

# 2

## 道路行政セミナー

2004 February

### 目次

エッセイ

道を楽しむ .....井口 典夫 1

#### 特集／大都市部における沿道環境対策について

- 大都市部における沿道環境対策の現状と課題 ..... 道路局交通管理課  
道路局道路環境調査室 4
- 川崎市南部地域における沿道環境対策について ..... 関東地方整備局道路部 11
- 名古屋南部地域における沿道環境対策について ..... 中部地方整備局道路部 17
- 一般国道43号大阪市西淀川区における  
沿道環境対策について ..... 近畿地方整備局道路部 23
- 一般国道43号尼崎市～神戸市間における  
沿道環境対策について ..... 近畿地方整備局道路部 29

- 「日本の道と街並みを考える会」について ..... 道路局地方道・環境課 35
- 北海道における冬期道路管理の新たな取組み  
—札幌都市圏を中心として— ..... 北海道開発局  
建設部道路維持課 41
- みちづくり交付金事業の概要 ..... 道路局地方道・環境課 47

#### 論説・道路管理

ガードレール未設置による管理瑕疵について (その1) ..... 北原 宗律 52

訴訟事例紹介 東京国道468号(圏央道)一部執行停止決定に  
対する抗告事件 ..... 道路局道路  
交通管理課 57

 はじめまして! (さいたま市) ..... 辻村 公雄 60

「三浦半島がさらに便利に」(神奈川県) ..... 遠藤 創 62

連載／社会実験 「オランダ街道」交流街道化社会実験 ..... 古賀 方子 64

時・時・時 ..... 70

# 大都市部における沿道環境対策の

## 現状と課題

道路局 道路 交通 管理 課

〃 地方道・環境課道路環境調査室

### 一 はじめに

自動車交通は、経済社会活動を支え、多くの人々がその利便性を享受している。特に都市機能や人口が急激に集積した大都市部では、住民等の日常生活や経済活動に欠かすことのできない交通機能である自動車交通も飛躍的に増大したことから、それに対応する最も基本的かつ重要な社会基盤である道路の整備も喫緊の重要課題として進められてきた。

一方、このような経済成長に伴う自動車交通の大幅な需要増大に伴い、道路周辺の騒音問題や大気汚染問題などの環境問題が深刻化し、昭和四〇年代後半から、政府、地方公共団体及び各事業者の積極的な環境対策への取組が図られている。

特に、道路周辺の住民等へ影響を解消又は緩和するための沿道環境対策については、道路管理者自らがとり得る対策では効果の面で限界があることから、関係行政機関はもとより関係事業者との連携等を図りつつ最善を尽くしている。

このような時代の流れの中で、大都市部においては、自動車交通による騒音問題及び大気汚染問題に起因する生活被害若しくは健康被害を理由に国家賠償請求が周辺住民らから求められるケースが見られるようになった。国道四三号公害訴訟を始め、西淀川公害訴訟、川崎公害訴訟、尼崎公害訴訟、名古屋南部公害訴訟などその顕著な例である。

大都市部の当該訴訟対象道路の沿道環境対策については、訴訟の有無にかかわらず、環境基本法

に基づく環境基準の達成を目標とし、「経済・社会を支えている幹線道路の役割と沿道に居住する人々の生活環境の保全との両立」を図ることを基本的理念として、より良い沿道環境の実現を目指し積極的に取り組んでいくべきである。そのとり得る手段・手法は、全国一律なものではなく、各地域の地理的特性や交通実態等によって異なるものであり、これらの要因に加え、地域の住民等への要請を把握した本目細やかな対応が有効な効果を生むために必要である。

本特集では、和解により終結した大気汚染と健康被害との因果関係を争点とする道路公害訴訟、具体的には、西淀川公害訴訟、川崎公害訴訟、尼崎公害訴訟、名古屋南部公害訴訟の各地域の環境対策及びその現状並びに今後の課題を取り上げ紹

介する。

## 二 各訴訟の経緯

企業のコンビナートから発生する二酸化硫黄(SO<sub>2</sub>)による大気汚染呼吸器罹患による損害について汚染者に対し不法行為による損害賠償請求が認められた四日市公害訴訟判決から三〇年が経過した。以降、今日に至るまで、同様の大気汚染と健康被害の因果関係判断を示した判決(いずれも下級審で終結)がいくつも登場している。これらの判決では、大気汚染、中でも、硫酸酸化物(SO<sub>x</sub>)又は二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)若しくは浮遊粒子状物質(SPM)による大気汚染と慢性閉塞性呼吸器疾患との間には法的因果関係を認容している。公害訴訟は、コンビナート等から発生するSO<sub>x</sub>と健康被害との因果関係を争点とするものから、モータリゼーションの進展に伴い、概ね昭和四〇年代後半から自動車排出ガスから発生するNO<sub>2</sub>やSPM等と健康被害との因果関係が社会問題として取り上げられるようになった。本稿では、沿道環境対策と深く拘りのある後者の代表的な訴訟を上げつつ、各対象道路の沿道環境対策の取組について詳述するが、最大の争点は、自動車排出ガスと健康被害との間の因果関係の存否であると考えられる。表1に記すようにこれらの道路公害訴訟で争点となる大気汚染物質は、時代の変遷とともにNO<sub>2</sub>とSPMに絞られて

表1 道路公害訴訟(大気汚染)の一審判決理由の変遷

訴訟名	請求の趣旨	判決内容(第一審判決)
西淀川公害訴訟	○損害賠償請求  ○環境基準値を超えるNO <sub>2</sub> 、SPM、SO <sub>2</sub> の排出差止め	(大阪地裁) ○損害賠償請求 一部認容 (国道43号及び阪神高速大阪池田線沿道50m以内に居住する公健法認定患者) ○差止請求 一部棄却(道路沿道150m以内)・一部却下
川崎公害訴訟	○損害賠償請求  ○環境基準値を超えるNO <sub>2</sub> 、SPM、SO <sub>2</sub> の排出差止め	(横浜地裁川崎支部) ○損害賠償請求 一部認容(一部が首都高速と連帯責任) (道路沿道50m以内に居住する公健法認定患者) ○差止請求 棄却
尼崎公害訴訟	○損害賠償請求  ○環境基準値を超えるNO <sub>2</sub> 、SPMの排出差止め	(神戸地裁) ○損害賠償請求 一部認容 (国道43号及び阪神高速大阪西宮線沿道50m以内に居住又は通勤する公健法認定患者) ○差止請求 一部認容 (国道43号及び阪神高速大阪西宮線沿道沿道50m以内に現在居住している公健法認定患者) ◆日平均値0.15mg/m <sup>3</sup> を超えるSPMの排出差止め
名古屋南部公害訴訟	○損害賠償請求  ○環境基準値を超えるNO <sub>2</sub> 、SPM、SO <sub>2</sub> の排出差止め	(名古屋地裁) ○損害賠償請求 一部認容 (国道23号沿道20m以内に居住する公健法認定患者) ○差止請求 一部認容 (国道23号沿道20m以内に現在居住している公健法認定患者) ◆日平均値0.159mg/m <sup>3</sup> を超えるSPMの排出差止め

表2 道路公害訴訟（大気汚染）の経緯

訴訟名	西淀川訴訟	川崎訴訟	尼崎訴訟	名古屋南部訴訟
S51				
S53	S53.4.20 提訴※			
S57		S57.3.18 提訴※		
S61				
S63			S63.12.26 提訴※	
H1				H1.3.31 提訴※
H3	H3.3.29 地裁判決 1次 国勝訴			
H4				
H6		H6.1.25 地裁判決 1次 国勝訴		
H7	H7.7.5 地裁判決 2~4次			
H8	国一部敗訴			
H10	H10.7.29 和解	H10.8.5 地裁判決 2~4次 国一部敗訴		
H11		H11.5.20 和解		
H12			H12.1.31 地裁判決 国一部敗訴	H12.11.27 地裁判決 1次 国一部敗訴
H13			H12.12.8 和解	H13.8.8 和解
H14			H14.10.15 あっせん申請	
	※提訴日は1次訴訟の提訴日のみを記載			
H15			H15.6.26 あっせん終結	

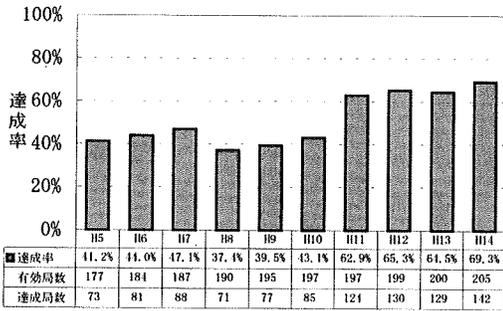
きた傾向にあり、特に最近の尼崎公害訴訟、名古屋南部公害訴訟の一審判決においても、SPMによる当該疾患との間の法的因果関係を認容している。しかしながら、このような経緯から如何なる大気汚染物質と健康被害との法的因果関係が認められるのか法的判断は一貫しておらず、被告国は、いずれも主に次に掲げる事由を一審判決の誤りとして掲げ、控訴した。

① 一般的因果関係を認めるための特定の事実が特定の結果を招来したという高度の蓋然性を証明するために用いられる疫学調査について、多くの疫学調査が存在する中で、これが認められるためには他の疫学調査においても同様の関連性が認められ、関連の一致性が認められることが重要であるが、関連の一致性が認められない千葉大調査を唯一の疫学的根拠として採用しており、一般的な因果関係の認定のための基準の設定に誤りがあること、

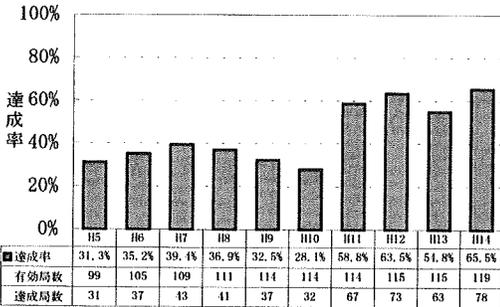
② 個別的な因果関係の検討に当たり、一審判決は、当該疾患の他原因としてアトピー素因や喫煙歴を考慮しなかったこと、

③ 当該疾患を患ったという昭和四〇年代〜五〇年代については、訴訟対象道路の沿道住民に対する自動車排出ガスによる当該疾患の発症・増悪への影響に係る科学的知見が十分でない中で、これを予見することは不可能であり、これ

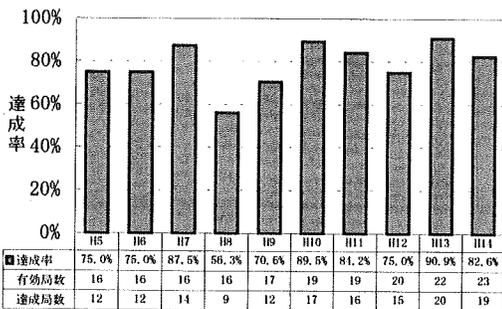
対策地域全体  
(自動車排出ガス測定局)



首都圏対策地域  
(自動車排出ガス測定局)



愛知・三重圏対策地域  
(自動車排出ガス測定局)



大阪・兵庫圏対策地域  
(自動車排出ガス測定局)

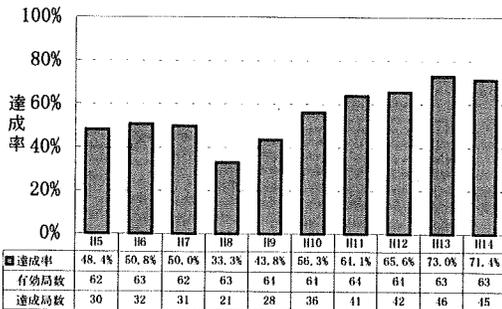


図1 自動車NOx・PM法の対策地域における二酸化窒素の環境基準達成率の推移

出典：平成14年度大気汚染状況について（環境省）

を回避するための方法はなかったこと等  
当該争点を中心とするいくつかの争点で当事者  
双方が控訴審で争っている過程において、いずれ  
も、当事者双方が、将来に向かつてより良い沿道  
環境の実現を目指して互いに努力することが最も  
妥当な解決であるとの結論に達し、原告側が一切  
の請求を取下げ、被告側は環境対策に努めること  
等を内容とする和解条項が締結され、訴訟が終結  
することとなった。

各対象道路の環境対策については、当事者間で  
合意した和解条項の内容に沿って、年一回程度開  
催する当事者が構成員となっている連絡会で意見  
交換を行いつつ、着実に実施が図られているもの

と認識しており、今後も、当該連絡会において、  
建設的かつ有効な意見交換を行うことを通じて、  
和解条項に基づく適正な環境対策等の実施が図ら  
れるよう最善を尽くしてまいりたい所存である。

各訴訟の経緯及び一審判決のポイントは以下の  
とおりである（表1・2）。

### 三 各訴訟対象地域における環境の現状 及び環境対策

各訴訟対象地域（川崎市南部地域、名古屋南部  
地域、西淀川地域、尼崎南部地域）における当該  
地域の環境の状況と具体的な環境対策の実施状況  
等については、各地方整備局により後述されると

おりであるが、これらの各地域において概ね共通  
することは、次のとおりである。

#### 1 自動車NOx・PM法に基づく対策地域における大 気の現状について

我が国の幹線道路の沿道環境については、大都  
市圏や幹線道路の沿道を中心に、環境基準を超え  
ており、厳しい状況である。

平成一四年度の自動車NOx・PM法に基づく対策地  
域（首都圏、大阪・兵庫圏及び愛知・三重圏の二  
七六市区町村）の状況についてみると、NO<sub>2</sub>の自動  
車排出ガス測定局については、約五ポイント改善  
した（図1）。一方、対策地域内で過去一〇年間

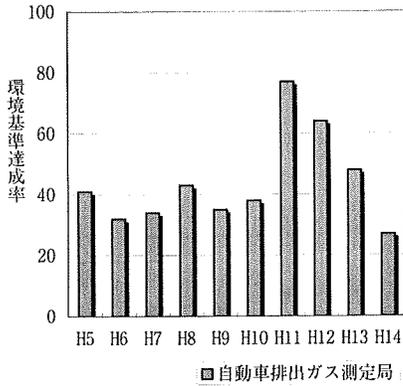


図3 環境基準達成率の推移  
「平成14年度大気汚染状況について」(環境省)より作成

継続して測定を行っている測定局における年平均値は、ほぼ横這いの傾向が続いている(図2)。また、SPMの自動車排出ガス測定局については、長期的評価による環境基準達成局は、平成一三年度に比べて達成率は低下した(図3)。これは、環境基準を超える日が二日以上連続することによって非達成となった測定局が増加したことによる(図4)。一方、年平均値については、横這いから

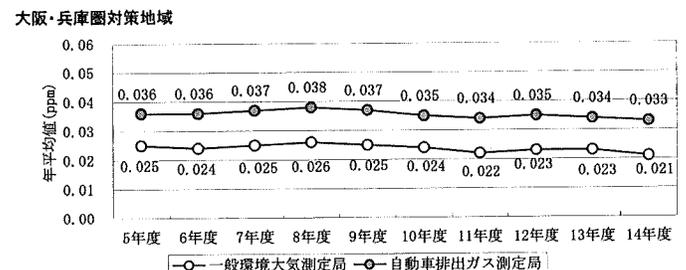
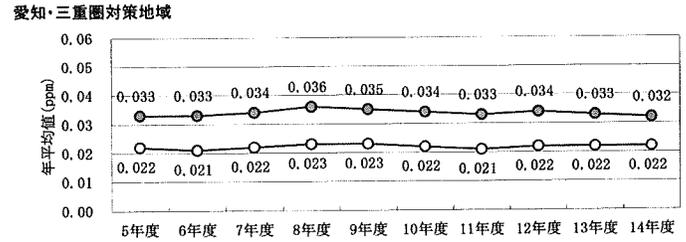
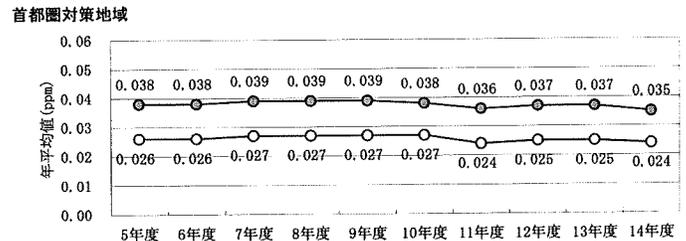
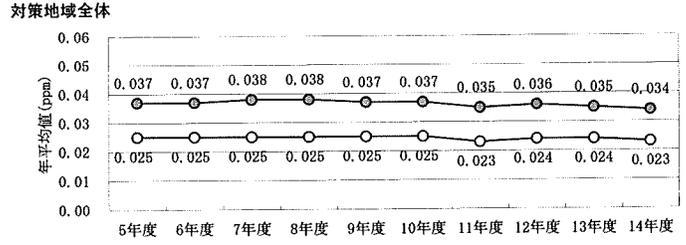


図2 自動車NOx・PM法の対策地域における二酸化窒素濃度の年平均値の推移(過去10年間の継続測定局の平均)  
出典:平成14年度大気汚染状況について(環境省)

緩やかな改善傾向が見られる(図5)。自動車NOx・PM法に基づく対策地域における環境基準達成率は、平成一三年度に比べてほぼ横這いであった(図6)。  
2 自動車排出ガス対策の基本的考え方について  
道路行政としては、交通流対策として自動車交通の分散や円滑な走行を確保することにより走行

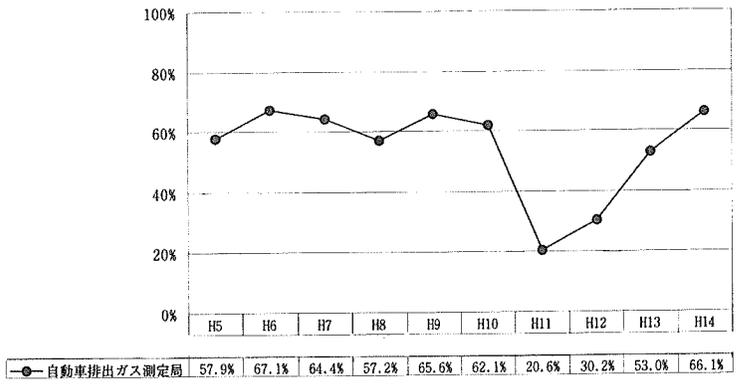


図4 環境基準を超える日が2日以上連続することにより非達成となった測定局の割合

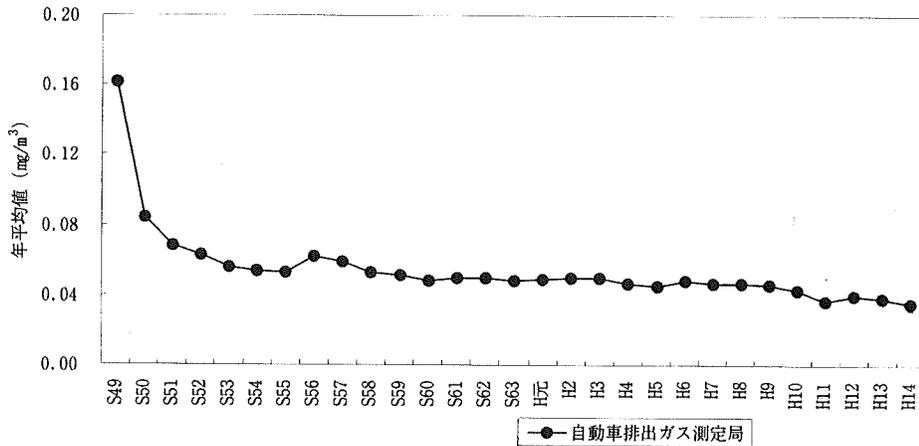
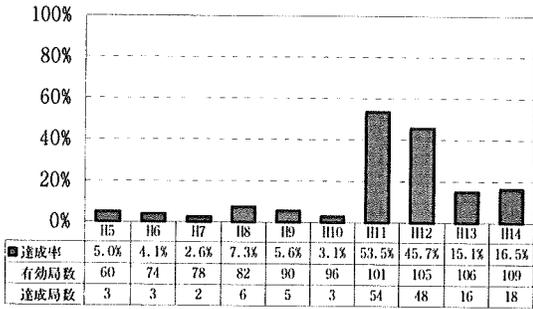


図5 浮遊粒子状物質濃度の年平均値の推移  
 「平成14年度大気汚染状況について」(環境省)より作成

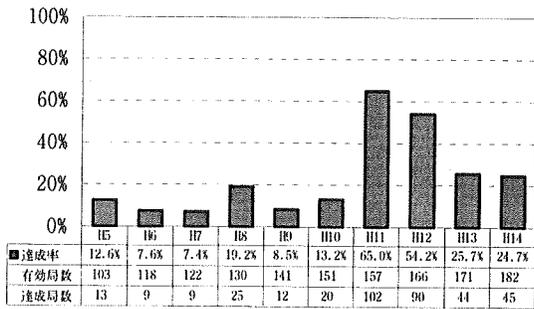
首都圏対策地域

(自動車排出ガス測定局)



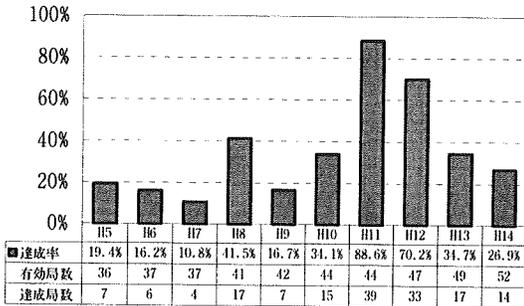
対策地域全体

(自動車排出ガス測定局)



大阪・兵庫圏対策地域

(自動車排出ガス測定局)



愛知・三重圏対策地域

(自動車排出ガス測定局)

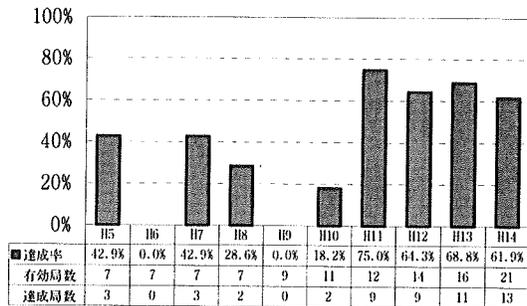


図6 自動車NOx・PM法の対策地域における浮遊粒子状物質の環境基準達成率の推移

出典：平成14年度大気汚染状況について (環境省)

表3 自動車排出ガス対策の基本的考え方

排出ガスの排出を削減する対策	具体的な対策		
	PM対策	NOx対策	CO対策
① 自動車単体の低公害・低燃費化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○DPF・酸化触媒の導入支援</li> <li>○軽油の低硫黄化</li> <li>○不正軽油の取締り</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○省エネ基準適合車の普及促進 (税制・行政指導等)</li> </ul>
② 自動車交通需要の抑制	<ul style="list-style-type: none"> <li>○車種規制</li> <li>○大型ディーゼル車に代わる低公害車開発</li> <li>○CNG車等の低公害車の導入促進 (税制・公的機関の率先導入等)</li> <li>○低公害車用燃料供給施設の設置促進</li> <li>○燃料電池自動車の実用化促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○環境ロードプライシング</li> <li>○交通規制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ロードプライシング</li> </ul>
③ 交通容量の拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>○パーク＆ライドの促進</li> <li>○歩行者道・自転車道の整備</li> <li>○駅前広場の整備</li> <li>○時差出勤・フレックスタイムの促進</li> <li>○LRT・路面電車等公共交通機関の整備</li> <li>○VICSの普及促進等ドライバーへの情報提供の強化</li> <li>○共同集配センターの整備等物流の効率化</li> <li>○鉄道輸送、海上輸送の促進</li> <li>○アイドリングストップ運動の展開</li> <li>○事業者への迂回要請</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○環状道路・バイパス等幹線道路ネットワークの整備</li> <li>○交差点立体化、踏切改良等のポトルネック対策</li> <li>○ETCの普及促進</li> <li>○路上工事の縮減</li> <li>○違法駐車車の取締り</li> <li>○交通安全施設等の高質化</li> </ul>	

速度を向上させ、PM、NOxの排出量を削減することが最も基本的かつ根幹的施策と認識し、このため、通過交通を都市内に入れないための環状道路・バイパス等幹線道路ネットワークの整備や交差点立体化等のポトルネック対策を重点的に実施している(表3)。環状道路等幹線道路ネットワークの拡充は、幹線道路交通の分散や円滑な走行

を確保することにより、PM、NOxの排出量を削減するものであり、交差点立体化、交差点改良等ポトルネック対策は、交通渋滞の解消緩和により走行速度が向上することにより、PM、NOxの排出量を削減するものである。

また、大気質の現況が環境基準を超えているとみられる幹線道路沿道に、大気の常時観測局を設置し、大気環境(SPM、NO<sub>2</sub>)を測定している。測定結果については、環境省や地方公共団体と連携し、広く国民に公表するとともに、沿道環境対策の企画立案や実施した対策の評価に活用している。

#### 四 今後の課題

以上、大都市部、とりわけ、道路公害訴訟の対象道路の環境対策及びその現状を見てきた。今日では、日常生活や経済活動において、自動車交通が不可欠の手段として国民の意識に深く根付いていることは疑いのない事実である。一方、今後の

大都市部を中心とする幹線道路の沿道に近接する居住地等において、より良い環境の形成を図るためには、より一層の都市部への交通需要の抑制策や走行する自動車自体の排出ガスの削減を図ることなどを始め、人間活動のあり方を見直すなどとは避けては通れないものとなっている。

経済成長とともに、自動車交通需要は増大の一途を辿り、その基盤として不可欠な道路の整備は

それに対応できていない。例えば、昭和三五年から平成一年の間に道路延長は一〇七、〇〇〇kmから六四〇、〇〇〇kmと六倍の着実な伸びを示したが、自動車保有台数はそれを大きく上回り、二、三〇〇千台から七〇、六〇〇千台と三〇・七倍もの急激な伸びを示している。

これらは、各地域の地理的特性や交通実態等の各要因を見極めつつ、適切な対応を取ることが必要である。

国土交通省においては、必要と考える地域においては、周辺検討委員会を通じて道路管理者、警察、地方自治体等の関係行政機関、事業者や住民等の道路利用者等が一同に会した場において、今後の沿道環境対策のあり方について広く深く議論していくことが重要と考えている。

今後、より良い沿道環境を形成していくためには、これらの新たな取組を始め、何が当該地域において必要なか等を広く議論し、地域の要請に応じた沿道環境づくりを行っていくことが求められており、実効性のある対策を生む有効な手段であると考えている。我々の社会を持続可能なものとしていくために、ますます、国、地方公共団体、事業者、国民が人間活動のあり方全体を幅広くとらえた検討を行い、その取組を進めることが不可欠という時代が到来している。

# 川崎市南部地域における沿道環境対策について

## 関東地方整備局道路部

### 一 川崎市南部地域の地理的状況と幹線道路の概況

川崎市は、神奈川県北東部に位置し、北は多摩川を境として東京都に、南は横浜市に隣接している。東は東京湾に臨んでおり、北西部の丘陵地帯を除き概ね平坦な地形を有している。

川崎市の中で海側に位置する南部地域（川崎区・幸区）は重要港湾である川崎港を擁し、京浜工業地帯の中核に位置していることから、臨海埋立地に鉄鋼、石油精製、石油化学などの大規模工場が古くから立地している。

幸区には国道一号が、川崎区には、国道一五号及び産業道路（主要地方道東京大師横浜線）といった幹線道路が、それぞれ市街地を南北に走って

いる。産業道路の真上には高架式の自動車専用道路である首都高速横羽線が、さらに海側には首都高速湾岸線がそれぞれ走っている。

また、南部地区を東西方向に結ぶ路線として国道四〇九号があり、そのうち湾岸線浮島JCTから殿町までの区間について、高架式の首都高速川崎線が平成一四年四月に供用した（図1参照）。

### 二 交通の実態

川崎市南部地域の幹線道路の交通の実態は平成一一年度道路交通センサスによると以下の通りである。

平日混雑時の旅行速度を見ると内陸部の国道一号では一〇・六km/h、国道一五号では、一二・九km/hのように内陸部の幹線道路では旅行速度

が低くなっているが、これに比べて産業道路は一八・〇km/h、首都高速湾岸線では七七・四km/hのように臨海部の幹線道路では比較的高いという特徴がある。

また、平日一二時間大型車混入率をみると産業道路では四七・八%、首都高速湾岸線では三四・八%など臨海部の幹線道路では大型車混入率が高くなっているが、国道一号では一三・〇%、国道一五号では二一・六%など比較的低いという特徴がある（図2参照）。

### 三 幹線道路沿道の環境の現状

川崎市南部地域には、大気汚染防止法二二条に基づき、川崎市において一般的な大気汚染の状況を把握する目的で設置された測定所（一般局）が

四カ所設置されているほか、同法第二〇条に基づき自動車排出ガスによる大気汚染の状況を把握する目的で設置された測定所（自排局）が四カ所設置されている。また、国道からの自動車排出ガスによる大気汚染の状況を把握する目的で、国の道路管理者である国土交通省が設置した測定所（大

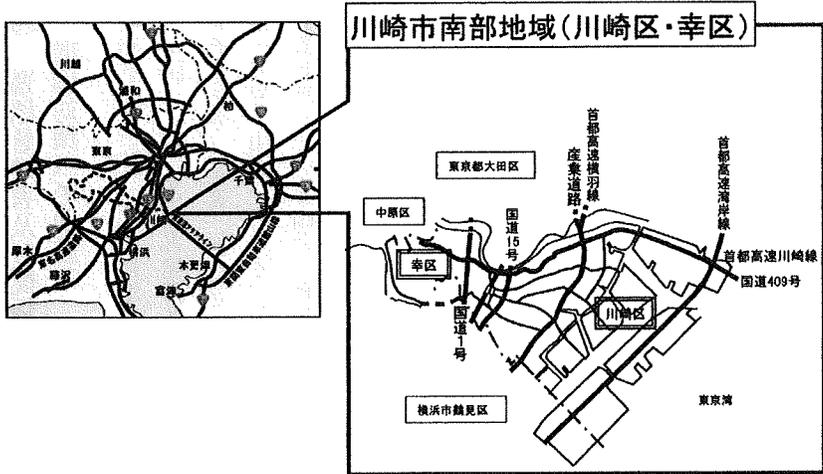


図1 川崎市南部地域

気の常時観測局）が国道四〇九号沿道に一カ所設置されている。本地区の大気測定局の測定データは、ほとんど

川崎市南部地域の交通の現況

(H11道路交通センサス)

観測地点	路線名	交通量 (台/日)	12h大型車進入率 (%)	混雑時旅行速度 (km/h)
① 川崎区東扇島	首都高速湾岸線	63,388	34.8	77.4
② 川崎区池上新町3丁目	首都高速横羽線	83,694	26.7	52.8
③ 幸区小向仲野4	国道1号	56,957	13.0	10.6
④ 川崎区旭町1	国道15号	41,011	21.6	12.9
⑤ 川崎区元木町1		47,937	19.3	10.8
⑥ 川崎区夜光2-2	国道132号	31,997	50.1	30.1
⑦ 川崎区中島2-3		30,547	26.0	22.1
⑧ 幸区鹿島田45		9,818	18.5	19.5
⑨ 幸区下平間20	国道409号	32,745	15.7	19.4
⑩ 川崎区中瀬2-10		19,315	25.5	28.1
⑪ 川崎区殿町3-26-1		29,060	34.0	32.9
⑫ 川崎区大師河原1-3	(主) 東京大師横浜線	30,117	47.8	18.0
⑬ 川崎区小田7-3	(産業道路)	56,223	39.6	21.0

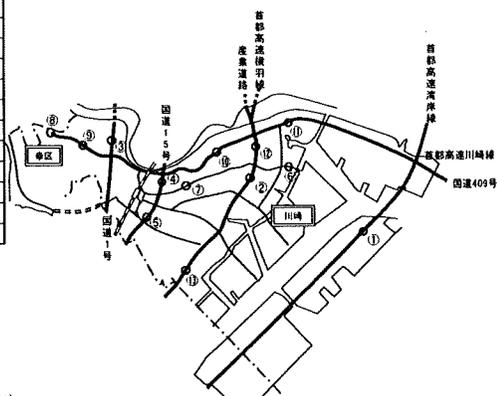


図2 川崎市南部地域の交通の現況 (平成11年度)

の観測箇所において、環境基準を超過しており、沿道環境は依然として厳しい状況となっている (図3参照)。

川崎市南部地域の環境(NO2、SPM)の現況 (平成14年環境省資料より)

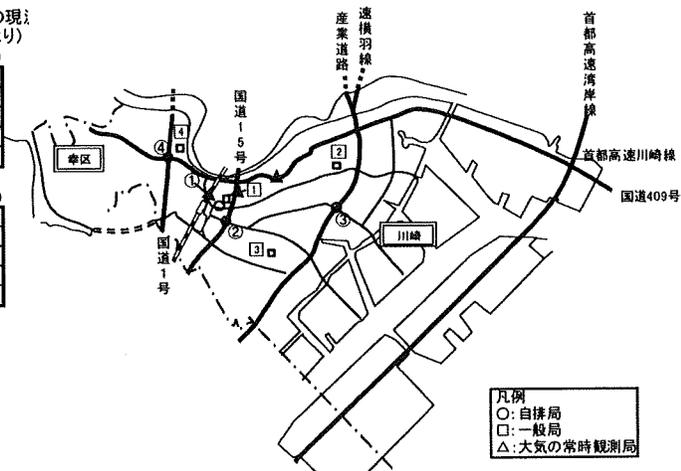
○自排局 (単位:ppm) (単位:mg/m3)

	NO2	SPM
市役所前	0.071	0.103
新川通	0.064	0.107
池上	0.070	0.115
遠藤町	0.075	0.111

□一般局 (単位:ppm) (単位:mg/m3)

	NO2	SPM
川崎	0.062	0.092
大師	0.060	0.110
田島	0.061	0.094
幸	0.058	0.094

※NO2は日平均値の年間98%値  
SPMは日平均値の年間2%除外値



凡例  
○: 自排局  
□: 一般局  
△: 大気の常時観測局

図3 川崎市南部地域の環境の現況 (平成14年度)

#### 四 道路管理者及び関係行政機関の沿道環境対策への取組み

昭和五十七年三月一八日に川崎市南部地域（川崎区・幸区）における公害健康被害補償法に基づく認定患者らが、企業一四社とともに、国道一号、国道一五号、国道一三三二号、国道四〇九号を設置管理している国と、首都高速横浜羽田空港線を設置管理している首都高速道路公団に対し、大気汚染物質の排出差し止めと損害賠償を求めた川崎公害訴訟（第一次訴訟）が提訴された。以降、昭和六三年一二月までにかけて第二〜四次訴訟が提訴された。その後、平成八年一月二二日に原告と企業の間で第一次及び第二〜四次訴訟一括で和解が成立した。

川崎市南部地域の関係道路管理者である建設省関東地方建設局（現 国土交通省関東地方整備局）、首都高速道路公団、川崎市建設局が、沿道環境改善に向けて一日も早く着手することが望まれる道路整備を実施していくにあたり、その全体像を明らかにする必要があることなどから、関係する道路管理者が平成一一年一月一四日に「川崎市南部地域の沿道環境改善のための道路整備の方針について」（以下「整備方針」）

表1 川崎市南部地域の沿道環境改善のための道路整備の方針について進捗状況（平成14年9月30日現在）

◆事業中または短期的に着手する対策				現在の進捗状況	
分類	路線	対策内容	完成日		
(1) 道路ネットワークの整備等	① 東京・横浜間を連絡する道路	産業道路	昼間夜光線の低付（産業道路のバイパス）	Ⅱ期	調査を実施中
		首都高速湾岸線	大井夙野料金所ブース増設	H11年度	6ブースから7ブースに増設完了。さらに、そのうち2レーンについてダブルブース化完了。
			V型（並木〜木牧橋）	H13年度	計画延長14.6kmについて完成・供用。
		国道357号	木牧橋〜大黒橋	Ⅱ期	一般国道357号東岸トンネルとして平成14年度より国が事業化。
	② アークスエス道路	市道東水江町線	第二階段トンネル	Ⅲ期	川崎湾岸線計画の改訂において、東崎島と水江町を結ぶ地境道路（4車線）が位置づけられた。
		首都高速湾岸線	湾岸線への高内覆調の設置	H11年度	湾岸線への誘導のための高内覆調を下り3箇所、上り5箇所設置完了。
		国道132号	夜光交差点右折レーン延伸	H11年度	右折レーン150mの延伸完了。
		川崎縦貫道路	I期	H14年度	揮発〜超円区間について完成・供用。超円〜大黒の上下部工事及びトンネル工事実施中。
		産業道路	車線削替、植樹帯設置、遊歩帯設置	H13年度	計画延長上下幅約1kmのうちの約3km、上り約2.8kmの全線完了。
		首都高速湾岸線	遊歩帯設置	H12年度	計画延長約8.9kmについて設置完了。
(2) 道路構造の改善等	国道1号	環境施設等の整備（歩道の広幅員化、植樹帯設置等）	Ⅲ期	計画延長約61.000mについて設置完了。	
		環境施設等の整備（歩道、植樹帯の広幅員化）	Ⅱ期	環境施設等工事促進。	
		環境施設等の整備（歩道、植樹帯の広幅員化）	Ⅱ期	環境施設等工事促進。	
	産業道路	植樹帯設置	H12年度	計画延長約10.5kmについて設置完了。	
		植樹帯設置	H11年度	計画延長約5.8kmについて設置完了。	
	国道1号	植樹帯設置	H11年度	計画延長約2.8kmについて設置完了。	
		植樹帯設置	H12年度	計画延長約3.8kmの内約3.2km設置完了。平成15年度中完了予定。	
	国道409号	植樹帯設置	H14年度	川崎縦貫道路の整備に合わせて設置予定。	
	東横副都心川崎停車場線	植樹帯設置	H11年度	計画延長約1.1kmについて設置完了。	
	東横副都心川崎田線	植樹帯設置	H11年度	計画延長約1.2kmについて設置完了。	
	東横副都心川崎田線	植樹帯設置	H11年度	計画延長約2.3kmについて設置完了。	
	国道1号、15号	遊歩帯設置	Ⅱ・Ⅲ期	1号、環境施設等と合わせて整備予定15号、環境促進。	
		産業道路	大黒橋拡張	Ⅲ期	新橋3車線を供用済、上り橋について工事実施中。
		国道1号、15号	交差点構造の改良	Ⅱ・Ⅲ期	1号、環境施設等と合わせて整備予定15号、環境促進。
	国道15号	池田町拡張	H11年度	車道の車線化が完成。	
京浜大師線		高架立体交差	Ⅲ期	川崎大師駅〜小倉新田間約2kmについて用地買収中。	
沿道地域の整備	産業道路等	沿道清掃を活用しつつ沿道環境を促進	Ⅲ期	—	
	産業道路、首都高速湾岸線	光触媒、土壌による浄化システムの設置の試行的実施	H11年度	光触媒、土壌による浄化システム稼働中。	
その他	国道409号等	大気測定局設置	Ⅲ期	国道409号において設置完了。	

I期：～H12年度 Ⅱ期：H13～17年度 Ⅲ期：H18年度～（～2000年度）（2001～2005年度）（2006年度～）

◆中・長期的に着手する対策  
 ・国道357号（大黒橋〜羽田空港）  
 ・横濱線（大黒橋〜羽田空港）の誘導を促すため、生芝ジャンクション等の整備について検討を進める。（横濱環状北線の一部として計画しており、横濱環状北線は平成13年12月より事業開始）  
 ・ロードプライシングの首都高速湾岸線への適用について、制度的・技術的な問題、他の幹線道路への影響等を含めて検討を行う。（首都高速湾岸線において環境ロードプライシングを試行中）

という）をとりまとめた。（表1及び図4参照）。この整備方針は、平成一一年五月二〇日に原告と国・公団との間で成立した第一次及び第二〜四次訴訟の一括和解における和解条項に位置づけられており、この整備方針に沿って、国土交通省・首都高速道路公団・川崎市が連携して道路環境対策

を進めているところである。また、環境基準の確保に向けた真摯な取り組みが必要であるとの認識の下、経済、社会活動を支えている幹線道路の役割と沿道に居住する人々の生活環境との両立を図ることを道路環境対策の基本理念とし、道路管理者も含めた関係行政機関から

首都高速湾岸線V期(並木~本牧埠頭)  
 第二東京港トンネル  
 大井薬料金所ブース増設  
 湾岸線への案内標識の位置  
 京急大師橋連続立体交差  
 沿道法を活用しつつ、沿道整備を促進  
 国道409号等において大気測定局設置  
 ロードプライシングの首都高速道路への適用について検討  
 湾岸線へ誘導するため、生麦JCT等の整備の検討

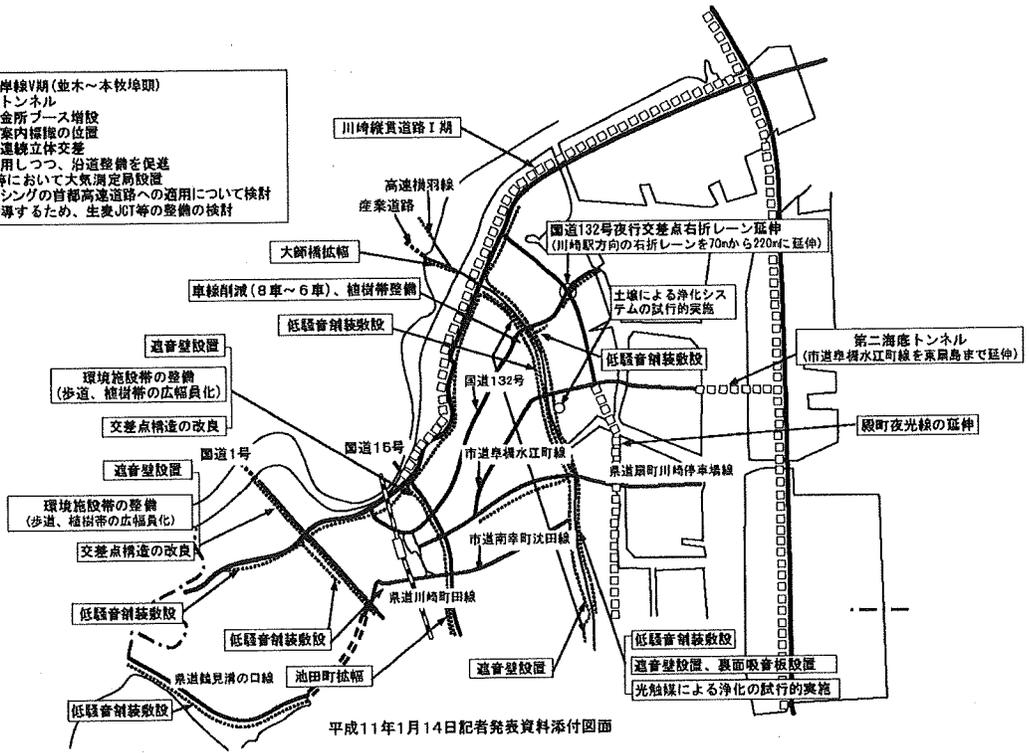


図4 川崎市南部地域で実施予定の環境対策

なる「川崎市南部地域道路沿道環境対策検討会」を平成一〇年八月より設置し、川崎市南部地域における沿道環境改善のための道路整備、交通流の誘導、交通量抑制策等の各種道路環境対策の総合的な連携実施について検討を進めているところである。(その後、平成一五年七月に「川崎市南部地域道路沿道環境対策調整会議」に名称変更した)

1 環境ロードプライシング  
 首都高速道路公団では、住宅部を通過する有料道路沿道の環境改善を目的に、有料道路の料金に格差を設けることにより、住宅地に集中した交通を湾岸部に転換する「環境ロードプライシング」を試行的に実施している。

具体的には、横羽線(大師~生麦)と並行する湾岸線(浮島~大黒)に対し、ETCを利用する大型車を対象に料金格差を設け、交通量に余

裕のある湾岸線に転換させようとするもので平成一三年一〇月二三日から開始した。

試行当初は、湾岸線西行きのみを適用区間としたが、その後、川崎線(平成一四年四月三〇日開通)及び湾岸線東行き(平成一四年七月一日)にも適用を拡大した。

料金格差については、現在、大型車通常料金一〇〇円に対し、湾岸線を利用するETC車については九五〇円と設定している(図5参照)。

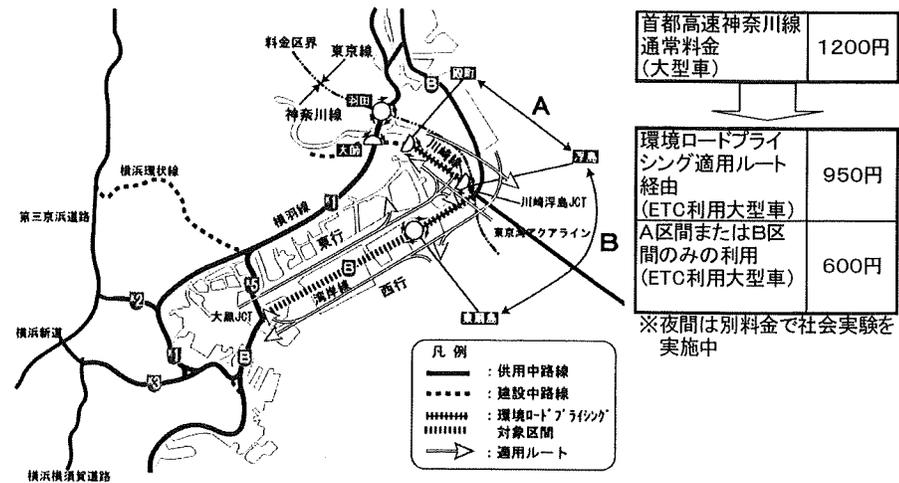
月別の平日平均適用台数は、試行開始時の約五〇台から次第に増加しており、平成一五年一二月現在、試行開始直後と比べると約六〇倍の適用台数となっている。なお、神奈川線の大形車のETC利用率は、試行当初約〇・四%であったものが、約一三・六%(平成一五年一二月現在)となっている(図6参照)。

2 国道一五号の環境対策  
 川崎区の中心地域であるJ・R・京急川崎駅周辺地域を南北に貫く国道一五号の環境対策としては、前述の整備方針に基づき環境施設帯の整備、遮音壁の設置、交差点構造の改良に取り組んでいる。

環境施設帯の整備については、地元住民の意見を取り入れるPI方式を導入して検討を進め、平成一三年一二月に整備計画をとりまとめた。その内容は現在の車線数を減らすことなく中央分離帯幅を縮小することにより、環境施設帯幅一〇mを

確保し、環境施設帯及び自転車道を整備するとい  
うものである(図7参照)。

平成一四年三月には計画説明会を開催、平成一



首都高速神奈川線 通常料金 (大型車)	1200円
環境ロードプライ シング適用ルート 経由 (ETC利用大型車)	950円
A区間またはB区 間のみの利用 (ETC利用大型車)	600円

※夜間は別料金で社会実験を  
実施中

図5 環境ロードプライシングの概要

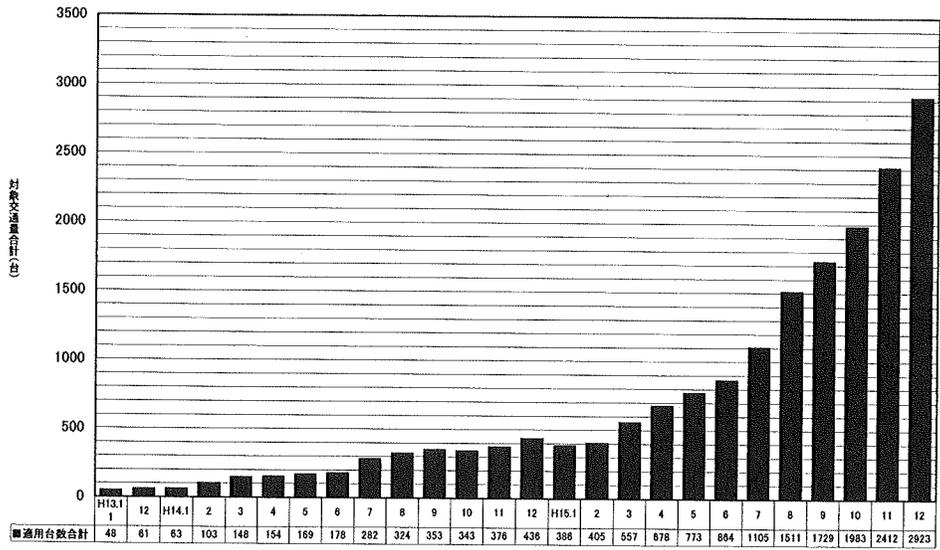


図6 環境ロードプライシング適用台数の推移(平日平均)

四年一〇月にリニューアル着工式を実施し、国土  
交通省と地元住民・原告団が共同で植樹を実施し  
た(写真)。

現在では車道の低騒音舗装を実施し、歩道、植  
樹帯の広幅員化のための中央分離帯縮小工事を実  
施中である。平成一六年度以降は、歩道部整備工  
事を実施する予定であり、樹種の選定などの詳細  
部について住民・原告団と国土交通省と共同で計

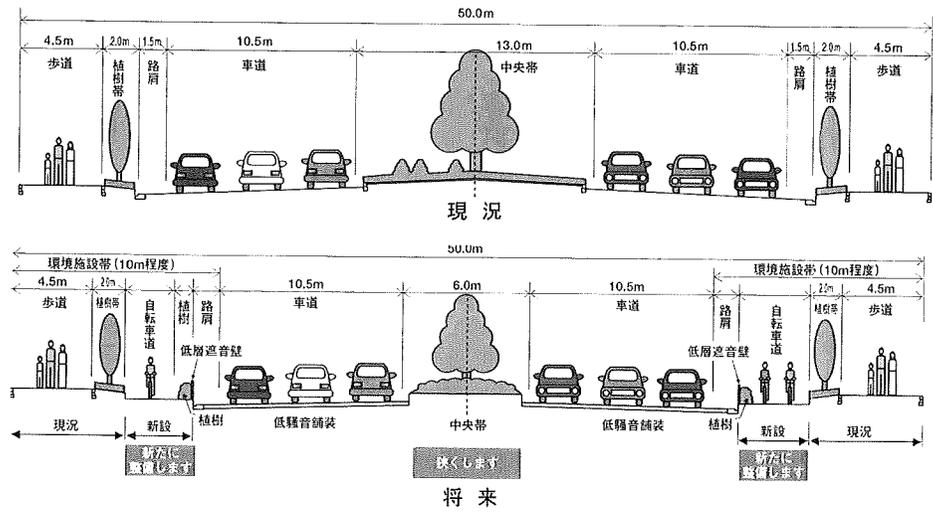


図7 国道15号の整備計画(断面)



写真1 記念植樹の状況（平成14年10月リニューアル着工式）

画の策定作業を進めている。

### 3 神奈川県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出

#### 出粒子状物質総量削減計画

神奈川県では、「自動車NOx法」に基づいて、平成五年一月に策定された「神奈川県自動車排出窒素酸化物総量削減計画」により自動車排出ガス対策を推進してきたが、「平成二二年度までに二酸化窒素に係る環境基準を概ね確保する」という計画の目標を達成することが出来なかった。また、浮遊粒子状物質（SPM）も、県内では依然として多くの測定局で環境基準を達成しておらず、早期の対応が必要であることを踏まえ、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（平成一三年六月（いわゆる「自動車NOx・PM法」）に基づき同法に定める対策地域（一八市八町）を含め県

## 神奈川県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画の施策体系

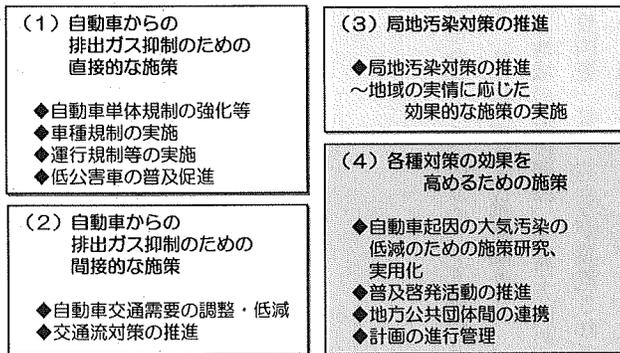


図8 神奈川県自動車NOx・PM総量削減計画

内全域において、NOx及びSPMの総量を削減する各種の対策を国、県、市町村、事業者及び県民の緊密な協力の下で総合的かつ計画的に推進していくため、「神奈川県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」を平成一五年七月二五日に策定した。

具体的には、平成二二年度までに二酸化窒素及び浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準達成局数を一〇〇%とするべく、単体規制や低公害車の普及促進等の自動車からの排出ガス抑制のための直接的

な施策や交通の流れの改善等の間接的な施策等を実施することとしている（図8参照）。

## 五 川崎市南部地区道路沿道環境に関する連絡会

和解条項に則り、川崎一次及び二次、四次訴訟の原告団と国・首都高速道路公団との道路沿道環境に関する意見交換を行うことにより、本訴訟対象道路における環境施策の円滑かつ効果的な実施に資することを目的として年一回程度を別途に、平成一一年八月五日の第一回以降これまでに計七回開催している。

なお、意見交換を行う事項としては、①対象道路の環境等に関する事。②対象道路の道路構造対策に関する事。③その他必要な事項に関する事（但し、連絡会を構成する道路管理者の所掌事項に限る。）と設置要綱に定めている。

## 六 今後の方針

今後も和解条項に基づき、「川崎市南部地区道路沿道環境に関する連絡会」での意見交換や「川崎市南部地区道路沿道環境対策調整会議」等の関係行政機関との協議、検討を踏まえて、地域の沿道環境改善を推進するという基本方針のもとに、実施できるものから速やかに着手・整備して参りたい。

# 名古屋南部地域における沿道環境対策について

## 中部地方整備局道路部

### 一 道路及び交通の状況

#### 1 名古屋南部地域の地理的状況と幹線道路の概況

名古屋市の南端に位置する名古屋南部地域（港区をはじめ南区、熱田区及び東海市の一部等）は、江戸時代以降に伊勢湾北部を埋め立てた人工造成地であり、中京都市圏の工業・商業等の経済活動の中心地域である。

伊勢湾と接する沿岸部は、名古屋港の臨港区域に指定されており、特定重要港湾である名古屋港は中部圏の拠点港であり、貨物量が一億五千万トンを超える平成一四年、名古屋港管理組合資料）

我が国屈指の港である。また、名古屋港周辺には、多くの工場が立地しており、工業出荷額は港区の

みで名古屋市全体の約四分の一を占めている。（平成一四年、名古屋市工業統計調査）。

名古屋南部地域の道路網は、東西方向の幹線道路として一般国道一号、二三号が設置されており、南北方向の幹線道路として一般国道一五四号、二四七号が設置されている。

また、名古屋市内の交通混雑の緩和等のため、環状道路である一般国道三〇二号や伊勢湾岸自動車道の整備を進めているところである。

一般国道二三号は、一般国道一号のバイパスとしての機能はもとより、名古屋南部地域の社会経済活動を支える重要な物流路線としても機能している。

名古屋南部地域の幹線道路の位置は、図1のとおりである。

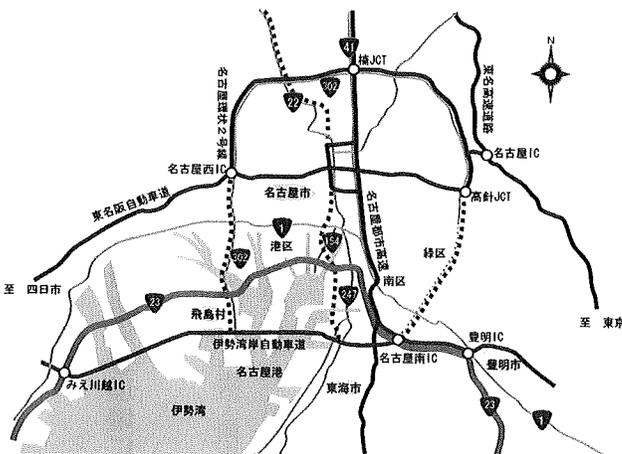


図1 名古屋南部地域の位置図

## 2 交通の実態

名古屋南部地域の一般国道二三号は、昭和三三年から建設工事に着手し、昭和三八年に部分供用後、昭和四二年に全区間供用となった。名古屋市港区における交通量の推移は、図2のとおりである。全区間供用時の昭和四三年では約二万七千台／12時間だった交通量が、昭和六〇年では、約五万二千台／12時間と急増している。その後も交通量は増加傾向にあり、平成二年以降は約一〇万台／日を越える交通量が通過している。平成一年の調査では約九万台／日と交通量が減少しているが、交通負荷の軽減策として国道二三号を六車線

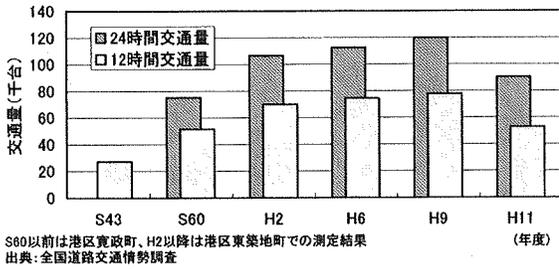


図2 一般国道23号の名古屋市港区における交通量の推移

から四車線への車線削減等の工事の影響が要因としてあげられる。

また、国道二三号の交通特性は、大型車混入率が高く大型車交通量は、全体の交通量の増減とほぼ同様の傾向で推移しており、平成二年以降の調査ではいずれも四割以上が大型車類で占められている。

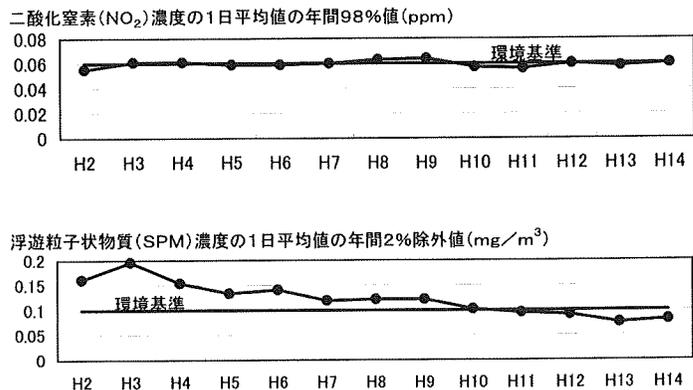
## 3 幹線道路沿道の環境状況

名古屋南部地域には、大気汚染防止法第二二条に基づき、関係地方自治体が一般的な大気汚染状況を把握する目的で設置した測定局（一般局）のほか、同法第二〇条に基づき名古屋市が自動車排出ガスによる大気汚染状況を把握する目的で設置した測定局（自排局）が、一般国道二三号をはじめとする幹線道路沿道に計四箇所設置されている。

また、道路管理者である国土交通省が、沿道環境の状況を日常的に把握することを目的に、平成一三年度以降、一般国道一号沿道に一箇所、一般国道二三号沿道に五箇所、計六箇所の大気常時観測局（常観局）を設置している。

名古屋南部地域の大気汚染測定局の設置位置は図3（次ページ参照）のとおりである。

名古屋市が港区に設置している港陽自排局の大気観測結果の推移は図4のとおりである。



出典：大気汚染調査報告書（愛知県環境部）

図4 港陽自排局における大気観測結果の推移

二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) 濃度の1日平均値の年間九八%値については、近年、環境基準値 (〇・〇六ppm) 前後を推移しており、横ばい傾向にある。

また、浮遊粒子状物質 (SPM) 濃度の1日平均値の二%除外値は、平成三年には環境基準値 (〇・一〇mg/m<sup>3</sup>) の二倍であった値が、その後減少傾向が見られ、平成一一年以降は環境基準値を下回っている状態である。

国土交通省が設置している大気常時観測局の平

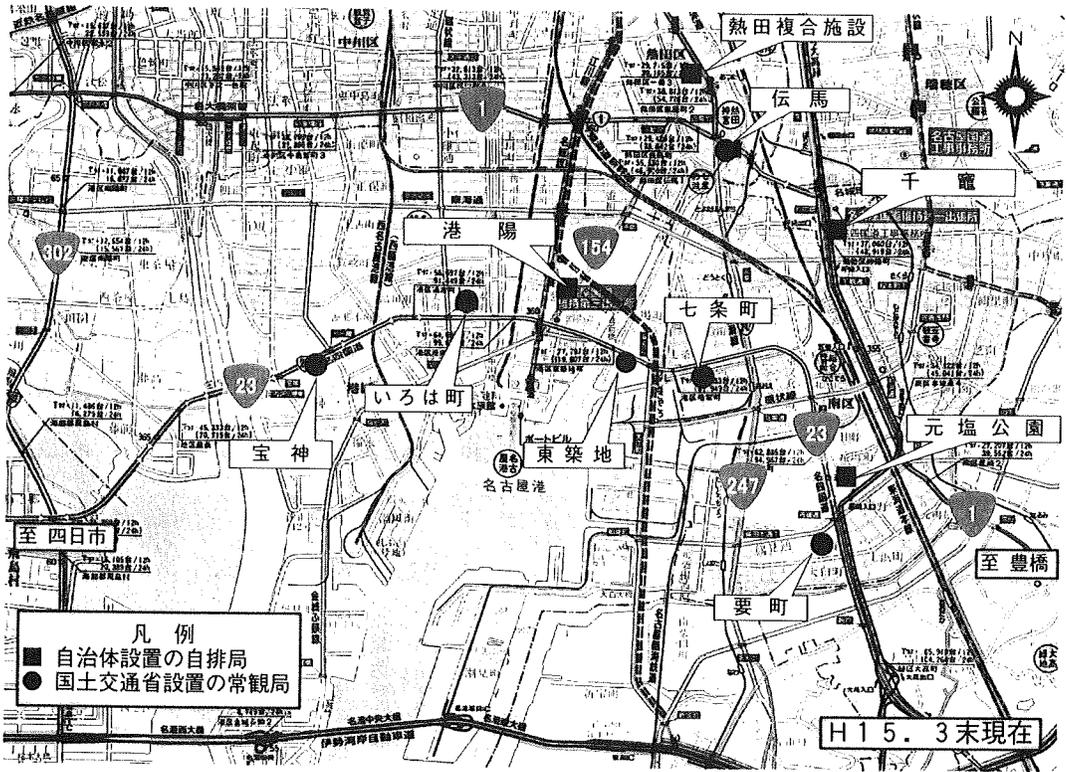


図3 名古屋南部地域の大気汚染測定局の位置図

表1 国土交通省設置の常時観測局における観測結果(平成14年度)

道路名	測定局名	二酸化窒素 (NO <sub>2</sub> )	
		1日平均値の年間98%値 (ppm)	1日平均値の2%除外値 (mg/m <sup>3</sup> )
国道1号	伝馬	0.059	0.092
	宝神	0.076	0.101
国道23号	いろは町	0.065	0.099
	東築地	0.058	0.100
	七条町	0.054	0.085
	要町	0.078	0.124

成一四年度の観測結果は表1のとおりである。

二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) 濃度の一日平均値の年間九八%値は、国道二三号沿道の三局で環境基準値を超過している。また、浮遊粒子状物質 (SPM) 濃度については、一日平均値の二%除外値は、国道二三号沿道の二局で環境基準を超過し、環境基準を越える日が二日以上連続した観測局が、国道一号沿道で一局、国道二三号沿道で四局、計五局で環境基準が非達成となっている。

## 二 道路管理者及び関係行政機関の沿道環境対策への取組

### 1 名古屋南部訴訟の概要及び和解条項

名古屋市または東海市に居住または通勤し、公害健康被害補償法あるいは名古屋市条例に定める指定疾病(気管支喘息等)の認定を受けた患者及び

びその遺族が、道路管理者である国(国土交通省)、大気汚染の進行に対し有効な排出規制を行わなかった国(環境省)及び企業一社(一次判決時は一〇社)に対し、大気汚染物質の排出差止めと損害賠償を請求した。

平成二二年一月二七日に言渡された第一次訴訟の第一審判決では、損害賠償と差止めの請求に対し一部を容認する判決がなされ、国・企業・原告とも判決を不服として控訴した。

その後、名古屋南部地域の関係地方公共団体及び関係省庁地方支分局により「愛知道路環境対策連絡会議」を設置し、名古屋南部の大気汚染の改善のための当面の取組を策定し、国は「道路交通環境対策関係省庁連絡会議(警察庁・経済産業省・国土交通省・環境省)」を開催し、平成一三年三月二十九日に「名古屋南部地域の道路交通環境対策の推進について―当面の取組―」を公表した。

国の取組姿勢について原告の理解が得られた結果、平成二三年八月八日、第一次訴訟(名古屋高等裁判所)、第二次・第三次訴訟(名古屋地方裁判所)の勧告を訴訟当事者が受け入れる形で和解が成立している。原告と国との和解条項の主な内容は表2のとおりである。

表2 和解条項の主な内容

<p>1 国の道路管理者である国土交通省、環境省としてとり得る施策の検討ないし実施に努める</p> <p>(1) 国の道路管理者である国土交通省の施策</p> <p>① 国道23号の車線削減</p> <p>② 車線削減検討のための交通量調査</p> <p>③ 環境施設帯の設置</p> <p>④ 特殊車両通行許可違反の車両取締りスペースの設置</p> <p>⑤ 大気環境の調査</p> <p>⑥ 道路管理に係る車両の改善</p> <p>⑦ TDM(交通需要マネジメント)施策も含めた名古屋都市圏交通円滑化総合計画策定の支援</p> <p>(2) 環境省の施策</p> <p>① 改正NOx法に基づく対策</p> <p>② 大気汚染防止法に基づく対策</p> <p>③ 大気環境の調査</p> <p>④ 健康影響調査</p> <p>(3) 関係機関との連携</p> <p>2 原告と国の道路管理者である国土交通省、環境省は意見交換を行う場として「連絡会」を設置する。</p> <p>3 原告は、損害賠償請求を放棄する。</p>
--

2 道路管理者である国土交通省の基本認識

道路管理者である国土交通省は、一般国道二三号の沿道環境の改善に向けて、「名古屋南部地域の道路交通環境対策の推進について―当面の取組―」国土交通省の施策を実施するとともに、「愛知道路環境対策連絡会議」に参画している関係機関と連携して総合的かつ効果的な対策を推進している。

なお、和解条項に基づく国土交通省の施策の取組内容については下記のとおりである。

① 国道二三号の車線削減

国道二三号の車線数について、平成二二年度までに八車線区間を六車線に、六車線区間の一部を四車線に削減している。

平成一四年度以降は六車線区間について、四車線に削減したときの周辺交通及び大気環境への影響を検討し、適切な空間利用のあり方の検討を実施している。

② 車線削減検討のための交通量調査

国道二三号の交通負荷の軽減策を検討するための交通量調査を、伊勢湾岸自動車道の段階的な供用に併せて実施しており、調査結果を公表している。

③ 環境施設帯の設置

国道二三号名古屋南部地域の沿道の住居地域について、環境施設帯の必要な区域を定め、地元住民の意見を聞きながら、環境施設帯の整備を進めている。また、築地口インターチェンジ付近の沿道地域について、地元住民の方々の意見を聞きながら環境施設帯のモデル整備に取り組んでいる。

(1) 環境施設帯の整備

環境施設帯整備の進め方は図5の手順で実施しており、平成一三年度に住居系地区の居

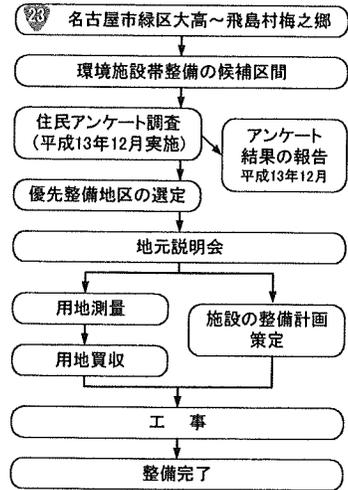


図5 環境施設帯整備の進め方

住者等約二、二〇〇人を対象に、環境に対する現状認識や環境施設帯設置に対する協力意向等のアンケート調査を実施し、結果を公表のうえ整備要望及び協力意向の高かった優先整備地区を選定している。

現在、優先整備地区について、用地買収計画及び環境施設帯の整備案の地元説明会を終え、工事着手に向けての用地買収手続きを進めているところである。

- (2) 築地口インターチェンジ付近のモデル整備  
国道二三号築地口インターチェンジ付近の整備については、地元住民及び学識経験者の参加による「港楽学区国道二三号沿道環境整備懇談会・検討会」を設置し、地元住民の方々の意見を聞きながら整備イメージを検討している。

検討会はワークショップ形式で開催し、図

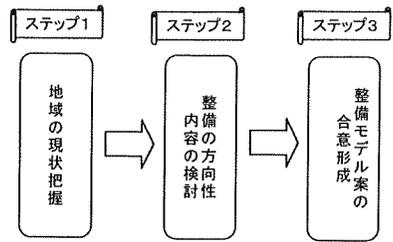


図6 モデル整備の進め方

6の手順で、地域の現状把握、整備の方向性及び整備モデル案について合意形成を図り、整合のとれた整備計画案をまとめる予定である。

また、ワークショップの開催後にはワークショップでの討論内容を「かわら版」にとりまとめ、地元住民の方々へ配布し情報提供をしている。

- ④ 特殊車両通行許可違反の車両取り締まりスペースの設置  
平成一四年度から国道二三号の大府市北崎町付近に車両取り締まりスペースの設置を進めている。

また、国道二三号を通過する特殊車両を対象に、平成一四年度に走行車両重量計測システムを設置し、平成一五年四月から計測及び重量超過車両に対する警告を開始している。

- ⑤ 大気環境の調査

前述したとおり、平成一三年度から名古屋南部地域の国道一号沿道に一箇所、国道二三号沿道に五箇所、計六箇所の大気常時観測局を設置し、観測結果は、国土交通省のホームページ及び現地のパネルで公表している。  
また、道路上の情報板での公表についても現在検討中である。

- ⑥ 道路管理に係る車両の改善

中部地方整備局の道路管理に係る車両に、平成一四年度にディーゼル微粒子除去装置(DPF)を装着し、装着効果の把握を行っているところである。

また、道路管理に係る車両への低公害車の導入として、平成二二年度からディーゼル車から天然ガス自動車(CNG車)へ順次更新を進めている。

- ⑦ 交通需要マネジメント(TDM)施策も含めた名古屋都市圏交通円滑化総合計画の策定の支援  
名古屋市等は、平成一五年一月一九日付

で「名古屋都市圏交通円滑化総合計画」の実施都市圏の指定を受けた。

### 3 道路管理者以外の行政機関の取組施策

前述したとおり、国は「道路交通環境対策関係

省庁連絡会議（警察庁・経済産業省・国土交通省・環境省）を開催し、平成一三年三月に「名古屋南部地域の道路交通環境対策の推進―当面の取組―」を公表している（表3）。

省庁連絡会議においては、関係機関が各種施策の推進を図るとともに、進捗状況及び大気汚染物質の測定結果や交通量等から施策効果を把握することを確認している。

なお、「愛知道路環境対策連絡会議」においても当面の取組について、進捗状況等の確認を実施しているとあるが、道路管理者以外の行政機関の主な取組施策を以下に紹介する。

(1) 自動車NOx・PM法による対策

愛知県では、自動車NOx・PM法が平成一三年六月に成立し、名古屋市及びその周辺地域が対象地域に指定されたことを受け、平成一五年七月に総量削減計画を策定し、関係機関が連携し各種施策を推進しているところである。

(2) 自動車環境関連の条例化

愛知県及び名古屋市においては、自動車環境関連の条例改正を行い、平成一五年九月から自動車の駐車時のアイドリング・ストップの義務付け等を行った。

(3) 県民、事業者、行政が連携した自動車対策の推進

愛知県の特色を踏まえた先進的な自動車環境対

表3 道路交通環境改善に向けた当面の取組（概要）

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 改正自動車NOx法による対策</li> <li>○ 総量削減計画の策定による総合的かつ計画的な対策の推進</li> <li>○ 自動車単体対策</li> <li>○ 車種規制等</li> <li>○ デイゼル微粒除去装置の装着促進</li> <li>○ 使用課程デイゼル車に対する指導等</li> <li>○ 過積載車両等の指導・取締</li> <li>○ 低公害車の普及</li> <li>○ 環境への負荷の少ない車の普及</li> <li>○ 公的機関における低公害車の率先導入</li> <li>○ 交通安全施設等の高度化</li> <li>○ ドライバーへの情報提供の強化</li> <li>○ 国道23号等の交通量低減のための施策</li> <li>○ 国道23号等の交通流の分散策</li> <li>○ 事業者等への迂回要請</li> <li>○ 公共交通機関の整備・利用促進</li> <li>○ 交通需要マネジメントの促進</li> <li>○ 物流対策の推進</li> <li>○ 道路構造対策</li> <li>○ 環境施設帯の設置</li> <li>○ 常時観測局の設置等</li> <li>○ 大気環境に関する常時観測局の設置</li> <li>○ 大気環境に関する常時観測局の測定結果公表科学的知見の充実</li> <li>○ 窒素酸化物や浮遊粒子状物質対策検討のための実態調査</li> <li>○ 健康調査</li> <li>○ 啓発・環境教育の徹底</li> <li>○ 自動車の適正利用</li> <li>○ 環境への負荷の少ない車の展示・情報提供</li> <li>○ 県民、事業者、行政が連携した自動車対策の推進</li> </ul>
---

策に係る取組を推進するため、平成一四年一〇月に「あいち新世紀自動車環境戦略」を策定し、戦略での取組の推進を図っている。

(4) 今後の方針

中部地方整備局では、今後も「道路交通環境対策関係省庁連絡会議」で公表した当面の取組や和

連携して推進していくこととしている。  
また、関係機関と調査検討を進め、名古屋南部地域の沿道環境改善に向け、総合的な施策を進めて参りたい。

# 一般国道四三号大阪市西淀川区における沿道環境対策について

近畿地方整備局道路部

## 一 道路及び交通の概況

### 1 大阪市西淀川区の地理的状况と

#### 幹線道路の状況

大阪市西淀川区は、大阪市の北西端に位置し、南東は淀川を隔てて此花区及び福島区に、北西は中島川と左門殿川を挟んで兵庫県尼崎市に、北東は淀川区に接し、南西は大阪湾に面しており、概ね平坦な地形を有している。

西淀川区は、戦前から工業都市として栄え、戦後も産業復興に伴い、鉄鋼、化学工業等の工場が多く立地し発展した地域であり、既存の工場の分布に基づいて都市計画が進められたことから工業地域と住居地域の両者が相互に入り組んで住工混在地域となっている。西淀川区内には製鋼所のよ

うな大規模な工場がある一面、中小企業の数も多く、区内の工場数は昭和四五年に一、二二五、昭和五〇年に一、六〇九まで増加したが、近年では（平成一三年）七〇二と激減しており、工業系から住居系への利用が進んできている。

そのような地域を北西から南東方向に横断し、大阪市の中心部に向かう大規模な道路として国道等が設置されている。また、これら道路を補完する路線として多車線の地方道が交差している。

西淀川区の南部臨海工業地域の南端には高架式の自動車専用道路である阪神高速五号湾岸線が、臨海工業地域の北部を国道四三号が、さらにその北側の内陸部の住居地域を高架式の自動車専用道路である阪神高速三号神戸線が、その北側の住工混在地域を国道二号が通過している。また、区内

の北端部を高架式の自動車専用道路である阪神高速一一号池田線が通過している。

国道四三号の真上に自動車専用道路である阪神高速三号神戸線が設置された二階建構造となっている区間も一部あるものの、ほとんどの区間は各々の道路が単独で通過している。西淀川区内のこれら幹線道路の位置及び現況は図1のとおりである。

これらの道路は、産業活動の動脈として寄与する反面、増大する自動車交通により沿道環境に過大な負荷をかけることとなった。昭和四四年には「公害に係る健康被害の救済に関する特別措置法」の指定を受けたことから、「公害の西淀川」として全国的に知られるようになり、その後、西淀川区内の沿道住民が、国、阪神高速道路公団、企業

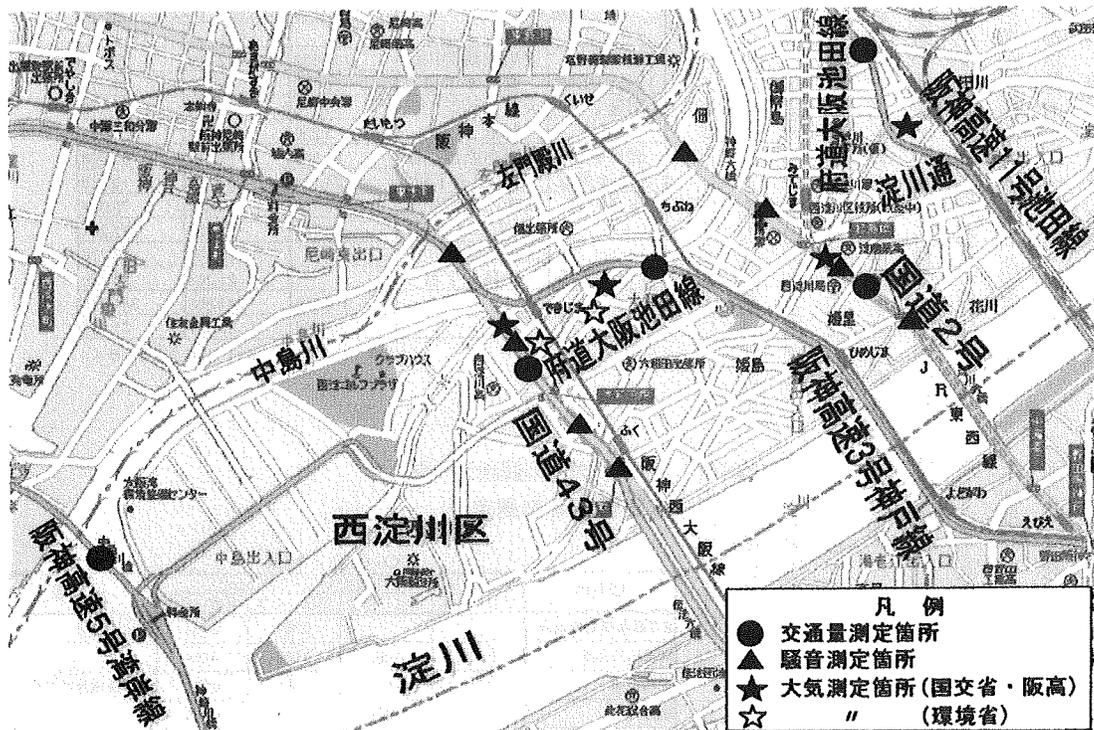


図1 西淀川区概要図

を相手に昭和五三年から昭和五九年、昭和六〇年、平成四年と四次に渡り、排出ガス差し止め請求を行った。企業と沿道住民は、解決金をもって平成七年三月二日に和解をしている。一方、国、阪神高速道路公団と沿道住民は、裁判所からの勧告を受け入れ、第一次から第四次までの訴訟を一括して解決することで平成一〇年七月二十九日に和解が成立したところである。

## 2 交通の実態（交通量）

国道二号、国道四三号、阪神高速三号神戸線、阪神高速五号湾岸線、阪神高速一一号池田線の交通量の推移は、道路交通センサスによると、表1のとおりである。

概説すれば、国道二号、国道四三号の交通量がほぼ横ばいであることに比べ、阪神高速三号神戸線、阪神高速一一号池田線の交通量が減少している。これは阪神高速五号湾岸線が順次供用されてきたことによる交通の転換や昨今の経済状況を反映している結果と思われる。

## 3 幹線道路沿道の環境現状

### (1) 大気

大阪市西淀川区内には、大気汚染防止法二二条に基づき、大阪市が一般的な大気汚染の状況を把握する目的で、淀中学校に測定所（一般局）が一

表1 西淀川区交通量データ

測定地点		交通量(台/日)		
		上段は全体・下段は大型車		
		H2	H6	H11
阪神高速 11号池田線	大阪市西淀川区	111,632	92,880	98,404
	歌島4丁目	20,558	15,190	13,973
国道2号	大阪市西淀川区	33,716	34,421	37,713
	野里2丁目	3,236	3,867	4,021
阪神高速 3号神戸線	大阪市西淀川区	98,984	82,077	69,698
	大和田1丁目	24,194	20,313	10,888
国道43号	大阪市西淀川区	66,134	83,963	75,084
	出来島2丁目	20,708	23,204	22,284
阪神高速 5号湾岸線	大阪市西淀川区	—	53,667	63,776
	中島2丁目	—	21,203	20,239
断面合計		310,466	347,008	344,675
		68,694	83,777	71,405

(出典：H2、H6、H11 道路交通センサス)

箇所設置されている。また、同法二〇条に基づき、大阪市が自動車排出ガスによる大気汚染の状況を把握する目的で、国道四三号沿道にある出来島小学校に測定所(自排局)が一箇所設置されている。また、国道二号、四三号からの自動車排出ガスによる大気汚染の状況を把握する目的で国道の管理者である国土交通省が、国道二号沿道に二箇所、国道四三号沿道に二箇所、阪神高速道路路公団が、阪神高速三号神戸線沿道に一箇所、阪神高速一ノ号池田線沿道に一箇所の合計六箇所の測定所が設

表2 大気の大観測データ  
道路管理者の測定局

観測局	NO <sub>2</sub> の測定結果				摘要
	NO <sub>2</sub> 日平均値の年間98%値(ppm)				
	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	
2号歌島橋交差点局			0.057	0.054	国土交通省
43号出来島局	0.059	0.066	0.058	0.054	〃
大和田局	0.049	0.052	0.051	0.051	阪神高速道路公団
歌島局	0.051	0.052	0.054	0.055	〃

アンダーラインは環境基準非達成(長期的評価による)

(出典：国土交通省調べ)

観測局	SPMの測定結果				摘要
	SPM日平均値の年間2%除外値(mg/m <sup>3</sup> )				
	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	
2号歌島橋交差点局			0.086	0.101	国土交通省
43号出来島局	0.071	0.087	0.087	0.088	〃
大和田局	0.066	0.074	0.074	0.089	阪神高速道路公団
歌島局	0.070	0.074	0.080	0.085	〃

アンダーラインは環境基準非達成(長期的評価による)

(出典：国土交通省調べ)

置されている。国道二号、国道四三号及び阪神高速三号神戸線、阪神高速一ノ号池田線沿道における大気の大観測データ及びその推移は、表2のとおりである。概説すれば、図2及び表2に示すとおり、NO<sub>2</sub>に関しては、環境基準を達成していないうえに、平成一一年度までは減少傾向を示していたものが近年増加している傾向にある。また、SPMに関しては図2及び表2に示すとおり、環境基準を達成していない年度もあるが、減少傾向となっており、以

下に示す当該道路管理者はもとより、各関係行政機関による環境対策への取組みの効果が現れているものと考えられる。

## (2) 騒音

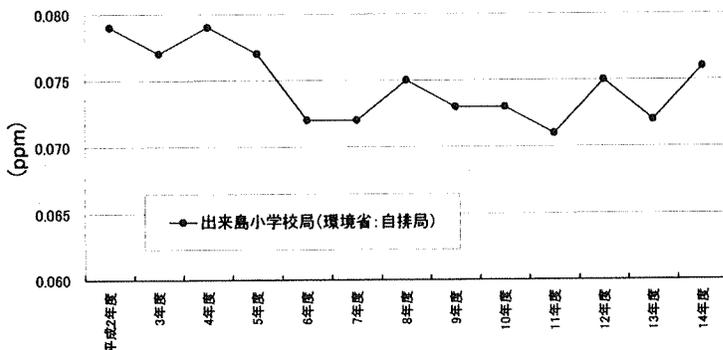
大阪市西淀川区には、騒音防止法一八条に基づき、自動車騒音の状況を常時監視する目的で設置された測定所が、国道二号に一箇所、国道四三号に一箇所設置されている。また、国土交通省では主要な路線の騒音状況を把握することを目的として、道路環境センサスを実施している。

国道二号及び四三号沿道の騒音測定データ及びその推移は、表3のとおりである。

概説すれば、表3に示すとおり、環境基準は達成できていないが要請限度は達成されている。

平成一一年度までは花川二丁目の昼間以外、測定箇所すべてにおいて昼夜間共に環境基準を超過していたが、平成一二年年度に国道二号花川二丁目付近、国道四三号出来島三丁目付近においては、昼夜共に環境基準を満足し、その後も若干の変位はあるものの、環境基準に近い値で推移している。また、国道二号姫里三丁目付近においても、平成一二年年度から一三年度にかけて低騒音舗装の敷設により騒音値が減少しており、平成一三年度に昼間、平成一四年度に昼夜間共に環境基準を満足している。また、国道四三号佃七丁目付近については、車線数削減対策(八車→六車)後も環境基準

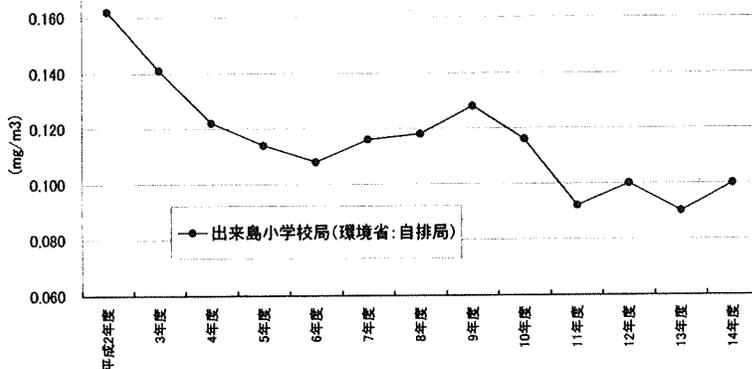
NO<sub>2</sub> 日平均値の年間98%値



観測局	NO <sub>2</sub> 日平均値の年間98%値(ppm)													摘 要
	平成2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	
出来島小学校局	0.079	0.077	0.079	0.077	0.072	0.072	0.075	0.073	0.073	0.071	0.075	0.072	0.076	自排局

アンダーラインは環境基準非達成  
(出典：環境省及び大阪市ホームページ)

SPM日平均値の年間2%除外値



観測局	SPM日平均値の年間2%除外値(mg/m3)													摘 要
	平成2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	
出来島小学校局	0.162	0.141	0.122	0.114	0.108	0.116	0.118	0.128	0.116	0.092	0.100	0.090	0.100	自排局

アンダーラインは環境基準非達成(長期的評価による)

(出典：環境省ホームページ)

図2 大気の経年変化状況

表3 西淀川区騒音データ

国道2号 (単位: dB)

地点名	区分	測定年度				環境基準	要請限度
		H10	H11	H13	H14		
花川2丁目付近	昼	70	71	69	69	70	75
	夜	67	68	65	66	66	70
椋里3丁目付近	昼	73	73	72	68	68	70
	夜	69	70	69	66	65	70
千舟2丁目付近	昼	71	73	72	72	70	75
	夜	69	70	69	69	65	70
佃1丁目付近	昼	73	72	72	71	70	75
	夜	70	70	69	69	65	70

国道43号 (単位: dB)

地点名	区分	測定年度				環境基準	要請限度
		H10	H11	H13	H14		
福町2丁目付近	昼	-	-	-	69	69	70
	夜	-	-	-	63	64	65
大野2丁目付近	昼	73	(76)	74	72	72	70
	夜	69	70	70	66	67	65
出来島3丁目付近	昼	71	-	69	71	71	70
	夜	66	-	64	65	65	65
佃7丁目付近	昼	(78)	(77)	-	73	72	70
	夜	(75)	(75)	-	67	68	65

アンダーラインは環境基準非達成

( ) 内は要請限度非達成

(出典：H10～H14 道路環境センサス(国土交通省))

は達成できていないが、要請限度については達成しており、一定の効果をあげている。

## 二 道路管理者及び関係行政機関の沿道環境対策への取組み

### (1) 道路管理者である国土交通省の基本認識

国道四三号の環境対策については、関係五省庁により、「国道四三号等の道路交通環境対策の推進について(当面の取組)(平成二二年六月六日)」(以下「五省庁当面の取組」という。)が取りまとめられている。また、西淀川公害訴訟の和解に基づく和解条項においても様々な環境対策の検討や実施がうたわれている。

道路管理者である国土交通省としては、これらに示された内容のうち道路管理者として取りうる対策について着実に実施するとともに、関係機関等との緊密な連携のもとに各種対策を進めているところである。

### (2) 国道四三号、阪神高速三号神戸線等の取組み

(平成九年度～平成一五年度)

#### イ 大気

国道四三号、阪神高速三号神戸線の大気環境改善については、「五省庁当面の取組」や、平成一〇年七月に成立した西淀川公害訴訟の和解条項に基づき大気汚染対策を進めており、今まで取り組んできた大気汚染対策については、

表 4

これまでに実施した大気汚染対策
○ 交差点改良の実施 (※)
○ 案内標識の設置
○ 国道43号西淀川区佃地区の車線削減(8車線→6車線)の実施
○ バス停留所の休憩施設の整備
○ 自転車道の整備
○ 植樹帯の設置 (※)
○ 緩衝施設帯の設置 (※)
○ 大気常時観測局の新規設置 (※)
○ 光触媒による大気浄化のフィールド実験
○ PM <sub>2.5</sub> の測定検討

注：(※)はH9年度以前より取り組んだ施策

表4とおりのである。

これらのほか、道路管理者以外の行政機関が取り組んできた施策は、自動車単体対策や自動車NO<sub>x</sub>・PM法の制定等がある。特に、総合的な対策として、大阪府が平成一五年三月に策定した自動車NO<sub>x</sub>・PM法に基づく総量削減計画については、その着実な実施により平成二二年度年までにNO<sub>2</sub>、SPMの環境基準の達成が期待されるところ

である。

#### ロ 騒音

また、今日までに取り組んできた騒音対策については、表5のとおりである。

表 5

これまでに実施した騒音対策
○ 低騒音舗装の敷設 (※)
○ 新型遮音壁の設置 (※)
○ 高架裏面吸音板の設置
○ 低層遮音壁の設置
○ 沿道法の活用の検討
○ 民家防音工事助成 (※)

注：(※)はH9年度以前より取り組んだ施策

これらのほか、道路管理者以外の行政機関が取り組んできた施策は、大型車の走行にかかる夜間の通行帯規制や沿道法の適用検討等がある。特に、沿道法については、まちづくりを含めた騒音対策として沿道整備道路の指定が期待

されるところである。  
ハ その他

これらのほかに、他路線への迂回を促すキャンペーン等の啓発活動や歩道の美装化等の景観整備など、各種対策に取り組んでいるところである（表6）。

表6

その他の対策等
○ 環境ロードプライシング
○ 交通需要軽減キャンペーン
○ 道路利用者への迂回要請
○ 交差点の連続立体交差化（※）
○ 歩道・橋梁の美装化（※）
○ 高架下の有効利用（※）
○ 伸縮継手の改良（※）
○ 経路比較情報板の整備（※）

注：（※）はH9年度以前より取り組んだ施策

### 三 今後の方針等（まとめ）

関係五省庁による道路交通環境対策関係省庁連絡会議では、大気汚染物質に係る環境基準の速やかなる達成を目指すことを目標として「五省庁当面の取組」が取りまとめられ、関係省庁及び関係地方公共団体等の緊密な連携のもとに各種対策が進められているところである。

しかしながら、西淀川区の大気汚染の状況は、依然として環境基準が達成されていないなど厳しい状況が続いていることから、今後とも関係機関と連携した総合的な環境対策を推進するとともに、有料道路の料金施策等に関する社会実験の実施なども含め、更なる沿道環境対策についての検討を進め実施して参りたい。

# 一般国道四三二号尼崎市～神戸市間における

## 沿道環境対策について

近畿地方整備局道路部

### 一 道路及び交通の概況

#### 1 一般国道四三二号沿道地域の地理的状況と幹線道路の概況

一般国道四三二号は、大阪市西成区から神戸市灘区に至る延長約三〇kmの幹線道路であり、そのうち兵庫県域は、尼崎市から西宮市、芦屋市、神戸市東灘区を経て神戸市灘区に至る延長約二〇kmの区間である。沿道地域は大阪平野の西部、兵庫県南東部に位置し、南部は大阪湾に面する概ね平坦な地形を有している。

この地域は、戦前から工業を中心に栄えており、戦争では甚大な被害を被ったものの、戦後再び大きく発展し、臨海部を中心に工業地域・準工業地域が、その北側には住居地域が広がっている。こ

れら臨海部の工業系地域には、大規模な重化学工業等の工場がある一方で、中小企業も多数存在している。工場数の推移を見ると、尼崎市、西宮市、芦屋市、神戸市東灘区及び灘区の工場数は、昭和三五年に二一八七、昭和四〇年に二五五七、昭和四五年に四〇六一と急激に増加したが、近年（平成一四年）では一七〇四と激減している。

このような地域を東西に結ぶ大規模な道路として国道等が設置されている。兵庫県南東部臨海工業地域の南側には高架式の自動車専用道路である阪神高速五号湾岸線が、北側には幹線道路である国道四三二号と高架式の自動車専用道路である阪神高速三号神戸線が、そのさらに北側には幹線道路である国道二号が、それぞれ市街地を東西に貫くように設置されており、これら幹線道路の位置を



国道43号及び阪神高速3号神戸線

示すと図1のとおりである。

また、国道四三号の真上には高架式の自動車専用道路である阪神高速三号神戸線が設置されており、国道四三号と阪神高速三号神戸線とは、ほぼ全線において二階建構造の道路となっている。

これら幹線道路の整備により、地域の産業、経済の発展に貢献した一方で、大量の道路交通に起

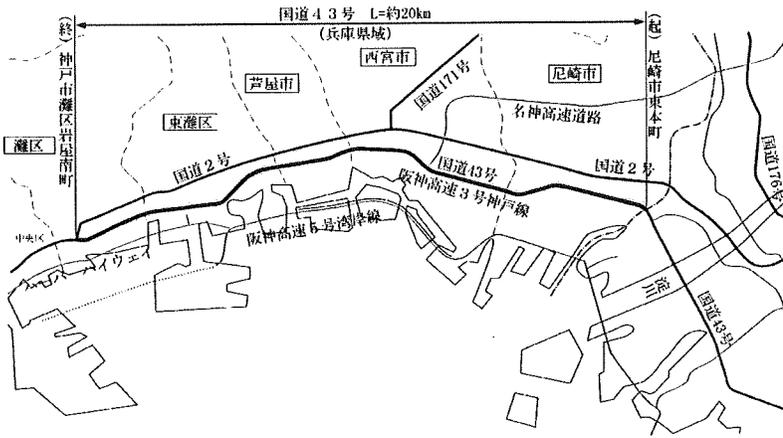


図1 兵庫県南東部における幹線道路の位置

表1 国道2号、43号及び阪神高速3号神戸線、5号湾岸線の交通量及び大型車の推移  
上段：交通量(台/日)、下段：大型車交通量(台/日)

路線	調査年次							
	S58	S60	S63	H2	H6	H9	H11	
尼崎断面	国道2号	35,044	38,310	40,235	33,716	34,421	35,274	32,062
	国道43号	2,798	3,558	3,818	3,236	3,867	3,925	2,757
	阪神高速3号神戸線	82,270	90,115	93,776	86,337	87,900	75,024	84,753
	阪神高速5号湾岸線	25,027	24,200	26,756	23,540	25,461	20,648	23,526
	阪神高速	60,863	67,447	81,527	86,621	78,232	68,240	68,245
芦屋断面	国道2号	13,426	14,946	20,577	22,284	19,300	14,650	10,137
	阪神高速	—	—	—	—	53,667	66,563	63,776
	5号湾岸線	—	—	—	—	21,203	21,475	20,239
	国道2号	36,879	38,378	38,787	40,718	38,678	40,941	40,883
	国道43号	3,016	3,139	2,585	3,025	3,147	4,259	3,242
阪神高速	国道2号	69,186	70,713	79,104	73,422	84,004	54,157	69,856
	国道43号	20,940	20,143	21,937	22,183	23,818	16,881	21,177
	阪神高速3号神戸線	100,065	99,063	114,265	118,165	101,929	97,120	89,678
	阪神高速5号湾岸線	32,435	31,192	25,470	34,947	33,136	29,461	24,999
	阪神高速	—	—	—	—	28,347	39,361	38,207
5号湾岸線	—	—	—	—	11,841	14,744	15,753	

※ H9は国道43号の3車線化工事中。

<出典：道路交通センサ調査>

因する騒音や振動、大気汚染といった問題が顕在化し、昭和五十一年八月には国道四三号訴訟<sup>1)</sup>が、昭和六三年一月には尼崎訴訟<sup>2)</sup>がそれぞれ提起され、平成七年七月に国道四三号訴訟の最高裁判決、平成一〇年三月に国道四三号二次訴訟等の和

解の成立、平成二二年一月に尼崎訴訟の1審判決、平成二二年一月に尼崎訴訟の和解が成立し、国側にこれまで以上の環境改善を求めるとなった。なお、尼崎訴訟については和解条項の履行を巡り、平成一四年一〇月に総務省の公害等調整委員会にあつせん申請がなされ、平成一五年六月にあつせん案を双方が受け入れあつせんが成立している。

- ※1) 国道四三号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件
- ※2) 尼崎有害物質排出規制等請求控訴事件

## 2 交通の実態(交通量)

国道二号、四三号及び阪神高速三号神戸線、五号湾岸線の交通量及び大型車交通量の推移は、表1のとおりである。

概説すれば、国道二号が概ね横ばい傾向で推移しているのに対し、国道四三号、阪神高速三号神戸線は昭和六三年、平成二年をピークに減少傾向にある。これは平成六年度に阪神高速五号湾岸線が開通したことや阪神淡路大震災、昨今の経済情勢等を反映しているものと思われる。

## 3 幹線道路沿道の環境現状

### ① 大気

国道四三号及び阪神高速三号神戸線沿道には、大気汚染防止法第二〇条に基づき、自治体が自動車排出ガスによる大気汚染の状況を

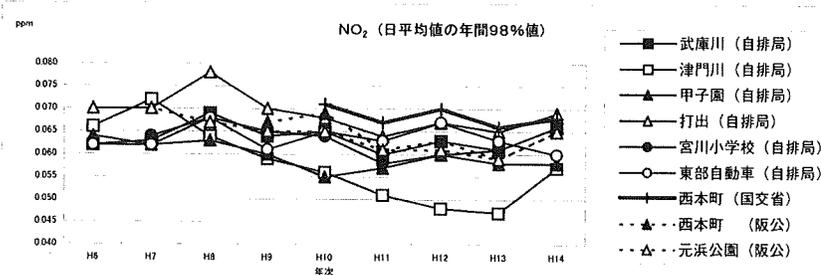
表2 国道43号沿道の大気汚染状況の推移

観測局			NO <sub>2</sub> 日平均値の年間98%値(ppm)								
			H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14
自排局	尼崎市	武庫川	0.062	0.063	0.069	0.064	0.065	0.060	0.063	0.061	0.066
		津門川	0.066	0.072	0.064	0.059	0.056	0.051	0.048	0.047	0.057
	西宮市	甲子園	0.064	0.062	0.063	0.060	0.055	0.060	0.058	0.058	0.058
		打出	0.070	0.070	0.078	0.070	0.068	0.064	0.067	0.065	0.069
	芦屋市	宮川小学校	—	0.064	0.068	0.065	0.064	0.058	0.060	0.061	—
神戸市		東部自動車	0.062	0.062	0.068	0.061	0.065	0.063	0.067	0.063	0.060
国土交通省	尼崎市	東本町交差点	—	—	—	—	—	—	—	—	0.072
		五合橋	—	—	—	—	—	—	—	—	0.070
		西本町	—	—	—	—	0.071	0.067	0.070	0.066	0.068
	西宮市	西宮本町交差点	—	—	—	—	—	—	—	—	0.064
	芦屋市	精道交差点	—	—	—	—	—	—	—	—	0.059
	神戸市	東明交差点	—	—	—	—	—	—	—	—	0.066
		岩屋交差点	—	—	—	—	—	—	—	—	0.061
阪神公団	尼崎市	西本町	—	—	—	0.067	0.069	0.061	0.063	0.059	0.065
		元浜公園	0.070	0.070	0.067	0.065	0.065	0.061	0.061	0.059	0.065

※ 下線は、環境基準非達成。

<出典：日本の大気汚染状況、国土交通省調べ、尼崎の環境>

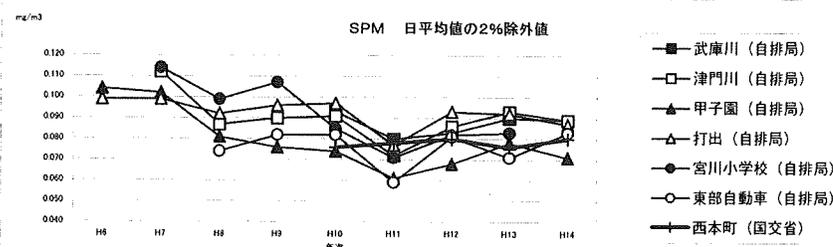
把握する目的で設置された測定所(自排局)が六箇所(自排局)に設置されている。また、今後の道路環境政策の企画立案やその評価を目的として、国の道路管理者である国土交通省が九箇所(うち二箇所は平成一四年度設置、一五年



観測局			SPM 日平均値の2%除外値(mg/m <sup>3</sup> )								
			H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14
自排局	尼崎市	武庫川	—	—	—	—	0.093	0.080	0.083	0.090	0.089
		津門川	—	0.112	0.087	0.090	0.091	0.072	0.086	0.093	0.089
	西宮市	甲子園	0.104	0.102	0.081	0.076	0.074	0.061	0.068	0.078	0.071
		打出	0.099	0.099	0.092	0.096	0.097	0.077	0.093	0.092	0.087
	芦屋市	宮川小学校	—	0.114	0.099	0.107	0.085	0.071	0.082	0.083	—
		神戸市	東部自動車	—	—	0.074	0.082	0.082	0.059	0.081	0.071
国土交通省	尼崎市	東本町交差点	—	—	—	—	—	—	—	—	0.105
		五合橋	—	—	—	—	—	—	—	—	0.094
		西本町	—	—	—	—	0.076	0.078	0.080	0.076	0.080
	西宮市	西宮本町交差点	—	—	—	—	—	—	—	—	0.082
	芦屋市	精道交差点	—	—	—	—	—	—	—	—	0.073
	神戸市	東明交差点	—	—	—	—	—	—	—	—	0.076
		岩屋交差点	—	—	—	—	—	—	—	—	0.071

※ 下線は、環境基準非達成。

<出典：日本の大気汚染状況、国土交通省調べ>



度から測定開始)、阪神高速道路公団が二箇所(尼崎市が管理)の合計二箇所の測定所を設置している。国道四三号及び阪神高速三号神戸線沿道における大気汚染状況の推移は、表2のとおり

である。概説すれば、二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)については増減はあるものの概ね横ばいで推移しており、半数以上の測定所で環境基準を上回っている。また、浮遊粒子状物質(SPM)については

表3 国道43号沿道の騒音値 (Laeg) の推移

調査地点	対策後の遮音壁設置状況	調査年次 (単位: dB)							環境基準	要請限度	
		H6 (対策前)	H10	H11	H12	H13	H14	H14-H6			
昼間	尼崎市 西本町5	背後部	68	68	66	66	66	-11	70	75	
		開口部	77	74	69	70	69	70			-7
	西宮市 久保町2	背後部	74	74	64	64	64	65			-9
		開口部	74	71	71	71	70	69			-5
	芦屋市 打出町7	背後部	76	62	63	63	63	63			-13
		開口部	74	74	71	71	72	71			-5
神戸市 東灘区青木4	背後部	72	74	63	62	64	64	-8			
	端部	72	67	68	68	68	68	-4			
	端部	72	64	65	64	63	63	-10			
夜間	尼崎市 西本町5	背後部	73	70	66	67	66	66	-7	65	70
		開口部	70	70	62	62	60	62	-8		
	西宮市 久保町2	背後部	70	68	69	68	68	67	-3		
		開口部	70	60	60	61	60	61	-9		
	芦屋市 打出町7	背後部	70	70	68	69	68	68	-2		
		開口部	70	70	60	58	61	61	-6		
神戸市 東灘区青木4	背後部	67	64	65	64	64	65	-2			
	端部	67	64	65	64	64	65	-2			

※ H 6 及び H 10 の Laeg は、旧環境基準の時間区分である 4 時間帯 (朝、昼、夕、夜) の Laeg を現環境基準の時間区分である 2 時間帯 (昼間、夜間) に変換したものである。

< 出典: 国土交通省・沿線自治体調べ >

② 騒音

若干の減少傾向にあるものの、近年横ばいで推移しており、環境基準を達成していない測定所もあるなど国道四三号沿道の大気環境は厳しい状況が続いている。

国道四三号及び阪神高速三号神戸線沿道に

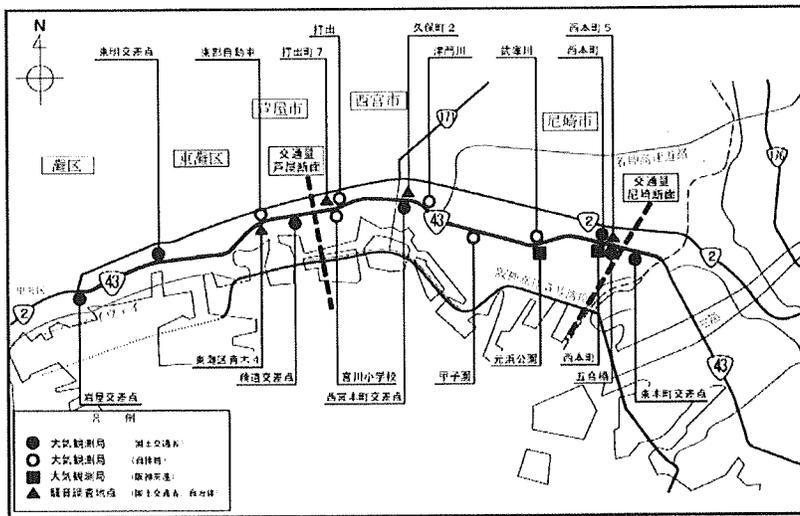


図2 各種調査地点の位置図

おける騒音の測定値及びその推移は、表3のとおりである。概説すれば、昼間・夜間ともに遮音壁の背後部についてはほぼ環境基準を達成しているが、開口部や端部については一部非達成の箇所も見られる。

国道四三号については、平成六年からの六車線化工事の際に遮音壁の設置や低騒音舗装の敷設といった各種の騒音対策を実施しており、対策後の遮音壁背後部 (遮音壁を 50 m 以上連続設置している区間の背後) においては全ての調査地点で環境基準 (昼間・70 dB、夜間・65 dB) を満たしている。

また、遮音壁の開口部、端部については環境基準を超える箇所が見られるが、要請限度は全ての地点で満足している。

二 道路管理者及び関係行政機関の沿道環境対策への取組み

(1) 道路管理者である国土交通省の基本認識

国道四三号の環境対策については、関係五省庁により、「国道四三号及び阪神高速神戸線に係る道路交通騒音対策」(平成七年八月三〇日)及び「国道四三号等の道路交通環境対策の推進について」(平成二二年六月六日)が取りまとめられている。また、尼崎公害訴訟の和解に基づく和解条項においても様々な環境対策の検討や実施がうたわれている。さらに、平成一五年六月に成立したあつせんにおいても、大型車の交通量低減のための総合的な調査の実施や環境ロードプライシングの試行内容の一層の充実等が盛り込まれている。

道路管理者である国土交通省としては、これらに示された内容のうち道路管理者として取りうる

対策について着実に実施するとともに、関係機関等との緊密な連携のもとに各種対策を進めているところである。

(2) 国道四三号及び阪神高速三号神戸線の取組

(昭和五一年度～平成一五年度)

① 大気

国道四三号、阪神高速三号神戸線の大気環境改善については、平成一二年六月に取りまとめられた「国道四三号等の道路交通環境対策の推進について(当面の取組)」(五省庁連絡会議)や、平成一二年一

二月に成立した尼崎公害訴訟の和解条項に基づき大気汚染対策を進めており、今日まで取り組んできた大気汚染対策は、表4のとおりである。

これらのほか、道路管理者以外の行政機関が取り組んできた施策は、自動車の単体対策や自動車NOx・PM法の制定等がある。特に、総合的な対策として、兵庫県が平成一五年八月に策定した自動車NOx・PM法に基づく総量削減計画や、平成一五

表4

これまで実施した大気汚染対策等
○道路ネットワークの整備等
○国道43号等の道路改良
○ドライバーへの情報提供の強化
○環境ロードプライシングの試行的実施
○トラック事業者への迂回協力要請等
○特殊車両通行許可違反の取締り基地の建設や取締りの強化
○特殊車両自動取締装置を利用した警告文書の発送等
○大型車の交通規制の可否の検討のための調査
○新たな測定局の設置及び結果の公表

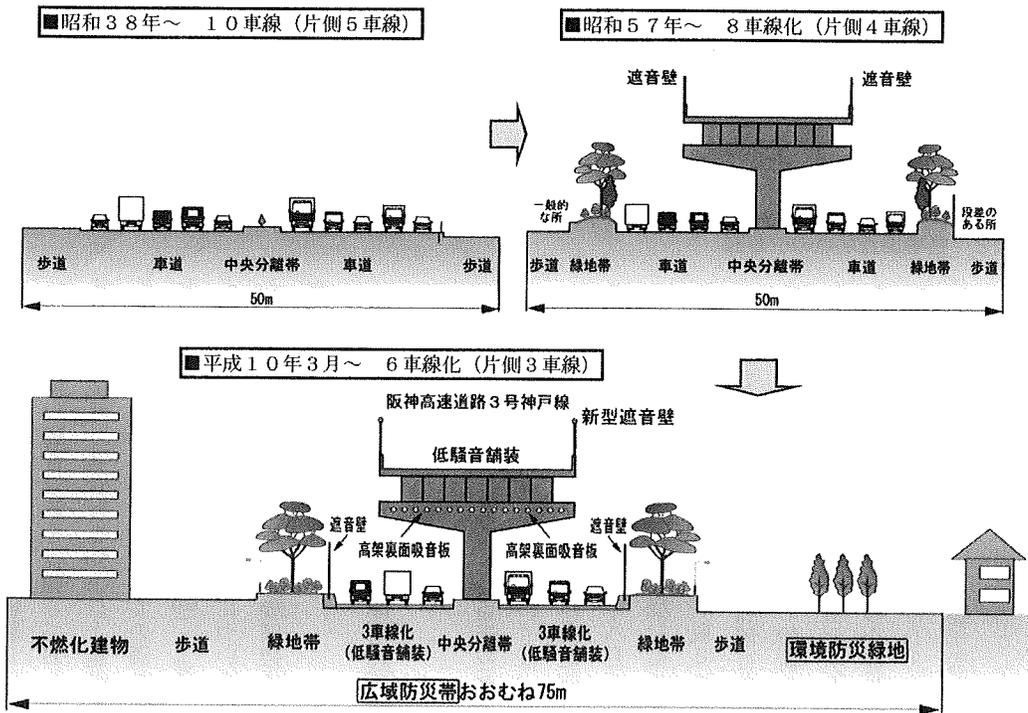


図3 国道43号及び阪神高速3号神戸線の騒音対策の変遷

年一〇月に成立した自動車NOx・PM法の排出基準を満たさない大型のディーゼル車の一部地域への乗り入れを規制する条例などの着実な実施により、平成二二年度までにNO<sub>2</sub>、SPMの環境基準の達成が期待される場所である。

② 騒音

また騒音対策については、国道四三号・阪神高速神戸線の騒音問題等が顕著になった昭和五一年度から着手するとともに、平成七年八月の「国道四三号及び阪神高速神戸線に係る道路交通騒音対策」に基づき各種対策を行っており、今日までに取り組んできた騒音対策としては、表5のとおりである。

これらのほか、道路管理者以外の関係行政機関が取り組んできた施策は、大型車の走行

表5

これまでに実施した騒音対策等
○国道43号の車線削減(図3参照)
○新型遮音壁や高遮音壁等の各種遮音壁の設置
○低騒音舗装の敷設
○高架裏面吸音板の設置
○高架橋の桁の連結化や連続桁化

にかかる夜間の通行帯規制や沿道法の指定等がある。特に沿道法については昭和五七年に沿道整備道路としての指定を受け、道路管理者と沿線自治体が連携し地区計画の策定に向けて取り組んできた結果、平成一五年には尼崎市内の全区間において「区域及び整備の方針」を示した所である。今後は「沿道地区の整備計画」を決定し、沿道の騒音環境を改善していくことが期待されているところである。

③ その他

これらのほか、道路管理者として表6に示すとおり、環境防災緑地の整備や、土壤による大気浄化のフィールド実験等を行っている。

表6

その他の対策等
○環境防災緑地の整備(図3)
○土壤による大気浄化のフィールド実験
○光触媒による大気浄化のフィールド実験
○街路樹の植え替えや歩道等の美化
○バリアフリー化の検討
○道路利用者への迂回の要請
○他路線への迂回を促すキャンペーン等の啓発活動

三 今後の方針等(まとめ)

関係五省庁による連絡会議では、騒音や大気汚染物質に係る環境基準の速やかな達成を目指すことを目標として、平成七年八月に「国道四三号及び阪神高速神戸線に係る道路交通騒音対策」、平成一二年六月に「国道四三号等の道路交通環境対策」の推進について「当面の取組」が取りまとめられ、関係省庁及び関係地方公共団体等の緊密な連携のもとに各種対策が進められているところである。

その結果、騒音については一定の成果が得られているが、大気汚染については依然として環境基準が達成されていないなど厳しい状況が続いている。

また平成一五年六月に成立したあつせんでは、大型車の交通量低減のための総合的な調査の実施や、環境ロードプライシングの試行内容の一層の充実を図ること等が盛り込まれており、これまでの和解除項の履行に加え、あつせんに示された内容について着実に検討等を進めているところである。今後は、国道四三号の更なる環境改善に向けて、有料道路の料金施策等に関する社会実験の実施や、関係者等からなる委員会等の設立、沿道法を活用した幹線道路の沿道にふさわしい土地利用への転換など総合的な環境対策について検討を進め実施して参りたい。

# 「日本の道と街並みを考える会」について

道路局地方道・環境課

## 一 おひめこ

平成一五年七月、国土交通省では、「美しい国づくり政策大綱」をとりまとめた。本大綱は、日本の国土を国民一人一人の資産として、我が国の美しい自然との調和を図りつつ整備し、次の世代に引き継ぐという理念の下、行政の方向を美しい国づくりに向けて大きく舵を切り、具体的な取組みを促進することを目的にとりまとめられたものである。

道路についても、電柱・電線の地中化、防護柵などいくつかの課題が指摘されているが、道路の景観は、道路構造物のみならず、その周辺の土地利用、沿道建物、さらには、そこを利用している自動車、歩行者などによっても形成されていると

考えられる。今後、美しい日本の景観を形成していくためには、それらを含めて道路空間全体を景観に優れたものとしていく必要がある。国土交通省道路局では、そのような問題意識のもと、美しい道や街並みを形成するための検討を行うために「日本の道と街並みを考える会」を設置した。本稿では、その「日本の道と街並みを考える会」の活動の内容について紹介する。

## 二 「日本の道と街並みを考える会」の設置

平成一五年七月、有識者からなる懇談会「日本の道と街並みを考える会（座長・中村良夫東京工業大学名誉教授）」を設置した（表一）。三回にわたり懇談会を開催し、道路とそれを取りまく街並

みの景観について、色彩やデザイン、景観を阻害している要因などを中心にそのあり方を検討した。また、「子供たちに残したい&残したくないニッポンの道景色・大募集」や多彩なゲストを交えたフォーラムを開催し、日本の道と街並みを美しくしていくための啓発、PR活動を行うとともに、日本の道と街並みを美しくするための基本理念について提言をいただいた（写真一）。

## 三 「子供たちに残したい&残したくないニッポンの道景色大募集」

日本の道と街並みを考える会では、これからの日本の道をどのように美しくしていくべきか、広く国民の意見を伺うために「子供たちに残したい&残したくないニッポンの道景色大募集」を

実施した。平成一五年八月一日〜九月一五日にかけて、日頃から道と街並みを見ていく中で、「きれいな見苦しい」などと感じている景観を、インターネットや新聞広告、チラシ等を通じて募集した(図1)。募集にあたっては、道の景観の写真に撮影場所や景色に対するコメント

(どのような点を良い(悪い)と感じたのか)等を付して、郵送あるいはインターネットにて送付していただいた。応募された写真は、八月から順次、「日本の道と街並みを考える会」のホームページで、場所・撮影時期・応募者名・応募者のコメントとともに

表1

「日本の道と街並みを考える会」の概要

- 開催状況
  - 第1回 平成15年7月29日(火)
    - 「日本の道と街並みを考える会」の活動方針・内容について
    - 道・街並み空間の現状・課題について
    - 道・街並みの景観が損なわれた背景・要因について
    - 防護柵における景観配慮の取組について
  - 第2回 平成15年10月1日(水)
    - 「子供たちに残したい&残したくない」ニッポンの道景色・大募集募集結果について(報告)
    - 青山通りモデル地区における取組について(報告)
    - 「京都デジタルアーカイブTHE MIYAKO」の紹介
    - 討議
      - 青山通りモデル地区における取組への助言
      - 美しい景観を取り戻すための取組・方針について
    - シンポジウム(案)について
  - 第3回 平成16年1月27日(火)
    - 「日本の道と街並みを考える会」報告書(案)について
    - 青山通りモデル地区における取組について(報告)
- メンバー
  - 座長: 中村良夫(東京工業大学名誉教授)
  - 委員: 井口典夫(青山学院大学経営学部教授)
  - 尾登誠一(東京芸術大学美術学部教授)
  - 木村徹((社)自動車技術会デザイン研究会委員長)
  - コシノジュンコ(ファッションデザイナー)
  - 松岡正剛(編集工学研究所所長/帝塚山学院大学教授)
  - オブザーバー:
    - 佐藤信秋(国土交通省道路局長)
    - 榊 正剛(国土交通省道路局次長)
    - 小峰良介(東京都技監)



図1 募集の新聞広告

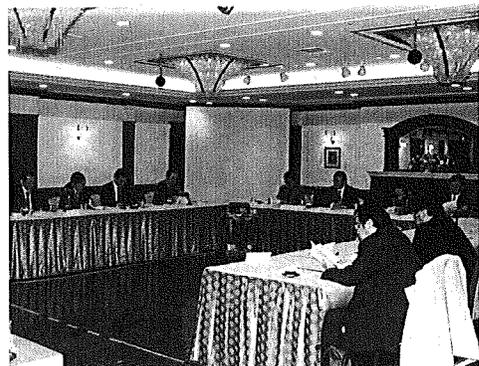


写真1 懇談会の様子

公開した。ホームページでは、日本地図から地域別に探したり、応募者名・場所・受付日時順のリストから景観の写真を探せるようになっていて、また、募集の終了後、応募の状況について新聞広告で報告した。

募集の結果、全都道府県から合計一、四〇四通もの写真が寄せられた。そのうち約八割にあたる一、一一六件は「街路樹」「並木道」「森・田圃」等の「残したい道景色」として寄せられたもので、そのような道々の景色が楽しまれていることを示す結果となった。一方、残りの約二割となる二八八件は、「電柱」「看板」等の「残したくない道景色」で、多くの人々がこれらのものを「残したくない」と感じていることがわかる(図2)。

都道府県別に見ると東京都からの応募がもっとも多く、地域別では、人口の多い関東地方、近畿地方での応募数が二〇〇件を越えた。さらに、東北地方については、応募数が関東地方、近畿地方のそれを上回っており、道や景色について関心が高いことが考えられる(図3)。

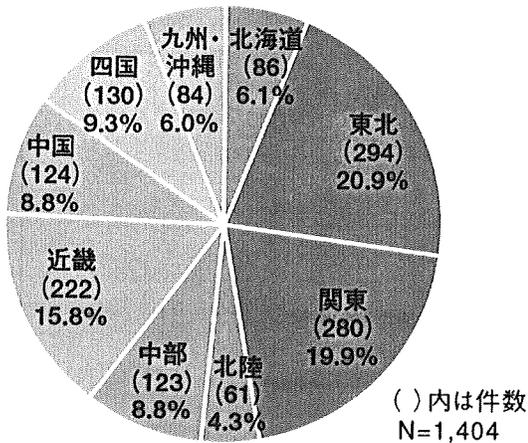
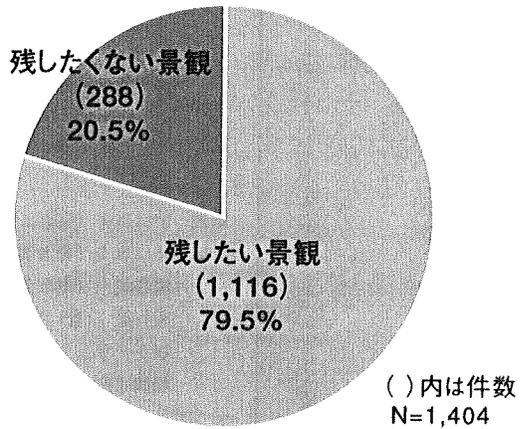


図3 撮影場所別応募数の割合

図2 残したい/残したくない景観の比率



写真2 残したい景観の例(街路樹・並木・植栽)

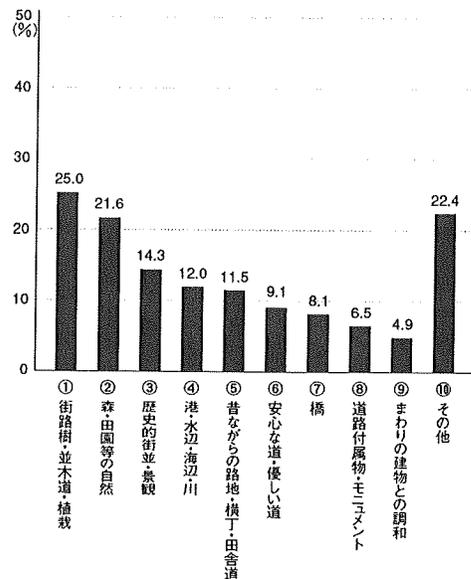


図4 残したい景観の要因

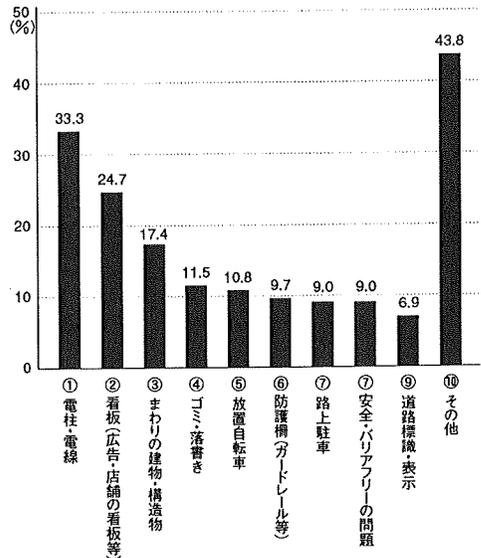


図5 残したくない景観の要因

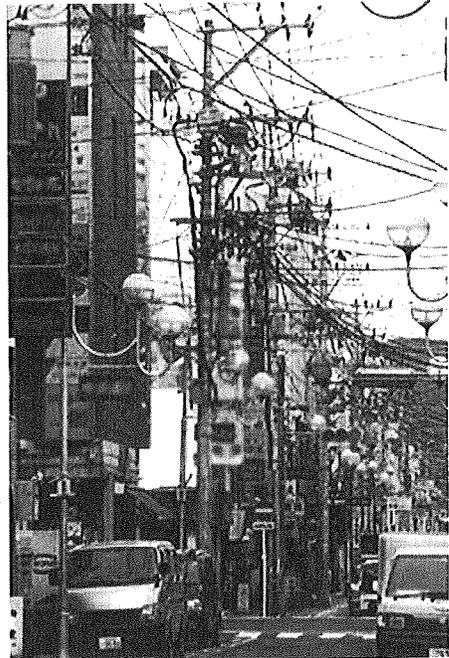


写真3 残したくない景観の例  
(電柱・電線)

うかがわれる。二番目に多かったものは、「森・田圃等の自然」であり、四番目以降の項目と併せて、自然を主とする景観への評価や関心が非常に高いことがうかがわれる。樹木だけでなく、水辺・海辺・川・港など水のある風景も「残したい」として多く寄せられ、広く自然環境と共存した景色が多くの人にとって好まれていることがわかる。一方で、人工物についても、「歴史的街並・景観」が三番目となっている。「昔ながらの路地・横丁・田舎道」についての応募も多くあったことから、道の周辺に存在する個々のものが調和し、一体感のある味わいを持つことが大切であると考えられる。また、「安心な道・優しい道」が「残したい景観」として六番目に多いのは、見た

目としての景観だけでなく、道路本来の機能である「安全性」や「使いやすさ」が「重んじられていることを表していると考えられる(図4、写真2)」。残したくない景観については、「電柱・電線」が要因としてあげられているものが三三%と最も多く、「看板(広告・店舗の看板等)」「まわりの建物」がこれに続く。「電柱・電線」と「看板」だけで半分を大きく上回る結果となっており、この二つが景観を阻害する大きな要因になっていると考えられる。電柱については、景観の問題だけでなく、道幅を狭くするなど安全面でも疑問の聲が寄せられており、その地中化を求めるコメントが多く寄せられた。また、「ゴミ」や「放置自転車」、「路上駐車」などの個人のモラルに起因する

ものも目立つ。全体としては、周囲と一体感が考慮されていないものが雑然としている、そんな景色が「残したくない」と考えられているようである(図5、写真3)。

#### 四 「ニッポンの道景色フォーラム」の開催

「日本の道と街並みを考える会」では、これから日本の道をどのように美しくしていくのか、様々な意見を取り入れるために、日本の道と街並みの現状を見直し、今後より美しい道と街並みの景観を取り戻すための取組みや方針について考える「ニッポンの道景色フォーラム」道・街並みの洗練に向けて」を開催した(表2)。フォーラ

表2

日時：2003年11月5日（水）	18:00 開場	18:30 開始	21:00 終了
会場：東京国際フォーラム			
プログラム：			
1.	あいさつ	中村良夫（東京工業大学名誉教授）*	
2.	「子供たちに残したい&残したくない」ニッポンの道景色・大募集 結果発表		
3.	討議	一道・街並みの現状に対する問題提起	
	コーディネーター：蟹瀬誠一（ジャーナリスト／ニュースキャスター）		
	尾登誠一（東京芸術大学美術学部教授）		
	木村徹（（社）自動車技術会デザイン研究会委員長／トヨタ自動車（株）デザイン部東京デザイン部長）*		
	コシノジュンコ（ファッションデザイナー）*		
	ピーター・フランクル（数学者・大道芸人）		
	松葉一清（朝日新聞編集委員）		
4.	美しい国づくりと青山通り	井口典夫（青山学院大学経営学部教授）*	
5.	官民一体となった町づくり・人づくり／岐阜県古川町	村坂有造（岐阜県古川町観光協会相談役／（有）村坂印刷代表取締役社長）	
6.	提言	一道・街並みの洗練にむけて	
	コーディネーター：中村良夫（東京工業大学名誉教授）*		
	浅井慎平（写真家）		
	佐藤信秋（国土交通省道路局長）*		
	松岡正剛（編集工学研究所所長／帝塚山学院大学教授）*		
	（*印は、「日本の道と街並みを考える会」メンバー等）		

ムは、平成一五年一月五日東京国際フォーラムで開催された。定員約二〇〇名の会場に、定員以上の応募があり、当日も立ち見ができるほどの盛況ぶりであり、人々の景観に関する関心の高さをうかがわせた（写真4）。

フォーラムの概要は表2のとおりである。また、会場入り口には「子供たちに残したい&残したくないニッポンの道景色大募集」の募集結果の展

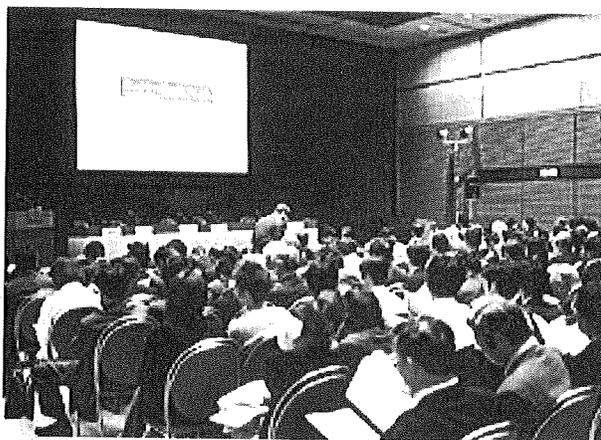


写真4 懇談会の様子

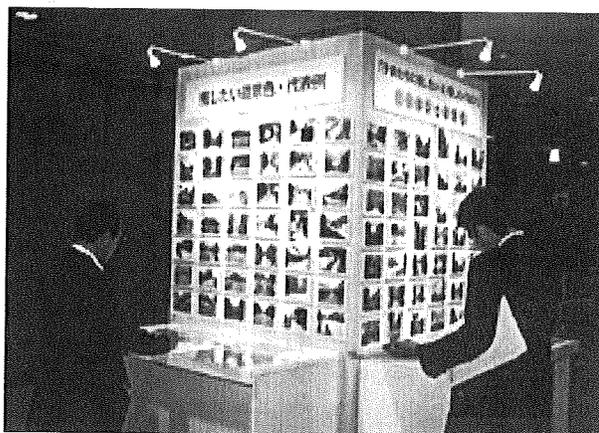


写真5 会場入り口の展示

示を行った（写真5）。

フォーラムでは、「日本の道と街並みを考える会」のメンバーに加え、多様な分野のゲストを迎え、道路と街並みの景観について幅広い議論がなされた。日本の道と街並みにおける景観の現状と問題点について、海外の事例などを参照しながら、その原因について意見が述べられた。また、美しい景観形成に向けた取り組みとして、東京都青山

通りと岐阜県古川町の事例が紹介された。さらに、道と街並みを美しくしていくために、どのような視点からの取組みが必要であるか活発な議論がなされた。

## 五 道・街並みの洗練に向けて

「日本の道と街並みを考える会」については、懇談会やフォーラムを踏まえて、メンバーの提案

を報告書としてとりまとめた。報告書では、まず日本の景観に対する歴史認識が示され、日本は、かつては美しい国であり、幕末から明治の始めにかけて日本を訪れた欧米人が一様にその風景、街並み、道の美しさに感嘆していると述べている。次に、現在の日本の風景を「残したい／残したくない景観」を中心に分析し、電線・電柱、看板、不揃いな建物などにより景観が阻害されているとしている。電線が蜘蛛の巣のように張りめぐらされた街、色とりどりに自己主張し氾濫する看板等の風景は、外国人からしばしば軽蔑のニュアンスを込めて「エキサイティングな景観」と評される。そのような景観が顕著になったのは戦後のことであり、その要因として、経済効率を優先した発展が挙げられる。経済効率を優先することにより、戦後、日本は世界に類を見ない程の経済復興を成し遂げたが、一方で、美しい景観を失ってきたという犠牲を払っているといえる。

そのような現状を踏まえ、美しい日本を取り戻すためには、まず、様々な主体の自覚的な取組み、それぞれの主体が「自身の設置する施設が景観を阻害する大きな要因になっている」という原因者としての責任を強く認識し、景観の改善に寄与するよう自ら取組みを進める必要がある。その上で、「公」と「私」の間のルールを再構築する必要がある。いわば景観創造のための作法を再構築しな

ければならない。そして、そのためには、道が本来持っていたコミュニケーションの役割を復活させることが必要である。道を人々が共有する空間として捉えられる取組みを進め、それらを通じて景観創造のための作法を築くことにより、日本が再び美しい国となることが期待される。

これに続いて、委員ごとにそれぞれの主張がとりまとめられている。

## 六 おわりに

「日本の道と街並みを考える会」の活動の概要については、ホームページで紹介している([www.michi-keikan.com](http://www.michi-keikan.com))。「子供たちに残したい&残したくない ニッポンの道景色大募集」に応募のあった景色についても同ホームページに掲載しているので参照されたい。

また、国土交通省では、「日本の道と街並みを考える会」の活動の結果を活かし、これからも、良好な景観に配慮した道路づくりを推進していきたいと考えている。

# 北海道における冬期道路管理の新たな取組み

札幌都市圏を中心として

北海道開発局建設部道路維持課

## 一 はじめに

北海道における冬期道路管理については、昭和二〇年、駐留米軍の冬期物資輸送路の確保を目的に、札幌市内一八km、札幌～小樽間三七kmの計五五kmの除雪を行ったのがはじまりで、次いで、昭和三十一年に「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（雪寒法）」が制定され、本格的な道路の除雪がはじまった。その後、道路網の整備が進むにつれて除雪延長も増加し、平成一五年度の北海道開発局が維持管理する一般国道の総延長六、二八八・四kmのうち除雪延長は六二六一・四kmで除雪率は九九・六％に達している（図一）。

また、吹雪や雪崩などによる通行規制について

は、全道で三、五〇〇時間を超えることもあったが、現在では五〇〇時間程度まで減少しており、防雪柵や防雪林等の整備が効果を上げている（図二）。

さらに、流雪溝や融雪槽など河川水や下水処理水を使って雪を移送したり、融雪したりする施設が整備され、流雪溝が整備された地域では、住民との協働による雪処理が行われている（写真一）。一方、厳しい財政状況、スタッドレス化、情報通信技術の進歩、高齢社会の到来等社会状況の大きな変化により、今までは異なる冬期道路管理を考えなければならぬ時期に来ている。

ここでは、北海道における冬期道路管理の課題と対策を述べるとともに、特に、北海道の全人口の約三五％が居住し、様々な社会経済機能が集中

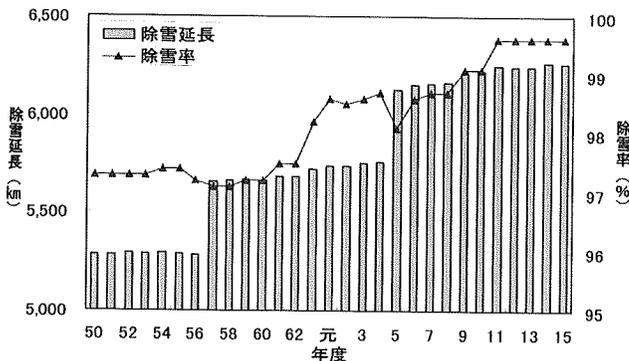


図1 一般国道の除雪延長、除雪率の推移（北海道開発局）

している札幌都市圏における冬期道路管理の新たな取り組みについて紹介する。

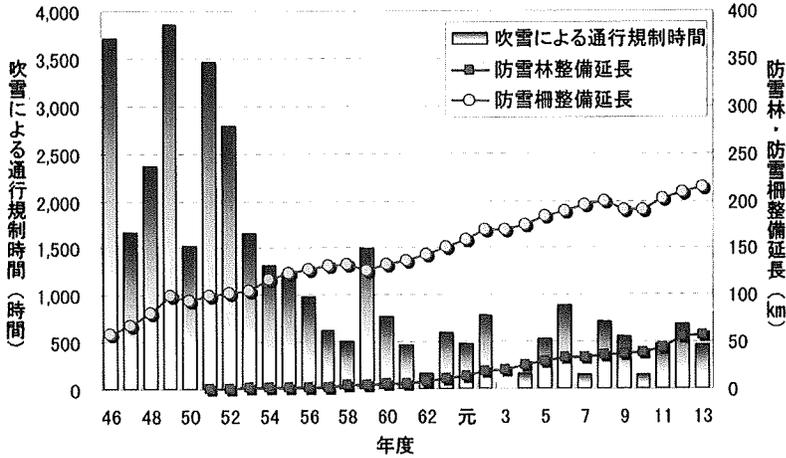


図2 一般国道における防雪施設整備と吹雪による通行規制時間 (北海道開発局)

1 ツルツル路面対策  
 スパイクタイヤ粉塵による影響が大きな社会問題となり、平成三年度以降実質的にスパイクタイヤの使用が禁止された。その後、とても滑りやすい路面(いわゆるツルツル路面、写真2)が頻繁に発生するようになり、交通渋滞や自動車のスリ

二 北海道における冬期道路管理の課題と対策

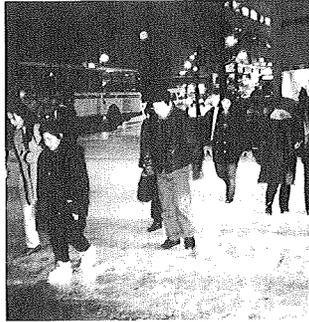


写真2 ツルツル路面



写真1 住民による流雪溝への投雪作業

も増加した(図3)。そのため、凍結防止剤や防滑材(砂)を散布する対策を行っているが、一方で、車両や施設への腐食、環境への影響が懸念されていることから、適時適切な凍結防止剤等の散布に努めている。

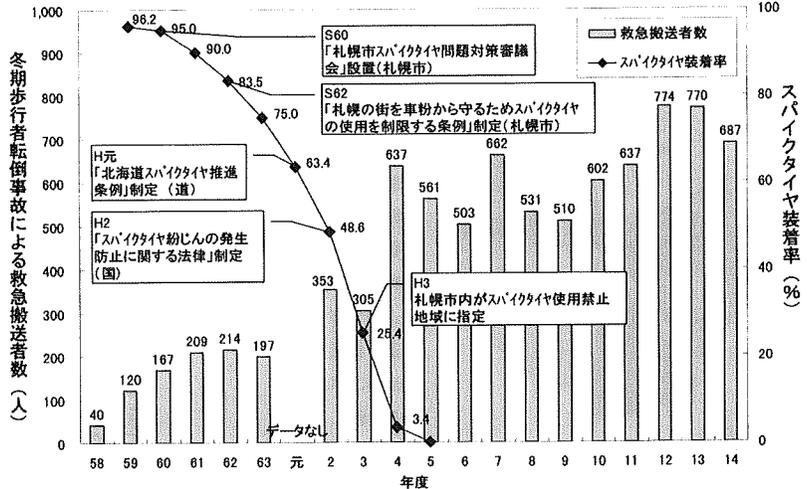


図3 冬期歩行者転倒事故による救急搬送者数とスパイクタイヤ装着率 (札幌市資料より作成)

## 2 吹雪対策

防雪柵、防雪林等の整備によって吹雪による通行止めは減少したものの、視程障害による交通事故などは依然多く大きな課題となっている。

そのため、吹雪対策施設を適正に配置し、視程障害による交通事故を防止するほか、道路情報板による情報提供に加えて、道路利用者が自らアクセスできるように、パソコンや携帯電話端末を活用したインターネットホームページ「北の道ナビ」による総合的な道路交通関連情報の提供、気象条件の厳しい峠部のリアルタイムな画像の提供、「道の駅」への情報端末の設置を行っている（図4）。

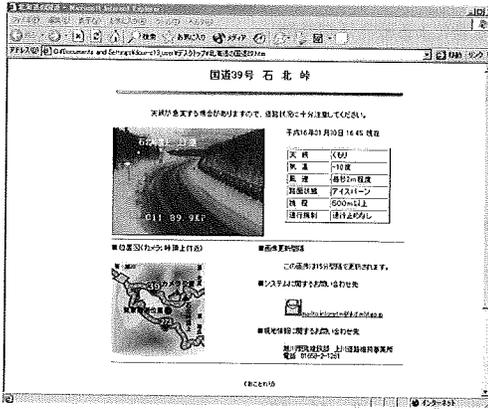


図4 峠のリアルタイム画像の提供

## 3 雪の処理と利活用

市街化の進んだ都市ではダンプトラックによる運搬排雪を実施し、毎年、大量の積雪を雪堆積場に運搬している（写真3）。このように、従来、雪は生活や社会経済活動にとってじゃまものと見られてきたが、一方で、春になって融けるだけの雪のために毎年多くの費用をかけることに、もったいないという声もある。

そこで、このような運搬排雪を冷熱源として利用することによって、今まで費用をかけて融けるだけだった雪に新しい価値を見い出す取組みが進んでおり、北海道ではいくつかの雪利用型農産物貯蔵施設や雪冷房を導入した共同住宅が実用化されている。



写真3 大量の運搬排雪が積まれた雪堆積場  
(提供：北海道新聞社)

## 4 アカウンタビリティの向上

道路管理に対する苦情のうち、冬期に限って言えば除雪に関する苦情が多いといえる（図5）。しかし、寄せられる苦情の中には、道路管理者の情報提供不足による誤解も多く、冬期道路管理に関する情報や評価を市民にわかりやすく説明する必要があるのである。そのため、冬期道路管理に関する業績（アウトカム）評価導入の検討、冬の暮らしと道づくりに関する満足度調査、道路利用者とのコミュニケーションサイトの開設などを進めている。

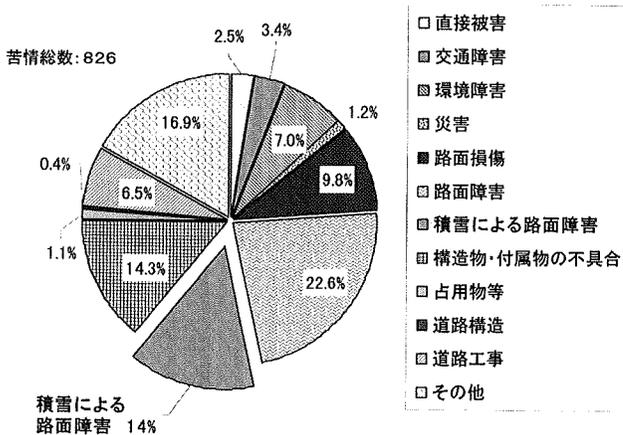


図5 道路管理に関する苦情内容  
(平成14年度、札幌開発建設部)

### 三 札幌都市圏における新しい冬期道路管理の取組み

#### 1 冬期ボランティア・サポート・プログラム (冬期VSP)

北海道でも夏期には、緑化や美化・清掃活動などでVSPが実施されているが、冬期のVSPとしては初めて沿道住民や企業のボランティア活動により歩道への防滑材散布が実施された(写真4)。



写真4 ボランティアによる防滑材の散布



図6 冬期VSP参加ステッカー



写真5 路肩ロードヒーティング (一般国道36号)

実施場所は札幌市福住地区で、地下鉄東豊線福住駅の出口から大規模屋内競技場「ホワイトドーム」に至る歩道であり、歩行者も比較的多く、ドームでの競技やイベント開催時には短時間に集中

した大量の歩行者交通が発生する場所である。約五〇〇mの区間に二七カ所の移動式砂箱を設置し、沿道の町内会や企業の方々が散布している。また、参加者には図6に示すステッカーを配布し、PRすることによって、モチベーション高めている。今後、他地域での展開も予想されることから、実施状況や路面状態の満足度などについて現地調査や利用者へのアンケートも同時に実施している。

#### 2 路肩ロードヒーティング

札幌市都心部の一般国道二二号及び三六号において、車道の路肩に幅二mの範囲でロードヒーティングを設置している(写真5)。いずれも観光

客でにぎわう「時計台」や「すすきの」の近辺にあり、バリアフリー重点地区でもある。

路肩ロードヒーティングは、除雪によって路肩に堆積された雪を融雪して車線確保を図るほか、横断歩道部の特に車道と歩道の境界部分を融雪することによって歩行者の転倒事故を防止することを目的としている。

また、路肩の積雪によって排水桝が被われた状態で気温がプラスになり、融雪水で歩車道が冠水するケースが見られるが、路肩ロードヒーティングによって排水桝周辺の融雪をすすめて排水経路を確保できることから、道路の冠水防止効果も期待できる。

#### 3 札幌圏道路情報共有システム (ホワイトネット)

平成八年一月に襲った豪雪によって札幌都市圏の交通はマヒ状態となった。このとき、除雪が遅れたことの原因の一つとして道路管理者間の連携不足が指摘されたことを踏まえ、平成九年度より札幌都市圏において北海道開発局、北海道、札幌市、日本道路公団北海道支社の各道路管理者間で情報共有の実験を開始し、平成一二年度から運用している。

ホワイトネットでは、札幌都市圏の道路管理者がそれぞれ保有する工事情報、通行規制情報、除

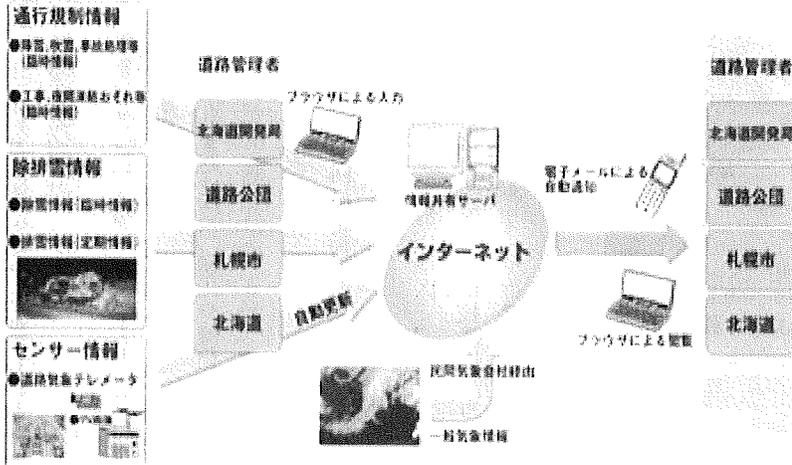
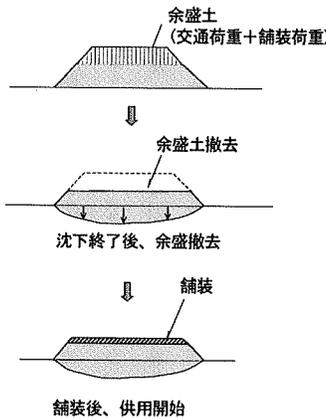


図7 ホワイトネットの運用

雪作業情報等の道路管理情報と気象情報をインターネットやメーリングリストを利用して共有する。目的は、冬期道路管理作業の効率化、豪雪時の雪氷災害への対応であり、スムーズな作業連携と面的に整合のとれた冬期道路管理に努めている(図7)。

①通常のプレロード工法



②雪載荷をプレロードとして利用

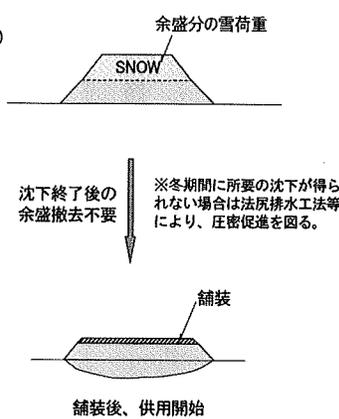


図8 運搬排雪を利用したプレロード工法

4 運搬排雪を利用したプレロード工法の実験 (図8)

北海道開発局では、運搬排雪を軟弱地盤の圧密促進に用いられるプレロード工法の載荷重として利用する実験を行っている。プレロード工法は、軟弱地盤上に道路などの構造物を建設するときに、想定される構造物の重さと交通荷重に見合う荷重(土砂)を予め載荷して、圧密を促進させる

工法である。所定の圧密沈下が終了したのち、載荷した土砂を取り除き、道路を建設する。

通常のプレロード工法では、載荷重用の土砂を運搬、盛土して、その後取り除くという作業が必要であり、費用と時間がかかる。そこで、載荷重として運搬排雪を利用することによって、運搬排雪を有効利用するだけでなく、雪は春になると融けるため除去作業が不要となるメリットがある。実際には載荷期間や排水処理、運搬距離などに多くの課題があるが、積雪寒冷地域の技術開発として、実用化に向けた取り組みを行っている。

5 運搬排雪見学会

北海道開発局では、広報パンフレットの配布等による事業PRを行っているが、除雪事業について道路利用者や一般市民の理解を促進するために、実際の運搬排雪現場の状況やその効果をより身近に感じていただくために、運搬排雪作業の見学会を平成一六年一月二四日に一般国道二三〇号札幌市大通11丁目で実施した(写真6)。

当日は、一〇〇人程度の見学者に対し、後方一車線積み込み方式のロータリー除雪車による運搬排雪の実演を行い、運搬排雪作業の目的や方法を説明した。参加者へのアンケート結果では、このような見学会の開催を肯定的に捉えた意見が多く、各種のテレビや新聞でも大きく取り上げられた。

今後も、今回の実施結果を踏まえて、さらに一般市民が参加しやすい見学会を継続的に開催していきたい。



写真6 運搬排雪見学会

## 6 「北の道物語」による除雪をテーマとした総合学習

学校教育において総合的な学習の時間が開設されて以降、道路をテーマとした総合学習を実施する学校から、資料提供や講師派遣の要請も少なくない。北海道開発局では、このようなニーズに対

応するため、小学校高学年を対象とした道路に関する副読本「北の道物語」を、現役の小学校教諭による委員会を組織して、作成・配布している（写真7）。

「北の道物語」は、北海道を中心とした道路の歴史、計画、舗装、維持管理、環境、バリアフリーなどをテーマに一〇話で構成されている。

この中の第八話が「除雪」をテーマとしており、既に札幌市内の数カ所の小学校で授業に用いられている（写真8）。授業を受けた児童の授業前と授業後に簡単なアンケートを行った結果、除雪に対する理解が向上していることが定量的に把握されており、今後ともこのような要請に積極的に応えていきたい。

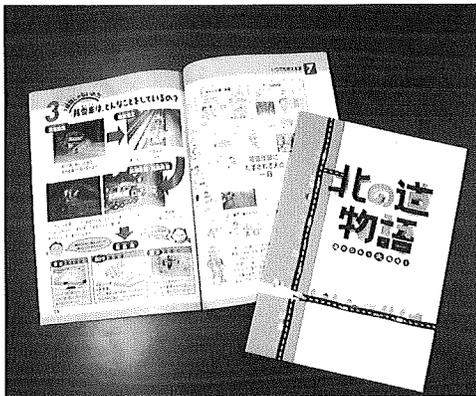


写真7 副読本「北の道物語」

## 四 おわりに

北海道における冬期道路管理の新しい課題について、札幌都市圏における取り組みを中心に紹介した。紹介した内容は、実験・試行段階であるものがほとんどであるが、新しい課題への果敢なチャレンジであり、その結果を詳細に記録、分析、評価するとともに、他の積雪寒冷地域や諸外国にも情報を発信し、北海道における新しい冬期道路管理のスタンダードを構築していきたいと考えている。



写真8 除雪をテーマとした総合学習  
(札幌市伏見小学校)

# みちづくり交付金事業の概要

## (生まれ変わった地方道路整備臨時交付金)

### 道路局地方道・環境課

#### はじめに

地方道路整備臨時交付金は、一定の地域において、地域の課題に対して、一体として行われるべき事業に対して交付金を交付することにより、地方の創意・工夫を活かした個性的な地域づくりを推進することを目的として、昭和六〇年に創設されました。

これまでに、地域の総合病院へのアクセス道路の整備、市町村合併に伴い必要となる道路の整備、学校統廃合に伴う安全な通学路整備を行うなど、地域の課題に臨機に対応した使いやすい制度のもと、地方道の整備の一端を担ってきました。

今般、より重点的に、より効果的に、より効率的に地方道の整備を行うため、各方面の声を取り

入れつつ、地方の裁量を拡大する制度改革を進め、事業名称も、従前の「緊急地方道路整備事業」から「みちづくり交付金事業」（以下「交付金事業」という。）に改めました。

#### ① 事業規模要件から目標達成型へ

#### ② 関係者の協議による国費の配分 等

本稿では、これまでの改革の内容をできる限りわかりやすく解説します。通常の補助金とは違い、都道府県・市町村の視点に立った、使いやすい制度であることをご理解いただければと思います。

#### 1 交付金事業とは

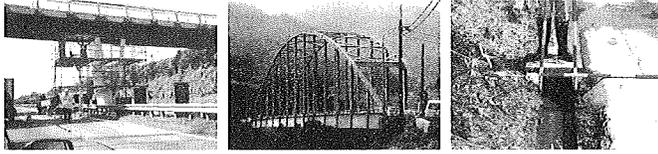
交付の対象となる事業は、地域の課題に対応して、一定の地域で一体的に行われる必要のある複数の都道府県道及び市町村道の事業（これを、以

下「パッケージ」と呼びます。）です。地域の課題としては、例えば、「地域の総合病院へのアクセス改善」、「市町村合併に伴い必要となる道路」、「学校統廃合に伴う安全な通学路」など、地方の方々が普段抱えている身近な課題を設定いただきます。また、交付金の交付対象となる事業は、構築系の事業だけでなく、道路の舗装や修繕も可能です（図1）。

#### 2 通常補助事業や地方単独事業とのちがい

地方道の整備の大半は、地方単独事業で行われています。通常補助事業は、国家的な視点から必要な事業に厳しく限定して実施しています。

交付金事業は、国と地方の限りある財源を有効に活用する観点から、成果の事後評価と地方の自由



橋梁の耐震補強      橋梁の塗装      側溝の修繕

図1 修繕事業の例

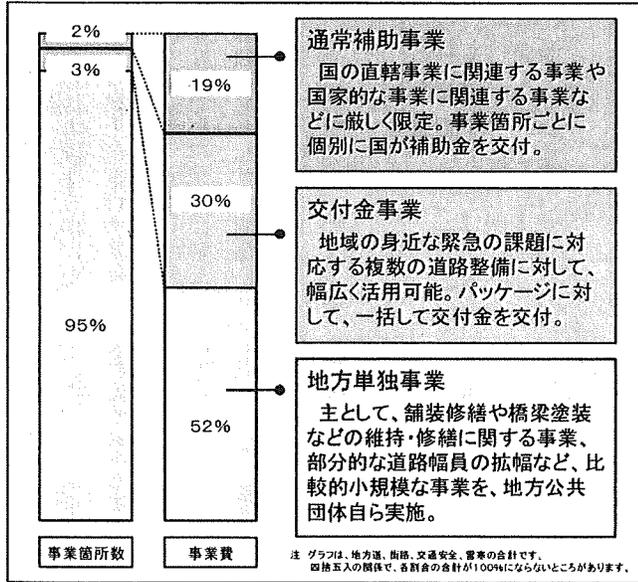


図2 交付金事業の位置付け

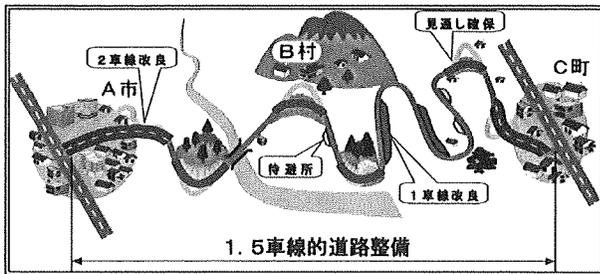


図3 1.5車線の道路整備

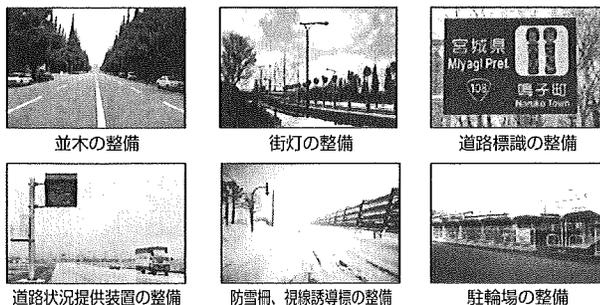


図4 道路の附属物の例

裁量をセッットにした制度となっています(図2)。

### 3 交付金事業ではこんなこともできます

交付金事業には、通常補助事業のような採択基準はありません。例えば、一・五車線の道路整備、道路の附属物の整備などにも、積極的に活用できます。

一・五車線の道路整備とは、①可能な限り現道

の活用を図ること、②見通し確保や待避所設置などの「局部的改良」、③一車線や二車線の「連続改良」を組み合わせる道路整備で、平成一五年度には全国六〇箇所を実施されています。なお、通常補助事業では、日交通量、全体事業規模、地域等に制約があるため、一・五車線の道路整備は実施できないことがあります(図3)。

道路の附属物の改築及び修繕についても、パッ

ケージの目的に沿うものであれば、交付金を活用することが出来ます。なお、通常補助事業では、国家的な視点から必要な事業に厳しく限定する観点から、改築にともなう整備する附属物や交通安全事業等を除き、道路の附属物の改築及び修繕は実施できません(図4)。

#### 4 パッケージの設定

先述のように、交付金事業を実施しようとする場合は、まず、例えば「総合病院へのアクセスを改善する道路整備」といった地域の課題を掲げたパッケージを設定します。パッケージは自由に設定できます。道路事業と街路事業をまとめて一つのパッケージとすることも可能です。

パッケージは、地域の課題にあわせて、関係する道路管理者が協議して設定します。その設定範囲等に制約はありません。①県の事業十一つ又は

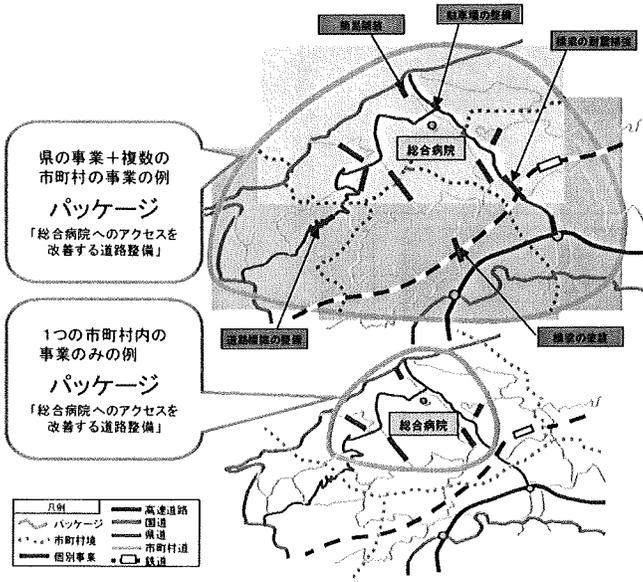


図5 パッケージの設定範囲

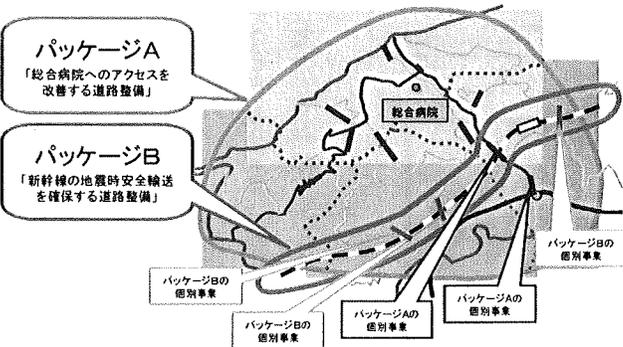


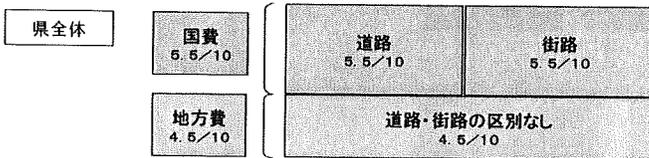
図6 パッケージを重ねて設定する事例

複数の市町村の事業、②複数の市町村の事業、③県の事業のみ、④一つの市町村内の事業のみといった構成が考えられます(図5)。また、一つのエリアに複数のパッケージを重ねて設定することが可能です(図6)。(一つの事業を、複数のパッケージの個別事業とすることはできません。)

さらには、地域の課題に対応して、道路事業、街路事業をまとめて一つのパッケージとすることができます。事業を執行する段階において、地方

費については、道路事業、街路事業の区別はなく、事業の進捗状況等にに応じて、どちらでも柔軟に実施することができます(図7)。

都道府県内のパッケージの設定やアウトカム目標の設定(後述)、パッケージごと、地方公共団体ごとの国費の割合(後述)については、必要に応じて、協議会等を設置するなどして、関係道路管理者が協議して定めることができます。



注 沖縄県は8/10、奄美群島は7/10、北海道は6/10、離島は6/10、雪害は6/10

図7 道路と街路の一体的運用

## 5 目標達成型の導入（新規）

地域の課題に対応したパッケージを立ち上げたのちに実施していただくことは、目標を設定し公表することです。国の配分も、事業規模要件を満たす個別事業に対して配分する方法【従来型】（図8）から、目標達成に要する費用をパッケージに対して配分して事後的に評価する方法【目標達成型】（図9）に移行します。

目標達成型では、従来の個別事業の全体事業費の下限值一億円等の事業規模要件はありません

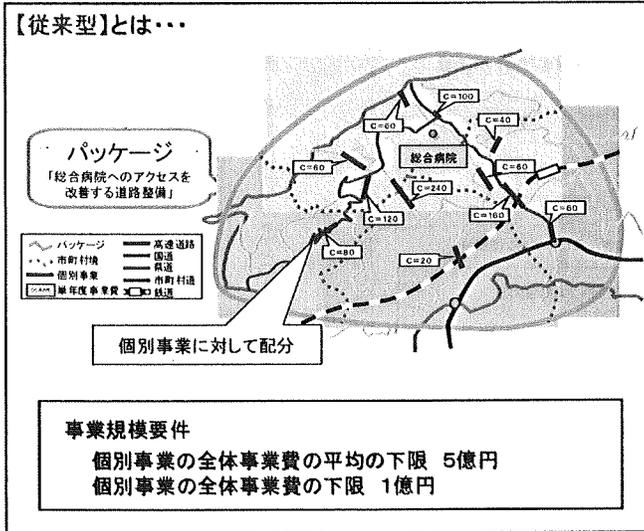


図8 従来型パッケージ

が、パッケージごとにアウトカム目標を設定するとともに、パッケージ全体の費用便益比（ $B/C$ ）を算出し、地方公共団体において公表します。

アウトカム目標を設定する際には、①アウトカム目標によりパッケージの目的が適切に表現されていること、②アウトカム目標が定量的指標により適切に数値化されていること、③アウトカム目標の内容に対して個別事業の構成が妥当であることに留意する必要があります。パッケージの内容に応じて、例えば、総合病院三〇分到達カバー人

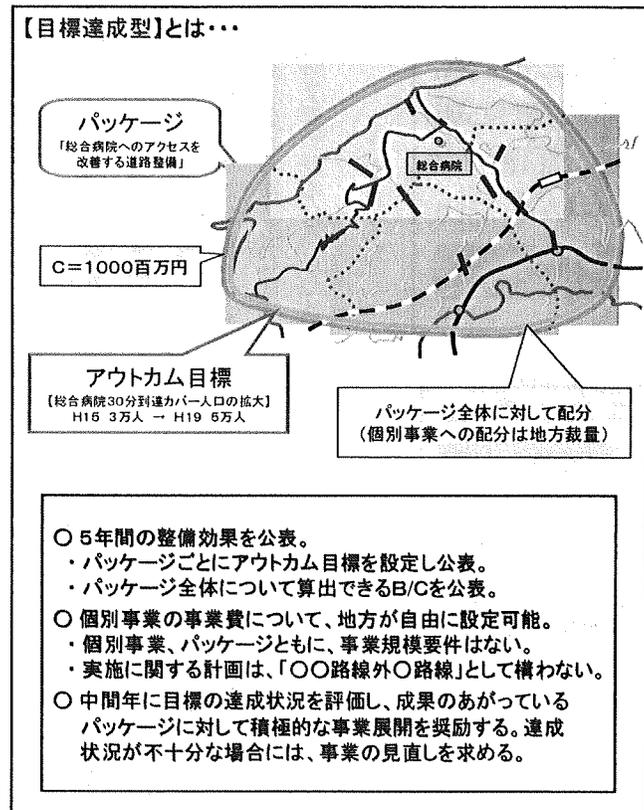


図9 目標達成型パッケージ

口の拡大、積雪時の安全な道路空間の確保率、通路における安全歩行空間確保率、渋滞損失時間の減少率、主要物流拠点へのアクセス時間改善率などが考えられます。

また、 $B/C$ の算出にあたっては、 $B/C$ を算出対象の事業の総便益を総コストで除して算出します。個々の事業について、算出対象とするかどうかは、地方公共団体に任されていますが、算出対象としないものとしては、例えば、 $B/C$ を計測することが困難な特殊改良、雪寒、交通安全、

補修などの事業が考えられます。

目標達成型のパッケージの事業のサイクルは、概ね五年間です(図10)。なお、アウトカム目標の見直しは、パッケージの廃止、新設を行わない限りできません。ただし、五年間の途中で、パッケージの内容の変更については、個別事業の新設、廃止も含め、柔軟に行うことができます。

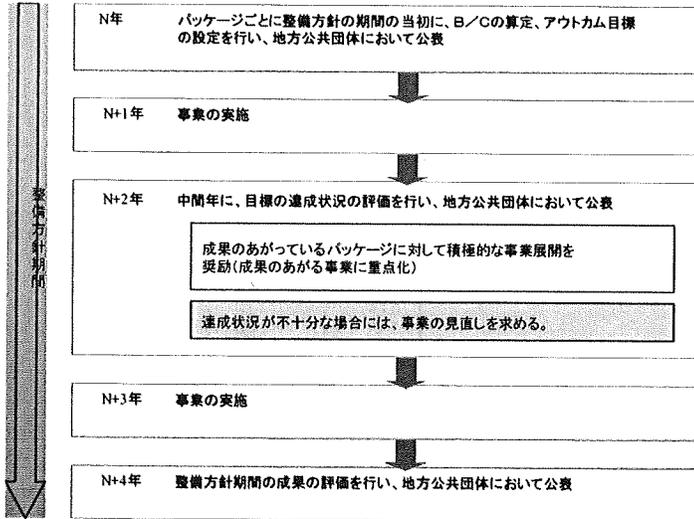


図10 目標型パッケージのサイクル

## 6 国費の割合は関係者の協議で定めることができます

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003(国庫補助負担金等整理合理化方針)」に基づく平成一五年七月の運用改善により、地方公共団体がより主体的に事業を実施できるよう、国費と地方費の割合を個別事業ごとに固定せず、都道府県内の個別事業費の総額について適用する取

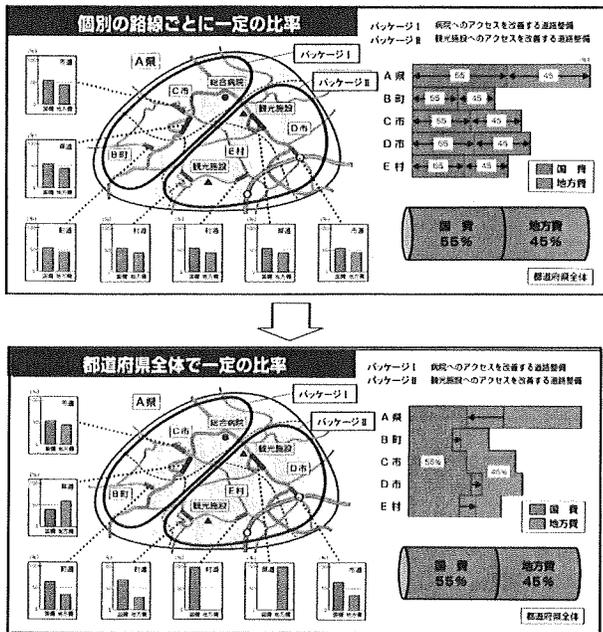


図11 平成15年7月の運用改善の内容

り扱いとしました。

これにより、都道府県内のパッケージごと、地方公共団体ごと、個別事業ごとの国費の割合については、関係する道路管理者が協議により定めることができるようになりました(図11)。工夫次第では、特定政策目的の早期実現や自治体の財政事情に応じた事業展開が可能です。

## ガードレール未設置による 管理瑕疵について (その1)

広島修道大学教授 北原 宗律

### 一 提いぬ—課題提起—

本課題提起の契機となった事例は以下の通りである。「被害者が普通貨物自動車を運転し、川沿いの県道を走行中、前方右側の橋を渡ろうとした際、その手前で進行方向右側の川に転落し溺死した事故で、被害者の相続人らは、道路管理者がガードレールを設置すべきであったのに、これを怠ったため、被害者運転の自動車がガードレールのない道路から川に滑落し溺死したと主張して損害賠償を求めて提訴した。原審（広島地裁）では、道路管理者の責任を認め損害賠償を認容する判決が言い渡された。道路管理者はこれを不服として、事実認定及び法解釈に誤りがあるとして鑑定書を付して控訴した。しかし、控訴審（広島高裁）にて、道路管理者及び被害者双方に対して和解勧告がなされ、被害者が死亡していること、道路管理瑕疵を認めるものではないことから、『見舞金』を支払うことで和解した」。

このような事例を踏まえて、以下の二つの論点が提起された。

① 本事例において特に争点となった「通常有すべき安全性」とは何か。

② ガードレール未設置に管理瑕疵があったとされた場合、道路管理者が定めている防護柵等の設置基準を超えて、その設置義務又は努

力義務がどこまで求められているか。

本小論においては、これらの問題を中心に関連判決例に基づいて検討する。

（なお、引用文献中の丸数字は道路法関係例規集の巻数を示している。『』は筆者が挿入した。）

### 二 「通常有すべき安全性」について

#### 1 安全性の欠如と道路の瑕疵の関係

「国賠法二条一項の营造物の設置又は管理の瑕疵とは、营造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、これに基づく国及び公共団体の賠償責任については、その過失の存在を必要としない」（最高裁昭和四五年八月二〇日判決、集二四卷九号一二六八頁以下）のであるから、同条項は国又は公共団体の無過失責任を規定したものである。したがって、营造物が通常有すべき安全性を欠いていたために他人に損害を生じたときは、不可抗力による事故の場合を除いて、国又は公共団体は賠償責任を免れることはできないと解されている（下関市・国道九号漏水凍結事件⑩六五二八）。

「道路は、その上で交通が円滑安全に行われることを目的とするのであるから、その安全性を欠くときには瑕疵がある」（下関市・国道九号漏水凍結事件同上）と言われるように、まず、「安全性の欠如」が「道路の瑕疵」と等値であると考

られる。「設置又は管理の瑕疵」ということについて、安全性の欠如が当初から存在した場合が道路の「設置上の瑕疵」であり、当初は安全性が存在したがその後これを欠くに至った場合には、その安全性を欠くに至った原因が道路自体の損耗にあると外力があるを問わず、道路「管理上の瑕疵」に該当する（下関市・国道九号漏水凍結事件同上）。道路「管理上の瑕疵」の例としては、道路そのものに欠陥があったのではなく、漏出する水が凍結して路面を覆ったことによって安全性を欠くに至ったような場合である。

「設置の瑕疵」と「管理の瑕疵」とを区別する理由は、むしろ、道路管理者側にある。道路の設置当初は瑕疵は存在しなかったが、その後の「想像し得ないような」交通事情・車両構造等の変遷が負担となって、道路に瑕疵が生じてしまった、ということになれば、管理の瑕疵が問われにくくなる。「設置の瑕疵」は、道路の設置当時における設計上ないし構造上等の点に瑕疵が存在する場合に限られるのではないのだろうか。なお、防護施設等の未設置は管理の瑕疵とする判決例が多い。

## 2 道路の「安全性」をめぐる問題点

道路に関しては、いわゆる「通常有すべき安全性」を欠いている場合には、道路の設置・管理に

瑕疵があるとされている。これは国賠法二条一項に基づくもので、営造物すべてに適用される。ここでいう「通常有すべき安全性」とは、「道路において、通常で予測可能な危険を防止できる道路構造や安全施設を備えていること」であると言換えることができる。この「通常有すべき安全性」という考え方は、公の営造物すべてに適用されるものであるが、そのひとつである道路については、他の営造物に比べて、利用者の利用方法によって大きく左右される傾向がより強いものとなっている。すなわち、道路利用者（歩行者・自動車運転者）の利用方法によって事故が発生しなければ、その道路部分の安全性が評価の対象にならないということである。これは、事故が発生し、損害が生じ、その損害についての賠償問題が発生するので、安全性を根拠に、賠償問題の有無を判断することになるからである。

道路上で事故が起こり、道路利用者（運転者・歩行者）に損害が発生する。同時に、道路管理者にはその損害賠償責任が発生する。つぎに、存在した道路の瑕疵及び道路利用者の過失との間で、事故との因果関係の強さをめぐってせめぎ合いが始まる。言い換えるならば、道路の安全性と道路利用者の通常の道路利用方法とのせめぎ合いである。そして、両者が折り合ったところが損害賠償額となる。冒頭の本課題のように、道路に管理瑕

疵が全く存在しなければ、損害賠償金ではなく見舞金という名目で解決することも可能である。

## 3 道路技術法規と道路の安全性

道路は、道路法、道路構造令、防護柵設置基準等の規定に基づいて設置される。これらの規定は、道路構造や道路防護柵等の一般的な技術基準を示すことがその主な目的になっている。だが、利用者の通常の利用方法によって生ずる危険を防止する程度の安全をも考慮している技術基準でもある。ただ、事故現場においては、道路や防護施設がこれらの規定に適合しているだけでは不十分で、それ以上の安全性を要求する場合も多い。これらは一般的な技術基準であるから、道路のどの部分にも適用されるように見えるのであるが、実際の基準の適用になると、道路のどの部分にも当てはまらないという矛盾が生じてくる。道路の防護柵については、防護柵設置基準に適合するすべての道路箇所を設置すれば、安全性の観点から、それで道路管理者の責任が全うされたと言っているのだろうか。もし、そういうことが可能ならば、道路管理者としては、これほど容易なことはないだろう。とにかく全国の道路を調査して、基準に適合する箇所に防護柵を設置すればいいのであるから。しかしながら、基準に適合する箇所すべてに防護柵を設置することは、予算の面から許され

ないであろう。

道路の現状をみるならば、基準に適合する箇所  
に防護柵が設置されてなかったり、基準に適合し  
ない箇所に防護柵が設置されていたり、防護柵設  
置基準ということからみても、様々な状況が考え  
られる。山間部の道路で、一歩誤れば崖下に転落  
するような部分に防護柵が設置されていないよう  
な場所もある。しかし、そのような箇所を走行す  
る自動車運転者は細心の注意を払って自動車を操  
縦するはずである。路面が雨や凍結により滑走し  
やすくくなっている場合も同様に細心の注意を払っ  
て、最低速で自動車を操縦するはずである。した  
がって、客観的に危険度が高ければ高いほど、そ  
の道路部分での事故の発生頻度は限りなく低下す  
るということである。夜間、自動車を運転する場  
合や、信号機が設置されていない横断歩道で待機  
中の横断歩行者が認識される場合も、同様の細心  
の注意を払った運転方法が期待されている。この  
ような自動車の操縦方法が、自動車運転者にとつ  
ての「秩序ある通常の道路利用方法」であるはず  
である。つまり、自動車運転者は、道路構造、気  
象条件、路面状態、周囲の状況に最適の自動車の  
操縦方法を用いなければならない。

それでは、道路管理者は、どのような道路を設  
置し、提供しなければならないのか。それは、各  
種の規定に適合した道路というほかない。その規

定というのは、道路法であり、道路構造令であり、  
防護柵設置基準等というものである。そして、道  
路及び防護柵等の安全施設がこれらの基準に適合  
していれば、その道路は「通常有すべき安全性」  
を具備しているものと考えられる。この「安全性」

は、「通常で予測可能な危険を防止できる程度の  
設備」で支えられている。危険の程度も、道路管  
理者が予測できる範囲のもので十分である。高速  
道路の最高制限速度は一般的には時速八〇kmであ  
る。ところが、高速道路は設計上、時速一二〇km  
まで耐えられるようにしてあるということであ  
る。特に、下り坂の場合にはそれ以上になること  
もあろう。高速道路でのこの時速四〇kmの範囲が  
「通常で予測可能な」ものとなるのか。一般道路  
においても、制限速度を超えた時速一〇kmから二  
〇kmを通常で予測可能な速度としなければならな  
いのか。自動車の速度に最も影響を与えるのが路  
面状態とカーブの半径である。これまで、同じ道  
路で制限速度だけ変更して供用したところもある  
ように、一般道路においては、制限速度を超える  
二〇kmまでが道路管理者が通常で予測可能な速度  
の範囲と考えてよいだろう。しかしながら、いわ  
ゆるバイパス道路では、ある時間帯においては、  
ほとんどの自動車が制限時速が五〇ないし六〇km  
のところを時速九〇kmないし一一〇kmの速度で走  
行している。ほとんどの自動車がそういう速度で

走行しているのであるが、道路管理者にとっては、  
これは通常で予測可能な速度の範囲を超えてい  
る。

道路利用者、とりわけ、自動車運転者に対して、  
「通常の秩序ある運転方法」が求められ、その方  
法が常時実行されるならば、転落防止を目的とす  
る道路の防護柵は必要ない。そのような方法で自  
動車を操作すれば、路端を示す白線を超えて道路  
の防護柵に衝突するようなことは考えられないか  
らである。必要があるとすれば、運転者の視線誘  
導の役割を果たす防護柵である。防護柵が設置さ  
れていなかったために、自動車が路外から逸脱し、  
崖下に転落したというような事故において、防護  
柵の未設置を道路管理者の責任とする事例も多  
い。転落事故の原因は防護柵の未設置にあるので  
はなく、自動車の操作にある。つまり、下り坂で  
高速度のためのハンドル操作を誤り、路外へ逸脱  
したり、滑走しやすい路面で急制動のため自動車  
が回転し、路外に逸脱するというような、誤った  
自動車の操作が転落事故の直接の原因である。し  
たがって、自動車が路外に逸脱し、防護柵が設置  
されていなかったために転落したというような事  
故においては、防護策の未設置が道路の瑕疵とは  
直裁には断定できないのではないのだろうか。た  
だ、防護柵が設置してあれば、転落を防止できた  
或いは損害がそれほど重大ではなかったというこ

とで、道路管理者には損害賠償の責任はあるだろう。その場合には、むしろ、過失相殺の対象にはなる。

### 三 道路の安全性に関する裁判所の見解

#### 1 「通常有すべき安全性」について

国賠法二条一項の營造物の設置又は管理の瑕疵とは、營造物が「通常有すべき安全性」を欠いていることであるという（最高裁昭和四五年八月二〇日）判決・民集二四卷九号二二六八頁）。しかし、この「通常有すべき安全性」について、すべての營造物に横断的に適用できるような定義のようなものはない。營造物にも様々なものがあり、そもそも、「安全性」は營造物を利用して実際に事故が発生しないと浮上してこない観念である。せいぜい、次のように言うほかないのである。すなわち、「營造物の設置又は管理の『通常有すべき安全性』は、『營造物の設置管理者において通常予測することのできる用法を前提として定めるべき』であって、この趣旨における安全性に欠けるところがない場合には、營造物の通常の用法に即しない行動の結果、事故が生じたとしても右事故が營造物の設置又は管理の瑕疵によるものであるということとはできない」（最高裁昭和五三年七月四日判決・民集三三卷五号八〇九頁）。このような見解を、鹿児島日豊本線車両転落事件

の最高裁も引用している（最高裁平成二年一月八日判決・⑩七二七九・四〇五・三七七）。同事件において、福岡高裁宮崎支部の「車両運転者が通常予測し得る範囲の違反行為や不適切・粗暴な運転行為に対してもその交通状況を考慮して、それによる通常の衝撃に対応し得るだけの余裕をもって車両等の交通の安全を確保しておく義務があるのに、車両等の路外への転落防止のための防護施設としては不十分であり、転落防護施設を増強する等の措置を講じなかった道路管理者には瑕疵があった」との判示を破棄したものである。両裁判所において、運転者の運転行為が「通常予測することのできる行動」であったか否かが争点になった。宮崎支部の見解は、絶対的安全性に近いものを求め、運転者自身に危険の程度の予測を認めていることに問題がある。ここでいわれる「通常予測することのできる用法」とは、「道路の交通状況及び地理的条件等のもとで交通法規に則った安全運転」（福井県道照明不備未舗装管理不全事件⑫七二七九・四〇七）という意味である。

#### 2 道路技術基準と安全性

道路が関連の技術基準を充たしていることで、道路の安全性が確保されているという考え方には、どのような判断がなされているのか。道路の技術基準を提示するものとして、道路法、道路構造令、

防護柵設置基準等がある。「道路の問題の箇所には防護柵を設置すべきことが法令上義務づけられていなかったとか、或いは道路が道路構造令等によって定められた基準に合致し、さらには基準に合致する設備を具備していたとしても、『それだけではいまだ道路として具有すべき安全性が確保されているとは当然に言い切れない』のであって、道路の安全性の有無の判断は、『道路とこれらの基準との合致が一つの手掛かりにはなる』ものの、結局は具体的、個別的な見地からする危険の有無との関係において判断されることとならざるを得ない」（久慈市道貨物自動車崖下転落事件仙台高裁⑫七二七九・六〇一・三、最高裁も同旨）。この判断は、前にその区別を示した「設置の瑕疵」と「管理の瑕疵」を思い起こさせるものである。すなわち、「設置の瑕疵」が存在しないだけでは道路は安全とはいえない。「具体的、個別的見地からする危険の有無との関係」ということは、道路の供用開始後、実際に自動車を走行させ、様々な運転方法をとる自動車の走行状態を把握し、実際の事故の発生態様が明らかにならないと、その道路箇所に対する安全対策としての道路管理はできない、と言っているに等しい。

道路の特定の部分が道路として具有すべき安全性を具備しているか否かを判断するに当たっては、「該部分が一般的に法令上の安全基準を充た

しているか否かの点ばかりでなく、具体的事故との関係においても、また、公衆の交通により通常生ずることが予想される危険を防止しえたものであるか否かをも考慮したうえ判断すべきである」(久慈市道貨物自動車崖下転落事件仙台高裁⑩七二七九・六〇一・三、最高裁も同旨)。そうしたうえで、通常生ずることが予想される危険については、「道路交通者の過失に起因しないで生ずる危険ばかりではなく、道路交通者の過失に起因して生ずる危険をも含む。しかし、およそ生起するあらゆる危険を想定して考慮の中に入れておくべきではなく、その危険は道路交通によって生ずる危険のうち通常生ずると予想される範囲内の危険に限られるものとすべきである。どこまでが通常生ずることが予想される危険として防止の対象となり、どこからが異常稀有の事情にもとづく危険としてその対象外とされるかは、結局、当該道路の構造、規模、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合して具体的、個別的に判断するほかはないのである」(同上)。

関連の判決例で、道路に関する「相対的安全性」を明確にしている判断もある。すなわち、「道路は、あらゆる交通上の危険に対処しこれを防止しうる絶対的安全性を具えていることが望ましいには違いないが、道路とても社会生活に欠かせない施設の一つに過ぎず、他の生活必需施設との関係

やこれを設置し、管理する主体の財政的、人的物的制約等を考慮すればこれを利用するものの常識的秩序ある利用方法を期待した相対的安全性の具備をもって足るものである」(京都府道凍結スリップ事件⑩六五六六)。

### 3 道路管理と安全性

日本坂トンネル車両火災事故損害賠償請求事件において、東京高裁は、「国賠法二条一項にいう営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠如していることをいうが、右の安全性の欠如とは、当該営造物を構成する物的施設自体に存する物理的、外形的欠陥ないし不備によって他人の生命、身体又は財産に対し危害を生じさせる危険性がある場合のみならず、その営造物の不適切な管理行為によって右の危害を生じさせる危険性がある場合も含むものと解すべきである」という(判例時報一四六二号)。これは、

通常有すべき安全性には、危害を防止するための営造物の「適切な管理行為」も含まれるというものである。このような安全性の概念は、高知県須崎市・一級国道五六号土砂崩壊・落石事件にも現れている。最高裁は、「営造物の管理瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいう。落石、崩土のような危険に対して防護柵や防護覆を設置し、あるいは山側に金網を張るとか、

常時調査をして落下しそうな石を除去し、崩土の起こるおそれがあるときは事前に通行止めをする等の措置をとらなかつたときは、道路の管理に瑕疵があつたといえる」という(⑩七〇〇三)。

また、高速道路の安全性については、以下のよう  
に考えられている。すなわち、「自動車の運転者は、高速道路には走行の障害になるようなものはなく、高速で安全に走行することができることを信頼して、それだからこそ、必ずしも安いとはいえない通行料金を負担してでも高速道路利用する。高速道路が通常備えるべき安全性は、このような利用者の信頼にこたえることができる高度のものでなければならぬ」(札幌自動車道エゾシカ衝突損害賠償請求事件⑩八〇七九)。

本稿は執筆者が個人の責任において自由な立場で執筆いただいております。

## 東京国道四六八号（圏央道）

### 一部執行停止決定に対する抗告事件

道路局道路交通管理課訟務係

〔申立て決定〕平成一五年一〇月三日

東京地方裁判所 代執行手続一部執行停止

決定

〔抗告決定〕平成一五年一二月二五日

東京高等裁判所 原決定一部取消

（相手方抗告）

#### 1 今回の訴訟事例紹介について

今回紹介する事例は、東京都あきる野市の一般国道四六八号（一般有料道路「首都圏中央連絡自動車道」（圏央道））予定地の東京都知事による土地収用の代執行手続の続行の停止（執行停止）をめぐり、平成一五年一〇月三日、東京地裁が「終のすみかとして住む者の利益は極めて重要。失うと容易に置き換えられない。」などとして決定した執行停止を不服として、国土交通省や東京都などが申し立てた即時抗告審で、平成一五年一二月二五日、東京高裁が「住民らに回復困難な損害があるとは認められない。」などとして、当該執行停止を取り消したものである。平成一五年一二月

二六日、原告側は東京高裁の即時抗告決定を不服として、特別抗告の申立てを行い、本件争訟は現在最高裁で係争中であるが、首都圏三環状の一翼を担う圏央道は、首都圏の環境改善、渋滞緩和等に資する重要な道路として、多くの地域住民、自治体等から早期開通を熱望されており、当該執行停止を認めた決定を覆す今回の決定は、注視に値するものと考えている。

#### 2 事件の概要

相手方らは、日の出IC<sup>1</sup>あきる野IC区間（以下、「本件区間」という。）の圏央道事業（以下、「本件事業」という。）に必要とされる土地の地権者であり、国土交通大臣がした土地収用法第二〇条に基づく本件事業の認定（以下、「本件事業認定」という。）及び東京都収用委員会がした当該土地についての同法第四七条の二に基づく収用裁決及び明渡裁決の取消を求め、国土交通大臣及び東京都収用委員会を被告として訴訟を提起し、現在係争中である（平成一六年二月二四日結

審予定）。

この中の明渡裁決について、相手方らは、明渡裁決の効力及び明渡手続の執行（代執行手続の続行）により回復困難な損害を受ける恐れがあり、緊急に停止する必要性があるとして、行政事件訴訟法第二五条第二項に基づき、当該訴訟の判決が確定するまでの明渡裁決の効力及び代執行手続の続行の停止を申し立てた。

当該申立てに対し、平成一五年一〇月三日、東京地裁が決定した代執行手続の続行の停止（明渡裁決の効力の停止については、行政事件訴訟法第二五条第二項ただし書の規定に基づき却下。以下、「原決定」という。）を東京都知事、国及び日本道路公団（抗告人ら）が不服とし、平成一五年一〇月七日、行政事件訴訟法第二五条第六項に基づき即時抗告した事件である（図1参照）。

#### 3 抗告人らの主張

##### ① 代執行手続の続行による損害について

土地の収用によって、居住の利益を失う結果となったとしても、当該不利益は、土地収用法により金銭的補償によって償うことが予定されているということができ、金銭的補償によって十分に回復することができる性質を有するといふべきである。相手方らが本件各土地に居住できないとか農地等としてこれを利用できないという不利益を負



圏央道（都内区間）事業進捗状況

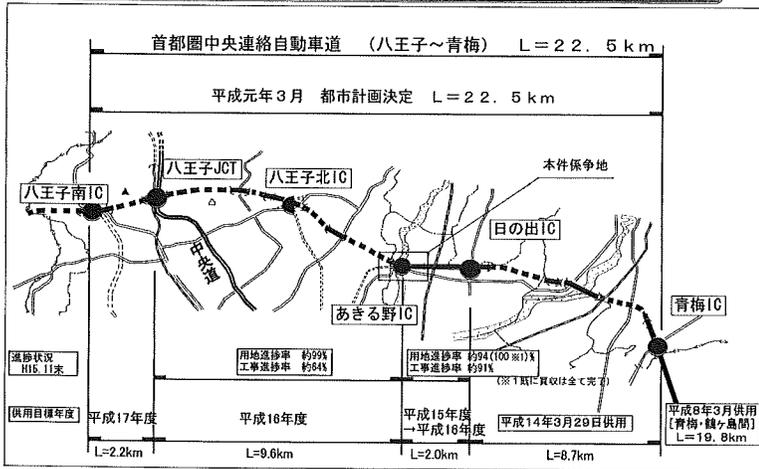


図 2

は増大すると考えられること、開発を見込んで多額の税金を投入した多くの自治体は、バブル崩壊後逆に多額の借金を抱え、開発計画も頓挫し白紙に戻されている状態であり、地域開発の促進という前提が破綻していることから、圏央道を建設しても、通過交通の排除と分散導入による交通混雑の緩和及び中核都市の連絡という効果はなく、そ

の事業の公共的意義は存しない。よって、本件区間の事業を進めることが一刻の猶予も許されない等ということが全く事実と反するものであることは明らかである。

5 決定のポイント（東京高裁の判断）

① 代執行手続の続行による損害について

居住の利益は、自己の居住する場所を自ら決定するという憲法上保障された居住の自由由来して発生するものであって、人格権の基盤をなす重要な利益といえるが、この居住の自由は、国土利用や社会的基盤の上に成り立つものにすぎず、この利益は経済的、社会的、文化的に同一な地域社会ないし地縁社会に住む限り直ちに失われるというものではなく、現住の土地自体に居住し続けなければ失われるものではない。

新たな場所への転居を余儀なくされ、相応の精神的、肉体的負担を強いられるとはいえ、あきる野市内ないしその付近において現住居と経済的、社会的、文化的に同一な地域社会ないし地縁社会の範囲内に移転することは可能であるから、相手方は、転居により直ちに故郷や居住の利益を失うというものではないし、その精神的、肉体的負担も土地建物に対する金銭賠償により十分填補することができるものというべきであり、また、墓地、農地、雑種地等の有形の財産的な損害は金銭

賠償あるいは原状回復が可能であるか、代替的な回復あるいは金銭賠償により十分に填補することができるものと認められる。

② 代執行手続の続行の停止による公共の福祉への影響について

圏央道事業は通過交通の排除と分散導入による首都圏の交通混雑を緩和し、これによる大気汚染の削減等沿道環境を改善するとともに、中核都市の連絡による業務機能の分散と地域開発の促進などの首都圏の更なる発展を目的としたものであり、その一環にある本件事業も、あきる野ICは日の出ICとは異なった交通対応をする独自の意義を有するもので、国道一六号、国道四一一号の渋滞や交通量の減少を図ること等を期待できる上、沿線自治体等も圏央道事業そのものの必要性を前提として早期供用を求めているのであるから、いずれもその公共的必要性が極めて高い事業であり、本件区間について早急に工事を完了する必要性もあると認められる。そうすると、明渡裁判の執行を停止することは、公共の福祉に重大な影響を及ぼすおそれがあり、相手方が明渡裁判の執行等によって被る損害と衡量しても無視できないものである。

## はじめまして！



さいたま市東京事務所

辻村 公雄

皆さんこんにちは、政令市ブ  
ロック、さいたま市の辻村です。  
今回は、とんび会の最新会員  
である本市の概要をご紹介します  
ていただきます。

さいたま市は、平成一三年五  
月に、浦和・大宮・与野の三市  
合併により誕生した新しい都市  
で、東京都心から北西に三〇km  
の圏内に位置し、面積一六八・



さいたま新都心

三三km、人口一〇五万人で、  
昨年の四月に全国で一三番目の  
政令指定都市となりました。

古くは中山道の宿場町として  
栄え、明治以降は埼玉県の県庁  
所在地として、県内の行政・経  
済・文化を常にリードしてきま  
した。平成一二年には、市の中  
央部に位置する旧国鉄操車場跡  
地に、関東甲信越地方を所轄す  
る国の一八機関が移転、続いて  
さいたまスーパリアリーナなど  
がオープンされるにしたがい、  
より広域的な行政機能や高次の  
業務・商業・文化機能の集積が  
進み、新しい街「さいたま新都  
心」が誕生しました。

「さいたま新都心」の整備、  
そして政令指定都市への移行に

より、従来「顔がない」と言わ  
れていた埼玉県において、さい  
たま市はまさに名実ともに「埼  
玉県の顔」として、広く行政、  
経済、文化を牽引する中枢都市  
として、その発展に大きな期待  
が寄せられているところです。

## ◆さいたま市の都市計画

本市は市内全域が都市計画区  
域であり、その内訳は、市街化  
区域が約六二％で残りの約三  
八％が市街化調整区域です。

関東平野の内陸に位置し、市  
街地を形成する上で地形的な制  
約が少なく、外延的に市街地が  
広がってきた経緯があり、台地  
のほとんどが、人口集中地区と  
なっています。

市域の中央部には、新幹線や



さいたま新都心駅

京浜東北線、埼京線、宇都宮線、  
高崎線、武蔵野線など多くの鉄  
道路線が走り、沿線では、さい  
たま新都心地区を始め、大宮駅  
周辺地区、浦和駅周辺地区、北  
部拠点宮原地区、武蔵浦和駅周  
辺地区、浦和東部地区で拠点づ  
くりが行われています。

さらに、道路や公園などの都  
市施設と良好な街並みを一体  
的、総合的に整備するため、二  
六地区、約一、〇〇〇haで土地  
画整理事業を施行しています。

また、「見沼田圃」が東部に  
広がり、「荒川」が西部を流れ、  
首都圏有数の自然資源として、  
自然環境を保全、再生、創出し  
ながら田園環境と調和した土地

利用の維持を図っています。

一方、都市計画道路の整備率は約三八%にとどまっており、下水道普及率も約八〇%と他の政令指定都市と比較して低い水準にあり、今後も引き続き都市基盤整備を推進する必要があります。

#### ◆政令指定都市移行記念事業

昨年の五月一日、市民待望の新浦和橋無料化が、埼玉県を始めとして関係機関の深いご理解とご協力により、政令指定都市移行記念事業として実現しました。

この道路は、さいたま市の中心部を東西に横断する一般国道四六三号のバイパスとして、市街地の慢性的な交通渋滞を緩和させる目的で建設されたものであります。

これまでも現道や周辺道路の交通渋滞の緩和が図られ、また、東北縦貫自動車道浦和IC、埼玉スタジアム2002へのアクセス道路としても、このバイ



新浦和橋無料開放

パスは重要な役割を果たしておりました。

このうち新浦和橋は、京浜東北線、高崎線、宇都宮線を跨ぐ有料橋として整備されたものですが、この無料開放により、浦和駅周辺市街地の交通混雑がより一層緩和されるとともに、市民の利便性が向上し地域の発展に寄与するなど、大きな効果が上がっているところです。

#### ◆見沼田圃とセントラルパークプロジェクト

本市では、良好な自然環境の保全と創造を図るため、享保年間(1695-1704)に開拓された「見沼田圃」を自然環境の保全・創造のシンボ

ルとして位置づけています。

市の東部に広がる見沼田圃は、さいたま市及び川口市の二市にまたがり、南北に約一四km、面積が約一、二六〇haに及ぶ大規模緑地であり、そのうち約一、二〇〇haが本市域内に位置しています。

現在の土地利用は、畑が最も多く、主に花木や野菜等の生産と、公園、グラウンド等として利用されていますが、見沼田圃の自然を再生し、貴重な植物・希少な野生生物の保護に努め、市民のオアシスとなる緑の拠点を形成するとともに、新都心東エリアには、セントラルパーク



見沼自然公園

を「見沼田圃の保全・活用・創造を先導する」、「見沼と市民をつなぐ」という基本的な考え方に基づく合併記念事業として、特色ある公園に整備を進めています。

#### ◆なぜ多い、浦和のうなぎ屋

江戸時代、浦和近郊は沼地が多くあり、川魚が多く生息する水郷地帯で、魚釣りなどを楽しむ行楽客で賑わっていたそうです。

その行楽の人々に、沼地でもれたうなぎを出したのが始まりで、味の良いことが評判になり、中山道を行き来する人たちがわざわざ足を運んで来たということとです。

大正時代の半ばになって、水田耕作のために、地場のうなぎはいなくなってしまうましたが、うなぎの蒲焼という二百年来の伝統の味は、浦和の地にしっかりと受け継がれています。

都心から約三〇分ほど、是非一度「さいたま市」へお越しください!

# 「三浦半島がさらに便利に」

## 三浦半島中央道路開通！



神奈川県東京事務所 遠藤 創

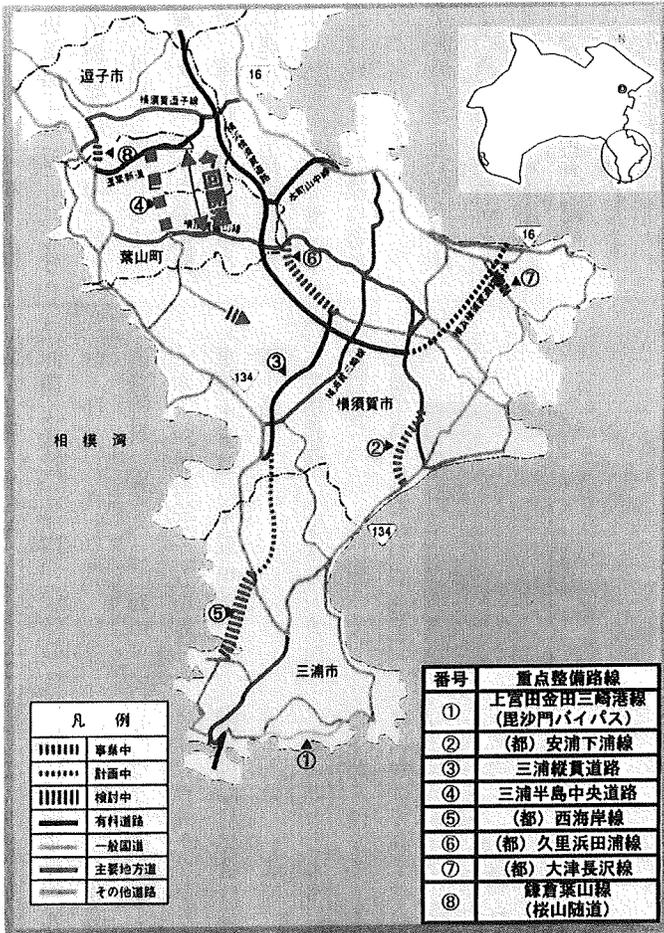
このとんびの広場も二回目の出筆になってしまった神奈川県遠藤です。ということはそんなに長くいるのかということになってしましますが、いつの間にか（某長崎県のM田さんは別格）、最長老になってしまいました。月日の経つのは早いものです・・・

とんびの広場も二巡目かあ、長くなつたなあと感慨しつつ、やはり道路の専門誌なんだから、道路の話題だろうと（昨年は道路で持ちきりでしたが）いうことで、新しく開通する道路をご紹介します。

東京湾と相模湾に囲まれた三浦半島は温暖な気候を利用した

露地野菜の生産地として、漁業基地として、そして身近な行楽地として神奈川県なら首都圏の憩いの場所として機能してきました。また最近、三崎漁港の朝市などが人気を集め、葉

山牛や海軍カレーなども脚光を浴びています。しかし、半島地域の地形上の制約から、海沿いを周遊する国道一三四号などの特定な道路に交通が集中することから、交通環境の悪化・経済活動・生活環境に支障を来しています。神奈川県では京浜地区等の隣接地域との広域的な交流と連携

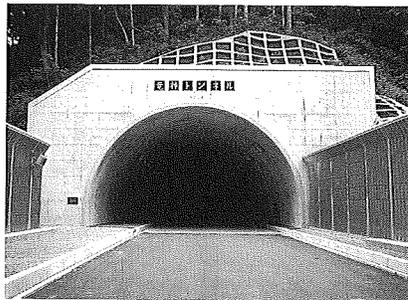


位置図

(三浦マリンライン整備計画図より)



三浦半島を快適にドライブできる  
三浦縦貫道路と相模湾



開通間近い三浦半島中央道路の  
「竜神トンネル」

を図るために、三浦半島の背骨ともいえるべき横浜横須賀道路（京浜方面への高速道路）とそれに結節する三浦縦貫道路を軸とした「三浦マリライン」道路網の整備を進めています。

- 事業延長 L112、四10m（区間 逗葉新道～県道二七号）
  - 事業年度 平成五年度～平成一五年度
  - 全体事業費 約一八五億円
- そして、その一翼を担う三浦半島中央道路（県道二一七号（逗葉山横須賀線）の一部がこの三月に供用を開始します。殆ど全線がトンネルのこの道路は逗子市・葉山町・横須賀市を縦方向に接続し、半島道路のネットワーク機能を強化させ、半島の周回道路交通の転換に寄与するものとなります。
- 国際交流拠点として位置づけられ、また最近では花の名所としても有名になっている湘南国際村や夕日で名高い長者ヶ崎等へのアクセスが大幅に向上します。
- この道路の開通により、葉山町役場付近の渋滞も緩和され、通過交通の減少が生活環境のアップに繋がります。
- （事業計画）



つつじの季節の湘南国際村

- 設計速度 50 km/h
  - 計画交通量 一四、〇〇〇台/日
  - 道路幅員 W110・5m、一六・0m（三・二五m×二車線+歩道二・五m×一、二十路肩）
  - 主要構造物 トンネル三カ所（総延長二、一一四m）
- 三浦半島中央道路の開通を記念して、開通に先立ち三月二十八日（日）に三浦半島観光連絡協議会による物産展や湘南国際村を中心としたウォークラリーが開催されます。ウォークラリーの詳細は湘南国際村協会（〇四六）八五五一―一八一―まで。
- 春の訪れとともに開通するこの道路を使って、半島ドライブに出かけてみませんか？



kmに及ぶ。全線の中で地域性も考慮に入れ県南の長崎市に並ぶ県北の観光拠点である平戸市を中核に田平町、江迎町、吉井町の一市三町を実験対称地域とした。

## 2 実施体制

社会実験実施に向けては、計画の策定から準備、実験中の運営にいたるまで、「オランダ街道推進

協議会」メンバーを核にブロックごとに置かれた住民主体の「よりみち会議」が主体となった。

また、効果の分析や評価の段階には、社会実験参加自治体の首長や学識経験者からなるオランダ街道社会実験検討委員会が関わった。

## 3 実施内容

実施する実験内容については、「交流および情

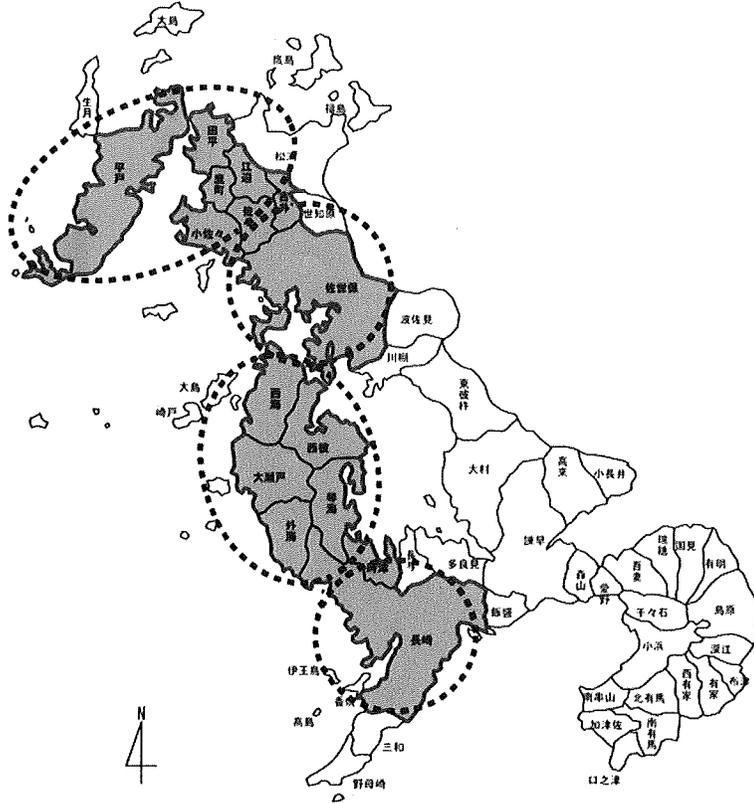


図1 オランダ街道沿線地域の地域区分

報発信拠点の設置」、「回遊ルートの設定」、「効率的な移動手段の確保とITSの活用」、連携を支え推進する「住民主体の道づくり・まちづくり意識の醸成」という四つの視点をもとに計画を練りあげていった。

実験、実施に向けた準備としては以下のことを行った。

### ①各市町に拠点を設置

実験に参加する平戸市、田平町、江迎町、吉井町各々にひとつの拠点を置いた。観光地であり、一市三町の中核でもある平戸市には、観光案内所として最もふさわしいと思われる中心部の観光駐車場の一画に仮設。田平町は道の駅の休憩所を利用。江迎町は、オランダ街道を代表する集客施設となり得る旧平戸往還の本陣屋敷近くに仮設。吉井町は北松地域の中核的施設を活用してインフォメーションとして仮設置した。

### ②回遊ルートの設定

一市三町の「よりみち会議」において、各々のエリアの資源をつなぐまち歩きルートを検討し、拠点からの回遊及びエリア全体の回遊を促すまち歩きマップを作成した。またルート上の景観を整えるために植栽などを行う沿道修景に取り組んだ。

### ③端末交通手段の提供

平戸市においては、市内に散在していたレンタ

サイクルを実験拠点に集めるとともに、電動を含む車椅子等も配備した。資源が広い範囲で点在する田平町、吉井町ではまち歩きの手段

としてガイドバスを拠点に配備した。また、全体の資源を「キリシタン文化」など共通テーマごとに整理したテーマルートを設定し、実験地

域全体を体験するガイドバスも計画した。

④ 情報端末の設置

各拠点に情報端末を置きオンラインミーテ

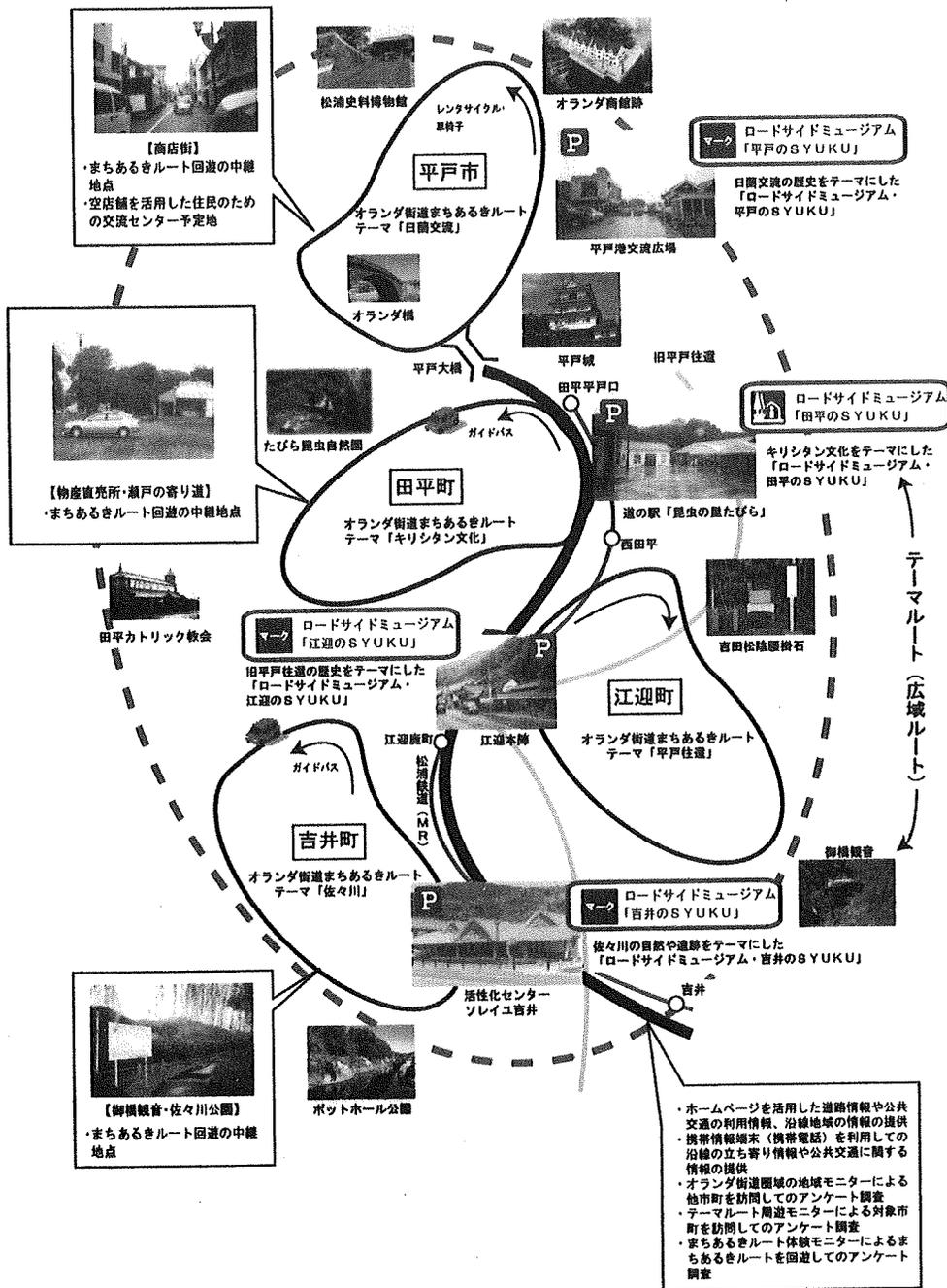


図2 社会実験イメージ図

ングシステムを通じ、拠点スタッフと来訪者、及び拠点間スタッフ同士、来訪者同士が複数の拠点間で双方向のコミュニケーションに取り組みことにした。

#### ⑤サイン計画

各拠点から延びるまち歩きルート上、及び、テーマルート上に共通ののぼり等を置くことで一体感をもたせるとともに、各拠点到大型の案内板を掲出し実験エリアの資源や拠点間の位置、まち歩きルート、テーマルートをアピールした。

また、実験エリア全体の連携をわかりやすくする目的で、各々の拠点を『街道』に因む『オランダ街道〇〇のSYUKU』として、共通のロゴマークを冠したサイン装飾を行った。

さらに、サインデザインの決定から設置箇所を検討、一部は制作まで、よりみち会議参加住民が主体的に関わった。

### 四 実験実施の主な内容

実験の期間としては、二〇〇二年一〇月末から一二月末までの一カ月間として、期間中の土、日に拠点を開設し案内スタッフを配置。域外からのモニターを募り、各拠点到集合後、ガイドバスに乗り換えるなどしてまち歩きルートやテーマルートを体験・評価した。平戸市に訪れた観光客を平戸の拠点でテーマルートのガイドバスに誘導し、

一市三町を結ぶオランダ街道のモニターとして広域観光ルートの可能性を探った。

また、道の駅の休憩施設等仮設拠点をロードサイントミュージアムとしてエリア内の地域資源をパネル等で展示。拠点周辺では期間中イベントを実施、来訪者に向け町ごとのホスピタリティを競う場として、住民相互が訪問しあうことも含め域内交流のきっかけづくりとなった。

### 五 実験の効果と今後の課題

施策の評価、社会実験が来訪者や地域住民に与えた効果と課題を、実験のねらいに照らしてとりまとめてみると以下のようなことになる。

#### 1 交流拠点の整備による来訪者（交流人口）の増加

##### ①効果

広域を巡る来訪者が増加するなどして、拠点の設置や回遊ルート（まち歩きルート、テーマルート）、統一サインに関しては一定の評価を得た。また、従来通過型の町であった田平町、江迎町、吉井町への立ち寄り客を増加させ、さらには来訪者の多くから再来訪の意向が寄せられるなど、自立したまちづくりに向けた弾みにつながる施策となった。

##### ②課題

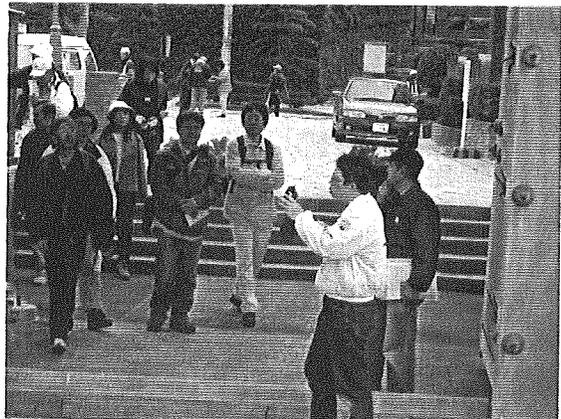


写真1 まち歩きツアーの光景

ホームページや携帯端末を用いた情報提供については利用者が少なく、地域への来訪者の多くが高齢層であることをみても紙面ベースでの情報提供が重要である。また、端末交通手段については、単に手段の提供だけでなく、「駐車場マップの整備」といったソフト面の充実が課題として浮かびあがった。

#### 2 社会実験への参加による住民意識の醸成

##### ①効果

「よりみち会議」等に参加した実験スタッフは、「近隣市町との連帯感」や「地元の良い

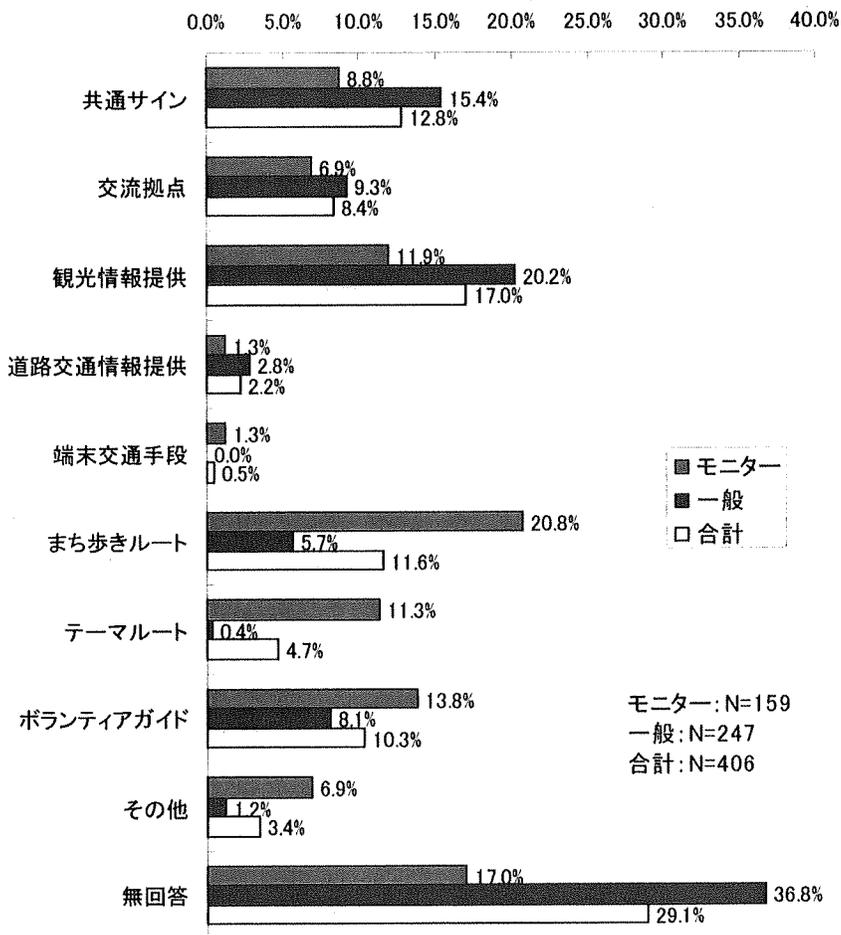


図3 社会実験で最もよかったと感じるもの

再認識」を、スタッフとしては参加しなかった住民からも「オランダ街道を通じた地元主体のまちづくり」を実験の良かったところとして指摘。さらに、アンケートに回答した住民の約八割が「今後交流促進に向けた地道な取り組みが必要」と回答するなど、実験を通じて地域の連

携・交流に向けた意識の醸成に効果があったといえる。  
②課題  
実験スタッフとして参加した住民からは「事前のPR・説明の不足」が、非参加の住民からも「PRの不足」が指摘され、今後の取組みに

向け「事前の十分な説明」などオランダ街道のまちづくりの核団体や自治体からの地域へのきめ細やかな情報提供が課題としてあげられた。また、今後の取り組みに関しては、地元への情報提供など地域のキーマンとなるリーダーの発掘・育成が指摘され、人材発掘及び人材ネットワークに向けた取り組みが重要な課題である。

## 六 施策の継続に向けて

### 1 交流拠点・エリア拠点の機能強化

拠点に関しては、既存施設の有効活用を含めオランダ街道広域を視野に入れた常設設置が望まれる。拠点機能の強化に向けては、「まちの案内人」として拠点を運営し、来訪者と地域との橋渡し役となるボランティアの育成等が必要である。

### 2 オランダ街道回遊ルートの設定

回遊ルート（まち歩きルート、テーマルート）の満足度は高かったものの「所要時間」や「距離」に対する不満も指摘された。また、来訪者、地域住民ともに当地域に求めるものとして「地域独自の歴史性や自然景観」をあげていることから、オランダ街道のオリジナリティに配慮しつつ、「よしみち会議」等地域住民主導で回遊ルートの再編を行い、より魅力ある交流ルートにしていく

必要がある。

さらに、回遊ルートマップ化にあたっては、市町別の「よりみち会議」のリーダーが検討を行うなどして、各市町の個性を活かしつつオランダ街道としての統一感を打ち出したマップに向けての議論を重ねることも必要と思われる。

#### ① 沿道修景を含む統一サインの検討

オランダ街道をテーマにした統一サインについては、利便性、そして視覚的にもメリットが指摘された。地域性を出したツワブキの統一植栽など実験期間中の沿道修景に関しては、今後ボランティア・サポート・プログラムや長崎県が支援する「道路の里親制度」を活用するなど



写真2 「道の駅」休憩所の活用

して、花による統一サイン等継続した取り組みが望まれる。

その他として、

#### ② 訪問者の年齢層に応じた利便性の高いオランダ街道情報発信方法の検討

③ 拠点から各回遊ルートへ誘導する際の端末交

通手段におけるハード・ソフト両面の充実

④ 来訪者を呼び込む体験型観光メニューの充実

なども必要と思われる。

## 七 社会実験のその後

### (1) テーマルートの継続

従来型の団体観光客主体の観光戦略の見直しの風潮もあいまって、平戸市においては社会実験で実施したキリシタン文化をつなぐテーマルートを「キリシタン紀行」として商品化した。内容としては、自家用車等で平戸市に訪れる家族客やグループ客がバスに乗り換えて、ボランティアガイドの説明を受けながら点在するキリシタン史跡を訪ねるというものである。マスコミ等に取り上げられたこともあって、徐々にではあるが、参加者が増加しつつある。

### (2) 体験型ツアーへの取組み

これまででは、通過型の町として考えられていた江迎町において、住民による町の資源の見直しが続く。単独での大都市圏（福岡市等）からの体

験型ツアーの呼び込みが開始された。

### (3) 「道の駅」等沿道の既存施設の利活用

「道の駅」休憩所において、「まちの案内人」としてガイドを常駐させ、田平町内の施設や見所を案内するとともに、マップやパンフレットを配布するなどオランダ街道広域のインフォメーションとして活用している。

## 八 おわりに

「地域連携」、「参加と協働」、「道路空間のコミユニティインフラ化」等言葉にすれば簡単だが、競争と協調のバランス、自治体間の連携習慣の不足、行政の施策の縦割り等、現実には実験を展開、施策として定着させる中で直面する課題は多い。

道路などのインフラは、人を交流・連携させるための大きな基盤である。ただハードとして道路をつくり、〇〇街道と名付けるだけでなく、道路が何と何を結ぶのかといった価値観や意味論について議論すべきと思う。道を軸にして地域の暮らしの拠点同士をつなぐ連携の具体的な工夫を継続していけば、オランダ街道も真の意味で交流街道として機能するのではないだろうか。

社会実験中に住民が植えた沿道のツワブキの花が根をはり、昨秋も美しい花をつけた。長崎「オランダ街道」の実験は始まったばかりである。