

4

道路行政セミナー

2004 April

目次

エッセイ チェンジング・レーン (車線変更)	樋口 範雄	1
<hr/>		
特集/道の駅		
「道の駅」について	道路局国道・防災課	4
『道の駅』に寄ってたんせ! (道の駅おがち「小町の郷」)	菅野 健悦	15
「道の駅」から南房総全域の情報発信 (道の駅とみうら「枇杷倶楽部」) ..	篠原 茂幸	20
農業の田園 ^ま の交流拠点施設 (道の駅「あいとうマーガレットステーション」) ..	藤関 明雄	26
<hr/>		
行政に対する司法審査機能の強化—行政事件訴訟法の一部改正—	道路局 道路 交通管理課	31
裁判の充実と迅速化への対応—民事訴訟法の一部改正—	道路局 道路 交通管理課	35
都市再生特別措置法の一部改正による道路整備に係る 権限の移譲について (補足)	道路局	39
指定管理者制度による道路の管理について	道路局路政課	41
平成15年度国土交通白書について	道路局総務課	44
米国出張報告 Innovative Financeについて	武藤 祥郎	55
<hr/>		
道路占用Q&A (第31回) 管路の占用について	道路局 道路 利用調整室	63
訴訟事例紹介 原因者負担命令取消請求事件 —行政上の裁量による負担命令の適法性—	道路局 道路 交通管理課	65
 みなとまち神戸 (神戸市)	小島 省一	68
時・時・時		70

「道の駅」について

道路局国道・防災課

一 総論

1 「道の駅」の機能と役割

「道の駅」とは、一般国道等の沿道に設置された休憩施設で、地域の創意工夫により、道路利用者にとって快適な休憩空間と、地域の特色に応じた多様なサービスを提供する、地域と共に作る個性豊かな

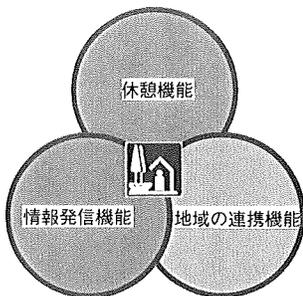


図1 「道の駅」の共通コンセプト

なにごわいの場となっています。その共通コンセプトは次の三つの機能で構成されます(図1)。

① 道路利用者のための「休憩機能」

安全な駐車場や衛生的なトイレのほか、多

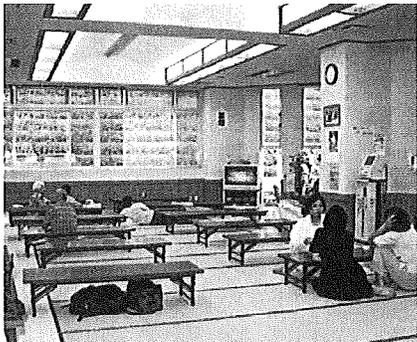


写真1 無料休憩所
「道の駅」ゆーぱるのじり(宮崎県)

目的ホール、いろりを囲んだ休憩施設など、個性的で優れた施設・サービスにより、質の高い休憩機会を提供(写真1)。

② 道路利用者や地域住民のための「情報発信機能」

原則、案内人がいて、各種情報を提供。特に道路情報、近隣「道の駅」情報、観光情報



写真2 案内人による情報提供
「道の駅」てしお(北海道)

のほか、医療情報、気象情報など様々な地域情報を発信（写真2）。

③ 地域と道路利用者、地域同士が交流を深める
「地域の連携機能」

地域産業の体験学習を通じた交流事業、地域独自の製品の販売、ボランティアの基地として「道の駅」を活用することにより、様々な形態で地域間の交流・連携を促進（写真3）。



写真3 農産物直売市場
「道の駅」ゆとりパークたまがわ（山口県）

2 「道の駅」設立の経緯

平成二年一月に中国地域づくり交流会のシンポジウムの中で「道路にも駅があってもよいのではないか」との提案がなされたのが始まりである。その後、平成三年一〇月から平成四年四月まで、山口県、岐阜県、栃木県の三地域において「道の駅」実験が実施され、地元のコミュニティーの活

性化・特産物のPR効果などが報告された。「道の駅」に対する地域の盛り上がりの中、検討を重ね平成五年四月二日付にて第一回の登録が行われ、一〇三箇所の「道の駅」が誕生した。現在では七四三箇所に増えた「道の駅」は利用者の多様な要望などを反映して発展している（図2）。

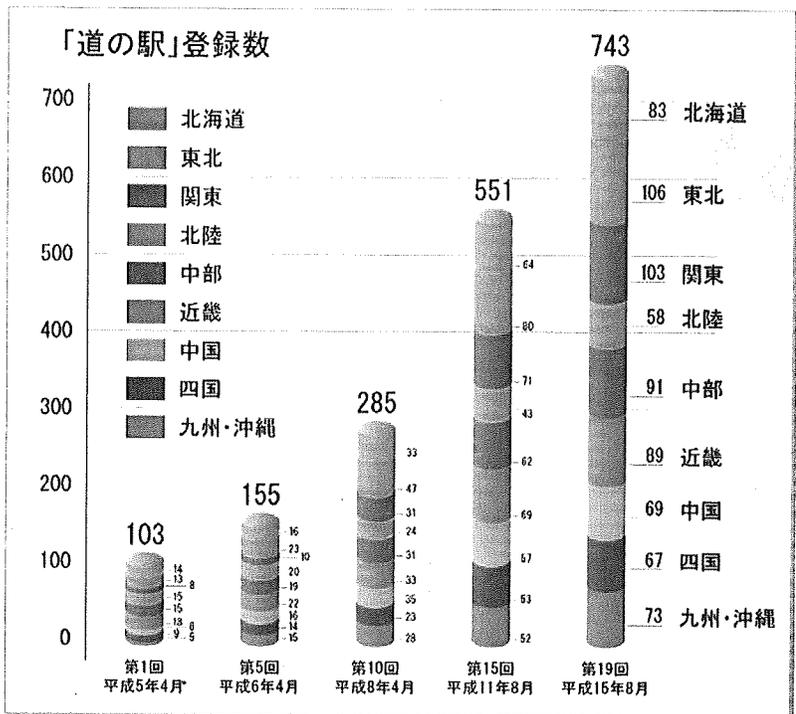


図2 「道の駅」登録数の変遷

一九九〇年一月

道路の駅が提案される

一九九一年一〇月～一九九二年四月

「道の駅」を実験（山口県、岐阜県、栃木県）

一九九三年一月一八日

「道の駅」懇談会・提言

一九九三年五月二三日

登録・案内要綱創設

一九九三年四月二三日

第一回登録（一〇三箇所）

二〇〇三年八月八日

第一九回登録（七四三箇所）

3 「道の駅」ができるまで

①事業の流れ

「道の駅」には、市町村等と道路管理者が協力して整備する〴〵一体型と、市町村等が単独で整備し、道路管理者の推薦を受け申請する〴〵単独型がある（図3）。

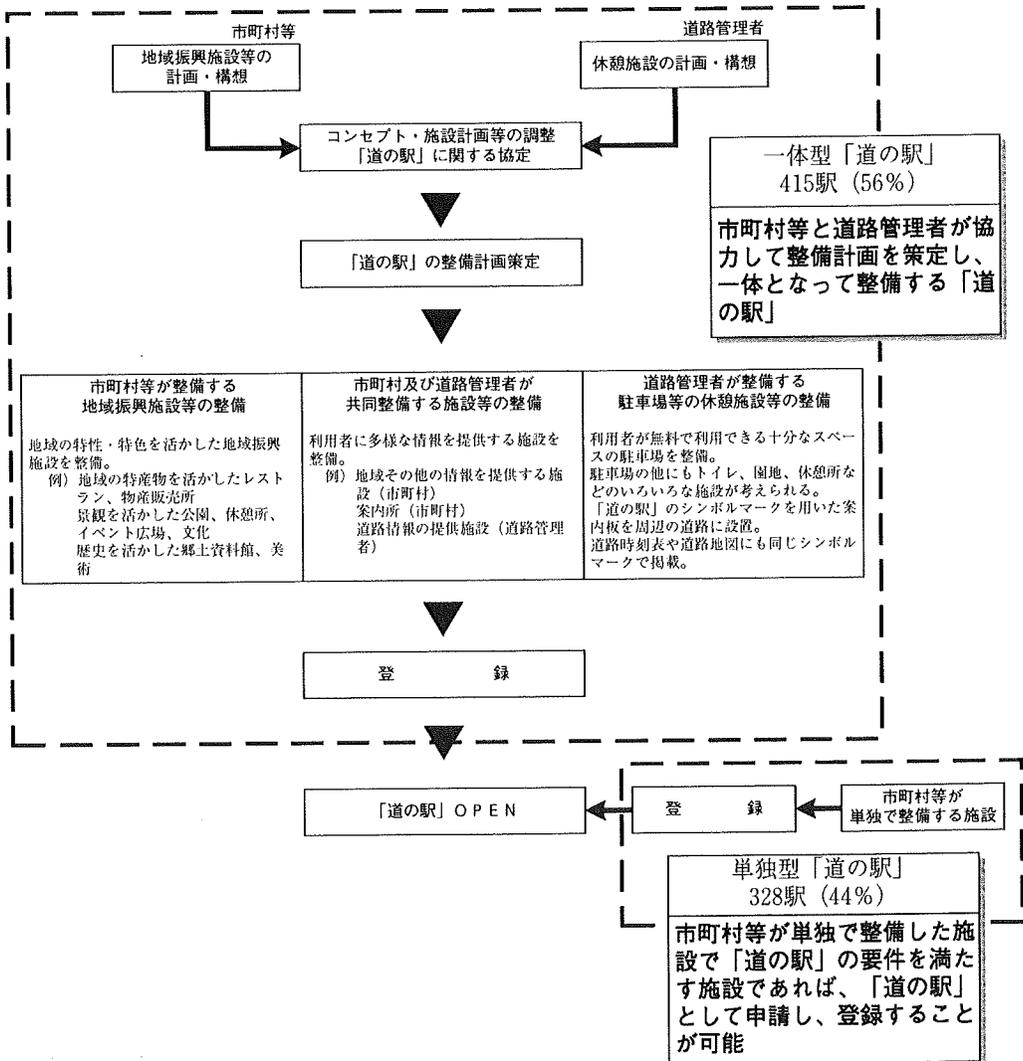


図3 「道の駅」事業の流れ

②登録・案内要綱

「道の駅」は、以下を登録の要件としている（図4）。

○「道の駅」の登録要件

- ・無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔なトイレが備わっていること。
- ・駐車場とトイレ及びそれらを結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること。
- ・案内・サービス施設（道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナー）が備わっていること。

 <p>20台以上</p>	 <p>水洗トイレ、10器以上</p>
 <p>原則として案内人を配置、地域情報等の提供</p>	

図4 「道の駅」の基本的な機能の要件

- ・ 駐車場・トイレ・電話は二四時間利用可能であること。
- ・ 女性・年少者・高齢者・身障者など様々な人が使いやすいこと。
- ・ 施設計画については景観に十分配慮されていること。
- ・ 案内・サービス施設の設置者は市町村等の公的な団体であること。

③「道の駅」の概念

「道の駅」は、一般的に道路利用者の休憩のための施設と地域振興施設で構成される（図5）。

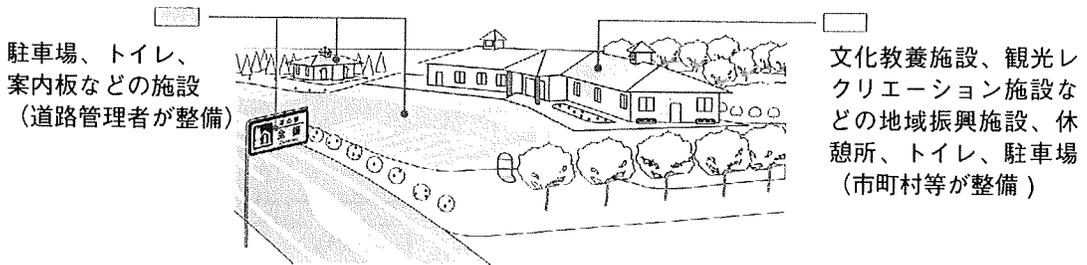


図5 「道の駅」の概念図（一体型の整備の場合）

二〇〇四年二月現在で全国に七四三箇所の「道の駅」が登録されている(図6)。

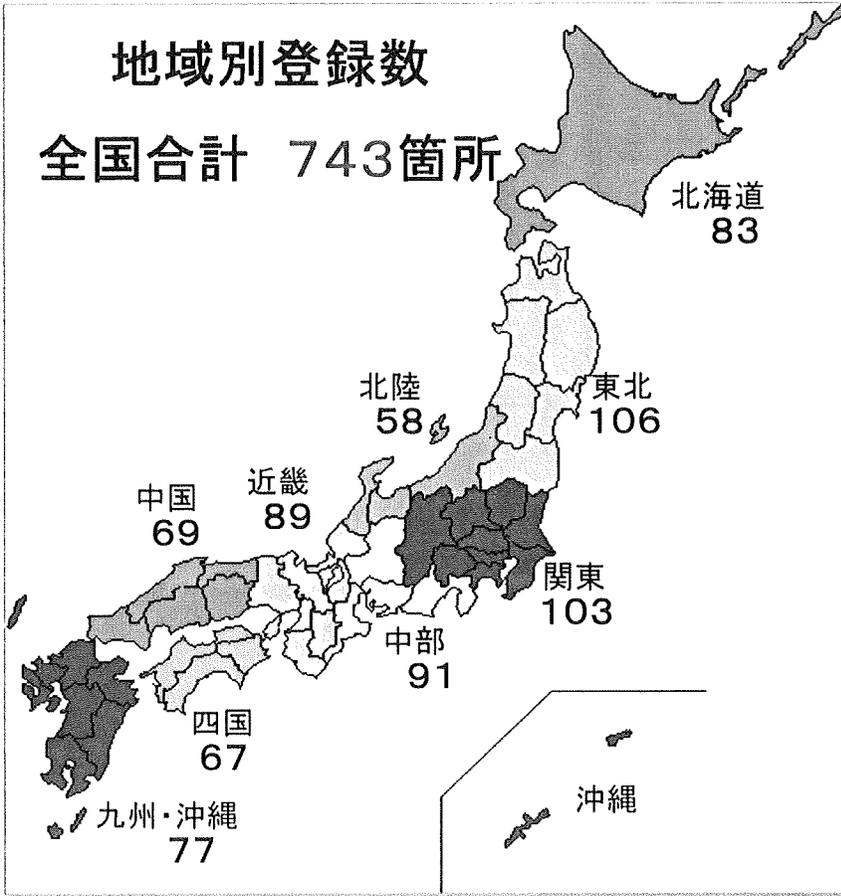


図6 「道の駅」の地域別登録数

二 最近の話題

「MICHINOEKIセミナー」の開催

「道の駅」のノウハウを開発途上国に紹介

1 MICHINOEKIセミナーの概要

二月一七日から二〇日までの四日間、東京と愛媛において「道の駅セミナー」が開催されました。「道の駅セミナー」では「道の駅」のノウハウを日本独自の地域活性化事例として開発途上国に紹介するため、日本での「道の駅」の登録状況や地域への貢献、効果などについて報告を行うと同時に、「道の駅」を通じた地域の住民参加のあり方について議論し、理解を深めました。

セミナーにはアジア及びアフリカの一〇カ国一五人が参加し、各セッションでは日本国内の関係者と共に熱心な質疑・討論が行われました。また、四国地方整備局、松山河川国道事務所のコーディネートにより、実際の「道の駅」を訪れる現地ワークショップやしまなみ海道セミナーを行い、現地に即した議論が展開されました。最終日には東京大学・森地教授の講演ののち、参加各国より自国での「道の駅」の導入について意見発表が行われました。

各国参加者からは、四日間のセミナーを通じ、日本の関係者との交流や、「道の駅」を実際に視察し運営等に関する生の声を聞くことが出来た

等、感謝の言葉を多数いただくなど、評価の高いセミナーを実施することができました。

①目的

近年、開発途上国における地域開発事業には、地域のポテンシャルを生かした※ポトムアップ型手法の必要性が指摘されています。これは地域住民がインフラの計画・整備・運営に主体的に関わっていく開発手法であり、日本で生まれた「道の駅」の整備手法及び「道の駅」を通じたさまざまな活動は、このような指摘に対する回答の一つとなり得ると考えられます。

MICHINOEKIセミナーは、日本における「道の駅」の活性化事例として紹介し、途上国における「道の駅」の効果的な導入、地域参加型事業の形成に貢献することを目的として開催されました。

②主催者

世界銀行 (WB)、国際協力銀行 (JBI

C)、国土交通省 (MLIT) の三者共催

③参加者

〔海外参加者〕

中国三人、タイ二人、ラオス一人、マレーシア一人、フィリピン二人、ベトナム一人、スリランカ二人、バングラディッシュ二人、

インド一人、ケニア一人 計二十五人

〔国内参加者〕

四国の事業者・自治体等より、概ね一〇名

〔講師〕

森地茂東京大学教授

④開催期間及び内容

二月一七日(火)

主催者挨拶、東京セミナーI (JBIIC 講堂)、夕方航空機にて松山へ移動

二月一八日(水)

愛媛県内にある「道の駅」の現地ワーク ショップ (清流の里ひじかわ)、「内子 フレッシュユパークから」、 「ふたみ」の 三箇所

二月一九日(木)

しまなみ海道セミナー (吉海町)、夕方 航空機にて東京へ移動

二月二〇日(金)

森地教授講演、東京セミナーII (JBI C 講堂)、解散

※ポトムアップ型手法・トップダウン (上層部から下層部への発議) の対義語。途上国における地域開発は中央政府 (トップ) 主導 (ダウン) で行われるのが一般的であるが、これからの地域開発は地域住民、地域団体などの地域コミュニティ (ポトム) が主体となって地域のニーズ、意見を踏まえて立ち上げていく (アップ) が必要である。

2 セミナーの各プログラムと成果

①DAY1: 東京セミナーI (写真4)

●各主催者挨拶

●セッション1: 開発途上国における

Michinoekiの取組みについて

●日本のMichinoekiと地域への貢献

●Michinoekiのこれまでの取り組みについて

●開発途上国におけるMichinoekiの導入のポ

イントについて (Michinoekiガイドライン)

◆主なポイント

- ・地域ニーズに合わせた計画、地域ポテンシャルの発掘と行政の適切な支援
- ・女性の参画と地域に活性化

◇主な質疑

- ・基本認識の確認、官と民のパートナーシップの実態など



写真4

② DAY 2 : 現地ワークショップ

●道の駅「清流の里ひじかわ」(愛媛県肱川町)

..二宮駅長(写真5・6)

◆主なポイント

- ・計画プロセス
- ・商業施設との連携
- ・農村振興、農作物の販路拡大

◇主な質疑

- ・リーダースhipと計画・運営責任の所在
- ・出店機会の公平性

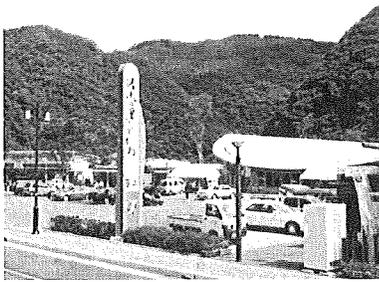


写真5 「道の駅」清流の里ひじかわ
(愛媛県肱川町)

●道の駅「内子フレッシュパークからり」
(愛媛県内子町) ..久保支配人(写真7・8)

◆主なポイント

- ・地元産品へのこだわり
- ・女性の自立、高齢者・農家の自立
- ・都市住民との交流

◇主な質疑

- ・立地等についての事前調査
- ・各生産者持込における品質管理方法

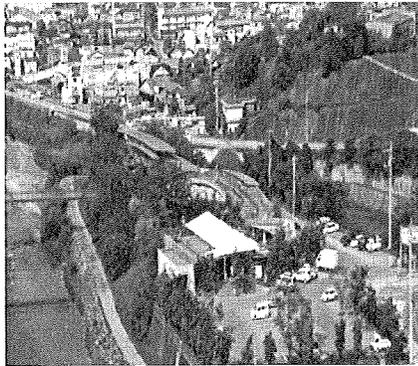


写真7 「道の駅」内子フレッシュパークからり
(愛媛県内子町)

●道の駅「ふたみ」(愛媛県双海町)

..若松進一前駅長(写真9・10)

◆主なポイント

- ・地域資源の発掘と活用(夕日のとまる町)
- ・運営への熱意、創意工夫(模擬イベント)

◇主な質疑

- ・第三セクターの仕組みと経営責任
- ・今後の展開(発展)

※各駅において、計画段階における地域の参画と行政の関わりについて熱心な質疑がなされた。



写真9 「道の駅」ふたみ
(愛媛県双海町)

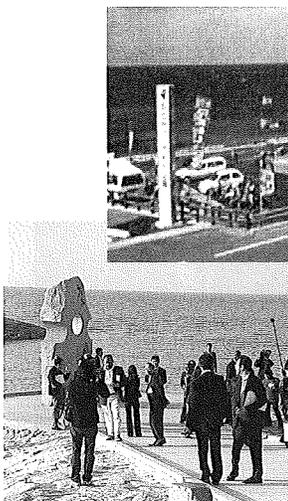


写真10



写真6



写真8

③ DAY 3 ..しまなみ海道セミナー(愛媛県吉海町)

● 歓迎の挨拶 ..吉海町長

● セッション1 ..四国におけるMichinoekiと地域との共生

- ・ Michinoekiにおける自然環境を活かした地域整備

..道の駅「瀬戸町農業公園」

駅長 井上善一瀬戸町長

◆ 主なポイント

- ・ 道路を契機とした地域振興のための「道の駅」
- ・ 風の町という特性を活かし風力発電を設置



写真11 セッション1 (隅田深雪氏)

・ Michinoekiの広域的連携の取組みについて

..道の駅「小豆島ふるさと村」

駅長 陶山哲夫氏

◆ 主なポイント

- ・ 「道の駅」からの情報発信
- ・ 「道の駅」を場とした様々なイベントの実施
- ・ 観光目的地の広域化を可能とする

Michinoeki

..四国地区「道の駅」連絡会元理事

(道の駅「虹の森公園まつの」) (財)松

野町観光公社 隅田深雪氏(写真11)

◆ 主なポイント

- ・ 豊かな森林を資源とした公設民営によるホテルの運営
- ・ 利用者に地域を知ってもらうことが大切

● セッション2: Michinoekiの発展途上地域への適用

- ・ 中国におけるMichinoekiのパイロットスタディ ..三菱総合研究所 石里宏氏

◆ 主なポイント

- ・ 観光地の地域振興に貢献するMichinoekiのモデル
- ・ ケニアにおけるMichinoekiのパイロット



写真12 セッション2 (S. O. カスク氏)

スタディ

.. Siop Planners S. O. カスク氏 (写真12)

◆ 主なポイント

- ・ 幹線道路沿いに計画的に配置していく Michinoekiのモデル

● セッション3 ..ディスカッションセッション .. 全員 (写真13 ~ 16)

◇ 主な意見等

- ・ 民営と三セクの違い、公共性の確保
- ・ 女性を中心とした様々な活動
- ・ 地域参加、利用者へのPR等におけるインターネットの活用
- ・ 地域資源、歴史・文化の活用による地域のアイデンティティの確立



写真14 参加者によるディスカッション



写真13 参加者によるディスカッション



写真16 しまなみ海道セミナー 全景



写真15 傍聴席からも質問が出された



写真17 セッション1 (森地東京大学教授)

期待出来る拠点となりくい。
 こうした開発途上国の抱える問題に対し、「道の駅」は有効に機能する可能性がある

質の高いサービスを得ることが出来ない。
 ・道路を通じて地域経済にもたらされるメリットは、沿道における小規模な個人商店に限定され、周辺地域への波及効果が

④ DAY 4 .. 東京セミナーII
 ● セッション1 .. 講演 森地茂東京大学教授
 これからのMichinoekiに求められること (写真17)
 ◆ 主なポイント
 ○ 開発途上国における道路沿いの休憩施設には以下の問題がある。
 ・ 道路沿いに自然発生的に生じる市場や店舗前に駐車する車両が道路交通のボトルネックとなっていること。
 ・ ドライバーが利用できる休憩等のサービスは、沿道の食堂や自由市場での買物などに限られており、各種情報の入手など、

持っていると思われる。

また、ドライブインと異なる点として、「道の駅」のサービスを提供する運営主体は地域の団体等であること、提供される食べ物や商品が地域独自のものであること、などが掲げられる。

○開発途上国において「道の駅」のコンセプトを導入し、成功に導くためには以下の点を考慮する必要がある。

- ・「道の駅」がブランドとなって利用者からの信頼を得ること。
- ・観光や業務目的のドライバー、地元の利用者など、様々なタイプの利用者により多様なサービスを提供すること。
- ・レストランや店舗の管理・運営者は地域の団体等が主体であり、サービスの提供にあたっては地域の資源を重視すること。
- ・「道の駅」運営の基盤となる駐車場や電力、水の確保などについて、公共団体等から適切な支援があること。
- ・シンボルマークの活用や出入り口、駐車場の適切な設計を行うこと。

◇主な質疑応答

Q・・「道の駅」が成立可能な交通量という

ものがあるのでは？

A・・多くの成功している「道の駅」が交通量だけに依存しているわけではない。長距離のドライバーだけではなく、地元からの利用もある。「道の駅」自体が独自の魅力を持つことが大事である。

Q・・観光振興など「道の駅」の経済的な評価を行っている例はあるか？

A・・「道の駅」の評価の例は非常に限られており、科学的な分析結果はほとんど無いと思われる。ただし、地域経済への貢献事例は多数あり、これらは「道の駅」の計画や運営に関わる者にとって有益な情報となっている。

Q・・「道の駅」の計画を始める上では、ある程度共通するコンセプトもあると思うが、これはコミュニティ主導と相反することである。この点についてコメントをいただけないか？

A・・「道の駅」が地域性を発揮するためには、様々なニーズに対して何が最も魅力的か考えることが重要である。魅力は国や地域の状況によって異なるものであるが、外の地域に関する情報をふまえて、「道の駅」が共通して持つべきコンセプトに準拠して特定するべきものである。

このような作業を行う上では共通性と地域性を調和させる必要があるが、それは困難なことではないと考える。

●セッション2・・ディスカッション・セッション

「日本と開発途上国の整備／管理方法、得られる効果の違い」参加者各自スピーチ（写真18・19）

◆主なポイント

・日本のMichioekiのコンセプトがそのまま適用できるわけではないが、基本コンセプトは開発途上国においても有効である。適用にあたっては、各々の国情、地域特性にあわせていくことが必要である。

【得られる効果】

・Michioekiは、ローカルコミュニティの

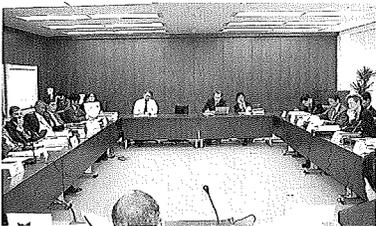


写真18



写真19

活性化や女性のエンパワーメントへ貢献。

・地域開発、雇用の創出による貧困の削減に貢献。

・多国間にまたがる経済ルートへの適用の可能性。

【留意点】

・パブリックセクターとプライベートセクターの協力関係が重要。（日本式三セク運営の適用）。

・個々の Michinoeki におけるブランド化が大切。

・綿密な調査に基づく適切な場所の選定が必要。

・運営等における企業家精神が大切。

総括

● 四日間のセミナーを通じて開発途上国の参加者の間で「道の駅」のコンセプトに対する理解が深まり、途上国への適用可能性や有効性について前向きな反応が見られた。

● 日本の「道の駅」のコンセプトがそのまま途上国に適用できるわけではない。しかしながら、それぞれの国、地域の問題解決の手段として応用していくことに有効であることが確認された。

● 特に、四国の「道の駅」で現場の運営に携わる方と対話できたことは、参加者から極めて有意義な機会であったと評価された。

● 参加各国とも、自国において具体的な適用方法について検討していくこととなった。

● 日本で生まれた「道の駅」が海外の地においても「MICHINOEKI」として整備される可能性が大きく広がった。MICHINOEKI が世界共通語になるきっかけを作ったセミナーと言える。

(写真20)



写真20 海外参加者一同（セミナー終了後）

『道の駅』に寄ってたんせー！

道の駅おがち「小町の郷」さと

駅長 菅野 健悦

『道の駅』が誕生してから一〇年が経過いたしました。現在、全国に七四三駅が登録（平成一五年八月現在）されていて、社会的にも『道の駅』の認知度も年々高まってきています。

高速道路に「サービスエリア」や「パーキングエリア」があるように一般道にもそのような機能を持った施設が必要ではないかとの考えから社会実験が始まったのが最初です。「休憩」「トイレ」などの機能を持った施設を基本に「たまり機能」として利用者に「いい」と「やすらぎ」を提供し、併せて道路情報をはじめ、いろいろな情報発信やその地域の文化・歴史・名産品等を紹介しながら利用者とその地域との交流の場として親しまれています。

一 東北で一〇六駅、秋田県には二二駅

東北六県には現在一〇六駅が登録されていて、そのうち一〇五駅が利用されています。青森県二四駅・岩手県二六駅・宮城県九駅・山形県一四駅・福島県一〇駅そして本県が二二駅です。「東北道の駅スタンプラリー」が毎年行われていて、それぞれの『道の駅』に立ち寄り、スタンプを集めてその数により記念品が当たるというものです。計画を立てながら『道の駅』巡りをする楽しみ方が増えていて、その参加者も年々増加傾向にあります。一〇〇駅以上のすべてに立ち寄られた方には完走賞が交付されます。駅の増加する状況下では大変ですが、旅のあり方・楽しみ方の変化が参加増という結果となっているのではないでし

ようか。それぞれが豊かな個性を備えた『道の駅』であり、『道の駅』巡りは旅の新たな発見にも出会うこともあるでしょう。

本県における一番目の『道の駅』登録は「たかのす・大太鼓の里」です。そして最も新しく登録された駅が「五城目・悠紀の国」です。それぞれの『道の駅』が一般道に隣接されていて大変利用しやすい場所に設置されています。また、各駅の名称はその地名の後に愛称があり、『道の駅』が利用者から愛される施設であってほしいとの設置者の想いが込められています。

1 小町の郷は平成一一年にオープン

それでは道の駅おがち「小町の郷（さと）」を紹介させていただきます。まず、道の駅おがち

「小町の郷」が生まれた経緯をおはなします。

雄勝町は一般国道二三号線と一〇八号線が町の中心部で交差し、山形方面から秋田市へ、そして仙台方面から日本海側とを結ぶ秋田県の南玄関口



写真1 道の駅おがち「小町の郷」全景

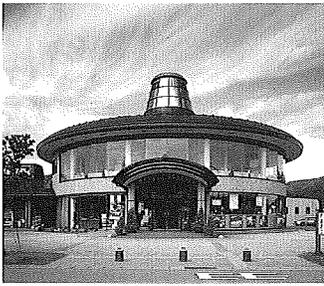


写真2 市目笠をモチーフにデザイン



写真3 6月第二日曜日の小町まつり

に位置し、交通の要衝になっています。また、恵まれた自然景観や歴史・文化資源も注目されていて人・物・情報が交流する町の活性化拠点として産業振興にも期待できることから『道の駅』整備に着手しました。

町と国が事業主体で、平成五年から検討に入り、平成八年に用地取得、翌九年より事業に着手し、駅としての登録は平成一〇年四月で本県一三番目です。工事完成が平成一一年三月で翌月にオープンし、現在に至っています。

2 県境の立地から二四時間営業

施設内容を紹介いたします。

まず、基本的な考え方として「森の中の道の駅」を目指しました。駐車場には樹木を多く配置し、二酸化炭素の発生を抑制したり施設のバリアフリー化を図るなど、人と地球に優しい『道の駅』というコンセプトに基づくものです。樹種は二〇種類以上で約一〇〇本以上の広葉樹を主体にし、今後の成長と共に進化する『道の駅』を目指しています。

また、建物はこの地が平安の歌人「小野小町」の生誕の地という伝承が多い地域であることからその特色を取り入れ、小野小町の旅姿とされる「市目笠(いちめがさ)」をモチーフにデザインされたもので周囲の景観ともマッチした設計になっています。

休憩施設は二四時間利用が可能です。オープン前の準備協議の段階で休憩施設の利用時間に関し、二四時間とするか否かについて慎重に協議された経緯があります。二四時間解放することによるメリット・デメリットについて意見が分かれました。結局、この道の駅おがち「小町の郷」の立地条件である県境の道の駅とのことから判断して二四時間利用可能な施設とし、利用者の利便性を重視しました。オープン当初は心配が先に立ちました。本来、考えている状況とかけ離れた利用内

容とならないかとの心配です。深夜時間に若者たちが集まっている状況が見受けられましたが、同時に長距離ドライバーの利用も多く、迷惑行為の牽制に一役買っている状況となり、心配するに至りませんでした。

また、トイレ等の落書きや消耗品等の盗難も心配しましたが、大きなトラブルにはなっておりません。トイレの場合は毎日の清掃をきちんと対応することで落書きなどのやりにくい状況にすることがポイントだと思っております。このほか、ゴミ問題があります。どうしてもゴミの持ち込みはなくなりません。ゴミ箱を設置しない道の駅もある



写真4 休憩施設

りますが、この選択肢はとれません。利用者のマナーに期待したいところですが、今のところは持ち込まれたゴミは余り時間を置かずに処理するようにはしています。抜本的な対策が思い当たらない状況の中では、社会的なゴミ減量運動でも盛り上げられないことには解決しない課題ではないでしょうか。

二二世紀型の新しい『道の駅』

設備の設置内容を紹介いたします。

トイレは男性用が大小あわせて二〇器、女子用が一五器、身障者用二器でベビーシートが男女と



写真5 ベビーシートが整備されたトイレの内部

も設置されているほか、女性用にはベビーチェアも備えています。情報装置としては観光情報・道路情報を大型スクリーンやパソコンを活用して提供しています。また、コインシャワー室、コインファックス、公衆電話、清涼飲料等の自動販売機を設置しています。

観光案内ですが、IT化の浸透などにより情報の提供のあり方も変化している昨今ですが、人から人への伝達には「温かさ」や「丁寧さ」などが付加されます。

こうしたことから、冬期間を除く四月から一月までの期間に休憩施設に観光インホ・プラザを開設し、多くの利用者から好評を得ております。特に年配者からの様々な情報提供が多く求められます。また、災害時などの緊急性が伴うときは迅速性や正確性が重要であり、継続した取組みが必要であると思っております。

表1 15年のインホ・プラザ利用状況

問い合わせ			年代別					計
県内容	県外客	計	20代まで	30代	40代	50代	60代超	
153人	8,737人	8,890人	769人	623人	833人	2,386人	4,279人	8,890人
案内内容 (複数回答)								
イベント	史跡	宿泊	山岳	道路	施設	温泉	その他	計
754件	322件	333件	223件	7,003件	525件	1,217件	2,153件	12,530件

表1は昨年度の利用状況です。

1 ふる里色・季節感を打ち出す

次に、交流施設を紹介いたします。一階が物産館・二階がレストランで年中無休です。

物産館は地元の特産品をはじめ、秋田県の南玄関口にふさわしいように県内の特産品を品揃え豊かに取り揃え、大変好評を頂いております。営業時間は午前九時から午後七時までですが、冬期間は閉店時間をやや早めております。

レストランは地元食材を生かしたメニューに工

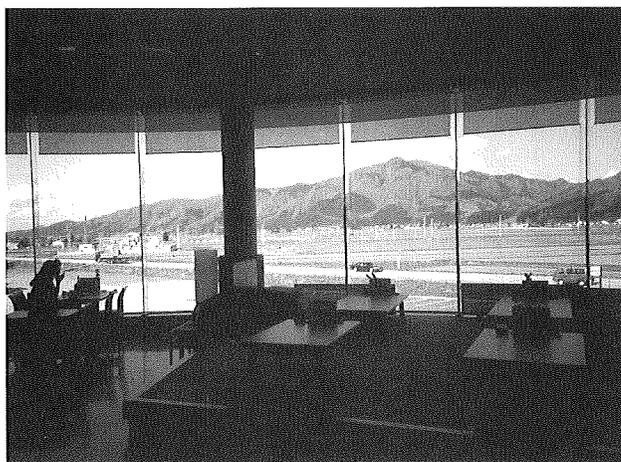


写真6 開放感のあるレストラン

表2 15年の物産館・レストランの利用状況

	物産館	レストラン	計(人)
1月	5,053	3,310	8,363
2月	4,872	3,498	8,370
3月	7,874	5,023	12,897
4月	10,938	7,000	17,938
5月	14,362	8,703	23,065
6月	13,362	8,459	21,821
7月	11,480	7,753	19,233
8月	24,461	14,868	39,329
9月	12,295	8,209	20,504
10月	17,857	10,171	28,028
11月	12,594	7,401	19,995
12月	5,315	3,772	9,087
計	140,463	88,167	228,630

そのほか、イベント広場を活用して「ふるさとマーケット」を開設しております。四月から一

表2は昨年度の交流施設のレジカウントによる利用状況です。

夫を凝らし、提供しております。中小宴会も可能で団体旅行等の予約にも対応しております。一三〇席で、うち八〇席が和室です。全面ガラス張り

で四季折々の景観を楽しみながらのお食事は大変喜ばれております。また、年間を通じて季節感を

取り込んだバイキングや企画会席料理などもあり、好評を頂いております。営業時間は午前一時から午後九時までですが、土日や祝祭日は午前一時よりオープンするなど利用者のニーズに柔軟に対応しております。冬期間は閉店時間をやや早めております。

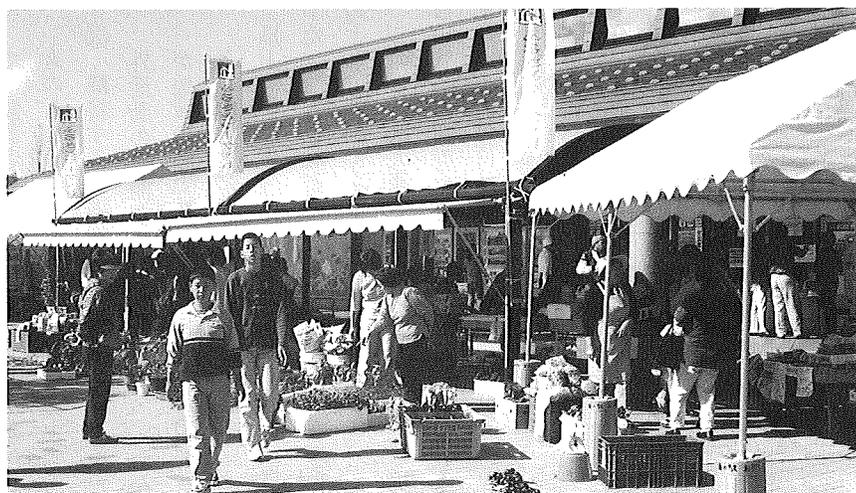


写真7 賑わう対面販売のふるさとマーケット

2 オープンの年に優秀賞を受賞

表3は昨年度の出店状況です。

さらに、月に一〜二回のフリーマーケットを開いたり、季節ごとのイベントを設けるなど利用者への感謝の気持ちを込めた企画を行っておりま

す。最後に平成一二年に受賞いたしました『道の駅グランプリ2000』優秀賞についてお話しいたします。

全国の駅連絡会では今後の『道の駅』の整備のあり方や施設管理及び利用者サービスなどの運営活動の向上を図ることを目的として『道の駅グランプリ2000実行委員会』を組織し、利用者や地域からどのように評価されているかを調査・検討のうえ審査を行い、優れた『道の駅』を表彰いたしました。

平成一一年八月時点の全国四六三駅が対象で審査が行われ、道の駅おがち「小町の郷」が最優秀

表3 15年のふるさとマーケットへの出店状況

	出店日数	出店者数
4月	8日	80人
5月	19日	160人
6月	18日	146人
7月	17日	148人
8月	20日	190人
9月	19日	194人
10月	19日	181人
11月	7日	77人
計	127日	1,176人

賞（千葉県・とみうら）に次ぐ優秀賞を受賞いたしました（優秀賞は二カ所で岐阜県・明宝とともに受賞）。

受賞理由は次の通りです。

① 駐車場内にアイランドを設け、様々な樹種を植栽している。このランドスケープデザインは樹林に囲まれた道の駅という従来になかった環境形成を達成するとともに、地球環境時代の道の駅、将来像を提示したものととして高く評価できる。

② 無料休憩所に設けられた「ゴロリ」と横になれるスペースやコインシャワー室と利用者

のニーズを的確に捉えた気配りを示すもので、設置者と設計者の温かい心が感じられるものとなっている。

③ 隣接する古墳の前にはオンシーズンの野外活動の展開が予定されており、「おがち」が地域の歴史性も取り込んだ道の駅としてより魅力的になることが期待できる。

以上、「おがち」は従来の『道の駅』にはなかった、二世紀初期型の新しいモデルを示したものととして評価できる、となっております。

このことは大変名誉なことであり、受賞に恥じない管理・運営に心がけたいと思っております。また、この年には建設大臣の表彰制度である「手作り郷土（ふるさと）賞」の受賞が重なり、社会資本整備にあたっての創意・工夫が高く評価された年でもありました。

こうした受賞を期に、道の駅おがち「小町の郷」としての基本機能を充実させながら『やりすぎでもなく、足りなくもない好感の持てるサービスの提供』をモットーに取り組んでおります。

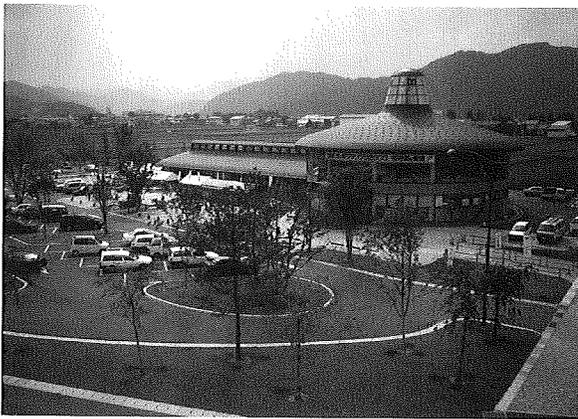


写真8 樹林に囲まれた駐車場



道の駅
おがち
道の駅おがち「小町の郷」
マスコットキャラクター

「道の駅」から南房総全域の情報発信

道の駅とみうら「枇杷倶楽部」

枇杷倶楽部課長 篠原 茂幸

一 南房総への旅行

東は太平洋、西は東京湾と海に囲まれ、南に突き出た房総半島。海岸沿いに西側が国道一二七号線、東が国道二二八号線、中央に国道四一〇号線が走っています。まもなく富津館山自動車道が富浦ICまで開通する予定です(図1)。

『道の駅とみうら』に訪れた方へのアンケートでは、県内からの来訪者が最も多く、半数近くを占めています。県外では、千葉県に隣接する東京都や神奈川県からの来訪者が多く、それぞれ二一%、一六%を占めています。これを市区町村別に見ると、図2のとおりで、東京湾岸沿いの市区が多いことがわかります。

旅行の日程は、日帰りが約半数を占めています。

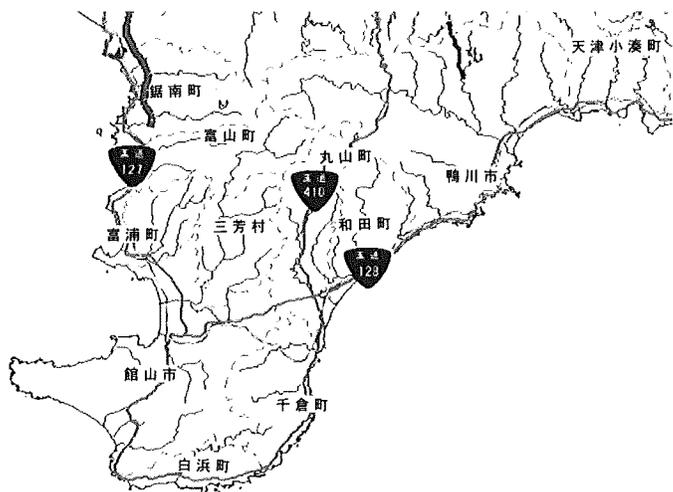


図1 南房総の主な市町村の位置図

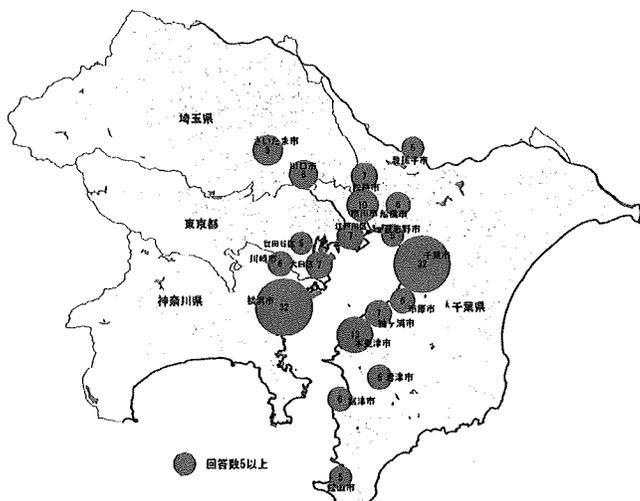


図2 道の駅を訪れた人の主な市区町村の割合 (5人以上を表示)

目的地(市町村)で集計すると図5のとおりで、館山市、白浜町、千倉町などが挙げられ、広い範囲で回遊する方が多いことがわかります。

図6は宿泊地を地名で聞いたものですが、宿泊地は白浜町が最も多く(三三人)、これに館山市(二六人)、富浦町(一九人)が次いでいます。

南房総とは、ある特定の施設や場所を目的として集客しているのではなく、南房総全域の魅力で集客していることがわかります。

二 富浦町の試み

インターネットを使った情報発信、観光PRは、きつと大きな効果が得られるのではないかと考えはじめたのが二〇〇〇年(平成一二年)でした。平成九年度末にインターネットの普及率が、九・二%との総務省の資料でしたが、現在の状況を平成一五年度版情報白書によりますと、平成一四年度末でのインターネット利用人口は、六、九四二万人に上るとの記載があります。五年間の間に全人口のほぼ五六%の方がインターネットを利用していることを示しています。ここまで急速に伸びるとは予想していません。ここまでするに驚きます。

道の駅のインフォメーションコーナーでは、富浦町のことだけではなく、近隣市町村の施設やお勧めのコース、食事場所などの情報を求められます。広域の情報発信の必要性を感じ、南房総に訪

れるお客様の視点にたったホームページ作りに取り組んでいます。富浦町は房総半島の南西部に位置し、面積は二五・六九km²、町の西側は東京湾(富浦湾)に面し、北は富山町、東は三芳村と二〇〇m級の山脈で接し、南の館山市との境界は小丘陵となつています。人口は五、七五四人(平成一六年三月一日現在)の小さい町です。

自分の町に来てもらうためには、来訪者に南房総に行きたくなるような情報を出さなければならぬといふことで、まず南房総を十分紹介するホームページ作りをこころがけました。ホームページをご覧いただく訪問者も富浦町にお越しただく訪問者も同じであると考えホームページの来訪者数を増やす努力をしています。南房総という窓口を作り、その中で富浦を更に売っていくという考えです。リニューアルオープンは二〇〇一年一月で、一日に一五〇件のスタートでした(図7)。

次に考えたのは、広域のイベント情報を配信することでした。南房総のイベントを集めて発信したら、きつと欲しいという方もいるはずだ、また来る動機付けにもなるはず。また、イベントを行う側にとつても見せる場所は多いほうが効果的です。イベント情報は、印刷物にするだけでも大変な経費ですし、多くの方に見ていただくかなければなりません。イベントを行っている方から掲載したいという要望のものは書き込める開放型

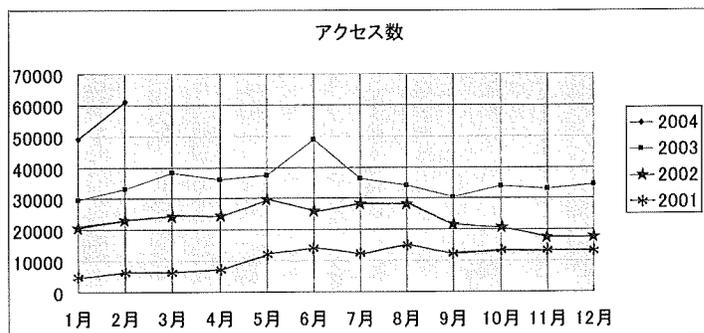


図7 ホームページのアクセス数

にしました。カレンダーを使い日付から・・・、イベントが行われる地域から・・・、と南房総に訪れる方にも、地域の方にも探しやすい工夫をしています(図8)。

インターネットを使った情報検索や情報収集は、一般化しその重要性は増しており、テレビ、新聞に並ぶ重要な情報収集メディアになっていすから、いかに新鮮な情報を提供できるかという

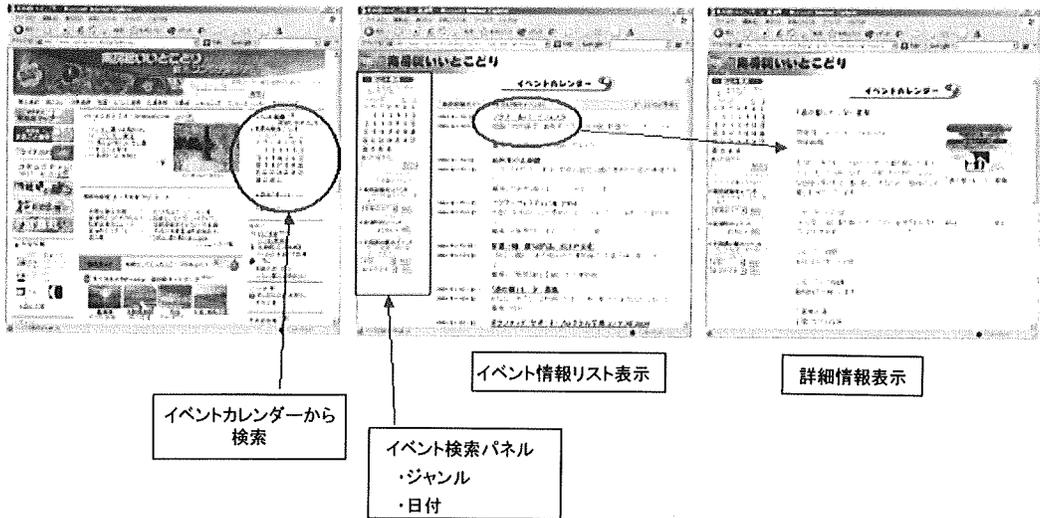


図8 ホームページ上の広域イベント情報

フォームから投稿するだけで、トップページ等のニュースが自動的に更新されます。ホームページの情報を常に最新の状態に保つ事が出来ます。

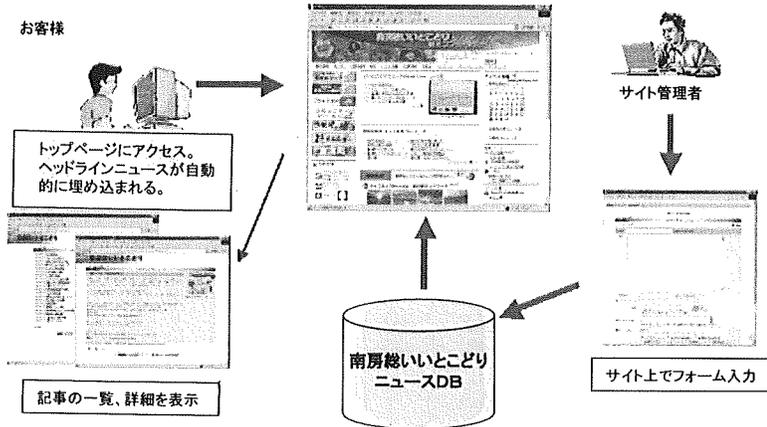


図9

ことに挑戦しました。一般的に施設情報など形式的なところは頻繁に変える必要はありませんが、「今こんな花が咲いていますよ。」とか、「今夕日がいかに見えますよ。」なんていうのは、そのときにお知らせしないと新鮮さがなくなってしまう。HTMLの書き換えをしてFTPでサーバーにUPするのはちょっとした情報をお知らせした

いときには面倒だから伝えなくてもいいやなんて思ったことありませんか？ 新しい情報を入力することはとても大切なことだと考えています。慣れている人にとってはなんでもない作業かもしれませんが、ワープロが打てる程度の方にも情報を入力して欲しいと考え、Web上から新しい情報を更新できるようになっています。フォームへ入力するだけで、トップページが自動で更新され、インターネットで訪問された方には常に最新の状態をご覧いただけます(図9)。

三 地域情報を電子地図上に掲載

旅行者から、「○○にはどういくの?」と聞かれることが多く、地図上に目的地を描いてお知らせすることもしばしばです。旅行をする際には地図は必需品です。現在はカーナビなども出ていますが、地図、カーナビのどちらも細かい観光情報までは掲載し切れません。縮尺も細かい地図情報は、観光情報には欠かせないもので、手書きの地図を作成してご案内していました。詳細な観光ルートや利用交通機関の確認など、車や電車、バス、歩きとその目的に合わせた地図が必要だと感じています。来訪者にとっては目的地の確認やルート作成に役立つように、また地域の方々にとっては地域が活性化し、日常的にも使ってもらえる地図システムを考えていました。インターネット上や市販さ

れている地図には、都心部ほど詳細な地図は存在していませんから、最初は、一枚一枚地図を書いていかなければならないかも・・・と及び腰になっていたのですが、国土地理院から発表された「電子国土」への参加募集の発表で状況が一変しました。地理情報を扱うウェブサイトを構築する場合には、発信したい地理情報と別に背景となる地図情報を用意しなければなりませんでしたが、国土地理院が背景データを配信してくれるというものです。早速応募して、何とか採択されたのですが、この「電子国土」という取組みがなければ今のシステムはありえません。様々な縮尺の地図上に、点化する観光資源などを重ね合わせることで、集められた地域の情報を表現できるようになったのです。電車の時刻やバスの路線、飲食店や宿泊施設などが表現可能となり、掲載されている店舗には「ホームページを見て来ました」との反応も多く聞くことができました(図10)。

四 道の駅ネットワークへ

「道の駅」は一般道路の「たまり」として、人々に憩いややすらぎを与え、道路情報や地域の文化・歴史・名所・物産品などを紹介する情報発信の場として、また、地域と利用者の交流の場として発展してきました。道の駅がスタートして一〇年が経過し、今では全国で七四三駅となっていま

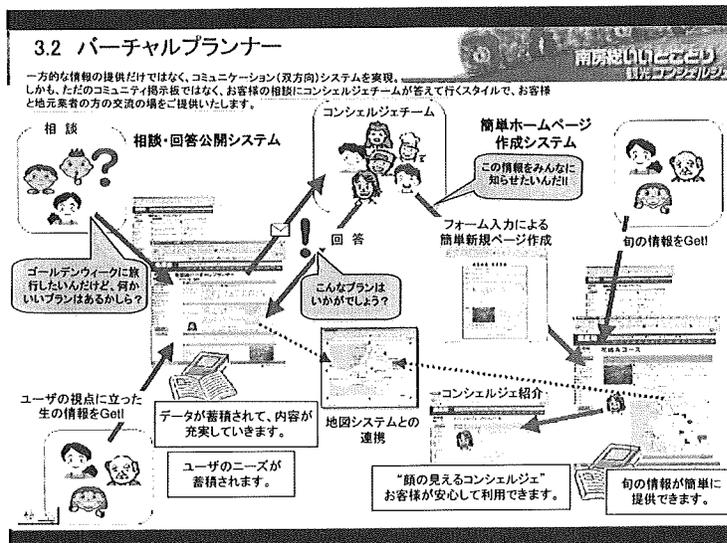


図10

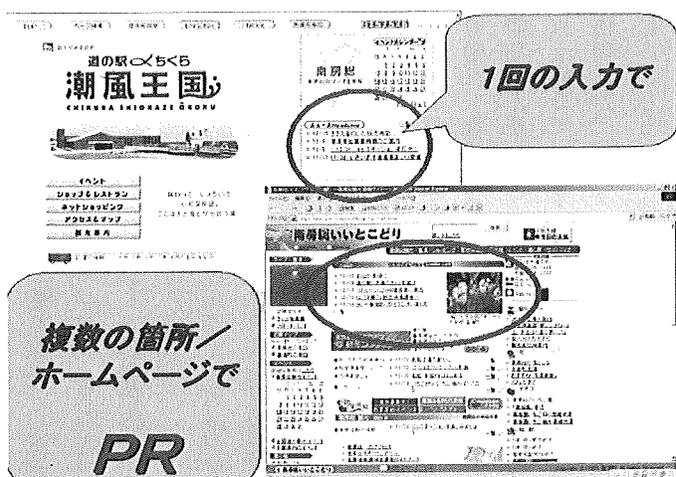


図11

しようという取組みです。

各道の駅ではすでに独自のホームページを持っているところが多いので、インラインフレーム<iframe>というタグを使い、ご自分のホームページのデザインを変えることなく、ヘッドラインニューズシステム、イベントカレンダーの表示を組み入れることを可能にしています。ヘッドラインニューズシステムでニューズを入力いただく

と、ご自分のホームページに反映されると同時に、複数のホームページ上に反映されます。イベ

ント情報もカレンダー表示と地域を絞って表示されるものです(図11)。

南房総 道の駅 ネットワーク

The Network of Road Station in MinamiBoso

道の駅のネットワーク化による
地域間交流促進に関する調査研究
南房総IT推進協議会

◇ 道路から検索

- 【国道127号】
- 【国道128号】
- 【国道410号】
- 【(主)富津館山線】
- 【(県)和田丸山線】
- 【(県)外野勝山線】
- 【(県)犬掛館山線】
- [全体地図表示]



◇ 無線LAN (FreeSpot)

- ◇ 使用される方へ
- ◇ スポットマップ
- ◇ 公開ESSID

ライブカメラ

- ◇ ライブカメラマップ
- ◇ テキスト表示

トップページに戻る



図12

南房総での道の駅ネットワークの取組みは、まだ始まったばかりです。訪問者や旅行予定者からの質問に、地域で意見交換できるように道の駅関係者間でメールリクエストでつなぎ、質問に答える試みも始めています。今後は地図情報や地域からの情報入力、データの共有や蓄積など、連携した取組みがさらに活発になるのではないかと期待しています。

光ケーブルでネットワークされたブロードバンド環境を十分に使い、現在の道の駅の様子や道の駅周辺の花の開花状況、海の状態をリアルタイムで映像情報を配信するライブカメラを道の駅に整備されました。おむね内房から外房にかけてカバーされています。お出かけの際にはぜひチェックしてください。

また、八つの道の駅では、インターネットに繋がったパソコンや無線LANが整備され、来訪者の方々が無料で情報収集に使えるフリースポットとなっています。ノートパソコン(PDA) + 無線LANカード、又は無線LAN機能内蔵のノートパソコンや、無線LAN八〇二・一bの規格に対応したパソコン(PDA)で、利用が可能です。ノートパソコンやPDAには無線機能が標準装備されたものも出てきています。新たな道の駅の魅力となると考えています(図12)。

農業の田園まちの交流拠点施設

道の駅「あいとうマーガレットステーション」

駅長 藤関 明雄

一 はじめに

愛東町は、滋賀県東部の鈴鹿山脈に位置し、東西一km、南北6km、総面積四、〇八九ha。総面積のうち、田畑は約二五％、山林が五七％を占める。総人口は五、七〇〇人、世帯数一、四〇〇戸で、人口は85年をピークに減少傾向にある。当町南部は一級河川の愛知川を挟んで八日市市に接している。また、北東方向は鈴鹿山脈を越えて三重県となり、南西方向に行けば琵琶湖、東海道新幹線が、近くには名神高速道路を臨むことができる。八日市ICから名神高速道路を利用すれば、京都まで約一時間、大阪まで約二時間、名古屋まで約二時間の距離である。施設は国道三〇七号線に接しており、近江鉄道八日市駅から近江バスで約二

〇分、タクシー利用なら約一〇分の位置にある。観光名所としては、湖東三山（西明寺、金剛輪寺、百済寺）のひとつ百済寺が愛東町にある。百済寺は、湖東三山の内でも最も古く、聖徳太子の御願によって創建された古刹で、信長の兵火に遭うまでは隆盛を極め、三百余坊を擁したとされており、その遺跡が多数みられる。

道の駅「あいとうマーガレットステーション」は、農業に関する体験学習、交流、情報の収集、愛東イメージの発信、新しい農産物の研究、開発、普及等の事業を通じて、①愛東町の自然の恵を生かした産業の振興を図り、②田園に根付いた文化⇨農業への理解を高め、広く各地域住民と心の触れ合う「新農業文化」を創造することを目的に建設したものである。愛東町は農業を基幹産業と

して、農業を主体とした町づくりを進めてきた。特産品は、メロン、ブドウ、梨、イチゴ、トマトを中心とした果樹。加えて、約一五〇品目のバラエティに富む野菜、柿の栽培を行っている。この道の駅はこれら農産物の流通、加工、人的交流、観光、情報の五つを統括した愛東町の田園公園化拠点づくりとなるものである。

二 町花「マーガレット」を名称に

愛東町は、一九六三年に名神高速道路に関連したほ場整備を開始、これと平行して第一次、第二次農業構造改善事業、農村総合整備モデル事業、さらに農村集落排水事業などを推進し、農業の近代化、生産基盤の整備、生活環境整備などを図ってきた。92年に「道の駅」計画が具体化、同年末に

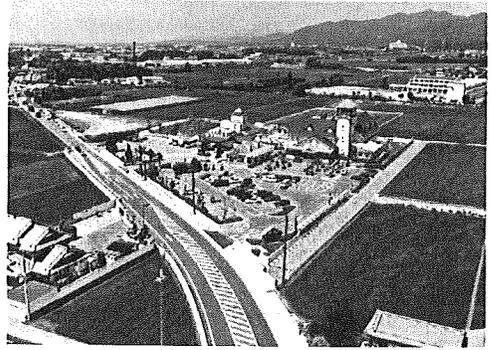


写真1 道の駅全景

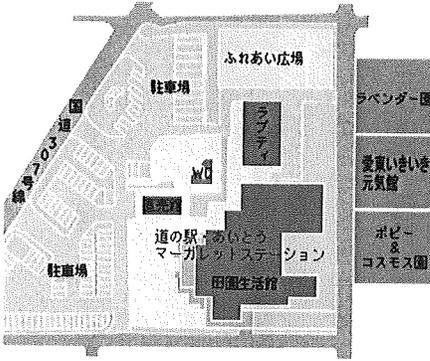


図1 施設配置図

は一部着工となり、これと平行して農業農村活性化農業構造改善事業（需要創造型）の指定を受けるため、県と協議を開始。翌九三年にマーガレットステーション企画開発プロジェクトが発足し

た。さらに同年四月「平成五年度農業農村活性化

農業構造改善事業計画地区」の指定を受け、全体計画の策定に向けて動き出した。94年五月、道の駅（駐車場、屋外トイレ、休憩所）が竣工し、供用を開始した。同年一〇月、田園公園の拠点となるメイン施設「あいとうマーガレットステーション」の敷地造成工事に着手、翌95年一月に直売館（産地形成促進施設）、田園生活館（農林漁業体験実習館）の建設に着手し、同年五月に直売館を仮開業、一〇月一五日に田園生活館を開業した。「マーガレット」は町花であり、名称に入れた。

さらに、96年九月にフルーツ&ハーブ工房ラプティ（農畜産物処理加工施設）、ふれあい広場（ふれあい広場施設）の建設に着手し、97年四月二六日に当初計画通りの事業が完了し、全面開業の運びに至った。また、01年一二月には高齢者の健康増進のための拠点施設ならびに冬の集客対策として愛東いきいき元気館（介護予防拠点整備事業）をオープンした。

運営母体である財愛の田園振興公社（理事長植田茂太郎愛東町長）は、愛東町、旧西小椋農業協同組合（01年一〇月に湖東農業協同組合と合併、現湖東農協）、湖東農業協同組合、愛東町商工会の出捐による第三セクターである。出捐は、愛東町一億円、各農協がそれぞれ一、〇〇〇万円、商工会五〇〇万円、合計一億二、五〇〇万円とな



写真2 愛東いきいき元気館内風景

る。そのうち、五、〇〇〇万円を基本財産とし、五、〇〇〇万円を運転資金としている。当所の投資額は約一二億円であるが、愛東町の一般財源から約五〇％、残る約五〇％が国及び滋賀県からの補助（農業農村活性化農業構造改善事業Ⅱ需要創造型）となっている。約一二億円のうち、建物に約八億円を要し、残りが造成・外構工事等である。

三 地域連帯機能を発揮する

メイン施設である「田園生活館」は英国カントリー風の建物。塔屋の三角屋根が特徴で、愛東町の指す「新しい豊かな田園生活」を施設全体で提案するモデルハウスである。エントランス前に各種の屋外イベントが可能な広場があるほか、憩いの広場の中庭がある。エントランスを抜けると、一階には吹き抜けの明るく開放的なメインホール。英国の農家をイメージしたつくりで、ホール

右が「レストランマーガレット」(一二テーブル、七〇席、商工会に委託)、左が土産物、ドライフラワー、ハーブ・ポプリ等のショップ、案内コーナー及びリラクゼーションコーナー、奥には休息コーナーがある。さらに左奥には各種教室を開催する花工房と事務室がある。花工房にはダイニングキッチンがあり、ハーブの料理教室、フラワーアレンジメント教室などを開催している。二階は研修会や各種パーティーが開催できる多目的ホールのラベンドールーム。四階にあたる塔屋部分は展望ルーム(田園ビューデッキ)となっている。以上のとおり、同館はリビング(くつろぐ)、ダイニングキッチン(レストラン・食す)、プレイルーム(工房・工作する)、ベランダ(展望ルーム・眺める)、ガーデン(楽しむ)、集会所(多目的ホール・集う)、ショップピング(ショップ・買う)、パークینگ(駐車場・とめる)といった各種の機能を有する施設となっている。

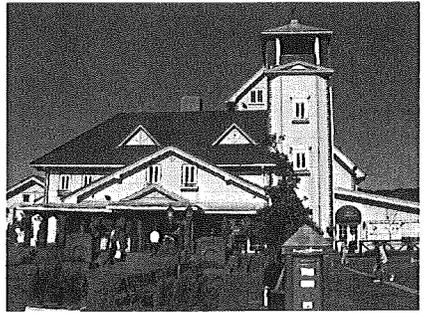


写真3 田園生活館

「あいとう直売館」は、四季折々の朝採れたての野菜、果樹(メロン、梨、ブドウ、イチゴなど)、雑穀、加工品(コンニャク、漬物、ジャム)を販売している。さらに田園生活館に隣接した「フルーツ&ハーブ工房ラプティ」では、新鮮な地元農畜産物(牛乳、果物、野菜)を利用して、手づくりアイスクリーム、手づくりクッキー、ジュース、ジャムなどを加工販売している。

田園生活館の裏には、あいとういきいき元氣館(植物温室ハウス)があり、愛東産のハーブ苗や山野草、サボテンなどの直売、花苗や観葉植物の販売の他、寄せ植え教室や展示会などを開催している。また、その隣には小高い丘に芝生と遊戯を設置した「ふれあい広場」がある。その他、道の駅施設である駐車場、屋外トイレ、休憩所を配置している。



写真4 フルーツ&ハーブ工房ラプティ

オープン以来、この三月で来訪者三〇〇万人を

突破した。これはリピーター客の積み重ねの数字である。ドライバーにとつて、道の駅は気楽に立ち寄れる休憩場所であるが、あちらに行けば必ず寄りたい、あの季節になれば必ず行きたい、買うならあそこで、と言われるような施設にしたい、しなければならぬと、事業目的の一番に「農業所得の向上」「都市と農村の交流」をあげている。これが、道の駅の「地域の連帯機能」ではないだろうか。

農業所得の向上を目指す「あいとう直売館」では年間約一八〇品目の農産物や花、加工品が並ぶ。全てが愛東産である。朝の八時三〇分に農家(会員数二八〇名)が我先にと農産物を出荷する。九時開店と同時に待っておられるお客さんで賑わう毎日だ。時には農作業の途中で農家が顔を出し、売れていれば顔がほころび、残っていれば渋い顔になる。また、お客さんに自分の作った自慢の野菜を勧め、栽培方法や料理方法で会話が弾み、お客さんが野菜のもぎ取りをしたいとなれば、自分の畑まで誘い体験してもらいたいこともしばしばある。このような施設だから、「この間の野菜美味しかったよ」、「まずかった」、「腐っていた」など、遠慮なく感想を言っていた。作る人の顔が見え、買っていた人の顔が見える場所が「あいとう直売館」である。お客さんに支援していたからこそその声を受け止め、この声が無く

なればこの施設はおしまいと思いつながら、より以上に良い施設にと事業を進めている。

「あいとう直売館」が朝採れたて地元農産物ならば、本館の「田園生活館」では、あいとう産下ライフラワーが所狭しと並んでいる。当初は仕入れていたものばかりであったが、五年前から生産組合を立ち上げ、今はほとんどが愛東産である。秋には近くの山へ「ふじつる」を取りに行き、ツル籠やリースを作り、出荷されている。また、その素材を使って、フラワーアレンジメントや押し花、ハーブを使ったポプリ教室など開催し、農家と都市の方との交流の場となっている。

加工施設の「ラプティ」では、毎朝二〇時ごろに近くの酪農家の所へその朝に搾った生乳を引き取りに行く。スタッフは、直売館の開館前にその日に収穫された農産物を品定めしながら、本日の材料として、加工室へ持ち帰り、加工する。時には農家が、「たくさん収穫しすぎた」、「傷がいった」と、加工室へ持ち込んでくる。スタッフは品質をチェックして、引き取り加工している。このように旬なものを旬な時に、をモットーに地元の農産物を加工販売しているので美味しいと喜んでいただいている。

また敷地奥にある植物温室「愛東いきいき元気館」では、あいとう産ハーブ苗を中心に観葉直物、花苗、サボテンなどの販売を行っている。ハーブ

苗は今では一五〇種類の栽培をされ、ホームセンターにも出荷されるようになり、ハーブ生産出荷組合も誕生した。この館の中でも、花の寄せ植え教室や、サボテン教室、ハーブフェアなど、農家と都会の方との交流の場ともなっている。

四 季節の花が来訪者を迎える

都市と農村の交流にはイベントは欠かせないのであり、同時にリピーター客になっていただけている。当施設の周辺の農地二・三haをお借りして、お花畑にしている。昨年で言えば、四月中旬から

ゴールデンウィークにかけて菜の花が一・五ha、五月中旬から六月初旬までポピーが〇・三ha、六月下旬から七月初旬にラベンダーが〇・三ha、七月中旬から八月下旬までヒマワリが〇・六ha、九月中旬から一〇月下旬までコスモス一・五ha、一月初旬～下旬には今回初めてであるがヒマワリを〇・三ha行った。一月のヒマワリは珍しく、訪れる方々に感動を与え、大変喜んでいただき、交流人口も売上も伸び、大成功に終了した。しかし、菜の花が終了すれば、すぐコスモスの種やヒマワリの種をまき、コスモスが終われば、すぐ菜の花やポピーの種をまくなど、スタッフとしては大変な作業である。

それらのお花畑では、ゴールデンウィークにはゴールデンフェスタ菜の花祭、ポピーの時期には

花フェスタ、ラベンダーフェスタ、ヒマワリ祭、コスモスフェスタなどを開催、摘み取りも可能（有料）にし、

迷路を作り、フットコンテスト、フリーマーケット、コンサート、時にはライトアップをして賑わいを深めている。

菜の花といえ、一般的には二月から三月の花であるが、当町では「菜の花エコプロジェクト」の一環として、食用油の品種を使用しているため、この時期に咲いている。ちょうどゴールデンウィークと重なり、咲いている時期の観光とその後搾油し、菜の花油として商品化の両立で、一石二鳥の効果がある。それだけではなく、天ぷら油として使用後の廃食油をバイオ燃料（軽油の代替燃料）として、お花畑を耕運するトラクターの燃料として使用している。まさに農業も循環型環境社会が創れるのではと進めている。将来的には愛東町の休耕田が菜の花で一杯になり、またその搾油した油が全農家の農機具の燃料になれば、一石二鳥どころか、五鳥、六鳥と夢は広がる。これが



写真5 ヒマワリ畑

「菜の花エコプロジェクト」である。

農産物の収穫時期には、メロンまつり、スイカまつり、梨まつり、ぶどうまつり、秋には大収穫祭を開催し、年に一度の消費者と生産者がふれあうイベントになっている。この中で一番人気のある祭りは「メロンまつり」である。メロン農家が一堂に集まり、参加型(無料)のイベントを行う。まずは種飛ばし大会である。ドラコン賞とニアピン賞を狙って、たくさんの方が挑戦される。当然賞品はメロンであり、事前に練習してくる方もあるほどだ。その他目方当てクイズ、ビンゴゲーム、試食会、バザーなど盛りたくさんイベントで一日が終わる。その日売上は非常に高い。その他、周辺五〇〇m圏内農地では、イチゴ狩りをされている農家が三軒、ハウスで花摘みや野菜のもぎ取り園をされている農家が一軒、市民農園をされている農家が一軒、芋掘り農園をされている農家グループが一体おられる。当地の芋掘りは独特の盛り上がりを見せる。すべてオーナー制になっている。冬の間(四月末まで)に募集をかける。毎年六月の第一日曜日に苗の植え込みに来ていた。その後の管理はグループが行う。そして一〇月の第一日曜日に収穫に来ていただく企画にしている。収穫日には、農家グループ家族総出でイベントを開催する。バザーでは、おにぎり味噌汁セツト、焼そば、ラーメン、うどんなどの販売。芋

の目方コンテスト、焼芋、スイカ割りなども行われる。だから、年々参加者も多くなり、今では三〇〇〇㎡に二五〇区画約一五〇家族の方が一堂に集合されるので、総勢五〇〇人あまりの方で賑わう。このように、その季節その季節を楽しみにされている来訪者も大勢おられ、毎月が交流の場となっている。

それだけではない。七夕には「あなたの願いを叶えましょう」、盆には帰省される方のための「盆フェスタ」、クリスマスには「クリスマスリースコンテスト」、お正月には「餅つき大会」、バルーンパーティーには「お見合い田園パーティー(農業後継者にお嫁さんが欲しいと始めた企画)」、また、町主催の夏祭りや文化祭、消防署や警察署の啓発イベントなども加わり、月に一回以上のイベ

ントで盛り上がる。

五 おわりに

年間来訪者一〇万人を目標にスタートしたが、これをはるかに上回る数字は、イベント効果もその一つと言ってもいいだろう。でも、都市の人たちに「親近感」「愛着」をもっていたくため、またマンネリ化を防ぐためにも、もつと「新しい企画力」が必要だ。そのためには、地域住民皆さんの協力をお願いし、活気ある施設づくりに努めていかねばならない。この地域のこれからの農業に必要なものは「交流」や「体験」であり、さらに観光農園などに取り組まれる農家を今後も支援していくためにも、なくてはならないものがこの「道の駅」であると思う。支援することにより、農業所得も増え、この「あいとうマーガレットステーション」の繁栄も続いていくのではないだろうか。「道の駅」のもつ『集客力』は町にいろいろな活力の可能性を秘めているように思える。これからは「農業」だけでなく、「商業」、「観光」といった分野でも、あらゆる住民が「道の駅」とかわっていけるに違いない。次の時代に向かって新たな取組みが芽生えればと考える。そのために「道の駅」は、しっかりと目標をもち、いつまでも魅力のある施設であり続けることが大切である。

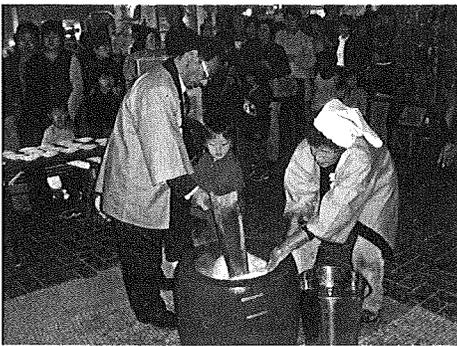


写真6 餅つき大会

行政に対する司法審査機能の強化

—行政事件訴訟法の一部改正—

道路局道路交通管理課訟務係

一 はじめに

平成一六年一月六日、司法制度改革推進本部に設置された行政訴訟検討会が「行政訴訟制度の見直しのための考え方」を公表した。これに基づき行政事件訴訟法の一部改正案が去る三月九日に閣議決定され、第一五九回国会（常会）に提出されている。

現行の行政事件訴訟法は、昭和三十七年に制定され、以後四〇年余、実質的な改正はほとんどなく現在に至っており、実務界、学界を含め耐用年数が過ぎていくのではないかとというような声もあつたが、制度改革の具体的ななきつかけがないまま今日までできていた。平成一四年一月に行政訴訟検討会が設けられ、政府としての制度改革の検討がなされるに至り、計二七回の審議を経て、改正案が取りまとめられた。

今回改正では、義務付け訴訟や差止め訴訟等の行政処分の前段階で提訴できる新たな訴訟類型が創設されたことが最大のポイントであり、原告適格の拡大も留意が必要な事項である。訴訟提起件数の増加が予想されるが、適正な行政遂行を行っている限り敗訴することは考え難いので、従来どおり道路行政の推進を適正に行っていただければ問題はないものと考えている。

以下、改正事項と留意事項を簡潔に紹介する。

二 改正のポイントと道路管理者として留意すべき事項

法の施行は公布日以降一年以内であるから、順調に法案審議が進めば、来年の四月ないし六月中に施行という運びになる。本法案の改正事項のうち、法令上処分権限を有する道路管理者に影響が及ぶと考えられるものは、原告適格の拡大、新たな訴訟類型の創設、管轄裁判所の見直しであり、前二者は事業の進め方に、最後は訴訟体制に若干の影響が及ぶことが予想される。

まず、原告適格の拡大による影響については、例えば、道路区域決定という処分について原告適格を有する者の範囲が、当該区域内の土地所有者等（現行規定は「法律上の利益を有する者」に限る。）に加え、沿道法や環境アセス法など道路法の法体系の中で当該処分を通じ個別的利益を保護すべきものとみられる当該区域外の沿道の住民にまで広がる可能性も出てくるということである。この解釈は原告適格の判断に係る過去の最高裁の判断であるが、今回の改正においてこれを立法者の裁判所へのメッセージとして明文化したものであり、「国民の権利利益の実効的救済を図る」ための基盤となるものである。

次に新たな訴訟類型の創設による影響については、道路管理者が処分を行う前段階において、一

定の要件を満たす場合に義務付けや差止めを求めることができるようになったことである。図1を参照していただくとイメージし易いが、例えば、道路区域決定を行う前に差止めを求めることができるようになったり、差止め訴訟で原告が敗訴した場合であっても、判断の基準時、救済の必要性の事件が異なるため、当該原告は当該道路区域決定後、改めて当該区域決定の取消を求めることができることになっている。一見すると、本改正はとてつもなく事業の遅延原因となるものと懸念されるが、処分の前段階で争う義務付けや差止めについては、行政庁の第一次判断権の尊重という行政と司法の適切な役割分担に係る理念を斟酌し、提起できるための要件として、「重大な損害」を被るおそれがあり、かつ「適当な回避方法が他にない」（いわゆる「一義性」）ことと厳格な要件が付されている。具体的に如何なるケースが原告適格ありと認められるかについては、判例の積上げを見守るしかないが（圏央道の代執行の停止申立てに対する最高裁判決（平成一六年三月一七日）で一定の指針は出されている）、道路管理者の処分があらかじめ差し止められるような事例は、法令に基づき、適正な手続を踏んで処分を行っている限り想定されないであろう。更に重要なことは、訴訟が提起されたことにより道路管理者の行おうとする又は行った処分については、制度

上執行不停止の原則が維持されているということである。つまり、当該処分の違法性が裁判所に認められ敗訴が確定しない限り、当該処分及び処分後の事業手続を適法に進めることができることに

なっている。ただし、裁判を受ける権利は何人も憲法上保障されているため、訴訟を提起することとは自由であり、極論すれば、道路事業の反対派による濫訴が生じる懸念も十分想定し得るのであ

表1 改正のポイント

改正事項	現行	改正案
改正趣旨：行政に対する司法審査機能を強化し、国民の権利利益のより実効的救済を図る。		
1. 原告適格の拡大	<p>「法律上の利益を有する者」※に限る</p> <p>※ 最高裁判平成元年2月17日</p> <p>・当該処分により自己の権利若しくは法律上保護された利益を侵害され又は必然的に侵害されるおそれのある者をいう。</p> <p>・当該処分を定めた行政法規が不特定多数者の具体的利益を個々人の個別的利益としても保護するものと解される場合は、かかる利益も法律上保護された利益に当たる。</p> <p>・当該行政法規が不特定多数者の具体的利益を保護すべきものとする趣旨か否かは、当該行政法規と目的を共通する法体系の中にて、当該処分の根拠規程が、当該処分を通じて個々人の個別的利益を保護すべきものとして位置付けられているとみることであるか否かにより決すべき。</p>	<p>裁判所が原告適格を判断するに当たっての考慮事項を規定。</p> <p><具体的な拡大範囲（見直し）></p> <p>（例）道路の区域決定 （現行）区域内の土地所有者等 + ?</p> <p>↓</p> <p>道路法体系の沿道法等の地居等階層まで。</p> <p>↓</p> <p>（改正）区域内の土地所有者等 + 沿道の周辺住民※</p> <p>※原告適格の拡大に係る考え方の例</p> <p>道路法は、道路の営業等のための道路の区域の変更（同法第18条）やその前提となる道路の路線の指定（同法第5条）に規定（同法第7条及び第8条）について、その用途として道路交通騒音に配慮すべきことを定めておらず、当該処分の根拠法規の形式面のみを基準として「法律上の利益」を形式的に判断すると、原告適格が認められる余地は乏しい。</p> <p>しかしながら、沿道整備道路に対する道路法第18条に基づく道路の区域の変更について、道路法の関連法律として幹線道路の沿道の整備に関する法律を考慮することにより、道路の区域の変更の要件の内容として、道路交通騒音の減少等のための処置を伴っていることが含まれると解することが可能となり、また、②該侵害利益の内容及び性質のみならず侵害行為の態様及び程度をも考慮することにより、当該事業における道路の区域の変更による道路交通騒音の発生・拡大という侵害行為の態様及び程度が十分に勘案されることを通じて、道路交通騒音によって著しい不利益を受けるおそれがある一定の範囲の地域の住民について、原告適格を認めることができるか。</p>
2. 被告適格の見直し	処分を行った行政庁	国（法務大臣が国を代表）
3. 管轄裁判所の見直し	被告行政庁の所在地の裁判所に提起	原告の居住地等を管轄する最寄所在地の地裁（札幌、仙台、東京、名古屋、大阪、高松、広島、福岡）にも提起可
4. 出訴期間の見直し	処分を知った日（告示日等）から3ヵ月	6ヵ月（正当理由があれば経過後も受理）
5. 釈明処分の特別の新設	—	被告行政庁等に対し処分の理由を明らかにする資料の全部又は一部の提出を求めることができる等
6. 執行停止の見直し	—	—
7. 新たな訴訟類型の新設 (1) 義務付け訴訟 (2) 差止め訴訟 (3) 仮の義務付け・差止めの申立て	—	要件等比較表（表2）

表2 行政事件訴訟法各類型の要件等比較

訴訟類型	原告の提起要件	裁判所の考慮等すべき事項
I 取消訴訟	法律上の利益があること (以下、共通要件)	法令(関係法令参照)趣旨・目的 処分利益の内容・性質等 (以下、共通要件)
執行停止 (申立て)	重大な損害(注1)・緊急性 (効力停止は、執行停止等で目的達成なら不可)	回復困難の程度(注2)(損害・処分の性質等勘案) ・緊急性 ★次①又は②該当は執行停止決定不可 ①公共の福祉に重大影響及ぼすおそれ ②本案に理由がないとみえる (当事者の意見聴取義務)
II 義務付け訴訟	(1)一定の処分をしない場合 次の①及び②該当 ①重大な損害のおそれ ②適当な回避方法が他になし (2)法令に基づく申請ある場合 次の①又は②該当 ①相当期間内に何ら処分なし ②取り消すべき等却下された (取消訴訟等と併合提起義務)	回復困難の程度(損害・処分の性質等勘案) 法令の規定から処分すべきこと明らか又は処分しないことが裁量超え・濫用 法令の規定から処分すべきこと明らか又は処分しないことが裁量超え・濫用
仮の義務付け (申立て)	償うことができない損害(注3)・緊急性 例① 公的保険・年金や生活保護等について資格認定や保険給付等の処分を求める場合などで、処分を求めることが、生活の維持に必要である場合。 ② 保育所への入所や通学学校の指定の処分を求める場合などで、処分がされないまま時間が経過すると、保育や教育などの目的を実現することが極めて困難になる場合。 ③ 特定の日に公共施設の使用許可等の処分を求める場合などで、判決確定前に処分がされないと訴えの利益がなくなる場合。	次の①及び②該当 ①償うことができない損害・緊急性 ②本案に理由があるとみえる ★次要件該当は執行停止決定不可 ・公共の福祉に重大影響及ぼすおそれ (当事者の意見聴取義務)
III 差止め訴訟	次の①及び②該当 ①重大な損害のおそれ ②適当な回避方法(注4)が他になし	回復困難の程度(損害・処分の性質等勘案)
仮の差止め (申立て)	償うことができない損害・緊急性 例① 営業秘密やプライバシーに関する文書を公開する処分が執行停止を受ける間もなくなされる場合などで、いったん公開されると生活や事業活動などに償うことができない損害が生ずる場合。 ② 規制権限に基づく監督処分や営業停止等の処分がされて執行停止を受ける間もなく公表される場合などで、いったん公表されると名誉や信用等が著しく害される場合。	次の①及び②該当 ①償うことができない損害・緊急性 ②本案に理由があるとみえる ★次要件該当は執行停止決定不可 ・公共の福祉に重大影響及ぼすおそれ (当事者の意見聴取義務)
IV 無効等確認訴訟	次の①及び②該当 ①処分等の継続処分等で損害のおそれ ②処分等前提の訴訟で目的達成できない	—
V 不作為違法確認訴訟	処分等の申請者	—

注1) 重大な損害…損害の性質(重さ)と程度(大きさ)を考慮し、公共の福祉を犠牲としてもなお救済に値すると判断される損害。
(執行停止・義務付け訴訟・差止め訴訟の提起要件)
注2) 回復困難の程度…金銭賠償又は原状回復による損害の回復困難の程度。
(執行停止・義務付け訴訟・差止め訴訟の裁判所の考慮事項)
注3) 償うことができない損害…「重大な損害」より性質・程度が著しい損害。金銭賠償できない損害のみならず、金銭賠償のみによって損害を甘受させることが著しく不相当と評価される損害を含む。
(仮の義務付け・仮の差止めの申立て要件、裁判所の考慮事項)
注4) 適当な回避方法…法令上の根拠がある方法に代替可能性がみえる方法であって、直裁的に法令上の根拠のない行政指導や要請行動等は含まない。
(義務付け訴訟・差止め訴訟の提起要件)

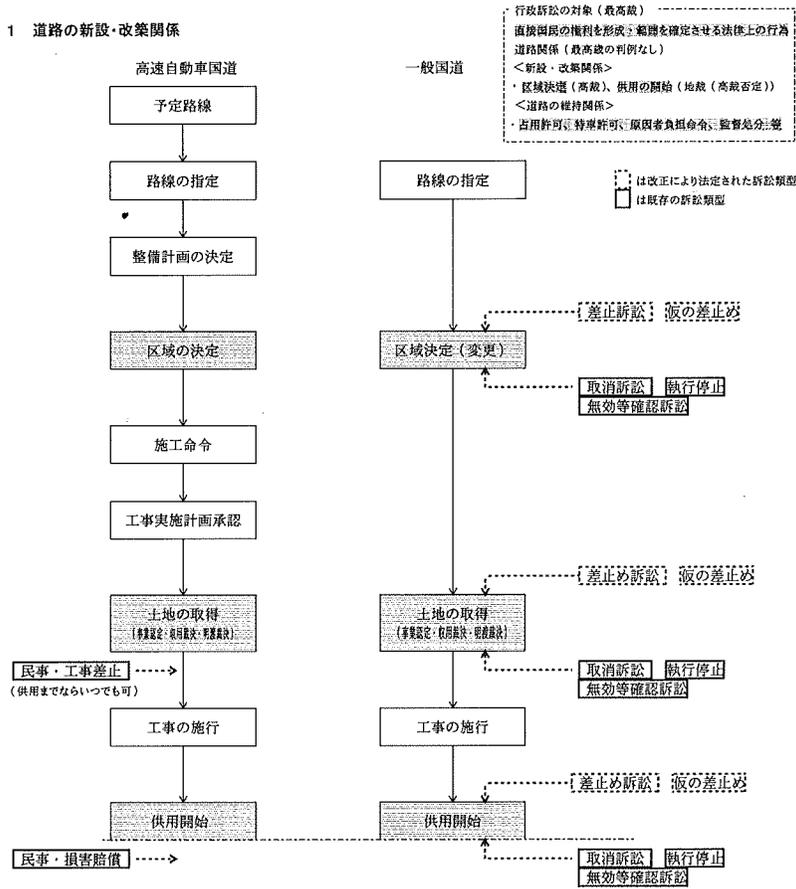
る。確かに、訴訟が一旦提起されると、世論による批判の矛先は道路管理者に向けられるのは世の常であることから、当該道路管理者はこのよう社会的影響をある程度斟酌せざるを得なくなることはやむを得ないものと思われる。しかしながら、処分の差止めを求めて敗訴した原告が当該処分後

に改めてその取消を求めてきたような場合、つまり、前訴における裁判所の判断等を勘案し当該訴訟提起が濫訴の疑いが相当程度高いような場合には、躊躇することなく、引き続き堂々と適正な当該処分等に係る手続を進めることができるのでは

ないだろうか。

以上を踏まえると、多種多様な時代の要請になやかに対応しながら、道路管理者の果たす役割を適切に果たしていかなければならない。長きに渡るこのような世論の強い思いが本法によりやく吹き込まれたように思える。

1 道路の新設・改築関係



2 道路の維持管理関係

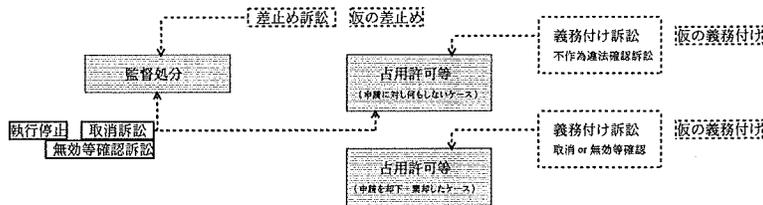


図1 道路管理における行政訴訟の提起可能性

(参考) 行政事件と民事事件の比較

	行政事件訴訟	民事訴訟
対象	行政庁の処分その他公権力の行使	私法上の行為による権利侵害
原告	法律上保護された利益を侵害され又は侵害されるおそれのある者	権利の救済を求める者
被告	行政庁	権利の侵害を行っていると思われる者
手続	民事訴訟法の規定を準用	民事訴訟法の規定による

裁判の充実と迅速化への対応

— 民事訴訟法の一部改正 —

道路局道路交通管理課訟務係

一 はじめに

民事・刑事・行政裁判を問わず、全ての裁判について、一審判決までの期間を二年以内とする目標が設定された裁判迅速化法が、第一五六回国会（常会）（会期：平成一五年一月二〇日～六月一八日）において成立し、平成一五年七月一六日から施行された。

同法の施行と併せて、民事裁判の充実・迅速化を図ることにより、民事訴訟制度をより国民に利用しやすくするために、回国会に提出され、成立したのが、民事訴訟法等の一部を改正する法律である。

民事訴訟法については、平成八年に現行法が制定され、争点整理手続の活用、集中証拠調べの実

施等により、その充実・迅速化が図られてきたが、

近年の社会経済情勢の複雑化・多様化、科学技術の進展等に応じ、例えば、大規模な公害事件、医療過誤事件、建築関係事件、知的財産権事件又は

金融関係事件等民事訴訟の中でも争点が多岐にわたる複雑な事件や審理に専門的な知見を要する事件が増加している。最高裁判所のデータによると、一審判決まで二年を超える事件は、民事で四・

七％、刑事で〇・四％ということであるが、今後、これらの裁判は益々増加していくことが予想され、一層の充実及び迅速化が求められている。

そこで、訴訟担当者において、引き続き、適正かつ効率的な訴訟業務の推進が図られるよう、平成一六年四月一日から施行された民事訴訟法の改正のポイントを紹介し、訴訟遂行上の留意点に触

れることとする。

二 改正のポイントと留意事項

一 計画審理の推進

ポイント：争点の主張立証時期や証人申請の時期を決めることができる。

□ 改正事項

・裁判所及び当事者は、適正かつ迅速な審理の実現のため、訴訟手続の計画的な進行を図らなければならない。（法第一四七条の二）

・裁判所は複雑な事件等について、当事者双方との協議の結果を踏まえて、次に掲げる事項を内容とする審理の計画を定めなければならない。（法第一四七条の三）

①争点及び証拠の整理を行う期間

②証人及び当事者本人の尋問を行う期間

③口頭弁論の終結及び判決言渡しの予定時期

■留意事項

計画審理は計画を立てることが目的ではなく、合理的な計画を立て、充実した内容の審理が迅速に実現できることにある。国側が被告となる事件については、訴状送達後、できる限り早期に担当法務局と打合わせの機会を設けるとともに、今後どのような作業が必要なのかという認識を初期の段階から担当者間で共有するため、過去の判例及び事件対応の例を参照しつつ、審理計画案を大まかに立てておくことが必要である。また、事実関係の調査はもとより、必要な書証の調査を従前以上に速やかに行う必要がある。

なお、実際の運用としては、法第一四七条の三の規定を厳格に適用するのではなく、より弾力的に一四七条の二の規定の趣旨に沿って計画的な審理が行われることが少なくないものと考えられている。

(審理計画の素案例)

- ①争点及び証拠の整理の行う期間 六か月
- ②証人及び当事者本人の尋問を行う期間 六か月
- ③その他必要な手続（検証・鑑定等） 六か月
- ④主張立証の補充及び整理 四か月

⑤判決言渡し

結審後二か月

2 証拠収集手段の拡充

ポイント・訴えの提起前において必要な証拠や

情報の収集を適切に行うことができ、訴えの提起後、早期段階から裁判所及び当事者がその後の審理の見通しを立てられる。

(1) 予告通知制度と提訴前照会の創設

□改正事項

・通知者は、被通知者に対し、その予告通知をした日から四か月以内に限り、訴えの提起前に、訴えを提起した場合の主張・立証を準備するために必要であることが明らかなる事項について、相当の期間を定めて、書面で回答するよう、書面で照会することができる。（法第一三二条の二）

・被通知者は、通知者に対し、予告通知の書面に記載された請求の用紙及び紛争の要点に対する答弁の用紙を記載した書面で返答をすれば、通知者に対し、提訴前照会をすることができる。（法第一三二条の二）

■留意事項

例えば、国に対する国家賠償訴訟を予定して法務大臣あてに予告通知が送付されたときは、法務省（又は担当法務局）から所管行政庁に対し、当該事案に係る事実関係について調査依頼

がある。行政庁に予告通知が送付されたときは、当該事件の処理を担当することとなる担当法務局に対し関係資料を添付して報告する（現行も同じ）。

提訴前の照会に対しては、回答すべき義務があるので誠実に対応しなければならない。これに正当な理由なく拒絶した場合の効果としては、提訴後の当事者照会（法第一六三条）の場合と同様、特段の制裁が予定されてはいないが、国の対応として不相当と非難されるおそれがあるとともに、訴訟係属後の裁判官の心証にも悪影響を及ぼすおそれがあることに留意する必要がある。

一方で、訴えを提起することが目的ではなく、工事への反対等行政の円滑な遂行に支障を与えることを目的とするような本制度の濫用事例も想定されるところであり、そのようなおそれのある場合には、照会者との間で紛争に係る具体的な事実を確認するための交渉を行うなど（規則第五二条の八）、通知者の真意を把握することも必要である。

いずれにしても、法務省（又は担当法務局）から予告通知があった旨の通知を受けたときは直ちに対応する必要があるが、行政庁に予告通知が送付されたときも直ちに法務局担当と具体的な対応方法を相談することが望ましい。

(2) 提訴前証拠収集処分の申立て

□ 改正事項

裁判所は、予告通知をした者又は返答を行った被通知者の申立てにより、当該予告通知に係る訴えが提起された場合の立証に必要であることが明らかでない証拠となるべきものについて、申立人が自ら収集することが困難であると認められるときは、予告通知又は返答の相手方の意見を聴いて、訴えの提起前にその収集に係る次に掲げる処分をすることができる（法第一三二条の四）。

① 文書の送付嘱託

② 官公署等の団体に対する調査嘱託

③ 専門家に対する意見陳述の嘱託

④ 執行官に対する現況調査命令

三 専門委員制度の創設

ポイント・特殊な専門的な知見が問題となる事件の審理を充実・迅速化するため、裁判所は、専門委員に訴訟手続への関与を求め、当事者が提出した主張や証拠等について専門委員の説明を聴くことができる。

□ 改正事項

・争点・証拠整理等、証拠調べ各段階において、裁判所が、証拠関係又は証拠調べの結果の趣旨を明瞭にするため必要があると認

めるときは、当事者の意見を聴いて、決定

で、専門委員を手続に関与させることができる（法第九二条の二第一項、第二項）

・裁判所が和解を試みるに当たり、必要があるとき認めるときは、当事者の同意を得て、決定で、当事者双方が立ち会うことができ、和解を試みる期日において専門的な知見に基づき説明を聴くために専門委員を手続に関与させることができる（同条第三項）。

■ 留意事項

専門委員は、裁判所の非常勤職員である（法第九二条の五第三項）。その関与は、争点・証拠の整理及び証拠調べにおいて、専門的な知見に基づき説明をさせる場合には、当事者の意見を聴いて裁判所が判断するが、証拠調べにおいて専門委員が直接証人等に発問を許したり、和解に関する場合には当事者双方の同意が必要とされる。訴訟の当事者としては、裁判所から専門委員の関与について意見を聴かれ又は同意を求められたときは、当該事件において、裁判所が当該専門委員をどのような点に関与させようとしているのかを確認し、国側としてその関与の要否等について慎重に検討知る必要がある。

四 その他

□ 簡易裁判所の機能拡充（少額訴訟の上限額

の引き上げ等）

・簡易裁判所で、原則として一日で審理を終え、即決判決を言い渡す少額訴訟は三〇〇万円から六〇万円に引き上げる。等

□ 経過措置

・改正法の制定は、附則に特別の定めがある場合（施行前に提起された少額訴訟等は従前の例）を除いて、その施行前に沿う自他事項にも適用することができる。

（参考） 別添

裁判の迅速化に関する法律の概要

裁判の迅速化

- 第一審の訴訟手続
 - = 2年以内のできるだけ短い期間内に終局させる
- その他の裁判所における手続
 - = それぞれの手続に応じてできるだけ短い期間内に終局させる。
- 方 策 = 充実した手続の実施
 - ・ これを支える制度及び体制の整備を図る。

制度及び体制の整備

- ・ 訴訟手続その他の裁判所における手続の整備
- ・ 法曹人口の大幅な増加
- ・ 裁判所及び検察庁の人的体制の充実
- ・ 国民にとって利用しやすい弁護士体制の整備等

適正手続等の確保

裁判の迅速化に当たっては、当事者の正当な権利利益が害されないよう、手続が公正かつ適正に実施されることが確保されなければならない。

国の責務

迅速化を推進するために必要な施策を策定し、及び実施する責務を有する。

政府の措置

施策を実施するために必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講じなければならない。

日本弁護士連合会の責務

- 国民による弁護士の利用を容易にするための弁護士の態勢の整備
- その他弁護士の体制の整備に努める。

裁判所の責務

充実した手続の実施により、可能な限り裁判の迅速化に係る目標の実現に努める。

当事者の責務

充実した手続の実施により、可能な限り裁判の迅速化に係る目標の実現に努める。

検証結果の活用

検証の結果は、国の施策の策定及び実施に当たって、適切な活用が図られなければならない。

最高裁判所による検証

- 裁判の迅速に係る総合的、客観的かつ多角的な検証を行う。
 - ・ 裁判所における手続に要した期間の状況、その長期化の原因その他必要な事項について調査・分析
- 結果を2年ごとに、国民に明らかにするため公表する。

民事訴訟法等の一部を改正する法律の概要

計 画 審 理

裁判所は、次のような場合に、当事者双方と協議して審理の計画を定める。

- ① 審理すべき事項が多数であり、又は錯綜しているなど事件が複雑であること
- ② その他の事情

により、適正かつ迅速な審理を行うため必要なとき

審理計画において定める事項

- ① 争点及び証拠の整理を行う期間
- ② 証人及び当事者本人の尋問を行う期間
- ③ 口頭弁論の終結及び判決の言渡し予定時期

訴え提起前の証拠収集手続

当事者が訴え提起前に、訴え提起後に必要な証拠や情報を入手できるようにする制度
訴え提起の予告をした日から4月以内に限り認められる手続で、訴え提起の予告を受けた者も、予告通知に対して、返答をしたときは、同様の証拠収集手続が利用できる。

訴え提起前の照会

訴えを提起した場合の主張又は立証をするために必要であることが明らかな事項について、書面で回答するよう書面で照会する。

訴え提起前の証拠収集処分の申立て

訴えが提起された場合の立証に必要なことが明らかな証拠となるべきものについて、申立人が自ら収集することが困難であると認められるときに、裁判所が相手方の意見を聴いて、次の処分をする。

- ① 文書の所持者にその文書の送付を囑託すること
- ② 必要な調査を官庁若しくは公署、外国の官庁若しくは公署又は学校、商工会議所、取引所その他の団体に囑託すること
- ③ 専門的な知識経験を有する者にその専門的な知識経験に基づく意見の陳述の囑託をすること
- ④ 執行官に対し、物の形状、占有関係その他の現況について調査を命ずること

専 門 委 員 の 関 与

専門的な知見が問題となる訴訟において、訴訟手続に専門家を委員として関与させ、裁判所が専門家の説明を聞くことができる制度が設けられた。

- 具体的には、次の3つの場合がある。
1. 争点若しくは証拠の整理又は訴訟手続の進行に関し必要な事項の協議をするに当たり、訴訟関係を明確にし、又は訴訟手続の円滑な進行を図るために必要があると認めるとき
 2. 証拠調べをするに当たり、訴訟関係又は証拠調べの結果の趣旨を明確にするために必要があると認めるとき
 3. 和解を試みるに当たり、必要があると認めるとき

そ の 他

- ① 知的財産権関係訴訟の管轄等
- ② 鑑定
- ③ 少額訴訟に関する特別
- ④ 受命裁判官による文書の証拠調べ

都市再生特別措置法の一部改正による 道路整備に係る権限の移譲について（補足）

国土交通省道路局

本誌3月号（35～37ページ）で紹介した「国の補助金等の整理及び合理化等に伴う国土利用計画法及び都市再生特別措置法の一部を改正する法律（都市再生特別措置法の一部改正）」については、先般、三月三十一日に国会において可決成立し、関係する政令及び省令の改正と併せて四月一日から施行されました。

本稿では、この法律改正による道路整備に係る権限の移譲に関して、「政令（又は省令）」で定める」とされていたため3月号発行時点では確定していなかった事項を紹介します。

1 市町村施行国道等事業の範囲

（都市再生特別措置法第四六条第七項の政令）

今回の法律改正により、市町村は、都道府県の

同意を得た上で、都市再生整備計画に位置付けられた指定区間外国道又は都道府県道の新設又は改築のうち政令で定めるもの（市町村施行国道等事業）を実施できるようになりました。今回施行された都市再生特別措置法施行令第九条及び都市再生特別措置法施行規則第一三条では、この市町村施行国道等事業の具体的範囲を以下のとおり規定しています。

【道路本体の新設又は改築】

①歩道、自転車道、自転車歩行者道等の新設又は改築、横断歩道橋の設置

は改築、横断歩道橋の設置

※例えば、市町村が県道のバリアフリー化を行うことが可能になります。

②沿道の施設（大規模商業施設、ホール等）への駐車待ち車両により発生する局地的な渋滞

を解消するための付加車線の設置

③舗装の設置

※例えば、市町村が県道のカラー舗装化を行うことが可能になります。

【道路附属物の新設又は改築】

④電線共同溝の整備

※例えば、市町村が自ら管理する道路と併せて県道について電線地類中化事業を実施し、観光地や駅前などで面的に地中化を行うことが可能になります。

⑤自動車駐車場、自転車駐車場、街灯、並木、

さく、ベンチ及びその上屋の設置

これらの事業は、ネットワークとしての道路管理に支障を生じさせない範囲で、地域の実情を熟知した市町村の創意工夫によるまちづくりを推進

するという観点から、市町村施行国道等事業として規定されたものです。

2 市町村施行国道等事業を実施する市町村が代行する道路管理者の権限の範囲

(都市再生特別措置法第五八条第四項の政令)

今回の法律改正においては、市町村が市町村施行国道等事業を実施する際には、工事実施に伴って必要となる道路管理者の権限を代行することが規定されています。今回施行された都市再生特別措置法施行令第一条では市町村が代行する権限の具体的な範囲を規定していますが、工事実施に伴って必要となる権限は個々の事業によって異なると考えられるため、以下に掲げる権限の中から市町村と道路管理者が協議して定めることとされました。

【道路法上の権限】

- ① 附帯工事の施行（道路法第二三条第一項）
- ② 他人の土地の立入又は一時使用（道路法第六六条第一項）
- ③ 長時間放置された車両の移動等（道路法第六七条の二）
- ④ 土地の一時使用等に伴う損失の補償（道路法第六九条）
- ⑤ 道路の新設又は改築に伴う損失の補償（道路法第七〇条）

⑥ 道路標識又は区画線の設置（道路法第四五条第一項、第四七条の四）

⑦ 道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合における通行の禁止又は制限（道路法第四六条第一項第二号）

⑧ 通行の制限等を行う場合における都道府県公安委員会との調整（道路法第九五条第一項）

【電線共同溝法上の権限】

⑨ 電線共同溝整備計画又は電線共同溝増設計画の策定（電線共同溝法第五条第二項、第八条第三項）

⑩ 電線共同溝の占用許可申請の却下（電線共同溝法第四条第四項、第八条第三項）

⑪ 電線共同溝の占用予定者の地位承継の届出の受理（電線共同溝法第六条第二項、第八条第三項）

(注) 上記の権限のうち⑥⑦⑨⑩⑪については、権限を行使した市町村は遅滞なく道路管理者にその旨を通知しなければなりません。

これらの権限は、市町村が工事を実施する際に必要となる権限という観点から規定されたものであり、占用許可をはじめとする通常の維持管理に關する権限は含まれていません。また、市町村は、道路管理者との協議の結果、自らが代行することになった権限の範囲について、道路利用者をはじめとする一般公衆に対して明らかにしておく必要が

あるため、公示しなければならないこととされています（都市再生特別措置法第五八条第三項に基づく市町村施行国道等事業の実施についての公示と併せて行うこととなります。）

指定管理者制度による道路の管理について

道路局路政課

一 経緯

平成一五年九月二日に施行された「地方自治法の一部を改正する法律」において指定管理者制度が創設されたところであるが、同法の「指定管理者制度」と個別の公物管理法は、一般法と特別法の関係にあるため、個別の公物について地方自治法の「指定管理者制度」が適用されるか否かは、個別法の規定によるとされ、道路の管理について指定管理者制度を導入できるかについては、これまで明確ではなかったところである。

この点について、昨年一月二日の経済財政諮問会議において、行政サービスの民間開放の観点から、指定管理者制度の活用について議論され、国土交通省所管施設については、石原国土交通大

臣より最大限積極的に取り組む方針が示されたところであり、また、昨年一二月二六日に閣議決定された「規制改革の推進に関する第三次答申」においても、次のような指摘がなされている。

『公の管理における「指定管理者制度」の活用促進【平成一六年度中に措置】。

本年六月の地方自治法の改正により、九月から施行されている「指定管理者制度」とは、これまで地方公共団体等の有する公の施設の管理・運営については、一定の要件を満たした第三セクターなどしか認められなかったところであるが、昨年度の当会議の答申等を受け、「指定管理者」としての民間事業者一般にこれを容認したものである。

ただし、現在でも、各種公物管理法により「管理者」が国や地方公共団体等に限定されている公の施設の場合、都市公園を除き、民間事業者が「指定管理者」としてその管理・運営を行うことが可能であるか否かは明確にされていない。

したがって、こうした指定管理者制度の一層の活用を図るため、本制度を地方公共団体が活用した場合には、当該地方公共団体が指定した「管理者」は、各種公物管理法に関係する公の施設等について、その管理・運営等を行うことが可能であることを必要に応じ通知するなど、所要の措置を講ずべきである。』

加えて、本年二月二七日に地域再生本部決定さ

れた「地域再生プログラム」においても、次のように指定管理者制度の積極的活用について指摘がなされたところである。

③アウトソーシングの促進

(ア) 指定管理制度の積極的活用

地方公共団体の行政サービスについて、潜在的ニーズを民間の創意工夫で顕在化させ、新たなビジネス、雇用の機会を創設する観点から、積極的に民間開放を行う。特に、河川、道路、公営住宅等の公共施設についても、指定管理者制度等も活用できる旨を新たに通知する。

二 地方公共団体へのアンケート調査

道路管理における指定管理者制度の導入を検討するに当たり、地方公共団体の業務実態や意向について把握するため、アンケート調査を実施した。その結果、県・政令市では約二七％、市町村では約一九％が、清掃や除草などの業務について、道路管理の経費節減やサービス向上のため、指定管理者制度を「導入したい」又は「導入を検討」と考えていることが明らかになった（別紙）。

三 通知に当たって

アンケート調査結果等を踏まえ、「指定管理者制度による道路管理について（国土交通省国道政第九二号、国道国防第四三三号、国道地調第九号、各都道府県、政令指定都市道路管理担当部長あて平成一六年三月三十一日通知）」において、道路管理に係る事務のうち、占用許可、監督処分等の行政権（公権力）の行使を伴うもの以外の事実行為（清掃、除草、単なる料金の徴収業務で典型的な行為に該当するもの等）については、各自治体の条例において明確に範囲を定めた上で、指定管理者に行わせることができ、また、これらに事実行為を包括的に指定管理者に委託することも可能である旨通知した。

国道政第九二号
国道国防第四三三号
国道地調第九号
平成一六年三月三十一日
各都道府県、政令指定都市、道路管理担当部長殿
道路局 路政課長
道路局 国道・防災課長
道路局 地方道・環境課長

指定管理者制度による道路の管理について

平成一五年九月二日に施行された「地方自治法の一部を改正する法律」（平成一五年法律第八一号）において指定管理者制度が創設されたところですが、各都道府県、政令指定都市におかれましては、指定管理者制度による道路の管理について、下記の事項に留意の上、適切に対応されるようお願いいたします。

なお、貴都道府県内市町村（政令指定都市を除く。）にもこの旨周知方願いたします（※都道府県道路管理担当部長のみ）。
おつて、今回の通知により、道路管理に係る指定管理者制度の適用範囲について新たにお示ししたところですが、この制度は、地域再生プログラムの一環としても活用できる旨申し添えます。

記

1 指定管理者制度が創設されたことにより、道路管理に係る事務について、地方自治法（昭和二十二年法律第六七号）第二四四条の二第三項の規定に基づき、指定管理者に行わせることができること。

2 指定管理者が行うことができる道路の管理の範囲は、行政判断を伴う事務（災害対応、計画策定及び工事発注等）及び行政権の行使を伴う事務（占用許可、監督処分等）以外の事務（清掃、除草、単なる料金の徴収業務で典型的な行為に該当するもの等）であつて、地方自治法第二四四条の二第三項及び第四項の規定に基づき各自治体の条例において明確に範囲を定められたものであること。

なお、これらを指定管理者に包括的に委託することは可能です。

別紙

指定管理者制度に関する自治体へのアンケート調査

1 目的

- (1) 道路維持管理について、現在の業務委託の状況を把握
- (2) 指定管理者制度の導入について自治体の意向を把握

2 調査対象

47 都道府県、13 政令都市、約 330 市、約 500 町村

3 調査項目

- ① 一般道路の場合、道路巡視、清掃、除草、小規模修繕などの業務
- ② 駐車場の場合、料金徴収、清掃、施設保守点検などの業務について、以下の項目を調査
 - ・委託の有無
 - ・指定管理者活用の意向とその理由

4 調査結果

- (1) 一般道路については、経費節減やサービス向上のため、都道府県・政令都市の約 27%、市町村の約 19%が指定管理者制度を「導入したい」又は「導入を検討」と回答。
- (2) 駐車場については、管理効率化のため、都道府県・政令市の約 49%が、市町村の約 33%が、指定管理者制度を「導入したい」又は「導入を検討」と回答。

●一般道の管理の状況

	道路巡視		路面清掃		除草		小規模修繕	
	委託	直営	委託	直営	委託	直営	委託	直営
都道府県・政令市	30.2%	69.8%	94.8%	5.2%	96.4%	3.6%	79.6%	20.4%
市町村 (政令市除く)	6.7%	93.3%	57.1%	42.9%	71.9%	28.1%	39.3%	60.7%

●指定管理者制度を導入したい、導入を検討している割合（一般道）

	道路巡視	路面清掃	除草	小規模修繕	平均
都道府県・政令市	22.0%	28.8%	32.2%	25.4%	27.1%
市町村(政令市除く)	17.1%	19.7%	19.9%	19.2%	19.0%

- ・導入（を検討）したい主な理由
経費節減、サービス向上
- ・導入（を検討）したいその他の業務
除雪業務、街路樹管理等

●駐車場の管理の状況

料金徴収、清掃、施設保守点検のいずれの業務も、都道府県、政令市については 95%以上、市町村（政令市除く）については、85%以上委託されていた。

●指定管理者制度を導入したい、導入を検討している割合（駐車場）

	料金徴収	清掃	施設保守点検	平均
都道府県・政令市	50.0%	45.8%	50.0%	48.6%
市町村(政令市除く)	35.9%	32.8%	29.7%	32.8%

- ・導入（を検討）したい主な理由
管理の効率化
- ・導入（を検討）したいその他の業務
警備、誘導等

平成一五年度国土交通白書について

道路局総務課

はじめに

我が国の社会経済は、少子高齢化の進展など大きな変革期を迎えており、地域や企業は、様々な変化に対応することが求められています。

このような状況の中、我が国においては、厳しい条件や環境等に直面しながら、様々な努力と工夫により、内外の交流人口の拡大や新規市場の開拓を実現するなど、成果を上げ、また、成果を上げつつある地域・企業の多彩な取組みが存在します。

国土交通行政においては、これらの具体的事例を踏まえ、我が国における活き活きとした地域づくりと企業活動を支える施策を展開していく必要があります。

以上のような問題意識から、本白書の第1部では、「活き活きとした地域づくりと企業活動に向けた多彩な取組みと国土交通施策の展開」をテーマとして取り上げ、具体的事例を収集・分析し、おおむね共通する要素を抽出・整理するとともに、今後の国土交通施策の展開方向について議論しています。

以下、第1部「活き活きとした地域づくりと企業活動に向けた多彩な取組みと国土交通施策の展開」の概要について紹介します。

第1部 活き活きとした地域づくりと企業活動に向けた多彩な取組みと国土交通施策の展開

第1章 活き活きとした地域・企業への確かな胎動

第1節 地域・企業の挑戦

我が国の社会経済は、大きな変革期を迎えており、地域や企業にとって画一的・一律的な目標を設定し、活動することに限界が生じてきている。そのため、「平均的」・「標準的」な発想では捉えきれない「個性的」な地域や企業のあり方への確かな動きが始まっている。

このような動きを踏まえ、活き活きとした地域・企業のあり方を明らかにするため、我が国のそれぞれの地域・企業において実際に行われている取組みの事例を収集し、分析することとした。

収集し、分析した事例の中から、活き活きとし

た地域づくりや企業活動に取組み、また、取り組みもうとしている地域・企業にとつて、さらには、今後の国土交通施策の展開を議論する上で参考となると考えられる事例を掲載し、おおむね共通して見られる、成果へとつながる要素を抽出・整理することとした。

第2節 地域・企業の多彩な取組み

1 地域の取組み

地域の取組みとして、「街並みの景観を活かした事例」、「水辺を活かした事例」、「文化・文学を活かした事例」、「地域の暮らしと環境を活かした事例」、「地域の基幹産業を活かした事例」、「特色ある住民中心の活動が見られる事例」、「新たな賑わいの創出に取り組んでいる事例」、「国際交流を活かした事例」、「他市町村との連携に取り組んでいる事例」について紹介している。下記に主なものを記載した。

(1) 街並みの景観を活かした事例

〔埼玉県川越市〕 歴史を活かした活性化

川越市では、昭和四〇年代以降、商業の中心は利便性の高い駅周辺に移り、蔵造りの商店街は徐々に衰退していった。蔵造りの街並みの文化的価値は専門家の注目を集めるようになったが、街並み全体の保存の具体化には至っていなかった。そのような中、若手商店主や研究者、建築家な

ど川越の蔵造りの街並みの行方に関心を持つ広範な人々によって、昭和五八年に「川越蔵の会」が発足した。

一番街商店街では、蔵造りを活かしたまちづくりのための自主的な申合せとして「町づくり規範」を制定し、店舗の改修等を行う場合には「町並み委員会」の審査を受けることにした。委員会は、商店街と地域住民、専門家、行政で構成されている。この方式は隣接する川越銀座商店街でも導入され、平成六年に「大正浪漫委員会」が発足している。市は、こうした動きを受けて、文化財、商工、都市計画等の関係分野が連携して、文化財指定による保存、商工振興としての改装に対する補助、都市景観条例の制定（平成元年施行）とこれに基づく補助、電線類の地中化等の道路整備など



写真1 一番街商店街

により支援している（写真1）。

このように、歴史的街並みを活かしたまちづくりは着実に進んでおり、昭和五〇年代半ばには年間約二六〇万人であった観光客が約四〇〇万人となっている。

(2) 文化・文学を活かした事例

〔長野県小布施町〕

うるおいのある美しいまちづくり

小布施町内には数多くの葛飾北斎の作品が残されており、作品の散逸防止と保存展示のために建設した美術館「北斎館」が昭和五十一年に開館し、五八年には北斎が滞在した「ゆう然楼」が記念館として開館した。その際、周辺住民から地域の特性を活かしたまちづくりを進めるべきであるとの提案があり、関係者により協定が結ばれ、住民や



写真2 ゆう然楼周辺の街並み

企業は土地の交換や景観に配慮した住宅や店舗の建設を行い、町は特産の栗の木のブロックを敷き詰めた歩道の整備等を行った(写真2)。

昭和六一年には、「うるおいのある美しい町」を町の総合計画に新たに位置付け、建物の形式、色彩や素材等について誘導する指針「環境デザイン協力基準」や地域の歴史や風土を活かしたまちづくりゾーンを設け、まちづくりを進めた。平成元年には「住まいづくり相談所」が開設され、翌年には助成や表彰制度等を盛り込んだ「うるおいのある美しいまちづくり条例」が制定され、環境デザイン協力基準に沿った建物の建築、広告物の変更、生け垣づくりなどに助成が行われている。これらの取組みにより、景観に対する関心が町全体に波及し、小布施町の伝統建築様式の切妻、大壁造の家が建築されている。また、公・私立の美術館等の文化施設が次々と立地したこともあり、小さな町に全国から年間一二〇万人以上の観光客が訪れている。

(3) 地域の基幹産業を活かした事例

〔千葉県富浦町〕 枇杷倶楽部プロジェクト

富浦町は、房州ビワを二五〇年以上前から栽培し、代表的な産地となっているが、基幹産業である農漁業と観光がいずれも右肩下がり状況となり、また、過疎化が大きな課題となっていた。

このような状況の中、町長が強いリーダーシッ

プを発揮して、役場内に町産業活性化プロジェクトチームが結成された。地域に点在する資源を結び、面として活用する事業の実施が検討された結果、「枇杷倶楽部プロジェクト」が誕生し、その拠点となる「道の駅とみうら」枇杷倶楽部」が平成五年にオープンした(写真3)。

「道の駅とみうら」、花摘み試験園である「花倶楽部」、イチゴ狩りが楽しめる「苺試験園」、温室と露地の「枇杷狩り試験園」が分散配置され、体験型の観光客を誘致するために品種改良や栽培方式までも見直す観光農業システムづくりに取り組んでいるほか、枇杷の規格外品を加工して、ジャムやソフトクリーム、ゼリーなどの独自商品の開発も行っている。この商品開発の成功で、廃棄さ

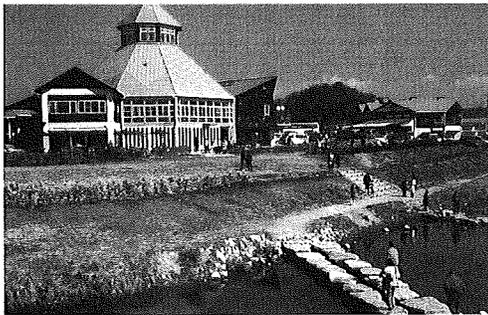


写真3 道の駅とみうら

れていた出荷規格外の枇杷にも商品価値が生まれ、た。なお、「花倶楽部」は平成一五年に町内二つの道の駅に登録された。

枇杷倶楽部プロジェクトは、施設全般の管理、文化事業等の公共性や地域波及効果の高い分野を町が、売店の営業や観光客の誘致等の営利事業を町全額出資の第三セクター「(株)とみうら」が担当しており、黒字運営を目指した効率的な事業運営に成功している。

これらの取組みの結果、年間四、〇〇〇台の観光バスツアーの誘致に成功し、道の駅とみうらの利用者は年間六七万人にのぼり、(株)とみうらの経営も黒字経営を続け、町の人口の約一%に相当する雇用の創出や地元農業の生産の安定化など地域への波及効果も大きい。また、こうした事業活動を通じて、高度なノウハウを持つ人材を地域内に育てる結果となっている。

さらに、町内の民間企業による物販・飲食施設の開業、道の駅での販売を目指した住民による商品開発など、地域づくりの取組みが広がっている。

(4) 特色ある住民中心の活動が見られる事例

〔石手県遠野市〕 女性が活躍する地域づくり

遠野市西部の田園地帯に位置する綾織地区では、地区内の全世帯が参加する「綾織町地域づくり連絡協議会」が設置されており、このもとで、多様な団体が連携しながら地域づくりが進められ

ている。

特に、女性による地域づくりの取組みが活発に行われており、ほ場整備事業が導入された際に、農家の女性達が行った要望の結果、平成九年に全国初となるほ場整備での公衆トイレの設置が実現した。この要望に際して結成された「あやおり夢を咲かせる女性の会」では、この成功を契機に、積極的に地域づくりに取り組んでいる。

平成一〇年に情報交流センター「遠野風の丘」(平成一二年道の駅に登録)が開設されると、会では、地元の多彩な農産物を食材としてふるさとの味を提供する「夢咲き茶屋」を開店し、一一年からは企業組合で運営を行っている。販売する農

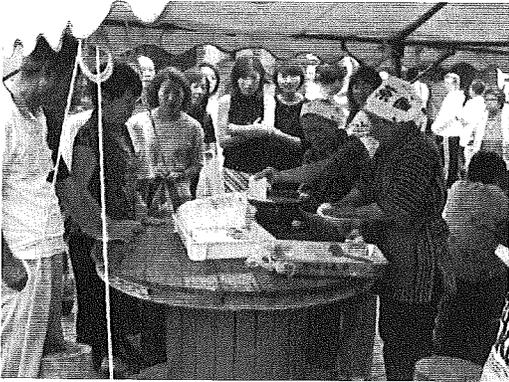


写真4 夢咲き茶屋

産物は、地区の若者の農業担い手グループから仕入れたり、地元の中学校で学校農園を設けて栽培してもらうなどしており、地産地消の取組みを地域に広げている(写真4)。

2 企業の取組み

企業の取組みとして、「オンリーワンの商品開発」、「新規市場の開拓」、「環境ビジネス」、「多様な主体との連携」について紹介している。下記に「新規市場の開拓」について記載した。

(1) 新規市場の開拓

「無料巡回バスによる地域活性化」

東京の臨海副都心まちづくり協議会では、施設を巡る交通手段があれば、来訪者に域内を回遊してもらい、その結果、地域にビジネスチャンスが生まれるといふ貸切バス事業を行うG社の提案の下、同社と連携して、「ベイシャトル」の運行を開始した。また、大手町・丸の内・有楽町の都心地区においても、同様にビジネスに特化した街から賑わいのある街に転換する一助として、地元の大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会やNPO法人等とG社が議論を重ねた結果、大手町・丸の内・有楽町地区シャトルバス運行委員会を立ち上げ、G社と連携して、「丸の内シャトル」の運行を開始した。ともに、地域企業と交通

企業が連携して利用者負担のない都心内回遊バスという新たな市場を開拓した点に特色がある(写真5)。

これらのバスについては、それぞれ独自のデザインが施された低床バスで、「丸の内シャトル」においては、日本仕様にあわせて研究開発した低床、低公害、低騒音の電気バスが導入されている。



写真5 丸ノ内シャトル

第2章 取組みを支える五つの要素

活き活きとした地域・企業への取組みに成果を上げ、また、成果を上げつつある事例は、取組内容もそれに至る過程も多種多様であり、どこでも誰でもがこの方法によれば取組みを成功に導くことができるという画一的なモデルは存在しない。

しかしながら、それぞれの事例には、おおむね共通して見出すことができる要素がある。ここでは、①主体的な参加、②強み・個性の発揮、③集中、④連携・協働、⑤継続・展開の五つに整理した。

第1節 主体的な参加

努力や工夫を積み重ねることにより、創造的な行動を伴う主体的な参加を得ることが重要である。

1 意識の醸成と共有

「創造的な変革意識への進展」

地域の行政の長や職員、商店主、住民の一人ひとりがまず声にし、問題意識を語り合い、また、他地域の取組み、行政の施策や事業等の情報が伝えられることにより、地域をより良くしたい、地域のために自分達は何ができるかという思いが生まれている。

企業の事例を見ても、リーダーの明確なリーダーシップのもとになされる行動によるほか、社内の誰かが社会経済情勢の変化や行政施策の動向、顧客の声などを背景に声にすることが、内発的な取組みへとつながっている。

「参加と貢献」意識の共有とその広がり」
地域づくりの事例においては、住民や企業、NPO等の幅広い参加が得られている。

しかし、自然発生的に広範な参加が実現したわけではない。事例に見られるように、次第に参加者が増加していったものや、次第に民間による取組みの比重が増していったものが多い。

このような意識の広がりにつながった原因は、その取組みが、①共感される目標と内容、②情報の共有、③自由な意見形成という条件を満たしていたことにあると考えられる。

2 明確かつ適切な目標像の設定

「顧客と参加者の双方から共感される目標像」

目標像が、その顧客として想定した利用者・需要者の欲求を満たすものでなければならぬ。

また、同時に、目標像が参加者にとっても興味をもつことができ、自己実現などの欲求を満たし、共感を得るものとなっていることが、自発的な参加へとつながっている。そうした目標像は、地域で暮らす住民の生活を向上し、地域への誇りを

を強くすることができる過程と内容となっている。「わかりやすく、将来性・発展性のある目標像」
実現しようとしている地域の姿が、わかりやすく、具体的に想い描くことができるものとなっていることが、共感を得られ、その目標像の実現へ向けた整合的な取組みへとつながる。

また、将来の社会経済を見据え、長期的な効果を有し、持続的に取組みを続けることができる目標像を設定することが必要である。

3 強い愛着を持ち、革新的・創造的な発想と粘り強さを持つ多様な人材

「中心となる先導役と調整役の存在」

多くの人々の共感や賛同を得ながら、具体的な地域づくりの取組みへと発展していく過程には、中心となって地域づくりを先導していく人材が見られ、より良い地域の実現に向けた強い情熱と行動力、そして粘り強さを備え、周囲を巻き込む魅力や説得力を有している。

また、地域づくりにおいて、多数の関係者を調整していく調整役が果たす役割は大きい。

「専門家の参加と外を知る人材の活用」

地域づくりの取組みを進めていく中では、事例にも見られるように、専門的な知識や技術を有する専門家を活用することが必要な場合も多い。

企業においては、外部の人材あいは研修等によ

り他産業や他企業の技術・商品・サービス等を学んだ人材を活用することで、自社の特性を生かす工夫を行っている。

「トップのリーダーシップ」

強いリーダーシップを発揮するトップには、先頭に立って取り組む積極性、過去に固執することなく新たな取組みを行い、あるいは創造的な取組みを受け入れる革新性が認められる。

第2節 強み・個性の発揮

活き活きとした地域づくりや企業への取組みが特色ある個性的なものとなっている理由は、その地域や企業が有する資源を有効に利用して行われていることにある。

「地域資源の発掘・選択」

地域づくりに活用されている資源としては、伝統的な街並み、歴史や文化、小説、祭り等の行事、地元の産業や産物、温泉といったものに加え、地域の普段の生活や地形等の自然条件、気風、おもてなしの心など、多種多様な有形無形のものがある。

このような地域資源の発見につながった原因としては、①地域を知る、②柔軟な発想、発想の転換、③既存資源の新たな活用、④外部の目の活用、⑤強みのある資源の選択という取組みがあると考えられる。

「地域資源の維持・保全・伸長」

必要に応じて、多様な地域資源を維持・保全し、長所をより伸長させ、あるいは将来の再生に備えて記録化し、将来の地域に残していく必要がある。

「外部資源の積極的活用」

自らの資源の価値を高めるため、外部の資源との組合せを行っている事例もある。事例にも見られるように、参考となる地域づくりに取り組んでいる遠隔地間や相乗効果を期待する隣接地域間の連携などを行う場合もある。

企業においても、産学連携や企業間連携による共同研究、共同開発などが行われている。

「企業における資源の発掘、強みを活かせる選択、維持・保全・伸長」

小さな潜在需要や隙間的な潜在需要をつかみ、顧客を発掘し、それを選択することで、活性化している企業がある。

第3節 集中

「企業の得意分野への集中的な投資」

企業は、自社の持ち味が活かせる得意分野を選択し、市場占有率の上昇を図るため、限られた経営資源を集中的に投資し、その業界で独自の地位を確保している。

「地域づくりにおける施策の集中と戦略的な宣伝・広告」

地域の行政においては、地域づくりに係る施策をできる限り集中的に実施し、成果の早期発現と相乗効果の最大化を図っていく必要がある。

第4節 連携・協働

地域づくりが成果を上げるためには、地域の関係者が、それぞれ、その特色を生かした活動を行い、時にはそれらの活動が重なり合いながら、同じ目標像に向かって調和し、連携・協働して取組みが進められていくことが重要である。企業においても、行政や大学の研究者との協働による新たな技術の開発、あるいは異業種の企業との連携による新たなサービスの開発など、様々な関係者との協働・連携が重要である。

1 目標像の共有化と実践への反映

数多い参加主体に目標像が共有されず、また実践に移されないとしたら、目標像に到達することは期待できない。

このため、行政と住民や企業等が協議会等を構成し、共通の将来像を策定している事例や、目標像を条例化する事例もある。

企業においては、リーダーによって提示された経営方針等にしたがって、取組みを進めていく必要がある。企業を取り巻く関係者からも共感を得られる目標を設定することなどが重要である。

2 連携・協働により、調和がとれ、相乗効果を発揮するよくな取組み

〔調整役を介した連携・協働〕

多数の関係者による取組みを進めていく場合、複雑な利害関係を調整していく必要がある。

行政がこの調整役の役割を担う場合においては、行政部内の縦割りの枠を超えた総合的な支援を行っている例も見られる。

企業の技術・商品・サービス開発においても、行政が調整役となっている事例がある。

〔資金調達面での連携・協働〕

地域づくりの資金調達面においても、民間資金の活用や、会費等の参加者による負担を組み合わせることで、参加意識や費用対効果意識の向上が図られている。

企業においても、関係企業が技術研究組合をつくり、官民が資金を拠出し、新たな技術の開発に取り組みがある。

〔地域の産業との連携〕

地域づくりにおいては、地域の産業と連携した取組みを進めたり、産業の垣根を超えた地域の産業の連携も見られる。これにより、地域に新たな魅力を生み出すとともに、地産地消など地域内の経済循環を促進することができる。

〔地域間の連携・協働〕

地域間の連携・協働も、幅広い選択肢の提供な

ど、単一の地域では実現が困難な競争力の形成につながっている。また、地域間で相互に情報を交換し、自らの取組みを見直したり、宣伝・広告活動の共同実施により、情報の発信力を高めることなども有効である。

〔ハードとソフトの連携〕

地域づくりにおいては、施設整備などのハード面での取組みと、それを活用したソフト面の取組みの連携も欠かせない。例えば、伝統的建築物の保存・修復、電線類の地中化、舗装の変更等と合わせた景観保全のための協定の締結やボランティアアガイド等の取組みなどの事例がある。

ハード面の取組みにおいては、地域の魅力を演出するための色彩、意匠、照明、周辺を含めた空間形成への配慮などが求められる。

〔企業間や他産業、研究機関等との連携〕

企業における新たな技術・商品・サービスの開発においては、限られた内部の資源だけではなく、他の企業・産業や有識者の知見を活用することが重要である。

第5節 継続・展開

取組みは一過性のもではなく、継続して行われることが必要である。地域や企業をより良くするための努力を絶え間なく継続し、取組みを展開していかなければならない。

〔資源の劣化の防止と絶え間ない改善〕

景観を生かしたまちづくりにおける景観保全のための条例による規制の導入など、地域資源の保全・維持・管理を行い、その劣化を防ぐことは、取組みを持続していく前提となる(図1)。

〔線的・面的な展開〕

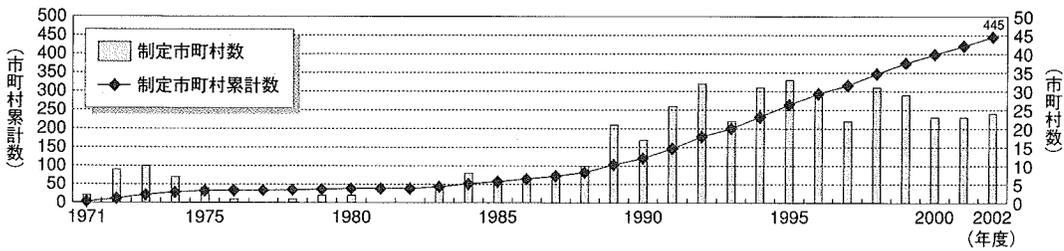
地域づくりの取組みは、紹介した取組事例のほとんどにおいては、点的な取組みから線的・面的な取組みへと発展している。このため、取組みの長期的な効果を持続させつつ、それまでの取組みを進展させ、または相乗効果が期待できる新たな取組みを追加して行うことが有効である。

企業においても、一定の地域や小さな市場での実験的な試みから、全国的な展開や大きな市場へ挑戦している例もある。

〔参加意識の持続〕

地域づくりにおいては、参加者のやる気を持続させるための工夫が重要である。参加者間の交流など楽しんで参加できるような工夫や表彰制度などにより、参加意識の持続・向上が図られている。

企業においても、知的好奇心や興味を持てる課題、社会的に貢献していると満足が得られる課題等に対して取り組むことができるよう、企業の環境や風土を整えることが重要である。



資料) 国土交通省

図1 景観条例制定市町村数の推移

第3章 国土交通施策の役割と今後の展開

今後、我が国の地域・企業が活き活きとした地域と企業であるためには、それぞれの強み・弱みを踏まえつつ、発掘・選択した資源を活用して、自ら進むべき方向と目標像を設定し、その実現に向けて資源を集中するとともに、このような地域づくりと企業活動を支える国土交通施策を展開していく必要がある。

国土交通行政においては、個別の取組みに応じて主体の最適な組合せと役割分担を追求しつつ、様々な施策を推進するとともに、地域・企業の自主的・主体的な取組みを前提に、それぞれの個性を尊重し、多様性を重視した施策を展開していく。このため、地域や住民、企業、NPO等と協働(パートナーシップ)関係を構築するとともに、創意工夫を活かす柔軟かつ総合的な推進手法を導入していく必要がある。

第1節 行政と民間の役割

1 役割分担の様々なあり様

「意識の醸成・取組みの契機づくり」

地域づくりの事例の一連の取組みの端緒を見ると、地域づくりに関心の高い人々による自発的な意識の発生から始まっている事例や、地域の行政が主体となって取組みを始めた事例、また、行政

の誘導により組織化された地域づくり協議会などにより取組みが始められた事例もある。

民間の行動が端緒となった場合にも、地域の行政が、資金援助などの支援を行っている。また、地域の行政による方針・方向性や支援策の提示が取組みの呼び水となった事例や、高速交通網の整備がまちのあり方を見直すきっかけとなった事例もある。

こうした民間、地域の行政による取組みの端緒については、国による基本的な方針・方向性の提示や支援策の策定などが背景となった場合や、他地域の取組みを参考として、自らの地域の特性を活かした内容を考案していくこともある。

企業においても、経済的規制の改革や、行政による施策や規制、調達に関する方針・方向性の提示に対応することが契機となつて、新技術や新商品の開発が行われている事例が見られる。また、行政が企業間連携や産学連携を推進する際に必要な情報の提供等に取り組んでいる場合もある。

「人材の確保・育成」

地域づくりの中心となった人材は、その所属する組織如何によって定まるのではなく、また、取組みの当初からそのような人材が得られていたわけでは必ずしもない。取組みを続ける中で人材が育つ場合も多く、地域づくりを担う人材の育成自体に取り組んでいる事例もある。行政の施策と

しては、アドバイザーの派遣なども行われている。企業においても、従業員の育成にも取り組んでいく必要がある。今後は、積極的に外部の人材も活用することも有力な手段である。

「特色・個性を活かした目標像の設定と取組みの実施、変革努力の継続」

地域づくりの取組みの実践段階においては、行政、住民、企業、NPOなど多様な主体による様々な取組みが複合して行われている。

また、取組みの実施に当たって、行政は、民間による取組みの効果を高めるための関連する公共施設の改良や、条例による規制などの役割を民間の取組みと連携・協働しながら行うとともに、民間の取組みに対する支援を実施している。民間においては、公共的な施設を活用した活動や事業、住宅や商店の改装、新規事業の創業などを行っている。企業においては、市場を自ら調査し、目標や計画を設定しているが、行政や関係者が一体となつて、技術開発等に取り組む場合や、一体となつて市場調査を行う場合もある。

2 基本的な役割分担の考え方

「行政と民間」

最終的には民間の主體的な取組みを実現していくことが、成功への重要な要素となる。

このため、地域づくりにおいては、その過程全

般にわたり、住民、企業、NPO等が主體的に参加するとともに、積極的な取組みを展開していくことが必要である。特に、地域を事業活動の場とする企業は、地域の重要な主体として、地域づくりに参加し、取組みを実施していくことが期待される。

また、企業活動においては、潜在的な需要を積極的に発掘し、その事業を拡大することや、新たな市場を開拓し、利用者に新たな価値を創造することが期待されている。行政においては、民間が活動しやすい市場環境を整備し、その機能が最大限発揮されるよう努めるとともに、市場では供給されない社会資本やサービスの提供、安全、環境、利便性などに関する基本的ルールの設定と監査等を行う必要がある。

さらに、近年、行政と民間の中間領域が拡大しつつあり、NPO等には行政と民間の媒介としての役割が期待される(図2)。

また、主體的、積極的に参加する気風の醸成等に行政と民間が一体となつて取り組んでいく必要がある。

「国と地域」

地域づくりは、地域の民間や行政が自らの創意工夫により進めていくことが重要であり、地域が、主体性を発揮することが求められる。国は地域の自主的・自発的な取組みに対し、その取組みが当

該地域を超えて有する効果や影響にかんがみて、広域的または全国的な観点や国際的な観点から必要な支援を行う。

また、国が施策の推進を図る立場から、積極的な支援を行い、地域と協働して取組みを進める場

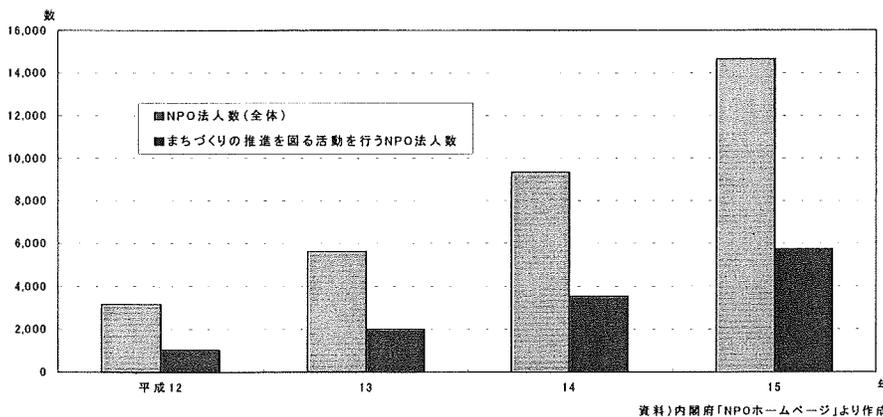


図2 NPO法人数の推移

合においても、地域の創意工夫を活かしていく必要がある。

高速道路や新幹線、空港、重要港湾といった国内・国際的基幹的な交通ネットワークの整備や安全、環境、利便性などに関する基本的なルールは、地域づくりと企業活動に大きな影響を及ぼしている。また、大都市圏と海外、国内各地、各地域間を結ぶ人流、物流のあり方や国の内外の市場のあり方は、地域や企業にとって一層重要となる。このため、国は、地域等が創意・工夫・知恵の競争に参加する機会の均等を確保するとともに、国際的な観点からも企業活動上魅力となる環境を形成するために必要な安全で質の高い居住・生活環境等を含む基礎的条件を確保していくため、重要な役割を果たすことが求められる。

また、国においては、地域間の連携・協働を促進するとともに、近隣地域内や地方ブロック内、さらには全国的な複合的・重層的な分担・依存関係が求められる観点から参加することによって地域の取組みの一層の推進が図られる場合もある。

さらに、国際的な連携・協調体制の構築や国際的な競争条件の整備や国際基準等への取組みについては、国が中心となって進めていく必要がある。

活き活きとした地域や企業活動への取組みを促進する社会環境の形成には、国と地域が一体となって取り組んでいくこととなる。

第2節 地域や住民、企業、NPO等との協働

(パートナーシップ) 関係の構築

〔住民、企業、NPO等との協働〕

国土交通行政においては、地域づくりは、行政と住民、企業、NPO等が協働関係（パートナーシップ）に立って進めるものであるとの認識のもと、活き活きとした地域づくりに関する施策の全般について、住民や民間の積極的な参画と意見の反映を促進していく。

今後は、民間による創意工夫を活かした公共空間の活用等を進めるとともに、地域交通等における住民、NPO等の協働領域を拡大していく（写真6）。



写真6 歩道を利用したオープンカフェ

また、企業の先駆的な取組みや、適切な競争が行われるよう、政策の立案や市場の監視にあたり、企業、国民の意見を十分反映していく。市場では十分に対応できない分野については、適切なルール設定や支援を行い、関係者の協働で問題の解決を図っていく。

〔地域の目標像の共有化〕

地域づくりにおいては、地域の目標像の共有化を通じて、各主体が目標像の達成に向けそれぞれ果たす役割を認識し、それぞれの活動を整合的に実施することにより、相乗効果が最大限に発揮されることが重要である。

〔国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進〕
地方ブロック戦略会議の活用や説明責任の向上、公共事業の実施過程全般に関する透明性の向上など、国民に開かれた行政運営と対話型行政を推進していく。

第3節 創意工夫を活かす柔軟かつ総合的な推進手法の導入

〔地域の特性に応じた柔軟な規格・基準の設定〕
地域の創意工夫を活かし、それぞれの地域の特色・個性を発揮した地域づくりを支援・協働していくためには、地域の特性や目標像に応じて適切な社会資本を整備し、サービスを利用することができるような柔軟な規格・基準の設定（ローカル

ルールの導入〕を行うことが必要である。具体的には、平成一五年の一・五車線の道路整備等の導入に加え、さらに合流式下水道の改善手法の多様化、フリーゲージトレインの研究開発などの取組みを進める（図3）。

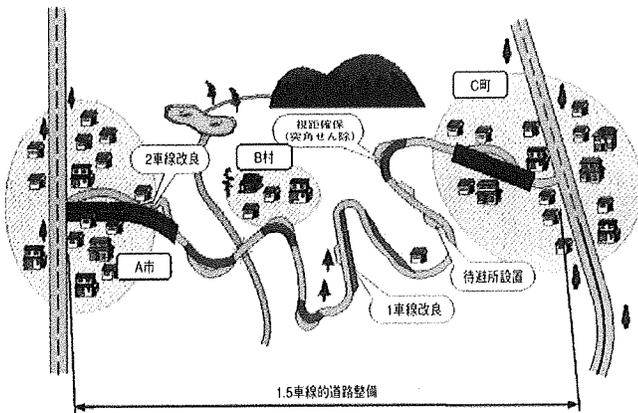


図3 1.5車線の道路整備のイメージ図

「柔軟な地域づくり推進手法の構築」
施策の本格的な実施に先立ち試行的に効果を測定する手法を推進するとともに、集約的な都市構

造への転換に取り組む場合における都市空間の再編と合理的な土地利用を円滑に促進する政策的な対応について検討していくことが必要である。

「地域の自主性・裁量性を追求した支援措置」

支援措置についても、現に挑戦する取組みを行うおうとする地域に必要な支援を行いつつ、地域が、その実情に応じ、自らの選択による創意工夫を發揮することができ、また、取組みの進捗に応じ柔軟な対応をとることができるものとしていく必要がある。さらに、地域の魅力を形成するソフトを重視し、地域の実情に合わせたきめ細やかな支援や、成果を評価する手法・指標を導入することにより、成果を通じた効率的・効果的な支援を行っていく必要がある。

「最先端の研究の推進」

企業が独力で行うにはリスクの大きな最先端の研究であって、我が国の産業の競争力や社会基盤の強化を進めていく上で重要なものについて、今後とも積極的に推進していく。

「規制・手続の見直し」

規制や行政手続については、構造改革特区を活用することとした事例や、市の窓口の一本化による手続の迅速化を図った事例などが見られる。

構造改革特区の推進や、行政手続の電子化などによる国民・企業の負担軽減と利便性の向上を通じ、企業の競争力の強化や国民資源の有効活用を

促進していく。

「市場機能の活用」

税制、補助金、規制など行政の各種施策を総合的に活用し、企業の積極的な開発への動機付けとなるよう措置するとともに、環境への影響等の社会的費用の低減につながる技術や商品などを行政が率先的に使用すること等により、市場機能を通じた促進を図ることが必要である。

米国出張報告

Innovative Financeについて

道路局企画課道路経済調査室課長補佐 武藤 祥郎

筆者は、平成一六年三月一日～一〇日まで米国に出張し、現在米国議会で審議されている交通予算法案（SAFE TEA等）に関連し、交通安全施策、革新的な資金調達手法等について、ヒアリング及び実地調査を行った。本稿は、そのうち一九九〇年代後半より米国で試行されている革新的な資金調達手法（Innovative Finance）について、その報告を行うものである。

一 沿革

米国の道路政策は、長年にわたる道路投資額の少なさ等に起因する道路及び混雑の悪化、高止まりしている交通事故率等を改善するため、道路投資額について一九九八年度から二〇〇三年度にかけての予算法であるTEA21で過去最大の道路投資額を実現し、その後継法案では、さらなる投資額の増大を検討している。

しかしながら、道路などの交通予算の財源として燃料税を主たる資金源とする米国ハイウェイ信託基金（Highway Trust Fund（HTF））は、そうした道路整備事業の需要に追いつかなくなりつつあり、これまでの資金調達手法にとられない資金の途を拓く必要があった。

そこで、一九九〇年代後半より、累次の法制度整備（表1参照）等により、「革新的な資金調達手法」（Innovative Finance）プログラムを立ち上

げた。

Innovative Financeは依然として試行段階であるが、TEA21後継法案においても、上・下院において盛り込まれており、後に紹介する州社会資本

表1 Innovative Finance 関連法案

1994年	テストプログラム（TE-045）実施
1995年	国家ハイウェイシステム（National Highway System（NHS））法で法制化
1998年	TEA21で拡大
同時に、	Innovative Finance 連邦プログラムとして交通インフラ資金及び革新法（Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act（TIFIA））を制定。

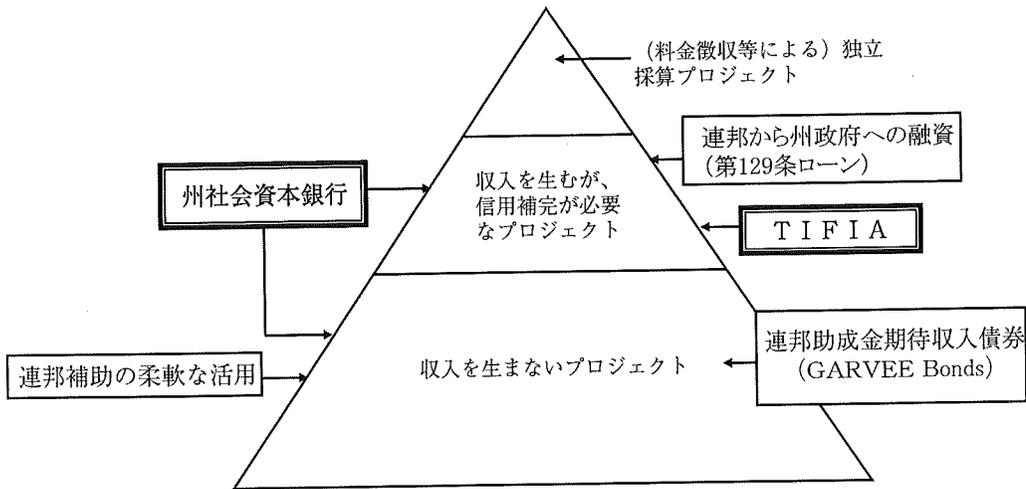


図1 Innovative Financeプログラムの類型（※1）

銀行 (State Infrastructure Bank (SIB)) プログラムは、各地の州政府から拡大すべく要請されているとのことである。

二 資金調達ツール

Innovative Financeについては、図1に示されているように、連邦助成金の柔軟な運用から、料金徴収等による独立採算プロジェクトまで、様々なツールが位置づけられている。以下では、その中間的な存在である「TIFIA」及び「州社会資本銀行 (SIB)」について、連邦政府の見解と実際のプロジェクト例をもとに当該プログラムのねらいとその成果を概観する。

1 TIFIA (交通インフラ財政改革法) プログラム

(1) プログラムの概要

TEA21では、資金調達の負担を軽減する目的で、TIFIA (交通インフラ財政改革法) が施行され、連邦政府が大規模プロジェクトを行う事業主体 (州政府、地方自治体、民間主体等) に対して事業コストの三三%を上限として、一般金融市場からの資金調達よりも借り手に有利な利率で柔軟な償還スケジュールを設定しつつ、ハイウエイトラストファンドから直接融資できるようにした (※2)。TIFIAのローンは、州政府へ

の貸し付けではなく、事業そのものに対して連邦道路庁 (Federal Highway Administration) が直接審査・貸し付けするところに特徴がある (※3)。融資対象事業は、次の交通政策及び金融上の条件に加え、環境改善、マイノリティへの配慮等の政策要件を満たす必要がある。

規模：原則として総工費一億ドル以上
 対象：ハイウェイ事業、公共交通、旅客鉄道、ITS、インターモーダル貨物輸送施設
 収入：債務返済に充てられる収入源 (連邦資金以外の資金) (※4) のあることが条件
 格付：優先債権 (※5) の格付けが投資適格 (Ba3/BBB以上) であること。

TIFIAでは、直接融資を含めて次の三つの方法による財政支援が行われている。民間からの直接の資金調達との違いは、償還について特に運営開始の初期に特に手厚い償還猶予が与えられている劣後債である点である。

・直接融資

建設費用の一部に充てることができる柔軟な長期融資で、返済開始は事業完了五年後まで延ばすことができ、事業完了後三五年以内に返済を完了する (事業立ち上げ当初は、利

子の償還のみで元本を償還しなくても構わない。)

・債務保証

連邦政府が民間銀行など営利的貸手に対して債務返済保証を行うことで、交通事業に対する民間の投資を促進する。

・クレジットライン

プロジェクトの完成から一〇年以内の間、事業が収益不足になった場合は、一つまたは複数の直接融資を行うという連邦DOTの意志を示す予備的な融資枠。

(2) これまでの活用状況

一九九九〜二〇〇三年までで一一のプロジェクト(合計総工費一五〇億ドル)に合計三六億ドルの信用供与(約一・九億ドルの財政支出)を行った。二〇〇四年においても、ネバダ州、ルイジアナ州などから、モノレール拡張、石油及び天然ガス輸送トラックのための有料道路建設、トラック用休憩所の近代化など三つの事業について融資の申請を受けている。

(3) F H A Innovative Financeのプログラムの担当課長 (Mark Sullivan) の T I F I A に対するコメント・見解

インフラへの投資には、長期的視野に立つことが重要である。有料道路建設事業では、特に一

年目には予想していた交通量を大幅に下回るこ
とが多く、債務返済に充てる料金収入が十分得
られない。ただし、これまでの経験上、料金収
入は時間を経るとともに増大する傾向にあり、
そのうちに償還ができるようになる。

このような事業では、債券の発行などで一般金
融市場からも資金を調達するが、民間の投資家
は投資先の年毎のキャッシュフローや流動性な
ど短期的な安定性を気にする一方、有料道路の
収入予測の不正確さが頻繁に指摘されているこ
ともあり、有料道路事業の債券の利率は債券発
行者にとって有利とはいえない。この点連邦政
府は、安定した税収入があり、長期的視野に立
って債務者の事情に柔軟に対応する余裕がある
ため、事業の資金調達の支援に適しているとい
える。

・金融としての性質上、連邦政府にとってリスク
はあるが、債務不履行となった例はいまだかつ
てない。

(4) T I F I A の活用例 (カリフォルニア州 S R 125 プロジェクト) (図2)

カリフォルニア州サンディエゴ郊外(内陸部)
においては、人口の急増に伴い、住宅地が拡大し
つつあり、海岸部を走る州際道路は通勤時を中心
に混雑に悩んでおり、内陸部に追加的な道路が必
要とされていた。また、メキシコとの国境越えの

交通活発化にも対応する必要があった。

S R 125 の必要性は、一九八〇年代よりサン
ディエゴ郡政府 (San Diego Association of
Governments (SANDAG)) において認識され
てきたが、資金繰りの観点から計画が具体化され
ることはなかった。当時、SANDAG は慢性的
な資金不足に悩み、一九八八年に売上税のうち
一・五%を交通目的に二〇年間充当することを住
民投票によって勝ち取った。この結果、S R 12
5 の北側部分(約二・五マイル)は、当該財源に
より整備されることとなったが、南側の約九・五
マイルについては、二〇二〇年まで財源の見通し
が立たなかった。

このため、カリフォルニア州政府は、一九八九
年に成立した州法六八〇号(特定のプロジェクト
に民間主体による資金調達を許可する法律)に S
R 125 を含めることとし、民間主体 (California
Transportation Ventures (CTV)) による建設・
運営を行うこととした。具体的には、三・九億ド
ルと推定されている費用を、料金収入を主たる財
源として償還することとし、純粋な民営化プロジ
ェクトでは埋められない資金のギャップを、T I
F I A の直接融資(〇・九四億ドル)と一〇年間
のクレジットライン(〇・三三億ドル)により補
完した。

この資金調達により、二〇二〇年までどの立

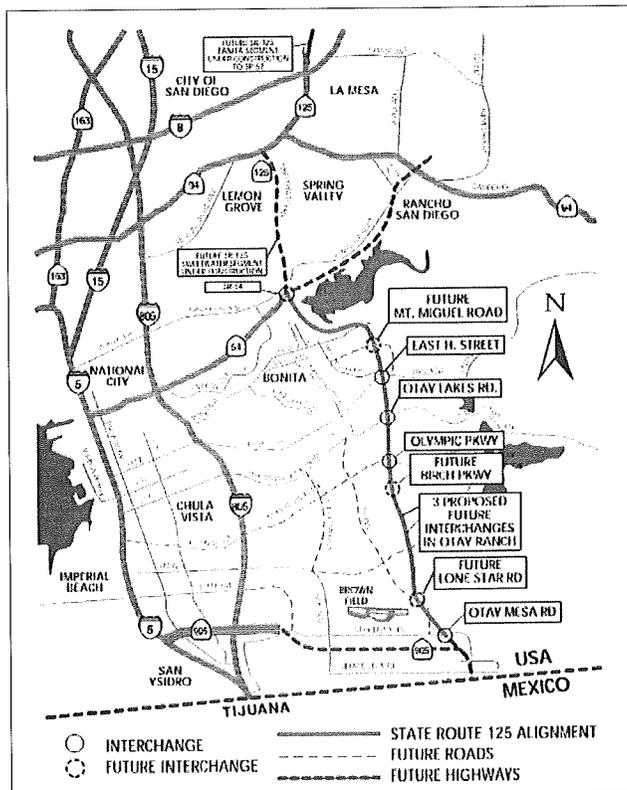


図2 SR125プロジェクト図

表2 SR125プロジェクト資金調達・支出の内訳

銀行からの優先債権	3.21億ドル
TIFIA債権	1.54億ドル
自己資本	1.60億ドル
資金源合計	6.35億ドル
取得価格(当時までの開発費用含む)	0.59億ドル
プロジェクト費用	4.23億ドル
利子・金融費用	0.96億ドル
準備金	0.24億ドル
その他	0.33億ドル
合計支出額	6.35億ドル

表3 SR125プロジェクトにおけるTIFIAローンの償還スケジュール

状況	年数	累積年数	償還対象
建設	3.5	3.5	資本化に際しての利子
猶予期間	5	8.5	資本化に際しての利子
コンソリデーション(固定化)期間	10	18.5	委任されたものと定期的部分に利払を分けて支払う
利子支払	5	23.5	利子全般
成熟期	15	38.5	元本及び利子

たなかった道路建設が大幅に迅速化し、二〇〇五
又は二〇〇六年に開通する見込みとなっている
(表2・3)。

2 州社会資本銀行 (State Infrastructure

Bank (SIB)) (図3)

(1) SIBの概要

SIBは、州が行う交通事業向けの金融を目的
として、連邦道路資金及び州の資金を資本金に州
が設立し管理する投資基金であり、交通事業向け

に融資を行い、返済された資金を再び別の事業向
けに融資することができる。

一九九五年に成立したNH5法によって、この
ような金融目的の連邦資金の利用が認められ、パ
イロットプログラムとして一〇州の参加が認めら
れた。

SIBによる支援可能プロジェクトは、連邦補
助の要件に合致するハイウェイ事業及び公共交通
事業である。連邦は、SIBの出資・設立にはコ
ミットするが、個別事業への融資等には関与しな

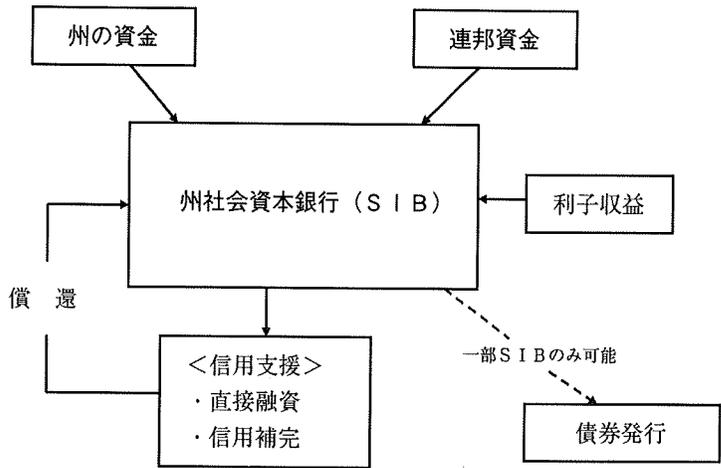


図3 SIBスキーム図

い。SIBによるプロジェクトの支援メニューは、助成金のほかに次の二つがある。

直接融資…低利で償還期間が柔軟なローンを提供。返済されたローンも貸し付けに使うことができることが特徴。
 信用補完…市債発行や民間資金調達を留意にする信用補完

これらの信用補完機能により、投資家の信頼が増して、低金利、債券の市場価値の上昇、プロジェクト全体の費用削減などの効果が得られる。SIBの中には、サウスカロライナやカリフォルニアの例に見るように、連邦や州の資金を資金源に債券を発行し、融資に利用できる資金を大幅に増やすものがあり、これらはレバレッジSIBと呼ばれている。

(2) 連邦政府 (Mark Sullivan氏) のコメント・見解
 ・賃金法とSIBの展開

SIBは、州の資本を回転資金として利用するという革新的なアイデアにも関わらず、SIBのプログラムは連邦政府にとって、若干期待はずれの結果となっている。その原因は、デューピス・ペーコン法(※6)と呼ばれる労働賃金法である。

これをめぐる政治的議論が原因で、一九九七年にプエルトリコを含めて三九州が参加したSIBプログラムも、TEA 21においてカリフォルニア、ミズーリ、フロリダ、ロードアイランドの四州がパイロットプログラムとして指定されているのみになっている。大統領のSAFE TEA法案の中でも、SIBは依然として五州に限ったパイロットプログラムとして扱われている。

・州政府の立場

一方、州政府にとっては、こうしたSIBの設立は非常に魅力的なツールに見えるようであり、各州は、SIBの一層の拡大を求めている。このため、次期オーストリゼーションの上院案では、すべての州に対して、連邦資金を資本とした債券発行などにより大きな融資資金を得て事業の財政支援をすることを認めている。

(3) サウスカロライナ州におけるSIBの利用
 例

サウスカロライナ州は連邦予算の配分も少ない上に、州のガンリン税も全国で六番目に低い。一方、経済成長において全州の中で一番目と、全国平均を上回るペースであり、それに伴う交通需要の伸びも著しい。州の長期交通計画において急務とされる交通事業に財源が追いつかず、一九九九年から二〇〇八年度の期間に、必要な交通事業を賄うための財源が九億四、〇〇〇万ドル不足しているという結果が出ている。

このため、サウスカロライナ州では、SIBに加えTEA 21ローンも受け入れるなど革新的な資金調達の手法を積極的に活用して、事業の実施に取り組んでいる。

・サウスカロライナ州SIBの仕組みと特徴 (表4)

サウスカロライナ州のSIBは、連邦資金がまったく入っていないこと、自己資本を楯にし

表4 サウスカロライナ州SIB運営の仕組み

<p>理事会 (Board of Directors) によるSIB運営の監視</p> <ul style="list-style-type: none"> ・州知事の任命した2名 (そのうち1名が委員長を務める) ・サウスカロライナ州DOT内委員会の委員長 ・州下院議会の議長が任命した2名 ・州上院議会の議長が任命した2名 (計7名) 	
<p>プロジェクト選定の条件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要条件 <ul style="list-style-type: none"> 総工費1億ドル以上の主要プロジェクトであり、かつ以下のうち一つ又はそれ以上の分野において便益を提供する。 <ul style="list-style-type: none"> ▷ 経済発展促進 ▷ モビリティの向上 ▷ 安全向上 ▷ 生活の質向上 ▷ 公共の一般厚生を改善 	
<p>評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ▷ 公共の便益 -20 ポイント ▷ 資金計画 -40 ポイント ▷ プロジェクトの運営手法 -20 ポイント ▷ その他ボーナス (資金調達手法が革新的である、マルチモーダルプロジェクトである等) -20 ポイント 	
<p>資本金には、当時の議会の決定により、資本金を連邦資金に頼らず州財政の黒字分が充てられることとなった。当初の黒字額見積みは1,600万ドル程度であり、数年かかって資本金を調達する予定であったが、実際は黒字額が6,600万ドルとなり、1年で想定していた資本金が得られた。</p>	

て債券を発行し、大きな金融資金を運用していること、財政支援の対象が大規模事業であること、独自の収入源を持ち、融資だけでなく助成金も提供できることなどの点において、他のSIBとは異なっている。SIB運営の監視は理事会在が行っている。理事会のメンバーは、SIB内で、財政支援を行う事業の選択、またその方針の策定、事業主との契約締結、債券発行、連邦政府による財政支援の享受などの業務を行っている。

サウスカロライナ州のSIBは、一九九七年六月二七日に成立した州法 (South Carolina Transportation Infrastructure Bank Act) によって設立が認められた。当該SIBの設立目的は、総工費一億ドル以上の大規模プロジェクトを財政的に支援するため、貸付等の金融支援を行うことであるとされた。SIBによる大規模な財政支援により、従来のやり方では二七年かかる事業を七年で完了させるという、積極的な事業促進計画「27 in 7」を推進している。

・プロジェクト資金調達の現況

サウスカロライナ州SIBでは、合計総工費三〇億ドル超の一〇のプロジェクトについて資金調達を行い、総工事費の約八五%をSIBからの資金調達によってまかなっている (図4)。償還財源は、州のガソリン税のうちガロ

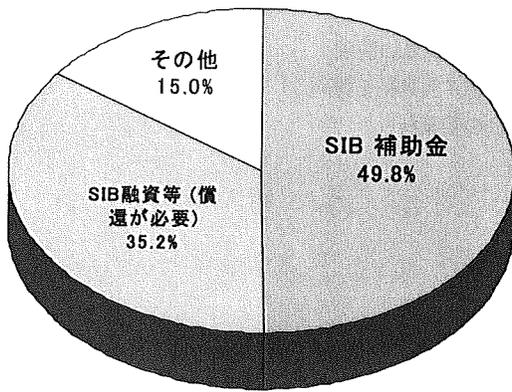


図4 サウスカロライナ州SIB関連のプロジェクトコストと資金調達(合計30.6億ドル)

ン当たり一セント(年間二、二〇〇万ドル程度)及びトラックの登録料(年間五、三〇〇万ドル程度)である。現在までに約一八億ドルの債券を発行している、今後さらに二億ドル程度発行が予定されている。

・チャールストンのクーパーリバーブリッジ架け替え事業

サウスカロライナ州の観光地チャールストン市と隣のベッドタウンのマウントプレザント市を国道一七号線が結んでおり、その間にある大

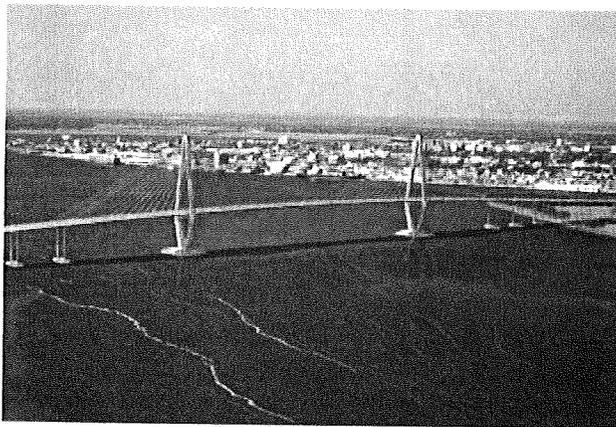


写真1 クーパーリバーブリッジの完成予定イメージ

きな川クーパー川に、現在二本の橋がかかっている。一つは約七五年前に建設された二車線のもの、もう一つは約四〇年前に建設された三車線のもの。これらの橋をわたって通勤する利用者も増えており、朝夕のラッシュアワーでは橋の渋滞が激しくなる。このうち特に古い方のグレース橋の老朽化が著しく、この橋の架け替えが急がれている。

この橋の架け替え事業では、現在ある二つの橋に代わって、片側四車線ずつ往復八車線の吊

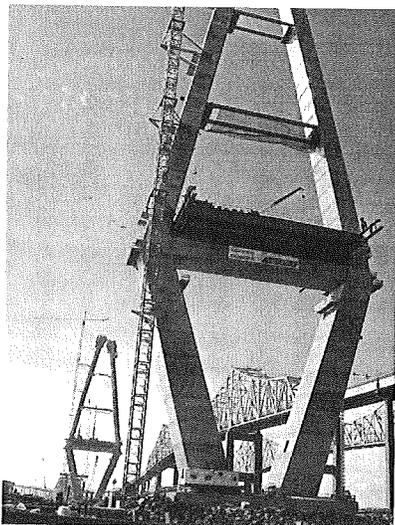


写真2 建設中のクーパーリバーブリッジ・タワー部分(奥が現在利用されているグレース橋)

形式橋梁を建設する。このクーパーリバーブリッジは、全長約四km、塔と塔の間のスパンが四七m、塔の高さ約一七五mと、北米では最大級の斜長橋であり、サウスカロライナ州では史上最も大規模な事業となっている(写真1・2)。

グレース橋の老朽化が激しく、早急に進める必要があったことに加え、建設工事が遅れば事業費が膨れ上がる可能性があり、資金コストもそれだけ大きくなる恐れがあった。このため、早急に大規模の資金調達を行う必要があった。総工費六・五億ドルのうち、三・二五億ドルがSIBによる助成金、二・一五億ドルがSIB融資により調達された。さらに、この橋の建設

費向け資金調達の一環として、SIBが二〇〇一年七月にTIFIAから二億一、五〇〇万ドルの融資の承認を受けている。TIFIAの利率は五・七三%で、SIBはこれまでより有利な資金を求めて、まだTIFIAの資金を使っていないが、州DOTはTIFIAの返済に年間八〇〇万ドルの支援を約束している。

これらの資金調達策に加えられ、デザイン・ビルド方式が用いられたこと等により、当初の完成予定（二〇〇六年夏）より一年ほど早い二〇〇五年の夏には完成する見通しである（建設開始からわずか三年余で完成の予定。彼ら自身も驚くほど早いといっていた）。

三 最後に

出張期間中は、同行した道路局の職員の皆様、現地大使館・領事館の方々、インタビューに応じていただいた米国政府関係者の皆様に大変お世話になり、充実した日程とすることができた。また、多忙を極める局内において、今回のような調査に対する貴重な機会を与えていただいたことを含め、この場を借りて関係者の皆様に感謝申し上げます。

※1：Federal Highway Administration (2002) *Innovative Finance Pilot* より筆者が再編・加工。

※2：それ以前は、信用供与は個別の事業につき議会承認が必要であった。）

※3：通常、事業者は連邦資金を受ける場合にも、州政府を通して予算を受けるが、TIFIAの融資の場合は、事業者が直接連邦政府と交渉を行う。またこの融資資金は、州に配分する連邦助成ハイウェイ予算とは別枠であり、この予算を取り崩して融資に充てるわけではない。つまり追加資金である。

※4：米国では、有料道路の通行料のみならず、消費税、タバコ税、不動産賃貸収入など様々な税財源が充当されている。

※5：他の債権よりも優先して返済されるべき債権。我が国における通常の融資は優先債権であるが、時に他の債権に劣後して返済される劣後債が発行される。TIFIAは、劣後債であり、一般に債務者がその債務を優先債部分と劣後債部分に分割 (Split) することにより、優先債部分の格付けを上げることができ、市場で有利な利率（低利）で資金調達することができる。

※6：デリス・ベロン法に関する詳しい情報は、連邦労働省のホームページ参照 (www.dol.gov/esa/whc/contracts/PDF/PDF) これによると、連邦政府が執行する建設事業及び連邦政府が管理または出資する公共事業において、その建設業者及び請負業者は労働者に対し、事業が行われる地元における一般的賃金及び手当、各種福利厚生などを最低賃金として支給しなければならない。各地における一般的賃金は、労働局長官の権限で定義される。SIBの資金はリボルビングファンドであり、連邦資金を最初の資本金として融資に利用した場合でも、その返済金を再度融資に利用する場合、二度目以降の融資資金を依然として連邦資金とみなすか、地元の資金とみなすかで、大きく意見が分かれており、激しい議論となっている。これを連邦資金とみなした場合には、デリス・ベロン法の賃金規定が適

用されるが、州の資金とみなした場合にはその拘束を受けない。

管路の占用について

道路局路政課道路利用調整室

五十嵐係員

大野さん、できましたよ。

大野係員

えっ、もうできちゃったの？ 随分と早いね。じゃあ、ひととおり説明してみてもよ。

五十嵐係員

じゃあ、水道管の占用について相談が来ているものがあるから、占用許可の適否についてひととおり自分で考えてみて。終わったら、僕に説明してください。

五十嵐係員

はい。えーっと、どんな内容なんだ(※1)。

※1 物件 水道管(住宅への引込み管)
 材質 硬質塩化ビニル管口径二〇〇mm
 埋設場所 歩道下
 埋設深度 〇・六メートル
 申請者 〇〇市水道局 等

(道路法令総覧と通達集を片手に、内容について調べ始める五十嵐係員)

(二〇分後)

それから、道路法施行令で定める許可基準についてですが、道路法施行令第一二条第三号において、埋設の深度に関する規定がありますけ

ど、これは、水道管の本線を埋設する場合の規定(※2)ですので、今回の引込み管は直接は当てはまりません。水道管の本線以外ですと、口径三〇〇mm以下の硬質塩化ビニル管の場合は、平成一一年の通達で、埋設の深さは〇・五メートル以下としないこと(※3)となっておりますので、埋設の深度が今回〇・六メートルなのでしたら、技術的基準を満たしているということができると思います。

※2 道路法施行令第二二条

水管、下水道管又はガス管の占用については、第十条第一項第二号、第二項本文及び第三項の規定による外左の各号に掲げるところによらなければならぬ。

一及び二

三 水管又はガス管の本線を埋設する場合においては、その頂部と路面との距離は、一・二メートル(工事実施上やむを得ない場合にあつては、〇・六メートル)以下としないこと。

四及び五 (略)

※3 「電線、水管、ガス管又は下水道管を道路地下に設ける場合における埋設の深さ等について」(平成二年三月三十一日付け建設省道路局路政課長、国道課長通達)記3(2) なお書き

なお、水管又はガス管の本線以外の線を歩道の地下に設ける場合は、その頂部と路面との距離は〇・五m以下としないこと。(後略)

それ以外の技術的基準についても、特に問題となるような点は見受けられませんでした。よって、今回の事例について、占用を許可することはさしつかえないと思われま

大野係員

五十嵐君、すごいな。そのとおりだよ。通達の規定まで気が付くとは思ってなかったの
で、僕が説明しようかなと思っていたのに、赴任したばかりでそこまで理解しているなんて。着任する前に何か勉強したのかい。

五十嵐係員

実は、道路占用の担当となるということがわかってから、インターネットで関係する法律や国土交通省のホームページ等を検索して自分なりに調べていたんです。それから、図書館から道路法解説を借りて、関係する部分を読んできました。

菊池課長

それはいい心がけですね。大野君も見習った方がいいですよ。

大野係員

はあ。(まずいな、ここでは僕の方が先輩なんだからしつかりしないと。だけど、僕のパソコン壊れているから、インターネットが使えないんだよな。早く直そうっと。)

それじゃあ、五十嵐君、次はガス管の占用についても同じような相談が来ているから、考えてみてよ。

五十嵐係員

わかりました。今度はどんな内容なんだ(※4)。

※4

物件 ガス管(本線)
材質 ポリエチレン管口径二五〇mm
埋設場所 歩道下
埋設深度 〇・八メートル
舗装厚 〇・三メートル
申請者 △△ガス株式会社

五十嵐係員

あれっ、ガス用ポリエチレン管の場合、平成一年の通達の適用対象になるのは、口径が二〇〇mm以内のものだから、この場合は通達の適用対象にはならないですよ。そうすると、道路法施行令第二二条第三号の規定がそのまま適用されて、原則一・二メートルになるんじゃないでしょうか。工実施上やむを得ない場合に該当するかどうかですね。

大野係員

確かに言われてみればそうだね。ちよっと、工事内容を詳しく確認する必要があるね。

菊池課長

そこなんだけど、最近、ガス用ポリエチレン管については、口径が三〇〇mm以下のものについては、平成二一年の通達の適用対象とすることが可能であると認められるとの事務連絡が出ているんだよ(※5)。

※5 「ガス管を道路の地下に設ける場合における埋設の深さに関する取扱いについて」(平成一六年二月一七日付け国土交通省道路局路政課道路利用調整室課長補佐、国道・防災課長補佐事務連絡)

(前略) 管径三〇〇mm以下のガス用ポリエチレン管については、平成二一年通達に定める浅層化措置の対象とすることが可能であると認められることから、当該管路を地下に設ける場合の埋設の深さにつき、適切に取り扱うこととされた。

五十嵐係員

えっ、そうなんですか。だったら、さきほどの水道管と同じで、特に問題となる点は見受けられませんでしたので、占用を許可することとしてさしつかえないと思います。

菊池課長

お見込みのとおりだよ。これからもその調子で頑張ってください。

五十嵐係員

はい、今後ともよろしく願います。

菊池課長

大野君も負けないようにしつかりね。

大野係員

はい。(まずい、うかうかしているとあっという間に追い抜かれてしまう…) (この項おわり)

【登場人物について】

菊池課長……長年道路管理事務を担当し、昨年一〇月に道路管理課長として、ある国道事務所に着任。
坂上係員……今年の三月まで占用担当の係員として当事務所に在籍。四月の人事異動により本局へ異動。
大野係員……採用三年目の占用担当の係員。菊池課長、坂上係員の下で二年間道路占用事務について勉強してきた。
五十嵐係員……今年三月に大学を卒業し、坂上係員の後任として、当事務所に着任したばかりの新人。

原因者負担命令取消請求事件

—行政上の裁量による負担命令の適法性—

道路局道路交通管理課訟務係

○今回の訴訟事例紹介について

今回の訴訟事例紹介では、一五年一月号において一審判決を紹介した北海道道復旧工事費用負担処分取消請求事件に係る控訴審判決を紹介する。

本件は、道路法（以下「法」という。）第五八条第一項に基づく原因者負担金の範囲（「費用を負担する者にその全部又は一部を負担させるものとする」、すなわち、工事の費用全額について、機能回復に必要な全部が適当であるのか、減価償却分を控除した金額の一部が適当であるのかを争点とする訴訟であり、一審判決では、減価償却分を控除した額が適当と判断され、機能回復に必要な全部の負担を命じた処分の一部が取り消されている。しかし、控訴審判決においては、機能回復に必要な全部が適当と判断され、機能回復に必要な全部の負担を命じた処分は正当な処分であるとして、一審判決の一部を取り消している。

本判決を受けて被控訴人は最高裁へ上告手続を行ったところである。

本件は、法第五八条の解釈に影響が及ぶおそれ

のある訴訟であり、今後の動向も注視に値するものと考えている。

北海道道復旧工事費用負担処分取消請求事件（控訴審）

札幌高等裁判所

平成一六年三月二五日判決 請求棄却

（被控訴人上告）

1 事件の概要

本件は、控訴人北海道の管理する千歳市内の道道丸駒線において、運転していた普通自動車を路外に逸脱させ定置式凍結防止剤自動散布装置（以下「本件装置」という。）に衝突（以下「本件事故」という。）しこれを損壊し、控訴人から法第五八条第一項に基づき復旧工事（以下「本件工事」という。）に要した費用の負担を命ずる処分（以下「本件処分」という。）を受けていた被控訴人が、本件処分は必要を生じた限度を超えた違法があると主張し、その取消を求めたものである（処分金額…三五一万七五〇〇円）。

2 原告の主張

法第五八条第一項は、道路に関する工事又は道路の維持の費用について、「その全部又は一部」を原因者に負担させるとしている。したがって、被告は、当時の現存価値の範囲内で本件工事に要した費用の一部の負担を命ずるべきであった。それにもかかわらず、本件工事に要した費用の全額を命じた本件処分は、道路管理者に与えられた裁量権の範囲を著しく逸脱するものであり、同項の「その全部又は一部」に違反する。

3 被告の主張

法第五八条第一項は、「その全部又は一部」と規定しており、道路管理者の裁量によって原因者が負担すべき額を減額し得ると考える余地がある。しかし、本件においては、本件工事の費用全部が道路の機能回復に必要な限度であり、衡平の観点からみて、特に裁量により負担額を減額すべき必要性はないと判断したため、全額を負担させることとしたものであって、何ら不当な点はない。

4 判決

【概要】

本件処分のうち当時の現存価値を超える部分を

取り消した原判決は相当ではなく、控訴には理由があるからこれを認容する。

【理由】

道路管理者が行政上の裁量により原因者に対して道路に関する工事等の費用の全額負担を命じ得ることは法五八条一項の規定上明らかであり、また、本件において、控訴人が被控訴人に対し、本件装置の機能回復のために必要であった本件工事費用の全額の負担を命じたことは正当な処分というべきであり、それが控訴人の裁量権を逸脱したものと評価すべき事情は何ら見当たらない。

機能回復に必要な限り、結果的に原因者に対して現存価値以上の負担を課することとなったとしても、それだけでは法五八条一項に反するものではないというべきである。また、本件装置が本件交通事故時に経年劣化等により設置時の機能を保っていなかったこと等も認められないから、道路管理者に必要な機能回復以上の利得が生じたものともいえない。

したがって、本件処分が違法であるとする被控訴人の主張は採用することができない。

○参考

北海道道復旧工事費用負担処分取消請求事件（一審）

札幌地方裁判所

平成一五年一〇月一〇日判決 請求一部認容

（被告控訴）

1 判決

【概要】

原告の請求は、当時の現存価値を超える部分の取消を求める限度で理由があるためこの限度で認容し、その余の部分は理由がないため棄却する。

【理由】

道路管理者の有する行政上の裁量権も無制限なものではなく、道路に関する工事又は道路の維持の費用が発生した原因や現に発生した費用の額などの諸事情を勘案し、衡平の理念からみて許容される限度において行使すべきであって、当該処分がこの範囲を超えている場合には、違法となると解すべきである。このことは、法第五八条第一項が「全部又は一部」と規定して、道路に関する工事等の費用について、必ずしも全部ではなく、一部だけを負担させることができると定めていることとも符合する。

これを本件についてみると、

イ 本件装置の損壊は、原告の過失による事故によって生じたものであり、

ロ 原告の故意に基づく行為によるものではないこと、

ハ 本件装置は、その設置から二年余りが経過していること、本件装置自体が相当高額なものであり、本件工事によって設置された新装置自体の価格や新装置を設置するのに必要不可欠なものであると考えられる本件装置の設置費及び調整費用を含めると相当高額であること、

を考えると、本件工事に要した費用の全額を原因者である原告に負担させる本件処分は、原告に本件装置の現存価値を超える高額の金銭の支払を命じ、道路管理者である被告に、現存価値を超える部分を利得させることになるのであって、衡平の観点から許容することができないものといわざるを得ない。

したがって、本件処分は、本件装置の現存価値を超える部分について原告に負担を命じている限度で違法である。

滋賀国道一六一号原因者負担金納付命令

取消請求事件

大阪地方裁判所

平成八年十一月一五日判決 請求棄却（確定）

1 事件の概要

国道の路面凍結により、スリップ事故を起こして道路施設を損傷し、道路管理者から法第五八条第一項に基づく原因者負担金納付命令を受けていた原告が、事故の原因は路面凍結によるものであり、凍結を引き起こしたことは道路の管理の瑕疵に当たるものとして同命令の取消を求めたものである（処分金額…一四三万一〇九九円）。

2 判決

【概要】

本件命令に違法があるとはいえないため、原告の請求を棄却する。

【理由】

法第五八条第一項は、道路に対する損傷があった場合にその機能を回復するために要した費用の負担をその原因者に命じているものといえるから、ここでいう費用は損傷行為当時の価値の賠償ではなく、機能復旧に要する費用の趣旨であると解される。したがって、その費用が損傷当時の物件の価値を超えるものであるとしても、通常の復旧工事の範囲内と認められる限り、これをもって必要を生じた限度を超えたものということはできない。

○「道路法解説」(大成出版社)(第五八条部分より抜粋)

(三) 負担金の範囲

1 減額の可否

撤去計画がある場合や老朽化したものについて、減価分を考慮すべきだろうか。

本条が定めるのは価値の復元ではなく、機能復旧(効用の原状回復)であるから、たとえ老朽化しているものでも、機能復旧に要する費用は負担させてよい。これが社会通念上不当と目されるような場合は「全部又は一部」の運用で対応するのが適当である。また「必要に生じた」ものである必要があるから、近日常に具体的な撤去計画があるような場合は、応急措置費用を限度とすべきである。

みなとまち神戸



神戸市東京事務所 小嶋 省一

みなさん、「神戸」と言えば何をイメージされますか？

みなと、異国情緒、ファッション、六甲山、グルメ……神戸市が行った調査ではこのような項目が上位にきております。人それぞれに神戸の印象は違うと思いますが、やはり最も代表的

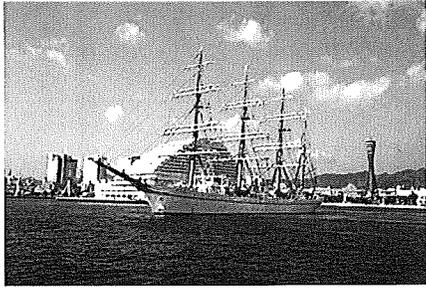


写真1 神戸港

なイメージは「みなとまち神戸」ではないかと思えます。

「それは違う」と言われる方もおられると思いますが、話が進まないで今限り、我慢してください。すみません……)

◆港を介した交流

神戸港は、一八六八年の開港以来、海外に対する日本の玄関として、様々な「物」が出入りしてきました。

しかし、意外と知られていませんが、物質的な「物」以外の「スポーツ」や「文化」なども神戸港から輸出入されています。最近では、「イチロー」を輸出、今年になって「イルハン」を輸入し、話題になりました。

ここで、神戸を介して輸入された「モノ」を少し、紹介させていただきます。

◆まずは、スポーツから！

日本で最初のゴルフ場は六甲山にある「神戸ゴルフ倶楽部」です。ロンドン生まれの貿易商

が故郷のスポーツを楽しむようと一九〇三年に開設しました。また、W杯予選の始まったサッカーも、日本で最初の試合は一八七一年に神戸で行われたようです。開港とともに神戸にやってきた外国人たちが、母国の様々なスポーツを持ち込み楽しんだことをきっかけとして、近代スポーツが神戸から花開くことになりました。

少し話は横道にそれますが、最近、スポーツの分野では神戸勢の活躍が目立っております。

阪神タイガースの優勝に始まり、全国高校駅伝の須磨学園高校の優勝、ラグビーでは今シーズンから始まった社会人トップリーグの初代チャンピオンが神戸製鋼など、大きな盛り上がりを見せております。今後は、みなさん「イケメン貴公子イルハン」の加入したJリーグ「ヴェルセル神戸」の応援をよろしくお願いします！

◆他方面も盛りだくさん！

スポーツだけでなく、文化面でも多くの「モノ」が輸入されています。例えば、映画(活動写真)や、ジャズ、シャンソンは神戸発祥です。また、洋服や洋家具も神戸から日本全国に広がっていききました。

このように、港を介して外国から持ち込まれた「モノ」が、神戸に住む一人一人の生活スタ

イルに根付き、旧居留地や北野異人館といった街なみとともに、神戸独特の新たな文化を生み出していったのです。ちなみに食文化の面では、現在でもパンや紅茶の一人当たり消費量が日本一であり、市民の生活レベルで港を介した文化が根付いていることがわかります。

また、神戸は昔から中国との交流も盛んでした。みなさんが一度は口にしたことのある「ぶたまん」も、中国・天津の饅頭を日本人好みに改良して売り出したもので、神戸の南京町にあ

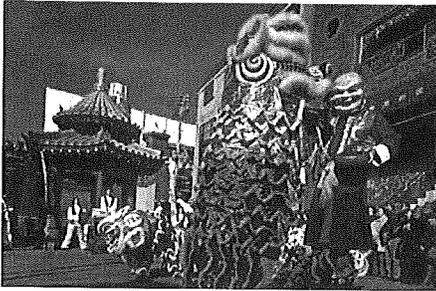


写真2 南京町

る「元祖ぶたまん」の店では、連日、長い行列ができています。みなさんもぜひ一度、ご賞味あれ！

◆道路関係では……

私自身が市役所へ入庁以来「みなと」の担当ばかりしていることから、お恥ずかしい話ですが、道路に関する知識は……そんな私ですが、無い知識を絞

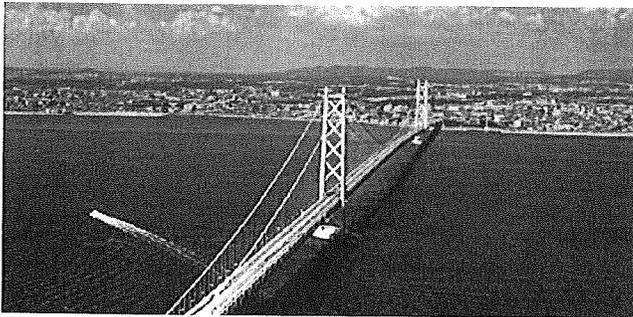


写真3 明石海峡大橋

りに絞って出てきたことを少しだけ紹介させていただきます。みなさんご存知の日本一の長さを誇るつり橋、明石海峡大橋の本土側は神戸です。その一方で、日本一短い国道も神戸にあります。国道二号から神戸港に向かう国道（国道一七四号）で、長さは一八七m。神戸港につながる道という重要度の高さから、こんなに短い区間でも国道となっております。

今までの話の流れでいくと、日本最初の……そうそう、日本で最初の斜張橋は昭和三年に建設された神奈川にある勝瀬橋と言われていますが、現在に続く近代的な斜張橋としては神戸の摩耶大橋が最初です。左右非対称のやじろべえ式の橋梁でドイツの斜張橋をモデルにして建設されました。六甲山の緑、海の青によく映える赤いきれいなデザインの橋。神戸に来られた際は、ぜひ通行してみてください。

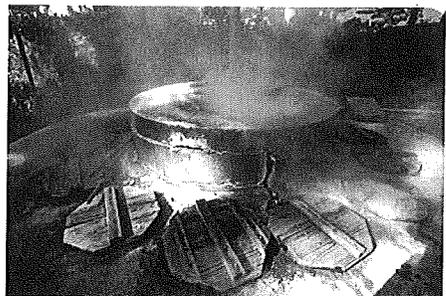


写真4 有馬温泉

◆ぜひ神戸へ！

なんのまとまりもなく、「3へエー」程度の内容になってしまいました。皆様、ぜひ「酒もうまいし夜景もきれい、そのうえ温泉まである神戸」に足を運んでください。そして、色々な神戸を肌で感じてください。

そういえば、映画評論家です有名なこの人も神戸です。

「それではみなさん、さよなら、さよなら、さよなら。」