

口 絵 ■ 平成六年度「道の日」記念感・道ランド<sup>94</sup>

巻頭言 ■ 二世代道路交通に向けて日本の現状を憂うる 東京大学工学部土木学科教授 越 正毅 1  
 普通の国になることのすすめ ―道路行政にひとこと― 三菱総合研究所取締役相談役 牧野 昇 3

### 特集／平成七年度道路関係重点施策

平成七年度重点施策について 道路局道路総務課 5  
 道路事業による情報通信基盤の整備推進 道路局企画課 13  
 物流システムの高度化・効率化の推進 道路局企画課道路経済調査室調査第一係長 下元 俊英 19  
 くらしのみちづくりの推進 道路局地方道課市町村道室技術第二係長 藪 雅行 24  
 緑の創造・リサイクル 道路局地方道課市町村道室技術第一係長 松木 洋忠 27  
 地域連携プロジェクト総合支援事業の創設 道路局企画課道路経済調査室調査第三係長 畠中 秀人 30

平成六年度「道の日」中央行事について 道路局道路総務課 34

平成六年度「道路をまもる月間」行事 道路局道路交通管理課 36

- ・ 北陸地方建設局 40
- ・ 中部地方建設局 42
- ・ 近畿地方建設局 43
- ・ 中国地方建設局 45
- ・ 四国地方建設局 46
- ・ 九州地方建設局 48
- ・ 北海道開発局 49
- ・ 沖縄総合事務局 50

### 道路占用Q & A (最終回)

道路法第38条、第39条、第40条、第41条、第62条、第71条、第72条関係 53

### シリーズ／あの道この道

歴史の道「熊野古道」をたずねてへ一般国道三二一号 和歌山県土木部道路維持課長 広石 忠 70

◆時・時・時… 75

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。また原書等は原稿執筆時および座談会等実施時のものです。

# 平成7年度重点施策について

建設省道路局道路総務課

はじめに

副題を「真に豊かさを実感できる社会の実現を目指して」と銘打った平成7年度建設省重点施策が、去る八月一日に決定された。ここでは、重点施策の基本的考え方と主要な施策について、道路に関するものを中心としつつ、その概要を紹介することとする。

## 一 基本的考え方

### ―三つの課題と七つの施策―

我が国は、住宅・社会資本の整備水準が欧米諸国と比べ立ち後れており、いまだ経済力に見合った豊かさを実感できない状況にある。

このため、国民一人一人が真に生活の豊かさを

実感できるよう、国民生活の質の向上に政策の焦点を当てた生活者重視の政策展開の一層の充実が必要であるとともに、住宅・社会資本整備に環境、文化、福祉等を内在化させることが求められている。

一方、本格的な高齢社会の到来、製造業、農業等産業の構造変化、国際交流・協調の深まり等、我が国の社会経済情勢は大きく変化しつつあり、こうした変化を的確に見据えつつ、中長期的視野に立って国土の均衡ある発展、活力ある地域づくり、豊かさを実感できる生活環境を実現するための基盤となる住宅・社会資本の戦略整備を図ることが必要であり、人口構成が若く経済に活力のある現在のうちに、活力とゆとりのある福祉社会を支える質の高い住宅・社会資本の整備を概成させ

ておくことが喫緊の課題となっている。

また、国際社会との調和を図り、持続的な内需中心の経済成長を促進する観点からも積極的な公共投資、住宅投資を実施することが求められている。

さらに、住宅・社会資本整備を取り巻く現下の状況に的確に対応し、国民理解を得ながら着実にその推進を図る観点から、公共工事の入札・契約手続の透明性、競争性の一層の向上、コスト低減に向けた取組の推進を図るとともに、規制緩和や地方分権等の行政改革の観点を踏まえつつ、重点的かつ総合的な建設行政を展開する必要がある。

以上を踏まえ、平成7年度においては、①生活者を重視した政策の一層の充実、②活力ある地域、二一世紀の国土を支える基盤の整備充実、③建設・

建築コストの低減と公正で信頼できる公共事業等の推進の三点を主要課題として設定し、以下の七つの主要な具体的施策を推進する（図1参照）。

1 ゆとりある住生活の実現

2 快適で質の高い生活空間の整備

3 高度情報社会の実現に対応した基盤づくり

4 安全で利便性の高い国土基盤の整備

5 活力ある地域基盤の整備

6 総合的な治水対策の推進

7 建設・建築コストの低減と公正で信頼できる公共事業等の推進

### 平成7年度重点施策の基本方針

—真に豊かさを実感できる社会の実現を目指して—

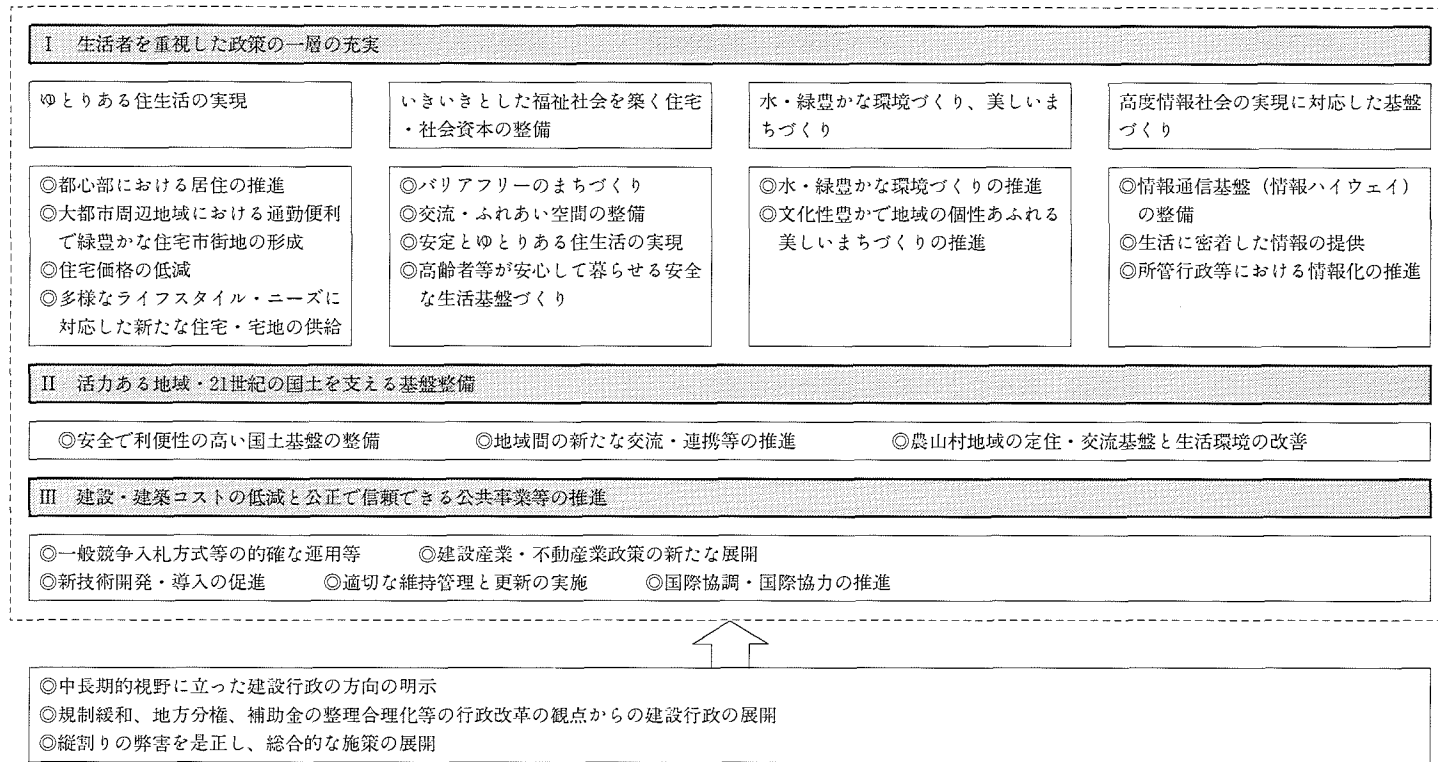


図1

## 二 主要課題に対応した道路施策

前述の主要課題に対応する建設省の各種施策を道路関係施策のうち主要なものから紹介する。

### 第1 生活者重視の政策の一層の充実

#### 1 ゆとりある住生活の実現

今日、本当の意味での豊かさを実感できるような社会の実現を図る上で、住宅・宅地対策は内政上の最重要課題の一つである。

とりわけ、①住宅事情の特に厳しい大都市地域の勤労者に対して、就業地から適当な時間距離内で良質な住宅と居住環境を妥当な価格で確保できるようにすること、②個人のライフスタイルに対応したマルチハビテーション、住み替え等の多様な居住形態を可能にするとともに、高齢者も安心して住むことのできる住宅の確保を図ること、すなわち、生涯を通じてゆとりのある住生活の実現を図ることが、本格的な高齢社会の到来を間近に控えた今日の喫緊の課題である。

このため、平成七年度においては、以下の施策を講じることとする。

#### (1) 都心居住の推進

- 都心の未利用地の高度利用を図る小規模な土地区画整理事業の拡充を図るとともに、沿道区画整理型街路事業等を推進する。

#### (2) 魅力ある地方居住の推進

- アクシオンプログラムに基づく開発地区周辺における既存集落関連の公共施設整備を含む事業を計画的に実施する。

- 住宅宅地開発を計画的に誘導する幹線道路の先行的な整備を含む広域的ネットワークを対象とした幹線道路整備を積極的に推進する。

- 住宅宅地関連公共施設整備促進事業の対象施設を拡充する。

- 大規模な公共施設整備については、協議会等の組織を設置し、関連する公共施設の総合的・一体的な整備を積極的に推進する。その際、周辺の景観・環境施設整備等を道路事業等で実施するとともに、住環境整備が必要な住宅地区内において、地区施設や生活環境施設の整備、従前居住者用住宅の建設等を総合的・一体的に進める「特定公共施設関連環境整備事業」を創設する。

#### 2 快適で質の高い生活空間の整備

二一世紀の本格的な高齢社会の到来に備えて、高齢者、障害者を含むすべての人々が、生涯を通じて健康で心豊かに生きるための住宅・社会資本（福祉インフラ）のストックを緊急に整備する必要がある。

建設省ではこれまでも、高齢者、障害者に配慮

したまちづくり、高齢者等が円滑に利用できる住宅・建築物の普及、災害の不安の無い国土づくり等を推進してきたが、本年六月に「生活福祉空間づくり大綱」を策定して、福祉インフラ整備の方向やその目標を明らかにしたところである。

平成七年度においては、本大綱の具体化を図ることを基本として、以下の施策を講ずることとする。

#### (1) バリアフリーのまちづくり

- 駅等の交通結節点や福祉施設周辺の良好な歩行環境の創出、高齢者等の利用に配慮した公共的建築物の整備、高齢者向け公共住宅の供給等、総合的な福祉のまちづくりを推進するため、福祉のまちづくり計画に関する指針を策定することにより、市町村による福祉のまちづくり計画の策定を促進する。

- 歩行環境の整備を進めるため、以下の措置を講じる。

- ・ 高齢者等が安心して歩行できる幅の広い歩道を二一世紀初頭までに一三万km（市街地等の幹線道路の五割）を目標として整備を推進する。

- ・ 電線類の地中化を推進する。

- ・ スムース歩道等を整備する「ハートフル・ウォーク整備事業」を創設する。

- 駅及びその周辺の歩行環境の整備を推進す



るため、以下の措置を講じる。

- ・ 低床式バス対応のバスベイ、バリアフリー化された駅前広場等を整備する「利用しやすい駅前整備事業」を創設する。

- ・ 駅の公共の通路のエスカレーター等の整備を行う都心交通改善事業を推進する。

- 道路管理者以外の者が行う利用しやすいバスの整備及び高齢者などの利用が多い病院等の施設における駐車場の整備に対する融資を行う。

(2) 交流・ふれあい空間の整備

- 地域の交流の核となる道の駅の整備を進める。

(3) 高齢者等が安心して暮らせる安全な生活基盤づくり

- 高齢運転者が安全に安心して運転できる道路環境づくりを進めるため、道の駅等の休憩施設、ゆずりあい車線、道路照明等の整備を促進するほか、住区内の高齢者等の安全確保を図るため、歩道、立体横断施設等の交通安全施設等の整備を推進する。

- 立体交差化、地下歩道等安全で十分な交通容量を持った道路の整備に加え、公共交通機関の利用促進などの交通需要マネジメント施策を併せて行う総合的な渋滞対策を推進する。

(4) 水・緑豊かな環境づくり、美しいまちづくり

環境基本法の制定等を踏まえ、環境への負荷の

少ない持続的発展可能な社会の構築等を図るため、建設行政においては質の高い環境を備えた国土を形成するとともに、地域環境問題の解決に貢献することが重要な課題となっている。

このため、平成六年一月に、「環境」を創造し保全することを建設行政の本来の使命として認識（内部目的化）し、環境政策の理念を内容とした「環境政策大綱」を取りまとめたところである。

また、平成六年七月には、二一世紀初頭までに欧米諸国並みの緑の質と量を確保し、国民が豊かさを実感できる豊かな生活環境の形成を目指すべく、道路、河川、公園等の公的空間の緑のストックの三倍増等内容をとする「緑の政策大綱」が策定されたところである。

平成七年度においては、これらの大綱等の着実な推進を図ることを基本として以下の施策を講ずることとする。

- 地域特性に応じた道路緑化や法面緑化等を推進するとともに自然植生の緑化を道路法面等で推進する「木の香る道づくり事業」を創設する。なお、事業の推進にあたっては、苗の生産等による地場産業の振興等にも十分配慮を払う。

- 道路等の管理等に伴い発生する植物廃材を堆肥化し、有効利用する「緑のリサイクル事

業」を創設する。

- 二一世紀初頭までに、渋滞箇所をおおむね解消することを目標として、新渋滞対策プログラムを推進する。平成七年度においては、立体交差化等による総合的な渋滞対策を引き続き推進するとともに、企業シャトルバスの導入等試行的な交通需要マネジメント施策に係る取組に要する費用に対する助成、沿道への施設立地に伴う交通への影響を小さくするための民間事業者による道路整備に対する融資を行う。

- 交通渋滞の解消等に資するため、駐車場の整備を計画的に推進するとともに、郊外におけるパークアンドライド駐車場への支援を積極的に行う。

- 道路交通騒音の著しい幹線道路の環境整備を進めるためには、道路対策と沿道整備を一体化・計画的に推進することが不可欠であるため、沿道環境整備基本方針を策定し、関係機関の連携を強化するとともに、背後地を含めて沿道整備計画を策定する。

- 沿道整備に関する関連公共施設整備を総合的に実施するとともに、沿道住宅の移転等に対して支援を行う。

- 電線類の地中化を推進するため、「電線共同溝整備事業」を創設するとともに、必要

な技術基準等の整備を行う。

- 駅前などまちの「顔」となるような地区等において、市町村等が地区住民の参画を得て道路整備や道路景観等に関する整備計画を策定し、周辺の市街地の景観対策等と一体となつて実施する道路整備、電線類の地中化等に対して面的に一括して助成する「くらしのみちづくり事業」を創設する。

### 3 高度情報社会の実現に対応した基盤づくり

本格的な高度情報化時代の幕開けを迎えた今日、情報化の波は、国民生活や産業活動の全般に広く及びつつあり、今後、全国的な高速・大容量の光ファイバー網等の情報ネットワークの整備やこれを活用した各種サービスの充実が図られることにより、生産性の向上、創造性の発揮や新規産業の創出が促されることが予想される。これらは、我が国経済の構造改革、産業の国際競争力の向上に結び付くのみならず、高齢化の進展、環境問題への対応、国土の均衡ある発展、ゆとりある豊かな生活空間の実現等の重要課題の解決にも大きく貢献することが期待されており、政策的にもその推進、活用に積極的に取り組んでいく必要がある。

建設省においても、快適で質の高い生活や経済社会の諸分野の発展基盤となる新たな基幹的な情報通信基盤ネットワークの整備を推進し、加えて、

こうした高度情報化の成果をいかしながら、行政の各分野において先導的な取組を進めていかなければならない。

以上のことから、平成七年度においては、以下の施策を講じることとする。

#### (1) 情報通信基盤（情報ハイウェイ）の整備

- 情報通信基盤の整備を促進するため、道路の地下空間に、これまでのキャブシステムに比べてコンパクトな構造の新たな電線共同溝（C-C-B-O-X）を整備する。長期的には、約四〇万kmのネットワークを構築することとする。

このため、以下の措置を講じる。

- ・電線共同溝整備の基本方針の策定、電線共同溝の先行的整備、新規事業者の入溝の受け入れ等と内容とする法制度の創設

#### ・「電線共同溝整備事業」の創設

- ・電線共同溝整備五箇年計画に基づく電線共同溝の計画的な整備の推進

#### (2) 生活に密着した情報の提供

- 渋滞情報、所要時間等の情報提供をリアルタイムで行う道路交通情報通信システム（VICS）の本格サービスを三大都市圏を中心に開始する。

- 電波が届きにくいトンネル等において、自動車電話、ラジオ等の利用が可能となるよう、

自動車電話中継施設整備の支援や再放送施設の整備を進める。

- 「案内標識整備アクションプログラム」に基づき、平成九年度の完成を目標に、主要な道路の路線番号を付した分かりやすい案内標識の計画的な整備を進める。

- 道路の防災情報等の内容の充実やきめ細かな情報の提供を推進する。

#### (3) 所管行政等における情報化の推進

道路、管理の効率化・高度化を図るため、管理用光ファイバーネットワークを整備するとともに、画像情報による公共施設の遠隔監視・操作等を行う公共施設管理システムを整備する。

### 第2 活力ある地域・二一世紀の国土を支える基盤整備

#### 1 安全で利便性の高い国土基盤の整備

国土の均衡ある発展と活力ある地方の実現を図るためには、安全で利便性の高い国土基盤の整備が不可欠である。

これまで建設省は、国土建設の長期構想、所管五箇年計画に基づき、国土基盤の計画的整備を推進してきたところであるが、本格的な高齢社会の到来を間近に控え、社会資本投資を取り巻く環境はより厳しくなるものと予想されていることから、比較的豊富な労働力と高い貯蓄率に支えられたこ

の時期に精力的な投資の展開を図る必要がある。

特に、活力ある地域づくりや快適で質の高い生活空間づくりの基本的条件である高規格幹線道路ネットワークや、大規模な洪水や異常渇水から国民の安全・安心を確保する根幹的な治水・利水施設など国土構造を形成する根幹的な国土基盤については、二一世紀初頭までに概成することを目標として、計画的かつ効率的に整備を押し進めていかなければならない。

さらに、二一世紀の国土構造の在り方についての検討を踏まえ、地域連携の軸やこれの連なりとしての新たな国土の軸を構築していくことが重要である。

以上のことから、平成七年度においては、以下の施策を講じることとする。

#### (1) 二一世紀に向けた交流ネットワークの構築

- 国土の骨格を形成し、地域間の活発な交流を支える高規格幹線道路について、二一世紀初頭までに一四、〇〇〇kmの交流ネットワークを完成することを目標に、当面、地方圏の横断道、大都市圏の環状道路、第二東名・名神高速道路等に重点を置いて整備を強力に推進し、第11次道路整備五箇年計画期間中（平成九年度末まで）に供用延長を約七、八〇〇kmとする。

さらに、平成七年度においては、高速道路

ネットワークの整備推進のための公的助成の拡充等を行う。

- 高規格幹線道路網と一体となって地域の発展の核となる主要な都市を育成し、広域的な社会交流と地域連携を支える地域高規格道路について、二一世紀初頭までに約六、〇〇〇～八、〇〇〇kmを整備することを目標に、平成七年度から本格的に整備を推進することとし、第11次道路整備五箇年計画期間中に約二、〇〇〇kmの事業に着手し整備を進める。
- 北東地域、西南地域、日本海沿岸地域等各地で新たな国土の軸の構想が提唱されていることを踏まえ、交流ネットワークや地域連携の軸の強化を図りつつ新たな国土の軸の構築を図るため、必要となる新たな交通軸を支える東京湾、伊勢湾、紀淡海峡などの長大橋等と一体となった調査を実施する。

#### (2) 物流システムの高度化・効率化

- 二一世紀初頭までに、インターチェンジ周辺において道路一体型広域物流拠点を全国約七〇箇所を整備する。

○ また、都市内物流の効率化を促進するため、関係省庁、関係事業者の連携のもとに共同集配システムの構築を図るとともに、共同集配施設、駐車場、荷捌き施設等の整備に対する

補助・融資を行う。

- 道路交通を代替するシステムとして、新物流システムの開発及び実用化に向けた検討を行うとともに、都市廃棄物処理システムの導入の促進等を行う。

## 2 活力ある地域基盤の整備

### (1) 地域間の新たな交流・連携等の推進

二一世紀の国土づくりの基礎となる地域づくりにおいては、これまで経験したことのない新たな課題が横たわっている。特に、地方圏では、人口減少の一層の進行が見込まれる中で、地域のポテンシャルを十分に発揮させ、地域の活力ひいては我が国全体の活力を高めることが必要不可欠である。そのためには、それぞれの地域が単独で他地域との単なる横並びや対立という構図の中で活性化を図るのではなく、地域相互間でそれぞれの特性に応じた適切な役割を担い、相互に補完・連携し合いながら地域のつながり（「地域連携の軸」）を形成し地域の発展を図る必要がある。

また、自然発生的な交流・連携を待つのではなく、地域づくりの目的を明確にした能動的な取組による地域間の交流・連携を推進することが必要である。

さらに、地域特性に考慮し、活力ある、地方分権を支える地域基盤の整備を行うという視点が以

前にも増して必要である。そのためには、地域の主体性・自主性を尊重した、新たな国と地方との共同・協調関係の下での確に地域基盤の整備を進めなければならない。

以上のことから、平成七年度においては、以下の施策を講じることとする。

各地方の主体的な取組の下、複数の地方公共団体等が中心となって地域の特性をいかした「地域連携の軸」の形成を図るためのアクションプログラムを策定し、これを実現するために、以下のような地域の交流・ふれあい・連携の推進等の支援を行う。

- ・ 交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業の重点的な推進
- ・ 道の駅ネットワークの重点的整備
- ・ 歴史的・文化的価値を有する歴史国道の積極的な保存・整備・活用
- ・ 周遊券の活用等高速道路の料金の多様なサービスの実施
- ・ 高速道路等のサービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)及びその周辺地区を地域の特色をいかしつつ人の出入りを確保して一体化、計画的に整備する「SA・PAを活用した地域拠点整備事業」の創設
- ・ 高規格幹線道路、地域高規格幹線道路の重点的整備

・ 空港・高速道路インターチェンジ(IC)と中核都市等や関連施設間のアクセス道路の重点的整備

・ 地方拠点都市地域の重点的整備

・ 情報ハイウェイの積極的な整備

・ 道路交通情報通信システム(VICS)の積極的な整備

・ 地域連携アドバイザー等によるプランづくりへの支援

## (2) 農山村地域の定住・交流基盤と生活環境の改善

農山村地域には、農地や林地、自然環境が多く存在し、また、ゆとりある生活空間が広がっており、その中で、地域産業ややすらぎとふれあいのある地域社会、地域文化がはぐくまれている。このような特性は、地域住民にとってもかけがえないものであると同時に、過密やゆとりの無さという課題を抱えた都市住民にとっても貴重なものである。

その一方で、この地域においては、耕作放棄地や小規模な開発行為の累積などに伴う土地利用の混乱、人口の減少・高齢化の進行等により地域の機能の低下が懸念される状況となっている。また、災害に対する安全性の確保及び住民の求める生活水準の向上やその内容の多様化に対応するため、遅れている定住・交流基盤や生活環境の早急な改

善が強く求められている。

このため、農山村地域における定住・交流基盤と生活環境を改善することにより、その機能の維持・向上を図っていくことが極めて重要である。

以上のことから、平成七年度においては、以下の施策を講じることとする。

○ 農山村地域の定住・交流基盤と生活環境の整備を地域の自主性をいかしつつ総合的、計画的に進めるため、集落及びその周辺地域の活性化のための基本的な戦略を踏まえたアクションプログラムとしての性格を有する「田園地域総合整備計画」を市町村が中心となって策定し、これに基づいて行われる道路、河川等の所管公共施設等の整備を総合的、計画的に行う「田園地域総合整備事業」を創設する。

この場合において、以下のような支援策を講じる。

- ・ 交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業等の集中的実施
- ・ 都市と農山村を直結し、通勤圏域等の拡大や交流を促進する道路を生活圏域交流基幹道路として指定し、総合的に整備
- ・ 周辺の景観等に配慮しながら面的に道路整備を行う「くらしのみちづくり事業」の創設

### 3 総合的な渇水対策の推進（略）

#### 第3 建設・建築コストの低減と公正で信頼できる公共事業等の推進

（公共工事の入札・契約手続、コスト低減に向けた取組等は省略する。）

##### 国際協調・国際協力の推進

近年、地球サミットの開催、ODA大綱の策定、GATTウルグアイ・ラウンドの妥結、日米包括経済協議の進展、科学技術協力の進展等建設行政を取り巻く国際環境が変化したことに伴い、建設分野においても国際協調を一層推進することが求められている。

また、ODAの実施量、対象国の拡大等に併い、近年ますます途上国からの援助要請が多様化、複雑化している。

このため、建設省としても、高度な技術面での国際貢献、環境の保全といった新しいニーズに対応した国際協力を推進していく必要がある。

以上のことから、平成七年度においては、以下の施策を講じることとする。

○ 多国間及び二国間の技術協力を推進するため、道路安全システム、自動料金徴収システム等の次世代道路交通システム等の国際会議を開催するとともに海外との共同研究を推進

する。

○ 増加する外国人が国内の活動において自由がないようにシンボルマークの表示や英文併記等による分かりやすい標識及び案内板の整備を推進する。

##### 〈建設行政の共通課題への対応〉

#### 1 規制緩和の推進

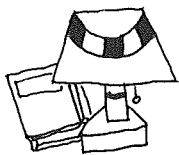
内需の拡大や輸入の促進を図り、国民生活の質の向上を目指し、新規事業の創出や消費者の選択機会の拡大、内外価格差の縮小等を期する観点から、住宅・土地関係を始めた所管行政に係る規制緩和を「今後における規制緩和の推進等について」（平成六年七月五日閣議決定）に基づき、着実に実施するとともに、今後とも、国民のニーズの多様化や技術開発の進展等を踏まえた規制の見直しを着実に実施する。

#### 2 地方分権の推進

住宅・社会資本整備を中心とした建設行政を総合的に推進し、一極集中を是正しつつ、国土の均衡ある発展を図るためには、国と地方が適切な役割分担の下で一体となって取り組むことが必要である。

今後とも、地方公共団体の自主性・自立性を高める観点から、地方への権限委譲、国の関与の是

正、補助金の整理合理化等の積極的取組を進める。



# 道路事業による

## 情報通信基盤の整備推進

建設省道路局企画課

### 一 はじめに

国土の均衡ある発展、経済の持続的発展、高齢化社会への対応等の我が国の直面する課題に対し、真に豊かさを実感できる社会を実現するため、光ファイバー網の整備等情報通信基盤の早急な整備に大きな期待が寄せられている。

光ファイバー網等の情報通信基盤の整備により、高速、大容量の映像を中心とする情報通信が本格化し、テレビ会議、在宅勤務、遠隔医療、遠隔教育等が可能になり、地域間の時間・距離の制約を大幅に縮小させ、国土構造の自由度を高め、高度情報化社会の実現が可能となるものである。

このため、米国のNII構想に象徴されるように欧米先進諸国において、積極的な取り組みがな

されているところである。

我が国においても、本年五月一九日、通産省の産業構造審議会が「高度情報化プログラム」を報告、五月三日、郵政省の電気通信審議会が「二一世紀の知的社会への改革に向けて」を答申、六月一七日、建設省の情報政策推進委員会が「情報化に対応した国土基盤・生活空間づくり」を中間報告、さらに八月二日には、政府に高度情報通信社会推進本部が設置され、本格的な取り組みがなされている。

こうした政府による取り組みに対応して、建設省道路局では、VICSの推進等道路の高度情報化のためのシステム整備や電線共同溝の整備を推進することとしている。ここにその概要を紹介する(図1参照)。

### 二 道路の高度情報化の推進

#### 〈ARTS等の推進〉

情報通信の先端技術を用いて道路と車とを一体システムとして構築することで、安全・円滑・快適な移動と環境との調和を目指したシステムである、次世代道路交通システム(ARTS・Advanced Road Transportation Systems)等の整備及び研究開発を推進中である。

具体的には、

- ① 道路上において、行先案内、所要時間、渋滞状況等をリアルタイムで提供する道路交通情報通信システム(VICS)の整備推進(図2参照)。

- ② 高速道路や有料道路における料金所の渋滞解

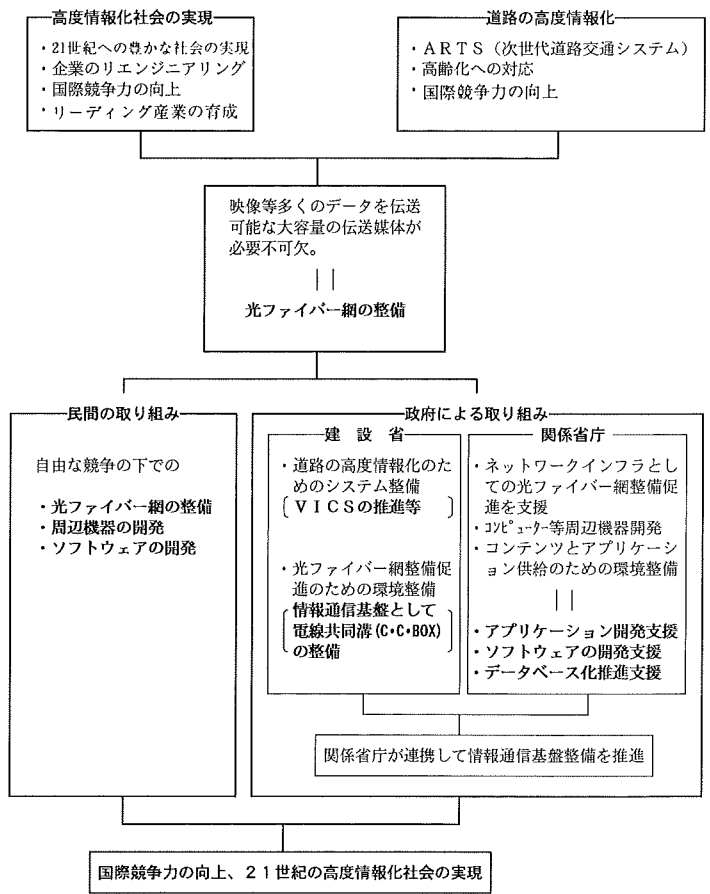


図1 21世紀の高度情報化社会の実現に向けて

消等に資するノンストップ自動料金徴収システムの研究開発の推進(図3参照)。  
 ③ 運転支援及び将来の自動運転を目指す道路安全システム(AHSS)の研究開発の推進(図4参照)。  
 また、アメリカ、ヨーロッパにおいても、活発な活動がなされている。

④ 工事情報のデータベース化をはじめとする道路管理の高度情報化の推進

・ IVHS Americaが官民学のメンバーにより一九九〇年設立、以来本格的に研究開始  
 ・ ISTEA(インターモーダル道路輸送効

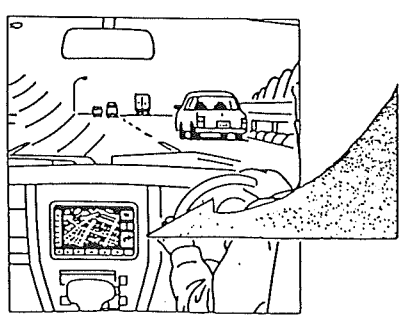
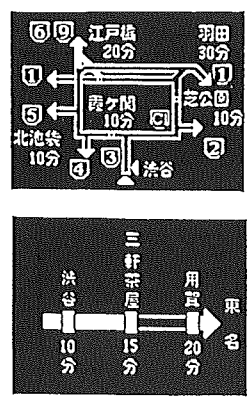
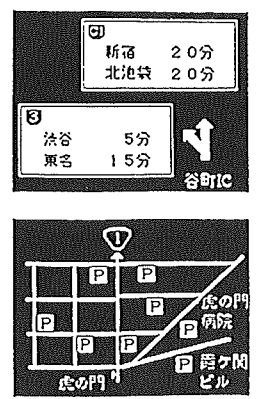


図2 道路交通情報システム(VICS)

率法)が一九九一年に制定  
 (一九九二〜一九九七年度の六年間で、約六億六千万ドルの予算措置)

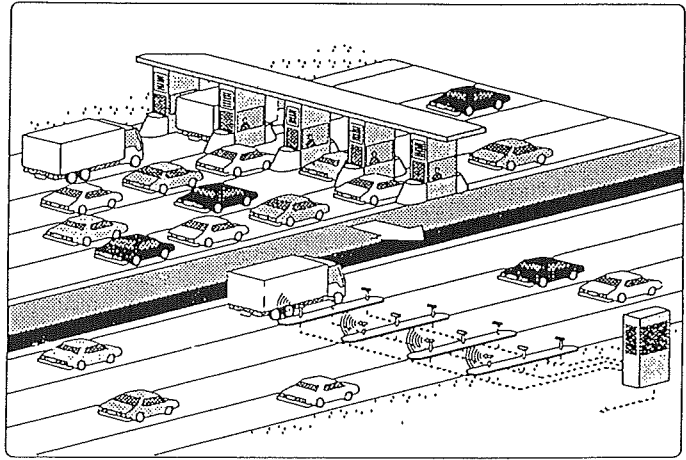


図3 ノンストップ料金自動徴収システム

- ・軍事、宇宙産業からの転換、国際競争力の増進
- ② ヨーロッパ
  - ・DRIVE (ECの活動)、PROMETH EUS (民間の活動) が継続して研究開発を推進
- ③ ISO (国際標準機構) において一九九一年より国際標準作成のための活動を開始

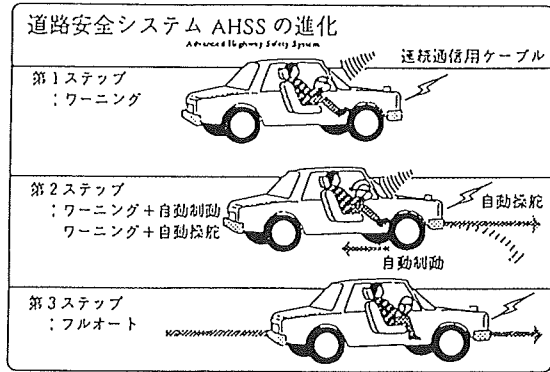


図4 道路安全システム (AHSS)

- ④ 一九九三年七月の日米包括協定でIVHSに関する研究の協力を日米共同声明で決定

三 基盤 (インフラ) 整備の推進  
 ～電線共同溝の整備～

高度情報化社会の早期実現や、電線類の地中化による歩行者空間の確保、良好な都市景観の形成等のまちづくりに寄与するため、道路地下を活用

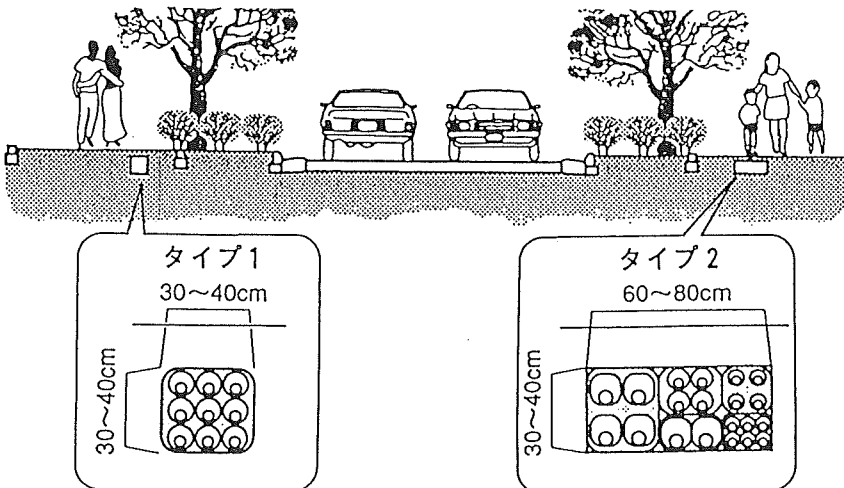


図5

して、光ファイバー、電力線等を収容する空間「電線共同溝 (C・C・BOX)」の整備を推進する (図5、図6)。  
 電線共同溝は、従来のキャブシステムと異なり道路管理者が、電力・通信事業者、地方公共団体等と調整しつつ、建設大臣の策定する基本方針に





整備前



整備後

図6 電線類の地中化の事例

即して整備計画を策定し、計画的かつ先行的に整備を実施するものである。

なお、C・C・BOXの最初のCには、Community（地域、共同）やCommunication（通信、伝達）、そしてCompact（コンパクト）の意味を

込め、二番目のCには、Cable（ケーブル）の頭文字をとっている。

### 1 電線共同溝の特徴

電線共同溝の特徴は、次のとおりである。

- ① 従来のキャブシステムに比べて構造がコンパクトでフレキシブル  
標準部・管路 分岐部・蓋掛けU字溝  
（構造は、地域の状況により様々なパターンが選択可能）
- ② コストが安価・従来型のキャブに比べ半分以上  
下

（従来より小型、道路の新設・改築と同時施工が可能、支障物件の移設が不要）

③ 電力・電気通信事業者の負担割合が従来のキャブに比べ減少

④ 新たな通信事業者等の事後入溝が可能

新たな通信事業者等は規定の使用料等を払うことにより光ファイバー等の敷設が可能

⑤ 道路の改築工事にあわせて先行整備

道路の新設・改築にあわせて整備することで完成後整備するより経済的  
（掘削費用の低減、支障物件の移設不用）

### 2 電線共同溝の全体構想

都心内においては、前述の多様な目的を達成す

るため、情報・通信線、電力線を対象とした電線共同溝を整備する。また、都市間においては、道路管理の高度化のための「道路管理用光ファイバー網」の整備と併せて情報・通信線を対象とした電線共同溝を整備する。

#### ① 都市内

対象道路…主要な区画道路以上（二〇〇～三〇〇m間隔の道路網密度）

全体延長…二七万km

#### ② 都市間

対象道路…都道府県道以上

全体延長…一五万km

あわせて、約四〇万kmについて、長期的に整備を行う。

### 3 電線共同溝の効果

電線共同溝の整備による効果は次のとおりである。

#### ① 渋滞の緩和

道路の掘り返し工事が減少し、渋滞緩和に役立つものである。なお、一般道路の渋滞による時間損失は年間約一・二兆円にも及び、工事渋滞の割合は一三％、さらにこのうちの七六％を占める占用工事による渋滞は電線共同溝の整備により大幅に削減される。

#### ② 電柱衝突等の事故の減少

電柱衝突事故が減少することはもちろん、電柱がなくなることにより、交差点での見通しが良くなり、交通標識等も見やすくなる。なお、平成五年の交通事故による社会的損失の合計は約四・一兆円、電柱衝突事故の損失だけで、年間二、五〇〇億円と推計されている。

### ③ 歩行の快適性の向上

電線共同溝の整備により歩道が広く使えるため、利用するすべての人にとって安心して快適な歩行が可能となる。なお、電柱一本当たり幅五〇cmの歩行者などの空間を阻害していると仮定すると、約四〇万kmの電線共同溝の整備により、約二五兆円の歩道などの拡幅に相当する。

### ④ 電力・通信の信頼性・安全性の向上

架空線は消防活動等に著しい支障をきたすとともに、台風や地震等の災害時には、電柱倒壊、変圧器落下、電線切断等が生じるだけでなく、感電や火災、通信網の寸断等の原因となる恐れがある。電線類の地中化によってこのような問題を排除し、電力の安定供給や通信の信頼性の向上が図られるものである。

米国、西独の事例では、地中線の事故率は架空線に比べ概ね三分の一程度である。

### ⑤ 都市の景観の向上

海外の先進諸国に比べ、日本のまちづくりの遅れは景観にも現れており、電線類や電柱がなくなることにより、景観は見違えるほどすっきりと美しいものとなる。

## 四 平成七年度概算要求

### 1 次世代道路交通システム等

#### ① 道路交通情報通信システム（VICIS）

道路上に設置したビーコン（発信機）から車載機器へ、行先案内、所要時間、渋滞情報等の情報を提供するVICISについては、平成五年一月にデモ実験の実施、平成六年二月から首都高速道路で試験運転を開始し、実用化間近の段階にきている。平成七年度においては、電波ビーコン等の整備を鋭意推進し、平成七年一月より一部地域において実運用開始、その後三大都市圏を中心に本格サービスを開始する。このため、平成七年度末までに都市高速道路、東名・名神高速道路、直轄国道を中心に、電波ビーコン一七〇〇基を設置する。これは対象延長にして、約三〇〇〇kmに相当するものである。

#### ② ノンストップ自動料金徴収システム

高速道路、有料道路において、料金所一旦停止することなく自動的に料金を支払うことができるノンストップ自動料金徴収システム

の開発を推進する。

#### ③ 道路安全システム（AHSS）

最終的には自動運転を目指す道路安全システム（AHSS）については、前方で発生した事故を後方車両へ瞬時に伝達する情報提供警告レベルの実験を実施。

#### ④ 道路管理の高度情報化

利用者のサービス向上、道路管理の高度化・効率化を図るため、気象情報や、路上工事等の情報を収集・提供するシステムの開発、整備を図る。

#### ⑤ トンネル内ラジオ再放送施設等

電波の届きにくい道路トンネルにおいて、ラジオや自動車電話等の中継施設等の整備等を推進する。

ラジオ再放送施設の整備 約九〇箇所

### 2 電線共同溝（C・C・BOX）

電線共同溝整備事業を創設するとともに、必要な制度の整備を行う。

#### ① 道路管理者は、関係機関の意見を聴取し、地域ごとに電線共同溝整備計画を策定する。

#### ② 電線共同溝に対し、補助等を行うことにより整備を推進する。

#### ③ 電線類の地中化を促進するための必要な法制度を整備する。

④ 電線類の地中化を従来より飛躍的に整備を進めることとし、都市内においては、

イ 商業業務地区

ロ 学校、図書館、病院、福祉施設、行政機関等の公共的施設周辺地区

ハ 伝統的建造物群保存地区、メインストリート、まちの玄関口の道路等良好な景観を保つ全又は形成する地区 等で重点的に整備する。

また、都市間については、道路管理の高度化実現のため、道路管理用光ファイバーの敷設に併せて整備を推進する。

電線共同溝延長 約七〇〇km

### 3 予算額

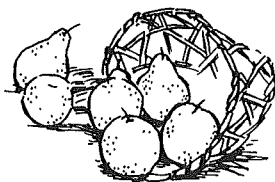
(単位・億円)

	七年度要求		六年度		倍率
	事業費	うち重化化等	事業費		
次世代道路交通システム等	五二九	一一九	四八一		一・一〇
電線共同溝	八一		二九五		二・七五
合計	一、三四〇		六五七		一・七五

## 五 あわりに

ARTSは、これからの道路行政にとって最も重要な課題の一つであり、鋭意研究開発を進めるとともに、関係機関や官民の協力のもと積極的に

押し進める必要がある。また、電線共同溝の整備は、高度情報化社会の実現だけでなく、生活大国にふさわしいまちづくりにも大いに資するものであり、電力・通信事業者とも協力して進めていく必要があるものである。これらの施策は、その実現に向けて、解決すべき課題等も山積しているが、二一世紀の情報通信基盤の整備への期待は多岐にあり、建設省としても必要な制度の整備、事業の実施、研究・開発等を一層推進してまいりたい。



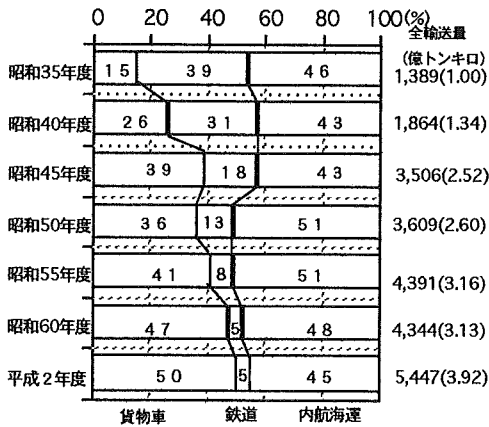
# 物流システムの高度化・効率化の推進

建設省道路局企画課道路経済調査室調査第一係長 下元 俊英

## 一 はじめに

近年、国民の消費ニーズの高度化に合わせて生産・流通の段階でジャストインタイムの納入、宅配便等物流ニーズの多様化・高度化が進んでいる。

我が国における貨物輸送は、自動車（貨物車）、鉄道、船舶、飛行機等によって分担されているが、積替えの不要な戸口性、二四時間フルタイムで時間指定対応可能な機動性等他の交通機関にない優れた特性から、今後とも貨物車輸送のシェアが増大していくものと予測され、道路整備の面からも物流システムの高度化・効率化に配慮した道づくりが重要となっていくものと思われる（図1）。



注) 全輸送量の ( ) 書きは昭和35年を1.0とする指数。  
運輸省「陸運統計要覧」

図1 貨物輸送における機関分担率(トンキロベース)

## 二 物流における現状の問題点

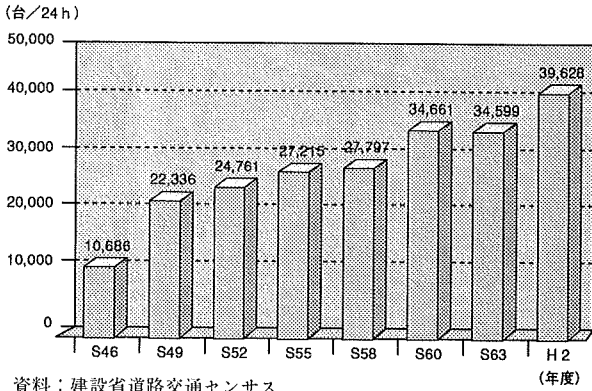
都市内においては、時間指定輸送や小口多頻度輸送といった高度化した国民の物流ニーズの増大

に対応した結果、小型貨物車の積載効率が低下（図2）してきており、それに伴って貨物車交通は増大し、加えて、都市内の路上駐車台数のうち約三割を占めている（図3）貨物の積卸しのための駐停車は、道路交通混雑、環境悪化、物流効率低下等の様々な問題を引き起こしている。

都市の外縁部においては、貨物車輸送に必要な大規模物流施設の用地確保が困難なことから、都外のインターチェンジ周辺で物流施設の無秩序な立地が進むとともに、住宅地内を貨物車が走行する等周辺の環境悪化が進行している（図4）。

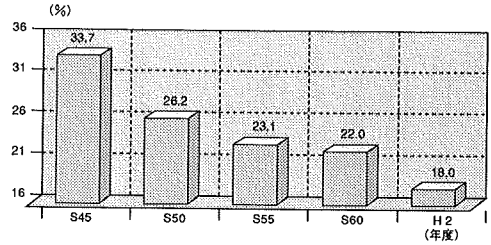
また、貨物車交通の増加の中で大型貨物車の交通量も着実に増加してきて（図5）おり、環境に一層の悪影響を及ぼしている。

貨物車輸送をとりまく周辺環境においては、生



資料：建設省道路交通センサス

図3 大型貨物車交通量の推移(東名高速 東京IC～東名川崎IC)



注) 輸送効率=トンキロ/能力トンキロ

資料：運輸省運輸政策局資料

図2 小型貨物自動車の輸送効率の推移

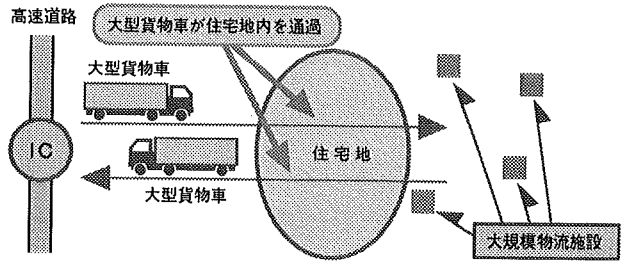
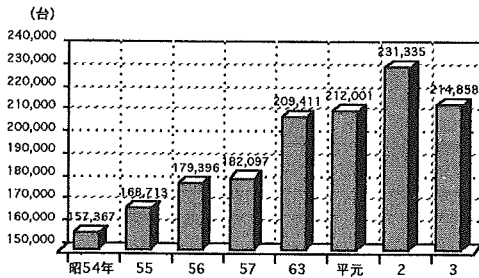


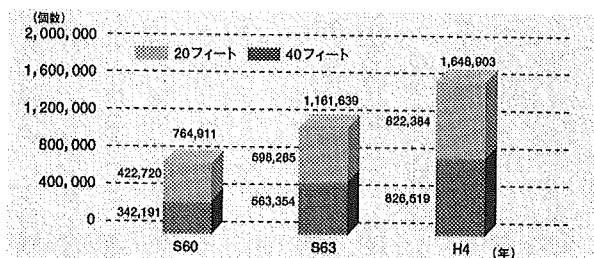
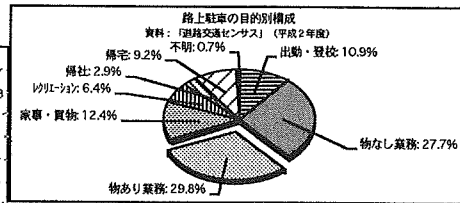
図4 インター周辺で無計画な立地が進んだ場合



資料：警察庁資料より作成

注) 昭和58年から62年は調査せず

図5 東京都における路上駐車台数の推移



注) 各調査は3カ月(5・6・7月)間の調査。

対象は8大港(東京、横浜、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、北九州)のターミナルを出入りしたコンテナ(20フィート、40フィート)の個数。

資料：(株)日本海上コンテナ協会

図6 海上コンテナの取扱量

産人口の減少等に伴う貨物運送業における労働力不足、国際化による国際貨物輸送の増大(図6)への対応といった問題が生じてきている。

このほか、生産から消費にいたる物流への対応だけでなく、生活に伴い消費から生ずるゴミの廃棄物処理等のための物流の対応も今後益々重要性が高まっていくものと考えられる。

### 三 施策の概要

以上のような、物流における現状の問題点を踏まえ、都市内物流・都市間物流の両面において、以下の諸施策を総合的に展開していくこととしている。

#### 1 都市内物流効率化の総合的推進

共同集配システム構築の推進、駐車場・荷捌き施設等の整備の推進等を図ることにより、道路交通渋滞の緩和、物流の効率化等に資するものとする。

##### ① 都市内物流効率化のための体制の確立

都市内物流効率化連絡会議を関係省庁（建設省、運輸省、警察庁）で設置するとともに、主要都市において官民を構成員とする地区物流効率化促進協議会を設置することにより、都市内物流効率化の検討体制を確立し、ソフト面（共同集配システムの構築等）、ハード面（駐車場、荷捌き施設等の整備）の両面から都市内物流効率化のための支援策を検討・推進する。

##### ② 集配拠点の整備

共同集配システム（事例：福岡市天神地区）の構築を推進するため、共同集配センター建設への道路開発資金の低利融資制度を創設す

る。（図7）

##### ③ 駐車場・荷捌き駐車施設等の整備

緊急治道駐停車施設整備計画（平成六年度策定）に基づき、駐車場や荷捌きスペースの整備を促進する。さらに荷捌き駐車施設の附置を義務づけた附置義務条例を活用して、荷捌き施設の整備を誘導する。

#### 2 新物流システムの研究開発の推進

大都市圏内、大都市間の幹線道路を走行する車両の約半分を占める貨物車交通を減少させることにより、交通混雑、環境問題、労働力不足等の問題を抜本的に解消し、かつ将来の物流ニーズに対

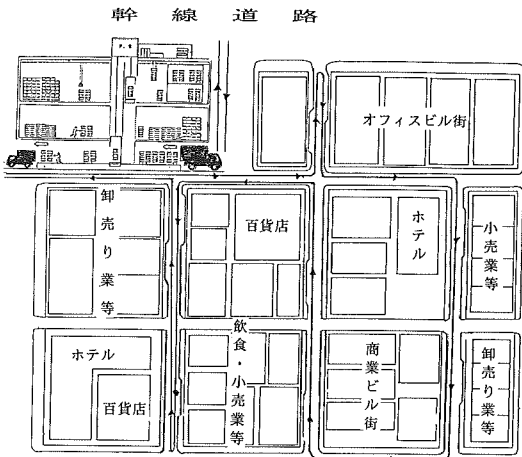


図7 共同集配システムのイメージ

応するため、高速性、定時性、速達性に優れた新たな物流システムの構築を推進する必要がある。このため、建設省では、道路空間をはじめとする公共空間を極力利用して物流のための専用空間を確保し、電気を動力とするトラックを走行させる新物流システムの検討を行っているところである。

平成七年度は、新物流システムの実用化に向け、土木研究所内において、実験車による実走実験を行うほか、現地実験線建設に向けての候補地選定、予備設計を行うこととしている（図8）。

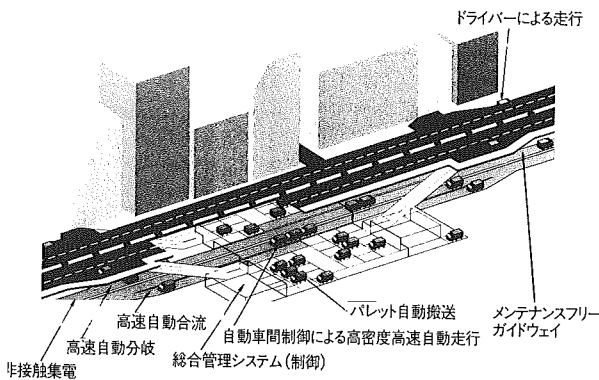


図8 新物流システムのイメージ

### 3 広域物流拠点の整備

既成市街地の外縁部のインターチェンジ周辺において、ロジスティクスセンターを中核とした物流施設が集約して立地する拠点である広域物流拠点を整備することにより、大型貨物車から小型貨物車への積替えによる大型貨物車の既成市街地への流入の防止、ロジスティクスセンター等の高度に情報化・機械化されたシステムによる貨物車の積載効率の向上を通じた交通量の削減、物流施設の無秩序な立地の防止等に資するものとする。

#### ① 道路一体型広域物流拠点の整備

広域物流拠点に関連する道路（拠点・IC

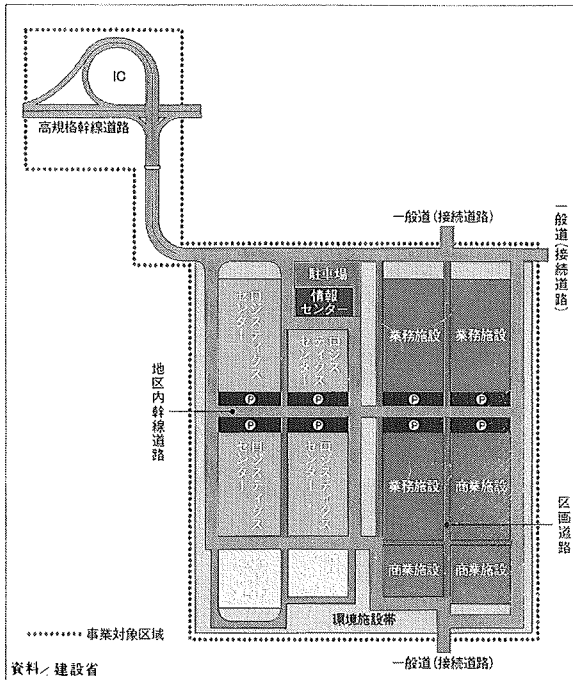


図9 道路一体型広域物流拠点整備のイメージ

資料/建設省

### 4 その他の物流施策

#### ① アクセス強化のための道路整備の推進

空港・港湾といった主要な物流拠点とのア

間のアクセス道路、拠点内道路、拠点外周道路等）について、関連道路整備計画を含んだ実地計画を関係する道路管理者が共同で策定し、関連道路等の重点整備を行う（図9）。

② 流市法による流通業務市街地整備の推進  
地方都市等において基本方針の策定等、流市法（流通業務市街地の整備に関する法律）による流通業務市街地の整備を推進する。

クセスを強化する道路整備を推進する。

#### ② 車両大型化への対応

車両制限令の改正による車両総重量の制限緩和に伴い、橋梁補修・補強計画に基づき優先度の高い路線から橋梁の整備の推進を図る。

#### ③ 都市廃棄物処理新システムの導入の促進

大規模開発地区等における都市廃棄物処理新システムの導入を促進するとともに、広域幹線管路により、各地区より収集センターまでの廃棄物処理を行うシステム（広域幹線型廃棄物処理新システム）の導入のあり方の検討を行う。

#### ④ バイプラインの検討

主として管路の形態をとる種々の物流システムの公共としての取組み等の検討を進める。

### 四 おわりに

以上が、物流の高度化・効率化に係る平成七年度の重点施策であるが、物流は、荷主、物流企業のほか、道路、物流拠点、情報、建築物の構造、都市構造などが相互に影響しつつ成立する社会システムであり、社会全体として総合的な物流システムの構築が必要であり、地域特性、交通特性等に応じた地域モダリティミックス施策を進める中で、各施策を官民協調しつつ推進していくこととしている。

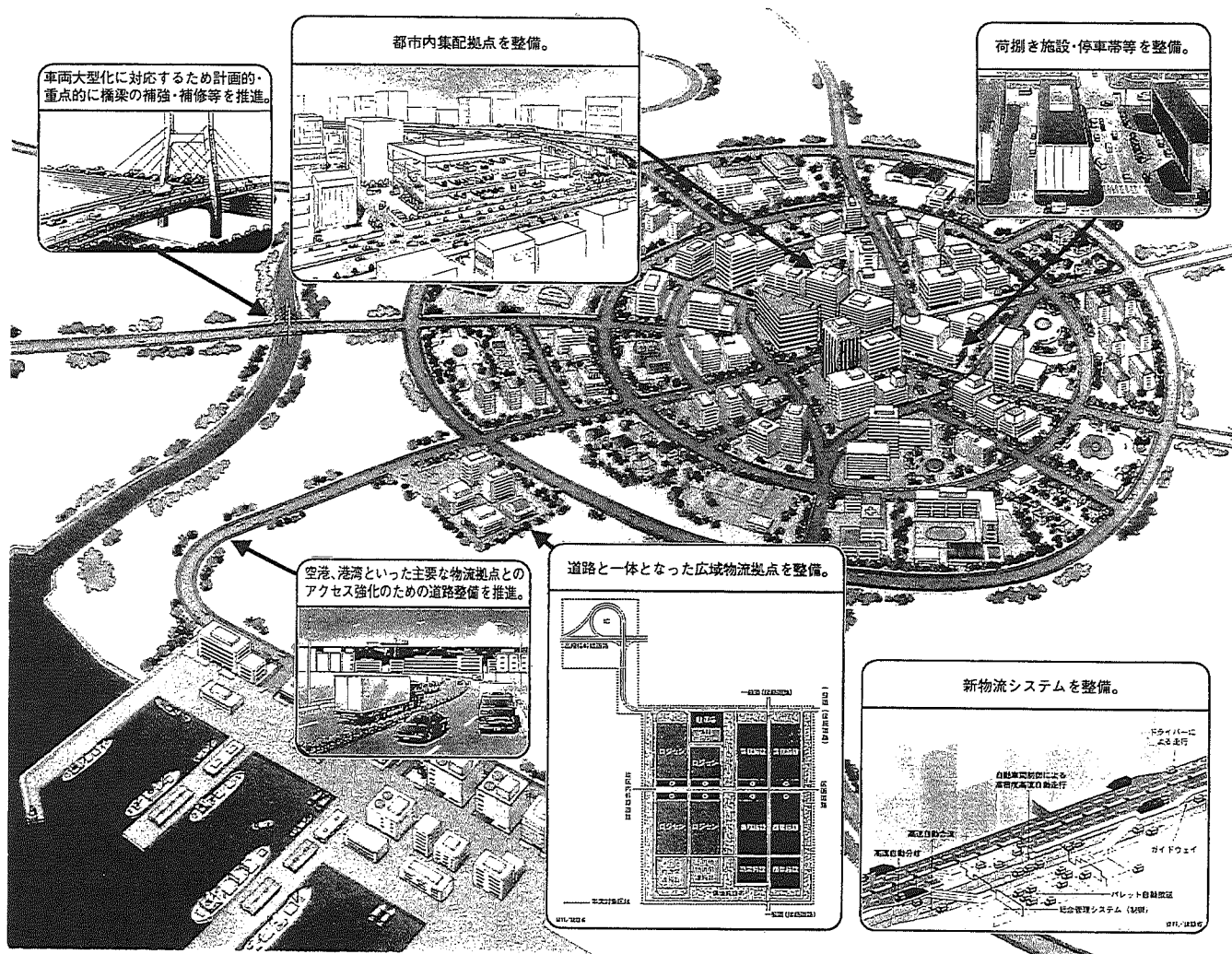


図10 物流システムの高度化・効率化



# 「くらしのみちづくり」の推進

建設省道路局地方道課市町村道室技術第二係長 藪 雅行

## 一 はじめに

多極分散型国土の形成を図り、活力ある地方圏の形成を推進するためには、地域間の交流・連携を強化する道路整備はもとより、各地域が活力と個性あふれる地域となることが必要となっている。こうした地域づくりを進めるためには、各地域が自らそれぞれどのような課題を克服し、それを支援するみちづくりとしてどのような整備に重点をおくべきかを十分に把握して、最も効果的な社会資本整備を進めていくことが重要であり、これを推進していく必要がある。

また、国民生活の多様化などを背景として、各地域において真に豊かさが実感できる生活空間の

創造が求められている。こうした空間づくりを實現するためには、生活に密着した身近な「みち」を誰にでも使いやすく、やすらぎが感じられる質の高い空間とする等プライベート空間だけでなく、それをとりまく公共空間を豊かなものにしていくことが重要である。このような「みち」の整備を進めるためには、住民等地区の関係者との対話を行い協力を得ながら、それぞれの役割分担のもとに高齢者や子どもにも安全に歩ける歩行者空間の整備、電線類や不法占用がなく、「みち」と沿道建築物の調和のとれた快適な道路整備を行う必要がある。

本稿では、このような視点にたつて実施する施策の内、平成七年度新規施策である「くらしのみ

ちづくり事業」について紹介していくこととする。

## 一 「くらしのみちづくり」事業の創設

駅前などまちの顔となるような地区、地域の歴史や文化を感じさせるような地区、密集市街地など良好な環境整備を必要とする地区等、みちづくりについてのニーズがある様々な地区において、市町村、道路管理者、住民等地区の関係者が一体となって、面的に質の高い道路空間整備を行う「くらしのみちづくり事業」を創設する。

### (1) 住民参加の計画づくりの推進

「くらしのみちづくり事業」の実施にあたっては、市町村と道路管理者が対象地区（くらしのみ

ちづくり計画地区)を選定し、地区住民等の参加を得て、その地区における歩行者、自動車のネットワーク等の交通処理、地区固有の歴史・文化を踏まえた道路空間整備に関する検討を行い、道路の使い方、歩行者空間整備、道路景観整備等に関

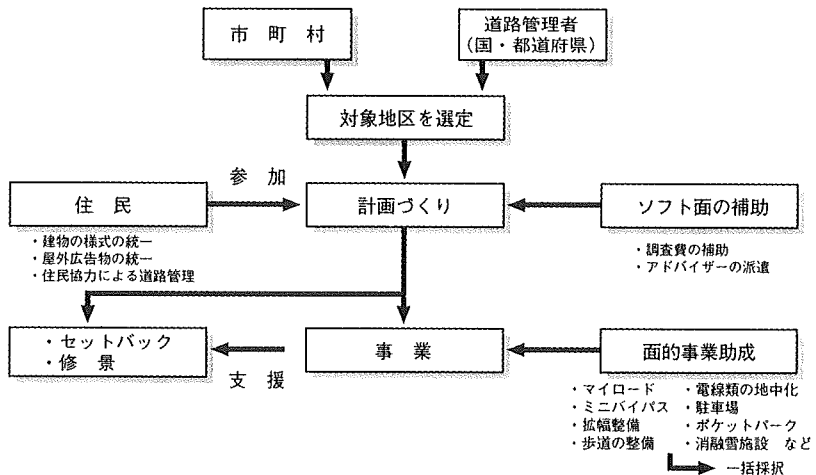


図1 「くらしのみちづくり」施策の構成

する統一な道路整備計画である「くらしのみちづくり計画」を策定する。

くらしのみちづくり計画では、道路整備に関する計画はもとより、必要に応じて住民等の協力に関する事項を定めることとしている。特に今後、質の高い豊かな道路空間の形成を展開していくためには、道路だけでなく、沿道建築物との一体的な整備を図ることが重要であることから、くらしのみちづくり計画の策定に向けた調査・検討を支援し、住民参加の計画づくりを積極的に推進する。

表1 くらしのみちづくり計画に定める事項

道路の整備計画に関する事項	住民協力に関する事項等
<ul style="list-style-type: none"> <li>道路整備の方針</li> <li>道路の整備計画</li> <li>電線類の地中化</li> <li>道路の占用物件に関する事項</li> </ul> 等	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道建築物の様式の統一</li> <li>屋外広告物の統一</li> <li>道路管理における住民協力</li> </ul> 等

## (2) みちづくり事業の推進

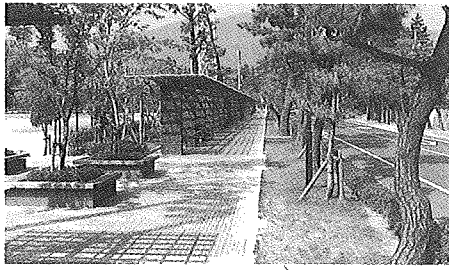
「くらしのみちづくり計画」にもとづく道路整備を推進するため、当該地区内の複数の路線で行われる様々な道路事業(例えば、道路の拡幅整備、歩道の整備、コミュニティ道路の整備、電線類の地中化)について、一括して助成し、地区の道路整備を面的に展開する。また、同時に、計画に基づき道路の占用類の規制・誘導を行い、秩序ある道路空間整備を図る。

## (3) 住民等が行うみちづくりの推進

「くらしのみちづくり計画」に基づいて、地区の住民等がストリートファニチュア、オープンスペース等の修景施設の設置などを行い、地域の創意工夫による付加価値の高い道路空間整備を行う際には、融資制度によりこれを支援し、住民参加のみちづくりを推進する。

## III 暮らしのみちづくり事業の効果

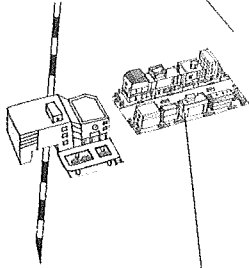
くらしのみちづくり事業が展開されることにより、①地区住民の協力を得て面的なみちづくりを行うことにより、身の回りの道が地域の自主性を活かした質の高い生活空間に生まれ変わる。②地区固有の歴史や文化を取り入れた「みち」と沿道建築物との一体的整備は、地区の個性を高め、新たな観光資源となつて活力ある地域づくりに貢献



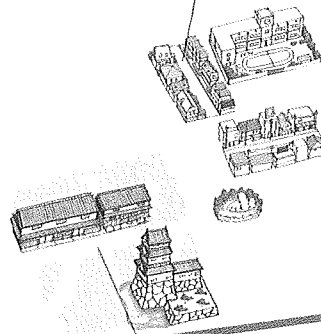
■歩道設置



■コミュニティ道路



■マイロード



■町並み保存



図2 くらしのみちづくり事業のイメージ

する。③身近なみちが、高齢者や子供にも歩きやすい安全で美しいものとなり、人にやさしい道づくりが推進される。等の効果が発揮される。

#### 四 おわりに

「みち」は最も身近な公共空間であり、人々が日々の生活においてゆとりと潤いを感じるためには、この身近な「みち」に愛着をもてるような空間整備を行っていく必要がある。そのためには、道路整備だけ、また建築物の整備だけでなく、両者が一体となって整備される必要がある。本稿で述べた「くらしのみちづくり事業」を推進し、ゆとり社会の実現を目指して、住民等との協力のもと、道路と沿道とが調和した質の高い生活空間づくりを行って参りたい。

# 緑の創造・リサイクル

建設省道路局地方道課市町村道室技術第一係長 松本 洋忠

## 一 はじめに

近年、かけがえのない自然環境を大切に人間活動との共生を図ることの重要性が強く認識されており、道路事業においても、地域の実情に応じた緑化対策が重要な課題となっている。

道路事業の緑化対策としては、従来からうろおいのある良好な生活環境を創造する観点から積極的に取り組んでいるところであるが、今後は普通に見られる動植物を含む地域の生態系全般の保全の観点も含めて道路緑化を推進する「自然にやさしい道づくり」が必要である。

また、道路構造及びその周辺においては、歴史的文化的な景観を守り、地場の自然材料を有効に

活用した「地域の個性ある道づくり」が求められている。

これらの課題に対応するため、道路緑化の中長期的な目標を定め、個性的な地域づくりにも配慮して道路整備を進めることが必要である。そのため、樹木の活用や木材資源の有効利用等を図る新たな事業を創設して、総合的な緑化対策に積極的に取り生むこととする（表1・表2）。

## 二 木の香る道づくり事業の創設

森林地域の道路法面等を樹木によって緑化し、道路構造物への木材の活用を図る「木の香る道づくり事業」を創設する。

① 道路法面の樹木による緑化

表1 道路事業の緑化対策

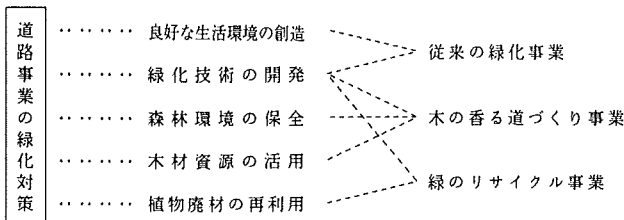


表2 道路の緑化率

	平成4年度末	平成9年度末	長期構想目標
一般国道	12%	16%	約4割
都道府県道	6%	8%	約3割
計	8%	11%	約3割

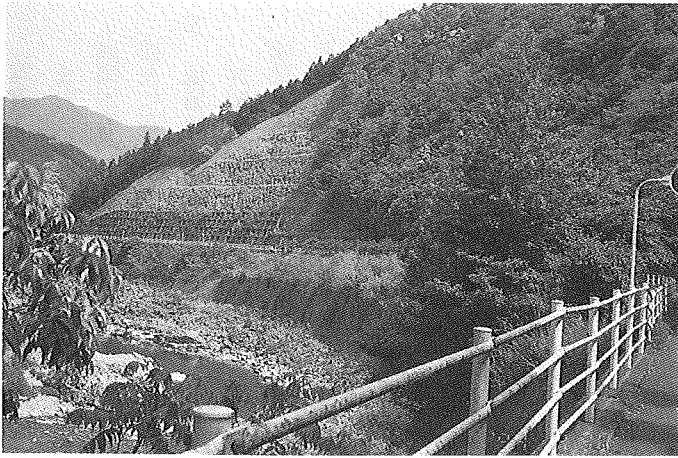


写真 1

自然公園地域など優れた自然環境の残されている地域において道路を整備する場合、動植物の生息環境などを極力改変させないルート選定や構造物設計を行うよう配慮しているものの、地形的制約などから切土や盛土構造にすることがある。この際、森林等の植生の部分的な伐採はやむを得ないが、通風条件などが道路周辺の環境に変化を及ぼす恐れがあり、良好な自然環境の早期回復は道路整備の一部として重要である。



写真 2

また、歴史的文化的な価値のある景勝地などの景観を有する地域などでは、大規模な人工的法面が発生することは、景観上好ましくない。このような地域の道路法面では、森林等の周辺景観との違和感のない景観づくりを行う必要がある（写真1）。  
そのため、環境対策や景観形成のため必要性の高い道路法面を対象に、地域の気候や土壌などの自然条件に最も調和した植生（潜在自然植生）による緑化を行う。潜在自然植生



写真 3

のポット苗工法の場合、植栽後二～四年で木々は法面を覆い、一〇年ほど経過すると安定した森林状態となることが期待される（写真2）。

② 道路構造物への木材の活用  
中山間地域では、木材が特産品となっており、防護柵や舗装材などとして木材を活用した整備を行い、歴史や文化を活かした地域の個性を演出する。また、道路構造物への木材の適用範囲の拡大を図るため、木材の安全性や耐久性等についての技術的な研究を進める

(写真3)。

また、植栽小段の整形の際など、間伐材や風倒木等の有機材料を活用し、これらの利用拡大に寄与する。

### ③ 地域の活性化

林野庁と連携をとって、苗や間伐材等の生産供給体制の整備や木材の用途拡大の研究などを行う。これは、林業等による地場産業を活性化させ、中山間地域の活力ある地域づくりを支援するものである。

## 三 緑のリサイクル事業の創設

公共用地の樹木の剪定や草刈りによって、剪定枝葉等の植物廃材が大量に発生しており、その大部分は焼却等により処分されている。しかし、これはリサイクルの可能な資源でもある(写真4)。そこで、これを堆肥化するコンポストプラント



写真4

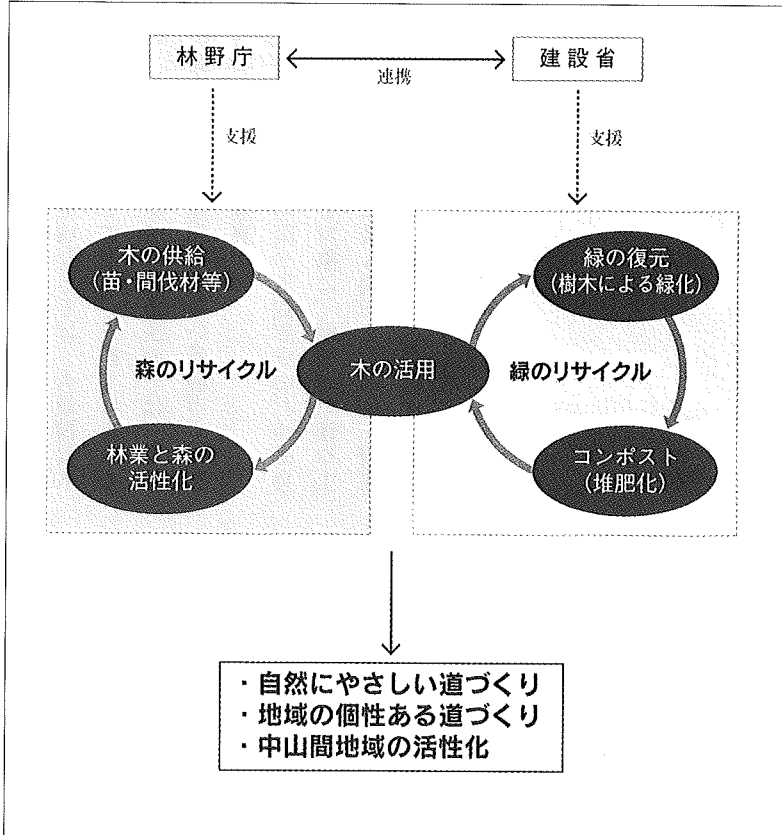
を計画的に設置し、製品を有機肥料として、公共事業の法面植栽や樹木の維持管理に利用する「緑のリサイクル事業」を創設する。

プラントは、各地に計画的に設置し、地域の気候に応じた堆肥化技術の研究を行うとともに、公共での使用量を越える製品については地域の方にも還元することとしている。

## 四 おわりに

以上の事業の他、今後の道路環境対策にあたっては、より良い環境の創出のため、自然環境保全に最大限の配慮を尽くし、景観や歴史などが反映された空間づくりとしての道路整備を総合的に推進する(表3)。

表3



# 地域連携プロジェクト総合支援事業の創設

―開かれたS・A・P・Aによる地域拠点整備等による多様な連携支援―

建設省道路局企画課道路経済調査室調査第三係長 畠中 秀人

## 一 施策の背景

地方圏では、人口減少に代表される活力低下が進行している。これに対して地域の活性化を図るため、交流のネットワークの充実や地域集積圏の形成による地方圏の強化が緊急の課題となっており、高規格幹線道路をはじめとする交流ネットワークの確立が急がれているところである。

しかし、これら高規格幹線道路等の交流基盤を持つ交流・連携機能が十分に発揮されていない場合もある。これらの機能を最大限に発揮するためには、自然発生的な交流活動を待つのではなく、狙いを明確にした主体的な地域の取り組みによる地域間交流の活性化が必要とされている(図1)。

また、本年六月に最終報告がなされた四全総の

総合的点検においても、「これからの国土政策の基本方向」として「地域連携軸」構想が位置付けられており、地域相互の交流・連携を推進することにより、地域の特色ある発展が図られるとしている。

そのため、個々の地域が持つ特性を活かし、互いの特徴を活かし合いながら地域が発展することを目指した独自性の高い地域連携施策の策定、実施及びこれを支援する仕組みが重要であり、「地域連携プロジェクト総合支援事業」を創設するものである(図1)。

## 二 地域連携の事例

○事例一 歴史、文化等をテーマにしたネットワーク(「歴史街道」)(図2)

歴史街道計画は、日本の国宝や重要文化財の半数近くが集積する日本の文化首都圏とも言える近畿地域において、日本文化の源流を探る三〇〇kmのタイムトリップとして、伊勢神宮のある「古代史ゾーン」、「奈良時代ゾーン」、「平安室町時代ゾーン」、「戦国〜江戸時代ゾーン」、そして神戸の「近代ゾーン」の五つに分け、日本文化の発信基地づくり、新しい余暇ゾーンづくり及び歴史文化を生かした地域づくりを目的に、経済界等が中心となり策定された構想である。

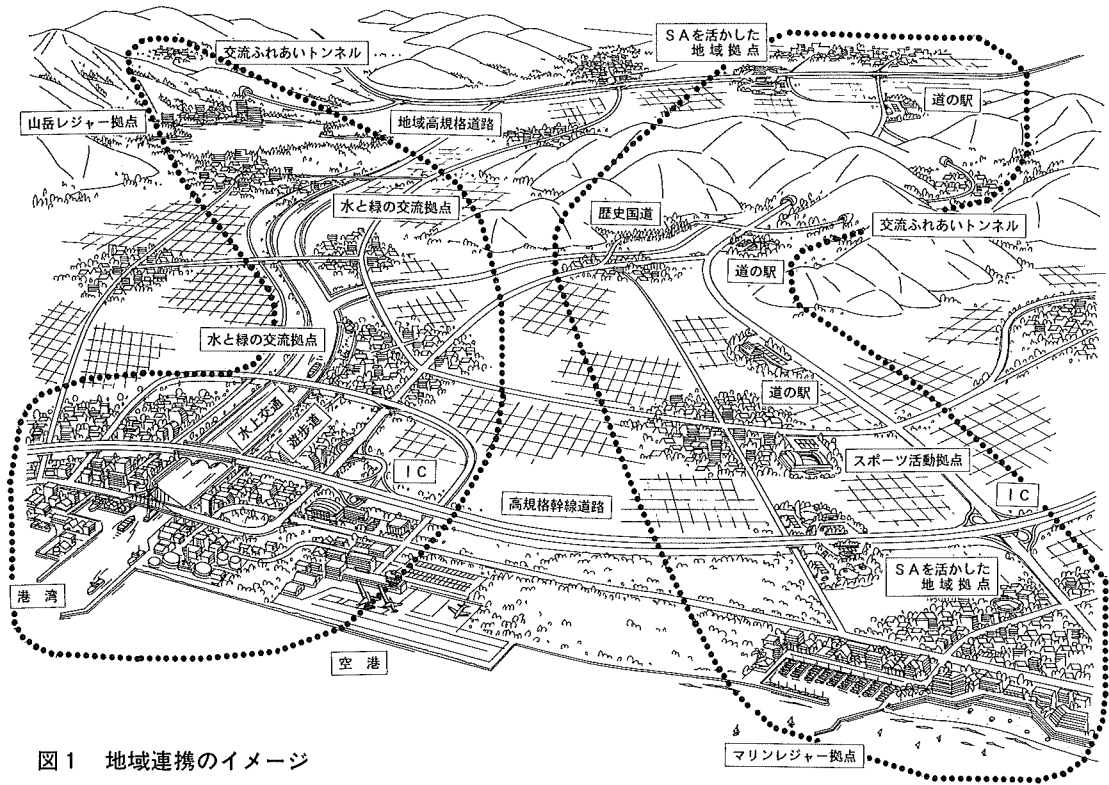


図1 地域連携のイメージ

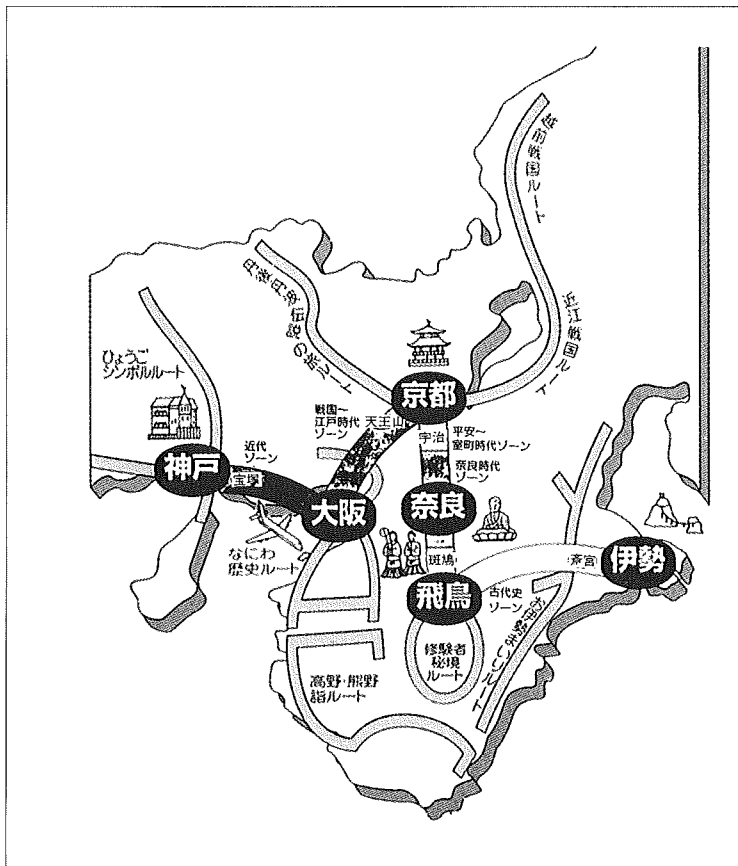


図2 歴史街道構想

昭和六三年に、「世界を考える京都座会」が「歴史街道」づくりを提言し、平成三年には「歴史街道推進協議会」が発足した。現在は、マスタープランにのっとり、京都府域（宇治周辺）、奈良県域（飛鳥周辺）において、周辺道路整備、メッセージボードの設置、道の駅の整備、景観を配慮した河川等の整備に取り組んでいる。



○事例二 観光、芸術等をテーマにしたネットワーク  
 ク（「芸術・文化街道」（図3））

国道一七号及び五〇号沿線（茨城県、栃木県、群馬県、新潟県）には約六〇もの美術館、博物館が点在している。これまでも、北関東三県の県立美術館同士では、企画展を開催するなどの交流・連携活動の実績がある。これらを背景に、公立、私立を問わず、ルート上の複数の美術館、博物館同士が広域的に連携すれば、全体イメージを構築しやすく、他の分野の活動とも連動して、地域の活性化にもつながると考えられる。

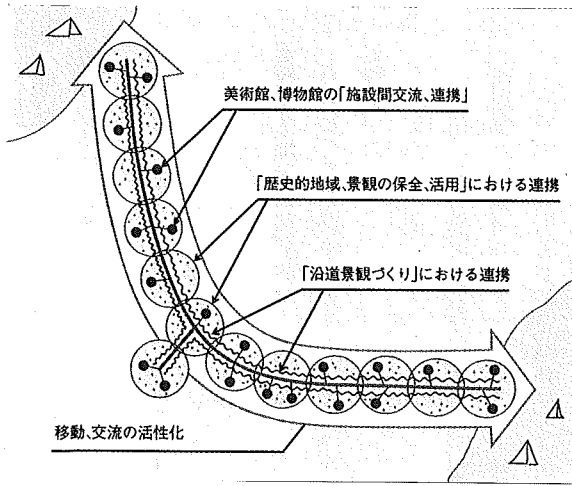


図3 芸術・文化街道

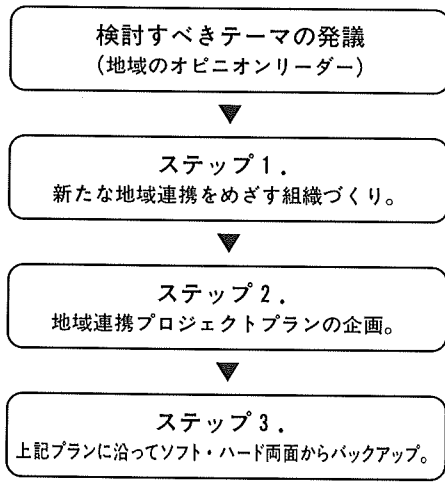


図4 地域連携プロジェクト総合支援事業

そこで、ルート上の美術館、博物館に呼びかけ、その考えを打診するとともに、フォーラムを開催し、意見交換を行った。その結果、ルートの美術館、博物館及び愛好家の有志で「芸術ロード交流会」という連絡組織をつくり、交流連携事業を展開していくこととなった。

### 三 事業の内容

地域連携プロジェクト総合支援事業は、以下の三ステップにより、地域連携施策の支援を行うこととしている（図4）。

ステップ1……新たな地域連携を目指す組織づくり

複数の県や市町村間等の公共団体相互から

民間団体相互まで、対象エリア、規模、団体等を限定することなくアイデアを実行に移すグループづくりを進める。

ステップ2……地域連携プロジェクトプランの企画

上記グループにおける学術、商業、文化、医療等のさまざまな面からの連携プロジェクトプランの策定を、地域連携プロジェクト策定支援調査や地域連携アドバイザー制度等により支援する。

ステップ3……策定されたプランに沿ったソフト・ハード両面からの支援

策定されたプロジェクトに対し、ソフト・ハード両面から、  
 ・高規格幹線道路や関連するアクセス道路等の整備の促進や料金サービスの多様化（周遊券等）による連携地域間相互のアクセス改善  
 ・SA・PAと文化、観光、商業等の施設との一体的整備等による連携の核となる地域拠点の形成  
 等の支援施策メニューにより積極的に支援する。

#### 四 地域連携プロジェクトプラン

##### 支援施策メニュー

地域連携プロジェクトプランに対する支援メニューとしては、以下のような施策が考えられる。

##### I 連携する地域間相互のアクセス改善

- ① 高規格幹線道路や関連するアクセス道路等の整備の促進
- ② 水上交通の整備  
(河川の舟運航路の開設のための施設整備)
- ③ 高規格幹線道路の料金サービスの多様化  
(区間限定割引等で特定地域間の連携を支援↓回数券や周遊券の積極的活用等)
- ④ 高速バスネットの育成・支援
- ⑤ キロ表示案内標識ネットワーク整備

##### II 連携の核となる交流・連携の拠点形成

- ① サービスエリア、パーキングエリアと文化、観光、商業等の施設との一体的整備による地域拠点の形成
- ② 高規格幹線道路のSA・PA等のイベント等への活用
- ③ 道の駅、水と緑の交流拠点等による交流拠点ネットワークの構築
- ④ 歴史的・文化的価値を有する歴史国道の活

用

- ⑤ 緊急地方道路整備事業の対象事業のテーマとして積極的な取り入れ

- ⑥ プラン盛り上げのためのソフト支援

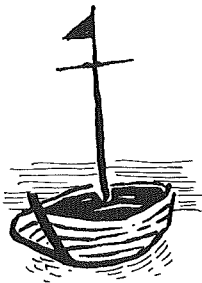
- ・ 地域イベント・シンポジウムの実施支援
- ・ 地域データベース(人材及び地域情報)の構築支援

##### III 情報基盤の整備

- ① 情報ハイウェイによる情報基盤の整備

##### IV 各種施設整備の支援

等



# 「道の日」中央行事について

## 建設省道路局道路総務課

今年も八月一日の「道の日」を記念して、

「道の日」実行委員会による中央行事が開催されました。

これは、全国四七都道府県の参加による物産展を中心とした「道の日」記念イベントで、夏の恒例行事として定着しつつあります。今年も天候にも恵まれ、例年以上に楽しく賑やかなイベントとして開催されました。来場者の人数も四四、〇〇〇人と公表されており、今年も多くの方々へ「道の日」の趣旨をPRすることができました。

## 「道の日」記念 感・道ハンド'94概要

◎日時：平成六年八月六日(日)

一〇・〇〇～一六・〇〇

◎場所：代々木公園イベント広場

◎主催：「道の日」実行委員会

(高橋国一郎会長)

◎構成：①ステージイベント

②四七都道府県参加の大物産展

③道の情報ステーション

④「道の日」プレゼントクイズ、

郷土芸能など

⑤フリーマーケット

⑥貴島サリオのコンサート

### 「ステージイベント」

陸上自衛隊東部方面音楽隊による力強い先

導のもと「道の日」記念 感・道ハンド'94が

スタート。全国から応援に駆けつけたミスの

方々の紹介や「くらしにかかる橋」フォト&

エッセイ・コンテストの優秀作品の表彰式、

昭和六一年生まれ(「道の日」制定年)の

子供たちによる開会宣言などがステージ上で

行われ、華やかで微笑ましいオープニングセレモニーが開催されました。

その後もステージにおいては、栃木県による「第一〇回国民文化祭・とちぎ'95文化大使による演奏」や徳島県「阿波踊り」、奈良県「獅子舞」、三重県「伊賀流忍者ショー」といった各地の郷土芸能などが披露され、ステージを囲んだ多くの来場者を魅了しました。特に、阿波踊りはステージ上に留まらず会場内をくまなく踊りまわるなど、道が育んだ文化の一面を披露し好評を博していました。

また、イベントのフィナーレを飾った「貴島サリオ感・道コンサート」では、ステージイベントの締めくくりに相応しい熱唱で、詰めた観衆に大きな感動を与えていました。

### 「四七都道府県参加の大物産展」

新鮮食料品や日用品など生活必需品のほとんどが道路を利用して運ばれていることなど、くらしに密着した道路の役割について多くの人々に実感してもらいたい、そんな願いから始まったのがこの物産展です。

会場に並べられた特産品は、イベント当日の朝、トラック便で運び込まれた旬の物ばかり。新鮮で安い生野菜や果物、各地の銘酒などに人気が集まったほか、故郷を懐かしんで

来場者が販売員と談笑するなど、和やかな場面も数多く見受けられました。

また、物産展は今年で四回目を迎えるだけに、各都道府県の出展方法にも様々な工夫が凝らされていました。例えば愛知県では昔懐かしい「金魚すくい」、岐阜県河合村からは二年連続本物の「雪だるま」の展示、その他にも各地の特色を生かして作られた看板「芭蕉もびっくり旬の味、奥の細道山形」「あおばかおる宮城路」「めんそ〜れ沖縄」などが目立っていました。

#### 〈道の情報ステーション〉

イベント会場中央に設置された「道の情報ステーション」においては、「くらしにかかる橋」フォト&エッセイ・コンテストの優秀作品の展示を始めとして、道についての様々な情報が、模型やパネル、パソコン等を駆使して提供されました。主なテーマは次の五つで、いずれも楽しみながら道路についての理解が深められるような工夫がなされました。

(1)「道の日」の趣旨を解説するコーナーでは、「道の日」制定の経緯や、こっちだヨウ平〴〵の名前の由来などが楽しいパネルで紹介されました。

(2)「くらしにかかる橋」フォト&エッセイ・

コンテストの展示コーナーでは、優秀作品に選ばれた九作品が展示されました。

社会生活と大きくつながりのある橋をテーマにしたことで、橋の意義や存在を一般の方々に考えてもらい、道路事業に対する理解を得ることができました。

(3)道路新技術を展示したコーナーでは、道路交通情報通信システム(VICS)をテーマに情報通信技術を用いた最新技術の展示が行われました。車載ナビゲーションの模様や発信器(ビーコン)の展示など、多くの来場者の関心を集めていました。

(4)ふるさと道路帰省情報では、お盆時期の高速道路の混雑予測が提供され、これから車で帰省しようとするドライバーや家族連れがパンフレットなどを求めています。

(5)東京湾横断道路の展示コーナーでは、着々と進む工事の模様や巨大なシールド機の写真、完成予想を示した立体模型などが展示され、来場者の関心を集めています。

また、屋外展示として、走行しながら路面下の空洞を探索する『路面空洞探索車』が展示され、道路整備に必要な建設

機械を知っていただく契機となりました。

#### 〈その他〉

渋谷から代々木公園にいたる並木道には、九八店舗に及ぶ大規模なフリーマーケットが開催され、衣類やアクセサリ、日用品などが販売されました。これにより、代々木公園一帯が巨大な物産展マーケットとなり、昨年以上の盛り上がりを見せました。

道路は、私たちの生活に欠かすことのない最も基本的な生活基盤ですが、その整備はまだまだ十分な状況ではありません。真に豊かなゆとり社会を実現するためには、交通安全の確保や渋滞の解消、環境の整備といった緊急な課題に適切に対応するとともに、高規格幹線道路など交通基盤の整備や地域を活性化させる地域基盤の整備など積極的な道づくりが求められています。

空気のように余りに身近であるために、その存在が見過ごされがちな道路について、今後とも「道の日」がその重要性を認識する契機となるように切に願っております。

# 平成6年度

## 「道路をまもる月間」行事

### 平成六年度「道路をまもる月間」

建設省道路局道路交通管理課

「道路をまもる月間」運動は、安全で快適な道路環境を保持するため、交通安全施設等の点検と整備、道路の正しい利用と道路愛護思想の普及の徹底を図り、「道路を常に広く、美しく、安全に」使用する気運を高めることを目的として、都道府県をはじめとした各道路管理者、関係各省庁、関係団体等のご協力を得て、第2次道路整備五箇年計画の初年度でもあった昭和三十三年から実施されている。

本年も八月一日から八月三十一日までの一カ月を



平成6年度「道路をまもる月間」推進標語表彰式

間を第三七回目の「道路をまもる月間」として、各種運動が実施された。

これらの広報活動として、「国民共通の財産である道路は、常に広く、美しく、安全に」を基本テーマとし、報道機関等のご協力をも得て本運動の周知徹底を図り、講演会、展示会、道路見学会、一日道路パトロール等の行事、ポスター等の掲示、チラシの配布等各地の実情に即した効果的な広報活動を行った。

今年度は、第11次道路整備五箇年計画の第二年度でもあり、同計画のテーマである「活力ある経済に支えられた『ゆとり社会』の実現」を念頭に置き、地域住民等の道路利用者と関係機関とが連携したイベントとして、フォトコンテスト、絵画展、模型等の展示による道路展、道路フェア等が全国各地で開催され、道路の意義、整備の重要性等について従来にもまして広く一般国民にその認識を広げることができた。

また、建設省では「道路をまもる月間」の実施にあたり、全国の関係者から道路の愛護精神を高めるための推進標語を募集し、本年も二、〇〇〇



優秀作受賞者・酒井厚三氏

点を超える応募作品の中から下記の六点が入選された。

入選された方々と作品は次のとおりである。

《優秀作》

「この子らに 誇れる道と よいマナー」

北海道開発局網走開発建設部

酒井 厚三さん

《佳作》

「道づくり 未来に広げる 夢づくり」

東北地方建設局湯沢工事事務所

佐々木 忠さん

「豊かさを ささえる道路に おもいやり」

北陸地方建設局長岡国道工事事務所

関 トクイさん

「今日からは 君も道路の サポーター」

秋田県 鹿角土木事務所

木村 秀隆さん

「汚すまい 今日誰かが 通る道」

広島県 三原土木建築事務所

田村 圭璽さん

「やすらぎと 親しみが広がる 道の駅」

北海道開発局函館開発建設部

飯沢 康実さん

## 道路フェア'94

### 東北地方建設局

次に、各地域から寄せられた「月間」及び「道の日」の活動状況等をご紹介します。

なお、今年は例年になく猛暑となり、暑さ、また、水不足という厳しい状況の中でのイベント等の開催を余儀なくされた開催地も多々あり、関係者の皆様方におかれては、大変ご苦労されたことと思う。誌面を借りて、皆様方のご努力・ご協力に感謝する。

仙台では、「道路フェア'94」が八月一日(木)八月二日(金)の二日間、道路をまもる月間行事実行委員会(建設省東北地方建設局、宮城県、仙台市、日本道路公団仙台管理局、宮城県道路公社)の主催で仙台市内勾当台公園(市民の広場)で開催された。

道路を対象とした「東北地方道路写真コンテスト」入賞者の表彰式を行い、入賞作品(絵画一二〇点、写真二〇九点)の展示を行った。

文化・伝統を生み、伝え、社会経済活動を支える《道のやくわり》を「見る」「触れる」「体験することを通して、来場者に楽しみながら道路への関心と理解を深めて頂くことを基本に各種の催物を実施した。

生活者の暮らしと豊かさを支え活力ある地域づくりのため、二一世紀に向けた道路整備のあり方について紹介するパネル展示を、(一)豊かな東北のために活力をつくる道、(二)すべての人のくらしに快適さを運ぶ道、(三)人と自然にやさしい道、(四)地域のくらしの安全を守る道の四つのテーマに基づき、それぞれの写真パネルにわかりやすい解説を加え、道路の重要性、役割等について一般の方々に理解を広めた。

オープニングセレモニーに引き続き、仙台市内の小学生による「道路の絵画展」及び東北地方の

具体的には、道の駅、高規格幹線道路網、道路

災害、道路情報ターミナル、エコロード、景観整備等のパネル展示を行ったが、何れのコーナーも熱心に見学している方が多かった。

今年も、東北地方に二三ヶ所認定されている道の駅のうち二〇ヶ所が、道の駅コーナーにおいて特産品展示・販売を行った。東北各地の物産が一同に集まっていることもあり賑わいを見せていた。

さらに高所作業車、電気自動車、ソーラーカー、地震体験車、パトカー、白バイ等も参加し、説明を受けたり体験試乗等していたが、普段、仲々見ることもできないものに人気が集まっていた。

夏休み期間中であることから親子連れにも楽しみな参加してもらうために、雨量・測量体験コーナー、ちびっ子ドライブコース、ラジコンカーコーナー、緑日コーナー、こっちだヨウ平をエア



道路フェア'94テープカット  
(仙台市句当台公園)



道路の絵画展

トランポリンにした「ふわふわヨウ平」等を設けた。ステージイベントではものまねパフォーマンスショー、郷土芸能等を実施し、二日間で約一五、〇〇〇人の入場者を迎えることができ盛況のうちに閉幕した。

管内道路関係事務所でも関係機関と合同で道の日を中心に各種の行事を展開した。青森では道路パネル展、盛岡ではザ・ロードフェスティバル'94、三陸では道の日記念行事、秋田では「道の日」キャンペーン、湯沢では「道路・みち」ふれあいフェスティバル'94、能代ではロードフェスティバルのしる'94、山形ではチビっ子わんぱくロード、酒田では'94道路展、福島では道路フェスティバル、郡山では道路I LOVE ROAD郡山'94、いわきでは街頭広報等特色ある多彩な行事を実施し

た。

期間中には、警察、公益事業者等との合同による道路占用物件の適正化指導・パトロール、道路施設等の安全点検、大型車両の現地指導取締り等を行い、不法占用物件の是正措置、交通安全確保等に努めた。

本月間運動期間中、これらの多種、多様な行事が事故等もなく無事終了し、所期の目的を達成することができたのもひとえに関係各位のご尽力の賜物と厚くお礼申し上げる次第である。

今後とも道路の意義・重要性に対する国民の理解と道路愛護の精神を高め、快適な道路の利用を促進するためには、日頃から道路愛護の必要性について認識を浸透させることが必要と思われる。



ふわふわヨウ平

# 「道路をまもる月間」の報告

## 関東地方建設局

関東地方建設局では、毎年八月の「道路をまもる月間」と八月一〇日の「道の日」の趣旨に沿い、各地方公共団体等関係機関の協力を得て、本局及び事務所において、それぞれ多彩なイベントを開催しており、その都度多くの方々の参加をいただいている。

本年も本局をはじめ各道路関係事務所において種々の行事等を実施した。

以下、本年、各地で展開された行事の内、本局において実施した「関連道路フェア'94ストリートメッセージ」等を中心として紹介する。

### 1 関東道路フェア'94 ストリートメッセージ

八月四日、池袋サンシャインシティ内「噴水広場」において、石河道路部長らの出席を得て、(社)関東建設弘済会 日本道路公園 首都高速道路公園 日本電信電話(株) 東京電力(株) 東京ガス(株)の協力のもと記念イベントを開催した。

本年度の企画にあたっては、多くの人々が集まり、広報効果が高められる会場を選定し、かつ、できるだけ多くの方々に「道の果たす役割」、「道路の正しい利用」について、認識してもらうため

に、「道路の美化」をテーマとして取り込み、表現することとした。

第一部「愛と夢をはこぶ道物語」では、「道」をモチーフとしたパフォーマンスをパントマイム、コントやダンス・ヴォーカルによるミュージカルなどで話を展開しながら、「道路の意義・重要性」、「道路の正しい利用」について理解を深めてもらうことができた。

第二部「道草クイズゼミナール」では、関東地方建設局の「道の関連クイズ」の出題と協賛企業のPR・クイズ出題を行い、各々正解者に記念品の



関東道路フェア'94(池袋サンシャインシティ)

を進呈。第一回目の「道の関連クイズ」は道路清掃の費用に関する出題を行い、道路清掃の実情、ゴミの投げ捨て防止、道路の美化をPRした。第二回目の出題は、「道の日」・「道路愛護」に関する出題を行い、「道路の正しい利用」、「道路をまもる月間」をPRすることができた。

また、会場では、「道路の美化」と題したプロカメラマン撮影によるフォトギャラリ、道路清掃業務に関する(汚れの著しい歩道部等を早朝に清掃する「ポイント清掃」等)写真パネルの展示、「道」に関するアンケートの実施(二、〇〇〇部を回収)も行い、「道路の正しい利用」と「道路の美化・愛護」をPRすることができた。

### 2 「道路をまもる月間」記念写真展

#### Ⅱ 道路の美化Ⅱ

八月五日～八月一五日まで関東地方建設局一階ロビー、八月一〇日～八月二二日まで科学技術館(道のある風景写真コンクールと同時開催)を始め各所において写真展を開催した。

本年度は、「道路の美化」をテーマとして道路における道路管理者と道路利用者の関係をプロのカメラマンに撮影していただいたもので、写真内容は道路管理者が行う道路清掃作業や私たちの暮らしに密接に係わりあう道を愛し、慈しみ、大切にしたいと思う心で歩道の清掃などの道路愛護活



動に積極的に取り組まれている方々の活動風景などを取り上げたものである。

このような展示写真を通じて、「道の果たす役割、大切さ、正しい利用」を人々に理解してもらうことができた。

### 3 道路愛護団体とのクリーン作戦

(八月三日、一八日)

今回参加した「イトーヨーカドーグループ」は、東京都道工事事務所管内の一般国道一号港区神谷町交差点付近で、始業時間前に歩道の清掃活動等に取り組んでいる。

当日(八月三日)は東京都道工事事務所、本局の職員と一緒に清掃活動を行い、「道路の意義・重要性」、「道路の美化・正しい利用」をPRする



クリーン作戦(国道14号線・稲毛海岸付近)

ことができた。

千葉国道のクリーン作戦(八月一八日)は、国道をきれいにする会(地元の会社等が中心となって活動している団体)、千葉県、千葉市、千葉県道工事事務所が合同で空き缶、空き瓶等のゴミの回収作業を行っているものである。

当日は、一般国道一四号稲毛海岸付近の中央分離帯等のゴミを拾ったが、ゴミの投げ捨ての多さにビックリしながらも、通過車両等の道路利用者に

## 「道路をまもる月間・道の日」の取り組み

北陸地方建設局

北陸地方建設局管内の各事務所は、「道路をまもる月間・道の日」のメインイベントとして

- ・'94にいがた道路フェスティバル(新潟国道)
- ・わんぱくまつり広場(長岡国道)
- ・じょうえつ子ども天国(高田)
- ・'94出会い・ふれあいの道フェスティバル(富山)
- ・道路まつり(歩行者天国)(金沢)

をそれぞれ実施し、更に、ロードクリーン作戦、街頭広報・街宣パレード、道路見学会等多彩な行事に取り組み、快い汗を流した。

'94にいがた道路フェスティバル

八月五日、新潟市の繁華街万代シティ通り(市道)において、建設省、新潟県、新潟市、道路公

に「道路の美化・正しい利用」をPRすることができた。

約三カ月の準備期間を経た本行事も、たくさんの方々に見ていただき、「道路をまもる月間」、「道の日」の趣旨をPRすることができ、盛会裡に終了したことを報告するとともに、ご協力をいただいた関係各位に厚くお礼申し上げる次第である。

団体一七団体で構成する実行委員会の主催により、「'94にいがた道路フェスティバル」を開催した。

会場には、県警音楽隊や小学生鼓笛隊の演奏、万代太鼓の競演、エアロビクスデモンストレーション等のお祭り広場を中心に、道路愛護ポスターの展示コーナー、災害対策車やパトカーを展示する自動車コーナーの他、魚のつかみ取り、落書き、ゲーム、道の駅PR、道路相談等々二のコーナーが設けられた。

一二回目を迎えたフェスティバルは、年々参加者が増加し、今回は小中学生や家族連れを中心に約二万人が参加し、会場内は身動きもとれないほどに混雑したが、子供たちには、水の中で騒げる

魚のつかみ取りが一番楽しかったようである。立っているだけで汗が流れてくる連日の猛暑の中、主催者側も参加者も汗だくになってフェスティ



'94にいがた道路フェスティバル  
エアロビクスデモンストレーション



'94にいがた道路フェスティバル（新潟国道工事）  
県警音楽隊のパレード

バルを楽しんだ。

#### '94 出合い・ふれあいの道フェスティバル

八月一日、富山駅前広場において道路管理者連絡会（建設省、富山県、富山市、公団富山管理事務所）の主催による出合い・ふれあいの道フェスティバルが開催された。

内容は、おもしろアイデア道路標識コンテストの表彰と展示、ストリートコンサート、大道芸等多彩な催しが展開され、約四万人の人達が参加した。

事務所では「標識コンテストは全国的にも珍しく、六回目を迎える年々盛大になり、今年は、一、一八一点の応募があった。（通算六、〇〇〇点）フェスティバルを目的に来る人も増えたので来年以降も続けて定着させたい。」としている。



出合いふれあいの道フェスティバル（富山国道工事）ストリートコンサートの上  
小泉いずみ太鼓保存会の皆さん

#### 道路まつり（歩行者天国）

八月七日、金沢市の中心街である香林坊・片町の一般国道一五七号において、道路管理者事務連絡会（建設省、石川県、金沢市、公団金沢管理局）と地元市民の組織による実行委員会とが共催し、地元新聞社の特別協力を得て歩行者天国と多彩なイベントが実施された。

実行委員会会長の「道路を守り、愛する気持ちを持ち続けてほしい」との挨拶に続いて関係者のテープカットでイベントはスタート。

今回で八回目となる道路まつりは、「石川の夏まつり」として地元に着した行事となり、今年には百張りの太鼓が路上狭しと並び迫力満点の演技を披露したのはじめ、各所に設けられたポニーの乗馬体験、ストリートバスケットやわんぱく広場、特設ステージの各コーナーに人並みが続き、県内外から集まった三五万人がまつりを堪能した。

#### その他

まもる月間、道の日の行事に取り組む市町村は年々増加し、様々な取り組みが行われている。

中でも、石川県七尾市では、八月一日から一日まで建設部と市街地再開発の全職員がキャンペーンTシャツを着用して業務する「Tシャツ着用週間」を実施しており、また、一〇日には七尾市と鹿島郡六町による合同街宣パレードも平成元年から続けられている。

## 道路愛護PR

# 熱く燃えた 名城公園&まつり博・三重'94

中部地方建設局

中部地方建設局では、「道路をまもる月間」及び「道の日」の広報として管内の各県及び市町村などの協力を得て、各種イベントや写真展、子供・親子シンポジウム、職員による道路美化活動等の様々な催しを行い、多くの方々の参加を頂いた。そこでこれらの催しの一部として行われた「みちフェスティバル」及び「まつり博・道の日イベント」を紹介する。

### 1 第八回「みちフェスティバル」

八月六日(土)、名古屋市北区の名城公園(北園)において名古屋地区道路をまもる月間実行委員会(建設省・愛知県・名古屋市・道路公園・愛知県道路公社・名古屋高速道路公社)の主催により「第八回みちフェスティバル」を開催した。今年の名古屋は暑い!連日最高気温を更新する日が続き、昨年とは違って変わり日陰対策に万全を期すべく頭を悩ました。



第8回「みちフェスティバル」歩け歩け大会



酒井美紀コンサート

当日も予想通り朝から強い陽射しで、準備段階で既にグロッキー気味の中オープニングを迎えることとなった。

オープニングセレモニーでは、多加良浦保育園児の鈴木君と白井さんが「道路をきれいに宣言」を元氣いっぱい行い、さらに道路利用者を代表し、愛知県トラック協会所属のドライバート原さんによる「道路をまもる宣言」と続き、その後参加者全員による「ストレッチ体操」を行い暑さになれるような体をほぐした。そして、いよいよ「歩け歩け大会」のスタートである。コースは名古屋城を横に眺めながら公園の外周歩道や藤棚の下の散策路の約三・五kmのコースで、家族連れを中心に幅広い年代層の参加者は、三、〇〇〇人を超える盛況なものとなった。

コースを完歩しイベント会場に戻ると、ステージショーの開幕である。ステージでは、多加良浦保育園の鼓笛隊(フアンシー・セーラーズ)の可愛い演奏で幕を開け、引き続き、本年愛知県内で行われる「わかしやち国体」のPRを兼ねた、コンパニオンとキャラクターのシャッチー君によるイメージソングの披露、さらに各機関を代表する若手職員による「道クイズ大会」には多数の参加者が、「みち博士」を目指した。そして、エアロビクスショー(キャッツパウ)では、プロによる絶妙の演技に感動した後、ステージ上も佳境を迎

え、酒井美紀ミニコンサートでは、熱烈なファンが早朝より最前列に陣取り盛んな声援を送った。最後は、子供達に人気のカクレンジャーショーでイベントの幕を閉じた。

一方、会場内では管内「道の駅」八駅による物産展を開催し盛り上がりを見せたのを始め、協賛企業による各種ゲーム大会には常に長蛇の列ができて楽しさいっぱいであった。また、ミニ建設機械を始めとする「はたらく車コーナー」や電気自動車等の「人と地球に優しい車コーナー」も関心の高さを感じられた。

このように、大変暑い中のイベントであったが、無事終了できたのも御協力を戴いた協賛企業や関係各位のためものと深くお礼申し上げる次第である。



まつり博・三重

今後は、更に充実したイベントにするよう心掛け、住民参加型のイベントとして永く継続して実施して行きたいと考えている。

## 2 まつり博・三重'94「道の日」イベント

「道の日」の恒例行事となった街頭広報を、世界祭博覧会（まつり博・三重'94）会場で三重県内の道路管理者合同企画により八月一〇日に実施した。

建設省出展の「未来建設ランド21」内のなかよ

# 「世界リゾート博」「港神戸」での「道路をまもる月間」セレモニー

近畿地方建設局

し広場では、「道の日」の意義、道路の大切さ、重要性の理解を深めて頂くことを目的に、入場者全員にチラシやグッズを配布すると共に、スペシャルステージ「道の日」コンサートと題し①KISSコンサート②道の日クイズ③ピエロのシェリーちゃんによるパフォーマンスを午前、午後の二回に亘り実施し多数の声援を得た。

折からの猛暑続きの中、「未来建設ランド21」では、熱心な来館者で盛大かつ有意義な「道の日」イベントを開催することができた。

今年も本局及び各工事事務所では、「道路をまもる月間」の行事の一環として、関係機関及び協賛団体の協力を得て、道路を常に広く、美しく、安全に利用する気運を高めることを目的としたイベントを開催し広く市民に訴えた。職員が力を合わせ考えた地域の特徴を生かしたイベント内容に、連日の猛暑続きにかかわらず、幅広い市民の皆様に参加を得て大いに盛り上がった運動を展開することができた。

特に、月間初日の八月一日は京都市役所と京都国道工事事務所の共催で実施した京都の繁華街四



啓発パレード チラシ等の配布（橋本局長）  
（四条河原町～御池）

条河原町から御池にかけての啓発パレードに橋本局長自らが参加され、道行く人々にパンフレット、グッズ等を配り、道路の大切さを訴えられ雰囲気は大いに盛り上がった。

ここでは、八月一〇日の「道の日」には各地において多彩なイベントが催されたが、世界リゾート博覧会での「ロードフェステ21」と港神戸のJR三宮駅前において催した「道の日街頭キャンペーン」を紹介する。

### 和歌山工事事務所

和歌山県において七月一六日から九月二五日まで「二一世紀のリゾート体験」をテーマに世界リゾート博覧会が開催されており、連日さまざまな催しが行われている中、和歌山工事事務所・紀南工事事務所及び道路関係各機関は、八月一〇日「道の日」のイベント「ロードフェステ21」を当世界リゾート博覧会の催事として参画し、会場内の「イベントホール 未来」にて開催した。

「ロードフェステ21」は和歌山工事事務所副所長の開会宣言に始まり、和歌山市鷺森幼稚園児の道路美化宣言、くす玉割り、お遊戯に続き、日高郡南部町ジュニアバンドによる金管演奏を行い、二一世紀を展望する道路愛護についてPRした。

その後子供たちに人気のある「セーラーームーンSショー」、吉本二丁目劇場による道の日にちなんだコント、最後はWinkのライブショーと続



ロードフェステ21 Winkのライブ  
(和歌山県)

き超満員に膨れ上がった会場を沸かせた。

また、ステージ外では、こっちだヨウヘイ君をはじめ、関係職員による道路をまもる月間のチラシやノベリテイの配布を行い、道路の正しい利用、道路の大切さ等呼びかけるとともにテントを特設して、道路に関するパネルや建設機械のミニチュアの展示を行い、各道路関係機関の活動をPRした。

当日のリゾート博覧会会場は、三七度を超える猛暑となったがステージの内外は超満員の大盛況となり有意義な「ロードフェステ21」となった。

### 兵庫国道工事事務所

八月一〇日、JR三宮駅前において、兵庫国道工事事務所、阪神国道工事事務所、兵庫県、神戸市の合同主催による道の日街頭キャンペーンを実



街頭キャンペーン 道路愛護団体の表彰  
(JR三宮駅前)

施した。この行事は昭和五九年神戸市との共催でスタートし、回を重ねるごとに参加人数も増え、場所もJR神戸駅から現在に至っている。

セレモニーでは来賓、主催者の挨拶、熊内幼稚園児の歌と踊り、道路愛護功労団体の表彰、烏帽子中学校吹奏楽部の演奏と成徳学園高等学校バンドの演技等が行われた。

セレモニーのあと、同中学校の吹奏楽に合わせパトンを先頭に観光や買い物で賑わう三ノ宮センター街から元町商店街まで約一・五kmを兵庫県フラワープリンセス三名による花の種プレゼントもまじえ関係者約三五〇名がパレードを行い、通行人や商店主にうちわを配りながら道路の愛護と美化を呼びかけた。今年は近年にない記録的な猛暑でオープニングの午前一〇時三〇分には三〇度に達する炎天下、日陰のない会場で幼稚園児が倒れ

ないかと心配されたが無事終了。当日は推進運動の一環として当事務所に勤務するもの全員が一日中Tシャツを着用することになっており、セレモニー参加者全員もTシャツ姿で参加した。しかし、フラワープリンセスと女性司会者は制服を着用しており、猛暑のなか大変暑そうて気の毒であった。

のり、今シーズン最高五万五千人の入場となった阪神―横浜戦で六千人にPR入りのイエローメガホンを配布するとともに、満員の観客の中、スコアボードの電光掲示板とウグイス嬢による場内放送で「道路をまもる月間」のPRと道路愛護と美化を訴えた。翌三十一日には国道一七五号線が通過する氷上町と黒田庄町の両町で開催された「いかだ下り大会」にも兵庫国道チームとして各々参加し、道路をまもる月間のPR効果を果たした。

## 「道路をまもる月間」・「道の日」の行事について

中国地方建設局

中国地方建設局においても、例年にない猛暑が続く中で、局主催の行事の他、「道の日」中国実行委員会、地方公共団体並びに関係公益事業者等の協力を得て管内各所において地域の特性を生かした多彩な行事を実施し、道路の正しい利用と道路愛護思想の普及を図った。本誌では紙面の都合上、それらの中から主な行事の一部を紹介する。

○編、ポスターについては一、九〇九点の応募があり、いずれの作品も道路の役割とかがあるべき姿について良く表現された作品であったが、そのうちから特に優秀な作品として作文四編、ポスター六点計一〇点を局長賞に決定し、七月二十九日に表彰式を実施した。なお、募集した作品のうち優秀作品については後日作文・ポスター集として関係機関・学校に配布する予定である。

地方における道路とその役割や、私たちと道路の係わりなどをより鮮明にとらえてもらう」ことを目的に、五月一日から六月三〇日の期間で作品を募集した。今年度で八回目を迎えたコンテストであるが、応募総数は一、二五〇点にもなっており、一〇代前半の学生から数十年の経験を積まれた年配の方々までの幅広い層から応募があり、作品内容も道路そのものの力強さや美しさを現したものの、自然と溶け込んだ道路の美しさ、人々が触れ合う道路など多岐にわたり優れたものが多数あったが、その中から優秀な作品八〇点を入賞作品と決定し、八月二十九日に表彰式を実施した。なお、優秀作品については、今後中国地方各地のギャラリー等で展示を予定しているほか、作品集を作成することとしている。

1 道路に関する作文・ポスターの募集

2 「道の日」実行委員会による諸行事

中国地方建設局主催により、中国地方の小中学生を対象に道路に関する作文(小学生)・ポスター(小中学生)の募集(募集期間四月一日～五月三〇日)を行った結果、小学校二〇八校、中学校二七校合わせて二三五校から、作文については二二六

① 中国地方道路写真コンテスト

中国地方建設局、道路関係機関の一一機関で組織した「道の日」中国実行委員会により、「道の日」のPRの一環として、「写真を通じて、中国

② 「道の駅」スタンブラリー

「道の駅」は道路を利用する方々の憩いの場で



ロードフェスタin岡山



ロードフェスタin岡山

あるとともに、その地域の触れ合いの場として利用してもらうために道路管理者、地方公共団体並びに関係公益法人の協力により設置されたものであるが、この「道の駅」をより多くの人に知ってもらうとともに、「道の駅」や高速道路のサービスエリア、パーキングエリアなどについての利用者の皆さんの意見や感想を聞かせてもらうために、中国地方の「道の駅」等においてスタンプラリーを実施した。応募期間は、七月一日から九月三日までだが、八月末現在で約三、一〇〇点の応募があり予想以上に好評を得ているところである。

### 3 各事務所における主な諸行事

① 「ロードフェスタ岡山」、「ロードフェスタin津山」

岡山国道工事事務所では、道路関係機関の主催

により地方公共団体、県警、関係公益事業者等の協力のもと八月三日に「ロードフェスタ岡山」、八月二日に「ロードフェスタin津山」が「道路をまもる月間」の広報活動の一環として実施された。両イベントとも小学生または高校生の吹奏楽部並びに警察音楽隊による演奏等に始まり、地元愛好家による太鼓演奏、踊り等の郷土芸能、歌謡ショーが催されると共に、交通安全教室、道



道路探検隊

## 平成六年度「道路をまもる月間」・「道の日」の行事を実施

四国地方建設局

路に関するクイズコーナー、ゲームコーナー等楽しみながら道路に関する知識等が得られる催し物、またはふるさと自慢産地直売コーナー等地域に密着したものの等沢山の催しが開かれ、両イベントで家族連れなど約八、〇〇〇人の参加があり大盛況のうちに終了した。

② クリーンアップ大作戦「ひろしま夢ひろい」

広島国道工事事務所では、七月三日に広島青年会議所、道路関係機関、アジア大会組織委員会、県警等と共同で「クリーンアップ大作戦「ひろしま夢ひろい」と銘打って、参加人数約七〇〇人により広島市内主要道路を一〇コースに分け道路の清掃、キャンペーングッズの配布等を行い、市民に「道路をまもる月間」の啓発を行った。

以上紹介したほかに各工事事務所でも、福祉施設または地元子供会の子供達を対象にした「見て知って、チビッコ見学隊」、「道路探検隊」等多彩な行事を実施した。

「道路をまもる月間」・「道の日」は道路愛護

の精神の普及を目的として、全国的に定められたものであり、四国地方建設局管内においても、例年、工夫を凝らしたキャンペーン活動を行っている

る。香川地区道路をまもる月間運動推進連絡協議会（四国地方建設局、香川県、高松市、日本道路公団高松建設局、本州四国連絡橋公団第二管理局にて構成）においても、五月一八日の第一回目の



打合せ以来、本年度の行事についての基本的事項を決め、準備を開始した。

今年は全国的な渇水であり、特に高松市では七月に入って一日に五時間しか水がでないという、昭和四八年の高松砂漠以来の状況の下で会合を重ねるうち、知事や市長の出席が危ないかも知れない、などの発言ができるようになり、中止すべきではないかとの議論も交わされ、折角のこれまでの準備が無に帰すのではないかと、事務担当者はハラハラしていたが、担当者の願いが通じたのか渇水も、七月末の台風七号により一息つき、無事全予定行事を終了することができた。

以下簡単にその内容について述べると、まず八月一日にオープニング・キャンペーンとして、JR高松駅外二ヶ所にてウチワやパンフレット等を



オープニングパレード  
うちわ、パンフレット等の配布

配布して道路愛護を訴え、また、三日にはN T Tや四国電力、その他の民間団体ボランティアも加わった、早朝一斉清掃を国道一号・三〇号で行い、通勤途上の人々に、道路を美しく使いましょうとアピールした。

次いで八月五日には、次代を担う世代に道路愛護精神に目覚めて欲しいとの願いを込め、中学一年生四〇名を招き、道路見学会を実施。トンネル工事の現場や、瀬戸大橋の交通管制塔などを見学し、道路一つにも大変な時間と労力、それに膨大な費用等が必要なことを学んでもらったが、最後に生徒代表が「今までは何気なく使ってきましたが、安全で快適に利用するためには、いろんな人の隠れた努力があるということが分かった今、ゴミの投げ捨てなど絶対にしないように気を付けて



道路見学会

いきたい」との言葉に我が意を得たりの気持ちであった。

最後にメイン行事である「道の日」街頭キャンペーンを八月一〇日に、高松市内の繁華街において、香川県知事（副知事代理）、高松市長、四国地方建設局長ほか、各機関の幹部が参集して実施された。副知事、市長の挨拶、局長の「道の日メッセージ」、さらにはミス高松による道路愛護宣言と続き、香川県警察音楽隊やカラーガード隊によるドリル演技等での出発式を行った後、四国パト研究所のチビツ子バトントアラヤー、本年一〇月香川県で開催される、ねんりんピックのマスケットぬいぐるみなども参加して、ウチワやチラシ入りグッズを配布しながら、商店街アーケード内約一・五kmを買い物客等に、道路は広く、美しく使



街頭パレード（香川県）



いましようと訴え、成功裡にキャンペーン活動を終了した。

この月間中のみでなく、普段から道路をまもり、

愛護精神を普及させるためには、道路を利用する一人一人の心掛けが最も重要であることを再認識して、本月間の終了とする。

## 平成六年度の「道路をまもる月間」 「道の日」のイベントを終えて

九州地方建設局

はじめに

本年も九州地方建設局では、「道路をまもる月間」及び「道の日」の趣旨に沿い、広報及び推進運動を管内の道路関係機関（九州七県、関係市町村、日本道路公団、各県道路公社、福岡・北九州高速道路公社）及び各協賛団体の協力を得て、各工事事務所単位で実行委員会等を組織し、道路愛護思想の普及を目的とした多彩なイベントを繰り広げた。それらのイベントは、子供たちの多数の参加を得て好評を博した。

それでは、各地で展開されたイベントの行事のうち主なところの概要を紹介する。

### 1 長崎「道路をまもる月間」行事

まず、八月六日に長崎市は浜町観光道りアーケード内において、長崎工事事務所、長崎県、長崎市、道路公団、道路公社、及び協賛団体の主催で、バナナの叩き売りや道路クイズ大会などの盛りだくさんのイベントが開催され、一般通行者の予想を

上回る参加で大盛況であった。

次に八月二日に佐世保市は光月町の佐世保市体育文化館コミュニティホールにおいて元オリンピックマラソンランナーの君原健二氏による「私のマラソン人生と道」の講演やタレントで長崎県出身の長与千種さんによる「おしゃべり&コンサート」が開催され、たくさんの方が熱心に聴講された。

### 2 熊本「道の日くまもとフェア'94」

八月一〇日に熊本市内の熊本市産業文化会館において、熊本工事事務所、熊本県、熊本市、道路公団及び協賛団体の主催で、道の絵コンクールの授賞式やタレントの武田鉄矢氏の母で武田イクさんによる「鉄矢に教えた人の道」の講演があり、会場に入れない程の大盛況で、多数の一般の方々に道の大切さをアピールでき、主催側も大満足であった。

### 3 福岡「道の日」街頭パレード及び「進路展」

八月一〇日に福岡市内の天神の繁華街において、各道路関係機関の主催で「道の日」街頭パレードを開催した。

福岡中央郵便局前と西鉄福岡駅コンコースにおいて、PRチラシや記念品の配布を行い一般市民に対し、道路愛護の啓蒙活動を行った。

また、八月一七日～二一日には、北九州市小倉北区の「小倉玉屋」デパートの催事場において、「道路展」を各道路関係機関の実行委員会及び協賛団体の協力を得て開催した。昨年同様福岡県内の小学生を対象とした絵画コンクール入選作品の表彰展示、また実物の標識や信号機などの展示、遊びのコーナー、道路に関するパネル展示、道路ボランティア団体の活動状況写真展示、道路なん



道路展 テープカット（北九州市）



道路展 道路なんでもクイズコーナー（北九州市）



道路展 絵画コンクール表彰式（北九州市）

昨年とは打って変わって暑い日の続いた今年の夏、『94 HOKKAIDO 道路フェスティバル』が開催された平成六年八月一〇日もそんな夏の日だった。

北海道開発局では平成六年度も、八月の「道路をまもる月間」・八月一〇日の「道の日」の趣旨に添い、「ぬくもりと豊かさを育む北の道」をテーマとして、各種行事を行った。ここでは、94道路フェスティバル実行委員会（北海道開発局・北海道・市町村・日本道路公団共催）を組織し、各種協賛団体の協力を得て道内各地で行われたイベン



「道の日」フォトコンテスト表彰式（サッポロファクトリー）

北海道開発局

## 「道路をまもる月間」「道の日」を終えて

でもクイズコーナーなど盛りだくさんの内容で、また小学生を対象に道路パトロール隊を編成し、子供たちに道路の大切さを伝えることができた。

クイズコーナーでは、いつもの北九州国道のU係長（TVで有名人）が盛り上げ、たいへん好評であった。そのほか、パントマイムやマジックショー、バナナの叩き売りがあり大盛況であった。

さいごに

昨年は、災害が出るほど雨が降ってイベントも一部変更したり中止したり大変であったが、今年は、反対に晴天続き過ぎ、北部九州では湯水で大

ピンチであるが、イベントなどは、管内の他の箇所についても、好評を博して滞りなく開催された。

各道路管理者や道路利用団体などが一体となつて、ますます充実し、一般市民の方々に道路の重要性、公共性をより深く認識してもらえたことは、非常に有意義であった。

そして、高校野球は九州勢の佐賀商業が優勝として、鹿児島樟南が準優勝と今年の九州は暑い夏だった。



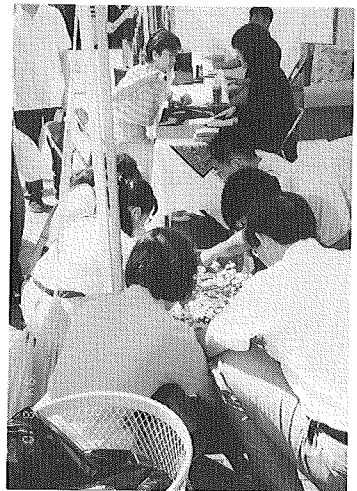
'94HOKKAIDO道路フェスティバル  
ジャズコンサート(サッポロファクトリー)

トについて紹介する。

北海道の中央会場である札幌市では、八月一日に、昨年続きサッポロファクトリーを会場として、'94HOKKAIDO道路フェスティバルが開催された。

サッポロファクトリー内の煙突広場ステージでは、「道の日」記念式典が開催され、実行委員長の挨拶のあと「道の日」フォトコンテスト・絵画コンクルールの表彰式、郷土芸能太鼓演奏、人形劇団による交通安全劇や腹話術が行われ、また、「道」をテーマとしたトークショー、「道の日」を知ってもらうためのクイズ、ジャズコンサートなども行われた。

煙突広場には、フォトコンテスト・絵画コンクルールの入選作(最優秀作、優秀作)が展示され、ま



縁日コーナー(サッポロファクトリー)

た、「道の駅」スタンプリーパーコーナー、占いコーナー、昔懐かしいヨーヨー等を紹介した縁日コーナー等が設けられた。道路管理者の代表とミス札幌によるノベルティの配布も行われた。会場には札幌市内はもとより、広く全道各地から家族連れの入場者が見うけられ大盛況のうちに終了した。

## 「道路をまもる月間」「道の日」を終えて

沖縄総合事務局

今年度も、八月の「道路をまもる月間」、八月

一〇日の「道の日」の趣旨にそい、「道路をまも

る月間」沖縄地方推進協議会(会長沖縄総合事務

局長・構成沖縄県下の道路管理者)は次の各種行

事を実施し、道路の正しい利用と道路愛護思想の

普及に努めた。

道内各地では、「道の日」や道路整備五箇年計

画の紹介及びフォトコンテストや絵画のコンク

ルの入賞作品を展示した「北海道の道路パネル展」、

街頭キャンペーン、道路フェスティバルパレード、

維持用機械の展示試乗会、道路功労者表彰、道路

見学会等が行われた。

各行事とも沢山の市民の参加をいただき、あら

ためて道路について考えていただけたものと思わ

れる。

今後も、「道路をまもる月間」と「道の日」の

充実を図り道路の正しい利用、道路の大切さ、道

路整備の必要性等についての認識を広めていき

たいものである。

### 1 図画・作文コンクール

県下の小・中学生を対象に図画・作文の募集

を行い、最優秀、優秀、佳作、入選を決定し、

七月二二日に表彰式を行い、賞状・副賞を授与

した。また入選以上の作品を八月二三日より八

月二九日まで那覇市内のデパートにおいて展示



第8回図画・作文コンクール表彰式

会を行い多くの方に見ていただきたい。

## 2 オープニングセレモニー及び街頭パレード

(八月二〇日)

前日まで、台風一三号の影響で天気心配され、関係者をヤキモキさせていたが、当日は前日とはうって変わって青空が広がり絶好の天気恵まれた。街頭パレードに先立ち那覇市の中心街にあるパレットくもじ「ふれあい広場」において華々しくオープニングセレモニーが行われた。まず始めに、「道路をまもる月間」沖縄地方推進協議会を代表して沖縄総合事務局松嶋企画調整官が挨拶をし、道路の大切さ、必要性について理解を求めた。次に今年度「道路をまもる月間」推進標語が朗々と読み上げられ後、ミス沖縄の三嬢が「道の日」の宣誓を声を合わせて力強く宣誓大きな拍手を受

けた。その後アトラクションに移り、沖縄の伝統芸能であるエイサーの衣装で出演した「琉球国まつり太鼓」の若者たちが勇壮な太鼓の音を響かせ道行く多くの人々の足を止めさせ、アトラクションは始めから多めに盛り上がりを見せた。次に地元で現在売り出し中の若手お笑いコンビ「ふんだけりけつたり」によるお笑い演芸が行われ、集まった人達を爆笑の渦に巻き込んだ。最後に出演した那覇市婦人連合会による華やかな踊りも披露され、アトラクションは大盛況の内に終わることができた。

アトラクション終了後街頭パレードに移り、小中学校、クラブバンドも加わって那覇市のメインストリート「国際通り」約一・五kmを横断幕を掲げ行進した。それに合わせ、国際通りに記念品の配



オープニングセレモニー「道の日」宣誓・ミス沖縄

布拠点を儲け道行く人々にパンフレットや粗品を手渡し「道の日」の広報を行った。

### 3 道路愛護功労者表彰式

八月一〇日午前、沖縄総合事務局で表彰式を行った。これは、長年にわたり、道路の美化、安全確保など道路愛護に務め、その功績が顕著な者として県内道路管理者が推薦のあった者を厳選して表彰するもので、今年は個人三名と七団体が表彰された。

### 4 一日道路パトロール(八月一〇日)

道路の正しい利用と道路愛護の普及を図るため、県内の小学生を対象に県内の国道事務所及び県土木事務所において、一日道路パトロールを実施した。事務所において、小学生に「一日道路パトロール員」の任命書を授与した後、パトロール車、路



街頭パレード「琉球国まつり太鼓」

面清掃車に乗車して一日道路パトロールを実施した。

## 5 親子道路施設見学会

(平成六年八月一七日)

道路施設を見学することにより道路の正しい利用のあり方等の道路思想の普及を図る目的で県土木事務所で開催している。今回二〇組程の親子が参加し熱心に職員の話に耳を傾けていた。

今後とも「道路をまもる月間」「道の日」の充実に努め、道路の正しい利用、道路の大切さについての認識を広めていきたい。

## ◇ 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

# 道路占用Q&A (最終回)

## 道路法第38条、第39条、第40条、第41条、 第62条、第71条、第72条関係

一 法第三十八條、第三十九條、第四十條、第四十一條、第六十二條、第七十一條、第七十二條の概略

法第三十八條は、「道路管理者の道路の占用に関する工事の施行」に関する規定、法第三十九條は、「占用料の徴収」に関する規定、法第四十條は、「道路占有者の原状回復義務」に関する規定、法第四十一條は、「添加物件に関する道路占用関係規定の適用」に関する規定、法第六十二條は、「道路の占用に関する工事の費用」に関する規定、法第七十一條は、「道路管理者等の監督処分」に関する規定、法第七十二條は、「監督処分に伴う損失の補償等」に関する規定である。

今回は、これらの規定について、簡単に解

説する。

二 法第三十八條の意義  
(法第三十八條関係)

法第三十八條は、道路管理者が、道路の占用に関する工事を、自ら行うことができるとした規定である。この規定が設けられたのは、道路の占用に関する工事は、道路占有者が道路の占用を開始し、継続し、又は廃止するために行われる工事であり、道路占有者の利益を目的とするものであるから、本来道路占有者が行うべきものであるが、道路の占用はすべて道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれがあり、特に道路の占用に関する工事は、そのおそれが強いので、実施方法、実施の時期、道路の復旧方法等について「基準を定めると

ともに、他の工事との調整のために必要な条件を付することができる」としているものの、場合によっては、道路の占用に関する工事を道路管理者自らが行うことが望ましいことがあるからである。

なお、第二項において、道路占有者の意思にかかわらず、道路管理者が自己の判断に基づいて道路の占用に関する工事を行う場合には、道路管理者に通知義務を課して、道路占有者の利益の保護を図ることとしている。

また、軌道に関する工事については、軌道法第八条に特例があり、法第三十八条第一項の適用はない。

Q71 法第三十八条第一項に、基づかなくとも、国、地方公共団体が、道路の占用に関する工事を行うことは可能か

A 可能である。これは、道路占有者が、

一般の業者と委託契約を結んで道路の占用に関する工事を施行してもらう場合と同じである。従って、都道府県道に係る道路の占用に関する工事について都道府県が契約に基づいて受託した場合には、法第三十八条第一項による道路占有者の委託があつた場合と同様の結果になるが、前者は都道府県が単なる私人の立場において工事を行うものであり、後者は、道

路管理者として道路の管理権を行使するものであり、両者はその法的な性格を異にする。

**Q72** 道路の占用に関する工事が道路に関する工事により必要を生じた場合、又は道路に関する工事を施行するため必要を生じた場合には、附帯工事の施行（法第二十三条）の規定によるのか、法第三十八條第一項によるのか

**A** 法第二十三の規定によるべきである。

なお、附帯工事に要する費用は道路管理者の負担となり（法第五十九条）、法第三十八條第一項の工事に要する費用は道路占有者の負担となる（法第六十二条）。

**Q73** 道路の構造を保全するため必要があると認める場合は、道路管理者は、道路占有者の同意がなくとも、道路の占用に関する工事を行うことができるか。

**A** できる。法第三十八條第一項は、強権規定であり、道路占有者のいかんにかかわらず行うことができる。道路占有者が、これを受忍しなければならないのは、道路の構造の保全という公益目的を達成するためであり、占用の許可によって与えられた権利の内在的な制約と考えられる。従って、このことよって、たとえ道路

占有者が損失を受けても道路管理者に損失補償義務は発生しない。ただし、道路占有者は、道路管理者が工事を行うことに不服があれば、審査請求等を行うことができる（法第九十六条）。なお、必要があるか否かの認定権はもちろん道路管理者にあるが、客観性のある認定でなければならぬ。

**Q74** 道路占有者の委託は、文書によるものに限られるか

**A** 特に定められていないので、文書によっても、口頭でも差し支えないが、明確なものとしておく必要がある。

**Q75** 「占用に関する工事」とは何か

**A** 占用物件を設置するための工事のみならず、修繕、改築及び占用期間満了後の原状回復のための工事をも含む。また、道路区域内で行われるものに限らず、占用物件を道路区域外に移転する工事も含まれる。

**Q76** 道路の占用に関する工事を行う際に、当該占用物件に係る占用の許可について、どのような処分を行っておくべきか

**A** 道路の占用は、占用の許可によってその内容が定められているものであるから、工事を施行することよって、占用の場

所、占用物件の構造等その内容に変更を加える必要がある場合には、あらかじめ、道路占有者の申請（委託の場合）に対する変更を許可する処分、又は法第七十一条の監督処分により、許可内容を変更する必要がある。

### 三 法第三十九条の意義

#### （法第三十九条関係）

道路の占用の許可は、特定の者に対して道路を継続的に使用する権利を設定するものがあり、特定の者は、道路を継続的に使用することとなるから、道路管理者は、明文の規定がなくても、許可の条件として道路占有者に占用料の納付義務を課すことができる。解されるが、法第三十九条は、占用料納付義務を明確にするとともに、徴収方法等について必要な規制を加えた。

**Q77** 道路の敷地について、道路管理者が所有権を有していなくとも、占用料の徴収はできるか

**A** できる。占用料の徴収は、道路の管理権に基づくものであって、財産権の作用として行われるものではない。従って、道路の敷地等の所有権の所在とは関係がなく、また、「国の財産は、法律に基づ

く場合を除く外、適正な対価なくしてこれを貸し付けてはならない」とする財政法第九条第一項の適用もない。

○78 令策第十九条の二で定める指定区間内の国道に係る占用料の額はどのように算出されているのか

A 占用料Ⅱ 占用面積×道路の価格×一定の使用料率 という算定式を基本とし、上空又は地下の占用、高架下占用、地下街及び地下室を設ける場合等については、更にこれに修正を加え、定額又は定率を定めている

○79 法第三十二条に基づく占用許可を受けていない不法占用物件につき、法第三十九条の規定により、占用料を徴収することができるか

A できない。占用料を徴収するためには、法第三十二条の許可（又は法第三十五条の協議）を受けたことが前提条件となる。従って、不法占用物件については、占用料としてではなく、占用料相当額を民法上の不当利得又は不法行為として請求することとなるが、場合によっては、協議により納付させることも考えられる。

○80 占用料の徴収始時期はいつか

A 占用料は道路管理者から与えられたい

わゆる「占用権」に対する対価として徴収するものであり、物件の事実としての設置によるものではない。よって、占用料の徴収始時期はたとえ、占用工事期間中であっても占用許可（協議）により認められた占用期間の始期を占用料徴収の始期とすべきである。

#### 四 「占用料を徴収しないもの」の意義（法第三十九条関係）

法第三十九条第一項は、道路の占用が国の行う事業で政令で定めるもの（一般会計をもつて経理する事業のうち、企業的性格を有しないもので建設省令（施行規則第四条の五）で定めるもの及び郵政事業（令第十九条）及び地方公共団体の行う事業で地方財政法第六条に規定する公営企業以外のものに係る場合）においては、占用料を徴収することができないとしている。

○81 国、地方公共団体以外の者で、占用料を徴収しないものには、どのようなものがあるか

A 軌道の占用料については、軌道法に法第三十九条の特則があり、命令で定めることとされている（軌道法第四条）が、命令が制定されていないので、実際は、

徴収することができない。なお、令第十九条の二第二項により、占用料を徴収しない場合がある。

#### 五 占用料の額及び徴収方法の意義（法第三十九条関係）

法第三十九条第二項では占用料の額及び徴収方法は、条例又は政令で定めることとされている。これは、占用料の額及び徴収方法が国民の利害に関係のある事柄であるので慎重に定めることとし、特に地方公共団体が占用料の帰属団体である場合には、議会の関与により住民の意思を十分反映させるためである。占用料の額、占用料の納入手続き、占用料の減免等につき、令第十九条の二、第十九条の三や、条例で定められている。

なお、この条例を定めたときは、道路管理者は、建設大臣又は都道府県知事に報告しなければならない（法第七十六条）。

○82 納入された占用料は、占用が廃止されたときには、占用者に返還するののか

A 占用者が任意に占用を廃止しても返還しない。指定区間内国道については納入済の占用料を占用者に返還するのは法第七十一条第二項により占用の許可を取り消す場合のみであり（令法第十九条の三第



二項)、これは、指定区間外の国道及び  
 地方道についても同様とすべきである。

## 六 占用料の額の決定に際し、考慮 しなければならない事項の意義

(法第三十九条関係)

占用料は、道路の使用の対価であると考えられるので、占用料の額の決定に当たって先ず考慮しなければならないのは、近傍類似地の地代との均衡である。これは地下街の占用にみられるように、占用許可を受けた工作物などの道路の現実の使用形態は、賃貸借等の契約による場合と異ならず、占用者の受ける経済的利益についても、差異がないのが普通であるからである。しかしながら、修正要素として次のような事項を勘案する必要がある。

- ・道路占有者の法律的な地位の不安定性 占用は、契約の場合と異なり、道路管理者の一方的な処分によって認められるものであり、道路管理上支障のない範囲内において継続することができるものであるから、道路管理上の必要に基づく許可の取消し等に見られるように、その地位は、法律上不安定なものである。

- ・道路占有者の義務の重さ 占用は、一般交通の用に供する道路について行われる特別

使用であり、道路占有者は、その道路の公共目的に支障を及ぼさないようにするために、占用物件の構造、占用工事の施行方法等について厳重な規制を受けており、また、占用期間満了等の場合には、原状回復義務を負っている。

## 七 占用料の免除及び減額の意義

(法第三十九条関係)

公共用物の占用料を徴収するか否かは、公共用物の管理者の自由裁量に任されていると解され、管理者は特別の理由があれば、これを減免することができるとするのが一般の例であるが、道路については、その占用料の額及び徴収方法は、条例又は政令で定めることとなっているので、その減免も、条例又は政令の定めるところによって行わなければならない。指定区間国道については、令第十九条の二第三項が規定している。この規定に基づき、指定区間国道において行われている占用料の減免は、「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」(昭和四十二年十一月十三日建設省道政発第九十号道路局長通達)などで定められているとおりである。

なお、国の行う事業の占用料に関する事項

については、その基準を政令で定めることとなっており、また、条例で定める場合においては、その基準の範囲をこえてならないとされているが、現在までのところその政令は制定されていない。

## 八 占用料を納付しない者に対する 措置の意義 (法第三十九条関係)

法第三十九条に基づく占用料を納付しない者がある場合には、道路管理者は、督促状によって納付すべき期限を指定して督促しなければならぬ(法第七十三条第一項)。この場合、道路管理者は、条例又は政令で定めるところにより、手数料及び延滞金(年十四・五%以内)を徴収することができる(法第七十三条第二項、令第三十七条参照)。

そして、督促状で指定した期限までに占用料を納付しない者がある場合には、道路管理者は、国税滞納処分例により、占用料、手数料及び延滞金を徴収することができる(法第七十三条第三項)。ただし、これらを徴収する権利は、五年間で時効により、消滅する(法第七十三条第五項)。

なお、地方自治法第二百二十八条の規定に基づき、条例により、作為その他不正の行為により占用料の徴収を免れた者に対し、過料

を科する規定を設けることができるし、占用料とは別個に、占用許可申請手数料を徴収することも可能である。

Q83 占用料を納付しない場合には、道路管理者は法第七十一条第一項に基づく監督処分として占用許可を取り消し、道路を原状に回復することを命ずることができるか

## 九 法第四十条の意義

### (法第四十条関係)

法第四十条は、占用終了時における道路占用者の原状回復義務及び道路管理者の指示権に関する規定である。

道路の路線の変更、供用の廃止、道路の区域の変更、廃止等に伴い占用の場所が道路の区域でなくなった場合にも、第四十条に準じ、道路占有者に占用物件の除却義務及び必要に応じ道路の原状回復義務があるとも考えられる。ただし、道路の種類のみの変更であつて、当該場所について道路の区域の変更、廃止がない場合は、そのような必要はない。

Q84 法第三十五条の規定により、道路管理者と協議して、道路を占用した者について、法第四十条の適用はあるか

A ない。別途道路管理者とその者の協議の定めにより処理されるが、あらかじめ第四十条と同趣旨の協議内容としておくのが妥当である。

Q85 占用期間満了後又は占用廃止時の除却及び原状回復に要する費用は、誰が負担するのか

A 道路占有者が負担する。

Q86 法第四十条に基づく道路管理者の指示に違反した者に対してはどのような措置が可能か

A 道路管理者は、法第七十一条第一項に基づく監督処分を行うことができる。

十 「道路の占用の期間が満了した場合」、「道路の占用を廃止した場合」の意義(法第四十条関係)

「道路の占用の期間が満了した場合」とは、

法第三十二条第一項又は第三項の許可を受けた同条第二項第二号の占用期間が経過したときをいう。また「道路の占用を廃止した場合」とは、

占用期間満了前において道路占有者が自らの意思に基づいて道路の占用を終了せしめたときをいい、法第七十一条の監督処分を発動した場合は含まれない。監督処分の場合の原状回復は監督処分の内容としての原状回復命令に基づくものである。

十一 「原状」、「原状に回復する」とが不適當な場合」の意義

### (法第四十条関係)

「原状」とは、法第三十二条第一項又は第三項の許可を受けた時における当該占用の場所の道路の状況である。また、「原状に回復することが不適當な場合」とは、占用物件を除却することが不適當な場合も含み、例えば、地下埋設管路を撤去するため道路を掘り返し、工事期間の地上交通に危険を及ぼしあるいは道路本体に与える影響が大であるため、いわゆる埋殺しをする等道路の現状回復を行わないう方が得策である場合をいう。

十二 「必要な指示」の意義

### (法第四十条関係)

法第四十条に基づき、道路管理者は、道路、占用物件など、具体的な状況を総合的に判断して必要な指示を行うことができるが、それは、道路の構造保全、工事中の交通の危険防止等の道路管理上必要な範囲内で行われるべきものであり、必ずしも現状回復義務と比較してこれと同程度以下のものに限定する必要はなく、加重されることも考えられる。

なお、道路管理者の指示に対し、不服のある者は、審査請求等を行うことができる。

また、行政手続法でいう、不利益処分該当するので、同法第三章の規定の適用を受けらる。

**Q 87** 占用許可を受けた当時よりも占用の

終了時において路面が改良されている場合には、終了時の状況に道路を復旧すべきことを指示することは可能か

**A** 可能である。通常はこのような指示を行っても占用に不当な義務を課すことにならない。

### 十三 法第四十一条の意義

#### (法第四十一条関係)

本条の規定は、既存の占用物件に、当該占用物件の道路占用户又は第三者が新たに物件を添加しようとする場合の規定である。これは既存の占用物件に関し新たに道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある物件を添加しようとする行為については、独立の占用とみなして既存の占用とは、別なものとして処理し、道路の占用が、適正なものとなるようにする趣旨である。道路占用户在、自ら、既存の占用物件になんらかの物件を添加しようとする場合は、その物件が道路の構造又は

交通に支障を及ぼすおそれのないものであるときは法第三十二条第三項の規定による占用の変更又は法第三十五条の規定による協議事項として取扱われることとなる。

**Q 88** 「道路管理者以外の者」とは何か

**A** 当該道路の道路管理者を除くすべての者のことであり、法第三十五条の規定により協議占用を認められている者を含む。

**Q 89** 「道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある物件を添加しようとする行為」とは何か

**A** 電柱にペンキ塗装を行う等の通常道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのない行為は含まれないが、木製又は金属製の薄板を貼り付けること等は含まれる。

### 十四 「新たな道路の占用とみなす」

#### の意義 (法第四十一条関係)

法第三十二条第一項の許可を必要とすることは、当然であるが、法第三十五条の規定により占用を認められている者の場合においても、同様に別途協議を要する。また、法第十三条に規定する許可基準についても、改めてこれに適合するか否かが判断されることとなる。なお、法第三十四条に基づき、工事調

整のための条件についても同様であり、法第三十九条に基づく占用料は、添加物件について、独立して算定し、徴収すべきことは当然である。

**Q 90** 道路管理者の占用の許可を受けずに、

物件を添加する行為に対し、どのような措置が可能か

**A** 法第七十一条第一項の規定による監督処分のほか、無許可占用として罰則の適用がある。

### 十五 法第六十二条の意義

#### (法第六十二条関係)

本条は、道路の占用に関する工事に要する費用の負担者を定めた規定である。道路の占用は、特定の者が申請し、道路管理者の許可を受けて行われる道路の特別使用であるから、その工事に要する費用も原則として占用户が負担すべきことは当然である。本条は、それに加え、法第三十八条すなわち、道路の構造を保全するために必要があると認める場合又は道路占用户の委託があつた場合において、道路管理者が行う占用に関する工事に要する費用も占用户が負担しなければならないことを明らかにした。

**Q 91** 「道路の占用に関する工事」とは、

何か

A 法第三十二条第一項の許可を受けて新たに占用を始めようとする場合における工事だけでなく、同条第三項の変更の許可を受けて行う工事、令第八条に規定する許可手続を要しない工事、法第四十条に規定する原状回復に関する工事及び法第七十一条第一項又は第二項第一号の規定による処分に基づいて行う工事が含まれる。

○92 本条と法第五十九条の適用関係はどうなるのか

A 法第三十九条（附帯工事）の規定が適用されると、道路の占用に関する工事の費用は、法第三十二条第一項及び第三項の規定による許可に付した条件に特別の定めがある場合並びに法第三十五条に規定する協議による場合を除いて、道路管理者（道路管理者が原因者に費用負担させた場合は当該原因者）の負担となる。ただし、第三十九条の適用については占用物件の改築、移築等の工事を附帯工事として施行する場合の費用負担関係は監督処分（法第七十一条、第七十二条）との関係があり、注意を要する。

○93 国の行う道路の占用について、法第

六十二条の適用はあるか

A 国の行う道路の占用については、道路管理者の許可に代わる協議の制度がとられているので、「許可を受けた者」には該当せず、法第六十二条の適用はないが、費用の負担関係については、一般の道路の占有者と区別すべき理由がないので、協議の内容として、同様な取扱いをすべきである。

## 十六 法第七十一条の意義

### （法第七十一条関係）

本条は、道路管理者及び道路監視員の監督権に関する規定である。この監督権が発動されるのは、不法占用など違法、不正の状態を是正するための処分及び措置命令の場合（第一項関係）と、道路管理者の許可を受け道路の占有をしているときなど、適法状態にあるが、公益上の必要がある場合に許可承認を受けている者に対してする処分、措置命令の場合（第二項関係）である。不法占用などに対しては、道路法において、罰則を設け予防措置を講じているのであるが、そもそも、不法占用といった違法な状態を速やかに解消する必要があるため、処分、措置命令という、行政的な措置も可能とした。なお、占用許可は、

取消されるまでは、有効であることに留意する必要がある。

○94 「占用許可を取消す」とは、どういうことか

A 瑕疵なく有効に成立した占用許可の効力を、公益上、それを存続せし得ない新たな、事由の発生により、将来に向かつて、効力を失わせるものである。

○95 「占用許可の効力を停止する」とは、どのようなことか

A 占用許可を与えた後において、その効力を消滅させることなく、一時的に停止することをいう。

○96 「占用許可の条件を変更する」とは、どのようなことか

A 占用許可をした際の条件を変更することであるが、当初、条件を付さなかった場合又は付さなかった事項につき、新たな条件を付す場合を含む。

○97 道路の占用に関し、法第七十一条第一項の処分、措置命令の対象となる者は、どのような者か

A 法第三十二条第一項の規定に違反して無許可で道路の占用をしている者、法第三十七条の規定により指定された占用禁止区域内において、不法に占用している

者、法第三十四条により付した工事の調整のための条件に違法した者、道路占用許可申請書に虚偽の記載を行うなど、不正な手段により、道路占用許可を受けた者などである。

**Q98** 「道路に関する工事のためやむを得ない必要が生じた場合」とは、どのような場合か

**A** 道路の新設、改築又は修繕に関する工事を行うため、道路管理上の理由から必要になった指令をいう。

**Q99** 「道路の構造又は交通に著しい支障が生じた場合」とは、どのような場合か

**A** 交通量の激増、通行車両の大型化等に伴い道路の占用物件又はその占用に関する工事が道路の構造又は交通に著しい支障を生ぜしめた場合などをいう。

**Q100** 「道路の管理上の事由以外の事由に基づく公益上やむを得ない必要が生じた場合」とはどのような場合か

**A** 飛行場の設置に伴い、近傍の道路の電柱を除却させる必要が生じた場合等である。

**Q101** 法第七十一条第一項第一号の規定に基づき、道路管理者が既に与えた道路の占用の許可を取消し、又は占用許可の内

容を変更した場合において、当該工事道路に関する工事とともに道路管理者が施行するときは、法第二十三条に規定する附帯工事となるか

**A** なる。しかし占用許可の取消し、又は占用許可の内容の変更を受けた者が自ら工事を施工する場合には、附帯工事とならない。

**Q102** 法第七十一条第一項の規定による道路管理者の措置命令に対し、その命令による義務を履行しない者に対しては、どのような措置ができるか

**A** 当該義務が代替可能な作為義務（占用物件の除却等）である場合には、行政代執行法により、代執行することができる。行政代執行法では、代執行の要件として、「義務の履行がないときに他の手段によつてその履行を確保することが困難であり」かつ「その不履行を放置することが著しく公益に反すると認められるとき」

と定め、手続として「履行期限を定めて期限内に履行しないときは代執行をなすべき旨の戒告」、「代執行の通知」、「代執行の実施の場合の証票の携帯」、「国税徴収法の例による費用の徴収」について規定している。

法第七十一条第三項は監督処分（法第七十一条第一項又は第二項に基づく処分をいう。以下同じ）を行うに当たり、あらかじめ聴聞を行われなければならないとする。ただし、行政手続法の施行により、同項は削除され、行政手続法の規定（第十三条～第二十七条）により、聴聞を行うこととなる。

## 十七 監督処分の手続の意義

### （法第七十一条関係）

法第七十一条第三項は監督処分（法第七十一条第一項又は第二項に基づく処分をいう。以下同じ）を行うに当たり、あらかじめ聴聞を行われなければならないとする。ただし、行政手続法の施行により、同項は削除され、行政手続法の規定（第十三条～第二十七条）により、聴聞を行うこととなる。

## 十八 略式代執行の意義

### （法第七十一条関係）

法第七十一条第四項（行政手続法の施行後は第三項）は、略式の代執行に関する規定である。本項は、昭和四六年に追加されたものであるが、それ以前は、監督処分を命ずべき者（不法占用に係る違反建築物の除却を命ずるべき者など）を道路管理者が過失なくして確知しえなときの措置につき規定がなく、除却命令、代執行の戒告等を行う場合の方法につき問題になっていた。

**Q103** 法第七十一条第四項に基づく、公告は、どのように行うべきか

**A** 公告の方法については、特に規定はないが、官公庁の庁舎の掲示板への掲示、

官報、公報、新聞等への掲載を適宜活用して行うべきである。

## 十九 道路監視員の意義

### (法第七十一条関係)

法第七十一条第五項、第六項、第七項、第八項(行政手続法施行後は、第四項、第五項、第六項、第七項)は、道路監視員に関する規定である。監督処分のうち一定のものは、その発動を必要とするような事態がある場合において、即座にこれを行使することを要請されることが多い。このような場合に道路管理者に代わって自らの判断において各種の必要な措置を命ずる権限を持つ機関が道路監視員である。

Q104 道路監視員がした処分に対する異議申立ては、誰にするのか

A 当該道路監視員を命じた道路管理者である建設大臣又は地方公共団体の長に対してする。

## 二十 損失補償の意義

### (法第七十二条関係)

本条は、道路管理者の監督処分に伴う、損失補償義務に関する規定である。法第三十二条の規定による占用に関しては、法第七十一

条第二項により、道路管理者は監督処分をなすることとなっているが、この場合において、損失補償義務が発生するのは、同条同項第二号(交通・構造の支障)、同条同項第三号(公益上やむを得ない必要)に該当する場合に限られている。すなわち一号(道路に関する工事のためやむを得ない必要)に該当する場合は、そもそも道路を占用することに伴う内在的な制約と考えられ、補償の規定はおかれていないとも考えられる。しかしながら、公物法一般には、被処分者の責に帰すべからざる事由により、占用許可又は承認工事の取消し等が行われた場合、損失補償の対象とされるべきと考えられ、例えば、河川法、下水道法、都市公園法等では、そのような場合の損失補償を規定していることから、道路法においては、どうなのかということが議論されてきた。また、一方、法第二十三条には、「道路に関する工事」を原因とする道路管理者による附帯工事の規定があり、道路に関する工事により生じた、又は道路に関する工事を施行するために必要を生じた占用物件の除去、移転等も附帯工事として処理することができ、このときの費用は道路管理者が負担する(法第五十九条)としている。従って、道路に関する工事のためやむを得ない必要が生

じた場合には、この規定によって、処理されるべきであり、そもそも、損失補償規定の適用する場合がないとも考えられる。しかし、法第七十一条第一項による占用許可の取消しに伴い占用者自ら物件を除去する場合及び占用物件移転命令に従って義務を履行する場合(法第三十八条第一項により、道路管理者に委託する場合を含む。)のいずれについても、道路管理者の行う附帯工事にはあたらず、また、移転命令を占用者が履行しない場合に、行政代執行法による代執行によって行われる工事についても、同様であり、こうした場合に、法第五十九条の適用はないと考えられる。そうすると、道路に関する工事のためやむを得ない必要が生じた場合、道路管理者が法第二十三条の附帯工事として行った場合は道路管理者が負担することとなるのに対し、占用者が自ら除却、移転する場合には、占用者の負担となると解することとなり、これでは、均衡を失うのではないかとの批判がある。そこで、道路に関する工事のためやむを得ない必要が生じた場合の処分に関し損失補償の規定を設けなかったのは、あらゆる場合に補償を不要とし、あるいはこれを禁ずる趣旨ではなく、種々の事例があるため、一律に損失補償の義務を課さなかった。すなわち、一定

の場合には、損失補償をすることがあり得ると解するのが妥当である。

それでは、具体的には、どのような場合に、どの程度の補償が必要となるのであろうか。これらについては「占有者が占有物件の除却、移設などの工事の施行に要する費用を負担することにより生ずる損失が、当該工事を附帯工事として道路管理者自ら施行する場合の費用負担関係との均衡又は占有者が、道路法により享受している利益の性格からみて調整され又は保護されることが適当であり、かつ社会通念上の受忍義務の範囲をこえる損失であると認められるときは、当該工事について、もし、道路管理者が自ら附帯工事として施工すると仮定した場合に道路管理者が負担すべき額の範囲内においてその損失を補償してもよい場合もある」と解している。

なお、日本電信電話株式会社とは、移設補償に関し、建設省と末尾に記載した覚書が結ばれているほか、電気事業者についても、移設補償に関し協定が結ばれている場合がある。

Q105 「社会通念上の受忍義務の範囲をこえる」とは、どのような場合か

A 移設形態の特殊性等から、通常の移設に比べて移設工事が著しく多額となる場合や、長期占用を期待している公共事

業者等の占有物件をいったん、移設させた上、短期間に再移設させる場合などが考えられる。具体的に、占用許可に付した条件の内容、物件の占有状況を総合的に勘案することが必要である。

Q106 「補償すべき損失」とは、どのようなものか

A 現に生じた損失ではなく、「通常受けるべき損失」である。すなわち、法第七十一条第二項に基づく処分と相当因果関係のある財産的損失であり、占有物件の除却費、移転費、復旧費等は該当すると考えられるが、移転等に伴う営業損失についても、相当因果関係が認定される場合は、少ないであろう。

二十一 第三者に対する求償の意義 (第七十一条関係)

法第七十一条第三項は、公益上やむを得ない必要が生じた場合に行う監督処分(法第七十一条第二項第三号)に伴う損失補償については、当該事由を生ぜしめた者にその負担を求めることができると定める。この負担命令については、異議の申立てが認められている(法第九十六条)。

Q107 法第七十一条第三項が適用されるの

は、具体的には、どのような場合か

A 飛行場の建設に伴って近傍の占有物件を除去する必要が生じた場合の飛行場設置者、地下鉄の昇降口工事のため占有物件の移転が必要となった場合の地下鉄設置者などが考えられる。

Q108 求償すべき第三者が、直接被処分者

との交渉当事者となり、移設補償につき二者間のみで決定することは、可能か  
A できない。法第七十一条第三項の場合においては、損失補償額の決定は道路管理者が自ら行い、被処分者に対して道路管理者が先ず補償した後に、第三者に求償することになるのであって、第三者が直接被処分者との交渉の当事者になるものではない。

(Y・S)

## 参照条文

### ○道路法

#### (附帯工事の施行)

第二十三条 道路管理者は、道路に関する工事に困り必要を生じた他の工事又は道路に関する工事を施行するために必要を生じた他の工事を道路に関する工事とあわせて施行することができる。

2 前項の場合において、他の工事が河川工事又は砂防工事であるときは、当該他の工事の施行については、同項の規定は、適用しない。

#### (道路管理者の道路の占用に関する工事の施行)

第三十八条 道路管理者は、道路の構造を保全するため必要があると認められる場合は、道路の構造を委託があつた場合においては、道路の占用に関する工事で道路の構造に關係のあるものを自ら行うことができる。

2 前項の場合において、道路の構造を保全するために必要があると認めて道路管理者が自ら工事を行うおとすときは、当該道路管理者は、道路の占有者に対して、あらかじめ自ら当該工事を行うべき旨及び当該工事を行うべき時期を通知しなければならない。

#### (占用料の徴収)

第三十九条 道路管理者(指定区間内の国道にあつては、国指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統轄する都道府県、以下本条中同じ)は、道路の占用につき占用料を徴収することができる。但し、道路の占有者が国の行う事業で政令で定めるもの及び地方公共団体の行う事業で地方財政法(昭和二十三年法律第九号)第六条に規定する公営企業以外のものに係る場合においては、この限りでない。

2 前項の規定に占用料の額及び徴収方法は、道路管理者である地方公共団体の条例(指定区間内の国道にあつては、政令)で定める。但し、条例で定める場合においては、第三十五条に規定する事業及び全国にわたる事業で政令で定めるものに係るものについては、政令で定める基準の範囲をこえてはならない。

#### (原状回復)

第四十条 道路の占有者は、道路の占用の期間が満了した場合又は道路の占用を廃止した場合においては、道路の占有者をして、工作物、物件又は施設(以下これを「占

用物件」という。)を除却し、道路を原状に回復しなればならない。但し、原状に回復することが不適当な場合においては、この限りでない。

2 道路管理者は、道路の占有者に対して、前項の規定による原状の回復又は原状に回復することが不適当な場合の措置について必要な指示をすることができる。

#### (添加物件に関する適用)

第四十一条 道路管理者以外のものが占有物件に關し新たに道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある物件を添加しようとする行為は、本節の規定の適用については、新たな道路の占有とみなす。

#### (附帯工事に要する費用)

第五十九条 道路に関する工事に困り必要を生じた他の工事又は道路に関する工事を施行するために必要を生じた他の工事に要する費用は、第三十六条第一項及び第三項の規定による許可に附した条件に特別の定がある場合並びに第三十五条の規定による協議による場合を除く外、その必要を生じた限度において、この法律の規定に基づいて道路に関する工事について費用を負担すべき者がその全部又は一部を負担しなければならない。

2 前項の場合において、他の工事が河川工事であるときは、他の工事に要する費用については、同項の規定は、適用しない。

3 道路管理者は、第一項の道路に関する工事が他の工事又は他の行為のために必要となつたものである場合においては、同項の他の工事に要する費用の全部又は一部、その必要を生じた限度において、その原因となつた工事又は行為につき費用を負担する者に負担させることができる。

#### (道路の占用に関する工事の費用)

第六十二条 道路の占用に関する工事に要する費用は、第五十九条の規定の適用がある場合を除き、道路の占用につき道路管理者の許可を受けた者が負担しなければならない。第三十八条第一項の規定により道路管理者が自ら道路の占用に関する工事を行う場合も、同様とする。

#### (道路管理者等の監督処分)

第七十一条 道路管理者は、左の各号の一に該当する者に対して、この法律又はこの法律に基づく命令の規定によつて与えた許可若しくは承認を取り消し、その効力を停

止し、若しくはその条件を変更し、又は行為若しくは工事の中止、道路に存する工作物その他の物件の改築、移転、除却若しくは当該工作物その他の物件に困り生ずべき損害を予防するために必要な施設をすること若しくは道路を原状に回復することを命ずることができる。

一 この法律若しくはこの法律に基づく命令の規定又はこれらの規定に基づく処分を違反している者  
二 この法律又はこの法律に基づく命令の規定による許可又は承認に附した条件に違反している者  
三 許偽その他不正な手段によりこの法律又はこの法律に基づく命令の規定による許可又は承認を受けた者

2 道路管理者は、左の各号の一に該当する場合においては、この法律又はこの法律に基づく命令の規定による許可又は承認を受けた者に対し、前項に規定する処分をし、又は措置を命ずることができる。

一 道路に関する工事のためやむを得ない必要が生じた場合  
二 道路の構造又は交通に著しい支障が生じた場合  
三 前二号に掲げる場合の外、道路の管理上の事由以外の事由に基づく公益上やむを得ない必要が生じた場合

3 道路管理者は、前二号の規定により処分をし、又は必要な措置をすることを命じようとする場合においては、あらかじめ当該処分又は措置に係る者について聴聞を行わなければならない。但し、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため緊急やむを得ない場合においては、この限りではない。

4 第一項又は第二項の規定により必要な措置をとることを命じようとする場合において、過失がなく当該措置を命ずべき者を確知することができないときは、道路管理者は、その者の負担において、当該措置をみずから行ない、又はその命じた者若しくは委任した者にこれを行なわせることができる。この場合においては、相当の期限を定めて、当該措置を行なうべき旨及びその期限までに当該措置を行なわないときは、道路管理者又はその命じた者若しくは委任した者が当該措置を行なう旨を、あらかじめ公告しなければならない。

5 道路管理者(第九十七条の二の規定により権限の委任を受けた北海道開発局長を含む。以下この項及び事項において同じ)は、その職員のうちから道路監視員を命



じ、第二十四条、第三十二条第一項若しくは第三項、第三十七条、第四十条、第四十三条、第四十四条第三項若しくは第四項、第四十六条第一項若しくは第三項、第四十七条第三項、第四十七条の三第二項若しくは第四十八条第一項若しくは第二項の規定又はこれらの規定に基づく処分を違反している者（第一項又は第二項の規定による道路管理者の処分を違反している者を含む。）に対し、第一項の規定によるその違反行為若しくは工事の中止を命じ、又は道路に存する工作物その他の物件の改築、移転、除却若しくは当該工作物その他の物件により生ずべき損害を予防するために必要な施設をすること若しくは道路を原状に回復することを命ずる権限を行わせることができる。

6 道路管理者は、前項の規定により命じた道路監理員に第四十三条の二、第四十七条の三第一項、第四十八条第四項、第四十八条の六又は第四十八条の十の規定による権限を行わせることができる。

7 道路監理員は、前二項の規定による権限を行使する場合においては、その身分を示す証票を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを呈示しなければならない。

8 前項の規定による証票の様式その他必要な事項は、建設省令で定める。

なお、行政手続法の施行に伴い、旧第三項が削除され、それ以外の項が繰り上がるなど所要の改正がなされる。

**（監督処分に伴う損失の補償等）**

第七十二条 道路管理者は、第二十四条又は第三十二条第一項若しくは第三項の規定による承認又は許可を受けた者が前条第二項第二号又は第三号の規定による処分によつて通常受けるべき損失を補償しなければならない。

2 第六十九条第二項及び第三項の規定は、前項の場合について準用する。

3 道路管理者は、第一項の規定による補償の原因となつた損失が前条第二項第三号の規定による処分に係る者である場合においては、当該補償金額を当該事由を生じさせた者に負担させることができる。

**（負担金等の強制徴収）**

第七十三条 この法律、この法律に基づく命令若しくは条例又はこれらによつてした処分により納付すべき負担金、

占用料、駐車料金、割増金又は料金（以下これを「負担金等」という。）を納付しない者がある場合においては、道路管理者（指定区間内の国道にあつては国、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統括する都道府県。以下この条において同じ。）は、督促状によつて納付すべき期限を指定して督促しなければならない。

2 前項の場合においては、道路管理者は、条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、手数料及び延滞金を徴収することができる。ただし、手数料の額は督促状の郵送に要する費用を勘案して定め、延滞金は年十四・五パーセントの割合を乗じて計算した額を超えない範囲内で定めなければならない。

3 第一項の規定による督促を受けた者がその指定する期限までにその納付すべき金額を納付しない場合においては、道路管理者は、国税延滞処分の例により、前二項に規定する負担金等並びに手数料及び延滞金を徴収することができる。この場合における負担金並びに手数料及び延滞金の先取特権の順位は、国税及び地方税に次ぐものとする。

4 手数料及び延滞金は、負担金等に先だつものとする。

5 負担金等並びに手数料及び延滞金を徴収する権利は、五年間行わない場合においては、時効に因り消滅する。（不服申立て）

第九十六条 第四十六条第二項又は第六十八条第一項若しくは第二項の規定による処分その他公権力の行使に当たる行為（以下本条において「処分」という。）については、行政不服審査法（昭和三十七年法律第六十号）による不服申立てをすることができない。

2 前項に規定する処分を除くほか、都道府県又は市町村である道路管理者がこの法律に基づいてした処分不服があるものは、都道府県である道路管理者がした処分については建設大臣に対して、市町村である道路管理者がした処分については都道府県知事に対して審査請求をすることができ、この場合には、当該都道府県又は市町村に対して異議申立てをすることもできる。

3 第一項に規定する処分を除くほか、第二十条の規定による協議に基づき他の工作物の管理者が道路管理者に代わつてした処分不服がある者は、他の工作物の管理者である主務大臣若しくはその地方支分部局の長又は都道

府県若しくは都道府県知事がした処分については建設大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣に対して、その他の者がした処分については都道府県知事に対して審査請求をすることができ、この場合において、都道府県、市町村その他の公共団体である他の工作物の管理者がした処分については、異議申立てをすることもできる。

4 この法律に基づく処分についての異議申立てに対する決定は、当該異議申立てを受理した日から三十日以内にしなければならない。

**○道路法施行令**

**（占用料を徴収しない国の事業）**

第十九条 法第三十九条第一項但書に規定する政令で定める占用料を徴収することのできない国の事業は、左の各号の一に該当するものとする。

- 一 一般会計をもつて経理する事業
- 二 特別会計をもつて経理する事業のうち、企業的性格を有しないもので建設省令で定めるもの及び郵政事業（指定区間内の国道に係る占用料の額）

第十九条の二 指定区間内の国道に係る占用料の額は、別表占用料の欄に定める金額に、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により協議が成立した占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）とする。ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、同表占用料の欄に定める金額に、各年度における占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）の合計額とする。

2 前項の規定にかかわらず、指定区間内の国道に係る道路の占用のうち占用の期間が一月未満のものについての占用料の額は、別表占用料の欄に定める金額に、当該占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位に定める期間で除して得た数を乗じて得た額に一・〇三を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）とする。ただし、当該占用の期間が翌年度にわたる場合においては、同表占用料の欄に定める金額に、各年

度における占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数に乗じて得た額に一〇三を乗じて得た額(その数が百円に満たない場合にあつては、百円)の合計額とする。

3 建設大臣は、指定区間内の国道に係る占用料で次に掲げる占用物件に係るものについて、特に必要があると認めるときは、前二項の規定にかかわらず、前二項に規定する額の範囲内において別に占用料の額を定め、又は占用料を徴収しないことができる。

一 法第三十五条に規定する事業(前条に規定するものを除く)及び地方財政法(昭和二十三年法律第九十九号)第六条に規定する公営企業に係るもの。

二 日本鉄道建設公団が建設し、又は災害復旧工事を行う鉄道施設及び本州四国連絡橋公団が建設し、又は災害復旧工事を行う鉄道施設並びに鉄道事業法による鉄道事業又は索道事業がその鉄道事業又は索道事業で一般の需要に応ずるものに供する施設

三 公職選挙法(昭和二十五年法律第九十号)による選挙運動のために使用する立札、看板その他の物件

四 街灯、公共の用に供する通路及び駐車場法(昭和三十三年法律第六十六号)第十七条第一項に規定する都市計画において定められた路外駐車場

五 前各号に掲げるもののほか、前二項に規定する額の占用料を徴収することが著しく不当であると認められる占用物件で、建設大臣が定めるもの

4 指定区間内の国道に係る占用料で指定区間の指定の前日までに道路管理者である都道府県知事又は指定市の長の統括する都道府県又は指定市が徴収すべきものの額は、前三項の規定にかかわらず、当該指定区間の指定の際現に当該指定区間に存する都道府県又は指定市が法第三十九条第二項の規定に基づく条例で定めている占用料の額とする。

**第十九条の三 指定区間内の国道に係る占用料の徴収方法**

第十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により協議が成立した占用の期間に係る分を、当該占用の許可をし、又は当該占用の協議が成立した日から一月以内に納入告知書(法第十三条第二項の規定により建設大臣が都道府県知事又は指定市の

長に占用料を徴収する権限を行わせている場合にあつては、納入告知書)により一括して徴収するものとする。但し、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、翌年度以降の占用料は、毎年度、当該年度分を四月三十日までに徴収するものとする。

2 前項の占用料で既に納めたものは、返還しない。但し、建設大臣が法第七十一条第二項の規定により道路の占用の許可を取り消した場合において、既に納めた占用料の額が当該占用の許可の日から当該占用の許可の取消の日までの期間につき算出した占用料の額をこえるときは、そのこえる額の占用料は、返還する。

3 指定区間内の国道に係る占用料で指定区間の指定の前日までに道路管理者である都道府県知事又は指定市の長の統括する都道府県又は指定市が徴収すべきものは、前二項の規定にかかわらず、当該指定区間の指定の際現に当該指定区間に存する都道府県又は指定市が法第三十九条第二項の規定に基づく条例で定めている占用料の徴収方法により徴収するものとする。

**(占用料の収入の帰属)**

第十九条の四 法第三十九条の規定に基づく占用料は、指定区間内の国道に係るものにあつては国、指定区間外の国道に係るものにあつては道路管理者である都道府県知事又は指定市の長若しくは指定市以外の市の長の統括する都道府県又は指定市若しくは指定市以外の都道府県道又は市町村道に係るものにあつては道路管理者である都道府県又は市町村の収入とする。

2 法第十三条第二項の規定により建設大臣が都道府県知事又は指定市の長に指定区間内の国道の管理を行わせている場合においては、当該管理を行わせている指定区間内の国道に係る占用料は、前項の規定にかかわらず、当該都道府県知事又は指定市の長の統括する都道府県又は指定市の収入とする。

3 前項の規定により都道府県又は指定市の収入となるべき指定区間内の国道に係る占用料で法第十三条第二項の規定により建設大臣が都道府県知事又は指定市の長に指定区間内の国道の管理を行わせる日の前日までに国が徴収すべきものは、前項の規定にかかわらず、国の収入とする。

4 第一項の規定により国の収入となるべき指定区間内の国道に係る占用料で法第十三条第二項の規定により建設大

臣が都道府県知事又は指定市の長に行かせていた指定区間内の国道の管理を解除する日の前日までに当該都道府県知事又は指定市の長が統括する都道府県又は指定市が徴収すべきものは、第一項の規定にかかわらず、当該都道府県又は指定市の収入とする。

5 第一項の規定により国の収入となるべき指定区間内の国道に係る占用料の当該指定区間の指定の日の前日までに道路管理者である都道府県知事又は指定市の長の統括する都道府県又は指定市が徴収すべきものは、同項の規定にかかわらず、当該都道府県又は指定市の収入とする。

6 第一項の規定により道路管理者である都道府県知事又は指定市の長の統括する都道府県又は指定市の収入となるべき国道に係る占用料で、当該国道に係る指定区間の指定の廃止の日の前日までに国が徴収すべきものは、同項の規定にかかわらず、国の収入とする。

**(手数料及び延滞金)**

第三十七条 法第七十三条第二項の規定により国が徴収する手数料の額は、督促状一通につき郵便法(昭和二十二年法律第六十五号)第二十二條第一項に規定する通常葉書の料金の額に相当する額とする。

2 法第七十三条第二項の規定により国が徴収することができる延滞金は、当該督促にかかるとし、その額は、納付すべき期限の翌日から負担金等の納付の日までの日数に應じ負担金等の額に年・七・五パーセントの割合を乗じて計算した額とする。この場合において、負担金等の額の一部につき納付があつたときは、その納付の日以後の期間に係る延滞金の計算の基礎となる負担金等の額は、その納付のあつた負担金等の額を控除した額による。

3 前項の延滞金は、その額が百円未満であるときは、徴収しないものとする。

4 指定区間内の国道に係る占用料で指定区間の指定の前日までに道路管理者である都道府県知事又は指定市の長の統括する都道府県又は指定市が徴収すべきものに係る手数料及び延滞金については、前三項の規定にかかわらず、当該指定区間の当該指定区間の指定の際現に当該指定区間に存する都道府県又は指定市が法第七十三条第二項の規定に基づく条例で定めている手数料及び延滞金の例による。



## ○道路法施行規則

(企業的性格を有しない事業)

第四条の五 令第十九条第二号に規定する企業的性格を有しない事業で建設省令で定めるものは、次に掲げる事業以外の事業とする。

- 一 造幣局の行なう事業
- 二 印刷局の行なう事業
- 三 国有林野事業(治山事業を除く。)
- 四 アルコール専売事業

## ○軌道法

第四条 前条ノ規定ニヨリ特許ヲ受ケタル軌道経営者ハ軌道敷設ニ要スル道路ノ占用ニ付道路管理者ノ許可又ハ承認ヲ受ケタルモノト看做ス此ノ場合ニ於ケル道路ノ占用料ニ付テハ命令ノ定ムル所ニ依ル

第八条 地方長官必要アリト認ムルトキハ道路管理者ヲシテ道路ニ敷設スル軌道工事及之カ為必要ヲ生シタル道路ニ関スル工事ノ全部又ハ一部ヲ執行セシムルコトヲ得

②前項ノ規定ニ依ル工事ニ要スル費用ノ負担ニ付道路管理者及軌道経営者ノ協議調ハサルトキハ申請ニ因リ主務大臣ヲ裁定ス

## ○行政代執行法

第二条 法律(法律の委任に基づく命令、規則及び条例を含む。以下同じ。)により直接に命ぜられ、又は法律に基づき行政庁により命ぜられた行為(他人が代わってなすことのできる行為に限る。)について義務者がこれを履行しない場合、他の手段によつてその履行を確保することが困難であり、且つその不履行を放置することが著しく公益に反すると認められるときは、当該行政庁は、自ら義務者のなすべき行為をなし、又は第三者をしてこれをなさしめ、その費用を義務者から徴収することができる。

第三条 前条の規定による処分(代執行)をなすときは、相当の履行期限を定め、この期限までに履行がなされないときは代執行をなすべき旨を、予め文書で戒告しなければならない。

②義務者が、前項の戒告を受けて指定の期限までにその義務を履行しないときは、当該行政庁は、代執行令書をもつて、代執行をなすべき時期、代執行のために派遣す

る執行責任者の氏名及び代執行に要する費用の概算による見積額を義務者に通知する。

③非常の場合又は危険切迫の場合において、当該行為の急速な実施について緊急の必要があり、前二項に規定する手続をとる暇がないときは、その手続を経ないで代執行をすることができ。

第四条 代執行のために現場に派遣される執行責任者は、その者が執行責任者の本人であることを示すべき証票を携帯し、要求があるときは、何時でもこれを呈示しなければならない。

第五条 代執行に要した費用の徴収については、実際に要した費用の額及びその納期日を定め、義務者に対し、文書をもつてその納付を命じなければならぬ。

第六条 代執行に要した費用は、国税滞納処分の例により、これを徴収することができる。

代執行に要した費用については、行政庁は国税及び地方税に次ぐ順位の先取特権等を有する。

代執行に要した費用を徴収したときは、その徴収金は、事務費の所屬に従い、公庫又は地方公共団体の経済の収入となる。

## ○行政手続法

### 第三章 不利益処分

#### 第一節 通則

#### 第一節 通則

第一条 行政庁は、不利益処分をすることができ、その処分は、当該行政庁の長官の命令、規則及び条例に基づき行政庁により命ぜられた行為(他人が代わってなすことのできる行為に限る。)について義務者がこれを履行しない場合、他の手段によつてその履行を確保することが困難であり、且つその不履行を放置することが著しく公益に反すると認められるときは、当該行政庁は、自ら義務者のなすべき行為をなし、又は第三者をしてこれをなさしめ、その費用を義務者から徴収することができる。

第二条 行政庁は、不利益処分をすることができ、その処分は、当該行政庁の長官の命令、規則及び条例に基づき行政庁により命ぜられた行為(他人が代わってなすことのできる行為に限る。)について義務者がこれを履行しない場合、他の手段によつてその履行を確保することが困難であり、且つその不履行を放置することが著しく公益に反すると認められるときは、当該行政庁は、自ら義務者のなすべき行為をなし、又は第三者をしてこれをなさしめ、その費用を義務者から徴収することができる。

第三条 行政庁は、不利益処分をなすときは、相当の履行期限を定め、この期限までに履行がなされないときは代執行をなすべき旨を、予め文書で戒告しなければならない。

②義務者が、前項の戒告を受けて指定の期限までにその義務を履行しないときは、当該行政庁は、代執行令書をもつて、代執行をなすべき時期、代執行のために派遣す

ない。

一 次のいずれかに該当するときは、聴聞

イ 許認可等を取り消す不利益処分をしようとするとき。

ロ イに規定するもののほか、名あて人の資格又は地位を直接にはく奪する不利益処分をしようとするとき。

ハ 名あて人が法人である場合におけるその役員の解任を命ずる不利益処分、名あて人の業務に従事する者の解任を命ずる不利益処分又は名あて人の会員である者の除名を命ずる不利益処分をしようとするとき。

ニ イからハまでに掲げる場合以外の場合であつて行政庁が相当と認めるとき。

二 前号イからニまでのいずれに該当しないとき、弁明の機会を付与。

2 次の各号のいずれかに該当するときは、前項の規定は、適用しない。

一 公益上、緊急に不利益処分をする必要があるため、前項に規定する意見陳述のための手続を執ることができないとき。

二 法律上必要とされる資格がなかったこと又は失われるに至つたことが判明した場合に必ずすることとされている不利益処分であつて、その資格の不存在又は喪失の事実が裁判所の判決書又は決定書、一定の職に就いたことを証する当該任命権者の書類その他の客観的な資料に直接証明されたものをしようとするとき。

三 施設若しくは設備の設置、維持若しくは管理又は物の製造、販売その他の取扱いについて遵守すべき法令において技術的な基準をもつて明確にされている場合において、専ら当該基準が充足されていないことを理由として当該基準に従うべきことを命ずる不利益処分であつてその不充足の事実が計測、実験その他客観的な認定方法によつて確認されたものをしようとするとき。

四 納付すべき金銭の額を確定し、一定の額の金銭の納付を命じ、又は金銭の給付決定の取消しその他の金銭の給付を制限する不利益処分をしようとするとき。

五 当該不利益処分の性質上、それによつて課される義

務の内容が著しく軽微なものであるため名あて人となすべき者の意見をあらかじめ聴くことを要しないものとして政令で定める処分をしようとするとき。

(不利益処分理由の提示)

第一四条 行政庁は、不利益処分をする場合には、その名あて人に対し、同時に、当該不利益処分理由を示さなければならぬ。ただし、当該理由を示さないで処分をすべき差し追った必要がある場合には、この限りでない。

2 行政庁は、前項ただし書の場合においては、当該名あて人の所存が判明しなくなったときその他処分後において理由を示すことが困難な事情があるときを除き、処分後相当の期間内に、同項の理由を示さなければならぬ。

3 不利益処分を書面でするときは、前二項の理由は、書面により示さなければならぬ。

第二節

(聴聞の通知の方式)

第一五条 行政庁は、聴聞を行うに当たっては、聴聞を行うべき期日までに相当な期間において、不利益処分の名あて人となるべき者に対し、次に掲げる事項を書面により通知しなければならない。

一 予定される不利益処分の内容及び根拠となる法令の条項

二 不利益処分の原因となる事実

三 聴聞の期日及び場所

四 聴聞に関する事務を所掌する組織の名称及び所在地

2 前項の書面においては、次に掲げる事項を教示しなければならない。

一 聴聞の期日に出頭して意見を述べ、及び証明書類又は証拠物(以下「証拠書類等」という。)を提出し、又は聴聞の期日への出頭に代えて陳述書及び証拠書類等を提出することができること。

二 聴聞が集結するまでの間、当該不利益処分の原因となる事実を証する資料の閲覧を求めることができること。

3 行政庁は、不利益処分の名あて人となるべき者の所在が判明しない場合においては、第一項の規定による通知を、その者の氏名、同項第三号及び第四号に掲げる事項並びに当該行政庁が同項各号に掲げる事項を記載した書面をいつてもその者に交付する旨を当該行政庁の事務所の掲

示場に掲示することによって行うことができる。この場合においては、掲示を始めた日から二週間を経過したときに、当該通知がその者に到達したものとみなす。

(代理人)

第一六条 前条第一項の通知を受けた者(同条第三項後段の規定により当該通知が到達したものとみなされる者を含む。以下「当事者」という。)は、代理人を選任することができる。

2 代理人は、各自、当事者のために、聴聞に関する一切の行為をすることができる。

3 代理人の資格は、書面で証明しなければならない。

4 代理人がその資格を失ったときは、当該代理人を選任した当事者は、書面での旨を行政庁に届け出なければならない。

(参加人)

第一七条 第一九条の規定により聴聞を主宰する者(以下「主宰者」という。)は、必要があると認めるときは、当事者以外の者であつて当該不利益処分の根拠となる法令に照らされ当該不利益処分につき利害関係を有するものとして認められる者(同条第二項第六号において「関係人」という。)に対し、当該聴聞に関する手続に参加することを求め、又は当該聴聞に関する手続に参加することを認可することができる。

2 前項の規定により当該聴聞に関する手続に参加する者(以下「参加人」という。)は、代理人を選任することができる。

3 前条第二項から第四項までの規定は、前項の代理人について準用する。この場合において、同条第二項及び第四項中「当事者」とあるのは、「参考人」と読み替えるものとする。

(文書等の閲覧)

第一八条 当事者及び当該不利益処分がなされた場合に自己の利益を害されることとなる参加人(以下この条及び第二十四条第三項において「当事者等」という。)は、聴聞の通知があつた時から聴聞が終結する時までの間、行政庁に対し、当該事実についてした調査の結果に係る調書その他の当該不利益処分の原因となる事実を証する資料の閲覧を求めることができる。この場合において、行政庁は、第三者の利益を害するおそれがあるときその

他正当な理由があるときでなければ、その閲覧を拒むことができない。

2 前項の規定は、当事者等がその聴聞の期日における審理の進行に応じて必要となつた資料の閲覧を更に求めることを妨げない。

3 行政庁は、前二項の閲覧について日時及び場所を指定することができる。

(聴聞の主宰)

第一九条 聴聞は、行政庁が指名する職員その他政令で定めるものが主宰する。

2 次の各号のいずれかに該当する者は、聴聞を主宰することができる。

一 当該聴聞の当事者又は参加人

二 前号に規定する者の配偶者、四親等内の親族又は同居の親族

三 第一号に規定する者の代理人又は次条第三項に規定する補佐人

四 前三号に規定する者であつたことのある者

五 第一号に規定する者の後見人、後見監督人又は補佐人

六 参加人以外の関係人

(聴聞の期日における審理の方式)

第二〇条 主宰者は、最初の聴聞の期日の冒頭において、行政庁の職員に、予定される不利益処分内容及び根拠となる法令の条項並びにその原因となる事実を聴聞の期日に出頭した者に対し説明させなければならない。

2 当事者又は参加人は、聴聞の期日に出頭して、意見を述べ、及び証拠書類等を提出し、並びに主宰者の許可を得て行政庁の職員に対し質問を發することができ。

3 前項の場合において、当事者又は参加人は、主宰者の許可を得て、補佐人とともに出頭することができる。

4 主宰者は、聴聞の期日において必要があると認めるときは、当事者若しくは参加人に対し質問を發し、意見の陳述若しくは証拠書類等の提出を促し、又は行政庁の職員に対し説明を求めることができる。

5 主宰者は、当事者又は参加人の一部が出頭しないときであつても、聴聞の期日における審理を行うことができる。

6 聴聞の期日における審理は、行政庁が公開する相当と認めるときを除き、公開しない。

## （陳述書等の提出）

第二一条 当事者又は参加人は、聴聞の期日への出頭に来て、主宰者に対し、聴聞の期日までに陳述書及び証拠書類等を提出することができる。

2 主宰者は、聴聞の期日に出頭した者に対し、その求めに応じて、前項の陳述書及び証拠書類等を示すことができる。

## （続行期日の指定）

第二二条 主宰者は、聴聞の期日における審理の結果、なお聴聞を続行する必要があると認めるときは、さらに新たな期日を定めることができる。

2 前項の場合においては、当事者及び参加人に対し、あらかじめ、次の聴聞の期日及び場所を書面により通知しなければならない。ただし、聴聞の期日に出頭した当事者及び参加人に対しては、当該聴聞の期日においてこれを告知すれば足りる。

3 第十五条第三項の規定は、前項本文の場合において、当事者又は参加人の所在が判明しないときにおける通知の方法について準用する。この場合において、同条第三項中「不利益処分の名あて人となるべき者」とあるのは「当事者又は参加人」と、「揭示を始めた日から二週間を経過したとき」とあるのは「揭示を始めた日から二週間を経過したとき（同一の当事者又は参加人に対する二回目以降の通知にあつては、揭示を始めた日の翌日）」と読み替えるものとする。

## （当事者の不出頭等の場合における聴聞の終結）

第二三条 主宰者は、当事者の全部若しくは一部が正当な理由なく聴聞の期日に出頭せず、かつ、第二十一条第一項に規定する陳述書若しくは証拠書類等を提出しない場合、又は参加人の全部若しくは一部が聴聞の期日に出頭しない場合には、これらの者に対し改めて意見を述べ、及び証拠書類等を提出する機会を与えることなく、聴聞を終結することができる。

2 主宰者は、前項に規定する場合のほか、当事者の全部又は一部が聴聞の期日に出頭せず、かつ、第二十一条第一項の規定する陳述書又は証拠書類等を提出しない場合において、これらの者の聴聞の期日への出頭が相当期間引き続き見込めないときは、これらの者に対し、期限を定めて陳述書及び証拠書類等の提出を求め、当該期限が

到来したときに聴聞を終結することができる。

## （聴聞調査及び報告書）

第二四条 主宰者は、聴聞の経過を記載した調査書を作成し、当該調査書において、不利益処分の原因となる事実に対する当事者及び参加人の陳述の要旨を明らかにしておかなければならない。

2 前項の調査書は、聴聞の期日における審理が行われた場合には各期日ごとに、当該審理が行われなかった場合には聴聞の終結後速やかに作成しなければならない。

3 主宰者は、聴聞の終結後速やかに、不利益処分の原因となる事実に対する当事者等の主張に理由があるかどうかについての意見を記載した報告書を作成し、第一項の調査書とともに行政庁に提出しなければならない。

4 当事者又は参加人は、第一項の調査書及び前項の報告書の閲覧を求めることができる。

## （聴聞の再開）

第二五条 行政庁は、聴聞の終結後に生じた事情にかながみ必要があると認めるときは、主宰者に対し、前条第三項の規定により提出された報告書を返戻して聴聞の再開を命ずることができる。第二十二條第二項本文及び第三項の規定は、この場合について準用する。

## （聴聞を経てされる不利益処分の決定）

第二六条 行政庁は、不利益処分の決定をするときは、第二十四条第一項の調査書の内容及び同条第三項の報告書に記載された主宰者の意見を十分に参酌してこれをしなければならない。

## （不服申立ての制限）

第二七条 行政庁又は主宰者がこの節の規定に基づいてした処分については、行政不服審査法（昭和三十七年法律第六十号）による不服申立てをすることができない。

2 聴聞を経てされた不利益処分については、当事者及び参加人は、行政不服審査法による異議申立てをすることができない。ただし、第十五条第三項後段の規定により当該通知が到達したものとみなされる結果当事者の地位を取得した者であつて同項に規定する同条第一項第三号（第二十二條第三項において準用する場合を含む。）に掲げる聴聞の期日のいずれにも出頭しなかつた者については、この限りでない。

○日本電信電話株式会社に係る道路の占用物件等の移転等に要する費用の負担に関する覚書

建設省と日本電信電話株式会社（以下「会社」という。）は、会社に係る占用物件等の移転等に要する費用の負担に關し、当分の間、次のとおり取り扱うことに合意し覚書とする。

## 記

1 道路の区域内にある会社に係る電柱、電線若しくは公衆電話所又は管路、マンホール、ハンドホール若しくは洞道、支線若しくは支柱又はこれらの付属設備（以下「電柱等」という。）について、道路法（昭和二十七年法律第八十号）第七十一条第二項第一号若しくは第二号の規定による移転等の措置を行う場合の当該移転等に要する費用又は道路の区域外にあつた電柱等について、当該電柱等が道路の拡幅工事等のため新たに道路の区域内に入ることとなることに伴い、道路管理者の求めに応じて道路の区域内において移転等の措置を行う場合の当該移転等に要する費用は、会社が負担するものとする。

## （略）

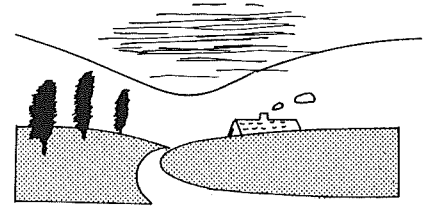
3 道路の区域内にある電柱等について、道路法第七十一条第二項第三号の規定による移転等の措置を行う場合の当該移転等に要する費用又は電柱等について、当該電柱等が道路の拡幅工事等により必要となる他の占用物件に關する工事の支障となるため移転等の措置を行う場合の当該移転等に要する費用については、道路管理者、会社その他の関係者が協議してその負担の割合等を定めるものとする。

## （略）

# 歴史の道「熊野古道」をたずねて

## 一般国道311号

和歌山県土木部道路維持課長 広石 忠



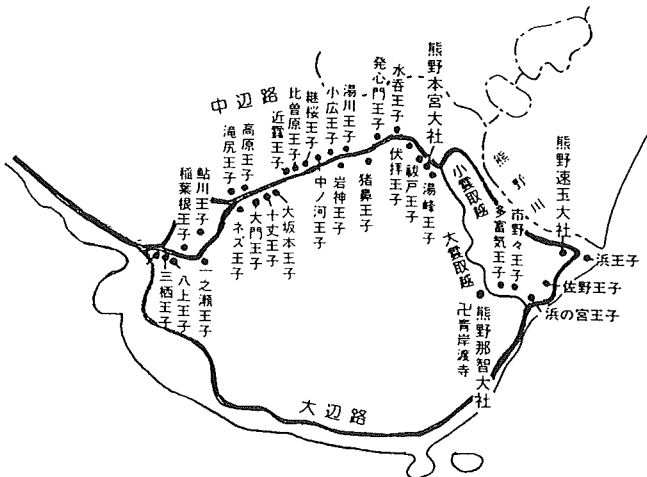
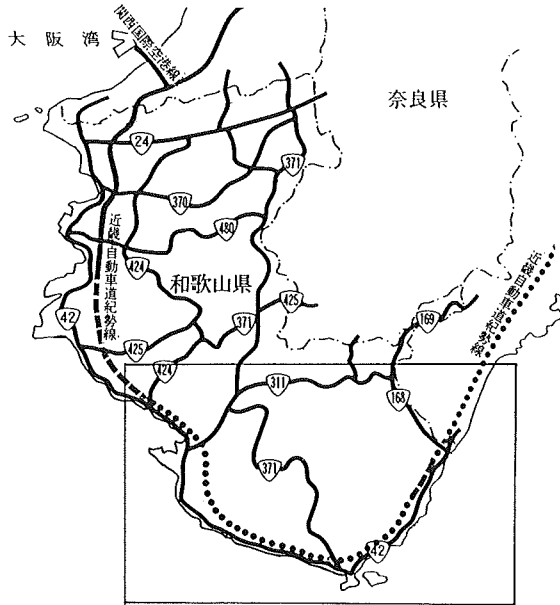
### シリーズ あの道との道

#### 一 はじめに

和歌山県は、太平洋に面する紀伊半島の西南部に位置し、北は大阪府、東は奈良県、南東は三重県と隣り合わせ、西は紀伊水道をはさんで徳島県と向かいあっています。面積は四、七二五km<sup>2</sup>であり、その七七％を森林が占め自然環境や森林資源には恵まれているものの、平野が少

なく、人口の過半が県北部の和歌山市を中心とした紀北地域に遍在する北高南低型の県土構造となっており、山地は大阪府と境を接する和泉山脈を始め紀伊山地は概ね東北東から西南西に走り、霊峰高野山を始め、平維盛が平家の行く末を占って護摩を焚いた伝説のある護摩檀山等を有しています。これらは、標高一、〇〇〇m前後でありま

すが比較的斜面の急な山が多く、これらの山脈に源を発する河川の多くは典型的な曲流であり、瀬、峡谷、古座狭など各所で溪谷美をみせております。海岸線は大阪府県境界より三重県境界まで、六二四kmに及ぶリアス式海岸で、変化に富んで美しく、県南部の紀南地方の海岸は山裾が黒潮に洗われた奇跡・怪石が多く、特に橋杭岩は紀南のシンボルとな



和歌山県管内国道網図と熊野古道

り、すばらしい観光資源となっています。

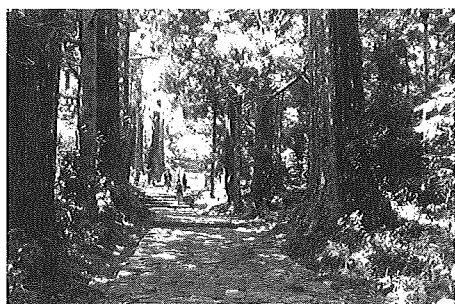
また本県の気象は北部が瀬戸内気候区に属し、南部は南海気候区に属しております。全般的には温暖で雨量が多く、四季の温度差の少ないすしやすしい気候となっていますが、南部は多雨地帯で山間部においては、年間雨量が、四、〇〇〇mmを越す地域もあり、また、台風・地震等の災害を受けやすい地域でもあり、古来より度重なる災害により数多くの貴い人命や莫大な

資産を失ってきました。

一方、本県の歴史は、はるか先土器時代から人々が生活を始めたところであり、豊かな歴史と文化を生み出してきたところでもあります。神武天皇東征の話でも重要な舞台となっており、平安時代に空海が高野山を開いたことから分かるように、信仰についても深い関わりを持っており、今回紹介します一般国道三二一号に重複する熊野古道の終着の地である熊野三山（本宮・新宮・那智の熊野大社）信仰も数多くあるうちのひとつで、数々の神話・伝説で溢れています。

## 二 熊野信仰

古くから黄泉（よみ）の国、常世（とこよ）の国といわれた熊野に起こった熊野信仰は、「大自然」を神とし、古代人が租霊の棲むとみた山精（やま）、水伯（みず）、飛滝（たき）、巨石に抱いた畏怖心から発した原



熊野古道

後鳥羽上皇の熊野御幸に代表されるように熊野詣での盛行期を迎えることになり、弘安四年（西暦一二八一年）亀山上皇の熊野御幸まで百回を越え、信仰の深さを伺い知らされます。

熊野詣での旅は、時代が移り変わるにつれ、武士階級より庶民へと拡がり、江戸中期には、「蟻の熊野詣」と形容されるほどのすさまじさで、庶民の心を捕らえて離さなかったようです。地の果ての熊野三山が今日では想像もできないくらい熱狂的な信仰を集めたのは、熊野権現が「浄不浄をとわず、貴賤にかかわらず、男女をとわず」といった思想に基づいているためで、階級による差別等に苦しんでいた庶民の心を捕らえたのは当然のことであつたのでしょう。

## 三 熊野古道と

### 国道三二一号

熊野御幸は、平安時代の中期から鎌倉時代の後期にかけて頻繁に行われ、平安時代の後期に、熊野三山に対する信仰が急激に高まり、鳥羽上皇、後白河上皇、

熊野古道は、熊野詣でに使われた参詣道で、中心になったの

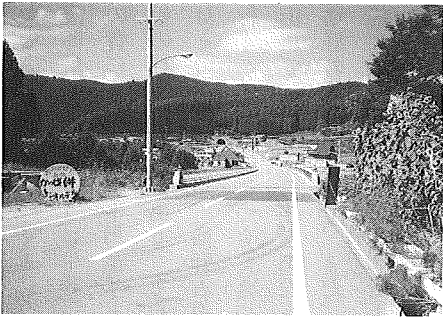


本宮大社





国道311号 中辺路町福定上流より



国道311号 近露大橋野中側より

は京・大阪からの紀伊路（西熊野街道）と伊勢路（東熊野街道）の二つの街道で、その他、数本の道が存在しました。しかし、普通「熊野道」といえば、やはり京・大阪から熊野へ向かう紀伊路であり、街道筋の要所に十九王子と呼ばれる王子社が設けられ、その王子社を巡拝しながら難行苦行の熊野道をこえ熊野を目指したようです。

今回紹介します国道三二一号は、三重県の尾鷲市を起点とし、一部奈良県を通過して熊野川町、本宮町、中辺路町、大塔村、上

富田町を終点とする一九七・一kmの県管理の一般国道で、和歌山県内部分については、そのほとんどが熊野古道と重複ないし併走しております。同国道は、県内第二の都市、田辺市と新宮市を結ぶ重要路線で、県の取り組みとしては、国道改良事務所を設け重点的な改良の促進をはかっております。道路の区分は、三種三級、設計速度五〇km、設定改良区間は、約五〇kmであり、一二工区に分け現在三五kmの改良が終了しております。トンネルは一三本中九本が完成し、改

修前は二時間かかっていたものが、全線開通すれば一時間とすることができ相当な時間短縮が見込まれます。田辺より本宮大社までまる二日かかった往時の熊野詣でにくらべると、格段のスピードアップとなりますが、一方、難行苦行とされた熊野詣でによってあじわえた充実感、地の涯、隈野（くまの）といわれた熊野が黄泉（よみ）の国、常世（とこよ）の国で無くなつて行くのもさみしいかぎりがないと思います。

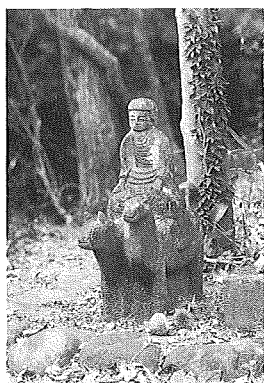
国道三二一号と重複・併走する区間に、熊野古道の中でも当時の面影を色濃く残した区間が中辺路町滝尻王子から本宮町熊野本宮大社の三八・五kmの間であり、滝尻王子からは熊野三山の霊域とされ、さまざまな民話・伝説が残されており、その内から代表的なものを紹介します。



滝尻王子

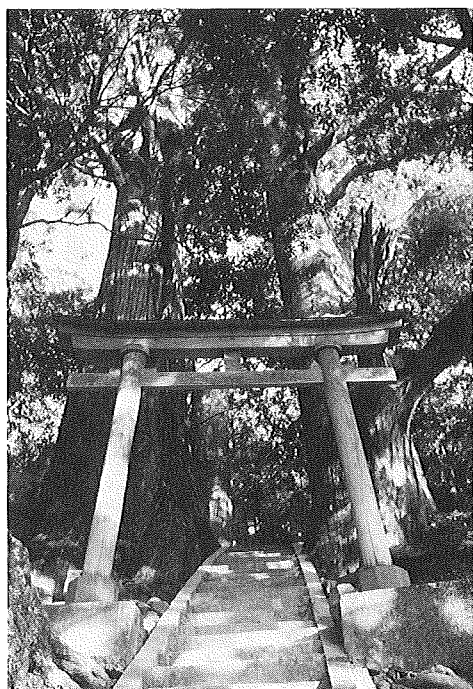
滝尻王子（たきじりおうじ）

滝尻王子は、熊野九十九王子の内でも最も重要とされた王子の一つで、裾を流れる「流れ清き名水」とされた富田川でみそぎをし、霊城へ踏みいった出発の地でもありました。滝尻王子の裏にある「乳岩」とよばれる巨石は、奥州平泉の豪族藤原秀衡とその妻が子供を授かったお礼に熊野詣でをし、はからずもこの滝尻王子で出産し、その子を入ひとりがやつと通れる程の穴のなかに残し参詣を済ませて戻ってみれば、狼に守られ、岩



牛馬童子

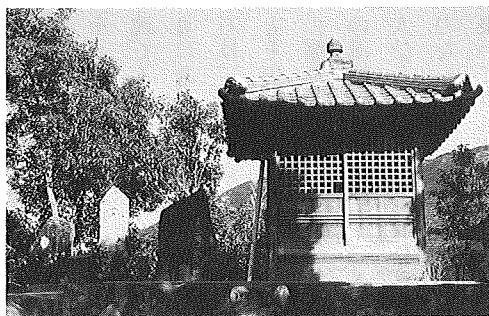
からしたたる乳を飲んで成長していたという伝説が残っています。牛馬童子（ぎゅうばどうじ）  
滝尻王子より一二kmあまり行ったところの箸折峠に、鎌倉時代に花山法皇がお経を埋めたとされる宝篋印塔（ほうきょういんとう）があり、「近露の宝塔」として県指定文化財とされています。宝篋印塔とは、基礎、塔身、笠、相輪からなる四角形の石造物で、供養などのために建てられたものです。箸折峠とは、花山法皇がこの峠で食事をしようとしたところ、箸がなかったので茅を折って箸として使用したところから名付けられ



継桜王子と野中の一方杉

たとされています。そこに、宝篋印塔とならぶように牛馬二頭の背にまたがった牛馬童子と、役の行者の石像があり、それらはその可愛い姿が、熊野古道を行くハイカー達につらくきつい山道で心のやすらぎをあたえる格好の休息地として、また、一般に熊野古道のシンボルとして親しまれています。  
継桜王子（つぎざくらおうじ）  
継桜王子には、継桜という桜があり、藤原秀衡がこの地を通る際に、杖にしていた桜を地に

突きさしたものが成長し、植え継がれて今の桜になったという伝説をもっていますが、もともとは老樹の空洞化した所に桜が根をおろしたといわれています。また、境内には、「野中の一方杉」といわれる巨木が立ち並び、県の天然記念物に指定されています。一方杉とはみな同じく南方にだけ枝を伸ばしているところからそう呼ばれたもので、樹齢およそ千年の巨木がしめすその様は、熊野古道の歴史を感じさせずにはおきません。



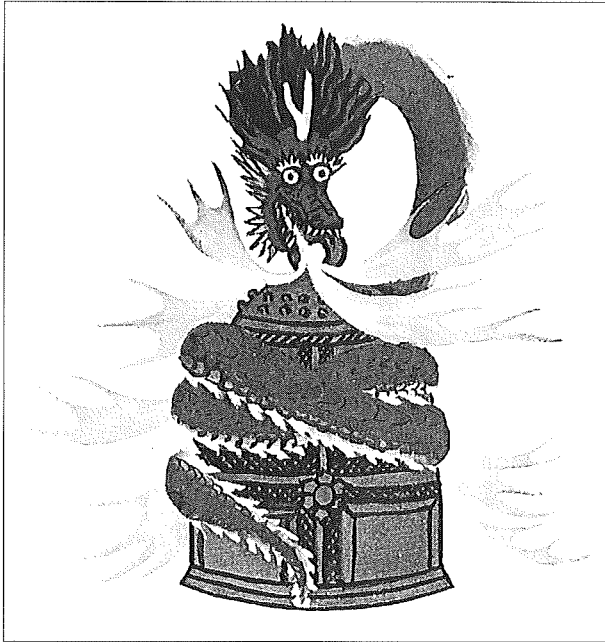
清姫の墓

### 安珍と清姫

熊野古道に関する有名な昔話に、安珍と清姫の悲恋の伝説があります。この話は、磐城の国の白河から修験道を修行する山伏僧安珍が熊野権現に参詣する途中、一夜の宿を借りた民家の一人娘清姫が安珍に想いを寄せ、その想いが高じて大蛇に化け、安珍が逃げ込んだ道成寺の吊り鐘に巻き付いて焼き殺してしまふという話で、川辺町に現存する道成寺では、絵巻に書かれた安珍と清姫の話を面白おかしく

絵説き話として聞かせてくれるので有名であります。また、当時熊野詣でが磐城の国という遠方より訪れる人がいたことには驚かされます。

国道三一一号沿いには、今も



道成寺絵巻より

「清姫の里」や「清姫の淵」といった清姫にまつわるたくさん  
の遺跡があり、ドライブの休  
息の地となっています。

#### 四 おわりに

周りを険しい山に囲まれた地域は、地域独特の風土が温存されやすいようです。我が県におきましても北部と南部において



熊野古道



熊野本宮大社

は風習・方言に違いが見られます。ことに、ここで取り上げた熊野のあたりは文化・言語のイントネーションに明らかに違いが見られ独自の文化が築かれてきたことが伺いしれます。平安の時代より栄えた熊野古道は、現代社会において産業流通の上では役割を果たしているとは言えませんが、優しさやゆとりを求められる今日においては、独自の強い信仰、深い歴史的な背景、多くの伝説、今も昔を思わせる道並等多くの人々の心を捕らえて離しません。

熊野古道には、紹介した他にも暖かい人情や豊かな自然が残っています。熊野信仰には「自己蘇生」といわれる考え方が根底にあるとされています。一度熊野古道に足を踏み入れてみてください。歴史の道をたずねてみてください。新たな出発が見つかるとは限りません。

時・時・時・時・時……

月・日	世界	国内	道路行政	
7・27	<p>○ドイツ経済研究所のまとめによると、昨年の主要国労働者の年間労働時間は、最も長かったのが、米国一、九〇四時間。次いで、ポルトガル一、八九〇時間、三位が日本一、八八八時間で、最短は旧西ドイツの一、六三九時間。これは労働協約に基づくもので、時間外労働は含まれていない。同研究所は日本の産業労働者が昨年も平均一四〇時間の時間外労働に従事しているとコメントしている。</p> <p>○米商務省の発表によると、同国の国内総生産(GDP)の今年第二・四半期(四―六月)の実質成長率(速報)は、前期比年率換算三・七%となった。前期の三・三%に続き、米経済が拡大傾向にあることが分かった。</p> <p>○世界銀行が西暦二〇三〇年の世界の人口を予測。総人口は一九九五年の約五七億人から八四億七、〇〇〇万人に増加、このうち日本はこの期間に三〇〇万人減り、一億二、二三〇万人になる。人口増のうち九割は発展途上国が占める。</p> <p>○米連邦準備制度理事会(FRB)が公定歩合を現行の年三・五%から四%に引き上げることを決め、即日実地インフレとドル安防止への措置。</p> <p>○国連人口基金(UNFPA)が一九九四年の「世界人口白書」を発表。年間の推定増加数は、九、四〇〇万人で、過去最大となり、現在五六億六、〇〇〇万人の世界人口は、九八年には六〇億人に達する見通し。</p>	<p>7・26</p>	<p>○政府が物価問題関係閣僚会議を開き、高速道路料金や公団住宅の家賃など値上げを凍結している公益料金について、年明け後に値上げを認めていくことを決定した。しかし、認めに当たっては、①値上げ幅を極力圧縮し、実地時期が重複しないよう調整する②凍結期間中の値上げ見送り分を上乗せしないことを申し合わせた。</p> <p>○一九九五年度政府予算の概算要求基準(シーリング)が閣議で了解された。公共事業など投資的経費は、昨年と同じく前年度当初比五%増で、この中に新たに「公共投資重点化枠」(三、〇〇〇億円)を設ける。また、経常的経費は引き続きマイナスイ〇%とした。</p> <p>○村山富市首相が戦争責任に関する発言で問題となった桜井新環境庁長官の辞表を首相官邸で受理、後任に自民党総務会長代理の宮下創平元防衛庁長官を発令。</p> <p>○国税庁が今年一月一日現在で算定した路線価を発表。標準地の宅地の下落率は全国平均で前年比一六・六%。東京圏二〇・五%、大阪圏二九・四%、東京都区部は二五・六%となった。</p> <p>○自治省発表の住民基本台帳による日本の総人口は、今年三月三十一日現在で一億二、四三二万二、八〇一人となり、前年同期に比べて約三十七万人の増加。人口増加の最低記録を二年連続で更新した。</p> <p>○気象庁のまとめによると、全国一五一カ所の気象台や測候所のうち、四〇%に当たる六一地点で、今夏、「観測史上最高気温」を記録。最も暑かったのは、京都、甲府、名古屋の三九・八度。</p>	<p>8・4</p>
8・3	<p>○世界銀行が西暦二〇三〇年の世界の人口を予測。総人口は一九九五年の約五七億人から八四億七、〇〇〇万人に増加、このうち日本はこの期間に三〇〇万人減り、一億二、二三〇万人になる。人口増のうち九割は発展途上国が占める。</p>	<p>8・14</p>	<p>○村山富市首相が戦争責任に関する発言で問題となった桜井新環境庁長官の辞表を首相官邸で受理、後任に自民党総務会長代理の宮下創平元防衛庁長官を発令。</p>	
8・3	<p>○世界銀行が西暦二〇三〇年の世界の人口を予測。総人口は一九九五年の約五七億人から八四億七、〇〇〇万人に増加、このうち日本はこの期間に三〇〇万人減り、一億二、二三〇万人になる。人口増のうち九割は発展途上国が占める。</p>	<p>8・14</p>	<p>○村山富市首相が戦争責任に関する発言で問題となった桜井新環境庁長官の辞表を首相官邸で受理、後任に自民党総務会長代理の宮下創平元防衛庁長官を発令。</p>	
17	<p>○国連人口基金(UNFPA)が一九九四年の「世界人口白書」を発表。年間の推定増加数は、九、四〇〇万人で、過去最大となり、現在五六億六、〇〇〇万人の世界人口は、九八年には六〇億人に達する見通し。</p>	<p>19</p>	<p>○自治省発表の住民基本台帳による日本の総人口は、今年三月三十一日現在で一億二、四三二万二、八〇一人となり、前年同期に比べて約三十七万人の増加。人口増加の最低記録を二年連続で更新した。</p> <p>○気象庁のまとめによると、全国一五一カ所の気象台や測候所のうち、四〇%に当たる六一地点で、今夏、「観測史上最高気温」を記録。最も暑かったのは、京都、甲府、名古屋の三九・八度。</p>	
16	<p>○米連邦準備制度理事会(FRB)が公定歩合を現行の年三・五%から四%に引き上げることを決め、即日実地インフレとドル安防止への措置。</p>	<p>19</p>	<p>○自治省発表の住民基本台帳による日本の総人口は、今年三月三十一日現在で一億二、四三二万二、八〇一人となり、前年同期に比べて約三十七万人の増加。人口増加の最低記録を二年連続で更新した。</p> <p>○気象庁のまとめによると、全国一五一カ所の気象台や測候所のうち、四〇%に当たる六一地点で、今夏、「観測史上最高気温」を記録。最も暑かったのは、京都、甲府、名古屋の三九・八度。</p>	

# 編集雑記

象潟 (二)

話を続けたい。芭蕉は「奥の細道」で象潟の江上に「舟をうかべ」、島々の展開を味わいながら、干満珠寺のある島にある。「此寺の方丈に座して簾を捲ば、風光一眼の中に尽て、南に鳥海、天をさ、え、其蔭うつりて江にあり」と江山水陸の景に筆を尽す。この章のクライマックスである。……それから約一〇〇年あとの文化元年六月。大地震によって一夜のうちに、潟は一米余り隆起し陸となる。小島群は小山となって残ったが、きのうまでの姿を知る者にとって無残この上もない光景である。江底に沈澱していた魚貝類の堆積物は、太陽光の直射によって泥の中で発酵を繰り返したからたまらない。悪臭のため、しばらくは立ち入る人も無かっただろう。数年たって自然の分解作用も終り、肥土となった潟跡には夏草が茂る。

日本海に面するこのあたりは、稲作に適した土地は極めて少ない。「縦横一里ばかり」の平地を、藩主や家臣達が放っておく筈はない。島を崩して潟跡を嵩上げし水田にすれば、米

がとれて藩政も豊かになる。かくして開拓が始まったのである。これに反対したが、干満珠寺の住職である。陸地になってしまったとは言え象潟は、古くから人々の旅心を誘った地である。このまゝにして後世に残したいと言うのである。だが天台宗慈覚大師創建の古刹でも、藩主の権力にはかなわない。幕府に直訴しても、石高の増加につながる開拓を止めさせる訳にはいかない。智慧者に教えられた住職は、暮夜にまぎれて京に向う。朝廷に現状維持を訴える為である。幸い名勝象潟は歌や書物によって、都人の間で知られていた。とは言っても、朝廷が幕府や藩主に指図は出来ない。たった一つの方法は寺社奉行の許しを得て、皇室の祈願所にする事である。

かくして地震から九年を経た文化九年三月、象潟の蚶満珠寺は閑院宮家祈願所となる。寺の山門は格にふさわしい建物になり瓦には菊の紋章が付けられ、「下乗」の立札が建てられた。こうなると藩主も手が付けられない。家臣達の憎しみは住職に集中した。探索隊は同じ天台宗の東叡山寛永寺の山内に隠れ住んでいた住職を発見、象潟に連行の上惨殺する。現在の蚶満(珠)寺は古松が並ぶ静かな参道に、方丈よりも立派な山門がそだけ別天地のよ

うにぼつんと建っている。そして開発促進派と自然保護派の攻防を秘めた菊花の軒瓦が、周囲の景観に見とれる観光客達を見おろしている。

それにつけても今、公園と称する公共広場には犬の糞がいたるところに転がり、植込は荒らされている。ところが明治神宮とか神社のある森は、公園とちがって手入れが行きとまき美しい。神域で犬に大小便をさせる人は、おそろしくいまい。ともかく森を神域にすると、荒らされないのである。森の中に神社が在るのでなく、神社があるから自然が美しく保たれているのである。恥かしいことだが、この辺の呼吸が今迄十分理解できなかった。が今回、蚶満寺に参拝してよく判った。

別の話だが以前、「小便禁ズ」のマークに赤い鳥居があった。このデザインは日本人が環境をまもるには、神社の助けを必要とするこを単的に表している。考え方によっては、このマークは世界に誇るべき、禁止標識なのかもしれない。(経)

10月号の特集テーマは「平成7年度道路関係予算概算要求」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 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5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