

巻頭言 ■ 道路を作らない道路行政 NHK解説委員 横島 庄治 1

特集 / 寒冷地の道路管理

スパイクタイヤ粉じんの発生防止に関する法律について 道路局路政課 3

宮城県スパイクタイヤ対策条例の成果と法制定について

宮城県保健環境部環境管理課長 早坂 国夫 6

道路管理者による冬期の通行規制 道路局道路交通管理課長補佐 内田 俊彦 13

一般国道一七号の冬期の道路管理について

北陸地方建設局長岡国道工事事務所副所長 中川健太郎 18

今秋の台風・大雨の被害状況 道路局企画課道路防災対策室課長補佐 中村 稔 25

即位の礼に伴う道路管理について 道路局道路交通管理課 29

寄稿 ■ 国際化時代へナゴヤの挑戦 名古屋中央大通連合発展会会長 伊神 孝雄 35

〔資料〕昭和六三年度道路管理瑕疵関係判決一覽 道路局道路交通管理課訟務係 43

■ 道路関係団体紹介 ■

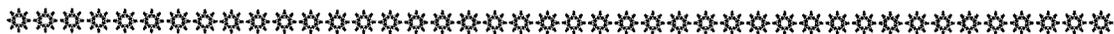
関東ケーブルテレビジョンの組織と業務 関東ケーブルテレビジョン(株) 50

シリーズ ■ 日本の道100選より

秩父往還道 埼玉県 57 □ 「旅情を運ぶ道」 長崎県 65

◆ 道路法Q&A 68

◆ 時・時・時…… 70



特集・
寒冷地の道路管理

スパイクタイヤ粉じんの発生 防止に関する法律について

建設省道路局路政課

スパイクタイヤ装着車が路面の舗装を削り
とることにより発生する粉じんによる大気汚
染は、積雪寒冷地域特有の社会問題となつて
おり、生活環境の悪化のみならず、健康の影
響の懸念もあることから、その規制をめぐつ
てこれまでも各機関で様々な取り組みがなさ
れてきたところである。今般、第一一八回国
会においてスパイクタイヤの使用規制をする
ことにより、スパイクタイヤ粉じんの発生を
防止することを主眼とする「スパイクタイヤ
粉じんの発生防止に関する法律」が成立し、
本年六月二十七日公布、同日施行された。以下
本法律について概略を紹介したいと思う。

一 スパイクタイヤ問題をめぐる動き

スパイクタイヤの使用による粉じんの発生
については、スパイクタイヤの普及に伴つて
昭和五〇年代から大きな社会問題として認識
されるようになり、地方自治体においては、
昭和五七年の仙台市の公用車での使用禁止を
皮切りに昭和五八年から各地の自治体（二道
一四県一市）で相次いでスパイクタイヤの使
用自粛要綱等が定められ、また、昭和六一年
以降には、宮城県、北海道、札幌市において
スパイクタイヤ対策の推進等を定めた条例が
制定された。さらに、平成元年には雪寒地域
二三道県で構成される「スパイクタイヤ対策
行政連絡協議会」と、雪寒地域の市で構成さ

れる「ノースパイク都市づくり協議会」が発
足するなど、各自治体によって各種の取組み
が積極的になされてきた。一方、スパイクタ
イヤ問題について公害等調整委員会において
昭和六三年六月、弁護士グループと大手タイ
ヤメーカー七社の間で昭和六五年（平成二年）
一二月末日限りで製造を中止、昭和六六年（平
成三年）三月末日限りで販売を中止すること
を内容とする調停が成立し、この時点でスパ
イクタイヤがやがて使用されなくなることが
ほぼ決定付けられた。

こうした脱スパイクタイヤの動きの中で、
国においても従来各省庁が個別に取組んでき
たスパイクタイヤに起因する粉じん問題につ
いて、昭和五八年に「スパイクタイヤ問題関

係省庁連絡会議（環境庁、警察庁、通産省、運輸省、建設省、自治省）が発足し、各省庁の取組状況に関する情報交換等を行い、国としての対策のあり方について検討を重ね、関係業界や、地方支部局等に対しスパイクタイヤ使用の自粛を求めるなどの活動を行ってきた。こうした中で、スパイクタイヤ粉じんの発生を防止するための法律の制定についても関係省庁間で話し合いが持たれてきたが、平成二年四月環境庁長官が中央公害対策審議会に対し、「スパイクタイヤ粉じんの発生防止のための制度の基本的な在り方について」諮問、答申を得、これを踏まえて同年五月「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案」を国会に提出、成立し、同年六月二十七日公布、施行された。

一 法律の概要

1 法の目的

本法は、スパイクタイヤの使用を規制するとともにその発生防止に関する対策を実施すること等により、スパイクタイヤ粉じんの発生を防止することによって、国民の健康を保護し、生活環境を保全することを目的とする。

（第一条）

2 国民の義務

何人もスパイクタイヤ粉じんを発生させないよう努めるものとともに、国または地方公共団体が実施するスパイクタイヤ粉じんの発生防止に関する施策に協力しなければならないものとする。（第三条）

3 国および地方公共団体の責務

国はスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する啓発及び知識の普及、冬期における道路の環境の整備、スパイクタイヤに代替するタイヤ等の開発の支援等基本的かつ総合的な施策を推進するように努めるとともに、地方公共団体に対して必要な助言等を行うよう努めるものとし、地方公共団体は、地域に応じた施策の実施に努めるものとする。（第四条）

4 地域の指定

環境庁長官は、住居が集合している地域その他の地域であって、スパイクタイヤ粉じんの発生を防止することにより住民の健康を保護するとともに生活環境を保全することが特に必要であるものを、所要の手続きを経た上で、指定地域として指定しなければならないものとする。（第五条）

地域の要件について環境庁では通達（平成二年七月三日環大自第八三号環境庁環境事務次官通達および環大自第八四号環境庁大気保全局長通達）により下記の①、②を示している。

① 「住居が集合している地域その他の地域」については、その地域においてスパイクタイヤ使用規制を厳格に適用しないと住民の健康を保護し、生活環境を保全することができないと認められる程度に住居が集合している地域およびその地域と自然条件、社会条件等から一体であると判断される地域とする。

② 「住民の健康を保護するとともに生活環境を保全することが特に必要な地域」については、①の地域におけるスパイクタイヤ粉じんによる健康影響または生活環境影響に関する具体的な事例、降下ばいじん量、交通量、スパイクタイヤ装着率等を勘案し、総合的に判断して、住民の健康の保護および生活環境の保全の観点から特に必要と認められた地域とする。

5 対策の実施

指定地域に係る都道府県は、当該指定地域の特性を考慮しつつ、知識の普及、住民の意

識の高揚および調査の実施に努めるものとする。(第六条)

6 スパイクタイヤの使用の禁止

指定地域内の舗装道路の積雪または凍結の状態にない部分(トンネル等を除く。)については、消防用自動車等を除いて原則としてスパイクタイヤの使用をしてはならないものとし、この規定に反した場合には、一〇万円以下の罰金を科するものとする。(第七条および第八条)

7 経過措置

この法律は、公布の日(平成二年六月二十七日)より施行されるが、スパイクタイヤの使用の禁止については平成三年四月一日から、罰則については平成四年四月一日から施行されるものとする。(附則第一条)

これは、スパイクタイヤの使用が積雪寒冷地を中心に日常生活に密着して行われている現状にかんがみ、その使用禁止に十分な周知期間を置くとともに、罰則の適用についても慎重に行う必要があるためである。

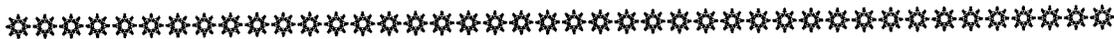
また、道路交通法(昭和三十五年法律第一〇五号)第三条の大型自動車その他政令で定める自動車については、スパイクタイヤの使用

の禁止及び罰則の規定は、公布の日から起算して三年を超えない範囲内において政令(平成二年一月一日現在で未制定)で定める日までの間は、適用しないものとする。(附則第三条)

附則

本法律の施行により、スパイクタイヤを使用しない交通形態への移行は確実なものとなり、早くも来年にはかなり広域的なエリアでスパイクタイヤの使用が禁止されることになると見込まれる。スパイクタイヤの使用によりチェーン着脱機会の増加等道路交通にも変化が生じることが予想され、道路管理者としてもこうした状況を十分に認識し、冬期における道路の環境の整備に努めていく必要がある。なお、本法律に係る政令および地域指定については、今後制度または指定の都度報告できれば幸いである。





特集・
寒冷地の道路管理

宮城県スパイクタイヤ対策条例の 成果と法制定について

宮城県保健環境部環境管理課長 早坂 国夫

はじめに

宮城県は昭和五八年に「宮城県スパイクタイヤ対策推進要綱」を制定し、昭和六一年には全国に先駆けて「スパイクタイヤ対策条例」を施行して、脱スパイクタイヤ社会の実現に取り組んできた。

その結果、スパイクタイヤ装着率・降下ばいじん量はともに半減するなど、大きな成果を上げてきた。しかしながら、車両交通の広域性を考慮すると、一自治体による対応には自ずと限界があり、本県は国に対しスパイクタイヤ使用禁止の法制化を強く要望してきたところである。

平成二年六月には、「スパイクタイヤ粉じん

の発生の防止に関する法律」が公布・施行された。本県としては、法の効果的な運用と関連諸対策の推進により、この問題の抜本的な解決が図られるものと期待しているところである。

本稿では、これまでの本県の取り組み状況を紹介するとともに、法に盛り込まれた「地域指定制度」に関する本県の対応を簡単に述べることにする。

一 条例制定に至る経緯

本県のスパイクタイヤ問題の発端は、昭和五六年一月の「市街地の土ほり」の原因はスパイクタイヤが原因ではないか」との新聞投書がきっかけであった。

かつては、冬になると「仙台砂漠」などと呼ばれ、ほこりっぽい街であったので、仙台市民を中心に大きな反響を呼び、新聞・テレビ等で連日のように報道されるに及んで、スパイクタイヤの使用に対する賛否の論議が高まった。

行政側の対応としては、昭和五六年三月に道路粉じんの実態調査に着手し、昭和五七年からは道路の摩耗状況調査等も行った。これらの調査の結果、交通量の多い市街地での道路粉じんの原因は、スパイクタイヤが大きく影響していることが判明するとともに、道路の摩耗も予想以上に大きいことが明確になった。

このようなことから、昭和五八年四月に、

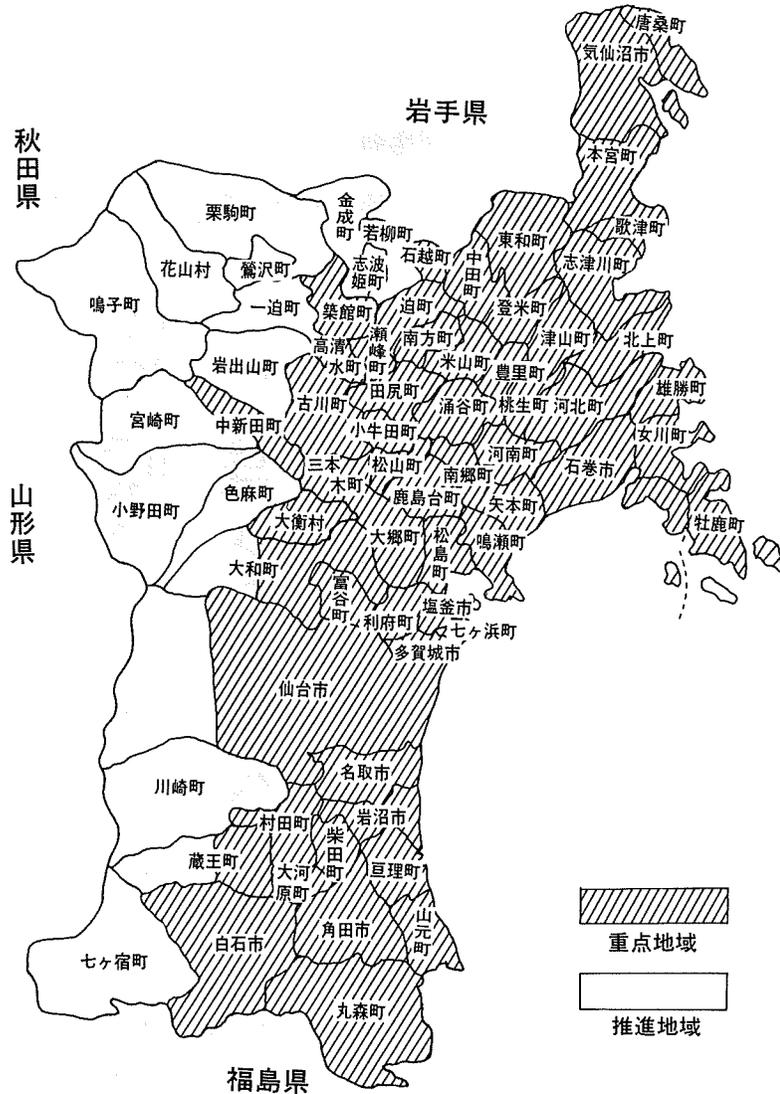


図1 スパイクタイヤ使用規制地域区分

学識経験者、関係団体、関係行政機関等、各界各層の代表者からなる「宮城県スパイクタイヤ対策懇談会」を設置し、県が取り組むべき対応策について検討を要請した。その結果、「県民意識の高揚を図り、使用自粛運動を推進すべきである。また、自粛運動の推進に当

たっては、除融雪などの道路環境の整備に力を入れ、かつ自粛期間、区域を考慮した自粛基準を示す「要綱」を制定すべきである」という提言があり、県はこれを受けて、昭和五八年一月に「宮城県スパイクタイヤ対策推進要綱」を施行した。

そして、使用自粛を基本とした啓発や道路環境の整備などを行うとともに、県民総ぐるみ運動として行政と県民が一体となって脱スパイクタイヤに取り組んだ。

さらに、昭和六〇年二月には、「現在の施策を更に推進するため、条例を制定すべきである。また、宮城県公安委員会規則により、四月一日から一月三〇日までの間は、スパイクタイヤの使用を規制すべきである」との懇談会の提言を受け、全国に先駆けて「スパイクタイヤ対策条例を公布するとともに、「宮城県道路交通規則」の一部改正を行った。

二 条例の骨子

昭和六一年四月に施行した「スパイクタイヤ対策条例」の骨子は次のとおりである。

1 目的

対策条例は、スパイクタイヤの使用を規制して、生活環境の保全と県民の健康を保護することを目的とした。

2 責務

条例では目的を達成するため、県民すべてがそれぞれの立場において脱スパイクタイヤに努めるよう、県、市町村、県民、事業者の

表1 県の対策

広報啓発	除融雪・道路 交通情報等	チェー ン着 脱場	冬道安 全運 転教 育	調 査 等	取締り(県警)
1. 広報媒体を活用した啓発 テレビ・ラジオ・新聞 ポスター・パンフレット・ リーフレット・ステッカー 横断幕、挑太郎旗 県政だより・県政テレビ 2. 会議・大会等 キャンペーンガールによる 街頭啓発(年2回) 県民大会 脱スパイクフェア(県内 10カ所) 推進会議(県・市町村・各 種団体) 3. 企業訪問等 4. ポスターの募集 小中学校ポスターの募集	1. 除融雪等 除雪 融雪 清掃・散水 融雪剤箱 (984カ所) 砂置場 (552カ所) 2. 道路情報 スリップ注 意標識 道路情報セ ンターによ る情報提供	1. 道路敷・公有 地(193カ所) 2. 臨時着脱場 (カソリンス タンド900カ 所)	マイカー点検 教室 免許更新時等 講習 自動車学校 おける冬道運 転講習 スキッドコー スの紹介	1. 装着率 2. 降下ばいじん 3. 融雪剤の影響 4. 健康への影響 5. スタッドレス モニター調査 (2,000人) 6. ドライバーア ンケート調査 (2,000人)	交通反則告知 656人 (昭和61年度から 平成元年度 県内車 35% 県外車 65%)

責務を定めた。

3 使用規制

(1) 四月一日～二月三〇日

県内全域にわたって、スパイクタイヤの使用を禁止し、使用すると、「宮城県道路交通規則」が適用され、反則金が課せられる(大型車七〇〇〇円、普通車六〇〇〇円)。

(2) 二月一日～三月三十一日

スパイクタイヤの使用を禁止しないが、図1のとおり、県内を重点地域(平野部)と推進地域(山間部)に分け、重点地域では「極力使用しない」、推進地域では「不必要な場合は使用しない」とする自粛基準を定めた。

4 基本計画

主要幹線道路周辺の降下ばいじん量の暫定目標値を三〇t/㎢/月と定めるとともに、この目標値を達成するため、県民意識の高揚、道路環境の整備、冬道の安全運転対策など今後の基本方針を定めた。

三 脱スパイクタイヤ対策の概要

1 県の対策

表1のとおり、本県は住民意識の高揚を図るため、広報媒体の活用や県民総ぐるみ運動

の展開等による啓発事業を実施した。特に、平成元年度には、県の保健所を第一線機関として、市町村との連携を強化しながら、県内一〇ヶ所で脱スパイクフェアを開催するとともに、二〇〇〇人のスタッドレスタイヤモニターを募集し、スタッドレスタイヤの普及促進を図った。

道路環境の整備対策としては、除雪・融雪・清掃・散水などの充実強化を図るとともに、チェーン着脱場の整備促進を図り、さらに、冬道安全運転技術の向上を図るため、各種講習会を通じて冬道安全運転の基礎知識等の普及に努力する一方、県内各地でタイヤチェーンの正しい装着方法の実技演習等を行ってきた。

2 市町村の対策

表2のとおり、市町村においては、各種広報媒体を活用し、住民に密着した啓発を行うなど、スパイクタイヤ関連諸対策を積極的に実施している。また、ほとんどの市町村は、スパイクタイヤ装着率調査と降下ばいじん量の調査を行った。

3 関係団体の対応

本県は、交通安全関係、自動車関係、タイ



ヤ・チェーン関係など五一関係団体の協賛を得て、脱スパイクタイヤ運動を展開してきた。

宮城県自動車タイヤ販売店協会の会員各社では、スパイクタイヤの店頭展示と販売を自粛、仙台市タクシー協会の会員各社は、全車両スタッドレスタイヤを実施、(株)宮城県自動車整備興会では、県と共催で一般県民を対象にチェーンの着脱等の講習会を開催、また、バス協会では、会員の大半はスノータイヤとチェーンなどで脱スパイクタイヤに対応している。その他の関係団体においても、機関誌等を通じて脱スパイクタイヤの必要性を広く会

員に訴えるなど、積極的に脱スパイクタイヤに取り組んできた。

四 脱スパイクタイヤ運動の成果

昭和五八年以来「県民総ぐるみ運動」として取り組んできた脱スパイクタイヤ対策の成果は、次の各種調査結果に確実に表れてきている。

1 降下ばいじん量およびスパイクタイヤ装着率の経年変化

図2のとおり、平成元年度のスパイクタイ

ヤ装着率(一二月～三月までの県平均値)は

二六・一%、幹線道路近傍における降下ばいじん量(一二月～三月までの県平均値)は二六・〇t/km²/月であり、いずれも自粛運動を開始した昭和五八年度に比べ半減している。

2 スタッドレスタイヤの販売状況

図3のとおり、宮城県内における冬用タイヤに占めるスタッドレスタイヤの販売比率は、年々順調な伸びを示し、反面、スパイクタイヤの比率は激減してきている。

3 スタッドレスタイヤの普及状況

地域住民が利用するスノーパーなどの駐車場(県内一〇地点)で、駐車中の車両が装着しているタイヤの種別を調査した結果は、表3のとおりである。平成元年度は、スタッドレスタイヤ装着車がスパイクタイヤ装着車を上回るなど、着実にスタッドレスタイヤが普及してきている。

4 法規制に関する県民の意識

平成元年五月に実施した二〇〇〇人を対象とした「ドライバー アンケート調査」では、法律によるスパイクタイヤの使用禁止について、「賛成」または「やむをえない」と八〇・

表2 市町村の対策 (県内71市町村)

		実施市町村数
住民意識の高揚	PR 紙 告 廣	68
	PR ポスター ちらし	70
	PR 車等にて 広報 横断幕	41
	PR 文書等での 会議 各種	22
	PR その他	23
道路環境の整備	実施 雪の 除融	64
	設備 散布の 剤	59
	設置 等の 砂場	54
	等 清掃 路面	13
実態把握等	整備 チェーン着脱所の	10
	調査 等 率 着 装	65
	調査 等 率 着 装	71
交通安全の確保	等 等 等 講習 講座	6
	等 等 等 講習 講座	13
	等 等 等 講習 講座	23
その他	等 等 等 講習 講座	12
	等 等 等 講習 講座	2
その他	等 等 等 講習 講座	4
	等 等 等 講習 講座	26
	等 等 等 講習 講座	64

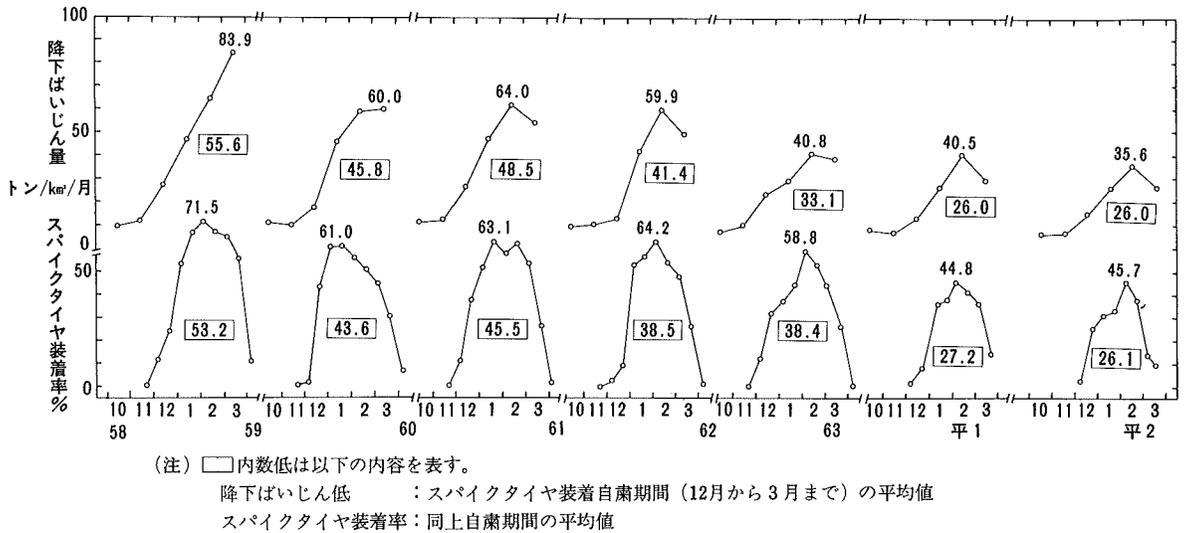
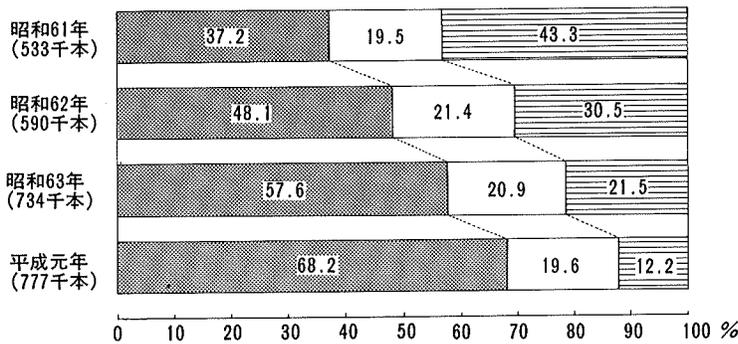
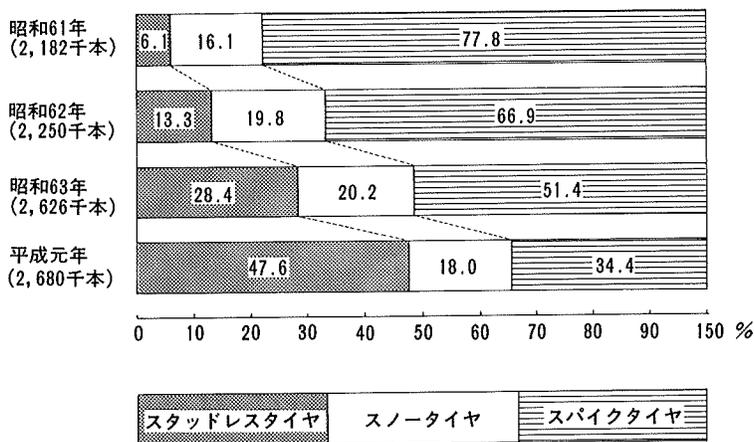


図2 スパイクタイヤ装着率および降下ばいじん量の経年変化(県平均)

1 宮城県内における冬用タイヤの販売状況



2 東北5県における冬用タイヤの販売状況(宮城県を除く)



注 1 (社)日本自動車タイヤ協会調べ
 2 各年1月~12月の販売実績
 3 大型用を含む冬用タイヤ

図3 スタッドレスタイヤの販売状況

七%の人が回答し、スパイクタイヤが使用禁止された場合の対応については、九五・一%の人が「既に対応済」または「対策を検討済」と回答し、「スパイクタイヤがないと不安」と

回答した人は四・九%だけであった。このように、スパイクタイヤの法規制について、県の理解は深まってきた。



表3 スタッドレスタイヤの普及状況

地域住民が利用するスーパー等の駐車場（県内10地点）で、装着しているタイヤの種別を調査

種別	年度		1月		2月		3月		1月から3月までの平均	
	H. 1	S. 63	H. 1	S. 63	H. 1	S. 63	H. 1	S. 63	平成元年度	昭和63年度
	スタッドレスタイヤ	34.8	26.4	37.2	32.5	29.1	25.7	33.7	28.2	
スパイクタイヤ	26.2	36.0	36.7	42.1	12.0	25.3	25.0	34.5		
スノータイヤ	4.4	4.3	5.7	4.9	3.2	4.8	4.4	4.6		
その他のタイヤ	34.6	33.3	20.4	20.5	55.7	44.2	36.9	32.7		
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		

(単位：パーセント)

五 法規制の必要性

県・市町村・関係団体が一体となった本県の脱スパイクタイヤ対策は、前述のように着実な成果を収めてきており、さらに、規制期間を延長して、スパイクタイヤ全廃を目指すことも考えられた。しかしながら、四月一日から一月三〇日までのスパイクタイヤ使用禁止期間に、スパイクタイヤを使用して反則金を課せられた人は、表1のとおり昭和六一年度から平成元年度までで延べ六五六人に達しているが、その六五％は県外車となっていること、また、使用自粛期間内においても、本県へ流入する県外車の装着率は県内車よりもかなり高い（昭和六二年調査・仙台市内一〜二月装着率・県内車二二％・県外車四一％）ことから、車両交通の広域性を考慮すれば、これ以上の規制強化は困難である。スパイクタイヤ問題の抜本的な解決を図るには、スパイクタイヤ使用禁止の法制化が不可欠であるので、本県は再三にわたり国に対し法制化を強く要望してきたところである。

六 法制化の実現と地域指定

平成二年六月に「スパイクタイヤ粉じんの発生防止に関する法律」が公布・施行され

た。当該法律は、本県が要望してきた「スパイクタイヤ全面禁止法」とは異なっているものの、法の効果的な運用と関連諸対策の推進により、この問題の全面的な解決が図られるものと期待している。

法では、スパイクタイヤの使用を規制する方法として、地域指定制度を導入している。この制度は、スパイクタイヤ粉じんの発生を防止することが特に必要である地域を環境庁長官が指定し、この指定地域において積雪凍結路以外にスパイクタイヤを使用した場合には、罰則を課するものである。地域を指定するに当たって、環境庁長官は、知事意見を聴くこととされており、また、知事は市町村長の意見を聴いて意見を述べることと定められている。

本県は、次の理由により、平成二年一〇月二九日付けで、県内全域（七一市町村）の指定を環境庁長官に申し出た。

- 1 全市町村に意見照会を行ったところ、指定地域として指定されることについて、七一市町村中、七〇市町村の賛成が得られたこと。

- 2 七一市町村中、六〇市町村が国の指定要件（降下ばいじん量二〇t/km²/月以上）に該当しており、残りの一一市町村につい

ても、指定要件を満たす前記六〇市町村に隣接しまたは囲まれていることから、車の広域性を考慮すると地域的に一体として取り扱うべきであること。また、この一一市町村は指定されることについて理解を示していることによる。

3 昭和五八年以来、県民総ぐるみ運動として県内全市町村が一体となって脱スパイクタイヤ運動を推進し、多くの成果を上げてきた経緯から、県内全域を指定地域として指定しないと、均衡を欠くこととなること。

4 ドライバー アンケート調査結果からもわかるように、スパイクタイヤの使用規制について、県民の多くの理解が得られていること。

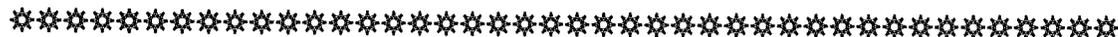
5 平成二年九月に開催した、「宮城県スパイクタイヤ対策懇談会」では、「県内全域の指定を受けるべきである」との意見が大勢を占めたこと。

七 今後の対応

今年度は、法の趣旨を広く県民に周知徹底するとともに、県民が、脱スパイクタイヤ社会へ円滑に移行できるよう、対策を強化することとしている。また、積雪寒冷地を抱える二三道府県で構成する、「スパイクタイヤ対策

行政連絡協議会」と連携して、全国的に脱スパイクタイヤ運動を展開することになっている。





特集・寒冷地の道路管理

道路管理者による冬期の通行規制

建設省道路局道路交通管理課課長補佐 内田 俊彦

一 はじめに

平成二年六月二七日、積雪寒冷地域等で年来の懸案となっていたスパイクタイヤの使用規制等と内容とする「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律」が公布、施行された。

同法の指定地域におけるスパイクタイヤの使用禁止の規定は平成三年四月一日から（使用禁止違反に対する罰則規定は平成四年四月一日から）施行されるが、同法の成立を機に、積雪寒冷地における安全な道路交通を確保するための道路管理が、一層注目されることとなると思われる。

元来、除雪等による完全な路面管理には、

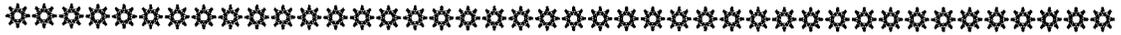
一定の限界があり、道路管理者としては、冬期における道路交通の安全と円滑を確保するためには、台風、集中豪雨時と同様に通行規制を行わざるを得ない場合がある。ところで、

冬期における通行規制の実態としては、豪雪地帯等において、除雪によっては対応しきれない道路について、交通量等からみて通行止めにしても大きな影響はない場合に冬期の一定期間を全面通行止めとしてしまう例が多く（参考資料）、豪雨等の異常気象時の事前通行規制と同様の意味での通行規制は、実態としても少なく、その理論的な検討も不十分な状態にある。本稿においては、冬期における道路の通行規制について、その理論的根拠、規制方法等について検討することとしたい。

一一 道路管理者による異常気象時の通行規制

道路管理者は、道路の破損、決壊その他の事由に因り交通が危険であると認められる場合には、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、区間を定めて、道路の通行を禁止し、又は制限することができる（道路法第四六条第一項第一号）。

道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように努めなければならない（道路法第四二条第一項）、仮に、異常気象（地震・台風・集中豪雨等）により、道路構造に欠陥が生じ、一般交通の用に供することが、危険となった場合には、速やかに通行の禁止または当該道



持、管理行為として適切な除雪等を行う義務を負っている。しかし、我が国の道路除雪は、昭和三十一年に積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法が制定され、昭和三十三年から雪寒事業が北海道の直轄区間で始まって以来、積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画に沿って拡充されてきたが、除雪体制は、今なお十分な状態とは言い切れない。また、降雪強度が強い場合には、除雪作業が積雪に追いつかない状況もしばしばみられる。さらに、雪堤ができたりすると、吹きだまりの発生もみられ、部分的に雪が積もり、交通に障害を及ぼすこともあるが、これに対する除雪の対応も困難な場合がある。このため、道路管理者としては、除雪による対応では道路の構造保全と、交通の安全確保が困難な場合には、当該道路の通行を規制せざるを得ない。

また、理論的にも、積雪および路面の凍結は、直接に道路の構造を損なうものではないが、機能的に道路構造に影響を与えるものであること、道路構造令においても、勾配等について配慮している点から、客観的にみて、道路の損壊と同程度と認められる積雪または路面の凍結が生じた場合には、道路管理者は、道路法第四六条第一項を根拠として通行規制

の措置をとることができ、また措置する義務があるものと考えられる。

判例も、路面凍結に関するスリップ事故に関する昭和五二年三月二四日の高松高等裁判所判決において、「本件道路は市街地にある自動車交通量の非常に多い勾配のついた道路であるのに、寒気には路面の湧水が凍結することが当然予想され、凍結路面を通行する車両がスリップし、重大な事故が発生する危険が多分にあつたもので、その欠陥の程度は決して軽微ではなく、道路として通常有すべき安全性を欠いていたものといわざるを得ない。したがって、本件道路を管理する一審被告としては、前記の道路標識をもって通行車に注意を促すことのみをもってしては未だ安全対策として十分ではなく、早急に本件道路の凍結及び湧水措置をとり交通の安全をはかるべきであつて、その実施が困難であるときは道路の通行を一時制限又は禁止する等の適切な規制措置をとり交通の安全をはかるべきであつて、これらの措置をとらなかつたことは、本件道路の設置管理に瑕疵があつたというべきである。」としており、積雪、路面凍結が生じた場合には、所要の通行規制をとる必要性があるとしている。

確かに、同様の通行規制は、道路管理者の

他に道路交通法第四条に基づき都道府県交通安全委員会によっても実施可能であり、むしろ、公共の安全と秩序の確保という見地から、発動の要件、形態等においても幅広い規制が認められている。しかし、気象状況、過去の災害発生事例等の知識及び道路の地質、構造等の専門知識と管理経験に基づく判断力から道路管理者が道路交通に障害を及ぼすか否かを判断するのが最も適当であること、及びいずれにしても事故が起こつた場合に管理瑕疵責任を追求することが最近の判例から推測されることから、道路管理者としても適時適切な通行規制を行う必要がある。

四 冬期における通行規制に伴う

問題点

(1) 第一に積雪、凍結時に道路管理者がチェーン規制をする場合、すべりどめ防止装置を装着していない車両のみの通行規制が、道路法第四六条により可能かが論点となる。

道路管理者は、第四六条第一項若しくは同条第三項又は第四七条第三項の規定により道路の通行を禁止し、又は制限しようとする場合においては、禁止又は制限の対象、区間、期間及び理由を明瞭に記載した道路標識を設けなければならない(道路法第四八条第一項)

こととされているが、現在、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令(以下、「標識令」という。)により道路管理者が設置しうる規制標識は、「通行止め」、「車両通行止め」、「車両進入禁止」、「二輪の自動車以外の自動車通行止め」、「車両(組合わせ)通行止め」、「指定方向外進行禁止」、「危険物積載車両通行止め」、「重量制限」、「高さ制限」、「最大幅」、「自動車専用」、「自転車専用」、「自転車及び歩行者専用」、「歩行者専用」、「一方通行」、「徐行」とされている。

(1) このため、現行の標識令の下では、「すべりどめ防止装置装着車両以外の車両通行止め」という道路標識がないため、道路法第四六条に基づき、ある道路区間においてすべりどめ防止装置装着車両以外を通行止めすることとは問題があると考えられる。

(2) では、車両通行止めを行いつつ、すべりどめ防止装置装着車両のみについては、通行規制を解除することは、可能であろうか。例えば、車両通行止めの規制標識に「すべりどめ装置装着車両を除く」との補助標識をつけることは可能であろうか。

標識令は、規制標識に、本標識が表示する交通の規制の対象となる車両を特定するため必要な事項を示すことができることとしている。

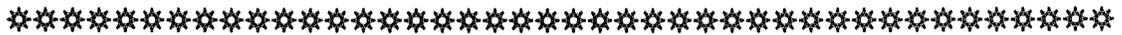
る(標識令別表第一)。この場合、補助標識の内容は、それが規制標識による規制の要件を明らかにするものであり、この規制が最終的に罰則により担保されていることから、要件が客観的に明確たる必要であると考えられる。この点「すべりどめ装置装着車両を除く」との補助標識は、「すべりどめ装置」の内容、「装着」の内容等の明確さに若干の疑問が残る。同じく罰則により担保された規制たる都道府県公安委員会規則もこうした言葉を用いており、補助標識に表示することによりこのような態様の通行規制を行うことは不可能とまではいえないであろうが、なお検討の必要がある。

なお、判例の中には、「(道路管理者が)警告板の設置以上に、より強力な通行規制すなわちスノータイヤないしチェーン装備の車両以外の車両の通行規制をしなかったことをもって、直ちに被告に本件道路管理上の瑕疵があったというを得ず」(別府阿蘇道路凍結スリップ事故損害賠償請求事件、福岡地裁昭和四八年一〇月三一日判決)として、道路管理者が道路法第四六条に基づきすべりどめ装置装着の車両以外の車両を通行規制することを当然可能と考えているものと思われるものがある。

しかし、現在、道路管理者によるチェーン等規制は、道路法第四六条に基づく規制という形ではなく、道路管理者の管理権に基づく指導という形をとっている。すなわち、道路局長通達「路面凍結によるスリップ事故の防止について」(昭和四五年一二月一二日建設省道交発第五〇号)の記七で、「積雪寒冷地で、常時道路が雪氷等によりスリップしやすい状態にある地域では、道路管理者は、自動車にチェーン等を装着することについて、積極的にPRを行われない」としており、各道路管理者においては、この通達を受けて、チェーン装着のPR、チェーン脱着場の整備および地元警察とタイヤアップしてのチェーン装着の指導を行っているところである。

(3) その他、道路管理者が冬期において通行規制を行うに当たっては、規制の迅速性、公平、適正を担保するために、地域の特性等を勘案しつつ適正な規制マニュアルを作成する必要があるが、豪雨、台風等の異常気象時の通行規制以上に適正な規制基準値、規制方法、道路パトロールの在り方等について、検討すべき課題が多い。

例えば、冬期の通行規制の基準としては、降雪量、積雪量、路面凍結区間、凍結厚等が考えられるが、雨量との関係以上にそれらの



基準値と災害との間の相関関係が不明確であり、過去の災害における気象状況等を詳細に分析し、適正な規制基準値を求めていく必要がある。また、路面凍結や積雪時における道路交通の安全には、道路利用者の通行態様によるべきところが大きく、道路利用者が路面状態に応じた適切な走行方法をとれば事故は防げる場合も多い。したがって、道路パトロールによって積雪、路面凍結等の危険箇所を発見した道路管理者としては、単に道路利用者に対し情報提供をすれば足りるのか、あるいは徐行すべきことを指示すべきか、さらにチェーン装着車両以外の車両の通行規制を行うべきかといった微妙な判断を行わなければならない。

五 最後に

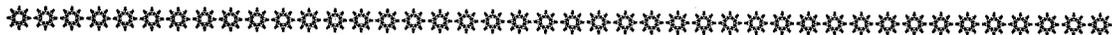
冬期における道路管理者の通行規制については、上記のとおり理論的に不明確な点、通行規制実施に当たって解決すべき問題点が残されている。現在、積雪寒冷地域における冬期の通行規制の実態が、規制期間を定めて、その期間内は全面的に通行止めとする措置をとっているのは、道路管理者の除雪体制が細かな除雪を可能とするようなものとなっていないことが大きな理由であるのは間違いない

が、細かな通行規制を行ったり、すべり止め防止装置付きの車両のみの通行を認めることには、検討すべき問題が残されていることも一つの要因であろう。

しかしながら、道路の社会・経済に占める役割は非常に大きなものがあり、長期にわたる道路の全面通行止めは、各方面に多大な影響、被害等を及ぼすこととなる。したがって、全ての車両が危険な場合に道路法第四六条に基づいて通行止め規制を行う必要があることはもちろんであるが、チェーン装着や徐行等ならんかの条件のもとに通行が可能な場合には、安全確保のため必要な条件の下で走行を認めるといった規制を行う必要性が今後一層高まるものと考えられる。また、冬期における安全かつ円滑な道路交通の確保は、道路利用者の通行方法によることも大きく、そのため道路管理者としては、道路利用者に対して当該道路の路面状態等に関する情報の提供をより積極的に行っていく必要がある。

冬期における道路交通の安全と円滑化の確保のため、道路管理者としては、チェーン脱着場、道路情報提供装置等の施設整備を進めるとともに、今後、通行規制の要件、方法、情報提供の在り方等について、さらに検討を進めていく必要がある。





ロータリー除雪車による拡幅除雪

特集・
寒冷地の道路管理

一般国道一七号の冬期の

道路管理について

建設省北陸地方建設局長岡国道工事事務所副所長 中川健太郎

はじめに

長岡国道工事事務所の管内は、新潟県の中央部に位置し、一般国道八号七〇・二km、一七号一〇一・九km、一一六号三四・八km、計二〇六・九kmを直轄管理している。

一般国道八号は、日本海側を縦貫する幹線国道であり、夏は群馬、長野方面から日本海に海水浴客が多数訪れる。また一七号は、日本海側と首都圏を結ぶ重要幹線で、古来から三国街道として産業・経済・文化の交流と発展に大きな役割を果たしてきた。今日では沿線に四〇を超えるスキー場が点在し、その入込み客は八七〇万人に及んでいる。この重要路線の道路管理の問題は多岐にわたるが、こ

こでは、冬期道路管理の観点から、一七号を中心にした道路管理について紹介する。

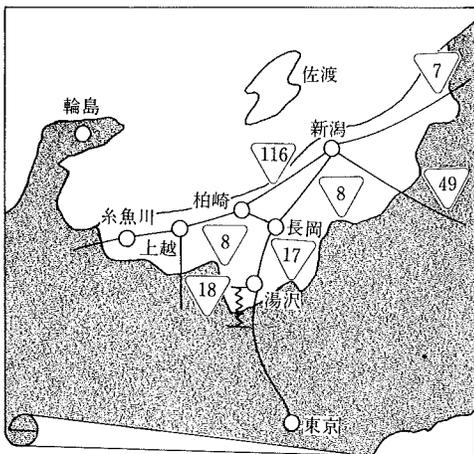


図1

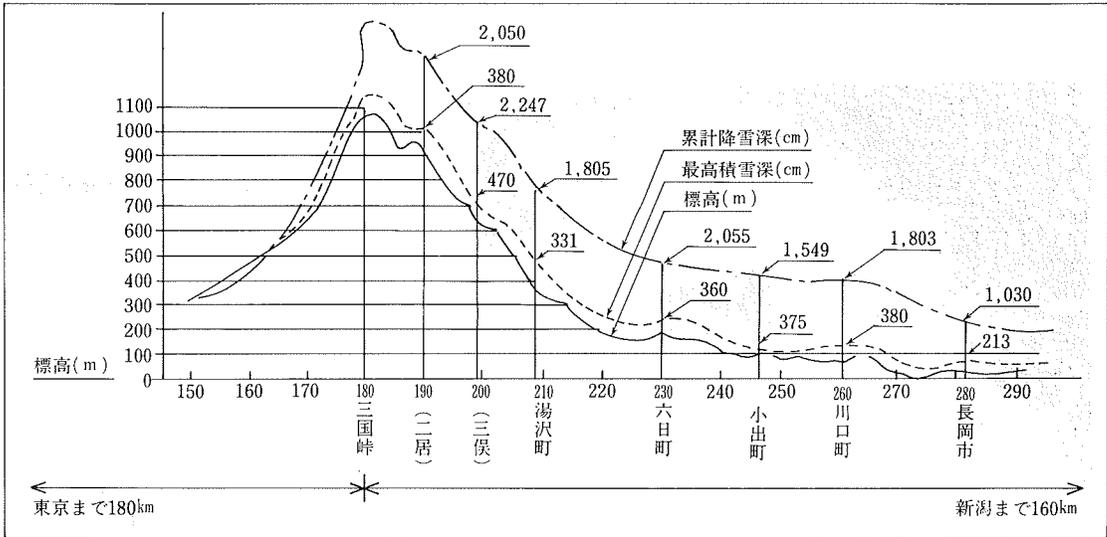
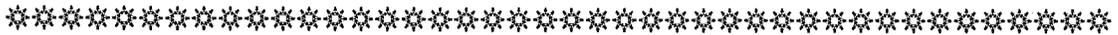


図2 17号の雪の状況(昭和58年度)(1984年)

表1 一般国道17号道路線形(湯沢～三国トンネル間 L=30km)

	i = 5%以上 6%未満		i = 6%以上		R=100m以上 150m未満		R=60m以上 100m未満		R=30m以上 60m未満	
	箇所	延長	箇所	延長	箇所	延長	箇所	延長	箇所	延長
縦断勾配	28	5,712m	19	4,411m						
曲線半径					15	1,481m	6	737m	8	980m

(i: 縦断勾配 R: 曲線半径)

一 気象と地形

一般国道一七号は三国街道と呼ばれ、越後から関東へ通じる最短ルートとして、戦国時代は上杉謙信の関東遠征に、徳川期は幕府の台所を賄った佐渡金山を結ぶ佐渡往還の一つとして直轄管理されていた。しかし、峻険な

地形と積雪という問題のため、御用金の輸送には補助的に使われ、佐渡への道としては無宿人の水替人足送りの道として知られるようになった。

今日の一七号は、群馬県境の三国トンネル(標高一、〇七六m)を頂点に、長岡市(標高二一m)の間、標高差一、〇〇〇m余りあり、地形は三国トンネルから湯沢までの約三〇km間が特にきびしく、三国トンネル一、二一八m、二居トンネル一、二九五m等六箇のトンネルをはじめ、スノーシェッド、洞門が連なり、火打・芝原・神立峠のヘアピンカーブは交通の難所となっている。(表一)

気象状況も、長岡地区の平野部と湯沢から三国峠にかけての山地部とは大きく異なっている。山間部においては、寒気の強い新雪時には、アワと呼ばれる表層雪崩の発生も見られ、近年では昭和五九年二月に大型車一台、乗用車二台を巻き込む雪崩が発生している。また、トンネル、スノーシェッドの中にはツララが発達し、走行車両等に対する危険があるため、ツララ落としの作業も生じる。この他除雪によりできた雪の壁に吹雪が吹きつけ雪庇が発達し一mもの雪の庇が車道にせり出す現象も生じ、これを切り落とす雪庇処理も必要となる。また、雪崩による通行規制区間

表2 交通量の比較

	休日交通量 (台/日)	平日交通量 (台/日)	交通量の伸び 休日/平日
関越自動車道	21,200	10,600	2.00
一般国道17号 (県境部)	18,400	2,400	7.67
一般国道17号 (湯沢町市街地部)	18,800	13,600	1.38
一般県道 (6路線)	2,600~7,270	1,200~5,700	1.65 (平均)

資料：休日交通量はH2.2.12(振替休日)交通量調査結果
 平日交通量はS63道路交通センサス
 観測日
 高速自動車国道S.63.10.13(木)
 その他の道路 S.63.10.6(木)

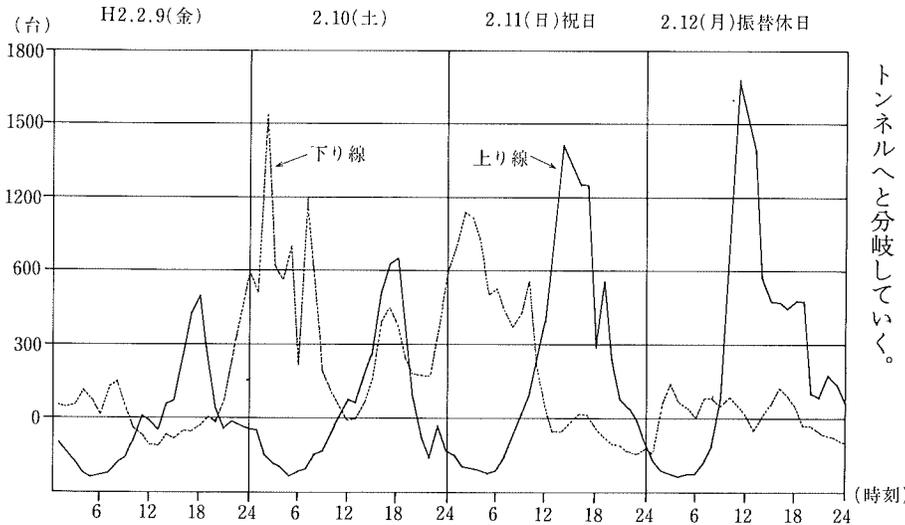


図3 冬期の週末交通パターン(関越道の関越トンネル～湯沢IC間)

が七箇所、二〇kmの区間において指定されて
いる。

一一 交通特性

一般国道一七号の長岡・湯沢間は関越自動車道とほぼ並行して位置し、一七号は湯沢から三国峠ルートとなり、関越自動車道は関越トンネルへと分岐していく。

湯沢町市街部の一七号の交通量は年々増加傾向にあり、平日の日交通量は一万台を超え、かなりの交通量があるが目立った混雑は生じていない。(表2)

しかし、冬期休日交通量は一変する。湯沢地区へのスキーの入込み客数は六〇〇万人に達するが、その八割以上が自動車によるものである。このため湯沢地域の冬期休日における交通量は、平日に比べ四倍〜七倍と大幅に増加する。また、入込客は関東方面からのスキー客が中心であるため、スキー客の集散する時間帯に交通が集中する。特にスキー客が帰宅する午後に着しい集中がみられる。(図3)

この集中する交通のため、ピーク時には一七号は群馬県猿ヶ京を頭に湯沢方面へ三五kmも渋滞となり、関越道も関越トンネルを頭に一〇km以上の渋滞を引き起こしている。

三 冬期交通確保の体制

1 雪寒作業にあたり

北陸地建は毎年一月一日から翌年の三月三日まで体制を組んで雪寒対策に当たっている。雪寒作業に入る前に、道路除雪計画書を作成し、除雪工区の設定、除雪機械の配置、除雪重点目標等を設定するとともに、除雪業務に関する外部各機関との綿密な打合せを実施



除雪グレーダーと除雪トラックによる圧雪処理

施している。当事務所では交通管理者である
 県警本部を含めた管内全警察署との打合せ、
 道路公団の各管理事務所との打合せのほか、
 群馬・新潟両県にわたる広域情報に関する打
 合せの場として、建設省と道路公団で組織す
 る「関越道、一般国道広域情報連絡調整会
 議」、一七号の県境付近の除雪に関する調整を
 行う「一般国道三国峠除雪対策会議」等を開
 催し、冬期交通確保に当たる道路管理者、交
 通管理者間の連絡調整を密にしている。

12 時間 降雪予測

平成 2 年 01 月 22 日 午後 9 時から翌日午前 9 時まで

	降雪深
三 国—湯 沢	8 cm
塩 沢—川 口	8 cm
小千谷—長 岡	9 cm
柏 崎—曾 地	6 cm
十日町—津 南	10cm
小 出—松之山	9 cm

24 時間 降雪予測

平成 2 年 01 月 22 日 午後 9 時から翌日午後 9 時まで

	降雪深
三 国—湯 沢	15cm
塩 沢—川 口	24cm
小千谷—長 岡	13cm
柏 崎—曾 地	12cm

路面凍結予測

平成 2 年 01 月 22 日 17時から翌日 09 時まで
 凍結開始温度：0 度

	18時	21時	03時	09時	凍結開始時刻
長 岡	3.2	1.9	1.0	1.4	**
小千谷	2.6	1.2	0.2	1.0	**
川 口	2.7	0.9	-0.0	1.6	22:37
小 出	2.4	0.3	-0.6	1.7	21:23
小 塩 沢	1.8	-0.8	-1.6	1.9	20:17
湯 沢	0.9	-1.7	-2.5	1.0	19:13
三 俣	-1.0	-3.5	-4.3	-0.8	凍結中
二 居	-2.2	-4.8	-5.6	-2.1	凍結中
柏 崎	3.7	2.4	1.5	1.9	**
三十土	1.5	0.2	-0.7	-0.3	21:37
中之島	3.4	2.1	1.1	1.5	**
出雲崎	3.7	2.4	1.5	1.9	**

●湯沢気温日変化予測値

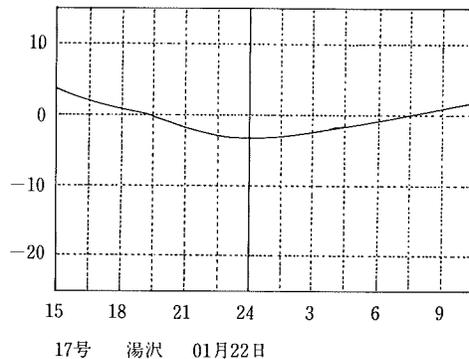


図 4 予測出力データの一例

2 雪寒体制

積雪・降雪状況に応じ「平常・注意・警戒・緊急・非常」の五段階とし、平常業務に優先して雪寒業務に対応することとしている。除雪目標は「二車線以上の幅員を確保することを原則とする。ただし、緊急体制・非常体制時の異常降雪時には、降雪後おおむね五日以内に二車線以上の幅員を確保するものとする。」としている。

除雪機械は、管内全体で除雪グレーダ二七台、ロータリー除雪車二四台、除雪トラック一四台、小型ロータリー除雪車等一〇二台を保有している。

管内には一〇箇所の除雪基地を有している。除雪基地は一箇所当たり約一五〜二〇kmの区間を担当し、平均的な保有車両構成は、除雪トラック二台、除雪グレーダ三台、ロータリー除雪車二台、除雪ドーザー一台、凍結防止剤散布車一台、小型ロータリー除雪車一台等となっている。

除雪機械の改良も毎年行われている。たとえば、除雪グレーダのブレード操作を自動化し、熟練オペレーター不足に対応するとともに、作業員の疲労の軽減を図っている。また、二台の除雪トラックでは、大型車両として初めて変速装置をオートマチック化するとともに、伸縮装置付ブレードを採用し、従来除雪作業幅が二・九mであったのを四mまでできるようにし、四車線道路の片側二車線を二台の機械で除雪可能にしている。

に、伸縮装置付ブレードを採用し、従来除雪作業幅が二・九mであったのを四mまでできるようにし、四車線道路の片側二車線を二台の機械で除雪可能にしている。

3 降雪・凍結予測

当事務所においては、独自に開発したシステムにより降雪・凍結予測を行っている。これは、気象庁の高層気象データと当事務所の気象テレメーターデータ等を用いて、パソコンを使って一二時間および二四時間の降雪量と気温変化を予測するものであり、毎日一六時に管内を四〜六ブロックに分けて予測値を出している(図4)。一二時間降雪予測はオペレータの待機指示等に利用する。二四時間予測は翌昼間の除雪作業の有無、オペレータの交替の指示等に利用する。凍結予測は気象変化と凍結開始時刻を予測し、凍結防止剤の散布を効果的に行うためのものである。除雪は一刻の出遅れが後の除雪作業を大きく左右し、ひいては大渋滞の原因となるので、いかに今後の降雪・凍結を予測するかが路面管理の決め手となる。

4 道路情報の収集と提供

管内は我国でも有数の豪雪地帯であり、特

表3 三國峠越えのテレフォンサービスの利用実態

(単位:回)

月別 年度別	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
55									329	3,835	552	409	5,125
56	81	31	36	505	615	33	42	719	446	743	510	556	4,317
57	247	40	24	39	965	502	84	469	840	1,176	852	764	6,002
58	97	56	50	499	551	55	96	750	1,200	2,086	5,481	4,709	15,630
59	678	193	71	214	442	95	389	1,326	3,202	2,184	1,557	1,256	11,607
60	361	170	93	259	628	136	398	1,069	1,029	1,280	804	1,345	7,572
61	409	296	81	104	1,363	219	258	816	1,289	1,820	1,532	1,718	9,905
62	409	547	111	113	1,182	126	126	492	1,161	2,789	2,429	2,234	11,719
63	410	817	243	188	2,052	111	356	1,845	4,321	5,775	5,149	2,805	24,072
元	139	1,306	175	250	2,091	115	152	697	1,878	2,833	1,284	1,547	12,467
平均	315	384	98	241	1,099	155	211	909	1,570	2,452	2,015	1,734	10,842



湯沢道路ステーション

に冬の気象変化により道路状況は刻々と変化する。円滑な交通を確保するためには、道路状況を迅速に把握するとともに利用者に対する情報サービスの充実が必要である。このため、道路パトロールのほか、道路情報モニターからの通報、気象テレメータ、ＩＴＶ等により情報の収集を行い、道路情報板、路側放送、道路情報センターへの通報、テレホンサービス等による情報提供を行っている。テレホンサービスの利用状況は表３のように、

八月および冬期間に非常によく利用されている。また、湯沢町に情報サービス、休憩、チェーン着脱などを行うための施設として設けられた湯沢道路ステーションでは、ＩＴＶによる画像提供、新潟県内各地の路側放送を利用者が選択して聞ける装置があり、当事務所管内の雨・雪等の気象情報、工事、異常気象時等の通行規制に関する道路情報を、道路状況表示盤で提供している。ドライバーが道路ステーションに立ち寄り、自分の目と耳で道

路状況を知り、適切な運転をするよう願っているところである。

四 冬期道路管理の課題

一般国道一七号は前述したように、湯沢町を中心にスキー客の多い路線であり、それも首都圏方面からの入込みが中心である。特に休日の帰宅時間が短時間に集中するため、午後の交通量が突出する。このため、三国トンネル前後の長区間にわたり渋滞の列が延びる。渋滞延長内には数箇所のトンネルがあるが、県境の三国トンネルには換気装置があるので問題は無いが、二居・芝原等の比較的長いトンネルには換気装置が無く、渋滞時にはCO濃度が上がり基準値を超える可能性がある。このため、渋滞の列がトンネル内に滞留しないよう交通整理が必要となり、スキーシーズンの休日には夜の九時頃まで交通整理が繰り返される。昨冬の交通整理回数は五回に及んだ。これも除雪作業と重複しての作業となるので、作業を担当する湯沢維持出張所と作業員の方々の労苦は計り知れない。一方、関越自動車を利用して帰る車も関越トンネルが対面交通のため渋滞し、その列が一七号まで延びるため、湯沢IC付近は麻痺状態となる。これに強い降雪が重なると圧雪が発達し、こ



渋滞状況

の処理に多大な作業を要することになる。
また、高速道路は、安全確保のため、視界不良や除雪が間に合わなくなり走行危険となると交通規制を行い、国道への負荷が大きくなる。

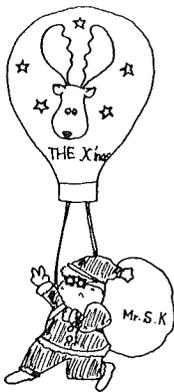
高速閉鎖の場合は、事前に連絡をとり、で

きるだけ受入体制をとることにしているが、なかなかうまくいかないのが現実である。また、高速道路のチェーン規制ではじかれた車が一七号に廻り、トラブルを起こすことも度々生ずる。雪に慣れないドライバーは、チェーンさえ持つて行けばだいじょうぶとやっ

て来るが、前輪駆動車であるのに後輪にチェーンを巻いて走り出す笑えない話もあり、雪道に関する広報には今後とも力を入れる必要がある。

また、少雪が四年も続いたことで、当事務所の担当者や除雪作業に従事するオペレータにも豪雪経験者が減少している。一方、毎年多数の人が自動車免許を取得するわけで、雪道に慣れないドライバーと合わせて豪雪時の心配の種は尽きない。

今冬の気象台の寒候期予報では、一二月～二月における降雪量は「平年並」と発表されたが、巷間では「少雪説」「七年周期大雪説」等とりざたされているが、職員一同一丸となって冬期交通確保に万全を期するよう努力する所存であり、ご支援・ご協力をお願いします。



今秋の台風・大雨の被害状況

建設省道路局企画課道路防災対策室課長補佐 中村 稔

はじめに

今年は台風の当たり年で、特に九月末から一〇月にかけて、台風一九号、二〇号、二一号が連続して同じようなコースで上陸するというきわめてまれな現象を生じた。

これらの台風による豪雨に秋雨前線の活動も加わり、各地で崖崩れ等により大きな被害を受けた。

道路関係においても、徳島県の一般国道一一号において、通行中の観光バスに落石が直撃し、三名の方が亡くなるという痛ましい事故も生じている。

このような今秋の台風等に伴う豪雨による

被害について、主に台風一九号関係を中心に述べる。

一 台風の概況

1 台風の経路

図1に示すように、三個の台風はいずれも同じようなコースをたどっており、グアム島近海で発生し北上を続けた後、日本近海で方向を大きく変えて日本列島を縦断するという秋台風特有の経路となっている。

また、ほぼ十日毎に、連続していずれも紀伊半島の和歌山県に上陸するというきわめてまれな現象となった。

2 降雨状況

この中でも台風一九号は、中心気圧が九三〇弱まで発達し大型で強い台風となった。さらに日本付近に停滞していた秋雨前線の活動と重なったことから、表1に示すように各地に大雨をもたらした。

特に、四国・近畿の一部では、総雨量が一〇〇〇mmを超えている。

二 被害状況

1 一般被害

台風一九号および秋雨前線の豪雨により、各地で崖崩れ等の被害が生じ、死者・行方不明者四三人という大きな被害を生じた。

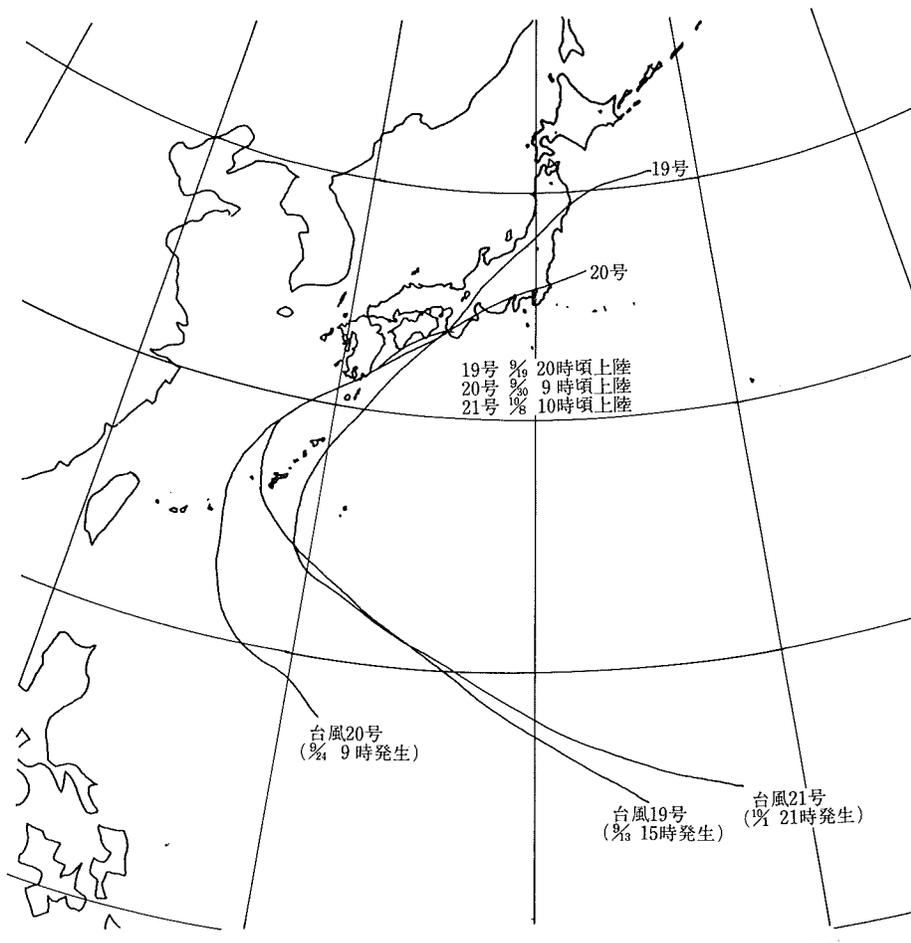


図1 台風の経路

表1 台風19号および秋雨前線による主な地点の雨量

(9月11日0時から20日24時まで：単位：mm)

地 点	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	合計
北海道えりも町目黒	3	11		1	92		86	51	1	120	365
岩手県雫石町駒ヶ岳	40	116	1	9	56	1	6	35	2	110	376
神奈川県箱根町			68	33	275	27	2		139	66	610
岐阜県根尾村樽見			58	17	27	10	188	172	91	67	630
兵庫県香住町三川山		32	86	1	31	4	11	137	374	89	765
奈良県上北山村日出岳			4	21	7	14	264	92	638	3	1043
鳥取県鹿野町		23	55	11	11	5	13	96	473	60	747
徳島県木頭村			67	38	99	53	195	346	321		1119
高知県馬路村魚梁瀬		11	18	50	106	21	228	239	451		1124
鹿児島県名瀬市				8		19	67	427	36		557
沖縄県国頭村与那覇岳				1		24	249	58			332

3 通行規制状況

これらの台風による豪雨により、道路交通

2 道路関係被害

道路関係の公共土木施設被害のうち、直轄道路については表3のようになっている。なお、補助事業関係については、現在査定中である。



表3 直轄国道の被害状況

(単位：千円)

	台風19号関連		台風20号関連		台風21号関連	
	箇所	金額	箇所	金額	箇所	金額
内地	17	607,000	12	603,000	2	104,000
北海道	—	—	—	—	—	—
沖縄	—	—	—	—	—	—
計	17	607,000	12	603,000	2	104,000

備考) 本表は、直轄道路災害復旧事業として採択されたものを対象としたものである。

表4 各台風の降雨による通行規制箇所

(都道府県道以上の全面通行止)

ブロック	台風19号	台風20号	台風21号
北海道	11	—	—
東北	145	—	—
関東	139	102	—
北陸	56	—	—
中部	442	198	6
近畿	544	33	4
中国	183	—	2
四国	308	16	21
九州	100	156	51
合計	1,928	505	84

注) 台風19号 9/11～9/20(秋雨前線含む)
 台風20号 9/28～10/1
 台風21号10/6～10/8

表2 台風19号および秋雨前線の豪雨による一般被害

(10月8日現在：消防庁調べ)

区分	単位	被害数
人的被害	死者	人 41
	行方不明者	人 2
	負傷者	人 179
住宅被害	全壊	棟 242
	半壊	棟 729
被害	一部破損	棟 24,251
	床上浸水	棟 7,645
	床下浸水	棟 46,712
その他	道路	箇所 13,035
	橋りょう	箇所 306
	河川	箇所 15,490
	崖くずれ	箇所 2,459
	鉄道不通	箇所 67

にも大きな影響が生じ、各台風による都道府県道以上の全面通行止め箇所数は、表4に示すとおりとなった。

これらの通行規制箇所については、事前規制箇所は降雨が収まり安全が確認され次第規制を解除している。

また、災害発生による事後規制箇所については、被災後直ちに復旧にかかり、早期の交通確保に努めている。

ちなみに、台風一九号による全面通行止め箇所一、九三〇箇所については、一週間後の九月二七日現在で一四二箇所まで減少している。

規制要因の内訳をみると、表5に示すとおり異常気象時通行規制区間等における事前規制が約三割、災害発生に伴う事後規制が約七割となっている。

さらに災害要因別の通行規制については、図2に示すように崩土、冠水によるものが多数を占めている。

三 災害事故の発生状況

一般都道府県道以上の災害で、道路を通行中の車両に被害がおよび、人身被害を伴ったものは以下のとおり。

① 台風一九号関連

表5 台風19号関連の通行規制箇所
(道路種別、規制要因別)

規制要因	直轄 国道	補助 国道	主 要 地方道	一般 県道	高 速 道路等	合 計
事前規制	47	108	176	254	28	613
事後規制	15	235	397	667	1	1,315
合 計	62	343	573	921	29	1,928

注) 事前規制：異常気象時通行規制区間等における通行止
事後規制：災害発生に伴う通行止

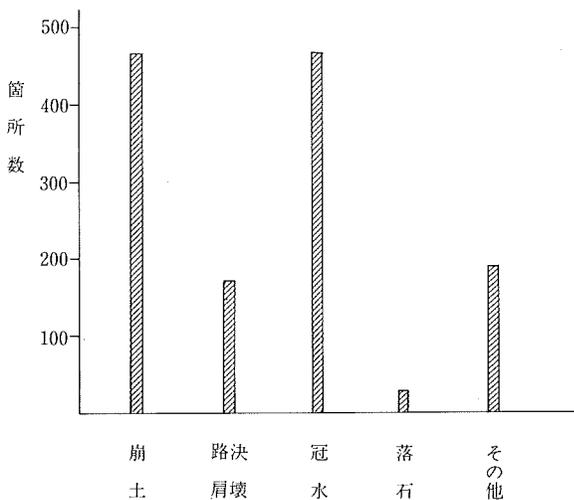


図2 台風19号による災害要因別通行規制
(都道府県道以上の全面通行止)

③

徳島県 一般国道一〇号 鳴門市にお

台風二一〇号関連

土砂崩壊により四名負傷

高岡町において道路上方の斜面からの

宮崎県 一般国道二六八号 東諸方郡

②

台風二〇号関連

落石により一名負傷

郡上宝村において道路上方斜面からの

岐阜県 主要地方道神岡上宝線 吉城

土砂崩壊により二名負傷

北海道 一般国道二三六号 日高支庁

浦河町において道路上方の斜面からの

おわりに

今年は例年になく台風の上陸が多く、また六月末〜七月にかけて九州地方に大きな被害をもたらした梅雨前線による豪雨も含め、集中豪雨による被害を多く受けた。

「一般国道一〇号落石災害調査委員会」により、原因調査および今後の対策等の検討を進めている。

いて道路上方斜面からの落石により三名死亡、一名負傷
(当事故については、現地に設置した)

このような異常降雨に対する道路の防災対策は、昭和四三年から七回にわたる全国総点検に基づき、計画的な対策事業を実施してきたが、いまだ十分とは言えない状態である。

平成二年度には新たな全国総点検を実施しており、今後とも計画的かつ効率的な防災対策事業を進めていきたいと考えている。



即位の礼に伴う

道路管理について

建設省道路局道路交通管理課

一 はじめに

平成天皇の即位に伴う一連の儀式等は、資料1のような日程で執り行われることとなったが、そのうち、平成二年一月一二日の即位の礼は、国の儀式（憲法第七条第一〇号）として、憲法の趣旨に沿い、かつ、皇室の伝統等を尊重して、挙行された。即位の礼には、各国から多数の要人の参列が予定されており、また、祝賀御列の儀の沿道等に極めて多数の奉祝者が参集するものと考えられることから、祝賀御列の儀をはじめ、即位の礼に伴う諸儀式の円滑な進行を確保するため、建設省としても、道路管理の観点から諸々の対策を図ってきた。

以下、即位の礼に伴って行った道路管理面

での対応について、項目別にまとめてみたい。

二 即位の礼に向けての体制の整備

(1) 平成二年一月八日における閣議において、即位の礼に関する諸問題について協議し、総合的かつ円滑な対応を図るため、内閣に、即位の礼委員会を設置することが決定された。同委員会は、内閣総理大臣を委員長に、内閣官房副長官を副委員長とし、内閣法制局長官、内閣官房副長官（政務、事務）、宮内庁長官を委員として構成された。

(2) さらに平成二年一月一九日における閣議において、

① 即位礼正殿の儀を国の儀式として、平成二年一月一二日、宮中において行うこと

② 祝賀御列の儀を国の儀式として、平成二年一月一二日、宮中から赤坂御所までの間において行うこと

③ 饗宴の儀を国の儀式として、平成二年一月一二日から同月一五日までの四日間、宮中において行うことの三点が決定された。

(3) また、同日、内閣総理大臣決定として、実務レベルの機関として、内閣官房長官を本部長、関係省庁等事務次官等を本部長、同官房長クラスを幹事とする「即位の礼実施連絡本部」の設置を決定した。

(4) 平成二年九月一九日、即位の礼委員会において、即位礼正殿の儀、祝賀御列の儀及び饗宴の儀の進行予定等、祝賀御列の儀の経路等が決定された。

(5) これを受けて、道路局内に、関係課室、関係道路管理者等からなる道路関係連絡体制を作ることとした。

(6) また、各道路管理者において、即位の礼に向けての道路管理の円滑な運営を図るため、「即位の礼等対策本部」をそれぞれ設置した。

(7) さらに、各道路管理者相互の緊密な連絡体制と情報交換体制の確立を図り、突発事故防止、緊急時の即応体制に万全を期すため、関東地方建設局、東京都、八王子市、日本道

(資料1)

名 称	期 日
○賢所に期日奉告の儀	平成2年1月23日
○皇霊殿神殿に期日奉告の儀	
○神宮神武天皇山陵及び前四代の天皇山陵に勅使発遣の儀	
○神宮に奉幣の儀	平成2年1月25日
○神武天皇山陵及び前四代の天皇山陵に奉幣の儀	
○齋田点定の儀 (大嘗宮地鎮祭)	平成2年2月8日
(齋田抜穂前一日大祓)	平成2年8月2日
○齋田抜穂の儀 (悠紀主基両地方新穀供納)	齋田抜穂の儀の前日
○即位礼当日賢所大前の儀	平成2年秋
○即位礼当日皇霊殿神殿に奉告の儀	別途決定
◎即位礼正殿の儀	平成2年11月12日
◎祝賀御列の儀	
◎饗宴の儀	平成2年11月12日～15日
△園遊会	平成2年11月13日
◇内閣総理大臣夫妻主催晩饗会	同 日
△一般参賀	平成2年11月18日
○神宮に勅使発遣の儀	平成2年11月16日
(大嘗祭前日二日御禊)	平成2年11月20日
(大嘗祭前二日大祓)	
○大嘗祭前一日鎮魂の儀 (大嘗祭前一日大嘗宮鎮祭)	平成2年11月21日
○大嘗祭当日神宮に奉幣の儀	平成2年11月22日
○大嘗祭当日賢所大御饗供進の儀	
○大嘗祭当日皇霊殿神殿に奉告の儀	
○大嘗宮の儀	
悠紀殿供饗の儀	平成2年11月22日
主基殿供饗の儀	平成2年11月23日
○大饗の儀 (大嘗祭後一日大嘗宮鎮祭)	平成2年11月24日・25日
○即位礼及び大嘗祭後神宮に親謁の儀	平成2年11月24日
○即位礼及び大嘗祭後神武天皇山陵及び前四代の天皇山陵に親謁の儀	平成2年11月27日・28日
△茶会	平成2年12月2日・3日・5日
○即位礼及び大嘗祭後賢所に親謁の儀	平成2年12月3日
○即位礼及び大嘗祭後皇霊殿神殿に親謁の儀	
○即位礼及び大嘗祭後賢所御神樂の儀 (大嘗祭後大嘗宮地鎮祭)	
	平成2年12月6日
	大嘗宮の撤却後

(注) 1 ◎は、国事行為として行われ、◇は、政府主催行事として行われる。
 2 ○は、大札関係の儀式、△は、大札関係の行事であり、() 書きは、儀式に関連する行事である。

路公団及び首都高速道路公団からなる「道路管理者対策連絡会議」を設置した。

三 施設の維持、管理について

(1) 平成二年九月一八日、警備対策を中心となって実施する警察庁警備局長より建設省官房長あて、「施設の適切な維持、管理について」の要望文書が出された。これを受けて、九月二五日付で都市局長、道路局長より、道路、下水道等の適切な維持、管理等について地方公共団体、関係公団等を指導した。(なお、頻発するゲリラ事件に対し、関係施設の警備強化を図るため、一月五日にも警察庁

警備局長より官房長あてに、「施設の維持管理について」の要望が出されたため、道路局長からは、日本道路公団、首都高速道路公団、本州四国連絡橋公団に対して、庁舎等の管理強化を指示した。

(2) また、道路工事については、一〇月下旬から一二月上旬にかけて一定の区域において警察等関係機関の依頼を受けて道路工事を抑制することとした。(詳細は五参照)

四 即位の礼に伴う交通対策等官房長等会議申合せについて

(1) 平成二年九月二八日、即位の礼に伴う

交通対策等各省庁官房長等会議の第一回合会が開催され、警察庁より、即位の礼に伴う警備概要、交通対策の基本方針、即位の礼前後の交通規制計画の説明及び各省庁に対する協力依頼が行われ、これを受けて、各省庁ごとに交通対策案を作成して、それを一括して当該会議の決定事項とする旨が了承された。

(2) 平成二年一〇月三〇日、即位の礼に伴う交通対策等各省庁官房長等会議の第二回合会が開催され、運輸省及び建設省から交通対策の概要を説明した上で、即位の礼の前後の期間(平成二年十一月一日～十一月五日まで)中における通行の安全、円滑等を図る

(資料2) 即位の礼に伴う交通対策

平成 2 年 10 月 30 日
即位の礼に伴う交通対策等各省庁
官房長等会議申合せ

「即位の礼」の円滑な進行と内外要人及び奉祝者の安全を確保し、併せて、一般交通の円滑を図るため、即位礼祝賀御列の儀当日を含め11月10日から15日までの6日間、都内の交通量を大幅に抑制する必要がある。

このため各省庁は、国民の理解と協力を得つつ、下記の事項について所要の措置を積極的に実施するものとする。

記

- (1) 官公庁、企業、団体及び一般の自動車利用の抑制を図る。
- (2) 運送事業用車両について荷受け、荷出しの抑制を含め、都内への流入及び運行の抑制、調整等を図る。
- (3) 道路工事及び路上駐車等の抑制を図る。
- (4) 緊急車両等の運行について、あらかじめ万全の措置を講じ混乱の回避を図る。

ために、都内の自動車交通量の大幅抑制等を実施すべく、「即位の礼に伴う交通対策」について申し合せを行った。(資料2、3参照)

(3) 建設省としては、同日、これを受けて道路局長、都市場長より、「即位の礼に伴う交通対策」について、関係道路管理者へ通達し、道路工事及び占用工事の抑制、道路障害発

(資料3) 各省庁において実施する交通対策

(建設省)

	対 策 内 容	対 象 機 関 ・ 団 体	指示・指導・協力要請方法
庁内対策	(1)交通規制の周知徹底 (2)庁用及び個人用自動車の利用の抑制 (3)自動車交通の発生を伴う諸行事の抑制 (4)庁内売店等の業者の自動車利用の抑制 (5)物品等の調達、納品の抑制 (6)自家用自動車の駐車を全面禁止 外来者については入構時に用務の有無を確認のうえ、駐車を認める。 (7)営繕工事の抑制 中央合同庁舎第6号館の建設に伴う解体工事等に係る工事用資材等の搬出入について中止する。	(1)、(2)、(3)、(5)、(6) 本省及び都内支分部局に勤務する職員等 (4) 庁舎内の食堂、売店等 (7) 官庁営繕部を通じ対象工事施工の建設業者に指示	会議上の指示 ①各局第一課長会議 ②各局総括補佐会議 指導文書配布 庁内放送
関係機関・団体に対する指導・協力要請措置	(1)業務用及び個人用自動車の利用の抑制 (2)自動車交通の発生を伴う諸行事の抑制 (3)道路工事の抑制 (4)道路障害発生時の対応措置の事前検討 (5)道路、治水関係施設等の適切な維持、管理の徹底(措置済) (6)交通規制への協力及びその周知徹底 (7)道路利用者等に対する交通規制措置の周知、交通量削減への協力呼び掛け等の依頼を行う。	(1)、(2) 建設省所管の関係法人及び建設業者団体等の関係団体 (3) 建設業者団体等 (3)、(4)、(6)、(7) 関係道路管理者 関東地方建設局、日本道路公団 東京都、首都高速道路公団 (5) 道路、河川、下水道、公園の管理者等 (7) ④日本道路交通情報センター等	文書通達等

生時等の対応体制の整備、警察との密接な連携のもとに交通規制の周知徹底、交通量削減への呼び掛け等必要な措置の協力を依頼した。

また、各局から関係法人、認可団体に対して、即位の礼に参列する外国要人等の来日から離日までの期間（平成二年一月一〇日から一月一五日までの期間）における業務用自動車の利用抑制、個人用自動車の利用自粛並びに会議等自動車交通の発生を伴う諸行事の抑制の協力を依頼した。

五 工事抑制

即位の礼の前後にかけて、祝賀御列の経路及び外国VIPの来日等の経路について工事抑制を図るとともに、その他の道路についても、警備上の観点からの要請に基づいて次のとおり工事抑制を行った。

1 皇居及び赤坂御所直近

- ① 期間
一〇月二七日午前六時から十二月六日午後六時まで
- ② 抑制区域

皇居、赤坂御所直近（一区画外周以内）

2 即位の礼、大嘗祭関係

- ① 期間
十一月一日午前六時から一三日午後一一

時まで、及び十一月二日午前六時から二三日午前六時まで

② 抑制区域

皇居、赤坂御所を中心とした周辺2km圏の区域

3 外国要人来日、離日関係

- ① 期間
十一月一〇日午前六時から一五日午後六時まで
- ② 抑制区域

羽田空港を中心に産業道路と環状七号線とで囲まれた部分及び空港から都心部に至る首都高速道路の両側三〇〇m以内

4 武蔵陵親謁の儀関係

- ① 期間
十一月五日午前六時から午後六時まで
- ② 抑制区域

武蔵陵墓地を中心とした周辺2kmに区域及び神宮外苑から御陵までの中央自動車道等の両側三〇〇m以内

六 交通規制への協力

十一月一〇日から一五日にかけて、祝賀御列及び外国VIPの円滑な通行を図るため、警察により、白バイ等による誘導に伴い、首都高速道路及び都心部一般道路において断続

的な交通規制が行われた。

道路管理者においても、交通規制に全面的に協力するとともに、工事関係者、占用事業者に対して交通規制への協力を要請した。

七 道路交通情報の提供

即位の礼の前後にかけて、道路情報板等により、道路利用者に対して交通規制の周知や交通量削減の協力呼び掛け等を実施した。

1 情報板、路側通信等

- ① 警察からの要請に応じて、規制情報等をフリーパターン情報板等で表示するとともに、路側通信等で放送した。② 料金所等で交通規制の周知と交通量削減の協力を呼び掛けるチラシを配布した。（資料4参照）
- 2 日本道路交通情報センター

- ① 十一月一日から一五日にかけて、道路交通情報提供業務の中で以下のような重点広報を実施した。

- (イ) 自動車による都心部への乗り入れ抑制について

即位の礼に伴う交通規制実施期間中（十一月一〇日～一五日）における不用、不急の車両の通行抑制並びに都内を通行する業務用車両等の規制区間及び時間を避けた運行調整についての広報の徹底

祝賀御列の儀(パレード)に伴う交通規制

—皆さまへのお願い—

11月12日(月)

- 期間中、都心地区では、できるだけ自動車の利用を控え、電車・バスなどを利用してください。
- マイカー利用による通勤・通学、社用車の持ち帰りなどは、差し控えてください。
- 都心地区は、特に混雑が予想されますので、環八通り、環七通りなど外周道路へう回してください。
- ラジオ、テレビなどの交通情報に注意し、規制時間、規制区域を避けてください。

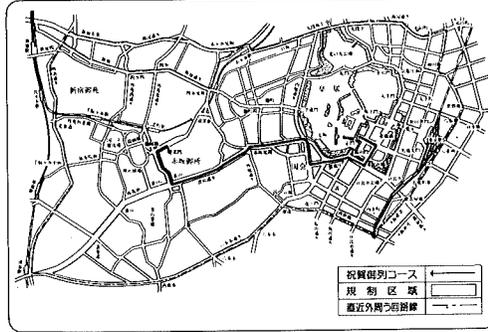
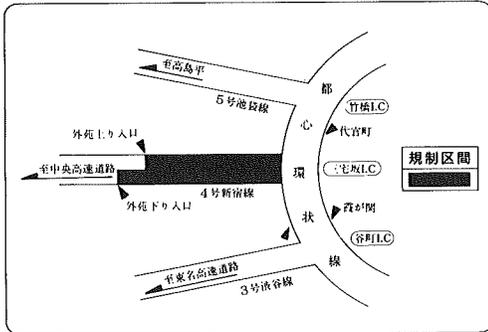
首都高速道路

規制区間	規制時間
4号新宿線下り(三宅坂I.C⇨外苑ランプ)	14時30分頃～16時00分頃
4号新宿線上り(外苑ランプ⇨三宅坂I.C)	15時30分頃～16時00分頃

一般道路

規制区間	規制時間
皇→順→田→会→白→山→権→赤坂副所	13時30分頃 17時00分頃

*パレードの準備のため、7時～9時の間一時通行止めが行われます。



首都高速道路公園・警視庁

首都高速道路の交通規制のお知らせ

即位の礼に伴う交通規制により混雑が予想されます

11月10日(土)
11月15日(木)

都心部の首都高速道路では、11月10日(土)～15日(木)の間、大幅な交通規制が行われますので、下図を参照のうえ規制路線、規制時間を避けてご利用下さるようお願いいたします。

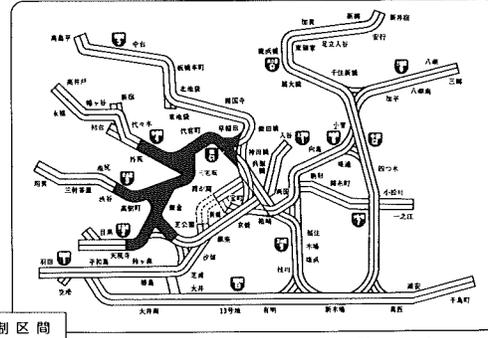
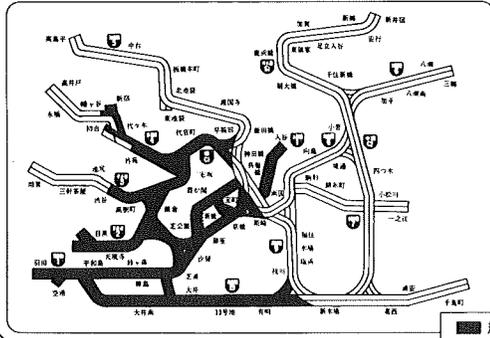
なお、規制時間は、外国要人一行の予定により変更することがあります。

来日・離日の際の交通規制

- 来日——11月10日(土)・11日(日)
 - 離日——11月14日(水)・15日(木)
- 午前8時頃～午後20時頃

諸行事の際の交通規制

- 11月12日(月)
 - 11月13日(火)
- 午前8時頃～午後23時頃



首都高速道路公園・警視庁

◎交通情報のご案内 ◎警視庁テレホンサービス 03(502)9955 ◎首都高速道路情報 03(239)9801

(ロ) 電車・バス等公共交通輸送機関の利用について

通勤、通学のための自家用自動車による都心部への乗り入れ自粛と電車・バス等の利用促進についての広報の徹底

(イ) 路上駐車抑制および車両盗難の防止について

都内における路上駐車と自動車の盗難防止についての広報の徹底

② 九段センター、霞ヶ関センター、首都高速センターにおいて、二四時間の電話応答体制をしいて、問い合わせに対応した。

八 無料通行措置等

(1) 国事行為として政府が一致協力して行うので即位の礼の円滑な遂行を図るため、即位の礼に参列する外国元首等の自動車について、外務省からの便宜供与依頼に基づき、首都高速道路等の通行料金を徴取しないこととする告示を一月一日付けで出した。

(2) また、一月一〇日から一五日までの間、長期にわたり継続的に通行止めが実施されることから、利用者の不便を最小限に止めるため、首都高速道路において臨時乗継証を発行し、首都高速道路の利用の途中で交通規制が行われた場合には、環状七号線、環状八

号線などの街路を利用して規制区域外の首都高速道路へ乗り継いでもらうこととした。

(3) さらに、即位の礼が国事行為として挙行されることから、各種方奉祝行事の一環として、首都高速道路公団及び阪神高速道路公団において記念通行券を、日本道路公団において記念ハイウェイカードを発行した。

九 即位の礼当日

一月一二日は休日とされたが、道路管理者等においては、即位の礼の円滑な進行を見守り、不測の事態に対処するため、関係者は、泊り込みの体制を組んで対応した。

当日は、好天の下、一三時より、平安宮廷絵巻を見るような即位礼正殿の儀が、厳かな中にも、晴れやかな雰囲気をもって行われた。続いて、一五時三〇分からは、道路管理者にとって最も関係の深い公式行事である祝賀御列の儀が行われた。天皇、皇后両陛下を乗せたオープンカーを中心とし総勢四四台の車両からなる祝賀御列は、皇居を出発した後、二重橋から国会議事堂正門前を通り、三宅坂交差点から青山通りを経て、赤坂御所へ到着した。好天に恵まれた沿道には、一一万七千人（警視庁調べ）の人々が集まった。

当日の午前中には、過激派によるゲリラ事

件が首都圏各地で多数発生したが、祝賀御列の際には、沿道において爆竹が鳴らされた程度で、大きな混乱はなく無事終了した。また、皇居・霞ヶ関・赤坂見附周辺の道路及び首都高速道路の都心環状線・二号目黒線、四号新宿線は頻繁に交通規制が行われたが、目立った道路交通上の混乱も生じないで、行事の円滑な遂行に十分役立てたものと思う。

一〇 最後に

即位の礼は、空前の国内外のVIPが参加する一方で、反対派の実力行使の危険性も高く、道路管理面でも難しい課題を含むものであったが、先の大葬の礼における道路管理者の対応を参考として、警察等関係当局との協力体制の下で、特段の問題もなく対処することができた。平成天皇の御即位に伴う一連の行事は本稿がでる頃には、全て終了しているはずであるが、最後に、この場を借りて、現場の第一線で対応にあたられた方々をはじめ関係者の方々の御尽力に心から感謝させていただきます。

国際化時代へナゴヤの挑戦

名古屋中央大通連合発展会 会長 伊神 孝雄

(株)セントラルパーク社長 セントラルパーク・アネックス社長)

Part I

シャンゼリゼとナゴヤの二つの大通りの 友好提携物語

一九八九年九月二五日、パリの「コミテ・デ・シャンゼリゼ」とナゴヤの中央大通連合発展会が、開館して間もない名古屋市迎賓館で友好提携の調印式を行い、太い絆で結ばれた。

パリといえばあの甘くせつない名画「パリ祭」と、流れるシャンソンであり、アンニユイに満ちたあの世界のシャンゼリゼが「なぜ、名古屋なのか?」「銀座との間違いではないか?」「名古屋はどこにそんな魅力があるのか?」等々、世界の美女を射止めた「田舎青年・ナゴヤ」に対するやっ

かみは想像以上に喧しいものがあつた。

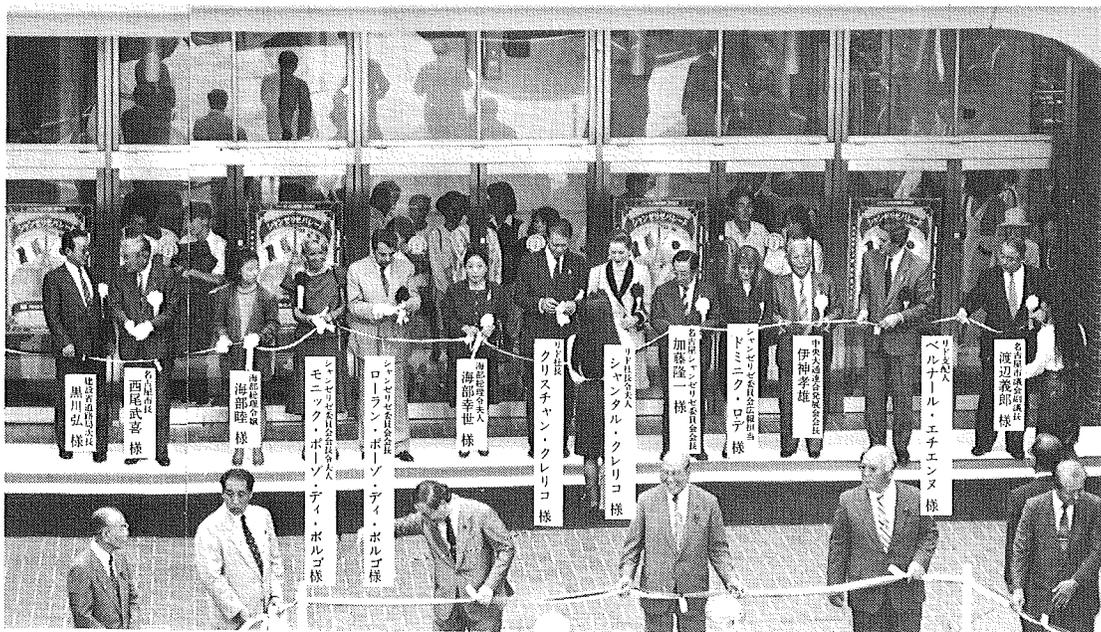
ナゴヤの中央大通発展会はテレビ塔下にある久屋公園一帯の個人商店、百貨店、民間企業など約二七〇余の会員で構成されている。一方の「シャンゼリゼ・コミテイ」はレストランを経営するローラン・ポーズ・デイ・ボルゴ会長以下一二七会員で、パリのほとんどの有力企業、有名商店が参加する世界の代表的存在である。

両者の共通点といえば建設省から日本の道路100選の栄誉を与えられた百メートル道路、つまり名

古屋城三の丸の外堀から矢場町、上前津公園に至る延長二kmに及ぶ道路が、パリの凱旋門からコンコルド広場に至るシャンゼリゼ通りと幅と長さ、それに都心の位置条件が全く一致しているという点に尽きる。実はそれが友好提携のきっかけとなつた。

ご承知のように戦後のナゴヤ復興の都市計画は「昭和の後藤新平」ともいわれる田淵寿郎氏によつてつくられ、建設省の指導よろしきを得て「区画整理都市・ナゴヤ」の盛況を内外に高めた。

戦災による焼野原の中から出現した百メートル道路の上に、ナゴヤは日本で最初のテレビ塔を官民一体の力で建設し、東京タワー建設への先導的役割を果たした。



▲テープカット



海部総理大臣夫人▶

さらにまた一九七二年には、名鉄瀬戸線の栄町乗入れに当たって、テレビ塔の真下をくぐり抜けて一大地下街をつくるという壮挙をみごと完遂して関係者はもちろんのこと広く世間を驚かせた。

地下街の建設に当たっては駐車場の建設と地上公園の整備というのが義務づけられたが、土地の供出（公共減歩）六二％という涙ぐましい地主の協力によってつくられた道路機能を兼ねたこの都市公園（久屋大通公園）を単に昔の姿に復元するだけでは申し訳ないという官民一体の固い信念が実を結んで、ここに世界に類をみないロスアンゼルス・メキシコ・南京を結ぶ国際的な姉妹都市親善公園群をつくることができた。その後オーストラリアのシドニーが加わって、ここに名古屋市が誇る四部作公園がつくられ、広く内外に宣伝された。グレーター・ナゴヤの情報発信基地となっており、この多彩な地上公園の多角的利用と、その下に横たわる地下街ならびに地下駐車場の存在がパリには無いので、「学ぶべきはナゴヤだ。」といわしめた。

ナゴヤの町は四〇〇年の昔、徳川幕府が天下統一の証として尾張徳川家の居城として築城し、一六一〇年慶長一五年から一九九年にかけて雄大な碁盤割の都市計画を完成した。現在の百メートル道路は普請奉行の松井武平衛の名をとった武平町の西隣り、久屋町と関鍛冶町の二つの通りを合併し



調印書を掲げるボルゴ会長と私

たものが現在のナゴヤの大通りとなっている。しかしこの基盤割は万治二年（一六五九年）に大部分を焼失したので南の堀切筋を一五間（約二七m）広げて火除け地帯をつくったのが今も東西に広がっているナゴヤ広小路であるが、その三〇〇年後に奇しくも戦後の防火道路として今度は南北にまたがって百メートル道路がつくられ、その大通りがシャンゼリゼと蜜月の夢を結びうとは全

く考えられぬ夢物語をつくってくれたわけだ。」どうせ名古屋のことだから結納金でも沢山はずんて土下座して花嫁を迎えたに違いない。」とやっかむ向きも大ぜいあるが、事実は全くその逆である。

広く知られていることであるが、シャンゼリゼは道路の真中を片側五車線の車道が走るだけだ。

ナゴヤは中央大通りには地上と地下が一带となった都市公園が群立し、多彩を極めており、楠やケヤキの高木街路樹だけでも一千本を越えて、人工ではあるが建設当初はアユも泳いでいたというリバー・パークやレッドフィッシュが銀鱗を躍らせて泳ぐ「さかえ川」が波打ち、五つの噴水からは豊富な水が迸って名古屋の水の豊かさを誇っている。

昨年二月下旬、フランスの県知事を九つも歴任したというシャンゼリゼ・コミテ副会長ドゥル・プランク氏や広報担当のドミニク・ロデ女史の一行が、セントラルパークの地下街や地上公園、さらにリバー・パーク、さかえ川などをしっかり見て歩き廻った後、テレビ塔からのすばらしい街づくりの眺望を確かめると、私の手をしっかり握って叫んだ。「トレビアン!! 素晴らしい大通りだ。見習って学ばなければならぬのはパリの方だヨ。」ということ、七月にはパリのワーウィック・ホテルでシャンゼリゼ・コミテの総会が開かれ、その席上で、ナゴヤ・シャンゼリゼの提携仮

調印。そして、引続き九月二五日には、新設間もない名古屋市公館の迎賓館で正式の調印式が行われたが、それについては全国的に多数の新聞、テレビ、雑誌等で報じられた。

今年、ナゴヤ・シャンゼリゼ友好提携一周年に当たったの記念行事に、両者の末永く変わらぬ友情を誓うモニュメントの設置と、リドのショーのナゴヤ特別公演という計画をもって、「二十一世紀あいち万博」の誘致活動を展開中の鈴木礼治愛知県知事と同道し、パリを訪れたのはちよつと肌寒さの残る今年の春であった。

レストラン・シアターのリドもシャンゼリゼ委員会のメンバーの一員である。今年の秋ナゴヤ公演を持ちませんかという私の提案に対して、リドのクレコリ社長は即座に「ウイ。」の返事をくれた。しかもナゴヤとの親善提携のためだから、利益は一切考えないという破格の好意でリドのナゴヤ公演は実現の運びとなった。（帰国後、旧知の竹下元首相にこのことを話したら、驚き、喜ばれたという後日談もある。）

総勢五〇人、衣装小道具合せて数トンの一行は九月二〇日名古屋入りして、二五、二六、二七の三日間、ホテル・ナゴヤキャッスルですばらしいエキサイティングショウを披露して内外の客人を喜ばせた。

またリドの公演に先立って行われたセントラル



モニュメント除幕式

パーク地上公園におけるモニュメント除幕式には、当地出身の海部総理大臣夫人の出席と並んで、パリ・シャンゼリゼ・コミテ代表ローラン・ポーズ・デイ・ボルゴ会長、リドのクレリコ社長、ドミニク・ロデ女史、駐日フランス領事、建設大臣の代理・黒川建設省道路局長、名古屋市長など有名の名士が一堂に参集して式は盛大を極めた。特にセントラル広場の敷石に刻みこまれた凱旋門のエ

ンブレム（モニュメント）には海部総理大臣直筆の雄輝な題字が掲げられて、ローラン・ポーズ・デイ・ボルゴ会長の讃嘆はひとしおで、その際の挨拶の文そのものも尊敬と賞賛の念に満ち満ちたものであった。（別掲参照）

銀座でもない、御堂筋でもない、ナゴヤの中央大通り（久屋大通り）が世界の都パリのシャンゼリゼと手をつなぐということは単なる気紛れや一朝一夕でできることではない。

私も発展会は古く名古屋テレビ塔発展会から、久屋大通発展会へ、次いで数年前から名古屋中央大通連合発展会へと名称も三転しているが、国際化とはネーミングだと私は確信している。

私どもの発展会は毎年街づくりの研究調査のため海外視察旅行を自費で行っているが、ナゴヤの久屋大通発展会では海外では全く相手にされないことをしばしば経験している。久屋大通りでは東京はもちろんのこと、ナゴヤでも知らない人がいるくらいで問題にならない。したがって数年前からナゴヤの中央大通連合発展会と名称を改めてから、ようやく世界のどこへ行っても相手の納得が早く、説明に手間が省けるようになった。

パリとの交流も久屋大通りではフランス人のプライドが許さず提携は永久に駄目だったと思う。ローラン・ポーズ・デイ・ボルゴ会長の挨拶文で

も、「皆様の中央大通りはナゴヤの心臓です。モニュメントのプレートも中心のモチーフとして名古屋中央大通りの名称と私どもの凱旋門のイメージを刻み込むものとなっている。」と中央大通りのネーミングの意義を強調しているのもその証明といえよう。

パルコ名古屋店の竣工式に来名した堤清二氏が「あの誇り高いフランス人をどうナゴヤは説得されたのか。」「大したものだ。」としきりに感心されるので、私は銀座商店街の会長、役員などがおられる前で、「銀座四丁目はなぜ尾張町というか。尾張の本家はナゴヤですよ。」「フランスはそのことを知っているから提携はまず本家のナゴヤが先だということになったのではないか。」と冗談でその場を凌いだことがあったが、ことほど左様にナゴヤ・シャンゼリゼ友好提携への風当たりは激しいものがある。

シャンゼリゼとはパリの街と大通りとの恋物語である。一六世紀にはじまるこの恋物語は、その後も喜び、悲しみ、勝利、敗北を経て現在も続いている。パリはいつの時代にもこのシャンゼリゼで失われた自己を取り戻してきた。そして今、ナゴヤとの新しい恋物語に「裏切はありません。」という。

「パリはなぜナゴヤのような田舎青年に一目ぼれしたか。」と問えば、それは、ナゴヤの街が水の滴るような美男子だったからという。整然とした街づくり。清潔な街・ナゴヤ。街づくりの多彩振りにほれたパリの花嫁。これらは、すべて官民一体となったナゴヤの街づくりの勝利である。昨年の調印式の席上で「パリの女は浮気っぽいときくが、あなたはいつまでもナゴヤを愛してくれるか。」「裏切りはしないか。」という問に「裏切りは絶対しません。」とパリは言い切る。

その結果、めでたく友好提携の調印ということになったわけだが、パリとナゴヤの二つの大通りの恋物語に、裏切りはない。ことはローラン・ポーゾ・デイ・ボルゴ会長の挨拶文を克明に読んでいただければその真情が十分理解されよう。(別掲参照)

Part II

世界への飛躍をめざす街づくり

建設省の日本の道100選のトップを飾ったナゴヤの百メートル道路が、パリのシャンゼリゼ大通りとの友好提携により一躍脚光を浴びることになっ

たことは、うれしい限りであると同時にリーダーとしての責任を痛感する。

百メートル道路については、戦後の建設行政の



セントラル広場の敷石に刻みこまれた凱旋門のエンブレム

指導よろしきを得た所産で、お陰でナゴヤは貴重な一大文化資産を持つことができるようになったわけだが、せっかくパリ・シャンゼリゼのすばらしい恋人の心を射止めた名古屋中央大通りが、この良縁を末永く実りあるものに完結させるためには、まだまだ課題が多い。

私たちの友好提携のポイントは、次の三つで合意している。一つは街づくりの交流、二つは芸術

文化の交流、三つは人の交流である。コマーシャル・ベースの交流を対象としていないところが特徴であり、この話を持ち出したら縁組みは成立しなかっただろう。

そうした中で、私たちは、ナゴヤのど真中でジャンゼリゼのパートナーにふさわしい街づくりを進め両者の交流を築いていくことが何よりも大切であり急務と考えている。

その取組みはすでに始まっている。中央大通り（久屋大通り）の中心部（名古屋市桜一丁目）に位置する現在の愛知県文化会館、NHK名古屋放送局、さらにその東側の栄公園の一角を対象にビッグプロジェクトが進行中である。愛知県の新文化会館（仮称）、NHK新放送センターの建設と、新しい立体型の都市公園の新設の三点セットが一体的に計画され、実行に移されつつある。全体では、建設工事費だけでも千数百万円になるビッグな再開発事業であり、愛知県、名古屋市の最重要事業として懸命な取り組みが展開されている。この事業の背景には、ナゴヤの都心の活性化と、国際化、情報化時代への対応という課題が存在している。このため、昭和六〇年に愛知県と名古屋市は、建設省の協力を得て「名古屋栄公園地区整備計画」を取りまとめた。その結果、①栄公園と中央大通り（久屋）公園との一体化による活性化、②都心文化ゾーンの中核となる文化広場の形成、

③交通結節点の再整備に資する空間整備、④中央大通りの沿道景観の形成、の四点が整備の目標とされ、その具体策として前記の三点セットが総合整備事業として打ち出されたという経緯がある。それらの事業の中で最も規模の大きいのは愛知県の新文化会館建設である。この建設構想が打ち出されたのは鈴木礼治愛知県知事が昭和五八年に初当選した直後。「産業と文化は地域発展の両輪である」との発想から、産業振興に力を入れるとともに新しい芸術文化の拠点づくりが提唱された。

「愛知県は文化不毛の地とか文化の通過駅とかいわれてきました。これを始発駅、発信地にする」とが二一世紀に向けた発展のカギ。その拠点施設として新文化会館をつくりたい。」というわけだ。この新文化会館は一九八九年三月に着工し、九二年秋の開館を目指している。建設工事費は約五九〇億円。

美術館やホール群、文化情報センターから成る、いわば複合型の芸術文化施設であり、全国的に見ても最大規模になるといえる。地上一二階地下五階建てで、延べ床面積は約一百万㎡。完成後は美術館やホールで内外の第一級の美術展や演奏、演劇などのほか、国際会議や地域の多彩な文化活動が展開されるものと期待されている。また、この施設は、パリのポンピドゥー・センターやロンドンのバービカン・センターにも匹敵する規模と内容を

持つ施設として、我が国の新しい芸術文化拠点として、国際的にも注目される施設となることを期待されている。そのことは当然、ナゴヤとジャンゼリゼとの交流、特に芸術文化交流の主役となることを確信し、完成の日を待ち望んでいる。

この愛知県新文化会館よりも一年早く一九九一年秋に完成が予定されているのが、NHK新放送センタービルである。このビルは、NHKの所有地を利用してNHKと民間デイベロッパ三社が共同して建設する。いわゆる民活ビルでもある。NHKとしては全国初のケースとして注目を浴びている。総工事費は二三億円。地上二階、地下四階延べ約七八、〇〇〇㎡。高さは九〇mで、メディア、NHK、ニューオフィス、情報交流の四つのゾーンで構成されている。情報とビジネスの拠点としての役割が期待されている。また、隣接する県新文化会館で催される国際的な演劇、音楽などの情報発信基地としても活躍すると考えられている。

これら二つのプロジェクトの総仕上げの性格を持つのが現在の県文化会館とNHK名古屋放送会館の移転跡地（約二〇、〇〇〇㎡）の利用計画である。

名古屋市では、ここに全国初の「立体公園」を計画している。計画では、地上には緑、水、光をふんだんに取り入れた憩いの中央広場などがあり、

地下一階部分には多目的広場(二、一五〇㎡)、屋外ステージ(一、二〇〇㎡)、地下広場(一、二五〇㎡)などを設置するが、約八、〇〇〇㎡が吹き抜け部分となり、地上と地下をつなぐ一大広場ゾーンと文化ゾーンが出現する。

地下二階はバスターミナル(一・七ha)とアスレチックなどの公園施設(二、〇〇〇㎡)を設置。地下一階で隣接のセントラルパーク地下街と結ぶ計画である。

この事業では、現段階では、一九九二年着工、九五年完成予定で、総工費は、約三〇〇億円程度が見込まれている。

私たちは、この新しい立体公園については、都心の土地の高度利用という観点からも大賛成であるが、特に地下公園については、魅力と特色に満ち溢れたものにすべきであると声を大にして提言したい。単なる公園施設ではなく、文化・ファッション、グルメなどの魅力的な店舗を広場の随所に配置するなど、大胆な発想が不可欠である。ちよとどパリのレアール地区に勝るとも劣らぬ「市民プラザ」につくりあげることが国際都市ナゴヤにはぜひとも必要であり、それが実現できる絶好のチャンスでもある。この好機を逃す手はない。実行あるのみである。

そして、私見ではあるが、そこを「ナゴヤ・シヤンゼリゼ広場」と命名して友好提携のシンボル

としたいと念願している次第である。そのためには、建設省の指導の下に、愛知県、名古屋市、それに地元財界が、官民一体となって取組み「グレート・ナゴヤ・シヤンゼリゼ」の中核を完成することが、二一世紀に向けて前進する国際都市ナゴヤの当面最大の課題であると考えている。積極的な対応を熱望している。

都心の魅力は、活気であり、文化である。シヤンゼリゼから、そして世界から多くの人たちがその魅力にひかれてやってくるナゴヤをぜひ実現したい。そのことが、鈴木愛知県知事が、提唱し、誘致に取組んでいる「二十一世紀あいち万博」実現への大きな推進力になると確信している。



平成元年九月二五日、名古屋市迎賓館で行われた名古屋シヤンゼリゼ友好提携調印式の友好提携約定書

名古屋中央大通連合発展会とパリシヤンゼリゼ委員会は国際交流に対する相互の強い信念と高い理想を確認し合い世界の模範となるべく新たな文化の構築をめざしてここに友好の絆を結ぶ。

この提携は便宜的な約束にとどまることなく豊かな文化を育んできた両者がその目標とする理念を実現し、長期的な展望に立って21

世紀社会へ向けての大きな道標を立てようとするものである。

コミテ・デ・シヤンゼリゼ(連合事務局)
理事長 ローラン・ポゾ・デイ・ボルゴ

名古屋中央大通連合発展会
会長 伊神孝雄



名古屋シヤンゼリゼ友好提携一周年記念の
モニュメント除幕式におけるシヤンゼリゼ委
員会会長ローラン・ポゾ・デイ・ボルゴ氏
祝辞

(建設省からは建設大臣代理黒川道路局次長が出席)

名古屋シヤンゼリゼ委員会殿、名古屋中央大通連合発展会会長殿、海部内閣総理大臣御令室様、名古屋市長殿、そして御臨席の皆様。

日本におきましてもフランスと同様、記念日というものは家族であれば皆が戻り、また友人であれば一堂に会して再会を果す機会となっております。本日の式典の本来の意味もまさにそこにあります。

本日は我々二つの委員会の間に結ばれた友好提携の一周年を記念して祝うわけです。

菅原道眞は次のようにいっております。
「誠を以て事にあたれば意自ずと通ず。」

我々の友好提携も正に誠意と信頼の上に締結されたものです。したがって我々の願いは自ずと叶えられるものと確信しております。

ところでこの友好提携はすでに成果をもたらしているといってもよいでしょう。これは相互の理解を深める皆様の中央大通りと私どもの「ジャンゼリゼ通り」という二つのハイグレードな名声が奏でるハーモニーの中に文化的・商業的交流を実現しているからです。

海部内閣総理大臣御令室様、貴女様のご臨席を賜りましたことは私どもにとって一つの名誉であると同時に勲章でもあります。つまり貴女様は政府を代表されているからであり、また日本の施政者の方々が我々と互いによく知り、よく理解しようという結束した意志に対し、多大の関心を寄せられているということを実に洗練された型で公式表明されておられるからです。よくフランス人は風流人といわれますが私は日本人もそうだと思います。風流とはまさに人生における華であり詩であると思います。風流人としてのフランス人から風流人としての日本の皆様に尊敬と賞賛の念を込めて敬意を表することをお許し願いたいと存じます。この機会を借りましたて次の方々にお礼を申し上げたいと存じます。

まず最初に日本のそして名古屋市の健全な

経済発展に心を砕いておられます極めてダイナミックな伊神会長殿、次に愛知県知事殿、この方の繊細な心配りと堂々とした態度に私は本当に感服いたしております。

名古屋市市長殿と市議会の皆様。友好提携の調印が行われたのがその市役所、しかも示威運動の只中においてでした。たいへん貴重なお思い出となっております。そして最後にこの場にご臨席の皆様方、これほどの地位の方々に多数参列していただき私どもフランス側代表として大変感激しております。

我々の友好提携を具体的に記念せるものとしてプレートが創られ名古屋市の堅固な地盤の中にはめこまれることになりました。

これはたしかなそして変わらぬ友情の証を手で触れられ、多読する形に表現されたものです。プレートを見て下さい。それは我々の真実と願いをイメージしたものです。

皆様の中央大通りは名古屋の心臓（中心）となっております。そこでプレートもその中心のモチーフとして名古屋中央大通りの名称と私どもの凱旋門のイメージを刻み込むものになっております。

四つの方角に四つの光東が放たれておりますが、これは皆様の大通りに来るものは誰でも、また私共の大通りへ行くものは誰でも、

我々はこれら全ての人々のために自らを与えて受けるだろうという意志を象徴するものです。

この光東はいずれ劣らぬ確固たる自覚をもって誠実に仕える者たらんとし、また私としては今後ますます栄えることを願ってやまない二つの大通り、その栄光に尽くし貢献するものたらんとする共通の願いを表明するものであります。

フランスでは心情の表現を奥深く秘めた言葉で以て最後を締めくくることが大変好まれております。私もクルトリンの美しい格言をもって挨拶を終わらせていただきたいと思います。「末永く続く友情は即興のうちに生まれるものである。」我々の友情もまたそうではないでしょうか。

皆様、本当にありがとうございます。

昭和六三年度道路管理瑕疵関係判決一覽

建設省道路局道路交通管理課訟務係

以下は、昭和六三年度における道路管理瑕疵関係の判決をとりまとめたものである。

番号	事件名・当事者	裁判所	判決年月日	事 故 概 要	判 決 要 旨 (過失相殺)	備考
1	茨城県道自動二輪車マンホール突出転倒死亡損害賠償請求事件 (昭和五八年(ワ)第五六号) 茨城県	水戸地裁 龍ヶ崎支部	六三・ 五・三〇	被害者は、午後一時五〇分頃、本件道路をオートバイを運転して進行中、道路上に突出したマンホール(路面よりそれぞれ一三・一cm、二二・二cm突出)を通過した際にハンドルをとられてバランスを失い、道路沿いの民家の庭先の庭石に激突し死亡したと主張。	(無責) 一、原告の供述は推測の域を出ないので、被害者がマンホールを原因として本件事故が発生したと認めることはできない 二、本件道路は、マンホールの存在によって道路として通常要求される安全性を欠いていたとは認め難い。 三、本件事故付近の本件道路に片勾配が設けられていなかったからといって、本件道路の設置・管理に瑕疵があったといふことはできない。 四、本件事故現場付近の側溝上を車両が通過するとは考えにくく、右側溝上を車両が通行することを前提としてその管理をする義務はないものといわざるをえず、本件の場合、側溝の蓋が破損していたとしても、それによって本件道路の設置・管理に瑕疵があったことにはならない。	控訴 後和 解
2	尼崎市道自動二輪車転倒負傷損害賠償請求事件 (昭和六〇年第七七八号) 尼崎市	大阪高裁	六三・ 七・一五	原告は本件市道を走行中、前方に人影を発見し、あわててハンドルを右に切って避けようとしたところ、バランスを失い、ふらふらするような形で約一八m余り直進し、センターラインをわずかに超えた対向車線において、折りから西進してきた加害者に衝突した。 (神戸地裁 昭和六〇年(ワ)第三五四号の控訴審)	(無責) (原審と同旨) 本件事故はうろたえによるハンドル操作の誤りとバランス喪失により、わずかの左へのハンドル操作やブレーキ操作により本件カーブを曲りうるに拘らず、この操作もなしえずに転倒、滑走直進して対向車線に出してしまったことによるものであり、カーブで標識を設けず、本件横断歩道付近の路側帯上の違法駐車に対す	確定

<p>5</p> <p>福井国道三〇五号 越前海岸高波超波 護岸道路決壊建物 倒壊控訴事件 (昭和五八年 (ネ) 第一五七八号) 国</p>	<p>4</p> <p>奈良県道貨物自動車 スリップ転落事 件 (昭和六一年 (オ) 第五八四号) 奈良県</p>	<p>3</p> <p>都道歩道上穴ほこ 放置転倒損害賠償 請求事件 (昭和六二年 (ク) 第七二七五号) 東京都</p>	
<p>東京高裁</p>	<p>最高裁</p>	<p>東京地裁</p>	
<p>六三・ 一〇・一九</p>	<p>六三・ 九・二〇</p>	<p>六三・ 六・二三</p>	
<p>昭和五一年一〇月二九日強風波浪注意報下、押し寄せた高波のため、建設中の国道バイパスの一部が決壊し、沿道の建物が押し流された。 (東京地裁 昭和五三年(ク)第八九九号の控訴審)</p>	<p>軽四輪自動車を運転して、本件道路を走行中河川敷に転落し、死亡した。 (大阪高裁 昭和五八年(ネ)第一七五八号の上告審)</p>	<p>原告は午後七時二〇分頃、選挙ポスター掲示のため本件道路(歩道)を通行中、被告が検査用供試体を採用したまま放置していた直径一〇cmの穴に原告の靴が入って転倒し、障害等を負ったと主張。</p>	
<p>(無責) (原審は有責)</p> <p>一 本件バイパス道路の設置には必要性があり、本件国道・護岸は、その設置・管理の一般的水準及び社会通念に照らして、本件国道・護岸の基本構造、設計、施工計画、施工は不合理なものとはいえない。</p> <p>二 本件被災時における本件国道・護岸は、波の高くなる一月中旬以降の同年の冬期波浪の時期までには、消波工の設置がなされなくても、設計波のような波によつては破壊されない道路・護岸となるものであり、未だ施工中のものであるが、財政的、技術的諸制約のもとでの海岸保全施設の設置・管理の一般的水準及び</p> <p>確定</p>	<p>(無責) (原審と同旨)</p> <p>運転者は初心者であり、冬期の本件道路に不慣れなためもあつてスリップし、運転操作を誤つて路外に転落したのであり、本件道路には通常有すべき安全性を欠いていたものとはいえない。</p> <p>確定</p>	<p>(有責)</p> <p>本件事故の原因となつた供試体採取後の穴は、直径一〇cm、深さ三cmの小さなものではあるが、道路に自然に生じた窪みなどとは異なる人為的に作出された円筒形のものであつて、通行人の爪先がこれにかかればつまずいて転倒する可能性の十分あるものであり、しかも本件事故当時歩道自体は舗装工事完了後の極めて良好な状態にあつたから、一般通行人にとつてはどのような穴が存在することは通常予測するところではなく、ことに夜間は多少の照明はあつても穴が小さいゆえにかえつて気付きにくいものであつたと考えられるから、本件事故当時本件歩道は通常有すべき安全性を欠いていたといふべきである。(過失相殺なし)</p> <p>控訴</p>	<p>る措置を講じていなかったことに本件市道の管理上の瑕疵はない。</p>

	6	<p>京都市国道一六二号オートバイ転倒死亡損害賠償控訴事件 (昭和六一年(ホ)第一七二三号) 京都市</p>	<p>大阪高裁 六三・一〇・一九</p> <p>自動二輪車で通行中、路上の除雪作業によるくぼみ(線条痕)にハンドルをとられ、転倒し、反対車線に飛び出したところ、対向してきた普通乗用自動車に正面衝突し、死亡した。 (京都地裁 昭和六二年(ワ)第六一二号の控訴審)</p> <p>(無責) (原審と同旨) 線条痕の存在によって転倒したとは認められない。</p> <p>社会通念に照らして是認することのできる通常有すべき安全性を備えていたものと認めるのが相当であり、本件国道・護岸の設置・管理に瑕疵があったということはできない。</p>
	7	<p>北海道国道現状回復等請求事件 (昭和六〇年(ワ)第一五六八号) 国</p>	<p>札幌地裁 六三・一〇・三一</p> <p>被告は、袋澗(海難防止、漁獲した鯨の放棄を予防するための小湾)と道路を隔てた場所にある山林を所有管理してきたが、道路工事の方法がまづく、大きな岩石がその山林の崖から道路を通り越して袋澗及び本件土地に落下し、長年の間に埋め立てられ、原告は本件土地等を使用することができなくなり、旅館経営に支障をきたしたとして、損害の賠償を求めた。</p> <p>(無責) 国家賠償法第二条一項に基づく損害賠償請求権も実質上民法上の不法行為により損害を賠償すべき関係と性質を同じくするものであり私法上の金銭債権であって、民法第七二四条の時効の適用を受け、被害者が損害及び加害者を知ったときから三年間の経過により時効消滅すると解すべきであって、仮に原告に損害賠償請求権が発生したとしても、その請求権は三年間の経過により時効消滅すべきものである。</p>
	8	<p>一般国道二九八号腰痛損害賠償請求事件 (昭和六一年(ワ)第一二二号) 国</p>	<p>千葉地裁 松戸支部 六三・一一・三〇</p> <p>原告は自宅への浸水ないし流水防止のため、土のう運搬等の作業を行ったため腰痛等の侵害を生じたものであり、これは本件道路等の性状及び被告が浸水防止のため適切な措置をとるべきであるのしなかつたためであると主張。</p> <p>(無責) 本件道路の設置・管理につき原告主張の如きいわゆる瑕疵があったとしても、その瑕疵と本件傷害との間に相当因果関係を肯認することができない。原告が主張する因果関係は、原因と結果との間に何らかの関連がある、又は何らの関連がないとはいえないとの程度のそれを意味するもの、すなわち自然的因果関係とていうべきものにすぎない。</p>
9		<p>国道四二号路肩走行転倒死亡控訴事件</p>	<p>大阪高裁 六三・一一・三〇</p> <p>被害者は本件道路において自動二輪車で大型貨物自動車の左方に並進して硬路肩(路側帯)を走行中、当該路肩幅員の減少並びに舗装の断絶及び</p> <p>(有責) (原審は有責) 一 本件道路のような交通複雑な幹線道路においては自動二輪車等の車幅の狭い車両が、交通状況により路肩</p>

<p>11</p> <p>岡山国道二号路上 放置物衝突控訴事 件 (昭和五七年 (ネ)</p>	<p>10</p> <p>都道歩道上穴ぼこ 放置転倒損害賠償 請求事件 (昭和六三年 (ネ) 第二〇六九号) 東京都</p>	<p>(昭和六二年(ネ)第 二八六号、同年(ネ) 三〇四号、昭和五 九年(ワ)第六七一 号、昭和六〇年(ワ) 第一三九四号) 国</p>
<p>広島高裁</p>	<p>東京高裁</p>	<p>六三・ 一一・一五</p>
<p>原告運転の普通乗用車が国道二号線を走行中、 トンネルの出口付近において、道路上に放置され ていた軽油予備タンクに乗り上げ、ハンドルをと られたため、対向車線上に自車を逸走させ、対向</p>	<p>上記三事件の控訴事案</p>	<p>それに伴う段差(約一〇cm)により転倒し、大型 貨物自動車に轢過され死亡した。 (大阪地裁 昭和六〇年(ワ)第一三九四号の控訴 審)</p>
<p>(無責) (原審と同旨) 一 事故当時、排気ガス等による汚れのため相当照度は 低下していたもの約二〇ルクスの照度を維持してい たことが認められ、本件照明灯の設置はもとより、清</p>	<p>(無責) 被控訴人本人の供述自体、原審及び本審において事 故発生時間を変える等曖昧なものであり、本件採取後 の穴は小さいものであって、革靴を履いている者の爪 先が入って転倒する可能性は殆どないと判断されるこ と等を合わせ考えると被控訴人が本件採取後の穴につ まづいて転倒し、負傷したとの供述はにわかには措信す ることができず、他に被控訴人の主張事実を認めるに 足りる証拠はない。</p>	<p>部分を走行することがありうることは容易に予測しう るところであり、本件道路の場合には自動二輪車が転 倒して運転者が本件車線上に投げ出されるような事態 に立ち至ることがありうることを予見することも可能 であった。 二 交通法規上の路側帯の通行が禁じられているからと いつて、そのことから直ちにすべての車両運転者がそ の法規を遵守し路側帯を通行するようなことは事実上 ありえないといふことはできない。 三 道路管理者としては、予見される危険を回避するた め段差を緩やかにするとか、凸凹を少なくするとか、 標識・標示を設置すべきであったといわなければなら ず、本件道路は通常有すべき安全性を欠いていたもの であり、その設置・管理にも瑕疵があったといふべき である。 ※ 損害賠償請求は自賠償保険金の支払いを受けたこと によりすべて填補されているものといふべきであり、 理由がないとして棄却。 (五割……追抜運転(原審は三割))</p>
<p>確定</p>	<p>上告</p>	

<p>14</p> <p>大阪府美原町道グ レーチング隙間自 転車転倒損害賠償 請求事件 (昭和六二年 第九二四号)</p>	<p>13</p> <p>横浜市道法面崩壊 家屋倒壊損害賠償 請求事件 (昭和五八年 第一六二四号) 横浜市</p>	<p>12</p> <p>大分国道二一〇号 トラクター取付道 路転落損害賠償請 求事件 (昭和六一年 第四六号) 国</p>	<p>第一〇六号) 国</p>
<p>大阪地裁 堺支部</p>	<p>横浜地裁</p>	<p>大分地裁 日田支部</p>	<p>六三・ 一一・二二</p>
<p>元・ 一・三二</p>	<p>六三・ 一一・二二</p>	<p>六三・ 一一・二二</p>	<p>車と衝突、同乗者一名が障害を負った。 (広島地裁 昭和四七年(ワ)第二二五号の控訴審)</p>
<p>原告は午後八時五五分頃自転車に乗って帰宅途 中、前輪が本件道路を横断する排水溝に落ちたた め、前方に放り出されるように転倒し負傷した。</p> <p>(有責) グレーチングとグレーチングとの間に自転車のタイ ヤがはまり込む程の隙間が生じた原因は、八枚のグレ ーチングがはめ込まれていた溝の横幅の遊びが大き過 ぎたためであると認められ、これは被告の町道設置上 の瑕疵というべきである。</p>	<p>昭和五七年台風一八号に伴う降雨の際に本件道 路より高位の畑等に降った雨水が本件道路に流れ 込み、路肩部分に盛り上げ(四〇一〇cm)をして いたため西から東に雨水が流れ河川状態となった。 そして、その大量の雨水は水止めの設置されてい ないところから南側の本件崖崩れを発生させ、そ の土砂により原告所有の建物が倒壊したものであ るとして損害の賠償を求めた。</p> <p>(無責) 本件道路については北から南にかけて三・五ないし 六度傾斜しているため、路肩を補強するため路肩部分 を山形にして高さ三・八cm盛り上げてあっても大量の 流水は容易に溢れ出してしまい、その集水機能は乏し いことなどから、原告の主張は具体性を欠き推測の域 を出ないものであって、本件道路の設置又は管理につ いて、瑕疵の存在を認めることも、災害の発生との因 果関係を認めることもできない。</p>	<p>原告は午後四時一〇分頃本件道路法面に設置さ れた取付道路をトラクターを運転して登坂中、本 件取付道路の上方部分の勾配が急で、かつアスフ ルト舗装部分と未舗装部分との間に約一〇cmも の段差があったため、トラクター後輪がその段差 にさしかかった際前輪が浮上り、横転して原告も ろとも約七m下の水田に転落し、負傷したと主張。 (有責) 本件取付道路の幅員全部に少なくとも約七cmの段差 があり、本件段差等は被告の嵩上げ工事という先行行 為によって発生したものであり、それにより従前本件 取付道路が有していた通行の安全性が失われたもので あるから、本件取付道路の性質を考慮しても設置・管 理に瑕疵があった。 (三割……危険性の認識及び運転操作ミス)</p>	<p>掃、保守等の管理には特に手落ちはなかった。 二 本件タンクが脱落したのは、事故発生前、いかに長 くとも二三分前後程度のわずかな時間内であったと推 認され、このような時間内においては、道路管理者が 本件タンクを除却しなかったとしても、道路の管理に 瑕疵があったといふことはできない。 三 本件道路は控訴人車の速度調整の不備、前方不注意 の過失及び本件タンクの視認の困難さ等の事情が相ま って発生したものと認めるのが相当である。</p>
<p>確定</p>	<p>確定</p>	<p>控訴</p>	<p></p>

<p>15</p> <p>美原町</p> <p>中央自動車道ブリ ンカーライト柱衝 突死亡事故損害賠 償請求控訴事件 (昭和六二年(ネ) 第二四八九号) 日本道路公団</p>	<p>東京高裁</p> <p>元・ 二・二七</p>	<p>被害者は、午前〇時二〇分頃、普通乗用自動車 を運転して本件道路上り線を進行中、一般道路へ の出口に通じる減速車線と本線との分岐端である コンクリート台座に衝突し、死亡した。 (東京地裁 昭和六二年(ワ)第一一三七四号の控 訴審)</p>	<p>(過失相殺なし) (無責) 制限違反の時速一〇〇kmの高速で車線外に逸脱する 車についてまでもその安全対策を万全にするための設 備がされていないからといって、道路が備えるべき通 常の安全性を欠いたことにならないことは明らかであ って、本件道路において制限速度違反の車が少なから ずあったことをもって、緩衝物等安全対策のないこと が瑕疵になるかのようにいう控訴人らの主張も結局相 当でなく、採用できない。</p>	<p>上告</p>
<p>16</p> <p>鳥取県 鳥取県</p> <p>鳥取県道通行規制 用ゲート衝突事件 (昭和六三年(ネ) 第二三三号)</p>	<p>広島高裁</p> <p>元・ 二・二七</p>	<p>原告が軽四輪トラックを運転して本件現場を通 行中、県が管理する通行規制用ゲートが突風のた め突然道路を閉鎖する状態になり、上記車両が衝 突した。 (鳥取地裁 昭和六〇年(ワ)第一二三三号事件の控 訴審) (*被害の認定額について原告が控訴したもの であり、被告は控訴しなかった。)</p>	<p>(勝訴) (但し、管理瑕疵責任は原審で確定しており、被害の 認定額に係る判断のみである。)</p>	<p>上告</p>
<p>17</p> <p>京都府 京都府</p> <p>京都府道外環状線 高架下振動損害賠 償事件 (昭和六三年(ワ) 第一〇四九号)</p>	<p>京都地裁</p> <p>元・ 二・二七</p>	<p>本件道路高架下付近に居住する住民から、通過 車両による高架橋の騒音、振動により神経が休ま らなくなるとして損害の賠償を求めた。</p>	<p>(無責) 騒音、振動が受忍限度を超えるものとは認めること はできない。</p>	<p>控訴 後取 下げ</p>
<p>18</p> <p>埼玉県 吉川町</p> <p>埼玉県吉川町水田 転落死亡事故損害 賠償請求事件 (昭和六二年(ワ)第 一八号、昭和六三 年(ワ)第一一五号)</p>	<p>浦和地裁 越谷支部</p> <p>元・ 三・二三</p>	<p>被害者(当時七三才)は、午後七時八分頃町道 を原動機付自転車運転中、本件道路に敷設して ある鉄板(厚さ約二cm)にハンドルをとられ路外 逸脱し、水田に転落して窒息のため死亡した。</p>	<p>(有責) 本件事故は、被告会社が本件道路に隣接する水田の 埋立て工事に敷いた鉄板(不法占用)を原因と推定 されるのが相当であり、また通行の危険があったと認め られるものであるから、本件道路が安全性を欠如して いる以上その管理には瑕疵があったものというべきで ある。</p>	<p>判決 後和 解</p>

19	<p>群馬国道二五四号 突出箇所損害賠償 請求事件 (昭和六一年 第一四号) 群馬県</p>	<p>前橋地裁 富岡支部</p>	<p>元・ 三・二四</p>	<p>原告は午後七時三〇分頃、普通乗用自動車を運転して本件道路を進行中、突出した石垣に自車左前部が衝突し、同車のフレイムをはじめ前部が中損しその損害の賠償を求めた。</p>	<p>(四割……事故前の危険性への認識) (無責) 本件事故は専ら原告の運転上の過失が直接の原因となつて生じたものであるといわざるをえないことに鑑みると、本件事故現場の車道北端部の外側線が、薄く見えにくくなつていたことや、本件事故現場付近に本件石垣部分の状況が把握できるような注意標識や誘導標識を設置するなどして本件石垣部分に車両が衝突するのを防止する格別の措置が講じられなかったとしても道路の管理に瑕疵があつたといふことはできない。</p>	<p>確定</p>
----	--	----------------------	--------------------	--	---	-----------



関東ケーブルテレビジョンの

組織と業務

関東ケーブルテレビジョン株式会社

一 設立までの経緯

関東ケーブルテレビジョン株式会社（略称として「KCAT ケーキャスト」を商号登録済）は、財団法人道路新産業開発機構の手により誕生した第七番目の法人である。

設立にいたる経緯は、昭和六二～三年度に、(財)道路新産業開発機構において、建設省の第9次五箇年計画の重点項目である「広域的都市圏形成に資する広域幹線道路の整備」を念頭に置いた広域幹線委員会（委員長・東京理科大学石原舜介教授）を設け、広域幹線道路網に関連する新しい産業分野の開発に関する調査研究が行われた。

その中で、首都圏の今後の開発動向と交通流の将来を考慮したうえで、道路本体を回線空間とし

て提供するとともに、この回線を利用して情報を提供する「回線空間提供事業」も、事業化の対象として詳細な検討が行われた。

その結果、広域幹線道路網の形成に伴う情報ネットワークの効果的活用をすすめる（ハイウェイケーブルビジョン）として事業化できるとの結論に達した。

事業を進めることにより以下の効果が期待できるとしている。

① 高速道路でつながったコミュニティの活性化を促進する。

② 高速道路の建設により、魅力的なCATVのモアチャンネルサービスが推進される。

具体的には、都市圏において高速道路等の建設によりテレビ電波受信障害（以下「電障」という。）

が生じた際、その高速道路等のネットワークを活用して、電障対策としてテレビ放送の同時再送信を行うとともに、その施設を利用して最近注目を集めている都市型CATV（以下「多チャンネル」という。）事業を行おうというものである。

一 会社概要

KCATは、平成元年六月五日設立。本社所在地は埼玉県浦和市に置いている。

出資法人四八社、資本金二億円でスタートしたが、平成二年八月、出資法人一二二社、資本金七・五億円に増資した。（表1株主一覽表参照）

組織構成は表2のとおりで、当面は東京外郭環状道路（以下「外かん」という。）の電障対策工事の推進を主眼に置いた暫定措置として、本社組織

表1 株主一覧表

平成2年8月24日現在

No.	会社名	No.	会社名	No.	会社名	No.	会社名	
1	(株)住友銀行	32	藤倉電線(株)	63	東洋電機通信工業(株)	91	(社)プレストレスト・コンクリート建設業協会	
2	(株)太陽神戸三井銀行	33	日立電線(株)	64	三和大栄電気興業(株)		92	住建道路(株)
3	(株)富士銀行	34	昭和電線電纜(株)	65	(株)ジェイコス			93
4	(株)第一勧業銀行	35	三菱電線工業(株)	66	日本電気システム建設(株)	94	福田道路(株)	
5	(株)三和銀行	36	松下電器産業(株)				67	(株)土井製作所
6	(株)東海銀行	37	朝日航洋(株)	68	日本フィールド・エンジニアリング(株)	96	日本舗道(株)	
7	(株)協和銀行	38	(株)大京				69	センチュリー・リーディング・システム(株)
8	(株)埼玉銀行	39	西武鉄道(株)	70	ダイヤモンドリース(株)	98		
9	(株)日本長期信用銀行	40	東京瓦斯(株)				71	住商リース(株)
10	三井信託銀行(株)	41	(株)関電工	72	清水建設(株)	100		
11	安田信託銀行(株)	42	(株)道路新産業開発機構				73	大成建設(株)
12	東洋信託銀行(株)	43	(社)日本橋梁建設協会	74	鹿島建設(株)	102		
13	(株)横浜銀行	44	東京電力(株)				75	大日本土木(株)
14	日商岩井(株)	45	伊藤忠商事(株)	76	佐藤工業(株)	104		
15	安田火災海上保険(株)	46	住友商事(株)				77	(株)地崎工業
16	住友海上火災保険(株)	47	(株)三菱銀行	78	(株)熊谷組	106		
17	東京海上火災保険(株)	48	(株)日本興業銀行				79	大木建設(株)
18	大正海上火災保険(株)	49	(株)幸福銀行	80	西松建設(株)	108		
19	日興証券(株)	50	日本火災海上保険(株)				81	五洋建設(株)
20	(株)朝日新聞社	51	千代田火災海上保険(株)	82	飛鳥建設(株)	110		
21	(株)読売新聞社	52	日新火災海上保険(株)				83	(株)間組
22	(株)毎日新聞社	53	日動火災海上保険(株)	84	前田建設工業(株)	112		
23	(株)産業経済新聞社	54	(株)日本経済新聞社				85	三井建設(株)
24	(株)中日新聞社	55	日本無線(株)	86	(株)大林組			
25	(株)日立製作所	56	矢崎総業(株)			87	フジタ工業(株)	
26	(株)東芝	57	ネグロス電工(株)	88	小田急建設(株)			
27	日本電気(株)	58	八木アンテナ(株)			89	(株)奥村組	
28	富士通(株)	59	ソニー(株)	90	住友建設(株)			
29	沖電気工業(株)	60	協和電設(株)					
30	住友電気工業(株)	61	日本コムシス(株)					
31	古河電気工業(株)	62	大明電話工業(株)					

二部六課制のもと、常勤職員総勢二四名で業務に邁進努力している。
 その他に対策工事を実施するための現地事務所として戸田、川口、草加の三営業所を設けている。
 事業内容としては、以下の四点である。

① 電障施設としての有線テレビ放送施設（再送信の共同受信施設）

の建設、維持管理

② ①の施設を利用した道路情報、行政広報サービス等を含めた多チャンネル事業

③ 道路に起因する電障対策の調査、設計、施工

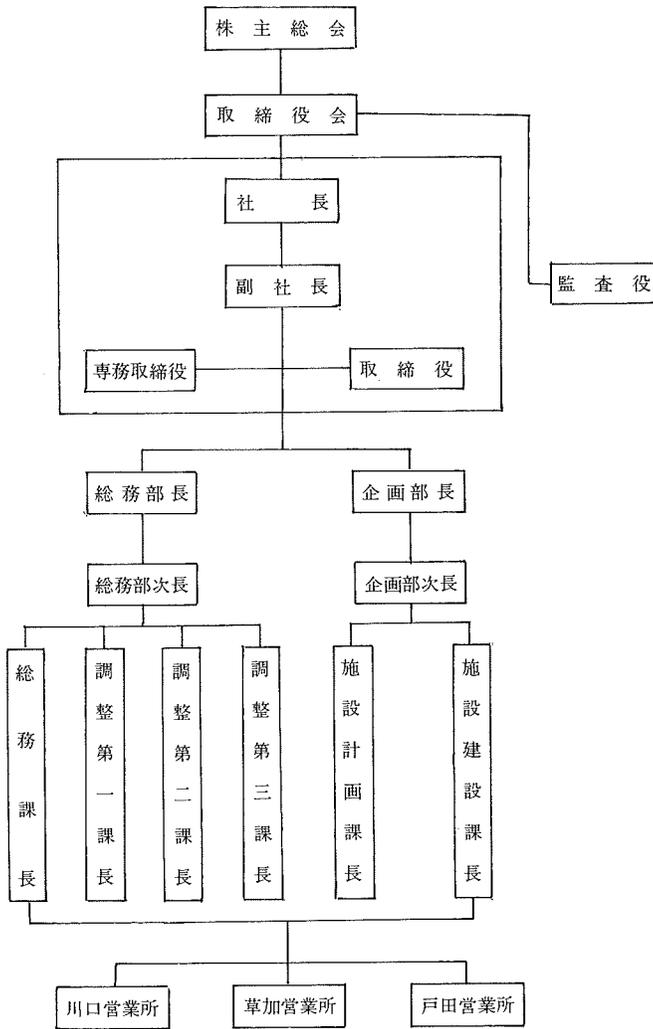
④ 右記に関連する業務

①の施設の維持管理および、②の多チャンネル事業については、外かんを対象としており、多チャンネルを前提とした維持管理である。

③の道路に起因する電障対策の調査、設計、施工については、特定の道路建設を対象にしているわけではなく広く一般的な建物等の電障についても積極的に参加したいと思っている。

現在は、関東地区を中心に、建設省、

表2 組織構成



日本道路公団の指名登録を済ませた。実績としては、直接日本道路公団から受注したわけではないが、平成元年度、第三京浜道路の野川地区で、共聴組合から約五〇世帯の電障施設の構築工事を受注し施工した。

KCATにおける技術レベルは、高水準に位置し、あらゆる電障工事も可能と自負しており、来年度には全国的規模で展開したいと考えている。

三 外かんの電障対策の場合

1 電障の概要

外かんは図1のとおり二層構造になっており、高架部は自動車専用道路（東北道、および常磐道の延伸部）、下層は一般国道二九八号となっている。

電障は、外かんの高架構造および八mの遮音壁

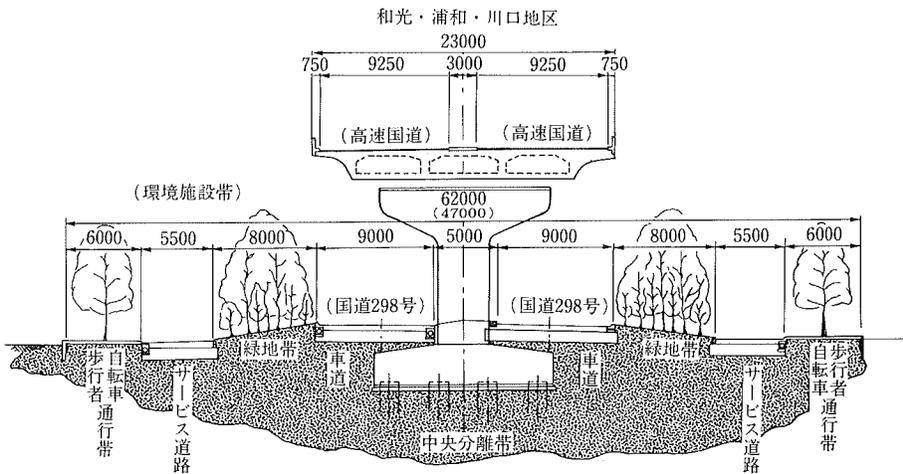


図1 外かん標準横断面図

険分散の意味で、一センター、二サブセンターの三ブロック構成とした。(図4システム図参照)
 電障対策施設としてのセンターの機能は、再送信の電波を受ける親アンテナを持ち、サブセンターを経由して集まるシステム、機器の稼働状況の監視を有で行う。

サブセンターは、担当ブロック内のシステム、

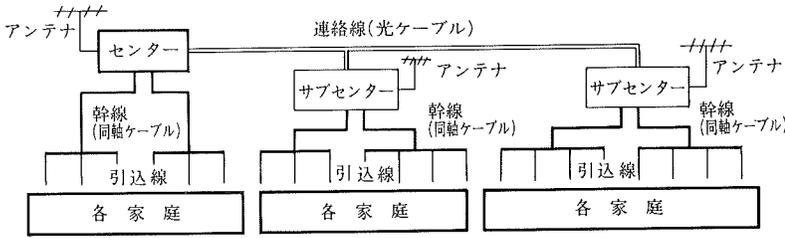


図4 システム図

機器の稼働状況をセンターに送る無人の施設で、センターに機能障害が生じた場合、センターに代わり担当ブロック内の再送信を行う機能をもつ。
 センターとサブセンターは、自動車専用部の中央分離帯に敷設した光ケーブルで連絡する。

しかし、構築にあたっては、事前補償の趣旨をくみ、電障が外かん建設の支障とならないよう、外かんの建設工程を勘案し、高架等建造物の設置による電障が発生する前に再送信サービスができるように、施設を一一のブロックに分割し、それぞれ単独で機能する暫定形として構築を進めていく。

以下の工程を経て多チャンネル施設に変更する。

- ① 暫定ブロックによる電障対策施設の構築
 - ② 監視機能を有するセンター、サブセンターの建設および、センター、サブセンターを結ぶ光連絡線の敷設
 - ③ 暫定ブロックの統合
 - ④ 多チャンネル事業用機器の設置(主にセンター)
- 多チャンネルへの移行にあたっては、屋外施設は、ほとんど変更改造の必要はなく、センター内に多チャンネル放送施設を追加することが主である。

表5にブロック構成図を示す。

四 多チャンネルの計画

1 多チャンネルの実態
 CATVの先進国であるアメリカでは全世帯数の五〇%以上が、多チャンネルに加入している。

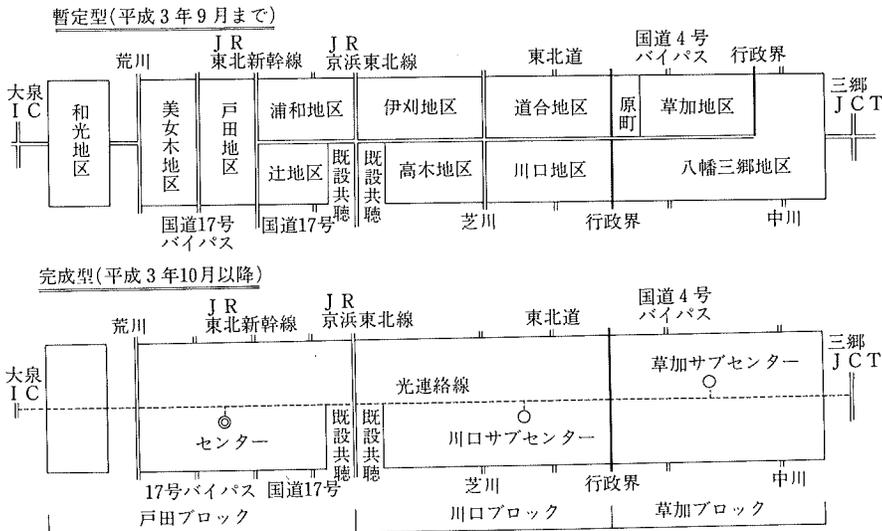


図5 ブロック構成図

表3 有線テレビジョン放送の現況(受信契約者数5,001以上の許可施設一覧表)

(平成元年3月31日現在)

	施 設 者	施 設 の 所 在 地	受信契約者数	備 考
1	(株)日本ネットワークサービス	山梨県甲府市	62,032	再、自
2	レイクシテイ・ケーブルビジョン(株)	長野県諏訪市	43,025	再、自
3	新宿新都心開発協議会	東京都新宿区、中野区他	32,545	再、補、施
4	(株)東京ケーブルビジョン	東京都、埼玉県(6号線)	31,360	再、補
5	住宅・都市整備公団、東京都、東京都住宅供給公社	東京都、埼玉県	30,923	再、補
6	(株)京阪神ケーブルビジョン	大阪市、浪速区他	28,192	再、補
7	(株)研究学園都市コミュニティケーブルサービス	茨城県筑波市	27,517	再、自
8	(株)テレビ松本ケーブルビジョン	長野県松本市	21,173	再、自
9	大阪ビジネスパーク開発協議会	大阪市城東区	18,091	再、補
10	(株)上田ケーブルビジョン	長野県上田市	18,000	再、自
11	生活協同組合唐津ケーブルテレビジョン	佐賀県唐津市	16,436	再、自
12	長崎ケーブルテレビジョン(株)	長崎市	15,248	再、自
13	(株)東京ケーブルビジョン	東京都(7号線)	14,745	再、補
14	(株)サンシャインシティ	東京都豊島区	12,893	再、補
15	(株)神戸市開発管理事業団	兵庫県	12,639	再、補
16	千歳市	北海道千歳市	12,528	再、補
17	洛西ケーブルビジョン(株)	京都市西京区	12,354	再、自
18	(株)京阪神ケーブルビジョン	大阪市(南海住之江)	10,723	再、補
19	(株)福岡ケーブルビジョン	福岡市	9,524	再、補、自
20	(株)インフォメーション・ネットワーク・コミュニティ	長野市	9,465	自、再
21	(株)CATV富士五湖	山梨県富士吉田市	9,318	再、自
22	(株)東京ケーブルビジョン	東京都(5号線)	9,080	再、補
23	(株)京阪神ケーブルビジョン	大阪市(南港ポータウン)	8,876	再、補、自
24	大阪ビジネスパーク開発協議会	大阪市北区	8,068	再、補
25	宮古島有線テレビ(株)	沖縄県平良市	7,825	自、再
26	生活協同組合伊万里ケーブルテレビジョン	佐賀県伊万里市	7,788	再、自
27	(株)京阪神ケーブルビジョン	神戸市兵庫区	7,646	再
28	(株)東京ケーブルビジョン	東京都新宿区	7,614	再、自
29	井原市テレビ共同聴視組合	岡山県井原市	7,600	再、施
30	(株)日本ネットワークサービス	山梨県市川大門町	7,386	再、自
31	住宅・都市整備公団	兵庫県西宮市	7,300	再、補
32	山科第2地区テレビ共同受信施設組合	京都市山科区	7,015	再、補
33	野秋電設(株)	静岡県三島市	6,890	再
34	電源開発(株)	埼玉県川越市	6,534	再、補
35	文京ケーブルネットワーク(株)	東京都文京区	6,480	自、再
36	東部電設(株)	静岡県沼津市	6,345	再、自、施
37	シーエーティーアイ愛知(株)	愛知県半田市	6,329	再、自
38	三井不動産(株)	神奈川県川崎市	6,262	再、補

注1 備考欄の「再」は同時再送信、「自」は自主放送、「施」は施設提供及び「補」は補償施設であることをそれぞれ示す。

(郵政省放送行政局有線放送課作成)

日本では、少し古い昭和六三年のデータであるが、多チャンネル事業を行っているCATV局は一七五局あり、再送信のみ行っている局は六五一局ある。合計八二六局で、契約受信者一六九万世帯を有している。これは、NHK受信契約者数の約一八%にあたる。

平成二年度開局および開局予定が二五局あり、計画中包含め、更に増加の傾向にある。ちなみにKCATの施設が完成すれば全国で第三位の規模である。(表3有線テレビジョン放送の現況参照)

2 KCATの場合

多チャンネル事業は、その設置に当たっては郵政省の設置許可を受けなければならないが、現時点では、難視対策が主であり、許可申請する迄に至っていない。

難視対策施設のメドがついた時点で、許可申請することとしているが、開局目標としては、外かんの供用開始にあわせたい。

なお、ハード面では現在進めている難視対策施設を若干の変更することで、対応可能となるよう設計してある。

チャンネルプランについても、検討中であるが、会社設立時の計画は表4のとおりである。

外かん以外で、KCATが多チャンネル事業を行うかどうかは、現時点では何ともいえないが、

道路に起因する電障対策が主体であり、その施設規模が多チャンネル事業として採算性があるかどうかにかかっているといえる。一説には、一万世帯以上の加入がなければ多チャンネルは事業として成り立たないといわれている。

しかし、KCATの場合は、次のような理由で多チャンネルに一六、〇〇世帯以上の加入がなければ、将来経営が苦しくなる。

難視発展型が多チャンネル事業では、まず難視対策として、対象世帯全てに施設を引込み再送信サービスを行う。

その内の希望者のみに、多チャンネルサービスを行うので、普通の多チャンネル型に比べ非常に不経済な贅肉の多い施設構成となる。

難視施設の場合、費用負担金には、二〇年を限

度に維持管理費が見込まれているが、二〇年目以降は施設所有者の負担である。

外かんの場合は、KCATが難視対策施設所有者であり、二〇年目以降も、この難視の再送信のサービスと、多チャンネルの混在した肥満施設を多チャンネルの利用料金収入で維持管理することになる。

そこで関係の皆様に、難視対策機能を有する多チャンネル施設について、道路占用料の減免措置、電柱の共架料金の減免等が実現するよう、法的な対応をしていただきたく、お願い申し上げます。

五 おわりに

外かんの電障対策は、日本道路公団としても例の少ない大規模な電障の費用負担であり、かつ会社組織のKCATがそれに係わるといふ事務処理の複雑さがあり、その進め方について、試行錯誤を繰り返してきたが、一年半が過ぎ、日本道路公団、KCATとも、ようやく軌道に乗ってきたようである。

平成三年度は、KCATとしては、多チャンネルへの転換の時で、社員一同一丸となって進まなければならぬ大事な時期であります。

皆様のご理解とご指導のほどよろしくお願いいたします。

表4 チャンネルプラン (案)

当面 (難視対策)	将来 (有料チャンネル)
○再送信 十波	○再送信 十波
・NHK総合	○有料放送 十五波
・NHK教育	・NHK衛星放送第一
・日本テレビ	・NHK衛星放送第二
・東京放送、	・自主放送番組組 五波
・フジテレビ	(内容未定)
・テレビ朝日	・FM放送 六波
・テレビ東京	・ペイ放送 二波
・テレビ埼玉	(特別料金)
・千葉テレビ	
・放送大学	

秩父往還道

大滝村国道140号

埼玉県



はじめに

国道一四〇号は、熊谷から秩父を経て、山梨県に至る東西の道筋であり、古来から「秩父往還道」と称されている。

近世において「秩父往還道」には、数条の道筋を確認することができるとができる。

一条は江戸時代、江戸より板橋へ出て、大宮・鴻巣・熊谷と当時の五街道である中山道を北上、熊谷を左折し、寄居、長瀬を経て秩父大宮郷に至り、さらに贄川、大滝を通って雁坂峠を越える山梨県に通じる道で「熊谷通り」といわれる。これが初めに述べた、現在の国道一四〇号であり、当時の中山道と甲州街道とを結ぶ重要な脇往還であった。

二条目は、やはり江戸より板橋・川越の城下町に至り比企郡高坂・小川を経て皆新田峠を越え、秩父大宮郷に至る道で「川越通り」という。

三条目は江戸より田無・所沢、飯能・吾野を経て、正丸峠を越え、秩父大宮郷に至る道で、これを「吾野通り」という。その他、多摩郡より名栗村、山伏峠を越えて群馬県鬼石村に至る道で、「南北一条道」などもある。すなわち、秩父大宮郷や秩父郡内に至る道筋を総じて「秩父往



道標—中山道と秩父往還道の分岐点に建立

還」と呼んでいたもので、ここに述べた「通り」以外にも種々な道筋がある。

また「秩父往還」は、江戸から秩父大宮郷に至るまでの「秩父道」、秩父大宮郷から雁坂峠を越え甲州街道に通じるまでの「甲州道」とに分けられる。

秩父往還道のなりたち

「秩父往還」の特徴は、地形的にはいずれも峠越えの道筋であり、地理的には、江戸を起点に延びているものと、中山道や甲州街道等に連絡する支線としての役割を担った道筋とがある。そして、秩父大宮郷を中心に考えれば「秩父往還道」は、いずれの道筋も秩父大宮郷を起点として四方に延びているということがわかる。

歴史的には、古来より沿線の郷村を結ぶ生活道、あるいは秩父札所や秩父三山への参詣道として発達してきた道筋であり、近世になってからは秩父絹取引の商人達が往来した絹の道である。現在の一四〇号である秩父往還道の熊谷通りについては、一六六三年以降秩父大宮郷付近が、今の行田市にあった忍藩の所領となったため、忍城と忍藩秩父代官所とを結ぶ忍藩役人達の往来道であった。秩父と甲州

とを結ぶ甲州道については、その中継点である雁坂峠が古代より武蔵と甲斐を結ぶ峠として存在していたといわれ、「日本書紀」にも蝦夷を平定した日本武尊がその帰路ここを通過したと思われる記述が見られ、三峯神社をはじめ、日本武尊伝説がこの道筋に多く残されている。

甲州道の利用が盛んになるのは、戦国期の甲斐武田氏による北武蔵侵入からである。武田氏は、周囲が山であることを逆に、その拠点である甲府盆地から国外に伸びる街道を整備し、国境には関所を、要所にはノロシ台を設けて警備に当たったことは有名である。甲州道も武蔵の国の玄関口である雁坂峠があり、当然のことながら、北武蔵に伸びる街道として武田氏によって整備され、大滝村の栃本関所もこの時期、武田氏によって設けられたものと考えられている。また当時、甲州道を通じて秩父と甲斐との産業、宗教など

の交流もみられる。このように、古代・中世を通じて甲州道は甲州と武蔵を結ぶ重要な路として発展、利用されてきた。近世になって、江戸幕府は、関東への「入り鉄砲」と関東からの「出女」を取締まるため、主要な街道に関所を設けた。

現在も残る栃本関は、中山道と甲州街道の間道である秩父往還の通行人を取調べるために設けられたものである。

秩父往還道の歴史的役割

秩父札所巡礼

秩父往還の特徴の一つとして、秩父札所や秩父三山への参詣道としての性格をあげることができ、これを端的に示しているのが、中山道と秩父往還道との分岐点に建っている三基の道標である。鎌倉時代になると、旧仏教にかわって、いわゆる鎌倉仏教の信仰がいきわたり観音信仰が広がり、日本百番観音の内、秩父三四ヶ所の札所が成立

した。

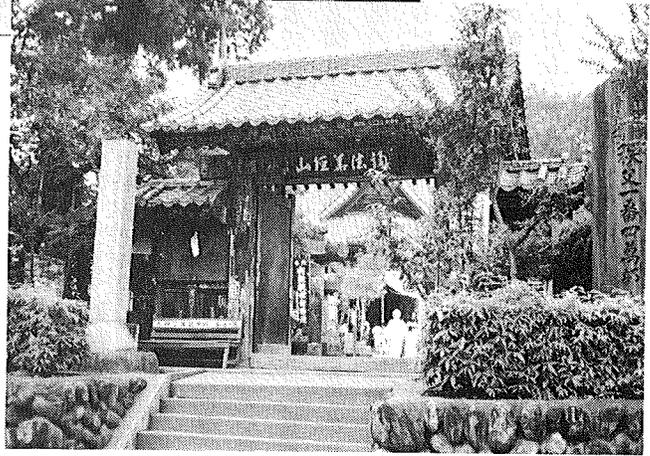
この秩父札所をはじめ、秩父三山の宝登山神社、妙見社（秩父神社）、三峰神社のいずれも中世から庶民の信仰を集めていたところであるが、江戸時代になると信仰とともに余暇としての要素も加味され、各地に講中が組織されて信仰圏の拡がりをみせたため、年間を通して盛んに参詣されるようになった。

特に、秩父札所は地理的にも江戸に近く、札所の立地範囲も比較的狭いので容易に巡拝できることから、江戸やその周辺地域の信仰を集め、ますます盛んとなり、時には往来した巡礼者数は年間で約四万人から五万人に達したといわれ、現代でも強い信仰を集め、秩父地方の風物誌ともなっている。また当時、巡礼者が旅先で消費する経費は、秩父地方にとって貴重な現金収入となるため、その取扱いは、時には慎重な配慮がなされ、時の秩父代官は特に度々に触書を

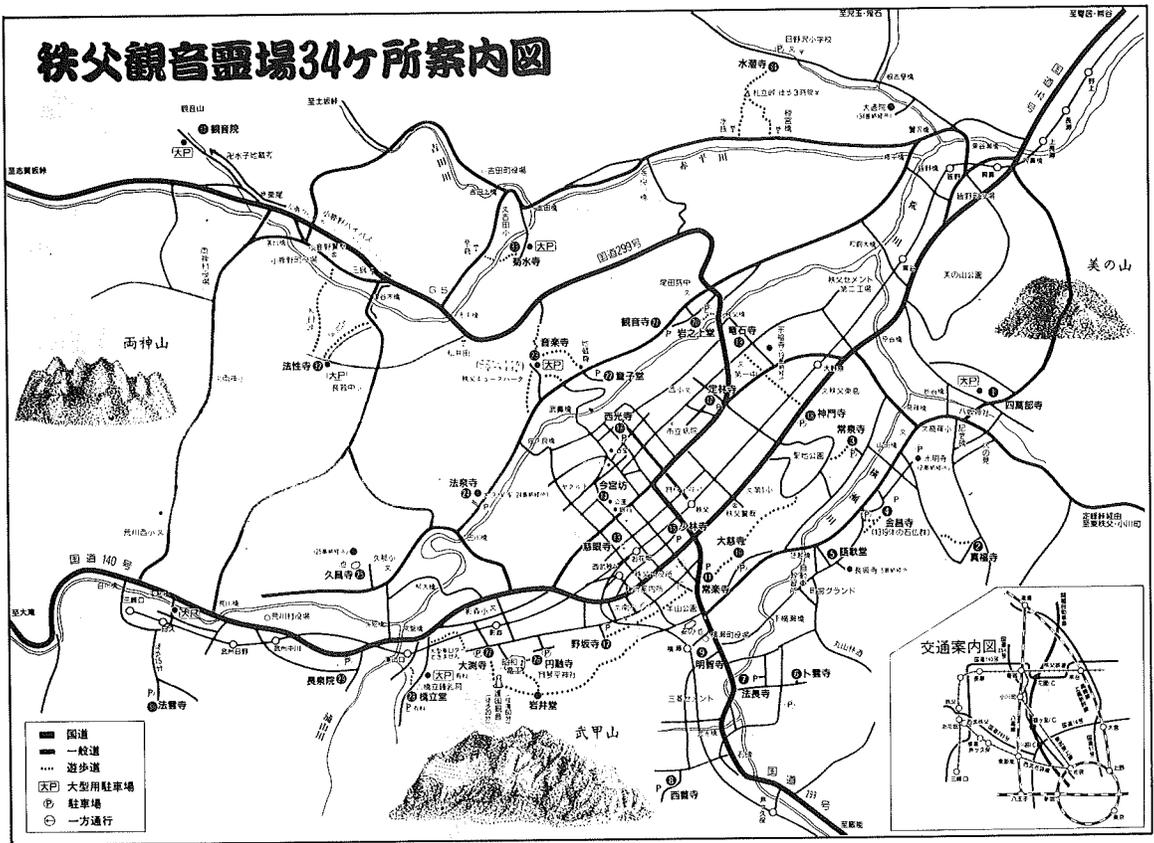
出して、巡札者の取扱いに届かないよう領民を戒めていたそうである。



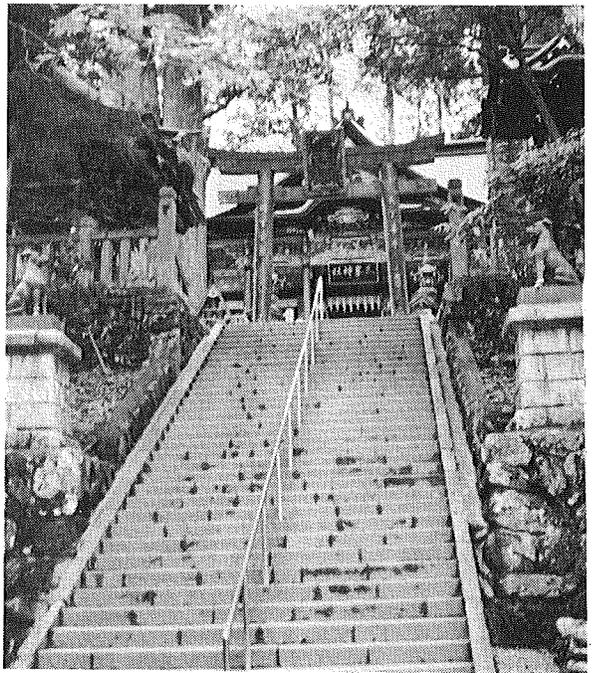
▲札所 一番▶



札所 四番



秩父神社



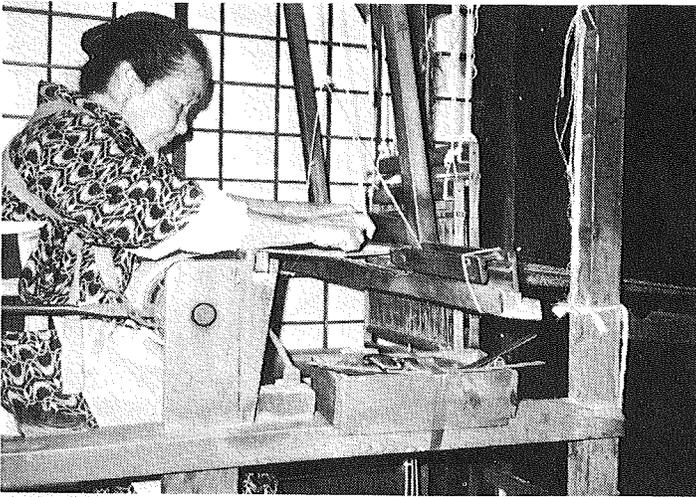
秩父三山のうちの一つ—三峯神社



宝登山神社

絹の道

秩父往還道沿線の村々、とりわけ秩父地方では、江戸時代の前期から絹織物の生産が行われ、江戸中期になるとほぼ秩父郡内全域にわたって絹織物の生産が行われるようになった。この絹織物の集荷機構として各地に「絹市」が立ち、取引が行われた。江戸時代の天明年間前後の時期に、武蔵国内で年間取引高で二



機織り風景



秩父夜祭り

万疋を越える絹市が立ったのは五か所あり、中でも秩父大宮郷の絹市は盛大で、秩父郡内の年間取引高の約六割にあたる三万一千疋を取扱ったと言われている。

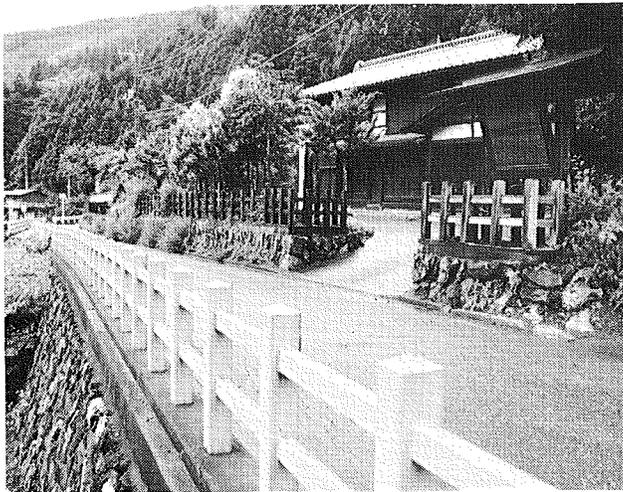
妙見社（秩父神社）の冬祭には一日から六日まで市が開かれ、

諸国から絹買商人が集合して「絹

大市」が開催され、年間で最大の取引が行われた。その際の絹の大市には、四台の屋台が張りだし、舞台をつけて歌舞伎の上演をし、秩父往還はそのまま劇場と化すなど、人々の生活から娯楽まで広く係わっていたようである。



秩父神社の冬祭り(秩父夜祭り)



栃本関跡

栃本関跡

所在地 秩父郡大滝村大字大滝
(栃本)

そのはじめは戦国時代、甲斐の武田氏が秩父に進出したとき関所を置いて、家臣山中氏を関守にしたと伝えられている。後、徳川氏が入国以来大滝村を天領とし、関所も継承した。し

かし、この関所だけでは警備が手薄であったため秩父側と甲州側に加番所を設け、警固を厳重にした。関所の役宅は、文政六年に焼失し、現在の主屋はその後に建てられたもので、その後二階を建て増しするなど改造されたが、玄関や上段の間および外部の木柵などには関所のおもかげがとどめられている。

また幕府がこの地に関所を置いた理由としては、地理的なものと産業、経済的なものがあったと考えられる。地理的なものとしては、大滝村の栃本から雁坂峠や十文字峠を越えると、箱根関所や横川関所を通らずに京都・大阪へ抜けられる間道であったこと。産業、経済的なものとしては、近世初頭から秩父山中において金山の開発や御林の伐出しが行われ、そのため多数の労働者が入山し、治安管理的な面も強かったようである。

秩父往還道の特色

秩父往還道とは、各地から現在の秩父市に向かって往く道筋を総称して呼んでいたようである。

秩父地域は埼玉県の西北端に位置し、関東平野の奥座敷のように秩父連山、奥武蔵丘陵、上武丘陵の山ふとらに抱かれ、四季折々の美しい山岳、清流と独特な民族文化遺産を持ったところである。しかし生活条件上が厳しく、この地に住みついた秩父人は、お互いに励まし合って、力強く産業や文化を開拓してきた。そしていつの頃からか、秩父札所の巡礼地となり、山岳信仰の地となり絹の道となり、越えねばならない峠の道を多くの人々が時には楽しく、時には苦難の道として、行き交ったのが秩父往還である。

平成の国道一四〇号

国道一四〇号は秩父往還道と

して長い歴史をもち、大正九年県道甲府・秩父線、昭和二八年には二級国道一四〇号（甲府・熊谷線）となり、昭和四〇年一般国道一四〇号となった。しかし、これまで雁坂峠をはさんで約一〇kmが通行不能区間であり、俗に「開かずの国道」といわれてきた。

今、時は平成を迎え、来たるべき二一世紀に向けて、秩父地域は大きく様変わりしようとしている。

秩父地域は、緑豊かな大自然と歴史文化に恵まれたこの地域にスポーツ・レクリエーションをはじめ、芸術・文化活動などさまざまな活動が楽しめる「秩父リゾート地域」を構想し、また産業面については、先端技術産業や学術研究機関の導入を促進し、地域の活性化を図り、自立的で活力に満ちた地域社会の形成をめざす県の「テクノロジーイン構想」のエリアに指定されている。



「平成の140号」-埼玉県施工の橋梁雁坂トンネルに係るアプローチ部分



「日本の道100選」の記念碑

国道一四〇号は、このような地域の産業・経済の発展のための交通体系の、特に重要な主要路線となっている。

現在一四〇号の整備状況は、熊谷市から寄居町までほぼ四車線で整備されており、寄居町・皆野町間のバイパスも工事着手したところである。

また、山梨・埼玉両県の多年の念願である通行不可能区間の解消についても、雁坂トンネル

区間以外のアプローチ部分は両県において着々改良が進められ、最大の難関である雁坂トンネルは、昭和六三年度から建設省の直轄で工事が開始された。

昭和三二年に「甲府・熊谷国道改修期成同盟会」が結成されて三〇数年、ようやく両県が自動車で結ばれようとしている。貫通のあかつきには、往時の甲斐との交流が復活し、両県の地域振興、経済、文化に大きく寄与

することが期待される。

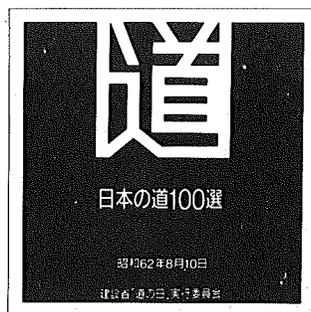
おわりに

道の重要性和意義を広く国民にPRするため、昭和六一年度から国で「道の日」が設けられ、国道一四〇号の大滝村の栃本関跡付近が「日本の道100選」に選定された。昔から秩父に向かう道筋はすべて秩父往還と呼ばれ多くの人々の往来があった。その山岳美と、清らかな渓谷美とともに信仰の地として、それぞれの想いで秩父路を歩いたことだろう。



「旅情を運ぶ道」

福江島周回道路



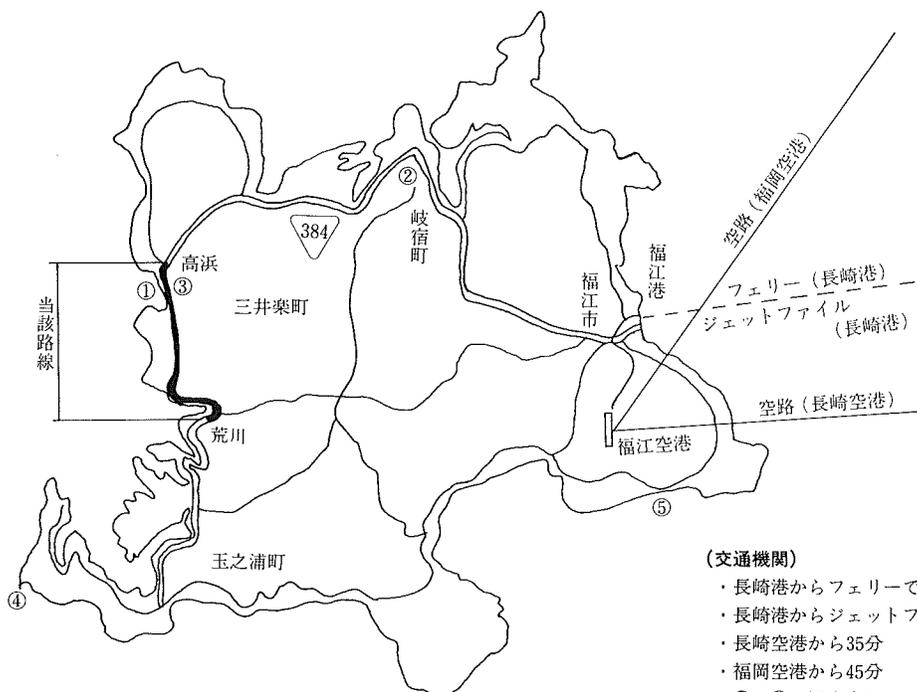
長 崎 県

福江島は、九州の最西端に位置する五島列島の主島であり、長崎港から西へ一〇〇km、東シナ海に浮かぶ約三二四km²の島である。

この島は、火山群を伴う沈降性地累島で多くの溺れ谷を持ち、その海岸線は屈曲に富み、昭和三〇年に西海国立公園として指定を受けている。

また、この島の歴史は古く、弘法大師にゆかりのある島であり、遣唐使船が日本を離れる最後の寄港地の島として栄え、その足跡が残っている。また、倭寇や隠れキリシタンの島でもあった。

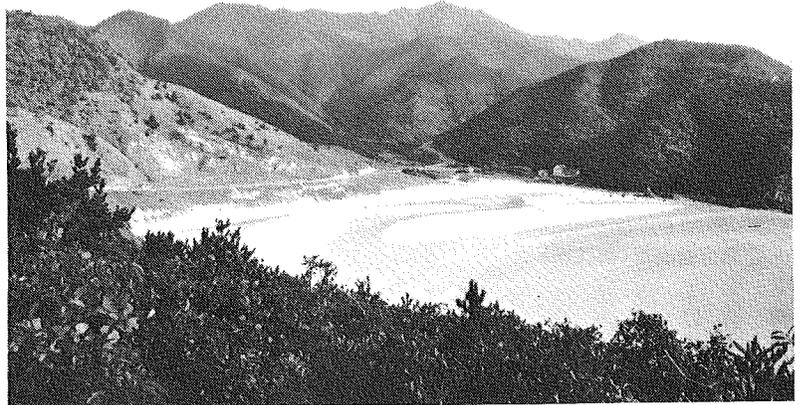
このように起伏に富んだ地形のため、集落は入江ごとに発達し、そのため、集落間を結ぶ交通路は、海上交通と海に沿った山越えの交通路となっている。今回紹介する国道三八四号は、このような地形の島を、福江市・岐宿町・三井楽町・玉之浦町を結び福江島を周回している



(交通機関)

- ・長崎港からフェリーで3時間25分
 - ・長崎港からジェットfoilで1時間25分
 - ・長崎空港から35分
 - ・福岡空港から45分
- ※ ①～⑤は写真参照

福江島概略図



①高浜海水浴場(三井楽町)



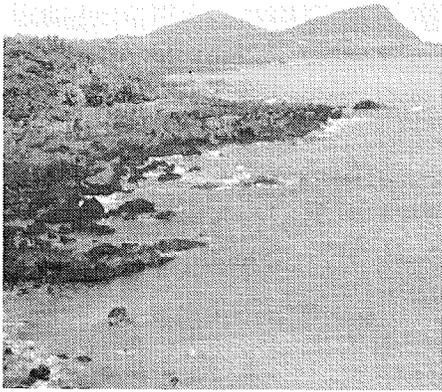
③高浜トンネルを臨む(三井楽町)



②水の浦教会(岐宿町)

基幹道路である。なかでも、昭和六二年に「日本の道一〇〇選」に指定された三井楽町高浜、玉之浦町荒川間は、かつては一部交通不能区間であったが、全線にわたる改良が進み、当該区間を含め七つのトンネルが作られ、現在もなお改良工事が進められている。工事は、国立公園内の工事であるところから、法面の長さを最小限にとどめ、植栽を施し、環境保護に配慮している。

福江島の主要産業は、肉用牛・葉たばこ・養蚕・養豚等の農業やまき網・定置網等の水産業などの第一次産業であるが、最近、自治体による「ふるさと創生」としての村おこしやリゾート開発等への取り組みが盛んになり、観光事業の進展が著しくなってきた。平成二年四月には、長崎・福江間にジェットフォイルが就航して、今や、観光事業が主要産業となっている。



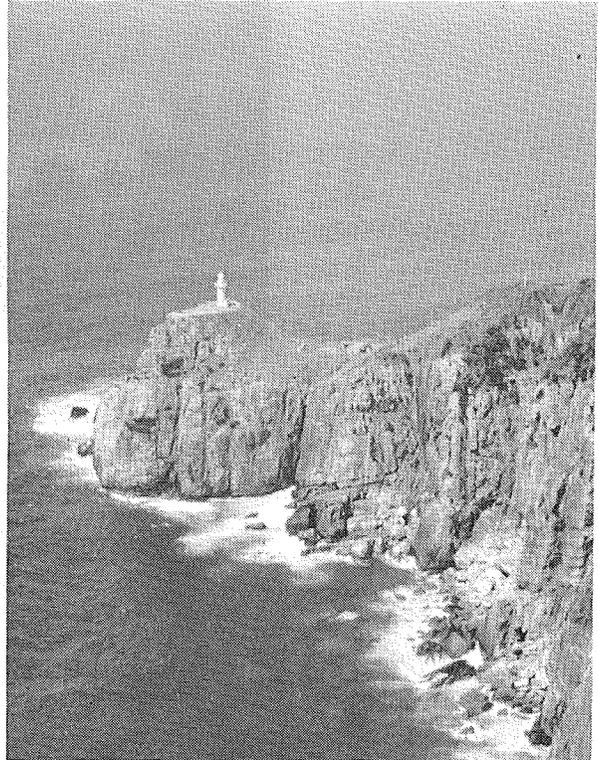
⑤ 燈瀬熔岩海岸(福江市)

このように、国道三八四号は、第一次産業の生産基幹道路としての目的を果たしながら、観光事業の基幹道路として、その色合いを濃くしてきている。

当該区間の前面に広がる海浜地高浜は、その広く白い砂浜が沖に向かうほどにコバルトブルーに染まり、やがて、空の碧さと溶けあい、また、夕日に染まり暮れなずんでいくさまは、キ

リシタン殉教者の祈りにも似た壮厳さで、しばらくは沈黙をよぎなくされる。さらに、近くには島内唯一の温泉地「荒川」があり、旅の疲れを癒してくれる。

このように、国道三八四号福江島周回道路は、島民が生きていくための道路として、また、都会の雑踏から美しい自然を求めて訪れる旅人に安らぎをあたえる道として、発展し続けるの



④ 大瀬崎断崖(玉之浦町)

である。



道路法Q&A

Q

道路予定区域においては、道路法第九条第二項に列挙されている規定以外は準用できないのか。また、当該区域内において道路損傷行為が生じた場合に、同法第二二条（工事原因者に対する工事施行命令等）及び第五八条（原因者負担金）の準用は可能か。（同法第九条第二項には、同法第二二条及び第五八条の準用は明記されていない。）準用できない場合には、このような道路損傷行為に対して、いかなる方法で復旧費を請求すべきか。

A

法第九条の趣旨は、道路予定区域を予定公物（将来、特定の公共の目的に供用すべきことが決定されている土地その他の物件）として、公用制限（特定の公共事業の必要または公益上必要な特定物の効用を全うするため、特定の財産権の上に加えられる公法上の制限）を行うことにある。本条の趣旨を踏まえた上で、以下道路予定区域における道路法の準用がどこまで可能か検討する。

- 道路法第九条第二項において、道路予定区域で準用することを明記している条文は以下の通りである。
- ① 私権の制限（第四条）
 - ② 道路の占用（第三章第三節）
 - ③ 道路に関する禁止行為（第四三條）
 - ④ 沿道区域における土地等の管理者の損害予防義務（第四四條）
 - ⑤ 道路保全立体区域の指定（第四七條の九）
 - ⑥ 道路保全立体区域内の制限（第四八條）

⑦ 道路管理者等の監督処分（第七一条）、監督処分に伴う損失の補償等（第七二条）および負担金等の強制徴収（第七三條）

⑧ 法令違反等に関する監督（第七五條）

⑨ 許可等の条件付与（第八七條）

⑩ 不用物件の管理等（第九二條、第九五條）

このように、同条は、道路予定区域を供用開始後の道路に準じて扱うべく準用する条文を限定列挙しているが、これは、列挙されている条文以外の道路法の規定の準用をまったく認めない趣旨ではない。たとえば、占用料の帰属を定めた法第六四條は、占用に関する第三章第三節を準用し、占用料を徴収することとした以上、当然に準用になると考えられている。また、法第二四條のように条文の趣旨が道路予定区域において準用されることを想定していると解される規定は、明文の規定がなくとも準用し得ると考えられている。法第二四條は、道路管理者以外の者が、道路に関する工事または維持を行うこ

とができる旨およびその場合の手続を定めたものであるが、具体的に同条の準用の可否が問題となるのは、たとえば、道路の新設工事を請願工事として承認することの可否についてである。

これについては、そもそも、道路の新設工事は供用開始前の道路区域において行われるから、第二四條の趣旨自体が供用開始前の道路区域における新設の請願工事を想定しているものと解され、第九条第二項で改めて準用するまでもなく、承認は可能であると解されている。）

では、法第二二条および第五八條は道路予定区域において準用され得るのか。

法第二二條は、第三者による工事または行為によって道路に関する工事または道路の維持が必要となった場合に、原因者に一定の義務を課することが、道路の管理に支障のない限り衡平であること、また実際の扱いにおいても、工事発注、負担金の収納等の手続が不用となるといった便宜があることから、原因者に対して当該道路に関する工事の施行を命ずることができることとしたものである。

また、法第五八條は、本来道路管理者が負担するのが原則である道路の管理に要する費用であつても、第三者の工事または行為によって必要になった費用については、その必要を生じた限度で負担させようとするものである。

道路法Q&A

以上、両条の趣旨からすると、両条とも法第九一条第二項に掲げられている規定に付随する規定ではなく、また、道路予定区域において適用されることが前提となっている規定でもないことは明白である。よって、これまでの解釈では、準用できないものとされてきたところである。

しかし、供用開始直前で道路としての構造物が既に構築されているときに損傷行為があった場合等実務上道路予定区域において、両条の適用を求めたいケースもあり、また、準用できる余地はあるのではないかと、この見解も存在する。すなわち、もともと法第九一条第二項は列挙しているもの以外の規定の準用を認めていると解されること、両条の趣旨を考慮に入れた上で検討するならば、両条の適用において道路予定区域と既供用区域との間になんら区別を設ける必要性がないこと、法第九一条第二項の目的（道路としての効用を将来全うするために道路予定区域を道路に準じて管理すること）から考えるならば、両条の適用が望ましい場合があること等の見解である。

これに対し、法第九一条が準用条文を限定列挙しているのは、道路予定区域には、道路工事が全く行われておらずいわば国有地としての管理に類似するものから、道路工事がほとんど終

了し供用開始直前のものに至るまでその態様が様々なものがあることから、その適用の必要性が高い規定に限定し、過大な公用制限がかかることを防止するためであり、上記の如く準用規定の運用における追加を軽々しくなすべきではないこと、また、法第五八条については、実務における原因者負担命令の必要性は、道路の復旧を道路管理者が速やかに行うことができ、かつ、その後の行政法上の手続によって費用を償還せしめることができるという点にあるが、道路予定区域においては、道路としての供用がなされていないのであるから、その利点である道路の速やかな復旧の必要性は小さいこと等の反対意見がある。

以上、法第二二条および第五八条の道路予定区域における準用については、肯定、否定双方の見解があるが、現在のところ、先に述べた従来の解釈を変更すべき積極的な理由は見出し難いものと言わざるを得ない。

なお、今後、実務上準用の必要性が高まることとなった場合には、再検討が必要となろう。

また、復旧費の請求については、法第二二条および法第五八条の準用以外に以下の方法がある。

第一に民法上の不法行為の要件を満たす場合には、不法行為による損害賠償請求ができる。

第二に道路法第四三条違反として法第七一条第一項の規定により監督処分を行い、現状回復命令をすることができる。現状回復命令に従わない場合には、行政代執行法（昭和二十三年法律第四三号）の規定により、代執行（具体には道路の復旧等）を行い、国税滞納処分の例による費用徴収をすることができる。



編集雑記

雪国の厳しい環境の中で、昼夜を問わず交通を確保している除雪現場の苦勞と、案外知られていない雪道通行のマナーをPRするため、「雪に備える」という四〇分ものビデオを作ったことがある。シナリオは道路局に監修してもらい制作はプロに依頼した。

このシナリオでのクライマックスは、吹雪の中で各種の除雪機械が活躍するシーンである。国道一七号三國トンネルから越後湯沢にかけての豪雪地帯でロケをすることにした。豪雪地帯といっても毎年同じ量の雪が降るわけではないし、平野部に集中する里雪型と山間部に降る山雪型とがある。今年ほどの型の雪になるかの予測はむずかしい。……とはシナリオの検討が相当進んだ段階で気がついた。

ロケ班が現地入りしたら都合よく吹雪が来てくれるか、心配になってきた。プロに制作を依頼したといっても、この業界特有の個人経営に近い会社だし、監督、俳優、カメラマンは他の仕事の合間をぬっての参

加。撮影器材や自動車もすべてレンタルとあって、借り賃だけで一日六〇万円とか、それに二週間前までに出発日を決めなければスタッフも集まらない。興業映画のように現地入りして天候待ちの真似は到底できない。

「一発勝負でいきたい」と協力をしてくれる北陸地方建設局に、吹雪日のデータを調べてもらった。二週間後の某日に確実に吹雪が来るとは予測できないと当り前のような返事があった。さりとて他の映像を借りての切り張りでは、除雪という特殊分野だけにゴマカシがきかない。映画の制作会社がスタジオでのセット撮影を多く使うのも、天候の制約をのがれるためと知った。

現地入りをいつにするか迷いに迷い、遂に統計上吹雪の最後のチャンスと教わった立春すぎの二月四日にロケ班は東京を出発した。……その結果がどうなったかは、ビデオをご覧いただきたい。

わずかの吹雪を編集で上手に生かし、ストーリーの展開には支障なく仕上がったが、シーン中で除雪作業員が何気なくつぶやく「自然にはかなわね」の一言は、制作スタッフの偽りのない気持をよく表して

いた。このあとロケ班とラストシーンの国道八号酒田市まで同行した。

新潟市から中条町、村上市にかけての平野部の沿道には工場がならび、資材や野菜を積んだトラック、そして大小の乗用車がチェーンなしで疾走していた。昔から日本海側に住む人達を孤立させ、日々の生活を圧迫する白い魔物と恐れられていた豪雪。

現在ではきれいな水と空気を必要とする産業になくはならない貴重な資源とみられてきた雪。この悪しきものから善きものへの認識の大転換をもたらした根源は、あの雪原の中に果てしなく続く黒い帯を、昼夜を分かつた現出させている道路除雪の成果にほかならない。

とはいっても雪国の自然はきびしかった。(亀)

1月号は
「道路整備の長期展望」
をテーマとした新年特別座談会を掲載
の予定です。

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

〒101 東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階 TEL03(234)4310・4349

定価650円(本体価格631円) 訂50

FAX03(234)4471

<年間送料共8,400円>

払込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター