

巻頭言 ■ アダム・スミスの交通論 東京女子大学教授 伊藤善市 1

### 特集 / 道路に関する広報活動

親しみと潤いの道のために——もっと道路のPRを—— 評論家 生内玲子 3

道路に関する広報・広聴の取り組みについて 道路局道路総務課 6

道路モニターからのヒアリングについて 道路局国道第一課技術第三係長 有田幸司 12

阪神高速道路一五号堺線通行止補修工事における広報活動について

阪神高速道路公団大阪管理部保全第一課 谷口信彦 15

道路広報展開のあり方に関する検討 株式会社 三菱総合研究所社会システム部研究員 岩瀬広 25

話題の本・「広報パワーアップ・マニュアル」の紹介 近畿地方建設局企画部広報官 高橋善太郎 33

道路広報の現況と若干の考察 道路広報センター事務局長 中村春男 39

渋滞問題への取り組み 道路局企画課道路経済調査室係長 寺元博昭 44

異常気象時における事前通行規制時のトラブルとその解決について 中部地方建設局道路部路政課 52

一般国道二号に係る損害賠償請求事件（大阪地裁(7)第二七八四号）について 中国地方建設局路政課 56

瀬戸内文化圏活性化フォーラムについて 道路局日本道路公団・本州四国連絡橋公団監理官、道路局道路総務課 62

#### 道路管理ブロック会議の概要

中部地区道路管理主務者連絡協議会を終わって 岐阜県道路部道路維持課 64

#### ■道路関係団体紹介

道路および道路交通の情報化に貢献する財団法人日本デジタル道路地図協会 財団法人日本デジタル道路地図協会 67

◆道路法Q&A 11・43・55・72

◆時・時・時…… 73

◆平成二年度既刊号目次 75

# 親しみと潤いの道のために

—もつと道路のPRを—

評論家 生内 玲子

迷惑から希望へ

正直言って、道路工事ほどドライバーにとつて迷惑なものはない。すいている時間をねらって行ったら、道路工事をやっけて、車線規制で渋滞したり、工事のために、ジャンプカーの往来が激しくて嫌な思いをしたりする。「またか」「もういい加減にして欲しい」とうんざりする。

道路を作ってもらうのはありがたいし、改良してもらわなければ困ることはドライバーはよく知っている。地域の人たちもわかっている。総論賛成なのだが、目の前の工事で迷惑すれば、嫌な気分になる。

ところが、この写真を御覧いただきたい。いま最盛期の上信越自動車道の工事現場付近

には、こうしたPR看板がたくさん立っている。工事現場付近の道路脇にもあるし、現場の目隠しの塀などにもいろいろな工夫がしてある。

とくに「みえてきた夢のハイウェイ」とか、「希望をむすぶハイウェイ」などのキャッチフレーズは、ドライバーには殺し文句だ。「ナットク！がんばってね！」と言う気分になる。

こうしたちよつとしたことで、迷惑が希望に変身する。未来への胸ふくらむ思いで、快適なドライブができる。何のために何をやっているのかがわかれば、そして、それが自分たちに関係があることだとわかれば、参加意識も生れ、迷惑を迷惑と感じなくなる。

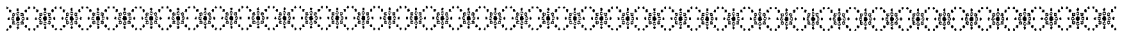
広報ってこう言うものだと思う。

道路情報と道路広報

広報と言う言葉が一般に理解され出したのは、比較的最近のことだ。企業では、広告と広報の使い分けがはっきりして来ている。ところが道路の場合、情報と広報の境界が必ずしも明確ではないように思う。

道路情報と言うと、まずユーザーが連想するのは、道路の異常の有無、すなわち、渋滞、工事による規制、異常天候などによる障害などの有無についての情報である。さらに、平常の標識による案内も情報だし、ロードマップも情報のひとつである。

こうした道路情報、とくにオンタイムの情報については、収集、提供ともにハイテク利



用などでめざましく進歩している。路車間情報システムの活用も大いに期待されている。一方、道路広報にはふたつの面があると思う。上記のような道路情報や、道路建設の計画、道路の供用予定などをマスコミを通じて流すことも道路広報のひとつである。

だが、これだけでは十分ではない。道路の効用、必要性、道路の利用法などについて、ユーザーの理解を得るための広報が欠かせない。これらは、マスコミなどの媒体を通じて流す場合もあり、道路管理者が直接ユーザーにコンタクトする場合もある。



### 親しみと潤い

さて、広報のスタイルだが、道路の効用、必要性と言っても、道路による開発利益、地域振興などのデータの押しつけだけでは、一般ユーザーの共感を得られない。ソフト化時代にふさわしく加工した内容が欲しい。

それも、なるべくホットな話題、地域密着型の話題がよろこばれる。

たとえば、高速道路のサービスエリアに桜前線として植えられた桜が開花したとか、国道の街路樹に、県の木を植えたとか、道路わきのポケットパークの清掃に地域の老人クラブがボランティアをやっているとか、些細なことでも、ほのぼのとした話題があるといい。こんなことが、道路に親近感を持ってもらうきっかけになる。

道路の開通情報や、改良が完成したと言う情報にしても、単に距離や開通時期の数字を発表するだけでなく、その利用による影響、周辺の観光情報などの付加価値をつけた内容のものが欲しい。

道路に親近感を持つようになれば、道路に対する参加意識も生まれ、社会資本としての道路をほんとうに自分たちの貴重な財産と思うようになるに違いない。

## コミュニケーションの場

道路のネットワークは、車を流すためだけではない。人と人とのネットワークの時代だ。道路広報によって、道路利用者と管理者のコミュニケーションが生まれる。また、地域

と道路利用者とのコミュニケーションにもなる。

広報は、工事現場、道路管理の現場などで働く人たちの「やる気」にもつながってくる。ユーザーに喜んでもらおうとしている工夫していることや、現場で収集した情報が、広報のネットを通じて広く知られれば、励みになる。

広報を充実させるには広報伝達のパイプが重要になる。既存の行政広報のネットだけでなく、地域やマスコミ、ミニコミのネットを幅広く構成する必要があるのではないだろうか。

## 広報と公聴

それにしても、広報するには、公聴のバックアップがなくてはならない。道路について、ユーザー、地元住民、そしてマスコミが何を知りたがっているかを、キャッチする必要がある。

私は「親しみと潤いの道」に視点を置いてこの原稿を書いたが、実は、ユーザーが本当に求めているのは、道路を安全に利用するためのハウツー、その道路の特性、ウィークポイント、そこで起った事故例とその分析などもっとシビアな話題なのかも知れない。

いずれにしても、ユーザーのニーズを知って、適切な広報を、フレッシュな手法で、強



特集  
道路に関する広報活動

# 道路に関する広報・広聴の

## 取り組みについて

建設省道路局道路総務課

### 一 道路に関する広報・広聴の必要性

わが国の道路整備は、昭和二九年度以来の道路整備五箇年計画を基本として着実な進展を見てきたが、道路整備を上回る道路交通の進展のため、整備の遅れが目立ち、わが国の道路は今なお質・量ともに不十分な状況にある。

道路整備は、建設時の有効需要を産み出すだけでなく、輸送条件、土地利用条件が改善されることで、生産力が拡大されるなど社会資本のストックとしての効果がいま一つ、内需を拡大し、雇用の安定的確保や地域経済の活性化をもたらすものであり、リゾート開発等の地域振興方策の促進、先端産業、学術

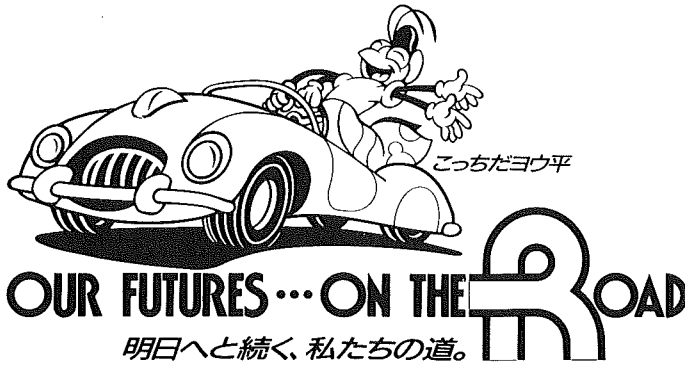
研究期間の地方分散のためにも不可欠である。また、自動車は経済活動、日常生活において必要不可欠な交通機関となっている。貨物輸送の面では、自動車輸送は金属製品、機械などの高付加価値製品や、生鮮食品、日用品などの日常生活に不可欠な生活物資の輸送のほとんどを担っており、旅客交通の面においても、個人所得の増大、企業活動の多様化に対応して、乗用車の普及と利用が急速に進み、自動車は大都市においては業務交通のほとんどを支える交通手段となっており、地方都市や地方部では生活全般を支える足となっている。そして、現在、わが国は、社会・経済の基調が高度成長から安定成長に移行しつつあるとともに、高度情報化、国際化、高齢化、

余暇時間の増大等が進み、人々の生活様式や価値観が多様化し、生活や生産の様々な面で質の高いサービスが望まれるようになっており、道路に対しても、単に通行が可能であるだけでなく、より安全で安心して走行・歩行できる道路、より高速で走行できる道路、より周辺環境と調和した道路等、質の高い、多様な道路機能を充実することが求められている。

今後、国土全体の長期的な発展基盤の形成、地域社会の活性化、内需主導型の産業構造への転換を進め、二一世紀におけるわが国の経済社会の活力の保持と国民生活の向上を図るためには、多極分散型国土の形成と地域社会の活性化への対応、進展するくるま社会への

対応、社会・経済の変化、ニーズの多様化への対応といった諸要請に的確に応えつつ、緊急かつ計画的な道路整備を推進する必要がある。

道路整備の円滑な推進を図るためには、道路の意義及び重要性並びに事業の目的及び内容等を広く国民に正確に周知させるための広



報を行うとともに、道路に関する国民のニーズや地域の情報を的確に収集・把握し、事業の推進、行政サービスの向上に反映させるための広聴を行って、国民の理解と協力を得る必要がある。

## 二 道路に関する広報・広聴活動の目的と内容

### 1 広報活動

道路に関する広報の目的は、道路の意義及び重要性並びに事業の目的及び内容を広く国民に周知させることによって、その理解と協力を得て道路整備の円滑な推進を図ることである。

- ① 記者発表、取材協力など報道機関に対する道路関係諸施策等の紹介
- ② テレビ、ラジオ、新聞および雑誌等の活用
- ③ 現場見学会
- ④ 広報出版物の発行
- ⑤ ポスター、垂れ幕、横断幕等の掲示
- ⑥ 展示会、パレード、シンポジウム等の各種イベントの実施
- ⑦ その他

### 2 広聴活動

道路に関する広聴の目的は、国民とのコミュニケーションが広報活動のみの一方通行にならないように、道路に対する国民のニーズや地域の情報を的確に収集・把握することによって、事業の推進、行政サービスの向上に反映させることであり、国民の信頼を得て道路整備の円滑な推進を図ることである。

- ① 世論調査、アンケート調査等の意識調査の実施
- ② モニター制度の活用
- ③ 標識BOX等による意見収集
- ④ 懇談会等による意見交換
- ⑤ その他

## 三 道路に関する広報・広聴活動の状況

建設省では、建設行政全般の広報・広聴活動を積極的に展開するため、建設省関係広報実施要領を毎年度策定し、これに基づき広報・広聴活動を行っている。道路に関する広報・広聴活動について、要領に記載された広報事項は、次のようなものとなっている。

### 道路整備の推進



「道の日」記念式典

多様化、高度化する国民の道路整備へのニーズにこたえつつ、交流ネットワークの強化、よりよい都市のための道路づくり、地方部の定住と交流を促進する道路づくりを推進し、新しい時代の道路サービスの充実・強化を図る。

また、これらの事業を円滑に推進するため、道路と沿道の一体的整備手法等新たな道路整備促進方策を導入するとともに、道路整備財源の確保を図る。

(1) 道路整備事業の推進(年間)

- ① 見過ごされがちな道路の重要性に対する国民の理解を深めるため、「道路をまもる月間」(八月)及び「道の日」(八月一日)を中心として道路を様々な角度から紹介する。
- ② 雪崩対策等の雪寒事業及び道路の防災対策事業等災害に強い道路整備について紹介する。
- ③ 高規格幹線道路の整備、高速自動車

国道の整備及び本州四国連絡橋について紹介する。

- ④ 高速自動車国道のインターチェンジと周辺地域及びサービスエリア等の休憩施設と都市公園等との一体的開発整備について紹介する。

(2) 交通安全対策の推進(年間)

交通事故の防止等を図るため、歩道、コミュニティ道路等の整備、交差点の改良等について紹介する。

道路に関する広報・広聴活動としては、記者発表、取材協力による情報の提供を始めとして、政府広報媒体を含めたマスコミの活用、パンフレットや道路関係雑誌の発行、「道の日」「道路をまもる月間」の実施等の広報活動や、世論調査、アンケート調査等の実施、モニター制度の活用、標識BOX等による意見収集、懇談会による意見交換等の広聴活動を行っているところである。最近では、国民に分かりやすいパンフレット等の作成や、テレビ、新聞等に大きく取り上げられるようなイベントの開催など、工夫を凝らしたものも行われている。(ちなみに、平成二年度の地方建設局等において行った主な広報・広聴活動は表のとおりである。)



広報活動（モニター、アンケート調査等）	広報活動等の意見交換（地域内連絡会議等）	広報活動等における留意点
標識アドバイザー、道路モニター、標識意見箱、アンケート調査（道の日）、道路・橋の愛称募集		マスコミ、一般利用者への理解を深めることを目標としている
21イメージ委員会、開発局名評40選	開発事業の管内市町村連絡会議（市町村サミット）（年1回）	
道路モニター（年3～4回）	「東北地方道路広報連絡会議」での意見交換	
視聴者プレゼント（ラジオ日本）（道の日）、第二湾岸に関するアンケート、道路標識ボックスの設置	道路モニター懇談会（各事務所において年2～3回）、道路交通環境整備懇談会	道路愛護の意識向上を図るためマスコミの活用がより必要となる、イベントを定着させ継続することでより効果を狙う
建設行政目安箱の設置	「道がえる大作戦」を展開中	
道路モニター（年3回）、道路利用者アンケート（年1回程度）	各地区道路管理者連絡協議会（年3回） 沿道連絡協議会（年4回）  建設事業の理解を求める各種懇談会	
道路モニター	中部地方道路広報連絡協議会（年3回程度）	理解しやすい表現、親しみやすい表現
道路情報モニター会議（年2回）、標識アドバイザーパトロール、道路アドバイザーパトロール（標識週間）、アンケート調査「これからの道路に求められるもの」（8月）	大阪国道沿道連絡会総会及び講演会、福井国道連絡会総会（道の日）、国道9号長大トンネル防災連絡会意見交換会（まもる月間）	
道路モニター・ヒヤリング（年3回）、標識BOX、標識アドバイザー（年1回）、インタビュー（道路整備）		各種月間等でのイベントの強化及び開通式・起工式等におけるイベントの実施、その他小学校向け「副教材」の作成等、広報活動の強化を図っている
	中国・地域づくり交流会	
道路モニター、道路情報連絡員の研修	道路交通環境整備懇談会、四国の道路を考える会（年1回）	
施工地広報の実施		広報ハンドブックを作成し、システムの・効果的に広報活動を展開する
道路モニター		道路開通に伴い、事前イベントを実施することで地域にアピール
建設行政に関するアンケート	建設事業イメージアップ推進協議会（年3回）	趣力ある建設事業をアピールするための広報、地域活性化の推進を図るためのプロジェクト支援についての広報
標識BOX、標識アドバイザー	「道路をまもる月間」沖縄地方推進協議会（年1回）、標識改善懇談会（年1回）	
展示会アンケート	図画・作文コンクール協議会	





平成2年度道路広報活動等状況

項目	マスコミへの対応（現地案内等）	マスコミの利用（テレビ、ラジオ、新聞等）	刊行物	イベント（展示会、パレード、シンポジウム、他）
北海道開発局	報道関係者への現地案内	北海道新聞・街頭有線放送〔まもる月間〕、道新スポーツ〔道の日〕、開通式の通知	道路事業概要、道路ポケットブック〔年1回〕、カレンダー	フォトコンテスト・絵画コンクール・シンポジウム・街頭キャンペーン・パレード〔道の日〕、「ふゆトピア」事業研究会
	報道関係者への現地案内、大学生への工事見学会〔年1回〕		各局局広報誌	建設機械展示会・パネル展〔土曜日〕
東北地方建設局		「夢ロード21」作品募集(新聞、テレビ広報)、「東北地方道路写真コンテスト」(新聞)	季刊「ROAD OF TOHOKU」〔年4回〕、「ふれあいの道」〔年1回〕	道路展'90〔まもる月間、道の日〕、「夢ロード21」、「東北地方道路写真コンテスト」作品展
	編集、報道局長、支社長との懇談会〔年2回〕、記者懇談会〔年1回〕	河北新報「国土建設週間」の広報〔年1回〕		
関東地方建設局	新聞記者クラブ対応、記者発表等、主要工事現場案内	ラジオ日本公開録音番組、ラジオ日本・ニッポン放送・雑誌「びあ」にイベント告知〔道の日〕		イベント「新宿道路フェア'90」、展示会「道路をまもる月間写真展」〔年1回〕〔道の日、まもる月間〕
			「湾岸人」月1回発行	
北陸地方建設局	各路線の供用開始、各種イベントの案内「記者クラブへの投げ込み」	新潟日報・北日本新聞・北国新聞等の地元紙に「道路をまもる月間」「道の日」の各種イベントの共催・後援を依頼	季刊「北陸のみち」〔年4回〕、「けんせつはくりく特集号」〔年1回8月〕	「道路をまもる月間」歩行者天国、道路フェスティバル、山車の作成、道の絵展示、道路見学〔道の日〕
	建設行政全体に関する事業発表、建設行政予算発表、冬期除雪計画発表会	NHKインフォメーション委員会（翌月の広報事項を回報）	けんせつはくりく〔月1回〕	国土建設週間（表彰、記念講演）
中部地方建設局	記者発表、報道記者への資料提出、報道記者との現地視察・懇談会	朝日新聞〔道の日〕、朝日・毎日・読売・中日・静岡各新聞（渋滞対策、道路交通センサス）	中部のみち〔年2回程度〕、道路カレンダー	みちフェスティバル〔道の日〕、夢ロード21のアイデア公募、道路に関する写真展（コンクール）、ピクアート（人文字）、子供シンポジウム、学生（高校生）との交流
	報道記者との懇談会及び現地案内〔年1回〕、報道記者とのフリートーク		いきいき中部〔月1回〕、中部地方整備白書〔年1回〕、事業のあらし〔年1回〕	国土建設週間PRキャンペーン、一日事務所長
近畿地方建設局	現地案内	テレビ「生ワイド生活情報番組」CMタイム「特別番組土まもるな」に「県民チャンネル」、ラジオ「スポーツ放送」、新聞、路側放送、電光ニュース〔まもる月間〕	「きんきのみち」〔年4回〕	「WAY、WAYフェスティバル」、道の日推進運動セレモニー〔道の日〕、「御堂筋パレード」〔年1回〕、近畿道路交通シンポジウム
	予算、概算要求についての懇談会		「けんせつ近畿」〔月1回〕、「ROUND近畿」〔年4回〕	記念シンポジウム「近畿圏—21世紀の創造」〔くらしと土木の週間〕
中国地方建設局		電光掲示〔まもる月間〕、報道資料提供	季刊「Wai Wai ひろしま」〔年4回〕 季刊「ふれあいの道」〔2月創刊〕 作文・ポスター作品集〔まもる月間〕、 中国地方ドライブ・マップ〔道の日〕	写真コンテスト、ドライブコース・コンテスト、一日出張所長、街頭キャンペーン〔道の日〕、道路見学会、作文・ポスター表彰式及び展示会〔まもる月間〕
			隔月「中国地建みらい」〔年6回〕	写真コンテスト（橋のある風景、現場「土木」）
四国地方建設局		「道路をまもる月間」「道の日」に関する各種行事発表、ラジオ放送	道路情報紙「プロムナード」〔年2回〕、 特車カレンダー及び小冊子、「道路をまもる月間」「道の日」関係チラシ、 道路標識ミニ辞典	「道の日」道路愛護キャラバン隊、「道路をまもる月間」親子道路見学会
	高松経済記者クラブとの懇談会、新局長記者会見	事業計画の記者発表	わんだふる四国〔年6回〕、川の情報紙「あめんぼ」〔年2回〕	「土木の日」フォトコンテスト入選写真展示会、瀬戸内文化園活性化フォーラム
九州地方建設局	トンネル工事現場案内（11月）		「九州のみち」	'90佐賀道路フェア、熊本フェア'90、一日道路パトロール（小学生）〔道の日〕、 道路展、街頭PR、映写会、書道展〔まもる月間〕
	オピニオンリーダーとの対談〔年2回〕	熊本日日新聞、佐賀新聞にて広告（11月）	広報誌「シーナズ」〔年4回〕	くらしと土木の週間イベント、お母さんの一日土木教室
沖縄総合事務局	道路愛護功労者表彰式への報道関係者案内	テレビ・ラジオ・新聞（「道路をまもる月間」、「道の日」、道路標識のPR、「夢ロード21」）	「道路をまもる月間」パンフレット・ポスター・チラシ、一日道路パトロール感想文集、沖縄の道路パンフレット	「道路をまもる月間」街頭パレード・街頭広報（ふうせん、花の種配布）、「夢ロード21」沖縄地区特別入賞作品表彰式
	図画・作文コンクール、表彰式・展示会への案内	テレビ・ラジオ・新聞（「手づくり郷土賞」、「図画・作文コンクール」）	「手づくり郷土賞」パンフレット、「図画・作文コンクール」作品集・ポスター・チラシ、開発建設部だより、局報	「図画・作文コンクール」展示会・パネル展

\* 上段は道路行政のみに関する広報活動、下段は建設行政全体に関する広報活動（そのうちの一部は道路行政に関するもの）

このように、道路に関する広報・広聴活動は多彩かつ広範囲に行われている。しかしながら、広報・広聴活動についてはその効果を明確に把握することが難しいこともあり、必ずしも効果的・効率的な広報・広聴活動が行われているとは言えない状況にある。

#### 四 道路に関する広報・広聴の今後の取り組み

近年、土地、環境等の問題に対する地域住民の関心や権利意識が高揚し、地域のニーズが多様化、高度化している中で、道路整備の円滑な推進を図るためには、広く地域住民等と継続的に連携し、道路事業に対する理解と協力を得ることがますます重要となっている。道路事業は、一般に用地の取得を要するため、土地権利者の協力を得ることが必要であり、また土地権利者以外の周辺住民についても、環境問題等に関する理解を得ることが重要である。また、道路が地域によって活用され、地域の活性化に結びついていくためには、地域住民に対してその整備の意味を十分に理解させることが必要である。そのためには、事業の必要性、効果等について十分に周知させるための広報や、土地権利者および周辺住民の意識、要望等を把握するための広聴は不

可欠である。

高度情報化社会において、広報・広聴がますます重要になっている現在、効果的かつ効率的な広報・広聴活動を行うことが必要となっている。

今後の広報・広聴の取り組みにおいては、個々の具体的な活動に当たって、それぞれの目的を明確に把握し、その上で、広報活動については、アンケート調査を行うことなどによって、その効果の把握に努め、広聴活動に

については、国民のニーズや地域の情報を広く偏らずに聴き、体系的かつ定期的な広聴活動を実施するよう努めていく。

さらに、日頃から国民の目を意識して、親切的な対応やわかりやすい説明等を行い、国民に親しまれ、信頼される道路管理者となるように努め、道路のイメージアップを図り、広報・広聴活動が実施しやすい環境づくりを行うなどして、効果的かつ効率的な広報・広聴活動を積極的に行っていく。

### 道路法Q&A

**Q** 家庭雑排水および尿を道路側溝に流すことについては原則として許可していないが、合併処理浄化槽が開発されたことに伴い、家庭雑排水および尿をこの浄化槽で処理すれば、道路側溝に流してもいいのではないかという意見があるが、見解は？

**A** 道路の雨水排水溝（側溝）へ浄化槽排水を流すことは、道路管理上および

一般に側溝許容量が浄化槽排水等を見込んで設計されていないこと等から原則として認めるべきではないと考える。

しかしながら、下水道整備等が遅れている現状等に鑑み、やむを得ない事由により許可する場合であっても、

① 道路側溝の計画流量と家庭雑排水の流入

量との関係で、道路側溝容量に余裕がある場合

- ② 沿道からの浄化槽排水により、清掃が必要となる場合には、原因者が清掃すること
- ③ 放流先に対して臭気、汚物等で紛争を生じないよう河川、水路管理者の了解を得ること

等の条件が満たされる場合に限定すべきものと考ええる。

# 道路モニターからの ヒアリングでいこう

建設省道路局国道第一課技術第三係長 有田 幸司

## はじめに

近年、道路交通の広域化、日常化、一般化が進展するにつれて、道路標識の設置、現道での工事の方法、交通の渋滞等に対して多くの苦情や不満が寄せられるようになってきている。

これらは、道路に対する一般社会の要求がこれまで以上に幅広くなってきたことを示すものであり、道路管理者が自らの施策について、その適応性を一般利用者あるいは専門家に見聞きしながら進めていくことも必要となってきた。

そこで、地方建設局等を中心にブロック毎の道路管理者が共同して、道路の利用者等か

らの幅広い意見を積極的に活用していくため、全国約二、〇〇〇人の「道路モニターからのヒアリング」を平成二年度より実施することとした。

本稿は、ヒアリングの対象とするテーマ、実施方法、地方建設局等における実施状況についてその概要をまとめたものである。

## 一 ヒアリングの対象とテーマ

道路モニターからのヒアリングは、道路標識の設置等、一般利用者あるいは専門家の意見を見聞きしながら進めていくことが有効と考えられる施設あるいは内容について、道路管理者が自ら実施すべきものを整理したうえで、積極的に実施することが重要である。

さらに、道路モニターに依頼するものについても、専門的あるいは高度な知識をもってモニターすることが必要なものと一般の道路利用者の視点からモニターすることが必要なものとに分けて実施することが不可欠である。そこで、当面は、一般の道路利用者の視点からモニターすることが必要なものについて地方建設局等において実施することとしている。

具体的に道路モニターからのヒアリングの対象とする施設あるいは内容としては、

- ① 道路標識および道路情報提供装置
- ② 現道上での工事
- ③ 交通渋滞
- ④ 交通安全施設

⑤ 防災・震災点検  
⑥ その他（地域ごとに必要に応じて追加する。）  
を挙げることができる。それぞれの施設あるいは内容ごとの代表的な問題点を以下に示す。

(1) 道路標識および道路情報提供装置

(道路標識)

- ① 視認性が悪い
- ② 案内標識がわかりにくい

(道路情報提供装置)

- ① 道路利用者が提供を望む情報が把握・提供されていない。
- ② 適時に適切な情報が提供されていない。

(2) 現道上での工事

- ① 工事が原因で交通渋滞が発生していることへの認識が薄い
- ② 工事が特定時期に集中している
- ③ 工事が交通事故発生誘因ともなっている

(3) 交通渋滞

- ① 交通渋滞の実態（渋滞箇所、渋滞時間等）が把握されていない  
（ドライバーとの認識にずれが生じている）

- ② ドライバーに交通渋滞の原因が伝わっていない

(4) 交通安全施設

- ① 交通事故の実態が把握されていない
- ② 交通事故の激増に対する道路管理者の危機意識が薄い

(5) 防災・震災点検

- ① 対象施設の実態等が把握されていない
  - ② 災害、補修の履歴も把握されていない
- これらの問題点の解消に向けて道路管理者自ら調査検討を行うとともに、広く道路利用者の意見を聴取するため道路モニターの積極的活用を図るものである。

## 二 道路モニターの登録およびJLRリングの実施方法

一般ドライバー、タクシー・ドライバー、バス・ドライバーおよび歩行者・自転車利用者の代表等を道路モニターとして都道府県レベル（直轄工事事務所十都道府県）で数十名程度登録する（ドライバーの立場および歩行者・自転車利用者の立場からの意見聴取が可能なるようにする）。登録の方法（登録先等、依頼の仕方およびヒアリングの具体的方法については、各地方建設局等において適宜工夫して行うこととしている。

ヒアリングの実施方法については、以下のとおりである。

- ① 下記事項について、定期的に（たとえば一年に二〜四回）道路モニターからのヒアリングを行う。

・道路標識および道路情報提供装置

・問題箇所および改善要望等

・現道上での工事

・問題箇所および改善要望等

・交通渋滞

・日常的に渋滞している箇所および渋滞時に提供して欲しい情報等

・交通安全施設

・問題箇所および改善要望等

- ② 道路モニターに、道路種類を限定して（たとえば直轄国道のみなど）モニタリングを依頼することは困難であるので、道路種類の限定は行わないこととする。

したがって、モニタリングを実効あるものとするため、ヒアリングは、直轄工事事務所および都道府県の職員が一緒に向いて行うこととしている。

- ③ なお、依頼時にヒアリング項目（ヒアリング事項に関するチェック項目）を事前に明らかにして依頼することとし、そのヒアリング項目については、都道府県とも相談のうえ、作成しておく。

### 三 地方建設局等における実施状況

道路モニターの登録は平成二年三月末までに、各都道府県レベル毎に数十人の方々の登録をいただき、その総数は全国約二、〇〇〇人となった。そのモニターの属性をみると実に様々な立場の方々に登録いただいていることがわかる(表1)。

ヒアリングについては、既に各地方建設局ごとに(各ブロック毎)に二〜三回実施されている。各ブロック毎の第一回目と二回目のヒアリングで出された意見要望等は、全国でそれぞれ約一〇、〇〇〇件に上り、早急に対応可能なものは各道路管理者において対応することとしている(表2)。また、意見要望

表1 登録された道路モニター(全国)

一般ドライバー	586人
タクシー・ドライバー	277人
バス・ドライバー	334人
学識経験者	127人
歩行者および自転車利用者の代表	442人
マスコミ関係者	120人
その他	132人
計 (うち女性)	2,018人 (360人)

表2 ヒアリングの実施状況(全国)

	第1回	第2回
ヒアリングに応じたモニターの数	1,746人	1,746人
意見要望等の数	9,878件	10,524件
早急(年度内)に対応可能な件数	1,931件	1,461件
すでに対応した件数	1,624件	1,088件

の内容を分類すると道路標識および道路情報提供装置、交通安全施設に関するものが多い(表3)。

意見要望等の具体的内容について以下に数例の紹介を行っておく。

- (1) 道路標識および道路情報提供装置
  - ・ 視認しやすいようにもっと高い位置に道路標識を設置して欲しい。
  - ・ 道路情報提供装置の表示を図形表示や多数の色を用いた表示にして欲しい。
- (2) 現道上での工事
  - ・ 工事箇所の簡易信号機による誘導の場合、対抗車が全くこないのにしばらく停止していただければならない。

表3 ヒアリングでの意見・指摘事項の分類(全国)

	第1回	第2回
道路標識および道路情報提供装置	2,801件	1,875件
現道上での工事	1,526件	1,130件
交通渋滞	1,534件	2,208件
交通安全施設	1,990件	2,626件
その他	2,027件	2,685件
合計	9,878件	10,524件

#### (3) 交通渋滞

・ 右折レーンが設置されているのに右折用青信号がない交差点がある。

#### (4) 交通安全施設

・ 深刻な駐車場不足であり、一般道上に駐車場を整備することが考えられる。

#### (5) その他

・ ガードレール等で歩車分離されている狭小な箇所に電柱等がある場合、歩きづらい。

#### おわりに

これらのヒアリングの結果については、ヒアリングの毎に各地方建設局が中心となって「道路モニターニュース」として取りまとめられることとなっている。これが、道路利用者のタイムリーな意見、動向の把握の手段として大いに活用されていくよう、道路モニターからのヒアリングの一層の充実が図られることを各地方建設局等および都道府県関係者に期待するところである。

今後は、一般の道路利用者からのヒアリングの実施結果を踏まえつつ、さらに専門的あるいは高度な知識をもってモニターすることが必要なものについてのモニターングの実施について具体的に実施の検討を進めることが必要となる。

# 阪神高速道路一五号堺線通行止補修 工事における広報活動について

阪神高速道路公団大阪管理部保全第一課 谷口 信彦

## 一 はじめに

阪神高速道路一五号堺線(以下一五号堺線)は、国道二六号と直結し大阪都心部と堺市をはじめとする大阪府南部の各都市を結ぶ延長一三・四kmの都市高速道路である(図1)。

本路線は、供用以来二〇年以上経過しており、交通量の増大、車両の大型化等により路面をはじめ各施設等の損傷、劣化が著しく、日常の維持作業では対応できないまでになってきた。このため、平成二年一月に上下線同時通行止を行い、短期間に集中して抜本的な補修工事を実施することとした。

本稿は、通行止補修工事を行うにあたり、ドライバーへの通行止の認知、通行止期間中

の車利用の取り止め協力および沿線住民への騒音等に対する工事協力のために実施した広報活動の概要について紹介するとともに、工事終了後に行った広報効果に対するアンケート調査結果の概要について報告するものである。

## 二 工事概要

一五号堺線の通行止補修工事の工事概要は以下に述べるとおりである。

なお今回は、建設省管理に係る国道二六号の一五号堺線との接続部(堺高架橋)延長三・二kmの通行止補修工事も同時に実施された。

### (1) 工事期間

(自)平成二年一月 三日(土)午前六時

(至)平成二年一月一日(日)午前六時

### (2) 工事区間(図2)

一五堺線下り……………延長一三・四km

(自)環状線分岐部(大阪市中央区高津)

(至)堺線終点(堺市翁橋町)

一五堺線上り……………延長一一・二km

(自)堺線終点(堺市翁橋町)

(至)環状線合流部(大阪市浪速区湊町)

### (3) 工事内容

主な工事数量を表1に示す。

## 三 広報活動概要

一五号堺線は、大阪都心部と大阪府南部地域を結ぶ幹線道路であり、現在の利用交通量は約一四六千台/日となっている。さらに一

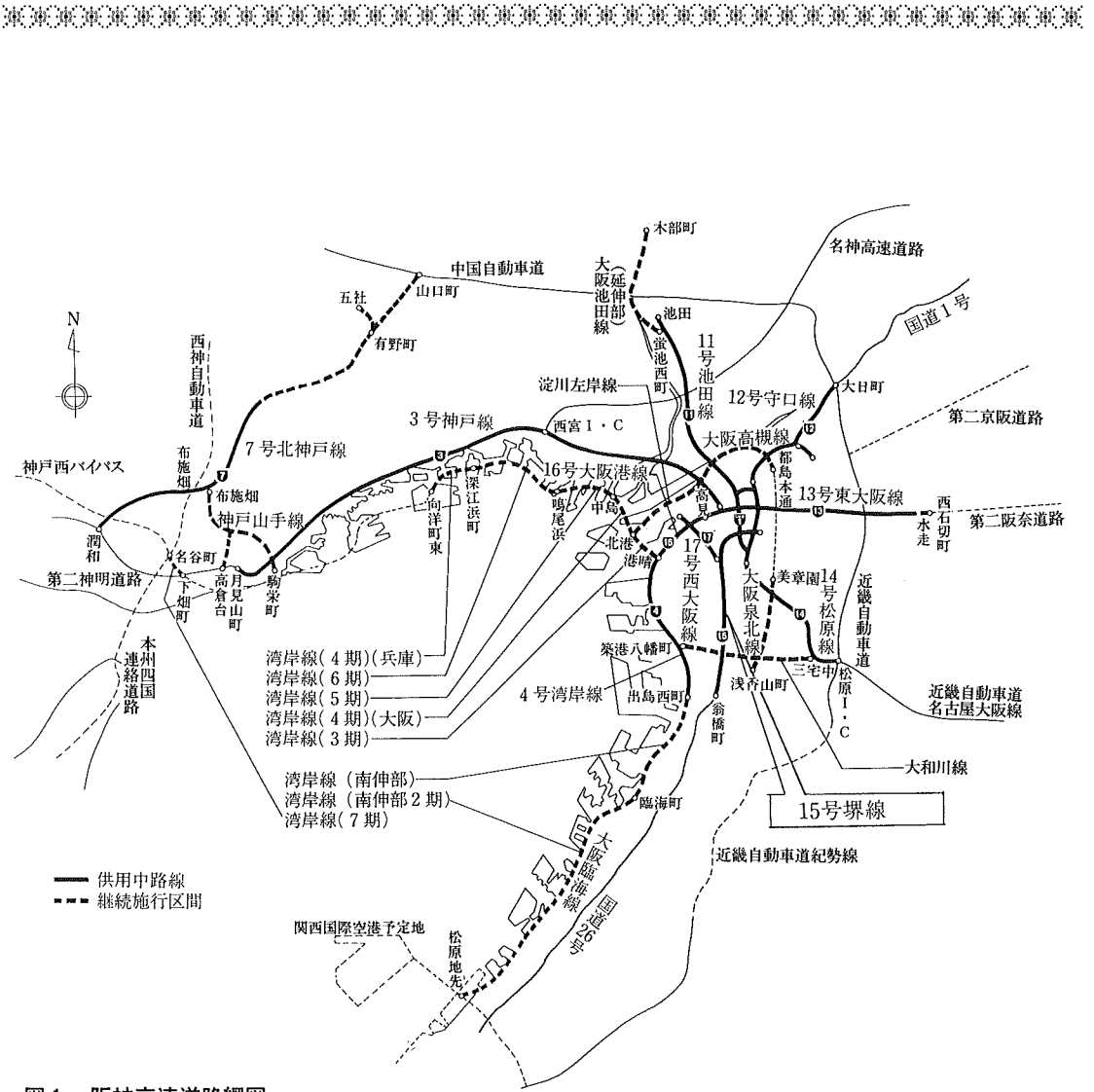


図1 阪神高速道路網図

五号堺線の場合、通行止時の迂回路として阪神高速道路四号湾岸線、一四号松原線等の高速道路や一般道路の国道二六号、府道大阪臨海線等があり、事前広報を徹底し車利用の取り止めを十分にPRしておかないと都心部等で大きな交通混雑を引き起こす恐れがあった。また、一五号堺線の沿線には住居地域が連坦していることから、事前に十分な広報を行い、工事騒音等に対する住民の理解と協力を得る必要があった。

以上のようなことから、次に述べる広報を実施した。

なお今回は、国道二六号堺高架橋の通行止補修工事も併せて広報を行った。

### 1 テレビスポット

利用者への告知を徹底させるとともに、費用と効果を考え、一週間前から開始した。放送時間は、各時間帯を極力カバーするとともに、平日は夜型に集中する等の配慮をした。

今回の場合、一五号堺線の一号環状線内側部分が通称の「千日前線」として一般には理解されていること、国道二六号堺高架橋も同時に通行止となること等広報内容が複雑なため、予告期間中はスポット時間を従来の一五秒から三〇秒に延長して広報内容の充実を図

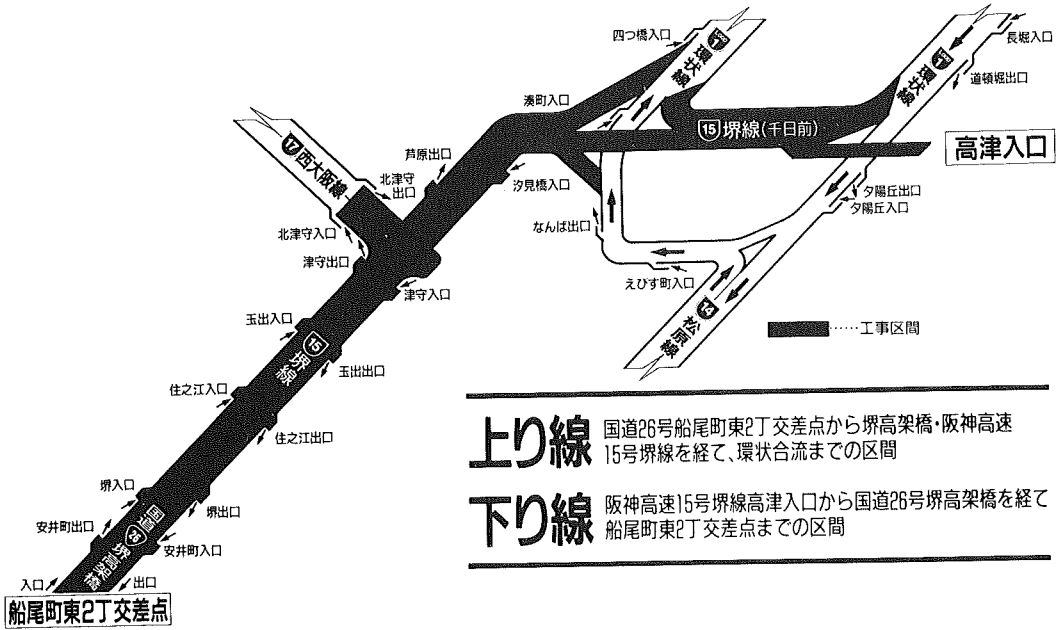


図2 工事区間

**上り線** 国道26号船尾町東2丁交差点から堺高架橋・阪神高速15号堺線を経て、環状合流までの区間

**下り線** 阪神高速15号堺線高津入口から国道26号堺高架橋を経て船尾町東2丁交差点までの区間

表1 主要工事数量

	単位	設備数量	補修数量	
舗装工事	m <sup>2</sup>	216,000	188,000	表・基層、表層打替、レーンマーク
ジョイント補修工事	レーン	1,778	196	ゴム製、鋼製の取替
ノージョイント化工事	レーン	—	225	PC桁区間のうち、約1.4km(5カ所)をノージョイント化
高欄補修工事	m	27,400	27,400	補修および塗装
ガードレール塗装工事	m	11,400	11,400	
中央分離帯改良工事	m	—	530	3カ所で実施
その他	(土木関係)	地覆改良工事(1,400m)、標識取替・改良(419枚)		
	(電気関係)	照明柱取替(77本)、照明灯具取替(613灯)		
	(施設関係)	料金所塗装・バリヤ補修(7カ所)、通行止装置新設(1カ所)		

った。

放送局は次に示す八局であり、各局の放送本数、スポット時間は表2に示すとおりである。

V局

- ・ 毎日放送
- ・ 朝日放送

- ・ 関西テレビ放送
- ・ 読売テレビ放送

U局

- ・ テレビ大阪
- ・ サンテレビジョン
- ・ テレビ和歌山
- ・ 奈良テレビ放送

2 ラジオスポット

ラジオは運転中のドライバーにとって一番の情報源であり、過去のアンケートにおいても最も広報効果が高いという結果が出ている。このため、今回の広報においても重点的に実施することとし、二週間前から開始し、工事一週間前から直前にピークをつくるようスポットを投下した。放送時間は七時～九時の朝の出勤時間帯、一三時～一四時の午後の就業開始時間帯、一七時～一九時の夕方の退社時間帯を狙うよう配慮した。

放送局は次に示す八局であり、各局の放送本数は表3のとおりである。

AM局

- ・ 毎日放送
- ・ 朝日放送



表2 テレビスポット

月	10月					11月											
日	27 土	28 日	29 月	30 火	31 水	1 木	2 金	3 土	4 日	5 月	6 火	7 水	8 木	9 金	10 土	11 日	12 月
区分	予告					実施中							御礼				
スポット時間	30秒					15秒											
本数	3本		4本			3本			2本								

表3 ラジオスポット

月	10月											11月												
日	20 土	21 日	22 月	23 火	24 水	25 木	26 金	27 土	28 日	29 月	30 火	31 水	1 木	2 金	3 土	4 日	5 月	6 火	7 水	8 木	9 金	10 土	11 日	12 月
区分	予告											実施中											御礼	
スポット時間	20秒																							
本数	3本			5本					9本							4本				3本				

より快適に、より安全に——阪神高速道路

阪神高速  
INFORMATION

# 15号線(含む千日前)・国道26号 上下線全面通行止

11/3(祝) → 11/11(日)  
午前6時 → 午前6時

15号線は、全面通行止による若返り工事を実施しますので、ご協力をお願い致します。  
なお、期間中は周辺道路の混雑が予想されますので、電車・地下鉄等をご利用ください。

通行止・道路情報のお問い合わせは  
フリーダイヤル  
**☎0120-20-1620**  
11月11日中の工事終了まで終日ご利用いただけます。

● 阪神高速道路公団  
(テレホンサービス) ☎ 06(576)1620  
(大阪地区) ☎ 06(538)0777  
(兵庫地区) ☎ 078(332)0777

● 道路交通情報センター  
(関西情報) ☎ 06(313)1141  
(兵庫情報) ☎ 078(371)1141

● 建設省  
(大阪国道工事事務所) ☎ 06(932)1421



**通行止区間**  
上り線 国道26号船尾町東2丁交差点～環状合流まで  
下り線 15号線高津入口～国道26号船尾町東2丁交差点まで

阪神高速道路公団 ● 建設省

大阪府警察高速道路交通警察隊  
大阪府道路使用適正化センター

図3 新聞広告

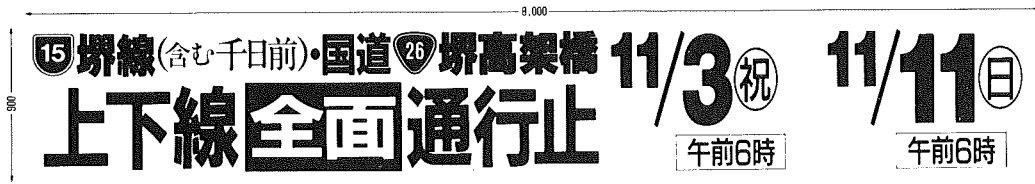


図4 横断幕

表4 横断幕、看板数量 (枚)

	設置場所	予告、当日用	当日用	備考
横断幕	阪神高速本線上	63	16	他に御礼幕15枚
	その他道路	196	1	建設省施工分含む
	計	259	17	
看板	阪神高速料金所	69	—	
	阪神高速本線上	—	23	
	その他道路	79	73	建設省施工分含む
	計	148	96	

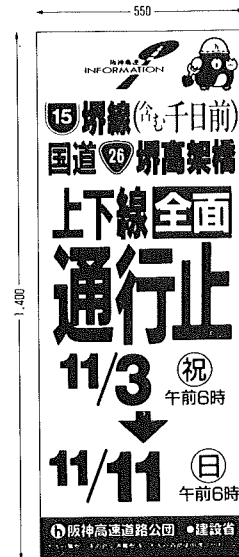


図5 看板

表5 ポスター、チラシ配布先 (枚)

配布先	ポスター	チラシ	備考
阪神高速料金所	200	1,578,000	
阪神会社関係	4,481	209,115	
警察関係等	1,724	20,325	警察、消防関係
道路管理者等	874	19,280	
利用者関係	1,580	50,570	メディア、結婚式場等
当日ガードマン用	—	20,000	
その他	141	2,710	官庁、協議先
合計	9,000	1,900,000	

- ・ラジオ大阪
- ・ラジオ関西
- ・KBS京都
- ・和歌山放送

#### F M局

- ・FM大阪
- ・FM802

### 3 新聞広告

より詳細な通行止補修工事の概要を広域的に広報するとともに、工事の必要性を十分理解してもらうため新聞広告を行った。

新聞は次に示す六紙とし、二週間前(予告)および工事直前(前日)の二回掲載した。なお、掲載広告の一例を図3に示す。

- 中央紙(予告・半五段、直前・半三段)
- ・毎日新聞
- ・朝日新聞
- ・読売新聞
- ・産経新聞
- ・日本経済新聞
- 地方紙(予告、直前・半二段)
- ・神戸新聞

### 4 横断幕、看板

横断幕、看板は、ドライバーにとって接する機会が多いため比較的広報効果が高い。横断幕については、阪神高速道路上は一カ月前から、その他の高速道路や一般道路には二週間前から掲示した。看板については、二週間前から阪神高速道路の各料金所等に設置した。

また、通行止期間中は、迂回案内等の横断幕、看板を別途設置した。

今回設置した横断幕、看板の一例を図4、5に数量を表4に示す。

### 5 ポスター、チラシ

阪神高速道路の各料金所において、ポスターを掲示するとともに、一〇日前よりチラシを配布し協力をお願いした。特にチラシには、通行止期間中の利用者対応に参考となるよう、迂回路、主要地点からの予測所要時間等を掲載した。

また、道路管理者、警察、消防、トラック協会等の各関係機関に事前に通行止を知ってもらうため、約一カ月前よりポスター、チラシを配布し関係者への理解浸透を図った。今回のポスター、チラシの配布先を表5に示す。

### 6 新聞折り込みチラシ

一五号界線の沿線において、工事騒音等の影響が予想される地域に折り込みチラシを配布し、迷惑をかけるお断りと協力をお願いを行った。

今回は、一五号界線および国道二六号堺高架橋の沿線幅約1kmの範囲について図6に示

す折り込みチラシを配布した。

### 7 その他

① 市政日より等掲載

各市(堺、泉大津、和泉、岸和田)の市政日より等へ掲載を依頼した。

② 道路情報板、道路情報ラジオ等

阪神高速道路全域の道路情報板(二二九二カ所)、道路情報ラジオ(二三カ所)等で情報提供を実施した。

③ 通行券裏面広告

一〇月二五日より大阪地区の全料金所(五八カ所)において二二〇万枚(内大型車一〇万枚)を交付した。

④ 文字放送

一〇月二五日～十一月一日の間、テレモ西日本(NHK)において実施した。

⑤ テレフォンサービス

常設(有料)の他にフリーダイヤル三回線を増設し、問い合わせ、苦情等に対応した。

⑥ 関係機関への協力依頼

日本道路交通情報センター等の関係機関へ情報提供の協力依頼を行った他、テレビ、ラジオ、新聞等のマスコミ関係に情報を提供し、記事としての紹介をプロ

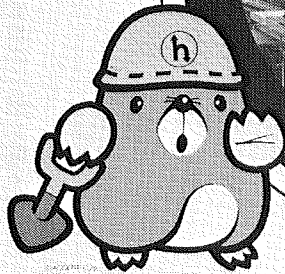
より快適に、より安全に — 阪神高速道路

沿線の皆様へ — 補修工事のお知らせ



# 15 堺線(含む千日前)・国道26 堺高架橋は 11月3日(祝)午前6時から11日(日)午前6時までの8日間 上下線全面通行止による補修工事を行います。

期間中は沿線の皆様にはご迷惑をおかけしますが、ご理解とご協力をお願い致します。

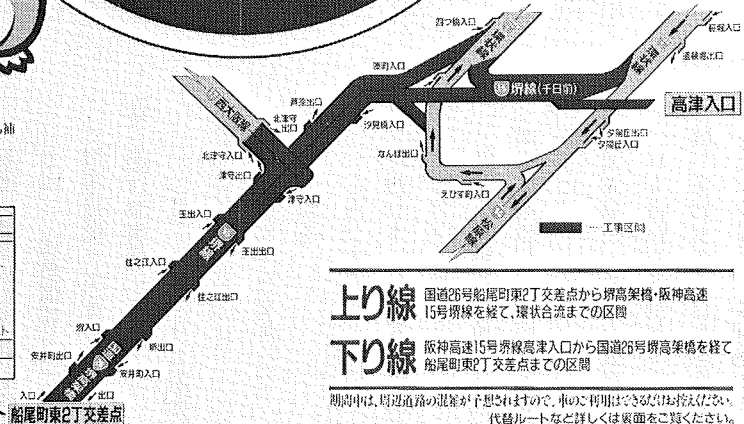
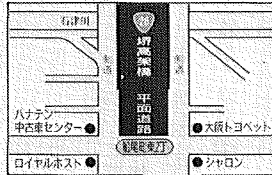


## 工事区間

### 工事区間のご注意

国道26号堺高架橋から交差点までの平面道路も補修工に掛くため、期間中は通行止めとなります。ただし、高架下側道は平常どおり通行できます。

### ●堺市船尾町東2丁交差点付近図



**上り線** 国道26号船尾町東2丁交差点から堺高架橋・阪神高速15号堺線を經て、環状合流までの区間

**下り線** 阪神高速15号堺線高津入口から国道26号堺高架橋を經て船尾町東2丁交差点までの区間

期間中は、周辺道路の混雑が予想されますので、車のご利用はご遠慮ください。代替ルートなど詳しくは裏面をご覧ください。

**h 阪神高速道路公団 ●建設省**

大阪府警察高速道路交通警察隊  
大阪府道路使用適正化センター

図6 新聞折込チラシ(表)

表 6 調査表

お答えいただいた方のうちから  
**抽選で500名様に**

マクマクが  
さしあげます

平成2年12月7日金 消印有効  
 ■当選発表は、抽選の結果をもってさせていただきます。

**記入要領**

左記の質問の答に該当するものを回答欄の番号に  
 ○印をつけて下さい。  
 質問6,7では□欄に数字を記入して下さい。

■記入事項について不明な点がありましたら  
**TEL.(06)576-3881**  
**内線4464**

大阪管理部 管制管理課  
 までお問合わせ下さい。

〈質問欄〉		〈回答欄〉	
質問1	工事があることを事前に知っていましたか？	1. 知っていた	2. 知らなかった(質問4へ)
質問2	知っておられた方は、どんな方法で知りましたか？ (いくつでも○印をつけて下さい)	1. ラジオ放送(交通情報やニュースなど)	7. 料金所の立看板、ポスター
質問3	知ってから更に詳しい情報収集するために何をしましたか？ (いくつでも○印をつけて下さい)	2. テレビ放送(交通情報やニュースなど)	8. 道路情報ラジオ(ハイウェイラジオ)
質問4	工事期間中、あなたは車の利用をとりやめたことがありますか？ (一つだけ選んで○印をつけて下さい)	3. 新聞(記事や広告など)	9. 高速道路上の横断幕
質問5	車の利用をとりやめたことがある方は、かわりにどのような行動を とりましたか？(一つだけ選んで○印をつけて下さい)	4. 市政だより	10. 一般道路上の横断幕や立看板
質問6	他の交通手段に変更したことがある方は、主としてどんな手段を利用 しましたか？(一つだけ選んで○印をつけて下さい) また、ふだん 車を利用した場合の所要時間と比較すると、どうでしたか？	5. 料金所の配布チラシ	11. 駅、ガソリンスタンドなどのポスター
質問7	工事期間中、車を利用したことのある方は、ふだんの所要時間と比 較してどうでしたか？(代表的な1回の移動についてお答え下さい)	6. 航空券同封のチラシ	12. その他( )
質問8	上下線を同時に通行止めする今回の方法(8日間)と、上下線を別々 に通行止めする方法(工期は2倍)のどちらが良いと思いますか？	1. 道路情報の収集のための、同合わせの電話をした	
		2. 鉄道、バス等について同合わせの電話をした	
		3. 人に聞くなど、独自の情報収集をした	
		4. 特に申しなかった(質問4へ)	
		5. その他( )	
		1. とりやめなかった(質問7へ)	4. かなりとりやめた
		2. 少しとりやめた	5. ほとんどとりやめた
		3. 半分くらいとりやめた	
		1. 他の交通手段に変更した	4. 外出予定をとりやめた(質問7へ)
		2. 予定日をずらした	
		3. 訪問先や配達先を減らした(質問7へ)	
		1. 鉄道	2. バス
		3. バイク	4. 自転車
		5. その他( )	
		ふだん車を利用すれば □ 分のところ、 □ 分かかった	
		ふだん □ 分ていけるところ、 □ 分かかった	
		1. 上下線同時通行止め(8日間)	2. 上下線別の通行止め(16日間)
		ご意見様	

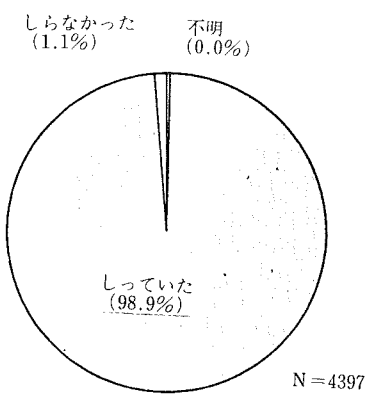


図7 工事の認知度

調査日時…平成二年十一月四日(木)  
 調査対象…一五号堺線利用ドライバー  
 調査方法…調査票によるアンケート調査  
 配布枚数…三〇、〇〇〇枚

四 広報効果調査

モートした。

調査概要は次のとおりである。

上下線同時通行止による大規模補修工事は  
 当公団として二度目、一五号堺線としては初  
 の試みであったため、工事方法の是非、広報  
 の効果等について実情を知り、今後の大規模  
 補修工事に際しての事前広報等に反映させる  
 べく工事終了直後にドライバーの意識調査を  
 行った。

調査項目・調査票(表6)参照

本調査結果として、一月三〇日までに回答のあった四、三九七票を対象として取りまとめたもの(速報版)を以下に報告する。

1 工事の認知度とその手段

工事の認知度は高く、図7に示すようにドライバーの九八・九%が工事が行われることを事前に知っており、事前広報が十分浸透していたものと思われる。

2 工事期間中のドライバーの行動

工事期間中に車利用をとり止めたことのある

また、認知の手段は図8のとおり「ラジオ放送」が七〇・〇%と最も高く、次いで「料金所の配布チラシ」六一・六%、「料金所の立看板」五八・一%、「道路情報ラジオ」二七%、「高速道路上の横断幕」五八%、「一般道路上の横断幕」二〇・二%、「駅ガソリンスタンドなどのポスター」一・九%、「その他」一・二%、「不明」〇・三%となっている。

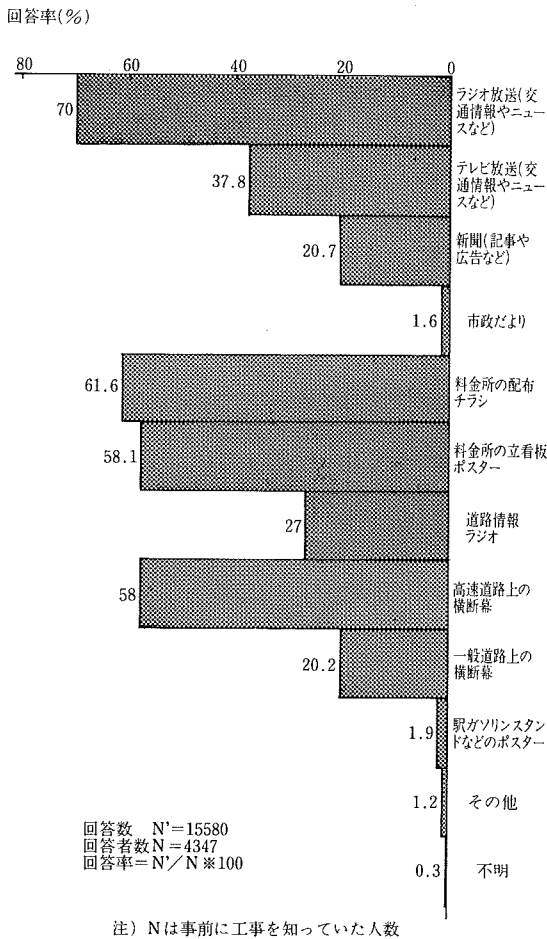


図8 認知の手段

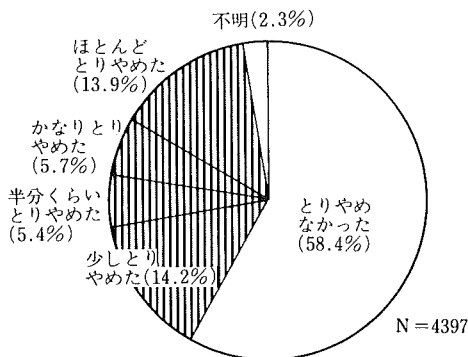


図9 車利用とり止め状況

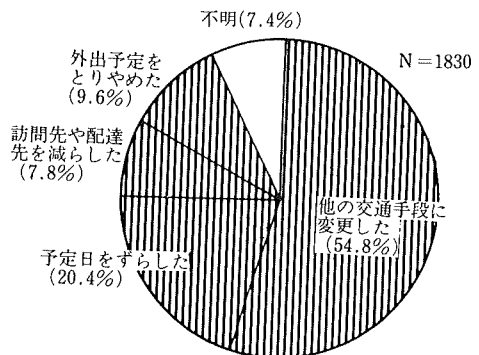


図10 車とり止め時の行動

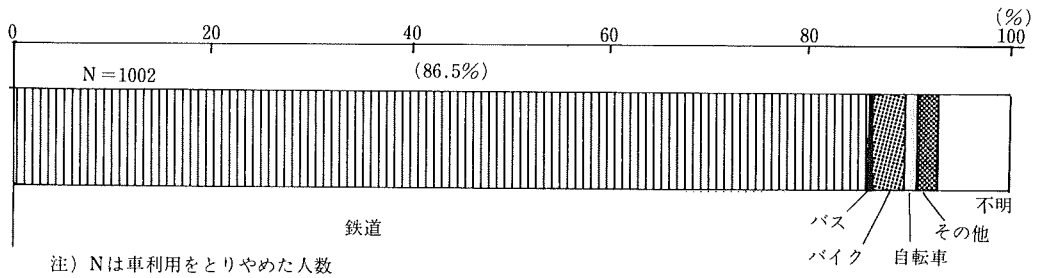


図11 車利用とり止め時の代替手段

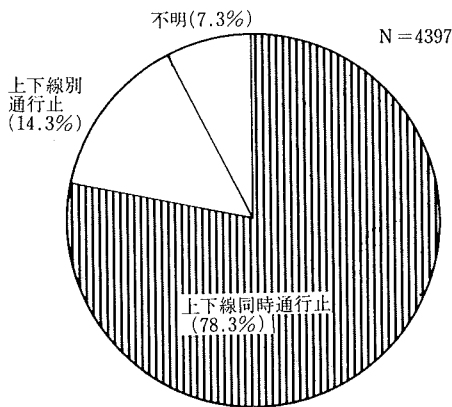


図12 通行止方法の希望

るドライバーは図9のとおり全体の三九・二%に達し、混雑回避のため多くのドライバーの協力が得られた。

車利用のとり止め時の行動については、図10に示すように「他の交通手段に変更した」が五四・八%を占め、次いで「予定日をずらした」二〇・四%、「外出予定をとりやめた」九・六%の順となっており、車利用の必要性に応じた交通対策を講じていたものと推察される。また、車利用をとり止めたドライバー

の代替手段は図11のように「鉄道」が八六・五%と大半を占めている。

### 3 工事の方法

通行止補修工事の方法については図12に示すとおり「上下線同時通行止」が全体の七八・三%と大半を占めており、一時的に影響が大きくても早期に工事が終了することを期待する意見が強いものと思われる。

## 五 おわりに

一五号線線の通行止補修工事は、大きな交通混雑もなく無事終了した。また、期間中騒音等による苦情が二六件あったが、工事期間が八日間と短かったこともあり御理解願えたものと考えている。

当公団は、通常の規制工事を許される限りの平日夜間と休日昼間に行い、交通を確保しながら維持補修工事を実施しているが、供用延長の延び、経年等に伴い、今後も維持補修工事は増加していくものと思われる。

このため、通行止のような大規模規制による集中工事が必要となると考えられるが、その際は、今回の実績を踏まえ、効果的な広報を実施する等、社会的影響を極力小さくする方向で対処する所存である。

特集  
道路に関する広報活動

# 道路広報展開のあり方に関する検討

株式会社三菱総合研究所社会システム部研究員 岩瀬 広

## はじめに

建設省、地方自治体、各種公団等においては、道路整備事業を進めるとともに、道路整備に関する啓蒙宣伝活動を行うべく、道路のPRを積極的に展開してきているところである。

しかし昨今の有料道路の料金問題にみられるように、道路整備事業を取り巻く環境は大きく変わりつつあり、道路問題は従来にも増して深く一般国民の生活と係わりあいを持つようになり、一部においては社会問題の様相を呈してきている観もある。

このような状況変化に伴い、道路広報に関しても、従来のように単に積極的に、道路整

備についてPR活動を行うのではなく、一般世論の動向等に留意しつつ、戦略的かつ戦術的な道路広報展開を図る必要性が出てきている。

本稿では、このような背景のもと、「日本の道を考える会」から三菱総合研究所に委託された「道路広報展開のあり方に関する調査」

の調査結果をもとに、今回の調査によって示された道路広報活動における課題、他団体における広報活動から得られる示唆、道路広報の課題を踏まえた今後の道路広報活動のあり方についての提言を紹介する。

なお、今回の調査を進めるのにあたっては、学識者、および建設省道路局道路総務課長・企画課長をはじめとする行政各位等からなる

委員会を組織し、そこでの討議をもとに検討を行った。

さらに、広報活動の実態を把握するために、地方建設局、地方自治体、道路関係公団に対するアンケート調査と公共・公益事業体に対するヒアリング調査を行った。

(注) 道路広報の定義

広報とはPR (Public Relations) の日本語訳として使われておりストレートに訳せば「Public (公衆) とのよりよい Relation (関係) づくり」(堀章男著「企業広報の手引」日経文庫) ということになる。よい関係づくりの原則は、公衆の理解・共感・協力を得るための良好なコミュニケーションの形成であり、このためには事業体の理念・方



針・活動の実態等を社会に正しく知らせるとともに、それがどのように伝達されているか、どのように理解されているかを知る必要があるため、ツーウェイコミュニケーションの形成が必要である。(参考：国際PR協会、丸山尚『企業広報のすべて』中央経済社)

ここで扱う道路広報とは、道路管理者等が道路整備の促進・道路管理の円滑化等を目的に、道路に関する実態・制度・政策等の情報を一般国民に積極的に知らせる活動をいう。

また、宣伝・広告と広報の相違点については、宣伝・広告は提供する商品・サービス等がいかに優れているかを自己主張するものでありワンウェイ・コミュニケーション方式である点が広報と異なる。さらに、行政広報と企業広報の差異については、行政広報が「行政や行政機関についての基本的な理解を促進し、社会との親近感・信頼感を得る」(村上好重著『企業広報学入門』紀尾井書房)のに対し、企業広報は企業の維持発展のため、企業そのものや提供する商品・サービスへの理解を企業に好意的に推移させ、商品・サービスの販売促進、優秀な人材確保につなげるという目的があり、行政広報とは異なる立場となる。

近年多くなっている企業イメージ広告は企業広報の領域に踏み込んできたものといえる。

## 一 実務者からみた道路広報活動の課題

ここでは、今回の調査で行った地方建設局・開発局、地方自治体、道路関係四公団に対するアンケート調査の結果をもとに実務者からみた道路広報活動における課題を紹介する。

### 1 道路事業における広報の位置づけ

地方建設局・開発局、地方自治体、公団の各広報実務担当部署においては、広報活動を行っていく際の課題として、道路事業における道路広報の位置づけの不明瞭さを指摘している。

これは、特に地方自治体に多く指摘されており、地元地域住民とより密接に対応していく機関において、道路広報の役割に対する認識が希薄であることは今後の道路広報活動を展開していく上で課題となる。

また、公団事業はある程度事業範囲、事業内容等が限定されていることから、事業の円滑化に資する広報展開をより戦略的に展開していく必要があると考えられる。

### 2 体制

地方建設局・開発局・地方自治体における道路広報活動は、道路行政担当部署がそれぞれの担当業務の範囲内で広報業務を担当している場合が多い。このため、道路担当部署における広報を統括する部署が明確でない場合には、下部機関に対する統括的な連携・指示ができにくい傾向にあり、体系的な組織システムの整備についても検討が必要となる。

### 3 広報活動展開におけるサポート

広報活動の具体的展開に対してのサポートを充実する必要性は各広報担当部署から指摘されており、特に、地方自治体等地元住民に直接対応していく部署においてこれらの指摘がある。さらに、広報活動指針の明確化、マニュアルの作成、広報活動を進める上での情報交換の充実といった具体的な意見もみられることから、今後の広報活動展開において広報目的の明確化と同様にサポートの充実についての検討も必要であるといえる。

### 4 広報効果に対する意識

広報担当部署において広報活動を実施する際の課題として上げられているものの中で最も多いものが広報効果把握の困難性であり、

効果に対する意識が希薄なために予算獲得において不利な状況を招いている。広報効果の把握については、広報目的の明確化が不可欠であるが、目的に沿った広報を実施した場合の効果についてはある程度アピールできるものが必要となってこよう。

## 二 公共公益事業体の広報活動から得られる示唆

ここでは、今回の調査で行った、公共・公益事業体に対するヒアリング調査の結果から、道路広報に対する示唆として得られた項目を紹介する。

### 1 事業目標と広報目的の位置づけ

公共公益事業体の中には電力の安定供給という事業目標のもと、広報の最大の目的を「電力事業の円滑化のため、いかに社会と良い関係をつくるか」

に置き、そのための広報活動の目的として

「経営姿勢についての理解」

「原子力発電の必要性と安全性に対する理解」

「電気料金安定のための効率化努力に対する理解」

を得ることをあげている例もある。すなわち電源開発、効率的流通、需要の均一化等の個

別の事例の事業努力に対応したPRを行っている。このような事業目標に対応した広報目的の明確化は道路広報の方向性を考える上で示唆となる。

### 2 パブリシティへの積極的姿勢

広報の大きな柱はマスコミへのニュースの提供（パブリシティ）であるが、各団体ともマスコミに対しては密接なよりよい関係を維持するように努めている。例えば月例の懇談会を設置し、五大新聞とNHKの論説委員といったマスコミの中でオピニオンリーダーとのパイプを確保するといった例もあり、パブリシティへの積極的な姿勢がうかがえ、道路広報への示唆となる。さらに、情報公開に対する姿勢についても、常に真実を全て公開するという基本姿勢をとっており、誤解による不利な環境形成に配慮した情報の非公開は行わない姿勢にある。

### 3 ツーウェイ・コミュニケーションへの努力

広報の原則は双方向のコミュニケーションであり、このため各団体ともモニター制度、フリーダイヤル、懇談会といった一般国民からの意見を聴く体制を整備している。特に、マスコミから批判的オピニオンリーダー、一

般ユーザーといった幅広くフリーダイヤル、懇談会といった意見の吸収や交換の場を設ける例もあり、それらを制度化するとともに要綱（例えば懇談会設置マニュアル）を作成するなど体制が整備されている。

### 4 イメージ広告のとり入れ

企業全体のイメージの向上によって、提供する商品やサービスへの理解を企業に好意的に推移させるため、イメージ広告を行う例が多くなっているが、これは企業広報分野への広告手法のとり入れと考えることができる。公衆とのよりよい環境づくりといった広報目的に対して有効な手段であると考えられる。

## 三 道路広報の課題

ここでは、実務者からみた道路広報活動の課題と公共公益事業体の広報活動から得られた示唆をふまえて整理した道路広報の課題について紹介する。

### 1 道路事業における道路広報の位置づけ

行政広報の目的は、行政についての基本的な理解を促進し、社会との親近感・信頼感を得るものであるため、道路広報についても、道路事業を進める上で、広く一般国民に道路

事業に関する理解を得ることが基本的な目的となる。

現状の道路広報活動においては、このような基本的な広報の目的意識の徹底が図られておらず、また、事業目的と広報目的の結びつきも希薄な面がある。

これに対して、公共公益事業体の広報活動の実態からは、事業目標から統一的な広報目標の設定を行っている例もあり、さらに、事業における経営課題に対応した広報活動の目的を設定し、広報の活動目的の明確化を行っている。

道路事業においてもインフラ整備の各側面で、広く一般国民の理解を得る必要性があり、このような事業目標に沿った統一的な広報目標の設定と、広報の活動目的の明確化は必要かつ有効な方策であると考えられる。

## 2 広報活動指針の明確化

広報活動の具体的展開に関するサポート体制の充実、実際の広報担当部署において重要な課題となっている。

公共公益事業体の広報実態において、このようなサポート体制は、広報活動を独立した専門部署が行っていく中で必要不可欠であり、個々の技術的な情報については組織的に相当

の蓄積があり共有化がされているものである。例えば、地域住民との懇談会の設置に関しても要綱等を取りまとめた懇談会設置マニュアルを作成するなど体制整備が進んでいる。

道路広報においてもこのような広報活動を行う際の活動指針の明確化、マニュアルの作成、広報活動を進める上での情報交換の充実については今後の広報活動展開において重要な課題である。

## 3 効果把握と双方向コミュニケーション

道路広報活動を進める上での課題としては、広報効果の把握の困難性があげられていたが、広報効果は広報目的の明確化がなされて初めて意識し得るものであり、広報目的の体系化によって整理が可能となる。

また、広報の原則的な目的は事業に関して広く一般国民の理解を得ることにあり、効果についても広く一般国民の評価を把握することから始まるものである。

このため、公共公益事業体においては、モニター制度、フリーダイヤル、懇談会等様々なチャネルによって広聴機能を整備しており、双方向コミュニケーションに対する努力を行っている。特に、マスコミとの懇談会を定期的に開催するなどパブリシティーへの積極的

な姿勢もみられ、世論の動向等にも配慮した幅広い意見の吸収や交換の場を設け努力している。

道路広報においても、双方向コミュニケーションの姿勢が必要と考えられ、誤解から派生する世論への適切な対応も必要になってきていることから、今後の道路広報展開においては双方向コミュニケーションの努力が必要であると考えられる。

## 4 広報活動の積極的な展開

以上の課題を総合的に勘案すると、今後の道路広報を進めるにあたっては、道路行政における広報活動の役割を明確にした上で広報活動全体の体系化が不可欠であり、その中で効果把握体系の構築、あるいは広報実施のサポート体制の充実といった組織づくりが必要になってくると考えられる。

さらにこのような統一的な体系に基づき、公共公益事業体が行っているようなイメージ広告を積極的に一般国民にアピールするような広報活動も必要になってくると考えられる。

## 四 今後の道路広報の方針に関する提案

ここでは、今回の調査で提案した今後の道

路広報の方針について紹介する。

## 1 道路広報の枠組みの提案

### (1) 枠組みの定義と必要性

#### ① 定義

「道路広報の枠組み」とは、「道路管理者等が、道路整備の促進・道路管理の円滑化等を目的に行う、道路に関する実態、制度、政策等の情報を一般国民に目的実現に向かい積極的に知らせる活動（道路広報）を進める場合に、広報担当部局を含む組織の成員が、道路広報の企画・準備・実施等を促進するときに、中・長期にわたり実際の目安となる、組織全体の正式な了承を経た方針」を指す。

#### ② 必要性

建設省本省を含む調査対象は、現状においては道路広報に関して確固たる枠組みをもっていない。その結果、各組織とも広報を促進するときに現場主義で対応せざるを得ず、個別の広報活動は一定の成果をあげているにもかかわらず、広報全体の成功・失敗の判定ができない。

したがって、道路広報において今後明確な方向性を持った広報を行い、その結果をフィード・バックしながら広報を改

善していくためには、道路広報の枠組みを検討していくことが重要であると考えられる。

### (2) 枠組みのあり方

#### ① 基本的な考え方

ここで考える枠組みは目標と指針からなるものとする。

道路広報の枠組みは、

1) 長期的な最終的目標（道路関係法令の目的規定の水準・最上位目標）

2) 中間的な実際の目標（道路管理者の道路広報の目的の水準・中位目標）

3) 日常的な活動の指針（実務者の水準・下位目標）

の3段階による構成とする。

ることによって、中間的な実際の目標に少しずつ近づくことが可能となり、さらに中間的な実際の目標が達成されることによって、長期的な最終的目標に徐々に近づいていくものと考えられる。

#### ② 長期的な最終的目標

道路関係法令の目的規定の水準として、次の内容を長期的な最終目標とする。

- 国土の均衡ある発展と真に豊かな活力ある地域の実現に資する道路整備の促進、道路事業の円滑な実施等の確保
- #### ③ 中間的な実際の目標

道路管理者の道路広報の目的の水準として、次の内容を中間的な実際の目標とする。

- 国民の道路整備に係る認識およびその必要性に対する理解の増進
  - 国民の道路整備事業への協力の確保（特に、用地取得、環境問題等）
  - 国民の道路管理への協力の確保（美化、情報、提供等）
  - 道路整備財源の確保（そのための、道路特定財源諸税に対する理解、一般財源の投入に対する理解および有料道路制度の必要性の理解の増進）
- #### ④ 日常的な活動の指針

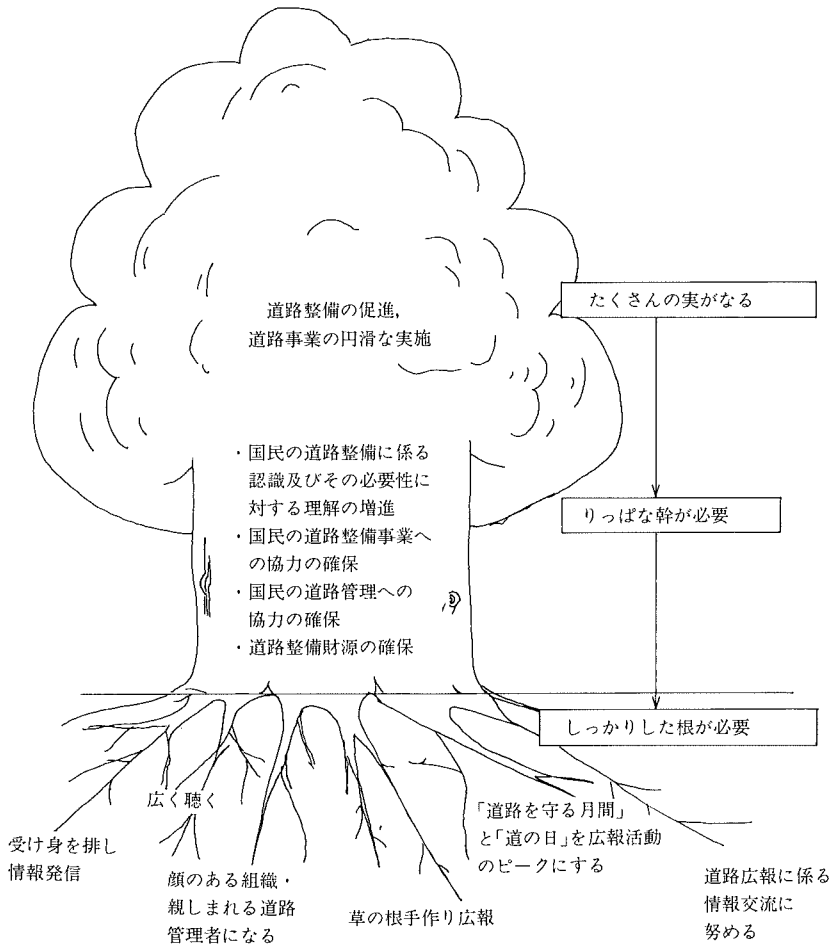


図1 道路広報の枠組み

実務者の水準として、次の内容を日常的な活動の指針とする。

なお、日常的な活動の指針の具体的な内容のうち、カッコ内は、公共・公益事業体に対するヒアリングや委員会における討議において示唆された、それぞれの指針に対する代表的な広報活動の例である。

● 受身を排し、情報発信

組織のトップを先頭に、一時的な誤解に基づく個別の問題をおそれず、メディアへの積極的な情報提供（パブリシティ―無料掲載）を促進すること。特に、道路整備の必要性等を機会があることにわかりやすく訴える。

（記者懇談会の開催、定例記者発表の実施、有識者向け広報誌（紙）の発行、有識者向けパンフレットの作成・配布、報道機関関係者の現場見学会の開催、記者講演会の開催）

● 広く聴く

道路広報を有効に実行するため、一般国民から意見を聴くとともに、双方向コミュニケーションを確立すること  
● 顔のある組織・親しまれる道路管理者になる  
● 国民の道路に対するイメージの重要

な部分を形成する道路管理者のイメージを向上させる方策（必要に応じてCIも含む。）を組織全体で実施すること。

●（CIの実施、統一シンボルマークの使用、トップによる広報の実施、一般国民向け広報誌（紙）の発行、TV・ラジオ等による広報、新聞広告、雑誌広告、パンフレットの作成・配布、垂れ幕、看板等による広告）

#### ●草の根手作り広報

道路部局の全職員が、道路整備に係る基本的な事項に関しては、一般国民にわかりやすく説明できるように研修すること。さらに、常に国民の目を意識して、日常活動の広報的な面を工夫すること。

（職員向けパンフレットの作成・配布、研修の実施、広報マニュアルの作成・配布、一般国民向けのパンフレットの作成・配布、広報活動表彰制度の創設）

●「道路をまもる月間」と「道の日」を広報活動のピークにする

「道路をまもる月間（八月）」と「道の日（八月一〇日）」の行事を活発にし、

国民に道路のことを考えてもらう。

（記念式典の開催、街頭イベントの展開、一般公募を伴う行事の実施、新聞広告等）

#### ●道路広報に係る情報交流に努める

道路広報に係る企画、手法、ノウハウ、関連情報等が、道路部局の全職員にいきわたるよう情報交流に努める。

（職員向けパンフレットの交換、研修への積極参加、広報マニュアルの交換、一般向けパンフレットの交換、広報活動表彰の報知、連絡会議の開催）

### 2 各団体毎の広報マニュアルの作成

道路広報の枠組みを具体的に進めるにあたっては、広報の考え方、実施手順、手法等の必要事項をわかりやすく記述した、いわゆる広報マニュアルが業務支援の役割を果たすと考えられる。

広報マニュアルは各団体の特性を考慮して作成されることが望ましいと考えられる。また、特に道路広報に初めて携わる人にも理解でき使用できるようわかりやすさに配慮する。内容の例としては以下のようなのが考えられる

・ 広報計画のたて方

・ 広報手法

・ 関連支援情報

・ 広報事例の紹介

### 3 道路広報のための有識者データベースの作成

道路広報の枠組みにおける日常的な活動の指針の中では、有識者も含めた積極的な情報提供があげられており、これを実行に移すにあたっては、有識者データベースが役に立つと考えられる。

内容の例としては以下のようなものが考えられる。

氏名、性別、生年月日、住所、役職、審議会、専門、学歴……

### 4 道路広報に係る調査の実施

具体的な広報活動を企画するためには、広報対象となる課題（例えば、渋滞の解消、用地取得の促進）、広報時期、広報の対象者層、広報手法、広報効果といった項目別に、実態を詳細に把握する必要がある。また、個々の事例を数多く積み重ねることによって、道路広報活動の詳細実態把握、および体系化（広報対象となる課題、広報時期、広報の対象者層、広報手法の整理、まとめ）を図り、広報

効果把握のための基礎的検討を行うことが可能となる。

調査項目としては以下のようなものが考えられる。

- ① 広報対象となる課題の抽出  
道路広報活動についてその対象となる課題を抽出し、そのような課題が生じてきた背景について整理する。

- ② 広報時期の実態分析  
広報時期と事業の推進状況との関係、あるいは広報対象となる課題との関係等について実態把握する。

- ③ 広報の対象者層の実態分析

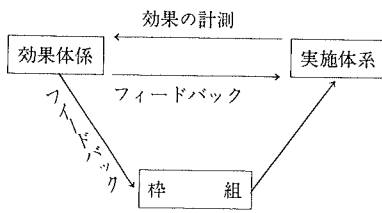


図2 道路広報の体系

年齢、性別、道路事業との関係の深さ（たとえば地主）等といったセグメントと広報対象となる課題の関係等について実態把握する。

- ④ 広報手法の実態分析  
メディア・ミックスの実態、およびこれらと広報対象となる課題の関係等について実態把握する。

- ⑤ 広報対象となる課題と広報時期、広報対象者層、広報手法の関連性分析  
上記分析を踏まえて、広報対象となる課題が、広報時期、広報対象者、広報手法とどのように関係しているかについて検討し、体系化を行う。

- ⑥ 広報効果の測定手法についての検討  
個別課題毎の広報効果の把握指標、原単位の作成等について検討する。

### 5 効果的な道路広報の体系を模索する

現状では、個々の道路管理者が、それぞれ個別の目標に沿って、独自の考え方に基づいて広報活動を行っている。しかしながら、道路広報をより効果的効率的に行うためには、これら個々の道路管理者の役割分担を図り、それぞれの連携のもとで行うことが必要であると考えられる。

また、効果的な道路広報を提案するためには、数多くの事例に基づいて、特に効果に関する事例を収集・整理し、分析結果を積み上げていく必要がある。

道路広報の体系は、効果体系、実施体系、枠組みの三つからなり、これらが相互に関連し合って、効果的な道路広報が達成される。

### おわりに

今回の調査では都道府県、制令指定都市、建設省地方建設局等の道路管理者が行っている道路広報活動の実績、体制、大まかな課題等について把握したが、さらに、具体的な広報活動を提案するためには、ここで提案したような道路広報に係わる調査を実施していく必要がある。

また、今回出された提案が、今後の道路広報活動の一助となれば幸いである。

# 話題の本・「広報パワーアップ」

## 「マニュアル」の紹介

建設省近畿地方建設局企画部広報官 高橋 善太郎

### トレンディな言葉「広報」

現在、「広報」について今までよりも増してその重要性を各方面で認識されています。どんなに素晴らしい「事」、「物」、「行事」などを一般市民に知らしめなかつたら、その価値はないに等しいこととなります。こういった有益な「事」などを一般市民に知らしめることによってその価値が十二分に発揮できることとなり、それ自身の役目が果たすこととなるのです。

我々の行っている建設行政は、言うには及ばないことではありますが、社会資本の整備が任務であります。しかし今日、市民の意識の向上と価値感の多様化により個人個人の意見

が様々となり、必ずしも社会資本整備をよしとせず、円滑な事業執行が困難な状態に遭遇することがしばしばありました。この「困難」は、地域住民の時もあるし、一般市民の団体の時もあります。そのような人々に対してあらゆる「広報」の手段を用いて、公共事業の大切さを理解していただくばかりでなく、事業促進に後押しをしてもらわなければなりません。このマニュアルによって関係する人々に対して理解を深めていただくための手立てを具体的に示しているものです。

### 広報パワーアップ・マニュアルの目標

この「広報パワーアップ・マニュアル」が企画された背景を述べておきたいと思えます。

最初に述べたとおり広報の重要性をだれもが認識する時代となりました。マスコミによるコマースナルなどその最たるもので、コマースナルのできの善し悪しによりその製品の売れ行きが決まり製品自体の良さはある程度以上ならばほとんど関係が無く、そのCM（広報）のセンスの善し悪しで売上の勝負はついてしまいます。今や企業ではCMに対して以前とは比べ物にならないくらい期待し、力も入れています。

以前は、その実態を知らしめることが広報でした。その製品の善し悪しは、その売行きで判断され、「良いものは良い」という理論で、技術的に優秀ならば自然と良い結果が出てくる時代だったのです。しかし今や、技術





'90御堂筋パレード「夢ロード21号」

的に優秀だとしても必ずしも良い結果に導かれるということはありません。技術的に優秀ということは、その製品が売れるということに対して必要条件であって、十分条件でないのです。

このようなことは、十分に分かっているつもりの人でも、実際に自分がしていることを

一般市民に理解してもらうため広報にかかわった時、適切でない広報をしてしまうことがよくあります。どういう原因によるかという点、いままで真剣にかかわればかわるほどの全体のことは良く分かっているはずですが、自分個人の判断が大きく影響し、一般市民が興味を持つているところを間違って理解

してしまうことが、よくあるのです。例えば自分が最も苦心した技術的な部分を強調し過ぎて、一般の人にはなかなか理解しにくくなる場合があります。あくまで第三者によく理解してもらえる広報ということを心掛けていくことが大切なのです。

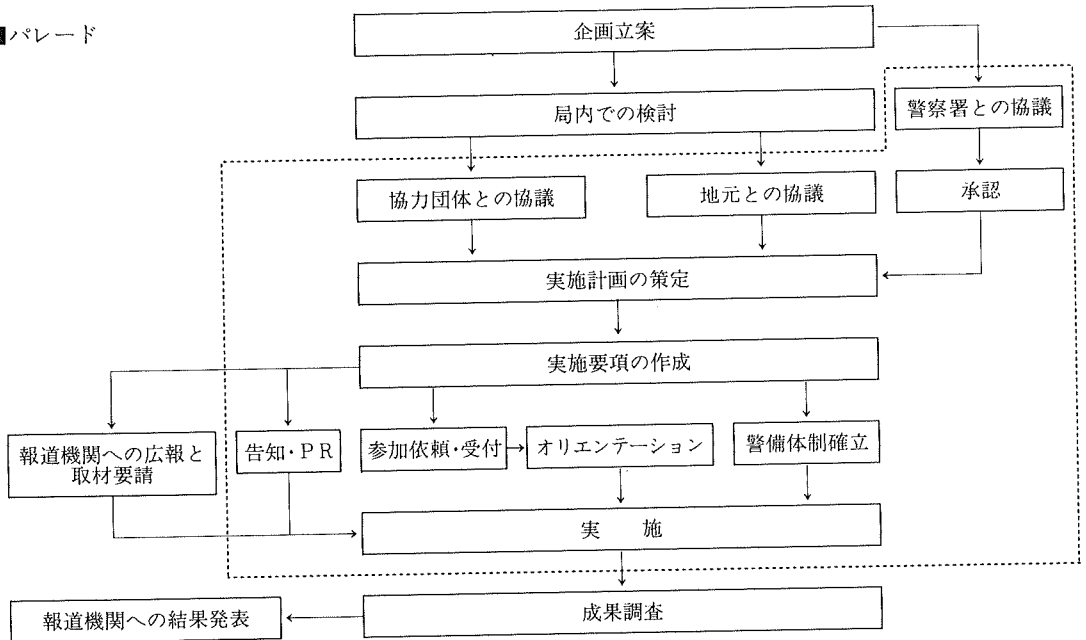
技術屋集団である近畿地方建設局の職員としては、今まで述べてきたことは十二分に理解しているつもりなのですが、いざ自分にかかわったこととなると、適切な判断を欠く恐れがあります。そのようなことのないよう、なおかつここに出ているフローのとおりチェックしながら仕事を進めていけば、落ち度のない広報ができるようにまとめています。特に、日常的にそのような広報の仕事をし、広報に慣れている人ばかりでなく、不慣れの人でも数多くいるのです。そんな理由から初めての人を対象にしてまとめてあります。

## 内容の紹介

「広報パワーアップ・マニュアル」はこの一冊で広報担当者が注意しなければいけない点を網羅してあります。ただ応用範囲は広いものですから具体的な協議団体等までは載せることは不可能でした。

「広報パワーアップ・マニュアル」は次の五

■パレード



点線の枠内は広告代理店やイベント会社などに作業を依頼することができます。

(注)

- パレード参加者は** ●パレードの参加者としては、地域の幼稚園、小・中・高校生のブラスバンド部、警察署・消防署の音楽隊、地域の音楽サークルの協力を得るのがいい方法です。
- コースの選定** ●また、華やかなパレードを盛り上げるためには、マーチングバンドばかりではなく、「ミス・〇〇」の協力や郷土芸能サークルの参加、仮装行列など、ユニークな企画を立てることが必要です。
- パレードを実施する際には、その道路だけでなく地域全域の道路管制面での問題がおこります。所轄の警察署とコースについて企画段階から十分に協議し、承認を得る必要があります。
- パレードは地域が一体になって初めて成功するイベントです。また、一般道路を使用するため、地元の商業活動や市民生活に大きな影響を与えます。このため、企画の段階から地元の自治体・商工業団体とも協議してコースを選定する必要があります。
- 警備体制は万全に** ●パレードは出発点から到達点まで見渡せないのが普通です。実施にあたってはしっかりした進行スケジュールを作成すると共に、万全の警備体制を整えます。警察はもちろん協力してくれますが、主催者側も独自の警備班を作り、コースの主要な点に配置して警察の指導を得ながら警備にあたります。

図1 広報の手法(フロー図)

具体的活用方法

この章から構成されています。①広報とは、②広報の手法、③広報ノウハウ、④広報データ編、⑤アクティブインデックスとなっています。

この効果的な使い方を示しますと、まず最初に「①広報とは」をお読み下さい。ここでは、なぜ広報が必要なのか、局としての広報体制がどのようなになっているのか、など広報活動を実施するにあたり知っておかなければならない基礎情報を掲載しています。

次に「③広報ノウハウ」です。ここでは、広報するうえの実作業上必要な情報を掲載しています。実際の作業が発生した折にしっかりと読んでいただきたいと思えます。しかし、あらかじめどんな内容かはひととおり目を通しておいていただきたいものです。

広報業務が発生した場合は、巻末にある「⑤アクティブインデックス」を参照してください。この項目には、それぞれの広報活動をする際に必要な業務の流れが記載されています。

「②広報の手法」では広報の種別ごとに、例えば「報道機関への広報」、「イベントによる広報」、「印刷物による広報」等のようにそれ

「90御堂筋パレード」への参加フロー

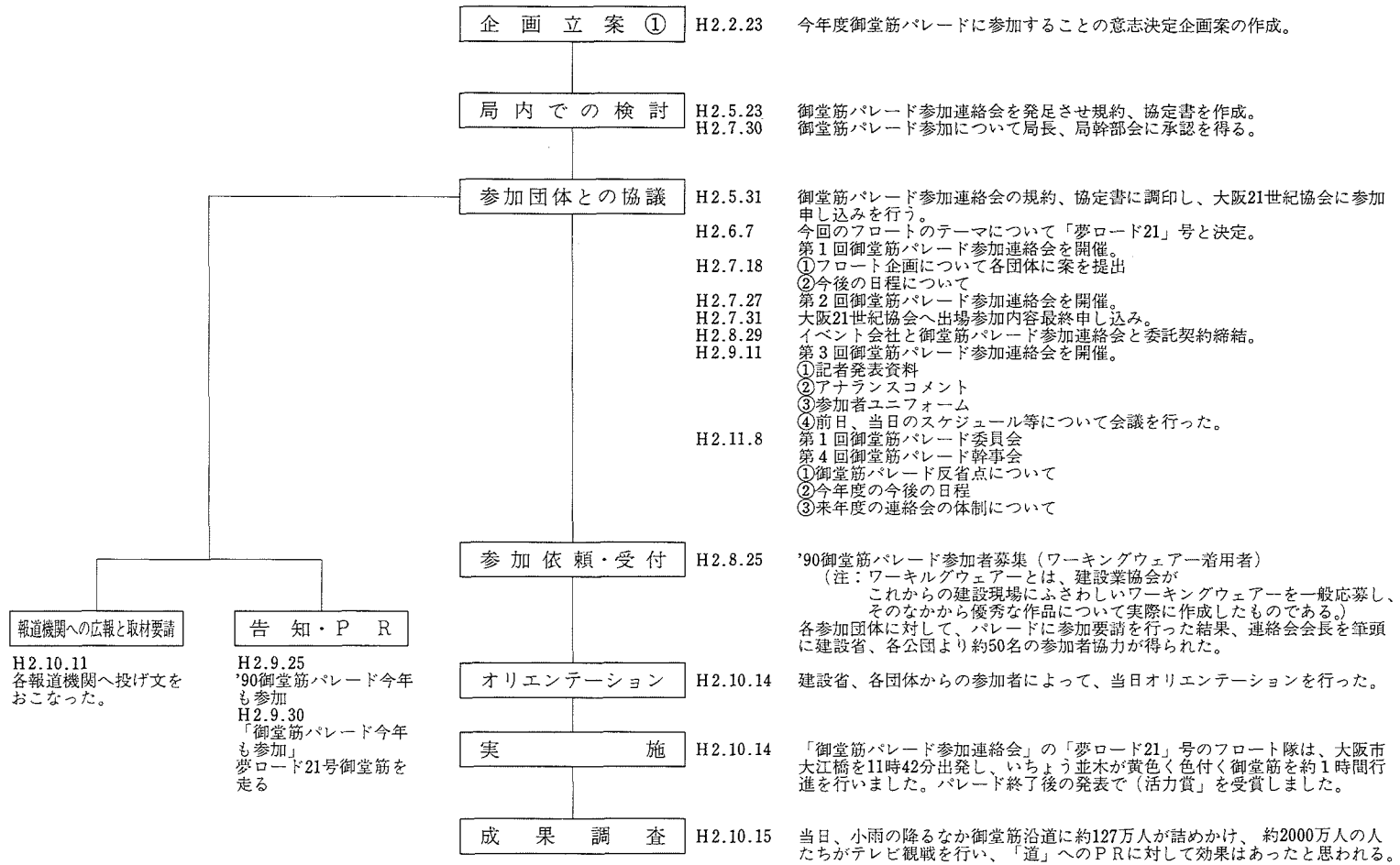


図2 実際のフロー図

それぞれの仕事の流れと注意点が記載されています。

最初から「広報パワーアップ・マニュアル」は近畿地方建設局職員向けということで編集されていきましたから「④広報データ編」には「地方自治体の広報窓口」、「広報用語辞典」、「建設省関係英語用語集」等、職員にとって広報に必要な基礎知識が載せられています。

## 広報パワーアップ・マニュアル

### 具体的使用例

具体的に一つの事例を紹介し、「広報パワーアップ・マニュアル」のフローに従った場合どのようなフローになるか各種の打合せ等を分類してみました(図1、2)。

事例は、「90御堂筋パレード」に参加した時のフローを示します。

90御堂筋パレードは大阪21世紀協会主催で一〇月一四日(日)に、大阪市民の活動と憩いの道である御堂筋(一般国道二五号)で挙行されました。海外一カ国を含め一〇八団体の一万二千人がパレードに参加しました。近畿地方建設局、日本道路公団、阪神道路公団では、「夢ロード21」号・21世紀に延びる道」をテーマにしたフロートを主体にして参加し、協会から「活力賞」を受賞しました。

### 各方面からの反響

この「広報パワーアップ・マニュアル」は最初から当地建職員用ということで印刷部数も当初千部しか印刷しませんでした。しかし、この「広報パワーアップ・マニュアル」を近畿地方建設局の広報活動として平成二年三月の末に記者クラブで発表したところ、各紙で取り上げてもらうことができました。特に日本経済新聞社に載ったところ官庁関係ばかりでなく、民間会社といった各方面から問い合わせがあり、約一週間のうちに四百件を越えていました。

これも見ても、どの分野も広報について関心を持っている様子がわかります。

### 一般向けに発行

問い合わせはこのマニュアルを何処でわけてもらえるかというものが多かったのです。

初めから近畿地方建設局職員向けということもあり、同一な仕事をしている直接的に関係している官公庁にはあらかじめ一冊ずつ送ってありましたが、興味を持った各課ごとに配付の要求まで出てきました。そのため手持ちの部数も残りわずかとなりました。ましてや、民間会社からの配付要求が大部分でもあり、それに応えるためにも一般配付を考えなければならぬ状態となりました。

そういった折、大蔵省印刷局から発行の勧めもあり、内部で検討した結果、印刷局にお願いすることとなりました。現在では政府刊行物センターで手に入るようになりました。発行するにあたり、内容を一般向けにした方が良いという意見もありましたが、活用の方によっては十分広報のマニュアルとして使用でき、また具体的例として見れば応用の効く範囲と判断し、内容に全く手を加えずに発行されています。

### これからの広報

いままで近畿地方建設局については、広報について「いま一つ」という評価があり、それに対して、一概に否定できないと思います。こうした根底には、体質的に「事業をやってあげる」という意識があるのも一つの理由で



# 道路広報の現況と若干の考察

道路広報センター事務局長 中村 春男

## 一 はじめに

道路関連機関、あるいは道路関係団体では、それぞれが道路に関する広報を行っている。従って本稿は、道路広報センターが行った平成二年度における道路広報の内容と、道路広報について若干の考察を試みたものである。

まず、道路広報センターについてご説明したい。本センターは「道路に関する広報を推進することにより、道路に対する国民の理解を深めるとともに、道路愛護精神を高揚し、もって道路行政の推進に寄与することを目的」として昭和五五年七月に設立された。事業の内容は(1)道路に関する必要な図書、資料等出版物の刊行と頒布。(2)展示会の開催、(3)

調査研究となっている。現在のところ(1)の出版物刊行が主力である。

本センターは拠出金により設立された経緯から、組織運営を定めた規約を寄附行為と名付けている。毎年の事業計画、予算決算は理事一〇人、監事二人(代表理事を除きいずれも兼任)で構成される役員会で議決される。決議事項は会長、副会長、事務局三人(専任)のラインにより執行されている。刊行頒布する図書、資料はすべて実費弁償方式となり本センターの経費はこれによって賄われている。

次に、広報資料を刊行頒布する手順を簡単に述べたい。まず年度開始前に事業計画の案をまとめる。これには、どのような印刷物を

どのようなスタイルで、いつ刊行するか、がシリーズ別に区分されている。例えば道路整備五箇年計画を理解してもらおうシリーズ(1)「道路を考える」では理論的なパンフレットの外に、活字離れの傾向から一瞥して広報目的がわかる品々を盛り込んでいる。

また、八月に行われる「道路をまもる月間」。また同じ月の一〇日に行われる「道の日」行事のため、シリーズ(2)「道路を大切にしよう」にはポスターなど、数々の品を準備する。これら一〇項目ほどのシリーズ別企画をまとめて企画案内用パンフレットを二月中に作成する。これを各道路関係機関約三、〇〇〇箇所へ送って五月末までに注文を受ける。そして必要な月に必要な印刷物等を外注制作して発

注先に送る。印刷物の図案構成、訴えかける内容等は制作会社が立案したものを、本センターで審査し、関係機関と協議して印刷することになっている。

## 一 道路広報の現況

今述べた企画案内書には、シリーズ別にパンフレット、チラシ、シールなど、こまごまとしたものが並べられ、その品数もずいぶん多くなっている。しかし道路広報の柱となるべきものは、本センターが設立されてから変わっていない。それは(1)道路整備を促進すること。(2)道路愛護運動の展開。(3)道路を安全に通行すること。(4)道路除雪によって地域格差をなくすことの本四本柱である。過去一〇年の間、その時々には適合するよう表現に多少の変化はあっても道路広報センターのこの根本は変わっていない。

それでは広報の四つの柱とその柱毎にどのような品々があるかをまとめてみよう。なお、部組枚とあるのは本年度の制作数である。※印は目下制作中のものである。

### 1 道路整備五箇年計画の道路広報

(1)パンフレット B5判四分冊 各一六頁

※一一、〇〇〇部

道路の現況、道路整備計画、道路特定財源の仕組みなどを解説

(2)絵はがき 四枚組 八、九〇〇組  
四季の道路を美しい写真に託して。

(3)P・Rシール タテ二cm ヨコ七・五cm  
郵便物の封緘シール、第一〇次道路整備五箇年計画完全達成」と印字。一シートで二〇枚綴り、外に名刺に貼布の丸型(直径二cm)もある。

(4)ビデオ 三〇分映像「海外道路事情」  
(5)カセットテープ①「道路整備の必要性」

②「道路特定財源」  
三分間のエンドレス・テープ。巡回広報車にセット。

(6)カレンダー B1判 一一、〇〇〇枚  
全国幹線道路網図を入れた地図カレンダー

(7)路上広報 タテ一五〇cm ヨコ二八〇cm  
主要な道路工事現場に「この工事は、ガソリン税自動車重量税で行います」と大書した野立看板を見かけたドライバーは多い。

(1)ポスター A1判およびB3判

(2)ステッカー タテ六cm ヨコ一二cm 裏面糊付

(3)チラシ B5判 四九二、〇〇〇枚  
(4)パンフレット 一般用B6判 八頁  
児童用B5判一六頁

なお道の日実行委員会(全国道路利用者会議内)とタイアップして、道の日キャラクター「こっちだヨウ平」を図柄に入れている。

(5)ビデオ 三〇分映像「道路をまもる」

(6)カセットテープ ①「道路をまもる月間」

②「道の日」  
③「道路の管理」

(7)路上広報 大きさは1(7)と同様

主要な国道工事の現場に道の日のキャラクターを入れた野立看板

(8)横断幕 タテ九〇cm ヨコ六五〇cm

横断歩道橋などを利用して掲示する。

(9)パンフレット B5判八頁

一一、〇〇〇部

道路をまもる月間は道路を広く美しく使うことの運動でもある。この月間中不法

### 2 道路月間の道路広報

八月中の道路をまもる月間、八月一〇日の道の日の行事用である。

占用物件の取締りも行われるところが多い。パンフレットは沿道住民の協力をよびかける。

### 3 交通安全の道路広報

春秋二回の交通安全運動のうち、秋の期間中に配付。道路の安全な利用のしかた。道路管理者が行う安全施設などをPRする。

- (1) チラシ B5判 二七〇、二〇〇枚
- (2) パンフレット 一般用B5判一二頁

児童用B6変型一二頁

五一、三〇〇枚

- (3) カセットテープ「交通安全」

### 4 除雪の道路広報

雪道通行のマナーと除雪作業に理解と協力を求める。

- (1) チラシ B5判 二八八、〇〇〇枚
- (2) パンフレット B6判 一六頁

二七、六〇〇部

- (3) ビデオ 四〇分映像「雪に備える」

昼夜にわたる除雪作業の労苦と、雪道通行のマナーを映像で。

- (4) カセットテープ「氷雪に対する道路管理者の努力」

平成二年度ではこのシリーズ企画の外に道

路整備の必要を訴える陳情用パンフレット「豊かな暮らしは良い道づくりから」A4判八頁を刊行。また日本道路協会企画の小学教育用ビデオ「トオルくんのロードゲーム」三〇分映像の販売を引き受けた。また、平成二年四月から月刊誌「道路行政セミナー」B5判七〇頁を刊行している。

### 三 道路広報について若干の考察

#### 1 ワトキンス調査団報告書考

道路整備に向けての名コピー(宣伝文)と言えば、何と言っても「日本の道路は信じ難いほど悪い」ではじまるワトキンス調査団報告書の結語だろう。報告書の詳細は知らなくても、このサワリの部分は多くの人が知っている。まして「工業国にしてこれほど完全に道路網を閉却した国は日本のほかない」と追い打ちをかけられた道路管理者は、「ようしやるぞ」とばかり奮い立ったのも当然だろう。この文章が新聞に発表されるや、世論は一致してこの事実を認め、道路整備促進を強力に支援しはじめた。また為政者は戦前の道路行政を反省し、これからの国の行き方に思いをめぐらせた。大衆は自動車時代の到来ときき、産業界は物流革命の開幕と考えた。ワトキンス調査団のメンバー六人は、米国

の土木、交通工学、経済学者、金融のエキスパート集団であった。まだ戦災の跡がなまなましく残る東京。昭和三十一年五月一九日に来日した一行は、数少ないレストランの一つであった日比谷公園松本樓の別館を宿舎にして八日間、日本の為政者や各分野の有力者と会い、また来日の目的たる名古屋神戸間の高速道路予定ルートを調査した。建設省道路局や、発足間もない日本道路公団の幹部は、その作業を積極的に支援したことは言うまでもない。

調査団招請の目的は、有料道路の経験国である米国の意見をきくことにあった。一方復興間もない日本国の財政事情では、莫大な建設費がかかる高速道路建設に充当する資金がない。ならば米国に本拠を置く世界銀行から借金してでも早く作りたいたい、と言う道路関係者の願いがこの調査団の来日に秘められていたのである。それならば尚更日本国内の世論を喚起しなければ、と言う調査団の意向はこの報告書によって見事に結実した。

さて、調査団報告書の結語部分は全体で七項目ある。

- (1) は冒頭で述べた。以下は次のように続く。
- (2) 道路網の閉却は、日本経済に重いコストの負担を課している。



(3) 現行五箇年計画は小さすぎるから是正を要す。道路費は年間少なくとも一、八〇〇億円（現在の三倍）に増加すべきである。

(4) 一般公道の他に有料制による高速道路の建設は必要であり、このための財源を拡大することも必要である。

(5) 施工技術の改善、援助、訓練が必要である。

(6) 道路行政の強化、交通行政の改革、輸送政策の改革とともに世論の賛同が必要である。

これが三五年前の意見とは思えない新鮮さを今に保つ項目がいくつかある。当時の人々は末尾の「世論の賛同」が必要である、と言う部分に民主主義の国アメリカを見た。今日では何でもないことだが世論の賛同、これこそすべての政策広報の基本だろう。道路広報として例外ではない。ただその為の手だては時代と共に変化する。ワトキンス調査団報告書の名コピーをビックバーンとしてその後、道路広報はどのような消長をたどって来たか、次章で考えてみたい。

## 2 道路広報史考

島国日本の国民性は、世論形成においても、

欧米先進国の一撃に弱いと言われている。ワトキンス調査団報告書がもたらした英文和訳調のコピーは、かねて国内の世論喚起に躍起となっていた全国道路利用者会議、道路整備促進期成同盟会、道路建設業協会、また先全国並みの道路普及率を熱望する日本道路協会、道路行政当事者の道路財源獲得運動に見事に相乗した。かくして昭和三二年道路関係法の充実と相俟って、道路建設は圧倒的な世論支持を背景に、全国至るところで工事が行われた。

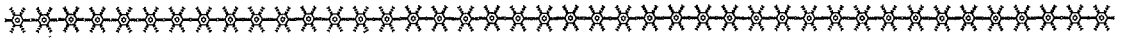
昭和三〇年代から四〇年代の二〇年間は道路建設にとって華やかな時代となった。目的税であるガソリン税は、道路、橋梁、隧道と言った具体的な形となって、国民の前に近代的な姿を見せ、多くの人々に利便をもたらし、沿道住民の生活を向上させた。すなわち建設することそのものが、道路の広報となり、印刷物による観念的なP・Rより、一層切実なものとなった。当時の道路広報はそれと意識させないで、人々の中に融け込んでいたのである。

この道路建設ブームの渦中にあつた昭和三年に、道路愛護精神の高揚を目指す、道路をまもる月間（八月一日～三十一日）が制定されたことは、道路行政にとって画期的なこと

であつた。まだ管理の時代であるまいとする人達には、唐突奇異に見えただろう。建設も大事だができあがつた道路の機能をいつまでも良好な状態に保つことが必要である。そのためには地域住民の一人一人が、道路を広く美しく使うことに関心を持たなければならぬ。いし、そうすべきである。とするこの運動の趣旨は、戦後この方とかく置きざりにされて来た公共施設に対する愛護運動のはしりとなつた。三〇年後の今日においても、この月間で道路愛護団体の表彰、不法占用物件の取締り、街路樹の愛護、放置自転車の撤去などがより活発に行われ、息の長い道路広報活動となつている。

昭和三八年七月の名神、四四年五月の東名高速道路の開通と、国道地方道の整備進捗は、ようやく全国的な道路網の形成となり、快適な道路をドライブする楽しさを人々に教え、自動車時代の到来となる。自動車の保有台数は急増したが、同時に自動車による死傷者が急激に増加した。毎日の新聞に死傷者数が掲載されるに及んで、一部の人は、これは交通戦争だと言つた。昭和四一年頃のことである。

昭和四三年に発生した国道四一号飛驒川バス転落事故の教訓は、道路管理者に道路現況



などの情報を、ドライバーに提供することを義務づけ、交通警察との共管による日本道路交通情報センターの設立となった。本道路広報センターに今日でも時折、道路情報についての照会電話があるのも、人々が道路情報の提供もまた、道路に関する広報の一つとしてとらえている証拠と言えよう。昭和四八年には石油の大消費国となった日本を、不安に陥らせた石油ショックが起こったりで、道路をとりまく環境は日に日に厳しくなり、道路整備に対する負の部分、新聞にとり上げられるようになった。そして一部ではあるが国民の感情も微妙に変化しはじめた。と同時に道路広報が関係者間で、より積極的にとり上げられるようになった。道路広報センターが発足したのも丁度この頃である。

このあと、昭和五七年三月の道路審議会建議は、「道路整備の目標をわかりやすい形で国民の前に示し」……また道路への関心を高める努力が必要であると指摘した。これを受けて昭和六一年一月に全国道路利用者会議が、八月一〇日を「道の日」とするよう提言した。この建議の「道路への関心を高める努力が必要である」との文字を見ていると、時代こそちがうが、ワトキンス報告書の「世論の賛同が必要」との言葉が思い出される。

#### 四 おわりに

そして今、改めて道路広報のあり方を求める声が高くなってきた。私達はこれがためにも道路行政の歴史を学ぶことから始めなければならぬ。なぜならこの歴史の中には、その時々で道路のために良かれと努力された先輩達の足跡が残されているからである。「温故知新」の言葉はこのようなときのためにある。この稿を書いている二月一七日現在、雪国

では今冬屈指の猛吹雪におそわれて一部の鉄道が不通になっている。この寒さのなか道路交通を確保するため、道路管理者の除雪作業は、昼夜を問わず続けられている。野菜や、工場の部品を積んだトラック、レジャーの乗用車が、除雪車の傍らを徐行しながら通過して行く。雪にまみれながら黙々と働く除雪作業員のこの姿こそ筆舌に勝る道路広報である、と思う。

## 道路法Q&A

### Q

道路の修景事業（みどりの一里塚・憩いの場等）において、道路利用者の利便等を図るために、道路区域内にベンチ、トイレ、あづまや等を設置することを考えているが、これらの施設を設置することの当否および道路法上どのような位置付けをすべきか。

### A

ベンチ、あづまや、トイレなどの物件を設置する方法としては、道路管理者が事業の一環として設置し、道路本体として管理する。上記のような手法が考えられ、現在のところ、その選択は費用負担や維持管理の観点から、個々具体の事例に即して判断する必要があると考える。

- ① 道路法第二四条に基づく承認工事として設置し、その後道路管理者が引き継ぎ、道路本体として管理する（法二条は限定列举のため、附属物には該当しない）。
- ② 道路法第二四条に基づく承認工事として設置し、その後道路管理者が引き継ぎ、道路本体として管理する（法二条は限定列举のため、附属物には該当しない）。
- ③ 占用物件（法三二条一号物件）として設置する。

ただし、道路の修景事業は、道路管理者が中心となって行うべきものであり、基本的には道路の施設として解釈できる範囲内で行うべきであって、安易に占用物件とすることは好ましくない。

# 渋滞問題への取り組み

建設省道路局企画課道路経済調査室係長 寺元 博昭

## 一 まえがき

都市における道路交通渋滞は、程度の差こそあれ、自動車交通の発達した国における共通の問題となっている。とりわけ、我が国においては、歴史的に見て欧米諸国のように馬車交通の時代を経験していなこと、また、近代に入ってから鉄道を中心に交通が発達したことなどの理由から、我が国の道路ストックの水準は、西欧諸国の三分の一から四分の一程度にとどまっている。一方、自動車交通の需要は我が国の経済的発展とともに著しく増大し、自動車保有台数は、五、七〇〇万台（概ね二人に一台）となっている。道路交通渋滞問題は大都市を中心として一層深刻化しており、一般国道でも人口集中地区では、四分の三の

区間で混雑している(図1)。渋滞による時間損失は建設省の試算によれば全国で年間約一〇兆円、GNPの二〜三%にも達している(図2)。

また最近、地球の温暖化、酸性雨など地球環境の保全に関する問題がクローズアップされてきているが、自動車から排出されているCO<sub>2</sub>が我が国のCO<sub>2</sub>総排出量の約二割を占めていることなどから渋滞問題は地球環境保全上の問題ともなりつつある。

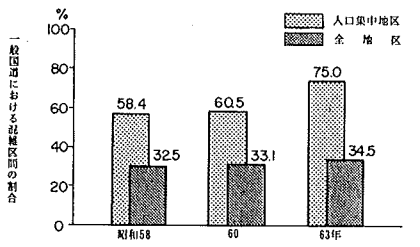
こうした状況の中で、日本政府においても、「大都市における道路交通円滑化対策について」(一九八八年、七月二八日、交通対策本部決定)が取りまとめられ、これを踏まえて、建設省においても渋滞の特に著しい全国三七都市(圏)において「渋滞対策緊急実行計画」を策定(一九八八年二月)

し、その解決に努めてきたところであるが、昨年一二月、これを拡大して都道府県ごとに「渋滞対策推進計画」を策定し、総合的な渋滞対策を全国的に展開している。本稿では、渋滞対策についての建設省の基本的考え方と取り組み状況を紹介する。なお、意見にかかわる部分は筆者の私見である。

## 二 建設省における交通渋滞対策

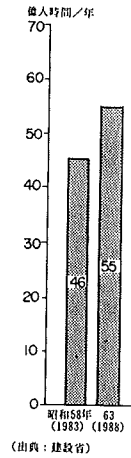
### 1 基本的考え方

日本の都市の多くは、都心に機能が集中する一方で居住地は外延化しており、これを放射状の幹線交通網が支えるという構造になっている。このため厳しい交通渋滞が放射幹線道路の都市への入口で発生することが多くなる。また、バイパスや環状道路等が整備されていないため都心に無関係



(注) 1. 幅員 5.5m以上の改良済一般国道のうち、視程度1以上の道路延長の割合。  
 2. 視程度1の状態とは、朝夕のピーク時には連続した車列ができるがノロノロすることなく走行でき、平常時にはスムーズに走行できる状態。  
 3. 建設省道路局道路交通センサスによる。

図1 道路混雑の激化



(出典：建設省)

図2 交通混雑による損失時間の変化

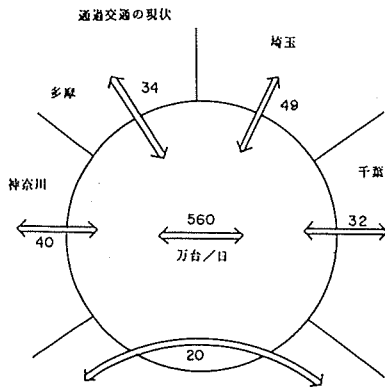


図3 東京圏の出入・通過交通量

東京圏の出入通過交通量 約750万台/日  
 うち内外交通量 約160万台/日  
 通過交通量 約20万台/日 (出典：道路交通センサス)

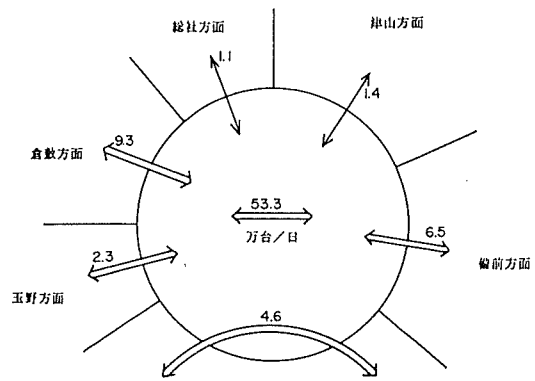


図4 岡山の出入・通過交通量

岡山の出入通過交通量 約80万台/日  
 うち内外交通量 約20万台/日  
 通過交通量 約5万台/日

な交通も都心へ流入しており、都心部の交通渋滞に拍車をかけている(図3)。「都心へ交通が集中する都市構造」のままでは交通需要だけが増大していることに渋滞問題の根本的な原因があり、長期的には、この都市構造を改変していくことが必要である。そのためには放射状の幹線道路の整備に加え、環状の自動車専用道路等を整備することによって、都心に無関係な交通を迂回させ、都心の道路交通負荷の低減を図るとともに、土地利用を交通需要集中型から分散型へと誘導していくことが重要である。東京圏でいえば、首都圏中央連絡自動車道、東京外郭環状道路、首都高中央環状線等の整備がこれに相当する。

近年の大都市を中心とする地下の高騰、代替地の取得難等、用地の取得が難航していることから、建設省では、このような状況下で幹線道路の整備を進めるため、昨年、幹線道路と周辺施設(ビル、住宅等)を一体的に整備する立体道路制度を創設し、現在五箇所で検討を進めているところである。大都市については需要抑制すべきではないかという意見もあるが、ゾーンシステム、入域許可制、ロードプライシングなどの実施は、都心部の通過を規制された交通が周辺部へ迂回するために周辺部の渋滞を激化させるおそれがあり、十分な容量の環状道路の先行的整備が前提となる。またナンバー制についても自動車複数保有世帯の増加によ

表1 主要渋滞ポイント発生箇所

	箇所	シェア(%)
交差点	939	80.0
踏切	28	2.4
橋梁	129	11.1
狭隘路等	65	5.6
計	1,161	100.0

(注) 主要渋滞ポイントの定義  
 一般道路D I D内：渋滞長1 km以上または通過時間10分以上  
 一般道路D I D外：渋滞長500 m以上または通過時間5分以上  
 高速自動車国道：平均渋滞長概ね2 km以上または30回/年  
 都市高速道路：平均渋滞長概ね4 km以上

(注) 狭隘路等とは、有料道路の本線合流部インターチェンジ、料金所等である。

る効果低減等が予想される。現状では需要抑制策は臨時的対策であって、「都市構造の完成をめざすこと」が先決といえる。

しかしながら今日の自動車交通の役割の大きさと渋滞対策の緊急性に鑑みると、長期的整備に加えて、短・中期的対策として、「既存道路の有効活用」や「よりきめ細かな現道対策」、たとえば「ハード対策」では用地取得を伴わない右折レーンの設置や交差点立体化等、「ソフト対策」では交通量の分散に役立つ路車間情報システムや駐車場案内システムなどの道路交通情報システムの整備、信号現示の見直し、道路占用工事の調整など、また

需要抑制と容量増大の性格を併せ持つ駐車対策などを都市ごと、地域ごとに総合的に行っていく必要がある。

## 2 交通渋滞の全国実態調査

渋滞の程度は交通工学的には「交通容量に対する超過交通需要の程度」で決まるわけであるが、渋滞対策を立案するためには、①真のボトルネック

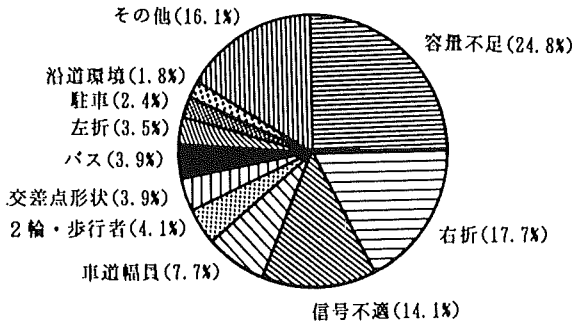


図5 信号交差点の渋滞原因種別

(注) 建設省調べ。

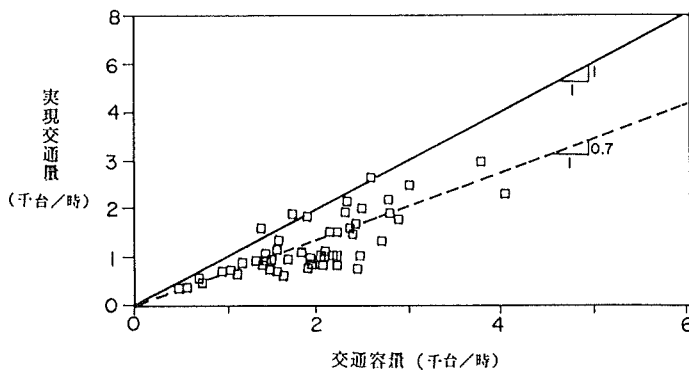


図6 実現交通量と交通容量

(注) 実現交通量とは各渋滞地点において1時間あたりの流出できた交通量である。

(注) 建設省調べ

くことが重要である。

ク箇所の同定、②渋滞状況(発生時刻、渋滞長の変化、渋滞箇所通過時間、方向別交通量の変化、交通需要量の変化、渋滞地点の形状、信号現示等)の把握、③渋滞原因の把握、④対策案の立案、という過程を踏む必要がある、これらに要する時間と費用は必ずしも小さくないことから、渋滞状況の厳しいものから順次、対策を立案・実施していくことが重要である。

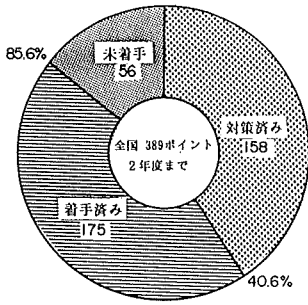


図7 アクションプログラム進捗状況

(注1) 計画にもりこまれた 389箇所を対象とする。  
(注2) 地方単独事業含む。

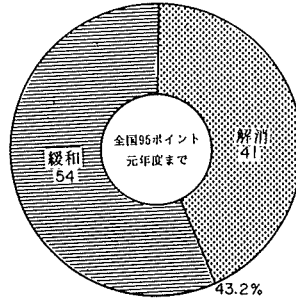


図8 対策による効果発現状況

(注1) 平成元年度対策完了箇所における追跡調査による。  
(注2) 解消：最大渋滞長及び最大通過時間が50%以下に減少し、かつ1km 10分以下(D1D内)となったもの。  
緩和：最大渋滞長又は最大通過時間が減少したが、50%までには至らないもの、もしくは、1km・10分以下(D1D内)とはならなかったもの。

建設省では、渋滞のレベルとして、一般道路のD1D内では渋滞長1km以上または通過時間10分以上(これは信号での五〜六回程度以上の待ちに相当する)、D1D外では渋滞長五〇〇m以上または通過時間五分以上、高速自動車国道については平均渋滞長概ね2km以上または渋滞発生回数年間三〇回以上、都市高速道路については平均渋滞長概ね4km以上を「主要渋滞ポイント」と定義し、「緊急に対策を講ずるべき渋滞のレベル」としている。

一九八八年から一九九〇年にかけて建設省で行った調査によると、全国でこの主要渋滞ポイントが、一、一六一箇所確認された。主要渋滞ポイントの発生箇所についてみると、交差点のほか、本線・入路合流部やインターチェンジ、トンネルなどの狭隘部において、そのほとんどが発生している(表1)。

信号交差点における渋滞原因についてみると、完全な交通容量不足と思われる交差点は、全体の約四分の一程度であり、信号現示の改良や右折レーンの延長・新設といった比較的簡単な対策で渋滞を緩和・解消できるものも多いことがわかる(図5)。

また、交差点の交通容量と実際に交差点から流出してきた交通量(実現交通量)との関係(図6)をみると、実現交通量が交通容量を大きく下回る

場合がある。これは右折車線不足、駐車車両の存在などによって、車の円滑な走行が妨げられているためと考えられる。これらの交差点については、容量低減要因の除去をまず行う必要がある。一方、ほぼ交通容量に見合った交通が流れている渋滞交差点については、交差点容量増大や交通の分散などの対策が必要となる。

### 3 総合的な緊急渋滞対策

#### (1) 渋滞対策緊急実行計画の進捗状況

まえがきでも述べたように建設省では昭和六三年度に渋滞の特にいちじるしい三七都市(圏)について「渋滞対策緊急実行計画(アクションプログラム)」(表3)を策定し、重点施策として各種渋滞対策を実施中であり、平成二年度末で計画の約八五%の渋滞箇所であらかの渋滞対策に着手している(図7)。また平成元年度対策完了箇所についての追跡調査をした結果、渋滞の解消(「解消」の定義：最大渋滞長および最大通過時間が五〇%以下に減少し、かつ1km、一〇分以下となったもの)にいたったものが、全体の約四三%、その他は渋滞解消に至らなかったものの、渋滞状況の緩和が図られた(図8)。

#### (2) 渋滞対策推進計画の策定

アクションプログラムは、いわばモデル事業的な性格をもっていたが、建設省では全国における

表2 渋滞対策推進計画の構成

I	計画名称および策定主体
II	渋滞対策推進計画の構成
1	前文
2	〇〇県の概要および道路交通の現況
2-1	〇〇県の概要
2-2	〇〇県の道路網と地域構造
2-3	〇〇県の道路交通の現況
3	渋滞の現状とその原因
3-1	渋滞の現状
3-2	渋滞の原因
1)	マクロ分析
2)	ミクロ分析
4	渋滞対策の内容
4-1	基本的考え方
4-2	具体的対策
4-3	所要事業費
4-4	実施方策

渋滞対策の一層の推進を図るため、昨年一二月、アクションプログラム策定都市以外の地域においても、渋滞実態調査結果を踏まえ、都道府県別に「渋滞対策推進計画(通称：推進計画)」を取りまとめたところである。今般の推進計画の策定により、全国の主要な渋滞箇所がほぼカバーされることとなった。平成三年度より本計画に基づき総合的な渋滞対策を全国的に展開することとしている。本計画の策定にあたっては、策定主体として、建設省、都道府県、関係市町村、公団警察等により構成される「渋滞対策推進協議会」を設置し、渋滞原因について、地域構造、交通流動、道路網の整備状況などのマクロ分析や交差点の形状、方向別の交通量などのミクロ分析を、幅広く行い、適切な対策の立案を行った。計画の構成を表2に示した。

表3 渋滞対策の施策概要

計画名	渋滞対策緊急実行計画 (アクションプログラム)	渋滞対策推進計画 (推進計画)
策定対象地域	札幌、盛岡、仙台、山形、福島、水戸、宇都宮、前橋、高崎、浦和、大宮都市圏、千葉・船橋都市圏、東京区部、八王子、立川都市圏、横浜、川崎、新潟、富山、金沢、甲府、長野、岐阜、静岡・清水、名古屋都市圏、大津、京都都市圏、大阪都市圏、神戸・阪神都市圏、和歌山、岡山・倉敷、広島、高知、福岡都市圏、長崎、熊本、大分、鹿児島、那覇(全国37都市圏)	37都市圏以外の地域～全国 345市町村 (各都道府県ごとに策定)
策定年月	昭和63年12月各都市(圏)協議会決定	平成2年12月各都道府県協議会決定
計画期間	短期：H元年度～H3年度に完成する対策 中期：H4年度～H6年度に完成する対策	短期：H3年度～H4年度に完成する対策 中期：H5年度～H6年度に完成する対策
総事業費	約21,700億円(元年度～6年度)	約8,500億円(3年度～6年度)
計画内容	道路の改良・整備 約19,300億円 交差点改良・交差点立体等 (短：270箇所、中：65箇所) 一般道路の拡幅等 (短：150箇所、中：160箇所) 橋梁の拡幅、新設等 (短：30箇所、中：30箇所) 自専道の改良・整備 (短：17箇所、中：11箇所) 既存道路の有効利用 約500億円 道路交通情報の提供の充実等 (短：110箇所、中：20箇所) 公共交通機関との連携強化 約1,900億円 (短：16箇所、中：8箇所)	道路の改良・整備 約7,900億円 交差点改良・交差点立体等 (短：83箇所、中：89箇所) 一般道路の拡幅等 (短：115箇所、中：126箇所) 橋梁の拡幅、新設等 (短：13箇所、中：13箇所) 自専道の改良・整備 (短：15箇所、中：13箇所) 既存道路の有効利用 道路交通情報の提供の充実等 (短：5箇所、中：7箇所) 公共交通機関との連携強化 約400億円 (短：9箇所、中：4箇所)

- (注) 1. 高規格幹線道路、大都市圏自動車専用道路の新設については、本計画の箇所数・事業費に計上していない。  
 2. 計画には、主要渋滞ポイントの解消を図る施策の他、主要渋滞ポイント以外の渋滞箇所(懇談会等で指摘のあった箇所等)の解消を図る施策も含まれており、これらを併せて計画が構成されている。  
 3. 橋梁整備には、踏切改良も含まれる。

① (3) 対象渋滞箇所  
 いるが、各地域での渋滞の実状を勘案して、

② 推進計画に盛り込んだ渋滞ポイントは、主に利用者等から指摘の多い渋滞箇所についての対策も盛り込んでいる。

要渋滞ポイント六〇二箇所、その他の渋滞ポイント七一箇所、全体で六七三箇所である。

(4) 計画の内容

- ① 推進計画では緊急に渋滞を緩和解消するための対策を実施することとし、渋滞対策として第10次道路整備五箇年計画期間内に約二四〇箇所の対策を実施する。

- ② また、引き続き渋滞対策につとめ、平成六年度までにはさらに二六〇箇所、合計五〇〇箇所の対策を実施するなど渋滞対策に積極的に取り組んでいく。

なお、緊急に渋滞対策等の実施が困難な箇所についても、引き続き検討を加え、可能な限り早期に渋滞の緩和が図られるよう取り組んでいく。

(5) 期待される効果

- ① 一年間で約五〇〇箇所の主要渋滞ポイントが解消されると、直接発生する時間短縮効果だけでも、年間およそ一、五〇〇億円の便益が生じることとなる。

(前提条件)

渋滞による遅れ時間…一分

(主要渋滞ポイントの平均)

時間評価値…五七円/台・分

(平均賃金、平均乗車数より)

渋滞時間…八〇分(観測値)

なお、計画において取りまとめられた短期・中期渋滞対策の主な事業内容と投資規模を整理すると、表3に示す通りである。

② 環境改善効果(モデルによる試算例)

一般に自動車の発進時や加速時は定速走行時に比べて窒素酸化物( $\text{NO}_x$ )の排出が多いといわれており、立体交差化等の交差点改良は、発進、加速が頻繁に行われる交通渋滞を解消し、交通流の円滑化が図られるため、 $\text{NO}_x$ 排出量や $\text{NO}_x$ 濃度の減少に寄与するものと考えられる。

(6) 環境改善効果の概要

$\text{NO}_x$ 排出量(交差点前後二五〇m範囲)および環境濃度について、一定の条件のもとで推計した結果の概要は次のとおりである。

- ① 右折専用車線の設置については、改良前の交通状況が渋滞していた場合は、 $\text{NO}_x$ 排出量の約三三%の低減効果が期待できる(図9)。

- ② 交差点の立体化については、立体化前の交通状況が渋滞していた場合は、 $\text{NO}_x$ 排出量の約三五%の低減効果が期待できる。特に立体化した道路の沿道において環境濃度の低下が著しい(図10)。

(7) 休日における交通渋滞対策

近年の余暇活動の活発化に伴い、観光地等で生じている交通渋滞に対する緊急の渋滞対策として、本年度より全国の三〇地域にて「休日交通ボトルネック解消モデル事業」を実施している。これについては昨年度八月号に詳しいのでここでは割愛させていただきます。

三 今後解決すべき道路計画・調査上の課題など

「おわりに」かえて今後解決すべき道路計画・調査上の課題を三つほど紹介する。

一つめは、「究極の自動車交通量」についてである。

NO<sub>x</sub>排出係数設定表

車種	ml/(秒・台)			
	40km/時 定速	アイドリング	時速 40→0	加速 0→40
小型車種	3.4	0.3	0.5	5.6
大型車種	15.7	2.5	2.4	28.4

交通条件設定表

道路構造	流入交通量(1方向)	大型車混入率	走行速度
改良前	800台/時(非渋滞)	20%	40km/時
	1300台/時(渋滞)		
改良後	800台/時(非渋滞)	20%	40km/時
	1300台/時(非渋滞)		



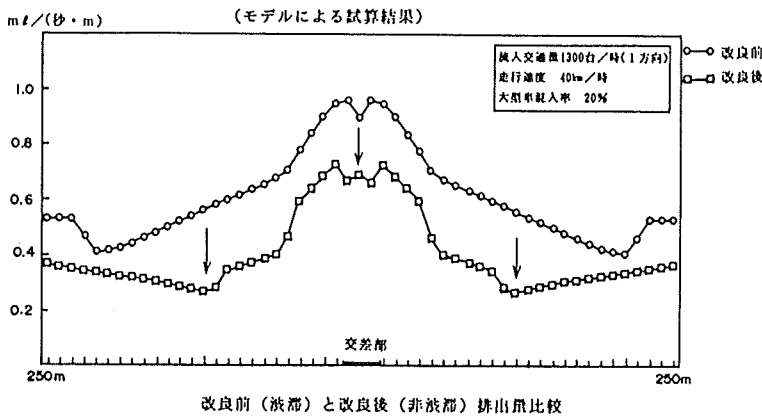
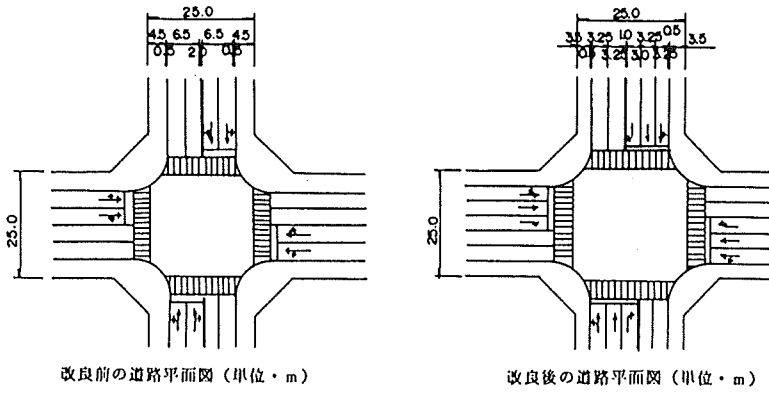
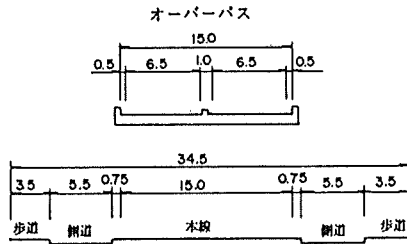


図9 右折専用車線の設置による改善効果

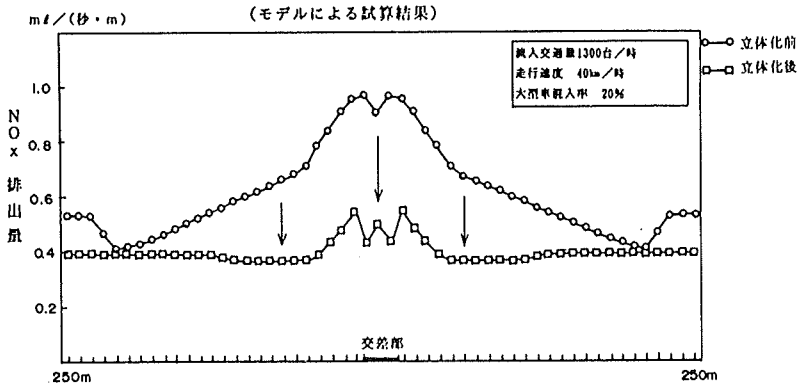
従来、自動車の保有に関する推計は、かなり詳細に行われてきたわけであるが、自動車の利用形態に関する推計はほとんど行われていないといっている。二一世紀初頭、わが国の人口はピークを迎え、自動車の保有も免許保有者数を大きく上回ることはないように思われる。今後は、自動車の利用形態について道路整備状況、マスターへのアクセス状況等を説明変数にとった予測を行うことによって「究極の自動車交通量」を提示することが必要になると思われる。これが提示できれば、道路網を強化しても交通量が増えるだけで、つまり乗用車を中心として潜在化している交通が顕在化し渋滞解消にならないのではないかと、いわゆる「イタチごっこ論」への交通工学的回答も示し得る可能性がある。

二つめは土地利用別交通発生密度の把握である。土地利用別の必要幹線道路密度は市街地で三・五km/km<sup>2</sup>等が中央都計審査で示されているものの、延長のみで交通容量が示されているわけではない。交通容量とリンクしない宅地開発や土地利用の高度化が進むとそのしわ寄せを道路が被り、交通渋滞が一層深刻化しかねない。「地域の交通容量の観点から土地利用上の制約があること」を定量的に示すためには土地利用別交通発生密度の把握が不可欠である。

三つめは物の動きの把握についてである。



立体交差後の道路横断面 (単位・m)



立体化前(渋滞)と立体化後(非渋滞)の排出量の比較

図10 立体交差化による改善効果

高度化する物流への対応が渋滞の解消の一つのキーポイントとなりつつあるが、わが国の国内物流はそのほとんどを貨物自動車に依存しているにもかかわらず、物流に関してはいわゆる総合交通体系が存在しない。これは「物の移動を把握することが人の移動に比べてきわめて困難なこと」による。現在、建設省道路局では、道路地下空間を利用した、三〇〇km程度の新物流システム導入の可能性についても、産・学・官で構成する研究会を設置し、システムの法制度や経済性の面から事業化のための検討を進めているところであるが、物の動きをいかに正確にとらえるかが最大の課題であり、調査手法も含めた詳細な検討が必要になってきている。

この他にも解決すべき道路計画・調査上の課題は多いが、関係各位のご協力を得て解決の道を探っていききたいと思う。



# 異常気象時における事前通行規制時の トラブルとその解決について

中部地方建設局道路部路政課

中部地方建設局管内では異常気象時の事前通行規制区間が、平成三年一月現在、二七箇所である。延長は、一九二・五kmである。

異常気象時における事前通行規制を始めて二二年が経過した。

この間に気象情報、道路情報の収集および提供に必要な施設の整備・通行止装置の整備を図ってきた。また異常気象時の事前通行規制区間における標識の設置等道路利用者への広報も実施してきたところであるが、現在、事前通行規制時において、現地の通行規制要員とドライバー等の間において、トラブルが多く、その対応に苦慮しているところである。

この稿では、最近の事例を紹介し、各位の参考に供することとしたい。

## 事例

### 〔本件事例の概要〕

平成二年九月の台風一九号の本土接近に伴って刺激された秋雨前線降雨のため、岐阜県内は、一七日昼頃から一八日昼頃にかけて、局地的に大雨を伴う降雨が続いていた。

このため、一般国道一五六号の郡上郡美並村<sup>一</sup>三戸<sup>二</sup>から八幡町稲荷までの六・三kmの雨量規制区間が通行止の基準雨量一二〇mmに達したので、甲国<sup>三</sup>道工事事務所は、一七日午後一〇時五〇分頃から同区間の通行止を実施した。

規制要員は、規制区間の起終点に配置されたが、このうち起点側（岐阜市側）に配置されたのは、職員三名、作業員二名の計五名であった。

規制作業の概要は、通行止装置を操作し、遮断機の降下、通行止標識等の表示を行い、かつ、通行止装置の岐阜市側五〇mの位置にバリケード一基とセーフティコーン三個を設置し、また、当該箇所<sup>一</sup>で規制区間に向う車両を停車させて、大雨による事前規制で通行止を実施中である旨の広報を行うことであった。

A（甲国道工事事務所総務課建設事務官）は、B（同国道工事事務所乙維持出張所技術係長）の指示により、C（同国道工事事務所建設技官）および作業員二名と共に一七日午後一時頃から、事前通行規制箇所の手前で滞留していた車両に対して大雨による事前規制で通行止を実施中である旨の説明をするため、通行止装置のある場所から岐阜市側へ向って歩いて行った。

Bは、通行止装置のある場所に連絡車を停車させて出張所と通行止に関する無線連絡をとるため連絡車内に留まっていた。

一八日午前〇時三〇分頃、八幡方面に向って進行して来る車両が少なくなったので、AとCは、作業員二名をバリケード設置箇所に残ませ、何かあったら連絡するように指示して、通行止装置の場所へ引き返していたところ、作業員から、「どうしても通行したいという車がある」という連絡を受けた。

AとCがバリケードを設置した箇所へ引き返すと、バリケード設置箇所の岐阜側にライトバンが停車していたので、Aは、「大雨でこの先通行止にさせていただきますので、どなたも通していませんが」と説明すると、X（ライトバンの運転手）は、「親が危篤でどうしても通らにやならん」と言ったので、Aは、「すみませんがお通しできません」と答えたのに対し、Xは、「なんで通せん、責任は俺がとる、名刺でも念書でも渡したるで通せ」と語気鋭く繰り返し、そのうち車から出てきた。

Aは、「この先危険ですから、あなたの命も大切ですから、心情はお察ししますが、すみませんがお通しすることはできません。」「道路法に基づき通行止をしています。」等と説得したのに対し、Xは、「俺のことは、お前に心配してもらわんでもえ

え、すみませんはええが通すのか通さんのか。」等と二、三本の指でAの胸をつつきながら脅迫的に迫った。やりとりを繰り返すうちに、ついにXは、軽く握った感じの右手でAの左頬を殴りつけた。

さわぎを聞き、トラブルを察知して駆けつけたBが「暴力は、止めて下さい。」と言ったので、それ以後、Xは手を出すことはしなくなった。

しかし、Xは、なおも強く「通せ、く」と言うので、Bは、「上の方と連絡を取ります。」と言って無線で、乙維持出張所へ状況を説明した。

連絡を受けた乙維持出張所では、暴行のあったことを重視し、ただちに、地元丙警察署に対して出動を要請した。

その間、現地では、押問答が続いていたが、警察官が到着する前に、Xは当該規制箇所を強行突破して行った。

突破はしたものの、規制区間を八幡方面に向けて走行しているうちに、通報を受けて現場に向う途中の丙警察署員とバッタリ出会い捕えられたものである。

#### 〔事件後の対応〕

事件後甲国道工事事務所から通報を受けた中部地方建設局（本局）では、部内協議の結果、このような事件をそのまま放置しておけば、今後、通行規制を担当する職員の志気にかかわること、また、

暴行を受けたことは事実であるところから、告訴すべし、という結論になり甲国道工事事務所に通知した。

連絡を受けた甲国道工事事務所管理第一課長は、九月二一日に乙維持出張所長、Aを伴って、暴行者の氏名等の確認、刑事事件としての現在の処理状況等を調査するため丙警察署を訪問した。

丙警察署では、刑事防犯係長が応対したが、席上同係長は状況説明の後、被害者であるAに対し、事件として告訴するかどうかの意思の確認を求めたので、Aは、その場で、告訴する旨を申し述べた。すると同係長は、早速Aおよび乙維持出張所長に対し、ただちに事情聴取を始めた。

#### 〔事情聴取の内容〕

Aに対しては、事前通行規制要員を職務として命令された経緯、事件当日の経過等であった。

乙維持出張所長に対しては、事前通行規制を実施した経緯、規制要員の派遣を要請し、配置した経過等であった。

また九月二八日には、Bも警察の事情聴取を受けたが、その内容は、乙維持出張所の業務内容、事前通行規制時の権限の根拠、事件当日の出動経過、暴行事件の経過等であった。

さらに、事件当日規制要員として現場にいたCに対しても、規制要員として派遣された経緯、当

該事件の概要等について事情聴取が行われた。

また、おおよその調べが済んだ一〇月一日に再度前述の管理第一課長、A等に対して、次のような聴取が行われた。

管理第一課長 甲国道工事事務所の事業内容、

管轄範囲、管理第一課の職務内容、乙維持出張所の管轄範囲、通行規制を実施する権限等を持つ者、通行規制要員の派遣の方法、派遣の権限を持つ者等

A Ⅱ事件の概要、相手方(暴行者)の自動車の特徴、相手方の人相、服装、相手方と面会して人物の特定等

以上が事情聴取の内容である。

事情聴取の後、丙警察署の話としては、証拠関係を固めた上で立件できるものと判断すれば、書類を検察庁へ送る。

さらに検察庁で検討を加えて起訴・不起訴をきめることになるということであった。

また、適用される罰則条項は、次のようなものになるだろうという話であった。

〔刑法第九十五条〕

公務執行妨害罪(三年以下の懲役又は禁錮)

刑法第二百八条

暴行罪(二年以下の懲役若しくは五百円以下

の罰金又は拘留若しくは料料)

〔結末〕

平成三年一月二日に丙警察署に電話で確認したところ、当該事件は、書類送検した結果、起訴され裁判所において略式手続きで処理、罰金刑が科されたということであった。

このことから、本事件については、暴行罪しか適用されなかった。

以上が、事前通行規制箇所における規制要員とどうしても通りたいというドライバーとの間に起きたトラブル事例である。

事前通行規制の時「道路が、崩落、欠壊等で物理的に通行できないという状況でなければ通してほしい」というドライバーの言動は次のような事例がある。

まず初めに事前通行規制箇所での規制要員に対する相手側(ドライバー等)の言動としては、

① 祖父が危篤(病氣)なので、どうしても通してほしい。

② 何時までに市場に入らないとコンテナ車が駄目になるから通してほしい。駄目なら商品を買取れ。

③ 生鮮食料品を積んでいるので、どうしても通してほしい。

④ 子供が病氣なので、これから自分の車で病院へ行くので、通してほしい。病氣が悪化したら責任を負ってくれるか。

④ 雨が止んでいるのになぜ通さないのか。

等であったが、これらの言動に対して、現地規制要員の対応は、番号に対比させて申し述べると、

① 土砂崩落等の危険があるので、通行できません。

② 規制区間は、大変危険であり人命尊重の見地から通すことはできません。また、補償は、できません。

③ 救急車両等は別として、自家用車等は、市町村が発行する通行に関する指令書等がなければ通行できません。

④ 只今、パトロールを実施しており道路が安全に通行できるかどうか確認していますので、あとしばらくお待ち下さい。

等であった。以上が、代表的なトラブル例であるが、ささいなトラブルは、通行止に際し頻繁に起こっている。

なお、現時点では、これらのトラブルにかかる事前通行規制解除後に当事者から改めて、事務所または、出張所に対し、補償等何らかの申入れは来ていない。(最近の事例であって過去のことは、不詳である。)

異常気象時に通行規制中に問題になっていることとしては、以下のようなものがある。

① 規制箇所付近に公衆便所、公衆電話、食事施設等が無いとの苦情。

② 迂回路等道路案内を求められたとき、説明用の地図が無いとの苦情。

③ 通行規制情報を提供する情報板等の施設が、全体として少ないことの苦情。

等があったが、現在は、かなり整備改善している。

以上、トラブル概要を記述したが、もともと異常気象時における事前通行規制は、道路法第四六条第一項第一号を根拠にしたものであって、この規定の重要性が認識されたのは、飛驒川におけるバス転落事故以来であり、あれから、すでに二〇数年が経過している。

この事故は、昭和四三年八月一八日午前二時一分頃、岐阜県加茂郡白川町大字河岐字下山の国道四一号上において観光バス二台が集中豪雨による斜面崩落のため進路をはばまれて停車しているところへ、土石流が直撃しバスは飛驒川に転落水没し、乗っていた一〇四名が死亡したものである。

この事故がおこる以前は、道路管理者が通行の禁止制限を行いうるのは、「道路の破損、欠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」とは、当時は道路通行の確保が第一義と考えられており、容易に通行の禁止制限を認めないとする運用がなされていたところから、道路の破損または欠壊が発生した場合と解されていた。

しかし、この事故以来、道路管理者は、自ら行

う通行規制に対する考え方を一〇〇%転回させ、豪雨等により、実際に道路が破損、欠壊しなくても客観的に危険が予想される場合には交通規制を行うようになったものである。

等により、事前通行規制に関する業務が年々厳しい状態になってきていることから、この機会に本欄をお借りして、中部地建管内の実体を紹介させていただきます。

### 結び

最後に、通行規制に対する考え方を大きく転回させた飛驒川バス転落事故が、中部地方建設局管内で起きたこと、また、最近自動車の急激な増加

## 道路法Q&A

### Q

街灯については、道路法第二条により道路附属物として扱われているが、最近、商店街振興等のニーズの高まりから、デザイン化されたものなどのグレートアップしたものを設置してほしいという要望が強いが、どのように取り扱うべきか。(占用or附属物)

### A

原則的には、道路法第二条にいう街灯とは、「道路照明施設設置基準」(昭和五六年三月二七日付け都市局長、道路局長通達)を満たすものと考えられるが、基準以上の照明施設であっても、その目的が「夜間において、あるいはトンネルのような明るさの急変する場所において、道路状況、交通状況を的確に把握するための良好な視覚環境を的確に確保し、

道路交通の安全、円滑を図ること」であるならば、道路附属物として道路管理者が維持管理すべきものと考ええる。

ただ、道路管理者が道路附属物として設置する通常の形式の街灯と比較して、外見上の美観を増すために、特にデザイン料や加工料が必要なものについては、そのグレードアップ分の増加費用については、地元市町村(または自治会)等に負担してもらおうのが衡平の理念に沿うもの

と考える。

# 一般国道二号に係る損害賠償請求事件

(大阪地裁平成元年  
ワ第二七八四号) について

建設省中国地方建設局路政課

## 一 はじめに

去る平成三年一月三十一日に、大阪地方裁判所において国等を被告とする損害賠償請求事件の判決の言い渡しが行われた。

幸いにも国は勝訴することができたが、平成元年四月六日の提訴以来計一回の口頭弁論への対応、仮執行を想定しての事前手続き等について関係各方面の方々に多大の御尽力をいただくこととなった。本訴訟の概要を道路行政セミナーに掲載することにより、道路管理関係者の今後の業務執行に何らかの参考となれば幸いである。

## 二 事故の概要等

昭和六二年一〇月二四日午前一時三〇分頃、広

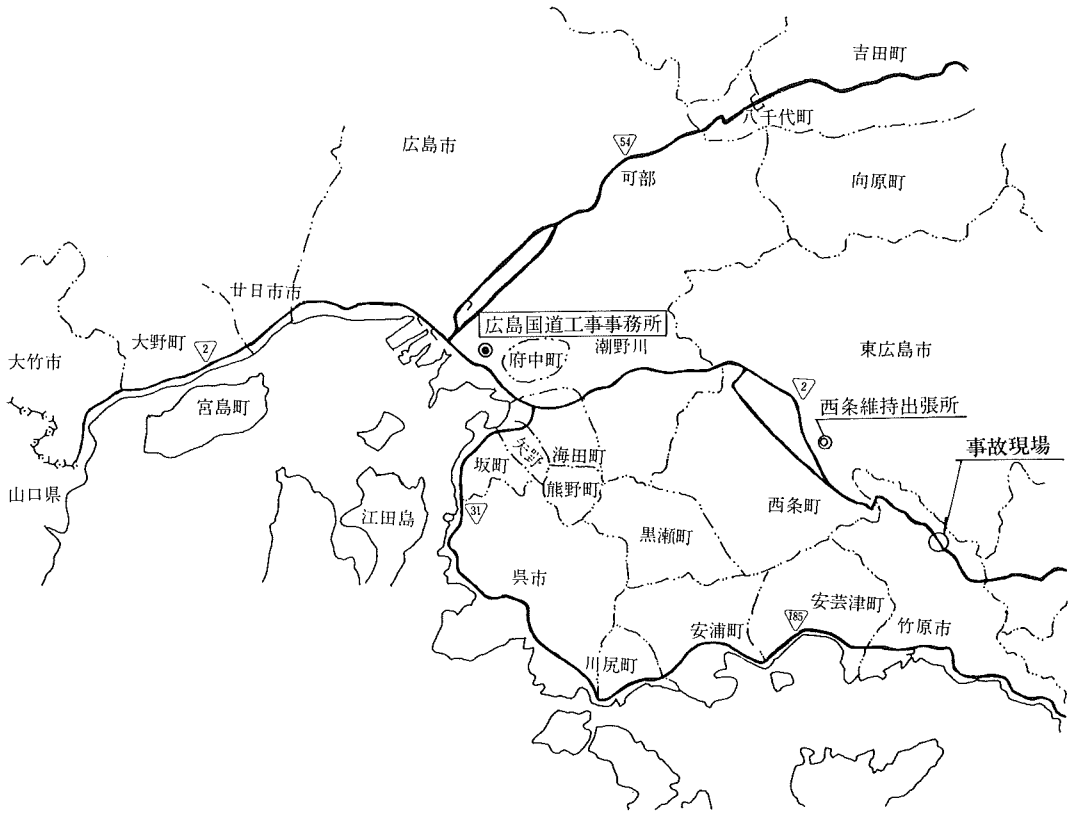
島県竹原市田万里地内の一般国道二号東行車線を原告A・Bの長男である大学生訴外Cが帰省のため普通自動車で行中、被告D建設会社が施工する道路改良工事中の仮設道路において、対向車線を通行中の被告Eが運転する大型貨物自動車に正面衝突し、死亡したものである。

原告A・Bは、D建設会社に道路の設備または保存に瑕疵があったとし、また、事故現場は国の管理下にあった一般国道二号でありD建設会社が発生させた道路の瑕疵についても公の営造物の設置または管理に瑕疵があったものとして国を、そして適切な回避措置を怠ったとしてE並びに使用者であるF運送会社を被告として損害賠償金の支払いを求めて提訴した。

## 三 原告の請求の内容および被告国の答弁

原告の請求の内容および被告国の答弁（↑で表示）は、次のとおりである。

- (1) 被告らは、各自原告らに対して各金一〇〇万円および昭和六二年一〇月二四日から支払済まで年五分の割合による金員を支払え。  
↑被告国に対する請求を棄却する。
- (2) 訴訟費用は、被告らの負担とする。  
↑訴訟費用は、原告らの負担とする。
- (3) 仮執行宣言を求める。  
↑被告国敗訴の場合に、仮執行の宣言を付されるのは相当ではないが、仮に付された場合には担保を条件とする仮執行免脱の宣言を求める。



事故現場位置図

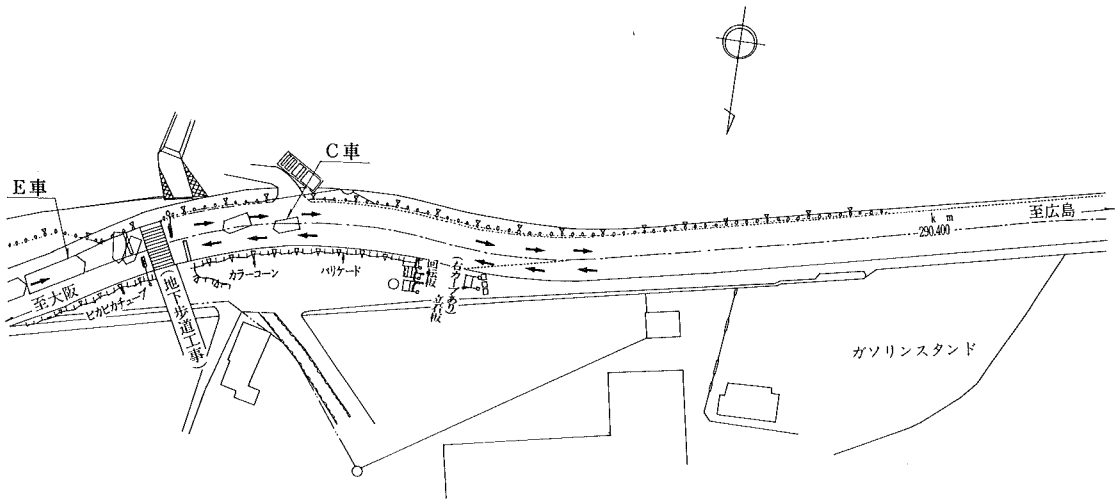
#### 四 原告の主張

##### 1 被告D建設会社の責任

D建設会社は、道路の設置または保存に次の点で瑕疵があるから、民法第七一七条第一項本文に基づき、本件事故によって生じた損害を賠償する義務がある。

- ① 本件事故現場付近は、農家が散在するだけで夜間は真っ暗闇になる場所であるところ、本件工事現場の西側のガソリンスタンドが煌々と照明をつけているため、その後方にある本件工事現場は、西方から東進してくる車両からは全く見えない状況にあったにもかかわらず、本件工事の存在を示すために設置されていた赤色回転灯は本件事故当時点灯していなかった。もっとも、本件事故当時、ピカピカチューブが設置されていたが、工事現場の手前に夜間煌々と照明をつけているガソリンスタンドやD建設会社の現場事務所があるため、これらにまどわされたり、遮られたりして東進してくる車両に対しては機能しておらず、本件工事やカーブの存在を明示する有効な標識、照明設備等は存在しなかった。
- ② 本件事故現場の西側手前には、道路工事の警戒標識が設置されていたが、当該標識は幅員減少の警戒標識（本件工事現場の西側約





事故現場付近図

二〇〇mの地点で幅員が減少している。)に混じって設置されていたため、道路工事中の警戒標識を幅員減少の警戒標識と錯覚させることになり、道路工事中の警戒標識は有効に機能しなかった。

③ 本件事故現場の西側約三〇〇mの東行車線には、「安全速度三〇km・スピード落とせ」と記載した標識が設置されていたが、それよりも事故現場に近い信号機の上に、「ここから五〇km」と記載した道路標識が設置されていたため、三〇kmの速度制限が解除されたものと勘違いしやすく、有効な安全速度の警告がなされていなかった。

④ 本件工事現場に大型ショベルカーが放置されていたため、訴外Cは、本件道路を進行してくる対向車を発見し難い状況にあった。

⑤ D建設会社は、本件工事を行うに際して、竹原警察署に道路使用許可の申請手続きを行い、工事現場の表示を明確に行うこと等を条件として許可されていたにもかかわらず、これらを遵守していなかった。

また本件工事を行うに際して、中国地方建設局広島国道工事事務所から指定されたところの道路標識を設置していなかった。

⑥ 本件事故現場の西側の本件道路東行車線は、下り坂でブレーキを踏まないで走行するだけ

で八〇km程度の速度が出る場所であるから、そのような速度でも回り切れるような緩やかなカーブにすべきであったのにこれをしなかった。

## 2 被告国の責任

国は、本件道路の管理者であるところ、本件道路の設置または保存には前記のとおり瑕疵があつて道路として通常有すべき安全性を欠いていたものであり、その瑕疵によって本件事故が発生したものであるから、国家賠償法第二条に基づき、本件事故によって生じた損害を賠償する義務がある。

## 3 被告Eの責任

Eは、大型トラックを運転して本件道路の西行車線を走行していたものであるが、本件事故現場には安全速度時速三〇kmと表示された標識が設置されており、かつ本件事故現場の約六〇m以上も手前で訴外Cの車両の異常に気付くことができたにもかかわらず、漫然と時速五〇kmの高速で走行し、訴外Cの車両の異常事態を発見し、急制動の措置を講じるのが遅れた過失により本件事故が発生させたから、民法第七〇九条に基づき、本件事故によって生じた損害を賠償する義務がある。

#### 4 被告F運送会社の責任

F運送会社は、本件事故当時、Eの運転する車両を保有し、これを自己のために運行の用に供していたものであり、また、Eを雇用し自己の業務の執行にあたらせていたものであるから、自動車損害賠償保障法第三条および民法第七一五条に基づき、本件事故によって生じた損害を賠償する義務がある。

### 五 被告の主張

#### 1 国およびD建設会社の主張

① 本件工事現場にはピカピカチューブが設置されているほか、方向指示板、誘導標示板、カラーコーン等が設置されており、必要な標識等は十分に設置していた。赤色回転灯が減灯していたことについては、D建設会社の現場代理人が本件事故直前（二時間半前、点検後帰宅）に点検をし、安全を確認しており、その間に電球を取り替えることは事実上不可能である。

なお、ガソリンスタンドの照明の影響については、本件事故現場において実施した実験の結果から、全く視認の妨げにならないものであることが明らかである。

② 誤解を生じさせるような道路標識の設置状況にはなく、また、竹原警察署および広島国

道工事事務所の指示に従った道路標識の設置等が行われていた。

③ 本件工事現場に大型ショベルカーが放置されていたという事実はない。

④ 本件事故は、専ら訴外Cの車両の速度超過とハンドル操作の不適切に起因するものである。

#### 2 EおよびF運送会社の主張

本件事故は、訴外Cが本件カーブの存在を見落とし、かつ、安全速度が三〇kmとされていた本件事故現場を時速八〇kmの高速度で進行して、本件カーブを回り切れずに対向車線に進出したために発生したもので、訴外Cの一方的過失による事故であり、被告Eには何らの過失はない。仮に、被告Eに何らかの責任があるとしても、相当な過失相殺がなされるべきである。

### 六 判決要旨

#### 1 主文

① 被告（反訴原告）F運送会社および被告Eは、各自、原告（反訴被告）らそれぞれに対し、金二五二万七〇五一円およびこれに対する昭和六二年一〇月二四日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

② 原告（反訴被告）らは、それぞれ被告（反

訴原告）F運送会社に対し、金三〇万一千五百円およびこれに対する昭和六二年一〇月二四日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

③ 原告（反訴被告）らの被告（反訴原告）F運送会社および被告Eに対するその余の請求および被告国および被告D建設会社に対する請求を棄却する。

④ 被告（反訴原告）F運送会社その余の請求を棄却する。

⑤ 訴訟費用は、本訴反訴を通じ、原告（反訴被告）らに生じた費用の八分の一と被告（反訴原告）F運送会社および被告Eに生じた費用の四分の一を被告（反訴原告）F運送会社および被告Eの負担とし、原告（反訴被告）ら、被告（反訴原告）F運送会社および被告Eに生じたその余の費用と被告国および被告D建設会社に生じた費用を原告（反訴被告）らの負担とする。

⑥ この判決は、第一項および第二項に限り、仮に執行することができる。

#### 2 理由

(1) 被告D建設会社の責任について

① 本件事故当時、赤色回転灯が点灯していなかったことは認定するところであるが、事故

地点付近にはそれ以外にも二個の大型の曲線補助標識、三個の方向指示板および誘導標識板が設置されており、さらに、本件カーブに沿ってバリケード、蛍光塗料等の塗られたカラーコーンおよび赤色の豆電球が点滅するピカピカチューブが設置されており、右曲線誘導補助標識、方向指示板および誘導標識板、前照灯を下向きにした状態でも一〇〇m以上手前から確認可能であったから、通行車両の運転者に対して本件工事および本件カーブの存在を知らせ、相応のブレーキおよびハンド

ル操作をとるべきことを警告するために必要な標識等は十分に設置されていたといえることができる。

したがって、本件事故当時、赤色回転灯が点灯していなかったからといって、本件道路が通路として通常有すべき安全性を具備していない瑕疵があったということとはできない。

また、ガソリンスタンドの強力な照明は高い屋根の天井部分に設置されているうえ、東行車線にはかなり広い路側帯があつてその位置は車両の通行帯からかなり離れているので、照明やD建設会社の工事事務所が前記標識等と東行車線を進行する車両との中間に位置するようなことはないことが認められること等から、標識等は東行車線を進行する車両の運

転者が前方を見ておりさえすれば当然目に入る位置関係にある。

したがって、煌々と明かりを付けたガソリンスタンドや工事事務所があつたからこれに遮られて訴外Cが標識等を確認できなかったとはいえない。

② 道路工事中の警戒標識は黄色の菱形の標識板に記載されたマークに意味があり、道路工事中の示すマークと車線減少ないし幅員減少を示すマークは全く異なるものであるから、道路工事中の警戒標識と幅員減少の警戒標識が混在していた点を捕らえて有効な警戒標識の設置がなかったとはいえない。

③ 原告ら主張の最高速度五〇kmの速度規制の開始を意味する規制標識が設置されている地点の東側にも安全速度三〇kmと減速指示を表示する標識、徐行運転の規制標識、「スピード落とせ」と記載した標示板および道路工事中の警戒標識が設置されていることから、最高速度五〇kmの速度規制の開始の標識が存在するからといって、有効な安全速度の警告がなかったということとはできない。

④ 本件事故当時、工事現場に大型のシヨベルカーが放置していたことを認めるに足りる証拠はなく、仮に原告らの主張のとおり放置されていたとしても、それだけで本件道路に瑕

疵があつたということとはできず、さらに、本件事故現場付近ははみ出し禁止の規制がなされておき、車両は対向車線にはみ出すことなく進行すべきものであるから、シヨベルカーの放置と対向車線にはみ出したことが原因で発生した本件事故との間の相当因果関係を肯定するのは困難である。

⑤ 竹原警察署長は、本件事故現場付近の道路使用の許可条件として、⑦工事現場の表示を明確に行うこと、④工事区間を明確にするため防護柵、縄張り等を厳重に施し、夜間は赤色または黄色の灯火を一定区間に点灯させ、事故の防止に努めること、⑨危険が伴う工事である旨の看板を掲出することの条件を課していたことが認められるが、前認定の各事実と照らせば、これに違反したといえることはできず、また、書証および本件工事の現場代理人の証言によれば、D建設会社は、広島国道工事事務所西条継持出張所の担当者と協議したうえで道路標識を設置し、その設置状況の報告もしていたことが認められ、指定されたおりの道路標識を設置していなかったことを認めるに足りる証拠もない。

⑥ 本件道路は一般国道で、法定最高速度は時速六〇kmであるから、工事中の迂回道路でなくとも時速八〇kmでも安全に回れるようなカ

指導監督を行う必要があると再認識したところである。

なお、判決前に仮執行宣言付敗訴判決が言い渡された場合の対応について、建設本省、近畿郵政局等と調整を行い準備を整えていたが、同じ争点を持つ相被告がいたことおよび遠隔地の裁判所に係属していたことから、多様な調整が必要となり、貴重な経験をさせていただいたと思っている。

最後に、本件の処理にあたって御尽力・御指導をいただいた建設本省、大阪法務局等の関係者の方々に厚く御礼を申し上げます。

#### 4 被告F運送会社の責任について

F運送会社はE車の運行共用者であるから、自動車損害賠償保障法第三条に基づき、本件事故によって生じた損害を賠償する責任がある。

### 七 附言

本件訴訟は、約二年弱という比較的短期間で解決をみたところであるが、答弁書、準備書面等の作成に相当の労力を費やした。既に工事も完了し、道路の線形も変わっているなかで、工事中の現場写真が当時の標識等の設置状況を明らかにしており、判決においても重要な役割を果たしたといえる。

また、請負業者に道路工事を施工させる場合には、交通の安全が十分に確保された状況で工事が行われるように、請負業者に対し具体的に適切な

ープにすべきであるということはできず、まして限られた敷地内に設置する工事中の迂回道路を時速八〇kmの速度で安全に回れるようなカーブにすべきであるとは到底いえない。

以上の次第で、本件道路が道路として通常有すべき安全性を具備しておらず、その設置または保存に瑕疵があったということはできないから、その余の点について判断するまでもなく、D建設会社には民法第七一七条第一項本文の責任がないことが明らかである。

#### (2) 被告国の責任について

本件道路の設置または保存に瑕疵がなかったことは前認定のとおりであるから、その余の点について判断するまでもなく、本件道路の管理者である国にも、国家賠償法第二条の責任がないことが明らかである。

### 3 被告Eの責任

Eが、安全速度が時速三〇kmであることを表示した標識を尊重して、車両の速度を時速三〇kmまで減速して走行していれば訴外Cの車両と衝突する前に停止できた可能性があり、仮に衝突を避け得なかったとしても少なくとも死亡の結果が生じなかった可能性があったということができるところ、Eは、衝突地点の手前約三四・一mの地点で急ブレーキ音を聞き、対向車線に異常事態が発生



# 瀬戸内文化圏活性化フォーラムについて

建設省道路局日本道路公団・本州四国連絡橋公団監理官  
建設省道路局道路総務課

## 一 趣旨

昨年八月に、本州四国連絡橋の中で最後の起工となった多々羅大橋が建設着工となり現在全線供用開始している児島・坂出ルートに加え、神戸・鳴門ルートおよび尾道・今治ルートも今世紀末には完成する見通しとなった。このことにより、今後、瀬戸内周辺各県を中心とする地域構造が大きく改変され、いわば中国地方、四国地方等が一体の経済圏および生活圏として結びつけられることとなる。

として

## 二 「瀬戸内文化圏活性化

フォーラム」与島イベント

— スーパーリンクエージ IN SETOUCHI —

### (1) 趣旨

瀬戸内地方が一体となって、新たな文化の形成に向けて、始動することの先駆けとして、瀬戸大橋を背景とする瀬戸中央自動車道与島パーキングエリアにおいて、市民参加によるコンサートを開催する。

### (2) 開催日時

平成三年三月二四日(日)

一五・三〇〇一八・〇〇

### (3) 開催場所

瀬戸中央自動車道

与島パーキングエリア第一駐車場与島

プラザ前

雨天の場合は与島中学校体育館にて開催

### (4) 出演者

山本直純、島田歌穂、高松交響楽団、中・四国各県の市民コーラスおよび子供コーラス

### (5) 主催等

① 主催 「瀬戸内文化圏活性化フォーラム実行委員会」

(会長) 四国経済連合会会長 佐藤忠義

### ② 後援

建設省、国土庁、日本道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団、地域振興整備公団、大阪府、兵庫県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、大阪市、神戸市、広島市他

### 三 「瀬戸内文化圏活性化 フォーラム」シンポジウム

#### (1) 趣旨

① 歴史的に独自の文化を有し、たぐい稀な自然景観を形成している瀬戸内海を中心とする瀬戸内地域の広域的な地域づくりを行うための理念を明らかにするとともに、②本州四国連絡橋をはじめとする道路ネットワークの整備をいかに有効に地域振興に結び付けるか、また、各開発を瀬戸内文化圏という広域的な地域づくりの観点からいかに有機的に連携のとれたものとするかを検討する。③さらに、地域の活力を生かした地域振興をおこなうとともに、道路の整備、利用のあり方等に関しても地域の声を反映させる。

#### (2) 開催日時

中国側 平成三年四月中旬

四国側 平成三年四月中旬

#### (3) 開催場所

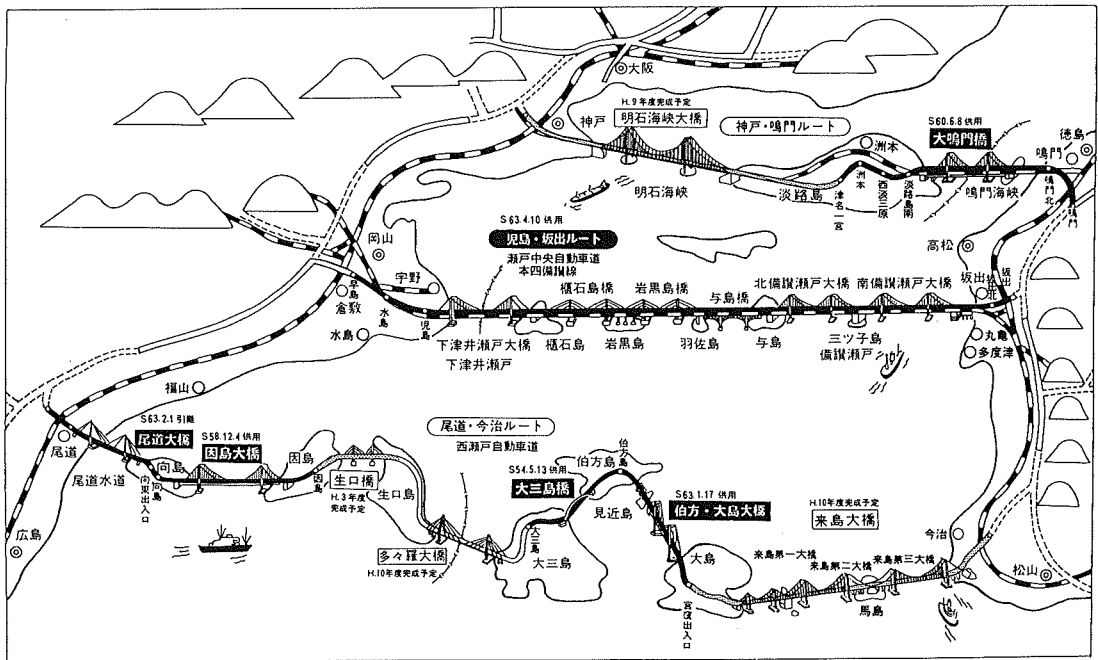
中国側 広島県広島市

四国側 愛媛県今治市

#### 四 この他、瀬戸内文化圏活性化フォーラムの一環として四国の市町村長等により、地域が主体となった地域振興策や地域づくりの視点からの道路のあり方を考える「四国地域活性化サミット」の開催等を予定している。

域活性化サミット」の開催等を予定している。

本州四国連絡道路図



供用中      工事中      平成2事業年度新規事業化

# 道路管理ブロック会議の概要

## 中部地区道路管理主務者連絡協議会を

### 終わって

#### 岐阜県土木部道路維持課

ポイント

近年の経済活動の活発化、国民生活の多様化に伴い、道路に対するニーズは、益々高度化している。しかし、道路利用者の高度なニーズは、半面道路管理者に対する高度な管理責任等を追及するといった側面をもち、財政的な制約の下で道路管

理の任にある者にとっては、苦勞の絶えることがない。

こうした中であって、中部地建管内の道路管理者（中部地建、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、名古屋市、道路公団名古屋管理局および名古屋高速道路公社）のうち、主として道路管理事務を担当している者が、道路管理上の諸問題に

ついて討議と情報交換を行うため、年二回当番制で開催している。今回は、岐阜県の担当で昨年の一〇月に開催したところであるが、たまたま編集部より原稿の依頼があったので、その概要を紹介させていただきたい。

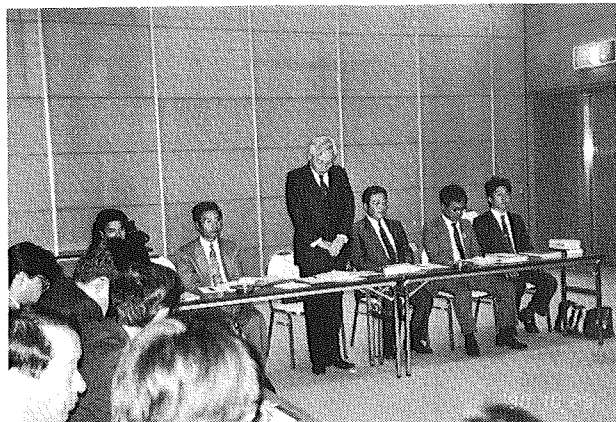
#### 会場へは中央自動車道で

今回の会場は、岐阜県恵那市にある笠置山（標高一、一二八m）の中腹に建設された『グリーンピア恵那』を利用して開催した。この施設は、大規模年金保養基地として建設されたもので、近くには木曾川の雄大な渓谷美で有名な恵那峡、島崎藤村の「夜明け前」に出てくる妻籠・馬籠、村おこしの見本と言われ、話題となっている平成の日

本大正村（恵那郡の明智町）などの観光地に囲まれた休養施設となっており、年間を通して利用者が多いという。また、この施設が、中央自動車道の恵那ICから北西に約一八kmのところであり、しかもICからのアクセスがよく整備されていることもあり、出席者の中には直接自家用車で参加された方もあった。

## デザイン化された街路灯は道路管理者が管理するのか

討議は、あらかじめ提出されている議題について



討議は予定時間を超過して進められた

て、各管理者の意見や状況を聞き、アドバイザーとして御出席いただいた建設省道路局路政課、道路交通管理課の方々から助言を受ける方法で進行了した。前置きが長くなったが、討議内容の一部を紹介したい。

### 1 市民参加による道路清掃、花壇の管理等について

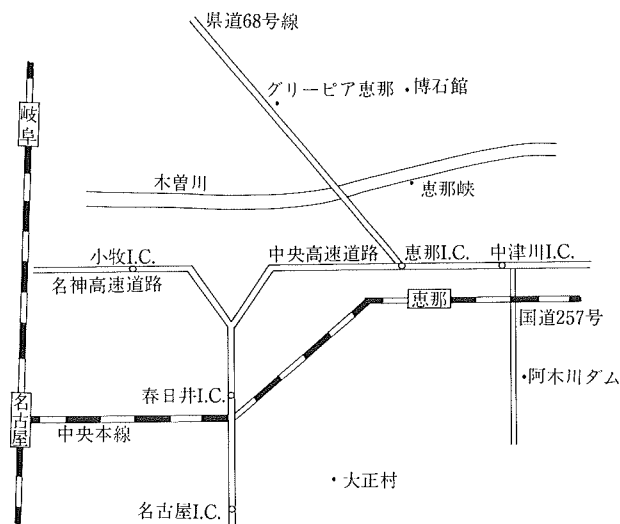
沿道の住民や団体が任意で実施する道路清掃、花壇の手入れ等について、各道路管理者は、どのように対処しているかという問題である。

フラワー事業などに協力を得ている。道路をまもる月間などに目立った活動がある。表彰制度を設け、こうした活動に対処している。といった実態の報告があり、これに対し、確かに望ましい姿ではあるが、作業中に事故が発生した場合はどうするのかといった問題提起も出された。本省からは、道路管理に伴う事故等を考えると消極的に解せざるを得ない旨のアドバイスがあった。

### 2 家庭用雑排水の道路側溝への放流について

公共下水道区域外において、合併浄化槽から適当な排水先がない場合に、道路側溝への放流を認めているかという問題である。

大半の団体では認めておらず、この方針は今後とも維持してゆきたいという回答であったが、建

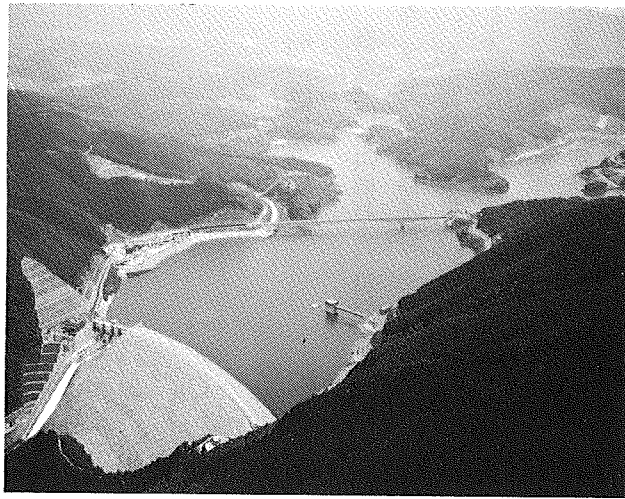


築確認申請を受理する段階で、放流先が明示されていないと受理しないという運用がされている関係上、自費工事の取扱い基準を特に定めているという報告もあった。この問題について本省からは、抑制の方向で臨むべきと思われるが、止むを得ず許可する場合には、容量、清掃の方法等について、条件付きで許可すべきである旨の助言があった。



### 3 デザイン化された街路灯の設置・維持管理方法について

最近の街路灯の整備においても、地域の特徴を活かした個性ある町づくりと、地域の活性化を図るための一環として、機能中心のものから、デザ



正面が阿木川大橋  
手前が阿木川ダム

イン化されたものが設置されるケースが多くなってきている。こうした街路灯は「道路の付属物」なのか「占用物件」なのか、また維持管理は誰がするのかといった問題提起である。

前者については、設置・管理の主体によって判断すべきであろうという意見が大勢を占めた。また、今後の課題として、両者の区別の見直しも必要となるのではといった意見も出された。後者については、付属物が占用物件によって判断すべきであろうという意見であった。本省からは、交通安全上、そこに街路灯が必要かどうかで判断すべきであろう。また、維持費については、通常経費以上は道路管理者以外に負担を求めるべきであろうとの助言をいただいた。

#### 視察は博石館と国道二五七号

当日の夜は、くつろいだ雰囲気懇親会が開催され、討議の席では聞かれなかった話、各出席者が蓄えたノウハウの交換が行われ、後日の職務に大いに役立てられたことと思われる。

翌日は視察である。前夜からの雨もすっかり上がり、最初は、御影石の産地として有名な恵那郡蛭川村にある博石館へ。ここには、ピラミッドのミニチュア版（高さ一四・六m）が、地元で取れる御影石を使って造られている。最近、道路にも見られるようになったモニュメントの見本も展示

されており、前日の討議で話題になったこともあって、足を止めて見学する姿も見られた。

次に訪れたのは、阿木川ダム（木曾川水系）の建設に伴って付け替え工事が行われた、国道二五七号の現場である。このダムの建設を機会に改良が行われ、雨量規制があり、幅員が狭く、急カーブの多い約六・六kmの区間が解消した。おかげでこの地域の振興に大いに寄与するところとなった。改良区間の五一・八%が橋梁とトンネルで占められており、特にダム湖を横断する阿木川大橋は橋長が四六〇mのデイビダーク橋で、径間長が二二〇mというのは日本で四番目に長いとのこと、またこの橋は、ダムの湖面とよくマッチするよう配慮された設計とされており、新たな観光名所として脚光を浴びつつあるようだ。参加者の方々も、この橋をバックに記念撮影をしたり、現場事務所の職員に熱心に質問する姿が見られた。

#### おわりに

こうした会議は、恐らくどのブロックでも開催されていると思われるが、今後ともこうした機会に、道路管理の諸問題について、討議と情報交換を行うことにより一層の資質向上に努めていきたいと考えている。

# 道路および道路交通の情報化に貢献する

## 財団法人日本デジタル道路地図協会

財団法人 日本デジタル道路地図協会

### 一 はじめに

当協会は道路網および道路地図に関する数値情報（デジタル道路地図）の調査研究を行うとともに、その標準化を推進し、これを広く普及すること等により、道路および道路交通の情報化に貢献し、もって国民生活の高度化および経済の活性化に資することを目的にして、昭和六三年八月に設立された財団法人である。

昭和五九年、(財)道路新産業開発機構内に路車間情報システム研究会が設置され、路車間情報システム（図1）の研究開発が開始された。昭和六一年度からは建設省と自動車、電気メーカー等との官民共同研究という形で具体的な機器開発も始まり、同研究会は本格的な実用化の促進に取り組ん

でいる。

同研究会の場で、昭和六二年春頃に統一仕様に基づくデジタル道路地図データベースを緊急に整備する必要があるとの機運が熟し、同年五月にデジタル道路地図協会の構想に関する検討会を設置した。この検討会で協会の目的および業務内容などが煮詰められ、この結果を踏まえて、設立準備室が設けられ、デジタル道路地図の整備普及を目的とする財団法人として、民間八二社の出捐を得て建設省を主務官庁とする当協会が設立された。

### 二 運営体制

当協会の運営体制および役員構成は表1および図2に示すとおりである。

運営の核になる機関として、寄附行為の定める

ところにより、当協会の業務執行に関する最高の審議および議決機関である理事会と理事長の一般的な諮問機関である評議員会を置いている。

このほか、協会の運営に関し、民間の技術力および知識を活用しつつ、そのニーズに的確に対応するため、官民を含めた構成による実質的な検討方向づけを行う機関として業務運営委員会を設置し、その実施組織として連絡幹事会および各部会等を設けている（表2）。

### 三 デジタル道路地図データベースの役割

道路は人や物の移動経路として太古の昔から人々の生活と深い関わりを持ってきた。道路の歴史はその時代の人々の生活を映す鏡であった。

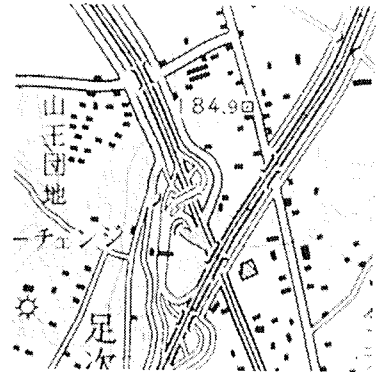
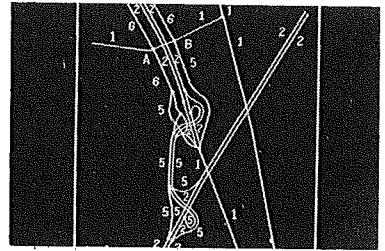
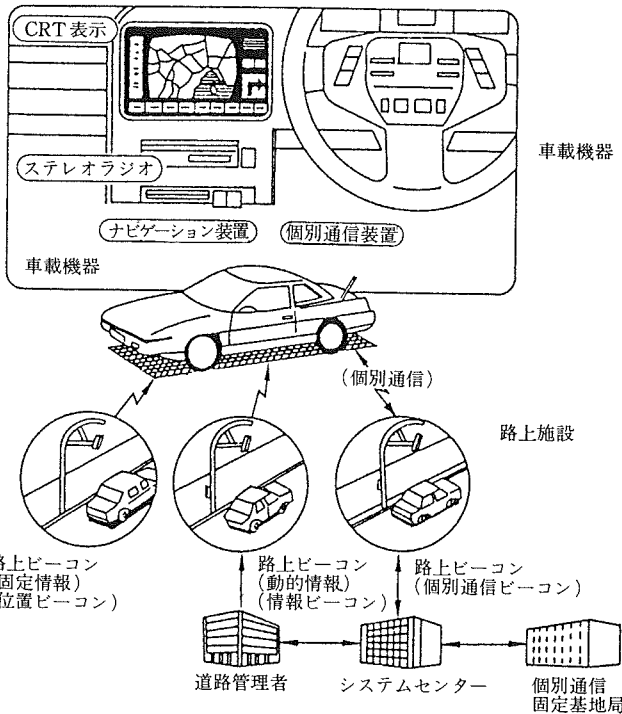


図1 路車間情報システム

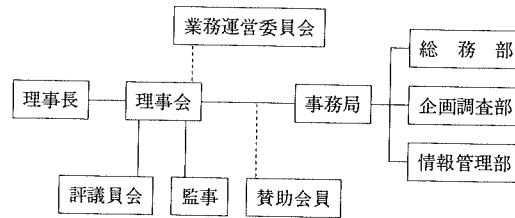


図2 運営体制

車の普及に伴って道路の整備が進み、僅か二、三〇年の間に道路の様相も大きく様変わりした。経済の発展に伴い、人馬の往来が中心の道路から車の往来が中心の道路になったのである。車の交通が発達するに連れ全国的に道路の整備が急速に進んだが、道路も国土資源の一部であり

表2 委員会組織

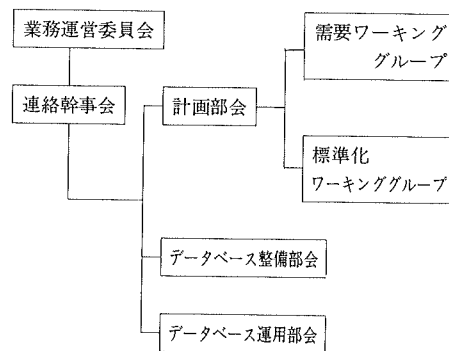


表1 役員の構成

理事長	尾之内由紀夫
専務理事	尾仲 章
常務理事	井上 和夫
理事(非常勤)	井上 輝一
"	岡本 恒雄
"	金窪 敏知
"	川手 士郎
"	澤田 勉
"	清水 博
"	田口 二郎
"	滝口 忠彦
"	永利 植美
"	村山 正雄
"	山田 建己
"	油本 暢勇
監事(非常勤)	横井 士郎
"	吉田 春樹

道路の新設には限界がある。今、既設の道路をもっと有効に活用するために、道路の総合的な情報化が求められている。

しかし、現在、道路および道路交通に関する情報は、誰でも必要な時に容易に知ることができる状態にはなっていない。

当協会のデジタル道路地図は、道路と道路交通の総合的な情報化を希求する、すべての利用者に共通のデータベースとなることをめざしている。

路車間情報システムをはじめとする情報インフラが整備されていけば、道路と道路交通の総合的な情報化が進み、将来、いろいろな道路の情報、例えば車の現在位置、渋滞や交通規制等の情報を誰でも必要な時に利用できるような時代が到来する。

当協会の提供するデジタル道路地図データベースの特徴は次のとおりである。

① 一律の仕様により全国規模で整備されている。

このデータベース上で道路管理者間の各種情報を一元的にやりとりすることができ、効率的な道路情報管理、情報提供サービスに役立たせることができる。

② 道路形状を忠実に表現している。

高速道路のインターチェンジ、ランプ、その他複雑な道路の形状も正確に計測し高い精度を

確保している。

③ 道路網はノードとリンクにより表現したネットワーク構造としている。

道路の結節点（交差点）をノードとし、ノードとノードを結ぶ線分（道路）をリンクとして道路網を表現している。

④ 道路網データは基本道路網と全道路網の二層のデータ構成になっている。

用途に応じて活用できるように、一般都道府県以上の道路および市町村道で幅員五・五m以上の道路を基本道路とし、基本道路および市町村道で幅員三・〇m以上の道路は全道路として、それぞれ道路網の特性に応じたデータを収録している。

⑤ 二次メッシュ単位でのファイル構成を採用している。

全国を一ノ二・五万地形図の大きさに相当する方眼で区切った二次メッシュのコード体系でファイル構成し、全国途切れないデータとしている。

⑥ 最新の道路情報を収録している。  
全国の道路管理者と緊密に連携することにより、道路に関する最新情報を提供するようにしている。

#### 四 デジタル道路地図データベースの作成および整備状況と提供先

当協会の設立直後から、官民の支援体制として業務運営委員会とその実質的な検討機関である計画部会、データベース整備部会、データベース運用部会を設け、これらの会議における検討を踏まえて、整備計画の策定、デジタル道路地図の仕様の標準化、作成作業要領の作成、これらに基づくデジタル道路地図データベースの整備を進めた。

昭和六三年一月には「全国デジタル道路地図データベース標準第一版」（平成元年九月「同第一・二版」）および「全国デジタル道路地図データベース作成作業要領第一版」（平成元年一月「同第一・二版」）をとりまとめた。

これらを基に、平成元年三月には全国八地方建設局および北海道開発局並びに沖縄総合事務所から受託した道路管理用の「全国デジタル道路地図データベース第一版」（平成二年三月「同第二版」）が完成し、納入した。

一方、民間での活用を目的に一四社にカーナビゲーションや各種のシステム用の「全国デジタル道路地図データベース」の提供を平成元年四月から開始している。

なお、これらの作成にあたっては、建設省および財団法人道路開発振興センターの道路開発資金

の支援を得ている。

## 五 デジタル道路地図データベースの活用分野

路車間情報システム（RACS）の実用化は建設省の重点施策のひとつであり、デジタル道路地図の整備などシステム環境が整うにともないその実現に向けて着々と進んでいる。

また、道路計画および道路管理業務に関連する分野でも、道路整備計画支援システムや道路管理

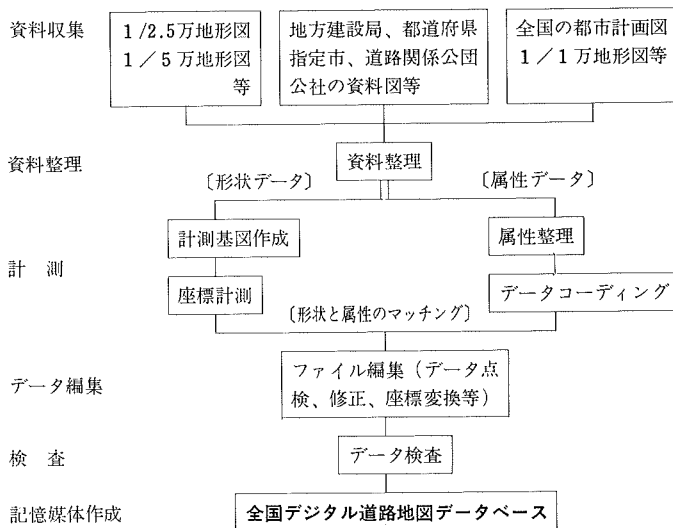


図3 標準的なデジタル道路地図データベースの作成フロー

データベースなど既存システムをデジタル道路地図データベースを介して、一層の高度化、効率化を図る高度化の研究が進んでいる。

一方、民間においても、カーナビゲーションを始めとする、道路に関連した各種のシステムへの応用が進んでいる。

表3 デジタル道路地図データベースの整備状況

年度	状況	形状データ取得地形図	
		地形図の縮尺と形状取得地形図の面数	内容
昭和63年度版	提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>1/2.5 万：人口20万人以上の都市部 ..... 475 面</li> <li>1/5 万：その他の地域 ..... 1,122 面</li> <li>計 1,597 面</li> </ul>	基本道路網データの整備（全国）
平成元年度版	提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>1/2.5 万：人口20万人以上の都市部 ..... 475 面</li> <li>(1/2.5万で整備した割合：面数10%人口46%)</li> <li>1/5 万：その他の地域 ..... 1,122 面</li> <li>計 1,597 面</li> </ul>	
平成2年度版	平成2年度末提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>1/2.5 万：人口10万人～20万人の都市部 ..... 323 面</li> <li>・ " : 人口20万人以上の都市部 ..... 475 面</li> <li>(1/2.5万で整備した割合 小計798面：面数約18%、人口約70%)</li> <li>1/5 万：その他の地域 ..... 1,034 面</li> <li>計 1,832 面</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①全国道路データの拡大整備（人口10万人～20万人の都市部に拡大）</li> <li>②既存データの年次更新（全国）</li> </ul>

表4 民間提供先リスト（14社）

日産自動車(株)	住友電気工業(株)	松下電器産業(株)
本田技研工業(株)	バイオニア(株)	松下通信工業(株)
トヨタ自動車(株)	日本電気ホーム	三菱電機(株)
マツダ(株)	エレクトロニクス(株)	(株)日立製作所
日本電装(株)	オムロン(株)	富士通テン(株)

## 六 道路計画・管理の高度化に関する調査研究業務等

既述したように、当協会は委員会活動を軸にしたデジタル道路地図の標準化および応用分野に関する調査研究等を行っている他、標準化の成果である「全国デジタル道路地図データベース標準」に基づいたデジタル道路地図データベースの開発

表5 デジタル道路地図の活用分野

製品企画	事業主体	表示内容	道路事業者による施策
ナビゲーション	(実用年月) マツダ(株) (H2.4)	自転車位置 往帰路ルート 目標地 観光情報 工事中道路 キロポスト 標識 目標地の座標値 渋滞情報 工事情報 駐車場情報	ビーコン設置 キロポスト設置 情報提供 凡例 (1) 実施 (年月) 一部実施
RACS	路車間情報システム実用化促進協議会 (発足H元.9)		
VICS			
道路計画	道路管理者	特車システム 交通安全	予定
道路管理	道路計画・管理の高度化に関する調査研究会	実施計画書 など	
各種応用システム	応用システム事例比率 (協会紹介件数累積) 物流システム 26% 地図表示システム 9% マーケティングシステム 16% ロケーションシステム 3% 交通管理システム 12% その他システム 25% 緊急対応システム 9% (計 100%)		(2)RACS : Road & Automobile Communication System (3)VICS: Vehicle Information & Communication System

および作成並びにこの提供を行っている。  
 このほかに関連する事業として、次に述べる道路計画・管理の高度化に関する調査研究業務やデジタル道路地図データベースの普及促進活動等を積極的に実施している。

1 道路計画・管理の高度化に関する調査研究業務  
 高度情報化社会の進展するなかで、道路計画・管理に関する諸業務の高度化、効率化が強く望まれている。  
 当協会では、三地方建設局、四道路関係公団、

関東の四都県、二指定市から「道路計画・管理の高度化に関する調査研究業務」を受託し、平成元年八月より「道路計画・管理の高度化に関する調査研究会」を開催している。

ここでは、デジタル道路地図データベースを道路管理者が道路計画業務や道路管理業務に効果的に活用する可能性と方法について調査し、実用化に関わる諸事項について検討を加え、「道路計画・管理の高度化に関する調査研究」として報告書を取りまとめた。

平成元年度は、「道路整備計画支援システム」、「道路管理データベース支援システム」、「異常象時における道路情報システム」について基本設計を、「ダイナミック道路情報システム」、「工事調整業務支援システム」について概略設計を行っている。  
 なお、支援システム構築の基本思想は次のとおりである。

- ① 既に運用されているシステムの変更は最小限に止める。
- ② 各システムと支援システムは必要に応じて使い分けられようにする。
- ③ 各システムが扱うデータを「標準化」し、デジタル道路地図データベースに関わるデータを一元的に管理できるデータ構造とする。

## 2 広報普及活動等

一般的な広報普及活動として、「電子出版システム展」、「地図展」、「暮らしと道路展」等に出展している。

また、専門家向けの広報普及として、「日本国際地図学会」、「日本道路会議」、「路車間情報システム総合実験」等に参画、発表している。

## 3 国際協力の実施等

米国電子電気学会主催の国際会議 VNIIS'89 (Vehicle Navigation & Information System 1989) で「全国デジタル道路地図データベース」の整備について発表した(平成元年九月)。

海外から届く問い合わせに対しては、英文パンフレット「JAPAN DIGITAL ROAD MAP DATA BASE」を作成している。

## ト ねらい

当協会が世界に先駆けてデジタル道路地図データベースの一般的な提供を開始したのは、平成元年四月からである。今年度当初にはこれを活用したカーナビゲーションの製品が市場に登場しているが、デジタル道路地図データベースを活用する技術は未だ発展段階であり、車載用からシステム用まで応用開発はこれからどんどん進むものと考えられる。

デジタル道路地図データベースは、製品開発やシステム開発の前に整備が完了していなければならない。この意味では一般のインフラの整備と同じである。一方、対象とする道路の情報は刻々変化しており、将来にわたって最新の情報で塗り変えていかなければならない。古いデータのままで使われなくなってしまうからである。このようなことであるので、今後とも関係各位の継続的なご支援、ご協力をお願い申し上げる次第である。

## 道路法Q&A

### Q

交通安全上の理由により、公安委員会からチャタラーおよび交差点中心線を設置させてほしい旨の申し出があった際の取扱いは？

### A

「道路標識、区画線及び道路標示に関する法令(昭和三十五年総理府、建設省令第3号)」において、区画線(車道中央線及び車道外側線)及び道路標示(車両通行帯)については道路鋸、石又はこれらに類するものによる設置が規定されており、チャタラーはこれに該当するものといえる。

が、交通管理の観点から、特に設置の必要性が認められ、材料の改良により剝離による事故の恐れがないのであれば、現場の状況を勘案しつつ、公安委員会と調整のうえ、設置することもできると考える。

なお、その取り扱いとしては、占用物件として公安委員会に設置および管理させるより、費用についての協定等を定めたいうえ、道路管理者側で道路本体として設置および管理すべきものとする。

このチャタラーおよび交差点中心線の設置については、道路管理の観点からは消極的に解さざるを得ない(剝離の危険性があるため)

月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
1・31	世界の動き ○ドイツ連邦銀行が公定歩合を〇・五%引き上げ六・五%に。八九年一〇月以来の引き上げで、二月一日から実施。 ○米連邦準備制度理事会(FRB)が、公定歩合を現行の六・五%から〇・五%引き下げて六%とすると発表、即日実施。昨年一月一八日以来約一カ月半ぶりの引き下げ。	1・22	国内の動き ○国税庁が土地にかかる相続税などの平成三年分評価基準となる都道府県所在地と全国税務署ごとの最高路線価を発表した。四七都市の平均引き上げ率は三八・一%で、昭和三七年の四二%に次ぐ史上二位の高い伸び。 ○多国籍軍に対する九〇億ドルの追加資金協力と避難輸送のための自衛隊輸送機派遣を柱とした新たな湾岸貢献策が決まる。	1・23	道路行政の動き ○道路審議会基本政策部会(第二四回) ・幹線道路網のあり方について ○道路審議会(第七七回) ・会長選任について ・平成三年度道路局所管事業新規施策について ・第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画について
2・1	4 ○ブッシュ米大統領が、一九九二会計年度の予算教書を議会に提出。歳出一兆四、四五九億ドル、対前年度実績見込み比で二・六%増。財政赤字は二、八〇九億ドル。 ○米最大手自動車メーカーのゼネラル・モーターズ(GM)が経費節減策を発表。①北米のホワイトカラー・スタッフを一九九三年までに一五%(約一五、〇〇〇人)削減②一九九一―九四年の設備投資額の五億ドル減額―など。	24	25 ○総合的な土地政策の実施指針を盛り込んだ「総合土地政策推進要綱」決まる。①市街化区域内農地や低未利用地の高度利用②土地関連融資の規制③監視区域の先行的指定による土地取引の規制―などが主な内容。 ○昨年の国内自動車生産台数は、一、三四八万六、七九六台と前年比三・五%増え、これまでの最高だった一九八九年の一、三〇二万五、七三五台を上回った。(日本自動車工業会)。	28	○電線類地中化推進検討会議 ・各省市、関係事業者による電線類地中化推進のための会議 ○地方建設局道路部長会議 ・平成三年度道路関係予算概要の説明等 ○交通安全施設等整備事業五箇年計画について(閣議了解) ・交通安全施設等整備事業五箇年計画の事業規模の総枠の見込を閣議了解
15	○スウェーデンとデンマークは、マルメとコペンハーゲン間のエアソン海峡に鉄道・道路併用橋を建設することで合意。一九九三年末までに着工、総工費二二〇億スウェーデン・クローナ(約二、七七三億円)。 ○イラク革命評議会、クウェートからの撤退意思を表明。ブッシュ米大統領はこの提案を拒否。	28	○一九九〇年の原油輸入量は、前年比九・一%増の二億二、八七六万klで、八一年以来の高水準。 ○政府、自民党が多国籍軍への追加支援九〇億ドルの財源措置を決めた。①石油税を現行の二倍②法人税に三・二%の付加税③たばこ一本〇・五円値上げ―など。	30	
18	○ゴルバチョフ・ソ連大統領がイラクに和平案を提示。クウェートからの無条件撤退を求め、一方で、イラク現体制の存続を保証。	2・5	○自民党が追加支援金の財源措置を修正し、①防衛費一千億円を含む五千億円の歳出削減・税外収入の充当②臨時増税の大幅圧縮―などの新財源案をまとめ各党に提示。公明、民社が賛成。		



# 編集雑記

さ・え・ら書房のすぐれた絵本「道の発

達とわたしたちのくらし」全五冊もその一つだが、道の起源を「けものみち」から始める本は学童向けのものに多い。勿論そこには日本土着の動物達が登場する。この絵本によるとイノシシはクマやカモシカより手足が短く、体型が人間（日本人？）に近いそうである。そして餌を求めて人里近くまで降りてくるみちは常に決まっている。

しかも途中には背中などについたゴミなどを落とすための決められた場所があつてそこで地面をゴロゴロと転びまわり泥を体中になすりつける。この動作をぬたを打つと言うのだと動物生態学的な説明をも加えている。

余談だが私達が痛みをこらえて、ゴロゴロと床の上を転がりをまわらることを「のたうちまわる」と言うが、ぬた打ちが語源らしい。

最近の絵本には学問的な説明を加えたものが多い。私達の子供の頃の金太郎や桃太郎の抒情的な絵本を今の子供達に見せ

ば、「なぜ」どうしての質問がたちどころに出ることになる。昔の子供達のように鬼や化物を恐れなくなったのは、それだけ生活が科学的になったせいだろうか。

成人向けのものにはさすがに動物の絵はないが、代わりに登場するのが「みち」を意味する蹊である。水汲場への蹊、食物がとれる場所への蹊など原始人がそれと意識しないで、自然にできたみちを道路の起源とする本も見かける。推論だがこの考えの下敷になっっているのは、桃季不言下自成蹊の言葉でないだろうか。俗っぽく解釈すれば

おいしい実の成る木の下には人々が集まり、自然にみちができるとなるが、この言葉の中の「不言」の文字に重点を置くと、倫理的に解説して有徳の士のもとにはその徳を慕って多くの人達が集まるとの箴言になる。そして教育の指針になったり、学校の名前になる。

さて、昨春秋の某新聞のコラム欄によれば、高速道路上で車にはねられた動物は、タヌキを筆頭に猫、ウサギ、ハト、トビ、犬のほかクマ、サル、イノシシなど一年間で二万二千五百三十三匹に達する。どの場所で命を落としたのか詳細は不明だが、こ

れに一般の国道などを含めると相当な数なるう。猫が被害の上位にあるのは、人に飼われて運動神経が鈍化しているながら、夜など勝手に動きまわるせいだとこのコラムは言う。犬猫を除き野性ものは山間部に多いことは推定できる。動物達が長い間使っていた「けものみち」を覆いかくすようにして築造された道路は、動物達にとつて新しい障害物と映らう。状況判断の効く動物は新しい環境に慣れて危険を避けるがタヌキや猪突猛進のイノシシなどは、けものみち通行の権利を主張して、車にドンとやられる。

自然に発生し自然に使われているけものみちや蹊と、自動車交通の発達した現在の道路とが、遡れば同根であるとする考え方のメリットはどこにあるのか、私は知らない。（亀）

4月号の特集テーマは「交通安全対策」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

〒102 東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階 TEL03(3234)4310・4349

定価650円（本体価格631円）〒50

FAX03(3234)4471

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

〈年間送料共8,400円〉

「道路行政セミナー」一九九〇年度既刊号目次

(肩書は執筆時または座談会実施時のものです)

巻頭言

- 創刊に寄せて
- 本州四国連絡橋公団法の制定をふりかえって
- 老いたる求道者のねがい  
—— 駐車問題によせて ——
- ペンネーム「いとしのスーさん」の頃
- 就任挨拶
- 道路の環境整備は一つの「成功例」から
- ルート66
- 道路を作らない道路行政
- 新しい年を迎えて
- アダム・スミスの交通論

新しい時代の道路行政

座談会／二世紀に向けての道路行政

大臣官房政策課 総括計画官	澤井 英一	2年4月号(第1号) 3頁
建設経済局 事業調整官	中岡 智信	
道路局企画課長	藤川 寛之	
道路交通管理課長	山本 正堯	
道路局路政課長 (司會)	鈴木 省三	
道路局企画課道路経済調査室 課長	鈴木 次雄	2年4月号(第1号) 20頁
道路局企画課 課長	佐佐木 篤司	2年4月号(第1号) 29頁
道路局企画課 課長	山田 篤司	2年4月号(第1号) 32頁

○ 平成二年の道路行政をふりかえって  
座談会／これからの道路整備を語る

平成二年度道路関係予算

- 道路事業調査の概要
- 高速自動車国道関係予算の概要
- 地方道関係予算の概要
- 道路環境保全対策の推進

平成三年度道路関係予算概算要求

- 平成三年度道路整備予算概算要求について
- 一般国道関係予算の概要
- 有料道路関係予算の概要

- 地方道関係予算の概要
- 街路事業関係予算の概要
- 交通安全対策の推進
- 災害に強い道路整備の推進

道路局路政課長	山本 正堯	3年1月号(第10号) 32頁
東京電力労働関係 日本長期信用銀行 日本下水道事業関係 副理事長	山根 孟 加瀬 正蔵 台 健	3年1月号(第10号) 3頁
日本道路公団理事 (司會)	杉山 好信	
道路局次長	黒川 弘	
道路局企画課 課長	土屋 光博	2年5月号(第2号) 33頁
道路局高速国道課 課長	柁屋 誠	2年5月号(第2号) 37頁
道路局地方道課 課長	海野 尚夫	2年5月号(第2号) 42頁
道路局企画課 課長	山田 篤司	2年5月号(第2号) 48頁
道路局道路総務課 企画官	柁屋 正剛	2年10月号(第7号) 3頁
道路局国道第一課 建設専門官	奥野 晴彦	2年10月号(第7号) 28頁
道路局国道第二課 建設専門官	古庄 隆	
道路局有料道路課 課長	大石龍太郎	2年10月号(第7号) 34頁
道路局高速国道課 課長	柁屋 誠	
道路局地方道課 課長	海野 尚夫	2年10月号(第7号) 40頁
都市局街路課 課長	福井 照	2年10月号(第7号) 47頁
道路局企画課 課長	鈴木 克宗	2年10月号(第7号) 56頁
道路局企画課 課長	中村 稔	2年10月号(第7号) 62頁

平成三年度道路関係重点施策

- 平成三年度重点施策について  
道路局道路総務課 榊 正剛  
2年9月号(第6号)3頁
- 第5次特定交通安全施設等整備事業  
五箇年計画の策定  
道路局企画課 奥谷 正  
2年9月号(第6号)9頁
- 駐車・駐車場対策の推進  
道路局第二係長 茅野 茂  
2年9月号(第6号)15頁
- 商業市街地振興整備のための道路整備の推進  
道路局市町村道室 道局長 佐藤 謙  
2年9月号(第6号)20頁
- 住宅宅地の供給とそれを支える  
道路整備の推進  
道路局市町村道室 道局長 佐藤 謙  
2年9月号(第6号)25頁
- キャブシステム整備事業の推進  
——新たな計画による地中化範囲の拡大——  
道路局国道第一課 楠 文隆  
2年9月号(第6号)30頁
- 路車間情報システムの整備の推進について  
技術第三係長 有田 幸司  
2年9月号(第6号)35頁
- 梓組崩壊の時代と道路予算  
評議室 会 榎川 純一  
3年2月号(第11号)1頁
- 財政再建・歳出拡大両立はかる三年度予算  
副理事 三宅 純一  
3年2月号(第11号)6頁
- 道路機能の一層の充実に向けて  
経政学 教授 黒川 和美  
3年2月号(第11号)9頁

平成三年度道路関係予算

- 平成三年度道路関係予算案の概要  
道路局道路総務課 榊 正剛  
3年2月号(第11号)12頁
- 高規格幹線道路関係予算の概要  
道路局企画課道橋課 森田 悦三  
3年2月号(第11号)30頁
- 一般国道関係予算の概要  
道路局国道第一課 奥野 晴彦  
3年2月号(第11号)35頁

- 高速自動車国道関係予算の概要  
道路局高速国道課 称屋 誠  
3年2月号(第11号)41頁
- 有料道路関係予算の概要  
道路局有料道路課 広瀬 輝  
3年2月号(第11号)44頁
- 地方道関係予算の概要  
道路局地方道課 海野 尚夫  
3年2月号(第11号)50頁
- 交通安全対策の推進  
道路局企画課 鈴木 克宗  
3年2月号(第11号)55頁
- 災害に強い道路整備の推進  
道路局企画課道橋課 中村 稔  
3年2月号(第11号)61頁
- 道路環境整備の推進  
道路局企画課道橋課 山田 篤司  
3年2月号(第11号)65頁
- 街路事業関係予算の概要  
都市局街路課 福井 照  
3年2月号(第11号)71頁

- 道路事業調査の概要  
道路局企画課道橋課 土屋 光博  
3年2月号(第11号)80頁
- 街路交通調査費の概要  
都市局都市交通課 佐藤 謙  
3年2月号(第11号)85頁

駐車・駐車場対策

- 駐車場案内システムによる道路管理  
高崎市計画課 中嶋 清男  
2年4月号(第1号)38頁
- 駐車・駐車場対策と今後の対応  
道路局企画課交通管理係長 瀬口 芳広  
2年6月号(第3号)3頁
- 駐車場法に基づく附置義務制度の見直しについて  
都市局都市再開課 内田 俊彦  
2年6月号(第3号)13頁
- 立体道路制度の活用による駐車場整備  
①高層住宅管理業協会  
2年6月号(第3号)3220頁  
②高層住宅管理業協会  
2年7月号(第4号)3220頁
- 道路一体建物に関する協定モデルについて  
道路局道路交通管理課 補佐 内田 俊彦  
2年8月号(第5号)18頁
- 駐車・駐車場対策について  
道路局道路交通管理課 補佐 内田 俊彦  
2年11月号(第8号)50頁

渋滞対策

- 首都高速道路の渋滞対策  
首都高速道路公団 高橋 博  
2年4月号(第1号)34頁
- 高速道路の渋滞対策  
日本道路公団保全課 丸山 信  
2年8月号(第5号)1頁
- ガイドウェイバスシステムの開発・導入について  
道路局路政課 松嶋 憲昭  
2年8月号(第5号)6頁
- 連続立体交差事業  
都市局街路課特定整備室 中村 純  
2年8月号(第5号)10頁
- 首都高速道路の渋滞対策  
——大井インターチェンジ・羽田トンネル付近改良の効果の実施について——  
首都高速道路公団計画部第一計画課 藤井 敏雄  
2年8月号(第5号)15頁
- 休日交通ポルトネットワーク解消モデル事業  
道路局企画課道橋課 森 基  
2年8月号(第5号)21頁
- 高速道路の渋滞予測等について  
日本道路公団サービスク推進企画室 寺元 博昭  
2年8月号(第5号)25頁
- 渋滞問題への取り組み  
道路局企画課道橋課 佐藤 謙  
3年3月号(第12号)44頁

地方道整備

- 過疎地域活性化特別措置法について  
国土庁地方振興局過疎対策室  
2年7月号(第4号)3頁
- 過疎地域の市町村道の整備状況について  
道路局市町村道室  
2年7月号(第4号)6頁
- 新過疎法の施行に伴う市町村道整備について  
道路局市町村道室  
2年7月号(第4号)9頁
- 過疎代行道路の整備状況について  
岩手県江刺市長 及川 勉  
2年7月号(第4号)13頁
- 県代行産山田尻線道路整備事業の推進について  
熊本県一の宮土木事務所  
2年7月号(第4号)16頁
- マイロード事業について  
道路局地方道課  
2年11月号(第8号)33頁
- マイロード事業の実施例  
愛知県土木部長 三谷 正典  
2年11月号(第8号)34頁
- ・一般県道横山内子線(豊秋橋)  
会津若松市長 早川 廣中  
2年11月号(第8号)36頁
- ・市道若三二三四号線

道路管理

- 電気通信設備等の共同収容化について  
道路局路政課 佐藤 唯男  
2年6月号(第3号)42頁
- 道路管理システムの運用開始について  
道路局路政課専用管理システム係  
2年6月号(第3号)48頁
- スパイクタイヤ粉じんの発生防止について  
道路局路政課  
2年12月号(第9号)3頁
- 宮城県スパイクタイヤ対策条例の成果と関係する法律について  
宮城県保健環境部環境管理課課長 早坂 国夫  
2年12月号(第9号)6頁
- 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課長補佐 内田 俊彦  
2年12月号(第9号)13頁
- 一般国道一七号の冬期の道路管理について  
北陸地方建設局北陸国道工事事務所 中川 健太郎  
2年12月号(第9号)18頁
- 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  
2年12月号(第9号)29頁

道路広報

- 親しみと潤いの道のために——もっと道路のPRを  
評 論 家 生内 玲子  
3年3月号(第12号)3頁
- 道路に関する広報・広聴の取り組みについて  
道路局道路総務課  
3年3月号(第12号)7頁
- 道路モニターからのヒアリングについて  
技術第三係 長 有田 幸司  
3年3月号(第12号)12頁
- 阪神高速道路一五号線線通行止補修工事における広報活動について  
阪神高速道路公団大阪管理部保全第一課 谷口 信彦  
3年3月号(第12号)15頁
- 道路広報展開のあり方に関する検討  
幹三菱総合研究所 岩瀬 広  
3年3月号(第12号)25頁
- 話題の本・「広報パワーアップ・マニュアル」の紹介  
企画部広報官 高橋善太郎  
3年3月号(第12号)33頁

第二東名・名神高速道路

- 第二東名・名神高速道路の計画について  
道路局長 補 木村 昌司  
2年11月号(第8号)3頁
- 第二東名・名神高速道路の環境対策について  
道路局企画課 道路局長 補 佐 山田 篤司  
2年11月号(第8号)9頁
- 第二東名・名神自動車道に期待する  
愛知県知事 鈴木 礼治  
2年11月号(第8号)13頁
- 第二東名・名神高速道路に期待するもの  
(財)全日本トラック協会 理事 沼越 達也  
2年11月号(第8号)17頁
- 東名・名神高速道路改築事業について  
日本道路公団 建設第二課課長 織茂 直樹  
2年11月号(第8号)21頁
- 日本道路公団 建設第四課課長代理 浜野 光司

建設白書

- 平成二年建設白書の概要  
建設大臣官房政策課統計計画官室  
2年9月号(第6号)41頁

共同溝

- 共同溝の整備について  
道路局国道第一課 村尾 光弘  
2年4月号(第1号)57頁
- 関東地建における共同溝の整備状況  
関東地方建設局 共同溝係 長 長田 庄一  
2年6月号(第3号)66頁
- 中部地建管内の共同溝の整備  
中部地方建設局 道路管理課 長 加藤 哲司  
2年7月号(第4号)60頁
- 近畿地建における共同溝の整備状況について  
近畿地方建設局 道路管理課 長 松園 学  
2年8月号(第5号)67頁

道の日

- 「道の日」について  
道路局道路総務課  
2年7月号(第4号)50頁
- 平成二年度「道の日」行事  
関東地方建設局 近畿地方建設局  
2年9月号(第6号)55頁

その他

○スペインの道路事情

ハイウェイカードの利用状況について  
ハイウェイ周遊券の発売について  
「ロマネチック日光・尾瀬」  
○「夢ロード21」プロジェクトについて

○防災点検の実施について

○有料道路における新しいカードシステムに関する調査委員会の設置について

○今秋の台風・大雨の被害状況

○第八回日中道路交流会議について  
○東京における新しい物流システムの導入検討について

○異常気象時の事前通行止め規制時のトラブルとその解決について

○瀬戸内文化圏活性化フォーラムについて

法令解説

○道路占用許可申請書の様式の統一

○道路交通法および自動車の保管場所の確保等に関する法律の改正について  
○「道路法施行令の一部を改正する政令」および「一般国道の指定区間を指定する政令」の一部を改正する政令について

○道路法Q&A 道路予定区域における道路法の準用

○地下駐車場の道路占用について

本四公団二〇〇年

○本四公団発足二〇周年Ⅱ瀬戸大橋開通二周年Ⅱに寄せて

○本四公団二〇〇周年の意義

○本四公団二〇〇年のあゆみ

○本四公団の今後の事業計画

Table with columns for author, title, date, and page number. Includes entries for '道路局 総務課 鈴木 敦', '道路局 企画課 矢沢 勝生', etc.

道路関係訴訟

○東名高速道路日本坂トンネル車両火災訴訟 第一審判決について  
○昭和六三年度道路管理瑕疵関係判決一覽  
○一般国道二号に係る損害賠償請求事件(大阪地裁平成元年(初)第二七八四号)について

寄稿

○東京湾開発前史  
○国際化時代へナゴヤの挑戦

道路管理ブロック会議

○道路管理ブロック会議の概要  
・第五六回北海道・東北道路管理事務運営協議会の結果報告について  
・平成二年度下期近畿地区道路管理担当社会  
・第二六回中国地方道路管理事務担当社会について  
・中部地区道路管理主務者連絡協議会を終った

道路関係団体

Table with columns for organization name, activity, date, and page number. Includes entries for '道路局 企画課 坂口 正芳', '道路局 政課 宮坂 祐介', etc.

Table with columns for author, title, date, and page number. Includes entries for '日本道路公団総務部 田宮 道衛', '道路局 道路交通管理課 孫 俊雅', etc.

○道路広報の現況と若干の考察  
 ○道路および道路交通の情報化に貢献する財団  
 法人日本デジタル道路地図協会

道路広報センター  
 事務局長 中村 春男  
 3年3月号(第12号) 39頁

地助日本デジタル道路  
 地図協会  
 3年3月号(第12号) 67頁

シリーズ/日本の道百選より

- 新宿副都心街路 東京都 2年4月号(第1号) 61頁
- 「こみせ」のある街並み 黒石市 2年4月号(第1号) 67頁
- 明日への架け橋・高速ネットワーク 石川県 2年6月号(第3号) 59頁
- やすらぎのシンボルロード 秋田市 2年6月号(第3号) 62頁
- 霊場高野山への道(九度山町〜高野町) 和歌山県 2年7月号(第4号) 57頁
- 機能と活力にあふれた道路 宮城県 2年8月号(第5号) 57頁
- 阿蘇を眺望する高原の道 大分県 2年8月号(第5号) 62頁
- 国道二二三号霧島観光道路 鹿児島県 2年10月号(第7号) 66頁
- 平城京の道 奈良県 2年11月号(第8号) 60頁
- 首里の石畳道 那覇市 2年11月号(第8号) 64頁
- 秩父往還道 埼玉県 2年12月号(第9号) 57頁
- 「旅情を運ぶ道」 長崎県 2年12月号(第9号) 65頁
- 木曾三川パークウェイ 岐阜県 3年1月号(第10号) 62頁

