

巻頭言 ■ いま人間の道を考える 東京大学名誉教授 木村尚三郎 1

随筆 ■ 人間の復権 吉井 一弥 3

道路への感謝と期待 —— 道路行政にひとこと —— 総務庁北方対策本部審議官 菊池 光興 5

特集 / 大規模プロジェクトと道路整備

大規模プロジェクトと道路整備について 道路局地方道課 石原 康弘 7

アジア大会開催と関連道路整備について 広島市建設局土木部道路課長 中田 辰信 14

長野オリンピック開催と関連道路整備について 長野県土木部技術参事兼道路建設課長 太田 柳一 22

関西国際空港と関連道路の整備 近畿地方建設局道路部道路計画第一課長 足立 徹 30

道路相談室の開設 / 香川県内主要道路の例 / 四国地方建設局道路部 36

国家的行事の際の道路管理体制 関東地方建設局東京国道工事事務所 39

判例速報

東名高速道路日本坂トンネル車両火災訴訟控訴審判決について 道路局道路交通管理課勤務係 48

法令ニュース

阪神高速道路公団法の一部を改正する法律について 都市局都市総務課都市高速道路公団監理室 57

シリーズ / あのだこの道

古代国道第一号 —— 竹内街道 —— 近畿地方建設局道路部路政課 61

函館遊歩 —— 鎖国から目ざめたらハイカラな街 —— 北海道函館土木現業所管理課長 金行 利泰 65

時・時・時 : 70

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及び座談会等実施時のものです。

# 大規模プロジェクトと道路整備について

建設省道路局地方道課 石原 康弘

## 一 活力ある地域づくりと道路整備

今般策定された第11次道路整備五箇年計画においては、「生活者の豊かさを支える道路整備の推進」、「良好な環境創造のための道路整備の推進」とあわせ、「活力ある地域づくりのための道路整備の推進」を三つの柱の一つに掲げ、その整備を積極的に推進していくこととしている（図1）。

東京の一極集中の是正と多極分散型国土の形成を達成するため、その中心となるのが、全国の市町村から高速ネットワークへの一時間サービスクの確立をめざす高規格幹線道路の整備であり、二世紀初頭までに一万四、〇〇〇kmの完成を目標にその整備を強力に推進していくこととしている（図2）。

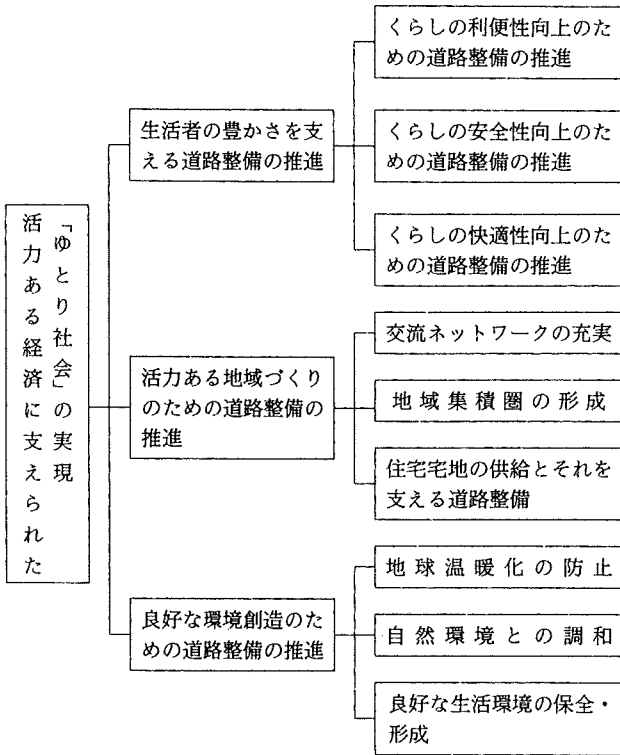
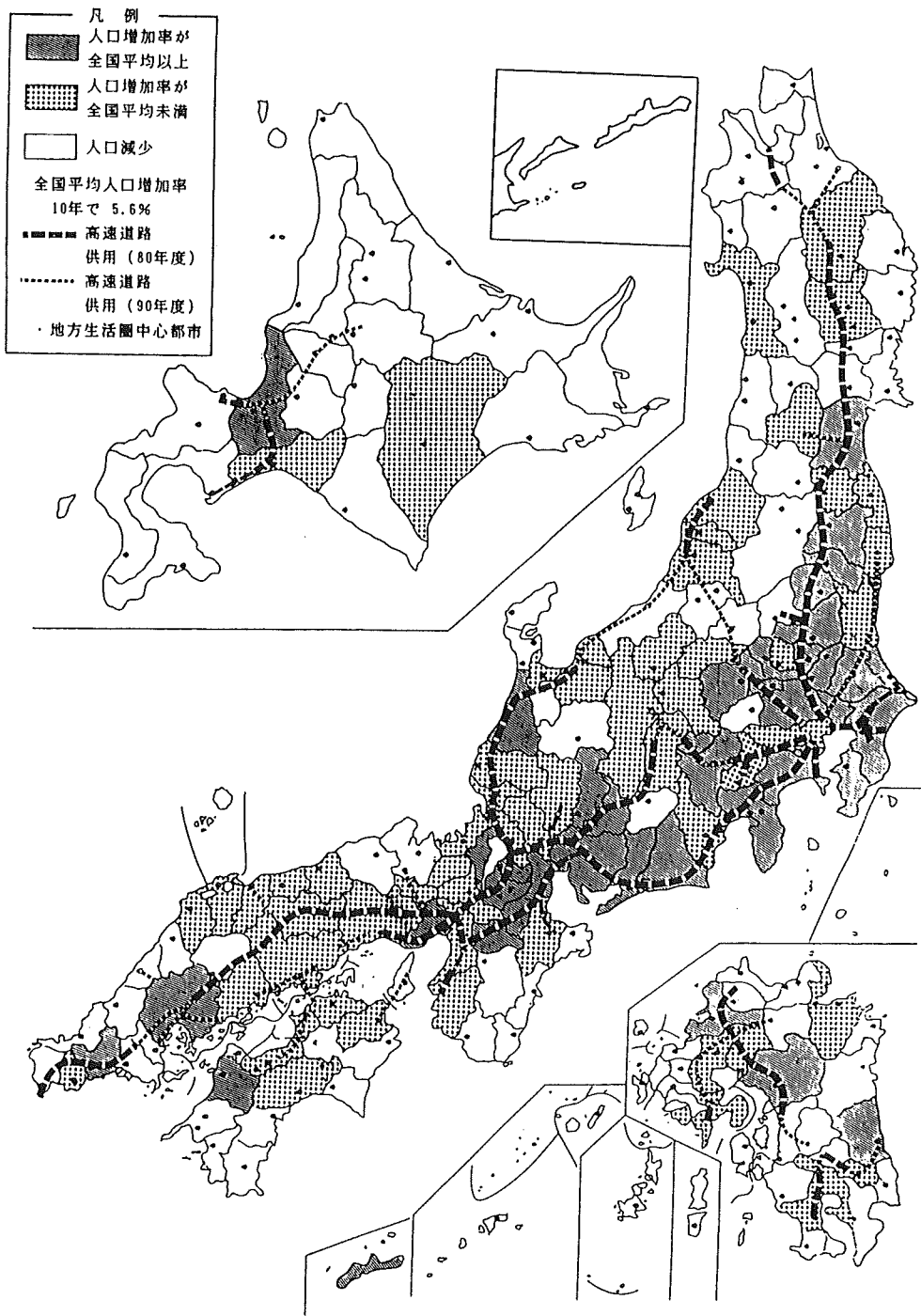


図1 道路整備の基本的方向



(注)建設省資料による。

図2 高規格幹線道路整備と沿線の地方生活圏の人口増減 (1980年～1990年)

また、これと同時に地方圏においては、人口が五万、一〇万といった地域が互いに連携し、三〇分または六〇分で連絡しあう広域的な集積圏（地域集積圏）の形成をめざすこととし、これを支えるネットワークとして、地域高規格道路を軸とした地域の幹線道路網の整備を進めるとともに、地方拠点都市地域をはじめ地域の発展の核となる都市においては、高次都市機能の育成・集積を促進するための道路整備を進めることとしている（図3）。

さらに、それぞれの地域が活性化のために進めているテクノポリス計画等の各種地域振興プロジェクトを支える道路整備についても積極的にこれを推進することにより、活力ある地域づくりを強力に支援していくこととしている。特に、地域振興の核となる大規模プロジェクト等が成功するか否かは、ひとえにそれらを支える交通ネットワーク等の基盤整備に負うところが大きく、その推進が強く求められている。

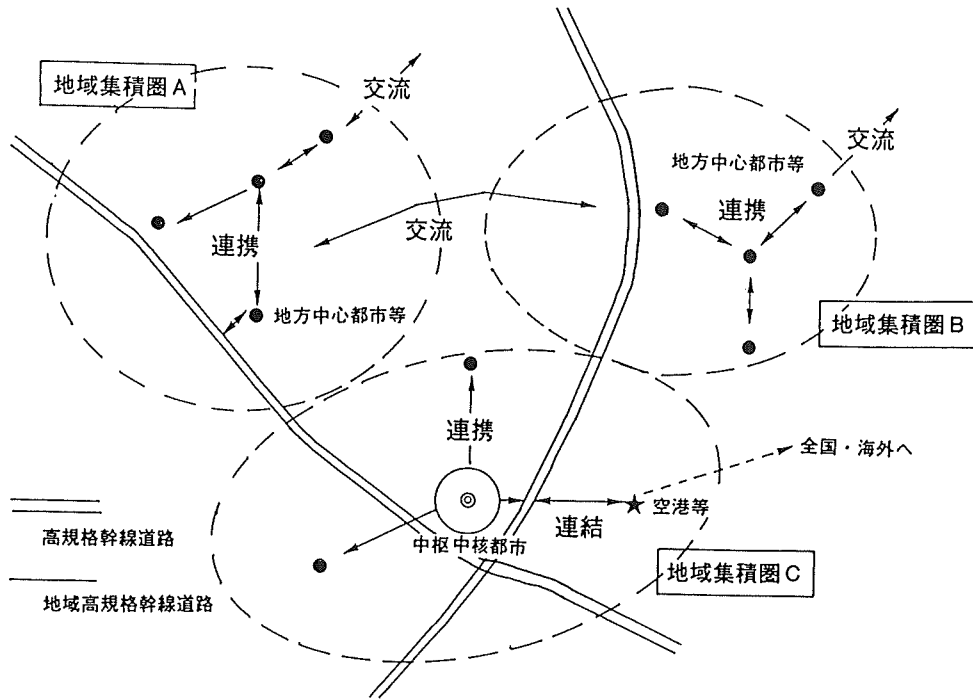


図3 活力ある地域づくりのための地域構造イメージ

(注)建設省道路局作成。

## 二 大規模プロジェクトの変遷

大規模プロジェクトの端緒は、一九六二年に策定された「全国総合開発計画」にさかのぼり、この中で、都市部の過密問題の解消と地域間格差の是正を目的として、「新産業都市」及び「工業整備特別地域」による拠点開発方式が導入された。これによって、不知火・有明・大牟田地区をはじめ二二地区において重化学工業の地方進出などが行われた。

また、拠点開発によらず、地方部の過疎問題に対処するため六〇年代は工業誘致によらず、地場産業振興による地域活性化が唱えられ、これらを受けて過疎地域振興法（一九七〇年）が成立したのはこの頃である。

この後、公害問題の顕在化、産業構造の変化により、重厚長大産業から軽薄短小産業への流れの中で、いわゆるテクノポリス法（一九七三年）が成立、宮崎地域をはじめ二六地域において高度技術に立脚した工業開発が促進された（図4）。

一九八〇年代初頭から、我が国はアメリカとの間で貿易摩擦が問題になり内需を拡大して安定的な経済成長を図ることが急務となった。このため公共投資の拡大とあわせ潤沢な民間投資を活用し、国民の余暇需要に応じることを目的として総合保養地域整備法（一九八七年）が成立し、現在、三

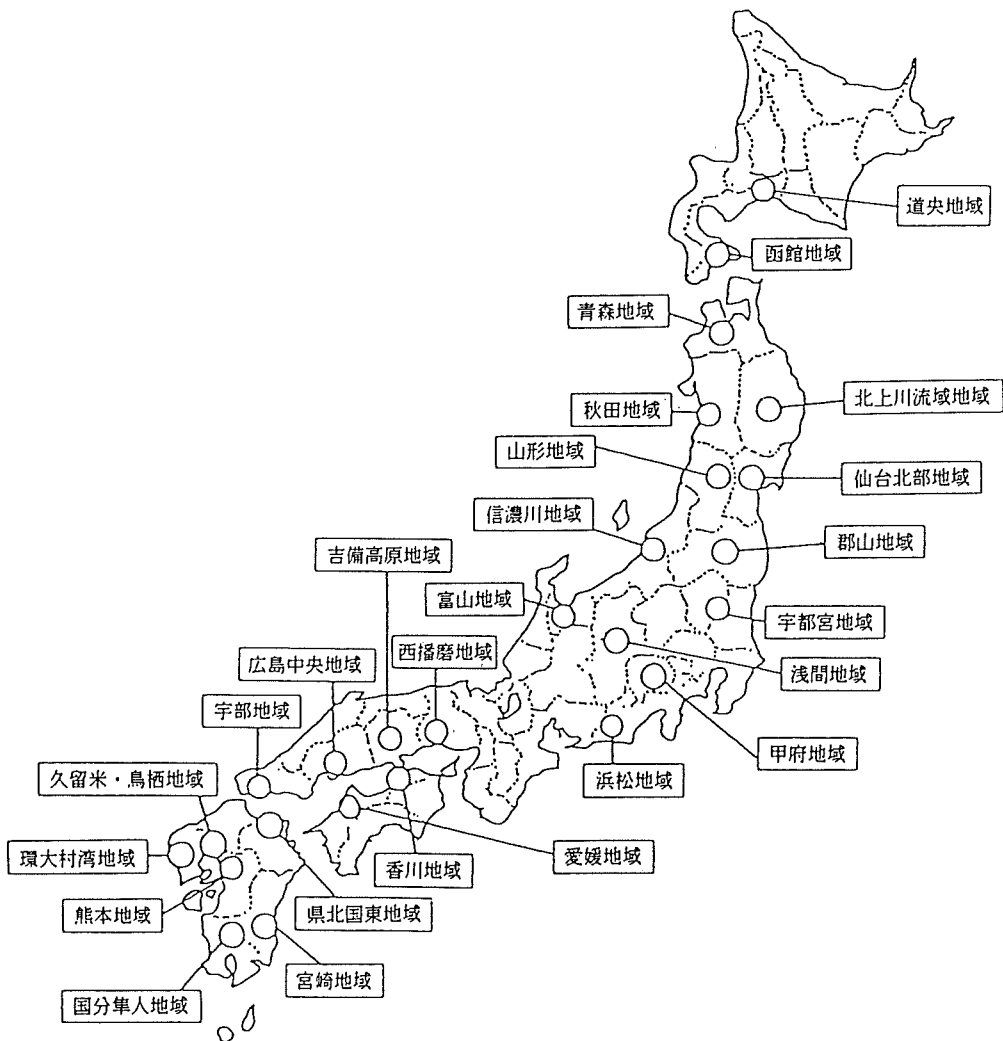



図4 テクノポリス地域指定状況

リゾート構想の承認状況

(平成4年10月15日現在)

 は基本構想承認済を示す。(37県)

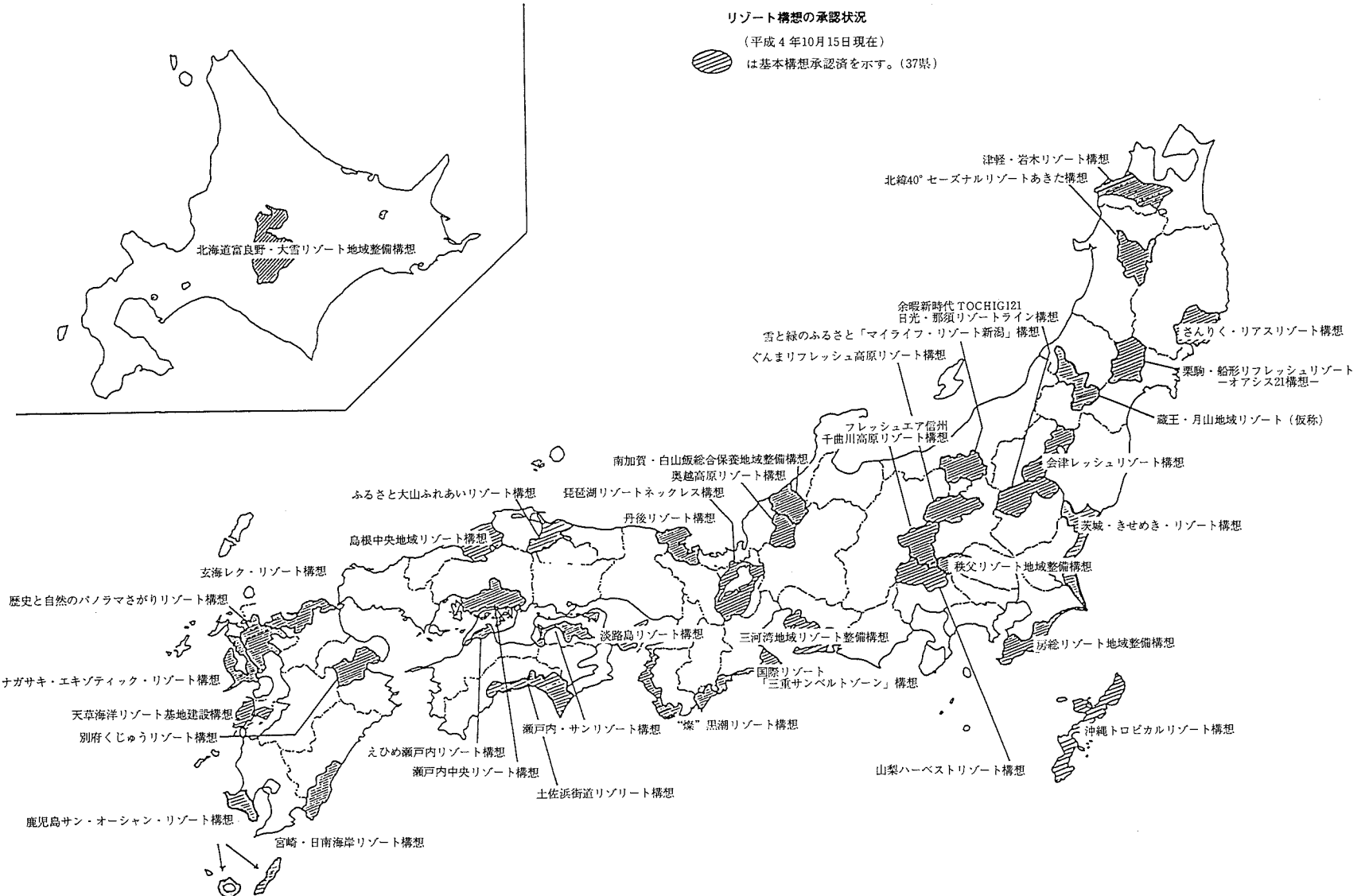


図5 リゾート構想地域



長野オリンピック関連道路（長野 IC アクセス道路）

重県をはじめ四〇地域においてスポーツレクリエーション施設等の整備を促進しているところである（図5）。

また、一九八〇年代後半から、地方公共団体レベルの国際交流が活性化し、一九九四年にはアジア大会が広島で、一九九八年には冬季オリンピックが長野市で開催されることとなっている。

表1 地域開発プロジェクトを支える道路事業

プロジェクト名	金額（単位：億円）	
関西国際空港	対象プロジェクト事業費（当初計画）	約 8,200
	関連道路事業費（当初計画）	約 27,300
広島新空港	対象プロジェクト事業費	約 500
	関連道路事業費	約 1,850
郡山地域テクノポリス	全体事業費	約 2,800
	関連道路事業費	約 5,400
宮崎日南リゾート	全体事業費	約 3,300
	関連道路事業費	約 7,400
つくば国際技術博覧会	全体事業費	約 500
	関連道路事業費	約 4,400

（注）建設省道路局調べ

### 三 大規模プロジェクトを支える道路整備

空港、港湾などの大規模施設やテクノポリス、リゾート計画等の各種大規模プロジェクトの実現のためには、アクセス道路をはじめプロジェクトを支える道路整備が大前提であり、多くの場合プロジェクト自体の事業費を上回る関連道路事業費が必要となっている。

例えば、郡山地域テクノポリス計画では、プロ

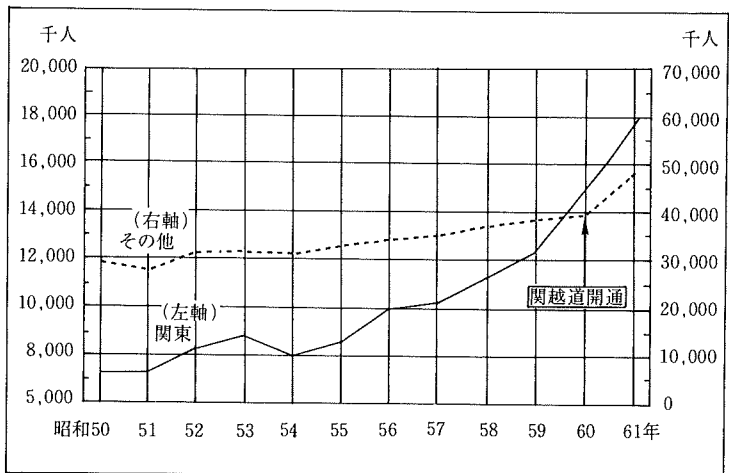


図6 新潟県の観光入り込みの推移

（注）建設省道路局調べ。

ジェクトの全体事業費約二、八〇〇億円に対して関連道路事業費は約六、四〇〇億円にのぼり、また、宮崎日南リゾート計画では全体事業費約三、三〇〇億円に対して関連道路事業費は約七、四〇〇億円となっている（表1）。

また、道路の整備はプロジェクトに付属して整備するだけでなく、新たな開発を誘導し、それがまたプロジェクトの活性を図るという好循環となっている。例えば、一九八五年の関越自動車全

通に伴い、新潟県の観光入り込み数は二一・九%（対前年比）の伸びを示しており、特に新潟県と直結された関東地方からは四五・四%（同）と著しい伸びを示している（図6）。また、常磐自動

車道の開通（一九八六年）前後で比較すると沿線の工業団地が三団地から二〇団地へと飛躍的に開発されている。このような事業を踏まえ、第11次道路整備五箇

年計画においては、地域活性化を図る大規模プロジェクトをはじめとする地域振興施策を支援するために必要な道路整備をプロジェクトの進捗に併せ計画的に推進することとしている（表2）。

#### 四 おわりに

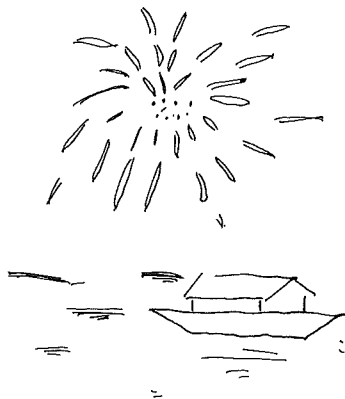
今後とも関係機関との緊密な連携・協力のもとにこれらの道路整備を推進してまいりたい。

表 2

（単位：km、億円）

	平成 4年度末	第11次五箇年計画		平成 9年度末	長期構想		長期構想 目標
		事業量	事業費		事業量	事業費	
テクノポリス開発計画	6,100	1,350	20,630	7,450	3,090	49,700	9,190
リゾート開発計画	1,960	1,200	18,880	3,160	7,110	114,000	9,070
拠点開発プロジェクト	2,150	360	5,270	2,510	3,000	45,200	5,150
地方生活圏地域振興推進計画	640	420	4,260	1,060	950	10,400	1,590
地域活性化プロジェクト	4,750	5,370	54,050	10,130	17,700	195,000	22,450
大規模イベント	1,320	900	13,500	2,220	3,530	54,900	4,850
合計	16,920	9,600	116,590	26,530	35,380	469,200	52,300

- (注) 1. 平成4年度末計画の決まっているもの  
 2. テクノポリス開発計画は、高度技術工業集積開発促進法により認定された計画（郡山テクノポリスほか26箇所）  
 3. リゾート開発計画は、総合保養地域整備法に基づきその基本構想が承認されたもの（日南海岸リゾートほか40箇所）  
 4. 拠点開発プロジェクトとは、振興拠点地域、業務核都市、新産業都市、工業整備特別地域、頭脳立地構想等、法律にもとづくもの（三重ハイテクプラネット21ほか50箇所）  
 5. 地方生活圏地域推進振興計画は、地方生活圏単位で定住化の促進や地域産業の活性化を図るため、建設大臣が認定した地域の総合的なプロジェクト計画（岐阜・東濃地方生活圏ほか33箇所）  
 6. 地域活性化プロジェクトとは、地域総合開発、都市基盤整備など地域の活性化に資する上記以外のプロジェクト（関西学術文化研究都市ほか141箇所）  
 7. 大規模イベントとは、オリンピック、アジア大会、地方博覧会、国民体育大会等のイベント（長野冬季オリンピックほか29箇所）





# アジア大会開催と

# 関連道路整備について

広島市建設局土木部道路課長 中田 辰信

## 一 はじめに

「第一二回アジア競技大会広島一九九四」（平成六年一〇月二日～一六日）の開催まであと四〇日余りとなった。四年に一度、オリンピックの中間年に開催されるアジア競技大会。このスポーツの祭典が、首都以外の都市では初めて広島市を中心とした県内の各地区で開催される。

広島市は、「国土の軸をなす地方中枢都市」「国際交流拠点」（四全総）として発展が求められるなか、二二世紀への主導的プロジェクトとして、アジア競技大会とこの大会のメイン会場となる広島広域公園を中心とした区域で展開する都市建設事業「広島西部丘陵都市」を掲げ、鋭意、事業の推進を図っている（図1参照）。

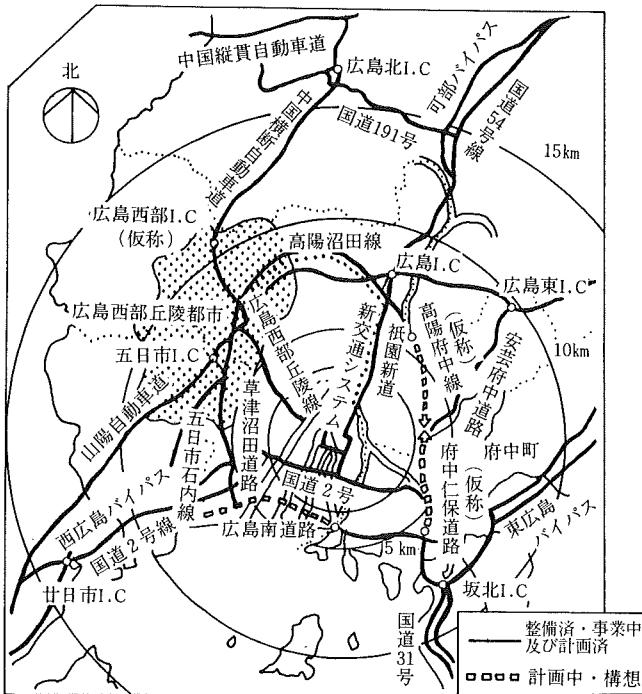


図1 位置図

広島西部丘陵都市建設事業は、市中心部から北西に約五〜一〇kmに広がる丘陵地帯約四、五七〇haにおいて「住み」「働き」「学び」「憩う」という複合機能を備えた人口一〇万人規模の総合自立都市を、官民一体となって創出しようとするもので、本市の「一点集中型」の都市構造を「多心型」へ転換するという基本的な考え方のもと、計画的な住宅地の供給、産業構造の高度化・多角化

及び高次都市機能の充実強化など、本市の抱える都市課題に対応した新たな都市拠点の形成を図るものである。

この都市建設を進めるにあたり、平成元年一月、本市において「広島西部丘陵都市建設実施計画」を策定するとともに、これに合わせて市と民間開発事業者との間で、新たな開発利益の公共還元という考え方を導入した開発者負担ルールにつ

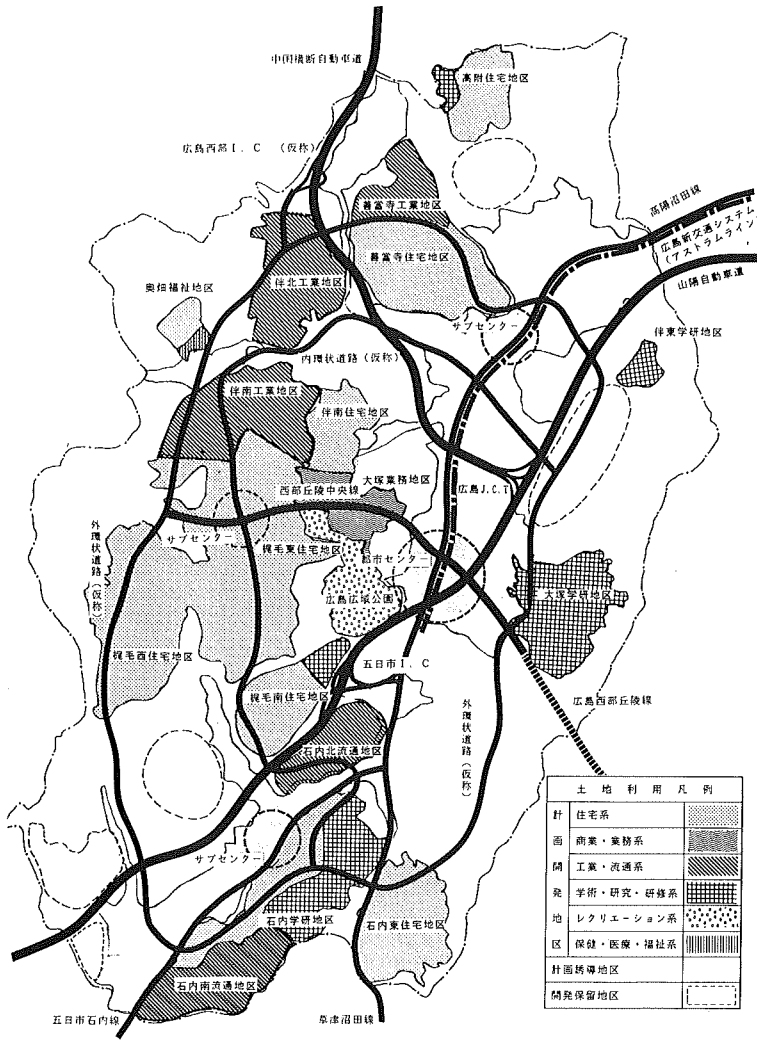


図2 広島西部丘陵都市関連交通施設計画

いて、基本合意に達したことから、本格的な都市建設に着手したものである。

このように、広島西部丘陵都市は、計画達成目標を二一世紀の初頭においた長期達成型のプロジェクトであるが、平成六年に開催されるアジア競技大会をひとつの節目として、都市基盤施設等の整備を進めているところである。本文では、アジア競技大会に向けた道路整備について述べることにする。

## 二 広島西部丘陵都市関連の交通施設計画(図2参照)

まず、広島西部丘陵都市と都市外とを連絡する交通施設計画であるが、高速自動車国道としては、山陽自動車道及び中国横断自動車道が都市内を通過しており、これへのアクセスとして五日市インターチェンジに加えて、平成三年一月に広島西部インターチェンジ(仮称)の設置が国土開発幹線自動車道建設審議会において承認され、現在整備に向けての手続き中である。

また、主要幹線道路及び軌道系システム等の整備計画については、昭和六二年度から平成元年度において実施した広島都市圏総合都市交通体系調査において必要性が位置づけられた次の各路線について整備を進めることとしている。

- ① 都心方面… 都心と連絡する四車線の幹

線道路（広島西部丘陵線）を平成一三年度の供用開始に向けて整備するとともに、現在広島広域公園まで整備中の広島新交通システム（アストラムライン）を長期的には都心部まで延伸することが必要。

② 北方面 … 高陽沼田線を平成五年度、広島新交通システム（アストラムライン）を平成六年度の供用開始に向けて整備中。

③ 南方面 … 既存の草津沼田線に対応。なお、バス路線の導入が必要。

④ 西南方面 … 五日市石内線を平成六年度の一部供用開始に向けて整備中。なお、バス路線の導入が必要。

次に、都市内の幹線道路であるが、都市内の各開発地区間の交通流動を処理し、広島西部丘陵都市全体をひとつのまとまりある都市として育成するため、環状道路及び都市の中央部を連結する幹線道路を設定する。これにより、都市内の各開発地区間の連絡強化を図るとともに、各開発地区から発生する交通を円滑に主要幹線道路へ導く役割を果たす。現在、西部丘陵中央線及び内・外環状線の一部区間について整備中である。

### 三 アジア競技大会関連の道路整備

アジア競技大会の関連公共施設としては、表1に掲げる施設を対象としている。

これら関連公共施設のうち、本市が整備しアジア競技大会に特に関連のある道路施設である広島新交通システム（アストラムライン）、西部丘陵中央線及び五日市石内線について、整備状況を述べる。

表1 関連公共施設の整備状況

路線名	事業主体	区間	延長	幅員	共用開始年度
新交通システム	建設省 広島市 広島高速交通(株)	中区紙屋町 ～ 安佐南区沼田町大塚	18.4 km	7.5 m (軌道部)	平成6年度
高陽沼田線	広島市	祇園新道～広域公園前	11.1	25	平成5年度
五日市石内線	広島市	国道2号バイパス ～ 草津沼田線	6.1	22	平成6年度 (一部共用)
西部丘陵中央線	広島市	高陽沼田線 ～ アジア大会選手村	1.6	35	平成5年度
大塚川	広島市	安川合流点 ～ 山陽自動車道	2.7	11～17	平成4年度
公共下水道沼田幹線 及び都市内幹線	広島市	安佐南区安東一丁目 ～ 安佐南区沼田町大塚	9.6	管径 250～ 1,500 mm	平成5年度
上水道整備沼田石内 地区	広島市	安佐南区大町東四丁目 ～ 佐伯区藤の木四丁目	19.2	管径 300～ 800 mm	平成4年度 (一部通水)
山陽自動車道	日本道路公団	福山西I.C～河内I.C	38.0	22	平成5年度
		河内I.C～廿日市JCT	64.6	22～31	平成2年度
		大竹JCT～岩国I.C	8.5	22	昭和62年度
中国横断自動車道 (広島浜田線)	日本道路公団	広島JCT～千代田JCT	29.3	20.5	昭和59年度
		千代田JCT～ 旭I.C	39.2	20.5(10.5 暫定2車線)	平成3年度
		旭I.C～ 浜田I.C	17.4	20.5(10.5 暫定2車線)	平成元年度
広島岩国道路	日本道路公団	廿日市I.C～大竹JCT	16.6	22	平成2年度
祇園新道	建設省	中区紙屋町～ 安佐南区緑井	8.5	50	平成6年度
新広島空港	運輸省	滑走路 2,500 m 着陸帯 300 m 面積 163 ha			平成5年度

# 1 広島新交通システム（アストラムライン）

## (1) 事業の概要

広島新交通システムは、本市北西部地域の慢性的な交通混雑の抜本的解消を図ることを目的に、昭和六一年に建設省の事業採択を受け、昭和六三年に本通駅～長楽寺駅間（一・七km）について、特許・免許の取得、都市計画決定、施行認可等の諸手続きを終え平成元年二月に工事着手した。

一方、広島西部丘陵都市の建設にあたっては、開発初期段階での立ち上がり特に重要であり、住宅・企業の入居や立地を計画どおり進めるためにも、定時性、快適性に優れた軌道系交通機関で都心部と連絡することが必要不可欠である。このため、平成元年に策定された広島西部丘陵都市建設実施計画での位置づけを受け、平成三年に長楽寺駅～広域公園前駅間（五・七km）の諸手続を行い、同年一〇月に工事に着手したものである。

開業時期については、来年一〇月に開催されるアジア競技大会の観客輸送手段の一つとして活用することから、同年九月初旬に営業開始することとしている。

### 【計画諸元】

- ① 区 間：広島市中区紙屋町二丁目～広島市安佐南区沼田町大塚（図

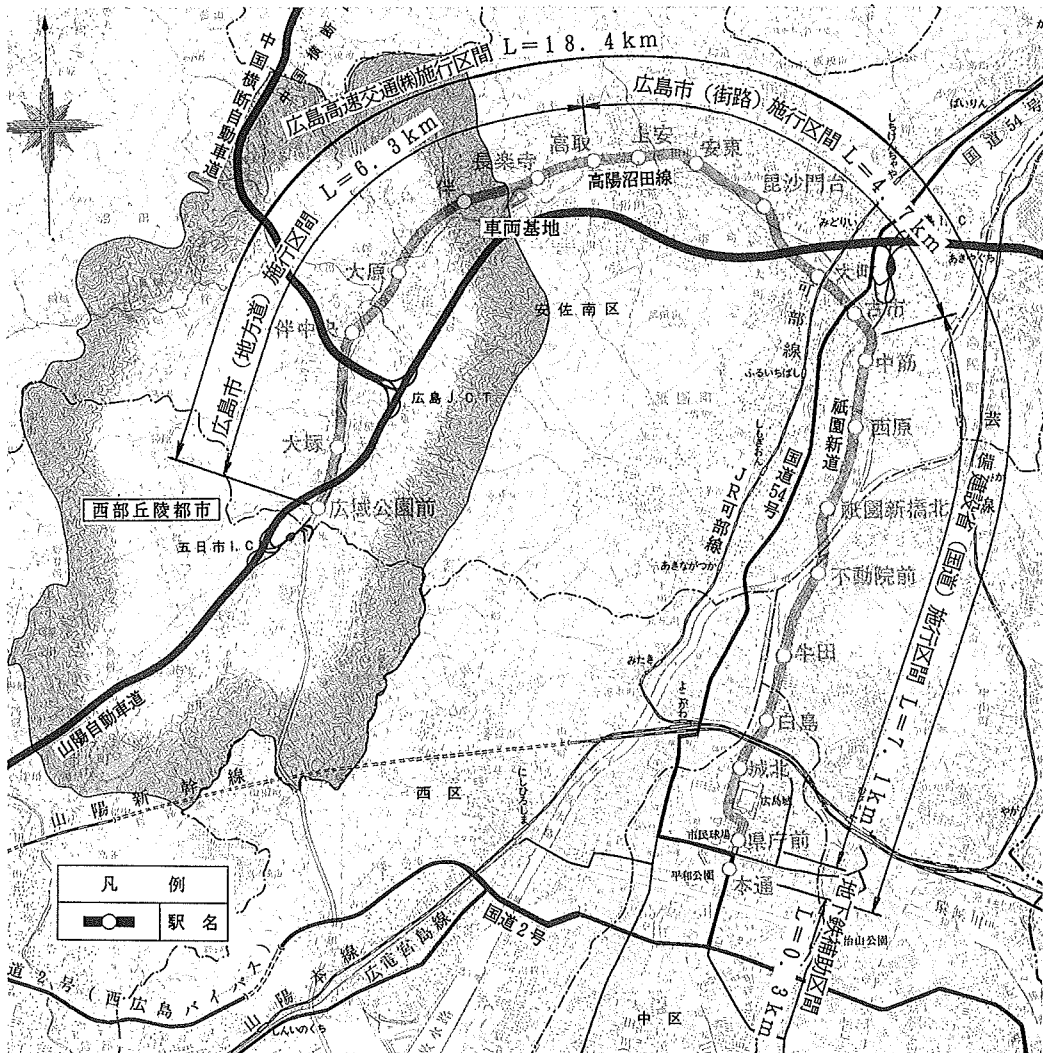
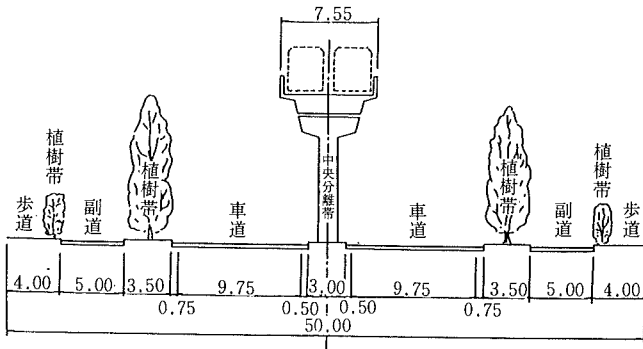


図3 広島新交通システム路線図

〔祇園新道区間〕



〔高陽沼田線区間〕

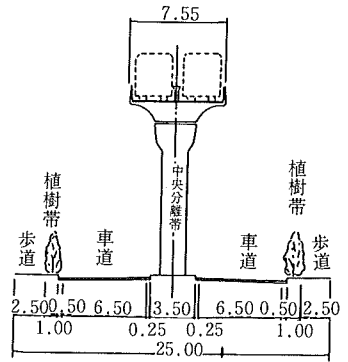


図4 広島新交通システム標準断面図

3 参照

- ② 営業キロ…一八・四 km
- ③ 構造形式…複線高架式、一部複線地下式  
(都心部) (図4参照)
- ④ 駅 数…二一駅 (平均駅間距離九二〇 m)
- ⑤ 車両基地…約四・七ha (安佐南区長楽寺二丁目)
- ⑥ 総事業費…約一、七六〇億円
- ⑦ 建設主体…建設省、広島市、広島高速交通(株) (第三セクター)
- ⑧ 経営主体…広島高速交通(株)

【整備手法】

- ① 適用法規  
都心部の本通駅～県庁前駅間(〇・三 km)は鉄道事業法、県庁前駅～広域公園前駅間(一八・一 km)は軌道法を適用している。
- ② 事業区分  
インフラ部の建設は、県庁前駅～中筋駅までの国道である祇園新道区間(七・一 km)は直轄事業として建設省が施行し、中筋駅～広域公園前駅までの高陽沼田線区間(一・〇 km)はインフラ補助を受け広島市が施行している。

また、本通駅～県庁前駅間(〇・三 km)の地下鉄補助区間の施行及び県庁前駅～広域

公園前駅間(一八・一 km)のインフラ外部の

施行は、広島市と民間企業の共同出資会社である広島高速交通(株) (第三セクター) が行い、新交通システムの経営も同社が行う。

(2) 事業の進捗状況

公共施行分の工事については、駅舎の建築工事等の一部残して概ね完了しており、現在、経営者施行にて、信号・通信設備、電力設備などの工事を行っているところである。また本年七月には第一号車両が完成し、この一〇月からは一部区間(大町駅～長楽寺駅間)で試運転を行うこととしており、来年九月初旬の営業開始に向けて鋭意努力しているところである。

(3) 関係機関等との事業調整で留意した点

新交通導入にあたっての主な留意点としては、以下のとおりである。

- ① 既存バス路線と競合することから、バス路線の再編整備及びこれに伴う影響対策等に関する既存交通事業者との調整
- ② 利用者の乗り継ぎ利便性の向上を図るため、JR可部線との交差点部へのJR新駅設置に関するJR西日本との調整
- ③ 関連公共施設(アクセス道路、駐輪場、バスターミナル)の用地取得等に関する地元との調整

## 2 西部丘陵中央線

### (1) 事業の概要

④ 事業費確保に関しては、特に長楽寺駅～広域公園前駅間の整備が、短期間に多額の事業費が必要であったことから、インフラ部は通常の補助金に加え、関公促進事業費、道路開発資金、事業調整費及び単独市費の組み合わせで事業の実施を図り、インフラ外部は、事業費の全額を開発者負担金で賄うことにより採算性の確保を図った。

③ 国際平和文化都市ヒロシマのシンボルロードである。

また、整った連続した道路景観をつくり、丘陵地の道路であるが故の坂道を利用して人々の集散の場をつくり、アジア競技大会開催時のアジアの人々の交流を後々まで記念するように「アジア出会い坂」と名付け、下記の基本方針に基づいて整備を行っている。

① 都市のシンボルゾーンとして、広島市の木であるクスノキにより風格ある並木道をつくる。

② 沿道緑地帯（公開空地）を設けることにより、より広がりのある快適空間を創造し、調和のとれた「散歩道」「憩いの場」としての広幅員の歩行者空間を確保する。

③ 沿道空間に見合った照明・植栽計画とし、電線類の地中化を図る。

④ 人と車の分離を行う。（沿道建物への車の出入制限を行う等歩行者の安全を確保する）

#### 【計画諸元】

① 事業区間…広島市安佐南区沼田町大塚～広島市安佐南区沼田町伴

② 道路延長…一・六km

③ 標準幅員…三五・〇m（四車線）（図5参照）

② アジア競技大会会場のシンボルロードである。

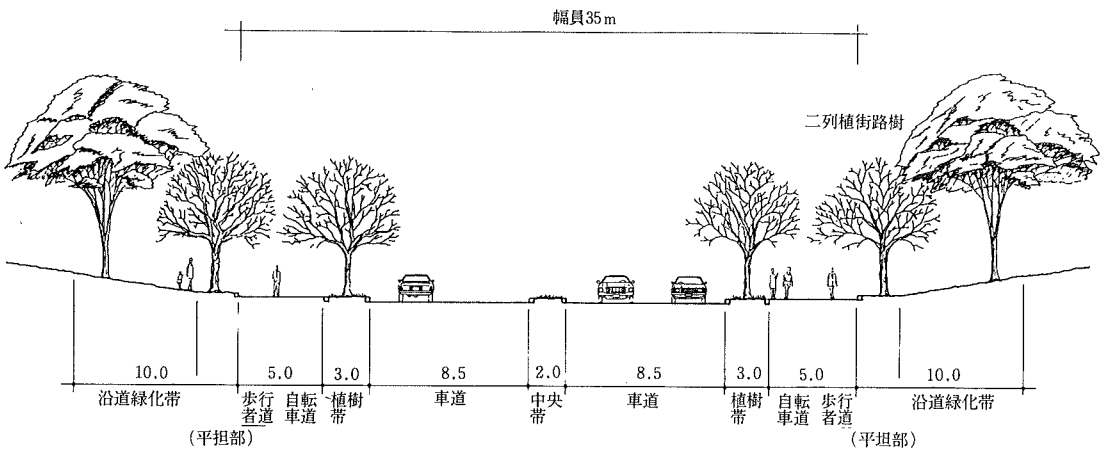


図5 西部丘陵中央線標準横断面図

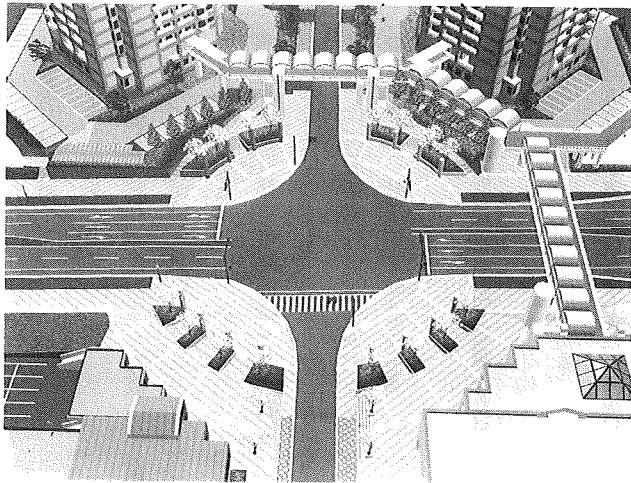


図6 ペDESTリアンデッキイメージ図

(2) 事業の進捗状況

西部丘陵中央線は、アジア競技大会選手村へのアクセス道路であることから、平成五年度の供用開始を目途に鋭意事業の推進を図っている。

(3) 関係機関等との事業調整で留意した点

基本方針の具体化にむけて、クスノキの巨木の使用・歩道のインターロッキング舗装の採用及び交差点部の石張り舗装など建設省

からシンボルロード事業の採択を受けて景観整備を行っている。特に選手村の中心となる区間については、緑と共生する新しい高密度都市居住のシンボルとなる地区であり、アジア競技大会開催国際交流の舞台となる地区である。そこで選手村の開発事業者と調整を図りながら、沿道の公開空地内の緑地帯と一体となった落ち着きと豊かな生活環境を感じさせる庭園道路及びアジア競技大会の記憶を将来に継続する国際交流道路として整備しているところである。

また、人と車の分離を行うために、車での当路線からの出入りは極力避け、その区画への出入りは背後の区画道路から行うよう、開発事業者に土地利用計画を策定してもらうよう協力を求めているところである。また、人の集まりが多い交差点では、ペDESTリアンデッキを設置することによって歩行者と車を立体分離し、交差点付近の交通緩和を図り、歩行者を安全・快適に横断させるようにしている(図6参照)。

3 五日市石内線

(1) 事業の概要

五日市石内線は、広島西部丘陵都市と佐伯区中心部を連絡する本市西部地区の幹線道路

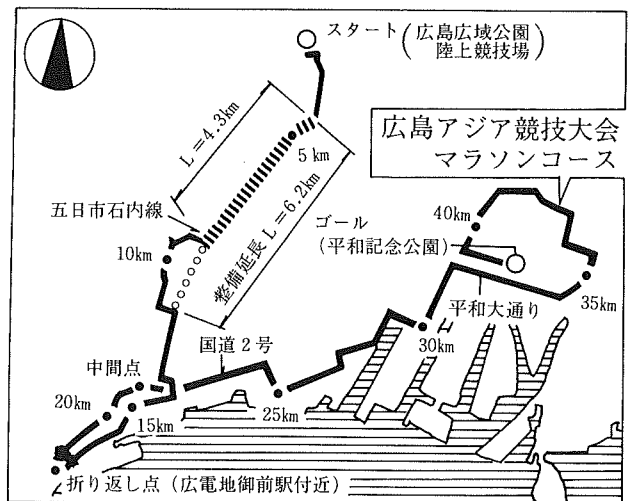


図7 アジア競技大会マラソンコース

であり、一般県道原田五日市線のバイパスとして延長六・一km区間の整備を行っている。また、本道路は、平成六年に開催されるアジア競技大会メイン会場へのアクセス道路になるとともに、四・三km区間については、同大会のマラソンコースに予定されている(図7参照)。

【計画諸元】

① 事業区間：広島市佐伯区五日市中央七丁

目：広島市佐伯区五日市石内

② 道路延長：六・一km

③ 標準幅員：二二・〇m（四車線）  
事業の進捗状況

五日市石内線の整備は、六工区に分けて工事を推進しており、このうち平成六年一〇月開催のアジア競技大会のマラソンコースに予定されている区間四・三kmのうち一・四kmは、平成二年度に暫定供用開始をしており、残り二・九kmについても、平成六年二月に暫定二車線の供用開始を行い、平成六年夏の全面開通に向けて、鋭意事業の推進を図っていると  
ころである。

(3) 関係機関等との事業調整で留意した点

今回のマラソンコースとなる四・三kmの区間には、中世の山城（有井城跡）があり、この山城の発掘調査と工事工程との調整に留意した。

## 四 おわりに

広島西部丘陵都市建設事業は、二一世紀初頭の完了を目指した大型プロジェクトである。

この都市建設の推進にあたっては、「第一二回アジア競技大会広島一九九四」の決定により、大会関連の公共施設の建設が本格化し、都市建設を進めるうえで大きなはずみとなったところである。

今後は、ポストアジア競技大会の施策として、国民体育大会（平成八年度）をはじめ大型イベント

トの誘致を進めることにより、民間開発と都市基盤施設をより一層推進して行く必要がある。

また、現在、平成元年度に策定した実施計画の見直しのための「広島西部丘陵都市建設総合計画」（グランドデザイン）の策定を行っているところであり、これらの成果を取り入れながら、時代の潮流に対応できる、魅力的で活力のある都市建設のため、道路づくりに取り組んで行く所存である。





# 長野オリンピック開催と

## 関連道路整備について

長野県土木部技術参事兼道路建設課長 太田 柳一

はじめに

長野県は、本州のほぼ中央に位置し、その境は八県に接し東西約一二〇km、南北約二二二km、総面積一三、五八四・六km<sup>2</sup>の全国第四位の広大な面積を有し、その七六%が山林に覆われている。

周囲には、日本の屋根と呼ばれる三、〇〇〇m級の山々がそびえ、急峻な山地に源を發した河川は、山地部を深く刻みながら流れ下り、起伏の大きな険しい地形を形づくっている。地質は、本州を東日本と西日本とに分けるように糸魚川静岡構造線、中央構造線が県土を縦貫し、褶曲や断層によって複雑な様相を呈している。

生活圏は千曲川、犀川、天竜川、木曾川等の河川より形成された沖積地上に發達しており、五つ

の生活圏に二二七万人（平成四年一〇月一日現在）県民が生活している。生活圏相互は、険しい地形により分断されているため、それぞれが独特の歴史と文化と経済を持った地域社会を形成している。

峠で隔てられた県外との交流や、生活圏相互の連絡を担う道路は、地形的条件から延長が長いこと（国道・県道の延長は、全国平均の約一・五倍五、三〇〇kmあり全国第五位）と整備に要する費用が割高であるため、整備水準は全国第三三位という低い位置にある。

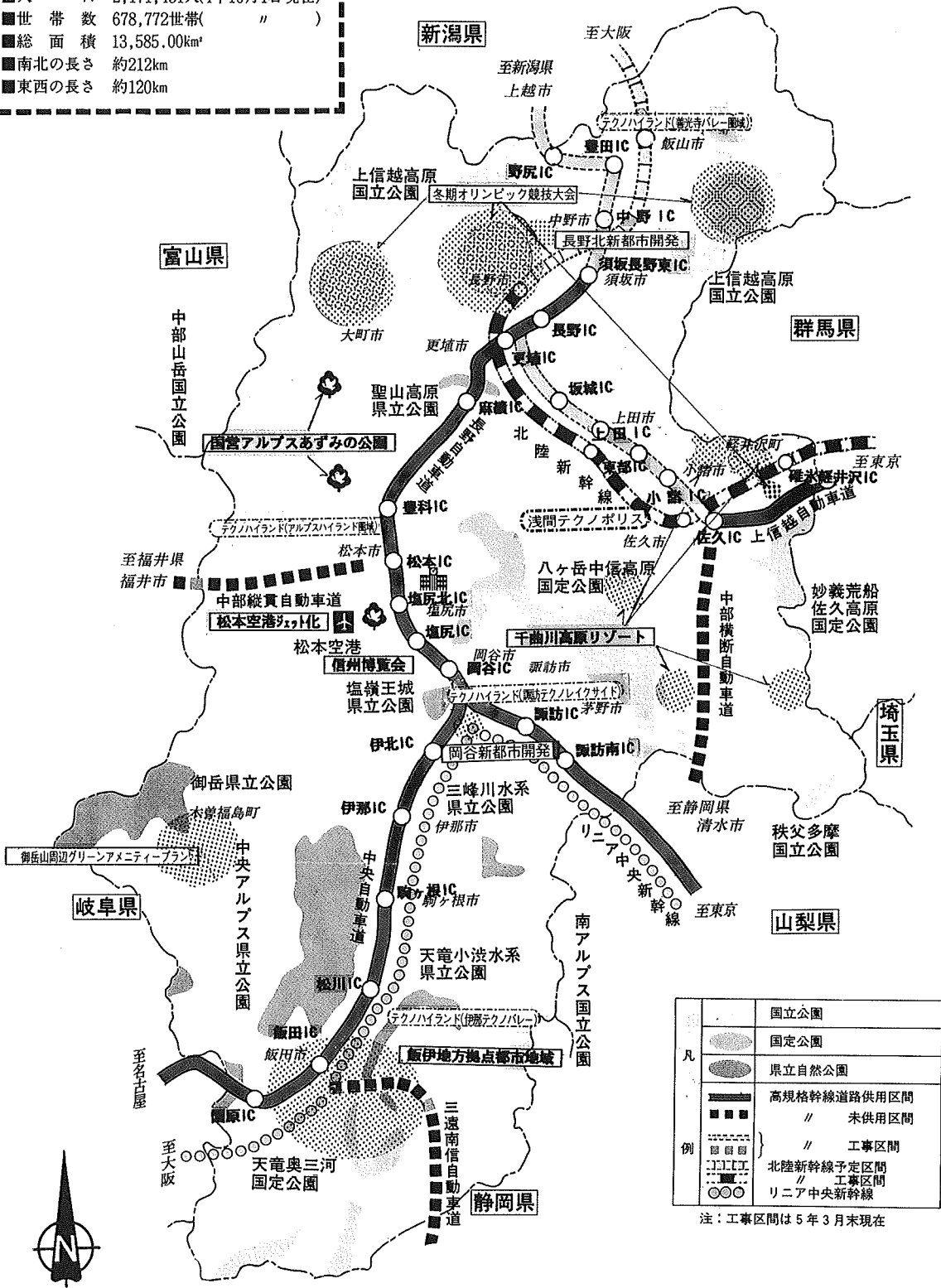
一方、自動車の保有台数は全国第一二位、人口一人当たりの自動車保有台数は全国第二位であり、自動車交通に対する依存度、言い換えれば道路に対する依存度が非常に高いレベルにある。

長野県は、高速交通網の飛躍的な進展、環境問題への関心の高まり、本格的な長寿社会の到来と少子化の進行、豊かさが実感できる生活への期待の高まり、さらには、オリンピック冬季競技大会開催決定などにより、かつてない大きな変化の時期を迎えている。

変革の時代に対応し、本県の持つ高い発展可能性を生かし、長期構想が掲げる『県民一人ひとりの幸福を求めて―21世紀の日本をリードする長野県を創造的に形成する。』という基本理念の実現に向け、平成四年度から『美しい信州の躍進をめざして』をテーマとする第三次長野総合五か年計画がスタートした。

この計画は、美しい自然環境に恵まれた魅力ある県土と各地域の個性を十分に生かし、県民一人

■人口 2,171,451人(4年10月1日現在)  
 ■世帯数 678,772世帯( " )  
 ■総面積 13,585.00km<sup>2</sup>  
 ■南北の長さ 約212km  
 ■東西の長さ 約120km



凡		国立公園
		国定公園
		県立自然公園
例		高規格幹線道路供用区間
		// 未供用区間
		// 工事区間
		北陸新幹線予定区間
		// 工事区間
		リニア中央新幹線

注：工事区間は5年3月末現在

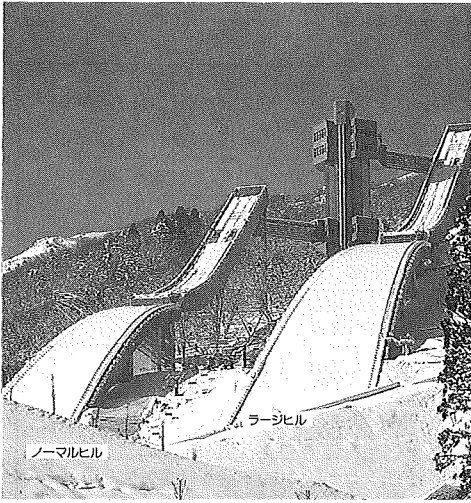
図1 長野県概要図

ひとりか未来へ向かって自信と希望の持てる県づくりに進めて、より豊かな県民生活と県全体の均衡ある発展を目指して行こうとするものである。計画実現のため推進する重点プロジェクトの主なものは次のとおりである(図一)。

- ・ 高速交通ネットワーク整備構想の構築
- ・ 信州博覧会の開催(平成五年七月一七日～九月二六日)

- ・ 長野冬季オリンピック競技大会開催
- ・ 国営アルプスあづみの公園整備事業
- ・ テクノハイランド構想の構築
- ・ 千曲川高原リゾート構想の構築 等

さる五月二八日、『生活大国』を目指し、活力ある経済に支えられた『ゆとり社会』の実現を基本目標とする第11次道路整備五箇年計画が決定された。



白馬ジャンプ会場

今次五箇年計画期間内に、本県が取り組む国際的なイベント『長野冬季オリンピック競技大会』を支援する関連道路整備計画について、その概要を紹介したい。

### 長野冬季オリンピック競技大会の概要

平成三年六月一六日未明、イギリスのバーギンガムで開催された第九七次IOC総会で、サマランチ会長が『シティー オブ ナガノ』の聲が響き渡った。念願の一九九八年二月の冬季オリンピック競技大会は、ソルトレイク市等を押さえて、日本の『長野』に決定し、県民の半世紀にわたる夢が実現した。

『世界からひとつの花になるために』(平成五年三月二九日決定)を大会テーマとする長野オリンピックは、子供たちの夢を育み世界の平和に貢献するスポーツの祭典であり、特に今世紀最後の冬季大会であり二一世紀への架け橋となるものとして大きな意義をもつものである。

平成三年一月二七日、オリンピック大会の準備・運営に当たる『財団法人長野オリンピック冬季競技大会組織委員会』が発足し、さらに、平成五年七月一四日には、大会期間中の選手・役員・観客の輸送計画を策定する『輸送・警備専門委員会』も発足し、組織・体制が拡充されている。

また、競技施設の整備では、ジャンプ競技場は

昨年一月白馬村に完成しており、他の施設も長野市・山ノ内町・白馬村・軽井沢町において平成九年のテストイベントに間に合うよう着実に進められている。

### オリンピック関連道路整備計画

#### 1 オリンピック関連道路の定義

一九九八年二月、長野冬季オリンピック競技大会は、主会場となる長野市内(フリースタイル・ボブスレー・リュージュ競技の飯綱会場含む)、アルペン競技の志賀会場、アルペン競技・ノルディック競技の白馬会場及びカーリング競技の軽井沢会場の四会場において開催される。

オリンピック関連道路としては、

第一に選手村と各競技会場を結ぶ道路

第二に長野駅等と選手村及び各競技会場を結ぶ道路

第三に上信越自動車長野IC、須坂・長野東ICと選手村及び各競技会場を結ぶ道路の三項目の選定条件により、次の三ルートに大別し整備を進めることとしている。

・ 志賀ルート・長野市(選手村)と志賀会場

L 五八 km

・ 白馬ルート・長野市(選手村)と白馬会場

L 三三・一 km

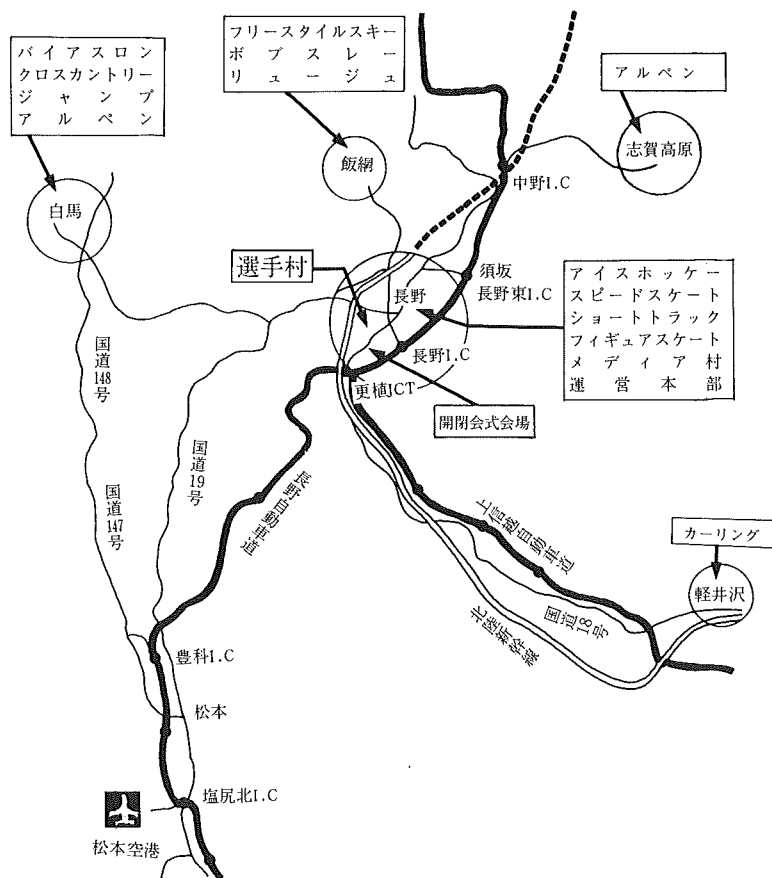
・ 長野市内ルート・長野市内の選手村、駅、I

## 長野冬季オリンピック開催計画の概要

- 開催時期  
1998年（平成10年）  
2月7日（土）～22日（日）  
（16日間）
- 開催地  
長野市 山ノ内町  
白馬村 軽井沢町
- 運営主体  
（財）長野オリンピック  
冬季競技大会組織委員会
- 参加国・地域  
60数カ国
- 参加選手・役員数  
約3,000人
- 実施予定競技  
7競技 64種目

スキー (29種目)	クロスカントリー C:クラシカル F:フリー	男子 10kmC 複合(10kmC・15kmF) 30kmC 50kmF 4×10km(2C、2F)リレー (注)10kmCは複合を兼ねる 女子 5kmC 複合(5kmC・10kmF) 15kmC 30kmF 4×5km(2C、2F)リレー (注)5kmCは複合を兼ねる
	ジャンプ	男子 ノーマルヒル(K=90m) ラージヒル(K=120m) 団体
	ノルディック複合	男子 個人 団体
	アルペン	男子 滑降 スーパー-G 大回転 回転 複合 女子 滑降 スーパー-G 大回転 回転 複合
スケート (20種目)	スピード	男子 500m 1,000m 1,500m 5,000m 10,000m 女子 500m 1,000m 1,500m 3,000m 5,000m
	ショートトラック	男子 500m 1,000m 5,000mリレー 女子 500m 1,000m 3,000mリレー
	フィギュア	男子シングル 女子シングル ペア アイスダンス
アイスホッケー（2種目）		男子 女子
バイアスロン（6種目）		男子 10km 20km 4×7.5kmリレー 女子 7.5km 15km 3×7.5kmリレー
ボブスレー（2種目）		男子 2人乗り 4人乗り
リュージュ（3種目）		男子1人乗り 女子1人乗り 2人乗り
カーリング（2種目）		男子 女子

### オリンピック会場配置図



**2 整備の必要性**

これらのルートは、県内道路網を計画的に整備する中で次のとおり位置付けられており、オリンピック競技大会において輸送ルートとしても活用するものである。

C、各競技場間

先ず志賀ルート・白馬ルートの主な整備課題は次の四点である。

- ・高規格幹線道路の空白地帯である大町市・白馬村等大北地域と、県庁所在地長野市及び上信越自動車道のICへのアクセス時間を短縮する。

(『地域集積圏』の形成)

- ・年々増加し、年間七〇〇万人以上の観光入り込み客のある大町・白馬地区、善光寺地区及び志賀高原地区の周遊観光交通に対応する。
- ・長野県の北部地区における東西方向の幹線軸を整備する。
- ・志賀高原への交通渋滞の解消、冬期の安全確保と更に増大する観光交通へ対応する。

次に長野市内ルートの主な整備課題は次の二点である。

- ・基盤整備の遅れている長野市内の将来道路網計画を基本に、上信越自動車道のICへのアクセス、交通渋滞の解消、良好な住環境への改善、都市機能の充実等に対応する。
- ・飯綱ルートは、浅川総合開発事業計画に整合すると共に、善光寺地区と飯綱・戸隠高原地区の周遊観光交通に対応する。

### 3 整備の基本的な考え方

オリンピック関連道路については、次の事項に

留意し国と協議しながら整備を図ることとしていく。

- ・既存の整備計画に沿ったものであること。
- （上信越自動車道のICへのアクセス道路、危険道路の解消、交通安全の確保、交通渋滞の解消等の効果が大きく、緊張度の高い区間であること）

- ・基本的に既存の道路に沿ったものであること。
- （主として国・県道・市町村道の改築事業としてバイパス、現拓を行うこと）
- ・質の高い道路であること。

（自然環境との調和、沿道環境の保全・形成等に取り組み、人・自然にやさしい道路環境造りを進めること）

- ・財源を考慮したものであること。
- （直轄事業、国庫補助事業、有料道路事業、単独事業を効率的に組み合わせるものであること）
- ・特に地方特定道路整備事業の積極的な活用）

・平成一〇年二月開催予定のオリンピック競技大会の選手、役員、観客輸送に利用できるように整備を図るものであること。

### 4 オリンピック関連道路事業計画

#### (1) 志賀ルート

長野市から志賀高原までのルートのうち、上信

越自動車道は平成七年度に完成四車線での供用開始を目標に建設が促進されている。

上信越自動車道の中野ICから志賀高原のアルペン競技会場までの一般国道二九二号、主要地方道中野豊野線、一般県道上今井停車場安源寺線・奥志賀公園線の四路線約三〇・九kmの内約二五・一kmを整備する計画である。

平成五年までには全て事業着手し、平成六年末までには志賀中野有料道路を含む中野IC―七瀬間四・三kmの供用を予定している。

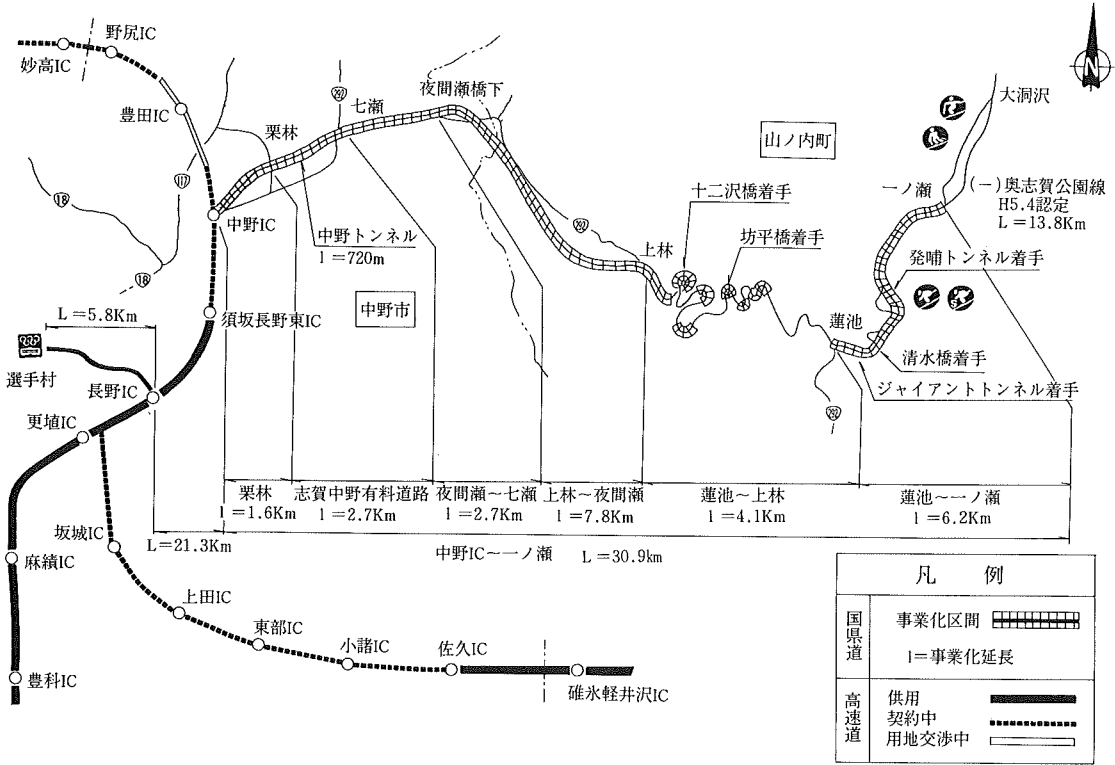
今年度事業着手する一般国道二九二号蓮池―上林間、一般県道奥志賀公園線蓮池―一ノ瀬間は、上信越高原国立公園の特別地域にあるため、『長野県環境影響評価指導要綱』に基づき道路改良では始めて環境影響評価を行った。

道路整備に当たっては、自然環境保全はもちろん動物・植物の生態系等にも十分な配慮をして計画することとし、道路計画の基本方針として

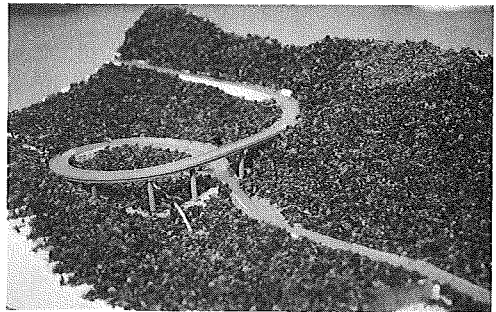
- ① 新たな土地の改変を極力避けるため、縦断勾配の大幅な改良をしない現道改良とする。
- ② 曲線半径五〇m未満の急カーブ区間の解消を重点とする。

- ③ 冬期交通の円滑化、安全性の向上のため、一次堆雪帯を設置する。

の三点を掲げ、トンネル、ループ橋等の橋梁の活用により切土・盛土工法による土地の改変を極力



長野志賀ルート



志賀ルート

少なくすると共に、土工部の構造物には自然石、法面には表土を使用して郷土種による植生景観の復元に努める。

さらに、貴重植物の移植、動物の移動経路の確保等についても検討を進めていく。

(2) 白馬ルート

長野市から白馬までのルートのうち、長野市安庭までの一般国道一九号は直轄事業で笹平改良、明治橋架替、秋古改良が事業化されている。

長野市安庭の一般国道一九号分岐から中条村、小川村、美麻村を経て白馬村のクロスカントリー、バイアスロン、ジャンプ、アルペン競技場までの主要地方道長野大町線、白馬美麻線、一般県道白馬岳線、白馬村道〇一〇五号線など五路線約三一・〇kmの内約二七・〇kmを整備する計画である。

平成五年度までには全て事業着手し、平成六年度末までには白馬長野有料道路を含む安庭～夏和間五・二km、高府～落合間の高府バイパス二・二km、日影～千見間一・六kmの三区間九kmの供用を予定している。

中条村～美麻村までは、現道沿いは人家が密集し歩道もないこと、地質的には第三紀層に覆われ、過去に地すべり災害の記録があること、中央部を東に向かって貫流する土尻川は蛇行が著しいこと等から、集落を迂回し土尻川を串指し状に橋梁、トンネルで貫くバイパス計画とした。

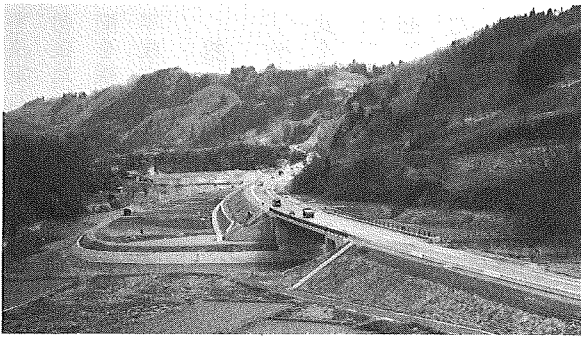
また、白馬村の国道一四八号は夏・冬の観光シーズンに交通渋滞が著しいので、本道路の定時性・高速性・信頼性を確保するため立体交差とした。その先ジャンプ競技会場のある白馬村八方地区までは、村道〇一〇五号線を豪雪代行で整備し、国道一四八号の渋滞の影響を回避した。

さらに安全施設、トンネル坑口、橋梁の親柱、高欄等について景観設計を進めており、アルプスの素晴らしい眺望を背景に、地域に溶け込んだ新たな景観の創出に取り組んでいる。

### (3) 長野市内ルート

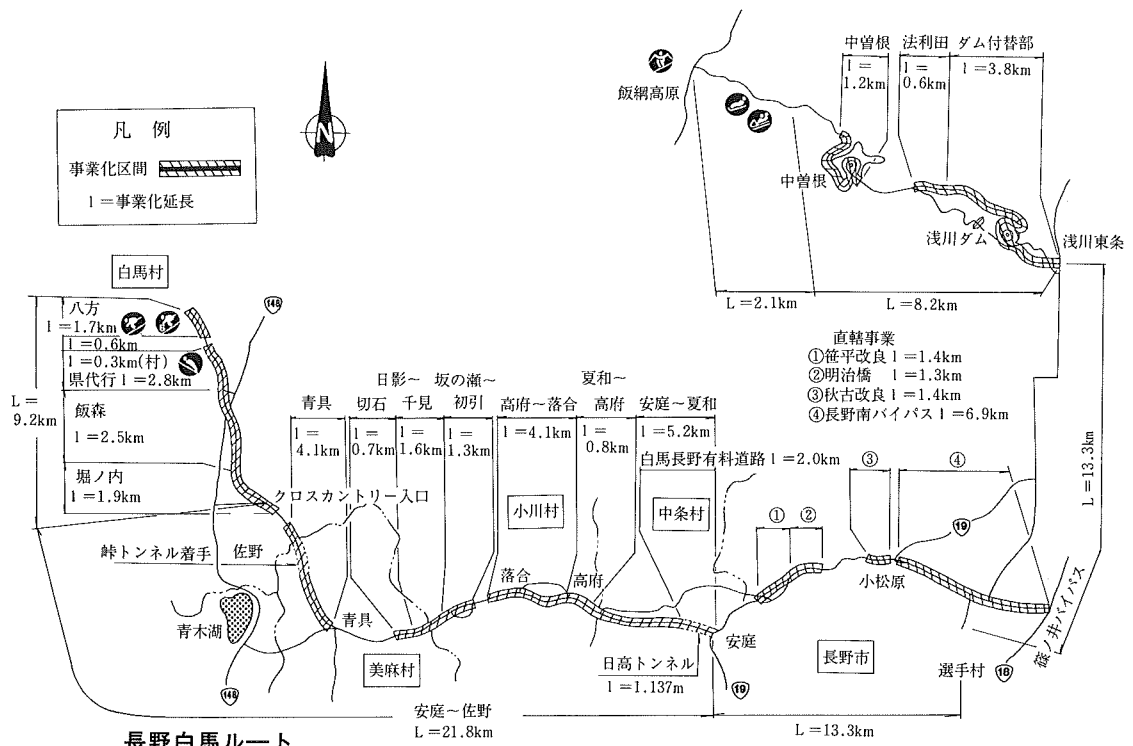
長野市内の将来道路網計画を基本に、上信越自動車道のICへのアクセス道路として、あるいは交通渋滞の解消等にも対応できる道路として、一般国道一七号及び四〇六号、主要地方道長野真田線及び長野須坂インター線（街路栗田屋島線）、長野市道のターミナル南通り、五明西寺尾線等の整備を進め、一般国道一七号の丹波島橋の四車線化、主要地方道長野真田線の松代大橋の暫定二車線等の供用を図ってきた。この内、主要地方道長野真田線及び長野須坂インター線は、景観検討委員会を設置して高速道ICから市街地への玄関口としてふさわしい景観を創出すべく整備に当たっている。

また特に交通渋滞が著しくボトルネックとなっている犀川渡河部の対策として、東外環状線の一



白馬ルート

長野飯綱ルート





飯網ルート

部を一般県道三才大豆島中御所線新長野大橋有料道路に平成五年度から事業着手する。

一方、直轄事業としては、一般国道一八号の母袋交差点立体化、一般国道一九号の長野南バイパスの整備が図られている。

次に、飯網ルートの内、浅川ダムに関連する付替道路として整備する区間は、大規模な地すべり指定地に含まれることやダム建設位置との関連からループ橋、トンネル等の重要構造物が連続するため、建設省土木研究所から助言を頂きルート

を決定し道路計画を策定した。人家が連担する中曾根地区を迂回するバイパス一・二kmは、縦断勾配を緩和するためループ構造の道路としており、平成六年度には供用の予定である。

### おわりに

平成一〇年二月七日、長野オリンピックの開会式を迎える。

アメリカ・ヨーロッパ・アジア・アフリカ・オセアニア世界中から訪れる多くの仲間達にとって、この「長野」が素晴らしい出会いの場となる。

大会テーマ『ふゆとともだちになって せかいじゅうの人に愛したいな』

この素晴らしいイベントを支援するため、我々はオリンピック関連道路の整備に取り組んでいる。

このオリンピック関連道路整備事業の特長は、次のとおりである。

- ・ 限られた期間内に完了する必要があること
- ・ 整備延長が一〇〇kmを越える大規模な道路改築事業であること

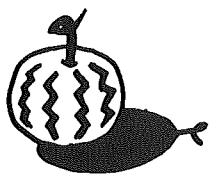
(トンネル・橋梁等重要構造物が多い)

- ・ 国・県・市・村が事業主体となって整備を分担していること
- ・ 直轄・国庫補助・有料道路・単独の組み合わせたものであること
- ・ 人・自然にやさしい道路環境造りを進めるも

のであること 等

☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆

残された期間は四年余、今年度は全区間が事業着手し、計画どおり全線を完成させるための正念場を迎えることとなり、建設省を始めとする多くの関係機関の御支援、御協力を頂きたくお願い申し上げます。次第である。





# 関西国際空港と関連道路の整備

建設省近畿地方建設局道路部道路計画第一課長 足立 徹

はじめに

関西国際空港の建設計画は、大阪国際空港の環境改善と増大する航空輸送需要に対処するため、我が国でも初めての二四時間運用可能な国際空港として、また、関西復権のリーディングプロジェクトとして昭和五五年頃から計画が始まり、昭和六〇年代のはじめに建設のスタートを切った。

一方、これを支える道路の整備は空港建設事業費をはるかに凌ぐ予算規模で計画され、着実に整備が進められてきた。平成五年度になり、主な関連道路は、空港へのアクセスとして、また、周辺地域整備を支えるため、多くの関係者の方々の努力により整備が進められ、完成が図られつつある。

## 一 関西国際空港関連道路の決定の経緯

昭和五五年九月関西国際空港の建設計画が航空審議会の答申を受け、四年後の昭和五九年一〇月には関西国際空港株式会社設立された。関連道路の整備については、これとほぼ同時の昭和五九年四月に建設省内で関連公共事業のなかで検討を開始し、一年八ヶ月後の昭和六〇年一二月に「関西国際空港関連施設整備大綱」が関西国際空港関係関係会議において決定されている。

計画の決定当初、関西国際空港が事業費で一兆円、関連道路網の整備事業費が一兆七、八〇〇億円とされていることからわかるように、空港建設事業費をはるかにこえる道路の整備が必要となる。

### ● 関西国際空港計画に関する主な経緯

昭和五五年九月一日

航空審議会答申「関西国際空港設置の計画について」

昭和五九年一〇月一日

関西国際空港株式会社設立

昭和六二年一月三十一日

関西国際空港着工

平成三年十二月三十一日

空港島造成工事完了

### ● 関西国際空港整備大綱策定に係る主な経緯

昭和五九年四月六日

建設省内に「関西国際空港関連公共事業等連絡会議」を設置

昭和五九年十一月二日

「第一回関西国際空港関連公共事業等連絡会議」開催。大綱の策定を決定。

昭和六〇年一月三日

「第四回関西国際空港関連公共事業等連絡会議」開催。大綱案を提示。

昭和六〇年二月一日

関西国際空港関係閣僚会議において「関西国際空港関連施設整備大綱」を決定。

## 二 関西国際空港関連施設整備

### 大綱に示す関連道路

関西国際空港は、大阪湾の東部の泉州沖5kmの海上に計画されたため、京阪神都市の中心部から一般道路では二時間程度かかる状況にあった。このため、アクセス道路の計画は高速性と定時性が要求され、当時建設中の近畿自動車道の整備促進を軸に、空港に直結する連絡道路の計画を追加、大阪湾岸道路の南伸など、高速道路のネットワーク形成を中心に検討が行われた。同時に、京都、神戸、奈良へのアクセス確保のため、第二京阪道路、大阪湾岸道路の西伸、第二阪奈道路の位置づけが重要となった。さらに、こうした高速道路ネットワークと市街地を連絡する道路も関連道路として位置づけられた。

関西国際空港関連施設整備大綱では、これら道路について、「関西国際空港へのアクセスとして

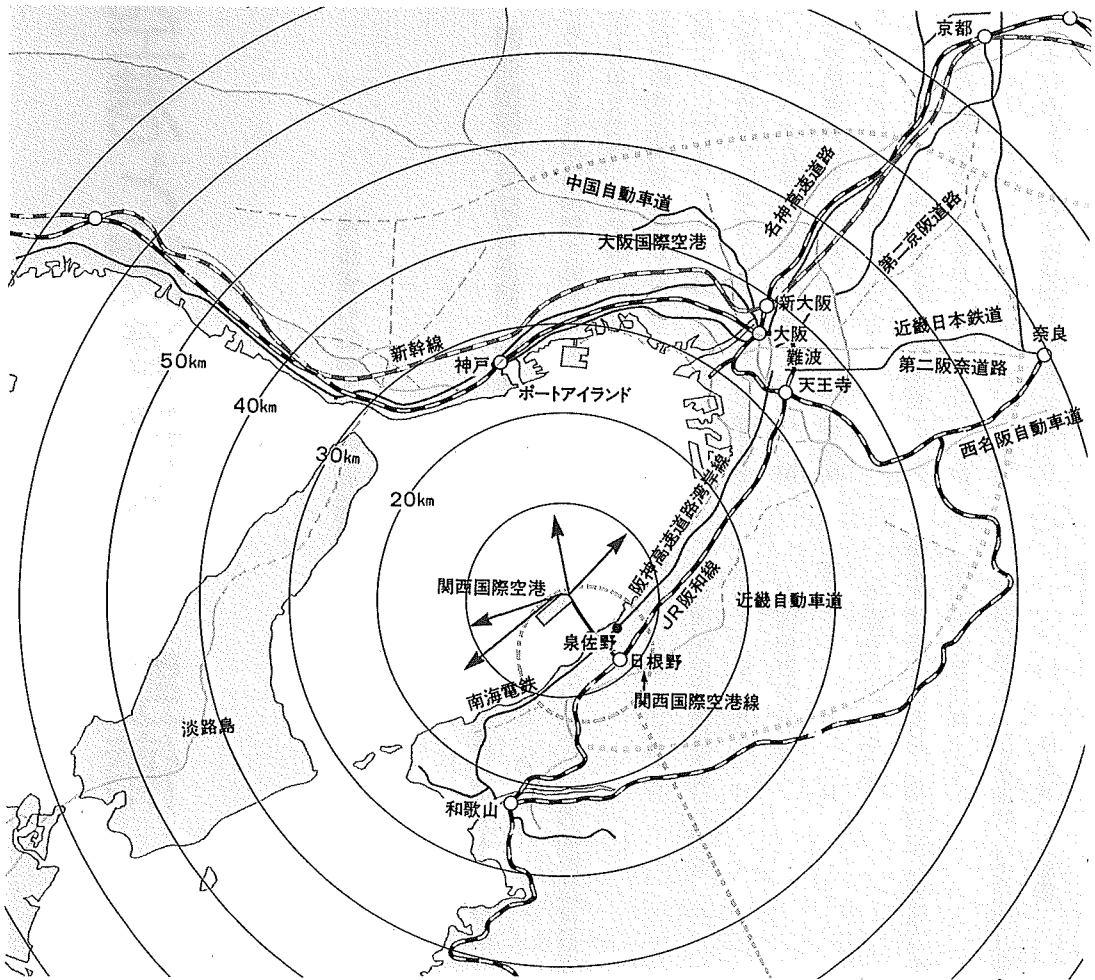


図1 関西国際空港位置図（関西国際空港株式会社パンフレットより）

根幹となる道路及びこれらと主要なネットワークを形成する道路の整備を推進する。」としており、その主要な道路は次の通りである。

### 1 自動車専用道路等

- ① 空港開港時を目的に整備を図る路線
  - ・近畿自動車道 天理吹田線・和歌山線
  - ・阪神高速道路 湾岸線（港晴）魚崎浜、三寶、泉大津、貝塚中央、空港対岸）など

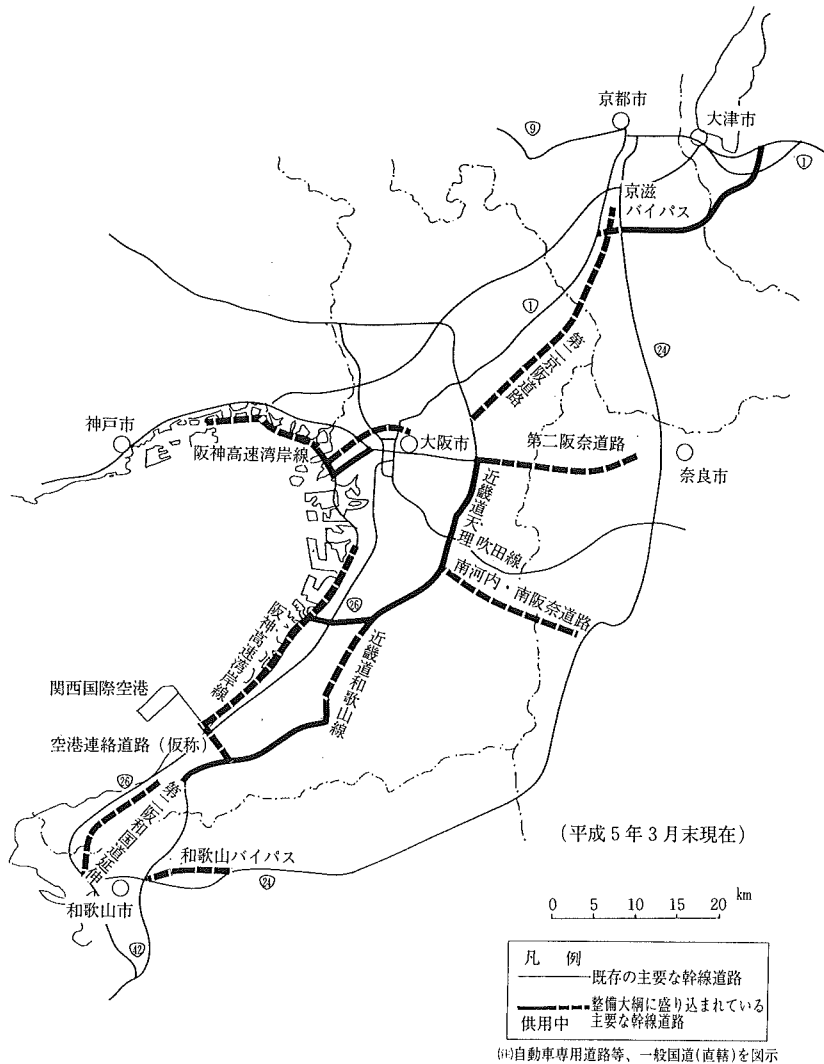


図2 関西空港へのアクセス道路図（関西国際空港関連施設設備大綱より）

- ② 整備を促進する路線
  - ・阪神高速道路湾岸線（泉大津、貝塚中央）、第二京阪道路、南阪奈道路など

- ③ 事業の具体化を図る路線
  - ・南河内道路など

### 2 一般道路

- ① 空港開港時を目的に整備を図る路線
  - ・二四号和歌山バイパスなど
- ② 整備を促進する路線
  - ・一般国道一七〇号など
- ③ 事業の具体化を図る路線
  - ・第二阪和国道延伸など

これらの道路のうち、昭和六三年度の高規格幹線道路網一四、〇〇〇kmの決定により、近畿自動車道と和歌山線は、「紀勢線」となり、空港連絡道路は関西国際空港線となっている。

また、この関西国際空港線に併設され一般道路の空港連絡道路は、建設省で一般国道二六号、大阪府で一七〇号及び府道日根野羽倉崎線として整備されていたが、平成五年四月一日政令の施行にともない、すべて「一般国道四八一号」としてそれぞれの事業主体で整備が進められている。

さらに、南阪奈道路及び南河内道路は、平成二年度より「南阪奈道路」に名称を統一し、建設省、

大阪府、奈良県、日本道路公団が一体となって事業を進めている。

### 三 主要アクセス道路の整備状況

関西国際空港にかかる道路の整備は関西国際空港株式会社の手で行われており、現在、空港連絡橋がほぼ完成し、島内の幹線道路も舗装を残すばかりになっている。島内では平成六年夏の開港に向け、ターミナルビルの建設などが急ピッチで進



写真1 上空から見た関西国際空港の現況写真

められている。

一方、関連道路の整備は、主なものでは昭和六二年三月には、阪神高速湾岸線の三宝から出島西町までを開通、昭和六三年八月には一号京滋バイパスが開通、平成三年には阪神高速湾岸線の港晴から中島までの開通、平成五年七月二一日には、二四号和歌山バイパスが全線開通したところである。平成六年春までには、関西国際空港開港に先立ち、主要なアクセス道路である近畿自動車道紀勢線の松原JCT～海南IC間七四kmの開通、関西国際空港線の全線開通、阪神高速道路湾岸線の空港対岸の前島JCT～神戸市六甲アイランドまでの五六kmの開通が予定されており、これにより近畿の府県庁所在地は高速道路で空港と直結されることになるだけでなく、京阪神内陸部の幹線道路の交通混雑の解消、都市環境の改善に効果があるものと大いに期待されている。

### 四 空港連絡道路の概要と工事の工夫

主要アクセス道路のなから、『へうれんどう』—空港連絡道路の概要を紹介する。

空港連絡道路は新たに、空港への人、物、情報伝達の生命線であるばかりでなく、市街地整備の骨格をなす地域の幹線道路として自動車専用道路部と一般道路部からなる複断面で計画された。一部土地利用の密集地を通過せざるを得ないため、環

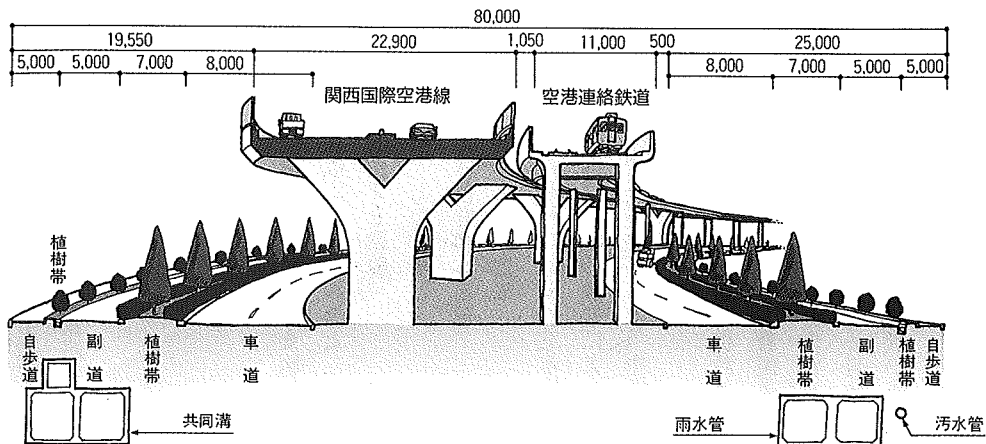


図3 標準断面図（長滝付近）

境施設帯を併設し、周辺環境との調和が図れるよう計画されている。

また、空港への連絡鉄道として、J R 阪和線及

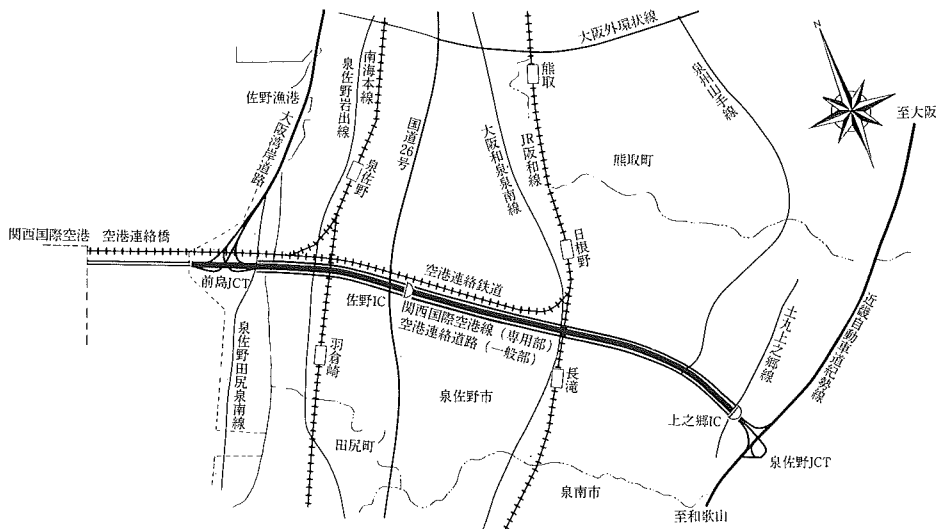


図 4 空港連絡道路

び南海本線の分岐線が併設されている。

### 1 関西国際空港線

関西国際空港線は、近畿自動車道紀勢線と空港を直結する主要なアクセス道路である。同道路は、併設される一般道路とともに、昭和六一年一月に「関西国際空港線」として都市計画決定され、昭和六一年五月に建設大臣より日本道路公団に施行命令が出されている。

その事業計画は次の通りである。



写真 2 急ピッチで工事が進む空港連絡道路

路線名…関西国際空港線

区 間…大阪府泉佐野市上之郷～関西国際

空港

延 長…土 工 部 〇・五 km (八%)

橋梁高架部 六・一 km (九二%)

計 六・六 km

道路規格…第一種第三級 A 四車線

設計速度…八〇 km/h

連絡等施設…泉佐野 JCT (仮称)

近畿自動車道紀勢線

上之郷 I C (仮称)

一般国道四八一号

泉佐野 I C (仮称)

一般国道二六号

前 島 JCT (仮称)

阪神高速湾岸線

平成五年六月現在、土工及び橋梁下部工も完成し、残る橋梁上部工工事、舗装工事及び施設工事を全面展開中である。

### 2 併設一般道路(国道四八一号)

併設する一般道路は、昭和六一年一月に「泉佐野中央大通線」として都市計画決定され、昭和六一年度より建設省及び大阪府で事業化されている。

事業概要は次の通りである。

路線名	一般国道四八一号空港連絡道路
区間	大阪府泉佐野市上之郷～泉佐野市 りんくう往来北(前島埋立地)
延長	建設省 一・六km 大阪府 四・二km
計	五・八km
道路規格	第四種第一級 前島(都)泉州 山手線 四車線
	第四種第三級 (都)泉州山手 線～泉佐野JCT 二車線
設計速度	四〇km/h～六〇km/h

空港施設を支援するため、一般道路の副道部には共同溝(電気、ガス、水道、電話等)及び広域下水道を同時に設置している。

### 3 工事の工夫

#### ① 工事の連絡調整

空港連絡道路については、鉄道併設も含め、複数の事業主体で工事を進める必要があることから、関連する工事について緊密な連携を図るため、建設省、大阪府、日本道路公団、阪神高速道路公団、関西国際空港(株)、(株)南海電気鉄道、西日本旅客鉄道(株)の七者で「協議調整会議」を設置し、定期的に工事、関連地域整備事業、等

の調整を図っている。

#### ② 景観への配慮

空港が日本の玄関口となるため、国際都市にふさわしい空間とする必要があり、景観に関する懇談会を設置し検討してきた。特に、高架橋の橋脚を泉佐野市の木であるイチチョウをイメージし、上下部の外周線の連続性を保っている。また、橋梁の隅角部は円弧にし、橋脚側面にスリットを設け重圧感、威圧感を軽減している。

#### ③ 立体道路制度の活用

りんくう往来には、大阪府が空港の支援・補完と地域の環境改善を目的とした臨空都市を計画しており、道路、鉄道の高架下を利用して二四時間機能する施設の整備を道路一体建物として、全国ではじめて道路法四七条六に基づき協定締結し実施している。

#### ④ 植栽の工夫

環境施設帯の植栽は、景観の形成の観点から沿道の土地利用にふさわしいゾーニングを行っている。主木には、大阪府及び泉佐野市の木であるイチチョウを用いる、季節感の異なる花を選択する、緑量に配慮する、新技術を導入するなど地域の人々との接点を大切に施工することとしている。

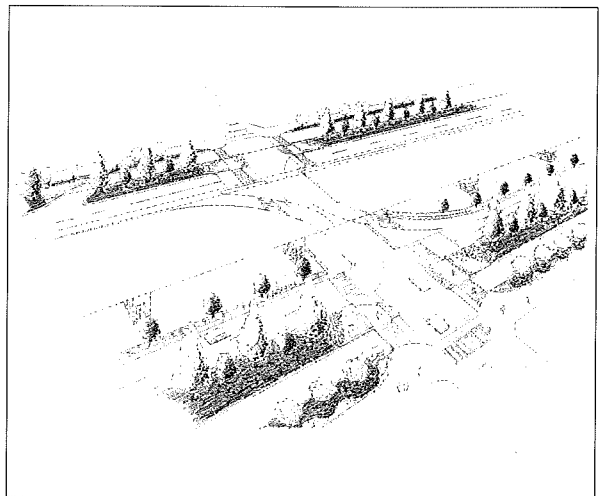


図5 植栽のイメージパース

### おわりに

主要アクセス道路については、平成六年春の供用に向け急ピッチで工事が進められているが、今後、空港連絡道路の供用に先立ち、管理の一元化による高度な管理体制の確立を図るため、建設省、大阪府での協議を進めるとともに、特に、国際化の視点も取り入れたわかりやすく代替ルート選択の可能な道路交通情報のネットワーク化について、日本道路公団、阪神高速道路公団も含めた関係者が一体となって協議・検討を進めているところである。

# 道路相談室の開設

## 香川県内主要道路の例

建設省四国地方建設局道路部

### 一 ねらい

近年、道路に関する国民のニーズの多様化には、めざましいものがある。特に、道路に関する様々な相談、意見、要望等については顕著であり、道路管理者としては、これら一般道路利用者の生の声を十分反映させ、より利用しやすい道路整備・道路管理を推進していくことが肝要となっている。

このため、第11次道路整備五箇年計画においては、『人にやさしい道づくり』を指すため、道路利用者が快適に利用できるような意見等を踏まえ、さらにサービスの向上を図っていく必要がある。

これらのことから、四国地方建設局においては、当面、香川県内の国道を主として香川工事事務所のほか、県、市の道路管理担当課に総合窓口を設置し、道路利用者の様々な意見を収集・分析することとして、平成五年三月二十五日から試行的に道路相談室（道路110番）を開設したものであり、ここにその概要等を紹介するものである。

### 二 現状・実態

従来、一般道路利用者からの様々な要望、苦情等の申し出は、国道、県道、市道等道路の種類に関係なく建設省の工事事務所または県の土木事務所等担当の道路管理者に対し一方的になされてい

る状況であり、場合によっては、いわゆる『たらいまわし』せざるを得ないことも少なくなかったところである。

一方、道路利用者側からみれば、どの道路が建設省または県・市等の管理する道路なのかについて、沿道等一部の利用者を除き理解されていないことも事実であろう。

苦情等の項目としては、例えば、段差による振動、大型車両の通行による騒音・ほこり等のほか、路面に穴があいている、雨水が店舗内に入ってくる等道路構造に関するものがそのほとんどであるが、そのほか道路上の犬、猫等の死体の処理要請も頻繁に寄せられているところであり、その都度、各道路管理者において個別に対応しているところである。

### 三 四国地方建設局管内における

#### 道路110番の開設

四国地方は、平成四年四月一〇日高松自動車道の開通により、瀬戸中央自動車道と直結し、香川県都の高松市まで延伸されたところである。また、既供用済の高知自動車道、松山自動車道を利用することにより、近畿、中国、九州地方等県外からの観光、貨物輸送の増大が顕著となってきた。特に、香川県内においては、源平合戦で知られる屋島、讃岐松の栗林公園、県南西部には金比羅

宮等観光資源も数多くあり、県外からの観光客等をより多く誘致するためにも、道路に関する各種情報案内はもとより、前述の苦情、要望等にも適切に対応していくことが重要と考えている。

これらのことから、四国地方建設局での最初のケースとして、当面、試行的に高松市を中心とした香川県内の国道等を対象とした相談窓口を設けることとして、平成五年三月、香川工事事務所長を会長として、香川県土木部道路保全課、同高松土木事務所、高松市土木部道路課の各長の協力のもとに『道路相談室』（道路110番）設置連絡協議会を設置し、道路利用者からの苦情等に対し、各々の窓口において責任をもって対応し、道路利用者の利便の向上を図ることとしたものである。

なお、窓口設置場所等については、次のとおりである。

(1) 窓口設置場所

- 高松市高松町二四二二一 建設省香川工事事務所
- 高松市花ノ宮町二二二二 香川県高松土木事務所
- 高松市番町一八一一五 高松市土木部道路課

(2) 道路相談専用電話

- 建設省香川工事事務所 ○八七八一四四一〇八一〇

香川県高松土木事務所

○八七八一六八一〇八一〇

高松市土木部道路課

○八七八一三三〇八一〇

\*八月一〇日の『道の日』にちなんで、下四桁の番号をすべて『〇八一〇』に統一することとした。

(3) 受け付け時間……午前八…三〇～午後五…

〇〇まで（土、日、祝祭日は除く。）

(4) 道路相談を受ける対象地域

一般国道一―号・三〇号・三二号・三一九号及び高松市内の一般国道一、九三号・県道・市道

(5) 対象区域図……図1のとおり

(6) 事務処理の標準フロー……図2のとおり

四 今後の方針等

今後、管内他県への開設については、試行的に実施した香川県内の情報処理内容等の実績を踏まえ、問題点を整理・分析し改善すべき点の見直しを行い、逐次エリアの拡大をすべく検討したいと考えている。

なお、当地方建設局の情報処理は、先に実施している中国地方建設局の内容（松江国道工事事務所単独で直轄国道のみを対象）、東北地方建設局の内容（青森工事事務所、郡山国道工事事務所）

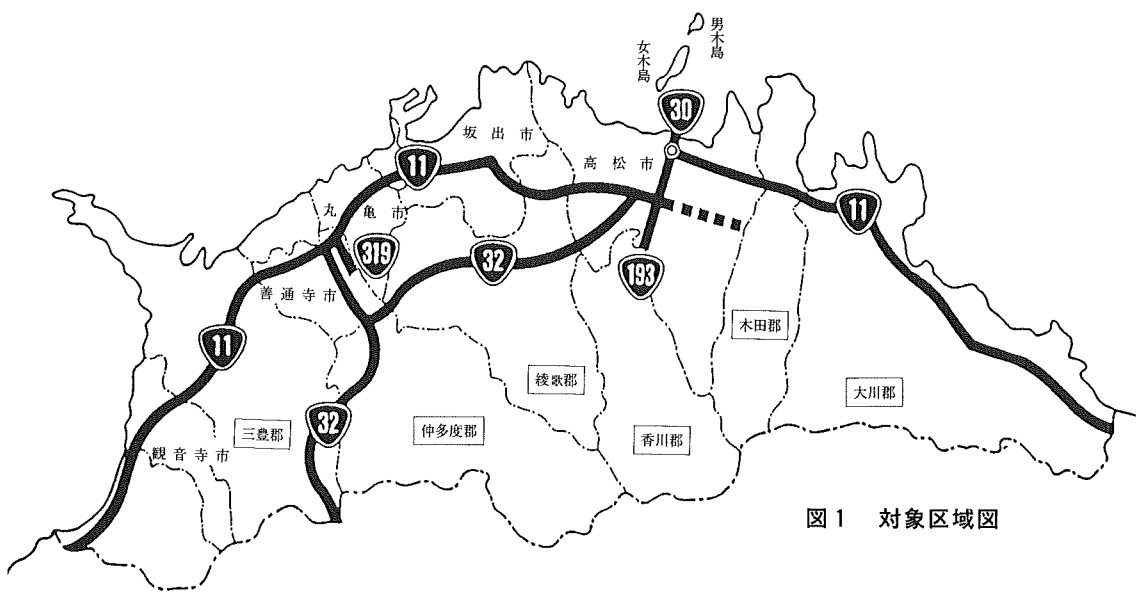


図1 対象区域図



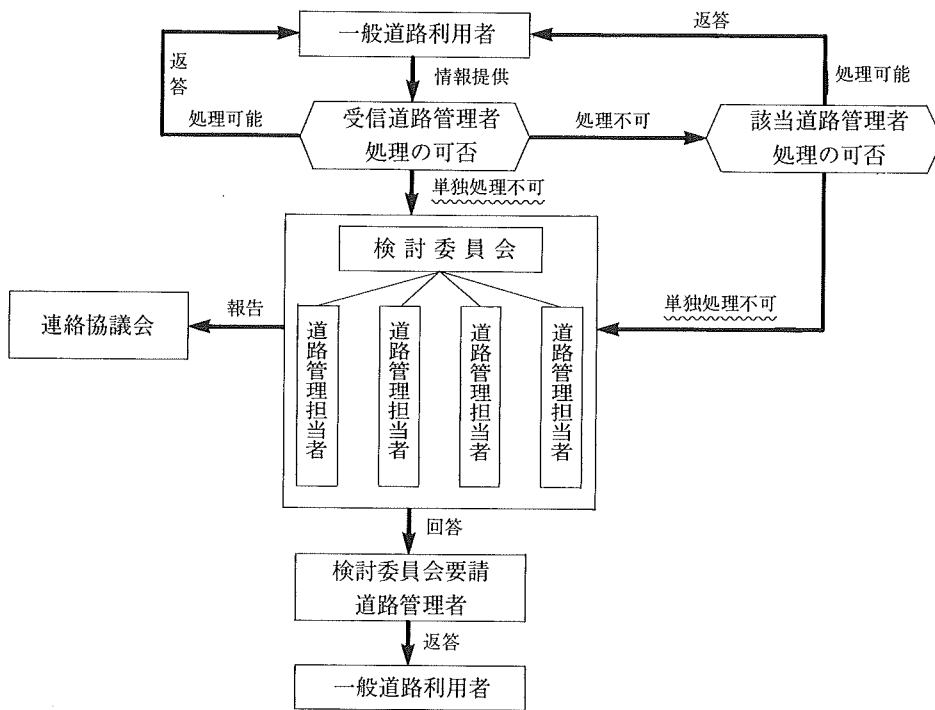


図2 『道路相談室』（道路110番）事務処理標準フロー

二事務所で高速国道、一般国道、県道、市町村道、地方道路公社の有料道路を対象としているが、窓口の対応は上記事務所で一括して行うこととしている。）とその内容を異にしている。

## 五 おわりに

四国地方は、中央を東西に走る山脈により瀬戸内海側は温暖少雨、太平洋側は高温多雨という気象状況であり、また、台風常襲地帯でもあり加えて、指定区間延長に占める通行規制区間の割合が全国第一位という不名誉な状況にある。

このため、特に、梅雨期においては土砂崩れによる通行止め、落石による物損事故等が起こる可能性が多く、できるだけそれらを回避する必要がある。このためにも、前途のように道路利用者からの情報により事故を未然に防止できればと考えている。



# 国家的行事の際の道路管理体制

建設省関東地方建設局東京国道工事事務所

はつめい

東京国道工事事務所は、東京都二三区内の一般国道一〇路線約一五〇kmを管理している(図1参照)。管内沿道には、皇居、赤坂御所、迎賓館、国会、政府機関、裁判所及び各国大使館等が立地しているため東京国道管理の国道を使用する皇室の行事、或いは諸外国要人来日による重要な国家的行事等がしばしば行われる。近年では、平成元年の『大喪の礼』や平成二年の『即位の礼』等が大規模な行事と言える。

平成五年度に入って三つの国家的行事が、三カ月足らずの間に行われることとなった。四月の『天皇皇后両陛下沖繩県行幸啓』(以下、天皇陛下沖繩ご訪問という)、六月の『皇太子殿下御婚

儀』(以下、皇太子殿下ご成婚という)、また七月の『第一九回主要国首脳会議』(以下、東京サミットという)である(表1参照)。

本稿では、皇太子殿下ご成婚関連を中心として、東京国道工事事務所の執った道路管理体制について概要を紹介することとしたい。

## 一 天皇陛下沖繩ご訪問について

天皇、皇后両陛下は沖繩県で開催される第四回全国植樹際にご出席のため、四月二三日に東京をご出発になり同二六日に戻られたが、歴代天皇として初めての沖繩ご訪問であるため、警備当局にあつては、沖繩県はもとより東京に於いても厳戒態勢をとったところである。

## 1 警視庁からの要請等

警視庁の警備部及び交通部から、東京国道に対して次のような「お願い」文が寄せられた。これらの文書は今回特別と行うことではなく、これまでの国家的行事の際にも同様趣旨で出ている。

- ① 共同溝の保守管理及び警戒強化について
- ② 緊急指定自動車の緊急走行時の一一〇番通報について
- ③ 自主警備強化等について
- ④ 交通広報協力要請について(フリーパタンの表示依頼)
- ⑤ 道路工事・作業の抑制及び管理措置の強化について

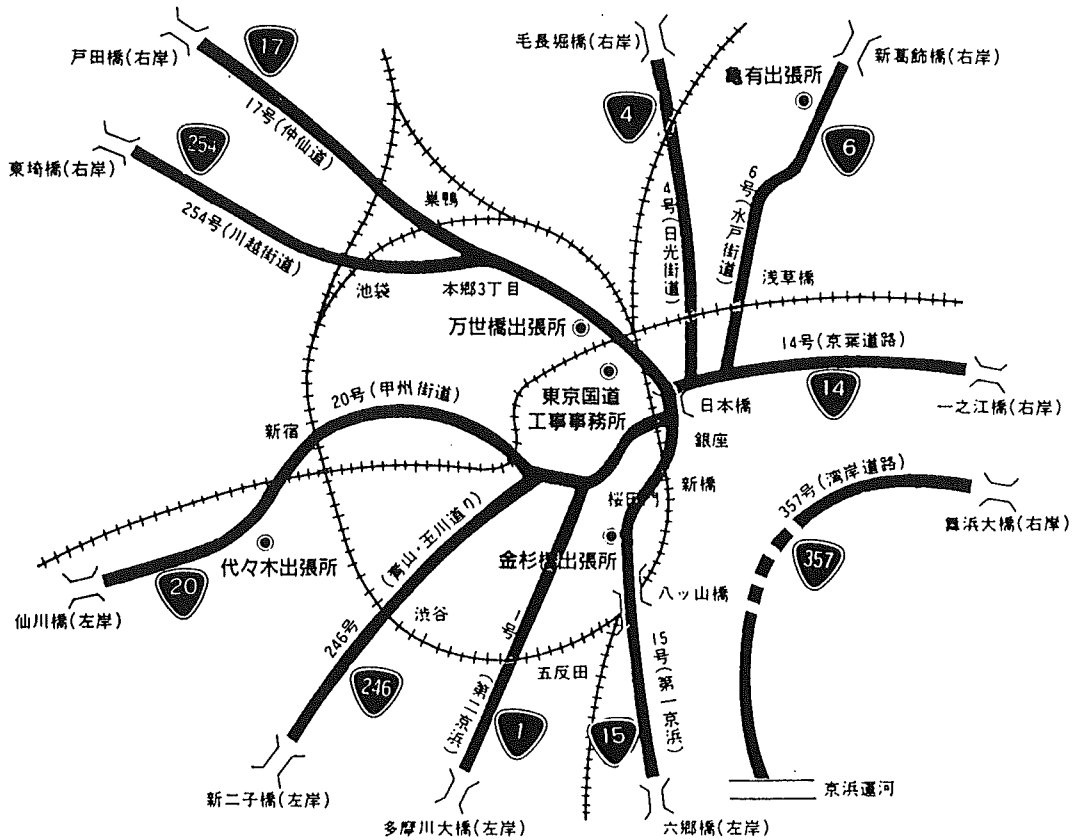


図1 東京国道工事事務所の管理路線

表1 平成5年度前半の国家的行事の期間等

国家的行事	期 間	4 月							5 月							6 月							7 月																									
		8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	1	3	5	7	9
天皇陛下沖橋ご訪問 (天皇皇后陛下御同行幸啓)	ご訪問期間	4/23—4/26																																														
	工事抑制期間	4/22—4/26																																														
	管理措置期間	4/13—4/26																																														
	道路管理強化	4/8—4/26																																														
皇太子殿下ご成婚 (皇太子殿下御婚儀)	ご成婚他行事															6/9—6/29																																
	工事抑制期間															6/8・6/9																																
	管理措置期間															6/2—6/9																																
	道路管理強化	4/22—																					6/29																									
東京サミット (19回主要国首脳会議)	サミット期間																						7/7—7/9																									
	工事抑制期間																						7/5—7/10																									
	管理措置期間																						6/26—7/10																									
	道路管理強化																						6/26—7/10																									

## 2 地建からの通達

関東地建の道路工事課長、道路管理課長、交通対策課長からは、「道路関係諸施設の適切な維持管理について」と題して、なお一層の管理強化を求める通達が発せられた。

## 3 管理体制の強化計画

東京国道では前記の要請・通達に応じて、管理体制強化を計画し万全を期した。

### (1) 情報連絡体制

道路管理強化期間の四月八日から二六日の間、通常の道路情報管理室要員に加えて、次のような情報連絡体制を敷き、上部機関、警察、工事現場、占用企業等との対応をはかった。

- ・勤務時間内及び平日の夜間は、交通対策課長をキーマンとして通常の連絡網によって処理した。
- ・休日の昼夜間は、事務所の課長及び関係する二出張所の所長または係長を、休日当直者として自宅待機させ情報処理にあたった。

### (2) 道路パトロール

管内で連日のように実施しているパトロールは、職員による通常パトロール、夜間パトロール及び占用工事夜間パトロール、業者による維持巡回（昼夜）、照明維持巡回等々がある。これらのパトロールにおいては管理強化区域を重点的に巡回させたほか、次のパトロールを追加実施した。

### ◇特別歩行パトロール

これは、車両に乗ってパトロールしたのでは発見が困難な植栽の中や、歩道橋階段下等を探索し不審物の発見を重点とし、併せて路面を始めとする道路の各施設の点検を行うものである。

四月一四日と一五日、三班に分けて実施した。

### ◇共同溝特別パトロール

共同溝にはライフラインが収容されていることから、警備当局からもその保守管理及び警戒強化について特別の依頼があった。日々、異常発生等に対しては共同溝監視会社に委託して二四時間体制で臨んでいるが、今回の行事に際して共同溝換気口の施設及び溝内収容施設の特別点検を計画した。四月一六日と二二日に実施し、一六日については警視庁の爆発物対策担当者と同で行った。

なお、管理強化区域の共同溝については、四月一六日から二六日までの間完全入溝停止措置を執るとともに、センサー等による異常発見の際は即時一〇番通報を行うことを徹底した。

### (3) 道路工事現場の体制

#### ◇直轄工事

警視庁依頼の工事抑制区域内には九件の直轄工事を実施していたが、四月二二日の午前六時から二三日出發までの間と、二六日の午前六時から赤坂御所到着の間は、すべての工事を中止した。

なお、管理措置強化期間の工事現場における

管理体制については、後の皇太子殿下ご成婚の項で詳述する。

#### ◇占用工事

企業等による占用工事三七件についても、直轄工事と同様に、自主警備及び工事抑制を指導した。

## 4 管理体制強化実施結果

以上のように、従来行事と同様規模の管理強化計画を策定して陛下の沖繩ご訪問に対処した結果、道路管理上全く問題なく終了できた。

今回は、警視庁からの依頼も諸般の事情を考慮してか、工事の抑制期間が従来に比較して短期間であり、工程に及ばず影響は最小限で済んだ。

### 二 皇太子殿下ご成婚について

平成五年一月皇太子殿下ご結婚のニュースが報じられたところであるが、その日程、パレードコース等は不明であった。パレードの有無、時期、そして今上陛下が昭和三四年ご成婚の際パレードされた新宿通り（国道二〇号）をお通りになるのか、最近の秋篠宮殿下ご成婚の際パレードされた青山通り（国道二四六号）をお通りになるのか、道路管理者としては大変気になるところであった。四月一九日、結婚の儀など一連の行事（表2）と

表2 ご結婚に伴う一連の行事

◆印は国事行為

日	時	儀 式	場 所
4月20日	午前10時	告期の儀	小和田邸
6月9日	朝	賢所皇霊殿神殿に奉告の儀	宮中三殿
〃	午前10時	◆結婚の儀	賢所
〃	午前11時	皇霊殿神殿に謁するの儀	皇霊殿神殿
〃	午後3時	◆朝見の儀	宮殿松の間
〃	午後4時45分	パレード	皇居～東宮仮御所
〃	夕方	共膳の儀	東宮仮御所
〃	夜	三箇夜餅の儀	〃
6月10日		参賀記帳	宮内庁前
6月11日	昼	御内宴	宮殿内
6月15日	昼と午後	◆宮中饗宴の儀	宮殿豊明殿
6月16日	昼と午後	〃	〃
6月17日	昼と午後	〃	〃
6月26日	午前	神宮に謁するの儀	伊勢神宮
6月27日	午前	神武天皇陵に謁するの儀	神武天皇陵
6月29日	午前	昭和天皇陵に謁するの儀	昭和天皇陵

パレードコースが公式に発表され、翌日の新聞に掲載され、結婚の儀は六月九日、パレードは(図2)に示す通り、皇居から内堀通り(都道及び国道一号)の祝田橋・桜田門・三宅坂を経て、半蔵門で新宿通り(国道二〇号)に入り、四谷見附で左折し都道を通って赤坂御所に至る四・二五kmのコースと決定された。

このパレードコースの内、東京国道の管理する道路は、国道一号が祝田橋から桜田門まで〇・三km、国道二〇号は桜田門から四谷見附まで二・

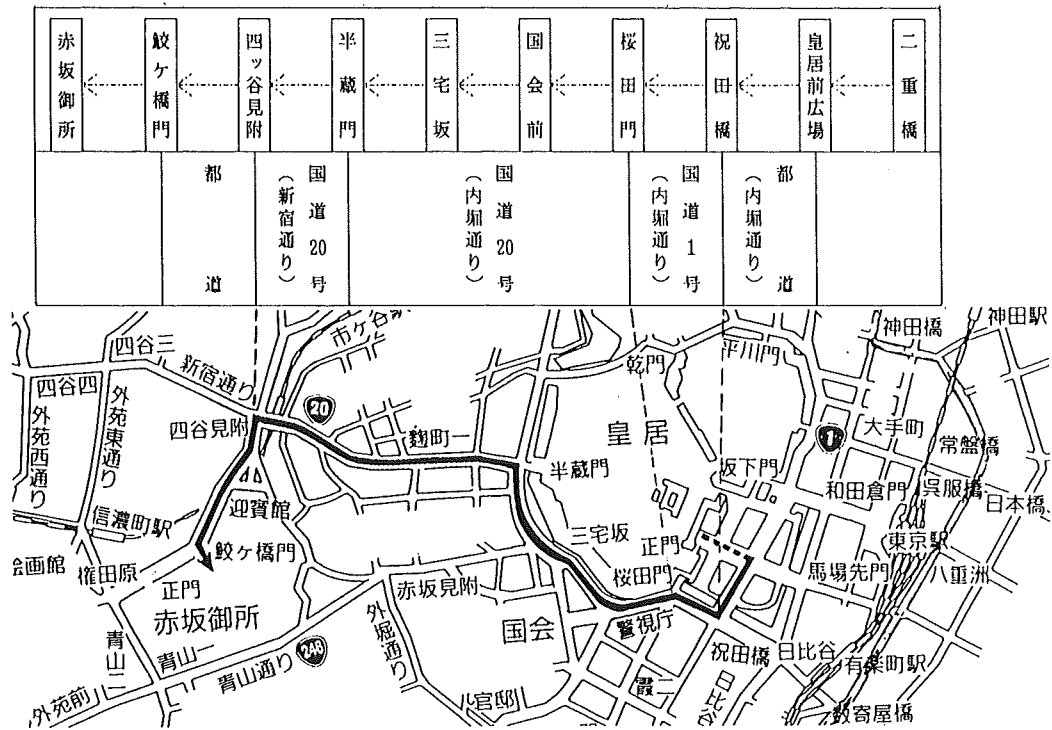


図2 パレードコース

七 km計三・〇 kmであり、コース全体の七割にあたる。しかも、沿道の人出は一九万人が見込まれているとの報道があり、道路管理者としての責任は重大であると認識した。

## 1 警視庁からの要請等

警視庁の各部署からの要請文は、次のようなものである。

- ① 警備部警備第二課より『共同溝の保守管理及び警戒強化について（御願）』
- ② 防犯部防犯総務課より『共同溝に関する即時通報の依頼について』
- ③ 警備部より『緊急指定自動車の緊急走行時の一〇番通報について』
- ④ 警備部警備第二課より『自主警備強化等について（依頼）』
- ⑤ 交通部都市交通対策課より『各種広報対策に対する協力要請について』
- ⑥ 交通部交通規制課より『道路工事・作業の抑制及び管理措置の強化について』

## 2 上部機関等からの通達

上部機関等からも東京国道に対して次のような通達が出された。

① 警察庁警備局長より建設大臣官房長、関東地建局長を通じて、『交通対策に関する協力依頼に

ついて』

② 建設省道路局長より関東地建局長を通じて、『道路関係諸施設の適切な維持・管理について』

③ 関東地建道路工事課長、道路管理課長、交通対策課長より『道路関係諸施設の適切な維持・管理について』

## 3 東京国道工事事務所道路対策本部

パレードコースが新聞報道された四月二〇日、直ちに事務所長以下関係職員により、コース全区間の道路施設の徒歩点検を実施し、執るべき対策について検討を始めた。二二日には道路対策本部を設置すべく準備会を開き、「皇太子殿下ご成婚に伴う祝賀パレードコースに、東京国道が管理している国道一号及び二〇号が使用されることから国道施設の整備、美化並びに安全対策に関して計画を作成し、作業を遺漏なく実施し、もって祝賀パレード等の成功に寄与することを目的とし」、四月二二日から六月二九日の間、事務所長を本部長として『東京国道工事事務所道路対策本部』を発足させた。

対策本部では、七班構成とし各班毎に作業分担が決められ、計画の樹立と実行が義務付けられた。パレード前日までに対策会議を五回開き、実施計画の検討或いは意思の統一をはかるとともに、対

策実施の確認のため事務所長を始め各課長・出張所長で三回の合同徒歩点検を行った。

なお、各対策については平成二年の『即位の礼』の資料集が、大いに参考となった。

### (1) 庶務班（班長は総務課長）

パレード前夜は一八人、当日は三六人が勤務に就いたが、食事の手配と仮眠室の準備を分担した。しかし、パトロールと情報連絡のため休む間がなく、仮眠室の利用は皆無であった。

### (2) 情報班（班長は建設専門官）

主務は交通対策課長として、情報の一元化をはかるためすべての情報を把握するとともに、パトロール体制や情報連絡体制の確立等を分担した。

#### ◇情報連絡体制

五月三一日からパレード前日の六月八日終業時までは「連絡体制期間」と位置付けて、平日は交通対策課長が、また休日は課長及び金杉橋代々木の両出張所の所長・係長がローテーションを組んで情報処理担当者として対応した。所定の情報連絡系統に基づき、工事現場、パトロール共同溝監視委託会社、警察及び一般の情報提供者から東国道路情報管理室に連絡が入った場合、情報処理担当者は情報の内容を斟酌して処理することとした。また、六月八日夜及び休日となったパレード当日の九日は「特別体制期間」と位置付けて、二四時間体制をとった。

八日夜は事務所では副所長以下六人が、二出張所では係長一人が待機した。さらに管理強化区域のパレードコースと国道二四六号を事務所職員と金杉橋出張所職員がパトロールを繰り返した。パレード当日の九日は事務所では事務所長以下八人が、二出張所では所長各一名が待機した。パトロールは代々木出張所が担当し午後一時まで実施した。これら特別体制期間内のパトロールは延べ八回実施したが、特別な異常は認められなかった。

加えて情報連絡体制の一環として、パレード直前午後一時から終了までの間、パトロール班は三人一組で五班を編成し、道路施設の点検（特に歩道の安全確保）、情報の収集・報告や、共同溝異常発生の場合に本部の指示で解錠入溝する業務を分担した。厳戒警備のなかでのパトロールなので、制服制帽とし腕章・名札・身分証明書・名刺・携帯電話・無線も携行させた。作業班は、道路の損壊等不測の事態に対処できるように維持業者四班を編成した。パレードコース内には待機はできないため、建設本省構内や国道二四六号に少し入った所の全国町村会館等を借用した。都市型作業車に道路補修用資機材一式を積み、一班当たり作業員四人が待機した。その外に高所作業に備えてリフト車も準備しておいた。幸い作業班の出動はなかった。

表3 道路パトロール実施計画

月	日	通 常 パ ト (昼)	通 常 パ ト ト (夜)	雨 天 ト ト (昼)	歩 行 ト ト (昼)	共 同 溝 ト ト (昼)	占 用 ト ト (夜)	占 用 指 導 (昼)	維 持 巡 邏 (昼)	維 持 巡 邏 (夜)	照 明 維 持 巡 邏	備 考					
													夜○金	夜○亀	夜○代	夜○万	昼○亀
5	10	●	○金	●					●		夜○金						
	11	●	○亀				○		●		夜○亀						
	12	●	○代						●		夜○代						
	13	●	○万						●		夜○万						
	14	●	○事						●		昼○亀						
	15								●	○金	昼○代						
	16								●	○亀							
	17	●	○事						●		夜○金						
	18	●	○代						●		夜○亀						
	19	●	○万						●		夜○代						
	20	●	○金				○		●		夜○万						
	21	●	○亀					●	●								
	22								●	○代							
	23								●	○万							
	24	●	○代						●		夜○金						
	25	●	○万				○		●		夜○亀						
	26	●	○金						●		夜○代						
	27	●	○亀						●		夜○万						
	28	●	○事		●全				●		昼○万						
	29								●	○金	昼○金						
	30								●	○亀							
	31	●	●事				●		●		夜●金						
6	1	●	●金						●		夜○亀						
	2	●	●亀						●		夜●代						
	3	●	●代					●	●		夜○万						
	4	●	●万			●		●	●								
	5								●	●代							
	6								●	●万							
	7	●	●亀		●	●			●		夜●金						
	8	●					●		●	●金	夜○亀						
	9							●	●	●亀	夜●代						

◇道路パトロール体制  
 当事務所では通常でも各種のパトロールを実施しているが、この度の行事に対しては前述した幹部による合同徒歩点検やパレード当日の現地駐在パトロールの外、以下のものを追加実施

- した(表3参照)。
- 雨天時歩行パトロール(排水性、水溜まり箇所の確認のため昼間一回実施)
- 歩行パトロール(不審物の発見を重点とし昼間二回実施)

●=別図1の強化区域を巡回すること(昼間パトは金・代のみ(維持も含む))  
 事=事務所 金=金杉橋 亀=亀有 代=代々木 万=万世橋



写真1 ロープ展張り状況

・共同溝パトロール（収容施設、換気口点検のため昼間二回実施）

・不法占有パトロール（放置自転車、不法看板類の指導及び撤去のため昼間四回実施）

また、五月三十一日から六月八日までの夜間パトロールにおいては、通常の巡回コース以外に管理措置強化区域内の道路（一号、二〇号、二四六号）も巡回を行うこととした。

◇道路情報提供

交通の安全と円滑化をはかるため、八路線一

○基の道路情報板（フリーパターン型）を用いて情報提供を行った。五月二十八日から六月八日のまでは「6月9日新宿通りの規制あり注意」、六月九日の規制直前までは「本日新宿通り規制あり注意」を中心に、また午後二時以降は「新宿通り規制中注意」等の表示を警視庁と調整のうえ実施した。

◇備蓄資機材の保守管理

各出張所で管理している備蓄基地については、出入り口、倉庫の施錠封印を行い、さらに道路パトロール時にも確認し、資機材の盗難防止等に努めた。

◇道路工事現場の体制

直轄工事は、工事抑制区域内で三件、管理措置強化区域内で一件であった。警視庁要請による工事抑制区域は皇居及び赤坂御所直近道路とパレード沿道両側三〇〇m範囲であり、ここでは六月八日午前六時から九日パレード終了までの間工事は中止。ただし緊急作業等は除外されるところである。また管理措置強化区域ともっとも広範囲であり、東京国道管理道路では三路線一・五kmが該当する。この区域と抑制区域内に存在する工事現場においては、六月二日午前六時から九日パレード終了までの間、管理を厳しくするよう求められている。その内容は、作業員・車両の名簿提出、腕章の着装・身

分証明書携帯、工事車両のステッカー表示、工事当日終了報告、保守要員の配置、許可書・協議書の現場備付、身分証明書等の保守管理、連絡体制等八項目の実施要領となっている。占用工事は、工事抑制区域内で一三件、管理措置強化区域内で二四件であったが、直轄工事と同様な措置をとるよう指導した。

◇情報班としては以上のように情報連絡、パトロール等を主に取組み、結果として問題はなかったが、人数が多すぎてパレード終了後の点検に手間取った。また、現地常駐者への一斉同時連絡ができず時間を要した。当日の午前二時頃より降り出した雨がパレード直前の午後四時頃止んだため（累計雨量は二七mm）、薄い水溜まり排除の判断に苦慮した等が、反省点としてあがっている。

(3) 対策班（班長は管理第二課長）

対策班は道路各施設の維持補修面を担当した。通常実施している維持工事等の工程調整を行い、このご成婚パレードに照準を合わせて無駄のない作業を心掛けた。

◇主な工種として、轍のひどい箇所を切削オーバレイ、共同溝マンホール回りの補修、区画線、枯れ枝の切除、植栽の剪定、除草等を実施した。

また、特徴的な作業としてパレードコース全



長に亘って仮柵としてロープ展張りを行った。

これは群衆による植樹の踏み荒らしと乱横断防止及びお濠への転落を防ぐため、即位の礼の際と同様に行った。(写真1)のように単管パイプを支柱とし青色ロープを張ったものである。

◇電気通信関係では、パレードコースにある点滅灯をパレード直前に消す配慮もした。また、他の地域の商店街等の祝賀行事で人出の予想される所では、照明灯の調光時間の調整をしたり、ライトアップの時間延長も行った。

◇対策班としては、以上のように諸対策を施しパレードに備えた結果、安全なパレード実施に貢献できたと思っている。しかし、雨あがりの水溜まり排除は時間が足りなく十分でできなかったとか、ロープ展張りを行ったものの植樹の踏み荒らしが皆無ではなかった等の反省点もある。

(4) 共同溝班(班長は共同溝課長)

東京国道の管理している一〇〇km近い共同溝は、都市活動に不可欠なライフラインが収容されている。これらに障害の発生、特に不法な破壊活動がなされてはまさに重大事となる。

このため共同溝班としては、次のような対策を講じ管理を強化した。

◇入溝停止措置——六月四日から九日まで作業等で入溝するのは一切禁止した。

◇監視業務強化——各種センサーによる監視と、

迅速な出動態勢をとらせ、侵入・火災発報の際は即時一〇番の措置をとらせた。

◇共同溝工事現場の管理強化——警視庁要請の実施要領八項目の徹底と状況報告を義務付けた。

◇特別点検——職員と各占用企業との合同パトロール及び警視庁の爆発物対策担当者との合同パトロールによって、危険物の発見、施錠、センサーの確認を実施した。

◇このように、管理を強化した結果誤報が一件あったが、問題なく終了した。

(5) 機械班(班長は機械課長)

機械班は、路面下空洞点検、道路清掃、緊急自動車運行管理、緊急作業車両の配備、パトロールカー、連絡車両の配車等を分担した。

◇パレードコースのうち皇居周辺の内堀通りの路面下空洞点検は、道路保全技術センターの路面下空洞探査システムによって毎年行っているが、新宿通りは二年前に実施した区間である。今回、目では見えない所にも万全を期すため、二日間を費やして空洞探査を実施したところ、幸いにも空洞は認められなかった。

◇道路清掃は、通常のローテーションで施工したほか、特別清掃としてパレード前夜にも許可をとって実施した。また、歩道、植樹帯内、集水桝等の清掃も直前に一回実施した。また、パレード終了後人も人出の状況を見極め、速やかに

清掃を実施した。

(6) 管理班(班長は管理第一課長)

管理班は、警視庁との対応窓口及び不法占用物の排除、工事抑制等の調整指導を分担した。

◇不法占用物件の排除としては、環境整備対策計画書を作成し、管理第一課と代々木出張所とが協力し成果を遂げた。麹町地区は従来より不法占用物件の比較的少ないことと、地元の麹町地区環境整備協議会の役員の方々の努力によるところが大きかった。結果として放置自転車二台、看板類一九枚程度の排除できれいになった。

◇ご成婚に伴う一時的な占用については、あらかじめ地建路政課と打合わせを行っており、基本的に即位の礼の時の方針で許可することとした。今回許可実績は、国旗、仮設便所、テレビカメラ台及びケーブル、横断幕(警視庁)のみであった。

(7) 記録班(班長は調査課長)

記録班には、後日参考となるよう各種の作業状況をビデオ撮影してもらった。その外にパレード時の沿道状況も撮ろうとしたが、警備当局への申込が遅かったため報道機関の場所割りに入れず、良いポジションがとれなかった。これも反省点である。

4 皇太子殿下ご成婚に伴う一連の行事が、六月二九日の昭和天王陵参拝を最後に無事終了し、同日午後一時をもって『東京国道工事事務所道路対策本部』の特別体制を解除した。

### 三 東京サミットについて

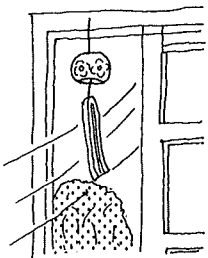
東京で行われるサミットは今回が三回目である。前回は昭和六一年五月であった。この当時も天皇在位六〇年記念式典や英国皇太子ご夫妻来日等大きな行事が連続し、東京国道でも全力で取組んだ。今回の東京サミットに対する東京国道の管理体制については、基本的に前述した天皇陛下沖繩ご訪問の体制と同様なのでここでは詳述せず、特徴的な点のみ紹介したい。

◇諸外国の首脳等の来日で一番早かったのは七月五日の午前であった。(別にインドネシア大統領は四日ではあったが。)また最後の離日は七月一〇日昼であった。このようにVIPが長期間滞在した。東京国道でも六日から一〇日まで勤務時間外の情報処理担当者として、課長、係長各一名を事務所待機させた。

◇サミット会場である迎賓館、各国大使館及び三つのホテル周辺を重点として、道路パトロールを実施した結果、特別なこともなく終わりを迎え、七月一〇日午前一時五九分体制を解除できた。

### おわりに

のべ四ヵ月に亘る長い期間の国家的行事が無事終了した。ある警察署にロケット弾が打ち込まれるなど警備当局では緊迫した事態もあったが、東京国道では各出張所を含めて、全職員が一丸となり各自の任務を着実に遂行した結果、特段の問題もなく、これら行事の成功に道路管理者の立場で寄与できたと考えている。しかしながら、細かい点で反省すべきところもあり、今回の記録を作成し、今後の参考にすることとしている。



# 東名高速道路日本坂トンネル 車両火災訴訟控訴審判決について

建設省道路局道路交通管理課訟務係

道路トンネルの設置・管理の瑕疵に関する全国で初めての裁判所の判断となる東名高速道路日本坂トンネル車両火災訴訟（以下、「日本坂トンネル訴訟」という。）の控訴審判決が、去る平成五年六月二十四日に、東京高等裁判所で言い渡された。

判決は、トンネルの瑕疵に関する事実認定及び判断は、東京事件原判決とほぼ同一であるとし、第一審原告四名の賠償額合計八八九万七、一四〇円の増額を命じたほかは、第一審被告（日本道路公団）の控訴を棄却するものであった。

以下、本稿では、判決の要旨等について紹介する。

## 一 本件訴訟の概要

昭和五四年七月一日午後六時三七分頃、東名

高速道路下り線一六九・一キロポスト付近（日本坂トンネル西坑口から約四二〇m付近）で大型貨物自動車を含む六台の車両の追突事故によって車両火災が発生し、七名の方が亡くなった。さらに、この火災によって事故現場の後方に停滞していた車両に延焼して、追突事故関係車両を含む一七三台の車両が全焼したが、これは道路の設置・管理に瑕疵あったことに起因するものであるとして、

後続車両の一部の所有者で車両と積荷が焼かれて損害を被った者らが国家賠償法第二条に基づき日本道路公団に対して損害賠償を求めたものである。なお、本件事故に対する損害賠償の訴えは、東京地方裁判所に二件（一次及び三次訴訟、以下「東京事件」という。）、静岡地方裁判所に一件（二次訴訟、以下「静岡事件」という。）が提起

され、それぞれ審理が進められた。（東京地方裁判所の二件は併合された。）

### 1 東京事件

- (1) 係属裁判所  
東京地方裁判所
- (2) 事件番号

- 昭和五六年(ワ)第一〇七九号(東京第一事件)
- 昭和五四年(ワ)第八六七号(東京第二事件)
- (3) 提訴年月日

- 昭和五六年二月四日(東京第一事件)
- 昭和五四年九月五日(東京第二事件)
- (4) 当事者

- 原告 やよい運送(株)外三五名(東京第一事件)  
山下金属(株)(東京第二事件)

日本坂トンネルは、東名高速道路の静岡 I C と焼津 I C の間に位置し、延長が 2 km を越える東名高速道路で最も長いトンネルである。

位置	静岡県静岡市小坂～焼津市野秋
延長	上り線 2,005m 下り線 2,045m
道路規格	第1種 2級
設計速度	100km/h
着工	昭和41年3月(本体工事着工)
供用開始	昭和44年2月

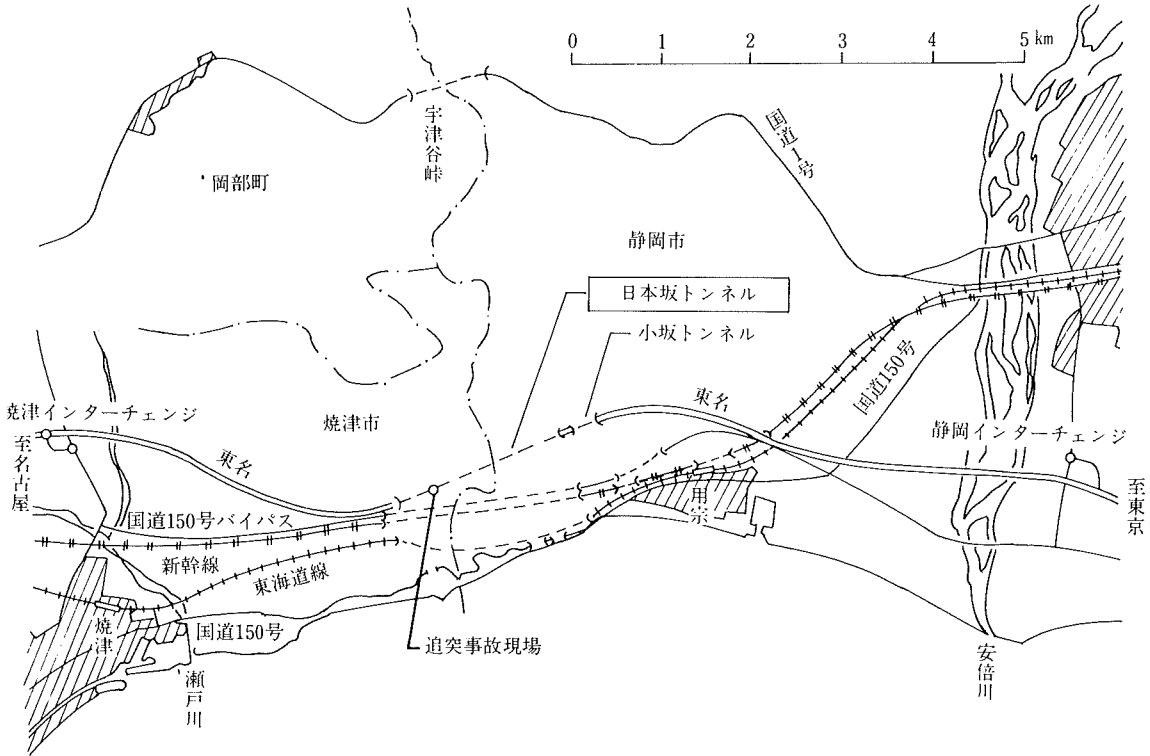


図1 日本坂トンネル位置図

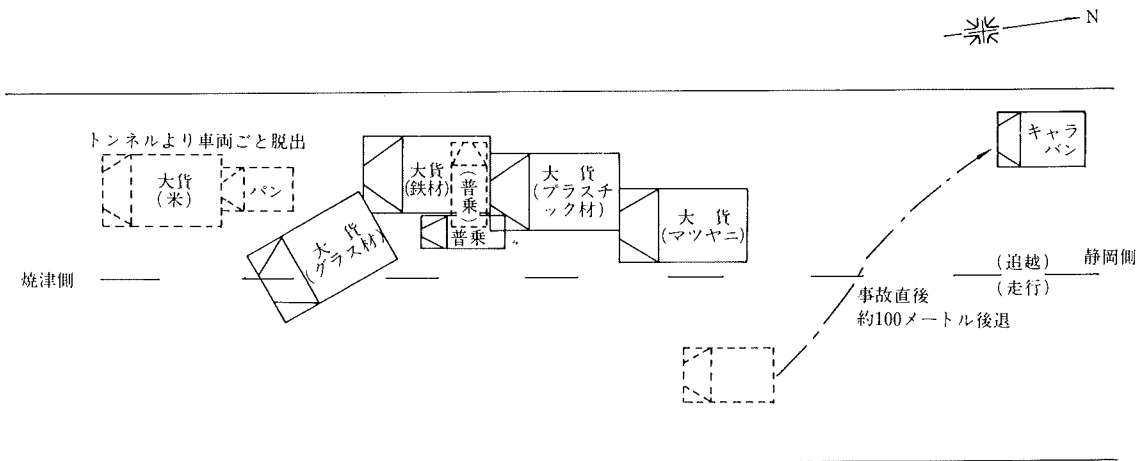


図2 日本坂トンネル内交通事故見取図

被告 日本道路公団（東京第一・第二事件）

(5) 請求の趣旨及び原因

① 請求の趣旨

公団は、二億五、〇六四万三、八八三円を支払え（東京第一事件）

公団は、三三三二万八、九四二円を支払え

（東京第二事件）

② 請求の原因（東京第一・第二事件同趣旨）

本件事故は、日本坂トンネルの防災設備の不備及び事故発生後の公団の処置の誤りによるものであるから、公団は国家賠償法第二条に基づき原告らに対し損害を賠償する義務がある。

## 2 静岡事件

(1) 係属裁判所

静岡地方裁判所

(2) 事件番号

昭和五五年(ワ)第一〇九号

(3) 提訴年月日

昭和五五年三月一七日

(4) 当事者

原告 ナカミセ食品(株)外一三名

被告 日本道路公団

(5) 請求の趣旨及び原因

① 請求の趣旨

公団は、三、六〇三万四、〇五五円を支払え

② 請求の原因

1 (5)②と同様

東京事件については、平成二年三月一三日、静岡事件については、平成四年一月一七日にそれぞれ判決の言い渡しがなされ、両判決とも日本道路公団が一部敗訴し、あわせて二億九一八万四、七九五円の支払いを命じられたため、これを不服として東京高等裁判所（控訴年月日、東京事件、平成二年三月二七日、静岡事件、平成四年一月三日）に控訴した。

また、東京事件の原告は、平成三年一〇月一五日東京高等裁判所に附帯控訴し、静岡事件の原告についても、認容額を不服として平成四年一月三日〇日東京高等裁判所に控訴した。

なお、東京事件及び静岡事件は、東京高等裁判所において併合し審理された。

## 二 判 決

### 主 文

1 東京事件及び静岡事件につき、第一審被告（日本道路公団）の控訴をいずれも棄却する。

2 東京事件原判決のうち東京第一事件第一審原告東礪運輸株式会社及び同丸水運輸株式会社に

関する部分並びに静岡事件原判決のうち静岡事件第一審原告ナカミセ食品株式会社及び同吉永真に関する部分を次のとおり変更する。

(1) 第一審被告は、東京第一事件第一審原告東礪運輸株式会社に対し、金四七〇万円及び内金一九〇万円に対する昭和五四年七月一日から、内金二四〇万円に対する同年九月三日から各支払済みに至るまで年五分の割合による金員を支払え。

(2) 第一審被告は、東京第一事件第一審原告丸水運輸株式会社に対し、金二、〇五七万二、一四〇円及び内金一、三二五万円に対する昭和五四年七月一日から、内金五五二万二、一四〇円に対する同年十二月一九日から各支払済みに至るまで年五分の割合による金員を支払え。

(3) 第一審被告は、静岡事件第一審原告ナカミセ食品株式会社に対し、金八〇万二、九〇〇円及びこれに対する昭和五四年七月二日から支払済みに至るまで年五分の割合による金員を支払え。

(4) 第一審被告は、静岡事件第一審原告吉永真に対し、金八一万四、〇〇〇円及びこれに対する昭和五四年七月二日から支払済みに至るまで年五分の割合による金員を支払え。

(5) 右各第一審原告らのその余の請求を棄却す

る。

3 前項記載の各第一審原告を除くその余の東京第一事件第一審原告らの附帯控訴及び静岡事件第一審原告らの控訴をいずれも棄却する。

4 訴訟費用中、第二項記載の各第一審原告と第一審被告との間で生じた費用は、第一、二審を通じて八分し、その一を当該第一審原告の、その余を第一審被告の各負担とし、その余の第一審原告らと第一審被告との間で当審において生じた費用は、第一審被告の控訴にかかるものは第一審被告の、東京第一事件第一審原告らの附帯控訴にかかるものは同第一審原告らの、静岡第一審原告らの控訴にかかるものは同第一審原告らの各負担とする。

5 本判決2(1)ないし(4)は、仮に執行することができる。

### 判決要旨

1 本件事故の発生と当事者（事実関係について）

昭和五四年七月一日、本件トンネル内において、大型貨物自動車四台及び普通乗用車二台が関係する追突事故が発生し、車両火災となつて右車両六台が燃毀し、七名が死亡したほか、さらに本件トンネル内に停車していた後続車一六七台が燃毀した。東京事件及び静岡事件の第

一審原告らは、いずれも後続車両の一部の所有者であり、第一審被告は、東名高速道路及び日本坂トンネルの設置・管理者である。

2 国賠法二条の責任について

(1) 営造物の設置又は管理の瑕疵

国賠法二条一項にいう営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠如していることをいうが、右の安全性の欠如とは、当該営造物を構成する物的施設自体に存する物理的、外形的欠陥ないし不備によつて他人の生命、身体又は財産に対し危害を生じさせる危険性がある場合のみならず、その営造物の設置管理者の不適切な管理行為によつて右の危害を生じさせる危険性がある場合も含むものと解すべきである。

そして、当該営造物が有料高速道路上のトンネルであり、そのトンネル内において車両の衝突事故等に起因して生じた火災が後続の車両に延焼した場合に、後続車両の損害との関係において右トンネルが安全性を欠如していたかどうかの判断は、トンネルの構造（長さ、幅員、内部構造等）、右事故当時における当該トンネルの交通量、交通形態（一方通行か対面交通か）、通行する車両の種類、その積載物の種類ことに易燃物等危険物の輸送の状況、過去の事故の態様・原因、長大トン

ネル一般における事故の発生の態様・原因等に照らし、右トンネル内において発生することが予見される危険に対処するための物的設備・人的配備及びこれらの運営体制、消防署及び警察署等の機関に対する通知及びこれらの機関との協力体制並びに高速道路の利用者に対する当該危険が発生したことの通知・警告のための設備ないし方法等が、右危険を回避するために合理的かつ妥当なものであつたかどうかに基づいてするのが相当であると解すべきである。

(2) 予見可能性

東名高速道路の交通量、事故件数ことに静岡インターチェンジと焼津インターチェンジ間の事故率が高いこと、過去に本件事故と同様の事故があつたこと、本件トンネルについては危険物積載車両の通行が制限されていなかったこと、トンネルの設置基準の重要な目的は火災発生の防止及び発生した火災の延焼防止であつたこと等からすると、トンネル内で車内の衝突事故が発生した場合には燃料や積荷の可燃物に引火して車両火災が起り、その後続に渋滞車両があれば延焼火災となり、もし高温可燃物その他の危険物積載車両が含まれていたときは大規模な延焼がありうること、したがって、車両火災が発生したときに

はこれを初期の段階で消火し、また、後続車両等に迅速かつ的確な情報を提供する等の対応策を講じないと、トンネル内に進入して渋滞した後続車両に延焼し、その乗員等の生命身体又は財産を侵害する危険があることは、見やすいことであり、第一審被告としてもこれを予見していたか又は容易に予見することができたものと認められる。

(3) 本件トンネルの瑕疵の有無

高速道路が、有料道路であって、一般道路からは自由に進入できないようにフェンス等の遮蔽物で区別され、原則としてインターチェンジから進入できるだけであり、高速走行を可能とするために高架あるいはトンネル等の施設を多く用いていることは公知の事実であって、高速道路上ことに長大なトンネル内において発生する事故等に関する情報については、第一審被告が主としてこれを収集することができる立場にあり、高速道路利用者、消防署、警察署等もこれに依存せざるを得ないことは明らかである。したがって、第一審被告としては、発生する火災を可能な限り初期の段階で消火し、その延焼を防止するために、合理的かつ妥当な物的設備を設け、人的配備をすることを要するのみでなく、消防署及び警察署等の他の機関の迅速な活動を可能

ならしめるように、火点の位置、火災の状況及びトンネル内の交通状況等について、早急に的確な情報を収集し、これを迅速に提供しうる組織を整えらるとともに、火災が発生したときは、走行する車両の運転者に火災の発生したことや避難の方法についての的確な情報を迅速に提供し、かつトンネル内に進入するのを阻止するための警告を発生するための物的施設を設け、人的配備をする等の安全体制を整備することが必要であったといふべきである。

そして、トンネルの設置基準等に定めたトンネルの防災設備等は、いずれも昭和四〇年代において技術的に実施可能となっていたと認められるところ、本件トンネルの供用開始時に既に暫定基準等に基づき設置された物的設備等については、第一審被告として、防災目的に沿った合理的運用及びそのための体制の整備を図る必要があることはいうまでもない。また、供用開始時には設置されていなかったが、その後の技術の進歩等により標準仕様及び設置要領にその設置が定められるようになった物的設備等については、これをすべてでトンネルに直ちに設置しなければ法律上要求される安全体制を欠くことになることは一律にいえなけれども、他方、その設置基

準の定めが原則的、標準的な性格なものであるからといって、これを設置するかどうか専ら第一審被告の都合に委ねられてよいものでなく、諸般の事情からみて防災目的を達成するために高度に有用であると判断される設備については、速やかにこれを設置して合理的な運用を図る必要のあるものといふべきである。

本件事故当時における防災設備の設置及び運用が以上に述べたところを下回っていた場合には、合理的かつ妥当なトンネルの安全体制を欠いていたものと認めらるべきであり、本件トンネルは長大トンネルが通常有すべき安全性を欠如し、その設置・管理に瑕疵があることになると解するのが相当である。このことは第一審被告が高速道路上の火災につき消防法上特別の地位に立つものでないこと、また、トンネルの安全体制は、道路管理者、道路利用者、警察、消防各機関等が一体となつて確保しなければならぬものであることによつて、なんら左右されるものではない。

(4) 本件トンネルの具体的瑕疵

① 消火に関する瑕疵

火災の発生に対し、できるだけ早くそれを確認し、水噴霧装置又は消火ポンプの鎖錠を解放できるようなＩＴＶ等の物的設備

の設置及びその合理的運用の整備をしておく必要があったといえるが、ＩＴＶは余熱式でなく、画像が出るまでに時間がかかり、火災報知器と連動しなかったためカメラを切り替えて火点を探す必要があったため、火点を早期に発見し、初期消火の目的を実現するためには、ＩＴＶの画像を常時映し出す状態しておくこと及びグラフィックパネルに表示された火災の発生場所に対応するカメラに速やかに切り替えること等の機器の運用及び係員の訓練が必要であったといふべきである。

しかるに、本件事故当時においては、ＩＴＶによる常時監視はしていなかったし、また、合理的なＩＴＶの運用が行われなかったため、火災の初期の段階での水噴霧装置の作動が遅れ、火災現場における通行者による消火活動ができないこととなった。また、消火栓格納部分の扉が開くと消火器格納部分を覆ってしまうような消火器の収納方法についても瑕疵があった。

## ② 消防署への通報体制について

第一審被告が静岡消防に提供した情報は、出動した消防隊が本件トンネルの東坑口から進入して火点の位置まで到着できるかどうかに関する十分な情報を提供したとは認め

られず、このことによつて静岡消防と焼津消防とが臨機に適切な対応をする機会を失わせることとなり、また、自ら焼津消防に出動を依頼したのは、本件事故発生時の通報を受けてから約三九分経過したあとであったから、消防署に対する通報ないし情報の提供については、その内容の点においても迅速性の点においても、きわめて不十分、不適切であったというほかに、その原因は、右情報の収集及び消防署への提供のための通報体制の整備に不備があったためと判断される。

## ③ 警報設備について

第一審被告が設置していた可変標示板、消火栓上の赤色灯による警報についても、ＩＴＶによる火災確認の遅れから、迅速性にかける点があった。

また、可変標示板の設置位置についても、日本坂トンネルの東に設置されている小坂トンネルからさらに約二一〇m東の地点に設置されていたため、本件可変標示板の表示は、運転者にとっては小坂トンネル内についてのものと誤解されやすかったこと等から、本件可変標示板の表示は、不適切なものであった。

さらに、本件可変標示板にはサイレンが

設置されていたが、作動しない措置がとられ、それに変わりうる合理的な措置が何もとられていなかった。また、ラジオ再放送設備についても、他のトンネルに設置され、その経費も過大ではなく、本件トンネルにも昭和五四年度予算で設置される予定であったこと等から、本件事故時にトンネル内警報設備として高度に有用であると認められる状況にあったもので、速やかにこれを設置すべきであったにもかかわらず、これを欠いていた。

## (5) まとめ

以上のとおり、本件トンネルの防災設備及びその運用は、①水噴霧装置及び消火栓の作動にかかわるＩＴＶ運用の遅延並びに事故原因者又は通行者による初期消火手段の機能の不完全、②消防署に対する情報提供の遅延及び不足、③後続車両の運転者に対する情報提供の不十分及び遅延並びに警告力の不十分等をきたす状態にあったものであり、長大トンネルとして通常有すべき安全性を欠如していたといふべきであり、この安全性の欠如と本件延焼火災により第一審原告らが被った損害との間には相当因果関係がある。

したがって、第一審被告は、国賠法二条一項に基づいて、第一審原告らが被った後記損



害を賠償すべき責任があるといふべきである。  
(6) 損害賠償額について

第一審原告ら五一名(被害車両五八台)に  
対し、第一審原告らが支払うべき損害賠償額  
の合計は、二億一、八〇八万一、九三五円  
(元金のみ)であり、その内訳は、①車両損  
害一億四、三六四万円、②積荷損害三、六四  
〇万一、九三五円、③休車損害一、九三五万  
円、④弁護士費用一、八六九万円である。

## 第一審判決と控訴審判決の比較

一 トンネルの安全性の有無の判断基準について

東京地裁判決(平成二年三月十三日)

○ 国賠法二条一項にいう营造物の設置又は管理の瑕疵とは、营造物が通常有すべき安全性を欠いている状態をいうが、ここにいう安全性の欠如とは、物理的、外形的な欠陥ないし不備のみならず、不適切な管理体制も含むものである。

○ 有料高速道路上のトンネルの安全性の有無は、トンネルの構造、交通形態、交通量、通行車両の種類及び積載物、過去の事故の状況、類似施設における過去の事故の状況、防災設備の内容及び運営体制等を総合的に考慮して判断すべきである。

○ トンネルが設置された当時におけるトンネルの安全体制についての技術的水準及び技術の実施可能性のみに基づいて判断すべきものではなく、設置後当該事故時までにおけるトンネルの安全体制についての技術水準及び技術の実施可能性をも考慮して判断することを要するものと解すべきであり、トンネルの安全体制を構成する物的設備に関する技術の進歩向上によりこれを改修ないしは更新することによって当該危険の回避がより一層確実に可能となることが明らかであるときには、改修ないしは更新することが必要であるといふべきであつて、そのために当該トンネルの設置者において負担することが必要となる費用あるいはその予算上の制約のあること等によって左右されるものではないといふべきである。

(第一審認容額より八八九万七、一四〇円の増)

### 三 上告しないことについて

本件判決について、日本道路公団は、①今回の判決が、公団の基準に新たに定められた設備については、これを既存の全てのトンネルに直ちに設置しなければ法律上要求される安全体制を欠くことになると一律にいえないとし、公団の主張に一定の理解を示したこと。②控訴審における事実認

静岡地裁判決(平成四年一月一七日)

○ 同上

○ 同上

○ トンネルが設置された当時におけるトンネルの安全体制についての技術的水準及び技術の実施可能性のみに基づいて判断すべきものではなく、その後の事情の変動によりトンネル内において車両の衝突事故等に起因して火災等が発生する危険性が顕著となつたときには、トンネルの安全性を確保する物的施設及びその管理運用体制に関する技術等の進歩向上によりこれを当然改修・更新ないし整備等することによって当該危険性を回避しなければならないといふべく、そのためにトンネルの設置管理者において負担することが必要となる費用が多額となつて予算措置上あるいは財政的制約上困難を来すことがあつても、このことから直ちにトンネルの設置管理の瑕疵によって生じた損害の賠償責任を免れうるものと解すべきではないといふべきである。

東京高裁判決(平成五年六月二四日)

○ 同上

○ 同上

定の中で一部公団の主張が認められたものの、概ね第一審と同様の内容であり、法律審である上告審においてこれ以上争う余地はないこと。③事故発生後概ね一四年が経過している状況で、上告してこれ以上訴訟の長期化を招くことは、好ましい事態とは思われないこと等を考慮し、上告しないこととした。

○ 前記の法令及び行政上のトンネルの設置基準並びに第一審被告(公団)の暫定基準、標準仕様及び設置要領が定められた経緯及び弁論の全趣旨によると、これらがそれぞれ定められたトンネルの防災設備等は、いずれも昭和四〇年代において技術的に実施可能となつていたものが認められるところ、本件トンネルの供用開始時に既に右暫定基準等に基づき設置された物的設備等については、第一審被告(公団)として、前記のような防災目的に沿つた合理的運用及びそのための体制の整備を図る必要があることはいふまでもない。また、供用開始時には設置されていなかったが、その後の技術の進歩等により標準仕様及び設置要領にその設置が定められるようになった物的設備等については、これをすべてのトンネルに直ちに設置しなければ法律上要求される安全体制を欠くことになると一律にはいえなければならず、他方、その設置

○ 前記認定の法令及び行政上のトンネルの設置基準並びに被告の暫定基準、被告の標準仕様及び被告の設置要領が定められた経緯及び弁論の趣旨によると、これらがそれぞれ定められたトンネルの安全体制は、いずれも昭和四〇年代において技術的に実施可能となっていたものであることが認められるから、右の安全体制は、本件事故当時において少なくとも本件トンネルのような長大なトンネルについては、火災の発生又はその延焼を防止し、右火災及び延焼によって生じる後続車両の乗員等の生命、身体又は財産等を侵害する危険を回避するための合理的かつ妥当なトンネルの安全体制であったものというべきであり、これらを本件トンネルの安全体制が下回る場合には、本件トンネルは長大なトンネルが通常具有すべき安全性を欠如することとなり、その設置・管理に瑕疵があることとなるものというべきである。

(言及なし)

基準の定めが原則的、標準的な性格のものであるからといって、これを設置するかどうかが専ら第一審被告(公団)の都合に委ねられてよいものではなく、諸般の事情からみて防災目的を達成するために高度に有用であると判断される設備については、速やかにこれを設置して合理的な運用を図る必要があるものというべきである。

二 予見可能性について

東京地裁判決(平成二年三月十三日)	○ 本件トンネル内において事故に起因する車両火災が発生し得ること、車両火災が発生した際には適切な初期消火や情報提供等の対応を行わないと後続車両に延焼し、その乗員等の生命、身体又は財産を侵害する危険性があることを予見していたか又は容易に予見することができた。	○ 同上
静岡地裁判決(平成四年一月二七日)	○ 同上	○ 同上

東京高裁判決(平成五年六月二四日)	○ 第一審被告(公団)は、本件事故のように九〇mも離れた後続車両への延焼は予見できなかったというが、実際に一〇〇m離れた後続車両への延焼事例があること等からすれば、本件延焼事故が予見可能な範囲を超えたものであったとは認められない。	○ 同上
-------------------	---	------

三 具体の瑕疵について

区分	項目	争点	東京地裁判決(平成二年三月一三日)	静岡地裁判決(平成四年一月二七日)	東京高裁判決(平成五年六月二四日)
通報体制	静岡消防への情報提供	焼津消防への通報時間	○ 焼津消防への通報が一九時一八分(事故発生)の通報から三九分後であり、迅速性にかけた。	○ 同上	○ 同上
		耐火ケーブルでないことの適合	(明確な判断なし。)	○ 事故当時、耐火ケーブルが開発・実用化されていた証拠はなく瑕疵があったとは認められない。	○ 問題なし。
設備	①電線ケーブル	設置数・場所・構造の適合	【争点となっていない。】	○ 設置数、設置場所、構造に瑕疵はない。	○ 同上
			運用方法の適合	○ 余熱式でないので常時カメラを点灯しておく必要があったが、なされていなかった。	○ 同上
設備	②I T V	設置数・場所・構造の適合	○ 余熱式でないので常時カメラを点灯しておく必要があったが、なされていなかった。	○ 同上	○ 同上
			運用方法の適合	○ 余熱式でないので常時カメラを点灯しておく必要があったが、なされていなかった。	○ 同上

③ 水噴霧	作動したか否か	○ 迅速に火点確認できるよう係員を訓練しておく必要があったが、なされておらず、手間どった。	○ 同上	○ 同上
④ 消火栓	I・T・V確認後 作動の適否	※ (明確な判断なし。) 所与の条件としてとらえている感あり。	○ 誤作動の可能性や高速走行中の突然の作動による危険からやむを得ない。	○ 合理性を否定することはできず、瑕疵ということとはできない。
	作動の遅延	○ I・T・V運用上の問題から、水噴霧装置の作動が遅れたことは瑕疵である。	○ 同上	○ 同上
⑤ 消火器	ポンプ鎖錠解の 適否	○ ポンプ鎖錠解は初期消火を困難にしている。	○ ポンプ鎖錠解は客観的な瑕疵にあたるが、本件については、もよりの消火栓の使用者がいないことから、直接因果関係は認められない。	○ 合理性を否定することはできないが、I・T・V運用上の問題から鎖錠解が遅れた。
	ホース長の適否	(明確な判断なし。)	○ 消火栓のホースは三〇mで足りる。	○ 同上
⑥ 給水栓	格納方法の適否	○ 消火栓の扉を開くと見えなくなる。 ○ 消火栓ホースを追越車線の壁に沿って消火器方向に引っ張ると、消火栓扉が閉じなくなる。	○ 同上	○ 同上 ○ 消火栓ホースを追越車線の壁に沿って消火器方向に引っ張ると、消火栓扉が閉じなくなる。
	設置数・場所の 適否	(明確な判断なし。)	○ 設置数、設置場所に瑕疵はない。	○ 問題なし。
⑦ 可変標示板	設置位置の適否	○ 設置位置は不適切であった。	○ 同上	○ 同上
	サイレン停止の 適否	○ サイレン停止は不適切であった。	○ 同上	○ 同上
⑧ トンネル内 警報設備	表示の迅速性	○ I・T・V運用上の問題から迅速性に欠けた。	○ 同上	○ 同上
	未設置の適否	○ トンネル内放送設備の設置及び可変標示板のサイレンの吹鳴の両方とも措置していなかったことは、不十分、不適切であった。	○ ラジオ再放送設備の設置は当然であり、未設置は瑕疵である。	○ 聴覚に訴えるラジオ再放送設備は高度に有用であり、速やかに設置すべきであった。
⑨ 信号機	未設置の適否	(明確な判断なし。)	○ 権限外であり瑕疵ではない。	○ 問題なし。

## 阪神高速道路公団法の

## 一部を改正する法律について

建設省都市局都市総務課都市高速道路公団監理室

### 一 はじめに

近年、京都～大阪間においては、人口集中地区の急速な拡大など都市化の進展が著しく、京都市圏及び大阪・神戸都市圏の一体化が進んでいる。これに伴い京都～大阪間には大量の都市交通が発生している。また、京都市域では道路交通需要の増大により幹線道路に慢性的な交通渋滞が発生し、活力ある都市活動に支障をきたしている。

このため、大阪～京都間及び京都市圏に発生する大量の都市交通に効率的に対応し、これら地域の都市機能の維持・増進に資する都市高速道路の整備が必要とされる。

今回の阪神高速道路公団法の改正は、こうした問題に対応するため、一、目的・業務地域の範囲

に京都市の区域を追加、二、出資団体に京都府及び京都市を追加、三、京都府及び京都市から補助金を受けられるよう措置、四、役員に係る規定の整備、五、罰金額の引き上げを行った。

なお、本改正法は去る四月二三日に公布され、五月二三日から施行された。

以下、これらについて順次説明する。

### 二 阪神高速道路公団法改正の内容

#### 1 目的・業務地域の範囲

改正前の旧公団法は第一条（目的）及び第二十九条（業務の範囲）において、目的・業務地域の範囲について、「大阪市の区域及び神戸市の区域並びにそれらの区域の間及び周辺の地域」とされていたが、今回の改正で「大阪市の区域及び神戸市

の区域並びに京都市の区域のうちこれらの両市の区域と自然的経済的社会的に密接な関係がある地域並びにそれらの区域の間及び周辺の地域」とされた。以下、この地域について詳述する。

(1) 「これらの両市（大阪市及び神戸市）の区域と自然的経済的社会的に密接な関係がある地域」の意味

この地域は、大阪市や神戸市の区域並びにこれらに接続した区域と一体となつて、まとまりのある市街地を形成していること、交通流動等の面から一の道路網で結ぶ必要性が高いと認められること等の関係がある京都市の区域のことである。

このうち、

① 「自然的に密接な関係」とは、原則として、海洋、山岳等により分断されておらず、地理

的に接続していること、

② 「経済的に密接な関係」とは、商圏として

のまとまりがあるなど、人の移動、物流等、

産業活動の上での結びつきが強いこと、

③ 「社会的に密接な関係」とは、教育、医療、

社会福祉、文化、スポーツ、レクリエーション

等経済活動以外の諸分野における人間活動

としての結びつきが強いことをいうものである。

具体的には、京都市の区域のうちおおむ

ね「市街化区域」が該当するものと考えられ

る。

なお、現在、法令において、「自然的経済的社会的」の文言を用いているものは、二七法令三七件存在する。

(2) 京都市の区域を限定した理由

阪神高速道路は、都市計画決定された自動車専用道路であり都市計画法上の都市施設として位置づけられることから、原則として都市計画区域内において建設されるべき性格を有している。

ところで、京都市の土地利用の形態は、その三分の二が山間地域であり、また都市計画区域は市全域の約七九%と限定されている。さらに市街化区域は、市全域の約二五%でそこに人口の約九%が集中している。また市街化区域は、東西南方及び北方向の三方を山地に囲まれる形で、市の南方に一団のまとまりをもって形成されている。

したがって、京都市については、市の全域において都市高速道路網を整備する必要があるものではなく、大阪市及び神戸市の区域と密接な関係がある市街化区域及びその周辺部を阪神高速道路公路の業務地域の範囲とすることが適切と考えられるため、京都市の全域ではなく、区域を限定することとした。

ちなみに、大阪府は市全域が都市計画区域かつ市街化区域である。また、神戸市についても市全域が都市計画区域であり、市街化区域は市域内に分散している。そのため、両市においては市全域を対象に都市高速道路網を考えていく必要がある。

(3) 「これらの地域の間及び周辺の地域」の範囲について

改正規定における「これらの地域の間及び周辺の地域」とは、大阪、神戸及び京都の三都市が一体となって都市機能を維持、増進するため、圏域内で自動車専用道路ネットワークの建設を行う必要がある地域をいい、

① 三都市の市街地部と接続してまとまりのある市街地を形成していること、  
② 交通流動の面から一の都市高速道路網で結ぶ必要性が高いと認められること  
③ 一体的な都市圏の発展のために相互の連携強化を必要とすること、  
等といった関係にあることが認められる地域の

ことをいう。

## 2 出資団体

旧公団法においては、第四条第四項において公団が資本金を増加する場合、国及び同条第一項の政令で定める地方公共団体（大阪府、兵庫県、大阪府及び神戸市）のみが出資できることを定めていたが、今回、公団の新たな出資団体として京都府及び京都市を追加するため、同条第四項の改正を行い政令で定める地方公共団体が公団に出資できることとした。

## 3 補助金

設立時の四公共団体と同様に京都府及び京都府からの補助金が受けられるように公団法第四一条第二項を改正し、「第四条第四項の政令で定める地方公共団体」から補助金を受けられるように措置するものである。

## 4 役員関係

役員関係の改正については、第一次臨時行政改革推進審議会答申（昭和六一年六月一〇日）第二次臨時行政調査会第五次答申（昭和五八年三月一四日）を得、答申の主旨を踏まえてなされた閣議決定に沿って以下の三点についてなされた。

① 監事の建設大臣への意見提出制度の創設

② 理事及び監事の任期を現行の四年から二年へ改正

③ 副理事長について、現行の建設大臣による任命から、建設大臣の認可のうえ理事長が任命する制度に改正

5 罰則関係

罰金及び過料の額については、昭和三十七年の公団法制定以来見直しがなされておらず、法制定後の物価上昇率等をふまえ、罰金及び過料の額を改正した。

三 終わりに

京都市では現在、遷都一二〇〇年を記念する事業がいくつか進められている。京都市市高速道路も、昭和五六年の検討着手から一〇余年にしてスタートの緒についた。この間、古都京都に都市高速道路を計画することについて慎重な検討がなされてきた。計画策定に際しては、京都市等地元自治体の地域計画や土地利用計画等と調整、整合を図る等、古都京都の特性に十分配慮しつつ進めてきたものである。今後も、景観やデザインに関する専門家等及び関係機関から成る検討会を設置し、京都高速道路の整備が良好な都市景観の形成に資するよう検討していくこととされている。

阪神高速道路公団法の一部を改正する法律案新旧対照案文

○阪神高速道路公団法（昭和三十七年法律第四十三号）（抄）

（傍線部分は改正部分）

改正案	現行
<p>第一条（目的） 阪神高速道路公団は、大阪市及び神戸市の区域並びに京都市の区域のうちこれらの両市の区域と自然的経済的社会的に密接な関係がある地域並びにそれらの地域の間及び周辺の地域において、その通行について料金を徴収することができる自動車専用道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等により自動車専用道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もつてこれらの地域における都市の機能の維持及び増進に資することを目的とする。</p> <p>（資本金） 第四条 略 2・3 略 4 政府及び政令で定める地方公共団体は、前項の規定により公団がその資本金を増加するときは、公団に出資することができる。</p> <p>（役員職務及び権限） 第十九条 略 2・4 略 5 監事は、監査の結果に基づき、必要があるとき、理事長又は建設大臣に意見を提出することができる。</p>	<p>第一条（目的） 阪神高速道路公団は、大阪市の区域及び神戸市の区域並びにそれらの区域の間及び周辺の地域において、その通行について料金を徴収することができる自動車専用道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行なうこと等により自動車専用道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もつてこれらの地域における都市の機能の維持及び増進に資することを目的とする。</p> <p>（資本金） 第四条 略 2・3 略 4 政府及び第一項の政令で定める地方公共団体は、前項の規定により公団がその資本金を増加するときは、公団に出資することができる。</p> <p>（役員職務及び権限） 第十九条 略 2・4 略</p>

(役員の内命)  
第二十条 理事長及び監事は、建設大臣が任命する。  
2 副理事長及び理事は、理事長が建設大臣の認可を受けて任命する。

(役員の内命)  
第二十一条 理事長及び副理事長の任期は、四年とし、理事及び監事の任期は二年とする。  
2・3 略

(業務の範囲)  
第二十九条 公団は、第一条の目的を達成するため、大阪市及び神戸市の区域並びに京都市の区域のうちこれらの両市の区域と自然的経済的社会的に密接な関係がある地域並びにそれらの地域の間及び周辺の地域において、次の業務を行う。  
一 その通行について料金を徴収することができ、自動車専用道路(道路法(昭和二十七年法律第八十号)第四十八条の二第一項又は第二項の規定による指定を受けた道路又は道路の部分(をいう。))で都市計画において定められたものの新設、改築、維持、修繕その他の管理を行うこと。

二 前号の自動車専用道路に係る災害復旧工事を行うこと。  
二の二・三 略  
四 その利用について料金を徴収する路外駐車場で都市計画において定められたものの建設及び管理を行うこと。  
五 第一号、第二号及び前号に掲げる業務に付帯する業務を行うこと。  
六 略  
2・5 略

(補助金)  
第四十一条 略  
2 第四条第一項又は第四項の政令で定める地方公共団体は、予算の範囲内に

(役員の内命)  
第二十条 理事長、副理事長及び監事は、建設大臣が任命する。  
2 理事は、理事長が建設大臣の認可を受けて任命する。

(役員の内命)  
第二十一条 役員の内命は四年とする。  
2・3 略

(業務の範囲)  
第二十九条 公団は、第一条の目的を達成するため、大阪市の区域及び神戸市の区域並びにそれらの区域の間及び周辺の地域において、次の業務を行なう。  
一 その通行について料金を徴収することができ、自動車専用道路(道路法(昭和二十七年法律第八十号)第四十八条の二第一項又は第二項の規定による指定を受けた道路又は道路の部分(をいう。))で都市計画において定められたものの新設、改築、維持、修繕その他の管理を行なうこと。

二 前号の自動車専用道路に係る災害復旧工事を行なうこと。  
二の二・三 略  
四 その利用について料金を徴収する路外駐車場で都市計画において定められたものの建設及び管理を行なうこと。  
五 第一号、第二号及び前号に掲げる業務に付帯する業務を行なうこと。  
六 略  
2・5 略

(補助金)  
第四十一条 略  
2 第四条第一項の政令で定める地方公共団体は、予算の範囲内において、公

において、公団に対して、第二十九条第一項第一号及び第二号に掲げる業務に要する経費の一部を補助することができる。

(罰則)  
第五十条 第四十六条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をした公団の役員又は職員は、二十万円以下の罰金に処する。

第五十一条 次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をした公団の役員又は職員は、二十万円以下の過料に処する。  
一・二 略  
三 第二十九条第一項及び第二項に規定する業務以外の業務を行つたとき。  
四・五 略

第五十二条 第六条の規定に違反したものは、十万円以下の過料に処する。

団に対して、第二十九条第一項第一号及び第二号に掲げる業務に要する経費の一部を補助することができる。

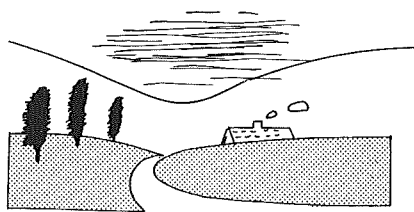
(罰則)  
第五十条 第四十六条第一項の規定に違反して報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をした公団の役員又は職員は、三万円以下の罰金に処する。

第五十一条 次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をした公団の役員又は職員は、三万円以下の過料に処する。  
一・二 略  
三 第二十九条第一項及び第二項に規定する業務以外の業務を行つたとき。  
四・五 略

第五十二条 第六条の規定に違反したものは、一万円以下の過料に処する。

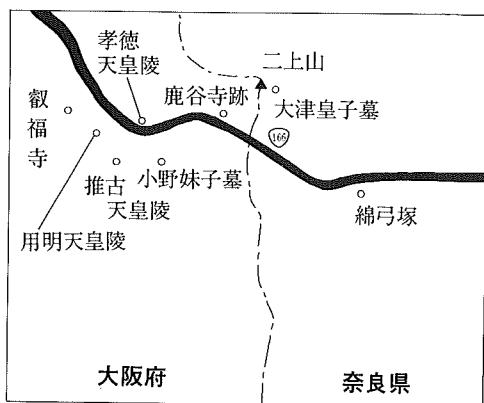
# 古代国道第一号

## ——竹内街道——



建設省近畿地方建設局道路部路政課

シリーズ あの道この道



竹内街道

### 大和の西の鎮め

大阪と奈良の境を南北に貫く山々は、大和川の亀の瀬峡谷で二分されるが、その南半部の金剛山地の北端に、古代から「大和の西の鎮め」として人々に神格化されてきた二上山がある。二上山は、山頂を雄岳（五一五m）と雌岳（四七四m）の二つに分ち、大和盆地の東に對峙する三輪山と並んで大和で最も鮮烈な印象を残す山である。遠く吉野の方から眺めても、近々と当麻の里から仰いでも、



竹内峠から見た二上山雌岳

やや距離をおいて三輪山の麓あたりから望んでも、その特異な山容の故に、天武天皇の第三皇子大津皇子の悲劇や西方浄土を求めた仏教思想の広まりとあい待って、古代、中世を通じて大和人の崇拜の対象となってきた。この山は古い火山で、約一千万年前に瀬戸内火山系の活動で生まれ、一〇〇万年前にその生命を終えたという。また、そこは、古くから石材の採取地であり、縄文時代に矢尻、槍、斧などの石器の原料となったサヌカイトを産するほか、凝灰岩の産

出地でもあった。この山の凝灰岩は、古墳時代に石棺、石室の材料として切り出され、あるいは時代が下って仏教寺院の造築に用いられた。現在、藤の木古墳の石棺、高松塚古墳の石室、法隆寺金堂や五重塔の基壇にその跡をみることが出来る。

### 文化伝来の道

二上山の裾を縫って大和と河内を結ぶ古道が通じていた。古来、道は、人の往来や物の移動、さらには文化の伝播に大きな役割を果たしてきたが、この道は、その最も重要な経路の一つであった。『日本書記』の推古紀に「二十一年冬（六一三年）、難波より京に至るまでに大道を置く」と記された、いわば古代の国道第一号で、シルクロードの終点として、遣随使や遣唐使、大陸からの使節、渡来者などが盛んに往来したのと思われる。江戸時代には、この道は「竹内街道」として再生

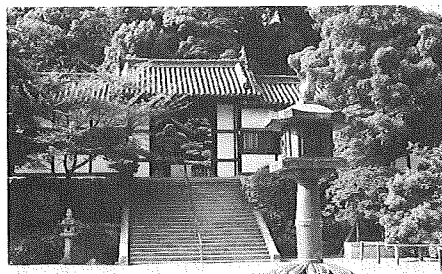


され、河内と大和を往来する商人たち、伊勢参りや西国三三所巡礼の人々にぎわったとされる（以下この道を竹内街道と呼ぶことにする。）。

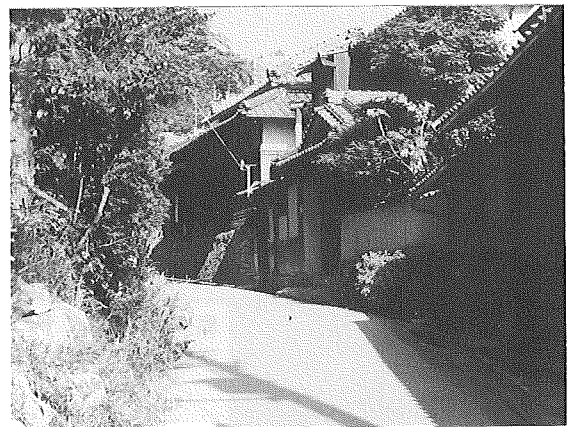
古代竹内街道の痕跡は現在も残っている。大阪南部を発して奈良南部に向かうと、堺市から羽曳野市古市、近つ飛鳥（大阪府太子町）を経て竹内峠にのぼり、大和側の竹内集落を下って大和高田市の長尾に至る道がそれである。さらに、長尾からは官道横大路を通って、桜井、



竹内街道。鹿谷寺跡付近から大阪方面を望む



叡福寺境内。後に見える森は聖徳太子廟



竹内街道旧道。太子町山田付近

長谷、伊賀、伊勢に通じていたという。

この道の沿道には聖徳太子の廟所である叡福寺（太子町）や聖徳太子が創った四六院の一つといわれる羽曳野の野中寺をはじめとする古寺が点在し、また、太子町山田（古代には磯長と呼ばれた）には推古天皇陵、孝徳天皇陵、用明天皇陵、小野

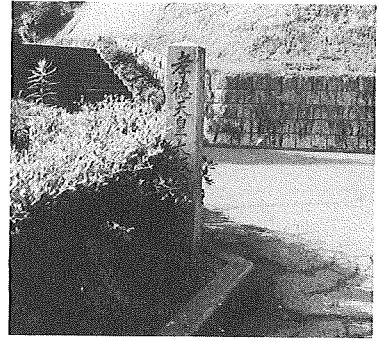


竹内街道付近の道標

妹子の墓など飛鳥時代を生きた代表的な人々の墳墓が集中している。

なかでも聖徳太子ゆかりの遺跡が多いのは、聖徳太子が蘇我氏と結んで、この道を通じて仏教を中心とする大陸文化の導入に心を砕いた現れであろう。もともと竹内街道の北側を通る竜田道には物部氏の勢力があり、対抗関係にあった蘇我氏は、この勢力圏を通らずに西に通ずる道の開発が必要となった。そこで蘇我氏は、現在の当麻周辺を支配していた葛城氏と結び、竹内街道を開いたもので、氏の勢力拡大と共に道も発展した。この磯長も当時、蘇我氏の勢力下にあったという。

孝徳天皇陵から道は峠にかかると。河内から登って道を少し左にそれたところに古代石窟寺院史跡の鹿谷寺跡が残る。ここは古代石切場の跡であり、石を切り出して作った小台地に、地面から彫りあげられた十三重石塔



孝徳天皇陵。付近には飛鳥時代を形成した人々が眠る墳墓が点在する。

が残っている。また、その側の岩壁には浅い石窟があり、如来座像三体が線彫され金堂の役割を果たしている。寺院の構成要素として最も重要な塔と金堂が残されている貴重な史跡で、小じんまりとはしているものの、大陸的な匂いを感じられる。十三重石塔も磨崖三仏も様式は奈良時代のものといわれ、聖徳太子のころより時代は下るようであるが、これなども大陸文化がこの道を通って移入されたことの現れであろう。

峠を越えると竹内の集落に入る。集落には、旅を住処とし、その生涯を漂泊の中に過ごした



鹿谷寺跡。この十三重塔は奈良時代につくられたという。



当麻町竹内にある綿弓塚。住宅街の中にひっそりと建っていた。

芭蕉の句碑「綿弓塚」が建っている。竹内は芭蕉が最も信頼していた弟子のひとり千里の故郷で、芭蕉はこの地が気に入る程度も訪れたという。この「綿弓塚」には、貞亨元年（一六八四年）に、芭蕉が千里とともに郷里の伊賀上野に向かったときに詠んだ、「綿弓や琵琶になぐさむ竹の奥」の句が刻まれている。

## 新しい道の建設

古代に仏教をはじめとする大陸文化導入の経路となり、近世に至って芭蕉の旅の舞台となった竹内街道は、現在、国道一六六号線として南河内地域と奈良県南部地域をつないでいる。しかし、この道路は、古くから開けた道であるが故に道幅が狭く、実際に車で走ってみると、旧道がそのまま残されているところでは、歩行者や自転車に接触しそうなったり、車のすれ違いできない場所があったりで、発展していくこれらの地域の交通需要を支えていくことができ

なくなっている。また、国道一六六号を通ることができない大型車は北にある国道一六五号を通ることになるが、峠部分では傾斜も急で、道路線形も悪く、異常気象時の通行規制区間も残っている。大阪と奈良を結ぶ最も整備された自動車用道路である西名阪自動車道は、現在すでにかなりの交通量を負担している。

そこで計画されているのが南阪奈道路である。この道路は、大阪府南河内郡美原町で阪和自動車道に接続する美原ジャンクションから始まり、羽曳野市、太子町を通過、トンネルで二上山を通過、奈良県に入り、当麻町、大和高田バイパスへとつながる全長一七kmの自動車専用道路である。

折しも平成六年度には関西国際空港の開港が予定されている。この道路が完成すれば、この地が再び国際交流の表舞台に立つ日が来るかもしれない。

付記

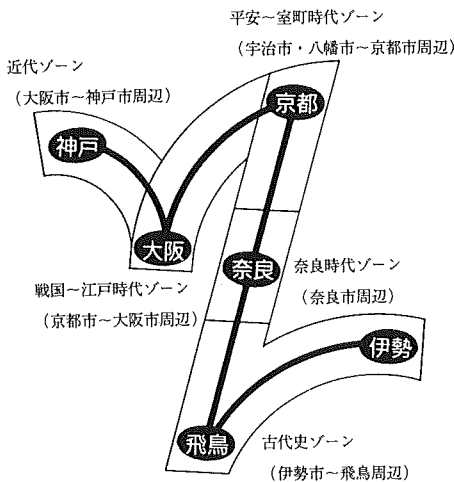
1 竹内街道を紹介する施設として、近年、太子町立の竹内街道歴史資料館（太子町山田一八五番地）が設けられた。資料館では、街道の歴史を「石の道」「最古の官道・大道」「太子信仰の道」「庶民の道」の四つのパートに分けて、古代の遺物から近世の民具に至るまで幅広く竹内街道の歴史を紹介している。

2 近畿では、現在、その有する豊かな歴史的財産を背景に、歴史文化面での広域プロジェクトとして「歴史街道」計画が策定されている。「歴史街道」計画では、

- ① 日本文化の発信基地づくり
  - ② 新しい余暇ゾーンづくり
  - ③ 歴史文化を活かした地域づくり
- をテーマに、三重県伊勢市を起点に飛鳥―奈良―京都―大

阪―神戸を結ぶコースをメインルートとするとともに、メインルートから枝別れするかたちで「お伊勢まいりルート」「越前・近江戦国ルート」「丹後・丹波伝説の旅ルート」「なにわ歴史ルート」など七つのテーマルートが設定されている。

歴史街道計画における道路整備については、世界に誇る「歴史文化道路」づくりをイメージして事業を推進していることとしている。このため、近畿地方建設局においても、「世界の人々からの高い評価を得られる水準の歴史街道のソフト、ハード両面の事業」の実現を目指して、「より快適に、より楽しく、ゆとりと潤いを重視し、人や自然にやさしい道路」づくりを目標に事業を展開して行くこととしている。



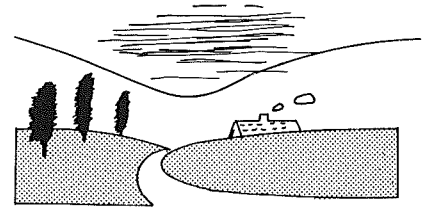
歴史街道のメインルートと時代別ゾーン

テーマルート例

福井県・滋賀県	越前・近江戦国ルート	戦国時代の歴史文化資源をたどる。京都から安土、中山道などを経て長浜へ。さらに、北陸道・北国街道を経て、福井へ。
三重県	お伊勢まいりルート	伊勢神宮への主要な参宮ルートを連結。
京都府	丹後・丹波伝説の旅ルート	丹後・宮津・舞鶴など、伝説の地をたどる。
大阪府	なにわ歴史ルート	竹内街道、東高野街道、熊野街道、紀州街道など、数々の古道を結ぶ。
兵庫県	ひょうごシンボルルート	出石城跡、明石海峡大橋、アルク21など、近世と平成のシンボルを巡る。
奈良県	修験者・秘境ルート	玉置神社、金峯山寺など、奈良・飛鳥の修験道のメッカを巡る。
和歌山県	高野・熊野詣ルート	大阪、境から、熊野街道を経て、高野山、熊野三山へ。

# 函館遊歩

## 鎖国から目ざめたらハイカラな街



シリーズ あの道この道

北海道函館土木現業所管理課長 金行 利泰

一八五四年（安政元年）四月  
一五日、ゴームンド・ペルリの率いるアメリカ遠征艦隊が、日本開港を目的として箱館に入港してきました。

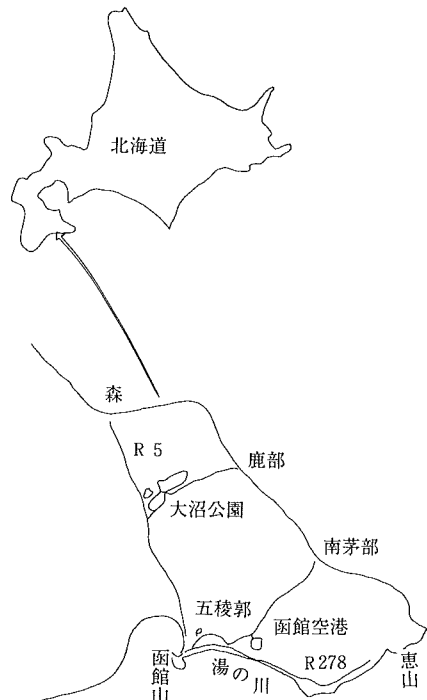
彼らは、三月三日に締結された条約に（神奈川条約）に基づき箱館開港場の検分に来航したのであります。

幕府は、この年松前藩にかわり蝦夷地を直轄統治することとして、箱館奉行を置きました。

箱館奉行は、運輸交通の便をはかり、西蝦夷地海岸の悪路を補修するとともに、難所を切り開いて通行を容易にし、東西連絡道路数か所を開削しました。

また、箱館警護のために五稜郭と弁天岬の台場工事に着手し、資機運搬のために埋立工事や開削が行われ、ここに現在の函館市の骨格ができあがりました。

そして、正式に函館が開港されると、待ち構えていたように各国の人たちがやってきました。市内には、ビザンチン様式の重



位置図

厚な装いのギリシャ正教ハリストス聖堂など教会・外国公館・住宅などがつきつきと建てられて、開港後一〇年で函館は、蝦夷地の表玄関として恥ずかしくない都市に発展しました。

函館市史の場所ではないので歴史については多くを語りませんが、この後多くの大火を経て函館の街と道路が造られ現在に至っております。

欧米文化を吸収し、見事に開花させた『エキゾチックはこだて』と函館を拠点に北海道の雄大な自然『リゾートゾーン道

南』をご案内してみたいと思います。

自然との共生をめざして

道立待岬函館停車場線

函館を訪れる人の多くは、函館山を見てはじめて北海道に着いたと感じたり、函館に来たという気持ちになるそうです。飛行機が発達するまでは、北海道を旅するためには、青森と函館を結ぶ青函連絡船が一般的でありました。ナポリ・香港と並び称される世界三大夜景の一つである函館山の夜景も、北海道観



光の目玉となっています。

函館山は、函館市民にとつても、自然と緑の貴重な財産であると同時に、これからの函館圏経済に大きな影響力をもつ観光産業の最大の資源でもあります。江戸時代の天保年間に西国の霊土を運び安置された三十三観音像や明治三二年に築造された

函館要塞など先発の地を象徴する史跡も数多く、またブラキストンラインと呼ばれる生態学上の境界線が通り、世界的にも貴重な植生や鳥類の楽園を有し、日本でも屈指の都会に近い自然の宝庫といえます。

函館山に登るためには、道道立待岬函館停車場線を利用することになります。

昭和四五年三月三十一日に、函館山の周遊道路として延長約一〇km（うち既設道路七・三km、未開削区間二・七km）が道道に認定となりました。これにより次年から未開削区間（千畳敷から立待岬）を立待岬側より工事に着手しました。

しかし、着工後間もなく貴重な函館山の自然を守ろうとする保護団体や工事に伴う漁業への影響を心配する漁民などの工事中止を求める声が強くなり、三〇〇m程度進んだところで工事が中断されたまま現在に至っております。

現在の函館山の交通状況は、函館を訪れる観光客の半数以上が登山するために、今年度ロープウェイが増強されたとはいえ、観光バス・タクシーの利用度が高いので渋滞などの問題が数多くあります。

渋滞の原因は、山頂の駐車場の収容能力不足もありますが、多くは道路幅が狭く大型バスどうしの交差ができないところにあります。

渋滞の解決に向けて、駐車場の整備が地形的に無理な現状では、周遊道路の整備などが考えられますが、工事中工についての問題解決が計られていない。

現在のところ、マイカーの交通規制が精一杯の状況であります。道道立待岬停車場線は、函館山の周遊道路として認定になったため函館山について多くの部分を記載しましたが、この道路の登山口付近は、山を要した扇型に伸びる数多くの坂があります。

道道にも高田屋嘉兵衛の像が建立されていますが、ハリストス正教会や聖ヨハネ教会・旧函館公会堂など『エキゾチックはこだて』を満喫できる観光地もあります。

ぜひ見ていただきたいのは、日本の道100選にも選ばれた『大三坂』からの石畳と周辺の景色であります。

この景色を眺めてみれば、道路だけでなく周辺の景観と道路のあり方について考えてみたくなること請け合いです。

### 市電に揺られて

#### 道道函館南茅線

さて、稚拙な説明のために函館山をまだまだ言いつくしていないが、函館山はこれまでにして、次の道路を紹介します。

函館の街を歩いていると、嫌でも目に着くのが色とりどりの市電の華やかさであります。

市電の走る街が減った現在では、この光景は貴重な存在でも

あります。

全国各地から集められた車両が走るのは壮観でもあります。道路管理上、そうとばかり言えません。

こうした悩みを持っているのが、道道函館南茅部線です。

道道函館南茅部線は、歌手の北島三郎さんが唄った『函館の女』に出てくる明かりまたたく松風町を起点として、箱館戦争の舞台となったことでも有名になった五稜郭公園の近くを通り、北海道最古の温泉地でもある湯の川温泉を経由して渡島東海岸の南茅部町に至る延長約三万一千kmの道路であります。

市電は、函館山のふもとを通り、歓楽街大門・松風から五稜郭湯の川に至るため、道道函館南茅部線と一緒に走っているようなものであります。

また、経路を見てもわかるとおり、函館市の主要な地点を通行するために、車道幅の狭くなる電停付近では、交通障害・事

故などが多発しており、道路のモニターからも路線バスとの関係など多くの課題が持ち込まれています。

そういう問題を抜きにして市電に揺られて、車窓から道路を見てみると、五稜郭近くでは、道路沿いの商店街と管理協定して造られた街路灯など住民と一体となった道路造りがされていることが嬉しくなるのは、私だけでしょうか。

五稜郭の説明は、全体的に諄くなりそうなのでそのまま市電に揺られていくと函館でデビューする馬は強いといわれる函館競馬場が見えてきます。

市電の終点湯の川温泉は近い。街のそばなのに、そぞろ歩けば潮騒の音が聞こえる静かな温泉、函館空港から車で五分、函館駅からは、車なら啄木小公園のある大森浜沿いに漁火通り（国道二七八号）を走って五分、電車でも三〇分もあれば充分な所にある街の中のアアシス、

ここが湯の川温泉です。

宿は松倉川と根岸海岸に沿って六〇軒余り、豪華なホテル・割烹旅館・和風旅館や民宿などいろいろあるので予算と目的に併せてセレクトすることができ

ます。夏から秋にかけてのイカつけ漁の最盛期には、波の向こうに漁火が連なって『漁火銀座』と呼ばれる幻想的なシーンが繰り広げられます。

道道函館南茅部線をこのまま進むとトラピスチヌ修道院があるため多くの観光客がバス・タクシーを連ねて通っていきます。しかし、ここでも多くの課題を抱えています。道道函館上磯線との三つ又交差点であります。

函館市内の主要な観光地を結ぶ道道函館南茅部線と市内の交通緩和のために環状線の意味合いを持つ道道函館上磯線の合流部が、四車線が二車線になるので苦情に追われているのが現状であります。



市電の終点でもあるこの交差点を過ぎれば、道道函館南茅部線は、渡島東海岸地区と函館市とを結ぶ幹線道路として現在改良が進められています。

また、現在のところ駒ヶ岳避難道路でもあります。

道道函館南茅部線から道道函館恵山線へのコースを取ると、海の中の露天風呂や恵山つづじで有名な恵山町があります。こちらの道道紹介の旅は別な機会にしたいと思います。

道道函館南茅部線を散策する

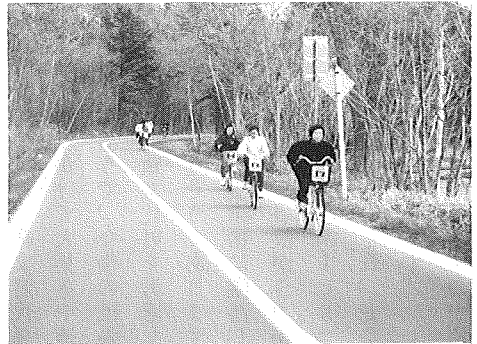
ならば、ぜひ湯の川温泉にご宿泊してください。ウニ・イカ・アワビなど北海の幸をご賞味していただきたい。

また、緑の屋根にレンガの聖堂で知られるトラピスチヌ修道院で自給自足の生活を送る修道女が作るクッキーなどがおみやげとして有名ですが、飛行機の発達した現在、ウニ・イカ・カニなども新鮮なまま送ることが可能なので、家族へのおみやげとしてぜひ利用していただきたい。

### 国際交流基地をめざして

#### 道道大沼公園線 道道大沼公園鹿部線

新日本三景のひとつ、大沼国定公園は、駒ヶ岳をバックに大沼・小沼・じゅんさい沼が深い森に包まれながら、静かに水をたたえています。一歩足を踏み入れると、むせかえるようなオゾンの香りが都会の喧噪を忘れさせ、小鳥やキツネ・野ウサギがメルヘンの世界へと誘ってく



れます。

見ているだけではつまらない、思いきり自然を満喫したいという気持ちを満足させてくれるリゾート施設も充実しており、国際会議も開催できる施設も併せて充実しています。

ここ大沼国定公園は、新国際交流基地をめざして、リゾートを含めて発展しております。見るだけの観光に飽きた方には、ゴルフやテニス、サイクリングやスキーなどオールシーズン楽しめること请け合いです。

特にお勧めするのがサイクリ

ングであります。道道大沼公園線や大沼公園鹿部線を利用して

三つの沼を散策することができ、五感で自然を体験できるとともにそれぞれの場所で見える駒ヶ岳の型の変化のおもしろさに感動しながら、のんびり気ままにペダリング、あつという間に一四kmの道を走ってしまいます。

湖面に映える駒ヶ岳の優美な姿を見ている国定公園内の道路管理の難しさをついっ忘れてしまいます。

より多くの人に公園を見てもらうためにゴミはもとより、周辺の草刈りをはじめとする維持作業に特に気をつけながら、景観を損なわないよう保全に努めています。

また、駒ヶ岳が噴火した場合の避難道路の問題があります。

道道大沼公園鹿部線と道道函館南茅部線との間にもう一本の避難道路を求められています。どのルートを選択すれば良いのか、鳥獣保護区を初め多くの課

題があります。

秀峰駒ヶ岳の付近には、桜の名所や深谷美で知られる森町があります。国道五号線を北上するのをやめ、国道を南下することとします。

国道五号線は、北海道開拓使が函館と札幌を結ぶ道路として、真つ先に手をつけた道路で難工事の連続であったと聞き及びますが、道路建設秘話については、それだけで一冊の本ができることなのでまたの機会とします。

大沼公園から函館市内へは、国道を行くと約三五分のみちのりで、間には北海道の景色とは思えない「赤松街道」と呼ばれる日本の道100選に選ばれた景勝地があります。

「赤松街道」は、明治天皇が明治九年に七重の勲業試験場へ行幸されたことを記念して、開拓使が二年の歳月をかけてアカマツを植樹しましたが、いま樹齢一二〇余年を越え、高さ二

〇m・太さ一mにも達する見事なアカマツが、沿線一七kmに渡って立ち並ぶ様は、壮観そのものであり、道南におけるシンボリックな道路であります。北海道開発局には感謝に堪えません。

また、今年になって「赤松街道」に隣接して道南昆布製品のできる過程を見ることができ、昆布館も完成したので大沼公園への行き帰りには見学をしていただいたい。



## 未来へ羽ばたく

### 道道函館空港線

函館駅まで車で約二〇分で行ける日本一市街地に近い空港が函館空港であります。

観光客にとって重い荷物を持つて遠い空港まで行くのは、結構エネルギーを要するので、北海道観光の際には是非利用していただきたい。

函館空港について若干の説明をすると、昭和三十六年四月に滑走路の延長一、二〇〇mで供用開始されました。

空港敷地の下は、縄文時代早期から前期にかけて大集落や遺跡があったそうで、今後の拡張についても埋蔵文化財を考慮しての工事になりそうです。昭和四十六年、横津岳に墜落した「ばんだい号」事故がきっかけで、計器着陸装置（ILS）など安全装置が整備され、安全性の高い空港であります。

この空港と市内を結ぶのが道

道函館空港線であり、函館を訪れる人々、離れる人々が多く通過する道であります。

このような性格を持った本路線を、ウエルカム・ロードとして位置づけ、歓迎の意を道路として表現しています。

具体的な表現方法として、石川啄木・トラピスチヌ修道院及びハリストス正協会をモチーフにしたパネル（遮光板）を中央分離帯に設置しています。加えて北海道と函館を表す「H」型の街路灯や函館名産のイカの内蔵（ゴロ）を液晶に利用した案内標識など北海道人や函館人の優しさあふれる道路となつていきます。

四季それぞれの色合いを出すため植栽の維持管理や拡張工事に伴う旧道処理などの問題は数々ありますが愚痴は言うまい語るまい。函館の道路の紹介の最後くらい気持ちよく、いついつまでもウエルカムと呼べる道でありたいから。

## あとがき

歴史を生かす街づくりに取り組んでいる江差町の道路なども紹介したかったのですが、北海道南西沖地震などもあり、資料収集が困難なため今回は差し控えました。

また、本文についても交通規制や被災報告の傍らで、当初の構想より踏み込みの甘いものになったことをおわびして、紹介を終了させていただきます。

今後紹介する機会があるならば、日常業務に忙殺されようと、でこぼこ道や曲がりくねった道、地図さえない道などを北海の幸を看に報告したいので、是非一度全国の読者の皆様の来函をお願いしお別れのごあいさついたします。



月日	事項	月日	事項	月日	事項
6・21	世界の動き ○国際経営開発研究所と世界経済フォーラム(本土スィス)が、先進国の国際競争力を比較した一九九二年版の「世界競争力報告書」を発表。トップは日本で、以下二位米国、三位デンマーク、四位スイス、五位ドイツの順。ドイツは東西ドイツの後遺症で前年の二位から五位に後退。 ○ドイツ連邦銀行が公定歩合を〇・五%引き下げ年六・七五%にすることを決定。公定歩合が六%台になるのは約二年ぶり。景気浮揚が狙いで、実施は二日から。	6・24	国内の動き ○国土庁が本州四国連絡橋公団や水資源開発公団など政府機関二五の移転計画をまとめた。一九八八年の閣議決定に基づくもので、計画未定の二二機関は、今後二年以内を目標に計画をまとめる。 ○仙台市発注の公共工事をめぐる贈賄事件で、東京地検特捜部が仙台市長の石井亨容疑者(六七)ら三人を収賄の疑いで、清水建設、ハザマなど大手総合建設会社四社の首脳ら六人を贈賄の疑いで、それぞれ逮捕した。 ○大蔵省は一九九二年度一般会計の決算概要を発表。九二年度の税収は見積り(補正後)を三兆一、八九二億円下回った。税外収入の増加や歳出の使い残しを差し引いた最終的な不足分、歳入欠陥は一兆五、四八三億円で、歳入欠陥が生じたのは二年ぶり。	7・10	道路行政の動き ○建設省は「道路技術五箇年計画」の策定を発表。同計画は、道路整備の新長期構想、第11次道路整備五箇年計画の主要課題の実現を支える主要な技術として七四テーマを対象にその長期的な開発・導入を踏まえつつ、今後五年間における開発、導入、普及のプログラムを策定したもの。 ○平成五年度国土建設週間
7・1	6 ○中国の税関当局が発表した通関統計によると、今年上半年(一―六月)の貿易収支は三五億ドルの赤字。輸出三七二億ドルに対し、輸入は四〇七億ドルで、輸出が伸び悩む半面、原材料の輸入が高い伸びを示した。	7・2	9 ○第一九回主要先進国首脳会議(東京サミット)閉幕。経済宣言で日本は貿易黒字減らしを迫られることになった。	7・16	○高知自動車道 南国―伊野間一七・八km着工 ○本州四国連絡橋公団が今治・尾道ルートのうち、新尾道大橋三・九kmの起工式を行う
19	○中国の国家統計局発表の一九九三年上期(一―六月)経済統計によると、上期の国内総生産(GDP)は、実質ベースで前年同期比一三・九%の高い伸び率。一方、全国小売物価は同じく一〇・五%の上昇で、経済は加熱気味。 ○国連のミサイル査察を拒否していたイラクが、長期査察の受け入れを表明。これにより多国籍軍による再攻撃の危機は回避された。	12	○北海道、東北地方で大規模地震が発生し、津波、火災によって奥尻島を中心に二〇〇人を超える死者・行方不明者の被害。「北海道南西沖地震」と気象庁が命名。 ○第四〇回総選挙投票日。即日開票の結果、自民党が過半数割れ、社会党が惨敗。代わって新生、日本新党が躍進。	16	
		18			

# 編集雑記

言葉は民族という集団の中で、長い時間をかけて醸成された文化そのものである。だから語法の根幹は変らぬものの、枝葉の部分では、時代や外来文化の影響を受けて変化して来た。でないと現代語として役に立たなくなると言っても流行語の類いはやがて消える泡のようなもので、国語の乱れなどと心配することもない。

戦後の日本語は英語を抜きにしては考へられない。特に敗戦日本が必要とした質の高い欧米の科学技術の中には、日本語に訳してみてもぎこちなく、むしろ原語で言った方が理解されやすかった。英語が日本語の一つになったと思えばよい。今頃になって公用文に英語のカタカナ文字が多すぎると言われても、簡単に止まるものではない。だからと言って立派な日本語があるのに、やたら原語を使うのも悪乗りと言うものである。

高度成長真盛りの二〇年ほど前。論理的でないと言う代わりに短絡なる言葉が流行した。会議などで「君の考へは短絡だよ」と決めつける人が出た。この言葉は議論の相手を

やつつけるときに大きな効果があった。上司がこれを口にすれば、大抵の部下は黙ってしまった。ただ特定の相手にたび／＼これを投げつけると、侮蔑語ととられ恨みを買うことになる。上下関係なら高飛車発言も我慢されようが、同僚間では何が短絡かと逆に追及され、短絡と言った者の方が短絡的発想だったりして、引き込みがつかなくなる場面もあった。

私の手元には昭和九年版と、昭和五〇年版の国語辞典がある。この二冊を引き比べながら時々文章を書くのだが、戦前の辞書でたんにくを引くと耽楽(酒色に耽)しかない。この辞書が特に語の数が不足しているとは思われないから、戦前には一般語として使われていなかったようである。昭和五〇年版の辞書には短絡が登場し、次のように解説している。①電気回路の二点間を小さい抵抗でつなぐこと。電線やヒューズが焼け切れたりする。ショート。②複雑な関係にある二つの物事を直接・簡単に結びつけて論ずること。この言葉は電気技術用語であった。後になってこれが思考方法の言葉に転用されようとは、予想外のことであったと思われる。そんなことが

始めから判っていたら、原語の Short circuit

をもっとソフトに翻訳したことだろう。

新しい道路整備の長期計画では、ゆとり社会とか、豊かさを支える道路整備。活力ある地域づくりなど感性に訴える整備の推進が盛り込まれている。人間と道路との相互依存を改めて強調する時代の気運である。これを受けて本年一月に「二一世紀に向けた新たな道路構造の在り方」を求める建設大臣の諮問が道路審議会になされ、約二〇年ぶりで道路構造令の見直し作業が始まった。これから新世紀にふさわしい道路技術用語も誕生することだろう。世界でも有数の道路大国になった日本の技術用語は、我が国を見習って道路造りを進める国々にとって、その国の言葉に訳されたり、或いは原語としてそのまま使用されることもあり得る。

用語の創造に当たっては、専門外の者にも容易に内容が理解できる言葉として練り上げれば、道路建設に対する人々の親しみがもっと湧いてこよう。(瑞)

9月号の特集テーマは「平成6年度道路関係重点施策」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 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>

振込銀行：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