

目次

エッセイ

LRTでまちづくり	中村 文彦	1
-----------------	-------	---

特集/LRTについて

LRTの新たな潮流	(社)日本交通計画協会 ライトレール研究部会	4
-----------------	---------------------------	---

新たに13箇所の「道の駅」を登録	道路局国道・防災課	23
------------------------	-----------	----

海外出張報告 第86回TRB(米国交通運輸研究会議) 年次総会及び米国の公共交通の状況について	間 渕 利 明	27
--	---------	----

グッドパーキング制度における 初めての優良駐車場の認証決定	(財)駐車場整備推進機構	35
--	--------------	----

道路占用Q & A

自転車等駐車器具の占用について(その3)	道路局路政課 道路利用調整室	39
----------------------------	-------------------	----

現場の 取組み事例

原因者負担金の請求について	福岡北九州高速道路公社 福岡事務所交通課	41
---------------------	-------------------------	----

訴訟事例紹介

相手方と示談をした後に損害賠償請求事件となった事例 —横須賀市道歩行者転倒損害賠償請求事件—	岡 崎 之 彦	46
---	---------	----

連載 道と思想(その18)	三 木 克 彦	53
---------------------	---------	----

とんび の広場

仙人峠道路3月18日開通(岩手県)	高 橋 健 治	57
宮崎の観光と道路(宮崎県)	西 田 員 敏	61

時・時・時		63
-------------	--	----

2006年度既刊号目次		65
-------------------	--	----



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。

LRTの新たな潮流

(社)日本交通計画協会ライトレール研究会

一 はじめに

『LRT』という言葉が説明無しに使われるようになってきたのは、ごく最近のことだろう。このようなテーマの原稿では「LRTとは？」というくだりで始まるのが常であった。やはり、昨年四月に我が国初のLRTとして開業した「富山ライトレール」が、LRTを世に知らしめる役割を大きく担ったのであろう。その「富山ライトレール」では開業以来の視察者が既に行政関係者、商業関係者などをあわせ一、〇〇〇人を超えると聞く。本稿では、我が国での路面電車の歴史、海外でのLRTの流れ、我が国でのLRT化への取り組みをおさらいし、欧州における最近のLRT事情を紹介するとともに我が国での向かうべき方向につ

いて、(社)日本交通計画協会ライトレール研究会の長年の活動・研究を通して得た、知見等を取り交えながら進めていきたい。

二 ライトレール研究会

ライトレール研究会は、「LRTを都市交通システムのひとつとして取り上げ、LRTの基本的かつ総合的な調査・研究と開発及びその成果の適用・評価を実施し、導入可能性の高い都市への適用を検討し、その実現に向けての法制度・各種基準などの研究を行い、我が国へのLRTの導入を究極の目的とする。」として、平成二年度に設立された。

当時、LRTは一部研究者の間では注目されていたものの一般的にはほとんど知られておらず、

路面電車は相変わらず古い乗り物とされ、LRTを研究テーマに絞った団体としては、国内初ではなかっただろうか。その後、その目的に違わず、海外LRTの研究、低床車両(LRV)の研究、建設費の試算等、着実に研究を進めてきており、JR富山港線のライトレール化事業等にも大いに協力し、実現化に向けて多大なる貢献が出来たと自負している(表1)。

三 我が国における路面電車の歴史

我が国の路面電車は、一八九五年(明治二八年)二月一日京都で営業を開始して以来、「成長・発展していく時代(明治中期〜第二次世界大戦)」「から「衰退していく時代(終戦〜昭和四〇年代)」「を経て、「現状維持の時代(昭和五〇年代〜現在)」

表1 ライトレール研究部会研究実績

年度	主な調査研究（成果）	シンポジウムの開催など	路面電車等に関する国内のトピックス
平成2年	LRT導入の可能性に関する調査・研究報告書 <我が国の路面軌道の沿革・現状/海外のLRTの現状> 欧州の都市開発とLRT導入調査視察報告書		
平成3年	LRT導入の可能性に関する調査・研究報告書 <交差点における路面軌道の立体交差化について> LRT-Amenity Designパンフレット（1991.10）		
平成4年	LRT導入の可能性に関する調査研究報告書 <法制度に関する検討調査> 欧州の都市開発・都市再開発と路面公共交通調査視察報告書		
平成5年	LRT導入可能性に関する調査研究 <低床式車両に関する検討>		
平成6年	LRT導入可能性に関する調査研究 <低床式車両に関する検討>		
平成7年	LRT導入可能性に関する調査研究報告書 <建設費の試算>		
平成8年	LRT導入可能性に関する調査研究報告書 <建設費の試算>		
平成9年	ライトレールトランジット・新しい時代の路面電車パンフレット)		H9 路面電車走行空間改築事業の創設 H9 都心交通改善事業の拡充 H9.8我が国初の低床車両の導入（熊本） H9 路面電車の駅前広場への延伸（豊橋）
平成10年	まちづくりからみたLRT導入の適用可能性 <都市計画分科会平成10年度調査研究報告書> LRTのシステム化方策の検討 <システム分科会平成10年度調査研究報告書> 路面電車の歴史に関する研究	シンポジウム・路面電車新時代の展望～ 「路面電車走行空間改善事業」の拡充を 受けて～	H10 路面電車走行空間改築事業の拡充
平成11年	まちづくりからみたLRT導入の適用可能性 <都市計画分科会平成10年度調査研究報告書> LRTのシステム化方策の検討 <システム分科会平成10年度調査研究報告書>	シンポジウム・LRTとトランジット モールの実現	H11 低床車両の導入（広島）
平成12年	LRT導入の適用可能性ケーススタディ（銀座丸の内、前橋市、和歌山市、松江市）報告書 ライトレールトランジット・身近な都市交通LRTパンフレット <Light Rail Transit>	フランスにおけるLRT、SEMALY社による講演	H12 公共交通移動円滑化設備補助の創設
平成13年	LRT導入の適用可能性ケーススタディ（銀座丸の内、前橋市、和歌山市、松江市）報告書		H13 路面電車走行空間改築事業の拡充 H13 路面電車の駅前広場への延伸（高知） H14.3 低床車両の導入（岡山）
平成14年	既存路面電車の高度化方策ケーススタディ（松山市、桑名市）	浜松都市環境フォーラムにて「LRT導入のための戦略と課題」を講演	H14 路面電車の延伸（広島港、横川駅） H14 ICカードの導入（東急世田谷線）
平成15年	既存路面電車の高度化方策ケーススタディ（松山市、桑名市） 国内の路面電車のデータカルテ	21世紀の都市交通を考えるシンポジウム	
平成16年	LRTシステムの各要素技術に関する検討 鉄道と路面電車との直通化に関する検討 海外LRT事例集		H17.3 国産初の低床車両の導入（広島） H17.3 名鉄岐阜市内線廃止
平成17年	LRTシステムの各要素技術に関する検討 鉄道と路面電車との直通化に関する検討 海外LRT事例集（更新）	まちづくりと公共交通 まちづくりと一体となったLRT導入計画 ガイダンス	H17 LRTシステム整備費補助の創設 H18.4 我が国初のLRT開業（富山ライトレール）

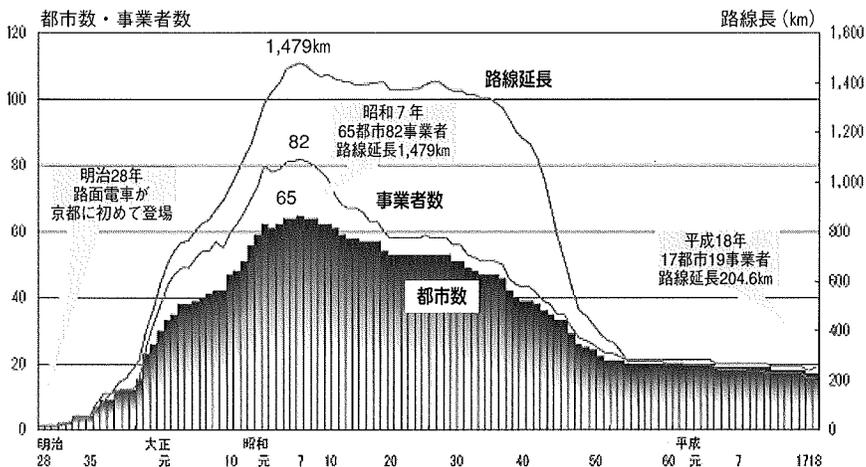


図1 路面軌道の推移

を迎えていた。しかし、二〇〇六年四月二十八日は、約五八年ぶりとなる新しい路面電車「富山ライトレール」が開業したことにより、一七都市一九路線、約二〇五kmになった（図1）。

路面電車が営業を開始する明治中期以前の都市

内の陸上旅客輸送は、人力車と馬車が主役であった。都市の人口増加とともに交通需要も増大し、大量輸送機関の必要性が高まり、一八八二年（明治一五年）末、道路上に軌道を敷設して、収容人員二七〇二八人の木造客車を二頭の馬で運ぶ馬車軌道が導入された。馬車軌道は増大する交通需要を取り込み、営業面での成功も加わり、全国の都市に普及していった。その後、電気事業の勃興により、一八九〇年（明治三三年）五月四日、東京・上野公園で開催された第三回内国勸業博覧会場内に日本で初めて電車が走った。電車運転の成功は、東京はじめ、大都市で軌道敷設の意願を続出させた。一八九二年（明治二五年）、政府は軌道条例を改正し、電気鉄道でも道路上にレールを敷設して一両ないし二両で運転し、速力も遅く、通行人に危険のないものは軌道条例の適用を受けると閣議決定した。

当時、電気鉄道を道路上に敷設することに関する国の考え方は、内務技師・佐藤利恭の論文「軌道建設と近代道路（一九二五年（大正一四年）道路の改良第七巻四号）」にまとめられている。それによると、軌道を道路に敷設する二大原則、①現存する道路を利用し、交通上の効果を最大ならしむこと、②現存せる道路なき場合、適當なる新道路を開設して、之に軌道を敷設し交通の円滑を

図ることがうたわれている。

即ち、軌道は道路交通の補助機関というよりも道路交通そのものであらねばならぬ故に、軌道を敷設せんとする場合は、この二大原則に従い、例えば、路幅が狭小なれば之を構築し、坂路急峻なれば之を緩和し、屈曲半径少なければ之を増大する等、先ずもって道路の改良工事を遂行して然る後、軌道を敷設するのが当然であることは、軌道交通は道路交通そのものでなければならぬからであるとしている。しかし、軌道敷設は常に理想通りに遂行し得るものでないことは、総てに経済上の関係が伴って起こるからである。経済上困難を感じても国富民栄の増進上の基礎的施設であり、もし之を後年に譲れば公益上は言わずもがな、経済上甚だしき不都合を醸す場合は、一時の苦痛は忍んでも敢行せねばならない。さらに、地方開発を促進し、国富民栄のさきがけとなるべき軌道の実現を阻止する場合がないとも限らぬので、特別の事由ある場合には道路に敷設せざる軌道、即ち新設軌道を認めて、国家という有機体の活動の源泉たる動脈、即ち、交通機関の普及発達を図ることに努めたいとしている。

こうして、路面電車は道路と不可分の関係をもちながら、成長・発展、そして衰退していった時代を経て、約一〇年後の二〇〇一年（平成一三年）には、道路構造令が改正された。本改正で、

専から路面電車の通行の用に供することを目的とした、道路の部分として「軌道敷」を位置づけるとともに、「交通島」に路面電車に乗降する客の安全性を図るために「路面電車停留場」としての機能を位置づけた。これにより、路面電車は道路の占有物から道路路本体となり、都市交通としての位置づけを得た。

四 海外における「JRTT」の流れ

先進諸外国の都市内公共交通分野で路面電車は、一九〇〇年代～一九三〇年代が最盛期であった。一九三〇年代以降は経済恐慌や第二次世界大戦を経て、大戦後の都市への人口の流入と郊外の都市化及び自動車の大衆化によって、路面電車はサービス水準が低下し、都市内の多様な交通需要を満たすことができなくなり、急速に撤去が進んだ。アメリカ合衆国は一九六〇年代までに七都市（ボストン、クリーブランド、ニューアーク、ニューヨーク、フィラデルフィア、ピッツバーグ、サンフランシスコ）を除いて全て廃止、欧州もイギリスは一九六〇年代までに一都市（ブラックプール）に、フランスは一九五〇年代までに三都市（リール、マルセイユ、サンテティエンヌ）を除いて、バスに置き換えられた。

一方、ドイツは第二次世界大戦で荒廃した都市の復興と共に、路面電車の再建を進めたが、西ベ

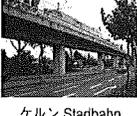
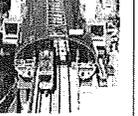
時代区分	1960年以前	1960年代～	1970年代～	1980年代～	1990年代～(低床車の実用化)	
LRTの流れ	路面電車	ドイツ：Stadtbahn オランダ：Sneltram ベルギー：Pre-Metro など多数	北米LRT(カナダ、アメリカ、メキシコに多数)	イギリス：ドックランズ イタリア：ジェノバ フィリピン：マニラ など	「低床式LRT」 ストラスブール、リヨン、 バーミンガム、クロイドン、 シドニー、バレンシア など多数	「鉄道への乗り入れ」 カールスルーエ ザールブリュッケン など
		 フランクフルト Stadtbahn  ケルン Stadtbahn	 カルガリーLRT  サンディエゴLRT	 ドックランズLRT  ジェノバLRT	 ストラスブール  ストラスブール	 カールスルーエの都心  カールスルーエの郊外

図2 海外におけるLRTの流れ

ルリンやハンブルク、ミュンヘン(一九六七年開業)などの人口一〇〇万人以上の大都市は、地下鉄の拡張や整備に着手した。しかし、一九五〇年代になると、自動車の激増により路面電車は道路渋滞に巻き込まれ、定時性を失った。そこで、地下鉄をもつほどの需要が見込めない人口一〇〇万人以下の都市では、路面電車に専用の走行空間を与え、かつ、大型の高性能車両を投入して輸送力を増強し、自動車に負けないサービスを提供するため、渋滞の激しい都心部を地下化し、郊外部を専用軌道化や高架化するStadtbahn化に着手した。Stadtbahn化は人口五〇～一〇〇万人クラスの都市で実施され、フランクフルトなど合計九都市で整備され、現在もドルトムントやデュッセルドルフなどでは拡張工事が行われている。ドイツにおける路面電車からStadtbahn化への段階で開発された車両等の技術革新は、その後、低床式LRTに至るまでの世界的なLRT導入の流れを支えることになった。

図2はLRTの導入タイプを時系列で類型化したもので、一九六〇年代は、路面電車のサービス水準を地下鉄並みに引き上げるLRTがドイツを中心に普及した。ドイツではStadtbahn(九都市)、オランダではSneltram(四都市)、ベルギーではPre-Metro(二都市)と呼ばれ、合計一五都市で整備された。

一九七〇年代に入ると、アメリカではAPM(新交通システム)に代わって、ドイツのStadtbahn技術を導入して、郊外から都心へ直接乗り入れるLRTの新規導入が始まった。連邦政府の資本費補助(一九六四年)、運営補助(一九七四年)の拡充とともに全米規模で導入が図られ、二〇〇六年現在、一四都市に整備されている。続いて、一九八〇年代に入ると、新交通システムのような高架構造の専用空間を走るLRTがイギリス・ドックランズなどに整備されたが、このタイプの導入事例は少数に終わった。

そして、一九九〇年代には八〇年代から開発を進めてきた低床車両が実用化レベルに達し、路面走行を主体にして、中心市街地の活性化等まちづくりとともに導入を図る新たなコンセプトのLRTが登場した。一九八七年九月に開業したフランス・グルノーブルのトラム(フランスではLRTを「トラム」と呼ぶ)は、都心の再活性化と交通弱者に対する利用のし易さが高く評価され、世界的な注目を浴びた。また、ドイツ・カールスルーエでは路面電車が鉄道へ乗り入れることにより、郊外から都心へ乗り換えることなく移動できるLRTを整備した。LRT整備により郊外から都心への自動車交通を公共交通機関へ転換する政策のもと、ネットワークの拡充が進められている。

以下、新たなコンセプトのLRTの代表として、

低床式LRTのフランス・ストラスブルと鉄道への乗り入れLRTのドイツ・ザールブリュッケンを紹介する。

1 ストラスブルのLRT

ストラスブルLRTの特徴は、一九七三年に策定されたSDAU（地域マスタープラン）の中の交通計画で、都心部に歩行者専用ゾーンを導入し、通過交通を排除し、都心への新たな公共交通の整備としてトラムの建設やバス路線の再編することなどが提案され、それが実施されたことである。トラム導入の前に、都心部に歩行者専用ゾーンの整備と通過交通排除のためにバイパスの建設が行われた。トラム開業後は、交通規制と管理が実施された（図4）。この結果、中心市街地への自動車交通量は減少し、逆にトラムやバス利用者が三〇%（一九九五年／一九九〇年）も増加した。ストラスブル都市共同体（CUS）は、二〇一〇年までに自動車の分担率を五〇%（一九八九年で七四%）まで低減させ、残りの五〇%を公共交通と自転車で分担させる目標を設定しており、路線の拡充（一系統から四系統）、バスとの結節やP&Rの拡充を進めている（写真1、図5）。

2 ザールブリュッケンのLRT

ザールブリュッケンLRTの特徴は、都市交通

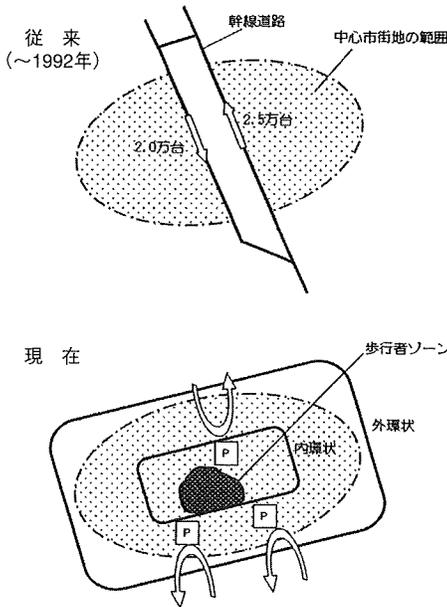


図4 交通規制と管理の概念

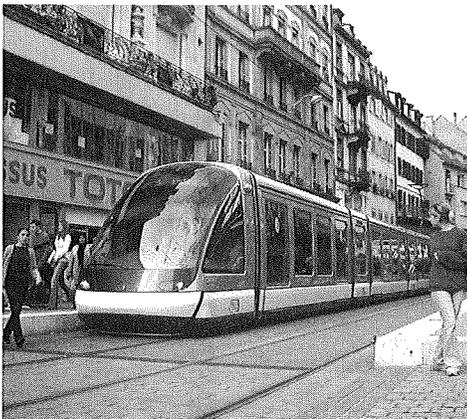


写真1 ストラスブルのトラム

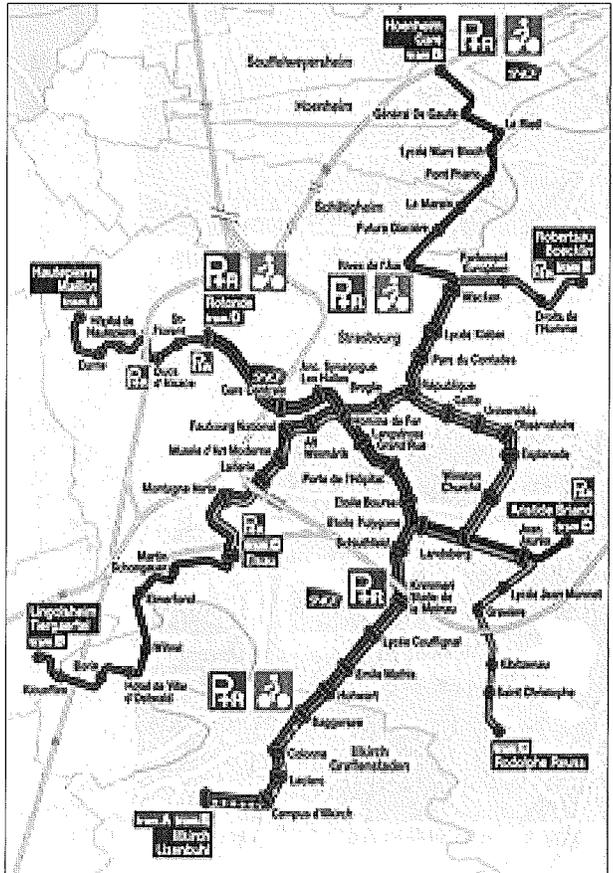


図3 ストラスブルトラムのネットワーク(2007年)

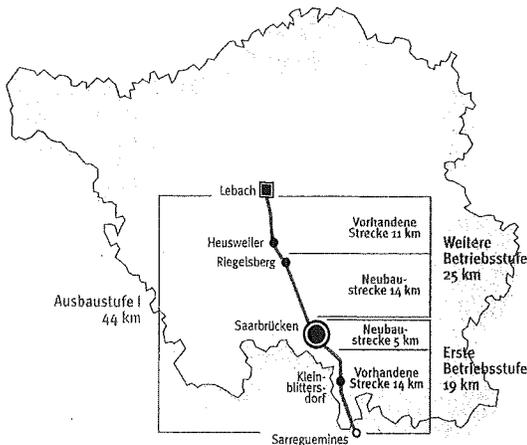


図6 ザールブリュッケンLRTネットワーク

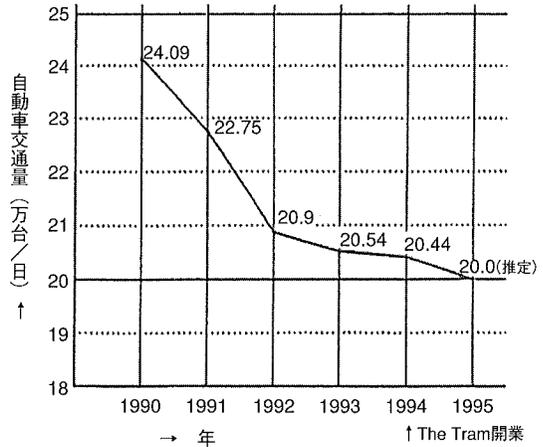


図5 中心市街地への自動車交通の変化



写真2 中央駅は道路が地下、LRTが地上

政策として「自動車を都心部から締め出し、環境を保全、都心部を歩行者に開放」を明確化するために、バスの輸送力不足（ピーク時都心は一二〇台／一方向も運転）と自動車混雑による定時性の悪化を改善し、かつ、既存鉄道路線（ドイツ国鉄とフランス国鉄）への乗り入れによるネットワークの拡充を目的に整備した（図6）。

路線長三五kmのうち、新設された軌道延長は二二km（併用七km、新設一五km）で、残りの一三kmは鉄道線への乗り入れ区間である。併用軌道区間はモジュール化されているBahnhof通りではなく、並行する幅員の狭いKaiser通り（約一五m）に導入した。幅員が狭いので、軌道敷設は、沿道条件によって中央走行と片寄せ走行を組み合わせ、かつ、



写真3 我が国最初の低床車両（熊本市）

沿道施設へアクセスする自動車向け滞留車線と信号の設置、歩道幅員を確保するため、民地側建物のアーケードとの一体化など、様々な工夫をこらした（写真2）。

五 我が国におけるLRT化への取組み

1 LRVの導入

最初は低床車両の導入から始まった。我が国初の低床車両は、ドイツの技術を導入して国内メーカーがライセンス生産する方法で、一九九七年、熊本市に導入された（写真3）。翌年には、広島電鉄が完成車を輸入する方法で、欧州の標準的な一〇〇％低床式LRV（全長三〇m）を導入して、市内と宮島を結ぶ路線で走り出した。その後、交



写真4 国産100%低床式LRTと乗降場

通バリアフリー法（二〇〇〇年十一月施行）により、公共車両に対する補助制度が一段と拡充され、各地の路面電車に低床車が導入される一方、国産技術の開発も進められて、二〇〇五年七月には我が国初の国産一〇〇%低床式LRVが製造されて、広島電鉄に納入された（写真4）。また、乗降場の段差解消や上下移動円滑化のための技術基準や道路構造令の改正に伴う乗降場基準の制定により車両側だけでなく、乗降場も改良されて段差のない乗降が実現している。二〇〇六年三月現在、低床車両は一三都市に合計四〇編成と車両一〇両が導入されている。

2 交通結節点の整備

次の取組みは、交通結節点整備であった。路面電車を駅前広場に乗り入れる事業は、豊橋駅総合開発事業における東口駅前広場整備の中で交通結節機能を高めるために、バスの乗降場の集約と路面電車電停を広場内に取り込んだのが最初であった。このため、路面電車軌道を約一〇〇m延伸することになり、一九九七年度に「路面電車走行空間改築事業」を創設して、路面電車の施設整備に初めて国の補助を入れ、一九九八年三月に完成した。その後は、二〇〇一年四月に高知駅、二〇〇三年三月に広島・横川駅（写真5、図7）、二〇〇四年三月には鹿児島中央駅（写真6）と相次い



写真5 横川駅前広場

で、駅前広場整備と共に路面電車の乗り入れが実現し、結節機能強化が図られた。

横川駅は国道五四号線内の電停を駅前広場内に移設することにより、①乗り換え時間の短縮（距離にして二五〇mから五〇mに短縮）、②国道

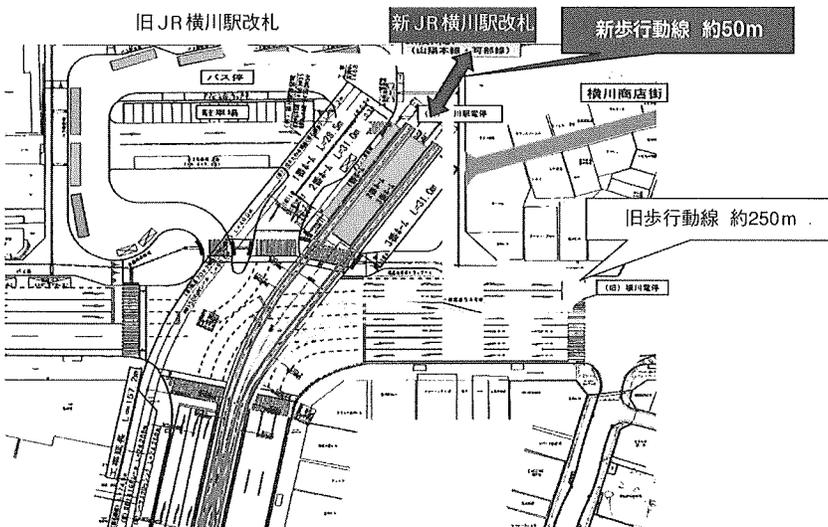


図7 横川駅前広場概要

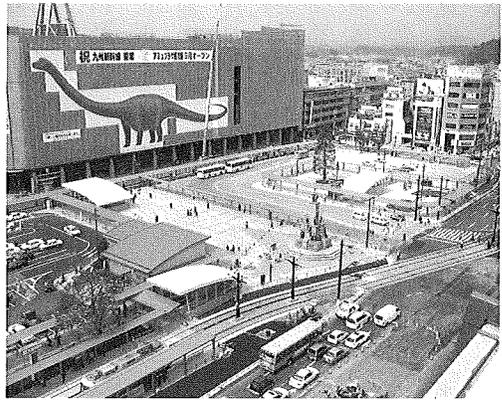


写真6 鹿児島中央駅前広場

五四号線の渋滞緩和（四車線から七車線へ）、③
 バリアフリー化等が実現した。また、同年四月に
 は、横川駅から都心に直通する新系統（七号線横
 川駅～広電本社前間）が新設されて、都心までの
 所要時間も短縮された。一方、鹿児島中央駅は九
 州新幹線開業と併せて駅前広場を整備するもの
 で、目的は各種交通機関相互の乗り継ぎ円滑化で、
 広場前の道路路上にあった市電の電停は広場内に移
 設された。また、新電停内の軌道敷は芝生で緑化
 され、交通島内の花壇と共に潤いのある都市景観
 を創出している。

3 国内初のLRTの開業

そして、我が国にも新規にLRTを整備する事

例が富山で実現した。富山ライトレールはJ R富
 山港線のうち、岩瀬浜～奥田中学校前間（六・五
 km）は路面電車化し、奥田中学校前～富山駅北間
 （二・一km）は都市計画道路綾田北代線と富山駅
 北線に併用軌道を新設することにより、富山港線
 を路面電車化し、公共交通機関としての再生を図
 ったものである。

富山は市街地の外延化により人口密度が低下
 し、移動は自動車に過度に依存するまちになって
 いた。このため、車が自由に使える人には暮らし
 やすいまちであるが、車が自由に使えない人（市
 の公共交通に関する市民意識調査結果では約三
 〇％）にとっては、極めて生活しづらいまちであ
 った。そのため、市は人口の減少と高齢化、中心
 市街地の空洞化による都市全体の活力低下や魅力
 の喪失、人口密度が低下した拡散型都市を放置し
 た場合の行政コスト高などの課題に対して、鉄軌
 道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿
 線に居住、商業、業務、文化等の都市機能を集積
 させることにより、公共交通を軸とした拠点集中
 型のコンパクトなまちづくりを実現する基本方針
 を策定し、実現のために各種施策を展開している。
 J R富山港線の路面電車化は、公共交通活性化に
 よるコンパクトなまちづくりのリーディングプロ
 ジェクトに位置づけられている（図8・9）。

J R富山港線の路面電車化は、新幹線整備と併

せ、在来線の高架化を進める上で、利用者の減少
 に歯止めのかからないJ R富山港線（平成一六年
 度は約三、一〇〇人/日）を高架化するかどうか
 という議論から始まった。富山港線の扱いは、
 「既存線の高架化」、「新規路面電車化」、「バス代
 替による既存線廃止」案を設定し、比較を行った
 結果、社会的便益は路面電車化案が最大となった。
 これをふまえ、鉄道を単に高架化するより、これ
 を機会に公共交通の質を高め、コンパクトなまち

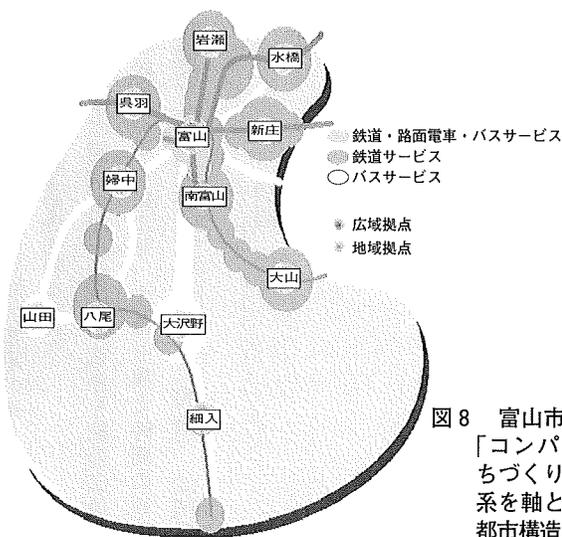
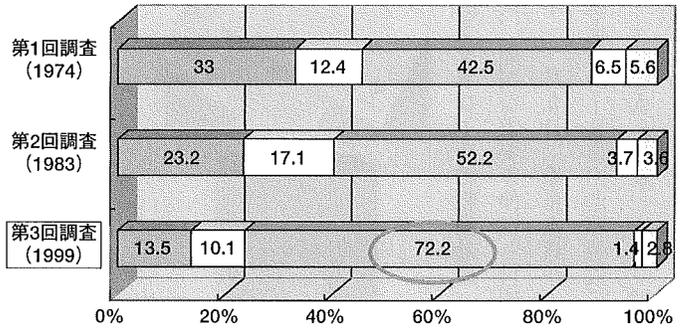


図8 富山市の目指す
 「コンパクトなまちづくり」を軸とした都市構造



資料：富山高岡広域都市圏第3回PT調査

図9 交通手段分担率

づくりを進めるうえでも有効な路面電車化を採用した。
 平成一七年二月に工事施工認可が下り、わずかに一五ヵ月後の平成一八年四月二九日から、新生富山港線が営業を開始した。事業概要は延長七・六km(単線)、電停数…二三、行き違い設備…四、変電所…二、所要時分…約二五分であった(図10)。路面電車化により、サービス水準は次のように大幅に改善された。

- ・列車本数の増便
 - 三〇〇〜六〇分毎→一〇〇〜一五分毎
- ・始終発の改善
 - 五時台・二二時台→五時台・二三時台
- ・駅数の増加
 - 九駅→一三駅(約六〇〇m間隔)
- ・車両と乗降場
 - 低床車の導入(七編成)と電停のバリアフリー化
- ・都市環境
 - 騒音振動の低減(制震軌道)と芝生軌道の採用
 - ICカードの導入による乗降時間の短縮、車両・電停・ICカード、シンボルマークなどを総合的にデザイン(図11)

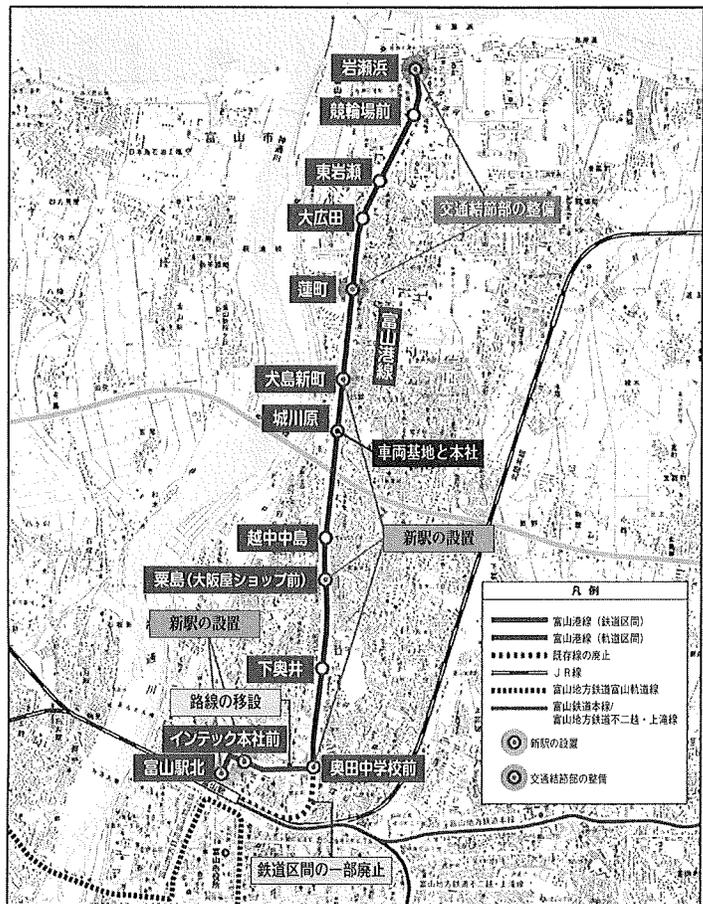


図10 富山ライトレール路線図

4 富山ライトレールの整備効果

開業後、順調な需要を伸ばし目標を三カ月も早く、昨年十一月九日に乗車人員が一〇〇万人を超えた。廃止前のJR富山港線時代には一日の利用が約三、一〇〇人（平成一六年）であったのに対しLRT化によって、どのような人々の利用が増

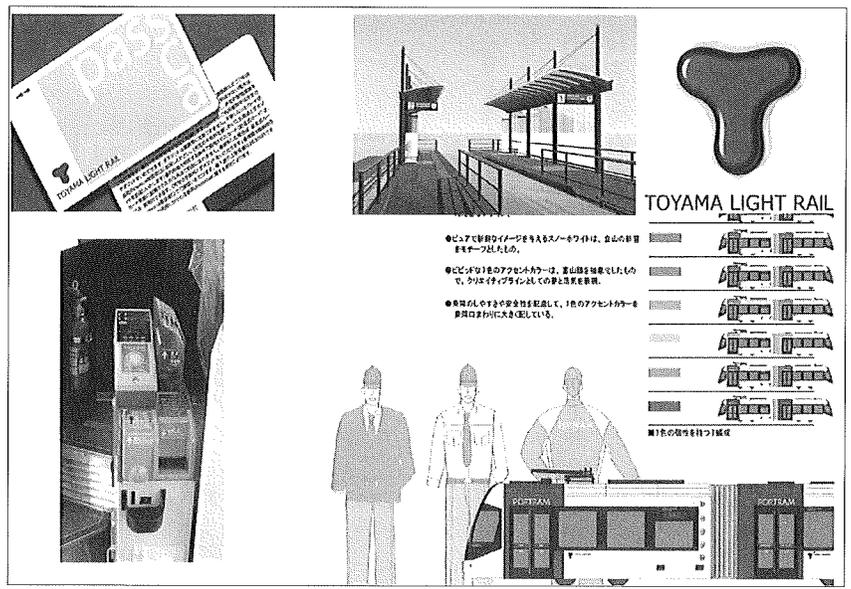


図11 トータルデザイン

また、同様に利用者アンケート調査及び沿線居住者アンケート調査から六〇代以上の利用者の増加が大きく、目的についても私事交通（買物・通院）の増加が大きい。また、これまでの軌道系システムの整備と大きく異なるのが、車からの転換が一・五%も見られたことが挙げられる（図13）。

また、平成一八年六月末に実施された市民アンケート結果によると、富山ライトレール事業の評価として市民の約八九%が「大変評価する」、「評価する」という回答を寄せている。

えたのであろうか。

国土交通省と富山市によって行われている「富山港線LRT化の整備効果に関する研究会」での分析によると、利用者数の変化については開業前の平成一七年一〇月行われた実態調査では平日約二、三〇〇人、休日約一、〇〇〇人であったのに対し、開業後半年たった平成一八年一〇月には平日約五、〇〇〇人、休日約五、六〇〇人と平日で二・二倍、休日でも五・三倍となっている。特に平日の昼間帯の利用者が増えていることと、最終電車を二三時台まで走らせたことにより、二一時以降の利用者が大幅に増えている（図12）。

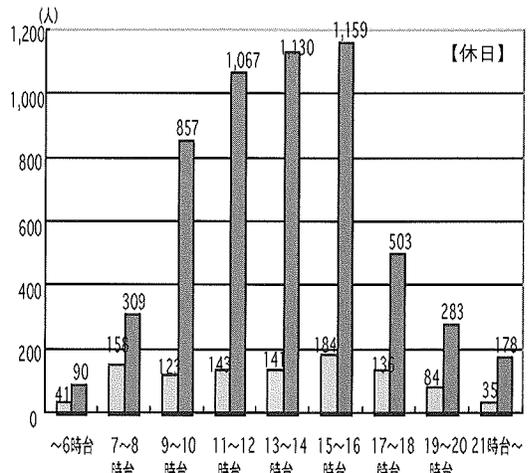
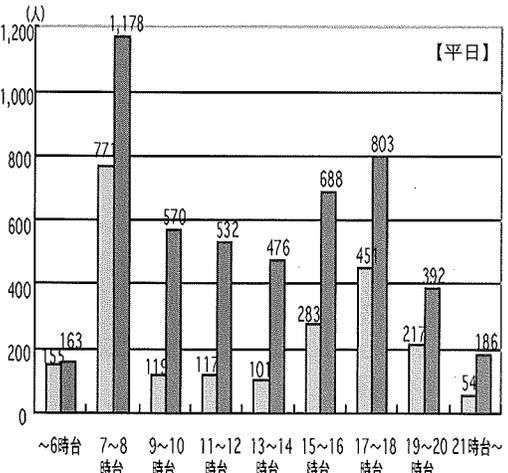


図12 平日・休日の時間帯別利用者数の変化 (■平成17年 (JR) ■平成18年 (ポートラム))

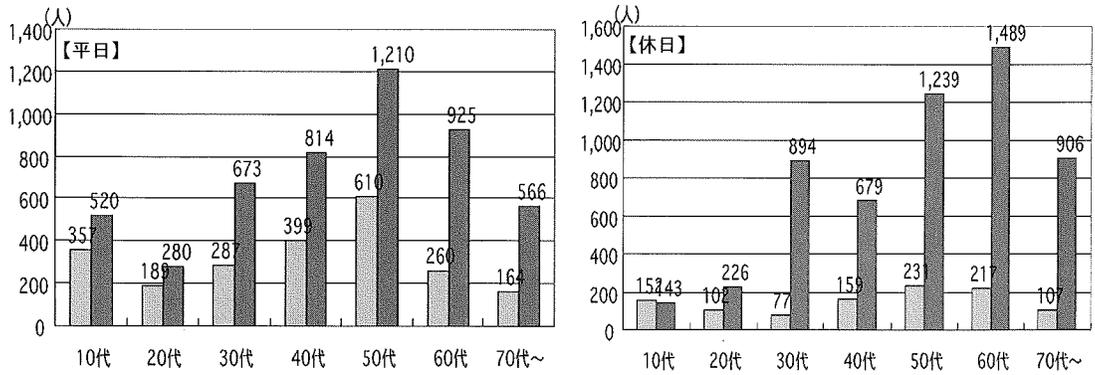


図13 年代別利用者数の変化 (■平成17年 (JR) ■平成18年 (ポートラム))

加えて沿線への効果としては、①岩瀬カナル会館への入館者数の増加(対前年同月比約八倍の増加)、②国指定の重要文化財である森家の入館者数の増加(対前年同月比約三・五倍の増加)など顕著な実績をあげている。

このような結果を踏まえると、沿線居住者の内これまで外出機会の少なかった高齢者が積極的に外出するようになったこと。沿線外からの観光客が増大したこと。が明らかであり、富山ライトレールの整備が沿線の活性化、まちづくりに大きく寄与していることが証明されたといえよう。

現在、富山市はコンパクトなまちづくりを実現するために、中心市街地活性化基本計画や総合交通体系マスタープランを策定し、活性化の主要施策と目標値をかねて事業を進めている。中心市街地活性化基本計画の主要施策には、①魅力ある都心ライフが楽しめる中心市街地の形成のためにまちなか居住の推進、②魅力と活力を創出する富山市の顔にふさわしい中心市街地の形成のために賑わい拠点の創出、③公共交通の活性化により車に頼らず暮らせる中心市街地の形成のために公共交通の利便性の向上がある。まちなか居住の推進では、まちなか居住人口を平成一八年度の約二四、一〇〇人から平成二三年度には約二六、五〇〇人(約一・一倍)に増加させる目標を、賑わい拠点の創出では、中心商店街の歩行者通行量(日曜日)

を、平成一七年度の約二四、九〇〇人から平成二三年度には約三二、〇〇〇人(約一・三倍)に増加させる目標を、公共交通の利便性の向上では、路面電車の一日平均乗車人員を平成一六年度の約一〇、一〇〇人を、平成二三年度には約一三、〇〇〇人(約一・三倍)に増加させる目標をそれぞれ掲げている。コンパクトなまちと歩いて暮らせる中心市街地を支える公共交通として、富山市は富山ライトレール整備に引き続き、①市内軌道線の環状線化、②路面電車の南北接続、③市内電車の上滝線乗り入れなど路面電車ネットワークの構築を推進している。また、現在富山大橋の掛け替え工事に伴い、安野屋〜富山大学間の複線化工事も行う予定である。

六 欧州における最近のLRT事情

1 ス페인、ポルトガルの事情

この両国のLRT事情に関しては、あまり国内でも紹介されないまま現在に至っているが、昨年一〇月に当協会にて両国への調査団を派遣する機会を得たので紹介したい。

両国はフランス、ドイツに比べると、LRTの整備が一步も二歩も遅れている印象を持つが、現在、各都市にて積極的な整備が行われている(表2)。いずれの都市も先進国であるフランス、ドイツをお手本にし、メリット・デメリットを十分

表2 ス페인、ポルトガルでのLRT導入都市 (2000年以降)

導入年	スペイン	ポルトガル
2002年		ポルト
2003年	アリカンテ	
2004年	バルセロナ	
2006年	ベレスマラガ	
2007年以降	マドリッド テネリフェ セビーリヤ マラガ ムルシア	アルマダ

把握・分析し、整備を行っている。その中でも最も理想的な整備を行っている、ポルトガルの第二の都市であるポルト市を事例に挙げる。

2 ポルトの事例

ポルト市の人口は二六万人であるが、ポルト都市圏では一六〇万人を超える。公共交通としては、LRT、バスの他、ケーブルカー、観光路面電車が運行されている。LRTの整備については、一九九八年に始まり二〇〇三年に一七kmが開業、二〇〇四年には第一期にあたる市中心部の世界遺産地区を通る地下区間七kmを含む、七〇kmが運行されている(図14・15)。現在ポルト都市圏の九つの都市を連絡し、五路線で年間一、八五〇万人の利用がある。

- (1) 運賃体系・運賃収受方式
ポルト市での整備の特徴を以下に挙げる。

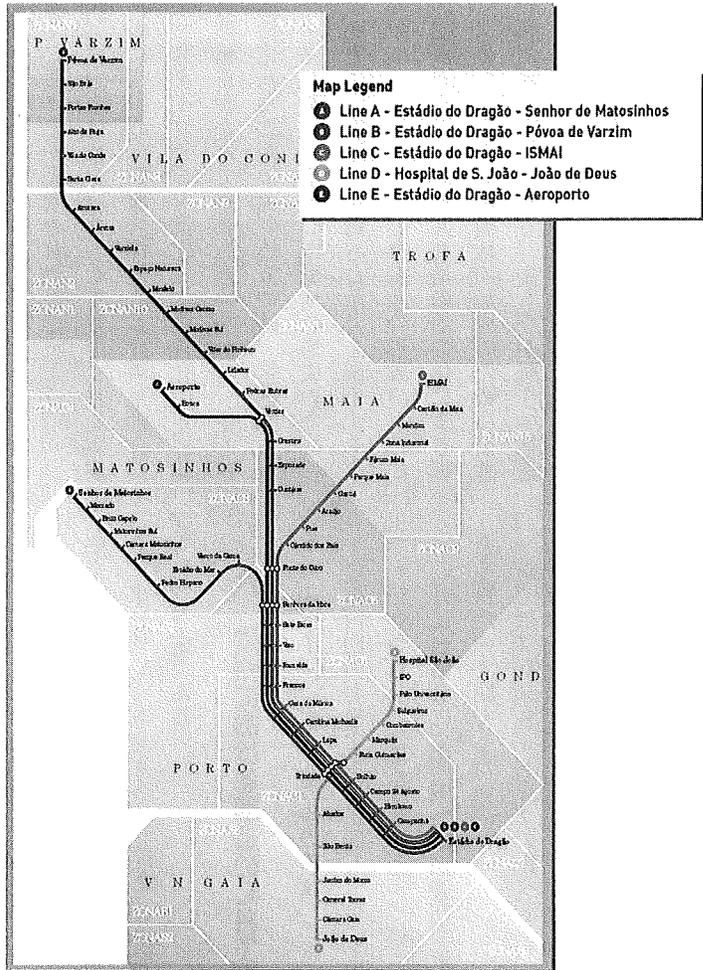


図14 ポルトのLRTネットワーク図

ポルト都市圏の公共交通機関は、アンダント(autante)というリチャージ可能なICカード一枚で利用でき、ゾーン運賃制を敷いており、一時間以内であれば乗り降り自由となっている(図16、写真7・8)。

(2) 交通結節点の整備

各交通モード毎に乗換利便性が図られており、特に空港での結節はわかりやすく公共交通の利用を促進している(図17、写真9)。

(3) 公共交通優先策、道路空間の再配分によるモビリティマネジメント

バス専用レーンは市内の至る所に導入され、特に渋滞が発生しそうな箇所への設置が行われている。LRTについては、専用軌道、優先信号等が当然のように取り入れられている。また、かつて自動車橋であったドン・ルイス一世橋は自動車の通行を禁止し、LRTと歩行者の専用橋として変更された(写真10・11)。

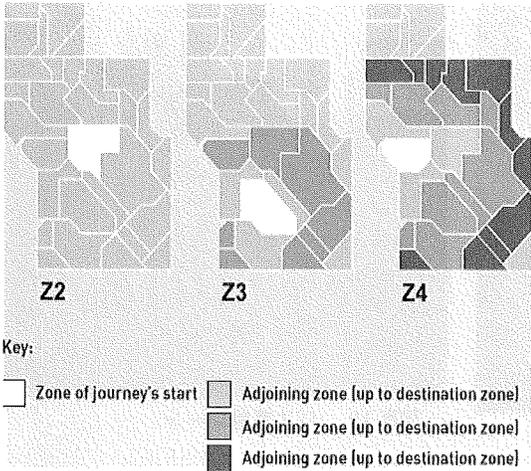


図 16 ポルトの都市圏ゾーン体系図

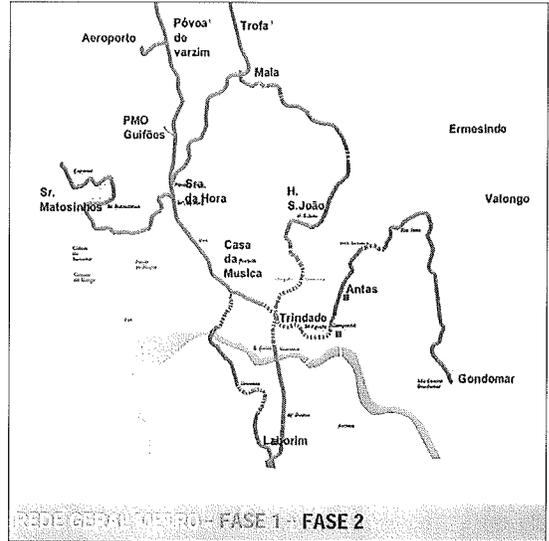


図 15 ポルトのLRT 将来ネットワーク図

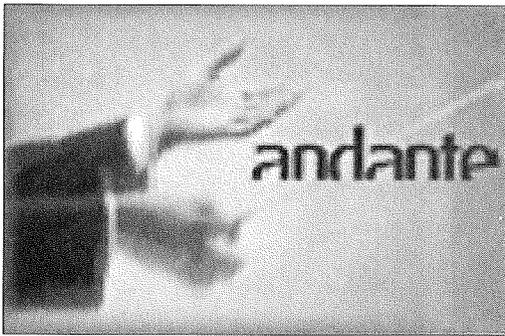


写真 8 アンダンテ



写真 7 チケット canceller



写真 9 空港との乗換口

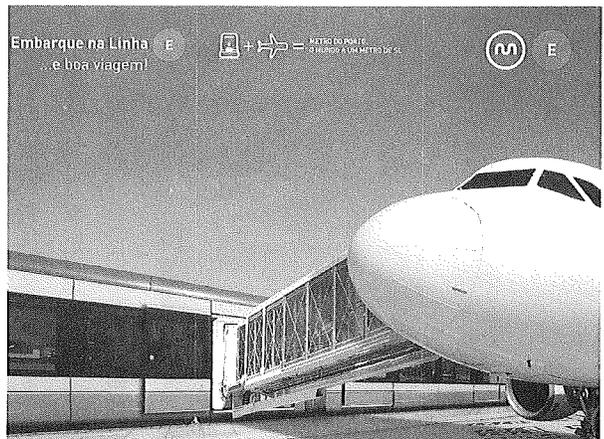


図 17 空港とLRTの結節PR広告

(4) 地下空間の有効活用による歴史遺産の保護
 世界遺産地区にある歴史的建造物や旧市街地の
 景観を保存するため、中心部においてLRTは地

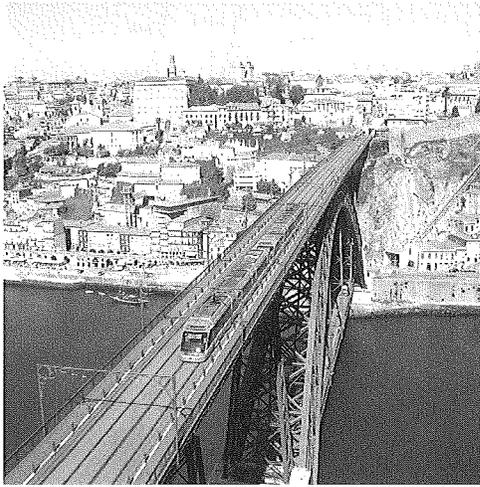


写真11 ドン・ルイス一世橋

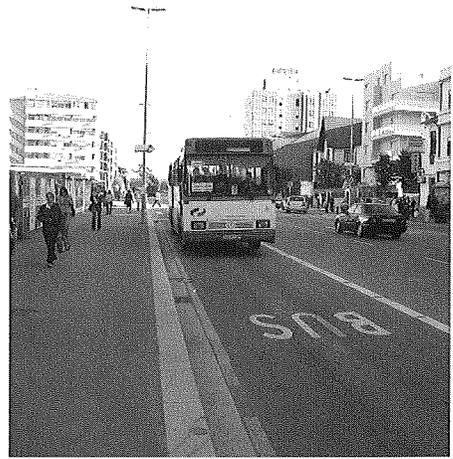


写真10 バス専用レーン

下を走行している（写真12・13）。
 (5) まちのシンボルとなるデザイン
 最後にこれまで挙げた都市の交通機能という点

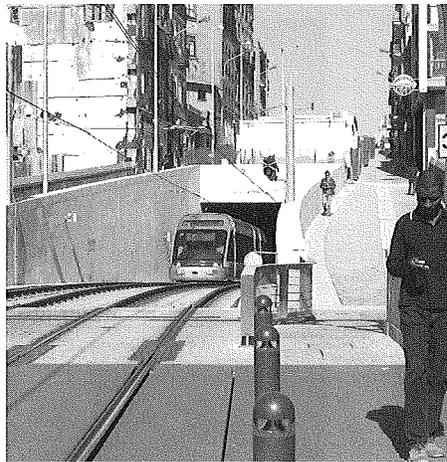


写真13 地下に入るLRT



写真12 ポルトの旧市街地



写真14 軌道緑化とデザインされた車両

からだけではなく、景観という点からも芝生軌道
 と車両デザインがマッチし、LRTがまちのシン
 ボルとなりポルトのまちの魅力を上げ、観光資源
 の一部となっている（写真14）。

3 フランスでの事情
 一方、LRT先進国であるフランスでは、様々
 な状況の変化が起きてきている。

(1) 中央政府の支援
 フランスでのLRTの建設及び運営に関する資
 金は、おおよそ中央政府からの補助金、交通税、
 地方の一般財源、運賃収入によるものとなって
 いるが、最近その状況が変化してきている。
 一九九七年に八、三五〇万ユーロであった中央
 政府からの補助金が、二〇〇一年に二億四三〇万

ユーロまで膨らんでいる。この補助金の膨らみに
国の財政が耐えきれなくなったことが大きな要因
となり、二〇〇四年から現在に至るまで建設費に
対する中央政府の補助金の支出が無くなったので
ある。

このことが影響となり、大半の自治体で引き続
き事業が行われているものの、一部自治体で事業
計画の見直しが行われている。

(2) ナント市四号線のBRT化

ナント市では、これまで一九八
五年から一〜三号線のLRTの整
備を行ってきた。しかし前述の状
況を鑑み、四号線の建設にあたり
計画の見直しを計り、より安価な
整備が可能であり、同等の輸送力
を持つBRTの採用を決め、昨年
一月六日より運行を開始してい
る(図18、写真15)。

(3) 路面給電方式の採用

二〇〇三年にボルドーで採用さ
れた路面給電方式であるが、導入
当初はそのシステムの不安定さか
ら、一時運行が停止するなど著し
くシステムの信頼性を失っていた
が、その後メーカーの必死の対応
により、現在では年間運休時間が

三四時間まで減少してきている。

この状況を受け、フランス各都市で路面給電方
式の採用が広がってきている。

現在のところ、アンジエ、ランス、オルレアン
の三都市が導入を決めており、今後ますます広ま
りを見せる様相を呈している。我が国でも景観を
配慮するまちでの導入が見られかもしれない(写
真16)。

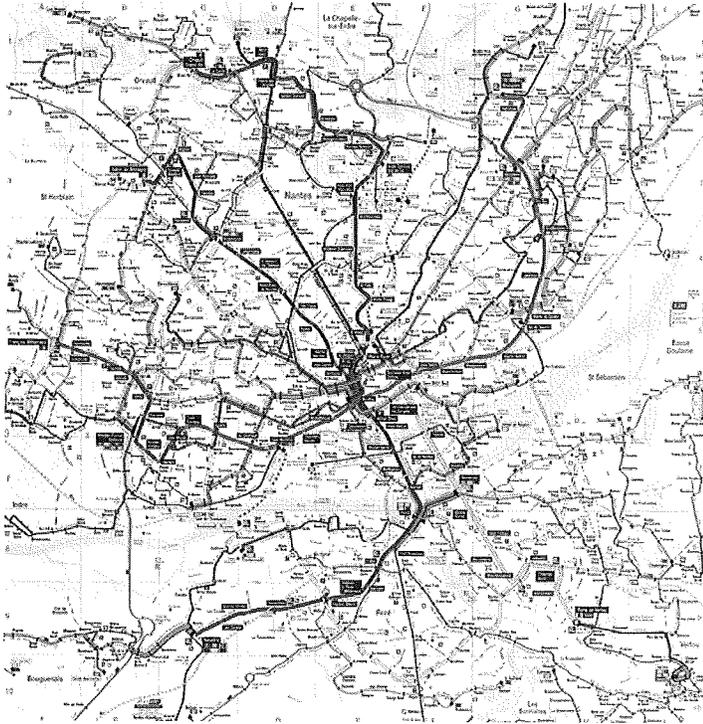


図18 ナントLRT及びBRTネットワーク図



写真15 ナントBRT車両及び軌道

(4) パリ市でのLRTの復活

昨年二月一六日、パリ市で六九年ぶりにLRT
が復活した(写真17、図19)。これまでもパ
リ都市圏では、都市圏を環状線でつなぐ計画に基
づきサン・ドニ線(T1)、セーヌ渓谷線(T2)
(いずれもパリ市の縁辺都市)の整備を行ってき
ており、その一環として今回のマレシヨール大通り
線(T3)の整備となっている。マレシヨール大通
り線整備の特徴としてあげられるのが、今回の路
線が環状線の中でも比較的交通量が多く、富裕層
の住む地域で行われたことである。東京で例える
なら、環状八号線の西部のような慢性的に渋滞が



写真17 パリ市LRT (T3)

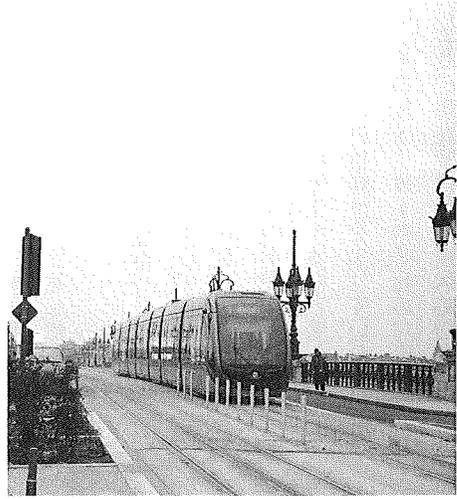


写真16 ボルドー幹線レスLRT

みられる地区での導入は、これまで比較的小都市の交通機関として導入が検討されてきたLRTの新たな活用方策として、大いに研究の対象として良いのではなからうか。パリ市での導入後の渋滞状況等の詳細は不明であるが、東京など大都市圏での交通機関としての導入を視野に入れ、研究

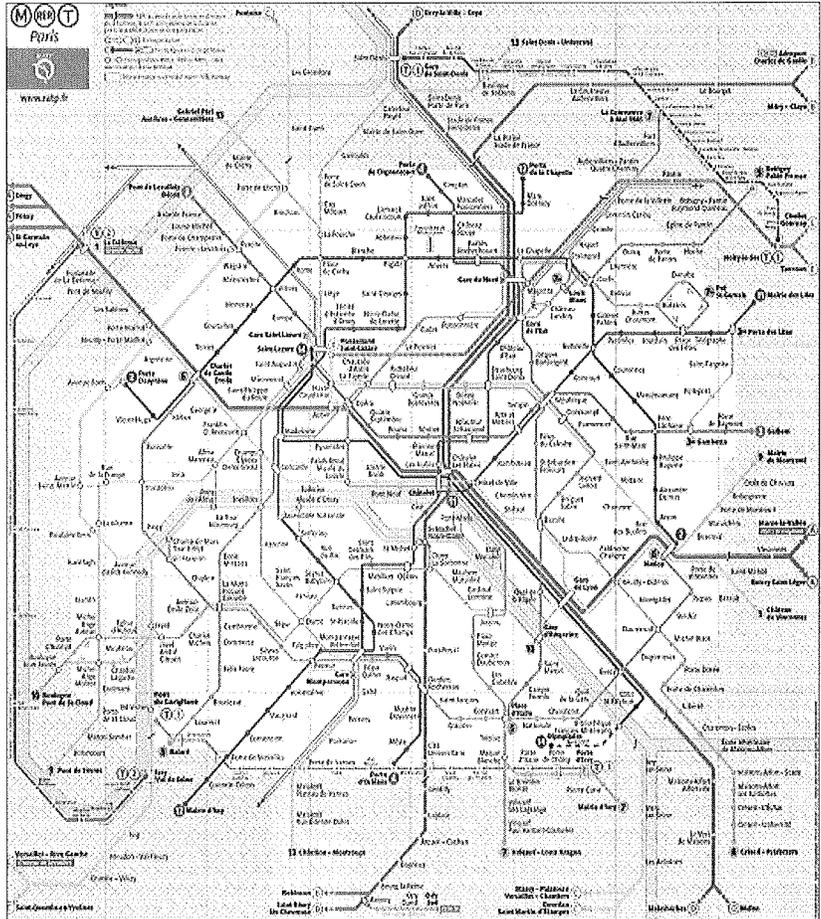


図19 パリ公共交通ネットワーク図

七 我が国での今後の流れ

1 新規導入地区での検討

〔栃木県宇都宮市〕

宇都宮市では、市東部の鬼怒川左岸に工業団地

を行っていききたい。

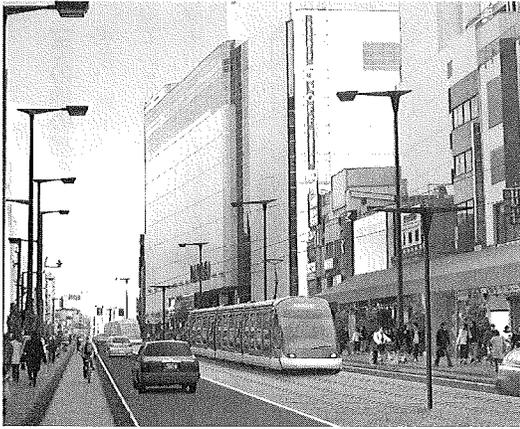


図20 宇都宮市LRT CGイメージ

が立地し、新たな都市開発プロジェクトも進行中である。これらの地域に鉄軌道はなく、移動に関しては自動車交通に依存しており、鬼怒川断面を中心に道路交通混雑が顕在化している。

このような課題を解決するため、平成九年に「新交通システム検討委員会」を設置し、平成一三年には「新交通システム導入基本方針」を策定し、平成一五年には「新交通システム導入基本計画」として、市西部の中心市街地からJR宇都宮駅を抜け鬼怒川左岸の工業団地等を結び約一五kmのLRT導入計画を策定した。

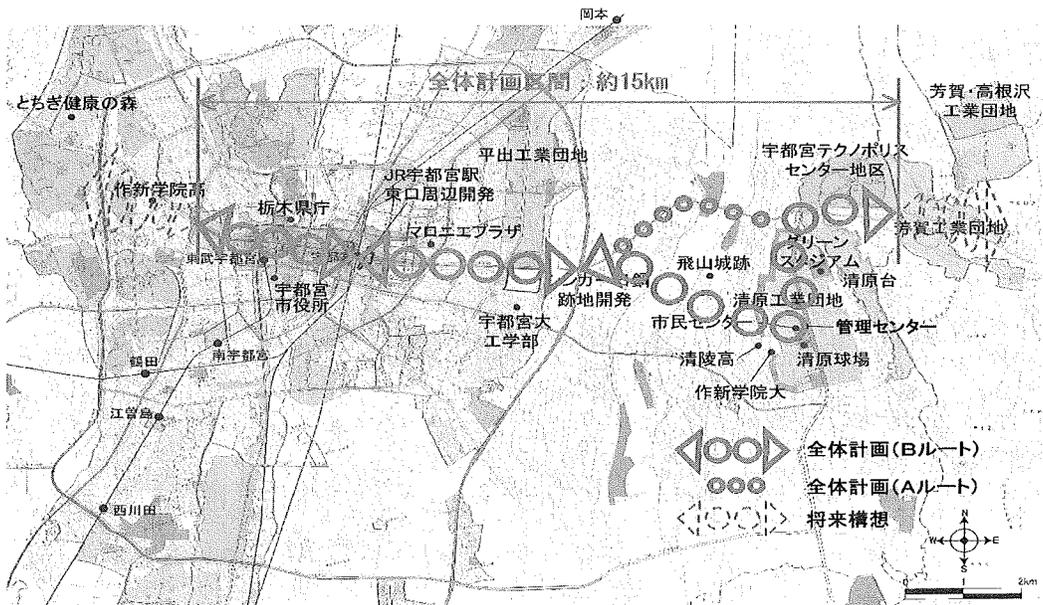


図21 宇都宮市LRT導入構想図

平成一七年には「新交通システム導入課題検討委員会」を設置し、LRT導入実現に向けての検討が進められている(図20・21)。

【大阪府堺市】

堺市は、市内に六路線の鉄軌道網を持つものいずれも南北方向をつなぐものであり、東西の移動についてはこれまでバス輸送だけに頼るしかない状況にあった。かねてからのこの課題を解決するため、平成二年に公共交通懇話会を設け、ミニ地下鉄や新交通システムなどの整備について検討を行ってきたが、平成一一年よりLRTを対象に検討を進めてきている。平成一六年には近畿地方交通審議会においても臨海部から堺市駅間、約八・三kmについても位置づけが示された。このような動きを受け、堺市では早期開業区間として堺駅～堺東駅間の一・八kmの平成一九年度の特許取得を目指し、平成一八年九月には、経営・運行、技術等に関する企画提案の募集を行い、二九件の提案を得た。引き続き平成一九年二月には、堺市東西鉄軌道事業公募型プロポーザルを行い、一件の応募を得た。今後事業計画の審査を行い、四月の末頃には経営予定者の特定を行うスケジュールになっている。事業の実現に向けては、バスの再編、阪界軌道との連携、自動車交通の処理、地元合意等まだまだ解決すべき課題は多いものの、着実にLRTの実現に向けて進んでいる(図22・

【その他の都市】

現在、堺市、宇都宮市以外に新規導入の検討を進めている地区としては、京都市などがあり、今後、静岡市などでも検討が行われるようである。

2 既存路線の延伸、鉄道のLRT化

新規路線の検討が進む一方、国内の主だった動線は、既存路線の延伸、鉄道のLRT化や乗り入れにあるように思われる(表3)。

ライトレール研究会では、このような国内での

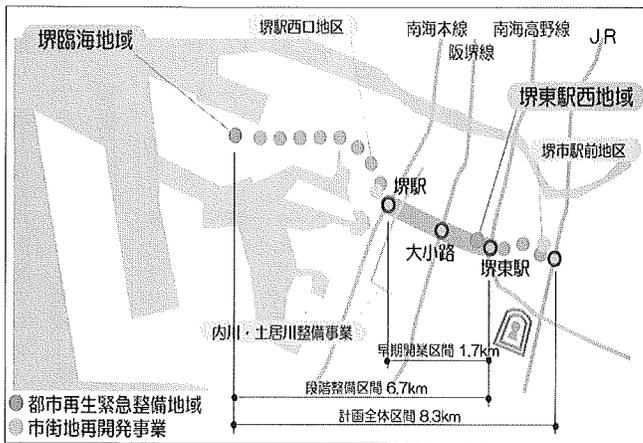


図22 堺市LRT導入計画図



図23 堺市LRT CGイメージ

表3 延伸検討事例一覧

都市名	路線	延伸・乗入れの概要
札幌市	札幌市電	すすきの、西4丁目間接続による環状線化計画
富山市	富山地方鉄道	富山地方鉄道市内線環状線化計画
高岡市	万葉線	高岡駅前広場への延伸計画
福井市	福井鉄道	えちぜん鉄道との田原町電停での乗り入れ計画
岡山市	JR西日本・吉備線	吉備線のLRT化及び岡山電軌軌道との岡山駅での乗り入れ構想
岡山市	岡山電軌軌道	市内線環状化構想
松山市	伊予鉄道市内線	伊予鉄道高浜線との古町駅での乗り入れ構想及び高浜線の松山観光港までの延伸構想
熊本市	熊本市電	熊本電鉄との水道町での乗り入れ構想
熊本市	熊本市電	東部延伸計画
長崎市	長崎電軌軌道	赤迫以北の延伸構想
鹿児島市	鹿児島市電	JR谷山駅への延伸、乗り入れ構想

動きに先立ち、平成一六、一七年と二カ年にわたり、路面電車(LRV)による鉄道への直通化に関する検討を行っている。平成一六年には、併用軌道走るLRTと鉄道の基本的な違いに着目し、直通化により顕在化する技術的課題を①曲線部における対応と分岐部における走行性、②車両幅の違い、床面高さの違いとプラットホームの設置、③電気設備の対応、複電圧車の導入、④LRTによる列車検知の信頼性の確保、軌道区間と信号の統一化、⑤直通化する鉄道区間の根拠法と事業に関する補助制度の五つ

の視点で抽出し、平成一七年にはこれらの課題について富山県高岡市のJR氷見線、JR城端線、万葉線をケーススタディとして検討を行った。誌面の都合上、詳細の記述は割愛するが、ご興味のある方はお問い合わせ頂きたい(図24)。

八 まとめ

これまで地方自治体では、公共交通は民間の経営するものであり、その赤字補填は税金の垂れ流しに陥りやすいといった懸念から、なかなか積極的に公

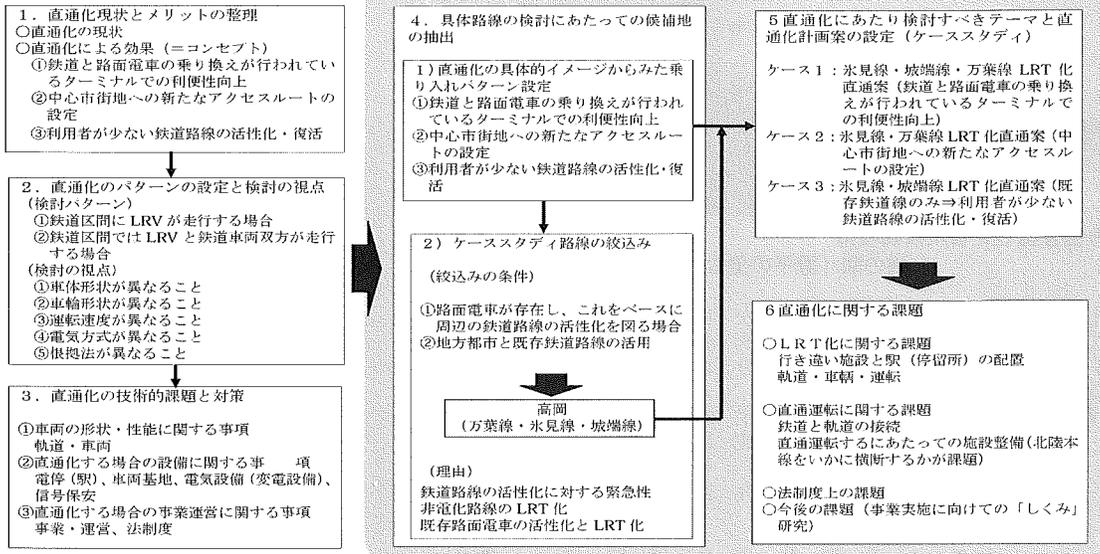


図 24 ケーススタディ検討プロセス

公共交通を支援してこなかった経緯がある。しかしながら、地方部ではバス路線の参入退出の自由化によるバス路線の廃止、地方鉄道の廃止など、自動車を利用できない住民の移動に待たない状況を迎えている。このような状況を間のあたりし、ようやく事業者との役割分担、支出のルール化を行い、積極的な支援を行うような地域も出始めてきている。

都市部においては、まだまだ恵まれた鉄道網が残されており、これらの積極的活用によりコンパクトなまちづくりを進めていき、自動車を使わずに公共交通のみで暮らせるまちづくりを行っていく必要がある。その実現に向けては BRT など様々な手段が考えられるが、是非ともその選択肢の一つとして、LRT を取り上げて頂き、皆様のまちづくりに役立てて頂きたい。

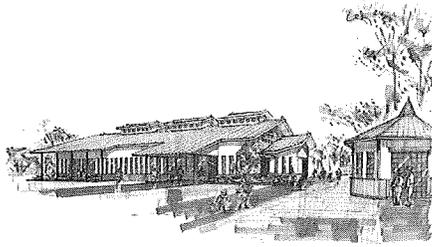
我々、ライトレール研究部会は、これまでにも低床車両（LRV）の国内への導入、制震軌道（樹脂固定軌道）の導入等の実績を上げてきた。今後とも LRT の普及に向けた研究を続け、全国各地での LRT 導入のお手伝いに積極的な活動を行っていききたい。

- 参考文献・資料
- (1) 路面電車に関する研究報告―路面電車の歴史― 1998.11.6/（社）日本交通計画協会
 - (2) 軌道建設と近代道路―内務技師・佐藤利恭 一九二五年（大正一四年）―道路の改良第七巻四号
 - (3) LRT 導入の可能性に関する調査・研究報告書 平成三年三月/（社）日本交通計画協会
 - (4) 欧州の都市開発と LRT 導入調査視察報告書 一九九〇年一〇月/（社）日本交通計画協会
 - (5) 欧州の都市開発・都市再開発と路面公共交通調査視察報告書 一九九二年一月/（社）日本交通計画協会
 - (6) 欧州都市交通調査団報告書 一九九八年（平成一〇年）八月/（社）日本交通計画協会
 - (7) 欧州路面公共交通調査団報告書 二〇〇〇年二月/（社）日本交通計画協会
 - (8) ヨロッパ都市交通調査団報告書 平成一四年二月/（社）日本交通計画協会
 - (9) 富山港線路面電車化に関する検討報告書 平成一六年二月/富山港線路面電車化検討委員会
 - (10) 富山港線の事業概要 平成一八年四月/富山市
 - (11) 富山港線 LRT 化の整備効果に関する研究会 平成一九年一月/国土交通省、富山市
 - (12) 路面電車を生かしたコンパクトなまちづくり 平成一九年三月一日/（社）日本交通計画協会
 - (13) イベリア半島における LRT とまちづくり調査団報告書 平成一八年一〇月/（社）日本交通計画協会
 - (14) GART HP <http://www.gart.org/>
 - (15) NANTES HP <http://www.nant.fr/>
 - (16) RATP HP <http://www.ratp.fr/>
 - (17) 交通まちづくり基本構想策定調査報告書 平成一八年三月/宇都宮市
 - (18) 堺市 LRT 導入検討資料作成業務報告書 平成一八年三月/堺市
 - (19) （社）日本交通計画協会ライトレール研究部会研究報告書 平成一六、一七年版

新たに「三箇所の「道の駅」を登録

1 はじめに

「道の駅」は、平成五年の第一回登録に始まり、本年三月の第二十三回登録までに八五八駅が登録されています。今回の登録では、全国の一三箇所について、地方公共団体から登録申請があり、平成一九年三月一日付けで追加登録しました。

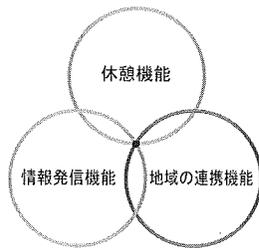


今回登録した香川県高松市道の駅「源平の里むれ」

今回登録した一三駅についての特色や位置などは別表及び別図で紹介しています。

2 「道の駅」の機能

「道の駅」は、道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供及び地域の振興に寄与することを目的として、①道路利用者のための「休憩機能」、②道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、③「道の駅」をきっかけに町と町が手を結び合う「地域の連携機能」を提供する施設です。



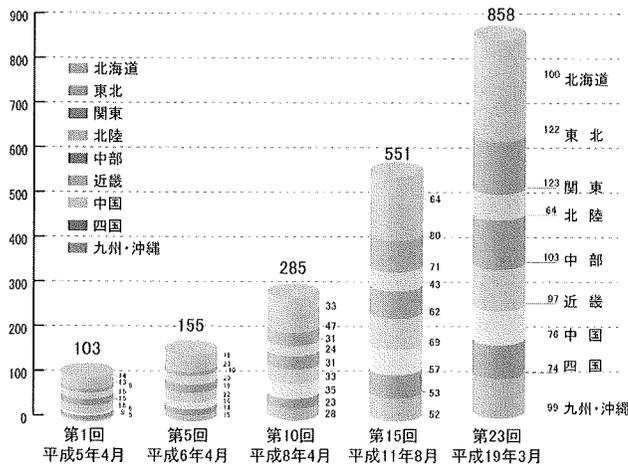
コンセプト

3 「道の駅」の認定要件

① 休憩

◇駐車場

二四時間利用可能で、利用者が無料で利用



「道の駅」登録数の推移

道路局国道・防災課

できる十分な容量の駐車場

◇トイレ

清潔で二四時間利用可能なトイレ。障害者用も設置します。

② 情報発信

道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等を提供。

③ 地域の連携

文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設を有する。

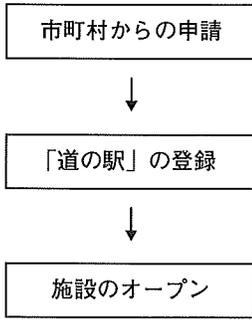
④ 市町村または市町村に代わりうる公的な団体。(イ)都道府県、ロ)地方公共団体が三分の一以上を出資する法人、ハ)市町村が推薦する公益法人)

施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化

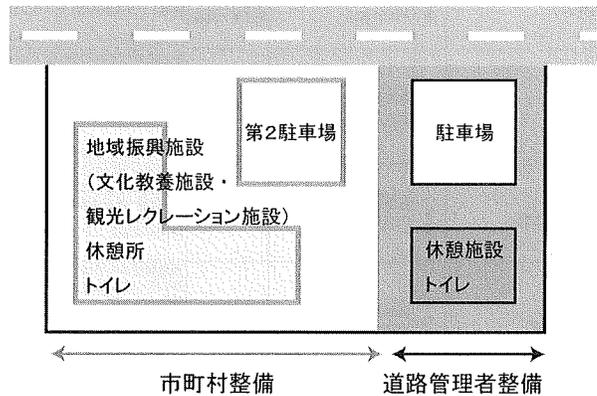
⑤ その他配慮事項

施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化

4 「道の駅」登録



〈参考〉整備主体と整備内容(一体型の場合)



※ 一体型は、市町村等と道路管理者が一体的に整備を行うものであり、単独型は市町村等がすべての整備を行うもの。

コラム

「道の駅」における新たな取組み

◆バードウォッチング

平成一七年度に群馬県川場村の道の駅「川場田園プラザ」で、また、平成一八年度には同県前橋市の「ぐりーんふらわー牧場・大胡」において「道の駅」を拠点として自然とふれ合う機会を提供することを目的とした「日本野鳥の会」との協働イベントを開催。

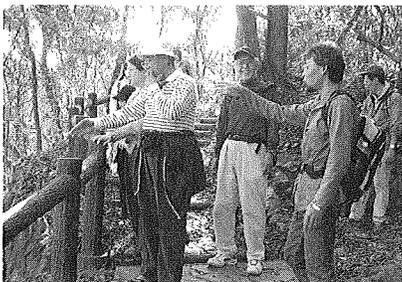
◆ウォーキングツアー

徳島県海陽町の道の駅「穴喰温泉」では地元のボランティアの案内で、「道の駅」近隣の観光スポットを巡るウォーキングツアー(無料)が周年実施されている。利用者からは、地元の方々とのコミュニケーションがとれ、観光ガイドには無い穴喰地域の良さが分かったと好評を得ている。



道の駅「川場田園プラザ」

本取組みでは、バードウォッチングや親子の巣箱づくり、道路と自然に関するクイズラリー、間伐材で作った楽器による演奏会などが実施された。



道の駅「穴喰温泉」

別表 第23回登録「道の駅」一覧

登録番号	駅名	都道府県	設置箇所	路線名	「道の駅」の特色 【主要施設】	供用予定	整備手法	
							単独	一体
北海道第96号	めいすい さと 名水の郷きょうこく	北海道	北海道 紅毛郡 京後町 字川西4番地1	道道 京後供知安線	ふきだし公園には環境省の日本名水百選に選ばれた「羊蹄のふきだし湧水」があり、名水を求めて多くの人が訪れています。また、隣接して京極温泉、パークゴルフ場、キャンプ場が整備されています。 【名水プラザ(レストラン、売店)、湧水口、芝生広場、野外ステージ】	H19.4	○	
北海道第97号	おか びえい「丘のくら」	北海道	北海道 上川郡 美瑛町 本町1丁目9番21号	道道 天人峡美瑛線	美しい農村景観を中心に町づくりを進める美瑛町の中心市街地に位置し、美瑛町の観光や産業の情報発信はもとより、集客交流の拠点施設として町民をはじめ、多くの観光客に利用されています。施設内には、地元産の農畜産物を食材にしたレストランや地場産品販売コーナー、地元農畜産物を使用した加工体験コーナーなどが設置されています。 【物産販売施設、レストラン、宿泊・体験施設、エントランス広場】	H19.4	○	
北海道第98号	かいどう ☆ロマン街道しよさんべつ	北海道	北海道 苫前郡 初山別村 字豊崎153番地1	国道232号	「☆ロマン街道しよさんべつ」は日本海オロロンラインの中間に位置し、観光物産館「としび」、日本海に沈む夕陽、天売島、焼尻島、利尻島が望める露天風呂がある温泉宿泊施設「峠センター」、道北最大級の「しよさんべつ天文台」、オートキャンプ場、パークゴルフ場、ゴカート場など、大人も子供も楽しめる道の駅です。 【としび(観光物産館)、峠センター(レストラン、温泉、宿泊施設)、天文台、オートキャンプ場、みさき公園】	H19.0	○	
北海道第99号	うとろ・シリエトク	北海道	北海道 斜里郡 斜里町 ウトロ西186番地8	国道334号	知床国立公園・知床峠に向かう国道334号線沿いに位置し、地域の特産品販売と飲食コーナー、世界遺産知床の魅力を紹介する情報コーナーが配置されています。情報コーナーには05-インジのプラズマビジョンが設置され、ハイビジョン映像が放映されます。 【世界遺産情報センター、センターハウス(レストラン、休憩コーナー、広域情報コーナー)】	H19.4	○	
北海道第100号	しゃり	北海道	北海道 斜里郡 斜里町 本町37番地	主要道道 斜里停車場線	「人々がふれあい、にぎわう」交流ひろば「づくり」をコンセプトとし、地域活動等を通じた隣接商業施設との連携により、中心市街地の活性化に「づわり」を創出します。施設では、道路情報発信、映像等による地域情報発信、ねぶたの展示等の情報発信、インターネットによる自由検索、テラスを利用したイベントの開催を行います。 【情報交流センター(休憩・情報スペース、コミュニケーションルーム、テラス)】	H19.4	○	
山形第16号	おげなざわ 尾花沢	山形県	山形県 尾花沢市 尾花沢1185番地1	国道13号	施設名称にも採用された「ねまる」(尾花沢の方言で「くつろぐ」の意味)をテーマにリラックスできる空間を演出(松尾芭蕉の足跡を紹介したパネル展示予定)。春夏秋冬の物産市(夏スイカ生産量日本一、肉牛飼養頭数7,000頭)等を開催します。また、国道と高速道路の双方にアクセス可能であり、道路管理者との連携を密にして、適切な情報提供と防災拠点を目指します。 【物産館、休憩・情報提供棟】	H19.7	○	
山形第17号	しらたか 白鹿ヤナ公園	山形県	山形県 西置賜郡 白鹿町 大字下1861番地1	国道287号	農上川沿川にあり、常設では日本一のヤナ場を有し、名物の「ヤナ漁」や「鮎料理」が楽しめます。また、温水式オストメイトの導入など、どなたでも使いやすい清潔、快適なトイレが自慢です。道路・観光情報については、大型ディスプレイを用いた情報提供を行います。 【物産交流施設、レストラン、情報提供施設、ヤナ監視施設、多目的広場】	H19.4	○	
福島第15号	はとりにこころ 羽鳥湖高原	福島県	福島県 道志郡 天栄町 大字田尻尾字芝草1-3552	主要地方道 白河羽鳥線	天栄村のシンボルである羽鳥湖の近くに位置し、国道118号や県道白河羽鳥線を利用するドライブの休憩地としての適地にあります。生産物直売所では、特産の健康野菜「ヤーコン」やヤーコン茶、ヤーコンうどん等の加工品と日本の伝統保存食品である凍モチ等の村の特産物を販売しています。また、食堂では、ヤーコンうどん(かけ、ざる)等も食べられます。 【農林産物直売、食堂、観光案内所、屋外休憩所】	H19.7	○	
石川第18号	うらたに 内灘サンセットパーク	石川県	石川県 河北郡 内灘町 大字1丁目4-1	県道 高松内灘線	内灘サンセットパークに隣接するサンセットブリッジは、優美な姿の斜張橋で町のシンボルになっています。夜になるとライトアップされる橋は、時節や季節によって色が変わり、橋をロマンチックな雰囲気にも包みます。また、地元で獲れた野菜の直売所のほか、ソフトクリームとハチマツも販売しています。 【地域振興施設、農・海産物直売所、軽食コーナー、交流イベント等の実施スペース】	供用済み (H15.7)		
香川第16号	げんべい さと 源平の里むれ	香川県	香川県 高松市 牟礼町原	国道11号	源平屋島合戦の古戦場として有名な場所に位置し、海を望む風光明媚な土地柄であることから、利用者の憩いの場所として大規模な公園を設け、家族で楽しんで頂ける場所の提供を予定しています。 【は「遍路道」が接していることから、「遍路休憩所」を整備して、おもてなしをします。またあわせて、最高級石炭 炭治石で造られた石のモニュメントなども展示します。】 【特産品展示販売施設、情報提供施設、軽食、屋外休憩施設】	H19.8	○	
高知第21号	しまんと 四万十とおわ	高知県	高知県 高岡郡 四万十町 十和川口82-9	国道381号	「このほりの川遊し発祥の地」旧十和村。日本最後の清流「四万十川」流れるど真ん中に位置し、目の前に広がる雄大な四万十川の絶景が自慢です。周辺は、四万十川沿いに茶畑が広がり、旧国道の広葉樹に覆われた緑のトンネル、温泉施設等があります。また、サイクルセンターやカヌーを設置しており、また、鮎の友掛等の川遊びや農林業体験も堪能できます。 【農産物直売所、レストラン、情報提供施設、休憩イベント広場、サイクルセンター】	H19.7	○	
佐賀第7号	よしのがり 吉野ヶ里	佐賀県	佐賀県 神埼郡 吉野ヶ里町 松隈1710-11	国道385号	自然豊かな吉野山(せふりさん)の麓で採れた農産物(野菜・果物・加工品)や自然水を使用した焼きだてのパン、旬の素材にこだわった料理等を堪能できると共に近くにある温泉施設で心身とも癒すことができます。また、当駅の歴史からは耳納連山(みのうれんさん)、雲仙岳、佐賀平野を一望でき、周辺には、国指定天然記念物の千石山(せんごくやま)サザンカ自生北限地、国の特別史跡に指定された我が国最大級の遺跡「吉野ヶ里遺跡」などがあり、観光拠点として活用頂きます。 【さざんか千坊館(食事処、産地直売所、展望所)】	H19.5	○	
佐賀第8号	たら 太良	佐賀県	佐賀県 藤津郡 太良町 大字伊福甲348番地2	国道207号	「竹崎カキ」を焼く小屋が並んでいる様子は通称「たらカキ焼海道」と呼ばれ、当駅はその沿線に位置し、自然豊かな有明海で水揚げされた竹崎カキ、竹崎カキ等の魚介類をパーベキュー感覚で堪能できます。特産品販売所には多良岳からの清流で育まれた新鮮野菜、みかん等の農産物や有明海で水揚げされた魚介類等地域の特産品が豊富に揃っています。 また、眼前に広がる有明海の干満差6m以上にも及ぶ有明海の潮の満ち干を通じて、月の引力を体感することができます。 【たらふく館(特産品販売所)、ゆたたり館(活性化センター)、漁師の館(食事処)】	H19.4	○	
計 13駅							7	6

※ 2.4時間使用可能な駐車場とトイレ、情報提供施設は全てに共通して整備されています。
 ※ 一休型：道路管理者が整備する駐車場とトイレと、市町村等が整備する地域振興施設を一体的に整備するもの。
 ※ 単独型：市町村等が単独で駐車場、トイレ、地域振興施設を整備するもの。

第86回 TRB (米国交通運輸研究会議) 年次総会及び 米国の公共交通の状況について

道路局路政課課長補佐 間瀬 利明

一 はじめに

米国ワシントンD.C.において、第八六回TRB年次総会 (Transportation Research Board of the National Academies : 米国交通運輸研究会議) が開催されました。TRBは毎年一月、ワシントンD.C.で総会を開催しています。専門別の各種委員会、セミナー、共同研究などの活動を行い、論文発表、意見交換が行われています。

例年と同様に世界各国から多くの論文と参加者が集まり、活発な意見交換及び交流が図られました。筆者は本総会に参加することができましたので、その様子を紹介します。合わせて訪問したヒ

ューストンの公共交通の現状を紹介いたします。

二 第八六回TRB総会の概要

第八六回TRB総会は一月二日(日)から二五日(木)の五日間にわたって、ワシントンD.C.の三つのホテル (Marriott, Shoreham, Hilton) で分散して開催されました。多くの参加者は会場となる各ホテルに滞在し、会議に参加していました。三つのホテルは無料のシャトルバス(写真1)で結ばれ、一五分に一本程度の頻度で運行されており、スムーズに会場の移動が行えました。今年は二日目の二二日(月)には急激に寒くなり、雪が積もりました(写真2)。翌日は除雪車(写真



写真1 TRBシャトルバス



写真2 ワシントンD.C.の降雪



写真3 作業をする除雪車

3) が走り回るなどしていました。しかし、市内交通はほとんど影響を受けておらず通常と変わっていませんでした。日本では見られなかった積雪を、ワシントンで見られるとは予想以上の寒さでした。

専門分野別の委員会や、分科会、初めて参加する人のためのセッション、特別講演、ワークショップ、ポスターセッションなどが並行して開催されていました。そのため、すべてをじっくり見て回ることはいくらも充実した内容でした。事前にTRBの専用ウェブ上で、キーワードなど

表 スケジュール概要

	1月21日 日曜日	1月22日 月曜日	1月23日 火曜日	1月24日 水曜日	1月25日 木曜日
8:00		委員会	委員会	委員会	委員会
9:00		セッション	セッション	セッション	セッション
10:00	登録 ワークショップ	委員会	委員会	委員会	委員会
11:00		セッション	セッション	セッション	セッション
12:00		委員会	委員会	委員会	委員会
13:00				議長 昼食会	
14:00	発表練習	委員会	委員会	委員会	
15:00	新規・若手 参加者 歓迎セッション	セッション	セッション	セッション	
16:00		委員会	委員会	委員会	
17:00		セッション	セッション	セッション	
18:00					
19:00					
20:00		委員会	委員会		
21:00		セッション	セッション		

による検索を行っておかないと、いつ、どこで、どのようなセッションがあるかさえも、すぐにはわからないほどでした。

各セッションや、委員会は朝八時から夜九時までの夕食後までかかって、三つのホテルの会場で開催されていました(表)。

今回の総会には、連邦政府、州政府、建設産業、交通産業、コンサルタントなどの実務者、大学等の研究者、学生、NPO等の参加者がありました。また、ホテルロビーやセッション会場などでは多くの日本人参加者を見かけることができました。

三 会議全般について

TRBの受付は一〇人程度で対応していましたが、すでに朝一番のセッションは始まるようになっていたが、長蛇の列ができていました(写真4・5)。ここでは名札の他に分厚いプログラムと論文収録CD(写真6)を受け取ります。

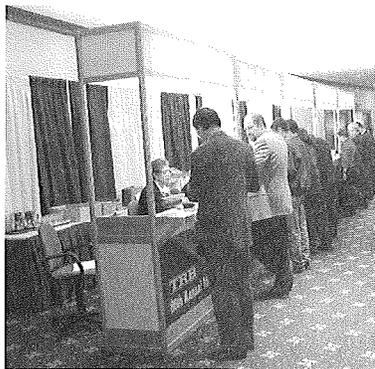


写真4 TRBの受付窓口



写真5 参加登録の長蛇の列

論文発表の一人あたり時間が約二〇分と比較的長めにとつてあり、発表者は十分な背景と目的を説明していました。一セッションあたり、四〜五人くらいの発表があり、司会者の好みにもよりますが、最後にまとめて質疑応答が行われていました。

また、質疑応答がとても活発だったことが印象的です。「質問はありませんか」との司会者の合図と同時に会場から四〜五人の手があがっていました。産官学の各方面からの参加がある会議ですから、立場の違いや反対意見も数多くでていました。その場で議論し、多くの考え方があつていくことを知る良い機会でもありました。

各セッションの間は三〇分ほどの休憩時間が設けてあり、ここがさらに活発な個別の質疑応答の

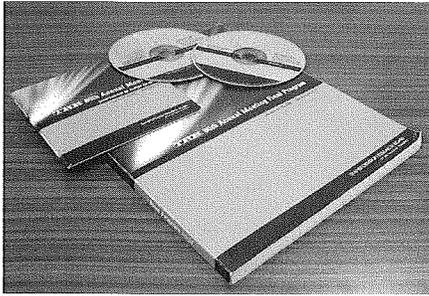


写真6 配布されたプログラムと論文収録CD

場となっていました。パンフレット、名刺、ホームページアドレスなどが交換されていました。発表セッションの合間を縫って、各委員会活動（本委員会、小委員会とも）も併せて行われていました。中には正式委員のみの参加という委員会もありましたが、ほとんどの委員会は公開されておりました（写真7）。ここでは現在の委員会活動の内容、今後のセミナー開催や、アンケート調査の実施等の他に今後の活動の方針についての検討が行われていました。

会議運営はとてもスムーズで、機材の不具合は



写真7 委員会の開催状況

一度も見ることはありませんでした。ポスターセッションは中央の大会議場で行われており、だれでも参加しやすいようになっており力を入れていくことがわかります（写真8）。また、会場の各所に無料の飲料水の提供があり、コップを片手に議論を続けていました。

四 セッション内容についての概要

今回は主に公共交通に関連するセッションに参加しました。この中で、各地のLRTやBRTの取組みが紹介されました。アメリカは典型的な車社会であり、それほど検討されていないのではな



写真8 ポスターセッション

いかと思っております。しかしながら、逆に車社会でよいのかとの意識から、各地で様々な取組みが行われておりました。

高速道路にバスシステムを導入する取組みにおいては、高速道路の巨大なインターチェンジで複雑にループが入り組んでいる写真を見せながら、「この写真の中にバス停があります。見つけることができますか？」との発表者からの問いかけに対し、会場から笑いが漏れました。質問はまさにアメリカは典型的な車社会で、現在の取組みは本当に小さなものであることを意味していました。

T R Bの公共交通計画部会長は米国のL R Tについて「T R Bでの委員会では積極的な議論が行うことができる状況にあります。しかし、アメリカ全体としてはまだまだ取組みはまだまだ不十分で、大きな流れにはなっていません。今後とも積極的な取組みが必要です。」述べていました。

五 トラックとバス

ワシントンD.C.は地下鉄が整備されており、東京と比較するとそれほど混雑もなく、移動において快適でした。地下鉄の断面は大きく(写真9)、特に二つの路線が交差する駅においては、二階建てとなっており、天井がとても高く感じられました(写真10)。地震荷重を考慮しなくてよいことは設計の自由度を上げ、快適な空間を創出してい



写真9 大きい地下鉄断面

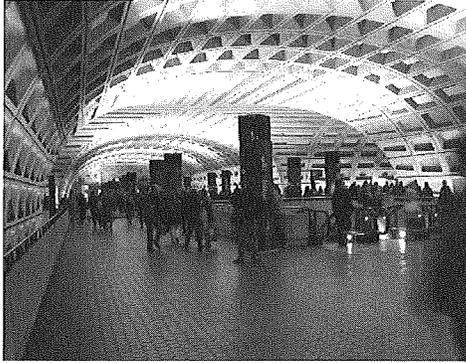


写真10 交差部のトンネル

ることがわかります。

予約時期が遅かったこともあり、会場及び会場周辺のホテルは満室で、少し離れたところに宿泊しま



写真11 市内バス

した。にもかかわらずホテル内では、部屋の入り口はもろろのこと、トイレ、風呂等扉は全て、車いす対応になって身障者に対する配慮は行き届いていました。まさにA D Aの衝撃(※)でした。

※：「A D Aの衝撃 ― 障害をもつアメリカ人法 ―」 八代英太氏・富安芳和氏編。(一九九一年学苑社刊)。A D A法(アメリカ障害者法、Americans with Disabilities Act of 1990)は、一九九〇年に制定された、障害による差別を禁止する適用範囲の広い法律です。

都市内は一部分しか見て回ることができませんでしたが、やはり車がないと不便なように感じました。写真11のようなバスも運行されていました。が、歩いている人はそれほど見かけませんでした。

Bus Routes Connecting at or Adjacent to the Rail Station

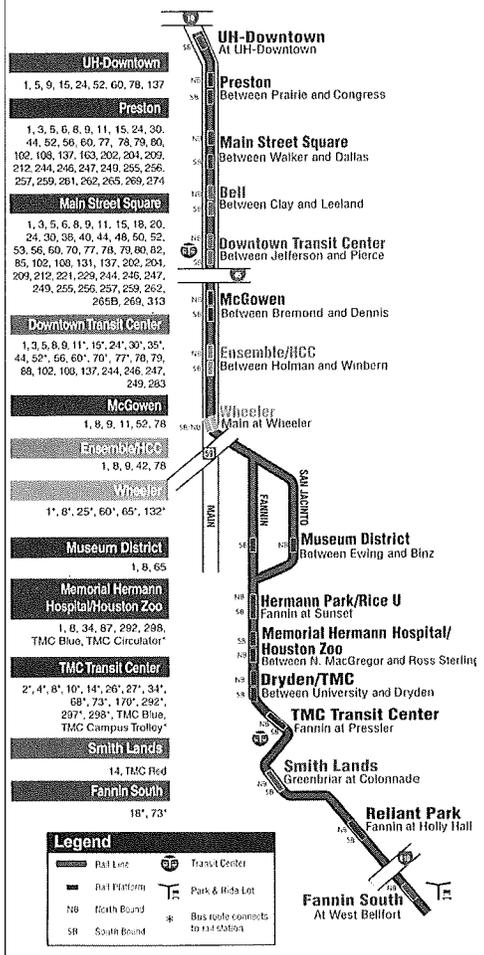


図2 ヒューストンのLRT路線図



図1 ヒューストン市街地図

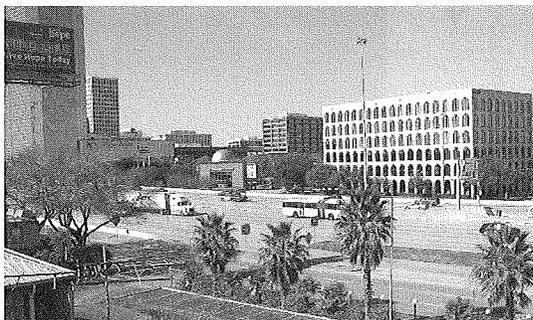


写真12 ヒューストン市内の整備された道路

が、歩道がよく整備されている印象も併せて持ちました。

ワシントン市内タクシーが料金ゾーン制をとっていたこともあり、一つのゾーン内の移動であれば一〇ドルと一定のため、短い距離を乗るときには割高感がありました。現在、料金体系を距離制にしようかと検討中とのことでしたが、導入の時期は未定とのことでした。

六 ヒューストンにおける

公共交通について

ヒューストンはテキサス州では最大の都市で、ニューヨーク、ロサンゼルス、シカゴに次ぐ全米第四位の人口を持ち、メキシコ湾に面したアメリカ南部に位置する大都市です。特に有名なのがNASAのジョンソン宇宙センター（コントロールセンター）ですが、あまり知られていないことに油田が発見され、全米の石油精製能力の1/3が集積する重要都市となっています。

ヒューストンは図1のように中央に環状道路と放射道路が整備された広大な都市です。まさに車がないと生活ができないという典型的な車社会です（写真12）。

ヒューストンの市街地を走るLRT、メトロレイル（写真13）は、北はヒューストン大学（UH-Downtown）、南はファニン・サウス（Fannin

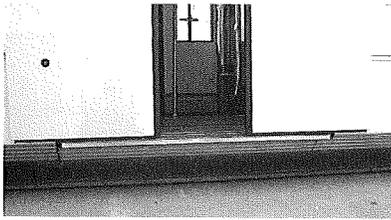


写真14 低床車両



写真15 身障者用スペース



写真13 メトロレイル (ヒューストン)

South)の南北を全長約一二kmの路線で一六の駅があり、片道三〇分で結んでいます(図1..太線(中央下)、図2)。現在の南の終着駅には車庫と整備場があり、保守点検を行っています。車両は連節の低床車両(写真14)であり、最高時速一〇六km(六六マイル)の二〇〇人乗りです。将来的には郊外への延伸も考慮して、この速度になったとのことですが、郊外への延伸はまだまだ先のようなです。障害者への配慮も行き届いており、車いす専用のスペースが設けられています(写真15)。

運賃は全区间乗っても、大人一ドルです。二ド



写真16 24時間チケット

ルで二四時間券(翌日の購入時間まで有効)が自動販売機で購入でき、LRTと中心部のバスが乗り放題でした(写真16)。バスは一〇〇を超えるルートがあり、バスの案内所ではそれぞれの時刻表とルートマップが一面に並んでいました。南の終着駅のファニン・サウスに位置する車両整備工場を訪問しました。ここでは毎日の清掃、点検から大規模な改修まで何でもこなす工場でした。訪問したときも二連節の車両が作業スペースに入っており(写真17)、車輪を削つての大きさのバランスを調整するための作業が行われておりました。

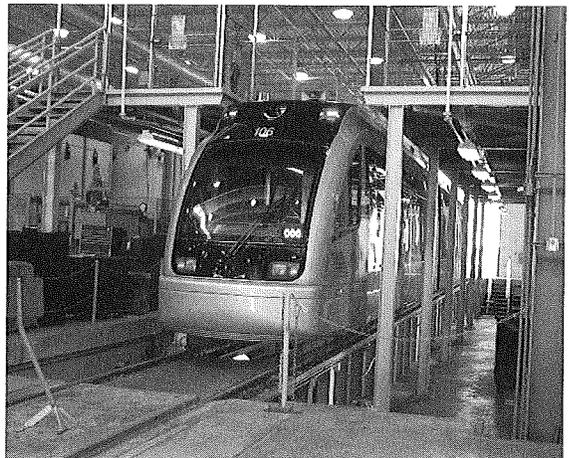


写真17 整備中の車両



写真 18 液晶パネルの運転台

運転台は液晶モニターを中心として、ドアの開け閉め状況や、ブレーキの状況などの全ての情報が集中的に管理されていました(写真18)。またこの整備工場には運転技能の向上のための研修施設も併設されており、運転する人はここでの研修が義務づけられています。研修ではシミュレーターを採用しており、気候条件、や周辺交通条件などを変化させ訓練を行っているとのことでした。私もチャレンジしましたが、カーブでのスピード超過のため、車軸が折れてしまい運行不能となりました。

セ キューズトンにおける

LRRTの位置づけ

アメリカでは、まだまだ自動車に乗ることはある種のステータスであるとの認識で、バスやLRRTなどの公共交通は、低所得者層の乗り物であるという考えが根底にあるようです。料金は確かに低く抑えられております。実際バスに乗ってみると、スーツ姿の女性やビジネスマンはほとんど見られませんでした。

町の中心部には、駅の周辺にはショッピングセンターやファーストフードの店が並んでいます。少し郊外にはずれるとそこは、LRRT駅とバス停、駐車場のみと言った本当の交通結節点の状況になります。

日本的には、コンビニ等の商店や、トイレなど設置すれば駅前の活性化になるのではないかと思っつて質問してみると、食べ物を買ってお店は極力出店させないようにしているとのこと。それは車内に持ち込まれて飲食されると車内が汚れ、快適でなくなることで、清掃費用がかかること、他の乗客とのトラブルの元になるためとの説明がありました。

車内放送及び車内看板で、車内での飲食は禁止されていますが、十分には徹底していないようです。



写真 19 車内に放置されたゴミ

す。運転手と車掌が二人乗車していますが、巡回して飲食を注意しているよりも、車両の運行の安全性確保に忙しいとのことでした。実際、通路にハンバーガーチェーンの紙袋が置かれていました(写真19)。最後はマナーに頼るほかなさそうです。おもしろい取組みとして、五分ごとに香りを噴射することを試験的に実施しているとのことでした。乗客の中にはあまり清潔でない人も乗ってくるので、においを気にする乗客からの苦情の対策としての試験的な導入でした。香りの選定に当たっては、誰でも心地よく感じて、心を落ち着かせることを考慮して、モーニングフレッシュ(Morning Fresh)の

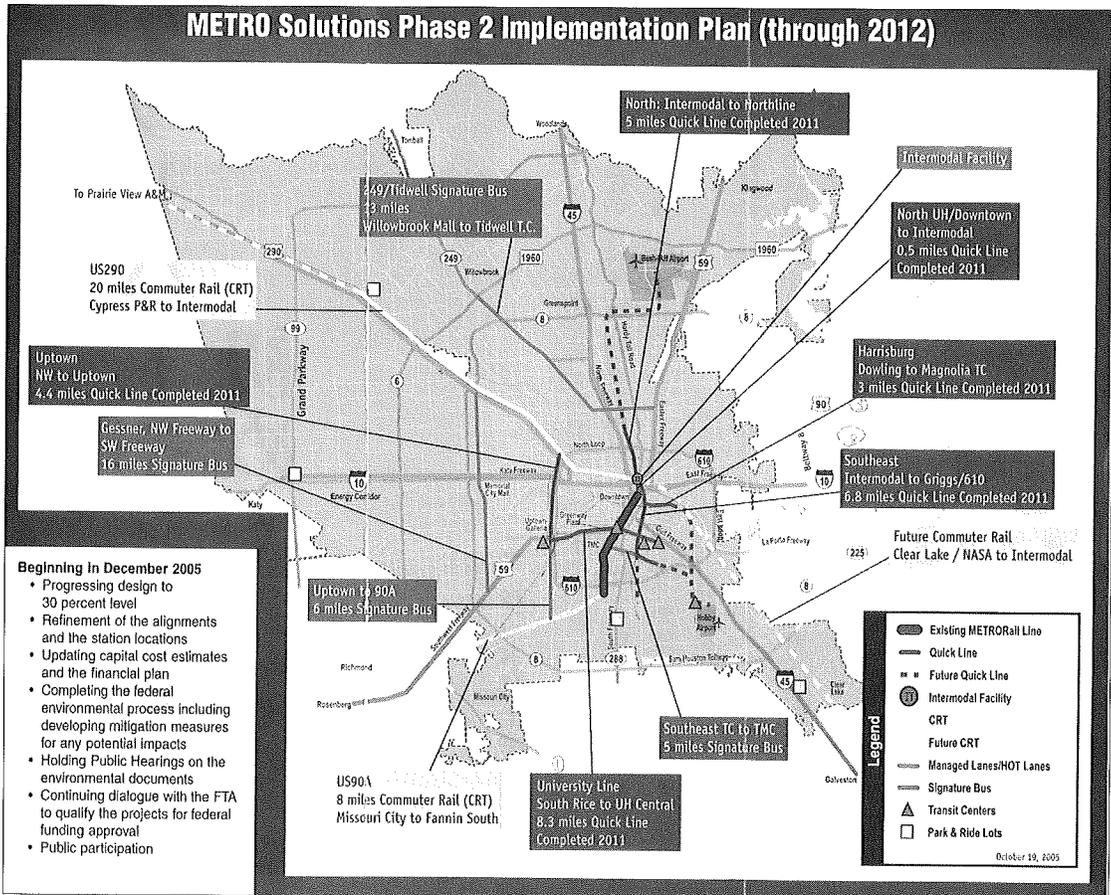


図3 LRT延伸計画

最後に、TRB及びヒューストンに訪問する機会を与えて頂いた関係者、TRB委員会の関係者に感謝の意を表します。

最後に、TRB及びヒューストンに訪問する機会を与えて頂いた関係者、TRB委員会の関係者に感謝の意を表します。

以上のように、米国においてもLRTの取組みは始まったばかりであり、引き続き情報を収集していく必要があると思います。

グッドパーキング制度における 初めての優良駐車場の認証決定

(財)駐車場整備推進機構

一 はじめに

日本における駐車場は、年々整備が進められてきており、駐車場利用者から利便性・安全性等の駐車場サービスの充実が強く求められるようになってきています。

グッドパーキング制度は、駐車場利用者に好ましいサービス水準にある駐車場をお知らせするとともに、駐車場全体のサービス水準の向上を目的として、一定レベルの品質水準を満たした駐車場を認証し公表する制度です。

平成一八年六月に本制度を創設して、この度「優良駐車場」の認証を決定し、一月三〇日に認証書の交付式を行いました。

二 グッドパーキング制度の内容

本制度は、「駐車場サービス水準チェックリスト」により自己診断した駐車場の経営者、または管理者の希望に応じて、その申請に基づき審査を行い、優良な駐車場を認証します(図1)。

1 駐車場サービス水準チェックリスト

本チェックリストは、駐車場利用者が利用しやすい駐車場を選択するための目安として、また、駐車場の経営者または管理者が整備・改善する際の目安として策定しました。

策定に当たっては、駐車場利用者の視点に立つて確保すべきであると思われる「サービス水準」について、先ず必要な項目を抽出し、①利便性、

②安全性・セキュリティ、③身体障害者等への対応、④ホスピタリティ、⑤環境・省エネの五分野四五項目からなるチェックリストとして取りまとめました。特に確保すべき必要性の高いサービスについては、「重要項目」として一二項目を設定しています(表38頁参照)。

2 グッドパーキング制度による申請

(1) 対象駐車場

① 有料・無料を問わず、広く公共に開放されている路外駐車場

② 申請時点で営業開始から継続して、一年以上営業している駐車場

(2) 申請受付期間…随時受け付け中

(3) 審査期間…年に数回、審査を実施

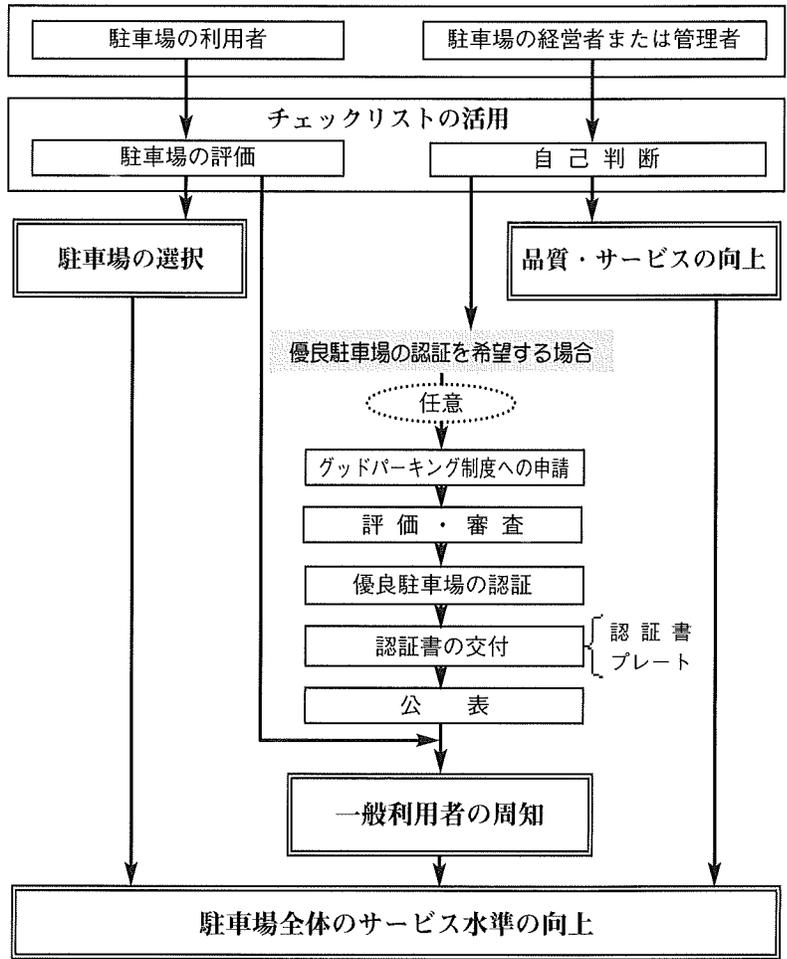


図1 チェックリストとグッドパーキング制度のスキーム

(4) 審査の方法

有識者で構成する「優良駐車場審査委員会」にて、次の評価の視点で審査を行います。

- ① 評価項目のうち、重要項目を全て満足していること

- ② 各分野で評価項目の概ね六割以上を満足していること

(5) 「優良駐車場認証書」の交付

③ 評価項目全体で概ね八割以上を満足していること

優良駐車場と認証された駐車場は、当機構ホームページ上で公表するとともに、申請者に認証書

(写真1)を交付します。また、希望により優良



写真2 認証プレート

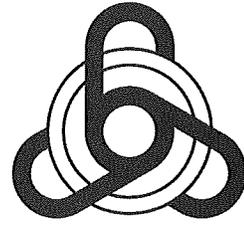


写真1 優良駐車場認証書

駐車場を示すプレート(写真2)を交付します。

3 ロ「マーク」「Good Parkingマーク」

「Good Parkingマーク」は、一定レベルの品質水準を満たした優良駐車場を証するロゴマークであり、優良駐車場と認証された駐車場であることを利用者に分かりやすくするために作成したものである。



Good Parking

図2 ロゴマーク
「Good Parkingマーク」

です(図2)。

(1) コンセプト

グッドパーキングの頭文字Gの小文字「g」をモチーフにし、自動車のハンドルやタイヤをレイアウトしたものでデザインしました(イメージカラー:グリーン(DIC638))。

(2) 所有者

当機構が所有するロゴマークです(現在、商標登録出願中です)。

(3) 使用及び活用

優良駐車場の認証書の交付を受けた事業者は、ロゴマークを無償で使用し、認証された駐車場の広報活動や営業促進活動を展開することができます。

地図会社及び報道機関等は、認証された駐車場

に関する表示または記述をする場合等にロゴマークを無償で使用することができます。

三 認証された優良駐車場

これまで申請を受けた駐車場の中から、「渋谷駐車場」(東京都渋谷区)と「松戸駅西口地下駐車場」(千葉県松戸市)の二カ所の駐車場を認証しました。

「渋谷駐車場」(写真3)は、区立宮下公園(入地盤)下の平面式駐車場です。場内は明るく、バレー方式(係員による入出庫サービス)を採用しており、利用者にとって非常に親切な公共駐車場です。「松戸駅西口地下駐車場」(写真4)は、自走式地下二層の駐車場です。車路は一方通行(四m)で、駐車マス幅(二・五m)と同様に広く、とても利用しやすい公共駐車場です。

四 おわりに

グッドパーキング制度は今年度スタートしたばかりで、今後は制度の普及が重要であり、駐車場利用者ならびに駐車場の経営者等の方々に知っていただくことが大切だと考えています。

本制度の認知度を高めることは、Good Parkingマークを表示したサービス水準の高い駐車場を増やし、駐車場利用者の利便性の向上になり、本制度の目的へつながると考えます。



写真4 松戸駅西口地下駐車場



写真3 渋谷駐車場

表 駐車場サービス水準チェックリスト (項目概要版)

対象項目				構造別の対象項目					無料		
(1) 利便性に関する分野(19項目)				重要項目	平面	立体 自走	地下 自走	立体 機械	地下 機械	14項目	
キーワード	場所	番号	項目								
選びやすい	出発地	1	インターネット等で駐車場の位置情報等を公開し、事前に情報入手できるようにしてある。								
		2	駐車場名が、入り口の目につきやすい所に、表示してある。	●							
	入庫口	3	満車か空車かの状態がすぐ分かるよう、入り口の目につきやすい所に表示してある。	●							
		4	駐車場の営業時間等が、すぐ分かるよう、入り口の目につきやすい所に表示してある。	●							
		5	機械式の場合、駐車可能な車のサイズが、入り口の目につきやすい所に表示してある。								
		6	駐車料金が、入り口近くの目につきやすい所に表示してある。	●							
入出場しやすい	入出庫口	7	入出庫トラブルの場合、インターフォン等で、すぐに係員と連絡が取れるようにしてある。								
入場しやすい	入庫口	8	入庫口で駐車券などの受け取りが、スムーズに行える状態にしている。								
		9	駐車マスに面していない車路幅が5.5m(一方通行の場合3.5m)以上確保してある。	●							
移動しやすい	駐車階	10	出入り口、エレベーター等の場所等を示す誘導サインや標識が、分かり易く配置してある。								
		11	駐車マスに面している車路が、一方通行にしている。								
停めやすい	駐車階	12	駐車マスにゆとりがあり広くて停めやすく、荷物などの出し入れも易くしてある。								
目的地に行きやすい	場内	13	駐車場内に近隣の案内表示などをし、駐車場から目的地へ行きやすいようにしている。								
戻りやすい	駐車階	14	駐車マスの番号表示や柱・壁の色分けなどで、駐車した場所の識別がしてある。	●							
		15	適切な場所に分かり易く階数表示がしてある。	●							
出しやすい	駐車階	16	駐車マスから車を発進させる際に、左右2台分以上の見通しが利くようにしてある。								
		17	事前精算ができるようにしてある。								
	場内	18	駐車料金の支払いに、現金の他、クレジットカード等が利用出来るようにしてある。								
		19	出庫口でカードなどの挿入等が、スムーズに行える状態にしている。								
小計(利便性に関する分野での○の数)											
(2) 安全性・セキュリティに関する分野(10項目)				重要項目	平面	立体 自走	地下 自走	立体 機械	地下 機械	10項目	
キーワード	場所	番号	項目								
交通の安全	入庫口	20	高さ制限を表示したバーが設置してある。								
		21	駐車場への入庫時、入庫バーの手前に車1台分以上の滞留スペースが設置してある。								
	出庫口	22	出庫バーと公道までの間に車1台分以上の緩衝スペースが設置してある。								
		23	車が公道に出る際、その旨を歩行者などに知らせている。	●							
防犯への配慮	駐車階	24	出庫口を入庫口と間違わない状態にしている。	●							
		25	制限速度、一時停止などの交通標示により、交通事故を防止する状態にしている。								
	施設全体	26	車路では、人や車の動きを見逃さないよう、明るさを確保してある。								
		27	駐車マスや歩行路では、安全・安心して行動出来るような明るさが確保してある。								
		28	駐車場内の見通しを良くし、死角も少なくして、利用者の安全が確保してある。								
		29	主要な導線を監視できるようにしてあり、利用者の状況が把握できるようにしてある。								
小計(安全性・セキュリティに関する分野での○の数)											
(3) 身体障害者等に関する分野(8項目)				重要項目	平面	立体 自走	地下 自走	立体 機械	地下 機械	8項目	
キーワード	場所	番号	項目								
身体障害者などの 利便性及び安全 性の向上	入庫口	30	身体障害者が利用可能であることを、入庫口近くに分かり易く表示してある。								
		31	身体障害者用の駐車マスが、車椅子で乗降りできるようにしてある。	●							
	駐車階	32	身体障害者用マークの表示された駐車マスが基準値以上設けてある。	●							
		33	複数階の駐車場の場合、エレベーターやエスカレーターが設置してある。	●							
		34	身体障害者利用可能な表示がされているエレベーターが設置してある。								
	施設全体	35	身体障害者用の駐車マスが、出入り口に近いところに設置してある。								
		36	通路等に段差等が無く、車椅子等の通行に支障ないようにしてある。								
		37	床を滑りにくくしてあり、下肢の不自由な人等が、安心して歩けるようにしてある。								
小計(身体障害者等に関する分野での○の数)											
(4) ホスピタリティに関する分野(3項目)				重要項目	平面	立体 自走	地下 自走	立体 機械	地下 機械	3項目	
キーワード	場所	番号	項目								
ホスピタリティ	施設全体	38	係員の接客対応が適切であり、不快な気持ちにならないようにしてある。								
		39	駐車場内にトイレが設置してあり、清潔に維持管理してある。								
		40	駐車場内(駐車マス・車路・歩道・階段など)が、全体的にきれいに維持管理してある。								
小計(ホスピタリティに関する分野での○の数)											
(5) 環境・景観・省エネに関する分野(5項目)				重要項目	平面	立体 自走	地下 自走	立体 機械	地下 機械	5項目	
キーワード	場所	番号	項目								
環境	施設全体	41	駐車場内に排ガスなどの臭気が漂わないようにしてある。								
		42	壁・天井などに穴などの破損箇所が、未修理のまま放置されていない。								
		43	椅子付きの待合スペースが有り、喫煙スペースと禁煙スペースの分離がしてある。								
景観	外観	44	施設全体や外観を周辺の建物、及びまち並みに対して違和感がないようにしてある。								
緑化・省エネ	施設全体	45	緑化や省エネなどへの取り組みがしてある。								
小計(環境・景観・省エネに関する分野での○の数)											
総合計(○の合計数)											
合計項目数				45	12	37	44	44	31	39	40

※ 詳しくは当機構ホームページ (<http://www.parking.or.jp>) をご覧ください。

自転車等駐車器具の

占用について（その3）

道路局路政課道路利用調整室

（ランチから戻ってきた三人）

大野係員

あー、おなか一杯。課長御用始めの日からこ
馳走様でした。今年もいい一年になりそうです。
でも、改めて放置自転車の多さにビックリしま
したね。

渡邊課長

本当だね。放置自転車対策もさることながら、
気を付けて歩かないと、今朝の大野君みたいに
なっちゃうね。そうそう、報告書も忘れないよ
うに！

大野係員

……。

渡邊課長

何だまっちゃっているんだい？ さあさあ、
早速、午前中の続きをやるぞ！

大野係員

はい。自転車用駐車器具と二輪自動車用駐車
器具の占用の場所の基準の違いでしたよね（も
う一回条文読み返さなくちゃ…）。

坂上係員

はい、課長。第十一条の七の第二号と第十一
条の八の第二号には、自転車や歩行者が通行す
ることができ部分の幅員を確保するよう規定
されていますが、よく見ると規定ぶりが違いま
す。まず自転車用が、法面若しくは側溝上の部
分又は自転車道、自転車歩行者道若しくは歩道
上に設ける場合となっているのに対して、二輪
自動車用についてはどこに設ける場合という場
所は列記されていません。それから、もう一つ
あります。自転車用が自転車等が「通行するこ
とができる部分の一方の側の幅員」となってい
るのに対し、二輪自動車用は単に「通行するこ
とができる部分の幅員」となっています。

渡邊課長

そうだね。では…。

坂上係員

分かっています。何故かかってことですよな。
自転車用が一方の側の幅員となっているのは、
自転車用であれば車道以外のどこにでも設ける
ことが可能であるので、例えば、歩道の中央部
分付近に植樹帯があり、その植樹帯間に設置す
る方が適当である場合には、両側に幅員を確保
する必要ではなく、一方の側で足りるのに対
し、二輪自動車用については車道に近接する部
分に限定されていますから、必然的に路端に近
接する側のみ確保することとなるからではない
でしょうか。ただ、自転車用が場所を列記して
いることについては…。

渡邊課長

大野君、分かるかな？

大野係員

……。

渡邊課長

二人ともしょうがないな。そもそも第十一条
の七及び第十一条の八の規定は、自転車等駐車
器具を設置する際の基準だけれど、自転車用につ
いては車道以外であればどこにでも設けるこ
とができ、例えば歩道を有した道路の法面にラ
ックを設け当該ラックに自転車が歩道にはみ出

すような形で駐車することも可能であるよね。つまり、当該駐車器具だけを幅員が確保されるように設置するのではなく、そこに駐車される自転車の長さをも考慮しなさいという意味なんだ。一方、二輪自動車用については車道以外の道路の部分内の車道に近接する部分に限られているから、駐車器具を設置できる道路の部分を一列記する必要がないんだ。駐車器具と二輪自動車両方の長さを考慮した上で、幅員が確保されることは同様に必要だけだね。

坂上係員

なるほど！ そういうことだったんですね。

渡邊課長

では、質問を変えるけれど、自転車等駐車器具を設けるときには当然占用料が発生することになるけれど、どうなっているかな？

大野係員

(よしっ、これは勉強しておいたんだよね) はい、直轄国道内については政令別表において、占用面積1㎡、一年につき、近傍類似の土地の時価に〇・〇一八を乗じて得た額とされています(※)。

坂上係員

この場合の占用面積は、自転車等駐車器具の設置によって歩行者等が通行することができなくなり、占有者が継続して使用していると認め

られる道路の部分の面積となるんですね。

渡邊課長

そうだね。これは占有者が設けるのはラック、柵、上屋、照明器具、案内板、自動精算機等の自転車等駐車器具であるが、これらを設けることにより、一定の駐車スペースが確保され、さらに当該場所に自転車等が駐車されるため、実質的に歩行者等が通行することができなくなる部分が生じることから、このような駐車空間と歩行空間の実態を踏まえることが適当であるという趣旨なんだ。また、直轄国道内では占用料の額は政令で定める額の五十パーセントを減額する措置を講ずることとしているんだ。

大野係員

なるほど。そうなんですか。

坂上係員

何言っているのよ。担当者である大野君がしっかりしなければダメじゃない。改正道路法施行令は今日(平成一九年一月四日)から施行されているのよ。

大野係員

そうでした。正月ボケですっかり忘れていました。

渡邊課長

君の場合は正月に限らないと思うけれど…。そう言えば今日は新年会だったよね。確か二人

は余興をやることになっていたんじゃないかな？

坂上係員

そうなんです。特別にちよつとだけ話しちゃいますが、実は私、大野君のバックダンサー役をする予定なんですよ。でも、期待しても無駄ですよ。変なボディースーツなんか着てあげませんから!!

渡邊課長・大野係員

誰もそんなこと言っていないのに…。

別表 第十九条関係

占用物件	占用料			
	単位	所在地		
		甲地	乙地	丙地
(略)	(略)	(略)		
第七条第八号に掲げる器具	占用面積一平方メートルにつき一年	Aに〇、〇一八を乗じて得た額		
(略)	(略)	(略)		
備考 一～六(略) 七 Aは、近傍類似の土地(第七条第九号及び第一〇号に掲げる施設について近傍に類似の土地が存しない場合には、立地条件、収益性等土地価格形成上の諸要素が類似した土地)の時価を表すものとする。 八・九(略)				

※ 道路管理者が地方公共団体である場合には、占用料を定めた条例を改正する必要がある。

(この項おわり)

原因者負担金の請求について

福岡北九州高速道路公社福岡事務所交通課

福岡北九州高速道路公社は福岡高速と北九州高速の二路線を管理運営しており、各々の路線を管理する福岡事務所と北九州事務所において、各々原因者負担金の請求事務を行っております。

原因者負担金に関する制度、法律等については、既出の文献等に詳述されておりますので、ここでは当公社の事務処理の流れ及び当事者との交渉で苦勞した事例を紹介します。

一 事務処理の流れ

1 事故発生から請求まで

事故が発生すると、管理隊が現場に赴き、道路施設に損傷がないか確認を行い、損傷を発見した場合は、当事者に確認させた後、道路損傷等現認書（様式1）を徴収します。人身事故となり、当

事者が病院に搬送された場合は現場での徴収ができないので、高速道路警察隊から当事者を呼び出す日時を聞き、出頭の日現場写真を元に現認書を徴収しております。この際、警察官立会いのせいか、現認書を拒否されるような事例は発生しておりません。

次に負担金請求の当事者が現認書を確認し、当事者に電話で負担金を請求する旨を伝えます。当事者が任意保険を使う場合は、当事者から保険会社へその旨の連絡をもらうよう伝えるとともに、保険会社の担当者を開きます。その後、公社から保険会社の担当者へその当事者の負担金を後日請求することを伝えております。

施設の損傷箇所を補修担当課が確認し、補修箇所が決定したら当事者に原因者工事等施行通知書

（様式2）を送付します。当公社においても、当事者が工事を施工する制度はあるものの、施工中の安全性の確保上、今までのところ、全て当公社において施工しております。

工事が終わり、費用が確定すると保険会社又は本人へ原因者負担金負担通知書（様式3）、請求書及び工事前後の現場写真を送付します。

保険会社請求分については、現在、行政不服審査請求中の一件を除き、全て納付されておりますが、個人負担のものについては、やはり未納が発生します。過去五年間における原因者工事の発生件数、請求金額、未納金額は表（43頁参照）のとおりとなっており、回収率は金額ベースで福岡高速・九五％、北九州高速・九二％の状況です。回収率の差は、事故当事者の対物保険加入率による

《様式2》

〇〇〇〇 第 〇号
平成 年 月 日 殿

福岡北九州高速道路公社
理事長名
上記代理人 理事名

原因者工事等施行通知書

道路法第22条第1項の規定が適用される下記内の行為により必要となった道路の復旧工事等は、道路管理上の理由により当公社で施行することとします。
つきましては、道路整備特別措置法第21条において、準用する道路法第58条の規定に基づき、原因者である貴殿が必要な費用を負担しなければなりませんので、あらかじめ通知します。

記

1 損傷年月日 平成 年 月 日
2 損傷場所
3 損傷物件及び数量
4 原因者住所：氏名：
5 復旧費(概算) 円
※ 概算ですので、金額が前後する場合があります。

《様式1》

平成 年 月 日
福岡北九州高速道路公社理事長 殿

住所
氏名
電話番号
生年月日

道路損傷等現認書

下記のとおり道路を損傷したことに相違ありません。
つきましては、
イ、道路法第58条の規定に基づき原形の復旧に要した費用を負担することを誓約します。
ロ、道路法第22条の規定に基づき私方にて原形に復旧することを誓約します。

記

1 損傷年月日	平成 年 月 日
2 損傷場所	〇〇都市高速道路 〇号線 上り キロポスト 〇〇 OF m 〇〇料金所
3	損傷・汚損物件及び数量・面積(概算で多少の変更を生じる場合があります。)
4 原因	交通事故 その他()
5 勤務先	イ 会社名 ロ 住所 ハ 電話番号
6 自動車保険の有無	イ 有 保険会社名() ロ 無
7 残存物件の帰属	イ 原因者が引き取る。 (ただし、年月日までに引き取らなかった場合は公社の帰属とする。) ロ 公社の帰属とする。
8 備考	

取扱者 印

《様式4》

督促状

第 号	住所
平成 年度	氏名

平成 年 月 日付第 号をもって貴殿に請求した原因者負担金は、納入期限(平成 年 月 日)までに支払われていないので、督促手数料を加算のうえ下記納付期限までに納付されるよう督促します。
なお、下記納付期限までに納付されない場合は、その翌日から納付の日までの日数に応じて当該原因者負担金の額に年10.75%の割合を乗じて得た額の延滞金を加算して納付していただくこととなるほか、納付されない場合は、道路整備特別措置法第25条において準用する道路法第73条第3項の規定に基づき強制徴収することとなりますので念のため申し添えます。

記

1 請求金額
原因者負担金 金 円
督促手数料 金 円 計 金 円
2 納付期限 平成 年 月 日
3 納付場所
4 その他
振込手数料 貴殿で負担願います。
5 その他
平成 年 月 日
福岡北九州高速道路公社
理事長名

《様式3》

〇〇〇〇 第〇〇〇 号
平成 年 月 日
様

福岡北九州高速道路公社
理事長名
上記代理人 理事名

原因者負担金負担通知書

平成〇〇年〇〇月〇〇日付第〇〇号をもって通知した下記道路損傷行為にかかる復旧工事等の負担金は、金〇〇〇〇〇円と決定しましたので、別添請求書により指定期日までに納付されますよう道路整備特別措置法第21条において、準用する道路法第58条の規定に基づき通知します。
この処分不服があるときは、この書類を受け取った日の翌日から起算して、60日以内に国土交通大臣に対して、行政不服審査請求をすることができます。

記

1 損傷・汚損年月日 平成 年 月 日
2 損傷・汚損場所
3 損傷・汚損物件及び数量
4 原因者 住所
氏名
5 負担金 復旧費 円
消費税 円
事務費 円
消費税 円
合計 円

表 原因者工事の発生・回収状況

平成18年12月現在 単位：円

年度	高速別	発生件数	収入調停額	回収済額	回収率	未納額	未納件数
13	福岡高速	69	24,689,179	23,570,292	95%	1,118,887	4
	北九州高速	162	49,237,085	44,942,722	91%	4,294,363	13
14	福岡高速	82	12,792,564	11,953,845	93%	838,719	3
	北九州高速	115	37,302,750	35,159,383	94%	2,143,367	9
15	福岡高速	107	20,762,588	20,325,443	98%	437,145	4
	北九州高速	126	35,994,500	33,932,949	94%	2,061,551	11
16	福岡高速	104	18,060,174	17,013,231	94%	1,046,943	2
	北九州高速	100	29,651,154	25,771,479	87%	3,879,675	11
17	福岡高速	153	22,989,290	21,864,385	95%	1,124,905	12
	北九州高速	93	32,705,676	31,130,258	95%	1,575,418	5
合計	福岡高速	515	99,293,795	94,727,196	95%	4,566,599	25
	北九州高速	596	184,891,165	170,936,791	92%	13,954,374	49

ところが大きいようです。

また、一括払いが困難と認められる当事者については分割納付を認めておりますが、分割金額、回数について明確な定めがなく、また当事者の経済状態を把握するのも困難なため、概ね当事者の希望に沿っており、中には数年を要するような事例も見受けられます。

2 督促

請求書に記載した納入期限から四〇日を経過しても納付されない場合は、督促状（様式4）により期限を指定して納付の督促を行います。この際の納付期限は督促の日から三〇日となっております。

しかしながら、先にも述べましたように、任意保険に加入していない個人の中には、納付しない当事者があります。これに対しては、電話連絡の取れるものには電話で督促を行い、また、年一回は郵送で再度の督促を行っております。この際、戻り郵便となるものもあり、それについては、住所地の自治体へ住民票の照会を行い、転居先を確認後督促しております。それでも住所不明者もあり、これについては手立てがないのが実情となっております。

二 具体的事例の紹介

1 事故発生

新年早々の深夜、非常電話の呼び鈴の高い音が管制室に響きわたる。

職員がその受話器を取ると、通行車両から一号线上り百道～西公園間で事故発生との連絡があり、直ちに高速隊に連絡し、管理隊も巡回車二台で現場に直行する。先に救急車と高速隊が到着しており、管理隊が到着すると同時に本線規制し、百道～西公園間を通行止めとする。

高速隊の指示により、さらに巡回車二台を出動し、滞留車両に注意しながら、広範囲に散乱している車両の残骸破片の回収処理にあたる。原因は速度超過による施設接触単独事故で、運転者が負傷し動けない状況を通行者が見て、先に救急車の要請を行ったものと想定できる。

オイル散乱があり清掃会社に路面清掃を要請、自走不能となった事故車両の移動のため、JAFにも出動要請、発生時間が深夜であったこともあり、短時間で怪我人を病院に搬送することができ、渋滞も殆ど発生しなかった。通行止めの時間はおおむね一時間で解除となった。事故車は公社で保管することとなった。当然現認書の徴収はできなかった。

ちなみに、この事故で発生した損害は、路面・

ガイドレール・視線誘導標・照明ポール・オイル
ドライー二袋及び緊急清掃一式である。

2 請求 〳本人との連絡が取れるまで

事故当日、搬送先の病院の確認は取れたが、その他は何も解らなかつた。三日後、警察の事故担当班に連絡したところ、「本人はまだ入院中で、退院したら出頭するように伝えており、公社も書類作成があるだろうから出頭したら連絡する」とのこと。一週間後、警察の出頭に合わせ本人が来社し、現認書を作成、事故車両の早急な撤去を要請した。このときの印象は、真面目そうな人柄であり、トラブルとなりそうな予感は無かつた。しかし、これからは長期に及ぶ交渉の始まりとなつたのである。それから二〜三週間後、事故車の引取りがないので警察へ相談に行くと、「こちらも携帯に連絡しているが連絡が取れない」とのこと。公社からも再三再四連絡するが、携帯の呼び出しコールも無視状態である。そうしているうちに、原因者負担金の額が決定し、請求書等を郵送したが何の反応もなく、また電話をしても連絡が取れない。支払い期限が過ぎたことで督促状を配達記録で郵送しても保管期限を過ぎれば返却となることから、住所の照会を役所に申請する。住所は当初より変更しておらず、再々督促状等を郵送すると共に自宅訪問をしたが不在であつた。その際、

近所の住民の方から情報を得て子供の学校と学年を知ることとなつたことから、後日、学校へ行き教頭に状況を話す、個人情報となるので教育委員会に話してほしいとの回答であつた。教育委員会で話す内容ではなく、一応学校側へのアクションはひとまず終了となる。

当人との連絡の方策がつかないため、やむを得ず両親の実家に向いて相談した。

「事故車両を一年近くも放置したままであり、原因者負担金の支払いについてもまったく連絡がありません。当人に連絡をとる方法は無いでしょうか」。

「実家にも正月、盆も帰つてこない。電話があつた時、高速道路で事故を起こして困っている、いくらでも援助をとの相談もあつた。しかし、こちらも日々の暮らしに追われて余裕がないのでよい返事も出来なかつた。あの子が思い詰めているのではないかと心配はしております」。

次は、とうとう配偶者の実家へ行った。

「本人の実家にも行きましたが連絡をとる方法も無いと言われましたので、ご迷惑とは思いますがご相談に参りました」。

「私の子供（妻）には今日お聞きした趣旨を伝えておきましょう。そうすれば、本人にも伝わると思いますが」。居所はもちろんのこと、電話番号も教えてもらえなかつた。

それから二カ月以上、何の連絡もなし。督促状にも返事はなく、実家への電話も通じない。また、実家に行かねばならぬかと思つていたところ、ようやく当人から電話があり、「すぐ来ていただけますか？」と少々焦つて言う、相手は平穏な感じで「では、翌々日にうかがいます」。

3 本人との協議

ようやくの来社となつた。相手は自営業で景気が悪く余裕が無くて、連絡もできなかったと淡々と話す。

「二年近くも事故車も放置したまま、支払いの相談も無くて非常に困りました。一体、どういう考えでしたか？」と聞く。相手は「請求額の明細が理解できなかった」と言う。工事内訳書を説明して理解を得た。

早速、車の引取りと原因者負担金の支払方法について協議したところ、本人は、「事故車は大破しており、廃車するつもりだが、この費用が数万円かかる。収入も少なく、支払いに回せる額は月に一万円程度だ。なんとか月二万円の分割払いでお願いしたい」と言う。

これは三年以上の長期支払いとなる。長期の支払いの場合、いつ頃からか未払いになるケースもあることから危惧はしたものの、本人の支払意志があること、本人の申し立てる事情にやむを得な

い面があると判断し、承認することとした。

「それでは原因者負担金分割納入申請書を郵送しますので、記名捺印し提出して下さい」と話すと、「後日来社しますので、その時作成します」。それから二日後に来社し、申請書を作成する。「それよりも公社敷地内に置いてある事故車両は、早めに撤去して下さい」と話すと、「はい分かりました。後日引き取りにまいりますので、それまで保管をお願いします」と約束した。しかし、またしてもなかなか引き取りに来る気配がなく、数回連絡しても通じずの状態が一ヶ月程継続し困っていたところ、ようやく本人から連絡があり、レッカー業者と契約が済み、一週間程で移動するとの約束を取り付けた。事故後一年間公社敷地内に放置されていた車両の撤去完了となった。

4 その後の経過

分割の支払いは翌月からで、最初の月は約束どおり支払いがあったが、さつそく二回目で滞った。二回目で滞っては困るということで督促したところ、一月遅れで振り込まれた。三、四回目まで順調に振り込まれたが、五回目で一〇日余り、六、七回目は一月遅れとなった。その後、八回目が四ヶ月遅れとなり、振り込まれた金額も二ヶ月分に満たないものであった。このような状態ではたして完済できるのか、先行きが心配である。

三 おわりに

前段でも述べたように、対物保険未加入者の場合、全く支払いに応じなかったり、分割支払いでも途中で支払いが途切れることがあります。また、社用車を運転している場合でも、雇用条件等によっては運転者個人の支払いとなることもあります。こういう場合、いかに相手方と連絡を保つかが重要となってきます。

相手との連絡方法ですが、アパート暮らしで一般電話に加入せずに、携帯電話しか加入していないケースもあります。こちらの電話番号が表示されるためか電話に出ない、この電話は電源が入っていないか、お客様の都合でかかりませんか。電話がつながっても無言、かかってもしすぐに切れてしまう。中にはこんなやりとりもあります。「俺は知らんぞ、そんな話は当人に言ってくれ」、「この携帯は知り合いから買った、よく調べてから電話しろ」。。

戻り郵便も多いのが現状です。請求書を確実に受け取ってもらいたいと考えて、配達記録付きで送ると受け取りがなく、返送されます。住所確認を行っても現住所のままであり、再度、普通郵便で送ることになります。その後は何の返事もありません。

ジレンマを感じるのはこんな時です。強制保険

相手方と示談をした後に

損害賠償請求事件となった事例

横須賀市道歩行者転倒損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕

平成一七年四月二六日 横浜地方裁判所

請求棄却（控訴）

〔控訴審判決〕

平成一七年一月二九日 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り、瑕疵がある事件について、訴訟とならないで相手方と示談となる場合がある。

今回の事例紹介は、道路管理者が管理する道路

上で足を滑らせ受傷した通行人と示談した後に、国家賠償法第二条第一項に基づき、上記事故による損害賠償の請求があった事件を取り上げ、主として和解における要素の錯誤についての裁判所の判断を紹介することとする。

一 事案の概要等

本件は、控訴人が、被控訴人の管理する道路のコンクリート製側溝蓋の上で足を滑らせ側溝蓋擦り付け処理用のモルタルの破片で右足のかかとを受傷し、実通院日数一〇日を要する傷害を負ったとして、被控訴人に対し、国家賠償法第二条第一項に基づき、上記事故による損害賠償として治療費一万六、〇四九円及び慰謝料八万二、〇〇〇円、以上合計九万八、〇四九円並びにこれに対する不法行為の日から支払済みまで民法所定の年五分の

割合による損害遅延金の支払いを請求した事案である。

原審は、控訴人が被控訴人との間で上記事故による一切の損害賠償として五万円の支払を受けるとの示談をしており、賠償金額そのものについての錯誤を控訴人が主張することは民法第六百九十六条により許されないとして、控訴人の請求を棄却し、これを不服とする控訴人が控訴を提起した。

二 主な争点と当事者の主張

1 控訴人の主張（請求の原因）

(1) 本件事故の発生

控訴人は、平成一三年一〇月八日、横須賀市内の被控訴人が管理する勾配約七度の道路（以下「本件道路」という。）を歩行中、コンクリー

ト製側溝蓋の上で足を滑らせて側溝蓋擦り付け処理用のモルタル部分に足を踏み入れた際、当該モルタル部分が割れていたため、その破片で右足のかかとに実通院日数一〇日を要する挫創等の傷害を負った(以上の事故を以下「本件事故」という)。

(2) 被控訴人の責任

本件事故は、本件道路の管理に瑕疵があったために生じたものであるから、被控訴人は国家賠償法第二条第一項に基づき損害賠償責任を負う。

(3) 控訴人が受けた損害

ア 控訴人は、本件事故により受けた障害の治療のために一〇日通院し、治療費等として一万六、〇四九円支払った。

イ 本件事故による慰謝料は、下記のとおり、八万二、〇〇〇円が相当である。

四、一〇〇円×一〇×二〇〇八万二、〇〇〇円
よって、控訴人は、被控訴人に対し、国家賠償法第二条第一項に基づき、上記事故による損害賠償金として治療費一万六、〇四九円及び慰謝料八万二、〇〇〇円、以上合計九万八、〇四九円並びにこれに対する不法行為の日から支払い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いを求める。

2 被控訴人の主張

(1) 請求の原因に対する認否

ア 請求の原因(1)(本件事故の発生)の事実のうち、横須賀市内に被控訴人が管理する勾配約7度の本件道路があること、被控訴人が本件道路にコンクリート製側溝蓋を設置し、モルタル擦り付け処理をしていたことは認め、その余の事実は不知。

イ 同 (2)(被控訴人の責任)の主張は争う。控訴人は、本件事故現場を常時通行していて現場の状況を熟知しており、相当の注意をしていれば本件事故の発生を避けることができた。

ウ 同 (3)(控訴人が受けた損害)の事実は不知。

エ 同 (4)は争う。

(2) 抗弁

控訴人と被控訴人は、平成一四年三月四日、控訴人が被控訴人から本件事故による損害賠償として五万円の支払いを受けて本件事故による紛争を解決するとの示談(以下「本件示談」という)をした。

3 控訴人の主張

(1) 抗弁に対する認否

抗弁事実は認める。

(2) 再抗弁

ア 本件示談は、控訴人に要素の錯誤があり、無効である。

イ 要素の錯誤があったことを基礎付ける事実には、次のとおりである。

① 控訴人が本件事故の損害賠償について被控訴人の担当職員と交渉中、被控訴人の担当職員から、被控訴人は道路の事故に関する損害賠償の責任保険に入っており、この保険によると損害の算定については自賠償の基準が準用されるという説明があった。

② a 控訴人が被控訴人の担当職員に対して慰謝料の算定方法について尋ねると、(通院日数)×(単価)という説明があった。

b 控訴人が慰謝料は一日いくらになるのかと尋ねたところ、被控訴人の担当職員から一日約四、〇〇〇円であるという回答を得た。

③ 控訴人は、被控訴人の担当職員から上記の説明を聞き、自賠償の基準によると(通院日数)×(単価)という算定方法しかない、それ以外の方法はないと誤信した。

④ 控訴人は、被控訴人の担当職員に対し、治療費実費は一万数千円、慰謝料は約四万円になるといふ損害の内訳を口頭で示した。

⑤ 控訴人は、被控訴人の担当職員に対し、平成一三年一月三〇日到達の書面をもつ

て、本件事故の賠償金額として五万円を提案した。

4 控訴人の主張（再抗弁に対する認否）

(1) 再抗弁アの主張は争う。最高裁昭和四三年

(オ)第七号同年七月九日第三小法廷判決・判例時報五百二十九号五四頁は、争いの目的たる事項について和解当事者は錯誤を理由としてその無効を主張し得ないものと解するのが相当であると判示しているところ、民法第六百九十六条の規定によれば、控訴人及び被控訴人は、本件示談をするに当たり、本件事故に關し、その損害のすべてについて五万円の支払をもって紛争を終結するものと互いに認識していたのであって、控訴人において示談金額の算定方法に何らかの錯誤があつたとしても、錯誤による無効を主張することはできない。なお、控訴人の主張する錯誤は、動機の錯誤にすぎないものであり、最高裁昭和四四年(オ)第八百二十九号同四五年五月二十九日第二小法廷判決・判例時報五百九十八号五五頁は、錯誤が意思表示の要素に關するものであるというためには、その錯誤が動機の錯誤である場合には動機が明示されて意思表示の内容をなしていること及びその動機の錯誤がなかつたならば通常当該意思表示をしなかつた

であろうと認められる程度の重要性が認められることを要するものと解すべきであると判示しているから、控訴人の主張する上記錯誤は法律行為の要素に錯誤があつたものといふことはできない。

(2)ア 再抗弁イの①の事実は認める。

イ 同②のaの事実は否認する。被控訴人の担当職員は、控訴人に対し、慰謝料の算定式は説明していない。同②のbの事実は認める。

ウ 同③の事実は不知。

エ 同④の事実に對する被控訴人の主張は次のとおりである。控訴人からそのような話があつたかどうかについて、被控訴人の担当職員の記憶は定かでなく、正確に覚えていない。仮にそのような話があつたとしても、被控訴人の担当職員としては、控訴人から具体的な提案なししそれにつながる話があつたとは考えておらず、交渉過程における途中の話だと認識していた。

オ 同⑤の事実は認める。

三 主な争点に対する裁判所の判断

主 文

原判決を次のとおり変更する。

■被控訴人は、控訴人に対し、七万八、四三九円

及びこれに対する平成一三年一〇月八日から支払い済みまで年五分の割合による金員を支払え。

■控訴人のその余の請求を棄却する。

1 本件事故と本件道路の管理の瑕疵について

請求の原因(1)（本件事故の発生）の事実のうち、横須賀市内に被控訴人が管理する勾配約七度の本件道路があること、被控訴人が本件道路にコンクリート製側溝蓋を設置し、モルタル擦り付け処理を施していたことは当事者間に争いがなく、証拠によれば、請求の原因(1)の事実のうちその余の事実及び控訴人が本件事故により右足のかかとの外側を五針縫う治療を受けた事実を認めることができる。

上記事実によれば、本件事故は、控訴人が本件道路のコンクリート製側溝蓋の上で足を滑らせ、側溝蓋に接着するモルタル部分に足を踏み入れた際、当該モルタル部分が割れていたため、その破片で右足のかかるとに挫創等の傷害を負つたというものであり、当該モルタル部分が割れていなければ発生しなかつたものであるから、本件道路は通常有すべき安全性に欠ける点があつたものといわざるを得ず、本件事故は本件道路の管理に瑕疵があつたため生じたといふべきであつて、被控訴人は、控訴人に対し、国家賠償法第二条第一項に基づく損害賠償責任を免れないといふべきである。

2 控訴人の受けた損害について

(1) 証拠によれば、請求の原因(3)のAの事実(控訴人が、本件事故により受けた傷害の治療のため病院に一〇日通院し、治療費等として一万六、〇四九円を支払った事実)を認めることができる。

(2) 控訴人の上記傷害の程度、通院期間及び日数並びに現在における控訴人及び被控訴人の本件事故による慰謝料の計算方法及び金額についての考え方を総合勘案すると、本件事故による慰謝料は、下記の計算式に基づく八万二、〇〇〇円を下回ることはないというべきである。

$$\text{四、一〇〇円} \times \text{一〇 (通院日数)} \times \text{二} = \text{八万二、〇〇〇円}$$

3 過失相殺について

本件事故の発生について、控訴人にも二割の責任があるものというべきである。そうすると、被控訴人が本件事故について負担すべき損害額は、下記のとおり七万八、四三九円となる。

$$\text{一万六、〇四九円} + \text{八万二、〇〇〇円} = \text{九万八、〇四九円}$$

$$\text{九万八、〇四九円} \times \text{〇・八} = \text{七万八、四三九円}$$

(円未満切捨て)

4 抗弁について

抗弁事実(本件示談の成立)については当事者間に争いが無い。

5 再抗弁について

(1) 再抗弁事実(要素の錯誤を基礎付ける事実)

のうち、イの①の事実(本件事故の損害賠償について被控訴人の担当職員と交渉中、被控訴人の担当職員から、被控訴人は道路の事故に関する損害賠償の責任保険に入っており、この保険によると損害の算定については自賠償の基準が準用されるという説明があった事実、同②のbの事実(控訴人が慰謝料は一日いくらになるのか尋ねたところ、被控訴人の担当職員から一日約四、〇〇〇円であるという回答を得た事実)及び同⑤の事実(控訴人が、被控訴人の担当職員に対し、平成一三年一月三〇日到達の書面をもって本件事故の賠償金額として五万円を提案した事実)は、当事者間に争いが無い。

(2) 争いのない事実(証拠を併せて考えれば、控訴人は、被控訴人に対し、本件事故に関する損害賠償を請求し、平成一三年一〇月三〇日ころから同年一月三〇日ころまでの間、数回にわたって被控訴人の担当職員と面談し、交渉を行ったこと、その際、被控訴人の担当

職員から、被控訴人は道路の事故に関する損害賠償の責任保険に入っており、この保険による損害の算定は自賠償の基準に準じて行われるという説明があったこと、控訴人が、被控訴人の担当職員に対し、慰謝料は1日いくらになるのかと尋ねたところ、被控訴人の担当職員から一日約四、〇〇〇円であるという回答を得たこと、そこで、控訴人は、被控訴人の担当職員から上記の説明を聞き、自賠償の基準によると慰謝料の算定は通院日数に単価を乗じるという算定方法しかないと誤信したこと、控訴人は、被控訴人の担当職員に対し、治療費実費は一万数千円、慰謝料は約四万円になるといふ損害の内訳を口頭で示したので、被控訴人の担当職員は、控訴人が通院日数に四、〇〇〇円を乗じて慰謝料を計算していると認識したこと、本件事故の過失割合について、控訴人は自分が無過失に近いと主張し、被控訴人の担当職員は控訴人の過失が七割位であると主張したこと、控訴人は、本件示談をするに当たり、被控訴夫の担当職員との間で本件事故による損害の総額が約六万円であるとの共通認識が成立したと考えており、被控訴人との争いの目的たる事項は過失割合の点だけであると考えると、上記のとおり損害の総額につき共通認識が成立しているこ

とを前提として、被控訴人の担当職員に対し、同年一月三〇日到達の書面をもって、本件事故の賠償金額として五万円を提案したと、これを受け、被控訴人の担当職員は、平成一四年二月、通院日数一〇日に二を乗じ、これに四、一〇〇円を乗じて慰謝料を八万二、〇〇〇円と算定した上で控訴人の損害額を九万八、〇四九円と算定し、これを踏まえ、更に控訴人の本件事故による損害の総額についての認識が約六万円であることを前提として、控訴人の上記提案に係る五万円をもって示談に応ずることが相当である旨の市内部の説明用文書を作成し、決裁を得たこと、同年三月四日に示談書が作成され、本件示談が成立するに至ったこと、しかしながら、控訴人は、その後、週刊誌の記事を読んで、実治療日数に二を乗じ、これに四、一〇〇円を乗じて慰謝料が算定されることがあることを知り、同月六日付け書面により、被控訴人の担当職員に対し、被控訴人の担当職員から上記の説明を受けたため、錯誤に陥って本件示談に応じたのであり、本件示談は無効であると主張するに至ったこと、これに対し、被控訴人の担当職員は、平成一四年五月一七日付けの書面をもって、控訴人との示談の金額が五万円となったのは、治療費一万六、〇四九円、

慰謝料について一〇（実治療日数）×二×四、一〇〇円〇八万二、〇〇〇円、以上合計九万八、〇四九円を基礎とし、これに被控訴人の過失割合五一パーセントを乗じた五万円を本件事故についての控訴人との示談の金額としたのであって、控訴人の主張するような問題はない旨の回答をしていること、以上の事実が認められ、この認定に反する証拠はない。

上記認定事実によれば、控訴人は、慰謝料の通常の算定方法によれば本件事故による慰謝料の算定は通院日数に四、〇〇〇円を乗じる方法しかないものと誤信してこれを前提に本件事故の賠償金額として五万円を提案したものであるのに対し、被控訴人の担当職員は、上記のとおり被控訴人としては、控訴人との示談の成立前の時点においても、慰謝料の算定方法としては、一〇（実治療日数）×二×四、一〇〇円という算式を採用しており、かかるに、控訴人において、本件事故による慰謝料の算定方法としては、通院日数に四、〇〇〇円を乗ずる方法しかないことを認識していることを認識していたにもかかわらず、示談の成立前には、被控訴人の採用している算定方法が上記のとおりであって、控訴人の誤信している内容とは異なることを明らかにしたかったのであるから、控訴人としては、被控訴

人が上記のとおり本件事故の慰謝料を八万二、〇〇〇円と算定するものであることを知らなかったのであって、本件示談の申込みをするについて動機に錯誤があったといわざるを得ないところ、この点は本件示談の成立前に被控訴人の担当職員に対して表示されていたものであり、その動機の錯誤がなければ控訴人が本件示談の申込みをしなかったであろうということができるから、控訴人が被控訴人に対してした本件示談の申込みの意思表示には要素の錯誤があったものというほかはない。したがって、本件示談は、控訴人の本件示談の申込みの意思表示に要素の錯誤があったものとして無効となると解するのが相当であり、被控訴人の抗弁は理由がない。

(3) 被控訴人は、控訴人及び被控訴人が、本件示談をするに当たり、本件事故に関し、その損害のすべてについて五万円の支払をもって紛争を終結するものと互いに認識していたことを理由に、控訴人において示談金額の算定方法に何らかの錯誤があったとしても、錯誤による無効を主張することはできないと主張するが認定事実によれば、控訴人は、本件示談をするに当たり、被控訴人の担当職員との間で本件事故による損害の総額が約六万円であるとの共通認識が成立したと考えており、

被控訴人との争いの目的たる事項は過失割合の点だけであると考えて、上記のとおり損害の総額につき共通認識が成立していることを前提として示談金として五万円を提案したとすべきであり、他方、被控訴人の担当職員においても、控訴人が本件事故による損害の総額について約六万円と認識していることを前提とした上で、五万円の示談を成立させていることにかんがみると、結局本件示談の過程においては、本件事故による損害の総額については、控訴人及び被控訴人担当職員との間で争いの目的とならなかった事項ということができ、控訴人の主張する錯誤は、本件示談の成立の過程で争いの目的とならなかった事項についての錯誤であるから、これが和解における要素の錯誤といえる場合には、民法第六百九十六条の適用はないといふべきである。そして、控訴人の主張する上記錯誤が要素の錯誤といふことができることは前記のとおりである。すなわち、控訴人がした本件示談の申込みの意思表示については、その前提をなす点につき動機の錯誤があり、その動機は被控訴人の担当職員に表示されていた上、その動機の錯誤がなければ控訴人が本件示談の申込みの意思表示をしなかったであろうといふことができるから控訴人がした本件示談

の申込みの意思表示の錯誤は、意思表示の要素に関するものであるといふことができる。被控訴人の上記主張は採用することができない（なお、上記の点について被控訴人が引用する判例は、和解において争いの目的となつた事項に該当する場合に民法第六百九十六条を適用して錯誤無効の主張ができないとしたものであつて、本件と事案を異にするものである。）。

6 まとめ

以上によれば、控訴人の請求は、本件事故による損害賠償として七万八、四三九円及びこれに対する不法行為の日である平成一三年一〇月八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らるる限度で理由があるから、これを認容すべきであり、その余は理由がないからこれを棄却すべきである。

四 結論

以上と異なり、控訴人の請求を棄却した原判決は不当であつて、本件控訴は一部理由があるから、原判決を変更して控訴人の請求を上記の限度で認容し、その余を棄却することとして、主文のとおり判決する。

参照条文 民法 第六百九十六条（和解の効力）

当事者の一方が和解によつて争いの目的である権利を有するものと認められ、又は相手方がこれを有しないものと認められた場合において、その当事者の一方が従来その権利を有していなかった旨の確証又は相手方がこれを有していた旨の確証が得られたときは、その権利は、和解によつてその当事者の一方に移転し、又は消滅したものとす。

当事者の主張及び高等裁判所の要素の錯誤に関する判断の比較

控訴人の主張	被控訴人（道路管理者）の主張	高等裁判所の判断
<p>本件示談は、控訴人に要素の錯誤があり、無効である。</p>	<p>争う。 民法第696条の規定によれば、控訴人及び被控訴人は、本件示談をするに当たり、本件事故に関し、その損害のすべてについて5万円の支払をもって紛争を終結するものと互いに認識していたのであって、控訴人において示談金額の算定方法に何らかの錯誤があったとしても、錯誤による無効を主張することはできない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 被控訴人の担当職員は、控訴人において本件事故による慰謝料の算定方法としては、通院日数に4000円を乗ずる方法しかないと誤信していたにもかかわらず、示談の成立前には、被控訴人の採用している算定方法が控訴人の誤信している内容とは異なることを明らかにしなかった。 ・ 控訴人としては、被控訴人が本件事故の慰謝料を8万2000円と算定するものであることを知らなかった。 <p style="text-align: center;">↓</p> <p>○ 本件示談の申込みをするについて動機に錯誤があったといわざるを得ない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ この点は本件示談の成立前に被控訴人の担当職員に対して表示されていた。 ・ その動機の錯誤がなければ控訴人が本件示談の申込みをしなかったであろうとすることができる。 <p style="text-align: center;">↓</p> <p>○ 控訴人が被控訴人に対してした本件示談の申込みの意思表示には要素の錯誤があったものというほかはない。</p> <hr/> <p>本件示談は、控訴人の本件示談の申込みの意思表示に要素の錯誤があったものとして無効となると解するのが相当であり、被控訴人の抗弁は理由がない。</p>
<p>要素の錯誤があったことを基礎付ける事実は、次のとおりである。</p>		
<p>① 控訴人が本件事故の損害賠償について被控訴人の担当職員と交渉中、被控訴人の担当職員から、被控訴人は道路の事故に関する損害賠償の責任保険に入っており、この保険によると損害の算定については自賠償の基準が準用されるという説明があった。</p>	<p>認める。</p>	<p>当事者間に争いがない。</p>
<p>② a 控訴人が被控訴人の担当職員に対して慰謝料の算定方法について尋ねると、(通院日数) × (単価) という説明があった。</p>	<p>否認する。 被控訴人の担当職員は、控訴人に対し、慰謝料の算定式は説明していない。</p>	<p>控訴人は、被控訴人の担当職員から説明を聞き、自賠償の基準によると慰謝料の算定は通院日数に単価を乗じるという算定方法しかないと誤信した。</p>
<p>b 控訴人が慰謝料は1日いくらになるのかと尋ねたところ、被控訴人の担当職員から1日約4000円であるという回答を得た。</p>	<p>認める。</p>	<p>当事者間に争いがない。</p>
<p>③ 控訴人は、被控訴人の担当職員から上記の説明を聞き、自賠償の基準によると(通院日数) × (単価) という算定方法しかない、それ以外の方法はないと誤信した。</p>	<p>不知。</p>	<p>控訴人は、慰謝料の通常の算定方法によれば本件事故による慰謝料の算定は通院日数に4000円を乗じる方法しかないものと誤信してこれを前提に本件事故の賠償金額として5万円を提案した</p>
<p>④ 控訴人は、被控訴人の担当職員に対し、治療費実費は1万数千円、慰謝料は約4万円になるという損害の内訳を口頭で示した。</p>	<p>控訴人からそのような話があったかどうかについて、被控訴人の担当職員の記憶は定かではなく、正確に覚えていない。仮にそのような話があったとしても、被控訴人の担当職員としては、控訴人から具体的な提案ないしそれにつながる話があったとは考えておらず、交渉過程における途中の話だと認識していた。</p>	<p>控訴人は、被控訴人の担当職員に対し、治療費実費は1万数千円、慰謝料は約4万円になるという損害の内訳を口頭で示した</p>
<p>⑤ 控訴人は、被控訴人の担当職員に対し、平成13年11月30日到達の書面をもって、本件事故の賠償金額として5万円を提案した。</p>	<p>認める。</p>	<p>当事者間に争いがない。</p>

仙人峠道路三月一八日開通

岩手県仙人峠の変遷



岩手県東京事務所 高橋 健治

◆はじめに

岩手県は、本州の北東部に位置し、面積が一都三県（東京・埼玉・神奈川・千葉）に匹敵する日本一の大県です。

内陸部の大部分は山岳丘陵地で占められ、県の西部は秋田県

との県境に奥羽山脈が縦走し、

これと並行して東部には北上高地が広がっています。これらの山脈を越えるために、峠道が生まれ、そこから東西の交流が始まりました。

県内にそびえる峠の中で、遠

野盆地から北上高地を越えて釜

石に通じる「仙人峠」は、最も険しく、九十九曲の急坂と称されてきました（図1）。そのため、仙人峠を越える一般国道二八三号は内陸と沿岸を

結ぶ重要な幹線道路ですが、急勾配と急カーブが連続する非常に厳しい道路状況となっています（写真1・2）。

この新しい道路の開通は、交

通、観光産業などの各分野において関係者から大きな期待が寄せられています。とりわけ釜石市をはじめとする沿岸南部の人々にとっては、長年の悲願といえるものでした。それは、この事業の名称である「仙人峠」

が、古来よりこの地域の人々にとって越えるのに困難な大きな障壁であったことと無関係では

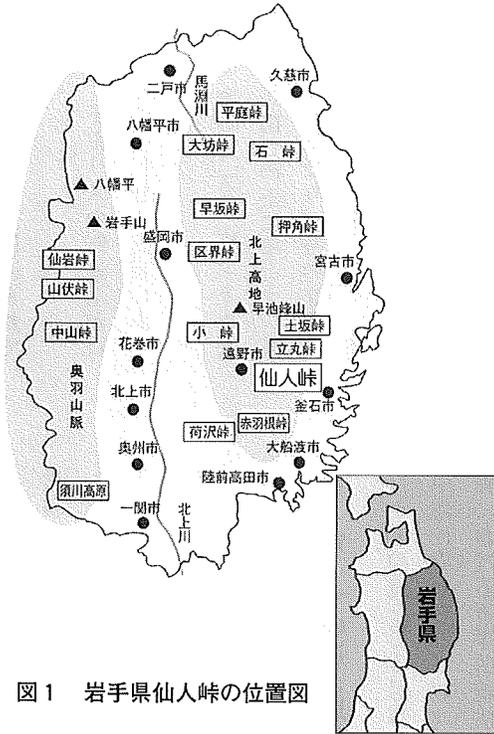


図1 岩手県仙人峠の位置図

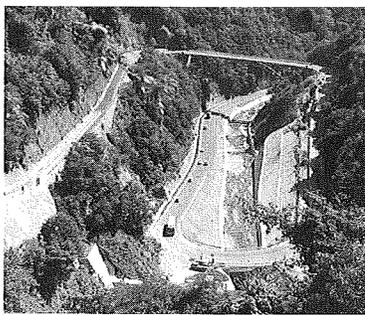


写真1 急カーブ・急勾配が連続する仙人峠



写真2 冬期の厳しい交通状況

ありません。

今回は、地域の方々の長年の悲願となっていた「一般国道二八三号仙人峠道路」の開通にあたり、その原点ともいふべき、仙人峠をめぐる往來の苦難と変遷の歴史を紹介したいと思えます。

◆釜石街道最大の難所「仙人峠」

↳藩政時代↳

仙人峠は、藩政時代、盛岡城下から遠野を経て釜石に至る旧「釜石街道」において、遠野と釜石の間、北上高地越えの難所にあたる標高八八七mの峠です。

その名前の由来には諸説があるが、文字通りその昔仙人が住んでいたとか、千人の金堀りの人夫が麓の鉱山で生き埋めにあつたとか、あるいは、アイヌ語の「セレコ」（背骨の高い所の意）から来たとするものもありますが、共通して何か恐ろしく、また近寄り難いイメージを感じさせ、高くそして険しい北上高

地を越える街道最大の難所として、通行する人馬を苦しめてきました（写真3）。

明治初期までの仙人峠の様子は、旅人は徒歩または駕籠で往來し、大きな荷物は馬か人夫に頼るのが常で、物流に関しては、馬で荷物を運ぶ「駄賃付け」と呼ばれる運送業者が担っています。そして、彼等が越えねばならない峠道の道程は次のようになり、大変厳しいものでした。例えば、遠野側から釜石側へ向かう場合、まず、遠野側の登り口から峠道に入り、標高八八七mの仙人峠頂上まで約二km、危険な崖もあり、足下も狭くて整って



写真3 かつての仙人峠越えの様子

いるとはいえない急な坂道を登らねばなりません。逆に、頂上から釜石側の登り口までは

標高差が約六三〇mにもなり、九十九曲とも呼ばれる約四kmの急な下り坂が、旅人の疲労した足に追い打ちをかけたのでした。その上、大人の足でもおおよそ三時間しかかかったという峠越えの途中には湧水もなく、飲み水を得られなかったので、峠の頂上の茶屋では、飲み水が有料で提供されるほどでした。ちなみに昭和二年頃には、茶碗一杯の飲み水が二銭であったということです。

◆鉄道の開通・役割を終える

仙人峠 ↳大正から昭和へ↳

さて、大正の時代に入ると、仙人峠を挟んで東西に鉄道の建設が進められ、昭和一四年に盛岡から宮古を経て沿岸を南下し釜石に至る国鉄山田線が全通したことで、県都盛岡と釜石の間の輸送に関しては鉄道が主流と

なり、仙人峠を通行する人と荷物は激減しました。

しかし、昭和二三年九月のアイオン台風によって山田線が不通になると、人々はやむを得ず再び仙人峠を通過することになり、加えて終戦後の食料不足による米の買い出しなどもあって、重い荷物を背に峠越えする人々の列が続くことになりました。

その後、その険しさから、花巻↳釜石間の鉄道の開通が熱望されていたところ、難工事の末、ついに昭和二五年一〇月に国鉄釜石線として全通し、花巻と釜石の間が鉄路で結ばれました。これをもって、多くの人々の苦難が刻みこまれた仙人峠はついにその一切の歴史的使命を終えることになりました。

◆仙人有料道路の開通↳戦後↳

この時代の釜石は、かねてから盛んであった漁業に加えて、折しも朝鮮戦争の軍需景気に沸き、鉱山と製鉄所に立脚する産

業都市として大いに発展を遂げようとしていました。

ところが、戦後、全国的に自動車普及、発展し、モーターゼーションが発達するにつれ、仙人峠の道路整備の遅れは大きな問題となり、仙人峠は再び釜石の人々と産業にとって大きな障壁となりつつありました。

この状況に、釜石市は、道路整備を求める活動に乗り出し、県は、昭和二十七年、県道盛岡釜石線の改良工事に着手しました。昭和二十九年、貫通した仙人トンネルの早期供用を図るた



写真4 待望の仙人トンネル有料道路が開通（昭和34年9月12日）

め、整備を旧日本道路公団に引き継ぎ、昭和三四年にはついに、全長二、五二八mの仙人トンネルを含む約一〇・二kmの「仙人有料道路」が開通し（写真4）、この区間の自動車交通の利便性は飛躍的に向上しました。

◆未来を拓く新道路・

仙人峠道路 ～現代へ～

昭和四五年、仙人有料道路は、釜石市と花巻市を起終点とする一般国道二八三号に路線指定され国道となった後、昭和五五年には県が旧日本道路公団から管理を引き継ぎ、通行料が無料化されました。

仙人有料道路は急峻な北上高地等の地形上の制約もあり、急勾配、急カーブを数多く抱えてはいましたが、開通以来、沿岸と内陸を結ぶ動脈としての機能を果たしていました。

しかしながら、この間の物流の高度化も目覚しく、自動車による大量・高速輸送の時代に入

ると、この区間の道路状況は交通量の増加や車両の大型化へ対応できず、この区間はまたしても現代の「難所」となっていました。

この区間の道路状況を詳しく見てみると、仙人トンネルの釜石側四・六kmの区間が異常気象時通行規制区間となっており、

急勾配（平均勾配六・二％、最大勾配九・六％）、急カーブ（曲線半径一五〇m未満・四六カ所）であるうえ、とりわけ仙人トンネルは、車道幅員五・一mの狭隘で、大型車同士のすれ違いに支障をきたすなど、この区間の抜本的な改良が避けられない状況となっていました。

このような状況を受けて、昭和六二年、釜石市は一般国道二八三号の抜本的な改良工事の早期着工にはずみをつけるべく「仙人・一〇〇〇人総決起大会」と銘打った市民大会を開催し（写真5）、市民の熱意を内外に示すと、その後も市民主体の粘

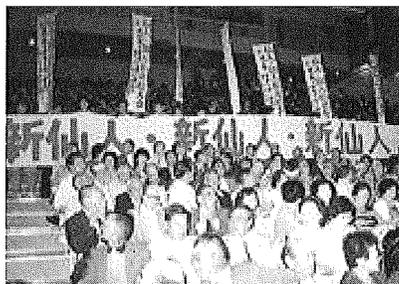


写真5 第2回「仙人・1,000人総決起大会」（遠野市・昭和63年6月27日）

り強い活動が続けられました。その結果、平成四年度には「一般国道二八三号仙人峠道路改築事業」として国施行の一三・二kmと岩手県施行の五・二kmを合わせた総延長一八・四kmの事業着手にこぎつきました。その後、工事は着実に進捗し、平成一九年三月に供用されたものです。

ここで「仙人峠道路」の概要を簡単に紹介しますと、釜石市甲子町から遠野市上郷町まで、八つの橋と四つのトンネルを含む延長一八・四kmの自動車専用道路であり、全体のほぼ半分がトンネル区間となっています

(図2)。

その新たな「仙人峠越え」のルートは、かつての旧街道の仙人峠から南方約四・五kmの山中を、新仙人トンネル(延長四、四九二m)により釜石市から住田町へ一気に抜けるものです。

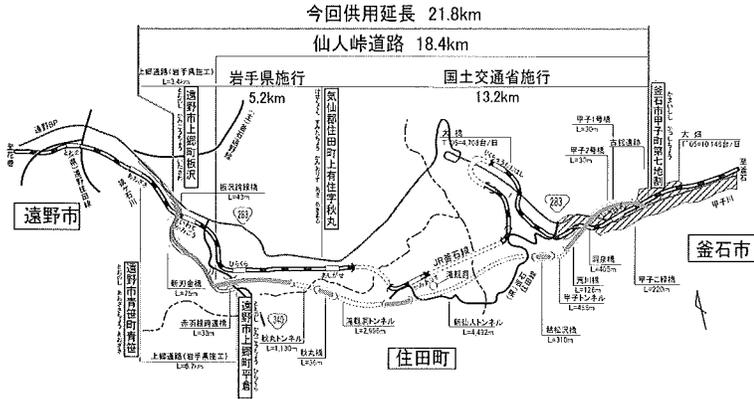


図2 一般国道283号仙人峠道路・上郷道路平面図

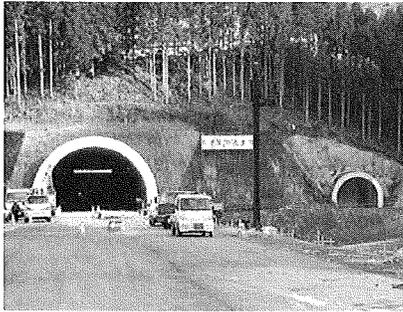


写真7 東北最大規模の道路トンネル
新仙人トンネル(延長4,492m)

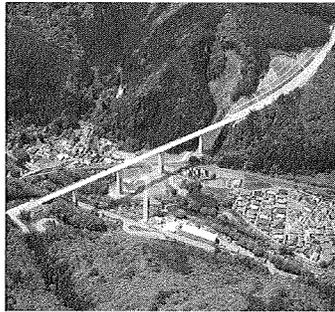


写真6 今回の開通区間最長の
橋「洞泉橋」(延長405m)



写真9 旧釜石街道を歩く道の日
イベント「仙人峠の集い」
(平成18年8月10日)



写真8 釜石港全景

仙人峠道路と一体となって整備を進めた上郷道路と合わせる、現在の一般国道二八三号を通行した場合と比べて、距離にして約五・七km、時間にして約二〇分の短縮が見込まれ、そして何より安全で円滑な交通が確保されます(写真6・7)。

釜石市は、釜石製鉄所の大規模な整理・合理化以降、長らく沈滞状況と言われてきました。近年は内陸部の企業誘致と連動して、釜石港の貨物取扱量が伸びを見せるなど、物流拠点、港湾都市として生まれ変わろうとしています。平成一八年度に

は、釜石港公共ふ頭等が完成し(写真8)、港湾機能が強化されます。それに加えて、仙人峠道路によって釜石港と内陸部のアクセス向上が図られれば、さらに物流面から経済と産業の活性化を後押しするものと、沿岸地域、内陸地域両方から非常に大きく期待されています。

◆おわりに

平成一九年三月、一般国道二八三号「仙人峠道路」が開通し、かつての難所「仙人峠」はもはや完全に克服されることになるでしょう。しかし、ここに至るまでに多くの先人の苦難と、峠の改良への切なる願い、熱意があったことを忘れることはできません(写真9)。

(参考・引用文献)

- 「国土交通月報 とうほく 第三七巻十号(通巻四三七号)」東北地方整備局監修 (社)東北建設協会発行、「遠野市制三〇年のあゆみ」遠野市発行

宮崎の観光と道路



宮崎県東京事務所 西田 員敏



◆はじめに

宮崎県東京事務所の西田とい
います。東京事務所勤務も今年
の四月で三年目を迎えます。

今回、道路行政セミナーへの
寄稿という機会に恵まれました
ので本県における観光と道路に
ついて、歴史を振り返りながら、
そこはかとなく書き綴ってみた
と思います。

◆本県の観光

観光資源はその土地の歴史、
伝統、文化、地形、風土、気候、
食、イベント等、様々な要因で
構成されますが、本県も温暖な
気候や豊かな海の恵み、山の幸、
天孫降臨伝説にふさわしい文
化、伝統、さらにはゴルフのト
ーナメント、スポーツキャンプ

等、様々な観光資源があり、本
県観光を支えています。

昭和四〇年代の宮崎県にはた
くさんの観光客が新婚旅行や団
体旅行で訪れ、大型バスで日南
海岸やえびの高原などの観光地
をまわったということですが(写
真1)。その観光客も「団体型」
「遊覧型」「宴会型」から「ゲル
ープ・個人旅行」「目的型」「参



写真1 昭和40年代の観光の様子

加・体験型」へと形態や嗜好が
変化したのに伴い、平成八年の
県外観光客の五七四万人をピー
クに減少の一途をたどり、近年
では約一二〇万人減少の四五〇
万人となっています。

- ① 国際コンベンションリゾー
ト宮崎づくり
- ② スポーツランド宮崎づくり

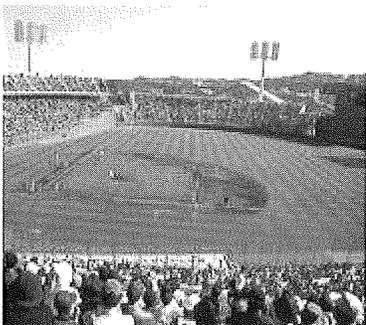


写真2 サンマリンスタジアム宮崎

- ③ 彩り豊かな観光リゾートみ
やざきづくり

を観光の三本柱にして宮崎の情
報発信や県外観光客誘致を図つ
ています。

その結果、通常オフシーズン
であった一二月～二月にかけ
て、プロ野球をはじめプロ、ア
マのスポーツキャンプの誘致が
好調だったり、寒い時期のゴル
フも北国や日本のおとなり、韓
国あたりからのお客様で賑って
いる状況です(写真2)。

◆昭和四〇年代の観光施策

「沿道修景美化条例(景観条例)
昭和四〇年代の観光ブームを
支えたのが、昭和四二年に制定
された沿道修景美化条例(景観
条例)です(写真3)。

これは県県道に関して道路空
間の機能として景観の要素を取
り入れたもので、全国に先駆け
て制定された景観条例である。
この条例に基づき、観光ルート
の沿道は南国情緒溢れるフェニ
ックスやワシントンエアパームを



写真3 国道220の沿道景観

はじめ、沿道景観にふさわしい修景木や植栽帯で整備され、訪れる観光客の目を楽しませました。また、地元の交通会社も「こどもの国」「サボテン公園」「萩の茶屋」といった観光スポットを設置し、観光客誘致に努めました。さらには地方空港としては最初のジェット便の乗り入れ可能な空港を整備したり、観光客誘致に関するハードソフトの事業を展開しました。このように多様な交通施策と、地域に根ざした民間活動の互助という名の官民協働、それに県民性でもあるもてなしの心の結合が当時の観光ブームを支える源泉

ではなかったかと思われま。しかしながら、前述のとおり、観光客の価値観の多様化、海外旅行ブームなどに押され、また高速交通網の整備も立ち遅れもあいまって、観光客の足は次第に遠のいていきました。『観光みやざき』の復活を目指し、昭和六一年リゾート法適用第一号の指定を受けたシーガイアもバブルの崩壊とともに会社更生法の適用を受けるに至り、観光客の増加を促すことはできませんでした。

◆日本風景街道

このような中で今年度より国土交通省の新規事業で実施中の日本風景街道が注目を集めています。この事業はモノ・人を運ぶための道路機能に「走り、見て、体験し、知る」といった幅広い機能を道路空間にもたせることを目的としており、現在全国で七三地区が指定されています。本県関係では国道二一〇号の



写真4 観光スポット「堀切岬」

「日南海岸きらめきライン」と国道三八八号の「蒲江北浦大漁街道」があります。この事業を地域に根ざした官民協働による活動として実施し、もてなしの心で旅人のこころを癒していきける素敵なみちにしたと思います(写真4)。

◆おわりに

このように観光振興と道路は切り離せないものであるということはあるかもしれませんが、しかし、ただ単に観光スポットをつくり、それを道路という線でつないだだけでは観光客の心は満足しません。そこに人情というスパイスがミックスされて

はじめて人の心をつかむのであると思います。

人のこころとそのこころを繋ぐ社会資本である道路、このどちらが欠けてもいけません。

本県の道路の整備率は全国に比べると低く、東九州自動車道や九州横断自動車道延岡線といった高速道路網の整備も一日も早い整備が望まれています。

昭和四〇年代の観光ブームは国内観光客が主力でしたが、これからは『ビジットジャパン』よろしく、『神話のあるさとみやざき』として世界の観光客が来ていただけるよう、ひとづくり、みちづくりを行ってまいりますと思えます。

本年一月に就任した東国原英夫宮崎県知事も先頭に立って宮崎県のPRに努めています。

是非、豊かな自然とおっとりした人情に浸り、焼酎と地鶏のもも焼きで一杯やってみてください。

心を癒す宮崎においでください。お待ちしております。