

目次

エッセイ

新しい城下町おだわらをつくる 小澤 良明 1

特集／平成19年度道路関係重点施策

国土交通省重点施策（道路関係）について 道路局総務課 5

安全・安心な生活を支える
災害に強い国土づくりと道づくり 中前 茂之 10

新バリアフリー法について 道路局路政課 16

平成16年度道路交通管理統計の概要 小林 政義 23

道路法令関係 Q & A

指定市以外の市による国道・都道府県道の管理の特例について 道路局路政課 31

**現場の
取り組み事例** 道路上に無許可で設置された観音像の撤去について 四国地方整備局
路政課 34

明石市における不法占用物件対策 明石市土木部
道路管理課 38

訴訟事例紹介

沿道住民により防護柵が撤去された
道路の設置又は管理の瑕疵が争われた事例 岡崎 之彦 42

—千葉県道防護柵不全歩行者転落事件—

連載 道と思想（その11） 三木 克彦 50

**とんび
の広場** 「1事故1対策」の推進（岐阜県） 青木 隆裕 54

西国街道と神戸（神戸市） 中川 伸一 57

連載／社会実験 「みずさわハートフル空間づくり」
地域主体の道活用社会実験（奥州市（旧水沢市）） 及川 誉士夫 62

時・時・時 72



道路広報センターホームページ
(<http://www15.ocn.ne.jp/~roadpr>) にて、
「道路行政セミナー」創刊号からの
バックナンバーがご覧いただけます。

国土交通省重点施策（道路関係）について

道路局総務課

はじめに

今年度の重点施策は、当面する課題に対応する施策を、昨年に引き続き、ポンチ絵形式により、去る八月四日に公表された（http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/01/010804_1.html）。

五つの柱立てのもと、施策を網羅的に編集した本体と、それらの施策のいくつかをより詳しく記載した別紙参考資料とで構成されている。

その中から、道路関係の主な施策の概要について、ご紹介する。

一 国際競争力の強化・観光立国

東アジアシームレス物流圏の構築

○国際水準の物流ネットワークの構築

- ・国際標準コンテナ車が支障なく通行可能な幹線道路ネットワークを構築するため、三大都市圏環状道路など高規格幹線道路・地域高規格道路の整備を推進するとともに、通行支障区間（約五六〇km）を早期に解消（スーパー中枢港湾に係る区間は、平成二二年度までに解消）。
- ・高規格幹線道路等のIC等から拠点的な空港・港湾への一〇分アクセス率（平成一七年度・六六％）を欧米並みの水準（約九割）とするため、アクセス道路等の整備を重点的に効果的に推進。

【施策の効果】

拠点的な空港・港湾アクセスを含む、国際物流に対応した道路網の戦略的な構築と、物流の

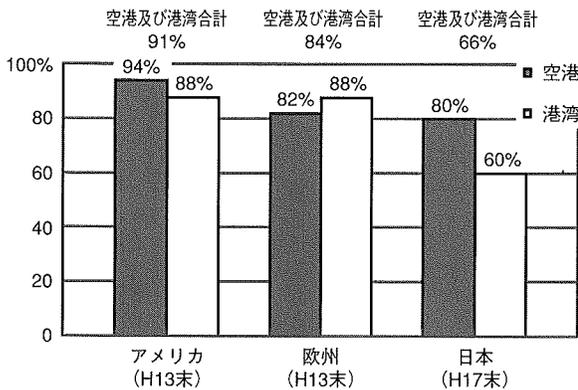


図1 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

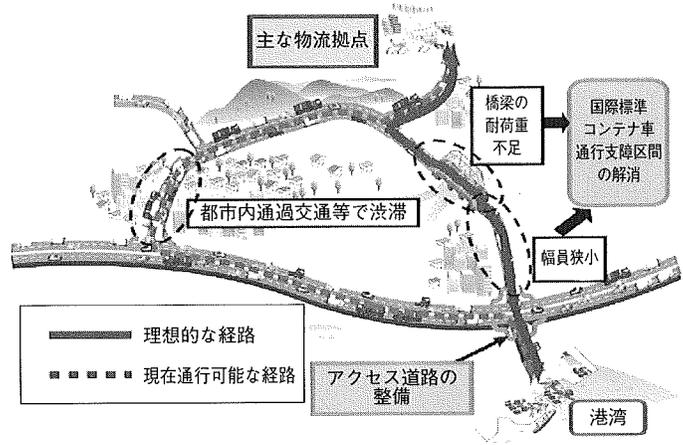


図2 国際水準の物流ネットワークイメージ

二 地域の自立と競争力強化

頑張る地域を支援するインフラ整備

○成長基盤インフラ

・事故・災害や渋滞に対する高速定時サービスの信頼性を高め、地方の人口集積地を規格の高い道路のネットワークに接続することを目的として、高規格幹線道路及び地域高規格道路等の規格の高い道路のネットワークを重点的かつ効率的に整備。

【施策の効果】

人口の九〇%、各道府県で少なくとも人口の八〇%が三〇分以内で規格の高い道路網にアクセスし、通勤、業務、医療活動の範囲が拡大。

都市の成長基盤の整備

○都市の成長基盤を支えるインフラ整備

・三大都市圏における規格の高い環状道路の整備を推進。

【施策の効果】

交通の円滑化、沿道環境の負荷軽減、二酸化炭素排出量の削減に効果。

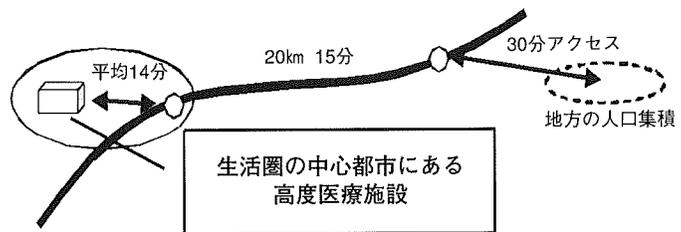
例えば、首都圏においては、三環状の完成により、二〇〇〜三〇〇万tの二酸化炭素を削減。

【施策の効果】

違法な路上荷さばき駐車等の削減により、交通の円滑化、輸送システムの効率化を促進。

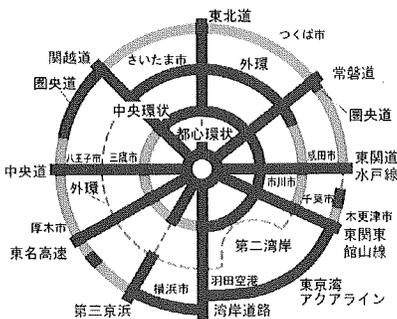
都市内物流の効率化

・物流事業者、商店街等が行う貨物車専用駐車場の整備等を支援し、荷さばき駐車対策を促進。



例：30分アクセスの実現により、地域住民が20km離れた街の高度医療施設まで、1時間以内で行けるようになる

図3 30分アクセスイメージ



平成20年代半ばまでに全体の約9割を完成

図4 首都圏三環状道路の整備

地域づくりの支援強化

○地域住民との協働による

地域づくり・まちづくり

・沿道住民など様々な主体が参画して、道路の性格の決定や計画の作成を行うとともに、沿道と一体となった道路空間の整備・管理を行う制度を創設（道路ルネッサンスの推進）。

【施策の効果】

二二世紀にふさわしい「人と道路のつきあい方」や「地域と道路の新しい関係」を構築することで、バリアフリー、景観、防災、地域の賑わいなどの多様なニーズに対応した、新しい道路空間を形成（道路ルネッサンスの実現）。



写真1

手順フロー

沿道住民や地方公共団体等の参画による道路の性格の決定・計画の作成

計画に基づく道路の多様かつ柔軟な整備・管理

①沿道住民など様々な主体の参画による、沿道も含めた空間の一体的な整備・管理

(例) 沿道住民など様々な主体が、本来の管理者・所有者に代わって、柔軟に道路やその沿道の整備・管理の一部を行うことができる仕組み

②道路のあり方・性格に応じた構造基準や占用許可基準の多様化

(例) ・歩行者や自転車を優先した、移動しやすい構造の道路

・周辺の景観に配慮した、舗装のない道路

・たまり空間を有する道路や地域のにぎわいを有する道路については、目的に合致する物件の占用を柔軟化

・歴史的建造物が建ち並ぶ文化的な通りや良好な景観を有する道路については、阻害要因となる物件の占用を規制

図5

地域の活力を高める交通施策の展開

○都市・地域における総合交通戦略の推進

・地方公共団体や公共交通事業者等、関係者が一丸となってハード・ソフト両面から「都市・地域総合交通戦略」（仮称）を策定することを支援するとともに、同戦略に基づき行われるLRT、BRT等の公共交通導入促進・利用促進、交通結節点の改善、駐車場整備、自転車・歩行者環境整備、モビリティマネジメント活動等の取組を総合的に支援。

【施策の効果】

徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られ、交通円滑化、利便性向上、モビリティの確保を実現。

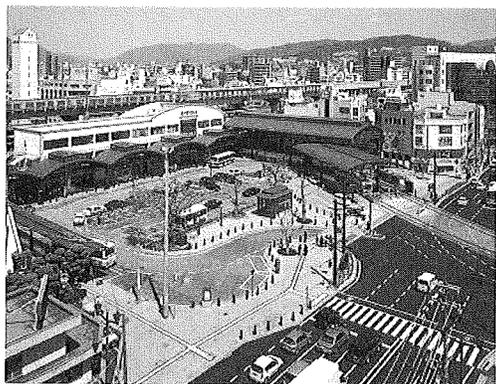


写真2 交通結節点

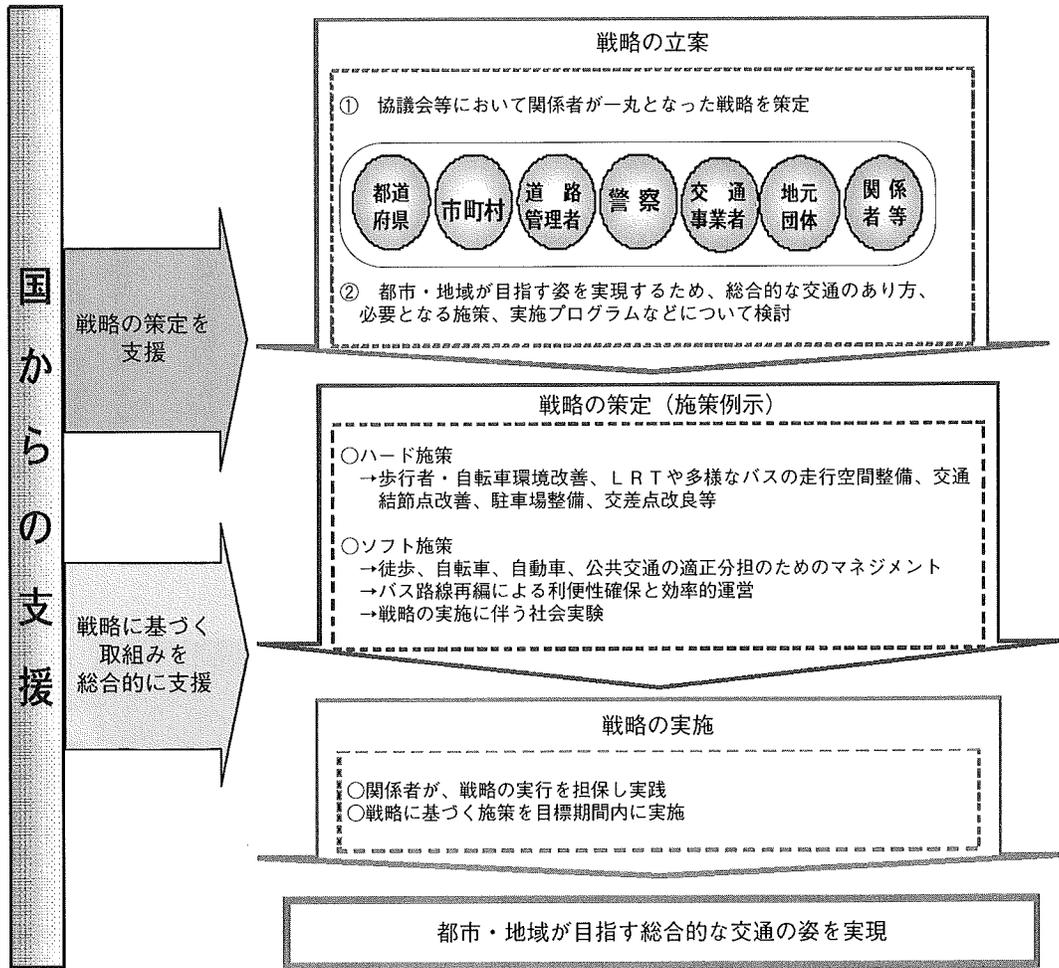


図6 総合交通戦略策定のイメージ

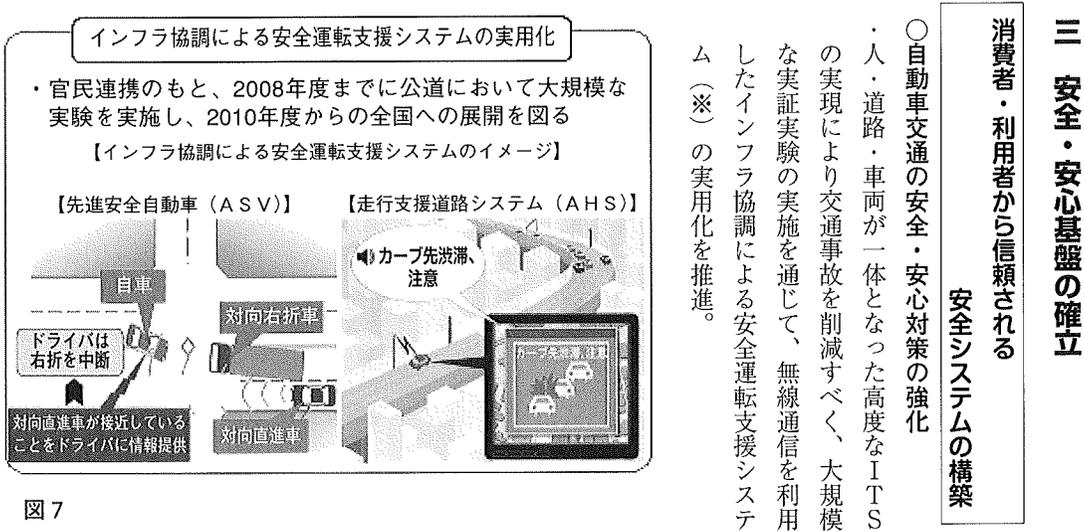


図7

※：車両がインフラ機器（路側設備や他車両に搭載された機器等）との無線通信により情報を入手し、必要に応じて運転者に情報提供、注意喚起、警報等を行うシステム

【施策の効果】

インフラ協調による安全運転システムの実用化により交通事故死傷者数・交通事故件数を削減。

四 柔軟で豊かな生活環境の創造

少子化社会の子育て環境づくり

（集）くり支援（）

○子どもがのびのびと安全に

成長できる環境づくり

・通学路等においてネットワーク化されていない歩道等の整備状況を把握し、安全・安心な歩行空間ネットワークを形成するため、重点的な歩道整備等を推進。

【施策の効果】

通学路等において歩道等を整備することにより児童の交通事故死者数を減少させるとともに、段差の改善等バリアフリー化を行い、妊産婦や子連れの方にも安全で快適に通行できる歩行空間をネットワークとして連続的に形成。

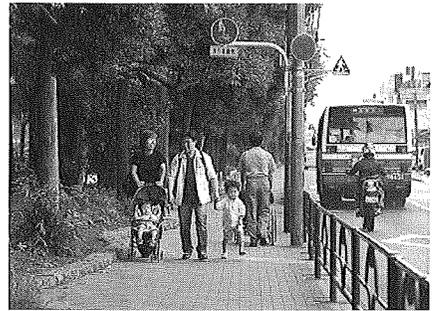


写真 3

バリアフリー新法に基づく

総合的なバリアフリー化の推進

・重点的にバリアフリー化を実施する地区において整備状況を把握し、重点的な歩道のバリアフリー化を実施。

【施策の効果】

二二世紀における本格的な少子高齢社会に備えたバリアフリー社会を構築するため、歩行空間のバリアフリー化を推進することで、高齢者・障害者など誰もが安心して活動し、社会参加できる生活環境を形成。



写真 4

五 柔軟で豊かな生活環境の創造

戦略的な施設管理手法の確立

・地方公共団体が管理する道路や下水道施設のストックの健全度を把握するとともに、道路や下水道施設の予防保全や延命化等を行い、施設の安全性の確保やトータルコスト最小化に向けた戦略的な施設管理手法を確立。

【施策の効果】

高度経済成長期に作られた多くの道路ストックの急速な高齢化に対応し、現状及び今後の見通しを踏まえた計画的な管理を進め、適時適切な予防保全、延命化を行うことで、トータルコストを削減。

安全・安心な生活を支える 災害に強い国土づくりと道づくり

道路局国道・防災課道路防災対策室課長補佐 中前 茂之

一 はじめに

近年、これまであたりまえのように享受していた安全・安心が揺らいでいる。私の記憶に残るものを列挙すると、住宅建築関係では、建築物の耐震設計の偽装、回転ドアに人がはさまれる事故やエレベーターの事故、交通関係では、鉄道の脱線事故や踏み切り事故、自動車のリコール隠し、生活機器関係では、FF式石油温風器や瞬間湯沸かし器の不良、金融関係では、ATM等のシステム不良や株式注文の誤発注などがある。人為的なミス等によって、生活の安全・安心を脅かす出来事が頻発しているのが、加えて、我が国は、地形、地質、気象等の条件が厳しく、自然災害に対して極めて脆弱な国土である。

今年度も七月の梅雨前線による豪雨（気象庁が「平成一八年七月豪雨」と命名）では、長野県や島根県、鹿児島県を中心に甚大な被害が発生した。人的被害は死者三〇名、行方不明者二名、住宅の被害は全壊一三六棟、床上浸水も三、一三七棟にのぼった（八月四日消防庁発表）。

道路も災害の発生や連続降雨量が規制値に達し事前通行規制を実施したことにより、高速道路一七カ所、直轄国道一六カ所をはじめ、最大で七〇〇カ所（県管理道路以上）を超える全面通行止が発生した。

こうした状況の下、ハード・ソフトを問わず、安全・安心の確保は今日、最も重要な課題である。特に、日常はもとより、災害時の重要な社会基盤である道路については、安全で信頼性の高い道路

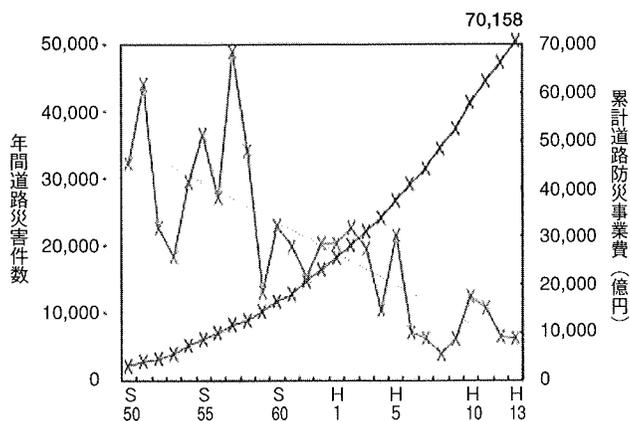


図1 累計道路防災事業費と道路災害件数の推移 (全道路種別)

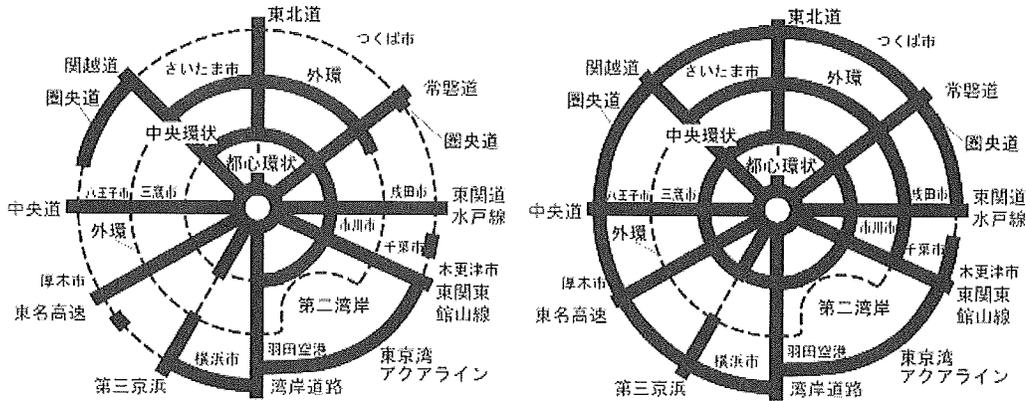


図2 東京の環状道路の整備の現況（左）と平成20年代半ば（全体の約9割完成）の状況（右）

ネットワークを確保する必要がある。このため、高規格幹線道路や都市圏の環状道路等の防災性の高い道路網の整備を進めるとともに、地震、津波、豪雨、豪雪等に対する道路の防災対策を進めるとしている。

二 道路防災対策の推進

1 地震・津波対策の推進

首都直下地震等の大規模地震への対策が急務であり、地震発生時の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な道路交通を確保するとともに、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の落橋等による二次被害を防止する必要がある。

このため、緊急輸送道路で特に優先的に耐震補強が必要な橋梁等について、「耐震補強三箇年プログラム」に基づき対策を推進する。また、建築物の道路への倒壊を防止するための沿道建築物の耐震改修等の支援、津波被害を軽減するための避難路等の整備を推進する。

(1) 緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強

緊急輸送道路の橋梁及び新幹線や高速道路をまたぐ橋梁のうち、昭和五年より前の道路橋示方書を適用した橋梁等で、特に優先的に耐震補強を実施する必要がある橋梁を対象とした「耐震補強三箇年プログラム」（平成一七年度～一九年度）に基づき、平成一九年度は高速道路の橋梁約二、

〇〇〇橋脚、一般道の橋梁約一、〇〇〇橋について対策を実施する（なお、この計画に基づく耐震補強には、橋脚等の主要部分に対して緊急に行う対策も含む）。

(2) 耐震改修促進計画に基づく

緊急輸送道路沿道の建築物の耐震改修等支援

地震時等の緊急物資の輸送等を支える緊急輸送道路が沿道の建物の倒壊により遮断されるようなことがあつては十分にその機能を発揮することができない。このため、緊急輸送道路の耐震補強を進める一方、沿道建築物の耐震改修や耐震診断を支援する。

(3) 非常用設備を備え

防災拠点となる「道の駅」整備の推進

平成一六年の新潟県中越地震では、道の駅が緊急物資や緊急車両の集積場とし、あるいは地域の災害情報の発信拠点として機能したが、一方で、非常用電源や貯水機能が不足しているなど防災拠点として機能するための課題も明確になった。このため、既存の施設も活用しつつ、電源や水、情報発信機能の充実など災害時の防災拠点として必要な設備を備えた道の駅の整備を進める。平成一八年四月に供用した道の駅万葉の里高岡（富山県）（図3）では、貯水槽や非常用電源を備え、災害時の防災拠点としての機能を強化している。また、道の駅あらい（新潟県）では、ユニティーフ

2 豪雨対策等の推進

さまざまな災害のうち、豪雨による通行止めが道路の通行止原因の約七割を占めており、豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路ネットワークの確保は道路の防災対策を進める上

Mと協働で定期的にラジオ放送を実施し、災害時の情報発信に向けて平常時からの取組みを強化している（写真1）。

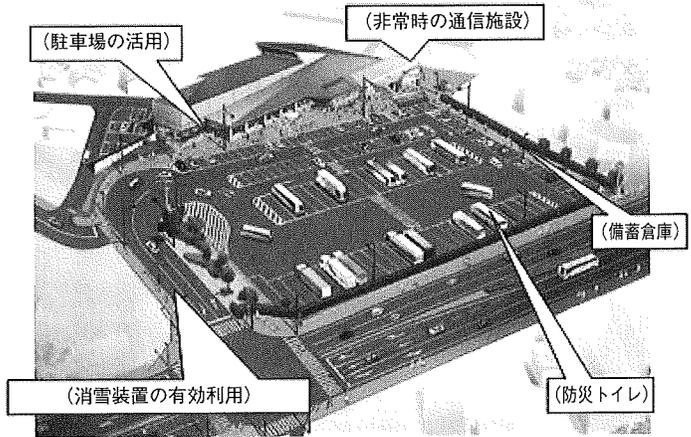


図3 道の駅「万葉の里 高岡」

で大変、重要である。このため、道路の斜面对策や地域の孤立を防ぐ生命線となるバイパス等の整備を推進するとともに、防災対策の実施による事前通行規制の緩和を進めることとしている。

また、夜間発生した災害の現地を確認する場合や、昼夜を通じた復旧作業を実施する場合に不可欠な照明車等の災害対策用機械の整備を推進する。



写真1 道の駅「あらい」でのラジオ放送の様子



写真2 通行規制がなされる国道405号 (新潟県中魚沼郡津南町)

(1) 道路防災総点検の

フォローアップを踏まえた対策の実施

現在の道路の防災対策は平成八・九年度に実施した道路防災総点検をもとに実施しているが、点検の実施から一〇年が経ち、その実績の評価を踏まえるとともに、その後の自然斜面の状況の変化などに対応するため、道路防災総点検のフォローアップを平成一八年度から着手する予定である。このフォローアップを踏まえ、対策の充実を図る。

3 雪国の生活を支える冬期道路交通の確保

「平成一八年豪雪」では、長野・新潟県境の栄

村・津南町をはじめ、雪崩等のため集落の孤立や道路の通行止が発生したところである。このため、雪崩防止柵設置等の防雪対策の推進や除雪等の実施により、積雪寒冷特別地域の生活を支える冬期道路交通の確保を図る。

4 密集市街地における都市防災対策の推進

重点密集市街地内の防災環境軸を構成する都市計画道路について、完了期間の宣言どおりに整備が進むよう重点的に支援するとともに、道路整備とあわせて沿道建築物の建替えを促す措置を講ずる。具体的には、完了期間宣言防災路線の重点的支援や市街地再開発事業等の面積要件緩和及び買取型防災街区整備事業を創設する。

5 情報共有・提供の仕組みと

危機管理体制の強化

災害発生に伴う初動時の情報共有の強化と情報提供の迅速化等、体制の強化・再構築を図り、斜面对策などのハード対策と一体となったソフト対策を進める。また、甚大な災害時には、資機材の貸与や被災調査の人的支援を実施するなど地方公共団体への支援体制の充実を図る。

(1) 豪雪時の情報連絡本部の設置など

災害時の情報共有の強化

道路のネットワークを維持するためには、豪雪

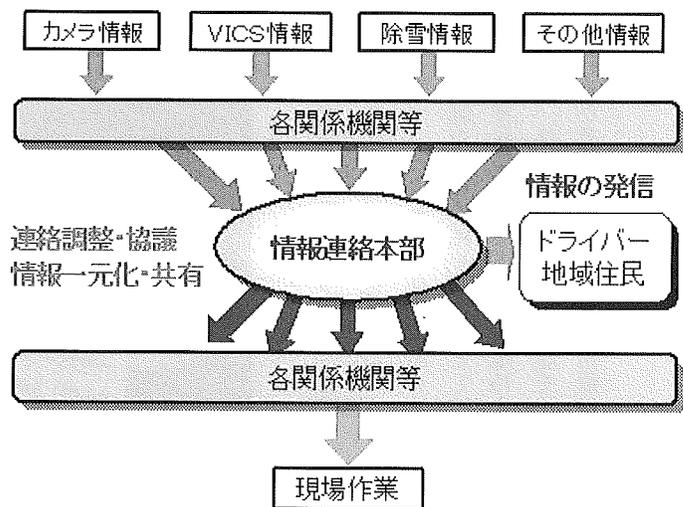


図4 豪雪連絡本部の仕組み

災害時に除雪を実施する際、国・県・市町村等が情報を共有し、連携することが重要である。平成一六年一月に石川県金沢市を中心とした大雪を契機に、石川県では国・県・市等が一同に参集し情報の共有や連携の取れた指揮命令を行う情報連絡本部の仕組みを構築している。こうした関係機関が連携して豪雪など様々な災害に対応する仕組みの強化を図る。

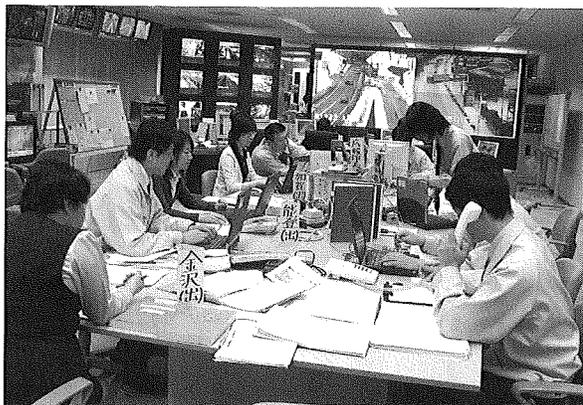


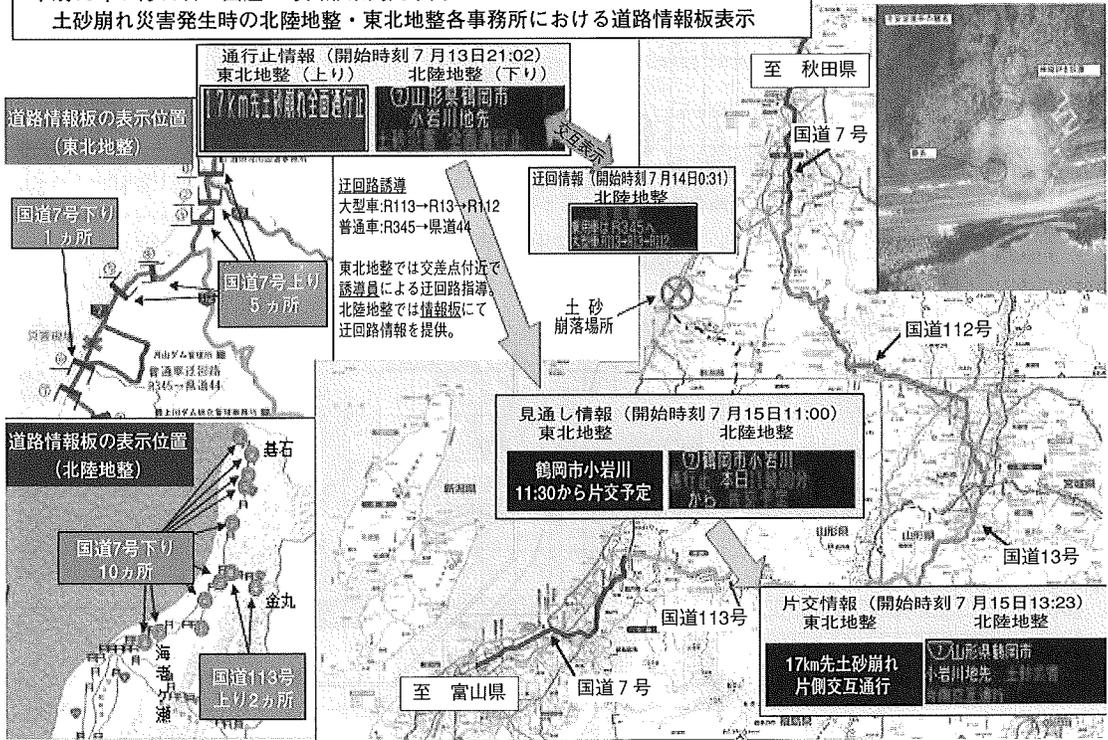
写真4 情報連絡本部



写真3 平成16年の大雪
(国道8号 石川県石川郡野々市町)

- 情報共有 → 広域情報の提供
- 規制の見直し情報も併せて発信

平成18年7月13日 国道7号山形県鶴岡市内
土砂崩れ災害発生時の北陸地整・東北地整各事務所における道路情報板表示



提供：東北地方整備局

図5 隣接整備局との連携し、迂回路情報や通行規制の見直し情報を表示した事例

(2) 規制開始・解除の見直し情報の提供

一般にいつまで待てばよいのか不明な状況では人はイライラするが、ある程度目標が明らかになれば、そのイライラは低減される。道路利用者にとって道路の規制が開始されたり、解除されたりする見通しの情報が分かればイライラが減少するとともに、旅行のルート選択や出発時刻の設定などに活用できる。このため、「安全・安心のためのソフト対策推進大綱」にもあるよう規制の開始や解除に関する見直し情報を提供する。

(3) ハザードマップを活用した

救援ルートの確保計画の策定

我が国は毎年のように水害に見舞われ、水害を防ぐと同時に避難や緊急物資の輸送などができる道路空間の確保が必要である。このため、平常時から洪水ハザードマップを活用し、既存の道路について標高データと照合することにより水害時の救援ルートとして活用できる道路の確認選定を行うとともに新たな道路計画を立案する際に水害時にも道路空間が確保できるよう計画することを推進する。

6 緊急出入口の整備など高速道路のフル活用

救命救急活動や災害時の避難・救助活動においては高速道路を利用することが効果的である。このため、高速道路における緊急出入口を有効活用

■水害では、生活道路（低盛土タイプ）は冠水するが、規格の高い道路（高盛土タイプ）は冠水せず、避難路や緊急輸送路として活躍

冠水しにくいので、
①避難路
②緊急物資輸送路
に大活躍

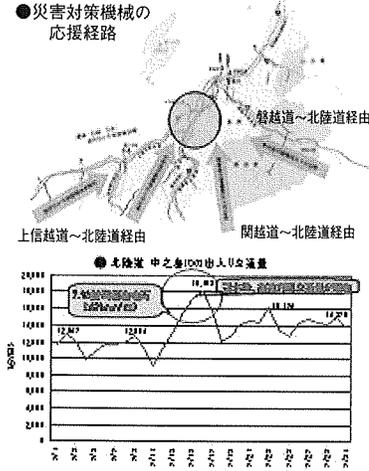
街路・低盛土タイプの道路

規格の高い（高盛土タイプの）道路



● 近隣整備局からの応援は、水没しなかった高速道路、国道8号を利用

● 災害対策機械の応援経路



【7.13新潟福島豪雨における浸水状況と災害対策機械の配置】



氾濫域の対策として

- ・ハザードマップと照らし合わせた迂回路の設定→改築支援
- ・交差点部のアンダーパスから高架橋への整備

図6 ハザードマップと照合した救援ルート確保計画の策定

道路の防災対策は施設整備（いわゆるハード対策）と仕組みの整備（いわゆるソフト対策）の双方を進める必要がある。限られた予算の中、施設整備の効率化を一層図るとともに小さい費用で大きな効果を発揮する仕組みや体制の整備などの知恵出しを積極的に進めていく必要があると考えている。

三 おわりに

する等により、救命救急病院へのアクセス強化や災害時の避難活動等の迅速化を支援する。

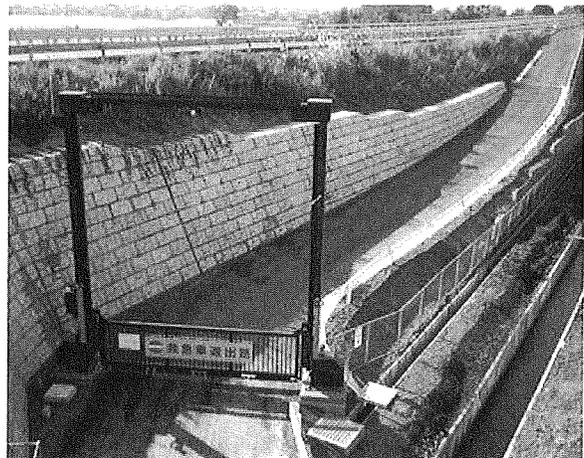


写真5 緊急出入口

新バリアフリー法について

道路局路政課

一 背景

高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性の増大等を背景として、平成六年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（ハートビル法）が、平成一二年に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）が制定され、高齢者、身体障害者等を対象とするバリアフリー化の取組みが進められてきました。

今般、交通バリアフリー法の施行から5年を経過するに当たり、同法及びハートビル法の施行の状況について検討を行った結果、

① 高齢者、身体障害者等の日常生活及び社会生活において通常移動手段として用いられるもの又は通常利用されると考えられる施設のうち、バリアフリー化の対象となるものが旅客施設及び車両等並びに建築物に限られていること

② 既存施設等を中心として重点的にバリアフリー化を図る事業（特定事業）が実施される地区（重点整備地区）が、旅客施設とその周辺の徒歩圏に限られていること

③ 特定事業の対象が旅客施設、道路等に限定されており、建築物のバリアフリー化と一体的に実施されることが制度的に担保されておらず、境界線に段差が残ったりする等、連続的なバリアフリー化の確保が十分ではないこと

等の課題が明らかとなりました。

以上のような背景を踏まえ、平成一八年通常国会に、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合するとともに、施策の拡充を図った新しいバリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律。以下「新法」と略称します。）を提出し、本年六月一五日に成立、同月二一日に公布されました（平成一八年法律第九一号）。なお、新法は、公布の日から六ヶ月以内の政令で定める日から施行されることとなっています。

二 新法の概要

従前のハートビル法、交通バリアフリー法と比較すると、新法は主に以下の点で施策の拡充が図られています。

1 対象施設の拡充

従前のハートビル法、交通バリアフリー法において対象とされていた建築物、公共交通機関に加え、新法では、高齢者、障害者等の日常生活及び社会生活において通常移動手段として用いられ又は通常利用されると考えられる一定の道路、路外駐車場、都市公園についても、新設時等にバリアフリー化の義務を課すこととしました。また、公共交通機関についても、現行交通バリアフリー法で対象とされている旅客施設、車両等に加え、新たに一定の福祉タクシーを対象に含めたほか、既存の特別特定建築物に係るバリアフリー化の努力義務を課すこととしました。

2 基本構想制度の拡充

従前の交通バリアフリー法では、特定旅客施設（一日当たりの平均的な利用者数が原則として五、〇〇〇人以上である旅客施設）を中心とした一定の徒歩圏を範囲として基本構想を作成することとしましたが、建築物等の施設を含め、より一体的なバリアフリー化を進める観点から、新法では、旅客施設から徒歩圏の外にある地区や、旅客施設を含まない地区についても、基本構想を作成できることとしました。

また、1の対象施設の拡大に伴い、特定事業の範囲について、従前の交通バリアフリー法では公共交通機関、道路、信号機等の三分野に限られて

いたものを、新法では、建築物、路外駐車場、都市公園についても対象に含めることとしました。

3 基本構想の作成等に係る

当事者参加制度の創設

当事者のニーズをより反映させたバリアフリー化を促進する観点から、新法では、当事者参加を促進するための制度として、次の二つを新たに創設しました。

一点目は、基本構想の作成に関する協議及び基本構想の実施に係る連絡調整を行うための協議会制度を法定化しました。これにより、市町村を中心とした意見調整の場の設定が法的に担保されたほか、同制度の活用により、基本構想に基づく事業の実施状況等のフォローアップが可能となりました。

二点目は、高齢者、障害者等の利害関係者が、市町村に対して基本構想の作成又は変更について提案できるようにしました。この制度の実効性を担保する観点から、提案を受けた市町村に検討結果の公表義務と、提案を採用しない場合における理由の説明義務を課すこととしています。

4 移動等円滑化経路協定制度の創設

土地所有者等が当事者間の合意により、一体的・連続的にバリアフリーされた経路を整備・管理しようとする場合には、その旨を協定として定め、市町村長の認可を得ることにより、所有者が

代わった場合でも協定の効力が及ぶ、いわゆる承継効を付与することとし、協定の内容に安定性・持続性を担保することとしました。

この制度の活用により、重点整備地区内において民間レベルで行われるバリアフリー化のための取組みが促進されるものと考えられます。

5 責務規定の創設

国、地方公共団体、施設設置管理者等及び国民の各関係者がバリアフリー化の推進に関して果たすべき役割を、各々の責務規定として設けました。例えば、国は、関係者が共にバリアフリー化に向けた施策の計画・検証・実行のプロセスを進めることにより段階的・継続的な発展を目指すこと（スパイラル・アップ）、バリアフリー化の促進に関する国民の協力を求めること（心のバリアフリー）が求められます。また、国民は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性について理解を深めることが求められます。

三 道路関係の概要

1 道路のバリアフリー化の現状

道路のバリアフリー化については、平均利用者数一日五、〇〇〇人以上の鉄道駅等の周辺等における主な道路について、段差の改善、幅員の確保、視覚障害者用ブロックの設置等のバリアフリー化

が実施されている道路が、平成一七年現在で三九%となっています。

2 新法の対象となる道路

道路については、交通バリアフリー法においても、市町村が作成する基本構想に事業を実施すべき道路として位置づけられた場合には、バリアフリー化のための事業の実施を義務付けてきたところですが、新法においては、さらに、バリアフリー化を図ることが特に必要な道路（以下「特定道路」という。）について新設、改築を行う際にバリアフリー化の基準適合義務等を課すとともに、その他の全ての道路についてもバリアフリー化の努力義務を課すこととしました。

なお、特定道路については、政令において定められることとなりますが、生活関連経路のうちその移動が通常徒歩で行われる道路その他バリアフリー化が特に必要な道路をその対象とすることを予定しています。

3 特定道路の特例

特定道路については、その新設・改築を行う際にバリアフリー化基準に適合することが義務づけられ、新設・改築を行った後においては、当該特定道路をバリアフリー化基準に適合するように維持することが義務づけられるとともに、当該特定道路については道路占用許可基準の上乗せ措置が講じられることとなりました。

このバリアフリー化基準に適合するように新設・改築が行われた後の特定道路における道路占用許可基準としては「占用物件を歩道又は自転車歩行者道に設ける場合においては、当該歩道等の通行できる路面の部分の幅員は、道路のバリアフリー化基準を下回らないこととする。」旨等の基準を設けることを予定しています。

4 重点整備地区内の道路特定事業の特例

道路特定事業は、重点整備地区において、高齢者・障害者等の移動の円滑化のために必要な事業として、生活関連施設間を構成する道路等について連続的にバリアフリー化された歩行空間の確保を図るために実施されるものであり、現行の交通バリアフリー法においても、重点整備地区内の特定経路を構成する道路（これと一体となってバリアフリー化が図られるべき道路）について実施することとされています。

新法における道路特定事業については、重点整備地区の要件が緩和されたことをうけ、その対象となる道路の範囲が拡大することとなることと、市町村が主体的に道路特定事業の実施することができるようになるため、指定区間外国道及び都道府県道について、市町村が都道府県にかわって当該道路における道路特定事業を実施することができるように措置しました。

なお、市町村が指定区間外国道や都道府県道に

ついて道路特定事業を行う場合において当該市町村は、当該道路特定事業の実施に関し、本来の道路管理者である都道府県と同様の権限・責任を負うこととなることから、当該道路特定事業の実施に要する費用の負担並びにその費用に関する国の補助及び交付金の交付についても、本来の道路管理者である都道府県が実施した場合と同様に、市町村に対して交付できるように措置しています。

5 政省令への委任事項

新法の施行令において、特定道路の対象となる道路の要件、指定区間外国道及び都道府県道に係る道路特定事業を市町村が実施する際に必要な道路管理者としての権限の代行について、新法の施行規則において、特定道路の公告などの手続き、指定区間外国道及び都道府県道に係る道路特定事業を市町村が実施する際に必要な手続きについて、それぞれ規定する予定です。

また、道路のバリアフリー基準については、道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会での検討を踏まえ、現在の「重点整備地区における移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（平成一二年建設省令第四〇号）」の改正を行うこととし、新設・改築後の特定道路における道路占用許可基準の上乗せ省令については、新たに省令を制定してこれを定めることを予定している。

● 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定める。

○基本方針の策定

○主務大臣は、移動等の円滑化の促進に関する基本方針を策定

○移動等の円滑化のために施設管理者等が講ずべき措置

<p>旅客施設及び車両等 (福祉タクシーの基準を追加)</p>	<p>道路</p>	<p>路外駐車場</p>	<p>都市公園</p>	<p>建築物 (既存建築物の基準適合 努力義務を追加)</p>	<p>○これらの施設について、新設又は改良時の移動等円滑化基準への適合義務 ○既存のこれらの施設について、基準適合の努力義務 等</p>
-------------------------------------	-----------	--------------	-------------	---	--

○重点整備地区における移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施

重点整備地区における移動等の円滑化のイメージ

建築物内部までの連続的な経路を確保
旅客施設から徒歩圏外のエリアドリ
福祉施設
官公庁
自由通路
商業施設
福祉施設
病院
福祉施設
商業施設
駐車場

○市町村は、高齢者、障害者等が生活上利用する施設を含む地区について、基本構想を作成
○公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、建築物の所有者、公安委員会は、基本構想に基づき移動等の円滑化のための特定事業を実施
○重点整備地区内の駅、駅前ビル等、複数管理者が関係する経路についての協定制度 等

ハートビル法の対象（一定の建築物の新築等）
交通バリアフリー法の対象（旅客施設及び徒歩圏内の経路）
追加拡大される部分（既存の路外駐車場、公園、建築物、施設間の経路等）

駅、駅前ビル等、複数の管理者が関係する経路についての協定制度

○住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置

○基本構想測定時の協議会制度の法定化
○住民等からの基本構想の作成提案制度を創設 等

● 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（道路関係概要）

バリアフリー化基準への適合等

バリアフリー化が必要な道路（特定道路）
○高齢者、障害者等が生活上利用する施設（生活関連施設）間の道路等（図1）
（現行：鉄道駅と施設間の道路等）
※ 重点整備地区内外を問わず対象（図2）

特定道路以外の全道路
バリアフリー化基準適合努力義務

バリアフリー化基準適合義務（新築・改築時）

歩道の有効幅員を確保できる場合にのみ占用を許可（バリアフリー化された道路における措置）

重点整備地区内の道路のバリアフリー化

市町村による基本構想の作成

重点整備地区
○生活関連施設を含む地区（図1、図3）
（現行：鉄道駅周辺に限定）

道路管理者による重点整備地区内の道路バリアフリー化事業の実施

○生活関連施設間の道路等（図1、図3）
（現行：鉄道駅との施設間の道路等）
※ 市町村施行道路特定事業
市町村が国道、都道府県道について道路バリアフリー化事業を実施。

移動等円滑化経路協定
重点整備地区内の土地所有者等（道路管理者を含む）は、移動等の円滑化のための経路の整備又は管理に関する協定を締結。（協定の承継効の適用）

新法イメージ

図1 重点整備地区内
福祉施設、官公庁施設、住宅地等、鉄道駅、官公庁、公園、福祉施設、駐車場

図2 重点整備地区外
官公庁、福祉施設、病院、公園、住宅地等

図3 重点整備地区（拡大）
福祉施設、官公庁、病院、施設間の経路、駐車場

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に

関する法律（道路関係部分抜粋）

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

八 道路管理者 道路法（昭和二十七年法律第八十号）第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

九 特定道路 移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路法による道路をいう。

二十一 重点整備地区 次に掲げる要件に該当する地区をいう。

イ 生活関連施設（高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。

ロ 生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。

二十四 道路特定事業 次に掲げる道路法による道路の新設又は改築に関する事業（これと併せて実施する必要がある移動等円滑化のための施設又は設備の整備に関する事業を含む。）をいう。

イ 歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識その他の移動等円滑化のために必要な施設又は工作物の設置に関する事業

ロ 歩道の拡幅又は路面の構造の改善その他の移動等円滑

化のために必要な道路の構造の改良に関する事業

（道路管理者の基準、適合義務等）

第十条 道路管理者は、特定道路の新設又は改築を行うときは、当該特定道路（以下「新設特定道路」という。）を、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する主務省令で定める基準（以下「道路移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

2 道路管理者は、その管理する新設特定道路を道路移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。

3 道路管理者は、その管理する道路（新設特定道路を除く。）を道路移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

4 新設特定道路についての道路法第三十三条第一項及び第三十六條第二項の規定の適用については、これらの規定中「政令で定める基準」とあるのは、「政令で定める基準及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第 号）第二条第二号に規定する移動等円滑化のために必要なものとして国土交通省令で定める基準」と、同法第三十三條第一項中「同条第一項」とあるのは、「前条第一項」とする。

（移動等円滑化基本構想）

第二十五条 市町村は、基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（第五項を除き、以下「基本構想」という。）を作成することができる。

2 基本構想には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針

二 重点整備地区の位置及び区域

三 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらの移動等円滑化に関する事項

四 生活関連施設、特定車両及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項（旅客施設の所在地を含まない重点整備地区にあつては、当該重点整備地区と同一の市町村の区域内に所在する特定旅客施設との間の円滑な移動のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項を含む。）

4 基本構想には、道路法第十二條ただし書及び第十五條並びに道路法の一部を改正する法律（昭和三十九年法律第六十三号。以下「昭和三十九年道路法改正法」という。）附則第三項の規定にかかわらず、国道（道路法第三條第二号の一般国道をいう。以下同じ。）又は都道府県道（道路法第三條第三号の都道府県道をいう。第三十二條第一項において同じ。）（道路法第十二條ただし書及び第十五條並びに昭和三十九年道路法改正法附則第三項の規定により都道府県が新設又は改築を行うこととされているもの（道路法第十七條第一項又は第二項の規定により同条第一項の指定市又は同条第二項の指定市以外の市が行うこととされているものを除く。）に限る。以下同じ。）に係る道路特定事業を実施する者として、市町村（他の市町村又は道路管理者と共同して実施する場合にあつては、市町村及び他の市町村又は道路管理者。第三十二條において同じ。）を定めることができる。

（道路特定事業の実施）

第三十一条 第二十五條第一項の規定により基本構想が作成されたときは、関係する道路管理者は、単独で又は共同して、当該基本構想に即して道路特定事業を実施するための計画（以下「道路特定事業計画」という。）を作成し、これに基づき、当該道路特定事業を実施するものとする。

2 道路特定事業計画においては、基本構想において定められ

た道路特定事業について定めるほか、当該重点整備地区内の道路において実施するその他の道路特定事業について定めることができる。

3 道路特定事業計画においては、実施しようとする道路特定事業について次に掲げる事項を定めるものとする。

- 1 道路特定事業を実施する道路の区間
- 2 前号の道路の区間ごとに実施すべき道路特定事業の内容及び実施予定期間
- 3 その他道路特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

4 道路管理者は、道路特定事業計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する市町村、施設設置管理者及び公安委員会

の意見を聴かなければならない。

5 道路管理者は、道路特定事業計画において、道路法第二十条第一項に規定する他の工作物について実施し、又は同法第二十三条第一項の規定に基づき実施する道路特定事業について定めるときは、あらかじめ、当該道路特定事業を実施する工作物又は施設の管理者と協議しなければならない。この場合において、当該道路特定事業の費用の負担を当該工作物又は施設の管理者に求めるときは、当該道路特定事業計画に当該道路特定事業の実施に要する費用の概算及び道路管理者と当該工作物又は施設の管理者との分担割合を定めるものとする。

6 道路管理者は、道路特定事業計画を定めたとときは、遅滞なく、これを公表するとともに、関係する市町村、施設設置管理者及び公安委員会並びに前項に規定する工作物又は施設の管理者に送付しなければならない。

7 前三項の規定は、道路特定事業計画の変更について準用する。

(市町村による国道等に係る道路特定事業の実施)

第三十二条 第二十五条第四項の規定により基本構想において道路特定事業を実施する者として市町村（道路法第十七条第

一項の指定市を除く。以下この条及び第五十五条から第五十七条までにおいて同じ。）が定められたときは、前条第一項、同法第十二条ただし書及び第十五条並びに昭和三十九年道路法改正法附則第三項の規定にかかわらず、市町村は、単独で又は他の市町村若しくは道路管理者と共同して、国道又は都道府県道に係る道路特定事業計画を作成し、これに基づき、当該道路特定事業を実施するものとする。

2 前条第二項から第七項までの規定は、前項の場合に準用する。この場合において、同条第四項から第六項までの規定中「道路管理者」とあるのは、「次条第一項の規定により道路特定事業を実施する市町村（他の市町村又は道路管理者と共同して実施する場合にあつては、市町村及び他の市町村又は道路管理者）」と読み替えるものとする。

3 市町村は、第一項の規定により国道に係る道路特定事業を実施しようとする場合においては、主務省令で定めるところにより、主務大臣の認可を受けなければならない。ただし、主務省令で定める軽易なものについては、この限りでない。

4 市町村は、第一項の規定により道路特定事業に関する工事を行うおとするとき、及び当該道路特定事業に関する工事の全部又は一部を完了したときは、主務省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。

5 市町村は、第一項の規定により道路特定事業を実施する場合においては、政令で定めるところにより、当該道路の道路管理者に代わつてその権限を行うものとする。

6 市町村が第一項の規定により道路特定事業を実施する場合には、その実施に要する費用の負担並びにその費用に関する国の補助及び交付金の交付については、都道府県が自ら当該道路特定事業を実施するものとみなす。

7 前項の規定により国が当該都道府県に対し交付すべき負担金、補助金及び交付金は、市町村に交付するものとする。

8 前項の場合には、市町村は、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和三十年法律第七十九号）の規定

の適用については、同法第二十三条第三項に規定する補助事業者等とみなす。

(移動等円滑化経路協定の締結等)

第四十一条 重点整備地区内の一団の土地の所有者及び建築物その他の工作物の所有を目的とする借地権その他の当該土地を使用する権利（臨時設備その他一時使用のため設定されたことが明らかなものを除く。以下「借地権等」という。）を有する者（土地区画整理法第九十八条第一項（大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法（昭和五十年法律第六十七号。以下「大都市住宅等供給法」という。）第八十三条において準用する場合を含む。以下この章において同じ。）の規定により仮換地として指定された土地にあっては、当該土地に対応する従前の土地の所有者及び借地権等を有する者。以下この章において「土地所有者等」と総称する。）は、その全員の合意により、当該土地の区域における移動等円滑化のための経路の整備又は管理に関する協定（以下「移動等円滑化経路協定」という。）を締結することができる。ただし、当該土地（土地区画整理法第九十八条第一項の規定により仮換地として指定された土地にあっては、当該土地に対応する従前の土地）の区域内に借地権等の目的となつて土地がある場合（当該借地権等が地下又は空間について上下の範囲を定めて設定されたもので、当該土地の所有者が当該土地を使用している場合を除く。）においては、当該借地権等の目的となつて土地の所有者の合意を要しない。

2 移動等円滑化経路協定においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

- 1 移動等円滑化経路協定の目的となる土地の区域（以下「移動等円滑化経路協定区域」という。）及び経路の位置
- 2 次に掲げる移動等円滑化のための経路の整備又は管理に関する事項のうち、必要なもの
- イ 前号の経路における移動等円滑化に関する基準

ロ 前号の経路を構成する施設（エレベーター、エスカレーターその他の移動等円滑化のために必要な設備を含む。）の整備又は管理に関する事項

ハ その他移動等円滑化のための経路の整備又は管理に関する事項

三 移動等円滑化経路協定の有効期間

四 移動等円滑化経路協定に違反した場合の措置

3 移動等円滑化経路協定は、市町村長の認可を受けなければならない。

(不服申立て)

第五十五条 市町村が第三十二条第五項の規定により道路管理者に代わつてした処分不服がある者は、主務大臣に対して行政不服審査法（昭和三十七年法律第六十号）による審査請求をすることができる。この場合においては、当該市町村に対して異議申立てをすることもできる。

(事務の区分)

第五十六条 第三十二条の規定により国道に関して市町村が処理することとされている事務（費用の負担及び徴収に関するものを除く。）は、地方自治法第二十一条第九項第一号に規定する第一号法定受託事務とする。

(道路法の適用)

第五十七条 第三十二条第五項の規定により道路管理者に代わつてその権限を行う市町村は、道路法第八章の規定の適用については、道路管理者とみなす。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(道路管理者、路外駐車場管理者等及び公園管理者等の基準適合義務に関する経過措置)

第三条 この法律の施行の際現に工事中の特定道路の新設又は改築、特定路外駐車場の設置及び特定公園施設の新設、増設又は改築については、それぞれ第十条第一項、第十一条第一項及び第十三条第一項の規定は、適用しない。

(高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律の廃止に伴う経過措置)

第五条 附則第二条第二号の規定による廃止前の高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（以下この条において「旧移動円滑化法」という。）

第六条第一項の規定により作成された基本構想、旧移動円滑化法第七条第一項の規定により作成された公共交通特定事業計画、旧移動円滑化法第十条第一項の規定により作成された道路特定事業計画及び旧移動円滑化法第十一条第一項の規定により作成された交通安全特定事業計画は、それぞれ第二十五条第一項の規定により作成された基本構想、第十一条第一項の規定により作成された公共交通特定事業計画、第三十一条第一項の規定により作成された道路特定事業計画及び第二十八条第一項の規定により作成された交通安全特定事業計画とみなす。

(検討)

第七条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

(地方自治法の一部改正)

第八条 地方自治法の一部を次のように改正する。

別表第一に次のように加える。

高齢者、障害者等の移動等円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）	第三十二条の規定により国道に関して市町村が処理することとされている事務（費用の負担及び徴収に関するものを除く。）
--	--

※ なお、法律全文につきましては、国土交通省ホームページを参照してください。

(http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/01/010227_hmlj)

平成一六年度道路交通管理統計の概要

道路局道路交通管理課調整係長 小林 政義

一 はじめに

道路交通管理統計調査は、全国の道路における道路の管理体制、道路管理施設の整備状況等の道路交通管理の実態を的確に把握するとともに、今後の社会情勢の変化に対応し、道路の実態に即した望ましい道路交通管理のあり方について検討するための基礎資料を得ることを目的として、毎年度実施しているものである。

本調査の対象は、道路法に基づき指定又は認定され、道路管理者が管理しているすべての道路を対象としており、道路運送法に基づく一般自動車道等は含まれていない。

調査項目については次のとおりである。

- ① 道路監理員の任命状況
- ② 道路管理用車両の保有状況
- ③ 道路パトロールの実績
- ④ 道路情報管理施設等の設置状況
- ⑤ 道路災害の発生状況
- ⑥ 異常気象時の通行規制実績
- ⑦ 異常気象時の警戒・緊急体制の発動実績
- ⑧ 道路情報モニターの活動実績
- ⑨ 車両取締り機器等の設置状況
- ⑩ 道路標識による高さ、総重量等の制限の状況
- ⑪ 特殊車両の指導取締り実績
- ⑫ 路上放置車両の処理実績

二 平成一六年度道路交通管理統計の概要

1 道路管理の現況

道路交通管理統計においては、道路管理の現況を知るため、道路の管理体制、施設の整備状況について調査を行っている。

《道路情報管理施設の整備状況について》

道路情報管理施設とは、道路管理者が安全かつ円滑な道路交通の確保のため必要な情報を収集し、又は道路利用者に当該情報を提供するために設置される施設であり、道路上の道路情報提供装置、車両監視装置、気象観測装置、緊急連絡施設等が含まれる。

(1) 道路情報板等の設置状況について

平成一七年四月一日現在における主な施設の整

備状況は、道路情報板約二万一、〇〇〇基、路側放送約五〇〇区間、ビーコン約二、九〇〇基等となっており、近年においては、特に路側放送やビーコンといった、より高度な道路情報提供が推進されている(表1参照)。

(2) 気象観測装置の設置状況について

平成一七年四月一日現在における主な施設の整備状況は、雨量計約七、三〇〇基、温度計約五、五〇〇基、風速計約二、四〇〇基等となっており、雨量計が前年度から減少しているものの、気象観測装置全体としては、前年度並みの設置状況にある(表2参照)。

2 異常気象時の対応

《異常気象時における通行規制実施について》

豪雨、地震等の異常気象時において、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、各道路管理者は、通行規制基準、通行規制区間を定め、事前の通行規制を実施している。

平成一六年度の通行規制実績は、通行止回数で約一万六、〇〇〇件となっており、うち豪雨によるものが約一万一、〇〇〇件と大部分を占め、次いで地震、河川氾濫の順となっている(表3参照)。

表1 道路情報板等の設置状況(平成17年4月1日現在)

道路種別	道路情報板 (基)					警報表示板 (基)			車両監視用テレビ (台)			交通量測定器 (基)			路側放送 (区間)	ビーコン (基)	道路交通 遮断装置 (基)	
	A型	B型	C型	電光式	計	トンネル	その他	計	トンネル	その他	計	料金所	その他	計				
高速自動車国道	11	87	0	3,826	3,924	1,831	174	2,005	1,885	646	2,531	0	3,136	3,136	176	1,590	705	
本州四国連絡道路	0	26	7	121	154	29	8	37	53	68	111	95	24	119	2	18	0	
都市高速道路	0	0	1	1,336	1,337	141	13	154	860	1,387	2,247	722	4,678	5,400	56	577	19	
国一般道	指定区間内	106	84	26	2,908	3,124	1,344	122	1,466	1,663	5,046	6,709	0	938	938	112	487	705
	指定区間外	147	374	802	1,969	3,292	974	56	1,030	171	108	279	0	9	9	23	30	180
都道府県道	79	802	2,555	2,204	5,640	692	220	912	87	139	226	0	8	8	12	35	841	
市町村道	231	95	967	316	1,609	165	161	316	41	197	238	3	4	7	3	1	67	
料一般道路	日本道路公団	35	89	0	908	1,032	351	11	362	403	100	503	0	603	603	20	220	170
	地方道路公社	42	99	98	659	898	212	24	236	603	271	874	619	160	779	74	0	365
計	651	1,656	4,466	14,247	21,010	5,739	779	6,518	5,766	7,952	13,718	1,439	9,560	10,999	478	2,938	3,052	

- 注(1)施設は道路管理者が所有しているものを計上し、警察等他機関に貸与しているものを含む。
(2)道路情報板の種類は、「道路情報装置の規格について」(昭和47年9月27日付け建設省道企発第52号道路局企画課長通達)を基に、下記の区分とした。
A型:オーバーヘッド型式のもの。 B型:路側設置型で表示幕により表示するもの。
C型:路側設置型で表示板により表示するもの。
電光式:オーバーヘッド型、路側設置型といった型式にかかわらず、電光式のもので、電球又はLEDにより文字を形成するもの。
(3)警報表示板は、専らトンネル内事故、雪崩等災害の発生を表示するものを、トンネル内事故発生を表示するため設置したものとその他のものを区別して計上した。
(4)車両監視用テレビは、道路交通の状態を監視するため設置したテレビカメラで、トンネル内の状態を監視するためのものとその他のものを区別して計上した。
(5)路側放送とは、路側に設置された中波放送機(モノポールアンテナ、誘導通信ケーブル)により、車載のカーラジオを通じて、道路交通情報を常時提供できるシステムをいい、中波放送機1基の放送区間を1箇所とし、同一区間であっても、2基の放送機によって上下線異なる放送を行っている場合は、2箇所として計上した。
(6)ビーコンとは、VICS(道路交通情報通信システム:電波を用いて、リアルタイムで道路交通情報等運転者が必要とする情報を車載のコンピュータに提供するシステム)における発信器として、道路管理者が路側に設置したものをいう。

表2 気象観測装置の設置状況(平成17年4月1日現在)

道路種別	雨量計				温度計			積雪深計			路面凍結観測装置			風速計			視程障害観測装置			
	道路管理者設置	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計	自動伝達	その他	計	
高速自動車国道	794	0	15	809	798	3	801	233	1	234	649	3	652	686	0	686	338	0	338	
本州四国連絡道路	16	0	0	16	24	0	24	0	0	23	0	23	0	23	4	27	18	0	18	
都市高速道路	35	0	0	35	90	0	90	10	0	10	68	0	68	51	0	51	20	0	20	
国一般道	指定区間内	1,212	34	48	1,294	1,237	276	1,513	745	68	803	869	109	978	687	19	706	180	4	184
	指定区間外	164	126	565	855	363	658	1,021	424	66	490	290	39	329	96	31	127	47	3	50
都道府県道	393	119	1,246	1,758	458	818	1,276	583	168	751	412	106	518	193	76	269	221	37	258	
市町村道	432	444	1,412	2,288	230	279	509	102	242	344	64	26	90	185	144	329	2	1	3	
料一般道路	日本道路公団	94	0	7	101	94	7	101	13	0	13	53	0	53	79	0	79	30	0	30
	地方道路公社	88	43	8	139	79	45	124	13	9	22	59	16	74	92	25	117	137	9	146
計	3,228	766	3,301	7,295	3,373	2,086	5,459	2,123	544	2,667	2,487	298	2,785	2,092	299	2,391	993	64	1,047	

- 注(1)施設は道路管理者が所有しているものを計上し、警察等他機関に貸与しているものを含む。
(2)自動伝達式とは、テレメータ等により、自動的に道路管理者の事務所等に観測結果を伝達するものをいう。
(3)視程障害観測装置とは、透過率計、ITV等の霧、吹雪等による視程障害の程度を観測する装置をいう。

表3 異常気象時の通行止回数（平成16年度実績）

原因		豪雨	地震	豪雪	地吹雪	路面凍結	雪崩	霧	強風	波浪	河川氾濫	その他	計	
規制区間内外の別	道路種別													
高速自動車国道	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	外	58	83	13	0	21	5	8	38	4	0	0	230	
	計	58	83	13	0	21	5	8	38	4	0	0	230	
本州四国連絡道路	内	1	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	10	
	外	4	0	2	0	3	0	0	26	0	0	0	35	
	計	5	0	2	0	3	0	0	35	0	0	0	45	
都市高速道路	内	0	1	3	0	0	0	0	4	0	0	0	8	
	外	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	
	計	0	1	3	0	0	0	0	8	0	0	0	12	
一般国道	指定区間内	内	163	0	2	8	3	1	0	3	11	0	8	199
		外	148	20	18	25	23	9	0	41	63	6	36	389
		計	311	20	20	33	26	10	0	44	74	6	44	588
	指定区間外	内	1,048	7	30	13	46	8	0	24	4	7	30	1,217
		外	478	43	38	6	32	16	0	13	14	31	63	734
		計	1,526	50	68	19	78	24	0	37	18	38	93	1,951
都道府県道	内	3,133	85	190	13	70	35	0	106	139	17	142	3,930	
	外	2,089	103	101	246	58	49	0	204	71	145	280	3,346	
	計	5,222	188	291	259	128	84	0	310	210	162	422	7,276	
市町村道	内	592	13	3	3	22	1	0	14	11	16	20	695	
	外	3,185	611	49	13	81	16	0	192	60	513	336	5,056	
	計	3,777	624	52	16	103	17	0	206	71	529	356	5,751	
一般有料道路	日本道路公団	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		外	22	0	2	0	4	0	0	2	26	0	0	56
		計	22	0	2	0	4	0	0	2	26	0	0	56
	土木部企業局	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		外	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
	地方道路公社	内	54	0	70	9	15	1	1	34	0	0	14	198
		外	4	0	4	14	3	0	0	13	0	0	1	39
		計	58	0	74	23	18	1	1	47	0	0	15	237
	計	内	4,991	106	298	46	156	46	1	194	165	40	214	6,257
		外	5,988	860	227	304	225	95	8	533	238	695	716	9,889
		計	10,979	966	525	350	381	141	9	727	403	735	930	16,146

注(1) 道路管理者が道路法第46条に基づき実施した通行止を、主たる原因別に計上した。
 (2) 規制区間内外の別の「内」は規制区間内で実施した規制を、「外」は規制区間外で実施した規制をさす。
 なお、規制区間とは、「異常気象時における道路通行規制要領」（昭和44年4月1日付け建設省道政発第16号及び第16号の2建設省道路局長通達別紙）第二に規定する異常気象時通行規制区間及び「道路管理の強化について」（昭和45年9月18日付け建設省道政発第84号及び第84号の2建設省道路局長通達）記二に規定す特殊通行規制区間をいう。
 (3) 規制区間内外にまたがった通行規制は、区間の長い方に計上した。
 (4) 通例の積雪による冬季閉鎖など異常気象に伴うものでない通行止は計上していない。

違法車両の取締り等

(1) 特殊車両の取締りについて

① 特殊車両の指導取締り実績

道路管理者は、車両制限令の基準を超えている車両で、道路法第四七条の二第一項に基づき特殊車両通行許可（以下、「通行許可」という。）を受けずに通行している車両及び通行許可の条件に違反して通行している車両の指導取締りを行っている（表4参照）。

② 違反車両の違反内容

違反件数については、通行許可を受けていない場合が約八、六〇〇件（約七三％）、通行許可を受けている場合が約三、三〇〇件（約二七％）となっており、通行許可を受けないで違反車両を走行させているケースが多いことがうかがえる。

違反内容としては、通行許可を受けていない場合においては、寸法超過が約四、〇〇〇件、重量超過が約三、二〇〇件となっており、両方の超過が約一、四〇〇件となっている。通行許可を受けている場合においては、重量超過単独での違反が約五〇〇件であり、全体の約一六％を占めている（表5参照）。

③ 車両取締り機器の設置状況

道路法に違反して道路を運行する車両の指導取締りを行うため、道路管理者は、車重計、

表4 特殊車両の指導取締り実績（平成16年度実績）

道路管理者	取締り活動				対象車両(台)	違反車両(台)	措置内容					
	回数(回)	時間(時間)	人員(人)	指導警告(件)			措置命令(件)	許可取消		刑事告発		
								取締りに係るもの	事故に係るもの	取締りに係るもの	事故に係るもの	
日本道路公団(高速自動車国道)	3,383	13,515	32,250	23,265	6,656	1,405	5,251	0	0	0	0	
本州四国連絡橋公団	245	1,405	1,116	159	127	127	0	0	0	0	0	
都市高速道路公団等	首都高速道路公団	1,375	3,289	17,734	8,239	502	0	617	0	0	0	0
	阪神高速道路公団	3,166	7,184	16,062	1,613	1,607	6	0	0	0	0	
	名古屋高速公社	357	219	1,829	5,669	36	36	0	0	0	0	
	広島高速公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	福岡北九州高速公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	小計	4,997	10,692	35,625	16,521	2,151	1,643	623	0	0	0	0
地方整備局等	北海道開発局	24	50	272	179	92	64	28	0	0	0	0
	東北地方整備局	49	99	944	343	115	77	38	0	0	0	0
	関東地方整備局	64	129	952	540	271	163	99	0	0	0	0
	北陸地方整備局	31	3	640	514	69	56	13	0	0	0	0
	中部地方整備局	65	168	781	570	300	79	186	18	0	0	0
	近畿地方整備局	178	393	2,402	1,346	609	552	48	0	1	0	0
	中国地方整備局	86	225	943	1,131	328	233	95	2	1	0	0
	四国地方整備局	27	53	317	108	21	21	0	0	0	0	0
	九州地方整備局	125	248	2,133	1,275	412	316	95	0	0	0	0
	沖縄総合事務局	19	37	149	102	26	21	5	0	0	0	0
小計	669	1,405	9,533	6,108	2,243	1,582	607	20	2	0	0	
都道府県	14	27	214	59	32	32	0	0	0	0	0	
指定市	1	2	37	26	4	4	0	0	0	0	0	
市町村	14	15	5	18	0	0	0	0	0	0	0	
一般有料道路	日本道路公団	310	1,312	2,678	2,360	641	121	520	0	0	0	0
	地方道路公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	9,533	28,373	81,458	47,506	11,854	4,914	7,001	20	2	0	0	

注 (1) 許可取消、刑事告発以外の欄については、指導取締り基地等における取締りのみを計上し、他の業務に付随して行った取締り（例えば、料金収受業務中に、付随的に料金所の軸重計により違反者を発見し、措置を行った場合）は含まない。
 (2) 許可取消、刑事告発の欄については、指導取締り基地における取締りの際の措置命令違反、常習違反による件数のほか、道路法47条第1項の規定又は許可条件に違反して車両を通行させ、重大事故を発生させたことによるものを含む。
 (3) 措置内容の区分は、「車両の通行の制限について」（昭和53年12月1日付け建設省道交発第96号建設省道路局長通達）別添2「特殊車両の通行に関する指導取締り要領」による。
 指導警告：措置命令の必要がない程度が軽微である場合に、文書をもって再発防止等を指導警告すること。
 措置命令：違反車両に対し、車両構造の一部取り外し又は積載貨物の分割による重量、寸法の軽減措置、通行の中止、通行条件の遵守等を文書をもって命令すること。
 (4) 日本道路公団の違反車両台数には、口頭による指導警告台数（高速自動車国道：6,453台、一般有料道路：870台）は含まない。
 (5) 首都高速道路公団の違反車両台数には、口頭による指導警告：7,761件は含まない。

表5 違反車両の違反状況 (平成16年度実績)

道路管理者	違反区分	許可なし (件)				許可あり (件)															計	合計																								
		重量超過	寸法超過	経路違反	その他違反	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●																				
																											計																			
																											計																			
日本道路公団(高速自動車国道)		2,812	1,806	607	5,225	206	23	140	223	75	42	182	108	20	245	24	120	17	5	1	1,431	6,656																								
本州四国連絡橋公団		1	15	89	105	0	0	0	0	0	0	0	0	6	8	0	0	8	0	0	22	127																								
道路公団等	首都高速道路公団	57	254	14	325	0	1	0	2	0	0	5	6	2	22	5	94	40	0	0	177	502																								
	阪神高速道路公団	116	1,060	160	1,336	70	5	6	9	13	1	3	1	21	86	9	28	15	3	7	277	1,613																								
	名古屋高速公社	2	34	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36																								
	広島高速公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																								
	福岡北九州高速公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																								
	小計	175	1,348	174	1,697	70	6	6	11	13	1	8	7	23	108	14	122	55	3	7	454	2,151																								
地方整備局等	北海道開発局	1	41	7	49	1	1	0	2	0	2	0	0	2	0	2	0	0	0	33	43	92																								
	東北地方整備局	2	29	10	41	7	2	1	3	0	1	1	1	3	0	0	0	17	4	34	74	115																								
	関東地方整備局	65	65	17	147	34	3	9	8	0	1	1	0	11	0	2	0	24	6	25	124	271																								
	北陸地方整備局	3	9	7	19	4	0	1	4	0	0	0	0	2	0	0	0	2	3	34	50	69																								
	中部地方整備局	6	53	58	117	70	15	7	7	1	3	1	1	8	1	3	2	20	4	40	183	300																								
	近畿地方整備局	36	141	159	336	49	26	11	41	14	23	4	9	15	5	7	4	28	17	20	273	609																								
	中国地方整備局	6	116	53	175	37	4	3	17	0	1	3	3	8	1	5	0	17	10	44	153	328																								
	四国地方整備局	3	3	11	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	21																								
	九州地方整備局	26	134	39	199	35	2	1	6	0	2	1	0	9	2	0	0	19	4	132	213	412																								
	沖縄総合事務局	2	8	0	10	4	0	0	1	0	1	0	0	1	0	3	0	0	0	0	6	16	26																							
小計	150	599	361	1,110	241	53	33	89	15	34	11	14	59	9	22	6	127	48	372	1,133	2,243																									
都道府県		0	12	0	12	4	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	12	0	0	20	32																								
指定市		0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	4																								
市町村		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																								
料道路敷有	日本道路公団	31	259	161	451	1	0	0	1	35	11	0	36	0	72	0	28	0	0	6	190	641																								
	土木部企業局				0																0	0																								
	地方道路公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																								
計		3,169	4,040	1,392	8,601	522	82	179	325	138	88	201	165	111	442	60	276	219	56	389	3,253	11,854																								

注(1) 違反内容の区分については、以下のとおり。

- ① 無許可：道路法第47条の2第1項に基づく特殊車両通行許可を有しない場合。
 - 重量超過—車両総重量、軸重、隣接軸重及び輪荷重について車両制限令第3条に規定する限度を超えて道路を通行していた場合。
 - 寸法超過—幅、高さ及び長さについて車両制限令第3条に規定する限度を超えて道路を通行していた場合。
- ② 許可あり：何らかの特殊車両通行許可を有する場合。
 - 経路違反—許可証と通行経路が異なる場合。
 - 積荷違反—許可証の積載貨物と積荷が異なる場合。
 - 重量超過—許可証の許可重量（総重量、軸重等）を超える場合。
 - 寸法超過—許可証の許可寸法（幅、高さ及び長さ）を超える場合。
 - 条件違反—条件書の許可条件（徐行条件、時間制限等）に違反した場合。
 - その他—その他の許可証及び条件書の記載内容違反、許可証不携帯等。

(2) 1台の車両に複数の違反内容が該当する場合は、各々1件として計上している。

軸重計等の重量測定機器の設置を行っている。

機器の設置状況は、都道府県道、市町村道に比較して高速自動車国道等でより進んでいる（表6参照）。

(2) 路上放置車両の処理について

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（路上放置車両）が増加しており社会問題となっている。

平成一六年度の路上放置車両発見台数は全体で約三万〇、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。また、市長村道の約四五%が東京都、大阪府、愛知県内におけるものであり、特に特に大都市で問題となっていることがわかる（表7参照）。

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、今回の調査時点においても路上放置車両総数の約二〇%が未処理状態となっている。このことから、道路管理者としては今後とも、関係機関との連携を緊密にし、路上放置車両対策に取り組む必要性が高いことを示している。

表6 取締り機器（定置式）の設置状況（平成16年4月1日現在）

道路種別	機器	車重計		軸重計		輪荷重計		車高計	
		箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)
高速自動車国道		187	187 (0)	691	960 (0)	0	0 (0)	548	1,174 (0)
本州四国連絡道路		6	6 (0)	27	27 (0)	0	0 (0)	33	57 (0)
都市高速道路		9	9 (0)	261	566 (524)	2	2 (0)	336	598 (0)
一般国道	指定区間内	104	107 (11)	28	42 (20)	6	6 (3)	33	40 (17)
	指定区間外	1	1 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)	1	1 (0)
都道府県道		4	4 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)
市町村道		0	0 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)	0	0 (0)
一般有料道路	日本道路公団	24	24 (0)	123	190 (0)	0	0 (0)	93	182 (0)
	地方道路公社	3	3 (0)	2	2 (0)	0	0 (0)	0	4 (0)
計		338	341 (11)	1,132	1,787 (544)	8	8 (3)	1,044	2,056 (17)

注(1) 管理を警察等他機関に委託しているものを含め、道路管理者が所有するものを計上している。

(2) 機器の分類は次のとおり。

車重計：車両総重量を一度に計測する装置

軸重計：一つの車軸の荷重を計測する装置

輪荷重計：一つの車輪の荷重を計測する装置

(3) 設置箇所数については、

①同一地点であっても、上下線それぞれに設置している場合は、2箇所

②料金所等に複数のブースがあり、各々に機器が設置してある場合は、全体で1箇所として計上している。

(4) 基数欄の()には、違反取締り用カメラを有するものを内数で示す。

表7 路上放置車両の処理実績（平成16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	772 (139)	322 (12)	92 (4)	66 (20)	7 (0)	7 (1)	494 (37)	278 (102)	
本州四国 連絡橋公団	3 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (0)	
都市高速 道路公団等	183 (0)	149 (0)	0 (0)	1 (0)	0 (0)	33 (0)	183 (0)	0 (0)	
地方整備局等	392 (155)	150 (15)	123 (53)	54 (27)	0 (0)	10 (0)	337 (95)	55 (60)	
都道府県	776 (268)	156 (29)	82 (14)	52 (0)	0 (0)	0 (0)	290 (43)	486 (215)	
指定市	9,140 (1,264)	3,383 (119)	2,948 (226)	1,188 (3)	613 (14)	19 (2)	8,151 (364)	989 (900)	
市町村	13,361 (3,777)	5,257 (1,269)	3,753 (997)	1,738 (372)	561 (32)	113 (31)	11,422 (2,701)	1,939 (1,076)	
地方道路公社	5 (2)	0 (0)	4 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	4 (1)	1 (1)	
計	H16分	24,632	9,417	7,002	3,099	1,181	182	20,881	3,751
	繰越分	(5,595)	(1,444)	(1,295)	(422)	(46)	(34)	(3,241)	(2,354)
	合計	30,227	10,861	8,297	3,521	1,227	216	24,122	6,105

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。

なお、平成一七年一月一日から自動車リサイクル法が施行されたところであり、施行前の駆け込み路上廃棄が懸念されたところであるが、平成一六年度の路上放置車両発見台数は、対前年度約六〇〇〇減少しているところである。

三 今後の見通し

我が国は、国土の四分の三が山地であり、かつ、豪雨、地震などの自然災害が頻繁に発生し易い条件の下にある。特に近年においては、自然災害が頻繁に発生しており、平成一六年度は度重なる台風風の襲来、集中豪雨、新潟中越地震等により、全国各地に多大な被害をもたらした。こうした自然条件の下で、道路管理者は道路を良好に保ち、道路交通の安全を確保しなければならない。このため、道路管理者は豪雨等の自然現象により災害の発生への恐れがある箇所については、重点的なパトロール等を実施することにより常に異常の有無を把握し、異常が認められた場合は速やかに対策を講じる必要がある。

また、災害発生時には状況を的確に把握して対処するために、関係機関との協力体制、情報収集・提供体制を整備する必要がある。

さらに、道路管理者は道路構造の保全、交通の危険防止のため、道路法に違反している車両の指導取締りを実施しているが、近年物流の効率化と

いう観点から、車両の大型化が進展しており、それに伴い違反車両の増加が懸念される。そのため、今後、指導取締り体制や関係機関との連携を一層強化することによって、より効果的に違反車両数の抑制を図ることが重要である。

近年、道路利用者の道路交通情報に対するニーズはますます高度化、多様化してきており、従来の道路交通情報をより充実させるとともに、高度化していくことが必要である。

以上のような道路管理上のさまざまな課題を検討するための資料として、全国の道路管理者に本調査結果を活用していただければ幸いである。

最後に本調査にご協力いただいた全国の担当者に、この誌面をお借りして御礼を申し上げ、本稿を終わることとする。

指定市以外の市による

国道・都道府県道の管理の特例について

道路局路政課

シンイチ

(電話を受けながら)

・・・それでは、調べてこちらからお電話いたします。

ダイ蔵

なかなか難しい問い合わせを受けたようだね。

シンイチ

そうですね。県の道路管理部門の方からの電話なんです。道路法(以下「法」とします)第一七条第二項についての問い合わせです。指定市以外の市は、法一七条第一項と同様に当該区域内にある全ての都道府県管理国道及び県道を管理しなければならないのか、それともこれらの一部路線のみやその中の一部区間のみを対象として、管理することも可能なのかという内容なんです。

ダイ蔵

第一七条二項は指定市以外の市による都道府

県管理国道、都道府県道の管理の特例だね。それで、なんて回答するつもりなんだい。

シンイチ

法第一七条二項は「指定市以外の市は、第一二条ただし書、第一三条第一項及び第一五条の規定にかかわらず、都道府県に協議し、その同意を得て、当該市の区域内に存する国道の管理で第一二条ただし書及び第一三条第一項の規定により当該都道府県が行うべきもの並びに当該市の区域内に存する都道府県道の管理を行うことができる。」とありますよね。文字通りに読めば市内の都道府県管理国道と都道府県道の両方を管理しなくてはいけないような気がするのですが。

ダイ蔵

確かに条文を読むとそのように読めるね。そうだと法第一七条第一項と同様ということだね。でも、ここは結論を急がずに制度趣旨をもっと探ってみよう。解説書には何て書いてある

のかな。

シンイチ

道路法解説では指定市以外の市であっても「本来の道路管理者である都道府県との協議が成立した場合には国道又は都道府県道を管理することができる」、この場合には「都道府県に代わって国道又は都道府県道の道路管理者となる」と書かれています。これだと指定市以外の市は都道府県管理国道と道府県道とを選択的に管理できるように読めますね。どっちが正しいんでしょうか。頭が混乱してきましたよ。

ダイ蔵

難しいから混乱して当然かもしれないね。それじゃあ、頭を整理するためにここで法第一七条二項の趣旨を一緒に考えてみよう。この規定は、指定市以外の市であっても都市交通的な見地から当該市の市道とともに国道や県道の管理を行うことが道路整備上適当な場合もあるという考えからきているんだ。第一項の指定市の管理の特例と基本的には同じ考えだね。

シンイチ

確かに規模の大きな市なら市内の国道や県道も市道とともに管理する能力があることも多いでしょうし、その方が一体的でそれぞれの都市にふさわしい道路整備ができるでしょうね。最近では自治体の合併が進んで大規模な市が多く

なりましたから、今後はさらにそうしたニーズが出てくるでしょうね。

ダイ蔵

そうだね。特に第一項の指定市については旧道路法の中から同様の規定が設けられていたんだよ。

シンイチ

指定市は地方自治法上、都道府県と同様に扱われていますから市内の国道も県道も一体に管理するというのは納得できますよね。でも、指定市以外の市についても指定市とまったく同じだとしたら、何かおかしい感じがしますね。

ダイ蔵

なかなかいい所がつかね。実は地方分権一括法で事務について整理されて改正される前の法第一七条第二項の規定は、「指定市以外の市の長は、第一二条ただし書き及び第一三條第一項の規定にかかわらず、都道府県知事と協議して、当該市の区域内に存する国道の管理でこれらの規定により都道府県知事が行うべきものを行い、当該市は、第一五條の規定にかかわらず、都道府県と協議して、当該市に存する都道府県道の管理を行うことができる。」となっていたんだ。

シンイチ

これだと指定区間外国道の管理と、都道府県

道の管理とが「並びに」を使わずに単純につながっていますね。

ダイ蔵

その通り。もっと詳しく見れば、改正前は指定区間外国道についての協議は指定市以外の市の長が、都道府県道についての協議は指定市以外の市が行うとされ、別々の管理主体が想定されていたんだ。また、当時は指定区間外国道の管理は機関委任事務、都道府県道の管理は団体事務とその性質を異にしており、指定区間外国道と都道府県道の管理協議の連続性が規定されているわけではなかったから管理を併せて行う必要性もなかったんだ。それに、「A並びにBを行うことができる」という規定について他の法律の例をみると、Aのみ、Bのみを別々に行うことも可能だと考えられるんだ。

シンイチ

なるほど。そうすると指定市以外の市は、その区域内にある都道府県管理国道や都道府県道の一部の路線のみや一部の区間のみを管理することができるとですね。これなら法第一七条第二項が利用しやすくなって、制度がより活用されるわけですね。

ダイ蔵

お、なかなかいいこと言うじゃないか。でも、注意しなくてはいけないのは、指定市以外の市

は道路管理者そのものになるのだから、道路管理のうち一部の事務に限って行うことはできないんだ。一つの道路について都道府県と指定市以外の市という二つの主体が道路管理者として競合することは道路法体系上あり得ないからね。

シンイチ

一つの路線の道路に管理者が複数存在したら、管理責任がはっきりしないなど、道路利用者は混乱するでしょうね。

ダイ蔵

ここでちょっと気をつけないといけないのが、都市再生特別措置法第五八条だ。同条において、市町村は、都市再生整備計画に記載された都道府県管理国道や都道府県道の新設又は改築を行うことができると規定されているが、あくまで道路管理者の代行を行うので、道路管理の一部だけを行うことができるんだ。

シンイチ

似ているようでも違うんですね。でも、一つの路線の道路管理がそっくり県から市に変わったとしても、利用者はそれに気づかないのが普通ですよ。路線を指定・認定した時や道路区域の決定を行った時、供用の開始をした時には公示しないとイケないですけど、協議の結果、指定市以外の市が都道府県に代わって市内の都

道府県管理国道や都道府県の管理をすることになった場合には公示などをする必要はないんですか。条文には書いてないですけど。

ダイ蔵

確かに、法令上は公示その他の手続きを行うことは義務付けられていないんだ。でも、道路利用者等に対して管理責任の所在をはっきりさせるなどの観点から考えると、広報などの手続きによって周知を図ることが必要になるだろうね。ちなみに都市再生特別措置法五八条では新設又は改築を行うときや、それが完了したときには公示をしなくてはならないんだ。

シンイチ

そうですね。道路利用者等の混乱を招くようなことは極力避けないといけないですよ。よし、これで県の道路管理部門の方にしっかりと回答できるぞ。早く係長の力を借りないでも自分で解決できるように努力します。でも、せっかくだからもう一つ係長に質問です。法第十七条第二項を適用する際に何か判断基準があるんですか。

ダイ蔵

せっかくなことを言ったと思ったのに。仕方ないな。昭和二十七年建設省道発第四二〇号という道路局長通知では、同項の適用は都市計画事業の遂行上当該市長又は市において一貫して

道路行政を行うことが便利であり、かつ当該市又は市の長に充分管理能力がある場合に限るとされているんだ。これは、同項の適用の際には管理権限のすべてを移譲することになるので、慎重に判断すべきであるとの観点から定められたんだ。市の管理能力の有無についての具体的な判断指標はないけれど、将来起こる可能性のある大規模改築や災害復旧等を含め、当該市の財政力、技術力から見て道路を適切に管理しうるかどうかを判断することが必要だと思うよ。財政力については、同項を適用する場合には費用負担は道路管理者である当該市になるから注意が必要だよ。ちなみに、この通知は地方自治法第二四五条の四の規定に基づく技術的助言として取り扱っているから、普通地方公共団体の判断を拘束するものではないんだ。

シンイチ

本当に係長は何でもよく知ってますね。これで完璧に回答できますよ。ありがとうございませう。では、早速……。しまった！ 県の担当者の方の電話番号をたずねるのを忘れてた。

ダイ蔵

それは自力で調べよう。

道路上に無許可で設置された

観音像の撤去について

四国地方整備局路政課

一 はじめに

「道路に工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。」また、「何人も、みだりに道路に土石、竹木等の物件をたい積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為を行ってはならない。」

と道路法第三二条及び四三三条に規定されているが、当該許可を受けず道路上に物件等を設置するいわゆる「不法占用物件」は、後をたたない状況であり、その対応には、苦慮しているところである。

今回紹介する事例は、当局管内において、前記の道路占用許可を受けず無許可で設置され、道路

交通に影響を与える虞がある不法占用物件の是正指導にあたって新聞、テレビ等のマスメディアに対して積極的に情報提供を行ったことにより結果的に短期間で自主撤去に至ったものである。本稿では、当該不法占用物件の発見から自主撤去に至るまでの経緯等について紹介する。

二 概要

平成一七年二月九日、当局管内の出張所の道路巡回員が、占用許可を受けず民有地から歩道上空に突き出すように設置された物件（広告用の観音像（写真1））を発見した。

本件箇所は、香川県の県庁所在地である高松市の中心部を南北に縦走する一般国道三〇号（通称中央通り）の沿道に位置し、その周辺は、官公庁、

金融機関等が建ち並ぶオフィス街である。当該箇所は、一日三四、一〇〇台の自動車交通量があり、自転車、歩行者の通行量も多い箇所であった。

三 不法占用物件発見後の対応

当該物件の材質、重量等は、不明であったが、当該物件を支える台座は、その重量により変形しており（写真2）、転倒、落下の危険性があると思われた（後日の調査により材質はFRPで重量は二〇〇kg程度であることが判明した）。よって道路法第三二条の規定による占用許可を与えることは物件の構造上困難と判断し、所轄警察とも連携し早急に撤去するよう指導を行なうこととした。

当該物件設置者は「当該物件は、週末に開催す



写真1 不法占用物件の発見時の状況

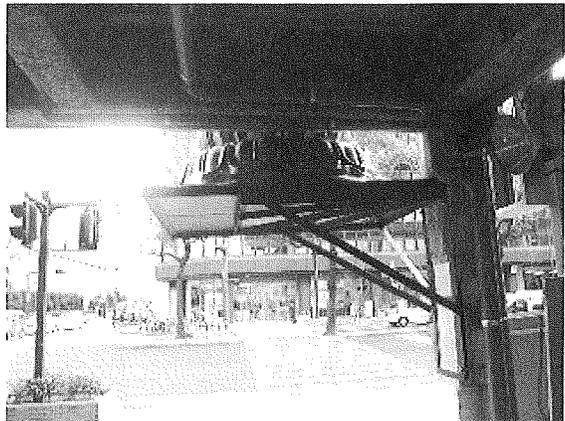
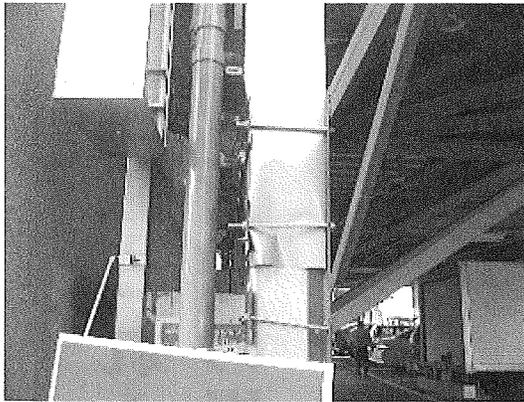


写真2 不法占用物件の設置状況



写真3 発見当初の通行規制状況

るイベントの宣伝用として、一時的に設置したものである。当該物件の設置にあたっては、専門業者による強度計算も行っており構造上の問題は無い。また、撤去を行うためには業者に依頼する必要があるが、早急に撤去することは困難である。」という主張であった。

道路管理者の措置として物件設置者に対し早急に撤去するよう指導する一方、当該箇所の通行者の安全を確保するため、道路法第四六条の規定に基づき当該箇所の通行規制を実施することとした。

物件発見当初は、当該物件の下部を通行者が通行できないようカラーコーンにより、簡易的に通行規制を実施していた（写真3）。

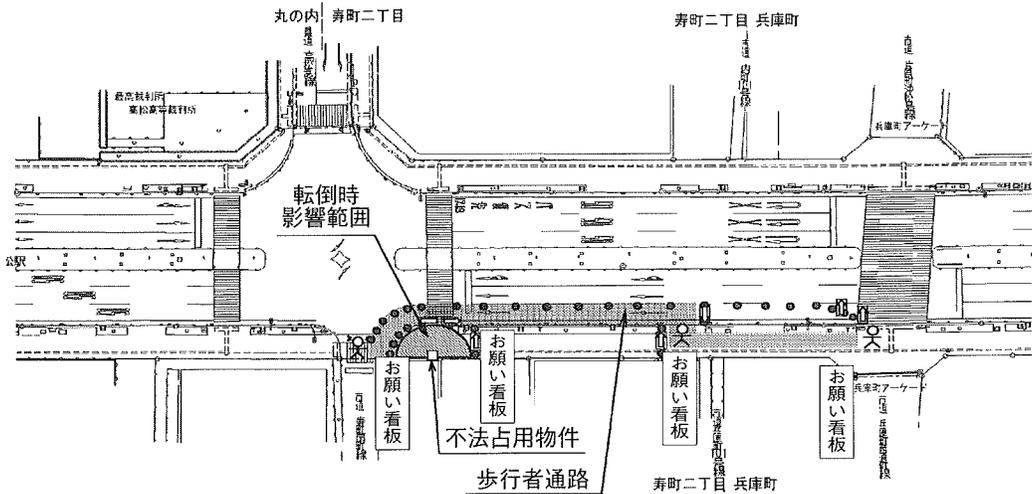


図1 通行規制図

しかし、地震、強風等により当該物件が転倒した場合には、より広範囲に危険が及ぶことが予想されたため、通行規制の方法について再度検討することとなった。

4) 検討の結果、当該物件が転倒、落下した場合を想定し歩道（有効幅員約5m）を全面通行止めとし、片側三車の車道のうち、一車線を規制し歩行者迂回路として利用することとした（図1、写真4）。

前述のとおり、当該箇所は、人車とも通行量が



写真4 通行規制状況

非常に多い箇所であることから通行規制による交通渋滞の発生等が予想されたため、通行規制実施前に報道機関への記者発表（投げ込み）を行い、道路利用者への理解を求めたこととした（図2）。

記者発表後、報道機関からの電話取材が四件、担当事務所へ来所による取材が二件あり、うち新聞二社が紙面掲載をし、地元テレビ放送局によりニュース報道もなされた。

報道の内容は、道路管理者の行った措置について、好意的である一方、不法行為者に対しては批判的な

一般国道30号歩道（上り）通行規制について

1. 路 名：一般国道30号線
2. 規制場所：香川県高松市寿町2丁目（位置図参照）
3. 規制原因：一般国道30号歩道（上り）上に不法占用による観音像が設置された。観音像の設置状況の安全が確認出来ないため。
4. 対応措置：歩行者の安全を確保するため、歩道を通行止めとし、歩行者の導線を車道上で確保するものとする（別添図面）。
不法占用物件が撤去されるまで実施（12月17日撤去予定）。

“御協力のお願い”
御通行の皆様には御迷惑をお掛けしますが、撤去までの間、御協力をお願いします。

平成17年12月13日

【問い合わせ先】

国土交通省 四国地方整備局 香川河川国道事務所
TEL 000-000-0000

工事施工管理官	〇〇	〇〇	(内線 0000)
道路管理第一課長	〇〇	〇〇	(内線 0000)

図2 記者発表資料

とができた。

【経過】

一二月

九日（金）

- ・不法占用物件を発見

一二日（月）

- ・カラーコーンによる簡易規制を実施

一三日（火）

- ・通行規制予定の記者発表（一回目）

- ・車道迂回による規制開始

一四日（水）

- ・通行規制解除予定の記者発表（二回目）

- ・物件設置者による自主撤去

- ・通行規制を解除

- ・通行規制解除の記者発表（三回目）

III おわりに

不法占用物件の是正指導は、道路法、行政代執行法等の現行法令では、対応しきれない事案が多数存在し、道路管理上の隘路となっている。

今回紹介した事例においても、物件設置者により自主的に撤去がなされなかった場合には、以下のような手続が必要とされたところである。

- ・行政手続法第一三条（不利益処分をしようとする場合の手続）の規定に基づく聴聞手続の

執行

- ・道路法第三二条（道路の占用許可）及び同法第四三条（道路に関する禁止行為）違反を理由とする道路法第七一条（道路管理者等の監督処分）の撤去命令の発出
- ・行政代執行による物件撤去（撤去費用の請求等）

行政代執行により物件を撤去する場合は、行政執行の各要件の充足についての判断が改めて必要とされるが、なかでも「その不履行を放置することが著しく公益に反すると認められるとき」との要件を充足するか否かについて、客観的な判断が困難な事案が多数存する。

また、行政代執行法の各種手続、執行体制の整備及び執行費用の請求等多大な時間と労力を要することとなる。

本紹介事例では、マスメディアを活用することにより、道路管理者が行う不法占用物件の指導に對して世論を味方に付け、不法行為者に対して目に見えない圧力をかけることにより、早期の自主撤去という形で適正化することができた。

通常の是正指導と異なり記者発表資料の作成、マスコミ対応等の事務量が増加するものの、行政代執行制度を活用する場合に比して時間、事務量とも大幅に軽減されたと思われる。

今回の事例紹介が各道路管理者における今後の不法占用指導等の参考になれば幸いです。

内容であった。後に物件設置者自らが「今回の通行規制は大きがかりで驚いた。」と語るなど、各種報道が目に見えない圧力になったと思われる。

当初、当該物件設置者は、物件の撤去予定について明確な回答をしなかったため、道路法第七一条による命令書の発出、道路法違反による刑事告発、最終的には、行政代執行も視野に入れ、是正計画を検討していた。しかし、各種報道がなされた日に物件設置者による自主撤去が行われ、それに伴い、約三日間に亘った通行規制も解除すること

明石市における不法占用物件対策

明石市土木部道路管理課

一 はじめに

最初に、明石市の紹介をさせていただきます。

当市は、兵庫県南部の播磨平野の東端に位置し、総土地面積四九・二四^二km²で、東西は一五・六km、南北は九・四kmと東西に細長い地形です。明石海峡や淡路島を臨む風光明媚なまち、万葉集や源氏物語の舞台となった歴史のロマンあふれるまちとして知られています。二一世紀を迎えた今日、人口約三〇万人の中核都市として、「海峡交流都市・明石」の実現に向け、取組みを進めています(図1)。

とりわけ、「安全・安心のまちづくり」を市政推進の最重要方針のひとつと位置づけており、当市土木部道路管理課では、道路上の障害物等の危

険箇所を早期発見し、事故防止に努めています。

二 明石市における現状

「安全・安心のまちづくり」を進めていく上で、当課にとって大きな課題となっているのが「不法占用物件対策」です。駅前や幹線道路を中心に、違反広告物、道路上にはみ出した商品の陳列等が増えています(写真1)。これらは、まちの美観を損ね、通行の妨げになるだけでなく、強風時には風にあおられ、危険です。実際、道路上の違反広告物により市民が転倒・負傷し、市から設置者に対して、ただちに撤去するよう指導した事例もあります。

最近、特に目立ってきているのが、賃貸系の不動産会社の違反広告物です。道路上に設置された



図1 兵庫県明石市の位置図

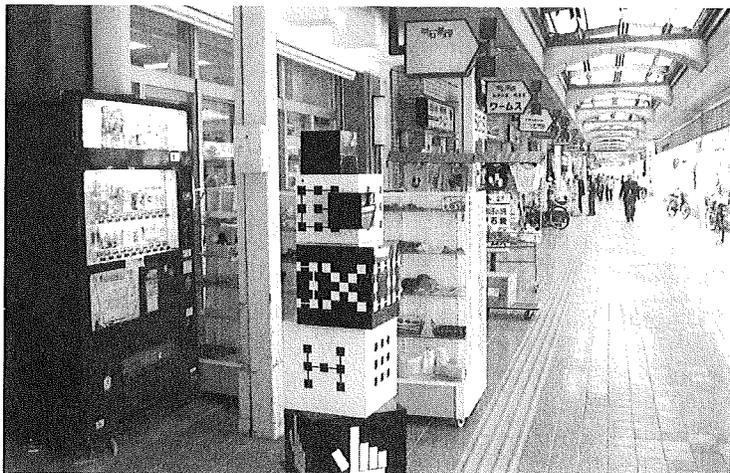


写真1 道路上にはみだした陳列

のぼり旗、ラック、物件の掲示板等は、通行に支障が出る、見通しが悪くなるなど、「安全・安心」にとって障害となっています（写真2）。

また、バス停留所のベンチについても、歩道が狭くなり通行に支障が出る、損耗の激しいものは事故につながるなど問題となっています（写真

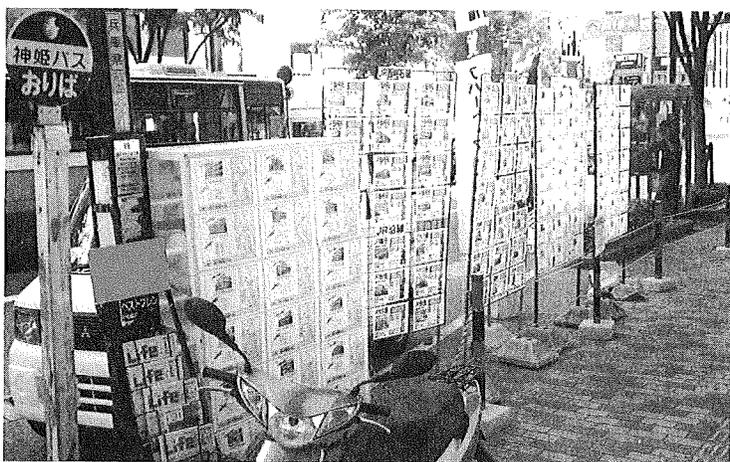


写真2 道路上に設置されたラック、のぼり旗、掲示板

3)。一方で、年配の方を中心に、時間待ちの間、ベンチが欲しいという意見もあります。広告業者が設置したものであり、道路法や屋外広告物法に違反するものとはいえ、市としては、バス利用者の声も聴きながら対応する必要があります。

不法占用物件に関する情報は、当課の道路パト



写真3 バス停留所に設置されたベンチ

ロールによる発見、市民からの通報により、毎日のように入ってきます。また、当課だけでは市内全域に十分目が行き届かないため、他課、警察、郵便局などの関係機関からも情報が入ってくるよう協力体制をとっています。

三 取組み状況

違法広告物については、道路等に表示又は放置されているはり紙、はり札、たて看板、のぼり旗等の簡易除却は主に業者に委託しており、店舗前



写真4 委託業者による撤去作業

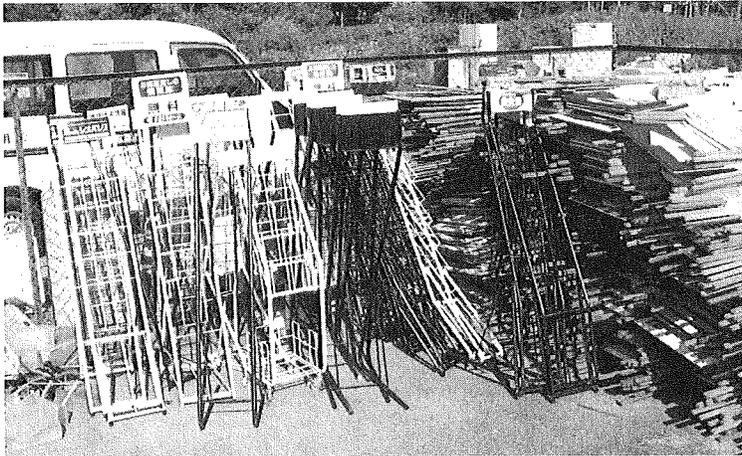


写真5 保管庫に搬入された広告物



写真6 兵庫県と明石市による合同パトロール

の置看板等の指導は市で行っています。平成一七年度に市及び委託業者により撤去した違法広告物は約三二、〇〇〇点で、保管庫に一定期間保管した後、処分しています(写真4・5)。

今年度は、「のじぎく兵庫国体」「のじぎく兵庫

大会」の開催を秋に控え、県内外から多くの方々を快くお迎えするため、毎月一回、県と市の合同パトロールを実施しています(写真6)。特に、九月には、国土交通省、警察、NTT、関西電力等の関係機関も加わり、大がかりな合同パトロー

ルを予定しています。

店舗前の陳列についても、定期的にパトロールを行い、指導しています。しかし、その時は撤去しても、二、三日後には元どおりというケースが多く、まさに「イタチごっこ」です。また、私の店だけではないかと、これをしないとお客さんが来ないかと抵抗されることも度々です。

不法占用関係の指導には、警察の方も時折同行しますが、警察官が指導すると設置者は平身低頭に謝っており、警察の制服の力と市職員の無力さを同時に感じさせられた次第です。

四 今後の課題

違反広告物も店舗前の陳列も、個別に指導を行っているについては、一向に改善されないのが現状です。そこで、違反広告物については、不動産協会や宅地建物取引業協会に、店舗前の陳列については地元商店会に、関係法令の遵守の周知徹底について要請するのが効果的かと思えます。この八月初旬には、県と各市の連名により、不動産協会と宅地建物取引業協会に要請する予定をしています。

また、今年度は国体の開催ということで、合同パトロールを実施するなど、関係機関と連携し、積極的に取り組んでおりますが、この動きを今年度だけに終わらせず、継続させることが大切です。N T Tについては、今年度、簡易除却権限を委任

しており、市にとっては心強い連携ができたと思っております。

連携というと、関係機関だけではありません。兵庫県下の各市町で導入されている「違反広告物除却ボランティア」も、市民との連携といえます。市だけで、市内全域をくまなくパトロールすることには限界があります。市民が市とともに活動することで、効率が上がるだけでなく、他の市民への啓発にもなります。現在、当市は、近隣他都市にご教授いただきながら、導入について検討中の段階です。

以上のように、当市は不法占用物件対策について、決して先進都市ではありません。何かあれば、すぐ県や近隣他都市に相談を持ちかけているような状況です。今回も、この取組み事例を読んでもいただいた市町の方に、どこの市町も同じような状況なんだと共感していただき、情報交換の機会となることができればと思います、寄稿させていただきました。

沿道住民により防護柵が撤去された

道路の設置又は管理の瑕疵が争われた事例

— 千葉県道防護柵不全歩行者転落事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕

平成一六年一月一七日

千葉地方裁判所 請求一部認容（確定）

はじめに

国家賠償法二条が適用され、国又は公共団体の責任が認められるためには、①公の営造物であること、②公の営造物の設置・管理に瑕疵があること、③損害が発生していること、④公の営造物の設置・管理の瑕疵と損害との間に因果関係があることの要件が必要であり、「営造物の設置又は管理の瑕疵」とは、「営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいう」とされている。

今回の事例紹介は、県道を歩行中に河川に転落して傷害を負いその後死亡した事故に付き、死亡した歩行者の相続人が、事故は道路と河川との間

に防護柵が設置されていなかったことにより起きたものであるとして、国家賠償法二条一項等に基づき、損害賠償を請求した事例のうち道路管理者に関係するものを取り上げ、前回に続き道路の通常有すべき安全性についての裁判所における判断を紹介することとする。

一 事案の概要

本件は、Aが一般県道を歩行中に河川に転落して傷害を負い、その後死亡した事故に付き、Aの相続人である原告らが、上記事故は、道路と河川との間に防護柵が設置されていなかったことにより起きたものであるとして、①被告D及びその妻被告Eら（以下「被告Dら」という。）は、以前上記道路と河川との間に設置されていた防護柵を撤去したものであり、上記撤去行為及び防護柵を

復旧せず放置したことは不法行為に当たり、また同被告らは工作物の占有者としての責任を負う、②上記事故当時、上記箇所には防護柵が存在しなかったことは、被告千葉県による上記道路又は河川の設置管理に瑕疵があったといふべきである、と主張して、被告Dらに対し民法七〇九条、七一七条一項に基づき、被告千葉県に対し国家賠償法二条一項に基づき、損害賠償を請求した事案である。

1 争いのない事実等

(1) Aは、平成一五年一月一四日午前九時四〇分ころ、一般県道勝浦停車場線（以下「本件道路」という。）を、JR勝浦駅（勝浦駅）から一般国道二九七号線（以下「国道二九七号線」という。）に向かって歩行していたところ、

二級河川墨名川（以下「墨名川」という。）に掛かる墨名橋の、勝浦駅寄りの先端付近（以下「墨名橋の手前」という。）から、墨名川河床の「犬走り」と呼ばれるコンクリート上に転落した。（以下「本件事故」という。）

Aは、本件事故により、第一腰椎圧迫骨折の傷害を負った。

(2) A（大正一三年五月生まれ）は、平成一五年四月七日、七八歳で死亡した。

原告BはAの妻であり、原告CはAの子である。
(3) 本件道路の管理者は被告千葉県であり（道路法一五条）、墨名川の管理者は千葉県知事であった（河川法一〇条一項）。

(4) 本件事故当時の、本件道路及び墨名橋の手前付近の状況は別紙図面及び次のアないしオのとおりである。

ア 本件道路は、勝浦駅前の広場と国道二九七号線を結ぶ、アスファルト舗装された片側一車線のほぼ直線の道路であり、墨名橋の手前までは、本件道路の総幅員は八・一九m（うち車道幅員が五・五m、国道二九七号線方向に対して左の路肩〔本件左路肩〕の幅員が一・三m、同じく右の路肩の幅員が一・三九m）であった（なお以下、国道二九七号線方向に向かって左方向を左、同様に右方向を右として記載する。）。

墨名橋の手前まで、本件道路の左右いずれの側にも歩道はないが、車道と左右の各路肩との間に白線が引かれている。また、本件左路肩内の左側部分に幅六七cmの蓋付側溝（以下「本件側溝」という。）が設置されており、本件側溝は本件道路に沿って、墨名橋の手前まで続いていた。

本件道路は、墨名橋の手前付近から国道二九七号線に向かって、墨名川（川幅七m、道路面から護岸擁壁下小段までの深さ約三m）の上に架かる墨名橋となっており、その総幅員は六・三m、うち車道幅員は五・五mで、左右いずれの側にも歩道はない。

すなわち、本件道路は、墨名橋の手前付近で、総幅員一・八九m狭くなっていた。

イ 本件側溝は、墨名橋の手前で、墨名川に一・二m突出する形で途切れており、墨名川に突出した部分のうち、先端部四七cm（本件側溝先端部）には蓋がなかった。

ウ 本件側溝先端部付近の本件道路上（本件側溝先端部付近）に、墨名川への転落を防止するための防護柵は設置されていなかった。

エ 本件側溝最先端の右側の本件左路肩内に、高さ六七cmの白色の支柱（本件支柱）が存在した。

本件支柱から勝浦駅に向かって約一・七m

離れた、左路肩内及び本件側溝の右側（車道と左路肩との境を示す白線の左端からの距離は約一六cm）に位置する地点に道路標識柱（本件標識柱）が設置されていた。

本件標識柱の、国道二九七号線方向に向けてすぐ手前には、ジャンボデリネーターと呼ばれる、高さ九七cm、反射板の直径三四cmの円形の視線誘導標（本件視線誘導標）が設置されていた。

オ 墨名橋の手前付近の本件道路の左には被告Dらの居宅（以下「D宅」という。）の駐車スペース（本件駐車スペース）があり、本件駐車スペースと墨名川との間に防護柵は存在しなかった。

(5) 平成一三年五月ころまでは、国道二九七号線方向に対し、本件側溝先端部付近に、本件支柱を右の支柱とし、本件側溝の左側の本件駐車スペース内に立てた支柱を左の支柱とする防護柵（本件旧防護柵）が存在したが、そのころ、D宅を建て替えるに際し、被告Dが駐車スペースを拡大するため、建設業者に依頼して本件旧防護柵を撤去させた。

その後、本件事故が発生するまで防護柵の復旧はなされなかった。

二 主な争点と当事者の主張

1 主な争点

(1) 本件事故発生の経緯（Aの転落経路及び事故態様）

(2) 本件道路又は墨名川の設置又は管理に国家賠償法二条一項の瑕疵があったか否か

(3) （上記(2)の瑕疵があったと認められた場合）当該瑕疵と本件事故との因果関係

(4) ア 被告Dに民法七〇九条又は七二七条一項に基づく不法行為責任が成立するか否か

イ 被告Eに民法七〇九条又は七二七条一項に基づく不法行為責任が成立するか否か

(5) 損害（過失相殺）

2 争点に対する当事者の主張

(1) 争点(1)「本件事故発生の経緯（Aの転落経路及び事故態様）」について

（原告らの主張）

Aは、本件側溝に沿って歩行中、誤って本件側溝先端部付近から転落した。

（被告千葉県の主張）

不知。

(2) 争点(2)「本件道路又は墨名川の設置又は管理に国家賠償法二条一項の瑕疵があったか否か」について

（原告らの主張）

本件道路の、墨名橋の直前で幅員が狭くなり、本件側溝が川に突出した形で途切れているという状況、本件道路は比較的多くの自動車が高速度で通行する道路であり、国道二九七号線方向を進行方向として本件道路を通行する歩行者は、後ろから進行してくる車に注意しつつ、本件道路の左側に寄って歩行する必要があることなどに照らせば、本件道路又は墨名川に防護柵が設置されていなかったことは、本件道路又は墨名川が通常有すべき安全性を欠いていたというべきであり、被告千葉県による本件道路又は墨名川の設置又は管理には国家賠償法二条一項の瑕疵がある。

（被告千葉県の主張）

争う。国家賠償法二条一項の瑕疵とは、公の営造物が通常備えるべき安全性を欠く場合を指すと解すべきであるところ、①墨名橋の手前付近の本件道路は、直線で見通しが良く、本件道路は自動車交通量も比較的少なく、かつ低速で走行する区間であったことからすれば、歩行者は前方を注視して歩行していれば二〇m以上手前からでも容易に危険箇所を予見することができる、これを回避して安全に通行することができること、②歩行者に安全通行を喚起するため、本件視線誘導標が設置されていたこと、③本件

撤去後本件事故が起ころるまで、転落事故が発生したことはなく、また、交通モニター（千葉県

の委嘱により、道路及び付帯施設の損傷・危険箇所等の通報を行う者である。）、勝浦市又は墨名橋の手前付近の住民から、本件道路の安全性に対する指摘、苦情又は改善要求もなかったこと、以上に照らせば、防護柵の不存在をもって本件道路が上記安全性を欠くと評価することはできない。

(3) 争点(3)「当該瑕疵と本件事故との因果関係」について

（原告らの主張）

本件事故は、本件側溝先端部付近に防護柵が設置されていなかったことを原因として発生したものである。

（被告千葉県の主張）

争う。本件事故は、前方を全く注視しないという、Aの不適切な歩行方法に起因するものであるから、防護柵が設置されていなかったことと本件事故との間に相当因果関係はない。

(4) 争点(4)について【略】

(5) 争点(5)「損害（過失相殺）」について

（被告らの主張）

以下の各事実に照らせば、本件事故につき、Aには重大な過失がある。

ア 本件事故は白昼に発生したものであり、本

件道路は直線の短区間路線であったから、歩行者の視界は極めて良好であったこと。

イ 本件道路の交通量は少なく、本件視線誘導標が設置されていたことに照らしても、歩行者が前方を注視すれば極めて容易に道路状況を確認することができ、容易に危険を回避することができる状況であったこと。

(原告らの主張)

否認ないし争う。

三 争点に対する裁判所の判断

主 文

1 被告千葉県及び被告Dは、各自、原告Bに対し八七二万円及びこれに対する支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

2 被告千葉県及び被告Dは、各自、原告Cに対し八七二万円及びこれに対する支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

3 原告らの被告D及び被告Eに対する請求並びに被告千葉県及び被告Dに対するその余の請求をいずれも棄却する。

1 争点(1)「本件事故発生の経緯(Aの転落経路及び事故態様)」について

(1) 本件事故の直前、Aが、原告Bに「車が来て危ないから本件左路肩内に入れ。」という旨の

指示をしたことが認められ、Aが、同人と原告

Bが歩行するについて、後方から車が進行してくるため、本件道路の左側に寄って歩行しなれば危険であるとの認識を有していたことが認められる。また、Aが上記指示をした際、同人は原告Bの前方を歩いていたこと、原告Bは、Aの後をついて歩くつもりで、本件側溝上を歩いていたことが認められ、このことに、本件道路に歩道がなかったこと(上記「争いのない事実等」(4)アを加えて判断すれば、上記のような認識を有していたAが、本件事故の直前、本件道路の左端に位置する本件側溝上を、正規の歩道の代わりとして歩行していたものと推認することができる。

(2) 次に、本件事故当時、本件駐車スペースには本件自動車が増車されていたことが認められる。また、本件自動車は通常、墨名川にその前部を向けて駐車されていることが認められ、本件事故当時も同様であったことが推認されるほか、本件駐車スペースに本件自動車を停めた場合、本件駐車スペースの面積が狭いため、駐車の間、本件自動車後部が本件側溝を覆う形となることが認められる。以上からすれば、Aは、本件自動車の右側を通行する際、いったん本件道路の車道部分に出たものと認められる(なお、本件自動車後部の左側

は被告Dらの自宅にほぼ接しているから、Aが本件自動車の左側を通行したとは考え難い)。

(3) ところで、本件自動車の前部付近の右側に本件標識柱が存在するところ、本件標識柱は車道と左路肩との境を示す白線の左端から約一六cm左の地点に設置されている(上記「争いのない事実等」(4)エのため、歩行者が本件標識柱の右側を通行しようとした場合、本件道路の車道部分にはみ出して歩行せざるを得ないと認められること、他方、本件標識柱の左側には本件側溝が続いていることからすれば、Aが前方に墨名川が存在することに気づいていなかったとすれば、同人が、本件自動車を避けてその右側を通行するためいったん本件道路の車道部分に出た後、本件標識柱の左側を通行することで再び車道部分にはみ出すことを避けようと、本件側溝上に戻って歩行を続けたものと推認できる。

(4) 以上からすれば、本件事故発生の経緯は、Aが本件側溝上をまっすぐ歩行していたところ、本件自動車の後部が本件側溝を覆う形で駐車されていたため、本件自動車を避けてその右側を通るためいったん本件道路の車道部分に出て歩行したが、本件自動車と前方の本件標識柱の間に人が通れるだけのすき間があったことから、再び本件側溝上に戻り、本件標識柱の左側を通る形で本件側溝上を歩行していた際に起こった

ものであり、本件事故の態様は、Aが、後方から自動車が進んでこないか否か、又は原告Bが本件道路の左端に寄って歩いているか否かに注意を取られ、後方を振り向くなどして前方への注意を欠いたため、本件側溝先端部が墨名橋に突出する形で途切れていることに気づかず、本件側溝先端部付近から墨名川に転落したものと認めることが相当である。

2 争点(2)「本件道路又は墨名川の設置又は管理に国家賠償法二条一項の瑕疵があったか否か」について

(1) 原告らは、本件事故当時、本件道路上に防護柵が存在しなかったことは、本件道路又は本件河川の設置又は管理の瑕疵に当たると主張するところ、本件旧防護柵の一部は本件道路の側溝部分に跨って設置されていたこと、したがって防護柵は、道路の交通の安全性を確保するために設置されていたものといえること、本件事故が、Aが本件道路を通行していた際に起こったものであることに照らせば、本件においてはまず、被告千葉県による本件道路の管理に瑕疵があったか否かを検討することが相当である。

(2) そこで検討するに、本件側溝が本件道路の左端に位置し、本件道路に沿って墨名橋の手前までほぼまっすぐに延びていたこと及び本件側溝

先端部が墨名川に突出した形で急に途切れていたことは上記認定「争いのない事実等」(4)ア及びイのとおりであるから、本件側溝の上を通行する歩行者等が、本件側溝先端部から墨名川に転落する危険があったと認められる。

そして、本件道路が総幅員八・一九mと比較的狭い道路であったことは上記認定「争いのない事実等」(4)アのとおりである。また、本件道路につき、本件事故のあった日時と同様の平日午前九時から一〇時の時間帯の、国道二九七号線方向に向かう自動車(軽乗用車、乗用車、バス、小型貨物車、普通貨物車)の数は、平成一一年当時、一時間平均で一二五台であったことが認められ、その後本件事故時までに本件道路の交通量が大幅に変化したことを示す証拠もない。とすれば、本件道路の左側を国道二九七号線に向かって通行する歩行者等からすれば、平均して約三〇秒に一台の割合で、後方から自動車が通行してくる状況であったことが推定できる。

以上に加え、道路に沿ってまっすぐ延びている側溝の先端が川に突き出た形で急に途切れているということ自体、通常人の予想を超えた事態というべきであることを併せて判断すれば、上記転落の危険は通常予想することができるところであったというべきである。

以上からすれば、本件道路は、公の営造物が

通常備えるべき安全性を欠いていたものと認められ、したがって、被告千葉県による本件道路の管理には瑕疵があったと認められる。

(3) 本件道路が見通しの良い直線道路であっても、なお本件側溝先端部から墨名川に転落することにつき通常予想し得る危険が存在したことは上記(2)で認定したとおりであり、また、側溝の先端が川に突き出た形で急に途切れているということは通常人の予想を超えた事態であること(上記(2))に照らせば、本件視線誘導標の設置のみによって本件道路の安全性が確保されていたと認めることはできない。

また、仮に本件事故が起こるまで、同様の転落事故が発生したことがなく、また付近住民等から危険である旨の指摘がなされていなかったとしても、そのことによって、直ちに本件道路が上記安全性を具備していたと認めることはできない。

したがって、被告千葉県の上記主張は理由がない。

(4) なお、被告千葉県は、本件撤去につき認識を欠いていたためその修復の指示をしなかった旨主張し、これは防護柵を修復又は設置しなかったことにつき被告千葉県に過失がなかったという趣旨の主張とも解されるが、営造物が通常有すべき安全性を欠いている場合に、これに基づ

く地方公共団体の賠償責任を認定するに当たっては、その過失の存在を必要としないと解されるから、被告千葉県の上記主張は理由がない。

3 争点(3)「当該瑕疵と本事故との因果関係」について

(1) Aは、上記認定（「争点(1)について」）のとおり、本件側溝が墨名川に突出した形で途切れていることに気づかずに行歩した結果、墨名川に転落したものである。

そして、本件事故当時、仮に、本件側溝先端部付近に防護柵が設置されていれば、Aにおいて防護柵に気づくか、又は防護柵に体が当たることにより、転落を回避し得たと認めることが相当であるから、本件道路の管理に係る瑕疵（「争点(2)について」(2)）と本件事故との間には因果関係がある。

この点被告千葉県は、本件事故はAの不適切な歩行により引き起こされたものであるから、上記瑕疵と本件事故との間に因果関係はない旨主張するが、仮にAに前方不注意等の過失があったとしても、上記防護柵が設置されていれば本件事故は防げたとの上記認定に照らせば、本件事故が専らAの一方的過失のみによって起こったものと認めることはできず、被告千葉県の上記主張は理由がない。

(2) そして、Aが、本件事故による傷害（上記

「争いのない事実等」(1)を原因として死亡したことが認められるから、結局、本件道路の管理に係る瑕疵（「争点(2)について」(2)）とAの死亡との間には因果関係が認められる。

4 争点(4)について【略】

5 争点(5)「損害（過失相殺）」について

本件事故当時、本件駐車スペースに本件自動車に駐車されており、本件事故は、Aが本件自動車を避けてその右側を通行するため、いったん本件道路の車道に出た後、再び本件側溝に戻って歩行していた際に起こったものであること（上記「争点(1)について」）、本件自動車が駐車されていた場合、本件側溝上を通行する歩行者の前方の視界はある程度遮られると認められること、Aが本件道路を歩くのは初めてであったことを併せて判断すれば、本件事故当時、Aが、本件自動車の勝浦駅寄り手前の地点から、本件道路の前方に墨名川があることを認識することが容易であったと直ちに認めることはできない。しかし、本件自動車の、勝浦駅から見て手前の地点からでも、前方に墨名川の右側の欄干は見えるから、Aにおいて、川があること及び本件道路の幅員が狭まっていることを認識することはなお可能であったということが

できるほか、本件自動車の右側を通過して本件側溝上に戻った地点から本件側溝先端部付近までの距離は約四m程度あることが認められ、本件自動車の右側を通過して本件側溝上に戻った後であっても、本件視線誘導標の存在も考慮すると、同人が前方を注視していれば、本件側溝先端部が途切れていることにつき、容易に認識が可能であったというべきである。さらに、本件事故は日の出後である午前九時四〇分ころに起こっており（上記「争いのない事実等」(1)）本件事故当日の天候は快晴であったこと（なお、本件自動車のほかに同人の視界を遮る状況が存在した事情も認められない）、これらの事情を総合して判断すれば、本件事故に係るAの過失割合を三五％と認めるのが相当である。

6 まとめ

以上のとおりであるから、被告千葉県及び被告Dは原告らに対し、それぞれ国家賠償法二条一項及び民法七〇九条に基づき不法行為責任を負うところ、本件事故は、被告千葉県による本件道路管理の瑕疵及び被告Dの本件撤去行為によって惹起されたものであるから、被告千葉県及び被告Dは、認定の損害賠償額について、連帯して、賠償責任を負う。

通常有すべき安全性の判断は、諸般の事情を総合考慮した上、具体的個別的になされるものであり、营造物の設置管理者における事故回避措置の要否及び可否並びにそれが可能であることを前提とした上での具体的措置の適否が、瑕疵の有無の判断の決め手にされると考えられる。最近、道路に限らず公の营造物の設置・管理瑕疵が問われる事故が起きていることもあり、各道路管理者は更に十分な注意をもって管理にあたるよう期待されている。

当事者の主張及び裁判所の判断のポイント

	原告の主張	被告の主張	裁判所の判断
争点 (2)	<ul style="list-style-type: none"> 本件道路又は墨名川に防護柵が設置されていなかったことは、本件道路又は墨名川が通常有すべき安全性を欠いていた。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者は前方を注視して歩行していれば20m以上手前からも容易に危険箇所を見ることができ、これを回避して安全に通行することができた。 歩行者に安全通行を喚起するため、本件視線誘導標が設置されていた。 本件撤去後本件事故が起こるまで、転落事故が発生したことはなく、付近の住民等から本件道路の安全性に対する指摘、苦情又は改善要求もなかった。 本件撤去につき認識を欠いていたため、その修復の指示をしなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> 本件側溝の上を通行する歩行者等が、本件側溝先端部から墨名川に転落する危険があったと認められる。 道路に沿ってまっすぐ延びている側溝の先端が川に突き出た形で急に途切れているということ自体、通常人の予想を超えた事態といふべきであることを併せて、上記転落の危険は通常予想することができるものであった。
	<p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> ●本件道路又は墨名川の設置又は管理には国家賠償法2条1項の瑕疵がある。 	<p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> ●防護柵の不存在をもって本件道路が上記安全性を欠くと評価することはできない。 ●防護柵を修復又は設置しなかったことにつき被告千葉県に過失がなかった。 	<p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> ●本件道路は、公の营造物が通常備えるべき安全性を欠いていたものと認められ、被告千葉県による本件道路の管理には瑕疵があったと認められる。 ●本件視線誘導標の設置のみによって本件道路の安全性が確保されていたと認めることはできない。 ●营造物が通常有すべき安全性を欠いている場合に、その過失の存在を必要としない。
争点 (3)		<ul style="list-style-type: none"> 本件事故は、前方を全く注視しないという、Aの不適切な歩行方法に起因するものであるから、防護柵が設置されていなかったことと本件事故との間に相当因果関係はない。 	<ul style="list-style-type: none"> 本件事故当時、仮に、本件側溝先端部付近に防護柵が設置されていたれば、Aにおいて防護柵に気づくか、又は防護柵に体が当たることにより、転落を回避し得たと認めることが相当であるから、本件道路の管理に係る瑕疵と本件事故との間には因果関係がある。
	<p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> ●本件事故は、本件側溝先端部付近に防護柵が設置されていなかったことを原因として発生した。 	<p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> ●本件事故はAの不注意によって発生したものであり、道路の設置及び管理に瑕疵はなかった。 	<p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> ●Aが、本件事故による傷害を原因として死亡したことが認められるから、結局、本件道路の管理に係る瑕疵とAの死亡の間には因果関係が認められる。



「1事故1対策」の推進 命を守る県道



岐阜県東京事務所 青木 隆裕

皆さんこんにちは。岐阜県東

京事務所の青木と申します。この四月から東京事務所に配属となつて四カ月近くが過ぎ、ようやく電車通勤にも慣れてきました。東京に来てからは、毎日、国土交通省の廊下を岐阜県の観光パンフレットを入れた鞆を持つて行ったり来たりしています。もし、岐阜県に興味をお持ちの方は気軽に声を掛けて下されば、もれなく私の笑顔(?)とともにパンフレットをお渡しします。

◆自動車社会岐阜県

岐阜県では自動車への依存が高く、「一家一台」から「一人一台」に近い状況(我が家は一人に二台!)で、それにつら

れるように交通事故件数も高い水準で推移していました。今回は、この高い水準で推移する交通事故件数を減少させるべく、平成一七年度、重点的に実施した事業を紹介したいと思います。

◆安全で安心な

交通環境を目指して

《事業の経緯・概要》

実施した事業は「1事故1対策」。名前を聞くと、「えっ、何をするの?」と思われる方も多々と思いますが、道路管理者と交通管理者が共同で現地調査を含め、死亡事故の原因を一件一件検証し、重点的かつ効果的となるよう各機関が連携し複合的な

対策を実施していこうという事業です。死亡事故発生から現地検証、対策実施、情報共有を迅速に実施し事後評価を行う一貫したシステムを確立し徹底することで、場当たりの事後対策から予防安全対策へと転換し、安全で安心な交通環境を提供することを目標としています。

《県下一体となった事故対策の迅速な体制及び仕組みの確立》

交通事故対策において、交通管理者、道路管理者共通でPDCAを徹底し、県下一体となった迅速な体制・仕組みを確立したことにより、迅速で重点的かつ効果的な対策と予防安全対策を推進しました(図1)。

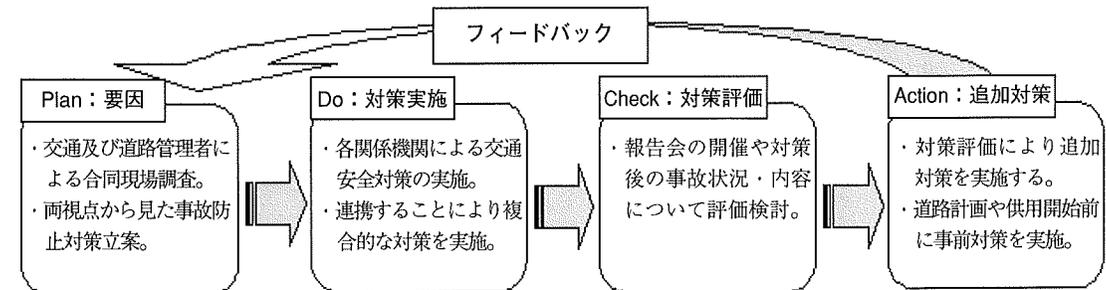


図1 県下統一型PDCA体制



写真 技術者を講師に迎えて行った講習会の様子

交通管理者と道路管理者が共に立ち会い、事故原因の詳細について情報を共有することで最も効果的で重点的な対策を迅速に実施することができました。また交通管理者と道路管理者が合同で報告会を開き、各機関にて実施された交通安全対策について報告し合うことで次期対策の検討の幅を広げることがで

き、また、知識・ノウハウを次世代に伝承するため、長年交通安全対策に携わってきた技術者を講師に講習会を開催しました(写真)。

《統合型GISの活用による情報の共有》

岐阜県が整備している統合型GISに死亡事故の箇所及び事故対策データを掲載することによ

り、WEBを使用し、最新の対策事例を容易に入手できるようになりました(図2)。

《事故白書の作成》

年間の交通事故とその対策について分析することにより、これまであやふやとなっていた交通安全

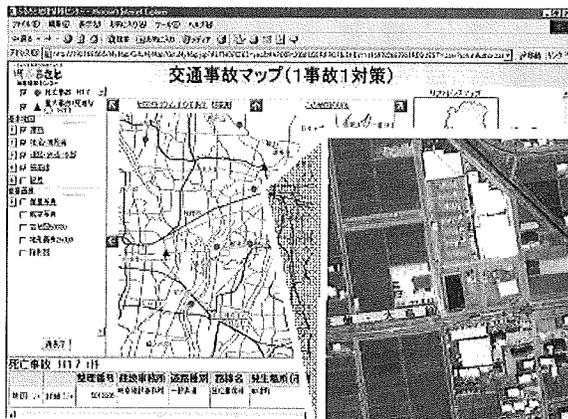


図2 WEBを使用して、最新対策事例を入手できる

対策に係る課題を浮き彫りにし、事故白書として発表することで交通安全対策に関する次年度の課題を共通認識化しました。

◆交通死亡事故が激減、

半減目標達成！

「1事故1対策」により、岐

表 東海・北陸地区における死亡事故件数

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	増減 (対H16)	増減率 (%: 対H16)
富山県	92	88	78	75	74	79	5	6.8
石川県	98	108	79	92	65	75	10	15.4
福井県	90	61	78	80	78	75	-3	-3.8
岐阜県	222	224	203	186	194	157	-37	-19.1
愛知県	443	403	398	362	368	351	-17	-4.6
三重県	213	221	211	174	187	163	-24	-12.8
平均	193	184	175	162	161	150	-11	-6.8

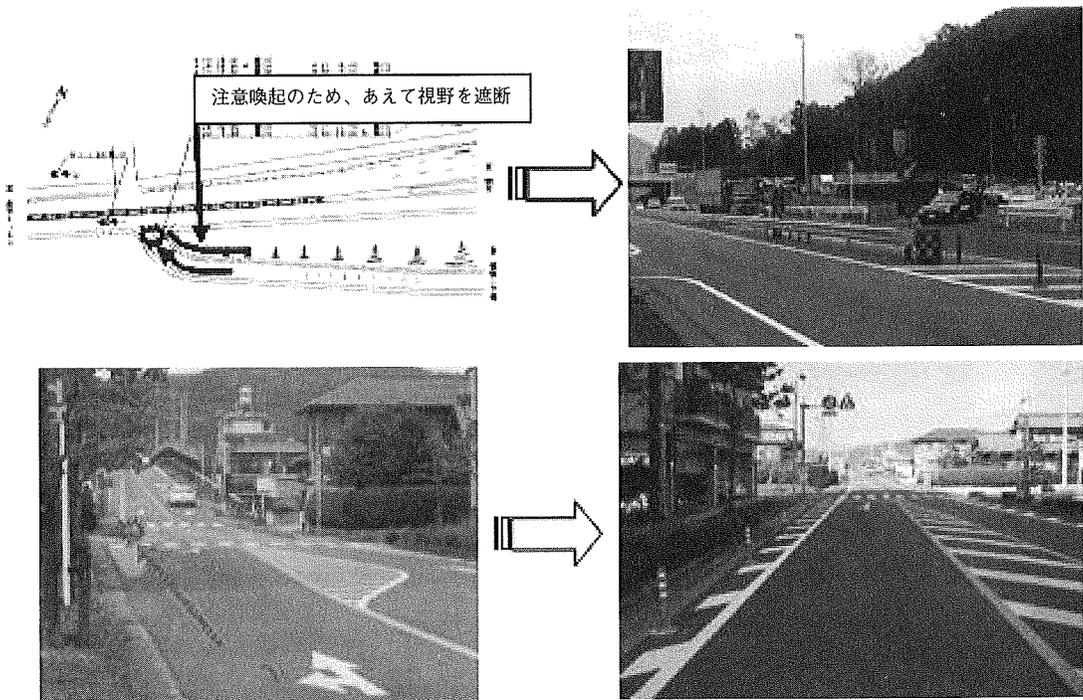


図3 「1事故1対策」の実施例

阜県における平成一七年度中の交通事故死亡者数は一五七人（一五〇件）となり、前年より三七人減少、死者数がピークであった昭和四五年（三一七人）の約半数となりました（表）。

今後は「1事故1対策」の統計的な分析から得た効果的な対策について、平成一八年度の重点施策として取り組む予定です。また当該重点施策については、各現地機関において事故データより事故危険箇所モデル路線を抽出し、重点的に対策を検討・実施していくことで、「1事故1対策」の一般形である事故後の対策だけでなく、予防的対策を推進する予定です。

今回ご紹介した「1事故1対策」は、その成果が認められ「全建賞」を受賞しました。また、この記事が交通事故に悩む各機関の一助になれば幸いです。



西国街道と神戸



神戸市東京事務所 中川 伸一

◆はじめに

皆さん、「神戸」と聞くと何をイメージされるでしょうか？異国情緒あふれる港町、異人館、神戸スイーツ、神戸ビーフ、ファッション、ジャズ、六甲山からの夜景…etc、とあります（写真1〜5）。これらのものをイメージされるのは、おそらく皆さんが「神戸」のことを読んで

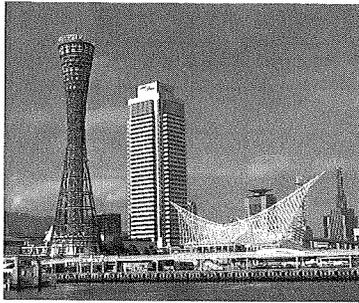


写真1 神戸港

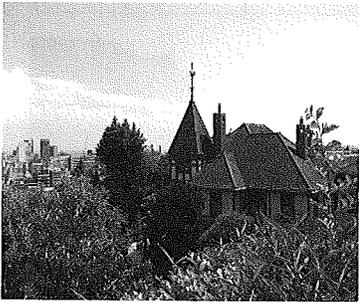


写真2 異人館

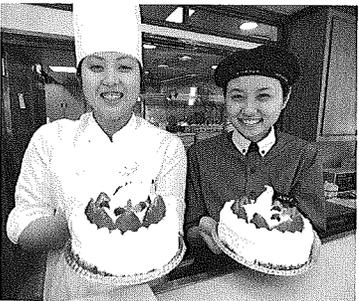


写真3 神戸スイーツ



写真5 ジャズ

り、聞いたりされる場合に、先ほど挙げた内容のものばかりに触れられるからではないかと思えます。と、言うことで『道路行政セミナー』への寄稿ということもあり、今回はあまり皆さんが馴染みのないと思われる旧西国街道をテーマに書いてみたいと思います。西国街道は、神戸市内では東灘区から垂水区に

かけて東西に通っており、現在では国道二号や国道四三号などに姿を変えています。しかし、西国街道沿いの周辺には、今も昔の雰囲気を残す歴史的遺産等がありますので、その一部を東から西へと移動しながらご紹介したいと思います。

◆神戸の歴史

では、西国街道のお話の前

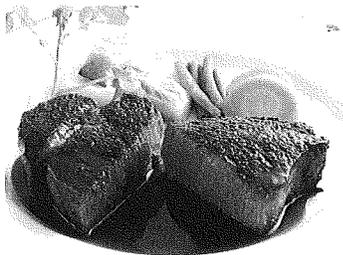


写真4 神戸ビーフ

に、まず、神戸の歴史をダイジェストで紹介したいと思います。神戸市内の各所から旧石器時代の石器が出土しています。が、いつ頃から神戸に人が住み始めたのか、またその生活の様子はよく分かっていないようですが、全国的に有名なこの時代の遺産として、神戸市立博物館



に国宝の「銅鐸・銅戈」が展示されており、また造られた当時の状態に復元された「五色塚古墳」があります。

その後、時代を経て、神戸は日本のほぼ中央に位置した瀬戸内海に面し、水深があること、そして気候が温暖なことなどから天然の良港として、古くから中国大陸や朝鮮半島と交流し、港町として発展してきました。奈良時代には、既に存在していた港「大輪田の泊」は、中国の宋・明をはじめ、諸外国との貿易拠点として栄えました。

平安時代末期には、武家とし

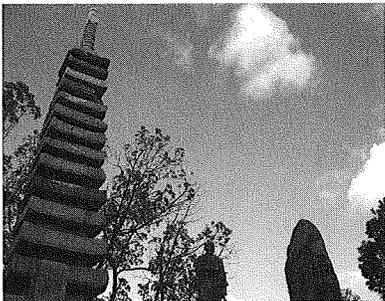


写真6 清盛塚(左)と琵琶塚(右)

て初めて政権を掌握した平清盛が、その利点に目を付け「大輪田の泊」を改修、中国の宋と貿易を行いました。また、わずか半年という短い期間ですが、京都から福原(現在の兵庫区あたり)に遷都「福原京」が設けられたこともありました(写真6)。

また、神戸は軍事上の拠点ともなり、南北朝時代には楠木正成が京都奪回を目指す北朝軍と湊川で戦い(「湊川の戦い」(一三三六年)、破れて戦死したことも有名です(写真7)。中世には戦乱で荒廃し、貿易の中心は大阪・堺に移りますが、や



写真7 楠木正成ゆかりの湊川神社

がて天下の台所・大阪の外港としての地位を築き、様々な海上輸送(瀬戸内航路や北前船など)の要所となるとともに、西国街道に沿った宿駅ともなっていました。天下を統一した豊臣秀吉が有馬温泉をこよなく愛し、何

度も訪れたことはよく知られています(写真8・9)。江戸時代には、様々な自然条件を生かして酒造りが発展し、「灘の生一本」として全国的に有名になりました(写真10)。

江戸時代の鎖国政策により、貿易が途絶えていましたが、日米修好通商条約により、神戸は

一九六八年一月一日(慶応三年二月七日)に開港、国際貿易港として歩み始めました。開港後は、外国人居留地が設けられ、衣食住はもちろん、娯楽や文化などあらゆる面で欧米の生活がそのまま持ち込まれたため、神戸はいち早く文明開化の洗礼を受けることとなりました。多様な外国文化と直に接してきた風

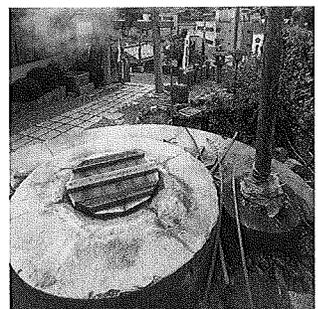


写真8 有馬温泉・天神泉源

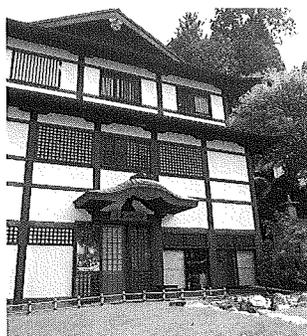


写真9 太閤の湯殿館

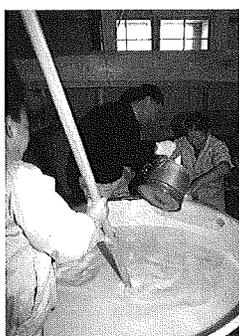


写真10 酒造り

土と気質は、今も北野・異人館街や旧外国人居留地、南京町の街角に息づいており、ジャズや映画など神戸発祥の文化、洋

服・家具・洋菓子・神戸ビーフなどの地場産業も発展し、今日の神戸ブランドにもつながっています。

◆ 浜街道のなごり松

前置きが長くなりましたが、本題の西国街道について書いてみたいと思います。西国街道は、ご存じのとおり、古代には「山陽道」と言われ、日本の中心であった都と朝鮮半島との玄関口であった九州・太宰府とを結ぶ、最も重要な幹線道路として発展してきました（写真11）。その後、近世には、畿内と西国（九州・小倉）を結ぶ道として賑わいを見せていました。西国街道は、京都（東寺口）から内陸部を西宮までとおり、芦屋市

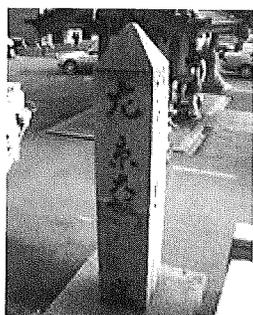


写真11 西国街道の道標

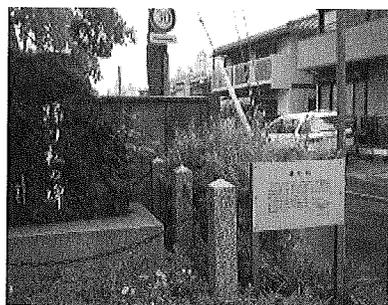


写真12 踊り松の碑

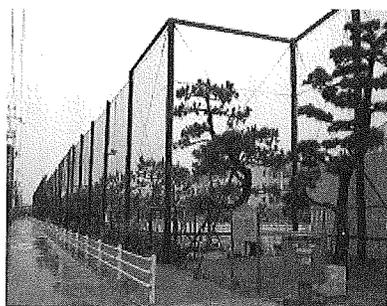


写真13 なごり松

打出で二本に分かれ、神戸市内では東灘区から中央区にかけて「本街道」と「浜街道」の二本の道があったそうです。「本街道」が主として西国大名の参勤交代に利用されていたのに対して、「浜街道」はそのバイパス・生活道路として使われていました。そのため、本街道は道幅も広く田畑の中を通っており、一方、「浜街道」は村と村をつなぎ、庶民の道として賑わっていたそうです。当時の里歌に「深江こゆれば大日如来、高い高橋、おどり松」というものがあるそうです。七十五年（靈

龜元年）、御輿に乗った森の稲荷神社の神が沖合から上陸した際、人々が喜んで波打ち際の松のまわりを踊り回って迎えたことから、その松を「踊り松」と呼ぶようになったと言われています。その名残をとどめる松や碑が「浜街道」沿いに点在しています。（写真12・13）

◆ 「徳川道」と「神戸事件」

神戸港の開港（一八六八年）後、徳川幕府が外国人との衝突を避けるため、「徳川道」という「本街道」の付け替え工事を突貫工事で完成させました。しかし、開港から約一カ月後（一

月一日）、徳川方の尼崎藩を牽制するため明治新政府は、西宮の警備を備前藩に申しつけます。その備前藩の部隊約五〇〇人が西宮に向かう途中、三宮神社付近で行列を横切ろうとしたフランス水兵を刺傷した事件、いわゆる「神戸事件」が発生します。この事件で、四カ国連合艦隊が抗議書を送りつけ、居留地防衛の名目で臨戦態勢をとると言う大事件に発展します。新政府は、まだ政権が朝廷に移ったと言うことを外国に表明していなかっただけ、急ぎよ一月一日に新政権を表明し、折衝を開始します。その結果、部隊を率いた備前藩の家老・日置帯刀は謹慎、第三砲隊長であった滝善三郎が全責任を負わされ、兵庫津の永福寺（戦災で焼失）において切腹と言うことで決着しました。「滝善三郎供養の碑」は現在、近くの「能福寺」に移され、今も花が供えられてあることが多いそうです。

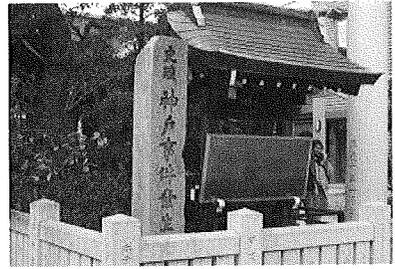


写真14 三宮神社 (神戸事件発生地)

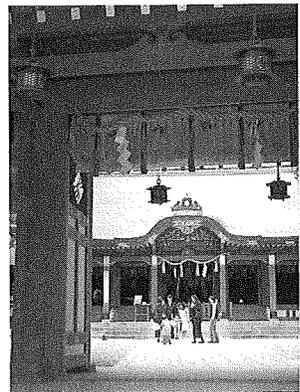


写真15 長田神社

なお、この三宮神社前にて「本街道」と「浜街道」は再び合流することになります(写真14)。

◆**大路**
おおみち

新湊川のすぐ西側『長田神社』(写真15)への参道あたりには、「中央幹線」という道路があります。この道路が「西国街道」の現在の姿と言われていますが、その中央幹線を挟んで南北両側に「大道通」という町名があります。この町名の由来は「西国街道」だと言われています。律令時代には、街道の重要度・利用頻度などから大路・中路・小路に分類されていたそう

で、そのうち「山陽道」は唯一の「大路」であったそうです。中世には公定のルートとしての「山陽道」は存在しませんが、江戸時代に入ると幕府は参勤交代のための五街道と脇街道を整備し、西国街道は脇街道の一つとして西国大名の参勤交代に使われしました。道幅も「山陽道」は九〜一二m、西国街道は三〜六m程度だったそうです。なお、現在の中央幹線は、道幅五〇mの幹線道路となっています。

◆**須磨・源平合戦と行平の舞台**
風光明媚で温暖な地として、古くから人々を魅了してきた須

磨(写真16)。奈良・平安時代には貴族の隠棲地として、「万葉集」や「源氏物語」などに登場することはご存じのことと思います。能楽や舞踊にも取り入れられた在原行平と松風・村雨の物語も、須磨で生まれました。また山が海に迫り、交通の要所であったことから「須磨の関」がおかれ、その後、幾度となく歴史を分ける戦場となりました。源平合戦において屋島・壇

浦の合戦と並ぶ一ノ谷の合戦にまつわる史跡がたくさん残っています。特に、西国街道から参道がのびる「須磨寺」には若くして戦死した平敦盛像や敦盛

ゆかりの「青葉の笛」などが宝物館に納められ、境内には「敦盛の首塚」、「義経腰掛けの松」などがあり、江戸時代には、多くの旅人が訪れたと言われています(写真17)。

◆**須磨・国境**
くにさかい

鉢伏山が海近くまで迫る須磨浦は、狭い場所に国道二号・JR神戸線・山陽電鉄と交通機関が集中しているエリアです。古代「山陽道」の時代には、海側は通ることができず、山側を迂回して塩屋に出るルートだったそうです。今のように海側を通れるようになったのは、江戸時代になってからと言われています。

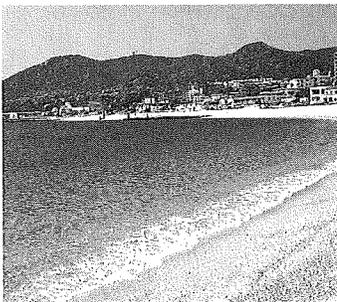


写真16 須磨海岸

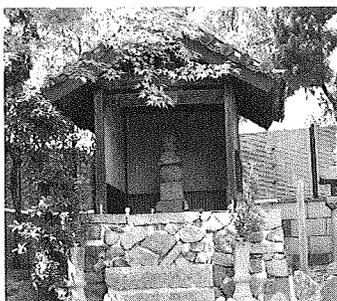


写真17 須磨寺の敦盛首塚



写真18 五色塚古墳

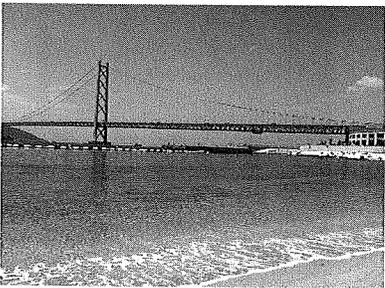


写真19 アジュール舞子と
明石海峡大橋

す。また、このエリアには堺川（境川とも書きます）という川があり、現在の須磨区と垂水区の区界になっていますが、昔は「摂津」と「播磨」の国境となっていました。しかし、単なる国境ではなく、当時の日本の中心であった畿内（首都圏）と畿外との重要な境であったそうです。ちなみに「須磨」という地名はこの「畿内」の隅がなまって「スマ」となり、「須磨」の字が定着したと言われています。

◆垂水・播磨の国

「垂水」の地は旧「播磨の国」の東端にあり、江戸時代には陸

海の交通中継地でした。東播磨の平野部から六甲山系へと地形が変化するため、高さ約三〇mの断崖が海に接し、多くの滝が海に流れ落ちていたそうです。このため「水の滴るところ」、「滝のあるところ」を意味する「垂水」という地名が付いたと言われています。西国街道を旅行する人々は、瀬戸内海を望む街道沿いのお茶屋に立ち寄って、この滝の水でのどを潤し、旅の疲れを癒したそうです。また明石海峡を通る船は、ここで飲料水を補給したとも言われています。これらの滝は昭和初期にも

四つ残っていたそうで、現在でも山陽電鉄の「滝の茶屋駅」付近にその名残が残っています。

また、垂水には古代からの遺跡が残っており、最初にも書きました「五色塚古墳」（県下最大の前方後円墳）があります。明石海峡の海上交通を取り切っていた豪族の墓ではないかと言われていますが、神功皇后にまつわる伝説も残っています（写真18）。

◆舞子の浜

垂水の西から山田川までの浜は「舞子の浜」と呼ばれ、須磨と並んで風光明媚な名所として有名でした。「舞子」という地名の由来については、様々な言い伝えなどが残っております。地誌「明石記」には、「この辺りに潮流が舞い込む浜なので廻込浜といった」とあるそうですし、「在原行平が淡路島を望む白砂青松の景色を非常に気に入り、ここで乙女に舞を舞わせて楽しんでため」、「平清盛が美しい童に

舞を舞わせたため」、「松の形が舞子が舞うのに似ているから」などと言われています。江戸時代には、景勝の地として参勤交代の休憩場所となり、多くの休憩茶屋が建ったと言われています。明治時代には、明治天皇がたびたび訪れられ、一八九四年（明治二七年）には、有栖川宮が別荘を建てられてから、皇族の方がたびたび宿泊されました。現在、その別荘跡地には「舞子ピラ」が建っています。今では本州四国連絡橋「明石海峡大橋（パールブリッジ）」が完成し、新たな交通の要所・観光地となっています（写真19）。

◆おわりに

とりとめもなくダラダラと書いてしまいましたが、少しは神戸に対するイメージが変わったのではないのでしょうか。旧西国街道沿いには、この他にも多くの歴史的遺産がありますので、是非、神戸に来て探索してみてください。

「みずさわハートフル空間づくり」

地域主体の道活用社会実験

オープンカフェ等地域主体の道活用に関する社会実験

〓大町商店街のもてなし空間〓

奥州市水沢総合支所（旧水沢市）都市計画課技師 及川 誉士夫

一 はじめに

岩手県奥州市水沢区大町（旧水沢市）（図1）は、旧奥州街道沿いに形成された歴史的な中心商店街である。しかし、郊外大型店への購買顧客の流出等により、当該地域を含む中心市街地の既存商店街にあつては、商店数、販売額が減少しており、生活道路や公園、緑地、広場といった居住のための環境整備も進んでいないことから、人口減少や少子高齢化、空き地、空き店舗の増加が顕著であるといった問題も進行している。しかし、各種イベントや市民との連携など、活性化の気運も高まっており、中心市街地活性化対応としてTMO「水沢商工会議所」と協力し、様々なソフト事

業が展開されている。

二 実施に至る経緯

実験対象路線の県道佐倉河真城線（図2）は、「都市計画道路横町多賀線」（幅員一六m、片側歩道幅員三・五m）として既決されている。現状の道路は、車道約九m、歩道両側約三mとなっているが、歩道部については、昭和四二年に地区住民が中心となり、民地を提供し整備を行ったものであり、現在に至るまで一般交通に提供されている。昭和六〇年には、区画整理事業等による道路拡幅を含む基盤整備の検討を始めるも、社会経済情勢等の状況から、実施に至っていない。

当該地区のまちづくり活動は、昭和六〇年から

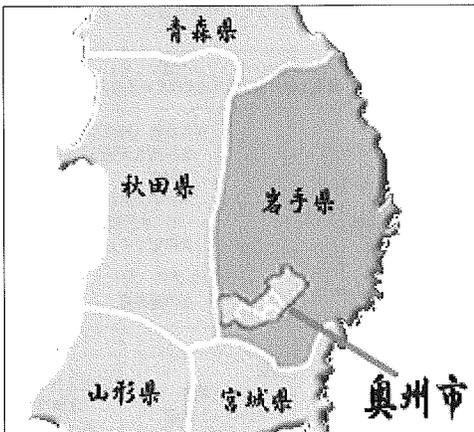


図1 岩手県奥州市の位置

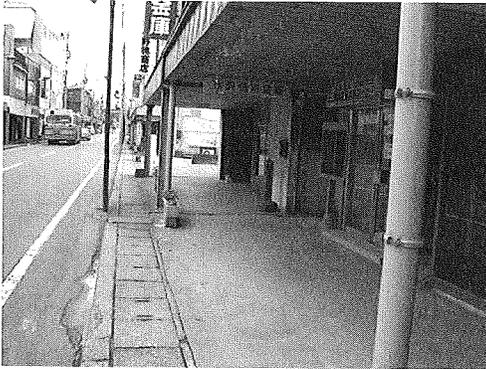


写真1 歩道の現状

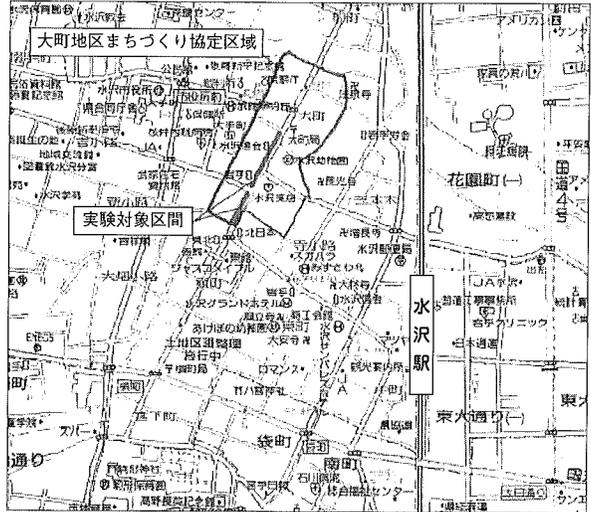


図2 実験対象区間

商業者、地区住民等により組織された「大町街づくり推進協議会」を中心に行ってきた。平成一七年度には、都市計画道路の変更決定を踏まえ、将来にわたる大町地区のまちづくり方針を「ハートフルタウン大町」と定め、高齢化社会に対応したまちづくりの具体策をまとめた。今後の基盤整備にあたっては、現状の歩道上二階に存在する建築物(写真1)が撤去され、三・五mの歩道が整備される計画であることから、歩行者、特に高齢者、障害者、小さい子供(地区内に幼稚園が立地)への対応、すれ違い時や車椅子等の利用のあり方を検討し、新しい商店街のもてなし空間の創出等、これらの検討を国土交通省の平成一七年度社会実験を活用し、地域主体の道活用社会実験として実施に至った。

三 実験の概要

1 実験概要

当該実験は、七月の選定通知を受け、大町街づくり推進協議会を中心に岩手県(地方振興局)、水沢市(現奥州市)、水沢商工会議所、水沢観光協会によって構成される「みずさわハートフル空間づくり地域主体の道活用社会実験実行委員会」(図3)を設置し、実験内容の検討を行い、企画部会が中心となって事業を運営した。

本社会実験の概要は以下のとおり。

(1) 積極的に公共空間を活用した「ハートフル空間の創出」による活性化

地域内の商業等の活性化の促進と地域住民の利便に供する歩道空間づくりのために、オープンカフェ等による積極的な活用を図るものとする。

・現状の歩道を活用して、将来的な歩道利用について、高齢者、子供を含めた利用者へのサービス提供を目的としたオープンカフェ、ガレージセール、ワゴンセール、高齢者イベント等に活用して効果と課題を明らかにする。

・都市計画街路事業に対して、単なる道路整備にとどまらず、通行にも考慮しつつ、歩道(公共空間)の有効な活用方策を見出して、事

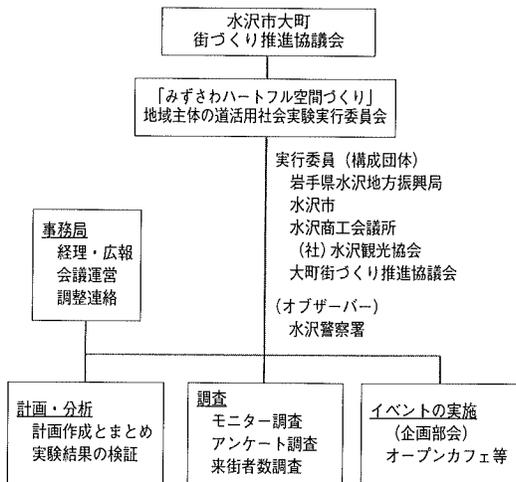


図3 実施体制

業を地域の活性化の起爆剤とし、新たなコミュニティ活動の芽を育てることに結びつける。中心市街地の活性化に結びつける「歩行者回遊性」を確保するために、実験の結果を将来的な道路整備計画内容へ活用する。

(2) 住民が道路を美化(愛護)する

持続的な協働のまちづくり

官民の協力度体制の強化と地域住民による積極的な地域活動関与に対する「自発的意識の醸成」のために、地域主体の実験事業運営体制等の構築を図るものとする。

・道路拡幅後の積極的な公共空間の有効活用をきっかけとする、地域と一体となった活性化の推進と、住民自らが公共空間の美化に努める。

・イベント等の収入を維持管理活動費用(季節の花を地域住民が植える費用や清掃活動の諸経費等)の一部に手当てする方法の検証を行う。

・当該地域だけでなく、中心市街地内の道路拡幅未整備地区のためにも、当実験の成果を今後の道路整備後の周辺住民の関わり方を協議するためのモデルとして捉える。

2 改善目標

① 大町通りの歩行者交通量を、道路整備後に現状より約二〇〇％増加。

② オープンカフェや街角イベントを中心とした、通りを活かした催事を平成二〇年までに定期化し、年間三回程度開催。

3 実験実証項目と内容

(1) オープンカフェの実施、街の賑わい

創出活動(イベント等)の実施(図4)

現状の歩道を活用して、将来的な歩道利用について、高齢者、子供を含めた商店街利用

図4 イベント内容を示すチラシ

者への付加価値サービスの提供を目的とした「オープンカフェ」、「ガレージセール」、「ワゴンセール」、「高齢者イベント」等を実施。

【対象箇所】

【特徴的事項】

大町通り(約二五〇mの区間)(図5)
歩行者交通量・来街者数の変化や、来街者・商店・住民等への満足度調査、ならびに日常生活、商業活動等への影響等を検証し、その効果と課題を明らかにする。

(2) 継続的な地域活動に向けた関係者との合意形成

【特徴的事項】

道路拡幅後の積極的な公共空間の有効活用をきっかけとする、地域と一体となった活性化の推進と、住民自らが公共空間の美化に努める。



図5 実験概要図

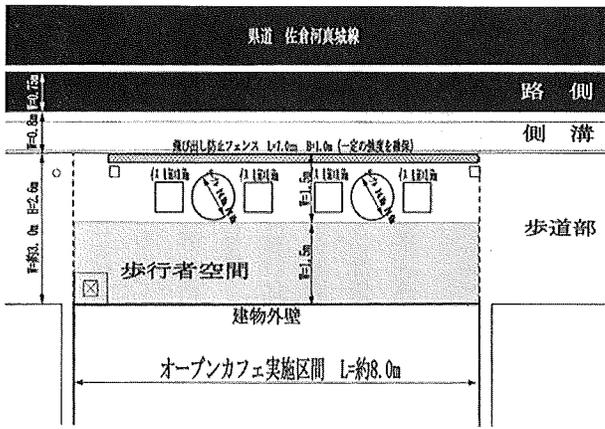


図6 オープンカフェ標準図

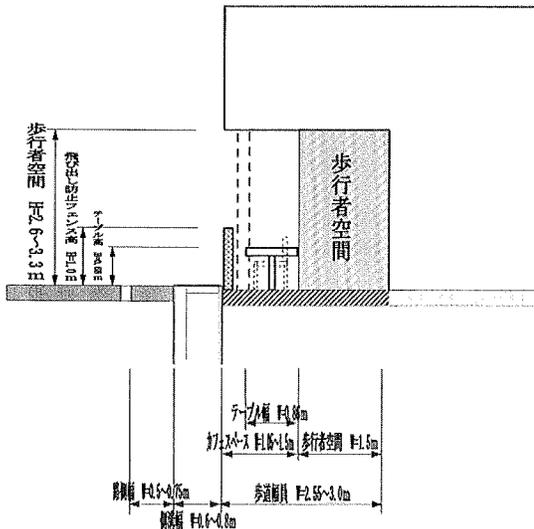


図7 オープンカフェ断面図

(3) オープンカフェ及びイベントの詳細
▼オープンカフェ(図6・7)

オープンカフェは、実験期間中毎日実施することとし、実験区間の歩道上に、お休み処として五カ所(二カ所あたりテーブル二セット、イス四セットを設置)実施することとした。実験路線は、未整備路線であることから、歩道幅員が狭く、十分なスペースでの実施は難しくカフェセットの配置等には深慮した。カフェでは、隣接飲食店の協力によりランチ等の飲食を提供することができ、日常的なカフェセットの管理

及び接客については、協議会(地区住民)において班編成がされ、地区全体で対応した。カフェセットの設置に際し、歩道未整備路線での実施となることから、警察との事前協議により、車道側への転倒防止のため、相当の強度のフェンスの設置及び安全な歩行者空間の確保等に配慮した(写真2)。

▼街の賑わい創出活動(イベント等)

実験期間中に展開される各種イベントは、企画部会が中心となり検討、運営された。オープンカフェ同様、イベント会場について、



写真2 オープンカフェ

歩道部のみでの十分なスペース確保は難しく、歩道と連続する民地の一体的な活用によりイベントスペースを確保した(図8)。具体的なイベント内容は、実験地区内に立地する水沢幼稚園の協力で実現した、園児の器楽演奏会と市内の団体による大正琴演奏会の観覧型のイベント(写真3)や、地区内で営業しているヨガ教室の協力によるヨガ体験教室、高齢者を対象とした囲碁将棋大会の参加型のイベント(写真4)を展開した。また、期間中毎週月・木曜日には、地元農家による野菜の産直販売、市内写真愛好家による写真展や恒例イベントとして実施してきたギャラリーセールを実験期間中に開催した(写真5)。



写真3 大正琴演奏会

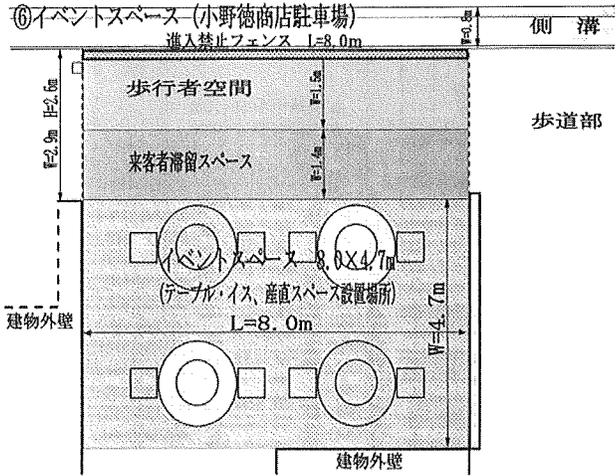


図8 イベントスペース

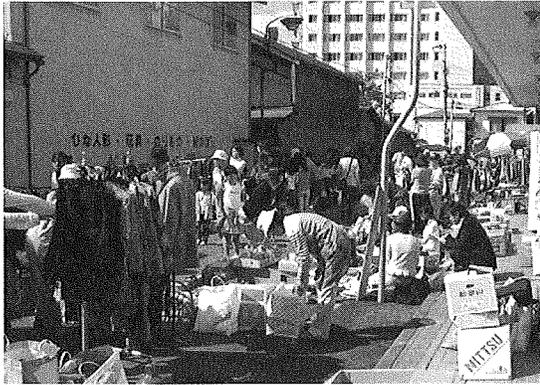


写真5 ガラージセール



写真4 囲碁将棋大会

▼宣伝広報

宣伝広報については、街頭へのポスター掲示、チラシの配布、新聞への記事掲載、市の広報・ホームページへの情報掲載などを行った。

4 実験期間

平成一七年一〇月一日(土)～一〇月三一日(月)の一カ月間。

四 実験評価

1 評価項目・関連調査等

今回の実験は、実験前と実験中に定量的調査及び定性的調査を行い、それらの比較検証を行った。このことから、以下の三点を評価項目とした。

(1) 評価項目

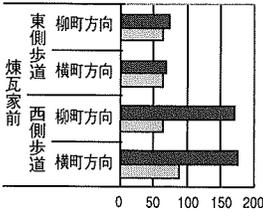
- ・歩行者の増加(交通量の動向を、実施前と実施期間中で比較して評価する)。
- ・商店街の集客における課題と対応策(利用者の満足度を、実施前と実施期間中で比較して評価する)。
- ・道路活用による沿道の営業・生活に対する影響(住民・商店の影響度を実施期間中と実施後で比較して評価する)。

(2) 調査結果から見た社会実験の効果等

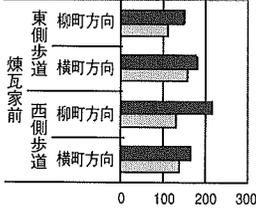
① 実験効果

調査結果に見る実質的な効果としては、実験

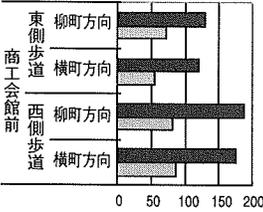
来街者数調査（終日計：人）
（休日）



（平日）



（休日）



（平日）

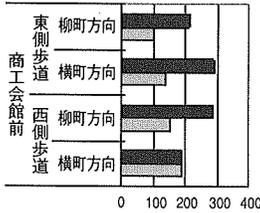


図9 来街者数調査

実施によって商店街で過ごす時間が延長しており、特に以下の二点が認められた。

・「実験中・来街者」の商店街滞在時間は、実験前と比較すると長くなっている。

・「オープンカフェの利用者」は、カフェ利用時間分だけ商店街に長く滞在している。

② 商店街の集客における課題

調査結果に見る集客のための課題としては、「歩道のイメージ」と「商店街の改善点」についての意向から抽出できた。

・歩道のイメージについて、来街者は、「危険（段差など）」、「アーケードが古い」と感じている。

・賑わいある商店街のための改善点について、実験中の来街者は、「商品やサービス内容の

工夫」、「イベントや売り出し」、「建物を新しくする」を指摘している。

③ オープンカフェについて

調査結果に見るオープンカフェ利用者や事業者の意向の特徴は、以下の内容が認められる。

・利用者は、「徒歩」で、「中高年齢」で、「商店街利用頻度の高い層」に多い（一休みできる場）（六六・七％）や「気軽にくつろげる場」（四五・五％）を求めている。

・オープンカフェ等の実施は、今後も継続すべき（「実施の方法に工夫」を要するものとしている）。

(3) 定量的調査の結果

定量的調査として、来街者数及びオープンカフェ利用者数調査を実施した。

・実験前と実験中の来街者数を比較すると、休日・九三倍、平日・五〇倍と増加しており、さらにオープンカフェを実施していた「西側歩道」で、休日は二・二三倍の増加となった（図9）。

・オープンカフェ利用者は、特徴的な傾向として、休日より平日の利用者が多くなっており、利用者の多い時間帯は一時〜四時までの日中に多いことが分かった（図10）。

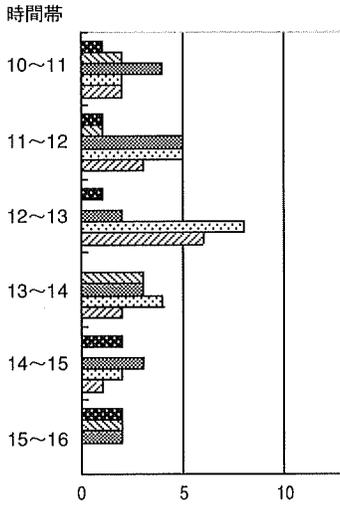
(4) 定量的調査の結果

定性的調査として、来街者、住民・商店、オープンカフェ等の利用者を対象としてアンケート調査を実施した。

・実験前の来街者アンケート調査の結果、現状の歩道に対するイメージは、「危険（段差など）」（六〇・四％）、「アーケードが古い」（五六・六％）が半数を超える回答となったほか、賑わいのある商店街となるためには、「建物を新しくする」（四五・三％）、「歩道環境を整備する」（四五・三％）が高い回答となった。また、大町周辺での滞在時間は、「三〜六〇分」が約四割（四二・〇％）。「九一分以上」が約二割（二二・〇％）であり、このことから、一人当たりの平均滞在時間は七三分であった（図11）。

・実験中の来街者アンケート調査の結果、現状

オープンカフェ利用者数：10/9（日）



オープンカフェ利用者数：10/18（火）

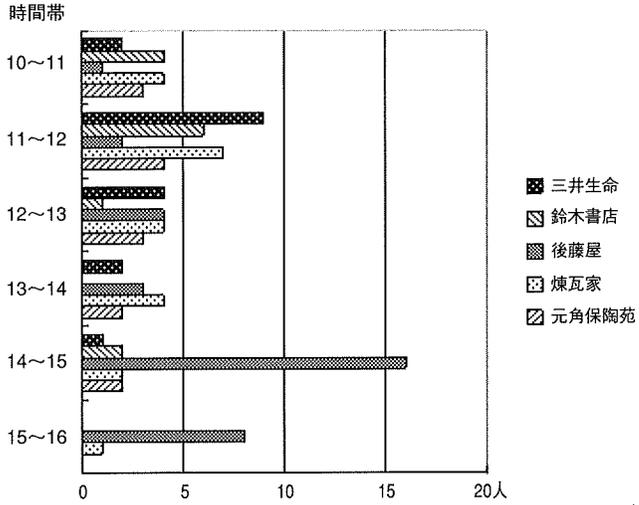


図10 オープンカフェ利用者数

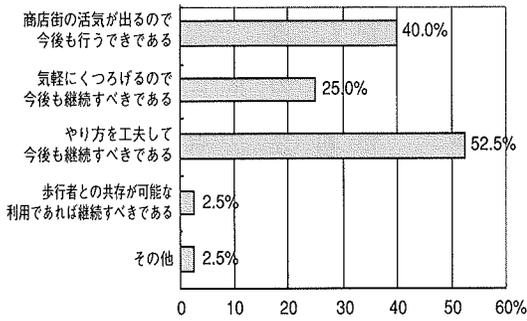


図12 来街者アンケート（実験中）

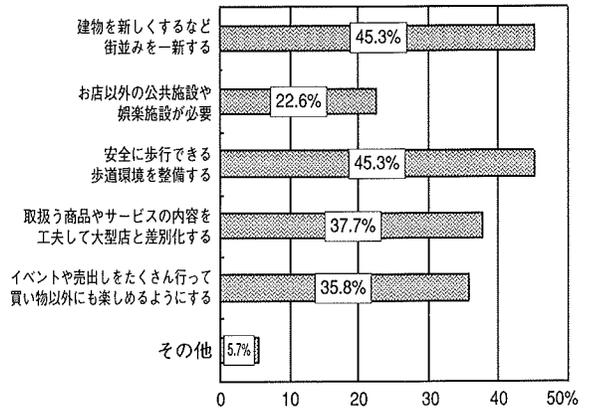


図11 来街者アンケート（実験前）

の歩道に対するイメージは、「アーケードが古い」（三九・二％）、「危険（段差など）」（三七・三％）、「暗い」（三三・三％）が約三分の一以上の回答となったほか、歩道利用については、約八割が「今後も行うべきである」であった。賑わいのある商店街となるためには、「商品やサービス内容の工夫」（四七・一％）、「イベントや売り出し」（三三・三％）、「建物を新しくする」（三一・四％）が高い回答となった。また、大町周辺での滞在時間は、「一時間三〇分以上」が約半数以上（五二・一％）、「三〇～六〇分」（三一・三％）であり、このことから、一人当たりの平均滞在時間は一七一分と実験前より二倍以上の増加となった（図12）。

実験後の地区の住民、商店を対象にしたアンケート調査の結果、歩道利用については、約七割が「今後も行うべきである」としている。理由は、「やり方を工夫して継続」が約三分の二であり、約二割が「今後はやらないほうが良い」としており、理由は、「くつろげる雰囲気がない」（六〇・〇％）が最も高い回答となった。また、実験実施による各影響について、住民の日常生活への影響は、「特になかった」が約八割、商業者の商売への影響は、「変わらなかった」（売上）（五九・八％）、

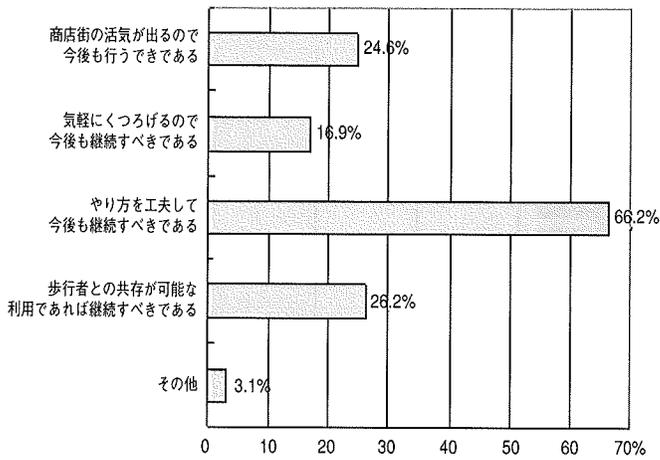


図13 住民・商店アンケート

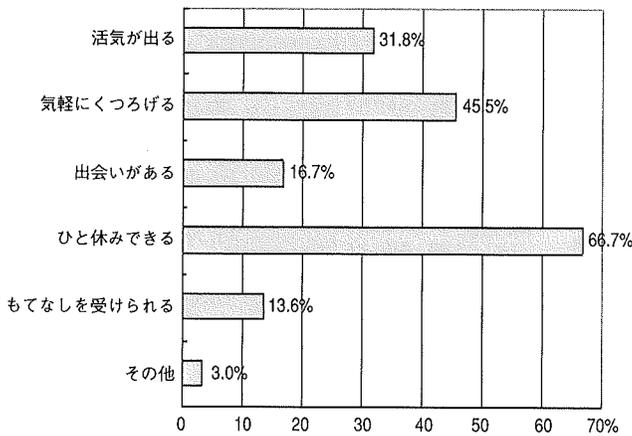


図14 オープンカフェ利用者アンケート

「来客数」(六〇・九%) / 無回答(三五%)とする意見がほとんどであった。今後の改善点等は、「歩きやすく安全な歩道環境」、「お客様が常時休める環境(いす、トイレ、休み処等)」、「イベントと個店の売上との結びつき」、「開催時期(暖かい季節)の工夫」などが示された(図13)。

・実験中のオープンカフェ等の利用者を対象としたアンケート調査の結果、来街者(実験中)よ

りも「高い年齢層」、「徒歩手段による来街」などの現状がうかがえた。歩道利用については、約九割が「今後も行うべきである」としており、良かった点としては、「ひと休みできる」や「気軽にくつろげる」が高い回答となった。改善点としては、「PRの方法」や「催事の工夫」が高く、「車道側の安全性確保」は最も低い回答となった。また、大町周辺での「滞在時間は一時間以内が全体の約三分の二」を占めるが、

「オープンカフェの利用時間は、三〇分以内が約九割」を占めており、商店街の滞在時間延長の効果が認められた(図14)。

五 課題と今後の展開

1 歩道利用の課題

現状の歩道幅員では、当初想定していた歩道上の各イベントについて、十分な歩行者空間の確保が困難な箇所があったため、中止、場所の変更(オープンカフェと歩道と連続する民地を活用)が求められた。また、歩道利用のための協議は、利用する全てのイベントについて、詳細計画をもつて警察との協議を行う必要性があった。

オープンカフェでの飲食サービスについては、「歩道に面する場所に飲食店舗が無い」という大町商店街の現状から、食事等の提供に協力する飲食店舗側から、「自店の従業員等で接客する形態でのサービス提供が難しい」という要望があったため、実行委員会でサービス提供する体制が必要となった。また、オープンカフェの実施に当たっては、歩行者の安全確保と車道側への転倒や飲食物の飛散等の対策を施すように警察より指導を受けたことから、車道との境界側へフェンスを設置した。このとき、十分な安全性を確保するものが「工事用のフェンス」しかなかったことから、今後はオープンカフェのイメージを形成する「景観

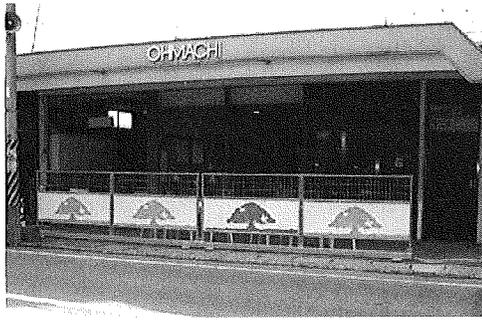


写真6 フェンス設置状況



写真7 歩道(上)、空き店舗(下)を利用した観客席

に配慮したフェンス」の必要性が感じられる(写真6)。フェンス設置の課題も踏まえると、今後歩道をカフェ等に活用する場合は、通行にも十分配慮した安全確保可能な歩道幅員が条件となり、管理者、警察との協議の上、歩行者安全性の確保を十分考慮し、歩道幅員に支障のない方法が前提になるものと考えられる。

実施したイベントの中で、演奏会などの観客席が必要な場合に、会場が歩道と連続する民地であることから、隣接しての客席確保が難しかったため、道路を挟んで向かい側となる「歩道部分や空き店舗」を客席として用意する方法を取らざるを得なかった。今後イベントを企画検討する場合、

客席確保の問題を解決できなければ「観覧型イベント」は見直す必要がある(写真7)。

2 地元の対応の課題

今回の実験で「店舗前の清掃、美化」や「オープンカフェの準備、撤去」、「カフェテーブルの美化」、「カフェでのもてなし」、「各イベントの実施準備」等に対して、地域の住民・事業者が主体的に参加したことで、「自主的に関わることの必要性」について認識が高められた。このことから、今後も地域の活性化に向けた取組みを推進する場合にあつては、地域住民・事業者の自主的参加が必要である。また、オープンカフェやイベントへ

の地元の自主的協力体制には成果があつたが、たくさんの方を各店の売上に結びつけるためのイベントに同調した個店の販売自助努力が不足していたものと考えられることから、イベント時の個店販促の方法が今後の課題といえる。

さらに、今回の実験で実施した意向調査の結果を通じて、カフェやイベントで大町を訪れる「消費者等の意見」を改めて認識できたことは、現状の歩道空間に対する問題点や整備のあり方、今後のイベントの実施内容・方法、イベント時の個店側のあり方等に参考とすべきところが多いものとなった。今後も、ただイベント等の実施だけでなく、利用者や参加者の意向を調査し、実施内容の改善に活かす方法が必要である。

当初、収入を見込むようなイベント企画も想定したが、実施場所の制約等により実施に至らなかった。そのため、道路美化等の維持管理活動費用の一部として資金確保することは今回は困難となったが、地域住民・事業者が自主的に美化活動に取り組んで、歩道空間に対する関心を高めることができたことは、逆に効果が上がったものと考えられる。

3 今後の展開

(1) 道路整備計画内容への活用

▼安全な歩道空間の整備と

トータルイメージの改善

今後、道路整備に当たっては、安全な歩行者空間の確保と周辺環境等とのトータルイメージの改善について、考え方を最初に明らかにする必要性がある。

各種のイベントを実施した今回の実験期間中も、普段同様に来街者の年齢構成は「五〇歳代以上」が半数以上を占めており、今後の商店街におけるメインターゲット層もこの年代（中高年齢層）であるといえる。そのような観点からもバリアフリー化など、歩きやすい安全な歩道空間の整備が求められている。

(2) 高齢者を大切にすまちづくり

▼高齢者が安全に安心して

時間を過ごせるまちづくり

▼恒常的な「一休み」の空間提供

(いす、テーブル等の設置)

今後、さらに進む高齢社会に対応して、高齢者が安全に安心して時間を過ごせるまちづくりが、なお一層求められていることが確認できた。また、実験の結果から、歩道利用のオープンカフェにより滞在時間が高まったことから、今後の道路整備の実施段階においては、来街者利便施設（いす、テーブル等）を利用した歩道整備について考慮する必要がある。

(3) 今後の活性化展開について

▼連動する販促イベントの実施

▼消費者が店を訪れる必然性を

与えられるようなイベントの実施

今回の実験によって、集客効果と滞在時間の増加・延長効果が認められたわけであるが、それらの効果が単に「まちの集客」だけでなく、各店舗の「売上」や「来客数」の増加に連結するように「店側へ消費者を引き込むような販促やイベントの内容」が特に重要であると認識された。また、今後の取り組みとして、「消費に結び付けること」に視点を置いた「消費者が店を訪れる必然性を与えられるようなイベント」の実施が必要であることが確認された。

(4) 改善目標に対する考察

▼大町通りの歩行者交通量を

道路整備後に現状より約二〇〇％増加

都市計画道路の整備の実施スケジュールは明確になっていないものの、今回の調査結果より、既存の道路状況における実験中の来街者数は、実験前の来街者数の休日で約一・九三倍、平日で約一・五〇倍と増加の値を示している。また、オープンカフェを実施していた「西側歩道」だけで見ると、休日は約二・二三倍となり、すでに二〇〇％以上の増加を示す結果であった。

▼オープンカフェや街角イベントを中心とした

通りを活かした催事を平成二〇年までに定期化し、年間三回程度開催

通りを活かしたイベントは、今回の実験を通して実施上の諸課題が浮き彫りとなった。これらを踏まえ、定期化に向けた次年度以降の取組みは、実施方法や開催内容について、より効果的なものとなるように十分に検討する必要がある。

(5) まとめ

今回の実験は、現状の歩道でのイベント展開における効果、課題を検証することができ、合わせて来街者等のアンケート調査などにより当該地区、道路に求められている環境や機能など、将来的な基盤整備において参考となる様々な情報を得る有意義なものであった。しかし、実験結果だけ見れば、改善目標である歩行者交通量の増加も概ね達成することができたが、これらは実験期間中の一過性のものであり、今後これらの活性化方策の自主的な展開、継続が課題になると思われる。全国的に財政の圧縮による公共事業の選択、大型商業施設の郊外進出、購買客の郊外志向や少子高齢化等々、中心市街地を巡る情勢は依然厳しい状況である。今回の実験の成果を当市のまちづくりに活かし、まちの活性化に少しでも寄与できるように、今後も努力していきたい。