

目 次

エッセイ

道路に名前とサインをつけて……………	三 箸 宜 子	1
--------------------	---------	---

特集／未知普請と住民参加

「未知普請」の取組みに寄せて……………	谷 口 博 昭	4
公共性ビジョン「未知普請」について……………	寺 元 博 昭	5
未知普請全国大会 in 近畿の開催……………	小 川 博 之	17
熱中症の日本にみんなで起こした涼しい風……………	浅 井 重 範	20
打ち水大作戦2004		
公共空間を活用した地元参加の賑わいの創出……………	植 村 俊 明	25
～地元商店街主導のオープンカフェ～		

高速自動車国道の料金割引及び E T Cの普及に向けた取組みについて……………	栗 原 靖 幸	29
「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」の 提言素案に対する意見募集について……………	橋 本 幸	34
道路占用許可申請手続における オンライン申請の普及促進について……………	高見沢 靖二	37
平成14年度道路管理瑕疵実態調査について……………	千木良 敦之	40
平成16年度「道路ふれあい月間」地方行事報告……………		50

解説 道路関係四公団民営化関係法（その2） 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法①……………	大 塚 久 司	57
---	---------	----

訴訟事例紹介

道路管理者が土地の明渡しを求めた事例 — 一般国道161号（湖北バイパス）土地明渡請求事件〈最高裁〉—……………	千木良 敦之	62
---	--------	----



信州人の『東京見聞録』（長野県）……………	越 一 雄	66
秋の御堂筋に寄せて（大阪市）……………	溝 淵 正	69

時・時・時……………		72
------------	--	----

「未知普請」の取組みに寄せて

道路局長 谷口 博昭

「未知普請」の取組みも着実に広がってきました。

詳細は未知普請研究会事務局から報告されますが、この企画の冒頭にあたって一言ご挨拶させていただきます。

現在、道路行政をめぐるのは、道路公団の民営化の問題、道路整備特定財源の問題、三位一体の改革等、厳しい情勢が続いておりますが、そのような「当面の課題」へのしっかりとした対応もさることながら、今、時代の大きな転換点にあつて、「中長期的な課題」に取り組むこと、すなわち、環境の世紀への対応、自然への回帰やお互いの豊かな人間性を生かし合うような、「道路ルネッサンス」とも言うべき幅広く、深い議論が必要ではないかと考えています。

道路は多様な性能を有する空間です。老いも若きも、男も女も、また建設業界だけでなく、IT

関係も、自動車産業も、電気関係の業界の方々も、さらに大学の先生方やNPOで日々、公的な活動を実践されている方々も、「あらゆる人たちの参加」が必要です。道は国民の共有財産ですから、計画から管理まで、「つくる」から「守る」「利用する」まで含めた幅広い分野で「公・パブリックへの責任を共有」し、「対話と協働」を合言葉に、みんなで支え合っていければすばらしいと思います。

「水」や「川」「まち」についても道路同様、「国民の共有財産」という意識があればゴミは捨てないだろうし、違法駐車など減るでしょう。そんなに遠くない昔に舗装されていない道に「打ち水」をしたりして、「心が洗われる」感じがしたものです。そういう日本人のDNAは、子供たちに受け継いでいかなければなりません。

平成一三年に道普請シンポジウムとして誕生したこの「未知普請」活動も、平成一四年の北海道・

札幌での全国大会、平成一五年の中部・名古屋での第二回大会、今回の近畿大会と、現場での様々な実践や、楽しく学ぶミュージカル、出版活動等、着実に活動の輪が広がってきています。来年には四国にて全国大会が開催されると伺っております。

「台風理論」といつておりますが、いいテーマでいい形で運動すれば多くの人の参加・支援が得られ、運動のエネルギーが大きくなる。現場が生き生きとし、一人ひとりの個性や力が出てくると思います。想いを重ね、人との出会いを大切に、引き続き皆さんとともに大きな活動にしていきたいと考えております。また未知普請と方向を同じくする施策の展開や制度改正等に取組んでいきたいと思ひます。

多くの方の力とエネルギーを集めて、二一世紀に相応しい、新しい国づくりを進めていきたいと思います。

未知普請研究会事務局
寺元 博昭

「みんなのもの」という「公（おおやけ）」と「私

とが対立することなく重なり合う概念としてあります。

昨今、「官」と「民」との関係を対立と定立し

て公共性を認識しようとする言説や報道も見られますが、我が国、この列島の歴史にそのような文脈はありません。それは正しい公共性の捉え方ではありません。この列島に生きてきた人々、その一人ひとりの「私」は、当然のごとく「公」に参画し、責任を負ってきたのです。その精神のあり

方は、豊かな公共性の実現が求められる今、再び「未知普請」によって、時代の新たないぶきを与えられようとしています。

公共性について、言い換えれば「私」の自由と

「公」の秩序とをいかに均衡、調和させていくかという普遍的課題について、日本から世界に発するにたる価値を志向するのなら、それは私たちの歴史や風土の帰結として発せられるべきものでしょう。「普請」という言葉にはこの列島に結晶してきた公共性についての知恵が見出せると思われる。その意味では「普請」は「BUSHIN」という世界性を持ちうるのではないだろうか。

2 「未知」

「未」とは「木」に「一」であり、この「一」は葉が茂っているあり様、「実」が成っていることを象形しています。未だ見えないものを豊かさとして認識する古の人々の感性は、驚くほど新鮮です。また、「未知」の「知」は人の尊厳そのものであり、他の生物も含めた生態系への責任を表す価値でもあります。

3 「対話と協働」、「参加と責任」、「未知への挑戦」

この「未知普請」の三本柱、合言葉は、対話と協働、参加と責任、未知への挑戦です。

「対話と協働」とは、立場を超えて違いを価値創造に求めようとする態度であり、「私」が「権利の裏としての」義務」でなく、公共を担うひと

りの人間としての「責任」を果たすことを「未知普請」は求めています。その意味では、将来（未知）を豊かなものとしていくための「挑戦」は、一人ひとりの主体性の中にあり、「未知普請」の意味合いとこれら三つの合言葉とは、二一世紀の豊かな「公共性のビジョン」として響き合います（図1）。

三 公共性と「道」の本質

—「網」「空」「情」—

「未知普請」の活動の素材として、もつとも身近で、具体的な「道」についての様々な公共性について社会とともに取り組むことは当然、行政の施策として成立するものです。

未知普請の素材としての「道」について、その本質は、筆者は、「網（もう）」「空（くう）」「情（じょう）」という三文字で概念できると考えています。

1 「道」の三つの本質

(1) 「網」について

「道」の本質の一つは「網（もう、ネットワーク）」。すなわち「網（あみ）」とは、一つひとつの「網目（あみめ）」があって、全体としての「網（あみ）」が機能する一方、全体の「網（あみ）」が一つひとつの「網目」の存在を意義付けている

未知普請のシンボルマークについて

このシンボルマークは篆刻（てんこく）をモチーフに作成されました。篆刻は、所有者の署名、すなわち所有を刻印することを意味していますが、それは同時に、「責任」の所在を明確にすることでもあります。社会と共にある対話型の施策をめざして、未知の分野へ積極的に挑戦する。それは「変わるための」私たちの意思表示です。



対話と協働
参加と責任
未知への挑戦

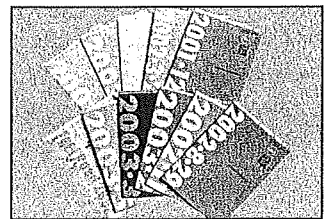


図1 公共性のビジョンが埋め込まれた篆刻マーク「未知普請」とグッズ

とも捉えることができます。

「道」とは本来、そのような「相互依存関係」を本質とする基盤であると考えられます。東京 vs 地方では「道」を理解することはできないし、そのような対立のパラダイムで「道」を評価することはできません。「道」がたぎ生み出す価値や地域の自立、人々の気持ちにまで着目する思考が

求められています。

(2) 「空」について

「空(くう)」とはアジア的な概念の典型でもあります。が、「なにもない」ということであり、逆に「すべてがある」ということでもあるものです。確かに「道」は自由使用が基本であり、そこには「なにもない」。しかしその空間は、生活や人々の価値観が表れる「人々の生活の舞台空間」です。そのような空間として「道」を見ると、社会のすべてがそこに表象してくるものとして「道」の問題が見えてきます。例えば、まちの景観の枠組みは「道」の表情で規定されていきます。「道」での打ち水等の習慣やロードフロントの処理のディテールにこそ、その社会の価値が表れます。

(3) 「情」について

「情(じょう)」とは「道」の「網」と「空」の価値を高めるもので、他者への思いやりを具体化させることです。ユーザーサイドの発想で「道」の本質、「情」を捉えればサービスの具体が見えてきます。「もの」から「心」へと価値評価の軸足が移る必然として、今後大きくその価値を高めであろう本質の一つが「情」です。

このように整理するとあまりに概念的、抽象的と感じられるかもしれません。しかし「道」の本質を探り、社会と共有しようとする態度がなければ、個々の事象や対応への確信や効果は期待でき

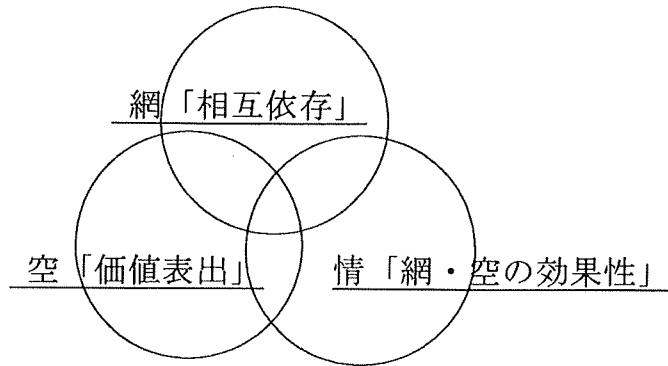


図2 道の本質「網」「空」「情」

ません。例えば、事業評価や社会への説明の具体的場面において、利便性だけではもはや説得力をもたないことは明らかです(図2)。

2 「道」の公共性と他律性

これら「道」の本質に共通することは、そのすべてが、一人ひとりの「私」に留保されている、言い換えれば、「道」の問題は、他律的なものであるということであり、「役所自身(官)」だけの

能力では「道」の問題解決には限界があるということです。

戦後の約六〇年は、非常に特異な時代環境の中で、役所が大きなリーダーシップを発揮し、大きな成果も上げてきました。しかし、今後、「道」の問題を解決する場合には、この「他律性」という「道」の特質が全面にでてくることとなります。行政モデルとして社会との対話や、本稿の述べる「未知普請」のアプローチはこの「道」の本質に切り込むものなのです。

「道」は太古の昔から人々の暮らしや、社会とともにありました。「道」の質は「社会」が上げていくものであるという、その原点を押さえておくことが重要になりました。

3 行政官に求められる「スキル」

ではこのような「道」の問題を解決していくために、行政官はどのような「スキル」を獲得していけばいいのでしょうか。中部地方整備局における未知普請活動の一環としてまとめた「スキルの体系」が一つのヒントを与えているので紹介します。

ここでは今後の「スキル」を図3のように三つに体系化しています。一つは「テクニカルスキル」です。これは狭い意味での「専門性」です。インフラ整備のほとんどの過程を役所側に任せていた

だいていた環境下では、これがほぼすべての「スキル」でした。

しかし、価値観の多様化や生活基盤の整備水準の向上にしたがって、社会との対話や調整を必要とする「コーディネイトスキル」が必要となり、更には「道」の問題をいかに認識し、どのような

問題として定立していくかという、より根本的なレベルでのスキル、「コンセプチュアルスキル」の重要性が今、急速に高まっています。「テクニカルスキル」は、環境問題や橋の保全、評価技術、IT等において新たな磨きを必要としています。一方、「コーディネイトスキル」は幅広い視野を、

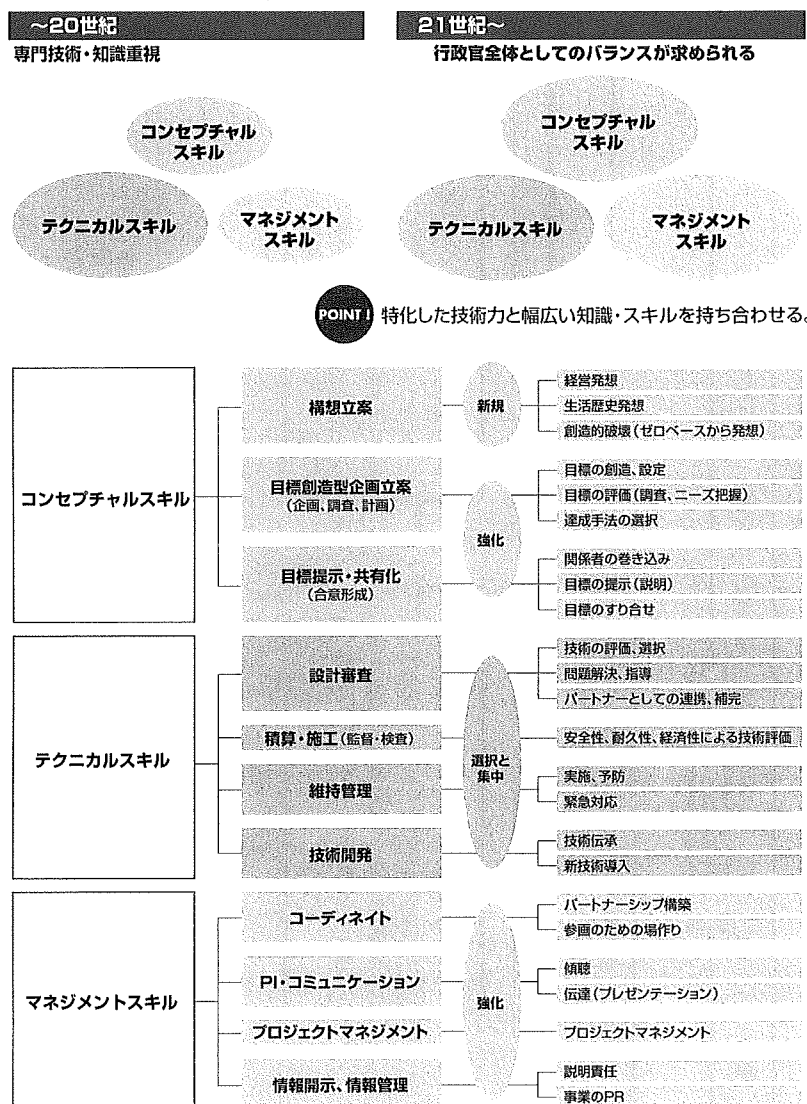


図3 公共性に係わるものの「スキル体系」(例)

また、「コンセプチュアルスキル」は新たな視点や概念化の力を必要とする「スキル」となっています。

公共性に係わる「人材のマネジメント領域」において、今、抜本的な変革を必要とする状況が生まれています。関係者は時代の大転換期にあつてその目指すべき自分像を模索しています。

求められる「スキルの体系」を示し、関係者の不安を、将来への自己変革のエネルギーとしていく「リーダーシップ」と「人材ビジョン」が求められています。

四 対話型行政と未知普請

「未知普請」が主張する公共性を実現させるためには、行政は、「社会と情報を共有し、衆知を集めようとする対話型の行政モデル」を確立していかなければなりません。国土交通省では既に建設省時代に「コミュニケーション型行政の創造に向けて(平成十一年一月)」と題する大綱を同省の行政モデルとして確定、発表しています(図4)。

この大方針は、中部地方建設局の局長通知である「地域コミュニケーション大綱(平成八年四月)」をベースに練られたものであり、まさに公共性の「現場」から立ち上がってきたものです。

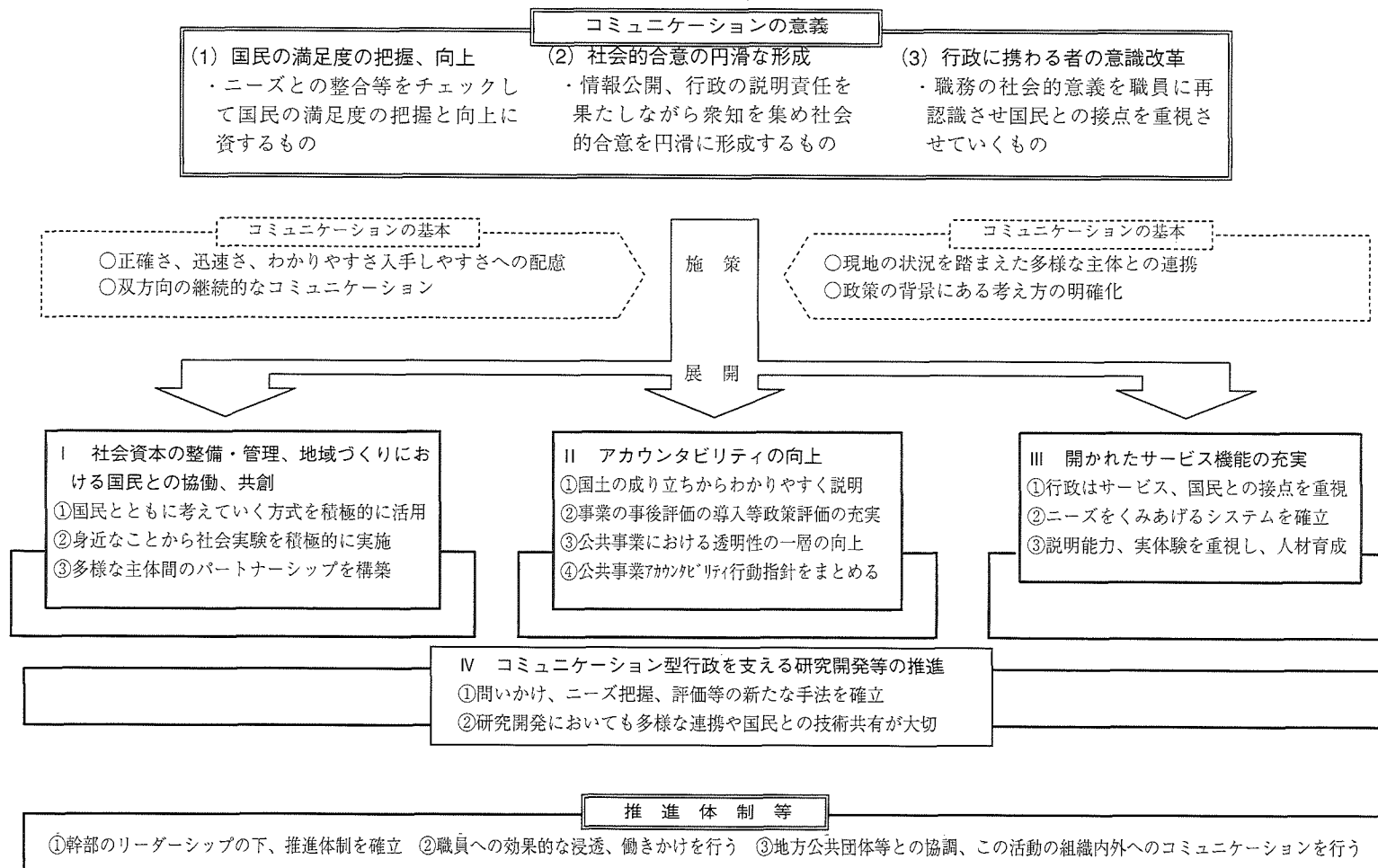


図4 コミュニケーション型行政の創造に向けて

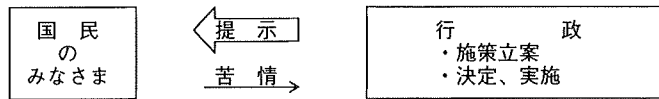
1 成熟時代の行政哲学

「CS」で謳われた行政哲学は、「CS (Customer Satisfaction 国民、住民満足度) 向上」、「PA (Public Acceptance 社会的合意) の円滑な形成」、「ES (Employee Satisfaction 関係者の達成感) の向上」とが、社会や地域と事業者等行政との対話活動によってもたらされるという認識です。それは原案を通す「手段としての対話」ではなく、「行政モデルの発想のレベルで対話を位置付ける」という宣言(図5)でありました。大網の冒頭に記された、「社会資本整備や地域づくりは、本来、国民と行政との協働、共同作業である。人の生活と自然との関係、社会資本と地域文化の関係まで視野に入れた深みのあるコミュニケーションの推進を通じて国民と行政との信頼関係の下で良質な社会資本が蓄積されていく。」との確信は、対話型行政モデルの発想・考え方を支える倫理を語っています。そして、「ES」とは行政に携わるものの人生そのものであり、その意義は本来、社会との対話の中にあるとしています。

この「考え方」は、その後、行政の様々な場面や、テーマへの取組みの原則として理解され、制度改革等も加速されています。PI (Public Involvement 事前の意見聴取) や事業評価等の構想計画段階での対話、社会実験や現場見学等の実施段階での対話、さらには管理段階において道の相談室の開設

(これまで) 整備水準、サービスレベルの低い状況下での供給サイドからの発想に基づく行政が展開され、大きな成果を上げてきた。

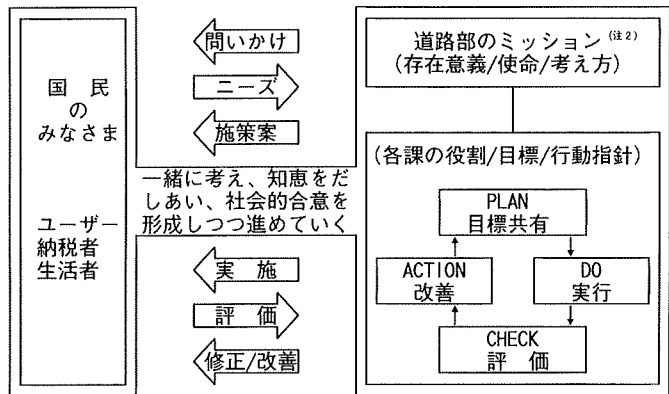
「これまでの行政」



(環境変化) 社会の成熟化、多様化の中で、組織の外部(ユーザー側)と内部(供給側)が融合しつつある。行政の考え方・発想レベルでの変革、新たな行政モデルの構築が求められている。

「対話型の行政モデル」

(CS・PA・ESは三位一体^{注1)}、情報共有、協働・共創)



注1 CS：国民満足度の向上、PA：社会的合意形成、ES：職員の仕事満足度の向上。これらが国民との対話により具体化されていくと概念する立場が「対話型の行政モデルの考え方」。

注2 人は違って見れば違って行動する。組織人としての見え方、価値観を明文化したものがミッション。活動と意識の全てはミッションから流れ出て規定される。

図5 コミュニケーション型行政モデル、CS、PA、ESの三位一体図

や総合学習、中部等の取組みが全国に広がった「出前講座」等を通じて住民との直接対話など、すべての行政の場面において、全国各地で様々な試みがなされています。平成一七年度予算要求においても、「ユーザーとの接点強化」が柱の一つとして位置づけられたところです。

また、八〇年代の英国、米国においてははじまり、中央省庁の再編(二〇〇一年)等を契機として自治体等においても本格導入されつつあるアウトカム(ユーザーが成果と認識できる形の評価指標)を設定した成果重視の行政マネジメントも、社会との対話、そのオープンな双方向の評価モデルの具体化といえます。

しない思考の深さや視野の広さがなくては、マネジメントは陳腐化し、人の存在と深く係わる道や川の問題についての専門性は薄っぺらなものとなってしまう。この点には十分な注意が必要でしょう。

	過去	(現在)	将来
○生活・商品 ○ニーズ ○マーケット ○生産方式	中度、画一的流行商品 比較的明確なレベル 大衆 大量生産 プロダクト・アウト	高度、タイトな層へのヒット商品 多様化、消費者もわからないレベル 個客 多品種、One - To- One マーケット・インから協働・共創	
○価値認識 ○行政モデル	物、サービスの消費 上意下達、ピラミッド組織 特定業の育成支援	生活シナリオでの意味 対話型行政、現場への権限委譲 規制緩和、競争条件等整備	
○論理 ○情報パワー	供給者の論理 情報格差	消費者の論理優先 情報共有・創出	
○現場の変容	「工事」現場 生産現場	ニーズ・評価等の「真実発見」 供給・消費が融合した「共創の場」	
○改善レベル	効率化中心	活動領域の創造	

図6 時代の潮流変化

2 時代が求める価値と行政モデル

時代が豊かさを増すにつれて要求される財やサ

ービスのレベルは高まります。この変化は質的なものです。心の豊かさに係わるものです。これま

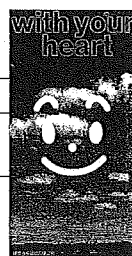
ユートピアソング

1. 風がそよぐよ ドライブウェイ
軽いリズムで どこまでも
歌は流れる リボンがゆれる
山も谷間も アスファルト
ランラン ランラン
ランランラン ランラン
素敵なユートピア
2. 空は青空 清らかな流れ
小鳥さえずる パラダイス
よせるさゝ波 高鳴る心
虹の花咲く ニュージャパン
ランラン ランラン
ランランラン ランラン
みどりの ユートピア
3. 窓をあければ 明るい陽ざし
庭に紅バラ 白いバラ
夢は七色 思ひは十色
愛のホームの ほがらかさ
ランラン ランラン
ランランラン ランラン
若さの ユートピア
4. ビルのオフィス いこいの並木
かよう笑顔の 人の波
街は花園 ネオンの都
月とさゝやく 摩天楼
ランラン ランラン
ランランラン ランラン
希望の ユートピア



図7

での時代と今、そして今後のそれとを比べれば
 (図6)、対話型行政モデルやその発展としての
 「未知普請」が時代の必然であることが理解でき
 ると思います。



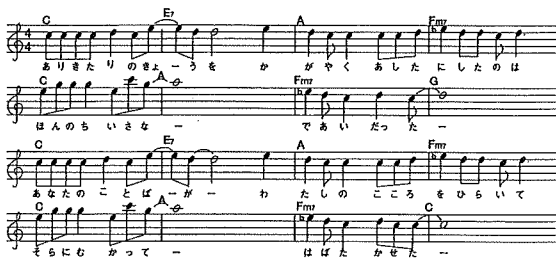
with your heart

1. ありきたりの今日を 輝く明日にしたのは

ほんの小さな出逢いだった
 あなたの言葉が 私の心を開いて
 空に向かって はばたかせた
 communicate with your heart
 あなたと一緒になら なんだってできる

※ with your heart

あなたと一緒になら
 with your dream
 なんだってできる
 communicate with your heart
 あなたと一緒になら



2. 絵物語の夢に 輝く未来を与えたのは

いくども交わした言葉だった
 あなたの愛が わたしの心の中に
 勇気とそして つばさをくれた
 communicate with your heart
 あなたと一緒になら なんだってできる
 with your heart
 あなたと一緒になら
 with your dream
 なんだってできる
 communicate with your heart
 あなたと一緒になら

※ くりかえし

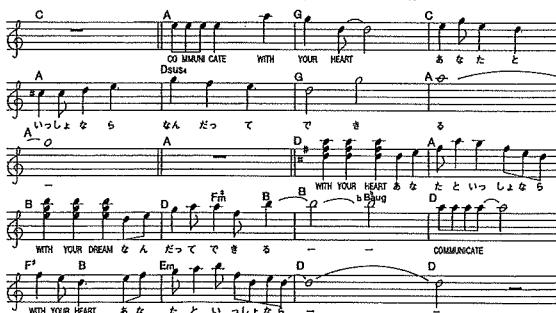


図 8

例えば、図7・8は国土建設に関する二つの歌ですが、図7は昭和二五年の発足まもなくの建設省が政策した「ユートピアソング」です。「谷も山もアスファルトらんらんらん」。「アスファルト」というハード（もの）が大きな価値をもたらす時代でした。一方、図8はコミュニケーション大綱の活動の一環として平成九年に公募し創作した歌。「With Your Heart」。「あなたといっしょなら何だってできる…」ここにはハードではなく、思いの共有や心の問題が他者との対話として謳われています。そのような時代の中で納得性の高い行政が模索されています。今後、更なる対話型行政モデルの深化と、組織及びその構成員のミッションへの組み込みが期待されています。対話型行政を職員の一人ひとりが自分のものとし、組織の文化にまで昇華されていくような継続的な取り組みが求められているのです。

五 「未知普請」活動の具体

1 MICHIBUSHIN全国大会

——「イベント性が生み出す継続力」——

すでに「未知普請」は、全国各地で、意識あるいは無意識に時代の必然として展開されています。国土交通行政のレベルにおいても道の管理への住民参加、川や水を題材とした総合学習支援等、地方整備局・事務所、地方公共団体等において実

践されています。

大きな変化を期待する局面では、それらミクロな動き、方向性を同じくする活動が一同に会し、学びあい励ましあい、確認しあつて大きな流れとしていくことが大切です。

そのような趣旨から、平成一三年各地で開催された道普請シンポジウムがきっかけとなつて、平成一四年北海道・札幌、平成一五年中部・名古屋、そして本年近畿・大阪で「未知普請・MICHI BUSHI IN 全国大会」が開催（詳細は本号、別稿に紹介されています。）され、着実に活動の輪

が広がつてきています。

来年は、四国全国大会が予定されています。

2 「公共事業は誰のものか」

―「実践に、確信と勇気を与える教本」―

「未知普請」が語る公共性とは？ 公共事業の本来の姿とは？ 「未知普請」の本質をじっくり学ぶためには、しっかりした書籍が必要です。NPO等、多くの現場が、実践からその本質を獲得するとするなら、この書籍（図9）は理論からアプローチするものとして企画したものです。その

主張は実に多くの知者に支持されて、現場に多くの勇気と確信をもたらしています。現在、シリーズ第二段の発刊が期待されているところです。

3 「いつまでもいっしょどこまでもいっしょ」

―子供たちの感性が刻む「公」―

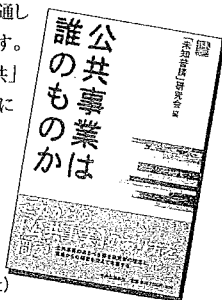
「未知普請」の一環として新聞社と絵本会社が共同で絵本「いつまでもいっしょどこまでもいっしょ」を発刊しました（図10）。一般の方からの公募をもとに制作されたものです。将来の公共を担う子供たち、読み聞かせる父母の役割の大きさ

「私」からはじまる道づくりへ、一人ひとりの参加が日本の道を変えてゆく」

21世紀の「公共」を考えるとき、道はもっと身近で基礎的な素材です。いま、その道のあり方が変わろうとしています。

「公共事業は誰のものか」では日本経済の歴史的な変遷、顧客志向サービス、日米の国際比較など様々な観点から「公共」の新たな方向性を示す枠組みが提示されています。また、各地ではじまっている「生活者が主体になった道づくり」のなかから、行政とのパートナーシップによって進められている豊かなまちづくりへの事例が数多く紹介されています。

道は、空間的に地域と地域をつなぐだけでなく、人と人をつなぐ場にも変わろうとしています。公共事業が「与えられるもの」であった時代は終わり、生活者と行政が対話を通して道づくりをおこなう時代が到来しています。道づくりの主体は「私」です。「私」の「公共」への参加が、今後の日本の道を変える鍵になることでしょう。



公共事業は誰のものか
未知普請研究会編（中央公論新社）

図9



道は、通るためだけにあるのではなく、地域の人々にとっては大切な共有財産です。みんなが心地よく使えるように、ゴミを捨てない、違法駐車はしない、花を植える…。子どもたちとみちのお話をしてみませんか？

金の星社

一人の少年の成長を暖かく見まもる感動の道のストーリーに二人の力強い絵が加わり、素晴らしい絵本が出来上がりました。

図10

を考えれば、今後の行政にとっても非常に重要なアプローチで、文部科学省等関連行政機関との連携をしつつ新たな行政領域として発展させていく必要があるでしょう。

4 ミュージカル「みちぶしん」

―「音と光が生み出す感動と対話」―

正しい主張でもユーザーや住民に伝わらなければなんの意味もありません。人の理解は言語や理屈を通してではなく、むしろ体験や経験等を通じた感動が、よりリアリティをもつことが多い

ともいえると思います。「道」とは何か、私たちとの関わりとは何か。

今日の行政には、子どもたちや生活を支える女性等に受け入れられる表現手法が求められています。情報があふれる現代社会においては、楽しみの中に正論を忍ばせる工夫もまた重要なことではないでしょうか。

このような狙いから、未知普請の主張がミュージカル「みちぶしん」(写真1)として創作されました。平成一五年のMICHI BUSHI IN 中部・名古屋大会でこけら落し公演を皮切りに、現

在、全国各地で地元自治体や商店街、PTA、NPO、教育委員会、道路整備推進協議会等が実行委員会を立ち上げ、ミュージカルが誘致されています。三世代が観覧、体感できるミュージカルとして音と光とで繰り広げられるドラマは、全国各地で新たな対話と感動とを生み出し大変な好評を得ています。多くの道のファンが誕生しています。

参加回答者の九割以上が満足し、公共への参加意欲にポジティブな回答を寄せる広報手法がかつてあったでしょうか。公演開催に向けた様々な団体や個人との異種交流は関係者のOJTとしても

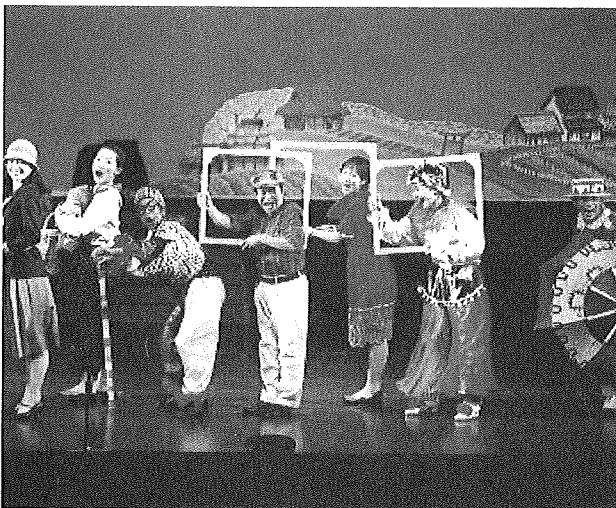
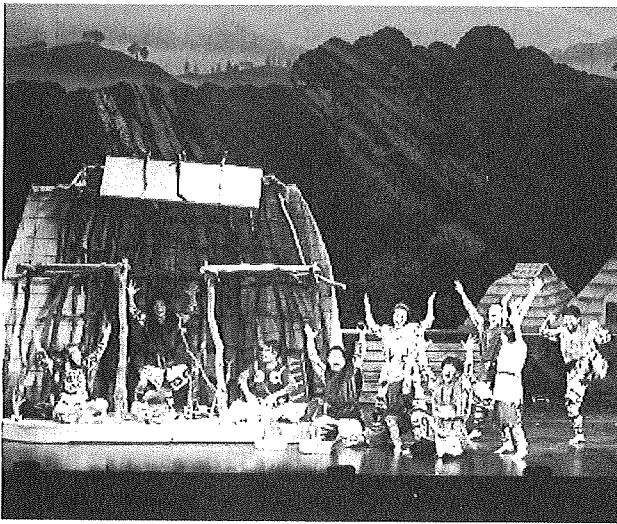


写真1 ミュージカル「みちぶしん」

○ミュージカルをご覧になってどのようにお感じになりましたか。
印象に残った場面、感想などについてご自由にお書きください。(抜粋)

●道のことがよくわかった。感動しました。(小学3年生 女の子)

●「あって当たり前」確かにそう思っていたので、改めて「道」の存在に気付くことができました。私が好きだった場面は、たけとが海の村へ行く時の語りがおもしろかったです。キツネのエピソードも神秘的でステキでした。本当に迫力があり、サイコーでした。きっとこれからは新しい目で道を見ていくことができと思います。ありがとうございました。(中学2年生 女性)

●自然と人との共生から、人が便利で生きていくために道作りが始まり、その間慶賀崩れていく様子等がよくわかった。道は人の移動や物資の搬送のためだけでなく、人の心と心をつなぐ生命線であると強く感じた。今まで考えなかった道の大切さが実感できた。

(30歳代 男性)

●とても心に残ってすごくいいお話でした。こんどもう一度見たいです。(小学2年生 女の子)

●皆の一生懸命な姿が気持ち良かった。音楽と踊りで物語が進んでいくと、しらずしらずの内に話に引き込まれていく。ミュージカルはやっぱりいいなあ。きっと子供たちにとっても楽しいに違いない。出だしの場面は迫力があつた。浄瑠璃風の語りがおもしろかった。

(50歳代 女性)

●たくさんの人にぜひ見てもらいたいと思いました。(20歳代 女性)

●昔の人は話し合い助け合いながら生活をしていたことを、現代の身勝手な我々に教えてくれているようだ。時代の流れが良くわかった。(50歳代 女性)

●とても、話の内容がわかりやすく、生活に密着していて良かったです。「みちぶしん」この度、初めて耳にした言葉でしたから、勉強になりました。これからも頑張ってくださいね！(20歳代 女性)

●もともとミュージカルは大好きで、何度か色々なものを見ましたが、その中でもトップ級のおもしろさでした。笑いを交えながらも訴えるべき事をしっかりと訴えていて素晴らしかったと思います。ツバメの歌が印象的。戦後の部分はすごく考えさせられた。普段の自分の考え方が本当に正しかったのだろうか。自分自身に改めて問いかけてしまった。またぜひみたいです。(30歳代 女性)

●道の事をみていろいろなものが分かってうれしかったです。次やる時もみたいです。すごく良かったです。もっとみたかったです。すごく楽しかったです。(小学4年 女の子)

●日本の発展とともに車中心の道路ができ便利にはなったが、子供、高齢者等には不便なところもある。これからは住民が道づくりに参加していけば欲しい道ができると思う。人任せにはダメだとよく分かりました。とてもいいミュージカルでした。ありがとうございました。(20歳代 女性)

●道路を作るのは、大勢の人たちの努力があることをしみじみ感じました。とても勉強になりました。子供達も道路にゴミを捨てたりする事はとても悪いことだと感じたと思います。これからは旅行に行ったときなど、“道”について親子で会話が弾むことと思います。

(30歳代 女性)

●パワフルな素敵なミュージカルありがとうございました。今まで考えてみなかった道の事、子供と一緒に考えてみたいと思います。

(40歳代 女性)

●時代の変わり方がしっかり理解できました。子供達も楽しく見させて頂きました。久しぶりに感動致しました。ありがとう。

(40歳代 女性)

●行政と市民が一体になってみんなの未知を造るという考えが一本の筋金として通っていて感動した。今日は一人で来てしまったが、是非子供や生徒達にも見せたかったという思いです。(40歳代 男性)

●もっとたくさんの人に見てもらいたいと思いました。皆の忘れている事がよみがえる気がします。(50歳代 女性)

●気づき、つながりに感動！そこに道があった。私は忘れていた。有り難う。(50歳代男性)

ミュージカル「みちぶしん」をご覧になっての感想(抜粋)

潤いのある社会を築くために…

未知普請募金

美しく住み良い国土のために、募金にご協力下さい。



●支援団体の決定

中部建設青年会議では、募金を適切に配分するために、学識経験者等を交えた「募金運営委員会」を設置し、配分先、配分金額等を決定し支援します。

●支援の仕方

- ・花の種や苗の支援
- ・ほうきやタオル等の掃除用具の支援
- ・広報活動や交流活動の支援 など

—お問い合わせ先—

〒460-8575 名古屋市中区丸の内3-5-10
住友商事丸の内ビル8F
中部建設青年会議 事務局
TEL (052)962-9455 FAX (052)962-9083
URL <http://www.chukensei.jp>

図11 未知普請募金

高い評価を得ている取り組みです。この活動を通して「パブリック・ミュージカル」という公共性を主題とする新たな演劇が創造されつつあります。来年三月から名古屋・豊田・瀬戸・長久手にて開催される「愛・地球博」では、装いを新たに、川、港等も含めた未知普請の主張が世界に発信されることとなっています。

5 「関係業界の取組み」 未知普請一〇〇円募金
建設業は、地域を作り、人々の生活と経済の基盤を形にしていくなかで創造的な営みであり、数ある業の中でもその公共性、公益性は群を抜いて高いもの

のです。しかし、その一方で、各種のマイナス情報が増え、肩身が狭い思いをされている方も多いと推察されます。地域のリーダーでもある中小企業の経営者の団体である中部建設青年会議が始めた試みに「未知普請募金」があります。建設業で働く人は全国六〇〇万人。一人一〇〇円募金し、豊かな公共性の実現に汗するNPOに幾ばくかの支援をすればどれほどの貢献ができるでしょうか。更なる発展が期待される取組みであります(図11)。

おわりに —経済重視から社会政策へ—

最後に今後の国土交通行政における社会政策の重要性について述べたいと思います。

国土交通行政をいかに認識していくかについては、様々な視点があると考えられますが、戦後、国土交通行政(建設行政)も、経済政策に大きな軸足を置き、世界史に特筆すべき高度成長を達成してきました。

しかしながら、その過程で我が国は、地方圏から大都市圏への大量の、「民族大移動」とでも言うべき大きな人口移動を短期間の内に経験してきました。その結果、経済成長の裏側で、人と人の繋がりが地域コミュニティの崩壊が進み、コミュニティに埋め込まれていた、人が人として生きていくうえでの様々な、まさに人間存在をそのま

ま包んでいく多義的、かつ多機能の種々や営みが寸断されてきました。

今後の五〇年、一〇〇年単位での国土交通政策を考える時、これらの事実は、非常に大きな意味を持ちます。すなわち、戦後の経済成長の裏側で国土と人々の生活に蓄積してきたこれらの「歪」を克服し、この日本列島において、美しく心地よい人の総合環境を創造していく中にこそ、今後の国土交通行政が背負う大きな責務があると考えられるのです。

この「歪」を克服するためには、戦後の経済政策に相当するだけの施策群、特に社会政策の領域にその軸足を置くべきでしょう。高度成長期を乗り切る制度として立法された道路法を始めとする行政法や制度の体系は、今、社会政策面からの大改正を必要とする状況が生まれています。

今後の社会政策においても、本稿で紹介した「未知普請」の活動は、新しい国をつくっていく過程として、益々、重要なものとなっていくと思われるわられます。「公」の他律性を克服するカギが「私」の主体性の中にあるとする「未知普請」の主張は、時代の背景と今後の行政領域の全体を覆うコンセプトとして、社会政策の基本理念として位置付けられ、ソフト、ハードの様々な政策のヒントを与えていくでしょう。

未知普請全国大会in近畿の開催

近畿地方整備局企画部広域計画課

小川 博之

一 はじめに

「未知普請」の今後の新たな発展と更なる全国的な拡がりに向けて、「未知普請全国大会in近畿」が九月二十四日（金）、二十五日（土）に大阪において開催されました。サブテーマを「本気でやりまひよ、人づくり・まちづくり」として、基調講演、分科会セッションや子供の「未知普請」の活動報告、子供会議を中心に行われ、全国から二日間延べ七五〇名の方々に参加頂き、盛況のうちに幕を閉じました。また二日目午後からはオプションルツアーが開催されました。

二 未知普請全国大会in近畿の概要

九月二十四日（金）、二十五日（土）に大阪市中央区のドーンセンターで開催された「未知普請全国大会in近畿」は実行委員会を代表して参加NPO代表による力強い開会挨拶で幕を開けました。引き続き、旭堂小南陵師匠の「大阪堀河物語」と題した講演、片寄俊秀氏（関西学院大学総合政策学部教授）の「花鳥風月のまちづくり」と題した基調講演が行われた後、七つのテーマ別に分かれた会場で分科会が行われました。分科会はコーディネートとパネリストによるディスカッションや参加者によるワークショップ形式がとられ、有識者、NPO、行政の各視線から捉えられた意見

や参加者からの活発な発言で盛り上がりました。その後、各分科会のコーディネーターによる分科会全体報告が行われました。

二日目は、子供たちの視線から捉えられた「未知普請」活動報告が行われました。子供会議では活動報告で発表した子供たちをパネリストに迎え、環境問題や大人たちへの要望など、子供たちの正直で自然な意見が次々と飛び出しました。会議の最後には、「子供たちの感性や発言をもっと地域の街づくりや環境問題に生かすことができないのか。そのために大人たちは何をしなければいけないのか」との課題が提起され、我々大人たちに大きな宿題を残しました。閉会セレモニーでは、「未知普請」宣言に続いて次回開催地の四国への

表1 未知普請全国大会 in 近畿プログラム

1. 日 時：9月24日（金）11：00～17：00
25日（土）10：00～17：00
2. 開催場所：ドーンセンター（大阪府立女性総合センター）
3. 概 要：
 - 平成16年9月24日（金）
 - 10：00～ 受付開始
 - 11：00～ オープニングセレモニー 講談「大阪堀河物語」
講談師 旭堂 小南陵 師匠
 - 11：30～ 基調講演 テーマ「花鳥風月のまちづくりにむけて」
片寄 俊秀 教授（関西学院大学総合政策学部）
 - 13：00～ 分科会セッション “未知普請” 活動を考えるテーマごとの分科会
 - ①なんやねん “未知普請”
コーディネーター：延藤安弘（NPO法人まちの縁側育み隊 代表理事）
 - ②育てようみんなの山・川・海
コーディネーター：恵 小百合（江戸川大学 社会学部 環境デザイン学科教授）
 - ③伝えよう子どもの “未知普請”
コーディネーター：木下 勇（千葉大学園芸学部 緑地・環境学科 助教授）
 - ④ひろげよう人づくりの輪（ネットワーク）
コーディネーター：寺川裕子（NPO法人 里山倶楽部 理事）
 - ⑤取り組みもう美しいまちづくり
コーディネーター：江川直樹（関西大学工学部建築学科（建築環境デザイン研究室）教授、建築家、アーバンデザイナー）
 - ⑥よびおこそう関西のDNA
コーディネーター：河内厚郎（夙川学院短期大学 教授）
 - ⑦咲かせよう地域の文化と誇り
コーディネーター：増田 昇（大阪府立大学大学院 農学生命科学研究科 教授）
 - 15：30～ 分科会全体報告
 - 17：00～ 閉場
 - 17：30～ 交流会
 - 平成16年9月25日（土）
 - 9：30～ 受付開始
 - 10：00～ 子どもの “未知普請”
子どもの “未知普請” 少年少女合唱団
子どもの “未知普請” 活動報告
“未知普請” 子ども会議
 - 11：30～ 閉会セレモニー
ポスターセッションコンテスト表彰式、近畿未知普請宣言、挨拶
 - 12：00 閉会
 - 13：00～ オプショナルツアー
 - ①水陸両用車に乗って大阪のまちづくり見学と大川の散歩ツアー
 - ②大阪湾をきれいにする取組みと関西空港見学ツアー
 - ③熊野古道（街道）の起点、北大江を歩くツアー
 - ④木津川自然・歴史・文化と流れ橋ツアー
 - ⑤橋守（はしもり）体験と川に魚を増やすとり組み見学ツアー



写真2 片寄教授による基調講演



写真1 オープニングセレモニー
旭堂小南陵師匠による講談

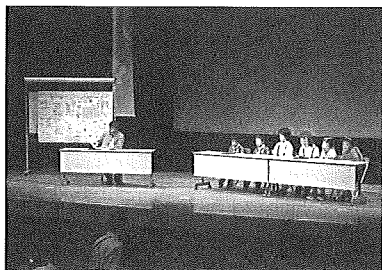


写真5 子供会議の様子



写真3 分科会の様子

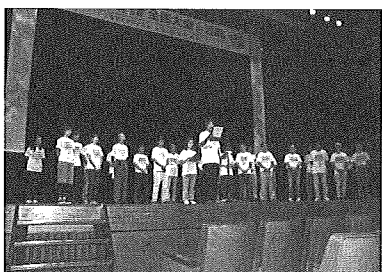


写真6 オープニングセレモニー

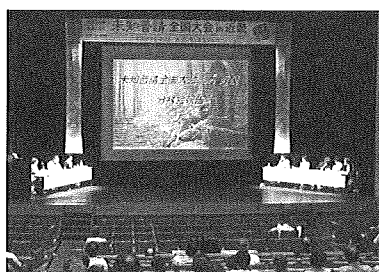


写真4 分科会全体報告会の様子

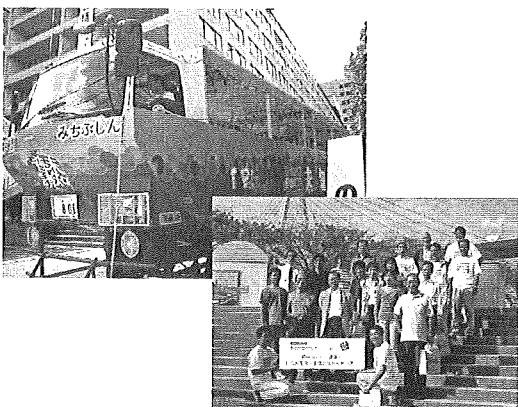


写真7 オプショナルツアー

全国大会の引継ぎをし、全員立席による大阪締めで二日間にわたる大会の幕を閉じました。また、午後には「水陸両用車に乗って大阪のまちづくりと大川の散歩ツアー」、「大阪湾をきれいにする取り組みと関西空港見学ツアー」など五つのオプショナルツアーを行いました。

三 おわりに

今回の全国大会は、官民協働のイベントとすべく、企画段階からNPO団体の方々に参加を呼びかけ、本全国大会までに四回企画会議を開催して、NPO等団体の方々と共にみんなで作りし

た大会でした。また、もう一つの特徴は、道だけでなく、川、海岸などで美化・維持活動や、まちづくり活動を行っているNPO等の団体に幅広く参加して頂いたことです。本全国大会がきっかけとなって「未知普請」の精神である行政と地域の協働した取り組みのネットワークがより一層広がるよう、今後とも様々な「未知普請」の取り組みを行っていきたいと考えています。

熱中症の日本にみんなが起こした涼しい風

打ち水大作戦2004

今年の夏は暑かった。昨年の冷夏とは打って変

わって、日中の最高気温が三〇℃を超える「真夏日」の数は、東京で七〇日（最長四〇日連続）、大阪で九三日、熊本で一〇五日となるなど、一二地点で観測史上最高記録を更新。また八個を記録した台風上陸数（九月末現在）や今年七月の新潟・福島豪雨など、このような異常気象は地球温暖化やヒートアイランド現象と無縁ではないでしょう。「夏は暑くて当たり前！」いつしかそんな感覚は薄れ、エアコンに頼る生活を送ることが都市を更に暑くさせるという逆の相乗効果を引き起こしています。今年の七月～八月にかけて、熱中症で搬送された人の数は、東京都で過去最高の八九二人（東京消防庁）。むしろ、それに頼らなければ健康を害してしまうほど都市が暑くなっている。

ると言えます。まさに悪循環なのです。

気象庁によると、東京都の年平均気温は、この一〇〇年間で約三・〇℃上昇したと言われています。アスファルトやコンクリートで地表が覆われ、そこに熱が蓄積されること、緑地の減少により、水分の蒸発による気温低下が少ないこと、また、自動車の排気ガスの増大やエアコンの大量使用がさらに外気温を押し上げる、といった様々な要因によりヒートアイランド現象の傾向が顕著に現れていると考えられています。

まさに現代が生み出した都市問題であるヒートアイランド現象に我々が対抗する手段はないのでしょうか？

打ち水大作戦本部
浅井重範

1
「打ち水」の効果予測

その一つの答えになりうるものが日本の伝統文化の中にありました。

それが「打ち水」です。

水を打つ、ただそれだけのことですが、江戸時代には庶民の生活に定着していたこの行為は、手軽に涼を得る生活の知恵でした。地面に打ちつけられた水が蒸発する際に発生する気化熱により、

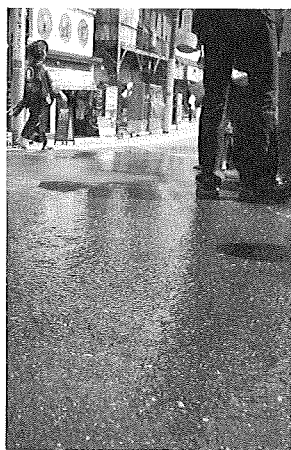


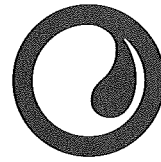
写真1 打ち水後の路面



打ち水大作戦
UCHIMIZU
2004



打ち水大作戦
UCHIMIZU



打ち水
大作戦
2004

UCHIMIZU

① 打ち水大作戦2004

気温上昇を抑え、風をおこします。その効果は、独立行政法人土木研究所から出された試算によれば、「東京二三区の総面積の半分にあたる二八〇km²に対して、雨量換算で一mm相当の水を撒けば、気温が二℃下がる」と予測されました。

「打ち水大作戦」とは、このシミュレーションに基づいて、「打ち水」が実際にどの程度効果があるのか、みんなできいせいに打ち水をして、その気温低下を測定することで検証してみようという社会実験なのです。そして、昨年の八月二十五日、東京二三区を中心に「大江戸打ち水大作戦」として初めて実施されました。

2 打ち水大作戦二〇〇四

二〇〇四年、「打ち水大作戦」は全国に向けてその活動を拡大しました。期間も延長し、八月一日（水）～二五日（水）を打ち水週間、一八日

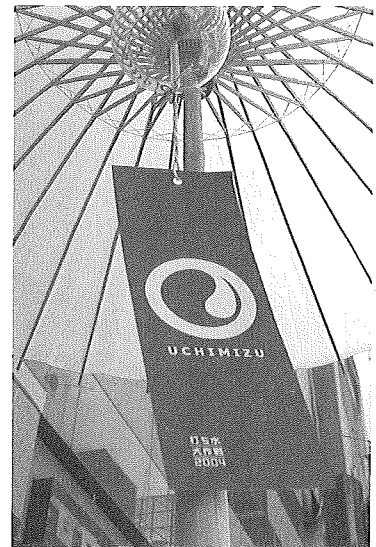


写真2 打ち水大作戦2004口ゴママーク

と二五日の正午は一斉打ち水の日に設定。全国各地で自然発生的に立ち上がった独自の打ち水大作戦本部は、把握している限りで、桐生市（群馬県）、上福岡市・川越市・新座市（埼玉県）、横浜市中区・都筑区、金沢市、松本市・伊那市（長野県）、福井市、岐阜県、名古屋市、大阪市、上京区（京都府）、奈良市、三田市（兵庫県）、福岡市、佐賀市、鹿児島市のなんと一九カ所にも上りました。その構成は、NPO、大学、学生、商店街、町内会、行政、企業と様々で、まさに地域が一体となつてこの大作戦を動かしたと言えます。

「打ち水大作戦」は、各人の手軽な場所です。「水を二次利用し、一斉に打ち水をする」、ただそれだけを伝えて成立させる極めてシンプルな運動であり、様々なネットワークやメディアを駆使して盛り上げていくユニークな広報キャンペーンです。その意味では、今年の酷暑とも相俟って、新

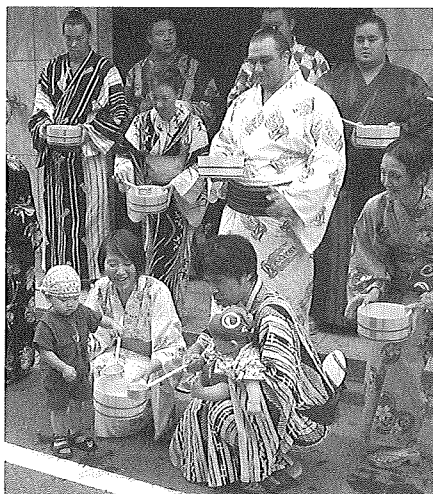


写真4 打ち水の様子（東京・横綱通り）



写真3 打ち水の様子
（東京・お台場 大江戸温泉物語）

聞、テレビ、ラジオ、雑誌、メールマガジン、Webなど数多くのメディアで取り上げられたことは非常に追い風となりました。Sddeutsche Zeitung（南ドイツ新聞）の記事となるなど、新聞掲載回数だけでもその数は六〇を軽く越えま

水道水はご法度

「平成版」打ち水には、そのままでは下水や側溝に流れてしまう水を使う。水道水は御法度」を、打ち水大作戦の最も大事な基本原則としています。かつては、米のどぎ汁で廊下の拭き掃除をし、更にその水を植木にあげたり、打ち水に使ったりというように、家庭でも水を繰り返し大切に利用してきました。リサイクル都市と言われた、火事の街、江戸では、防火用にためられていた水を定期的に入れ替える際、捨てられてしまう水を使って打ち水をしていたといえます。打ち水大作戦には、さまざまな意味、意義が込められていますが、その一つが、家庭における水利利用のあり方を考え直すということです。

今年、東京で行われた打ち水大作戦には、雨水、風呂の残り湯、エアコンの室外機からの排水などが使われました。また東京都下水道局の御協力により、広尾、お台場、都庁前都民広場、国会議事堂、勝どきの特設会場には高度処理された再生水、合計六、〇〇〇リットルが提供されました。またその輸送には東京国道事務所から散水車のご協力をいただきました。



写真5 打ち水の様子 (東京・広尾)

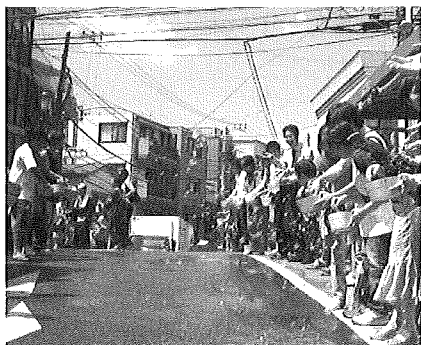


写真6 打ち水の様子 (東京・裏原宿)

す。大きな期待と興味を育みながら、広報大作戦は成功裡に展開されたと言えるでしょう。

3 開幕打ち水

開幕を迎える八月一日(水)前夜、台風一五号が大接近していたにも関わらず、全く信じられないことに、当日は全国的に晴れ、全ての地域で作戦が実行されました。表1、図1は、都内特設会場四カ所の結果です。台風の影響が残る、強風の中ではありましたが、打ち水の効果が確認できています。

また、重点地区である墨田区東向島においても、「第一寺島小学校の校庭では、打ち水の効果が最もよく出たところ

で、気温(地上1・5m)が約一・八℃下がりました。また、地蔵坂通り商店街などでは、〇・四〜一・四℃の気温低下がありました。」との分析が、中央大学理工学部山田教授によりなされています(速報値)。

4 三三〇、〇〇〇〜八七〇、〇〇〇人が参加

電話による無作為抽出聞き取り調査の結果、打ち水週間中、東京都二三区内で打ち水大作戦に参加した数は、三三〇、〇〇〇〜八七〇、〇〇〇人と推定されます(表2・3)。

5 体感測定の結果

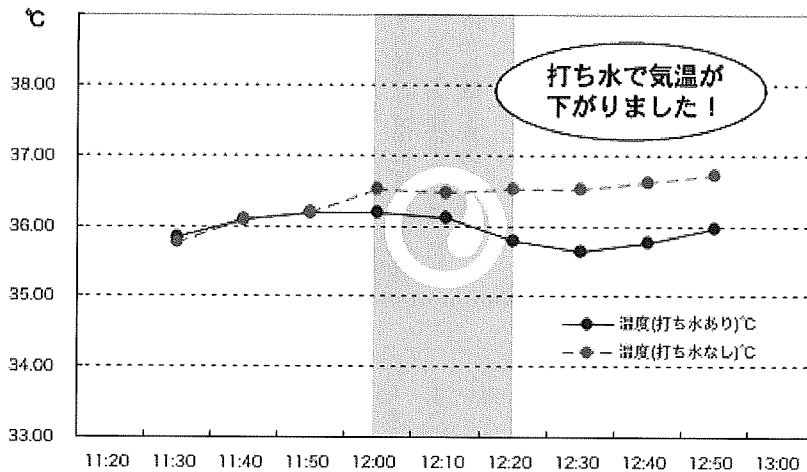
打ち水週間中、国立競技場前、都庁前都民広場はじめ、都内特設会場のべ一〇カ所にて体感測定アンケートを行いました(有効回答数・四〇二件)。

打ち水による湿度上昇と不快感について、今回の調査では湿度が上がったと感じない人が半数近く、わからない人を含めると六割を超え、湿度上昇よりも涼しさを感じる人の方が多かったことがわかります。

打ち水大作戦二〇〇四の合言葉は「風を起こそう」でした。理論的には、打ち水によって、そよ風が起きるはずですが、また、都市河川が持つ「風が抜ける道」としての機能の重要性を広く知ってもらうため、唱歌「春の小川」の舞台となった渋谷周辺の暗渠化された川の道筋に沿って打ち水を行おうという「春の小川打ち水大作戦」が実施されました。打ち水によって、学生と地元の人たちが一緒になって「春の小川」を再現し、春の小川の風を感じようというものです。アンケートの結果

表1 特設会場における打ち水の量（8月18日）

イベント会場	参加人数	打ち水の量	打ち水に使った水
都庁前都民広場	350人	1,600リットル	下水再生水+雨水
国立競技場前	100人	1,000リットル	公園の池の水
原宿通り	100人	1,100リットル	保育園のプールの水
キャットストリート			保育園のプールの水
合計	550人	3,700リットル	



時間	11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50
気温（打ち水あり）℃	35.83	36.08	36.2	36.19	36.1	35.78	35.62	35.75	35.97
気温（打ち水なし）℃	35.77	36.1	36.2	36.51	36.47	36.53	36.52	36.62	36.71

※ 打ち水「あり」「なし」＝「打ち水をした地点」「打ち水をしない地点」。両側定地点の距離は数m。11時50分を基準として、隣り合う3つのデータの平均をプロット。

図1 気温の変化（特設会場4カ所の各ポイントにおける平均気温）（8月18日）

表3 日本全国の調査結果

打ち水大作戦を知っている	46.80%
打ち水をした	6.60%

インターネット調査結果（協力 毎日新聞社）

表2 東京都23区内の調査結果

打ち水大作戦を知っている	860,000人～2,380,000人
打ち水をした	320,000人～870,000人

電話による無作為抽出聞き取り調査による本部推定

表4 体感測定の結果

選択項目	割合
環境問題に興味を持った	27.40%
江戸文化に興味を持った	20.60%
風呂水、室外機の水、雨水などを捨てない、貯める習慣がついた	17.40%
地域の人と仲良くなった	14.90%
地域ボランティアに興味を持った	14.70%
冷房に頼らなくなった	10.40%
家族との会話が増えた	5.50%
その他	6.00%

果によれば、風は起きたと言えるのではない
でしょうか？（表4）

6 打ち水大作戦が目指すもの

水は人が生きていく上で、最も大切な最も身近な存在です。水と戯れることには人間の根源的な喜びがあるのかもしれませんが、楽しみながら、問題を意識する。楽しみながら考える。そうして日ごろ考えたこともないような人たちが環境に興味を持つ。

「打ち水」は誰でもできます。一人でもでき

るし、みんなでもやってもいい。そして楽しい。何かをしないのではなく、積極的に自らの手で水を打つ。そしてその効果を感じる。快適さを求める中で環境を破壊してしまったのも人間なら、それを止めることができるのも人間だけであること。水の感触と風を実感する中で、他の誰でもなく自分自身こそが環境に対する当事者であることを認識する機会となるでしょう。

新たな夏祭りとして、打ち水をきっかけに地域が再びつながろうとしています。打ち水の面白さは、予想もしなかったような効果が現れることです。想像もしないところで打ち水の輪は拡がり、新しい文化や関係を生み出しているのです。それは、水だからこそなせる広がりと深さではないでしょうか。

二〇〇五年、打ち水大作戦はいよいよ世界に進出します。世界五都市での開催を目標としていますが、今年すでに国外第一号として、ストックホルム水シンポジウム会場にて打ち水大作戦を敢行しました。水は、噴水の水を使用しましたが、再利用水を使うという原則を説明したところ、水不足に苦しんでいるアフリカからの参加者にも好評で、「これなら我々の街でも使える」との声が返ってきました。さらに、国内においても愛・地球博（二〇〇五年日本国際博覧会）の会場で、世界中から集まる出展者、来場者とともに打ち水を



写真7 打ち水の様子

（スウェーデン・ストックホルム）

を越えて楽しそうな笑顔が飛び交います。そして、信じられないことに銀座通りの上空にはトンボの群れが舞っていました。

東京のまちはまだ回復可能なのだと思います。現代と環境がいかに共存していくか。楽しさと環境がどうつながっているか。打ち水大作戦にあるルールは、二次利用水を使って、みんなできいかに水を打とうということだけ。場所はどこでも構いません。みなさんもぜひ参加してみてください。

打ち水大作戦本部

東京都千代田区麹町一―八―一

半蔵門MKビル六F

TEL・・〇三―五二二―一六六三

FAX・・〇三―五二二―一六四九

MAIL・・info@uchimizu.jp

URL・・www.uchimizu.jp

本部構成NPO

アースデイマナー・アソシエーション、渋谷川ルネッサンス、日本水フォーラム準備室、ピースフルエナジー、ヘブンデイズ、東京みずユース、大阪水都再生基金

7 最後に

八月二二日（日）、東京国道事務所は地元の銀座通連合会とともに、銀座通りで「銀座千人涼風計画」と銘打って打ち水大作戦を実施しました。ショッピングに訪れた多くの人も参加して、銀座通りはひととき打ち水通りとなって、世代・国籍

公共空間を活用した地元参加の賑わいの創出

（地元商店街主導のオープンカフェ）

宇部市都市開発部まちづくり推進課 植村 俊明

一 はじめに

宇部市は、一九二一年（大正一〇年）石炭産業を基盤として宇部村から一躍市制を布き、現在人口約一七万四千人、瀬戸内海に面し重要港湾「宇部港」を有する臨海工業都市として発展してきました。

また、全国に先駆け都市空間と彫刻の融合を図る都市づくりを進めており、一九六一年に「宇部市野外彫刻展」を開催しました。以後、ビエンナーレ形式（二年に一度）で開催され今年で四三年の歴史を重ねており、昨年には第二〇回記念「現代日本彫刻展」を開催いたしました。本市の彫刻展は、「現代彫刻の可能性を切り開くこと」「都市空間と彫刻との関係を追求すること」を目的とし

て、彫刻を都市空間に、彫刻にまちづくりの視点を導入した企画としては国内初のものだとされています。本市の中心市街地は都市空間と彫刻の関わりを直接的に示す場所であり、都市景観形成のための中心的存在でもあります。また、二〇〇〇年から、中心市街地に設置しています彫刻の再配置と、ライトアップを行い、現在二三点の彫刻が夜も街を飾っています。

しかし、本市も他の地方都市同様、車を中心とした社会システムへの変化、郊外の市街地化の進展に伴う人口の流出が商業機能の分散に拍車をかけ、さらに都市間高速交通網の整備が進むにつれて周辺大都市の商業集積地への移動の利便性が増す一方で、地元商店街の魅力形成が追いつかぬまま消費者ニーズの多様化に対応できず、かつての



図1 山口県宇部市の位置

活力を失っております。

そこで、多様で新しい市民ニーズに対応した商店街、また快適な住環境を持つ魅力ある都市空間の再構築を図りながら、人と環境にやさしいまちづくりを市民と連携して進めて行きたいと考えています。

二 オープンカフェの取組み

人口の減少や少子高齢化の進む都市において、ゆったりとした時間の消費や、歩いて暮らせる中心市街地として買い物以外にも、来街者やそこに暮らす人々が交流し休息できるスペースの確保やアミューズメント機能充実の為、緑化や彫刻の設置が進められた都市空間の活用手法を模索していました。

このようななか、宇部市商店街連合会より、「緑と花と彫刻のまち宇部」の都市空間を生活の場として身近に感じ、より親しみを感じていただくため、彫刻のライトアップも完了した広幅員で緑豊かな歩道を持つシンボルロードを活用し、試験的ではあるが「オープンカフェ」に取り組んでみたいとの提案がなされ、地元とTMO（商工会議所）、行政が連携し実施に向けた取組みを進めました。

オープンカフェについては、平成一三年度より街の賑わいの形成を図るため地元の商店街と共に

公共空間（歩道）を使用することの規制について関係機関との協議を重ねていましたが、公共空間は、本来の目的以外の使用を厳しく制限されており、新しい発想で活用することが難しい状況でした。

しかし、他都市での事例もあり、平成一四年度に入って、地元商店街とTMO、行政が歩道の利用状態を確認するためにバラソルの仮設置を行い、警察、道路管理者と共に利用形態や利用方法の問題点を検証しました。

このときの地元商店街の熱意がこの取組みを後押しし、現行法内でも使用目的が公益的（都市の賑わいや魅力づくり、憩いの場づくり）であり、



写真1 オープンカフェ仮設置の状況

実施主体が公益的団体であることで使用可能という方向付けを得、市民の合意形成を図るための社会実験として平成一四年七月から一〇月まで（毎週、金・土・日）四二日間の予定として、相生町商店街でスタートさせることになりました。

平成一五年度のオープンカフェについては、相生町の経験を生かして、道路占用、道路使用等の手続きをはじめ、バラソルの設置など地元もスムーズな運営ができ、しかも同時期に二箇所、二商店街での実施として、より広範囲でのまち活用となり、実施時期も九月から十一月とし、十一月に



図2 実施されたオープンカフェの位置



写真2 各オープンカフェの実施状況
(上から中央荻番街オープンカフェ、相生町オープンカフェ、新川駅前オープンカフェ)

行われる地域総参加を目指す「宇部祭り」との協働も視野に入れた事業となりました。

「点」として出発したオープンカフェが「点と点を結んだ線」となり、今後は、複数の「点」を結んだネットワークを作り、人々が街の中を回遊することの出来るような形が出来ればと考えています。

(オープンカフェ実施体制)

・「オープンカフェ実施担当」

運営主体…宇部市商店街連合会

実施担当…各実施地域の商店街

「実施担当への直接的援助」

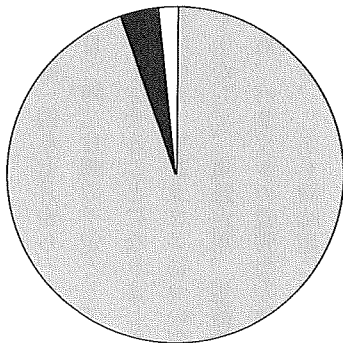
…TMO（商工会議所）

「道路占用、使用関係協議、申請、データー整理担当」…行政

三 市民の評価

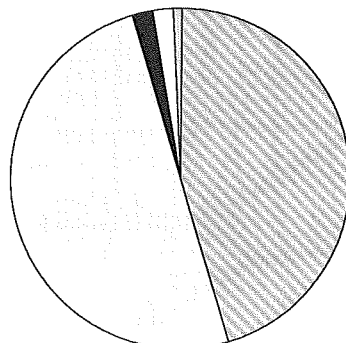
平成一四年度の相生町でのオープンカフェについては、利用状況とアンケート調査を行いました。台風等もあり営業日数は三五日でしたが、総来店者数は一、一六五名となり、一〇八件のアンケートを頂きました。その中で多くの方々から、「良かった」「屋外で気持ち良かった」「また利用してみたい」というようにオープンカフェを心地よいと感じていただきました。また、街にオープンカフェが増えて欲しいという多くの意見もあり、

宇部の街にオープンカフェは必要だと思いますか？



□ 増えて欲しい
■ いらない
□ 記載無し

オープンカフェの感想は？



■ とてもよい
□ よい
■ よくない
□ その他
□ 記載無し

市民の方々に好意を持って受け入れていただいたと思っています。しかし、街もオープンカフェも高いクオリティーが求められているといった反省点もありました。今後、頂いたアンケートの結果は地元のまちづくりに生かしていくことが出来るのではないかと考えています。

四 住民参加の街活用

このたびのオープンカフェには、様々な人々の思わぬ協力も得られました。

ストリートミュージシャンの若者のギターライブ、趣味として練習を重ねられているアコーディオンやギター演奏やブラスアンサンブルなど、利用者の方々に心地よい音楽のプレゼントをしていたいただきました。彫刻や緑のある都市空間で聞き手と演奏者が膝をつき合わせた状態での演奏会は新鮮な感覚をもたらしてくれました。また、「彫刻を見ながらお茶する」それとも「緑の中でビールする」と言うような会話が聞こえ、都市空間は五感で体感するものと言うことをあらためて感じました。このようにみると平成一四年度だけを見ても千数百名の「住民参加」ということができるのではないかと思います。演奏者の方々からも「新鮮な経験だった」と言われると「使い手の視線」と言うことも考えさせてくれました。多くの市民の方々に、いかにしたら楽しいまち活用となるのか。

このたび参加したすべての人が体感できたのではないかと思います。

オープンカフェは、市民の一日の疲れを癒し、芸術や文化、人生を共に語り合える場として、また、初めて訪れた人も楽しめる場（すべてゆったりとした時間の消費の場）として、すべての人にとって安心して利用できる場ではなくてはなりません。「人が集まって会話を楽しむ場の創出」は、その街で生活する市民の皆さんの積極的な参加が必要となります。「おいでませ山口」「よーきたのー宇部」この様な「お招きをする」気持ちをかにして共有できるかが市民参加のまちづくりにつながっていくものと考えています。

五 おわりに

社会実験としてのオープンカフェが各都市で実践されていますが、実施する側も公共空間を管理する行政側もまだイベントという意識を拭いきれないでいるのではないのでしょうか。大都市内での私的空間でのおしゃれなスポットとしての活用はあるものの、公共空間、特に道路空間については、日常的に活用できるまでには至っていません。これは、かつての闇市による不法占拠と言う歴史的背景がトラウマになっていて、特に「屋台」と言う言葉に過敏になっているように感じられます。

パリで発達したカフェ文化は、活用する側、管

理する側にはつきりとしたルールがあり、双方に事業性が確立されています。都市のにぎわい装置としてのカフェは、成熟した都市生活文化として市民生活に定着し認知されているようです。日常的に活用するには、やはり事業性というものも考え、双方が活用するという意識を高め、「地域の人々に開かれている街」「来街者に開かれた街」を目指す必要があると思います。

高速自動車国道の料金割引及び

ETCの普及に向けた取組みについて

道路局高速国道課 栗原 靖幸

(参考) 政府・与党申し合わせ (抄)

(平成一五年二月二二日)

日本道路公団等道路関係四公団については、平成一七年一〇月一日の民営化に向け、各種準備が進められている。特に民営化に伴う成果として国民にとつてのメリットが大きい高速自動車国道の料金割引については、昨年二月二二日の「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」の政府・与党申し合わせにおいて、民営化までに実現すべきとされてきた。

九月二四日に日本道路公団より料金変更申請がなされ、国土交通省は、即日申請を認可した。今後は、ETC利用を前提とした料金割引が有効活用されるようにETC普及施策が本格化する。

(2) 料金の水準

ア) 民営化までに実現すべき措置

① ETCの活用等により、弾力的な料金を積極的に導入し、各種割引により料金の引き下げを行う。

② 特に、高速国道の料金については、平均一割程度の引き下げに加え、「別納割引」の廃止を踏まえ、更なる料金引き下げを実施する。具体的には、マイレージ割引、夜間割引、通勤割引等を行う。

一 高速自動車国道の料金割引

1 現行別納割引制度に関わる問題点

現行の別納割引制度については、割引率が一般利用者に比べて著しくアンバランスであり、また制度の仕組みが以下の悪質行為を誘発するものであった。

- ① 一括割引・一括請求方式のため、いわゆる「不当なサヤ抜き」による蓄財が可能となり、これを身内企業への出資、脱税等に利用。
- ② 小口利用の集合化により高い割引を受けることが可能であり、割引目的の組合が多数設立。
- ③ 別納カードの使い回しが可能であり、組合員外利用、登録外車両の利用による不正な割引が発生。

こうした問題に厳正に対処するため、国土交通省は、昨年九月に現行の別納割引制度の廃止を決めた。

また、これに合わせ、大口、多頻度利用者の利便を図るサービスとして、ETCを前提とした新しい制度を創設することとした。

2 パブリックコメントの実施

このような状況を踏まえ、国土交通省は、学識経験者等からなる「今後の有料道路のあり方研究会」を設置し、高速自動車国道の料金割引のあり方について、検討をしてきた。

八月二六日に開催された第一回同研究会において提示された「日本道路公団における高速自動車国道の料金割引の考え方（案）」を対象として、八月二七日から九月一〇日までの間に、パブリックコメントが実施された。その結果、六、七五一人（組織的に送付されたと思われる意見（約二、七〇〇件）を含む）からの意見が寄せられた。主な意見は以下の通り。

① 割引方策の基本的方向性

○割引を拡大すべき

○マイレージ制度に賛成／ETC前納割引を残して欲しい

○割引対象をETC車のみとすることに賛成／割引対象として、ETC車のみとする

のはおかしい

○バイク用ETCの開発、クレジットカードを持たない利用者への対策等を講じるべき

② 大口利用者割引

○現行の別納制度で生じた諸課題（組合による割引のサヤ抜き等）が解消されるのか心配

○大口割引の平均利用額の基準を引き下げるべき（同じ意見が、個人名を変えて多数提出あり）

③ 具体的割引内容

○短距離利用者に対する割引を導入してはどうか

○利用距離が伸びるほど割引いてはどうか

○従来の回数券並の割引を可能としてはほしい

○距離によって割引の有無が決まるのでは、余計なIC出入りが生じるのではないかと

④ 制度見直し等

○割引の状況について情報公開するとともに、適時適切に割引制度の見直しを行うべき

○利用者が混乱しないように、見直し時には

広報等に留意すべき

⑤ その他の意見

○環境に配慮した車種を割引いてはどうか

○マイレージの還元について、多様な方法を

導入すべき

○ETCの利用環境を改善すべき（ETCレーンの増加、料金所手前からのETC専用車線の設定、ETC普及策の実施等）

○他の有料道路でも同様の割引制度を導入すべき

九月一六日に開催された第2回同研究会では、これらの意見を反映した「日本道路公団における高速自動車国道の料金割引の考え方（案）」を提示している。

3 高速自動車国道の料金割引の内容について

同研究会から出された「日本道路公団における高速自動車国道の料金割引の考え方（案）」を受け、九月二四日に日本道路公団は料金変更申請を行い、即日申請通りの認可がなされた。

料金割引の基本的内容は、以下の通り。

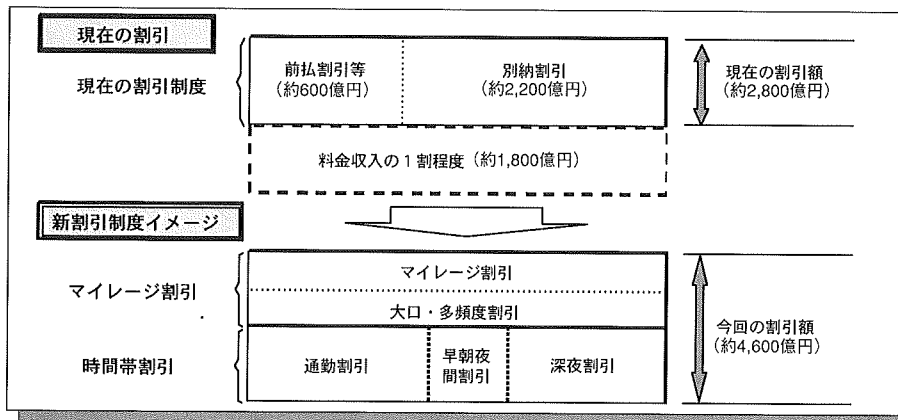


図1 高速自動車国道の料金割引の概要

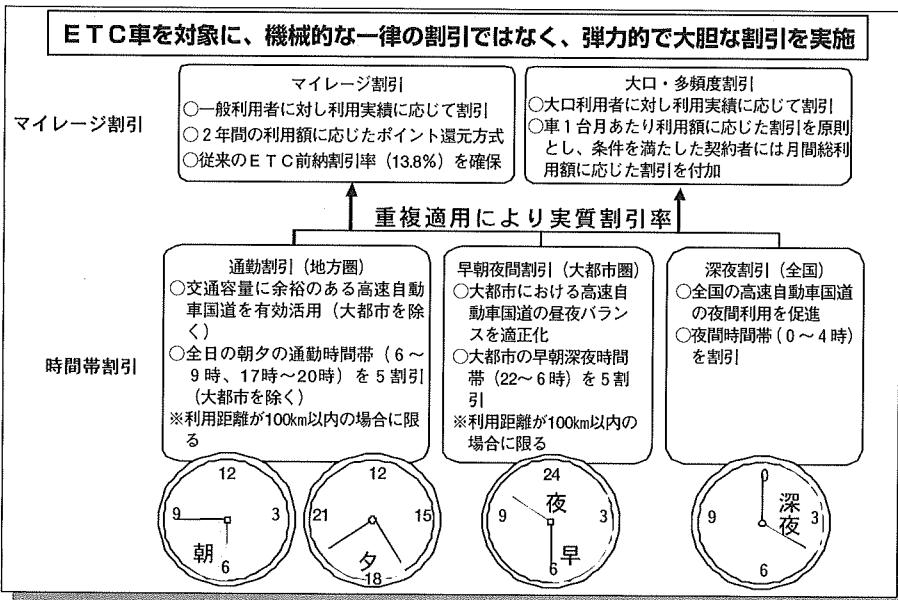


図2 高速自動車国道の料金割引の内容

マイレージ割引

① 割引対象

ETCシステムにより、高速自動車国道を走行した全車種を対象

② 割引率

利用額	還元額 (還元率)	割引率
5,000円	200円 (4.0%)	3.8%
10,000円	500円 (5.0%)	4.8%
30,000円	2,500円 (8.3%)	7.7%
50,000円	8,000円 (16.0%)	13.8%

※ポイントは、毎回の利用額50円につき1ポイント発行

※ポイントの有効期間は、最大2年(ポイントの発生した年度の翌年度末まで有効)

※ポイントの交換単位は、100、200、600、1000ポイントの4種類

大口・多頻度割引

① 割引対象

ETCシステムにより、高速自動車国道を走行した全車種を対象

② 割引率

車両1台の利用額/月	割引率	
5千円超1万円の部分	10%	
1万円超3万円の部分	15%	+
3万円を超える部分	20%	
		1台平均3万円/月を超え、かつ契約者の利用総額/月が5百万円を超える場合 → 10%

図3 マイレージ割引と大口・多頻度割引について

※割引内容の詳細については、日本道路公団ホームページを参照（<http://www.jinnet.go.jp/>）

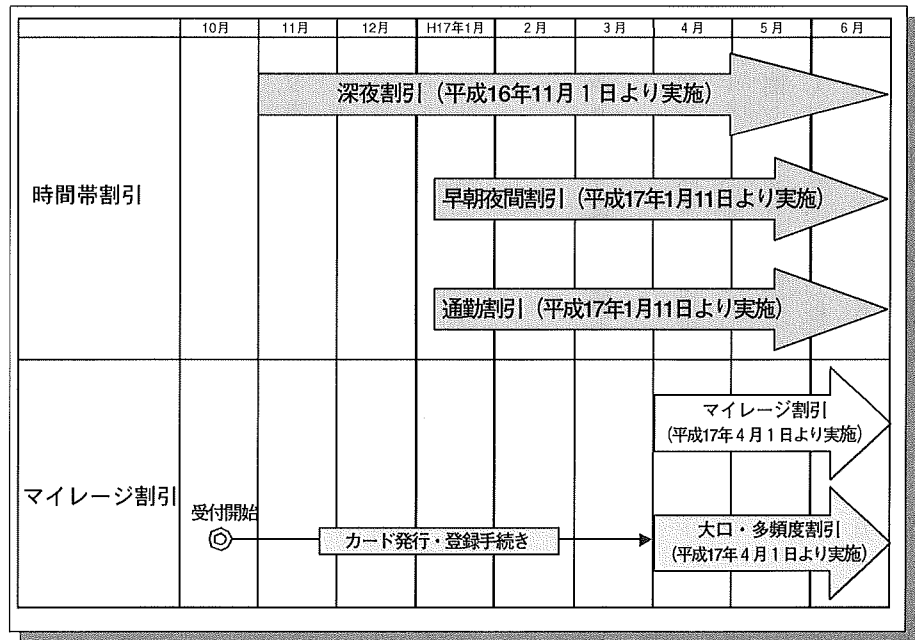


図4 各割引の実施時期について

表 平成16年度車載器購入費用の軽減策

	台 数	支援内容
車載器購入支援 （E T C の購入に際し5,000円を割引）	15万台	阪神公団による購入支援。2.2万台は6月に実施済み。残り12.8万台を9月から実施。
	10万台	スマート I C の導入に伴い秋以降順次支援開始
	30万台	J H による購入支援。（11月から実施）
料金還元 （高速道路の利用料金から最大5,000円分を還元）	100万台	新たに車載器を購入し、J H の別納割引に代わる E T C による大口、多頻度割引へ申し込んだ方に対し、料金還元を実施。（10月受付開始） ・現行別納制度の契約をされている方50万台、それ以外の新規申込50万台を対象。計100万台。
	100万台	J H により、新たに車載器を購入し、マイレージ割引に申し込まれた方100万台に対し、料金還元を実施。（17年3月末受付開始）
	50万台	首都公団により、新たに車載器を購入した50万台に対し、料金還元を実施。（10月受付開始）
	25万台	阪神公団による料金還元を実施。（17年3月末受付開始）
	合 計	330万台

1 ETCの普及に向けた取組み

車載器購入費用の軽減策

には初期費用が必要である。この負担を軽減するため、新たに車載器を購入された方を対象に、購入費用の軽減策として、今年一十月までに一般利用者向けに一〇五万台を対象とした料金還元や車

載器購入支援（一台当たり五、〇〇〇円程度）を開始し、年度内に合わせて三三〇万台の支援が実施される（表）。

2 ETCワンストップサービスの展開

ETCの利用にあたっては、ETCカードの入手と、車載器の購入設置が必要があり、その手続きが煩雑との批判があり、手続きの簡素化と時間の短縮化を図る必要がある。そのため、カード会社とORSE（財）道路システム高度化推進機構）、公団が連携しサービスエリアで即時にETCカード発行するとともに、ETC車載器の取付とセットアップを一箇所で実施できるワンストップサービスキャンペーンを平成一六年内に開始することとしている。さらに平成一七年春にはカー用品店の店頭でワンストップサービスが実施される予定。

3 セットアップ情報入力料の無料化キャンペーン

車載器には、暗号化した識別処理情報をセットアップすることが必要であり、その暗号化の手続きに関してORSEが徴収しているセットアップ情報入力料（五〇〇円（税抜））をORSEの自的努力により、今年一月から平成一七年三月末までの間、無料にする期間限定キャンペーンが

実施され。なお、車載器 セットアップ手数料は、ORSEのセットアップ情報入力料と民間のセットアップ費用から構成されており、民間のセットアップ費用も大幅に引き下げられるよう期待されている。

4 二輪車ETCへの対応

二輪車がETCへ未対応となっていることから引き続き、二輪車用車載器の開発、ETCでの運用上の安全性について検討し、年内を目途にできるだけ早期に、二輪車用ETCへの対応方針が示されることとされた。

5 クレジットカード以外の決済方法の導入

現在、クレジットカードを利用いただけない方や、利用したくない方に対して、クレジットカード以外の決済方法が必要となっている。

そのため、日本道路公団等各公団において、一定額の保証金を事前に支払った上で、料金を銀行口座から引き落とす保証金（デポジット）方式のETCカードを民営化までに実施できるよう検討が進められている。

なお、ETCの利用等に関する情報に関しては、ETC総合情報ポータルサイトが整備され、利用者へのワンストップ情報提供がなされている。

詳細については、<http://www.go-etc.jp/>を参照。

「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」の 提言素案に対する意見募集について

道路局企画課課長補佐 橋本 幸

一 はじめに

自動車を運転していて、また、街を歩いていて、道路案内標識が分かりにくいために目的地へスムーズにたどり着けないという経験をされたことはありませんか。

道路案内標識は、道路交通の安全と円滑を確保するための重要な施設であり、また国際化や高齢化、観光立国への取組みといった社会の変化への対応という観点からも標識の役割はいつそう大きなものがありますが、一方でユーザーからは「わかりにくい」という不満が数多く寄せられているのも実情です。

こうした状況を踏まえ、道路案内標識の課題を改善するために、後述の検討会を設置して議論を

重ねていただき、このほど道路案内標識のあり方に関する提言素案がとりまとめられたところです。

この提言素案に対して一〇月六日より意見募集手続きを行い、広く国民の皆様からご意見を募集することとしましたので、本稿では提言素案の内容についてご紹介させていただきます。

二 検討会の概要

「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」は、ドライバー、歩行者、初めて訪れる観光客や外国人など、すべての道路利用者にとってわかりやすい道路案内標識のあり方に関して議論を行うため、家田仁東京大学教授を座長とした八名の有識者の方にご参集いただき、本年六月一日に第一

回検討会を開催いたしました。

その後、九月までに計四回の検討会を開催し、この度、提言素案の取りまとめに至りました。

「これまでのスケジュール」

第一回（六月一日）

利用者からの意見を踏まえた討議

第二回（七月一六日）

各委員の専門的見地からの意見発表

第三回（八月一九日）

全体構成に関する議論

個別の改善の方向性の議論（自動車系など）

第四回（九月一四日）

個別の改善の方向性の議論（歩行者系）

中間とりまとめの検討

【検討会メンバー】（敬称略）

（座長）

家田 仁 東京大学大学院工学研究科教授

赤瀬 達三 黎デザイン総合計画研究所代表取

締役

大宅 映子 評論家

国吉 直行 横浜市都市計画局上席調査役

久保田 尚 埼玉大学大学院理工学研究科助教

清水 哲夫 東京大学大学院工学研究科助教

千 相哲 九州産業大学商学部助教

廻 洋子 淑徳大学国際コミュニケーション

学部講師

三 提言素案の概要

提言素案は計五章から構成されており、1章において道路案内標識の理念について述べた上で、次章以降で自動車系案内、歩行者系案内、さらに自動車系・歩行者系に共通する新たな課題への対応の方向性をそれぞれ述べています。

そして最終章に、本提言の最も重要な柱として、一つ一つの方向性を実際の標識上で実現していくための「標識マネジメント」のあり方を記述しています。

各章の概要は以下のとおりです。



写真1 路線番号を記入した道路案内標識の例

1 道路案内標識の三つの理念

○ユーザー重視で標識を考える
標識は、一方通行で情報提供するが故にユーザーに届いているかが不確実である上、そもそも情報内容がユーザーにとって本当に必要なものとなっているかという根本的な問題が問われている。

まず、ユーザーが本当に知りたい情報が何であるかという基本に立ち返って標識を考える。

○システム・体系性を充実させる

情報提供の基本的手法である「指示」と「同定」の二つの要素を確保した上で、必要最小限の情報でユーザーの円滑な移動を補助



写真2 小型でコスト及び景観に配慮した標識の例

○標識をマネジメントし、わかりやすい案内を実現する
ユーザーや関係者と協働しながら、PDC A型の「マネジメント型の標識計画・管理」を導入し、実際に行動に移すことが必要。

以上三つの理念に基づき、次章以降の具体的な改善方法の提案を行っています。

2 自動車系案内の方向性

我が国で従来行ってきた「地名表示方式」による道路案内には一定の限界があると言わざるを得ず、今後は路線番号による案内の充実を図る必要があるとの認識に立ち、主要な交差点における路線番号の表示と、新たに高速道路のナンバリングの実施等について提案しています。また、従来からの「地名表示」については、地域性を強調した



写真3 地図を用いた道路案内標識の例

独自の表現等によって乱れが生じ、信頼性を妨げているため、規則性の回復を図り、連続性、一貫性のある表示とすべきことなどを提案しています。

3 歩行者系案内の方向性

歩行者に対する道路案内については、ゆつくり、自由気ままに移動し、目的地も多岐に渡るという自動車とは異なる行動特性を念頭において考えることが必要です。このことから、地図を用いた道路案内標識を活用すること、また、表示内容や設置箇所等について、地域におけるマネジメントによりきめ細かく検討することの有効性について記述しています。

4 新たな課題への対応

近年、「観光立国」の実現に向けた取組が強化されるなど、観光客受け入れ環境の一つとしてもわかりやすい標識の整備が求められていることから、ローマ字（英語）表記やピクトグラムに関する統一的運用の徹底等について提案しています。

また、IT時代の到来を踏まえ、道路標識と他メディア（地図、カーナビ等）との間での情報の連動性や、役割分担のあり方について提案しています。

さらに、景観や環境に対する関心の高まりを受け、景観・視環境に対する配慮の必要性についても記述しています。

5 標識のマネジメント

前章までに具体的な取組みの方向性を示してきましたが、実際には個々の取組が道路上で実現されてはじめて標識のわかりやすさが達成されるのであり、そのための方策を明確に持たなければ単なる課題認識にとどまり実効性を持ちません。章はこの問題意識から設けた、本提言の最も重要な柱といえる章です。具体的には、「マネジメント型の標識計画・管理」とその「仕組み」のあり方について提案しており、データベースによる現況把握、目標値設定と評価の必要性、ユーザー・地域の声を取り入れるための「標識マネジメント会

議」の設置などについて記述を行っています。

四 おわりに

本稿で紹介した提言素案については、国土交通省ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/road/sign/kentoukai/index.html>）に詳しく掲載し、一月五日（金）まで意見募集を行っておりますので、ぜひそちらもご覧いただき、御意見をお寄せいただければ幸いです。

なお、皆様からいただいたご意見については、検討会においてさらに議論を行い、年内には最終提言を取りまとめる予定としております。

道路案内標識にあなたの声を！

「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」の提言素案に対する意見募集のお知らせ

道路案内標識は、道路交通安全と円滑を確保するために重要な施設であり、適切な設置・管理が必要です。
また、国際化や高齢化といった社会の変化、利用者ニーズの多様化などにより、わかりやすい道路案内標識の整備は、今後いっそう重要な課題となります。
そこで、平成16年6月に設けられた「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」における議論により、道路案内標識のあり方に関する提言素案が作成されました。
ただいま、みなさまにこの提言素案をご紹介しますとともに、ご意見を幅広く募集しております。

こちらをご覧ください。

■ <http://www.mlit.go.jp/road/sign/kentoukai/index.html>

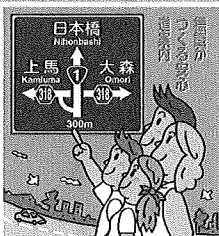


写真4 意見募集のチラシ

道路占用許可申請手続における

オンライン申請の普及促進について

道路局路政課 高見沢 靖二

一 はじめに

電子政府の推進については、国の行政機関が扱う申請・届出等手続の大半がオンライン利用可能となっているほか、オンライン手続の基盤となる公的個人認証サービスが開始されるなど、基盤整備は着実に進展しているところです。

今後は、この整備された基盤を活用し、いかに利用促進を図っていくかが重要な課題となっており、「電子政府構築計画（平成一五年七月一七日各府省情報化統括責任者（CIO）連絡会議決定、平成一六年六月一四日一部改定）」において、「オンライン利用については、我が国のインターネット

ト普及率と同程度となるよう目指す」とされているところです。

これを受け、政府全体として電子政府に関する広報、普及活動を重点的かつ効果的に推進するため、毎年秋に「電子政府利用促進週間」（本年度は平成一六年一〇月一日から一〇月七日まで）を実施することとされたところです。

本稿では、これらを踏まえ、電子政府に関する広報、普及活動の推進に資するよう、道路占用許可申請手続の電子化について紹介することとします。

二 道路占用許可申請手続の電子化について

1 背景

政府は、ITの活用により世界的規模で生じている社会経済の変化に的確に対応するため、「e-Japan戦略」（平成一三年一月二二日IT戦略本部決定）において「我が国が五年以内（平成一七年）に世界最先端のIT国家となる」という目標を掲げ、これを確実に達成するため、これまでに「e-Japan重点計画（平成一三年三月IT戦略本部決定）」等を策定し、「電子政府の実現」及び「電子自治体の構築」を、重要な施策

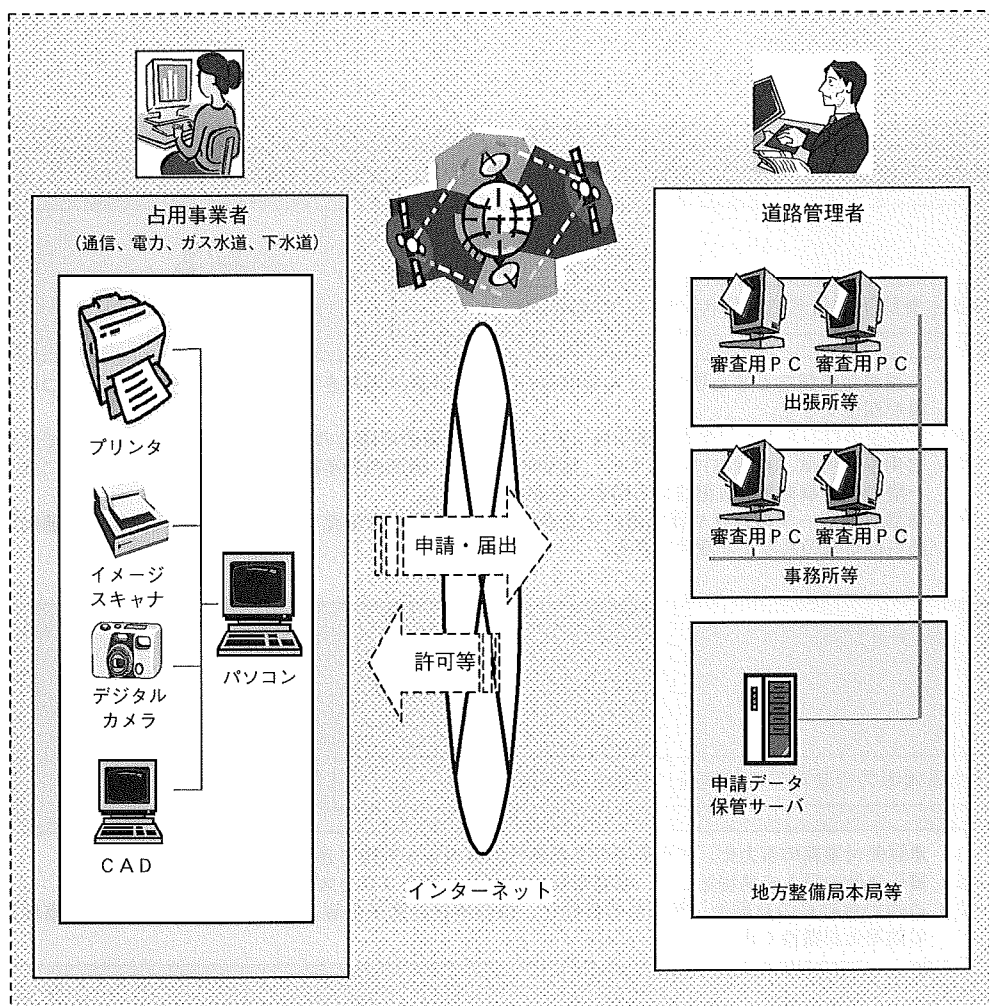


図1 「道路占用許可電子申請システム〈直轄国道版〉」の構成図

のひとつに位置付け、電子化を推進することとしております。

「e-Japan重点計画」では、「道路占用許可については、直轄国道は二〇〇一年度までに全国で電子申請を可能とする。その他の国道及び都道府県道については、概ね二〇〇三年度までに可能となるよう地方公共団体に要請する。」こととされました。

2 これまでの国土交通省の主な取組み

国土交通省では、「e-Japan重点計画」等の方針を踏まえ、直轄国道における道路占用許可申請手続の電子化を図るため、公益物件（上下水道、鉄道、電気、電話、ガスなど）について、インターネットを活用する「道路占用許可電子申請システム」（平成一三年二月より運用開始）を構築するとともに、一般物件（看板、日除けなど）についても、インターネットによる「国土交通省オンライン申請システム」（平成一五年三月より運用開始）を構築したところです。

また、地方公共団体が管理する道路（直轄国道以外の国道、都道府県道、市町村道）に係る道路占用許可申請手続の電子化については、平成一五年三月に「地方公共団体における道路占用許可電子申請システムの基本仕様【「道路行政セミナー二〇〇三年七月号」に概要を掲載】」を策定する

国民の利便性の向上を図るとともに、行政運営の簡素化、効率化及び透明性の向上

道路占有許可申請者の利便性の向上(負担軽減)



- (1) 占有者が申請などする場合、24時間受付や来庁経費の縮減をすることで利便性の向上について効果が期待できる。
- (2) 申請先のワンストップ化を推進することにより、一層の申請者の負担軽減を図ることが期待できる。
- (3) 占有事業者は、申請先によらずに、標準的な方式、標準的な手続により申請が行えるようになり、一層の占有事業者の負担軽減を図ることが期待できる。
- (4) 申請書等データの保存や再利用による申請書作成事務の効率化や、企業内の電子決裁との連動による内部事務の高度化が期待できる。

道路管理者の行政運営の簡素化、効率化及び透明性



- (1) 申請受付業務の省力化、許可書等公文書発行の省力化が期待できる。
- (2) 電子決裁の導入を前提として、審査事務の省力化、審査プロセスの短縮化が期待できる。
- (3) 占用料金計算の自動化、集統計の自動化、徴収事務の電子化等、道路占用許可に関連する事務処理の効率化が期待できる。

図2 道路占用許可申請手続の電子化の目的

とともに、各都道府県に対して電子化を推進するよう要請をしました。

3 道路占用許可申請手続の電子化の目的

これまで道路占用許可申請手続を行う場合、申請をする方は、当該道路を管轄する事務所へ出向いていただき申請手続を行っていましたが、「道路占用許可電子申請システム」及び「国土交通省オンライン申請システム」をご利用していただければ、交通費などを負担して、直接、事務所へ出向くことなく、職場、自宅のパソコンから道路管理者へ申請することができます。

三 おわりに

国土交通省では、今後とも「電子政府構築計画」等を踏まえ、世界最先端の電子政府の実現に向け、説明会の開催や利用する方々のニーズの把握・分析を行い、道路占用許可申請手続におけるオンライン申請が多くの国民の皆様にとってさらに身近で便利で使いやすいものとなるよう努めてまいりますので、皆様のご利用をよろしく願います。

平成一四年度

道路管理瑕疵実態調査について

道路局道路交通管理課 千木良 敦之

一 はじめに

道路管理瑕疵実態調査は、道路の種類毎の管理瑕疵実態及び道路管理関係訴訟の判決等を把握し、これらを広く道路管理者に紹介することにより、各道路管理者において、今後の道路管理に当たつての留意点等の検討に資し、もって、各道路の構造の保全又は交通の危険防止に資することを目的としている。

また、同調査に当たっては、全国の各道路管理者（道路管理局）に御協力いただき、一月頃に各道路管理者からお寄せいただいたデータ等を当該において取りまとめ、毎年、新年度に各道路管理者に配布している。

平成一四年度道路管理瑕疵実態調査（以下

「平成一四年度調査」という。）は、本年三月に取りまとめ、七月に配布したところであるが、本稿において、その概要とポイントを紹介する。

二 調査結果の概要とポイント

道路の管理瑕疵により、賠償した事案の件数及び金額について、平成一〇年度から一四年度までの五箇年を主に訴訟等と示談に分類し集計したものが「総括表」（表1）である。これは、事故態様分類別（道路管理者別）表2-1から表2-8までを総集計したものである。

表1中、「判決等」とは、判決のほか、裁判上の和解、調停による解決を含む概念として整理したものであり、「示談」とは、道路管理者と被害者等の間の民事上の和解による解決を示してい

る。この表では、賠償金を支払う管理瑕疵事案の中でも、訴訟等による解決は少なく殆どが示談による解決であることが窺える。特に、地方公共団体が管理する道路では、その状況は顕著である。表2-1以降の調査結果の把握の前提となる事故態様の分類方法は「事故分類表について」に掲げるとおりである。

まず、表2-1の総括表は、国管理（いわゆる直轄）、公団、公社、地方公共団体（都道府県、指定市、市、町村）の分類による統計である。

(1) 国が管理する一般国道（表2-2）（図2）
いわゆる直轄管理道路（指定区間道路）では、平成一四年に減少傾向は示しているものの、「落下物」を瑕疵原因とする事故が最も多く、「安全施設不備」、「落石」、「蓋不全」、

「穴ぼこ」「路上障害物」がそれに続くという傾向が窺える。特に「安全施設不備」、「蓋不全」は増加傾向にあり、天候等による外的要因の大きいと考えられる「落石」は、毎年、ほとんど増減が見られぬ状況で推移している。

(2) 公団が管理する高速自動車国道又は一般有料道路(表2-3)(図3)

高速自動車国道又は一般有料道路では、「その他」が増加の一途を辿っていることが顕著である。これは、料金所に設置されている開閉バーの故障等に起因する事故などが挙げられ、近年のETCの普及等に伴い新たに多く見られるようになってきたものである。また、「落下物」は、この「その他」に比べ顕著ではないものの、毎年一五〇件程度で増加傾向にあり、表の単位目盛の設定を斟酌し、一般国道と照らし合わせれば、依然として、道路本体の構造上の瑕疵としては最も多い事故原因であることが窺える。

(3) 公団が管理する一般有料道路(表2-4)(図4)

都道府県道路公団が管理する一般有料道路では、総じて、その年により、事故態様が大きく変動しているように見えるが、「公団」は全国の地方公共団体の公団全てを調査対象

としていることから、各公団が管理する道路の地理的特性等の場所的環境や利用実態等を分析しないと傾向について何とも言えない状況である。ただし、全体を通じて、「落下物」、「路上障害物」、「落石」が上位を占めていることが窺える。

(4) 地方公共団体が管理する一般国道、都道府県道及び市町村道(表2-5)(図5)

地方公共団体が管理する道路では、表2-6以下でもほぼ同様の傾向が窺えるが、「穴ぼこ」と「蓋不全」の上位二つが不動の位置を占めている。地方公共団体の管理する道路の中でも、異なる特徴を見せるのが、都道府県が管理する一般国道(図6参照)であり、「落石」が全体で年間三〇〇件を超す状況で推移している。これは、都道府県が管理する各道路の地理的特性などの場所的環境にも大きな原因があることが予想される。

図1 事故態様別分類について

分類 番号	事故の概要	内 容
1	穴はこ	道路の穴はこに起因する事故。 例：道路上の穴はこ、走行に伴う道路の陥没
2	段 差	道路の段差に起因する事故
3	蓋不全	側溝、マンホール、排水口、通風口等の蓋、グレー ジング等に起因する事故。 例：側溝の蓋損壊、不存在、鉄板と路面との段差、グ レージングの巻き込み、支持部分の欠損による蓋部分 の陥没
4	スリップ	路面凍結、流出土砂、排水施設の不全等に起因する スリップ。 例：凍結によるスリップ、路面水に起因するスリッ プ、鉄蓋上のスリップ
5	道路崩壊1	道路の陥没、路肩崩壊等のため通行車両が路外に転落 する事故。
6	道路崩壊2	道路の崩壊した土砂が沿道の家屋、田畑等に損害を与 えた場合。
7	落 石	落石、崩土に起因する事故。 例：道路区域外から道路上への落石・崩土、道路区域 内法面からの落石・崩土
8	路上障害物	路上放置物、路上落下物（落石・崩土を除く）、道路 の通行・通過の際の障害物放置に起因する事故。 例：放置車両・走行車両からの落下物、工事に際して の土砂放置・倒木・歩道上の雑草繁茂

分類 番号	事件の概要	内 容
9	工事不全	道路工事中の通行車両等に対する安全確保の方法が悪 かったために発生した事故。 例：工事中、工事箇所等を標示する標識等の不備、保 安施設の損壊（工事中の段差、穴はこに起因する場合 は工事中の安全確保が悪かったものとしてこの分類に 入れる）
10	安全施設 不 備	ガードレール、標識等の安全施設の不備に起因する事 故。（交通安全施設とは、道路構造令第31条に規定す るものをいう。） 例：欄、ガードレール、照明施設、視認誘導標、駒止 め、道路標識、道路反射鏡
11	脱 橋	橋梁の流出・損壊に起因する事故。
12	落下物直撃	樹木・枝・雪氷・道路標識等が倒壊・落下等して通行 車両、歩行者等に直撃した事故。 （落石、崩土による件は7に分類し、安全施設による 件はこの分類に入れる。）
13	その他	上記以外の道路の設置管理の瑕疵に起因する事故。

②賠償件数及び金額について

年度内に終結したものを計上している。

したがって、年度内に終結していない案件は、含まれていない。

③道路管理者について

市には、東京23区が含まれている。

④処理区分について

「判決等」とは、判決、裁判上の和解、調停などをいう。

表1 総括表

(単位：千円)

道 路 管 理 者	処 理 区 分	10年度		11年度		12年度		13年度		14年度		合 計	
		件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額
一般国道(国管理)	判決等	1	4,000	2	16,370	1	449,480	6	0	2	0	12	469,850
	示 談	70	24,123	105	47,173	127	161,016	151	45,234	107	199,550	560	477,096
	計	71	28,123	107	63,543	128	610,496	157	45,234	109	199,550	572	946,946
高速自動車国道・一般 有料道路(公団管理)	判決等	1	247	0	0	0	0	2	17,038	0	0	3	17,285
	示 談	31	15,608	24	9,234	61	15,651	80	81,442	249	73,655	445	195,590
	計	32	15,855	24	9,234	61	15,651	82	98,480	249	73,655	448	212,875
一般有料道路(公社管理)	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	示 談	2	290	17	2,841	19	7,974	17	9,261	26	3,859	81	24,225
	計	2	290	17	2,841	19	7,974	17	9,261	26	3,859	81	24,225
一般国道(都道府県・政令指 定市管理)・都道府県道・市 町村道	判決等	16	232,194	22	249,372	20	241,520	24	43,709	17	73,584	99	840,379
	示 談	2,973	571,020	3,307	772,299	3,365	614,542	3,332	653,278	3,486	613,385	16,463	3,224,525
	計	2,989	803,214	3,329	1,021,671	3,385	856,062	3,356	696,987	3,503	686,969	16,562	4,064,903
	判決等	6	75,870	6	219,799	8	123,751	6	20,347	7	47,756	33	487,523
	示 談	1,099	233,100	1,056	349,482	1,060	209,109	1,109	242,206	1,120	274,920	5,444	1,308,817
	計	1,105	308,970	1,062	569,281	1,068	332,860	1,115	262,553	1,127	322,676	5,477	1,796,341
	判決等	2	5,847	5	7,700	1	2,721	1	5,173	2	12,931	11	34,372
	示 談	248	45,221	252	50,282	258	42,365	268	61,835	281	46,858	1,307	246,561
	計	250	51,068	257	57,982	259	45,086	269	67,008	283	59,789	1,318	280,933
	判決等	8	150,476	11	21,873	11	115,048	17	18,189	8	12,897	55	318,483
市町村道	示 談	1,626	292,700	1,999	372,535	2,047	363,068	1,955	349,237	2,085	291,607	9,712	1,669,147
	計	1,634	443,176	2,010	394,408	2,058	478,116	1,972	367,426	2,093	304,504	9,767	1,987,630
全道路	判決等	18	236,441	24	265,742	21	691,000	32	60,747	19	73,584	114	1,327,514
	示 談	3,076	611,041	3,453	831,547	3,572	799,183	3,580	789,215	3,868	890,449	17,549	3,921,435
	計	3,094	847,482	3,477	1,097,289	3,593	1,490,183	3,612	849,962	3,887	964,033	17,663	5,248,949

表2-1 事故態様別：全道路

(単位：千円)

分類	事故態様	処理区分	10年度		11年度		12年度		13年度		14年度		計	
			件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額
1	穴ぼこ	判決等	1	68,048	1	900	2	3,987	2	7,138	0	0	6	80,073
		示談	1,335	153,165	1,362	122,539	1,289	126,424	1,267	236,127	1,244	98,915	6,497	737,170
		計	1,336	221,213	1,363	123,439	1,291	130,411	1,269	243,265	1,244	98,915	6,503	817,243
2	段差	判決等	0	0	5	17,070	5	26,616	2	1,220	0	0	12	44,906
		示談	131	26,606	179	26,030	191	33,988	187	79,331	221	60,668	909	226,823
		計	131	26,606	184	43,100	196	60,604	189	80,551	221	60,668	921	271,529
3	蓋不全	判決等	3	32,506	3	13,416	3	4,050	4	4,562	7	26,009	20	80,543
		示談	606	122,201	729	142,721	781	151,554	750	120,877	851	134,969	3,717	672,322
		計	609	154,707	732	156,137	784	155,604	754	125,439	858	160,978	3,737	752,865
4	スリップ	判決等	2	12,168	0	0	0	0	0	0	1	0	3	12,168
		示談	22	10,050	19	5,185	34	11,440	33	8,935	43	8,240	151	43,850
		計	24	22,218	19	5,185	34	11,440	33	8,935	44	8,240	154	56,018
5	道路崩壊 (通行車両の被害)	判決等	1	50,019	1	218	1	56,250	0	0	0	0	3	106,487
		示談	28	8,084	32	18,875	36	25,069	37	17,940	41	14,195	174	81,163
		計	29	58,103	33	19,093	37	81,319	37	17,940	41	14,195	177	190,650
6	道路崩壊2 (沿道家屋等の被害)	判決等	0	0	1	16,000	1	79,783	0	0	0	0	2	95,783
		示談	3	14,590	7	38,782	3	640	7	3,854	2	714	22	58,579
		計	3	14,590	8	54,782	4	80,423	7	3,854	2	714	24	154,362
7	落石	判決等	1	1,500	1	194,841	0	0	2	15,740	1	419	5	212,500
		示談	356	88,386	392	229,469	389	83,373	416	92,994	432	340,941	1,985	835,164
		計	357	89,886	393	424,310	389	83,373	418	108,734	433	341,360	1,990	1,047,664
8	路上 障害物	判決等	1	320	3	3,342	1	1,323	1	0	0	0	6	4,985
		示談	118	27,441	142	27,960	156	33,949	182	27,949	223	43,479	821	160,778
		計	119	27,761	145	31,302	157	35,272	183	27,949	223	43,479	827	165,763
9	工事不全	判決等	3	25,000	0	0	1	30,000	1	0	2	25,971	7	80,971
		示談	21	2,716	20	5,791	39	7,583	20	8,849	16	879	116	25,818
		計	24	27,716	20	5,791	40	37,583	21	8,849	18	26,850	123	106,789
10	安全施設 不備	判決等	5	46,769	1	0	5	38,143	4	20,347	5	20,478	20	125,737
		示談	97	59,703	167	81,259	169	211,305	140	56,615	146	29,123	719	438,006
		計	102	106,473	168	81,259	174	249,448	144	76,962	151	49,601	739	563,743
11	脱橋	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	2	841	1	302	0	0	1	57	1	1,148	5	2,348
		計	2	841	1	302	0	0	1	57	1	1,148	5	2,348
12	落下物 直撃	判決等	1	110	0	0	0	0	0	0	0	0	1	110
		示談	213	53,682	210	62,177	257	56,921	306	74,292	302	69,177	1,288	316,249
		計	214	53,792	210	62,177	257	56,921	306	74,292	302	69,177	1,289	316,359
13	その他	判決等	0	0	8	19,955	2	450,848	16	11,740	3	707	29	483,250
		示談	144	43,577	193	70,456	228	56,937	234	61,395	346	88,001	1,145	320,366
		計	144	43,577	201	90,411	230	507,785	250	73,135	349	88,708	1,174	803,616
		判決等	18	236,441	24	265,742	21	691,000	32	60,747	19	73,584	114	1,327,514
		示談	3,076	611,041	3,453	831,547	3,572	799,183	3,580	789,215	3,868	890,449	17,549	3,921,435
		計	3,094	847,482	3,477	1,097,289	3,593	1,490,183	3,612	849,962	3,887	964,033	17,663	5,248,949

表2-2 事故態様別：一般国道(国管理)

(単位：千円)

分類	事故態様	処理区分	10年度		11年度		12年度		13年度		14年度		計	
			件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額
1	穴ぼこ	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	12	4,851	31	4,067	23	8,875	21	2,852	9	835	96	21,480
		計	12	4,851	31	4,067	23	8,875	21	2,852	9	835	96	21,480
2	段差	判決等	0	0	2	16,370	0	0	0	0	0	0	2	16,370
		示談	0	0	1	79	4	1,135	5	738	5	4,524	15	6,476
		計	0	0	3	16,449	4	1,135	5	738	5	4,524	17	22,846
3	蓋不全	判決等	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
		示談	6	3,436	9	2,830	9	2,913	16	3,317	14	5,460	54	17,956
		計	6	3,436	9	2,830	9	2,913	17	3,317	14	5,460	55	17,956
4	スリップ	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	1	131	0	0	0	0	3	1,294	2	607	6	2,032
		計	1	131	0	0	0	0	3	1,294	2	607	6	2,032
5	道路崩壊 (通行車両の被害)	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	1	1,508	0	0	1	0	0	0	2	1,508
		計	0	0	1	1,508	0	0	1	0	0	0	2	1,508
6	道路崩壊2 (沿道家屋等の被害)	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	1	342	1	1,934	0	0	0	0	0	0	2	2,276
		計	1	342	1	1,934	0	0	0	0	0	0	2	2,276
7	落石	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	12	5,222	20	18,582	14	7,497	13	15,071	15	165,192	74	211,564
		計	12	5,222	20	18,582	14	7,497	13	15,071	15	165,192	74	211,564
8	路上 障害物	判決等	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
		示談	2	658	5	1,092	7	4,470	10	2,162	9	1,097	33	9,479
		計	2	658	5	1,092	7	4,470	11	2,162	9	1,097	34	9,479
9	工事不全	判決等	1	4,000	0	0	0	0	1	0	1	0	3	4,000
		示談	0	0	0	0	0	0	1	546	1	354	2	900
		計	1	4,000	0	0	0	0	2	546	2	354	5	4,900
10	安全施設 不備	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
		示談	7	2,653	9	2,184	15	121,789	16	7,879	18	1,820	65	136,325
		計	7	2,653	9	2,184	15	121,789	16	7,879	19	1,820	66	136,325
11	脱橋	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	落下物 直撃	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	22	5,019	20	13,385	38	9,897	47	9,153	30	9,339	157	46,793
		計	22	5,019	20	13,385	38	9,897	47	9,153	30	9,339	157	46,793
13	その他	判決等	0	0	0	0	1	449,480	3	0	0	0	4	449,480
		示談	7	1,810	8	1,512	17	4,440	18	2,222	4	10,322	54	20,306
		計	7	1,810	8	1,512	18	453,920	21	2,222	4	10,322	58	469,786
		判決等	1	4,000	2	16,370	1	449,480	6	0	2	0	12	469,850
		示談	70	24,123	105	47,173	127	161,016	151	45,234	107	199,550	580	477,096
		計	71	28,123	107	63,543	128	610,496	157	45,234	109	199,550	572	946,946

表 2 - 3 事故態様別：高速自動車国道・一般有料道路（公団管理）

（単位：千円）

分類	事故態様	処 理 区 分	10年度		11年度		12年度		13年度		14年度		計	
			件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額
1	穴ぼこ	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	11	3,846	1	652	17	2,988	10	63,797	12	5,792	51	77,075
		計	11	3,846	1	652	17	2,988	10	63,797	12	5,792	51	77,075
2	段 差	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	1	373	6	960	1	13	1	266	1	1,800	10	3,412
		計	1	373	6	960	1	13	1	266	1	1,800	10	3,412
3	蓋不全	判決等	0	0	0	0	0	0	1	1,298	0	0	1	1,298
		示談	1	42	0	0	1	940	1	12	2	481	5	1,475
		計	1	42	0	0	1	940	2	1,310	2	481	6	2,773
4	スリップ	判決等	1	247	0	0	0	0	0	0	0	0	1	247
		示談	2	3,058	0	0	1	775	1	425	4	878	8	5,136
		計	3	3,305	0	0	1	775	1	425	4	878	9	5,383
5	道路崩壊 (通行車両 の被害)	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	道路崩壊2 (沿道家屋 等の被害)	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	落 石	判決等	0	0	0	0	0	0	1	15,740	0	0	1	15,740
		示談	0	0	4	361	0	0	4	2,915	1	995	9	4,271
		計	0	0	4	361	0	0	5	18,655	1	995	10	20,011
8	路 上 障害物	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	1	8	0	0	3	999	8	9,212	12	10,219
		計	0	0	1	8	0	0	3	999	8	9,212	12	10,219
9	工事不全	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	安全施設 不 備	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	1	825	0	0	1	35	1	68	4	4,961	7	5,889
		計	1	825	0	0	1	35	1	68	4	4,961	7	5,889
11	脱 橋	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	落下物 直 撃	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	4	1,011	5	481	10	2,761	11	3,392	34	9,287	64	16,932
		計	4	1,011	5	481	10	2,761	11	3,392	34	9,287	64	16,932
13	そ の 他	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	11	6,453	7	6,772	30	8,139	48	9,568	183	40,249	279	71,181
		計	11	6,453	7	6,772	30	8,139	48	9,568	183	40,249	279	71,181
		判決等	1	247	0	0	0	0	2	17,038	0	0	3	17,285
		示談	31	15,608	24	9,234	61	15,651	80	81,442	249	73,655	445	195,590
		計	32	15,855	24	9,234	61	15,651	82	98,480	249	73,655	448	212,875

表 2 - 4 事故態様別：一般有料道路（公社管理）

（単位：千円）

分類	事故態様	処 理 区 分	10年度		11年度		12年度		13年度		14年度		計	
			件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額
1	穴ぼこ	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	1	73	0	0	1	1,292	0	0	2	1,365
		計	0	0	1	73	0	0	1	1,292	0	0	2	1,365
2	段 差	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	蓋不全	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	1	179	0	0	0	0	3	1,993	1	46	5	2,218
		計	1	179	0	0	0	0	3	1,993	1	46	5	2,218
4	スリップ	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	道路崩壊 (通行車両 の被害)	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	道路崩壊2 (沿道家屋 等の被害)	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	落 石	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	5	1,056	9	6,727	2	196	4	1,498	20	9,477
		計	0	0	5	1,056	9	6,727	2	196	4	1,498	20	9,477
8	路 上 障害物	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	1	111	1	50	7	778	3	307	6	454	18	1,700
		計	1	111	1	50	7	778	3	307	6	454	18	1,700
9	工事不全	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	安全施設 不 備	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	1	73	0	0	0	0	1	120	2	193
		計	0	0	1	73	0	0	0	0	1	120	2	193
11	脱 橋	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	落下物 直 撃	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	5	1,014	1	209	2	4,457	12	1,291	20	6,971
		計	0	0	5	1,014	1	209	2	4,457	12	1,291	20	6,971
13	そ の 他	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	4	575	2	260	6	1,016	2	450	14	2,301
		計	0	0	4	575	2	260	6	1,016	2	450	14	2,301
		判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	2	290	17	2,841	19	7,974	17	9,261	26	3,859	81	24,225
		計	2	290	17	2,841	19	7,974	17	9,261	26	3,859	81	24,225

表 2-5 事故態様別：一般国道（都道府県・政令指定市管理）・都道府県道地町村道（単位：千円）

分類	事故態様	処理区分	10年度		11年度		12年度		13年度		14年度		計	
			件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額
1	穴ぼこ	判決等	1	68,048	1	900	2	3,987	2	7,138	0	0	6	80,073
		示談	1,312	144,468	1,329	117,747	1,249	114,561	1,235	168,186	1,223	92,288	6,348	637,250
		計	1,313	212,516	1,330	118,647	1,251	118,548	1,237	175,324	1,223	92,288	6,354	717,323
2	段差	判決等	0	0	3	700	5	26,616	2	1,220	0	0	10	28,536
		示談	130	26,233	172	24,991	186	32,840	181	78,327	215	54,344	884	216,735
		計	130	26,233	175	25,691	191	59,456	183	79,547	215	54,344	894	245,271
3	蓋不全	判決等	3	32,506	3	13,416	3	4,050	2	3,264	7	26,009	18	79,245
		示談	598	118,544	720	139,891	771	147,701	730	115,555	834	128,982	3,653	650,673
		計	601	151,050	723	153,307	774	151,751	732	118,819	841	154,991	3,671	729,918
4	スリップ	判決等	1	11,921	0	0	0	0	0	0	1	0	2	11,921
		示談	19	6,861	19	5,185	33	10,665	29	7,216	37	6,755	137	36,682
		計	20	18,782	19	5,185	33	10,665	29	7,216	38	6,755	139	48,603
5	道路崩壊 (通行車両の被害)	判決等	1	50,019	1	218	1	56,250	0	0	0	0	3	106,487
		示談	28	8,084	31	17,367	36	25,069	36	17,940	41	14,195	172	82,655
		計	29	58,103	32	17,585	37	81,319	36	17,940	41	14,195	175	189,142
6	道路崩壊2 (沿道家屋等の被害)	判決等	0	0	1	16,000	1	79,783	0	0	0	0	2	95,783
		示談	2	14,248	6	36,848	3	640	7	3,854	2	714	20	56,304
		計	2	14,248	7	52,848	4	80,423	7	3,854	2	714	22	152,087
7	落石	判決等	1	1,500	1	194,841	0	0	1	0	1	419	4	196,760
		示談	344	83,164	363	209,470	366	69,149	397	74,812	412	173,256	1,882	609,852
		計	345	84,664	364	404,311	366	69,149	398	74,812	413	173,675	1,886	806,612
8	路上 障害物	判決等	1	320	3	3,342	1	1,323	0	0	0	0	5	4,985
		示談	115	26,672	135	26,810	142	28,701	166	24,481	200	32,716	758	139,380
		計	116	26,992	138	30,152	143	30,024	166	24,481	200	32,716	763	144,365
9	工事不全	判決等	2	21,000	0	0	1	30,000	0	0	1	25,971	4	76,971
		示談	21	2,716	20	5,791	39	7,583	19	8,303	15	525	114	24,918
		計	23	23,716	20	5,791	40	37,583	19	8,303	16	26,496	118	101,889
10	安全施設 不備	判決等	5	46,769	1	0	5	38,143	4	20,347	4	20,478	19	125,737
		示談	89	56,225	157	79,002	153	89,481	123	48,668	123	22,222	645	295,598
		計	94	102,994	158	79,002	158	127,624	127	69,015	127	42,700	664	421,336
11	脱橋	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	2	841	1	302	0	0	1	57	1	1,148	5	2,348
		計	2	841	1	302	0	0	1	57	1	1,148	5	2,348
12	落下物 直撃	判決等	1	110	0	0	0	0	0	0	0	0	1	110
		示談	187	47,651	180	47,297	208	44,054	246	57,290	226	49,260	1,047	245,552
		計	188	47,761	180	47,297	208	44,054	246	57,290	226	49,260	1,048	245,662
13	その他	判決等	0	0	8	19,955	1	1,368	13	11,740	3	707	25	33,770
		示談	126	35,313	174	61,597	179	44,098	162	48,589	157	36,980	798	226,578
		計	126	35,313	182	81,552	180	45,466	175	60,329	160	37,687	823	260,348
		判決等	16	232,194	22	249,372	20	241,520	24	43,709	17	73,584	99	840,379
		示談	2,973	571,020	3,307	772,299	3,365	614,542	3,332	653,278	3,486	613,385	16,463	3,224,525
		計	2,989	803,214	3,329	1,021,671	3,385	856,062	3,356	696,987	3,503	686,969	16,562	4,064,903

表 2-6 事故態様別：一般国道（都道府県管理）・都道府県道（単位：千円）

分類	事故態様	処理区分	10年度		11年度		12年度		13年度		14年度		計	
			件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額
1	穴ぼこ	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	372	27,262	266	23,131	226	23,903	270	83,128	239	19,536	1,373	176,960
		計	372	27,262	266	23,131	226	23,903	270	83,128	239	19,536	1,373	176,960
2	段差	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	26	3,875	32	2,803	39	6,080	31	5,083	33	4,416	161	22,258
		計	26	3,875	32	2,803	39	6,080	31	5,083	33	4,416	161	22,258
3	蓋不全	判決等	0	0	2	9,779	1	600	0	0	1	600	4	10,979
		示談	132	30,954	147	32,812	170	36,364	143	20,705	171	25,263	763	137,097
		計	132	30,954	149	33,591	171	36,964	143	20,705	172	25,863	767	148,076
4	スリップ	判決等	1	11,921	0	0	0	0	0	0	0	0	1	11,921
		示談	9	3,802	9	3,251	8	4,784	14	4,546	12	4,660	52	21,043
		計	10	15,723	9	3,251	8	4,784	14	4,546	12	4,660	53	32,964
5	道路崩壊 (通行車両の被害)	判決等	1	50,019	0	0	1	56,250	0	0	0	0	2	106,269
		示談	8	3,469	14	5,117	11	8,054	12	3,893	9	2,905	54	23,438
		計	9	53,489	14	5,117	12	64,304	12	3,893	9	2,905	56	129,708
6	道路崩壊2 (沿道家屋等の被害)	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	2	14,248	2	235	1	385	3	1,520	0	0	8	16,388
		計	2	14,248	2	235	1	385	3	1,520	0	0	8	16,388
7	落石	判決等	1	1,500	1	194,841	0	0	1	0	0	0	3	196,341
		示談	293	70,921	312	196,475	297	46,089	321	57,649	339	160,643	1,562	531,778
		計	294	72,421	313	391,316	297	46,089	322	57,649	339	160,643	1,565	728,119
8	路上 障害物	判決等	1	320	1	179	1	1,323	0	0	0	0	3	1,822
		示談	45	9,822	49	11,685	68	13,381	60	10,321	87	16,099	309	61,308
		計	46	10,142	50	11,864	69	14,704	60	10,321	87	16,099	312	63,130
9	工事不全	判決等	0	0	0	0	1	30,000	0	0	1	25,971	2	55,971
		示談	2	328	5	759	4	290	6	967	5	235	22	2,579
		計	2	328	5	759	5	30,290	6	967	6	26,206	24	58,550
10	安全施設 不備	判決等	1	12,000	0	0	3	34,210	3	20,347	3	20,478	10	87,035
		示談	35	25,225	43	39,251	44	21,728	55	7,343	34	4,679	211	98,227
		計	36	37,225	43	39,251	47	55,938	58	27,690	37	25,157	221	185,262
11	脱橋	判決等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5
		計	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5
12	落下物 直撃	判決等	1	110	0	0	0	0	0	0	0	0	1	110
		示談	120	29,542	106	25,888	118	25,720	137	36,369	115	25,780	596	143,299
		計	121	29,652	106	25,888	118	25,720	137	36,369	115	25,780	597	143,409
13	その他	判決等	0	0	2	15,000	1	1,368	2	0	2	707	7	17,075
		示談	54	13,646	71	17,075	74	22,331	57	10,682	76	10,704	332	74,438
		計	54	13,646	73	32,075	75	23,699	59	10,682	78	11,411	339	91,513
		判決等	6	75,870	6	219,799	8	123,751	6	20,347	7	47,756	33	487,523
		示談	1,099	233,100	1,056	349,482	1,060	209,109	1,109	242,206	1,120	274,920	5,444	1,308,817
		計	1,105	308,970	1,062	569,281	1,068	332,860	1,115	262,553	1,127	322,676	5,477	1,796,341

表 2-7 事故態様別：一般国道・都道府県道・市道(制令指定市管理)

(単位：千円)

分類	事故態様	処 理 区 分	10年度		11年度		12年度		13年度		14年度		計	
			件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額
1	穴ばこ	判決等 示 該 計	0 118 118	0 9,066 9,066	1 104 105	900 18,142 19,042	1 116 117	2,721 12,860 15,581	0 79 79	0 11,769 11,769	0 82 82	0 7,311 7,311	2 499 501	3,621 59,148 62,769
2	段 差	判決等 示 該 計	0 19 19	0 4,302 4,302	0 13 13	0 1,766 1,766	0 17 17	0 2,253 2,253	0 27 27	0 6,620 6,620	0 36 36	0 5,750 5,750	0 112 112	0 20,691 20,691
3	蓋不全	判決等 示 該 計	0 34 34	0 8,233 8,233	1 49 50	3,637 11,141 14,778	0 40 40	0 9,511 9,511	0 67 67	0 9,133 9,133	2 66 68	12,931 15,987 28,918	3 256 259	16,568 54,005 70,573
4	スリップ	判決等 示 該 計	0 1 1	0 28 28	0 1 1	0 26 26	0 1 1	0 900 900	0 1 1	0 20 20	0 1 1	0 46 46	0 5 5	0 1,020 1,020
5	道路崩壊 (通行車両 の被害)	判決等 示 該 計	0 9 9	0 1,076 1,076	0 0 0	0 0 0	0 1 1	0 297 297	0 4 4	0 257 257	0 1 1	0 132 132	0 15 15	0 1,762 1,762
6	道路崩壊2 (沿道家屋 等の被害)	判決等 示 該 計	0 0 0	0 0 0	0 2 2	0 1,566 1,566	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 2 2	0 1,566 1,566
7	落 石	判決等 示 該 計	0 3 3	0 243 243	0 1 1	0 1,200 1,200	0 2 2	0 151 151	0 5 5	0 1,080 1,080	0 3 3	0 372 372	0 14 14	0 3,046 3,046
8	路 上 障害物	判決等 示 該 計	0 17 17	0 1,950 1,950	2 21 23	3,163 3,574 6,737	0 16 16	0 2,862 2,862	0 31 31	0 6,298 6,298	0 42 42	0 7,227 7,227	2 127 129	3,163 21,911 25,074
9	工事不全	判決等 示 該 計	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	4 4 4	887 887 887	2 2 2	175 175 175	1 1 1	67 67 67	7 7 7	1,129 1,129 1,129
10	安全施設 不 備	判決等 示 該 計	2 11 13	5,847 9,568 15,415	1 22 23	0 4,195 4,195	0 18 18	0 4,229 4,229	0 8 8	0 989 989	0 10 10	0 2,695 2,695	3 69 72	5,847 21,676 27,523
11	脱 橋	判決等 示 該 計	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
12	落下物 直 撃	判決等 示 該 計	0 27 27	0 8,342 8,342	0 23 23	0 5,173 5,173	0 26 26	0 5,204 5,204	0 37 37	0 8,433 8,433	0 31 31	0 5,534 5,534	0 144 144	0 32,686 32,686
13	そ の 他	判決等 示 該 計	0 9 9	0 2,413 2,413	0 16 16	0 3,499 3,499	0 17 17	0 3,211 3,211	1 7 8	5,173 17,061 22,234	0 8 8	0 1,737 1,737	1 57 58	5,173 27,921 33,094
		判決等 示 該 計	2 248 250	5,847 45,221 51,068	5 252 257	7,700 50,282 57,982	1 258 259	2,721 42,365 45,086	1 268 269	5,173 61,835 67,008	2 281 283	12,931 46,858 59,789	11 1,307 1,318	34,372 246,561 280,933

表 2-8 事故態様別：市町村道

(単位：千円)

分類	事故態様	処 理 区 分	10年度		11年度		12年度		13年度		14年度		計	
			件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額
1	穴ばこ	判決等 示 該 計	1 822 823	68,048 108,140 176,188	0 959 959	0 76,474 76,474	1 907 908	1,266 77,798 79,064	2 886 888	7,138 73,289 80,427	0 902 902	0 65,441 65,441	4 4,476 4,480	76,452 401,142 477,594
2	段 差	判決等 示 該 計	0 85 85	0 18,056 18,056	3 127 130	700 20,422 21,122	5 130 135	26,616 24,507 51,123	2 123 125	1,220 66,624 67,844	0 146 146	0 44,178 44,178	10 611 621	28,536 173,787 202,323
3	蓋不全	判決等 示 該 計	3 432 435	32,506 79,357 111,863	0 524 524	0 104,938 104,938	2 561 563	3,450 101,826 105,276	2 520 522	3,264 85,717 88,981	4 597 601	12,478 87,732 100,210	11 2,634 2,645	51,698 469,570 511,268
4	スリップ	判決等 示 該 計	0 9 9	0 3,030 3,030	0 9 9	0 1,908 1,908	0 24 24	0 4,981 4,981	0 14 14	0 2,650 2,650	1 24 25	0 2,049 2,049	1 80 81	0 14,618 14,618
5	道路崩壊 (通行車両 の被害)	判決等 示 該 計	0 11 11	0 3,539 3,539	1 17 18	218 12,250 12,468	0 24 24	0 16,718 16,718	0 20 20	0 13,790 13,790	0 31 31	0 11,158 11,158	1 103 104	218 57,455 57,673
6	道路崩壊2 (沿道家屋 等の被害)	判決等 示 該 計	0 0 0	0 0 0	1 2 3	16,000 35,047 51,047	1 2 3	79,783 255 80,038	0 4 4	0 2,334 2,334	0 2 2	0 714 714	2 10 12	95,783 38,350 134,133
7	落 石	判決等 示 該 計	0 48 48	0 12,000 12,000	0 50 50	0 11,795 11,795	0 67 67	0 22,909 22,909	0 71 71	0 16,083 16,083	1 70 71	419 12,241 12,660	1 306 307	419 76,028 76,447
8	路 上 障害物	判決等 示 該 計	0 53 53	0 14,900 14,900	0 65 65	0 11,551 11,551	0 58 58	0 12,458 12,458	0 75 75	0 7,862 7,862	0 71 71	0 9,390 9,390	0 322 322	0 56,161 56,161
9	工事不全	判決等 示 該 計	2 19 21	21,000 2,388 23,388	0 15 15	0 5,032 5,032	0 31 31	0 6,406 6,406	0 11 11	0 7,161 7,161	0 9 9	0 223 223	2 85 87	21,000 21,210 42,210
10	安全施設 不 備	判決等 示 該 計	2 43 45	28,922 21,432 50,354	0 92 92	0 35,556 35,556	2 91 93	3,933 63,524 67,457	1 60 61	0 40,336 40,336	1 79 80	0 14,848 14,848	0 365 371	32,855 175,696 208,551
11	脱 橋	判決等 示 該 計	0 1 1	0 836 836	0 1 1	0 302 302	0 0 0	0 0 0	0 1 1	0 57 57	0 1 1	0 1,148 1,148	0 4 4	0 2,343 2,343
12	落下物 直 撃	判決等 示 該 計	0 40 40	0 9,767 9,767	0 51 51	0 16,236 16,236	0 64 64	0 13,130 13,130	0 72 72	0 12,488 12,488	0 80 80	0 17,946 17,946	0 307 307	0 69,567 69,567
13	そ の 他	判決等 示 該 計	0 63 63	0 19,255 19,255	6 87 93	4,955 41,023 45,978	0 88 88	0 18,556 18,556	10 98 108	6,567 20,846 27,413	1 73 74	8 24,539 24,539	55 409 426	11,522 124,219 135,741
		判決等 示 該 計	8 1,626 1,634	150,476 292,700 443,176	11 1,999 2,010	21,873 372,535 394,408	11 2,047 2,058	115,048 363,068 478,116	17 1,955 1,972	18,189 349,237 367,426	8 2,085 2,093	12,897 291,607 304,504	55 9,712 9,767	318,483 1,669,147 1,987,630

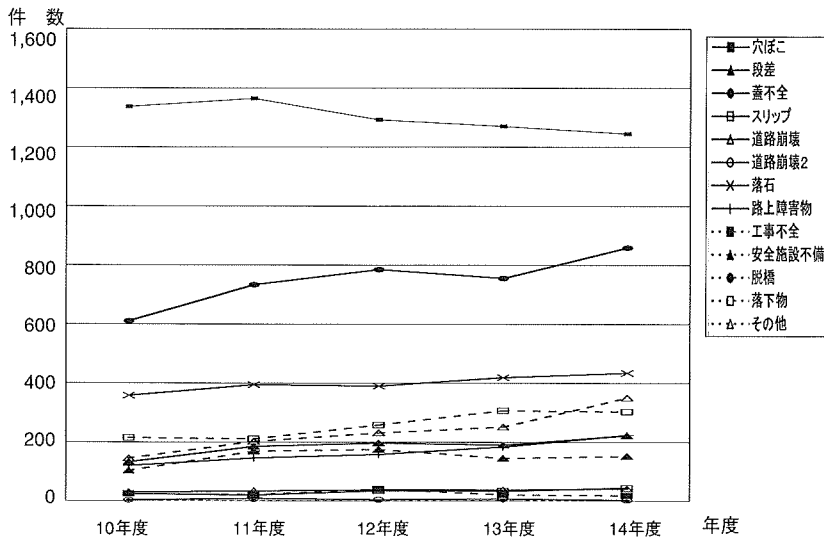


表 3-1

	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度
穴ぼこ	1,336	1,363	1,291	1,269	1,244
段 差	131	184	196	189	221
蓋不全	699	732	784	754	858
スリップ	24	19	34	33	44
道路崩壊	29	33	37	37	41
道路崩壊2	3	8	4	7	2
落 石	357	393	389	418	433
路上障害物	119	145	157	183	223
工事不全	24	20	40	21	18
安全施設不備	102	168	174	144	151
脱 橋	2	1	0	1	1
落下物	214	210	257	306	302
その他	144	201	230	250	349
合 計	3,094	3,477	3,593	3,612	3,887

図 1 全道路

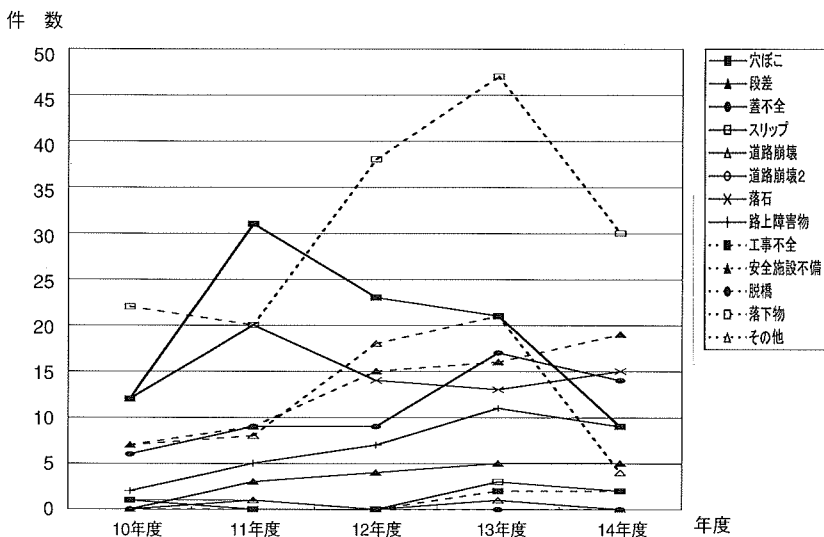


表 3-2

	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度
穴ぼこ	12	31	23	21	9
段 差	0	3	4	5	5
蓋不全	6	9	9	17	14
スリップ	1	0	0	3	2
道路崩壊	0	1	0	1	0
道路崩壊2	1	1	0	0	0
落 石	12	20	14	13	15
路上障害物	2	5	7	11	9
工事不全	1	0	0	2	2
安全施設不備	7	9	15	16	19
脱 橋	0	0	0	0	0
落下物	22	20	38	47	30
その他	7	8	18	21	4
合 計	71	107	128	157	109

図 2 一般道路 (国管理)

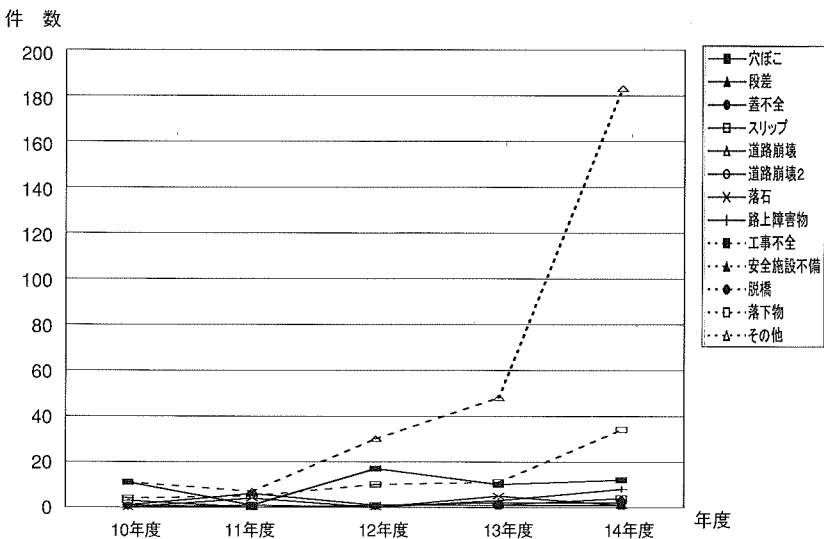


表 3-3

	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度
穴ぼこ	11	1	17	10	12
段 差	1	6	1	1	1
蓋不全	1	0	1	2	2
スリップ	3	0	1	1	4
道路崩壊	0	0	0	0	0
道路崩壊2	0	0	0	0	0
落 石	0	4	0	5	1
路上障害物	0	1	0	3	8
工事不全	0	0	0	0	0
安全施設不備	1	0	1	1	4
脱 橋	0	0	0	0	0
落下物	4	5	11	11	34
その他	11	7	48	48	183
合 計	32	24	82	82	249

図 3 高速自動車国道・一般有料道路 (公団管理)

件 数

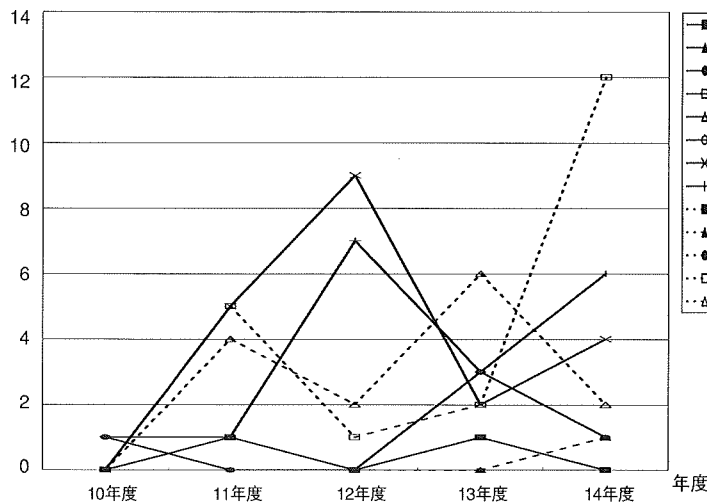


図4 一般有料道路（公社管理）

表3-4

	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度
穴ぼこ	0	1	0	1	0
段 差	0	0	0	0	0
蓋不全	1	0	0	3	1
スリップ	0	0	0	0	0
道路崩壊	0	0	0	0	0
道路崩壊2	0	0	0	0	0
落 石	0	5	9	2	4
路上障害物	1	1	7	3	6
工事不全	0	0	0	0	0
安全施設不備	0	1	0	0	1
脱 橋	0	0	0	0	0
落下物	0	5	1	2	12
その他	0	4	2	6	2
合 計	2	17	19	17	26

件 数

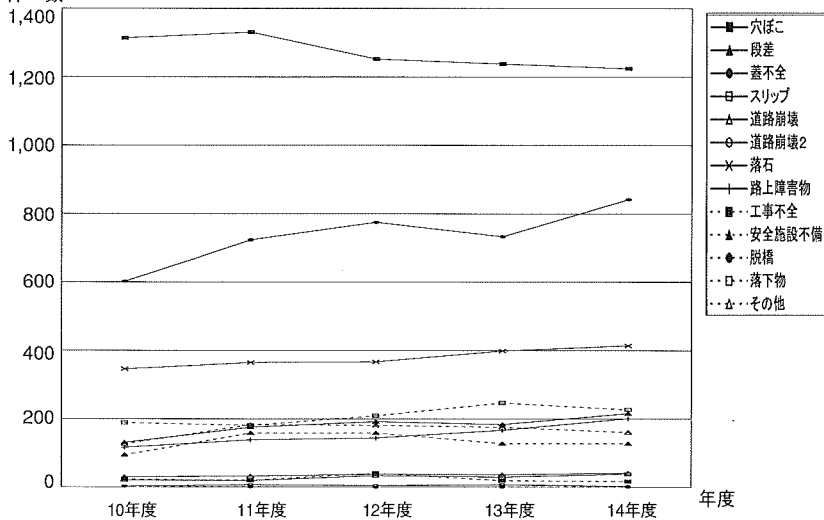


図5 一般国道（都道府県・政令指定都市管理）・都道府県道・市町村道

表3-5

	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度
穴ぼこ	1,313	1,330	1,251	1,237	1,223
段 差	130	175	191	183	215
蓋不全	601	723	774	732	841
スリップ	20	19	33	29	38
道路崩壊	29	32	37	36	41
道路崩壊2	2	7	4	7	2
落 石	345	364	366	393	413
路上障害物	116	133	143	166	200
工事不全	23	20	40	19	16
安全施設不備	94	158	158	127	127
脱 橋	2	1	0	1	1
落下物	183	180	208	246	236
その他	126	182	180	175	160
合 計	2,999	3,329	3,385	3,356	3,503

件 数

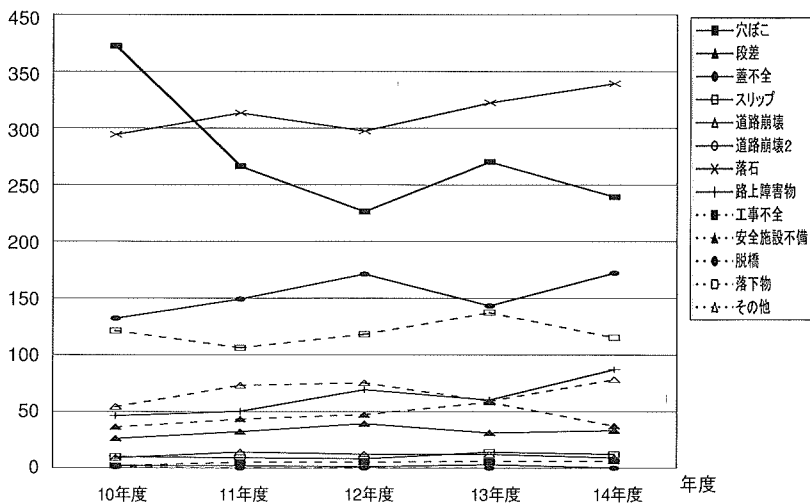


図6 一般国道（都道府県管理）・都道府県道

表3-6

	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度
穴ぼこ	372	266	226	270	239
段 差	26	32	39	31	33
蓋不全	132	149	171	143	172
スリップ	10	9	8	14	12
道路崩壊	9	14	12	12	9
道路崩壊2	2	2	1	3	0
落 石	294	313	297	322	339
路上障害物	46	50	69	60	87
工事不全	2	5	5	6	6
安全施設不備	36	43	47	58	37
脱 橋	1	0	0	0	0
落下物	121	106	118	137	115
その他	54	73	75	59	78
合 計	1,105	1,092	1,068	1,115	1,127

件 数

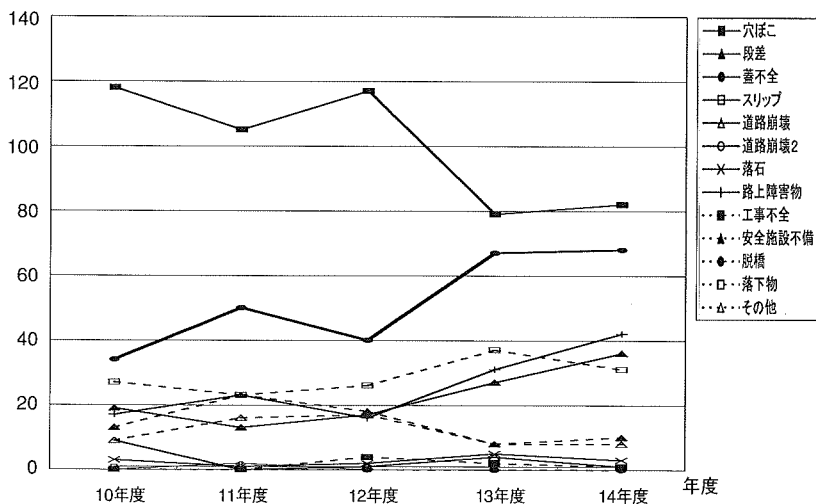


図7 一般国道・都道府県道・市道（政令指定都市管理）

表3-7

	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度
穴ぼこ	118	105	117	79	82
段 差	19	13	17	27	36
蓋不全	34	90	40	67	68
スリップ	1	1	1	1	1
道路崩壊	9	0	1	4	1
道路崩壊2	0	2	0	0	0
落 石	3	1	2	5	3
路上障害物	17	23	16	31	42
工事不全	0	0	4	2	1
安全施設不備	13	23	18	8	10
脱 橋	0	0	0	0	0
落下物	27	23	26	37	31
その他	9	16	17	8	8
合 計	250	257	259	269	283

件 数

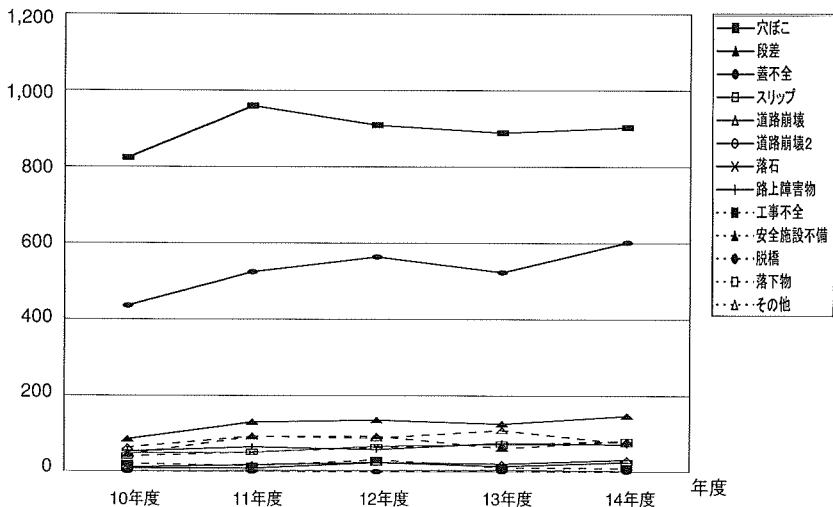


図8 市町村道

表3-8

	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度
穴ぼこ	825	959	908	888	902
段 差	85	130	135	125	146
蓋不全	435	524	563	522	601
スリップ	9	9	24	14	25
道路崩壊	11	18	24	20	31
道路崩壊2	0	3	3	4	2
落 石	48	50	67	71	71
路上障害物	53	65	58	75	71
工事不全	21	15	31	11	9
安全施設不備	45	92	93	61	80
脱 橋	1	1	0	1	1
落下物	40	51	64	72	80
その他	63	93	88	108	74
合 計	1,634	2,010	2,058	1,972	2,093

三 おわりに

道路は、供用されている以上、歩行者、自転車、車両の大小を問わず、二四時間、交通の用に供しており、広く一般の利用者においても、道路が「通常有すべき安全性を欠く」（最判昭和四五年八月二〇日高知国道落石事件）ものと到底考えられず、道路は原則として安全であるとの認識をもつて利用している。一方で、歩行者や大型車両運転手など道路利用者又は天候や地形等周辺事情ごとに、各々の利用者が払うべき通常の注意義務や場所的環境等に応じた「安全性」の概念には差があるものと考えられており、営造物の瑕疵の判断に当たっては、「構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべき」（最判昭和五三年七月四日大阪国際空港事件）とのメルクマールが判例上も定着していることは広く知られている。本調査結果が多少なりとも各道路管理者の参考となり、今後の適正な道路管理の一助となれば幸いである。

最後に、御多忙の折、当課の依頼により、情報提供をしていただいている地方公共団体を始めとする各道路管理者に、この場をお借りして御礼を申し上げる。

平成16年度

「道路ふれあい月間」

地方行事報告



8月10日は「道の日」

北海道開発局

「道路ふれあい月間」・「道の日」関連行事

八月の「道路ふれあい月間」及び八月一日の「道の日」の関連行事として、八月一日（火）に札幌市内にある「サッポロファクトリー」を会場として、道路フェスティバル実行委員会（北海道開発局、北海道、札幌市、日本道路公団北海道支社）主催による『道路ふれあい月間 HOKK AIDO「道の日」フェスティバル2004』（テーマ「道路体験～過去・現在・未来」）を開催しました。

当日は、サッポロファクトリー内アトリウムのステージにおいて、記念式典が行われ、主催者挨拶の後、全道各地の小学生から応募のあった絵画コンクールの表彰式を行いました。記念式典終了後、ステージイベントとして道路をテーマにコミユニティFM局によるラジオ公開放送が行われ、多数のゲストを招き「道」にまつわるトークが展

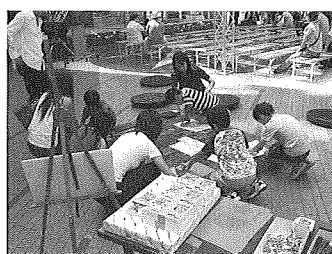


写真1 メインテーマゾーンの様子

開されました。また、テーマゾーンでは、シーニックバイウェイに関するパネルや排水性舗装の模型、道路標識や信号機等の展示を行い、大正時代の「木塊舗装」

を再現し、ともに展示されたマンホール蓋や橋名板レプリカを使ってフロッタージュを楽しめるコーナーでは、来場した子供たちが楽しそうに体験していました（写真1）。



写真2 道路をまもる機械の展示会

このほか道内各地においても、各地域の道路管理者が共同して地域住民参加のもと道路の清掃を行ったり、除雪機械等の展示・体験試乗会、「道の駅」等での道路のPRや「道路工事現場見学会」等を実施しました（写真2）。

このように各イベントには地域住民のほか多くの方々に参加していただいたことから、道路愛護思想の啓発や道路に対する認識と理解を深めていただくことができました。

東北地方整備局

道路フェア2004

東北地方整備局では、八月の「道路ふれあい月間」及び八月一日の「道の日」の趣旨に沿い、道路愛護の精神を高めるべく本局をはじめとして種々の行事を実施しました。

その中で、八月一日（火）において、道路ふ



写真1 『道路の絵画展』表彰式



写真2 道路パネルコーナー

れあい月間行事実行委員会（東北地方整備局・仙台河川国道事務所・東北幹線道路調査事務所・宮城県・仙台市・日本道路公団東北支社・宮城県道路公社）主催

により「道路フェア2004」を仙台市青葉区内の勾当台公園市民の広場に於いて開催しました。

オープニングセレモニーでの、東北地整馬場局長の挨拶、関係者によるテープ

カットに引き続き、仙台市内の小学生の応募による『道路の絵画展』及び東北地方の道路を対象とした『東北地方道路写真コンテスト』の入賞者の表彰式を行いました。今回は、絵画展に三、三九

八点、写真コンテストに三、八〇七点もの応募があり、皆さんの道路に対する関心の高さを感じます。また、今年度は推進標語や愛護団体の表彰及び伝達式も執り行いました（写真1）。

メインとなるテーマゾーン内においては、I T

S等の展示（写真2）と合わせ、『絵画展』『道路写真コンテスト』入賞作品の展示も行いました。

また、宮城県気仙沼市の「気仙沼人力車の会」による人力車試乗会やロータリー除雪車など多くの方に楽しんで頂きました。その他展示テントでは宮城県内の「道の駅」や主催者の展示コーナー等を設けました。

今年は「道路資料館」「仙台交通管制室」「仙台共同溝」「道路博士のロードナビゲーション（路上散策）」をセットにしたツアーを企画し、事前募集方式をとったところ予想を上回る応募がありました。選にもれた方、また当日参加されたい方は当日企画していた独立した企画に参加していただくことができました。

ステージイベントでは、「道の駅ふれあいステーションジ」、「ふたりはプリキュア」のキャラクターショーを行い、ふれあいライブコンサートでは在仙アーティストによるアコースティックや三味線といった多岐にわたるライブを行い、多くの観客で盛り上がりを見せました。

その他、昔なつかしい「めんこ」や「ビー玉」、「ふわふわ遊具」や「風船配布」、屋台などで夏の一時を過ごしていただきました。

以上のようなイベントのほか東北地整備内各地において、幅広い層の方々の参加を対象にした行事を行うとともに、あわせて「道路ふれあい月

間」・「道の日」の趣旨の浸透と道路愛護思想の普及を図っていきたいと考えます。

関東地方整備局

関東道路フェア2004

関東地方整備局では、「道路ふれあい月間」及び「道の日」の制定趣旨を踏まえ、本局をはじめ、各事務所においてもさまざまな取組みを実施しました。以下、本局主催で行ったイベントについて紹介します。

八月三十一日（火）に、さいたま市中央区のさいたま新都心「けやきひろば」において、「関東道路フェア2004」と題し、日本道路公団、首都高速道路公団、東日本電信電話㈱、東京電力㈱、東京ガス㈱、道路占用工事企業者連絡協議会との共同主催及び関東「道の駅」連絡会の協賛により開催しました。

オープニングでの渡辺関東地方整備局長の挨拶に続いて、地元さいたま市の原山中学校によるブラスバンドコンサートでフェアが始まりました。

ステージ上では主催者各団体による事業PR、子供達に人気のある「仮面ライダーブレイド」のキャラクターショー、昨年に続いている出演となったさいたま市の与野東中学校のジャズバンド演奏を行い、イベントを盛り上げました（写真1）。

会場内では、関東地方整備局の道路事業につい

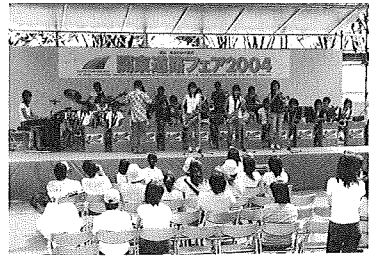


写真1 与野東中学校による演奏

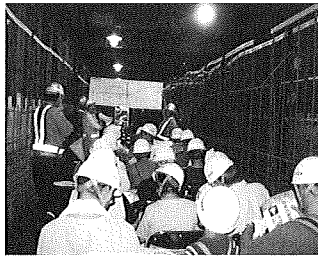


写真2 共同溝見学ツアー

されましたが、大勢の方に来場していただき、道路についての関心を高めていただくとともに、道路とふれあい、道路を身近なものに感じていただけたと考えています。

北陸地方整備局

「道路ふれあい月間・道の日」行事報告

北陸地方整備局では、八月の「道路ふれあい月間」及び八月一日の「道の日」の主旨を踏まえ、管内の道路系事務所において、関係機関の協力を得ながら様々な行事を実施しました。

以下に主なイベントの模様を紹介します。

◆二〇〇四道とあそぼう・どうろばーく

(八月二日(月) 上越市「上越観光物産センター」)

「わんぱくコーナー」を設置し、新潟県警による安全教育腹話術や道路に関するクイズ等通じて道路愛護について、広報活動を実施しました。

◆わんぱくおまつり広場「道のコーナー」

(八月三日(火) 長岡市長岡駅前大手通り)

長岡まつりの昼行事「わんぱくおまつり広場」に「道のコーナー」を設け、プールで遊ぶ、メルヘン号(山車)と記念撮影、ロータリ除雪車の展示、道の相談室と道のクイズコーナー等を開催。多数の家族連れで賑わいました(写真1)。

◆二〇〇四にいがた道路フェスティバル

(八月五日(木) 新潟市万代一丁目)

歩行者天国の会場

で、エレクトーン演奏、

大道芸、地元小学生の

「万代太鼓」、パトカー・白バイ等の展示、

道路上での落書きコーナー、水ヨーヨーやシートベルト衝撃体験などたくさんの楽しい企画を実施しました。

◆二〇〇四人と人・道でつながるフェスティバル

(八月一日(金) 婦負郡婦中町「ファボーレ」デカレンジャーと学ぼう道路おもしろクイズ(写真2)、おもしろアイデア道路標識コンテストの優秀作品や「道の日」関連の写真パネル等の展示を行いました。

◆石川の夏まつり・歩行者天国(道路まつり)

(八月二二日(土) 一般国道一五七号金沢市むさし交差点〜片町スクランブル)

約一、五〇〇mの区間を歩行者天国として、様々な催しが開催され、道路管理者としても「ラジコンコーナー」の設置、消雪装置の水の出るしくみの模型を展示し広報活動を行いました。

なお、金沢らしい風情を演出する「道路打ち水

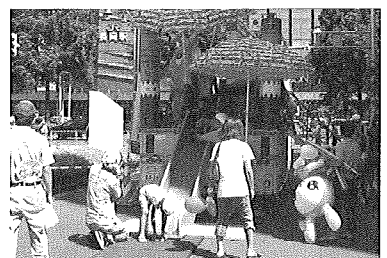


写真1 メルヘン号と記念撮影

た。

特に人気のあったのが別会場において実施した降雨体験車、土石流・火砕流体験車での疑似体験と、共同溝見学ツアーでした。普段見ることができない共同溝の見学ツアーは、応募者多数のため当初一回の予定を三回に増やすほどの盛況で、参加者からも「地中化されたライフラインの有効性がよく分かった。」「道路の地下を探検できて面白かった。」との感想が寄せられました(写真2)。

前日からの台風の影響で開始時間の遅れも懸念

大作戦」の試みも実施しました。

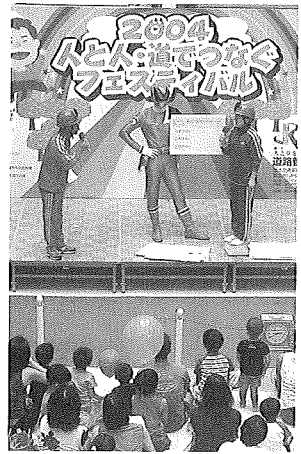


写真2 デカレンジャー
と道路おもしろク
イズ

中部地方整備局

八月「道路ふれあい月間」での取り組み

中部地方整備局並びに管内の道路関係事務所に
おいて、地方公共団体及び地元住民の協力を得な
がら様々な月間の広報活動を実施しました。以下
にその概要を紹介します。

◆イベント活動

・第一八回「みちフェスティバル」

『道の環、人の和、自然の輪』

八月七日(土)名古屋の中心、栄地下街にある
吹抜公園のオアシス21で名古屋地区ふれあい月間
実行委員会主催により、愛知万博、中部国際空港
のオープン時期に供用する路線等を紹介した各展
示ブースや道の駅物産展、本物の雪を運んで造つ
た雪の滑り台などで、大勢の方に楽しんでいただ
き、半日のイベントで約一万人の来場者がありま
した(写真1)。

・「みちフェスタ岐阜」

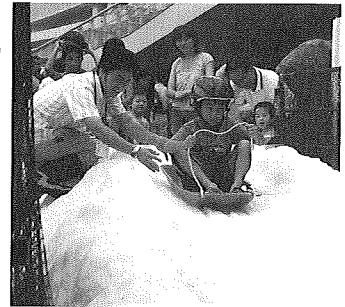


写真1 本物の雪を運んで造
った雪の滑り台

八月一〇日(火)岐阜市内にあるショッピング
センターで各道路管理者の協力のもと、リフト
車・地震体験車の搭乗、道路クイズ、キーホルダ
ー作り、キャラクターショー等の催しを行い、多
数の参加者で賑わいました。

◆ペーパーブリッジコンテスト

道路関係の全事務所において『紙で作る夢の橋』
をテーマに小学五・六年生を対象とし、ボール紙
を使い製作、応募してもらい、優秀作品を表彰、
展示します。今年度は管内一五七校にも及ぶ参加
がありました。

◆道路工事ふれあい見学会

道路関係事務所の工事現場で、トンネルや橋梁
工事の見学の他、建設機械の体験乗車や測量体験、
橋面に絵を描くなど、通常では体験できない『ふ
れあい見学会』を実施し、参加者は興味深く説明
を受けるとともに、特別な体験を大いに喜んでい



写真2 道路工事ふれあい見
学会

ました(写真2)。

◆その他の活動

清掃活動、不法占用指導、特殊
車両取締、駐輪対策、道路愛護団
体表彰、防災講演会、高校生シン
ポジウム、夏休み自由研究お助け
隊等、様々な活動を実施しました。

近畿地方整備局

「道路ふれあい月間」・「道の日」の行事報告

近畿地方整備局では、毎年八月の「道路ふれあ
い月間」、八月一〇日の「道の日」の趣旨に沿っ
て、本局及び管内道路関係事務所に於いて、関係
機関の協力を得ながら様々な行事を実施しまし
た。その一部を紹介させていただきます。

◆「みち」と「近畿」をテーマにしたショートス トーリーコンテスト

このコンテストは、「みち」と「近畿」をテー
マにして短編の物語を書いていただき、その作品
を通して作者も読者もみちについて更に思いを深
めていただくことを目的としており、今回で三回
目となりました。今年度は近畿地方整備局と(社)近
畿建設協会が主催となって実施し、全国の方から
一二作品の応募がありました。

応募作品については、現在審査を行っており
(審査委員長直木賞作家・難波利三氏)、一〇月末



写真1 御堂筋清掃大作戦

頃に入賞作品を決定し、入賞作品をホームページ等により公表いたします。

◆紀州路クリーン大作戦

和歌山県では、八月二八日に県内全ての



写真2 未知普請号

の道路管理者が主催となり、県内で一斉に道路清掃、植樹帯の美化等の活動を実施しました。台風のために一部のイベントが延期されました

が、合わせて約三、〇〇〇名の方々に参加していただきました。

紀伊山地の霊場と参詣道が世界遺産に登録されたこともあり、これからも道路をきれいにしていきたいという意見が多くありました。

◆最後に

ここでは詳しくは紹介できませんでしたが、各地域において、街頭PR活動、建設機械や水陸両用車「未知普請号」の試乗イベント、地元と一体となった道の日イベントなど多種多様な取組みをいたしました。

今後とも工夫を凝らし、「道路ふれあい月間」・「道の日」が国民の皆様にも道路を見つめ直していただく良い機会になるよう努めていきたいと思っています。

中国地方整備局

「道路ふれあい月間」・「道の日」行事報告について

中国地方整備局では、毎年八月の「道路ふれあい月間」、八月一〇日の「道の日」の趣旨に沿って、各地方公共団体等の協力を得て、本局及び各道路関係事務所において様々な行事を実施しましたので、その一部をご紹介します。

◆道路に関する作文・ポスターの募集

中国地方整備局の主催で、中国地方の小・中学生を対象に、ポスターは昭和五四年度から、作文は昭和五五年度から募集を実施しています。今年



写真1 作文ポスター表彰式

度は、小学校一・二・三・四・五・六・七・八・九・十・中・高・校、中学校三三校と一団体から、作文が一九二編、ポスターが一、四三〇点という多数の応募がありました。その中から特に優秀な作品として、作文六編、ポス

ター九点の計一五作品を中国地方整備局長賞に決定し、八月二日に広島市内において表彰式を実施しました。また、八月一三日から八月三〇日まで、広島市にある広島ステーションビル「ASE」において受賞作品の展示を行いました。

◆中国地方道路写真コンテスト

中国地方整備局と地方公共団体等の計一〇機関で構成された「道の日」中国実行委員会の主催で、中国地方道路写真コンテストを実施しました。中国地方における道路の役割や、私たちと道路との関わりなどを写真を通して、より鮮明にとらえていただくことを目的として昭和六二年度から実施しており、今年度で一八回目となります。腕に自信のある方を対象とした「一般部門」、初心者の方が気軽に参加できる「ビギナーズ部門」に分けて実施し、計八二〇点の応募がありました。その中から特に優秀な作品として、一般部門から最優秀賞一点、優秀賞五点、入選一〇点、ビギナーズ部門からビギナーズ特別賞五点を決定し、八月五日に広島市内において表彰式を実施しました。また、八月一二日から八月一八日までの間、中国五県の「道の駅」を中心に計一三カ所で開催に受賞作品の展示を行いました。

◆事務所における行事

中国地方整備局管内の各道路関係事務所においても、作文・ポスター事務所長表彰、街頭PR活

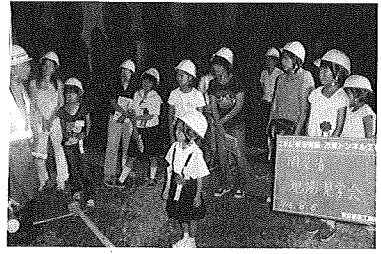


写真2 トンネル現地見学

動、現地見学会、道路一斉清掃、地元行事への参加、講演会など各種の広報活動を行い、道路愛護精神の啓発と普及を図っています。また、実施した活動の中には、より地域に根ざしたものもあり、地域との意見交換において、「道路管理は国任せでなく、地域も一緒に取り組んでいく必要がある。国も地域に働きかけ、地域も協力すべき」という貴重な意見も聞かれました。

今後は、各行事をふれあい月間期間中の一過性のものにするのではなく、年間を通し継続していく工夫が必要であると考えております。

四国地方整備局

「道路ふれあい月間」・「道の日」の行事報告

四国地方整備局では八月「道路ふれあい月間」及び「道の日」の趣旨に沿って、本局をはじめとして管内の各事務所において多彩な広報行事等を実施した一部を紹介します。

◆「道路ふれあい月間」オープニングセレモニー

四国においては、従来から各地区で様々な運動を実施してきましたが、本年六月、当整備局、四

国四県等の道路管理者や道路利用者が中心となり、「四国道路ふれあい協議会」を設立し、当協議会を母体に、四国全体として道路ふれあい月間の趣旨に沿った広報行事等を実施しました。

具体的な取組みとして、当協議会の主催により「道路ふれあい月間」オープニングセレモニーを八月三日（火）にサンポート高松かがわ国際会議場で開催しました。

当協議会長、局長に及び香川県出納長のあいさつ、道路功労者六団体の表彰式及び表彰受賞者を代表して愛媛県立南宇和高等学校農業クラブによる活動報告並びに本谷美加子さんによる「四国遍路道の話とオカリナ演奏」の記念講演会など華やかなセレモニーとなり、一般公募者約三〇〇名を含む三五〇名程度の幅広い層の方々に楽しんでいただきました。

◆クリーンアップ四国めざして

「88クリーンウォーク四国」の実施について
去る八月八日（日）に「88クリーンウォーク四国（第二回）」を実施しました。

四国全土で九、三〇四名（昨年は六、一八四名）の参加申し込みを頂き、一人のけがなく無事終了することができました。ご協力ありがとうございました。



写真1 本谷美加子さんによるオカリナ演奏

いました。

「88クリーンウォーク四国」とはご存じのとおり四国八八カ所霊場にちなみ、また、四国8の字ルートの早期完成を祈願して、毎年八月八日に四国内を一斉に歩きながら清掃を行うボランティア活動で、八月の「道路ふれあい月間」にあわせ、また四国の道の新たな取組みとして昨年度より開始したものです。

本取組みは継続事業として来年度以降も、毎年八月八日に実施いたしますので、今後とも四国の道のクリーンアップにご理解、ご支援の程よろしくお願い致します。

◆その他のイベント等について

誌面では詳しく紹介できませんが、同じく八月三日（火）にサンポート高松で開催された、香川



写真2 88クリーンウォーク四国に参加した子供達

道路ふれあい協議会主催の「道路ふれあいイベント」や徳島、松山、中村地区で実施した「オープン出張所」等、各地で様々な広報活動が展開されました。

九州地方整備局

「道路ふれあい月間」・「道の日」の行事報告

九州地方整備局では、八月の「道路ふれあい月間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨に沿い、管内の道路関係事務所において、関係機関及び民間団体の協力を得、多彩な行事を実施しましたので、その一部を紹介します。

◆「ひとと交流する道路フェア」

道路の意義・重要性に対し、国民に関心を持ってもらうため、直接国民とふれあい、交流する道路フェアを管内四カ所で開催。



写真1 秋山幸二さんをお迎えしての「道の日トークライブ」



写真2 道の日フェスタ2004 in 久留米

ゲームを地元タウン誌に掲載し一般の参加者を募集しました。「コマ」には交差点を模した式化し、行き先を矢印とした絵と前のコマからの距離を表示し、一コマ一コマたどっていくとゴール。道の駅を基本としたルートとなっているラリーゲームです。昔を懐かしんで子供と一緒に？ はじめ

トークをはじめとするステージショー、クイズ大会、パレード、地域住民による演舞、絵画コンクール・愛護団体表彰式など盛りだくさんのメニューで地域住民と交流を深めました。

中でも、福岡地区では元ダイエーホークス秋山幸二さんを迎え「道の日トークライブ」と題し、地元ラジオ局の番組とタイアップで会場から福岡県内のリスナーに向け、楽しいトークを生放送しました。

また、熊本では道守活動報告から「阿蘇の歴史街道」へと話が広がるリレートークを行うなど、道守活動への参加PR、活動を行っている団体間の交流・情報発信の場を提供できました。

◆「ユニークなラリーゲーム」

九州だけなのか他の地方にもあるのか不明ですが、熊本では「コマ地図ドライブ」というラリー

て？ といった方たちに参加していただけた。

◆「変わりつつある道路清掃活動」

管内各所、延べ約一、二〇〇名により道路清掃活動を実施しました。参加者は、前述の道守メンバー、ボランティア団体、関係行政機関ですが、今年の特徴は、道守活動を行っている方で構成された「道守会議」のメンバーの参加が増えていることで、次第に住民の手による道路愛護が広がっていることが伺えるものとなりました。

◆「道路探検隊（現場見学会）に今昔をアレンジ！ 坂本龍馬も歩いた道かも」

管内七事務所において、親子や小学生による現場見学会「道路探検隊」を実施しました。

現代の道路施設の見学、測量体験などの他、鹿児島と長崎ではNPO法人等の協力で古い町並みの散策探検を盛り込み、歴史の中で果たした道の役割など昔の道についても勉強してもらいました。

その他、管内では住民と協働での不法占用取締り、様々なメディアを利用したの広報活動を実施しています。

解説

独立行政法人日本高速道路保有・

債務返済機構法①

大臣官房道路関係四公団民営化関係組織設立準備室 大塚 久司

今回と今回の二回にわたって、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（以下「法」という。）について解説する。

2 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）は、高速道路に係る道路資産の保有並びに高速道路株式会社（以下「会社」という。）に対する貸付け、承継債務その他の高速道路の新設、改築等に係る債務の早期の確実な返済等の業務を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を支援することを

目的として、今回の道路関係四公団の民営化を受けて設立される独立行政法人である。

一 機構の行う業務

機構が行う業務の範囲については、法第十二条第一項各号の規定により高速道路に係る業務、同条第二項各号の規定により本州と四国を連絡する鉄道施設に係る業務について、それぞれ規定されているところである。以下、順を追って解説する。

1 高速道路に係る業務

機構は、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を支援するという法第四条に定める目的を達成するため、次の業務を行うこととされている。

る。（各項目の括弧書きは、法第十二条第一項の号を表す。）

① 高速道路に係る道路資産を保有し、これを会社に貸し付けること。（第一号）

日本道路公団等民営化関係法施行法（以下「施行法」という。）第十五条の規定により道路関係四公団が解散する際に機構が承継する高速道路に係る道路資産及び日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律第一条の規定により改正される道路整備特別措置法（以下「新特措法」という。）第五十一条第二項から第四項までの規定により機構に帰属する高速道路に係る道路資産について、法第十六条において、機構は、認可業務実施計画（法第十四条の規定により機構が作成し、国土交通大

臣の認可を受けた業務実施計画のことをいう。詳しくは、次の解説を参照のこと。に従い、会社に対し貸し付けるとともに、会社から、当該道路資産に係る貸付料を徴収しなければならないこととされている。

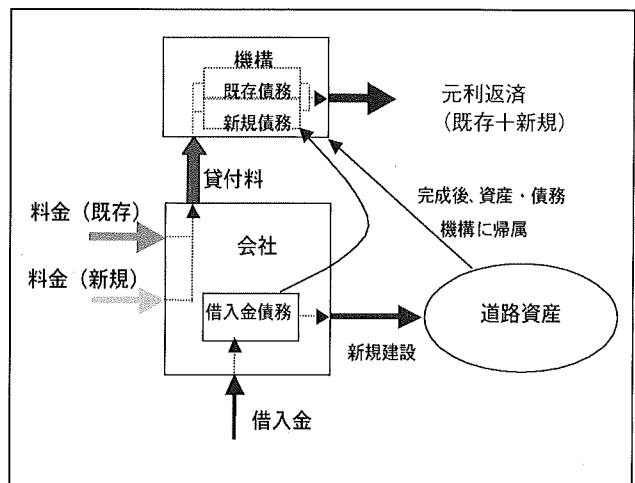
また、当該貸付料の額の基準については、法第十七条の規定により、機構が収受する占用料その他の収入で政令で定めるものと併せて、機構の業務に要する費用その他の政令で定める費用を、四十五年以内という貸付期間内に償うものでなければならぬこととされている。

② 承継債務の返済を行うこと。(第二号)

協定に基づき会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てるために負担した債務を引き受け、当該債務の返済を行うこと。(第三号)

法第十五条において、機構は、高速道路に係る道路資産が新特措法第五十一条第二項から第四項までの規定により機構に帰属する時点で、認可業務実施計画に定められた機構が会社から引き受ける新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に係る債務の限度額の範囲内で、会社の債務を引き受けなければならないこととされている。

なお、法第十五条第一項第二号及び第三号の規定による債務の返済には、借換債務を含むこ



ととされ、これらの債務に係る利子の支払は当然に含まれるものであることから、特段の規定は置かれていない。

③ 首都高速道路又は阪神高速道路の建設費に

充てるために、機構から首都高速道路株式会社(以下「首都会社」という。)又は阪神高速道路株式会社(以下「阪神会社」という。))に対して行われる、国又は関係地方公共団体から機構への出資金を財源とした無利子貸付けを行うこと。(第四号)

現在の公団方式の枠組みの下では、首都高速

道路公団(以下「首都公団」という。)及び阪神高速道路公団(以下「阪神公団」という。))に対して、国及び関係地方公共団体から、それぞれ首都高速道路又は阪神高速道路の建設費に充てることを目的とした出資金が投入されており、民営化後においても、将来的に、資本金相当額を各出資者に分配することを前提として、首都高速道路又は阪神高速道路の建設費の一部に充当するスキームは、円滑な道路建設に引き続き有効であることから、これを維持することとされている。

④ 会社が高速道路の災害復旧に充てるため

に、機構から会社に対して行われる、国から交付された補助金を財源とした無利子貸付けを行うこと。(第五号)

首都高速道路又は阪神高速道路の建設、修繕又は災害復旧に充てるために、機構から首都会社又は阪神会社に対して行われる、国又は関係地方公共団体から機構への補助金を財源とした無利子貸付けを行うこと(第六号)

法第二十五条第一項に、会社が行う災害復旧に対して国から機構補助金を交付する規定が置かれている。また、同条第二項では、現在の首都公団及び阪神高速道路公団と同様に、首都高速道路及び阪神高速道路の新設、改築、修繕、災害復旧に対して関係地方公共団体から機構に

補助金を交付する規定が置かれている。これらの補助金を財源として、機構は会社に対して無利子貸付けを行うこととされたものである。

⑤ 会社の経営努力による高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するため、必要な助成を行うこと。

(第七号)

国民の共有財産である高速道路から利潤を得ることは不適当であることから、会社が行う有料道路事業には利潤は含まれないことが基本とされている。一方で、会社による事業コストの縮減を促すために、会社の経営努力が業績に反映される仕組みを設け、コスト縮減分の一部を会社に還元することとされたものである。

⑥ 会社が高速道路の建設、管理を行う場合において、新特措法に基づき当該高速道路についてその道路管理者の権限の代行その他の業務を行うこと。(第八号)

今般の民営化において、これまで道路関係四公団が道路管理者に代行することとされていた道路管理権限のうち、新特措法第八条に規定するのとおり、占用許可等公権力の行使に該当するものについては、機構が代行することとされた。なお、法第二十六条の規定により、機構が代行することとされた道路管理権限について適正に行使されることを確保するため、特に必要

な場合には、国土交通大臣が機構に対し必要な措置を講ずるよう、要求することができるとされ、機構は、正当な理由がない限り、その要求に応えなければならないこととされている。

⑦ 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法(以下「本四特措法」という。)に規定する業務を行うこと。(第九号)

今般の民営化により、本州四国連絡橋公団(以下「本四公団」という。)が行うこととされていた本四特措法に規定する本州四国連絡橋に係る業務のうち、一般国道に係る部分については、機構が承継することとされている。具体的には、本四特措法第十条に規定する一般旅客定期航路事業廃止等交付金に関する業務、同法第十五条に規定する退職金支払確保契約に関する業務、同法第二十三条に規定する円滑な事業転換及び再就職の促進に必要な措置の推進へ寄与することを機構が行うこととなる。なお、法第二十条において、退職金支払確保契約に関する業務に関する基金の運用及び損益の計算方法について規定されている。

⑧ その他これらの業務に附帯する業務を行うこと。(第十号)

以上の高速道路に係る業務について附帯して

行われる業務について機構が行うことができるよう、この規定が設けられている。

2 本州と四国を連絡する鉄道に係る業務

1 に加え、機構は、現在本四公団が行うこととされている本州と四国を連絡する鉄道に関する業務のうち、以下の業務を行うこととされている。(各項目の括弧書きは、法第十二条第二項の号を表す。)

① 鉄道施設の管理を行うこと。(第一号)

現在、瀬戸大橋に鉄道が敷設され、本四備讃線においてJR西日本及びJR四国が列車の運行を行っているとともに、大鳴門橋においては、将来、鉄道が敷設できるようになっている。

今般の民営化により、本州四国連絡橋の鉄道施設部分の管理については、本州四国連絡橋を保有する機構が一元的に行うこととされたため、この規定が設けられている。また、高速道路株式会社法(以下「会社法」という。)第五条第一項第五号イの規定により、本州四国連絡高速道路株式会社は、機構の委託に基づき当該管理を行うこととされている。

なお、本州と四国を連絡する鉄道の建設については、機構は行わず、鉄道事業法等に基づ一般的鉄道の整備のスキームに則って行われることとなる。

② 鉄道施設を有償で鉄道事業者に利用させること。(第二号)

現在、本四公団は、本四備讃線をＪＲ西日本及びＪＲ四国に有償で利用させ、両者から利用料を徴収して当該路線の管理費用等に充てているところであるが、民営化後においても、この枠組みを維持することとされている。

③ その他これらの業務に附帯する業務を行うこと。(第三号)

以上の本州と四国を連絡する鉄道に係る業務について附帯して行われる業務について機構が行うことができるよう、この規定が設けられている。

二 高速道路株式会社との協定

1 協定の内容

機構は、法第十三条の規定により、業務を行っていくに当たって、あらかじめ、会社と協定を締結しなければならないこととされている。

〔協定の法的性質〕

協定の法的性質は、公法上の契約であり、協定の締結に当たっては、機構と会社が対等な立場で交渉を行った上で、両者が協定の内容について合意していることが必要である。ただし、協定は、国民の共有財産である高速道路の管理等に関する事項を定めるものであり、極めて公共性の高いものであると云える。

のであると云える。

〔協定の締結単位〕

協定の締結単位については、同条第一項の規定のとおり、全国路線網、地域路線網又は一の路線に属する高速道路（複数の会社が当該高速道路を管理する場合には、その各部分）ごとに機構と会社の間で締結することとされている。

ここで言う全国路線網とは、高速自動車国道及びいわゆるネットワーク型一般有料道路で国土交通大臣の認可を受けて機構が指定したものから構成され、地域路線網とは、全国路線網に属する高速道路以外の複数の高速道路であって、相互に交通上密接な関連性があるものとして国土交通大臣の認可を受けて機構が指定したものから構成される。

なお、機構と会社が協定を締結するまでの間、道路事業が円滑に行われることを目的として国土交通大臣が暫定協定を定めるに当たり、施行法第二十四条第二項又は第三項の規定により国土交通大臣が全国路線網又は地域路線網に属する高速道路を指定することとされている。これらは、機構と会社が協定を締結した際にも、施行法第三十一条第四項の規定により、国土交通大臣の認可を受けて機構が指定したものとみなされることから、改めて法第十三条第二項又は第三項の規定により国土交通大臣の認可を受けて機構が指定すること

を要しない。

〔協定の記載事項〕

協定には、法第十三条第一項各号の規定により、①協定の対象となる高速道路の路線名、②会社が行う管理のうち、新設、改築又は修繕に係る工事の内容（修繕に係る工事にあつては、機構が会社からその費用に係る債務を引き受けるものに限る。）、③②に規定する工事に要する費用に係る債務であつて、機構が会社から引き受けることとなるものの限度額、④災害復旧に要するものと見込まれる費用に係る債務であつて、機構が会社から引き受けることとなるものの限度額、⑤機構が首都圏会社又は阪神会社に対して行う第十二条第一項第四号及び第六号（災害復旧に係る部分を除く。）の無利子貸付けの貸付計画、⑥機構が会社に貸し付ける道路資産の内容並びにその貸付料の額及び貸付期間、⑦会社が当該高速道路を供用することにより徴収する料金の額及びその徴収期間、⑧その他国土交通省令で定める事項を定めることとされている。

これらの事項に関して、特記すべき点は以下のとおりである。

②及び③について

会社は協定に基づき高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を行うこととされているが、これらの管理のうち資産の形成を伴うも

の（新設、改築、修繕の一部）については、工事完成後、当該工事によって形成された道路資産とともに、当該工事に要する費用に係る債務を機構が引き受けることとなる。一方で、資産の形成を伴うものではない管理（維持、修繕の一部）に要する費用については、会社の管理費から支弁されることとなる。こうしたことから、工事の内容を定め、工事のコストを増大させないことを主たる目的として、機構が会社から引き受けることとなる債務の限度額が定められることとなる。

④について

資産の形成を伴う災害復旧を行ったときは、新設、改築等の場合と同様、機構が資産と債務を引き受けることとなるが、災害復旧費については、あらかじめ協定締結の段階ではどのような災害が起こるか不明で、災害復旧に係る工事の内容を確定することが不可能であるため、機構が引き受ける債務の限度額のみ定められることとなる。

⑤について

会社にとって、高速道路の新設、改築等の工事を行うための資金計画を立てるに当たって、無利子貸付けの額や貸付けの時期があらかじめ確定しておく必要があるため、定められるものである。なお、災害復旧に係る補助金につい

ては、あらかじめ協定締結の段階では確定することができないものであることから、貸付計画は定められないこととされている。

⑥及び⑦について

機構が道路関係四公団から承継した既存債務及び会社から引き受ける新規債務を返済するための最も重要な原資となる貸付料の額及び貸付期間を定める。

また、機構が会社から徴収する貸付料の額は、会社の料金収入から会社の管理費を差し引いた額とすることを基本としていることから、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間についても協定において定めることとされている。なお、法第十三条第四項の規定により、貸付期間の満了の日と料金徴収期間の満了の日を同じとすることが求められている。これは、会社の料金徴収権限に基づく料金収入を適切に機構の貸付料収入に反映させ、機構が会社から引き受けた債務等の返済を行っていくためである。

2 協定の変更

協定の見直しは、法第十三条第五項又は会社法第六条第二項の規定に基づき、必要に応じて見直すこととされている。つまり、機構及び会社は、①概ね五年ごとに、機構の業務の実施状況又は会社の事業の実施状況を勘案して、協定の変更の必

要性が認められる場合に、②大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があった場合に、それぞれ必要に応じてお互いに相手に対して協定の変更を申し出ることができることとされている。

これは、協定が機構の解散までの長期にわたり機構と会社との間の関係を規定するものであるが、締結後、時を経るに従って締結時の前提としていた諸条件が変化することもあり得ることを踏まえ、概ね五年ごとに協定について検討を加えることとされたものである。また、大規模な災害の発生等に対しては迅速かつ適切に対応することが求められることから、機構及び会社は、必要に応じて協定の変更を申し出ることができることとされている。

（次回に続く）

訴訟事例紹介

道路管理者が土地の明渡しを求めた事例

— 一般国道一六一号（湖北バイパス） 土地明渡し請求事件（最高裁） —

道路局道路交通管理課 千木良 敦之

はじめに

本件は、一般国道一六一号（湖北バイパス）の平成一〇年四月に暫定供用した区間（一・八km）に存する土地（別図A・Bの土地（以下「本件街地」という）について、原告（国）が、被告らに対し、所有権に基づく土地の明渡しを求めた事例である。

本件の争点のポイントは、別図に示されたA・Bの土地の部分、とりわけ、Aの土地の所有権が国にあるか否か、被告が占有し続けた場合に時効取得は認められるかの二点である。本セミナーの訴訟事例紹介において、土地の所有権等を争点とするものを取り上げることは至極稀なことではあるが、全国の道路管理において、事業中のものから供用後のものに至るまで、土地の所有権等の確認等を求める事案は後を絶たない状況にある。

道路管理者としては、登記簿等権原を明確に示す書面等を根拠にそれを明らかにしていく他はないが、従来の同種の訴訟を見ても、的確に書面等

の保管がなされており、道路敷地である土地の権原が道路管理者によつて適正に取得等されていないという事態は（筆者の調べた限りでは）ない（本事案でも国の主張が全面的に認容されている。）。

国等が所有する土地であっても占有を継続されることにより時効取得が認容された有名な判例（昭和五十一年一二月二四日最高裁）もあるが、このような事態にならないよう道路管理に当たっては、官民境界を常に明確に把握し、日頃のパトリールによつて、不法占有等の発見に努めることも重要である。本事例紹介により、土地の所有権等を明らかにする上で、裁判所で如何なる事実を採用し、如何なる判断をするのか、その典型例として参考となれば幸いである。

裁判の経過

平成一三年一月 七日

提訴（原告…国、被告…私人）

一四年一二月二七日

大津地裁（請求認容）

一五年 八月二九日

大阪高裁（一審支持）

一六年 一月三〇日

最高裁（上告棄却（不受理））

第3 裁判所の判断（地裁・高裁同旨）〔概要〕

一 争点1

本件係争地別図A・Bの土地の部分は、誰の所有するものか。

1 当事者双方が提出した証拠及び被告本人及び弁論の全趣旨によれば、下記の事実を認めることができる。

(1) ア 本件係争地付近において、昭和三九年から、国土調査法に基づく地籍調査が行われ、その調査に基づき地籍図が作成された。

イ 原告（国）は、一般国道一六一号（湖北バイパス）改築工事（以下「本件工事」という。）に必要な事業用地を買収するに当たって、前記地籍図を合成し、それを踏まえて、昭和六一年一二月、「用地実測平面図」を作成した。この「用地実測平面図」に各測点間の辺長を記入したものが、別図（一部簡略）で

ある。

(2) 原告は、本件工事に必要な事業用地として、昭和六三年六月三日に訴外甲から本件土地B周辺の土地を、平成六年三月一日に訴外乙から本件土地A周辺の土地をそれぞれ買収した。

(3) ア 訴外乙らは、平成三年二月一二日、残地となった485番1を、現状有姿、公簿取引の特約で、訴外丙に売り渡した。

同土地については、訴外丁から被告に売買の話が持ちかけられ、被告はS名義で買い受けることになり、中間省略登記の方法により、平成三年三月二〇日、同日売買を原因として、訴外乙からSに所有権移転登記手続がなされた。

イ 訴外乙らは、485番1については三〇年前に国土調査法に基づく地籍調査が行われ、法務局と町役場にその成果図があるもので、それを基に、前記アの売買において公簿で取引し、現地で買い手や隣接土地所有者らと境界の確認をしていない。

2
(1) 被告はS名義で訴外乙らから485番1を買い受けた際、訴外乙らの立会を得て現地で485番1について指示説明を受けた等の被告の主張は採用できない。

(2) また、被告は、原告主張にかかる図面に

は現地と図面とを対応させるための確かな基点が摘示されていないから、同図面をもって、本件係争地が本件各土地の一部であるとはいえない旨主張する。しかし、国土調査法に基づく地籍調査は、毎筆の土地について、その所有者、地番及び地目の調査並びに境界及び地籍に関する測量を行い、その結果を地図及び簿冊に作成するものであり(国土調査法二条一項三号、同条五項)、

上記地図及び簿冊に示す地点の位置は、地理学的経緯度、平面直角座標系による平面直角座標値若しくは平均海面からの高さで、又はこれらを併用して、表示するものとする(同法二条六項、同法施行令二条一項)ものであるから、国土調査法に基づいてなされた地籍調査の成果として作成された地籍図には、いわゆる現地復元能力が認められるというのが相当であり、したがって、これらの地籍図を合成し、これを踏まえて作成された用地実測平面図が、現地との対応性を欠くものであるということはできず、この点に関する上記被告らの主張は失当である。

3
したがって本件係争地は、原告所有に係る土地であると認めるのが相当である(参考)。

二 争点2

本件係争地(土地A)は、被告による時効取得が成立しているか。

1 (1) 被告が平成三年三月ころからフェンスを設置するなどして、平成五年三月から自動車を駐車させるなどして、それぞれ485番1(土地Aの部分)を占有していることが認められる。

(2) 485番1(全土地A・C・D)については、抵当権者である日本住宅金融株式会社の上立てにより競売開始決定がなされ、平成二年七月二七日に訴外Fが競売による売却によつてこれを取得したこと、訴外Fは、485番1(土地Aの部分)を使用することなく、被告にこれを無償で使用させていることを認めることができる。

2 被告は平成三年三月頃にフェンスを設置するなどして、土地Aの占有を開始したことについて近隣の土地所有者から何らの異議が出なかったことをもつて、占有の開始に過失がなかったと主張する。

しかしながら、争点1で掲げたとおり、被告は訴外乙の立会を得て指示説明を受けていないことは明らかであり、また、近隣の所有者らが被告による土地Aの占有を知っていた

(参考) 当事者の主張のポイント (時効取得を除く)

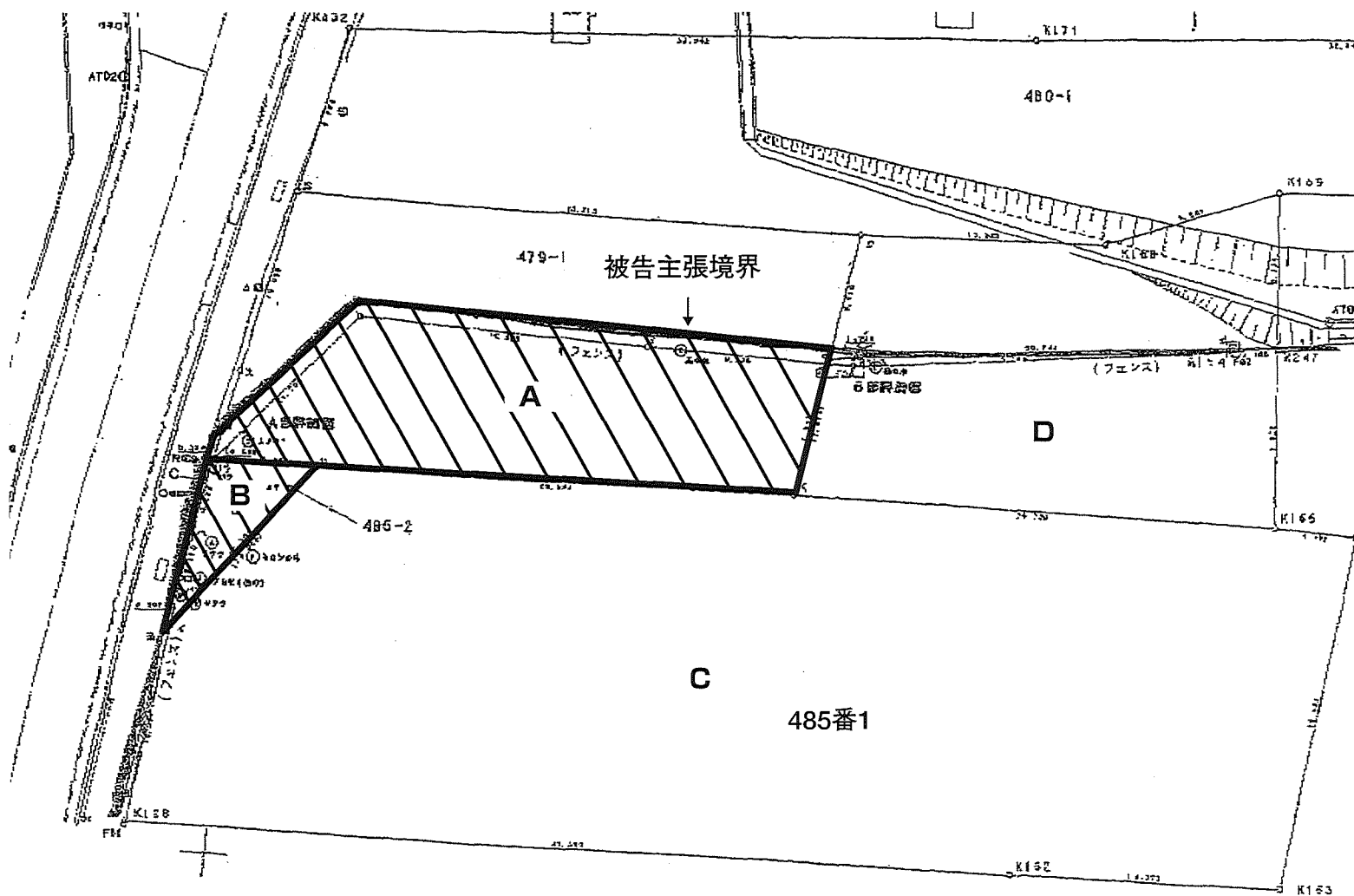
原告(国)の主張	被告の主張
1 本件係争地(土地A・B)について ■ 近畿地方建設局滋賀国道工事事務所は、本件工事に必要な事業用地を買収するに先立ち、昭和61年12月、国土調査法に基づき作成された地籍図を踏まえて「用地実測平面図」を作成した。 ■ この地籍調査については、測量又は調査上の誤り、誤差が認められず、昭和43年にその成果が認証されたものであり(同法19条2項)、これに基づいて作成された地籍図は、現地指示能力及び現地復元力が認められるものであるから、さらにこれを踏まえて作成された「用地実測平面図」は、485番1の形状、面積を正確に表示したものである。 ■ また、地籍測量図は、当該土地の隣接所有者等の立会を求めて筆界点を確認した上で測量をして作成されるのであり、本件係争地に係る地籍測量図に記載されている辺長は別図における各々の辺長と一致している。 さらにこの地籍測量図をこれらの付近に係る地籍図合成図に重ね合わせると概ね一致する。 加えて、航空写真を見ても国道161号の道路敷及び周辺土地の現況も一致する。 2 結論 本件係争地は原告所有の土地である。	1 土地Aについて ■ もともと、本件係争地(土地A・B)は、F所有名義の485番1の一部であって、原告(国)の所有に係るものではない。 ■ 485番1は、平成3年2月、被告が訴外甲からS名義で購入し、平成5年に抵当権者である日本住宅金融株式会社が競売を申立て、平成12年7月、Fが競売による売却により取得した(訴外甲から被告がS名義で取得した際、甲らの立会を得て481番1について指示説明を受けた)。 ■ 以降、Fから被告は同土地の使用を許され(479-1との境界を示すフェンスの存続も許可されている。)、被告が占有してきた。 2 土地Bについて ■ 485番1に隣接する三角形の地Bの部分は、485番2として、原告に分筆譲渡された土地であり、この三角形の土地が除かれているところが485番1の特徴である。 3 結論 本件係争地のうちBの土地は、485番1の一部であり、原告所有の土地ではない。
(土地取引の経過概要)	
1 土地A 訴外乙 → 国(H6.3) 2 土地B 訴外甲 → 国(S63.6)	1 土地A 訴外乙→訴外丙→被告(S名義)(H3.2) ↑ 日本住宅金融競売申立(H5) ↓ 訴外F(競売により取得)(H12) ↓ 被告(占有を許可され使用) 2 土地B 所有は国であることに争いなし。 (但し、485番1の分筆地)

三 結論

3 したがって、時効の援用権者について判断するまでもなく、被告の時効取得の抗弁には理由がない。

可否かは明らかではないから、近隣の所有者らから異議が出なかったことをもって、被告が土地Aの占有の開始に土地Aが485番1に含まれると信じたことについて過失がなかったということはできない。その他に被告による土地Aの占有の開始の際の無過失を認めるに

よって、原告の請求は理由があるからこれを認容し、訴訟費用につき民事訴訟法六一条、六五条を適用して、主文(被告は本件係争地と原告に明け渡せ等)のとおり判決する。



注) 土地Aを被告が駐車場の用に供し占用している。485番1とは、A+C+Dと土地と被告は主張。

別図

信州人の『東京見聞録』



長野県東京事務所 越 一雄

◆はじめに

みなさんこんにちは。私は関東ブロック、長野県の越（こし）と申します。生まれも育ちもすべて県内という生粋の信州人です。あこがれであった東京の土を踏んだのが今年の五月。異動が決まった当初、友人等から「なんでお前なの？ 野獣を野に放つようで危ないな」と皮肉を言われ散々な毎日でしたが、でも来てしまえばこちらのもの。毎日東京生活を充分に満喫しております。まだまだ一年目の若輩者ですが、今後もとんび会を通していろいろな方とお知り合いになり、是非目立つ存在になろうと思えますので、どうぞよろしくお願い致します。

という事でこのような機会をいただきふつう故郷の事をお伝えするところですが、今回私はあえて「東京見聞録」と題して東京へ来てからの驚き等について私なりの目線で書きたいと思っています。ある程度偏った考えかもしれませんがご容赦ください。

◆東京って人が多くて驚き！

私が東京に来てまず思ったことはやはり人の多さです。「この人達はどこから湧いてくるのだろう」と思う程。駅や町中にはいつもいつも人があふれ、人混みの中を人に当たらないように歩くのは至難の技です。いろいろな人の行動を見られることはある意味おもしろいと思うの

ですが、私を含めた田舎者には非常に疲れる光景です。でも、東京には一千万人以上の方が暮らしているのですから仕方ないかなと思っていますが・・・。

◆東京の人って辛抱強いな・・・

ある日のお昼時間同僚と外に出た時の事。とても美味しいお店に連れてってくれたとの話なので私の心は浮き浮きでしたが、店の前まで行くと長蛇の列。「やめようぜ」と同僚を促しましたが「この店は美味しいんだから並んででも食べるんだ」と言われ私も付き合いました。美味い物を食べられるのだから並ぶのは当たり前という考えはあるにせよ、お腹が空いている

のに長い時間並ぶという心情は私にはとにかく驚きです。私は外食が好きで家族と結構外に出かけるのですが、行きたい店が混んでいるとすぐ諦めてしまいます。家族からは「どうして！ お父さん。入ったかったのに。」といつも子供達と喧嘩。私の性格がそうさせている感が非常に強いと思うのですが、いつもこうした光景を見ると東京の人って辛抱強いと思う次第です。

◆東京って携帯電話が意外と

ある朝、事務所内でこんな話題で盛り上がりました。それは、都内にある長野県の職員宿舍内で携帯電話の受信できる部屋と受信がしにくい部屋とがあるという話題でした。「そんなことある訳ないじゃん。ここは東京だぞ」と意気込む私でしたが、他の同僚も話していたことから事実のようなのです。私の先人観かも知れませんが、東京という所は全ての地域、極端に言え

ば地下までも携帯電話がしっかりと繋がる所だと思っていました。が・・・。要するに難視聴地域（大げさかな）があったのです。携帯電話はお互いの連絡等には非常に便利な物。そして東京は情報等が集中する超過密地域。それゆえ地方とは違う携帯網があっても、と思っていた私にはこれも驚きの一つです。でも、

電波さんもそんなに隅々までは入れませんよね（冗談ですが）。

◆とにかく東京って魚が旨い！

私は大の刺身好きであり、大の寿司好きでもあります。私の両親・女房は魚の焼き物が大好きでとにかく実家でも必ず夕食には刺身が出て、魚の焼き物も頻繁に出ています。また、飲み屋では馬鹿の一つ覚えのように必ず刺身盛りを頼みます。私は元来味はどうでも腹に入れば満足してしまう性格で、刺身の鮮度等にはこだわらないタイプでしたので、長野にいる時はそう

苦にもしませんでした。が、東京は違う！やはり全国の「新鮮」で旨い魚が入ってくる東京はさすがだなと思うのです。「旨い」と自然と口に出てくるこの気持ち。あゝたまりません・・・。読者のみなさん、美味しい刺身の食べられる店は非教えてください。情報待ってまゐす。

◆そうは言っても故郷のPRも

今まで長々と東京について私のくだらない私見・感想を書いてしまいました。が、そうは言っても私の故郷は長野県です。で、ちよつとは長野県のPRをさせていただきたいと思えます。

日本人は温泉好きで知られていますが、長野県は北海道に次いで全国で二番目に温泉が多い県なのです。今年は白骨温泉の件で一躍有名になってしまいました。が、ここで私がすごく気に入っている温泉を一つご紹介いたします。それはスキーで有名な志



賀高原を抱える山ノ内町にある「よませ温泉」です。この温泉は趣の違う二つの湯からなり一つは内湯と露天が楽しめる「日新の湯」、もう一つは露天のみですが併せて素晴らしい景色が楽しめる「遠見の湯」。どちらも普通の温泉ですが、源泉をそのまま引き込んでいる事、休日でもそれ程混んでいない事、更に「遠見の湯」から見る長野市方面の景色（特に夜景）は絶品な事から病み付きになってしま



った次第です。でも、この他にも県内にはたくさん温泉はありますので、是非ゆったり感を求めて信州にお越しください。

また、季節は食欲の秋へと移りましたが、長野県は全国でも有数の食材の産地です。果物・野菜系からそばやキノコや地域特産品まで多種多様な物を創り出す夢の県です。一二月月上旬まで各地で「収穫祭」が開催されますので、是非「季節の旬」を求めて信州各地を旅してみるの

今が旬をまるかじり! よりどりみどりの長野県へ、いらっしやい。



信州縦断 元気なふるさと 収穫祭めぐり 2004

今、長野県の町村は、厳しい財政状況の中、懸命に地域振興に取り組んでいるところであります。

また、地域では、知恵を出し、競い合って「元気なまちづくり・むらおこし」として、

「収穫祭や農業祭」など地域の活性化に向けて努力しているところであります。

長野県町村会においては、これらを一体的に県内外にPRすることにより、町村の地域振興をはかり、農村や農家の
元気と活力を引き出したい、というのが「信州縦断～元気なふるさと収穫祭めぐり～2004」のコンセプトです。

主に都会の人々が、毎週信州に出かける面白さ、喜びを感じていただく。そこから交流が生まれます。

信州は都会に生活している人から見て、癒しの“くに”、人とのふれあい、温もりを体験できる“くに”であり、

その交流を通じて「信州ブランド」＝「町村の元気」を大いにアピールしていくものであります。

この収穫祭めぐり2004は、住民と行政が協働して知恵を出し合い、自らの町村を盛り上げ、

「元気のある信州ふるさとづくり」を目指します。

期 間 平成16年 9月末～12月上旬

場 所 長野県内の参加全町村

主 催 長野県町村会 〒350-0371 長野市西長野(長野県庁舎内)
TEL (026) 234-3530 FAX (026) 235-2084

共 催 長野県町村協議会

協 賛 長野県、(社)信州・長野県観光協会、スロータウン連盟、
(財)地域活性化センター、(財)都市圏山漁村交流活性化機構



期間中県内各会場で収穫祭、イベント等たくさんの催しを行っています。詳しくはホームページをご覧ください。
なお、掲載の情報は変更される場合がありますので、お出かけの前には関係町村役場等へご確認をお願いします。

URL: <http://www.nagano-choson.gr.jp/>

「収穫祭」チラシ

もおつな物ですよ・・・。
詳しくは長野県町村会(電話
〇二六一―二三四―三五三〇)
までお問い合わせ下さい(チラ
シ参照)。

◆おわりに

信州は高速道路や新幹線、そ
れに幹線道路や鉄道も整備され
観光に来るには非常に便利にな
りました。昔の山国信州と呼ば
れていた時代が懐かしい程で

す。でも信州の良さは何と言っ
ても「素晴らしい自然」なの
です。私達長野県人はこの貴重な
財産をしっかり守り、誇りと感
動を胸にこれからも観光客をお
迎えしたいと思います。



のどかな信州の風景

是非お出掛けください。美し
き「信州」へ!

秋の御堂筋に寄せて



大阪市東京事務所 溝淵 正

◆はじめに

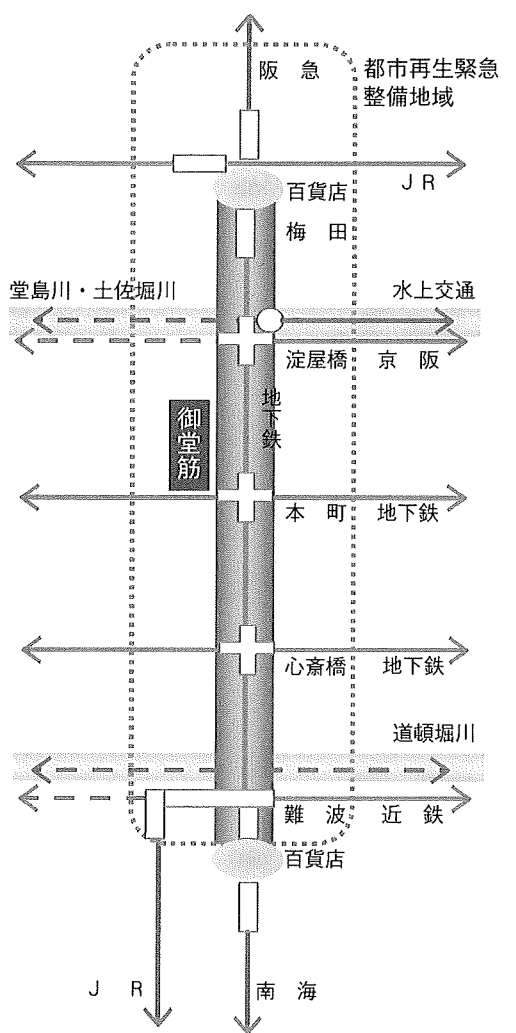
東京に赴任して半年が過ぎました。この間、大阪に二回帰る機会がありました。大阪を離れ再認識できたのは、御堂筋を歩

くことで、大阪に帰って来たことを実感できたことでした。皆さんは大阪の見所や観光スポットといえば、何を思い浮かべるでしょうか。まず、大阪城やユ

ニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）などが挙げられるでしょう。もちろん、これら以外にも多くの見所はあります。ここでさらに、私が皆さまにお

勧めたいのが、大阪のメインストリート・御堂筋です。なぜ御堂筋か。それは、御堂筋という「みち」が多くの人々に愛され、大阪の街の姿を映し出す鏡と考えるからです。そこで、本稿では御堂筋の過去から現在の概要とその魅力についてご紹介したいと思います。

◆歴史と現状



提供：「明日の御堂筋」委員会

図1 御堂筋位置図

御堂筋は、キタの繁華街・梅田とミナミの繁華街・難波を結ぶ全長約4kmに及ぶ国道です。昭和一二年に道幅をそれまでの八倍となる約四四mに拡幅し開通しました。また道路開通に先立つ昭和八年には御堂筋の下を走る地下鉄が梅田から心斎橋まで開通し、以後約七〇年にわたって大阪市内交通の大動脈であるとともに、大阪を代表するメインストリートとなっています。

当時の道路建設と都市景観の連携は先駆的でした。建設当初

から、沿道に人工美のスカイラインを作り出すため、御堂筋に隣接するビルの高さ制限を定めました。御堂筋の道幅に最も美しいスカイラインを創造する比率として、隣接ビルの高さ制限を百尺(約三・一m)としました。これは百尺制限といわれ近年までこの比率は守られ、街行く人々に散策を楽しむ空間を提供していました。現在の高さ制限は五〇mに緩和されましたが、

今もお多くの沿道で素晴らしい景観を楽しむことができます。これらを計画した当時の關一(せきはじめ)市長は、現在の關淳一市長の祖父にあたる方です。

昭和三十三年に国道となり、昭和四五年には自動車交通量の増大に伴い、現在のようなキタからミナミへの一方通行となりました。計画当初、飛行場建設と擲擧された御堂筋も建設後、数



写真1 完成した御堂筋

提供：(財)大阪都市協会

十年を経て交通機能を十二分に果たすようになりました。インフラ整備は都市の発展に不可欠であることはいうまでもありません。大切なのは都市が目指す方向性とその可能性を見極めることであり、そのことを御堂筋はいまの私たちに示唆しています。

◆賑わいと潤いの みち・御堂筋

御堂筋は都市交通の要であることに加え、市民文化の発信拠点の役割を担うようになります。

昭和五八年に大阪城築城四〇〇年まつりの記念パレードから始まった「御堂筋パレード」は今年で二二回を迎えました。参加

人員一万人、観客一二〇万人を超える市民パレードとして多くの人々の注目を集めています。昨年はさらにプロ野球阪神タイガースの祝勝パレードがあり、御堂筋は一大イベントのメインステージとしてのイメージが市民に定着しています。

また、隣接する企業の寄付に



写真2 御堂筋パレード

提供：(財)大阪21世紀協会

より歩道に設置されている彫刻は、御堂筋を歩く人々の心に潤いを与えてくれます。さらに近年の心斎橋周辺におけるブランド街の形成や昨年に引き続き実施されるミナミ地区での歩行者天国は、沿道の集客機能を高め、賑わいをもたらしています。

他方、沿道建築物の老朽化や大阪の産業構造の転換、企業撤退により御堂筋のリニューアルが強く求められてきました。このように多くの市民が

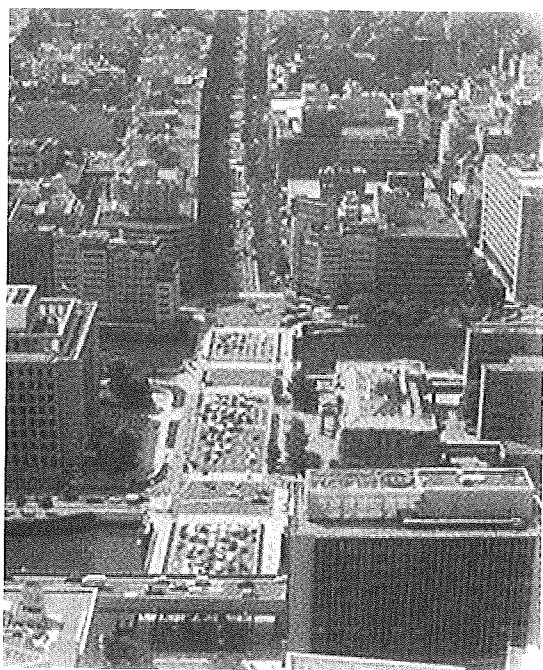


写真3 現在の御堂筋

提供：「明日の御堂筋」委員会

うしたなか平成一四年に国から御堂筋周辺が都市再生緊急整備地域に指定されました。今後は商業、文化機能から新たな居住機能の形成までを含めた幅広い分野において、御堂筋が大阪の再生、発展の機軸となることがひろく期待されているところです。

◆おわりに

「みち」は日本にどれくらいあるのでしょうか。本稿をきっかけにお国自慢ならぬ「みち」自慢がひろく語られるようなれば幸いです。今回、改めて御堂筋の歴史や文化を振り返る機会を頂きました。また、本稿作成にあたり国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所をはじめ、さまざまなホームページを参考にさせていただきました。この場をお借りしてお礼申し上げます。

今夏、大阪でも記録的な猛暑が続いたため、御堂筋のイチヨウ並木への水やりの量と頻度が増やされたという新聞記事を拝見しました。市民をはじめ多くの人々に守られてきた御堂筋のイチヨウ並木。今年も間もなくするとこの並木通りが黄金色に輝く季節になります。ギンナンの出来も気掛りですが、楽しい季節となります。皆さまも大阪にお越しの際はぜひ御堂筋

をゆつたりと散策されることを
お奨めいたします。

参考にしたホームページ

- 国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所 話そう御堂筋
<http://www.osaka.kkr.mlit.go.jp/mido/>
- 大阪市・(財)大阪観光コンベンション協会 最新大阪情報
http://www.tourism.city.osaka.jp/ja/topics/04_9811/
- (財)大阪都市協会 大阪今昔写真集
<http://www.osaka-cpa.or.jp/index.html>