

年頭のあいさつ

佐藤 信彦

1

特集／人にやさしい道づくり

福祉空間形成のための道路交通環境の整備

道路環境課局

3

東京都福祉のまちづくり条例

「施設整備マニュアル」道路編について

斉藤 満邦

8

横浜市の高齢者・

障害者にやさしい道路施設整備

御代川 邦博
田所 清人

16

車いすによる東京横断に同行して

辰野 剛志

23

平成七年度に言い渡された判決について(その二)

道路局道路
交通管理課

27

「キックオフ・レポート」に

寄せられた意見のとりまとめ概要

21世紀のまちを
考える委員会

37

道路管理事務に係る事例研究

道路の占用許可を偽造して

道路工事を行った者に対する罰則

道路局路政課

51

道路管理事務担当者便り

道路管理事務改善の取組み

九州地方建
設局路政課

53

地域活性化促進道路事業

「人 はばたく ゆとり都 山形」の道づくり

山形県
道路整備課

58

時・時・時

66

年頭のあいさつ

佐藤 信彦



新しい年を迎え、心からお慶び申し上げます。
二十一世紀に向けて、今後、来たるべき少子・高齡化社会に備え、我が国の社会・経済は大きな転換期を迎えております。

このような情勢の下、次世代が生活の豊かさを実感しながら、活発な経済・社会活動を展開できるよう、その基盤となる社会資本整備を多様化する国民のニーズに的確に対応しつつ進めていかなければなりません。とりわけ道路は、あらゆる国民生活、社会・経済活動を支える最も根幹的な社会資本であり、国民からの整備に対する期待は大きく、多くの地域で整備の要望があげられていること、また、幅広い経済波及効果を持ち、経済構造改革の支援の観点からも重要であることを踏ま

え、積極的な投資を図っていくことが必要です。

このため、まず、ニーズに応じてメリハリをつけ、必要なところに重点的・集中的な投資を進めてまいります。具体的には、我が国の経済構造改革を支援するため、高規格幹線道路、地域高規格道路の整備を重点的に推進します。次に、地域の経済構造改革を支援するための施策を地域の主体性に配慮しながら積極的に進めてまいります。例えば、産業集積地域において空洞化対策と新産業への転換を支援するため、関連道路や情報通信インフラの整備等の重点的な実施や地域整備プロジェクトを積極的に支援する道路等の整備を実施します。また、地域における国際連携等に対応するため、国際港湾・空港の整備と連携して、高規格

幹線道路等の道路ネットワーク等の一体的かつ効率的な整備を進めます。そのほか、各地で提唱されている新しい国土軸・多様な地域連携軸の形成に向けた構想を踏まえ、海峡横断道路等に関する技術面、経済・社会面からの調査を進めます。

一方、高度情報通信社会を支える全国的な光ファイバー基幹網の形成を支援するため、光ファイバーを簡単に敷設できる情報BOXや電線共同溝等を整備するとともに、ドライバークの安全運転を支援する自動運転道路システム(AHS)やノンストップ自動料金収受システムなど、最先端の情報通信技術が創り出すITS(高度道路交通システム)の実現に向けた研究開発・整備に積極的に取り組めます。このうち、昨年四月から首都圏や東名・名神高速等でサービスを開始したVICS(道路交通情報通信システム)については高速道路での全国展開を推進します。また、安全で円滑な道路交通の確保、良好な景観の整備、さらには災害に強いまちづくりを実現していくため、電線共同溝等の整備により電線類の地中化を強力に進めていきます。

さらに、阪神・淡路大震災等の教訓を踏まえ、災害に強い国土づくりのための道路整備を推進するとともに、安全・環境など緊急課題に積極的に取り組むなど、安全で快適なまちづくりやくらし

を支援します。

なお、事業の推進にあたっては、事業の重点化等により投資効果の向上を図るとともに、事業の効率化・透明化を一層推進します。さらには、横断的な政策テーマについては関係省庁との連携を図りながら効率的に事業を進めていくこととしていきます。

また、昨年末には、五年ぶりに国土開発幹線自動車道建設審議会(国幹審)が開催され、国土の骨格を形成する高速自動車交通網の整備に向けて大きく前進することができました。

本年は初めて二十一世紀に届く新たな道路計画の策定を進めるといふ大事な年であり、皆様からいただいた多くの御意見を十分踏まえながら、作業を進め、実り多い一年にしてまいりたいと考えております。

以上、新しい時代に向けて多様化するニーズ、新たな社会変化に積極的に対応し、個性ある道路空間の形成を目指す所存でありますので、今後とも皆様方の一層の御理解と御支援をお願いする次第でございます。

(建設省道路局長)

福祉空間形成のための道路交通環境の整備

道路局道路環境課

一 はじめに

高齢社会を迎えるなかで、我が国の活力を維持し、国民が安心してくらせる社会を早急に実現させるためには、高齢者・障害者等を含むすべての人の利用を前提とした道路整備を進めることが重要である。このような観点から、平成八年度を初年度とする第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画においては、「高齢者等の社会参加を支援する歩行空間の面的整備」を一つの柱として位置づけ、幅の広い歩道の整備、コミュニティ・ゾーン形成事業の実施、昇降装置付立体横断施設の整備等を積極的に推進するとともに、「道の駅」等を整備し、高齢者等が運転しやすい道路交通環境を整備していくこととしている。

二 バリアフリーの歩行空間の形成

商店街、駅、病院、公共施設等の周辺や通過交通の入り込む住宅街を中心に、高齢者や障害者等を含む誰もが歩きたくなくなるようなバリアフリーの歩行空間をネットワークとして面的に整備を推進する（図1）。

(1) 幅の広い歩道等の整備

歩行者、自転車の安全で快適な通行を確保し、高齢者・障害者等が安心して通行できるよう、車いすがすれ違える幅の広い歩道等（幅員概ね3m以上）の整備を推進する。（図2）（表1・2）

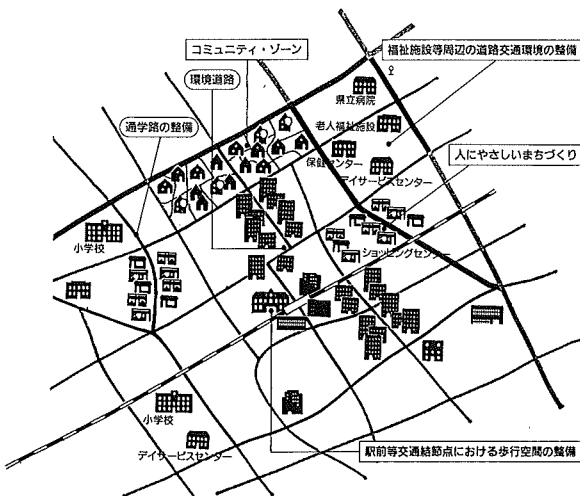
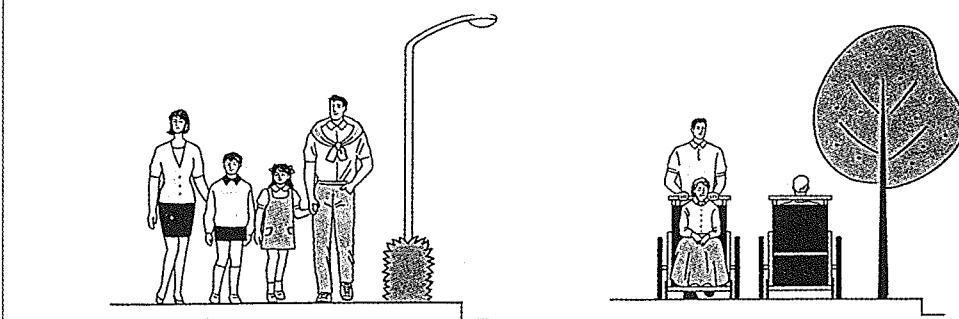


図1

家族が手をつないで歩いて、車椅子がすれ違える幅の広い歩道。



作成/改訂者

図 2

(2) 歩道の段差の切下げ、視覚障害者誘導用ブロックの設置

歩道の段差を切下げ、高齢者や障害者等が安心して快適に通行できる歩行環境を整備するとともに、視覚障害者の安全な通行を確保するため、視覚障害者の歩行が多い道路や公共交通機関の駅等と視覚障害者の利用が多い施設とを結ぶ道路等において視覚障害者誘導用ブロックの設置を推進する。

表 1 歩道等の整備量（道路延長）

	H 7 年度末	H12年度末	五箇年間の整備量
延長 (km)	128,000	153,000	25,000
整備率 (%)	49	59	

（長期目標：21世紀初頭 概ね26万km（道路延長））

表 2 うち幅の広い歩道等の整備量（道路延長）

	H 7 年度末	H12年度末	五箇年間の整備量
延長 (km)	32,700	44,700	12,000
整備率 (%)	25	34	

（長期目標：21世紀初頭 概ね13万km（道路延長））

また、最近では、新技術の応用により磁気式の誘導案内システムが開発され一部地域等で設置されている。今後、このような新しい案内システムの開発を推進するとともに、その普及を図り、障害者の方々のより安全で快適な歩行の確保に努めていく。

(3) 利用しやすい立体横断施設の整備

高齢者・障害者等の利用の多い駅やその周辺等において、必要に応じ昇降装置を付けた立体横断施設など駅等建築物に直接出入りできる立体横断施設の整備を推進する（図 3）。

(4) 自転車駐車場の整備、電線類の地中化

駅前などにおいて、視覚障害者誘導用ブロックの上に放置自転車放置されるなどして、特に視覚障害者の歩行の妨げになっている。こうした放置自転車を除去し、十分な歩行空間を確保するため、駅前や商業業務地等において、自転車駐車場を整備している。

さらに、歩行者等の通行を阻害している電柱等を除去し、歩行等の空間を有効に活用するため、「電線共同溝（C・C・BOX）」の整備などによる電線類の地中化を推進している。

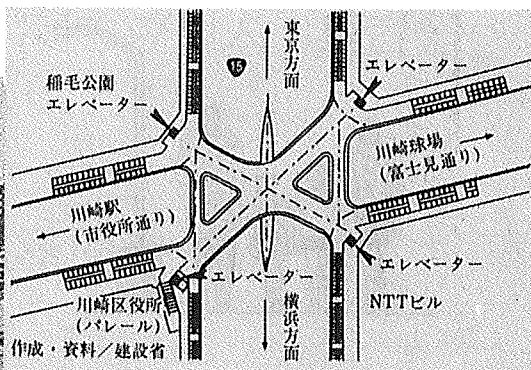
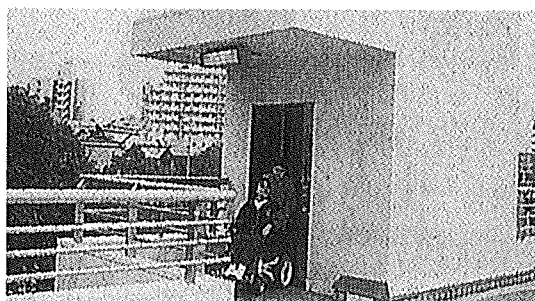


図3 立体横断施設に設置されたエレベーター(川崎市)

(5) 環境道路

建築基準法に基づく総合設計制度等との組み合わせにより、公開空地を建築敷地としたままで道路区域とし、歩行等の整備を図ることができ、新たな環境道路制度を確立する。これにより、市街地の良好な環境の創出と快適な歩行空間の確保を図る(図4)。

(6) コミュニティ・ゾーン形成事業

歩行者の通行等が優先されるべき住居系地区等において、通過交通の進入を抑え、地区内のくらしの安全を確保するため、公安委員会によるゾーン規制等とあわせて道路管理者によるコミュニティ道路*1や歩車共存道路*2等の面的整備を行うことにより、安心して歩ける生活環境を整備する(図5)。

(図5)

*1 コミュニティ道路

車道をジグザグにするなどして車の速度を抑制し、歩道と一体的に整備することによって人と車の調和を図る道路

*2 歩車共存道路

歩道の設置が困難な道路を対象に、ハンパや狹窄等を組み合わせて歩行を優先、車の走行を抑制した道路

(7) 人にやさしいまちづくり事業

高齢者・障害者等の快適かつ安全な移動を確保するため、移動システム等の整備及び交通安全施設等整備事業の重点実施により市街地における一

総合設計制度を活用した 環境道路による整備

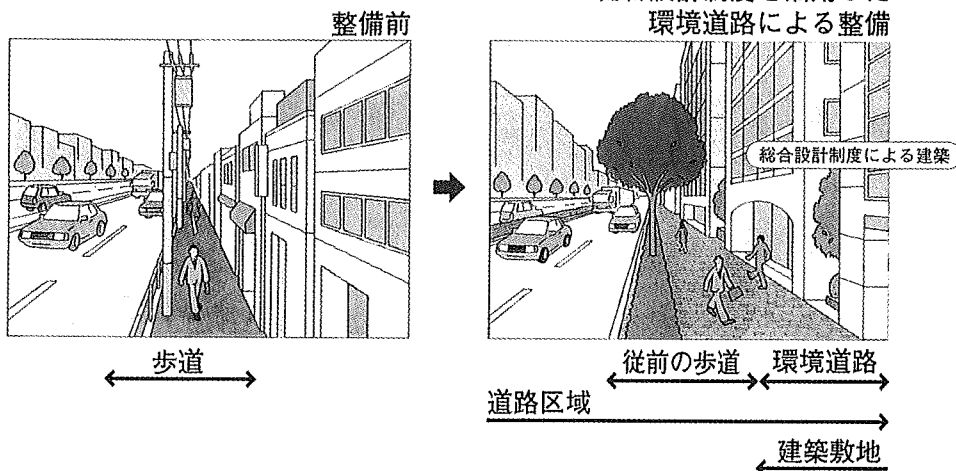


図4 環境道路のイメージ

体的な移動ネットワークを形成するとともに、高齢者等を含むすべての人の利用を前提とした建築物の建築を促進する（図6）。

(8) 駅前等交通結節点における歩行空間の整備

多くの人が利用する駅周辺等の快適性、利便性を向上させるために、鉄道事業者、バス事業者などと協力して、駅前やバス停等交通結節点における歩行空間を整備するとともに、駅構内のエレベーターの設置等と連携した整備が図れるよう、「駅

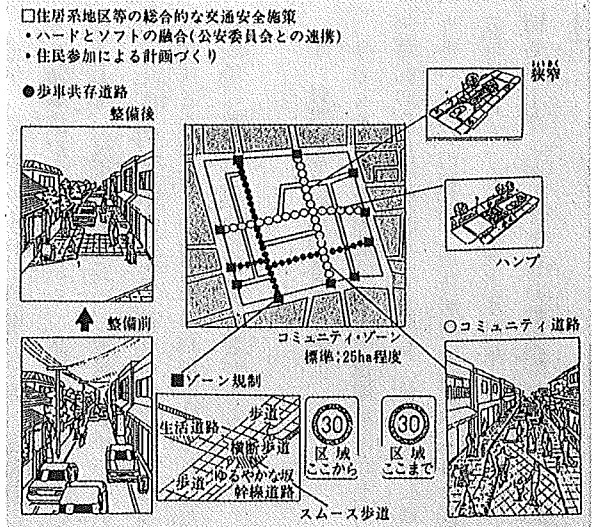


図5 コミュニティ・ゾーン形成

内外歩行者快適化作戦」等を推進する。

(9) 福祉空間の面的整備の推進

特に、高齢者・障害者の利用度が高い医療施設、

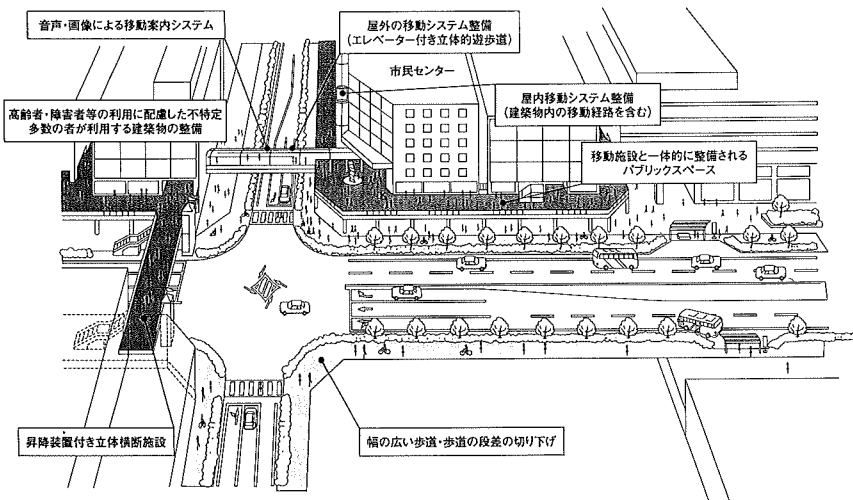


図6

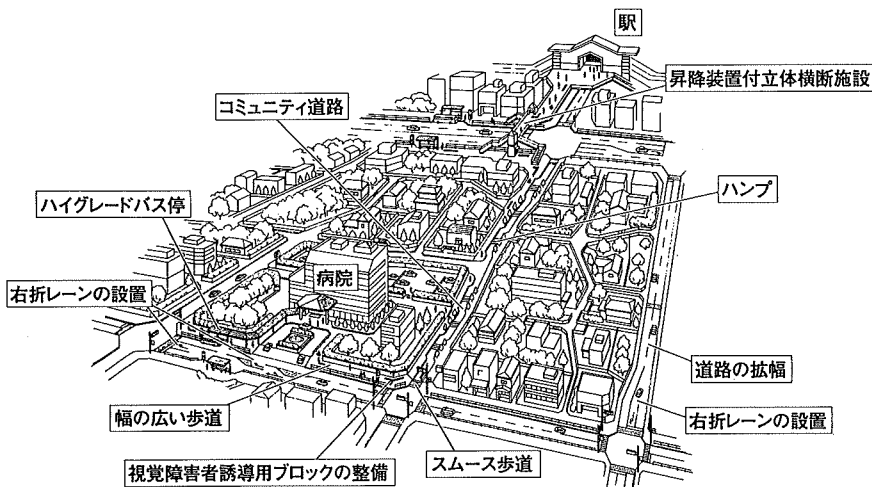


図7 福祉施設等周辺の道路交通環境整備

福祉施設周辺について良好な環境を緊急に確保するため、幅の広い歩道や昇降装置付立体横断施設等のバリアフリーの歩行環境の整備とあわせて、道路の拡幅や交差点改良、施設への右折レーンの

設置等、アクセス道路の整備を図るなどの福祉施設等周辺の道路交通環境の面的整備を福祉民生部局等と連携して総合的に推進する（図7）。

(10) ウォーキング・トレイル事業

国民の歩くニーズに応え、歩くことを通じた健康・福祉活動を支援するとともに、魅力ある地域づくりを推進し、ゆとりとうるおいの実感できる質の高い歩行空間を形成する。

三 高齢者ドライバー等にやさしい運転環境の整備

近年、高齢ドライバーの増加に伴い高齢者による交通事故が急増している。高齢ドライバーの傾向として、反応時間が長い、疲労しやすいといったことがあげられており、高齢者等の社会参加を支援するために、高齢者等の利用を前提とした運転環境の整備を進めていく必要がある。

(1) 付加車線、休憩施設の整備

ゆとりある道路構造の確保や視環境の向上、疲労運転の防止等を図ることとし、付加車線（ゆずりあい車線）の整備、道路照明の増設、「道の駅」（障害者用トイレ、障害者用駐車スペース等設置）等の簡易パーキングエリア等の整備等を推進する（図8）。

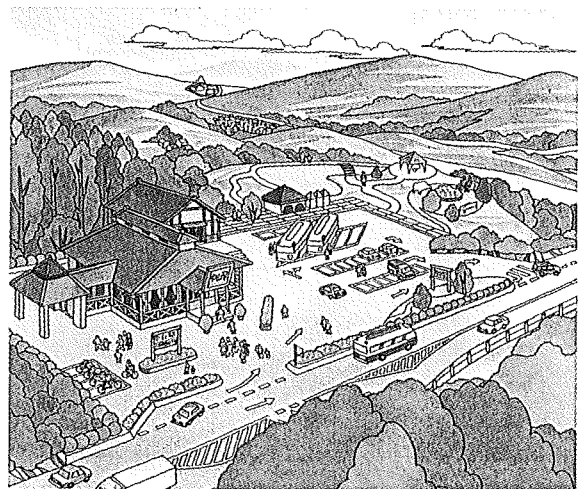


図8 「道の駅」のイメージ

(2) わかりやすい案内標識の整備

高齢者等の利用を踏まえた運転しやすい環境を実現するために、大型案内標識など見やすい道路標識、道路情報装置の整備等を推進する（図9）。

四 おわりに

以上、高齢者・障害者等の社会参加を支援する道路整備と題して、主な施策を紹介した。

道路は特定の目的を持った人が利用するといった性格の施設ではなく、基本的には不特定多数の

POINTERプロジェクト

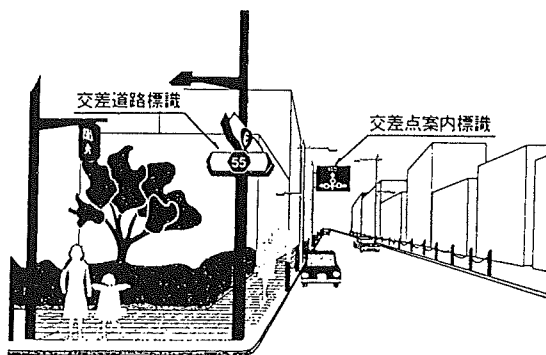


図9

交差道路標識

一般国道：淡い赤



主要地方道：淡い緑



一般都道府県道：淡い黄色



人々が利用する施設である。このため、高齢者・障害者等の社会参加を支援する道路整備は、高齢者・障害者だけのために特定の施策を講じるものではなく、高齢者・障害者を含む全ての人々の利用を前提とした道づくりを進めていくものでなければならない。

東京都福祉のまちづくり条例 「施設整備マニュアル」道路編について

齊藤 満邦

一 はじめに

東京都では、平成七年三月に「東京都福祉のまちづくり条例」（以下「条例」という）を制定した。

この条例は、東京で生活するすべての人が基本的人権を尊重され、自由に行動し、社会参加のできる「やさしいまち東京」の実現を目指したものである。

この条例に規定された「一般都市施設」や「特定施設」の範囲をはじめ、「整備基準」などの施設整備に関する項目の具体的内容は、施行規則に委ねられ、平成八年六月に、「東京都福祉のまちづくり条例施行規則」（以下「施行規則」という）が制定された。

福祉のまちづくりを推進するためには、施行規

則で条例の施行に必要な事項を定めるほか、都、事業者及び都民が一体となった総合的な取り組みが必要である。

そこで、条例の目的や考え方に基づいて、条例の対象となる施設の基礎的な基準を具体的に定めた「施設整備マニュアル」を作成した。

このマニュアルは、図解入り整備基準のほかに、より望ましい誘導基準を設けたことが特徴となっている。

二 東京都福祉のまちづくり条例制定に至る経緯

東京都は、昭和五六年の国際障害者年を契機とする福祉のまちづくりへの新たな取り組みの中で、昭和五九年に知事は「福祉のまちづくり東京懇談

会」を設置し、都における総合的な福祉のまちづくりの推進について諮問した。

同懇談会からの提言（昭和六〇年に中間報告、昭和六一年に最終報告）をもとに、さらに、障害者団体をはじめ各方面から広範な意見を取り入れて、昭和六三年に「東京都における福祉のまちづくり整備指針」を策定したところである。

この整備指針は、都における福祉のまちづくりの総合的な展開のあり方を示すものであり、また、公共的建築物や公共交通機関、道路、公園などについて、高齢者や障害者を含むすべての人々が利用しやすいよう具体的な整備の基準を規定したものである。

その後、平成六年四月には、福祉のまちづくりを一層推進し、「やさしいまち東京」を実現するた

め、知事の諮問機関として、学識経験者や事業者団体及び障害者団体の代表者などで構成する「やさしいまち東京懇談会」を設置し、条例制定を含む福祉のまちづくりの総合的なあり方について諮問した。

同懇談会からの答申（平成六年一月）をもとに、さらに多くの都民からも意見を伺い、十分な検討を行ったうえで、平成七年第一回都議会定例会に条例（案）を提案し、議決を経て、「条例」は制定された。

さらに、施行規則の制定に向け、知事の付属機関として、「東京都福祉のまちづくり推進協議会」（以下「協議会」という）を平成七年九月に設置した。協議会は、懇談会同様学識経験者や事業者団体及び障害者団体の代表者などで構成され、条例に基づく一般都市施設、特定施設、整備基準の考え方について審議を重ね、平成八年二月、知事に意見書を提出した。

東京都は、同協議会からの意見をもとに、施行規則（案）を策定し、平成八年第二回都議会定例会の議決を経て、「施行規則」を制定した。

三 施設整備マニュアルの作成について

条例、規則で定める対象施設や高齢者、障害者等が円滑に利用できるための基礎的な整備基準「施設整備マニュアル」（以下「マニュアル」とい

う）を作成した。

マニュアルは、「概要編」「設計編」「資料編」から成っており、概要編は、条例の基本的考え方や施設整備の進め方、この書の見方等が記載され、設計編は、「建築物」「道路」「公園」「公共交通施設」「路外駐車場」等それぞれの区分にしたがい、「整備基準」「整備基準の解説」「誘導基準」等が図解を含めて詳しく記載されている。

そして、資料編は、条例、規則、東京都建築安全条例（抄）その他、福祉のまちづくりに関係する法律、施行令、施行規則、整備指針等の掲載、及び福祉のまちづくり関連助成制度等を掲載している。

四 施設整備マニュアル（道路）の概要について

1 基本的考え方

福祉のまちづくりとしての道路整備の基本的考え方は、道路空間において歩行者の通行動線が連続的に確保され、その上で、通行動線の各所において安全が考慮され、さらに、通行上の快適性についても配慮されることが、望ましい姿としている。

高齢者、障害者等を含むすべての都民が安全でかつ快適な歩行、移動ができるよう、福祉的視点からの道路整備に当たっては、次の点に留意することとしている。

(1) 安全性・快適性の確保

① 高齢者・障害者等を含むすべての都民の歩行及び車いすによる移動を基本的な交通手段として位置づけ、安全性、快適性を確保できるように道路、歩道の整備に努める。

② 道路の整備方針については、これまでの整備方針を福祉の視点から見直し、歩車道の分離、路面の平坦性、有効幅員の確保などについて利用上の配慮を行う。

(2) 連続性の確保

① 歩行者空間の連続性を確保し、ネットワークとして整備する。

高齢者、障害者等が自由に移動できる歩行者空間を確保することは、福祉のまちづくりの重要な要素となる。したがって、歩行者空間を連続的に確保するため、ネットワークとなるように整備することに重点を置く。

② 幹線となる道路の整備

すべての道路を短期間のうちに整備することは、現実的には困難である。

したがって、高齢者、障害者等が利用するうえで、幹線となるつぎのような道路から重点的に整備する。

- ・ 高齢者、障害者等によく利用される施設と駅、バス停留所などを最も短く結ぶ道路
- ・ 道路に沿って公共施設、商店などがあり、

その利用価値が高い道路

- ・既存の道路のうち、少しの改良により、さらに安全性が高まる道路

・避難道路

③ その他の道路の整備

幹線となる道路以外の道路にあっても、常に高齢者、障害者等に配慮した整備や維持補修を行い、ネットワークとして完成するように整備することが必要である。

2

道路編における整備基準と

誘導基準の位置づけ

(1) 整備基準

① 整備を実施するうえで、基本的に守らなければならない基準。

(2) 誘導基準

① 現段階では、技術面・管理面・その他周辺の状況等により、全般的に対応することは困難であるが、整備を実施するうえで望ましい姿を示した基準。

② 技術面・管理面・その他周辺の状況等において、対応が可能となった箇所は、積極的に守っていく基準。

五 項目別整備基準

つぎに、マニュアルの「道路」に関する主な項

目について、その内容を記すると以下のとおりである。

1 歩車道の分離

整備基準では、歩道と車道は分離することを原則とし、その方法としてはマウントアップ方式とフラット方式を示し、道路の諸条件により選択することとした。

都では、従来、車両の逸脱や排水等を考慮し、マウントアップ方式を採用し、フラット方式は極く例外的に採用してきたが、今後は、沿道条件によってはフラット方式による整備が増えてくると考えられる。

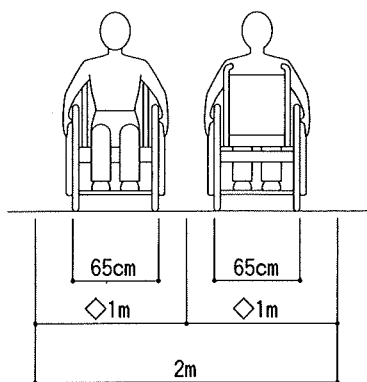
また、誘導基準において、歩道と車道が分離できないような細街路については、コミュニティゾーン等面的な対応を検討することとした。

2 歩道の有効幅員

整備基準では、歩道の最小有効幅員は、車いす使用者同士が安心して、すれちがえるように原則として二m以上確保することとした(図1・2)。

ただし、幅員の狭い道路等において、二m以上確保することが困難な箇所等やむを得ない場合には、車いす使用者が通行できるように一m以上確保することとし、要所に、車いす回転のため一・五m以上の幅員を確保することとした。

また、誘導基準において、歩道幅員が広い場合には、歩行者数、自転車交通量、さらに沿道状況等によっては、白線等により歩行者と自転車を分離し、歩行者の安全を図ることとした。



車いす同士のすれちがい

図1 歩道幅員決定の根拠

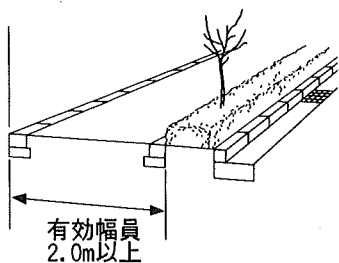


図2 有効幅員

3 立体横断施設

横断歩道橋のあり方については、種々議論があるが、現在の交通事情を考えると、今後とも歩道橋を存置する必要がある。

また、立体横断施設には、横断歩道橋だけでなく、ペDESTリアンデッキあるいは横断地下道等も含まれており、福祉のまちづくり対策新たに設置されることも考えられるので基準を設けた。

誘導基準では、スロープの設置及び必要な箇所には、エレベータ等器械式昇降施設の設置を検討することとしている。

この基準に基づき、既設の横断歩道橋を改良することにより、高齢者、障害者等に対する安全性及び移動性が大幅に改善されることが期待されている。

4 ベンチ等

道路構造令の改定により、歩道上にベンチ及びその上屋を設置することが可能となったので、新たに基準を設けることとした。

設置箇所については、一般歩行者の通行に支障とならない箇所で、高齢者、障害者等の休憩、または、たまり機能を確保する必要がある箇所等としている。

都では、「いいこのスポット」事業としてベンチ等の整備を進めることとしている。

5 歩道と車道との段差（図3・図4・図5）

横断歩道部の歩道と車道との段差については、過去においても種々議論をされてきたところであり、車いす使用者にとっては限りなく平坦に、一方、視覚障害者にとっては、ある程度段差があることが歩車道の区別が分かりやすいという、相反する条件がある。

この両者の安全な通行を考慮し、通行動線上における歩者道境界部には最低限の段差を残すこととし、その段差は2cmとした。（横断歩道の途中にある中央分離帯についても同様とする。）

そして、すりつけこう配は、8%（約1/12）以下とし、こう配の方向は、歩行者の通行動線の方角と一致させることとした。

また、誘導基準において、切下げた部分に、信

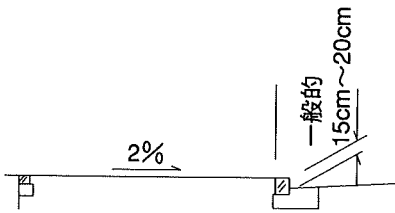


図3 一般部

号待ちなどの時、車いすが車道方向に移動しないように水平部分を設けることとした。

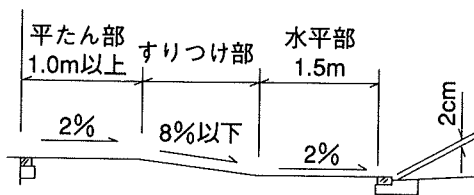


図5 横断歩道部（誘導基準）

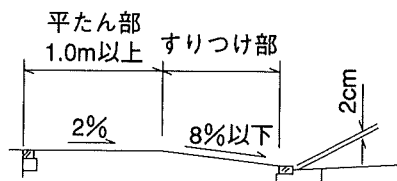


図4 横断歩道部

交差点部双方向に横断歩道がある場合の切下げ構造について以下のように定めた。

① 沿道家屋への影響がない箇所においては、歩道幅員の広い狭いに係わらず、交差点部の歩道全域を切り下げることとした（図6）。

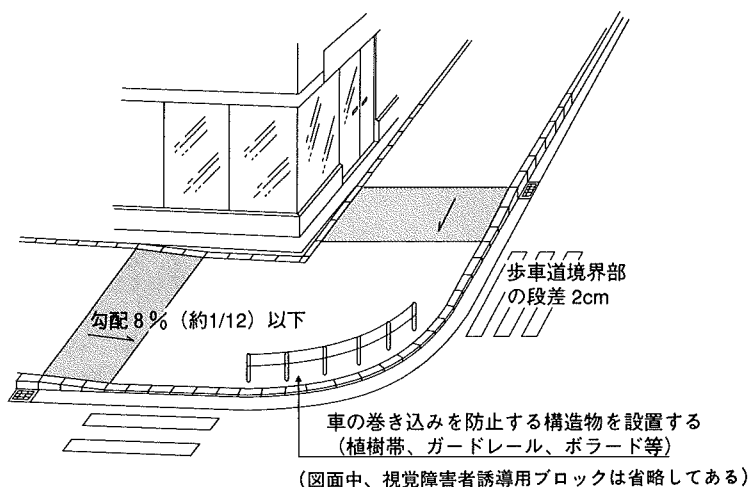


図6 全域を切り下げた場合

② 全域を切下げた場合、沿道家屋への影響がある箇所、交差する道路の歩道幅員が広い場合には、すりつけ部のこう配を八%以下とし、横断部は一・五m以上の水平部を設け、さらに通行用として平坦部を一・〇m以上設けることとした（図7）。

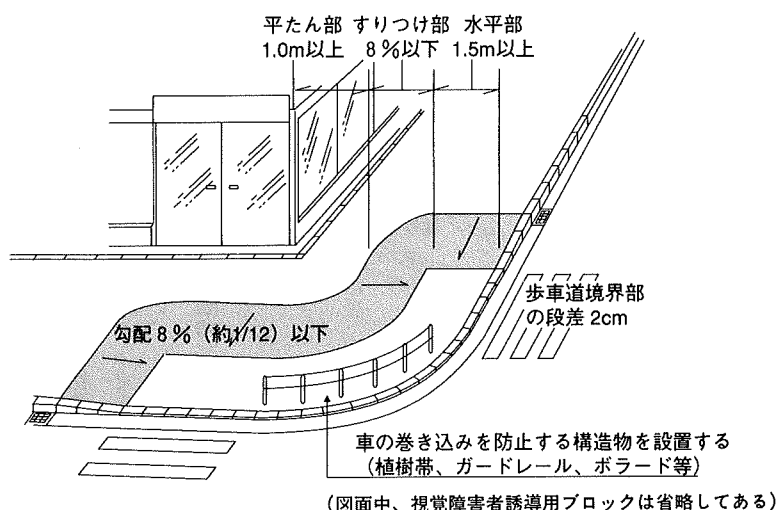


図7 歩道幅員が広い場合

③ また、歩道幅員が狭い場合には、誘導基準において、横断歩道部全体ですりつけることとし、そのこう配を五%以下とした（図8）。

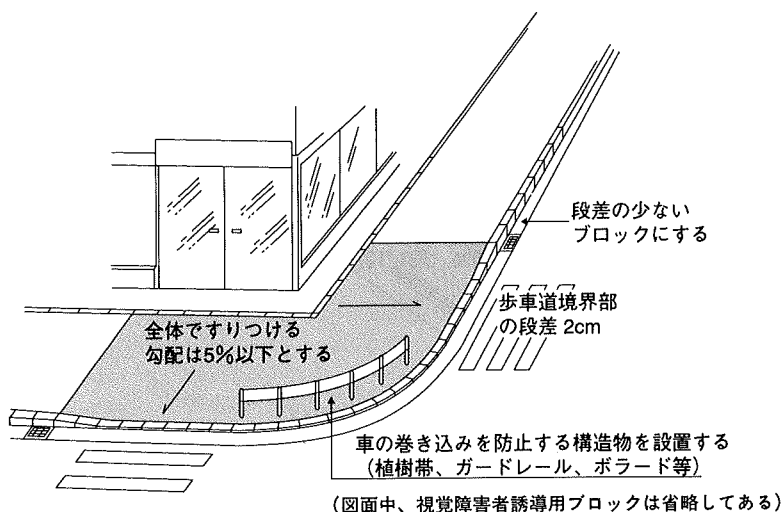


図8 歩道幅員が狭い場合（誘導基準）

歩道のない道路または歩道を設置できない幅員の道路（これを細街路という）が歩道を有する道路と交差する箇所の構造について以下のように定めた。

① 細街路と交差する場合は、従来のように切り開きとせず、原則として切下げ構造とし、本線の歩道を連続させることとした（図9）。

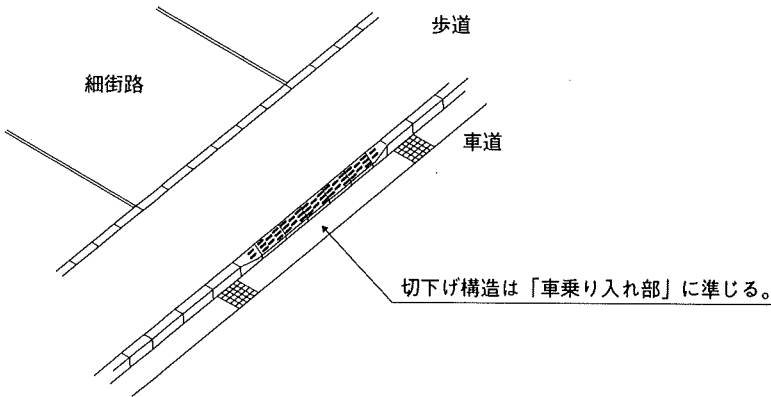


図9 細街路と交差する場合の構造

② 細街路の交通量が多い場合、または幅員が広い場合には、切り開き構造とすることが出来ることとした。その場合、路面と歩道との段差が少なくなるように、細街路の路面を歩道の高さにすり合わせることとした。

また誘導基準において、ハンプ等の設置を検討することとした（図10）。

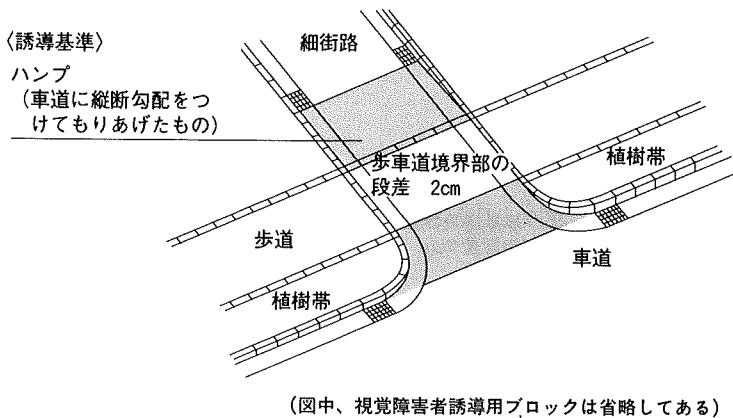


図10 細街路の路面を歩道面にすり合わせた場合

③ さらに、切り開き構造とした場合で、現場の状況等により細街路の路面を歩道の高さにすり合わせる事が出来ない場合には、歩道面をすりつける構造でもやむを得ないこととした（図11）。

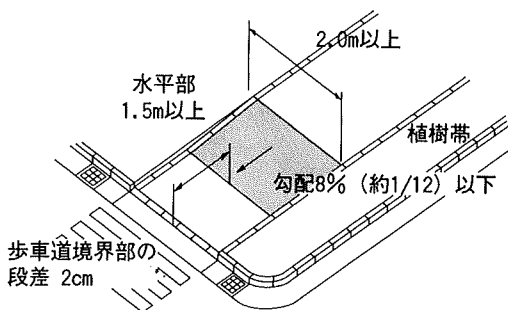


図11 歩道面をすりつけた場合の構造

車乗り入れ部の構造については、従来、歩車道境界部に五 cm の段さを設け、乗り入れ方向に九〇 cm の距離ですりつける構造を基準としていた。しかし、その構造では、歩道幅員が狭い箇所において歩道面の平坦性を確保することが困難となり、歩行者の安全性及び快適性が保てなくなるため、構造について以下のように定めた。

① 街きよ構造は、原則として特殊街きよブロック

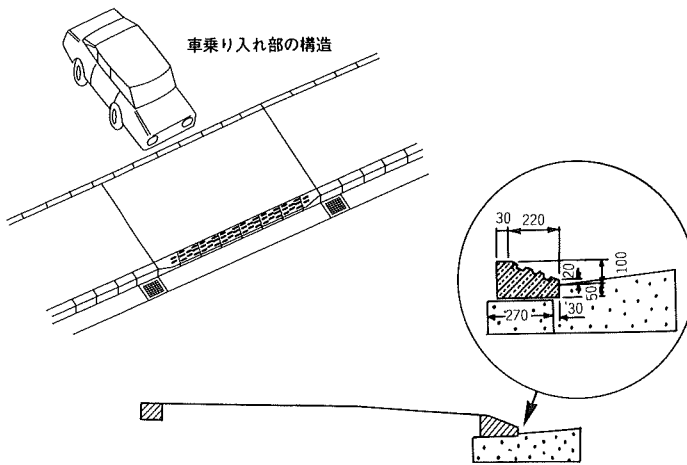


図12 特殊街きよブロック構造

ックを使用することとした。(歩車道境界部の段差は一〇 cm とし、ブロック面を斜めにすりつけてある) (図12)。

② 大型車両の乗り入れが多い箇所において、すりつけ部を除いた平坦な部分が、二・〇 m 以上確保できる場合には、従来の切下げ構造でも良いこととした (図13)。

③ 誘導基準において、歩道幅員が狭い箇所等

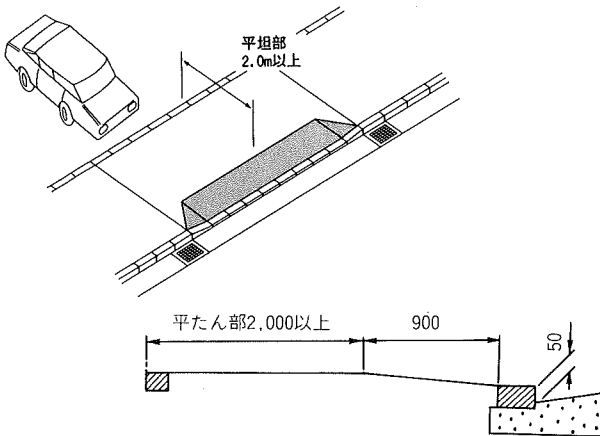


図13 従来の切下げとした場合

やむを得ない場合には、切下げ部の歩道全体を下げる構造とし、通行動線方向のすりつけこう配は、八％とした (図14)。

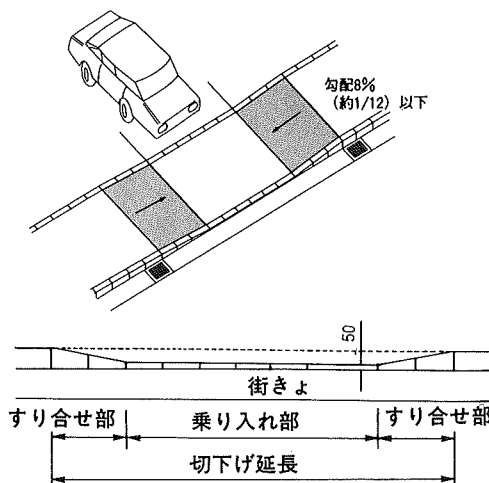


図14 歩道全体を下げた場合

6 案内標示

案内標示は、大きめでわかりやすい文字や記号で表記することとし、文字には必要に依じひらがやローマ字等を併記することとした。

標示板の設置位置は、歩行者の通行を妨げることのない位置 (通行動線を外した位置) とし、その高さは車いす使用者、小児等の見やすさを考慮

し、地表面から一・三mの高さを基準とした。

ただし、歩道幅員が狭い箇所等、歩行者の通行を妨げるような場合には、標示板の下端までの高さを二・五mとした。

また、誘導基準において、視覚障害者の利用が多く、音声による誘導が必要な箇所については、音声誘導システムを設置することとした。

7 視覚障害者誘導用ブロック

視覚障害者誘導用ブロックについては、形状と色彩について次のように定めた。

ブロックには、線状ブロックと点状ブロックがあるが、それぞれ材料メーカーにより形状寸法に差異があり、障害者にとっては識別が困難となっていた。

さらに、色彩について、従来の指針では、「表面の色彩は他の部分の色との対比効果が十分に発揮できるようにし、原則として黄色を用い、状況に応じて適切なものを選択する。」としていた。しかし、景観を配慮したような箇所においては、修景を優先した歩道のカラー舗装を実施してしまう例が多く、色の対比効果が十分に発揮されていないので、これらを改善することとした。

- ① ブロックの形状については、点状と線状の区別ができないようなものは使用しない等、統一されたものとし、利用者が混乱しないよ

うにする。

〔参考〕線状ブロックにおいて、線の短い形式（通称小判型、舗石の小さい形式等）は使用しない。

- ② 色彩については、他の部分の色と対比効果（輝度比または明度比により判断）が発揮できるようにし、原則として黄色を用い、状況に応じて適切なものを選択する。

〔参考〕ブロックと路面の輝度比が一・五～二・五程度であれば、弱視者が識別でき、健常者が見た際にも違和感が少ないという。

その他の基準については、「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」を準用することとした。また、誘導基準において、音声誘導等の設置及び歩車道の分離ができないような細街路については、コミュニティゾーン等面的整備を検討することとした。

8 駐車場（道路付属物としての駐車場）

長距離ドライブが増え、障害者や高齢者のドライバールが増加するなかで、安心して自由に立ち寄り利用できる休憩施設の設置が望まれており、新たに駐車場の基準を定めた。

駐車場整備に当たっては、障害者が専用または優先的に利用できる駐車スペースを一以上設ける

こととし、その位置は、利用施設（便所・休憩施設等）の出入口に近い場所とし、さらに、施設までの道路は段差の解消、すりつけこう配の確保、視覚障害者誘導ブロックの設置等、障害者が利用しやすい構造とすることとした。

六 おわりに

東京都は、「やさしいまち東京」の実現を目指し、条例・規則を制定してきたが、今後は、これをいかに推進していくべきかが課題となる。

そこで、現在、関係局により推進計画（案）のとりまとめを進めている。ここでは、バリアフリーネットワークが主題となっている。

「やさしいまち東京」を実現するためには、行政の果たすべき役割と責任は極めて大きいものがある一方、個人・家庭、地域社会、民間企業・団体等の協力もまた不可欠である。すべての人が障害のないまちづくりに共通の認識と目標をもって、参加することが必要であり、我々道路行政にたづさわるものとして重大な責任を感じるところである。

（東京都建設局道路管理部安全施設課課長補佐（施設係長））

横浜市の高齢者・ 障害者にやさしい道路施設整備

御代川 邦博
田所 清人

一 はじめに

横浜市における高齢者の割合は、すでに一〇％を超え、二〇一〇年には一七・五％に達すると予測されており、また、障害者の方々の社会参加がますます活発化している。横浜市の総合計画「ゆめはま2010プラン」においては、心のかような福祉社会を目指し多様な事業の展開を図ることとして

している。交通安全施策の基本の一つとして誰もが安心して、安全に利用できる歩行空間の確保を位置付け施設の整備を進めているところである。

基礎的な施設の整備としては、歩道の段差切り下げ事業を昭和四八年度に開始し平成八年度で交差点・横断歩道部については完了する予定である。交差点・横断歩道部の視覚障害者誘導用ブロック

については、原則として段差切り下げ事業に併せ点状ブロックを敷設してきている。また、線状ブロックについては、駅等から主要公共施設にいたるルートを選定し逐次整備を進めているところである。立体横断施設については、昭和五八年度よりスロープ化の事業も含め高齢者・障害者等への対応を推進しているところである。

現在に至るまでの本市における高齢者・障害者対策としての、道路施設を含む施設整備の経緯としては昭和五二年に市民利用施設を中心とした建築物に対する事前協議制を取り入れた「横浜市福祉の都市環境づくり推進指針」が制定され、昭和五三年に特定地区を「重点整備地区」として指定した事業が開始された。

昭和五六年の「国際障害者年」、同じく五八年か

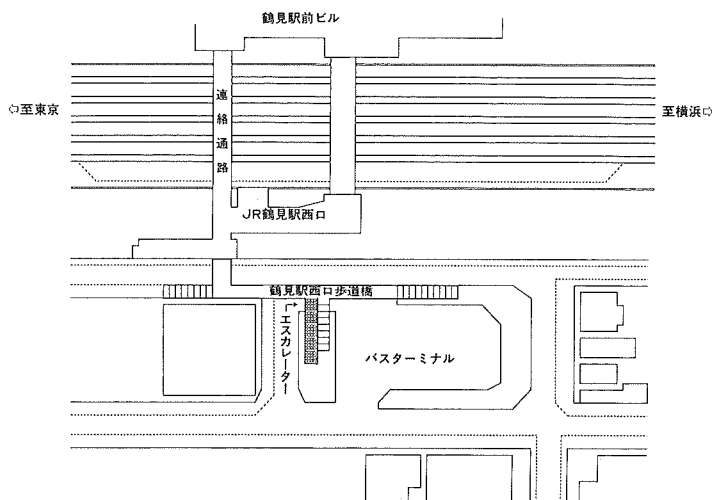
ら開始された「国連・障害者の十年」は、本市においてもソフト・ハード両面にわたり障害者施策を推進する大きな契機となった。さらに昭和五八・六一年に、この推進指針の一部改定が行われた後、平成三年に障害者の社会参加の促進や高齢化の進展などに対応して日常生活に密着した小規模施設やエレベーター・トイレの共用化等ノーマライゼーションの考え方を一層浸透させることを目的として大幅な改定がなされ今日に至っている。

二 道路施設整備事例

1 鶴見駅西口のエスカレーター

本施設は平成四年六月に道路管理者が初めて設置したスカレーターであり、本市の東の玄関口にあたるＪＲ京浜東北線鶴見駅（一日平均乗降客数

約一六万人）西口駅前広場の橋上駅と直結した歩道橋に昇り専用として一基設置したものである。このエスカレーターは、車いすでの利用が可能形式であるが、介護者の必要なことがあり、車いす使用者のみでの使用は困難を伴うことが多いと

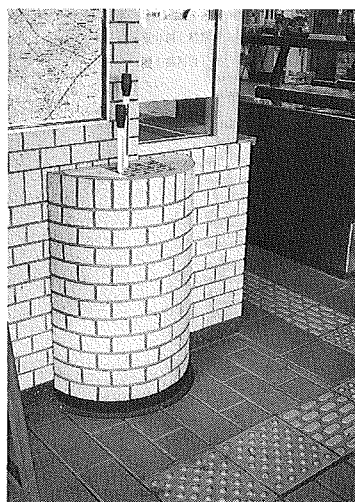


鶴見駅平面図

の報告がなされている。その後主要鉄道駅周辺に設置をすすめ、現在、本市管理の立体横断施設に設置されたエスカレーターは六カ所一基となっている。



鶴見駅西口エスカレーター

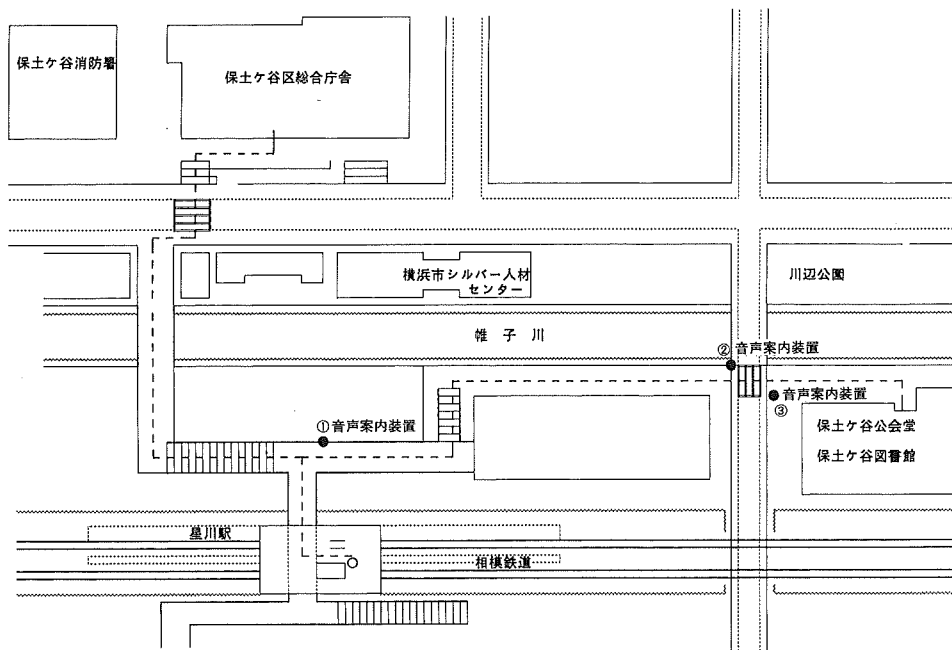


星川駅の専用白杖

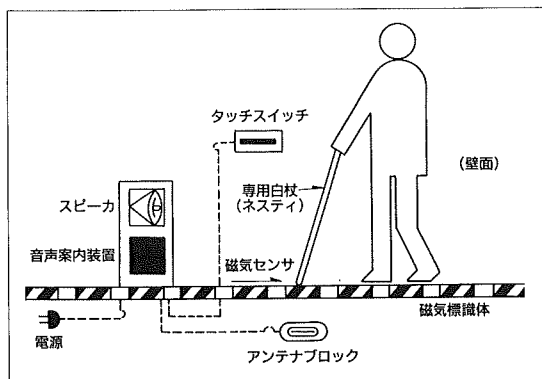
2 星川駅周辺のフェライト誘導ブロック及び音声案内装置

この磁気誘導システムは、平成五年三月に相模鉄道星川駅（一日平均乗降客数約二万六、〇〇〇人）から保土ヶ谷区役所、及び保土ヶ谷図書館までの二ルートに、視覚障害者の方を誘導するシステムとして整備したものである。

システムとしては、フェライト磁性体を混入した平板ブロック（一般歩道部は一枚三〇cm角、厚さ三cmのコンクリート・駅構内はポリエステル樹脂製、厚さ一・五cm）、専用白杖（一五本を星川駅、区役所、図書館に配置・貸出）、専用白杖の信号をキャッチするアンテナ板（三×三×一cm深さ五cmに埋設）及び音声案内装置（三箇所）から構成されている。視覚障害者は専用白杖に伝わる振動で誘導路を検地し、音声案内装置が交差点等の危険箇所を知らせる誘導システムである。



星川駅周辺平面図



誘導システム図



太陽電池利用の音声誘導装置



交差点部の音声誘導装置

このシステムの利点としては、誘導路をはずれても足だけではなく白杖の振動により探せること、交差点等では音声の利用により情報収集がし易いこと、周囲の舗装がブロック・タイル等の場合目地を誘導ブロックの突起と勘違いする事があるが、このシステムでは杖の振動により誘導路を検知できるため、方向の修正が容易であることがあげられる。しかし、使用している白杖は、乾電池を用いているため使用に際し電池容量の確認が必要であり、また重量が重く、白杖を替えると手先の微妙な感触が変わるとの意見もある。なお、このシステムは、使用者により直接評価されたことも含め音声案内装置について市民に認識させた意義は、大きいものと思われる。

次に、音声案内装置の放送内容を示す。

A 地点 「ピンポイント」 この先右に曲がると保

土ヶ谷図書館、公会堂方面です。保土
ヶ谷区役所方面は左の階段を降りた方
向です。」

B 地点 「横断歩道です。ここを渡ると保土ヶ谷
図書館、公会堂です。車に十分気をつ
けて渡りましょう。」

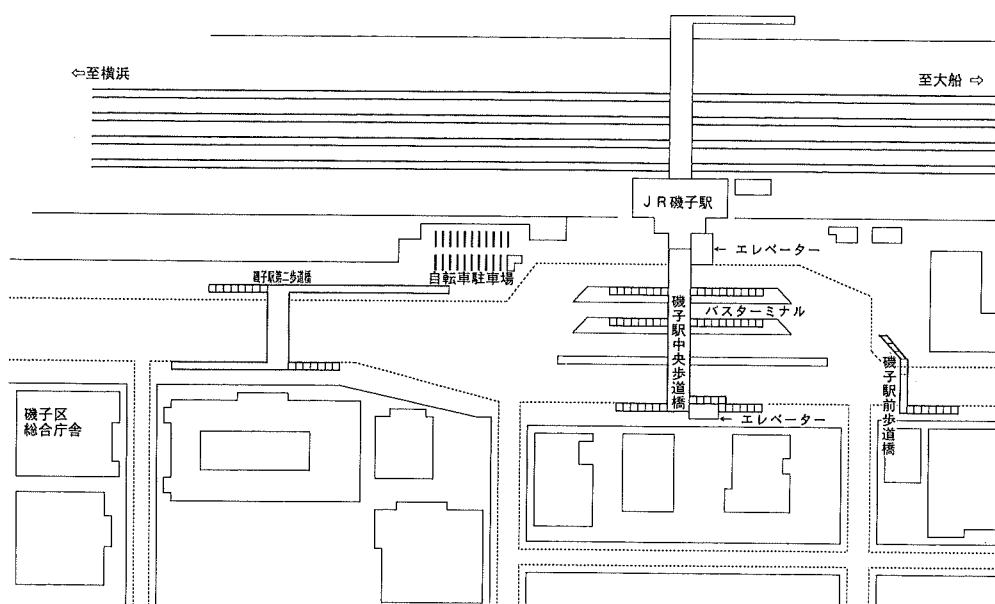
C 地点 「横断歩道です。ここを渡ると星川駅方
面です。車に十分気を付けて渡りまし
ょう。」

3 磯子駅西口のエレベーター

この施設は、平成六年一月に及び八年五月に
道路管理者としては初めて設置したエレベーター
であり、J R 京浜東北線磯子駅（一日平均乗降客
数約四万九、〇〇〇人）西口の橋上駅に直結した
磯子駅前中央歩道橋に人にやさしいまちづくりを
目指し、からだの不自由な方や、高齢者の方の横
断歩道橋への昇降を容易にするために設置したも
のである。駅前の磯子産業道路を挟み昇降施設を
それぞれ一基ずつ設置した。エレベーターの規格
としては、車いす兼用仕様一人乗りで、昇降速
度…分速三〇m、フロアサイズ一・四m×一・
三五m、高低差は七・二mとなっている。

現在、本市管理の立体横断施設に設置されたエ
レベーターは三カ所六基となっている。また、本

市副都心の J R 新横浜駅北口にエレベーター三基
を付設した歩道橋を建設中である。



J R 磯子駅平面図



磯子駅西口エレベーター 2 号機 1 階



磯子駅西口エレベーター 1 号機 2 階



磯子駅西口エレベーター 1 号機

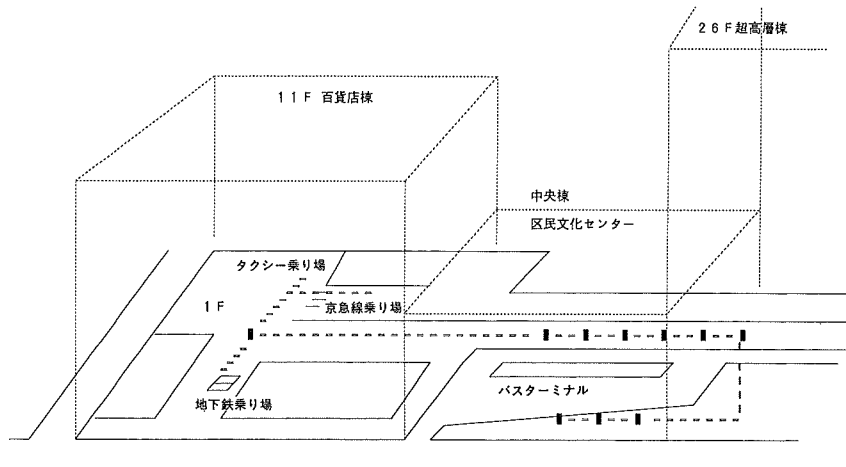
4 上大岡駅バスターミナルの音声誘導装置

この視覚障害者音声誘導装置は、平成八年五月に京浜急行線上大岡駅（一日平均乗降客数約一三万二、〇〇〇人）において上大岡西口地区・駅前地区再開発事業により建設されたバスターミナルに設置したものである。

この誘導装置は、センサーを埋め込んだ点字ブロックの上を、磁気シートを貼り付けた白杖を使用して歩行することによって、センサーに連動した音声装置にスイッチが入り、スピーカーから必要な誘導や案内の声を流すものである。この装置は、専用白杖に持ち替えることなく自分の白杖の先端に磁気シートを付けて使用でき、白杖を使用した通常の二点歩行を行うことで音声情報を得る

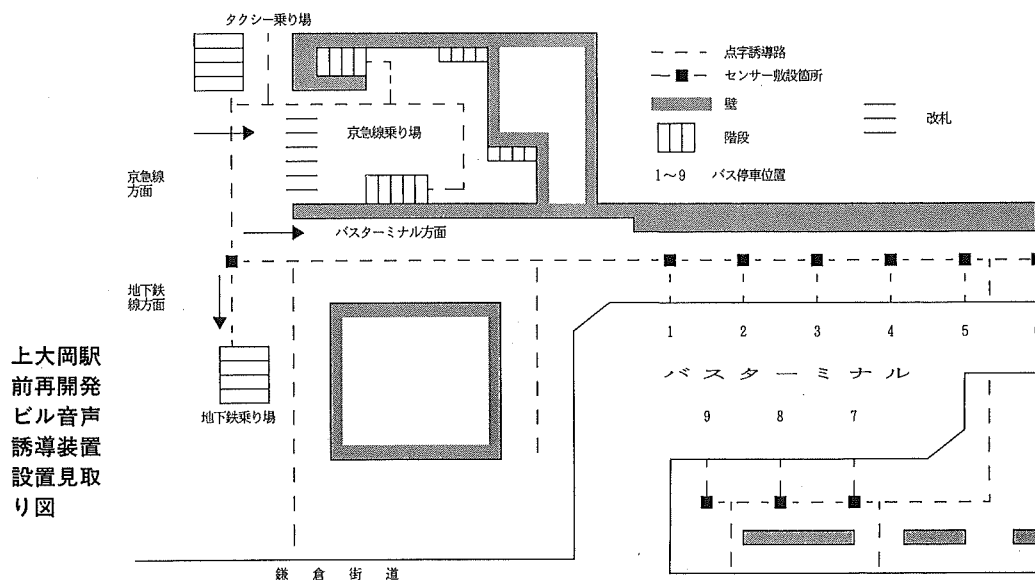


横浜市上大岡駅行政サービスコーナー



上大岡駅前再開発ビル音声誘導装置設置位置図

ことができ、さらに視覚障害者の方が利用するときにだけ音声流れるため周辺環境への影響がすくなくなる。現在使用している点字ブロックの一部をこの音声誘導用点字ブロックに交換する事で音声誘導をする事もできる。また、磁気シート、設



上大岡駅前再開発ビル音声誘導装置設置見取り図

置箇所、の触地図、シート張り付け方法及び音声誘導装置の概要についての点字パンフレットを、当地区の区役所福祉保健サービス課及び横浜市上大岡駅行政サービスコーナーにて無償配布している。

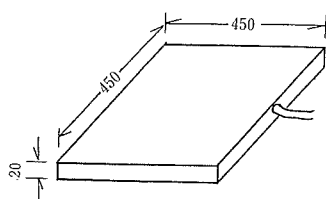
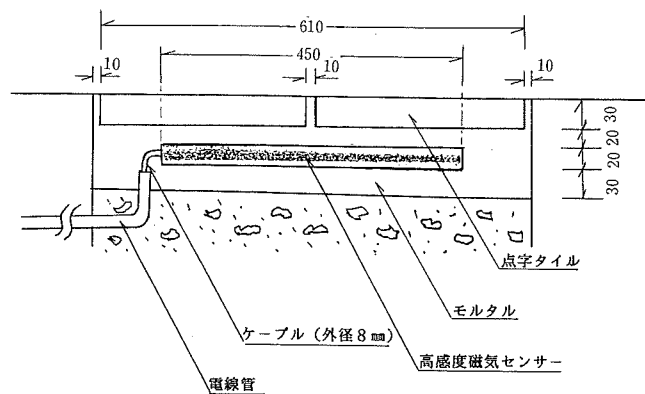
次に、音声誘導装置の放送内容を示す。

(1) 京浜急行一階コンコース

「ポン こちらはバスターミナル方面です。」

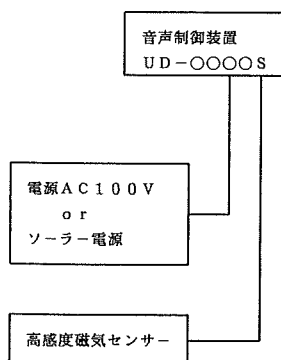
「ポン こちらは京急線改札口方面です。」

「ポン こちらは地下鉄改札口方面です。」



高感度磁気センサー
SS-3000
450 × 450 × 20 mm
SS-3500
450 × 650 × 20 mm

高感度磁気センサー埋設工事



(2) バスターミナル一番から九番までの各バス
乗り場
「ポン ここは○番乗り場です」



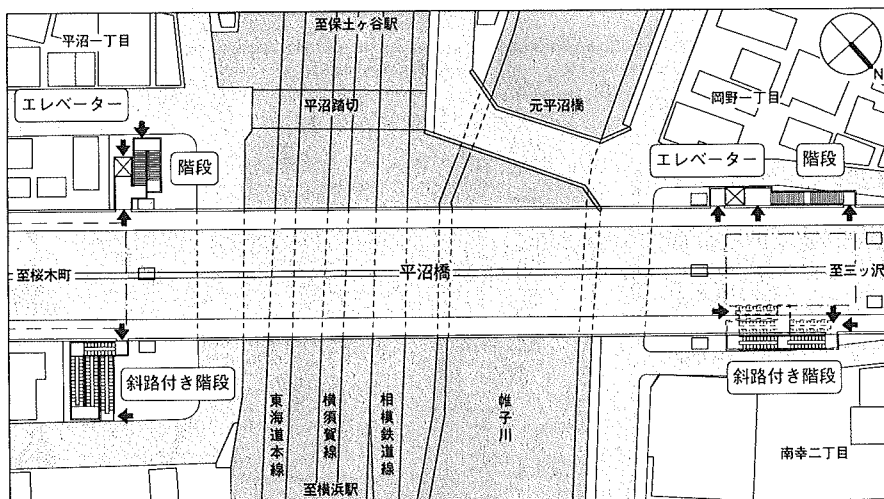
天井のスピーカー



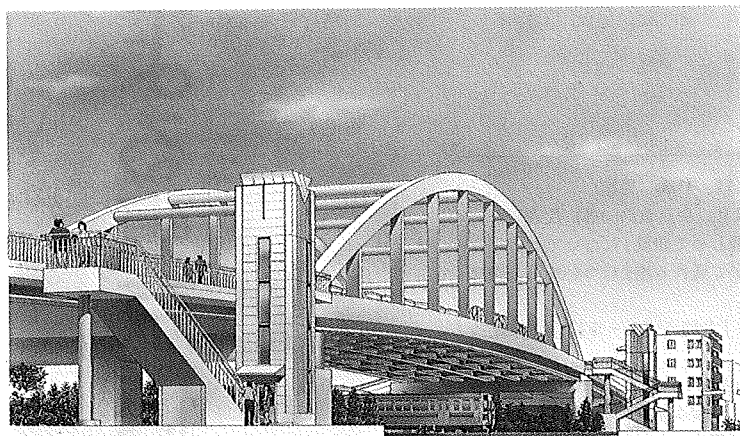
上大岡駅バスターミナル

5 平沼橋のエレベーター

この施設は、平成九年度供用を予定している平沼橋に設置するもので、橋梁に付属する昇降装置としては本市初となる。平沼橋は、市の中心地である横浜駅の東西地域を連絡し、ＪＲ線、相模鉄



平沼橋平面図



平沼橋完成予想図

岡野一丁目側より

道線及び帷子川に架かる大規模跨線橋梁である。交通の要となっており、橋梁の老朽化に伴う架け替え工事に併せ地域の歩行者サービスの一環として、橋梁の両端に各一基のエレベーターを設置するものである。エレベーターの規格としては、車いす兼用仕様二四人乗り二基、フロアーサイズ一・八ｍ×二・二ｍとなっている。

三 おわりに

今回は、主に道路に関係する高齢者・障害者等に対応する事例を紹介した。昇降装置のうちエレベーターは、エスカレーターと比較して場所をとらないこと、基本的には介護者がいなくとも操作できることが利点としてあげられる。しかし、エレベーター・エスカレーターとも維持管理の費用・安全性等解決を図らなければならない問題点も多い。また、今後はますます設置要望が増えると思われるので、再開発事業等のまちづくりと一体となって、道路施設のみならず周辺の施設を含んだトータルとしてのバリアフリー化を推進していきたい。また、視覚障害者用音声誘導装置についても、導入効果の定量的な把握や技術的な評価を行い導入を検討していきたい。

なお本市では、「(仮称)誰にもやさしい福祉のまちづくり条例」の平成九年度制定を目指し作業中であり、その中で支援施設の充実を謳っており、道路管理者としては、コミュニティゾーン事業等による高齢者・障害者等の社会参加を支援する歩行者空間のなお一層の充実を目指しているところである。

(横浜市道路局道路部施設課)

車いすによる東京横断に同行して

辰野 剛志

ーはじめに

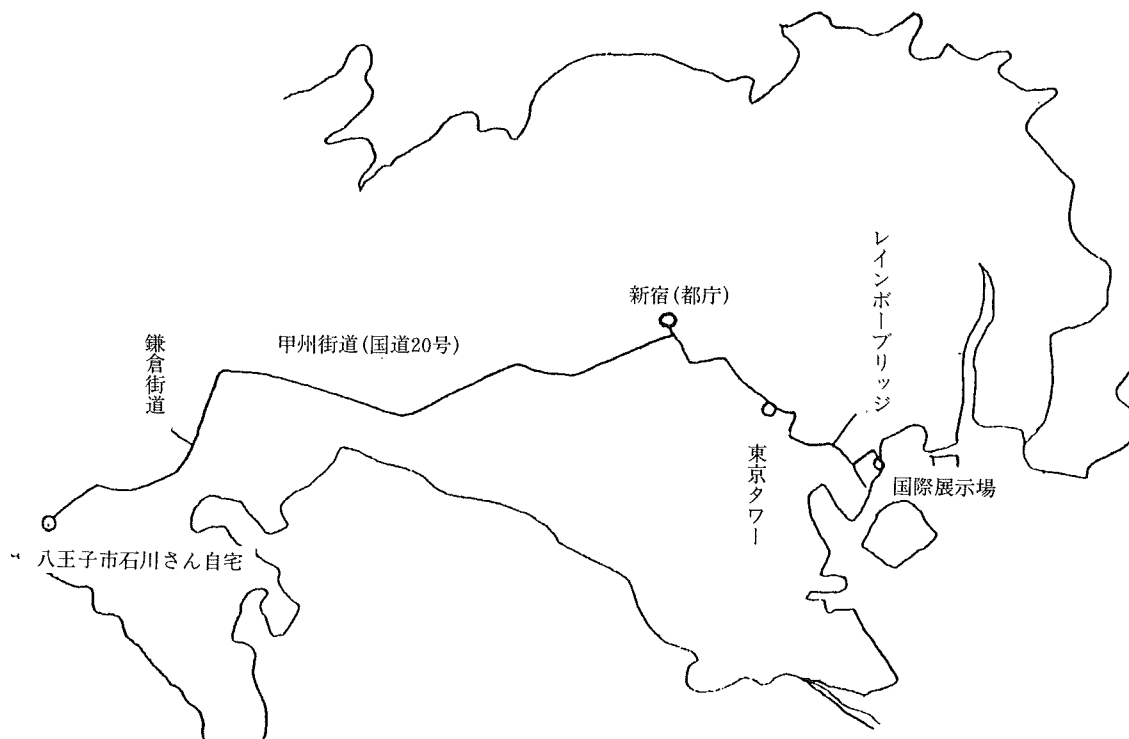
東京都八王子市在住の石川光男さんが、さ
る九月一七日から一八日にかけて東京都内の
道路を車いすで走破した。私は道路を管理す
る立場から車いすによる東京横断に同行し、
ふだんから道路構造は十分でないと考えてい
たが、歩道と車道との段差、急勾配などの不
備が多いことを改めて実感した。また、石川
さんと会話する中で初めて気がつかされたこ
となどいくつかあった。「人にやさしい道路
整備」を担当する一職員の立場で今回の同行
により感じたことを本誌面をお借りして報告
したい。

石川さんプロフィール

- 石川 光男さん（身体障害者程度等級1級 41歳 男性）
日本社会福祉情報サービス（1995/2設立、会員数約60名）代表
- ・1995/6 伊豆白浜海岸の「車椅子で楽しめる砂浜」について調査報告
 - ・1995/8 八王子市内公園での「車椅子で通れる柵」について市公園課と調査
 - ・1995/9 多摩都市交通施設公社主催「電動カート・車椅子試乗座談会」で意見発表
 - ・1995/11 建築家倶楽部11月例会「交通弱者からみた都市空間のデザイン」にて「交通弱者」として意見発表
 - ・1996/4 障害者の自立プログラムの一環とし、東京消防庁の協力で普通救命講習を野方消防署にて実施
 - ・1996/7 東京都・建設省主催「第25回都市交通計画全国会議」のパネリストとして参加

使用された車いす諸元

- ・全幅：96cm
- ・走行スピード：低速0～3km/h 高速0～6km/h
- ・リフト高さ：4～67cm
- ・登坂力：6度（最大10度） 段差越：最大5cm
- ・継続走行時間：約3.5時間



東京横断コース図



段差部分を慎重に走行

一 車いすについての走行環境の現状
 ご存じの通り、我が国の道路事情はその
 量・質とも整備不十分であり、国道、都道、
 区道を問わず、歩道のない箇所や有っても狭
 すぎたり、さらに、電柱や標識柱により車い
 すでは通行できない箇所も多い。また、東京
 国道で管理する歩道を見ても、勾配がきつか
 ったり段差があつて先に進めないなどの障害
 箇所は、方々に点在しているのが現在の実態
 であり、私共もその改善に努めているところ
 である。

三 東京横断の概要

「八王子の石川さん電動車いすで東京横断」という記事を八月二一日付の朝刊で知り、当事務所で管理する国道二〇号を主に通過することから、石川さんとお会いし走破するルートの道路勾配等の現状や当日予想される工事などの情報交換をするなかで、一緒に見て



石川さんと筆者

ほしい旨の依頼をうけ今回の同行するに至ったものである。

東京横断ルートは、九月一七日の深夜〇時に八王子市の自宅を出発し、東京都庁を経由し東京タワーに夕方に着き、明るる一九日レンイボーブリッジ経由で東京臨海副都心の国際展示場までの約五〇kmであった。車いすメーカーの協力を得て新しく開発した電動車いすを用い、途中コンビニエンスストアなどに立ち寄りバッテリー充電をしながら走行された。

四 同行結果

歩道の歩きにくさについて、普段あわただしくまた何気なく歩道を歩いている大多数にとっては、あまり認識されていないのが現状であろう。石川さんに同行し、車いすの視線からみたその様子を自分の目でみることで、貴重な体験をさせていただいた。



平らなところを選んで走行

例えば、道路構造としては狭すぎる歩道幅員、急な勾配や横断歩道手前において平坦なたまり空間が確保されていないことなど、また道路の使い方としては歩道への放置自転車がいやなことなどを改めて実感した。

さらに、夜は歩道が暗く勾配の変化がわか

りにくいこと、歩道の模様によっては勾配の有無を錯覚してしまいかねないことなどは石川さんからの指摘で初めて知った。頭ではわかっていても、実際に車いすで走行しないと認識できないことが多くあり、自身にとっても有意義な結果であった。

五 これからの歩道整備について

平成五年度には道路構造令の改正により車いすを配慮した歩道幅員が定められ、道路管理者である東京国道においては、平成六年二月に港区の国道一五号J R田町駅前の歩道



じゃまなバイクをよけて走行

を車いす利用者や目の不自由な方々とともに点検し、改善するなど徐々に成果を上げてきている。さらに、歩道橋階段部付近の歩道が狭い箇所においては、沿道のセットバックによる歩行空間の捻出への協力を得ている事例もある。

今後は、一か所一か所について車いすでも通行しやすい歩道構造に改善していく必要があり、実際に車いすを利用している歩道点検を始めたところである。しかし、商店出入口等の沿道状況、企業のマンホール等地下の埋設物があり関係者の協力が必要となる。また、取り付け道路自体の横断勾配が急だったりと物理的に困難なケースも考えられ、詳細な検討が必要である。

今回の体験において、道路整備においては身障者・高齢者を始め各方面の方から幅広い意見を聞き、反映していくことの重要さを再認識した。車いすが安心して通れる歩道は、誰もが快適に通れる歩道であることを念頭に歩道の整備を進めていくつもりである。

（関東地方建設局東京国道工事事務所交通対策課）

平成七年度に言い渡された判決について

(その二)

道路局道路交通管理課訟務係

先月号に引き続き、平成七年度に言い渡された判決について紹介することとします。

平成七年度に言い渡された判決の一覧は別表の通りであります。これは先月号に記載した判決の表を再度整理したものです。先月号の表は都道府県及び市町村のみの判決を記載していましたが、今月はそれに政令指定市、直轄（地方建設局）及び各道路関係公団の受けた判決を加えております。その中で今月号では○印のついた判決を紹介することにしたいと思いますが、この原稿では判決に対するコメントや評釈は加えることは致しませんので、それぞれ原文をご活用下さい。

加えまして、もし掲載判例の全文あるいは掲載していない判例を参照したい場合はお気軽に道路局道路交通管理課訟務係までお問い合わせいただ

きましたら対応させていただきますのでご利用下さい。

（先月号で印をつけました紹介予定判例と一部内容が異なることをお詫び申し上げます）。

京都市道高架遮音壁鋼管落下事件

1 事件の概要

原告使用の小型乗用自動車（以下、「本件被害車両」という。）が平成五年一月五日夜から、本件事故発生場所に路上駐車していたところ、翌六日午前一時頃、高架道路上から鉄製の角パイプ（長さ約一・五メートル、太さ約六×六センチメートル）が本件高架道路の遮音壁を突き破って落下し、その結果、右角パイプが本件被害車両に当たって、

同車両が損傷した。

2 原告の主張（被告の責任）

本件高架道路の通行量は昼夜を問わず激しく、いつ何時どのような事態が生ずるか知れないのであるから道路としての客観的な安全性を具備しておく必要があるのに、これを怠り、十分な強度を有しない遮音壁を設置していたため、前記のパイプが右遮音壁を突き破ってその下の道路に落下したものであり、したがって本件高架道路は通常有すべき安全性を欠如したものであって、本件高架道路の設置管理には瑕疵がある。

別表

番号	掲載	事件名（「請求」の語は抜いている）	道路種別	道路管理者名	被 告	判決年月日	裁 判 所	結果	過失相殺	経 過	備 考
1	済	町道簡易水道工事現場転落事件	町道	箕輪町	町	H 7 . 4 . 7	長野地裁	敗訴	なし	被告控訴	
2	済	県道諏訪白樺湖小諸線バイパス転倒事件	県道	長野県	県	H 7 . 4 . 19	長野地裁	勝訴		原告控訴	
3		市道境界査定完了請求事件(行政事件)	市道	豊橋市	市	H 7 . 4 . 25	最高裁	勝訴		確定	
4		県道所有権移転登記請求事件	県道	安城市	市	H 7 . 4 . 27	名古屋地裁岡崎支部	勝訴		確定	
5		県道瀬野線境界確認事件	県道	広島県	国	H 7 . 4 . 27	広島地裁呉支部	勝訴		確定	
6		国道16号建設による損害賠償事件	直轄国道	関東地建	国	H 7 . 4 . 28	最高裁	勝訴		確定	
7		県道須賀利港線移転登記事件	県道	三重県	県	H 7 . 5 . 15	津地裁熊野支部	勝訴		原告控訴	
8		本四架橋損失補償金増額事件	有料道路	本四公団	公団	H 7 . 5 . 16	岡山地裁	勝訴		原告控訴	
9		国道19号所有権確認事件	直轄国道	中部地建	国	H 7 . 5 . 17	長野地裁松本支部	勝訴		確定	
10		市道所有権確認事件	市道	土佐市	市	H 7 . 5 . 22	高知地裁	勝訴		原告控訴	
11		県道大津守山線工作物撤去等事件	県道	滋賀県	県(原告)	H 7 . 5 . 30	最高裁	勝訴		確定	
12		県道沼津土肥線所有権確認事件	県道	静岡県	県	H 7 . 5 . 31	東京高裁	勝訴		原告上告	
13		市道宮前2号線道路廃止無効確認事件	市道	大洲市	市	H 7 . 6 . 16	松山地裁	勝訴		原告控訴	
14		国道42号紀宝バイパス建設差止事件	直轄国道	中部地建	国	H 7 . 6 . 26	名古屋高裁	勝訴		原告上告	
15		JR植木駅前市道下排水路転落事件	市道	直方市	市	H 7 . 6 . 27	福岡高裁	勝訴		原告上告	
16		市道土地明渡事件	市道	名古屋市	市	H 7 . 6 . 27	名古屋地裁	勝訴		原告控訴	
17		府道加賀田片添線境界確定等事件	府道	大阪府	府	H 7 . 6 . 30	大阪高裁	勝訴		原告上告	
18	済	国道165号仮設ゲート衝突事件	国道	奈良県	県	H 7 . 7 . 3	奈良地裁	勝訴		確定	
19		西淀川大気汚染物質排出規制事件	直轄国道	近畿地建	国・阪高	H 7 . 7 . 5	大阪地裁	敗訴		被告控訴	
20		市道所有権確認抹消登記事件	市道	明石市	市	H 7 . 7 . 6	大阪地裁	勝訴		確定	
21		国道43号騒音規制事件	直轄国道	近畿地建	国・阪高	H 7 . 7 . 7	最高裁	敗訴		確定	
22	○	市道高架遮音壁鋼管落下事件	市道	京都市	市	H 7 . 7 . 11	京都地裁	勝訴		確定	
23		阪神高速度料金徴収損害賠償事件	有料道路	阪神公団	公団	H 7 . 7 . 14	最高裁	勝訴		確定	
24		町道妨害排除等請求事件	町道	美里町	町	H 7 . 7 . 17	浦和地裁熊谷支部	敗訴		確定	
25	○	国道201号単車凹凸路面衝突事件	直轄国道	九州地建	国	H 7 . 7 . 19	福岡地裁	勝訴		確定	
26		たばこ自販機不作為の違法確認事件	都道	東京都	都・JT	H 7 . 7 . 26	東京地裁	勝訴		原告控訴	
27		上信越道土地明渡事件	有料道路	日本道路公団	公団	H 7 . 8 . 8	東京高裁	勝訴		原告上告	
28	済	国道212号原付転倒事件	国道	大分県	県	H 7 . 8 . 10	福岡高裁	勝訴		確定	
29		市道単車転倒事件	市道	鹿屋市	市	H 7 . 8 . 23	鹿児島地裁	勝訴		確定	
30		国道8号損失補償事件	直轄国道	北陸地建	国	H 7 . 8 . 28	東京高裁	勝訴		確定	
31		市道借地権確認事件	市道	京都市	市	H 7 . 8 . 29	大阪高裁	敗訴		被告上告	
32		国道186号損失補償事件	国道	広島県	国	H 7 . 8 . 31	広島地裁	勝訴		原告控訴	
33		市道所有権確認事件	市道	藤沢市	市	H 7 . 9 . 14	最高裁	勝訴		確定	
34		市道所有権確認事件	市道	大阪市	国・市	H 7 . 9 . 19	大阪地裁	勝訴		確定	
35		市道所有権確認事件	市道	新見市	市	H 7 . 9 . 19	新見簡裁	敗訴		被告控訴	
36		市道土地明渡事件	市道	足利市	市(原告)	H 7 . 9 . 21	宇都宮地裁	勝訴		確定	被告は認諾
37	○	国道1号単車転倒事件	直轄国道	中部地建	国	H 7 . 9 . 27	東京高裁	勝訴		原告上告	
38	済	九子橋架替営業損失事件	都道	東京都	都	H 7 . 9 . 27	東京地裁	勝訴		原告控訴	
39		祇部町道土地所有権確認事件	町道	町(旧国道敷)	県	H 7 . 9 . 28	最高裁	勝訴		確定	
40		市道認定道路証明書損害賠償事件	市道	藤沢市	市	H 7 . 10 . 13	横浜地裁	勝訴		確定	
41		国道165号代替地補償請求事件	直轄国道	近畿地建	国	H 7 . 10 . 25	奈良地裁	勝訴		確定	
42		県道大津信楽線土砂崩落事件	県道	滋賀県	県	H 7 . 10 . 27	大阪高裁	敗訴	なし	被告上告	地裁では勝訴
43		徳島県境界確定事件	県道	徳島県	県	H 7 . 10 . 31	高松高裁	勝訴		原告上告	
44		県道矢野安浦線境界確定事件	県道	広島県・公団	県・公社	H 7 . 11 . 7	最高裁	勝訴		確定	
45	済	町道道路法による措置命令取消事件	町道	千倉町	町	H 7 . 11 . 8	千葉地裁	敗訴		確定	
46	済	町道バイパス対向車衝突事件	町道	中主町	町	H 7 . 11 . 10	大津地裁	勝訴		確定	
47		市道ブロック塀撤去等所有権確認事件	市道	町田市	国	H 7 . 11 . 21	最高裁	勝訴		確定	
48		市道土砂堆積雨水流下事件	市道	太宰府市	市	H 7 . 11 . 24	福岡地裁	勝訴		原告控訴	
49		県道須賀利港線移転登記事件	県道	三重県	県	H 7 . 11 . 29	名古屋高裁	勝訴		確定	上記の控訴事件
50		市道水路転落事件	市道	福岡市	市	H 7 . 11 . 30	福岡地裁	勝訴		確定	
51		国道202号移転登記事件	国道	長崎県	国	H 7 . 12 . 7	長崎地裁	勝訴		原告控訴	
52		市道抹消登記事件	市道	富士見市	市(原告)	H 7 . 12 . 8	浦和地裁川越支部	勝訴		確定	
53		市道宮前2号線道路廃止無効確認事件	市道	大洲市	市	H 7 . 12 . 18	高松高裁	勝訴		原告上告	上記の控訴事件
54	○	市道六本こトラレー横転事件	市道	加古川市	市	H 7 . 12 . 20	神戸地裁姫路支部	敗訴	3割	確定	

55		市道所有権確認損害賠償請求事件	市道	加古川市	市	H 7.12.25	神戸地裁姫路支部	勝訴		原告控訴	
56	○	市道自転車小路転落事件	市道	尼崎市	市	H 7.12.26	神戸地裁尼崎支部	敗訴	6 分の 5	被告控訴	
57		市道土地明渡事件	市道	名古屋	市	H 7.12.26	名古屋高裁	勝訴		確定	上記の控訴事件
58		市道中央分離帯構造不備事件	市道	堺市	市	H 8. 1.17	大阪地裁堺支部	勝訴		確定	
59	○	往来妨害事件（刑事）	市道	札幌市	妨害者	H 8. 1.23	札幌高裁	有罪		確定	
60		府道加賀田片添線境界確定等事件	府道	大阪府	府	H 8. 1.23	最高裁	勝訴		確定	上記の上告事件
61		市道土地境界確定再審事件	市道	横浜市	市	H 8. 1.25	東京高裁	勝訴		確定	
62		市道境界確定事件	市道	座間市	市	H 8. 1.25	東京高裁	勝訴		確定	
63		市道所有権確認事件	市道	新居浜市	市	H 8. 1.26	松山地裁西条支部	勝訴		確定	
64		市道不当利得返還事件	市道	北九州市	市	H 8. 1.30	福岡地裁	勝訴		原告控訴	
65		市道土地境界確定事件	市道	仙台市	市	H 8. 1.30	仙台高裁	勝訴		確定	
66		県道知名沖永良部空港線移転登記事件	県道	鹿児島県	県	H 8. 1.30	鹿児島地裁名瀬支部	勝訴		原告控訴	
67		町道2109号所有権確認事件	町道	荻崎町	国・町	H 8. 2. 5	水戸地裁竜ヶ崎支部	勝訴		原告控訴	
68		県道九子中山線土地明渡事件	県道	神奈川県	県	H 8. 2. 5	横浜地裁	勝訴		確定	
69		市道損失補償請求事件	市道	唐津市	市	H 8. 2.16	佐賀地裁	勝訴		原告上告	一審は簡裁
70		市道通行禁止等請求事件（環境）	市道	広島市	市	H 8. 2.21	広島地裁	勝訴		原告控訴	
71		町道土地売買契約取消事件	町道	上里町	町	H 8. 2.23	浦和地裁	勝訴		確定	
72		市道所有権確認等事件	市道	富士見市	市	H 8. 2.26	東京高裁	勝訴		確定	
73		区道所有権確認事件	区道	新宿区	区	H 8. 2.28	東京高裁	勝訴		確定	
74		佐野市道境界確定事件	市道	佐野市	国	H 8. 2.28	宇都宮地裁足利支部	勝訴		原告控訴	
75		国道186号損失補償請求事件	国道	広島県	国	H 8. 2.29	広島高裁	勝訴		原告上告	
76		市道構造物撤去命令取消請求事件	市道	佐伯市	市	H 8. 2.29	大分地裁	勝訴		原告控訴	
77	○	国道1号単車転倒事件	直轄国道	中部地建	国	H 8. 3. 5	最高裁	勝訴		確定	上記の上告事件
78	済	都道高輪麻布線歩行者転倒事件	都道	東京都	都	H 8. 3.12	東京地裁	勝訴		確定	
79		阪神高速用地契約損害賠償事件	有料道路	阪神公団	公団	H 8. 3.14	神戸地裁尼崎支部	勝訴		原告控訴	
80		市道土地境界確定事件	市道	横浜市	市	H 8. 3.15	横浜地裁	勝訴		確定	
81	済	市道歩行者段差転倒事件	市道	尼崎市	市	H 8. 3.19	神戸地裁尼崎支部	敗訴	4 割	確定	
82		四国横断道法皇トンネル水枯渴事件	有料道路	日本道路公団	公団	H 8. 3.19	松山地裁西条支部	勝訴		原告控訴	
83		県道城端庄川線土地境界確定事件	県道	富山県	県	H 8. 3.27	名古屋高裁金沢支部	勝訴		確定	
84		国道162号所有権確認等事件	国道	京都府	国	H 8. 3.28	京都地裁	勝訴		確定	

済：先月号に掲載済み

○：今月号に掲載

3

裁判所の判決

① 本件事故は、本件高架道路上を走行していたトラックの荷台から六センチメートル角の角型パイプ（長さ二メートル、重さ約八キログラム）一二、三本が落下して本件高架道路の遮音壁を破り、道路下に落下したものと推測される。

② 本件高架道路は、高さ約一〇メートルの高架構で、ゆるやかなカーブを描いている。

③ 本件高道路側端には高さ一・二メートルのコンクリート製壁型剛性防護柵が設置されており、右防護柵上端に高さ二メートルの金属製支柱によって支持されたポリカーボネートプレート製遮音板が遮音壁として設置されている。

④ 本件高架道路は、昭和四四年ころ建設され、遮音壁は昭和五二年ころ設置されたものであるが、本件事故と同様な事故は、本件高架道路建設以降本件事故前までに発生したことがなく、本件事故後も、再発していない。

⑤ 右遮音壁に用いられているポリカーボネートプレートはプラスチック材料中最高の衝撃強度を有し、透明度、光線透過率に優れ、使用温度範囲が極めて広く真夏の日光により軟化変形したり、厳冬にもき化して亀裂を生じたりしないなどの特長を有する素材であり、

日本道路公団も登録製品として使用しているものであり、厚さは五ミリである。

⑥ まず、高架道路の遮音壁に関する法令等の規制について検討すると以下のとおりである。

・道路法は、特に高架橋その構造に関して具体的な基準は定めていない。

・高架における防護柵の設置基準については、平成二年二月八日付「橋、高架の道路等の技術基準について」と題する通達があり、同通達によれば、「橋面上には、橋梁用防護柵として、歩道部に接する地覆には高欄を、車道部に接する地覆には原則として橋梁用車両防護柵あるいは必要に応じて高欄兼用車両防護柵を、歩車道境界には必要に応じて橋梁用車両防護柵を設けるものとする。高欄は歩道等の路面から一一〇センチメートルの高さとするを標準と」するとされている。

・他方、遮音壁については、高速自動車国道並びに公団の管理する自動車専用道路において、その周辺地域における自動車交通騒音に係る障害防止のため、いわば道路環境保全を目的として設置が求められたものであり、具体的には、昭和五一年七月二日付「高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係る障害の防止について」と

題する通達に基づき、各道路公団が設置しているものである。そして、近畿地方建設局は、「設計便覧」を作成し、遮音壁の設計上の構造等を細かく定めている。

⑦ 本件高架道路の防護壁及び遮音壁は、右において認定した法令及び行政上の設置基準に適合し、あるいはこれを参考として設置されているものである。

ただし、本件高架道路が法令及び行政上の設置基準を満たしているからといって、直ちに本件高架道路が通常有すべき安全性を備えているということはできず、右の点の判断は、前記のような法令及び行政上の規制も踏まえただ上で、当該設置物の具体的状況に照らして判断されなければならない。

⑧ そこで、本件高架道路の具体的危険性について判断すると、前認定のとおり、本件高架道路上から鉄骨角材が落下したような事故は、本件事故前後を通じ、本件事故以外には発生したことはなく、本件道路はゆるやかなカーブしていることを認められるものの、その構造上、特に車から荷物が落下しやすいといった点も認めることができない。また、本件高架道路付近の住民も「ドーン」という音がしたりすると、「何か上から落ちてくるかな。」と思うことはあるが、絶えずそういう不安を

抱いているというわけではない。」と証言しているにとどまっている。さらに、そもそも、トラック等の積載物が落下しないように努めるのは、その積載物を運搬する運転者の責任であって、道路の設置・管理者においてあらゆる積載物の落下を予想し、これを常時防ぐことができるような防護壁ないし遮音壁を造成しなければならぬ義務を認めることはできないし、まして、本来、防音を目的とする遮音壁に落下物防止の機能まで求めることはできないといわなければならない。

⑨ したがって、本件高架道路が通常有すべき安全性を欠き、その設置管理に瑕疵があるということとはできない。

福岡県国道二〇一号単車

凹凸路面衝突事件

1 事件の概要

原告は、平成四年五月八日午後六時三十五分頃、自動二輪車（以下「加害車」という。）を運転して一般国道二〇一号（以下「本件国道」という。）を飯塚市方面から、福岡市方面に向け進行中に、飯塚市八木山七九番地先路上（以下「本件事故現場」という。）において、中央線を飛び出し、折から対面方向から進行してきた訴外の普通乗用車（以下

「被害車」という。）に正面衝突し（以下「本件事故」という）、被害車に損傷を負わせた。

（原告の主張）

本件事故は、原告が本件事故現場に約一メートル間隔に二三個並んでいた八〇センチメートル四方、高さ約五センチメートルの埋め戻し跡に乗り上げ、ハンドルを取られ、道路中央線を飛び出したために、惹起したものであり、本件国道は通常備えるべき安全性を欠き、その設置又は管理に瑕疵があるから、被告国は国家賠償法二条一項の賠償責任がある。

2 裁判所の判断

本件事故現場は、山間部の片側一車線（幅員三・二メートル）で、原告が進行した飯塚市から福岡市方面に向けての車線の進行方向への見通しは良くなく、追い越しのための右側はみだし禁止、最高速度時速四〇キロメートルとの交通規制があり、かつ右車線の道路中央線寄りには平成三年一二月一三日から同四年三月三〇日にかけて施工された防災工事の際、埋戻した防護柵の支柱の埋め戻し跡（約八〇センチメートル四方）が中心間隔約二メートルで二三個並んでいた（右工事区間三九メートル）こと、右埋め戻し跡は自然の沈下や通行車両の重量による沈下を防ぐため通常の路面よりある程度膨らみが持たしてあり、その膨らみの高

さがどの程度であったかは、必ずしも明らかではないが、建設省九州地方建設局福岡国道工事事務所では右工事完成後、事故当日まで毎日行う道路巡回等によっても異常は認められず、苦情の申出もなかったこと、平成二年度における調査では、本件事故現場付近の自動車の通行量は一二時間で七、六八二台で山間部としては相当の交通量であること、原告は、平成四年五月一八日午後六時三十分頃、加害車を運転して右車線の本件事故現場付近の中央線寄りの右埋め戻し跡が並んだ個所を飯塚市方面から、福岡市方面に向け、同方向へ進行中の普通乗用車の後方三・八メートルを時速四〇ないし五〇キロメートルの速度で進行していたところ、走行の安定を失い中央線を越えて対向車線の中央線寄りを進行中、対面方向前方約二九・七メートルの地点から進行してきた被害車を認め（この時点で加害車は先行の乗用車とほとんど併走するくらい接近していた）、対向車線の右側（自車進行方向に向かって、以下同じ）に出て被害車との衝突を避けようとしたこと、被害車も同じ頃、道路中央線を越えて進行してくる加害車を認めて、ブレーキを踏みつつ左側にハンドルを切ったが間に合わず、正面衝突したこと、加害車の車幅は〇・七三メートル、被害車の車幅は一・三七メートルであり、右乗用車と加害車の先行車との間、あるいは被害車と中央線との間には加害車が通過する

十分な余裕があったことが認められる。

以上のとおりであって、原告が本件道路の事故現場付近の福岡市方面の車線の中央線寄りの埋め戻し跡が並んだ個所を進行した際、ある程度走行の安定を失ったことは認められるが、その程度が直ちに道路中央線をはみだした原因になったこと、あるいは原告がすぐに自車進行方向の車線に戻るか、対向車線の中央線寄りを進行するのが危険な状態であったことまではこれを認めるに足りる証拠はない。これに関連し、原告本人は、「前記埋め戻し跡の膨らみの高さが五・六センチメートルあった、右埋め戻し跡に乗り上げて安定を失い、自車進行方面の車線に戻るのが危険な状態であった。」と供述するが、右の膨らみの高さについては、その測定法、どこの高低差かなど、その詳細が明らかでなくまた各証拠によると、それほどの高低差があったとは認め難い。

原告は、自動車運転者として一般的に道路の左側部分を、先行車との間に適切な車間距離を保持して進行すべきであり（道路交通法第一八条一項二六条）、特に本件事故現場付近は、前記認定のとおり、原告の進行方向の見通しは悪く、追い越しのためのはみだし禁止の区間であったのであるから、なおのこと原告は道路の左側部分を進行すべきであったのであり、そうすれば、本件事故は起こり得なかったことは間違いないが、車両の交

静岡県国道一号単車転倒事件

第一審判決

1 事故の概要

通に供する道路は、通常予想し得る範囲内の事情である限り、何らかの事情で道路中央線寄りを進行した場合でも、交通の安全が保たれるように設置又は管理する必要があることは当然であり、本件事故現場付近の中央線寄りの前記埋め戻し跡が並んだ道路状況からその上を進行する自動車、特に安定性を欠き易い自動二輪車を対向車線に飛び出させるほどに凹凸がひどかったとすれば、右道路の設置又は管理に瑕疵があると言わざるを得ない。

2 裁判所の判断

しかしながら、前記認定によれば、原告が本件道路の事故現場付近の福岡市方向の車線の中央線寄りの埋め戻し跡が並んだ箇所を進行した際、ある程度走行の安定を失ったことは認められるが、その程度が直ちに道路中央線をはみだした原因になったこと、あるいは原告がすぐに自車進行方面の車線に戻るか、対向車線の中央線寄りを進行するの危険な状態であったことまでは認められず、原告が被害車を認めた時点ですぐに自車進行方向の車線に戻るか、対向車線の中央線寄りを進行することは可能であったのであるから、そうすれば本件事故は発生しなかったのであるから、本件国道の設置又は管理に本件事故と因果関係のある瑕疵があったとまでは認めることはできない。

○ 対向車線を進行してきた普通自動車の運転者には過失は認められない。

○ 本件道路は、道路構造令によれば三種二級に区分される道路であることが認められるから設計速度は四〇～五〇キロメートル、曲線半径が八メートル以上、縦断勾配が九％以下、平面交

差又は接続の構造は適当な見通しができるものでなければならないところ、各証拠によれば、

本件道路は、制限速度、曲線半径、縦断勾配及び平面交差又は接続のいずれの点についても道路構造令の右基準を満たしていることが認められる。

○ 次に各証拠、証人の証言によれば、本件道路は降雨等により路面が湿潤しない限り七〇～八〇キロメートルの速度で走行したとしても危険は

ないことが認められる。

○ 本件事故までに起こった事故を検証すると年間二件になるがその約三分の二は若者の暴走行行為によるものであることが認められる。

○ 以上によれば本件道路は、自動車の運転者がこれを常識的な方法で利用するとの前提に立つ限り安全性を欠くものではないと言えるから、原告らの主張する本件道路の設計ないし設置上の瑕疵はこれを認めることはできない。

○ 事故防止のための適切な道路標識等を設置していなかったことを瑕疵と主張しているが、このことをもって本件道路が通常有すべき安全性を欠くとはいえず、したがって本件道路にこの点で設置又は管理の瑕疵があると言うこともできない。

控訴審判決

○ 裁判所の判断

当裁判所も、本件道路に構造上の欠陥はなく、通常の道路走行に必要な交通安全施設が設置されていると認められ、これにつき設計ないし設置場上面積や道路管理上の瑕疵があるとは認められないと判断する。

上告審判決

(上告棄却)

兵庫県加古川市道穴ぼこ

トレーラー横転事件

1 事故の概要

平成三年七月一六日午前九時ごろ、原告が所有する大型貨物自動車（以下「本件車両」という。）が加古川市道を進行中横転した（以下「本件横転事故」という。）。

2 裁判所の判断

（本件横転事故の状況）

○証拠によれば、本件車両は、原告が所有するもので、けん引車であるトラクターの後部に荷台部分であるセミトレーラーが接続されたセミトレーラー連結車であること、原告の従業員である運転者は、本件車両を時速約一〇キロメートルの速度で運転し、本件道路の南側にトラックが停車していたので大回りして左折を開始したと、本件車両は、車体が半分以上本件道路に進出したところで、まず前部のトラクターが左側に傾き、次に後部のセミトレーラーが左側に傾き、そのまま進行したところ、今度は右側に傾き、まずセミトレーラーが右側に横転し始め、引き続きトラクターも右側に横転したこと、本件車両は、ほとんど左折を完了し直進状態となり、左折を開始した地点から約五〇メートル

進行した地点で右側に横転したことが認められる。

○本件道路の状況は、本件車両が本件道路に進出した地点から約五〇メートル東の横転した地点までの間、横が約六メートルから約二メートル、縦が約二メートルから約三メートルの大きさの一〇個の穴ぼこが連続して存在したこと、右の各穴ぼこの深さは約二〇センチメートルから約一〇センチメートルであったこと、本件横転事故が発生した当時は、本件道路には雨がかなり強く降っており、路面には一面に水が溜った状況であったことが認められる。

○本件横転事故の原因は、本件道路において深さ約二〇〜一〇センチメートルの穴ぼこが左右に連続して存在していたことが本件車両のローリング現象を引き起こし本件横転事故の原因となったものと推認することができる。

○各証拠を総合すれば、本件道路の穴ぼこの存在と本件横転事故との間には相当因果関係があることを認めることができる。

（道路の設置管理の瑕疵について）

○本件道路は未舗装の道路であり、ある程度のごぼこが存在することは許容されるものといえるが、本件道路には約五〇メートルの間に二〇〜一〇センチメートルの深さの穴ぼこが一〇個連続していたこと、付近の工場から補修の要望

があったことからすれば、被告道路管理者は本件車両のようなセミトレーラー連結車などの特殊車両が本件道路を通行することを予想し道路の安全を確保すべき義務があったものと言わなければならない。本件道路は、その場所的環境及び利用状況等からすれば、通常有すべき安全性を欠いていたと言わなければならない。

兵庫県尼崎市道自転車水路転落事件

1 事故の概要

原告は、平成五年五月一八日午後一時頃、尼崎市道（以下「本件市道」という。）南側の歩道部分（以下「本件歩道部分」という。）を、自転車を運転しながら西から東に向かって通行中、ペダルを踏み外し、そのため自転車がよろめいたとたんに、本件歩道部分に沿って南側に設置された幅及び深さが約八〇センチメートルの水路（以下「本件水路」という。）に、自転車もろとも転落して顔面を強打し、自力で起き上がれないまま、翌一九日午前三時三〇分ころ発見救助された（この事故を以下「本件事故」という。）。原告は、本件事故によって、頸髄損傷を負い、入院し、現在も通院中である。

2 裁判所の判断

(設置管理の瑕疵について)

○本件市道は、東西にはぼ一直線に走る道であり、本件歩道部分を西から東に向かって進行する場合、前方の視界を遮るものは存在しない。

○本件歩道部分を西から東に向かって進行する場合、進行方向に向かって左手、即ち北側から順に、①アスファルト舗装がされた黒色の本件車道部分②コンクリート製で南側に緩やかに傾斜している側溝③本件車道部分の路肩を構成する灰色のコンクリートブロック④アスファルト舗装がされた黒色の本件歩道部分⑤コンクリート製でU字型の本件水路が接している。

○本件歩道部分の幅員に、右部分と接する本件水路のコンクリート部分の厚み及び本件車道部分の路肩を構成するコンクリートブロックの厚みを加算すると、その全幅員は二・一〇メートルとなる。

○本件横断歩道を北から南に渡り左折して本件歩道部分に入る箇所には、自転車運転者、障害者又は乳母車を押しながら歩行する者等の便宜を考えて前記上り勾配のスロープ(以下「本件スロープ」という。)が設置されている。

○本件スロープを上り切った箇所(本件歩道部分の内側)に、植樹枒が存在する。この植樹枒は「コ」の字型のコンクリート製で、コンクリ

ト部分の厚みは約一五センチメートルである。

植樹枒が存在する箇所においては、本件歩道部分の幅員は挟まっており、植樹枒のコンクリート部分及びU字型水路のコンクリート部分の厚みを加算しても、一・〇七メートルしかない。

○本件歩道部分に接して存在する本件水路は、U字型のものであるが、植樹枒付近におけるその幅は最上部(U字の開いた箇所)でもっとも広く、〇・七三メートルであり、最低部で最も狭く〇・四三メートルとなっている。また、植樹枒付近における本件水路の深さは〇・七メートルである。

○本件事故当時、本件歩道部分と本件水路とが接する部分に、歩行者等の水路への転落を防止するための柵等の施設は設けられていなかった。また、本件水路には、蓋もされていなかった。

○本件事故現場付近で最も近くにある常設の街灯は、本件車道部分を挟んで反対側の歩道上に存在するものであり、本件歩道側に常設の街灯はなかった。

○本件事故は午後一時頃に発生したものであり、しかも、この時刻には診療所の電光式看板は消灯されていたと推認されるとともに、常設の街灯は本件車道部分を挟んだ反対側の歩道に存在していたのみであった。これらの事情をも勘案すれば、本件事故当時、本件事故現場付近はか

なり暗く、見通しは決して良好ではなかったというべきである。

○植樹枒付近の本件歩道部分は、自転車で行く者にとって、必ずしも十分な幅員が確保されていたものということはできない。

○本件水路の危険性については前認定のとおり、原告は、本件水路に転落した際、動かすことができたのは自らの頸部だけであり、自力で起き上がることはできなかったのであるから、仮に満水の時期に本件事故が発生していたとすると、原告が溺死する危険性すら存在したものといわなければならない。

○道路管理者における本件事故の予測可能性については、原告の飲酒や本件事故現場付近において、本件歩道部分の通行者が本件水路に転落した事故があった旨の報告がされたことは本件事故を除いては存在しないこと等によれば、本件事故の発生原因としては、原告の落ち度も相当に重視されるべきであって、本件事故は、その頻繁な発生が予測される種類の事故ではなかったといわなければならない。

○しかしながら、本件事故当時、本件歩道部分は自転車による通行が許されている場合であった上、夜間上り勾配の本件スロープを自転車を運転しながら上る場合、自転車の減速及びこれによる前照灯の減衰に対処するため、運転者がい

いわゆる「立ちこぎ」を行うことがありうることは、安易に推測され得るものというべきである。加えて、夜間飲酒酩酊した者が自転車運転することがあることはよく知られた事実であり、また「立ちこぎ」をしている自転車運転者が、

ペダルを踏み外してよろめくという事態も、経験則に照らした稀有のものとはいえない。これらの事情を総合考慮すると、飲酒酩酊した自転車運転者が本件歩道部分を通行しようとして、本件スロープを「立ちこぎ」によって上り、その際にペダルを踏み外してよろめく可能性があることは、被告において予見することが可能であったというべきである。

(まとめ)

本件事故の発生につき原告の落度が寄与しているとしても、右落度が被告にとって予測しえないものとまではいえないとは概に判示したところから明らかであって、本件歩道部分の設置・管理の瑕疵と本件事故、ひいては原告の損害の発生との間に相当因果関係があることもまた明らかである。そうすると、被告は、国家賠償法二条に基づき、本件事故により原告に生じた損害を賠償すべき責任があるといわなければならない。

3 過失相殺

本件事故の発生については、原告が夜間飲酒酩

酊のうえ自転車を運転し、しかもペダルから足を踏み外すという初歩的な過失が極めて大きな関与をしていたことは明らである。よって損害額の六分の五を過失相殺する。

札幌市道往來妨害事件(刑事事件)

(道路上に障害物を置いて通行を妨害した者が罰せられた事件)

【第一審判決】

(主文)

被告人を懲役一年に処する。

この裁判確定の日から三年間刑の執行を猶予する。

訴訟費用は全部被告人の負担とする。

(理由)

犯罪事実

第一 被告人は、平成三年一〇月一七日、札幌市道上において、道路の縁石八本を剝離して、みだりに道路を損壊するとともに、右道路上に剝離した右縁石八本、自動車タイヤ六本及び立て看板二枚等を障害物として置いて、陸路をふさぎ、往來の妨害を生じさせた。

第二 被告人は、平成五年五月二三日、札幌市道(第一と別の路線)上において、道路の縁石二本を剝離して、みだりに道路を損壊した。

弁護人の主張

弁護人は、判示第一の犯行について、当該市道の道路敷は被告人の所有する土地の一部であり、判示第二の犯行についても、当該道路敷は被告人の所有部分であるから、いずれの道路供用開始行為も無効であり、本件各道路は道路法所定の「道路」に該当せず、また、判示第一の往來妨害行為は被告人の土地所有権に対する札幌市の侵害に対して正当防衛若しくは緊急避難としてなされたものであるから、被告人はいずれの行為についても無罪である旨主張し、被告人もこれに沿った事実関係を供述するので、以下に検討する。

(敷地の問題及び道路法違反について)

各証拠を総合すれば、本件各道路の道路敷は市道の区域決定をされた地番の位置にあり、札幌市がそれらの土地の利用権原を取得していたことについて合理的な疑いを差し挟む余地はなく、有効な道路供用開始行為があったというべきであるから、被告人に道路法第九九条所定の罪が成立することは明らかである。

(正当防衛若しくは緊急避難の主張について)

往來妨害行為については、前記にとおり被告人の土地所有権が及んでいないことは明らかであり、したがってこれに対する急迫不正の侵害も、現在の危険もともに認められないから、正当防衛も緊急避難もいずれも成立しないというべきである。

量刑の事情

その動機は、いずれも自己の主張と見解を異にする札幌市等の対応に業を煮やした被告人が、民事訴訟による解決は困難であるとし、物理的な実力行動に出ることによって、時間と費用のかからない刑事訴訟の場で境界線の公権的な確認を求めようとしたというものであって、法治国家の根本にかかわる誠に身勝手かつ反社会的なものといわなければならない。

犯行態様は、判示第一については、ボールを用いて縁石を剝離するなどして道路を損壊するとともに、自己所有地である旨の看板を立て、タイヤ・鉄材等を用いて、道路を封鎖したものであり、また、判示第二については、業者に重機のレンタルを断られるや、自費で購入した重機を用いて縁石を剝離したものであって、交通安全の安全や支障をも顧みない、大胆かつ執拗な犯行というほかない。

道路の損壊自体が異例かつ重大である上、右各犯行後は道路を損壊したまま放置し、道路管理者たる札幌市に相応の復旧費用の支出を余儀なくさせるなど、同市に与えた経済的な損害も少なくないところ、今なおその費用償還請求にも応じていないのも遺憾である。加えて、同種前歴を有すること等をも考慮すると、その犯情は芳しくなく、被告人の刑事責任は少なからず重いというべきである。

しかしながら、いずれの犯行についても通行車両等の交通事故を惹起するような最悪の事態には至らなかったこと、被告人は、関係機関に働きかけても本件土地所有権をめぐる紛争の抜本的解決に尽力してくれる者を見出せず、それなりに追い詰められて自力救済的に各犯行に出たもので、その経緯には同情の余地がないとまではいえないこと、道路を破壊して迷惑をかけたこと自体には反省の態度を示していること、前科はないこと、その他被告人の年齢等被告人のために酌むべき事情も存するので、社会内で自力更生の機会を与えることとした次第である。

〔控訴審判決〕

(主文)

控訴棄却

(理由)

まず、道路法にいう道路は、道路としての形状を有し、供用開始に至るまでの手続きが瑕疵なくなされていれば足りるというべきであり、その道路敷の所有関係を問わないと解される。したがって、仮に、弁護人の所論のとおり本件係争地が被告人の所有であるとしても、それが道路法にいう道路に当たらないとはいえず、それを損壊すれば道路法第九十九条に当たり、現実に道路として使用されている以上、原判示第一の往來の妨害を生じ

させた行為は往來妨害罪に当たるといふべきであるが、一応、その点をさておくとして、記録及び証拠物を調査し、当審における事実取り調べの結果をも併せて検討すると、原判示第一及び原判事第二の各事実を優に認めることができ、原判決が説示するところはすべて相当としては認めることができる。

そして、往來妨害について、正当防衛及び緊急避難の成否を検討すると、これまで説示したとおり、そもそも、被告人には本件係争地について所有権が認められないことが明らかであるから、これに対する侵害も危難も認められない上、本件各道路の設置行為自体は本件各犯行の相当前になされていることは関係証拠上明らかで、被告人は、本件係争地の所有権をめぐる札幌市との紛争を解決する手段として本件各犯行に及んだといふのであるから、侵害の急迫性も危難の現在性ともに認められない。したがって、正当防衛及び緊急避難がいずれも成立しないとした原判決の認定・判断は相当である。

「キックオフ・レポート」に 寄せられた意見のとりまとめ概要

21世紀のみちを考える委員会

一 はじめに

「キックオフ・レポート」を活用して、各界各層の皆さんにこれからの道づくりの方向性について幅広く意見・提案を募集したところ、全国の約三万五、〇〇〇人の方々から、一一万件を超える意見・提案を寄せていただいています。

本稿では、いただいた意見を取りまとめた「ボイス・レポート」の概要を紹介します。

二 応募総数と応募者のプロフィール

北は北海道から南は沖縄まで、全国各地から多くの方々のご意見をいただいています。応募者の総数は、実に三万五、六七四人で、意見の数は一万三、三一六件にのぼっています。

応募者の内訳を見ると、男性が全体の約七割、女性が約二割でした。また、年齢別では四〇才代の方が最も多く、次いで二〇才代、そして三〇才と五〇才代がほぼ同じ割合で続いています。これを総人口に占める割合と比較してみると、四〇才代と二〇才代の応募が多かったことになりました。さらに、地域別で見ると、九州、関東の応募者が多く、人口分布と照らしてみると九州、北海道の応募が活発でした（図1）。

なお、最高齢の応募者は福島県の男性で九〇才の方、最年少の応募者は八才の方（複数）でした。

三 テーマ別の応募状況

「キックオフ・レポート」では、重要な一二のテーマ（表1）を設定しました。取り上げられた

表1 「キックオフ・レポート」の
12のテーマ

テーマ1	くらしと道のかかわり
テーマ2	渋滞の解消
テーマ3	市街地と道づくり
テーマ4	生活環境と利便性
テーマ5	交通安全の確保
テーマ6	道づくりと合意形成
テーマ7	情報通信技術と交通
テーマ8	国土の使い方と機能配置
テーマ9	地域づくりと生活サービス
テーマ10	高速道路の料金と道路整備
テーマ11	道路空間の使い方
テーマ12	民間と行政の役割分担

テーマの割合を見ると、テーマ2の「渋滞の解消」が四四・二％、テーマ1の「くらしと道のかかわり」が四一・一％、テーマ5の「交通安全の確保」が三六・一％と多く、この三つのテーマ

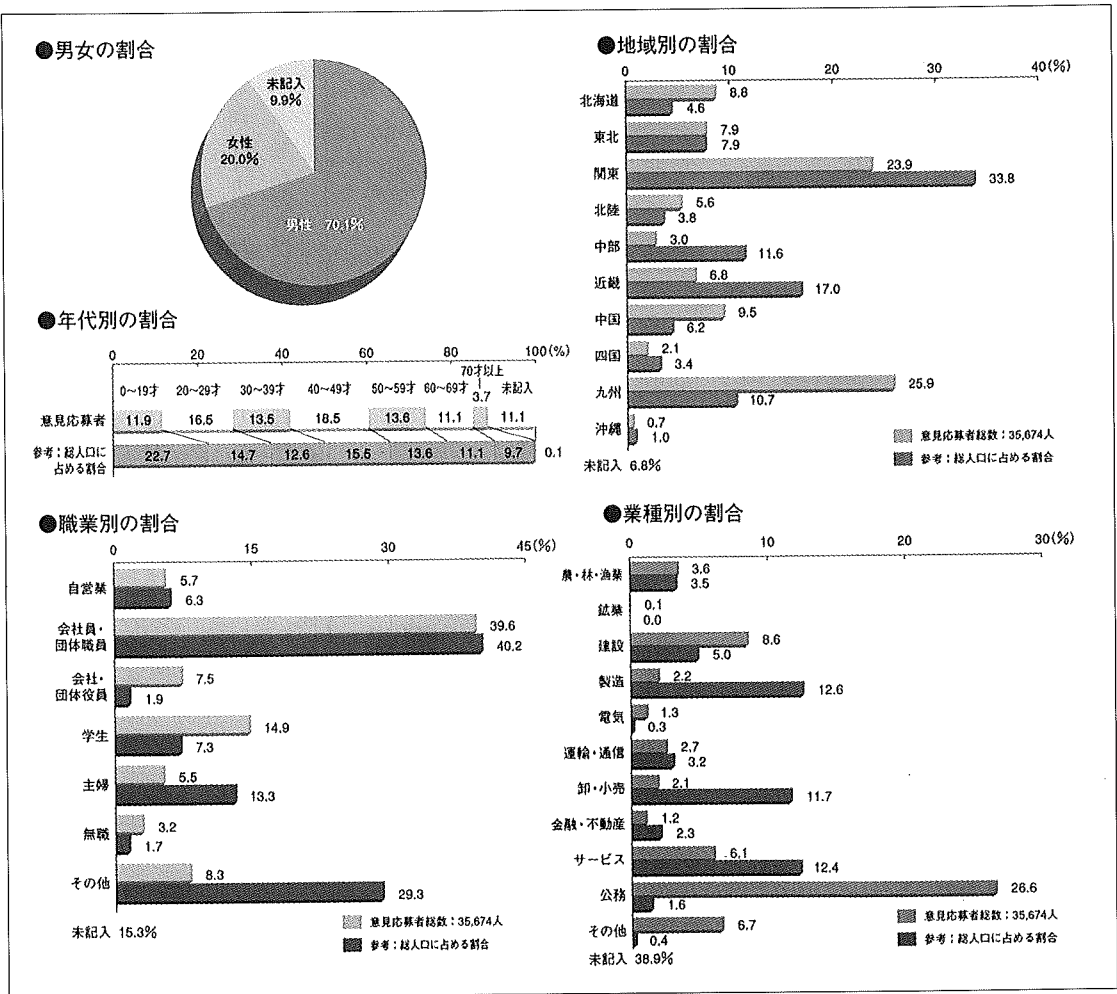


図1 応募者のプロフィール

への関心の高さがうかがわれました(図2)。
性別で見ると、男性ではテーマ2の「渋滞の解消」が四五・七%、女性ではテーマ1の「くらしと道のかかわり」が四三・二%と最も多くなっており、関心のあるテーマがやや異なっています。また、年齢別で見ると、テーマ2の「渋滞の解消」は全般に関心が高くなっていますが、特に二〇才代で五一・五%と顕著でした。さらに、テーマ1の「くらしと道のかかわり」、テーマ6の「道づくりと合意形成」については、五〇才代の関心が高くなっています。

四 テーマ別の意見の分析

いただいた意見は、各テーマ別にまとめることとしました。具体的には、いただいた意見の内容を「これからの方向性」と「これからの施策・対策」に分類して、カテゴリライズ(コーディング)しています。なお、テーマ番号の指定がない場合でも、その内容からテーマが特定されるものについては、あわせて集計しています。

また、各テーマ別の分析において記述しているパーセンテージは、各テーマごとの回答者数の対する割合であるとともに、具体的な記述のあった意見のみを対象としています(「キックオフ・レポート」に示された参考意見への賛意のみを示した意見は対象となっていない)。

●テーマ別の応募率

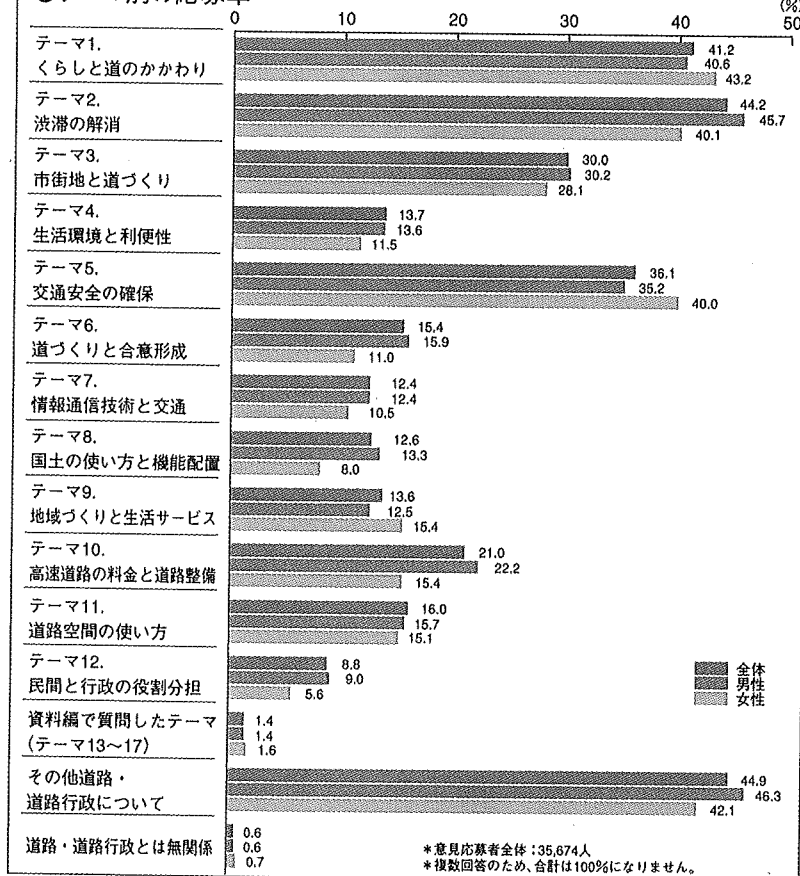
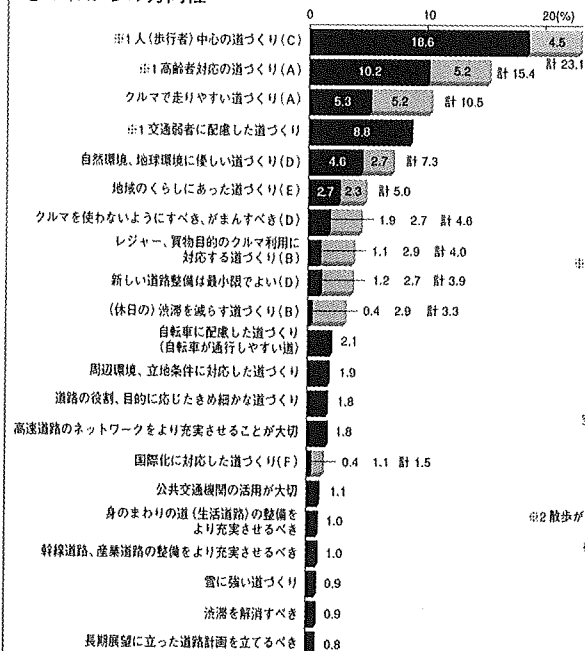


図2 テーマ別の応募率

1 テーマ1 暮らしと道のかかわり

生活スタイルの変化、社会構造の変化に対応して、これからの道はどうあるべきかを問いかけたテーマ1「暮らしと道のかかわり」では、これらの方向性として、「人(歩行者)中心の道づくり」「高齢者対応の道づくり」「交通弱者に配慮した道づくり」について触れた人が合計三八%見られた

●これからの方向性



●これからの施策、対策

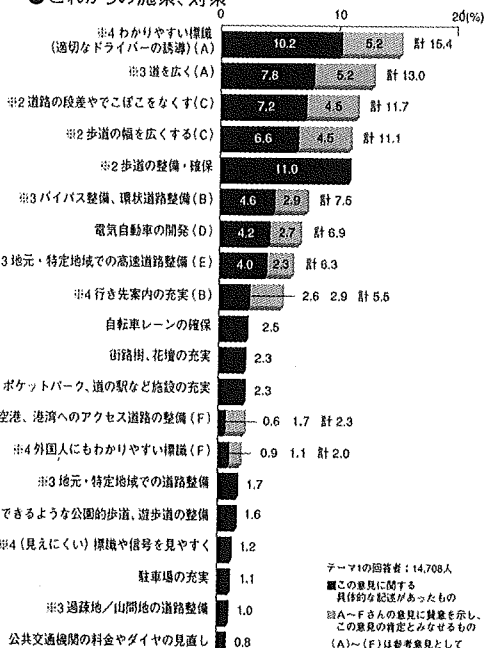


図3 テーマ1の意見内容の分析

ことから、人中心の考え方が強く求められているといえます。これからの施策、対策としては、「歩道の整備・確保」「歩道の幅を広く」などの歩行者関連の施策をあげる人が多い（合計約二六％）こととあわせて、「道を広く」「バイパス整備、環状道路整備」「高速道路整備」といった一層の道路整備を求める声（合計約一九％）や「わかりやすい標識（適切なドライバーの誘導）」などを求める声（合計約一五％）も強く、走りやすい道や使いやすい道へ大きな期待が寄せられています（図3）。

2 テーマ2 渋滞の解消

渋滞のない街を実現するためにクルマの使い方はどうあるべきかを問いかけたテーマ2「渋滞の解消」では、これからの方向性として、「クルマの使い方を工夫すべき」とする人と「道路整備による対応」を求める人がそれぞれ約八％ずつ見られるとともに、「公共交通機関の活用が大切」とする人も約六％見られました。これに対応して、これからの施策、対策としては、「右折レーンの設置、交差点の工夫」をはじめ「バイパス整備、環状道路整備」など道路整備によって対応すべきとする意見が合計約三九％、「公共交通機関の料金やダイヤの見直し」「公共交通機関の整備」など公共交通機関の活用によって対応すべきとする意見が合計約二五％見られ、渋滞解消のためには、道路整備

での対応と、バスなどの公共交通機関の活用が求められていると言えます。また、「市街地へのマイカー乗り入れ規制」「時差出勤、フレックスタイムによる通行量平準化」などクルマの使い方の工夫での対応をあげる人は合計約一四％、「駐車場の充実」「駐車違反の取締り強化」など、路上駐車対策をあげる人は約二〇％と多く見られます（図4）。

3 テーマ3 市街地と道づくり

まちを安全で住みやすくするために、身の回りの道はどうあるべきかを問いかけたテーマ3「市街地と道づくり」では、これからの方向性として、「街づくりの視点に立った道路整備が大切」「人（歩行者）中心の道づくり」とする意見が約一一％、「住民と行政が一緒に考えるべき、住民が参加し、話し合うべき」「住民の意見を取り入れながら道づくりを進めるべき」「住民の主導で身の回りの道の整備を進めるべき」など、住民と行政の協力を求める意見が約一〇％と多くあります。また、これからの施策、対策としては、「道を広く」「土地区画整理を活用して道路整備」「家屋を移転してでも道をひろげる」「バイパス整備、環状道路整備」など、道路整備を求める意見が合計約三三％と多く見られます。また、「歩道の整備・確保」「ハンプ、狭さく等による歩行者優先の道路」といったように、身の回りの道の整備について施策を具体的に

示した意見が合計約一九％、「一方通行、進入禁止など通行車の規制」など自動車等の規制を求める意見が合計約一二％ありました（図5）。

4 テーマ4 生活環境と利便性

幹線道路沿いでのからしやすい住環境を実現するにはどうすべきかを問いかけたテーマ4「生活環境と利便性」では、これからの方向性として、「自然環境、地球環境に優しい道づくり」「沿道環境に優しい道づくり」「周辺環境、立地条件に対応した道づくり」などさまざまな環境に配慮した道路整備を求める人が約八％見られるとともに、「通過交通を減らす道づくり」を求める意見も約三％ありました。また、これからの施策対策としては、「バイパス整備、環状道路整備」などが必要だと考えている人が約一三％、「環境対策のための道路構造面での工夫」「グリーンベルト・中央分離緑地の設置」など、道路構造面での工夫を含めた道路整備を求める人が約二〇％見られることから基本的には道路整備での対応という意見が多くあります。また、これとあわせて、「沿道地域の土地利用を規制」などを求める意見（約二一％）や「大型車などの通行を規制（市街地通行、夜間通行など）」「大型車と普通車の通行を区分」「道路の性格に応じて通過車両を規制・限定」などを求める意見（約一％）等、沿道土地利用の適正化などによる対応

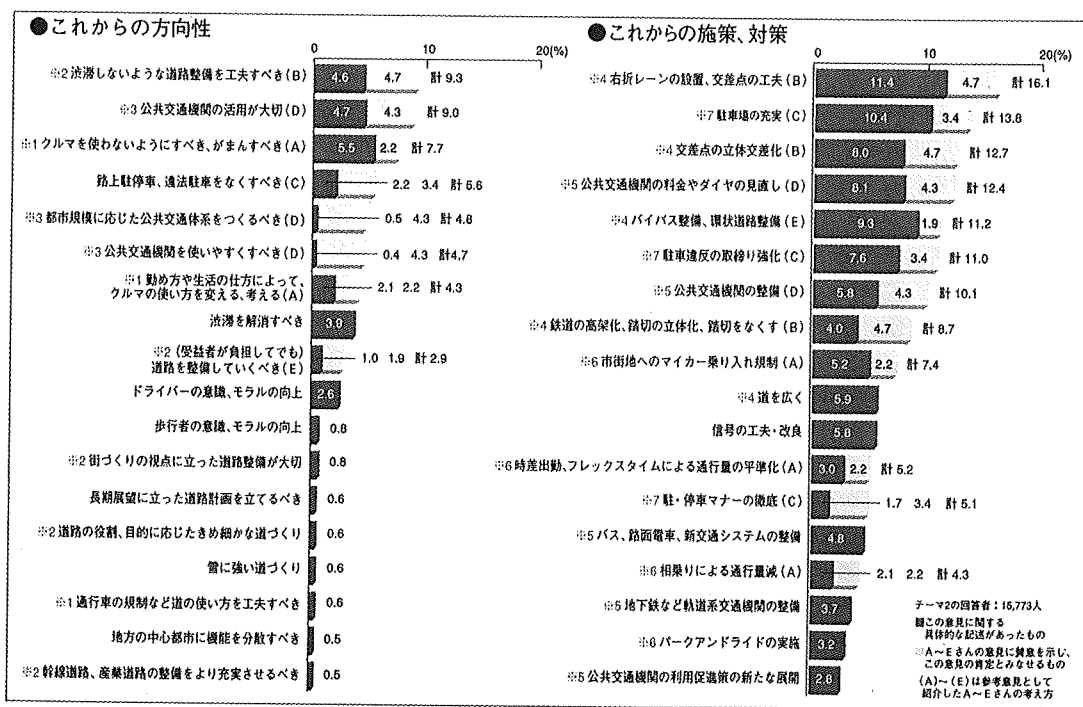


図4 テーマ2の意見内容の分析

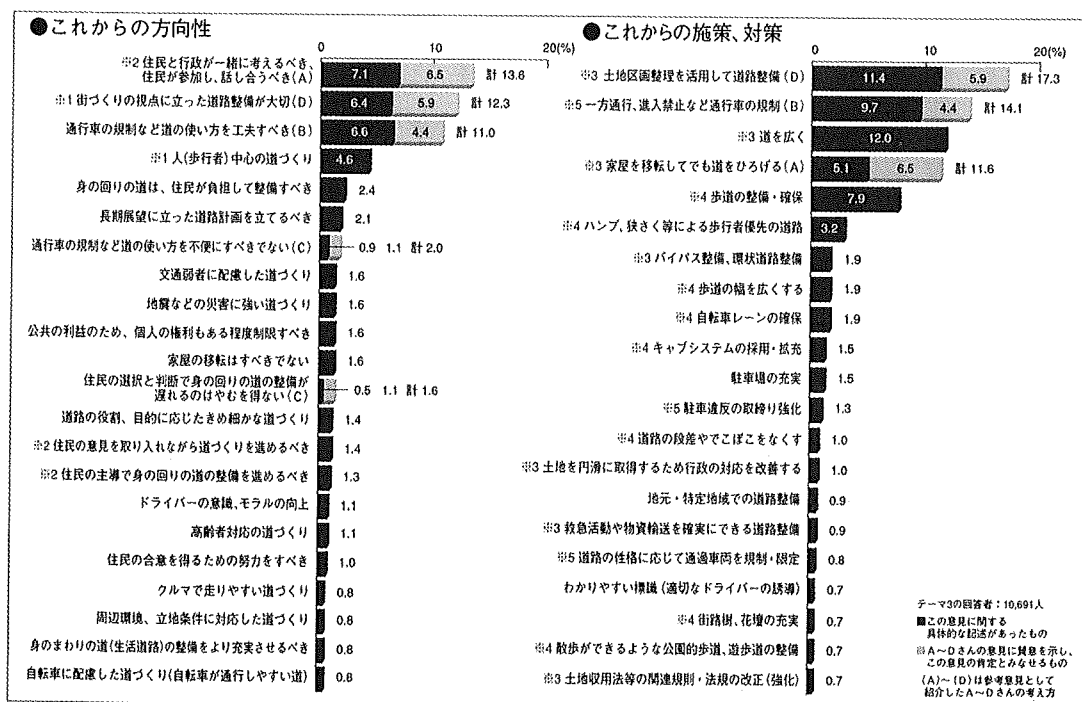


図5 テーマ3の意見内容の分析

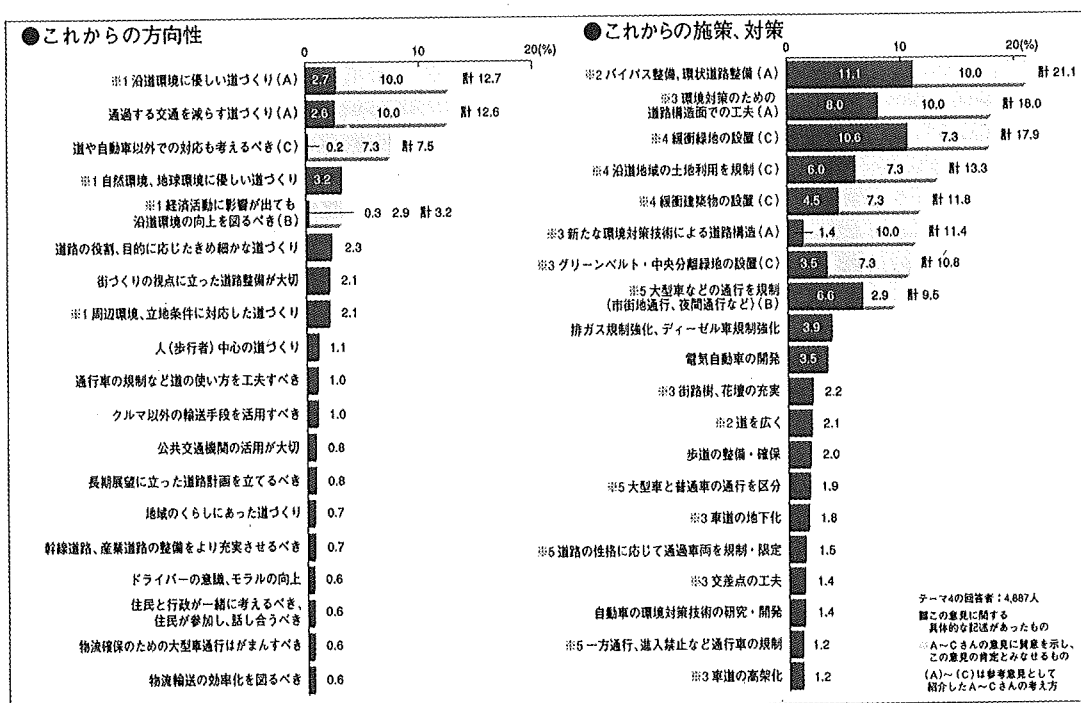


図6 テーマ4の意見内容の分析

すべきとする人も見られました(図6)。

5 テーマ5 交通安全の確保

人やクルマの安全を確保するためにはどうすべきかを問いかけたテーマ5「交通安全の確保」では、これからの方向性として、交通安全を確保するための「ドライバーの意識、モラルの向上」をあげた人が約二五%、「歩行者の意識、モラルの向上」をあげた人が約一七%と多く見られるとともに、「自分の身は自分で守るべき」とする意見も約七%あります。これからの施策、対策としては、「歩道の確保・整備」「自転車レーンの確保」「カーブミラー・反射板などの安全設備設置、充実」などを求める意見が約三八%あり、安全施設の整備が強く求められていると言えます。また、「モラル向上教育や安全講習会の充実」などを求める意見も約一五%ありました(図7)。

6 テーマ6 道づくりと合意形成

地域のみなさんの合意のもとで道づくりが進むようにするためにはどうすべきかを問いかけたテーマ6「道づくりと合意形成」では、これからの方向性として、「住民と行政が一緒に考えるべき、住民が参加し、話し合うべき」「住民の合意を得るための努力をすべき」などの意見が約五〇%に達しており、住民と行政のコミュニケーションが強

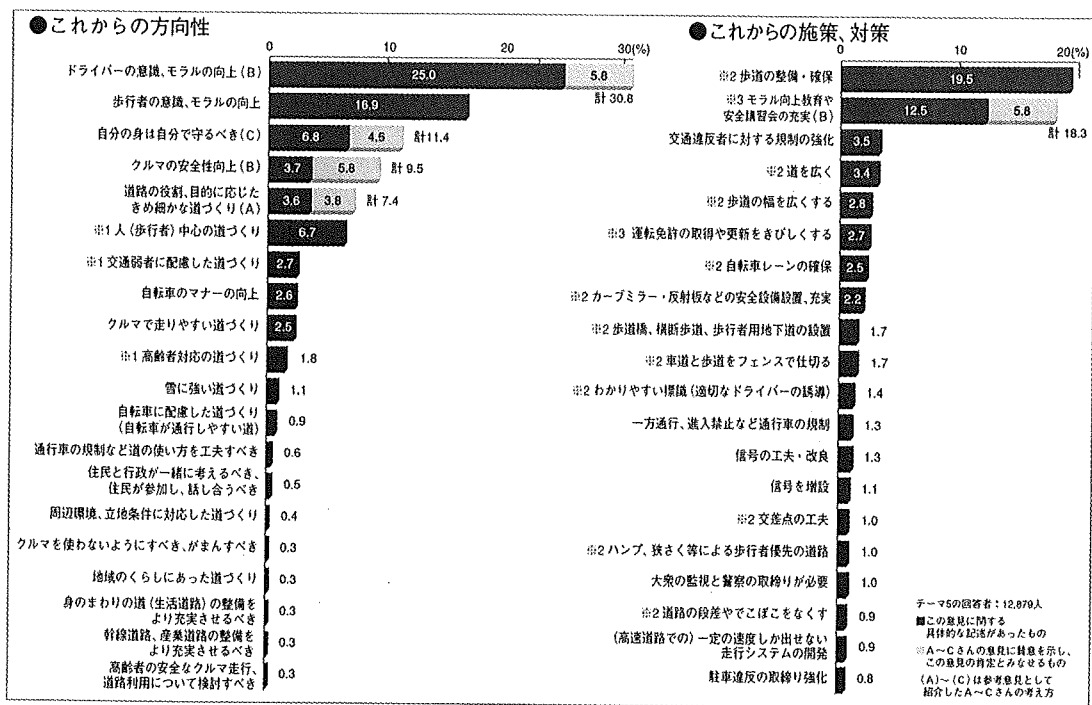


図7 テーマ5の意見内容の分析

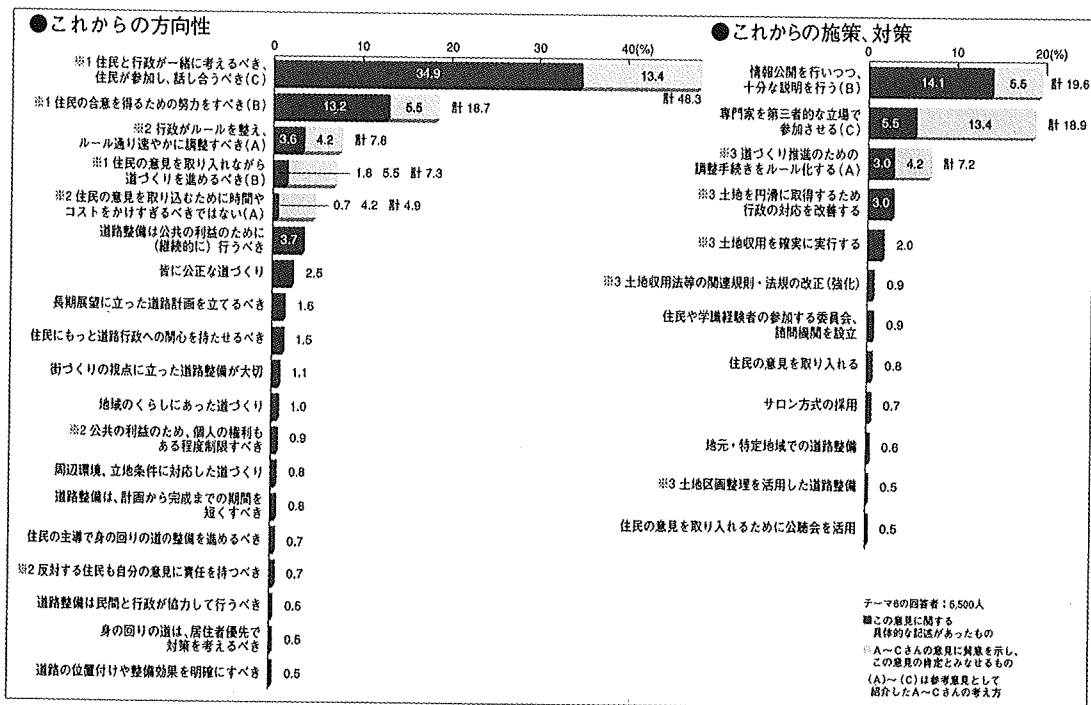


図8 テーマ6の意見内容の分析

く求められていると言えます。その一方、「行政がルールを整え、ルール通り速やかに調整すべき」「反対する住民も自分の意見に責任を持つべき」などとする人も約六〇％見られました。これからの施策、対策としては、「情報公開を行いつつ、十分な説明を行う」という意見が約一四％あり、情報公開への期待の高さがうかがわれます。また、「道づくり推進のための調整手続きをルール化する」「土地を円滑に収得するため行政の対応を改善する」「土地収用を確実に実行する」など、ルールに沿って速やかに道づくりを進めるべきとする意見が約九％見られるとともに、「専門家を第三者的な立場で参加させる」という意見も約六％見られました（図8）。

7 テーマ7 情報通信技術と交通

もつと手軽に、もつと安全確実に情報通信技術を活用するためにはどうすべきかを問いかけたテーマ7では、これからの方向性としては、交通情報の提供のための情報通信技術の活用を期待する意見が約一八％見られるほか、クルマや歩行者の安全性・利便性の向上、渋滞解消のための活用などを期待する意見も約一八％見られるなど、広い分野で情報通信技術の活用が期待されていると言えます。その一方、「クルマの過剰な性能向上はめざすべきではない」「技術だけではない人間の知

恵、工夫も大切」とする人も約五％見られました。これからの施策、対策としては、さまざまな交通情報の提供システムの充実を求める声が約一八％見られるとともに、自動運転システムや、危険を回避するシステムの開発・導入を求める意見が約一三％、「料金所で止まらなくても支払ができる技術の開発」を求める意見が約一〇％あります（図9）。

8 テーマ8 国土のつかい方と機能配置

国際的な競争のなかで、集中型が分散型かなど、国土の使い方はどうすべきを問いかけたテーマ8「国土のつかい方と機能配置」では、これからの方向性として、「地方の中心都市に機能を分散すべき」「バランスのとれた国土利用、国土づくり、地域づくり」という意見が約四五％と多くなっています。また、「魅力的で個性的な特色ある地域づくり」「活力ある地域づくりのために地方経済を活性化すべき」との意見も約九％ある一方、「大都市圏の機能、基盤整備が必要」などとする人も約三％見られます。これからの施策、対策としては、機能分散、バランスのとれた国土づくりを実現する「大都市と地方を結ぶ交通ネットワーク整備」を求める意見が約一一％、「地方にも大都市と同じレベルの交通機能を整備」「地元・特定地域での道路整備」など地方での道路整備を求める意見が約七％

あることから、交通ネットワーク整備に強い期待が寄せられていると言えます（図10）。

9 テーマ9 地域づくりと生活サービス

質の高い快適な生活をめざした地域づくりに向けて、医療、教育、買い物などの機能の配置はどうすべきを問いかけたテーマ9「地域づくりと生活サービス」では、これからの方向性として、「地域ブロック内で特色ある施設を分散し、ブロック内の連携を高めるべき」とする人が約二三％と多く見られる一方、「地域ごとに施設・機能を配置すべき」「フルセット型の地域づくり」といった身近にすべての機能を求める意見も約一五％あります。これからの施策、対策としては、「各施設へのアクセス性の向上」「中心都市へのアクセス性の向上」を求める意見が約八％見られ、アクセス性の向上などにより連携を強化し、地域ブロック内に機能を分散することを求める人が多い一方、地域ごとに全ての機能を配置することを求める人もいると言えます（図11）。

10 テーマ10 高速道路の料金と道路整備

高速道路の料金をできる限り低く抑えるためにはどうすべきを問いかけたテーマ10「高速道路の料金と道路整備」では、これからの方向性として、「高速料金をもつと安くすべき」「高速料金の値上

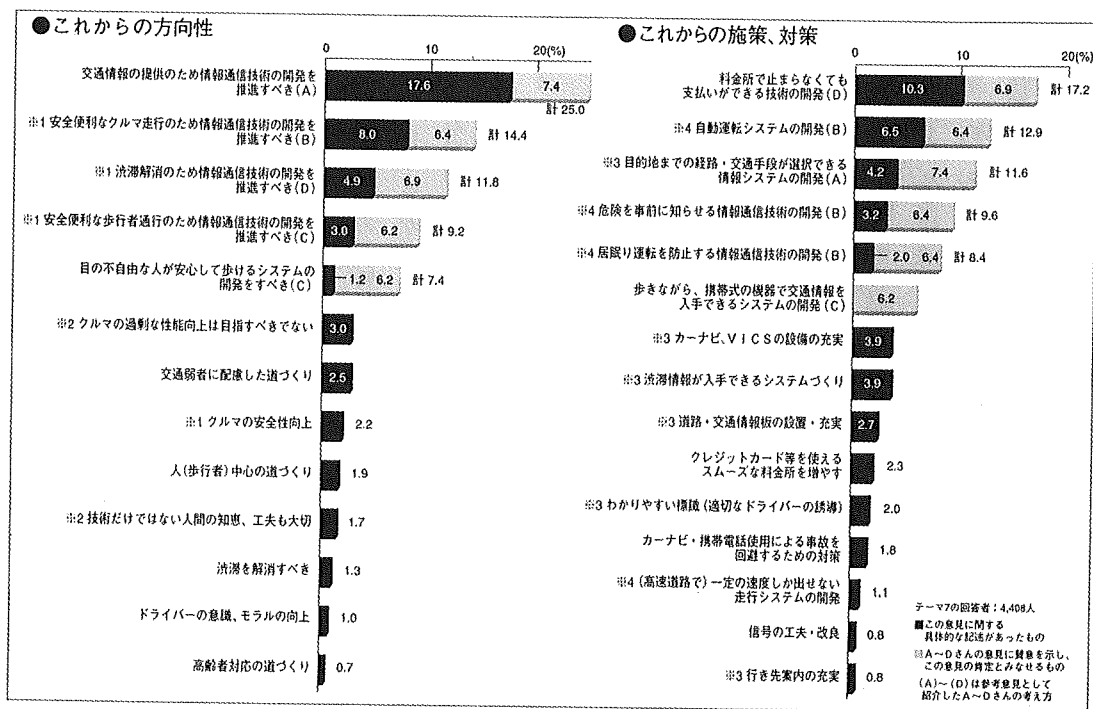


図9 テーマ7の意見内容の分析

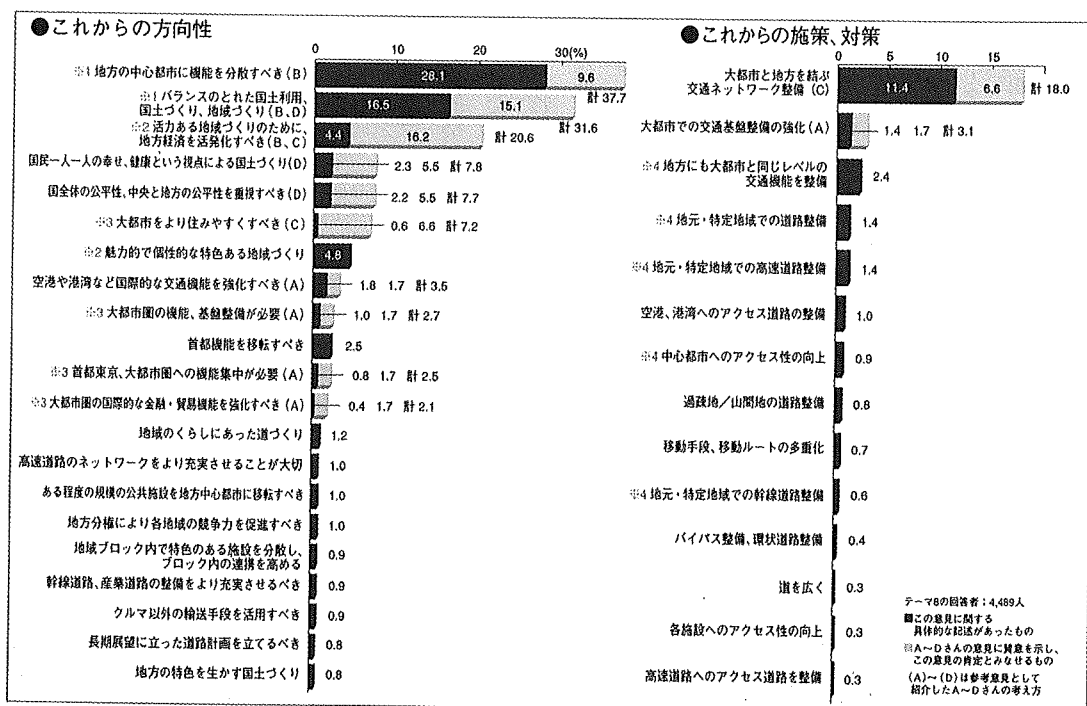


図10 テーマ8の意見内容の分析

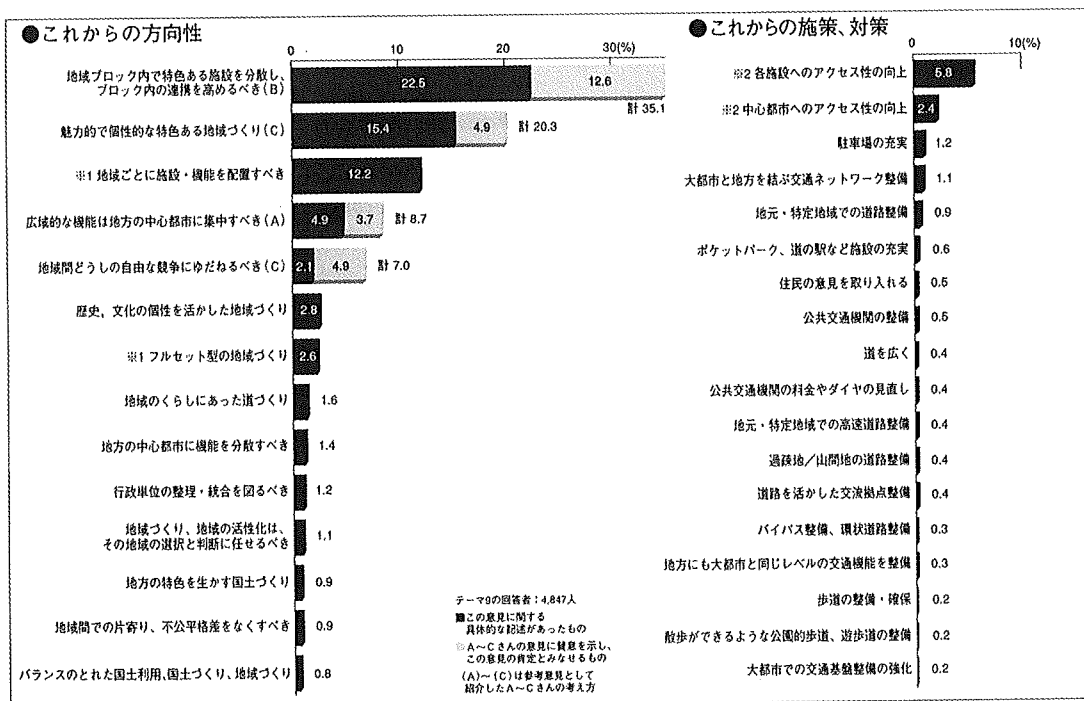


図11 テーマ9の意見内容の分析

11 テーマ11 道路空間の使い方

道路の上下空間の有効な使い方について問いかけたテーマ11「道路空間の使い方」では、これからの方向性として、「都市の景観を良くすべき」などとする意見が約一五％見られるとともに、「道路空間を多目的に使うべき」などとする意見も約一三％と多く見られます。その一方で、「道路空間を何にでも使うべきではない(チェックすべき)」「道路の上下空間の利用を制限、禁止すべき」とする意見が約四％見られます。これからの施策、対策

げを迎えるべき(現状維持)」「高速料金の値上げをすべきでない」などとする人が約二二％と多く見られる一方、「高速料金の値上げもやむを得ない」とする人も約六％見られます。また、「高速道路の建設計画を実現すべき」「高速道路を一般道路より優先して整備すべき」などの意見が約八％ある一方、「無駄な高速道路の整備をやめるべき」などの意見も約四％ありました。これからの施策、対策としては、「高速道路整備に料金以外の一般の税金の投入、国費の充当」「高速道路整備にガソリン税を投入」といった料金以外の税金の投入を求める人が約一七％見られます。また、全国の利用者みんなの料金で整備する「料金プール制を維持」とする人が約九％いる一方、「料金プール制をやめる」とする人も約一〇％います(図12)。

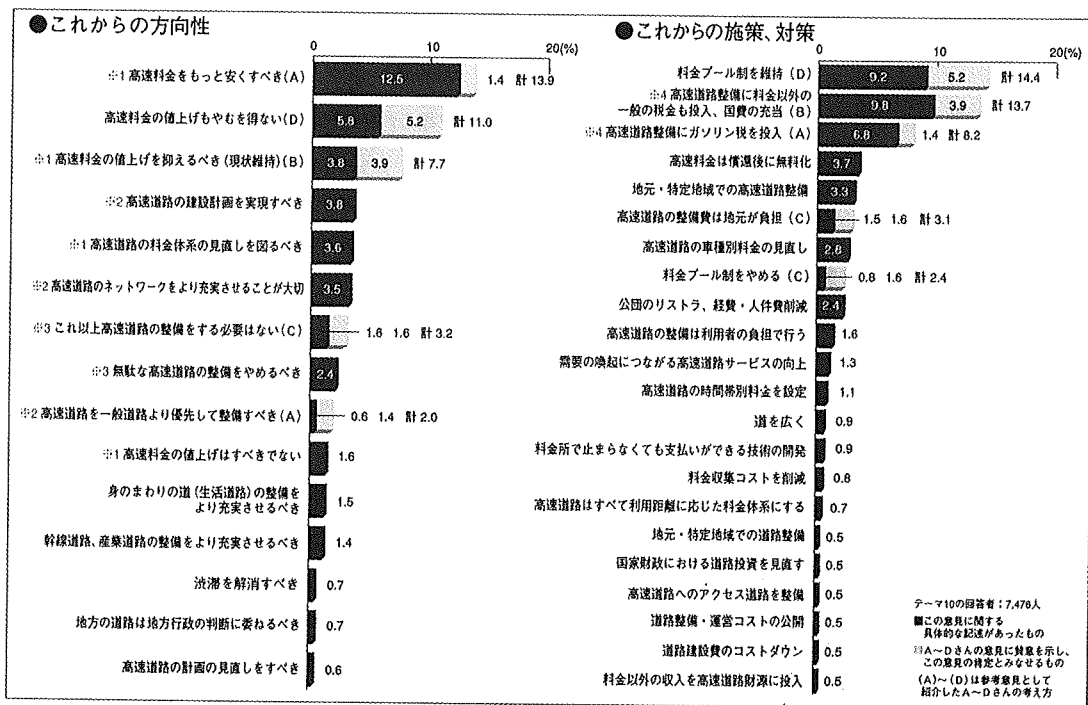


図12 テーマ10の意見内容の分析

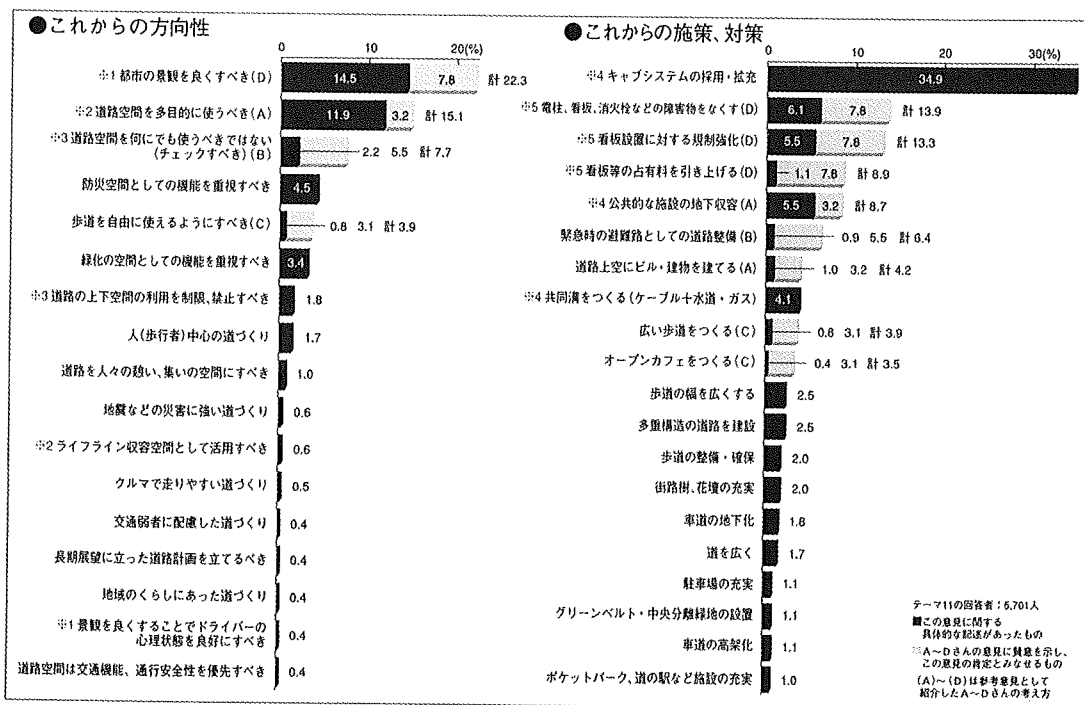


図13 テーマ11の意見内容の分析

としては、「キャブシステムの採用・拡充」とする意見が約三五％と圧倒的に多く見られ、「公共的な施設の地下収用」「共同溝をつくる(ケール+水道・ガス)」とする意見もあわせると合計約四五％となり、道路地下利用に対して強い期待が寄せられていると言えます。また、「電柱、看板、消火栓などの障害物をなくす」「看板設置に対する規制強化」などの意見も約一三％見られます(図13)。

12 テーマ12 民間と行政の役割分担

道づくりは誰が行ったらいいか、民間と行政の分担はどうあるべきかについて問いかけたテーマ12「民間と行政の役割分担」では、これからの方向性として、「道路整備は行政(国・地方公共団体)が行うべき」「民間による道路整備事業は不可能」といった意見が約三〇％と多く見られ、基本的には道路整備は行政が行うべきであるとされています。また、「民間による道路整備事業は可能」「民間でできる部分は民間に、公平な競争条件で競わせるべき」といった意見が約二三％、「道路整備は民間と行政が行うべき」などの意見も約九％あり、民間との何らかの役割分担を求める意見も見られます。これからの施策、対策として、あまり意見をいただけないテーマではありましたが、いただいた意見の中では「民間の資本と責任で有料道路を整備」「民間の道路事業参加のためのしく

みをつくる」などの意見が約五％ありました(図14)。

13 キックオフ・レポート資料編に掲載されたテーマ

キックオフ・レポート資料編には、重要なテーマではありますが、やや専門的なテーマであることからキックオフ・レポートの本編には掲載せず、資料編で詳細なデータとあわせて紹介した五つのテーマについても掲載しています。

このうち、いただいた意見が相当数あったテーマ13「地球環境・自然環境との共生」とテーマ14「防災と道路」については、テーマ11・12までと同様の分析を行っています。

テーマ13「地球環境・自然環境との共生」では、これからの方向性として、「自然環境、地球環境に優しい道づくり」を求める意見が約二七％と多くあります。また、「自然環境を破壊するような道路の整備は見直すべき」とする意見も約一三％あります。これからの施策、対策としては、「電気自動車の開発」「排ガス規制強化、ディーゼル車規制強化」「自動車の環境対策技術の研究・開発」などクルマの改良による環境対策を求める意見が約一五％あるとともに、道路緑化についての意見も約七％見られます(図15)。

テーマ14「防災と道路」では、これからの方向

性として、「地震などの災害に強い道づくり」をあげる人が約二七％あるとともに、「防災空間としての機能を重視すべき」「リダンダンシーの確保が必要」などの意見も約一二％あるなど災害時に強い道づくりが求められています。また、「雪に強い道づくり」への期待も約七％あります。これからの施策、対策としては、「救急活動や物資輸送を確実にできる道路整備」「道を広く」「避難路を整備、確保」が二三％あげられており、防災に対しても道路整備が求められています。また、「キャブシステムの採用・拡充」「共同溝をつくる(ケール+水道・ガス)」など、ライフラインを確保するための施策も約六％見られます(図16)。

なお、テーマ15「物流とエネルギー」、テーマ16「新技術の開発」、テーマ17「新たな交通軸」については、これらのテーマに対していただいた意見を「ボイス・レポート」において紹介しています。

五 テーマ11・17以外の意見の分析

いただいた意見のなかで、いずれのテーマにも分類できなかった意見をまとめてみると、これからの方向性としては、「長期展望に立った道路計画を立てるべき」「道路整備は、計画から完成までの期間を短くすべき」「省庁間の連携による道路整備を、横のつながりを体系的に」というように、道

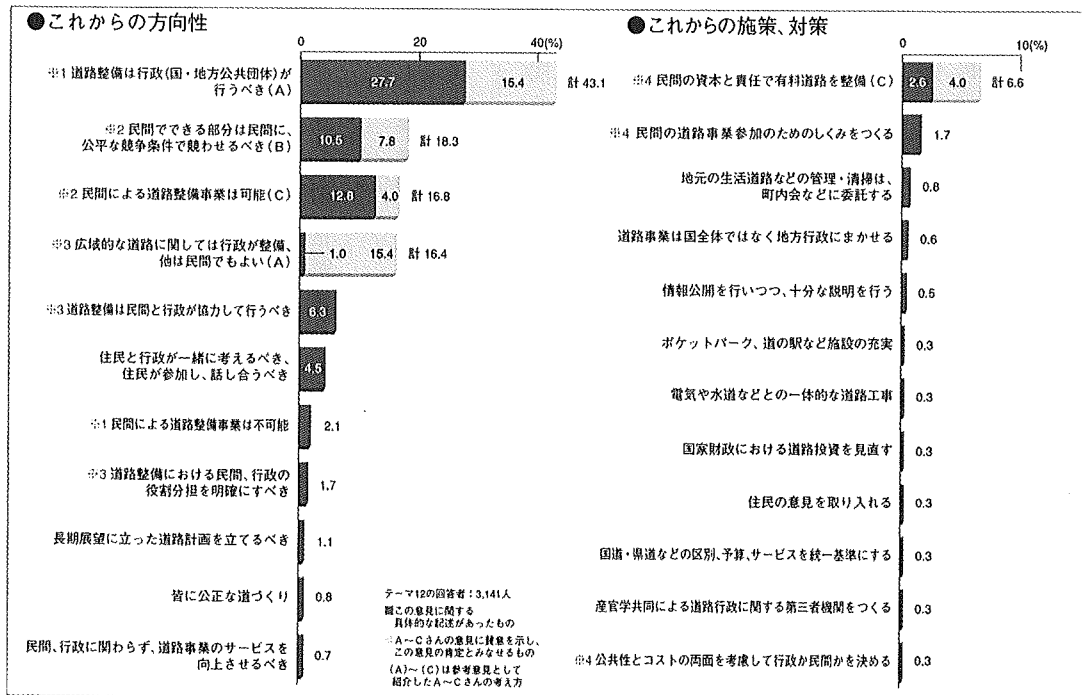


図14 テーマ12の意見内容の分析

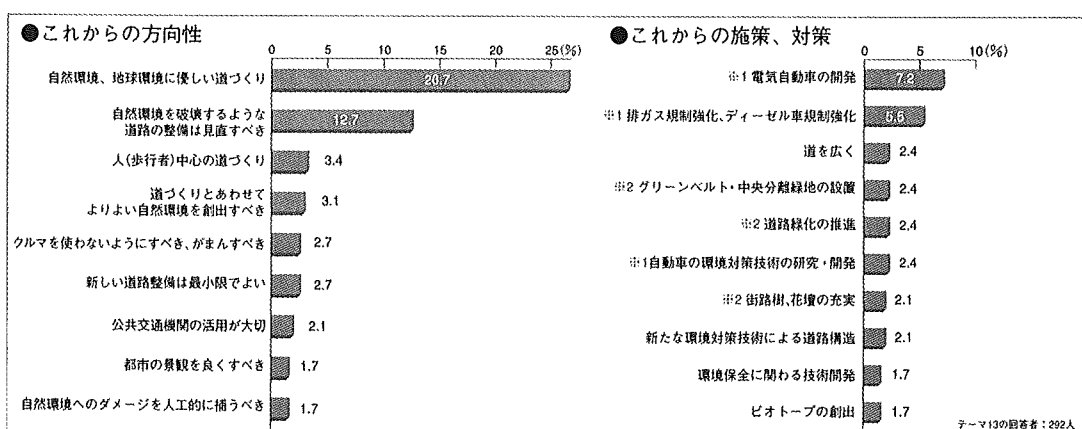


図15 テーマ13の意見内容の分析

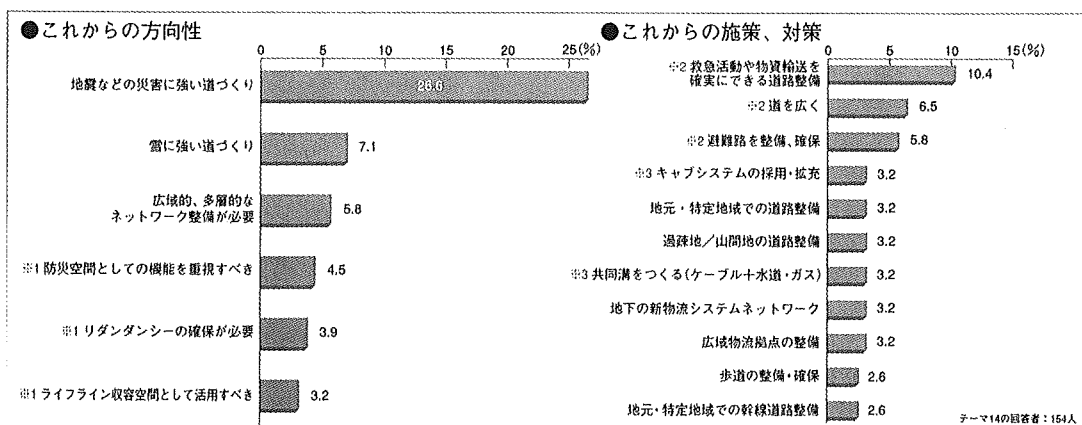


図16 テーマ14の意見内容の分析

路行政、道路整備の進め方に対する要望が比較的多く見られました。また、「雪に強い道づくり」「地域のくらしにあった道づくり」など、地域事情や生活を踏まえた道路整備を求める意見も多くあります。これからの施策、対策としては、「電気や水道などとの一体的な道路工事」「工事の定期的集中を改善」といった道路に関する工事の改善を求める意見が約六％見られました。

六 意見全体の傾向

テーマに関わらずいただいた意見すべてについて集計したところ、これからの方向性としては、人中心の道づくりを主張する意見が二五％を超えています。また、ドライバーや歩行者の意識、モラルの向上にふれた意見も約一八％と多く見られました。さらに、住民参加の考えが約一〇％、道路整備の進め方にふれた意見が約二二％見られるとともに、バスなどの公共交通機関の活用やクルマの使い方の工夫を求める意見も約一二％見られました。

これからの施策、対策としては、道を広く、バイパス、環状道路の整備など道路整備を求める意見が約三一％、歩道の整備・確保、歩道の幅を広くなど歩行者や自転車への対応を求める意見が約二八％、駐車場の充実、右折レーンの設置、交差点の工夫などのきめ細かな渋滞対策を求める意見

が約二四％と、それぞれ多く見られています。また、クルマの使い方や規制に関する意見も約一四％見られました。

意見の前提となっている現状認識、社会背景について整理してみたところ、道路が安全で使いやすいものになっていない、道路が悪すぎるなど、道路の現状に対する批判、不満は約一〇％あるとともに、地域によって道路整備・管理の格差が大きい、無駄な道路整備が多いなど道路整備の進め方に対する批判、不満も約八％見られました。このほか、クルマ社会はさらに進行する、クルマは生活になくてはならないといったクルマと社会の関係にふれた意見が約四％、道路は生活に不可欠、道路は経済や産業の発展を支えているといった道路の役割を評価する意見が約三％あります。また、高齢者が増えるという意見が約五％、クルマは環境に悪影響を与える、これからは地球環境の保全が大事といった環境にふれた意見も約三％ありました。

七 やらうに

最後になりましたが、「キックオフ・レポート」に対して多くのご意見・ご提案をお寄せいただいた方々に対して深くお礼を申し上げますとともに、これをきっかけとして皆様の声を活かした新たな道路計画づくりに努めていきたいと考えています。

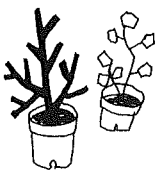
なお、「ボイス・レポート」は、各都道府県の道路建設担当課またはお近くの国道事務局などで入手できます。また、下記の事務局に、住所、氏名、年齢、職業を明記のうえ、はがきまたはファックスでお申し込みいただいても結構です。

事務局..

〒一〇五 東京都港区虎ノ門二―八―一〇 第一五森ビル内

21世紀のまちを考える委員会事務局

FAX 〇二〇―六二―六六六一(フリーダイヤル)



道路の占用許可を偽造して 道路工事を行った者に対する罰則

道路局路政課

一 質 疑

道路法に基づく占用工事を行うに際して、道路管理者が発行する「道路占用許可書」をあたかも許可を受けたかのように偽造したものを、警察の道路使用許可申請時に添付書類の一部として提出し、道路使用許可を受け、不法な方法により工事を行ったことが判明した。

このように、道路の占用許可を偽造して無許可で道路の掘削を行い、道路における交通に危険を生じさせた者に対して、道路法第九十九条（資料1）による罰則を適用したいと考えているが、以下の点について御教示願いたい。

- ① 道路の占用許可を偽造又は変造して道路工事を行うことは「みだりに」に当たるか。
- ② 道路の掘削を行うことは、道路の「損壊」に当たるか。
- ③ 道路工事により、現実に道路の交通に危険を生じさせたことが必要か。

二 解 説

道路法第九十九条を適用するに当たっての構成要件として次の三点が挙げられる。

- (1) 当該行為を為すに当たって正当な理由がないこと。
- (2) 道路を損壊し、あるいは道路の附属物を移

転あるいは損壊したこと。

- (3) 当該行為によって道路の効用を害するかあるいは道路における交通に危険な状態を発生させたこと。

これを踏まえ各問についてみていくこととしたい。

- ① 「みだりに」とは、違法性を表現した用語であって、正当な理由がなくといった意味であり、正当な権限に基づかないで行う道路の掘削、道路の附属物等の損壊等がこれに当たり、本件においては、無許可であるので正当な理由がないのは明白である。

- ② 道路の損壊については、「損壊」とは、道路の構造の一部又は全部に損害を与えて、性質、形状を変え、財産的価値を減耗又は消滅せしめる事実行為で損傷よりも程度が高いものという。具体的には、舗装道路のアスファルト又はコンクリートを掘り返すこと、砂利道の土を持ち去って路面に穴を空けたり、でこぼこを生ぜしめること、線形を変えること、さく等を壊すこと等が該当する。

本件においては、道路を掘削しているのので「損壊」に当たるといえる。

- ③ 最後に、「道路の効用が害される」とは、道路の使用目的である一般交通に著しい支障を与えることがあるが、この場合、現実に道路

の交通に支障が生じたかどうかは問わない。

そして著しい支障を与えたかどうかは、実際の事例によつて該当するかどうか判断すべきものであるが、道路法第九十九条は、刑法第二百二十四条「往来妨害罪」（資料2）の特則であることを考えれば、同罪と同等の違法性を必要としている。

ところで、往来妨害罪は公共危険罪とされているが、これは往来妨害罪が保護法益とする交通の安全が妨害されることとなると、公衆の生命・身体・財産がおびやかされることにもなるからである。したがつて往来妨害罪の違法性は、往来を困難にさせたことにより通行する者に対し、客観的に危険を生じさせ、または生じさせるおそれがあるところに存するといえ、道路法第九十九条の違法性もまたここに存するといえる。

また往来妨害罪は、道路法上の道路に限らず、一般交通の用に供する場所であれば、当該場所での往来妨害行為に対し適用されるが、道路法第九十九条は、道路法上の道路における交通に危険を生じさせる行為に対し適用されるものである。そしてその刑罰は、往来妨害罪より重いものとなっている。これは、公共性の高い道路法上の道路における行為の方が、より法益侵害の程度が大きいと考えられる。

なお、似たような構成要件で道路法第四十三条

（資料1）があるが、四十三条では、道路の損害が「損傷」あるいは「汚損」という「損壊」よりも軽いものであること、危険の発生は必ずしも要件とはならず、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれがあるだけでよいという違いがある。

本件においては、工事によつて往来を困難にし、客観的に危険を生じさせ、または生じさせるおそれがあるといえることができれば、道路法第九十九条を適用することができると考えられる。このように構成要件（三）については個別の事案の検討を要し、道路法第九十九条の構成要件に該当しない場合には、道路法第四十三条の適用も考慮することが必要であろう。

（資料1）

道路法（昭和二十七年法律第八十号）

（道路に関する禁止行為）

第四十三条 何人も道路に関し、左に掲げる行為をしてはならない。

一 みだりに道路を損傷し、又は汚損すること。

二 みだりに道路に土石、竹木等の物件をたき、積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為をすること。

第八章 罰則

第九十九条 みだりに道路（高速自動車国道を除く。以下この条において同じ。）を損壊し、若しくは道路の附属物を移転し、若しくは損壊して道路の効用を害し、又は道路における交通に危険を生じさせた者は、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

（資料2）

刑法（明治四十年法律第四十五号）

（往来妨害及び同致死傷）

第二百二十四条 陸路、水路又は端を損壊し、又は閉塞して往来の妨害を生じさせた者は、二年以下の懲役又は二十万円以下の罰金に処する。

2 前項の罪を犯し、よつて人を死傷させた者は、傷害の罪と比較して、重い刑により処断する。



道路管理事務改善の取組み

九州地方建設局道路部路政課

一 おしめ

現在、建設省九州地方建設局道路部が取り組んでいる道路管理事務の改善についてご紹介します。組織の名称を道路管理事務改善検討委員会といい、略称ARMS（アームス）といます。この略称は、Amelioration of Road Management Systemの頭文字をとったもので、直訳すれば『道路管理改善のための組織』ということですが、このARMSには『みんなの腕（ちから）で改善しよう』という意味も含まれています。この組織が活動を開始したのは平成六年一二月からで実質二年目であり、まだ完全なものとはなっていませんが、現在までの状況について、以下簡略に説明します。

二 概要

（なぜARMSが組織されたのか）

近年、新施策の導入、権利意識の高揚、社会情勢の変化により、道路管理事務は、複雑化、多様化の一途をたどっており、それに伴い『事務量』も増加しているところ です。しかし、事務処理に当たっては、職員数は減少し、処理方法も占用の電算化を除けば従前と何ら変わっていない状況にあり、今後の道路

管理事務の遂行を考慮すれば現状のままではいつかは停滞することが十分予想されます。

そこで、現在の道路管理事務を見直し、今後より一層事務を円滑に遂行していくために本局と事務所が一体となりARMSを組織し、これにより積極的に事務改善を推進していくこととしたものです。

三 組織

（それはどのようなものなのか）

- ① 組織は委員会と部会（ワーキンググループ）により構成。
- ② 委員会は、本局三課（路政課・道路管理課・交通対策課）と地建内各ブロック代表課長及び各事務所建設専門官により構成。
- ③ 部会は本局係長・係員と事務所係長等で構成。

ただし、現場の生の声をより反映させるために、部会にはオブザーバーとして出張所係長・事務所係員等を参加させることができる。

- ④ 各部会の検討内容は以下のようになっています。

・第一部会は、他の部会に属さない項目又は複数の部会に共通する項目

組 織

*構成メンバー

路 政 調 整 官
路 政 課 長
路政課長補佐(総務)
路政課長補佐(行政)
道路管理課長補佐
交通対策課長補佐
路政課行政第一係長
路政課行政第二係長
路政課行政第三係長
交通対策課 特殊車両係長

事務所建設専門官 5 名

北九州ブロック代表
福岡国道 管理第一課長
中九州ブロック代表
熊本 道路管理第一課長
南九州ブロック代表
鹿児島国道 管理第一課長
東九州ブロック代表
大分 道路管理第一課長
西九州ブロック代表
長崎 道路管理第一課長
計20名

検討委員会

第一部会

(道路管理全般担当)

*構成メンバー

本局行政第一係長
及び行政第一係員
北九州国道 管理係長
及び占用係長
福岡国道 管理係長
及び占用係長

計 6 名

第二部会

(管理係関係担当)

*構成メンバー

本局行政第二係長
及び行政第二係員
鹿児島国道 管理係長
及び占用係長
大隅 道路管理係長
宮崎 道路管理係長
及び占用係長

計 7 名

第三部会

占用係関係担当

*構成メンバー

本局行政第三係長
及び行政第三係員
熊本 占用係長
長崎国道 占用係長
長崎 占用係長

計 5 名

第四部会

(特車関係係担当)

*構成メンバー

本局特殊車両係長
及び行政第一係長
北九州国道 特殊車両係長
福岡国道 特殊車両係長
長崎国道 管理係長
熊本 専門職

計 6 名

・第二部会は、区域変更・二四条承認・
附属物損傷等、当地建内事務所管理係
業務関係項目
・第三部会は、道路占用許可等、当地建

内事務所占用係業務関係項目
・第四部会は、特殊車両許可等、当地建
内事務所特車係業務関係項目

四 目的

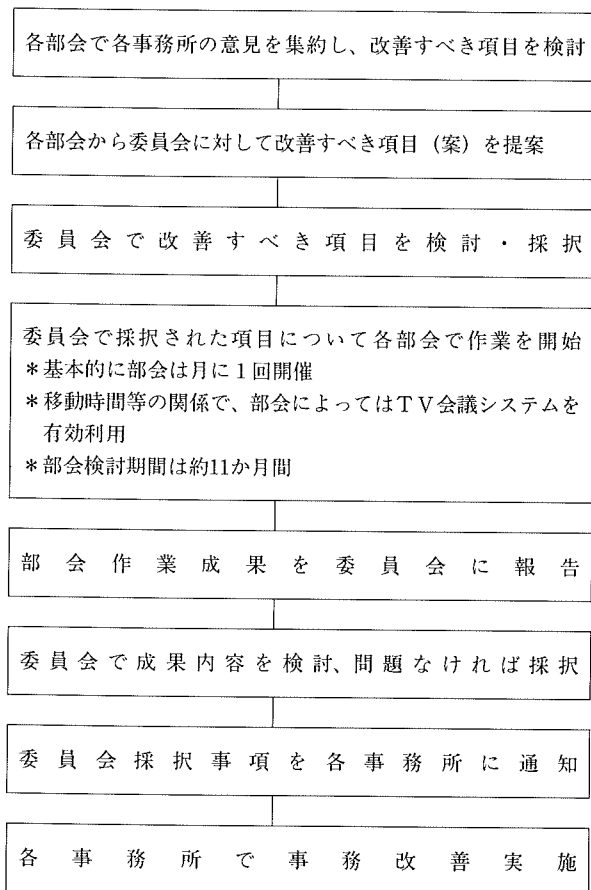
(事務改善してどうなるのか)

現状において現場事務所が抱えている問題をアンケート調査したところ、次のようなものがありました。

①業務多忙(残業の増加)、②要員不足、③多様な業務への対応(色々なことを一人で処理しない)、④実



部会(ワーキンググループ)作業風景



- 務の手助けとなるマニュアル等の不足、
 ⑤苦情処理対応等精神的苦勞、⑥新施策
 への対応、⑦その他……
 これらは一朝一夕に改善できるものでは
 ありませんが、少しずつでも改善して
 いくことによって次のようなことが可能
 となると考えられます。
- (1) 業務執行にゆとりと余力（時間的余
 裕）を生じさせる。
- (2) 前述(1)により生じた余力により、①職

員自らの執務能力向上のための時間を担
 保する。（検討会、学習会等）②管理担当
 課としての魅力ある業務を創出する。③
 『やる気』と『やりがい』のある職場を
 建設する。

五 方法（どんなやり方をするのか）

活動については、一年間を一つのサイクル
 とし、左図のようなフローで実施しています。



部会（ワーキンググループ）合同会議風景

六 活動(どんなことをやったのか)

本組織が実質的に活動を開始したのは平成七年度からですので、平成七年度の実質について説明します。

平成七年度、いわゆるARMS元年は次の七種類の実務用(初心者用)マニュアルを作成しました。

- 1 『道路巡回マニュアル』
- 2 『管理瑕疵マニュアル』
- 3 『道路損傷事務処理マニュアル』
- 4 『道路法第二四条マニュアル』
- 5 『取付交差協議マニュアル』
- 6 『道路占用許可事務処理マニュアル』
- 7 『特殊車両通行許可事務処理マニュアル』

これは、当年度改善項目検討にあたり、管理担当職員にアンケートを実施したところ、実務の参考となるマニュアルがあれば非常に助かるという意見が多く寄せられたことによるものです。それは、人事異動等で道路管理事務を初めて経験する人が、その事務の幅広さ、量の多さによって実務に慣れるのに時間がかかりその間、一時的に事務が停滞していた状況が各所で見受けられ、そういった状況を改善するために有効ではないかということ



平成7年度成果品(7種類のマニュアル)

が理由でした。この意見が委員会で検討され、『改善すべき項目』として採択され、部会で作業を進め、約一か月の期間を経て年度末に完成しました。各部会員の苦労は多々あるのですが、一番大きなものは「ただでさえ忙しい中で更に労力を必要とした」ということでした。今までの通常業務のほかに新たに本作業がプラスされたことによって、作業された方々は本当にお疲れになったことと思います。

その結果の検証として各職場に感想を求めたところ、「実務に役立っている」、「申請者への説明とか、電話での打合せ時にも利用できる」、「申請者指導時の事務所間のアンバランスもなくなるだろう」、「職場内研修にも利用できる」といったことが多く寄せられ、特に、道路管理事務初心者の人達からは、「おかげでどうにか実務がこなしていける」という言葉が寄せられました。

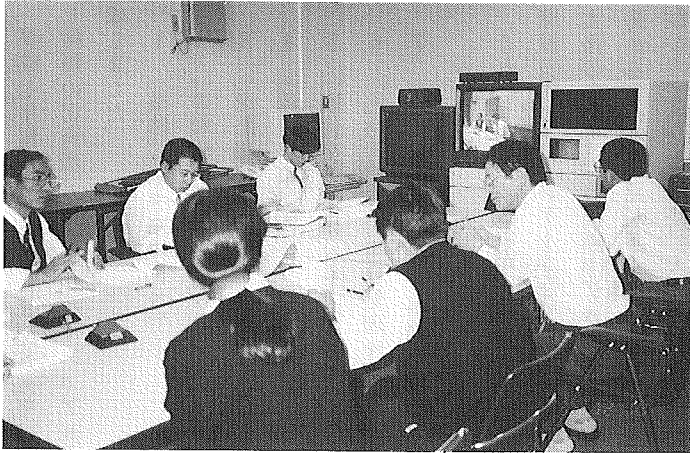
七 今後(これから)の活動について

現在は、平成八年度の改善項目について作業を進めているところですが、紙面の都合で項目だけを簡単に説明します。

- 1 道路管理初心者向けマニュアルの作成
- 2 道路管理関係各種台帳の電算化の検討
- 3 広報誌の作成
- 4 区域変更・供用開始マニュアルの作成
- 5 境界証明マニュアルの作成
- 6 道路占用許可システム(電算システム)の検討
- 7 特殊車両関係(広報、説明会、等)についての検討

今後は、より幅広く改善を進めていくためにARMSの組織を拡充すると共に活動がマンネリ化し事務改善が停滞することのないよう

うに努める必要があると考えています。その
ためにも、最前線で実務に携わっている人達
の意見をいかに正確に、しっかりと集約して
いくかが重要だと認識しています。



TV会議風景

八 さいごに

道路の管理に関する事務は複雑かつ多岐に
わたるものであるため、改善が一朝一夕に進
むとは思われませんが、現在の熱意を絶やす
ことなく継続して改善を進めていき、結果と
して『適切な道路管理』が実施されていくこ
とを祈念しているところです。

*本稿に対すること質問、お問い合わせ等につ
きましては、九州地方建設局道路部路政課
行政第一係長までお願いします。

TEL 〇九二―四七一―六三三二

(内線四一六六)

「人はばたくゆとり都山形」 の道づくり

山形県土木部道路整備課

一 はじめに

山形県は日本でも珍しい一県一流域の県の母なる川「最上川」を中心に、美しく自然豊かな県土を形づくっており、二一世紀を目前にして、人口動態、産業構造及び国際環境の変化等、本県をめぐる諸情勢は大きく変化し、山形の新しい時代を拓く重要な時期を迎えております。

このような状況を踏まえ、平成七年二月に概ね一〇ヶ年を計画期間に「山形県新総合発展計画」を策定しており、この中で「豊かさ広がる、響きあう人と生活」「新時代を拓く産業改革」「交流広がる美しい県土」を掲げ計画を推進して行くこととしております。

本計画の基本理念である参加、交流、創造のもとに、「人はばたくゆとり都（と）山形」をこの計画の目的達成に向けたシンボルワードとしております。

このような中で、平成八年度から建設省の新規事業として「地域活性化促進道路事業」がスタートし、本県では三カ所を重点プロジェクトに選定し、効果的にプロジェクトを支援することにより、地域全体の活性化が図られることが期待されることから関連する道路整備を促進することとしております。

二 重要プロジェクト選定

山形県新総合発展計画の中で「ゆとり都（と）」を目指す社会資本などの整備指標とし

て四三の目標を掲げております。

そのうち、道路整備課では交流圏の拡大を支える高速交通基盤の整備、魅力ある高次都市機能の整備、交通安全の推進、未来に伝える美しい県土の形成、山形の特徴を活かしたリゾートの形成、日常生活を支える道路網の整備、安心して生活できる地域医療の推進それに障害者が快適に過ごせる環境づくりの八項目を掲げております。

また、この計画では、重要プロジェクトとして三三、個別事業として九七を掲げており、その内から地域活性化促進道路事業の重点プロジェクトの要件を満たしている九カ所を選定、その後、関係する地元民間団体や市町村からの要望等を勘案し、各機関などとの調整

を図り、重要港湾酒田港整備事業、最上川ふるさと総合公園（寒河江ハイウェイオアシス）整備事業、健康の杜ゾーン整備事業の三

プロジェクト（図1）を選定し、関連する道路整備を推進することとしました。

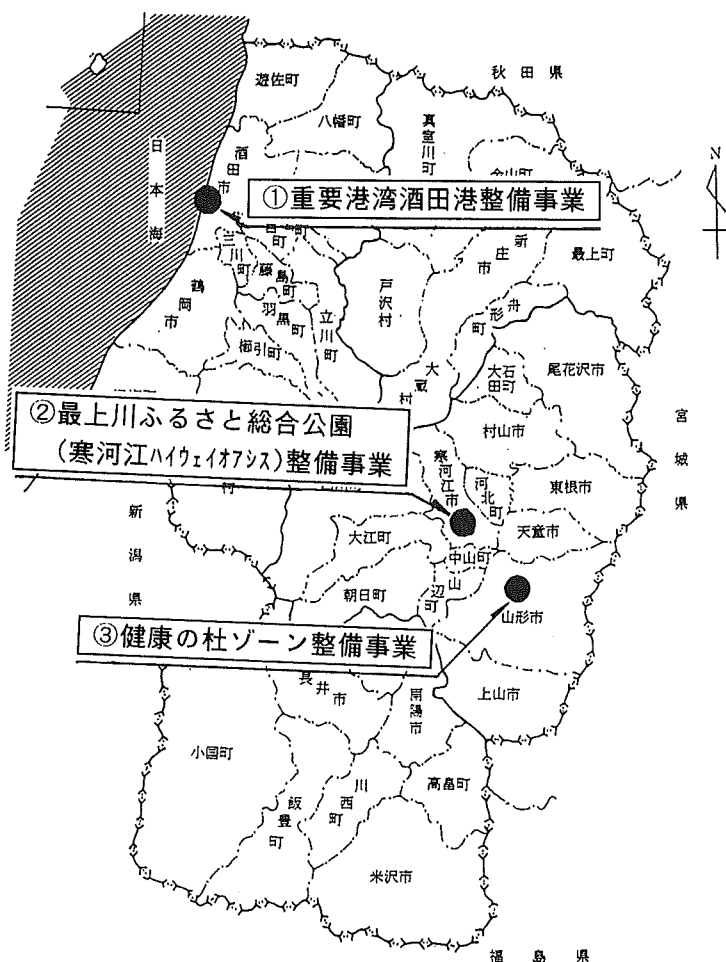


図1 3プロジェクト位置図

三 重要プロジェクトの概要と支援する道路事業

1 重要港湾酒田港整備事業（図2）

① 目的・内容

本事業は、本県唯一の重要港湾である酒田港の物流機能の高度化、産業基盤の拡充を図り、広域的な交流拠点となるべく整備する事業であり、当港湾の整備により環日本海圏経済交流を促進し本県及び南東北の経済活動の活性化に大きく寄与するとともに、周辺地域の住民が港や海に親しめる賑わい空間の創出、海洋性レクリエーション活動の場の確保にも寄与します。

② 所在地・規模

酒田市約九〇〇ha（陸域）

③ 重点施設事業の概要

・運輸省

多目的大型岸壁（マイナス一四m）

・県

廃棄物埋立護岸 四一ha

本港地区再開発事業（民生活業含む） 四・

五ha

④ 支援する主な道路事業

（直轄）

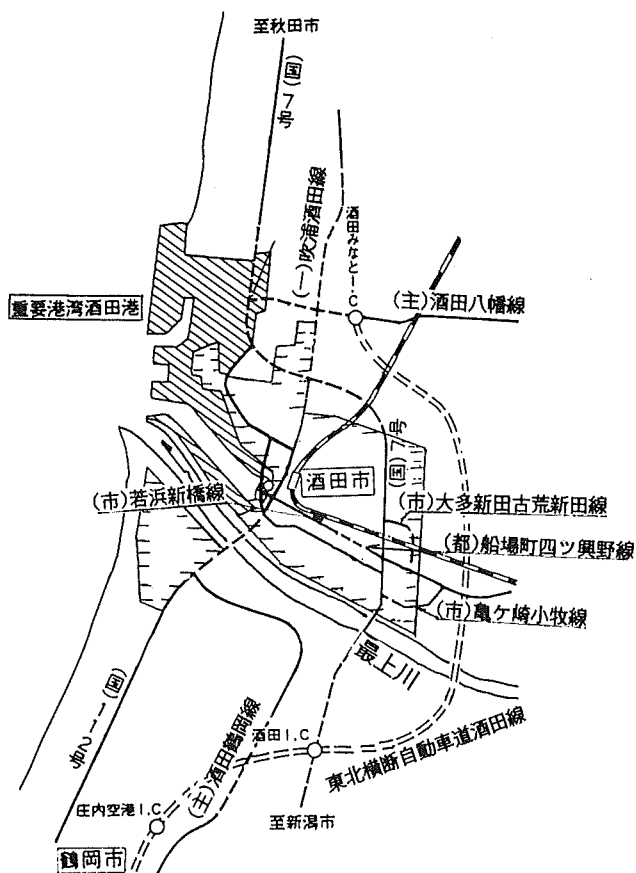


図2 重要港湾酒田港整備事業

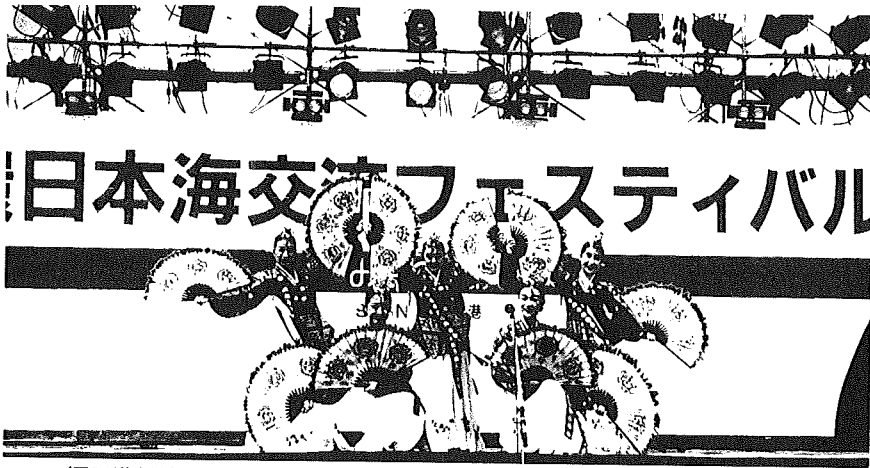
- 一般国道七号 酒田南拡幅
- 一般国道七号 酒田バイパス
- 一般国道七号 宮海拡幅
- (補助)
- 一般国道一一二号 酒田南拡幅
- (地方道)
- (主) 酒田鶴岡線(主) 酒田八幡線
- (二) 吹浦酒田線(市道) 亀ヶ崎小牧線

- (市道) 若浜新橋線
- (市道) 大多新田古荒新田線
- (都) 船場町四ツ興野線
- (市) 亀ヶ崎小牧線
- ⑤案内
- 酒田市がある庄内地方は、山形県で唯一海(日本海)に面している地方で、新潟から青森に至る「おばこおけさライン」で親しま



酒田港遠景

れている国道七号は、南部で海岸線を通り夏は海水浴場として盛況で、夕焼けを背景にしたその眺めは感嘆そのものです。また、庄内平野は米どころで、県の奨励品



酒田港緑地でのイベント状況

種の「はえぬき」「どまんなか」が有名であり、名物料理として、冬の荒海で育まれた寒鰯を使った「鰯汁」は一度味わっていただきたいものです。
最近テレビジョンなどで見る機会が多くな

2 最上川ふるさと総合公園（寒河江ハイウェイオアシス）整備事業（図3）

①目的・内容

りましたがバンジージャンプを体験できるところが国道一一二号沿いの朝日村にありますが、我こそはと思われる方はぜひ挑戦されてはいかがでしょうか。

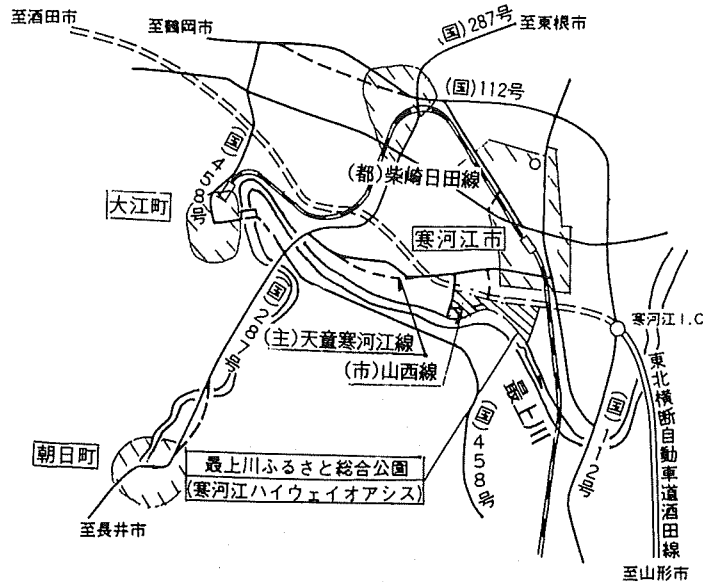


図3 最上川ふるさと総合公園（寒河江ハイウェイオアシス）整備事業

最上川ふるさと総合公園は、東北横断自動車道酒田線に設置される寒河江サービスエリアを核として、フラワーガーデン、フルーツガーデン、野鳥観察施設等を備えた都市公園の整備、及び宿泊施設やプール、温泉施設、地域の文化、物産、イベント情報等を提供する施設を民活事業により整備する事業です。
これら施設の利用は、高速自動車道を利用

する場合だけでなく、一般道路からの利用もできるよう整備計画されております。

従って当施設は民活事業との複合事業であること、県内外に広範囲に利用されること、地域の物産等の情報提供、販路の拡大となること等により地域の活性化に寄与するものです。

②所在地・規模

寒河江市約四二ha

③重点施設事業の概要

・都市公園施設

一期計画

フラワーカーデン、第二駐車場
イベント広場、フルーツガーデン等

二期計画

歴史の丘、コミュニティー広場等

・民活施設

宿泊施設、ミニテーマパーク等

④支援する主な道路事業

(直轄)

一般国道一一二号 白岩バイパス

(補助)

一般国道二八七号 和合バイパス
一般国道四五八号 左沢バイパス

(地方道)

(最上橋)

(主) 天童寒河江線
(市道)

山西線

(街路)

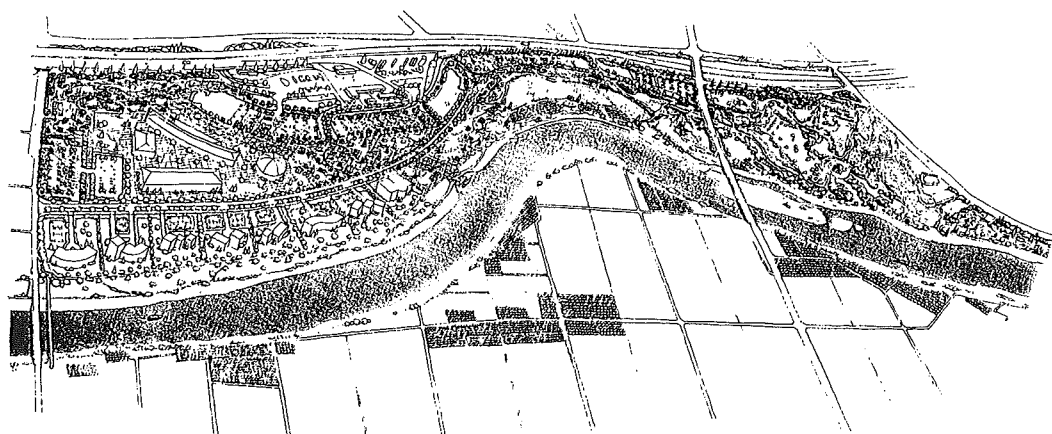
柴橋日田線

⑤案内

山形県は、柑橘類以外の果物は全て採れるといわれており、特にここ西村山地方は、一年中切れ目なく採れる所で、このプロジェクトの中にも果物をイメージした施設を計画しております。

春には頂上に雪を冠った信仰の山月山、朝日連峰、飯豊連峰、蔵王連峰等を遠景に様々な果物の花が咲き、六月にはサクランボの実が熟れ、サクランボの種飛ばし大会などいろいろなイベントが行われ、高速道路を利用して遠く関東地方からも来ております。

もう一つ有名なのが、春四月にオープンする月山の春スキーで、他の所ではできなくなる時期にスキーを楽しめるところとして知られており、例年ですと七月一杯楽しむことができます。



最上川ふるさと総合公園

①目的·内容

本事業は、保健・医療・福祉の連携のもと、健康増進から疾病の予防、治療、リハビリ

リテーション等に至るまでの包括的な保健医療体制の確立を図るため、広域センタ－的病院である県立中央病院の移転改築を行うとともに、県立保健医療短期大学を新たに設置し、

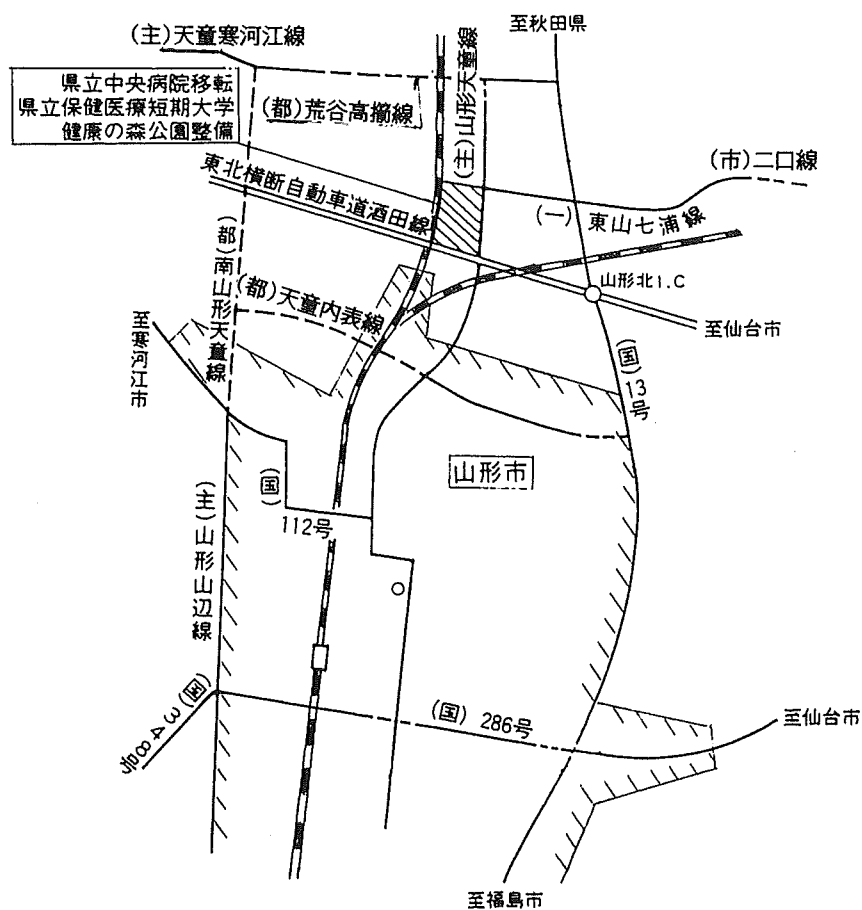
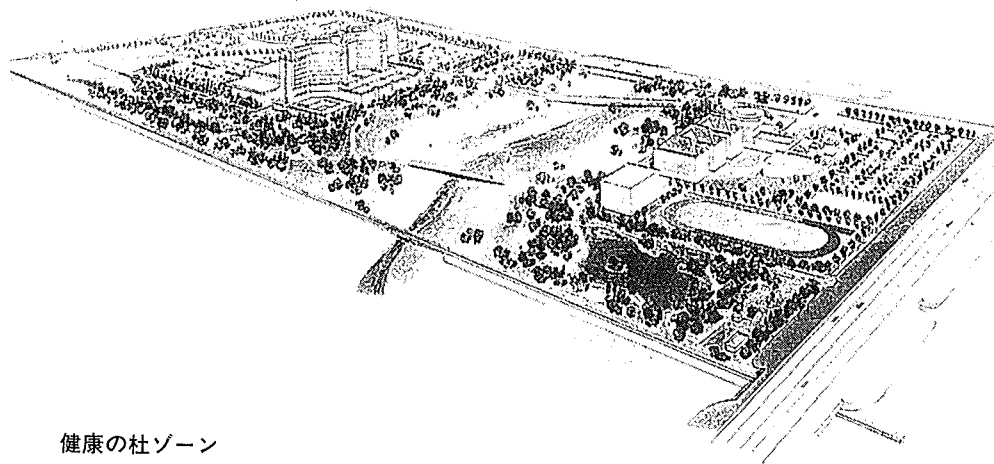
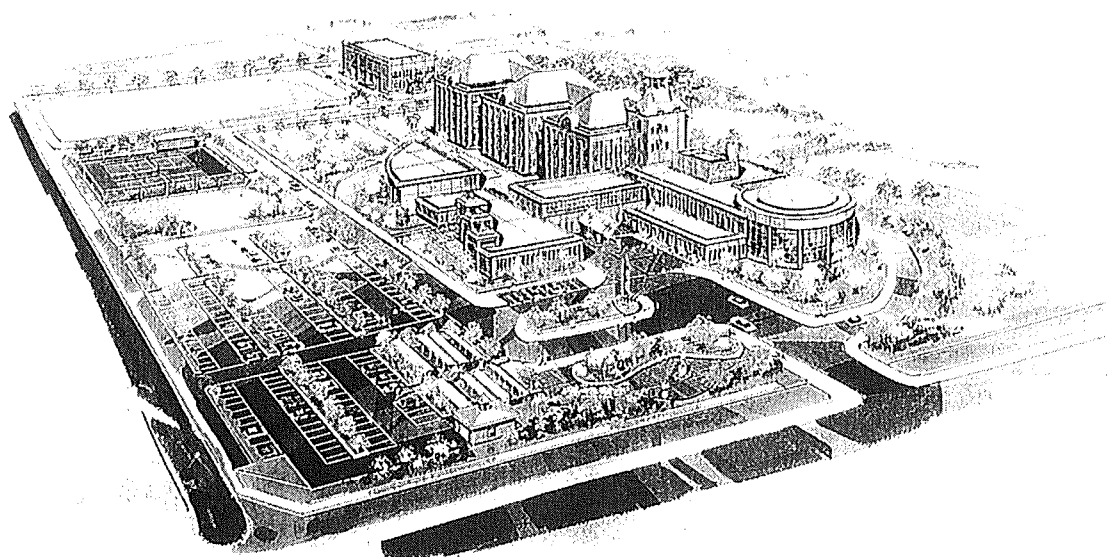


図4 健康の杜ゾーン整備事業



健康の杜ゾーン



県立保健医療短期大学

さらには県民の健康の保持増進のための公園施設を一体的に整備するものです。

従って、当事者により県民の健康の保持増進と快適な生活環境づくりに寄与します。

②所在地・規模

山形市約二七 ha

③重点施設事業の概要

県立中央病院移転改築事業約一一 ha

平成一二年度開院予定

県立保健医療短期大学整備事業約六 ha

平成九年度開校

健康の森公園整備事業約一〇 ha

平成一二年度完成予定

④支援する主な道路事業

(直轄)

一般国道一三号 松山交差点改良

(補助)

一般国道二八六号 鉄砲町拡幅

(地方道)

(主) 山形天童線

(主) 天童寒河江線

(市道)

二口線

(街路)

天童内表線 荒谷高揃線

⑤案内

「静かさや岩にしみいる蟬の声」と俳人松尾芭蕉が詠んで有名な山寺、スキー場と樹氷で全国的に知れわたっている蔵王などの観光地がたくさんあり、山形は四季それぞれに魅力あるところです。

秋の風物詩として最近特に有名になっております「日本一の芋煮会」について案内いたします。

まず、鍋の大きさですがさしわたしが六mあり、そこにいれる材料は山形牛一・二t、里芋三t、ねぎ三、五〇〇本、コンニャク三、五〇〇枚、醤油七〇〇ℓ、酒五〇升、水六tをバックホーなどの重機械を使い二〇人掛りで六tの薪を使い調理し、これで三万食と何から何まで桁外れの数量ですが想像できますか。

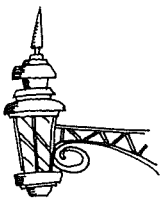
夏休みが終わった九月の第一日曜日に山形市の馬見ヶ崎川の河川敷で行われますので、ぜひ参加して見てはいかがでしょう。

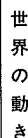
これとは別にグループで芋煮会が行われ、酒などを酌み交わし親交を温め合い、特に土・日曜日は、河川敷が一杯になるほどの盛況です。

四 今後の課題と展望

新しい交流圏を形成する道路の中で高速道

路は、現在の供用率が七・六%と、全国最後発となっている中で、県内どこからでも半日で行動できるような、また、一体感のある県土を形成し、開かれた地域社会づくりを支える交流ネットワーク形成を図るため、高速交通施設に三〇分で到達できることと、各地方生活圏内で概ね三〇分で行き来できる構想など、利用者の多様なニーズに対応するとともに、生活圏域を超える生活空間の広がりに対応できる道路網の確立が必要であり、このため高規格道路をはじめ国道、幹線となる県道、市町村道の整備を推進するとともに、各種プロジェクトを支援する道路についても整備促進することが均衡ある県土発展に寄与するものと思われれます。



66 道行セ 97.1

私は今、「坂の上の雲」という題名に興味をもっております。この題名を風景としてキャンパスに描きますと、遠くの山の稜線と天空に浮かぶ雲はあたかも一体のように見え、相互の距離感を全く感じさせません。立体の風景を平面に置き換えるのですから、当たり前のことです。ところが実際に山に入り登って行きますと、天もそれに合わせて上へ上へと逃げてしまいます。そして峠に立てば白い雲は、手のとどこかない上空にあります。そんな

上へ上へと逃げるのを観念するのは、だから
逃（にが）げようというのです。遁（とん）とも書きます。逃げるこ
とを遁走（とんそう）といいます。遁（とん）の字でなく同じ音の
遜（そん）を使って豚（ぶた）があたふたと逃げる愛敬（あいけい）さを感
じさせます。何だか話がややこしくなってい
ました。人々の夢と行動について、具体
的に述べてみたいと思います。

ニユーヨークにハーレム街があります。現在には黒い肌の人々が沢山住んでおります。よそ者が、この街に入ると危険だと言われている。こゝは昔、オランダ人の高級住宅街だったのだそうです。写真で見ても立派なレンガ造りの建物が並んでいます。そこに或る程度富を蓄えた黒い肌の人々が家を買いました。そ

に一定の距離を保つためのです。それと同じように理想と現実の間には距離があります。理想を追って近づけば近づくほど、理想は逃げます。逃げないと理想ではなくなるのです。易の天山遯は逃げるのは、憎むためなのでなくお互いの距離を厳しくもる為だということです。象曰 天下有山遯。君子以遠小人。不惡而嚴。

明治の勃興期の人々が「坂の上の雲」に託して夢みた理想の国家建設は、先進国の逃げとか譲歩（じやうぽ）の結果得られたものも沢山ありました。だが欧米側に逃げ場がなくなつたとき、お互いの距離感が急に狭（せま）まり衝突即ち戦争になる。と易は言うのです。

—未濟—

本誌は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また肩書は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

2月号の特集テーマは「平成9年度 道路関係予算」の予定です。

口 座 名：道路広報センター