

建設経済の最新情報ファイル

RICE monthly

RESEARCH INSTITUTE OF
CONSTRUCTION AND ECONOMY

研究所だより

No. 439

2025 10

CONTENTS

視点・論点『武蔵水路』		1
I. ブラジル防災施策の動向と日・ブラジル防災協力の展望		2
II. 横断歩道の実態と自治体の施策事例		11



一般財団法人 **建設経済研究所**

〒105-0003 東京都港区西新橋 3-25-33 フロンティア御成門 8F

Tel: 03-3433-5011 Fax: 03-3433-5239

URL: <https://www.rice.or.jp/>



武蔵水路 特別研究理事 澁谷 慎一

みなさんは、東京の水がどこから来ているか考えたことはありますか？ 蛇口をひねれば当たり前のように出てくる水。でも、その水がどんな道を通して私たちの暮らしに届いているのか、意外と知られていません。

筆者はこれまで、福島県の安積疏水や、京都の琵琶湖疏水を紹介してきました。どちらも近代日本の発展を支えた重要な水路です。そして今回は、現代の“疏水”ともいえる「武蔵水路」に注目してみたいと思います。

武蔵水路は、埼玉県行田市にある利根大堰で利根川から水を取り、鴻巣市までの約14.5kmを流れて荒川に注ぎます。この水は、首都圏の都市用水や河川の浄化用水として使われており、まさに東京の命を支える水路です。

昭和30年代、高度経済成長の真っ只中。東京では人口が急増し、工場もどんどん増えていきました。その結果、深刻な水不足に陥り、毎日のように給水制限が行われるようになりました。当時の東京は「東京砂漠」と呼ばれるほど、水に困っていたのです。

そんな中、1964年の東京オリンピックが迫っていました。世界中から人が集まる一大イベントに向けて、水不足の解消は急務でした。政府は1961年に水資源開発促進法を制定し、水資源開発公団を設立。利根川の豊かな水を東京へ導くため、水資源開発公団により武蔵水路の建設が始まったのです。

それまで東京都の水道は、多摩川・江戸川・相模川、そして地下水に頼っていましたが、どの水源も限界に近づいていました。そこで、安定した水量を誇る利根川が新たな水源として選ばれたのです。

武蔵水路が完成したことで、東京都の水道は大きく変わりました。現在では、上水道の約80%が利根川と荒川の水に支えられています。まさに、武蔵水路は東京の暮らしを根底から支える“縁の下”の力持ちなのです。

もちろん、建設から半世紀以上が経ち、施設の老朽化や地盤沈下などの課題も出てきました。そこで2010年から6年かけて大規模な改築工事が行われ、耐震性を備えた二連水路として生まれ変わりました。これにより、点検や補修も行いやすくなり、より安定した水の供給が可能になっています。

武蔵水路の役割は、水を運ぶだけではありません。洪水時には周辺の河川から水を受け入れて荒川へ流す機能もあり、地域の治水にも貢献しています。

さらに、水路沿いには自然が残されており、野鳥や水生生物のすみかにもなっています。最近では、学校の環境学習の場としても活用されていて、水の大切さを学ぶきっかけにもなっています。

この夏も、全国各地で洪水や渇水の被害が報じられました。気候変動が進む中、こうした水資源インフラの重要性はますます高まっています。現在、国土交通省などでは「流域治水」という新しい考え方が進められており、地域全体で水を守る取り組みが始まっています。

普段の生活ではなかなか意識することのない水の道。でも、私たちの暮らしや産業を支えてくれているこうした施設や取り組みに、少しだけ目を向けてみませんか？

次に水を飲むとき、武蔵水路のことを思い出してみてください。きっと、水のありがたみが少しだけ深く感じられるはずです。

そしてこれからの時代、武蔵水路のような施設は、単なるインフラとしてだけでなく、地域の防災・環境・教育を支える多機能な存在として、さらに進化していくことでしょう。

水を通じて人と自然がつながる未来を、私たち一人ひとりが意識していくことが大切なのかもしれません。

I. ブラジル防災施策の動向と日・ブラジル防災協力の展望

在ブラジル日本国大使館

二等書記官 矢田 絃馬

1. はじめに

本年 11 月、ブラジル北部パラ州の州都ベレン市において、国連気候変動枠組条約第 30 回締約国会議（COP30）が開催される。アマゾンの玄関口にあたるベレンでの COP 開催は、ルーラ・ブラジル大統領の肝いりだ。2022 年に大統領選で再選した同氏は、同年エジプトで開催された COP27 に就任を待たず出席。「アマゾンの中でアマゾンの重要性について議論する」と発言し、COP30 の誘致を宣言した。晴れて議長国となったブラジルは、COP30 において、COP29 までの決定事項の実施に向けた議論に注力する方針を表明。そのための行動計画を設定する「アクション・アジェンダ」では 6 つの重要テーマを掲げており、そのうちの 1 つが「都市・インフラ・水のレジリエンス構築」となっている。

こうした姿勢からも分かるとおり、気候変動による自然災害の激甚化・頻発化は、ブラジルでも喫緊の課題として認識されている。特に、昨年ブラジル南部リオ・グランデ・ド・スール（RS）州で発生した豪雨災害は日本においても報道され、冠水した州都ポルト・アレグレ市の様子をご覧になった方もいらっしゃるかもしれない（図 1）。同州では、昨年 4 月から 5 月にかけて、複数の気候的要因による豪雨に見舞われた。4 月 29 日からの 4 日間だけで降雨量は通常の約 2 ヶ月分となり、5 月 3 日にはポルト・アレグレ市で浸水が発生。その後も上空に前線が停滞して断続的な降雨があり、一連の豪雨によって、州東部・中部を中心に大規模な洪水や土砂崩れが発生した。被害は死者 185 名、行方不明者 23 名（2025 年 8 月 19 日時点の同州集計）とされ、ブラジル未曾有の自然災害として同国内で連日報道された。

これに対し日本政府は、国際協力機構（JICA）を通じた緊急援助物資の供与（図 2）を始めとして、現地での災害対応、復旧・復興に向けた支援を実施した。その後も、連邦議員や連邦政府関係者等から防災に関する日本の知見に期待する声が多く寄せられ、「防災と言えば日本」のイメージが根付いていることを実感したところである。



図 1 洪水時のポルト・アレグレ市の様子
撮影：Ricardo Stuckert/Presidência da República



図 2 緊急援助物資として浄水器 75 台を供与
撮影：筆者

日本政府はこれまでも、防災分野で多くの対ブラジル協力を実施してきた。代表的なものでは、サンパウロ市内を貫流するチエテ川における堤防等整備事業への有償資金協力や、土砂災害を対象にリスク評価や早期警報体制の能力強化を行った技術協力があり、ブラジルの防災体制は着実に強化されてきた。一方、気候変動の影響により自然災害が激甚化・頻発化する中で、新たな課題や技術的ニーズも指摘されている。

ブラジルは、世界第5位の国土面積、2億1600万人（2023年）の人口を擁し、中南米地域のGDPの約3割を構成する中南米地域最大の大国である。2024年にはG20議長国を務めるなど、グローバル・サウスの主要国として国際的な存在感を高めており、防災の主流化を目指す日本にとって、国際場裏で連携すべき重要なパートナーである。本稿においては、ブラジルにおける自然災害の状況、ブラジル連邦政府における防災施策の動向を概観した上で、民間企業の活動を含む今後の日・ブラジル協力を期待される方向性について展望する。「地球の反対側」と表現されることもあるブラジルだが、日本国外で最大となる日系社会が勝ち得てきた信頼を礎に、ブラジルにおける「日本」への親しみは非常に深い。本稿を通じ、ブラジルを少しでも身近に感じていただければ幸いである。なお、文中で述べる意見は筆者個人の見解に基づくものであり、所属組織の公式な見解でないことを予めご留意いただきたい。

2. ブラジルにおける自然災害

ブラジル連邦政府が発表した「国家市民防衛計画第2章（災害リスク特定編）」によると、ブラジルで主に課題となる自然災害は以下のとおり。ブラジルの国土は日本の約23倍と非常に広く、図3に示すように、地域によって抱える災害リスクが異なるほか、同じ災害種別であっても地域によってリスクの高まる時期が異なるという特徴がある。

外水氾濫- Inundações

河川から水があふれ、ひたひたと浸かるもの（和訳は近いものを当てている）。ブラジルの北部や南部でリスクが高い。

内水氾濫- Alagamento

市中に降った雨を排水できず、ひたひたと浸かるもの。ブラジル北部でリスクが高い。

鉄砲水- Enxurradas

勾配が急な地域で降雨が勢いよく流れるもの（和訳は近いものを当てている）。ブラジル北東部、中央西部でリスクが高い。

土砂災害- Movimentos de massa

ブラジル南部でリスクが高い。

雹- Granizo

ブラジル南部でリスクが高い。

干ばつ- Seca e estiagem

ブラジル北部、北東部、南部でリスクが高い。

森林火災- Incêndio Florestal

アマゾン（ブラジル北部）、パンタナール（ブラジル中央西部）、セハード（ブラジル中央西部）でリスクが高い。

暴風- Vendavais

ブラジル南部でリスクが高い。

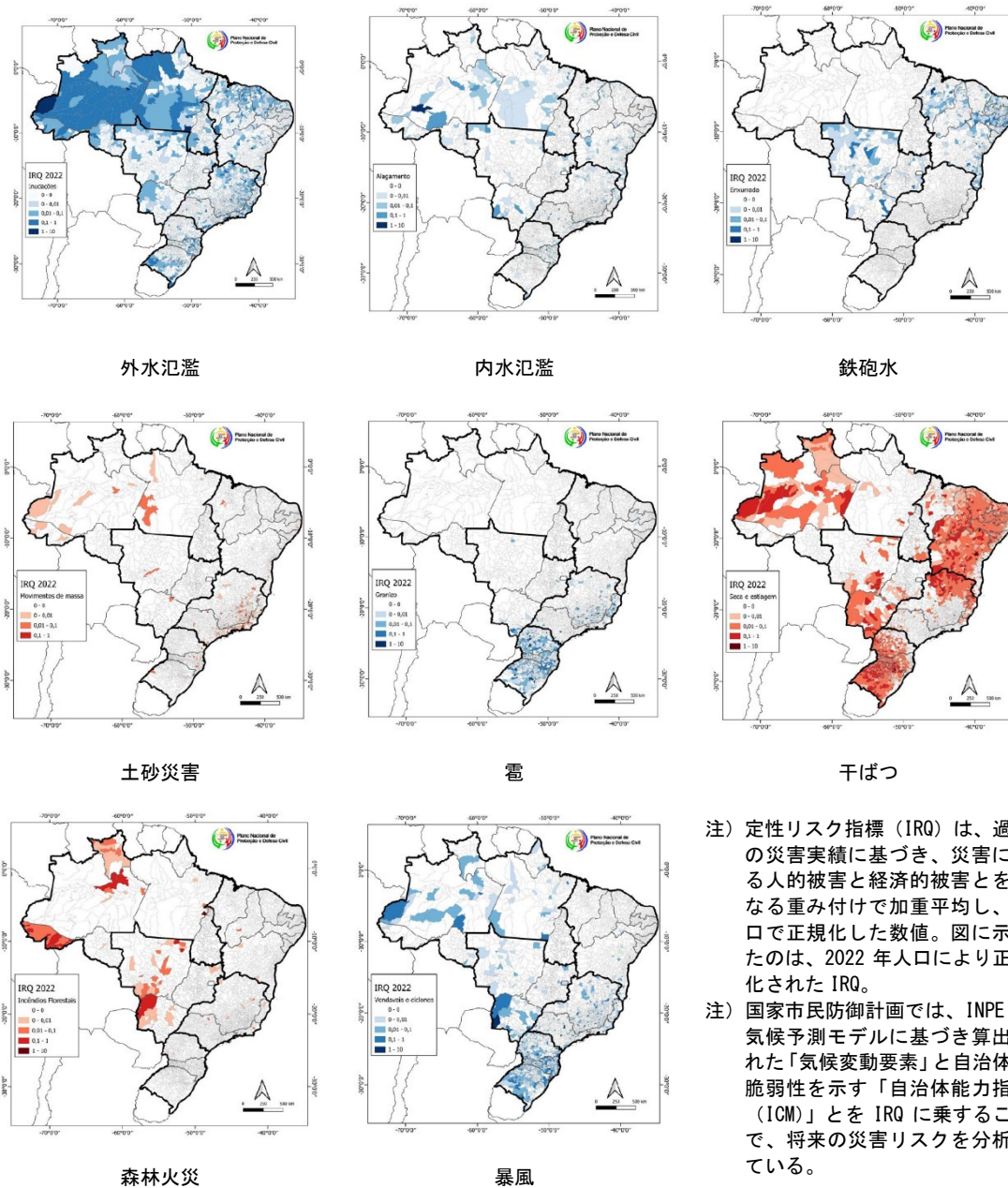


図3 災害種別毎の定性リスク指標（IRQ）
出典：国家市民防御計画第2章¹⁾

注) 定性リスク指標（IRQ）は、過去の災害実績に基づき、災害による人的被害と経済的被害とを異なる重み付けで加重平均し、人口で正規化した数値。図に示したのは、2022年人口により正規化された IRQ。

注) 国家市民防御計画では、INPE の気候予測モデルに基づき算出された「気候変動要素」と自治体の脆弱性を示す「自治体能力指標（ICM）」とを IRQ に乗することで、将来の災害リスクを分析している。

3. ブラジル連邦政府の防災機構

ブラジル連邦政府における、主要な防災関係省庁及び政府系機関は以下のとおり。

文官庁- Casa Civil

連邦政府の政策統括を担当する大統領直轄の機関であり省庁。防災分野では、省庁及び政府系機関間の調整を担う。また、同庁が総括する投資促進施策「新たな成長加速プログラム (NOVO PAC)」には、防災関連のインフラ整備プログラムも含まれる。

都市省- Ministério das Cidades (MCID)

都市・住宅政策、縁辺地域の経済発展政策等の担当省庁。防災分野では主にハード対策を所掌し、災害リスクを踏まえた都市計画、堤防・排水設備等の整備、斜面モニタリング、復興住宅の建設等を担う。NOVO PAC では、斜面对策プログラムや都市排水プログラムを担当し、連邦主導事業の予算配分や州・自治体提案事業の承認等を実施している。昨年 RS 州豪雨災害では、NOVO PAC 住宅供給プログラムの予算を活用した復興住宅の提供も実施された。

統合・地域開発省- Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional (MIDR)

防災政策、水資源管理政策、地域開発政策等の担当省庁。防災分野では主にソフト対策を所掌し、国家市民防衛計画の策定、災害リスク情報の周知、発災時の情報集約と自治体への警報発出、被災状況把握、災害対応時の関係機関調整、復旧予算の承認等を担う。

国家水基礎衛生庁- Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA)

統合・地域開発省の外局であり、連邦直轄河川における水資源管理、ダム安全性確保、基礎衛生等を担当する。防災分野では主要河川の降雨量・水位・流量等のモニタリングを担う。

国家自然災害監視・モニタリングセンター- Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais (CEMADEN)

ブラジル科学技術・イノベーション省の外局として、国立宇宙研究所から独立する形で設置された研究機関。災害リスク管理のための技術開発、災害リスクの監視、警報の発出、防災教育を含む啓発活動を担う。警報の発出に際しては、自前の観測機器に加えて他機関が収集した観測データを一元的に集約し、災害リスクを分析した上で、重大な災害が予測される場合には、MIDR に対して警報を発出する。MIDR は、CEMADEN 及び他機関からの情報を総合的に判断し、必要に応じて自治体を通じた市民への警報発出を行う。

宇宙研究所- Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE)

ブラジル科学・技術イノベーション省が所管する宇宙開発・研究機関。防災分野では、気候・気象予測や被災箇所衛星画像の取得・収集を担う。

ブラジル地質サービス- Serviço Geológico do Brasil (SGB)

ブラジル鉱山・エネルギー省系列の政府系企業であり、地質調査、水文調査、鉱物資源調査等を実施する。防災分野ではリスクマッピングや一部地域における洪水警報の発出を担う。

<主要な防災関係省庁(水災害の場合)>

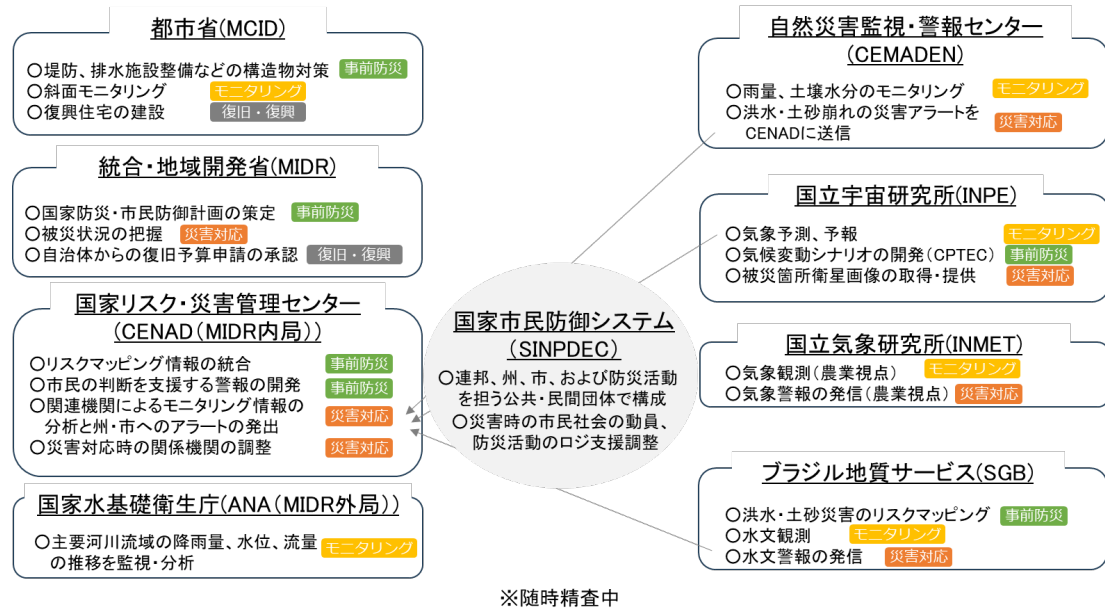


図 4 主要な防災関係省庁及び政府関係機関の関係 (筆者作成)

4. ブラジル連邦政府による防災施策の動向

ブラジル連邦政府が直近で取り組む主要な防災施策を紹介する。

国家市民防御計画- Plano Nacional de Proteção e Defesa Civil

MIDR が所掌。災害リスク軽減のために、予防・緩和・準備・対応・復旧の各フェーズにおいて連邦・州・市が実施すべき行動を定める国家計画。

2012 年制定の国家防災法により創設された制度であるが、検討に時間を要しており、本稿執筆時点で未完成。ただし、2023 年以降大幅な進捗が見られ、検討を終えた章から順次公開されている。

市民防御警報- Defesa Civil Alerta

MIDR 及び電気通信庁 (ANATEL) が所掌。ANATEL とブラジル大手通信事業者 4 者との提携により実現した市民向け災害警報システムであり、災害の危険が予測されるエリア内の携帯電話を対象に、音声と振動によりプッシュ型で危険情報の通知を行う。事前登録不要であり、マナーモードでも作動する。

2024 年 8 月に一部自治体で試験運用を開始し、2025 年内の全国運用開始を目処に、順次対応エリアを拡大中。

自治体リスク削減計画- Plano Municipais de Redução de Riscos

MCID が所掌。市が作成主体となり、市内に存在する特に自然災害リスクの高いエリアを対象として、斜面对策や排水対策によりリスク削減を図る計画。対策工事の優先順位付けに重点を置く。主にファベラを対象とするものだが、制度上は全市域に適用可能である。

2023 年 4 月の大統領令により制度創設され、2024 年に MCID が計画策定のためのガイド

ラインを公表。2026 年までに全国で 200 計画の策定を目指し、ブラジル保健省傘下のオズワルド・クルス財団（FIOCRUZ）や国連プロジェクト・サービス機関（UNOPS）等の協力を得つつ、市による計画作成を支援している。

水災害リスク軽減に重点を置いた統合的都市開発- Desenvolvimento Urbano Integrado com enfoque na Redução de Riscos de Desastres Geo-hidrológicos (DUI-RRD)

MCID が所掌。主に街区スケールのプロジェクトを念頭に置き、水災害リスクを軽減する防災まちづくりの方法論をまとめた市向けマニュアルを作成し、普及を目指す取り組み。リスクマッピングに基づき、特に水災害リスクの高い街区を対象として、緑地・排水施設・避難路の整備を含む、統合的なまちづくりを検討・実施する。

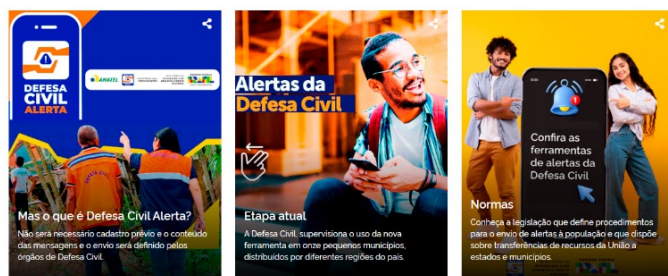
FIOCRUZ との連携プロジェクトとして 2025 年 6 月に開始され、現在は第 1 フェーズとして、公募で選ばれた 12 市でパイロット・プロジェクトを検討中。2026 年に開始する第 2 フェーズでは、上記 12 市の中から 6 市を選定してパイロット・プロジェクトを実行し、方法論の適用可能性を検証予定としている。



国家市民防御計画の広報 WEB サイト ²⁾



自治体リスク削減計画ガイドライン ⁴⁾



市民防御警報の広報画像

出典：MIDR WEB サイト ³⁾



DUI-RRD のイメージ

出典：伯都市省説明資料 ⁵⁾

図 5 各施策に関して伯連邦政府が作成した資料の例

（親しみやすさを演出し直感的な理解を促進するデザイン性の高さは日本にとって参考となる）

5. これまでの日・ブラジル防災協力

日本政府はこれまで、JICA を通じた円借款や技術協力プロジェクトを中心に、防災分野において多くの協力をブラジル向けに実施してきた。その中でも特に代表的な事例を3つ紹介する。

チエテ川流域改善事業（円借款：1995～2006）

ブラジル南東部、サンパウロ都市圏の中心を貫流するチエテ川では、かつて毎年のように洪水が発生し、交通の遮断、周辺家屋への浸水、伝染病の蔓延等の被害が生じていた（図6）。また、同都市圏では、人口の集中や産業の発達に伴い、新たな水源確保によって上水供給の安定化を進める必要性も高まっていた。日本政府は、サンパウロ州水・エネルギー公団に対し、計50kmの区間にわたる堤防整備や護岸・浚渫工事、2つのダム建設に対する有償資金協力を実施（図7）。これにより、氾濫の減少による人的・経済的損失の減少、ダム建設による上水の安定供給に貢献した。



図6 チエテ川流域で発生していた浸水被害
出典：JICA WEB サイト⁶⁾



図7 河川改修後のチエテ川
出典：JICA WEB サイト⁷⁾

統合自然災害リスク管理国家戦略強化プロジェクト（技術協力：2013～2017）

2011年1月、ブラジル南部リオ・デジャネイロ（RJ）州の山岳部を中心に大規模な土砂災害が数100ヶ所で発生し、死者行方不明者は約1,000名を出した（図8）。これを契機に、ブラジル連邦政府は自然災害に対処する国家政策や戦略の再構成を開始し、日本政府に技術協力を要請した。本プロジェクトでは、土砂災害リスクの低減を目的に、災害リスクの把握、それに基づく都市拡張計画、モニタリング、早期予警報のための情報伝達等、災害対応力の強化に向けたマニュアル作り等を実施した。ブラジル側からは MCID、国家統合省（現 MIDR）、CEMADEN、鉱山エネルギー省地質サービス局（現 SGB）といった主要な省庁・政府系機関が参加し、日本とブラジルにとって初めての総合的な防災協力となった。その成果は既にブラジル国内で実装されており、今なお現地関係者からの評価が非常に高いプロジェクトである。

強靱な街作りのための土砂災害構造物対策能力向上プロジェクト（技術協力：2021～）

上記プロジェクトの成功を引き継ぐ形で、特に構造物による土石流対策に焦点を当てた技術協力プロジェクトが現在進行中である。本プロジェクトでは、リスク削減に直結する構造物に目を向け、技術指針の作成、対策構造物の計画・設計・施工・維持管理に関する能力を強化し、ブラジルの土砂災害に対する能力強化を図ることとしている。本プロジェクトは現地で“SABO（砂防）”プロジェクトと呼ばれており、日本の砂防文化がブラジルでも着実に根付き始めている。



図8 RJ州ノバ・フリブルゴ市の被害例
撮影：RJ州政府



図9 SABO プロジェクト現地調査の様子
撮影：JICA プロジェクトチーム

6. 日・ブラジル防災協力の展望

本年3月、ルーラ大統領が国賓として日本を訪問した。コロナ禍後初、およそ6年ぶりの国賓となった訪日には、ブラジル連邦議会上下院議長を含む11名の連邦議員、11名の閣僚、5名の労組代表、100名以上の経済関係者等が同行（ブラジル大統領外国訪問団としては最大規模）し、経済・外交を始めとする様々な分野で両国の関係強化を確認した。防災分野でも、日本の内閣府・国交省とMIDRとの間で、またJICAとMIDRとの間で、防災分野における協力覚書がそれぞれ署名され、日・ブラジル防災協力の更なる深化に向けた機運が高まっている。

昨年RS州で発生した豪雨災害は、ブラジルが抱える防災上の課題を改めて提起した。それらには、気候変動を踏まえた災害リスクの再分析や治水計画の見直しといった技術面の課題もあれば、河川構造物の適切な維持管理や災害対応体制の拡充といった行政面の課題、低所得者層による災害リスクエリアへの居住といった社会面の課題もある。連邦制をとるブラジルに日本の仕組みをそのまま適用できるものではなく、社会課題への対応を含む複合的なアプローチが求められる難しいテーマではあるが、これまで日本が培ってきた「防災」の考え方や技術には、ブラジルにおける災害リスクの軽減に向けて応用可能なものがまだまだ多くある。

加えて、ブラジルならではのニーズや可能性もある。例えば、広い国土を有するブラジルでは、人工衛星を活用した災害の予兆検知や被災状況把握への関心が日本と同等かそれ以

上に高い。また、ICT 技術を始めとする新たな技術の活用に前向きであり、防災 DX に向けたイノベーションのフィールドとなる可能性も秘めているほか、日本とは地形・地質等の条件が異なるブラジルで開発した技術を、ブラジルと類似の条件を持つ第三国で展開出来る可能性もある。日本の企業や研究機関がこうしたブラジルのニーズ・可能性を捉え、世界に通じる技術革新をブラジルで実施することが出来れば、両国にとってメリットのある活動となる。

さらに、ブラジルは G20 を始めとする国際場裏においてイニシアティブを取る動きを見せているほか、第三国協力にも積極的に取り組んでいる。日・ブラジル防災協力を通じて相互理解を深め、国際場裏における連携の素地とするとともに、日・ブラジル協力で蓄積した経験を第三国に展開していくことは、日本が目指す防災の主流化に向けて有用な取り組みと考えられる。

以上より、JICA を通じた協力に加え、両国政府の間で防災をテーマとした政策交流を継続的に実施し、相互理解を深めるとともに、両国企業・研究機関間の交流を一層促進し、双方にメリットのある形で技術革新やその社会実装を進めることが、日・ブラジル防災協力の更なる深化に向けて期待される一つの方向性となろう。日・ブラジル外交関係樹立 130 周年となる本年、防災という視点でもブラジルにご関心をいただければ幸甚である。

- 1) O Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional. (2023). *Plano Nacional de Proteção e Defesa Civil- Identificação de Riscos e Cenários Prováveis de Atuação*.
<https://drive.google.com/file/d/1Dj3QUCfvYLMqiQpH4YmLlbP9Sbg-f9N3/view> (2025 年 9 月 19 日)
- 2) *Plano Nacional de Proteção e Defesa Civil*. O Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional.
<https://pnpc.com.br/> (2025 年 9 月 19 日)
- 3) *Defesa Civil alerta*. Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional.
<https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/protecao-e-defesa-civil/defesa-civil-alerta> (2025 年 9 月 19 日)
- 4) O Ministério das Cidades. (2024). *Guia para Planos Municipais de Redução de Riscos*.
https://www.gov.br/cidades/pt-br/assuntos/publicacoes/arquivos/arquivos/Guia_PMRR.pdf (2025 年 9 月 19 日)
- 5) O Ministério das Cidades. (2025). *Formação sobre Desenvolvimento Urbano Integrado*.
<https://www.redus.org.br/dui-rrd-riscos-e-desastres-cidades/biblioteca/pasta/ed61ec4a-d18e-43cf-ac1a-926d4606313b> (2025 年 9 月 19 日)
- 6) 独立行政法人国際協力機構「チエテ川流域環境改善事業|ODA 見える化サイト」
<https://www.jica.go.jp/oda/project/BZ-P10/index.html> (2025 年 9 月 19 日)
- 7) 独立行政法人国際協力機構「チエテ川流域環境改善事業|ODA 見える化サイト」
<https://www.jica.go.jp/oda/project/BZ-P10/index.html> (2025 年 9 月 19 日)

Ⅱ．横断歩道橋の実態と自治体の施策事例

1. はじめに

日本の街を歩いているとよく見かける横断歩道橋は知ってのとおり、道路を跨ぐように架けられた人道橋の一種であり、車両と歩行者の交通事故防止を目的として設置される交通安全施設である。

日本で初めての歩道橋と認定されているのは 1959 年に設置された「西枇杷島町横断歩道橋」である¹。自動車交通量が急増する中で、特に通学途中の児童を巻き込む交通事故を防ぐために、現在の愛知県清須市（当時の西枇杷島町）の国道 22 号線上に架けられた。設計・施工にあたっては名古屋造船株式会社（現在の株式会社 IHI）が担当、造船で培われた技術が活かされたようだ。2010 年には道路の拡張工事にあたり撤去されてしまったが、階段の一部がモニュメントとして現地に残されている。

この西枇杷島町横断歩道橋をはじめとして、交通安全対策の一環として設置される横断歩道橋は、（後でも具体的に示すが）多くが 1960～80 年代に架設されたものであり、老朽化に伴う安全面の不安が想像され、どれほど対策が講じられているのか、気になる点である。また、老朽化の問題だけではなく、景観やバリアフリー、歩道の狭隘化、維持管理費の確保等、様々な課題を孕んでいる。

本稿では、国内の横断歩道橋の架設件数の推移を示したのち、老朽化への対策実施状況の調査結果をまとめ、そして一部自治体の横断歩道橋に関する施策事例を紹介していく。なお、文中で述べる意見は筆者個人の見解に基づくものであり、当研究所の公式な見解でないことをあらかじめご留意いただきたい。

2. 歩行者横断中の死亡事故件数と横断歩道橋設置数の推移

戦後、1950 年代半ばに入り国内の自動車交通が急速に進展し、交通事故死傷者は激増した。警視庁の「平成 17 年警察白書」の第 1 章『世界一安全な道路交通を目指して』によると、自動車交通の急成長が社会経済の発達と国民生活の向上に大きく寄与した一方で、交通安全施設の整備や交通警察官の増員等の対策が追い付かず、交通事故が激増し交通戦争と称される深刻な状況となった、とある。

横断歩道橋が多く設置されるようになったきっかけは、とりわけ歩行者が横断中の事故（対自動車）の増加が大きな要因であっただろう。図表 1 では、歩行者の横断中に発生した対自動車死亡事故件数の推移を表している。調査が開始された 1965 年は 2,120 件であり、これは 2018 年の 827 件の 2.5 倍以上である。それから更に急増して 1970 年には 3,751 件

¹ 日本記録認定協会により認定（URL：<https://japaneserecords.org/japanese-records/6569/>）

となり過去最大の数字であった。更に 2 年連続で 3,500 件を超えたが、1974 年には大きく減り、1970 年代後半から 80 年代半ばまでにかけて件数は抑制された。それから 1988 年以降は 2000 件を超える時期が続いたが 1997 年以降は減少傾向にある。

図表 1 死亡事故件数（横断中/人対自動車）²



※注 (1)警察庁資料による。

(2)1974 年度以前は、事故類型区分が異なり、1975 年以降とは比較できないため別グラフで表示

(3)1971 年度以前は、沖縄県を含まない。

(4)1974 年度以前の「自動車」には、自動二輪車及び原動機付き自転車を含む

続いて、横断歩道橋の架設数の推移を確認していく。

国土交通省の「全国道路施設点検データベース～損傷マップ～」³という Web サイトでは、国内に現存する道路構造物（道路橋、トンネル、シェッド、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等）及び舗装、特定道路土工構造物の点検により判明した現状・対策状況について公表している。同サイトにて無償で公開しているデータの中には、例えば横断歩道橋においては「架設年度」もあり（中には不明のものもあるが）、これを基に作成した横断歩道橋架設件数の 5 年度毎の推移（～2023 年度）を表したのが図表 2 である。すでに撤去されたも

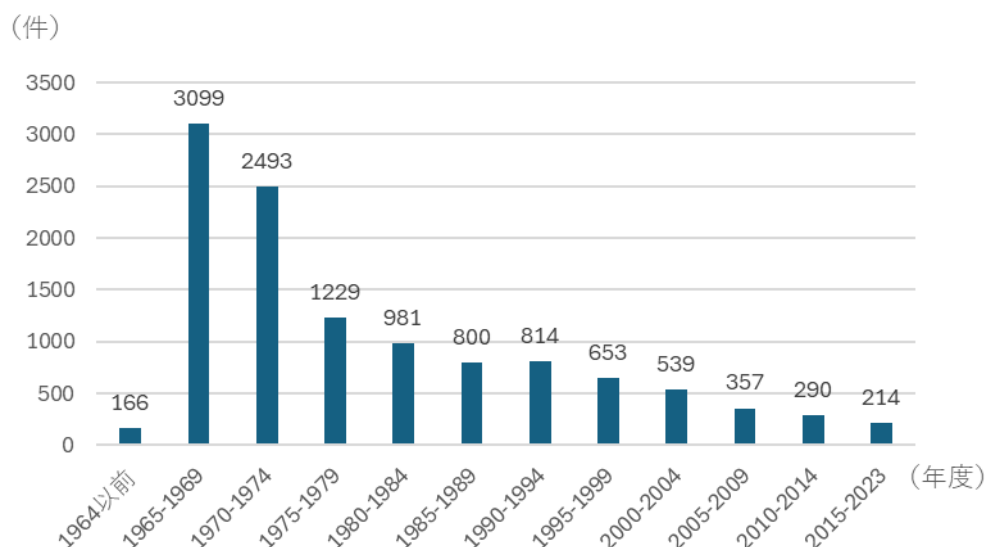
² 内閣府の令和元年交通安全白書 「特集『交通安全対策の歩み～交通事故のない社会を目指して～』 第 1 章 交通安全対策の取組の経緯と交通事故の減少」 より、「特集-第 3 図 事故類型別死亡事故件数の推移」の CSV データを基に筆者が作成。

³ URL : <https://road-structures-map.mlit.go.jp/Index.aspx?ReturnUrl=%2f>

執筆時点（2025 年 9 月某日）において、同サイトは 2024 年 11 月 27 日時点での情報を公表。ついては、本稿において同サイトより取得・作成したデータは 2024 年 11 月 27 日時点のものである。

のは含まれず、また、架設年度が不明のものもあるので、その年度に新設された数を正確に把握できるものではないが、歩行者の横断中の対自動車死亡事故が深刻であった 1960 年代後半から 70 年代前半にかけて一気に設置されていったことがわかる。

図表 2 横断歩道橋の年度別（5 年度毎）架設件数



3. 全国の点検実施状況と診断結果、措置状況

国土交通省の「道路統計年報 2024 道路の現況」によると、2023 年 3 月 31 日時点で全国 11,538 箇所に横断歩道橋が設置されている。先ほど示した年度別の架設件数を鑑みると、現存の横断歩道橋の多くが 1960～80 年代に架設されたものであるとわかる。そうになると気になってくるのはやはり、点検の実施状況と、点検結果に対する措置の実施状況である。

実施状況を見ていく前に、国土交通省の横断歩道橋定期点検要領（令和 6 年 3 月）⁴を一部確認しておきたい。同要領によると、点検間隔（頻度）は 5 年に 1 回を基本とし、必要に応じて 5 年より短い間隔で行うことも検討するように、とある。また、点検を実施した場合には、「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示」⁵の定義に従って、以下の表「健

⁴ 国土交通省 HP「道路の老朽化対策」より
<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobohozen.html>

⁵ 詳しくは国土交通省のプレスリリース「道路の維持修繕に関する省令・告示の制定について（道路法施行規則の一部改正等）」を参照。

全性の診断の区分」⁶に基づき、『Ⅰ』～『Ⅳ』いずれに該当させるのかを決定しなければならない。

図表 3 健全性の診断の区分

区分		定義	基本的な考え方
Ⅰ	健全	横断歩道橋の機能に支障が生じていない状態。	次回定期点検までの間、予定される維持行為等が必要であるが、特段の監視や対策を行う必要のない状態をいう。
Ⅱ	予防保全段階	横断歩道橋の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。	次回定期点検までに、長寿命化を行うにあたって時宜を得た修繕等の対策を行うことが望ましい状態をいう。
Ⅲ	早期措置段階	横断歩道橋の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。	次回定期点検までに、横断歩道橋の構造安全性の確保やそれが横架する道路機能の確保の観点から、修繕等の対策や第三者被害の防止のための措置等を行う必要がある状態をいう。
Ⅳ	緊急措置段階	横断歩道橋の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。	緊急に対策を行う必要がある状態をいう。

(同要領を基に筆者が作成)

このように 4 段階での評価を行い、数字が大きいほど緊急の措置を要するという評価になる。

「全国道路施設点検データベース～損傷マップ～」ではこの診断結果や措置状況を各橋毎に公開しており、架設年代別に筆者が集計したところ、結果は図表 4 のようになった。なお、2019 年度以降に架設されたものはすべて点検対象外であったため、表からは 2019 年度以降を省略している。

⁶ 横断歩道橋定期点検要領と別に、「技術的助言の解説・運用標準」が上記の URL に掲載されており、当区分はこれにて解説されており、図表 3 はこれに基づき作成。

図表 4 横断歩道橋の診断区分・措置状況別架設年代別集計表

(単位：件)

診断区分	措置状況	架設年代							合計
		1960-1969	1970-1979	1980-1989	1990-1999	2000-2009	2010-2018	架設年度不明	
Ⅳ	措置未着手	2	1	0	0	0	0	1	4
	措置着手済	0	4	1	0	0	0	0	5
	措置完了済	1	0	0	0	0	0	0	1
Ⅲ	措置未着手	360	420	155	71	25	0	33	1,064
	措置着手済	380	352	125	46	10	1	13	927
	措置完了済	193	220	71	30	6	0	16	536
Ⅱ	予防保全段階	1,776	2,113	1,093	983	513	141	109	6,728
Ⅰ	健全	541	608	333	336	341	292	49	2,500
未点検		0	4	2	1	1	2	0	10
合計		3,253	3,722	1,780	1,467	896	436	221	11,775
Ⅱ・Ⅰの割合		71.2%	73.2%	80.2%	90.0%	95.4%	99.8%	71.5%	78.4%
Ⅳ・Ⅲの割合		28.8%	26.8%	19.8%	10.0%	4.6%	0.2%	28.5%	21.5%
措置未完了の割合 (※)		22.8%	20.9%	15.8%	8.0%	3.9%	0.2%	21.3%	17.0%

※「合計」のうち、「Ⅳ」と「Ⅲ」の「措置未着手」と「措置着手済」の割合

全年代合計で見ると、区分『Ⅳ』に該当したのは10件、同様に『Ⅲ』は2,527件、『Ⅱ』は6,728件、『Ⅰ』は2,500件、『未点検』は10件であった。緊急または早期に措置が必要な『Ⅳ』『Ⅲ』に該当する計2,537件の措置状況を確認したところ、『措置未着手』1,068件、『措置着手済』は932件、『措置完了済』は537件であった。措置が未完了のものは点検対象⁷のうち17.0%残っている。

年代別で見ると、やはり架設年度が古いほど『Ⅳ』と『Ⅲ』の割合は大きくなっており、『措置未完了』の割合についても同様である。

『措置未完了』のものについてはもちろん早期の対応が望まれる。一方、横断歩道橋の機能に支障が生じており、最も措置が急務である『Ⅳ』の数はほとんどないことに加え、機能に支障が生じておらず、措置を急務としない『Ⅰ』『Ⅱ』の数が8割弱を占めている。1980年代以前に架設されたものが数多く残っているにも関わらずこのような結果となっていることは、我が国の施工品質の高さを示していると言えるだろう。また、未点検のものは僅か10件と、維持管理への意識の高さもうかがえる。

4. 撤去に向けた各自治体の動向

それでも、歩道橋の「高齢化」が進んでいることは一目瞭然だ。先ほどの図表2によると、1979年以前に設置されたものは6,987件ある。4年後の2029年には、設置後50年以

⁷ 全国道路施設点検データベースによると横断歩道橋は合計11,879件。点検対象外は104件あり、それらを除いた11,775件が点検対象となる。

上経過する横断歩道橋の割合は全体（11,879 件）の約 59%にも昇る。

そして、我が国では高齢化が深刻になっているなかで、身体能力が低下している高齢者にとっては階段のある横断歩道橋は利用しづらくなっている。高齢者だけでなく、ベビーカーや車椅子を利用する方々にとっても、エレベーターやスロープのない横断歩道橋はバリアとなってしまう。

バリアの問題だけではない。例えば、京都府京都市にあった深草横断歩道橋は、老朽化が著しく、そもそも利用者が少なくなっていた上に、階段部分のせいで歩道の幅員がかなり狭くなっていたことから、歩行者の通行の妨げになっているとしてテレビ等でも取り上げられていた⁸ののだが、最終的には 2023 年 5 月に撤去された。

この深草横断歩道橋の管理者であった京都市を例にとると、同市では 2015 年 7 月に市が管理している 40 カ所の横断歩道橋のうち 18 カ所を撤去する方針を策定した。同方針によると、

「現在、横断歩道橋については、経年による施設の老朽化や景観面の課題が多くなっており、少子化の進展により、通学路の指定がなくなるなど利用者が少なく、既にその役割を終えているものもあります。また、お年寄り、障害のある方やベビーカーを利用される方にとって歩道橋による道路の横断は、大きな負担となり、人と公共交通優先の『歩くまち京都』の実現を目指す本市として、その存在そのものを見直す必要があります。

このため、社会情勢の変化とともに利用者が少なくなっている横断歩道橋を原則撤去してまいりますので、その内容を御報告いたします。」

（一部抜粋）

とある。「歩くまち京都⁹」を掲げるなか、一部歩行者にとって大きな負担となる横断歩道橋は同市にとって、見直しが必要な課題と認識されている。同時に老朽化、少子化による利用者の減少、景観面についても言及されている。

撤去の対象として、まずは 10 か所が選定された。これらは、「通学路に指定されていない、または通学路ではあるが児童の利用が極めて少なく、近くに横断歩道の確保が可能である」とのことで、早急に撤去していくものとされた。

続いて、「通学路に指定されていないが、近年、補修を行っており、一定期間の経過後に撤去するもの」として 2 カ所が選定、さらに、「現に通学路として利用されており、丁寧な地元調査を行った後に撤去するもの」として 6 カ所が選定された。

逆に、存続させる対象としては、「駅施設、商業施設等に直結しているもの、市民の生活

⁸ MBS にて 2022 年 5 月 20 日放送で当歩道橋について取り扱われた。公式サイト MBSNEWS でも紹介されている。（URL: <https://www.mbs.jp/news/feature/kansai/article/2022/05/089148.shtml>）

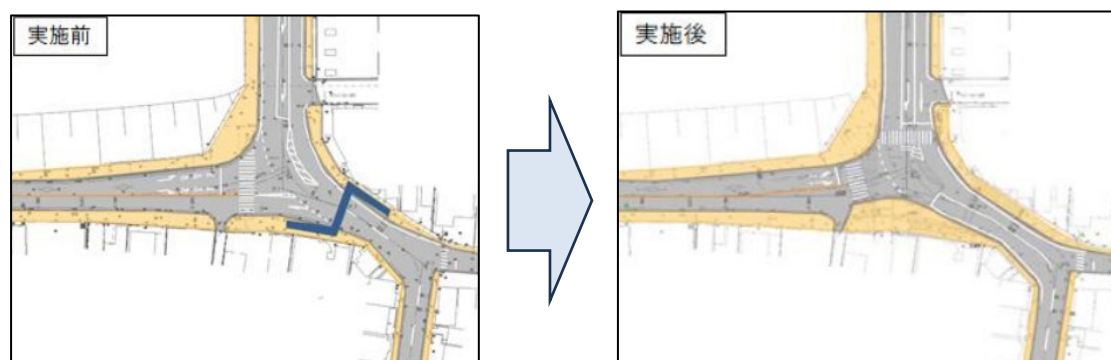
⁹ 京都市では、「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進し、ひとと公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現を目指すため、2010 年 1 月に「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定した。

基盤を支える跨線橋（鉄道を跨ぐ橋）であり機能上から撤去できないもの」「通学路として多くの児童（概ね 100 人以上）が利用しており、存続する必要があるもの」であった。

これら撤去対象の優先順位の付け方や存続理由からわかるとおり、歩道橋の最も果たすべき役割の一つとして通学時の子供たちを守ることが挙げられ、通学路と指定されている場合には撤去に向けて通学路としての利用状況の実態を正確に把握しておくことが望ましいと言える。

前述の深草横断歩道橋は、テレビ等で取り上げられるほど階段部分による歩道空間の狭隘化が深刻視されていたが、通学路として指定をされていたために丁寧な地元調査が必要で、最優先に撤去される対象とはならなかった。国土交通省が出している「道路橋等の集約・撤去事例集（令和 7 年 3 月）¹⁰」では同橋の撤去事例が紹介されている。同橋の撤去に向けてまず、市は 2014 年度と 2018 年度に 2 度の利用者数調査を実施している。結果は一度目の調査では利用児童数は 27 人、二度目の調査では 5 人という利用実態がよくわかる結果であった。二度目の点検後、定期点検により『Ⅲ』という判定を受けたこともあり撤去対象として位置づけられ、その後は公安委員会との調整、地元の自治会や町内会、学校関係者等への説明を経て撤去工事が行われた。そして撤去に伴い、交差点の改良（横断歩道・信号機の新設、歩道の拡幅）も実施され、撤去により失われた道路横断の手段を整えるなど安全に支障を来たさないための措置も同時になされたのだった（図表 5 を参照）。

図表 5 深草横断歩道橋の交差点改良実施状況



（国土交通省「道路橋等の集約・撤去事例集」より）

京都市と同様に撤去が多く進むのが北海道札幌市である。札幌市では、同市 HP によると現在 37 橋の横断歩道橋を管理しているが、今日までに計 19 橋が撤去済だ。横断歩道橋の老朽化と利用者の減少を考慮し、2012 年度に「札幌市横断歩道橋のあり方検討委員会」を

¹⁰ 国土交通省 HP 「『道路橋の集約・撤去事例集』の公表」より
(https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001546.html)

設置し、同年度に『「札幌市横断歩道橋のあり方」に関する提言』を表明し、「既設横断歩道橋の撤去候補選定の考え方」¹¹をまとめた。

この考え方によると、下記の状況に該当する横断歩道橋は、市が利用状況や周辺環境、景観等を踏まえ「撤去候補」に当たるかどうか判断する。

《「撤去候補」になり得る状況》

- ① 歩道橋の利用者が少ない
- ② 歩行者への安全配慮不足
- ③ 歩道空間の狭隘化

①や③は京都市の事例でもあった通りだが、②については補足の説明として

- ・歩道橋周辺の乱横断が多く、運転者から歩道橋の存在が危険を招いている。
- ・歩道橋の支柱が交差点部に位置しており、歩行者や運転者からの視認性が悪く危険である。

とある。たしかに、横断歩道橋をのぼることが面倒で車道を横断しようとする歩行者が一定数いるのも事実だろう。また、横断歩道橋があることによって運転者目線から見て歩道に一部死角が生まれ、特に交差点部分では歩行者を見落として事故に繋がるリスクがある。歩行者の安全を守るために架けられた橋が、逆に歩行者の安全を損ねることになりかねないというのは何とも皮肉なことである。

「撤去候補」に挙げたものは、地域としての結論を出すための協議会を設置し、存続か撤去かを決められることとなる。存続させる場合は歩道を拡張する等バリアフリーの検討を必要とする。

札幌市では現在も1件の横断歩道橋が、2度の協議会を経て撤去予定となっている。

5. 維持管理に活用する新たな財源の確保

横断歩道橋を撤去するか、存続させるかを決めるにあたり、ここまで利用の減少や老朽化、安全性の問題等の争点が挙げられたが、当然、将来の維持管理・修繕費の削減という目的も含まれているだろう。

しかし、老朽化等の問題点はあっても、利用実態から見て存続が必要な横断歩道橋も当然たくさんあるだろう。そこで自治体の負担となる維持管理・修繕費用の財源確保のために、

¹¹ 札幌市 HP「札幌市横断歩道橋の撤去に関する考え方」より
(<https://www.city.sapporo.jp/kensetsu/dokan/hodokyo/hodokyo.html>)

今多くの自治体で導入されているのが、「ネーミングライツパートナー事業」である。

ネーミングライツとは、直訳すると命名権であり、一般に施設やイベント等の命名権を一定期間・金額で企業が取得する契約で、企業にとっては企業名や商品名の広告や PR 効果等が見込める。有名なところでは、横浜市にある日産スタジアムや名古屋市にあるバンテリンドームナゴヤが挙げられる。

企業にとっては、横断歩道橋のネーミングライツを取得することで、橋に企業名や企業ロゴ・商品名等を標示して PR ができる¹²とともに、地元密着・地域貢献をアピールすることができる。

全国で初めて横断歩道橋のネーミングライツを売却したのが大阪府である。2010 年、枚方市に位置する伊加賀歩道橋の名称は「大阪スバル枚方パーク店駅前伊加賀歩道橋」と命名された。現在では対象の横断歩道橋 183 橋のうち 34 の横断歩道橋において企業とパートナー契約を結んでいる。

大阪府では、「大阪府歩道橋等ネーミングライツ実施要綱」¹³にて、「ネーミングライツ事業」の定義や目的について以下のように定めている。

大阪府歩道橋等ネーミングライツ実施要綱（一部抜粋）

（趣旨）

第 1 条 この要綱は、大阪府が管理する道路に付属する施設の名称（通称）を命名する権利を、事業の目的に賛同する企業・団体等（以下「パートナー企業」という。）に売却することで契約料（協賛金）を得る事業（以下「ネーミングライツ事業」という。）について、必要な事項を定めるものとする。

（目的）

第 2 条 ネーミングライツ事業は、道路に関する施設の通称名を命名する権利をパートナー企業に売却し、その収入を道路の維持管理費に充当して、府民の安全・安心に資するために実施するものである。

この要綱によると、大阪府の「ネーミングライツ事業」とは府管理の道路付属施設の命名権をパートナー企業に売却することで契約料を得る事業であり、その収入を道路の維持管理費に充当し、府民の安全・安心を守ることを目的としている。

¹² 標示できる範囲は自治体による。

¹³ 大阪府 HP「歩道橋等ネーミングライツ事業パートナー企業募集」より
(<https://www.pref.osaka.lg.jp/o130070/dorokankyo/hodoukyo/index.html>)

埼玉県では今年度初めて県管理の歩道橋に愛称が付くこととなった。川口市にある立ノ崎歩道橋は同市内の邦栄建設(株)が命名権を取得し、2025 年 8 月 21 日に「安全なまちづくりに貢献 邦栄建設(株) 立ノ崎歩道橋」という愛称に決定された。同県では立ノ崎歩道橋を含め 7 つの歩道橋がネーミングライツ申込の対象となっている。

(写真) 立ノ崎歩道橋／埼玉県 HP より



市単位でも導入は進んでいる。先ほど、撤去が進んでいるとして紹介した札幌市では、今年度 7 月に契約した横断歩道橋のネーミングライツパートナーと愛称を公表した（図表 6 を参照）。契約額に差異があるのは、同市の FAQ（よくある質問）によると歩道橋直下の車両交通量等を考慮しているとのことであるが、下記表にある菊水歩道橋が比較的にかなり高くなっているのは、標示可能箇所が多い（5 箇所）からだそうだ。

図表 6 今年度、札幌市が契約したネーミングライツパートナー一覧

契約歩道橋一覧（2025年7月公表分）

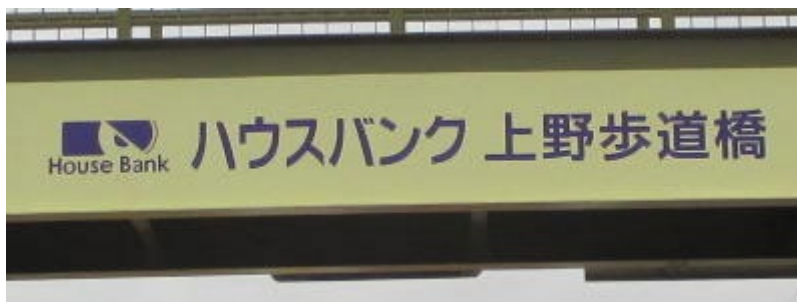
	横断歩道橋名	愛称	パートナー	契約額 (月額・税込)
	所在地		所在地	
1	北3条通横断歩道橋	 北海道ロードメンテナンス 北3条通横断歩道橋	北海道ロードメンテナンス株式会社	55,000円
	中) 北3条東5丁目		中) 北1条東12丁目22-48	
2	北2条通横断歩道橋	 HRM ホールディングスグループ 北2条通横断歩道橋	HRMホールディングス株式会社	66,000円
	中) 北1条東4丁目		中) 北1条東12丁目22-48	
3	南大通横断歩道橋	 マッチポイントグループ 南大通横断歩道橋	マッチポイント不動産株式会社	60,500円
	中) 大通東1丁目		白) 南郷通7丁目南2-18	
4	二条横断歩道橋	 北土建設株式会社 二条横断歩道橋	北土建設株式会社	27,500円
	中) 南3条西15丁目		中) 南10条西14丁目1-18	
5	菊水歩道橋	 HCS 北海道情報専門学校菊水歩道橋	学校法人電子開発学園	104,500円
	白) 菊水3条5丁目		江別市西野幌59-2 ※学校所在地は菊水	
6	旭横断歩道橋	 やわらぎ斎場 旭横断歩道橋	株式会社あいプラン	38,500円
	豊) 水車町3丁目		中) 南2条西8丁目12-1	

(札幌市 HP より)

名古屋市は同市 HP によると現在 111 橋の歩道橋においてパートナー契約を締結しており、これは 2025 年 9 月 1 日時点で全国の自治体で最も多い件数となっている。名古屋市では「地域貢献の提案」ということで、応募する歩道橋を地域貢献の場として活用する提案（地域の清掃美化活動等）を求めている。この地域貢献活動の実績は同市公式ウェブサイトにて紹介をすることとすることで、企業にとってもより地域貢献・地域密着のアピールの機会となる。

政令市だけでなく、同じ愛知県内の清須市や「あま市」等でも導入されている。清須市は冒頭でも紹介した日本初の横断歩道橋として認定されている西枇杷島町横断歩道橋があった所だが、2023 年 10 月より複数の歩道橋でパートナー契約を締結している。あま市では 2025 年度 4 月より同市が管理する 2 橋についてネーミングライツパートナーの募集を開始した。東京都内では東村山市が昨年度、こちら 2 橋の歩道橋についてネーミングライツパートナーを募集していた。

(写真) ハウスバンク上野歩道橋／名古屋市 HP より



(写真) (株) ウサミ建工ホームズ。歩道橋 (正式名称 : 古城横断歩道橋)

／清州市 HP より



今回紹介した自治体以外にも横断歩道橋の「ネーミングライツパートナー事業」を導入している所は多くあり、これから導入を検討している自治体もあるだろう。近年公共事業では、公共施設等の整備に民間資金を活用する、例えば PPP や PFI といった手法が増えているが、この横断歩道橋等道路施設の「ネーミングライツパートナー事業」も一種の民間資金活用と捉えられる。大規模なインフラではなくとも、地域単位で持続可能な維持管理を進める方法として注目である。

6. おわりに

我々が身近に感じるインフラの一つである横断歩道橋は、かつて交通戦争と呼ばれた時代を経て数多く建設され、歩行者を車両から守る役割を全うしてきた。そして、その多くが建設後 50 年以上を迎えていくなか、少子高齢化といった社会構造の変化から利用者が減少したこと等を機にその役割を終えた（ていく）ものもあれば、これからもその役割を維持していかなければならないものもある。読者の皆さんの住む自治体でも、撤去の検討がなされている横断歩道橋があり、地域住民の声を集めているところかもしれない。また、地域企業に対しネーミングライツを募集している横断歩道橋もあるかもしれない。横断歩道橋は比較的小規模なインフラであるが、住民として、または地域企業として、自治体のこういった動向にも耳を傾け、地域のインフラ施策に関わりを持ってみてはどうだろうか。

(担当 : 研究員 上田 隆馬)

本号では、在ブラジル日本国大使館二等書記官の矢田様よりご寄稿を賜りました。この場を借りて御礼申し上げます。

先日、家族で数年ぶりに秋田県を訪れた。最後に秋田県に行ったのが大学生のころだったため、街の景色が変わったのか変わっていないのかも正直わからなかった。そこで秋田駅周辺を一通り散策することにし、のんびり歩いていると秋田犬と触れ合うことができるスポット「秋田犬ふれあい処 in 千秋公園」を見つけた。秋田県内には秋田犬と触れ合うことができる場所がいくつかあり、そこがその1つである。県内の秋田犬の飼い主さんが当番制で愛犬を連れてきて観光客が触れ合うことができるようになっている。その日当番で来られていた飼い主さんから、秋田犬にまつわるお話を伺いながら秋田犬のモフモフな体に触らせていただいた。

秋田犬（あきたいぬ）とは、国の天然記念物に指定されている日本犬6種（柴犬、紀州犬、四国犬、甲斐犬、北海道犬、秋田犬）のうち唯一の大型犬種である。国内外で知名度が高く、忠犬ハチ公やロシアのフィギュアスケーターであるアリーナ・ザギトワに贈られたことでも有名だ。体格はがっしりしており、性格は飼い主に忠実で賢く、他人には警戒心強い一面がある。体格が大きい分運動量もかなり必要で、飼い主さんによると朝夕1時間ずつ散歩しているという。飼育のハードルが高く、日本国内でも飼育数は減少傾向にあるそうで、触れ合うことができたのは貴重であった。

人口減少率や高齢化率の高さなどが問題になっている秋田県だが、秋田犬も同様に様々な問題¹を抱えている。海外人気の高まりによる国内の犬籍登録数減少、飼育が困難になり放棄された秋田犬の殺処分、ブリーダーの高齢化による後継者不足、血統証のない犬同士の交配や海外での繁殖により血統の劣化など、人口減少や高齢化に起因した様々な課題を抱えている。人間のみならず天然記念物が減り続けているのも非常に心配な問題であると感じた。

秋田県は、日本海や田沢湖をはじめとする自然豊かな場所であり、秋田竿燈祭りやなまはげといった伝統文化の残る魅力の多い県だ。筆者は花より団子なので、稲庭うどんやきりたんぽ鍋を堪能していたが・・・（笑）ようやく猛暑が収まった気持ちの良い季節なので、ぜひ秋田県（秋田犬）で癒されてみてはいかがだろうか。

（担当：研究員 北林 夏子）

¹ 一般社団法人秋田犬ツーリズムより
(<https://visitakita.com/donation/ja/>)