

目次

エッセイ

TDMと公共交通の行方……………山内 弘隆 1

特集／路上放置車両の現状について

路上放置車両の現状と処理について……………宮田 晃伸 4

各自治体における路上放置車両の実態について……………9

大阪府における放置自動車の処理の現状について……………大阪府土木部交通
道路室道路環境課 9

横浜市における路上放置車両の現状……………半澤 和男
工藤 裕 12

名古屋市の路上放置自動車処理の現状と対策について……………堀田 真澄 16

大阪市の放棄自動車対策について……………大阪市建設局
管理部路政課 18

路上放棄車処理協力会について……………梅本 久義 23

路上放置車両等障害物を原因とする国家賠償請求事例……………千木良 敦之 26

道路交通法の一部改正について
～新たな駐車対策法制による違法駐車取締りの仕組み～……………古瀬 高嗣 31

平成16年度 国土交通白書について……………柳橋 隆則 34

訴訟事例紹介

路上障害物に起因する事故に関し道路管理瑕疵が否定された事例……………千木良 敦之 45
— 国道18号ダンプ跳ね石事件（東京高裁） —

とんび の広場

再発見、大阪の熊野街道（大阪府）……………山内 一浩 49

「晴れの国」岡山へようこそ（岡山県）……………木村 圭児 51

連載／社会実験 道路空間を活用した中心市街地のまちづくり……………田中文裕 54

時・時・時……………68

TDMと公共交通の行方

一橋大学大学院商学研究科教授 山内 弘隆

TDM (Transportation Demand Management) は、都市の道路交通を改善する手法として注目されてきた。現状では「TDM熱」も一服した感があるが、ハードの整備が容易でない我が国の場合、ソフト側からの施策は常に必要なものと考えられる。

周知のように、TDMの特徴は、交通需要を直接的にまた間接的に形成する者がいわば自主的に道路利用のあり方を調整しようとするところにある。この場合、交通需要を直接、間接的に形成する者とは、通勤者のような自動車の運転者だけではなく、その人々を雇用する企業、その人々が属する地域社会の代表が含まれる。一方、交通を供給する側として、道路管理者や公共交通の運営者が施策の策定に参加する。本来のTDMは、これらの主体が一つの管理組合的な組織を作り、混雑を回避するためにいかなる施策が望ましいかが論じられ、実行される。アメリカで提案されたTDMは、ボランティアの意識を出発点としており、企業や道路管理者、公共交通機関の運営者が、それを支援することによって成立する「参加型」の交通政策と解釈す

ることも可能である。

TDMは、我が国でも特に旧建設省を中心として地方都市の道路利用改善策として実施されてきた。ただ、我が国の場合、「参加」型の交通施策が必ずしも十分に機能しないこと、道路容量の絶対的な不足からHOVレーンなどのインフラ側からの支援が必ずしも十分に行えないことなどの問題を抱えている。したがって、アメリカ式のTDMが急速に根付いてきたとは言いがたいが、行政の側もこの点を考慮しつつ、我が国にそくしたTDMのあり方を探ってきたというのが現状であろう。

我が国がアメリカのTDMから学び得る方向性は次の点であろう。

第一に、道路の容量拡張が難しい場合には、多様な手法の組み合わせによる需要のコントロールが必要となることである。需要削減方策は、我が国でも、都市高速道路の流入規制のような物理的な規制や水曜のノー・マイカー・デーのような精神的な呼びかけなどがみられるが、インフラ整備重視型の我が国の

路上放置車両の現状と処理について

道路局道路交通管理課企画係 宮田 晃伸

一 はじめに

近年、廃棄車両の処理費用の高騰等により、道路上に放置され一般交通の障害となっている車両（いわゆる路上放置車両）が増加しており社会問題となっている。ところが、路上放置車両の処理に関しては、処理費用の問題、処理しても次々と新たな路上放置車両が発生するといった「いたちごっこ」の問題など、各道路管理者は処理に頭を悩ませているのが現状である。このような状況を踏まえ、路上放置車両の現状及び処理について考察する。

二 路上放置車両の現状

平成一五年度道路交通管理統計によると、路上

放置車両発見台数は全体で約二九、〇〇〇台であるが、このうち三〇%以上が指定市におけるものである（表参照）。また、市町村道における約一六、〇〇〇件のうち、約半数が東京、大阪、名古屋の三大都市圏におけるものであり、特に大都市圏内で問題になっていることがわかる。

道路管理者は警察と協力しつつその排除に努めているものの、所有者の確認が困難な場合が多いため道路管理者自らで廃棄せざるを得ない状況にあり、それがさらに路上放置を助長するという悪循環が生じている例も見受けられる。

調査時点においても路上放置車両総数の約一九%が未処理状態となっており、道路管理者としては今後も他機関との連携を緊密にし、この問題に取り組む必要性が高いことを示している。

三 路上放置車両の処理

車両の路上放置といった場合、単なる長時間の駐車と見なされるものと車両の路上への放置、廃棄と見なされるものの二つの形態がある。しかし、駐車は一般的な道路の使用（一般使用）の一形態であり、道路管理権（公物管理権）に基づいて規制するといった対応はなし得ず、道路管理者はセーフティコーンを設置する等の注意喚起措置を行うのが限界である。一方、道路交通法上の違法駐車に対しては、警察によって交通規制権に基づく対処がなされている。したがって、道路管理者にとって問題となるのは、故障車両の放置、廃自動車等の放置の場合である。

廃棄車両については、従来、自動車小売業者、

表 路上放置車両と処理実績（平成15年度実績）

道路管理者	放置車両 発見台数	放置車両処理台数						未処理	
		所有者 撤去台数	道路管理者撤去台数		清掃当局 撤去台数	警察 撤去台数	計		
			廃棄物	違法放置物件					
日本道路公団	377 (247)	145 (43)	50 (21)	41 (14)	0 (0)	2 (0)	238 (78)	139 (169)	
本州四国 連絡橋公団	1 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	
都市高速 道路公団等	232 (8)	195 (0)	2 (0)	12 (8)	0 (0)	23 (0)	232 (8)	0 (0)	
地方整備局等	637 (201)	139 (66)	165 (67)	45 (14)	1 (0)	15 (0)	365 (147)	272 (54)	
都道府県	1,376 (1,035)	310 (740)	383 (126)	366 (63)	6 (2)	11 (0)	1,076 (931)	300 (104)	
指定市	10,278 (1,391)	3,131 (123)	3,304 (183)	2,680 (3)	945 (20)	42 (23)	10,102 (352)	176 (1,039)	
市町村	16,362 (4,244)	5,441 (1,057)	5,101 (1,307)	2,049 (175)	580 (111)	207 (15)	13,378 (2,665)	2,984 (1,579)	
地方道路公社	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	
	23 (2)	22 (0)	0 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	22 (1)	1 (1)	
計	H15分	29,286	9,384	9,005	5,193	1,532	300	25,414	3,872
	繰越分	(7,128)	(2,029)	(1,705)	(277)	(133)	(38)	(4,182)	(2,946)
	合計	36,414	11,413	10,710	5,470	1,665	338	29,596	6,818

- 注 1) ここでいう「車両」には、自転車等の「軽車両」は含まない。
 2) 発見台数には、道路管理者がパトロール時等に自ら発見した場合のほか、通報を受けた結果発見した場合も含む。
 3) 所有者撤去台数には、所有者が判明し、道路管理者が所有者に撤去させたものを計上している。
 4) 道路管理者撤去台数には、道路管理者が費用を負担して（路上放棄車処理協力会から寄付を受けた場合も含む）、自ら又は回収業者に依頼して撤去した台数を計上している。
 5) 清掃当局撤去台数には、道路管理者が清掃当局に連絡して処理を任せたものを計上している。
 6) 警察撤去台数には、道路管理者が警察に連絡し、刑事事件にかかわる可能性などから警察が撤去する旨回答を得たものを計上している。
 7) 上段は当該年度分。下段括弧書きは、前年度以前からの繰越分。ただし、繰越分が把握できない管理者分は計上していない。

中古自動車小売業者等を通じた下取り等により、その回収、処理が行われてきたところであるが、車両を廃棄するために費用を負担することが多い現状では、道路上に長期間放置されるような事態が数多く発生している。

路上に放置された車両について道路管理者の責任に関してのリーディングケースとなったのが、昭和五〇年七月二十五日の最高裁判決である。

これは、故障のため路上に八七時間放置された大型車に原付自転車が衝突し、当該運転者が死亡した事件に関して、バリケード等の注意喚起措置を講じなかったことを理由に道路管理瑕疵が認められた判例である。

この判例をきっかけに道路管理者として、路上に放置された車両に対して対応する必要がある一層強く認識され、道路管理権（公物管理権）に基づき、どこまで対応できるのかという検討がなされてきた。

そして、平成三年、効率的に放置車両に対する措置が図れるよう、道路法第四四条の二が新たに規定された。

1 道路法第四四条の二について

道路には、何人ともみだりに物件を放置することは禁止（道路法第四三条）されているが、併せて道路管理者は、道路を常時良好な状態で維持・

修繕することにより、一般交通に支障を及ぼさないよう努める責務がある（道路法第四二条第一項）。従って、道路管理者は、道路上の放置物件の処理については、迅速かつ適切な対応が求められることとなる。

道路法四四条の二第一項においては、道路管理者は、道路に放置された物件（以下「違法放置物件」という。）が道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼしていると認められる場合であつて、当該違法放置物件の占有者、所有者その他当該違法放置物件について権原を有する者の氏名及び住所を知ることができないため、これらの者に対し、監督処分（道路法第七条第一項）を命ずることができないときは、当該違法放置物件を自ら除去し、又はその命じた者若しくは委任した者に除去させることができる、と規定している。

同条にいう「違法放置物件」とは、正当な権限なく道路上に置かれている物件、道路に落下した車両積載物又は上空等から道路上に落下した物件等で、他人の所有又は占有に係る有価物をいう。

「道路の構造に損害を及ぼし」ている場合とは、ガードレールに重量物がもたれかかっている場合などをいい、「交通に危険を及ぼしている」と認められる場合」とは、車道上に運搬貨物や建設資材が放置されている場合等、当該道路の交通状況や放置物件の形態からして、当該違法放置物件を放

置すれば、安全な交通が阻害される危険が大きいような場合をいう。

さらに、「違法放置物件の占有者等の氏名及び住所を知ることができない」場合とは、物件の放置された現場に占有者等がおらず、また、占有者名等の表示もないため違法放置物件の占有者等が不明である場合をいう。

同条第二項以降の規定及び道路法施行令により、道路管理者は、違法放置物件を保管する義務があり、保管開始日から一四日間、必要事項を道路管理者の事務所に公示しなければならない。公示後も占有者等が不明な場合は、評価額一〇万円以上の物件について官報に掲載し、同時に保管違法放置物件一覧簿を作成し、事務所に備え付ける。公示後三ヶ月経過時点で、違法放置物件の保管に不相当な費用や手数を要する場合は、原則として競争入札により売却が可能となるが、違法放置物件の買受人が無い場合で、その価額が著しく低い場合は、当該物件を随意契約により売却することも可能である。公示後六ヶ月を経過しても違法放置物件又は売却代金を返還できない場合は、所有権が道路管理者に帰属することとなる。

2 実務上の取扱い

パトロール中に路上放置車両を発見する等実際に道路管理者が路上放置車両を確認した場合につ

いて、車両としての機能が残っている場合、道路上の「車両」の駐停車という道路の一般使用の一形態の範囲であり、道路管理権に基づく対応はセーフティコーンを設置する等による注意喚起にとどまることとなる。またその後の対応は、ナンバープレートから所有者が確認できる場合は道路交通法・保管場所法に基づく処理、所有者が確認できない場合は遺失物法に基づき、いずれも警察が処理することとなる。

車両としての機能が残っていない場合は、道路上への放置物件となり、所有者がわかっている場合は、道路法第七条に基づき移転、除却命令を行うが、通常は所有者がわからない場合が多く、その場合は経済的価値の有無により、対応が分かれる。経済的価値がある場合、違法放置物件の価額に比して保管に相当な費用等を要するときは売却し、その費用を保管できる（道路法第四四条の二第四項）。売却代金は、公示の日から起算して六ヶ月を経過しても返還することができない場合、所有権は違法放置物件を保管する道路管理者に帰属する（道路法第四四条の二第八項）。経済的価値がない場合、道路放置物件の価値が著しく低いときは当該物件を廃棄できる（道路法第四四条の二第五項）。また、廃棄物（明らかに所有権を放棄したものと認められるもの）として通常の維持管理、清掃により道路管理権に基づく処理

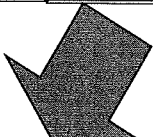
を行う権限もあり、移動、処分が可能である（道
路法第四二条）。

以上をまとめると、のとおりとなる。

	法律上の処理	実体上の処理
発見時	車両としての機能を有しているか	①道路管理者においてセーフティコーン等の安全措置を実施 ②所轄警察署に道路交通法による「車両」に当たるか否かの判断を依頼 ③盗難車、車両が動ける状態である、など、「車両」に当たると判断されれば違法駐車として所轄警察署において処理 ④「車両」に当たらないと判断されれば道路管理者において処理
	あり 〈所有者が判明している場合〉 道路交通法第51条の「違法駐車」(同法第47条2項「交通の妨害」に違反)、保管場所法第11条の「保管場所としての道路の使用の禁止違反」により 警察が処理 〈所有者が判明しなかった場合〉 遺失物法の規定により 警察が処理	



発見後	車両の所有者の確認	①放置車両に警告文貼り付け後一定期間で撤去 ②撤去箇所に告知文を貼り付けて公示
	所有者が判明 〈経済的価値がある場合〉 違法放置物件として、 道路法第71条 に基づき移転・除却命令、又は代執行 〈経済的価値がない場合〉 違法放置物件として、 道路法第71条 に基づき移転・除却命令、又は代執行（廃棄物として清掃当局に対処依頼、又は自ら処理業者に連絡）	



廃棄処分	経済的価値の検討	○一定の公示期間を経て連絡が取れない場合は廃棄（実際には違法放置車両の場合でも売却するほどの価値がつかないものがほとんど） ○厚生省との協議により、 ①従前より道路管理者において廃棄車両の処理のための予算措置を講じている場合には、道路管理者において業者に処理させている。 ②①以外の場合には清掃当局において業者に処理させ、処理費用は、路上放棄車処理協力会から寄付を受ける。ただし、寄付の受入れに支障がある場合には、道路管理者において、新たに予算措置を講じて、業者に処理させている。
	経済的価値がある（違法放置物件） ○違法放置物件の価額に比して保管に相当な費用等を要するときは売却し、その費用を保管できる（道路法第44条の2第4項）	

図 違法放置車両に係る法律上の処理と実体上の処理との整理図

3 これまでの国土交通省の取組み

道路管理行政の監督官庁として、また直轄の一般国道の道路管理者として、国土交通省は積極的に路上放置車両問題への取組みを行ってきた。

まず、先に述べた最高裁判例を契機に、昭和五〇年二月一日付け建設省道路局道路交通管理課長通達を発出した。その内容は、路上放置車両を発見した場合には、注意喚起措置を講じ、警察に連絡。所有者判明の場合、道路交通法に基づき処理、所有者判明せず、経済的価値のあるものは遺失物法に基づき処理する、放棄されたと認められるものについては、道路管理者が、期限を記した撤去警告書を貼付（道路法第七一条第四項に基づく公告）、期限到来後、道路管理者より清掃当局に連絡し、清掃当局の協定業者が処理する、というものであった。

しかしながら、もともと本通達は協力体制のひな型を示したに過ぎず、実際に現場で手続きを進めるに当たって、費用の負担問題等のために清掃当局の協力が得られない、あるいは、警察当局の協力も得られないといった事態が生ずる場合があった。また、所有者が確認できない場合、経済的価値があっても、遺失物法に基づく処理を行うために必要となる保管集積場所をどう確保するかといった問題もあった。

その後、平成三年に、「道路法及び駐車場法の

一部を改正する法律」（平成三年法律第六〇号）によって、道路法第四四条の二が新たに規定された。これは、同法第四三条第二号違反の道路路上への放置物件に対する監督処分について、法七一条の監督処分の特則を設けたものである。すなわち、違法放置物件が現に道路の構造に損害を及ぼし、または交通に危険を及ぼしていると認められる場合は、法七一条第四項に基づく相当の期間の公告を経ずに、自ら当該物件を除去できるとされたものである。また、保管期間に関しても、三ヶ月を経過した場合、保管に不相当の費用または手数を要するときは換金が可能で、遺失物法の規定を参考として六ヶ月保管すると所有権が道路管理者に移転することとされた。

立法当時、違法放置物件に「車両」が含まれるか議論となったが、道路法が公物管理に関する法律であるため含まれないことが明確にされている。ただし、「車両」は含まれないが、すでに車両としての機能を失った物件は道路法上の「車両」ではなく、道路交通に重大な支障となるものは違法放置物件と見なすことができると整理されている。

その後道路法四四条の二に基づき、路上放置車両に対する対処方法をいかに変更するべきか検討され、警察庁及び厚生省との綿密な連携のもとに、平成五年三月三〇日付け建設省道路局道路交通管

理課長通達を発出した。その内容は、警察当局との協議により、車両としての機能を有するか否かを判断する過程を明確化すること、車両としての機能を有する場合、あるいは犯罪等との関わりが認められるものは、警察当局が対処すること、警察当局が対処するもの以外は、明らかに所有権の放棄が認められるものを除き、道路法第四四条の二に基づき対処すること、明らかに所有権の放棄が認められるもの及び道路法第四四条の二に基づく手続きを経て廃棄が可能となったものは、原則として清掃当局において業者が処理すること、等が規定された。

四 おわりに

路上放置車両は道路の良好な利用環境を阻害するだけでなく、時には重大な事故を引き起こす原因となるなど、重大な問題となっている。ここ数年は路上放置車両数は横ばい状態であるものの、都市部においては依然として多くの路上放置車両が存在しており、その撲滅に向けて、より一層、積極的に取り組んでいくことが重要である。

また、本年一月一日より自動車リサイクル法が施行されたが、これにより、放棄車両の減少が期待される場所であるが、今後とも、路上放置車両数の動向について、注視していく必要がある。

各自治体における

路上放置車両の実態について

大阪府における放置自動車の

処理の現状について

大阪府土木部交通道路室道路環境課

一 はじめに

放置自動車は、新たな自動車の放置や他のゴミの投棄を助長・誘発することにより、地域の美観を損ねるとともに、府民の安全で快適な生活環境を阻害する原因となっている。

使用済自動車のリサイクル・適正処理を目的とした「使用済自動車の再資源化等に関する法律（自動車リサイクル法）」が平成一七年一月一日か

ら全面施行された。

この法律では、新車は、購入時にリサイクル料金を先払いする制度が導入されており、既販車は、最初の車検時までにリサイクル料金を支払うこととされていることから、その車検が完了する平成一九年度末までには、料金の支払いを逃れようとして放置自動車が増加することが懸念されている。

このような状況の中、放置自動車の増加を抑制

し、速やかな撤去を促進することが緊急の課題となっている。

しかしながら、現行の法制度では、放置自動車の所有者を究明する手段や所有者に撤去を講じさせるための措置が限られており、また、所有者等が不明で施設管理者が撤去を行う場合に長期間を要している。

このため、喫緊の課題である放置自動車の効果的な対策について、新たに制度化を図る必要がある。平成一六年三月に「大阪府放置自動車の適正な処理に関する条例」を制定したところである。以下に、大阪府における放置自動車対策の現状（条例施行前）及び同条例の概要について述べることにする。

二 大阪府における放置自動車対策の現状（条例施行前）

1 府域の放置自動車の現状

府域で確認された放置自動車台数は、平成一〇年度には六、二九一台であったものが、平成一四年度には七、八六二台（道路、公園、港湾等含む）となっており、増加傾向を示していた（図1）。

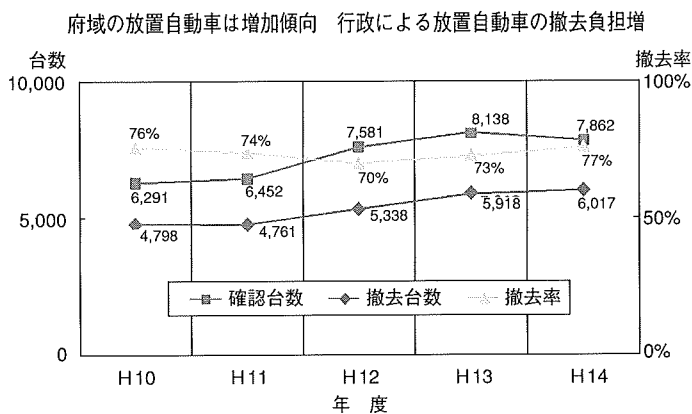


図1 大阪府域の放置自動車の確認台数と行政による撤去台数の推移

2 放置自動車の撤去までの手続（条例施行前）

大阪府では、道路上に放置された自動車については、放置自動車等処理要領を制定し、できる限り早期な撤去に努めてきた。

そのため、道路管理者等が放置自動車を発見した場合、警察等に照会を行い、その結果、所有者が判明した場合は、所有者への撤去指導を行ってきた。また、所有者が判明しなかった場合には、

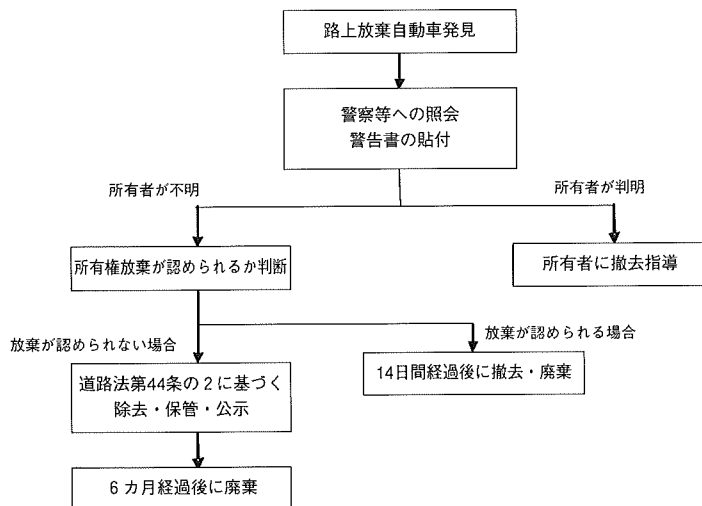


図2 大阪府における手続例

道路管理者が、その車の所有者が放棄されているか否かについて確認した上で撤去を行ってきた（図2）。

3 条例施行前

大阪府では、放置自動車等処理要領に基づき、放置自動車対策に取り組んできたが、所有者を究明する手段や所有者に撤去を講じさせるための措置が限られている等の課題があった。

三 「大阪府放置自動車の適正な処理に関する条例」について

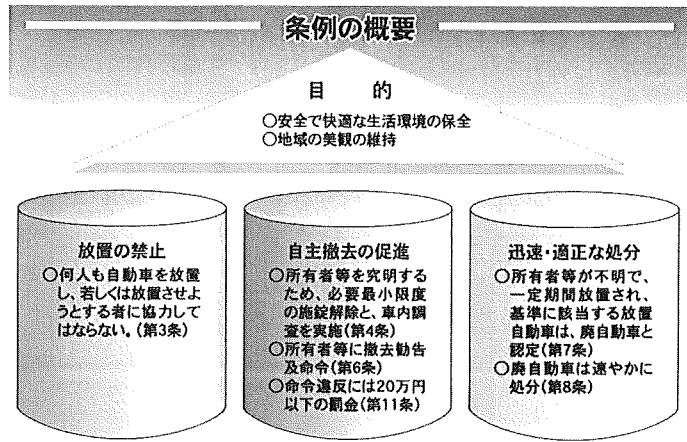
1 条例施行による対策

大阪府における放置自動車対策の現状を踏まえ、実効性ある放置自動車対策を早急に行うことが不可欠であったことから、「大阪府放置自動車の適正な処理に関する条例」を制定（平成一六年三月三〇日）し、平成一六年七月二二日に施行して以下の対策を行っている（図3）。

(1) 所有者等による自主撤去の促進

（条例第六条・第二一条）所有者等は自動車に適正に管理する責務を有すると考え、放置自動車の撤去は、原則として所有者等が行うものとした。

また、自主撤去を促すため、所有者等に撤去勧告・撤去命令を行うこととし、撤去命令に違反し



※ この条例は、大阪府が所有し、又は管理する土地に適用されます。

図3

た場合は二〇万円以下の罰金を科すこととした。

(2) 所有者等を特定するための調査(条例第四条)
 放置自動車の所有者等を特定しようとしてもナンバープレートが外されていて車外からの調査では特定することが困難な場合が多いため、エンジンルーム内にある車台番号などから自動車登録ファイル上の所有者等を特定することが効果的であることから、施設を解除して、必要最小限度において車内調査を行えることとした。

(3) 迅速・適正に撤去処分するための仕組み

(条例第七条・第八条)

所有者等が不明の場合には、放置が長期駐車かを速やかに判断するため、ハンドルやタイヤの有無など複数の点検項目をまとめた「廃自動車認定基準」を策定し、それに基づき運行の用に供することが困難であるかを判断するなど、適正な手続を行い、速やかに処分する仕組みを整えた。

(4) 適用範囲

条例に基づく措置は、所有・管理の権限及び責任によるものであることから、条例の適用対象地は府の所有地及び管理地とした。

2 条例施行による効果

条例に基づき車内調査等ができるようになったことにより、所有者を究明できるようになり、放置した人の責任をしっかりと問うことができるようになった。

また、所有者を割り出し最高二〇万円の罰金を科すことができるようになったことなどにより、

① 放置自動車の台数が、条例施行から約七カ月が経過した時点と前年度の同時点とを比較すると、確認台数が約二〇%減少した。

② また、確認された放置自動車に対する自主撤去された車の比率は、条例施行前と比較すると二四ポイント上昇した。

③ さらに、府が処分した放置自動車の処理台

数も減少傾向にあり、撤去費用の軽減にもつながっている。

3 今後の課題

条例において車両の撤去を所有者の責任と規定したため、所有者が撤去を渋った場合には府が勝手に処分することが難しく、撤去する場合には所有者に対する再三の通報が必要であることから、撤去するのに時間がかかっているのが現状である。

また、罰金を科すまでには撤去勧告や命令などの措置を行う段階があり、手続を踏んでいる間は放置車両がそのまま残すこととなり、府民からの苦情も寄せられている。

四 おわりに

放置自動車を一掃するためには、府民ひとりひとりに自己責任を果たしてもらうことが重要であり、自動車の放置をしない、させない、許さないという意識をしっかりと持ってもらうよう府民にPRするとともに、現在、この条例の適用範囲が、府が所有し、又は管理する土地に限られることから、府域全体で放置自動車対策に取り組んでいくためには、府内の市町村に同様の条例の制定を働きかけていく必要があると思われる。

また、条例に基づき適切・迅速に放置自動車を処理するために、手引書である「放置自動車条例運用マニュアル」を作成し、それに基づき事務処理を行っているが、条例施行後半年が経過し、い

ろいろな問題も生じてきていることから、同マニュアルの改正にも今後、取り組んでいくことが必要であると考えている。

横浜市における路上放置車両の現状

横浜市資源循環局適正処理部業務課美化推進等担当課
同
半澤 和男
工藤 裕

一 本市における路上放置車両の現状

平成一五年度における路上放置車両は発見・通報ベースで一、五〇四台、そのうち、七九二台を本市にて撤去・処理した(表1参照)。

これによると、放置自動車の発見台数は一四年度までは増加傾向、一五年度にやや減少し、一六年度は、対前年度比二割減であり、かなりの減少と言える。一七年一月一日から自動車リサイクル法が施行され、自動車の廃棄時に所有者がリサイクル料を負担することとされたため、リサイクル料を惜しんでの放置が増加するのではないかと懸念されたが、実績としては逆に減少している。これは、自動車リサイクル法の本格施行によるとこ

ろが大きいが、最近の鉄スクラップ価格の高騰もその一助となっていると思われる。

二 路上放置車両の処理の流れ

放置自動車の処理は発見から撤去までに長い期間を要し、どこか自治体も非常に苦慮している。放置自動車の処理が難しいということの本質は何であろうか。もしも放置自動車ではなくて、空き缶や紙くずが道路上に捨てられていたら、どうするか。答は簡単で、道路上に捨てられた空き缶や紙くずは所有権の放棄が合理的に推定され、所有権の問題に煩わされることなく、ごみとして掃除すればよい。放置自動車処理が難しいのは、それが、ただちには、ごみとして扱えないほど価値が

表1 横浜市における放置自動車処理実績

(単位:台)

	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
発見・通報	1,512	1,642	1,708	1,504	1,180
諮問台数	802	802	902	876	559
報告台数					49
本市撤去	644	661	715	792	523
自主撤去	954	945	951	859	688

※ 報告台数は廃物判定委員会への諮問を省略し、廃物として公告したもの
※ 撤去については、発見・通報をした年度を越えて実施している場合があります

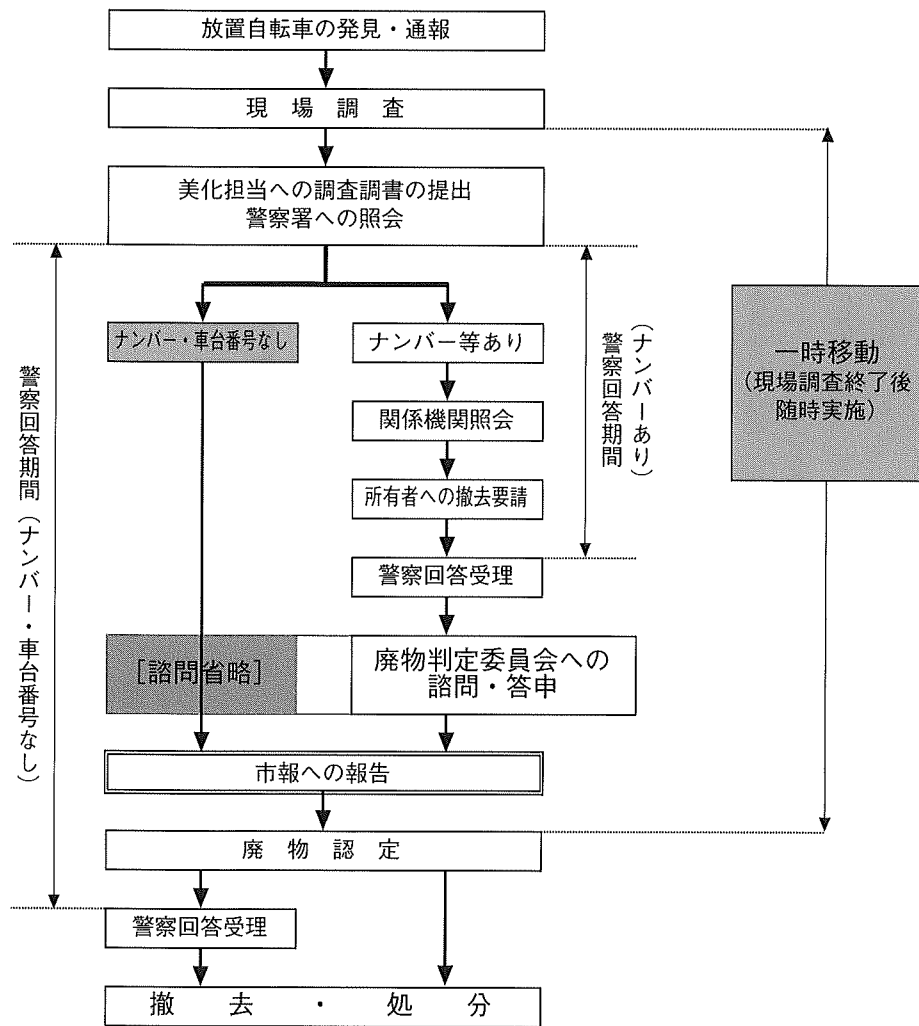
あり、かつ、道路上に放置されているだけでは所有権放棄の意思が合理的に推定できず、また、価値がある遺失物として扱うには、保管場所の確保などの問題があるからである。
また、私有地・私道など、公道以外の場所に放置された自動車の処理についての問題もある。地域住民から見ると放置場所がどこかということは

関係なく、その場所に自動車放置されているという事実には変わりはないのである。この処理に関しては、土地管理者の責任において行わなければならないのだが、その処理方法について明確に規定されたものはない。これを解決する方策も課題ではあるが、またの機会に論じたいと思う。

さて、自治体の処理についてであるが、その方法は二つある。一つ目のアプローチは、ただちにはごみとして扱えないなら、一定の廃物基準にあてはめ、「廃物」＝「ごみ」と擬制して、（所有権の呪縛のない）ごみとして処理する。もう一つのアプローチは、価値ある遺失物類似品としての遺失物法類似の法手続により放置自動車を適切に保管して、所有権を取得し、処理する。所有権を取得すれば、その処分は所有者の自由であるから、売却も解体処理も自由にできる。ただし、所有権取得のアプローチは六ヶ月間の善良な管理者の保管義務をクリアしなければならない。

理論的には以上の二つのアプローチがあると考えられるが、基礎的自治体である本市としては、原則としてごみとして処理するアプローチの方法によらざるを得ないと考えられる。すなわち、「横浜市放置自動車及び沈船等の発生の防止及び適正な処理に関する条例」（平成三年九月二五日制定）により、放置自動車を原則として、第三者機関の廃物判定委員会に自動車本来の用に供する

ことができない廃物と判定してもらい、廃物として解体処理をしている。
 発見から処理までのフロー図（図）をご覧ください。



この事務処理のネックとなるところは、主に所有者調査である。放置自動車をどのように処理するかの基本は、まず第一に、放置した者にかたづけさせることである。自動車を放置し地域社会に

※ 平成16年12月より、アミ掛け部分を変更しました。

図 放置自動車の新処理フロー（所有者等不明の場合）

甚大な迷惑をかけている者の責任を放置してはならない。また、放置されている自動車は、実は捨てられているのではなく、何らかの理由でそのままに置かれているのかもしれない。盗難車両または犯罪に供用された物の可能性もある。そのために、所有者調査が重要であり、迅速な実施が要請される。同時に所轄警察にも放置自動車の発見・通報と調査依頼が必要となる。実際、警察による犯罪捜査の結果、不法投棄罪として検挙された事例も数多く見られる。

所有者調査の手がかりは、車両のナンバープレートと車台番号である。車台番号は聞き慣れない言葉であるが、車両を一台毎に特定するためのシリアルナンバーであり、乗用車の場合は、ボンネットを開けた根元の車体の方に刻印されている。従って、このどちらかが分かれば、所有者調査が可能となる。どちらの場合も所轄の運輸局事務所等に所有者照会することになる。

問題は、多くの場合、照会で得られた住所氏名に通知をしても、宛どころにたずねあたらず、または転居先不明などにより戻ってくることである。そこで次に、当該住所地の役所に住所照会をして転居先を調べ、転居先に通知すると、また戻ってくる。このような時間のかかる作業を繰り返して、所有者が分かれば、不法投棄罪に触れるおそれがある旨の警告書を送付し、放置者本人にかた

づけさせる。

しかし、所有者がどうしても分からない場合や、ナンバープレート・車台番号が無く、所有者を調べようがない場合は、廃物として処理するための手続にのせる。

三 放置自動車迅速撤去の取組み

二で述べたように放置自動車の処理には所有者等の調査に時間がかかり、発見から処理までに六カ月以上必要な場合もあった。放置自動車は主に農業専用地区など人家から離れたところに放置されるケースが多いのであるが、中には、住宅地に放置されることもある。放置自動車の中にゴミが放り込まれたり、部品を盗まれたり、ひどい場合には放火されたりして、近隣住民にとっては非常に迷惑であり、一日も早く撤去してほしいと要望が数多く市当局に寄せられ、放置自動車の迅速撤去は、ここ数年の重要な課題であった。

そこで、平成一六年末までに次の二つの改善策に取り組んだ。

- ① 廃物判定手続の簡素化
- ② 放置自動車一時保管場所の整備

まず、①であるが、ナンバープレート及び車台番号がない放置自動車については、投棄の意思の蓋然性が高いと推定されるところから、客観性を

担保し、行政の独断を排除するための廃物判定委員会への諮問を省略し、行政当局単独で廃物と判定できるようにした。本市においては廃物判定手続が市条例に定められているので、一六年一二月にその部分の条例改正を施行したところである。

次に②であるが、道路上に放置された自動車は、道路の構造に損害を及ぼすか、または、交通に危険を及ぼしていると認められる場合には、一定の要件のもとに、その自動車を撤去することができ（道路法第四四条の二）。ただし、撤去はできるが、まだ、ごみではないので、善良な管理者の保管義務が課せられている。これまで、本市にお



写真 放置自動車の迅速な撤去が課題

いては保管場所が十分ではなかったもので、市内二カ所に約三〇〇台分の保管場所を新たに整備して、一六年一二月から供用を開始し、迅速な撤去に物理的に対応可能な態勢を整えた。

四 自動車リサイクル法本格施行への対応

一七年一月一日より自動車リサイクル法が施行され、この日以降に購入する新車については購入者がリサイクル料金を前払いすることとされ、また既存の自動車については直近の車検時に料金を支払うこととされた。そして、廃棄する場合、最終の所有者が料金を負担することとされた。放置自動車処理する自治体は、この最終所有者とみなされ、リサイクル料金を負担することとなった。このことによる放置自動車解体委託処理の手続き見直しやリサイクル料金支払いのための処理体制の整備等にかんがりの手間がかかった。廃家電リサイクル料金が後払いであり、本市において廃家電の不法投棄が年を追って増加していることに比べれば、自動車リサイクル料金は前払いという点において、非常に画期的と評価できる。しかし、リサイクル料金のカバーする範囲がフロン類、エアバッグ類及びシュレッダーダストの処理に限られており、それ以外の部分の処理には、鉄スクラップ価格の状況によっては、逆有償となり、依然として不法投棄の要因は残されている。そこで、自

動車リサイクル法に頼るだけでなく、監視パトロールや警察との連携による厳しい責任者追及などの防止対策を行うことにより、不法投棄が増加

しないような環境づくりを引き続き進めていきたいと考えている。

名古屋市の路上放置自動車処理の現状と対策について

名古屋市緑政土木局道路部道路管理課 堀田 真澄

一 はじめに

名古屋市内の自動車保有台数は、約一〇八万台（平成一六年度末）で県内の約二割を占めております。

また、他の大都市に比べ道路の幅が広く、自動車を利用しやすい状況もひとつの要因となり、公共交通機関と自家用車の利用割合は、3.7と自家用車の利用率が高くなっております。

一方、近年においては、路上放置自動車を毎年一、五〇〇台程、鋭意撤去処理しておりますが、使用済自動車処理費高騰の影響もあり、一部の心ない人々による自動車の放置があとを絶たない状況が続き、対応に苦慮しています。

二 現状

1 推移

過去五年間の放置自動車の推移を見ると、発見台数は横ばいで自主撤去（※1）が年々増えていることから、徐々にではありますが、交通・道路管理者による地道な指導が放置意識を改善させているように思います（図1）。

※1：交通・道路管理者の指導により、所有者等が自ら撤去したもの

2 放置場所

主な放置場所は、団地周辺であり、川沿い、公園周辺、鉄道線路沿いの順で多発しています（図2）。放置されやすい場所の条件としては次のとおり

です。

① 集合住宅周辺で、夜間路上駐車が密集する道路

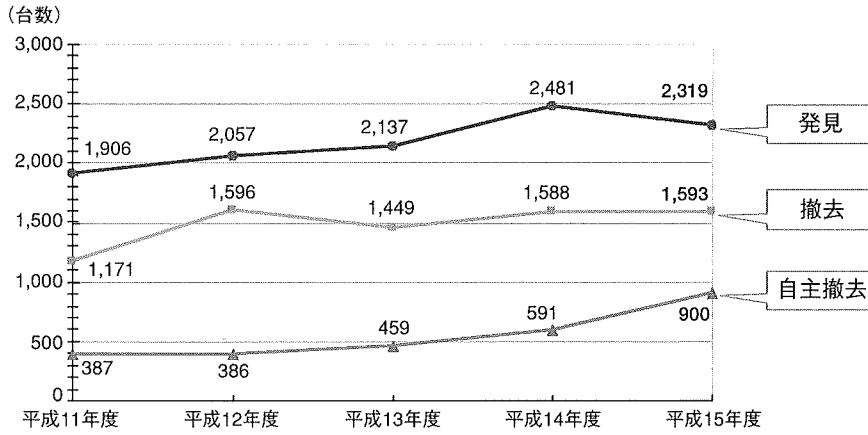


図1 推移グラフ

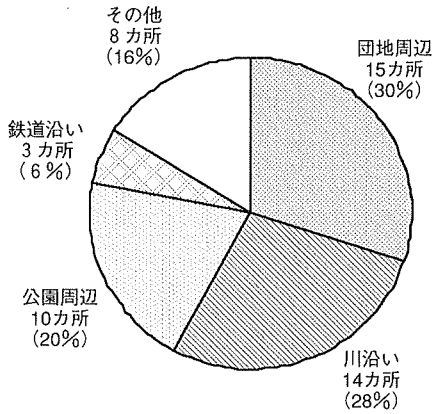


図2 主な放置場所 (撤去されても再度放置される場所)

三 問題点

② 夜間、極端に人口密度が減少する道路

1 処理（発見・撤去・処理）に時間を要する

① 最近の放置自動車は外観の程度が良いものが多く、駐車が放置かの見極めが難しくなっています。

② 登録名義人を変えずに転売を重ねている場合が多く、所有者調査に時間を要しています。

2 撤去後、再度放置される

放置自動車を撤去した後、広報等を充実させることにより、市民の意識の啓発や、放置しない・されない環境づくりなど、自動車の放置の抑制を

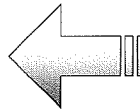
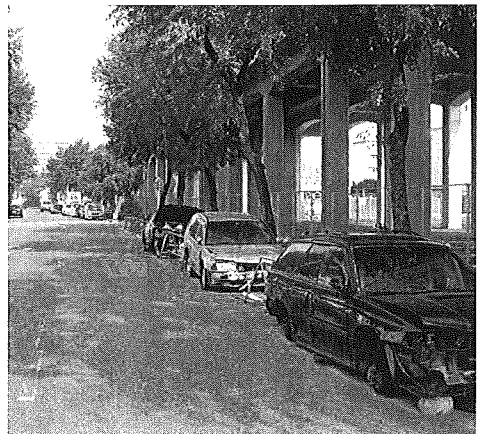


写真 放置自動車の撤去前と撤去後

表1 放置自動車条例の主な内容 (条例により、新規に制定したもの)

目的	視点	放置自動車条例	従来の路上放置車両 処理要領
早期撤去	客観的な 基準づくり	廃物判定委員会（第三者機関）を設置 廃物認定基準を策定	判定委員会 未設置
	実効性のある方策	大破車と認定した自動車は直ちに撤去 所有者調査を行い、6ヵ月経過した放置自転車は 所有者調査の結果を待たずに廃物認定して撤去	簡易判定基準あり
再発防止	放置への 抑止力	所有者等が判明したときは、撤去費用を請求	規定なし
		撤去命令違反者には罰金（20万円以下）	規定なし
その他	対象範囲	市の管理する場所（道路・河川・公園・市営住宅など） ※処理の一元化と対象範囲の拡大	各施設管理者が 独自に対応

四 放置自動車対策

1 自動車リサイクル法

平成一七年一月一日より自動車リサイクル法が本格施行されたことにより、リサイクル費用の前払い制度が確立され、リサイクル費用を惜しんで支払わない人が減り、長期的には放置自動車は減

少するものと期待しております。しかしながら、この法律の趣旨が完全に機能するまでには、今しばらく時間が必要であり、リサイクル料金の預託を逃れようとする「駆込み放置」も懸念されることから、早急な対応が望まれているところです。

なお、路上放棄車処理協力会による各自体への協力金の対象が、この法施行後はリサイクル費

行っていますが、抜本的な解決となっていません。

少するものと期待しております。

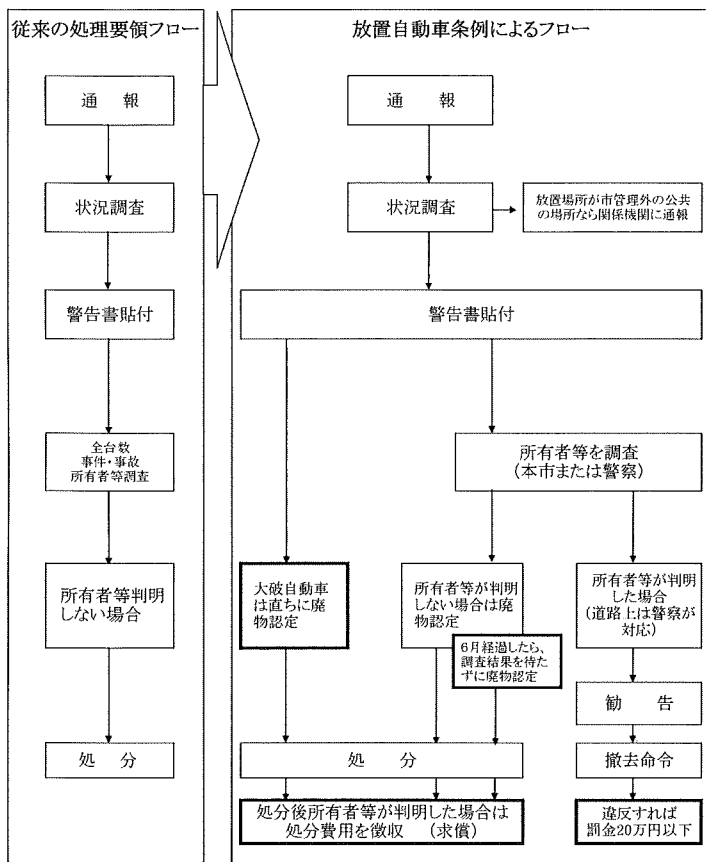


図3 放置自動車処理のフロー

用のみとなり、運搬費は対象とならないとのこと
で、以前にもまして関係者の方々へ、ご支援、ご
協力が必要になってくるものと思われれます。

2 放置自動車条例（名古屋市放置自動車の発生 の防止及び適正な処理に関する条例）

本市におきましては、昭和四八年に「路上放置
車両処理要領」を制定し、放置自動車対策を行っ
てきました。

昭和四八年当初の本市による処理台数は年間一
〇〇台にも満たないものでしたが、一〇年程前か
ら、一〇倍の一、〇〇〇台程になり、現在では、
一、五〇〇台規模となっております。

放置自動車は、交通の障害となり、地域の治安
や景観を損ね、市民の安全で快適な生活環境に悪
影響を及ぼす一因となっております。

これらを改善し、早期に撤去できる具体的な仕
組みを盛り込んだ条例を平成一六年一二月二四日
に制定し、今春、四月一日より施行していること
ろです。

なお、放置自動車条例の主な内容は表1、また
放置自動車処理フローは図3に示すとおりです。

五 今後のこと

本市におきましては、このたび「放置自動車条
例」を制定し、放置自動車の具体的な早期処理を

実現する第一歩を踏み出したわけですが、その効
果を目に見える形にするために、今年度は市民、
事業者などにより、多くの人々への条例周知や協

働した放置自動車対策に全力で取り組み、安心、安
全で快適な街づくり邁進してまいります。

大阪市の放棄自動車対策について

大阪市建設局管理部路政課

一 本市の対策の概要と処理状況及び他 都市の状況

1 対策の概要

放棄自動車は、道路管理施設の管理上あるいは
道路交通上の大きな障害となるばかりでなく、ま
ちの美観を損ない市民の生活環境を悪化させ、放
火や野宿生活者の誘引ともなるなど非常に深刻な
問題である。大阪市建設局が管理する道路上に放
棄されている場合は管理権に基づき撤去に鋭意努
めているところである。この問題に取り組むため
に「早期発見・早期撤去」と「未然防止」の二つ
を取組みの柱として対策を講じてきている。

(1) 早期発見・早期撤去

大阪市における本格的な放棄自動車対策は、昭
和四七年度の「放棄自動車等処理要領」の制定が

最初である。この要領では道路パトロールや市民
通報などにより放棄自動車を発見した場合には、
道路法第七一条第三項に基づく公告手続きを行う
とともに、所轄警察署に対して、当該自動車の所
有者及び贓品の照会を行っていた。しかし、この
要領では所有者が不明であることを確定すること
が必要であったため、結果的に発見から処理まで
時間を要していた。そこで平成一四年度に要領の
改正を行い、処理期間の短縮を図ったところであ
る（要領改正の詳細は、二 処理要領の改正）
「所有権から占有権」による処理期間の短縮に記
述している。

(2) 未然防止

未然防止の取組みとしては、平成五年度に学識
経験者も入れて組織した「大阪市放棄自動車問題
対策会議」の報告に基づき、東京都及び他の政令

指定都市と連名で関係省庁や自動車業界に対して要望するとともに、本市独自の取組みとして、市政だよりやポスターによる啓発活動及び自動車が集約して放棄される場所について夜間監視パトロールを実施している。また、一三大都市の放棄自動車問題担当課による「大都市放棄自動車対策連絡協議会」を設立し、平成一二年一〇月二四日には関係省庁に対して、政策提言を行うとともに、自動車リサイクルの制度を検討中であつた経済産業省産業構造審議会の自動車リサイクルWGのパブリックコメント募集に対して意見の提出を、さらに一月と二月に国土交通省の道路運送車両法の抹消登録制度改正案に対しても意見提出を行った。

2 本市における処理台数の推移

このような取組みの中で本市管理道路上に放棄され、本市で処分した自動車は、平成五年度の二、五五八台をピークに平成七年度には一、七八一台にまで減少したものの、その後は微増に転じ平成一四年度には二、二一九台に達した。しかしながら、平成一五年度には一、七九一台と大幅に減少している。平成一六年度の撤去台数はさらに減少し、約一、二〇〇台程度になる見込みである（表一）。

表1 処理台数の推移

年 度	発見台数	撤去台数
平成3年度	2,732台	2,089台
平成4年度	3,096台	2,407台
平成5年度	3,145台	2,558台
平成6年度	2,491台	2,023台
平成7年度	2,338台	1,781台
平成8年度	2,254台	1,858台
平成9年度	2,308台	1,981台
平成10年度	2,307台	1,895台
平成11年度	2,297台	1,922台
平成12年度	2,360台	2,077台
平成13年度	2,702台	2,191台
平成14年度	2,596台	2,219台
平成15年度	2,014台	1,791台

3 他都市の処理台数

また、各政令指定都市の処理台数は次のようになっており、本市が最も多い台数を処理している（表2）。

次に、早期撤去のために取り組んだ処理要領の改正について詳しく見ていくことにする。

二 処理要領の改正

「所有権から占有権」による処理期間の短縮

本市管理道路上に放棄される自動車の処理数は約二、〇〇〇台で推移しており、全国でもっとも多い状況である。本市では早期処理を対策のひとつ

表2 各政令指定都市の処理台数（平成13年度実績）

都市名	発見台数	撤去台数
札幌市	437台	243台
仙台市	124台	43台
千葉市	596台	442台
東京都	594台	465台
川崎市	285台	161台
横浜市	1,642台	661台
名古屋市	2,155台	1,467台
京都市	775台	1,105台
大阪市	2,702台	2,191台
神戸市	571台	468台
広島市	95台	35台
北九州市	688台	393台
福岡市	492台	127台

つの柱としているが、平成一四年度以前の処理では、撤去した自動車を処分するための法的根拠として、民法第三三九条の「無主物先占」を根拠として本市の所有物とした上で処分する考え方に基づいていた。（横浜市などのように「廃棄物認定」して処分している自治体も多い。）「無主物先占」を摘要するとしても「廃棄物認定するとしても」、放棄自動車の所有者調査が不可欠であるが、放棄自動車の大半が自動車登録台帳の登録者と真の所有者とが一致していないため、その調査に時間を要し、その結果、放棄自動車の発見から撤去まで平均二〜三ヵ月かかっている状況であつた。

表3 平成14年度要領改正前後の法的根拠の整理

	平成14年度まで	平成15年度まで
処分の法的根拠	民法第239条「無主物先占」	民法180条「占有物の取得」
必要な手続	①道路法第71条第3項の告示行為 ②放棄自動車の所有者調査（警察に依頼）により、所有者の放棄意思または所有者が不明であることを確認する。	①道路法第71条第3項の告示行為 ②放棄自動車の登録台帳の有無や登録名義人の所有意思の確認等、登録台帳の内容確認（警察に依頼）を行い、登録台帳の内容が所有の実態を示していないことを確認する。
②が必要な理由	以前に他人の財産であったものについては、所有者の放棄意思または、所有者がいないことを確認しない限りは、所有権の即時取得は認められていないため。	自動車は動産だが、所有権公証制度である登録制度があるため、一般的には占有権による処分は認められない。そのため、登録台帳の内容を確認し、その内容が所有の実態を示していないことを確認するため。
②の確認に要する時間	所有権が転々としているため、長時間を要する。	登録台帳の記載内容の確認だけなので、短時間ですむ。

そこで、平成一三年度中に大阪府警察本部と協議し、処理期間の短縮を図る目的で要領の改正を行い、平成一四年度四月一日に「放棄自動車処理要領」を改正して、撤去した放棄自動車を即時処

分する根拠を民法第一八〇条の「占有権の取得」に求めることとし、時間を要する所有者調査を省略することとした。ただし、この際にも、自動車には所有権公証制度である自動車登録制度があるので、占有行為の正当性を主張するために登録名義人の所有の意思の確認などの登録台帳の内容確認行為は不可欠であるため、これについて警察への照会を行っている。この改正により処理期間の短縮が図られ、現在では、発見から撤去までの期間が、平均一〜二カ月に短縮が図られたところである。

なお、ここに述べた要領改正前後の放棄自動車処分の法的根拠を比較し整理すると表3のとおりである。

三 「大阪市放棄自動車問題対策会議」について

大阪市では、平成五年度に大阪府警や学識経験者等の協力を得て、「大阪市放棄自動車問題対策会議」を開催した。その報告要旨は次のようなものである。

① 放棄自動車は道路管理上、あるいは、道路交通上の大きな支障となるばかりでなく、市民の生活を悪くし、また、まちの美観を損なう非常に深刻な問題であり、法律において罰則も定められた悪質な違法行為である。

② 放棄自動車についてはその処理に法手続が必要であり、また、撤去してもすぐに別の車が放棄されるため、撤去処分のみではなく、放棄の未然防止こそが必要である。

③ 大阪市として実施することとしては、
・放棄を許さない市民意識の強化と市民団体との連携
・夜間を含む道路パトロールの強化充実など、放棄しにくい環境づくり

④ 自動車業界に対しての要望としては、
・徹底した廃車回収システムの導入（デポジット制度、無料引き取り制度）
・廃車のための相談窓口の制度的充実
・当面の措置としては、路上放棄車処理協力会の寄付交付基準の明確化、廃車のための相談窓口のユーザーに対するPR強化

⑤ 国に対しての要望としては、
・自動車登録制度（道路運送車両法）の運用改善
・自動車業界に対する指導
・廃棄自動車の処理に関する自動車業界の責任の明確化及び廃車に関する法令の整備

この報告に基づき、大阪市として、東京都及び他の政令指定都市と連名で、関係省庁・自動車業

界に対して徹底した配車回収システムの導入（デポジット制度、無料引き取り制度）、その実現のための法令の整備等について要望するとともに、本市独自の取組みとして市政日よりやポスターによる啓発、あるいは放棄が集中する箇所において夜間監視パトロールを実施している。

四 「大都市放棄自動車対策連絡協議会」 の活動

1 連絡協議会設立の背景

平成五年度に開催された対策会議の報告に基づき、平成六年度から放棄自動車の未然防止のため、東京都及び一二政令指定都市の連名で、自動車業界による廃車回収システムの導入と法令の整備等について関係省庁及び自動車業界に対して要望してきたところである。この要望活動自体は、実態は本市の要望に他都市が名を連ねるだけであり、事實上、本市単独で抜本的な解決を求めるものであったことから、具体的な成果を得るまでには至らなかった。一方、社会においては資源の再利用や環境保全に対するが高まり、リサイクル活動が活発化していた。このような状況を踏まえ、これまで一堂に会して放棄自動車問題について議論することのなかった一三大都市の担当課が、これまでに以上に連絡を密にし、国や業界をも巻き込み、時宜を得た未然防止策を得て放棄自動車問題の抜

本的な解決を図ることを目指し、平成一二年二月八日に「大都市放棄自動車対策連絡協議会」が設立された。

2 政策提言について

この連絡協議会において、二回の総会と一六回のワーキンググループ会議を開催し、平成一二年一〇月二四日にはこの間の放棄の実態調査や関係省庁との意見交換も踏まえた検討内容を取りまとめ、当時、通商産業省で検討していた「自動車リサイクル法」の中に放棄自動車問題の解決へ向けた対策を取り組んでもらうことを目標として、関係七省庁に対して政策提言を行っている。その要旨は次のとおりである。

① 捨てさせない環境づくりのため

放棄自動車が発生しない仕組みを作り出すため、消費者、事業者、行政がそれぞれに役割を果たす、循環型社会の構築を目指していかなくはならない。

・「循環型社会の構築に向けての生産者への期待」

メーカー及びディーラーが中心となって、リサイクルシステムの整備と運営、運営資金の管理など責任を持って主導することを提案する（拡大生産者責任「EPR」）。また、あらかじめ費用を内部化した「排出時無償引取

り」を強く望む。

・「循環型社会へ向けての市民・事業者への啓発」

市民・事業者の環境意識の醸成に努める。

② 捨てにくい環境づくりのために

「捨てにくい環境」を整備していくため、仮に放棄された場合でも確実に責任追及できるように制度改善していくことを求める。

・「名義変更の促進」

所有者が変更された場合に、移転登録手続をしないと現所有者と元所有者がともに不利になるか、あるいは手続をすると有利になるような方策により、道路運送車両法で義務付けられている車両の所有者の移転登録手続を促進する。

・「名義人課税の提案」

課税方式として登録名義人課税を採ることは、名義変更を促進させる手立てとして必要である。

・「抹消手続の改善」

道路運送車両法の一五条抹消（永久抹消）手続きの面倒さと一六条（一時抹消）の容易さを改善して、放棄に結びつく管理責任の曖昧性が生じないよう国における抹消手続の見直しを望む。

・「適正ルートのPR」

デインターラーにおいては、ユーザーの窓口となる、きちんとした車両の回収を行う中古車販売業者のPRや解体業者への取次ぎ、不良業者の排除など、業界上げての取組み、国においても正規に手続を行う販売業者や確実に適正処理を行う処理業者の育成とそれを担保するための認定制度などの検討を願いたい。

五 「自動車リサイクル法」の施行に伴う動き

このような、本市の動きとあいまって、国のほうでも、平成一四年七月一二日に「使用済自動車の再資源化等に関する法律（通称「自動車リサイクル法」）を制定し、リサイクル費用については新車販売時、既販車については直近の車検時に利用者が先払うことが盛り込まれた。また、平成一四年七月一七日には一時抹消制度について一定期間経過後の車両所在の確認規定の追加を盛り込んだ道路運送車両法の改正が行われた。

国は「自動車リサイクル法」施行に向けて詳細を検討し、本市は全国市長会からの依頼を受け経済産業省が主催する「使用済自動車リサイクル・適正処理関係者検討会」に参加し、放棄した者の責任追及を行うことが放棄自動車の抜本的解消につながるものであり、そのためには、形骸化している自動車登録制度の所有者公証制度を改正し、

登録者についても所有権移転手続に関する義務規定を盛り込むことを要請した。

ところで、当初、検討会の中で国は、路上放棄車両については自動車リサイクル法による処理スキームにはならず、したがって、厚生労働省の通達に基づき自動車業界団体により設立された「路上放棄車処理協力会」からの協力金寄付の枠組みも変えないと確認していた（平成三年七月以降、「路上放棄車処理協力会」から処理費用相当額の寄付金を受領し、放棄自動車の処理費用はほぼ全額に充当してきた。従って処理費用に関しては、本市の負担額はほとんど生じなかったが、このことは生産者責任に基づく措置として当然のことと考えていた）。しかし、法施行わずか一カ月前の平成一六年一月末に突然、自治体が処理する放棄自動車については自動車リサイクル法上の使用済み自動車に該当し、自治体が一旦リサイクル料金を支払って所定の手続を経てリサイクル法のスキームにのせること、かつ、「路上放棄車処理協力会」からの寄付金についても、自治体が先払いうるリサイクル料金の支払いを確認した上で、リサイクル料金と同額の寄付しか行わないことを一方的に通告してきた。本市や他の自治体は、寄付金がありリサイクル料金と同額とすると、運搬に要する費用等が自治体負担となるため支出額が増える恐れがあること、業者及び自治体の事務がかなり繁

雑になること、突然の変更は事務処理上間に合わず混乱することなどを理由に強く反対したが、結局、国は当初方針通り取り扱いに変更を行った。手間がかかる事務ではあるが試行錯誤の中、何とか業務を執行してきている状況である。

六 おわりに

「自動車リサイクル法」の制定により、自動車の放棄の防止につながると考えられるが法施行後も、法施行前の販売車が車検前に駆け込み的に放棄される可能性もあることから、当面は道路管理者として引き続き対策を講じなければならないと考えている。また、現在は、鉄の価格が高くとどまっていることから問題がさほど顕在化していないが、鉄価格が下落すれば放棄自動車の処理費用が高騰し、いずれ全ての車に自動車所有者の負担によるリサイクル料金が乗せられていく中で、処理費用について自動車所有者の負担と自治体の負担（むろん税金である）が残り、生産者であるメーカー等の費用負担のみがなくなるといった状況が生まれる恐れがある。

また、放棄自動車以外にも道路管理上支障となる物件があり、昨今の交通バリアフリーの考え方も今後道路の適正管理が一層求められていくところであり、これまで以上に創意工夫を図り、対策に邁進していかねばならないと考えている。

路上放棄車処理協力会について

(社)日本自動車工業会業務統括部長 梅本 久義

はじめに

路上放棄車両問題については、一九八〇年代後半、環境問題への社会的関心の高まりの中で、九〇年に生活環境審議会(旧厚生省)及び産業構造審議会(旧通産省)において「今後の廃棄物処理のあり方」について審議が開始され、同年十二月、「クルマ社会フォーラム」において、自動車メーカー等に対し、当時社会問題化していた路上放棄車両の処理への協力要請が出されました。

これを受けて、自動車業界としては、路上放棄車問題に対応すべく「路上放棄車処理協力会」を発足致しました。その後、二〇〇五年一月から自動車リサイクル法が施行され、全ての車にリサイクル料金を預託する制度が導入され、四カ月が経

過したところです。

協力会の概要は以下のとおりです。

一 路上放棄車処理協力会の概要

- ① 設立 一九九一年七月
- ② 構成団体

(社)日本自動車工業会(以下、自工会)

(社)日本自動車販売店協会連合会(以下、自販連)

(社)全国軽自動車協会連合会(以下、全軽自協)

日本自動車輸入組合

- ③ 協力内容

路上放置された廃自動車は、自治体において可能な限り放棄者を追及し、適切な措置を講ずることとなっております。しかしながら、

やむを得ず放棄者を発見できない場合において、自治体自らが処理を行った場合、自治体の要請に基づき路上放棄車処理協力会はその処理に見合う金額の寄附を行います。

- ④ 対象車両

・ 公共用地(道路、公園、河川敷)に放棄された車両で、一般廃棄物とみなされたもの
・ 原因者を追及の結果、その特定がやむを得ず出来なかった車両

二 四輪車に対する自動車リサイクル法 施行後の寄附申請方法

- ① 手続の概要

・ 所定の申請書類により各都道府県の路上放棄車処理協力会支部に協力を依頼します。

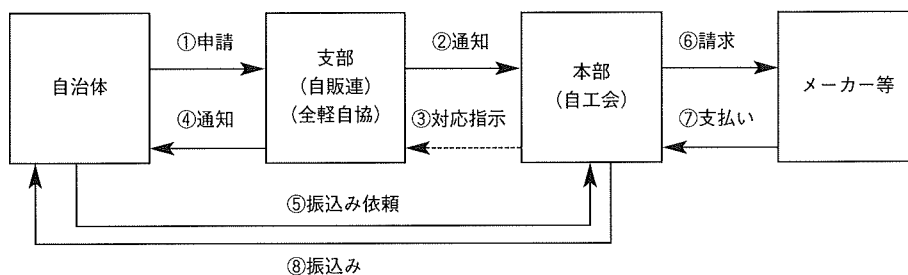


図 寄附申請手続の流れ

・支部に申請された後は、上記のフローに基づき処理を実施します。

※寄附申請に当たっては、対象車両に対しリサイクル法に基づくリサイクル料金の預託が必要となります。

②申請窓口

・各都道府県の自販連支部または、全軽自協支部に申請。(支部一覧・参考1)

・申請車両が登録自動車の場合は、自販連支部に、軽自動車の場合は、全軽自協支部に申請し、混在した場合には、いずれか台数の多い支部の方へ申請します。

③寄附申請書類(詳しくは、各都道府県支部へお問合せ下さい。)

1) 「協力依頼書」

2) 「放棄車両預託確認・申請書」のコピー
↓
車種名等、車両の詳細情報の証明となります。

3) 「引取可能連絡書」のコピー

↓
自治体で預託したりリサイクル料金の証明となります。

④支払い方法

・支部へ申請してから、約三ヶ月後に自治体指定口座へ寄附金を振込みます。

・寄附金の受理を確認後、直ちに領収書を発行し本部へ郵送して頂きます。

⑤寄附金額

・路上放棄車の処理に際して、自治体が(財)自動車リサイクル促進センターに預託するリサイクル料金の範囲で寄附を実施致します。

また、引取業者が有価で引取り、リサイクル料金相当額未満で処理できた場合は、その有価分を差し引いた正味金額で申請して頂きます。

⑥その他

・申請書類記載内容に不備があった場合や、寄附対象車両以外の車両が申請された場合は、寄附対象外とする旨のご連絡を支部よりすることがあります。

自販連支部及び全軽自協支部の連絡先は表のとおりです。

参考 自販支支部名簿 (53支部) (平成16年12月現在)

支部名	〒	所在地	電話番号
札幌	065-0028	札幌市東区北28条東1丁目 札幌自動車会館	011-753-5162
室蘭	050-0081	室蘭市日の出町3-4-10	0143-45-5511
旭川	070-0902	旭川市春光町10	0166-51-5353
函館	041-0824	函館市西栢梗町555-37 函館自動車会館	0138-49-6106
帯広	080-2459	帯広市西19条北1-3-9 (株)帯広自動車販売店協会会館	0155-33-2238
北見	090-0836	北見市三輪5-13	0157-24-8321
釧路	084-0906	釧路市鳥取大通6-1-1 釧路自動車会館	0154-51-2232
青森	030-0841	青森市奥野1-12-3	017-776-4211
岩手	020-0891	紫波郡矢巾町流通センター南2-8-3	019-637-2881
宮城	983-0034	仙台市宮城野区扇町3-3-10 宮城県交通会館	022-232-1571
福島	960-8165	福島市吉倉字名倉1-1 (株)福自販会館	024-546-1664
秋田	010-0962	秋田市八橋大畑2-12-55	018-862-1117
山形	990-2161	山形市大字漆山字行段1422	023-686-4521
茨城	310-0844	水戸市住吉町292-5 茨城県自動車会館	029-247-4860
栃木	321-0166	宇都宮市今宮2-4-6 栃木県自動車会館	028-658-8811
群馬	379-2166	前橋市野中町564 群馬自販会館	027-261-0830
埼玉	331-0077	さいたま市西区大字中釘2255 (株)埼自販会館	048-623-1211
千葉	261-0002	千葉市美浜区新港207	043-242-3321
東京	141-0031	品川区西五反田4-32-9 東京日産西五反田ビル1号館3F	03-3491-8241
神奈川	224-0053	横浜市中区池辺町3663 神奈川自販会館	045-931-3626
山梨	406-0034	笛吹市石和町唐栢1000-7 (株)山梨県自動車販売店会館	055-263-3001
新潟	950-0961	新潟市東区出来島11-16 新潟県自動車会館	025-285-6286
長野	381-0034	長野市大字高田字五分一沖679-10 長野県自動車会館	026-226-5416
富山	930-0992	富山市新庄町字馬場18-8 富山県自販会館	076-425-8353
石川	921-8011	金沢市入江3-13-14 石川県自動車販売店会館	076-291-7111
福井	918-8023	福井市西谷1-1401 福井県自動車会館	0776-34-1622
岐阜	501-6133	岐阜市日置江2648-2 岐阜県自動車会館	058-279-3171
静岡	422-8004	静岡市国吉田2-4-35 静岡県自販会館	054-261-2177
愛知	454-0852	名古屋市中川区昭和橋通4-8-2 愛知県自販会館	052-353-6161
三重	514-0303	津市雲出長常町字六の割1190-1 三重県自動車会館事務所会館	059-234-4567
滋賀	524-0104	守山市木浜町2299-12 滋賀県自販会館	077-585-7292
京都	612-8418	京都市伏見区竹田向代町51-5 京都自動車会館	075-671-6121
大阪	572-0846	寝屋川市高宮栄町13-1	072-821-5522
兵庫	658-0024	神戸市東灘区魚崎浜町33 (株)兵庫県自動車会館	078-441-1501
奈良	639-1037	大和郡山市額田部北町981-8 (株)奈良県自動車会館内	0743-56-8458
和歌山	640-8404	和歌山市湊1106 和歌山県自動車会館	073-422-2027
鳥取	680-0006	鳥取市丸山町246-1	0857-24-6171
島根	690-0024	松江市馬潟町宇掃り木43-4	0852-37-0044
岡山	703-8233	岡山市高屋119-5 岡山県自動車販売店会館	086-272-3325
広島	733-0036	広島市西区観音新町4-13-3	082-232-4418
山口	753-0821	山口市葵1-5-58 山口県自動車会館	083-922-0909
徳島	771-1156	徳島市応神町応神産業団地1-6 徳島県自動車会館	088-641-2665
香川	761-8013	高松市香西東町278-1	087-881-4996
愛媛	791-1113	松山市森松町1075-2	089-956-2747
高知	781-5103	高知市大津乙1879-5 高知県自動車会館	088-866-6000
福岡	813-0044	福岡市東区千早3-9-23 福岡交通会館	092-681-5963
佐賀	849-0928	佐賀市若楠2-7-1 佐賀県自販会館	0952-31-1335
長崎	851-0103	長崎市の中里町1576-7 長崎県自販連会館	095-839-2611
熊本	862-0901	熊本市東町4-14-8 熊本県自動車会館	096-365-0638
大分	870-0906	大分市大州浜1-1-5 大分陸運会館2F	097-558-7791
宮崎	880-0925	宮崎市大字本郷北方字鶴戸尾2735-25 宮崎県自販会館	0985-51-8255
鹿児島	891-0131	鹿児島市谷山港2-4-9 鹿児島県自動車会館	099-262-0011
沖縄	901-2134	浦添市港川512-8 沖縄県自動車会館	098-877-5225

参考 全軽自協支部名簿 (53支部) (平成16年12月現在)

支部名	〒	所在地	電話番号
札幌	001-0925	札幌市北区新川 5条 20-1-20	011-768-3955
函館	041-0824	函館市西栢梗町 830-10	0138-48-2300
旭川	070-0902	旭川市春光町 10	0166-53-7300
室蘭	050-0081	室蘭市日-出町 2-39-1	0143-43-4441
釧路	084-0906	釧路市鳥取大通 6-1-1	0154-51-0745
帯広	080-2459	帯広市西19条北 1-8-3 (帯広自動車連合ビル)	0155-33-3154
北見	090-0836	北見市三輪 25	0157-24-6130
青森	030-0843	青森市浜田字豊田 129-13	017-739-0441
岩手	020-0842	盛岡市湯沢16地割 15-11	019-639-8021
宮城	983-0036	仙台市宮城野区苦竹 4-2-20	022-232-5724
秋田	010-0962	秋田市八橋大畑 2-12-55	018-862-1117
山形	990-2251	山形市立谷川 2-449-7	023-686-3600
福島	960-8165	福島市吉倉字谷地 16-7 (福島軽自動車会館内)	024-546-2577
茨城	310-0844	水戸市住吉町 292-8	029-247-5832
栃木	321-0158	宇都宮市西川田本町 1-2-37	028-645-0958
群馬	379-2166	前橋市野中町 322	027-261-0505
埼玉	362-0055	上尾市平方領領家 509-2	048-726-1166
千葉	261-0002	千葉市美浜区新港 223 (軽自動車サービスセンター内)	043-242-1564
東京	108-0075	東京都港区港南 3-3-10	03-3472-6291
神奈川	224-0053	横浜市中区池辺町 3575(神奈川県自動車会館1階)	045-931-4240
山梨	406-0034	山梨県笛吹市石和町唐栢 791-1 (軽自動車センター内)	055-262-7548
新潟	950-0868	新潟市紫竹御新町 1927-16	025-275-5704
富山	930-0936	富山市藤木 521-1	076-424-6420
石川	921-8011	金沢市入江 3-134 ((株)石川県自動車販売店会館内)	076-291-7111
長野	381-0037	長野市大字西和田字東和田境 438-3	026-243-1967
福井	918-8181	福井市浅水町 138-11-2	0776-38-0558
岐阜	501-6122	岐阜県羽島郡柳津町大字高桑字立野 3276-1	058-279-1561
静岡	422-8004	静岡市駿河区国吉田 1-1-27	054-262-7662
愛知	466-0812	名古屋市中区和区八事富士見 1603	052-832-2575
三重	514-0303	津市雲出長常町字六ノ割 1190-1	059-234-8611
滋賀	524-0104	守山市木浜町 2299-12	077-585-6294
京都	612-8418	京都市伏見区竹田向代町 51-5 (京都自動車会館内)	075-691-6516
大阪	550-0012	大阪府福島区福島 7-14-15 (大自販健保会館3階)	06-6452-3111
奈良	630-8141	奈良県大和郡山市額田部北町 981-8	0743-58-3700
和歌山	641-0036	和歌山市西浜町山向坪 1660-389	073-432-5378
兵庫	651-2145	神戸市西区玉津町居住 67-1	078-927-7701
鳥取	680-0913	鳥取市安長 77-3	0857-28-7021
島根	690-0024	松江市馬潟町 67-5	0852-37-0046
岡山	701-0144	岡山市久米 178-3	086-245-5800
広島	733-0036	広島市西区観音新町4-13-13-3 ((社)広島県自動車整備振興会内)	082-532-5507
山口	753-0821	山口市葵町 1-5-58 (山口県自動車会館内)	083-922-8877
徳島	771-1156	徳島市応神町応神産業団地 1-4	088-641-2010
香川	769-0103	香川県綾歌郡国分寺町福家甲1258-19(国分寺流通センター内)	087-870-6657
愛媛	791-1112	松山市南高井町 1812-3	089-975-7310
高知	781-0270	高知市長浜 3106-3 (長浜産業団地内)	088-842-4311
福岡	812-0051	福岡市東区箱崎ふ頭 2-2-51 ((株)福岡県軽自動車会館内)	092-641-0431
佐賀	849-0928	佐賀市若楠 2-10-7	0952-30-2407
長崎	851-0103	長崎市の中里町 1590-3	095-838-3244
熊本	862-0901	熊本市東町 4-14-6	096-369-7920
大分	870-0108	大分市三佐 5-1-27	097-524-0222
宮崎	880-0925	宮崎市大字本郷北方字鶴戸尾 2729-31	0985-51-3070
鹿児島	891-0131	鹿児島市谷山港 2-4-3 ((株)鹿児島県軽自動車会館内)	099-261-4011
沖縄	901-2134	浦添市港川 500-7	098-877-8274

路上放置車両等障害物を原因とする

国家賠償請求事例

道路局道路交通管理課 千木良 敦之

はじめに

前項までは、路上放置車両の実態と法令に基づき道路管理者の取り得る方途について紹介している。路上放置車両については、基本的には道路交通法に基づき警察による適時適切な取締りに期待すべきところは大きい。これらの長時間に渡り放置されている車両は、道路管理上の支障となり一般交通の安全と円滑の確保が困難となるケースが多い。経済的価値の有無を問わず長時間放置された障害物についても同様である。

平成三年改正法（法律六〇号）四四条の二、六七条の二が創設され、道路管理者による放置車両等路上障害物対策が時宜適切に対処できるよう措置されたところであるが、これらの規定が裁判所

の判断に影響しているのか定かではないが、放置車両、積載物の放置、不法駐車等の路上障害物に起因した事故による訴訟又は示談件数は、事故原因の分類別の順位でも全一三原因中、四ないし五番目に位置している状況にあり、道路の類型を問わず僅かながらも上昇傾向にある（平成一四年度道路管理瑕疵実態調査・本誌一六年一〇月号参照）。

本稿では、放置車両を中心とする路上障害物に起因する事故により、道路管理者に対し賠償請求がなされた主な事例を紹介するが、放置車両等の路上障害物放置による管理瑕疵に係る判断は、有名な和歌山国道一七〇号放置車両追突事件（最判昭和五〇年七月二五日）を始め多くの裁判例の積み上げがなされている。これらの事例を見ると、管理瑕疵の判断に当たっては、事故発生までの間

の時間的切迫性の有無をそのメルクマールの一つとして挙げるができる。本稿では、この時間的切迫性の切り口から二つの種類に分けて便宜的に事例紹介を行うが、無論、管理瑕疵の判断については、当該道路の「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に個別的に判断」（最判昭和五三年七月四日）することとされていることから、時間的切迫性の概念も例えば直前の巡回の状況等個別具体事情によっても異なることから、あくまで概ねの目安であることに留意する必要がある。

以下に紹介する事例はいずれも著名なものである。裁判所が如何なる総合勘案をしているのかも含め、各判決文（原文）の御一読をお薦めする。

一 事故発生までの間に相当な時間的間隔がある事例

① 和歌山国道一七〇号放置車両追突事件

(最高裁判昭和五〇年七月二五日)

〔事案概要〕

原動機付自転車を運転し六〇km/hで道路左側を通行していた原告は、たまたま道路左側に放置されていた大型貨物自動車の荷台後部に激突し、頭部底骨折により即死した。道貨物自動車は、交通事故で故障したため約八〇m移動させ、道路左側より一m中央寄りに荷台後部右側に長さ五〇cmの白い布切れを垂らした状態で駐車していた。

〔判決要旨〕

道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努める義務を負うところ(道路法四二条)、本件国道の事故現場付近は、幅員七・五mの道路中央線付近に故障した大型貨物自動車^が八七時間に渡って放置され、道路の安全性を著しく欠如する状態であったにもかかわらず、当時その管理事務を担当する土木出張所は、道路を常時巡視して応急の事態に対処しうる看視体制をとつていなかったために、本件事故が発生するまで右故障車が道路上に長時間放置されていることすら知らず、まして故障車のあることを知らせるた

めバリケードを設けるとか、道路の片側部分を一時通行止めにするなど、道路の安全性を保持するために必要とされる措置を全く講じていなかったことは明らかである。このような状況の下においては、本件事故発生当時、同出張所の道路管理に瑕疵があつたというほかに、本件道路の管理費用を負担すべき上告人は、国家賠償法二条及び三条の規定に基づき、本件事故によって被上告人らの被った損害を賠償する責に任ずべきであり、道路管理者は、道路交通法上、警察官が道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路の交通に起因する障害の防止に資するために、違法駐車に対して駐車の方法の変更・場所の移動などの規制を行うべきものとされていること(道路交通法一条、五一条)を理由に、損害賠償責任を免れることはできない。

② トレーラー違法駐車放置衝突事件

(東京地裁平成八年九月一九日)

〔事案概要〕

夜間、コンテナ埠頭付近の道路上に、牽引車両を切り離して駐車されていたコンテナを積載する台車車両(トレーラー)の後部に、普通乗用車が激突し、同車の運転者及び同乗者が死亡した。

〔判決要旨〕

本件は、道路法上の道路ではないものの、道路交通法の適用となる一般交通の用に供する場所であ

あることからすれば(本件道路は港湾施設たる港湾道路ではなく都道とする目的で建設され、道路法上の路線認定はされていないが、都営バスが運行を開始した時から、一般交通の用に供され、道路交通法が適用されるようになった)、本件道路を管理する東京都埋立管理事務所は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努める義務を負うと解される(道路法四二条)。本件事故当時は、コンテナを積み込んだトレーラーが何らの灯火をつけることなく、また、特段の警告措置を執ることなく、それぞれ四〇台以上もの駐車列を作つて並んだまま、夜間、少なくとも二時間以上放置されていたのであり、本件道路が片側五車線の道路であつて、なお三車線が走行可能であることを考慮しても、道路の中央寄りに二車線に渡つてトレーラーが何らの灯火もなしに、数十台駐車されているという状況からすれば、本件事故当時、本件道路はその安全性を著しく欠く状態であつたといわざるを得ない。

③ 路上放置ガスボンベ衝突事件

(京都地裁昭和五九年一〇月二二日)

〔事案概要〕

相被告(私人)は、本件道路に隣接する土地の区域にその所有建物を建築した上、プロパンガスボンベ二本を本件道路上にはみ出して設置し使用

しており、道路管理者から二度に亘る監督処分（原状回復命令）があつたにもかかわらずそれに
応じなかつた。本件道路を普通乗用車で走行中の
原告は、ハンドル操作を誤り本件ボンベに衝突し
た。その衝突で、本件ボンベが転倒して、そのバ
ルブと圧力調整器を折損し元バルブが解放された
ままになつていたため、原告の運転する車両に引
火して燃え上がつて炎上し、相被告の住居に燃え
移り、さらに隣接する原告所有の会社工場を全焼
した。

〔判決要旨〕

相被告は本件事故の二日前に、本件ボンベのう
ち一本を本件道路にはみ出して設置していたこと
が認められるが、道路管理者は、相被告の違法建
築部分の撤去、本件会社の本件ボンベに対する安
全確保の指導監督等道路の安全保持のために必要
な措置を講じなかつたのであるから、本件道路の
維持管理に通常備えるべき安全性を欠いていたも
のといえ、結局、道路の管理に瑕疵が存したもの
というべきである。

④ 京都府国道二七号竹やぶ視界阻害衝突事件

（大阪高裁昭和四九年一月二十九日）

〔事案概要〕

路肩に繁つていた竹が積雪のため道路中央線付
近路面上1・5mのところまで垂れ下がっていた
ために、これを避けて対向車線に出た車両が対向

車と衝突、後続車にも追突され一名が死亡した。

〔判決要旨〕

本件道路は京都と舞鶴を結ぶ唯一の幹線道路で
あつて、車両の交通量が多く、かつ、本件事故現
場付近は冬期多雪地帯であることは公知の事実で
あるから、そののり面まで竹が群生している状況
にあつては、降雪に際し竹が道路上に垂れ下がる
ことがあることは客観的に予想できる。このよう
な事態を回避するためには道路直近の竹を除去す
るか、道路管理者が本件事故後に施したような防
護策等を設置することが考えられる。道路管理者
は、このような措置をとつていなかったのである
から、結局、本件道路は本件事故現場付近におい
てその通行の安全性確保に欠けるところがあり、
その管理に瑕疵があつたといふべきである。控訴
人国は、本件事故の発生は管理者にとつて不可抗
力である旨主張するが、右のような支障は前示の
ような措置を講ずることで十分回避可能であり、
現に、本件事故後に適切な措置をとることができ
たのであるから、右主張は失当である。控訴人国
が当日、人的物的施設による巡回、除雪等により
可能な限り降雪による交通事故の発生を防止しよ
うとしていたこと（事故当日の午前朝六時頃、積
雪注意報が出ていることを宿直員から告げられ、
積雪量7cmであることを確認し、午前七時頃、積
雪の多い舞鶴方面から除雪作業及び巡回を開始

（本件事故は除雪や巡回が事故現場に到着する前
に発生）したことは証拠書類等によつてこれを
認めることができるが、右のような当日における
主観的意図ないしは活動によつて、本件道路管理
上の瑕疵を否定することはできない。

二 事故発生までの間の時間的切迫・不可 抗力事例

① 奈良県道工事中転落事件

（最高裁昭和五〇年六月二六日）

〔事案概要〕

道路工事のため路面が掘削されていた箇所で走
行中の普通乗用車が、ハンドルを切りきれずに田
園に転落した。運転者は、事故の前照灯でバリケ
ード等を発見したが、ブレーキを踏む等の操作を
しなかつた。工事現場には黒色のまだらのバリケ
ード及び赤色灯標柱が設置してあつたが、事故直
前に何者かが自動車によつてこれらを倒し、右赤
色灯標柱は工事現場であることを示す効用を失つ
ていた。

〔判決要旨〕

本件事故発生当時、道路管理者において設置し
た工事標識板、バリケード及び赤色灯標柱が道路
上に倒れたまま放置されていたのであるから、道
路の安全性に欠如があつたものといわざるを得な
いが、それは、夜間、しかも事故発生直前に先行

した他車によって惹起されたものであり、時間的に道路管理者において遅滞なくこれを原状に復した状況においては道路管理者の道路管理に瑕疵がなかったと認めるのが相当である。

② 名神高速道路路上駒止ブロック接触事件

(東京地裁昭和四八年四月一七日)

〔事案概要〕

原告は、普通貨物自動車を九〇km/hで運転中(前照灯を下向きにしていたため前方三〇m程度までしか視野に治めることができない状況であった)。約一〇m先に長さ四〇cm高さ、二〇cmの駒止ブロックが四個散乱放置されているのを発見し、ハンドル操作とエンジンブレーキ処置によって回避しようとしたが及ばず、ブロックに衝突して右斜め前方に暴走し中央分離帯に乗り上げ横転した。

〔判決要旨〕

名神高速道路において、事故発生頻度は、一日当たり約九・六件、障害物による事故は一日当たり約〇・〇一四件という数値となり、他方巡回数はかかる異常事態除去に当然結びつくものだけで、一日当たり少なくとも一三回なされることになっており、本件事故当時平均すると一八・五回であったのであるから、本件事故現場における巡回状況は本来なされるべきところにより低水準のもの

であったとすることはできない。

本件事故と本件車両の異常事態発生時との時間的間隔は一〇分以内であり、道路管理者にとつてこの障害物排除は不可能を求められるに等しいものといわなければならないが、一〇分以下の間隔でもって巡回することを求めることは、前掲事故頻度よりみて到底できないのであるから、仮に前掲巡回状況をもって不十分なものとしても、その瑕疵を補ったとしても結局本件事故は防ぎ得なかつたのであるから、これをもって被告に損害賠償責任ありとすることはできない。

③ 岡山国道二号路上放置物衝突事件

(広島高裁昭和六三年二月二日)

〔事案概要〕

原告運転の普通乗用車が国道二号を走行中、トネルの出口付近において進路上に落ちていた大型貨物自動車の軽油予備タンクに乗り上げて、ハンドルをとられたため対向車線上に逸走、対向車と衝突して三名が死亡、一名が負傷した。

〔判決要旨〕

本件照明灯は、本件事故当時、排気ガス等による汚れのため相当照度は落ちていたものの約二〇ルクスの照度を維持していたことが認められ、本件照明灯の設置はもとより清掃、保守等の管理には特に手落ちはなかつた。本件タンクが脱落したのは、事故発生当時、長くとも二二分前後程度の

わずかな時間内であったと推認され、このような時間帯においては道路管理者が本件タンクを除去しなかつたとしても道路の管理に瑕疵があつたといふことはできない。本件道路は、原告運転車両の速度調整の不備、前方不注意の過失及び本件タンクの視認の困難さ等の事情が相まって発生したと認めるのが相当である。

④ 北九州国道一〇号路上放置石自転車転倒事件

(福岡高裁昭和五三年四月一日)

〔事案概要〕

路側帯付近を自転車に乗り走行中、道路上にあつた拳程度の大きさのセメント煉瓦の破片に乗り上げて車道側に転倒し、そこへ後方から進行してきた普通乗用車に頭部を引かれ死亡した。

〔判決要旨〕

レンガ片が路側帯上にあつたことは道路の管理瑕疵に当たると認められるが、レンガ片は、事故当日の「毎日巡回」でもその存在を認めておらず、したがって、道路巡回の後約一時間二〇分以内の間に突然現出したものであると推認できるから、特段の事情のない限り、国の道路の維持・修繕・保管に不完全な点があつたとはいえず、道路の管理に瑕疵があつたものと断ずることはできない。

⑤ 国道三〇九号盗難車両衝突事件

(大阪地裁平成五年六月二三日)

〔事案概要〕

深夜、国道（片道二車線）を南方方向に走行中、歩道に沿った車道上に放置されていた盗難普通貨物自動車に衝突し、助手席の同乗者が死亡した。

〔判決要旨〕

本件車両は、歩道沿いの路側帯から南行車線に向かつて放置されていたが、このような状態は、通常の駐車の場合とほぼ同じであり、原告は本件車両を回避して走行することは容易であつて、事故現場の車両の通行を妨げたといえず、また、放置期間は証拠上明らかでないが、最大約二六時間であることも含め総合的に考慮すると、本件道路が、通常有すべき安全性を欠如していたと認められない。

⑥ 埼玉県道放置自転車衝突事件

(浦和地裁平成八年一〇月九日)

〔事案概要〕

午前一〇時頃、甲が県道を横断していたところ、乙が自転車で同県道の歩道を走行中、歩行者である甲を避けようとして放置自転車に衝突し、その放置自転車が県道の防護策のない部分から飛び出して丙に衝突した。

〔判決要旨〕

道路管理者は、通常の通行方法を想定した管理

に当たれば足りるのであつて、歩道に止めてあつた自転車に飛び出してくるといふ通常の通

行方法では考えにくい事態を想定した管理上の義務があると解することもできない。

表 その他主な路上障害物事例

事件名	判決日等	判決結果（無責理由・過失割合）
大分国道217号占用工事土砂堆積事件	最高裁 昭37・9・4	■有責（0%）
北九州市道土砂碎石等放置事件	福岡地裁 昭41・7・29	■有責（75%）
茨城国道293号倒木衝突事件	水戸簡裁 昭46・10・22	■無責（時間的余裕なし）
和歌山国道42号松の木衝突事件	和歌山地裁田辺支部 昭47・7・26	■有責（0%）
東名高速道路タイヤ放置事件	東京高裁 昭48・12・20	■無責（時間的余裕なし）
第三京浜道路落下物横転事件	東京地裁 昭50・12・25	■無責（時間的余裕なし）
福岡国道10号放置石自転車転倒事件	福岡高裁 昭53・4・11	■無責（回避容易、時間的余裕なし）
福島国道349号くるみの木事件	福島地裁 昭56・4・8	■有責（0%）
京都国道178号土砂堆積事件	大阪高裁 昭56・9・30	■無責（因果関係なし）
市川市道銀杏の枝落下事件	最高裁 昭57・5・27	■無責（予見不可能）
市原市道切り株車両衝突事件	千葉地裁 昭57・10・14	■無責（因果関係なし）
樫原市道隣地大木倒壊事件	奈良地裁葛城支部 昭59・4・26	■無責（予見不可能）
新潟国道18号ダンプはね石事件	東京地裁 昭59・11・13	■無責（時間的余裕なし）
京都市道歩行者車両衝突事件	京都地裁 昭60・4・17	■有責（20%）
埼玉県古川町道路上鉄板單車転落事件	浦和地裁越谷支部 平成・3・23	■有責（40%）
鳥取県道通行規制用ゲート衝突事件	最高裁 平成・10・13	■有責（なし）
大阪国道309号放置車両追突事件	大阪地裁 平5・6・23	■無責（回避容易）
岐阜国道248号障害物衝突事件	岐阜地裁 平5・6・23	■無責（時間的余裕なし）
大津市道トラック電柱衝突事件	大阪高裁 平6・12・13	■有責（50%）
東名高速道路路上落下物衝突事件	東京簡裁 平6・12・26	■無責（時間的余裕なし）
阪神高速道路落下物車両損傷事件	大阪簡裁 平10・6・29	■無責（時間的余裕なし）
神戸市道凍結防止剤袋原付転倒事件	大阪高裁 平11・12・24	■有責（25%）
大阪国道310号バイク転倒事件	大阪高裁 平12・2・29	■無責（因果関係なし）

道路交通法の一部改正について

新たな駐車対策法制による違法駐車取締りの仕組み

警察庁交通局企画課付兼交通指導課付 古瀬 高嗣

平成一六年六月三日「道路交通法の一部を改正する法律(平成一六年法律第九〇号)」が可決・成立し、同月九日に公布されました。同法による改正の本身は、運転中の携帯電話使用に対する罰則の強化、自動二輪車の二人乗り規制の見直し等、多岐にわたっていますが、それらのうちの一つであり、改正の重要なポイントとなっているのが違法駐車対策の推進に係る規定の整備(新たな駐車対策法制)です。

新たな駐車対策法制の二本柱となるのが、
○放置車両についての使用者責任の拡充
○違法駐車取締り関係事務の民間委託

であり、公布の日から二年以内に施行することとされています。また、新たな駐車対策法制の下では、放置車両であることが確認できた車両につい

ては駐車時間の長短にかかわらず確認標章の取付け対象とするなど、駐車違反取締りの運用にも変更が加えられます。これらの改正・変更により、放置駐車違反取締りの在り方が大きく変わることになります。

本稿では、この度の改正に至った背景、新制度における放置駐車違反の責任追及の仕組み、確認事務等の民間委託についてその概要を説明し、あわせて新制度における駐車違反取締りの運用上のポイントを紹介します。なお、本文中意見にわたる部分は、筆者の私見ですので、お断りしておきます。

一 改正の背景

違法駐車は、都市部を中心に常態化し、交通渋

滞や交通事故の原因となっているほか、緊急時における救急車、消防車等の緊急車両の通行や、ゴミ収集作業、地域によっては除雪作業の妨害になるなど、国民生活に著しい弊害をもたらしています。交通渋滞は、多大な経済的損失をもたらすことはもちろんですが、渋滞中の自動車から排出される窒素酸化物(NO_x)等の大気汚染物質や二酸化炭素(CO_2)等の温室効果ガスによる環境への影響も無視できません。また、交通事故は平成一六年中に駐車車両に衝突した人身事故が二、四五九件(うち死亡事故九七件)、駐車車両の陰からの飛び出しなど駐車車両に起因する人身事故が六、五九一件(うち死亡事故三一件)発生しており、その陰では数え切れないほどの危険な場面が発生しているものと考えられます。

警察や関係機関の継続的な駐車対策にもかかわらず、違法駐車対策が依然として深刻な都市問題となつている要因としては、違法駐車の大半が運転者が車両を離れている放置駐車違反であることから、違法駐車行為をした違反者を特定することから、困難で、運転者に対する責任の追及が十分に行えない状況にあることが挙げられます。また、治安情勢が悪化する一方で、駐車違反は日々大量に発生しており、違法駐車取締りに向けることのできる警察力が不足しているという問題もあります。

さらに、総合規制改革会議においても、「民でできるものは、官から民へ」という規制改革の流れに沿つて、規制改革の推進に関する第二次答申（平成一四年一二月）等で駐車違反対応業務の民間委託を可能とすべきとの指摘がありました。

このような背景の下、道路交通法が一部改正され、良好な駐車秩序の確立を図るための新たな駐車対策法制が整備されました。

二 新制度における放置駐車違反の責任追及の仕組み

新たな駐車対策法制により、放置駐車違反の違反者の特定が困難という問題に対応するため、放置車両についての使用者責任が拡充され、運転者が反則金を納付しないなど放置駐車違反に係る運

転者の責任を追及できない場合には、都道府県公安委員会が放置車両の使用者に対し、放置違反金の納付を命ずることができるとする制度（放置違反金制度）が導入されます。車両の使用者とは、車両の運行を支配・管理する者であり、通常は自動車検査証に記載されている使用者がこれに該当し、多くの場合は車両の所有者と一致します（例外：割賦販売による車両、リース車両等）。

新制度における放置駐車違反取締りの手続については、チャートを参照してください。まず、車両が違法に駐車しており、運転者がその車両を離れて直ちに運転できない場合には、その車両に確認標章が取り付けられます。確認標章は、車両の使用者、運転者その他車両の管理について責任がある者以外は取り除くことはできません。確認標章が取り付けられた車両の状況は、警察署長から都道府県公安委員会に報告されます。

報告を受けた都道府県公安委員会は、その違反について、運転者が反則金を納付しないなど運転者の責任追及ができない場合には、使用者に対して弁明の機会を付与した上で放置違反金の納付命令を行います。

納付を命ぜられた放置違反金を滞納し、督促を受けた場合には、これを納付しない限り、その車両について車検手続を完了することができなくなります。また、一定期間内に同一車両について繰

り返し納付命令を受けると、政令で定める基準に従い、その車両の運転を禁止する使用制限命令が出されます。

三 確認事務等の民間委託

放置された違法駐車車両があるという事実の確認と標章の取付けに関する事務（確認事務）を、都道府県公安委員会の登録を受けた法人に委託することができるようになるなど、違法駐車取締り関係事務の民間委託の範囲が拡大され、これによつて違法駐車に対応するための警察の執行力を十分かつ柔軟に確保することが可能となります。

委託を受けた法人による確認事務の公正かつ適確な遂行が確保されるよう、法人の登録制度により欠格事由に該当する法人があらかじめ委託対象から排除されるとともに、現場において違反事実の確認と標章の取付けを実際に行うこととなる駐車監視員について資格者証制度が設けられます。法人の登録や駐車監視員資格者証の交付、資格者証の交付を受けるための講習等については、改正法の施行に先立って、その準備行為として平成一七年四月一日から行うことができることとされています。

また、委託を受けた法人は、警察署長による日常の監督に従うこととなるほか、重点的に取締りを行う場所、時間帯等を定めたガイドライン（四

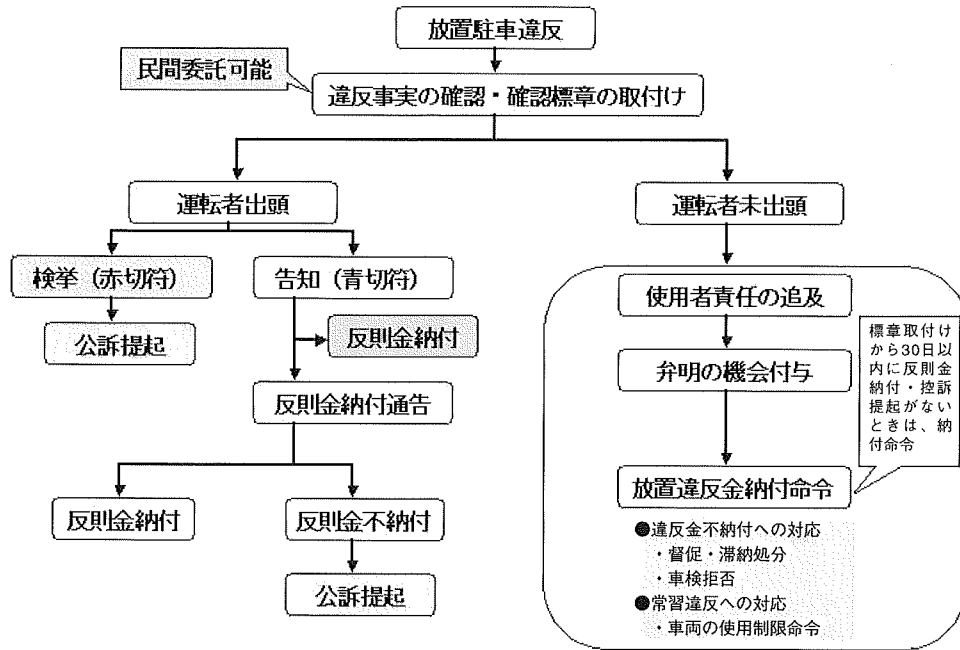


図 新制度における放置駐車違反取締りの手順

参照)に沿った巡回計画書を策定し、これについて警察署長の承認を受け、計画的に巡回活動を行うこととなります。

四 新制度における駐車違反取締りの運用上のポイント

従来の駐車違反取締りにおいては、限られた執行力の下で公平な取締りを推進する観点から、違法駐車車両が発見されても必ずしも直ちに取締りが行われず、一定時間経過後もなお駐車している車両を主な対象として取締りが行われてきました。しかしながら、これによって「短時間なら駐車してもよい」という誤った認識が一部に生じ、さらには、一回目のチョークチェックを受けてから移動させれば取締りを受けないと考える悪質な違反者も発生しており、その結果、危険性・迷惑性の高い短時間駐車車の横行等による恒常的な交通妨害が生じています。

これらの問題に対処し良好な駐車秩序を確立するため、確認事務等の民間委託により駐車違反に対応する

ための執行力の増大が見込まれる新たな駐車対策の下では、放置車両であることが確認できた車両について、駐車時間の長短にかかわらず確認標章の取付け対象とされます。

このような取締り方法による場合、違法駐車による交通問題が生じている地域における違反を重点とした従来以上にメリハリをつけた取締りを行うことが、駐車違反取締りへの国民の理解を得る上で必要と考えられますが、新制度の下では、地域住民の意見、要望等を踏まえて、重点的に取締りを行う場所、時間帯等を定めた取締り活動ガイドラインを警察において策定・公表し、これに沿った取締りが行われることとなります。

平成一六年度 国土交通白書について

道路局総務課 柳橋 隆則

全体構成

平成一六年度の国土交通白書は三部構成となっている。例年は、その年毎に一つのテーマを決めて記述する第Ⅰ部と国土交通行政の動向を政策課題ごとに記述する第Ⅱ部の二部構成であったが、今回は平成一六年に豪雨・台風・地震・津波等による多くの被害が発生したことを踏まえ、第Ⅰ部、Ⅱ部の前に、「災害に強い国づくりをめざして」と題して、一六年に発生した主な自然災害への対応と新たな災害対策の推進について記述している。

【災害に強い国づくりをめざして】

平成一六年は、豪雨や相次ぐ台風の上陸、新潟

県中越地震などにより、我が国では多くの被害が発生した。海外でも、スマトラ島沖大規模地震とこれに伴う津波がインド洋沿岸諸国に甚大な被害を与えた。このような状況を踏まえ、平成一六年度の国土交通白書では、冒頭において、「災害に強い国づくりをめざして」と題し、一六年に発生した主な自然災害への対応と新たな災害対策の推進について記述している。

【第Ⅰ部 東アジアとの新たな関係と国土交通施策の展開】

二一世紀は、人や物が世界中を活発に行き交う「地球大交流時代」となり、世界における経済的な結びつきが深まる中、東アジアは近年目覚ましい経済成長を遂げており、欧米諸国とともに我が

国の今後の発展を考えていく上で重要な要素となっている。このような状況を踏まえ、第Ⅰ部では「東アジアとの新たな関係と国土交通施策の展開」について記述している。

【第Ⅱ部 国土交通行政の動向】

第Ⅱ部においては、国土交通行政の動向を横断的政策課題ごとに報告している。本稿では、以下「平成一六年度国土交通白書」の概要について、紹介することとした。

災害に強い国づくりをめざして

平成一六年は、台風の上陸などによる度重なる豪雨の発生や、一〇月の新潟県中越地震により、

全国各地に大きな被害が発生した。さらに、一二月にはスマトラ島沖大規模地震及びこれに伴う津波が発生し、インド洋沿岸国に大きな被害をもたらした。平成一七年は、阪神・淡路大震災の発生から一〇年目という節目の年であり、昨今の大規模災害の発生とあいまって、国民の間に災害に対する関心が高まっている。

このような状況を踏まえ、平成一六年に発生した大規模な災害や被災地の復旧状況、それらを踏まえた新たな対策について述べることにする。

平成一六年に発生した自然災害への対応

「豪雨・台風災害への対応」

○災害の概況



写真1 昨年7月の福井豪雨 (福井県福井市)

平成一六年六月の台風第四号以来、観測史上最多となる一〇個の台風の上陸などにより、死者・行方不明者数二三〇名以上、浸水戸数約一七万戸など、各地に大きな被害が発生した。

平成一六年七月に発生した新潟・福島豪雨では信濃川水系五十嵐川・刈谷田川等で、また、福井豪雨では九頭竜川水系足羽川等で堤防が決壊し、市街地が浸水するなどの被害が発生した(写真1)。

八月の台風第一六号では中国・四国地方を中心に高潮等により浸水被害が、九月の台風第二一号では三重県、愛媛県等で大規模な土砂災害等が発生した。

さらに、一〇月の台風第二三号では円山川水系円山川等で堤防が決壊して兵庫県北部を中心に大規模な浸水被害が、高知県で高波による海岸災害が発生した。

○災害復旧に向けた対応

国土交通省では、被災状況の把握、迅速な復旧を実施した。また、災害復旧事業や、豪雨・台風等による災害の予防対策について、平成一六年度補正予算における措置により取り組んでいる。

「新潟県中越地震災害への対応」

○災害の概況

平成一六年一〇月二三日に新潟県中越地方でマ



写真2 一般国道252号 (新潟県魚沼市(旧堀之内町))

グニチュード6.8の地震が発生、新潟県川口町において阪神・淡路大震災以来の最大震度七を観測し、その後も活発な余震活動がみられた。この地震により、死者は四〇名に達し、避難を余儀なくされた人は最大で一〇万人を超えた。また、運行中の上越新幹線の脱線、土砂崩れによる河道閉塞、道路の被災、上下水道などのライフラインの被害が多数発生するなど、甚大な被害をもたらした(写真2)。

○災害復旧に向けた対応

国土交通省においては、地震発生当初から調査団の派遣等により被災状況の早期把握に努めるとともに、専門家等の派遣や災害対策機械の応援等による災害復旧対応や生活再建支援を行った。ま

た、災害復旧事業や、地震による災害の防止のため緊急に対応すべき事業等の災害予防対策について、平成一六年度補正予算における措置により取り組んでいる。

○被災地の復興に向けた対応

国土交通省では災害復旧、復興の支援に関する業務として、例えば、新潟県中越地震により大きな被害を受けた新潟県の観光振興に向けた各種支援策の実施等に取り組んでいる。

「スマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波被害への対応」

平成一六年一二月二六日、インドネシア・スマトラ島北部西方沖を震源にマグニチュード9.0の地震が発生した。この地震による津波で、インド洋沿岸国に大きな被害が発生し、死者・行方不明者は約三〇万人と言われている。

国土交通省では、被災地に派遣された国際緊急援助隊救助チームに海上保安庁職員を、復旧・復興支援としてタイ、スリランカ、モルデイブに津波対策や復旧・復興活動の専門家を派遣した。

また、インド洋の津波早期警戒メカニズムの構築に積極的に貢献するなど、関係省庁・機関等と連携した被災地の復旧・復興、被災国の防災能力の向上に向けた人材育成等の支援活動に積極的に取り組むこととしている。

災害対策の総点検と新たな対策の推進

平成一六年における度重なる自然災害の発生という事態を踏まえ、従前からの災害対策の総点検を実施し、防災、減災を強力に推進して災害に強い国づくりに取り組んでいくこととしている。

「豪雨・台風対策」

○豪雨災害対策緊急アクションプランの策定

豪雨災害の経験を踏まえ、災害情報提供の充実、防災情報の共有の徹底、防災施設の機能の維持向上、地域の防災対応力の再構築、防災体制の総点検と改善等を推進することとし、各種施策についての時限や数値目標を設けて緊急かつ強力にその具体化を図るため「豪雨災害対策緊急アクションプラン」を策定した。

○土砂災害対策

平成一六年に年間約二、五〇〇件という統計開始以来最大の土砂災害が発生したことを受けて、ハード、ソフト一体となった土砂災害対策の検討を行っている。

「地震対策」

○新幹線脱線対策

航空・鉄道事故調査委員会では、平成一七年一月に事故の調査経過の概要について報告・公表す

るとともに、引き続き原因究明のための調査を進めている。これらの報告も踏まえ、「新幹線脱線対策協議会」において、脱線防止対策、被害軽減対策、鉄道構造物の耐震対策等について検討を行っている。

○住宅・建築物の耐震化の促進

新潟県中越地震においては、現行の耐震基準に満たない古い建築物に多くの被害が見られたことから、基準に満たない住宅・建築物の耐震化に係る耐震化の目標設定や目標達成のための施策の方向、地震保険の活用方策などについて検討を行っている。

○下水道地震対策

新潟県中越地震における下水道の被害の実態を踏まえ、地震対策について被災した下水道施設の埋め戻し施策等の技術的な検討を行っている。

○道路、新幹線の橋梁の耐震補強の推進

緊急輸送道路の橋梁、新幹線の高架橋柱、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁（跨線橋・跨道橋）について、平成一七年度から一九年度までの三箇年で重点的に耐震補強を実施することとしている。

「津波対策」

○津波対策ロードマップの策定

スマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波被害を踏まえ、我が国の津波対策について現状と課題

の再点検を行い、緊急的に取り組むべき対策と中・長期的な目標をロードマップとして取りまとめることとしている。

○大規模津波防災総合訓練

津波災害発生時における的確な情報伝達の仕組みの構築、津波に関する知識の普及・啓発を目的に、国、地方公共団体、法人、住民まで参画した大規模津波防災総合訓練を、平成一七年七月に実施する予定である。

第一部 東アジアとの新たな関係と国土交通施策の展開

近年、社会経済のあらゆる分野で国境の垣根が低くなりつつあり、人や物が世界中を活発に行き交う「地球大交流時代」となってきた中で、国際的な分業の進展など世界における経済的な結びつきが深まっている。一方で、地球規模化の進展は、国、地域、企業といった様々なレベルにおける国際的な競争関係をもたらし、また、温暖化をはじめとする地球環境問題など、海外における社会経済活動が我が国に影響を及ぼすような事態も多くなっている。

これまで長い間、日本経済にとってアメリカは重要な比重を占めてきた。また、多国間関係については、APECなど、アメリカを含んだ環太平洋

洋における多国間の協力関係も構築され、日本もこうした枠組みの中で重要な役割を担ってきた。

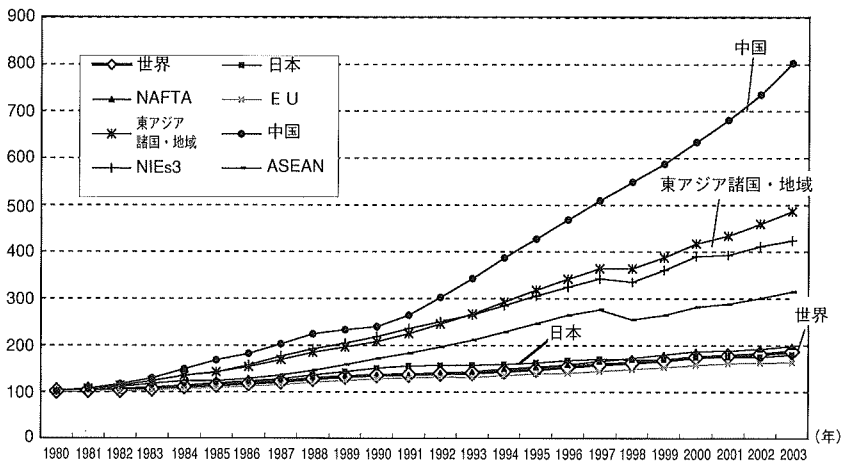
一方で、我が国と近接する東アジア諸国・地域は、近年目覚ましい成長を遂げており、生産拠点や市場として、また、競争相手として、欧米諸国とともに我が国の今後を考える上で欠かすことのできない存在となってきた。

このような状況を踏まえ、第一部では、相互依存と競争の関係、国内の地域における国際的な地域間連携の動きなど、東アジア諸国・地域を中心とした近隣諸国・地域との関係の動向を分析するとともに、こうした関係の変化を踏まえ、東アジアと日本が相互に利益を得る形で共に発展していく上での国土交通施策の展開の方向について論じている。

第一章 成長する東アジア諸国・地域

「東アジア諸国・地域の成長」

東アジア諸国・地域の実質GDPは、一九八〇年から二〇〇三年の間で四・八五倍と、世界平均を上回る速度で成長しており、生産拠点及び市場として成長している(図1)。その結果、東アジア諸国・地域と日本を合わせると、人口で三三・〇%、GDPで二〇・五%、貿易額では輸出二五・五%、輸入二二・一%と、第三の極を形成しつつある。

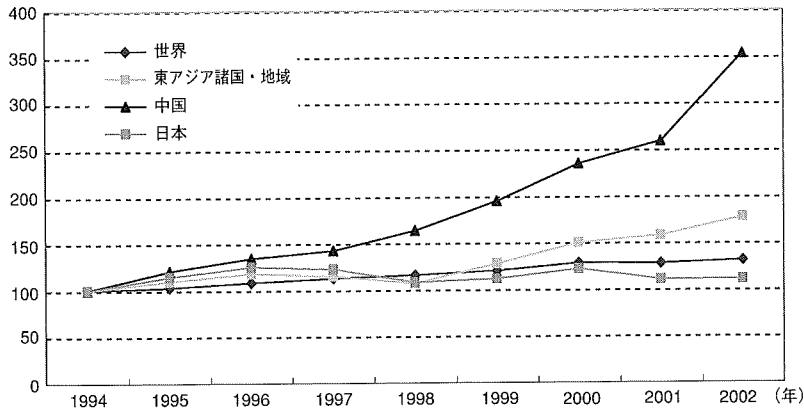


(注) 1 1990年米ドル価格の実質GDPを、1980年=100として指数化した。
2 世界は国連の数値(台湾を除く)に台湾の数値を加えた値による。
資料) 国連「National Accounts Main Aggregates Database」、台湾はIMF「World Economic Outlook Database, September 2004」より作成

図1 実質GDPの伸び(1980年比)

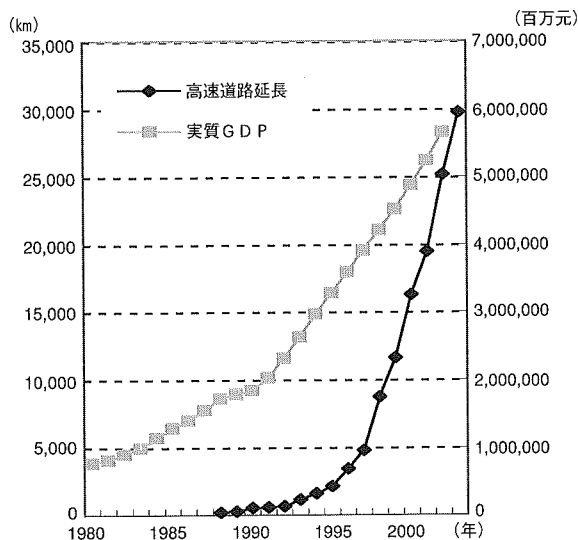
「活発化する人や物の流れ」

経済活動の拡大は、東アジア諸国・地域における人や物の流れの増大をもたらしており、海外旅行者数、海上コンテナ取扱量、航空旅客・貨物輸送量等を見ると、東アジア諸国・地域が世界全体



(注) 1 東アジア諸国・地域：インドネシア、韓国、シンガポール、タイ、中国、マレーシア、台湾、香港
 2 旅行者数は訪問国の入国者数から算出。このため1人の旅行者が複数の国を周遊すると、重複して数えられる。
 3 1994年における各国からの海外旅行者数を100とした。
 資料) 世界合計の旅行者数:WTO「Tourism Market Trends 2003」
 東アジア諸国・地域の海外旅行者数:アジア太平洋観光交流センター「世界観光統計資料集」より作成

図2 東アジア諸国・地域からの海外旅行者数の推移 (1994年比)



(注) 実質GDPは1990年価格である。
 資料) 高速道路延長：中国交通部資料、中国統計年鑑
 実質GDP：国連「National Accounts Main Aggregates Database」より作成

図3 中国の高速道路延長と実質GDPの推移

表1 韓国及び中国の高速道路計画

	計画延長 (目標年)	計画におけるネットワークの形状	現況
韓国	6,160km (2020)	南北7本、東西9本のネットワーク	2,778km (2003)
中国	約85,000km (2030)	北京から7本の放射線と、南北9本、東西18本のネットワーク	34,200km (2004)

資料) 各国政府資料より作成

に占めるシェアが拡大している(図2)。
 「東アジア諸国・地域の成長と社会資本整備」
 ○東アジア諸国・地域における社会資本整備
 東アジア諸国・地域においては、道路、鉄道、港湾、空港などの社会資本の整備とともに経済成長が実現してきており、我が国の政府開発援助

(ODA)も大きな役割を果たしてきた。さらに、経済成長に伴う需要の増大に対応するとともに成長を持続するため、さらなる整備が計画されている(図3、表1)。
 ○東アジア諸国・地域の建設投資と我が国建設企業の展開
 東アジア諸国・地域の総固定資本形成はGDPを上回る伸びを示す時期も見られるなど、経済成長が建設投資の増大にもつながっていることがうかがえる。また、我が国建設企業の海外受注高に占める東アジア諸国・地域の割合は高く、現地の

社会資本整備や建設業の育成等に貢献している。

第2章 東アジア諸国・地域と日本の関係の深化

〔東アジア諸国・地域と日本の相互依存〕

日本の貿易額に占める東アジア諸国・地域のシェアは、二〇〇三年で輸出額全体の四五・五％、輸入額全体の四三・七％となっており、EU（輸出一五・三％、輸入一一・八％）、NAFTA（輸出二六・九％、輸入一七・八％）が占めるシェアを大きく上回っている（図4）。東アジア諸国・地域と日本との間の輸出入では、ともに部品が多く、生産分担関係が成立し、物流の増大や業務渡航を通じた人流の増大につながっていると推

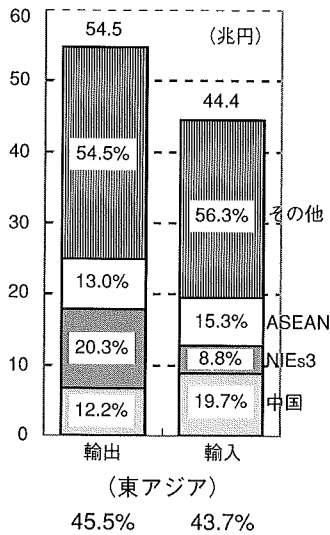


図4 日本の貿易額 (2003年)

測される。

また、観光面でも、経済発展とともに東アジア諸国・地域からの訪日外国人旅行者は増加しており、ポップカルチャーが相互に浸透していることもあわせ、観光交流の高まりが人流の増大につながっていると考えられる（図5）。

少子高齢化が進行する日本にとって、相互依存関係を深めている東アジア諸国・地域との交流を維持・拡大していくことが重要であり、円滑な人流・物流の確保にこれまで以上に努める必要がある。

〔東アジア諸国・地域と日本の競争〕

東アジア諸国・地域の経済成長は、日本との相

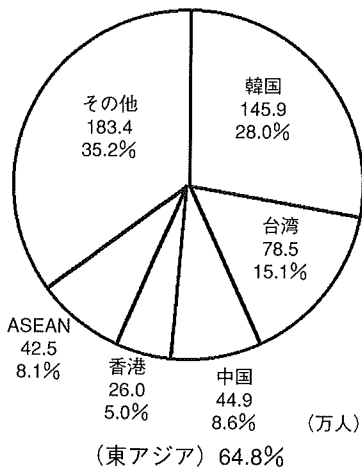


図5 国・地域別訪日外国人旅行者 (2003年)

互依存の深化だけでなく、国、地域、都市、企業等のあらゆる単位での競争ももたらしている。

○東アジア諸国・地域及び日本の港湾・空港

人流・物流の増大、交通手段の発達、海運の大容量化（大型船化）等が進んだことを背景として、東アジア諸国・地域では港湾・空港の整備が進んでいる。その結果、東アジア諸国・地域の港湾・空港の取扱能力が向上するとともに、一部では取扱実績で日本を上回りつつある。

港湾については、我が国に輸出入されるコンテナのうち東アジア諸国・地域の主要港湾において積替輸送される貨物量の増加や非直送率の上昇、我が国の港湾における基幹航路寄港便数の減少など、我が国港湾の国際的な地位の相対的低下が推測される（表2）。また、空港についても、利用ランキングで東アジア諸国・地域の一部の空港が日本の空港を上回っている状況にある。

国境を越えた経済活動の機能分担が進む中、日本が東アジア諸国・地域を相手に競争力を維持するため、ソフト面も併せた総合的な能力の維持・向上を目指す必要がある。

○東アジア諸国・地域及び日本の運輸関連産業

運輸関連産業について見ると、造船、海運、航空においては東アジア諸国・地域の企業の競争力が増しつつあり、企業ランキングでは東アジア諸国・地域の企業の一部が日本企業よりも上位とな

っている。

東アジア諸国・地域の運輸関連企業の競争力が
増している中で、日本の運輸関連企業が競争力を
維持していくためには、海外における参入障壁や
国内における高コスト構造の改善等、制度面での
環境整備が必要となる。

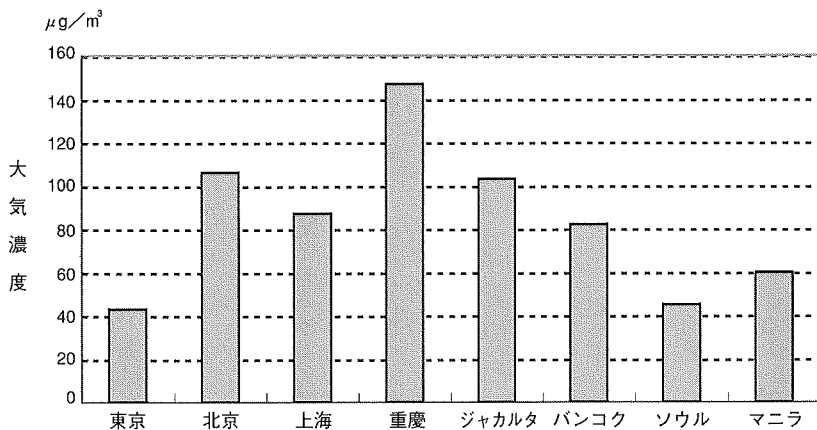
表2 東アジア諸国・地域と日本の主要港湾コンテナ取扱量ランキング (2003年)

世界 順位	02年 順位	港湾名	国・地域名	03年取扱量 (千TEU)	02年取扱量 (千TEU)	前年比
1	1	香港	香港	20,499	19,144	106.8
2	2	シンガポール	シンガポール	18,100	16,800	107.7
3	4	上海	中国	11,280	8,610	131.0
4	6	深セン	中国	10,614	7,614	139.4
5	3	釜山	韓国	10,408	9,453	110.1
6	6	高雄	台湾	8,840	8,493	104.1
12	11	ポトケラン	マレーシア	4,840	4,533	106.8
14	15	青島	中国	4,239	3,410	124.3
16	21	タンジュンペレパス	マレーシア	3,487	2,660	131.1
17	19	東京	日本	3,314	2,712	122.2
19	22	レムチャパン	タイ	3,181	2,657	119.7
21	24	天津	中国	3,015	2,410	125.1
22	32	寧波	中国	2,772	1,860	149.0
23	27	広州	中国	2,762	2,180	126.7
24	20	タンジュンプリオク	インドネシア	2,758	2,680	102.9
25	23	マニラ	フィリピン	2,552	2,462	103.7
27	25	横浜	日本	2,505	2,365	105.9
29	35	厦門	中国	2,331	1,750	133.2

資料) Informa UK Ltd 「Containerisation International Yearbook 2005」より作成

〔東アジア諸国・地域の抱える課題と日本〕

東アジア諸国・地域で経済成長に伴い発生して
いる課題は、市場・生産拠点としての力が十分に
発揮できなくなることを通じ、相互依存関係を深
めつつある我が国に影響を及ぼすことになる。ま



資料) 世界銀行「2004 World Development Indicator」より作成

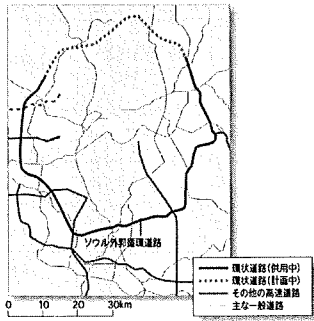
図6 東アジアの主要都市における粒子状物質の大気濃度 (1999年)

た、環境問題など地理的に近接している我が国に
もいづれ影響を及ぼすこととなる課題もある。

○環境・エネルギー問題の深刻化

地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO₂)排出
量は東アジア諸国・地域において増大している。
また、中国をはじめとする東アジア諸国・地域の主

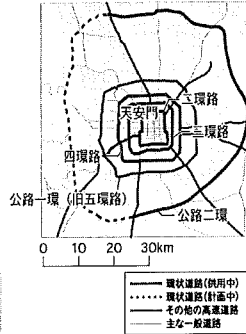
ソウル (韓国)



計画延長	約130km
供用延長	89km
整備率	70%
人口: 990万人	
人口密度: 16.341人/km ²	

(注) 人口: 2001年時点
道路延長: 2003年時点
資料)
道路延長: ソウル首都圏政府資料
人口: 各国統計等

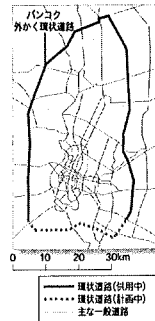
北京 (中国)



計画延長	436km
供用延長	356km
整備率	82%
人口: 1,456万人	
人口密度: 867人/km ²	

(注) 人口: 2003年時点
道路延長: 2003年時点
資料)
道路延長: 北京市資料

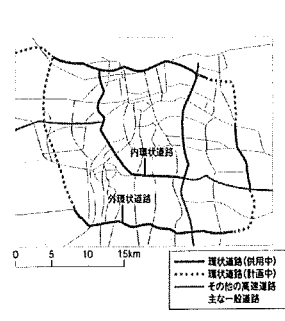
バンコク (タイ)



計画延長	165km
供用延長	131km
整備率	79%
人口: 1,800万人	
人口密度: 3,531人/km ²	

(注) 人口: 2000年時点
道路延長: 2002年時点
資料)
道路延長: タイ運輸通信省道路局

ジャカルタ (インドネシア)



計画延長	約120km
供用延長	約82km
整備率	79%
人口: 500万人	
人口密度: 11,745人/km ²	

(注) 人口: 2000年時点
道路延長: 2003年時点
資料)
道路延長: インドネシア道路公団

図7 東アジア諸国・地域の主要都市の環状道路の整備状況

要都市では大気汚染が問題になっている(図6)。

経済活動の拡大に伴うエネルギー消費量も増加傾向を示しており、東アジア諸国・地域におけるエネルギー消費量及び世界のエネルギー消費量に占めるシェアは中国を中心に伸び続け、EU、NAFTAを上回るまでになると予測されている。

○都市化の進展に伴う弊害

東アジア諸国・地域においては、経済成長とともに都市部への人口集中が進んでおり、渋滞、大気汚染、公共空間の不足等の都市問題を招いている。特に、渋滞問題は、モーターゼーションの進展や高い道路交通への依存等を背景に、東アジア諸国・地域の多くの大都市に共通する課題であり、環状道路や都市鉄道の整備が進められている(図7)。

○災害・事故・テロ等の発生

一部の東アジア諸国・地域においては、災害への脆弱性が高く、自然災害が発生しやすい地域であることから、大きな被害が発生している。また、海難事故・油流出事故、テロ、海賊事件も発生している。

「東アジア諸国・地域と日本との連携の動き」

東アジア諸国・地域と日本が共に持続的に発展していくためには、各国が交流・協調していく枠組みが重要であり、ASEANやAPEC等の取組みが進められてきた。

最近では、多国間関係については、「東アジア首脳会議」の開催が決定され、我が国も「日ASEAN包括的経済連携(CEP)構想」を提唱するなどしている。また、二国間関係については、東アジアにおいて経済連携協定(EPA)や自由貿易協定(FTA)の動きが加速しており、我が国も、EPA/FTAについて、シンガポールとの間で発効、フィリピンや韓国等との間で交渉中であるなど、積極的な取組みを進めている。

第3章 東アジアと日本の地域

「日本の人口構造の変化」

我が国では、産業構造の変化に伴い都市部へと人口が集中し、特に高度経済成長の過程では三大都市圏への大規模な人口移動が発生したが、その

後は人口移動が沈静化し、人口の定着化が進んできていると言える。

また、我が国においては少子高齢化の進展が見込まれているが、大規模な都市圏では高齢化が急速に進展するなど都市圏の規模によって人口の推移には異なる傾向が見られ、地域によって人口構造の変化は異なると考えられる。

「地方におけるブロック圏の形成と東アジアとの関係」

○ブロック圏の形成

人口の定着化が進む中、広域交通ネットワークの整備進展等を背景に、地方部では広域的な社会経済圏が形成されてきており、ブロック内の各県を出発地とする人の総流動に占めるブロック内の他県を目的地とするブロック内流動の割合等が高い状況となっている（図8）。

また、ブロック圏においては、都市機能の集積する政令指定都市がブロック圏における拠点性を高めている。

○ブロック圏と東アジア諸国・地域

地方部においては、地方部と東アジアを結ぶ航空ネットワーク形成の進展を背景に、出国者・入国者の双方において東アジア諸国・地域の占める割合が全国平均に比べて高くなっている。また、貿易においても東アジア諸国・地域の位置づけが

	高規格幹線道路供用延長 (km)	ブロック内流動比率 (%)
1990年	108	46.8
2000年	396	65.6

(注) 1 高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路を含む。
2 高規格幹線道路延長は、各年3月末時点における数値である。
資料) 国土交通省

供用中区間 ————
未供用区間 - - - - -

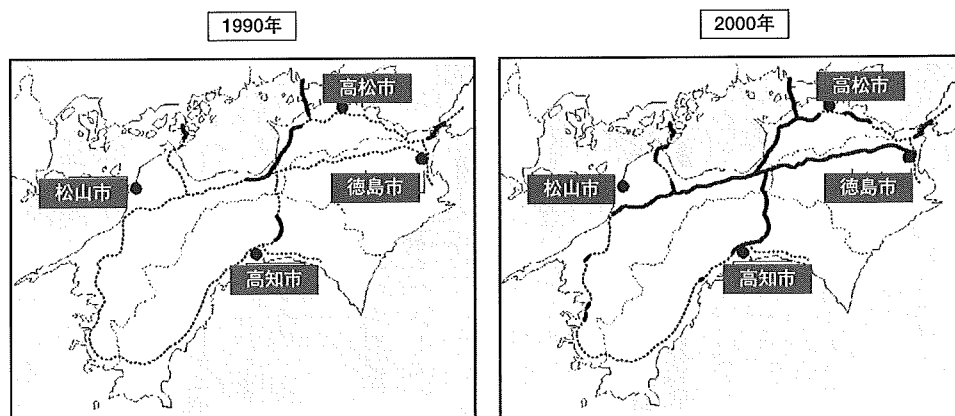


図8 四国的高速道路とブロック内流動比率の変化

高まっているブロックがあるなど、地域によってばらつきはあるものの、おおむね、海外との交流が活発になる中、東アジア諸国・地域の占める割合が高いものとなっている。

○ブロック圏の近隣諸国・地域への広がり

地方のブロック圏では、海外の近隣地域との連携の強化や近隣諸国・地域の市場の開拓など、成長する近隣諸国・地域の活力を自らの活力へと結びつけ、その発展を図ろうとする取組みが見られるようになってきている。

例…環日本海地域の連携、環黄海・渤海地域の

連携、サハリンプロジェクトと北海道経済、

東アジア諸国・地域からの旅行者誘致に向

けた取組み等

第4章 東アジアとの新たな関係を踏ま

えた国土交通施策の展開

企業活動や地域づくりにおける地球規模化が進む中、目覚ましい経済成長を遂げている東アジアの活力を我が国の経済活動や国内の地域づくりと連動させていくことが、人口減少下における重要な視点となってくる。国土交通分野においても、東アジアと日本が共に発展していくことができるよう、様々な施策に取り組んでいくことが求められる。

「東アジアとの関係深化を踏まえた取組み」

◇増大する人流・物流に対応した総合的な交通ネットワークの構築

大都市拠点空港・中核港湾の整備、航空路の容量拡大、国内の交通ネットワークと国際空港・港湾へのアクセス向上、物流手続の簡素化・効率化

◇魅力と競争力のある地域や都市の形成

地域間競争の条件確保と自主性・裁量性の高い支援、連携による地域づくり、大都市の機能の維持・向上

◇外国人も活動ししやすい環境の整備

言語の違いにも対応した「ユニバーサルデザイン」の考え方に基づく施策

◇日本ブランドの発信

ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施、観光関連産業従事者における人材育成

◇運輸・建設・観光産業の事業環境の整備

経済連携協定等の締結によるビジネス環境の改善・ビジネス機会の拡大

「東アジアとの発展に向けた国際的な連携・協力」

◇交通ネットワークの構築

幹線鉄道・道路等の整備支援、メコン地域開発等の国際的な社会資本整備、国際物流システムの改善、交通に関わる技術の仕様の統一

◇災害・事故・テロ対策

観測・警報や避難対策などソフトも含めた災害対策への貢献、事故対策・事故復旧への協力、

交通セキュリティ対策の支援・連携

◇環境問題・エネルギー問題への対応

東アジア海域環境管理パートナーシップ（PEMSEA）、北西太平洋地域海行動計画（NOWPAP）等の協力体制の構築、環境にやさしい自動車の開発・普及の促進、安定した資源輸送の確保

◇都市問題等の課題解決

計画策定や計画的整備手法のノウハウ提供、都市交通ネットワーク形成の協力、道の駅など地域づくりの経験を活かした協力

◇水問題への総合的対応、観光資源の活用

第II部 国土交通行政の動向

第II部では、国土交通行政の動向を横断的政策課題ごとに報告している（次頁参照）。

国土交通行政の動向

第1章 時代の要請に相応しい国土交通行政の新たな展開

- ・成果重視の施策展開…政策評価の推進、事業評価の厳格な実施
- ・効率性、競争性を重視した施策展開…コスト構造改革、入札・契約適正化、既存ストック等の有効活用、特殊法人等改革
- ・新たな国と地方、民間との関係…国庫補助負担金の見直し、規制改革等、国民に開かれた行政運営と対話型行政
- ・ユニバーサルデザインの考え方に基づく国土交通政策の構築

第2章 観光立国の実現と美しい国づくり

- ・訪日外国人旅行者の倍増…ビジット・ジャパン・キャンペーンの推進、受入れ体制の整備
- ・国民の旅行環境の整備…長期滞在型旅行の促進、安全・快適な旅行の確保
- ・魅力ある観光交流空間づくり…観光地の魅力の向上、自然環境を活用した観光資源の形成
- ・美しい国づくり…景観緑三法の制定、事業における景観形成の原則化

第3章 地域再生・都市再生の推進

- ・地域再生・都市再生を支える施策の推進…地域の自主性・裁量性、民間のノウハウ・資金の活用、ハード・ソフトの基盤整備
- ・都市再生プロジェクト等の推進…多様で活発な交流と経済活動、災害に強く安心して暮らせる都市、良好な都市環境

第4章 自立した個人の生き生きとした暮らしの実現

- ・少子・高齢社会への対応…バリアフリー化、子育てを支援する生活環境の整備、高齢者が安心して暮らせる生活環境の整備
- ・豊かな居住の実現…良質な住宅ストックの整備・活用、優良な宅地供給の促進
- ・快適な暮らしの実現…下水道整備、公園整備、水資源の安定供給
- ・暮らしの利便性の向上…便利なモビリティの確保、快適・安心な公共交通の実現
- ・IT革命の推進…交通分野のIT化、電子国土の実現、電子政府の実現
- ・レクリエーション活動の推進…海洋性レクリエーションの振興、スカイレジャーの振興

第5章 競争力のある経済社会の構築

- ・広域的・国際的交通ネットワークの構築…幹線道路・鉄道の整備、国内航空・海上交通ネットワークの充実
大都市圏の国際拠点空港機能の強化
- ・複数の交通機関の連携強化…マルチモーダルな交通体系、空港への交通アクセス強化
- ・国際的に競争力のある物流市場の構築…国際物流機能強化、物流効率化、スーパー中核港湾プロジェクトの推進
- ・産業の再生・活性化…交通産業、建設産業等

第6章 安全の確保

- ・自然災害対策…治水・都市型水害・土砂災害対策、地震・火山対策、情報防災、初動体制の確立、災害に強い交通体系
- ・交通安全対策…幹線道路の交通事故対策、自動車安全対策、鉄道・海上・航空安全対策
- ・危機管理・安全保障対策…犯罪・テロ対策、犯罪の生じにくい社会環境の整備、事故災害対応、海洋権益の確保

第7章 美しく良好な環境の保全と創造

- ・地球温暖化対策の推進…低公害車の開発・普及、交通流対策、物流のグリーン化、省エネルギー型住宅・建築物
- ・循環型社会の形成…建設リサイクル、静脈物流、自動車・FRP船リサイクル、グリーン調達
- ・美しい自然環境を保全・再生する国土づくり
- ・健全な水循環系の構築
- ・海洋環境の管理
- ・大気汚染・騒音防止等…道路交通環境改善、空港・鉄道騒音対策、ヒートアイランド対策
- ・地球環境の観測・監視

第8章 多様性のある地域の形成

- ・地域・国土づくりの方向性…国土計画の推進、地域の拠点形成、地域づくり支援
- ・活力ある地域づくり…連携・交流の拠点・ネットワーク整備
- ・地域の足の確保…生活交通路線の確保、離島交通支援
- ・特定地域の振興…豪雪地帯、離島、奄美群島・小笠原諸島、半島
- ・北海道総合開発の推進

第9章 我が国の持続的発展のための国際的な連携の強化と国際貢献

- ・国際的な連携・協調メカニズム、国際標準への取組み、国際協力

第10章 21世紀を支える技術研究開発

路上障害物に起因する事故に関し

道路管理瑕疵が否定された事例

— 国道一八号ダンブ跳ね石事件（東京地裁） —

道路局道路交通管理課 千木良 敦之

はじめに

本稿においても、今月号の「特集」(「路上放置車両の現状について」)の流れに沿う形で、路上障害物に係る事例を取り上げる。「特集」に掲げた事例で紹介したとおり、路上障害物に起因する事故に関し道路の管理瑕疵が認められるか否かについて、裁判所の考え方は、当該道路の構造、用法、場所的環境及び利用実態等の総合勘案という管理瑕疵に係る判断基準の下、障害物判例では、とりわけ、当該路上障害物が道路管理者による巡回等において発見されていたか否か、仮に発見していたとすれば、それを除去することが可能であったか否か(時間的切迫性の有無)が主として問われているところに特徴が見られる。本事例では、その障害物の道路上の存在自体が大きな争点となった事例である。

一 事案の概要

被害者は、昭和五五年二月二二日午前一時一〇分頃、大型貨物自動車を運転し、一般国道一八号の新潟県上越市薄袋付近(以下「本件事故現場道路」という。)の下り車線を走行中、先行車両がダブルタイヤに挟み込んだ石(重さ七kg、長さ二三cm、幅一七cm、厚さ一四cm)(以下「本件石」という。)を跳ね上げたため、これが被害者の車のフロントガラスを破って車内に進入して頭部を直撃し即死した。

二 争点

先行車両が本件事故現場道路を通過する前に道路上に本件石が放置されていたか。

三 判決

主文

- 1) 本件上告を棄却する。
- 2) 訴訟費用は原告らの負担とする。

四 理由

1 争点(本件石は放置されていたか)について
 (1) まず、本件道路の状況をみると、本件事故現場道路は、国道一八号のうち上越市市役所前交差点から北方約三〇〇mの付近にあり、アスファルトによって舗装され、直線で見通しは良好で、沿道には住宅、事務所、商店等が立ち並んで市街地を形成している。本件事故当時は、道路両側に雪堤があり、路面は積雪もなく平坦で、自然的要因による落石等の危険は全くないことは当

事者間に争いがなく、原本の存在及び成立に争いのない書証及び証人の証言によれば、本件事故現場道路は中央線によって上下二車線に区分され、最高速度四〇km/h、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止、駐車禁止の各規制がなされており、車道幅員は約一二mであるが、本件事故当時は道路両側に高さ約一・三mの雪堤があったため、通行可能な幅員は約九・四mに制限されており、付近には街路灯等がないため夜間は暗く、路面はアスファルトが露出しているが雪解け水が凍結していたことが認められ、右認定に反する証拠はない。

(2) 次に、走行中のダンプカーが路面上の石を挟み込んで跳ね飛ばす可能性があるか否か等について見ると、本件事故の原因を明らかにするため道路管理者が砂を満載した七トトラック及び本件石とほぼ同じ重量・形状・性質の石を使用してアスファルト舗装の路面上で各種方法による石の跳ね飛ばし等の実験を行った結果、「噛み込み石の跳ね飛ばし実験」によれば、石ダンプロックの後輪ダブルタイヤに石を挟み込んだ状態で四〇ないし六〇km/hで走行した場合、三〇数回の試験中、石を跳ね飛ばすことがあること、その場合、石の跳ね出す位置、跳ね飛ばす方向は一定でな

く、跳ね出した石のほとんどがフェンダー等の車体部分又は地面に衝突して転げ出し、空中に高く跳ね上がることは少ないものの、一回ほぼ真上の方向に高さ約三m以上跳ね上がった例が認められたこと、右のようにダブルタイヤに挟み込んで跳ね飛ばした場合には石の両側面にタイヤ痕が付着すること、一方、「踏み飛ばし実験」によれば、石の一端を六〇km/hで走行する右ダンプロックのタイヤで踏みつけた場合、五七回の試験中、石は斜め前方に飛び出す、飛び出す高さはほとんど一・二m以下で、一回だけ一・八mに至ったことがあるに留まり、二m以上の高さまで跳ね上がった例はなかったこと、右のように、石の一端を踏みつけた場合は石の一面にタイヤ痕が付着するが、両側面に付着することはないこと、また、アスファルト舗装の路面上に置いた石の右ダンプロックのダブルタイヤ（複輪間の最大間隙九・六七cm、最小間隙四cm）による「噛み込み試験」の結果では、四〇km/hの速度で噛み込み試験をしたところ困難であったため、一〇ないし二〇km/h程度の速度に落して三〇回以上の試験を行ったもののダブルタイヤに挟み込んだ例が一回もなく、最微速で前後進した場合に二〇回以上の試験のうち何回か挟み込んだこと

があったに過ぎないことが認められ、右認定に反する証拠はない。

(3) 以上の事実によれば、本件道路はアスファルト舗装の平坦な最高速度が四〇km/hに規制された道路で、事故発生当時凍結状態にあり、かつ、右道路状況においては、ダンプカーが最微速で進行した場合を除いて、本件石をダブルタイヤに挟み込む可能性はほとんどないのみならず、仮に右道路を深夜最微速で走行する車両があつて、本件石をダブルタイヤに挟み込んだとしても右の最微速で走行中に後続車両である被害者のフロントガラス（タイヤ接地面から二m以上の高さ）までこれを跳ね飛ばすことはあり得ず、また、本件石は本件事故発生時の四〇分前までは本件事故現場道路上に放置されていた形跡がないことは後に認定するとおりであるから、これらの事情にかんがみると、本件石が被害者の先行車両が本件事故現場道路を通過する前右道路上に放置されていたとは認めることはできず、かえって、被害者の先行車両が本件道路以外に未舗装道路上を走行中に本件石をダブルタイヤに挟み込み、そのまま事故現場まで走行するに至った可能性が高いというべきである。なお、原告らは、本件道路のように平坦な舗装道路においては、路面に凹凸が少な

いたため、走行中の車両のダブルタイヤが路面の凹凸によって受ける衝撃の変化も少なく、したがってダブルタイヤが石を挟み込む力にも強弱の変化が少ない結果、ダブルタイヤに挟み込まれた状態が継続している石がこれから外れて跳ね飛ばすような決定的な契機に乏しいのであるから、本件事故現場道路上に放置されていた本件石がダブルタイヤに挟み込まれた一瞬のちに外れて跳ね飛んだものであると見るほかはない旨主張する。しかしながら、本件においては、右主張を裏付けるに足る証拠がなく、かえって、平坦な舗装道路においても、ダブルタイヤに石を挟み込んだまま走行してきた車両が蛇行、急激な加速あるいは減速等を行ったことにより、ダブルタイヤが石を挟む力に強弱の変化が生じることは見やすい道理であり、これら力の変化を契機として石がダブルタイヤから外れて跳ね飛ばすことも経験則上十分であり得るところであるから、原告らの右主張はにわかに採用することができないものというほかない。してみると、被害者の先行車両が本件事故現場道路を通過する前に本件石が道路上に放置されていたことを前提として、本件道路の管理に瑕疵があるとする原告らの主張は、その前提を欠き、理由がないものとして排斥されるを免

れない。

2 本件石がもとと本件事故現場道路上に放置されていたもので、被害者の先行車両がこれをダブルタイヤに挟み込んだ直後被害者の運転席に跳ね飛ばしたものであるとしても、当裁判所は、以下に述べる理由により、被告国の本件道路の管理に瑕疵があったとはいえず、原告らのこの点に関する主張の理由がないものと判断する。

(1) 証拠(略)によれば、被告国は、前記国道一八号のうち本件事故現場道路を含む新潟県内の三七・三kmの区間につき、その維持、修繕その他の管理業務を直接行わせていたこと、本件事故当時、本件道路管理者による管理は、建設省が定めた道路技術基準及び直轄維持修繕実施要領に基づいて行われており、巡回班を編成し、毎日(職員が勤務を要しない日を除く)一回、原則として昼間本件事故現場道路を含む前記担当区間を道路パトロールカーによって巡回させ、右巡回は、道路状況、特に路面、路肩部等の異常の有無、また冬期においては、路面の積雪の状況、除雪及び凍結防止剤散布の必要性の有無その他の道路管理上必要な事項について実施されていたこと、ことに冬期においては、本件道路が

積雪の甚だしい地域にあることから、道路管理者は前記パトロールカーによる巡回のほか、特に夜間における道路状況の把握のため、民間業者に委託して巡回をさせていたが、右民間事業者による巡回は、気象状況等に照らして道路管理者が必要と認める場合に業者に指示を発して行われ、業者は右指示を受けた都度直ちに巡回を実施し、必要がある場合には除雪等の作業を行うものとされていたものの、右巡回は、積雪状況の確認に留まらず、路面の異常の有無、障害物の存否等道路管理上必要な事項についても実施されていたこと、本件事故発生の日の前日である昭和五五年二月二日、道路管理者は道路パトロールを実施し、同日午前八時三〇分頃から午後五時頃まで本件事故現場道路を含む担当区域を巡回したが、その際には本件事故現場道路上に本件石その他交通上の支障となるべき何らの異状も認められなかったこと、また、道路管理者は、同日、前記民間業者に対し、同日午後一〇時頃及び翌二二日早朝の二回に渡り本件事故現場道路を含む担当区域の巡回を実施するように指示したところ、同民間業者は指示に従いその従業員二名に巡回車により巡回させたが、本件道路上下両車線共に本件石その他交通上支障となるべき何らの異状も認められ

なかつたこと、さらに、本件事故発生前、タクシー会社の運転手が本件事故発生前の前日である二月二一日午後一一時四〇分頃、本件事故現場道路の下り車線を通過し、その帰路、同日午後一一時五〇分頃、同所の上り車線を通過するほか、二社のタクシー会社の運転手（二人）が午前零時三〇分頃に上下車線において、いずれも本件石が道路上に放置されているのを発見していない。

(2) 右事実、特に、道路管理者、民間業者による巡回及びタクシー運転手らによっても、本件事故現場道路上に本件石が放置されていたのを発見していないことに加えて、本件道路は、平坦な直線の道路で見通しもよく、道路の両側には雪堤があり、路面が凍結していたことから、車両の運転者は路面の状況を十分注視しつつ運転することが必要であり、かつ、そうすることが可能な状況にあったというべきであるから、仮に右道路上に本件石が存在していたとすればこれを容易に発見することができたものと推認することができる（右推認を左右すべき確たる証拠はない。）ことに照らすと、仮に右道路上に本件石が存在していたとしても、本件石が出現した時刻は、前記タクシー会社の運転手が右道路の下り車線を通過した二月二一日午前零時三〇分頃から

本件事故が発生した同日午前一時一〇分頃までの約四〇分の間であると推認することができ、右推認を覆すに足りる証拠はない。

(3) 以上の推定事実^に照らすと、被告国の本件道路の管理体制には、その通行の安全性の確保において不十分なところはなく、仮に本件石が本件事故現場道路上に放置されていたとしても、本件石が出現してから本件事故発生までの時間が僅か四〇分以内という短時間であることからみて、被告国が遅滞なくこれを発見の上除去し、道路を安全良好な状態に復することは、およそ不可能であったものというべきであるから、右のような状況の下では、被告国の本件道路の管理に瑕疵があったものとは認められないというべきである。

再発見、大阪の熊野街道



大阪府東京事務所

山内 一浩

熊野古道が人気を博しています。昨夏、「紀伊山地の霊場と参詣道」がユネスコ世界遺産に登録され、熊野三社へ至る中辺路などの古道歩きが一種のブームになっています。奈良時代に山林修行の地であった熊野は、平安から鎌倉期に皇族貴族が参詣を繰り返して、室町後期には「蟻の熊野詣」と言われるほど多くの一般民衆から信仰を集めていました。

中世の熊野御幸は、京の都から舟運で淀川を下ってきた皇族が、渡邊津と呼ばれた大阪の八軒家浜（現在の京阪天満橋駅付近）に上陸、阿倍野王子、住吉大社、境王子（堺）などを経て紀伊路を南下し、熊野へ至った

と記録されています。後鳥羽上皇の例ではわずか二三日間で京都へ熊野三社間を往復、一〇ヵ月に一度、計二八回も御幸を繰り返しており、往時の熊野信仰の凄味が窺えます。

◆街道での新たな試み

大阪府が熊野街道で新たな試みを始めたのは昨年春に遡ります。京阪電鉄・南海電鉄・大阪市などが共同で、世界遺産登録を記念し、「大阪から始まる熊野街道ウォークイベント」を連続三回シリーズで実施するとの情報を得ました。

京都市内から、天満橋へ住吉と続いて、三回目、堺市域を縦断し、浜寺公園駅へ至る約一

四kmのウォークルート。府では、かねてから、府域に広がる歴史街道自体を観光資源として、鉄

道駅からハイキングの如く街道歩きを楽しんでいただけないか模索していたところで、この機会に南海電鉄とタイアップし、ウォークイベントを支援しながら、街道の案内を充実させる手法を検討しました。

折から、堺市域では、道路の里親制度として府道の清掃等を地域の手に託す「アドプロロー

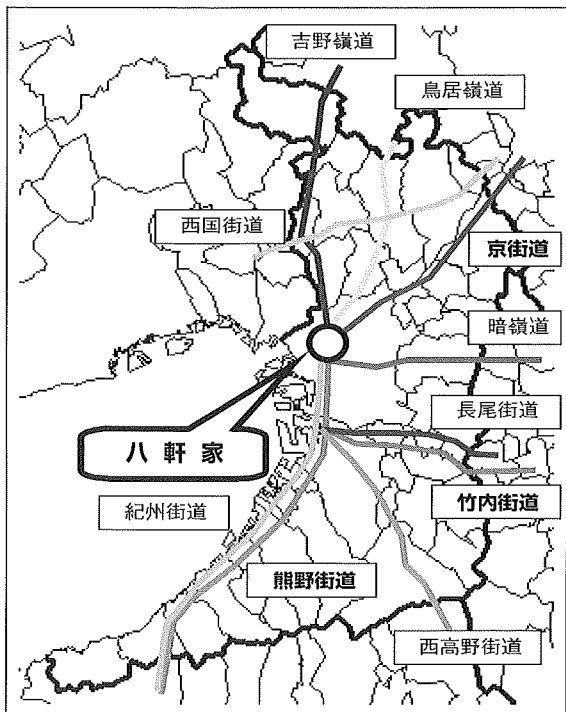


図 主な歴史街道

「ドプログラム」が広がりをを見せていたこともあり、熊野街道沿線の住民や企業の方々との協働によって、熊野街道の交差点に道しるべを設けたり、住民の育てた花プランターを添えることになりました。

◆企業から寄贈の道しるべ
道しるべ（写真）は、近隣の和泉山系の間伐材を利用した六〇cm四方の木製板で、熊野三山から神鳥「ヤタガラス」の公認デザインの使用許可を得ました。さらに、この道しるべ自体



写真 企業から寄贈された「道しるべ」

を協力企業から寄贈していただき、府が設置工事と管理を担う仕組みの実現をめざしました。

その結果、鉄道駅からの街道ハイキングを促す点で南海電鉄とJR西日本に、歴史街道の保全・整備を推進する点で関西経済連合会に、ウォークイベントに協賛していた地元企業のシマノに、我々の趣旨をご理解いただき、計一二基、道しるべの寄贈を得ました。

◆熊野街道ウォークでのPR

ウォークイベントのゴールを、バラ園や与謝野晶子記念碑などのある府営浜寺公園に移し、熊野街道の歴史やアドプトロード活動を紹介するパネル展示ブースを併設。二月のイベント当日は快晴で絶好のハイキング日和となり、一、二〇〇名の熟年ウォーカー達が健脚を競われました。ゴールで数名に伺うと「何やけったいな看板あったなあ」と道しるべの印象が残

っていた様子でした。

今後、道しるべに加えて、沿線の民家に協力をいただく提灯の連続灯火、各地のウォーキング同好会やNPOの力を借りての街道ウォークマップ発行など、歴史街道再発見のためのアイデアを実現したいと考えています。

◆これからの取組み

数多くの街道の起点である天満橋・八軒家では、現在、中之島新線鉄道と河川の船着場整備が進められており、歴史的な交通の要衝であった当地が数年後に新たな交通結節点として再生します。今スタートした熊野街道のPRや保全活動を、今後、竹内街道や京街道など各地の歴史街道に広げ、八軒家再生の時期に集大成し、大阪の元気を取り戻したいと考えています。
本文の執筆にご協力をいただいた大阪府土木部交通道路室にお礼を申し上げます。

「晴れの国」岡山へようこそ



岡山県東京事務所 木村 圭児

みなさんこんにちは、この春

からとんび会に仲間入りさせて
いただきました岡山県の木村と
申します。いなかのスズメが東
京の都会のとんびとなったわけ
で、右も左もわからない状態で、
国土交通省庁舎廊下や地下鉄通
路の出口を探して右往左往して
いる毎日でございます。

わたくしのごきょうは、この春
して、本誌で貴重なページを頂
けるといふことで、わたくしの
ふるさと岡山県のご紹介をさせ
ていただきます。

岡山県は中国地方にありまし
て、瀬戸内の雨の日が少ない比
較的温暖な気候に恵まれたこと
で「晴れの国」と呼ばれてい
ます。実際、東京事務所勤務の

同僚に言わせると、東京より岡

山の方が雨の日が少なかったそ
うです。面積は約七、〇〇〇km²、
県の形はほぼ正方形に近く、高
速道路網にも恵まれているた
め、自動車による移動が便利で
す。

統計によると高速自動車国道
実延長は、二九〇・八kmで全国
第六位（「道路統計年報 平成
一五年四月一日」による）、ま
た、道路貨物輸送トン数は六六、
三一九千tで全国第一四位
（「陸運統計要覧 平成一五年
度」による）など、道路網整備
に恵まれており、これも、道路
局の皆様のお力添えのおかげか
と、ありがたい感じております。

◆晴れの国おかやま国体

平成一七年度の第六〇回国民
体育大会は、岡山県で開催され
ます。岡山県では昭和三七年に
第一七回国体が開催されて以
来、四三年ぶりの開催となり、
「あなたがキラリ☆」を大会ス
ローガンとして県民一丸となっ
て国体の準備をしております
（図1）。

◆大会の会期は、夏季大会が平

成一七年九月一〇日から一三
日、秋季大会が一〇月二二日か
ら二七日で、正式競技三七、公
開競技三、デモンストレーショ
ンとしてのスポーツ行事二〇
が、県内三〇市町村を競技会場
として繰り広げられます。

大会のマスコットをご紹介します
ますと、名前は「ももっち」、
岡山を代表するヒーロー、鬼ヶ
島に鬼退治に行った桃太郎をス
ポーツの大会にふさわしくアレ
ンジしました。髪はスローガン
を表わす「キラリ」のカタチ
（図2）。大会に参加するすべて
の人へ元気いっぱいエールを送



図1 シンボルマークをデザインした大会ポスター

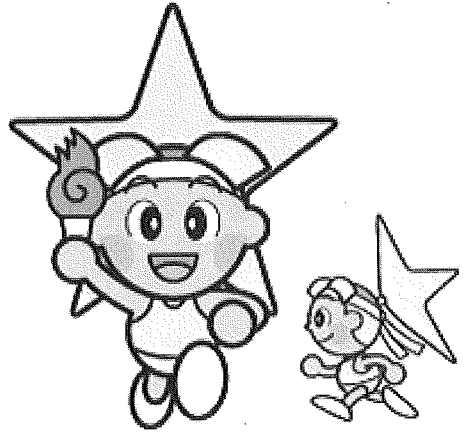


図2 大会マスコットキャラクター
「ももっち」

ります。

また、大会のイメージソングは、B'zの「RUN」という曲です。B'zは、岡山県の津山市出身の稲葉浩志さんと松本孝弘さんの二人により一九八八年に結成されたロック・ユニット。デビュー以来数々のCDセールス記録を更新し続けるなど、名実ともに日本を代表するアーティストです。

「RUN」は、そのB'zが一九九二年に発表した六枚目のアルバムタイトル曲。若々しく

躍動感のあるメロディーや、未
来への希望にあふれた歌詞は、
大会に参加するすべての人々を
力づけ、勇気を与えてくれるで
しょう。

今後このイメージソングは、
大会に関連したテレビ・ラジオ
の広報番組やイベントなどで使
用され、開催気運を盛り上げて
いきます。

そして、大会の主会場となる
のは「桃太郎スタジアム」（岡
山市）（写真1）です。この競
技場のデザインは、中国山地・

岡山平野・瀬戸内海の連続した
地形をイメージし、優しく伸び
やかな曲線によって岡山らしさ
を表現しています。

岡山県唯一の第一種公認陸上
競技場として、だれでも安心し
て利用できる「ユニバーサルデ
ザイン」の採用をはじめ、環境
への配慮、文化財との共存など、
多くの特長を備えています。ス

タジアム周辺は、縄文時代後期
から近代に至る複合遺跡（津島
遺跡）となっており、エントラ
ンスホールの床下には、その出
土状況を再現。強化ガラス越し

に弥生時代の遺構を見ることが
できます。

「桃太郎スタジアム」では、
観客・競技者・運営者などあら
ゆる立場の人が、年齢、性別、
言語、障害の有無に関係なく安
心して安全に利用できるよう、
きめ細かい「ユニバーサルデザ
イン」が採用されています。

スタンドには、車いす利用者
や難聴者に対応した客席の他、
ベビーカーのスペースも用意さ
れています。

さらに、晴れの国おかやま国
体の終了後、平成一七年一月
五日から七日の間、障害者スポ
ーツの祭典、第五回全国障害者
スポーツ大会が「輝いて！お
かやま大会」として開催されま
す。この大会は、一人ひとりが
豊かな人間性のつながりの中
で、ともに支えあい、喜びと感
動の輪を日本中に広げるスポー
ツの祭典となることを目指して
います。



写真1 主会場となる「桃太郎スタジアム」（岡山市）

◆くだもの

最後に、岡山を代表するくだもののご紹介をいたします(写真2)。

これからの季節、おいしいくだものが収穫されますので、皆様ご賞味ください。



写真2 岡山を代表するくだもの(左から「白桃」、「マスカット・オブ・アレキサンドリア」、「ニューピオーネ」)

・「白桃」…全国生産第一位
(シェア五六・一%)

マスカットとともに「くだもの王国おかやま」を代表する初夏の果物で、七月中旬から八月上旬が食べ頃です。袋をかけて大切に栽培されるため、気品のある白さとするけるような味わいが特徴で、岡山の桃を総称して白桃といわれ高く評価されています。白桃、清水白桃等の白桃系品種が主体。「桃から生まれた桃太郎」という桃太郎伝説でも有名で、桃の花は「県の花」にもなっています。

・「マスカット・オブ・アレキサンドリア」…全国生産第一位
(シェア九一・五%)

透き通るようなエメラルドグリーンの花と豊かな芳香、気品あふれる食味で果物の女王とも呼ばれている岡山特産のブドウです。全国の九割以上が岡山県で栽培され、五月から十一月まで全国に出荷されます。

・「ニューピオーネ」…全国生産第一位(シェア三九・九%)

紫黒の大粒のぶどうで、種なしです。甘くておいしくて食べやすいと大好評です。岡山県の生産量は日本一(シェア四割)で、更に生産を拡大中です。ピオーネは、イタリア語で開拓者の意味で、まさに「くだもの王国おかやま」の未来を開く開拓者と期待されております。

◆おわりに

誌面の都合でご紹介できませんでしたが、この他にも岡山には観光・物産など見どころがいっぱいありますので、皆様ぜひ、晴れの国岡山へお越しください。

より詳しい情報は、岡山県産業労働部観光物産課のホームページで提供中です。

<http://www.pref.okayama.jp/sangyo/kanko/kanko.htm/>

道路空間を活用した中心市街地のまちづくり

九州新幹線の本格開業に備える

一 はじめに

鹿児島商工会議所において平成一三年六月に中心市街地の活性化を目的とする鹿児島市TMO構想を策定しているが、九州新幹線が平成一六年三月に開業したことを起因として、様々な県外流通資本が鹿児島島に参入することが予想され、新たな危機感をもって、商店街や各関係機関と連携し、TMO構想プロジェクトの推進に努めなければならない。

国土交通省の社会実験で、公共財産である道路をまちづくりに活用できるとあって、鹿児島を代表する中心市街地である天文館地区(図1)の優位性を維持するため、同地区の商店街を束ねる中央地区商店街振興組合連合会から社会実験の申請

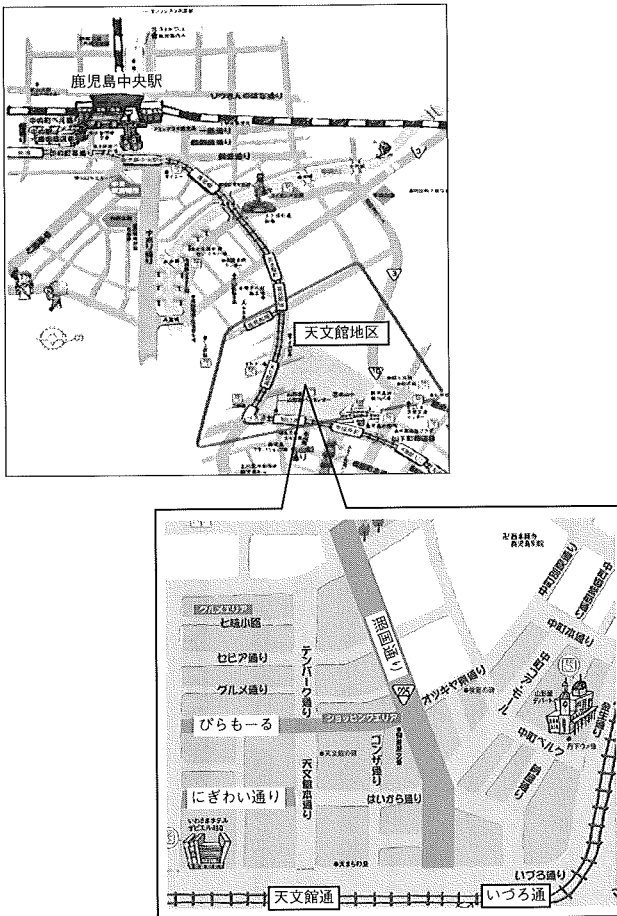


図1 鹿児島市中心市街地(上)と天文館中央地区(対象地区)(下)

鹿児島市TMO事務局 田中 文裕

を平成一六年四月に行った。

二 天文館地区の現状と課題

鹿児島市天文館地区の商店街は、古くから「天文館」の名で親しまれ、南九州随一の商業・飲食・娯楽施設を擁する広域型商店街として今日まで確固たる地位を築いてきた。

しかしながら、今日の車社会の進展による立地環境の変化や、周辺市町の商業基盤の充実等により、その絶対的であった優位性は揺らぎ、生活者が商店街に求めるニーズも、単に物を買いたい求める場から、情報、生活文化、アメニティといった付加価値を享受する場へと、より高度化、多様化している現状にある。

社会実験申請時には、九州新幹線が暫定開業したばかりであったが、「西鹿児島駅」から改称された「鹿児島中央駅」の駅ビル「アミュプラザ鹿児島」が九月にオープンし、中心市街地に新たに出現した大型商業施設とのパイの奪い合いによる天文館地区のポテンシャルの低下が非常に危惧されている。

そして、陸の玄関口であるウォーターフロントの一街区には、鹿児島の味を中心とした飲食街や特産品を販売する大型商業施設「ドルフィンポート」が平成一七年四月二五日に開業し、さらに、二〇一〇年に予定されている新幹線の本格開業

で、いよいよ上位都市との競争の時代を迎える。

このように、鹿児島市の商店街は社会実験の実施前後で、商業を取り巻く環境が大きく様変わりしている。

三 社会実験の目的やねい

TMO構想に、「環境美化の推進」「街路空間のアメニティ向上」「亜熱帯性樹木・花の植栽」「休憩スペース、トイレなどの整備」の四つのプロジェクトがあるが、これまでのところ、大きな成果を生み出すまでには至っていない。

天文館地区の場合、これまでの絶対的優位性から、地主及びビル等の所有者が相当の賃料を取れる状況にあり、低コストで公共的スペースを確保することが困難であることがその理由としてあげられる。

このような中で、公共財産である道路をまちづくりに活用できる社会実験は、商店街関係者にとって、これまで試したくてもできなかった活性化策を実行する絶好の機会である。

そして、今回、道路マネジメントシステムを導入したが、道路空間を活用して収益を創出し、その収益を道路空間の美化や街づくり還元するもので、社会実験終了後も同様の取組みを安定的に実施する可能性について検証した。

今回の社会実験における主な目的は次の通り。

- ① 道路空間の活用による地域（商店街等）とTMO及び行政との連携
- ② 来街者に喜ばれるにぎわい空間創出
- ③ 資金調達・収益還元システムの構築

四 実験に向けた準備

本事業の実施機関は、商店街とTMOそして行政機関で構成する運営委員会としたが、実施箇所となる商店街を中央地区商店街振興組合連合会（以下「中振連」という。）に取りまとめて頂き、道路管理者にもメンバーに入ってもらったことで、コンパクトで非常に有効な組織づくりができた。

実施期間については、新幹線が開業した鹿児島中央駅地区に、売場面積三万㎡にも及ぶ大型店「アミュプラザ」が九月中旬頃にオープンすることから、その開業二週間前の九月四日からスタートし、最終日は、天文館地区のメイン道路が歩行者天国になる「おはら祭」の開催日を含む一ヶ月七日とした。オープンカフェ等の設置は期間中の土・日・祝日（計二四日間）に行った。

本格的な準備は、社会実験の委託が正式に採択された七月からとなったが、開催日までの期間が短く、非常に慌しいスケジュールとなった。

商店街別の大まかな実施計画案は、それぞれの商店街から持ち上がったが、鹿児島国道事務所にもマニュアル的なものがなく、商店街として

もはじめて取り組む内容であったことから、事務局長一人体制の中振連だけでは間に合わず、TMOが中心市街地活性化を推進するという立場からサポートにあたった。

五 商店街間の調整

今回、最初に気を使ったのは、特に予算面に關する商店街間の円滑な調整である。

商店街ごとに実施したい内容、それに掛かる経費を提示して頂いたが、共通事業に掛かる経費をまず差し引いて、それぞれの商店街における実績項目の数、規模、効果そして重要度等を勘案し、TMOと中振連で、各商店街からクレームが起きないように経費支出基準をつくり調整を行った。

特に大きな争点には発展せず、円滑な予算の割り振りを行うことができたが、中振連という取りまとめ役的機関の存在が非常に大きい。

実施項目に関する準備は、それぞれの商店街が行う予定であったが、一部の商店街にいくつかの事業項目が集中したことから、TMOからもサポートにあたった。

六 実施事業について

以下、実施した事業項目ごとに、それぞれの内容と問題点について記述する。

1 オープンカフェ

道路空間を活用して、オープンカフェを開催するとともに、無線でインターネットが楽しめる環境を提供した（NTT西日本とタイアップ）。

(1) 目的

・休憩所あるいは交流スペースとして活用され、来街者の滞留時間が延長することを目的とする。

・通り全体の賑わい感・お洒落な空間を演出することを目的とする。

・インターネットカフェに関しては、道路空間を企業に有料で提供することにより収益を上げることを目的とする。

(2) 設置内容

・延長二三〇m、幅員九〜一一mのびらもーるに設置。

・販売所ニカ所、テーブル一〇台、椅子三〇脚
・オープンカフェを運営する店舗は商店街の中から募集。

・雰囲気を出すため、テーブル、椅子に傘を設置。

・保健所の仮設基準を満たす施設を設置し、屋外での調理行為を実施。

(3) 取組み

・当初、売上の一〇%を出店料として徴収する予定であったが、仮設店舗へ出展する為の設備



写真1 オープンカフェ「彼女の家」



写真2 インターネットカフェ(NTT西日本)

投資が多額になる事と、単価・座席数的に大きな売上が期待されないことから、出店料については免除することとなった。

・ 電通九州の提案により、NTT西日本がぴらもーるにイベント参加。社会実験事業の全期間にわたる出店で、まとまった出店料を契約。NTT西日本はBフレッツインターネット契約の募集を目的として、無線インターネット無料利用コーナ―を設置。無線でインターネットが可能な環境を企業負担で整備。

・ NTT西日本のアンケート調査、ぴらもーる売出イベント、カード会社の販促商品としてコーヒー券の配布をし、オープンカフェ利用者を増やした。

・ オープンカフェ施設の設置・撤去については、施設運営者、ぴらもーる関係者、警備会社、エスコーターズ等で実施。

(4) 問題点・課題

・ コーヒー券売上を含めても、当初、予定していた一店舗目標売上五万円には届かず、一日二〜三万円で推移。アミュープラザ開業後は、売上の増減の振れが大きい。

・ オープンカフェ等施設の設置・撤去にかかる手間が大きく、商店街のスタッフ充実が課題である。

・ オープンカフェ設置時の保健所の許可基準が

あり、また、商店街としても上質な雰囲気を保ちたい事から、これらの条件をクリアする為の、予定外支出有り。仮設備代が約二〇万円（一店舗当たり約一〇万円）ほど。

・ オープンカフェについては、店の軒先を活用して、調理行為（注ぐ行為を含む）を店内で済ませたものを、お店からお客様のところまで運ぶという形態を考えていたが、今回参加した店舗が地下一、二階店舗であったため、実現できず。

・ コーヒーをカップに注ぐ、コーヒーを立てる、ある程度調理済みのものを加熱する等の簡易なサービス行為についても、保健所の指導対象となる調理行為とみなされた。

・ 鹿児島市保健所において、長期間にわたる営業を臨時営業とみなし、指導の緩和を認めるどうかは、今後改めて協議の必要有り。

(5) 商店街からのクレーム

・ お店の前に出店があると、二階に上がる客が嫌がり、客が入ってこない。お店の前には出店を持って来ないで欲しい。

・ 同業種の出店を個店の前に配置しないで頂きたい。

・ 大きい看板の店のウィンドー前に設置するのは困る。

・ イベントをすることにより来街者は、出店者

2 ワゴンセール
の方に目が向き、個店は素通りされる。

(1) 目的

・ 通り全体の賑わい感・お洒落な空間を演出することを目的とする。



写真4 キヨスク「花屋」



写真3 キヨスク「パン屋」

・道路空間を企業に有料で提供することにより収益を上げることが目的とする。

(2) 設置内容

- ・延長二三〇m、幅員九〜一一mのびらもーるに設置。
- ・キョスクの大型ワゴン四台、ミニワゴン六台
- ・通り全体の雰囲気が高めるため、ワゴン、テーブル、椅子、傘は、ファッション性にこだわったものをレンタル。
- ・出店者の売場確保のため、当方で準備したワゴン以外に売り台の使用を認める。

(3) 取組み

- ・ワゴン、ミニワゴンを運営する店舗は、商店街の店舗と競合しない商品（生花、パン）を取り扱う事業者、また、過去の商店街イベント等に関わりのあった方々の中から募集。
- ・花屋については、実験事業の期間を通して出店して頂ける事業者がなかったことから、複数の花屋に出店依頼。結果的に、毎回変化のある演出をすることができた。
- ・保健所の指導、商店街の都合によるものを除いて、出店位置を固定化せず、毎回、出店位置が入れ替わるように配慮した。
- ・今後の参考とする為、出店者の売上データをとることとした。

・設備の設営・撤去については、基本的に出店

業者で行って頂いた。

(4) 問題点・課題

- ・アミュープラザ開業後は、売上の上下の振れが大きいです。
- ・通りの雰囲気づくりを優先したことから、経費的には多額のレンタル費用が必要となりました。

・一部、商店街の取扱商品と重なる店舗があったことから、商店街の店舗からクレーム有り。

・かねて商店街では使用されない設備等を使用する為、その設備を保管するスペースの確保が必要であり、あるいは持ち込みに掛かる手間・費用が極めて大きい。

・仮設店舗ではあるため、知名度の低い事業者については、売上の安定的確保が難しい。

3 イベント

・道路上にイベントスペースを設け、各種イベントを実施する。

● オープンカフェコンサート

(1) 目的

・商店街内の道路空間に「びらもーる」オープンカフェコンサート」のゾーンを設置し、街に上質な雰囲気を醸し出させ、来街者の心を癒す・和ますことはもちろん、自然発生的

な音楽活動の推進に資することを目的とする。

(2) 設置内容

- ・「びらもーる」内で三カ所のコンサートスペースを指定。
- ・生演奏の音を拾う為の設備は商店街負担で購入。

(3) 取組み

・ステージでのイベント参加者はボランティアによる参加とし、南日本新聞、南日本リビング新聞の協力を得て、広く募集をかけるとともに、市内の公的施設で活動する団体、並びに大学等のサークル・卒業生に出演依頼を行った。

・一日に三〇分×三回の出演時間を設定。
・音楽のジャンルは特に指定せず。商店街との



写真5 オープンカフェコンサート

融合をいかに図るかという実験事業であることから、音量に配慮して、太鼓・ラッパ等の音量の大きいものは対象とせず。

(4) 問題点・課題

- ・音量に配慮はしたものの、音の方向あるいは来街者の溜まりが発生することによる固定店舗からのクレームが発生。

- ・ボランティアによる参加者を募集することから、商店街によるスケジュールのコントロールが極めて難しかった。

- ・かねて商店街では使用されない設備等を使用するため、その設備の設置に掛かる手間が極めて大きい。

4 遊具

(1) 目的

- ・街中に出かけてきた子供が楽しめる遊び場を



写真6 設置された遊具

提供する。

- ・親が買物等のちょっとした用事を済ませる間の、子供への遊び空間の提供。

- ・多世代の買物客を引き込む。

(2) 設置内容

- ・送風による空気圧を利用した「ふわふわ」の設置。電源を一つ使用。

- ・設営・撤去に掛かる時間はともに五分程度。

(3) 取組み

- ・警備会社による遊具利用の管理。子供の入室制限。一度に四〜五人まで。

- ・営業時間は一一〇〇〜一七〇〇とする。

- ・近くでイベントを実施する場合は一時的に撤去する。

(4) 問題点・課題

- ・設備のレンタル費用、警備スタッフの人件費など、費用負担は小さくない。

(5) 商店街からのクレーム

- ・イベントをすることでお客はお店へ入ってこない。コンサート等は尚更である。コンサートの場所は、私の店の前に設置するな。出店やコンサートのイベントは止めてもらいたい。

- ・コンサートの音がうるさい。営業妨害である。

5 アートギャラリー

道路空間を活用して、郷土の歴史の紹介を中心としたアートギャラリーを開催する。

(1) 目的

- ・街中の空間の新たな活用により、来街者の回

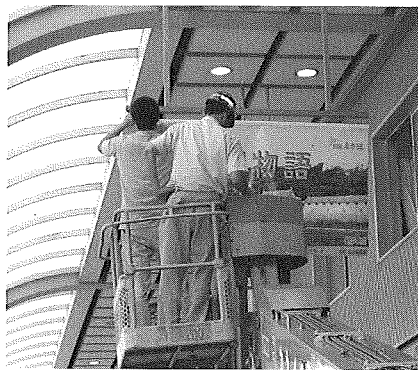


写真7 上部に設置される「アートギャラリー」の看板



写真8 パネル展示

遊性を高めることを目的とする。

(2) 設置内容

- ・通りのアーケード支柱二四本にパネル、フラッグを設置。
- ・夜間はパネルが目立つように照明を特別設置。

・アーケード上部のバーに看板を六枚設置。

(3) 取組み

- ・島津斉彬をはじめ歴史上活躍した人物、南蛮や琉球との貿易、薩摩の土木技術、天体技術等をモチーフとしたパネル制作を行い、通り沿いに展示する。

・多くのパネルを展示することにより、通り全体が「アートギャラリー」となるように雰囲気を出せる。

・看板もアートギャラリーに合わせた内容で設置。

(4) 問題点・課題

- ・設備のレンタル費用など、費用負担は小さくない。
- ・台風等天候不順への対応。

6 花いっぱい

商店街のアーケード支柱へのプランターの設置やアーケード上部からフラワーバスケットを吊り下げる。

(1) 目的

・街中のアメニティ(快適性)の向上。

(2) 設置内容

- ・プランターを活用して全体的に生花を使用(一部、造花を使用)。

(3) 取組み

・アーケード上部からの吊り下げに関しては、イベント時には、歩行者の視認性を高める為、地上から二・五m程の高さまで下げるが、歩行者天国時間帯(一一〇〇〇一三三〇〇)以外は、車両(ゴミ収集車)の通行があるので、毎回、イベント終了後に、地上から五m以上に引き上げる。

・台風等の強風が予想される時には、吊り下げ等からプランターを撤去する。

・吊り下げの上げ下げは商店街スタッフにより管理。

・生花そのものは業者が管理。必要に応じて植え替えを行う。

(4) 問題点・課題

- ・設備の設置、管理等の費用負担が小さくない。
- ・商店街の店舗との相乗効果を期待したい。
- ・複数の生花小売店を活用して、装飾コンテンツなどを実施するなど、費用対効果の検証が必要である。
- ・台風等天候不順への対応。

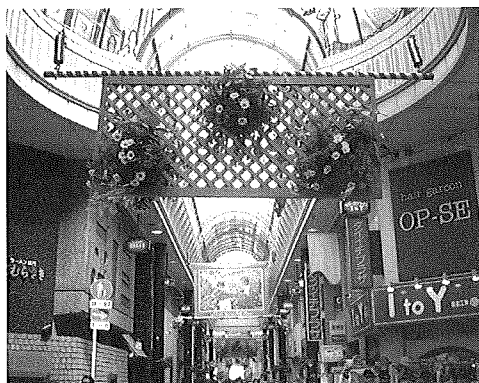


写真9 アーケード上部からのプランターの吊り下げ



写真10 アーケード支柱に設置されたプランター

7 プランターの設置

商店街のアーケード支柱への生花プランターの設置。

(1) 目的

・街中のアメニティ（快適性）の向上。

(2) 設置内容

- ・プランターを活用して全体的に生花を使用。
- ・通りのアーケード支柱二・四本に設置。（照国表参道）両側三〇八mのアーケード
- ・通りのアーケード支柱二・二本に設置。（にぎわい通り）全蓋一・七mのアーケード

(3) 取組み

- ・台風等の強風が予想される時には、プランターごと撤去し保管する。
- ・商店街スタッフ・生花業者により管理。

(4) 問題点・課題

- ・設備の設置、管理等の費用負担が小さくない。
- ・商店街の店舗との相乗効果を期待したい。
- ・複数の生花小売店を活用して、装飾コンテンツなどを実施するなど、費用対効果の検証が必要である。

8 道路清掃事業

清掃専門業者（民間）による道路清掃活動を行う。

(1) 目的

・街中のアメニティ（快適性）の向上。

- ・地元の清掃業者に委託し、毎土曜朝七：〇〇～九：〇〇の間に実施。自動床洗浄機を使用して床を洗浄、洗浄後の汚水を機械が吸水する。

(2) 実施内容

- ・ぴらもーる：二、四二〇㎡→九月四日～十月二日（五日間）
- ・にぎわい：六三二㎡→九月九日（一日間）
- ・照国表参道：一、五二四㎡→一月一六日～一月六日（四日間）

(3) 取組み

- ・問題点は特になく、関係者の評価も高い。

(4) 問題点・課題

9 道路清掃パトロール
街中エスコートを兼ねた簡易な清掃、お店案内、社会実験の紹介を行う。

(1) 目的

・街中のアメニティ（快適性）の向上。

(2) 内容

- ・鹿児島県立短期大学、鹿児島純心女子短大、南日本総合サービスの協力によりスタッフを確保。毎日、清掃会社の専門スタッフが一名、短大生のスタッフが二名張り付く。
- ・朝一：〇〇～一九：三〇従事。



写真11 道路清掃パトロール

(3) 取組み

- ・一日に二回、一時間ずつ掛けて三通りを清掃巡回する。
 - ・その都度、オープンカフェ等の回りを清掃巡回する。
 - ・専門業者用のガム取り機を使用して、道路に固定したガムを溶かし除去する。
- ### (4) 問題点・課題
- ・設備のレンタル費用、スタッフの人件費など、費用負担は小さくない。

10 トイレ貸し出しシール

商店街の歩道に面した建物入口などにトイレ貸し出しシールを貼付し、来街者の利便性向上に役立て

る。

(1) 目的

来街者の利便性向上による商店街の吸引力の向上。多世代の買物客を引き込む。

(2) 内容

商店街ごとに、トイレの所有者に対して交渉し、使用承諾を頂いた上で、期間中に限り、トイレ貸し出しシールを貼付して、来街者に提供する。

(3) 取組み

- ・それぞれの通りに面したビルの所有者に、トイレの共同利用について申し込む。
- ・清掃に関しては、ビルごとに業者と契約している為、一日一、〇〇〇円の料金で借用させて頂く。

(4) 問題点・課題

ビルの所有者でトイレを公共的に使用させてくれるところが非常に少ない。

(5) 商店街の意見

- ・土曜日、日曜日、祝日のトイレ使用は、一日二日は承諾できるが、長期間になるため協力できない。シールを貼ることにより、平常も常時使用される。トイレの数が少ない為、店舗の従業員ですらスムーズに利用できず、お店のお客さんからの苦情もある。土曜日、

日曜日、祝日は特に利用者が多い。トイレの故障も多く、経費が相当かかる。

趣旨には賛同する。トイレ使用は承諾する。但し、シールを貼るのは好ましくない。通常は、ビル関係者以外の使用は禁止している。

シールを貼ることで、平常も一般の来街者にアピールする事になり利用が大幅に増える恐れがある。落書きや内部を壊されることもあり、かねてからトイレに相当の負担を行っている。

11 情報ステーション(観光案内事業)

来街者の利便性の向上に資するため、商店街・観光・社会実験事業等の案内をする情報ステーション



写真12 有人情報ステーション

ョンを設置する。

また、実施日限定で、鹿児島観光コンベンション協会のボランティアスタッフ等による観光案内を行う(一〇月一六、一七日、十一月六、七日)。

(1) 目的

商店街を訪れた来街者が、安心して、楽しく、快適に買い物や散策ができるように、街中の総合案内所として、お店等の案内や観光案内等を行う。

(2) 実施内容

スタッフは商店街から一日三交代で毎日延べ三名確保するとともに、天文館エスコーターズとして地元の清掃会社と短大から三名確保。

有人の情報ステーションをびらもーる中央に一箇所、無人の情報ステーションを照国通り、にぎわい通りに一箇所ずつ設置。無人の情報ステーションにはパンフレットを置き、商店街もしくは天文館エスコーターズ等のスタッフが、その都度、補充を行う。

情報ステーションのスタッフは、観光案内パンフレット等により、観光客・来街者からのご質問等に答える。

(3) 天文館エスコーターズの基本業務

- ・挨拶・商店街のマスコット役として、来街者に笑顔で挨拶・声かけをする。
- ・清掃・清潔な街づくりのために、街路の清掃を行う。

・案内
 ・お店や街の施設の案内をはじめ、パンフレットなどにより商店街並びに周辺観光施設の情報提供を行う。

・周知
 ・パンフレットを配るなど社会実験事業の周知を行い、道路空間活用についての理解と協力を求める。

(4) 問題点・課題
 ・スタッフの件数費など、費用負担は小さくない。
 ・商店街のスタッフ不足の感が否めない。
 ・お店の案内はスタッフの知識とパンフレットで答えるしかないが、エスコーターズの記録

・商店街の案内はスタッフの知識とパンフレットで答えるしかないが、エスコーターズの記録

七 社会実験に対する評価

簿を見ると、答えられないケースも多く、また、取りあえず百貨店を案内するケースもあった。

1 民官協働の（道路活用の）有効性

○来街者や商店主からみた取組みの効果や評価は高い

○民官協働（行政・TMO・商店街等）での実施は、円滑に実験を進める上で効果的

○複数の商店街での取組みは高い相乗効果があり、新たな街づくりを行う上で非常に有効

・商店街活動について様々な機関が前向きな調整や支援を行ったことは、今後の活性化において非常に有益であった。

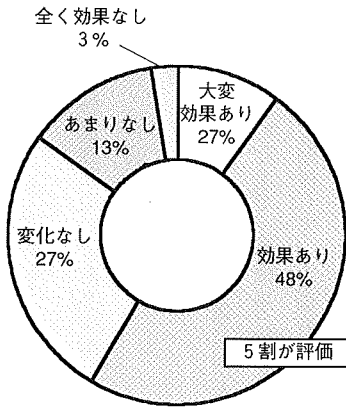


図3 商店主から見た取組みへの評価

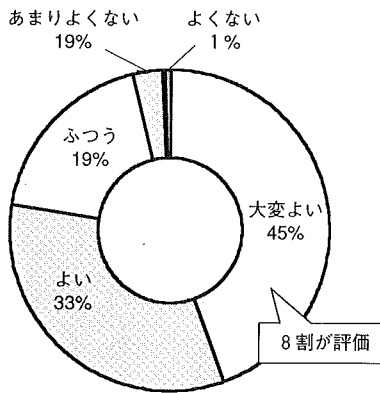


図2 来街者から見た取組みへの評価

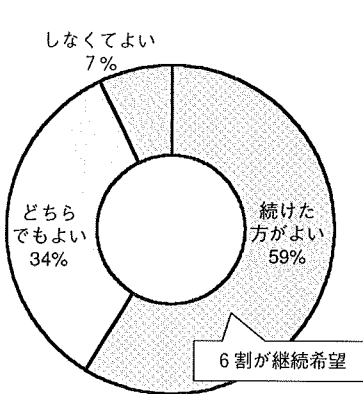


図5 商店主から見た継続性への評価

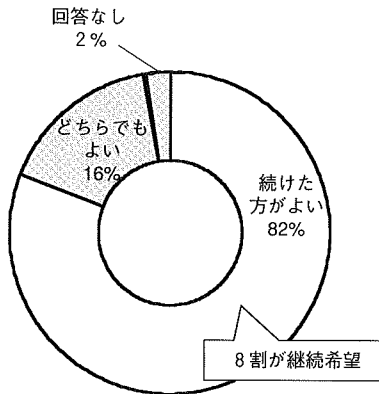


図4 来街者から見た継続性への評価

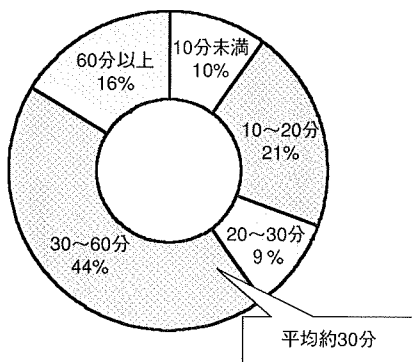


図6 来街者による滞在時間の増分

- ・今回は許可する立場の行政機関（官）がメンバーになっていたため、円滑に実験を進めることができた。
- ・各商店街の活性化や人材活用、組織固めに非常に有効だった。
- ・各商店街が競って、個性発現に努めたのが良かった。
- ・官民一体で実施したことで両者に連帯感が生まれ、今後の道路空間を利用した商店街活性化を検討し、実施していく体制づくりにおいても有効だった。
- ・今後は商店街活動に一般市民も参加してもら

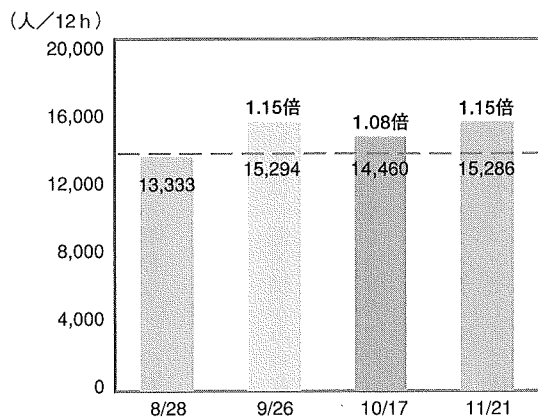


図7 歩行者通行量の変化

- 2 街づくりへの有効性（にぎわいづくり、資金調達・収益還元システム）
- 来街者・店主ともに高い効果が認識され、継続的な取り組みへの多くの要望がみられた
 - 滞在時間は約三〇分増加し、回遊性の向上につながる
 - 歩行者通行量が事前調査に比べると一・一〜一・二倍に増加
 - ・道路空間活用の有効性だけでなく、街のイメージアップほか様々な間接的効果もみられる
- い、共通の意識をもつ接点づくりをしたい。

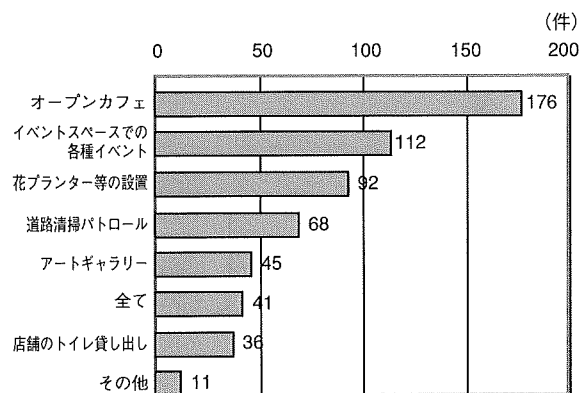


図8 来街者から見た取組みへの評価

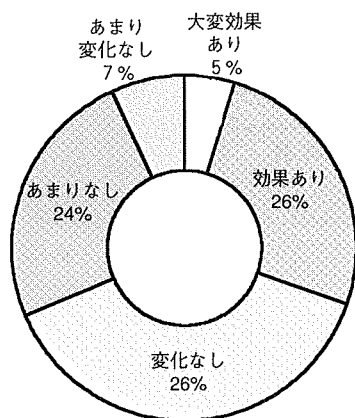


図10 商店主から見た店舗への効果

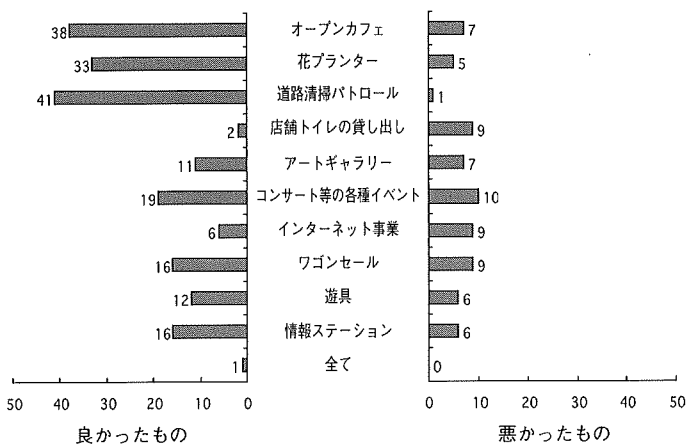


図9 商店主から見た取組みの評価

た。

・他の商店街からの注目度も高く、今後の商業活性化への大きなインパクトを与えた。

・官民一体で実施したことで両者に連帯感が生まれ、今後の道路空間を利用した商店街活性化を検討し、実施していく体制づくりにおいても有効だった。

○イベントの実施に関しては、来街者と商店主側で評価が分かれる。

○民官協働での実施は、各種許可申請時に有効

・来街者アンケートによると、オープンカフェ、イベント、花いっぱい、道路清掃パトロールに対する評価は高いが、商店主側のアンケートによると反応が少し違う。アーケード内でのイベント実施であるため、イベントによる音の騒音化、人溜りによる回遊性の低下、個店の営業活動との不調和などへの対応が今後の課題である。

・沿道商店と競合するオープンカフェやワゴンセールについては一部苦情がみられた。

・今回は実験ということで予算的な支援があったが、イベント経費は出店料だけでは不足するため、収益還元システムの活用あるいは各通りで相当額の負担が必要となる。

・オープンカフェやワゴンセールは採算に乗らない店舗がみられたため、業種・業態・規模

等を勘案した出店者の選定が必要である。

・コンサートは一般公募で手作り感があり、お金をかけずに実施する工夫が良かった。

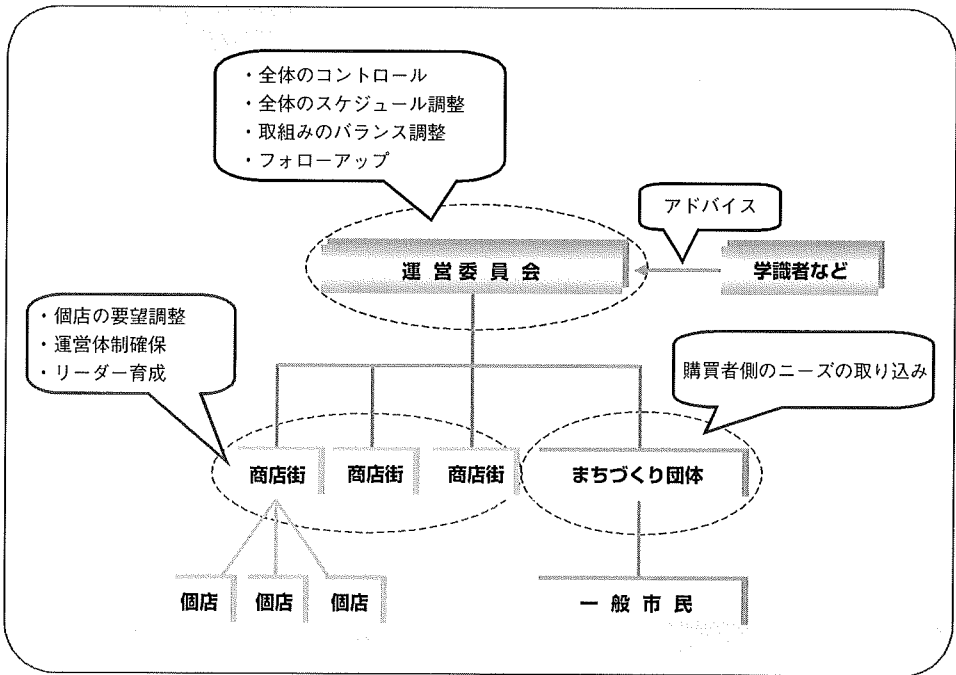


図11

・今回は許可する立場の行政機関（官）がメンバーになっていたため、各種許可申請時に占

が、オープンカフェについては、他の申請（個店申請）との「公平さを保つ」との観点から、多大なる設営費を余儀なくされた。
 ・今回は、通り内に空き地があり、備品の収納スペースとして活用することができたが、長期のイベントを実施する場合、備品の収納スペースの確保は経費面も含めて避けられない課題である。

八 今後の取組み方針

1 委員会を軸とした協議の継続

○にぎわいづくりやイメージアップなどについては高い評価が得られたことから、現在の運営委員会を軸に体制を強化し、引き続き有効性・公益性の高い道路活用方策について、実施・協議を継続する

・天文館地区全体に展開し、「天文館地区ではいつもどこかで、何かをやっている」というような非日常的な空間づくりを目指す。

・運営主体に学識者や一般市民も参画してもらい、来街者ニーズの高い取り組みを検討する。
 ・現在の運営委員会を軸に運営体制を強化するとともに、年間スケジュールに基づき計画的な仕掛けを行う。

・商店街は個店の意向にも十分留意した（協力が得られる）取組み内容を検討する。

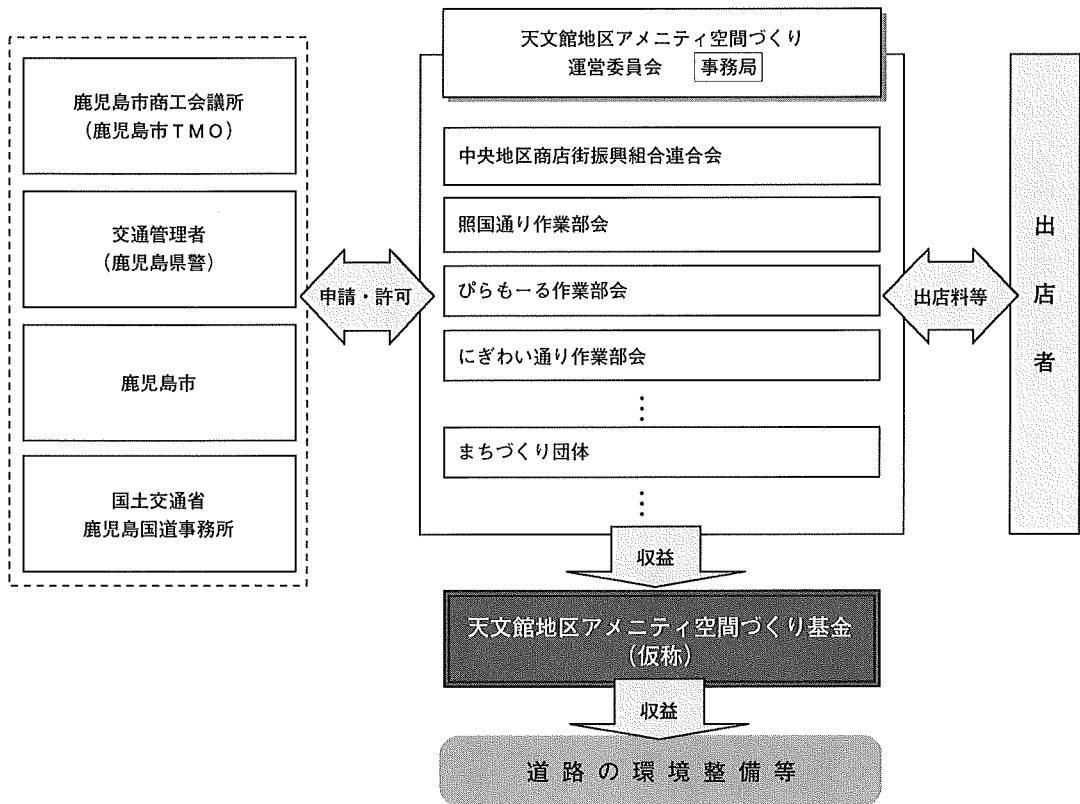


図12 道路活用・収益還元イメージ

・商店街・出店者等それぞれの役割や責任の範囲を明確にし、公益性を確保する自主ルールづくりを道路管理者とともに行う。

(例) 運営委員会で設けた一定の基準に基づき、商店街と出店者等との間で万一の事故や現状回復に関する管理協定を結ぶ。

・来街者への周知徹底を図るため、イベント内容や実施機関などのPR活動を強化する。

2 収益創出と還元の仕組みづくり

○既存の商業行為を阻害しない新たな収益方策を検討するとともに、公益性を創出する目的から、各種取組みにより得た収益の一部を道路環境整備の一部に還元する仕組みを構築する。

・商店街自らが新たな商業空間を運営・管理し、収益を創出する。

・商店街内の既存店舗の営業行為を妨げない場所を、既存店舗と競合しない営業行為を行うものに対して、一定の基準・ルールを設けて適正な料金で貸し付ける。

(例) 出店者からの出店料徴収(本実験で有効性確認)

○アーケードの吊り下げバーの企業等に対して情報発信スペースとして貸付料徴収

・快適な道路空間を創出するために収益の一部を道路環境整備などに還元する。

(例) 道路清掃、花による道路空間装飾、街なか案内情報ステーションの設置、情報パンプレット等の作成、既存ビルの共同トイレ・パウダールームの提供、休憩スペースの設置など

3 にぎわい空間や快適空間創出に向けた取組み

○非日常的な演出や快適な空間づくりを今後も継続的に検討・実践していく。

○商空間としてだけでなく、人と人がふれあえる交流の場(コミュニティ空間)として活用していく

・本実験でニーズの高かったオープンカフェなどの実施により、誰もが楽しめる非日常的な商空間づくりをめざして、当面は、現行の法運用の範囲内で関係機関と調整を図りながら継続的に実施する。

・また、子供からお年寄り、身障者を含めて全ての人が快適に過ごせるように、道路清掃事業やバリアフリー対策、トイレやベンチの設置などについても継続的に検討・実践していく。

・商店街内の既存店舗の営業行為を妨げない公益性の高い集客イベント等を実施する団体等による快適な楽しい歩行空間を来街者に提供する。

(例) 美術・陶器団体等による展示即売会(街なかギャラリー)、花市場団体等による利益還元セール、静かな音楽愛好家による街なかコンサートの実施など。

九 まとめ

鹿児島市の中心市街地における社会実験は、非常に長い期間にわたり実施をしたため、商店街の方々のご苦労はかなりのものがあり、今後改善しなければならぬ部分も多々見受けられました。しかしながら、多くの来街者の方々から高い評価を得ることができ、中心市街地を訪れる全ての人々が「地元のお店街」として、その活性化に期待を寄せていることは紛れもない事実であります。

今後は、商店街と地域が一体となった取組みができるように、地元の方々とも接点を作り、より地域に愛されるまちづくりを目指していきたいと思えます。

最後に、今回、社会実験に取り組まれた商店街の方々に敬意を表しますとともに、関係の皆様方のご支援に対し、心から感謝の意を申し上げます。また、本レポートが少しでも他の商店街の皆様方の参考となれば幸いです。