上、身体障害のある場合

- ③ 車道、歩道の状況に照らしてやむを得ない場合(駐車車両がある、道路工事中)

に変更したのに続き、携帯電話の使用、傘差し等の自転車走行禁止事項を記した交通の方法に関する教則も改正されました。

自転車は車道通行が原則ではあるが、自転車利用者から見て車道通行はあまりにも危険に映ることから、実際は多くの自転車が歩道を通行している。東京では、歩行者が多く、歩道幅員が狭いせいか、歩道での自転車と歩行者との衝突事故が急増しています。(自転車と衝突して高齢者が死亡したケースもあります。)

このような事態を受け、国土交通省と警察庁は、車道や歩道と区分した「自転車専用道」(自転車レーン)の整備を進めるモデル地区に全国九八カ所を指定し、二年以内に約一三二kmを整備する予定です。

最近、健康志向の高まり、環境問題対策等で利用が推進されている自転車が安全に歩行者、自動車と共存できる自転車道・自転車専用レーンを生かした街づくりの取組みが東京で行われています。

今回は、これらの取組みの箇所から(図3)、

自転車専用レーンについては以下の二カ所、

「世田谷区上馬 区道明薬通りの自転車走行環境の社会実験」

「渋谷区幡ヶ谷 都道四三二号線の

自転車通行環境整備のモデル地区」

自転車道については以下の二カ所、

「江東区亀戸 国道一四号(京葉道路)の

自転車通行環境整備のモデル地区」

「杉並区阿佐ヶ谷 都道中杉通りの

自転車専用通行帯設置の社会実験」

を選定し現地調査を行い、資料を作成してみました。

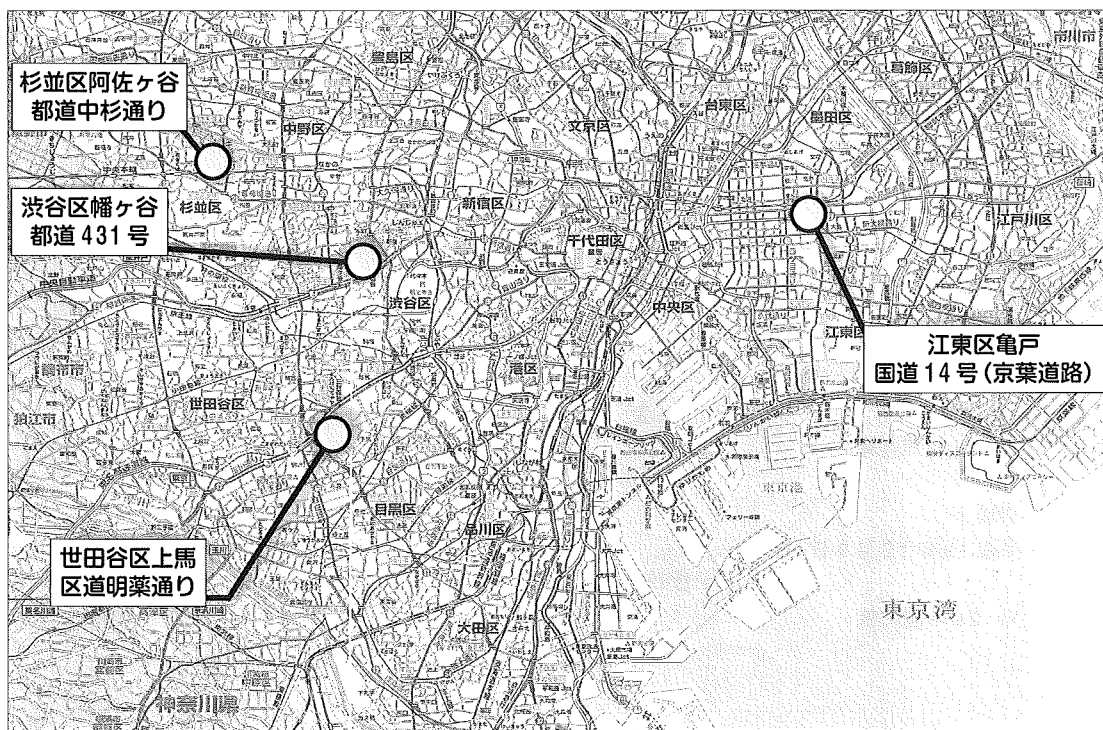


図3 東京都自転車道箇所図

五 自転車専用レーン(CS/L)

1 世田谷区上馬 区道明薬通り

世田谷区では、「自転車も歩行者も安全に安心して通行できる道づくり」を目指して、平成一九年一一～一二月にかけて三軒茶屋駅近くの都市計画道路、区道明薬通りの六〇〇m区間で「自転車走行レーン」の社会実験を行いました（通りの名称はかつて近くに明治薬科大学があったことに由来すること）（図4）。

実験概要（図5・6）は、車道の左側を青色でカラー舗装（BⅡ四五cm）し、L型側溝部（BⅡ四〇cm）と白色外側線部（BⅡ一五cm）の全幅一mの自転車走行専用レーンを設け、自転車の進行方向を自動車と同じ方向に一方通行させます。また、車道に隣接する歩道では、歩行者と自転車の通行位置を区分するための白い点線で区切った自転車専用走行レーンを設け、車道を走行する自転車と逆方向の一方通行を誘導するという内容でした。自転車レーン幅が一・五m未満であり、交通規制がかけられなかったとのことでした。

現地では、実験区間の起終点に一名ずつの計二名と中間地点に一名ずつの計二名の合計四名の誘導員が配置されており、実験箇所を通行する自転車に「こちらを通行して下さい」と声をかけて自転車専用レーンに誘導していました。明薬通りは電線等が地中化され、道路幅員もあり、見通しも良く実験箇所には適しているように感じられました。また、通りの近くに学校等があるためか多くの自転車が自転車専用レーンを利用していました。

実際、自転車専用レーンを走行してみましたが、一mの走行幅では、車道と歩道を分離している歩車道境界ブロックやガー

【補助209号線（明薬通り）】

●実験区間

国道246号（玉川通り）から下馬方面に至る都市計画道路補助209号線（明薬通り）の約600mの区間

●実験期間

・実験1

平成19年11月4日（日）～
11月30日（金）

※ 24時間実施

・実験2

平成19年12月9日（日）～
12月21日（金）

※ 24時間実施

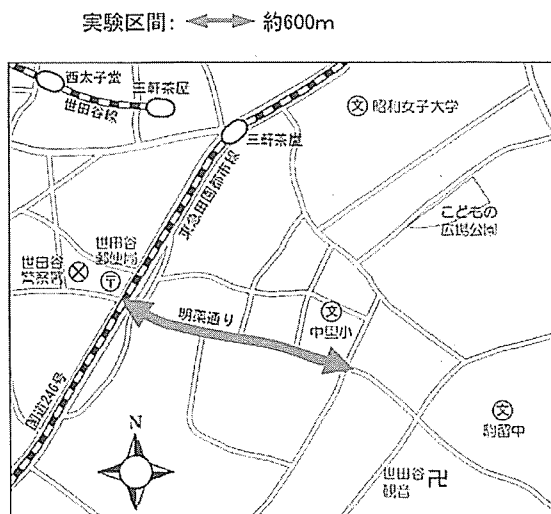


図4

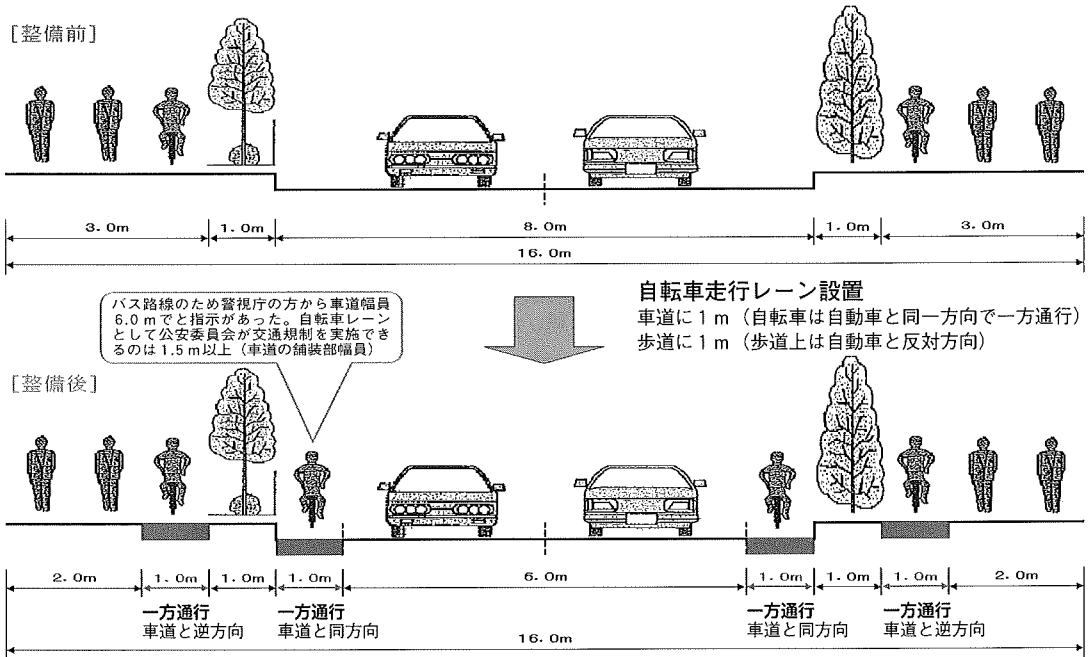


図5 世田谷区上馬 区道明葉通り断面図

- 実験概要(補助209号線 実験2)
 - ・狭小道路における自転車走行レーンの設置(実験1と同様)
 - ・車道部における自転車走行位置の明確化
 - 車道の左端のカラー舗装化(青色)

【実験イメージ図】

<実験-2>

【断面図】

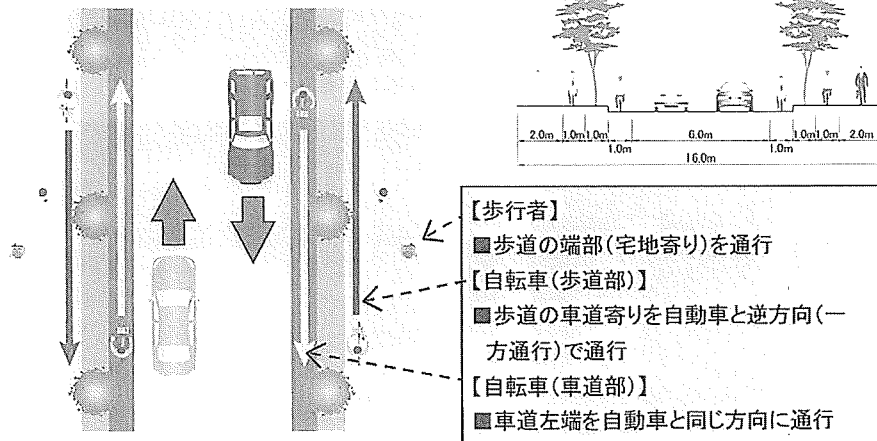


図6



写真1 カラー舗装の自転車専用レーンを設置する前、歩道を自転車が行っています



写真2 ブルーカラー舗装自転車レーンを走行する自転車、電線が無く走りやすい明菜通り



写真3 車道走行は車と同一方向、歩道走行は逆方向、自転車走行者にルールは認識されていた



写真4 社会実験に関する看板です。現地には多数設置されており、PR効果は抜群でした



ドパイプと並行して走行する自動車とに挟まれ、圧迫感と車道走行の危険さを新ためて感じました。また、東京都内のどこの道路でも同じ状況にあります。また、携帯電話使用と荷捌きを行うための車両が頻繁に自転車専用レーンに駐車しているため、自転車走

行の妨げとなつている状況が見受けられました。これまでの実験から以前は車道を走行する自転車は一五％程度だったものが、ブルーのカラー舗装の自転車専用レーンを設けることにより誘導員がいなくても、約七〇％の自転車がレーンを走

行するようになり、歩道での走行が減少したとのことでした。
 また、車道を走行する自転車をドライバーが意識するためか、
 自動車の平均速度も時速四〇kmから三四kmに落ちたというデータ
 も出ているとのことでした。



写真5 走行ルール看板と歩道上の絵文字シール(ピクトグラム)。様々な方法でルールをPRしていた

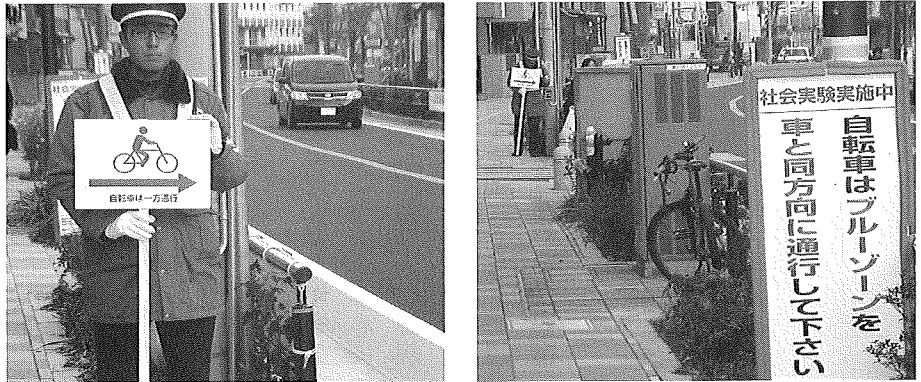


写真6 起終点の誘導員。自転車走行者に「こちらを通行してください」と声をかけていた

一方で、「水はけを良くするために車道の路肩寄りについての傾斜についても自転車走りやすいように見直してほしい」「子供や高齢者も車道を走るのには危険では」といった意見も寄せられたとのことでした。



写真7 携帯電話の使用と荷捌きを行うためか、東京都内のどこの道路でも見受けられる状況。自転車レーンに自動車が駐車しており、自転車利用者の走行の妨げとなっていた



写真8 バス停(バスベイ)と重複している自転車レーン、バス停車時のレーン走行は困難です

世田谷区では今年度、これまでの個別の道路で自転車専用レーン実験からステップアップして、駐輪場のある主要な駅を中心に自転車利用者が多い1km四方程度の地区を設定し、地区内の幹線道路は勿論、歩道のない4m道路についても自転車レーンを設置し、自転車ネットワークの総合的な実験を始めるとのことでした。「線だけでなく、面で検討することとその成果を都道、国道等にも広げて自転車広域ネットワークを構築したい」自転車と歩行者、自動車と共存できる街づくりに取り組み始めた世田谷区。「自転車へのフロンティアスピリット」、今後の展開に目が離せません。

2 渋谷区幡ヶ谷 都道四三二号線

この道路は、国土交通省と警察庁が今後の自転車通行環境整備

のモデル地区として、全国で九カ所を指定したうちのの一つです。平成二〇年三月下旬から渋谷区幡ヶ谷地区の都道四三二号線の約一・二km区間で自転車専用通行帯(自転車専用レーン)の整備を行いました(図7)。

実験概要は(図8)、車道の左側を青色でカラー舗装(B11・0m)し、L型側溝部(B110・5m)を加えた、全幅一・五mの自転車走行専用レーンを設け、自転車の進行方向を自動車と同じ方向に一方通行させます。自転車レーンは、交通規制を実施し、道路標識と道路標示を設置することにより、自転車通行空間の明確化を図るとい内容でした。現地での道路の印象は、車道部は直線で見通しが良いが、歩道部は、街路樹の植樹帯と電線があるためか、見通しがあまり良くない感じを受けました。

自転車専用レーンを走行してみました。カラー舗装部1mとL型側溝部0・5mの一・五mの走行幅があると、並行して走行



写真9 1.5m幅員の自転車レーン、自転車と車の距離感にも余裕があり、安全な走行が可能です

- 供用開始日 平成 20 年 3 月下旬
- 実施主体 警視庁、東京都建設局
- 実施区間 幡ヶ谷不動尊入口交差点から幡ヶ谷二丁目交差点に至る
特別都道 431 号角筈和泉町線の約 1.2 km の区間
- 実施内容 自転車専用通行帯の設置
 - *自転車専用通行帯
(自転車レーン)
の交通規制を実施し、道路標識と道路標識を設置することにより、自転車通行空間の明確化を図ります。
 - *幅員 1.5m の自転車専用通行帯を強調するため街きよを除いた約 1m 部分を青色系に着色します。



自転車交通量：約 2,600 台/14h
歩行者交通量：約 3,300 人/14h

H19.平日

する自動車との距離感に余裕もあり、かなり安心感をもって車道を走行することができました。また、交通規制により設置された車道の自転車専用レーン道路標識とバス停留所の表示は、自転車走行車やドライバーにとっても認識しやすく、非常に良く整備されているという印象を受けました。

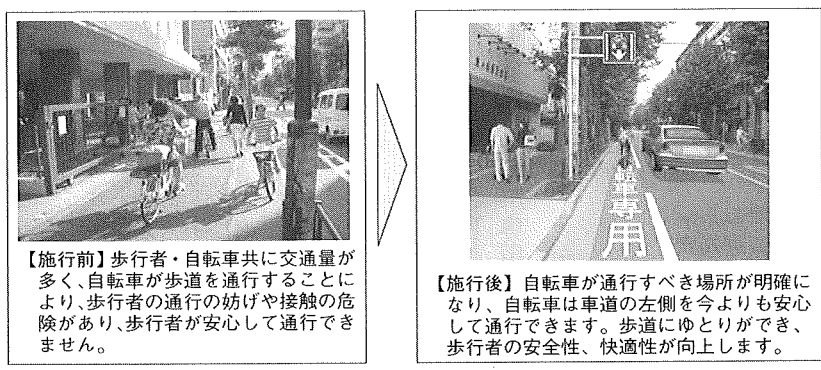


図 7 渋谷区幡ヶ谷地区の実験概要

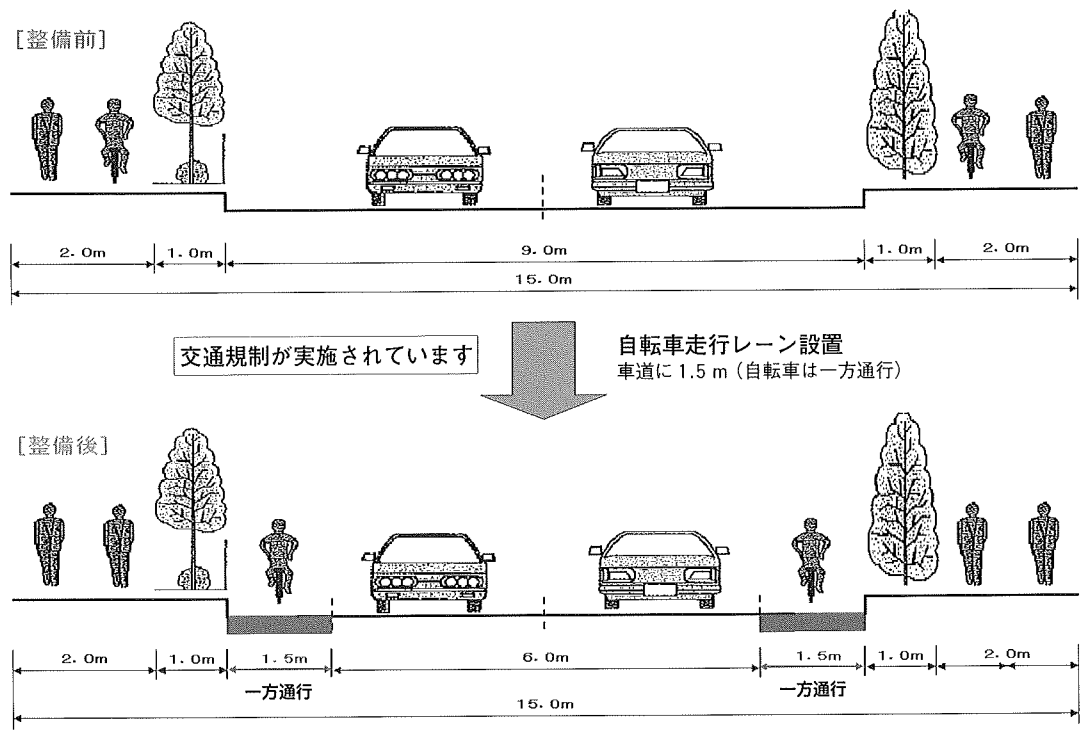


図 8 渋谷区幡ヶ谷 都道 431 号線の断面図

しかし、沿道の商店や会社に荷捌きを行うための車両とバスベ
イがないため、路線バスが停留所で頻繁に自転車専用レーンに駐
停車しているため、自転車走行の妨げとなつている状況が多数見
受けられました。また、車道と歩道の境にある歩車道境界プロッ
ク（縁石）と車道面との高さの違いによる段差と交差する道路の
部分以外は、車道と歩道がガードパイプで完全に分離されている
ため、一度自転車レーンに入ると駐停車車両や路線バスが前方に
いる場合、歩道上への避難走行が不可能であり、危険な車道走行
を強いられています。このため、自転車レーンを走行する自
転車利用は少なかつた。

以上のようなことから自転車レーン内に存在するバス停留所と
荷捌きによる駐停車車両の問題を解決することが、自転車専用レ
ーンを安全に安心して通行できる道づくりを実現できる、と強く
感じて現地を後にしました。



写真10 交通規制で実現された自転車レ
ーンとバス停の道路標示は利用者
に認識しやすかつた

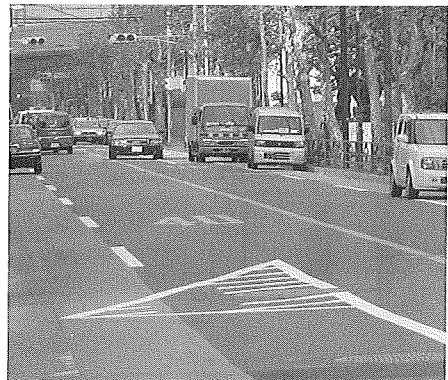
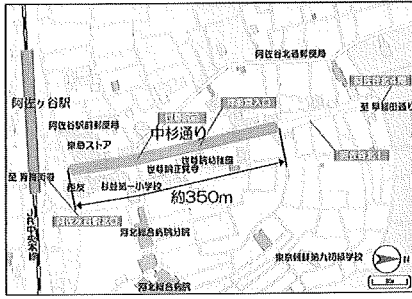


写真11 自転車レーンに駐停車している車両とバス停に停車中の路線バスの状況。この
状況では、自転車レーン走行は困難です。この問題の解決が自転車レーンの道づ
くりには必要です

六 自転車道について

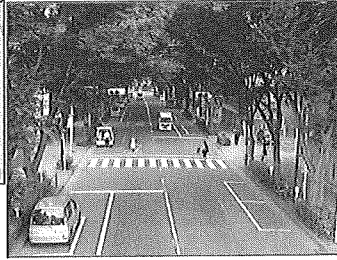
1 杉並区阿佐ヶ谷 都道中杉通り

東京都と杉並区では、「歩行者、自転車及び自動車のそれぞれ



<社会実験実施区間>

<実験前の風景>

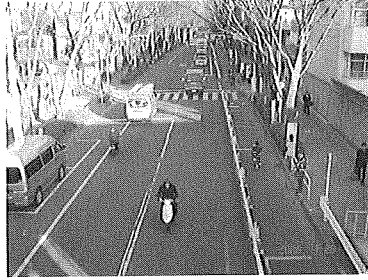


●実験期間

平成 20 年 1 月 28 日 (月) ~
2 月 6 日 (水)

●実験期間

杉並区阿佐谷北 1 丁目
5 番 ~ 31 番
(通称: 中杉通り)
12 月 21 日 (金)
(JR 阿佐ヶ谷駅北口 ~
阿佐谷北 1 丁目交差点付近)



<実験中の風景 1>

<実験中の風景 2>



図 9 中杉通り自転車道社会実験 結果概要

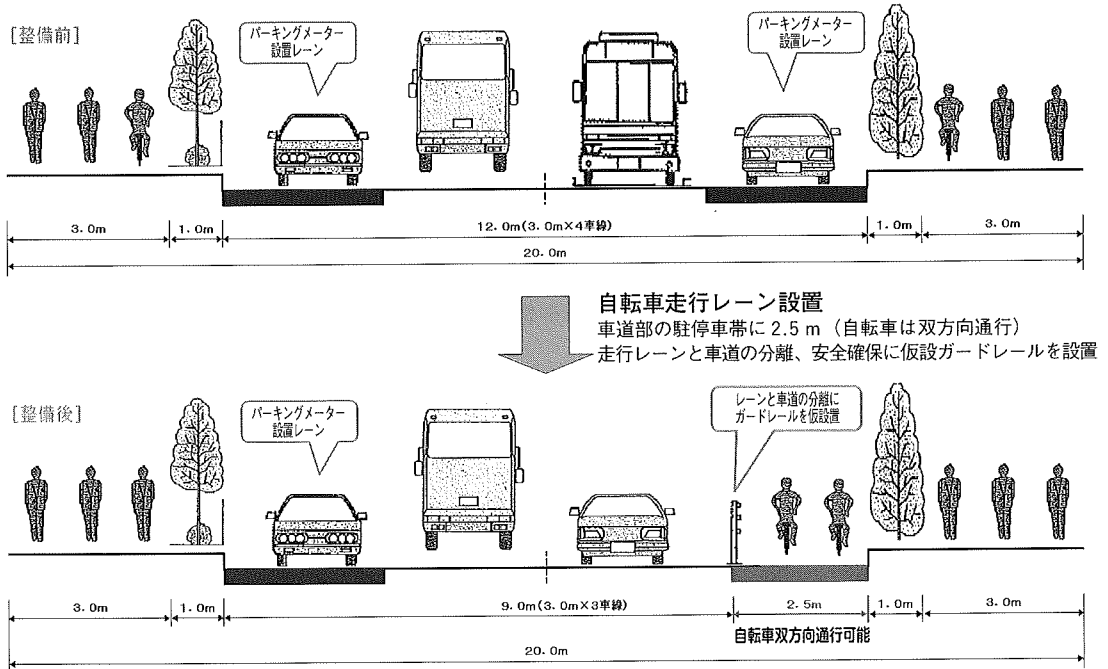


図 10 杉並区阿佐谷 都道中杉通りの断面図



写真12 パーキングメーターが設置されていた実験前と仮設ガードレール設置後の自転車道状況



写真13 JR阿佐ヶ谷駅近くで多くの自転車利用者が通行。車道と分離されており、車道走行の危険性もなく、自転車道内に駐停車もなく安心安全に走行できます

が安心して利用できる道路空間の確保」を目指して、平成二〇年一月二八日～二月六日の一〇日間に杉並区阿佐谷の都道中杉通りの約三五〇m区間で自転車道の社会実験を行いました(図9)。

実験概要(図10)は、片側二車線のうちパーキングメーターが

設置されている歩道寄りの一車線、東側部分のみを自転車道としました。自転車道と車道の間には、仮設ガードレールを設置し、二・〇mの自転車専用通行帯を確保し、自転車は双方方向通行可能にするという内容でした。

現地では、実験区間の起終点と交差点部とバス停留所に誘導員が配置されており、実験箇所を通行する自転車利用者を自転車道に誘導していました。中杉通りは四車線の幅員一二mと車道も広く歩道も植樹帯を含め幅員は四mもあり、見通しもが良く、実験には最適な箇所という感じを受けました。また、実験箇所はJR阿佐ヶ谷駅近くのため、買い物、通勤、通学等の多くの自転車が自転車道を利用していました。

実際に、自転車道を走行してみました。二mの通行帯は広く感じられて、双方方向はあるが、ルールどおりに走行すると問題は特に感じられませんでした。また、仮設ガ



写真14 自転車道社会実験看板と自転車道が相互通行のPR看板と起終点に配置された誘導員



写真15 横断歩道の注意喚起看板と自転車道の相互通行を示す路面標示状況



写真16 バス停に誘導員が配置され、自転車利用者とバス乗客との支障は見受けられなかった



写真17 自転車道は相互通行で広さがあり、自転車道内での無理な追い越しが見かけられた

ードルールにより車道と自転車道が完全に分離されているため車道走行における車両との近距離による圧迫感と危険性は皆無であり、自転車レーン内に駐停車する車両による自転車走行の支障もなく安心、安全に走行をすることができました。

実験の結果、自転車道の設置により実験前より中杉通りの実験区間を通行する自転車交通量が四〇%増加し、自転車道の整備を行わなかった反対車線の交通量は一二%減少したとのデータが出ています。また、自転車道整備による安全性、快適性についての



写真18 自転車道内での横並び走行、信号待ちでの進入、ルール遵守・マナー向上が必要です



写真19 自転車道へのタクシー停車、交差道路への左折車の進入等、ヒヤリハットもありました

停留所に配置した結果、バス運行への大きな影響は出ませんでした。本格実施時は誘導員を配置せず、バス乗降客の安全を確保する対策が必要とされました。

この他に自転車道設置により車道一車線が減少したため、荷捌きやタクシー乗車、バス停車等の停車スペースがなくなり、走行車線上に停車車両及び路線バスの停車が発生し、無理な追い越し等、安全で円滑な自転車道通行が阻害されました。

そのほか、交差点部での自転車道通行する自転車と横断歩道を通行する自転車・歩行者の交錯が多く発生し、自転車道内での安全確保の課題が残ったとのことです。

以上のデータ等により、今回の自転車・歩行者を分離した走行環境整備の有効性は概ね確認できたとのことです。しかし、実験に対して沿道、地域の人から多くの意見が寄せられ関心の高さが確認されましたが、実験課題の多くは自転車利用者のマナーに起因したものであったとのことです。

今後は、地域のまちづくりの一環として住民参加のもと検討を進め、**自転車レーン等の通行環境整備とあわせて「自転車ルール遵守・マナー向上」対策を実施する予定**とのことです。東京都の今後の自転車に関する取組み、注目です。

2 江東区亀戸 国道一四号

この道路は、国土交通省と警察庁が今後の自転車通行環境整備のモデル地区として、全国で九カ所を指定したうちの一つです。平成二〇年三月三十一日に江東区亀戸地区の国道一四号(京葉道路)の約四〇〇m区間で自転車道が開通しました(図11)。

アンケート調査では、自転車利用者の約八割、歩行者の七割以上が改善したと回答しています。このことから今回の自転車道整備の有効性は確認することができたとのことです。

また、実験区間に路線バスの停留所がありました。また、誘導員を

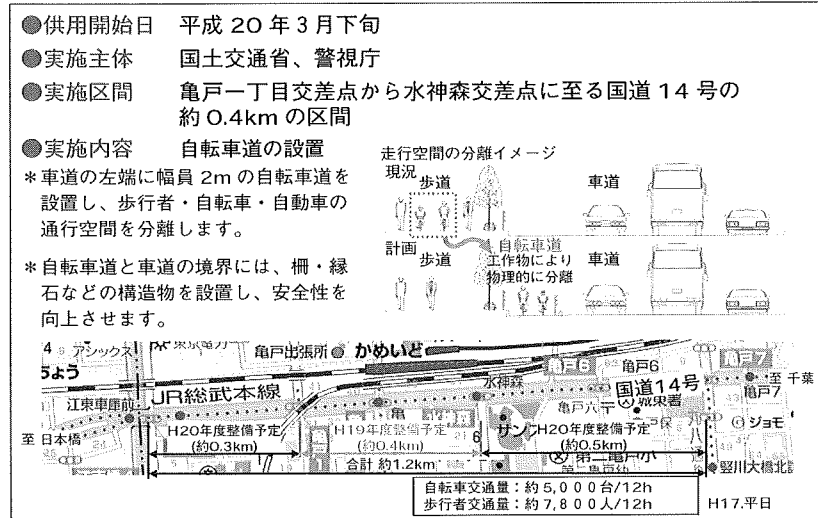
整備概要(図12)は、片側四車線の車道の左側一車線に幅2mの自転車道を設置するというものです。自転車道と車道の境界には、自転車利用者が飛び出さないように高さ約1・1mの防護柵や歩車道境界ブロック(縁石)を設置し、幅2mの通行区間を確保し、自転車は双方方向通行可能にしています。

国道一四号(京葉道路)は八車線の幅員二五mと車道も広く、歩道も植樹帯を含め幅員は六mもあり見通しも良く、自転車道設置には最適な箇所という感じを受けました。また、自転車道は丁R亀戸駅に近く、マンションが多く連立する住宅街で、買い物、通勤、通学等の多くの自転車が自転車道を利用していました。

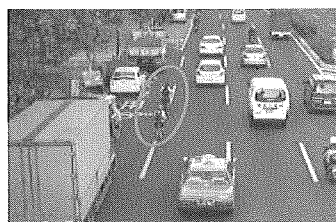
整備箇所には、バス停留所が二カ所ありましたが、停留所部分を自転車道が回避する構造となっており、停留所前の自転車道には交通規制によりバス乗降者が横断す



写真20 防護柵で車道、歩道と完全に分離された幅2mの自転車、安心安全に走行できます

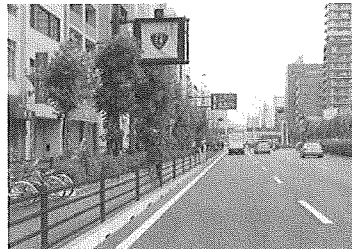


るための横断歩道とダイヤの自転車用の注意喚起路面表示がしっかりと整備されていました。これにより、バス乗降者の安全な横断と自転車の注意走行が確保されていました。このほか、沿道にあるレンタカー会社の前には、十分なスペースの車道への出入り口が確保されており、沿道住民、会社等への



路上駐車による危険な車道通行

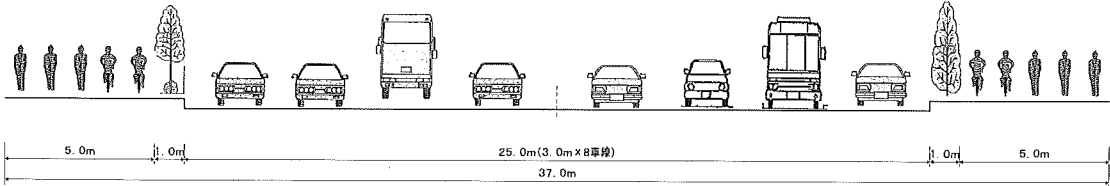
【施行前】自転車は車道通行が原則となっていますが、路上駐車等により、自転車が安全に走行する空間が無いため、歩道を通行する自転車がも多く、人と自転車の事故が増大しています。



【施行後】歩道を通行する自転車が無くなるため、歩行者は歩道を安心・安全・快適に通行できます。自転車が安全に通行できる空間が確保されるため、自転車事故が減少します。

図11 江東区亀戸地区の実験概要

[整備前]

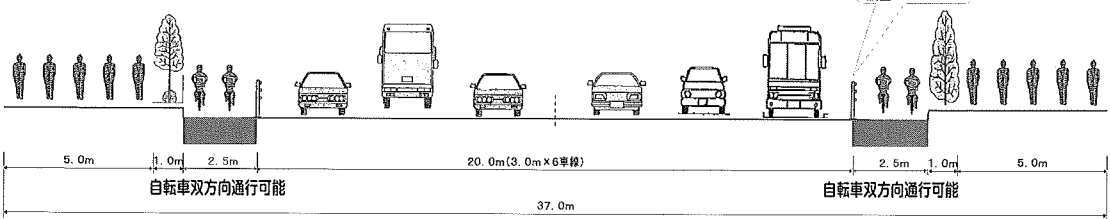


自転車走行レーン設置

車道部の1車線に2.5mの自転車レーンを設置
 (自転車は双方方向通行)
 走行レーンと車道の分離、安全確保にガードパイプ、
 歩車道境界ブロックを設置



[整備後]



レーンと車道の分離にガードパイプ、歩車道境界ブロックを設置

図 12 江東区亀戸 国道14号線断面図

の現地を後にしました。

「これぞ理想の自転車道」という印象を受け、江東デルタ地帯の現地を後にしました。

合計一・二kmの自転車道を整備する予定とのこと。

また、交通規制により設置された自転車道内のセンターライン、停止線、横断歩道等の路面表示と注意喚起標識は、自転車利用者にとって認識しやすく、非常に良く整備されているという印象を受けた。国道一四号では、今回整備した区間のほかに約八〇〇m、

しっかりと配慮もうかがえました。

実際、自転車道を走行してみましたが、二mの通行帯は広く感じられて、車道と自転車道、自転車道と歩道は柵と縁石により完全に分離されているため車道走行における車両との近距離からくる圧迫感と危険性は皆無であり、自転車道内に駐車する車両による自転車走行の支障もなく、安心、安全に走行をすることができました。



写真 21 センターライン、進行方向等の路面表示の適格な整備で走行ルールは遵守されていた



写真22 注意喚起標識等です。自転車走行者にとっては非常にわりやすく設置されていた。標識と路面表示との相乗効果により、自転車ルールとマナーは遵守されていた。



写真23 バス停留所は防護柵で完全分離され、停留所から歩道への出入りは自転車道を横断するスタイルとなっていた。自転車走行者には路面表示と標識で一時停止を認識させていた。停留所から歩道への横断もスムーズに行われており、特に支障は見受けられなかった



写真24 駐停車の注意標識と沿道のレンタカー会社への出入口、柵、縁石等整備されていた

七 最後に

自転車は、買い物、通勤、通学、レジャー等いろいろな目的で誰もが手軽に使える身近な交通手段です。

今回、東京の四カ所の自転車道と自転車専用レーンについて現地調査を実施いたしました。自転車道、レーンとも多くの自転車利用者に活用されており、ニーズの高さに大変な驚きを感じました。

東京の日常は、時間との戦いです。

道路においても、高速移動が可能である自動車を中心とした道づくりが行われてきました。その結果、車道から追われた自転車は歩道に入り、歩行者との事故増加を招きました。しかし、近年、環境問題、健康志向の高まり等から自転車という交通手段は注目され、自転車の走行環境整備の試みが行われることとなりました。

自転車走行環境整備が行われたモデル地区では、自転車と歩行者、車が走れるスペースを分離したことで安心、安全な自転車走行が可能となりました。

しかし、今回は、一部の道路での取組みにすぎません。今後は、自転車利用者の多い道路で重点的に整備を行い、自転車利用により中心市街地を活性化させるような自転車ネットワークの構築が重要不可欠だと強く感じました。

東京での移動手段として、身近に利用してきた自転車利用の素朴な思いつきから始まった自転車道、自転車レーンに関する探求の旅も、モータリゼーションの日本全国でも自転車と歩行者、自動車が安全に共存できる街づくりへの取組みが広く行われることを祈念いたしました。終わりといたします。



写真25 自転車と歩行者、自転車が安全に共存できる街づくりの取組みが不可欠です(江東区亀戸 国道14号線の自転車が安心安全に走行できる自転車道の状況)

占用物件について

道路局路政課道路利用調整室

栗本係員

坂上さん…、暑いです…、かき氷が食べたい…。

坂上係員

まったく。だからだらしでないで、さっ、仕事、仕事。今日はまだ涼しい方なんだから。

栗本係員

そういえば夏といえば、花火大会ですよ。坂上さんは今年花火大会へは行きますか？

坂上係員

ええ、今のところ行く予定にしてるわよ。(大野くん、約束をちゃんと覚えてるかしら…。)

栗本係員

そうなんですか。(やっぱり彼氏と行くのかな。)僕は、花火大会って、花火もいんですけど、露店もいろいろ出て、お祭り気分で、あの雰囲気も好きなんですよね…。

坂上係員

そう。あつ、お祭りと言えば、今日、地元の自治会から、夏祭りの三日間、国道にお祭りの露店を出したいという相談がきたんだけど、栗本くん、まず、お祭りの露店を設置する場合に占用許可は必要かしら？

栗本係員

えっ！ お祭りのときの露店ですか？ 占用というと、水管やガス管、電柱、それから看板等、工事を伴って設置されて、一定の期間継続して設けられる場合ですよ…？ お祭りの露店は日にちも短いし、設置と言っても場所を移そうと思つたらすぐ移せるものだし…、占用許可は必要ないような気がします。

坂上係員

本当にそんなふうにいるの？ お祭りの露店が設けられることによって、歩道の幅員が狭まって、それが原因で自転車と歩行者の事故が起こったら、道路管理者としてはどう責任

をとるのかかしら？

栗本係員

えっ…、それは…。

坂上係員

この間、道路管理者以外の者が物件等を設置して道路を継続的に使用する道路の特別使用は、占用に限られていると言ったわよね。だから、道路管理者以外の者が、道路上に物件を設置する以上、必ず占用の許可が必要なのよ（資料1参照）。ちなみに、ここでいう「継続的に」というのは、一回の使用が長時間継続する必要はないの。それに何より、占用物件を列挙している道路法第三十二条第一項をよく読んでみて。

栗本係員

え〜と…（道路法を開く）、あつ、道路法第三十二条第一項第六号に「露店、商品置場その他これらに類する施設」とあります！ お祭りの露店はここに該当するんですね。

坂上係員

そう。「露店」については、道路法にも占用物件として掲げられているのよ。ちなみに、道路法第三十二条第一項第六号の「露店、商品置場その他これらに類する施設」については、臨時的に設置されるもので、土地に定着せず、簡単に取り払えるものが当てはまるとされているの。

栗本係員

そうか、なるほど。六号は、お祭りなどの際に一時的に設けるものが当てはまるんですね。

坂上係員

占用物件については、この間もさらっと説明したけど、もう一度、しっかりと確認しましょうか。まずは、占用物件については、さつき道路法第三十二条第一項を読んでもらったけれど、道路本来の目的である通行のための使用を確保し、占用秩序を維持するために、道路法第三十二条第一項に列挙されたものに限って許可ができる、いわゆる限定列举主義が採用されているわね。

栗本係員

はい。しかし、法令にあらゆる占用物件を列記することは難しいし、道路占用の要請は時代とともに変化するから、「その他これらに類する施設」という文言において、ある程度柔軟で弾力的な対応を可能にしたり、その他の占用物件の範囲を政令に委ねたりしているんですね（資料2参照）。

坂上係員

そのとおりね。柔軟で弾力的な解釈がなされている例としては、通信等の分野で、技術の進歩に伴って、電柱、電線等の従来の典型的な占用物件以外にも新たな物件が出現していて、そのため、PHSの無線基地局や光アクセス装置、WLL方式無線装置などを、道路法第三十二条第一項第一号の「その他これらに類する工作物」として取り扱うことにしているわね。

渡邊課長

占用物件についての勉強をしているようだね。ところで、今年の四月から、一つ占用物件が増えたのは知っているかな？

坂上係員

はい。道路法施行令が改正され、第八号に、新たに「応急仮

「設住宅」が増えました。

渡邊課長

そのとおりだね。非常災害の時には、多くの被災者が生じて、被災者を収容するための仮設住宅を早急かつ大量に供給することが必要となるけれど、今後大規模地震等が発生した場合には、応急仮設住宅の建築用地が不足する事態も十分考えられるから、道路区域の通行の用に供していない部分や道路予定区域において応急仮設住宅を占用できることが可能となるよう措置されたんだよ。

栗本係員

なるほど。つい最近でも時代の要請に伴って、政令改正されて占用物件が追加されたんですね。

それはそうと、坂上さん、花火大会は誰の要請に伴って行くんですか？

坂上係員

なんでそんなこと、栗本さんに教えなきゃいけないのよ！

(この号終わり)

資料1

道路法第三十二条

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ぬ。

- 一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物
 - 二 水管、下水道管、ガスパ管その他これらに類する物件
 - 三 鉄道、軌道その他これらに類する施設
 - 四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設
 - 五 地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設
 - 六 露店、商品置場その他これらに類する施設
 - 七 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの
- 2、5 (略)

資料2

道路法施行令第七条

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 看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕及びアーチ
- 二 工事用板囲、足場、詰所その他の工事用施設
- 三 土石、竹木、瓦その他の工事用材料
- 四 防火地域（都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第八条第一項第

五号の防火地域をいう。以下同じ。)内に存する建築物(以下「既存建築物」という。)を除去して、当該防火地域内にこれに代わる建築物として耐火建築物(建築基準法(昭和二十五年法律第二百一十号)第二条第九号の二に規定する耐火建築物をいう。以下同じ。)を建築する場合(既存建築物が防火地域と防火地域でない地域にわたつて存する場合において、当該既存建築物を除去して、当該既存建築物の敷地(その近接地を含む。)又は当該防火地域内に、これに代わる建築物として耐火建築物を建築するときを含む。)において、当該耐火建築物の工事期間中当該既存建築物に替えて必要となる仮設店舗その他の仮設建築物

五 都市再開発法(昭和四十四年法律第三十八号)による市街地再開発事業に関する都市計画において定められた施行区域内の建築物に居住する者で同法第二条第六号に規定する施設建築物に入居することとなるものを一時収容するため必要な施設又は密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律(平成九年法律第四十九号)による防災街区整備事業に関する都市計画において定められた施行区域内の建築物(当該防災街区整備事業の施行に伴い移転し、又は除却するものに限る。)に居住する者で当該防災街区整備事業の施行後に当該施行区域内に居住することとなるものを一時収容するため必要な施設

六 トンネルの上又は高架の道路の路面下に設ける事務所、店舗、倉庫、住宅、自動車駐車場、自転車駐車運動場その他これらに類する施設

七 都市計画法第八条第一項第三号の高度地区(建築物の高さの最低限度が定められているものに限る。)及び高度利用地区並びに同項第四号の二の都市再生特別地区内の高速自動車国道又は自動車専用道路の上空に設ける事務所、店舗、倉庫、住宅その他これらに類する施設及び自動車駐車場

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

用に供するため必要なもの

九 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。)、原動機付自転車(側車付きのものを除く。)又は道路運送車両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。)

十 法第三十三条第二項第一号に規定する高速自動車国道又は自動車専用道路の連結路附属地(以下「特定連結路附属地」という。)に設ける食事施設、購買施設その他これらに類する施設(次号に掲げる施設を除く。)

十一 高速自動車国道又は自動車専用道路に設ける休憩所、給油所及び自動車修理所

水路蓋から水路に転落した事故について 水路管理者の管理瑕疵が認容された事例

— 水路転落死亡事故損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔一審判決〕平成一七年 九月二七日 佐賀地裁 請求一部認容

(双方控訴)

〔二審判決〕平成一八年一月三〇日 福岡高裁 請求一部認容

(確定)

はじめに

本件は、水路蓋から水路に転落した事故について水路管理者の管理瑕疵が認容されたものであるが、水路管理者とは別の者が水路蓋を設置することによって無蓋部分との間に生じた構造上の危険性が水路自体の危険性と認定された点が注目に値する。道路管理者が無蓋の水路を管理しており、かつ、道路管理者以外の者が水路上に蓋を設置している事例も少なくないことから、参考に供する次第である。

一 事案の概要

1 本件は、Xが、平成一六年三月二六日夜、Y町の管理にかか
る水路（以下「本件水路」という。）に転落して死亡した事故
（以下「本件事故」という。）につき、Xの母親である一審原告
において、本件事故は同町による本件水路の管理に瑕疵があつ
たために発生したものであり、これにより、Xが被った損害賠
償請求権を相続により取得したとして、国家賠償法二条一項に
基づき、同町に対し、八、四七六万円及びこれに対する遅延損
害金の支払いを求めた事案である。

原審が、上記請求を一部（四、三九九万七八七円及び遅延損
害金）認容したところ、当事者双方が控訴した。

(1) 争いのない事実又は証拠等により容易に認定できる事実(当事者等)

ア X(本件事故当時五一歳)は、一審原告とa夫婦の長男であり、同夫婦には他に二男・bがいる。

イ Xは、大学を卒業した後、会社勤めを経て、aが経営していた寿司店において板前として働くようになった。

Xは、昭和六〇年に「有限会社K」(以下「K社」という。)を設立し、その代表者に就いてaの後を継ぎ、本件事故当時は、「K寿司」ほか一店の経営を切り盛りしていた。Xは、昭和五七年一二月に妻・cと婚姻したが、子はいなかった。

ウ Zは、本件事故当時はd大学在学中の医学生であったが、かつてe大学理学部及び同大学院に在学していたころ、K寿司でアルバイトをしたことがあり、その縁から、その後もXと親交を結んでいた。

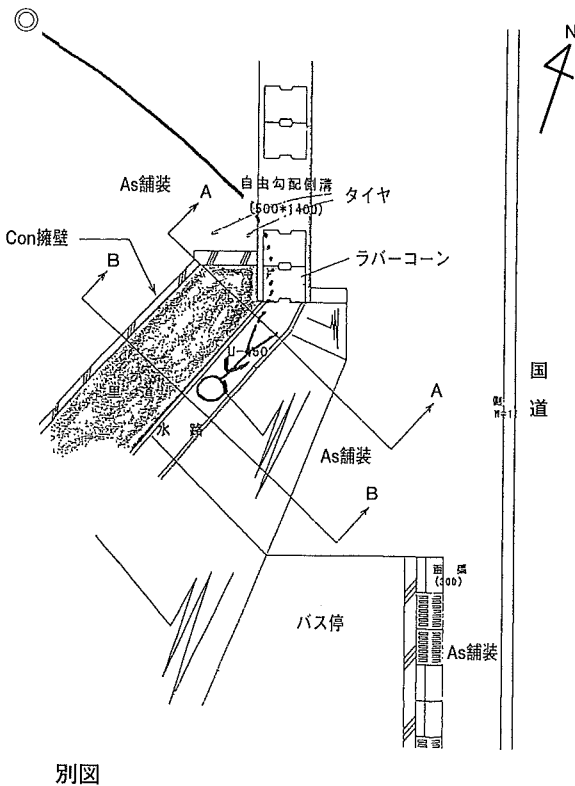
(2) 本件事故の発生

ア Xは、平成一六年三月二六日午前八時ころ、高速バスでf高校前バス停(以下「本件バス停」という。)に到着し、Zの出迎えを受けた。二人は、スーパーで食材と酒を買い、Z方で飲食した後、Xは、昼ころから午後七時くらいまで同所で昼寝をした。Xが目を覚ましてから、レストランで二人で夕食をとった後、Zは、帰宅するというXを、自動車(以下「Z車」という。)で、本件バス停まで送ることになった。

イ 同日午後九時三〇分ころ、Z車は、別図平面図(以下

「本件平面図」という。)記載の国道(以下「本件国道」という。)を北方から進行して来て、有限会社g(以下「g社」という。)が経営する飲食店舗に隣接する駐車場(以下「本件駐車場」という。)に進入し、同駐車場内で方向転換して、本件平面図中「◎」(別図参照)の位置で、前照灯が本件バス停方向を照射するような態勢で停車した。

ウ 同所でZ車から下車したXは、h方面行き高速バスの発車時刻を確かめるべく、小走りで、本件平面図の「バス停」記載の位置にあった本件バス停に向かった。Zは、乗車したままXの姿を目で追っていたが、突然Xの姿が視界から



別図

消えたので、Xの姿が消えた辺りに駆け付けて、付近を探したところ、本件水路に転落し、左側臥位で横たわっているXを発見した。

エ Xは、Zが手配した救急車で病院に搬送されたが、結局、上記転落による外傷を原因とする脳挫傷・急性硬膜下血腫のため、翌二七日午前四時一七分に死亡した。

(3) 本件事故現場付近の状況等

ア 本件水路は、もともと国有の土水路であり、d県が管理事務を担っていたところ、昭和五八年、国道排水路整備事業に伴い、コンクリート製の「U型側溝450」が設置された。

もつとも、本件駐車場は、「U型側溝450」が設置された後も、平成八年ころに至るまで、本件水路とさしたる高低差もなく広がっていた田んぼの一部であった。

イ とところで、g社は、上記飲食店の出店をみるも、本件駐車場を含む敷地部分に本件国道路面と同程度に至るまで盛り土をした上、本件国道からの自動車の乗り入れの便を確保すべく、本件水路上方に「VS側溝500」（以下「本件ふた」という。）を設置し、もつて、本件水路上に通路橋（有蓋部分）を設けることとした。そこで、g社は、平成八年八月一日付けで、Y町建設課を経由して、d県知事に対し、公有水面占用許可を申請し、同年九月二五日付けでその旨の許可を得た。これを受けて、g社は、上記計画どおり造成工事をするともに、本件ふたを設置する工事を行った。

なお、本件ふたの設置工事は、本件駐車場用地の一部である土地を所有していたiの出捐で行われた。

ウ 上記造成等工事の結果、本件水路は、本件平面図のとおり、国道からg社の店舗及び駐車場に通じる有蓋部分と、その南にあつてこれと接続する無蓋部分からなることになった。また、無蓋部分は、その東側に傾斜のある法面を有し、西側において本件水路と並行して存在する里道（以下「本件里道」という。）と接していたが、本件里道はその北端と西側を高さ約一・四mの垂直のコンクリート擁壁で本件駐車場と隔てられていた。そして、本件里道の西側に接する上記擁壁に沿つて、本件駐車場側に、幅約二m、長さ約四m、高さ約二mの屋根のある簡易な構造物が建っていた。

その後、g社は、条例に基づき、Y町に対し、平成八年九月以降、平成一七年度分までの上記公有水面占用許可に伴う占用料を支払ってきた。

エ 本件水路は、平成一三年四月一〇日、国からY町に譲与され、それ以降、Y町において本件水路を管理することとなった。なお、無蓋部分周辺でY町の管理の対象となるのは本件水路と本件里道に限られる。

しかし、Y町において、有蓋部分の南端付近から無蓋部分に人が転落するのを防止するための措置を取ることの是非について検討したことはなく、本件事故当時、本件事故現場付近に、上記転落防止を目的とする工作物（柵、フェンス、照明灯、警告標示等）は何ら設置されていない。

(4) 相続 略

3 争点及び争点をめぐる当事者の主張の要旨

(1) Xが転落した場所の特定

【一審原告の主張】

Xが乙車から降りた後にたどった経路は、本件平面図中実線及び同破線記載のとおりである。そして、同人は、有蓋部分の南端において足を踏み外し、同所から無蓋部分に転落したものである。

【一審被告の主張】

Xが足を踏み外した場所は不明であるというほかはなく、Xにとって有蓋部分よりも手前に当たる本件里道の北端とか、逆に有蓋部分を通り過ぎ、無蓋部分の東側に位置する法面から同部分へ向かって転落した可能性も否定できない。Xの転落箇所が特定できない以上、本件事故との関係でY町が本件水路の管理責任を問われなければならないいわれはない。

(2) Y町による本件水路の管理上の瑕疵の有無

【一審原告の主張】

ア 本件水路は、その有蓋部分の南端において、本件ふた表面から無蓋部分の底面まで約一・五mの高低差が存在する。しかも、無蓋部分のU字溝はコンクリート製であるから、上記南端から無蓋部分に転落した者は、U字溝に頭部を強打することとなり、死亡する危険性が高い。

そして、上記のような高低差のある状況は、Y町が本件

水路の譲与を受けた平成一三年四月の時点で、既に発生していた。

イ しかるに、本件水路には、有蓋部分南端から無蓋部分に転落することを防止するための措置（そのようなものとしては、(ア)本件里道及び無蓋部分東側の法面に杭を立て、杭と杭の間にロープやネットを張ったり、有蓋部分又は無蓋部分に防護フェンスを設置するなど、転落事故を物理的に防止するための措置と、(イ)通行人に上記高低差の存在を認識させるに足りる警告板や、特に夜間においてその点の効果がある照明灯の設置などが考えられる。）を欠いており、さらには、仮に通行人が転落した場合でもU字溝に頭部を強打することを回避するために無蓋部分を覆うふたの設置を欠いていた。

ウ したがって、本件水路には、上記イの各措置を欠いていたりという管理上の瑕疵があった。

【一審被告の主張】

上記高低差は、g社が得た公有水面占用許可により、本件ふたが設置されたことよって現出したものであるから、本件水路そのものが有する危険性には当たらない。

また、本件ふたが設置された経過が前提事実(3)イのとおりである以上、有蓋部分の南端からの転落を防止すべく回避措置をとるべきなのは本件ふたの管理者であって、Y町ではない。

したがって、本件水路には、Y町による管理上の瑕疵はない。

(3) 過失相殺

【一審被告の主張】

Xは、本件事故当時五一歳であったから、周囲の危険性の有無に関する判断力があつたはずである。また、同人は、本件事故の前にも、六、八回にわたり本件バス停を利用したことがあつて、本件水路付近を訪れたのは本件事故時が初めてではなかつた。さらに、本件事故当時、Z車の前照灯により、本件事故現場付近まで照らされていたのであるから、少しの注意力をもつてすれば危険性を察知することができたにもかかわらず、Xは特に急ぐ必要もないのに、小走りでも有蓋部分にさしかかつたものである。

以上の諸事情を考慮すれば、本件事故につきXの過失を九〇%として過失相殺をすべきである。

【一審原告の主張】

Xが過去にも本件バス停を利用したことがあるといつても、それは本件事故の約五年も前を最後とするものであつたし、過去の利用はいずれも昼間の利用であつた。

また、本件事故当時、Xは決して急いでいたわけではないし、かえつて、Z車の前照灯が点灯されていたということはX側においてそれなりの注意義務を尽くしていたということになる。

以上によれば、一審被告の指摘にかかる事情があつたからといつて、過失相殺をすべきではない。

(4) 損害額に関する一審原告の主張 略

二 当裁判所の判断

1 争点(1)について

(1) Zは、Z車を降りて本件バス停へ向かつたXの姿を目で追つていたところ、突然その姿が視界から消えたというのであるから(前提事実(2)ウ)、Xは、一瞬にして、相応の高さから転落したものといつてよい。さらに、その後、Xは無蓋部分において、左側臥位で発見されたが(同上)、Zの通報により現場に到着した救急隊員は、Xの外傷としては後頭部左側の挫創を指摘するのみであつたこと(書証)、後刻、警察官とともに無蓋部分付近を見分したZは、同警察官から、Xには里道に落ちた形跡がなかつたと聞かされたこと(原審証人Z)、以上の事実が認められる。

そうであれば、Xは、足を踏み外した地点から、無蓋部分へ向かつて直接落下したものと推認するのが相当であり、Xが足を踏み外した地点は、無蓋部分の直上に位置する有蓋部分の南端であつたということになる。

(2) これに対し、一審被告は、上記一—3—(1)一審被告の主張欄のとおり主張するけれども、上記(1)の説示に照らし、採用することができない。

2 争点(2)について

(1)ア 有蓋部分の南端付近においては、本件事故当時、本件ふたが本件水路底面の一・五二五m上方に設置されており(書証、弁論の全趣旨)、かつ、本件水路はコンクリート製

であったのである（前提事実(3)ア）から、有蓋部分の南端において足を踏み外し、その直下に転落した者は、約一・五m下方においてコンクリート製の本件水路底面に直接衝突することになるといわざるを得ないし、そうなった場合には相応の傷害を負う危険があることは疑いを容れない。

そうであれば、上記危険は、本件駐車場部分が造成され、同部分と本件国道との出入りを可能にすべく本件ふたが設置されたことにより生じたものであるから、直接的には本件ふたの設置によって顕在化したものであることにはなるが、見方を変えれば、本件水路が、本件ふたのある部分（有蓋部分）と無蓋部分が上記の程度の落差をもって接していることからくる危険であるということもできるのであつて、それは本件水路そのものが有する危険にほかならない。

イ これに対し、一審被告は、上記一—3—(2)一審被告の主張欄のとおり主張する。上記危険な状態が生じた経緯及び直接の原因（上記ア）に照らせば、本件ふたを設置することによりそのような危険な状態を作出したg社にも危険防止措置を講ずべき義務があるというべきではあるが、だからといって本件水路の管理者である一審被告の管理責任がなくなるわけではない。上記主張は採用することができない。

(2) 一審被告の管理にかかる本件水路が上記(1)アのとおり危険な状態にあるというのであるから、一審被告は管理者としてそのような危険な状態を解消する義務があるものというべきである。そこで、以下、上記危険を解消するための具体的な措置について、その実施可能性を含めて検討する。

ア まず、①有蓋部分南端先から無蓋部分への転落を物理的に防止するための工作物（柵又はフェンス等）を設置するのが、上記措置としては最も確実なものであることは明らかである。また、②警告標示や有蓋部分南端及びその先の無蓋部分周辺を照射する照明灯を設置するなど、上記(1)アの危険の存在を認識させるための措置も、①ほどではないが、転落防止のためには有効である。さらには、転落防止そのものを目的とするものではないが、③無蓋部分に比較的柔らかな素材のふたを設置するなど、有蓋部分南端先から転落した場合における衝撃を軽減するための措置も、上記危険の軽減に資するものといつてよい。

イ そして、有蓋部分南端及び無蓋部分周辺の状況（前提事実(3)ウ）からして、上記各措置を取ることが客観的に不可能であるとはいひ難い。

なるほど、上記ア①の措置を取るためには、設置しようとする工作物の形状のいかんによっては、本件国道敷、本件駐車場用地、本件ふた又は本件水路東側の法面に工作物の一部（例えば支柱等）を設けることを要し、したがって、Y町がそれを設置しようとする場合には、上記各土地・構造物の所有者又は管理者（以下「近隣管理者」という。）の協力的ないし少なくとも同意を得る必要があることは見易いところである。しかし、だからといって、直ちにそのような工作物の設置そのものが不可能であるということにはならない。そして、Y町が上記のような措置を講じようとしたことがない以上当然のことながら、近隣管理者におい

てY町による転落防止のための工作物の設置に同意しない意向を明らかにしていることを認めるに足りる証拠はない。また、そのような大がかりな工作物ではなくとも、本件里道にのみ支柱を設置し、同支柱でもってフェンスを支持する構造の工作物でも、転落を防止するためにそれなりの効果を発揮し得るものと期待されるのであり、これならば、近隣管理者の同意を得る必要もないのである。また、上記ア②の措置については、標示や照明灯を本件里道に設置することとすれば近隣管理者の同意は必要ないし、同③の措置がY町において単独で行うことができるものであることは明らかである。

ウ しかるに、本件事故当時、上記ア①ないし③のいずれの措置も講じられていなかった以上（前提事実(3)エ）、その当時本件水路を管理していたY町の同水路の管理には瑕疵があったものというほかはない。

3 争点(3)について

(1)ア 本件事故当時は夜間であり、本件事故現場付近にはこれといった照明はなく、暗かったことが認められる。もともと、Z車が前照灯を本件バス停方向へ向けて照射してくれていたとはいえ（前提事実(2)イ）、それは周辺の安全を確保するに十分なものではなく、ましてや、それが有蓋部分の南端付近から先において約一・五mの落差をもつて無蓋部分が存在することを照らし出すことまで期待できるような措置ではなかったことは明らかである。

イ それにもかかわらず、Xは、Z車から下車するや、本件バス停の方向へ小走りで走り寄ろうとした（前提事実(2)ウ）というのであるから、同人には相応の過失があったことを認めないわけにはいかない。

そして、上記2(1)アの危険性が現出した平成八年九月ころ以降本件事故までの間、同種の転落事故の発生が窺えないこと（原審証人J）をも総合すると、本件事故におけるXの過失割合についてはこれを三五%と認め、この割合をもつて過失相殺をするのが相当である。

(2) なお、一審被告は、Xが本件事故よりも前に本件バス停を利用したことがあったことも同人の過失判断に際して考慮すべきである旨主張する。しかし、Xが本件事故の前に本件バス停を利用したのはその五年も前のことであつたし（書証）、また、そもそもバスの乗降の際に本件水路の危険な状態を認識すべきであるともいえない。この点に関する一審被告の主張は採用することができない。

4 争点(4)について 略

三 結論

以上の次第で、一審原告の請求は、三、九四四万一、〇七〇円及び本件事故発生日から支払済みまで民法所定年五分の割合による遅延損害金の支払いを求める限度で理由があるからこれを認容すべきである。これと異なる原判決は変更を免れない。一審被告の控訴は上記の限度で理由があり、一審原告の控訴は理由がない。