

巻頭言 ■ ついに来た人間道路時代 人間道路会議運営委員長・八千代国際大学客員教授 坪井 良一 1
随筆 ■ 豊かさの実現と電線地中化 吉井 一弥 3

特集 / 地方活性化と道路整備について

- 地方活性化と道路整備 道路局地方道課計画調整係長 野崎 智文 5
- テクノ「吉備高原」と関連道路整備 岡山県土木部道路建設課長 豊岡 弘順 12
- 「なんごく・こうち地方拠点都市地域」と道路整備 高知県土木部道路課 20
- 宮崎県「宮崎・日南海岸リゾート構想」 宮崎県土木部道路建設課長 菅原 信二 30

◆判例速報◆

不当利得等請求事件判決の概要 首都高速道路公団総務部総務課長補佐 腰越 孝男 39

緊急経済対策の概要 道路局道路総務課 44

道路管理の実態報告 四国地方建設局道路部路政課長 強瀬 淳一 47

シリーズ / あのだこの道

- 天下の嶮へ親不知・子不知▽ 一般国道8号 | 北陸地方建設局道路部路政課 53
- あったか高知・黒潮ライン — 高知県土木部道路課長 安岡 健 59

◆時・時・時◆ 66

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。

地方活性化と道路整備

建設省道路局地方道課計画調整係長 野崎 智文

はじめに

1 地方圏への選択志向

昭和三〇年代後半からの高度経済成長長期、三大都市圏への、とりわけ東京圏への人口集中は著しいものであった。その後昭和五〇年に入るまで転入超過数は大幅に減少したが、昭和六〇年頃には一旦東京への一極集中の傾向を見せ、現在では昭和五〇年代前半、東京圏への集中傾向が最も低かったときとほぼ同じ程度まで下がっている。社会移動がないとした場合の一九九〇年から二〇一〇年にかけての自然人口増加を推計した結果によれば、地方圏が四・一%であるのに対して、東京圏では七・〇%となり、全体的な東京圏の集中

傾向については今後とも留意する必要があるが、今後の東京圏と地方圏の関係は、社会移動の状況が鍵を握ることになる(図1)。

特に最近では、地方出身者のUターン、Jターン転職の希望や、首都圏出身者の地方への転職の志向など国民意識にも変化が見られ、今後は、自然・居住環境、地域とのつながりなどの面において、地方圏の魅力が東京圏よりも高まってゆき、適切な形で利便性が確保されるならば、地方圏での居住に対する選択志向がより強くなると予想される。

2 地方圏における人口移動の状況

それでは地方圏内部における人口の移動状況はどうか。

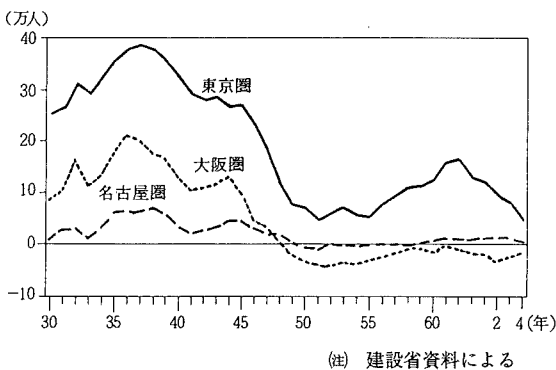
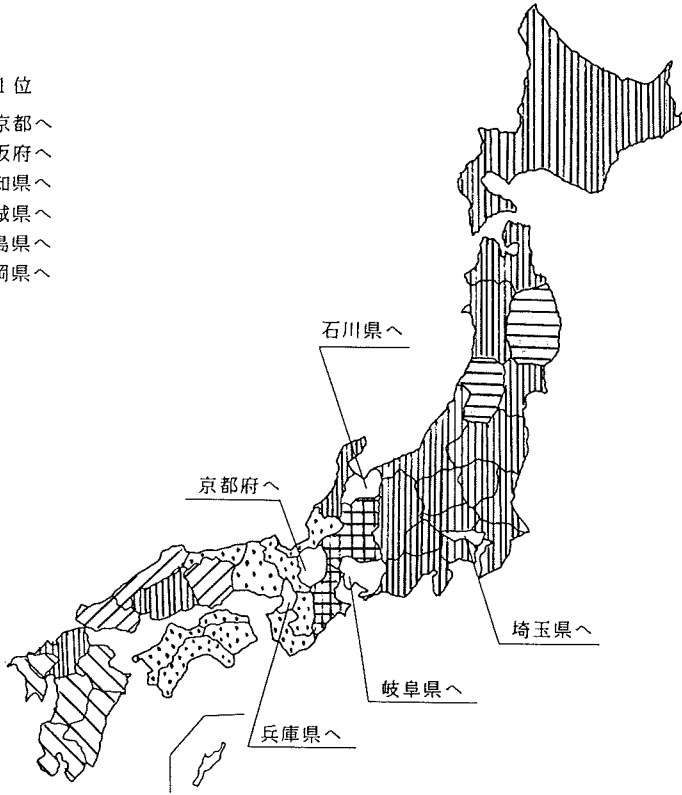


図1 三大都市圏への人口移動（転入超過数）の推移

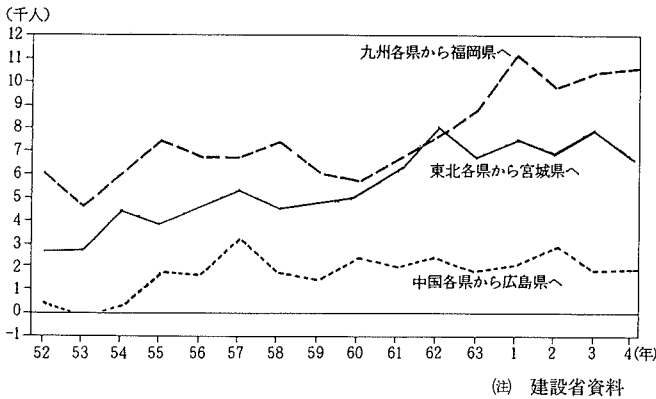
転出先第1位

-  東京都へ
-  大阪府へ
-  愛知県へ
-  宮城県へ
-  広島県へ
-  福岡県へ



(注) 総務庁 平成2年「国勢調査」に基づく

図2 都道府県間転出者の転出先第1位の都道府県



(注) 建設省資料

図3 地方ブロック内の各県から政令指定都市を有する県への人口移動（転出超過数）の推移

昭和六〇年度から平成二年度にかけての都道府県間の人口移動を見ると、東日本における東京都への移動、西日本における大阪府への移動が多いほかに、地方圏の政令指定都市を持つ県を転出先第一位とする県も各ブロック内に多い（図2）。

この他のデータからも、地方圏内における

政令指定市等への人口流出が指摘されている。この原因として、地方都市における都市機能、交通機能などの生活利便性、事業所等就業機会に関する整備水準が中心都市に対して遅れていることがあげられる（図3）。

このような状況下で四全総の目的である多極分散型国土の形成を目指すための方策とし

て、各地で地域振興・活性化のための計画策定、プロジェクトの遂行がなされているところであるが、これらを支援するための基盤施策としての道路の役割は極めて重要である。

本稿では、これら地域活性化のための施策と、それに関連する道路整備について紹介す

二 地方活性化に関する施策

1 産業振興期

地方の振興・活性化に資する施策は、全国総合開発計画の中で導入された「新産業都市」、「工業整備特別地域」による拠点開発にさかのぼる。

全総では、高度成長期への移行に伴い、都市の過大化防止と地域格差の縮小など問題に対処するために、拠点開発による方式が導入された。この中で定められたのが「新産業都市」、「工業整備特別地域」等による開発である。今後、これらの対象地域については、産業集積・都市集積の成果を社会情勢の変化に即した形で再編・強化することとされており、平成七年度までを計画期間とする第五次建設整備基本計画において、その建設整備が推進されることとなっている。

2 安定成長期

「テクノポリス開発計画」は、日本が高度成長期から安定成長期へと移行しつつあった昭和五二年より定められた。これは高度技術に立脚した工業開発を中心とし、産業、学術、住空間が一体となった新しいまちづくりを地元が主体となって進めるものであり、現在、



(注) 平成5年5月末現在の指定状況である。

図4 地方拠点都市地域の指定状況

目標年次を平成二年度から七年度へと変更した第二期開発計画のもとに、全国で二六の地域において整備が進められている。今後は、施設整備などのハード面に加えて、研究開発、人材育成、産業支援の強化といったソフト面の充実に重点が置かれていくこととなる。

3 東京一極集中の是正

全総の流れは、高度成長期への移行に伴う拠点開発構想から、成長期最中での大規模プロジェクト構想、そしてその後の安定成長期における定住圏構想と変遷し、現在進められている第四次全国総合開発計画においては、特定の地域への人口・諸機能の過度の集中を抑えた多極分散型国土の形成を目的とした各種の施策が実施されている。

この四全総では、安全でうるおいのある国土に、特色ある機能を有する極が多数成立し、相互に補完・触発しあいながら交流する国土を形づくることが目的とされており、「リゾート」、「振興拠点」、「業務核都市」などのように、より幅広い目的を含んだ形での計画が策定され実施されつつある。

たとえば、地方拠点法に基づく地方拠点都市地域の指定においては、都市機能の増進、居住環境の向上、産業界務施設の移転といっ

た多彩な機能を組み合わせ、地域における創意工夫を生かした自立的成長を促すものとなっている(図4)。

4 道路整備への期待

「新産」、「工特」、「テクノポリス」等の物流のソースにおいて、その成功如何は製品輸送の利便性にかかっている。産業構造がいかにかにソフト化されようとも製品の移動は存在し、物流の手段としての自動車の役割は年々重要

になっている。各地の産業拠点で発生する製品の輸送における基盤としての道路の役割は非常に重要である(図5)。また、リゾートなど、人の移動そのものが目的である場合においても自動車の役割は主要な位置を占めているほか、職・住・学の発展、活性化のためにも自動車交通の確保、発展が重要であり、全国的な移動の利便性とともに、地域に密着した道路の整備が必要となっている(図6)。

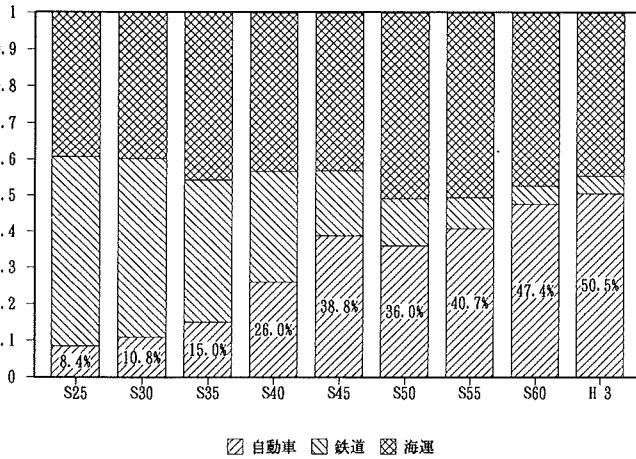


図5 貨物分担 (注) 建設省道路局作成

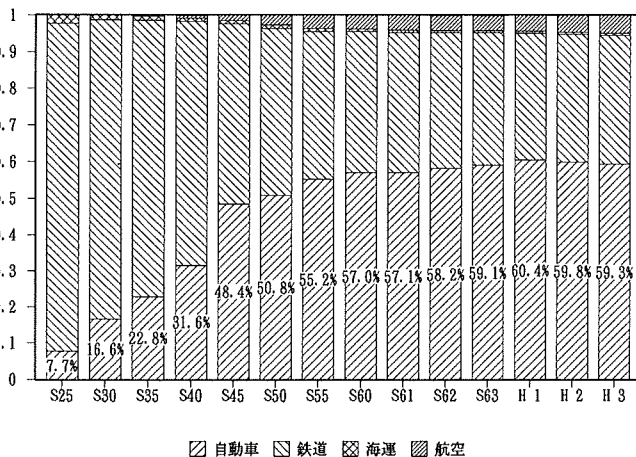


図6 旅客分担 (注) 建設省道路局作成

特に多極分散型国土形成のためには、生活領域が国土上において均衡のとれた形で適正に発達することが重要な条件となるが、そのためには、各種施設と住領域との連絡など、生活に密着した形での道路整備が必須のものとなる。

今後の道路整備は、産業・生活等の条件に適切に対応するため、よりそのハイアライキを重視したものとなる必要があるだろう。

三 道路整備の位置づけ

1 交流ネットワークの充実

二一世紀に向けた多極分散型国土の形成を目指すためには、全国にわたって骨格となる交通体系を整備することにより、高速交通サービスの全国的な普及、地域間の相互連携の強化を図らなければならない。この一貫として、全国の市町村から約一時間以内で高速ネットワークに到達できるよう、高規格幹線道路網の整備が進められている。

この高規格幹線道路は、新長期構想及び第11次五箇年計画において「交流ネットワークの充実」として位置づけられており、二一世紀初頭までに一万四、〇〇〇kmの完成を目指している。

2 地域集積圏の形成

高規格幹線道路などの全国的ネットワークの整備により、沿線市町村を中心に地域の活性化が図られる。しかし、第一章でも述べた東京圏への人口の集中、地方圏内での中心都市への人口の集中という課題に対処するためには、地方圏の個々の地域における定住を支えるための業務機能・都市機能の集積が図られなければならない。

このため、地域が一体となって連携する広域的な「地域集積圏」を形成し、また、これを支援するための道路整備を推進する。

地域集積圏の形成を支援するために関連する道路網が有するべき機能は、「三つのC」として表される(図7)。

① 連携 (Combination)

～地域集積圏の形成～

地方中枢・中核都市等を中心とした放射・環状道路、都市内拠点間連絡道路の整備

② 交流 (Communication)

～広域的な交流の充実～

地域集積圏間の交流を図る路線

③ 連結 (connection)

～広域的交通拠点等との連結～

高規格幹線道路と、空港・港湾等の

広域的交通拠点や地域集積圏との連絡道路

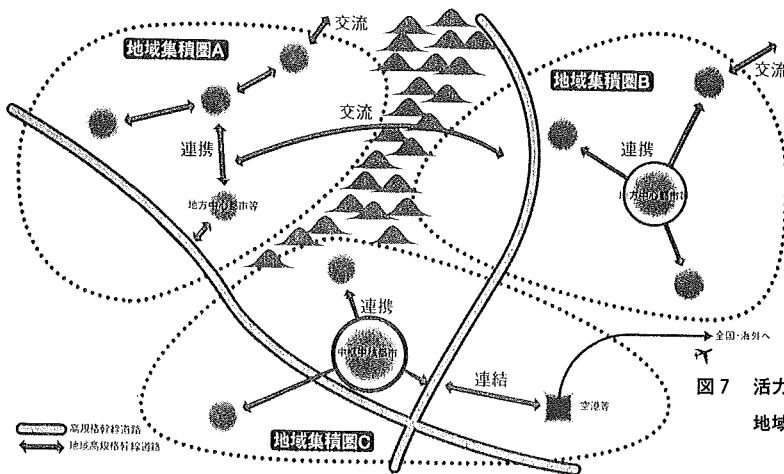


図7 活力ある地域づくりのための地域構造イメージ

このような条件を満たし、地域振興施策に
合わせて整備することが効果的であり、規格
の高い幹線道路として整備すべき路線・区間
について、地域高規格幹線道路として位置づ
け重点的に整備することとしている。

これらのほか、公共施設利用を支える
道路の整備、個性あふれるまちづくり・地域
づくりを支える道路の整備などにより「強い
地方圏」を形成するための基盤となる道路整
備の推進も併せ、現在の道路整備の方向は、
各地方圏、地方都市が相互の特色を生かし、
連携しながら、多極分散型国土の形成へ向け
て適進するために必要な条件を整えるもの
となっている。

3 地方振興プロジェクトを支援する道路の整備

以上のような状況の下に、第11次五箇年計
画においては、各地で展開される各種地域振
興プロジェクト等の施策を支援するために必
要な道路整備を各プロジェクト等の進捗に合
わせて推進しているところであり、長期構想
において約三万五、四〇〇km、五箇年計画に
おいては約九、六〇〇kmの整備を実施するこ
ととしている（表1）。

表1 (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. 地方生活圏地域振興推進計画は、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複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）

四 平成六年度概算要求方針

現在の地域活性化における道路整備のあり方を踏まえ、平成六年度においても種々の施策により概算要求を行っているが、大都市圏から地方圏まで均衡のとれた発展を支援するため、「活力ある地域づくりのための道路整備の推進」として、次のような施策を推進することとしている。

◇交流ネットワークの充実

- ・高規格幹線道路の整備
- ・新交通軸の形成

◇地域集積圏の形成

- ・地域構造を強化する幹線道路網の整備
- ・強い地方圏の形成
- ・バランスのとれた大都市圏の形成

◇住宅宅地の供給とそれを支える道路整備
地域の道路整備は、地域が主体となって取り組むことを原則としつつ、国はこれを積極的に支援してゆく。特に地方道については、次のような観点から重点分野を定め、地域の道路整備を支援してゆくこととしている。

① 広域交流ネットワーク整備事業

高速道路のアクセス道路整備等、広域的な交流を促進し、地域の発展に不可欠な広域的な幹線道路や高速道路のイン

ターチェンジ等に関連する道路整備

② 地域振興支援事業

地方拠点地方都市地域の整備、過疎地域の活性化等、法律に基づく計画の推進に不可欠な道路整備

③ 大規模プロジェクト支援事業

オリンピック、国体等の大規模プロジェクトの実現に不可欠な関連道路の整備

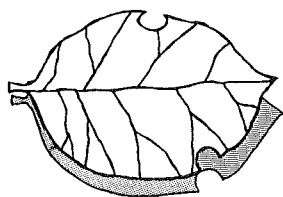
④ 重点施策支援事業

生活環境の向上、市街地の一体化、住宅整備の促進等緊急に推進すべき施策に関連する道路整備

五 おわりに

昭和三〇年代より進められてきた国土開発は、現在にいたり、より地域における特色を生かした、またゆとりある生活へ向けたものへと昇華しつつある。

道路事業、とりわけ補助事業においては、重点的・集中的な投資が要請され、またそれによる明確な効果が期待されているが、今後とも道路事業の基盤整備事業としての重要性に鑑み、積極的に都市と地方が適切な役割分担のもと、関係機関と連携しつつ道路整備を推進してゆく所存である。



テクノ「吉備高原」と関連道路整備

岡山県土木部道路建設課長 豊岡 弘順

はじめに

温暖な気候の岡山県は、好天に恵まれ、地震や台風などの災害も少なく、「晴れの国」と呼ばれている。その穏やかな光の中、白波が踊る瀬戸内海、水の豊富な旭川などの河川、緑豊かな岡山平野や吉備高原など、潤沢な自然の魅力があふれている。こうした豊かな自然環境を背景にして、古代吉備の国が隆盛を誇っていた。

幾多の時を経て、いま岡山県は瀬戸大橋、山陽自動車道、中国縦貫自動車道、中国横断自動車道、岡上空港などの新たな交通環境を背景にした現代の吉備の国ともいえるべき「活力ある成熟社会・おかやま」を築くべく様々な

な施策を展開している。

中でも「吉備高原」を中心とした「吉備高原地域テクノポリス開発計画」は二一世紀へ向けての岡山県の中核となる計画であり、三市五町を開発地域に設定して、長期的視野に立った関連施設の整備を進めている（図1参照）。

二 吉備高原地域テクノポリスの概要

岡山県は昭和三〇年代にスタートした水島新産業都市を中心に製鉄や重化学工業などからなるコンビナートの整備に努めてきた。その結果、岡山県では臨海部を中心に基礎素材型産業のウエイトが高い産業構造となり、経済情勢や社会情勢の変化に柔軟に対応するに

は、高度加工組立型産業や情報サービス産業の育成、導入によりバランスのとれた構造に転換する必要があった。

このような状況にあつて、本州と四国を結ぶ瀬戸大橋の開通、国際化時代に対応する岡上空港の整備、さらには中国縦貫自動車道、山陽自動車道、中国横断自動車道など、広域高速交通網の整備が着々と進んできた。

吉備高原地域テクノポリスは、こうした環境、地理的条件の優位性を活かし、技術革新時代に対応できる先端技術産業の導入と育成、新しい産業の創出を目指して計画されたものである。

その対象地域は、岡山市、総社市、高梁市、御津郡御津町、建部町、加茂川町、上房郡有



漢町、賀陽町の三市五町、面積一三万八、〇〇haからなる地域である(図1参照)。

対象地域の産業・技術開発の配置計画としては、吉備高原都市を「テクノ・コア」、周辺の市町を「テクノ・ベルト」、さらに母都

市である岡山市を「テクノ・センター」、
「コア」と「センター」を結ぶ道路沿いを「テクノ・クラスター・ライン」と区分し、それぞれが独自に、また、相乗効果により地場企業のレベルアップ、地域経済の活性化を図る計

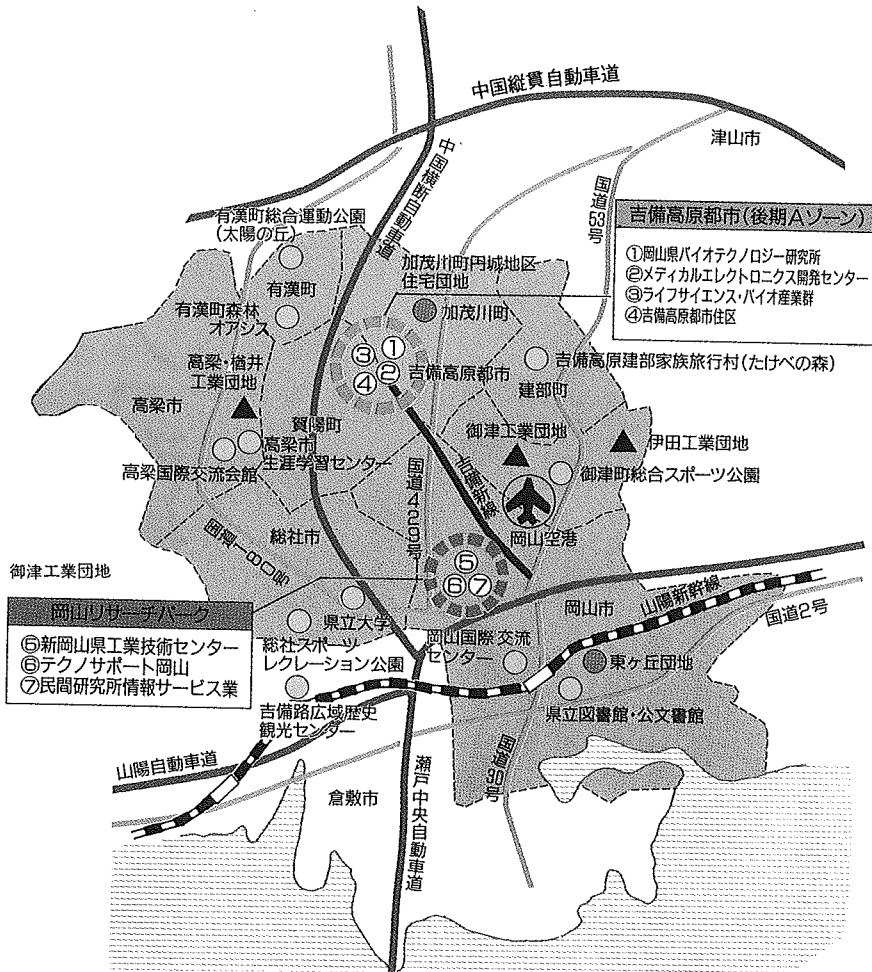


図1 位置図

ゾーン名	市町(地区)	配置機能
テクノ・コア	吉備高原都市 (加茂川町、賀陽町の一部地区)	<ul style="list-style-type: none"> ライフサイエンスバイオ関連産業 基礎、応用研究機能
テクノ・クラスター・ライン	吉備高原都市～岡山空港～岡山市を結ぶ県道岡山賀陽線(吉備新線)沿いの地区	<ul style="list-style-type: none"> 応用研究機能 インキュベーター 産業支援サービス業 高度加工組立型産業
テクノ・ベルト	総社市、高梁市、御津町、建部町、加茂川町、有漢町、賀陽町	<ul style="list-style-type: none"> 高度加工組立型産業など高度技術による生産機能
テクノ・センター	岡山市人口集積地区	<ul style="list-style-type: none"> 高次都市サービス機能 学術、研究機能 産業支援サービス業

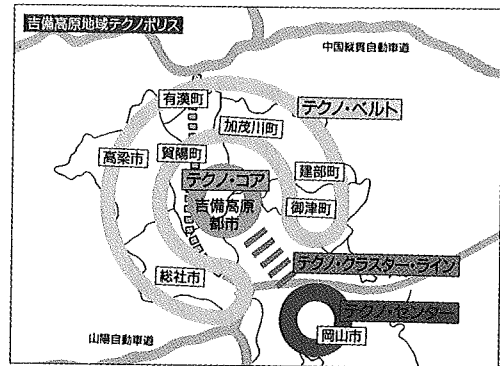


図2 開発計画のイメージ

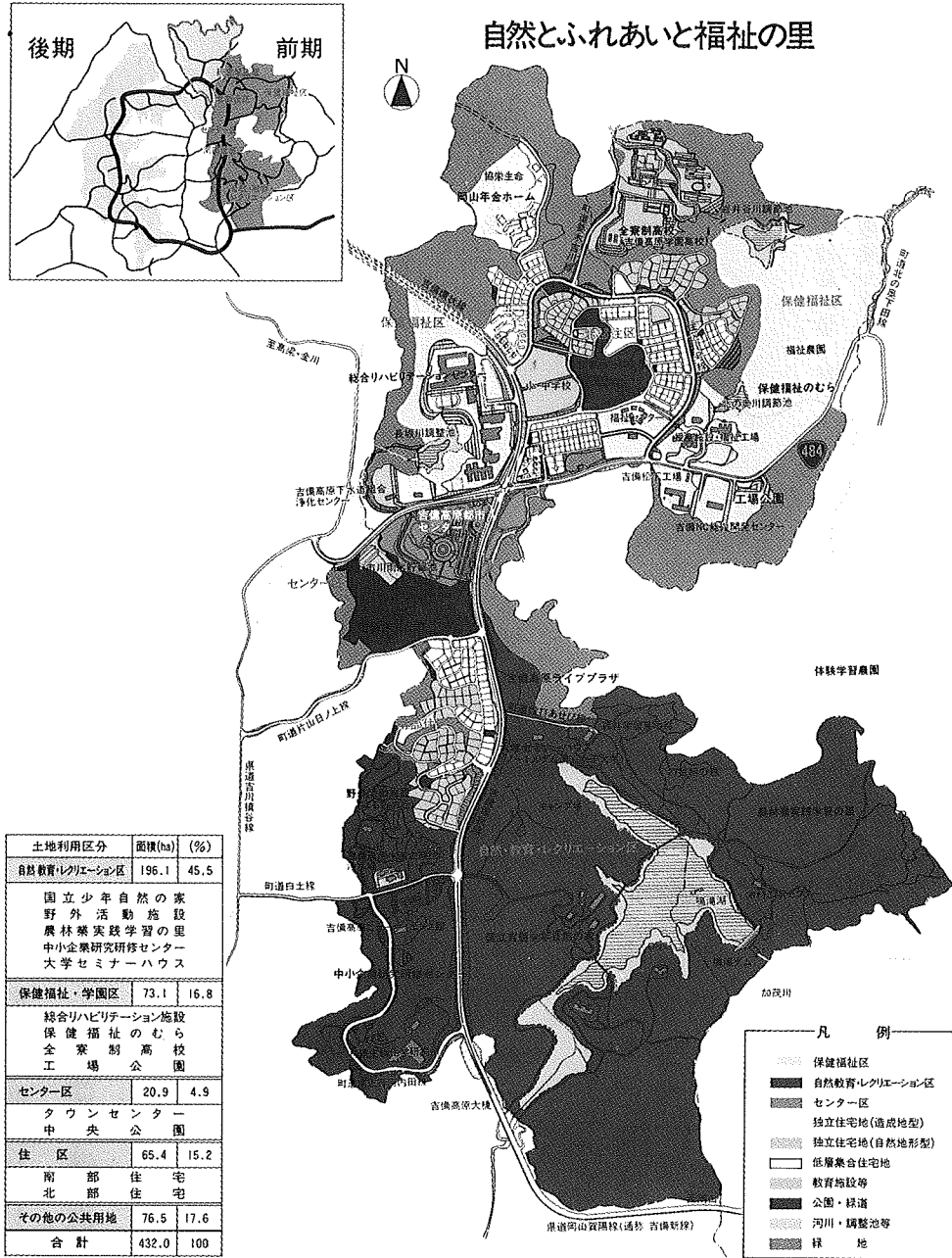


図3 吉備高原都市計画図(前期)

画としてしている(図2参照)。
 とりわけ、吉備高原都市は昭和五〇年代の
 初頭からその整備に着手しており、「自然教
 育・レクリエーション区」、「保健福祉・学園
 区」、「センター区」、「住区」からなる前期計
 画が平成四年度には完了しており、現在以後
 期計画に着手している。
 吉備高原都市の諸施設(図3参照)。
 「自然教育・レクリエーション区」

国立吉備少年自然の家

二一世紀の森（木材工芸センターなど）

「保健福祉学園区」

医療リハビリテーションセンター

（一五〇床）

職業リハビリテーションセンター

（八〇名）

吉備高原学園高校

（全寮生・一学年定員一〇〇名）

吉備松下（従業員一三一名）

吉備NC能力開発センター など

授産施設・福祉農園 など

「センター区」

業務商業ビル（銀行、ホテル、商店など）

吉備中央公園（面積約一〇ha）

「住区」

三九四区画（分譲中）

三 道路整備の必要性

吉備高原地域テクノポリスは産・学・官一体となって高度加工組立型産業やライフサイエンス・バイオテクノロジー関連産業の高度技術に立脚した工業開発を推進することを主眼としており、空港、新幹線、高速道路などの高速交通体系を利用した高度技術が絶え間無く地域に還流されて初めて、その機能が

かんなく発揮される。

したがって、地域がいかに高速交通網と有機的にアクセスしているかと言うことが問題である。勿論、高速性の抵抗とならないアクセスが肝要であることは言うまでもない。

特に、本計画の核となる吉備高原都市は、岡山県のほぼ中央、標高三〇〇〜四〇〇mのなだらかな丘陵地帯にあり、まさに頭脳集積にはうってつけの環境にあるが、既存の鉄道

網は全く道路の整備が必要不可欠である。

四 周辺の道路網（図4参照）

吉備高原都市から見て、
・南東方向

吉備高原都市〜岡山空港〜岡山市（岡山IC）
「テクノ・クラスター・ライン」の動脈となる道路として、県道岡山賀陽線があり、

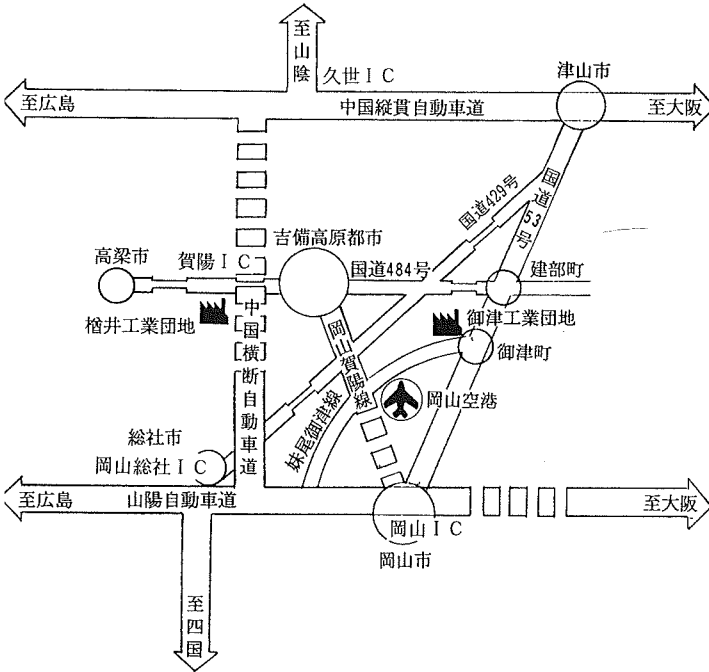


図4 テクノ「吉備高原」周辺の道路網

岡山空港までの整備は完了しており、国道五二号バイパスまでの区間を整備中。

・ 東方向

吉備高原都市～御津町・建部町

県道岡山賀陽線、妹尾御津線があり、共に

区間の整備は完了している。

・ 南西方向

吉備高原都市～総社市（岡山総社 I.C.）

国道四二九号があり、未改良区間を整備中。

・ 西方向

吉備高原都市～賀陽 I.C.～高梁市

国道四八四号があり、中国横断道の整備にあわせて整備中。

1 県道岡山賀陽線（図5参照）

テクノポリスの中核となる吉備高原都市「テクノ・コア」と岡山市を結ぶ県道岡山賀陽線は、葡萄の房（クラスター）のように展開する研究開発型企業郡「テクノ・クラスター・ライン」の幹となる道路である。この道路は吉備高原都市と同時に整備に着手しており、既に吉備高原都市から岡山空港までの延長約一五・七kmを供用している。

本区間の整備により、空路を利用した東京方面との交流が既に活発化している。

また残る区間は四車線での整備をめざして

いるが、このうち、延長約五・六kmが本年度内に暫定二車線で完成することとなり、「クラスター」の一つである岡山リサーチパークも併せて完成し、より一層の頭脳集積が図られることとなる。

整備の最後となる岡山リサーチパークから国道五三号の延長二・八km区間は平成八年度の暫定二車線完成を目標に現在整備中である。本路線の全線が整備されれば、山陽新幹線、岡山空港、山陽自動車道のすべてにアクセスする道路ができあがることとなり、沿道はま

さに葡萄が実るが如く研究開発型企業群が立地することとなる。更に、四車線化が完了すれば葡萄が鈴なりに実をつけ、二一世紀の幕があける。

【計画諸元】

- ① 区 間 岡山市田益～賀陽町
- ② 延 長 二四・一 km
- ③ 幅 員 一三・〇（二五・〇） m
- ④ 事業費 約三〇四億円
- ⑤ 期 間 昭和五三年度～平成八年度

（供用目標）

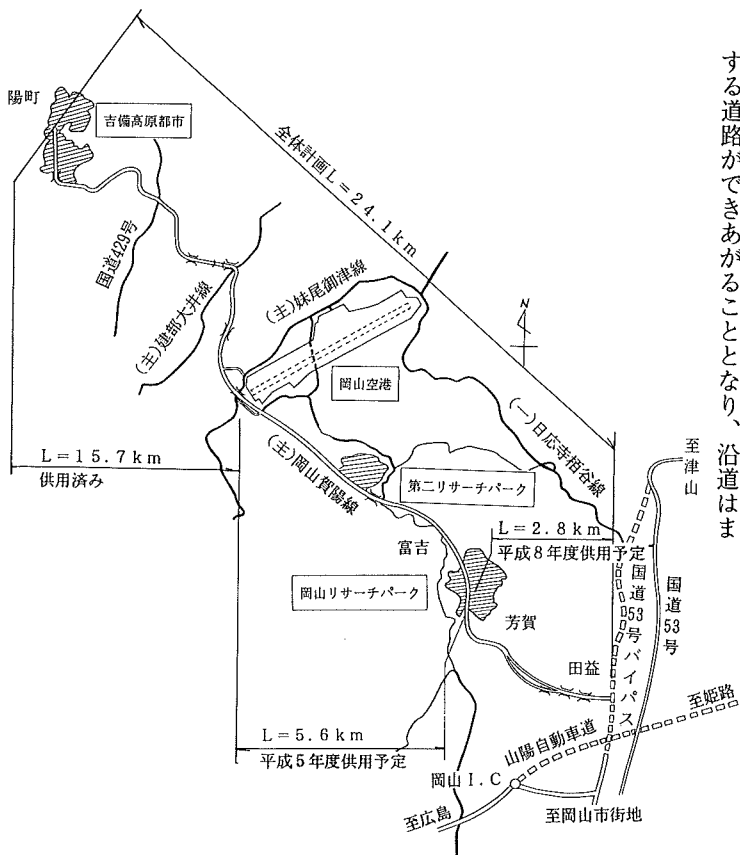


図5 県道岡山賀陽線整備状況

2 国道四二九号

山陽自動車道倉敷ICから岡山総社ICを経て吉備高原都市へと向かう路線としては、本県の南西部と北東部とを結ぶ国道四二九号があり、沿道地域の産業・経済の発展、地域の復興を担う幹線道路である。

この路線の整備により、吉備高原都市と倉敷市、総社市との連絡が強化され、昨年総社市に開学した県立大学との連携も強化されることとなる。

また、総社市においては内陸型の工業団地が既に立地されており、これらとの連携も強化される。

【計画諸元】

- ①区 間 倉敷市西坂～総社市刑部
- ②延 長 五・八 km
- ③幅 員 一三・〇(二五・〇) m
- ④事業費 約六〇億円
- ⑤期 間 昭和六三年度～
- ①区 間 岡山足守～大井
- ②延 長 一・三 km
- ③幅 員 六・五(一四・〇) m
- ④事業費 約一八億円
- ⑤期 間 平成三年度～

3 国道四八四号

吉備高原都市と中国横断自動車道岡山米子線賀陽ICとを相互に連絡する路線としては、本県の中部地域を東西に縦貫する国道四八四号がある。

この路線の整備により、中国横断自動車道との連絡が強化されるばかりでなく、高梁市などの県中西部との連絡も強化されることとなり、周辺地域の開発に弾みがつくものと考えられる。

既に、沿道の高梁市樽井地区には、工業団地が操業を開始しており、路線の整備が完了すれば、企業活動がより活発になることが予想される。

【計画諸元】

- ①区 間 賀陽町北～西
- ②延 長 四・二 km
- ③幅 員 六・〇(一〇・〇) m
- ④事業費 約一九億円
- ⑤期 間 平成元年度～平成八年度
(完成予定)
- ①区 間 高梁市松島～上谷
- ②延 長 二・九 km
- ③幅 員 六・〇(一〇・〇) m
- ④事業費 約五〇億円

⑤期 間 平成元年度～平成八年度 (完成予定)

4 中国横断自動車道岡山米子線

県北西部の新見市など中国縦貫自動車道沿線の市町村に立地している工業団地や、久世IC付近に県が計画を進めている県北流通センターなどと吉備高原テクノ地域とを結ぶ動脈であり、一日も早い完成が望まれるところである。

【計画諸元】

- ①区 間 岡山市高松田中～北房町宮地
- ②延 長 四一・二 km
- ③幅 員 七・〇(一〇・五) m
- ④事業費 約九九〇億円
- ⑤期 間 平成八～九年度の完成予定

5 県道妹尾御津線

吉備高原都市と本テクノポリス計画対象地域の北東部地域、及び国道五三号を經由し地方拠点都市である津山市へ至る幹線道路である。

本路線の沿道には臨空型工業団地として整備された御津工業団地があり、道路も空港へのアクセス道路として既に整備が完了していることから、活発な企業活動が営まれている。

【計画諸元】

- ① 区 間 岡山市富吉～御津町河内
- ② 延 長 三・七 km
- ③ 幅 員 六・〇（八・〇） m
- ④ 事業費 約九億円
- ⑤ 期 間 昭和五十七年度～昭和六二年度

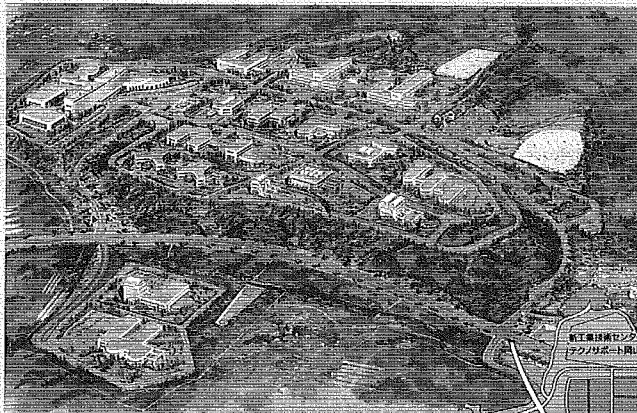
五 クラスターの事例

岡山リサーチパーク

産業の頭脳集積を目指した「頭脳立地法」を受けて、岡山地域集積促進計画の主要事業として岡山県が県道岡山賀陽線沿いの岡山市芳賀・富吉地区に整備を進めており、本年度内の完成を予定している。

リサーチパーク内には、研究開発を支援する「テクノサポート岡山」や「岡山県工業技術センター」を設置し、頭脳立地法に定める特定事業であるソフトウェア業、情報処理サービス業、デザイン業、機械設計業、自然科学研究所等を誘致する予定である。

また、これより北西約二kmの同じ県道沿いに第二リサーチパークも計画中であり、これから二つのリサーチパークの整備により、テクノ・クラスター・ラインが強化されることとなる。



岡山リサーチパーク完成予想図(上)と用地位置図

■岡山リサーチパークの概要

所在地	岡山市芳賀・富吉地内
事業主体	岡山県
形状	丘陵地（平成8年3月完成予定）
総面積	51.3ha
分譲可能面積	約10ha（平地面積）
導入業種	情報サービス業、デザイン業、機械設計業、自然科学研究所等頭脳立地法に定める特定事業
中核施設	岡山県工業技術センター テクノサポート岡山（研究開発支援施設） 岡山大学地域共同研究センター（予定）
交通	①吉備新線（県道岡山賀陽線）岡地内通過 岡山空港まで車10分 JFR岡山駅まで車20分 山陽自動車道岡山ICまで車8分 ②新交通システム導入推進中 岡山市中心部～吉備新線経由～岡山空港
主要設備	地中配管方式……上水／岡山市上水道 下水／岡山市公共下水道 電力／一般高圧6.6kV（変電所を整備予定） 通信／NTT回線（光ファイバー） ガス／都市ガス
地域指定	頭脳立地集積促進地域、テクノポリス地域、新産業都市
備考	建築上の規制 建ぺい率、容積率等の建築規制あり

■岡山第2リサーチパーク(計画中)

所在地	岡山市富吉地内	総面積	約27ha
事業主体	岡山県	分譲可能面積	約8ha（平地面積）

●新岡山県工業技術センター

21世紀に向けた新しい研究機関として、工業化学、食品、機械金属、繊維、電子応用技術、医用工学などの研究を行うとともに、企業の開発支援機関として技術相談や受託研究を行います。

また、施設内には最新の研究機器や設備を備え、企業など外部の利用にも開放します。

1階	管理ゾーン・共用ゾーン (管理事務室、共用機器室等)
2～4階	各技術分野の研究ゾーン (研究室、実験室)
各技術分野	各技術分野の研究ゾーン (特殊試験室等)

●テクノサポート岡山

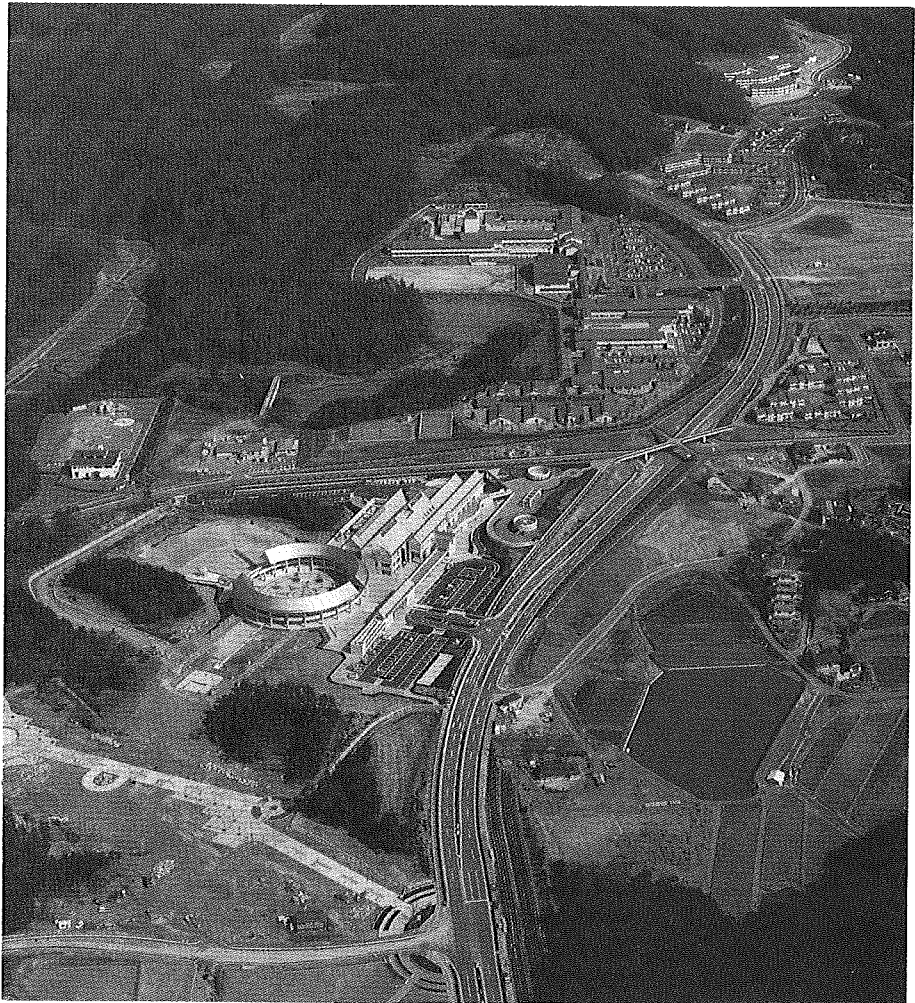
新岡山県工業技術センターに隣接して、産・学・官の交流と研究開発を支援し、先端技術に関する「人」「物」「情報」が集積し、交流と発展をすすめる場として「テクノサポート岡山」を設置します。

1階	管理ゾーン (技術振興団体入室、管理諸室等)
2階	情報センターゾーン (情報ライブラリー、検索センター)
3～4階	研究開発型企業ゾーン (貸研究室、産学交流室)
交流ゾーン	交流ゾーン (交流サロン、レストラン)
研修ゾーン	研修ゾーン (研修室、会議室)



六 おわりに

吉備高原地域テクノポリス開発計画は、二
一世紀の岡山県の根幹となる大型プロジェク
トである。この計画の推進にあたっては、昭
和五〇年代の初頭から「吉備高原都市建設事
業」を進めてきた中で、昭和五五年度から地
域振興整備公団事業として採択されたこと、
昭和五九年八月に「吉備高原地域テクノポリ
ス開発計画」が承認されたことなどでその整
備に大きく拍車がかかり、今日に至っている。
今後は、ようやく実をつけた葡萄の房を大
きく育て、成熟させていく必要がある、周辺
地域の開発動向に対応しつつ、県道岡山賀陽
線をはじめとしたテクノポリスの幹となる道
路づくりに取り組んで行く所存である。



吉備高原都市センター区を望む

「なんごく・こうち

地方拠点都市地域」と道路整備

高知県土木部道路課

一 はじめに

近年、依然として東京圏への人口及び諸機能の過度の集中が続く中で、地方においては、魅力ある就業機会や高次な都市機能の不足等により、若年層を中心とした人口減少が再び広がるなど、地方全体の活力が低下していることなどから、地方の自立的な成長を促進し、国土の均衡ある発展を実現していくことが大きな課題となっている。

高知県も本州四国連絡橋児島～坂出ルート
の完成や四国横断自動車道の開通など、本四
3架橋時代の到来を間近にひかえ、中国・四
国をはじめ他地域との比較と競合が一層強ま
ることが見込まれるなど、大きな環境変化に

直面している。

一方、昭和五〇年以降増加傾向にあった人
口が、昭和六〇年以降減少に転じるとともに、
平成二年には、全国で唯一人口の自然減の状
況に陥るなど、若者が定着できる自立的な県
土を形成することが最大の課題となっている。
本計画は、こうした背景のなかで、県勢を
リードする都市機能が集積している高知市と、
陸・海・空の高い交通拠点性と潜在力を有し
ている南国市を中心に、その周辺市町村を含
めた合わせて一〇市町村（二市六町二村）が
一体となり、高知県の自立的成長を牽引し、
県内への若者定住の核となりうる地方拠点都
市地域の形成を目指し、整備を進めていると
ころである。

以下、地域内の関係市町村が策定した整備
基本計画の概要とこれを支援する道路整備計
画について述べることにする。

二 地方拠点都市地域の構成

当地域は、中心都市である高知市及び南国
市、香北ブロックの土佐山田町・香北町・物
部村・香南ブロックの野市町・吉川村・赤岡
町・香我美町・夜須町の二市六町二村（一〇
市町村）から構成される。

三 地域の現況

人口・経済等の規模と動向

(1) 土地利用状況

対象地域における土地利用状況は農用地約

表1 地方拠点都市地域の構成

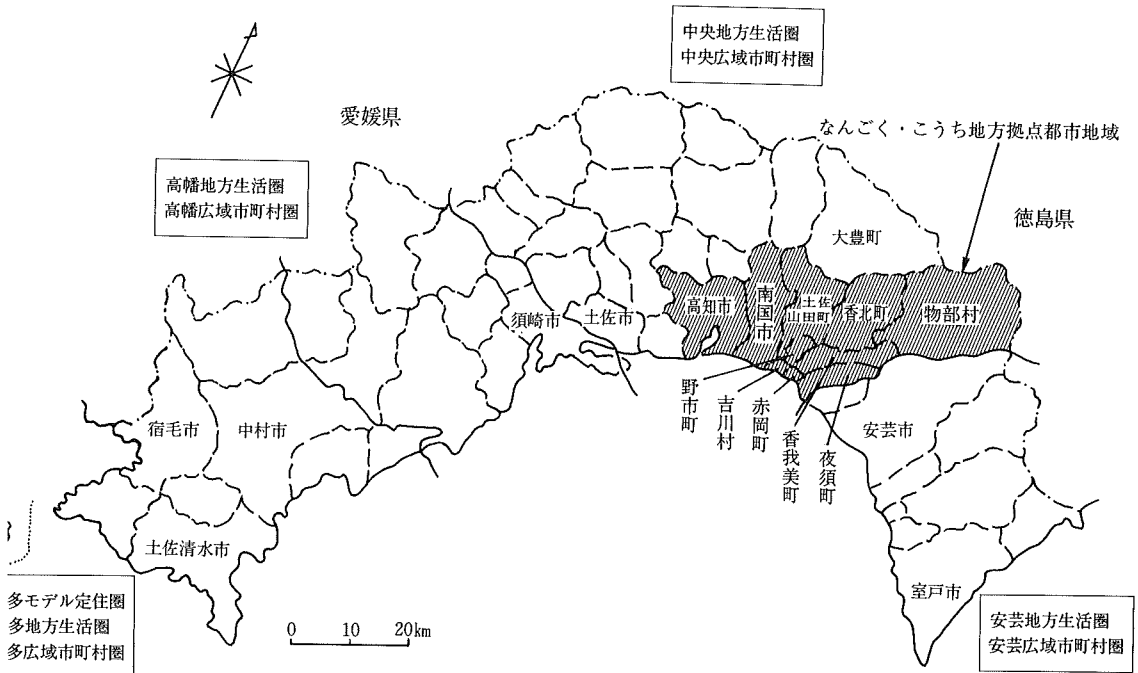
市 町 村 名	人口(人)	人口増減率(%)	面積(km ²)	
	(平成2年)	(昭和60年～平成2年)		
高知市	317,069	1.5	144.68	
南国市	46,823	△1.5	125.11	
香北ブロック	土佐山田町	22,744	△3.7	116.70
	香北町	5,875	△3.4	130.37
	物部村	3,752	△12.4	291.12
香南ブロック	野市町	13,965	6.7	22.90
	吉川村	2,109	△4.7	4.25
	赤岡町	3,722	△8.6	1.64
	香我美町	6,126	1.0	58.89
夜須町	4,742	△1.9	39.03	
10市町村 (2市6町2村)	426,957	0.7	934.69	

(人口：国勢調査、面積：平成2年度国土地理院資料による)

一〇〇km²(本地域の総面積九三四・七km²に対する割合は約一一％、以下同じ)、林野六六八km²(約七一％)、宅地約四三・km²(約五％)、河川等約二四km²(約三％)、道路約三〇km²(約三％)、その他の文教施設等の公共施設用地及び耕作放棄地約七〇km²(約七％)となっている。

(2) 人口・人口動態

対象地域の人口(一九九〇年、国勢調査)は、約四二万七、〇〇〇人である。そのうち中心城市である高知市は、約三二万七、〇〇〇人、南国市四万七、〇〇〇人で、それぞれ



位置図

七四・二％、一一・〇％を占めている。

(3) 都市機能

都市機能は、高知市に一極集中している。主要な官庁や公益施設は、高知市の中心街や電車通り沿いに集中している。特に高知城周辺は、県庁、市役所、裁判所をはじめ、多くの官公庁街を形成している。

(4) 産業

対象地域の就業人口（一九九〇年国勢調査）は二〇万五、〇〇〇人（県内シェア五一・二％）で、産業別の構成割合は、第一次産業の割合が低く、第三次産業の割合が高くなっている。

また、製造品出荷額等（平成二年）は、三、三三三億円、卸小売販売額（平成三年）は約一兆四、二四三億円で、県内シェアのそれぞれ五八％、七四・五％を占めている。

大手先端企業二社をはじめとする工場の新規立地や工場集団化等による地場企業の発展等により製造品出荷額の増加傾向が続いているほか、卸小売販売額も、大規模小売店舗の新設等もあり、この五年間で約二九％と高い伸びを示している。

四 地方拠点都市地域の整備の基本方針

(1) 地方拠点都市地域の性格及び機能

当地域は、県都であり、産業・経済、学術・文化等の都市機能が集積している高知市と陸・海・空の要に位置し交通拠点性が高く、産業集積や良好な住環境整備への大きな潜在力を有している南国市を中心都市とし、これら

らの都市と自然的社会的経済的条件において一体性が強い周辺八町村からなる地域である。また、道路をはじめとする公共施設等の整備状況、人口及び産業の将来見通し等からみても、県勢発展の拠点形成を図るうえで、最も可能性を有している地域である。

こうしたことから、構成市町村が持つ個性と特色を生かした役割分担により、「職・住・遊・学」の機能が整った魅力ある総合的な生活空間の一体的な整備と県勢発展の核となりうる自立的な拠点都市地域の開発整備を進めている。

(2) 計画の目標期間及び目標人口

本計画の目標期間は、平成五年度から概ね一〇年間とし、地域の将来人口（平成一四年）は、四七万人程度を目標にしている。

(3) 地域整備の基本的な方向

① 中核都市としての高次都市機能の整備

（高知市）

② 第二の中心都市としての核的機能の整備（南国市）

③ 工業集積の促進と定住環境の整備（土佐山田町、野市町、香我美町、赤岡町）

④ スポーツ・レクリエーションゾーンの整備と定住環境の整備（夜須町、吉川村、香北町、物部村）

(4) 拠点地区の特色及び機能

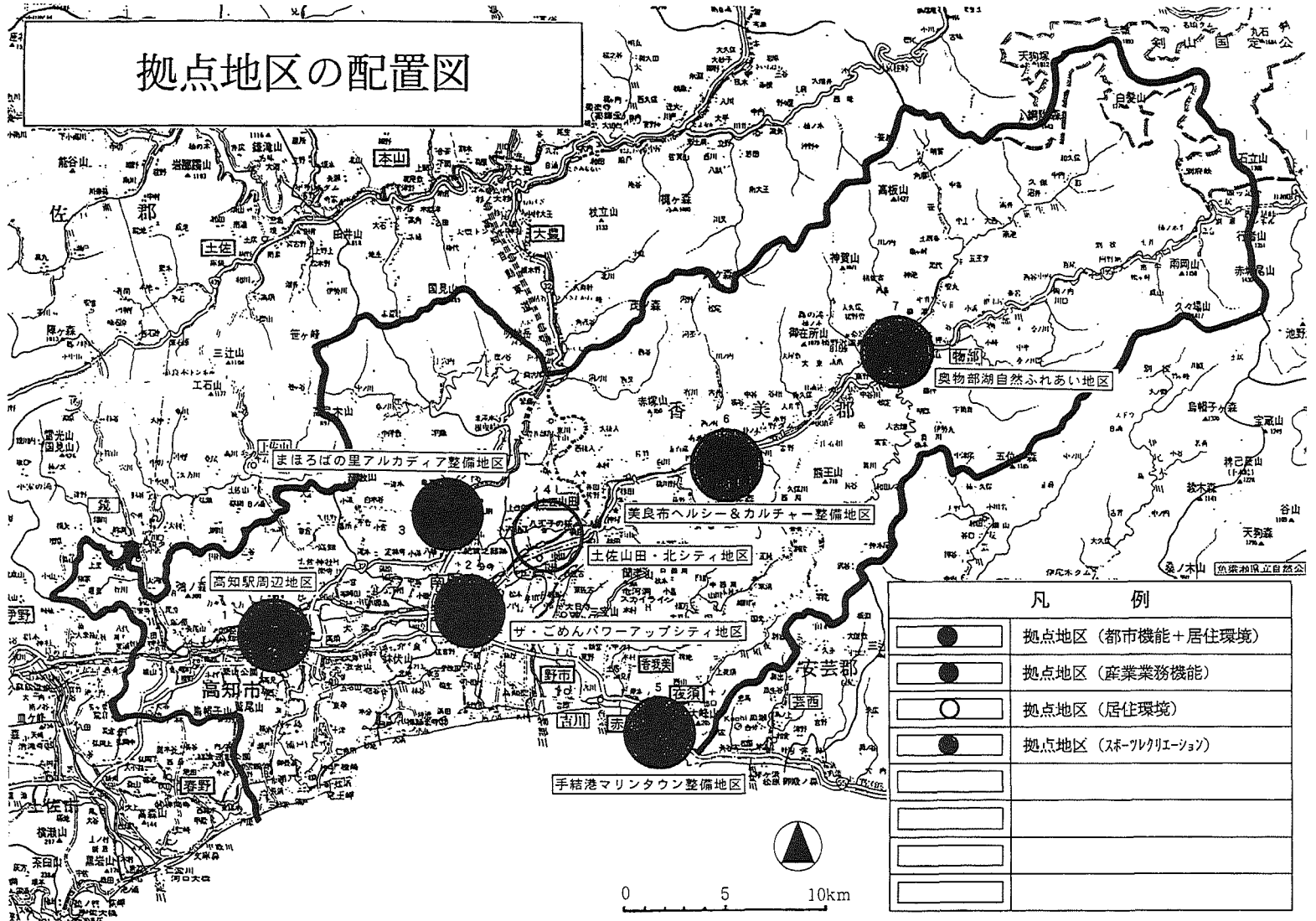
地方拠点都市地域の開発整備の中心となる拠点地区については、都市機能の集積又は居住環境の整備を図るための事業を重点的に実施すべき地区として、土地利用の状況、事業実施のために利用可能な用地の存在、道路等周辺の公共施設の整備の状況、既存施設の集積の状況、地域の一体的な整備を進めるうえでの諸機能の適正な配置や有機的な連携等を総合的に勘案して、七つの拠点地区を設定して整備を進めている。

① 高知駅周辺地区（高知市）三五 ha

「南北交通の円滑化と新たな都市拠点の形成」

当地区では、JR線路により阻害されている南北交通の円滑化による市街地の一体的な発展と駅周辺地区での高次な都市機能の整備や良好な住環境の整備など、

拠点地区の配置図



凡 例	
	拠点地区 (都市機能+居住環境)
	拠点地区 (産業業務機能)
	拠点地区 (居住環境)
	拠点地区 (スポーツレクリエーション)

新たな都市拠点の形成を図る。また、交通ターミナル機能の強化と都市内道路の整備を進め、都市交通ネットワークの整備を図る。

- ② ザ・ごめんパワーアップシティ地区
(南国市) 八二ha

「第二の中心都市の核としての魅力有る生活空間の整備」

当地区では、南国市の中心市街地である後免地区で既成市街地の再整備により、都市機能が充実した中心市街地の形成とゆとりある都市型住宅地への脱皮を図るとともに、教養文化施設、スポーツレクリエーション施設を整備するなど魅力ある生活空間の整備を図る。

- ③ まほろばの里アルカディア整備地区
(業務拠点地区)(南国市) 二二六ha

「産業業務施設の集積」

当地区では、四国横断自動車道南国IC周辺に位置している高い交通拠点性と豊かな自然環境を生かし、当拠点都市地域への産業業務施設の集積の拠点となる業務拠点地区を整備することにより、東京等の産業業務機能が過度に集中している地域からの産業業務機能の集積を促進し、多様で質の高い魅力ある就業の場を

確保する。

- ④ 土佐山田・北シティ地区(土佐山田町) 六〇ha

「水を生かした快適な生活拠点の整備」

JR土佐山田駅の北側に位置する当地区では、町内で大規模工業団地やハイテク工業団地の開発等新たな就業機会の創出のための取り組みが進められていること等を背景として、歴史と水と緑を生かした快適な生活拠点の整備を図る。

- ⑤ 手結港マリン・タウン整備地区(夜須町) 三五ha

「海洋型レクリエーションゾーン等の整備」

当地区では、マリーナ、歴史港湾、人海水浴場、レストラン、宿泊施設、フラーワーセンターの整備等手結港マリン・タウンプロジェクトの推進により、海洋と背後陸域との一体的な活用による海洋型レクリエーション・ゾーンの整備を図る。

- ⑥ 美良布ヘルシー・カルチャー整備地区
(香北町) 二二ha

「農山村型レクリエーションゾーン等の整備」

当地区では、健康指向を背景として、

緑豊かな農山村の自然環境を生かし、ヘルスパークやため池公園を整備するなど、既存の健康保養施設と一体となった健康をテーマとする農山村型レクリエーションゾーンを整備するとともに、併せて、文化施設や住宅等定住環境を整備する。

- ⑦ 奥物部湖自然ふれあい地区(物部村) 八五ha

「山岳型レクリエーションゾーン等の整備」

当地区では、フィッシングセンターやウエーブスキー発着場等の整備により、ダム湖に対する親水性を高め都市と山村のふれあいを深める場を創出するなど、奥物部湖周辺の豊かな自然を生かした山岳型レクリエーションゾーンを整備するとともに、住宅等の定住基盤の整備を図る。

五 地域道路網の問題点と課題

1 地域道路網の問題点

- (1) 道路網形状の問題点

高知市の道路網の形状は、市街地の南北の山地に阻まれ、また、都心の近くまで浦戸湾が迫っている等の地形的制約により、東西方

向に幹線が走り、これらの路線が都心部に集中している。地方部では、山地が障害となり、南北方向の幹線道路が未整備である。

(2) 交通流動の問題点

① 高知市及び南国市は、社会・経済活動の中核の役割を果たし、ここに集中する交通は多い。市街地流入部の幹線道路はほとんどの区間で混雑度一・五以上となっている。

② 都心部のピーク時の旅行速度は二〇km/h未満となっており、中心部では一〇km/h以下の箇所もある。都市部での走行性は大幅に悪化している。

③ 地域内における交通流動は、高知市と南国市間の流動が最も多く約三万台/日である。また、当該地区間の混雑度は、国道一九五号の南国市市街地から高知市との市境界付近にかけての区間において一・五以上となっており、容量を大きく超えている。

④ 幹線が市街中心部を東西方向に縦貫し、環状道路が無いことから、都市を通過する交通の市街中心部に流入することとなり、中心部の混雑をさらに拡大している。

⑤ 市街に発着する交通では、環状道路が未整備なため、中心部を縦貫する幹線が

利用され、中心部の混雑を激しくしている。

⑥ 幹線道路が中心部を縦貫しているが、都市部では地域の幹線としての機能も高く、沿道の都市施設も多いため、発着交通・通過交通などの広域間交通と都市内交通が交錯している。広域間幹線の都市通過区間では幹線機能は大いに制約されている。

⑦ 国道五五号、夜須町手結地区の約一・一kmの区間がボトルネックになり、慢性的な交通混雑箇所となっており、地域間の連携にも障害の一つとなっている。

⑧ 高知市において、駐車場が絶対的に不足しており、交通環境の悪化から都市機能が低下している。

2 地方拠点都市と道路網の問題点

― 各拠点地区の現況道路網の問題点 ―

(1) 高知駅周辺地区

① 高規格幹線道路からのアクセス性が弱い

② 南北方向の道路網が希薄である

③ 都市内の環状機能を担う道路が未整備

④ 駐車場が絶対的に不足しており、交通環境の悪化から都市機能が低下している

(2) ザ・ごめんパワーアップ地区

① 高規格幹線道路からのアクセス性が弱い

② 第二の中心都市として十分な機能を發揮させるため、高知駅周辺地区との連結性を強化する必要があるが、現況における当該地区間の交通流動は、約三万台/日と多く、道路の容量不足から混雑度は一・五以上と激しくなっている。

(3) まほろばの里アルカディア整備地区

① 高知空港及び高知新港への連絡性が弱い

② 都市機能及び居住環境機能を有する「ザ・ごめんパワーアップ地区」及び「土佐山田北シティ地区」との連絡性が弱い

(4) その他レクリエーションゾーン

① 高規格幹線道路や空港からのアクセス性が弱い

② 都心部とのアクセス性が弱い

③ 各レクリエーションゾーン間を周遊する主要な幹線が未整備である

六 道路網整備計画

1 道路交通現況からみた道路網の整備方針

(1) 幹線道路網の形成

- ① 高速交通体系の整備を促進する。
- 高規格幹線道路と高知市街、南国市街、高知空港、高知新港等の交通拠点及び、対象地域間の高速連絡性を強化する。

(2) 道路網及び需要量に対応した道路の整備

- ① 環状道路網を形成する。
- 混雑が非常に高い都市部において、環状道路を形成することにより、都市部の通過交通を排除し、交通流入の分散導入を図り都市交通を整える。

② 地域間の連絡性を強化する。

社会・経済活動の中核の役割を果たす、高知市と南国市間の連絡性を強化するとともに、各拠点を結ぶ幹線の整備を図り、拠点都市地域内の生活環境の向上を図る。

③ 地域と交通拠点の連絡性を強化する。

交通拠点（高知空港、高知新港等）と地域との連絡性を強化し、産業の活性化等を支援する。

- ④ 浦戸湾を跨ぐ、高知市街南側の東西方向の幹線道路を整備する。

高知市街の南側には浦戸湾が迫り、東西方向の道路網がボトルネックとなっている。当該区間について、広域環状線の整備を促進することにより、高知市への一極集中を緩和することができ、高知東部自動車道と接続して、東西方向の交通軸としての機能を果たす。

の機能が發揮できるように、連絡を強化する道路網を構築する。

- ③ 高知空港、高知新港等へのアクセスを強化する。
- 都市拠点、産業業務拠点の機能を十分に發揮させるため、高知空港、高知新港等へのアクセスを強化する。
- ④ 都市では、都市における交通機能を十分に發揮させるために環状線を整備する。
- 都市拠点では、都市内の交通のうち通過交通等を円滑に捌き、都市における交通機能を十分に發揮させるために環状線を整備する。都市機能と住環境を備えた拠点では、騒音等の交通環境面にも配慮する必要がある。
- ⑤ スポーツレクリエーション拠点を支援する道路網はゾーン別に以下の整備方針とする。

2 地方拠点都市地域を支援する道路網の整備方針

(1) 地方拠点都市地域を支援する道路網

- ① 拠点を連絡する道路網を強化する。
- 都市機能拠点を中心に、各拠点の機能が十分に發揮できるように、必要に応じて拠点間の連絡を強化する道路網を構築する。
- ② 高規格幹線道路へのアクセスを強化する。

都市拠点、産業業務拠点、居住環境拠点を支援する道路網として、高規格幹線道路へのアクセスを強化する。また、本四連絡道路神戸・鳴門ルートへ連絡する幹線道路を整備する。拠点間については、通勤時間の短縮等の間接効果による拠点

都市均衡型レクリエーションゾーンは、都市拠点で住む人々が、日帰りで手軽にスポーツレクリエーションができるように、都市拠点との連絡を強化する道路網を整備する。

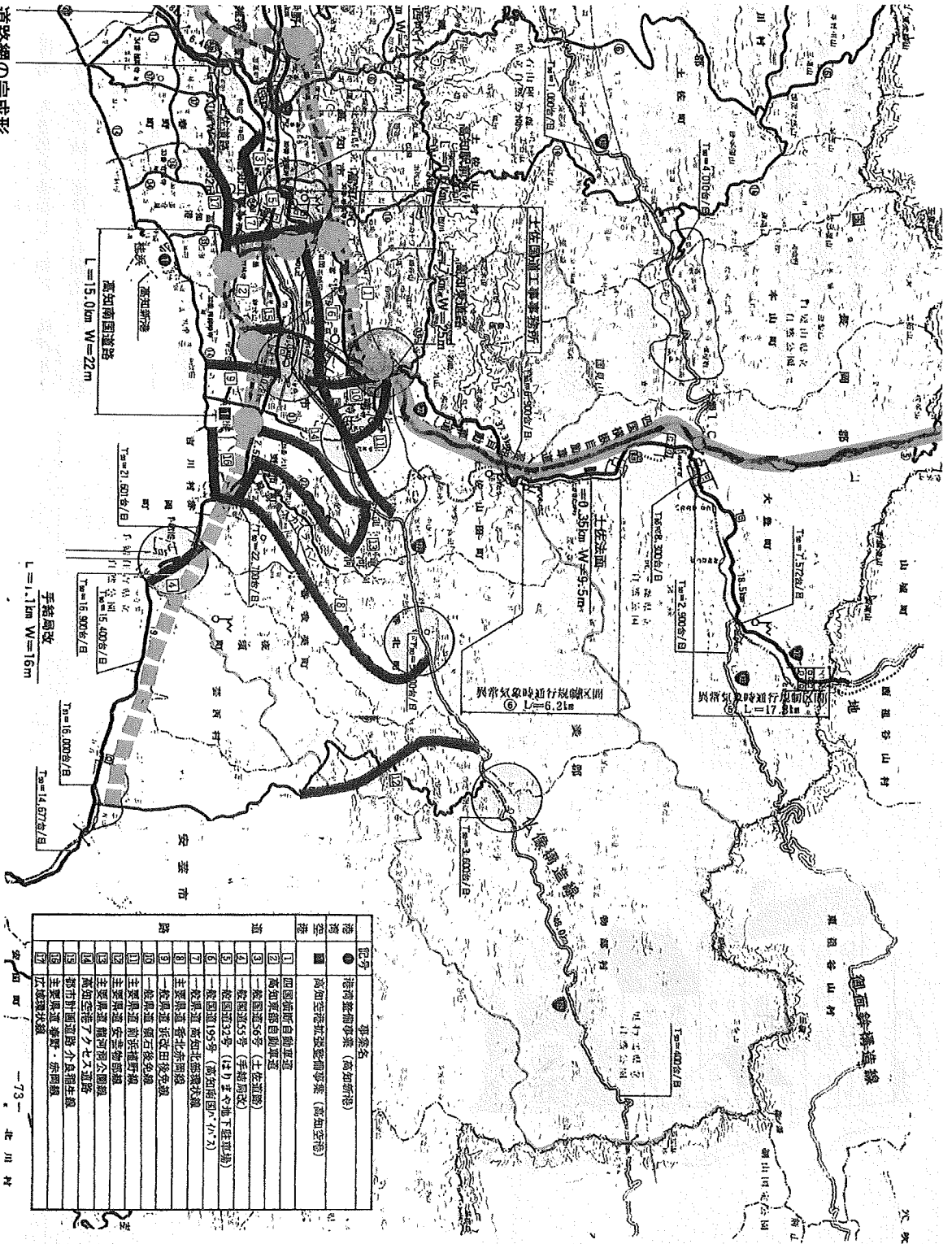
・臨海洋型レクリエーションゾーンと山岳型レクリエーションゾーンを連絡させ、

地域内の観光施設である龍河洞を經由し

表2 道路網の完成形の設定表

番号	路線名	地域社会に対する整備効果	都市拠点都市に対する支援効果
1	四国横断自動車道	高速交通体系の未整備な高知県の交通軸として、整備を促進する。	各拠点の機能を発揮させるため、高速交通体系の未整備な高知県の交通軸として、整備を促進する。
2	高知東部自動車道	四国横断自動車道と連携し、高速交通体系の未整備な高知県の交通軸として、整備を促進する。高知市と高知空港、高知新港との連絡性を向上させる。	高知駅周辺地区を中心に各拠点との高速連絡性を充実させる。高知市、南国市を中心に高知空港との連絡を強化する。
3	一般国道56号(土佐道路)	環状道路の未整備な高知市の環状道路を構築する。	高知駅前拠点地区の交通機能の強化を図る。
4	一般国道55号(手結局改)	国道55号、夜須町手結地区の約1.1km区間がボトルネックになり、慢性的な交通混雑を来とし、地域間の連携を大きく阻害している。これの解消を図り地域の一体的な発展に資する。	手結港マリン・タウン整備地区内の幹線道路としての機能を充実させる。
5	一般国道32号(はりまや地下駐車場)	駐車場の絶対的な不足により、交通環境の悪化している高知市の都市機能の充実強化に資する。	高知駅周辺地区の機能を十分に発揮させるため整備を図る。
6	一般国道195号(高知南国バイパス)	当区間の現道の交通状況は、混雑度が1.5を越え日常の商業活動等に大きな支障を来たしており、バイパスを建設し、現道の交通緩和を図る。	都市機能を有する高知駅周辺地区とザ・ごめんパワーアップシティ地区との連絡を強化する。土佐山田町に計画されている大規模工業団地と高知市や高知新港、物流拠点等とのアクセスを強化する。
7	一般県道高知市北環状線	高知市街部から四国横断自動車道の高知ICへのメインアクセスとして整備を促進する。	高知駅周辺地区から四国横断自動車道の高知ICへのメインアクセスとして整備を促進する。
8	主要県道香北赤岡線		手結港マリン・タウン整備地区と美良布ヘルシーゾーン、奥物部湖自然ふれあい地区等を広域的に連携する幹線として整備を促進する。
9	一般県道浜改田後免線	南国市と高知空港及び高知新港との連絡性を向上する。	四国横断自動車道の南国ICと拠点地区のザ・ごめんパワーアップシティ地区、浜改田物流拠点、高知新港等を結ぶ幹線として整備を促進する。
10	一般県道領石後免線	南国市と四国横断自動車道の南国ICとの連絡を強化する。	一般県道浜改田後免線と接続して、四国横断自動車道の南国ICと拠点地区のザ・ごめんパワーアップ地区浜改田物流拠点、高知新港等を結ぶ幹線として整備を促進する。
11	主要県道前浜植野線	四国横断自動車道の南国ICと土佐山田町との連絡を強化する。	四国横断自動車道の南国ICと拠点地区の土佐山田・北シティ、美良布ヘルシーゾーン、奥物部湖自然ふれあい地区、土佐山田町に計画している大規模工業団地等を結ぶ幹線として、整備を促進する。
12	主要県道安芸物部線	山間部に位置する物部村、香我美町、夜須町において南北方向の幹線道路網を強化する。	拠点地域の東北部での3市町村(物部村、香我美町、夜須町)を連絡する幹線であり、沿道地域と高次元都市機能の集積する拠点地区等を広域的に連携する幹線として、整備を促進し拠点都市地域の一体的発展に資する。
13	主要県道龍河洞公園線	観光施設である龍河洞と高知空港との連絡を強化する。	沿道の工業団地開発事業や総合公園整備事業などプロジェクトを支援し、物部川左岸地域開発の幹線として整備を促進する。
14	高知空港アクセス道路	土佐山田町と高知空港の連絡を強化する。	高知空港と拠点地区の土佐山田・北シティ地区、美良布ヘルシーゾーン奥物部湖自然ふれあい地区、土佐山田町に計画している大規模工業団地等を結ぶ最短の幹線として、現在の南国市道と土佐山田町道を、平成5年度に予定されている道路網の再編成時に県道に認定し整備を促進する。
15	都市計画道路介良稲生線	南国市市街地と高知東部自動車道との連絡を強化する。	当路線は、高知東部自動車道の高知東IC(仮称)に国道32号等からのアクセス道路として都市計画決定されており、拠点都市地域の広域的連携強化のため、平成5年度に予定されている道路網の再編成時に県道に認定し整備を促進する。
16	主要県道春野赤岡線		高知新港、高知空港等と拠点都市地域の東部町村(吉川町、赤岡町、香我美町、夜須町)を広域的に連絡する幹線として整備を促進する。
17	広域環状線	南北方向の希薄な高知市の広域環状道路として、整備を促進する。特に、浦戸湾をまたぐ当区間については、高知市中心部への一極集中を緩和する。	高知東部自動車道と接続して、拠点都市地域の交通軸として整備を促進する。

道路網の完成形



記号	事業名
●	港湾整備事業 (高知空港)
■	高知空港拡張整備事業 (高知空港)
①	四國新幹線自動車道
②	高知環状自動車道
③	一般国道56号 (土佐環状)
④	一般国道55号 (手続局改)
⑤	一般国道32号 (土佐) 主要支線 (土佐環状)
⑥	一般国道195号 (高知南西)
⑦	一般国道 高知北赤西線
⑧	主要県道 高知北赤西線
⑨	一般県道 高知北赤西線
⑩	一般県道 高知北赤西線
⑪	主要県道 高知北赤西線
⑫	主要県道 高知北赤西線
⑬	主要県道 高知北赤西線
⑭	主要県道 高知北赤西線
⑮	主要県道 高知北赤西線
⑯	主要県道 高知北赤西線
⑰	主要県道 高知北赤西線
⑱	主要県道 高知北赤西線
⑲	主要県道 高知北赤西線
⑳	主要県道 高知北赤西線
㉑	主要県道 高知北赤西線
㉒	主要県道 高知北赤西線
㉓	主要県道 高知北赤西線
㉔	主要県道 高知北赤西線
㉕	主要県道 高知北赤西線
㉖	主要県道 高知北赤西線
㉗	主要県道 高知北赤西線
㉘	主要県道 高知北赤西線
㉙	主要県道 高知北赤西線
㉚	主要県道 高知北赤西線
㉛	主要県道 高知北赤西線
㉜	主要県道 高知北赤西線
㉝	主要県道 高知北赤西線
㉞	主要県道 高知北赤西線
㉟	主要県道 高知北赤西線
㊱	主要県道 高知北赤西線
㊲	主要県道 高知北赤西線
㊳	主要県道 高知北赤西線
㊴	主要県道 高知北赤西線
㊵	主要県道 高知北赤西線
㊶	主要県道 高知北赤西線
㊷	主要県道 高知北赤西線
㊸	主要県道 高知北赤西線
㊹	主要県道 高知北赤西線
㊺	主要県道 高知北赤西線
㊻	主要県道 高知北赤西線
㊼	主要県道 高知北赤西線
㊽	主要県道 高知北赤西線
㊾	主要県道 高知北赤西線
㊿	主要県道 高知北赤西線

た、観光周遊道路網を形成する。また、国道一九五号と連結し、神戸・鳴門ルート等への広域に連携する観光ルートを形成する。

・ 県外の観光客等に対して、空港、高規格幹線道路や主要幹線道路への連絡を強化する。

3 道路網の完成形の設定

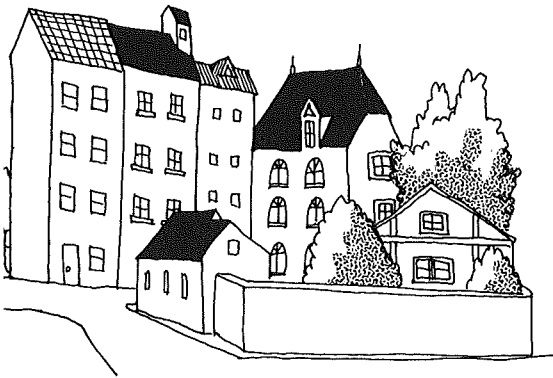
これまでの、検討結果から「なんごく・こうち地方拠点都市地域」を支援する道路網の完成形を設定し、「地域社会に対する整備効果」と「地方拠点都市地域に対する支援効果」を路線ごとに整理し表2に示す。

七 おわりに

以上、整備基本計画の概要とこれを支援する道路整備計画について述べてきたところである。

今回の「なんごく・こうち地方拠点都市地域」の指定を県勢浮揚の好機ととらえ、県勢を牽引し、二一世紀に対応できる魅力ある地域づくりを進めたいと思っている。

そのためにも、地域住民の日常生活をはじめ、関連諸事業を支援する道路の整備を、国をはじめ関係機関の指導、協力を仰ぎながら積極的に進めていく所存である。



宮崎県「宮崎・日南海岸リゾート構想」

宮崎県土木部道路建設課長 菅原 信二

はじめに

宮崎は、冬でも雪を見ない温暖で快適な気候に恵まれリゾートの原点といわれる「太陽」がさんさんと輝く素晴らしい自然環境の中にある。

「宮崎・日南海岸リゾート構想」は、この「太陽」をシンボルとして、黒潮洗うダイナミックな日南海岸線や、豊かな森林空間を活かした構想として策定し、昭和六三年七月、国の第一次承認を受けたところである。

本構想は、新しい時代の要求に対応しうる「リゾート宮崎」を創造し、エネルギー豊富な太陽と雄大な海岸を求めて、あらゆる世代、階層の人々がゆつくりと滞在し、充実した余

宮崎・日南海岸リゾート構想対象地域

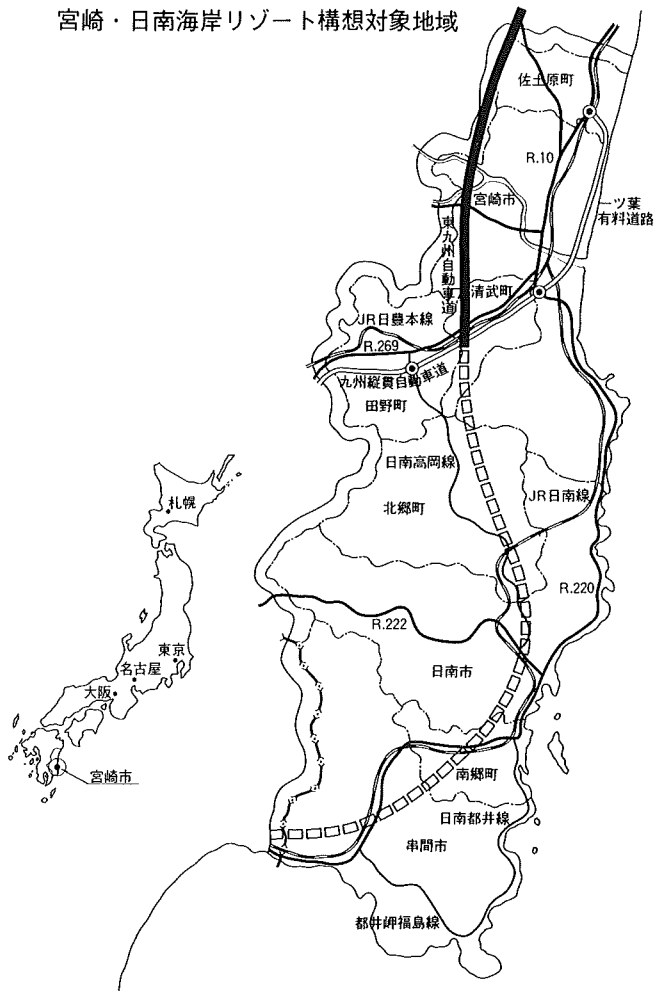


図 1

暇生活を楽しむことができるリゾート都市「宮崎太陽海岸都市」の創出をめざし、対象地域に六つの重点整備地区を設置し、地元市町と連携しながら、民間活力の活用を基本として、それぞれの地域特性を活かした個性あるリゾート地域づくりをすすめるものである。

特に、重点整備地区のうち、国際海浜コンベンションリゾート地区において、一ッ葉リゾート開発を行政民間一体となつて積極的に取り組んでいるところである。

一ッ葉リゾートはシーガイアと呼ばれ、宮崎市東部、一ッ葉海岸において南北約10km、総面積約700haで開発が進められている。

平成五年七月三〇日には、長さ三〇〇m、幅一〇〇m、最高高さ三八mの規模をもつオーシャンドームを中心にI期施設がオープンし、県内外から多くの方々に利用していた。更に平成六年一〇月三十一日には、ホテルオーシャン45、ワールドコンベンションセンターサミットを中心として、II期オープンを目指して、鋭意民間施設の整備が進められている。

このように、一ッ葉リゾートが、国際的なリゾート地域の形成を図るよう計画されるなか宮崎県としてもリゾート関連公共基盤の整備を一体的に進めていくところである。

全体計画及び基本ゾーニング

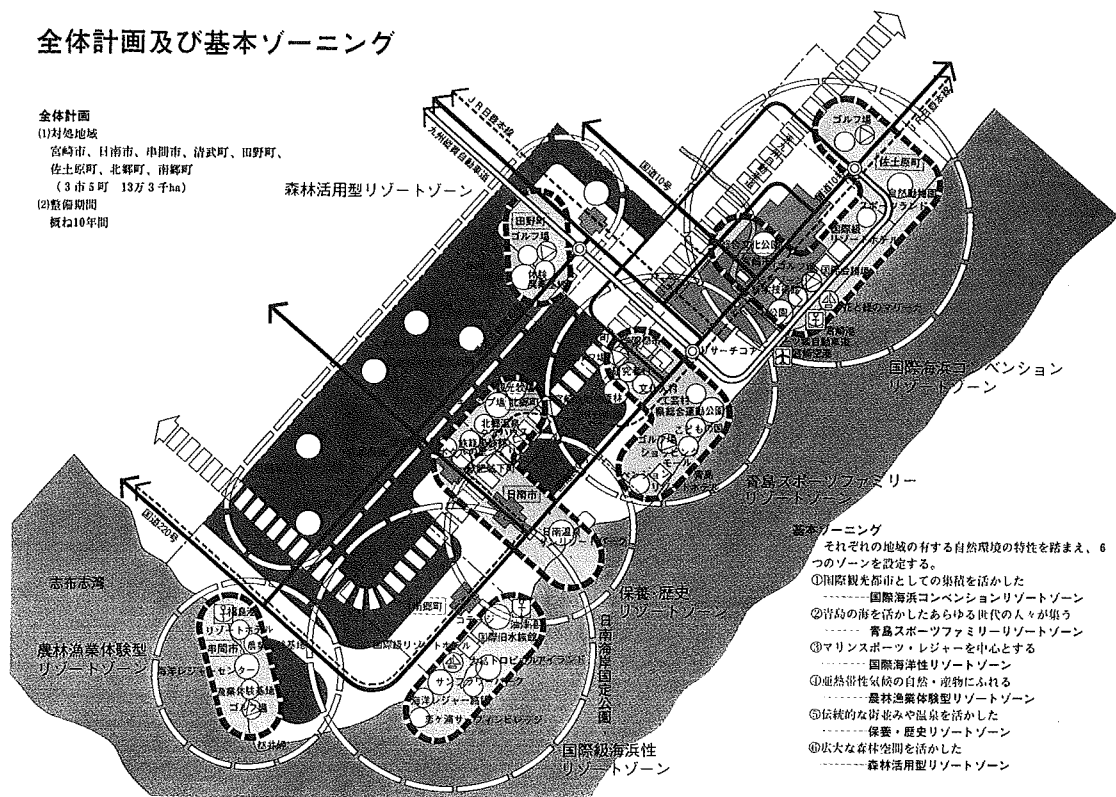


図 2

本文では、一ッ葉リゾートを中心として、「宮崎・日南海岸リゾート構想」を支援する道路整備について、述べることにする。

二 「宮崎・日南海岸リゾート構想」関連の道路網計画

六つの重点整備地区を連絡する幹線道路としては、まず東西方向に九州縦貫自動車宮崎線が整備されており、宮崎インターから国道

二二〇号、一ッ葉有料道路と連結して、宮崎市中心部広域交通拠点である宮崎港・宮崎空港とアクセスしている。

なお、九州縦貫自動車道においては、唯一未供用となっている人吉～えびの間について整備が進められている。

南北方向には国幹道として、東九州自動車道が位置付けされ延岡～西都間が基本計画区間西都～清武間が整備計画区間、清武～日南

間が基本計画区間となっており、特に、西都～清武間については平成五年度中での着工が期待されている。現在補助事業で西都インターから宮崎市内方向へのアクセス道、国道二一九号春田バイパスが規格の高い道路として整備が進められている。

また、直轄道路として国道二二〇号が海岸線を南北に連絡し、青島バイパス、日南青島局改として、整備が進められている。九州縦貫自動車道宮崎線田野インターにおいては、

県道日南高岡線が平成四年度全線開通し、北郷町、日南市方面と連絡している。

次に、一ッ葉リゾートを支援する宮崎都市圏における道路網として交通混雑を解消し、円滑な交通の確保を図るため、宮崎外環状線、内環状線の整備を進め、国道一〇号、国道二二〇号、国道二六九号、県道宮崎高鍋線、南俣宮崎線等の放射状道路の整備が進められている。

三 「宮崎・日南海岸リゾート構想」関連の道路整備

「宮崎・日南海岸リゾート構想」を支援する道路としては、表1に掲げる箇所を中心として整備が進められている。

これらの整備箇所のうち、主要地方道日南

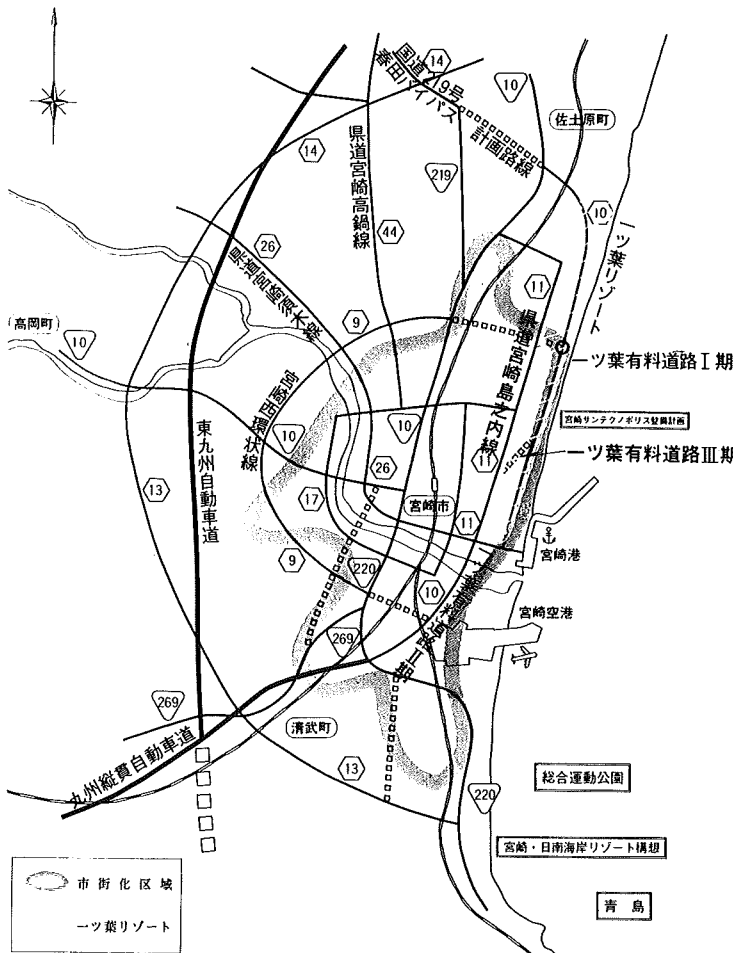


図3

表1

事業箇所	事業主体	事業位置	事業概要	事業実施 予定期間
国道10号 宮崎北バイパス	建設省	宮崎市新名爪～江平	L=6.1km W=25	S.46～
国道10号 宮崎西バイパス	〃	宮崎市出来床～宮崎市富吉	L=5.3km W=25	S.49～
国道10号 佐土原バイパス	〃	佐土原町大淵～下那珂	L=5.56km W=25	S.49～S.62
国道220号 青島バイパス	〃	宮崎市加江田～折生迫	L=5.2km W=25	S.62～
国道220号 青島～日南局改	〃	宮崎市折生迫～日南市風田	L=22.18km W=12～13	S.47～
国道222号 牛之峠道路	〃	日南市酒谷～都城市東町	L=20.6km W=8～16	S.42～
国道219号 春田バイパス	県	佐土原町	L=5.3km W=25	H.5～
国道269号 梅谷バイパス	〃	田野町七野～梅谷	L=4.0km W=14	S.63～
県道日南高岡線 (大戸野, 倉谷工区)	〃	田野町～北郷町	L=8.5km W=8.0	S.56～
県道宮崎西環状線 (柏田工区)	〃	宮崎市柏田	L=1.3km W=25	H.5～
県道宮崎西環状線 (浮田工区)	〃	宮崎市浮田	L=1.1km W=25	H.2～
県道宮崎島之内線	〃	宮崎市新別府～島之内	L=2.1km W=30	H.3～
一ツ葉有料道路	道路公社	宮崎市塩路		S.46～S.56

1 主要地方道日南高岡線
(1) 事業の概要
主要地方道日南高岡線は、日南市戸高の国道二二二号を起点とし、北郷町、田野町を経

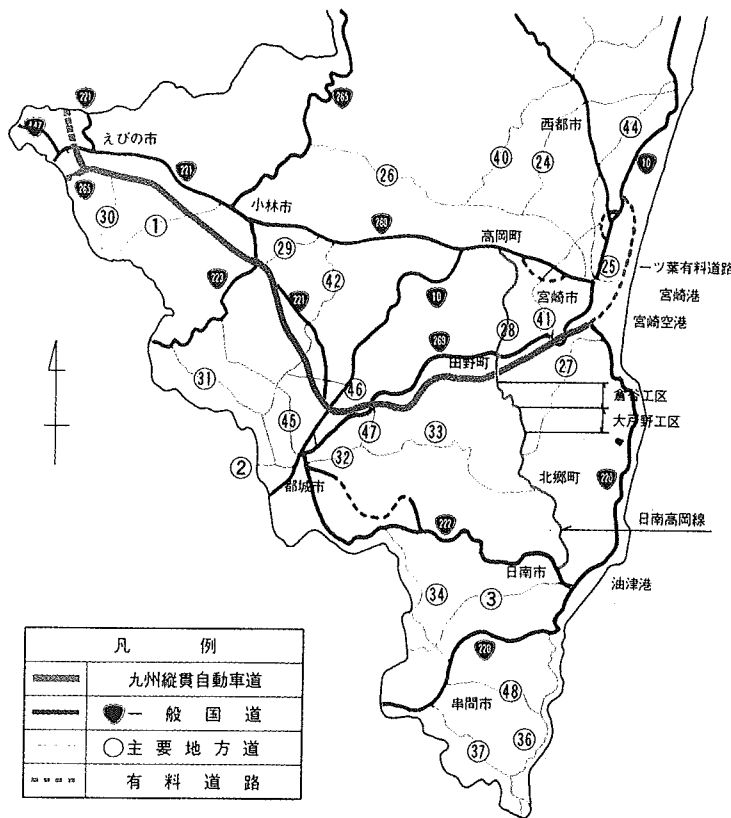
て高岡町の一般県道赤谷橋山線(旧国道一〇号)に至る総延長五三・三kmの幹線道路で、宮崎・日南海岸リゾート地域の骨格を形成する国道二二〇号を補完する道路として、また日南方面から九州縦貫自動車道へのアクセス道路としても重要な路線である。当路線のうち、北郷町・田野町間は山間部

となっており、幅員が狭く、つづら折りの道が連続しているため、交通に多大な支障をきたしており、異常気象時、国道二二〇号が交通止となった場合、宮崎市と日南市を連結する代替路線として早急な整備が望まれていた。そこで、昭和五十六年度より道路改良事業に着手、当区間は各所で地滑り地帯を形成しているため、工事は難航し、平成三年度までに北郷町側の大戸野工区が完成し、平成四年度



写真1

位置図



には田野町側の倉谷工区、そのうちの最終工区として蒼雲橋が完成し、全線供用開始したところである。

(イ) 大戸野工区(北郷町大戸野)

事業年度 昭五六〇平三
 全体延長 四、〇〇〇m
 道路幅員 六・〇m(八・〇m)

(ハ)

田野蒼雲橋
 全体事業費 約二九・七億円

(ロ) 倉谷工区(田野町倉谷)

全体事業費 約二九・七億円
 事業年度 昭五六〇平三
 全体延長 四、〇〇〇m
 道路幅員 六・〇m(八・〇m)

主要地方道,日南高岡線 大戸野工区・倉谷工区概要図

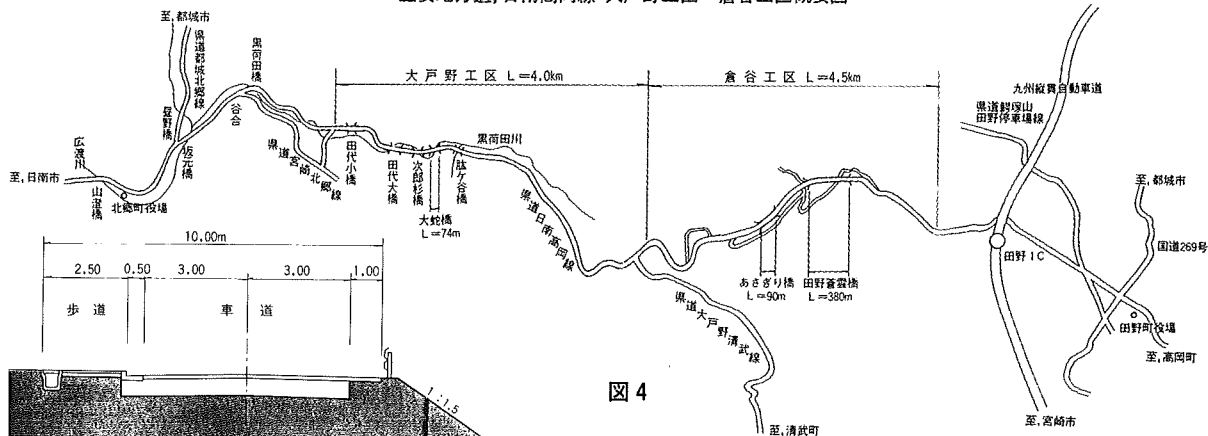


図 4

図 5 標準断面図

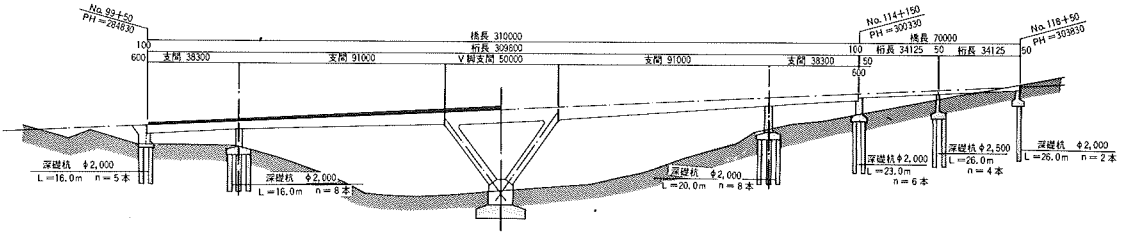


図6 全体一般図

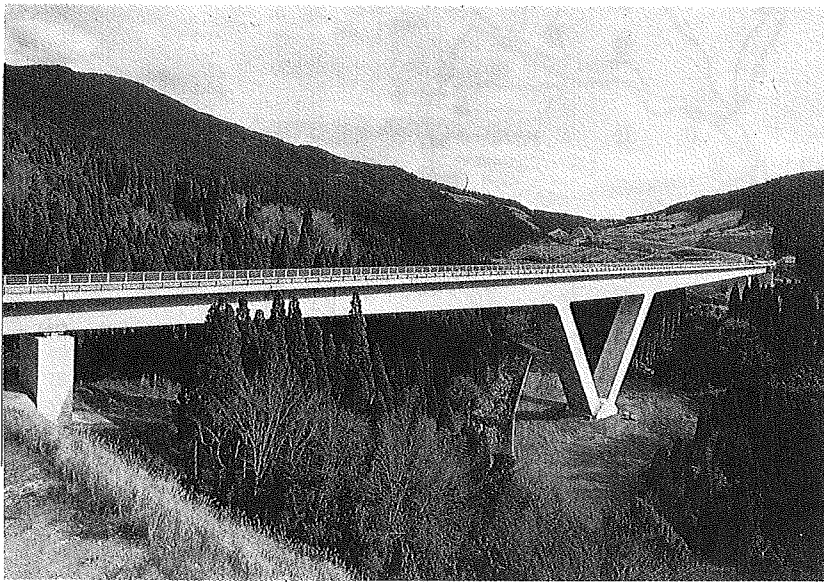


写真2 田野蒼雲橋

本橋は、倉谷工区に橋梁整備事業で昭和六三年度から平成四年度にかけて架設した、橋長三一〇mの五径間連続PCV脚ラーメン橋（その後、二径間七〇m継足）である。このような、大規模なV脚構造を有する橋梁は、同形式としては、

常磐自動車道十王橋などの実績があるが、V脚の規模としては本橋が日本で最大のものとなっている。

橋梁延長 L11380m
 幅員 六・〇m(九・七五m)
 工期 昭六三～平四
 総事業費 二二億七千万円

(2) 事業の効果

主要地方道日南高岡線の全線開通により、開通後の宮崎～日南間の所要時間は、宮崎自動車道を併用して車で約一時間、整備を開始した昭和五六年当時より約二〇分短縮した。

日南海岸の国道二二〇号に比べてさほど時間的には大きな差はないが、同国道がたびたび悩まされてきたがけ崩れや大雨に強く、渋滞もなく、宮崎自動車道に直結している便利さもあって、通行車両は飛躍的に伸びている状況にある。

2 主要地方道宮崎島之内線

(1) 対象路線の概要

宮崎島之内線は全延長約一一・〇kmの路線であり、北方向から順次整備が完了し現在、全延長の約四割に当たる約四・〇km程度が整備済となっている。

なお、路線位置は、図7に示すとおり、国

道一〇号と一ツ葉有料道路との中間に位置し、南北方向の流動を支える路線となっている。

(2) 対象路線の位置づけ

① 対象路線の利用交通特性・

対象路線は大型車の混入率が低く、ピーク率が高いため、概ね通勤交通が多い路線といえる。また、交通混雑は著しい（混雑度が高く、ピーク時旅行速度は低い）ものの、この原因は並行する一〇号の交通混雑からのがれる迂回交通によるものと考えられる。

② 周辺の開発計画、交通プロジェクト

対象路線沿線には宮崎日南海岸リゾート構想の拠点施設であるシーガイアが整備中であり、今後、ますます規模の拡大が計画されている。

③ 対象路線の果たすべき役割

（交通処理に果たすべき役割）
現状では、国道一〇号利用交通の迂回路的な機能を果たしているものの、国道



③

整備・販売すべからざるを懸念。第一段階として、長年蓄積してきたノウハウを継承して、今年八月に同町で「新鉄肥街道」をスタートさせた。同町大戸野に今年四月に完成した和牛牧場を、出店ラッシュは当分続くと見られる。

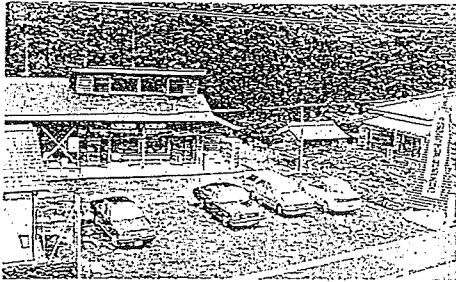
北郷町大戸野の国道一〇号沿線沿いで高品質販売所を整備する山梨県人サークルの土佐エキサイト。同町大戸野の国道一〇号沿線沿いで高品質販売所を整備する山梨県人サークルの土佐エキサイト。同町大戸野の国道一〇号沿線沿いで高品質販売所を整備する山梨県人サークルの土佐エキサイト。

沿線に出店相次ぐ

観光牧場の整備も計画

売り場回りの研究。同町大戸野の国道一〇号沿線沿いで高品質販売所を整備する山梨県人サークルの土佐エキサイト。同町大戸野の国道一〇号沿線沿いで高品質販売所を整備する山梨県人サークルの土佐エキサイト。

道のサラーマンがいます。同町大戸野の国道一〇号沿線沿いで高品質販売所を整備する山梨県人サークルの土佐エキサイト。



連日多くのドライバーでにぎわっている大戸野地区の特産品販売所

表 2 宮崎島之内線の利用交通特性

センサ地点 No.	12時間交通量	大型車混入率	12時間混雑度	ピーク時旅行速度	ピーク率
678	7,926	6.7	2.12	12.0	10.7
679	10,302	13.0	3.37	28.5	11.2
680	9,717	7.5	1.08	28.9	11.7

(H2年道路交通センサ結果)

一〇号の整備（北バイパス等）や、一ツ葉有料道路の整備（一ツ葉Ⅲ期）が完了すれば、その路線位置からみて、宮崎市北部と中心部を流動する内々交通を処理する路線として機能するものと考えられる。

また、計画路線は外環状道路や内環状道路と連携していることから、環状道路による分散交通を市中心部へと導く路線として機能するものと考えられる。

（地域活性化に果たすべき役割）
計画路線は、シーガイアの沿線に位置していることから、シーガイアへのアクセス道路として、また、リゾート構想を

表3 一ツ葉有料道路の利用交通特性

センサス地点 No.	12時間交通量	大型車混入率	12時間混雑度	ピーク率旅行速	休日比
676 I期区間	5,611	11.7	0.25	11.5	0.99
712 II期区間	6,804	14.5	0.99	12.7	0.77

(H2年道路交通センサス結果)

対象路線沿線には、宮崎空港、宮崎港の主要交通拠点、並びにシーガイア等のリゾート拠点が分布し、産業、観光の中心となっている。

③ 対象路線の果たすべき役割
(交通処理に果たすべき役割)

一ツ葉Ⅲ期区間の供用は、Ⅰ期、Ⅱ期区間が連続して整備されるばかりでなく、九州縦貫自動車道と一体的に連絡されるため、南北方面の通過交通の処理には大きな効果をはたすものと期待される。

また、現在追加インターの建設を行っており、外環状道路との連携を図り、域外からの発着交通の分散化に大きな効果

を与えるものと考えられ、更に、リゾート地へのアクセスが飛躍的に増大するものと期待されている。

(地域活性化に果たすべき役割)

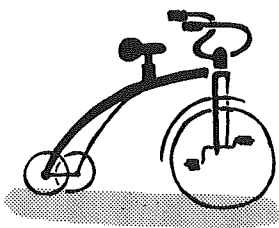
対象路線は、産業や観光道路としての性格も強く、しかも、産業や観光の拠点施設(宮崎空港、宮崎港、シーガイア)と九州縦貫自動車道や佐土原BP等の広域幹線道路とを連絡する路線となるため、県北地域や県外方向との人及び物の流動に果たす役割は大きいと考えられる。その結果、宮崎市の地域活性化には大きな効果を与えるものと期待される。

四 おわりに

「宮崎・日南海岸リゾート構想」は、二一世紀に向けて「住みよいふるさと宮崎づくり」を築くため、「たくましい地域産業づくり」「魅力あるふるさと圏づくり」「生きがいのある長寿社会づくり」の三つの柱に沿って施策を展開するうえで、最も重要な主要プロジェクトである。

また、本構想は、第三次産業だけでなく、農林水産業まで含む幅広い総合的な産業で構成される。このため、リゾート形成に伴う経済波及効果は、各種産業に及ぶことになり、

全県的な波及効果も期待されている。その意味からも、道路の果たす役割も大きく、今後、なお一層行政民間一体となって道路整備に取り組んで行く所存である。



不当利得等請求事件判決の概要

首都高速道路公団総務部総務課長補佐 腰越 孝男

本件訴訟は、首都高速道路通行料金、割増金等を強制徴収できるとする道路整備特別措置法（以下「整備法」という。）が憲法に違反するかが初めて争われたものであり、その判決が、去る八月三十一日に東京地方裁判所で言い渡された。

判決は、被告首都高速道路公団（以下「公団」という。）の主張が全面的に採用され、原告の請求を全て棄却するものであった。
以下、本件訴訟の概要、判決の要旨等について紹介する。

一 本件訴訟の概要

1 訴訟に至った経緯

(1) 首都高速道路（東京線）の普通車の料金は、昭和六二年九月一〇日金五〇〇円から金六〇

〇円に変更されたところ、原告は、同月一日以降普通車により通行した際、改定料金の全部又は一部を支払わず、一回の通行につき金六〇〇円又は一〇〇円を免れたものであって、その回数は平成四年五月末日までの間に七九五回に及んだ。

(2) 原告は、変更後の料金が金六〇〇円であることを知りながら通行したことから、公団は、原告が料金を不法に免れたものであると認定し、免れた額（未払金）のほか、割増金（整備法一四条の二。未払金の二倍に相当する額）を徴収することとした。

(3) そこで、公団は、原告に対し、まず納入告知書により納入告知をしたが、これが支払われなかったため、次いで督促状により督促し

た（整備法二五条において準用する道路法七三条一項）。

(4) しかしながら、原告が当該督促に応じなかったため、公団は、未払金、割増金及び手数料について、整備法二五条で準用する道路法七三条三項の規定に基づき国税滞納処分の例（注一）による強制徴収を行うこととし、平成四年九月九日原告の普通預金の払戻請求権（平成四年九月二一日取立）、定期積金契約に基づく給付金等請求権（平成五年八月五日取立）及び電話加入権（平成五年八月九日取立）及び電話加入権（平成五年八月九日取立）を差し押えた（注二）。

(5) これに対して、原告は、①未払金、割増金及び手数料の徴収手続につき、国税滞納処分の例による道路法七三条三項を準用し

ている整備法二五条及び料金を不法に免れた者に割増金を課とした整備法一四条の二は、いずれも憲法二九条（財産権）、三一条（法定の手続の保障）に違反するとして、また、②原告は料金を不法に免れた者に当たらないとして、既に取り立てられた「金員の不当利得返還」と「差押処分は無効確認」を求め、平成四年九月二九日本件訴訟を提起した。

(6) なお、その間、原告は、未払金の一部について債務不存在の確認の訴えを提起したが、平成四年八月二七日原告の請求を全部棄却する旨の判決の言渡しがあり（注三）、原告は同年九月九日当該判決を不服として控訴した（注四）。

2 事件の概要

(1) 係属裁判所

— 東京地方裁判所 民事第二部

(2) 事件番号

平成四年（ワ）第一九九七九号

(3) 提訴年月日

平成四年九月二九日（東京簡易裁判所）

同年一〇月九日東京地方裁判所へ移送

(4) 当事者

原告 和合秀典

被告 首都高速道路公団

(5) 請求の趣旨

・ 公団は原告に対し、金一四万八三二八円及びこれに対する平成四年九月一四日から支払い済みまで、年五分の割合による金員を支払え。

・ 公団が平成四年九月九日にした原告の定期積金契約に基づく給付金等請求権のうち、金二四万三三九円に対する差押及び原告名義の電話加入権の差押は、いずれも無効であることを確認する。

・ 訴訟費用は公団の負担とする。

(6) 請求原因

・ 国税滞納処分においては、国家財政の確保の必要性から裁判を経ることなく、債務名義なしでの強制徴収が認められているが、これは租税法律主義により、その内容の適正が担保されているから認められるものであり、本件の通行料金の如くその成立において何ら国会のコントロールを受けず、その内容の適正が担保されていないものについて、徴収手続のみ国税滞納処分の例によることは著しく権衡を失し、強制徴収を認めた整備法二五条は憲法二九条、三一条に違反し無効である。

・ 整備法一四条の二は「料金は不法に免れた者から」その免れた額の二倍に相当す

る額を割増金として徴収することができ「旨定めるが、この「割増金」なるものの法定性質は不明であり、同条も憲法二九条、三一条に違反し無効である。

二 判決

1 主文

・ 原告の請求をいずれも棄却する。
・ 訴訟費用は原告の負担とする。

2 判決要旨

〔争点一〕

整備法二五条（料金の強制徴収につき、国税滞納処分の例によるとする道路法七三条三項の規定を準用）が、憲法二九条、三一条に違反するか。

（判断）

(1) 首都高速道路の有料制は、道路整備の促進という行政目的達成のために定められたものであり、その料金の強制徴収の規定は、この行政上の目的を迅速確実に達成する必要から、私法上の債権には一般的には認められていない権能を特に付与したものと解される。

そして、①料金は道路を通行する者から一律、定額の形で徴収されるものであって、その発生基準は明確であること、②料金の徴収

は、簡易、迅速な方法で行う必要性があること、③料金を徴収する際には督促手続を経ることが法律上要求されており、これに不服がある場合には、当該料金債権発生自体を争うこともできること等を勘案すると、首都高速道路の料金の徴収について、国税滞納処分例によるとすることには合理的根拠があり、整備法二五条の規定は憲法二九条、三一条に違反するものではない。

(2) いわゆる租税法主義とは、納税義務者、課税標準等の課税要件及び租税の賦課徴収の手続は、法律に基づいて明確に定められなければならないというものであり、その内容は、法律に基づいて定めるところに委ねられていると解すべきであることから、国税滞納処分という徴収方法は、租税法主義によって当然に導き出されるものでもなく、租税法主義による規制によつてのみ合理的根拠を与えられるものでもない。また、国税滞納処分という徴収方法が国家財政の確保という目的がある場合に限って認められるものということもできない。

したがって、料金については、租税のように租税法主義による規制を受けておらず、また、国家財政の確保という目的もないから、その徴収について国税滞納処分の例による自

力執行を認める合理性がないとの主張は理由がない。

〔争点2〕

整備法一四条の二(「料金を不法に免れた者」から免れた料金の二倍に相当する額を割増金として徴収できる)及び整備法二五条(割増金の強制徴収についても道路法七三条三項の規定を準用)が、憲法二九条、三一条に違反するか。

(判断)

(1) 割増金は、料金の支払を不法に免れた者から免れた額を徴収することとどまらず、金銭的負担を課することによって料金徴収に關する法秩序を維持し、料金徴収の実を上げ、これを確保するための措置として整備法が認めたものと解される。

そして、その目的自体には合理性があるというべきであり、右目的に照らせば、免れた額の二倍に相当する額を課すことも目的達成のための合理的な範囲内にあるというべきであるから、整備法一四条の二の規定は憲法二九条に違反するものではない。

(2) また、割増金債権は通行の事実のほか、

料金を不法に免れたという事実によつて法律上当然に発生する公法上の債権であると解され、「料金を不法に免れた」とは公団の事前承認等、正当な理由なく料金を支払

わなかったことをいうと解することができるから、割増金債権の発生及び金額の確定自体は、明確な基準に基づくものであり、この点について公団に特段の裁量の余地はないから、整備法一四条の二の規定は憲法三一条に違反するものではない。

(3) ①割増金が料金徴収の確保の目的で定められていること、②その発生基準及びその額が明確であること、③割増金の徴収は料金の徴収と同時に行為されるのが通常であること等を考慮すると、割増金の徴収方法について、料金の徴収(料金の徴収につき国税滞納処分の例によること)が憲法に違反するものでないことは争点1のとおり。)と同様の方法をとることには合理性があることから、割増金の徴収について規定する整備法二五条は憲法二九条、三一条に違反するものではない。

〔争点3〕

原告が整備法一四条の二にいう「料金を不法に免れた者」に当たるか否か。

(判断)

「料金を不法に免れた」とは、正当な理由がないのに料金を支払わないことをいうものであり、その通行態様等によつて、左右されるものではないと解される。

したがって、原告が料金を支払わない理由（その理由自体は、料金の値上げが違法無効であるというものであり、正当な理由とさえないことは明らかである。）を述べた上、住所と氏名を明示して平穏な態様で通行したから料金を不法に免れた者に該当しない旨の主張は失当である。

(注一)

* 国税滞納処分の例

各種公課の徴収に当たっては、法令上「国税滞納処分の例による（地方税の滞納処分の例による、市町村税の例による）」、「国税徴収の例による」等の表現を用いて、国税徴収法の規定を準用している例が多数存在する。

このうち、国税滞納処分の例により徴収するものと規定されている建設省所管法律は、次のとおりである。

- ・ 道路整備特別措置法二五五条
- ・ 道路法七三条三項、九一条二項
- ・ 土地収用法一八条五項
- ・ 都市計画法七五条五項
- ・ 都市再開発法四一条二項・三項、九九条五項、一〇六条四項
- ・ 土地区画整理法四一条三項・四項、一〇一条五項

- ・ 河川法七四条三項
- ・ 公有水面埋立法三八条
- ・ 砂防法三八条
- ・ 海岸法三五条三項
- ・ 特定多目的ダム法三六条三項
- ・ 水害予防組合法五六条
- ・ 地すべり等防止法三八条三項
- ・ 大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法五〇条四項

(注二)

* 強制徴収（滞納処分）

和合秀典氏が昭和六二年九月から平成四年五月までの間に七九五回の不法通行を繰り返したことにより発生した未収金、割増金及び手数料については、平成五年八月までに差押・取立を終了したところであるが、同氏は現在も不法通行を繰り返していることから、公団としては、平成四年六月から平成五年四月までの間に行った一六〇回の不法通行分に対して、平成五年七月二八日二回目の差押を実施した。

(注三)

* 債務不存在確認請求事件の概要

- (1) 係属裁判所 東京地方裁判所 民事第三部

(2) 事件番号

昭和六三年（ワ）第七九九七号

(3) 提訴年月日

昭和六三年四月二五日（東京簡易裁判所。同年六月二日東京地方裁判所へ移送）

(4) 当事者

原告 和合秀典、福田宏、松田重孝
被告 首都高速道路公団

(5) 請求の趣旨

・ 原告らが公団の管理する首都高速道路を通行したことに對して、公団が昭和六二年九月一〇日から実施した料金値上げを根拠として、原告らに對して有すると主張する未払金、割増金及び手数料の債権が存在しないことを確認する。

・ 訴訟費用は公団の負担とする。

(6) 判決（平成四年八月二七日）

① 主文

・ 原告らの請求を棄却する。
・ 訴訟費用は原告らの負担とする。

② 判決要旨

・ 整備法一一条一項（料金の額の基準）の規定は、その料金の設定や変更についての効力要件であり、原告らは、本件料

金改定の同条項適合性を争うことができる。

・ プール制の趣旨は、自動車交通上相互に密接に関連する路線については、これを一体として取り扱おうというもので、優に合理性を肯定できるから、道路整備特別措置法施行令がこのような制度をとることは、整備法の委任の範囲内にある。

・ 料金徴収期間、費用の合算額及び料金徴収総額の算出や決定の過程は、合理性に欠けるところがないと認められることから、料金は償還主義に適合している。

・ 本件料金改定の値上げ幅は、社会的にも均衡のとれたものであり、その料金水準が通行者の利用を困難にする等必要以上に負担を掛けるものとはいえず、二〇パーセントというのは、一時の値上げ率としてはやや大きい感があるものの、その結果は、決して一般国民に公正さに欠けるとか妥当性がないとか受け取られるような料金額となつてはいないものと評価されるから、本件料金改定は、公正妥当主義に適合している。

・ 本件料金改定は、路線の新設及び改築について料金を徴収しようとするものであることから、この場合の整備法七条の

四（料金及び料金の徴収期間の認可）の適用については、その前段に該当する。

・ 割増金債権は、通行の事実のほか、「料金を不法に免れた」という事実が加わることにより法律上当然に発生する公法上の債権である。

（注四）

* 債権不存在確認請求控訴事件の概要

(1) 係属裁判所

東京高等裁判所 第三民事部

(2) 事件番号

平成四年（ネ）第三三五五号

(3) 控訴年月日

平成四年九月九日

(4) 当事者

控訴人 和合秀典

福田宏及び松田重孝（未払金

等の任意弁済により平成五年

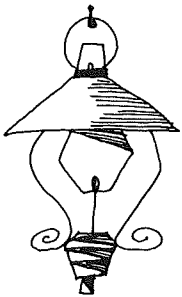
五月三十一日 訴え取下げ）

被控訴人 首都高速道路公園

(5) 判決

平成五年七月二十八日結審

判決日は後日指定



緊急経済対策の概要

建設省道路局道路総務課

一 はじめに

我が国経済は、公共投資や住宅投資には回復の動きが見られるものの、個人消費や民間設備投資の低迷に加え、急激な円高や災害、異常気象による影響もあって、回復に向けた動きにも足踏みが見られる。また、経済の先行きに対する中期的な不透明感も広がるなど今後の景気回復には予断を許さないものがある。

政府としては、このような経済情勢に鑑み、これまで本年度予算や今年四月に決定された総合的な経済対策の着実な実施に努めてきたところであるが、さらに、国民が直面する厳しい経済情勢に対し速効的に対応するとともに、我が国の中長期的な課題の解決にもつながるよう、本年九月一

六日「緊急経済対策」を策定し、規制緩和の推進、円高差益の還元、生活者・消費者の視点に立った社会資本整備の推進等に努めていくこととしている。

二 緊急経済対策の概要

1 規制緩和等の推進

内需拡大や輸入促進等を期するため、公的規制の緩和等を行うとともに、地域開発プロジェクトの推進、着実な実施を確保するためのフォローアップ、引き続き規制緩和を推進するための措置（独占禁止法の適用除外制度の見直し、報告等に係る国民負担の軽減、苦情処理、広報・公聴活動の充実）を実施することとしている。

建設省としては、以下の規制緩和策等の推進を

実施する。

- (1) 新規事業の創出・事業拡大等の促進
- ① 自動車の総重量等車両諸元に関する制限の緩和
- ② 優良市街地の形成、住宅供給の促進に向けた容積率の各種割増制度の積極的適用（再開発地区計画、住宅地高度利用地区計画、総合設計制度等の積極的適用）
- ③ 宅地開発規制の緩和（線引きの見直しの促進、開発許可の手続きの簡素化・迅速化及び住宅系開発に係る市街化調整区域の開発許可の弾力化）
- ④ 土地区画整理事業における民間事業者の活用
- ⑤ 宅地開発等指導要綱の行き過ぎ是正

(2) 輸入の促進等

- ① 建築資材に係る基準・認証制度の合理化
- (3) 申請者等の負担軽減

- ① 電線類地中化の際の道路占用料の軽減

以上のうち、(1)①及び(3)①は道路に関連するものである。

(1)①は、自動車の車両総重量を軸距等にに応じて最大二〇トンから二五トンまで引き上げる等、車両諸元について改正しようとするものであり、一月中に車両制限令等の関係政令等の改正が行われる予定である。これにより、物流効率化による流通コストの低減、貨物自動車量の低減を通じた道路交通の円滑化、輸送の効率化による運転者の労働時間の短縮等多大の効果が期待される。

(3)①は、電線類地中化の際の道路占用料の軽減措置（現在、政令額の三分の一又は二分の一に軽減）を拡充しようとするものであり、平成六年度当初実施を目的としている。これにより、良好な景観、歩行環境等の形成に資する電線類地中化のなお一層の促進が図られるものと期待される。

2 円高差益の還元

円高の効果が、我が国経済の各分野に円滑に浸透し、物価の一層の安定が図られることにより、国民がそのメリットを速やか、かつ十分に享受し得る状況を醸成することが重要であるとの観点か

ら、公共料金等の円高差益還元等や一般輸入消費財等の円高差益の還元、国民への円高差益還元機会の提供などを実施することとしている。

建設省としては、

- ① 住宅及び住宅関連資材について、円高メ리트が速やかに国民生活に還元されるよう、関係業界に対し要請
- ② 住宅フェア等において、海外の住宅、住宅部品に関する情報の提供

の措置を実施することとしており、それぞれ関係部局に対し、通達を行ったところである。

3 生活者・消費者の視点に立った社会資本整備の推進

- ① 具体的には本年度の事業の進捗状況や景気浮揚効果を勘案しつつ、

(イ)円高差益還元や規制緩和に関連した社会資本整備

(ロ)文化の香り豊かな質の高い生活に係る社会資本整備

(ハ)豊かで美しい生活環境の実現を肌で実感できる社会資本整備

を総額一兆円で推進する。

- ② 地方単独事業についても、生活者・消費者の視点に立った社会資本整備が図られるよう、地方公共団体に対して五、〇〇〇億円の事業

費の追加を要請する。

- ③ 社会資本の整備を円滑に進めるため、国、地方公共団体を通じ、三、〇〇〇億円の規模で公共用地の先行取得を行う。

4 災害復旧事業等の推進

集中豪雨や台風等により被害を受けた諸地域における災害復旧工事を速やかに行い、国民生活の安定を確保するため、事業費四、五〇〇億円を追加する。

5 住宅投資の促進

- (1) 住宅金融公庫等融資の追加

住宅金融公庫の融資について、事業規模二兆五〇〇〇億円（史上最高の追加規模）追加する。これにより、貸付枠を一〇万戸追加し、七〇万戸（当初貸付枠比一五万戸増）とする。

- (2) 住宅取得促進税制の適用対象範囲の拡大

住宅取得促進税制の対象範囲を拡大し、住宅のリフォームを促進するため、以下の措置を講ずる。（一〇月一日実施）

- ① 一定の住宅改良工事の追加（二室全部の床の張り替え工事等も適用対象）

- ② 増改築等に係る家屋の床面積要件の上限（現行二四〇㎡）の撤廃

- ③ 既存住宅のうち耐火建築物以外の建物の築

後経過年数要件の緩和（現行一〇年→一五年）。

(3) 住宅地供給のための諸施策の推進

① 総合的な土地対策の着実な実施に努めるとともに、監視区域については、地価に悪影響を与えないよう配慮しつつ、弾力的な運用の方策について検討

② 住宅地関連公共施設整備促進事業等、住宅地の供給促進に資する事業の着実な推進

③ 個人住宅に設置する高齢者、身障者等のための小型ホームエレベーターについて、その設計指針等を活用し、普及促進

④ 省エネ、省資源など環境に配慮した住宅の建設を促進するため、環境共生住宅の普及促進

三 おわりに

緊急経済対策は、上記の施策の他、構造調整に資する設備投資を促進するための税制上の措置、住宅の輸入促進のための措置等幅広い施策から成り立っている。また、経済社会構造の変革に向けて、経済改革研究会における検討、抜本的な税制改革に向けての税制調査会における検討が行われているところである。低迷している景気を回復に向かわせるため、また、住宅・社会資本の整備を通じた国民生活の質の向上の観点から、今後とも、本対策の着実な実施に向けた取組が必要である。

◇ 投 稿 歓 迎 ◇

本誌は、平成二年四月の創刊以来、皆様の御支援を頂いておりますが、この度、誌面のなお一層の充実のため、読者の皆様方からの原稿を掲載するコーナーを設けることに致しました。

日頃道路・道路行政に対して感じていること、現場からの生の話題、ユニークな試み、海外への出張報告等、それぞれの御立場から自由にテーマを選び、四〇〇字詰め原稿用紙五〜一〇枚程度にまとめてください。

奮っての御応募お待ちしております。

なお、投稿原稿の採否、掲載号、送りガナ等文章表現につきましては、事務局に御一任下さい。掲載原稿につきましては、薄謝を進呈いたします。

宛先 〒一〇〇 東京都千代田区霞が関二―一―三

建設省道路局路政課内

「道路行政セミナー」事務局

道路管理の実態報告

建設省四国地方建設局道路部路政課長 強瀬 淳一

はじめに

四国の道路の現状等

四国地方は、周囲を海に囲まれ、中央には険しい四国山脈があり、域内交通が妨げられさらには、地質が脆弱であるという諸条件等の制約により、道路をはじめとする社会資本整備が立ち遅れ、経済の活性化の障害となってきたところである。一方、昭和六三年四月瀬戸中央自動車道の開通により、四国を取り巻く状況は大きく変化し、例えば観光客の入込数の増加、通勤・通学の広域化、工場立地条件の改善等において顕著となっている。残る他の二ルートについても、平成一〇年度までには完成し、今後さらに四国地方の発展が期待されることである。

また、高速道路等高規格幹線道路の供用は、現在約一九一kmであり、全国平均四二%に対し二四%、国道、県道の整備率も全国平均四九%に対し三五%といづれも著しくその整備が遅れているところである。第11次道路整備五箇年計画末までには四国都が高速道路で結ばれ、供用率は五五%となりほぼ全国平均（五六%）となる見込みである。

これを踏まえ、連結する一般国道等のアクセス道路、渋滞解消のためのバイパス等の整備、災害に強い道路整備等道路建設の推進を図り、合わせて人にやさしい道づくり、道路景観への配慮等これまでにも増して利用者の立場に立った施策も行うこととしている。

ところで今般、道路管理に関する各地建のト

ピックス的事案紹介のための原稿作成依頼を受け、光栄にも当地建がトップで掲載させていただくことになったところであるが、四国における道路管理に関しては御承知のとおり、昭和四七年の一般国道三二号高知県繁藤地区での民家裏山の崩壊による死者・行方不明六〇名という大災害に見舞われ、国道の早期復旧等情報収集のため忙殺されたこともあったとのことを再々耳にし、また、各書籍等により参考とすることがある。この事故では道路側が訴えられることはなく、むしろ道路が被害者となったとのことである。このほか、道路管理関係では事故、訴訟、占用、敷地紛争関係が多く、諸先輩の記憶も一部お借りして最近の事案を主に、思いつくまま主な出来事等を紹介させていただくこととする。内容については、紙面の制約

もあり詳細に記しておらずまた、すべてにわたり関与したのではないので十分でない点もあることを予め御断りしておく。

一 一般国道一〇号鳴門落石事故の苦悩と教訓

(一) 平成二年一〇月八日に発生した本件事故は、直轄国道における道路災害としては近來稀な大惨事であり、ましてや、当地建始まって以来の死者三名、負傷者一四名という大惨事となり、道路管理行政に従事する読者には記憶にも新し

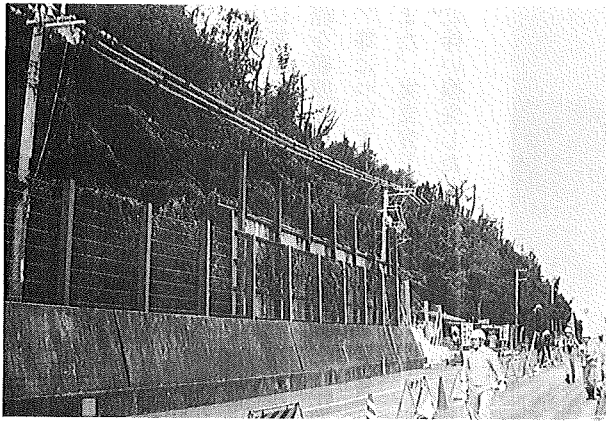


被災者の救出とフロントガラスを直撃し、バス内に転がった落石

い事故であると思われるので、簡単に当時の状況等を振り返ってみたいと思う。

事故当時は折から台風二一号が接近し、大雨、強風等の警報等が発令中であったが、事故直前までの降雨量は六三mm程度であり、特異な降雨量ではなく、道路端より斜面長約一〇〇mの位置から一・四三tもの落石がたまたま通行中のバスを直撃し、前述の事故となったものである。

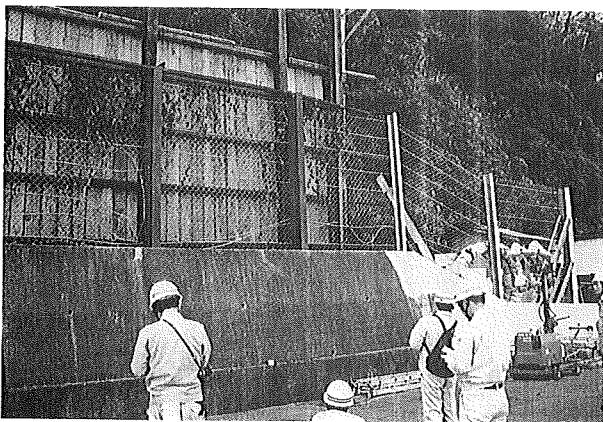
(二) 当地建においては、本件のごとく大惨事に対応すべく経験的対応・処理方針等の蓄積がなかったことから、事故原因の早期解明等処理方



事故後の国道11号、規制中の落石現場

針を道路部長を中心として決定し、局長を筆頭に関係課等による「災害対策本部」を、また、学識経験者等による「一般国道一〇号落石災害調査委員会」をそれぞれ設置し、現地調査団による調査をはじめ、事故再発の防止及び事故原因の究明等について綿密な打ち合わせを行った。

一方、被災者対応については、前述のように道路管理者としては、特異な雨量ではなく、規制すべき状況ではなかったものの道義的見地からできるだけ誠意をもって対応することとし、告別式への参列、病院への見舞い、事故後の四



落石現場の調査

九日及び一周年の現地での献花等を行ってきたところであるが、一部の被災者から通行規制等のあり方等についての質問があったものの建設省に対する不満等はなかったところである。このほか、予想される質問に備えるべく事実関係の確認、マスコミ対応等長時間に及ぶ質問等が続き、特に事故直後の建設大臣、地方建設局長のコメントの準備さらに、その後の一ヶ月位は部内がパニック状態になりながらも事務所とも一丸となって連日深夜におよぶ対応に追われたものである。

(三) 損害賠償については、昭和四三年国道四一号での飛騨川バス転落事故等落石関係の過去の訴訟事件をも参考とし検討した結果、訴訟維持の可能性はないと判断して、賠償に応じることと決定し、部内に賠償関係について補償等問題の検討を行うべく、「損害賠償研究会」の体制確立とともに、バス会社側の涉外担当者及び乗客側の弁護士それぞれとの交渉を開始したものである。

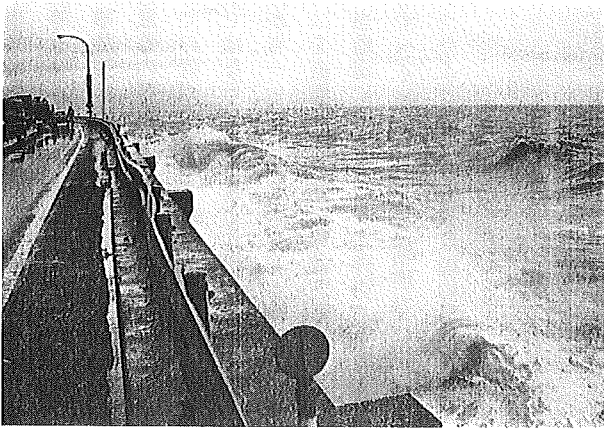
研究会における基本的検討事項として、判例の傾向、示談例、設置・管理の瑕疵等を、また、損害賠償額算定に関する調査事項として、被災者それぞれによって補償内容が異なるが、補償すべき共通内容として、逸失利益、休業補償等については被災者のほとんどが大阪に居住して

いることから、大阪地裁基準（「交通事故損害賠償額算定のしおり」大阪弁護士会交通事故委員会編）により算定すること。ほかに、入・通院による治療関係費用、入院雑費、付添看護費等医療関係経費、歩行が困難な者の通院に伴うタクシー代等の交通費等については、支払領収書に基づき実費を計上すること。さらに、認定可能な範囲内での後遺障害慰謝料（大阪地裁基準）等について打合せたものである。

また、実支弁した特殊な補償例としては、事故に伴い損失したとされる外国製の高価な装飾

品について、同一種類の製品を再購入した際の支払領収書及び事故前において被災者本人が装着していたことを証明する写真等により、実費相当額を賠償したのももある。このほか、相手の請求項目のうち、落石により運転手死亡のため、運転手不在のままバスが数一〇m蛇行していたことに対する「車中恐怖感謝料」についての請求は認定しなかった。ことなどが例としてある。

(四) その後、相手方へ何回となく出向くなど交渉した結果、最終的には事故発生から二年後の平



台風21号による現場付近の海況
ガードレールの湾曲部分に被災したバスが接触した



被災者の救出状況

成四年一〇月に相手方との示談が成立し、すべて円満解決となったところであるが、負傷者の中には「足を元どおりにして」など面会時に悲痛の思いで訴えられたことも記憶に新しいところである。いずれにしても、死傷者数が多いにもかかわらず円満解決に至ったのは、当初から当局の適切な被災者対応及び賠償交渉について弁護士等を窓口としてバス会社側、乗客側それぞれ一本化したことも比較的早期円満解決に結びついた要因と考えている。



落石により突き破られ、穴があいた落石防護ネット

二 バス停ベンチ問題で明け暮れる日々

事の発端は、いわゆる不法占用としてバス停に設置してある広告付ベンチを道路管理上の理由により撤去したことからマスコミが大きくとり上げ「高齢者に対する配慮が欠けた」こと等を批判されたものであり、地建として全国的な問題でもあることから紹介するものである。

本件の場合、従来から、一般市民等から通行の障害となる等の苦情の申し入れがあるほか、国民体育大会等も控えており直轄国道上に無断で設置されている広告付ベンチ、バス停の灰皿について美観上、衛生上の理由もあり、一〇日間の猶予期限付きで警告書を貼付し、一部の自主撤去されたものを除き撤去したものである。その直後、前述のマスコミ攻勢が相次ぎ、一部市民からの投稿等の対応、今後の対策等について検討を重ねる日々が続いたところである。

投稿の中には、「よく撤去してくれた」との賛同をいただく電話等もあったが、一方では「福祉に逆行」「弱者に配慮が欠けている」「理解に苦しむ建設省の対応」等の主旨の内容が多く、基本的には幹線国道の不法なバス停ベンチとはいえ一斉に撤去したことへの批難の声と謙虚に受けとめたところである。しかしながら、例え公共輸送機関であるバス停のベンチといえども「不法」を是認



歩道上に2列に並ぶ広告付き不法占用ベンチ

(点字ブロックも塞がれている)

することは許されず、適正に手続きを経て設置している看板等他の物件との均衡を失うこととなるため、厳正に対処すべきことは道路管理行政を適正に推進するうえで重要なことと考えている。この事実を踏まえ、地建では三例目として、設置場所、構造、占用主体等具体的にバス停ベンチの占用許可基準を定めるとともに、バス事業者への設置協力要請の理解を求めるとし、関係道路

管理者等とも連携し適正な道路管理を推進することとしているところである。

また、冒頭にも述べた「人にやさしい道づくり」等を推進していくうえで、不法占用を漫然と黙認することは、前述のように他へ及ぼす影響も大きく、また、一部新聞報道では「道路占用許可が必要であるとは知らなかった。」との記事もあり、撤去するに当たってもいかに適正な道路管理、正しい道路使用のあり方等をより広く一般市民等への広報を徹底することが重要であることを改めて認識したとともに、道路の修景事業以外でのベンチ等の設置については、現行法が道路附属物に関して限定列举となっていることから、道路管理者が自ら設置することができない制度となっているとはいえず、道路利用者の利便のためには設置場所によっては必要であると考えるところであるが、来るべき二一世紀の高齢化社会へのステップとして今後これら施設の設置が可能となるよう諸制度の改正等の必要性を強く感じたところである。（ちなみに、みどりの一里塚等の修景事業として設置するベンチ、トイレ等については「基本的には道路の施設（本体）として解釈できる範囲内で行うべき」旨の解釈がなされている。……道路行政セミナー 91・3月号参照）

なお、前述のように不法占用物件を撤去することは道路管理者として当然のことであるが、撤去

に当たっては事前に撤去すると同時に適正な占用物件として歩行者等の通行上支障とならない範囲内で新たに設置を認めるなどの方策が必要と痛感したところであり、単に放置自転車、立看板などを撤去する場合は異なり、撤去したことによる世論の反響等をも十分踏まえたうえで対応すべきであると考えさせられたところである。

三 有線音楽放送業者への出頭命令と業界の実態

当地建の管内においては、(株)大阪有線放送社とキャンシシステム(株)（以下「音放業者」という。）の道路占用があるが、昭和四〇年代から国会等でも全国的な問題となった不法占用問題以来、鋭意その是正に努めてきたところである。その後、本省の指導もあり四国地建においては、昭和六一年四月一日にそれぞれ確認書を取り交わし正常化となつているところである。

ところがある日、事務所から「電柱に音放らしき物件が新たに添架されている。」との情報があり、新たな不法占用が発覚したことがわかった。事務所としては、音放業者に対し再三連絡するも「責任者不在」等を主張し続けることから本局として、その事実の確認等について聴取すべく各々指定日に責任者の出頭を命じ占用の状況等を確認したもので、以下にその内容を示すこととする。



有線音楽放送線が添架されている占用状況

- (一) どの電柱に、どの程度の線類を添架しているかを財産管理すべく図面等の整備はほとんどなされていない。
- (二) 需要者からの要請に因應するため、道路占用の手続きを軽視し主に営利の追求を主眼に置いている傾向がある。
- (三) 当局の適正な法的手続きを踏まえる旨の指導に対して、一定の理解は示すものの実態は軽視されているように受けとれる。
などが業界の実態として感じたところである。
四国管内においても郵政省の招集により、毎年主要な各道路管理者、警察、電力等による「有線音楽放送正常化四国地方連絡協議会」を開催しているところであるが、直轄国道以外の道路管理者にあつては人的制約等もあると思われるが、前述

のように直接、責任者の出頭を命じる等引き続き根強い是正指導、実態把握を行うことを望むものである。

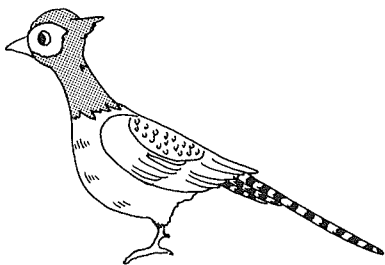
また、前記協議会には必要に応じ音放業者の参加も検討するよう郵政省に対し働きかけていくことを考えているところである。今後とも他都市で不法占用が判明しているカラオケ有線をはじめ、新たに多様なメディアの出現も考えられることから、音放関係については、より一層道路管理者一丸となって正常化に向けて指導していきたいと考えている。

おわりに

このほか他の道路管理者も同様と考えるが、通行規制中におけるバリケードの強行突破、通行者との押し問答でのトラブル、屋台等の不法占用の是正指導など道路管理をめぐる苦労話は数多くあるが、今後とも道路管理を更に充実し少しでも道路利用者からの苦情を減らし争いなどのない「人によさしい、利用者に喜ばれる」道路行政を進めたいものである。

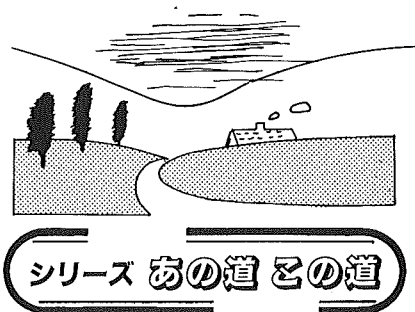
冒頭に述べたように、四国は険しい山脈などの自然条件下にあり道路の整備も全国レベル以下ではあるが、いい変えれば自然が多いということでもあり「青い国 四国」のイメージのようにすばらしい資源がたくさんあります。未だ四国へ来ら

れたことのない読者各位は是非ともこの大自然を満喫されることを願って筆を置くこととする。



天下の嶮〈親不知・子不知〉

一般国道8号



建設省北陸地方建設局道路部路政課

はじめに

北陸地方は、日本第五位の面積を有する新潟県及び富山県、石川県などにより構成され、国土面積の約一〇%を占め約七〇〇万人が住んでいます。

当地域は、北アルプスなどの日本の屋根といわれる急峻な山岳や日本第一位の長さ誇る信濃川を始めとする雄大な河川を抱え、厳しくも豊かな自然環境にも恵まれた地域であります。

今回、「あの道 この道」の投稿を機会に当地方の歴史や道路整備の重要性を読者各位に知っていただくため、天下の嶮では、箱根にも勝るとも劣らない一般国道八号の親不知・子不知を本稿においてご紹介させていただきます。

親不知・子不知

名勝・天下の嶮「親不知・子不知」は、新潟と富山の県境に位置し、J R北陸本線親不知駅

を中心に、青海・市振両駅間約一五kmであります。

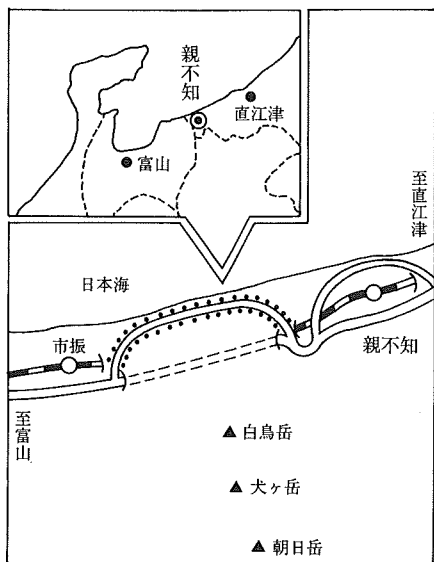
親不知・青海の間を「子不知の難所」、親不知・市振の間を「親不知の難所」と呼び、日本の背骨北アルプスの北端がガクッと日本海になだれ落ちて、古来北陸道の交通の難所として伝わっています。

また、海浜にある昔の北陸道に沿って、数々の名所・旧跡があることや風光明媚なことから、昭和三七年・四二年に新潟県文化財及び新潟県立自然公園に指定されています。

親不知・子不知の由来

親不知・子不知の名の起りについては、幾つかの説があります。

その一つは、波うちぎわを通る時には、親は子を忘れ子は親を振り返るとまがなったことから、「親しらず子しらず」と、また一説では、寿永の昔、平清盛の弟池大納言平頼盛は平家滅亡後も一人栄えていましたが、京童の悪口に耐えきれず、その所領の越後五百刈村へ退隠しました。



親不知の位置



海から見た親不知・子不知

この夫の後を慕って、ここを通りかかった夫人が、二歳の愛児を懐からとり落とし、波にさらわれてしまい、悲しみのあまり、「親知らず、子はこの浦の波まくら越路の磯のあわと消えゆく」と歌をよみ、この歌によつて、以来この地を親不知・子不知と呼ぶようになったといふことです。

フォッサマグナとひすい

日本地図を開いて見ると、親不知は、やや弓なりになった日本列島のほぼ中央に位置しています。

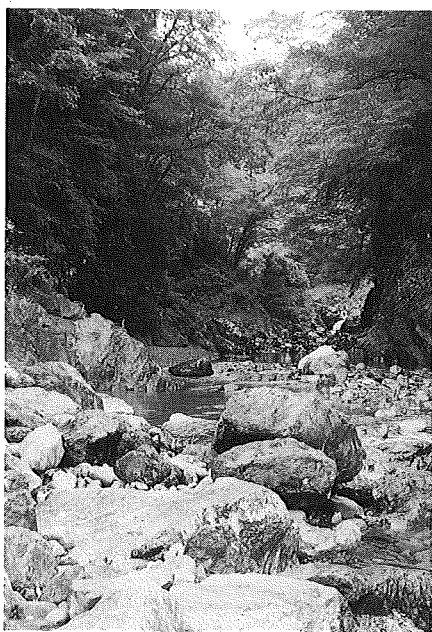
青海町と糸魚川市の境を流れる姫川から、南北に列島を分断するように、大地溝帯が走っています。これが有名な糸魚川・静岡地質構造線、いわゆるフォッサマグナであります。

親不知は、このフォッサマグナの北の起点でもあり、この影響を受けて、日本列島誕生にまつわる歴史の証明は、この地域の地質・岩石・植物など自然の中に今も残されています。

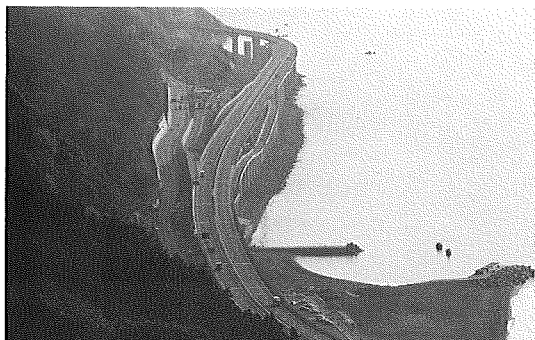
その一つに、青海町の背後にそびえる黒姫山（標高一、二二二m）は全山が石灰石と言われ、これが青海町を大きく発展させてきました。また、複雑な地質構造は、ひすい・めのう・滑石などの貴重な岩石を生み、特にひすいについては、日本でも数

少ない産出地として知られ、それにまつわる数々の風習・伝統・歴史が現在の糸魚川地方の姿に多大な影響を与えてきました。

ひすいは硬玉と言われ縄文時代前期、今から約五〇〇〇年前に装飾品として使われ、更に弥生・古墳時代になると皇族の三種の神器の一つ勾玉に用いられ、部族のシンボルとされていたほど神秘性を持つもので、現在でも宝石として使用されております。日曜、祭日になると、億万長者の夢をみて朝早くから大勢



橋立ひすい峡



親不知の三世代・四世代道路

の人達が親不知の海岸を散策しています。

親不知の道の歴史

天下の嶮として知られる親不知・子不知を通る北陸道（古くは北国路）は、本州を縦貫する道として、大化の改新（一、三〇〇年前）の頃に既に令によって規定されていた古い道であります。その当時からすでに、大和、奈良へ税として物産財貨を輸送するルートとして重視されていました。

政治の中心が江戸に移ってからは日本一の外様大名である加賀の前田家が、参勤交代にここを通過していたことから、「加賀街道」とも呼ばれ、宿駅がかなり整備されていました。

しかし、道路としての親不知・子不知の難所区間は、一部で整備が進められてきたものの、軍事や治安の目的もあって、全体にわたった整備にはいたらず、大部分は自然のままに残され、

道とは、名ばかりのものでありました。

明治九年になって、国、県、里道制が成立し、北陸道は国道三等と呼ばれて、道幅二間半（四・五m）と定められました。道路の開削工事は、明治天皇の北陸巡行（明治十一年）を機に盛んとなり、明治一六年に人力車が通れる道として、全線が整備されました。

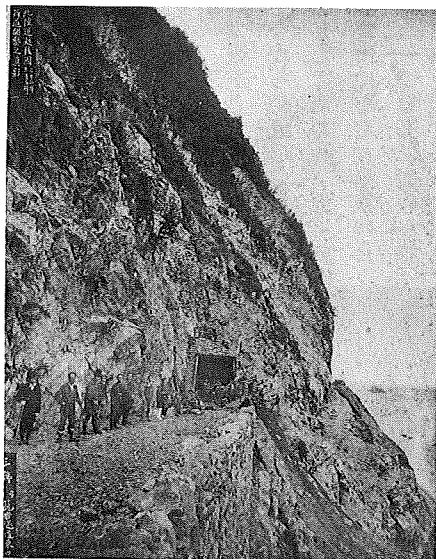
昭和に入ってから、内務省の直轄工事として、全線にわたり、改良、拡幅の手が加えられ、戦後には、建設省、新潟県によって、さらに、改良、拡幅及び補修工事が行われました。

昭和三七年には、糸魚川国道出張所が設置され、親不知地区において、本格的な改良工事が行われ、昭和四二年に全ルートの改良が完成となりました。しかし、以後、依然として繰り返される土砂崩落、落石の災害に対処するため、今なお防災工事が続けられています。また、

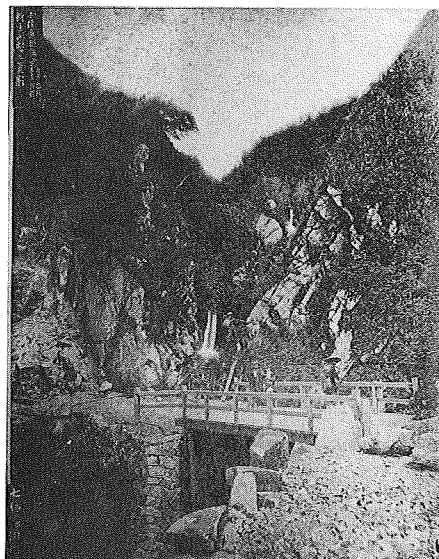
昭和六三年七月には、親不知地区の完成により、北陸自動車道が全線開通され、北陸地方に始

めて高速交通ネットワークが確立しました。

親不知の海面に整備された親



トンネル開削状況



木造の橋

—明治の二世代道路（明治15年着工16年完成）—



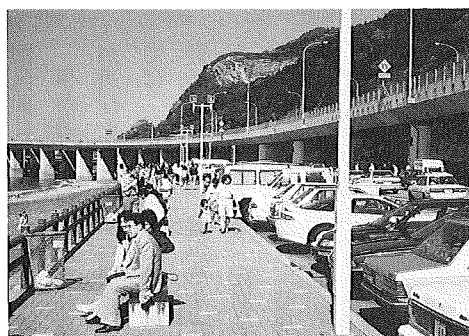
各世代道路を眺望できる展望台

親不知の通行確保は、災害と

親不知の災害と防災対策

親不知の災害
親不知の通行確保は、災害と

不知高架橋（三、三七三m）は日本最長の高架橋で、海面から二五mに達し、一〇階建てのビルに相当するものです。また、わが国初の海上インターチェンジ（親不知）や北陸道の工事の残土を利用した多目的広場「親不知ピアパーク」は能登半島や佐渡島が一望でき、親不知地区の新名所になっています。



親不知ピアパーク

の闘いの記録とさえいえます。昭和三四年から昭和五十一年までの一八年間に約三〇〇件近くの大小崩落・落石等の災害が発生しています。

中でも昭和四〇年十一月の子不知災害は工事中に起こった災害で、豪雨による崩落も重なって、大災害となり、国道の復旧に七〇日を要しました。

また、昭和四四年八月に起きた災害は集中豪雨によるもので、国道は土石流により埋没、橋の倒壊、沈下等約四〇箇所にあぶるので、青海町外波地域では家

屋の全半壊一三〇戸、そのうち流出三〇棟、死者行方不明者三名という悲惨なものでありました。

防災対策

建設省では、昭和四三年から本格的な防災対策を実施しています。

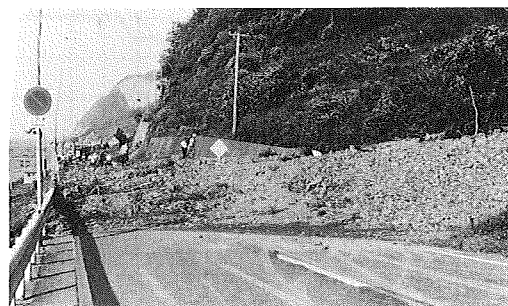
親不知における防災工の特色は、洞門工、法面保護工、海岸擁壁工等が主流であります。最近では、抜本的な対策として、危険箇所を迂回する橋梁、トン



防災工が施された三代道路

ネルが施工されております。深谷地区では、昭和五七年に危険箇所を海上に迂回した橋脚の高さが三〇mにもなる子不知高架橋（橋長四二三m）が整備され、親不知で最も危険な箇所を迂回することになりました。

また、通称「駒返洞門」においては、幅員が狭く線形が悪いことから、大型車のすれ違いができなく、接触事故が多発し、交通のネックになっているため平成二年から山側にトンネル（五四〇m）でバイパスを施工



昭和44年 8月災害

災害件数の推移

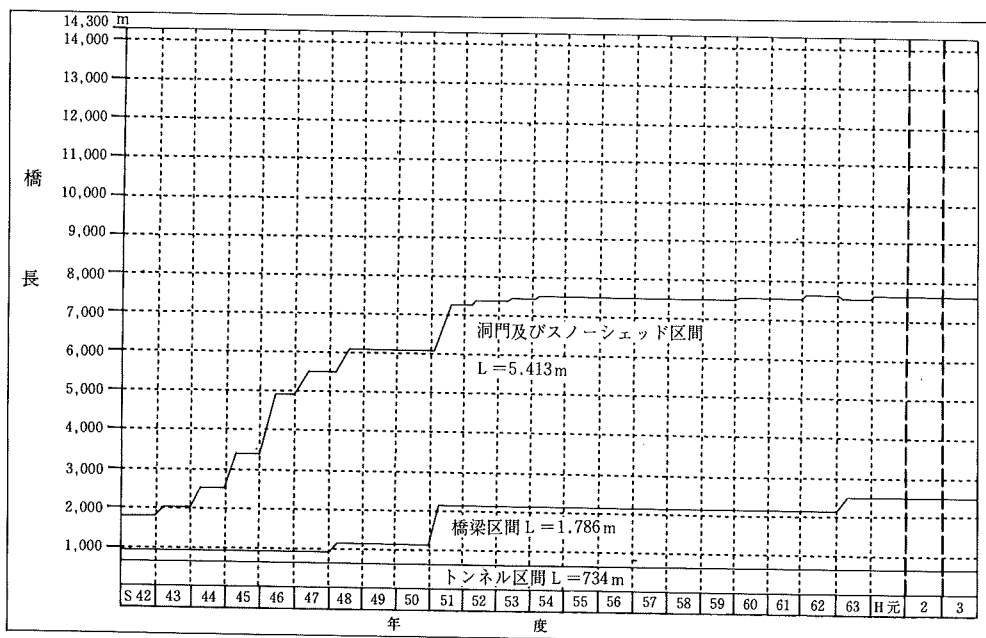
	土砂崩壊			落石	その他	計
	山側斜面	海側斜面	計			
S51年度	7件	2件	9件	2件	0件	(2)11件
52	1	0	1	1	0	(0)2
53	1	2	3	2	1	(0)6
54	5	0	6	3	1	(2)10
55	1	0	1	1	0	(0)2
56	0	0	0	0	0	(0)0
57	0	0	0	3	0	(0)3
58	3	0	3	0	1	(3)4
59	0	0	0	0	1	(0)1
60	2	0	2	0	0	(2)2
61	0	0	0	0	0	(0)0
62	0	1	1	0	0	(0)1
63	1	0	1	0	1	(0)2
H元	0	1	1	0	1	(0)2
2	0	2	2	0	0	(0)2
3	1	0	1	1	1	(3)3
計	23	8	31	13	7	(12)51

() 数字は通行規制回数で内書

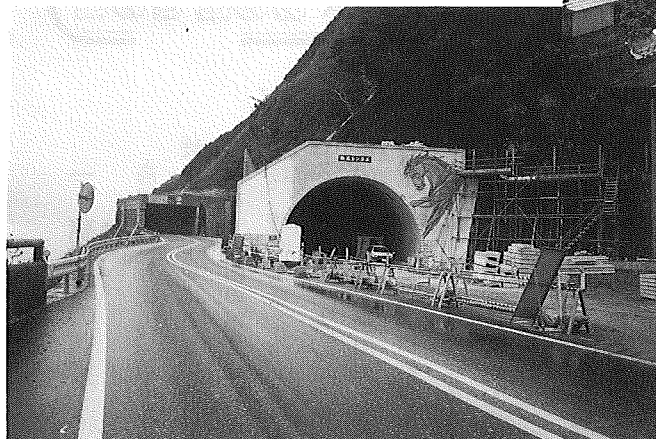
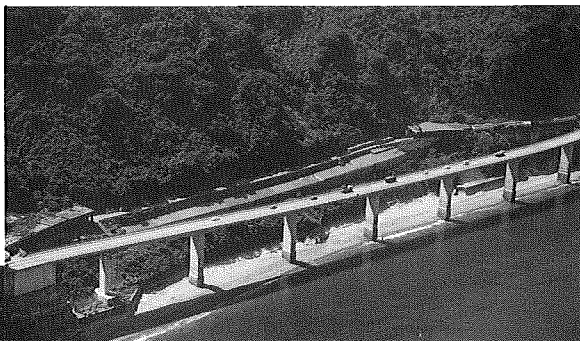
しており、平成五年の一二月には供用を予定しています。
 このように、親不知の防災対策は、着実に進んではいるものの、まだまだ安全な通行の確保には至っていない状況にあります。
 そのため、未だ親不知地区全線一五kmは落石・土砂崩壊・雪崩等の危険のため、事前通行規

則区間に指定されています。
 事前通行規制等により親不知が通行止めになった場合においては、代替道路がないため、長野県、岐阜県、富山県を迂回することとなるため、迂回延長が約三〇〇kmにもなり、時間・距離とも三倍を費やすこととなり、国民生活に多大な影響を与えることとなります。

防災対策の推移



危険箇所を迂回した
子不知高架橋



供用まじかの駒返トンネル

親不知の道路管理

一般国道八号の親不知地区における防災工事は、年々着実に進展をとけています。

しかし、まだまだ線形不良（R 三〇m）幅員狭少（W 六m）等の劣悪な幾何構造の箇所が多く点在しており、抜本的な対策にはほど遠いものであります。

そのため、我々道路管理者は、現在設置してある防災施設の点検補修は勿論のことながら、より確実な防災工事の実施や交通安全施設の整備等を行うとともに、道路パトロールの強化を図り、きめ細かな道路管理に努め

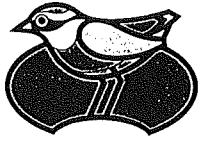
て参りたいと考えています。最後に、親不知地区が一日も早く、事前通行規制が解除され、落石等の危険がなく、何時でも何処でも安全で快適な通行ができる道路になるように整備を進めてまいります。

また、北陸地方は現在、「雪」「高齢化」「過密過疎」「社会資本整備の遅れ」等直面する課題とともに「優れたロケーション」「豊かな自然環境」「優れた生活基盤」など、将来の発展の可能性を秘めたポテンシャルを数多く有しています。

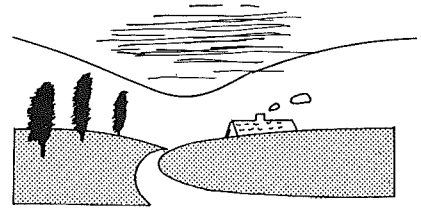
未だ北陸路を訪れたことのない方は是非とも一度足を運んで頂くことを願ひまして筆を置くことにします。

通行規制基準の推移

雨量値	年次	昭和 43年	44~45	46~47	48	49	50	51~61	61~ 平成元年度	平成度 2~
時間雨量		30	40	30	30	30	-	-	-	-
日雨量		-	140	60	80	-	-	-	-	-
連続雨量		-	-	-	80	80	80	100	120	120/150



— あったか高知・黒潮ライン —



シリーズ あの道この道

高知県土木部道路課長 安岡 健

一 高知県の概要

高知県は石槌山、剣山等の峻な四国山地によって分け隔てられた、四国の南半分を占め、愛媛、徳島両県と接しています。背後に標高一、九〇〇m前後の山嶺が連なる四国山地を背負い、足摺・室戸の二つの岬が土佐湾（別称九十九洋・つくもなだ）を抱き、太平洋に向かって開けています。

土佐湾は延長六八五kmに及ぶ海岸線を持ち、すぐ沖合を黒潮が流れ、年平均気温一六度を越える温暖な気候に恵まれています。こうした恵まれた気象条件を生かし、四国山地から土佐湾に注ぐ奈半利川、物部川、仁淀川、四万十川等が育んだ高知平野や中村平野で米の二期作、野菜の促成栽培、施設園芸など「南国土佐」を象徴する農業を展開しています。

高知県は一般に「土佐」と称されることも多く、古代より遠

流の国と定められ、険しい四国山地が交通を阻害し、他の地域から孤立する傾向にありました。近代に入っても、公共大量輸送手段である鉄道の敷設が遅れ、土讃本線が開通したのは昭和一〇年、西南部の中村市に達したのは昭和四五年のことでした。こうしたなかで、自動車交通に重点が移った現在では、平成四年一月三〇日に開通した四国横断自動車道の高知自動車道により、瀬戸内と結ばれ一気位に位置の不利さが縮小されました。一方、空の玄関である高知空港も整備が進み、昭和五八年末にジェット機が就航し、東京へ日帰り出張が可能になるなど大幅な時間短縮が実現しました。

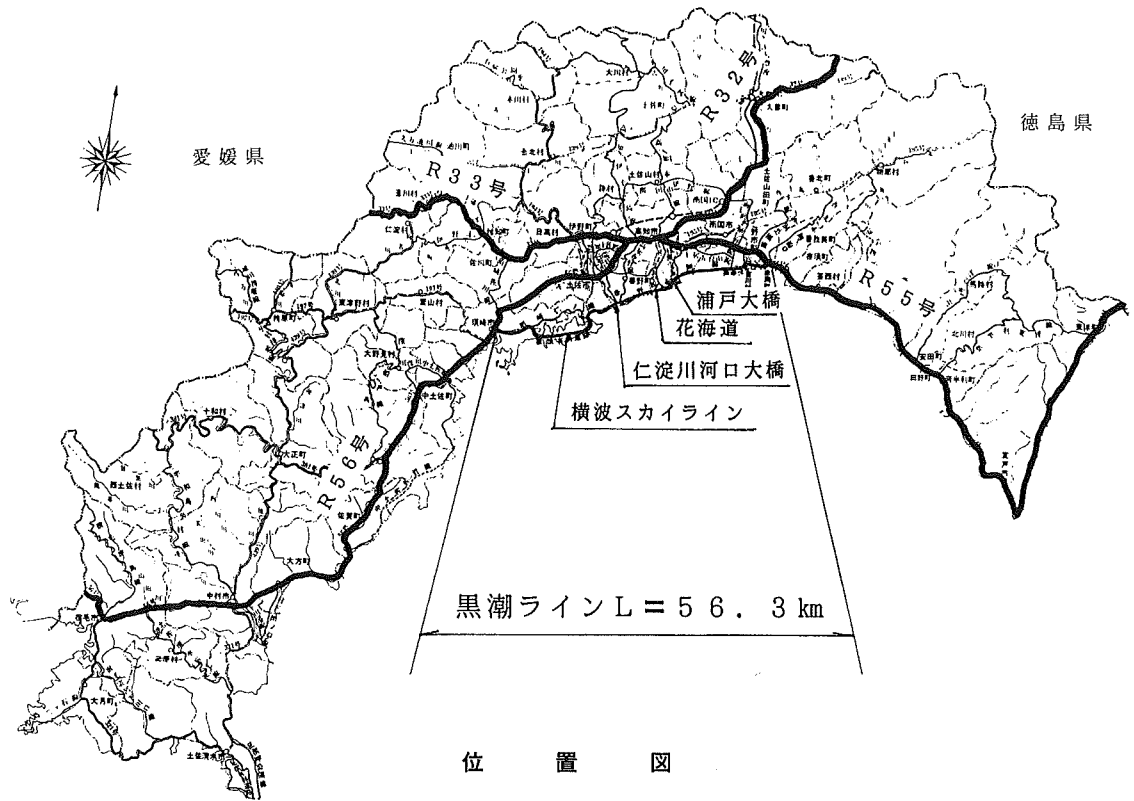
人口はおよそ八十三万人余りで減少傾向は止まらず、平成二年度には全国唯一の人口自然減の県となり、本県にとって高齢化の問題と共に深刻な事態となっています。

県庁所在地の高知市とその周辺部に人口が集中し、山間部の町村では人口の減少が激しく、典型的な過疎化の現象が生じています。

県内の交通網としては、道路公団が建設している高知自動車道の須崎市までの延伸が最優先課題で、これにアクセスする高規格道路（高知東部自動車道）の整備が急がれます。建設省直轄の国道は四路線で三八九・四kmありますが、これらの路線につきましては一次改良がほぼ終了し、バイパス及び二次改良に着手しているところです。

県管理道路としましては、国道一〇路線六九八・七km、県道一七九路線二、〇一九・七kmの合計一八九路線二、七一八・四kmで改良率は四九・〇％と低く（全国順位は四五位）、当面の課題は早急な改良率引上げにあります。

こうした現状を踏まえて、橋本知事を先頭に基盤作りを柱に



位置図

道路の整備を掲げ、県政浮揚の起爆剤として「土佐のみちづくり十カ年戦略」を策定し、基盤となる「ふるさと幹線ネットワーク」づくりをむけて重点投資を行い、整備を図っているところだ。

余談ではありますが本県は東西に細長く延びた広い県土（総面積が七、一〇四km²、全国一位）をもち、人口密度は一六〇/km²で北海道、岩手・秋田両県につぐ人口希薄県です。このように広範な県土に一二の土木事務所を設けて、事業の推進を図っております。

二 あったか高知・黒潮ラインのあらし

高知県の道路網は、建設省が管理する幹線国道の四路線全てが高知市を起点に、あるいは終点として形成されています。三二号は高松市を起点に、県土のほぼ中央部の急峻な四国山地を縫うようにして北側から高知市

に至り、三三号は高知市を起点に北西に伸び、険しい四国山地をやや迂回するように松山市に向かっています。

五五号は徳島市から比較的平坦ですが、然し黒潮が荒々しく洗う海岸線に沿って室戸岬を周り高知市に至り、五六号は高知市から土佐湾を窺いながら南西に向かい中村市、宿毛市を経て、豊後水道側に出て宇和島市を通り松山市に至っております。

こうして主要幹線道路を図上に描いてみますと一目瞭然ですが、五五号が土佐湾と別れを告げる赤岡町（独自の画風で知られた幕末の絵師「絵金」が住し、ドロマ祭が行われる町）と、五六号が土佐湾を窺う須崎市の間が、幹線道路の空白区間になっているのに気がきます。東部と中西部を結ぶ直近ルートという位置付けも大きいですが、どちら側を目的地にしましても、地方都市とはいえ渋滞の激しい高知市を通過しなければなりません。

ん。しかもこの区間には本県の主要観光地が点在しております。近世から四国霊場八か所巡りの「遍路道」としては存在していましたが、そこには浦戸湾と仁淀川という自然が大きく立ちほだかつていました。浦戸湾は渡し船で、仁淀川は大きく上流部に迂回して渡り、往来するという不便を強いられてきました。

だが、こうした不便さもやがて解消される時がきました。浦戸湾口に橋を架け、更には須崎市と土佐市にまたがる横波半島にスカイラインを（浦ノ内湾口に宇佐大橋が架けられる）建設する案が、昭和四〇年代の初めに県より表明されました。やがて、残る仁淀川の河口にも前記の二つの建設構想の進捗に併せて、架橋の方針が示されました。こうして土佐湾の深部に三つの大橋が架けられ、県土の中央部の土佐湾沿いに一本の幹線が実現する運びとなりました。

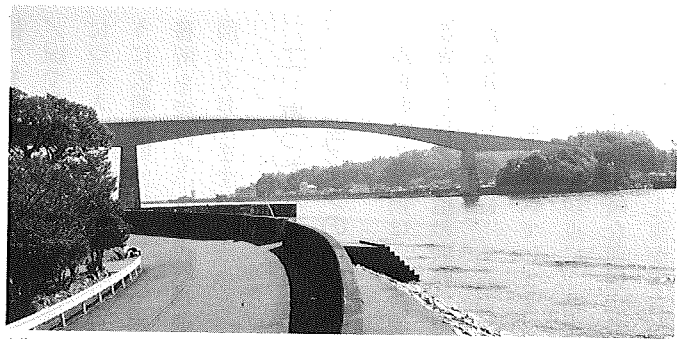
この幹線は全長が五六・三kmで、県道春野赤岡線の大半と県道須崎仁ノ線の一部、県道宇佐須ノ浦須崎線の三線で構成されておりまして、赤岡町、吉川村、南国市、高知市、春野町、土佐市、須崎市の県のほぼ中央部に位置する四市、二町、一村を結び、県民に「黒潮ライン」の愛称で親しまれています。

三 黒潮ラインの建設

黒潮ラインの中で、最も重要な位置を占めているのが「浦戸大橋」です。

この橋は、白砂青松に恵まれた優雅な風景と、黒潮おどる男性的な風光が織りなす景勝地である桂浜と、対岸のこれまた景勝の地、種崎千松公園を結ぶ浦戸湾口横断橋です。昭和四四年

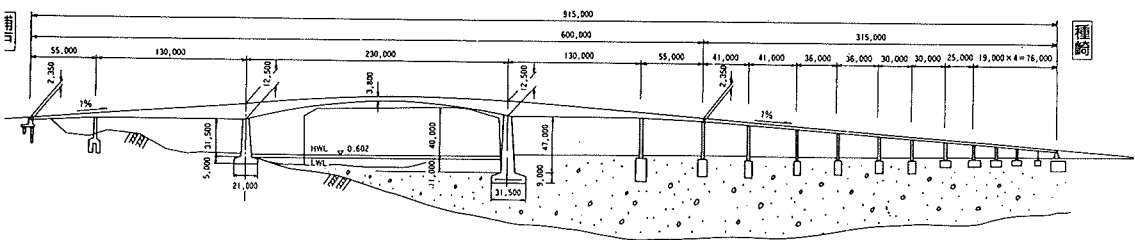
一月に着工し、総事業費一六億一千万円をかけ昭和四七年七月一二日に供用が開始されました。現在有料道路「浦戸大橋」として、日本道路公団が管理してお



浦戸大橋

りますが、総延長一、四八〇m、うち橋梁部分が九一五m、車道幅員六・五m（全幅八・五m）となっております。

架橋位置は大型フェリーをはじめ、年間一万隻余りの船舶が往来する重要港湾高知港の入口にあたるため、桁下高は四〇m、通行幅は一七〇mを確保する必要がありますがありました。こうした制約



浦戸大橋 橋梁側面図



仁淀川河口大橋

を受けて中央径間は二三〇mと、当時としては非常に長いものとなつています。この橋の施工にあたっては、当時の最新の工法が用いられています。主橋脚の基礎には三一・五m×三一・五mの巨大なケーソンを沈め、その型式も逆丁式の珍しい工法が採用されています。上部工も浦戸側の主橋梁部（六〇〇m）は五径間連続プレストレスト・コンクリート箱桁橋で、中央ス

パンは二三〇mを有しております。現場の特殊性から架設にも工夫が見られ、フォルパウ・ワーゲンと呼ばれる作業車を利用し、ヤジロベエ式に平均をとりながらコンクリートを打ち継いでいく「ディビダーク」工法を採用しています。完成当時、中央スパンの二三〇mはコンクリート桁橋としては世界最大規模を誇り、工法的にも注目を集めました。

浦戸大橋の完成により、高知市を起点に桂浜、種崎千松公園、五台山を結ぶ念願の浦戸湾周遊が可能になりました。高知の観光開発、さらには浦戸湾周辺の産業経済活動等、多方面にわたり貢献したのは勿論、黒潮ライシンの整備にも弾みがつきました。そして浦戸湾周辺の人々の生活にも変化をもたらし、架橋により従来の渡船は廃止になりました。（少し上流には全国でも珍しい県道の渡船が、一ルートですが存続しています。）

浦戸大橋に続いて県のほぼ中央部、土佐湾奥の土佐市から須崎市にまたがる横波半島に、企業局によって開発の手が付けられました。横波半島は横波県立自然公園の一角に位置し東西に一〇kmほどの半島で、南側の外洋に面した海岸は典型的な沈降海岸で、幾つかの尖鋭な岬が土佐湾に向かって並び黒潮と相対し、標高一〇〇m内外の海食崖がみられます。内側は、西へおよそ一二kmほど入り込んだ細長い波静かな浦ノ内湾（通称横波三里）で、多数の小半島と入り江が交互に並びリアス式海岸の特徴をみせ、土佐の地中海と呼ばれるに相応しい美しい湾で、私たちが優しくむかえてくれます。

こうした半島の突端、浦ノ内湾口を宇佐大橋で結び、尾根伝いに走る全長一八・八kmの道路が総事業費二四億一千万円をかけ、昭和四八年一二月に開通しました。当初は有料道路として

スタートし、格好のドライブコースとして人気を博しました。その後昭和六三年四月に宇佐大橋を除き一般県道宇佐須ノ浦須崎線として供用が開始され、途中に休憩所や駐車場が設けられ、更に「子供の森」や「大規模年金保養基地」の整備が進み、県民の憩いの場として賑わっています。

浦戸大橋と西端の横波半島の整備が進むと、最後に立ちほだかるのが仁淀川となりました。日増しに仁淀川の「河口に橋を」との声がたかまりをみせ、やがて企業局の手で建設が始まりました。橋長一、〇〇七m一二径間の「ディビダーク」工法の橋が計画され、昭和五二年四月一日に総事業費三三億八千万円を投入し完成、須崎仁ノ線の一部として有料での供用が開始されました。こうして主要県道春野赤岡線に須崎仁ノ線が連絡して、土佐湾岸沿いに県の東部と中西部を結ぶ一直線の幹線が

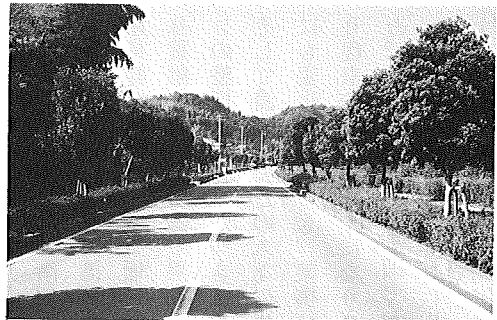
開通しました。高知平野南部の園芸作物や水産物の流通上、そして観光面からも特筆すべき念願の産業道路の誕生です。

こうして主要地点の改良がなされたのに並行して、未改良区間の多かった高知市から南国市にまたがる区間にも積極的な公共事業の導入が図られ、平成元年度に全長五六・三kmの黒潮ラインが完成しました。

四 沿道の話題あれこれ

紀貫之と大湊

黒潮ラインの起点は、国道五号と県道春野赤岡線が分岐する赤岡町です。国道五号と別れて数キロ行くと、物部川大橋に差し掛かります。以前は木橋で独特の雰囲気を持った橋でしたが、通行車両の大型化と木橋の宿命から老朽化が激しく、黒潮ラインの一環として架換計画が立てられ、昭和五十一年に橋長五二九・二mの橋が完成しました。



黒潮ライン

物部川大橋を渡ると高知の空の玄関、高知空港です。第二種空港ですが、陸上交通条件の悪かった高知県にとって空港に期待するものは大きく、昭和四七年からジェット化に対応した整備計画が進められ、昭和五八年一月二日に二、〇〇〇m滑走路・ターミナルビル等が完成し、東京、名古屋、大阪、福岡間に県民悲願のジェット機が就航しました。

一日約五〇便の離着陸があり、年間利用者数は一七二万人、発

着貨物は七、二三〇tに達し、利用者数は横ばい状態ながら貨物は増加傾向にあり、特に蔬菜類の輸送量が増加しています。

黒潮ラインは空港の南東部に空港沿いに走っていますが、沿道には千余年前の史跡があり、その一部が現在の空港に姿を変えているのを考えますと、現在と対比してその返遷に驚かされます。

空港の南側、黒潮ラインとの間に僅かな田畑が残っています。このあたりが土佐国司、紀貫之ゆかりの「大湊」の跡です。延長八年（九三〇）土佐守に任せられた紀貫之は赴任後、治安の維持等の国務に手腕を発揮し、承平四年任満ちて二月二一日土佐の国府を出発し、承平五年二月に帰京しましたが、この間の道中日記が有名な「土佐日記」です。

承平四年二月二八日の項に「浦戸よりこぎいでて大湊を追ふ」とありまして、ここ大湊で

一〇日間も滞留しています。理由は風待ちや海賊などの情報収集のためかも知れませんが、別れを惜しむ人々と酒を酌み交わしていたのは事実で、任地への惜別の念が推測されます。意を決して船を漕ぎ出し、長い船旅を続けて泊まりを重ね、五日もかけて京に帰ったそうです。今日では隣接の高知空港からジェット機なら半時間余りで大阪に着きます。ただただ時代の返遷に驚くばかりです。

高知新港の建設

建設の項で詳細を記述しました浦戸大橋の最上部からは、南東方向に建設中の「高知新港」を垣間見ることが出来ます。長期的には五万トクラスの船舶が計画対象ですが、平成九年度末には三万トクラスの船舶が繫留可能な岸壁が完成する予定で、高知県の物流の拠点として県民の期待を集めています。



坂本龍馬像

桂浜と龍馬像

浦戸大橋の中央部に立つと南から少し西の方角に、坂本龍馬の像がシルエットのようになっています。坂本龍馬については改めて説明の要もありませんが、龍馬像がどのような経緯でここに建てられたのかを紹介します。

建てられている場所は、桂浜の最東端竜頭岬で、藩政時代に台場が置かれていたところです。大正一五年八月入交好保氏をはじめとする若者が発起人となり、現在ほど評価されていなかった龍馬を見直す手段として銅像の建設を提唱し、昭和の初頭県下の各青年団を中心に募金活動を

行い、建設にこぎつけたものです。昭和三年五月二七日銅像の建設推進母体の「高知県青年」によって除幕式が挙行され、今日に至っております。

製作者は高知県出身の本山白雲で、銅高五・二五m、台座約八m、総高一五mで、銅像としては日本一の巨像といわれています。室戸岬に建つ同じ本山白雲作の中岡慎太郎の像と、太平洋を隔てて向かい合っています。

太平洋を一望できる竜頭岬の



桂浜

台地に、懐手で、きつと太平洋を睨んでいる龍馬の姿は壮大です。

作家宮地佐一郎氏は、『懐にはピストルか財布か、はたまた「万国公法」か。龍馬の可能性を語りかける名像である。』とその著で書いておられます。このように幕末の快男子坂本龍馬にとって、像の大きさ、ロケーションといい、打って付けのものでありますから、機会があれば一見をお薦めします。

また桂浜の北側で黒潮ラインの直ぐ上の浦戸城跡には、龍馬像と同様に現在の若者が立ち上り情熱を傾けて作りあげた「坂本龍馬記念館」が、平成三年一月一五日（龍馬の誕生日）にオープンし、約二年間で三〇万人の龍馬ファンが訪れています。

桂浜花海道

浦戸城跡を西側に下ると黒潮ラインに合流し、ここからは海岸堤のすぐ裏側を四km程一直線に黒潮ラインが走っています。



花海道

桂浜寄りの二km余りの区間を「桂浜花海道」と名付けて、花壇と五つの台場を想定した休憩施設、歩道等の整備が完了しています。

この桂浜花海道は「美しく親しみある道づくり事業」の一環として「潤いとふれあいの場」として「花と緑の憩いのスペース」を創設し、県内外の桂浜を訪れる人々に、高知の明るく美しいイメージをアピールしよう

と整備したものです。花壇には美しい花々が四季を通じて咲きほこっていますが、これは地元企業や各種団体の善意を得て実現したものです。

こうした事業に民間企業の協力を要請したのは、様々な分野の方々が参画することによって、県民が挙って「道路や環境の整備の必要性」を自覚し、延いては県民意識の高揚に重要な意味を持つと考えたからです。併せて他県の方々にも本県の代表的な観光地である桂浜の近傍の地に、緑あり、花あり、そして雄大で青い海のある「潤いとふれあいの場」の提供は、「あつたか高知」を提唱している高知県にとって大変意義のあることだと考えます。なお、残りの区間も同様なコンセプトのもとに現在整備中で、来年度末には完成の予定です。

ジョン万と宇佐

仁淀川河口大橋を渡り三km余

り進むと、道路は大きく右に回り集落に入ります。正面に宇佐大橋が望め、手前の格好の港には沢山の漁船が繫留されているのがみえます。

ここは土佐市の宇佐で、鯉節発祥の地であります。鯉節は鯉を薫製にしたものですが、この薫製法が考案されたのは、江戸時代の延宝二年（一六七四）のことで、紀州の甚太郎という人の手によって、宇佐浦（現在の土佐市宇佐）で初めて鯉節がつくられました。これを四年後に宇佐浦の与一が改良して薫製法が完成しました。それまで鯉は日本の沿岸で相当の漁獲高がありました。初夏から秋にかけて回遊してくるため、折角漁獲があっても腐りやすいことが欠点となって、鯉漁は停滞していました。

鯉節の開発は鯉の保存を可能にしたため、鯉という魚の価値を高め急速に各地に伝わって行くと同時に、鯉漁に変革をもた

らしました。当然地元土佐でも鯉漁が盛んになり、加工場も設けられて宇佐浦は活況を呈してきました。各地から水主（漁師の総称）が集まってきました。そうした水主の中に万次郎とい

う一五歳の少年がいました。万次郎は幡多郡中ノ浜（現在の土佐清水市）から、宇佐浦の漁師伝蔵に雇われた水主の見習（実際はかしきといつて雑用係）でした。万次郎は天保二年一月五日の朝、いつものように伝蔵の船に五人で乗組み、沢山の僚船と共に宇佐浦を出漁、初日は興津で泊まり、翌六日には佐賀町の白浜に船を引上げ泊まりを重ね、七日に足摺岬に近い通称「ハジカリ沖」の「シ」という漁場に向かいました。ここが運命の場で「アナゼ（ヤマゼ）」という北西の悪風に出会い、暴風雨に巻き込まれ漂流しました。嘉永五年（一八五二）一〇年余りの外国生活を送った万次郎は母国に帰り、過酷な取調べに

耐え、当時の我が国に大きな影響を与えました。その後は皆様方の充分承知しているところですから紙幅を割きませんが、郷土の偉人には違いありません。

五 おわりに

このように幾多の偉人や歴史に裏打ちされた黒潮ラインは、現在も浦戸大橋、仁淀川河口大橋、宇佐大橋が一体となって高知空港、種崎千松公園と、名勝桂浜、横波スカイラインを海沿いに一直線で結ぶ機能を持ち、高知県中部の観光の中核を担う重要路線として位置付けられています。また道路管理者としても近年の交通量の増加、観光、産業の両面からの重要性を認識いたしておりますので、今後は並行して走る国道等とのアクセス面の整備を急ぎ、県民の方々の、今一層の利便性の向上に努めたいと考えております。

月日	事項	月日	事項	月日	事項
9・22	<p>○国際通貨基金（IMF）が一九九三、九四年の「世界経済見通し」を発表。先進各国の景気回復が、これまでの予想以上に遅れるとして四月時点での予想を軒並み下方修正した。日本については四月時点で九三年一・三%、九四年三・五%の実質成長率としていたが、九三年〇・一%のマイナス成長、九四年一・〇%に修正した。</p> <p>○エリツイン大統領の命令でロシア軍が反大統領派の立てこもる最高会議ビルを装甲車などで銃撃、奮闘、ルツコイ副大統領らは逮捕された。</p>	10・4	<p>○自治省が一九九四年度から固定資産税課税の基礎となる土地と建物の評価額について評価替えをすることにし、審議会の了承を得て正式決定した。内容は都道府県庁所在地の基準宅地の場合で平均三・〇二倍引き上げるほか、田が二・四%、畑二・七%、山林が〇・四%の引き上げ率。</p> <p>○東京地検特捜部は大手総合建設会社の大成建設副社長、橋本番容疑者（五七）を逮捕。前宮城県知事の本間俊太郎容疑者（五三）に対する二、〇〇〇万円の増賄の共犯の疑い。</p>	10・26	<p>○山陽自動車道福山西―河内間三五・八kmが開通。</p> <p>○首都高速五号池袋線戸田南ランプ―美女木JCT間二・二kmが開通。</p> <p>○第3次臨時行政改革推進審議会が細川内閣総理大臣へ最終答申を提出。</p>
10・4	<p>○国連が今年六月の世界経済見通しを改訂して発表。日本については今年の国内総生産（GDP）の実質成長率を一・〇%から〇・三%に下方修正。また、世界の経済成長率についても今年一・〇%（六月時点一・五%、来年二・五%（同三%）と修正した。</p> <p>○英仏海峡トンネルの事業主体のユーロトンネル社が、同トンネルの開業日を来年三月七日にすると発表。当初、貨物列車の運行からスタート、旅客列車は五月六日の公式な開業式時点から運行を始める。六月末からはロンドン、パリ、ブリュッセル間の旅客列車を開通運転する。</p>	11	<p>○東京地検特捜部が清水建設会長の吉野照蔵容疑者（七五）、同社副会長の神山裕紀容疑者（六七）、同常務・関東支店長の松本章和容疑者（五九）の三人を増賄の罪で東京地裁に起訴。前茨城県知事の竹内藤男被告（七五）起訴済みⅡに一、〇〇〇万円のわいろを贈った疑い。</p> <p>○細川護熙首相とエリツイン・ロシア大統領が東京・元赤坂の迎賓館で双方の合意事項を盛り込んだ「東京宣言」と「経済宣言」に署名した後、共同記者会見。大統領は「旧ソ連との間の条約、国際約束を実現させる」と述べ、一九五六年の日ソ共同宣言の有効性を認めた。</p>	10・27	
18	<p>○ロシア海軍の放射性廃棄物の海洋投棄専用船が、ウラジオストクの南東約二〇〇kmの日本海で、液体放射性廃棄物を投棄。日本、韓国などの抗議で予定していた二回目は中止。</p>	13	<p>○藤井裕久蔵相が閣議に国の公共事業の当初予算に対する契約率を報告。八月末現在で六九・二%と過去最高で、大蔵省は上期の契約率を七五・七%とする政府目標は、ほぼ達成できるとみている。</p>	15	

編集雑記

だから漢字はややこしい、と言わずに読んでいただきたい。夫と言う字はそれ自体よりも、いろいろな偏(漢字の左側)をつけて活用される。フ(さんずい)をつければ決、決意・決定・決潰などの熟語になる。フ(りっしんべん)では快、快方・快晴。缶(ほとぎへん)をつけると缺、缺点・缺席となる。ここで缺の字は欠の間違ではないか、との指摘があるかも知れない。だが本来は缺が正しいのである。

大字典によると「欠はケン。口を振りアクビ(欠伸)する貌。人の頭より気の立上る意。」とある。更に「欠をケツと発音するは缺を誤って缺と書き、缺を略して欠とせしものか。」と誤用の由来を述べている。間違っていると言われても欠点・欠席は、既に日常語として使われている。今更引き込める訳にはゆかない。岩波の国語辞典では「欠は缺の代用とされる」とあつさり両者の妥協をはかっている。

さて、夫の字である。大字典では「漢音でカイ。呉音でケ。ワカツ・ヒラクの意。」

易の六四卦の一つ。」とある。ではなぜ夫の字が分つ・開くの意味があるのか、辞書はくわしい説明を省略している。そこで易の沢天夫の卦を援用し、私見を述べてみたい。

河川の堤防は過去最大の流量とプラスアルファに耐えられよう築堤される。計算外の流量が発生すれば、水の圧力に耐えられず堤防は決潰する。別の言葉で表現すれば、堤防は内なる圧力によって破り開かれるのである。この現象は堤防に限ったことではない。卵から雛が孵るとき、殻は内なる圧力によって破り開かれる。また、蛹が羽化するときも同様。昆虫が飛び出た残殻には、内なる圧力によって分け抜かれたあとが、バックリと口をあけている。このように一つの現象を表現するとき、内側から見れば「開く」であり、外から見ると「分けられた」ということになる。易の☰☷(たくてんかい)の卦は内なる圧力によって、既存のものが壊される自壊の卦なのである。革命とか政変は、現体制に対するどうしようもない内側からの不満から発生する。その結果は古い体制から見れば殻が開かれたのであり、新しい体制から見れば古い殻と分かれたことになる。もう少

しこの卦☰☷を見てみたい。六本ある算木のうち一番上が一陰爻、あとはすべて一陽爻である。陰は止まり、陽は進む。この五本ある陽爻を羽化する昆虫、孵化する雛。洪水に至る流水の圧力と見たのである。今あるものを壊そうと動きはじめた内なる力を、上の陰爻一つがかりうじて抑えている象。抑えてはいるのが、力の弱い陰爻ゆえとても中の陽爻の動きを押し込める力がない。新しい状態が間もなく生まれ出る。これが夫の卦の由来なのである。

では冒頭の決・快・缺は夫とどう関連するのか簡単に述べてみたい。

△決は従来の古い殻を開く動きである。

△快は古い殻から分かれることを肯定する心の開きである。

△缺の扁、缶は酒を入れる器、その器にキズがあつて、中の酒が外に向って流れてしまうキズモノ。

このように扁の違いを並べてみると、夫の字が言い現わしたいことがわかって来る。それはどうしようもない内なる圧力によって、既成の枠が壊される動きを表したものである。

(瑞)

12月号の特集テーマは「道路交通管理に関する最近の話題」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