

特集／地域の豊かなにぎわいの場「道の駅」

「道の駅」懇談会の報告と「道の駅」案内板募集デザイン決定について 道路局国道第一課 1

「道の駅」駅長会議 各地の「道の駅」駅長さんが語る

「道の駅」はなぜ造られ、なにを目指しているか 8

座長 茨城大学教授 山形耕一

パネリスト 北海道・津谷正明 山形県・松田禮一郎 長野県・宮尾栄一 新潟県・室橋隆

岐阜県・松葉晴彦 兵庫県・黒川あや子 鳥取県・前田八郎 愛媛県・井上善一 熊本県・

宮崎俊 建設省・松浦佐

我が町の「道の駅」

北海道美深町 三重県飯高町 島根県大栄町 島根県頓原町 28

平成四年道路関係10大ニュース 40

道路管理瑕疵に係る損害賠償と訴訟の概況 道路局道路交通管理課訟務班 43

都道府県道の路線認定基準について(その2) 道路局路政課総務係 48

平成三年度大気汚染状況及び自動車交通騒音の状況について

道路局企画課道路環境対策室係長 今泉伸一郎 52

◆時・時・時…… 62

本誌の掲載文は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また肩書等は原稿執筆時および座談会等実施時のものです。

「道の駅」懇談会の報告と「道の駅」案内板 募集デザイン決定について

建設省道路局国道第一課

「豊かな地域」の夢を乗せて各地で地方公共団体を中心に活発に展開されている地域拠点づくりと、道路の休憩施設整備をミックスした「道の駅」の共通コンセプトを検討するため建設省道路局の諮問をうけた「道の駅懇談会」（座長・越正毅東大教授）の第三回懇談会が一月二日開かれ、報告書案が合意され、同時に一般に公募していた「道の駅」案内板デザインの当選作品選定審査が行われた。

なお、建設大臣に対する報告書の提出とデザイン当選者に対する表彰は一月一日に行われる予定である。

物等の地域に関する情報を提供する場が求められる。（情報交流機能）

この両方の機能を備えた施設を整備し、「道の駅」と呼んで広く道路利用者と地域との接点とし、にぎわいの場とすることは、道路利用者へのサービスの向上の面からも、また地域振興の面からも極めて効果的である。

さらに、地域が一体となって「道の駅」をつくらせるとともに、地域と地域が道を軸として協力するなど、地域内及び地域間の連携の場となることも期待される。「道の駅」を契機とする広域的な連携と交流により、活力ある地域づくりが促進されることとなる。（地域の連携機能）

これらの機能を担う施設は、駐車場・トイレ・案内所等の基本的なものから、公園・宿泊施設・

【Ⅰ 「道の駅」に関する提言】

一 「道の駅」の基本的考え方

1 「道の駅」の共通コンセプト

一般道路には、「ながれ」を支える「たまり」機能として、道路利用者がいつでも自由に休憩し、

清潔なトイレを利用できる快適な休憩施設が求められている。（休憩機能）

一方、地域においては、人と人、人と地域との交流により、地域が持つ魅力を知ってもらい、地域振興を図れるよう、人・歴史・文化・風景・産

歴史博物館といった高度なもので、地域の状況に応じた個性豊かなものとなる。「道の駅」づくりにあたっては、地域の主体的な創意工夫が不可欠であり、地域と道路管理者との協力が重要である。

これらをまとめると「道の駅」の共通コンセプトは次のように考えられる。

「道の駅」は、
 休憩・情報交流・地域連携の機能をもった、
 地域とともにつくる個性豊かなにぎわいの場

今後、道路管理者が休憩施設を設置する場合は、できるだけ地域と協力し「道の駅」としていくことが望ましい。

2 「道の駅」づくり

〈施設構成〉

「道の駅」は各種の地域振興施設と道路管理者の設置する休憩施設を複合化した施設であり、駐車場、トイレ・案内所・電話等の基本的施設に加え、地域の歴史・産物等の情報を提供し個性豊かなにぎわいの場となるよう、地域の主体的な創意工夫により多様なサービスを提供する施設が付加される。

利用者の立場から考えると基本的施設に関して

は、次の要件を備える必要がある。

- ・ 駐車場には、休憩に立ち寄る人の利用に十分なスペースを確保すること。
- ・ トイレには、十分な容量を確保するとともに、女性・年少者・高齢者・身障者など、様々な人の使い易さに配慮すること。
- ・ 案内所（又は案内コーナー）には、道路地図・案内板・電話等に加え、各「道の駅」の特性に応じて多様な情報提供施設を整備すること。
- ・ これらの基本的施設は一体的利用が可能なよう適切に配置されていること。

〈設置位置〉

「道の駅」は、地域の意向に基づく地域振興の施設でもあるため、間隔を定めて設置する性格のものではないが、休憩施設としての利用しやすさや駅相互の機能分担の観点から広域的な視点での構想づくりが望まれる。又、アクセス道路や案内標識を整備した上で、主要な幹線道路から引き込んだ位置に設置することも考えられる。

〈整備主体〉

地域の玄関となる重要な公共施設であり、その整備は、地域を代表する市町村・公益法人等と道路管理者が一体となって行う必要がある。この場合、整備に関する役割分担は下表のように考えられる。

考えられる施設*1と整備主体

| 整備主体 機能区分 | 道路管理者 | 市町村・公益法人等 |
|--------------|----------------|--|
| 休憩機能 | 駐車場、休憩所、トイレ、園地 | 第2駐車場*2、トイレ、公園、レストラン、休憩所、宿泊施設 |
| 情報交流機能 | 道路情報提供施設 | 電話、FAX、各種通信施設、案内所、地域情報提供施設、物産館、郷土資料館、美術館、イベント広場、交流ホール・会議室等 |

*1 現在考えられる施設の例。この他にも地域の特性に応じた様々な工夫が考えられる。

*2 必要に応じて第2駐車場を設ける。

〈景観計画〉

「道の駅」は走行中の運転者のアイストップとなり、地域の個性を表現する場となるため、景観計画が特に重要である。利用者にはうるおいや安らぎ感を与えるよう、豊かな植栽と落ち着いた色調や素材を用いて、上品な風格ある空間づくりを目指すことが望ましい。特に景勝地にあつては、周辺の自然景観との調和に留意し、地域の優れた景観を損なうことのないよう、修景方法を十分に検討する必要がある。

〈交通安全上の配慮〉

「道の駅」への安全で円滑な出入りを確保する

ため、付近の交差点や近隣施設の出入口にも配慮して施設を計画するとともに、必要に応じ出入口に右折車線等の付加車線を設置することが望ましい。

3 「道の駅」でのサービス

「道の駅」は何時でも立ち寄ってひと休みでき、困った時に必要な情報が得られる安心と信頼の拠点であるとともに、道路利用者と地域の接点として交流の核となる施設である。このため、「道の駅」では次のサービスが確保される必要がある。

- ・ 駐車場・トイレ及び地図・電話等の施設は、二四時間利用可能であること。
- ・ 案内所（又は案内コーナー）には、原則として幅広い情報を提供できる職員（案内員）を配置し、地域に関する偏りのない親切な情報提供がなされること。
- ・ 駅全体が快適に、特にトイレが清潔に保たれていること。

利用者の安心へのニーズに應えるため、救急機関・医療機関・警察・自動車修理工場等との連絡体制を充実させることが望ましい。

また、常にあたたかく心のこもったサービスが提供できるよう、道路管理者の協力のもとに、地域振興施設の管理者である市町村等が駅全体の日常的な維持管理を行うことが望ましい。

4 地域間の連携

「道の駅」の機能と魅力を高めるためには、個々の駅が独自に努力するだけでなく、道を軸として駅が連携し、機能を補完しあうことが不可欠である。また、企画・経営内容の改善、サービス水準の向上等のためにも、駅の計画から運営に至るすべての段階での駅相互の情報交流や共同講習・研修等はきわめて有用である。この地域間の連携のため、各「道の駅」の関係者による連絡会など、ノウハウの交換や蓄積のための体制を整える必要がある。利用者に対しても、駅のネットワークの存在は大きな魅力と安心感を与えるものとなる。

5 案内の充実

「道の駅」の整備効果を高めるためには、より多くの人に存在を知ってもらい、利用者がスムーズに立ち寄れるよう、「道の駅」の案内の充実を図ることが重要である。

その際、利用者に分かりやすいものとするため、「道の駅」の共通コンセプトに合致する施設を登録し、道路管理者が相互に協力して案内板を設置し、道路地図へも掲載するなど統一的に案内する仕組みを整備する必要がある。

なお、市町村等の整備する地域振興施設単独であっても、必要な機能を備え、施設管理者の賛同

が得られる場合は、「道の駅」として連携することが望ましい。

「道の駅」の案内板デザインは、利用者に分かり易く親しみやすいものとする必要がある。本懇談会において一般公募し、多くの応募作品の中から優秀と認められた作品をもとに考案したものが別紙の図である。これに標識としての実用性等の観点から必要な修正を加えた上で、「道の駅」の案内標識等として活用することが望まれる。

「よしの魅力的な「道の駅」をつくるための工夫

「道の駅」は、訪れる人と地域との接点であり、うるおいやすらぎを与えるとともに、地域の顔として、個性的で魅力あるものとするのが望まれる。このためには、休憩施設の基本的要素以外に地域の自主性に委ねることが基本であり、地域の主体的な創意工夫が不可欠である。

様々な工夫の視点としては、次のようなものが考えられる。

(1) 「道の駅」の計画・整備

・ 「道の駅」の整備に当たっては、将来の「道の駅」の成長・発展及び周辺の土地利用の変化を念頭において計画することが望ましい。また、先行的あるいは試行的に整備した施設の利用状況をみながら、道路利用者のニーズや地域住民の

意向を充分に取り入れ、逐次より魅力的な施設を目指していくことが有効な方法である。

・「道の駅」を地域に住む人の利用にも配慮した利便施設、あるいは地域を訪れる人の目的地となるような魅力ある施設とすることも考えられる。

・役場・公民館等の核となる公的施設に付加する形での展開も考えられる。

・「道の駅」及びその周辺の看板等の設置にあたっては、景観に十分配慮し全体として質の高い情報空間が形成されることが望ましい。

・施設の計画にあたっては、より魅力的なものとするために、地域の創意工夫を活かしつつ、必要に応じて駅舎のデザインヒントを公募する等、豊富な経験を持つ専門家に協力を求めることも考えられる。

(2) 休憩のための施設

・シャワールームや仮眠施設・宿泊施設の併設も考えられる。

・地域のおいしい食べ物を提供するレストランの設置が望まれる。

・公園や簡単な運動機器を設置して、体をほぐす施設が望まれる。

・ベビールーム・ベビーベッドあるいは、子供用洗面台等のような乳幼児のための施設が望まれる。

・有料トイレまたはチップトイレを検討すること

も考えられる。

・ゴミの種別によるゴミ箱のマーク・色・形等の統一及びゴミのリサイクルに関する検討を行うことが望ましい。

・バスとバス、あるいは自家用車とバス等各種の乗り物の乗り換え拠点としての活用も考えられる。

(3) 地域振興のための各種施設

・品物を販売する場合は、「道の駅」の特色が鮮明になるよう、地域の特産品を中心とした販売が望ましい。

・レンタサイクルによる周辺観光の基地、あるいは雪国では雪を活かしたレジャーのベースキャンプ等、地域の特性に応じた有効活用を考慮することが望ましい。

・将来の余暇時間の増大や就労形態等ライフスタイルの変化に応じて、リゾートオフィス等としても機能出来るよう、映像を含めたマルチメディア対応の施設の導入を検討することも考えられる。

その他、次のような様々な施設が挙げられる。

・住民票程度が取れる役場の出張所機能
・郵便局、銀行等金融機関のキャッシュディスプレイの設置

・ポスト
・温泉の設置

また、「道の駅」を活用し、地域の活性化を一

層進めるため、次のような催し等が考えられる。

・フリーマーケットやリサイクル展
・通行手形の発行

・駅伝
・スタンプ

・朝市

(4) 運営管理

・「道の駅」が地域の顔として地域の心を伝えるためには、施設整備だけでなく、運営においても地域住民の積極的な参画を求めることが望ましい。特に、高齢者の知識。

・経験や女性の感性を生かすため、これらの人々の計画・管理・運営への参加を求めることが望ましい。

・「道の駅」には、きめ細かな管理と気づきが必要であり、熱意のある駅長を置くことが望まれる。また、駅長に女性を積極的に登用する等も考えられる。

・道路利用者に地域の状況や話題等の情報を提供する「道の駅」の職員は、地域の案内にも詳しい優れた人材を配置することが望まれる。また、講習のほか経験交流等による研修の充実も考えられる。

(5) 「道の駅」の案内

・それぞれの「道の駅」の特徴等を掲載した「道の駅マップ」を発行し、広く一般の人に知って

もろう事が重要である。

・各「道の駅」では、隣合う駅あるいは一連の路線の駅等に関する詳しい案内・情報提供ができるよう工夫することが望ましい。

Ⅱ 「道の駅」案内板のデザインについて

「道の駅」の案内板デザインについては、応募作品を「道の駅」懇談会で審査した結果、岩手県花巻市の市川清志さんの作品が特選となりました。応募作品をもとに、視認性等の観点から若干の修正を加えたのが下図のシンボルマークです。

「道の駅」は、訪れるドライバーのためにも、地域の方々にとっても、親しみやすい潤いある交流の場であって欲しいということから、全体を木と家をモチーフにして構成しています。左側には、駐車場と樹木二本を配置し、緑あふれる安らぎの空間をイメージしています。右側は、建物と人を表し、単なる駐車スペースではなく、案内、地域情報の発信等の機能を持っていることを意味しています。この人の形は、インフォメーションのiを形取っています。

また、全体として「道の駅」の「道」の字をイメージしたものとなっています。

このシンボルマークが、「道の駅」を表すものとして広く国民の皆さんに定着し、親しまれるも

のとなるよう提案します。



Ⅲ 「道の駅」の整備に関する事業展開

建設省では懇談会の提言を受けて平成五年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画において積極的に事業の支援を行うこととしている。今後の事業展開はつぎのとおりである。

一 「道の駅」の登録

「道の駅」は提言にあるような共通のコンセプト

をもったものとして利用者に安心して利用してもらうことが重要であること、道路地図、道路時刻表等に掲載して利用者の利便を図る必要があることから建設省に登録してもらうこととする。

「道の駅」として一般に公表されるのは市町村の策定・認定による地域振興施設と道路管理者の休憩施設計画がミックスしたものとし、そのため地域ごと（県単位程度）の地域の「道の駅」の整備方針を協議するため設置された協議会が建設省に推薦したものを建設省において「道の駅」として登録することとする。

その手順はつぎのとおりとなる予定である。（次ページ参照）

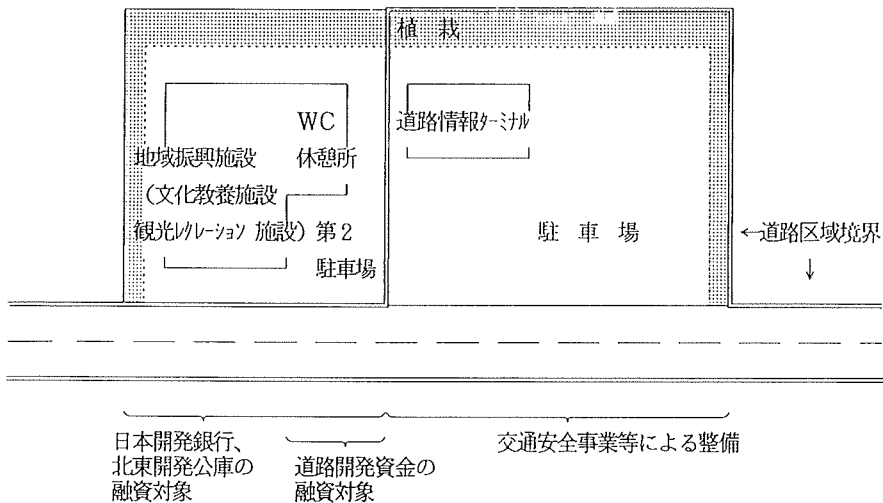
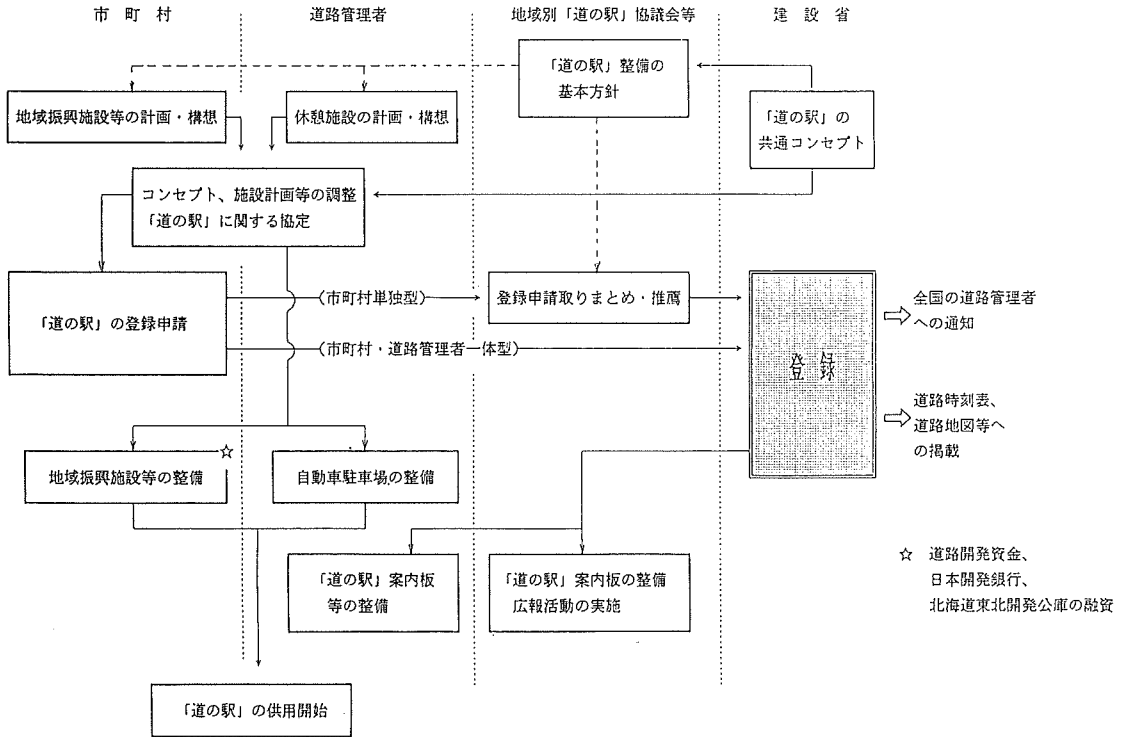
二 「道の駅」整備費の支援制度

「道の駅」のうち駐車場等についての整備費については平成三年度から行われている交通安全施設等整備事業等による自動車駐車場（簡易パーキング）の整備事業として直轄事業・補助事業で対応する。

また、一体的に整備される地域振興施設については平成五年度から新たに道路開発資金、日本開発銀行・北海道東北開発公庫による低利融資が設けられる予定となっている。

なお、道路開発資金は駐車場、トイレ、休憩所等無料で一般に提供する部分が融資の対象になり、

「道の駅」の登録・案内のしくみ



日本開発銀行等の融資はこれらを含めた地域振興施設（文化教養施設、観光レクリエーション施設）が対象となる予定である。

参考) 各地の実験概要

| 市町村 | 実施期間 | 施設・場所 | 交通量 (台/1日) | 面積 m ² | | 建物 | | | 立寄り 率(%) | 累計 物産販売 額(万円) | 運営主体・協力者 | | | |
|------|-------------------------------|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|----|---------------------|-------------|-------------|---------------------|-------------------------------------|--------------------|-----|-------------------------------|
| | | | | 駐車台数(台) | | 既設 | 仮設 | 内容 | | | | | | |
| 阿武町 | 平成3年 10月10日 ┆ 11月9日 | 国道191号 沢松海岸 | 4,000 ┆ 5,000 | 3,000 ┆ 100 | | ○ | テント | 4 | 5.6 | 328 | ・役場・商工会 ・漁協・農協 ・阿武町産業開発協会 | | | |
| | | 国道191号 郊外部 市味地区 | | 1,600 ┆ 100 | | ○ | テント | 8 | | | | 12.4 | 708 | ・役場 ・漁協・農協 ・商工会・婦人会 |
| 古川町 | 平成3年 10月12日 ┆ 11月10日 | 国道41号 市街地 | 10,000 ┆ 14,000 | 1,000 ┆ 10 | | ○ | 民間施設 テント | 1 | 0.2 | 未集計 | ・役場 ・民間企業1社 | | | |
| 国府町 | | 国道41号 郊外部 | | 2,717 ┆ 100 | | ○ | プレハブ テント | 3 | | | | 0.7 | 55 | ・役場 ・農協・商工会 ・観光協会 |
| 丹生川村 | | 国道158号 (緑化センター) | 4,000 | 2,200 ┆ 100 | | ○ | プレハブ テント | 3 1 | 4.8 | 250 | ・役場・森林組合 ・農協・観光協会 ・商工会・野菜出荷組合 | | | |
| 久々野村 | | 国道41号 郊外部 (女男滝公園) | 10,000 ┆ 14,000 | 6,000 ┆ 60 | | ○ | 既存施設 | | 3.5 | 90 | ・役場 ・なぎさ観光組合 | | | |
| 下呂町 | | 国道41号 市街地 バイパス沿い | | 2,117 ┆ 30 | | ○ | お土産屋 プレハブ テント | 1 | 0.7 | 未集計 | ・役場 ・観光協会 | | | |
| 加子母村 | | 国道257号 郊外バイパス沿い (ゆうらく館) | 7,000 ┆ 8,000 | 1,200 ┆ 15 | | ○ | 既存施設 テント | 3 | 3.6 | 300 | ・役場 ・ゆうらく会館 (木曾谷産直組合) | | | |
| 付知町 | | 国道257号 郊外バイパス沿い (花街道センター) | | 6,000 ┆ 200 | | ○ | 既存施設 テント | 3 | 9.5 | 1,050 | ・役場 ・花街道センター (付知町振興公社) | | | |
| 河内町 | | 平成4年 4月5日 ┆ 4月26日 | 国道4号 郊外部 下岡本 | 33,000 ┆ 30,000 | 1,000 ┆ 20 | | ○ | プレハブ テント | 2 | 0.5 | 未集計 | ・役場 ・ボランティアグループ | | |
| 上三川町 | 国道新4号 | | 2,950 ┆ 80 | | | ○ | プレハブ テント | 3 4 | 3.7 | | | | 337 | ・役場・農協 ・市民グループ2 ・民間企業4社 |
| 南河内町 | 国道新4号 薬師寺南交差点 | | 2,000 ┆ 100 | | | ○ | プレハブ テント | 3 7 | 5.0 | | | | 382 | ・役場 ・農協・酪農組合 ・民間企業2社 |

「道の駅」駅長会議

各地の「道の駅」の駅長さんが語る

「道の駅」はなぜ造られ、なにを目指しているか

建設省が第11次道路整備五箇年計画で、やすらぎとるおいのある道路づくりをめざして、おおいに取り組もうとしている「道の駅」について、既に先行して取り組んでいる全国の「道の駅」の代表者による「駅長会議」が平成四年一月二六日東京において開催された。

この座談会はその会議の様態を誌上再録したものである。

☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆

司会 それでは、コーディネーターでいらつしやいます山形先生にご挨拶をいただきたいと存じます。

山形 「道の駅」のコンセプトに相当するサービス施設は、供用中のもので二六六、建設中のもので八八、計画中がなんと四四七あります。それから、道路保全技術センターで「道の駅」に対する提案」という作文を募集しましたところ、四〇〇点以上の応募がありました。そういうことを見ましても「道の駅」がいま道路ユーザーや地域の方々から非常に望まれている施設ではないのかなと考えております。

今後、ここにご参加の皆様方がこれだけ多くいらつしやるというこ

座長 茨城大学工学部教授
パネリスト
中山峠健民センター
べに花の里パーキングエリア
信州新町地場産業センター
マリンドリーム能生
パスカル清見
グリーンオアシス朝来町村おこしセンター
お台場公園サービスセンター
瀬戸町農業公園
ゆうステーション
建設省道路局国道第一課長

北海道喜茂別町
山形県河北町
長野県信州新町
新潟県能生町
岐阜県清見村
兵庫県朝来町
鳥取県大栄町
愛媛県瀬戸町
熊本県小国町

山形 耕一
津谷 正明
松田禮一郎
宮尾 栄一
室橋 隆
松葉 晴彦
黒川あや子
前田 八郎
井上 善一
宮崎 俊
松浦 佐

とで、ますます多くの「道の駅」ができていくと思いますが、これらが道路利用者のニーズをとらえて運営され、また、これらの多くの駅がシステム化され、うまくネットワーク化されてきますと、道路利用者にとっては非常に利便性の高い、信頼される一つのサービス体系ができてくると思います。一方で、これを放っておくと、まがいもの「道の駅」ができてしまつて、ドライブインとどこが違うのかという話になる恐れもあるのではないかと思います。

本日の主旨は、そういうことを考えましたときに、いままで実際に運営されてこられた市町村の代表の方々が、今後「道の駅」になっていくであろうということで、プレ「道の駅」とでも申しましようか、これから「道の駅」をやつていこうとされる方々に、「道の駅」の概念、求められるサービス、運営の方法のノウハウについて伝えていくことが一つの主旨かと思ひます。そして、道路利用者にとってより便利でより信頼される「道の駅」のあり方について意見交換をしていこうというのが二番目の目的かと思ひます。三番目は、地元市町村の振興、地域情報の発信、交流という見地から、「道の駅」の活用の仕方や仕掛け方、アイデアの交換といったことを少し話し合つていただければと思ひます。四番目は、これは非常に大きな目的だと思ひますが、「道の駅」の駅長さん、あるいは運営者の方々により、「道の駅」を



山形 耕一氏

(参考) 「道の駅」候補箇所調査について

平成4年9月から10月にかけて、全国の市町村を対象に「道の駅」のコンセプト(“休憩機能、情報交流機能、地域の連携機能をもつた、地域とともにつくる個性豊かなにぎわいの場である”)に一致する施設がどの程度あるか調査した。

結果は次のとおりであり、既に供用中、又は事業中の施設が約350箇所あった。

また、400以上の市町村が「道の駅」の計画、構想をもっていることがわかった。

(単位：箇所数)

| | 一般国道 指定区間 | 一般国道 指定区間外 | 都道府県道 その他 | 合計 |
|-----|--------------|---------------|--------------|-----|
| 供用中 | 88 | 83 | 95 | 266 |
| 事業中 | 38 | 24 | 21 | 83 |
| 計画中 | 180 | 155 | 112 | 447 |
| 合計 | 306 | 262 | 228 | 796 |

全国で結びつけて体系化していくきっかけになるということです。

いま人気のあるスポーツに駅伝がありますけれども、あれは駅伝になつてきていることに意味がある。「道の駅」もやっぱりそういうつながりを持つてこそ、あるいはネットワーク化されてこそ、非常に意義が高くなるのではないかと考えております。

早速パネルに入りたいと思ひますが、その前に国道第一課の松浦課長さんから、総括的な「11次五計」の話をお願いしたいと思います。

松浦 「道の駅」の構想は、中国地建あるいは中部地建等ですでにいろいろなかたちでスタートしておりますが、「第11次道路整備五箇年計画」のなかで、やつと行政として取り組もうとしております。

「道の駅」という語源ですが、大宝律令のなかに「駅」という言葉がすでに出てきております。いまのキロ数でいいますと、一六キロごとに駅を置いて、ここに馬を置いて、馬を乗り換えるとか、人がそこで宿泊するというものが、このときに初めてできているわけでした。

「駅」はいまは「馬」偏に「尺」と書きますが、かつては換えるという意味の「驛」を使い、「驛」と書いていました。そういうことで駅がスタートしたわけですが、日本に鉄道が敷かれ、鉄道の乗り換えが駅ということになり、駅をとられたという感じになっています。ぜひとも道路にも駅をつくってほしいということ、いま皆様方いろいろご苦勞なさっているところだと思います。

大化の改新以降、道路整備は進んだといいますが、やはり歩く道であつたわけでして、明治時代になりまして、日本は鉄道優先の施策で、細長い日本列島の長い距離を運ぶということで、まず鉄道が先に整備され始めました。しかし、戦後になりまして、産業・経済の発展にはどうしてもクルマが必要だということで、昭和二九年に「第1次道路整備五箇年計画」が策定され、それからやっと本格的な道路整備が進んできたという状況です。

そういつたことで、どうしてもクルマを流すための道路の整備が先行して、どちらかといいますと人はないがしろにされてきたという面がないわけではないと思っています。

総理府が平成三年二月に行いました世論調査の結果では、「道幅が狭い」「路上駐車が多い」「歩道が少ない」というようなご不満が結構大きく出ております。こういったことを踏まえまして、「第11次道

路整備五箇年計画」については、豊かさが感じられるような道づくりをしていきたいということで考えております。

「道の駅」は、快適性向上のための道路整備ということ、いままではどちらかといいますとクルマ中心と思われがちな道路整備だったわけですが、これからは「歩きたくなる歩道」を考える。あるいは、いままでの流れを重視した道路政策に加えまして「たまりの機能」を入れようということで、今日のテーマの「道の駅」のようなものも積極的に整備をしてほしいということ、です。

山形 本日のパネル・ディスカッションにあたり、すこしテーマを割り振ってございます。

まず、第一のテーマであります、道路利用者が道路サービスに何を求めているのだろうか、「道の駅」に何を期待しているのだろうか、というあたりからご発言をいただいでいきたいと思ひます。

へパスカル清見

山形 岐阜県清見村の「パスカル清見」という「道の駅」の事務局長の松葉晴彦さんからお願ひしたいと思います。

松葉 私どもの「道の駅」は名古屋から二時間、飛騨高山からは一時間です。通称「飛騨せせらぎ街道」でして、国道でいいますと二五七号線です。飛騨高山というと、どうも高山のイメージが強いのですが、飛騨は高山を中心にして全部で一五カ町村あるわけです。年間二八〇万人の観光客の方が見えますが、飛騨へ入るいちばん大きいルートとしては国道四一号线があり、もう一方としては「せせらぎ街道」があるわけです。

この「せせらぎ街道」のなかに「パスカル清見」があります。昨年



松浦 健氏



松葉 晴彦氏

五月にオープンしましたが、この建物は南フランスの農家がモデルになっておりまして、見た感じがちょうど駅舎というか、駅のような感じになっております。

今年の七月、八月に「道の駅」という看板を掲げ、ほかの看板は一切取りはずしました。「道の駅」という看板と、大きい「清見駅」という看板と、二つだけにしたわけです。そして、これだけ人が入ってくれて、対応におおわらわでした。盆の頃や一月の連休のころは、一日に四、〇〇〇〜五、〇〇〇人入ってきました。当初、普通は平日ですと二〇〇〜三〇〇人、日曜日で一、〇〇〇人ぐらいということで、活性化のなかで計画したものが、実際には四倍、五倍の人間が入ってくるわけです。これにはたいへん苦労しました。

「パスカル清見」は、正職員が一〇人、パートが三人いまして、平均年齢は三四歳ぐらいですが、この者については毎朝朝礼をし、半月に一回は全員の検討会をします。これは「道の駅」に指定される前からやっておりますが、われわれとしては、村長が理事長ですので、どちらかといいますと、飛驒一五カ町村の玄関口として、飛驒の名誉に賭けて、来たお客さんたちには何が何でも「心のサービス」をする。これについては徹底しています。だから、ついていけない従業員、職員については、三人ほど辞めてもらいました。

お客さんというのはわがままで対応が悪いとか、いろいろなことを言いますし、「道の駅」というかぎりは官公庁がやっておるんじゃないか、という話で、いろいろなトラブルがありました。

今年の四月以降の実績として二五万人が「パスカル清見」に入られたわけですが、我々としては、皆さん方に二度も三度も立ち寄っていただくように、「道の駅」というよりも「心の駅」ということを常に訴えていきたいと思えます。飛驒高山を中心に飛驒に入られる方々の玄関口であることもあつて、飛驒の心というのはいいな、飛驒の人にはまだ素朴さが残っている、人に優しい、親切だな、ということをまづ売っていきたいと思えます。

特産品の売上も、たいへん人が入ったお陰で、一億四、〇〇〇万円ほどになりました。当初、今年の計画は九、〇〇〇万円でした。

いずれにしても、われわれとしては、一度立ち寄ったときに、なんだ、こんなところはもう来たくないな、ということにならないようにしたい。過去に自分がそういう経験をしたことがあるわけです。ですから、「道の駅」については、「心の駅」として、何度立ち寄ってもいつ来ても親切だな、ということ売っていききたいと思えます。

グリーンオアシス

朝来町村おこしセンター

山形 次に、兵庫県朝来町で「グリーンオアシス朝来町村おこしセンター」で「道の駅」をやっておられます黒川あや子さんをお願いしたいと思います。

黒川 朝来町は兵庫県のほぼ中央に位置しております、国道三二二号線沿いにあります。神戸よりクルマで約九〇分、但馬の南玄関口に位置しております。人口は約七、六〇〇人、面積は約一三〇km²で、



黒川あや子氏

町の九三%が山林に包まれております。昭和五九年に国道三二二号線が開通しましたが、当時は年間三〇〇万台の道路利用があり、現在では約一、〇〇〇万人以上のドライバーの交通機能となっております。

朝来町では、この交通機能を使って、ドライバーの方々に何とかとどまっていたらどう、観光、活性、町で何か、というところで「グリーンオアシス朝来町」を設置いたしました。全体の施設としましては休憩機能、情報交流機能、地域の連帯機能をあわせ持った、地域ともにつくる個性豊かな施設です。

さらに、但馬の南口玄関に位置しております、道路利用者が安心して走れ、走りやすくということで、国道を走るドライバーの方々に注目していただくよう、施設等のハードウェアの整備の面ではたいへん苦労いたしました。シンボルタワー、情報センター、風車の建物、一円電車、文化遺産など、人の集まるオアシスとし、また、たいへんユニークな、「人」の文字の形のデザインをつくり、魅力あふれる施設としています。

人と人、人と地域の交流により、地域が持つ魅力を知っていただき、但馬の各地域に関する情報を提供いたしております。また、情報資料室には、サービスの向上の面から、ドライバーの方々、家族の方々

気軽に休んでいただくために、気兼ねせずに赤ちゃんにミルクを飲ませたり、おしめの取り替えをしていただくように配慮し、ベッドなども用意しております。ソファやベッドで、子供たちがたいへん喜んで休息しています。

この施設全体は国の土地にあり、建物は県の補助金の対策事業でやっております。国、県、町の合意に基づき、町が起債しております。

本当はもっと詳しく内容をご説明したいのですが、どうぞ一度朝来町においでくださいませ。人と人、人と地域の交流により、地域が持つ魅力を知っていただくために、すばらしい建物が完成しました。そして、でき上がった商品、特産品の販路をどのように広げていくかということで、皆さん、たいへん苦労しました。「グリーンオアシス朝来町」ができてからは、テレビ局、新聞、雑誌等、本当に皆様にご協力いただきました。平成四年度は一億四、八〇〇万円の売上を示しております。とくに特産物をとり上げておりまして、消費者は何を求めているか、マスコミの影響は大きく響き、信用度を上げ、ニーズに答えることができました。町のイメージをつくることは本当に大変なことだと思っておりますし、非常にエネルギーが必要です。

朝来町は「水と緑のロマンの町」であり、人も好奇心旺盛でございます。今日ここに至って、「道の駅」に選ばれましたことは、選択眼があったともいえると思います。グレードの高いイメージを持つことは本当に大切ではなからうかと思えます。町のインパクトを与え、イメージアップをし、知名度を高めるためには、人とかかわっているサービス業ですので、一人ひとりのグレードアップが原点だと思っておりますし、気配りがたいへん必要だと思っております。

いつでも自由に休息し、トイレを利用し、リフレッシュして、次の目的地へとマイカーを走らせていただきたいと思います。マイカーを

使つて観光に出かけましても、目的地に直行すれば、途中にどんな町があつたかということが全然わからないというケースが多いと思います。村おこしセンターに寄っていただきますと、それぞれの土地の観光、物産を仕入れることができ、より有意義な旅ができると思います。さらに、飲食の空き罐など、ゴミをクルマの窓から投げ捨てることも減ると思いますし、長時間の運転で疲れた体を休めていけば、交通事



故も少なくなる可能性があります。

人やクルマに通過されるだけでは町の発展性にぎわいもなくなると思います。スピード化・情報化時代にあつても、人をもてなす温かさ、ホスピタリティが道路施設にも求められているのではないかと思います。このような実態を目の前にし、さらに特色ある施設として頑張っていきたいと思ひます。

今般、「道の駅」候補に推されましたことで、朝来町といたしましても、さらに事業を発展させていきたいと考えております。今後とも関係機関のご支援、ご協力、重ねてよろしくお願ひいたします。ありがとうございます。

山形 ニーズという面からいえば、赤ちゃんや子供たちが休むというのは、自動車旅行の場合には非常に重要な機能だと思ひます。あるいは、ゴミの処理が指摘にありました。もう一つ、私が大事だと思つたのは、通過されるだけの町ではないというイメージです。これからの「道の駅」といったとき、自分たちの存在とか自分たちの文化の認識は非常に重要なテーマになつてくるのではないかと思ひます。

〱 瀬戸町農業公園 〱

山形 それでは、次に愛媛県瀬戸町の「瀬戸町農業公園」所長の井上善一さんからお願ひいたします。

井上 佐田岬半島は細長いことでは日本一といわれておりますが、高すぎて自立できないので寝せてあるというトツポ話があるんですけども、もともと国道一九七号線が海岸線依いに曲がりくねつて、非常に狭い道路でした。それで「一九七」という名称から「行くな国道」と酷評されたぐらい悪い道路でしたが、ちょうど半島の尾根を縦



井上 善一氏

走するようになかたちで、昭和六十二年一二月に道路が全線開通しました。もともと半島の尾根の部分を通っていますので、沿線には施設がまったく何もないところなんです。一般道路ですけれども、信号がないのが大きな特徴です。ですから、宇和海、瀬戸内海の両海を眼下に見下ろしながらドライブするという、非常に観光的な要素のある道路です。その道路ができて、ずいぶんお客さんが来ましたが、休憩施設がないということで、マスコミにもずいぶんたかれました。トイレがない、休憩施設がない、駐車場がない、とないないづくめで、当時ずいぶん苦労しましたけれども、現在、沿線に施設をつくって、「瀬戸町農業公園」という名称で管理をしています。

この沿線にはほかに休憩施設がないものですから、私は、「道の駅」の一つの大きな機能といえますか、道路利用者へのサービスは、地域情報の提供じゃないかと思えます。とくに、町が経営しております関係上、そこへ行けば地域の情報は何でもわかるということではないとダメなんじゃないか。たとえば、半島地域のよその町も含めて、いろいろな施設の場所や中身のご紹介、時間、距離について、女性職員も含めて、どの従業員に聞いてもお答えできるように心がけております。そういう意味では、「道の駅」は町の玄関に当たると考えています。玄関はお客様をお迎えする場所で、そこで笑顔をお客様をお迎え

し、もてなしをすることが、「道の駅」の役割として、道路利用者に対するサービスとして大事であると思えます。

半島道路にはトンネルが結構あり、ライトをつけたまま駐車されて、バッテリーが上がるといことは年間しょっちゅうありますけれども、ブースターケーブルを持って、いつでもサービスをしています。それから、釣りの情報や宿泊施設の情報はもちろんのこと、ありとあらゆる要望にそこでお応えし、町の玄関としての機能を果たし、案内役をすることが、私のところの「農業公園」の機能としていちばん重要だと考えております。

それから、「道の駅」が道路利用者にある程度定着していくためには、そこへ行けば、こういうことは必要最小限のサービスが受けられる、という便利さがあるかというと思います。地図に「道の駅」が表示されると、ドライバーが寄って、必要な情報を受けるといことに将来的にはなるんじゃないか、なればいいな、と考えます。

山形 「道の駅」に行けば、少なくともこれだけのことはやってくれるという、頼りがいのある「道の駅」という話が出てまいりました。それから、そこへ行けば地域の情報がすべてわかるということが、非常に大きな役割ではないかという指摘をいただきました。ありがとうございます。

へべに花の里パーキングエリア

山形 それでは、次のグループに移らせていただきまして、「道の駅」を通じて何を狙っていたのか、その効果はどうか、運営上のご苦労は何か、というあたりを主題ににお話しただければと思っております。

山形県河北町で「べに花の里パークングエリア」を運営されています。す松田禮一郎町長さんにお話をお願いしたいと思います。

松田 「道の駅」が作られることについて、国のほうの採択の決定をいただいたわけですが、実は、私は、町を取り巻く高速交通網がいま非常に進められておりますので、そうしたことを踏まえて、町のいろいろな情報を提供し、町のいろいろな物産を紹介するような施設をぜひつくりたいと考えておりましたのが、ちょうど昭和六〇年ごろです。高速交通網といいますと、私の町の役場から八分で山形空港に行けます。そして、九年ほど前にターミナルが改築されて、滑走路が東のほうにあったのが西側に来まして、ちょうど空港が私の町の表玄関というかたちになったわけです。

古い歴史をちょっとひもといてみますと、町の東、空港との間に最上川が流れています。河北町は紅花や米を舟で下し、さらに、酒田から北前船に積み替えておりました。京都・大阪のほうと非常に交流があった船着場といえます。物産の集積をした町でもあります。帰りの荷物で京都の文化が直接数多く入ってきておりました。無理に言えば「河の駅」ともいえるような状況で、町が発展してきたわけです。現在では、空港に非常に近いということで「空の駅」という呼び方もできるのではないかと思っております。

さらに、東北中央自動車道が基本計画になっておりました。一部、空港周辺から整備計画に格上げになっておりますので、早晚それが整備されますと、私の町から三分ぐらい、ちょうど「道の駅」から三分ぐらいの場所にインターチェンジができることになっております。また、横断道の山形自動車道ができ、これが宮城県から横断し、まして日本海側の酒田まで通るわけですが、供用されているのは隣の寒河江市まで、そのインターまでは十五分です。

そんなことで、高速交通に非常に便利のいい地域ですが、しかし、ドライバーが数多く国道二八七号を通りますけれども、全部バイパス的な道路になっておりますので、通過するかたちになっております。そうした方々にぜひ町にとどまっていたら、町の文化に触れていただきたいと思います、昭和六一年ごろから、町の物産なり文化をご紹介する施設をどうしてもつくりたいと考えていたわけです。

町の形態は、道路政策もそうですが、特に都市局サイドの事業も多く入れておりました。下水道が約四七%、区画整理は、山形県の四四市町村のうち四番目ということで、約八〇haほどやっています。そういうなかで、ただ道路をつくる、区画整理をするというだけではなく、今年の六月に議会でも「美しい町並み景観条例」をつくりました。いままでも「生け垣奨励条例」がありましたけれども、それをさらにスケールを大きくして、町全体の町づくりのなかで、特性のある、潤いのある、安らぎの持てるような町づくりをすること、**「美しい町並み景観条例」**をつくられたわけです。

今回、「道の駅」も一つの国道の中に位置づけられましたが、実は、「道の駅」という名称にはなりませんけれども、街路事業の中で、今年も完成した道路が一本あります。車道と歩道をつくるのは補助対象になるのですが、それだけでやっては味気ない道路になるので、その道路をつくるために家屋移転をした場合には、その残地を町で買収して、公衆用のトイレや東屋をつくるのか、ベンチを置くとか、植栽をするとか、道路に付随する空間をつくらせておきます。街灯の形をどうするのかなど、いろいろなことで文化性を高めるような道づくりをし、それがひいては町づくりになるということを目指しながら、いまやっております。

道路だけではなく、区画整理のなかの道路なり街路なり、そうした



松田 禮一郎氏

空間を大事にしながらくらなくってはいけないのではないかとということ、いま取り組んでおります。とくに区画整理のなかでも、五町歩ほどの公園を町の中央部につくっておりますけれども、これはいろいろな制度のなかで大変な事業です。補助対象率が五〇%、補助率がその二分の一で、実質的には四分の一にしかならないのですが、補助対象だけの整備では立派な公園にはならないということで、けやきであれば直径五〇cm、あるいは一本三〇〇万円とか五〇〇万円の樹木ということ、今回もそうした樹木を準備しておりますけれども、伽羅は一本で一、〇〇〇万円というものも契約しています。どうせつくるならば、三〇〇年、五〇〇年後に残せるような町づくり、公園づくりを目指さなければいけない。ただ補助対象の制度による施設をつくっただけでは間に合わせになってしまうのではないかと。

そんなことを考えながらやっておりますので、町をながめても楽しい。あるいは、私の町はそばがおいしくて、そば屋がたくさんありますけれども、食べ物も非常においしい。あるいは、見るべき文化も非常にあります。見ても味わってもいいという町の文化の情報を提供しながら、「道の駅」を一つの拠点として、いろいろな情報を紹介し、町にとどまっていたような見がいのある町づくりをしていかななくてはならないのではないかと。こんなことでいま構想をつくっております。

施設そのものは三階建てで、延べ一、〇〇〇㎡ぐらいですが、一階は物産の販売、二階は最上川の動植物、地場産業、観光地の紹介、三階は三六〇度ガラス張りにして、全部展望がきくような施設にしたいということ、いま構想を固めている段階です。

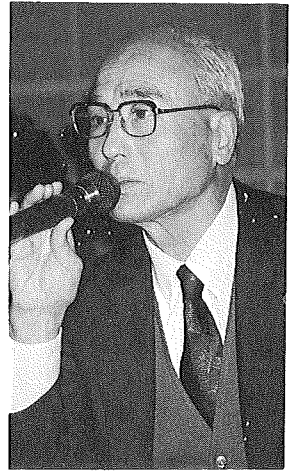
山形 町の文化をぜひお知らせしたい、バイパス的な道路とか交通網のなかで、ぜひ町にとどまっていたいただきたいというお話がございました。それから、残地をうまく利用しながら付帯の施設を整備されている様子がよくわかりました。

〽 お台場公園サーブリエリア 〽

山形 次に、鳥取県大栄町から「お台場公園サーブリエリア」というかたちで運営されております、町長の前田八郎さんからお願いたします。

前田 鳥取県といいますと、皆さんは、大山、鳥取砂丘、松葉がにを思い起こされると思いますけれども、鳥取県西瓜はこれから松葉がにに匹敵する一つの商品になるのではないかと思っております。その西瓜の産地が大栄町です。全国でもいちばん甘くておいしい西瓜だという評価を得ております。なお、砂丘畑で生産する長いもの産地です、これは西日本でただ大栄町だけです。そういう農業の町でして、鳥取県のちょうど中央部に位置するところです。たいへんなだらかな町で、面積は三六km²、農地はだいたい四〇%です。

町の活性化のためにお台場という史跡を活用しました。これは、幕末に外国船に対する砲台が築かれたところで、原型がそのまま残っておりまして、大砲を七門据えつけていましたけれども、砲激戦を交えることなくして明治維新を迎えたわけですが、そのお台場公園を中心



前田 八郎氏

にして町の活性化を図りたいということで、「お台場公園事業」を実施いたしました。平成三年度に完成いたしました。

お台場史跡を中心として、だいたい一〇haありまして、テニスコート、多目的広場、子供の遊び場を兼ね備え、駐車場は四〇〇台で、日本海に面する公園です。もちろんキャンプ場もあります。

そして、これまでは役場の前、町の中央部を通っております国道九号は、たいへん交通量が増えてきてまして、お台場公園にバイパスが開通することになりました。その開通がたまたまお台場公園の開園と一緒にになりました。

私は、建設省倉吉工務事務所に出かけまして、所長さん、なんとかお台場公園の活性化のために駐車場をつくっていただけないだろうか、と提案をいたしました。所長さんはたいへんご理解くださいまして、頑張つてやろうということ、当時の地建局長にたいへんなご配慮をいただきました。よし、それならつくつてやろう、ということ、「道の駅」が開設されました。お台場公園の開園、町の活性化、これにさらに活性化を与えてやろうという深いご理解の下にできたのが大栄町の「道の駅」です。

これは平成四年四月に開設しておりますが、四二aばかりの立派な駐車場がありまして、普通車五〇台、大型車一四台ぐらい入れます。

立派に公園化されまして、立派な街灯もつけていただいております。四二aほどは建設省で購入していただきましたが、土地の区画が立派になりますので、一二aを町で購入しまして、六〇aの敷地で「道の駅」を開設しました。建設省が購入したところが駐車場、町が購入した一二aの敷地に、町営のサービスエリアを一億二、〇〇〇万円ばかりかけまして建設しました。そこに商工会系統のお台場観光株式会社、農協系統の(株)大栄共同開発の二つを設立していただき、その二つの株式会社は町営の建物を貸しまして、そこで経営しています。建設省、町、商工会系統・農協系統の株式会社の三者で経営しているわけです。

これまではJ Rの駅が町の玄関でしたけれども、ちょうどお台場公園が大栄町の中央ですので、これからは国道の「道の駅」が大栄町の表玄関になるということです。ここから役場庁舎までは約一キロありますので、その道路の開発を現在実施中です。そういうことで、ここを大栄町の表玄関にしたいと考えております。

お台場公園を開設しましてから、来訪者が年間一二万四、〇〇〇名ございましたが、今年の平成四年四月から一〇月までの七カ月間でだいたい一七万五、〇〇〇名ほどを数えております。サービスエリアを訪れたお客さんは三万五、〇〇〇名、一カ月に七、〇〇〇名とらえております。ここでは、先ほど申し上げました大栄町西瓜、長いもを提供し、また、鳥取県でいちばん農業の盛んな野菜どころですので、新鮮な野菜をどんどん販売しております。こういう状態で、両会社とも現在黒字経営をしていたらいい次第です。

私は、「道の駅」の内容改善を図りまして、そして、大栄町の活性化を将来図っていききたいと思っております。農協系統、商工会系統でイベントを考えていただきました。現在実施しているような次第です。お台

場公園のほうのイベントとしましては、七月上旬に、すいか・ながいも健康マラソンを実施しておりますが、参加者が五、〇〇〇人、県外からの参加者が二千数百人と、西日本では一番にぎやかな健康マラソン大会だと思っております。

最後に一つ提案をさせていただきますと思います。この立派な「道の駅」を開設していただきましたことを、私は非常に感謝しておりますけれども、これからは「道の駅」の開設を組織化し、国道のグループとか中国管内あるいは全国組織をつくっていただいて、情報交換の改善をし、各々の「道の駅」が発展するようにお願いしたいと思います。

山形 国、県、町が共同して「道の駅」をつくっていったたいへんいい例だと思います。町の中で商工とか農業の方たちが一緒になって「道の駅」を運営していくといった方向でのいい例だと思います。それから、町の新しい玄関づくりといった発想からも、「道の駅」のいい点を述べていただきまして、ありがとうございました。

へ マリンドリーム能生 へ

山形 引き続きまして、新潟県能生町から「マリンドリーム能生」ということで、能生町の助役の室橋隆さんをお願いしたいと思います。室橋 「マリンドリーム能生」のいわれですが、私たちのところは国道八号に沿って、都市公園であります能生の海洋公園一帯の愛称として「マリンドリーム能生」と呼んでいただいております。

私たちの町は新潟県のいちばん西南端でありまして、富山市、長野市、長岡市からは約一〇〇キロ、新潟市、金沢市から一五〇キロのところにあります、人口一万二、〇〇〇人程度の小さな町ですが、

海や山など自然が非常に豊かでありまして、四季の変化は明瞭ですが、反面、冬の間は非常に自然の厳しさが見られるわけです。

昭和六三年に北陸自動車道の全通など、高速交通体系の整備がされまして、それと前後して、町で実施いたしております温泉開発や海洋公園の整備をはじめとする地域活性化のための基盤の充実に、地域の振興に取り組んでいるところであります。

「マリンドリーム能生」は能生漁港に隣接して国道八号に接した海岸部を、北陸自動車道の建設時にトンネルのズリが出ましたので、約四万六、〇〇〇㎡を埋め立てて、約五・六haの公有地を造成したわけです。それに合わせて丘陵部一二haを入れまして、海洋公園全体が一七・六haになっておりまして、これを通称「マリンドリーム能生」と呼ばせていただいております。これらは、自動車道の厄介者のズリを利用する、町が公有地をつくりたかった、国道の線形を改良したい、というような三つの事業が連携して、うまくいった例ではないかと思っております。

この公園はいろいろな施設が集中して整備されております複合施設ですが、天気の良い日には遠くは能登の山々あるいは佐渡を望むことができます。山形県境から親不知に至る約三〇〇キロに及ぶ新潟県の長大な海岸線です、夕日の美しさとともに、マリンスポーツやドラッグの好条件を備えていることから、新潟県では日本海沿いの国道を広域観光ルートということで、日本海夕日ラインということで設定させていただきまして、施設の設定やイベント等を行っているところであります。

能生町の観光物産センターのことでありますが、海洋公園の中心的施設が株式会社能生町観光物産センターでありまして、能生町は古くから海と深くかかわってきたということで、それらの特性を生かし、主要産



室橋 隆氏

業であります漁業あるいは回船業でにぎわった歴史等を紹介するとともに、かに、鮮魚をはじめとする地域の味覚や特産物をふんだんに提供しながら商工振興を図ることを目的にした施設です。

広域的に見ますと、県西部における広域観光ルートの拠点であるとともに、北陸道沿線での一つのポイントでもあります。また、町内で見れば、いろいろな温泉の開発等に合わせまして、スキー場など、施設のネットワークを形成する中心施設ではないかと思っております。

この設置主体につきましては、いままでお話しましたように、能生町が五〇%出資しました第三セクターで、株式会社能生町観光物産センターが管理、運営に当たっております。したがって、社長は町長でございます。町から二人の職員を派遣して、会社の職員と七名で運営に当たっております。施設の運営等につきましては、物産販売店と海の展示室は直営で行っておりますけれども、それ以外の店につきましては、一九の町内の業者がテナントとして、それぞれ独自に営業をしております。また、全体の運営の基本といたしましては、国道八号のオアシスとして、皆さんから信頼していただける事を目標に、明るくきれいで親しみのある施設運営に努めているところでありますし、また、町の顔として、付近の観光案内や道路案内など、情報提供を行っております。利用者から好評をいただいているところであります。

利用の状況ですが、平成三年度には年間約五六万人の利用客がおりまして、その半分は七月、八月の海水浴シーズン、お盆の帰省シーズンに利用していただいておりますが、来訪地域としましては、京阪神地域、あるいは県内を除けば長野県、富山県からの利用が約四〇%ぐらいになっておりまして、ここにも道路の多面的な意味があるのではないかと思っております。

以上、能生町と「マリンドリーム能生」について、概要とその効果についてご説明申し上げましたが、最後に「道の駅」として連携することによる期待について、少し述べさせていただきます。先ほど申し述べました日本海夕日ラインのように、一本のラインで見れば、それぞれの駅が特性を生かし、ほかの駅と機能を補完し合いながら連携することにより、点と線が面と広がり、地域全体に大きな魅力と活力を生み出すものと考えております。

高齢化社会を迎え、高齢者のドライバー、あるいは若年の女性ドライバーの割合が多くなると予想されておりました。高速道路には一定間隔でサービスエリアやパーキングエリアがあることにより、非常に安心して走行できるわけですが、一般道路におきましても、統一的なロゴや統一ランドマーク等を使用いたしまして、一定以上の機能やサービスを持つ駅があれば、利用者には便利なのではないかと思えます。「道の駅」は、安心して運転のできる環境づくりと、地域の個性を生かした出会いの場として、これからも重要な役割を果たしていくものと思っておりますので、これらを含めました整備の拡充が行われますことを願いまして、簡単ではございますが、説明に代えさせていただきます。ありがとうございます。

山形 観光物産センターというかたちで、うまく施設を運営されているということですね。それから、トンネルのゾリの利用は大変だっ

たと思います。用地の問題は非常に大きなことになると思いますが、そういう点では非常にうまく利用されている例だと思います。そのほかに日本海夕日ラインなどのご提示をいただきまして、どうもありがとうございました。

へ ゆうステーション

山形 第三のセクションとして、地域活性化と道路設備、さらには「道の駅」の役割、重要性といったことをテーマに含めてお話しただければと思っております。

では、熊本県の小国で「ゆうステーション」を運営されていらつしやいます、町長さんの宮崎暢俊さんをお願いしたいと思います。

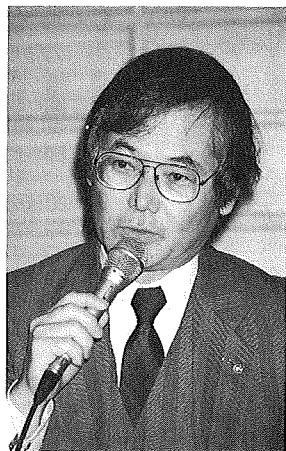
宮崎 「ゆうステーション」が誕生しました経緯は、先ほど、街道の駅だったのが、いつの間にか鉄道に駅をとられたという話がありました。実は小国の場合は鉄道の駅だったのを道路の駅に変えたのです。久大線の森駅から宮原線という鉄道が走っておりまして、その終点の駅が肥後小国駅だったのですけれども、真先に廃止受け入れをしました。廃止受け入れを積極的にしましたのは、クルマ社会の流れのなかで、とくに山村地域等では鉄道は消え去る運命にあるのだったから、やはり時代の流れに即したかたちで、クルマ社会に沿ったかたちでの展開を図っていったほうがいいんじゃないかということで、先ほどの道路状況から払い下げを受けました駅跡地二〇、〇〇〇㎡にバイパスを組み込むことを提案し、それを受け入れてもらいまして、現在バイパスが入ってきています。

それから、鉄道廃止とともに転換交付金という国鉄の補助金が交付されますので、その補助金一億円を使いまして、町費約四、〇〇〇万

円と合わせ、一億四、〇〇〇万円ぐらいでつくりましたのが「ゆうステーション」という建物です。一階は町の紹介をする情報コーナーと特産品を展示販売するコーナー、二階は町民のためのギャラリーとなっています。町のシンボルとしての建物、通りかかった人、あるいは小国町を訪れた人に最初に訪れてもらう施設であるとともに、町民の人たちにできるだけ日常的に出入りしてもらって、そこを訪れた人と触れ合ってもらいたいという気持ちも、その建物に込められておりまして、オープニングのときには結婚式もやってもらいました。駅跡地は現在は「ゆうステーション」関係で三分の一しか活用されておりませんので、今後三分の二の活用を図っていく予定であります。建設省に「手づくり郷土賞」がありますが、その賞ももらっております。

これらは町の活性化の取り組みと当然関係してくるわけで、五九年の鉄道が廃止され、六一年から六二年にかけて「ゆうステーション」が誕生したわけですが、六〇年から小国町は「悠木の里づくり」という町づくりを始めております。悠久の年輪を刻む小国杉、悠然たる大自然、悠々と噴き上げる温泉あるいは地熱といった、小国の資源、特性を活用して町づくりを行っていくということ、その頭文字の「悠」をとりまして「悠木の里」という名称をつけました。ゆうステーションの「ゆう」は平仮名ですが、「悠木の里づくり」の関連の名称です。

どこに関係があるかといいますと、木造立体トラスという、小国杉を活用した新しい構法による木造の建物で、写真をご覧くださいますとわかりますように、とても木造とは見えないと思います。なぜ新しい工法とデザインによる木造建築に取り組み始めたかといいますと、鉄道からクルマ社会へという考えと同じように、在来工法の木造建築だけにとどまっていたら、おそらく林業地としてはあまり努力をして



宮崎 俊氏

いないということがいえるんじゃないかと思つたわけです。非常に高度な工業化社会のなかでのすばらしい建設用材との組み合わせ、あるいはハイテクのコンピュータを使ったデザインや、安全性を示すといったソフトとの組み合わせを、小国の杉とともに積極的に採り入れていこうということです。

それとともに、そういう取り組みを、農業をやっている人たち、林業をやっている人たち、商業を営んでいる人たち、工場生産で、たとえば縫製をしている人たちに、積極的に自分の仕事をもう一度考え直して、新しい展開を図ってもらうきっかけにしたいということも込められた「ゆうステーション」の誕生であるというふうに考えていただきたいと思います。

現在、町の直営ですが、実質的には、三五歳ぐらいの青年にチーフとして委託し一〇名ぐらいが働いております。あまり売上にはこだわっていませんが、年間一億一、〇〇〇円から一億二、〇〇〇万円ぐらいの特産品販売で、経営は順調に行われています。ただ、「ゆうステーション」の姿は時代の流れとともに変わっていてもいいんじゃないかと考えております。以上です。

山形 町のシンボル、訪れた人との語り合い、イベントというようなかたちで、小国は鉄道の駅に代わって、新しい顔づくりに励まれて

いるご様子がよくわかって、貴重なご意見だと思います。

〈信州新町地場農業開発センター〉

山形 引き続きまして、長野県信州新町で「信州新町地場産業開発センター」を運営されています、事業局長の宮尾栄一さんからお話をいただきたいと思います。

宮尾 信州新町の地理的な位置は、長野氏と松本市を国道一九号が結んでおりますが、だいたいその中間地に当たるところにあり、人口は約七、五〇〇人で、人口がどんどん減っていく過疎の町です。

当「地場産業開発センター」もオーブンして約五年間が経過いたしました。当初、このセンター建設に当たっては、地元住民、議会等の方々から、採算面、運営面での疑問が出されましたが、お蔭様で、昨年の売上高は年間三億六、〇〇〇万円と、当初計画の約二倍を達成することができました。それと同時に、センターの一番の目的でした地域活性化の拠点という大きい目標に対して、私たちも、地元の農家の方がつくっている農産物を何とか表に出してあげたいということで、私たちセンターの大きな目玉といたしましては、地元農家が朝とりたての野菜を毎朝私たちの市場に持ってきますので、私たち職員一同で、市場に対してはかなり格安の値段でお客様にサービスしています。そうしますと、町を訪れるお客様にも好評ですし、地元農家の方も、自分達の手づくりの野菜でお金が取れるということで、地域住民にも観光客の皆さんにもいいし、信州新町の観光PRにも大きくつながりました。それがいちばん大きい収穫です。

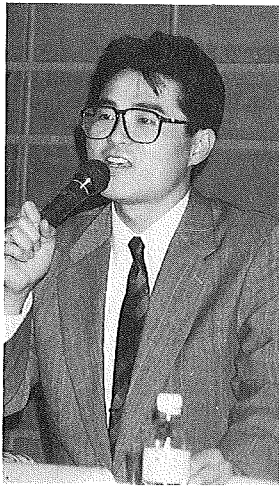
また、都市と農村の接点ということで、地元のみさび、梅、りんごなどを使った加工品に着手いたしました。現在一〇品目ほどの新製品

等を開発しました。梅のジュース、りんごのジャム等、たくさんありますが、それらも順調に市場にのってまいりました。

私たちがセンターの運営に、ついていちばん気を遣った点は、普通のドライブインとは違い、町が五〇%出資している第三セクターの会社ですから、まず、信州新町という名前を売ると同時に、お客様に対しては真心をもってサービスをすることです。前にお話しになった方が「心の駅」と言われましたけれども、やはり真心が私たちのいちばんのサービス点で、その真心のサービスが、五年経過して順調に推移しているこのセンターの姿であるかと思っています。

このセンターの運営については、職員は男子が三名、女子は物産販売で四名、地域の特産のそばとおやきの試食コーナーで五名ずつパートの人が働いています。

センターの運営面ですが、トイレと駐車場は二四時間オープンしております。とくにトイレでは、落書きに気をつけ、特に清潔にということを念頭に置いて、いつも管理しています。これから「道の駅」がどんどん広まるにつれて、管理・運営はどこでもいちばん大きな問題になってくるのではないかと思います。建設省の皆さんと私たちと本当にガッチリと手を組んで、なんとか「道の駅」という名にふさわしい、皆さんの憩いの場にしていきたいと思っています。



宮尾 栄一氏

山形 最初に採算性とか運営という話はどうなんだということで、いままでお話をずっと聞いておきますと、けっこう「道の駅」はみんなうまくいっているという印象を受けるところでございます。このへんは、いい例ばかりを拾っているのかなという気もしないではありませんが、道路というかたちで、川にたくさん魚が泳いでいるのをうまく釣り上げるのが地元の知恵であるということを考えて、知恵の絞りがいのあるところではないかと思っています。

もう一つ、トイレのお話が出ましたけれども、ドライバーの方々道を愛する、したがって、その休憩施設であるトイレも愛する、というかたちに、ドライバーと運営者の地元の方々が結ばれていく、心を通い合わせていくというところも、一つの「道の駅」の役割なのかなという気がしておりました。

へ 喜茂別町営中山峠健民センター へ

山形 最後になりますが、北海道の喜茂別町で「喜茂別町営中山峠健民センター」を運営されていらっしやいます、町長の津谷正明さんからお願いいたします。

津谷 喜茂別町はアスパラガスと馬鈴薯が特産品の町でして、また、日本一速いグレンデスキー場がこの二四日にオープンしております。人口は三、二〇〇人という非常に小さな町です。

札幌市の隣町ということだからでしょうか、交通量は全道一ということ、たいへんな交通量です。札幌市から喜茂別町まで一時間三〇分、千歳からも一時間三〇分ぐらいで、洞爺湖方面、ニセコ方面には三五分ぐらいということで、交通アクセスにはたいへん恵まれていて、国道二三〇号と二七六号が町内で交差しております、交通の

要衝になっている町です。とりわけ国道二三〇号沿いに位置し、札幌市に隣接しているところに中山峠がありまして、ここを通過する五六〇万の方がいるわけですが、その六割の三六〇万ぐらいの方が、観光客として私どもの施設に立ち寄ってくれているという状況です。本当に心からお礼を申し上げるわけでございます。

現在、頂上で「中山峠健民センター」を町直営で運営しております。九〇人の職員で年間約一三億円の商売をさせていただいております。ホテル、物産館、休憩所、スキー場をやっておりますが、その利用を見るときに、駐車場やトイレのグレードが問題になります。今日の旅行者の価値観が変わったというか、ニーズに変化が出てきたというか、そういうことに十分お応えできているかなと考えますと、そうでないなど日々反省しているところです。

旅行者にできるだけ快適な旅をいただくために、いままではクルマを止めて何かを食べるために休憩するということだったと思うんですが、よく見えていますと、このごろは目や耳から入ってくる色とか音を柱としたものを、休憩のときに求めている旅行者が多いのではないかと考えております。

駐車場やトイレはたいへん整備されないといけないのですが、もう一つ、非常に自由な空間があつていいのではないかと。その地域にし



津谷 正明氏

かない施設ですね。中山峠の開拓の歴史を見ますと、かつて駅通というのがありまして、行商の人が寄り、そういうところでいろいろな情報交換がされていきました。もう一つ、新聞社が伝書鳩の中継点をそこに持っていたことがあります。そういう歴史から、二年ぐらい前から交通博物館をつくってこういうじゃないかという話を進めていたわけです。そういうものを付加して、できるだけのサービスを旅行者に提供していきたいものだということで、いまプランニングをしているわけです。

また、四年前から私どもの町を挙げて取り組んでいる大きな仕事があります。町民の善意を何とか実現させようということで、とくに支笏湖方面から来る道路を中心にして、国道二七六号の沿線三キロぐらいにずっと花を植えて、通る方々に安らぎを感じていただき、安全運転をしていただくということをやってきました。開発局さんのご協力とか、いろいろな方のご協力を得て、いま実現しているわけですが、これをフラワーストリートといって、見事につくっております。最近ここに寄つて家族で食事をする方々がたいへん増えています。今日は国道の役割は、それぞれの地域の心を伝えるというコミュニケーションのスペースとしての役割を担っているのではないかと、私は強く感じているところです。

北海道は、数年前の国鉄改革によりまして多くの駅が姿を消しています。ご存じのとおり、北海道の場合は隣町に行くまで十数キロ、遠いところでは二〇キロ以上も距離があるものですから、国鉄の駅がなくなつたのはたいへん寂しいし、産業構造も相当変わってきました。そこで、とくに国道の整備が強く叫ばれていますし、道路沿いにゆりのスペースをとということで、国鉄に駅があつたように、道路に駅があつていいんじゃないか、という話がたくさん出てきたわけです。

北海道は寒さがとても厳しく、降雪も5mを超え、いまごろは路面が凍結しているので、スパイクタイヤを使っています。私の町でもだいたい九割りの方々がスパイクタイヤを使っています。吹雪のときは前がほとんど見えませんので、二〇キロの道のりで四時間ぐらいかかります。一〇年ぐらい前までは、風も強く雪も多いという吹雪のなかで、クルマが峠を上がれなくて、男性が運転して女性が後ろから押しているということがあったわけです。

これはいけないということで町営ガソリンスタンドを置いて、何とか応えていこうとしました。地元の町の呉服屋さんにはタイヤチェーンを置いていたでいて、その間でトラブッているクルマについては協力していこうということをやってきましたのですが、町営でガソリンスタンドをやりますと、一〇年ぐらい前ですと、四五歳の方で三五〇〇四〇〇万円ぐらいの収入ですかね。そのうち半分ぐらいが赤字になり、指摘もなかなか厳しいので、ちょっとダメだなということと、もう一つ、道路が非常に整備されたということで、今日はガソリンスタンドはやめています。しかし、将来は中継点としてしっかりやっていきたいなという考え方は持っております。

北海道はいろいろな特別な事情がありまして、私どもは、「道の駅」をぜひ国と一緒に共同作品としてつくり上げていきたいと考えているわけです。旅行者に安らぎを与えたいといつも思っております。旅行者に道路情報を的確に積極的に知らせていきたい。そして、「道の駅」を通して、都市と農村が具体的に交流し合い、心を深め合っていく、地域の活性化につなげていきたいと強く思っております。

北海道は特殊な事情もありますけれども、いま町が自分たち自身を売り込もうということで、各町村は頑張っており、私のところも、一生懸命頑張っております。ちょっとしたところに住民の心を表現してい

る町が多いということとを述べさせていただきまして、私の感じていることとお話を終わりたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

山形 中山峠の大規模な複合施設型の「道の駅」の例と、保つべきグレードみたいなことに少し触れられていたと思います。もう一つは非常時等を含めて、まさに頼りになる「道の駅」といった概念で、ガソリンスタンドをあえてやってみたとか、チェーンの販売をしてみるとか、そういうご協力も「道の駅」が背負う一つの重要な役割ではないのかなという気がいたします。

へ「道の駅」の今後の発展のために

山形 これで各パネラーのご発言は一通り終わりました。この機会ですので、ご質問、ご意見をいただきたいと思います。こんな「道の駅」にしたらいんじゃないかというご意見でもけっこうですので、ぜひご発言いただきたいと思えます。

松浦 きょうは、各地方の「道の駅」を運営しておられる皆様方に非常に貴重なご意見を聞かせていただきまして、私ども、非常に参考になりましたし、また、これから「道の駅」駅をつくっていくという会場にいらっしゃる皆さんにも非常に参考になったのではなからうかと思えます。

用地の問題でも、河川敷を使ったり、残土処理場を使ったりして、非常に苦労されたり、地元の特徴を何とか出そうということで、皆さんの非常に苦労しておられる様子がよくわかります。

われわれも、「道の駅」については建設省としては何とか、皆様方のお手伝いをしたいということで、「五箇年」にも挙げていますし、

来年度の予算要求にも上げさせていただいております。休憩機能と、情報交流機能ということで、休憩機能のなかでは駐車場の用地や休憩施設、トイレ等の建設、情報交流機能では道路情報の提供等、できるかぎりのことはやっていきたいと思っておりますので、単にドライブインで、自分のところで全部駐車場の用地から買ってきてやっていくよりは、かなり道路利用者にサービスできるものができるとはなからうかと思っております。しかし、やはり地域の特徴、その町々の特徴を出してもらえませんか、利用者もどこに寄っても同じようなものしかないというのでは、なかなか寄ってこないと思っておりますので、地域の特徴を生かしたものをつくっていただきたいと思っております。

ただ、先ほど皆さんがおっしゃいましたように、「道の駅」に行けば、これだけのサービスは受けられるという最低限のものは必要だと思っておりますので、これからまたわれわれも勉強しながら、どういったものが最低限必要なのかということも煮詰めていきたいと思っております。やはり、皆様方が立ち寄りたいような「道の駅」がこれからできていけばいいなと感じました。ありがとうございます。

山形 それでは、コーディネートから多少のまとめをさせていただきたいと思っております。まず第一点は、私、本日ここで聞かせていただきました、非常に興味深かったというか、勉強になりました。その意味で、大柴町の前田町長さんからご提案のありました、本日の「道の駅」の駅長会議を今後定期的に開いて常設化していったらどうかというところが、私が第一に感じた点でございます。

本日は本当に幅広いご体験、豊かなアイデアが提示されましたし、運営面でも財政的にも大丈夫だよというお話もありましたし、そういう意味で「道の駅」を考えておられる方々は非常に安心したところもあると思っております。それから、「道の駅」が今後発展していくために、

こういう意見の交換・交流の場は非常に重要だということが認識されたとということが第一点目ではないかと思っております。

そこで、こういう会議を通じて、道路利用者のニーズに添えて、常に「道の駅」のあり方を検討していくような目的、また、「道の駅」のネットワーク化を図ること、駅長さん、あるいは関係者の意見、体験を交流して、地域連携とか文化交流を図るといった意味をもって、この会を定期的にやっていったらどうかと思っております。

「地方の時代」のなかで一つ大事なこととして、地方の方々は、こーうやったらどうだろうかと、いろいろおもしろいアイデアを出してくるのですけれども、そのときにちょっと自信がないというか、引込み思案というところがあつて、むしろ、こういう交流あるいは意見交換を通じて、アイデアに自信を持って、積極的に実行していく機会になつていけばいいんじゃないのかなと思っております。

二点目を感じたことは、「道の駅」は創意工夫、努力の発揮の場であるということ。 「道の駅」の概念はない、これからつくっていく、ということ。 きょうお話しされました様々なアイデアを参考にしながら手づくりでつくっていくなかに、地域のまとまりができていく。それが「道の駅」のかなと思います。さらに、そのなかでこそ地域の真の文化を発信していけるのではないだろうかと感じたいです。

そういう意味で、本当に多くの市町村の方々から、これまでの工夫、創意をお聞きしたきょうの機会は非常に貴重なものであり、先ほどの一番の提案の裏付けというかたちになります。

三番目は、本日お聞きしました様々なアイデア等を含めて、概念づくりをするといけないと言われたわけですが、こんなものを貫く包絡線みたいなもの、囲いみたいなものが「道の駅」かなというような感

じで考えたところを、ちょっと述べさせていたただきたいと思います。それは文章なんかになりませんで、むしろキーワードの羅列みたくなかつたか考えていったときに、どんなものが「道の駅」になるのかなというようにき方で詰めていく。

まず最初に、一番目は「サービス施設」という言葉が必ず入ってくだらうと思っています。このなかには修飾語として「きれいな」「使いやすい」「安全な」「高齢者」「子供」、場合によっては「ベツトの」まで含みますし、場合によっては「仮眠」「宿泊」ということが絡んでくるのではないかと思います。

二番目は「頼りになる」で、場合によっては駆け込み寺という意識での言葉が入ってくるのではないかと。これに関連する語としては、先ほど雪の話もございましたが、「道路情報」がある。それから、「JAFとの連携」という言葉も出てくる。また、きょう一つだけ出ましたが「夜への対応」ですね。昼間だけの施設だけではなくて、夜に旅行される方々に対してどうサービスするかといったことで、これが「頼りになる」という言葉にたぶん絡んでくると思います。

三番目は「ゆとり」「安らぎ」「親しみやすさ」という概念が絡んでくるのではないかと。これについていえば、たとえば、高速道路ではサービスエリアやパーキングエリアがありますけれども、かなり機能的にできてきるといふ印象を、ドライバーの方は持たれていると思います。サービスエリアに入った場合はともかくとして、とくにパーキングエリアなんかは、私は降りないわ、と言う人が必ずいる。トイレに行く人だけが走っていく。それはやはり「道の駅」ではないんじゃないか。そこへ行ったら降りる気になるところが「道の駅」なのではないかという気がします。これに関係するとなると「景観」「緑」といった言葉が常に絡んでくると思います。

四番目には、自分の通っている地域を認識したいということが一つある。キーワード的に言うと「素通りは寂しい」。どなたかがおっしゃいましたが、それはこの言葉に当てはまる。「鉄道の駅がない」「お茶を飲みながら話しを聞く。とくにおじいさんとおばあさんと話をしたい」「地元の情報とか資料」といった話が地域の認識ということとです。

五番目は「地域の特色を生かして」という言葉で、これについてはあえて説明することはないと思います。特産品とか、どこへ言ってもハンバーグではなくて、地元の本物を食べてみたい、ということと絡む。

こういうことからすると、さっきの瀬戸町のお話を聞いていて、「風の駅」という名前をつけただけでいいのかなということもちょっと感じていました。

六番目は「地域からの仕掛け」で、地方の発想をどう送り出していくかということで、「イベント」「地域の人々が集う」といったようなことがこれの絡みかという気がします。

七番目は「町の顔」がやっぱり一つのキーワードかなという気がします。そういう意味で「にぎわい」「玄関」「コンベンション」というような言葉が絡んでくる。

そういう意味からすると、きょう、いろいろお話がありましたけれども、実は、きょう登壇されている九つの町のなかで、町名と同じ駅があるのは能生町だけです。鉄道のあるのは朝来とか大栄がありますが、町名と駅名が違っている。いろいろな意味で、町の新しい顔としての「道の駅」が期待されている部分があるのではないかと思いますし、これに絡んでいけば、一つの町としてつくっていくというぐらゐの考え方になってくると、その周辺が乱開発にならないための都市

計画的な対応みたいな話も出てくるのかなと思います。

次は、私はけっこういい言葉を見つけたつもりなんです。「次の駅への期待」というキーワードを設定したいと思っています。次の駅というのは、物理的に一つの次の駅という意味と、どこか知らないけれども、次に訪れる機会を持ったときの駅という意味がある。これは、一つには、次々と駅を訪ねていって、計画的に休憩していくとか、自分はこのままで来たんだなという、一種の距離感や達成感を感じるという意味もありましょうし、もう一つの意味からすると、次にどんな駅を訪ねられるんだろう、そこでどんな体験をできるんだろう、といったような期待を込められる駅をつくっていく。そういうようなところがあるうと思ひまして、あえて「次の駅への期待」という言葉を考えてみたわけです。

私を感じたことで、「道の駅」のいくつかのキーワードを拾っていいくと、こんなものがあるかなといったことを、私の一つの意見とさせていただきます。「道の駅」は非常に幅広い概念ですし、複合的な機能をもった施設、と言いたいのですが、「仕掛け」という言葉をあえて使わせていただきたいと思ひます。そういう意味で「物事」という言葉がありますが、「道の駅」は施設としての「物」だけではなく、そこで行われる「事」のほうを……。先ほど松浦課長さんのお話のなかにも、地域との連帯、地域の振興のなかで何をやっていくかというお話がありましたけれども、「物事」の「事」が非常に重要になってきているのではないかという気がいたします。

たとえば、採算はうまくいかなかったが、シルバー人材みたいな人たちで、老人の方に生き生きとそこで働いていただいて、そのことで効果があったと思えば、「道の駅」として成功したよという解釈してもいいのではないか。その地域にとって役立つことが、どれだけ仕

掛けられるのかというのが、「道の駅」のなかの、とくに地域との連帯、振興という考え方のなかでは大事なのではないかなという気がいたします。そういうことをやっていくなかで、まさにシリーズとしてつながっていく「道の駅」の交流と連携といった話も、やっぱり地元がまとまっていくなかでできていくのではないかなという気がいたします。

今日の話からすると、一つ実験をやった立場からいいますと、甘い話ばかりでもなさそうだなという気は持っているのですけれども、本当に地域を振興させ、導いていく、ある意味からすると行政そのものの一つの凝縮された点になるのではないかなという気がいたします。そういう意味で、一筋縄ではいきませんけれども、非常にやりがいのある仕事ではないかなと思っております。

最後になりますが、本日の駅長会議で話し合われたことは、ユーザーの見地からも、地域の人々の見地からも、あるいは道路の管理者の立場からも、「道の駅」の期待に応えるということからすれば、非常に大事なことで、不可欠なことばかりだったと思ひます。最初に私が申し上げましたけれども、この会議の常設化を含め、本日の会議でのご意見を、「道の駅」の整備、ひいては道路行政に反映させていただきたいと、強く感じるしだいでございます。

皆様よりよい地域づくり、道路整備に対しまして、皆様方、さらには関係各位の皆様、今後のご努力をお願いいたしまして、私のまとめとさせていただきますと思ひます。どうもありがとうございます。

司会 ありがとうございます。それでは、これももちまして、「道の駅」駅長会議を終わらせていただきます。

我が町の「道の駅」

北海道美深町 三重県飯高町 鳥取県大栄町 島根県頓原町

北海道美深町物産展示館「双子座館」

株式会社 アウル業務部長 宮川満喜男

としてその整備が進められた。

双子座館設置の動機

さて、このように森林公園として整備された部分は5haであり、残地をどのように活かすかが町の大きな行政上の課題となってきた。

そこで、この公園を中心にして憩いの場から活力ある地域とする構想が生まれた。そして、住民と行政が一体となって地域づくりとすべく、まちづくり委員会を設置し、その中で整備計画を検討し、町民の意見を纏めた「びふかアイランド構想」となって結実した。

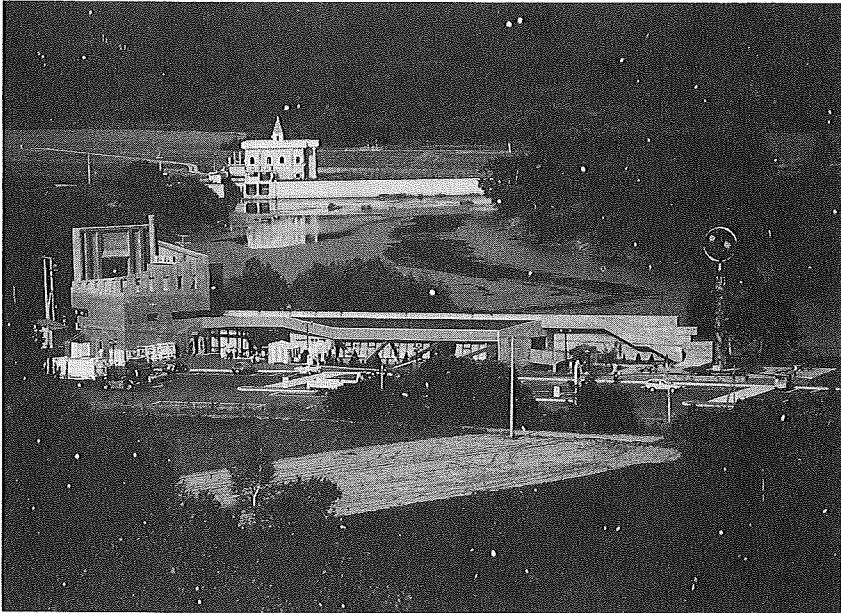
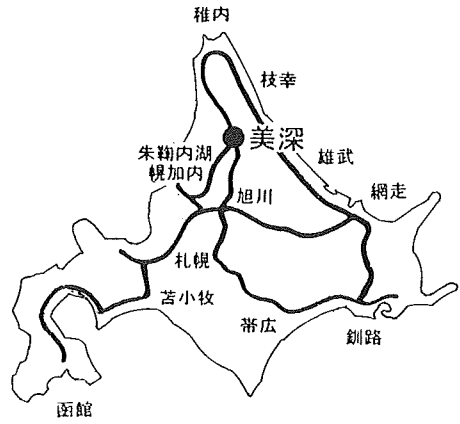
「びふかアイランド構想」は物産展示館をメイン施設とし、旭川市と稚内市の中間に位置し、幹線道路である国道に接する地理的好条件を生かし、

美深町は旭川市から約一〇〇km、最北の稚内市に一六〇kmの地点にあり、北・北海道の大動脈、国道四〇号が町の中心を南北に縦貫している。

本町は農林業を基幹産業として発展してきたが、昭和四〇年頃から農業の経営形態の変遷から小規模農家の離農が進み、併せて木材製品工業等、二次、三次産業においても経営の合理化や業界不況による低迷が若年層の流失となり、過疎、高齢化の進行と、厳しい状況の中で旧国鉄美幸線の廃止と前後して住民の危機意識が高まってきた。

「道の駅」双子座館は市街地から北へ8kmの位置にある美深森林公園内を縦貫する国道四〇号に接して建設された施設である。なお、国道の交通量は一日四千数百台であり、夏季のピークのときは七千数百台となる。

この森林公園は昭和五三年度から蛇行した天塩川の切り替え工事によりできた中洲二七haと旧河川の一五haの三日月湖を中心に、林業構造改善事業として、キャンプ場、風波施設を初め水辺の整備、町民の保養施設等が設置され町民の憩いの場



国道を通行するドライバー、観光客に喜ばれるドライバリオアシスとして町を売りこみ、人々の交

流の中から、地域の産業に活力を与える一石二鳥の施設として計画された。

施設の内容

中世ヨーロッパ風のイメージを施設づくりの基本として森林公園「びふかアイランド構想」に基づき、設計にあたってはアイランドの入口でもあり、国道四〇号の脇に位置するため、デザインをシンボリックな建物とし総合施設の顔となる話題性に富んだ施設づくりを方針とされた。

展示棟は城壁をイメージしてコンクリートの素材を活かし力強さを構築しており、二階建のさわやかトイレ、レストラン棟は城に例えてデザインされ、城壁部分に設置されたメインゲートはアイランドに通る遊歩道でゲートの向こうに広がる自然・湖を印象的に演出、展示棟の屋上部分に設置された展望廊下は丁度城壁の上部にあたり、展望に訪れる人に深い感動を与え、さらに夜はライトアップされ、あたかも中世ヨーロッパの古城が浮かび上がっている様な錯覚に落ちる演出が行われている。展示棟内部は、展示物が見やすく、わかりやすくするため回廊方式を採用、床の段差も展示物を別な視点から見られるように工夫している。

レストランのアプローチは、湖側につきでて明るく、開放感のある階段を上がり、二階レストラ

ンからも豊かな自然と湖を眺めながら食事ができ、訪れた人々に確かな満足感を与えている。駐車場は道路敷と町有地を合わせて約一万三千五百㎡の大駐車場で、道路管理者である旭川開発建設部と町が共同で整備した。

利用の状況

ドライバードアアシスとして昨年七月十一日にオープンして以来、珍らしさと稚内市まで今まで同様の施設がなかったことから予想をこえる立寄りを見ている。以下の入込人数は来訪して買物をしたお客様をもとに推計したもので、トイレだけの利用者を加えるとさらにかんりの利用状況となる。この利用状況は国の理解を得て設置された国道に面して利用しやすく、またゆつたりした駐車場に よるところが大きいものと考えられる。

| | 入込人数 | 一日平均 |
|-----|--------|-------|
| 七月 | 二二三五〇人 | 一〇六〇人 |
| 八月 | 四七六〇〇人 | 一五三〇人 |
| 九月 | 二六二〇〇人 | 八七〇人 |
| 十月 | 二二四八〇人 | 七二〇人 |
| 十一月 | 一三三〇〇人 | 四四〇人 |
| 十二月 | 八七二〇人 | 二六〇人 |

地域の反響

大きな予算が投入され、設置された本施設の運

営には当初心配された声が多いものであったが、地理的な好条件と合せて特異な建物とドライバードアアシスに合ったと思われる店づくりが予想をこえる入込みとなって、消流が進み地域の商店や生産者にアクションを与えるものとなった。

一方、ドライバードアアシスとしても町の大きなイメージアップにつながっている。また、本町でのこのような試みを契機として、近隣の市町村にも地域的な観光の取組みが積極的に見られるようになって来ている。本町では更に北・北海道の観光拠点地として本地域の残された森林公園区域の施設整備を急いでいる。

運営の方法

民間の活力が充分に発揮できるよう民間と行政との第三セクターによる運営が検討され、近時、町おこしグループとして活動していたびふか振興会を中心に法人化し、有限会社びふか振興会と町との第三セクターにより設立した株式会社アウルが、町から管理運営を委託されている。

出資金 美深町 七〇〇万円
(有)びふか振興会 三〇〇万円

双子座館オープンまでの思い出

民間の活力を導入して運営を行う方針が決定され、しっかりとした団体、法人化できることが条件

となって、町おこしグループびふか振興会の参画が打診された。

なるべく多くの会員が参画することが将来の活力ある運営につながるものと申しあわせられ、一口五万円、三口までとして、出資者をつのることとなった。

当初出資して参画することに微妙な雰囲気であったが準備委員会による会議をかきねていくうちに熱い意見が次々と飛びだし、会員三〇人が参画してくれることになった。

町からあと二〇人これがなかなかであったが三月中旬、有限会社びふか振興会が設立され、年度末ぎりぎりとなって、現在の町との第三セクター株式会社アウルが発足した。

役員会でオープンを七月一日と決定され私が振興会の事務局を担当していたことが縁で事務担当者に発令された。

オープンまで三ヶ月どのような物産館にしたらいいかかわらず、不安な毎日であったが飛ぶように日が過ぎていく。町内には展示、販売する物産が少ない。施設は立派で大きい。

道内の先進地の物産館を視察、行政が運営しているところはいずれも施設が立派な構えであるが、なぜか閑散としている。時間がどんどん無くなっていく。開き直りの境地。やっと何かが見えてきた。物が無いから物産館を建てたのだ。立寄りや

すい条件は整っている。いかに立寄りやすい店づくりをするか。物づくりは後からと決めてから、気が楽になった。自分が車に乗っている時、何を求めているか。トイレに寄った時何を感じるか。トイレだけでは気がとがめて寄りにくい。今までの思いをおこす。旅は少しリッチに手軽に早く、トイレに寄れば店の顔もたてたい。

ソフトクリームが浮かんできた。どこよりもおいしいものを作りたい。一日八個も食べお腹をこわす。一個百円のお菓子のバラ売り、百円のくりじゃがコロッケ生まれ、少しリッチに気軽に寄れるムードの店ができたのではないだろうか。

お客さんは我がまま。同じことをしているとすぐに飽きられる。新しい試み努力が必要である。温泉とキャンプ場、相乗効果を發揮して道北の観光拠点施設として期待できる多くの人達の交流の場として愛される双子座館となって本来の使命である地域経済の活性化に力を出していくことがこれからの大きな課題でないであろうか。

最後に

私どものようなドライバーオアシス道の駅が、国と行政が力を合せて全国にできれば、ドライブがより安全で快適で魅力のあるものとなるであろう。

田舎のある店「飯高駅」

一 飯高町の概要

私たちの町は、三重県の中南部に位置し、奈良県境に接する山村の町で、東西二七・五km、南北一七・五kmで総面積二四〇・九四km²は、三重県下では宮川村、熊野市に次ぐ広さをもっている。

北は局ヶ岳、三峰山の諸連峰をもって一志郡美杉村及び奈良県御杖村に、南は白倉山、迷岳をもって多気郡宮川村に、東は飯南郡飯南町に、西は高見山、国見山を始めとする台高山脈の連山をもつて、奈良県東吉野村と接している。このように東側を除き三方を一、〇〇〇m級の緑の山並みに囲まれ、見事な山岳美、溪谷美を見せている。

町の中央部には、高見山を源とする清流、櫛田川が東流し、蓮川をはじめとする大小の支流を集めて飯南町、松阪市を経て伊勢湾へと注いでいる。

この櫛田川をさかのぼるようにして、松阪市から国道一六六号が東西に走り、県境高見トンネル（二、四七〇m）を抜け、奈良県桜井市を経て大阪府羽曳野市に至っており、本町唯一の幹線動脈をなしている。

三重県飯高町産業課長 中村 正則

人口約一二万人の松阪市とは、同市を中心とした広域生活圏を形成し、経済、教育、文化、行政等多方面にわたり、深いつながりをもっている。

昭和三〇年代一二、〇〇〇人を数えた人口は、四〇年代の高度成長のあおりを受け、過疎化が顕著となった。その後、過疎化現象は、鈍化したものの依然微減傾向が続いており、現在六、四〇〇人を数えるのみとなった。

二 飯高駅建設の背景

今、町では「健康で活力に満ちたまち『飯高』」をテーマに健やかなまち、魅力と活気のあるまちづくりを主眼に置いた、第三次総合計画（平成元年四月策定）によりまちづくりを進めている。この計画では生活基盤の充実、産業基盤の拡充と社会資本整備を柱に据えたことはいままでのないが、もう一つの柱として都市との交流事業の促進と「香肌のつけもの」を軌道にのせたのを契機として、さらに特産品開発の振興を図ることを柱に据えた。

このことは、都市住民の保養休養、レクリエー

シヨンの場として、農山村が求められていること、自然志向、回帰性からもこの傾向は、益々高まると予測されることにある。

飯高町では、いま都市との交流事業による地域活性化を模索している。山村地域は、自然環境の保全等に重要な役割を担っている。豊かな自然環境と、都市の経済活力の結合と相互の補完によって発展が可能と考える。豊かな自然環境と山村の特性、魅力を引き出すことによって、交流の場にふさわしい環境を創出したいと考えている。

① 都市との交流事例

「おいでよほくのふるさとへ」というキャッチコピーで飯高町が行っている交流事業のうちいくつかの事例を紹介する。

① 緑のオーナー分収育林

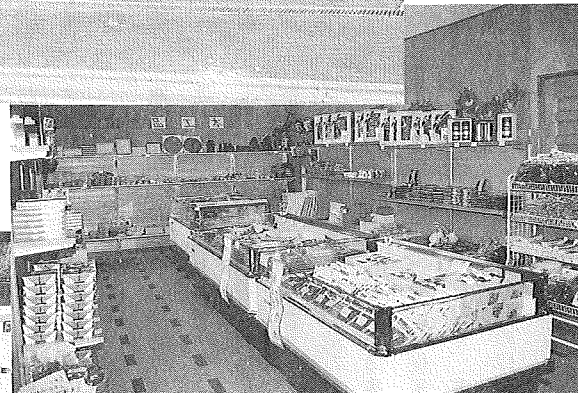
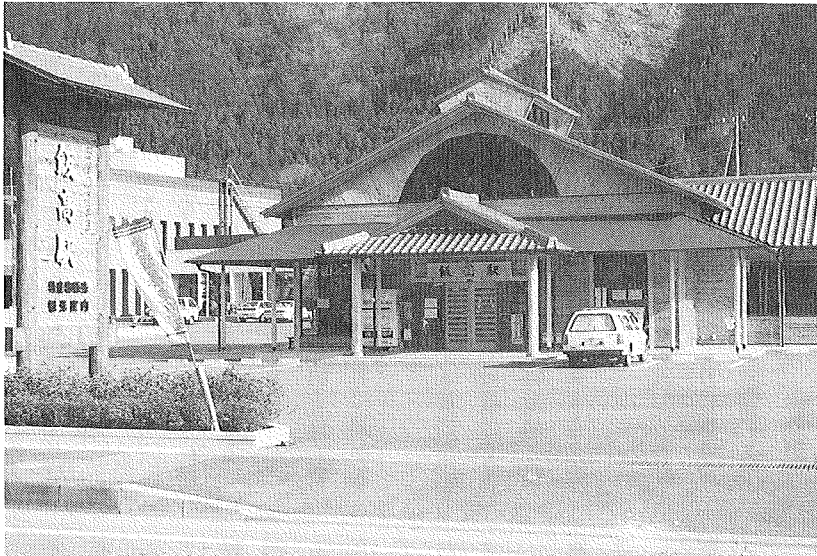
祖先が遺してくれた貴重な財産である山林と、美しく多彩な自然に目を向け、これを活かした町の活性化対策として、緑のオーナー「分収育林事業」を昭和六一年に実施した。

この事業は、経済効果や人的効果を目的に都市の人達にスギ、ヒノキ三〇年生の町有林二五haを提供、町と共同で山林を育て、三〇年後の伐採時に収益を分け合う制度である。一口五〇万円で会員になった人は二〇〇人、三〇年間という息の長い心豊かなふれあいをめざしている。

② 西春町との友好交流

愛知県西春日井郡西春町と、昭和六三年から町ぐるみの交流を行っている。西春町は、名古屋

に隣接する人口三万二千人のベッドタウン、町民の健康増進、保養休養、レクリエーションの場を



飯高町に求め、飯高町の保養所、民泊、キャンプ場等五カ所の宿泊施設を「西春町山の家」に指定、宿泊費の助成を受けた西春町民が多数訪れ、これらの施設を利用している。

① 民泊村月出の里

僅か一八戸、六〇人余りの山映の地、月出地区で民泊に取り組んでいる。都会に住む人々の中には、ふるさとをもたない人も沢山いる。反面、私たちの郷土には、祖先から受け継がれてきたかけがえない美しい自然と、素朴な人情がある。この自然を提供し、心の交流を深めようと始められたのが民泊村「月出の里」である。山と川しかないところという意識を、緑と清流のかけがえのない資源に恵まれた、可能性を秘めた地域だという意識改革を行い、集落の存続を都市との交流事業「民泊」に託しているのである。

この他にまちを代表するイベントは、夏には香肌まつり、秋には森林まつり等を開催し、町内外の多くの人々の参加により、町の活性化の一つとして定着化している。また、ふるさと創生事業の一つに町の紹介番組の製作放映がある。山村からの情報発信ということで、平成元年から二年にかけての一年間、週一回一五分番組を五二本製作し、三重テレビで放映、飯高町をPRした。

以上のように町の活性化事業に都市との交流事業を一つの柱と位置づけして各種の事業を行って

いるが、これらの事業の効果もあり飯高町への入込客は、年々増加し平成元年九万人であったのが、平成三年には一二万二千人となっている。

② 「特産品づくり」

飯高町の特産品の主なものは、茶、椎茸それに香肌のつけものである。以前からよく耳にするところに「飯高町に行っても、みやげものを買うところがない、せっかく訪れたのに何かその土地の特産品がほしい。」と、町外からの来客者に聞かされた。

特産品づくりは、内発産業を誘発する重要な施策であり、経済活動の停滞する山村では避けて通ることのできない課題である。また、特産品と観光は表裏一体であり、特産品は町を紹介するメディアと考えることができる。

昭和六〇年に「特産品開発室」を新設し、当町で収穫できる野菜を使つての漬物づくりに取り組み、「香肌のつけもの」として商品化に成功した。香肌（かはだ）というネーミングは、飯高町一帯が香肌映と呼ばれていることに起因する。

「香肌のつけもの」は、徹底した手づくりと無添加のこだわり自然食品である。原料の野菜は、土づくりからと有機農法を取り入れ、地元農家と契約栽培。防腐剤や合成着色料を全く使わない、昔ながらの製法でじっくりと漬け込んだ素朴な漬物を製造している。

一方、これらの働きに先駆け、昭和五二年から近隣中核都市松阪市の百貨店で「飯高物産展」を開催してきた。年一回六日間程度の一過性のイベントではあったが、それなりの成果と効果を上げてきた。これの最終目的は、一過性のイベントを脱皮した通年生産、通年販売にあった。そこで専門の加工場が必要となり、町では、農産物加工所を建築し、地元農家を中心に田引加工野菜生産組合を発足させ、管理委託を行い、組合の手によって昭和六二年から「香肌のつけもの」づくりが行われ、平成元年には、「三重のふるさと食品コンクール」で農林大臣賞の荣誉に輝いた。

また、平成三年には、特産品開発の試験研究と販路開拓、産業の総体的な底上げを図る拠点施設として産業振興センターを完成させ、活動を開始した。現在この施設で商品化されているものは、餅類（よもぎ、ときび、茶、しいたけ等）、そばコンニャク、薬草を製造している。

このように、町としては多くの町の活性化事業を興しているが、町には従来、訪問客が訪れるような適当な販売所もなく、多くの訪問客からは、「せっかく町を訪れたのに記念になるようなみやげ物も手に入らない」などの声があった。

また、本町を縦断して、松阪市から奈良に至る一般国道一六六号の交通が、三重、奈良県境の高見峠を貫通する高見トンネル（延長約二・五km）

が昭和五九年に開通して以来、建設省及び三重県事業により精力的に整備が図られていることもあって急増しており、これら大阪方面から伊勢・鳥羽方面への観光交通を地を中心とした交通に対して適当な休憩所等の必要性が高まってもいた。本町には都市近郊に見られるような誰でも気軽に利用できるトイレ等を備えたコンビニとか、パチンコ店とかいった施設がなく、役場のトイレのみが唯一そのようなニーズに応えることができるものでしかなかったのである。

そのような現状から都市との交流事業等により、飯高町を訪れてくれる人々に町の特産品を販売し、産業の振興また所得の向上を図ることと、一般国道一六六号の利用者が気軽に立寄り町の情報と休憩の場が得られる場とすることをねらいとして、飯高駅の建設が計画された。

三 田舎のある店「飯高駅」

国道一六六号沿いの飯高町役場前に「飯高駅」が平成二年七月にオープンした。年間数万人の外来者を迎えている。飯高町の特産品を全てとりそろえており、また、観光案内もしていることから、町内外のお客さんに大変喜ばれている。平成三年度の販売額は約三千万円。従業員は常時二名が勤務している。

この施設は、特産品の販売と観光案内を主業務

としている。直接の運営は、前述した田引加工野菜生産組合にお願いしている。

町内で生産されたもの、農産物加工所及び産業振興センターで製造された品々がここで販売されている。

飯高町には、鉄道はない。鉄道も走っていないのになぜ「駅」なのか……一、二〇〇〜一、三〇〇年の昔、この地方を統治した飯高氏が権勢を誇った頃、中央政府（都）と地方を結ぶ公的な交通、通信を維持するために駅制を敷き飯高駅が置かれ、地方の政治を司る一方管営の馬継所として大層賑わった。飯高駅が置かれた場所は定かではないが、伝馬所、宿場町へと姿を変えていったようである。この施設を飯高駅と呼ぶのは由来だけではない。開放的で人々が自由に出入りし、ふれあいの場となることを願って「駅」と呼ぶことにした。また、この場所は町内を縦貫する一般国道の延長で約三五kmの広さを持つ本町の玄関口に位置し、三重交通のバス停留所にもなっている。

建物の玄関は、紀州侯の参勤交代に使われた陣屋跡を模しており、木造瓦葺一部スレート葺平屋建てで面積は約一九七㎡である。

飯高駅の敷地面積は一、四〇〇㎡で、民有の田を買収したものである。前述のとおり、飯高駅は町の特産品の販売を通じて、町を訪れる人々に町をPRするとともに産業の活性化を図る目的で建

設したものであるから、お客さんの気軽に立寄れる施設として、駐車場、休憩所、トイレの設備が必要である。飯高駅にはこのため、店の入口とは別の入口を持つトイレ（3人分）と、バスの待合所も兼ねたイロリ型の休憩所を設けてある。駐車場は役場に駅を隣接して設置したことから、役場の駐車場（駐車可能台数約八〇台）を兼用することとして、飯高駅独自の駐車場は一〇台程度の利用可能スペースとした。

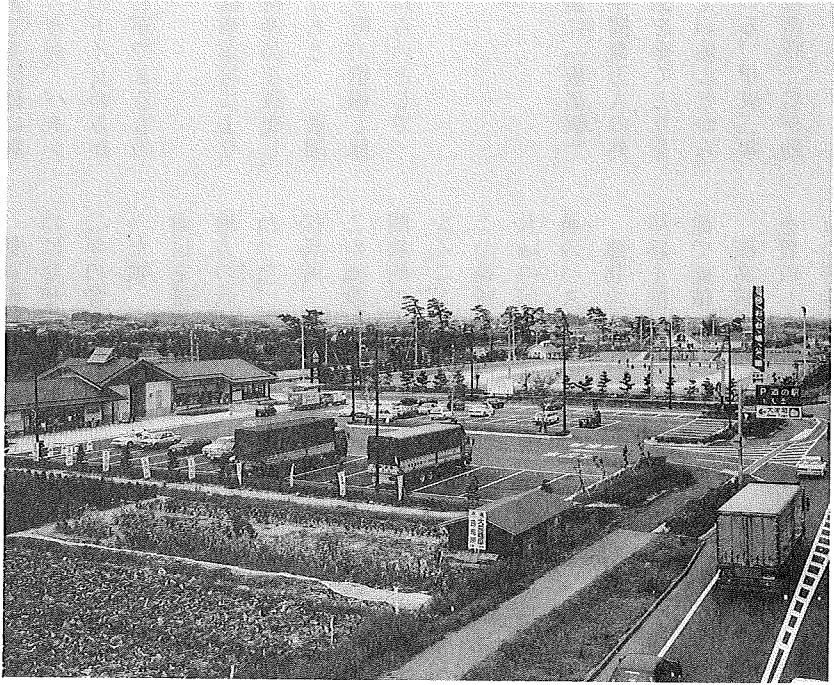
今後、利用者の増加で駐車スペースの拡張が必要となるような事態になるよう期待をしている。なお、飯高駅には町の案内パンフレットを常備し、訪れる人々に必要な町の情報を提供できるように、案内機能を持たせている（このような業務等を町との業務委託契約の内容として、町から若干の委託料を支払っている）。

飯高駅運営のための専従職員は三名で、駅自体は毎週木曜日が定休日としているが、トイレは前述のように店舗部分とは別の入口となっているので、定休日でも自由に利用できるよう工夫している。

利用客は一般国道一六六号を利用して町を訪れる町外者が大部分で、観光バスの立寄りも見られるようになった。施設に対する苦情は幸いにして今までのところはないが、今後とも利用者のニーズの把握に努めていきたいと考えている。

RESUTOIN だいは

鳥取県大栄町



我が町の「道の駅」は山陰地方の幹線道路である一般国道九号線の沿道に設置されたもので、平成四年四月一七日にオープンした。

以来、通行車両のオアシスとして、また、隣接して設置した総合公園の利用者の駐車拠点として多くの人々に利用していただき、一〇月末現在で延べ利用者は一六三、〇〇〇人（一日平均約九〇〇人）に上っている。

以下、その内容などについて紹介する。

1 町の概要

我が町鳥取県大栄町は鳥取県のほぼ中央に位置し、日本海海岸線を北に、麗峰大山を西に、南はなだらかな大山火山灰土の丘陵地帯となっている。人口は約九、七〇〇人、基本産業は農業で、特に「大栄すいか」は日本一おいしいすいかを自認しており、また、栄養度の高い「砂丘ながいも」も全国に誇れる町の特産物である。

江戸時代には因州藩の藩倉であったこともあり、山陰道の宿場町としてにぎわいをみせてきた町でもある。

2 「道の駅」建設の動機

「道の駅」に隣接して、平成三年四月に多目的広場、テニスコート、ゲートボール場、ローラー

スケート場、キャンプ場等を設備した町営の総合公園がオープンしており、これを利用する年間一

三万人をこえる人々に対して、より充実した憩いの場となること、地域の賑わいの場とすること、が強く求められ、特に地場産業としての特産品を

中心とする地域の情報発信の拠点の構築が構想された。また、そのためには町を訪れ、或いは通過する交通をその拠点に誘導することが必須の条件

であることから、道路沿道に相当程度の規模をもった駐車スペースが必要であり、交通の誘導には道路管理者との協力がまた必要であること、道路管理者側でも交通事故の防止をはじめ快適な道路

条件をつくる必要がある、特にこの周辺には自動車利用者が安心して、かつ、気軽に利用できる休

憩施設が少なかったことから休憩施設の整備が利用者から求められていたことがあり、双方の必要性が合致したことから、幹線道路である一般国道九号線に隣接して、駐車場を主体とした「道の駅」を建設することになったものである。

3 施設の概要

施設の総敷地面積は六、一三九㎡で、駐車場四、二七〇㎡（大型二二台、小型五〇台が駐車可能）、土産物売店及びレストラン（「RESTUOLIN だいは」）一棟（一五七㎡）、農産物直売所及びバーベキューハウス（「お台場いちば」）一棟（二一

九㎡）、公衆トイレ一棟（二二〇㎡）が配置されている。

駐車場には県内の観光案内、道路情報等を大型の案内板で表示するとともに国際電話ボックスも設置している。

農産物直売所では「だいえいすいか」や「砂丘ながいも」などを直売する「お台場いちば」が開かれ、また、地元産の「大栄牛」が賞味できるようバーベキューコーナーを設けている。また、その一角に情報コーナーを設けて地域のイベント情報、道路時刻表、住宅地図等を置き、地域情報を提供している。

4 運営状況等

運営はトイレ、駐車場の維持管理は町が行う（大栄共同開発㈱に業務委託）こととしているが、「RESTUOLIN だいは」は商工会の有志五〇人の出資によるお台場観光㈱が、「お台場いちば」は農協の一〇〇%出資の㈱大栄共同開発がそれぞれ町から施設を借りて行っている。

これらの施設はドライバーや観光バス等の町外からのお客様に対して、居ながらにして町の特産品の提供ができ、また、町のPRが容易にできることを目的に建設したものであり、現在の収支状況は別として将来的には町の活性化の拠点として大きく発展することを期待しているところである。

「RESTUOLIN だいは」はオープン以来一三か月で一五五、〇〇〇人の利用を得ている。

お客さまは町外の方が大半であり、その反響もいままでのところ非常に好評であるが、シャワーや簡易宿泊所、トイレにベビーベッドをといった休憩施設としての施設の充実要望もあり、今後、より一層の施設の充実を図っていきたいと考えている。

5 今後の展望

我が町の道の駅の運営は以上述べたように、まだ、はじまったばかりであり、町及び町民はその発展に大きな期待をもって見守っているところである。

今後は施設の充実は勿論であるが、運営等ソフト面の充実についても十分な研究が必要であると考えている。

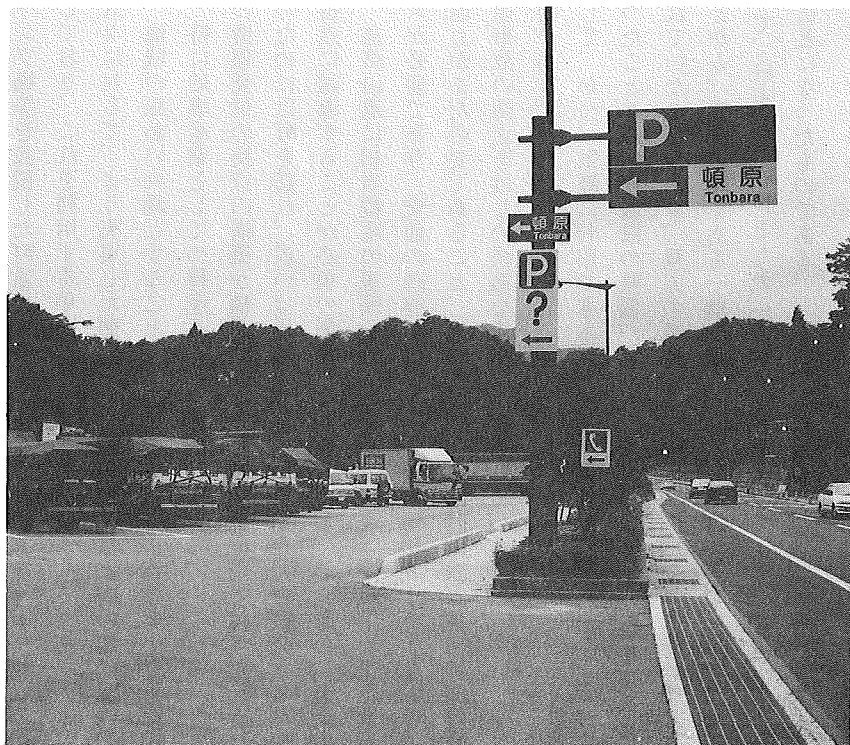
その一環として、今年八月に近接の由良川河口にレジャーボート用のマリナーが第三セクターでオープンするので、これらの諸施設を連携して、ドライバーと町民のふれあいの場として、また、仲間づくりの場としてイベント（七月「すいか・ながいもマラソン」、八月「お台場まつり」「由良川下りいかだレース大会」）をより充実するよう検討中である。

都市交通センター「やまなみ」

島根県頓原町

道の駅ができたのは、本町が昭和五五年四月に

兵庫県伊丹市と姉妹都市提携をし、都市と過疎地



の交流を積み重ねているなかで、伊丹市から来町されても十分な施設が町内になく、かねてから両市町が要望していた都市交流センターレストハウス「やまなみ」が、昭和六二年国道五四号線沿線花栗地区に山村地域資源高度活用促進モデル事業を導入し、完成した。その後、昭和六三年度から平成三年度に、第三期山村振興農林漁業対策事業の指定を受ける中で、緑地公園等利用施設整備事業に着手し、この都市交流センター「やまなみ」を中心とした公園整備を行って、森林浴、自然観察、又、広場のイベント利用等、「やまなみ」と一体となった活用を図る都市交流の拠点施設の整備を進めてきた。

併せて、建設省の事業として安全で円滑な交通を確保するとともに、快適な空間として景観確保をするため、ポケットパーク（冬期は、チェーン着脱場）がレストハウス「やまなみ」の向いに国道を挟んで、平成二年から平成三年にかけて完成し道の駅として整備されることになった。

しかし、道の駅としては、まだまだ不十分であり今後整備が必要なことばかりである。

現在、整備されている施設の概要は、次のとおりである。

① 都市交流センター「やまなみ」

（昭和六〇年から昭和六二年）

特産品展示コーナー 四〇・〇㎡

談話コーナー 四四・八㎡

屋外体験学習コーナー一〇〇・〇㎡

二階 交流ホール

会議室 二一・八㎡

体験学習室 六三・四㎡

三階 宿泊施設 一八六・〇㎡

四階 室外機械置場 八六・七㎡

② 緑地公園（昭和六三年から平成三年）

昭和六三年 遊歩道整備 W11二・〇m

L11七三三m

広場整備 七〇〇㎡

平成元年 遊歩道整備 W11三・〇m

L11二七五m

苗木新植（つつじ、桜）

便所建築 一棟 二七㎡

広場造成 四、七〇〇㎡

平成二年 広場整備 二、二〇〇㎡

苗木新植（つつじ、桜）

便所建築 一棟 二七㎡

平成三年 照明施設整備 一式

平成四年 駐車場整備 一、八四〇㎡

③ ポケットパーク（チェーン着脱場）

平成二、三年 駐車場

大型車 三台

小型車 八台

植樹

黒松 二本

ツゲ 一〇本

ツツジ、ヤマブキ、サツ

キ、サザンカ、ユキヤナギ

案内標識 一式

電話ボックス 一ヶ所

照明施設 六基

④ ポケットパークの施設予定地造成

平成三年 休憩施設

（休憩所、トイレ、公園）交

通情報施設（道路情報、案内

施設、特産品販売所）予定地

の造成七、〇一九㎡

⑤ 国道沿線整備

平成三、四年 国道拡幅、植樹帯整備

植樹 カエデ 四本

ブナ 三本

赤松（町木） 三本

ツツジ、

キンメツゲ

他一、一七〇本

景石 八個

⑥ 県道及び町道整備

これは、出雲神話街道の愛称で皆様に親

しまれている国道五四号線沿線、都市交
流センターレストハウス「やまなみ」周
辺と県道吉田頓原線（県民の森に通ず
る）を結ぶ道路の整備。

平成元、四年 国道取付、道路改良

全体計画延長 一、四二二m

幅員 一〇m

次に、利用状況について、都市交流センター「やまなみ」は、昭和六二年一月にオープンし、レストラン、特産品販売コーナー、宿泊施設、交流ホール等があり、施設の管理運営は町が観光開発公社に委託している。大万木山のブナ林や鳥類の観察、姉妹都市交流、冬の琴引フォレストパークスキー場等の体験学習や観光、レジャーの拠点として利用されている。

また、レストハウス「やまなみ」周辺の緑地公園と遊歩道は、気分転換のための観賞、散策、また多目的広場は、都市との交流はもとより近隣町村の交流や、町内地域住民の交流の場として特にゲートボール等非常に利用が多くなっている。

ポケットパーク（チェーン着脱場）は、国道五四号線を利用する人の休憩の場と冬の円滑な交通確保のため、チェーン着脱の場として多くの人が利用している。

特に利用が多いのに驚いたのは、後からきた多目的広場にあるトイレ施設で、駐車場と併設し

ており、駐車場整備が終了したら標示もしないのに国道を通行する車輛が常に何台か利用しているという状況で、是非とも早急にポケットパークにも施設が望まれるところである。

「道の駅」の反響についてみると、当地区は自然に囲まれて、四季を通して大変美しいところで、この山脈の中に県民の森大万木山と大国生命が琴を弾じた伝説の琴引山があり、道路を利用する皆様にとって、自然に触れることよってリフレッシュでき、松江方面からも広島方面からも大変好評で利用が日に日に増える傾向にある。

この施設の中で利用の多いポケットパークは、特に天気の良い昼前後は車が多く、駐車場スペースがもう少しあってもいい様に思う。イベントとして、多目的広場でのゲートボール大会の開催は、自然に囲まれた中でのゆったりとした気分がゲームができ大変好評である。

これから、ポケットパーク（チェーン着脱場）のステーションハウスの建設、休憩施設、トイレの整備と併せて、何時でも周辺観光や道路の情報がキャッチ出来る施設を設置したり、特産品販売を通して地域の交流の場になるよう整備する必要がある。町道の早期改良による沿線開発と施設整備により、一層道の駅として充実整備することが多くの人から望まれている。

それから「道の駅」整備についての苦勞話とし

て、当町は財政が豊かな町ではないので、町の単独事業として実施するより、補助事業で実施する方法を考えていくわけだが、事業の選択、決められた枠の中なので、対象にならない部分の町単独事業の工夫、また関連する事業との調整など色々担当者の苦勞があった様に思う。

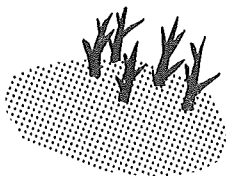
それから植栽についても、建設省の事業で植樹する樹木の選定もあった。

国道沿線におけるロードづくりの基本計画がまだできていない段階で、町のイメージアップと町の特徴を出す町木、町花その他の樹木の選定は、植栽後に冬期、積雪地帯で使用する融雪剤による害でどうなるか、相当時間もかけ非常に選定に困ったこともあった。また、散策道や山に新植したものを管理作業の為にあやまって切り取ってしまった、補植をしなければならないこともたびたびあった。

トイレの管理は、きれいでだれもが利用しやすい様にするためには、毎日清掃することは当然であるが、利用者のマナーの悪いこともあり、整備したトイレの備品がたびたびなくなることもあるよう、管理の苦勞がわかる様な気がする。

最後に本町の「道の駅」構想は、「自然リゾートエリア」として予定していることから、現在既に完成もしくは整備中の施設と未利用の自然環境を有効かつ一体的に組合わせて活用し、ふるさと

のまちづくりにおける「やすらぎ」の拠点として、この整備により国道交通を媒体とした頓原の産業や文化の情報発信の基点とするため、今後共苦勞を重ねていきたいと思っているところである。



第1位

道路整備の長期構想（案）の策定に続き、第11次道路整備五箇年計画等の策定と総投資規模が決まる。

6月の道路審議会建議に続き、生活・地域・環境を三本柱とする新たな長期構想（案）（NEXT WAY）が策定され、昨年末の予算編成において、総投資額76兆円による第11次道路整備五箇年計画の策定が決まる。併せて第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画及び第8次奥地等産業開発道路計画の策定が決る。

第4位

東京外かく環状道路の開通、瀬戸中央自動車道の高松自動車道との直結等高規格幹線道路の開通相次ぐ。

11月27日東京外かく環状道路（三郷～美女木）供用開始。また、4月19日には瀬戸中央自動車道が高松自動車道とつながり、瀬戸大橋を介し、中国と四国が一本の道路で直結するなど高規格幹線道路の整備は着実に進展。



東京外かく環状道路

平成4年道路関係 10大ニュース

第2位

41年ぶりに道路特定財源税制の拡充方針が決る。

第11次道路整備五箇年計画の財源を確保するため、軽油引取税の1ℓ当たり7.8円引き上げ、揮発油税を1ℓ当たり3円引き上げ及び地方道路税の同額引き下げ（ガソリンの税率は不変）を内容とする道路特定財源税制の拡充を14年ぶりに行う方針が決定される。

第3位

11年ぶりに一般国道約6,000kmが追加指定される。

11年ぶりに一般国道約6,000kmを追加指定。これにより一般国道は5万kmを超える（施行は平成5年4月1日）。

第5位

道路審議会から「今後の有料道路制度のあり方について」中間答申される。

6月道路審議会より、償還期間の見直し等有料道路制度の見直しに関する答申がされる。



第7位

交通事故死者数過去19年間で最悪、災害の多発等、道路行政への課題高まる。

交通事故死者数は過去19年間で最悪であり、4年連続で1万1千人を超える死者数を記録。また、雲仙噴火等災害の多発等、道路行政をめぐる課題が高まっている。

第6位

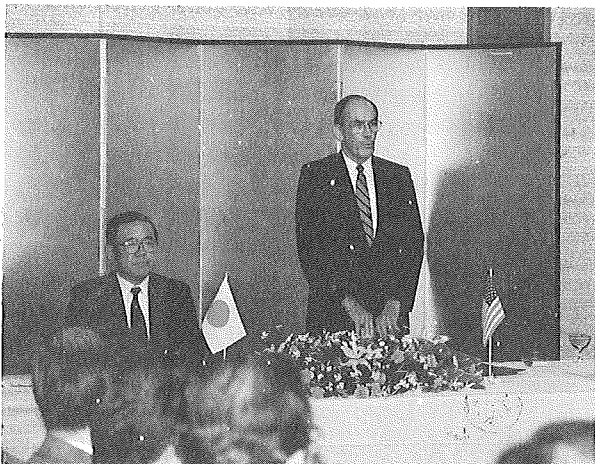
地域高規格道路の調査が始まる。

全国的な高規格幹線道路と一体となって、地域の連携による「地域集積圏」の形成、交流の促進を図るための地域高規格道路の整備促進を図るため、平成4年度予算において、地域高規格道路の調査に着手。

第8位

日米道路科学技術に関する協力実施の取決調印、米国連邦道路庁ラーソン長官来日する。

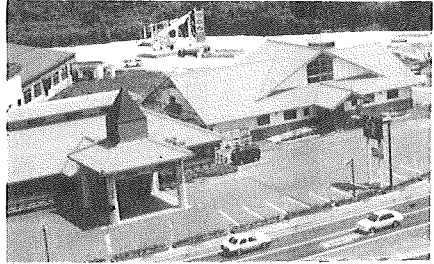
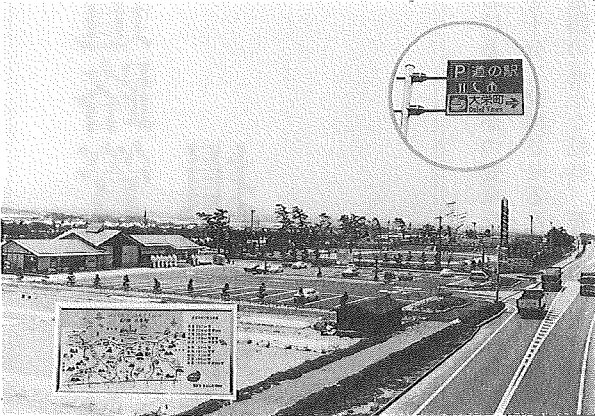
日米が初めて次世代の道路交通システム、道路環境、道路交通安全、橋梁、舗装等の道路科学技術に関する技術交流についての取決めに調印。



第9位

「道の駅」進展。

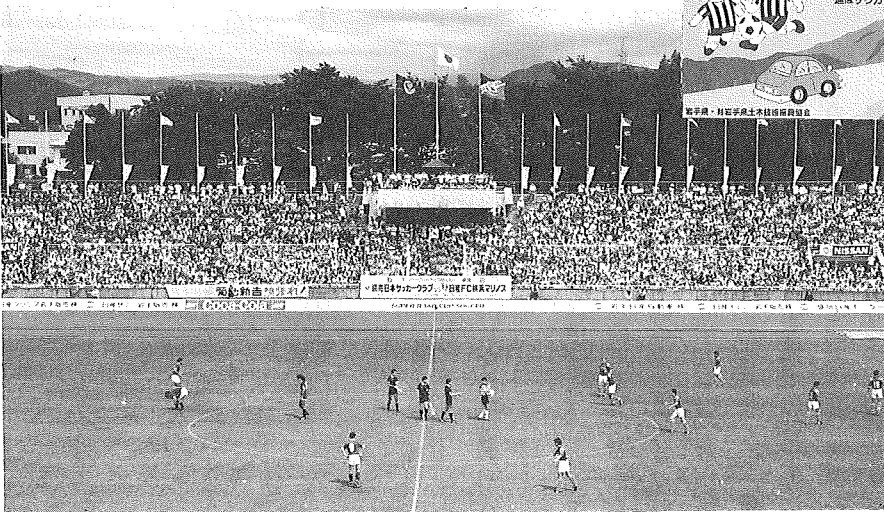
道にやすらぎと個性豊かにぎわいの場を設ける試みとして「道の駅」が展開される。11月には「道の駅」駅長会議も開催。



第10位

スーパーロードカップサッカー、「道の日」、
「道路をまもる月間」等多彩なイベント開催。

道路は文化交流、地域振興の基盤であるとの認識が、スーパーロードカップサッカーにおける広報活動により一般に広まる。また、道路の意義に対する認識等を深めるべく「道の日」、「道路をまもる月間」の関連行事が各地で盛大に開催。今後、道路に関するソフトな施策の意義はますます高まるものと考えられる。



道路管理瑕疵に係る 損害賠償と訴訟の概況

建設省道路局道路交通管理課訟務班

道路における円滑かつ安全な交通を確保し、道路の機能を十分に発揮させるため、道路管理者においては道路の適正な維持、管理の充実を図り事故の防止に万全を期すよう努めているところであるが、道路の設置・管理の瑕疵に係る損害賠償件数はここ数年増加傾向にあり、平成二年度においては、全体で一、六〇〇件を越えている。

道路の設置・管理の瑕疵に係る損害賠償の概況を紹介し、さらに係争中の道路関係訴訟の概況も併せて紹介する。

一 道路の管理瑕疵に係る損害賠償の概況

毎年、全国の道路管理者の協力を得て実施している道路管理瑕疵事故統計の平成二年度分をもと

に道の設置・管理の瑕疵に係る損害賠償の概況を紹介する。

なお、この統計は道路の設置・管理の瑕疵により当該年度において訴訟又は示談により損害賠償した事案（以下、これら損害賠償した事案を「瑕疵事案」という。）の件数と賠償金額である。したがって、当該年度に発生した道路の設置・管理に係る事故の件数を集計したものではない。

1 過去五箇年間の概況

① 損害賠償件数及び賠償金額

昭和六一年度から平成二年度までの五箇年間に於ける道路の設置・管理の瑕疵に係る瑕疵事案は件数で六、九三五件、賠償金額で約二五億円である。このうち訴訟で解決した件

数は四五件、示談で解決した件数は六、八九〇件である。

また、一件当たりの賠償金額は訴訟は平均約七四八万円、示談では約三二万円である。五箇年間に於ける瑕疵事案を道路管理者別にみると建設大臣が管理する一般国道に係るものが件数で二一六件、賠償金額で約一億七、七〇〇万円、都道府県が管理する県道等に係るものが二、四三二件、約八億五、六〇〇万円、指定市が管理する市道等に係るものが五一六件、約一億六、六〇〇万円、指定市以外の市が管理する市道に係るものが二、二七二件、約八億八、五〇〇万円、町村が管理する町村道に係るものが一、三三七件、約四億六〇〇万円、道路関係公園、地方道路公社が管

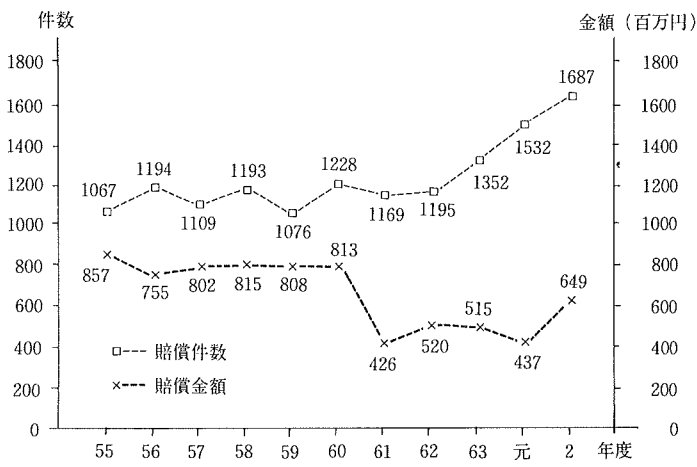
表1 道路管理瑕疵事故統計総括表

(単位：千円)

| 道 路 管 理 者 | 処 理 区 分 | 61 | | 62 | | 63 | | 元 | | 2 | | 計 | |
|-------------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|-----------|
| | | 件 数 | 賠償金額 | 件 数 | 賠償金額 | 件 数 | 賠償金額 | 件 数 | 賠償金額 | 件 数 | 賠償金額 | 件 数 | 賠償金額 |
| 直 轄 | 訴 訟 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 示 談 | 45 | 36,204 | 36 | 17,425 | 39 | 16,069 | 41 | 19,901 | 55 | 88,033 | 216 | 177,632 |
| 計 | | 45 | 36,204 | 36 | 17,425 | 39 | 16,069 | 41 | 19,901 | 55 | 88,033 | 216 | 177,632 |
| 公 団 | 訴 訟 | 1 | 21,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2,000 | 2 | 23,000 |
| | 示 談 | 22 | 1,323 | 24 | 7,191 | 20 | 5,387 | 32 | 2,967 | 35 | 6,862 | 133 | 23,730 |
| 計 | | 23 | 22,323 | 24 | 7,191 | 20 | 5,387 | 32 | 2,967 | 36 | 8,862 | 135 | 46,730 |
| 公 社 | 訴 訟 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 示 談 | 1 | 219 | 7 | 3,179 | 2 | 1,456 | 7 | 859 | 10 | 3,584 | 27 | 9,297 |
| 計 | | 1 | 219 | 7 | 3,179 | 2 | 1,456 | 7 | 859 | 10 | 3,584 | 27 | 9,297 |
| 地 方 公 共 団 体 | 訴 訟 | 8 | 18,751 | 12 | 93,401 | 12 | 107,185 | 5 | 23,101 | 6 | 71,145 | 43 | 313,583 |
| | 示 談 | 1,092 | 348,567 | 1,116 | 398,703 | 1,279 | 385,306 | 1,447 | 390,409 | 1,580 | 477,986 | 6,514 | 2,000,971 |
| 計 | | 1,100 | 367,318 | 1,128 | 492,104 | 1,291 | 492,491 | 1,452 | 413,510 | 1,586 | 549,131 | 6,557 | 2,314,554 |
| 内 都 道 府 県 | 訴 訟 | 5 | 10,949 | 7 | 64,043 | 4 | 10,476 | 2 | 18,500 | 2 | 1,753 | 20 | 105,721 |
| | 示 談 | 418 | 102,874 | 443 | 178,710 | 485 | 154,258 | 526 | 121,778 | 540 | 192,679 | 2,412 | 750,299 |
| 計 | | 423 | 113,823 | 450 | 242,753 | 489 | 164,734 | 528 | 140,278 | 542 | 194,432 | 2,432 | 856,020 |
| 指 定 市 | 訴 訟 | 1 | 4,400 | 1 | 13,000 | 1 | 6 | 0 | 0 | 1 | 45,330 | 4 | 62,736 |
| | 示 談 | 88 | 19,021 | 90 | 22,747 | 84 | 9,150 | 121 | 23,573 | 129 | 28,874 | 512 | 103,365 |
| 計 | | 89 | 23,421 | 91 | 35,747 | 85 | 9,156 | 121 | 23,573 | 130 | 74,204 | 516 | 166,101 |
| 市 | 訴 訟 | 2 | 3,402 | 2 | 15,758 | 5 | 93,830 | 2 | 2,601 | 3 | 24,062 | 14 | 139,653 |
| | 示 談 | 361 | 161,060 | 383 | 135,938 | 481 | 147,518 | 483 | 113,661 | 550 | 187,890 | 2,258 | 746,067 |
| 計 | | 363 | 164,462 | 385 | 151,696 | 486 | 241,348 | 485 | 116,262 | 553 | 211,952 | 2,272 | 885,720 |
| 町 村 | 訴 訟 | 0 | 0 | 2 | 600 | 2 | 2,873 | 1 | 2,000 | 0 | 0 | 5 | 5,473 |
| | 示 談 | 225 | 65,612 | 200 | 61,308 | 229 | 74,380 | 317 | 131,397 | 361 | 68,543 | 1,332 | 401,240 |
| 計 | | 225 | 65,612 | 202 | 61,908 | 231 | 77,253 | 318 | 133,397 | 361 | 68,543 | 1,337 | 406,713 |
| 全 国 計 | 訴 訟 | 9 | 39,751 | 12 | 93,401 | 12 | 107,185 | 5 | 23,101 | 7 | 73,145 | 45 | 336,583 |
| | 示 談 | 1,160 | 386,313 | 1,183 | 426,498 | 1,340 | 408,218 | 1,527 | 414,136 | 1,680 | 576,465 | 6,890 | 2,211,630 |
| 計 | | 1,169 | 426,064 | 1,195 | 519,899 | 1,352 | 515,403 | 1,532 | 437,237 | 1,687 | 649,610 | 6,935 | 2,548,213 |

理する有料道路に係るものが一六二件、約五、六〇〇万円である(表1)。傾向としては、件数がここ数年の間に大幅に増加し、賠償金額は減少している(別添図表)。

② 瑕疵事案の態様別内訳
 態様別に瑕疵事案をみると穴ほこに係るものが一、八九四件、賠償金額で約四億一、四〇〇万円、落石に係るものが一、五〇八件、約五億三、〇〇〇万円安全施設不備に係るも



図表 賠償件数及び賠償金額の推移

のが四一四件、約四億二、一〇〇万円となっていて、これらが全体の件数及び賠償金額をおしあげている。なお、蓋不全に係るものは昭和六三年度から平成二年度までの数字しかなくがこの三年間で一、〇八二件、約二億六、二〇〇万円の間で、賠償金額とも目立って多い状況にある(表2)。

次に、事故態様別に件数をみた場合各道路管理者とも穴ぼこ、落石、蓋不全、安全施設不備が上位にランクされていること（表3―①及び同表②）、さらに穴ぼこについては特に地方公共団体における件数が昭和五〇年度から同五四年度までの五箇年の年間平均が一・二八件であったのに対し、平成元年度が四七・八件、平成二年度が五二・四件となっており増加が著しいことが注目される。

地方公共団体の穴ぼこ件数の増加の原因は詳らかでないが、地方公共団体における道路について穴ぼこの件数が増加している事実を照らせば地方公共団体が管理する道路の路面の一層の適正化が望まれよう。

① 平成二年度の概況

② 損害賠償件数及び賠償金額

平成二年度において道路の設置・管理の瑕疵により損害賠償した事案は件数一、六八七件、賠償金額は六億四、九〇〇万円である。

傾向としては前年度と比べて件数、賠償金額とも増加した（表1）。

③ 瑕疵事案の態様別内訳

態様別に瑕疵事案をみると穴ぼこが最も多く五三六件で、以下、蓋不全四〇三件、落石二九三件が上位を占めている。賠償金額につ

表2 事故態様別総括表

(単位：千円)

| 分類 | 事故態様 | 処 理 区 分 | 61 | | 62 | | 63 | | 元 | | 2 | | 計 | | |
|----|--------------|------------------|---------------------|------------------------------|----------------------|------------------------------|----------------------|-------------------------------|---------------------|------------------------------|---------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| | | | 件数 | 支払額 | 件数 | 支払額 | 件数 | 支払額 | 件数 | 支払額 | 件数 | 支払額 | 件数 | 支払額 | 1件の平均額 |
| 1 | 穴ぼこ | 訴訟 計 | 2 251 253 | 3,314 77,217 80,531 | 2 241 243 | 17,098 68,469 85,567 | 2 358 360 | 25,506 42,631 68,137 | 0 502 502 | 0 60,448 60,448 | 0 536 536 | 0 119,386 119,386 | 6 1,888 1,894 | 45,918 368,151 414,069 | 7,653 195 219 |
| 2 | 段差 | 訴訟 計 | 1 35 36 | 70 13,254 13,324 | 0 46 46 | 0 6,694 6,694 | 1 55 56 | 1,100 22,823 23,923 | 1 60 61 | 1,500 10,425 11,925 | 0 57 57 | 0 13,619 13,619 | 3 253 256 | 2,670 66,815 69,485 | 890 264 271 |
| 3 | 蓋不全 | 訴訟 計 | — — — | — — — | — — — | — — — | 3 330 333 | 4,633 86,804 91,437 | 0 346 346 | 0 65,736 65,736 | 0 403 403 | 0 104,865 104,865 | 3 1,079 1,082 | 4,633 257,405 262,038 | 1,544 239 242 |
| 4 | スリップ | 訴訟 計 | 1 24 25 | 4,400 48,119 52,519 | 1 10 11 | 19,000 2,059 21,059 | 0 16 16 | 0 3,537 3,537 | 0 25 25 | 0 4,051 4,051 | 0 12 12 | 0 1,268 1,268 | 2 87 89 | 23,400 59,034 82,434 | 11,700 679 926 |
| 5 | 道路崩壊 (注1) | 訴訟 計 | 0 31 31 | 0 22,053 22,053 | 1 33 34 | 2,000 19,363 21,363 | 0 28 28 | 0 28,256 28,256 | 0 30 30 | 0 19,753 19,753 | 0 34 34 | 0 34,714 34,714 | 1 156 157 | 2,000 124,139 126,139 | 2,000 796 803 |
| 5 | 道路崩壊 (注2) | 訴訟 計 | 1 6 7 | 7,500 3,637 11,137 | 0 7 7 | 0 7,958 7,958 | 0 6 6 | 0 4,955 4,955 | 0 11 11 | 0 8,579 8,579 | 1 4 5 | 175 5,017 5,192 | 2 34 36 | 7,675 30,146 37,821 | 3,838 887 1,051 |
| 6 | 落石 | 訴訟 計 | 332 333 | 54,644 75,644 | 319 320 | 99,737 132,737 | 295 296 | 96,955 124,955 | 266 266 | 64,814 64,814 | 293 293 | 132,286 132,286 | 3 1,505 1,508 | 82,000 448,436 530,436 | 27,333 298 352 |
| 7 | 路上障害物 | 訴訟 計 | — — — | — — — | — — — | — — — | 0 75 75 | 0 10,287 10,287 | 1 75 76 | 101 15,779 15,880 | 1 98 99 | 45,330 20,108 65,438 | 2 248 250 | 45,431 46,174 91,605 | 22,716 186 366 |
| 8 | 工事不全 | 訴訟 計 | 0 29 29 | 0 7,072 7,072 | 1 30 31 | 500 27,001 27,501 | 0 13 13 | 0 4,298 4,298 | 0 12 12 | 0 43,498 43,498 | 0 11 11 | 0 11,017 11,017 | 1 95 96 | 500 92,886 93,386 | 500 978 973 |
| 9 | 安全施設不備 | 訴訟 計 | 2 84 86 | 2,767 42,772 45,539 | 2 95 97 | 13,100 71,552 84,652 | 4 53 57 | 43,005 29,043 72,048 | 2 78 80 | 19,500 78,945 98,445 | 4 90 94 | 25,640 94,739 120,379 | 14 400 414 | 104,012 317,051 421,063 | 7,429 793 1,017 |
| 10 | 脱橋 | 訴訟 計 | 0 3 3 | 0 1,327 1,327 | 0 3 3 | 0 5,296 5,296 | 0 5 5 | 0 3,088 3,088 | 0 5 5 | 0 1,528 1,528 | 0 4 4 | 0 2,495 2,495 | 0 20 20 | 0 13,734 13,734 | 0 687 687 |
| 11 | 規柱衝突 | 訴訟 計 | 0 0 0 | 0 0 0 | 0 0 0 | 0 0 0 | 0 0 0 | 0 0 0 | 0 0 0 | 0 0 0 | 0 0 0 | 0 0 0 | 0 0 0 | 0 0 0 | 0 0 0 |
| 12 | その他 | 訴訟 計 | 1 365 366 | 700 116,218 116,918 | 4 399 403 | 8,703 118,369 127,072 | 1 106 107 | 4,941 75,541 80,482 | 1 118 118 | 2,000 40,580 42,580 | 1 138 139 | 2,000 36,951 38,951 | 8 1,125 1,133 | 18,344 387,659 406,003 | 2,293 345 358 |
| | 合計 | 訴訟 計 | 9 1,160 1,169 | 39,751 386,313 426,064 | 12 1,183 1,195 | 93,401 426,498 519,899 | 12 1,340 1,352 | 107,185 408,218 515,403 | 5 1,527 1,532 | 23,101 414,136 437,237 | 7 1,680 1,687 | 73,145 576,465 649,610 | 45 6,890 6,935 | 336,583 2,211,630 2,548,213 | 7,479 321 367 |

(※ 分類3と7は61年度、62年度は分類12に含まれる。)
 (注1) 道路の陥没、路肩崩壊等のため通行車両が路外に転落する等の事故。
 (注2) 道路の崩壊した土砂が沿道の家屋、田、畑等に損害を与えた場合。

表3-① 態様別管理瑕疵事故統計〔5箇年（昭和61年～平成2年）計〕

全国計内訳

| 分類 | 事故態様 | 全国計 | | | | | | 直轄 | | | | | | 公団 | | | | | | 公社 | | | | | | 地方公共団体 | | | | | |
|----|----------|-----|-------|-----|-----------|----|-----|-----|---------|----|-----|-----|--------|----|----|-----|-------|----|-------|-----|-----------|----|----|-----|----|--------|----|-----|----|--|--|
| | | 件数 | | 賠償金 | | 件数 | | 賠償金 | | 件数 | | 賠償金 | | 件数 | | 賠償金 | | 件数 | | 賠償金 | | 件数 | | 賠償金 | | 件数 | | 賠償金 | | | |
| | | 順位 | 件数 | 順位 | 金額 | 順位 | 件数 | 順位 | 金額 | 順位 | 件数 | 順位 | 金額 | 順位 | 件数 | 順位 | 金額 | 順位 | 件数 | 順位 | 金額 | 順位 | 件数 | 順位 | 金額 | 順位 | 件数 | 順位 | 金額 | | |
| 1 | 穴ぼこ | 1 | 1,894 | 3 | 414,069 | 4 | 22 | 6 | 4,940 | 2 | 34 | 3 | 3,608 | 5 | 0 | 5 | 0 | 1 | 1,838 | 2 | 405,521 | | | | | | | | | | |
| 2 | 段差 | 6 | 256 | 10 | 69,485 | 10 | 1 | 10 | 550 | 6 | 1 | 6 | 411 | 5 | 0 | 5 | 0 | 6 | 254 | 10 | 68,524 | | | | | | | | | | |
| 3 | *蓋不全 | 4 | 1,082 | 5 | 262,038 | 5 | 15 | 5 | 7,123 | 4 | 3 | 4 | 681 | 3 | 2 | 3 | 1,528 | 3 | 1,062 | 5 | 252,706 | | | | | | | | | | |
| 4 | スリップ | 10 | 89 | 9 | 82,434 | 8 | 2 | 9 | 1,457 | 7 | 0 | 8 | 0 | 3 | 2 | 4 | 328 | 10 | 85 | 9 | 80,649 | | | | | | | | | | |
| 5 | 道路崩壊(注1) | 7 | 157 | 6 | 126,139 | 8 | 2 | 4 | 8,575 | 7 | 0 | 8 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 | 8 | 155 | 6 | 117,564 | | | | | | | | | | |
| 5' | 道路崩壊(注2) | 11 | 36 | 11 | 37,821 | 11 | 0 | 11 | 0 | 6 | 1 | 7 | 86 | 5 | 0 | 5 | 0 | 11 | 35 | 11 | 37,735 | | | | | | | | | | |
| 6 | 落石 | 2 | 1,508 | 1 | 530,436 | 1 | 90 | 2 | 44,332 | 4 | 3 | 1 | 26,348 | 1 | 17 | 2 | 3,653 | 2 | 1,398 | 1 | 456,103 | | | | | | | | | | |
| 7 | *路上障害物 | 8 | 250 | 8 | 91,605 | 6 | 8 | 7 | 3,493 | 3 | 6 | 5 | 576 | 5 | 0 | 5 | 0 | 7 | 236 | 8 | 87,536 | | | | | | | | | | |
| 8 | 工事不全 | 9 | 96 | 7 | 93,386 | 7 | 3 | 8 | 3,340 | 7 | 0 | 8 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 | 9 | 93 | 7 | 90,046 | | | | | | | | | | |
| 9 | 安全施設設備 | 5 | 414 | 2 | 421,063 | 3 | 34 | 1 | 91,124 | 7 | 0 | 8 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 | 5 | 380 | 4 | 329,939 | | | | | | | | | | |
| 10 | 脱橋 | 12 | 20 | 12 | 13,734 | 11 | 0 | 11 | 0 | 7 | 0 | 8 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 | 12 | 20 | 12 | 13,734 | | | | | | | | | | |
| 11 | 規柱衝突 | 13 | 0 | 13 | 0 | 11 | 0 | 11 | 0 | 7 | 0 | 8 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 | 13 | 0 | 13 | 0 | | | | | | | | | | |
| 12 | その他 | 3 | 1,133 | 4 | 406,003 | 2 | 39 | 3 | 12,698 | 1 | 87 | 2 | 15,020 | 2 | 6 | 1 | 3,788 | 4 | 1,001 | 3 | 374,497 | | | | | | | | | | |
| | 合計 | | 6,935 | | 2,548,213 | | 216 | | 177,632 | | 135 | | 46,730 | | 27 | | 9,297 | | 6,557 | | 2,314,554 | | | | | | | | | | |

(※ 分類3と7は61年度、62年度は分類12に含まれる。)

(注1) 道路の陥没、路肩崩壊等のため通行車両が路外に転落する等の事故。

(注2) 道路の崩壊した土砂が沿道の家屋、田、畑等に損害を与えた場合。

以下、安全施設不備約一億二、〇〇〇万円、蓋不全約一億
 穴ぼこ約一億一、九〇〇万円、蓋不全約一億

③ 賠償金額五〇〇万円以上の瑕疵事案の内容
 四〇〇万円、路上障害物約六、五〇〇万円
 これらが上位を占めている(表2)。

主な損害賠償事例である賠償金額五〇〇万円以上のものについてその概況を紹介すると
 次のとおりである。

表3-② 態様別管理瑕疵事故統計〔5箇年（昭和61年～平成2年）計〕

地方公共団体内訳

| 事故態様 | 地方公共団体計 | | | | | | | | | | | | 都道府県 | | | | 指定市 | | | | 市 | | | | 町 | | | | 村 | | | | |
|----------|---------|-------|-----|-----------|----|-------|-----|---------|----|-----|-----|---------|------|-------|-----|---------|-----|-------|-----|---------|----|----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|--|
| | 件数 | | 賠償金 | | 件数 | | 賠償金 | | 件数 | | 賠償金 | | 件数 | | 賠償金 | | 件数 | | 賠償金 | | 件数 | | 賠償金 | | 件数 | | 賠償金 | | 件数 | | 賠償金 | | |
| | 順位 | 件数 | 順位 | 金額 | 順位 | 件数 | 順位 | 金額 | 順位 | 件数 | 順位 | 金額 | 順位 | 件数 | 順位 | 金額 | 順位 | 件数 | 順位 | 金額 | 順位 | 件数 | 順位 | 金額 | 順位 | 件数 | 順位 | 金額 | 順位 | 件数 | 順位 | 金額 | |
| 穴ぼこ | 1 | 1,838 | 2 | 405,521 | 2 | 418 | 4 | 89,257 | 1 | 157 | 4 | 19,757 | 1 | 868 | 1 | 243,941 | 1 | 395 | 4 | 52,566 | | | | | | | | | | | | | |
| 段差 | 6 | 254 | 10 | 68,524 | 7 | 50 | 9 | 16,344 | 6 | 26 | 6 | 6,582 | 5 | 128 | 8 | 36,865 | 6 | 50 | 9 | 8,733 | | | | | | | | | | | | | |
| *蓋不全 | 3 | 1,062 | 5 | 252,706 | 4 | 213 | 6 | 44,966 | 3 | 90 | 5 | 15,277 | 2 | 452 | 4 | 106,158 | 2 | 307 | 1 | 86,305 | | | | | | | | | | | | | |
| スリップ | 10 | 85 | 9 | 80,649 | 9 | 19 | 7 | 26,420 | 9 | 6 | 8 | 5,197 | 10 | 38 | 5 | 44,613 | 10 | 22 | 11 | 4,419 | | | | | | | | | | | | | |
| 道路崩壊(注1) | 8 | 155 | 6 | 117,564 | 8 | 44 | 5 | 45,333 | 8 | 7 | 9 | 3,507 | 7 | 59 | 7 | 37,961 | 7 | 45 | 6 | 30,763 | | | | | | | | | | | | | |
| 道路崩壊(注2) | 11 | 35 | 11 | 37,735 | 11 | 5 | 10 | 8,288 | 11 | 2 | 7 | 6,368 | 11 | 10 | 11 | 10,005 | 11 | 18 | 8 | 13,074 | | | | | | | | | | | | | |
| 落石 | 2 | 1,398 | 1 | 456,103 | 1 | 1,170 | 1 | 384,151 | 7 | 19 | 10 | 3,490 | 8 | 51 | 6 | 39,653 | 4 | 158 | 7 | 28,809 | | | | | | | | | | | | | |
| *路上障害物 | 7 | 236 | 8 | 87,536 | 6 | 87 | 8 | 17,184 | 4 | 45 | 1 | 53,044 | 6 | 72 | 10 | 14,689 | 8 | 32 | 12 | 2,619 | | | | | | | | | | | | | |
| 工事不全 | 9 | 93 | 7 | 90,046 | 10 | 13 | 11 | 3,843 | 10 | 2 | 11 | 962 | 9 | 47 | 9 | 35,766 | 9 | 31 | 5 | 49,475 | | | | | | | | | | | | | |
| 安全施設設備 | 5 | 380 | 4 | 329,939 | 5 | 127 | 3 | 107,163 | 5 | 42 | 3 | 23,886 | 4 | 158 | 3 | 135,781 | 5 | 53 | 2 | 63,109 | | | | | | | | | | | | | |
| 脱橋 | 12 | 20 | 12 | 13,734 | 12 | 2 | 12 | 556 | 12 | 0 | 12 | 0 | 12 | 7 | 12 | 5,759 | 12 | 11 | 10 | 7,419 | | | | | | | | | | | | | |
| 規柱衝突 | 13 | 0 | 13 | 0 | 13 | 0 | 13 | 0 | 12 | 0 | 12 | 0 | 13 | 0 | 13 | 0 | 13 | 0 | 13 | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 3 | 1,001 | 3 | 374,497 | 3 | 284 | 2 | 112,515 | 2 | 120 | 2 | 28,031 | 3 | 382 | 2 | 174,529 | 3 | 215 | 3 | 59,422 | | | | | | | | | | | | | |
| 合計 | | 6,557 | | 2,314,554 | | 2,432 | | 856,020 | | 516 | | 166,101 | | 2,272 | | 885,720 | | 1,337 | | 406,713 | | | | | | | | | | | | | |

(※ 分類3と7は61年度、62年度は分類12に含まれる。)

(注1) 道路の陥没、路肩崩壊等のため通行車両が路外に転落する等の事故。

(注2) 道路の崩壊した土砂が沿道の家屋、田、畑等に損害を与えた場合。

表4 係争中の道路関係訴訟の件数

平成3年3月31日現在

| 態 様 道路管理者 | 管 理 瑕 疵 関 係 | | | | | | | | | | | 土 地 関 係 | そ の 他 | 合 計 | |
|--------------|-------------|-----|-------|---------|---------|-----|-----------|---------|-------------|-------|----|---------|-------|-----|-----|
| | 穴 ぼ こ | 段 差 | 蓋 不 全 | ス リ ッ プ | 道 路 崩 壊 | 落 石 | 路 上 障 害 物 | 工 事 不 全 | 安 全 施 設 不 備 | そ の 他 | 計 | | | | |
| 建 設 省 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 8 | 13 | | 11 | 8 | 32 |
| 公 団 ・ 公 社 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 9 | | 25 | 13 | 47 |
| 都 県 | 1 | 4 | 2 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 6 | 4 | 26 | | 43 | 11 | 80 |
| 指 定 市 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 7 | | 21 | 5 | 34 |
| 市 町 村 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 10 | 2 | 18 | | 54 | 15 | 87 |
| 合 計 | 4 | 5 | 4 | 6 | 3 | 1 | 2 | 6 | 23 | 19 | 73 | | 154 | 52 | 279 |

※ 土地関係は土地の所有権、境界等に関する訴訟である。

二 係争中の道路関係訴訟の概況

次に、係争中の道路関係訴訟についてその概況
 全国で一一件、賠償金額三億一、二〇〇万
 円となっている。態様別内訳は穴ぼこが四件、
 安全施設不備が三件、落石二件、その他二件
 である。
 訴訟・示談別では裁判上の和解二件、示談
 九件である。

を紹介する。

1 係争中の道路関係訴訟

平成三年三月三十一日現在で裁判所に係争中の道
 路に関する訴訟は全体で二七九件あり、その内訳
 は管理瑕疵関係七三件、土地関係一五四件、その
 他五二件である。傾向としては土地に関する訴訟
 が全体の過半数を占めており、直轄以外の道路管
 理者では管理瑕疵関係訴訟のほぼ二倍になってい
 る(表4)。

2 管理瑕疵関係訴訟

管理瑕疵関係訴訟七三件について管理者別内訳
 を示せば次のとおりである。直轄一三件、都道府
 県二六件、指定市七件、市町村一八件、公団・公
 社九件である。また、事故の態様別内訳は安全施
 設不備二三件、工事不全、スリップが各六件、
 段差五件、穴ぼこ蓋不全が各四件、道路崩壊三件、
 路上障害物二件、落石一件、その他(道路環境訴
 訟、道路排水不良等)一九件である。傾向として
 は安全施設不備が非常に多く全体の三分の一近く
 を占めている。これに対し示談件数で上位を占め
 ていた落石は一件、同様に上位を占めていた穴ぼ
 こ、蓋不全も比較的件数が少ない。

このことは、落石等の事案については過去の判
 例で管理瑕疵の判断基準がほぼ定着して訴訟に持

ち込まれずに処理されていること、安全施設不備
 工事不全については管理瑕疵の有無の判断の基礎
 となる道路の状況、周辺環境、交通の状況、事故
 者の運転状況等が個別の事例によって異なり、必
 ずしも過去の判例が参考とならない場合が多いこ
 とによるものと思われる。

以上、道路の設置・管理の瑕疵に係る損害賠償
 の概況及び係争中の道路関係訴訟の概況を紹介し
 た。

近年、地域住民の権利意識の昂揚、生活環境の
 保全に対する要請を背景にして道路管理及び道路
 環境等に関する争訟が増加し、その内容も複雑化
 してきている。道路管理者は道路の管理瑕疵に起
 因する事故をなくすため道路管理に万全を期すよ
 う努力することが重要であることは言うまでもな
 いが、不幸にして道路管理に瑕疵があつて事故が
 発生した場合の賠償面での適切な処理も重要であ
 る。

道路管理者としては事故が発生した場合にはそ
 の状況等を的確に把握し、損害賠償の要否を適切
 に判断する必要がある。道路賠償責任保険に加入
 しているからといって道路管理者が安易な対応に
 流れると道路行政への信頼を損なうことになるの
 で注意が必要である。

都道府県道の路線認定基準について

(その2)

建設省道路局路政課総務係

三 路線認定について

前回は都道府県道の旧法から新法への引継関係の経緯を述べたが、今回からは路線認定及び認定基準について実務の話を交えながら述べてみたいと思う。

(1) 道路法第七条について

(都道府県道の意義及びその路線の認定)

第七条 第三条第三号の都道府県道とは、地方

的な幹線道路網を構成し、且つ、左の各号の一に該当する道路で、都道府県知事が当該都道府県の区域内に存する部分につき、その路線を認定したものをいう。

一 市又は人口五千以上の町（以下これを

「主要地」という。）とこれらと密接な関係にある主要地、港湾法第二条第二項に規定する重要港湾若しくは地方港湾、漁港法（昭和二十五年法律第三百七十七号）第六条に規定する第二種漁港若しくは第三種漁港若しくは飛行場（以下これらを「主要港」という。）、鉄道若しくは軌道の主要な停車場若しくは停留場（以下これらを「主要停車場」という。）又は主要な観光地とを連絡する道路

二 主要港とこれと密接な関係にある主要停車場又は主要な観光地とを連絡する道路
三 主要場とこれと密接な関係にある主要な観光地とを連絡する道路

四 二以上の市町村を経由する幹線で、これ

らの市町村とその沿線地方に密接な関係がある主要地、主要港又は主要停車場とを連絡する道路

五 主要地、主要港、主要停車場又は主要な観光地とこれらと密接な関係にある高速自動車国道、国道又は前各号の一に規定する都道府県道とを連絡する道路

六 前各号に掲げるものを除く外、地方開発のため特に必要な道路

2 都道府県知事が前項の規定により路線を認定しようとする場合には、あらかじめ当該都道府県の議会の議決を経なければならない。

3 第一項の規定により都道府県知事が認定しようとする路線が地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の市

(以下「指定市」という)の区域内に存する場合においては、都道府県知事は、当該指定市の長の意見を聞かなければならない。この場合において、当該指定市の長は、意見を提出しようとするときは、当該指定市の議会の議決を経なければならない。

4 二以上の都道府県の区域にわたる道路については、関係都道府県知事は、協議の上それぞれ議会の議決を経て、当該都道府県の区域内に存する部分について、路線を認定しなければならぬ。

5 前項の規定による協議が成立しない場合においては、関係都道府県知事は、建設大臣に裁定を申請することができる。

6 建設大臣は、前項の規定による申請に基づいて裁定をしようとする場合においては、関係都道府県知事の意見を聞かなければならない。この場合において、関係都道府県知事は、意見を提出しようとするときは、当該都道府県の議会の議決を経なければならない。

7 建設大臣が第五項の規定により路線を認定すべき旨の裁定をした場合においては、関係都道府県知事は、当該都道府県の区域内に存する部分について、それぞれ路線を認定しなければならぬ。この場合においては、第四項の規定による当該都道府県の議会の議決を

経ることを要しない。

① 道路法第七条はいうまでもなく、都道府県道の意義及びその路線の認定に関する規定であるが、第一項の柱書きで書かれているように都道府県道とは「地方的な幹線道路網を構成し」「第一項の各号の一に該当し」「知事が当該都道府県の区域内につき路線認定をしたもの」が要件となっている。

しかしながらこの認定に際しては法第七四条第一号の規定により建設大臣の認可を経ることも必要とされている。

この規定は一見して中央集権的な規定であると思われるが、認可を必要とする本来の目的は、地方的な幹線道路網を構成する都道府県道についてその計画を立てようとした場合、上位道路である高速自動車国道、一般国道との関連を十分考慮し相互に機能を発揮できる計画が必要である。そこで高速自動車国道、一般国道の路線の指定等を行っている国において総合的な見地から判断する必要があるため、建設大臣の認可を必要としたものである。

② 第一項各号については後に認定基準の説明として詳しく述べる予定であるのでこの欄では省略することとする。

③ 第二項は議会の議決についての規定であるが、路線認定にあたっての都道府県議会の議決は認定の効力発生の補充要件とされており、議会には発案権はない。

また、実務においては建設大臣の認可申請においては路政課との下協議、路政課、企画課、地方道課の三課協議を行った上で議会への上程を行っている。この手続きはもちろん法律等に定められたものではないが、大臣認可の事務をスムーズに進めるため実質上の審査をこの時点で行い、議会議決事項に認可時点での修正を加えることとならないよう配慮しているものである。

なお、路政課との下協議は随時行っているので気軽に相談されたい。

④ 第三項については、政令指定市内において都道府県道を認定しようとする場合は当該政令指定市の意見を聞く必要があり、当該指定市は意見を提出しようとする場合は議会の議決を必要としている。

この規定は法第一七条第一項により政令指定市内の都道府県道の管理は当該指定市が行うこととされているためである。

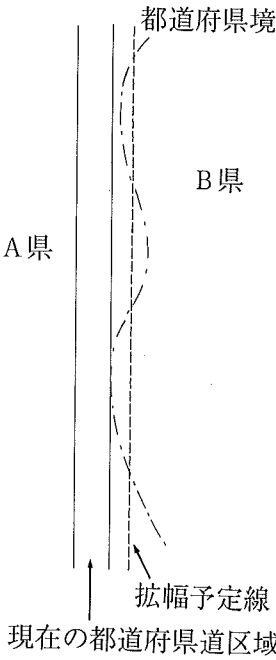
この意見聴取は議会一回分手続きが増えるためどうしても遅れがちになるため政令指定市を擁する都道府県においては注意が必要で

ある。

⑤ 第四項は二以上の都道府県の区域にわたる都道府県道の認定についての規定であるが、各都道府県が協議の上当該都道府県の区域内に存する部分について路線を認定することとなる。

本項と関連する内容の質問事項を一つ紹介する。

Q 都道府県道を拡幅した際にその拡幅した一部が都道府県境を越えて隣接県内に入り込むこととなった。この場合道路法第七條第五項に基づきそれぞれの都道府県において道路の存する部分につき路線の認定をなし及び同法第一八條第一項に基づき区域の決定を行う必要があるか(別図1)。



別図1

A 「路線」とは、当該道路が道路網上果たすべき交通機能を示すに必要な範囲内で表示される道路の位置であるといわれており、本件のように拡幅工事に伴って他の都道府県の区域に道路が入り込む場合は単なる幅員の変更であり、路線の変更には当たらない。したがって元々の路線を認定している都道府県において区域変更を行えばよいものである。

⑥ 第五項(第七項については第四項の協議が整わない場合における建設大臣の裁定等に関する規定であるが、実例も少なく議論する実益も少ないので割愛することとする。

(2) 路線認定事務の問題点

上述したように都道府県道を認定、変更、廃止しようとする場合は建設大臣の認可が必要となっているが、この認可に多大な労力が必要となつて

いる。

新規に路線を認定しようとする場合は認定基準上、予算上から十分な審査をして認可することが妥当であると思われるが、路線の変更等の場合は形式的審査に重点がおかれ手続き的には新規路線認定と全く同じとなっているため事務処理上検討の余地があるものと考えている。

路政課としても打ち合せの回数を減らす等の努力を行っているものであるが、各道路管理者におかれても「路線認定、区域決定及び供用開始等の取扱について」(昭和二十九年一月一七日建設省道発第四一六号道路局長通達)をよく読まれた上で、告示の変更等の手続きを活用することが望ましいものと考えている。

四 路線認定基準について

(1) まえがき

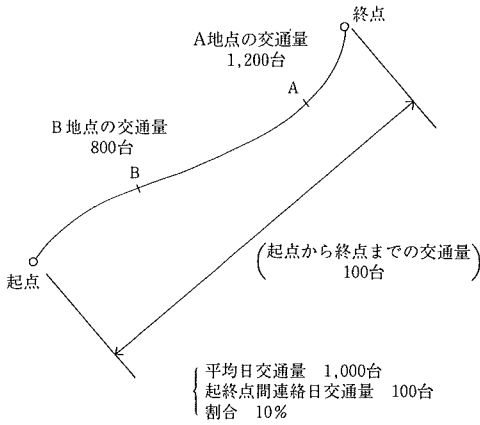
現行の都道府県道の路線認定基準は昭和四六年に通達されたものであるが、それ以前は昭和二九年に出されていた旧基準で認定されていたものである。

この稿ではできる限り一項目ずつ旧基準、現行基準を説明しながら改正の方向を検討して行きたいと考えるものである。

| 項目 | 昭和二十九年旧基準 | 昭和四六年現行基準 |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 交通の流れ 網構成の原則 | <p>一、通則</p> <p>(一) 都道府県道は、交通の流れに沿う如く認定するものとし、港湾、飛行場、停車場等の施設に連絡するもの、或は開発的性格を有するものを除いて、一般に網を完結することを原則とする。</p> | <p>第一 通則</p> <p>一 路線は、交通の流れに沿うように認定するものとする。</p> <p>二 路線は、原則として、国道又は都道府県道と一体となって網を完結しなければならない。ただし、主要港、主要停車場若しくは主要な観光地に連絡するもの又は開発的性格を有するものは、この限りでない。</p> |

① 一について

本則は交通の流れの原則と呼ばれているものであるが、その要件は注一において、「起



別図2

終点間日交通量が任意の地点での当該路線の平均日交通量の一〇%以上ある場合をいう。」とされている。

これは具体的には、ある路線を認定しようとした場合、まずその路線の起点から終点まですべて走る交通量を調べ、その台数が平均日交通量の一〇%以上あるかどうかということである（別図2参照）。

起終点間日交通量の調査方法はナンバープレート調査（起点と終点に調査員を置き通過する車のナンバープレートを書取りあとでそれを照合する方法）が一般的である。他は聞き取り調査、アンケート票を渡して回収する方法等があると思われるが、費用の面から考えて困難な場合は既存のOD調査を加工し起

② 二について

本則は道路網構成の原則であり、都市間を連絡する路線等は原則として一般国道又は都道府県道と網を構成することを必要としている。

これは道路のネットワークの原則を示したものであり、路線認定に当たって他の幹線道路との連携を確実に行うよう規定されたものである。

一方原則の例外として主要港、主要停車場、主要な観光地に連絡するもの又は開発的性格を有するものはこの限りではないとされており、特定のポイントと幹線道路を結ぶ路線は網を構成しなくてもよいこととなっている。

平成三年度大気汚染状況及び

自動車交通騒音の状況について

建設省道路局企画課道路環境対策室係長 今泉伸一郎

はじめに

道路交通による、騒音、大気汚染等の環境問題に対し、道路管理者は従来から道路環境対策を推進し、道路と環境の調和を図るべく努力を重ねているが、近年の自動車交通需要の著しい増大と人口、産業の急速な都市への集中に対する社会資本の整備の相対的な立遅れの結果、都市部の幹線道路を中心とした騒音、大気汚染等の環境問題は依然として道路行政上の重要課題の一つである。

例年、環境庁においては、一月から二月にかけて、大気汚染状況及び自動車交通騒音の状況についての調査結果を取りまとめて発表しており、ここでは平成三年度（騒音については、平成三年）調査結果の概要を紹介することとする。

一 平成三年度大気汚染状況について

(1) 概要

環境庁は、平成四年一月二七日に平成三年度の大気汚染状況について調査結果を発表した。

これは、公害対策基本法一三条及び大気汚染防止法二二条に基づき国及び都道府県知事が大気汚染の状況を常時監視している結果を環境庁が取りまとめたものである。

これによると、二酸化硫黄（ SO_2 ）、一酸化炭素（ CO ）については、良好な状況が続いているものの、二酸化窒素（ NO_2 ）、浮遊粒子状物質（ SPM ）については、依然として改善を要する状況にある。

(2) 二酸化窒素の状況

環境基準が一時間値の一日平均値が 0.04 （ 0.06 までのゾーン内又はそれ以下と定められている二酸化窒素については、年度ごとの趨勢をみるために一日平均値 0.06 を年平均値に直すと概ね半分の 0.03 程度に該当するが、年平均値は、昭和五十四年度以降改善の傾向がみられたが、六一年度以降増加し、三年度においても一般環境大気測定局（一般局…地域におけるバックグラウンド濃度の把握を目的として、学校、公園等の公共施設に設置されることが多い）及び自動車排出ガス測定局（自排局…自動車に起因する大気汚染物質濃度の把握を目的として、主たる幹線道路沿いに設置されることが多い）のいずれにおいても高いレベルで推移している（図1、表1）。

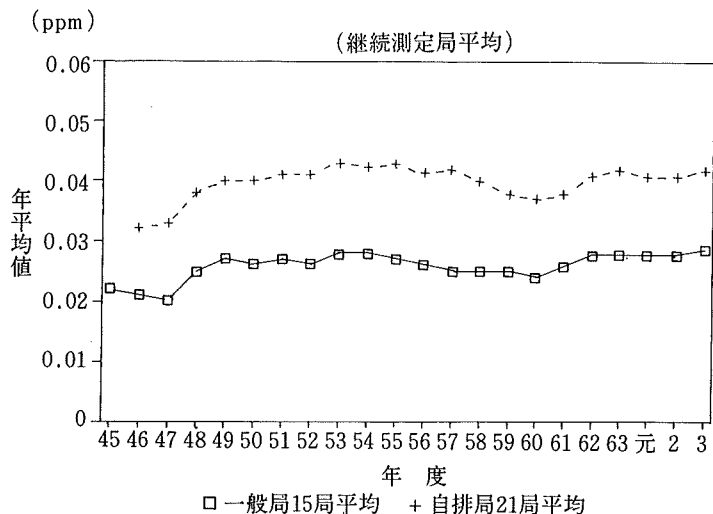


図1 二酸化窒素年平均値の経年変化

また、環境基準との対応として、日平均値の年間九八%値が〇・〇六ppmを超える局は、一般局で二年度の八七局(六・四%)から三年度は八一局(五・九%)に減少したが、自排局では一一二局(三五・七%)から一一一局(三七・二%)に増加している。このうち、大気汚染防止法五条の二に基づく総量規制三地域においては、一般局では

表1 二酸化窒素年平均値の経年変化

(一般環境大気測定局15局平均、自動車排出ガス測定局21局平均)

| 年度 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 一般局 | 0.022 | 0.021 | 0.020 | 0.025 | 0.027 | 0.026 | 0.027 | 0.026 | 0.028 | 0.028 | 0.027 |
| 自排局 | | 0.032 | 0.033 | 0.038 | 0.040 | 0.040 | 0.041 | 0.041 | 0.043 | 0.042 | 0.043 |

| 年度 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 元 | 2 | 3 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 一般局 | 0.026 | 0.025 | 0.025 | 0.025 | 0.024 | 0.026 | 0.028 | 0.028 | 0.028 | 0.028 | 0.029 |
| 自排局 | 0.041 | 0.042 | 0.040 | 0.038 | 0.037 | 0.033 | 0.041 | 0.042 | 0.041 | 0.041 | 0.042 |

(単位：ppm)

横ばい、自排局では〇・〇六ppmを超える局が増加している(図2)。なお、環境基準非適合局数を首都圏一都三県(東京、神奈川、埼玉、千葉)及び近畿圏一府一県(大阪、兵庫)を除外して見ると、自排局で一六三局中一三局、一般局では九七五局中〇局となっており、NO_x(窒素酸化物)問題がいかに大

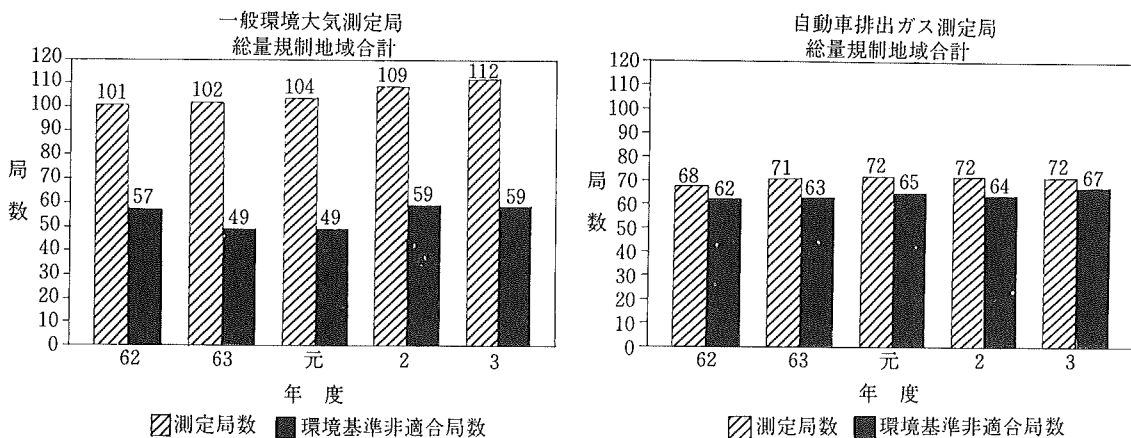
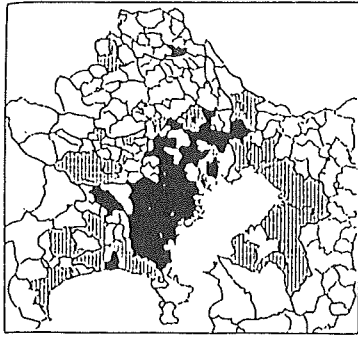
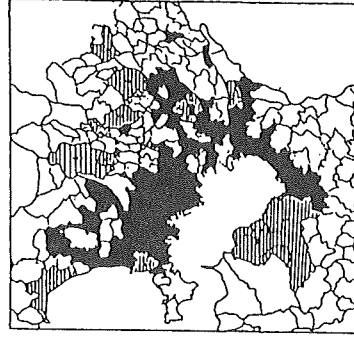


図2 総量規制3地域における二酸化窒素に係る環境基準の達成状況

〔自動車排出ガス測定局〕
昭和60年度



平成2年度



NO₂濃度 (ppm)
(98%値)
■ > .06
▨ ≥ .04 ~ ≤ .06

(資料) 環境庁「平成4年度環境白書」

図3 東京湾岸地域における二酸化窒素の環境濃度分布

(参考) NO₂の年間98%値の上位測定局

一般環境大気測定局

(単位: ppm)

| 順位 | 測定局 | 都府県 | 市区 | 年間98%値 |
|----|----------|-----|-----|--------|
| 1 | 晴 | 東京 | 中央 | 0.085 |
| 2 | 旧都庁前 | 東京 | 千代田 | 0.081 |
| 3 | 旧鶴見保健所 | 神奈川 | 横浜 | 0.080 |
| 4 | 神奈川区総合庁舎 | 神奈川 | 横浜 | 0.079 |
| 5 | 港 | 東京 | 港 | 0.078 |
| 5 | 神奈川県庁 | 神奈川 | 横浜 | 0.078 |

自動車排出ガス測定局

(単位: ppm)

| 順位 | 測定局 | 都府県 | 市区 | 年間98%値 |
|----|--------|-----|----|--------|
| 1 | 池上新田公園 | 神奈川 | 川崎 | 0.098 |
| 2 | 松原橋 | 東京 | 大田 | 0.096 |
| 3 | 大和 | 東京 | 板橋 | 0.094 |
| 4 | 大坂橋 | 東京 | 目黒 | 0.091 |
| 5 | 市役所前 | 神奈川 | 川崎 | 0.087 |

都市に集中した問題であるかがわかる(図3)。このような状況について、環境庁は、燃料使用量や自動車交通量の増加が背景にあり、各種対策の効果が相殺されているとしている。

(3) 浮遊粒子状物質の状況

年平均値は、二年度に比べ一般局ではほぼ横ばい、自排局では増加している(図4、表2)。

浮遊粒子状物質については、昭和四八年五月に環境基準が設定され、その達成率は、一般局では前年度の四三・一%に比べ三年度は四九・七%、自排局では前年度の二一・二%に比べ三年度は三

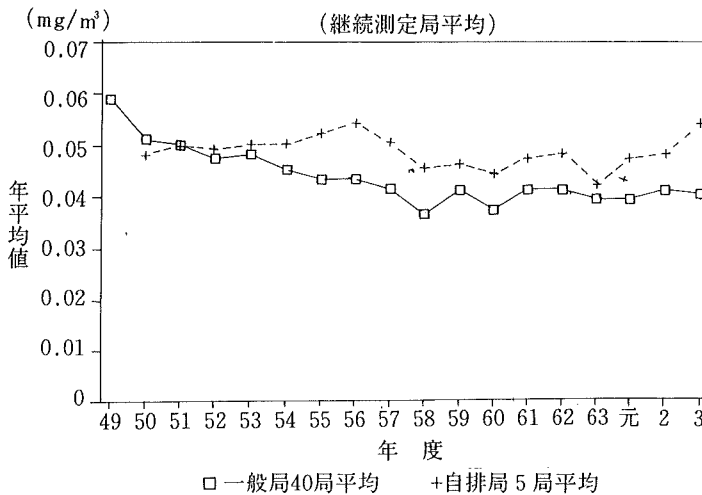


図4 浮遊粒子状物質年平均値の経年変化

〇・一%と向上してきているものの、依然低い水準で推移している状況である。

現在、環境庁においては、その対策の確立のための総合的な調査解析が実施されているところである。

表2 浮遊粒子状物質年平均値の経年変化

(一般環境大気測定局40局平均、自動車排出ガス測定局8局平均)

| 年 度 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 一般局 | 0.059 | 0.051 | 0.050 | 0.047 | 0.048 | 0.045 | 0.043 | 0.043 | 0.041 |
| 自排局 | | 0.046 | 0.050 | 0.049 | 0.050 | 0.050 | 0.052 | 0.054 | 0.050 |
| | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 元 | 2 | 3 |
| | 0.036 | 0.041 | 0.037 | 0.041 | 0.041 | 0.039 | 0.039 | 0.041 | 0.040 |
| | 0.045 | 0.046 | 0.044 | 0.047 | 0.048 | 0.042 | 0.047 | 0.048 | 0.054 |

(単位：mg/m³)

一 平成三年自動車交通騒音状況

について

(1) 概要

環境庁は、平成四年二月一日に平成三年の自動車交通騒音状況について調査結果を発表した。これは、公害対策基本法一三条及び騒音規制法二二条の二に基づき国及び都道府県知事が騒音測定している結果を環境庁が取りまとめたものである。

これによると、環境基準達成率等は引続き低い水準にあり、自動車交通量が増加傾向にあることがその原因とされている。

(2) 騒音の現況

全国の測定点(四、六二一点)を対象とした環境基準の達成状況については、朝、昼間、夕、夜間(「四時間帯」という。)のすべてで環境基準を達成したのは、一三・六%であった(図5)。

また、最近五年継続測定点(一、〇七七点)での環境基準達成状況の経年変化では、四時間帯の

すべてで環境基準を達成した割合は年々減少傾向にあったが、平成三年は前年よりも改善され、一〇・二%であった(図6)。

なお、これを地域別、道路別にみると、大都市域(東京二三区及び一行政指定都市)とその他の地域との比較においては、大都市域では、四時間帯のすべてで環境基準を達成した割合は七・三%と小さく、道路の種類別では、都市高速道路、一般国道、主要地方道の達成率が低い、これは例年の傾向である(図7、8)。

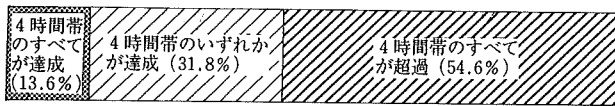


図5 環境基準の達成状況

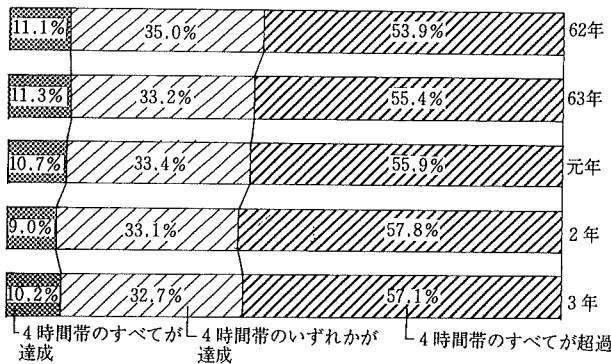


図6 環境基準の達成状況の経年変化

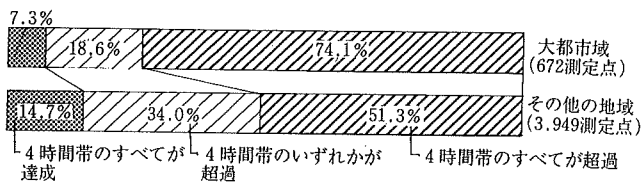


図7 大都市域とその他の地域別環境基準の達成状況

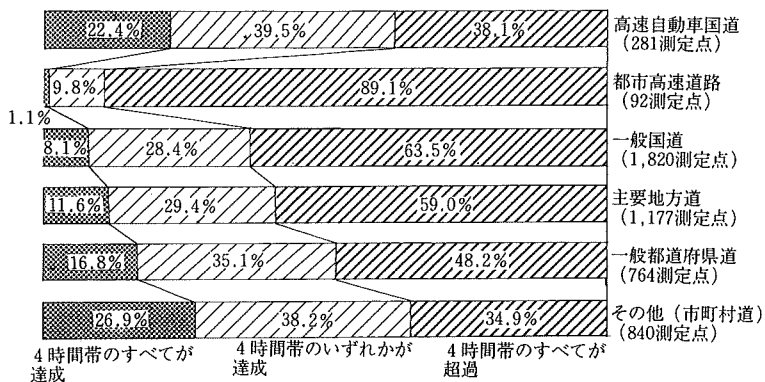


図8 道路の種類別環境基準の達成状況

注) 一つの測定点が二つ以上の道路に関連している場合は、それぞれの道路について当該結果が得られたものとして集計したため、測定点の合計は全測定点数を上回る。

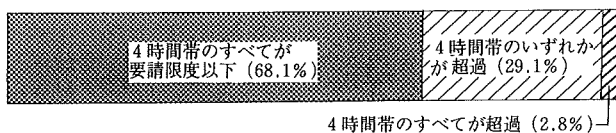


図9 要請限度の超過状況の内訳

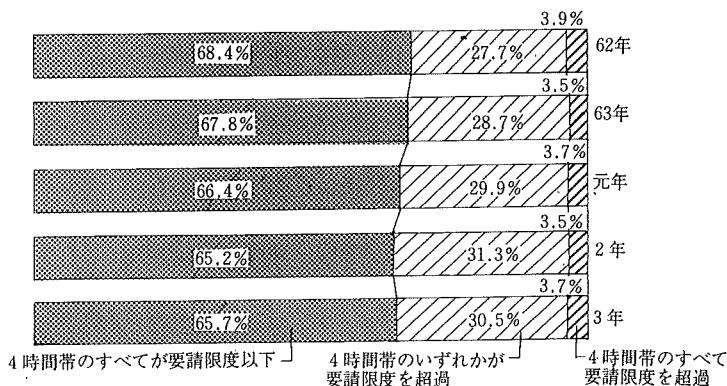


図10 要請限度の超過状況の経年変化

さらに、騒音規制法一七条に基づく要請限度について、四時間帯のいずれか又はすべてで要請限度を超過したのは、合わせて三二・九%であった(図9)。

また、最近五年継続測定点(一、〇七七点)で

の要請限度超過状況の経年変化では、四時間帯のいずれか又はすべてで要請限度を超過した割合は、年々増加傾向にあったが、平成三年は前年よりわずかに改善され、三四・三%であった(図10)。

三 道路における対策について

(1) 概要

このように、都市部の幹線道路を中心とした大気汚染、騒音の環境問題は道路行政の大きな課題である。

道路環境対策としては、自動車構造の改善(発生源対策)を基本として、交通規制、交通取締の強化、道路網の整備、道路構造の改善、沿道土地利用の適正化等各省庁にまたがる各種の施策を総合的に推進することが必要である(図11)。

- ① バイパス、環状道路等の道路網整備
- ② 遮音壁、環境施設帯等の設置、緑化の推進等の道路構造面での対策
- ③ 沿道と調和した土地利用への転換を図る沿道整備

などを推進しているほか、新たな対策技術の開発にも取り組んでいるところである。

このうち、道路網の整備については、我が国の道路網はネットワークとしての整備が必ずしも十分でない状態にあり、長距離、中距離、地先交通等各種の自動車交通が一本の道路に混在した形で集中するという状態にあり、これが道路環境問題を生む大きな要因となっていることから、今後の道路整備においては、バイパス、環状道路等の道

(参考) 騒音レベル上位測定点

平成3年の測定点における騒音レベル上位測定点を時間帯別にみたものを下に示す。

| 時間区分 | 騒音レベル | 地域の区分 | 測定地点 | 道路名 | 車線数 |
|------|-------|-------|----------------------|--------------------|--------|
| 朝 | 80 | 第4種 | 秋田県本荘市石脇字田頭651 | 国道7号 | 3 |
| | 80 | 第3種 | 愛知県岡崎市矢作町字馬乗103 | 国道1号 | 4 |
| | 80 | 第2種 | 千葉県柏市柏1367-5 | 国道16号 | 4 |
| | 79 | 第3種 | 東京都豊島区南池袋4-16-6 | 首都高速5号池袋線 音羽池袋線 | 4 2 |
| | 79 | 第3種 | 東京都中野区大和町2-2-16 | 環状7号線 | 4 |
| 昼間 | 79 | 第3種 | 愛知県岡崎市矢作町字馬乗103 | 国道1号 | 4 |
| | 79 | 第3種 | 東京都豊島区南池袋4-16-6 | 首都高速5号池袋線 音羽池袋線 | 4 2 |
| | 79 | 第2種 | 横浜市保土ヶ谷区権太坂1-5-2 | 横浜新道 | 7 |
| | 78 | 第4種 | 三重県鈴鹿郡関町大字木崎地内 | 国道1号 | 2 |
| | 78 | 第2種 | 千葉県柏市柏1367-5 | 国道16号 | 4 |
| 夕 | 78 | 第3種 | 愛知県岡崎市矢作町字馬乗103 | 国道1号 | 4 |
| | 78 | 第2種 | 広島県佐伯郡大野町林が原1-7381-8 | 国道2号 | 2 |
| | 78 | 第2種 | 大阪府和泉市葛の葉町186 | 国道26号 | 6 |
| | 78 | 第2種 | 千葉県柏市柏1367-5 | 国道16号 | 4 |
| | 78 | 第2種 | 大分県大分市大字神崎1029-4 | 国道10号 | 4 |
| 夜間 | 77 | 第3種 | 東京都豊島区南池袋4-16-6 | 首都高速5号池袋線 音羽池袋線 | 4 2 |
| | 77 | 第3種 | 東京都世田谷区大原2-23-13 | 国道20号 | 8 |
| | 76 | 第2種 | 広島県三原市古城通1-121 | 首都高速4号新宿線 | 4 |
| | 76 | 第3種 | 東京都中野区大和町2-2-16 | 国道2号 | 2 |
| | 76 | 第2種 | 横浜市戸塚区品濃町880-8 | 環状7号線 横浜新道 | 4 4 |

注) (1)騒音レベルの中央値による上位5位までを掲載した。なお、中央値が同一の場合は、上端値、下端値の順に大きい方を上位測定点とした。
(2)測定期日、測定時間等は一致していない。

騒音に係る環境基準 (46. 5. 25閣議決定)

| 地域の種類 | 時間の区分 | | | 備考 |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|--|
| | 昼間 | 朝・夕 | 夜間 | |
| AA | 45ホン(A)以下 | 40ホン(A)以下 | 35ホン(A)以下 | (該当地域) 「環境基準に係る水域及び地域の指定権限の委任に関する政令」第2項の規定に基づき、都道府県知事が地域の区分ごとに指定する地域 |
| A | 50ホン(A)以下 | 45ホン(A)以下 | 40ホン(A)以下 | |
| 「道路に面する地域」の特例 2車線 | 55ホン(A)以下 | 50ホン(A)以下 | 45ホン(A)以下 | (達成期間) 道路に面する地域については、設定後、5年以内を目途としてその達成を図るよう努めるものとする。ただし道路交通量が多い幹線道路に面する地域で、その達成が著しく困難な地域については5年を越える期間で可及的速かに達成を図るよう努めるものとする。 |
| | 2車線をこえる車線 | 60ホン(A)以下 | 55ホン(A)以下 | |
| B | 60ホン(A)以下 | 55ホン(A)以下 | 50ホン(A)以下 | |
| 「道路に面する地域」の特例 2車線以下 | 65ホン(A)以下 | 60ホン(A)以下 | 55ホン(A)以下 | |
| | 2車線をこえる車線 | 65ホン(A)以下 | 65ホン(A)以下 | |

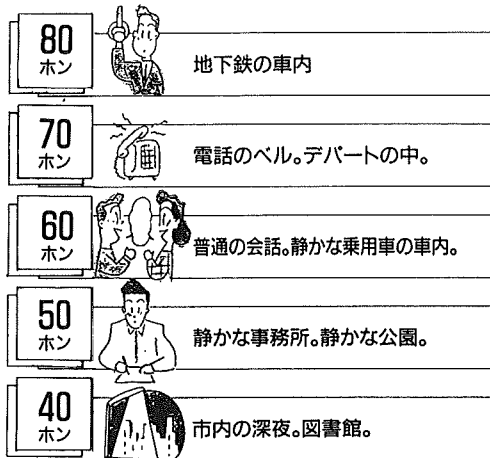
注) A A 特に静穏を要する地域
A 主として住居に供される地域
B 相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域
車線 一縦列の自動車か安全かつ円滑に走行するために必要な一定の幅員を有する帯状の車道部分

路網を体系的に整備し、通過交通を迂回させ域内交通の分離を促進することにより、既成市街地の交通混雑の解消を図るとともに、沿道の生活環境保全のための窒素酸化物、騒音等の低減を進める

必要がある。なお、バイパス等の整備は現道の沿道環境改善に効果的な対策であるが、バイパス等の沿道に新たな環境問題が生じないように、現在及び将来の土地利用の調和を図るとともに、必要に

応じて環境影響調査等を行い、適切な環境保全対策を講じることが肝要である。
(2) 大都市の窒素酸化物問題への対応
大都市部での窒素酸化物問題については、自動

音の大きさ



車一台ごとの排出規制強化という着実な単体規制の実施が重要であるが、それとともに、大都市における自動車からの窒素酸化物の排出の総量の抑制を図ることが重要であり、この観点から、平成四年六月に「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」（いわゆる「自動車NOx法」）が制定され、これに基づき平成四年一月に特定地域が政令で指定されたところである（図12）。

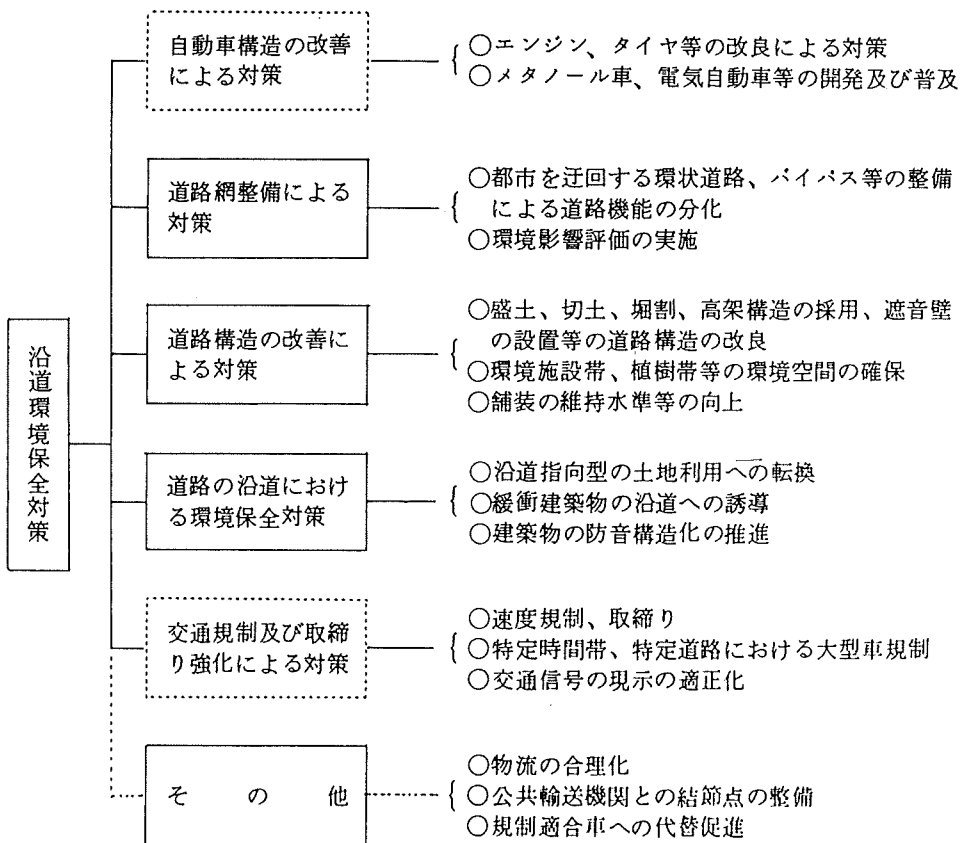


図11 沿道環境保全対策の分類

道路管理者は、窒素酸化物の削減に資する効率
 的走行を実現するための道路整備を進めるととも
 に法八条に基づく総量削減計画策定協議会のメン
 バーとして、削減計画の計画立案に参画すること
 となっていることから、協議会の場において、環
 境庁・運輸省・公安委員会等の関係機関と連携を
 図りながら、総合的な窒素酸化物対策を講じるべ
 く、なお一層の単体規制の強化、効果的な交通規
 制の実施、予測手法の科学的精査、汚染メカニズ
 ムの解明等を求めていくことが必要である。

よさかじ

良好な沿道環境の保全のためには、自動車の利
 便性を享受しながら、自動車からの環境負荷をで
 きる限り少なくしていくことが必要である。

このためには、関係機関と協力しながら、適切
 な対策の模索を進めつつ、各種の環境対策を総合
 的に推進していかなければならない。

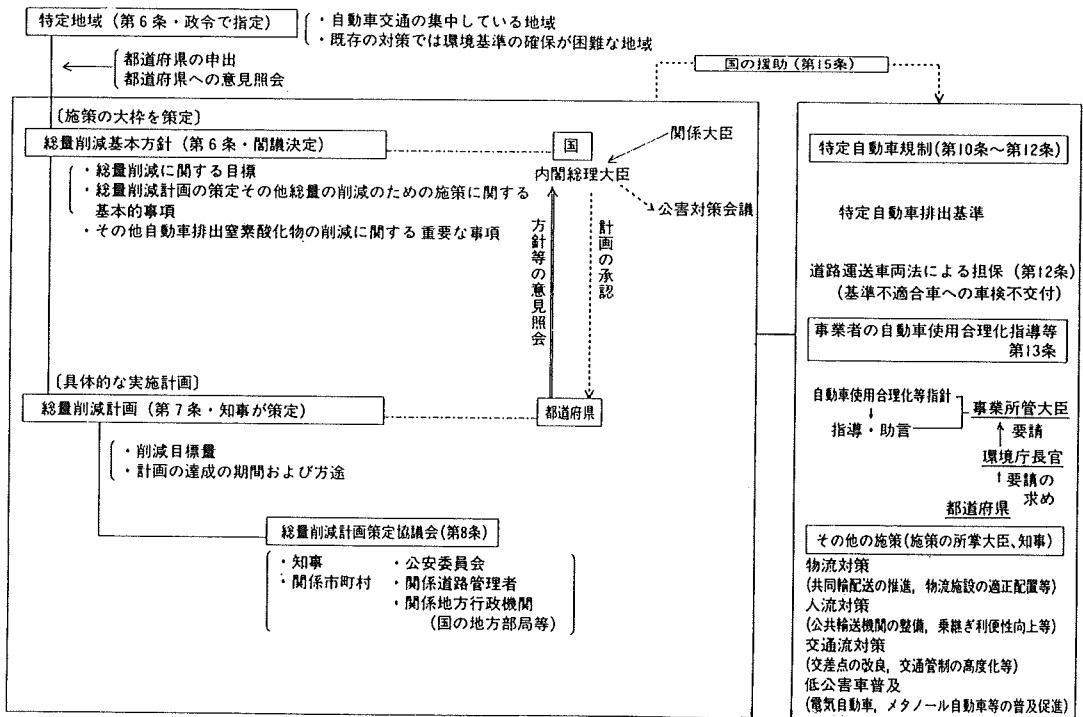
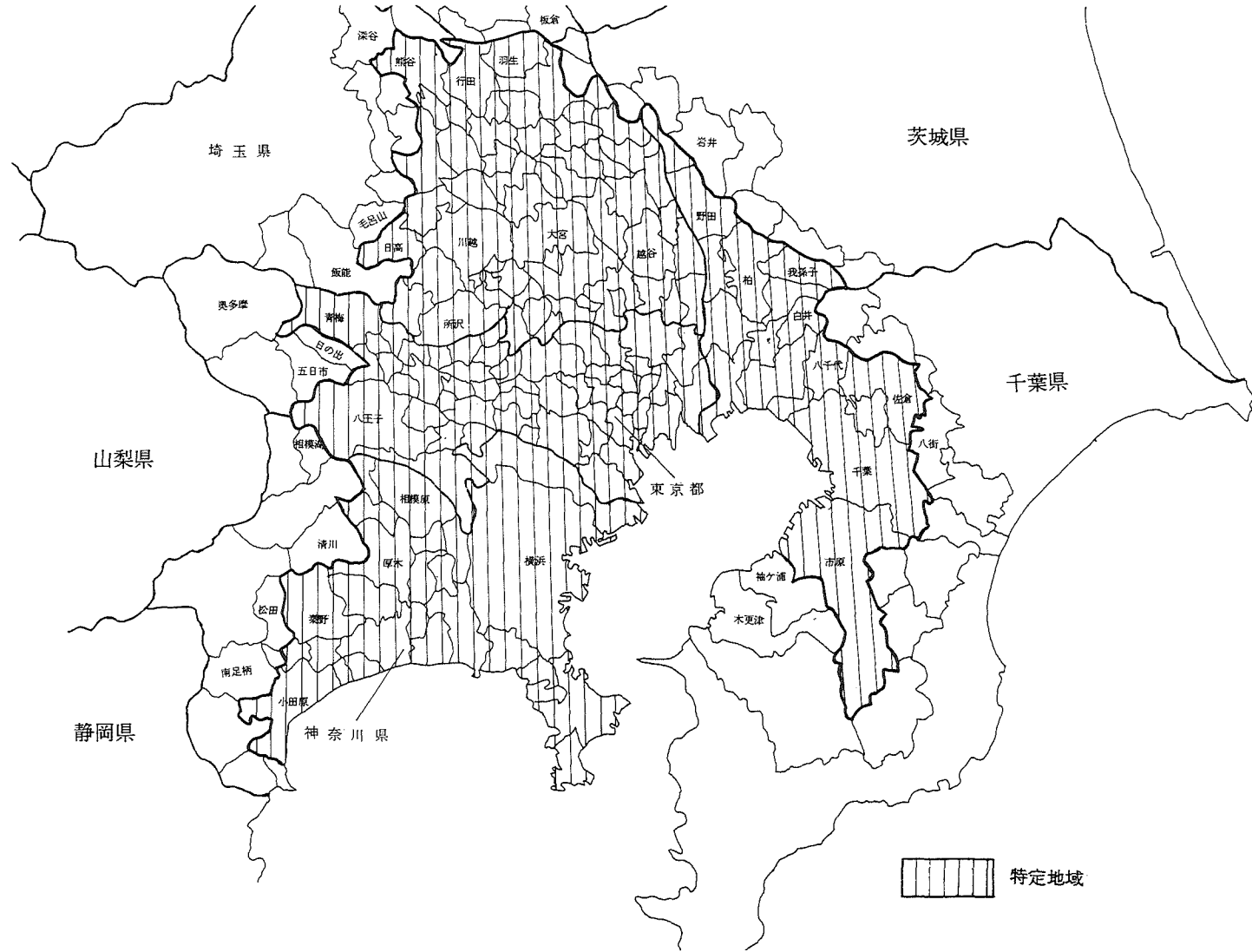
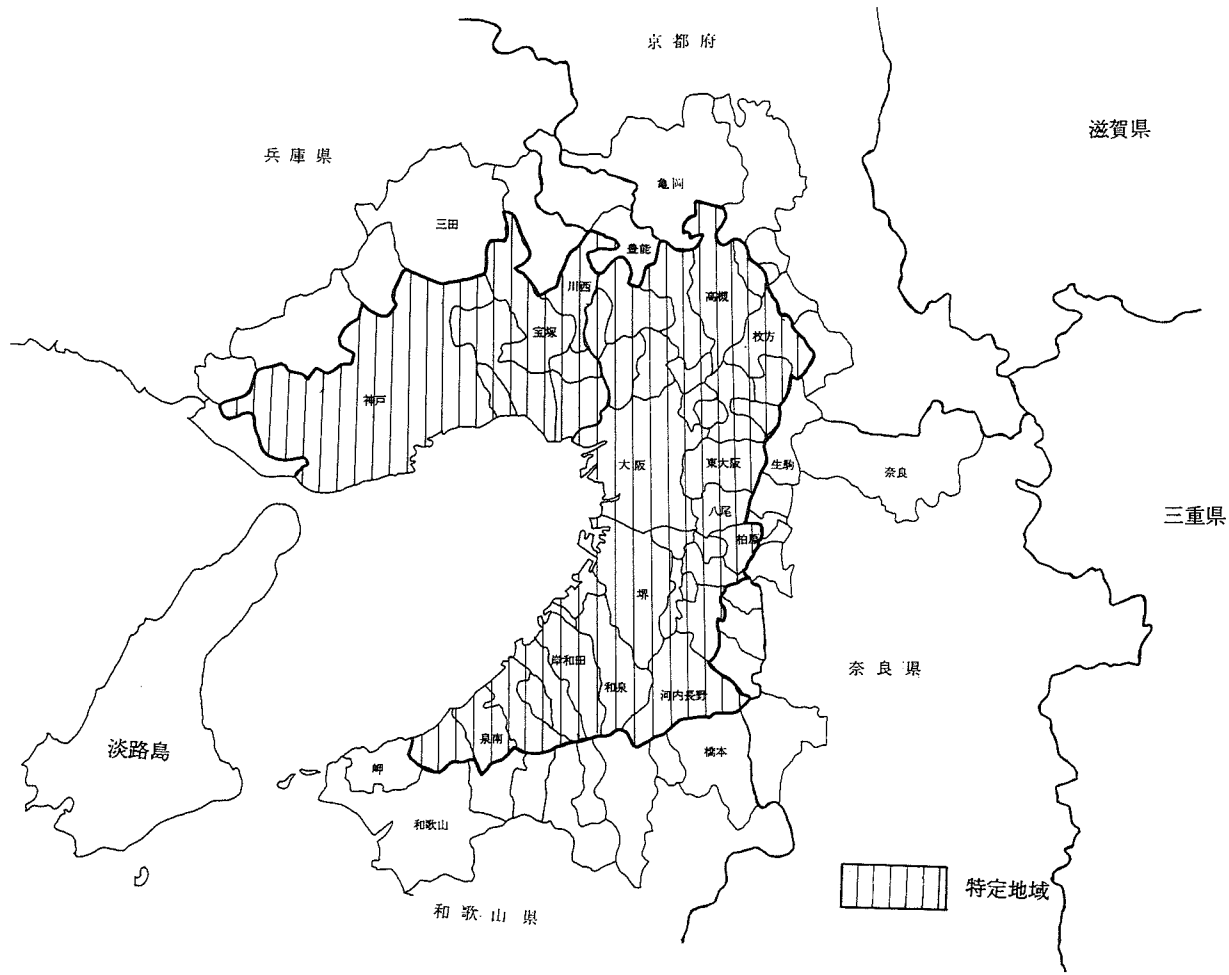


図12 自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の体系





時・時・時・時・時・時・時……

| 月・日 | 事項 | 月・日 | 事項 | 月・日 | 事項 |
|-------|--|-------|--|-------|---|
| 10・27 | <p>○米商務省の発表によると、米国の第三・四半期（七月～九月）の実質経済成長率は、前期比年率二・七％で、前期の一・五％を上回った。景気の回復が軌道に乗ってきたとみられる。特に個人消費が好調。</p> <p>○米大統領選は即日開票の結果、民主党のビル・クリントン氏（四六）とアーカンソー州知事IIが共和党のブッシュ大統領（六八）、無所属の実業家、ペロイ氏（六二）を抑えて圧勝。民主党の勝利は一九七六年以来。</p> <p>○米自動車業界によると、今年一～一〇月の米国内の乗用車販売実績は、六九七万二、八四〇台で、前年同期比〇・六％減。このうち日本車は、二一〇万五、四三七台で、市場占有率は三〇・二％。前年同期の三〇・六％から〇・四ポイント減で、日本車のシェア低下は、米市場に本格参入して以来初めて。</p> <p>○ロシア政府が「モスクワ・サンクトペテルブルク」計画を発表。計画はモスクワからサンクトペテルブルクを経由してフィンランド国境に達する初の有料道路を建設、沿道では退役軍人らが農業、観光事業に当たる。資金は西側諸国の投資に期待している。</p> <p>○世界銀行が中国の道路計画に対して三億六、〇〇〇万ドルの融資を発表。このうち二億四、〇〇〇万ドルは広東省の道路建設、一億二、〇〇〇万ドルは江南省の道路網改良に充てられる。</p> | 10・28 | <p>○日本自動車工業会によると、本年度上半期（四～九月）の四輪車輸出台数は、二七三万三、〇三七台で、前年同期に比べ一・一％減。地域別にみると、アジア、中近東、南米が増えたのに対して米国向けが同一六・一％減、欧州共同体（E.C）向けが四・〇％減。</p> <p>○日本建設業団体連合会の会員企業五七社の受注調査結果によると、四～九月期の受注総額は、一一兆五、三二四億円で、前年同期比一五・六％減。落ち込み幅は過去最大。</p> <p>○羽田蔵相が都市銀行、長期信用銀行、信託銀行の計二行の不良債権について公表。九二年九月末時点での不良債権総額は、約一二兆三、〇〇〇億円で、このうち回収不能分が約四兆円。不動産関連の融資によるものが多い。</p> <p>○国土庁が一〇月一日現在の短期地価動向調査の結果を発表。住宅地、商業地とも全体としては引き続き下落傾向。住宅地では東京都都区部の大半で年率換算で約二〇％、兵庫県阪神地域で同三〇％程度の上落。国土庁は当面、この傾向が続くとみている。</p> <p>○羽田蔵相によると、九月末現在の公共事業契約額は、一一兆六、三六二億円で、前年同期比一九・四％増。契約率は七七・四％で政府の前倒し目標の七五・二％を上回った。</p> <p>○環境庁が自動車NOx削減法が摘要される特定地域を決めた。対象地域は東京、神奈川、千葉、埼玉、大阪、兵庫の一都一府四県。</p> | 10・29 | <p>○磐城自動車道 猪苗代磐梯高原IC（会津坂下IC（三四・八km））供用開始</p> <p>・NTT株式売却益を活用した開発ICとして磐梯河東ICが初の供用</p> <p>○標識令施行</p> <p>○一般有料道路 第二京阪道路 京都府久御山町～門真市（二六・四km） 日本道路公団に事業許可</p> <p>○一般有料道路 志賀草津道路（国道二九二号）（四一・一km）無料開放</p> <p>・昭和四五年九月二日に供用したもの</p> <p>○土木の日</p> <p>○自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の施行期日を定める政令（政令第三六四号）</p> <p>・施行日を二月一日（特定自動車排出基準に係るものは、平成五年二月一日）と定める。</p> <p>○自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法施行令（政令第三六五号）</p> <p>・特定地域及び総量削減計画の作成の指針を定めたとの</p> <p>○道の駅「駅長会議」</p> <p>○東京外環自動車道 三郷IC～美女木IC（二一・一km）供用開始</p> <p>・同時に美女木～和光間の連結路五・四kmも供用</p> <p>○環境庁が平成三年度の大気汚染状況について調査結果を発表。</p> |
| 11・3 | <p>○米大統領選は即日開票の結果、民主党のビル・クリントン氏（四六）とアーカンソー州知事IIが共和党のブッシュ大統領（六八）、無所属の実業家、ペロイ氏（六二）を抑えて圧勝。民主党の勝利は一九七六年以来。</p> <p>○米自動車業界によると、今年一～一〇月の米国内の乗用車販売実績は、六九七万二、八四〇台で、前年同期比〇・六％減。このうち日本車は、二一〇万五、四三七台で、市場占有率は三〇・二％。前年同期の三〇・六％から〇・四ポイント減で、日本車のシェア低下は、米市場に本格参入して以来初めて。</p> <p>○ロシア政府が「モスクワ・サンクトペテルブルク」計画を発表。計画はモスクワからサンクトペテルブルクを経由してフィンランド国境に達する初の有料道路を建設、沿道では退役軍人らが農業、観光事業に当たる。資金は西側諸国の投資に期待している。</p> <p>○世界銀行が中国の道路計画に対して三億六、〇〇〇万ドルの融資を発表。このうち二億四、〇〇〇万ドルは広東省の道路建設、一億二、〇〇〇万ドルは江南省の道路網改良に充てられる。</p> | 11・11 | <p>○国土庁が一〇月一日現在の短期地価動向調査の結果を発表。住宅地、商業地とも全体としては引き続き下落傾向。住宅地では東京都都区部の大半で年率換算で約二〇％、兵庫県阪神地域で同三〇％程度の上落。国土庁は当面、この傾向が続くとみている。</p> <p>○羽田蔵相によると、九月末現在の公共事業契約額は、一一兆六、三六二億円で、前年同期比一九・四％増。契約率は七七・四％で政府の前倒し目標の七五・二％を上回った。</p> <p>○環境庁が自動車NOx削減法が摘要される特定地域を決めた。対象地域は東京、神奈川、千葉、埼玉、大阪、兵庫の一都一府四県。</p> | 11・1 | <p>○磐城自動車道 猪苗代磐梯高原IC（会津坂下IC（三四・八km））供用開始</p> <p>・NTT株式売却益を活用した開発ICとして磐梯河東ICが初の供用</p> <p>○標識令施行</p> <p>○一般有料道路 第二京阪道路 京都府久御山町～門真市（二六・四km） 日本道路公団に事業許可</p> <p>○一般有料道路 志賀草津道路（国道二九二号）（四一・一km）無料開放</p> <p>・昭和四五年九月二日に供用したもの</p> <p>○土木の日</p> <p>○自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の施行期日を定める政令（政令第三六四号）</p> <p>・施行日を二月一日（特定自動車排出基準に係るものは、平成五年二月一日）と定める。</p> <p>○自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法施行令（政令第三六五号）</p> <p>・特定地域及び総量削減計画の作成の指針を定めたとの</p> <p>○道の駅「駅長会議」</p> <p>○東京外環自動車道 三郷IC～美女木IC（二一・一km）供用開始</p> <p>・同時に美女木～和光間の連結路五・四kmも供用</p> <p>○環境庁が平成三年度の大気汚染状況について調査結果を発表。</p> |
| 11 | <p>○ロシア政府が「モスクワ・サンクトペテルブルク」計画を発表。計画はモスクワからサンクトペテルブルクを経由してフィンランド国境に達する初の有料道路を建設、沿道では退役軍人らが農業、観光事業に当たる。資金は西側諸国の投資に期待している。</p> <p>○世界銀行が中国の道路計画に対して三億六、〇〇〇万ドルの融資を発表。このうち二億四、〇〇〇万ドルは広東省の道路建設、一億二、〇〇〇万ドルは江南省の道路網改良に充てられる。</p> | 11・11 | <p>○国土庁が一〇月一日現在の短期地価動向調査の結果を発表。住宅地、商業地とも全体としては引き続き下落傾向。住宅地では東京都都区部の大半で年率換算で約二〇％、兵庫県阪神地域で同三〇％程度の上落。国土庁は当面、この傾向が続くとみている。</p> <p>○羽田蔵相によると、九月末現在の公共事業契約額は、一一兆六、三六二億円で、前年同期比一九・四％増。契約率は七七・四％で政府の前倒し目標の七五・二％を上回った。</p> <p>○環境庁が自動車NOx削減法が摘要される特定地域を決めた。対象地域は東京、神奈川、千葉、埼玉、大阪、兵庫の一都一府四県。</p> | 11・1 | <p>○磐城自動車道 猪苗代磐梯高原IC（会津坂下IC（三四・八km））供用開始</p> <p>・NTT株式売却益を活用した開発ICとして磐梯河東ICが初の供用</p> <p>○標識令施行</p> <p>○一般有料道路 第二京阪道路 京都府久御山町～門真市（二六・四km） 日本道路公団に事業許可</p> <p>○一般有料道路 志賀草津道路（国道二九二号）（四一・一km）無料開放</p> <p>・昭和四五年九月二日に供用したもの</p> <p>○土木の日</p> <p>○自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の施行期日を定める政令（政令第三六四号）</p> <p>・施行日を二月一日（特定自動車排出基準に係るものは、平成五年二月一日）と定める。</p> <p>○自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法施行令（政令第三六五号）</p> <p>・特定地域及び総量削減計画の作成の指針を定めたとの</p> <p>○道の駅「駅長会議」</p> <p>○東京外環自動車道 三郷IC～美女木IC（二一・一km）供用開始</p> <p>・同時に美女木～和光間の連結路五・四kmも供用</p> <p>○環境庁が平成三年度の大気汚染状況について調査結果を発表。</p> |
| 18 | <p>○世界銀行が中国の道路計画に対して三億六、〇〇〇万ドルの融資を発表。このうち二億四、〇〇〇万ドルは広東省の道路建設、一億二、〇〇〇万ドルは江南省の道路網改良に充てられる。</p> | 13 | <p>○環境庁が自動車NOx削減法が摘要される特定地域を決めた。対象地域は東京、神奈川、千葉、埼玉、大阪、兵庫の一都一府四県。</p> | 27 | <p>○道の駅「駅長会議」</p> <p>○東京外環自動車道 三郷IC～美女木IC（二一・一km）供用開始</p> <p>・同時に美女木～和光間の連結路五・四kmも供用</p> <p>○環境庁が平成三年度の大気汚染状況について調査結果を発表。</p> |

編集雑記

一昨年の一〇月二十五日、道路視察団一行一人は、翌早朝の帰国を前にポンペイの遺跡を見学した。

ローマから南下する高速道路は、途中アッピア街道と二度立体交差をする。独特の傘松並木が帯のように続くこの街道は、遠目にもローマ帝国以来の道路の歴史を今に伝えているかのようだ。バスは南イタリヤの明るい風景の中を二時間で港町ナポリに着く。左手にはヴェズヴィオ山（一、二八二m）が裾野を長く引いて秋空に聳立している。ナポリ・ポンペイ間の有料道路は、裾野が海に落ち込む際ぎりぎりに作られている。右に紺青の地中海、左にヴェズヴィオ山の全容を車窓一杯に見ながら一時間でポンペイに到着した。ここは、もう南の国、屋根の勾配が浅い建物や行き交う人々の動きが軽やかに見える。

西暦七九八年八月二四日、人口二万のポンペイと近隣のヘルクラネウムの町は、ヴェズヴィオ山の大爆発によって完全に埋没した。そして多数の住民は降り注ぐ熔岩や熱灰の中に閉じ込められ消滅した。交易都市ポンペイと

その一帯は、以後一、六〇〇余年もの長い間、所在不明の伝説都市として語り継がれる。一、七〇九年の或る日、ブドー畑の中で井戸掘をしていた農夫が、大理石の美しい柱を掘り当てた。古代都市発見の報はたちまち全ヨーロッパに拡がった。かくして一獲千金を夢見る、にわか考古学者達による財宝さがしの乱掘が始まる。しかし四m余の堅い熔岩を掘るには資金がかかる。発掘は個人から王侯貴族のものとなり、やがて本物の考古学者の登場となる。一、七六五年にはポンペイの中心となる神殿が発掘され、幻の都市の全容が次第に明らかにされる。現在、イタリヤ政府は未発掘部分を四〇%残したままポンペイの発掘を中断すると発表している。日干しレンガを積み上げた既発掘の建物は風化が著しいのと、年間一五〇万人に及ぶ旅行者による、歩道のすり減りや落書きなどで、ポンペイはまたも滅亡の危機にさらされているという。

さて、私達は神殿がある公共フォルム遺跡に立って、イタリヤ人ガイドにしては流暢な日本語の説明をきいた。正面神殿の前には白い大理石作りの生贄台が、真昼の強い光を受けて一段と目立つ。この台の上で家畜のほか奴隷も生贄にされたらしい。ガイドがキリス

ト教以前の宗教は、野蛮でしたとつけ加えた。ここには弱肉強食のローマ帝国時代の宗教がそのまま凍結されていたのである。フォルムから細い露路を行くと公共浴場跡があり、更に有力者の住居跡も公開されている。住居の壁面には彩色された獣面人体の神や、男女媚態の神々が画かれている。この住人が壁面の神々を見て法悦に浸ったとすれば、後年のキリスト教が如何に革新的な宗教であったかが判る。

詳しいことは知らないが、生贄の代償として神の前に人々の罪の赦しを乞うキリスト、弱肉強食の代償に平等な愛を説くキリスト。価値倒換の標語をもって弱き者の味方となるその教義は、強い者が神であるとして領土を束ねて来たローマ皇帝の許しがたいところであった。キリスト教徒は、ペテロ（十字架パウロ（斬首）の殉教のような激しい迫害を受ける。が西暦三一一年ローマ皇帝はキリスト教の布教を許すことになる。しかしそれは同時に、力で支配して来た大ローマ帝国の崩壊を意味するものであった。（崎）

お詫び

本誌一二月号を、平成五年の一月下旬に発行するという事態になりましたこと、深くお詫びいたします。

言い訳がましくなりますが、最も新しい道路事情を掲載しようとしたため、記事の集まりが予定より遅れてしまいました。お詫び申し上げます。

発行人

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 TEL 03(3234)4310・4349

定価 700 円 (本体価格 679 円)

FAX 03(3234)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