

目次

エッセイ

双葉スマートインター	藤 巻 義 麿	1
------------------	---------	---

特集／スマートICの本格運用

スマートインターチェンジの本格導入に向けて	道路局有料道路課	4
-----------------------------	----------	---

お江戸 道るねっさんす ～知らなかった日本の「道」が見えてくる。～ 一実施報告一	道路局総務課	12
平成18年度 「道路ふれあい月間」 行事報告について	道路局 道路 交通管理課	16
平成18年度 「道路ふれあい月間」 地方行事報告について《前編》		18

道路占用Q & A

高架下の占用の取扱いについて	道路局路政課 道路利用調整室	26
----------------------	-------------------	----

静岡駅前交通結節点改善事業における バリアフリー化の取組み	中部地方整備局 静岡国道事務所	28
--	--------------------	----

現場の 取組み事例

誰もが安心して歩きやすいみちに ～ユニバーサル歩道整備事業（歩道のバリアフリー化対策）～	神戸市建設局 道路部工務課	34
---	------------------	----

訴訟事例紹介

タンクローリー車が路肩から道路外に転落した 事故において道路の管理瑕疵が争われた事例	岡 崎 之 彦	39
一千葉県道タンクローリー転落損害賠償請求事件一		

連載 道と思想（その12）	三 木 克 彦	47
---------------------	---------	----

とんび の広場

「健康長寿な福井」にアクセス！（福井県）	長 谷 川 義 則	51
日野郡の「歴史街道」と「愛のトンネル」（鳥取県）	沢 田 道 彦	55

連載／社会実験 愛川線における 複合的TDM施策の取組み（相模原市）	中 澤 昇	59
---	-------	----

時・時・時		66
-------------	--	----



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。

スマートインターチェンジの 本格導入に向けて

道路局有料道路課

一 背景・目的

我が国の高速道路における平均インターチェンジ間隔は約一〇kmと、欧米諸国に比べ約二倍と長く、高速道路が通過する市町村のうち、約三割の市町村においてはインターチェンジが設置されておらず、通過するのみとなっている状況です。

このような状況から、「使える」ハイウェイを実現するための具体的な施策として、インターチェンジの最適配置とアクセス強化が提案されています。

国土交通省では、平成一六年度より地方自治体等と共同で、スマートインターチェンジ（ETC専用IC）の社会実験を実施してきましたが、このたび、その実績を踏まえて「SA・PAに接続

するスマートインターチェンジ」の本格導入を行うための要件、検討体制、事業区分、手続きなどを定めた「制度実施要綱」を策定しました。

二 スマートインターチェンジ

設置による効果

スマートインターチェンジは、一般のインターチェンジに比べて、建設・管理コストの縮減が可能なため、効率的に追加インターチェンジを整備することができます。スマートインターチェンジの整備により、既設インターチェンジや周辺道路の安全かつ円滑な交通の確保、インターチェンジアクセス時間の改善、災害のおそれのある一般道路の区間の代替、地域イベント等地域活性化施策の支援等の効果が見込まれます。

三 スマートインターチェンジ

設置までの進め方

今後、スマートインターチェンジ「SA・PA接続型」の設置を要望する地域では、地方公共団体が主体となって、その設置について発意し、本要綱に基づき各地区協議会（地方自治体、地方整備局、高速道路会社等により構成）において、検討・調整・所要の手続きを進めることにより、設置することが可能となります。

なお、現在、社会実験を行っている箇所については、条件の整ったところから、速やかに本格導入を目指します。

表 スマートインターチェンジ社会実験箇所

路線名	SA・PA名称	県名
東北自動車道	福島松川PA	福島
東北自動車道	長者原SA	宮城
東北自動車道	泉PA	宮城
山形自動車道	寒河江SA	山形
磐越自動車道	新鶴PA	福島
常磐自動車道	友部SA	茨城
関越自動車道	三芳PA	埼玉
東北自動車道	上河内SA	栃木
東北自動車道	那須高原SA	栃木
関越自動車道	駒寄PA	群馬
中央自動車道	双葉SA	山梨
上信越自動車道	佐久平PA	長野
上信越自動車道	小布施PA	長野
長野自動車道	嬬捨SA	長野
北陸自動車道	黒埼PA	新潟
関越自動車道	大和PA	新潟

路線名	SA・PA名称	県名
上信越自動車道	新井PA	新潟
北陸自動車道	入善PA	富山
北陸自動車道	徳光PA	石川
北陸自動車道	大潟PA	新潟
日本海東北自動車道	豊栄SA	新潟
東名自動車道	富士川SA	静岡
東名自動車道	遠州豊田PA	静岡
東名阪自動車道	亀山PA	三重
北陸自動車道	南条SA	福井
中国自動車道	大佐SA	岡山
中国自動車道	加計BS	広島
浜田自動車道	金城PA	島根
山陽自動車道	吉備SA	岡山
徳島自動車道	吉野川SA	徳島
九州自動車道	須恵PA	福岡



三芳パーキングエリア（関越自動車道）



友部サービスエリア（常磐自動車道）



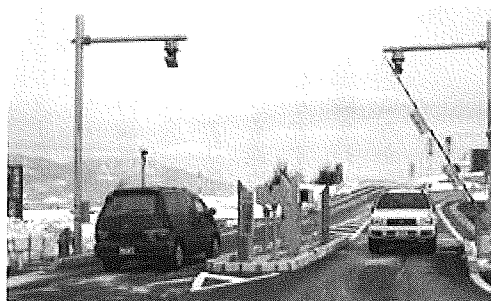
長者原サービスエリア（東北自動車道）



寒河江サービスエリア（山形自動車道）



須恵パーキングエリア（九州自動車道）



新鶴パーキングエリア（磐越自動車道）

写真 スマートインターチェンジ社会実験中のスマートインターチェンジ

四 スマートインターチェンジ 設置後の展開

スマートインターチェンジ「SA・PA接続型」

の設置後も、交通量や周辺地域の土地利用状況の変化等も踏まえ、当該インターチェンジの開放時間の見直しや通行方向の拡大、大型車対応のための周辺道路の改良などにより機能拡充を図り当該スマートインターチェンジを核とした周辺地域の更なる活性化等が進むことが期待されます。

スマートインターチェンジ（スマートIC） 「SA・PA接続型」制度実施要綱

第1 背景・目的

我が国の高速自動車国道（以下「高速道路」という。）における平均インターチェンジ（IC）間隔は約一〇kmと、欧米諸国のIC間隔の約四〜五kmに比べ約二倍と長く、また、高速道路が通過する市町村のうち、約三割の市町村においてはICが設置されておらず、通過するのみとなっている状況である。

このため、高速道路において効率的に追加ICの整備を図るため、地方公共団体の発意によるスマートICの制度を導入し、高速道路の利便性の向上、地域生活の充実、地域の活性化に寄与することを目的とする。

整備に当たっては、既設ICや周辺道路の安全かつ円滑な交通の確保、ICアクセス時間の改善、災害の発生する恐れのある一般道路の区間の代替、地域イベント等地域活性化施策の支援等を図る必要のある区間について、その整備効果を勘案することとする。

なお、これまで社会実験を行った成果を踏まえ、今回導入するスマートICはサーブिसエリア（S

A）・パーキングエリア（PA）接続型（バスストップ（BS）接続を含む。）とする。

第2 定義

(1) スマートICとは、地方公共団体が主体となつて発意し、高速自動車国道法（昭和三十一年法律第七九号）第一条の二第一項の規定に基づき連結許可を受けた同法第一条第一号の施設で、道路整備特別措置法施行規則（昭和三十一年建設省令第一八号）第一三条第二項第三号のETC専用施設が設置され、同号のETC通行車のみが通行可能なICである。

(2) スマートICは、IC本体（高速道路区域境から接続する道路までの間の施設。）及び料金徴収施設にて構成される。

(3) SA・PA接続型とは、スマートICのうち、高速道路側の接続箇所が、SA、PA又はBSであるものをいう。

第3 スマートICの要件

(1) 当該ICにおいて高速道路と連結する施設は、高速自動車国道法第一条第一号に定められる施設であること。

(2) 当該ICの設置により、既設ICや周辺道路の安全かつ円滑な交通の確保、ICアクセ

ス時間の改善、災害のおそれのある一般道路の区間の代替、地域イベント等地域活性化施策の支援など、十分な社会的な便益が得られ、かつ連結予定施設側の事業者において地域住民に対し、説明責任が果たされるものであること。（費用対便益（B/C）は一・〇以上であることを含む）

(3) 高速道路株式会社（以下「会社」という。）及び地方公共団体は、安全かつ円滑な交通を確保しつつ、体制・運営の効率化等によるコスト縮減や利用者増に努めることとし、会社が負担する当該ICによる管理・運営費用の増加分は、原則として、当該ICの設置による増収の範囲内であること。

(4) 当該ICの管理・運営については、地区協議会において調整されたものであること。

第4 地区協議会

(1) スマートICの設置に当たっては、設置を予定しているIC毎に、国土交通省の地方整備局もしくは北海道開発局又は沖縄総合事務局、地方公共団体、会社、その他の関係機関による地区協議会を設置する。

(2) 地区協議会で検討・調整する主な事項は以下のとおりである。

① 当該ICの社会便益

② 当該IC及び周辺道路の安全性

③ 当該ICの採算性

④ 当該ICの整備方法

⑤ 当該ICの管理・運営方法（開放時間の制限も含む）

⑥ その他当該ICの設置・管理・運営する上で必要な事項

(3) 地区協議会に参加した機関は、当該ICの円滑な設置、安全かつ円滑な管理・運営に協力しなければならない。

(4) 地区協議会は、当該ICが供用後も継続して、その安全性・採算性・管理・運営形態等について、定期的にフォローアップしなければならない。

(5) 国土交通省の地方整備局もしくは北海道開発局又は沖縄総合事務局は、地区協議会における検討・調整が進むよう議事の進行に努めなければならない。

第5 事業区分

1 IC本体の事業区分

(1) IC本体は、原則として接続する道路の道路管理者が整備する。

(2) 国土交通省、日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）及び会社は、地方公共団体が当該IC本体を整備するにあ

たり、可能な限り協力するものとする。

2 料金徴収施設等の事業区分

(1) 料金徴収施設の設置は、会社の負担とする。

(2) 高速道路区域の道路附属物等の設置は、会社の負担とする。

3 その他の事業区分

(1) IC本体までのアクセス道路の整備は、当該道路管理者の負担とする。

(2) 測量及び試験費は、各々の事業区分に応じた負担とする。

第6 管理区分

1 管理区分

(1) IC本体は、第5 1(1)によりIC本体を整備した者が管理する。

(2) IC本体の設置に伴い増加する道路区域の維持管理は、各々の道路管理者が自らの負担により実施することを原則とする。

(3) 料金徴収施設は、会社が管理する。

2 料金徴収

料金徴収に関する管理・運営費用は、会社が負担する。

第7 管理・運営形態

(1) 当該ICの管理・運営形態は、地区協議会で決定するものとする。

(2) 当該ICの運営開始後において、当該ICの管理・運営形態に不都合が生じた場合には、当該ICの地区協議会において、検討・調整する。

第8 事業の手続き

当該ICの地区協議会は、第4(2)に掲げる事項について、検討・調整を行い、その結果、第3の各要件を満たしたICについて「スマートIC実施計画書」を策定（以下、その内容に変更が生じた場合も含む。）するものとする。

1 関係機関協議

「スマートIC実施計画書」策定にあたっては、当該ICが存する都道府県公安委員会その他地区協議会が必要と認める者と事前に協議するものとする。

2 連結許可申請

(1) IC本体の管理者は、「スマートIC実施計画書」が策定されたのち、「連結許可申請書」(高速自動車国道法施行規則(昭和四六

年建設省令第一九号)第二条に基づく必要書類)を提出し、高速自動車国道法第一条の二第一項の国土交通大臣の連結許可を受けなければならない。

(2) IC本体の管理者は、連結許可申請書の提出にあたっては、事前に機構と調整しなければならない。

設置要件

- ①高速道路と連結する施設は高速自動車国道法第11条第1号の施設であること。
- ②十分な社会的な便益が得られ、かつ連結予定施設側の事業者において地域住民に対し、説明責任が果たされるものであること。(費用対便益(B/C)は1.0以上であることを含む)
- ③会社及び地方公共団体は、安全かつ円滑な交通を確保しつつ、体制・運営の効率化等によるコスト縮減や利用者増に努めることとし、会社が負担する当該ICによる管理・運営費用の増加分は、原則として、当該ICの設置による増収の範囲内であること。
- ④管理・運営について地区協議会で調整されたものであること。

設置までの進め方

地区協議会(地方整備局、地方自治体、会社、関係機関で構成)

○地区協議会における検討・調整事項

- ①当該ICの社会便益
- ②当該IC及び周辺道路の安全性
- ③当該ICの採算性
- ④当該ICの整備方法
- ⑤当該ICの管理・運営方法(時間制限含む)
- ⑥その他当該ICの設置・管理・運営する上で必要な事項

スマートIC実施計画書の策定(あらかじめ、都道府県公安委員会等と協議)

連結許可申請書を国土交通大臣に提出

連結許可(整備計画変更等)

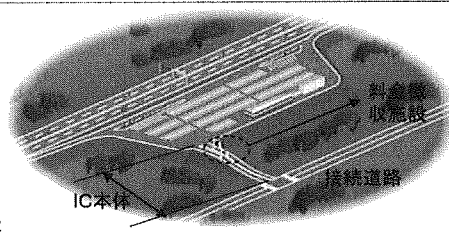
本格導入

地区協議会は、供用後も定期的に行い、フォローアップ
管理運営形態に不都合が生じた場合、地区協議会で検討

事業・管理区分

- ①IC本体※は、原則として接続する道路の道路管理者が整備・管理
- ②料金徴収施設の設置、管理運営費用は高速道路会社の負担

※IC本体:高速道路区域境から接続道路までの間の施設



※ 今後も社会実験は必要に応じて実施

図1 スマートインターチェンジ[SA・PA接続型]制度実施要綱<概要>

第9 スマートIC制度に関する窓口

スマートIC制度に関する窓口は、国土交通省各地方整備局道路部、北海道開発局建設部又は沖縄総合事務局開発建設部とする。

第10 社会実験の活用

今後のスマートIC（SA・PA接続型）整備予定箇所のうち、その管理・運営形態において、運営時間や利用可能方向の制限、利用促進策等に関するデータの集積が必要と認められるICについては、当分の間、社会実験を実施するものとする。

附則

この要綱は、平成一八年七月一〇日から適用する。

◆スマートインターチェンジ

設置による効果

1 インターチェンジアクセス

時間の改善（通勤時間の短縮）

（図2）

〔上信越自動車道 新井PA〕

【妙高市～上越市内の通勤時間短縮】

国道一八号を經由した場合の通勤時間は約五二分。

新井PAスマートインターチェンジを利用して上信越自動車道経由の場合は、約三六分（約一六分の短縮）。

2 インターチェンジ

アクセス時間の改善

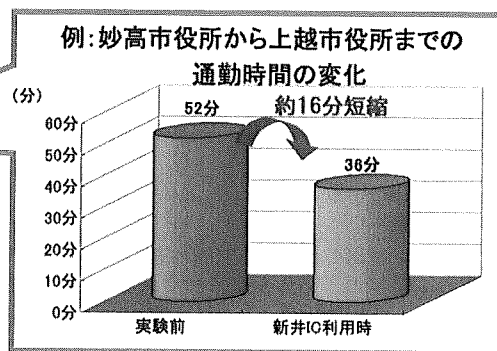
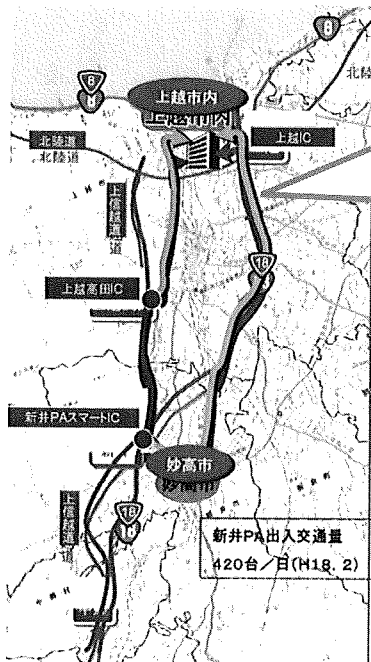
（工業団地とのアクセス時間短縮）

（図3）

〔東名阪自動車道 亀山PA〕

【名古屋方面から亀山地区の工業団地へのアクセス時間が短縮】

移動距離の短縮や渋滞する国道一号を經由しなくなったことにより、アクセス時間が約七分



短縮。また、スマートインターチェンジへの交通転換により、国道一号側の所要時間が短縮。

図2

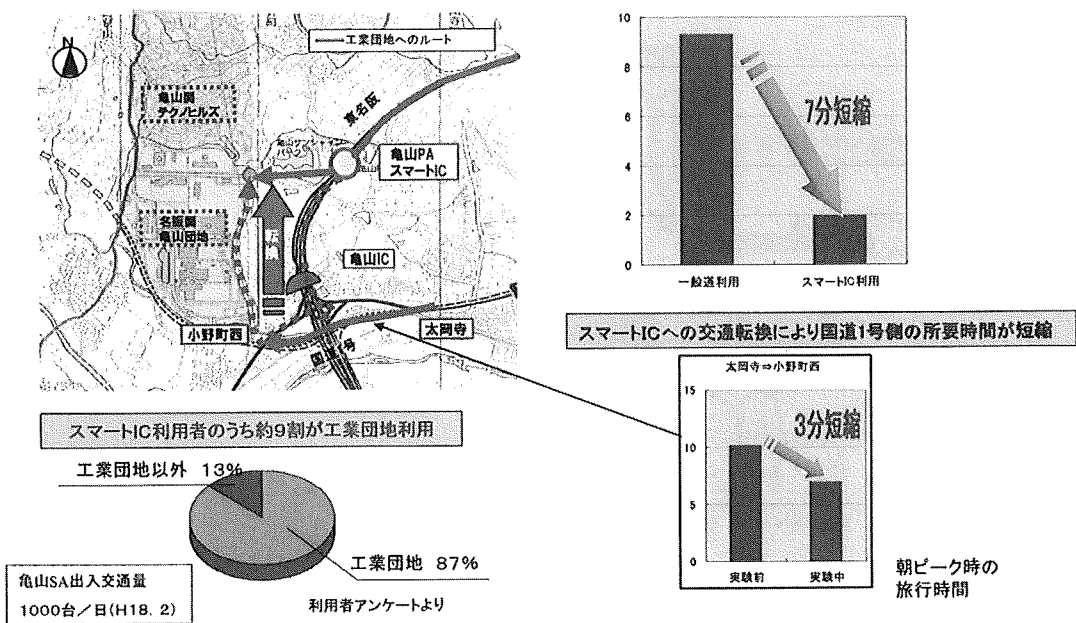


図 3



中山間地域では時間短縮の効果に加え、「車酔いの心配が少なくなる」「搬送中の事故の危険性軽減」など高速道路利用ならではの効果を確認。

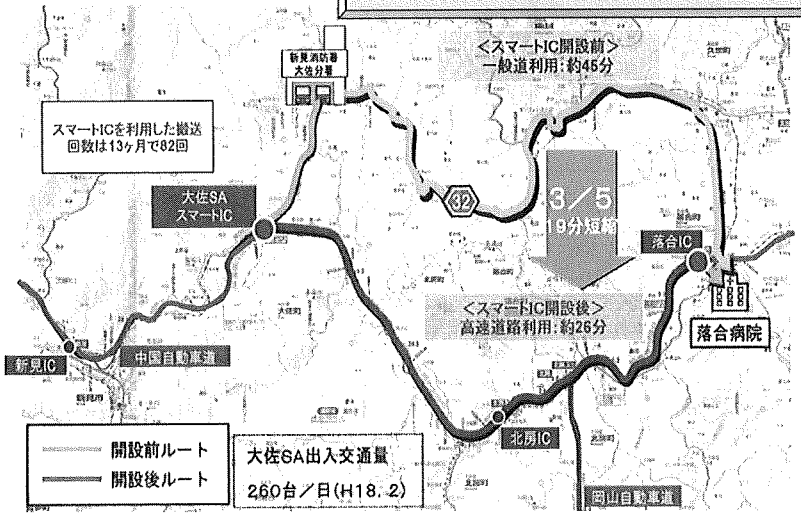


図 4

3 インターチェンジアクセス時間の改善 (高次医療機関への搬送時間短縮)

(図 4)

【中国自動車道 大佐SA】
【大佐SA スマートICにより高次医

療機関までの搬送時間が短縮】
スマートインターチェンジの利用により、高次医療を担う病院までの搬送時間が3/5に短縮(約一九分短縮)。また、高速道路を使うことにより、揺れが少なく傷病者の安静な搬送が可能。

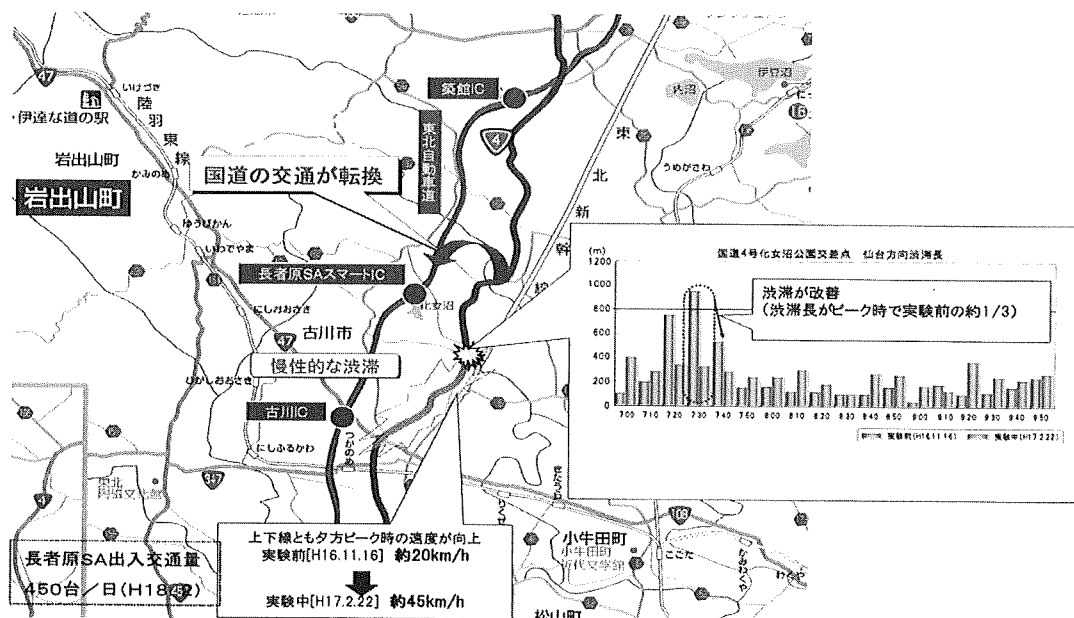


図 5

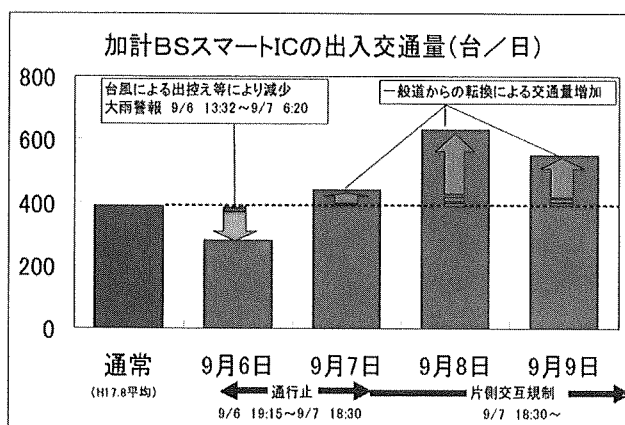
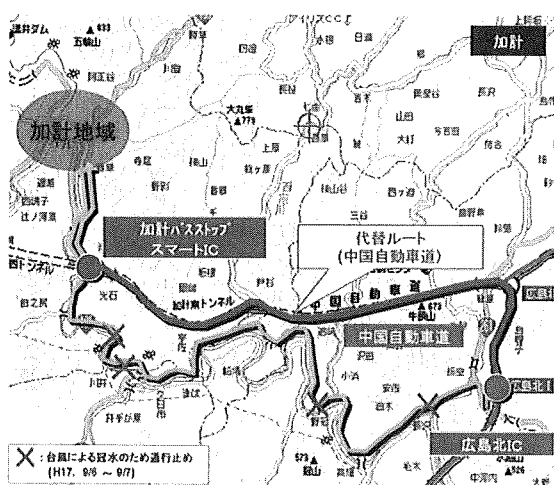


図 6

4 既設インターチェンジや 周辺道路の渋滞緩和

(交通分散による交通の円滑化) (図5)

〔東北自動車道 長者原SA〕

〔長者原SAスマートIC利用者者の六割が隣接する古川ICからの乗り換え〕

慢性的な渋滞が生じていた国道四号化太郎公園交差点での渋滞長が、実験前の約1/3 (朝の通勤ピーク時間帯)。

夕方ピーク時の旅行速度も約20km/h (実験前) から約四五km/h (実験中) と

約二五km/hアップ。

5 災害の発生するおそれのある区間の代替

(災害時の代替ルート確保) (図6)

〔中国自動車道 加計BS〕

〔加計BSスマートICが唯一の経路〕

台風一四号 (平成一七年九月) により、二日間 にわたって通行止めとなった国道一九一号にかわり、スマートインターチェンジが加計地域の唯一の経路となった。

お江戸 道るねっさんす

～知らなかった日本の「道」が見えてくる。～

— 実施報告 —

道路局総務課



オープニングセレモニー

昭和六一年度から始まった「道の日」中央行事も今年度で二一回目を迎えました。今年度「道の日」中央行事は、『お江戸 道るねっさんす』知らなかった日本の「道」が見えてくる。』をテーマとして、お台場パレットタウンパレットプラザ、お台場シンボルプロムナード公園にて実施されました。

当日は快晴で、三五℃を超える炎天下であったにも関わらず、沢山の人で大賑わいでした。道路はあまりにも身近な存在であるため、その意義や



— たくさんの子供たちが参加したヘムヘムクイズ

《11時 オープニングセレモニー》

重要性が見過ごされがちですが、このようなイベントを通じて、一人でも多くの方に道路への関心を持っていただければと考えています。
以下、当日の模様をご紹介します。

「夏休みの一日、江戸の雰囲気味わってもらう中で、道と生活の関わりを考える機会になって欲しい」と、「道の日」実行委員会 海野代表幹事の挨拶で幕があけた今年の「道の日」イベント。

海野代表幹事の挨拶に続き、2006「道の日」ナビゲーターの青木さやかさんと「忍たま乱太郎」でおなじみのへムへム君が仲良く入場。いよいよ楽しいイベントの始まりです。

《11時30分 ステージショー》

オープニングに続いて、へムへムクイズがステージで行われました。とても強い日差しにも関わらず、たくさんのお子供たちが参加し、元気良く手を挙げ、お父さん・お母さんのアドバイスを受けながらクイズに答えていました。クイズに正解す



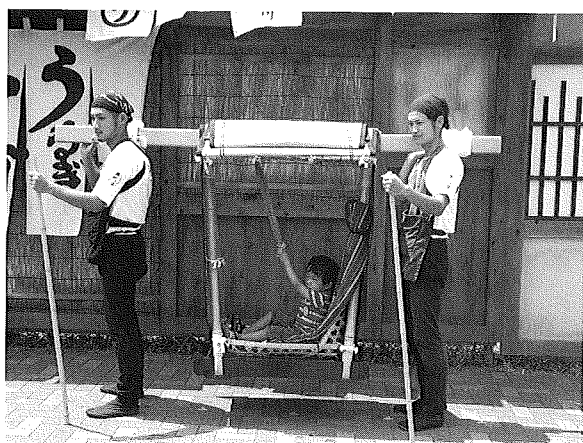
忍たま乱太郎ショー

ると記念品がプレゼントされ、子供たちは素敵な笑顔を見せていました。

クイズが終わると、次はお待ちかね、忍たま乱太郎ショーの始まりです。乱太郎達三人組がステージに登場すると子供たちは大喜び。ステージの乱太郎達にあわせて子供たちも一緒に踊り始め、会場に一体感が生まれました。

《12時 お台場江戸街道 散策》

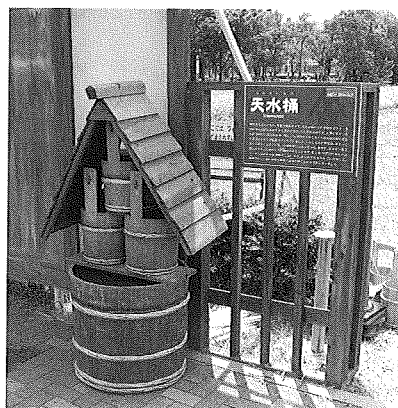
シンボルプロムナード公園では、イベントテーマ「お江戸 道るねっさんす」にちなみ、江戸時



駕籠や体験



青木さやかさんと一緒に「お江戸でde 打ち水」



天水桶



青木さやかさんによるトークライブ



大勢の人がつめかけたメインステージ



道路ふれあい月間推進標語表彰式

代の街なみが再現されていました。来場者は、日よけ暖簾やよしずの前で思い思いに写真をパチリ。また、江戸時代の道の使われ方を感じてもらおうと、南京たますだれや瓦版の配布、侍による寸劇が行われ、見ている者を楽しませてくれました。

一二時一五分からは、「お江戸で打ち水」と称し、青木さやかさんの号令のもと打ち水が行われました。打ち水効果により気温が二℃下がるとあ

って、打ち水後はとても涼しく感じられました。また、子供向けの駕籠や体験コーナーでは、めったに味わえない体験とあって、沢山の子供たちが大喜びで駕籠に乗っていました。

江戸時代の道は、単なる交通インフラではなく、生活スペースの一部としても利用されていました。こうした体験を通して、これからの道のあり方について考えるきっかけになってくれればと思います。

《13時30分 メインステージ》

午後のステージの始まりです。まずは、「道の日」クイズ大会。全国の「道の駅」の数は?……といったちょっと難しい問題に正解し、青木さやかさんのサイン入りTシャツを記念品にもらって喜ぶ解答者の笑顔がとても印象的でした。この時間帯になると、暑さが最高潮に達しましたが、続く「道路ふれあい月間推進標語表彰式」、青木さやかさんによるトークライブを楽しみにする人で、会場にはどんな人が集まってきました。

「道路ふれあい月間推進標語」の今年の最優秀標語は「ただいまと 今日笑顔で 帰る道」。最優秀賞、優秀賞を受賞された方に対し、宮田道路局長より、表彰状及び盾、標語審査員の山田美保子さんより記念品が、また最優秀賞については青木さやかさんより記念品が贈呈されました。

続いて、青木さやかさんによるトークライブが始まりました。自身が経験した「道」に関するエピソードや「道」について日々感じていることをいつもの毒舌を散りばめながら、時には観客を交えながらトークを展開し、会場は笑いの渦で包み込まれていました。

《14時30分 出展ブース散策》

暑さの影響でなかなか集客できなかった出展ブ



J A Fによるシートベルトコンビンサー体験コーナー

ースも、午後日陰が多くなってくると徐々に賑わいをみせてきました。J A Fのシートベルトコンビンサー体験コーナーでは、車の衝突事故を再現し、後部座席を含めたシートベルト着用の大切さを訴えていました。また、全国の「道の駅」を紹介するブースや、ITSブース、ETCブースなど各団体は、それぞれ嗜好を凝らした独自のPRを展開していました。

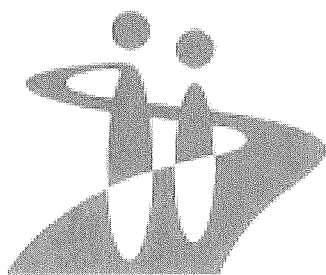
《15時30分 ステージショー》

午前と同様に、ヘムヘムクイズ、忍たま乱太郎ショー、そして「道の日」クイズ大会が行われ、子供から大人まで楽しんでいました。

《17時00分 クロージング》

司会のアナウンスにより、本年度の「道の日」中央行事は終了しました。当日は快晴で、三五℃を超える気温にも関わらず、沢山の方々にご来場、楽しんでいただけました。

イベント全体としては、大きな事故も無く、無事に終了することができました。ご協力いただきました関係者の皆様におかれましては、暑い中、本当にご苦勞様でした。



8月10日は「道の日」

平成18年度

「道路ふれあい月間」 行事報告について

道路局道路交通管理課

国土交通省では、道路を利用している国民に改めて道路とふれあい、道路の役割及び重要性を再認識していただき、さらには道路をいつくしむという道路愛護思想の普及及び道路の正しい利用の啓発を図ることを目的として、毎年八月一日から八月三十一日までの一カ月間を「道路ふれあい月間」と定め、地域住民が自主的かつ積極的に参画していただけるような各種運動を実施することとしています。

本月中旬、国土交通省をはじめとする各道路管理者においても、関係省庁、関係団体等の協力を得つつ、子供からお年寄りまでの幅広い層に様々な行事を通じて、道路の必要性や道路の持つ役割、使い方や道路愛護等についての認識を深めていただくために各種運動を展開することとしています。

また、このために「道の駅」等道路利用者が多く集まり、かつ地域情報を発信できる場所の活用を努めることとしています。

さらに、各種運動が当該月間を越えた効果のある取組みにつながるように配慮することとしています。

本年度も、道路の役割・重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めるため、全国各地でイベントや道路清掃などの道路にちなんだ各地域の特性に応じた行事が開催されました。

この「道路ふれあい月間」の行事の一環として、八月八日（火）午前八時四十分から九時三〇分まで、国土交通省道路局、関東地方整備局主催による「オフィス街ロードクリーン2006（霞ヶ関官庁街等道路清掃）」が実施されました。

これは、霞が関付近の国道一号（桜田通り）、国道二〇号（内堀通り）、都道（六本木通り）、都道（祝田通り）などの歩道総延長約九・九kmを沿道の官庁や民間のビルに勤務されている方々、一〇〇〇名がボランティアによりホウキ、熊手等を手空き缶やタバコの吸い殻などのゴミを拾い集めたり、植込みの雑草を取り、快い汗を流すとともに通勤途中の方々にも道路の大切さをアピールしました（写真1）。

この他、道路交通の安全、道路の正しい利用または道路愛護等に努め、その功績が特に顕著であった七四団体及び一八個人に対して国土交通大臣表彰が行われました。

さらに、「道路ふれあい月間」推進標語を次のテーマ



写真1 官庁街の道路清掃



写真2 審査員による選考の様子

(上：左から浅井慎平氏、陣内貴美子氏、
下：左から山田美保子氏、残間里江子氏)

により、平成一八年一月中旬から同年三月三十一日まで募集しました。

「道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。へみんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用しましょう」

その結果、全国から五、一〇二作品の応募があり、浅井慎平氏（写真家）、残間里江子氏（プロデューサー）、陣内貴美子氏（元オリンピック・バドミントン選手）、山田美保子氏（放送作家・コラムニスト）の四名により審査が行われ、最優秀賞一点、優秀賞四点、優良賞四点が選定されました（写真2）。

そして、八月六日にお台場パレットプラザで開催された「道の日」の中央行事において、表彰式が執り行われ、最優秀賞の藤井友哉さん、優秀賞

の鈴木昭博さん、高田明裕さん、井手尾有百美さんに宮田道路局長から賞状が手渡されました。また、盾、副賞については、審査員の山田美保子さん、「道の日」ナビゲーターの青木さやかさんより手渡されました（写真3）。

この他、優良賞については各地方整備局において表彰式が行われました。

◆最優秀賞

「ただいまと 今日笑顔で 帰る道」

藤井 友哉 さん

◆優秀賞

一般の部

「ありがとう。いつもお世話になる道に」

中塚 美穂 さん

「道の価値 水や空気と 同じ価値」

鈴木 昭博 さん

学生の部

「友だちと 楽しく行きかう 通学路」

高田 明裕 さん

「友達と 楽しく歩ける 道が好き!!」

井手尾有百美さん

◆優良賞

一般の部

「この道で であい・ふれあい・ゆずりあい」

山下 奈美 さん



写真3 「道路ふれあい月間推進標語」表彰式
(お台場パレットプラザ)

「この道が 結ぶ人の輪 地域の輪」

村岡 孝司 さん

学生の部

「遠回り それでもこの道 好きだから」

岡本 紘佳 さん

「人と人 道で広がる 心の輪」

阿部 竜弥 さん

なお、選ばれた標語はポスター・チラシ等に掲載され、本月間の広報に広く活用されました。

平成18年度

「道路ふれあい月間」 地方行事報告について

《 前編 》

北海道開発局

「道路ふれあい月間」・「道の日」の行事報告

北海道開発局では、「道路ふれあい月間」及び「道の日」の趣旨に沿って、道内各地で関係機関及び地元住民の協力を得て、様々な行事を実施しましたので、その一部をご紹介します。

◆「道の日フェスティバル2006」

八月一日（木）に、道路フェスティバル実行委員会（北海道開発局・北海道・札幌市・東日本高速道路（株）北海道支社）主催による「道の日二〇周年」かわりゆく北の道」をテーマに『北の道体験館inファクトリー』を開催しました。

会場となったのは、札幌市内にある「サッポロ



写真1 「道の日 こどもアートコンテスト」表彰式



写真2 道に関するトーク
（右が兵藤ゆきさん）

ファクトリー」で、屋内と屋外にそれぞれ各種のゾーンを設けて、多様なイベントを実施しました。屋内では、全道の小学生を対象とした「道の日 こどもアートコンテスト」について、低学年（一・二年生）、中学年（三・四年生）及び高学年（五・六年生）の部に分け、各部門の最優秀賞一作品、優秀賞三作品の表彰式を行いました（写真1）。

なお、各部門の最優秀賞の題名は、「文ぼうぐの道」（低学年の部）、「春夏秋冬の道」（中学年の部）「街から街へ続く道」（高学年の部）でした。また、タレント、エッセイストの兵藤ゆきさん、温泉学者の松田忠徳・札幌国際大学教授を招いて、コミュニティFM局による公開ラジオ放送を行い、道に関するトークが楽しく展開されました（写真2）。



写真5 高所作業車



写真4 ツルツル
路面体験コーナー



写真3 いろいろ
道路標識コーナー

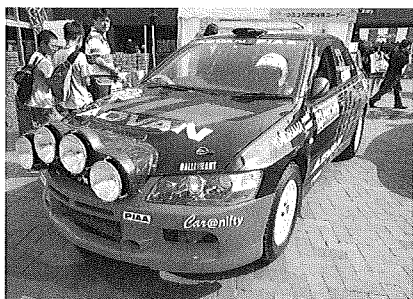


写真6 ラリーカー



写真7 道路の清掃活動

そのほか、道について、二〇年前と現在を比較した写真、情報化への対応としての情報BOXの整備、道の駅等を紹介した「パネル展」、シーニックバイウェイについて、風景写真に写っている国道名を当てる等のクイズラリー形式で紹介する「シーニックPRコーナー」（賞品は牛乳等）、カーナビゲーションに数字を打ち込むと目的地に行ける「マップコード」の紹介等が好評でした。

NEXCO東日本（東日本高速道路株）のブースでは、ETC利用の割引制度やSA・PAのうまいもの&おみやげランキングの紹介の外、オリジナルグッズの配布や社員の方によるマジックショーで人気を博していました。

特に子供たちに喜んでもらえたのが、バラバラのピースを組み合わせて、様々な道路標識を完成

させる「いろいろな道路標識コーナー」（写真3）、レンガを使ってアーチ橋を作ってもらう「造形体験コーナー」でした。

屋外に設置したツルツル路面でも転ばないコツや砂撒きの効果等を紹介した「つるつる路面体験コーナー」（写真4）（つるつる道路では、歩幅を小さくし、できるだけ足の裏全体を路面につけて歩くとよいそうです）と、高所作業車（写真5）とWRCに出場したラリーカー（写真6）の展示と試乗ができるコーナーには、順番待ちの列が出るほどの盛況ぶりでした。

イベントを通じて、道路の歴史や道路の役割、大切さを実感していただいたとともに、道路に対してより一層の親しみをもっていただいたことと思います。

◆道内各地での取組みについて

道内各地において、各地域の道路管理者が共同して地域住民参加のもと道路の清掃（写真7）や美化活動を行ったり、維持・除雪機械の展示・体験試乗会、「道の駅」等での道路のPRや「道路工事現場見学会」など様々な取組みを行いました。各イベントには多くの地域住民の方々に参加していただいたことから、道路愛護思想の啓発や道路に対する認識と理解を深めていただくことができたと考えております。

東北地方整備局

「道路フェア2006」

遊ぼう、学ぼう、なるほどゼザ・ロード

東北地方整備局では八月を「道路ふれあい月間」

として、多くの皆様に道路についてより詳しく知っていただくとうと、各事務所を通じて種々の行事を実施しました（表参照）。本フェアは八月一日に道路ふれあい月間行事実行委員会（東北地方整備局・宮城県・仙台市・仙台河川国道事務所・東北幹線道路調査事務所・東日本高速道路株式会社

社・宮城県道路公社）の主催により、仙台市青葉区の勾当台公園（市民の広場）において開催したものです。
今回のテーマは「遊ぼう、学ぼう、なるほど！ゼザ・ロード」と称し、見て、聞いて、体験して、遊びながら道路の役割や機能を学べる様々な催し

表 各事務所で行われた行事一覧

事務所名	開催日	イベント名及び内容	開催場所
青森河川 国道事務所	8月1日～10日	街頭広報活動	青森市・弘前市・八戸市内
	8月10日	小学生1日道路パトロール	平内町内
	8月10日	広報活動（道の駅）	道の駅「さんのへ」「とわだ」「奥入瀬」「しちのへ」
岩手河川 国道事務所	8月10日	道路愛護団体表彰式	盛岡市内
	8月10日	街頭及び道の駅 広報活動	前沢町、北上市内及び道の駅「幸行あねっこ」
	8月6日	八戸街道の旧跡を訪れる	軽米町内
三 陸 国道事務所	8月7日	道の日 in 宮古（街頭パレード）	宮古市内の市道・県道
	8月10日	第19回日釜石街道・仙人峠の集い	仙人峠（遠野市～釜石市）
	8月10日	気仙歴史の道を歩いてみよう	大畑峠（気仙郡住田町）
	8月24日	道路愛護団体表彰式	宮古市
仙台河川 国道事務所	8月10日	道路フェア2006	仙台市「勾当台公園」
	8月24日	道路愛護表彰式	仙台河川国道事務所
	8月2日	交通安全台同PR作戦	松島町内
	8月29日	大船渡国道維持出張所との交換パトロール	大船渡国道維持出張所管内
	8月11日	山元町ふるさと帰省・無事故作戦	山元町内
	8月3、4日	「古川まつり」における広報活動	大崎市内
	8月27日	道フェスタ2006 in 古川国道	古川国道維持出張所
	8月10日	夏の交通事故防止キャンペーン	あ・ら・伊達な道の駅
秋田河川 国道事務所	8月10日	広報活動（道の駅）	道の駅「てんのう」「象潟」「協和」
	8月25日	道路防災講演会	秋田市民交流プラザ「アルヴェ」
	8月30日	道路愛護団体表彰式	秋田河川国道事務所
湯沢河川 国道事務所	8月8、9日	小学生1日道路パトロール	湯沢国道維持出張所、大曲国道維持出張所
	8月10日	広報活動（道の駅）	道の駅「わがち」
能代河川 国道事務所	8月1日～6日	広報活動（道の駅）	道の駅「たかのす」「やたて峠」「ふたつい」「ことおか」
	8月4日	小学生1日道路パトロール	大館国道出張所管内
	8月5日	広報活動	二ツ井町西トンネル駐車帯
	8月10日	小学生児童（4～6年生）による体験学習ツアー	琴丘能代道路 米代川 能代除雪ステーション
	8月29日	愛護団体表彰式	能代河川国道事務所
山形河川 国道事務所	7月4日	道路ふれあい広場	一般国道112号 山形市十日町地内 約110m区間
	7月10日	道路ふれあい見学会	山形河川国道事務所、山形国道維持出張所
酒田河川 国道事務所	7月23日	道の日キャンペーン2006 in TSURUOKA	鶴岡市内
	8月2、3日	小学生1日パトロール体験会	酒田国道維持出張所、鶴岡国道維持出張所
	8月5日	道の日キャンペーン2006 in SAKATA	酒田市内
	8月31日	道路ふれあい月間表彰式	酒田市内
福島河川 国道事務所	8月4日	「道路ふれあい月間」 街頭キャンペーン	福島駅前
	8月8日	小学生1日道路パトロール	福島市～二本松市
	8月10日	「道の日」道路美化作戦	道の駅「安達」
	8月19日	道路展2006	道の駅「安達」
	8月22日	道路愛護団体表彰式	福島河川国道事務所
郡 山 国道事務所	8月4、8日	「道路ふれあい月間」 キャンペーン	会津若松市内、道の駅「にしあいつ」
	8月10日	「道の日」道路美化作業	郡山市内
	8月20日	アイラブロード郡山2006	郡山駅前
	8月28日	道路パトロール	須賀川市内
	8月31日	道路愛護団体表彰式	郡山国道事務所
磐 城 国道事務所	8月6日	道路ふれあいフェア2006 in ならは	道の駅「ならは」
	8月6日	道路愛護団体表彰式	道の駅「ならは」
	8月10日	「道の日」道路美化作業	いわき市内
	8月10日	「道路ふれあい月間」 キャンペーン	いわき市、相馬市、南相馬市内

を実施しました（写真1）。メインステージでは、昨年発足したプロバスケットボールリーグ「bjリーグ」の在仙チーム「仙台89ERS（エイティナイナーズ）」のチアーズジュニアによるオープニングセレモニーに続き、道路ふれあい月間行事実行委員会を代表して坪香伸東北地方整備局長の挨拶、ボランティアとして道路清掃や植樹等に携わっていた東北の各団体への国土交通大臣からの感謝状伝達式、そして仙台市内の小学生が道路をモチーフとして描いた絵画展及び東北地方道路写真コンテストの表彰式を行いました（写真2）。



写真1



写真2 坪香伸・東北地方整備局長挨拶

オープニングセレモニーの終了後には、気仙沼人力車の会の方々が提言書を持参になり、三陸自動車道の早期全線開通の提言書を読み上げ、局長に手渡されました。

その後、ステージショーに入り、89ERSチアーズジュニアのパフォーマンスショーやテレビで大人気の「ふたりはプリキュア スプラッシュスター」によるショー及び「ワンピース」のルフィによる交通安全教室が開かれ、子供達の元気な歓声が途絶えることなく、みんな一緒になって楽しみながら学んでいました。

イベントブースでは、各主催団体が行っている事業等をパネル等で詳細に説明したテントブースを、道路ふれあいパビリオンでは絵画展及び写真



写真3 道路ふれあいパビリオン



写真4 ロータリ除雪車の試乗体験

コンクールの入賞作品を展示しました（写真3）。また、道路資料館「みちあむ」所蔵の各種資料を展示しました。また、「道の駅」ブースでは、宮城県及び近隣の「道の駅」が臨時に開店し、その土地の紹介や特産物を展示販売して、家族連れの皆様にも好評を頂きました。さらに「遊ゾーン」ブースでは工作教室を開き、夏休み真っ最中の子供達にとっては遊べて学べて、さらに自分で作った工作物をお土産にと、大盛況でした。

広場においては、大型トラック型ラジコンを操作しながら交通ルールを学ぶコーナーとバックホー（油圧シャベル）型ラジコンを操作してあめ玉をいくつか獲得できるかというゲームに挑戦できるコーナーを設置した「ラジコンワールド」や、一

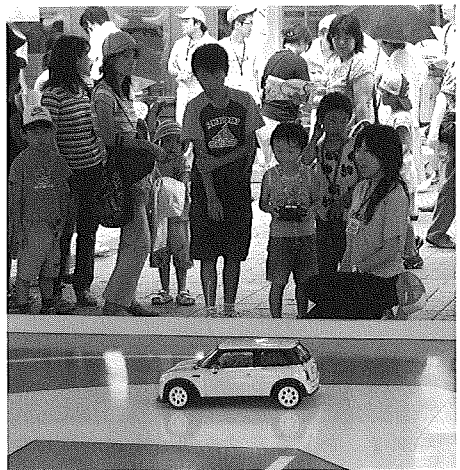


写真5 ラジコンワールドのゲームに挑戦する子どもたち

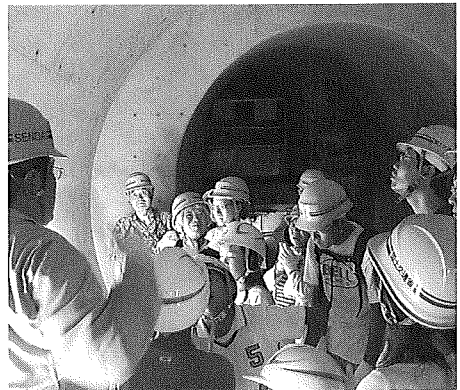


写真6 共同溝見学体験

〇匹以上の可愛い犬と直に触れ合える「ワンワン王国」、バッテリーカーに乗ってコンパクトな交差点を通過しながら交通ルールを学べるブースがあり、親子で楽しむ姿が数多く見受けられました(写真4・5)。

ほかにも、普段の生活では目につくことのない

「共同溝」(電気、電話、ガス、上下水道など私たちの暮らしを支えるライフラインを道路地下空間に整理・集約するトンネル状の施設)の地下現場に入って、それがどのような施設で、どのように自分の生活に関係しているかを実際に見ていただく見学体験会(写真6)や、大型バスで東北自動車道路・宮城ICにほど近い場所にある道路資料館「みちあむ」及び高速道路管制室を訪れる実地見学説明会を実施しました。また、今、仙台で話

題のベロタクシー(“VELO”とはラテン語で自転車を意味します)自転車タクシー)や遠路来場いただいた気仙沼人力車の会の皆様のご協力による人力車の試乗会が行われ、それぞれ試乗希望の方が多く整理券が必要になるなど、大変なご好評を頂きました。

フェア前日には宮城県に台風が近づき、当日も雨風のおそれがありました。朝七時頃から晴れ間が出てきた(最終的には好天に恵まれて最高気温三二℃まで上昇)こともあり、前年を大幅に上回るお客様にご入場頂き、滞りなく一日を終えることができました。これはひとえに主催関係団体の皆様、イベント関係業者の皆様、また一日で真っ黒(真っ赤?)になるほどの厳しい暑さの中、汗だくになりながらお手伝い頂きました皆様のこ

尽力の賜と深く感謝申し上げます。

関東地方整備局

「道路ふれあい月間」・「道の日」の行事報告

関東地方整備局では、八月の「道路ふれあい月間」及び「道の日」の趣旨に沿って、管内の道路関係事務所において各関係機関及び地元の皆様の協力を得ながら、地域と連動した様々な広報活動を実施しています。以下に、管内で実施された広報活動の一部として横浜国道事務所で実施した活動を紹介します。

◆「道フェスタ・横浜2006」

「博士とめぐる一日限定横浜国道みらい館」
「道の日」の八月一日(木)、横浜駅東口横浜そごう地下正面前の新都市プラザにおいて、横浜国道事務所主催、首都高速道路(株)神奈川建設局及び(社)関東建設弘済会の共催で、「暮らし」と「道」をテーマに広報イベントとして「道フェスタ・横浜2006」を開催しました。

ステージでは、「横浜国道劇場」の道の過去・現在・そして未来!と題した紙芝居をスタッフ(劇団員)扮する博士、パペット(あやつり人形)、ピエロの三人で一回約二〇分で五回上演し、毎回

ステージ前の床に貼った大型の事業概要図に座り込むなどした子供たちも喜んで道の成り立ちから現在までの道の進化や、これからの道路計画などについて聞き入っていました（写真1）。



写真1 紙芝居「横浜国道劇場」

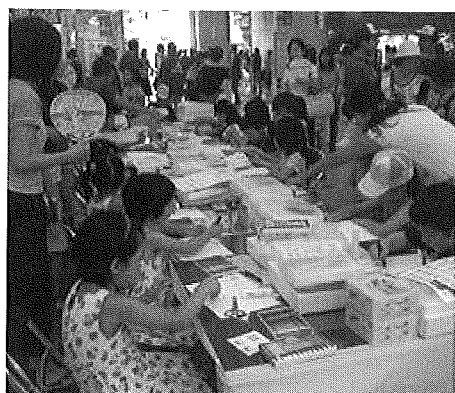


写真2 お父さんやお母さんと一緒になってミニチュアの街作り

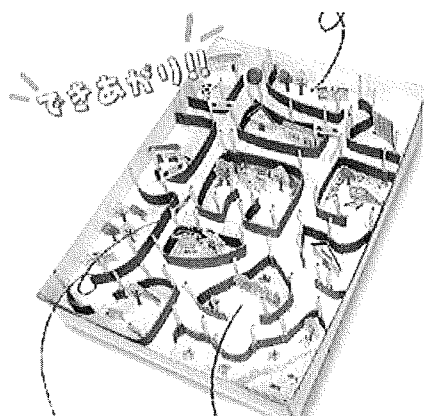


図 「スマートボール」完成イメージ

ちようど、昼時に当たる第二回目の上演後には、大寺事務所長により主催者挨拶と来場者に事前に配布した事務所作成の子供向けパンフレット「道路のはなし」を使って道の重要性や横浜国道管内の事業を説明するとともに、博士からの質問にも丁寧に分かりやすく答えるなどしました。

工作教室では、家から身近な場所（例えば学校、公園、駅など）までの道のりを絵にして、そこに立体的な壁を作りビー玉を転がすスマートボール作りを行いました。夏休みの自由工作にしようと参加した小学生たちはみんな真剣に、又楽しそうに道を考えながら絵を描いたり、『ここにはコンビニがあったよ』などとお父さんやお母さんと一緒にミニチュアの街作りに励んでいました。

た。会場のある西区内全ての小学校（八校）に事前に配布したチラシを見て参加した小学生は開始時間前に並んで待っていたり、一回三〇分毎の入れ替え制としたために次回以降の整理券を配るなど、大人気のコーナーでした（写真2、図）。

その他に、パネル展示では横浜国道事務所コーナーとして道路見える化計画などの取組み状況を紹介したり、首都高速道路(株)コーナーとしてETCや横浜環状北線を紹介し、来場者から説明担当者いろいろな質問をするなど興味をもって見て頂きました。ビデオ上映コーナーでは神奈川の道の歴史やETCの効果などを紹介し、ゲームコーナーでは神奈川県の地図に事業箇所を的とした輪投げゲームや、道に関する三種類の問題のスクラッチカードクイズも子供から大人まで、輪が入ったり、当たりがでると大喜びするなど楽しんでいました。

平成五年度からこの会場で開催し今回で一四回目を迎え、今年度も多くの家族連れや通行人など三、〇〇〇名を超える来場者で終日賑わいました。アンケートでも、「道路ふれあい月間」と「道の日」の認知度や本広報イベントに対する意見などを求め、一、一〇〇名を超える方から協力を頂き、道路に対する要望や「勉強になった、この様なイベントをもっと行ってもらいたい。」など意見を頂き、今後の活動に活かしていきたいと思っています。

◆ロードクリーンキャンペーン

八月四日(金) 横浜国道事務所主催、横浜市資源循環局、同道路局及び「ヨコハマはG30」中区推進本部の共催で、中区内の小中学生や地域の皆さんとともに「ロードクリーンキャンペーン」を開催しました。

長い梅雨も明け夏空の下、暑さにも負けずJR関内駅前では職員始め参加された地域の皆さんと、駅利用者や通行人に道路をきれいに使ってもらえるよう、元気に呼び掛けました。そのあと、参加者約一三〇名によりJR関内駅前から国道一六号の長者町五丁目交差点まで約五〇〇mに渡り、ゴミ袋を手に植え込みや路上に捨てられた空き缶、たばこの吸い殻などを拾い集めました。拾い集めたゴミの量は約一八kgでした(写真3)。



写真3 ロードクリーンキャンペーン

◆その他の活動

「道路ふれあい月間」初日の八月一日に事務所庁舎へ懸垂幕と事務所管内の横断歩道橋へ横断幕の設置を始め、一般に公募した地域の方々を対象にした「夏休み親子ふれあい現場見学会2006」「共同溝工事」、道路愛護団体へ大臣・局長・事務所長表彰の伝達式、地方公共団体主催の広報活動への参加等、様々な活動を実施しました。

◆最後に

今年度も「道路ふれあい月間」・「道の日」の様々な広報活動を通じて、暮らしの中における道との関わりを知りその重要性を理解し、道路をきれいに使うということから道路をいつくしむ思いなどもって頂けたものと考えています。

北陸地方整備局

「道路ふれあい月間・道の日」行事報告

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

以下に主なイベントの模様を紹介します。

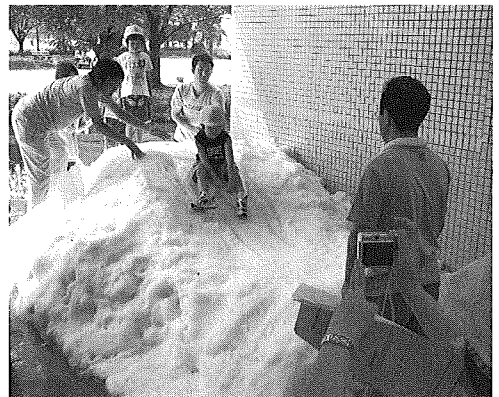


写真1 雪のすべり台で遊ぶ子ども

◆2006 道とあそぼう・どうろばーく

(八月二日(水) 上越市「上越観光物産センター」)
今年も「わくわくパーク」コーナーを設け、県警による「よい子の交通安全教室」、マジック、ゲーム・クイズ等及びスタンプラリーを実施、クイズに答えて景品を当てるコーナーあり、また雪の体験ふれあいコーナーで実際の雪を持ってきてすべり台作成し、滑らせたり、降雨、地震体験コーナーなどもあり、楽しみながら道路愛護の広報活動を実施しました(写真1)。

◆わんぱくお祭り広場「道のコーナー」

(八月三日(木) 長岡市長岡駅前大手通り)
長岡まつりの昼行事「わんぱくおまつり広場」

に「道のコーナー」を設け、プールで遊ぶ、メルヘン号（山車）と記念撮影、ロータリ除雪車の展示、道の相談室と道のクイズコーナー等を開催、多数の家族連れで賑わいました。

また、FMがおかサテライトスタジオにて道路事業のPRを行いました。

◆2006 いがた道路フェスティバル

（八月四日（金）新潟市万代二丁目）
通称「万代シティ通り」において、地元小学生の「万代太鼓」（写真2）、白バイ・パトカーの展示、道路上での落書き、起震車での震度体験、さ



写真2 地元小学生による「万代太鼓」の演奏

らに今年は降雨体験車による豪雨体験も実施しました。

また、新潟市内小学生の皆さんの応募による道路愛護ポスターの優秀賞三〇点の表彰式と六五九点の応募全作品を展示しました。

◆2006 人と人・道でつながるフェスティバル

（八月一日（木）富山市婦中町「ファボーレ」）
クイズラリー、降雨・地震体験、おもしろアイデア道路標識コンテストの優秀作品や「道の日」関連の写真パネル等の展示を行い、道路功労者・道のフォトコンテスト・おもしろアイデア道路標識コンテストの表彰式を同時に開催しました（写真3）。



写真3 フォトコンテスト・パネル展の様子

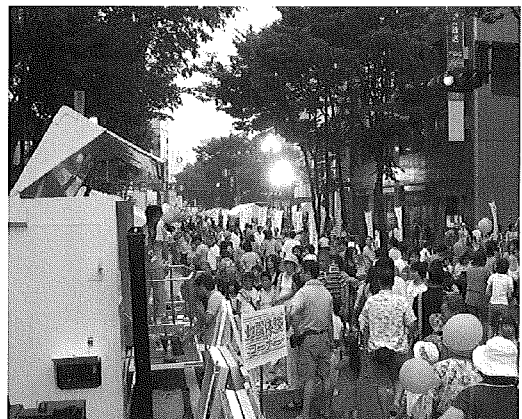


写真4 大賑わいの「金沢ゆめ街道」の会場

◆第二〇回 金沢ゆめ街道（旧道路まつり）

（八月二日（土）一般国道一五七号 金沢市内むさし〜片町スクランブル 一五〇〇m）
昭和六二年から始まった道路まつりは今年で第二〇回目となり、名称を「金沢ゆめ街道」に変更しました。打ち水大作戦も今回で三回目となり、夏真っ盛りの時期に、見た目にも涼を感じられる古都金沢らしい風情を演出しました。大賑わいとなり、多くの方々に道路事業に興味と関心を持ってもらい、しっかりPRすることが出来ました（写真4）。

高架下の占用の取扱いについて

道路局路政課道路利用調整室

坂上係員

どうしたの、地図なんか広げて。また飲み会の場所でも確認しているの？

大野係員

ひどいですね。そんなに毎日飲んでばかりい
ませんよ。仕事ですよ。先ほど電話がかかつて
きて、高架下の問合せだったんで、その場所を
確認しているんです。

坂上係員

どんな内容だったの？

大野係員

お店をやりたいので高架下の空き地を貸して
欲しいということでした。場所を探していたら、
たまたま高架下に空いている土地をみつけたの
で電話されたみたいです。

坂上係員

高架の道路の路面下であつても道路だから占
用許可が必要になるわね。それでどうするの？

大野係員

道路法施行令第七条第六号に許可物件として
規定されていますが、高架下の占用の取扱いに
ついて、ほかに気をつける点がありますか？

道路法施行令

第七条 法第三十二条第一項第七号に規定す
る政令で定める工作物、物件又は施設は、
次に掲げるものとする。

一〜五（略）

六 トンネルの上又は高架の道路の路面下
に設ける事務所、店舗、倉庫、住宅、自
動車駐車場、広場、公園、運動場その他
これらに類する施設

七〜九（略）

坂上係員

そうね。高架の道路は支柱で支えられている
特殊な構造の道路なので、損壊等の事故が発生
した場合、通常の道路と比べ交通上の支障が大
きくなると考えられているの。

大野係員

それじゃあ、占用はダメなんですね。

坂上係員

最後まで聞いて。

大野係員

すいません・・・。

坂上係員

最近では高架下も含めた賑わいの創出などが
必要な場合も出てきているので、街づくりの観
点などから高架下の積極的な利用が必要と認め
られる場合には、道路管理上支障がなければ、
高架下の占用が認められないわけではないわ。

大野係員

なるほど。高架下の占用の許可にあたっては、
道路管理上の観点と並んで街づくりの観点など
も、十分に検討することが必要になるんですね。

坂上係員

そのとおり。

大野係員

でも、街づくりの観点といつても、どのよう
に検討すればいいんでしょうか？

坂上係員

都市計画等の土地利用計画や周辺地域の土地利用状況等がどのようなになっているのか、高架下を周辺地域と一体的に利用することで地域の活性化などにつながるのか、といったようなことを検討する必要があるわね。

大野係員

道路管理者だけで検討していくのは、なかなか難しいですね。

坂上係員

だから地元の地方公共団体などの意見を聞いたりすることが大事になるのよ。それに高架下の全体的な利用計画をつくることも必要かもしれないわね。

あと、これも大事なことなんだけど、高架下であっても道路であることに変わらないので、公共的なし公益的な利用が優先されるべきよ。

大野係員

わかりました。それじゃあ、早速その準備に……。

渡邊課長

ちょっと待ってください。

大野係員

課長、どうしたんですか？

渡邊課長

高架下の占用の取扱いで、まだ考えなくてはいけないことがあります。

大野係員

考えなくてはいけないことですか……。

坂上係員

高架下の占用主体については、道路管理者と同等の管理能力を有する者であるべきなの。

大野係員

まだそこにいたんですか……。

坂上係員

大野君に任せておくのは心配だからそこで見ただの。

大野係員

信用ないですね……。

坂上係員

それに、橋脚の補強工事を行う場合など、道路管理上の必要が生じた場合に占用物件をすぐに撤去してもらうことが担保されておくことも必要になるわね。

渡邊課長

そのとおり。占用主体には、道路という公共施設を使用する以上、高架下の占用により得られた収益は極力道路利用者や道路と関連する公益に還元されることも配慮されるべきではないでしょうか。

大野係員

そういうことなんですね。

渡邊課長

それでどこからの占用要望だったんですか？

大野係員

あつ、それを聞くのを忘れていました。

渡邊課長

……。

坂上さん、大野くんのデスクを近くの高架下にもって行ってください。

大野係員

まつ、待ってください！ ボクが高架下を占用しても地域の活性化にはつながりませんよ。

坂上係員

それに道路管理者と同等の管理能力もないわね。

大野係員

……。

静岡駅前交通結節点改善事業における バリアフリー化の取り組み

中部地方整備局静岡国道事務所

一 はじめに

静岡市は平成一七年四月から全国で一四番目の政令指定市となった静岡県の中心都市である（図1）。その主要駅であるJR静岡駅は、一日に約一三万人が乗降する交通拠点であり、駅前広場や道路上のバス停からバスへの乗り継ぎが多いほか、約四〇〇mの位置にある新静岡駅で静岡鉄道への乗り継ぎ客もある場所である。

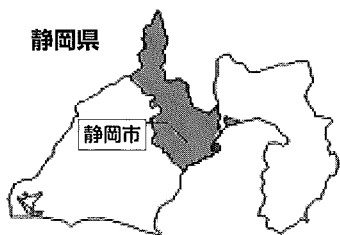


図1 静岡市の位置図

この静岡駅の北口は、駅前を国道一号が東西に通過している一方で、静岡駅で乗降する鉄道利用者の多くはこの国道一号を横切って前述の乗り継ぎのほか、商業・行政の中心である市街地方向へ南北方向の利用形態となっており、人も車も多く行き交う場所である。

国土交通省静岡国道事務所では、静岡県や静岡市と共に、「静岡駅北口フレッシュアップ計画」としてこの静岡駅周辺の整備を進めてきており、平成一六年一〇月一四日には、待ち合わせ場所「しずマチ」と地下駐車場「エキパ」が完成し、地下道も一部リフレッシュを行い、静岡の玄関が生まれ変わり始めている。

平成一五年度からは「静岡駅前交通結節点改善事業」として事業を進めており、本稿では同事業

で実施しているバリアフリー化の取組みに焦点を当てて説明することとする。

二 交通結節点改善事業の概要

一般的に駅等の交通結節点においては、駅周辺の放置自転車や駅前広場容量の不足、駅自由通路の未整備や段差等の問題が発生し、緊急的な対策が必要となっているため、道路敷地外の空間の活用も視野に入れつつ、関係事業者が一体となって交通結節点の改善を強力に推進するため、交通結節点改善事業が平成一二年度に創設された。

同事業では、駅前広場、バス交通広場の整備、交通結節点と密接に関連するアクセス道路の整備、駅自由道路など歩行者道路・自転車道路、パークアンドライドのための公共駐車場の整備等の



図2 静岡駅前交通結節点改善事業の実施区域

事業を重点的かつ総合的に実施することとしている。

本事業の実施により、さまざまな交通需要に対応した体系的な交通サービスの提供が可能となるとともに、既存ストックの有効活用のほか、交通結節点において高齢化社会に対応したバリアフリー化が推進される効果も大きい事業である。

三 事業の概要

1 地区の現況

既存のＪＲ静岡駅では、来訪者が街を見渡すことなく地下道に入る動線となっており、街の様子がわかりにくく、重厚なバスシエルトと庇により駅への出入口部分が暗い空間になっている、またバス乗降場の一部が島式で乗降が不便で安全上も問題あり、さらに、国道一号上にもバス停がはみ出し、交通渋滞の一因になっているといった問題があった。

一方、国道一号の下を通り駅と静岡市街地を結ぶ地下通路についても、全体計画が策定されないまま継ぎ足しの整備がなされてきたために、迷いやすい、段差が多い、地下への出入口階段幅員が狭く暗いなど、最低限の通路としての機能のみで賑いや潤い空間に欠ける、といった問題を抱えていた。

2 事業の経緯

静岡国道事務所と静岡県及び静岡市は、平成一
二年度から協力して静岡駅北口の整備に係る検討
を進め、平成一五年度からは「静岡駅地区交通結
節点改善事業」として事業化を図っている。

◆平成一二年度…「JR静岡駅北口周辺フレッシュアップ計画」のスタート

・ 静岡国道事務所、静岡県、静岡市により構成
する検討会の立ち上げ

・対象地区はJ R 静岡駅北口周辺

- ・花壇 フットライトの設置、グリーンウォール等道路緑化、待ち合わせ場所の新設、ライトアップ、住民参加による維持管理・運営手法の検討

◆平成一三年度…「静岡駅北口周辺フレッシュアップ検討会WS」の立ち上げ

委員は商店街、NPO、学識者、学生等で構成、事務局は静岡県、静岡市、静岡国道事務所

- ・対象地区は国道一号を挟んで駅正面に位置する約一・二haの歩道部

- ・休憩施設（待ち合わせ場所）候補地としての整備構想案の策定

◆平成一四年度・・「静岡市静岡駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」及び「静岡駅周辺交通環境改善計画」を策定

◆平成一五年度・・国道一

号沿いの直轄事業と併せて補助事業の「静岡駅地区交通結節点改善事業」が同時採択され、事業化。

「国際アビリンピック」が開催される、平成一九年度を整備目標とする。

3 事業の枠組み

(1) 事業の構成

静岡国道事務所と静岡市は連携し、静岡駅の交通結節機能の向上を図るため、静岡駅地区交通結節点改善事業として以下の事業を実施している。

- ・ 地下道、駅前広場
- ・ 自歩道の整備とバリ
- ・ アフリー化による、
- ・ 高齢者・障害者等に
- ・ やさしい歩行者空間
- ・ の創造
- ・ バス停集約化によ

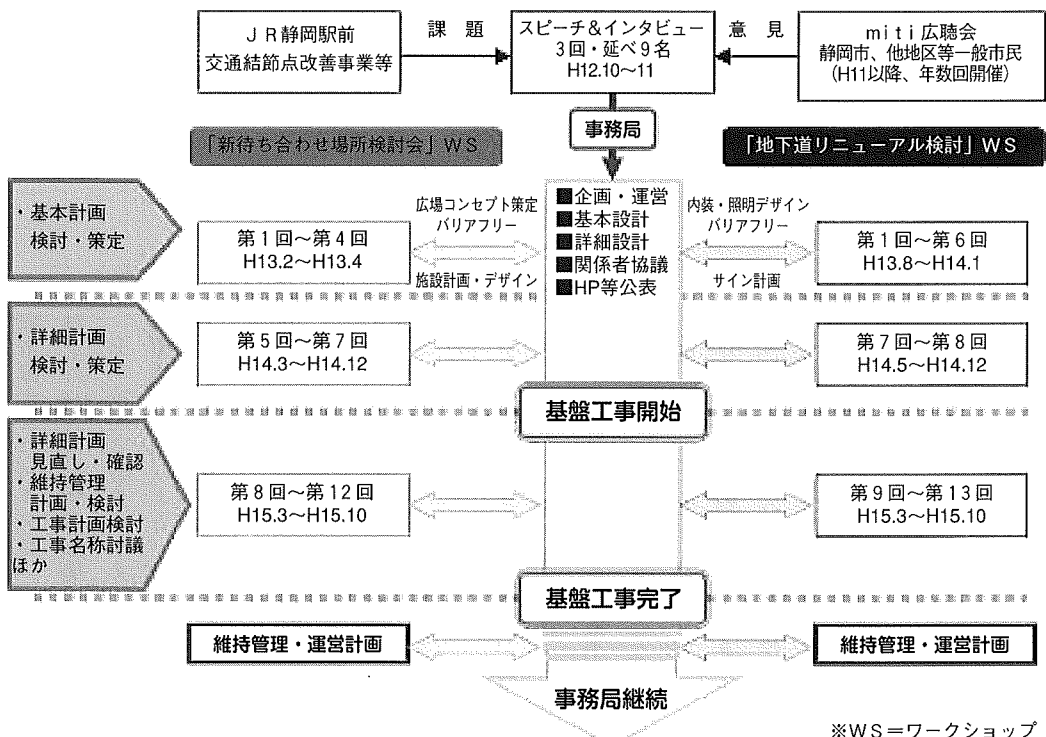


図3 ワークショップの流れ

施設設置箇所

- ・三菱銀行前、松坂屋前、バルシェ前へのエレベーターの設置
- ・金券屋前、松坂屋西側入口へのスロープの設置
- ・松坂屋東通りへの横断歩道の設置

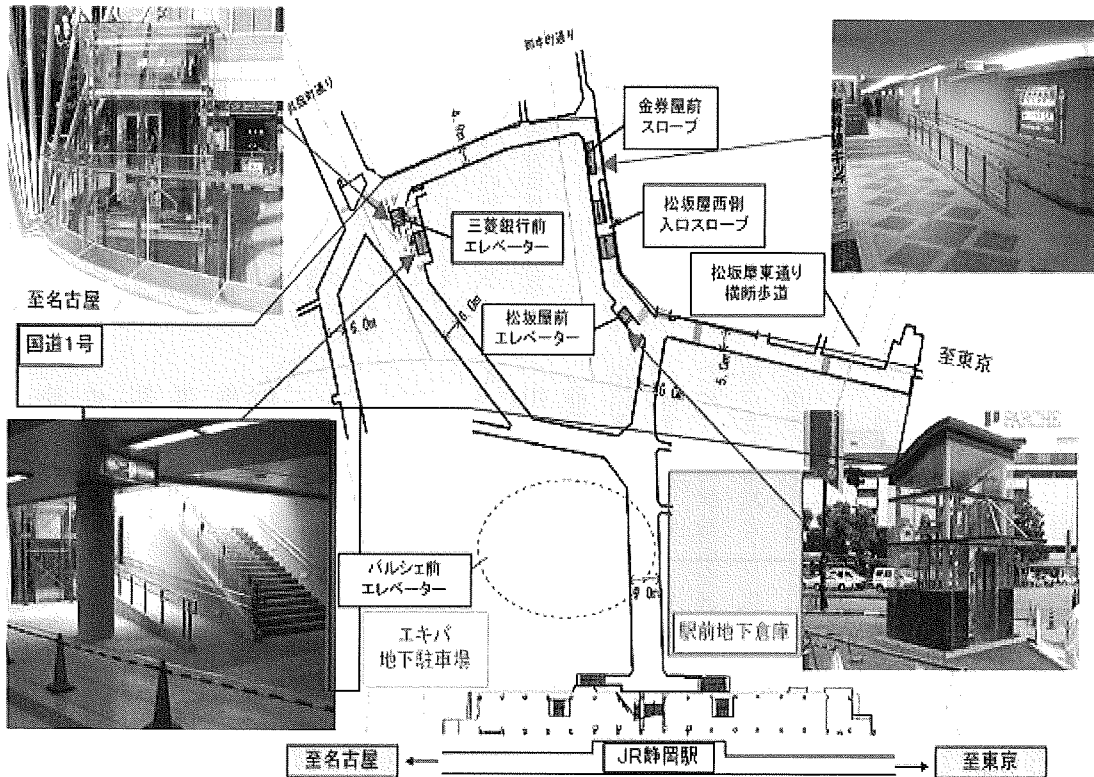


図4 スロープ・エレベーターの設置

り、鉄道・バスの乗り継ぎ利便性を向上（静岡市はオムニバスタウンにも指定）

- ・路上のバス停の駅前広場への集約化と、国道一号の交差点改良による交通渋滞の緩和
- ・情報施設整備による、公共交通機関の利用促進と交通結節機能の向上

(2) 役割分担

国土交通省は、国道一号及び駅前広場の地下空間を対象に、道路事業により、①自歩道・地下道のバリアフリー化整備、②情報提供施設の整備、③国道一号交差点の整備（駅前広場整備に併せた交差点改良）を実施。

静岡市は、駅前広場区域を対象に、街路事業により、①バス・タクシー乗降場の整備、②駅前歩行者広場の整備（新設の地下駐車場の地上部を利用した駅前広場の拡張）を実施することとしている。

4 バリアフリー化の取組み（図4）

(1) エレベーターやスロープの設置

地下道の出入り口にそれぞれエレベーター・スロープを設置。また、地下道内の段差をスロープで解消している。

(2) 公共交通機関導線の整除等

駅正面中央に歩行者広場を配し、両脇にバス及びタクシー乗降場をそれぞれまとめて配置することにより、鳥式のバス停や国道一号上のバス停を

整理。これにより、乗降場の安全性や利用しやすさの確保、明快な街の玄関空間の形成、交通動線の整除を実現した。

また、バス及びタクシー・送迎者用の出入口をそれぞれ一つにまとめ、交差点部の交通混雑を緩和した。

(3) 誰にでも利用しやすい待ち合わせ場所の設置

地下道出口に、待ち合わせ場所を設置。エレベーターに加え、情報掲示板や多機能トイレ、ベンチ等を設置し、誰にでも利用しやすい駅空間の形成に寄与している。名称は公募により「しずマチ」としている。

(4) 地下駐車場の設置

地下道を介して駅に直結し、安全で利用しやすい駐車場を設置。駅前広場の交通混雑の解消にも寄与している。名称は公募により「エキパ」としている。

四 事業の現状

1 概要

静岡駅北口周辺の整備として、地下部と地上部の整備を進める計画で、地下部については、地下通路の利便性の向上を目的として、斜路の設置、エレベーターの設置を予定している(図5・6)。

また、地上部においては、ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリー化を目指すもの



図5 完成予想図(斜路の設置)

である。

いずれも平成一九年一月に静岡で開催される国際アビリンピック(障害者技能競技大会)を整備目標として事業を進めている。

2 課題

静岡駅周辺という人や交通が集中する状況で、既にある程度各施設や沿道の整備が整っている中で前述した整備を進めるためには、多くの課題をクリアしなければならない。

現在検討を進めている主な課題は次の通りであ

る(図7)。

- ① 既設地下道等の構造が古く諸元が不明
- ② 一日五、〇〇〇人以上の地下道利用者の迂回方法

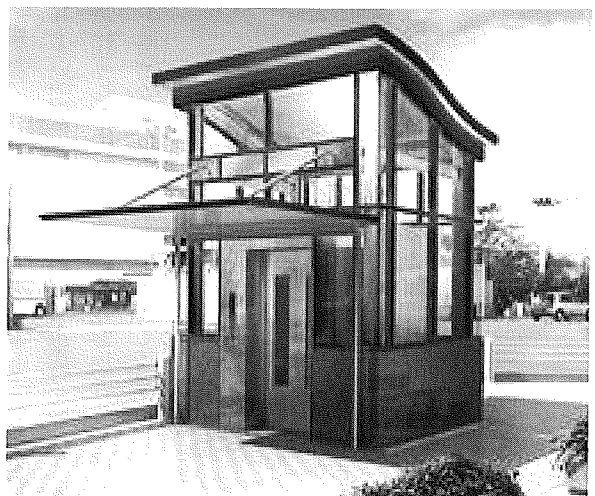


図6 完成予想図(エレベータ(地上部))

- ③ 静岡市事業の静岡駅北口広場事業との調整
- ④ 共同溝事業との調整
- ⑤ 既設歩道形態の混在
- ⑥ 既設電線共同溝、CABの取扱い
- ⑦ 沿道民間開発事業との調整 等

前記②については、既設地下道が昭和四〇年代前半に構築されたものであり、さらに民間によつ

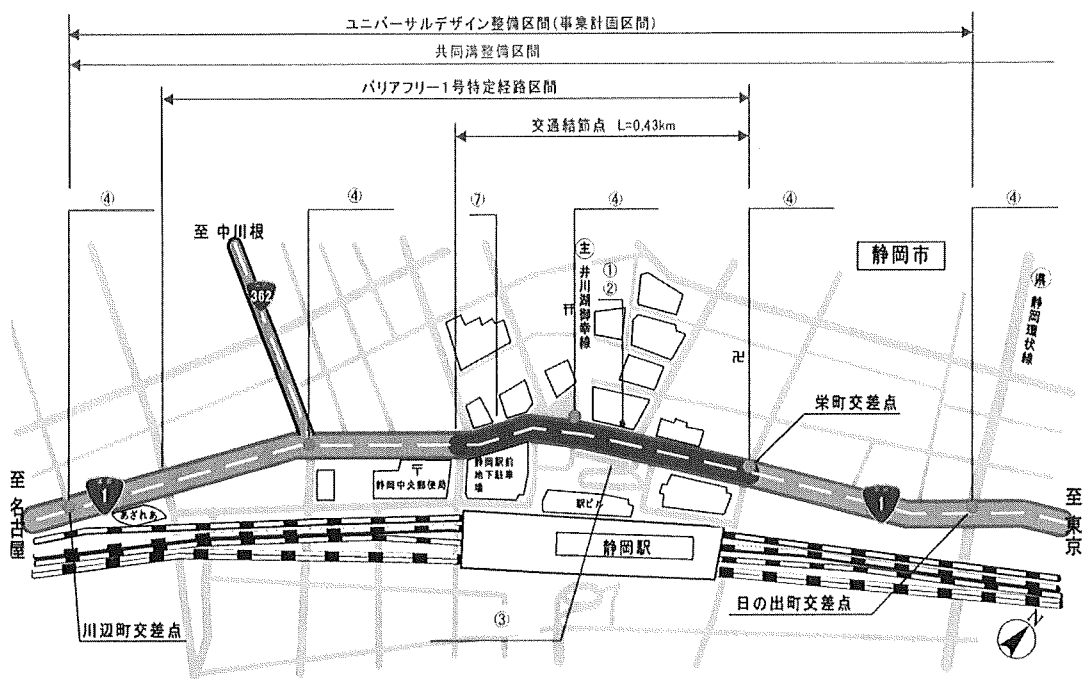


図7 課題箇所

て構築された構造物であった事が判明し、構造諸元がつかめなかった。そのため現地で鉄筋探査や壁厚調査を実施し、設計照査を進めている。

また⑤⑥については、整備区間内の歩道が、整備された時代の違いにより歩道マウントアップ高さが五、二五cmまで混在しており、その高さに合わせて電線共同溝やCABが整備されていることである。そのためセミフラット型の歩道の採用は困難となり、ユニバーサルデザインとして実施可能範囲での現実的な施策で整備することとしている。

今後これらの課題を解決し、目標までに供用できるよう取り組む必要がある。

五 いなかの試み

静岡国道事務所では、今後、これまでの検討成果等

を踏まえ、静岡駅北口の国道一号において、静岡駅地区交通結節点改善事業の事業地区だけでなく、周辺部一体についてユニバーサルデザインの考え方を反映した道路空間整備を推進する考えである。

平成一七年には障害を持つ五人のアドバイザーにより、市内各所の歩道縁端部の施行事例の視察を行い、意見の収集に努め、本年度は、交通結節点改善事業区間の西側に隣接する約1kmを対象にワークショップを実施し、さまざまな利用者の視点を反映した、よりよい歩道空間の形成を進めることとしている。

また、これらの取組みを活かし、将来的にもよりよい国道一号の歩道環境を維持していくため、それぞれの検討課題に応じた参加者を募り、市民と協働の道づくりを進めていくこととしている。

誰もが安心して歩きやすいみちに

ユニバーサル歩道整備事業（歩道のバリアフリー化対策）

神戸市建設局道路部工務課

一 はじめに

神戸市は、平成一七年一月に震災から一〇年の節目を迎え、新たなスタートラインに立ちました。そして、平成一八年二月一六日には、神戸空港が開港し、陸から、海から、そして空から、人・物・情報の交流が活発化し、まちが新たな歩みをはじめました。

そのような中、平成一七年六月に震災と復興過程の経験や教訓を生かした、これからの神戸づくりの指針「神戸2010ビジョン」を策定し、二〇一〇年の神戸の将来像である「豊かさ創造都市こうべ」の実現にむけて、一二のアクションプランを設定しました。

その一つとして「ユニバーサル社会実現プラン」

を掲げ、誰もが暮らしやすいまちを目指し、ユニバーサルデザイン（UD）の考え方を取り入れたまちづくりを進めています。

道路の取組みとしては、いわゆる「交通バリアフリー法」に基づき、平成一四年に「神戸市交通バリアフリー基本構想」を策定し、同時に道路の構造基準となる「神戸市バリアフリー道路整備マニュアル」を策定しました。これらに基づき、重点整備地区の特定経路について、バリアフリー対策を進めています。

さらに、平成一八年度からは、重点整備地区以外の生活に密着した歩道についても、地域のみならずとともにUDの視点からみちを点検し、その意見を取り入れながら、段差や波打ち、根上がりなどの対策を総合的に実施する「あんしん歩道整

備事業」に着手しました。また、身近なみちのバ

リアフリー化などについて小学校の授業で学んでいた「みちの学校」を開催するなど、ソフト・ハード両面から、「ユニバーサル歩道整備事業」として、道路のバリアフリー化を推進していきます。

本稿では、これらの取組みについて紹介します。

二 交通バリアフリー道路特定事業

重点整備地区での取組み

1 特定経路の整備

「神戸市交通バリアフリー基本構想」では、三宮、元町、神戸、垂水の四地区を重点整備地区として指定しました（図参照）。

これらの地区内では、特定経路（主要な鉄道駅

交通バリアフリー道路特定事業

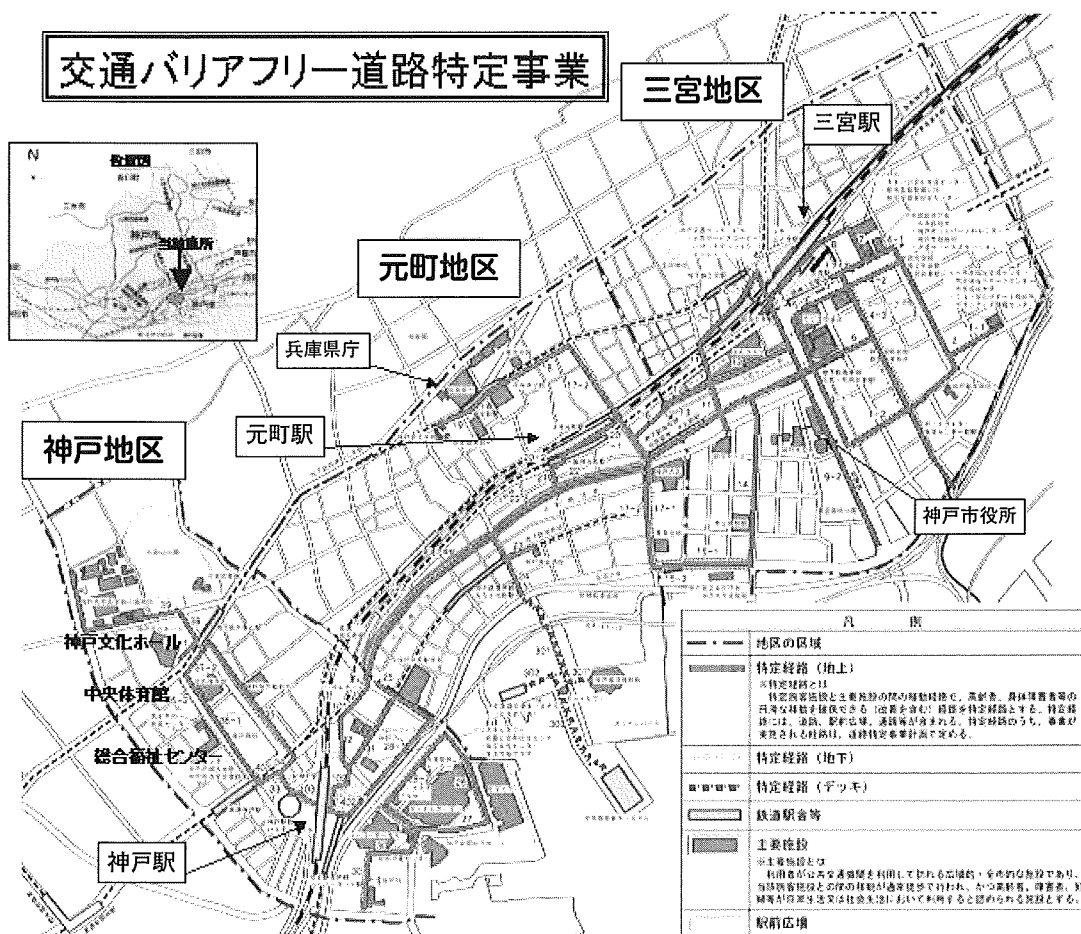


図 重点整備地区（三宮・元町・神戸）

舎等と周辺の主要施設間の移動経路で、高齢者、身体障害者の円滑な移動を確保すべき経路）を約二〇kmを指定し、歩道の段差解消やエレベータ設置などの対策が必要な箇所について、事業計画を策定して整備を進めています。

2 地形特性に応じた整備

本市の市街地は、海と山に囲まれていることから、坂道が多いという制約があります。そこで、以下の取組みにより、地形特性に応じた整備を進めています。

- ① 坂道などの基準にあわせることができない経路については、特定経路に準じる経路（準特定経路）として、マニュアルに基づき可能な限りのバリアフリー化を推進
- ② 急な坂道では、ベンチや手すりを設置（写真1・2）
- ③ 車椅子利用者の自走が困難な縦断勾配（五％以上の長い坂道、八％以上の坂道等）について、「勾配〇〇％」「助け合いました」の補助標識を設置（写真3）

3 整備事例

〈事例1：駅周辺の対策〉

現場は、神戸の中心で、ＪＲ・阪急・阪神・地下鉄の駅やバス停等が集中する交通の結節点



写真3 補助標識



写真2 手すりの設置状況

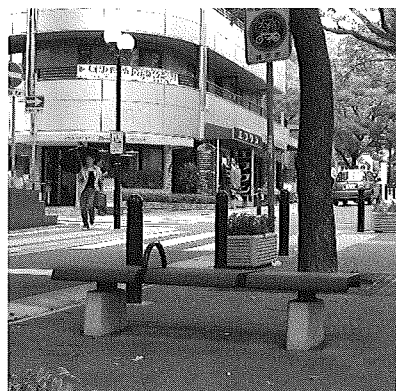


写真1 ベンチの設置状況



写真4 シェルター改良前

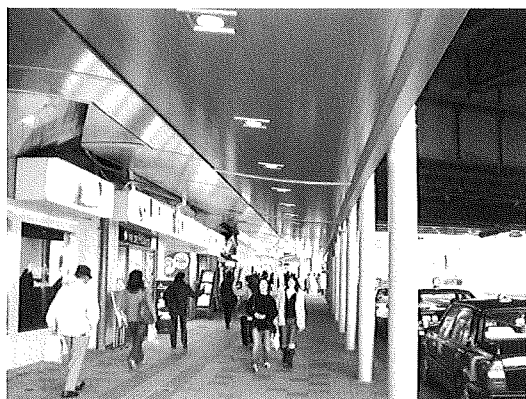


写真5 シェルター改良後

です。施工前は、写真4のように、シェルターが老朽化し、歩車道境界に壁があり、全体的に暗いイメージがあるとともに、歩道幅員が狭く、ピーク時には、歩きづらい箇所でした。また、駐停車禁止ですが、様々な対策にもかかわらず客待ちタクシが多くなり止まっていました。

ここでの対策としては、①シェルターの増改築や照明灯の増設、②横断歩道の移設、③白色系の舗装材の採用、④タクシ乗場の設置等を実施しました（写真5）。

タクシ乗場の設置については、地元、公安委員会、タクシ協会と、設置後の客待ち対策

も含め調整を行いました。利用者からは明るく歩きやすくなったと好評を得ています。

事例2..急勾配で雨天に滑りやすい歩道の対策

現場は、神戸駅から体育館や文化ホール、総合福祉センターなどの公共施設を結ぶ道路です。この歩道は、タイル舗装で、また縦断・横断勾配が急であるため、雨の日は通行しづらい状況でした。この対策としては、①歩道の勾配修正、②透水性舗装の採用、③植栽帯を利用したベンチの設置等を実施しました。近くの施設利用者からはベンチができてありがたいとの声を頂いています（写真6・7）。



写真7 改良後 (右上: 植栽帯を利用したベンチの設置)

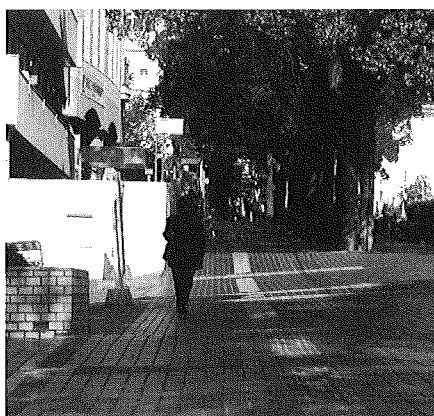


写真6 改良前

三 あんしん歩道整備事業

重点整備地区以外での取り組み

平成一八年度から、だれもが安心して歩けるみちづくりを進めていくため、市内全域を対象として、「あんしん歩道」の整備をスタートしました。

1 歩道の段差解消

平成二二年度までに、乗降客数五、〇〇〇人以上の駅(五九駅)と主要施設を結ぶ歩道において、段差などを解消していく計画です。また、整備にあたっては、区役所や保健福祉局との連携のもと、地域の高齢者、視覚障害者、車椅子利用者、ベビ



写真8 みちの点検状況



写真9 波打ち歩道

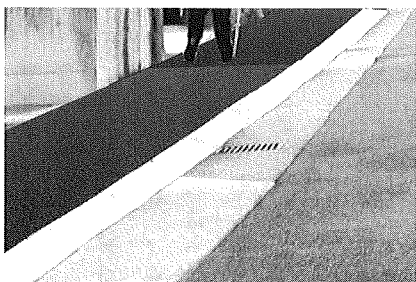


写真10 波打ち歩道の改良イメージ

ーカー利用者など様々な方々に参画いただき、みちを点検したうえで、整備路線や整備内容を決定し、対策の実施を進めています(写真8)。

2 波打ち歩道の改良

車の乗り入れなどにより生じている波打ち歩道について、六甲山山麓部や、高齢化の高い地域を中心に、緊急に着手する必要がある箇所から順次改良を行う予定です。

このような歩道は、生活道路を中心に市内で約三六kmあり、本年度は、そのうち七路線について、周辺住民の意見を伺いながら、整備を進めています(写真9・10)。

3 照明等の増設・照度アップ

本市では、昭和三十九年から「光のまち神戸」運動として街路灯の整備に努め、現在、約一五万七、〇〇〇灯を管理しています。しかしながら、近年、子供が犯罪などに巻き込まれる事件が全国で発生していることから、みちをより明るくすることへの要望が増えていきます。

そこで、平成一八年度から、夜間に道路をより安全に利用できるよう、地域の方々と合同パトロールを実施し、暗がり箇所把握を行い、街路

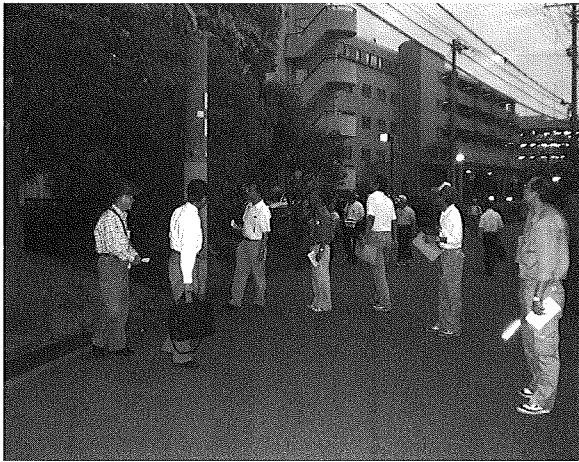


写真11 地域の方々との夜間合同パトロール

灯の増設、照度アップ（二〇W→三三W）を行っています。また、各家庭での門灯の点灯について協力を呼びかけています（写真11）。

4 点検等によるご意見

みちの点検の他、全小学校区へ潜在的危険箇所に関するアンケートを実施し、表のような様々なご意見をいただいています。

四 おわりに

人によさしいみちづくりを推進するためには、利用する方々にどのような道が必要かを検討していただき、整備内容を固めていくということが、大切であると考えています。障害者や高齢者の方々を交えたみちの点検では、日頃気づくことのできない視点からのご意見を多くいただいています。

これらのご意見は、三 4でご紹介した様に、

いただくご意見は、障害の状況などによつて、内容も異なり、一見相反する場合もあります。このような多様化したニーズを調整しながら、だれもが利用しやすい道として納得していただける整備を図っていくことが本事業の大きな目標であり、醍醐味でもあります。

そして、今回ご紹介させていただいたような進め方が、ユニバーサル社会の実現にむけた道路側からのアプローチであると考えています。

このような、本市における取組みについて、各道路管理者や様々な利用者の方々から、ご意見やご提案をいただければ幸いです。

表 点検等によるご意見

	主なご意見
視覚障害者等	舗装と車止め等の色が同色系で見えにくい。
	駅からバス停・タクシー乗り場や主要施設まで誘導ブロックを連続設置してほしい。
	歩車道境界は、ある程度、段差がある方がわかりやすい。
	駐輪マナーが悪く、通行障害になる。
	施設前等に音声誘導があれば、わかりやすい。
	横断歩道に点字ブロックを設置してほしい（エスコートゾーン）。
車椅子利用者・高齢者等	歩道の横断・横断勾配がきつい。波打ち歩道等で通行しにくい。
	特に、狭い歩道の誘導ブロックの連続設置はつまずきやすい。
	歩車道境界の段差はない方が、通行しやすい。段差があると、首に衝撃があり、二次障害になる。
	歩道内の電柱が障害になり、通行ができない。
	休憩できるベンチ等を設置してほしい。
	根上がりにより、舗装が損傷し通行の障害になる。

訴訟事例紹介

タンクローリー車が路肩から道路外に転落した 事故において道路の管理瑕疵が争われた事例 ―千葉県道タンクローリー転落損害賠償請求事件―

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔二審判決〕平成一七年三月二三日

千葉地方裁判所 請求一部認容（被告控訴）

〔控訴審判決〕平成一七年七月二八日

東京高等裁判所 請求一部認容（確定）

はじめに

国家賠償法二条一項の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い、瑕疵があったか否かは、当該営造物の構造、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個別的に判断すべきものである。

今回の事例紹介は、タンクローリー車が走行中、対向車とすれ違うために路肩に寄った際、アスファルト舗装された路肩部分が崩落し、車両が路肩から道路外に転落した事故において、国家賠償法

二条一項に基づき、車両修理費等の損害金の支払を求めた事例を取り上げ、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、原告が、被告に対し、被告が管理する県道千葉八街横芝線（県道二三号線。以下「本件道路」という。）の千葉県山武郡山武町道路（以下「本件事故現場」という。）のアスファルト舗装面にひび割れが生じるなどして、本件道路を通行する車両の交通の危険が生じていたにもかかわらず、被告において修繕等の適切な措置を執らなかったため、原告が所有する大型貨物自動車（タンクローリー車。以下「原告車両」という。）が本件道路の本件事故現場付近を走行中、対向車と

すれ違うために路肩に寄った際、アスファルト舗装された路肩部分が崩落し、原告車両が路肩から道路外に転落する事故（以下「本件事故」という。）が発生した旨主張して、国家賠償法二条一項に基づき、車両修理費等の損害金合計六九〇万円及びこれに対する本件事故の発生日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払を求めた事案である。

1 前提事実

(1) 当事者等

ア 原告は、貨物自動車による運送事業等を行う株式会社であり、Aは、原告の従業員であり、大型免許及び大型特殊免許等を有し、大型貨物自動車を運転してタイヤの原料となるカーボンの輸送業務に従事してい

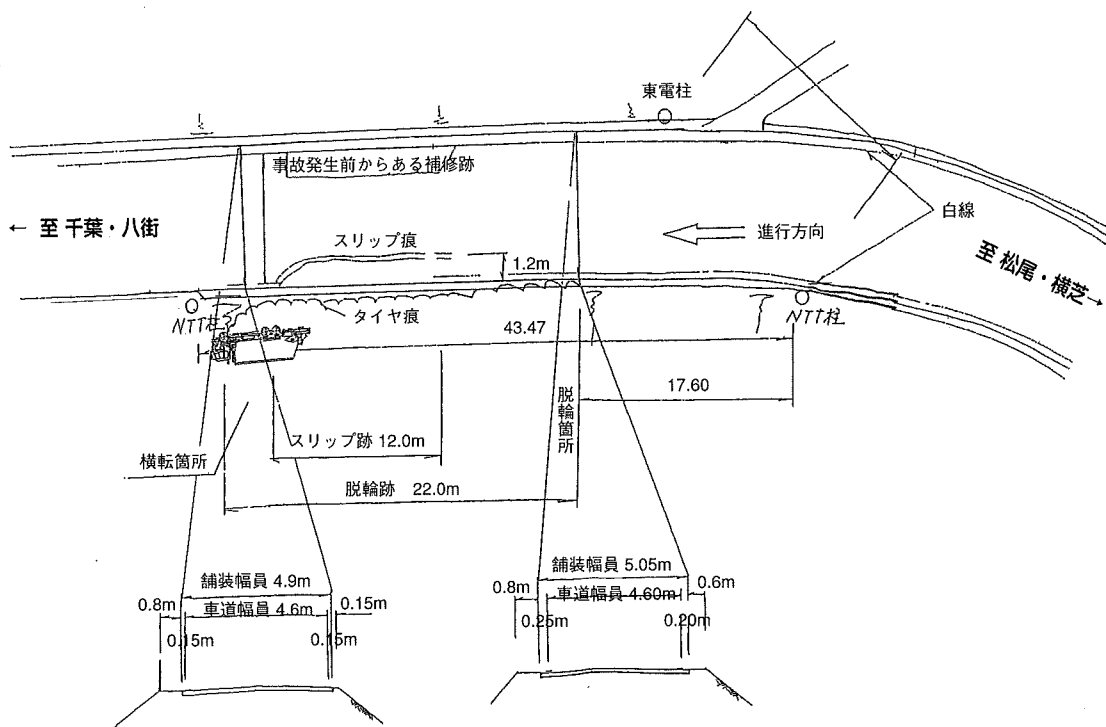


図 1

た者である。

イ 被告は、千葉市中央区本町から千葉県山武郡横芝町横芝に至る本件道路（起点部における国道五一号線及び終点部における国道一二六号線との重用部分を除く。）約二五・三kmを管理する者である。

(2) 本件道路及び本件事故現場付近の状況

ア 本件道路は、市街地区域内では、車道中央線が引かれ、車道幅員（車道外側線から反対側の車道外側線まで）は約六・五mあるが、市街地区域外では、車道中央線がなく、車道幅員が狭くなっている部分がある。

イ 本件事故現場から松尾町・横芝町方面に二〇〇m、八街市・千葉市方面に四五〇mの間は、市街地区域外であり、本件道路の車道幅員は四・六mないし四・九mとなっており、車道幅員が途中から減少することを表示するため、松尾町側の幅員減少始点の手前五〇mないし二五〇mの区間に「幅員減少」の警戒標識が三基設置してある。

ウ 本件道路は、本件事故現場付近では、両側が山林であり、盛り土をして造成されていて両側山林部分より高くなっている。本件事故現場付近の本件道路の状況は、おおむね図1記載のとおりであり、車道部分約四・六m及び車道部分両側の路肩部分各約〇・一五mは

アスファルトで舗装されているが、路肩部分の外側にある保護路肩は未舗装であり、保護路肩から道路下の両側が山林に接続する本件道路の法面は、土留めがなく土が露出して雑草が生えている。保護路肩は、松尾町方面から八街市方面に向かって左側が〇・一五m、右側が〇・八mである。

(3) 本件事故の発生

ア 日時：平成一四年五月一四日午後〇時二分ないし三十分ころ

イ 場所：山武郡山武町本件道路上（本件事故現場）

ウ 内容：Aが運転する原告車両が、本件道路を松尾町方面から八街市方面へ進行中、本件事故現場において、本件道路の進行方向に向かって左側の道路外に転落し、横倒しの状態になった。

(4) 本件事故後、本件事故現場のアスファルト舗装された路肩部分及び未舗装の保護路肩部分が長さ約一三・八mにわたって崩落していた。

(5) 原告車両は、およそ図2のような形状であり、両側それぞれにシングルタイヤの前輪及びダブルタイヤの後輪二対が設置されている。原告車両の本件事故当時の総重量は二〇、八四〇kg、長さは一一・三二m、車幅が一・四九m、車高が三・六mである。

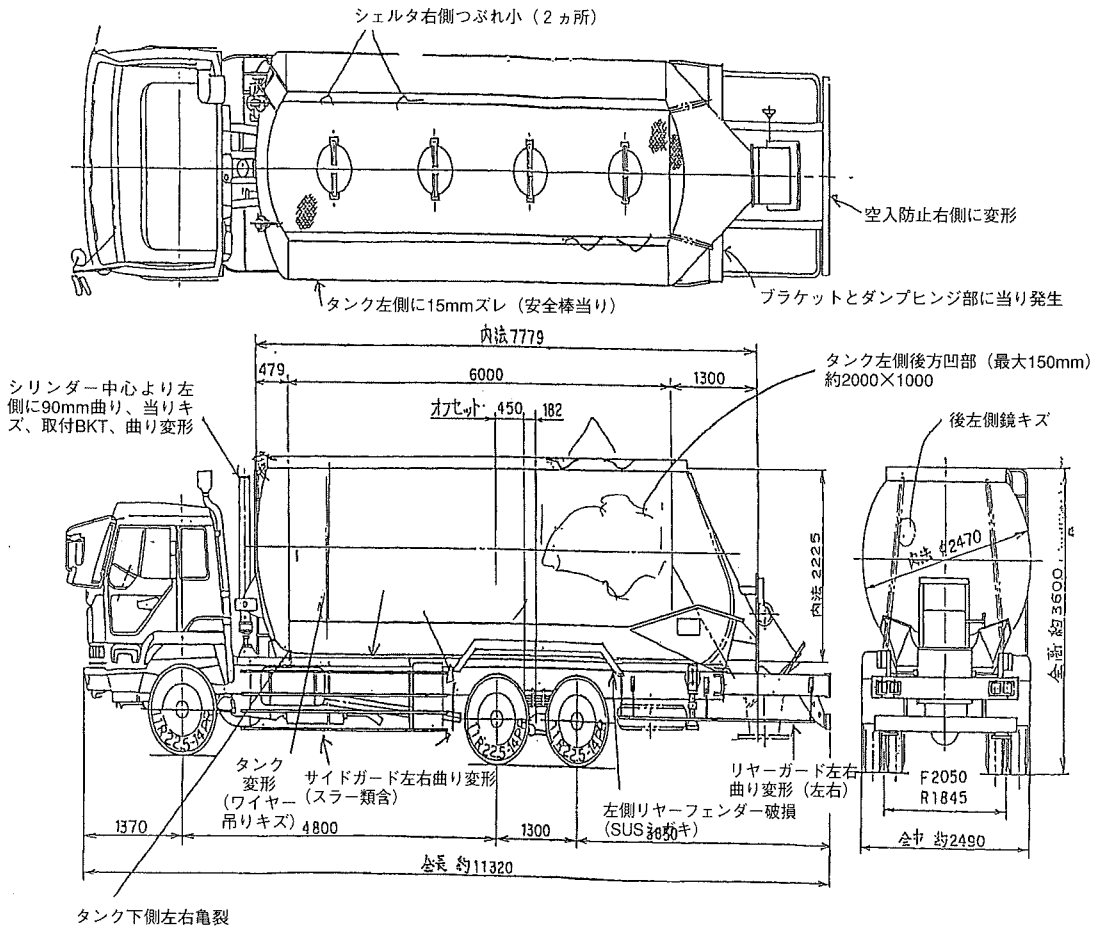


図 2

二 主な争点と当事者の主張

本件の主な争点は、①本件事故の態様、②本件道路の管理の瑕疵の有無、③本件事故による原告の損害の有無及び額、④過失の有無及び割合であり、主な争点に関する当事者双方の主張は、以下のとおりである。

1 争点①（本件事故の態様）について

(1) 原告の主張

本件事故は、Aが、本件道路を原告車両を運転して進行中、本件事故現場に差しかった際、対向車とすれ違うため、原告車両を時速一〇ないし二〇km/hで徐行して運転し、本件道路左端の未舗装の保護路肩に若干乗り入れ、対向車が通過した後に、車道に復帰しようとしたところ、原告車両の左後輪が接地していたアスファルト舗装の路肩部分が崩落したため、原告車両がバランスを崩して、左側後輪からひきずられるように道路下に転落したという態様である。

(2) 被告の主張

本件事故は、Aが、重量制限及び車幅制限に違反する原告車両を運転して本件道路に進入し、制限速度をはるかに超える時速四九ないし八〇km/hの高速で走行し、対向車を避けるため、路肩通行制限に違反して左側前後輪を保護路肩に脱輪させて通行しながら、急制動をするとともに急激

に左にハンドルを切ったことにより、原告車両が道路外に転落し、その際、原告車両底部等が舗装された路肩の側端部に接触して舗装された路肩部分及び未舗装の保護路肩部分が損壊したという態様であり、原告の自損事故である。

2 争点②

（本件道路の管理の瑕疵の有無）について

(1) 原告の主張

道路管理者は、道路を良好な状態で維持し、事故発生を防止するため、道路の破損等により交通の危険が予測される場合にはただちに補修し、その他適切な措置を講ずべき義務を負う。本件道路は、ダンブ街道と呼ばれるほど大型車両が頻繁に通行する道路であるところ、本件事故現場付近では十数メートルにわたって本件道路のアスファルト舗装面にひび割れが生じており、大型車両が通行する際に本件道路が崩壊する危険性があつたのであるから、被告は、大型車両が通行してもその重さに十分に耐え得るよう、本件道路のひび割れが生じた部分やアスファルト舗装下部の土壌が流出して支持基盤を失っている部分を補修し、又は、そのような補修がなされない間、標識等により一定以上の重量を有する車両の通行を制限するなどの措置を講ずべき責務があるにもかかわらず、被告はいずれの措置も講じなかつたのであるから、

被告において本件道路の管理に瑕疵があつたといふべきである。

(2) 被告の主張

ア 被告は、毎月四回以上本件道路のパトロールを実施し、道路の損壊状況を確認し、車両の通常の通行に支障がないよう修繕等の措置を行っている。本件道路のアスファルト舗装面のひび割れについては、事故発生の危険があるとは認められなかつたので修繕を行っていない。

イ 車両の重量制限及び車幅制限は、車両制限令によって定められているから、その効果は、道路管理者の処分を待たないで発生し、被告が道路標識によって明示する必要はない。なお、被告は、「幅員減少」の警戒標識を設置し、車両運転者に対し、本件道路の車道幅員が減少することについて、注意を喚起している。

ウ 事故が道路管理者の通常予測することのできない行動に起因して生じたものである場合には、道路に瑕疵があるものとしてこれを道路管理者の責任に帰すべきものではないところ、本件事故は、前記1(2)のとおり、被告には予測できないAの異常かつ無謀な運転行為に起因したものであるから、本件道路の管理に瑕疵があつたといふことはでき

ない。

3 争点③（本件事故による

原告の損害の有無及び額）について【略】

4 争点④（過失の有無及び割合）について

(1) 被告の主張

Aは、前記1(2)のとおり、本件道路の重量制限及び車幅制限に違反して本件道路に進出し、速度制限及び路肩通行制限に違反して高速度で保護路肩を通行するなど異常かつ無謀な運転をして本件事故を惹起したものであるし、原告は、国土交通大臣から貨物自動車運送業についての許可を受けた事業者であるから、自己の責任において道路法令を遵守し、運転者に対して走行すべき道路を指定するなどの指導監督をすべきであるにもかかわらず、なんらの指導監督もしないまま、Aに運転経路の選択を任せ、本来走行すべきではない本件道路を走行させ、本件事故を惹起させたものであるから、本件事故の発生には、原告側に責任があるというべきである。

(2) 原告の主張

被告の主張は、争う。

ア 原告車両の重量制限違反は極めて軽微なものである。

イ 本件道路のうち、車道幅員が四・六mまで

狭くなっているのは本件事故現場付近を含むごく一部であり、本件道路全体としては、原告車両が通行するのに十分な幅員がとられているのであるから、原告車両が本件道路を通行することは、車幅制限に違反しないというべきである。

ウ Aに速度制限違反はない。Aは、急制動もしていないし、急激に左にハンドルを切ったものでもない。

エ Aは、対向車と安全にすれ違うためにやむを得ず保護路肩に進入したものであるから、同人が保護路肩を走行したことはことさらに非難されるべきではない。

三 主な争点に対する裁判所の判断

※ 千葉地裁の判断を東京高裁支持（以下に掲げる判断理由は、東京高裁による訂正後のもの。）

主 文

1 被告は、原告に対し、一三九万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 原告のその余の請求を棄却する。

1 争点①（本件事故の態様）について【略】

2 争点②

（本件道路の管理の瑕疵の有無）について

(1) 国家賠償法二条一項の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い、瑕疵があったか否かは、当該営造物の構造、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個別的に判断すべきものである（最高裁昭和四五年八月二〇日第一小法廷判決・民集二四卷九号一六八頁、最高裁昭和五三年七月四日第三小法廷判決・民集三二卷五号八〇九頁参照）。

(2) 各証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

ア 本件道路は、盛り土され、周辺の山林よりも路面が少し高くなっている、ところどころに転落防止用のガードレールが設置されていたが、本件車両が転落した地点には、ガードレール等は設置されていなかった。

イ 本件事故当時、原告車両進行方向に向かって左側の路肩部分は、アスファルト舗装面にひび割れが生じ、舗装面下部の土砂が流出している部分があった。

ウ 本件道路の保護路肩は、もともと舗装されていない上、本件道路の法面は、土留めがなく土が露出して雑草が生えた状態だった。

エ 本件道路は、総重量が二〇tを超える車両及び車幅が二・三mを超える車両の通行が禁止されていたが、その旨表示した道路標識は設置されていなかった。

オ 本件道路のアスファルト舗装面上の車道外側線は消えかかっており、車道部分と路肩部分の区別は判然としなかった。

カ 本件道路のアスファルト舗装面は未舗装の保護路肩と接していて、ガードレール等により区分されていなかった。

キ 本件道路は、ダンブ街道と呼ばれており、貨物を積載した大型車両により、渋滞する国道の迂回路として頻繁に利用され、それらの車両は、対向車とすれ違うため、本件道路の路肩部分に乗り入れることがあった。

(3) 上記(2)の認定事実等、殊に、①本件道路の路肩部分は、その構造上、舗装部分も未舗装の保護路肩の部分も崩落しやすい状態であり、現実には重量制限の二〇tをややオーバーする総重量の原告車両が乗ったことにより路肩のアスファルト舗装及び保護路肩が崩落したものであり、②本件道路には重量制限や車幅制限等の交通規制があったものの、その旨明示した標識等がないため、それらの規制が遵守されにくい状況であり、③路面上、車道と路肩を区別することが困難であり、舗装部分と未舗装部分の間にも何

ら障害物がなかったことから、本件道路を通行する車両が本件道路の路肩部分や保護路肩部分に乗り入れて走行することが容易に予測し得る状況にあり、④実際にも、貨物を積載した大型車両が本件道路に侵入し、対向車とすれ違うため本件道路の路肩部分や保護路肩に立ち入り走行していたことなどを考慮すると、被告としては、本件現場の本件道路の路肩部分を車両が通行し、通行車両の重量に耐えきれなくなった路肩部分が崩落し、これとともに通行車両が道路外に転落する事故が発生する危険性があることを予見して、直ちに路肩部分を修繕するなど適切な措置をとる義務があったと認められる。それにもかかわらず、被告は、かかる措置を執ることを怠っていたのであるから、本件道路は、被告の管理の瑕疵により、道路として通常有すべき安全性を欠いていたというべきである。

(4) ア 被告は、本件事故は、Aが本件道路の重量制限及び車幅制限に違反して本件道路に侵入し高速で保護路肩を走行するという被告の通常予測することのできない異常かつ無謀な行動に起因して発生したものであるから、本件道路の管理に瑕疵はなかった旨主張する。

イ しかし、認定判断のとおり、そもそもAが保護路肩を高速で走行していた事実を認

めることができない上、平日夕方の時間帯のわずか三〇分の間に、本件事故現場を大型貨物自動車が三台通過したのが目撃されているところ、そのうち一台は二五tクラス的大型貨物自動車であって、本件道路の重量制限及び車幅制限に違反して走行していたものであり、うち一台は路肩通行制限に違反して本件道路の路肩を走行して対向車とすれ違っていたものであって、毎月四回以上本件道路のパトロールを行っていた被告が、上記のような車両の通行状況を知らないはずはないから、Aの行動が被告の予測することのできない異常な行動であるとまでは認められない。

したがって、本件事故の発生がAの異常かつ無謀な運転によるものと認めることはできず、本件道路の路肩部分の崩落と本件事故の発生との間には相当因果関係がある。控訴人は、本件道路は総重量が二〇t以下で、幅が二・三m以下の車両の通行の用に供されるものであり、狭義の路肩は原則として車両の通行の用に供されるものではなく、また、保護路肩は道路の主要構造部を保護することを目的とし、車両の運行の用に供されるものではないから、本件道路は、本来の用法に従って利用される限り車両の転落の危険性はなく、瑕疵はない旨主張する。

しかしながら、道路構造令二条二二号は、路肩とは、道路の主要構造部を保護し、又は、車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる带状の道路の部分を用いると定義し、(車両制限令二条七号も同旨)、路肩も道路の一部であることを明示しているところ、道路法二九条は、道路の構造は、当該道路の存する地域の地形、地質、気象その他の状況及び当該道路の交通状況を考慮し、通常の衝撃に対して安全なものであるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができるとでなければならぬ。したがって、車両制限令九条が、歩道、自転車道又は自転車歩行者道のいずれをも有しない道路を通行する自動車は、その車輪が路肩にはみ出してはならないと規定し、また、道路交通法一七条一項本文が、車両は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならないと規定しているからといって、路肩が道路としての安全性を備えなくてもよいということにはならず、車両は、対向車との衝突の危険を回避するため、やむを得ず路肩にはみ出して通行しなければならない場合があり、かつ、そのことは容易に予想される事態であるから路肩は、そのような場合における車両の通行の安全性を確保できる程度の構造・強度を備えたものでなければならぬ。上記のとおり、被控訴人車両は、

対向車とすれ違うため本件道路の路肩ないし保護路肩に乗り入れたところ、路肩及び保護路肩部分に負荷がかかり、対向車とすれ違った後に車道に復帰しようとした際、車両の重量に耐えられなくなった路肩部分のアスファルト舗装及び保護路肩が崩落したものであるから、本件道路の路肩は、上記のような構造・強度を備えたものでなかったというべきである。

もっとも、前記のとおり、道路法四七条一項は、道路との関係において必要とされる車両の幅、重量等の最高限度は政令で定めるものとし、車両制限令三条一項二号イによれば、本件道路の重量の最高限度は総重量二〇t、同六条二項によれば、車両の幅の最高限度は二・三m(車道の幅員の二分の一以内でなければならないが、本件事故現場付近の幅員は四・六ないし四・九m)であるところ、被控訴人車両の本件事故当時の総重量は二〇、八四〇kg、車幅は二・四九mであったから、被控訴人車両は道路法の上記規定を遵守していなかった。他方、道路法四七条二項は、道路管理者は、車両で上記の制限を超えるものは道路を通行させてはならないと定めているところ、本件道路には、上記の重量制限及び車幅制限を表示した道路標識は設置されていなかった。

この点につき、控訴人は、重量制限及び車幅制限は車両制限令によって定められているから、控

訴人が道路標識によって明示する必要はない旨主張する。なるほど、道路法四七条の四が道路管理者に道路標識の設置を命じているのは、通行の禁止又は制限の措置を採るような場合についてであり、四七条一項に規定する重量制限や車幅制限の場合について、道路標識の設置を義務付けてはいない。しかしながら、上記のとおり、道路管理者は、重量制限や車幅制限を超える車両を通行させてはならないのであるから、その制限を遵守しない車両の通行が予測される場合には、道路標識を設置するなどにより、その制限を周知させる必要があるであつて、その必要があるにもかかわらず、何らの措置を講じなかった場合には、そのこと自体についても道路管理の瑕疵を問われるものといわなければならない。すなわち、道路法上道路標識の設置が義務付けられていないからといって、そのことから当然に道路管理上の瑕疵がないものということとはできない。前記認定のとおり、本件道路はダンプ街道と呼ばれ、貨物を積載した大型車両により、渋滞する国道の迂回路として頻繁に利用され、それらの車両は、対向車とすれ違うため、本件道路の路肩部分に乗り入れることがあったのであり、控訴人はこれらの事実を認識していたものと推認されるから、控訴人は、本件道路について、道路標識を設置するなどして、上記の重量制限及び車幅制限を周知させる必要があつ

たといふべきである。現にAは、本件道路に重量制限があることを知らなかったのであり、控訴人が、車両の運転者は法令の定める車両制限を認識すべきであり、また、重量制限や車幅制限を超える車両は国道を通行すべきであるとして、本件事故の発生につき道路管理上の責任がないかのよう

にいうのは失当である。

以上のとおりであつて、本件道路の路肩部分は、車両が対向車とすれ違うため路肩部分に乗り入れた場合、崩落する危険があつたから、道路として通常有すべき安全性を備えたものといふことはできず、前記認定事実によれば、本件事故の発生については、被控訴人車両が重量制限及び車幅制限を遵守しなかつたことにも大きな原因があつたと認められるが、控訴人は道路標識を設置するなどして、その制限を周知させる何らの措置も講じていなかったのであるから、本件道路の設置管理には瑕疵があつたといふべきである。

ウ よつて、被告の上記主張を採用することはできない。

(5) よつて、被告について、本件道路の管理に瑕疵があつたといふべきである。

3 争点③（本件事故による

原告の損害の有無及び額）について【略】

4 争点④（過失の有無及び割合）について

Aは、本件道路を月に数回通行していたから、本件道路の路面の状況、通行車両の状況等を熟知し、対向車を避けるために路肩に寄れば、道路外に転落する危険性があることを十分認識していたと認められる。Aは、それにもかかわらず、幅員の広い道路を通行するとか、対向車が通過するまで、安全な場所で停車するなどの事故防止策をとることなく、大型貨物車両で本件道路に侵入し、保護路肩に入つて徐行する方法で対向車を避けようとしたものであり、本件事故を発生させる主要な要因を作出した過失がある。また、原告は、貨物自動車による運送事業に携わる者として、原告の運送業務に従事させるAに対し、車両制限令等の法令に従い、原告車両の通行が禁止されている道路を避け、大型車両が安全に交通できる経路を

通つて原告車両を走行させるように指示するなどの適切な指導を行うべき義務を負っていたといふべきところ、原告は、そのような義務を怠り、Aに対し適切な指示を行わず、Aが月に数回車両制限令により通行を禁止されている本件道路を使用してカーボンの輸送を行っていたのを放置していた過失がある。以上の事情を考慮すると、原告側の過失割合は、八〇%であるといふべきである。

5 認容額

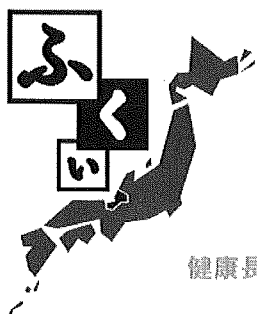
(1) 上記のとおり、原告の損害額は、六二三万円であると認められるところ、上記4で認定したとおり、本件事故の発生については原告側にも八〇%の過失があると認められるのでこれを過失相殺すると、過失相殺後の原告の損害額は一二四万円となる。

(2) また、上記損害額、本件訴訟の内容等に照らし、本件事故と相当因果関係のある弁護士費用は一五万円であると認められる。

(3) よつて、原告が本件訴訟で請求しうる金額は、一三九万円である。なお、仮執行宣言は、相当でないで付さないこととする。

6 結論

よつて、主文のとおり判決する。



健康長寿な福井です。

平均寿命 (男性)

1位	長野	78.90歳
2位	福井	78.55歳
3位	奈良	78.36歳
4位	熊本	78.29歳
5位	神奈川	78.24歳

全国平均 77.71歳

平均寿命 (女性)

1位	沖縄	86.01歳
2位	福井	85.39歳
3位	長野	85.31歳
4位	熊本	85.30歳
5位	島根	85.30歳

全国平均 84.62歳

資料／都道府県別生命表(平成12年)

図1 平均寿命の全国順位

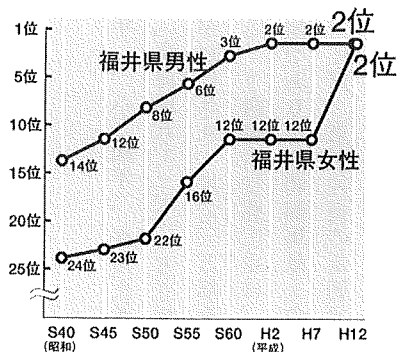


図2 福井県平均寿命と全国順位の推移

◆東京勤務！
東京勤務の辞令に驚き、はや半年。東京での仕事、生活にも徐々に慣れ親しんできました。トンビ会ははじめ、通常の県庁生活では出会えない全国の方々と交流を深めることがで

◆東京勤務！

き、充実した日々を過ごしております。



福井県東京事務所 長谷川 義則

今回、トンビ会員として、貴重な誌面を使わせていただけることになり、我がふるさと福井を紹介させていただきます。

◆健康長寿な福井！

海の幸・山の幸に恵まれた福井県は、県民の平均寿命が男女仲良く全国二位という、全国に誇れる健康長寿県です(図1・2)。

また、全国的に少子化が進行

しているわけですが、本県の合計特殊出生率は、全国四七都道府県の中で唯一前年を上回り、全国第二位の一・四七となっています。

私事ですが、我が家も典型的な福井の家族構成で、三世代の七人家族です(写真1)。単身赴任になった今、改めて健康長寿のありがたさを実感しているところです。

では、どうして福井県は「健康長寿」なのか？

その謎を解こうと各種データ

や文献、さらに県民の栄養・健康面等の調査を行った結果、バランスのとれた心穏やかな環境、充実した医療・福祉などの要因が明らかになってきています。

また、最近では食に関する正しい知識を身に付けようと「食育」の必要性が叫ばれています。歴史をひも解くと、「食育」という言葉は明治時代以降「体育」や「知育」と並ぶものとして用いられてきましたが、この言葉は福井市出身の医師、石塚左玄が使い始めたそうです。

ご存じのとおり、福井県には、



写真1 筆者の家族（スキージャンプ勝山）

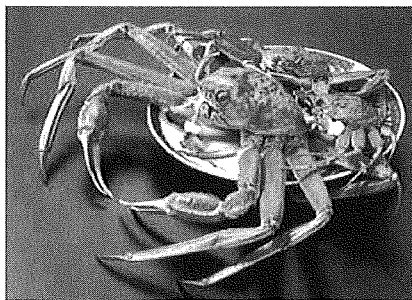


写真3 越前ガニ

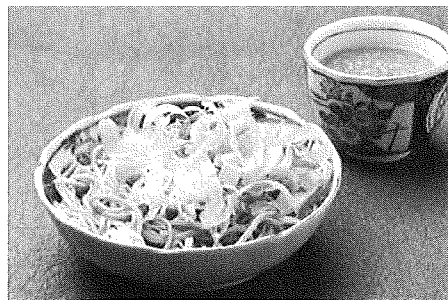


写真2 越前おろしそば

豊かな水に美味しいお米（コシヒカリ発祥の地！）、辛みの利いたおろしそば（写真2）、越



写真5 エコグリーンツアー・紙すき体験



写真4 鯖のへしこ

前ガニ（写真3）や鯖のへしこ（写真4）など、「健康長寿の素」と言うべき、多くの優れた地域

資源があります。

本県では、こうした健康長寿と優れた地域資源とを結びつけ、「ふくいブランド」を創設し、大いにPRしていきたいと考えています。

◆ビジットふくい！

東尋坊・永平寺に代表される観光地についても、本県の重要な地域資源であり、「ビジットふくい推進計画」を平成一六年に策定し、観光行政にも積極的に取り組んでいるところです。

自然、文化、食、産業などの地域資源を活かした体験型の観光ツアー「エコ・グリーンツーリズム」は、「スローライフ」にあこがれる都市圏の方々を対象に、都会では味わえない癒し、自然を活用した農林漁業体験や旬の味、地域とのふれあいなどをテーマとしています。NPO等が企画する「エコ・グリーンツーリズム」を県が支援すること、都市と農山漁村の交流を

促進し、地域の活性化につなげる
こととしています（写真5）。

◆福井風景街道！

道路行政としても、地域資源を活用し、地域の人々とその地を訪れる人々が楽しく豊かに交流できる仕組みを支援すべく「日本風景街道」が、国土交通省において検討されています。

本県からは、坂井市三国町の「三国湊のまち・海・緑・そしてひとを結ぶみち」と若狭町の

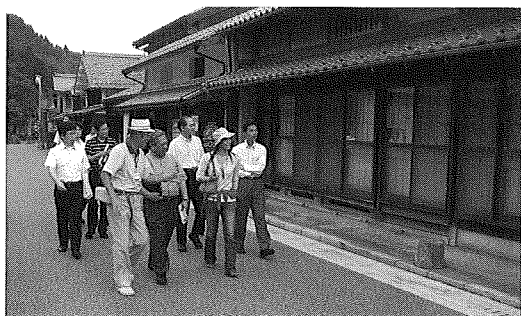


写真6 風景街道現地調査

「若狭熊川・鯖街道」の二ルートを応募し、このうち「若狭熊川・鯖街道」については、去る七月一日に「日本風景街道戦略会議」委員による視察が行われました（写真6）。この鯖街道は、古くからの大陸文化の玄関口である若狭から京都へ鯖やかれいなどの海産物や北前船から陸揚げされた物資を運び、また京都から若狭へ都の文化、茶や雑貨などを持ち帰った街道であり、若狭街道や周山街道など、小浜から京へと向かう数本の道の総称です（図3）。小浜で一塩した鯖はこれらの道を通して運ばれ、京に着く頃にはちょうど良い塩加減になり、都では若狭の一塩ものとして珍重されたといえます。古代から租税や海産物が都へ運ばれていた官道でもあり、若狭国は天皇の食物を献上する国「御食国」と呼ばれていました。また、若狭には、京、古くは奈良から都の文化が伝えられ、さまざまな伝統文化

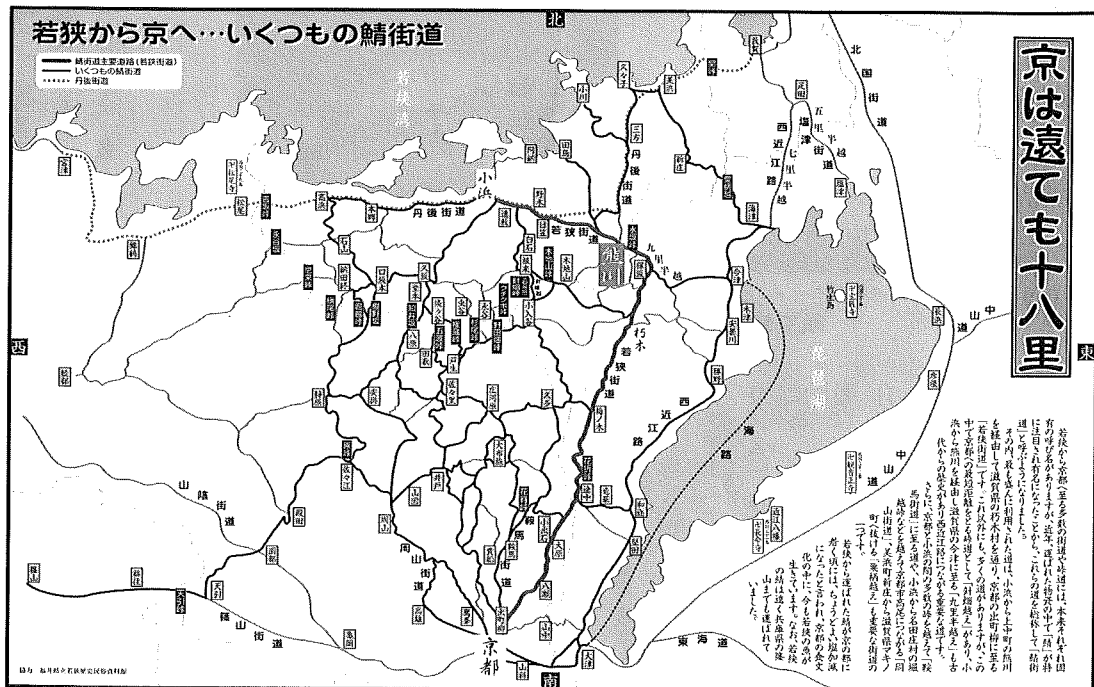


図3 鯖街道ルートマップ

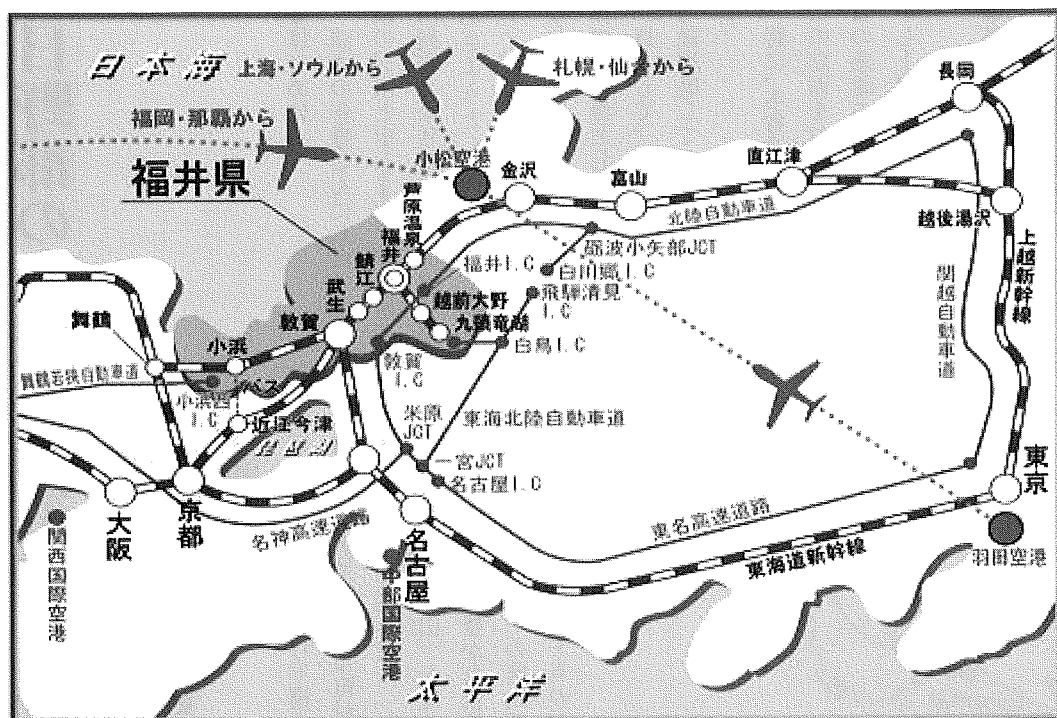


図4 福井県へのアクセスマップ

表 主要な交通基盤整備

主な整備項目	主な整備効果
福井駅周辺（連立事業・区画整理）の整備促進	福井の玄関口、観光起点として高度拠点化を図る！
北陸新幹線の整備促進	東京・福井間、50分時間短縮。2時間40分でアクセス！
舞鶴若狭自動車道の早期開通	神戸・敦賀間、30分時間短縮。2時間50分でアクセス！
中部縦貫自動車道の早期開通	名古屋・大野間、40分時間短縮。1時間50分でアクセス！

として根づいています。鯖街道は、古来より若狭と都を結ぶ重要な街道であり、食と文化が行き交う道であったのです。

◆福井にアクセス！

本県へのアクセスは、図4に示すとおりですが、「ビジットふくい」を推進し、都市部を含め他地域との交流を促進するためにも交通基盤の整備が必要不

可欠です。

県では、表に示すようにアクセス改善に積極的に取り組むこととしています。

ぜひ、福井にしかない味・体験を楽しみに、みなさま一度ふるさと福井に足を運んでみてください。



日野郡の「歴史街道」と「愛のトンネル」



鳥取県東京事務所 沢田 道彦

◆はじめに

読者の皆様こんにちは。鳥取県の沢田と申します。東京事務所勤務となり約一年半の月日が過ぎようとしているところです。国交省の方々に日頃から大変お世話になりつつ、地方自治体の一職員として、とんび会の一員として、昼夜を問わず(?)切磋琢磨している今日この頃です。

特に、本省道路局の皆様には、この誌面をおかりしまして、日頃の感謝の意と心からの御礼を申し上げます。

◆鳥取県日野郡

鳥取県は、東部(鳥取市等)、中部(倉吉市等)及び西部(米

子市等)の一九市町村で構成(平成の大合併前は三九市町村)されており、青く澄み渡る「日本海」や雄大な「大山」をはじめとする山々などの豊かな自然に囲まれています。その県内西部の山間地側に存在するのが「日野郡」です(図1)。

一般的には、あまり知られていない地域かと思いますが、鮎や溪流魚を好む釣り人や、「大山」や「日野川」をとり巻く自然風景を愛する芸術家や、松茸・こうたけ香茸・鮎・猪肉・お米など、おいしい山坊には、大変有名なところですよ。

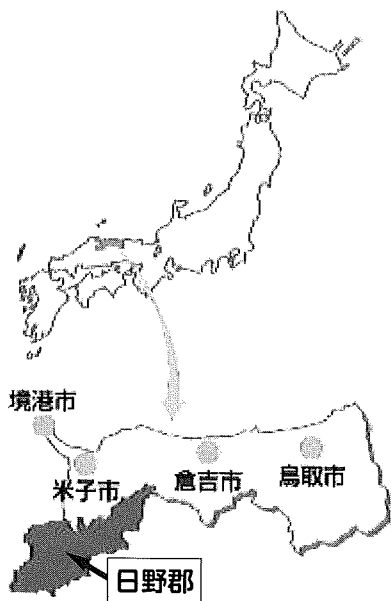


図1 鳥取県日野郡の位置図

また、今から六年前の「鳥取県西部地震」で被災した地域でもありますが、地域住民のご努力及び様々な方面からのご支援のもと、今日の復興に至っております。

そのような日野郡ですが、個人的に皆様へ特に紹介したい「道」に関する郡内の話題が、二つ有ります。

◆出雲街道

まず一つめの話題は、日野郡を経由する「出雲街道」です。

出雲街道は、鳥根県の松江から安来を通って、鳥取県の伯耆に入り、日野郡の四十曲峠を越えて、岡山県の美作に入り、津山を通過して、兵庫県姫路内の山陽道に至る全長二二〇kmの街道です(図2)。

「日野郡史」によると、出雲方面から上方へ向かう際、江戸初期までは「富田街道」と称する津地峠越えの道が利用されていきました。



写真1 近藤家



図3 間地峠の茶屋
(出雲街道の歴史を訪ねる会)

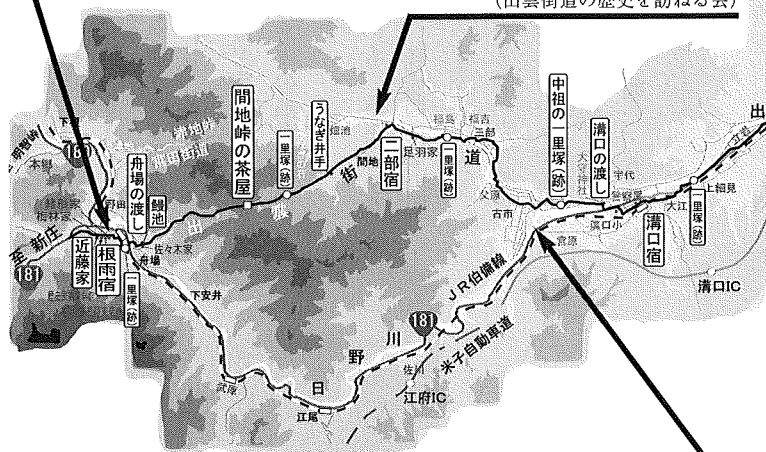


写真2 中祖の一里塚

図2 出雲街道の概要図

この出雲街道は安来でとれたウナギを生きたまま京都・大阪の料亭に運んだ道でもあり、間地や舟場の集落にはウナギを休ませたウナギ井手や池がありました。京都・大阪へおよそ一週間でウナギを運んだそうです。

当時の「根雨宿」(現在のJR根雨駅付近)のあたりは、現在も江戸後期に建てられた近藤家(写真1)をはじめとする屋

寛永一五年(一六三八)に、松平直政が松江藩主となり参勤交代が行われるようになってから、間地峠を通って根雨に着き、四十曲峠を越すルートが利用されるようになり、やがて寛文年間(一六六一―一六七二年)になると、土地の有力者が間地峠を修理し、中安井の地に渡舟を作って舟場と称し、また四十曲峠も改修した。そして、このルートを「出雲街道」と公称するようになったと、その名称の起りにについて伝えられています。

敷が並び、昔を偲ぶ街道風景が見られます。当時の「二部宿」あたりの峠においては、大変人馬の往来が激しく茶屋が大繁盛したと伝えられており、地元住民が中心となって「出雲街道の歴史を訪ねる会」を結成し、当時の茶屋を復活させて昔の風情を懐かしむイベント等を実施しています（図3）。

また、当時の「溝口宿」あたりに「中祖の一里塚」跡があり、昭和六一年頃までは立派な松がありました。が松食い虫により枯れてしまい、残念ながら現在の姿はありません（写真2）。今の時代にこの松の姿があったら、何とも言えぬ風情を感じられたことでしょう。

◆愛の通学（苦塔）トンネル

二つめの話題は、愛の通学トンネルと呼ばれている「苦塔トンネル」についてです。

苦塔トンネルは、日野郡江府町の助澤地内に位置し、国道四

八二号の上下二つのトンネルのうち、岡山方面へ向かうトンネルを「苦塔隧道」、もう一方を「苦塔第二トンネル」と称されています（図4）。

このトンネルが築かれた背景には、地域の方々の熱き思いが隠されています。

と言いますのも、本トンネルの初期の姿は、戦後間もない昭和二五年から二七年にかけて、地域住民の切なる願いから皆で協力し合って、ツルハシやスコップを用いて人力で掘り上げた素掘りトンネル（幅一・五m、高さ二m、延長二〇〇m）であります。

その後の段階的な拡幅工事、昭和五二年に現在のトンネルの姿となりました（写真3）。そもそも、何故危険を冒してまでも人力で掘り始めたかと言いますと、当該集落の子供達は、大人にとっても急な「苦しい谷」という名を持つ苦塔の峠を越えて、約八km離れた米沢小学校ま

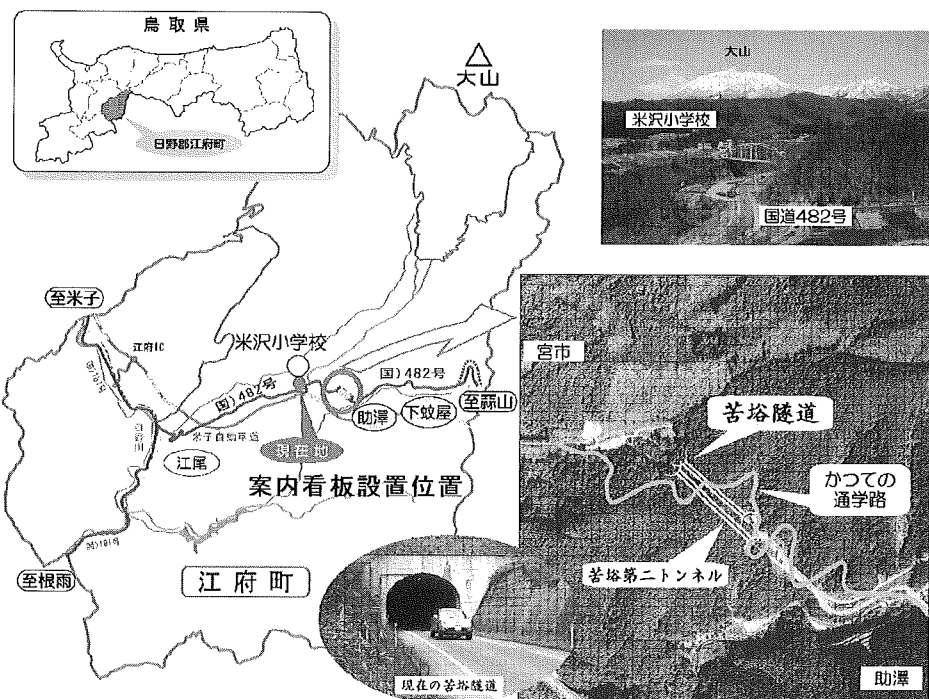


図4 苦塔トンネル位置図



写真3 現在の苦塔トンネル



写真4 語り継ぐトンネル

で通っていた姿を見かねて掘る決意を固めたそうです。苦塔の山は、急な斜面というだけでなく、黒ボクが堆積した急斜面所もあり、特に雨天時は滑りやすく危険であり、冬場には1m以上の積雪がある地域であるため、子供達の通学のために父兄がよく雪踏みをしていたという

ことです。掘削手順については、両方向から掘り始め約二年間の歳月を要して、ようやく貫通させたということです。完成した際には、双方の「助澤」集落と「下蚊屋」集落のどちらの名称をトンネル名とするかで一時もめたそうですが、二つの集落が

協力して築いたトンネルなので、元々の峠の名前を用いて「苦塔隧道」と名付けたそうです。苦勞した者同士であれば、やはり通じ合えるものですね。

ただ、双方向から人力掘削をした結果、中央部で約3mの段差が生じたそうです。個人的な所感としては、その程度の段差は仕方のないことで、十分な土質調査もせずに崩落事故もなく貫通させたことに賞賛の拍手を送りたい気持ちです。

当時の人力で築かれた隧道の姿は現地には残っていませんが、この苦塔トンネルの話は、「愛の通学トンネル」として地域の誇りとして語り継がれています（写真4）。

◆おわりに

鳥取県において、道路整備に関する最重要の課題は、高速道路・高規格道路を構築しネットワーク形成を早急に図ることです。何せ、全国の中で唯一高速

道路が繋がっていない県庁所在地という現状ですので。

このような現状課題を念頭に、日頃の業務に従事しているのですが、今回のような執筆の機会を与えていただき、改めて「道」というものを考えた場合、暮らし・生活をするうえで欠かせないものということが原点にあると思います。ただし、そのことに加えて各々の「道」には様々な思いが込められており、その表面上には見えない部分を理解し、先人のご苦勞を分かち合うことも大切であると考えます。

以上、少々脈絡のない話となつてしまいましたが、鳥取県内には皆様にあまり知られていないような知的文化財産もたくさんありますので、是非、鳥取県においでください。

愛川線における

複合的TDM施策の取組み

相模原市都市部都市交通計画課主幹 中澤 昇

一 はじめに

神奈川県相模原市は、平成一八年三月に津久井町、相模湖町と合併し、**新**相模原市が誕生したが、本稿においては、TDM社会実験の計画から実施まで旧相模原市の状況の中で行われたことから、合併前の旧相模原市のままでの報告とさせていただきます。

本市では、平成一三年度に本市の交通施策のマスタープランとなる「相模原市総合都市交通計画」を策定した。

この計画は、「道路計画」、「公共交通計画」及び「TDM基本計画」の三つの部門別計画で構成されており、特に、「TDM基本計画」について

は、今後、限られた財政の中で増え続ける自動車交通を円滑に処理していくためには、道路整備等のハード整備だけでは対応できないことから、道路利用者の時間帯や経路の変更、交通手段の変更、自動車の効率的な利用など、新たなソフト施策として「TDM基本計画」を位置付けたものである。

平成一五年度から、「TDM基本計画」に基づき、現在、道路渋滞等が課題となっている「県道五四号相模原愛川」（通称：愛川線）において、地域特性を踏まえた実現性の高いTDM施策を推進するため、市民参加による「TDMワークショップ」（以下、ワークショップという）を開催するとともに、平成一六年度には、学識経験者、道路管理者、警察、事業者等の専門家からなる「T



写真1 ワークショップの様子

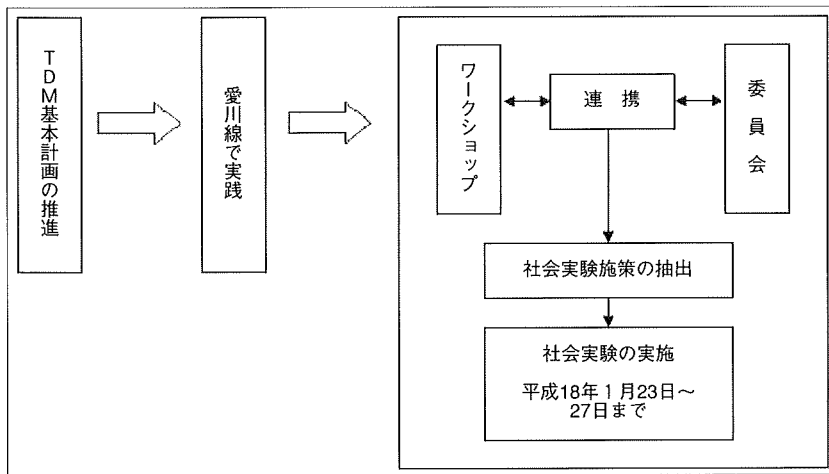


図 1



図 2 相模原市の位置図（東京から約40km）

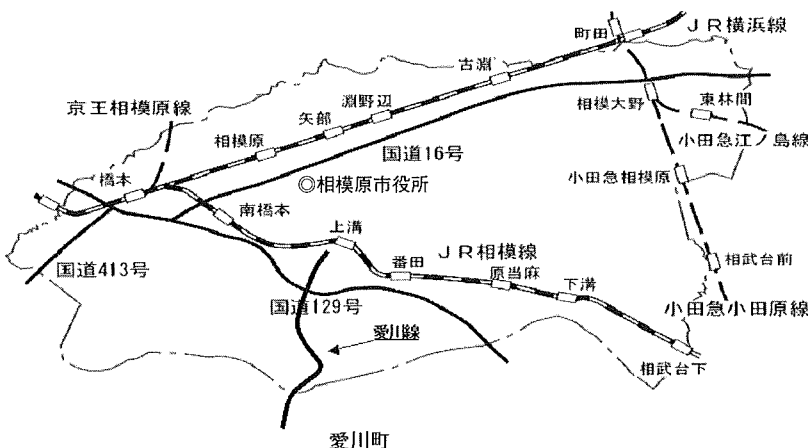


図 3 相模原市の公共交通網

DM推進委員会」（以下、「委員会」という）を設置し、「ワークショップ」と連携を図りながら愛川線の渋滞緩和等を目指しTDM施策の推進や導入に向けた社会実験の実施など、市民、企業、行政が協働した取組みを展開している（写真1、図1）。

二 相模原市の概況

相模原市は神奈川県の中核都市、東京都心まで約40kmに位置し、人口六十二万人の中核市である。市内には、道路では国道一六号、一二九号、四一三号が、鉄道ではJR横浜線、JR相模線、小田

急線、京王相模原線が通っており、東京方面や横浜方面は、鉄道で約一時間の通勤圏内にある。また、公共交通網を見ると、骨格的な道路や鉄道が市の外縁部を三角形に通ることから、市内の交通手段は、バス交通に頼っている（図2・3）。

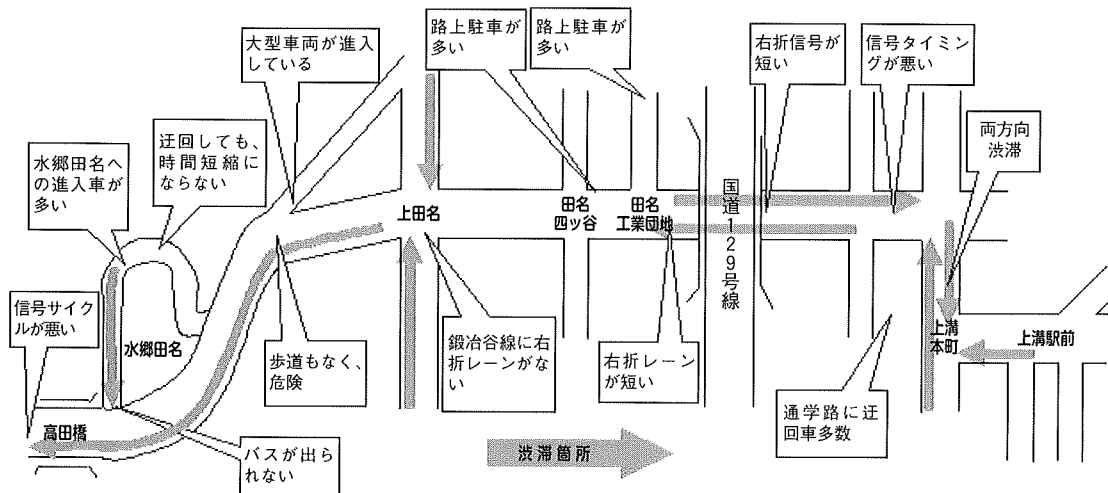


図4 愛川線の課題図

三 愛川線における課題

愛川線は、本市の上溝地区と愛川町を結ぶ主要地方道（幅員・一六m）で、沿道周辺の土地利用は、商業と住宅の混在であるが、本市と愛川町にそれぞれ大規模な工業団地があること及び相模川により橋梁区間がボトルネックとなりやすく、朝夕の通勤時間帯を中心に交通渋滞が著しい路線である。

「ワークシヨップ」では、実際に愛川線の渋滞問題に直面している地域の住民の方や企業、PTA、自治会などの皆さんの参加により「みち歩き体験ツアー」を実施し、愛川線の課題となっている場所について現地調査を行い愛川線の課題図として整理した（図4）。

四 複合的なTDM社会実験の実施

TDM社会実験の実施にあたり、対象エリアが約四kmと長いため、ワークシヨップでは、約一〇〇件にも及ぶ、様々なTDM施策のアイデアが出された。これらを需要サイドの施策として、交通手段の変更、時間帯の変更、経路の変更、自動車の有効利用等に、また、供給サイドの施策として、ボトルネックの解消、既存道路の有効活用、交通結節点の整備及び安全対策等に分類・整理し、委員会での意見・調整を経て、愛川線に相応しいT

D M社会実験施策として一項目を抽出し、複合的なTDM社会実験を実施した（表1、図5）。

五 水郷田名地区における流入制限と速度抑制対策

愛川線における社会実験では、一項目の様々な施策を実施したが、その中で本稿では、水郷田名地区における「右折禁止による住宅地への流入制限」及び「速度抑制対策」の社会実験について報告させて頂く（図5⑧・⑨）。

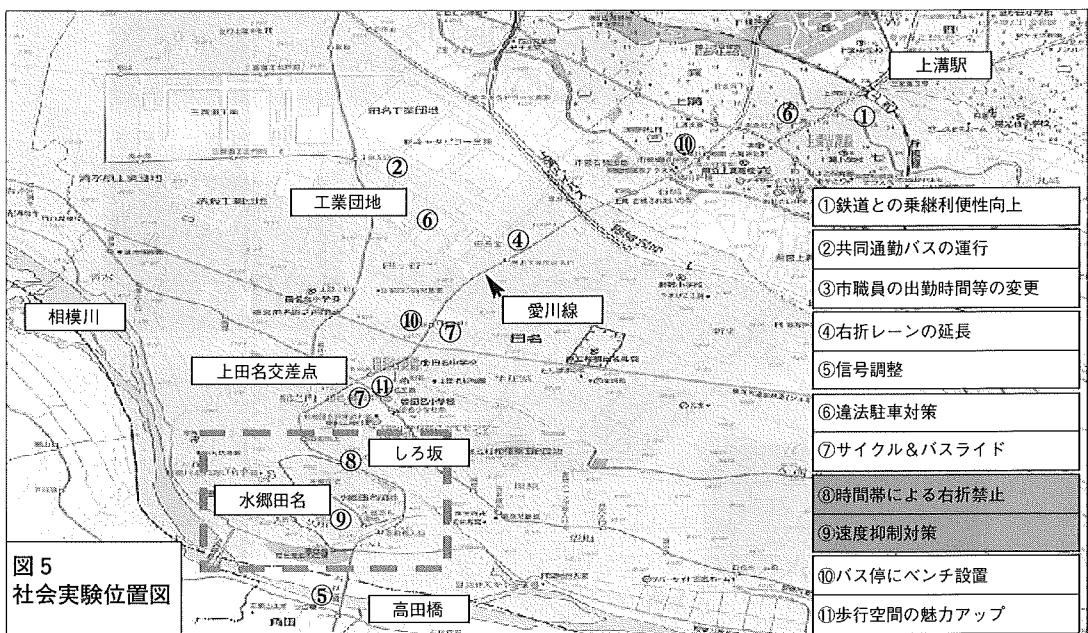
愛川線に隣接する水郷田名地区は、渋滞時に抜け道として地区内の生活道路へ多くの通過車両が流入し、通学路における児童の安全確保や地区内を運行する路線バスの定時性確保等の問題を抱えている。なお、平成一五年一〇月から平成一六年九月の一年間で人身事故が一七件発生している。

こうしたことから地元住民の協力を得て、愛川線の渋滞時に抜け道として水郷田名地区の生活道路に流入する車両を制限するとともに、イメージハンブ、路側帯のカラー化、イメージ狭さく等の速度抑制対策を実施し、地区内の安全性・快適性の向上を図る目的で社会実験を行ったものである。

なお、本地区は国土交通省の「歩行者の安全性と交通便利性の両立を目指す広域的施策実験」の「くらしのみちゾーン」の社会実験に地区登録を行って同省の協力を得て実施した（図6）。

表 1 11項目の社会実験施策

施策の分類	社会実験施策	実施内容
交通手段の変更	①鉄道との乗継利便性向上	朝・夜の時間帯に路線バスを増便し、鉄道駅との利便性の向上を図るとともに、バス・鉄道共同時刻表を配布する。
	②共同通勤バスの運行	企業間での合同社員バスを運行することにより、従業員のマイカー通勤から、公共交通機関への利用転換を図る。
時間帯の変更 経路の変更 自動車の有効利用等	③市職員の出勤時間等の変更	愛川線やその周辺の道路を利用している職員も多いことから、時差出勤等による市職員の出勤時間を調整することにより、道路混雑の分散を図る。
ボトルネックの解消 既存道路の有効活用	④右折レーンの延長	交差点の右折レーンの滞留長を延長することにより、直進交通の流れを円滑にし交通環境の改善を図る。
	⑤信号調整	信号時間を調整することにより、渋滞の緩和を図る。
	⑥違法駐車対策	社会実験に併せ違法駐車を取り締まりを強化し、道路容量の有効利用を図る。
交通結節点の整備	⑦サイクル&バスライド	バス停付近に自転車駐輪場を整備し、サイクル&バスライドを実施し、バスへの利用転換を図る。
安全対策、環境整備等	⑧時間帯による右折禁止	愛川線の朝夕の渋滞時に抜け道として、水郷田名地区の生活道路に流入する車両を制限することにより、地区内の安全性・快適性の向上を図る。
	⑨速度抑制対策	路側帯のカラー化、イメージハンプ等の速度抑制対策を実施することにより、歩行者の安全確保、交差点での出会い頭の事故等を防止する。
	⑩バス停にベンチを設置	バス待ち利用者の利便性向上を図るため、バス停にベンチを設置する。
	⑪歩行者空間の魅力アップ	歩道の清掃や緑化など、道路の美化運動を推進し、自転車や歩行者にとって、安全で快適な歩道空間の創出を図るとともに、環境問題の改善を意識した自動車の利用を見直すキッカケづくりを行う。



社会実験の様子



写真2 路線バスの増便



写真3 共同企業バスの増便



写真4 サイクル&バスライド



写真5 しろ坂の右折禁止



写真6 速度抑制対策A

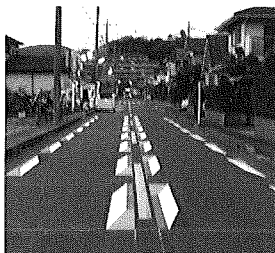


写真7 速度抑制対策B



写真8 告知看板



写真9 歩道への花植

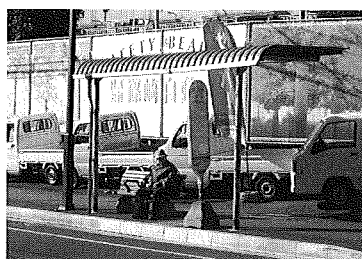


写真10 バス停にベンチ設置

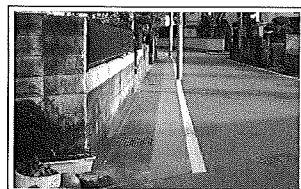


写真11 広報車によるPR

写真12 実験前

写真13 実験中

写真14 路側帯のカラー舗装



右折禁止の交通規制
朝7時～8時まで
(路線バスを除く)

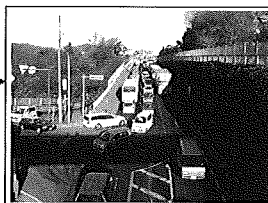


写真15 イメージ狭さく

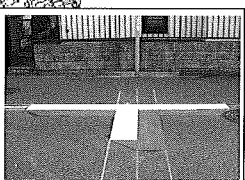
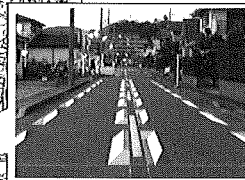


写真17 交差点クロスマーク
3カ所

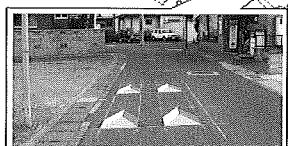


写真16 イメージハンプ2カ所

図6 水郷田名地区における社会実験

表 2 実験結果

実験施策	実験内容等	実験結果	今後の取組み方針
右折禁止による流入制限	○実験期間 平成18年1月23日（月）～27日（金） ○時間：朝7時～8時 ○場所：しろ坂交差点 ○実験内容 上溝方面から水郷田名地区への右折禁止による交通規制を実施した。 ・規制看板の設置 ・矢印板、ポストコーンの設置 ・交通整理員による誘導 ○調査内容 ・自動車交通量調査 ・旅行時間調査	○自動車交通量 実験前は、愛川線から水郷田名地区へ約350台/時の交通量（全体の約50%）が流入していたが、実験中は、右折禁止規制の実施により、10台と大幅に減少した。また7時台の地区内交通量は244台から47台と約200台減少した。 ○旅行時間 7時台における、しろ坂交差点から高田橋際交差点までの旅行時間が実験前と比べ、約5分短縮した。	しろ坂交差点における右折禁止の交通規制は、水郷田名地区内への流入交通量の削減と安全性、円滑性の向上に効果が大きいことが判明した。一方で、右折禁止を本格導入した場合に地区内住民等の移動に支障が出る恐れもあることから、交通管理者、地元住民、行政等で規制時間帯、規制方法等について、今後、十分な協議を行って行くことが必要である。
速度抑制対策	○実験期間 平成18年1月23日（月）～27日（金） ○時間：終日 ○場所：水郷田名地区内道路（7ヵ所） ○実験内容 歩行者の安全確保、交差点等における事故防止を目指し、速度抑制対策等を実施した。 ・イメージハンプの設置（2ヵ所） ・イメージ狭さくの設置 ・交差点クロスマークの設置（3ヵ所） ・路側帯のカラー舗装 ○調査内容：走行速度調査	○走行速度 ・イメージハンプについては、実験前：約45km/hから実験中：約43km/hと2km/h程度の減速はあったが明確な減速は見られなかった（7時～8時平均。） ・イメージ狭さくについては、実験前：約46km/hから実験中：約35km/hと11km/hの減速があり、効果が大きいことが分かった（7時～8時平均）。	住宅地等での自動車の走行速度の抑制は、安全性、快適性の向上に有効であり、特にイメージ狭さくについては、実験結果からも減速効果が大きいことが分かった。このため、本地区だけでなく、その他の箇所についても、交通管理者、道路管理者、地元住民の意向を踏まえて設置を検討する。
備 考	○複合的な社会実験の全体状況を把握するため、上溝駅から高田橋までの旅行時間調査を行った結果、朝の混雑時において実験前は約30分であったが実験中は約22分と最大8分短縮された。 ○しろ坂で右折禁止の交通規制を実施するにあたり、しろ坂を右折できない車両が愛川線へ溢れ、愛川線の上溝方面からの渋滞が大きくなることが懸念されたため、高田橋際交差点の信号調整（愛川線側の青時間を延長）も併せて行った。		

六 実験結果と今後の取組み方針

水郷田名地区における「右折禁止による住宅地への流入制限」及び「速度抑制対策」の実験結果と本格実施に向けた今後の取組み方針を整理すると、次のとおりである（表2）。

七 本格実施に向けたフォローアップ

本稿では、本市のTDM施策の推進について、愛川線での社会実験の報告をさせて頂いたが、社会実験はあくまでTDM施策を実現するための一つの課程であり、単に社会実験のための取組みで終わってしまうのは、何にもならない。

愛川線の渋滞による様々な問題を解決するためには、社会実験後の取組みが大切であり、社会実験だけに留まらない持続性のあるTDM施策の取組みが必要である。

このため、本格実施に向けたフォローアップを行うため、関係機関、地元住民、行政等による推進組織として「愛川線TDM推進会議」を設置し、本格実施に向けた課題の整理、事業調整や取組みの進捗管理等を行っていく（図7）。

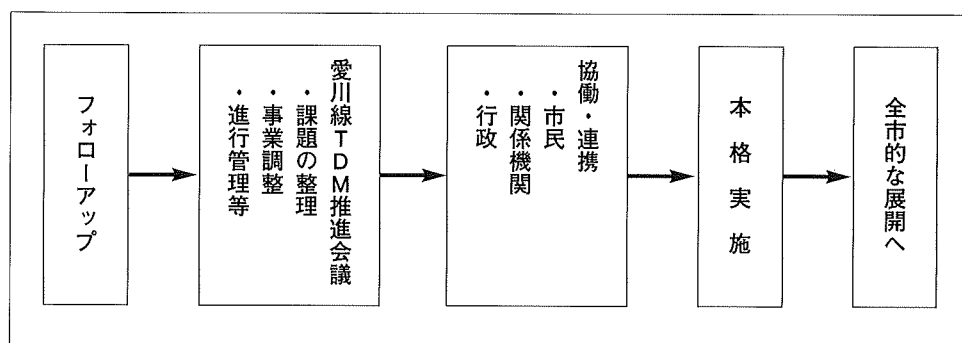


図7 フォローアップ体制

八 おわりに

本市で実施した初めてのTDM社会実験を通して、市民・企業・行政が協働してTDM施策を推進するキッカケづくりは出来たが、TDM施策を本格実施していくためには、まだ多くの課題があることも明らかになった。

渋滞緩和対策に留まらず環境問題等を考える時、マイカー利用を控え、公共交通機関への利用転換の必要性は頭では解っている、いざ実行に移すのは非常に難しいと思われる。

このため、マイカー利用から公共交通機関利用へと、市民一人ひとりの意識を変革していくことが大切であり、広く市民にTDM施策をPRして行くとともに、学校や職場での学習や普及・啓発活動等の取組みを行うことが必要である。

また、市民の身近な公共交通（本市においてはバス交通）の利便性を高め、市民自らが進んで公共交通を利用できる都市づくりが必要であり、「車中心のまちづくり」から「車に過度に依存しないまちづくり」への転換が求められている。

こうした中、関係者のご理解とご協力により、現在、愛川線ではTDMの推進とともに、上田名バスターミナルの整備やボトルネックとなっている高田橋際交差点の改良検討、PTPS（公共車両優先システム）、バスロケーションシステムの

導入検討等が進められており、「車に過度に依存しないまちづくり」への取組みが始まっている。