

巻頭言 ■ 新法の成立にあたって 道路局長 藤川 寛之 1

特集 / 電線共同溝の整備等に関する特別措置法

電線共同溝の整備等に関する特別措置法の制定について 道路局路政課 3

電線共同溝の整備等に関する特別措置法逐条解説 道路局路政課 9

大和・万葉における電線類の地中化について 奈良県土木部道路維持課長 津本 恒和 26

電線共同溝の整備に係る地方からの期待 II 福島県 福島県土木部道路維持課長 高野 佳久 33

横浜市の道路における電線類地中化と高度情報化への対応 横浜市道路局道路部管理課長 木村 潤 40

高速道路の料金改定について 日本道路公団業務企画課 49

シリーズ / あの道この道

時を超えた道づくりへ大久保道路へ 四国地方建設局道路部路政課 54

東海道の協往還姫街道 静岡県土木部道路維持課 64

◆時・時・時： 70

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

# 特集／電線共同溝の整備等に関する特別措置法

## 電線共同溝の整備等に関する特別措置法

### 特別措置法の制定について

#### 建設省道路局路政課

#### 一 はじめに

平成七年三月一七日、参議院本会議で、電線共同溝の整備等に関する特別措置法案は、全会一致で可決成立した（衆議院も全会一致）。この法律は、公布の日（三月二三日）から三月以内で政令で定める日から施行することとされている。

この法律（以下「電線共同溝法」という。）は、道路局にとって、東京湾横断道路の建設に関する特別措置法以来九年ぶりの新法であり、いわゆる公物管理法としては、河川法以来三一年ぶりの新法となる。

#### 二 我が国の電線の地中化の現状

我が国においては、電力事業、通信事業等の用に供する電線に係る道路の占用について、安全かつ円滑な道路交通の確保や道路の景観の整備・保全等の要請から、これまで、地中化の推進が図られてきたところであるが、現状は、欧米諸国と比して依然として低水準にあり、特に地中化の要請が強い都市中心部においてさえ、電柱が林立し、電線が幅寄せしている状況にある（図1・2）。

#### 三 電線の地中化の遅れによる諸問題

このような我が国の電線の地中化の立ち遅れの結果、①、②に掲げるような道路管理上

の問題のほか、③、④に掲げるような問題が生じている。

① 安全かつ円滑な交通の確保上の支障  
林立する電柱は歩道の有効幅員を狭め、歩行者等の安全かつ円滑な交通の妨げとなっているほか、車両の衝突により重大事故を惹起するおそれもあり、安全かつ円滑な道路交通の確保を図る上で支障が大きい（図3・表1）。

また、震災、台風等には、地上の電柱が倒壊し、切断された電線が路上に垂れ下がり、緊急車両その他の交通の支障が生ずることがあるが、これは、先の阪神・淡路大震災で大きな問題になったところである。

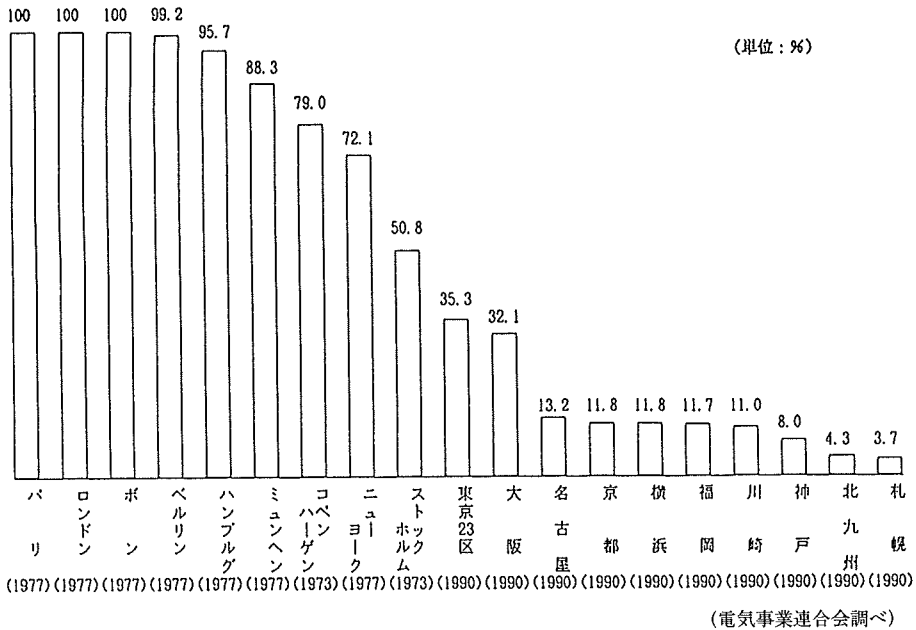


図1 電線類（配電線）地中化率の都市別比較

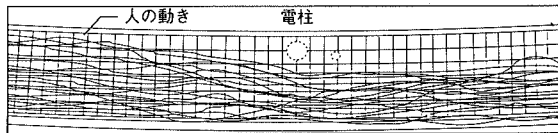


図3 電柱のある歩道上の歩行軌跡図

表1 平成5年の事故発生状況

	全事件数	うち、電柱衝突	
死亡事故	10,395	491	4.7%
人身事故	724,675	5,578	0.8%
物損事故	8,136,000	※570,000	7.0%

※は推計値

資料／警察庁・(株)日本損害保険協会

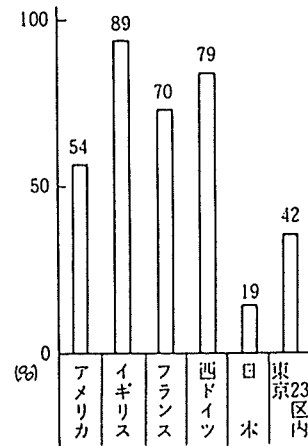


図2 電話線地中化率の国別比較（加入者ケーブル）

② 景観上の支障

近年、環境への国民の意識が急速に高まっている中で、林立する電柱や幅狭する電線の存在が道路の景観の整備、保全を図る上で支障となっていると認識されるようになってきている。

③ 都市防災上の支障

震災、台風時には、電柱の倒壊、電線の切断等が人命、家屋等に直接的な被害を引き起こすほか、また、消防活動や避

④ 安定供給上の支障

難活動の支障となり、都市防災上の観点からも問題が大きい。  
架空方式による場合、震災、台風時における電柱の倒壊、電線の切断を始め、風、雷、雪等の過酷な自然条件にさらされるために事故率が高く、電力、通信サービスの供給の安定性の観点から問題が大きい(表2)。

表2 地中と架空の電線の事故率比較

電力会社名(国名)	100マイル当たり事故率 (地中/架空比)
サザンカリフォルニア(米国)	0.33
パティモア・ガス&電力社(米国)	0.46
アラバマ電力会社(米国)	0.36
ヴァージニア電灯・電力会社(米国)	0.59
VDEW(ドイツ)	0.22

住宅・都市整備公団資料(平成5年1月)

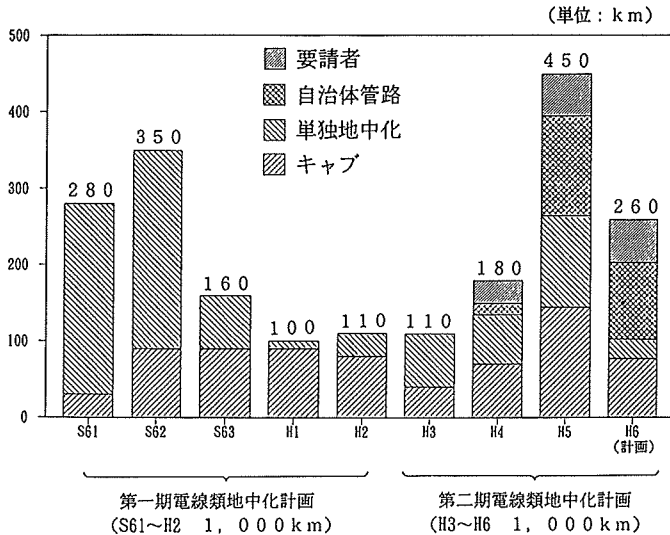


図4 地中化の年度別実績

表3 地中化方式別延長

年度	キャブ	単独地中化	自治体管路	要請者	合計
61	30	250	-	-	280
62	90	260	-	-	350
63	90	70	-	-	160
1	90	10	-	-	100
2	80	30	-	-	110
3	40	70	0.4	-	110
4	70	65	15	30	180
5	145	120	130	55	450
6	77	26	101	56	260
合計	712	901	246	141	2,000

注:平成6年度については計画値

#### 四 電線の地中化への新たな取り組みの必要性

このため、建設省としては、安全かつ円滑な道路交通の確保、道路の景観の整備等の観点から、従来より、関係省庁と協力して、二期にわたる地中化計画に基づき、CAB方式を中心に電線の地中化に取り組んできたところである(図4・表3)。

しかしながら、今後は電力等の需要密度のより低い地域の地中化を進めていかなければならないことになるが、従来のCAB方式のような、事業者負担が大きく、制度的なバックアップのない方式では、従来のペースで地中化することすら困難な状況となることが懸念される。

また、先の阪神・淡路大震災の経験を踏まえ、都市防災対策が強く求められており、電柱の倒壊による道路交通等の支障のない安全な街づくりのため、電線の地中化が急務とされている。

さらに、昨年五月の電気通信審議会答申においても指摘されたように、今後、二一世紀に向けて、高齢化社会への対応、国土の一極集中の是正、経済構造の改革等の我が国の抱える諸課題に対応した高度情報化社会の早期実現を図るために、全国規模の光ファイバー網の整備等情報通信基盤の整備に多大な投資が行われ、さらに、CATV事業者等の新規事業者の参入が増加するなど、特に通信・放送用のケーブルの敷設が急速に普及していくことが予想されており、これに対応した収容空間づくりが求められている。

このような状況を踏まえると、電線地中化を推進していくための新たな仕組みを早急に

構築することが必要不可欠であり、その内容としては、

- ① 地中化ができる限り低廉に行われること（事業者の負担が架空方式と比較して過大でないこと）、
  - ② 道路管理者による主体的かつ計画的な地中化の実施を可能とすること、
  - ③ 道路管理者と事業者、地方公共団体等とが調整する仕組みが整備されていること、
  - ④ 地中化事業実施個所においては、必要な地上の電線、電柱の占用制限により、事業の実効性を担保すること、
  - ⑤ 将来の高度情報化社会の進展に備えて、事業実施時以降に、新たに電線を敷設しようとする者が入溝でき、その者に負担させる仕組みを持つこと、
- が必要である。

### 五 新法の制定の必要性

従来より、地上電線を地中化する手法としては、共同溝、CABがある（図5・図6）。

しかし、共同溝は、共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき、通常、道路の地下に埋設される占用物件を、頻繁な掘り返しを防止するため、共同して収容する施設であるが、

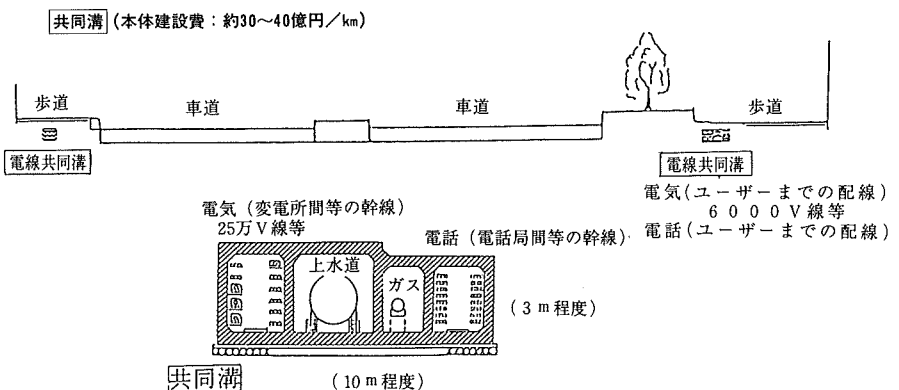


図 5

① 共同溝に収容される物件は、通常道路の地下に埋設されるガス、上下水道、幹線系の送電線等の公益事業者の物件に限られること、

② そのような異なった種類の大型の施設

キャブシステム (本体建設費：約 6 億円/km)

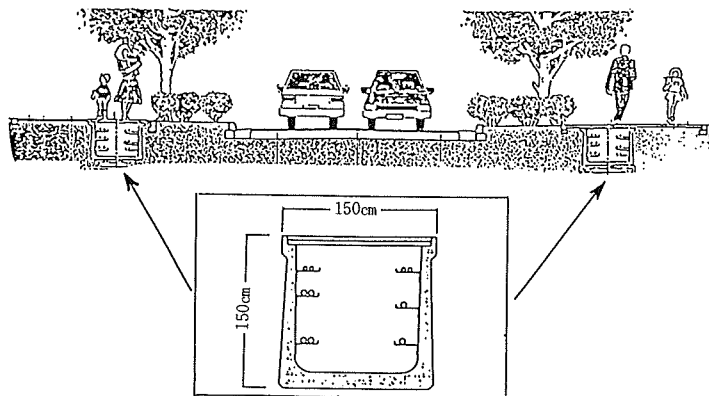


図 6

- ③ 事後入溝が認められないこと、
  - ④ 道路の掘り返し防止のため、道路の下についてのみ、道路占用の制限がかかる
- を収容するため、建設費や事業者の負担金も非常に大きなものとなること（建設費約三〇億〜約四〇億/km、事業者負担金はその半分程度）、

こと、  
といった限界がある。

また、CABは、道路本体として、道路法に基づき、電線を収容する施設であるが、

- ① (道路本体として) 道路の側溝状として建設するため、建設費や事業者の負担金が大きなものとなること（建設費約六億/km、事業者負担金約二億/km）、
- ② 道路法による事業であるため、事業化までの手続き、負担金の徴収ルール等が確立していないこと、
- ③ このため、事後入溝の負担システムがないこと、
- ④ 整備後において道路の地上の占用制限が課されないこと、

このため、今回、電線類の地中化の推進のための具体的方策として、新たな法制度（電線共同溝法）を整備する必要がある。

## 六 電線共同溝法の概要

以上のような課題に比べ、電線の地中化による安全かつ円滑な道路交通の確保と道路の景観の整備を図るため、電線共同溝法は、以下のような措置を講じている。

電線共同溝 (本体建設費：約 2 億円/km)

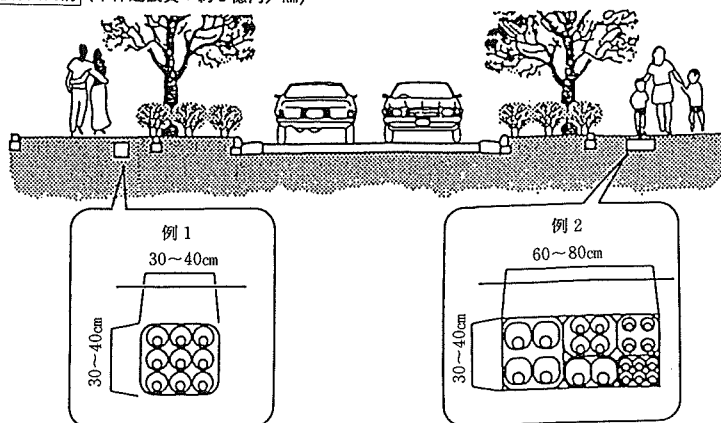


図 7

- (1) 電線共同溝

従来のCABの構造をよりコンパクトなものにした電線共同溝（C・C・BOX）を道路管理上必要な道路附属物として位置づける（図7）。

- (2) 電線共同溝整備道路の指定

- ① 道路管理者は、安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図るため特に必要が

あると認められる道路を、電線共同溝整備道路として指定する。

- ② 電線共同溝整備道路の指定に当たっては、都道府県公安委員会、地元市町村、関係の電力・通信事業者の意見を聴取する。市町村の要請も可能。

(3) 電線共同溝の建設

- ① 電線共同溝の占用を希望する者は、電線共同溝整備道路の指定後、電線共同溝の占用許可を申請できる。

- ② 道路管理者は、①の申請者（占用予定者）の意見を聴いて電線共同溝整備計画を作成し、これに基づき電線共同溝を建設する。

(4) 電線共同溝の占用許可と建設負担金

- ① 道路管理者は、電線共同溝の占用予定者に対し、完成後直ちに電線共同溝の占用の許可を与える。

- ② 電線共同溝の占用予定者は、電線共同溝の建設に要する費用のうち、一定の額を負担する（CABよりも大幅に負担軽減）。

(5) 建設後の新規事業者への対応

- ① 電線共同溝には、将来の入溝用の占用部分（空き管路）をあらかじめ道路管理者が確保することができ、占用負担金

（建設負担金と同等）を負担した新規事業者は、占用許可を得て当該占用部分に入溝することができる。

- ② また、電線共同溝を占用する権利は、道路管理者の承認を得て、新規事業者に譲渡することもできる。

(6) 新たな地上占用の制限

電線共同溝整備道路においては、電線の地中化の実効を確保するため、原則として、新設の地上電線、電柱の占用を許可しない。

(7) 国の負担、補助の特例

電線共同溝の建設に要する費用については、事業者が負担する費用を除き、原則として、国と地方公共団体が1/2ずつ負担する。

## 七 あわりに

電線共同溝法は、今後、政省令を制定し、六月には施行することになる。この法律は、電線の地中化という新たな課題に対応する地域の期待の大きい法律であり、各道路管理者においては、地中化協議会等を活用して事業者等との調整を進め、積極的にこの法律を活用されることをお願いしたい。



# 電線共同溝の整備等に関する特別措置法逐条解説

建設省道路局路政課

## 一 目的(第一条)

この法律(以下「電線共同溝法」という。)の目的は、第一条に規定するとおり、特定の道路について、電線共同溝の整備等により、電線の地中化を推進し、道路の構造の保全を図りつつ、安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図ることである。

まず、「安全かつ円滑な交通の確保」とは、歩道の狭い道路、歩道のない道路について、電線を地中化し、電柱を撤去することにより、歩行者空間を拡大し、歩行者、自転車の安全かつ円滑な交通の確保を図るものである。また、歩道上の電柱の撤去によって歩行者、自転車の車道への飛び出しを防止し、又は車道

上に電柱がある道路について、車道上の電柱を撤去することにより、自動車にとっても安全かつ円滑な交通の確保が図られる。

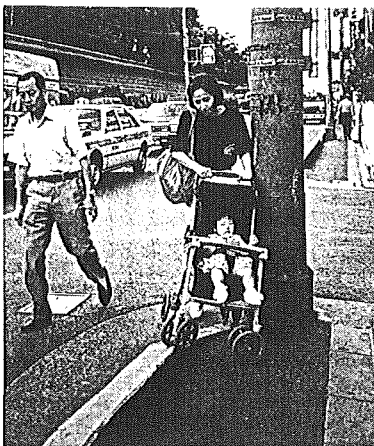
さらに、先に阪神・淡路大震災でも問題になった震災、台風等の災害時における電柱の倒壊、電線の切断による道路交通の支障を防止することも、重要な役割である。

また、「景観の整備」とは、電柱、電線のないすっきりとした道路上空の景観を確保することにより、都市景観の中で非常に重要な道路の景観の整備を図ることである。

さらに、電線を個々の事業者がばらばらに埋設するのではなく、道路管理者が電線共同溝に共同して収容することにより、円滑な交通の確保と道路の保全を図りつつ電線の地中

化を推進することも、その目的としている。

そのほか、電線共同溝は、災害時の電気、通信の安定供給、消防活動の支障となる電線の除却、高度情報化社会の早期実現に資する光ファイバー等の収容空間づくりとして、大きな役割を担うものである。ただ、この法律



電柱により安全かつ円滑な通行に支障

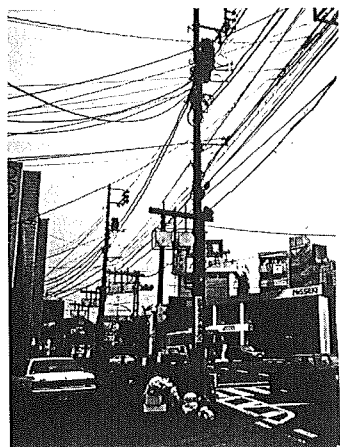


は、電線共同溝という道路の附属物の建設、管理のための法律であることから、法律の目的としては特記してはいないものである。

## 二 定義（第二条）

この法律において「道路」とは、道路法上の道路である（第一号）。道路管理者が道路の区域を決定した後においては、道路の供用が開始されるまでの間においても、道路法の道路として、電線共同溝整備道路の指定を他のこの法律の規定が適用されると解される。

この法律において「道路管理者」とは、道路法上の道路管理者である（第二号）。道路法、共同溝の整備等に関する特別措置法（以下「共同溝法」という。）では、道路管理者以外の行政主体が建設その他を行うことがありうる（道路法第十二条等、共同溝法第五条）が、

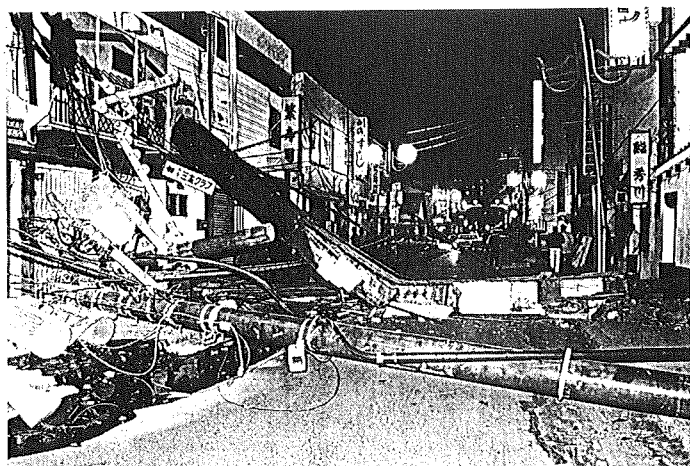


電柱・電線による景観上の支障

電線共同溝法では、道路管理者が一元的に行うこととしている。なお、都道府県道が国道と、市町村道が国道や都道府県道と交差点で交差する場合、その部分は上位の管理者が道路管理者になるので、そのような交差点を含んで電線共同溝整備道路の指定等を行う場合は、上位の管理者と共同して行うべきである。

この法律において「電線共同溝」とは、電線の設置及び管理を行う二以上の者の電線を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設である（第三号）。「二以上」を要件としているのは、①一事業者のために行うのは公共性の観点から好ましくないこと、②個々の事業者がばらばらに電線を埋設するのではなく、共同して地中化して道路の掘り返しを少なくし、道路の保全を図りつつ行う必要があることによるものである。

この法律においては「電線」、「電柱」の定義規定を置いていないが、これは道路法でも無定義で使用しており、これと同義であるからである。「電線」とは、電気事業者の電線、電気通信事業者の電線（光ファイバーを含む）、CATV事業者、有線ラジオ業者の放送線等であり、道路管理者等の行政用光ファイバー等も含まれる。

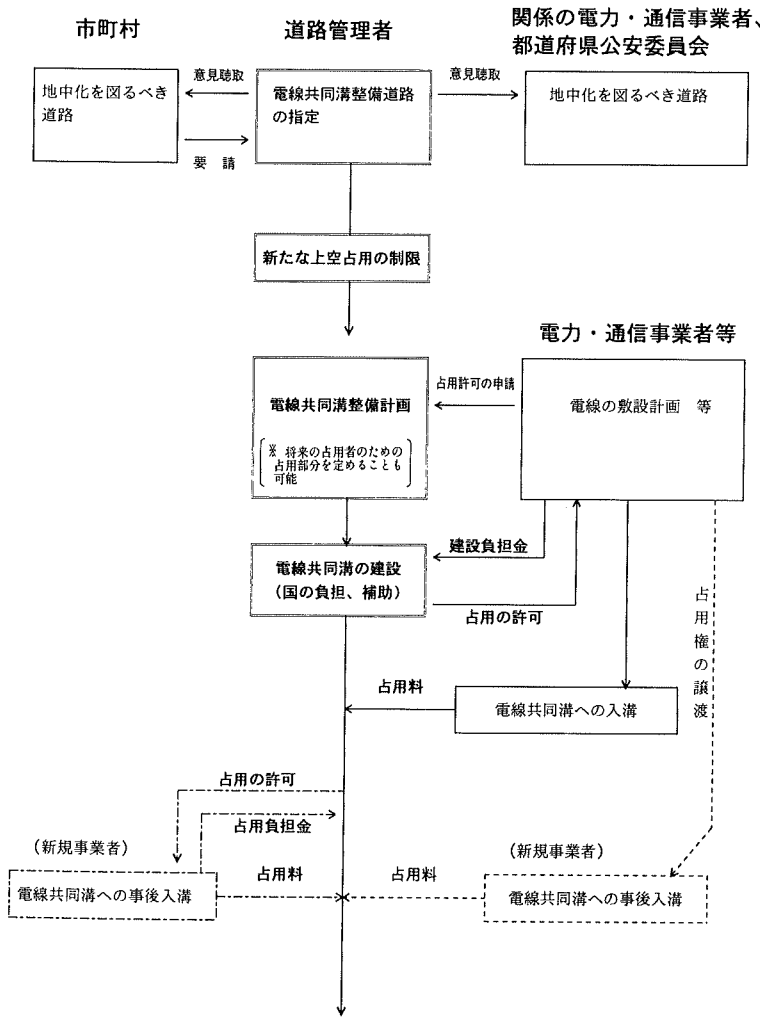


地震による電柱の倒壊

## 三 電線共同溝整備道路の指定（第三条）

電線共同溝法の手続きは、道路管理者による電線共同溝整備道路の指定から始まる。道路管理者は、道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況等を勘案して、電線をその地下に埋設し、その地上における電線、電柱を撤去等することが特に必要と認められる道路

電線共同溝(C・C・BOX)整備のスキーム



又は道路の部分について、区間を定めて、電線共同溝を整備すべき道路（電線共同溝整備道路）として指定することができる（第一項）。

共同溝法では、共同溝整備道路の指定は、建設大臣が行うこととされているが、この法律の目的は、主として歩行者を対象とした安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備であり、優れて地域的な利害にかかわるものであるこ

とから、この法律では、建設大臣が上から指定するのでなく、道路管理者が自ら指定することとしている。

電線共同溝整備道路は、「道路又は道路の部分」について指定するが、これは、通常、道路の区間（起点、終点）で指定するが、広幅員の道路の場合、まず、道路の片側だけ（「道路の部分」）を電線共同溝整備道路に指

定し、そこでの電線共同溝の整備が終わってから残り片側を指定することもあり得るということである。

道路管理者は、電線共同溝整備道路の指定に際して、都道府県公安委員会、市町村、その沿道を供給区域等とする一般電気事業者、第一種電気通信事業者の意見を聴かなければならない（第二項）。また、市町村から道路管理者に電線共同溝整備道路の指定を要請することもできる（第三項）。

#### 四 電線共同溝の建設完了後の占用許可申請（第四条）

電線共同溝整備道路が指定されると、電線共同溝の占用を希望する者は、電線共同溝の建設完了後の占用の許可申請をすることができる（第一項）。この申請者は、電気事業者等の公益事業者に限らず、既に電線を当該道路で敷設している者にも限らない。

ただし、電線共同溝の規模及び構造上相当でないとして認められる場合（例えば、電線の口径が大きすぎる、条数が多すぎる等）、電線共同溝の建設及び管理に支障を及ぼす場合（例えば、申請者の資力、信用に問題があり、建設負担金等の支払いに問題がある場合、敷設した電線の管理能力に問題があったり、電

線共同溝の管理に不誠実な行為をするおそれがある場合等）には、申請は却下される（第四項）。

却下されなかった申請者は、占用予定者となり、建設負担金の支払い義務を負う（第七條）かわりに、建設完了後直ちに、電線共同溝の占用の許可が与えられる（第十條）。

なお、電線共同溝整備道路の指定の際、既に許可を受けて電線、電柱を地上に設置している者に対して、道路管理者は、申請を勧告することができる（第四條第二項）。これは、既に許可を受けて設置されている電線、電柱には、この法律の占用制限はかからない（第九條第一号）が、そのような電線もできるだけ電線共同溝に収容して地中化を図ることがこの法律の目的実現のためには必要だからである。

## 五 電線共同溝の建設と増設

### （第五條、第八條）

道路管理者は、電線共同溝整備道路を指定すると、電線共同溝を建設することとなる（第五條第一項）。電線共同溝の占用許可を申請する者がいなくて、二以上の電線管理者の電線を収容することとならない場合には、電線共同溝を建設することはできないが、そ

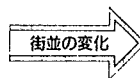
の場合には、速やかに電線共同溝整備道路の指定を廃止すべきと解される。したがって、指定の際には、十分事業者の意向を把握しておかなければならない。

道路管理者は、建設に際して、四の占用予定者の意見を聴いて電線共同溝整備計画を定めて行わなければならない（同條第二項）。電線共同溝整備計画には、電線共同溝の占用予定者、占用予定者ごとの占用部分、建設費用とその負担に関する事項等を定める。

なお、電線共同溝整備計画には、占用予定者の占用部分のみならず、占用予定者以外の者のための部分を定めることができる（同條第三項）。これは、道路管理者が空き管路をあらかじめ確保することにより、将来の入溝者の占用許可申請に対応できるようにするものである。

さらに、その空き管路もふさがり、新規の入溝者のために電線共同溝の収容能力に不足を生じたと認めるときは、電線共同溝を増設することができる（第八條第一項）。この場合、既に二以上の電線管理者のために電線共同溝が建設されているのであるから、増設に係る部分が一電線管理者のためであっても、全体として二以上の電線管理者のためのものとして、増設は可能であると解される。

増設の手続きは、建設のそれを準用している（同條第三項）。



電線の地中化による街並の変化（写真はCABによるもの）

## 六 建設負担金（第七条）

電線共同溝の占用予定者となった者は、電線共同溝の建設によって支出を免れることとなる推定の投資額等を勘案して政令で定めるところにより算出した額の費用を負担しなければならぬ。これは、占用許可申請に係る電線を単独で埋設する費用（及びその更新のための掘り返し費用を現在価格に割り戻した額）を徴収するが、地中に浅層、直埋で埋設した場合を想定して計算し、費用負担を大幅に軽減することとしている。

なお、共同溝と異なり、占用料は別途徴収することとしている（第二十九条かつこ書）ので、占用料分を建設負担金に含ませて徴収することはしない。

## 七 電線共同溝整備道路における占用制限（第九条）

電線共同溝整備道路においては、電線共同溝の建設の実効を確保し、安全かつ円滑な道路交通の確保と道路の景観の整備というこの法律の目的を達成するため、電線、電柱による道路の占用を制限している。

ただし、次の場合には、占用制限の適用除外としている。

① 電線共同溝整備道路の指定の際、既に地上占用の許可を受けた電線、電柱

これについて、電線共同溝整備道路の指定後に占用期間が満了すると、期間の更新が必要になるが、これは新たな権利の設定ではなく既存の権利の承継にすぎないものであるから、既得の占用許可に基づく地位の法的安定性を害さない必要があるからである。

② 電線共同溝の建設、改築、維持、修繕、災害復旧の間、電線共同溝を占用する者が緊急の必要に基づき、地上に仮設する電線、電柱

これらは、道路管理者の工事の遅れによって緊急の電線の敷設ができなくなるのは不合理であり、また、工事が完了すれば確実に地中化されるものであるからである。

③ 公益事業電線について、地下に埋設することが困難であるなど地上に設置することがやむを得ない電線、電柱

公益事業者の電線は、道路法第三十六条により、義務占用物件とされていることにかんがみ、その公益性との関係で、地上設置がやむを得ない場合にも地中化を強制することは適切でないからである。

④ 公益上やむを得ない事情があり、かつ、安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図る上で支障を生じるおそれが少ないと認める電線、電柱

①～③以外で占用制限を除外する必要がある場合のセービングクロスである。

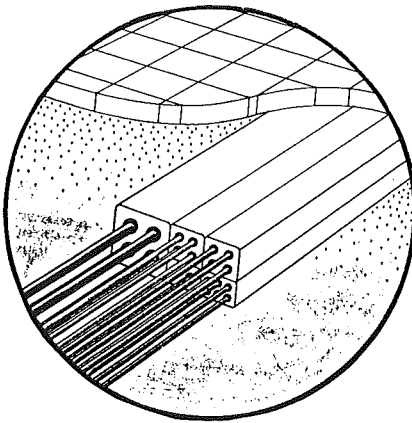
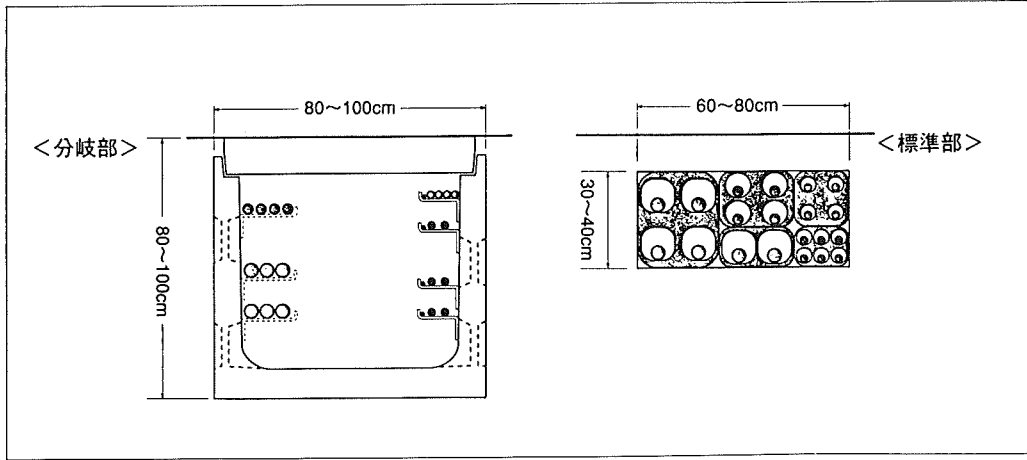
## 八 電線共同溝の建設完了後の占用許可（第十条）

道路管理者は、電線共同溝の建設を完了したときは、第七条の規定により建設負担金を負担している占用予定者に、直ちに占用許可を与える（第十条）。その場合には、電線共同溝内の占用部分、電線の種類、数量、占用することができる期間は明らかにする。占用することができる期間は、通常、電線共同溝の耐用年数までの占用を認めるものであるが、（建設負担金の軽減等のため）申請者が期間を限定して申請したときには、その限定した期間を明示しておく必要がある。

## 九 事後入溝のための占用許可、占用負担金（第十一条、第十二条、第十三条）

占用予定者以外の者（建設後に事後的に電線共同溝に入溝しようとする者）は、電線共

電線共同溝(C・C・BOX)の構造イメージ



同溝の収容能力に余裕があるときは、道路管理者の許可を受けて、電線共同溝を占用することができる（第十一条第一項）。

収容能力に余裕があるときは、道路管理者が第五条第三項の規定に基づき、電線共同溝に占用予定者以外の者のための占用部分（空き管路）を確保している場合（五 参照）に、その占用部分に入溝することができると合等である。

この場合も、占用予定者となる場合と同様に、その占用が、電線共同溝の規模及び構造

上相当てない場合、電線共同溝の管理に支障を及ぼす場合には、許可できないこととされている（同条第二項）。

また、この許可を受けた者は、建設負担金と同様の計算によって算定された占用負担金を負担しなければならない（第十三条）。

電線共同溝の占用の内容を変更しようとする者も、道路管理者による変更の許可を受けなければならない（第十二条）。その場合も、占用することができると期間を延長したり、電線の条数を増加（占用部分を拡大）したとき等は、それに応じた占用負担金を負担しなければならない。

### 一〇 占用権の譲渡（第十五条）

電線共同溝の占用権の全部又は一部は、道路管理者の承認を受けて譲渡することができる（第十五条）。

これにより、道路管理者が空き管路を確保していない場合であっても、まず、電線共同溝の建設時には、市町村やデベロッパー等が占用予定者として建設負担金を負担して占用権を確保しておく（必ずしも直ちに電線を敷設する者でなくても占用許可は与えられる）、新規に事業者が現れたときに、当初の占用者が占用権をその新規事業者に移譲すること、

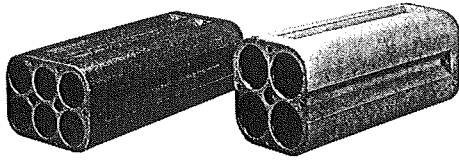
事後入溝に対応することもできる。

この場合、譲受人は、道路管理者に負担金を負担する必要はないが、譲渡を受ける際に、何らかの対価を譲渡人に払うことが通常であることから、公平上問題はないものである。

## 一 電線共同溝を占用する者の義務（第十六条～第二十条）

電線共同溝を占用する者は、電線共同溝の適正かつ円滑な管理のため、次のような義務が課せられる。

(1) 電線共同溝を占用する者は、政令で定める電線の構造、敷設の方法の基準に従って



電線共同溝(C·C·BOX)

電線を敷設しなければならない。この基準に適合しない場合には、道路管理者は、電線の改造、移転、除却その他必要な措置を命ずることができる（第十六条）。

(2) 道路の拡幅工事に伴って電線共同溝を移設する場合等、公益上やむを得ない必要が生じた場合においては、道路管理者は、電線の移転、除却等の措置を講ずべきことを命ずることができる。この場合には、道路管理者は、通常受けらるべき損失を補償しなければならない（第十七条）。

(3) 道路管理者は、電線共同溝を適正かつ円滑に管理するため、電線共同溝を占用する者の意見を聴いて、電線共同溝管理規程を定めることとされており（第十八条）、占用人者は、この電線共同溝管理規程に従って電線の管理等を行わなければならない。

(4) 電線共同溝を管理している間には、改築、維持、修繕、災害復旧その他の費用が発生することがあるが、その場合には、電線共同溝を占用する者は、一定の費用を負担しなければならない（第十九条）。

(5) 電線共同溝を占用している者は、占用期間が満了したとき、占用を途中でやめたとき、占用許可の取消等の処分があったときは、電線を除却し、原状に回復しなければならない（第二十条）。

ならない（第二十条）。

## 一 国の負担又は補助（第二十一条）

電線共同溝の建設等の費用負担については、次のとおりである。

① 指定区間内の一般国道に附属する電線共同溝の建設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用については、占用事業者が負担する額を除き、国が1/2、都道府県又は指定市が1/2負担する（第二項）。

なお、北海道については、政令で国が2/3の負担とする予定である（第二項ただし書）。

② その他の道路（指定区間外国道、地方道）に附属する電線共同溝の建設、改築に要する費用については、占用事業者が負担する額を除き、国が1/2以内を、その費用を負担する地方公共団体に補助できる（第二項）。なお、実際の補助率も1/2である。

③ 電線共同溝の建設又は改築が道路の新設又は改築に伴う場合には、その道路本体の新設又は改築の国庫負担率又は補助率で負担又は補助する（第三項）。当該

道路本体の負担率、補助率が道路整備緊急措置法等で嵩上げされた場合には、それに応じて、電線共同溝の建設等の負担率、補助率が嵩上げされる。

### 一三 行政処分と罰則

#### (第二十六条、第三十条)

電線共同溝は、共同溝と異なりその占有者は公益事業者に限られないことから、詐欺その他不正な手段によって許可を得たり、許可内容に違反したり、負担金を納付しなかったり、道路管理者の処分に従わなかったりするおそれもある。

このため、電線共同溝法では、そのような場合に道路管理者は、許可、承認の取消、内容変更、効力の停止、占用予定者の地位の取消といった行政処分ができることとされている(第二十六条)。

電線共同溝法では、道路法と異なり、このような違反や、行政処分に違反した場合に対して罰則規定を置いていない(第三十条により、地位の承継の届出義務違反についての過料のみが規定されている。)が、これは、電線共同溝法の行政処分により許可等が取り消されれば、それ以降は、道路法の不法占用となり、道路法の罰則規定が適用になるので、

あえてこの法律で罰則規定を置かなかったことによるものである。

### 一四 道路法の適用除外

#### (第二十九条)

電線共同溝の占有も、道路の一部である道路附属物の占有であるが、①電線共同溝の規模、構造上相当であり、その建設、管理に支障を及ぼすおそれがない者で、建設負担金等の特別の負担をした者に与えられるものであること、②許可に基づく権利の譲渡が認められること、③本来占有業者に占有させるための施設であり、占有期間は一〇年等に限定されないこと等、道路法の占有の特例的な要素を持つことから、電線共同溝法においては、道路法第三条第三節(道路の占有)の規定の適用を除外している。これは、共同溝法でも同様である。

ただ、共同溝法では、占用料の規定も含め道路法を適用除外にし、占用部分については共同溝の建設による節減費用の一部として建設負担金の中で一括徴収されるが、電線共同溝法では、CATV事業者等零細な事業者の入溝も予想されること等から、占用料については、道路法第三十九条の規定を適用し(第二十九条かつこ書)、毎年度、別途徴収する

こととする一方、建設負担金、占用負担金には、占用料分は含まないようにすることとしている。

### 一五 道路の附属物への位置づけ

#### (附則第二条)

電線共同溝は、共同溝と同様、「安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設」(道路法第二条第二項)であることから、道路附属物として位置づけている(同項第七号)。

このため、電線共同溝は道路法上の道路となり、道路法の規定が適用される。

したがって、例えば、道路法第二十四条の規定が適用になり、道路管理者以外のデベロッパー等が、工事の設計及び実施計画について道路管理者の承認を受けて、電線共同溝の工事をすることもできる。この場合、電線共同溝整備道路の指定、電線共同溝整備計画の作成等の行政的な手続きは道路管理者が行い、実際の工事のみをデベロッパー等が行う。そして、工事完了後は速やかに道路管理者に引き継がれ、電線共同溝の占有の許可は道路管理者が行うことになる。なお、この場合、工事費の負担は、承認を受けたデベロッパー等が行う。

しかし、道路法の規定が電線共同溝にすべて適用されるものではなく、例えば、電線共同溝の建設、改築に要する費用負担等、この法律の規定があるため、又はその趣旨から当然に適用されないと解される規定もある。

#### (参考)

### 電線共同溝の整備等に関する特別措置法要綱

#### 第一 目的

この法律は、電線共同溝の建設及び管理に関する特別の措置等を定め、特定の道路について、電線共同溝の整備等を行うことにより、当該道路の構造の保全を図りつつ、完全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図ることを目的とすること。

#### (第一条関係)

#### 第二 定義

- 一 「道路」とは、道路法による道路をいうものとする。
- 二 「道路管理者」とは、道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいうものとする。
- 三 「電線共同溝」とは、電線の設置及び管理を行う二以上の者の電線を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設をいうものとする。

#### (第二条関係)

#### 第三 電線共同溝の建設

##### 一 電線共同溝を整備すべき道路の指定

- 1 道路管理者は、道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況等を勘案して、その安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図るため、電線とその地下に埋設し、その地上における電線及びこれを支持する電柱の撤去又は設置の制限をすることが特に必要であると認められる道路について、区間を定め、電線共同溝を整備すべき道路として指定することができるものとする。

##### 2 道路管理者は、前項の指定をしようとするときは、

あらかじめ、都道府県公安委員会、市町村、当該道路の沿道がその供給区域に該当する電気事業法に規定する一般電気事業者及び当該道路の沿道がその業務区域に該当する電気通信事業法に規定する第一種

電気通信事業者の意見を聴かなければならないものとする。

- 3 市町村は、当該市町村の区域内に存する道路の道路管理者に対し、1の指定を行うよう要請することができるものとする。

- 4 道路管理者は、1の指定をしたときは、その旨を公示しなければならないものとする。

#### (第三条関係)

##### 二 電線共同溝の建設完了後の占用の許可の申請

- 1 一の1の指定があったときは、電線共同溝の建設完了後における当該電線共同溝の占用を希望する者は、道路管理者に当該電線共同溝の建設完了後の占用の許可を申請することができるものとする。

- 2 道路管理者は、一の1の指定をしたときは、当該指定に係る道路（以下「電線共同溝整備道路」という。）について、当該指定の日前になされた道路法

に基づく道路の占用の許可に基づき当該道路の地上に設置された電線又は電柱の設置及び管理を行う者に対し、1の申請を勧告することができるものとする。

- 3 道路管理者は、1の申請が、次のいずれかに該当するときは、その申請を却下しなければならないものとする。

イ 当該申請の内容が、当該電線共同溝整備道路の構造等に照らし採用することのできる電線共同溝の規模及び構造上相当でないことと認められるものであること。

ロ 当該申請が、当該電線共同溝の建設及び管理に支障を及ぼすおそれがあると認められるものであること。

#### (第四条関係)

##### 三 電線共同溝の建設

- 1 道路管理者は、電線共同溝整備道路について、第三に定めるところにより、電線共同溝を建設するものとする。

- 2 道路管理者は、二の1による申請をした者（二の3により却下された者を除く。以下「電線共同溝の



「占用予定者」という。)の意見を聴いて電線共同溝整備計画を定め、これに基づき電線共同溝の建設を行わなければならないものとする。

3 前項の電線共同溝整備計画には、電線による道路の占用の動向を勘案してその構造の保全その他道路の管理上必要と認められる場合においては、電線共同溝の占用予定者以外の者の占用のための電線共同溝の部分を定めることができるものとする。

四 電線共同溝の占用予定者の地位の承継

相続人、合併により設立される法人その他の電線共同溝の占用予定者の一般承継人は、電線共同溝の占用予定者の地位を承継するものとし、当該電線共同溝の占用予定者の地位を承継した者は、道路管理者にその旨を届け出なければならないものとする。

五 電線共同溝の占用予定者の建設負担金

電線共同溝の占用予定者は、電線共同溝の建設に要する費用のうち、電線共同溝の建設によって支出を免れることとなる推定の投資額等を勘案して政令で定めるところにより算出した額の費用を負担しなければならないものとする。

六 電線共同溝の増設

1 道路管理者は、三により電線共同溝が建設された電線共同溝整備道路について、既設の電線共同溝の収容能力に不足を生じたとき、電線共同溝を増設することができるものとする。

2 道路管理者は、前項の規定により電線共同溝を増設しようとするときは、その旨を公示しなければならないものとする。

七 電線共同溝整備道路における道路占用の許可等の制限

道路管理者は、一の一の指定をした場合においては、当該指定に係る電線共同溝整備道路の地上における電線及びこれを支持する電柱による占用に関し、一定の

ものを除き、道路法に基づく道路の占用の許可をしてはならないものとする。

第四 電線共同溝の管理

一 占用予定者に対する電線共同溝の占用の許可は、道路管理者は、電線共同溝の建設又は増設を完了したときは、直ちに、電線共同溝に敷設することができる電線の種類及び数量等を明らかにして、電線共同溝の占用予定者又は増設に係る電線共同溝の占用予定者に当該電線共同溝の占用の許可をするものとする。

二 占用予定者であった者以外の者による電線共同溝の占用の許可

前項の許可を受けた者以外の者であっても、電線共同溝の収容能力に余裕があるときは、道路管理者の許可を受けて、電線共同溝を占用することができるものとする。

三 電線共同溝の占用に係る変更の許可

道路管理者は、一又は二による許可を受けた者から申請があった場合においては、電線共同溝に敷設することができる電線の種類及び数量等の変更の許可をすることができるものとする。

四 占用予定者であった者以外の者等の占用負担金

二又は三による許可を受けた者は、当該許可に係る電線共同溝の建設又は増設に要した費用(電線共同溝の占用予定者又は増設に係る電線共同溝の占用予定者が負担した建設負担金を除く。)のうち、当該電線共同溝の占用によって支出を免れることとなる推定の投資額等を勘案して政令で定めるところにより算出した額の占用負担金を負担しなければならないものとする。

五 許可に基づく地位の承継

1 相続人、合併により設立される法人その他一の許可等を受けた者の一般承継人は、被承継人が有して

いたこれらの許可に基づく地位を承継するものとする。

2 前項の規定により許可に基づく地位を承継した者は、道路管理者にその旨を届け出なければならないものとする。

3 一の許可等に基づく権利の全部又は一部は、道路管理者の承継を受けなければ、譲渡することができないものとする。

六 電線の構造等の基準の遵守

1 この法律の規定に基づき電線共同溝を占用する者は、当該電線共同溝に電線を敷設する場合においては、政令で定める電線の構造及び敷設の方法の基準に従わなければならないものとする。

2 道路管理者は、電線共同溝を占用する者が敷設する電線が前項に規定する基準に適合しない場合は、当該占用する者に対し、当該敷設に関する工事の中止又は当該電線の改造、移転若しくは除却その他必要な措置を講ずべきことを命ずることができるものとする。

七 公益上やむを得ない必要が生じた場合における措置

1 道路管理者は、六の二に規定する場合のほか、電線共同溝の存する道路について当該電線共同溝の管理上の事由以外の事由に基づく工事を行う必要が生じた場合その他公益上やむを得ない必要が生じた場合においては、この法律の規定に基づき電線共同溝を占用する者に対し、六の二に規定する措置を講ずべきことを命ずることができるものとする。

2 道路管理者は、電線共同溝を占用する者が前項の規定により必要な措置を講ずべきことを命ぜられたことにより損失を受けたときは、その者に対し、当該処分によって通常受けるべき損失を補償しなければならないものとする。

八 電線共同溝管理規程

道路管理者は、電線共同溝を適正かつ円滑に管理す

るため、この法律の規定に基づき当該電線共同溝を占有する者の意見を聴いて、電線共同溝管理規程を定めるものとする。

(第十八条関係)

九 管理負担金

この法律の規定に基づき電線共同溝を占有する者は、当該電線共同溝の改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に要する費用のうち、政令で定める費用を政令で定めるところにより負担しなければならないものとする。

(第十九条関係)

十 原状回復

1 この法律の規定に基づき電線共同溝を占有する者は、電線共同溝の占有を廃止した場合等においては、電線を除却し、占用している電線共同溝の部分の原状に回復しなければならないものとする。

2 道路管理者は、前項に規定する者に対して、前項の規定による原状の回復について必要な指示をすることができるものとする。

(第二十条関係)

十一 国が行う電線共同溝の占有の許可等の特例

国が行う電線共同溝の占有又は占有に係る権利の譲渡については、国と道路管理者との協議が成立することをもち、第四の一の許可等を受けたものとなすものとする。

(第二十一条関係)

第五 雑則

一 国の負担又は補助

1 指定区間内の一般国道に附属する電線共同溝の建設(増設を含む。)又は改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に要する費用は、政令で定めるところにより、国及び都道府県がそれぞれ二分の一を負担するものとする。

2 国は、前項の場合を除き、電線共同溝の建設(増設を含む。)又は改築に要する費用の二分の一以内を、政令で定めるところにより、予算の範囲内において、その費用を負担する地方公共団体に対して補

助することができるものとする。

(第二十二関係)

二 収入の帰属

第三の五、第四の四又は第四の九の負担金は、当該電線共同溝の建設(増設を含む。)又は改築、維持、修繕その他の管理を行う道路管理者の収入とするものとする。

三 義務履行のために要する費用

この法律又はこの法律によつてする処分による義務を履行するために必要な費用は、この法律に特別の定めがある場合を除き、当該義務者が負担しなければならないものとする。

(第二十三条関係)

四 負担金の強制徴収

第三の五、第四の四又は第四の九の負担金の徴収については、道路法の負担金の強制徴収の規定を準用するものとする。

(第二十四条関係)

五 行政処分

道路管理者は、詐欺その他不正な手段により第四の一の許可等を受けた者等に対して、許可等を取り消し、その内容を変更し、その効力を停止し、又は電線共同溝の占有予定者若しくは増設に係る電線共同溝の占有予定者の地位を取り消すことができるものとする。

(第二十五条関係)

六 不服申立て

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に不服がある者は、都道府県又は指定市若しくは特定の市(道路法第十七条第二項の規定により管理を行う市をいう。以下この項において同じ。)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(指定市及び特定の市を除く。)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るものとする。

(第二十六条関係)

七 権限の委任

道路管理者である建設大臣の権限は、政令で定めるところにより、地方建設局長又は北海道開発局長に委任することができるものとする。

(第二十七条関係)

八 道路法の適用除外

この法律に基づく電線共同溝の占有に関しては、道路法の道路の占有に係る規定は、占用料の徴収に係る規定を除き適用しないものとする。

(第二十八条関係)

九 罰則

第三の四又は第四の五の二の規定に違反して、届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、十万円以下の過料に処するものとする。

(第二十九条関係)

第六 附則

一 施行期日

この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行するものとする。

(附則第一条関係)

二 道路法の一部改正

道路の附属物に電線共同溝を追加するものとする。

(附則第二条関係)

三 道路整備特別会計法の一部改正

道路整備特別会計法について所要の改正を行うものとする。

(附則第三条関係)

# 電線共同溝の整備等に関する特別措置法

〔平成七年法律第三十九号〕

## 目次

- 第一章 総則（第一条・第二条）
- 第二章 電線共同溝の建設（第三条―第九条）
- 第三章 電線共同溝の管理（第十条―第二十一条）
- 第四章 雑則（第二十二条―第三十条）

## 第一章 総則

### （目的）

第一条 この法律は、電線共同溝の建設及び管理に関する特別の措置等を定め、特定の道路について、電線共同溝の整備等を行うことにより、当該道路の構造の保全を図りつつ、安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図ることを目的とする。

### （定義）

- 第二条 この法律において「道路」とは、道路法（昭和二十七年法律第八十号）による道路をいう。
- 2 この法律において「道路管理者」とは、道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。
- 3 この法律において「電線共同溝」とは、電線の設置及び管理を行う二以上の者の電線を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設をいう。

## 第二章 電線共同溝の建設

### （電線共同溝を整備すべき道路の指定）

- 第三条 道路管理者は、道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況等を勘案して、その安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図るため、電線をその地下に埋設し、その地上における電線及びこれを支持する電柱の撤去又は設置の制限をすることが特に必要であると認められる道路又は道路の部分について、区間を定めて、電線共同溝を整備すべき道路として指定することができる。
- 2 道路管理者は、前項の規定による指定をしようとする

ときは、あらかじめ、都道府県公安委員会、市町村（当該指定に係る道路の道路管理者が市町村である場合の当該市町村及び次項の規定による要請をした市町村を除く。）、当該道路の沿道がその供給区域に該当する電気事業法（昭和三十九年法律第七十号）第二条第二項に規定する一般電気事業者及び当該道路の沿道がその業務区域に該当する電気通信事業法（昭和五十九年法律第八十六号）第十二条第一項に規定する第一種電気通信事業者（政令で定める者を除く。）の意見を聴かなければならない。これを変更し、又は廃止しようとするときは、同様とする。

3 市町村は、当該市町村の区域内に存する道路の道路管理者に対し、第一項の規定による指定を行うよう要請することができる。

4 道路管理者は、第一項の規定による指定をしたときは、その旨を公示しなければならない。これを変更し、又は廃止したときも、同様とする。

### （電線共同溝の建設完了後の占用の許可の申請）

第四条 前条第一項の規定による指定があつたときは、電線共同溝の建設完了後における当該電線共同溝の占用を希望する者は、建設省令で定めるところにより、道路管理者に当該電線共同溝の建設完了後の占用の許可を申請することができる。

2 道路管理者は、前条第一項の規定による指定をしたときは、当該指定に係る道路又は道路の部分（以下「電線共同溝整備道路」という。）について、当該指定の日前になされた道路法第三十二条第一項若しくは第三項又は同法第三十五条の規定による許可又は協議に基づき当該道路の地上に設置された電線又は電柱（いまだ設置に至らないものを含む。）の設置及び管理を行う者に対し、前項の規定による申請を催告することができる。

3 国が電線共同溝の建設完了後における当該電線共同溝の占用を希望する場合においては、国が道路管理者に協議することをもって、第一項の規定による申請をしたものとみなす。

4 道路管理者は、第一項の規定による申請が次の各号のいずれかに該当するときは、その申請を却下しなければ

ならない。

一 当該申請の内容が、当該電線共同溝整備道路の構造等に照らし採用することのできる電線共同溝の規模及び構造上相当でないことと認められるものであること。

二 当該申請が、当該電線共同溝の建設及び管理に支障を及ぼすおそれがあると認められるものであること。

### （電線共同溝の建設）

第五条 道路管理者は、電線共同溝整備道路について、この章に定めるところにより、電線共同溝を建設するものとする。

2 道路管理者は、前条第一項の規定による申請をした者（同条第四項の規定により却下された者を除く。以下「電線共同溝の占用予定者」という。）の意見を聴いて電線共同溝整備計画を定め、これに基づき電線共同溝の建設を行わなければならない。

3 前項の電線共同溝整備計画には、電線による道路の占用の動向を勘案してその構造の保全その他道路の管理上必要と認められる場合においては、電線共同溝の占用予定者以外の者の占用のための電線共同溝の部分を選定することができる。

4 道路管理者がこの法律の規定に基づき電線共同溝として建設する施設については、共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和三十八年法律第八十一号）の規定は、適用しない。

### （電線共同溝の占用予定者の地位の承継）

第六条 相続人、合併により設立される法人その他の電線共同溝の占用予定者の一般承継人は、電線共同溝の占用予定者の地位を承継する。

2 前項の規定により電線共同溝の占用予定者の地位を承継した者は、その承継の日の翌日から起算して三十日以内に、道路管理者にその旨を届け出なければならない。

### （電線共同溝の占用予定者の建設負担金）

第七条 電線共同溝の占用予定者は、電線共同溝の建設に要する費用のうち、電線共同溝の建設によって支出を免れることとなる推定の投資額等を勘案して政令で定めるところにより算出した額の費用を負担しなければならない。

2 電線共同溝の建設に要する費用の範囲、負担金の納付の方法及び期限その他前項の負担金に關し必要な事項は、政令で定める。

#### (電線共同溝の増設)

第八条 道路管理者は、第五条に規定するところにより電線共同溝が建設された電線共同溝整備道路について、既設の電線共同溝の収容能力に不足を生じたと認めるときは、この条に定めるところにより、電線共同溝を増設することができる。

2 道路管理者は、前項の規定により電線共同溝を増設しようとするときは、その旨を公示しなければならない。

3 第四条、第五条第二項から第四項まで、第六条及び前条の規定は、第一項の規定による電線共同溝の増設について準用する。この場合において、第四条第一項及び第二項中「前条第一項の規定による指定」とあるのは「第八条第二項の規定による電線共同溝の増設の公示」と、同条第一項及び第三項中「建設完了後」とあるのは「増設完了後」と、同条第二項中「当該指定」とあるのは「当該公示」と、同条第四項第二号、第五条第二項中「前条中「建設」とあるのは「増設」と、第五条第二項中「前条第一項」とあるのは「第八条第三項において準用する前条第一項」と、「同条第四項」とあるのは「第八条第三項において準用する前条第四項」と、同項及び同条第三項、第六条並びに前条第一項中「電線共同溝の占用予定者」とあるのは「増設に係る電線共同溝の占用予定者」と、第五条第二項及び第三項中「電線共同溝整備計画」とあるのは「電線共同溝増設計画」と、同条第四項中「建設する」とあるのは「増設する」と読み替えるものとする。

(電線共同溝整備道路における道路占用の許可等の制限)  
第九条 道路管理者は、第三条第一項の規定による指定をした場合においては、当該指定に係る電線共同溝整備道路の地上における電線及びこれを支持する電柱による占用に關し、道路法第三十二条第一項若しくは第三項の規定による許可をし、又は同法第三十五条の規定による協議を成立させてはならない。ただし、次に掲げる場合は、この限りでない。

一 第三条第一項の規定による指定の日前になされた道路法第三十二条第一項若しくは第三項又は同法第三十五条の規定による許可又は協議に基づき設置された電線又は電柱の維持、修繕又は災害復旧を行う場合

二 電線共同溝の建設若しくは増設が完了する以前において又はその改築、維持、修繕若しくは災害復旧のために必要な期間中において、緊急の必要に基づき、当該電線共同溝の占用予定者若しくは増設に係る電線共同溝の占用予定者又はこの法律の規定に基づき当該電線共同溝を占用する者が、その建設若しくは増設の完了後又はその改築、維持、修繕若しくは災害復旧の終了後当該電線共同溝に敷設すべき電線又はこれを支持する電柱を仮に設置し、及び当該電線又は電柱の維持、修繕又は災害復旧を行う場合

三 電気事業法又は電気通信事業法の規定に基づき、電線(電気通信事業法に基づくものにあつては、同法第六条第二項に規定する第一種電気通信事業の用に供するものに限る。)を設置しようとする者が、当該電線を当該道路の地下に埋設することが当該道路の構造等に照らし困難であることその他当該道路の地上において当該電線又はこれを支持する電柱による占用を行うことについてやむを得ない事情があると認められる場合において、当該電線又は電柱を設置し、及び当該電線又は電柱の維持、修繕又は災害復旧を行う場合

四 前三号に掲げるもののほか、当該道路の地上において電線又はこれを支持する電柱による占用を行うことについて公益上やむを得ない事情があり、かつ、当該道路について安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図る上で支障を生ずるおそれが少なく認められる場合において、当該電線又は電柱を設置し、及び当該電線又は電柱の維持、修繕又は災害復旧を行う場合

### 第三章 電線共同溝の管理

(占用予定者に対する電線共同溝の占用の許可)

第十条 道路管理者は、電線共同溝の建設又は増設を完了したときは、直ちに、次に掲げる事項を明らかにして、電線共同溝の占用予定者又は増設に係る電線共同溝の占

用予定者に当該電線共同溝の占用の許可をするものとする。

一 占用することができる電線共同溝の部分

二 電線共同溝に敷設することができる電線の種類及び数量

三 電線共同溝を占有することができる期間  
(占用予定者であつた者以外の者による電線共同溝の占用の許可)

第十一条 前条の規定による許可を受けた者以外の者であつても、電線共同溝の収容能力に余裕があるときは、建設省令で定めるところにより、道路管理者の許可を受けて、電線共同溝を占有することができる。

2 道路管理者は、前項に規定する者による電線共同溝の占用が次の各号のいずれかに該当することとなつて認められる場合においては、同項の許可をしてはならない。

一 この法律の規定に基づき当該電線共同溝を占有している者の権利を侵害すること。

二 当該電線共同溝の規模及び構造上相当でないこと。

三 当該電線共同溝の管理に支障を及ぼすこと。

3 第一項の許可は、前条各号に掲げる事項を明らかにしてしなければならない。

(電線共同溝の占用に係る変更の許可)

第十二条 道路管理者は、第十条又は前条第一項の規定による許可(この項の規定による変更の許可を含む。)を受けた者から申請があつた場合においては、第十条各号に掲げる事項の変更の許可をすることができる。

2 前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。この場合において、同条第三項中「前条各号に掲げる事項」とあるのは、「変更後の前条各号に掲げる事項」と読み替へるものとする。

(占用予定者であつた者以外の者の占用負担金)

第十三条 第十一条第一項又は前条第一項の規定による許可を受けた者は、当該許可に係る電線共同溝の建設又は増設に要した費用(第七条第一項(第八条第三項において準用する場合を含む。))の規定により電線共同溝の占用予定者又は増設に係る電線共同溝の占用予定者が負担した費用を除く。)のうち、当該電線共同溝の占用によつ

て支出を免れることとなる推定の投資額等を勘案して政令で定めるところにより算出した額の占用負担金を負担しなければならない。

2 負担金の納付の方法及び期限その他前項の負担金に關し必要な事項は、政令で定める。

(許可に基づく地位の承継)

第十四条 相続人、合併により設立される法人その他第十条、第十一条第一項又は第十二条第一項の規定による許可を受けた者の一般承継人は、被承継人が有していたこれらの許可に基づく地位を承継する。

2 前項の規定により許可に基づく地位を承継した者は、その承継の日の翌日から起算して三十日以内に、道路管理者にその旨を届け出なければならない。

第十五条 第十条第一項又は第十二条第一項の規定による許可に基づく権利の全部又は一部は、道路管理者の承認を受けなければ、譲渡することができない。

2 前項に規定する許可に基づく権利の全部又は一部を譲り受けた者は、譲渡人が有していたその許可に基づく地位を承継する。

(電線の構造等の基準の遵守)

第十六条 この法律の規定に基づき電線共同溝を占用する者は、当該電線共同溝に電線を敷設する場合には、政令で定める電線の構造及び敷設の方法の基準に従わなければならない。

2 道路管理者は、電線共同溝を占用する者が敷設する電線が前項に規定する基準に適合しない場合は、当該占用する者に対し、当該敷設に関する工事の中止又は当該電線の改造、移転若しくは除却その他必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

(公益上やむを得ない必要が生じた場合における措置)

第十七条 道路管理者は、前条第二項に規定する場合のほか、電線共同溝の存する道路について当該電線共同溝の管理上の事由以外の事由に基づく工事を行う必要が生じた場合その他公益上やむを得ない必要が生じた場合においては、この法律の規定に基づき電線共同溝を占用する者に対し、同項に規定する措置を講ずべきことを命ずることができる。

2 道路管理者は、電線共同溝を占用する者が前項の規定により必要な措置を講ずべきことを命ぜられたことよって損失を受けたときは、その者に対し、当該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。

3 道路法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。

4 道路管理者は、第二項の規定による補償金額を第一項に規定する必要を生じさせた者に負担させることができる。

(電線共同溝管理規程)

第十八条 道路管理者は、電線共同溝を適正かつ円滑に管理するため、この法律の規定に基づき当該電線共同溝を占用する者の意見を聴いて、建設省令で定めるところにより、電線共同溝管理規程を定めるものとする。

(管理負担金)

第十九条 この法律の規定に基づき電線共同溝を占用する者は、当該電線共同溝の改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に要する費用のうち、政令で定める費用を政令で定めるところにより負担しなければならない。

(原状回復)

第二十条 この法律の規定に基づき電線共同溝を占用する者は、電線共同溝を占用することができる期間が満了した場合、電線共同溝の占用を廃止した場合又は第二十六条の規定による許可若しくは承認の取消しの処分があった場合においては、電線を除却し、占用している電線共同溝の部分に原状に回復しなければならない。

2 道路管理者は、前項に規定する者に対し、同項の規定による原状の回復について必要な指示をすることができる。

(国の行う電線共同溝の占用の許可等の特例)

第二十一条 国の行う電線共同溝の占用又は占用に係る権利の譲渡については、国と道路管理者との協議が成立することをもって、第十条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定による許可又は第十五条第一項の規定による承認を受けたものとみなす。

## 第四章 雑則

(国の負担又は補助)

第二十二条 道路法第十三条第一項に規定する指定区間(以下「指定区間」という。)内の一般国道に附属する電線共同溝の建設(第八条の規定による増設を含む。以下この条及び次条において同じ。)又は改築、維持、修繕、災害復旧その他その管理に要する費用(第七条第一項(第八条第三項において準用する場合を含む。)、第十三条第一項又は第十九条の規定により電線共同溝の占用予定者若しくは増設に係る電線共同溝の占用予定者又は電線共同溝を占用する者が負担すべき費用(以下この条において「建設負担金等」という。)を除く。)は、政令で定めるところにより、国及び都道府県又は同法第七条第三項に規定する指定市(以下「指定市」という。)がそれぞれ二分の一を負担する。ただし、道の区域内の指定区間内の一般国道に係る国の負担割合については、政令で、二分の一を超える特別の負担割合を定めることができる。

2 国は、前項の場合を除き、電線共同溝の建設又は改築に要する費用(建設負担金等を除く。)の二分の一以内を、政令で定めるところにより、予算の範囲内において、その費用を負担する地方公共団体に対して補助することができる。

3 前二項の規定にかかわらず、電線共同溝の建設又は改築が道路(道路の附属物を除く。以下この項において同じ。)の新設又は改築に伴うものであり、かつ、次の各号のいずれかに該当する場合には、前二項の規定による負担又は補助は、当該各号に定める負担又は補助とする。

- 一 当該道路が国道である場合 当該国道の新設又は改築に要する費用を負担する者によるその負担の割合(道の区域内の指定区間内の一般国道に係る国の負担割合については、第一項ただし書の政令で定める割合を下回るときは、当該政令で定める割合)に応じた負担
- 二 当該道路の新設又は改築が道路法その他の法律の規

定による国の補助の対象となる都道府県道又は市町村道である場合、当該都道府県道又は市町村道の新設又は改築に要する費用に關し補助することのできる割合は、改築に要する費用に關し補助することのできる割合以内での補助

4 電線共同溝の建設又は改築に要する費用については、道路法第八十五条第三項の規定は、適用しない。

(収入の帰属)

第二十三条 第七條第一項(第八條第三項において準用する場合を含む)、第十三條第一項又は第十九條の規定に基づく負担金は、当該電線共同溝の建設又は改築、維持、修繕その他の管理を行う道路管理者(当該道路管理者が建設大臣であるときは国、地方公共団体の長であるときは当該地方公共団体の長の統括する地方公共団体)の収入とする。

(義務履行のために要する費用)

第二十四条 この法律又はこの法律によつてする処分による義務を履行するために必要な費用は、この法律に特別の定めがある場合を除き、当該義務者が負担しなければならない。

(負担金の強制徴収)

第二十五条 道路法第七十三条の規定は、第七條第一項(第八條第三項において準用する場合を含む)、第十三條第一項又は第十九條の規定に基づく負担金の徴収について準用する。

(行政処分)

第二十六条 道路管理者は、次の各号のいずれかに該当する者に対して、第十条、第十一条第一項若しくは第十二條第一項の規定による許可若しくは第十五條第一項の規定による承認を取り消し、その効力を停止し、又は電線共同溝の占用予定者若しくは増設に係る電線共同溝の占用予定者の地位を取り消すことができる。

一 詐欺その他不正な手段により第十条、第十一条第一項若しくは第十二條第一項の規定による許可若しくは第十五條第一項の規定による承認を受け、又は電線共同溝の占用予定者若しくは増設に係る電線共同溝の占有予定者の地位を得た者

二 第十条又は第十一条第三項(第十二條第二項において準用する場合を含む)の規定による許可の内容に違反して電線共同溝を占用した者

三 第七條第一項(第八條第三項において準用する場合を含む)、第十三條第一項又は第十九條の規定により納付すべき負担金を納付しない者

四 第十六条第二項又は第十七条第一項の規定による処分違反している者

(不服申立て)

第二十七条 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者は、都道府県又は指定市若しくは特定の市(道路法第十七条第二項の規定により管理を行う市をいう。以下この項において同じ。)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(指定市及び特定の市を除く。)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る。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。

2 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行ななければならない。

(権限の委任)

第二十八条 この法律に規定する道路管理者である建設大臣の権限は、政令で定めるところにより、地方建設局長又は北海道開発局長に委任することができる。

(道路法の適用除外)

第二十九条 この法律に基づく電線共同溝の占用に關しては、道路法第三章第三節(第三十九条を除く。)の規定は、適用しない。

(罰則)

第三十条 第六條第二項(第八條第三項において準用する場合を含む)又は第十四條第二項の規定に違反して、届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、十万円以下の過料に処する。

## 附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(道路法の一部改正)

第二条 道路法の一部を次のように改正する。

第二条第二項第七号中「共同溝整備道路」を「共同溝整備道路又は電線共同溝の整備等に關する特別措置法(平成七年法律第三十九号) 第四條第二項に規定する電線共同溝整備道路」に、「設ける共同溝」を「設ける共同溝又は電線共同溝」に改める。

(道路整備特別会計法の一部改正)

第二条 道路整備特別会計法(昭和三十三年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

第三条中「又は沖繩振興開発特別措置法(昭和四十六年法律第三百三十一号) 第六條第五項」を「沖繩振興開発特別措置法(昭和四十六年法律第三百三十一号) 第六條第五項又は電線共同溝の整備等に關する特別措置法(平成七年法律第三十九号) 第二十二條第一項若しくは第二十三項」に、「又は共同溝の整備等に關する特別措置法第二十条第一項若しくは第二十一條」を「共同溝の整備等に關する特別措置法第二十条第一項若しくは第二十一條又は電線共同溝の整備等に關する特別措置法第七條第一項(同法第八條第三項において準用する場合を含む)、第十三條第一項若しくは第十九條」に改める。

電線共同溝の整備等に関する特別措置法新旧対照表

○道路法（昭和二十七年法律第百八十号）（抄）

改 正 案	現 行
<p>(用語の定義)</p> <p>第二条 略</p> <p>2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。</p> <p>一～六 略</p> <p>七 共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和三十八年法律第八十一号）第三条第一項の規定による共同溝整備道路又は電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成七年法律第三十九号）第四条第二項に規定する電線共同溝整備道路に第十八条第一項に規定する道路管理者の設ける共同溝又は電線共同溝</p> <p>八 略</p> <p>3～5 略</p>	<p>(用語の定義)</p> <p>第二条 略</p> <p>2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。</p> <p>一～六 略</p> <p>七 共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和三十八年法律第八十一号）第二条第一項の規定による共同溝整備道路に第十八条第一項に規定する道路管理者の設ける共同溝</p> <p>八 略</p> <p>3～5 略</p>

○道路整備特別会計法（昭和三十三年法律第三十五号）（抄）

改 正 案

現 行

（歳入及び歳出）

第三条 この会計においては、次条の規定により地方道路整備臨時交付金の交付に要する費用の財源に充てられる揮発油税の収入、第四条の規定による一般会計からの繰入金、道路法第四十九条若しくは第五十条第一項、第二項本文若しくは第三項、道路の修繕に関する法律（昭和二十三年法律第二百八十二号）第二条第三項ただし書、共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和三十一年法律第八十一号）第二十二條第一項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（昭和四十一年法律第四十五号）第十条第一項又は沖繩振興開発特別措置法（昭和四十六年法律第三百三十一号）第六條第五項又は電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成七年法律第三十九号）第二十二條第一項若しくは第三項の規定に基づく都道府県等の負担金（以下「地方負担金」という。）、道路法第三十一条第一項、第五十五条第一項、第五十八条第一項、第五十九條第一項若しくは第三項若しくは第六十二条、共同溝の整備等に関する特別措置法第二十條第一項若しくは第二十一条又は電線共同溝の整備等に関する特別措置法第七條第一項（同法第八條第三項において準用する場合を含む。）、第十三條第一項若しくは第十九條の規定による国以外の者の負担金、道路法第六十一条第一項の規定により建設大臣が徴収する受益者負担金、受託工事に係る納付金、第十条第一項の規定による借入金、道路整備特別法（昭和三十一年法律第七号）第八条の三第一項、幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和五十五年法律第三十四号）第十一条第一項、東京湾横断道路の建設に関する特別措置法（昭和六十一年法律第四十五号）第三条第一項又は民間都市開発の推進に関する特別措置法（昭和六十二年法律第六十二号）第五条第一項の規定による貸付金の償還金及び附属雑収入をもつてその歳入とし、道路整備事業（第一条第一項に規定する道路整備事業をいう。以下同じ。）に要する費用、附帯工事に要する費用及び受託工事に要する費用（これらの事業及び工事のうち国が北海道又は沖繩県で行うものに係る職員に要する費用その他の工事事務費その他第五条第一項の規定による一般会計への繰入金に相当する費用を除く。）、第十条第一項の規定による借入金の償還金及び利子、第五条第一項の規定による一般会計への繰入金並びに附属諸費をもつてその歳出とする。

（歳入及び歳出）

第三条 この会計においては、次条の規定により地方道路整備臨時交付金の交付に要する費用の財源に充てられる揮発油税の収入、第四条の規定による一般会計からの繰入金、道路法第四十九条若しくは第五十条第一項、第二項本文若しくは第三項、道路の修繕に関する法律（昭和二十三年法律第二百八十二号）第二条第三項ただし書、共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和三十一年法律第八十一号）第二十二條第一項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（昭和四十一年法律第四十五号）第十条第一項又は沖繩振興開発特別措置法（昭和四十六年法律第三百三十一号）第六條第五項の規定に基づく都道府県等の負担金（以下「地方負担金」という。）、道路法第三十一条第一項、第五十五条第一項、第五十八条第一項、第五十九條第一項若しくは第六十二条又は共同溝の整備等に関する特別措置法第二十條第一項若しくは第二十一条の規定による国以外の者の負担金、道路法第六十一条第一項の規定により建設大臣が徴収する受益者負担金、受託工事に係る納付金、第十条第一項の規定による借入金、道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）第八条の三第一項、幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和五十五年法律第三十四号）第十一条第一項、東京湾横断道路の建設に関する特別措置法（昭和六十一年法律第四十五号）第三条第一項又は民間都市開発の推進に関する特別措置法（昭和六十二年法律第六十二号）第五条第一項の規定による貸付金の償還金及び附属雑収入をもつてその歳入とし、道路整備事業（第一条第一項に規定する道路整備事業をいう。以下同じ。）に要する費用、附帯工事に要する費用及び受託工事に要する費用（これらの事業及び工事のうち国が北海道又は沖繩県で行うものに係る職員に要する費用その他の工事事務費その他第五条第一項の規定による一般会計への繰入金に相当する費用を除く。）、第十条第一項の規定による借入金の償還金及び利子、第五条第一項の規定による一般会計への繰入金並びに附属諸費をもつてその歳出とする。



# 大和・万葉における電線類の地中化について

奈良県土木部道路維持課長 津本 恒和

## 一 はじめに

私達の幼年期の原風景というモノは、夕日に電柱の影が長く伸びたそう広くない土埃の舞う道を、両親や弟と一緒に風呂屋に出かけたといったイメージをもっている世代ではないだろうか。戦後の昭和二〇年代～四〇年代にかけて、電柱は我々の頭上高くそびえ立つモノであり今どこそ有難みを感じることもすらくなく使わせていただいているが、夜でも灯を与えてくれる貴重な存在だったと思う。もちろん電柱そのものは電気を流さないし運びもしないが、いわゆる文明の凝縮としてのシンボルが電柱であったような気がする。

さて、この電柱が不要なモノ・邪魔なモノとして嫌われ始めたのはいつ頃からだろうか。モーターゼーションによって車の数が飛躍的に増えた七〇年代からだろうか、確かに明治時代から、電柱ほど不細工なモノはないといっていた人もいたことも事実である。平屋か二階建の木造家屋が中心であった頃は、屋根の高さとバランスがとれていてあまり目立たなかったのが、電柱より高いビルが建ち、道路とビルの空間が開くにつれ、電線や電柱が目立ってきたのではないだろうか。何やらここまで電柱賛歌をやってしまったようである。

## 二 奈良県の歴史

さて、少しの間だけ歴史の勉強にお付き合いたいと思います。皆さんの中には私以上に詳しい方がおられると思うが、読物という一方通行の媒体であるとお許しいただき、学生時代の社会科の復習といった程度でお付き合いたい願えたらと思う。

歴史の教科書に奈良県は、古くは大和(倭)という名で度々登場する。

最も古くは魏志倭人伝の邪馬台国であろうか、この所在については諸説あるようであるが、続いて古墳時代を経て、飛鳥・奈良時代と大和が日本の中心であった時代となる。

簡単な略年表を次ページに記す。

この約二〇〇年間は、氏姓制度を根幹とする政治支配の体制から、大陸のそれに倣った律令制を基軸とする天皇専制の古代国家の確立という政治史的発展を見た時期であり、奈



良県が歴史の表舞台であった時期でもある。また、一〇〇〇年以上の時を経て、今日私たちが目にすることの出来る優れた建造物や遺跡が造られた時期でもある。

### 三 奈良県における電線類の地中化

さて、本題に入りたいと思う。年表でも見られるように多くの都が置かれた結果、多くの遺跡や建造物が今に伝えられており、これ

らは考古学の研究対象として、また観光資源として多くの方々の来県に一役買っている。また、未調査の遺跡も多く、今後の発掘に期待されているところも多い。これらの遺跡や建造物は人類の遺産として、我々は後世に伝えて行かなければならない使命をもっている。このことから、本県では主として歴史的景観の保全といった観点からの電線類の地中化を積極的に進めていきたいと考えている。地上機器の設置スペースの確保や新規需要に対

する予備管の埋設等、クリアしなければならぬ課題は多いが、電力・通信会社の協力を得て、平成五年度から歴史的景観保全の観点からの地中化に取り組んでいる。以下の二事例については、いずれも自治体管路方式による地中化である。

#### 〈平成五年度〉

高市郡明日香村大字川原地内

(県道多武峯見瀬線) L1170m

聖徳太子誕生の地とも伝えられる橘寺と、現存する弘福寺を中心に、飛鳥から天平時代への移行期独特の伽藍配置をとる川原寺跡の間を横切る県道多武峯見瀬線で地中化することにより、野草の茂る原っぱに礎石の残る川原寺跡と田圃を隔てて高台に見える橘寺とが空間で繋がわり、遠く万葉の時代を彷彿とさせる景観が甦った(写真1)。

この地中化にあたり特に工夫した点は、電力の変圧器の設置である。風致地区でもあり、かつ川原寺跡と橘寺の史跡指定地となっている場所だけに、遺跡と景観への配慮から歩道に設置する訳にもいかず、明日香村の協力を得て、村有地で万葉の歌碑のある広場の一角に目立たないように設置することができた。

地下遺跡の関係からハンドホールが深埋め

西暦	年号	天皇	出来事
538			仏教伝来
587			蘇我馬子、物部守屋を滅ぼす
588			蘇我馬子、飛鳥寺を建立
592			推古天皇、豊浦宮に即位
593	推古1	推古	聖徳太子、摂政となる
600	8		遣隋使を派遣
601	9		斑鳩寺創建
603	11		小墾田宮に遷都、冠位十二階を制定
607	15		法隆寺建立
629	舒明1	舒明	飛鳥岡本宮に遷宮
636	8		田中宮に遷宮
641	14		山田寺建立
642	皇極1	皇極	小墾田宮に遷宮
643	2		飛鳥板蓋宮に遷宮
645	大化1	孝徳	大化の改新
655	大化明1	孝徳明	飛鳥川原宮に遷宮
656	2		後飛鳥岡本宮に遷宮
667	天智6	天智	近江大津宮に遷宮
671	弘文1	弘文	近江令制定
672	天武1	天武	壬申の乱。大海人皇子、飛鳥浄御原宮で即位
694	持統8	持統	藤原宮に遷都
698	文武2	文武	薬師寺完成
710	和銅3	元明	平城京に遷都
752	天平勝宝4	孝謙	東大寺大仏開眼
759	天平宝字3	仁徳	唐招提寺建立
768	神護景雲2	称徳	春日社成る
784	延暦3	桓武	長岡京に遷都
794	13		平安京に遷都

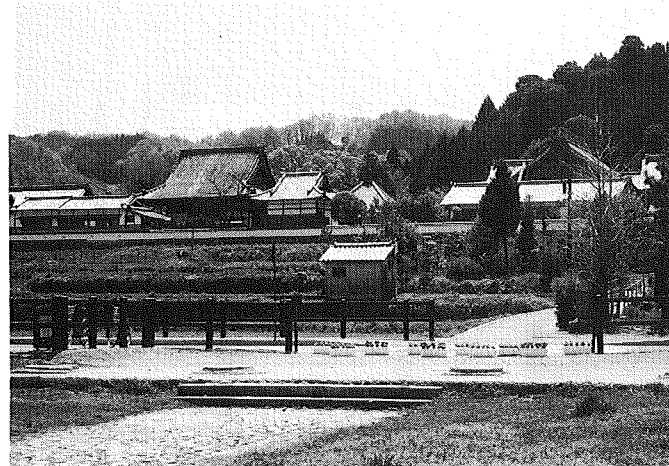
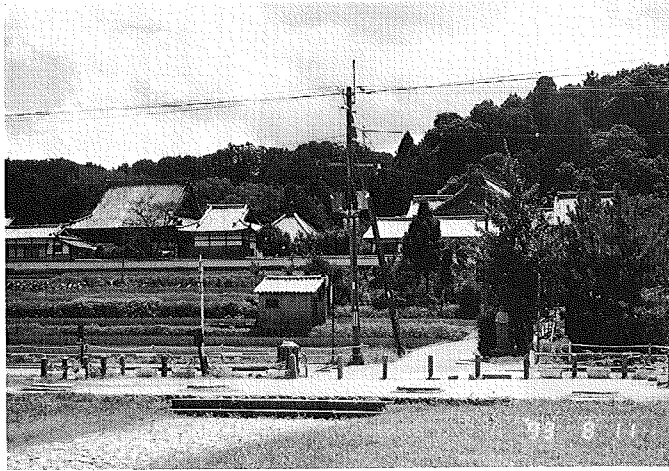


写真1 明日香村川原での地中化実施前（写真上）・後（下）  
〈川原寺跡から橘寺を望む〉

できず、頂部は地面から五〇cmほど盛り上がりその上に地上機器が据わることとなった。しかし、地上機器を艶消しの緑色に着色し、こんもりと土盛りをして芝を張り付け、手前には周囲にあるのと同じ金木犀を植樹した結果、変圧器を違和感なく融け込ますことができたと自負している（写真2）。



写真2 歌碑の右のこんもりした部分がハンドホール



写真3 斑鳩町法隆寺での工事写真（上）  
ハンドホールの蓋の石張り（右）

〈平成六年度〉  
生駒郡斑鳩町大字法隆寺地内  
（県道法隆寺線） L1125.0m（写真3）  
聖徳太子が建立した世界最古の木造建築物  
で、平成五年一二月に世界文化遺産条約に登



録された法隆寺地域の仏教建造物への参道ともいえる県道法隆寺線で地中化することにより、笹と松で彩られた古代からの石張りの参道が甦った。

また、平成七年度からの当面の計画としては、次の四箇所を考えている。これらについては、今回創設された電線共同溝（C・C・BOX）による整備を予定しており、現在電気事業者等との協議を行っている。

① 斑鳩町幸前地内

（県道奈良大和郡山斑鳩線）  
LⅡ三、〇〇〇m

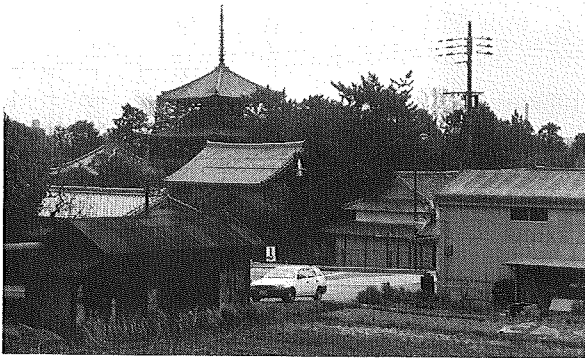


写真4 斑鳩町幸前の施工予定箇所（正面は法起寺、手前が県道）

法隆寺と並び称される法起寺と法輪寺の間に位置する県道で、周りには長閑な田園が拡がり斑鳩の里として知られている（写真4）。

② 奈良市五条町地内

（県道奈良大和郡山斑鳩線）  
LⅡ二、一四〇m

鑑真がよく知られている唐招提寺と、天武天皇の発願によるといわれる薬師寺に代表される西の京地区での主要な道路である（写真5）。

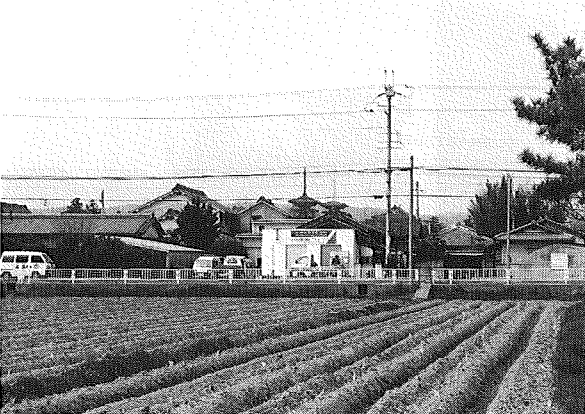


写真5 奈良市五条町の施工予定箇所（奥に見えるのが薬師寺の東西塔、手前が県道）

③ 明日香村川原地内（県道多武峯見瀬線）

LⅡ一、六〇〇m

平成五年度に施工した明日香村川原地内の続きで、橿原市方面からのメイン道路となっている（写真6）。

④ 天理市柳本町地内（一般国道一六九号）

LⅡ一、四〇〇m

崇神天皇陵と景行天皇陵の二つの陵墓を近景に、大和青垣国定公園に含まれる龍王山を遠望する地域である（写真7）。



写真6 明日香村川原の施工予定箇所（明日香村の亀石、右奥にある電柱が消える）



写真7 天理市柳本町の施工予定箇所（正面は崇神天皇陵、手前を横切っているのが国道）

#### 四 今後の景観行政について

前項で至近年度の地中化計画にふれてみたが、中長期的な展望といったものについて述べてみたい。

万葉集は皆さんもよくご存知と思う。約四五〇〇首の歌の中で、地名の出てくる歌は、二九〇〇首、その内、大和（奈良県）を詠んだ歌は九〇〇首を数えるといわれている。

大和の中でも大和平野周辺、特に飛鳥（明

日香村周辺）、山辺（桜井市周辺）、奈良市、吉野川流域を詠んだものが多くみられる。

この万葉集で詠まれているのは、自然の風土である。建築物や仏像ではなく、路傍の草花、小川のせせらぎ、遠くに霞む山であった。

これは、例えばこの道路沿いもしくはこの一郭に限定される景色ではない。もちろん特定の建築物をさすものでもない。目にはいるものすべて、肌で感じとるものすべてがつまりは自然の風土であり、遠く万葉の時代に詠まれたものなのである。

さて、現在、明日香村は明日香保存特別立法を制定し、基本的に現状凍結で歴史遺産の保存に取り組んでおられるが、民家や日用雑貨の商店も建っており、当然ここにも電気や電話が供給されており、現状では電柱などから架空線で送られている。

村内北西部の甘樫丘からは万葉の故地が一望できる。そんな万葉の景色の中にかにも不似合いな電柱や電線といったものが目をひく。先ほどの民家や商店への供給線である。

これはどこかの道路沿いの電線類を地中化しても効果は薄く、例えば甘樫丘から見える範囲全てといった面的な地中化を行う必要がある。面的に行う場合には道路管理者が異なる道路全てということになり、道路管理者間

の意志統一、電気等緊急時のバックアップ系統の確保等新たな課題も生じるが、万葉の遺産を活かす意味からも、こういった形での地中化も将来計画として狙って行きたいと考えている。

これまで古代について多く紙面を割いてきたが、本県の遺産は何も古代に限ったものではない。近世においても残すべき遺産は多くある。中でも、本県は大きな災害が少なかったことや、第二次世界大戦の戦災に遭わなかったことから、歴史的な町並・集落が多く残っている。

#### ・奈良町（奈良市）

東大寺・興福寺・元興寺の門前として発展した町で、商業や社寺関係の手工業が栄えた江戸時代後期以降の町家。

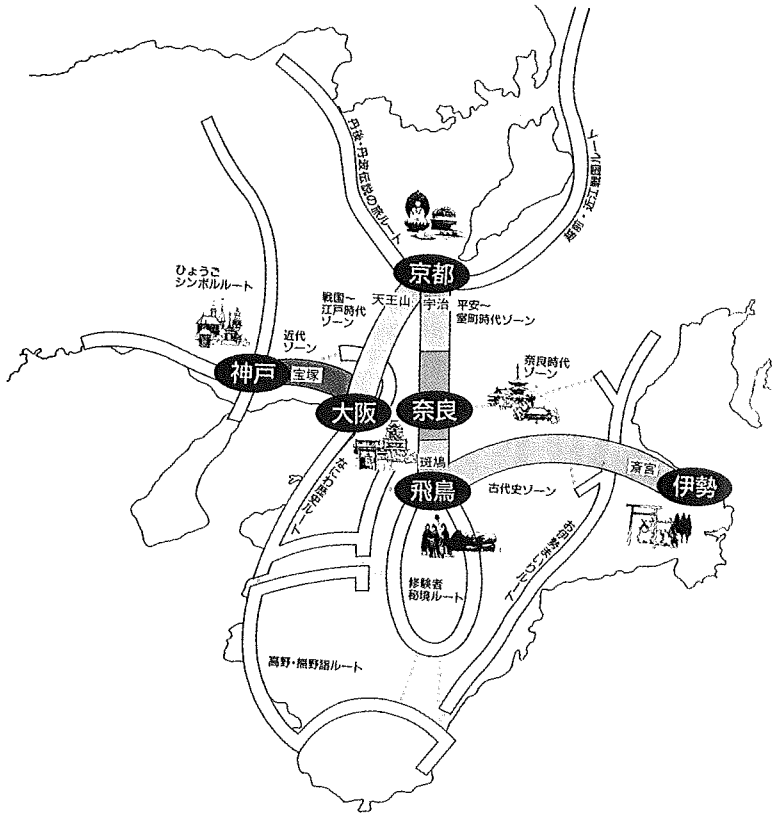
#### ・大和郡山（大和郡山市）

本町・堺町・紺屋町辺りには江戸時代末期から明治時代の町家が多く、洞泉寺町の一角は旧遊廓で三階建の町家も多く残っている。

#### ・今井町（橿原市）

一六世紀には土塁・濠が町を取巻く寺内町として成立し、江戸時代に強力な商業町として栄えた。現在も八軒の重要文化財を含む歴史的な建造物群が残っている。

## 歴史街道の「メインルート」と「テーマルート」



・柳本（天理市）、松山（宇陀郡大字陀町）、土佐（高市郡高取町）  
 小藩の城下町で、武家屋敷等の面影が残っている通りがある。  
 ・五條（五條市）  
 重要文化財栗山家をはじめ、江戸時代中

期・後期の町家が多く存在する。  
 これらの地域でも電線類の地中化は大いに期待されており、特に奈良町・今井町については、それぞれ奈良市・橿原市が電気事業者等と地中化に向けて協議が進められているところである。

また、近畿八府県を舞台にした歴史街道構想が、平成四年から進められている。この中核となるメインルートは、本県では、榛原・桜井・明日香・橿原・斑鳩（古代史ゾーン）、奈良（奈良時代ゾーン）と通っており、この他テーマルートの「修験者・秘境ルート」として、吉野・十津川・下北山・上北山などが設定されている。個別の事業については各関係団体が協力しながら実現化を図っているところであり、「悠久の歴史の舞台を訪ねながら、日本文化の魅力を楽しく体感するため設定したルートで、歴史文化資源を活用した空間づくりや環境整備をすすめ、未来にわたって、あらゆる人々に愛され親しまれる日本文化の発信基地づくりをめざしているものである。」という歴史街道構想のメインテーマからして、これらのルート上での地中化も効果があがる手法として期待される。

これ以外にも、奈良市内において平城京朱雀門の復元整備が行われており、いずれは古の平城京が甦ってくると思うが、復元整備と併せて周辺の道路での電線類の地中化も大いに効果があると思われる。

ここまで、一般に「なら」という言葉から連想されるような、大和・万葉といったイメージをもたれる地域での地中化についてふれて

きた。しかし、本県での地中化はこれらの地域に限ったことではなく、以下の地域でも既に取り組んでいる。

① 商業地域・官庁街

百貨店のある新興商業地から市役所、近鉄新大宮駅、近鉄奈良駅のある中心商業地を経て裁判所・県庁といった官庁街に至る奈良市内のメイン道路（一般国道三六九号）で、昭和六一年度から、キャブ方式・自治体管路方式等により地中化を実施。延長三・二kmのうち、一・九kmが地中化済。

② 先行的地中化

関西文化学術研究都市の第一工区で、平成四年度に自治体管路方式により実施。地中化延長は、一・六km。

この他、都市の再開発にあわせての地中化や、前述①の未施工区域、②の第二工区、その他、商業地域等での実施も検討していることもつけ加えておきたい。

五 電線共同溝（C・C・BOX）

（C・C・BOX）

さて、平成七年度から創設された電線共同溝（C・C・BOX）は、これまでの地中化方式を発展させた事業として意義深い。これ

までのキャブ方式による地中化は道路事業として位置づけられていたが、十分な歩道幅員（四・五m）を備えていないと施工できなかった。また、自治体管路方式は、占用者としての自治体が道路の下に電線類のための管路を設置するという特殊な形態で、一占用者としての域を出ることができず、工事がやりにくい欠点があった。

今回の電線共同溝は、車道下でも四〇cmに浅埋めできることになり、施工が非常に楽になり、また、これまで施工不可能だった歩道のない道路での埋設も可能となることから地中化できる地域が増えると期待している。

しかし、課題がないわけではない。まずは、電気の場合変圧器等の地上機器を置くスペースが必要で、まさか車の走る車道に設置するわけにもいかず、路外にスペースを確保せざるを得ない。これについては、電力会社で地下埋設可能な変圧器の研究も進められているようであり、今後に期待したいと思う。

次に、新規需要の場合の対応についてである。既成市街地等で新たな引き込み（新規需要）が生じないような地域であれば問題ないが、宅地見込等が点在する地域での将来予測の難しさである。仮に予定外の土地から新規需要があれば、最寄りの変圧器等に遡って道

路を掘り返す必要が生じ、工事によって円滑な交通の流れを阻害しかねないという点である。これらについては、今後事業を前向きに検討していく中で解決して行かなければならない課題と考えている。

六 最後に

ここまで奈良の歴史を遡りながら、また県内各地を誌上でうろろしながらおつきあい頂いてきたわけであるが、この稿を起こしながら、ここに挙げた以外にも、あそこでもここでも電線類の地中化を行ってはどうかという箇所というかエリアが浮かんでくる。

まず電柱賛歌から始まった本稿ではあるが、やはり大和の美しい風土を、より美しい形で後世に伝えるという立場から、住民のコンセンサスならびに関係各位のご理解とご協力を得て、電柱や電線などで遮られない空間の創出に力を入れる時期にきているのではないだろうか。

## 特集／電線共同溝の整備等に関する特別措置法

# 電線共同溝の整備に係る地方からの期待―福島県

福島県土木部道路維持課長 高野 佳久

### 一 はじめに

今日の、我が国の社会経済は急速な高度情報化、国際化の進展や本格的な高齢化の進行等大きな潮流の変化に直面している。とりわけ、情報処理・通信技術の飛躍的な発展等に伴う高度情報化は、産業経済界はもとより、行政、医療、家庭生活など社会のあらゆる分野で急速に進展し二一世紀には広域的にネットワークが形成されるものと予想される。

こうしたなか、高度情報化社会を支援するための電線共同溝の整備等に関する特別措置法が成立したことは、情報ハイウェイの構築、高度情報化を支援する社会基盤の整備推進に大きな意義があるものと考えている。

ここで、本県の概況と電線類の地中化に関する自治体の意識やこの事業に特に熱心な幾

つかの市町村（地区）の取り組み状況と期待などについてそれぞれ角度を変えて紹介する。



写真1 電線類の地中化によりすっきりとした街並み（福島市陳場町）



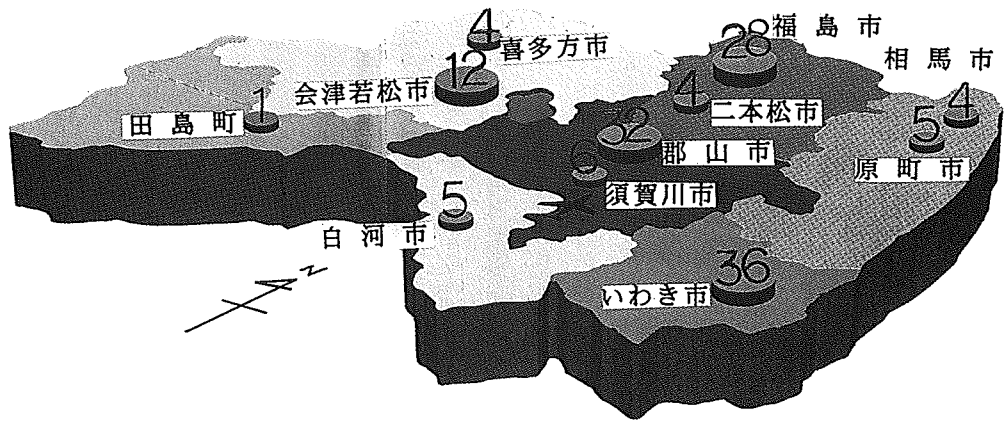


図1 多極分散型県土構造 (人口；万人)

### 一 福島県の現況

本県は一三、七八一km<sup>2</sup>という全国第三位の広大な県土を有し、東に阿武隈高地、西に奥羽山脈が縦断しているため、縦に会津、中通り、浜通りの三地方に区分され、それぞれ気候、風土、人情等を異にした地域特性を有している。昭和五〇年、東北縦貫道の開通により高速交通時代を迎え、更に東北新幹線の開業、常磐自動車道の三郷～いわき間や、常磐自動車道の整備の進展など高速交通ネットワークが一層整備され、更に平成五年三月福島空港の開港により国内はもとより世界と直接交流が可能となるなど新たな発展を見せている。

県人口二一〇万人。都市機能は特定の都市に集中することなく、県内各地にヒューマンスケールの都市が分散した多極分散型の県土の構造となっている。

また首都圏に二〇〇kmと近接していることに加え、高速交通体系の整備により近年の企業立地はめざましく、東北地方随一の工業集積を有しているとともに都市集積の拡大や経済のソフト化・サービス化等を要因として関連産業も着実な伸びを見せ、高度情報化がいつそう進展している。

### 三 電線地中化の実施状況

昭和六一年度からの二期にわたる地中化五箇年計画により実施した県内の地中化延長は一七・五kmでその内訳は表1のとおりである。東北六県計で八二・五km、本県のシェアは二・一％であり、とりわけ先進的とは言いがたいが電線類の地中化は都市部から着実に進んでいるところである。

表1 市町村別電線類の地中化状況 (H7.3 現在)

単位：km

	福島市	郡山市	会津若松市	いわき市	計
直轄国道	3.9	2.3	—	0.8	7.0
補助国道	—	—	—	1.3	1.3
県道	1.8	1.0	—	0.4	3.2
市町村道	3.3	0.9	0.5	1.3	6.0
計	9.0	4.2	0.5	3.8	17.5

#### 四 県内市町村が寄せる期待

平成六年七月に県内全市町村（一〇市八〇町村）に行った「電線類の地中化に関する市町村アンケートの調査」によると電線類の地中化を「最優先又は積極的に推進する課題であると考えている」と答えたのは四二％、「他に優先すべき課題を抱えている」は五一％。直接的効果としては景観の向上が最も高く、通行障害の排除、交通安全の向上の順であり、間接的効果では質の高い住環境の創出や商店街の活性化が最も高く、高度情報化のためとの声は高いとは言えない状況にあった。

しかし、その後事業効果等が徐々に浸透しブルースカイシティブロジェクトモデル事業（案）へは九市四町村から要望があり、特に比較的小さい町からの提案が特徴的であった。また現在、次期五箇年計画に向けた作業を進めているが実施要望（予定）は一〇市一五町村余から提出され事業化に向けた意識が着実に高揚している。

ここに「会津若松市」「三春町」「福島市」の電線類地中化への取り組み状況について述べたい。

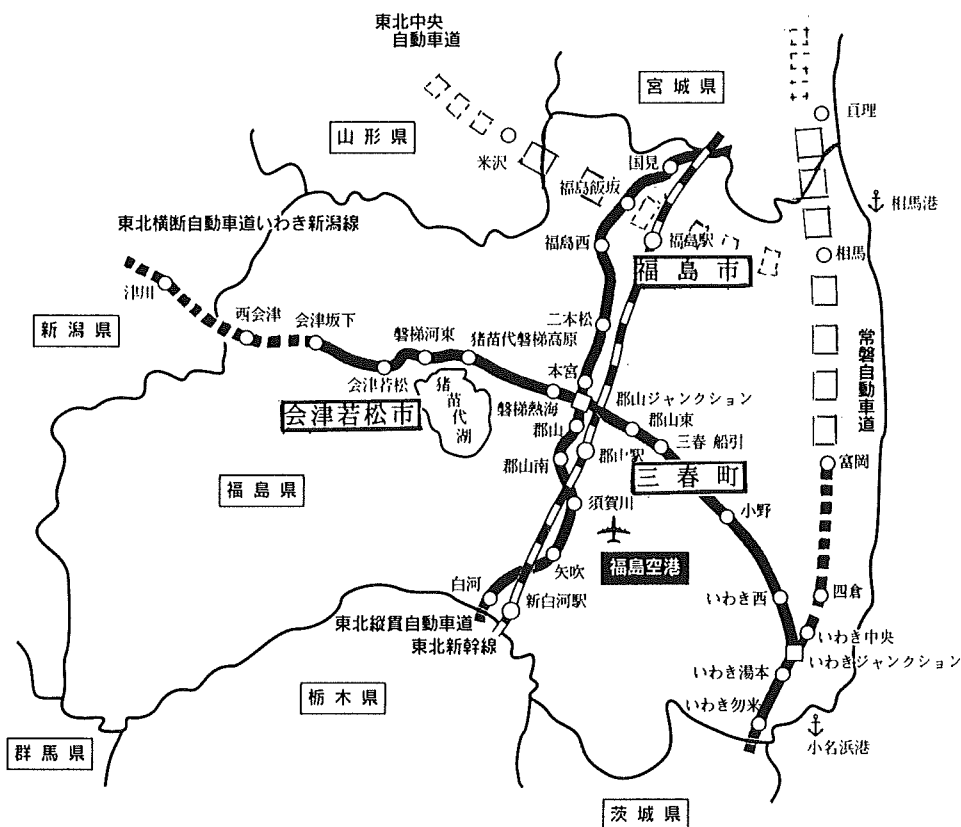


図2 紹介市町村位置図

1 会津若松市の取り組み状況

会津若松市は福島県の西部の会津盆地の東南に位置し人口一二万人、会津地域の政治経済文化の中心都市で松平藩三三万石の城下町として発展してきた歴史と伝統のあるまちである。

町づくりとしては至徳元年（一三八四年）

華名直盛が築城したのが始まりといわれ、蒲生氏郷、三島県令等の時代を経て現在の中心市街地の道路の骨格が形成され、長い歴史のなかで整備されてきたが、人々が集う施設や商店街は点在した街並みを構成し、歩行動線が不便なため集客力が弱まってきている。

こうしたことから、中心市街地の活性化を図るため、会津若松市長期総合計画「まちづくり21」や「あいづ地方拠点都市地域・会津若松市基本構想」において、歴史的な街並み



写真2 若松城（鶴ヶ城）

等会津若松市の魅力ある資源をいかし、賑わいのある中心市街地の再建を目指した「まちなか観光」「出会いのまちづくり」を推進しようとして、歴史的背景を考慮し安全で快適な通行空間の確保と都市防災等のため電線類の地中化を提唱している。

市内の電線類の地中化は市道幹1―7号（中央通り）について平成五年度より補助事業で整備を推進している。市として初めての事業であり当初は関係事業者間の調整も順調に進まず、地元商店街にも迷惑をかけたようである。しかし、少しずつではあるが電線の地中化がされると街路樹も伸び伸びと天を仰ぎ、木陰からみる空も青々となり地元商店街の人々も新しい道路空間に感激し、その後の工事は順調に進行している。

さらに、この路線と連結する商店街（神明通り）も電線地中化の整備効果に大きな刺激をうけて、商店近代化事業を進めて行くための準備をしている。

また、世界的に有名な医学者野口英世博士が書生として青春を過ごした会津若松駅から若松城（鶴ヶ城）に至る米沢街道及び日光街道の国道一一八号は、地元商店街が「野口英世青春通り」と称する街づくりをするため法人を設立して、電線類の地中化を積極的に取



写真3 景観整備の要望の強い会津若松市内（国道118号）

り入れ街並みを再建したいと市に申し入れている。

更に越後街道として栄え明治大正の建物が数多く残っている七日町の国道二五二号についても地元保存会が主体となって電線類の地中化を図りながら街並みづくりまち起こしを積極的に推進している。

このように会津若松市にあっては、電線地中化事業等による街並みの景観向上や活性化等の整備効果に市当局をはじめ地元商店街も大きな期待をよせ官民一体となって整備推進を考えている。

## 2 三春町の取り組み状況

三春町は、本県のほぼ中央、郡山市の北東、阿武隈山地の西裾に位置する面積約七三km<sup>2</sup>、人口約二万人の町で特筆すべきは緑の資源であり、中心市街地は八方を風致地区に囲まれている。

春になると、梅、桃、桜が一斉に咲き競い、三つの春が一度に訪れる里ということから、その名が付けられたという美しい伝統をもち、恵まれた自然と豊かな文化が息づく山あいの小さな城下町である。三〇〇年余の城下町として土蔵・土塀・寺社・城址等のたたずまいを今に残し、歴史がはぐくんだ文化は町歴史民族資料館や郷土人形館等により、後世へ受け継がれつつある。

この山あいの城下町も今年度開通予定の磐越自動車道や、平成九年度完成予定の建設省直轄施工三春ダム等のプロジェクトを抱え、また郡山地域テクノポリスや阿武隈開発などにより大きな変革を迎えようとしている。

このような大きな節目のなかで、城下町の魅力と活性を引きだそうと、平成元年に「三春らしさの確立」「中心商業の活性化」「既成市街地の都市基盤整備」の三つの課題を掲げた三春町市街地整備基本計画を策定し、この計画に基づいた「美しい町をつくる三春町景



写真4 三春滝桜（樹齢1000年以上）“滝の桜に手はとどけども、殿の桜で折られない”

観条例」を制定した。また平成二年度には、建設省より「うるおい・緑・景観モデル都市」の指定をうけ、市街地整備基本計画をさらにグレードアップし、町の目指す都市像「歴史公園都市」の実現に向け、新たな街づくりの第一歩を踏み出し、電線類の地中化の推進にも弾みがつくものと期待している。既に、中心市街地の都市計画道路荒町新町線は重要幹

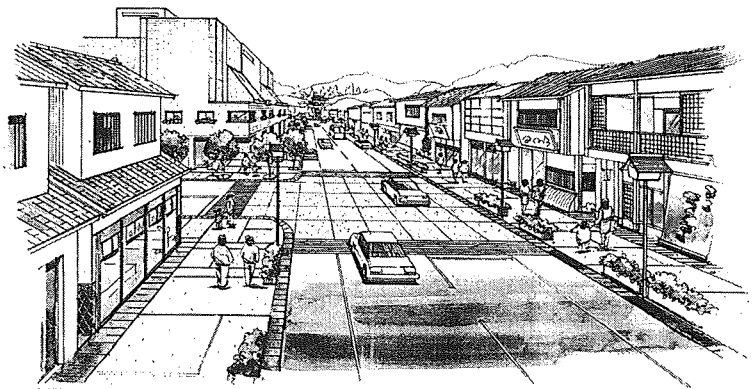


図3 町内の電線類の地中化のイメージ(都市計画街路 荒町新町線)

線街路事業により平成元年度から事業を進め、本年度からは県内の町村としては初めての電線類の地中化に着手する予定である。

町は景観条例施行から既に五年を経過し建築行為の助言・指導等により良好な景観づくりを進めており、官民一体となった美しい街並みづくりを目指すときこの電線類の地中化に大きな期待を寄せている。

### 3 福島市の取り組み状況

県庁所在地である福島市は、昭和六〇年にテレポートピアモデル都市としての指定を受け、「二一世紀を指した情報拠点都市づくりに向け周辺地域を含めた情報基盤の整備を進めるなど先行的な対応を図っており、第三セクターであるインフォメーションネットワーク（INF）を設立して、ビデオテクスやファクシミリによる事業化がなされ観光、タウン情報、社会教育情報等を提供している。また、市の都心部においては市総合計画基本構想に



写真 5 福島地区情報ハイウェイ懇談会

基づき二一世紀に向けた都心づくりの指針を示し、その実現のため民間と行政が一体となった施策展開の方向づけのため「福島市24時間都市構想」を定めている。

また、平成五年には福島県の県北地域一七市町村が「福島地方拠点都市地域」として指定され「職・住・遊・学」の備わった総合的な生活空間を悠々たる緑の大地に展開する生活圏「美・遊・知・ふるさとふくしま生活圏」を創造するなど新たなまちづくりに更に拍車がかかった。



写真 6 平成7年度からの事業予定箇所  
(福島市本町レンガ通り)

このような状況のなか、福島市（地区）は高度情報化社会に向けた通信網の基盤整備に向けた課題をいち早く検討するための「福島地区情報ハイウェイ懇談会」を昨年一二月に地方都市では初めて開催した。建設省福島工事事務所所長を座長に県・福島市・市商工会議所・東北電力福島支店・NTT福島支店・INFの代表者を構成員として通信基盤の整備状況、地中化事業に寄せる期待や事業の早期実現のための課題、将来の情報化や都市づくりの方向性、更に新たな制度の基に整備推進する電線共同溝整備の具体的課題検討を進めることとし既に懇談会は三回を数える。各機関でいろいろな施策が出されているなか、NTTは光ファイバー網のカバー率を二〇〇〇年までに県庁所在地の都市の主要エリア（ビジネスエリア）や人口一〇万人以上の都市等で概ね一〇〇%と予定しており時宜を得た懇談会と考えている。

さらに懇談会では重点的整備エリアや具体的整備路線の提案等があり、従来のキャブとの連続性やネットワークを形成しながら面的整備を拡大していくよう検討を進めており、改築事業あるいは電線共同溝事業により積極的に推進することで関係者の意識が高揚している。

## 五 課題

さて、地中化に寄せる期待や活動状況について代表的な市町村をいくつか紹介したが、その他須賀川市いわき市など非常に熱心で積極的な市町村が他にも多数あり、心強い限りである。しかしながら事業を円滑に執行する上で解決すべき課題や今後検討を要する課題が多くある。参考としてその幾つかを述べてみたい。

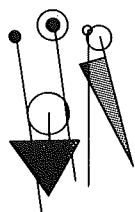
- (1) 高度情報化のためのネットワークと電線類地中化事業の連携の調整
- (2) 電力・通信事業者等との協力体制の確立
- (3) 移設補償の統一化
- (4) 既存地下占用物件の移設に要する費用に關すること
- (5) 分枝部の構造（特に未成熟都市部では先行的構造の規模の検討）
- (6) トランス、ボックス等機器の構造のコンパクト化等構造の検討
- (7) 将来の新規参入者のための予備管に關すること
- (8) 道路交通システム構築との総合的計画の立案
- (9) 建設負担金徴収に關する事務の簡素化の検討

- (10) 障害発生に關する監視システムの検討

## 六 おわりに

以上のように電線類の地中化は商店街の景観形成による活性化、歩道空間の確保、都市防災対策等、現在の生活環境の改善に直接関係する社会基盤づくりをはじめ高度情報化の実現に向けた、新たなネットワーク形成のための道路空間の果たす役割についても大きな期待が寄せられている。

電線共同溝整備は始まったばかりである。電線類地中化新五箇年計画の策定、具体的な事業調整、道路交通情報の収集伝達など道路管理者自らのシステム構築やその展開等、直面する課題が山積しているが、経済社会の発展、価値観の多様化等を背景にゆとりと豊かさの時代を迎え、情報通信基盤の整備への期待は一層高まっており、地域の方々、電力・通信事業者をはじめ関係者の皆様と連携を図りながら、二一世紀にふさわしい社会基盤の実現に向け積極的に整備推進して参りたいので、関係各位の一層の支援をお願いする次第である。



## 横浜市の道路における

# 電線類地中化と高度情報化への対応

横浜市道路局道路部管理課長 木村 潤

### 一 横浜市の沿革

横浜市は、神奈川県東端に位置し、東は東京湾、北は川崎市、西は町田市・大和市・藤沢市、南は鎌倉市・逗子市・横須賀市に接している。横浜市の中心部から東京都心部までは約30km程である。市域面積は四三・二〇km<sup>2</sup>、人口は三、三〇三千人となっている（平成七年二月一日現在）。

江戸時代の末期まで、一寒村に過ぎなかった横浜村が、幕府の対外政策によって国際的な開港場に転身を遂げたのは、今から一三六年前のことである。安政元年（一八五四年）の日米和親条約（神奈川条約）に引き続き、安政五年（一八五八年）には日米修好通商条

約が結ばれ、さらにオランダ、ロシア、イギリス、フランスとも通商条約が締結されたことにより、安政六年（一八五九年）に、横浜港が開港されることとなった。

この後外国文化への窓口となった横浜は、明治二年（一八八九年）に市制を施行し、関東大震災や戦災、戦後の接収などの苦難の時期をも経験しながら、港湾都市、産業都市かつ住宅都市として歩みを続けてきた。今日の横浜市は、国際性や文化性に富むその歴史的な資産を活かしつつ、首都圏における業務核都市としてさらなる都市づくりをすすめている。

### 二 『ゆめはま二〇一〇プラン』と

#### 横浜市の道路に関する施策展開

本市では二〇一〇年を目標年次とした総合計画『ゆめはま二〇一〇プラン』の長期ビジョンを平成五年二月に、また基本計画を平成六年二月に策定した。長期ビジョンにおいては、『市民生活のすべてにわたり豊かさを實現する』という『ゆめはま二〇一〇プラン』の基本理念のもとに、将来の望ましい市民生活や街づくりを進めていくための、目標・施策の基本的方向を示している。また基本計画では、長期ビジョンの基本的方向にもとづいて、基幹的かつ先導的事業であるリーディングプラン11、市民生活のあらゆる分野にわた

る豊かな暮らしをつくるプラン32について、現在の整備水準をふまえて、二〇一〇年に至る施策・事業をとりまとめている。

前述の『リーディングプラン11』の一つに、『快・速・安・信ネットワークプラン』が掲げられている。これは、大都市としてふさわしい水準の交通ネットワークを形成し、快適性・速達性・安全性及び信頼性の高い交通体系を確立しようとするもので、次の三点を大きな施策展開の柱に位置づけている。

#### ① 最寄駅まで一五分の交通体系整備

住宅地と最寄駅や幹線道路を連絡する地区幹線道路や駅前広場、バスターミナルを整備し、住宅地や鉄道駅周辺の道路混雑を緩和する。また、鉄道網の整備をすすめるとともに、バス路線の再編成、拡充やバス専用・優先レーンの設置区間の拡大などをすすめ、市内のほとんどの地域で最寄駅へ概ね一五分で到達できるようにする。

#### ② 都心まで三〇分の交通体系整備

放射環状型の高速道路、幹線道路ネットワークを形成し、市内の各地域から都心まで概ね三〇分で自動車で到達できるようにする。

放射環状型のネットワークの形成によ

り、副都心相互の間や市内の各駅から横浜都心、新横浜都心との間を概ね三〇分で移動することができるようになる。

また、市内の鉄道路線の輸送力増強をすすめ、通勤電車の中で立っていても新聞が読める程度に混雑緩和を図る。

#### ③ 全国各地、首都圏の主要都市や空港を結ぶ交通体系整備

全国を連絡する高速自動車国道や首都圏の主要な都市を連絡する広域的な道路の整備を図る。

中距離電車の市内停車駅の増加や既存貨物線の旅客線化、私鉄線の強化をはかり、首都圏の主要な都市や空港に到達しやすいようにする。また、全国的な新幹線ネットワークにおける新横浜駅の拠点性強化を促進するとともに、中央新幹線についても市民の利用しやすさを求めていく。

鉄道やバスによる空港アクセスの向上や新たな国際空港の実現を働きかけ、市民にとって利用しやすい国際空港の実現を図る。

横浜市道路局としては、これらの『ゆめはま二〇一〇プラン』の掲げる目標と整合をとりつつ、次のような事業展開を行っている。

① 首都圏の業務核都市としてふさわしい道路ネットワークの形成を図るために、高速道路・幹線道路・地区幹線道路の体系的な整備を図る。

② 混雑を緩和し、通勤通学など市民の移動時間の短縮を図るため、既設道路の改良や、道路と鉄道の立体交差化を進める。

③ 生活環境の整備と市民生活の安全確保のため、私道対策の強化、電線類の地中化、隧道・道路がけへの防災対策と橋梁の架け替え・補修、歩道など交通安全施設の整備、魅力ある道路づくりなどを進める。

④ 交通の円滑化と都市や道路の空間を有効に活用するため、道路下などを利用した地下駐車場の建設や、鉄道駅周辺での自転車駐車場の整備を行う。

### 三 横浜市における電線類地中化の現状と課題

#### (1) 単独管路方式・キャブシステム方式

本市では、単独管路方式及びキャブシステム方式により、関東地区電線地中化協議会において策定された昭和六一年度から平成二年度までの五箇年基本構想に基づき約四〇km（うちキャブ約一〇km）、引続き平成三年度



から平成六年度にかけての新五箇年基本構想（新経済総合対策により一年前倒し）に基づき二九km（うちキャブ約七km）を地中化した。

(2) 自治体管路方式

本市では平成六年度に自治体管路方式を導入し、西区紅葉ヶ丘に建設中の能楽堂に至る道路について、クライテリアを満たす地域ではないが、景観・環境整備を進める必要があるため、約〇・五kmをこの方式により地中化を図った。

(3) 共同溝

業務・商業地区の集積を目指すみなとみらい21地区並びに計画的な住宅開発を図る港北ニュータウン地区では、主要な幹線道路下に下水道以外のほとんどの地下埋設物件をまとめて収容する供給管共同溝を敷設して掘り返しの防止を図るとともに、電線類の地中化を行っている。施工済延長は現在みなとみらい21地区で約三・六km、港北ニュータウン地区で約二・〇kmである。

(4) 本市独自の促進事業

クライテリアに達しない箇所においても電線類地中化を積極的に進めるため、各電線管理者の協力を得て、本市で呼ぶところの「魅力ある道路づくり事業」などの道路整備工事に併せて地中化を行ってきた。また本市の経



写真2 イセザキモール 時計のモニュメントは時間になると音楽を奏でる



写真1 イセザキモール 商店街入口付近 電柱がないのでアーチが映える

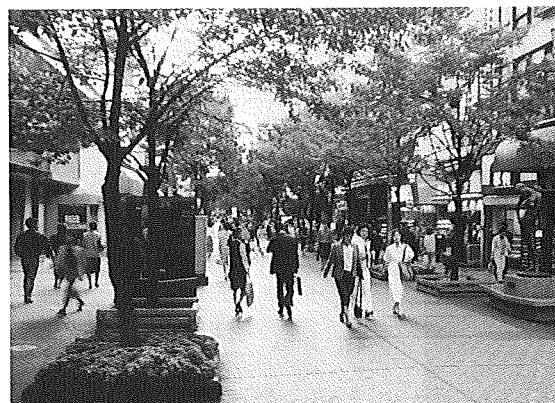


写真3 イセザキモール 電線がないので街路樹の緑がのびのびとしている

済局が地元商店街とともに実施している商店街活性化事業などとも連携して地中化を進めてきた。

(5) 雑線類共同収容溝

東京電力・NTTの電柱には他の電線管理者の電線が添架されていることがあり、この場合には東電柱・NTT柱を抜くだけではこ

れらの電線類が行き所を失ってしまうことになる。これらの線類には、難視聴解消型CATV線、都市型CATV線、有線音楽放送線、バスロケーションシステム線、信号線、車両感知器線等がある。また将来的にはビデオテックス、LAN通信、カラオケ通信、パソコン通信などニューメディアの進展により増加すると思われる。キャブシステム方式のように共同性がある中にスペースを設ける余裕が

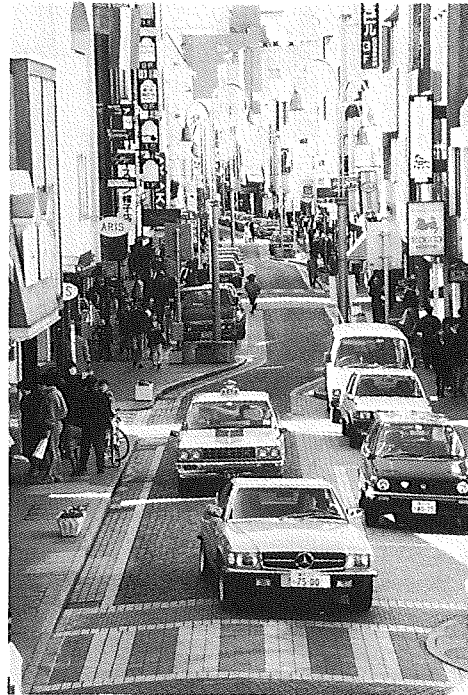


写真4 元町地区 電柱・電線がないすっきりとした景観



写真5 元町商店街 セットバックと電線類地中化により歩行者空間を確保



写真6 鶴見駅東口中央通り 余裕のある歩道はキャブシステム方式により地中化



写真7 新横浜地区 横浜市の第二都心はビル化が進み歩道も広い



写真8 新横浜地区 近代的なビル街はよく手入れされた植栽や街路樹が美しい

ある場合は共同収容すればよいが、単独管路方式ではこれらも地中化しなければならぬため、東京電力・N T T以外の線類は小規模の蓋がけU字溝（管路の場合もある）にまともて収容している。本市ではこれらを便宜的に『雑線類共同収容溝』と呼んでおり、東京電力・N T Tの地中化工事に併せて建設している。平成三年度から着手しており、現在までに約一五kmを敷設した。

(6) 電線類地中化箇所の方  
電線類地中化の箇所については、市民の地中化ニーズが高い都心・副都心・拠点地区・人の多く集まる商店街などを重点的に選定している。一般にこのような箇所はクライテリアを十分満たしていて各電線管理者の協力を得やすく、しかも防災・景観等の効果も認識しやすい。

(7) 電線類地中化に対する市民からの要望  
電線類地中化を望む市民の声は最近非常に

高まっており、本市の広聴手段である『市長への手紙』などによる道路局への要望の中でも特にウエイトが高い。市街地再開発事業や区画整理事業では必ずと言ってよいほど無電柱化が前提になり、良好な景観のキーポイントとして強く意識されている。またクライテリアを満たさない地域でも、既成市街地の狭いバス通りなどでは歩道上の電柱が歩行者の身の危険に直結するため、「電柱をなくしてほしい」という切実な市民要望がある。これは沿道が市街化して歩道の拡幅整備が困難な状況において、歩道空間確保の肩代わりを期待されている側面もあるように思われる。さらに、多くの観光客が訪れる山手地区などでは住民による街づくり協議会が組織され地域が一体となって環境の美化に取り組んでいるが、景観向上のポイントで一番効果があるのはやはり電柱をなくすことであるという意見が多い。

(8) 電線類地中化に関する今後の課題

以上、本市の電線類地中化への取り組み状況を概説したが、今後一層の進捗を図るためには大別してスペースとコストの二つの課題が考えられる。

▼スペースの問題

① 地下電線設置空間の確保

地下電線設置空間の確保は、すでに地下埋設物が幅濶している路線が多い本市にとっては重要な課題である。上下水道・ガス管等のすでに地下に埋設されている物件の間にスペースを見いだすためには、支障移設を伴うことが多くなる。キャブシステムを設置できるような歩道幅員に余裕のある箇所を除いて、一般的には調整に時間がかかり、工事が複雑となりメンテナンスも非常に困難になる。

現在のところ歩道幅員二・五m未満の道路は地中化をしないという電線管理者との合意を前提に地中化箇所の選定をしているが、景観面や住民要望等を考えると将来的にはより狭い歩道でも施工できる地中化手法を開発する必要がある。

キャブシステム方式は原則として三・五m程度の歩道幅員があるところで実施しているが、このような広い歩道を有する路線は少なく、電線類地中化の一層の展開には共同収容設備のコンパクト化が望まれる。

狭い歩道での電線類地中化に対処するため、本市では道路設備を行う際にあら

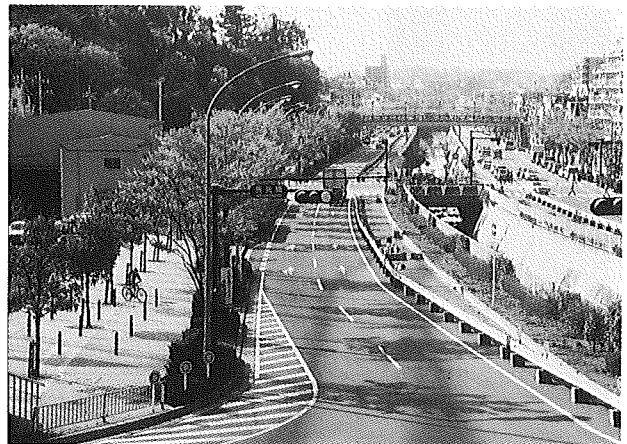


写真9 環状2号線上永谷地区 環状2号線は横浜市の重点路線で無電柱化を図る

かじめ将来の電線類地中化を想定した地下の占用物件の位置決めを行ったり、弱電系のケーブル（N T T線及び雑線類）のみをまとめて収容する『通信線共同収容溝』の整備や、また電線類の地中化ではないが沿道住民の協力を得て電柱を民有地に移設することによる歩行者空間の確保など、歩道上の無電柱化に向けてさまざまな努力・工夫をしているが、それぞれに難しい点もあり、いまだ試行の域を出ていない。



写真10 環状2号線上永谷地区（写真9の反対側）

② 地上機器設置空間の確保

地上機器設置空間の確保も、広い歩道があるか、あるいは沿道がビル化されてこれらの機器が民有地側へ収容できる箇所を除き、大きな問題となる。歩道上にかなりのスペースをとるため、場所によっては電柱よりもかえって通行人のじやまになる可能性もある。またこれらの位置は通行人ばかりでなく沿道住民にとって頭の痛い問題で、商店街等では直接販売に差し支えることもあり、地域の合意

形成が難しい。

- ③ 地上機器類・地中附属物の縮小化・数量の削減

地上機器類・地中附属物の縮小化・数量の削減については、主に電線管理者側の研究開発努力に期待するところではあるが、これからの電線類地中化全体に影響を及ぼす大事な課題であって早急な進捗が望まれる。前述の地下と地上のスペース確保とも密接に関連するが、現状のままで公営企業者間の調整や沿道住民との調整は限界がある。短期的な成果は困難としても長期的な視点でこれらのコンパクト化等を図る必要がある。

▼コストの問題

- ① 地上機器類・地中附属物のコストダウン

地上機器類・地中附属物のコストダウンはスペースの問題と同様に電線管理者の研究開発に期待せざるを得ないが、道路管理者側もキャブの縮小化など研究の余地は多い。

- ② 浅層埋設による工事費用軽減

浅層埋設による工事費用軽減の問題も大きなポイントである。道路管理上の埋

設物土被りの許容範囲内で管路の埋設位置を浅くすることは、単独管路方式の場合でもキャブシステム方式の場合でも費用削減が可能になる。

- ③ 移設補償費の負担

移設補償費の負担は、電線管理者に対する補償と、上下水道・ガスのいわゆる『玉突き移設』に対する補償の二つの課題があるが、費用負担の主体や方法を統一していく必要があると思われる。

四 横浜市における高度情報化への

対応

平成二年国勢調査によると、本市では約七四万人の市民が市外へ通勤・通学しており、昼夜間人口比率も八八・七％で、この規模の大都市にしてはアンバランスとも思える就業の流出がみられる。本市では、市民ができるだけ多く市内に就業の場を持つようになることが、市民生活のゆとりや横浜経済の活性化に結び付くだけでなく、首都圏の諸機能の配置の見地からも望ましいことだと考えている。

とりわけ首都圏基本計画においては、『東京中心部の周辺の地域において業務核都市及び副次核都市を戦略的に育成し、これらの核

都市を中心としてそれぞれの地域の特性を踏まえながら諸機能の集積を高め、職住近接、都市的サービスの充足等の確保された地域社会（『自立都市圏』）の形成を図り、東京大都市圏をこれらの圏域の連合体として再構築する。』との方向が打ち出されており、本市は自立都市圏の核となる業務核都市として位置づけられている。

業務核都市に期待される諸機能の集積、就業の場の確保、高次の都市的サービスの提供のためには、いわゆる都市基盤施設の整備と並んで、情報通信機能の充実を図る必要があると考えられる。本市では、建設省より昭和六二年三月にその全域を『インテリジェントシティ』として指定されている。この計画では①みなとみらい21・周辺地区②新横浜地区③港北ニュータウン・タウンセンター地区の三拠点を重点整備地区とし、高度通信基盤の整備を図っているところである。また、遡って昭和五九年一〇月にはみなとみらい21地区を含む都心地域について『ニューメディア・コミュニケーション』、さらに昭和六〇年三月には『テレポートピア』として指定された経緯がある。さらに、平成六年一二月策定の総合計画『ゆめはま二〇一〇プラン』では、高度情報都市

の形成を施策のひとつに掲げているところである。

本市内においての就業の場の確保という面から、また多核多圏域型による首都圏の地域構造を目指すための業務市街地の造成という意味でも象徴的なみたとみらい21地区及びその周辺では、みたとみらい21レポート計画の一環として、都市型映像情報システム（ミュージジョン）のサービス展開、国際電話会社による国際通信センターの開業、地域の企業間のネットワーク運用など多彩な展開がみられている。また、各種の情報通信のセンター機能を収容するコミュニケーションセンターの建設も計画されている。

## 五 道路空間と高度情報化

都市内、あるいは都市間の諸機能の高度情報化を考えると、特に有線系の場合は、情報の通り道としての道路空間は重要な意味を持つ。さらに、道路利用者の立場や、道路・交通の管理の側面からの道路交通の高度化に關しては、建設省が次世代交通システム（ARTS=Advanced Road Transportation System）として提唱している路車間システム等の開発が注目される。本年（平成七年）十一月九日(木)から一日(土)にかけて本市のパ

シフィコ横浜で開催される『第二回』ITS（=Intelligent Transport Systems）世界会議「5横浜」は、道路と自動車のインテリジェント化に関する技術やその実用化、国際標準化等についての研究発表、討論、情報交換、交流の場であり、開催地である本市としてもその成果に期待するものである。

一方、平成六年五月の電気通信審議会答申『21世紀の知的社会への改革に向けて』により、二〇一〇年を目標とした全国への光ファイバー網の展開などが提唱され、情報通信ネットワークを収容するという意味での道路空間が着目されるにあたり、建設省では電線共同溝の施策展開の準備を進めているところである。

## 六 電線共同溝の整備について

すでにふれたように、道路の安全性、快適性や都市景観の整備向上を目指して順次進んでいる電線類の地中化は、スペースとコスト等の課題を抱えている。一方、多核多圏域型の首都圏形成と業務核都市としての横浜の自立には、情報通信の基盤整備は極めて重要であり、マルチメディア時代への対応を急ぐ必要がある。

これらの状況を考えると、平成七年度から

の新規事業として建設省より提唱されている電線共同溝には、時代の高度情報化への潮流が反映されており、かつ従来手法の課題に対して施設のコンパクト化・浅層埋設、ならびにこれらに伴う建設費の低減・電線管理者の負担軽減等により処方箋を示しているところであり、電線類地中化の促進策として期待されるものは大きい。また、先の阪神・淡路大震災においては、折れたりあるいは倒れた電柱や、すだれのように垂れ下がった電線が目撃の当たりにされており、都市防災面からの要請も高まっている。

『電線共同溝の整備等に関する特別措置法』の制定（平成七年三月一七日成立、三月二三日公布）によって本市の電線類地中化（無電柱化）事業も、道路法上の施設として明確に位置づけられている電線共同溝が主体となる方向へ順次移行していくことになると思われる。このためには、今後引き続き整備されるであろう諸細則が、即地的な条件に対して柔軟な整備手法を可能とするものであることが望ましい。

従来、本市における電線類地中化事業は、単独管路・ケーブルシステム・自治体管路・雑線類共同収容溝等各種の手法を状況に応じて選択して進めてきたが、平成七年度以降はこ



写真11 「くらしのみちづくり事業」  
伊勢佐木長者町地区の現況

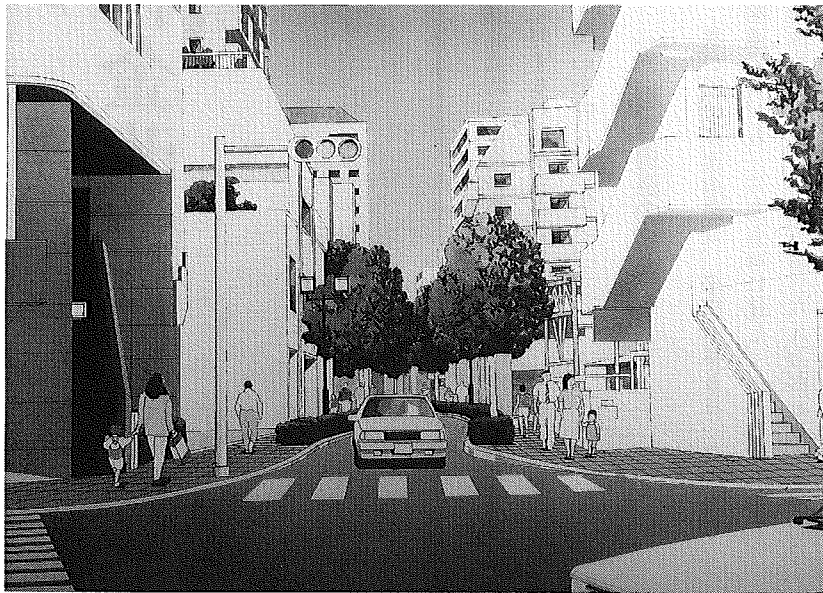


写真12 「くらしのみちづくり事業」伊勢佐木長者町地区イメージ図

これらの従来からの電線類地中化の手法を、いかにして停滞させずに円滑に新しい電線共同溝事業と棲み分けるか、あるいは統合するかなどについて、その検討や移行にかかる手法の確立、これらに係る関係者間の調整が必要である。

また平成七年度は電線共同溝事業の導入ならびに第三期電線類地中化計画（平成七年度～一一年度）の初年度として、整備路線計画の策定を急ぐとともに、併せて電線共同溝の計画、設計内容等を検証する意味も含めて、一部の工事に着手していきたいと考えている。平成七年度の整備箇所は、目下『くらしのみちづくり事業』区域内の一路線を想定しているところである。

本市としては、電線共同溝に係る新法の制定に引き続き、これを支える諸規定の整備が順調に進み、これによって電線管理者等の事業参加がしやすい環境が形成され、円滑な電線類地中化の促進に結び付くよう期待したい。

# 高速道路の料金改定について

日本道路公団業務企画課

高速道路の料金改定は、平成六年九月二〇日に認可され、平成七年四月一〇日にその第一段階が実施された。すなわち、今回の改定は、当初、全

車種に係る料金水準の改定（平均七・二％）を実施し、中型車及び大型車については、暫定比率で定められている現行の車種間料金比率を平成九年一月一六日までに段階的に本来比率に移行するため、三段階の改定となること等を主な内容としている。

今回の料金改定は、バブル崩壊後の先行き不透明感の漂う右下がりの経済状況の下に行われ、民間企業のおかれている厳しい環境や、価格破壊が進行する消費市場の動向などを背景として、ほぼ同時期に相次いだ公共料金の引上げに対する全般的な批判とともに、計画目標のほぼ半ばに達した

高速道路の今後の整備について、中長期的な課題に対する対応が求められるなど、極めて高い国民的関心と呼んだ。

## 一 高速道路の現況

我が国の高速道路は、平成七年五月一日現在で開通延長が五、六九五kmに達し、一日当たりの利用台数も平成六年度では三六八万台となり、前回の料金改定が実施された平成元年度と比べ、約四割増となっている。高速道路の整備状況は、未だ計画延長一一、五二〇kmの四九％に過ぎないが、我が国全体の社会、経済、文化の発展に大いに寄与しており、国民生活に必要な社会資本となつており、国民生活に必要不可欠な社会資本と

や、都市・地方を通じた国土の均衡ある発展に寄与することなど、計画的な整備に対する期待は引き続き大きいものがある。

## 二 料金改定の必要性

### 1 現行償還計画の前提条件の変化

高速道路の料金は、建設や管理に要する費用等を償還するために必要な額であつて、公正妥当な料金水準でなければならぬとする、いわゆる「償還主義」と「公正妥当主義」の二つの原則の下に運輸・建設両大臣の認可を受けて決定することとされている（道路整備特別措置法）。

このうち償還主義については、一定の料金徴収期間内に得られる高速道路の料金徴収総額が、高速道路の建設費の他、料金徴収期間内の維持管理



費、借入金に係る利息等の全費用を償うよう、料金を定めなければならないこととされ、その算定に当たって対象とする路線の範囲は、日本道路公団が建設大臣から施行命令を受けた全路線とし、これら対象路線の収支を併合して一体として計算する仕組みとなっている。

したがって、この算定の対象となる路線が増加したり、その内訳である建設費、管理費、利息あるいは交通量といった要因が変動すると、採算の見直しと様々な対応策（費用節減、国費助成、料金改定など）が求められることになる。

さて、従来の料金は、平成元年六月一日に償還対象路線六、四一〇km、料金水準二三・〇円/km、十一五〇円（普通車）で設定されたものであるが、その後、

- ① 新たに整備すべき路線として、二九三kmが加わったこと、また、中央自動車道（大月～上野原間）、東北自動車道（鹿沼～宇都宮間）等において混雑緩和を目的とした拡幅等の事業に着手したことにより、建設、改良に要する費用が増加したこと

- ② 環境対策の要請の高まり、用地費の高騰等により建設に要する費用が上昇したこと

- ③ 渋滞対策の推進、情報提供の充実、休憩施設の拡充等によるサービス水準の向上や、一層の交通安全対策の実施により、管理に要す

る費用が上昇したこと  
等、料金設定時の諸条件が変化した。

## 2 新たな施行命令

このような前提条件の変化に加えて、平成五年一月一九日に建設大臣から日本道路公団に対し、新たに一、一八四kmの路線の施行命令が発せられた。

これらの路線は多額の事業費を要する第二東名・名神や当面の間多くの交通量が見込めない横断道であり、これにより約二〇兆円であったこれまでの事業費に対し、約一〇兆円の事業費が追加されることとなったため、本格的に事業に着手した場合、従来の料金水準では将来の高速道路ネットワーク全体を計画的に建設・管理することが困難となった。

## 3 採算改善方策

こうした状況変化のもとで採算性を確保するために、新たな技術開発や料金所の入口自動化等による建設費・管理費の一層の節減を図るほか、国費助成の強化、償還期間の四〇年への延長等の対策を講じることがしたが、なお、長期的収支を確保することが難しい状況であった。

## 三 料金改定の経緯

公団としては、新たな路線を加えた七、八八七kmの高速道路を計画的に整備するために料金改定が必要となったことから、総裁の私的諮問機関である料金検討委員会での検討結果（平成五年一月八日諮問、平成六年四月六日意見書提出）を踏まえて、全国一箇所で「高速道路の料金についてご意見を承る会」を開催し、お客様からの様々なご意見を承った。こうした意見を受けて、消費者物価の上昇率を考慮し、暫定施工の採用などの初期投資の節減等の施策を講じて、改定率の抑制を図り、平成六年四月二六日に運輸・建設両大臣に対し、同年七月一日実施、平均改定率一〇・六%とする内容の料金改定の認可申請を行った。

しかしながら、現下の厳しい経済情勢のもと、公共料金の相次ぐ値上げに対する批判が沸き起こり、羽田内閣（当時）は五月二〇日に「公共料金の取扱いに関する当面の措置について」として、既に政府において決定又は認可が行われたものを除き、本年中は公共料金の引上げを実施しないという閣議了解を行った。

また、五月二四日に運輸・建設両省が開催した公聴会においては、地方の立場から高速道路整備促進を求める意見と、厳しい経済情勢下における料金改定に反対する意見が、対立する形で出され

たが、料金改定に賛成の公団人からも公団の一層の合理化や利用者サービス向上を求める厳しい意見が出された。

このような状況を背景として、五月二十七日には、建設大臣から公団総裁に対し、一層の経営合理化

を進め方を見直すため、「合理化推進委員会」を設置し、業務の運営全般にわたり総点検を行い、具体的方策の検討を進め、経営合理化の方策等の検討結果を取りまとめ、建設大臣に報告を行った。

運輸・建設両大臣は、公団からの報告に基づき、公団事業の総点検を実施し、七月二六日に物価問題に関する関係関係会議に報告を行い、同会議において了承された。

その主な内容は次のとおりである。

① 経営の合理化

・これまでにない経営合理化が必要という認識に立った、組織、職員数の更なる抑制を図る等の新たな合理化計画の策定による業務執行の効率化。

・より徹底したコスト意識のもとに一層の経費削減を図る。そのため、更なる技術開発の可能性を踏まえ、技術的に未だ研究開発途上にある施策等についても、可能な限り早期実施を図る。

② サービス向上策

各方面の意見をできるだけ取り入れつつ、料金所におけるノンストップ化への開発強化や所要時間表示等の道路交通情報提供の充実等、利用者の立場に立ったきめ細かなサービス向上策に積極的かつ重点的に取り組む。

③ 公団事業の透明性を確保し、国民の理解を

料金改定の経緯

年度	日	事項	内閣
平成五年	十一月十九日	公団、建設大臣から第二東名・名神等一、一八四kmの新規施行命令を受ける。	内閣
平成六年	二月八日	総裁、料金検討委員会へ諮問。	細川内閣
	四月六日	料金検討委員会から総裁に対して、意見書提出。	
平成六年	四月八日	物価問題関係会議において「公共料金の取り扱いに関する基本方針」申し合わせ。	川内閣
	四月一八日	公団、全国一箇所で「高速道路の料金についてご意見を承る会」を開催。	
平成六年	四月二六日	公団、運輸・建設両大臣に対して料金改定の認可申請。 (平成六年七月一日実施)	細川内閣
	五月二〇日	平均改定率 一〇・六%	
平成六年	五月二四日	公共料金の年内値上げ実施見送り(閣議了解)。	羽田内閣
	五月二日	運輸・建設省、公聴会開催。	
平成六年	七月二六日	関係懇談会において、関係省庁で事業の総点検を実施し、物価問題関係関係会議に報告することと同意。	羽田内閣
	七月二六日	物価問題関係関係会議	
平成七年	八月八日	「公共料金にかかる事業の総点検について」申し合わせ	山内閣
	九月二〇日	物価安定政策会議特別部会	
平成七年	同日	「必要最小限の値上げやむなし」の意見取りまとめ	山内閣
	四月一〇日	物価問題関係関係会議において了承。 運輸・建設両大臣、料金改定認可 料金改定実施 平均改定率 九・七%	
平成七年	四月一〇日	平均改定率 九・七%	村山内閣
		(ただし、平成八年一月一五日まで 七・二% 平成九年一月一五日まで 八・五%)	

得るための方策

公団業務に対する理解を得るため、更に事業の透明性を一層高めるとともに、有料道路制度及び公団事業に対する理解を得るための広報・広聴活動の一層の充実を図る。

その後、八月八日の首相の私的諮問機関の物価安定政策会議特別部会において「経営の合理化を前提としたうえで必要最小限の値上げはやむをえない。」との意見が取りまとめられる等政府内部での慎重な検討を経た後、九月二〇日、物価問題に関する関係閣僚会議において了承され、同日付で運輸・建設両大臣から料金改定の認可がなされた。

#### 四 料金改定の内容

##### 1 実施時期及び料金水準等

実施時期は、平成七年四月一〇日からとし、普通車のキロ当たりの料金水準を二四・六円（申請二四・八円）とした。これにより、当初の改定率は全車種七・二％（申請八・〇％）に圧縮された。軽自動車、普通車及び特大型車については、これが最終的な改定率となる。中型車、大型車に対しては、現在適用している暫定車種間料金比率については、これらの車種への急激な負担増に配慮して、平成八年一月一六日からその半分について解消し、さらに一年後に暫定比率を全て解消することとした。

これらにより最終的な全車種平均の改定率は、申請の一〇・六％から九・七％となる（表1・2）。

実施時期の先送りや改定率の抑制による減収への対応としては、先に上げた経費節減方策とともに、申請時における暫定施工区間に加え、当面渋滞が発生しないと予想される区間を暫定施工とす

表1 車種間比率

	軽自動車	普通車	中型車	大型車	特大型車
現行	0.8	1.0	1.06	1.55	2.75
申請	平成6年7月1日～	0.8	1.0	1.13	1.6
	平成7年7月1日～			1.2	1.65
認可	平成7年4月10日～	0.8	1.0	1.06	1.55
	平成8年1月16日～			1.13	1.6
	平成9年1月16日～			1.2	1.65

表2 当初改定率

	軽自動車	普通車	中型車	大型車	特大型車	全車種
平成7年4月10日～	7.2%	7.2%	7.2%	7.2%	7.2%	7.2%

最終改定率

	軽自動車	普通車	中型車	大型車	特大型車	全車種
平成9年1月16日～	7.2%	7.2%	(13.5%) 19.8%	(10.4%) 13.6%	7.2%	(8.5%) 9.7%

( ) 書きは、平成8年1月16日から平成9年1月15日まで。

るなど事業計画の見直しによる更なる初期投資の削減によることとした。

この結果、申請、総点検、認可を通じた経費節減額は、建設費約一兆二千億円、管理費年間約二〇〇億円となった。

#### 2 その他の主な改定内容

##### ① 長距離通減制の継続

高速道路と同様の高速交通サービスを提供する有料道路であって、高速道路と一体的または連続的な料金収受により、長距離通減制を継続させた料金の算定、収受が可能である一般有料道路の笹谷トンネル、京葉道路、広島岩国道路又は本州四国連絡道路を介する高速道路の利用において、これを継続して適用する。

##### ② 回数券の継続使用

料金改定の実施前に発行した回数券については、料金改定の実施後六ヶ月間差額支払いなしで、そのまま利用できることとした。

##### ③ 高割引ハイウェイカードの発売

従来の券種に加え、ご意見を承る会等において小口利用者に対する割引拡充の要請が多く出されたことを受けて、新たに一三・八％の割引を付加した五万円券（五万円円で五万八千円の利用が可能）を発売する（表3）。

表3 ハイウェイカード割引

販売額	利用可能額	割引率
5,000円	5,200円	3.8%
10,000円	10,500円	4.8%
30,000円	32,500円	7.7%
50,000円	58,000円	13.8%

④ 障害者割引の拡充

障害者福祉の基本理念として「ノーマライゼーション」の考え方（障害者が日常生活や社会生活を可能な限り一般市民と同じように営むことができるようにすべきとする考え方）が浸透してきたことを受け、割引対象を拡大し、身体障害者が自ら運転する場合又は重度の身体障害者若しくは重度の精神薄弱者が同乗し、その介護者が運転する場合に五〇％以下の割引を行う（平成六年一〇月一日実施）。なお、利用する自動車について、障害者本人又は障害者と生計を一にするものが保有する場合に限る等一定の要件を課している。

おわりに

このように、今回の高速道路の料金改定をめぐる諸情勢は、従来にも増して極めて厳しいものがあった。

今回の改定に当たり、公団では、国民各層から寄せられた様々な意見や批判を踏まえて、引き続き経営の合理化に取り組んでいくため、経済界をはじめとする民間の有識者で構成される「経営改善委員会」を設置し、

① 事業執行の効率化

② 経費節減

③ サービスの向上

④ 公団の事業の透明性の向上

⑤ その他事業運営等に関する事

について各界から幅広いご意見を承るとともに、各方面の利用者団体等の代表から意見を承る「ハイウェイ利用懇談会」を設置し、一層のサービスの向上を図ることとしている。

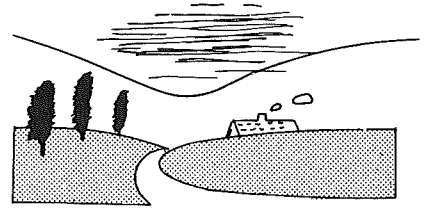
また、建設大臣の諮問機関である道路審議会においては、料金認可までの過程で各方面から指摘された意見等を背景として、今後の高速道路等の建設及び管理を含めた、有料道路制度のあり方等について、すでに検討が開始されている。

今後、公団としては、新たに施行命令が出された事業に本格的に着手し、全国各地からの高速道路の早期整備に対する強い要望に応じていくとともに、先にあげた経営合理化方策等を着実に実施し、事業の透明性を高め、公団の事業に対する国民の理解が得られるよう主体的な取り組みを継続的に行っていくことが重要であると考えている。



# 時を超えた道づくり

## 〈大久保道路〉



シリーズ あの道この道

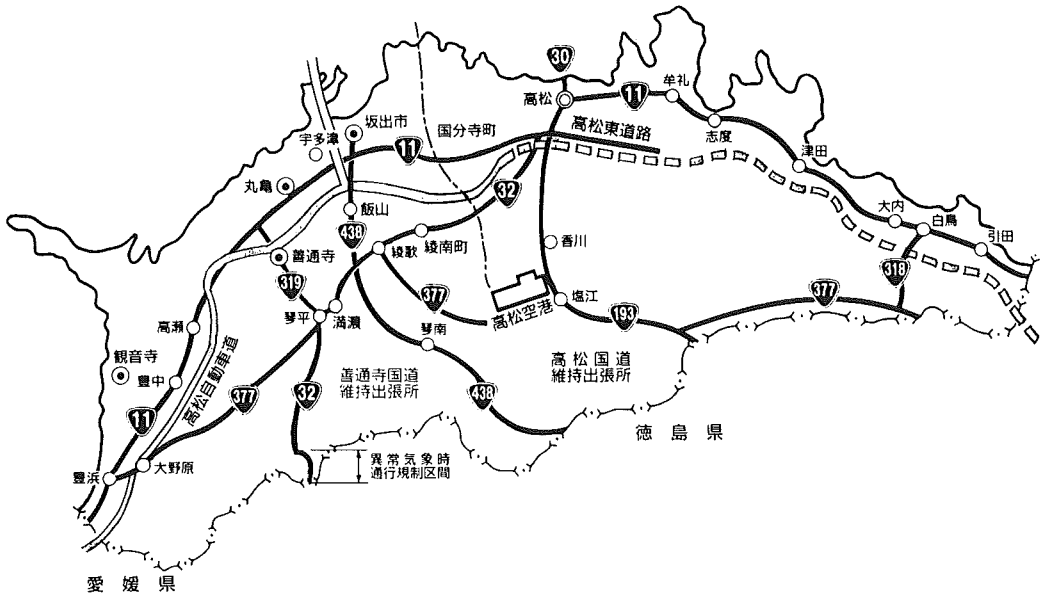
建設省四国地方建設局道路部路政課

### はじめに

「四国」はその名のとおりに、徳島県（阿波）、香川県（讃岐）、愛媛県（伊予）、高知県（土佐）の四県で構成され、面積は一万八、〇〇〇km<sup>2</sup>（国土面積の約五％）で、四二〇万人（全人口の約三・四％）の人が住んでいます。

周りに眼を転じると、北は瀬戸内海、東は紀伊水道、西は豊後水道、南は太平洋と四方を海に囲まれ、中央部には西日本の最高峰石槌山（標高一、九八二m）を筆頭に、二、〇〇〇m級の険峻な山々がつらなるといって、独特な風土が造りだした温暖な気候、変化に富んだ自然景観や長い歴史の中で造りだされた名所・旧跡から『青い国・四国』の観光キャッチフレーズで親しまれているところです。

今回「シリーズ／あの道この道」の執筆依頼に際し、どこを紹介しようかと悩みましたが、



位置図

歴史的に由緒があり俗に「大久保道路」(一般国道三二・三一九号)と呼ばれているものについて紹介させていただきます。

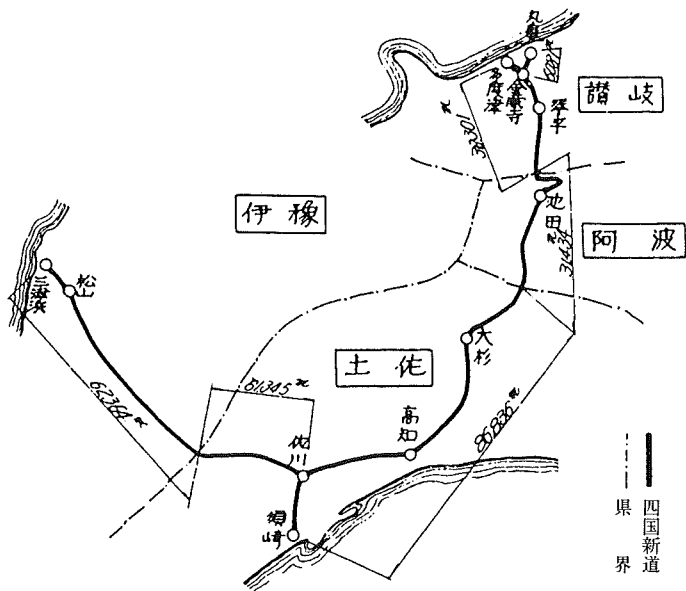
### こさびの道

古代の四国は、総じて先進地域でしたが、瀬戸内海を中心とする海賊(水軍)の暗躍による港湾の発達と、造船・操船技術の洗練により海上交通が主役だったことと、険しい四国中央山地によって南北に分断されている地形的制約とにより、道路事情は他の地方に比べて立ち遅れていました。肩身の狭い四国の道のうち、唯一例外が讃岐(香川県)の「こんびら道」でした。琴平の金比羅大権現はインド・ガンジス川の罎神クンピラで、航海・交通の守護神と崇められたが、讃岐塩飽七島を根城とする海賊たちがこの神を海上安全の守護神として信仰したことによりひろまり、全国津々浦々から参詣客が押しかけ

るようになりました。『すべての道はローマに通じる』という諺がありますが、当地では『すべての道は金比羅へ』と言われるほどでした。しかし、こうした道も、今で言う歩道に毛のはえた、せいぜい馬車・荷車が通れる程度のものでした。この立ち遅れた陸上交通が飛躍的に改良されたのが、讃岐の先覚者『大久保謙之丞(香川県議)』が計画・推進した四国新道によってでした。

### 四国新道

大久保謙之丞は、讃岐国三野郡財田上ノ村奥尾谷(現・香川県三豊郡財田町)の名望家の三男として、嘉永二年(一八四九年)八月一六日に生まれました。大久保家は、伝統的に新田の開拓や殖産興業・地域奉仕活動などに尽くすことを家訓としてきた篤農の家柄であり、その資質を受継いだ謙之丞は、常に広い視野と将来を見通す卓抜した先



四国新道平面図

見の明、そして並々ならぬ実行力をもって、讃岐鉄道・北海道開拓移住など数多くの公益事業に参画するとともに、本四架橋や香川用水の発想を時代に先駆けて提唱するとともに、ライフワークとも言うべき四国新道の建設に努力しました。

当時、讃岐の交通の中心は高

松であり、ここを起点として各街道が四方に通じていましたが、これは東讃の幹線をなすもので、西讃では琴平が中心で、各街道が金刀比羅宮の参詣道として整備されてきました。全般的に言えることは、海に顔を向けた街道筋は恵まれていたが、後背に眼を向けると山あり谷ありの往

来となり、各県境においては四国の屋根となつて険峻が行く手を遮り、ほとんどの道は曲りくねり高低差も激しく、車馬の通れる道はほんのわずか。それより先の幅は三・四尺と狭くなつて、人が通るのもやつとという状態でした。

「四国全域にわたるこうした不便さを何とか打開せねばならぬ……」という思いから生まれたのが、四国新道でした。彼の計画は、先ず丸亀・多度津の両港から金蔵寺・琴平を経て猪ノ鼻峠を越え、阿波池田に達し、吉野川の上流に沿つて土佐・長岡を通過、さらに大杉から高知に伸びるルートでした。しかし、当時の通念からすれば、新道構想はけたはずれに遠大すぎて、賛同者・協力者を求めることは容易ではなかつたようです。そこで己自身が沿道となる地域の実体を把握しておかねば、他人を説得することはできぬとの思いで、行動に移るのも早かつた。

専門の測量技術師の手を借りるまでに至らず、独学で培つた知識を頼りに、測量の旅に出ました。測量は慎重の上にも慎重がかさねられ、夜は先ず、象眼儀で緯度を測定しておき、杖先羅針で真北を定め、日が昇ると半円方位盤で目標地点の角度を計り、

次いで梵天をたてて間縄（六〇間ぐらい）で距離をはかつていく。それがかなわぬ時は、草履ばきの歩調をいささかも乱すことなく、一步一步と暗記しながら里程を実測する。あるいはハインドレーベル（手持ち高低測量眼鏡）を手に、山川の高低・遠近を眺望しつつ工事の難易を観測するといった具合です。（簡単に書きましたが、想像を絶するものがあつたようです。）

そのうえ彼の調査では、各村々の地形・地質・脈絡河川から反別耕地、山林にはじまつて戸数・人口はもとより、狩猟・物産・工藝等の品目とその販路や商業の概要、需要品の過不足、

村民の蓄財状況と租税の当否、はては教育・衛生環境から信仰・人情風俗に至るまでの情報

が克明に収集され、後の人々を驚かしたものです。こうして初めて大久保私案が明らかにされたのは明治一七年（一八八四年）十一月、翌年二月一六日には各県当局は徳島において一堂に会し、膝をまじえて四国新道開削工事の陳情に關する取扱い方を協議した結果、次に掲げる申合書の内容で合意しました。

一、徳島県三好郡西山村の内字猪ノ鼻峠越えにおいて、高さ二十間を切り下げ、それより同駒野板橋に至るまで迂路をとり、平均四寸勾配に下り、さらには池田町渡場に至るまで平均一寸勾配に下ること。  
一、道巾三間以上、並木敷一間づつとし、溝敷は実地について適宜定むること。ただし石垣をもつて土留をな

す所は、並木敷を廃することあるべし。

一、橋梁は内法巾二間以上のこと。

一、通過動荷重橋梁長は一尺ごとに半屯と定む。

一、阿・土国境界谷橋梁は、徳島県において施工すること。ただし費金は折半を高知県より支出すること。

一、阿・土国境道路の高低取付けは、山城谷村字大ボケ越えの都合により、徳島県側で適宜定めること。

一、目論見・予算表、図面等は、すべて本年十月までに各県会の決議を経て、その主務省へ進達に至らしむること。

との内容で、道路幅員・勾配・橋梁の構造から各県分担まで、かなり具体的に論議されたことがわかります。

さらにこの席で、忘れてはならない大きな計画が、新たに追加された。



工事中の四国新道

これまでは瀬戸内海から太平洋へ、讃岐、阿波、土佐三国を串刺しに貫く縦貫道路の構想であったが、終着点高知から佐川に出て須崎港に至る線と、その佐川から北へ反転して伊予・松山を經由、三津浜港に通じる道路が追加され、ここに「Vルート」構想（これが今の一般国道三三二・三三三号の原形と成っている。）の萌芽をみるこゝろができて

ます。  
延長二八〇・三六一km、幅員の最小三・五間（六・四m）、最大七間（一一・六m）の広大

な幅員で、自動車のなかった時代を考えると、将来の交通体系の変化を予期した先見性は特筆に値するものがあります。また、勾配、曲率、線形などすべての点において、現在の「道路構造令」と対比して、些かの遜色もない立派なものでした。

謀之丞の周到かつ細心な配慮と迅速な手腕のなせるわざは、起工式にも発揮されました。新

計画について、為政者側の認知は得たものの、未だ広く一般の《市民権》を得るに至っていないため、人々の意表をつく大掛かりな演出で、万民の理解とコンセンサスを得ようと、金刀比

羅宮・神事場の鞆橋一带に五千余名の参会者を集めて、厳かにとり行われました。この日より

昼夜五日間にわたり、郷土はじまって以来の一大絵巻が、華々しくくり広げられます。花火や軽気球が琴平の空を蔽い、町中「祝新道」の紅白幕や万国旗、提灯が張りめぐらされ、辻々には

高張り、軒先に並んだお染久松の人形細工や、熊谷敦盛などの綿細工が研を競いました。町内随所で祝賀舞踊、撃剣大会、餅投げ、猿樂などが催され、また相撲やサーカスも興行されました。

中でも白眉となったのは、「人間将棋」でした。先ず道路開削を是とするものと非とするもののふた手に別れ、双方の歩兵が争論を開始します。桂馬は

お互いに滑稽な演説をぶち合ひ、金銀飛車角があとを受けて、微に入り細にうがった舌戦の火花を散らす。遂には反対派が説き伏せられて相手の論陣に降り、

それより敵味方の区別なく手に手に鉄をとって、いっせいに踊りはじめるのでした。  
開けや拓け布多那人  
阿波・土佐・讃岐・伊予かけて

面四つ並ぶ国々を貫き通る新街道  
峯をくり抜き巖を裂き登り降り憂いなく

火車・馬車・腕車・歩む人  
皆便利得て知恵進み  
海や陸の産物も  
いや増し栄えゆく先は  
昇る旭日と諸共に  
御国の光輝きて

英仏露米の国々に  
優る基本のこの道を  
開けや拓け国富ます

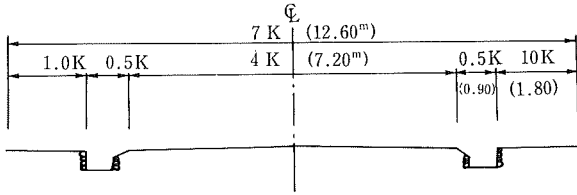
お道はこの道  
可美道

開けや拓けこの道を……  
花吹雪の中の乱舞は、満場の観衆の大喝采を博しました。  
現在の村おこしや町おこしを先取りした感覚は、イベント・プロデューサーとしての手腕も刮目に値するでしょう。

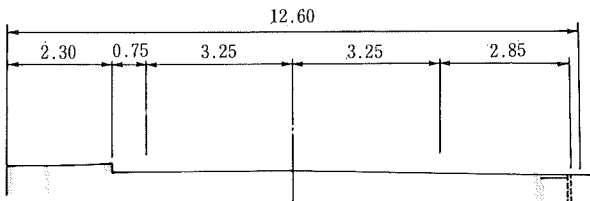
### 讃岐新道

この四国新道のうち、多度津・丸亀から金蔵寺に至り、そこから猪ノ鼻峠までが讃岐新道と呼ばれるものです。  
ここで改めて、足元の工事計画書を、詳細に見てみましょう。





讃岐新道・断面図



319号・断面図

讃岐新道計画書(原文)

延 長 九里二七町四九間

九歩(三八、三八二

米)

旧道延長 八里三三町(三四、

九〇九米)

一 三里二〇町(二三、九六

四米)

平路 自・多度津港 至・

那珂郡十郷村字坪ノ内

・道幅四間、両側並木敷一

間、湿抜溝巾五尺深さ三

尺

・平均勾配一間に付き、三

分三厘二毛上り(〇・五

五%)

内多度津・琴平村市街九町

三〇間(一、〇三六米)は

並木敷を要せず。

二 二二〇町(二、一八二米)

溪路 自・那珂郡十郷村字

坪ノ内 至・樅木峠

・道幅四間切込、両側湿抜

溝巾五尺深さ三尺

・平均勾配一間に付き、二

寸四分一厘上り(四%)

三 一里二町一七間八歩(四、

一七八米)

溪路 自・樅木峠 至・轟

橋

・道幅四間

・平均勾配一間に付き、一

寸二分七厘四毛下り(二

一%)

四 二二町五三間九歩(二、

三八九米)

溪路 自・轟橋 至・戸川

・道幅四間

・平均勾配一間に付き、一

寸四分一厘八毛上り(二

三・三六%)

五 二里二五町五三間七歩

(九、五八八米)

山路 自・戸川 至・県境

・道幅三・五間

・平均勾配一間に付き、二

寸四分三厘二毛上り(四

〇・五%)

六 一里一九町四四間五歩

(六、〇八一米)

平路 自・金蔵寺支線原点、

至・丸龜新堀湊

・道幅四間、両側並木敷一

間、湿抜溝巾五尺深さ三

尺

・平均勾配一間に付き、三

分八厘下り(〇・六三%)

内二二町五二間五分、丸

龜市街並木を要せず(二、

四九六米)

以上、讃岐新道の延長は、三

八・三八二km。内訳は幅員七間

(一一・六m)の区間が約一

六・五km、幅員四間(七・二m)

の区間は一二・三km、三・五間

(六・三m)の区間は九・六km

となっています。現在の国道三

二・三一九号線を主軸として、

金蔵寺で国道一一号線と主要地

方道善通寺・多度津線の二ルー

トに別れている路線です。

それにしても着工以来、わず

か四年、年間の平均工事延長は

九・六kmという猛スピードでし

た。この計画の特にすぐれている点は、先ず広すぎるとも思われたその道幅です。自動車の姿勢すら見えなかった「荷車の時代」に、まるで将来の交通量の増加を予期していたような設計には驚かされるものがあります。

「この幅を必要とする時が必ずやってくる」と諶之丞が予言したごとく、一〇〇年後の今日モーターゼーションの時代が現実になってきたのです。

近くは昭和三二年度から着手された、国道三三線改良工事でも、彼の予見は実証されています。車道幅七mを一mに広げる工事であるが、讃岐新道並木敷のお陰で、用地買収・物件移転などの費用はいっさい省略され、きわめて円滑にしかも直ちに工事を進めることができました。まさに諶之丞が残した大きな遺産ともいえます。

次に、計画勾配が〇・五五から四・〇五までに配慮されていることです。これは一〇〇m

行つて、どんな急な坂でも四・〇五m以上は上がらないというかたむきです。実に見事です。

そして金蔵寺から琴平の入り口まで、約七kmの道が一直線に走っていることも注目に値します。その他、屈曲、線形すべてにわたって周到な計算がなされており、今日の道路建設法に照らし合わせてみても、いささかの遜色もない構造を備えていたのです。

いずれにせよ時代に先駆けて、ほとんど理想に近いこの道路を、後世の人々は『大久保道路』と呼んで称えています。

明治二一年三月に、遂に輝かしい讃岐新道が完成しました。最大の難関であった猪ノ鼻峠の切り下げも終え、文字通り「峠を越した」わけです。

しかし、諶之丞は、明治二四年にわずか四二歳の若さでこの世を去りました。短い生涯に、八〇歳の天寿を全うしたかのような、太くて短い人生でした。



工事中の猪ノ鼻峠

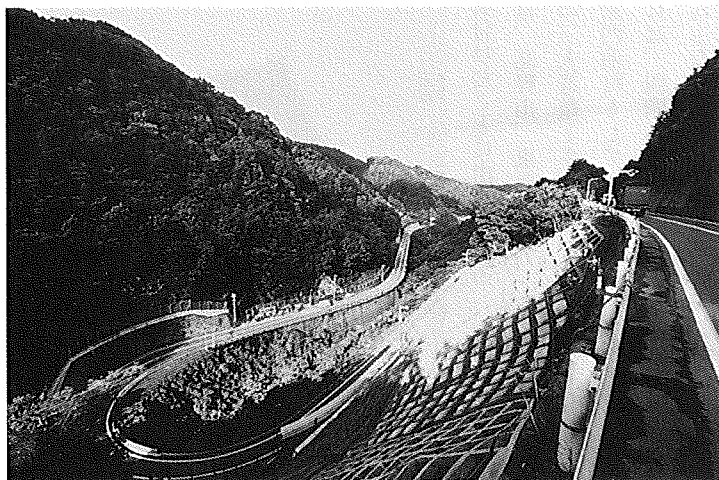
それから遅れること三年、明治二七年五月ようやく四国新道全体の竣成を見るのです。

### 現在の道

この「大久保道路」が国道となったのは、大正八年四月の「道路法」によってであり、高松市から丸亀市、徳島県三好郡

池田町を經由し、高知県庁所在地までが国道三三線として指定されました。(他の国道名は省略)

その後、国道路線の番号変更が行われ、一級国道三三線となりましたが、昭和四四年には一部経過地の変更に伴い、従来の県道高松→琴平線が昇格し、一

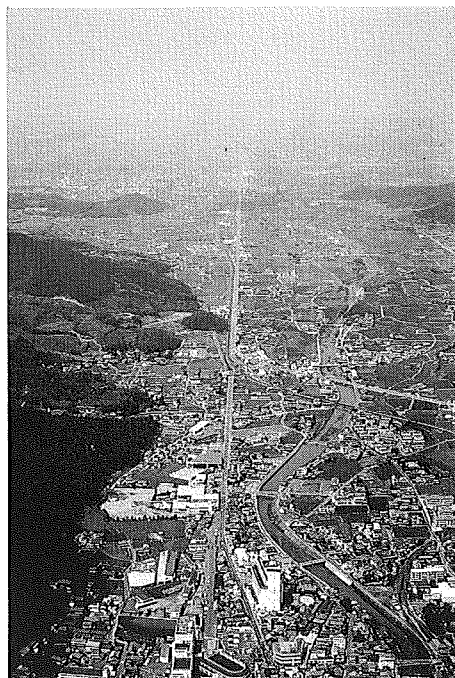


現在の猪ノ鼻峠

般国道三二号は、高松市から、綾歌郡綾歌町、仲多度郡琴平町、同郡仲南町（以上香川県内のみ）を経由して高知市までの路線となりました。それに伴い、坂出市から香川県仲多度郡琴平町までが一般国道三一九号線（前述の直線道路は、この路線に含まれる。）となり、現在に至って

います。  
この路線の直轄施行は、昭和三年の善通寺市地内で単独舗装着手に始まり、以後急峻な山岳地帯（猪ノ鼻峠）の改築を続け、昭和四一年の琴平舗装工事を最後に県内部分の一次改築は完了しました。  
二路線とも、香川工事事務所

が直轄管理しておりますが、一般国道三二号においては、琴平町、満濃町の慢性的な交通渋滞を解消するため、満濃バイパスが昭和四八年から事業着手され、一般国道三一九号においては、四国における高速道路建設の嚆矢となる四国横断自動車道第七次施工命令区間の始点にあたり、その受け皿として、善通寺バイパスが昭和四九年より事業着手し、両バイパス共に一部供用しながら完成に向け鋭意施工中です。



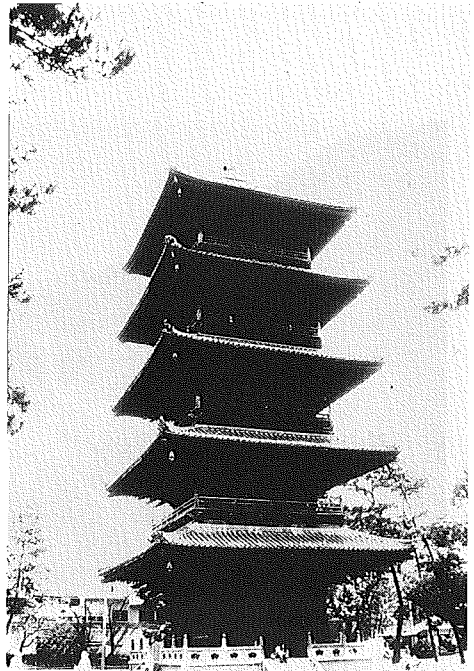
319号の直線道路

### みづじり

#### ①空海生誕の地

大久保道路をドライブしながら付近を見渡すと、善通寺の五重の塔が見えます。香色山を背に広大な境内の堂塔が並ぶ空海（弘法大師）誕生所。総本山の看板どおりの大伽藍です。

「善通寺」は五岳山屏風浦誕生院善通寺と称し、真言宗善通寺派の総本山で、空海が唐から帰朝後、八一三年（弘仁四年）青竜寺を模して七堂伽藍を完成し、父の名（佐伯善通）から寺



善通寺五重塔

号として名付けたことに由来し、

真言宗では、高野山、東寺とともに大師の三大遺蹟とされています。以来門前町として栄え、江戸時代には、四国八十八ヶ所巡礼が盛んとなりましたが、その七十五番札所としても有名です。

毎年二月の第四土・日曜日に行われる善通寺名物の裸祭りでは、千人近い裸男の凄まじい宝木の争奪戦もまた見物です。

② こんびらさん

こんびら船ふね  
追手に帆かけて

しゅらしゅしゅしゅ

廻れば四国は讃州那珂の郡  
象頭山金比羅大権現

一度廻って……

の歌を御存じかと思いますが、「こんびらさん」として親しまれている金刀比羅宮は、標高五二二mの象頭山の中腹に、広大な神域の樹林や合計一、三六八段の石段、国宝級の文化財、伝統的な建築物等として保護伝承されてきました。海の神様、商売の神様、医薬の神様として全国の旅人から信仰の対象とされ、伊勢参りと並んで一生に

一度は参詣の的でした。

ちなみに、蕉村へ象の眼の笑いかけたり山桜や一茶へおんひらひら蝶も金刀比羅詣り哉も、七八五段の石段(本社まで)を登ったとされています。もちろん「石松代参」で有名な森の石松もです。

また、日本最古の歌舞伎小屋である旧金毘羅大芝居「金丸座」が、昭和五二年に復元され、江

戸時代の活気溢れる芝居小屋が時を超えて甦ったようで、以来毎年、歌舞伎の公演が行われています。

③ 日本一のため池

こんびらさんから六kmほど南東には、讃岐出身の名僧弘法大師(空海)が、唐留学中に修めた最新の土木工学を駆使して修築設計と工事監督にあたり、僅か三ヶ月で完成させたことで有



こんびらさん



左・満濃池 右・整備中のまんのう公園

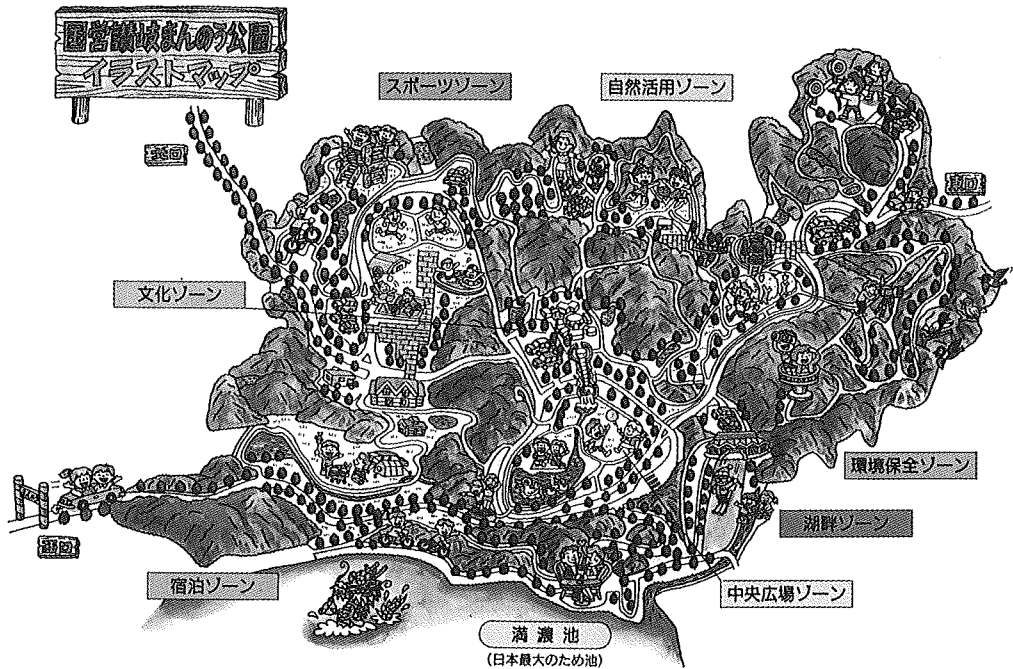
名な満濃池まんのういけがあります。広さ一四五ha、最大水深三二m、貯水量一五四〇万m<sup>3</sup>という巨大さは、むしろ湖とよぶに相応しい印象です。今昔物語集にその巨大さが「海ナドゾ見ケル」と伝えられているほどです。

毎年、田植え時の六月一七日に行われる水門の放水行事は「ユル抜き」と呼ばれ農作祈願

の儀式でもあって、遠近から見物客が参集し、讃岐の初夏の風物詩となっています。

④国営讃岐まんのう公園

満濃池は、かんがい用水としての効用のみならず、四国の山並みを映した風景の美しさによって観光的な価値も高く、昭和四九年に四国最初の国営公園に指定され、豊かな自然と弘法



まんのう公園のイラストマップ



大久保謹之丞の銅像

大師にまつわる文化的土壌を生かし、その基本テーマを「人間との語らい、自然、宇宙とのふれあい」と定め、園内を「中央広場」「文化」「湖畔」「スポーツ」「宿泊」「自然活用」「環境保全」の七つのゾーンに区分し、平成一〇年の一部開園を目指し整備が進められています。

## うめごせん

何故こんなにもうどんが盛んになったのかといえ、讃岐地方は、雨量が少なく温暖な気候のお陰で、良質の小麦と塩がとれ、だしの素材となる醤油が小豆島で、いりこ（煮干し）が観音寺沖合の伊吹島で生産されていたため手近に入手しやすかったことなどがあげられます。讃岐うどんのルーツは、弘法大師が中国に渡った時に、うどんの祖型の製法あるいは原料の小麦の栽培方法などを習って来たという言い伝えがあるが、そ

の味のよさは土三寒六（夏は塩一に水三、冬は塩一に水六）という独自の塩加減とへすかし打ちちんという讃岐地方独特の手打ち方法から生まれ、コシが強く艶があるのが特徴です。麺自体に味があるから、ざるうどん、釜上うどん、生醤油うどんなどシンプルな味付けでもとてもおいしい。是非ご賞味あれ。

## やぶら

かの大久保謹之丞は銅像となって、琴平町・金山寺山公園の一角に建ち、「大久保道路」と呼ばれている讃岐新道の今日の姿を見て喜んでいるのか、はたまた車の洪水を憂えているのか、今の我々には知る由もありません。

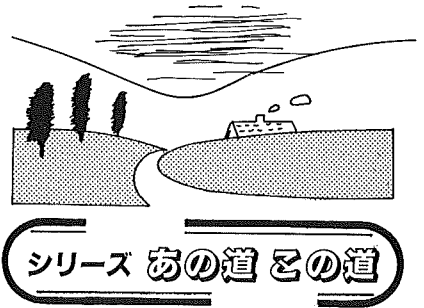
だが、彼の描いた夢は、時に抱かれて脈々と生き続け、これからの道路整備に活かされていくことは間違いありません。

最後になりましたが、これらの季節の四国は、特にすばら

しいものがありますので、どころ・うまいもん”を求めて、是非お越し下さい。



# 東海道の脇往還姫街道



## 静岡県土木部道路維持課

### — 街道のありま —

静岡県西部の天竜川左岸にある磐田市から、愛知県東部に続く道に、古くから姫街道といわれる街道が、東海道とは別に通じている（図1）。

この街道は東海道とは異なり、浜名湖の北側を東西に延びる、峠を越える道である。現在姫街道と呼ばれているこの道は、江戸時代天保年間には、本坂道あるいは本坂通りといわれていた。東海道見付宿（現在静岡県磐田市西坂町）から、三河国御油宿（現在愛知県豊川市御油欠間）に至る約六〇kmの旧街道である。東海道を見付宿で分岐し、池田で天竜川の渡しから中野町を通り、市野村から三方が原に出ると、武田信玄が三方が原の合戦で陣を張ったといわれる刑部城跡が、都田川に囲まれて今も小高い丘となり竹が生い繁っている。

このほかにも、安間村（浜松

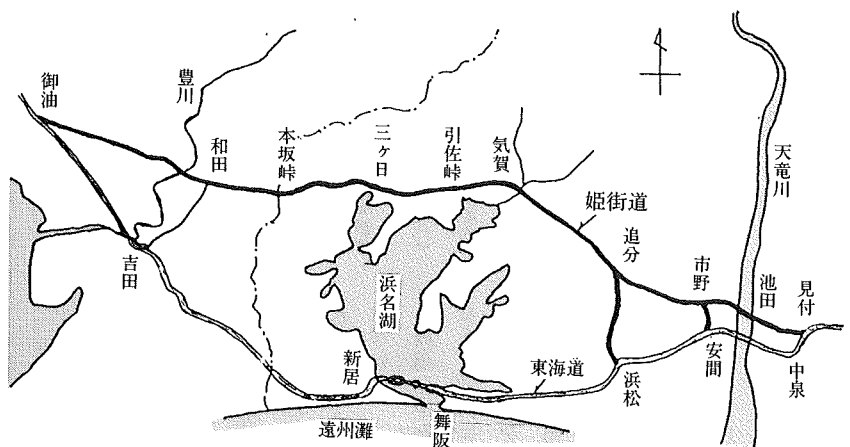


図1 姫街道ルート図

市安新町）あるいは浜松城大手門前（浜松市紺屋町）から来る道と、三方向から出発して刑部城跡に至る道があったといわれている。三ルートの間までは、見付宿からのルートが最も古い

もので、刑部城跡の先、落合の渡しを越して気賀宿（静岡県引佐郡細江町気賀）に入る。ここには関所があり、天正一五年（一五八七年）街道の宿と定められ、慶長六年（一六〇一

年)徳川家康によって気賀関所が創設された。現在は、本番所の一部のみが町指定の文化財として残されているが、平成元年に新しく平成の関所が再建されている(写真1)。

気賀宿からは浜名湖の北側を、引佐峠を越え、三ヶ日を経て、本坂峠で三河国(愛知県)に入り、嵩山宿(愛知県嵩山町)から和田の辻(別所街道との分岐点)を過ぎ、当古の渡しを渡り御油に至る。



写真1 気賀関所跡

## 二 姫街道の名前の起り

姫街道と地元でいわれているこの街道は、元来は本坂通りと呼ばれ、古い時代から主要な街道となっていた。

この街道が姫街道と呼ばれるようになったのは、色々な説があるが、次の様なものもある。

① 東海道新居の関所は「入り鉄砲に出入」を取り締まる制度が厳しく、そのために女性の旅人が煩雑な取り調べを避けてこの街道を通ったという説。

② 新居・舞阪の間は一里の海があり、危険な航海を避けて本坂通りを選ぶ女性が多かったという説。

③ 新居の関所を別名「今切りの関」といい、新居と舞阪の間を今切りの渡しと呼ぶことから、今縁が切れるという俗説によって女性が嫌って本坂通りを選んだという説。

これらの説があるが、近世に



写真2 見付宿の道標「これより姫街道三州御油宿まで」

なって地元民の間から姫街道の名前が起ったようである。

## 三 見付宿からの道のり

より昔の道は消され、整理された農道が西に延びているのみで、旧街道はその面影すらとどめていない。

見付宿から西に向かって進むと、県道磐田天竜線との交差点に道標があり(写真2)姫街道の起点を示している。ここから古い家並みの中を抜けると、常夜灯や道標・丁石・一里塚跡が残されている。坂道を上り詰めると、台地に出て西の方がひらけ、一言地内に入る。一言坂を下ると田圃の中で、土地改良に

農道の中を天竜川の堤まで進むと、池田の渡しに出る。ここより天竜川を西側に渡ると、中野村(浜松市中野町)を経て下石田を通り、市野宿(浜松市市野町)であるが、この付近も東名高速道路の建設や土地改良で昔の道は付け替えられ、その面影はなく、わずかに移設された道標が残されている。



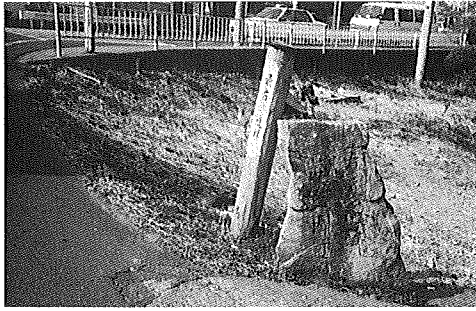


写真3 宇藤坂にある天保時代の道標  
「右・きが・かなさし 左・庄内道」

ここから小池村（浜松市小池町）までには、馬頭観音や石仏がたたずんでいる。現在は、県道磐田細江線として整備され、両側には工場が建ち並び都市化されている。小池町から有玉南町で国道一五二号と交差し三方原台地に向かって登って行くのであるが、この付近は県道が別のルートを通っているので、その右側に幅員二・七m程の道が農家の楕園いの間を縫う様に延びている。

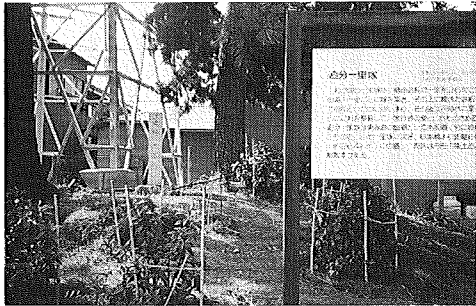


写真4 追分一里塚跡

三枚橋で馬込川を渡り、旧街道は一直線に台地に向かって登っている。ここは宇藤坂といわれ、見付からの道中では最初の難所である。この坂道の途中に昔のままの道標が半分、土に埋もれて残っている（写真3）。「右・きが・かなさし 左・庄内道」と印され、気賀・金指方面に向かう道と庄内（錦山寺）は県道磐田細江線が変形の五差路となっている。

坂道を登り切った所に、追分の一里塚跡（写真4）があり小さな塚に松の木が植えられている。ここから三方原台地になり、平坦な道が北西に延び、三方原追分へと続いている。三方原追分では、気賀方面と金指方面に分かれて、姫街道は県道磐田細江線として進み、道路の左側には約5kmの区間に松の木が植えられている（写真5）。これは戦中・戦後間もないころ、



写真5 姫街道松並木

燃料として伐採されてしまった後に植えられたものが、今はみごとに松並木となっている。大山の一里塚を過ぎると、道は下り坂となり、大谷川を渡り、長坂へと続く。この付近にも、昔を忍ばせる道が、県道とは別に残されている。昔のままの道幅で（写真6）老ケ谷まで農家の生け垣に沿って進むと、小さな交差点があり、そこに六地藏が祭られている（写真7）。説



写真7 六地藏が交差点に祭られている

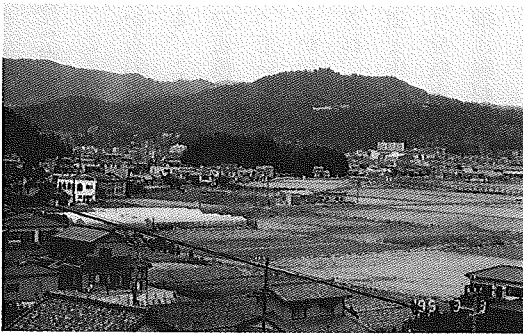


写真8 前方の小さな森が刑部城跡



写真9 浜名湖の北側を走る国道362号  
(引佐郡三ヶ日町佐久米)



写真6 老ヶ谷の生け垣の中を延びる姫街道

明には正徳二年(一七一二年)にこの地に安置されたとあり、その先の竹藪の中がかつての刑場であり、そこで処刑された人々を祭るためにたてられたものである。ここから坂道を下り刑部城跡(写真8)に出て、都田川落合の渡しとなる。この坂道は雑木が繁り、昔の面影を残しているところである。

落合の渡しを越して気賀宿(引佐郡細江町気賀)に入る。

今は立派な落合橋が架けられている。享保三年(一七一八年)に東海道を尾張から三河に入られた將軍吉宗の生母浄円院の一行は、御油で姫街道に入り、嵩山から本坂峠を越え、三ヶ日宿を通り、四月一九日に気賀本陣に泊られた。これは気賀宿始まって以来の事であり、それはそれは大変な出来事であったと

いう。また清国の商人が献上した象を、京都において中御門天皇に御覧にいれ、ついで將軍吉宗にも御覧にいれる事となり、京都から江戸に向かう途中、浜名湖の今切は危険であるということから、この街道を通る事となったのである。象使い四名と一〇名の役人に連れられて、本坂峠を越え、勾配のきつい引佐



写真10 大谷一里塚跡



写真11 蜜柑畑の中の姫街道  
(三ヶ日町大谷)

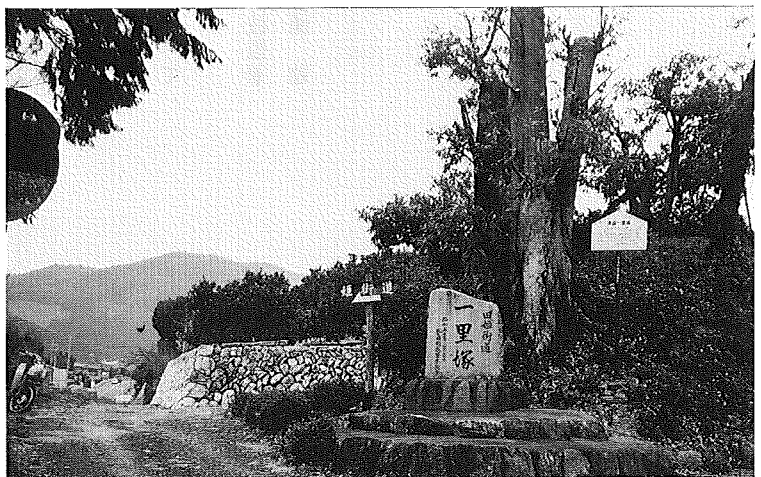


写真12 本坂一里塚跡

峠を登ってきた。引佐峠では、あまりに急な坂道で象が前に進まず、鞭で打たれた象が悲鳴をあげたと伝えられ、今でもこの引佐峠の西側の坂道を地元の人には象鳴き坂といっている。宿場跡も今は、国道三六二号として家並みも近代的になり、車の通行も増えている(写真9)。

宿はずれから国道と分かれ、右側の道を呉石から岩根川を渡り、引佐峠に向かうかなり急な坂道となり、峠を越え、大谷一里塚跡(写真10)を過ぎ、蜜柑畑の中を進み(写真11)駒場を通り三ヶ日宿に出る。



写真14 本坂峠の姫街道 これより愛知県

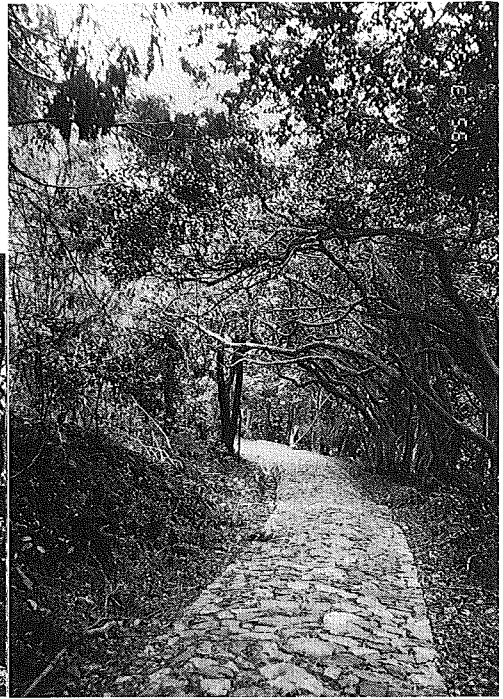


写真13 椿の群落を抜ける石畳の姫街道

三ヶ日宿からは、国道三六二号沿いに日比澤まで進み、ここから日比澤の部落の中のゆるい坂道を登り、国道を横断し静岡県最後の区間の本坂峠（写真12）に向かう。国道を離れた所に椿の群落があり、三ヶ日町の記念物となっている（写真13）。鬱蒼とした杉林の中を進み、峠では湖西方面から尾根伝いにきた道と交差している（写真14）。静岡県側の姫街道はここまで、峠を下り愛知県嵩山宿に下って行く。

（文責）元静岡県土木部技監兼  
道路維持課長 杉浦 勉



時・時・時・時・時・時……

月・日	世界	国内	道路行政
3・22	<p>○米商務省発表の一月の貿易統計によると、モノ(財貨)の貿易赤字(速報)は一七億九、〇〇〇万ドルで、前月に比べ三三%増加。これは史上最高の赤字幅。対日赤字は前月比二・五%減。</p> <p>○ドイツ連邦銀行が公定歩合を〇・五%引き下げ、年四・〇%にすることを決め、三二日から実施した。</p> <p>○米通商代表部が「一九九五年外国貿易障壁報告」を発表。米政府が不正とみなす貿易慣行は、国・地域別で日本が最も多く、八分野四六項目にのぼった。</p> <p>○ロシア連邦統計委員会が同連邦の人口を一億四、八二〇万人と発表。平均寿命は六四歳、農村地域では五〇〜五四歳。</p> <p>○中国政府発表の今年一〜三月の経済統計によると、輸出額は三〇九億ドルで、前年同期比六二%増。機械・電機製品の輸出が中心で八八億ドルと同八三・九%増。</p> <p>○米大手自動車メーカー、ゼネラル・モーターズ(GM)発表の九五年第一・四半期(一〜三月)決算によると、純利益は二億ドルと前年同期(八億五、〇〇〇万ドル)の約二・五倍で、過去最高。</p>	<p>3・22</p>	<p>3・27</p>
4・2			
31			
30			
20			

# 編集雑記

『阪神大震災のような内陸部の直下型地震では、活断層の一つが千年単位の時間をかけて、観測不能なほどゆっくりと歪みを含み、それがある日突然として地震を起こすのだから、事前の正確な予測は極めて困難』

議論が活発になった地震予知に関する右の意見には、自然に対する畏敬の念が込められていて説得力がある。とは言うもの、大衆はいつの世でも、地震予知に憧れを抱いている。現代の科学をもってしても予知が困難だとすれば、自然観察や動物の異常な行動、あるいは井戸水位の変化など、古くからある方法で地震の前兆を探り当てるよりほかない。

今年二月某日のN新聞は、このことに気付いて調査を進めているグループがあると報じている。『地震雲を見た』、異常な朝焼けを見た。『池の水が泡立つのを見た』、みみずが一斉にはい出して死んでいた』との奇妙な体験談が既に三〇〇余件も寄せられているそうである。大阪市立大学阪神大震災調査団に属するこのグループでは、これらを集計分析して地震予知の参考にしたいと言っている。大地

震の前兆として天空の一角に一筋の雲が出る現象は、諸外国でも古くから言い伝えがあるらしい。この虹雲について思い出が一つある。

……古い話で恐縮だが、私は昭和二四年から四か年間京都府土木部道路課に勤務していた。その時知ったことだが、当時の京都府の日本海側に局地的地震が多発していた。が今日のように速報体制が整っていなかったから、いち／＼公表はされなかった。一方、神戸市の隣りの明石市には日本標準時子午線が通っている。全国の正午の時報は太陽がこの線の真上に達したときと決められている。地図でこの子午線を北にたざると、京都府の丹後半島を貫いて日本海に抜けている。日本列島は大まかに言って逆くの字、即ちJ型で西の方に折れ曲がっている。その折れ曲がった内側に日本海の若狭湾がある。この辺りの海底プレートには、特異な圧力がかかって時に地震を発生させるのかも知れない。この若狭湾の西側を扼しているのが、丹後半島である。フルネームは忘れたがこの地方のお百姓さんで椋平さんという人がいた。写真で見たのだが年齢は五〇歳を過ぎていた。この椋平さんは虹による地震予知の名人だった。京都大学理学部の囑託となっているのも、この為である。

ともかく椋平さんは朝夕、自分の畑に出て全天を見上げ、たまに発生するこの人だけに判る虹雲を見て、地震発生の日時、場所、震度を予知し、大学に報告するのである。的中の確率はどの位だったか知らないが当時、ギリシャの大地震を予言して新聞をにぎわした。本人談として椋平虹現象の解説をイラスト付で京都新聞が特集していた。一般の人々には

片雲、浮雲か、あるいは気流の流れとしか見えないう筋雲が、椋平さんの靈感ブリズムを通すと七色の濃淡に見えるとのことである。当時の私はこの新聞記事によって不思議な人もいるもんだと、今だに忘れ難いのである。……

もう半世紀も前のことだから椋平さんも既に亡くなられていることだろう。椋平さんのご息がこの靈感を引き継いで今も椋平虹を観察しているとの話もきいていない。占いか予知に働く靈感はその人一代限りのもの、ようである。  
(既済)

6月号の特集テーマは「環境と道路の調和」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