

口 絵 ■ 平成七年度「道の日」記念道の日まつり'95
 巻頭言 ■ I T S と道路交通管理・運用 慶應義塾大学理工学部教授 川嶋 弘尚 1

特集／平成八年度道路関係重点施策

- 平成八年度重点施策について 道路局道路総務課企画係 3
- 魅力と活力あふれる地域づくりの推進 道路局国道課道路整備調整室 11
- ウォーキング・トレイル事業の創設 道路局地方道課市町村道室 15
- 道路における情報化施策の推進 道路局道路環境課 20
- 第6次特定交通安全施策等整備事業五箇年計画(案)について 道路局道路環境課 24
- 安全で安心できる国土づくりのための道路整備の推進 道路局企画課道路防災対策室 29
- 良好な沿道環境づくりのための総合的施策の推進 道路局道路環境課 35
- 交通需要マネジメント(TDM)による道路の有効活用 道路局企画課道路経路調査室 37

平成七年度「道の日」中央行事について 道路局道路総務課 44

平成七年度「道路をまもる月間」行事 道路局道路交通管理課 46・東北地方建設局 47・関東地方建設局 48

・北陸地方建設局 50・中部地方建設局 52・近畿地方建設局 54・中国地方建設局 55・四国地方建設局 57

・九州地方建設局 59・北海道開発局 61・沖縄総合事務局 62

平成七年 国土建設の現況(建設白書)の概要(その2) 道路局道路総務課企画係 65

国道四三号訴訟最高裁判決及び西淀川訴訟(第二次)第四次)第一審判決について

シリーズ／あの道この道

三 頭 越 香川県土木部道路保全課長 鎌田 正昭 84

道路局道路交通管理課訟務係 70

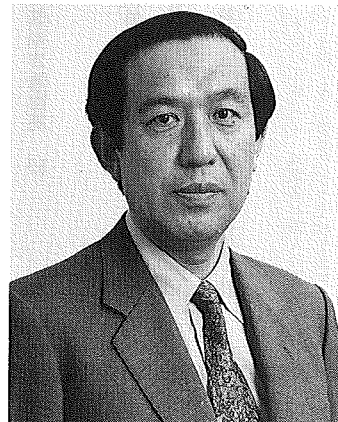
◆時・時・時… 88

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

ITSと道路交通管理・運用

慶應義塾大学理工学部教授

川嶋 弘尚



ITS (Intelligent Transport Systems) の世界会議が、パリに次いで本年一月上旬に横浜で開催される。世界会議での議論は、道路ばかりでなく地上系の交通機関の将来像に影響を与えるものと考えられている。

ITSの目指す目標は明確であるが、各国における従来の道路交通管理との関係を一言で述べることは難しい。一つの原因は、同じ言葉、例えば道路利用の円滑化・効率化、安全性の向上、環境にやさしい等々の言葉を使っている、その意味するところが国によって異なるからである。そこでITSがどのような枠組みで捉えられているかを日、米、欧について論じることによって相対的な位置づけを行ってみる。

米国の場合は、自動運転システムの構築が一つのターゲットではあるが、IVHSから名前がITSに変わったように、地上系の交通機関の連係が最も大きなターゲットである。ITSを構築するための核となる情報通信システムや種々のサ

ブシステムの研究開発、情報スーパーハイウェイとの関係については官レベルでの明確な対応は今のところない。

欧州では自動運転等の技術開発は民主導の官民共同開発体制をとっている。ITS関係は、EUの研究開発プロジェクトTELEMATICCSの中に位置づけられている。このプロジェクトは欧州版の情報スーパーハイウェイ構成に対応した応用システムの研究開発で、地上系の交通とともに、医療、教育、地域振興、行政サービスにおける情報化・電子化がテーマになっている。

日本では、一九九五年二月二日に閣議決定した「高度情報通信社会推進に向けた基本方針」が、日本版の情報スーパーハイウェイ構想と考えることができる。行政、教育・研究、保健・医療・福祉、防災等の情報化と共に、道路・交通・車両の情報化に関する指針が述べられている。

以上の事から判るように、ITSを単に自動運転システム

を推進し、ナビゲーション・システムや日本におけるVICSのような道路交通情報システムを普及させるための枠組みとして捉えるのでは不十分である。高度情報通信社会、あるいはマルチメディア化を先取りした一つのモデルがITSであると考えらるべきであろう。同時にITSの目指す方向を考へる時にマルチメディア化の動向を考慮せずにはいられないはずである。それでは道路交通システムをさらにマルチメディア化する動機なり、ドライビング・フォースは何なのであるか。

私自身は、コンピュータ・ネットワークの最近の発達によって受けた恩恵、生活の変化が、マルチメディア化によって、さらなる向上が期待できるという暗黙の了解ではないだろうかと思っている。そこではコストと便益という懸念はあまり通用しない。なぜならインターネットのように今まで存在しなかった世界がここ数年の間にコンピュータ・ネットワークの世界で実現されているからで、いわば便益無限大の状態と認識されているからである。

コンピュータ・ネットワークの環境で育った人々が、自分の身の回りのシステムを見て、何故便利にならないのかと思うのはごく自然のことである。その中の一つに道路交通を始めとする交通システムがあるのは各国共通の現象であろう。逆に自分が日頃使っている道具を活用して交通システムをより便利なものにするのではないかと考える人がいても不思議ではない。インターネットがそうであるように、ある意味で草の根的な発想が基本にあり、これがドライビング・フォー

スになつていくように思われる。

道路を含めた様々な交通ネットワークとコンピュータ・ネットワークを結びつけてより生活を豊かにしようという発想が、道路管理・運用の業務に与える影響は大きい。なぜならコンピュータ・ネットワークはドライバー等の利用者と道路交通管理・運用主体を結びつけるだけでなく、管理・運用主体の内部、及び業務・事務に関係している業者との間でも利用されることになるからである。この状態はそう遠くない将来に出現するはずである。

コンピュータで世界中と結ばれているだけでは実はコミュニケーションが充分できない。正確で効率のよいコミュニケーションを行うためには、双方の了解事項が一致していなければならない。このことは、業務の手續、決定のプロセス、判断の基準に何らかの国際標準が必要な事を意味している。従ってCALS (Continuous Acquisition and Lifecycle support) やEDI (Electronic Data Interchange) の導入が検討され、関連施設、設備製造に関する品質保証の国際標準ISO9000の導入が必要になってくるのである。

ITSはインテリジェント化された道路交通システムを創生するだけでなく、道路交通管理・運用そのものもインテリジェント化することを意味している。これにどう対応していくかが、これからの道路交通管理・運用にとって大きな課題ではないだろうか。

平成八年度重点施策について

～経済構造の改革に向けた21世紀への基盤づくり～

建設省道路局道路総務課企画係

はじめに

副題を「経済構造の改革に向けた21世紀への基盤づくり」と銘打った平成八年度建設省重点施策が、去る八月七日に発表された。ここでは、平成八年度における建設行政の主要課題と本重点施策の主要なものについて、道路関係部分を中心にその概要を紹介する。

一 建設行政の主要課題

我が国経済における景気の低迷からの早急な脱出、安定成長軌道への回帰は国民各層の最も差し迫った要求となっている。

また、我が国の社会・経済をめぐる諸情勢は、人口減少・高齢社会の急速な到来、地球規模な環

境・エネルギー制約の深刻化、産業構造の急激な変化、情報化・国際化の進展など、大きな構造的変化に直面している。

このような状況下、フロー・ストックの両面で大きな経済波及効果を有する住宅・社会資本の整備に当たっては、経済構造の改革へ向けて、二一世紀の生活基盤・発展基盤となる分野、新産業の創出に資する分野、地域の自発的な整備構想の早期実現に不可欠な分野などに重点的、機動的に投資を行うことが強く求められている。同時に、将来の生活や産業、地域・国土の有様をしっかりと見通した上で、着実かつ計画的に行うことが重要である。

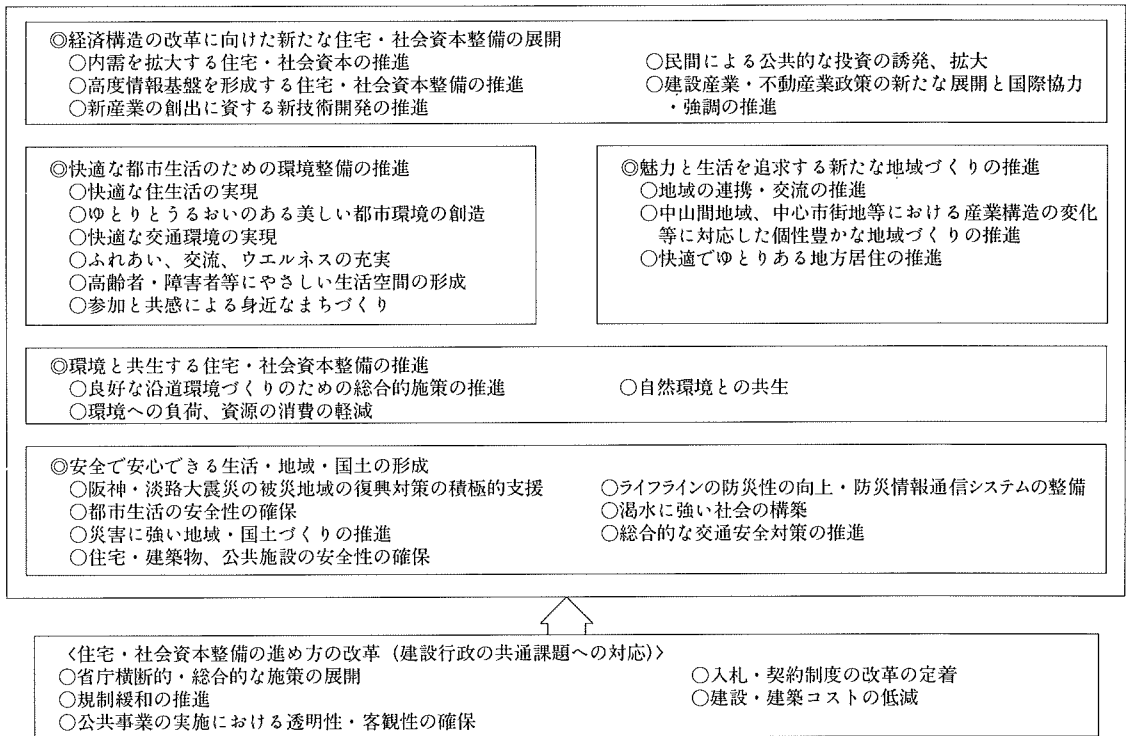
その際、国民の誰もが望む「安全・安心」、「魅力と活力」、「ゆとりとうるおい」に満ちた真に豊

かな国民生活を実現することを基本として、生活者の視点に立って環境、景観、福祉等を重視し、地域の個性や自主性を尊重するとともに、阪神・淡路大震災の貴重な教訓を踏まえた防災性の高い住宅・社会資本の整備を、住まい、都市、地域、国土のそれぞれのレベルでバランスをとりつつ強力に推進していく必要がある。

また、住宅・社会資本整備の進め方については、効率性・公正性を一層高める必要がある。入札・契約制度の改革の定着、大規模公共事業の客観性・透明性の確保、建設・建築コストの低減、規制緩和、他省庁との施策の総合化などを強力に推進する必要が有る。

以上を踏まえ、平成八年度においては、以下の五つの主要課題を設定し、各種施策を重点的かつ

図1 平成8年度重点施策の基本方針
—経済構造の改革に向けた21世紀への基盤づくり—



総合的に展開していく（図1参照）。

- (1) 経済構造の改革に向けた新たな住宅・社会資本整備の展開
- (2) 快適な都市生活のための環境整備の推進
- (3) 魅力と活力を追求する新たな地域づくりの推進
- (4) 環境と共生する住宅・社会資本整備の推進
- (5) 安全で安心して暮らせる生活・地域・国土の形成

第一 経済構造の改革に向けた新たな住宅・社会資本整備の展開

1 内需を拡大する住宅・社会資本整備の推進

(1) 公共投資の積極的推進（所管五箇年計画の策定）

○平成七年度で終了する特定交通安全施設等整備事業五箇年計画については、公共投資基本計画ののちとして、生活環境の向上、長寿・福祉社会等への対応といった生活者重視の視点とその土台となる安全で安心して暮らせる社会の構築といった観点から、新五箇年計画の策定を行い、社会資本整備の計画的かつ積極的な推進により、平成一二年途中で整備目標を達成し、豊かさを実感できる社会の実現を図る。

また、整備目標に関し、公共事業の効果を国民がわかりやすく理解できる指標を提示する。

(2) 地域経済の活性化

○地域の主体的な創意に基づく広域的な地域整備構想で、二一世紀の我が国経済の発展基盤となるもの（ニュー・フロンティア・プロジェクト）について、その早急な具体化を図るため、関係省庁との連携を図りつつ、支援体制の整備を行う。

○魅力と活力のある地域の形成等に大きな効果が期待され、地域発展の核となる地域整備プロジェクト（地域活力増進プロジェクト）の実現を、関係省庁との連携を図りつつ強力に支援する。その

中で、特に産業等の地域活性化を支援する「21世紀活力圏創造事業」を創設する。

○ 地域整備プロジェクトの実現に必要なものであって、地域経済の活性化に即効性が期待される公共事業について、早期供用のための重点投資を図る。

○ 中山間地域における良好な生活環境の整備、地域産業の育成等を図るため、総合的な整備計画に基づき、これらを支える生活基盤、交流・産業基盤等ふるさと活性化基盤の整備を、計画的かつ緊急に実施する。

(3) 規制緩和を支える住宅・社会資本整備の推進
○ 規制緩和と推進計画の一環として、貨物輸送の効率化、国際物流の円滑化に対応するため、ISO規格の四〇フィート海上コンテナ輸送に対応した橋梁補強を行う。

2 高度情報基盤を形成する住宅・社会資本整備の推進

(1) 都市、地域、国土のマルチメディア化の推進
○ 都市、地域、国土のマルチメディア化を推進するため、電線共同溝、下水道管渠、河川空間等の連携による電線収容空間等のネットワーク計画の策定及び整備の推進、電線収容空間としての下水道管渠及び公共施設管理用光ファイバーケーブル等の民間事業者への提供に係る課題について関係省庁、関係事業者等からなる協議会において検討

する。

また、このネットワーク計画を踏まえた電線類地中化五箇年計画（平成七年度策定）に基づき、電線共同溝（C・C・BOX）整備事業を積極的に推進し、情報ハイウェイの整備の推進を図る。

(2) マルチメディア都市の整備
○ 上記協議会の検討と併せて、マルチメディア社会の早期実現に向け、モデル都市・地区において、以下のような電線収容空間等ネットワークの整備及びデモンストレーションを行う。

・ 電線共同溝（C・C・BOX）等の公共空間と下水道等公共施設管理用光ファイバー等の連携による電線収容空間・公共施設管理用光ファイバーケーブルネットワーク計画を策定し、これに基づく整備により、光ファイバーケーブルネットワーク形成を強力に推進・支援する。
・ 電線収容空間・公共施設管理用光ファイバーケーブルネットワークを活用して、都市生活情報ネットワークを整備し、高度情報センターと行政機関、交通機関、その他公共公益施設等の情報提供端末、各家庭、事業所間を結び、タウン情報、道路情報、公共施設情報、災害情報等を市民に提供する。

(3) GIS（地理情報システム）の標準化を通じた空間データ基盤整備の推進
○ 情報インフラとしての空間データ基盤（社会・

統計データと統合可能な地図データ）を全国整備しGISでの活用を図り、所管行政における防災環境、まちづくり、施設管理等の分野で効率化を推進するとともに新たな利用の創出を図る。

(4) 国民生活の利便性を高める情報システムの整備
○ 渋滞情報等の情報提供等をリアルタイムで行う道路交通情報通信システム（VICS）の全国展開に向け、本格サービス区間の拡大を図る。また、料金所で自動的に通行料金の支払が可能ノンストップ自動車料金収受システムの標準仕様を作成するとともに、有料道路での試験運用を行う。さらに、路側からの自動車への連続通信による危険警告、自動運転機能等を持つ自動運転道路システム（AHS）の道路上実験、ITSの研究開発に対応したテストコースの整備等研究開発の積極的な推進を図る。

○ トンネル内のラジオの再放送施設の整備と併せて光ケーブル等を一体的に整備することにより、中山間地域を含めた地域において、自動車電話等移動電話のトンネル内の不感地の解消を支援する。

(5) 国民生活の安全性を高める情報システムの整備
○ 災害情報を収集、分析し、初期期体制の確立等に資するとともに、国民に防災情報等を提供する道路災害情報ネットワークシステム等の強化・連携等による総合的な災害情報システムの構築を図る。

3 新産業の創出に資する新技術開発の推進

(1) 総合的・計画的な技術開発の推進

- 安全・安心のため以下のような技術開発を行う。
 - ・大都市地域において致命的な地震災害が発生しないよう、軟弱地盤上の構造物耐震性能向上等の地震防災技術を開発する。
 - ・センサー制御機器等による地震応答抑制技術の活用による道路橋耐震性向上のための研究開発及びインテリジェント材料の活用による道路橋等の点検・補修技術の高度化を行う。
- 省資源・省エネルギーのため、以下のような技術開発を行う。
 - ・焼却灰リサイクル技術、混合廃棄物リサイクル技術の開発を推進する。
 - ・太陽光エネルギー利用技術の開発
 - ・道路照明、水位・雨量テレメータ等管理施設への太陽光エネルギー利用技術の開発を行う。
- ゆとりある生活をめざし、以下のような技術開発を行う。
 - ・自動車の走行を自動化する自動運転道路システム（AHS）等高度道路交通システム（ITIS）の研究開発を一層推進する。（再掲）
 - ・道路地下空間を利用して物資を運搬する新物流システムについての実用化のための試験を実施する。

(2) 技術開発推進方策の充実

○全国的に展開を図るべき独創的で優れた建設技術の研究開発のシーズに対し、研究開発の支援を行う独創的建設技術開発支援制度を創設する。

4 民間による公共的な投資の誘発、拡大

○公民連携して、「道の駅」、サービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）等を活用して、交流・連携の地域拠点の整備を推進する。

5 国際協力・協調の推進

(1) 国際インフラ整備の推進

○本年九月末に建設省が主催する「アジア太平洋地域建設事業トップフォーラム」でのインフラ整備に係る国際的協調と協力等の議論を踏まえ、複数国にまたがる開発プロジェクトであるアジアハイウェイ等の国際インフラの整備とそれを核とした地域開発を支援する。

(2) 建設技術の移転及び協力の推進

○ITIS世界会議による情報交換等に加え、先進的道路交通に関するアジア会議を開催する。

第二 快適な都市生活のための環境整備の推進

1 ゆとりとるおいのある美しい都市環境の創造

(1) 緑豊かな生活環境の形成

○緑の政策大綱（平成六年七月）を踏まえ、緑の

保全・創出・活用施策の総合的な展開を図るため、新たに「緑の推進五箇年計画」を策定し、緑の量と質の確保・緑のリサイクルを視野に入れた緑化の推進を行う。

(2) 美しい街並みの形成

○地域住民の協力を得て策定する計画に基づき、地域の景観と調和した質の高い道路空間整備を面的に実施する「くらしのみちづくり事業」を推進する。

2 快適な交通環境の実現

(1) 複数の交通機関の連携による交通政策（インターモーダル施策）の推進

○道路と空港、港湾、鉄道等複数の交通機関相互の効率的な連携を推進するため、関係機関と協力しつつ、以下のような施策を講ずる。

- ・空港・港湾等への自動車専用アクセス道路の整備
- ・駅前広場等の交通結節点の整備、乗換えのための駐停車場の整備、長距離・垂直移動の歩行支援施設の整備

・道路・フェリー間情報提供による経路選択支援

・港湾施設・鉄道貨物施設と道路のインターチェンジ等が一体となった複合型交通拠点の整備

・港湾施設と連携したISO規格四〇フィートコンテナ対応道路の整備

(2) 円滑な道路交通の確保

○交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、道路利用の仕方の工夫による総合的な渋滞対策として適切な需要の誘導を行う「交通需要マネジメント(TDM)」施策に関係機関と連携して本格的に取り組むこととし、以下のような施策を講ずる。

- ・交通混雑マネジメント協会(TMA)の設立支援及び関連するパークアンドライド用駐車場、バス関連施設の整備等の重点的実施
- ・交通ゾーンによる自転車・バスの優遇施策、相乗り車(HOV)専用レーンの設置などの施策の展開

- ・広域物流拠点の整備や都市内物流の効率化を図るなど、物流システムの効率化・高度化の推進

(3) 歩行者空間等の整備

○歩行者空間の不足、歩行者動線の不連続、不必要な上下移動等の課題を抱える駅前地区において、関係機関と連携し、ペDESTリアンデッキ、短距離交通システム等の整備を短時間で実施する

「駅前歩行者快適化作戦」を推進する。

○自転車の利用しやすい安全で快適な街づくりを推進するため、自転車道ネットワークと自転車等駐車場の整備誘導を図る。

3 ふれあい、交流、ウェルネスの充実

○歩くみちづくりを推進するため、都市近郊地域又は日常生活圏等において、地域の歴史や文化を知り、安全かつ気軽に散策等を行える歩行者ネットワーク(カントリー・トレイル、タウン・トレイル)の整備を、公園、河川等と連携して進める。

4 高齢者・障害者等にやさしい生活空間の形成

○新たに策定する「第6次特定交通安全施設等整備事業5箇年計画」において、高齢者等の社会参加を支援する歩行者空間の面的整備を重要な柱の一つに位置付け、以下のような施策を講ずる。

- ・住民参加の地区交通計画に基づき公安委員会と連携し、歩車共存道路とゾーン規制等の組合せにより通過交通の無りコミュニティゾーンを整備

- ・駅や福祉・公共施設等の周辺を中心に、幅に広い歩道、スモース歩道等によりバリアフリー化された連続性のある歩道網を整備

- ・運輸省と連携し、エレベーター付立体横断施設や交通広場等の総合的整備

○「駅前歩行者快適化作戦」を実施し、バリアフリーの歩行者空間、動く歩道等の歩行支援施設の整備を推進する。

○建築敷地の公開空地を歩道と一体的な形状を有するものとするにより、広幅員の歩道状空地

等が確保された「環境道路」の整備を推進する。

第三 魅力と活力を追求する新たな地域づくりの推進

＜S＞の推進

1 地域の連携・交流の推進

(1) 「地域連携の軸」づくりの推進

○複数の都市圏間の交流・連携等の地域のつながり(「地域連携の軸」)の形成の促進等を行う観点から、以下のような施策に対する支援を行う。

へ地域の創意工夫をいかした地域の交流・ふれあい・連携の推進

・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」、SA・PAにおける地域の個性ある情報の発信とネットワーク化の推進

・広域的な歩行が可能な歩行者ネットワーク(カントリー・トレイル、タウン・トレイル)の整備(再掲)

へ交通ネットワークの形成など根幹的連携基盤の整備

- ・地域間の活発な交流を支える高規格幹線道路及び地域の発展の核となる主要な都市を育成し、広域的な社会交流を支える地域高規格道路の整備

備

- ・空港・高速道路インターチェンジと中核都市等を結ぶアクセス道路の重点的な整備

・新交通軸を形成する海峡横断道路等のプロジェクトに関する関係地方公共団体と一体となった技術面、経済・社会面の調査の推進

(2) 地域経済活性化プロジェクトの重点実施

○魅力と活力ある地域の形成等に大きな効果が期待され、地域発展の核となる地域整備プロジェクト（地域活力増進プロジェクト）の実現を強力に支援するため、関係行政機関、都道府県等により構成される協議会において関連公共施設の整備計画を策定し、道路事業、河川事業、市街地整備事業等の各種事業を機動的・重点的に推進する。その中で、通産省施策と連携し、市街地や広域的な地域拠点の活性化を図る「21世紀活力圏創造事業」を創設する。

○現下の地域経済の深刻な状況にかんがみ、地域整備プロジェクトの実現に必要であって、地域経済の活性化に即効性が期待される高規格幹線道路、地域高規格道路等の公共事業について、早期供用のための重点投資を図る。

2 産業構造の変化等に対応した個性豊かな地域づくりの推進

○過疎化、高齢化の進行、農業等の地域産業の不振等の課題を抱える中山間地域において、良好な生活環境の整備、地域産業の育成等を図るため、総合的な整備計画に基づき、これらを支える生活

基盤、交流・産業基盤、居住環境等ふるさと活性化基盤の整備を、以下のような施策を講じ、計画的かつ緊急に実施する。

〈中山間地域の連携・交流の推進〉

・地域高規格道路の整備、交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業等の推進
・農林水産省事業と連携し、「道の駅」、S A・P Aの複合拠点化と情報ネットワーク化を図る
「ふるさと交流拠点事業」を創設

・カントリー・トレイルの整備
〈中山間地域の産業育成の推進〉

・地場産業の振興に資する「道の駅」等の推進
・木の香る道づくり事業の推進

第四 環境と共生する住宅・社会資本整備の推進

1 良好な沿道環境づくりのための総合的施策の推進

(1) 幹線道路の沿道環境施策の推進

○交通騒音等が著しい幹線道路の沿道において、より良い沿道環境を創造するため、周辺のまちづくりと一体となって、以下の施策を総合的に講ずる「沿道環境創造事業（仮称）」を創設する。

・沿道用地の買収、これと併せて行う土地区画整理事業等により、環境施設帯・遮音壁等を連続的に設置する。

・沿道利用を促進する区間については、緩衝建築物の建築を促進する措置を講ずることにより、後背地の環境の改善を図る。

・沿道地域の環境の整備を進めるとともに、住居の移転を必要とする者等に対する支援を行う。

○これらの事業を推進し、沿道に相応しい土地利用の実現等を図るとともに、交通流対策の推進等のため、総合的な沿道環境施策を内容とする法制度の充実を図る。

○市街地において、広幅員の歩道空地等が確保された「環境道路」の整備を推進するとともに、遮音効果の高い優良な建築物を沿道に誘導し、良好な沿道環境と街並みの整備を図る。

(2) 環境センサーによる沿道環境の把握

○道路環境の緊急的な改善が必要な区間について騒音や大気汚染等の道路環境の実態を把握するため、道路管理者が常時観測局を設置し、環境センサーを実施し、地元の意見を踏まえて地方公共団体等と協力して環境の整備を進める。

(3) 交通需要マネジメント施策等による道路交通

負荷の軽減

○関係機関との連携により、交通需要マネジメント(TDM)施策、交通規制等を本格的に実施し、道路交通負荷の軽減を促す。

○道路交通情報通信システム(VICS)の活用による経路推奨システムの開発の検討等を行う。

- (4) 環境保全技術高度化のための研究開発の推進
- 道路技術五箇年計画をさらに発展させ、新型遮音壁、低騒音舗装等の環境保全技術について環境技術開発三箇年計画を策定し、早急に研究開発を推進する。

2 環境への負荷、資源の消費の軽減

- (1) 省エネルギー・リサイクルの推進
- 道路、河川、公園等の樹木の剪定枝、落葉等の堆肥化等を行うコンポスト施設のモデル的設置、粉碎した木材チップの舗装材への利用など、緑のリサイクルを推進する。
 - 廃棄物焼却灰の再利用資材を利用するなど、焼却灰リサイクルを推進する。
 - 太陽エネルギー等を利用した道路施設への電力の供給や融雪等を行うシステムの整備等、道路における新エネルギーの活用を促進する。

3 自然環境との共生

- (1) ビオトープネットワークの整備
- 良好な自然が少ない都市部等において、野生生物の生息・生育地を確保し、自然と共生した生活環境を形成するため、公園、道路、河川等の緑や水辺等のオープンスペースをビオトープとして整備し一体的なネットワークの形成を図る。

第五 安全で安心できる生活・地域・国土の形成

1 阪神・淡路大震災の被災地域の復興対策の積極的支援

- 防災性向上のための根幹的な公共施設の整備、公共施設の安全性の確保等の被災地域における災害に強いまちづくりのための施策を、引き続き積極的に推進する。

2 都市生活の安全性の確保

- (1) 安全・安心市街地の整備
- 地震災害危険度の高い地域において、「安心まちづくりアクションプログラム」を作成し、道路等の各種事業を一体的かつ集中的に実施する。
- (2) 災害時でも安全な根幹的公共施設等の整備の推進
- 緊急輸送道路、緊急用河川敷道路、避難路、消防活動困難地域解消に資する道路等の整備を計画的かつ重点的に推進する。

3 災害に強い地域・国土づくり

- 大震災等が発生した場合においても、我が国の経済活動、国民生活に及ぼす影響を最小化するため、リダンダンシーを持たせた高規格幹線道路、地域高規格道路等の幹線道路網を整備するとともに

に、新たな交通軸の形成に向けた調査を推進する。

4 住宅・建築物、公共施設の安全性の確保

- 道路構造物等の点検結果に基づき、耐震性の向上のための道路橋の補強対策を引き続き推進するとともに、今回の被災を踏まえた道路橋に関する耐震基準の改訂を平成八年度内を目途に実施する。

5 ライフラインの防災性の向上・防災情報通信システムの整備

- (1) ライフラインの防災性の向上
- 災害に強いライフライン共同収容施設ネットワークの整備計画を主要都市において策定し、重点的に共同溝、電線共同溝等を整備する。
- (2) 総合防災ネットワーク・システムの整備

- 災害時の行政機関等の情報収集・伝達を強化するとともに、防災情報を広く国民に提供するための総合的な防災情報通信基盤として、建設省、都道府県、公団等関係機関、関係省庁等を結ぶ総合防災情報ネットワークの整備を行う。

6 総合的な交通安全対策の推進

- 一般道路において緊急に対処すべき交通安全対策について、以下のような観点を柱とする「第6次特定交通安全施策等整備事業五箇年計画」を策定し、交通安全対策を推進する。

・事故多発地点緊急対策の実施、救急医療体制支援策の推進等の科学的手法に基づく事故削減対策の集中的実施など事故削減に向けた総合的アプローチの推進

・安全で安心できる暮らしの空間（バリアフリー化された歩行系ネットワーク、地区交通計画による良好な暮らし環境）の創造、利用しやすい公共交通の確保等の高齢社会における生活環境整備

・地域の特性に応じた道路交通の安全確保、市民の参加による交通安全事業の実施等の利用者の視点からの安全への取り組み

○「高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業計画」を策定し、事故多発地点緊急対策やヘリポート整備等による救急医療体制の支援策等の事故削減に向けた総合的アプローチ、渋滞対策やSA・PAの充実等による安全で快適な交通環境づくり、高度情報技術を活用した交通安全支援システムの構築の三つの施策に基づき、緊急に対処すべき交通安全対策を推進する。

○踏切道内の歩道設置に重点を置くとともに、立体交差化、構造改良を促進する。

〈住宅・社会資本整備の進め方の改革〉

(1) 省庁横断的・総合的な施策の展開

○国民の多様なニーズにこたえ、住宅・社会資本

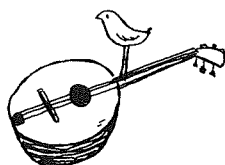
の整備を効率的かつ効果的に進めていくために、省庁間相互の連携を図りつつ、以下のような総合的な施策の展開を推進する。

地域経済活性化プロジェクトの重点実施
市街地や広域的な地域拠点の活性化を図る「21世紀活力圏創造事業」の創設
中山間地域におけるふるさと活性化基盤整備の計画的、緊急的実施
「道の駅」、SA・PAの複合拠点化と情報ネットワーク化を図る「ふるさと交流拠点事業」の創設
マルチメディア都市の整備
高度道路交通システム（ITS）の推進
交通機関相互の連携（インターモダル施策）による快適な交通環境の整備
適正な交通需要の誘導を行う交通需要マネジメント（TDM）施策による渋滞解消
「駅前歩行者快適化作戦」の推進
総合的な沿道環境施策の推進
事故削減に向けた総合的アプローチの推進、高齢化社会における生活環境整備、利用者の観点からの良好な道路交通環境の創造（特定交安五計）

(2) 規制緩和の推進

○内需の拡大や輸入の促進を図るとともに、国民生活の質の向上を目指し、事業機会の拡大、内外価格差の縮小等を期する観点から、「規制緩和推進計画」（平成七年三月三十一日閣議決定）に基づ

き、所管行政に係る規制緩和を着実に実施するとともに、今後とも、国民ニーズの多様化や技術開発の進展等を踏まえ、規制の見直しを適切に行う。



魅力と活力あふれる地域づくりの推進

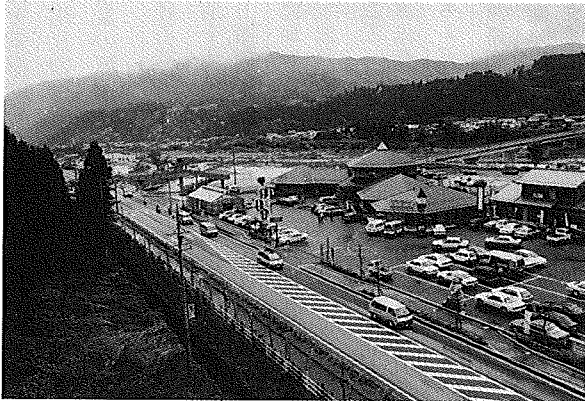
建設省道路局国道課道路整備調整室

一 はじめに

近年、産業の空洞化、景気の停滞等により、我が国の地域経済の活力低下が懸念されている。

建設省においても、地域の活性化に資する交流ネットワークの充実を急ぐとともに、地域経済を活性化するプロジェクトを重点的に支援することが求められている。

このため、平成八年度予算の概算要求においては、地域高規格道路等幹線道路整備の一層の促進に加え、新たに①地方都市圏を対象に生活基盤と産業基盤の両面から支援する「21世紀活力圏創造事業」、②中山間地域を対象に「道の駅」等における複合拠点化と情報ネットワーク化を図る「ふるさと交流拠点事業」、③これらを含む地域振興プロ



「道の駅」花街道付知（一般国道256号・岐阜県付知町）



「道の駅」あさご（一般国道312号・兵庫県朝来町）

写真1 「道の駅」における人々の賑わい



図1 人々が集う快適な歩行者空間

プロジェクトを重点的に支援する「地域活性化促進道路事業」などの事業を創設し、活力ある地域づくりを支援することとしている。
本稿では、これらの新事業について、その概要を紹介する。

一 本施策の背景

1 地方の独自性を活かした地域づくり

個性的で活力ある地域づくりには、地域の歴史、文化、特産品等の地域資源の活用が不可欠であり、地域を熟知した地元市町村等の創意工夫によるプランに基づき、国や関係機関が各種事業を総合的、複合的に実施することが有効である。新事業では、市町村等の地域活性化プランに基づき国等が重点支援を行う予定である。

2 車社会における高度情報化の必要性

近年、情報通信技術の進展は目覚ましく、その技術革新が、知的生産活動を始めとして著しい生産性向上や新産業の創出など経済に新しい活力をもたらすばかりでなく、時間的・空間的制約を乗り越えることを可能とし、地域社会に大きな変革をもたらすと予測される。行政については、情報通信技術を活用した行政サービスの質の向上や高度情報化の先導役としての役割が期待されている。

一方、交通・情報通信基盤の整備により、人々の交流の可能性が増大しており、人口の減少や高齢化の進展が予測され、地域相互の依存関係確立が急務となっている地方部においては、各地域が個性を發揮し、地域間の連携・交流を一層強化する必要がある。そのためにも、交通、情

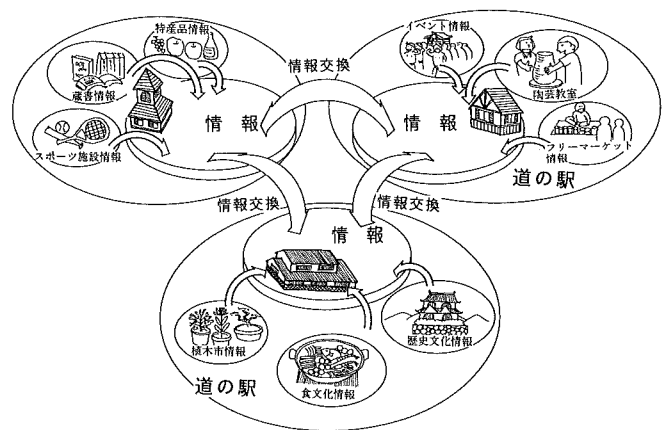


図2 「道の駅」を活用した地域情報化のイメージ

報通信基盤の一層の高度化を図る必要があるが、このような中で、幹線道路沿道に立地し、地方情報と道路交通の交流機能を兼ね備えた「道の駅」については、情報基盤を拡充して地域個性を発信するとともに、駅間ネットワークを通じて情報を共有することにより、地域間の交流・連携を増進することが可能である。その機能に着目した取り組みが各地で試みられようとしている。

新事業においては、拠点における情報の発信・ネットワーク化を支援施策の大きな柱として取り

上げている。

三 本施策の概要

1 21世紀活力圏創造事業

産業の空洞化、景気の停滞等で経済が低迷している地域の活力と創造性を高めるために、地方都市圏を対象として、地方公共団体自ら作成するプランに基づいて産業基盤と生活基盤を一体的に整備するため、道路整備、施設整備等のハード施策とソフト施策の両面から国が各種施策を重点的に投入する「21世紀活力圏創造事業」を創設する。



写真2 商業施設と道路整備の一体化による地域拠点の形成事例（下田ショッピングセンター・青森県下田町）

事業の実施にあたっては、地域の特性を踏まえ、中心市街地と郊外部の拠点形成を含めた広域的な視点から、

- ・ 中心市街地の活性化と郊外部の地域拠点形成
 - ・ 新産業の育成と既存産業の活性化
 - ・ 生活基盤と産業基盤の整備
- といった施策の組み合わせによるプランを策定し、通産省、建設省が各種支援メニューを計画的・重点的に実施する。

2 ふるさと交流拠点事業

中山間地域において、全国に五〇〇箇所以上ある「道の駅」(全国二三三箇所)やサービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)(全国二九九箇所)と、物産館や美術館、博物館及び商業・物流施設とを一体的に整備し複合拠点を図るとともに、道路・地域情報などの発信や情報ネットワーク化を推進することにより、新たな地域拠点の整備を行う「ふるさと交流拠点事業」を創設する。この事業においては、建設省事業はもとより、農水省と連携して、総合的な事業実施を図る。

○複合拠点化

「道の駅」、「開かれたSA・PA」(表1)の整備と併せて、農産物等の直売場、物産館、交流促進施設、博物館、美術館さらには道路・河川・公園等の周辺環境整備を一体的に進め、複合拠

表1

①地域主体の計画づくり
市町村が主体となり、都道府県、道路管理者等と協力して、SA・PAを中心とした地区の土地利用、施設配置、一体的な整備等に関する計画(「SA・PAを活用した地域拠点整備計画」)を策定し公表する。
②人の出入りを確保した一体的な整備
計画の策定されたSA・PAについては、「地域拠点SA」として市町村等が隣接して整備する各種地域振興施設との人の出入りを確保した一体的な整備を行う。
③地域の特色を活かしたサービスの提供
計画の策定されたSA・PAについては、高速道路等を利用される方々への一層のサービス向上を図るとともに、地域の情報発信のため、地域の特色を活かした休憩施設(地域情報提供施設、地域物産販売コーナー等)の整備を推進する。
④さまざまな支援措置
●調査費の補助……………市町村が「SA・PAを活用した地域拠点整備計画」を策定する場合に調査費を補助。
●道路開発資金の融資……計画に位置付けられた第二駐車場、休憩施設については、道路開発資金による低利融資。
●日本開発銀行等の融資…計画に位置付けられた休憩施設、中核的地域振興施設については、日本開発銀行、北海道東北開発公庫による低利融資。

点化を図る。

○情報ネットワーク化

「道の駅」、「SA・PA」などにおいて、地域における道路情報や、地域農産物、イベント、ふれあい施設等の「ふるさと情報」を一括して提供できるシステムを整備するとともに、他の地域の道路情報、「ふるさと情報」(表2)などにアクセスできる全国ネットワーク化を図る。なお、整備を進めるにあたっては、地域の要望

表2 「ふるさと情報」の概要

○情報提供主体：働ふるさと情報センター
○提供情報の概要：全国約2千市町村の約4万件のデータを収集・提供
農産漁村における特産物、交流・体験（ふるさと会員制度、空き家などの譲渡・賃貸、農作業や生活体験、手作り教室など）、文化・イベント（祭り、朝市、行事、民話など）、休養（郷土料理、温泉、宿泊施設など）、観光などの各種情報

を踏まえつつ、「道の駅」の配置計画、機能分担等の考え方を併せて作成し、これに基づき強力に推進する。

3 地域活性化促進道路事業

地元の市町村・経済界等が要望する地域振興プロジェクト（21世紀活力圏創造事業、新都市開発中核工業団地、空港・港湾・IC関連、イベント関連等）を進める上で不可欠な道路事業のうち、さらに進捗を早めることで大きな事業効果が期待できる事業について早期完成を図る「地域活性化促進道路事業」を創設する。

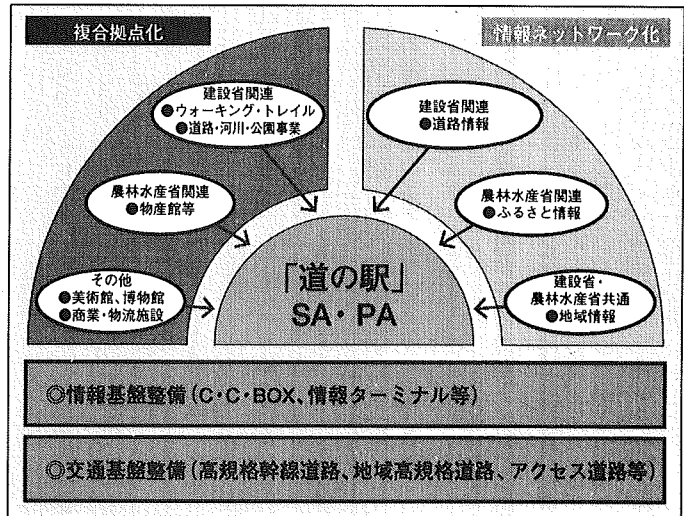


図3 ふるさと交流拠点事業の施策体系

なお、事業箇所の選定にあたっては、地域の魅力・活力の増進及び地域経済の活性化・重点投資による早期効果の発揮等を考慮するものとする。

四 おわりに

今年度の新規施策においては、地域経済の低迷等を背景として、地域活力を創出する地域づくりを主眼を置いた新規施策を追加した。

建設省では、従来より、地域の活性化を推進す

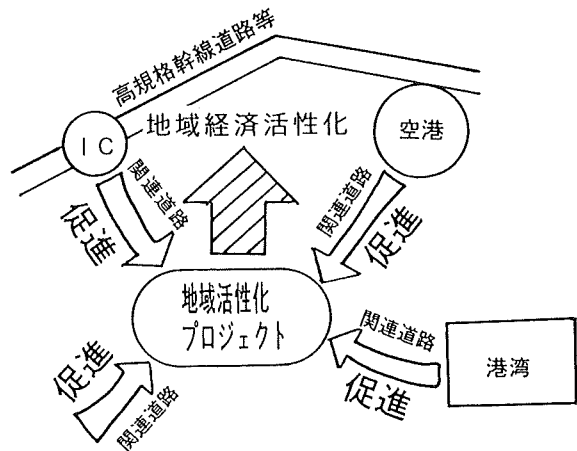


図4 地域活性化促進道路事業のイメージ

るため、高規格幹線道路、地域高規格道路等の交通基盤の整備や交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業、また、地域の街づくりのテーマに沿ってシンボルロードの整備、電線類の地中化、歩道の幅員化等を推進してきたところである。

今後は、新旧施策を連携し一層推進するとともに、道路の機能に対する社会ニーズの変化等を的確に対応し、地域の魅力と活力を増進する道路整備を進めてまいりたい。

ウォーキング・トレイル事業の創設

建設省道路局地方道課市町村道室

一 はじめに

国民の歩くニーズに応え、歩くことを通じた健康・福祉活動を支援するとともに魅力ある地域づくりを図るため、建設省は平成八年度概算要求で「ウォーキング・トレイル事業」を創設する方針を固めた。本事業は、地域の自然や歴史、文化、生活、経済活動等に接することにより地域の理解を深めるとともに、安全かつ気軽に散策等を行うことができる歩行者空間のネットワークを整備するというものである。以下に本事業の考え方と事業の概要を解説する。

二 ウォーキング需要の高まり

ここ数年のウォーキング需要の高まりには目を

見張るものがある。たとえば、総理府世論調査に基づきウォーキング参加人口の推移を見てみると、

昭和六三年…約一、三〇〇万人

平成 三年…約一、九〇〇万人

（昭和六三年の一・四六倍）

平成 六年…約二、二〇〇万人

（昭和六三年の一・六九倍）

となっており、また、(社)日本歩け歩け協会主催・

共催・後援の歩くイベントの開催回数は、

昭和五五年…年間三二回

平成 六年…年間一一七回

（昭和五五年の三・六六倍）

それらイベント参加の人口は

昭和五七年…約四五、〇〇〇人

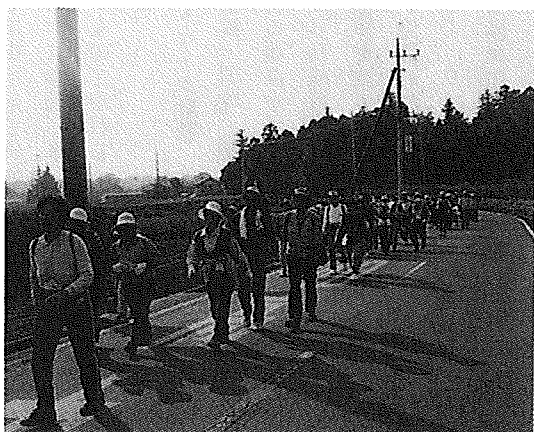
平成 四年…約三六五、〇〇〇人

（昭和五七年の八・二一倍）
平成 六年…約五五六、〇〇〇人
（昭和五七年の二二・三六倍）

となっており、最近の健康志向のライフスタイルが広く定着してきたことが、ウォーキング需要の増加の要因の一つと考えられる。

このような傾向を踏まえ、歩行者用の道路整備の歴史について振り返って見ると、明治元年に日本で最初の歩道（歩車道区分の道路）が神戸に設置されたのが、歩行者用道路の始まりである。もともとそれ以前は全ての歩行者用であったが、人力車や馬車が多くなったために歩車分離をせざるを得なくなつて来て、明治元年は車中心の道の整備の歴史の第一歩といえる。その後、

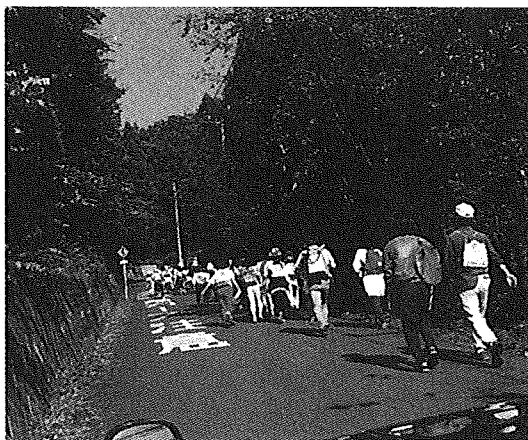
昭和四十一年…第一次交通安全事業三箇年計画



の開始

昭和四五年…道路構造令に歩行者専用道路、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路の基準が定められる。
昭和四六年…第一次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の開始

以後、第五次計画まで策定され、現在（平成五年三月末）の歩道延長八九、三一九km、歩行者専用道路延長一、三五〇kmが整備済みとなっている。これらは、交通事故を防止することにより生命、身体の安全を確保する目的と機能をもって整備が



進められている。このような歩行環境の下、ウォーキングを楽しむ人々は、歩道のない道路や車道に併設した歩道といった自動車との共存空間を歩いており、交通事故に注意したり、騒音や排気ガスに取り巻かれながら歩いている状況にある。

三 施策推進の意義

ウォーキング・トレイル事業を創設する意義は以下の四つの観点に整理できる。

(1) 車から人へ

従来の道路整備は大規模自転車道等の一部の事例を除き、自動車交通を念頭に推進されてきた。

本施策では人間を念頭に置いて道路整備を推進することとした。

(2) 手段から目的へ

従来は道路を移動のための手段として考え、より安全に、より早く、より確実に目的地に到達できるように整備が図られてきた。本施策では、移動の行程そのものが目的で、行程を楽しみ、行程で健康づくりを行うよう考えた。

(3) 道路単独から各種施設との連携へ

従来は既存の施設や計画等を前提にして、道路計画を策定してきた。本施策では、計画の段階から公園、河川・砂防施設、海岸保全施設、自然歩道等の道路以外の施設の計画と連携を図りつつ整備を進めることとした。

(4) 行政から市民へ

従来は行政が計画を策定し、行政が事業を実施してきた。行政は市民に対し行政の方針を説明し、必要が生じた場合に修正等を行ってきた。本施策では市民参加のもとに計画策定を行い、計画に従い行政が事業を実施する。整備後の道路の活用に当たっても市民や各種団体が中心となつて、企画立案、運営等を行うこととしている。

四 施策の内容

(1) 対象地域

豊かな自然や歴史、文化に接する都市郊外部や、良好な街並み、地域の個性、歴史、生活、経済活動に接する市街地部で実施する。簡単にだけでもウォーキングに参加でき、全ての歩行空間が快適で意義深いものとなるような地域ネットワークを設定する。

(2) ネットワーク計画

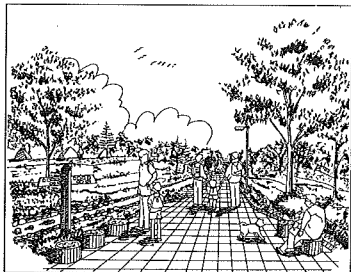
豊かな景観・環境、歴史的建物、文化的施設等の見所のある場所を経由することを基本とし、公園、河川・砂防施設、海岸保全施設、自然歩道等の計画と連携を図り、これらの施設の中の歩行にふさわしい空間に積極的にアクセスするよう配慮する。そして、ウォーキングの初心者から上級者まで様々な階層の人に合わせた複数の路線を組み合わせる。

ウォーキング・トレイル事業では、都市の郊外部において広域的な歩行が可能となるカンントリー・トレイルと、市街地部において手軽な散策が可能となるタウン・トレイルの整備を進めることとしている。カンントリー・トレイルにおいては、既存の道路の多くは自動車の通行を念頭において整備

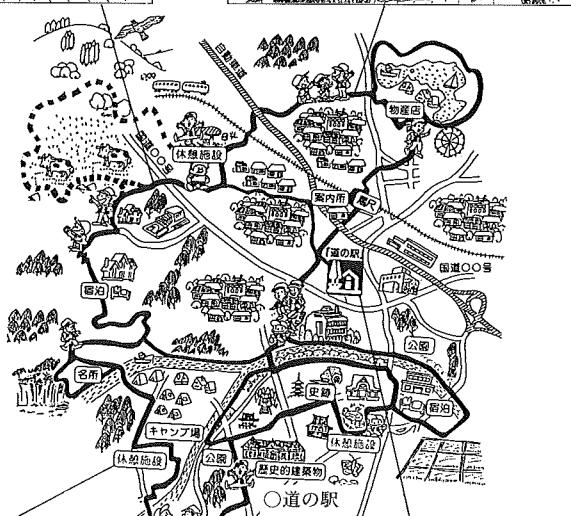
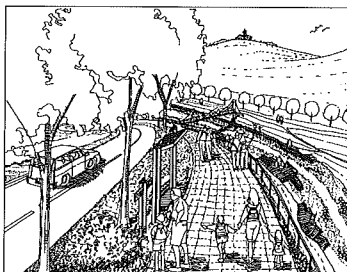
されてきているため、既存道路とは別線で計画することを基本とする。

タウン・トレイルにおいては、既存の市街地内道路を活用することとし、歩行者専用道路とすることは困難であるものの、歩行者が安心して快適に歩けるようなルート選定を行うこととする。

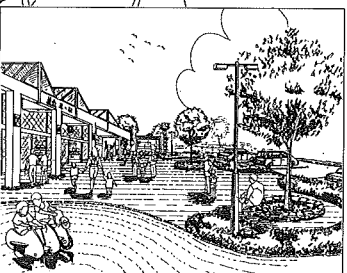
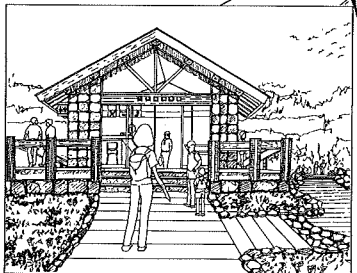
○歩行者専用道



○歩道設置

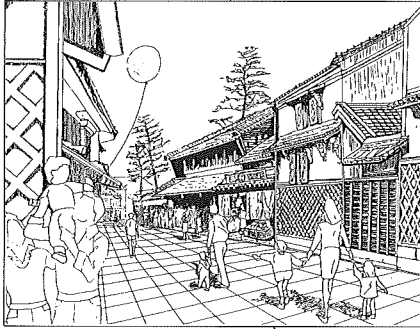


○休憩施設

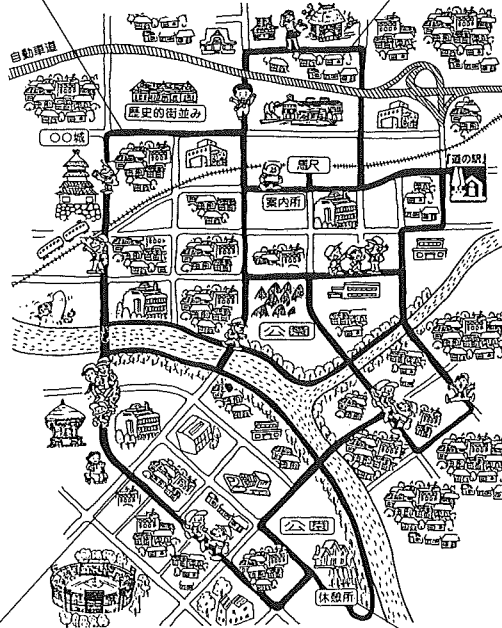
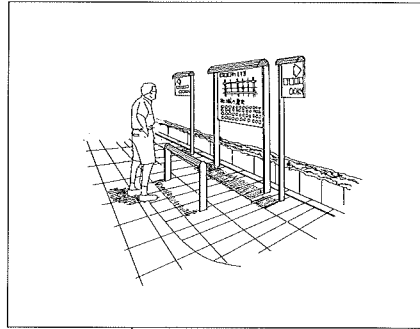


カンントリー・トレイルのイメージ

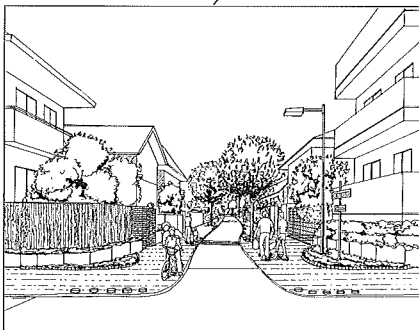
○歩車共存道路



○案内板

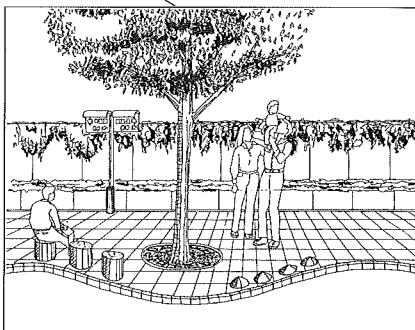


○歩道設置



タウン・トレイルのイメージ

○休憩所



(3) 歩行者専用道路、歩道、歩車共存道路 等
 舗装はゴム系アスファルト、石材、木材、クレン
 イ等で、見た目にきれいで歩きやすいものとする。

植栽や色彩に工夫し、橋梁等の構造物はバルコニー
 を設置したり木橋等により地域の個性にマッチし
 たものとする。

(4) 案内標識
 主要な辻ごとに設置し、カラーやデザイン等の
 統一や系統化を図るとともに、ルート全体図や方

向別道案内、周辺の地勢、歴史、文化等の特徴を紹介する。

(5) 休憩施設

ベンチや日除け等の簡単な施設を数百メートルに一箇所、照明設備やルート案内、地域の紹介等の展示を行い、トイレ等の設備が整った本格休憩施設を数キロに一箇所程度設定することを基本とする。

(6) 駐車施設

駐車スペースの他、トイレや休憩施設、情報提供施設を整備する。また、案内所や物販施設の併設をする「道の駅」として整備するケースも考えられる。

(7) ウォーキング・トレイルの活用方策

ウォーキング・トレイルは事業完成後の活用方法が最も重要である。ウォーキング・トレイルのユーザーが自ら提案し、協議し、その維持・管理の一部にも参加するといった、歩く人の参加による運営体制をつくるのが望ましい。ウォーキング・トレイルの案内人（トレイルマスター）を育成し、案内所に配置したり、案内冊子を作成して休憩施設等に置く。高齢者向けのシルバークガイドや植物についていろいろと説明してくれるネイチャーガイド、地域の歴史について説明する「道の語り部」等、様々なボランティアが参加できる体制を作る。また、一般人が参加しやすい各種イベントを定期

的に開催する。

五 施策の実施効果

ウォーキング・トレイル事業の効果として、三つのウェルネスが考えられる。

(1) からだのウェルネス

歩くことにより、健康の増進が図られる。

(2) 心のウェルネス

歩くことにより、ゆとりとうるおいのある心とライフスタイルが生まれる。

(3) 地域のウェルネス

質の高い歩行空間を形成し、そこで人々が集い語らうことにより、魅力ある地域づくりに資することができる。

六 平成八年度以降の建設省の取り組み

(1) 平成八年度事業実施予定

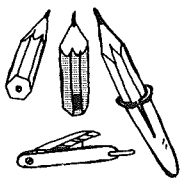
全国で約五〇箇所に着手し、八年度事業費約五〇億円について助成を行うとともに、計画策定のための調査費を補助するべく概算要求したところである。

(2) 長期目標

だれもが身近に利用できる歩行環境を整備するという考え方から、全国で約一、〇〇〇箇所を完成させることを長期目標と考えている。

おわりに

ここに、記したウォーキング・トレイル事業の内容は固定的なものではない。歩く人々との意見交換を続け、様々な意見や要望を取り入れて検討を加え、新たな形のウォーキング・トレイルが誕生しても構わないものと認識している。心身及び地域の健康づくりに役立てるような道づくりを推進していきたいと考えているので、読者諸氏のご支援、ご協力、ご指導を賜りたくお願いする次第である。



道路における情報化施策の推進

建設省道路局道路環境課

一 高度道路交通システム（ITS）の整備推進

1 施策の概要

高度道路交通システム（ITS）は、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築するシステムである。

① 目的

イ 安全性、輸送効率、快適性の飛躍的に向上と環境保全に大きく寄与

ロ 豊かで活力ある国民生活の実現に貢献

② 開発分野（図1）

③ 背景・重要性

イ 新たな市場の創出

○ ITS 研究開発・普及は、大きな新市場

を創出（図2）

ロ 民間企業が最も有望とする分野

○ ITSは、マルチメディア事業の中で民間企業が最も有望とする分野

ハ 我が国における研究開発の状況

【政府の主な動き】

○ 平成七年二月二日、高度情報通信社会推進本部が「高度情報通信社会推進に向けた基本方針」を策定、この中で高度道路交通システムの積極的な推進を決定

【建設省の取り組み】

○ 一九八四年、路車間情報システム

（RACS注2）の研究開発開始

↓VICSに発展、来春実用化の予定

○ 一九八九年 世界に先駆け全国道路地図

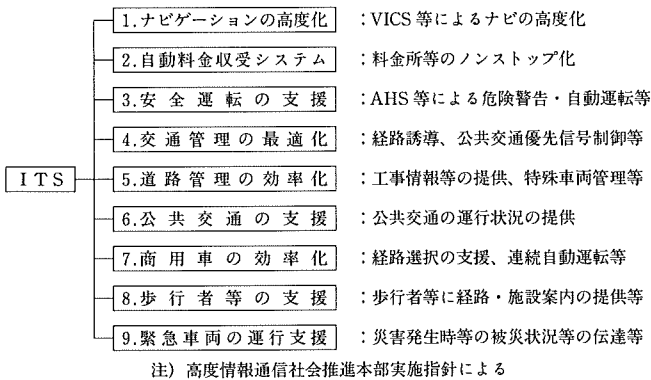


図1

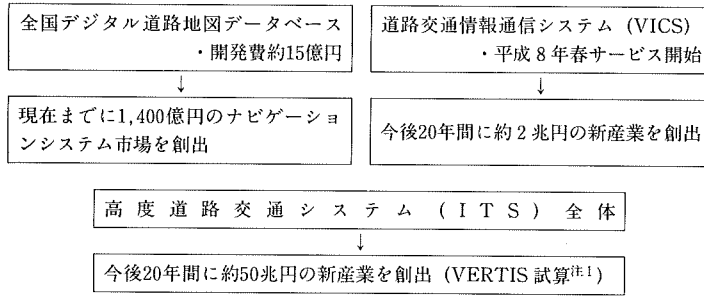


図 2

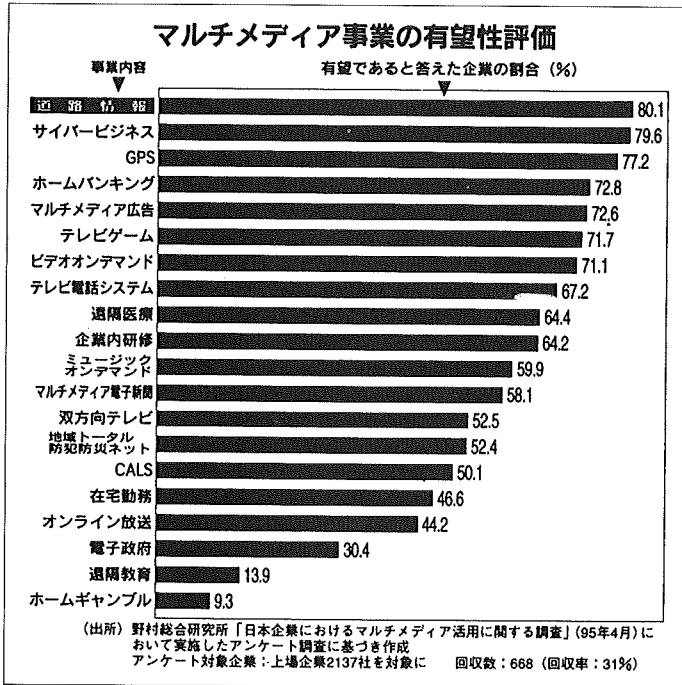


図 3

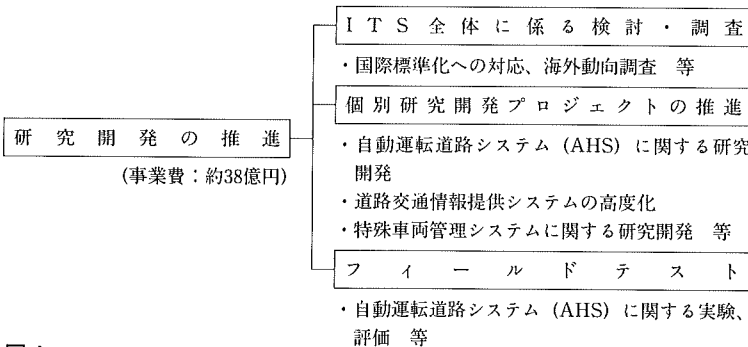


図 4

データベースが完成
 ↓ナビゲーションシステムが急速に普及
 ○一九八九年より ITS のグラウンドデザインの検討に着手
 ○一九九四年一月 道路審議会の審議を経てグラウンドデザインをとりまとめ
 ↓現在、研究開発を推進中

ニ 欧米での積極的な研究開発
 ○米国では ITS 計画、欧州では TELE MATICS 計画・PROMOTE 計画により、国家的プロジェクトとして官民一体となって研究開発を積極的に推進中
 ○米国では、一九九五年だけで二億ドル以上の国家予算を投入、現在、約八〇のフィールドテストを全米各地で展開中

④ 具体的な施策
 イ 研究開発等の積極的な推進
 システムの全体構想の策定と、これに基づく研究開発を国の研究機関による試験研究、官民共同研究、民間委託を活用しながら、積極的に推進する(図4)。

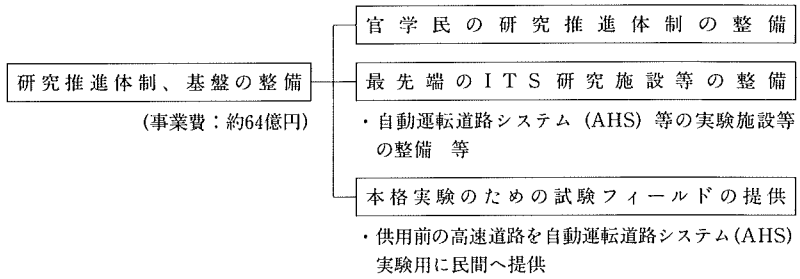


図5

自動運転道路システムの研究開発 (図6)
 ハ 高度道路交通インフラの整備推進
 i 道路交通情報通信システム (VICS) の整備推進

○ ビーコンの整備

高度道路交通システムの第一段階として、道路上に設置したビーコン (発信器) から車載機器へリアルタイムの道路交通情報を提供するVICSについて、平成八年春より首都圏、東名・名神高速道路等から本格サービスを開始するとともに、全国展開に向け、高速道路全線で整備を概成するなど、ビーコン・情報処理基盤の整備を推進する。

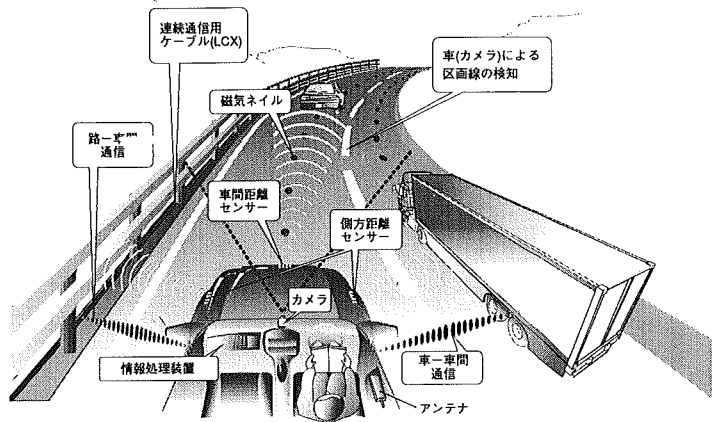


図6

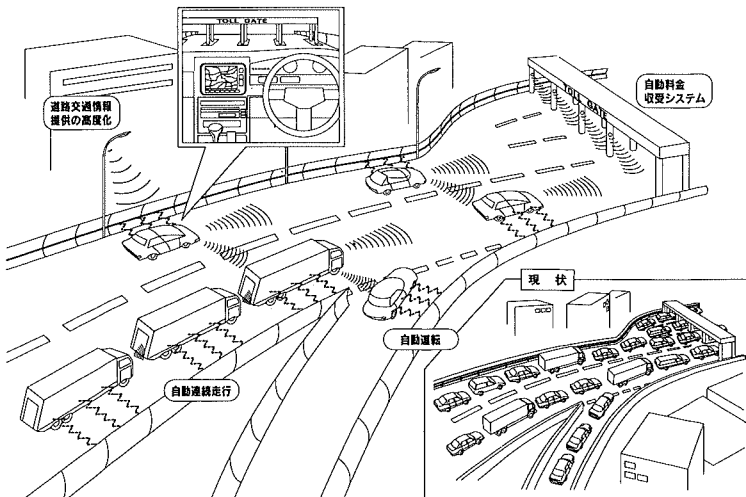


図7 施策のイメージ

(箇所数：約一、八〇〇箇所)
 ii ノンストップ自動料金収受システムの試験運用
 有料道路の料金所において、自動的に料金を支払うことのできるノンストップ自動料金収受システムについて、平成八年度中に試験運用を開始する。

一 情報ハイウェイの整備推進

1 施策の概要

① 全国的な高度情報通信ネットワーク構築の推進

電線共同溝、下水道管渠、河川空間等の連携による電線収容空間等のネットワーク計画を策定する。また、公共施設管理用ファイバーケーブルの民間事業者への提供に係る課題について検討する。

② モデル地区における電線収容空間等ネットワークの整備及びデモンストレーション

高度情報化に関して先進的な取り組みを行っている地域等において、モデル地区を設定し、電線収容空間・公共施設管理用光ファイバーケーブルネットワーク計画の策定及びこれに基づく総合的な整備を行う。また、敷設される光ファイバーケーブルを活用し、行政機関、交通機関、その他公共施設や駅前広場等において市民が行政情報等にアクセスできるようにするなど地域の高度情報化の進展を支援するとともに、整備にあたっての公共空間活用の課題を整理する。

③ 電線共同溝の整備の推進

① のネットワーク計画を踏まえた第三期電線類地中化五箇年計画（平成七年度～平成一

一年度）に基づき、電線共同溝の整備を強力に推進する。その際、ブルースカイプロジェクト^{注3}等、電線共同溝の面的な整備を行う地区において重点的に実施する。

また、これに併せて都市間についても、道路管理の効率化・高度化を図るための道路管理用光ファイバーケーブル等を整備し、高度情報化社会への対応を図る。

④ 歩道の狭い道路等における歩行者空間の確保のための検討

電力トランスを道路上に設置することが困難な場合における建築物内、公開空地等への設置の可能性について検討するとともに、電力トランスの小型化、地中化等の技術開発の推進、美装化等について検討する。

⑤ 移動体通信の支援

トンネル内のラジオの再放送施設の整備と併せて、光ファイバーケーブル等を一体的に整備することにより、中山間地域を含めた地域において、自動車電話等移動電話のトンネル内の不感地の解消を支援する。

注1 Vehicle, Road and Traffic Intelligent Society

(道路・交通・車両インテリジェント化推進協議会)

注2 Road Automobile Communication System

注3 電線類の地中化を契機に、道路の美装化、コミュニティ道路の整備等を面的に行い、沿道建築物等とも連携して、地域の活性化、景観形成等を図る。

電線共同溝の整備

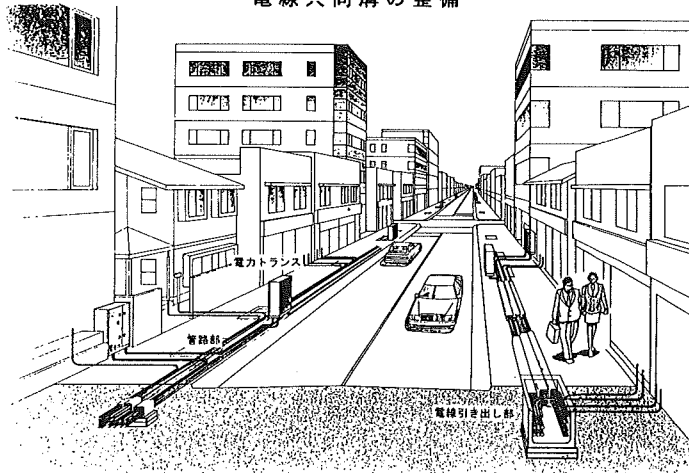


図8 施策のイメージ

第6次特定交通安全施設等整備事業 五箇年計画（案）について

建設省道路局道路環境課

一 第6次特定交通安全施設等整備事業 五箇年計画策定の必要性

○急激なモータリゼーションの進展に伴い昭和三
昭和四一年に「交通安全施設等整備事業に関する
緊急措置法」が制定された。

同法に基づき、公安委員会と道路管理者は協力
して二次にわたる三箇年計画、五次にわたる五箇
年計画を策定し、公安委員会は交通管制センター
の設置や信号機の高性能化等を進めるとともに、
道路管理者は、歩道、自転車道の整備、交差点の
改良、自動車駐車場の整備、道路標識、道路情報
提供装置の設置など交通安全施設等の整備に努め、
交通事故の防止と交通の円滑化を図ってきた。

こうした交通安全施設等の重点的な整備をはじ
め、各種の交通安全対策の推進により昭和四五年
にピーク（一六、七六五人）に達した交通事故死
者数は昭和四四年には概ね半減する（八、四六六
人）など大きな成果をもたらした。

しかし、これ以降、交通事故死者数は再び増加
に転じ、昭和六三年以降七年連続して交通事故死
者数が一万人を越すなど極めて憂慮すべき状況と
なっている。走行台キロあたりの死者数でみても、
現在一・六人／億台キロという水準は先進国のな
かでも中位にとどまっており、近年は横這いで、
減少傾向になく、このため交通の安全の水準を高
めるためには、従来の対策や施策の単なる延長で
は対処できない全く新しい局面を迎えている。

このような実情に対し、国民の基本的希求であ

る「安全で安心してくらせる社会」を緊急に実現
するため、多発している高齢者事故、夜間事故、
狭幅員事故等に対処するための所要の交通安全施
設等に対する重点的、効率的整備を一層推進し、
交通事故の大幅な減少に懸命に努力する必要がある。

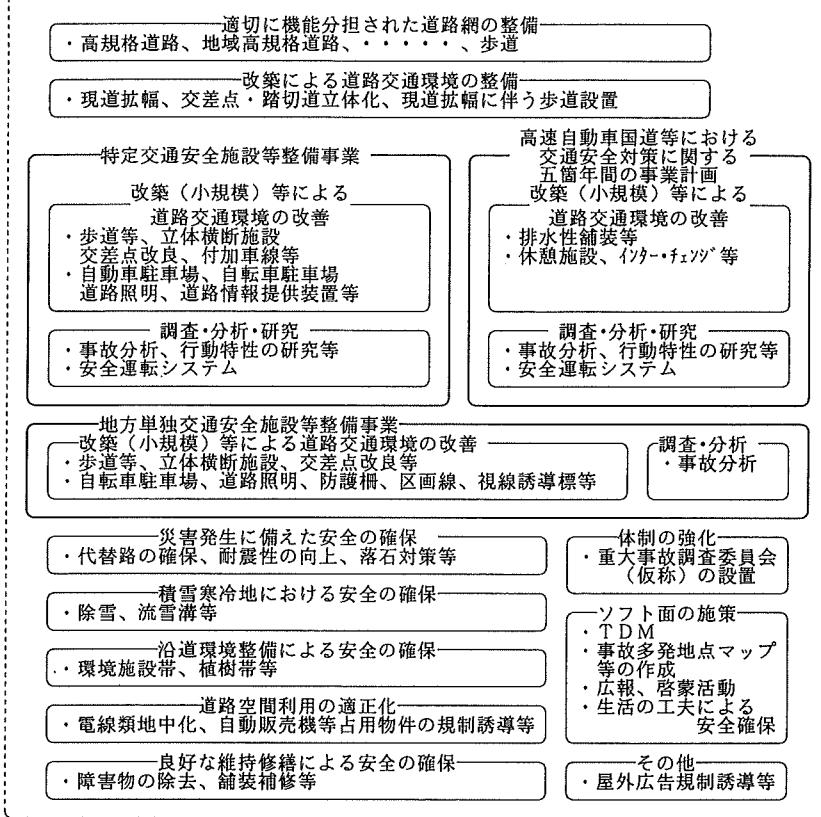
さらに、高齢者や身体障害者の社会参加の機会
の増大を図るため交通基盤の整備や道路交通の国
際化、さらには、高度情報化をはじめとする技術
革新に対応した道路交通環境の改善を図り、安全
かつ円滑な道路交通の確保に努めなければならな
い。

このような認識のもと、本年二月に「道路交通
環境整備懇談会」（座長・森地茂東工大教授）を設
置し、全国各地で開催された地方懇談会の提案等

を踏まえ、幅広い観点から道路交通環境のあり方について検討した提言を本年八月に頂いたところである。また、(財)国際交通安全学会、(社)自動車工業会、(社)経済団体連合会等、国民、各界、各層の御意見や提言を多く頂いており、これらを踏まえ

た新たな五箇年計画を策定し、公安委員会はもとより他の関連する機関とも密接な連携をとりながら、交通安全施設等の整備を一層強力に推進していく必要がある。

総合的な交通安全の体系



・安全形成にかかる主体者の連携による総合性
 ・ハードの施策とソフトの総合性
 ・特定交通安全事業と他の道路事業の総合性

一 交通安全に対する総合的な取り組み と「特定交通安全施設等整備事業」

道路の安全の確保に向けて、高規格道路から市区内の道路に至るまでの道路網の整備や、改築事業、雪寒事業等道路整備の推進が交通の安全確保に大きく寄与しているとの観点から、道路の安全にかかる施策を総合的にわかりやすく示す「総合安全政策大綱(仮称)」をとりまとめるとともに、このうち、一般道路において緊急的に対処すべき区間について、「特定交通安全施設等整備事業五箇年計画」を策定し、交通安全施設を整備する。

三 交通安全施設等整備事業計画の推移

- (1) 交通安全施設等整備事業計画の推移
 昭和四一年度以来、道路管理者及び公安委員会は、表1のとおり交通安全施設等整備事業計画を定め、交通安全施設等の整備に努めてきた。
- (2) 第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の進捗状況

平成三年度に発足した第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画において、歩道、交差点等の整備に努め、重点的に推進した結果、総投資額一兆六九九七億円、達成率一〇六・九%(調整費を除く)となる見込みである。

表1 交通安全施設等整備事業計画の推移

区 分		特 定 事 業			地 方 単 独 事 業			備 考
		計 画 (億円)	実 績 (億円)	達成率 (%)	計 画 (億円)	実 績 (億円)	達成率 (%)	
第1次三箇年計画 (S41~43)	道路管理者	721.9	722.1	100.0	(134)	253.2	—	閣議決定(変更) 昭和42年12月1日
	公安委員会	60.3	60.3	100.0	(38)	112.0	—	
第2次三箇年計画 (S44~46)	道路管理者	750.0	(507.4)	67.7	623.0	(456.2)	73.2	閣議決定 昭和44年12月2日
	公安委員会	46.3	(28.5)	61.6	230.7	(151.1)	65.5	
第1次五箇年計画 (S46~50)	道路管理者	2,292.8	2,380.9	103.8	2,304.1	2,324.0	109.9	閣議決定(変更) 昭和48年2月20日
	公安委員会	685.5	720.9	105.2	1,052.7	1,000.1	95.0	
第2次五箇年計画 (S51~55)	道路管理者	5,700	5,922.1	103.9	4,115.3	4,525.5	110.0	閣議決定 昭和51年11月9日
	公安委員会	1,500	1,424.2	94.9	2,300.0	1,636.4	71.1	
第3次五箇年計画 (S56~60)	道路管理者	9,100	8,153.8	89.6	6,876.9	6,144.0	89.3	閣議決定 昭和56年11月27日
	公安委員会	1,900	1,311.5	69.0	3,049.6	2,365.4	77.6	
第4次五箇年計画 (S61~H2)	道路管理者	(13,500)						閣議決定 昭和61年11月28日
		11,500	11,596	100.8	10,235.0	7,739.1	75.6	
	公安委員会	(1,350)						
第5次五箇年計画 (H3~H7)		1,150	1,165	101.3	3,680.1	3,509.1	95.4	閣議決定 平成3年11月29日
	道路管理者	(18,500)	(H7補込)					
		15,900	16,997	106.9	14,400	—	—	
	公安委員会	(1,650)	(H7補込)					
		1,550	1,652	106.6	4,970	—	—	

- (注)1. 第1次三箇年計画の地方単独事業は、昭和42年~43年度の2箇年分の通学路分のみである。
 2. 第2次三箇年計画の実績は中途改定したので、昭和44年~45年度の2箇年分である。
 3. 第4次及び第5次五箇年計画の特定事業の上段()書きは、調整費を含む総計画額である。
 4. 第5次五箇年計画の実績額は平成7年度1次補正までの見込みである。

四 第6次特定交通安全施設等整備事業 五箇年計画(案)の基本方針

第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画においては、以下の事項に重点を置いて、このうち緊急的に対処すべき交通安全施設等について整備を進めるものとする。

- 1 科学的手法に基づく事故削減策の集中的実施
 - (1) 安全かつ円滑なモビリティの確保
 - ① 事故多発地点のうち、緊急度の高い全国約三、〇〇〇箇所について、詳細な事故分析を行い、これに基づく交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備を改築事業等による整備とあわせて重点的に実施する。
 - ② 依然として多発している夜間死亡事故に対応するため、道路照明の積極的な設置等による夜間事故対策を推進する。
 - ③ 多数の違法駐車により、安全で円滑な道路交通が阻害されている都市内の道路において、整備効果の高い地域から優先的に自動車駐車場、駐車場案内システム等の整備を推進する。
 - ④ 過労運転にともなう事故防止のため、都市間の一般道路において「道の駅」等簡易パーキングエリアの整備を積極的に推進する。
 - ⑤ 救急医療機関等へのアクセスを改善するた

め、緊急開口部、交差点改良等の整備を促進する。

(2) わかりやすく安心して利用できる道路交通環境の整備

① 道路利用者の多様なニーズに応え、安全で円滑な道路交通の確保を図るため、異常気象時の道路状況に関する情報等を迅速かつ的確に提供し、道路情報提供装置等の整備を推進するとともに、幹線道路を中心に道路交通情報通信システム(VICS)の全国展開を図る。

② 国際的な技術競争のなかにおいて、我が国においても安全な走行を支援するために、ナビゲーションシステムの高度化、自動運転道路システム(AHS)等の技術開発を推進し、その普及促進を図る。

③ 利用者の立場にたった系統的でわかり易い案内標識の充実を図る。

その際、ローマ字表示、シンボル表示を積極的に取り入れる。

(3) 交通事故調査・分析・研究システムの充実

① 交通安全研究五箇年計画を策定し、これに基づき、大学・民間研究機関と行政が連携して、調査・分析・研究を強力に推進し、多角的、総合的な交通安全施策の向上を図る。

② 関係省庁と連携して、交通事故の基礎的デー

タのより一層の充実を図り、効果的な交通安全対策の推進に努める。

また、(財)交通事故総合分析センターを積極的に活用して、重大事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向け、重大事故調査委員会(仮称)を設置する。

③ 道路利用者の利便に資するためキロポストの整備を進め、速やかな事故処理、的確な交通事故調査の支援をする。

2 高齢者等の社会参加を支援する歩行空間の面的整備

(1) 自転車・歩行者の安全で快適な通行の確保

① 歩道及び自転車道等の整備を引き続き重点的に実施し、平成一三年度までに歩行者等が交通事故の危険にさらされている区間、概ね二五、〇〇〇km程度について改築事業等による整備とあわせて歩道等の整備を推進し、歩道等の設置済み道路延長を概ね一五三、〇〇〇kmに引き上げる。

② 高齢者、身体障害者等の社会参加の機会の増大に考慮して、駅、公共・福祉施設、病院等の周辺を中心に「平坦性が確保された幅の広い歩道」や自転車駐車場の整備、電線類の地中化を改築事業等による整備とあわせて推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行

空間を積極的に確保する。

③ さらに、道路管理者による歩行空間の確保にあわせて、建築空間等を活用した歩行空間「環境道路」等の整備について、特に、都市中心部における歩行空間の連続性の確保に留意して推進する。

④ 駅、公共・福祉施設、病院等主要施設を相互に利用する歩行者の利便を大幅に拡大するため、昇降装置や屋根の設置、スロープ化や建築物との直結化などを図るとともにペDESTリアンデッキの整備を推進する。

⑤ 駅前等交通結節点における利用の連続性を向上させるため鉄道事業者、バス事業者と協力して交通広場、駐停車場等の整備を推進する。

(2) 都市内における歩行者優先道路の面的整備

住居系・商業系地区において、通過交通の進入を抑え、地区内のくらしの安全を確保するため、コミュニティ道路や歩道の設置ができない幅の狭い道路において歩行者等の安全を確保する構造を有する歩車共存道路(歩道のないコミュニティ道路)等の面的整備を行う「コミュニティ・ゾーン形成事業」を公安委員会のゾーン規制等と適切に組み合わせ実施する。

3 利用する視点からの安全への取り組み

(1) 安全総点検の実施

交通の安全は利用する人の視点にたつて捉えらるべき課題であり、良好な道路交通環境をつくりあげるために、通学路点検を始めとして、地域の人々や道路利用者が主体的に参加する「安全総点検」を実施する。

(2) 地域の特性に応じた道路交通の安全確保

交通の安全は地域に根ざした課題であり、道路交通の様々なフェーズにおける人・車・道の関係に配慮し、積雪寒冷地における交通安全策等地域の特性に応じた改善策を講じる。

(3) 行政と市民の連携による交通安全事業

交通の安全は市民の安全意識により支えられるが、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、市民が計画から整備・管理全般にわたり、積極的に参加できるような仕組みをつくり、行政と市民の連携による交通安全事業を推進する。

また、公安委員会を始め、医療、消防、教育など関係行政機関との密接な連携を図り、交通安全に対する総合的な取り組みを図る。

五 第6次特定交通安全施設等整備事業

五箇年計画(案)の事業規制等

(1) 事業規模(案)

基本方針に基づき、第6次特定交通安全施設等

整備事業五箇年計画において、平成八〜一二年度の計画期間内に二兆五千億円に相当する事業を推進するものとする(表2)。

(2) 工種別内訳(概要)(表3)

表2 (億円)

第6次五箇年 計画案：A	第5次五箇年計画			対5次計画 倍率(A/B)	対5次実績 倍率(A/C)
	計画額：B	実施見込み：C	達成率(C/B%)		
25,000	(15,900) 18,500	16,997	(106.9) 91.9	1.35	1.47

(注)1.上段()書きは調整費2,600億円を除いた額を対象としたもの

表3 (事業費単位：億円)

		第6次五箇年計画(案)		第5次五箇年計画実績		倍率 (事業費)
		事業量	事業費	事業量	事業費	
一 種 事 業	歩道等 (km)	7,200	14,600	4,781	9,731	1.50
	(うち、自転車道等) (km)	(5,040)	(11,110)	(4,576)	(9,416)	(1.18)
	歩道共存道路 (km)	270	200	—	—	—
	交差点改良 (箇所)	1,800	2,890	1,329	1,805	1.60
	その他(注)1	—	1,160	—	1,054	1.10
	小計		18,850		12,590	1.50
二 種 事 業	道路照明 (基)	58,000	348	49,939	304	1.14
	道路標識 (本)	40,000	600	43,675	581	1.03
	道路情報提供装置 (基)	1,800	1,200	1,675	1,045	1.15
	自動車駐車場 (箇所)	375	3,000	338	1,636	1.83
	その他(注)2	—	1,002	—	840	1.19
	小計		6,150		4,407	1.40
合計			25,000		16,997	1.47

- (注)1.その他は、中央帯、視距の改良、車両停車帯、路肩改良、付加車線である。
 2.その他は、防護柵、区画線、視線誘導標、道路反射鏡、自動車駐車場、キロポスト、路上駐車施設である。
 3.道路情報提供装置に路車間情報システム、駐車場案内システムの整備を含む。
 4.自動車駐車場は、地下駐車場、簡易パーキングである。
 5.新規工種は、歩車共存道路である。

安全で安心でできる

国土づくりのための道路整備の推進

建設省道路局企画課道路防災対策室

一 はじめに

平成七年一月一七日に発生した阪神・淡路大震災は、阪神高速道路、新幹線、港湾施設等の交通機関に大きな被害を与えた。道路施設では、落橋、橋梁損壊など大規模かつ広範囲で被災を受け、震災直後、高速自動車国道、阪神高速道路、一般国道（指定区間）において二七路線三六区間で通行止めになった。また、電気、ガス、電話、水道等のライフラインにおいても想像以上の被害を受け、救援活動や地域住民の生活等に大きな影響を与えた。さらに、今回の被災によって道路交通網等が寸断され、周辺地域だけでなく、我が国の経済活動、国民生活に多大な影響を与えた。

今、これら阪神・淡路大震災等の教訓を踏まえ

た、国民が安全で安心でできる災害に強い国土づくりが強く求められている。

【道路の被災状況】

高速自動車国道… 一〇九箇所
 （名神高速道路瓦木西高架橋他）
 阪神高速道路… 三〇〇箇所
 （三号神戸線兵庫県内区間を除く）
 一般国道（指定区間）… 五五四箇所
 （国道四三号岩屋高架橋他）
 府 県 道…二、七一五箇所

【被害概算額】

一般国道 約二、三〇〇億円
 有料道路 約四、一〇〇億円
 （高速自動車道路一、〇〇〇億円、阪神高速道路三、一〇〇億円）

二 阪神・淡路大震災の復興対策の推進

平成七年七月二八日に決定された「阪神・淡路地域の復興に向けての取組方針」（阪神・淡路復興本部）において、政府は復興計画の実現を最大限支援することとしており、「生活の再建」、「経済の復興」、「安全な地域づくり」を基本的課題として被災地の復興に取り組むこととしている。

- ・ 格子型幹線道路ネットワークの整備等
- ・ 広域防災帯の整備
- ・ 被災地域再生のための土地区画整理事業・市街地再開発事業の実施
- ・ 信頼性のあるライフライン共同収容施設の整備
- ・ 耐震性向上のための橋梁補強
- ・ 道路情報通信基盤の整備

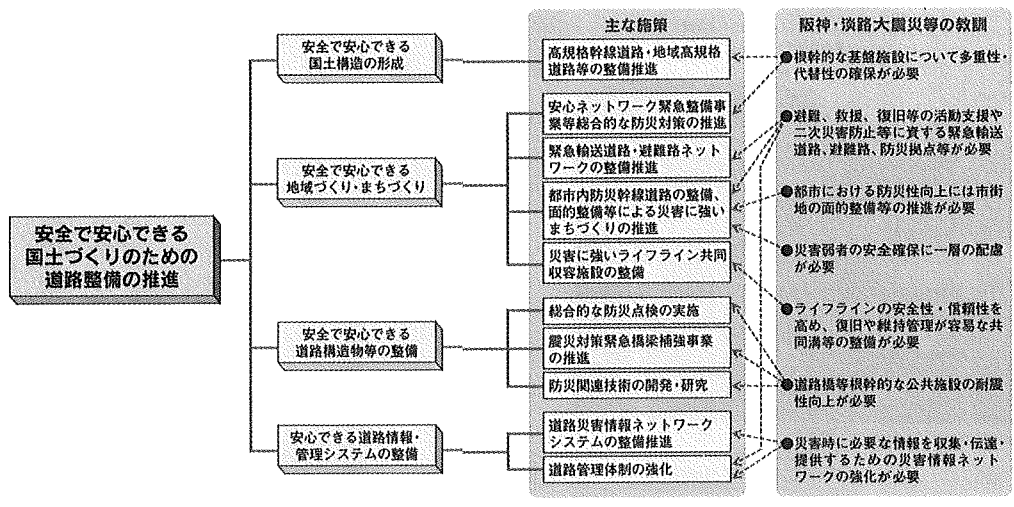


図1 体系図

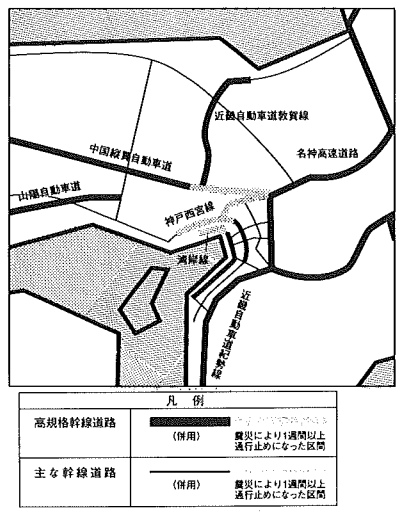


図2 広域道路の通行止めの状況

三 安全で安心できる国土づくりのための道路整備の推進

国民が安全で安心できる災害に強い国土づくりを推進するため、地域防災計画等の支援、充実に回りつつ、次のような道路防災対策を総合的、計画的に実施する(図1)。

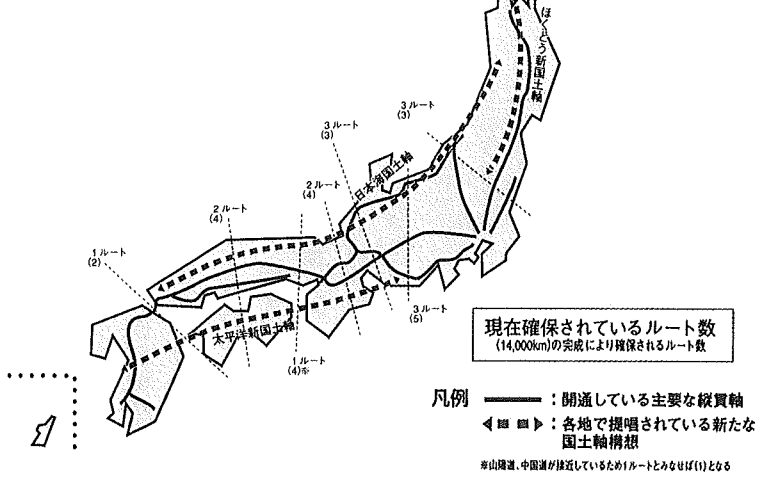


図3 高規格幹線道路ネットワーク代替ルート形成状況及び新たな国土軸構想

(1) 安全で安心できる国土構造の形成のための道路整備の推進

阪神・淡路大震災では、東西軸であった中国自動車国道が地震発生直後に通行止めとなり、迂回路として機能した近畿自動車道教習線(舞鶴道)等の交通量が大幅に増加するなど、その影響は周辺地域だけでなく、我が国の社会・経済活動に大きな影響を及ぼし、代替ルートの確保が緊急の課題であることが認識された。

このように大震災等が発生した場合においても、生活物資や復旧物資の輸送ルートを確保するとともに、我が国の経済活動、国民生活に及ぼす影響を最小化するため、必要な代替ルートの確保が可能になるよう高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進するとともに、新交通軸の実現に向けた調査の促進を図る(図2・3)。

② 安全で安心できる地域づくり・まちづくりのための道路整備の推進

① 安心ネットワーク緊急整備事業等総合的な防災対策の推進

我が国は地震はもちろん、梅雨や台風による豪雨、日本海側を中心とした豪雪等災害多

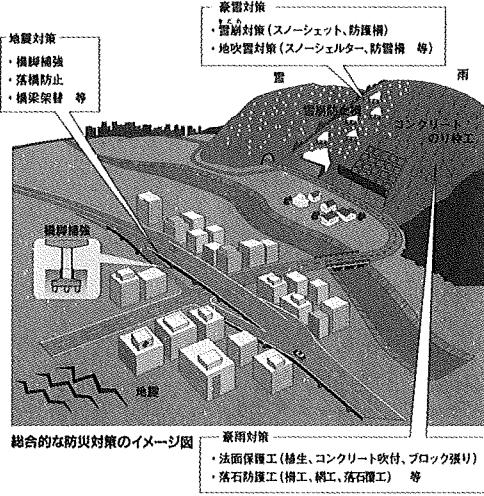


図4 総合的な防災対策

発列島と言っても過言ではない。このような災害時においても安全性、信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、各種災害に対応した防災対策を推進する(図4)。

物資や復旧物資輸送等に支障をきたした。災害時において救援活動、緊急復旧物資輸送等を確保するため、緊急輸送道路や道路空間を活用した防災拠点、避難路、防災活動困難地域解消に資する道路の整備を計画的、重点的に推進する(図5)。

③ 都市内幹線道路、面的整備等による災害に強いまちづくりの推進

今回の震災では、阪神高速道路三号神戸線の倒壊をはじめ、都市内の幹線道路が寸断したとともに、機能した道路においても道路交通が集中して渋滞が発生し、救援活動、生活

今回の震災では、都市基盤が未整備な木造密集地域において、緊急車両が通行不能であったことなどにより、消防活動に支障が生じ、広範な消失地区が発生した。一方、幹線道路が整備された地域、土地区画整理事業が行われ、道路、公園等が整備された地区等では消失が少なく、市街地の面的整備等による被害軽減の効果があつた。

そこで、木造密集市街地等の危険市街地の解消を図るため、土地区画整理事業や市街地再開発事業等の市街地の面的整備を推進するとともに、公共・公益施設を集中的に整備した、地域の防災拠点となる防災安全街区を整備する。また、安心まちづくりアクションプログラムに基づき、防災に資する道路等の各種事業を総合的かつ集中的に実施することにより、地区全体の防災性の向上を図る(図6)。

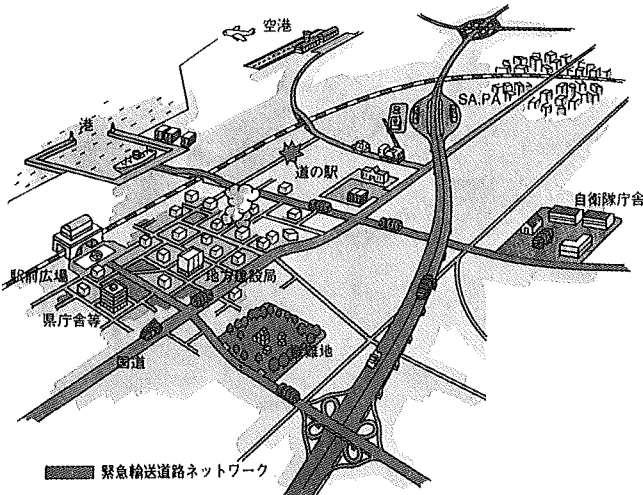
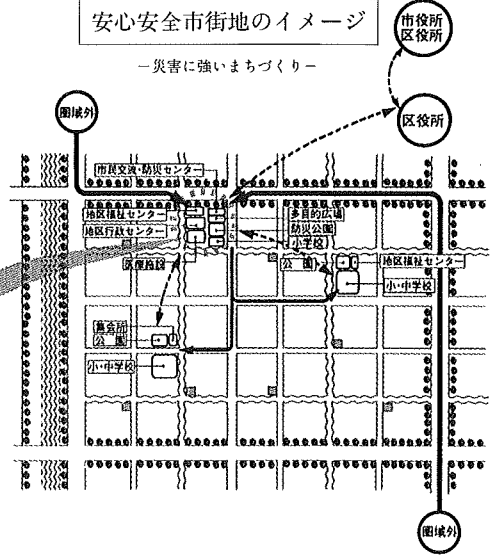
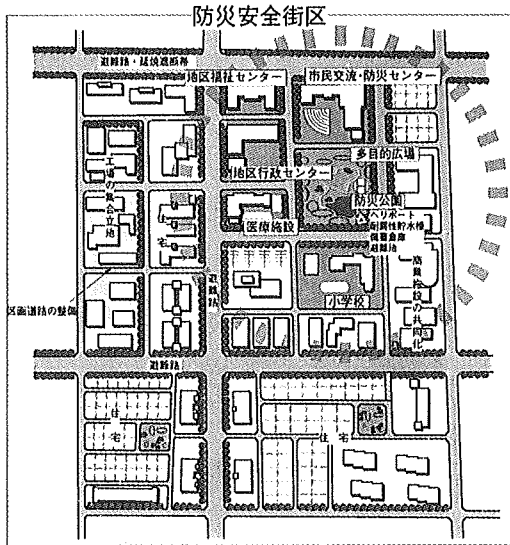


図5 緊急輸送道路ネットワークの整備推進

防災安全街区の機能

- 平時の生活交流拠点・非常時の危険管理拠点 -
- 防災拠点機能：防災センター、地区行政センター等
- 福祉のまちづくり拠点機能：地区福祉センター、医療施設等
- 避難機能：防災公園、多目的広場等
- ライフアンカー（自立）機能：備蓄倉庫、耐振性貯水槽等
- 市民の交流機能：市民交流センター等



凡 例			
	防災安全街区		河川緑地軸
	情報・連絡		避難路・延焼遮断帯 (主要幹線道路)
	物資の配送 ボランティア等の受入		避難路
			街区公園

図6 防災安全街区の整備

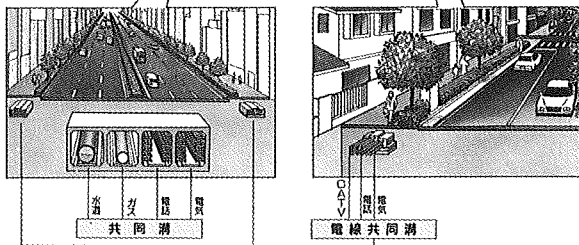
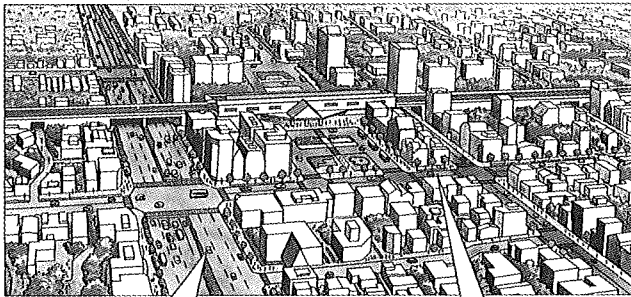


図7 ライフラインの共同収容施設のイメージ図

④ 災害に強いライフライン収容施設の整備
 今回の震災では、電気、電話、ガス、水道等のライフラインが電柱の倒壊、埋設管路の破損等により各所で寸断され、また復旧に時間を要したことから、救援活動や地域住民の生活に多大な影響を与え、ライフラインの弱

さとその重要性が改めて認識された。一方、既設の共同溝、キャブシステムのライフライン共同収容施設においては特段の被害はなかった。ライフラインの安全性、信頼性の向上を図り、災害時においてもライフラインを確保するため、共同溝、電線共同溝（ライフライン共同収容施設）ネットワークの整備計画に基づき、東京、神戸、福岡等の主要都市において重点的に整備を実施する。また、新たなライフラインの収容施設（ライフラインボックス）の試験施工を実施する（図7）。

- (3) 安全で安心できる道路構造物等の整備推進
- ① 総合的な防災点検の実施
 - 災害に強い道づくりを推進するため、沿道区域を含めた地震、豪雨、豪雪等に対する総合的な防災点検を全国において実施する。
- ② 震災対策緊急橋梁補強事業の推進

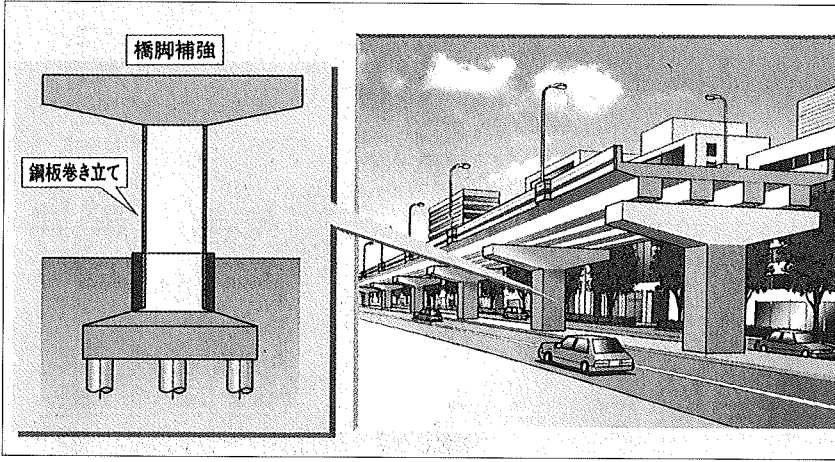


図8 耐震対策緊急橋梁補強のイメージ図

- (4) 安心してできる道路情報・管理システムの整備推進
- ① 道路災害情報ネットワークシステムの整備推進
 - 今回の震災では、設計を上回る大きな水平方向地震力を受けたことにより、道路橋は大きな被害を受けた。今後は今回のような地震に対しても落橋等の被害を防止するため、一層の耐震性の向上を図る必要がある。
 - そのため、高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路、一般国道等の緊急度の高い橋梁について橋脚及び落橋防止装置等の所要の補強対策を推進し、平成九年度までに概成する。
 - また、今回の被災を踏まえた道路橋に関する耐震基準の改訂を平成八年度内を目途に実施する(図8)。
- ③ 防災関連技術の開発・研究
 - 今回の震災の教訓を踏まえ、安全で安心できる国土づくりの基礎となる道路構造物の耐震性向上を効果的に推進するための技術開発及び、防災性向上、道路管理の高度化に資するための情報システムの開発を推進する。
 - また、豪雨、豪雪等の災害対策に対しても、防災性向上のニーズの高まりに対応し、一層推進するための技術開発を推進する。

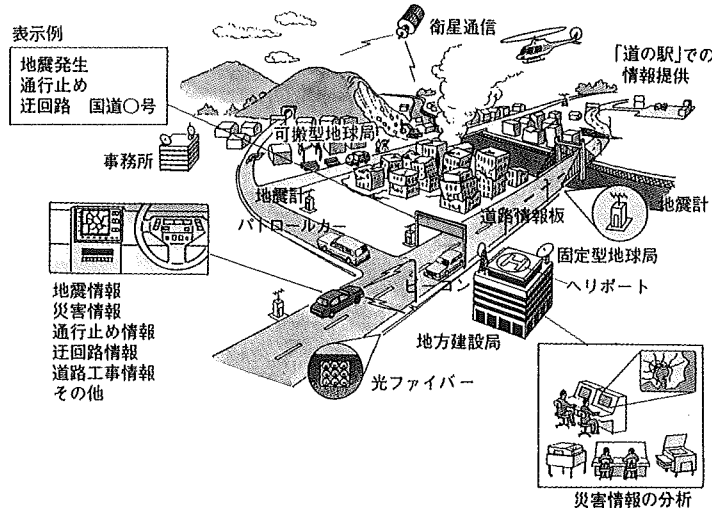


図9 道路災害情報ネットワークシステムのイメージ図

今回の震災においては、道路の被災状況等の各種情報を入手することに時間を要し、救援活動や応急復旧活動等に支障となった。被害を最小限にするためには、災害発生時の速やかな初期体制の確立や応急復旧体制の策定等を行う必要がある。

そのため、地震等の災害直後にリアルタイムで現地より災害情報を収集、関係部署に即

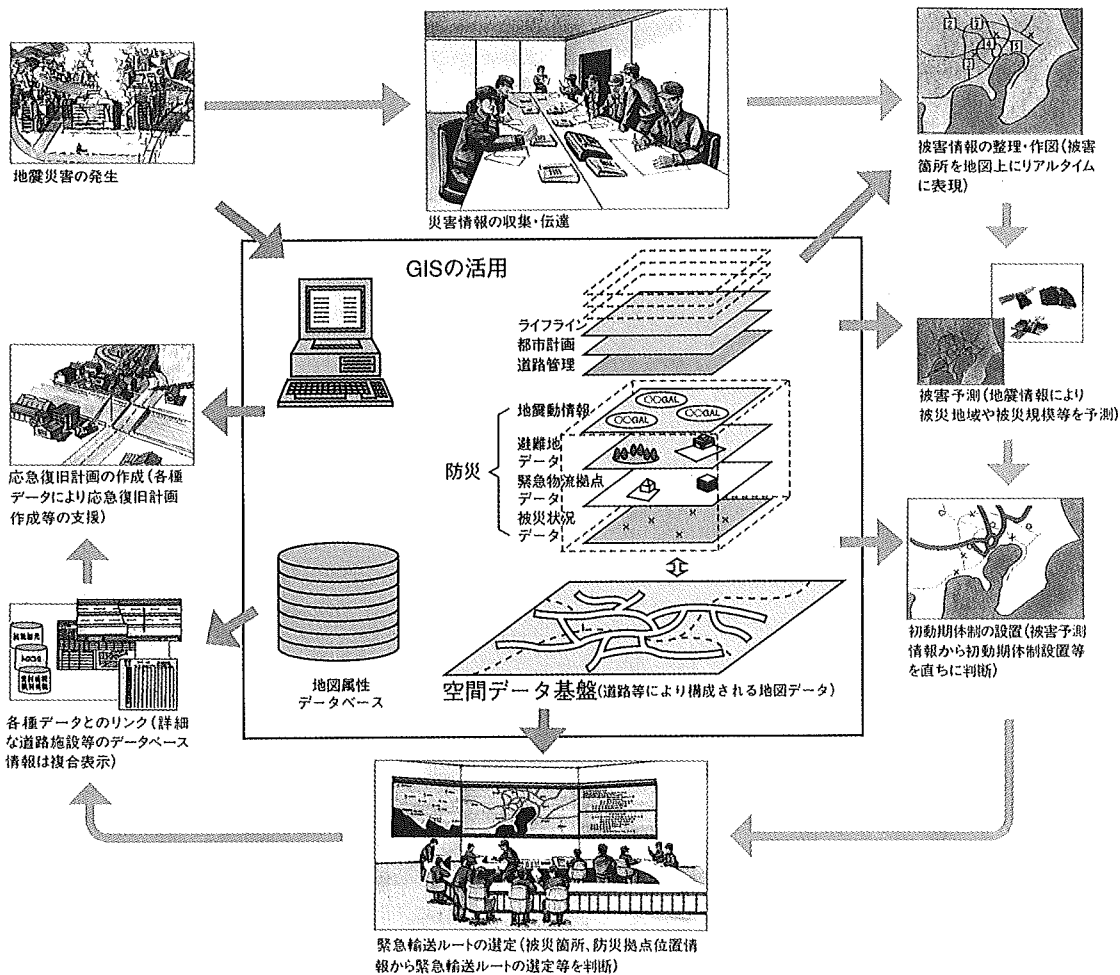


図10 地理情報システム(GIS)の道路管理(災害時)における活用イメージ図

座に伝達、それら各種情報を処理、一元的に管理するとともに、道路利用者等にも情報提供を行うため、地震計や建設省マイクロ回線などの道路災害情報ネットワークシステムの整備を推進する(図9)。

② 道路管理体制の充実

道路管理、特に情報管理が極めて重要になる災害時の即応体制の強化を図るため、地理情報システム(GIS)の開発・整備を行い、その活用を図る。GISは、自然条件、社会条件等の様々なデジタルデータを統計、処理し、地図に表示したり、集計を行うコンピュータシステムであり、災害発生などの対象地区等を映像で判定でき、また各種情報も併せて表示することも可能であるので、効率的、合理的な意志決定を行えるなどの効果を発揮するものと考えられる(図10)。

四 おわりに

今回の阪神・淡路大震災は我々に未曾有の被災をもたらしたと同時に、多くの教訓を残した。災害に強い国民が安全に安心して生活できる社会を実現するためにも、今回の教訓を十分に認識し、道路防災対策を推進して行かなければならない。

良好な沿道環境づくりのための総合的施策の推進

建設省道路局道路環境課

施策の内容

良好な道路環境の保全・創生のためには、都市や地域全体の整備と一体となって沿道整備に関する施策等を推進するとともに、新たな技術の開発導入や関係機関、地元公共団体とともに発生源対策、交通規制等も含めた総合的な環境政策を展開することが必要である。

そのため、道路交通騒音が著しい幹線道路の中で、四車線以上の一般国道及び都道府県道等が必要限度を超過している区間（一、七〇〇km）のうち特に環境保全が必要な区間を五年間で緊急に整備するため、道路交通騒音に関する各種施策を実施することとする。

① 環境センサスの実施

四車線以上で要請限度を超過している区間に騒音の常時観測局を設置するなど幹線道路の沿道環境の実態を把握するための環境センサスを実施する。

その結果を踏まえ、沿道環境の整備の計画を策定し、それに基づき環境施策を推進する。

② 総合的な環境政策の展開

「沿道環境の総合整備に関する検討委員会」（建設省内に設置）、関係省庁連絡会議（建設省、環境庁、警察庁、通産省、運輸省）における検討を踏まえ、関係機関、地元公共団体と協力し、都市や地域全体の整備と一体となった沿道整備施策を推進するとともに、道路ネットワークの整備、交通規制、発生源対策等を

含めた総合的な環境政策を展開する。

③ 沿道環境創造事業等の創設

イ 地元の意向を尊重しつつ、段階的によりよい沿道環境を創造するため、沿道環境創造事業を創設する。

・沿道用地の買収、これと併せて行う土地区画整理事業等により、環境施策帯、遮音壁等を連続的に設置

・沿道利用を促進する区間については、背後地の環境の改善を図るため、緩衝建築物の建築を促進する措置を実施

・この際住宅の移転を必要とする者に対する支援を実施

ロ この事業を促進し、沿道にふさわしい土地利用の実現等を図るとともに、交通流対

策の推進等のために、総合的な沿道環境施策を内容とする法制度の充実を図る。

④ 環境道路の整備

市街地において、建築敷地の公開空地を歩道と一体的な形状を有するものとする事により、広幅員の歩道状空地等が確保された「環境道路」の整備を推進するとともに、遮音効果の高い優良な建築物を沿道に誘導し、良好な沿道環境と街並みの整備を図る。

⑤ 良好な沿道環境づくりのための利用者の協力を促進する施策の推進

大規模な物流の発生源となる事業所等が、低公害車への切替の推進、環境に配慮した運行の推進、環境の厳しい地域からの移転等を行う際の助成措置の検討を行う。

⑥ 大型車の適切な運行の支援

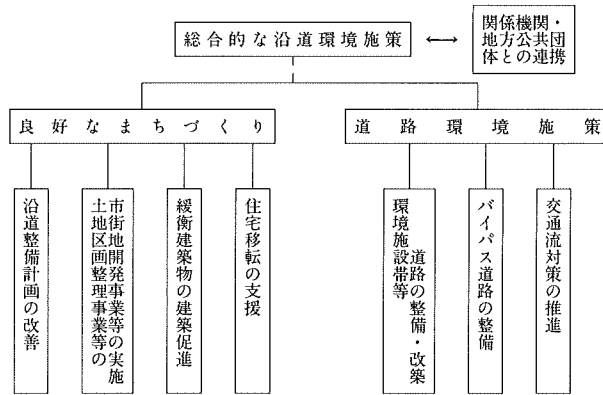
道路交通情報通信システム(VICS)などを活用して道路情報を提供することにより、大型車の適切な運行を支援する。

⑦ 環境技術開発三箇年計画の策定

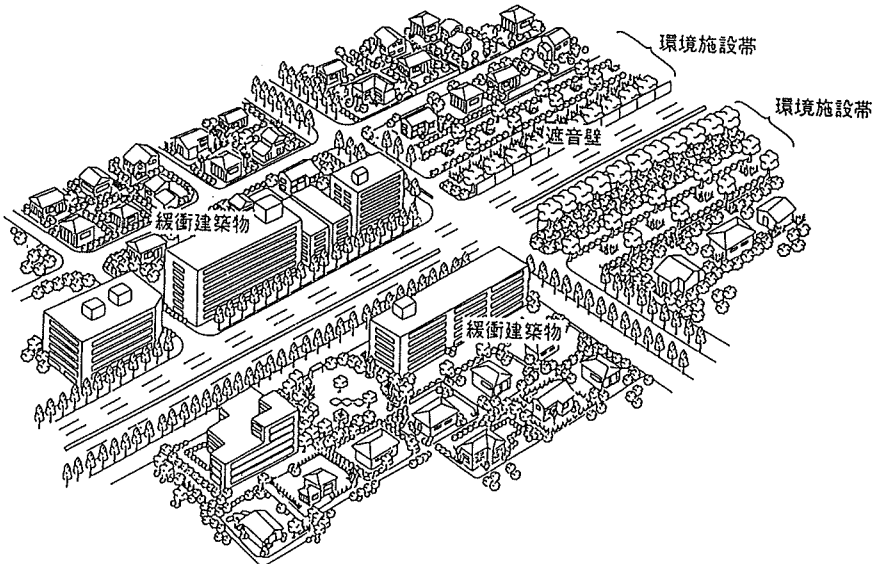
よりよい道路環境を創造する技術開発を促進するため、環境技術開発三箇年計画を策定し、環境保全技術の高性能化、低コスト化を一層推進する。

施策のイメージ

施策の概要



沿道整備計画の活用等により、緩衝建築物の建築を促進するとともに、環境施設帯の整備等を推進



交通需要マネジメント(TDM)による 道路の有効活用

建設省道路局企画課道路経済調査室

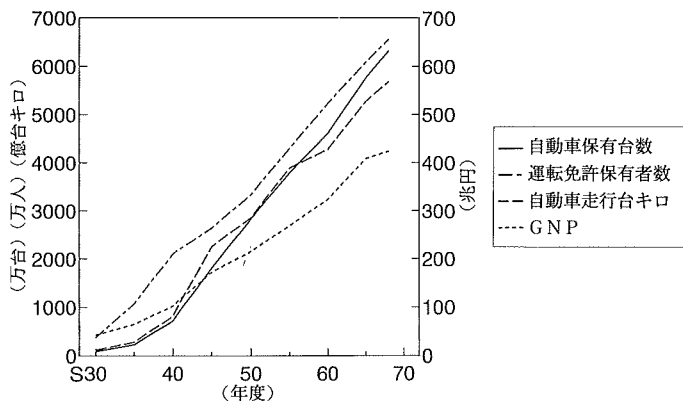
一 交通需要マネジメント(TDM)とは

交通渋滞は、時間のロスをはじめ、事故の増大、騒音、大気汚染の発生を引き起こしており、概算ではあるが、一年間の時間のロスはざっと見積もって約一二兆円に達すると推定されており、国民一人当たりでは老若男女を問わず、約一〇万円のロスを被っていることになる。

道路交通渋滞を抜本的に解消するには、バイパスや環状道路の整備、交差点や踏切の立体化といった道路ネットワークの整備が必要であるが、道路ネットワークの整備には長期にわたる時間が必要であり、需要に見合う施設整備を早急に行うのは困難であり、早急に実行可能な施策の実施が望まれている。

特に大都市圏においては、用地の高騰、買収の困難性、道路空間の制約等から全くフリーな需要を満たすだけの道路整備を行うのは極めて難しい状況となっており、緊急的なボトルネック対策の展開にもかかわらず目に見える混雑緩和につながらないのが実態である。このような背景から、必要な道路の整備とあわせて、道路の機能を最大限に活かしながら何らかの需要をコントロールする手段の導入の必要性が高まっている。

また、地方都市においても、自動車利用率の高まりに伴って、ラッシュ時の渋滞は激しさを増している状況にある。特に、高齢化や女性ドライバーの増加によって、自動車保有台数、自動車走行台キロ、免許保有者数は景気等に影響されることなく増加を続けており(図1)、自動車の利用の仕方



(註) 1 走行台キロには軽自動車を含まない。運輸省「陸運統計要覧」による。
 2 運転免許保有者数は、警察庁調べによる。
 3 自動車保有台数は、運輸省「陸運統計要覧」による。
 4 GNPは実質(60年価格)。経済企画庁「国民経済計算年報」による。

図1 自動車保有台数、運転免許保有者数、自動車走行台キロ及びGNPの推移

をどのようにしていくべきかは大きな社会的課題である。

建設省としても、昭和六三年度に初めて渋滞対

策アクションプログラムを全国三七都市で策定し、緊急的な渋滞対策を計画的に展開することとし、平成五年度には、これらの計画を全国で策定し(新

渋滞対策プログラム)、新たにソフトな施策として交通需要マネジメントに取り組むことを位置付けたところである。

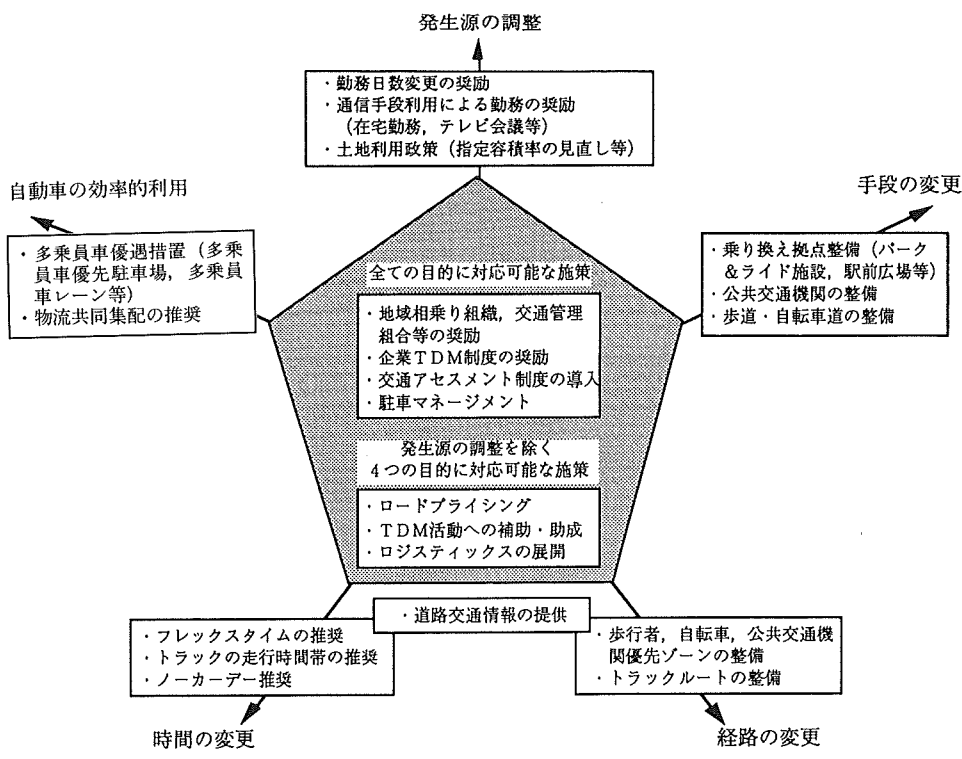


図2 目的から整理したTDM施策

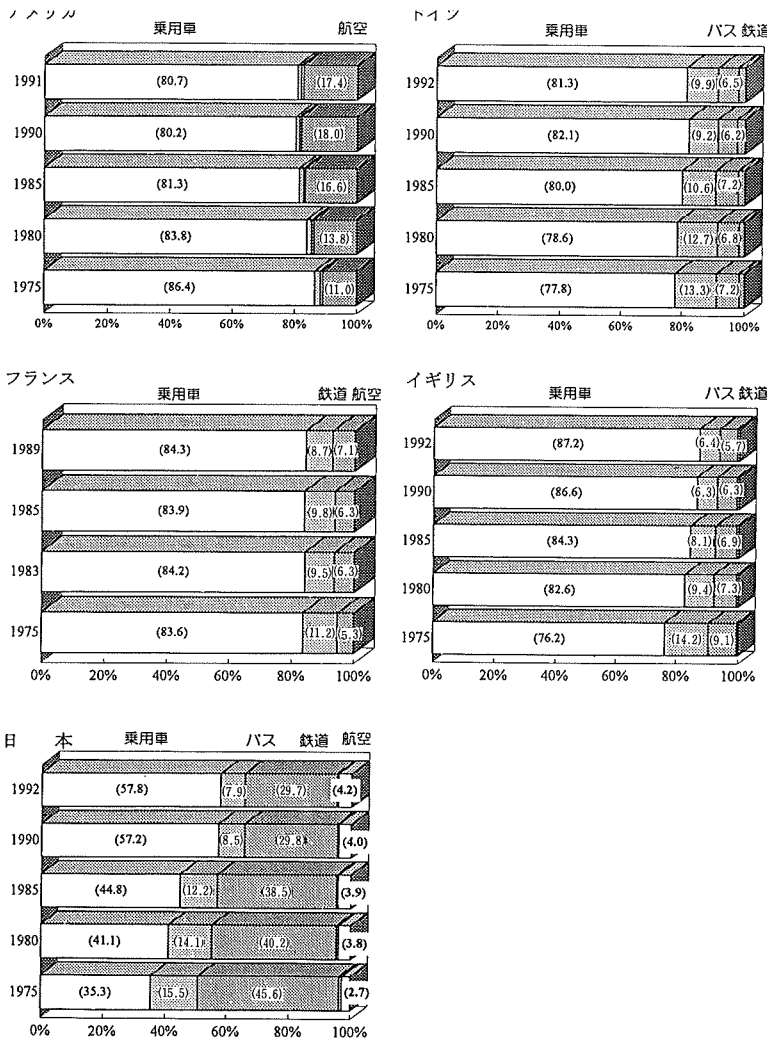
この交通需要マネジメントは「Transportation Demand Management」の略称でTDMと呼ばれ、道路利用者による①時間の変更、②経路の変更、③手段の変更、④自動車の効率的利用、⑤交通発生源の調整等によって交通混雑を緩和しようとする施策の体系(図2)のことを言い、海外では早くから注目されており、数多くの実績も上げているところである。

二 交通需要マネジメント(TDM)のこれまでの取組

交通需要マネジメント(TDM)施策については、欧米やシンガポール、韓国等の諸外国では早くから取り組みがなされており、具体的な実施例も多いが、我が国では、工場等と駅間の従業員の送り迎えをするシャトルバスや一部の都市で時差出勤等の措置がとられている程度である。

もともと、我が国では鉄道、バス等の公共交通機関が比較的整備されており、移動手段として活用されている率も諸外国に比べ非常に高く(図3)、特に大都市においてはほとんどが公共交通機関利用となっている。

しかしながら、近年、特に地方の中心都市をは



＜資料＞日本自動車工業会、「自動車産業関連統計」（各年版）
注）ドイツは1990年以前は旧西ドイツの値。

図3 旅客輸送の機関分担の国際比較 (人キロ)

はじめとして公共交通機関の利用率が低下しており、これに伴う自動車利用者の増加によって渋滞が一層激しくなってきたところである。
建設省では、平成五年度に公安委員会と共同で策定した新渋滞対策プログラムにおいてバイパス、環状道路の整備、交差点の立体化といった交通容量の増加策だけでなく、道路の利用の仕方に工夫を求める交通需要マネジメント（TDM）施策

に取り組むことを位置付けており、その後、平成六年度には、総合渋滞対策支援モデル事業としてTDMに積極的に取り組む都市を全国で一〇都市（札幌市、豊田市、金沢市等）指定したところである。指定は、警察、運輸、建設の三省庁が共同で指定している。また、この三省庁において渋滞の解消緩和に向けて諸調整を行う渋滞対策協議会を設置するとともに、各都道府県においても、公

安委員会、道路管理者、運輸行政担当者で組織する渋滞対策協議会を設けているところである。
このモデル一〇都市においては、具体的なTDMプランの策定に要する費用を助成したり、TDMの実験、試行を行う際の費用を助成しており、また、TDM施策に必要な施設整備について重点的な補助を行っていくこととしている。

TDM施策の実験、試行については、平成七年よりスタートしており、公共輸送機関への転換実験、時差出勤の試行、企業シャトルバスの試験的導入等をすでに実施しているところである（実例として図4）。これらの試行を通して市民に自動車の利用の仕方を少し工夫すれば、渋滞を緩和することが可能であるという意識を醸成させることが期待できるものと考えられ、今後、モデル都市に限らず全国的に展開していきたいと考えている。

三 平成八年度における新たな取り組み

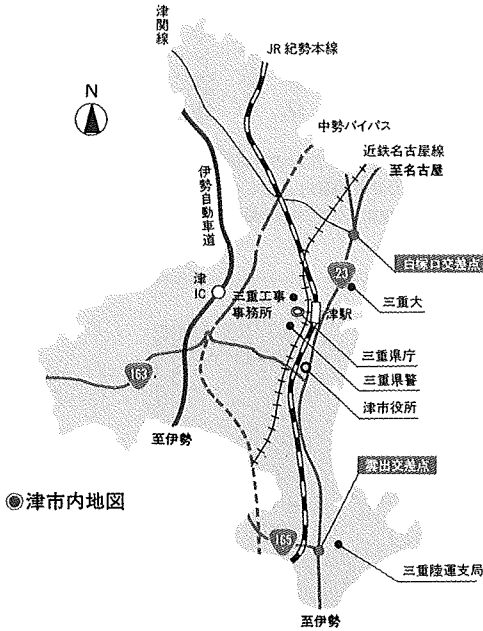
平成八年度においては、これらの試行実験を踏まえ、本格的かつ恒常的な取り組みとしてTDMを定着させていくことが課題である。

TDMを定着させるには、自動車利用者が公共交通機関を利用したり、時差出勤をする際のインセンティブを与えたり、TDM施策について、常に啓発活動や様々なサービス活動を展開する専門機関が必要となってくる。

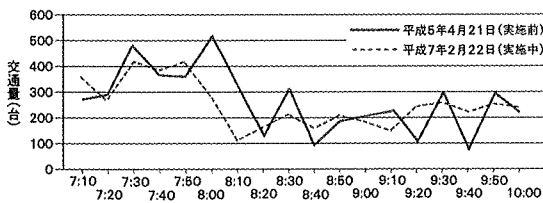
経路の変更/交通手段の変更

津市

津市内では、6箇所の渋滞ポイントが指摘されています。特に渋滞が激しい、国道23号の「雲出交差点」「白塚口交差点」を対象に、マイカー通勤をしている県庁や三重大など376人に参加してもらい、通勤手段の変更（バス利用）あるいは自動車の利用経路の変更（渋滞交差点回避）の実験を行いました。



◎白塚口交差点の交通量時間変動図の比較



◎白塚口交差点の通過時間変動図の比較

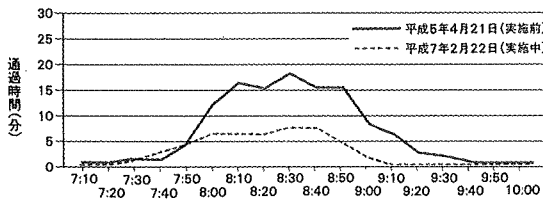


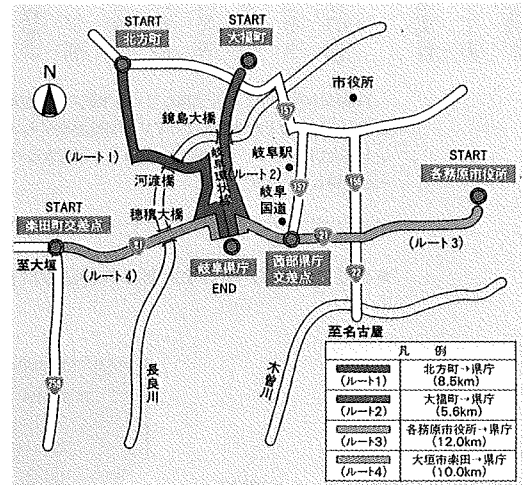
図4 国内においてTDM施策の試行例

時間の変更[時差出勤]

岐阜市

岐阜市は、長良川によって交通が分断され、特に県庁周辺の河渡橋、鏡島大橋、穂積大橋では朝夕のラッシュ時に約2km以上の渋滞が発生しています。このため、官公庁の職員3,340人のうち1,300人の参加により、出勤時刻を通常より遅らせる時差出勤を、3日間行いました。

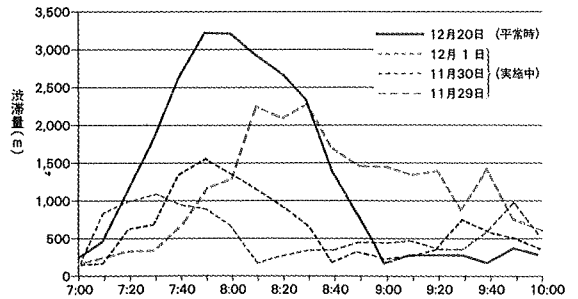
◎観測ルート



◎平均旅行時間の比較(3日間)

ルート	平常時	実験時	時間差	増減比
①北方町→県庁(8.5km)	34	24	-10	-29%
②大福町→県庁(5.6km)	24	19	-5	-21%
③各務原→県庁(12.0km)	34	31	-3	-9%
④大垣→県庁(10.0km)	26	26	0	0%

◎茜部本郷交差点の渋滞長の変化



TDMを早くから実施している米国においては、地域の企業や商店会などが会員となって協会を作り、TDMを実施する上で必要なさまざまな調整を実施している。

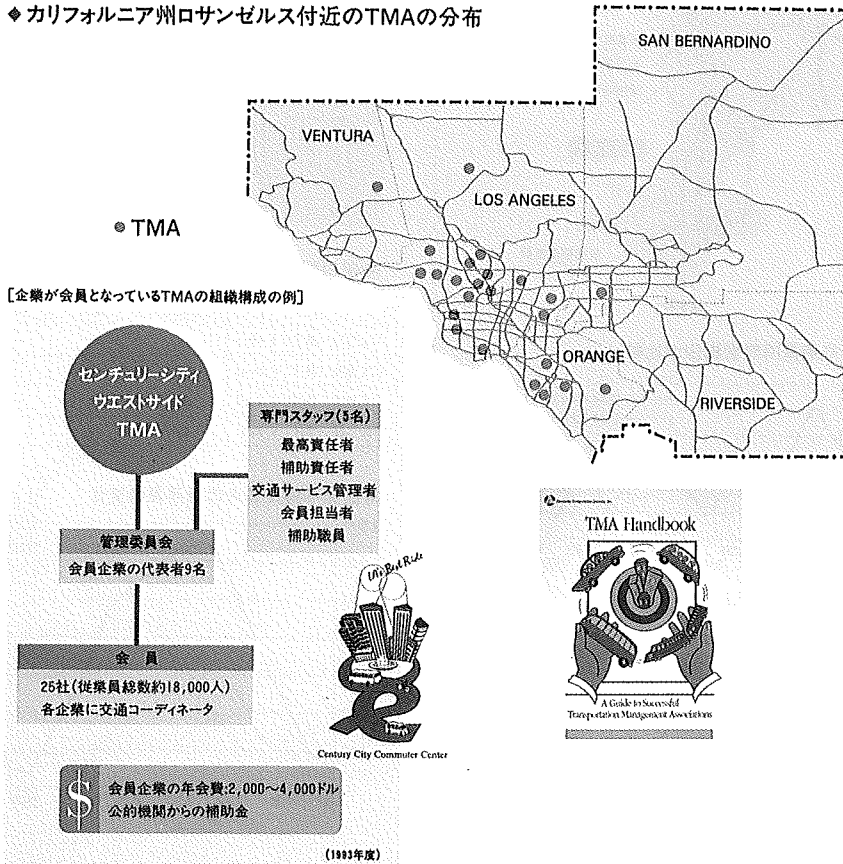
このような協会を交通混雑マネジメント協会 (TMA = Transportation Management Association) とし、米国は1100を超える協会が活動している。このような協会が発足したのは、大気汚染防止の必要性から各企業に自動車による通勤トリップの削減目標が条例等により定められており、この実現のために複数の企業、団体が協力して組織づくりに乗り出していることが背景としてあげられる。一般にTMAは企業等からの会費、国、自治体からの助成金、参加個人からの参加費等で運営され、専従の職員数名(五〜十名程度)で活動している例が多く、会員企業のトリップ削減計画の立案、バンプール(企業等がバンを貸与し、複数名乗車し通勤するもの)や相乗りのためのマッチングサービス(コンピュータ、FAX等を活用し相手を紹介したりデータを管理)、帰宅保証制度の実施(相乗り利用者の緊急時の帰宅をタクシー等と契約し対応)、自転車通勤の支援等の施策を実施している(図5・6)。

我が国においては、札幌市の都心交通対策実行委員会の取り組みが、これに類似した例としてあげられる(表1)が、企業にトリップ削減義務が

TDMを比較的早くから実施している米国では、地域の企業や商店会などが会員となっている交通混雑マネジメント協会(TMA)が、TDM活動の場において大きなパワーを発揮しています。

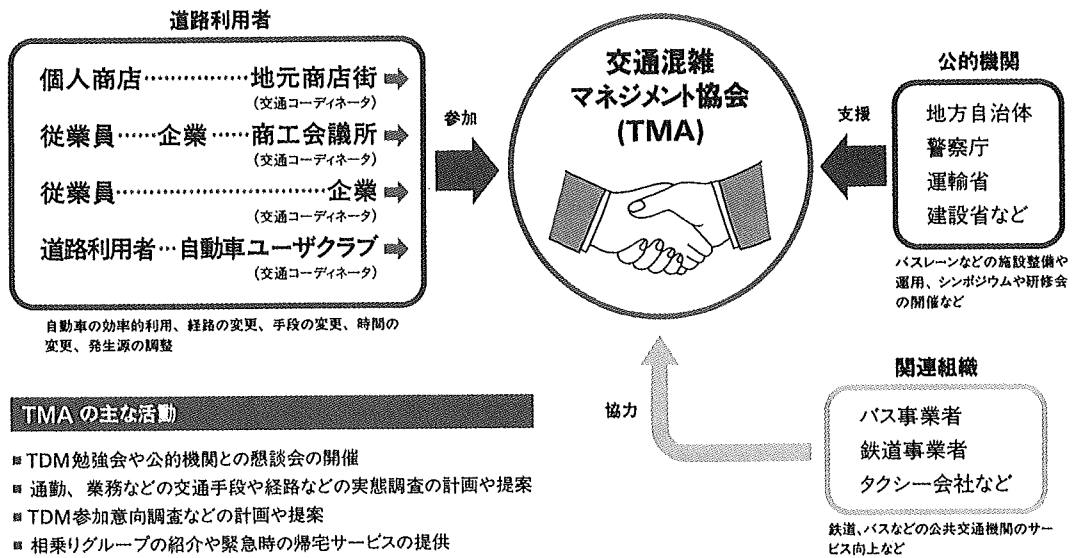
公的機関はTMAの結成や運営方法に関する解説書を作成したり、結成に必要な資金を補助したりしてTMAの結成を促進しています。現在、全米で200を超えるTMAが活躍しています。

◆カリフォルニア州ロサンゼルス付近のTMAの分布



◎カリフォルニア州ロサンゼルス付近では、従業員100以上の企業は、通勤交通の自動車トリップ削減計画の提出が義務づけられています。
◎センチュリーシティ地区内には、従業員100人以上の企業が43社あります。

図5 米国における TMA 組織の状況



TMAの主な活動

- TDM勉強会や公的機関との懇談会の開催
- 通勤、業務などの交通手段や経路などの実態調査の計画や提案
- TDM参加意向調査などの計画や提案
- 相乗りグループの紹介や緊急時の帰宅サービスの提供
- 物資の共同集配の計画や荷捌き施設の提案
- シャトルバスやバンの提供、運行など
- パーク&ライド駐車場など施設整備の提案
- 大量公共交通機関の利便性向上に関する提案
- フレックスタイムや時差通勤の提案
- 中小企業への交通コーディネータの派遣
- TDMデーなど各種イベントの開催
- 会員誌の発行などによるTDMへの参加呼びかけや情報提供
- 相乗りクラブ、自転車愛好クラブなど親睦団体の結成・支援

図6 TDM推進のための組織連携のイメージ

表1 札幌市都心交通対策実行委員会のとりくみ

(1) 設立	平成4年 3月
(2) 組織	委員長 札幌商工会議所 副会頭 委員 市、警察、町内会、JAF、運輸各業界、商業界（商店街、百貨店等）
(3) 運営資金	市の補助、参画団体・企業からの寄付金
(4) 取り組み概要	<ul style="list-style-type: none"> ① 「荷さばき自粛時間」の設定 ② 郊外物流センターの新設や納品代行（配車融通）の利用推進 ③ ①②や「マイカー都心乗り入れ自粛」等の広報キャンペーン ④ 「街頭指導員」の配置（路上駐車車両の路外駐車場への誘導、キャンペーン活動等）
(5) 効果	・路上駐車台数が約25%減（対象エリア200ha）
(6) 課題	<ul style="list-style-type: none"> ・対象エリアを都心に限定しており、「時差出勤」等の全都市的な施策の導入には、組織を拡大する要有り。 ・常駐の職員がなく、機動性を更に向上させる必要がある。（企業指導、問い合わせ対応等）

ないため、官側もメンバーに加わり、指導、啓発活動が主要な活動内容となっており、今後、活動エリアを広げ、地下鉄を活用したパークアンドライドの普及や時差出勤等への取り組みが課題となっている。

我が国において、実施可能で効果も高いと考えられるTMAの活動として、表2に上げたような

表2 我が国で交通混雑マネジメント協会（TMA）活動施策の対象として可能性の高い施策事例

○地域内の企業、官公庁や商店等に対する始業時間の調整
○市内の混雑区域における不法駐車、荷捌き駐車の軽減活動 (街頭指導員の導入、集中荷捌き時間の調整・指導等)
○公共交通機関への転換促進施策の実施
例1：・P&BR 用駐車場の運営等（料金徴収等） □公共サイドでバスレーン整備、バス待合い施設の設置、バスロケーションシステムの設置、P&BR 用駐車場の整備等の支援を行う。
例2：・既存商用駐車場（スーパーマーケット等）の平日利用権の獲得・販売斡旋、または、地下鉄料金のタイアップ割引等制度の確立・運営
例3：・鉄道新駅設置&駐車場設置と運営等 □公共サイドで鉄道新駅、駐車場の並行設置を実施
○相乗り通勤の促進施策の実施 (カープール、バンプール用駐車場の設置・運営、既存路外駐車場の優先利用権の付与（民間サイドとの調整含む）・助成等、相乗り実施のための種々の情報提供サービス等（マッチングサービス、帰宅保証制度（GRH＝Guaranteed Ride Home）の実施）)
○自転車通勤・通学等の支援施策の実施 (自転車置き場の設置・融通、利用券の販売等)
○企業シャトルバスの実施 (複数企業の通勤シャトルバスの購入支援、民間バスのチャーター助成等)
例1：・個々の企業毎に実施しているシャトルバスの統合一括運営の支援 □公共サイドでHOVレーンの設置等
○さまざまな広報活動等実施（業務用車両持ち帰りキャンペーン等）

メニューが考えられるが、平成八年度においては、TDMの本格的実施に向け、TMA組織の設置に向けた取り組みを積極的に支援する方針である。具体的には、TMAの活動計画等策定や利用者アンケート、PR活動等の支援を行う他、TDM施策の実施に必要な施設整備（パークアンドライド用駐車場の整備、ハイグレードバス停の設置、バスレーンの整備・カラー化等）の重点的実施、相

乗り等に必要な情報関連機器購入の助成等を新たに開始する。

この他、TDM施策の浸透を図るため、①全国でシンポジウムの展開を図るなど、啓発活動の一層の実施、②自治体の交通政策担当の職員等を対象に研修を開催し、交通コーディネータの育成を支援、③TDMの専門家等によるTDMアドバイザー制度の創設、④TDM実施マニュアルを作成

配布するとともに、TDM実施にあたってのさまざまな情報提供サービスの展開等を新たに実施することとしている。

また、試行実験についても、引き続き新たな施策を中心に実施していく方針であり、交通ゾーンによる自転車、バスの優遇施策やHOVレーン等に新たに組み込んでいきたいと考えている。

四 おわりに

交通需要マネジメント（TDM）施策の展開には、企業、個人、運輸業界等道路利用者各層の理解と協力が重要であり、特に新たな制約を伴う施策について理解を得ることのハードルは極めて高く、コンセンサスづくりのため、関係省庁、自治体をはじめ各方面と連携を取りながら取り組んでいきたいと考えている。

平成七年度

「道の日」中央行事について

建設省道路局道路総務課

今年も八月一〇日の「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」まひる'95概要

◎日 時…平成七年八月五日(土)

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お祭り屋台

風物産展

③「道」の歴史ミュージアム

④郷土芸能

⑤みこしパレード

⑥かとうれいこ「道の日」コンサート

へステージイベントへ

躍動的な太鼓と祭り囃子が流れる中、子供みこしとハッピー姿の全国のミスの入場で、「道の日」一〇周年記念イベントの「道の日」まつり'95がスタート。満場になぎやかな気分が盛り上がったなか、地元の「道の日」制定と



同じ昭和六一年生まれの小学生とゲストでタレントの吉村明宏さんによる開会宣言など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。

また、今年は、初めて「道路をまもる月間」表彰を、このステージイベントにおいて行い、団体の部で、栃木県宇都宮市の横田新町自治会、個人の部では、鳥取県日野市の松本六男さんが表彰されました。

その後も、ステージ上では、山形県「谷地八幡宮の凱旋奴」などの郷土色豊かな芸能の上演や各県のミスによる全国お国自慢合戦と

いった盛だくさんのプログラムが繰り広げられ、イベントのフィナーレを飾った。かとうれいこ「道の日」コンサートでは、暑さを吹き飛ばす熱唱に、観衆の盛り上がりも最高潮に達しました。

へ四七都道府県参加の

お祭り屋台風「道の日」物産展

生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方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。

この物産展は、今年で五回目を迎えるだけあって、毎年楽しみにしている方も多く、「ふるさと特選品抽選会」に欠かさず参加されるというご近所の方をはじめ、遠くは宇都宮から、事前に問い合せて遊びに来られる方もおりました。

各都道府県の出展内容も、郷土色豊かてバラエティーに富んでおり、改めて、日本の広さを実感させるものでした。特に、三年連続の出展となった岐阜県河合村の特大の「雪だるま」は、ステージ広場の真ん中に大小二つが並んで飾られ、炎天下の中、ひとときの清涼感を演出し、今年も大好評でした。

へ「道」の歴史ミュージアム

今年が、戦後五〇年を迎える年であることから、戦後の道路整備の歩みとこれからの展望について、パネルやビデオを用いて、わかりやすく展示したのが、この「道」の歴史ミュージアムコーナーです。

戦後の荒廃から現在の社会の繁栄に、道路整備が、いかに重要な役割を果たしてきたか、また、これからの「高度情報化社会」に向けて、道路整備に期待される新たな役割は何かなどを、古い貴重な写真やアニメーションによる映像で、楽しみながら理解できるように工夫が凝らされており、来場者の中には、パネルに写っている昭和四〇年代の自動車を懐かしむ方や、ビデオ上映で紹介された「ワトキンス調査団」について詳しく質問される方もおり、多くの方々に関心を集めることができました。

また、隣のコーナーでは、当イベント直前の七月二十七日に九州縦貫自動車道人吉〜えびの間が開通し、青森から鹿児島・宮崎までが高速道路一本で結ばれたことを記念して、日本道路公団により、日本地図を模したサーキット上でラジコン・カーを走らせる「ミニカー・サーキット・レース」が行われ、チビッコたちのにぎやかな歓声が響いていました。

へその他

今年が、「道の日」制定一〇周年であり、これを記念して作成した「こつちだヨウ平の道路はじめて物語」のビデオは、前述の「道」の歴史ミュージアムの他、ステージ脇に設置した大型スクリーンでも上映し、大変好評を頂きました。また、この大型スクリーンを使い、ステージや会場内の模様を生放送で映し出しましたが、「遠方からも会場内の様子が見ることができた」と、こちらも好評で、一〇周年記念イベントを盛大のうちに終えるのに、大いに効果があったものと思います。

道路は、私たちの生活に欠かすことのでき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。

空気のようにあま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7年度

「道路をまもる月間」行事

平成七年度「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、関係諸団体のご協力を得て、第2次道路整備五箇年計画の初年度である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間を第三八回目の「道路をまもる月間」として、各種運動が実施された。



写真(右)は建設省橋本道路局長

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三年度として、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同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、道路のもつ機能の大切さ等について、従来にも増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、今年、年初めに、我が国がかつて経験したことがない甚大な被害をもたらした「阪神・淡路大震災」が発生し、多数の人命を奪い、道路行政に携わる一員として、道路のもつ機能の大切さを改めて痛感させられたところである。震災の

道路フェア'95

復旧・復興に、関係者が全力で取り組んでいる中の運動であり、例年にも増してご苦労されたことと思われ、誌面を借りて皆様に感謝する。

なお、道路をまもる月間行事の一環として、建設省及び関東地方建設局で、八月二五日(金)八時四

五分〜九時三〇分の間、国道一号の桜田門交差点から虎ノ門交差点までの延長約1kmの区間の歩道を、周辺官庁の協力を得て道路清掃を行った。

次に、各地域から寄せられた「道路をまもる月間」及び「道の日」の活動状況等をご紹介したい。

建設省東北地方建設局

東北地方建設局では、八月の「道路をまもる月間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨に沿い、道路愛護の精神を高めるべく本局をはじめとして各事務所で種々の行事が行われた。

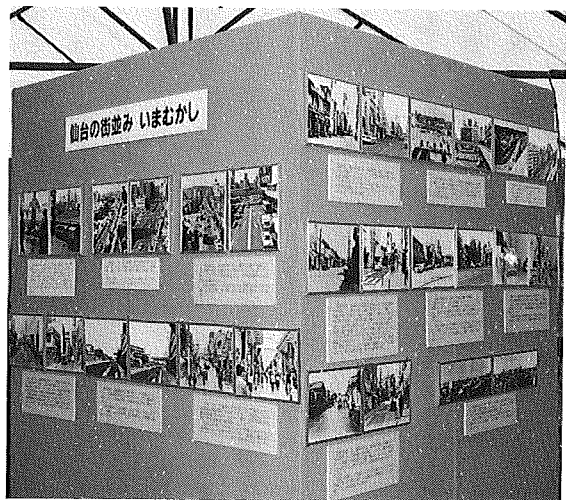
仙台では「道路フェア'95」が、八月一〇日(木)〜八月二一日(金)の二日間、道路をまもる月間行事実行委員会(東北地方建設局、宮城県、仙台市、日

本道路公団仙台管理局、宮城県道路公社)の主催で仙台市内の勾当台公園(市民の広場)で開催された。

一〇日は、あいにくの雨のため、オープニングセレモニーは労働福祉会館で行われ、開会式では東北地方建設局長の挨拶に引き続き、仙台市内の小学生の応募による「道路の絵画」及び東北地方の道路を対象とした「東北地方道路写真コンテスト」の入賞者の表彰式が行われた。

午後には天候も回復し、勾当台公園の会場では多くの催しが行われ、メインの「東北の道ものがたり」と題したテーマゾーンでは、東北地方の道路を昔の道、今の道、未来の道と三つのゾーンに分けて順序立ててパネル等を使って紹介した。

昔の道ゾーンでは、道路の移り変わりを土の道、砂利の道、石畳の道、アスファルトの道を再現し、



昔の道ゾーン 「仙台の今昔」

さらに、仙台市内の昭和三〇年代と現在を写真で比較するコーナー、奥の細道の紹介、峠道の今・昔の写真を展示したり、昔の路上での遊び道具などを陳列した。

今の道ゾーンでは、東北地方の道の駅の紹介、共同溝やC・C・BOX説明、阪神・淡路大震災の被災状況と災害対策の紹介、渋滞対策や高規格幹線道路の整備についてのパネルを展示した。

未来の道ゾーンでは、近未来の施策として、人と自然にやさしい道づくりを基本として、エコロード、分かり易い標識案内の整備、駐車場案内システム整備、コミュニティ道路、VICS等をパネルで紹介し、また、東北電力㈱の協力を得て、電



開会の挨拶をする坂本局長

気自動車の展示を行った。

さらに、高所作業車、標識車、パトカーや、日本には一五台しかないという白バイ地震体験車等も参加し、説明を受けたり体験試乗等していたが、阪神・淡路大震災の影響か、地震体験車にかなりの人気が集まっていた。また、高速道路が青森・鹿児島まで開通したのを記念したコーナーを公園が設置したり、道路の絵画展及び東北地方道路写真コンテストの入賞作品の展示が行われた。

夏休み期間中であることから親子連れにも楽しんでもらおうと、雨量体験コーナー、ミニSL、



各種展示車両

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

緑日コーナー、こっちだヨウ平をエアートランポリンにした「ふわふわヨウ平」等を設けた。また、会場内ステージでは、風船を使って動物などの形にする「バルーンショー」、道路に関する「〇×クイズ大会」、他にも太鼓やアマチュアロックバンドの演奏等が実施され、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。

管内の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実施しており、主なものを簡単に紹介すると、

青森…「道路パネル展」↓三陸はるか沖地震の災害状況等のパネル展示等

盛岡…「ザ・ロードフェスティバル95」↓道路資料の展示、相談コーナー等

秋田…「ロードフェア秋田」↓道の駅、道路愛

護団体の活動状況等の紹介等

山形…「チビッ子わんぱくロード」↓落書大会

車両展示等

福島…「道路フェスティバル」↓街頭キャンペーン、クイズ大会等

このほかに、地域住民と一体となった行事等も各地で行われた。

さらに期間中には、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。

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。

「道路をまもる月間」の報告

建設省関東地方建設局

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、各地で開催された行事のうち、本局において実施した「関東道路フェア95」等を

中心として紹介する。

1 関東道路フェア'95

八月三日、池袋サンシャインシティ噴水広場において、協賛企業各社の協力のもと、記念イベントを開催した。

本年度の企画にあたっては、広く一般に対して自由に参加できる「公共性」と、集客力のある「娯楽性」をポイントに、幅広い世代の人々に多様な視点からメッセージを送り、「道」について楽しみながら一緒に考え、理解できる参加性の高いものとした。



関東道路フェア'95 ビジュアルシンポジウム

当日のアトラクションとして、「パフォーマンスアベニュー」と題したジャグラーのパフォーマンスと、「アカペラプロムナード」と題したコーラスグループによるアカペラコンサートが行われ、それぞれの「道」をテーマにしたパフォーマンスを楽しんでいただきながら、「道」とのふれあいについて理解を深めてもらうことができた。

協賛企業のPR・クイズ出題をはさみ、「ビジュアルシンポジウム 道の秘密：発見！」と題し、一六面マルチモニターを使用して、クイズ形式で出された「道」に関するテーマをもとに、ゲストタレントによるクロストークが繰り広げられた。

一つのテーマに対し、三人のゲストタレントがそれぞれの解答コメントを発表し、会場のお客様は誰の解答が正しいかを当て、正解者には記念品を進呈するという形で展開し、会場に来ている人達にも、ゲストのトークや大画面に映し出される映像を楽しんでいただきながら、「道」について一緒に考え、「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。

また、会場では「道」に関するアンケートを実施（一、二〇〇部回収）し、「道路の正しい利用」、「道路の美化・愛護」をPRすることができた。

その他にも、会場にITS（インテリジェント・トランスポート・システム）のデモシステムを展



日本橋を洗う子供達

示し、多くの人達の関心を集めていた。

2 道のある風景写真コンクール

八月一日～八月二〇日まで科学技術館において、第八回・道のある風景写真コンクールが開催された。

本コンクールは、①町と街、地域と地域を結び

つけて、文化や暮らしの交流を生み出している道路。②社会を支え、日々の暮らしを豊かにしている道路。③憩いの空間をつくり、快適な町づくりを助けている道路。等の様々な観点から、小、中、高校生の目にとらえた作品を、一般の人達にも観賞していただき、併せて道路愛護、及び啓発を図るために実施されたものである。

本年度も多数の応募作品が寄せられ、これらの写真を通じて、多くの人達に「道の果たす役割、大切さ、正しい利用」を理解してもらおうことができた。

3 事務所の主な行事の紹介

東京国道工事事務所では、七月三〇日に「名橋『日本橋』を洗う会」が実施された。

当日は、東京国道の職員と、子供からお年寄りまで日本橋を愛する五〇〇人の人達が一緒に橋を洗い、「道路の美化・正しい利用」をPRすることができた。

大宮国道工事事務所では、八月一日に川口総合文化センターにおいて、「彩の国『道の日』セミナー」が開催された。

道路功労者表彰、マンドリン演奏のアトラクション、「道とクルマとマルチメディア」をテーマとする記念講演等のイベントを通じ、「道路の意義・重要性」、「道路の正しい利用」のPRをすること

ができた。

その他にも各事務所において「道路をまもる月間」の行事が行われ、それぞれ多数の方々に対し「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御礼申し上げる次第である。

「道路をまもる月間・道の日」の取り組み

建設省北陸地方建設局

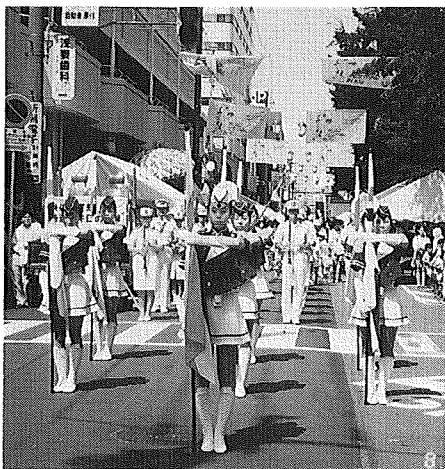
北陸地方建設局管内の各事務所は、「道路をまもる月間・道の日」のメインイベントとして

・'95にいがた道路フェスティバル（新潟国道）

- ・長岡まつり（わんぱく広場）（長岡国道）
 - ・「道とあそぼう、どろろぱーく」（高田）
 - ・「95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、



・'95にいがた道路フェスティバル（新潟国道工事事務所）
地元小学生による万代太鼓の競演



県警音楽隊とカラーガーズのパレード

街頭広報・街宣パレード、道路見学会等多様な行事に取り組み、快い汗を流した。

'95にいがた道路フェスティバル

八月四日、新潟市の繁華街万代シテイ通り（市道）において、建設省、新潟県、新潟市、道路公団他一七団体で構成する実行委員会の主催により「'95にいがた道路フェスティバル」を開催した。会場には、県警音楽隊や小学校鼓笛隊の演奏、万代太鼓の競演、スケートボード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、道路相談等々一〇のコーナーが設けられた。

一三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二三、〇〇〇人が参加し、どのコーナーも混雑していたが、子供たちは、魚のつかみ取りが一番楽しかったようである。

当日は曇り空で、真夏にしては過ごしやすく、主催者側も参加者もフェスティバルを楽しんだ。

長岡まつり（わんぱく広場）

八月三日、長岡まつりに合わせ、道路の意義、愛護の精神を高めてもらうため、わんぱく広場に

「道のコーナー」を設け、うなぎのつかみどり大会、みどりの恐竜号と記念撮影、おまつり広場展望（リフト車）などを実施し、二七、〇〇〇人がまつりを楽しんだ。

道とあそぼう、どうろばーく

八月六日、上越市高田公園において、上越市沿道連絡協議会（建設省、新潟県、上越市、公団上越管理事務所等）の主催による「道とあそぼう、どうろばーく」が開催された。

内容は、道路に関する「なぞなぞコーナー」、みどりの恐竜号、リフト車の試乗などの「体験コーナー」など五つのコーナーがあり、多くの人で賑わった。

'95出会い・ふれあいの道フェスティバル

八月一〇日、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「出会い・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展、ストリートコンサート、大道芸等多様な催しが展開され、約五万人の人達が参加した。

標識コンテストは全国的にも珍しく七回目を迎える年々盛大になり、今年は、一、二五七点の応募があった。



'95出会い・ふれあい道フェスティバル
おもしろアイデア道路標識展のテープカット

事務所では「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。

道路まつり（歩行者天国）

八月六日、金沢市の中心街である香林坊・片町間の一般国道一五七号と豎町通りにおいて、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。

午後四時に交通規制を行い、金沢工事事務所長が開会の宣言をし、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、テープカットでイベントはスタート。

歩道で待ち構えていた市民は開幕と同時にどつと道路に繰り出し、いつもは車が行き交う道路はまつりムードに包まれた。

今回で九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、直径一・五mの太鼓をはじめ百張りを超す太鼓が路上に並べられ、迫力満点の太鼓の演奏を楽しんだほかクイズ大会など各種のイベントが行われた。

道路まつりコーナーでは、わんぱく広場、らくがきコーナーなどの各種イベントに加え、今年度はロータリー除雪車、リフト付き作業車、側溝清掃車などの展示実演としてラジコン操作による草刈機械を市民の方に実際に操作してもらい、道路環境を保持することの理解と協力を深めた。

このように、各イベントコーナーでは人並びが続き、午後九時の終幕まで若者や家族連れで賑わい、県内外から集まった三五万人人がまつりを堪能した。

道路愛護 P R S U P E R R O A D J A M ' 9 5

建設省中部地方建設局

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、道路に関するシンポジウム、職員による道路美化活動等様々な催しを行い、多くの方々への参加を頂いた。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」と「ラジオ公開生放送ザ・みち特集」を紹介する。

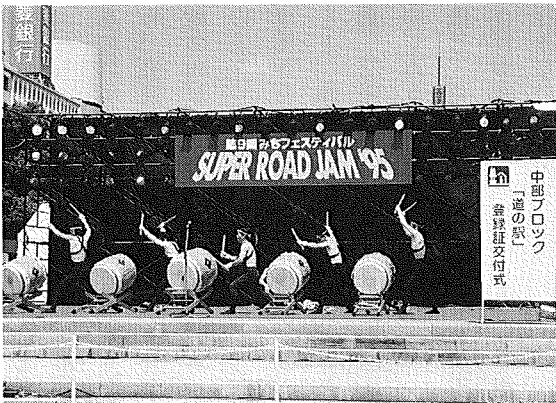
1 第九回「みちフェスティバル」

八月五日(土)名古屋市中区栄の久屋大通公園において、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・日本道路公団・愛知県道路公社・名古屋高速道路公社)の主催により第九回「みちフェスティバル」を開催した。今年も名古屋は暑い! 連日最高気温は三八度を超える日が続き、昨年と同様にもうパニック状態。

当日も予想通り早朝から三〇度を超える強い陽射しで、準備段階で既にグロッキー気味の中オーピングを迎えることとなった。

ステージではオーピングセレモニーに引き続き、中部ブロック「道の駅」登録証交付式の式典を行い新たに登録された二箇所、尾田栄章局長より登録証が交付された後、郷土芸能の和太鼓が盛大に披露された。

その後、子供達に人気の「ウルトラマンショー」、各機関を代表する若手職人による「みちクイズ」には多数の参加者が「みち博士」を目指し挑戦した。さらに、中部地建の職員有志で結成したアマ



「道の駅」登録証交付式 郷土芸能「牛原太鼓」

チュアバンド「コンストラクション」がプロ顔負けの演奏を披露し、会場全体を沸かせた後、ステージ上も佳境を迎え「及川ひろみ&野村祐里子コンサート」では熱心なファンが最前列に陣取り声援を送った。

また、恒例の歩け歩け大会は、夏の夕暮れ名古屋の中心街でふれあいウォークをテーマに「サンセット・シティー・ウォーク」として実施した。約2kmのコースでは、途中パネルクイズを解きながら歩き、家族連れを中心に約三、〇〇〇名を超える盛況なものとなった。

一方、会場内では各道路管理者のブースを設け、事業紹介等のパネル展示やパンフ、グッズの配布を行い道路の重要性と役割等についてPRした。

また「道の駅」コーナーとして管内一〇駅によ



中部地建職員バンド「コンストラクション」

る物産展を、「歴史国道」コーナーでは、いにしえの「みち」東海道と中山道の関係市町村による特産品の展示即売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楽しさいっぱいであった。

このように、大変暑い夏のイベントであったが、小中学生から家族連れまで約三〇、〇〇〇名の参加のもと、無事終了できたのもご協力を戴いた協賛企業や関係各位のたまものと深くお礼申し上げます。次第である。

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実施して行きたいと考えている。

2 「ラジオ公開生放送サ・みち特集」

「道路をまもる月間」の一行事として、地元放送局のCBCラジオにおいて特集番組「スーパーロード・フォーラム」を企画し、お盆の帰省ラッシュが始まる八月一二日(土)午後一時五分から二時四五分まで約一時間半にわたり東海地方に生放送された。

「車で通れない国道ってあるの?」「一番短い国道は何号?」、次から次と聴取者から送られてくるFAXと電話による質問・疑問にゲスト回答者の武藤和宏(名古屋国道署長)、山本幸司(名古屋工業大学教授)、馬淵公介(ノンフィクション



スーパーロード・フォーラム

作家)の各氏がそれぞれの分野で回答された。

また、レポーターによる現地からの中継も織り混ぜ、工事現場の状況や道路美化団体の会長へのインタビュー、ポイ捨ての空き缶をレポーターが自ら拾い、その数などもスタジオに送られてきた。さらに、八月一日に行われた「こどもシンポジウム」の中で討論された「事故になってもケガをしないようなフワフワな道路になったらいい。」などの子供達の率直な意見交換の様相についても放送された。

本番組の締めくくりとして、武藤所長から「過積載は道路をみなさんの予想以上に痛めます。」と一例を示され、「国民の財産である道路をみなでかわいがって下さい。」と訴え番組を終了した。

今年も「道路をまもる月間」の夏が来た

建設省近畿地方建設局

連日の猛暑の中、各事務所では、関係自治体や協賛団体の協力のもと、道路をまもる月間の広報キャンペーンを実施した。職員が力を合わせた手づくりのキャンペーン活動、地元自治体と連携した地域の特色あるイベント、あるいは、タレントの応援を得たもの、それぞれの事務所が精一杯の取り組みを行ったのでその一部を紹介する。

大阪国道工事事務所・浪速国道工事事務所

八月九日・一〇日の両日、大阪京橋ビジネスパーク・ツイン21で近畿地方建設局（大阪国道工事事務所・浪速国道工事事務所）・大阪府・大阪市の合同の主催による「道の日」行事「ロードフェスタ'95」を開催し、セレモニーは八月一〇日の午前一〇時半から行った。

セレモニーでは、大阪府警音楽隊のファンファーレ、脇近畿地建局長による主催者あいさつ、国道の沿道子供連絡会（大阪北小学校下五地区子供会）の「道路をまもる宣言」、宣言に対するお礼の言葉、まもる月間推進標語のPRが行われた。

また道の日キャラクター「こっちだヨウ平」の

紹介パフォーマンスも随時実施した。

大人も含めて楽しみながら道の日の意義、まもる月間の趣旨を広められるものによしようと、ステージでは元F1レーサー中嶋悟によるトークショーやワールドパフォーマンス（大道芸）、アニメソング&ドラゴンボールZショーや道の日クイズを行ったが、とりわけ親子づれで客席が埋め尽くされる盛況であった。

また、一般公募の「御堂筋フォーカス」や耐震設計・道路橋被災メカニズムのパネル、防災グッズ、模型、はんみょうの実物展示などのディスプレイコーナーと、誰もが参加できるクロスワード迷路、ミニ四駆、似顔絵、フォトバッジなどのアミューズメントコーナーも一日中人の絶える間がなかった。

当日は、大阪国道沿道連絡会の総会とタレント大学教授ジェフ・バーグランド氏による講演会も同じツイン21で実施した。

奈良国道工事事務所

奈良国道工事事務所では、八月一日に、近畿地

方建設局道路部長、奈良県副知事、町村会会長及び奈良県警察本部長等の来賓を迎えて、華やかにオープニングセレモニーを開催することができた。

会場となった奈良県新公会堂のレセプションホールでは、レーザー光線のショーで始まり、開会の辞後、来賓から「環境や福祉を考えた人にやさしい道づくりを進める」、「奈良の文化と歴史にふさわしい道路の創造を」、「公共の道路を大切にしたい」と及び「もっと交通安全に気を配ってほしい」とあいさつがあった。

その後、長年にわたって県内で道路の美化、清掃に努められた功労者の表彰が行われ、引き続きパレードゲスト「遙洋子」さんから道路利用者としての激励のあいさつがあった。

「きれいな道路を通ると一日中気持ちがいい」、そのためにも私達道路を使う側の人は、「道路にゴミを捨てないようにしなければいけない」等の経験談に、三〇〇人余りで一杯となった会場の建設省、奈良県、県内各市町村の参加者及び来賓から大きな拍手が起こり、「一人でも多くの人に普段なにげなく使っている道の大切さを理解していただくために活動していくこと」に大きな自信となった。

セレモニーの後、舞台をJR奈良駅に移し、県庁前奈良公園までパレードし「道路愛護」を訴え、ハンカチ・風船の配布を行った。

パレードは、奈良市内の繁華街である三条通りを、チアリーダー・マーチングバンドを先頭に、飛鳥・藤原・奈良時代の各時代衣装をした奈良国道工事務所の職員等がパフォーマンスを展開した。

また、パレードゲスト「遙洋子」と「こっちだヨウ平」君（ぬいぐるみ）も、立っているだけで汗が流れてくる猛暑の中、ハンカチ配布に汗だくになっていた。

「飛鳥・藤原・奈良時代の道は、現在の私達が使っている道でもありません。道の果たす役割、大切さ、道路の正しい使い方について様々な思いを寄せていただき、道路への愛着とご理解を深めていただきたい」とのメッセージは、古都奈良の道に響きわたり、その目的は十分に達成された。

和歌山工事務所

八月一日、昨年、「世界リゾート博」が開催された和歌山マリーナシティにおいて、和歌山工事務所、紀南工事務所、和歌山県、和歌山市、日本道路公団和歌山管理事務所、和歌山県警察本部、和歌山県交通安全協会の合同主催による「道の日」のイベント「ロードフェステ21」を開催した。「ロードフェステ21」の名称は、二一世紀に向けて道路整備を進めるとともに、人と人、街と街を結び二一世紀を創造し、今後も広報活動を通じて

広く県民の皆様の参加のもと、長期にわたって「道路をまもる月間」「道の日」を定着していただく等の意味をこめており、今回で七回目を迎えた。「ロードフェステ21」は、「道路を広く美しく」の横断幕を掲げた和歌山工事務所キャンペーンガールを先頭に、和歌山県警察カラーガード隊の見事なフラッグ演技、音楽隊のブラスバンド演奏、最後尾に、「こっちだヨウ平」君のぬいぐるみを着た職員二名によるマーチで始まった。

セレモニーでは、副所長による開会宣言、主催者を代表して事務所長の挨拶、来賓挨拶、テープカットに続いて、和歌山市警察幼稚園の道路美化宣言とくす玉割りが行われた。

引き続き、鷲森幼稚園児によるリズム遊戯、次に「セーラムーンズパーズ」のキャラクター

ショー、和歌山県音楽隊のコンサート、吉本二丁目劇場の漫才と二丁目劇場を絡めた「道路に関するクイズ大会」等。最後は、ポルトヨーロッパ内のイベント広場にて「GAO」のライブショーで最高潮に達した。

また、ステージ外では、道路をまもる月間のチラシやノベルティの配布、アンケート調査を行った。各関係機関毎にテントを特設して、道の駅や高規格幹線道路等のパネル展示、電気自動車の道路パトロール車や小型吸引清掃車等の展示、ゲームコーナー等、それぞれ工夫をこらしたPRを展開した。

暑い一日ではあったが、道路の正しい利用、道路の大切さ、道路整備の必要性等呼びかけ認識していただけたことは、誠に有意義であった。

「道路をまもる月間」・「道の日」の行事について

建設省中国地方建設局

1 道路に関する作文・ポスターの募集

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～五月三十一日）を行った結果、小学校一九五校、中学校三七校合わせて三三三三校から、作文については三三

四編、ポスターについては一、九九〇点の応募が

あり、いずれの作品も道路の役割とか未来の道路像など、さまざまな表現により原稿用紙・画用紙に道路への思いを描いた作品であった。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、八月一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。また、これらの作品の募集は、昭和五四年、作文は五五年より実

施している。

2 「道の日」中国実行委員会による諸行事

① 中国地方道路写真コンテスト

中国地方建設局、道路関係機関の計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の一貫として、「写真を通じて、中国地方における道路とその役割や、私たちと道路の関わりなどをより鮮明にとらえてもらおう」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。今年度で九回目を迎えたコンテスト

であるが、昨年度までは部門分けがなく、経験豊

富な方の作品が上位を占めていたことを踏まえ、

今年度は経験の少ない初心者の方や、小中学生の

方の作品など広く一般の方にコンテストへの参加

をして頂くために、募集部門を経験者を対象とし

た「一般Aの部」、スナップ写真で気軽に参加で

きる「一般Bの部」、ちびっこ参加の「小・中学

生の部」の三部門に分けて募集を行った。応募数

は「一般Aの部」が八六八点、「一般Bの部」が

五六二点、「小・中学生の部」が四六六点で、総数

では一、四七六点にものぼった。応募作品の内容

では道路そのものの力強さや自然との調和を感じ

させるものや、人々の憩う場としての道路を表現

したものの、また、道路の清掃作業や修繕工事など

を行う裏方の人々の姿をとらえ、道路を管理する

ことの大変さや大切さを訴えるものなど優れた作

品が多数あった。その中から優秀な作品を「一般

Aの部」で七〇点、「一般Bの部」で一〇点、「小・

中学生の部」で五点、合わせて八五点を入賞作品

と決定し、八月一日に優秀作品の表彰式を「道

の駅」認定証の伝達式と併せて、中国「道の駅」

連絡会との共催で「道の駅」ふれあいコンサー

ト」として実施し、多数の観客が訪れる中で、受

賞作品のスライドによる観賞及び表彰式の授与を

行い、最後に広島経済大学軽音楽部の演奏により



作文・ポスター局長表彰式記念撮影



「道の駅」ふれあいコンサート



犬狹峠道路 313名参加の写生大会

「道にまつわる音楽」を観賞するなど、盛大なうちに幕を降ろした。なお、今後中国地方各地のギャラリー等で受賞作品の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。

② 「道の駅」スタンプラリー

「道の駅」は道路を利用する方々の憩いの場であるとともに、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こと、並びに利用者の生の声を聞くために、昨年度に引き続き中国地方の「道の駅」及び高速道路のSA、PA等においてスタンプラリーを実施。応募期間は七月一日から九月三〇日まで、

応募者の中から抽選で各「道の駅」周辺地域の特産品やハイウェイカードなどをプレゼントする。

3 各事務所における主な諸行事

① 「道の日」記念行事 一般国道三二三号犬

狹峠道路浅井第一橋完成式

倉吉工事事務所では、同事務所が現在施工中の一般国道三二三号犬狹峠道路（鳥取県東伯郡関金町～岡山県真庭郡八束村）の工事区間のうち鳥取県側の浅井第一橋が完成したことを祝い、「道の日」記念行事として、地元小学生を招待して完成式を行い渡り初めをした。

工事中の道路空間を地元小学生三二三人に開放

道路を美しく大切に・道路をまもる月間PRイベント

建設省四国地方建設局

今年も「道路をまもる月間」「道の日」の道路

愛護PRイベントが四国各地で行われた。香川県内においては、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）が主催して、八月一日のオープニング街頭キャンペーンを皮切りに、メインイベントである街頭パレードなどを行った。

し、建設機械などの見学や、写生大会、魚のつかみどり大会などを行い、普段では立ち入ることの出来ない場所でのイベントに子供達には好評だった。

② 道路をまもる月間記念講演会

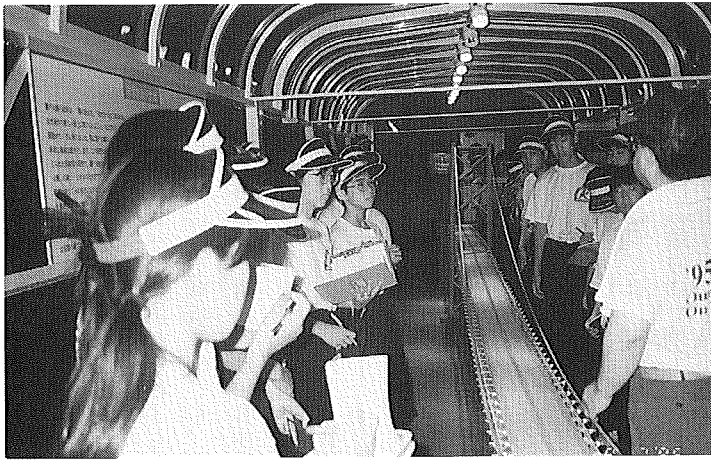
福山工事事務所では、広島県福山土木建築事務所及び福山市と合同で、八月二八日に漫画家の「はらたいら」さんを迎えて「道路をまもる月間記念講演会」を行った。

以上紹介したほかに、各事務所において「街頭パレード」、「ちびっこ施設見学会」、「二日出張所長」等多様な行事を実施した。

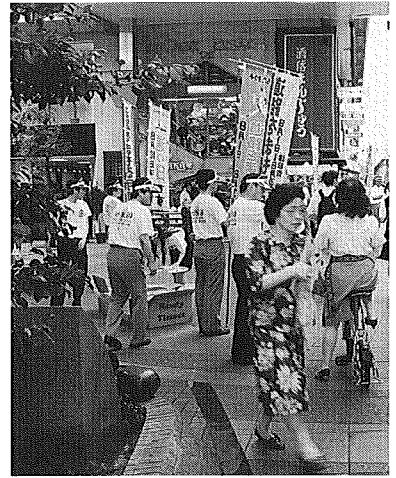
まず、八月一日のオープニング街頭キャンペーンは、高松市丸亀町商店街ほか三か所で、「道の

日」の統一ロゴとキャラクターをプリントしたオリジナルTシャツで約七〇人がうちわやチラシ入りグッズ等を通行者等に配布し、PRを行った。

また、三日には、高松中央通りの中央分離帯や歩道など、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て、早朝一斉清掃を行い、通



道路見学会（与島1A内部にて）



オープニング・キャンペーン
くうちわ・グッズ等を配布

最後にメイン行事である「道の日」街頭キャンペーンを高松市中央商店街で一〇日に行った。香川県知事、高松市長をはじめとして、四国地方建設局長ほかの関係各機関の代表、主催各団体とN T T、四国電力、四国ガスから約一五〇人が参集した。平井知事、増田市長のあいさつ、山田局長の「道の日」メッセージ、さらにミス高松による「道路愛護宣言」と続き、高松市吹奏楽団の演奏

ももってもらおうと高松市の中学校の生徒の皆さんを招き、日本道路公園の管制室や瀬戸大橋の橋台、さぬき浜街道など香川県内の主要道路等をバスで見学した。暑い中であつたが、瀬戸大橋が秒速六メートルの風やマグニチュード8クラスの大地震でも大丈夫のように造られていることなどの説明を受けて、熱心にメモをとる姿も見られ、道路技術などについて大きな関心をもってくれたと考えている。

勤途上の人々にアピールした。ドライバーが捨てるのか県道から中央通りへの合流部においては、吸い殻や空き缶が目立ち、中には捨てている目の前で吸い殻を捨てるドライバーもいて、道路を大切に使用することについての意識向上が不可欠であることを痛感した。また、中央分離帯の植え込みの中から自動車の車輪が出てきたときには驚いた。

で出発式を行った。「道の日」メッセージにおいては、「道路をまもる月間」「道の日」の由来、四国における道路整備の近況のほか、「活力ある四国を目指すためには、道路の整備・機能の充実だけでなく、道路の役割や利用についての認識を深めていただくとともに道路を大切に使うことについてのご理解とご協力が不可欠」と道路愛護の精神が訴えられた。出発式に引き続き、PRグッズの配布を行い、さらに、四国バトン研究所のチビッ



道路愛護宣言 道路も私達もよろしく！

子バントアラサーが参加して、高松市役所吹奏楽団の演奏で商店街アーケード内を行進し、買い物客等に、道路は広く、美しく使いましょようとPRして、成功裡にキャンペーン活動を終了した。

以上紹介したほか各工事事務所でも、道の日街頭パレード、道路清掃、道路管理一日体験、道路見学会、絵画コンクールなどが行われ、いずれも道路を美しく大切に使うことの大きなPR効果

平成七年度の「道路をまもる月間」、「道の日」を終えて

建設省九州地方建設局

はじめに

本年も九州地方建設局では、恒例により「道路をまもる月間」及び「道の日」のイベントを行った。広く道路利用者に対して道路の必要性、重要性をアピールするため、例年、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て、道路愛護思想の啓蒙を目的とした多彩なイベントを繰り広げた。各工事事務所主催のイベントでは、多数の参加者を得て好評を博した。各地での行事のうち主なところの概要を紹介する。

があったものと考えている。

なお、「道路をまもる月間」中に某ラジオ放送で「道路をまもる月間なので道路へのポイ捨てをしないで」という投稿をたまたま聴く機会があり、道路をまもる月間のPR活動を続けていくことが、道路愛護の精神の普及に大きな役割を果たしつつあると感じられたところである。

1 熊本「道の日くまもとフェア'95」

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、日本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、タレントのオスマンサンコン氏による「山あり、谷あり、楽しさいっぱいサンコンの道」とっておきのアフリカ話の講演があった。

午後からの道の絵コンクールの授賞式等のピーアールのために午前中は陸上自衛隊第八師団音楽隊などによりオーブンパレードを熊本市産業文化会館の付近のアーケードで行い、また、熊本の民放FMラジオ局（FMK）も約二時間程度、道路に関するクイズコーナーやゲストを交えた道の話

2 長崎「道の日キャンペーン」

題などを熊本パルコのイベントスペースからライブで県内に放送した。今回のイベントのメインである道の絵コンクールでは、一一七校一、三八九点の応募があり、入賞作品一四点、入選作品一六点を表彰した。県民の道路に対する理解が増し、毎年応募数が増加するとともに、各報道関係の理解も深まり、成功裡に終了した。

八月一〇日に、長崎市及び佐世保市の二箇所において、イベントを開催した。まず長崎市では長崎工事事務所、長崎県、長崎市、日本道路公団、



福岡「'95道路展」福岡ユニバーシアードのマスコット「カパー」の友情出演による通行者への記念品の配布



福岡「'95道路展」昔懐かしい「平成チンドン隊」のパフォーマンスによる通行者へのPR



福岡「'95道路展」絵画コンクールに入賞した小学生。久留米さわやか小町、久留米市長などによるテープカット

長崎県道路公社及び協賛団体の主催で開催された。午前中は、道路をみんなで守ろう、大切にしようという趣旨から、長崎県内の各道路管理者が一斉に地域ボランティアと合同で、各管内の約二km程度で、空缶拾い及び徒歩巡回を行った。

午後からは、長崎市内のアーケードにおいてパレード、竜踊り、道路クイズなどのイベントを行った。一般の通行者も多数参加して、道路をまもる月間の趣旨を伝えることができた。また、佐世保市でも、同時刻から長崎市と同様に、各道路管理

者と地域ボランティアの合同で、各管内の約二km程度で、空缶拾い及び徒歩巡回を行った。

午後は、佐世保市内の繁華街においてパレード、四ヶ町太鼓、道路クイズなどのイベントを行った。一般市民の参加も多数あり、道路をまもる月間の趣旨を伝えることができた。

その他、二五日(金)には小学生(五・六年生)を対象に「道の日探検隊バスツアー」を実施した。この企画も両市に別れて開催し、直轄国道をバスで巡回することで、道路に対する理解を深めた。

3 福岡「道の日」街頭パレード及び「95道路展」

八月一〇日において、福岡市内の天神の大通りに於いて、九州地方建設局、福岡国道工事事務所、九州幹線道路調査事務所、福岡県、福岡市、日本道路公園、福岡県道路公社、福岡・北九州高速道路公社の主催で「道の日」街頭パレードを実施した。

福岡中央郵便局前と西鉄福岡駅コンコースで、一般市民に対してPRパンフレットや記念品を配布し、道路愛護の啓蒙活動を行った。

また、一九日から二一日には、福岡県久留米市内の「久留米岩田屋」デパートのイベントホールにおいて、「95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。例年同様福岡県内の小学生を対象とした道に関する絵画コンクールの入選作品の展示及び表彰を行った。また、入選した小学生で道路パトロール隊員を編成し、久留米市内の道路を巡回して、子供たちに道路に対する理解を深めた。

イベント会場では、「平成チンドン隊」の昔懐かしいチンドン屋やセーラームーミンショーやピロシヨウが日替わりで開催され、また会場内には、NTT、九州電力、久留米市企業局、各道路管理者の展示物を多数展示し、一般市民の来場も多数あり、「道路なんでも相談コーナー」では、一般市民の色々な意見を聞き、各コーナーでも「道の駅」「防災」等の説明を行って、道路の大切さ

を伝えることができた。

4 佐賀「95佐賀道路フェア」

八月五日、佐賀市で「栄の国まつり・きてみ祭」が開催された。佐賀国道工事事務所からも七〇人が、パフォーマンス広報隊として「八月一日は道の日、八月は道路をまもる月間」と表示した傘を手にパレードに参加し、一般市民に大いにPRした。また、同祭のイベント広場で「道路展」を開催し、道の駅パネルや道路附属物の展示、道路クイズやセーラムーンショーを行いおいに賑わった。

5 大分「ふれ愛ロード・セッション'95」

八月一日、大分市内において「ふれ愛ロード・セッション'95」を大分工務事務所、大分県、大分市、日本道路公団及び協賛団体の共催で行った。メイン会場の中央町若松公園特設ステージではアグネス・チャンをゲストに「ふれ愛ロードコンサート」を実施し、不安定な天候にもかかわらず多数の入場者があった。また、クイズやキャラクターショー、道路がほとんど砂利道だった頃の「道端での遊び」の再現等、大人から子供まで幅広い年齢の人たちに楽しんでもらうとともに道路に対する親しみを深めてもらうことができた。

また地元ラジオ局では「道路をまもる月間」に

ちなんだコーナーを設けて中継を行い、リスナーからの質問に対して会場から直接回答した。会場に用意していたPR用の記念品約二千個がおよそ三時間でなくなる盛況ぶり、スタッフは市民やマスメディアの関心の高さに驚かされる中、無事今年度のイベントを終了した。

さいごに

昨年同様九州は、真夏日が続くなか、各地区において好評を博したイベントが滞りなく終了した。年々イベントが大型化しつつあるなか、いかに一般市民に理解をより深めるかについて各委員会メンバーは、頭を痛めながら何度も検討会議を積

'95 HOKKAIDO 道路フェスティバル

北海道開発局

重ねた。その結果、今年も素晴らしいイベントが開催され、一般市民に道路の重要性、公共性を認識してもらえたことは、非常に有意義であり、成功裡に終了したものである。

今後も「道路をまもる月間」及び「道の日」の充実を図り、道路の重要性などについての認識を更に一般市民に広めたいと考えている。

さいごに、九州管内で開催されたイベントの各実行委員会メンバーには、成功裡に終了したことを喜ぶとともに、多忙な日常業務にもかかわらず、素晴らしい企画を考案、実行されたことに感謝したい。

北海道開発局では今年度も、八月の「道路をまもる月間」・八月一日の「道の日」の趣旨に添い、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「ぬくもりと豊かさを育む北の道」をメインテーマとして道内各地で数多くのイベントを開催したところである。

札幌市では、八月一日に、昨年に引き続きサツ

ポロビル工場跡地に建てられた「アミューズメントスペース「サツポロファクトリー」煙突広場を会場として「95 HOKKAIDO 道路フェスティバル」を実施した。

当日の進行はまず「道の日記念式典」を挙行し、実行委員長挨拶、「道の日」フォトコンテスト・絵画コンクールの表彰式に続いて、ガマの油売りや南京玉すだねなどの大道芸を披露したあと、



南京玉すだれの披露

ジャンボさいころを使った
ミニゲーム

「道」をテーマとしたトーク&コンサート、ミニゲーム大会、ジャズコンサートなどを行ったことにより会場は終始楽しい雰囲気にもまれた大いに盛り上がったところである。

また、会場では、フォトコンテスト・絵画コンクールの入選作の展示、「道の駅」スタンブラリーPRコーナーの設置とともにミス札幌二人と道路

管理者の代表とによる道の日のノベルティ配布を行い道路愛護思想の啓蒙に努めたところである。

真夏日の続く本州とは違い今年の北海道の天候は、不順で寒い日が続いたうえに当日の札幌は小雨にたたられたが、幸い学校の夏休み期間中であつたことから札幌市内はもとより、全道各地から多くの家族連れが会場に集まり大盛況のうちに終了したので実行委員会一同安堵したところである。

札幌以外の会場でも、フォトコンテスト・絵画コンクールの入賞作品等を展示した北海道の道路パネル展、街頭キャンペーン、パレード、維持用機械の展示試乗会、道路見学会等が各地で行われ、各行事とも沢山の方々の参加をいただき、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。各地の実行委員会、各協賛団体の方々にはこの場をお借りして感謝を申し上げますとともに当局としては、今後も、数多くのイベントや日頃のPRの充実を図り道路の正しい利用、道路の大切さ、

「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、「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、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。



ミス札幌と道路管理者の代表によるノベルティの配布

道路整備の必要性等についての認識を広めていきたいと考えている。

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、図画と作文あわせて四、九〇〇点もの素晴らしい作品の応募があった。その中から最優秀、優秀、佳作、入選を決定し、七月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日より八月二十七日まで那覇市内のデパートにおいて展示会を行い、連日多くの方に見ていただいた。



第9回図画・作文コンクール表彰式

2 オープニングセレモニー及び街頭パレード

(八月一日)

例年、この時期は台風の影響で天気心配され、関係者をヤキモキさせているが、今年度は天気に恵まれ、安心して「道の日」を迎えることができた。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



街頭パレード(国際通り)

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た後、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、最初にO DS(沖縄道路サービス)バンド倶楽部によるミニコンサートが行われ「ハイサイ おじさん」など沖縄でお馴染みの曲が演奏され、曲にあわせて歌いだす人や踊りだす人も現れアトラクションは初めから多いに盛り上がりを見せた。次に沖縄の伝統芸能であるエイサーの衣装で出演した「琉球国祭り太鼓」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、魅了し、アトラクションは大盛況の内に終えることができた。八月一日は沖縄の旧盆の中日に当たり参加者数が心配されたが多くの方の参加があった。

アトラクション終了後、小中学校プラスバンドも加わって街頭パレードに移り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布拠点を設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、道路の

正しい利用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から推薦のあった者を厳選して表彰するもので、今年は一三団体が表彰された。

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、路面清掃車に乗りし保安設備、構造物等の点検及び不法占用物件の指導、道路清掃作業等の業務を体験してもらった。

5 親子道路施設見学会（八月七日）

道路施設等を親子で見学することにより、道路のもつ役割、正しい利用のあり方等道路に対する認識を深めることを目的に県土木事務所で開催している。今回二〇組ほど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」の充実を図り道路の正しい利用、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

平成七年 国土建設の現況(建設白書)の概要(その2)

「ゆとりと安心を約束する道づくり」

建設省道路局道路総務課企画係

第2 国土建設施策の動向

「ゆとりと安心を約束する道づくり」

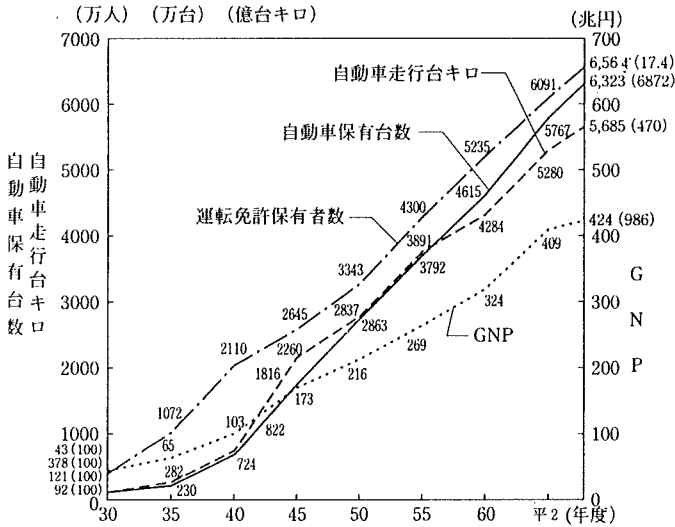
1 道路をめぐる現状

(1) 道路交通の推移と現状

戦後の我が国の自動車交通は飛躍的に伸び、現在では、我が国の経済社会に欠くことのできないものであると同時に、経済社会を支える最も重要な社会基盤の一つとなっている。自動車利用は年々増加しており、自動車走行台キロの伸びはGNPの伸びを大きく上回っている(図4)。

(2) 日常生活を支え、人流・物流を担う根幹施設

道路整備の発展により、買い物等が便利になり生鮮食料品の流通が活発化するなど道路は、日常生活を支え、人流・物流を担う根幹施設の役割を



- 注) 1. () 内には昭和30年度を100とする指数。
 2. 走行台キロには軽自動車を含まない。運輸省「陸運統計要覧」による。
 3. 運転免許保有者数は、警察庁調べによる。
 4. 自動車保有台数は、運輸省「陸運統計要覧」による。
 5. GNPは実質(60年価格)。経済企画庁「国民経済計算年報」による。

図4 自動車保有台数、運転免許保有者数、自動車走行台キロ及びGNPの推移

担っている。道路整備の効果は極めて広範多岐に至っており、直接効果だけでも平成一〇年度一年間で約一〇兆円と推計される。

(3) 道路の空間としての機能の重要性

道路は国土の三割を占める公共空間としても国民の日常生活と大きな関わりを持っている。水道管、ガス管、情報通信回線等の多くが道路空間を利用していているなど、道路はあらゆる分野の経済・社会活動と深い関わりを持っている。また、このような機能のほか、緊急輸送路など防災活動のための空間としての機能も担っている。

(4) 活力ある地域、経済等の基盤となる社会資本

道路は、地域住民の日常生活を支える社会資本の根幹施設であると同時に、広域的ネットワークを形成して地域間の連携・交流の基礎となるものであり、活力ある地域、経済等を支える基盤としての役割を担っている。

(5) 安全な社会を支える根幹的な社会資本

今回の阪神・淡路大震災では、道路にも多大な被害が生じ、このことが、広域物資輸送等社会、経済的に大きな影響を与えたところであったが、一方では、防災スペースとして市街地等で、火災延焼の遮断に大きな効果があった。このように、道路は安全な社会を支える最も重要かつ根幹的なインフラとして多面的な機能を有していることが強く認識された。

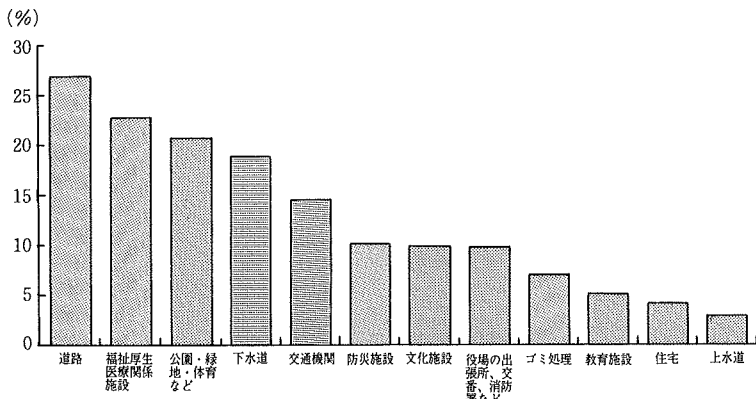
(6) 道路整備の現状

戦後の我が国の道路は、砂利道ばかりで、人や自動車の通行はいたるところで難渋を極めている状態であった。このような中、本格的な道路整備は、昭和二九年に策定された「第一次道路整備五箇年計画」から始まり、現在まで11次に及ぶ道路整備五箇年計画の改定によって、着実に進められ

表1 高速道路整備水準の国際比較

国名	高速道路延長 (km)	高速道路延長		高速道路延長	
		国土面積 (km ² /万km ²)	人口 (km/万人)	$\sqrt{\text{面積} \cdot \text{人口}}$ (km/ $\sqrt{\text{万km}^2 \cdot \text{万人}}$)	自動車保有台数 (km/万台)
アメリカ	73,198	78.1	2.84	14.90	3.80
ドイツ	10,955	306.9	1.35	20.35	2.61
イギリス	3,147	128.9	0.54	8.37	1.16
フランス	8,100	146.9	1.40	14.36	2.99
イタリア	6,940	230.3	1.22	16.74	2.15
日本	6,249	165.4	0.50	9.11	0.99

- 注) 1. 高速道路延長は、IRF「World Road Statistics 1994」による1992年末値。
 アメリカは「Highway Statistics 1992」による1992年末の州際道路延長。
 ドイツは1991年末値、フランスは1993年末値。日本は道路局調べの1994年末現在の高規格幹線道路の道路延長である。
 2. 人口は、「Monthly Bulletin of Statistics November 1994」による1993年実績。
 3. 面積は、総務庁「国際統計要覧1992/93」による1990年値。
 4. 保有台数は、自工会「主要国自動車統計1994」による1993年末値。



注) 総理府資料 (平成6年7月調査)

図5 居住地周辺の社会資本整備に関する要望

ている。しかしながら、道路の整備は着実に進行しているものの、欧米の水準と比較してもまだまだ及ばない(表1)。また、一般道路についても、円滑に走行できる区間は全体の約半分にすぎない。このように、我が国の道路整備の水準は、質量ともに不十分な状態にあり、世論調査においても、特に整備してほしい社会資本として「道路」が第一位に上げられている(図5)。

2 道路整備の基本的視点

(1) 道路整備の基本的方向

日常生活の基盤としての市町村道から国土構造の骨格を形成する高規格幹線道路に至る道路網を、適正な道路空間の確保を図りつつ、計画的に整備することにより、①豊かさを実感できる国民生活の実現、道路交通の安全性の確保、快適な移動の実現、②良好な環境の創造、③交流と連携による活力ある地域づくり、均衡ある国土の発展に資することを基本的な方針として、今後の道路整備を推進する（図6）。

(2) 都市部・地方部を通じて生活の質の向上をめざした道路整備の必要性

東京一極集中を是正し、均衡ある国土の発展を図り、ゆとりある国民生活を実現するためには、都市部、地方部を通じ、それぞれの地域の特性に応じた質の高い道路空間づくりを進めていく必要がある。そのためには、都市部においては、快適で質の高い都市空間の形成、地方部においては、地域の活性化と生活の質の向上を図ることを目的として、道路整備を進めていく必要がある。

(3) 着実な整備のための財源確保の必要性

道路整備五箇年計画に基づいて、道路の整備を緊急かつ計画的に推進するためには、道路整備財源を安定的に確保することが重要である。このため、受益者負担・損傷者負担の考え方に基づく道

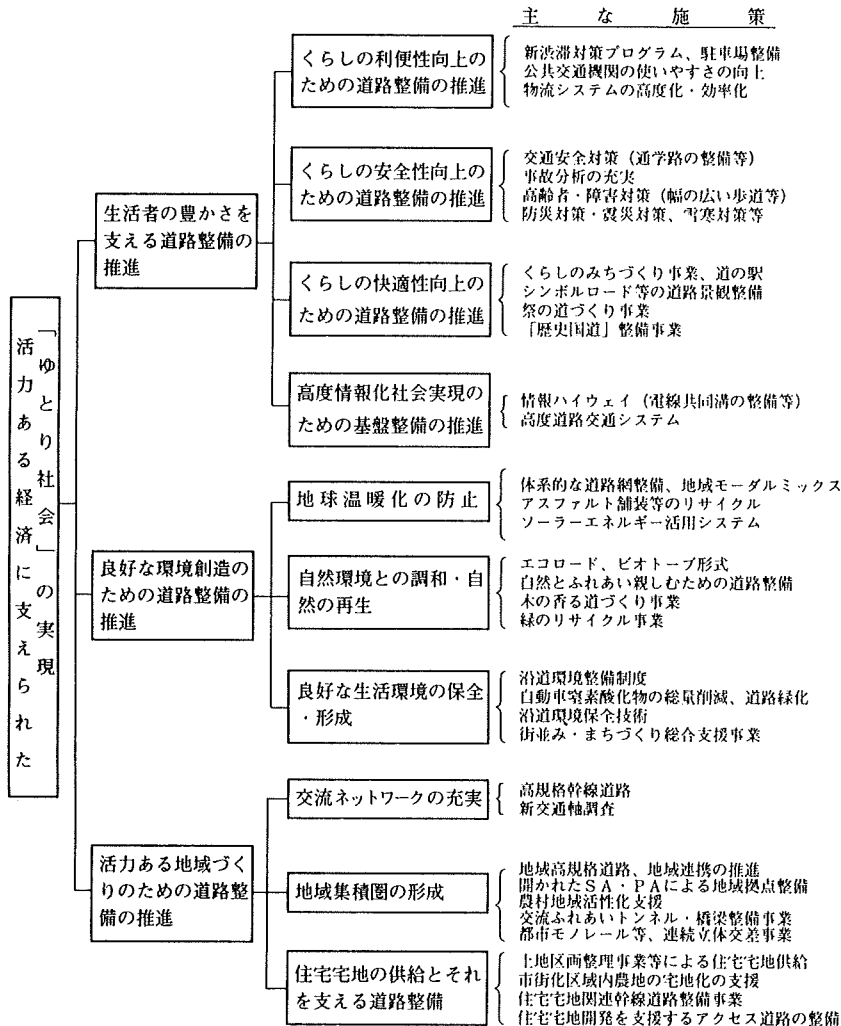


図6 道路整備の基本的方向（体系図）

路特定財源の確保はもとより、さらに一般財源の大幅な投入を図る必要がある。

(4) 有料道路制度を活用した道路整備の必要性
 財政上の制約の下で、道路の早期整備を推進し、我が国の道路整備水準の向上に有料道路制度は大きく寄与してきた。今後も、多極分散型国土の形成、地域の活性化等に資する高規格幹線道路等を、国土全体にあまねく展開していくことが重要であり、そのためには有料道路制度の活用が、今までも増して重要である。

表2 主要道路における被災状況 (3月22日現在)

道路種別	被災箇所数(箇所)
直轄国道	554
阪神高速道路	300(他に3号神戸線の兵庫県内あり)
高速自動車国道等	109
府・県道等	2,753他調査中

3 安全で信頼性の高い国土のための道路整備の推進

(1) 兵庫県南部地震被災地域の復興対策と災害に強く、代替性のある道路網の整備

① 阪神・淡路大震災に係る道路の復旧対策
 阪神・淡路大震災により、高速自動車国道をはじめ大規模かつ広範囲な被害を受け(表2)、地震発生直後、二七路線三六区間にわたり通行止めを行った。震災後の道路交通の確保については、広域幹線輸送ルートの確保を最優先に行い、緊急輸送ルート等の確保にも努めた。また、道路橋の被災原因の究明等については、学識経験者からなる「兵庫県南部地震道路橋震災対策委員会」において検討を行っており、三月三〇日、中間報告としてとりまとめたところである。

当面の復旧対策については、平成六年度二次補正において、必要な復旧費を補助し、道路改築や電線類の地中化を行うとともに、迂回路となる道路、がれきの搬出等のために必要な道路等を整備する。また、阪神地域を中心に橋梁の点検・補強を行うこととしている。

② 災害に強い道路整備の推進

我が国の道路の整備と管理は極めて厳しい自然条件下で行われてきた。現在、地震、風水害、豪雪等災害に強い道路整備を推進しているところであるが、阪神・淡路大震災においては、特に道路

橋に甚大な被害があったことに鑑み、被災原因等を究明するとともに、引き続き、安全で安心できる災害に強い道路整備を推進することとしている。

③ 代替ルートが確保された幹線道路網整備の推進

今回の震災を教訓として、代替ルートが確保された幹線道路網整備の推進が急がれている。特に高規格幹線道路は、災害時の代替ルートの形成にも配慮されており、今回の震災を契機に、その整備の必要性が改めて認識されたところである。また、高規格幹線道路を補完し、地域間の連携を強化する地域高規格道路についても、その整備を推進することは幹線道路網の代替ルートの形成をさらに強化するものである。

(2) 交通安全対策の推進

平成六年度の交通事故死者数は、一〇、六四九人と二年連続して前年を下回ったものの、七年連続して一万人を越える憂慮すべき状況である。

こうした傾向に対応するため、高齢者等に配慮した歩行空間の整備、運転しやすい道路環境の整備が必要となっている。

4 新たなニーズをはじめとする緊急課題への対応

高度情報化社会の早期実現に資するとともに、電線類の地中化を一層促進するため、電線共同溝

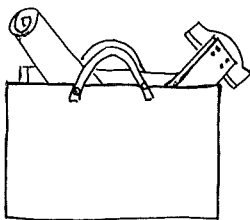
の整備が必要である。平成七年度は電線共同溝整備事業を計画的、効率的に推進するため、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」や、税制、低利融資制度等を活用する。一方、最先端の情報通信技術を用いた高度道路交通システム（ITS / ARTS）を推進する。また、平成七年度は、昨年一二月の道路審議会答申「21世紀に向けた新たな道路構造のあり方について」を踏まえ、道路構造令をはじめとする道路構造基準を改正し、二一世紀に向けた新たな道路づくりを推進する。さらに、渋滞対策、環境の保全等緊急を要する課題に積極的に取り組んでいく。

5 国土の交流基盤の整備

二一世紀に向け、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必要である。そのため、高規格幹線道路網の整備をはじめ、地域高規格道路の整備を推進する。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り組み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、海峡や地形等の地理的条件を克服し、新交通軸を形成することによって新たな交流圏の形成をめざす構想が各地で提唱されている。

6 活力ある地域づくりの支援

今後、地域において活力ある経済に支えられた「ゆとり社会」の実現を図るため、道路整備による地域社会への様々な支援を講じていく必要がある。大都市圏においては、多核型都市圏構造への誘導を図る放射・環状道路の整備等を促進する。一方、地方圏においては、地形的に制約のある地域間交流の促進等を図る。特に農山村地域においては、先般のガット・ウルグアイ・ラウンドの農業合意を受けて、早急に農山村地域の活性化に向けた支援を図ることが重要な課題となっている。また、これらの整備の促進にあたり、各地方公共団体が策定した「地方道路計画」に基づき、補助事業と単独事業の適切な役割分担のもと、国の支援が必要な事業に限定して計画的・重点的な支援を効果的に行うこととする。



国道四三号訴訟最高裁判決及び西淀川訴訟 (第二次～第四次) 第一審判決について

建設省道路局道路交通管理課訟務係

現在、道路管理者が被告となっている道路環境訴訟は別表のとおりであるが、本年七月そのうち二件の訴訟について、相次いで判決の言い渡しが行われた。

ひとつは七月五日(休)に大阪地方裁判所で言い渡された西淀川訴訟(第二次～第四次)の第一審判

決であり、もうひとつは七月七日(金)に最高裁判所で言い渡された国道四三号訴訟上告審判決である。

この稿では、簡単に経過を紹介し、当日裁判所から配布された判決の骨子又は要旨を全文掲載することとする。

一 国道四三号訴訟最高裁判決について

国道四三号訴訟とは、大阪と神戸を結ぶ一般国道四三号及び阪神高速道路大阪神戸線の沿道に住する住民が(国道四三号と阪神高速道路は二階建ての構造である。)騒音及び自動車排気ガスの差

止め(自己の居住地に一定量以上の騒音及び自動車排気ガスを侵入させて道路を供用してはならない。)及び損害賠償を請求して提訴した事件であり、昭和五十一年に神戸地裁に提訴、その後審理を行い、

昭和六十一年に神戸地裁で第一審判決が言い渡された。その内容は差止請求は却下、損害賠償請求は道路端と居住地との距離(二〇m以下は認容)によって一部認容した。その後原告・被告の双方が控訴し、平成四年に大阪高裁において第二審の判決が言い渡されたが、差止請求については棄却、損害賠償については第一審判決により詳しく原告の敷地の形態等を分類した上で一審判決に続き一部認容した。

そしてさらに双方が上告していたものであるが、今回、最高裁において双方の上告を棄却する判決が言い渡された。(原審の判決理由等については道路行政セミナー6月号に各論点毎に掲載してあるので、参照されたい。)

	事 件 名	裁 判 所	原 告 数	被 告	請 求 内 容	現 在 の 状 況
1	国道43号訴訟 (一般国道43号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件)	最高裁判所 控訴審大阪高裁 第一審神戸地裁	131名	国 阪神公団	・騒音、排ガスの差し止め ・損害賠償	地 裁：S61.7.17判決（一部敗訴） 高 裁：H4.2.20判決（一部敗訴） 最高裁：H7.7.7判決（上告棄却） 結 果：差止請求一棄却 損害賠償一一部認容 (敷地の屋外騒音 Leq65以上等)
2	西淀川訴訟 (大阪西淀川有害物質排出規制等請求事件)	1次：大阪高裁 2次～4次： 大阪地裁	1次119名 2次366名 3次134名 4次1名 計 620名	国 阪神公団 (企業10社はH7.3.2に和解済み)	・排ガスの差し止め ・損害賠償	1次：現在高裁審理中 地裁：H3.3.29判決（国・公団勝訴） (企業は損害賠償について一部認容) 原告・企業：控訴 2次～4次：H7.7.5判決（一部敗訴） 結果：差止請求一棄却 損害賠償一一部認容 (第2期における道路から50m以内の原告)
3	川崎訴訟 (川崎大気汚染物質排出禁止等請求事件)	1次：東京高裁 2次～4次： 横浜地裁 川崎支部	1次119名 2次107名 3次114名 4次100名 計 440名	国 首都公団 企業14社 (NKK、東京電力等)	同 上	1次：現在高裁審理中 地裁：H6.1.25判決（国・公団勝訴） (企業は損害賠償について一部認容) 原告・企業：控訴 2次～4次：現在地裁審理中
4	名古屋南部訴訟 (名古屋南部大気汚染公害差止請求事件)	1次～2次： 名古屋地裁	1次141名 2次100名 計 241名	国 企業10社 (中部電力、新日鉄等)	同 上	1次：現在地裁審理中 2次：審理未開始
5	尼崎訴訟 (尼崎有害物質排出規制等請求事件)	1次のみ： 神戸地裁	458名	国 阪神公団 企業9社 (関西電力、合同製鐵等)	同 上	現在地裁審理中

国道四三号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求上告事件〔平成七年七月七日判決〕
平成四年(オ)第一五〇三号(国)、阪神高速道路公団の上告事件)

判決理由骨子

一 本件道路の近隣に居住する被上告人らがその供用に伴い自動車から発せられる騒音、排気ガス等により受けた被害は、本件道路の公共性ないし公益上の必要性のゆえに社会生活上受忍すべき範囲内のものであることはできず、本件道路の供用が違法な法益侵害に当たり、上告人ら(国、阪神高速道路公団)は、国家賠償法二条一項に基づき、被上告人らに対して損害賠償義務を負うべきであるとした原審の判断は正当である。
二 本件道路の供用によって被害が生じることを回避する可能性がなかったとはいえないとした原審の判断は正当である。
三 本件道路の近隣に居住する被上告人らが受けた屋外騒音レベルについての原審の認定方法に違法はない。
四 本件道路からの騒音、排気ガス等により受忍限度を超える被害を受けた者とそうでない者とを識別するためにした原判決の基準の設定に違法はない。

判決理由要旨

一 判決理由骨子一について
1 営造物の供用が第三者に対する関係において違法な権利侵害ないし法益侵害となり、営造物の設置・管理者において賠償義務を負うかどうかを判断するに当たっては、侵害行為の態様と侵害の程度、被害利益の性質と内容、侵害行為の持つ公共性ないし公益上の必要性の内容と程度等と比較検討するほか、侵害行為の開始とその後の継続の経過及び状況、その間に採られた被害の防止に関する措置の有無及びその内容、効果等の事情をも考慮し、これらを総合的に考察してこれを決すべきである。
2 本件においては、原審認定に係る騒音、排気ガスがほぼ一日中沿道の生活空間に流入するという侵害行為により、そこに居住する被上告人らは、騒音により睡眠妨害、会話、電話による通話、家族の囀らん、テレビ・ラジオの聴取等に対する妨害及びこれらの悪循環による精神的苦痛を受け、また、本件道路端から二〇メートル以内に居住する被上告人らは、排気ガス中の浮遊粒子状物質により洗濯物の汚れを始め有形無形の負荷を受けていたというのである。他方、本件道路が主として産業物資流通のための地域間交通に相当の寄与をしており、自動車保

有台数の増加と貨物及び旅客輸送における自動車輸送の分担率の上昇に伴い、その寄与の程度が高くなるに至っているというのであるが、本件道路は、産業政策等の各種政策上の要請に基づき設置されたいわゆる幹線道路であって、地域住民の日常生活の維持存続に不可欠なものであるべきでないものであり、被告上告人らの一部を含む周辺住民が本件道路の存在によってある程度の利益を受けているとしても、その利益とこれによって被る前記の被害との間に、後者の増大に必然的に前者の増大が伴うというような彼此相補の関係はなく、さらに、本件道路の交通量等の推移はおおむね開設時の予測と一致するものであったから、上告人らにおいて騒音等が周辺住民に及ぼす影響を考慮して当初からこれについての対策を実施すべきであったのに、右対策が講じられないまま住民の生活領域を貫通する本件道路が開設され、その後実施された環境対策は、巨費を投じたものであったが、なお十分な効果を上げておらず、とはいえないというのである。

3 そうすると、本件道路の公共性ないし公益上の必要性のゆえに、被告上告人らが受けた被害が社会生活上受忍すべき範囲内のものであるということはできず、本件道路の供用が違法な方法による被害に当たり、上告人らは、国家賠償法二条一項に基づき、被告上告人らに対して損害賠償義務を負うべきであるとした原審の判断は正当である。

二 判決理由由骨子二について

1 国家賠償法二条一項は、危険責任の法理に基づき被害者の救済を図ることを目的として、国又は公共団体の責任発生要件につき、公の営造物の設置又は管理に瑕疵があったために他人に損害を生じたときと規定しているところ、財政的、技術的及び社会的制約の下で被告上告人らに被害を回避する可能性があったことが本件道路の設置又は管理に瑕疵を認めるための積極的要件になるものではない。

2 原判決が、被告上告人らが実施した対策の内容とその実効性について詳細に検討した上で、被告上告人らが巨費を投じて種々の対策を実施したことは評価できるもの、それが十分に実効を収めていることまでは評価し難いとしているところからすると、原審は、国家賠償法二条一項の解釈について右と同様の立場に立った上で、被告上告人らにおいて本件道路の供用に伴い被告上告人らに被害が生じることを回避する可能性がなかったとはいえないと判断しているものとみることができ、この認定判断は、原判決挙示の証拠関係を照らして正当である。

三 判決理由由骨子三について

1 営造物の供用に伴い発せられる騒音によって被害を受けたとして多数の周辺住民が損害の賠償を求める事件において、通常の各自の屋外騒音レベルを認定するに当たって、当該騒音の発生源の性質、音の方向、発生源と居住地との位置関係等、周辺住民を適切なグループに区分し、そのグループごとに右騒音レベルを推認することは、合理的な方法として許される。

2 本件における騒音の発生源は本件道路を走行する自動車であって、その騒音はほぼ一日中続くものであるところ、原判決は、本件道路の周辺地域を、交通量によって三地域に、道路構造によって四区域に分画した上、さらに本件道路端からの遠近や本件道路への見通しの程度に基づき、本件道路の近隣に居住する被告上告人らを合計一九のグループに分け、原審における鑑定（被告上告人らの約三分の一に当たる四七戸を対象とするもの）の結果を基本にして、右のグループごとに上限と下限の等価騒音レベル（Leq）による数値を抽出し、その幅のある数値をもって同一のグループに属する各住民が日常暴露された原則的な屋外騒音レベルと推認するという方法によったものであるが、この方法は合理的なものである。

四 判決理由由骨子四について

1 身体的被害に至らない程度の生活妨害を被害の中心とし、多数の被害者が全員に共通する限度において各自の被害につき一律の額の慰謝料という形でその賠償を求める事案において、各自の被害が受忍限度を超えるかどうかを判断するに当たっては、侵害行為の態様及び被害の内容との関連性を考慮した共通の基準を設定して、これに基づき受忍限度を超える被害を受けた者とそうでない者とを識別することに合理性がある。

2 本件においては、共通の被害である生活妨害によって被る精神的苦痛の程度は侵害行為の中心である騒音の屋外騒音レベルに相応するものといえるところ、原審は、公害対策基本法九条に基づく環境基準及び騒音規制法一七条一項にいう指定地域内における自動車騒音の限度の各値等を勘案して、(一) 居住地における屋外等価騒音レベルが六五以上の騒音に暴露された被告上告人らは、本件道路端と居住地との距離の長短にかかわらず受忍限度を超える被害を受けた、(二) 本件道路端と居住地との距離が二〇メートル以内の被告上告人らは、(1) その全員が排気ガス中の浮遊粒子状物質により受忍限度を超える被害を受けた、(2) 騒音及び排気ガスによる被害以外の心理的被害等を併せ考えると、屋外等価騒音レベルが六〇を超える騒音に暴露された者が受忍限度を超える被害を受けたと判断したものである。

3 要するに、原判決は、受忍限度を超える被害を受けた者とそうでない者とを識別するため、居住地における屋外等価騒音レベルを主要な基準とし、本件道路端と居住地との距離を補助的な基準としたものであって、この基準の設定に不合理なところがあるとはいえない。

平成四年(内)第一五〇四号(住民の上告事件)

判決理由由骨子

本件道路の供用につきその近隣に居住する被告上告人らの差止請求を認容すべき違法性があるとはいえないとした原審の判断は正当である。

判決理由由要旨

1 原審は、その認定に係る騒音、排気ガスがほぼ一日中沿道の生活空間に流入するという侵害行為により、そこに居住する被告上告人らは、騒音により睡眠妨害、会話、電話による通話、家族の団らん、テレビ・ラジオの聴取等に対する妨害及びこれらの悪循環による精神的苦痛を受け、また、本件道路端から二〇メートル以内に住居する被告上告人らは、排気ガス中の浮遊粒子状物質により洗濯物の汚れを始め有形無形の負荷を受けているが、他方、本件道路が主として産業物資流通のための地域間交通に相当の寄与をしており、自動車保有台数の増加と貨物及び旅客輸送における自動車輸送の分担率の上昇に伴い、その寄与の程度は高まっているなどの事実を適法に確定した上、本件道路の近隣に居住する被告上告人らが現に受け、将来も受ける蓋然性の高い被害の内容が日常生活における妨害にとどまらず、地域間交通や産業経済活動に対してその内容及び量においてかけがえのない多大な便益を提供しているなどの事情を考慮して、被告上告人らの求める差止めを認容すべき違法性があるとはいえないと判断したものである。

2 道路等の施設の周辺住民からその供用の差止めが求められた場合に差止請求を認容すべき違法性があるかどうかを判断するにつき考慮すべき要素は、周辺住民から損害の賠償が求められた場合に賠償請求を認容すべき違法性があるかどうかを判断するにつき考慮すべき要素とはば共通するのであるが、施設の供用の差止めと金銭による賠償という請求内容の相違に対応して、違法性の判断において各要素の重要性をどの程度のものとして考慮するかにはおのずから相違があるから、右両場合の違

法性の有無の判断に差異が生じることがあっても不合理とはいえない。このような見地に立つてみると、原審の右一の判断は

正当である。

一 西淀川訴訟（第二次～第四次） 第一審判決について

七月五日(水)には、大阪地方裁判所で西淀川訴訟（第二次～第四次）の第一審判決が言い渡された。

本件訴訟は、大阪市西淀川区に居住する公害健康被害補償法による認定患者及びその相続人が近隣主要企業一〇社の事業所及び道路から排出される排ガス等が健康に影響を与えているとして、企業とともに国及び阪神高速道路公団に対し、一定数値を超える排出の差止め及び損害賠償を求めて、四次にわたり大阪地方裁判所に提訴したものである。（提訴：第一次昭和53・4・20、第二次昭和59・7・7、第三次昭和60・5・15、第四次平成4・4・30）

第一次訴訟の一審判決は、平成三年三月二十九日に言渡しがあり、二酸化窒素と健康被害の間には因果関係が認められないとして、国・公団に対する請求は棄却されたが、企業に対しては二酸化硫黄と健康被害との因果関係が認められ損害賠償が認容された。

この判決に対し原告及び企業は、それぞれ大阪高等裁判所へ控訴していたが、平成三年七月二日

に原告と被告企業が一～四次訴訟すべてについて和解を行なったため、現在は国・公団と原告の間のみで訴訟が継続している。

今回の判決については、先行する本訴訟の第一次訴訟の第一審判決（平成三年三月二十九日大阪地裁）及び神奈川県の川崎地区で訴訟となっている川崎訴訟の第一審判決（平成六年一月二十五日横浜地裁川崎支部）と異なり（川崎訴訟の判決も二酸化窒素と健康被害の間には因果関係は認められないとして道路管理者に対する請求棄却）、時期、被害認定範囲は限定しているものの道路を走行する自動車から排出される二酸化窒素と原告らの健康被害との間に因果関係があるとの道路管理者一部敗訴の内容となった。

理由の概要

因果関係の認定については、西淀川地区の大気汚染の時代的区分を下記の三区分に分け、

・第一期（S二九～S四五まで）

工場・事業場を中心とする固定発生源による

汚染時期。

・第二期日（S四六～S五二まで）

固定発生源に加えて、自動車を中心とする移動発生源が重要な位置を占めはじめた時期。

・第三期（S五三以降）

自動車排出ガスを中心とする大気汚染が主座を占める時期。

ただし、大気環境全体としては第二期よりもさらに改善された。

次に各汚染物質と健康被害との因果関係については、

・SO₂（二酸化硫黄）、NO₂（二酸化窒素）、SPM（浮遊粒子状物質）等の物質については、実際の大气レベルほどの程度の影響があるか十分に明らかになっているとはいえない。

・しかし、法的因果関係については、必ずしも科学的な証明が要求されるわけではなく、種々の条件を総合して判断することも可能であるところ、少なくとも排ガスが弱者に対しては何らかの健康への悪影響を与えている可能性があることが窺われ、既に罹患していた患者への関わりまでは否定できない。

・第二期はSO₂、SPMともに環境基準を超えており、認定患者の相当数がこの時期に指定疾病に罹患しており、その一つの原因

としてSO₂とNO₂との相加的影響があったものと判断するのが相当である。と判示した。

次に、道路管理者の責任として、

・本件道路は西淀川区の大気を悪化させ、住民に指定疾病を発症又は増悪させる危険性があった。

・四三号と大阪池田線は、特別な環境対策を施すこともなく巨大な道路を設置し、第二期において工場排煙とあいまって影響を与え、違法性が低いとは言えない。

・その違法性は第二期における、四三号及び大阪池田線の沿道五〇mの範囲に限定するのが妥当。

とし、次に道路管理者側の免責の主張（回避可能性の不存在）については、

(1) 予測可能性について

・被告らはNO_xが認識されることとなったのはS四五であると主張するが、昭和三〇年代の終わり、四〇年代の当初には十分見いだすことができる。

・健康への影響が危惧されている以上、科学的な説明が十分でなかったからといって、危険を予測することができなかったとするのは相当ではない。

・したがって、被告らの予測不可能との主張は

採用できない。

(2) 回避可能性について

・被告らは、道路の設置・管理者がその有する権限の範囲内で行いうる自動車排出ガスに係る道路環境対策は、社会的制約、技術的制約、財政的制約等の制約があり、回避可能性はないと主張する。しかしながら、道路の供用により危険性が存在する場合には、その危険が回避できるように道路構造（トンネル、シールド、交差点立体化等）、道路整備（植樹帯、遮音壁、歩道等）を改善するか、道路の周辺対策（緩衝緑地、緩衝住宅等）などを行うべきであり、それが不可能あるいは、効果があらがないのであれば、走行車両数自体を削減するための措置（車線削減、大型車両の進入禁止等）をとるべきである。

・これらの措置の実現は容易ではないが、その事情を考慮しても、被告の実施してきた対策をもって十分であるとは言えず、責任阻却事由としての回避可能性の欠如を認めることはできない。

と判断し、原告四三二名のうち一八名について損害賠償を認容した。

なお、国・公団は本判決に対して八月二日控訴を行ったが、原告側は控訴せず、大阪高等裁判所では認定原告一八名に関する審理のみが係属する

こととなった。

大阪西淀川有害物質排出規制等請求事件

（第二〇四次）〔平成七年七月五日判決〕

判決要旨

一 事案の概要と主要争点

1 本件訴訟は、大阪市西淀川区に居住して公害健康被害補償法（公健法）に定める指定疾病（慢性気管支炎、気管支ぜん息、肺気腫等）の認定を受けた患者ら（本件患者 〓総数四三二名）又はその遺族らが、同区内を走行する国道二号线、同四三号线（昭和四五年供用開始）を設置管理する被告国及び同区内を走行する阪神高速大阪池田線（同）、同大阪西宮線（昭和五六年供用開始）を設置管理する被告阪神高速道路公園（被告公団）に対し、同区及びその周辺に立地する大工場群とともに、右四幹線道路（本件各道路）を走行する自動車为主要汚染源となつて排出される大気汚染物質により健康被害等の損害を受け、現在も受け続けているとして、環境基準値を超える窒素酸化物（昭和四八年基準）及び浮遊粒子状物質についての排出差止めと共同不法行為に基づく損害賠償（総額八五億九六九四万円）を求めた大気汚染公害訴訟である。

2 主要争点

- ① 本件訴訟の争点は、西淀川区における大気汚染の実態
 - ② 主要汚染源とその排出量
 - ③ 各汚染源から本件患者の居住地への汚染物質の到達量（到達の因果関係）
 - ④ 指定疾病の発症・増悪と大気汚染との関係（発症の因果関係）
 - ⑤ 本件患者らの指定疾病罹患の有無
 - ⑥ 都市型複合大気汚染における各排出源の責任（共同不法行為の成否）
 - ⑦ 道路管理者の責任と道路の公共性（違法性と責任の範囲）
 - ⑧ 損害賠償の範囲（公健法による給付の相殺、消滅時効等）
 - ⑨ 差止め請求の適法性と必要性の有無
- 等、多くの分野にわたるものであるが、とりわけ、本件各道路を通行する自動車から排出される窒素酸化物等の大気汚染物質が、西淀川区における従来又は現状程度の濃度において、単独で、あるいは、産業活動の結果工場等から排

出される硫酸酸化物等の汚染物質とあいまって、右指定疾病を発症させ、あるいはこれを増悪させたか否かが最も重要な争点となっている。

右各争点に対する裁判所の判断の要旨は以下のとおりである。

二 西淀川区における大気汚染の実態

1 主要汚染物質ごとの大気汚染の推移

わが国は、第二次世界大戦による廃墟のなかで、産業の復興を至上の要請として生産設備の整備を進め、高度成長政策のもとに急速な発展を遂げたが、その過程において、主として産業活動に起因する大気汚染公害が社会問題となっていた。その後、経済成長にもない急速に進展していった人口の都市集中やモータリゼーションの波は、新たな都市公害を生み出すことになった。このような時代背景のもとに、阪神工業地帯の中心に位置する西淀川区においても、大気汚染が深刻化していった。

大気汚染物質としては多種多様なものがあるが、本件訴訟では、硫酸酸化物、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質が中心的に取り上げられている。それらによる西淀川区の汚染状況の概要は以下のとおりである。

(一) 浮遊粒子状物質による汚染状況

西淀川区での浮遊粒子状物質濃度の測定は昭和五〇年度からであるが、昭和二九年度から昭和三九年度まで大阪市の環境管理基準の二倍前後で推移していた降下ばいじん量及び昭和四二年度から昭和四九年度まで年平均値で〇・二ないし〇・七mg/m³の高濃度で推移していた浮遊粉じん濃度からみて、昭和四九年度以前における浮遊粒子状物質濃度も環境基準値を超えていたことは明らかであり、結局、昭和二九年度以降昭和五八年度までは環境基準を超える汚染状態が継続していたものと認められる。その後は、一般環境大気測定局(一般局)西淀川区では淀中學校に設置されているものの、概ね環境基準を達成しているが、自動車排出ガス測定局(自排局)西淀川区では国道四三号線の沿道にある出来島小学校に設置されている。においては、いまだ達成できない状態が続いている。

(二) 硫酸酸化物による汚染状況

西淀川区における硫酸酸化物濃度の測定は昭和三六年度から実施されている。

その結果によると、同区の大気汚染のレベルは、昭和

三六年度ころから昭和四五年ころまでの一〇年余にわたり、全国の汚染地域の中でも最悪又はそれに近い状況が継続し、長期的指標においても、短期的指標においても、環境基準を大きく上回る汚染状態が持続し、大気汚染防止法が定める緊急事態の発生頻度も高かった。その後の改善には目ざましいものがあるが、それでも昭和五二年度までは環境基準を達成するに至ってはおらず、環境基準(新)を継続して達成するようになったのは昭和五三年度以降のことであり、その後は自排局では環境基準を僅かに超えることもあるものの、大勢においては、環境基準を達成し、全国及び大阪市の平均値と同等あるいはそれをさらに下回る状況まで改善されてきている。

(三) 窒素酸化物による汚染状況

西淀川区の窒素酸化物濃度の測定は、自排局で昭和四六年度、一般局では昭和四八年度からである。

その結果は、一般局においては、昭和五二年の新環境基準によつて設定された長期評価の濃度ゾーン(日平均値の九八％値)の上限値を昭和五四年度以降はば達成し、短期評価(一時間値〇・一〇〇ppm)については完全に達成しているが、年平均値では新環境基準の目標の上限値である〇・〇三ppmを達成したことは一度もなく、自動車排出ガスが一般環境にも相当の影響を与えていることが窺われる。

また、自排局では、年平均値・日平均九八％値については、新環境基準を達成したことはなく、一時間値でも一年の四分の一程度は基準値を超える状態が推移し、年平均のゾーン値の高値の一・五倍を上回る濃度で推移している。

2 西淀川区の全体的大気汚染の推移

(一) 主要汚染三物質を総合した汚染状況

環境基準濃度値を主要汚染三物質の呼吸器への影響度を計る係数とみて、各汚染物質を総合した大気汚染状況を見ると、別紙図表「西淀川区の大気汚染状況の推移と各汚染物質の影響度(総合影響度)」のようになる。

(二) 大気汚染状況の時代区分

総合影響度などに基つて、西淀川区の大気環境の状況を時期を画して評価すると以下の三期に区分することができる。

第一期

昭和二九年度から昭和三九年度までの一〇年程は大量の降下ばいじんが測定され、昭和三六年度から昭和四五年度までの一〇年間は硫酸酸化物による汚染が全

国でも最悪の状態が続いており、両者を併せた昭和二九年度から昭和四五年度までの一六年間の西淀川区は、全国でも有数の大気汚染地域であり、高濃度汚染時期と評される。また、この時期は、工場・事業場を中心とする固定発生源による汚染時代ともいえる。

第二期

これに続く昭和四六年度から昭和五二年度までの七年間には、急速に改善されてはいるものの硫酸酸化物も浮遊粒子状物質も環境基準を達成できていない状況の下に、昭和四〇年代に入って社会的にも問題化してきていた自動車排出ガス(一酸化炭素、窒素酸化物)による汚染が加わり、汚染の主体として固定発生源に加えて自動車を中心とする移動発生源が重要な位置を占めはじめた時期である。但し、大気環境全体としては相当改善されている。

第三期

昭和五三年度以降は、硫酸酸化物における汚染は環境基準の半分程度を維持できるまでに改善され、一般局での浮遊粒子状物質もほぼ環境基準を達成するレベルまで低減されたが、道路沿道における浮遊粒子状物質や窒素酸化物については十分な改善がみられず、工場・事業場を主体とした西淀川区の大気汚染状態は概ね終息し、自動車排出ガスを中心とする大気汚染が主座を占める時期になった。但し、大気環境全体としてみれば、第二期よりもさらに改善された時期として区分するのが相当である。

三 主要汚染源と排出量

1 大気汚染物質の主要発生源

(一) 硫酸酸化物は、主に化石燃料中の硫黄分が燃焼によつて酸化されて発生するものであり、硫黄分を含有する石炭や石油系燃料を使用する火力発電所や工場が主たる発生源である。

(二) 窒素酸化物は、窒素分を含有する原燃料の燃焼や高温燃焼による空気中の窒素の酸化、さらには生物活動によつて発生するものであり、工場等の固定発生源(ボイラー)での原燃料の燃焼過程や硝酸等の工業生産過程での発生)と自動車、航空機、船舶等の移動発生源のほか、喫煙、暖房、厨房などでの燃焼などが主な発生源である。

(三) 浮遊粒子状物質は、工場や自動車のほか風などの自然環境による発生などがある。

2 特定工場群の大気汚染物質排出量

西淀川区の大気汚染に影響を及ぼす可能性のある工場等は数百に及ぶが、もと被告であった西淀川区及びその周辺の主要企業一〇社の工場群(特定工場群)が昭和三四年から昭和四九年までの間に排出した二氧化硫量は、本件地域全体の排出量に対し、五〇%ないし九〇%以上にも及んでいる。

3 本件各道路の交通量の推移と特徴

(一) 国道二号線

国道二号線は、国道四三号線が全線供用開始となる昭和四五年三月まで、阪神間の唯一の主要幹線道路としての役割を果たしてきたが、その二時間交通量は、昭和三年で三万台弱、昭和七年以降は四万台から五万台で推移し、大型車混入率は十数%程度であった。昭和四五年三月に国道四三号線が全線供用開始となり、昭和四六年には四万台程度に減少し、その後減少傾向を示している。

(二) 国道四三号線

国道四三号線は阪神間の大幹線道路となり、全線供用開始当時から一日七万台から九万台の自動車が行き通ってきたが、阪神高速大阪西宮線の供用開始により減少しはじめ、平成二年の二四時間交通量は六万台の半ば程度になっている。なお、国道四三号線は大型車混入率が大きいこともその特徴であり、ほぼ三〇%をこえる大型車混入率がある。通過交通率も極めて高い。

(三) 阪神高速大阪池田線

阪神高速大阪池田線の二四時間交通量は、全線供用開始以降、常に一〇万台を超えている状況が続いている。阪神高速道路の中で大阪池田線は四番目に交通量が多く、大阪西宮線よりも交通量が多い。通過交通率も高率である。また、近畿圏の高速道路の内でも交通渋滞の特に著しい路線である。

(四) 阪神高速大阪西宮線

阪神高速大阪西宮線の開通後、交通量は次第に増加し、昭和五六年には六万台弱であったのが、平成二年には一〇万台弱となっている。大型車混入率は、二〇%前後である。通過交通が九〇%を占める。

4 車両別排出量

一酸化炭素、窒素酸化物及び炭化水素は主として燃料の燃焼過程で形成されるので、その発生量すなわち大気中に排出される量は、燃焼状態、エンジン構造、自動車の走行状態などによって大きく異なってくる。一般的にディーゼル車は、一台あたりの排出量で、炭化水素や窒素酸化物が

ガソリン車やLPG車よりもかなり多い。

窒素酸化物や排出量で見ると、二〇〇ccのガソリン車の基準を一として、ディーゼルエンジンの二トントラックの場合、副室式六・三倍、直噴式一〇・二倍、一〇トントン車では三〇・三倍になる。

硫酸酸化物の排出が問題となるのは、事実上ディーゼル車のみであり、ばいじんの排出もディーゼル車の方が多い。窒素酸化物と浮遊粒子状物質は、発進と加速の繰り返しによる走行によって排出が増大するため、交通渋滞はこれら物質の排出を増加させる。

5 本件各道路の西淀川区内道路に占める排出割合

排出量の推計によれば、本件各道路からの窒素酸化物排出量は、西淀川区内の全道路の排出量と比較して、昭和五五年ころまでは七〇%程度であり、その後は概ね八〇%前後で推移している。

また、本件各道路間の比較でみれば、国道二号線は昭和三年の一六五トンから平成二年の八〇トンへ半減し、国道四三号線は全線供用開始後の昭和四六年の二七〇トン弱から昭和五二年に二九〇トンまで増加したが、平成二年には一九〇トン台まで低減し、阪神高速大阪池田線は全線供用開始後の昭和四六年二〇〇トン余であったのが平成二年には二八〇トン台まで増加し、阪神高速大阪西宮線は昭和五八年に二五〇トン台であったのが平成二年には三四〇トン余まで増加している。

四 各汚染源から本件患者の居住地への汚染物質の到達(到達の因果関係)

1 西淀川区の一般環境に対する寄与割合

西淀川区の大気汚染については、個々的には小さいながら多数の中小工場群の寄与が過半を占めており、これに尼崎市内に立地する工場群の影響が大きく、大工場の寄与はそれに次ぐものである。

そして、その大工場の大半は特定工場群であり、特定工場群の排出した汚染物質が西淀川区に到達していることは各種の行政シミュレーションの結果などから明らかである。

昭和四〇年代後半において、淀中局で測定された二氧化硫黄濃度のうち、工場等の固定発生源の排出した二氧化硫黄による影響は約九一%、二酸化窒素濃度に対する影響は約二五%程度とみられる。

(二) 自動車排出ガスの到達

西淀川区の高濃度地域における自動車の影響は、窒素酸化物で約六〇%、二酸化硫黄で約八%程度とみられる。

(三) 西淀川区の大気汚染による健康影響に及ぼす寄与の程度を二酸化硫黄と二酸化窒素の二物質を指標としてみると、工場等の寄与が六五%弱、自動車の影響が三〇%弱(本件各道路に限定すると二〇%程度)と判断される。

2 道路沿道における寄与割合
距離減衰の結果から判断すれば、道路の沿道(道路端から五〇m以内)では、二酸化窒素濃度は二倍程度になっていると推定されるから、二酸化窒素については、自動車の影響が七五%に対し、工場等の影響が一六%程度になる。これに基づいて、道路沿道における自動車排出ガスの寄与率を算定すると三五%程度になるものと推定される。右は、昭和四八、四九年ころを中心とした道路の寄与割合であり、その後、二酸化硫黄濃度が著しく改善され、浮遊粒子状物質についても低下傾向にあるのに対し、二酸化窒素は増加しないし横ばい状態にあることからすれば、道路沿道における自動車排出ガスの影響はさらに増加傾向にあることは明らかである。

五 指定疾病の発症・増悪と大気汚染との関係(発症の因果関係)

1 指定疾病の発症・増悪には多くの要因がかかわっているが、二酸化硫黄、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質等の大気汚染物質もそれぞれの化学的特性から、個々のにも、相加的にもその主要な要因の一つであることは多くの医学者の承認するところであり、動物実験や人への実験的負荷研究の各種知見によって、その生物学的妥当性が証明されている。しかし、一般環境大気中の比較的低下濃度による長期曝露の場合は、その濃度や曝露期間などの曝露条件と被曝露者側の主体的条件などによってその影響は異なるから、これらの実験は、ほとんどが現実の大気レベルをよるかに超える高濃度曝露によるものであり、実際の大気環境に近い濃度レベルでの研究はごくわずかにとどまっており、一般的に、どの程度の濃度レベルでどの程度の期間曝露された場合に指定疾病が発症・増悪するか、その場合に主体側の条件がどのように関わるかなどについては、医学その他の関係諸科学によっても十分に明らかにされているとはいえない。

2 しかし、法的因果関係については、必ずしも科学的な証明が要求されるわけではなく、当該地域における大気汚染状況の推移、罹患率の上昇と汚染状況との関連性、当該地

域あるいはその他の地域における疫学的知見などを総合して判断することも可能であるところ、認定された諸事実すなわち、①西淀川区の前記のような大気汚染状況の推移、②環境基準と西淀川区の大気汚染レベルの比較、③特別措置法及び公健法における「相当範囲にわたる著しい大気の汚染等の影響による疾病が多発している地域」としての地域指定、④西淀川区における認定患者数の増加、⑤本件患者の発症時期と大気汚染状況の関連性(①②④⑤)については総合影響図参照)、⑥西淀川区を対象とした疫学調査での発症率の顕著な増加、⑦各種の疫学調査等における大気汚染物質と有症率との関係などを総合すると、指定疾病の発症・増悪と大気汚染物質との関係について、次のような評価をするのが相当である。

(一) 二酸化硫黄単体の影響

二酸化硫黄に関しては、多数の疫学調査が存在し、三倍ないし四倍にも及ぶ明確な呼吸器症状有症率の増加を示すものが少なくない。これから直ちに指定疾病との因果関係を認定することはできないが、実験疫学的方法によらないで疫学的因果関係を推論するための判断条件のうち、アメリカ公衆衛生局長諮問委員会の五条件に沿って検討してみても、右疫学調査の結果は、関連の一致性(普遍性・強固性・時間性(時間先行性)、整合性を満たすものといえる。そして、動物実験の結果、人体負荷研究の成果などのほか、中公審の各専門委員会の報告の趣旨を総合すると、西淀川区における第一期及び第二期における現実の大気環境内の二酸化硫黄濃度のレベルにおいて、二酸化硫黄単体でも指定疾病の発症・増悪に一定の影響があったと認められる。

(二) 二酸化窒素単体の影響

二酸化窒素についてもいくつかの疫学調査結果が呼吸器症状有症率と濃度との間に関連性を認めているが、二酸化硫黄程明確な有症率の増加までは認められず、動物実験や人体負荷研究などで影響が認められる最低レベルは概ね0.5ppmを指標とするものであり、この濃度は、出来島局の測定値の一〇倍前後の高さである。気管支ぜん息患者についても〇.1ppmの短期曝露でも気道反応性の亢進をもたらす可能性があるとの見知もあるが、この濃度でも二倍前後の高さであり、二酸化硫黄に関する調査結果が現実の大気における濃度レベルでの有症率との関連性を認めていることと明らかに違っている。したがって、二酸化窒素についてもその長期曝露が持

続性せき・たん等の呼吸器症状に対して何らかの影響を与えていることは否定できないが、西淀川区における現実の大気環境における二酸化窒素濃度のレベルにおいては、いずれの時期においても、二酸化窒素単体と指定疾病の発症との疫学的因果関係を認めるには至らない。

(三) 二酸化硫黄と二酸化窒素の相加作用の影響

二酸化窒素単体では指定疾病の発症との因果関係を認めるに足りる十分な証拠がないものの、二酸化窒素が二酸化硫黄と相加的に呼吸器症状に影響を与える可能性があることは多くの調査結果等が示しているところである。そして、西淀川区の第二期程度の濃度レベルにおいては呼吸器症状の有症率に対し二酸化窒素と二酸化硫黄が相加的影響を及ぼしていると認めるのが相当である。

(四) 二酸化硫黄と二酸化窒素との混合した汚染物質と指定疾病の発症・増悪との間に因果関係が認められる。

したがって、第二期においては、西淀川区に現実存在した二酸化硫黄と二酸化窒素との混合した汚染物質と道路沿道調査からみた自動車排出ガスの影響

一般環境における各種の疫学調査等のはかに、道路の沿道を対象とした多くの調査報告がなされている。右各調査の結果によれば、一般環境とはやや異なり、第三期における調査によっても、道路沿道の住民の呼吸器症状に関する多くの指標について、後背地との間に有症率の差がみられている。その結果からみれば、道路沿道においては、第三期においても、沿道住民の健康に対する自動車排出ガス(窒素酸化物、粒子状物質等)の影響が示唆されていると

いうべきである。しかし、有症率の差が統計上有意と認められるものは一部であり、しかも後背地の方が有意と認められる指標もわずかではあるが存在しており、指定疾病の発症のレベルにおいては、自動車排出ガスの健康影響を明確に認定するまでには至らない。

もつとも、各道路沿道調査によれば、乳幼児・学童・老人を中心として、道路沿道の居住者に呼吸器症状の増加傾向が認められており、現実の道路沿道における自動車排出ガスが、少なくとも弱者(呼吸器疾患を有する者や老人、幼児など)に対しては、何らかの健康への悪影響を与えている可能性があることが窺われ、本件患者との関係においても、既に指定疾病に罹患していた患者の症状の増悪への関わりまでは否定できない。

4 時代的区分と発症の因果関係

(一) 西淀川区においては、第一期(昭和二九年度～昭和四五年)の高濃度汚染状況下において指定疾病に罹患し

た本件患者については、その主要な原因は、二酸化硫黄を中心とする大気汚染にあったと判断される。なお、この時期においても、工場排煙に含まれる二酸化窒素に加え、自動車の排出する二酸化窒素も大気汚染の原因物質となっていたことは明らかであり、相加作用からみて、高濃度の二酸化硫黄に加えて二酸化窒素も汚染物質の一つであったことはいうまでもないが、西淀川区においては、この時期、道路沿道の二酸化窒素濃度の測定が行われておらず、その濃度を的確に推定する証拠もないから、その点から自動車の排出する二酸化窒素の影響を認定することはできない。

(二) これに続く第二期(昭和四六年度～昭和五二年度)においては、二酸化硫黄濃度が急速に改善されてきているが、未だ環境基準を達成するには至っておらず、浮遊粒子状物質についても環境基準を超える状況にあるうえに、自動車の排出する二酸化窒素が加わり、西淀川区を全体としてみた大気汚染状況において相当高い濃度レベルにあり、地域指定には解除されておらず、年間六〇〇人弱の患者が認定を受けている状況で、本件患者の相当数はこの時期に指定疾病に罹患し、西淀川区における呼吸器疾患の有症率についても相当高率であったことが認められ、その一つの原因として、二酸化硫黄等と二酸化窒素との相加的影響があったものと判断するのが相当である。

(三) これに対し、第三期(昭和五三年度～現在)においては、道路沿道に限ってみれば、浮遊粒子状物質や二酸化窒素濃度には、はかばかしい改善がみられず、ことに自動車に起因する二酸化窒素等による道路沿道汚染が問題とされており、本件患者との関係においてもその症状の増悪への影響は否定できないが、一般環境大気については、二酸化硫黄濃度がさらに低下したことから大気汚染状況の全体的改善は顕著であり、これに加えて、新規認定患者数も顕著に減少し、本件患者者においてもこの時期の発症者は極めて少ないことを総合し、かつ、二酸化窒素単体の健康影響(指定疾病の発症)については十分な証拠が存在しないことからすれば、この時期については、西淀川区の大気汚染レベルをもって、健康への影響を一般的に規定することは困難である。

5 個別の因果関係における疫学的証明の評価(因果関係論としての他因子論)

指定疾病は、非特異性疾患であり、大気汚染はその発症原因の一つであるが、他にも種々の原因が考えられ、それ

らの複合によって引き起こされる可能性もあること、それゆえに発症の原因を一義的に特定することは困難であること、このような事情を前提として、損害を適正に分担させるため、個々の患者について、これを調査対象とする集団の縮図として捉え、疫学的調査結果を基礎とする立証にとどまる限り、大気汚染の集団への関与の割合に相当する限度で個々人に対する侵害と評価するのが相当である。

このようにして把握される割合は、非汚染地域における指定疾病の量（発症数と各症状の程度）に対する汚染地域における指定疾病の量的な増加（発症数の増加と各症状の増悪）に対応するものということができる。大気汚染が存在することによって右増強が生じたという意味で、大気汚染と事実的因果関係のある範囲のものであり、因果関係の判断においては、加害者の行為に起因する被害の全体を示すものである。

西淀川区の有症率の増加を示す調査結果を中心に各種の疫学調査結果を検討し、西淀川区の大気汚染レベル、公健康法に基づく地域指定における大気汚染度と有症率の関係、西淀川区における認定患者数の推移などを総合的に勘案し、相対危険度を基礎に症状増悪の影響をも併せ考慮して、大気汚染が健康に与える影響度は、重度喫煙者（プリンクマン指数四〇〇以上）、小児ぜん息、高齢（六〇歳以上）発症者については、それらが「大気汚染」とともに発症の有力な要因となっていると認められるから、それぞれ六〇％程度とし、これらに該当しない場合は、八〇％程度とみるのが相当である。

なお、以上はあくまで疫学的調査を基礎とする割合的な主張立証の枠組みで他因子を評価する基準にすぎないから、原告については、個々の患者について、大気汚染が右割合より大きい評価を及ぼしたこと（究極的には、専ら大気汚染により発症・増悪したこと）を明らかにすべく主張立証する余地があり、被告らには、同様に、右割合より小さい影響しか及ぼしていないこと（究極的には、専ら他因子により発症・増悪したこと）を明らかにすべく主張立証する余地があるのは当然である。

六 本件患者らの指定疾病罹患の有無

公健康法の認定手続においては、主治医が指定疾病罹患の有無を診断するにあたって患者の症状に対する経時的な観察を行い、認定申請及び毎年の見直しと三年（ぜん息性気管支炎は二年）毎の更新申請の都度、各種の医学的検査を実施し、これらの検討の上で診断を行い、診断書及び検査結果を認定

審査会に提出することになっている。主治医による症状の観察や諸検査、認定審査会によるそれらの検討が省略されたとみるべき事情は窺われぬ。

認定審査会においては、これらの資料に基づいて複数専門家による検討が行われている。診断書の記載や検査結果等から主治医の診断に疑問がある場合は、認定審査会から主治医への疑義照会の制度があり、現に照会された事例もあるし、それらの結果申請が棄却されたものもある。申請数が多いことなどから認定審査会が必ずしも十分に機能していない面もあり、疑義照会や棄却例は多くはなく、主治医にも経験や能力等にばらつきがあり得、患者にとって認定された方が経済的に有利であるし、主治医もこの点同情的であったことなどの事情も窺えないではないが、認定手続の実態が先にみたとおりにであることからすれば、全体としてその信頼性を否定することはできない。なお、公健康法認定手続においては、形式的要件の有無によって発症の因果関係を認定するような制度的割切りはなされていない。

そうすると、主治医の診断とこれに続く認定審査会の認定という公健康法の認定手続を経た事実を前提にすれば、特段の事情がない限り、本件患者について、指定疾病に該当すると判定しうる症状が存在したことはもちろん、同一又は類似の症状を惹起する他疾病との除外診断がなされたものと認めてよく、またその正確性も一応肯定してよい。等級認定、死亡起死率の判定も同様の評価をすることができるとする。

七 都市型複合大気汚染における各排出源の責任（共同不法行為の成否）

1 民法七一九条一項前段の共同不法行為の要件と効果

(一) 行為の客観的関連共同性

前段の共同不法行為に対しては、加害者側の共同加功の事実と被害者側の証明の困難性を考慮し、被害者保護の観点から、各行為者の行為内容、各行為の関連性及び関連共同した行為と結果との因果関係を主張立証することにより、個々の行為者の行為と結果との関係について主張立証しなくても、共同行為に加功した者に対し、全部の結果について賠償を求めることができるとのと解する。

したがって、共同行為の関連性については、共同行為者の主観的側面に関わりなく、行為が客観的に関連し共同して結果を発生させていること足りるといふべきである。

(二) 責任の分割の可否

右のように共同行為に客観的関連性が認められ、加えて、共同行為者間に主観的な要素が存在したり、結果に對し質的に関わり、その関与の度合いが高い場合や、量的な関与であっても、自己の行為のみによっても全部又は主要な結果を惹起する、場合など（強い共同関係）は、共同行為の結果生じた損害の全部に對し責任を負わせることは相当である。

しかし、右のような強い共同関係が認められず、連帯して損害賠償義務を負担させることが具体的妥当性を欠く場合などは、各人の寄与の程度を合理的に分割することができるとし、責任の分割を認めるのが相当である。民法七一九条一項後段の共同不法行為の要件と効果

2 行為の客観的関連共同性

加害者不明の共同不法行為の場合も規定の趣旨からして、共同行為の判断は、共同行為者の各自の行為を客観的にみて、その一部又は全部によって結果が生ずる危険性があること（客観的関連共同性）で足りると解する。

(二) 減免責の主張

加害者不明の共同不法行為によって、自己の行為が結果を惹起していない場合にも連帯責任を課されるのは、被害者側の証明の困難に由来するものであるから、共同行為者において、自己の行為と結果との関連性を立証すれば、責任を減免するのが相当である。

3 重合的競合における一部寄与者の責任

(一) 共同不法行為と重合的競合

本件のような都市型複合大気汚染の場合は、工場・事業場、自動車、ビル喫煙などの他にも家庭の冷暖房・厨房や自然発生まで、極めて多数の大小様々な発生源が存在しており、個々の発生源だけでは全部の結果を惹起させる可能性はない。このように共同行為にも全部又は幾つかの行為が積み重なってはじめて結果を惹起するにすぎない場合（重合的競合）がある。

このような場合であっても、結果の全部又は主要な部分を惹起した、あるいは惹起する危険のある行為をした競合行為者が特定されたうえで、前記の各要件が証明されれば、共同不法行為の規定を適用することになら問題はない。しかし、重合的競合で競合行為者が極めて多数にのぼる場合などでは結果の全部又は主要な部分を惹起した者を具体的に特定し、それぞれの行為を明らかにすることは容易ではなく、その一部の行為者しか特定できない場合がある。そのような場合には、右の要件から

すれば、直ちに共同不法行為規定を適用することはできない。

しかし、個々の行為が単独では被害を発生させないとしても、それらが重なった結果、現実被害が生じている場合に、その被害をまったく救済しないことは不法行為法の理念に照らして不当といわなければならない。そこで、一定の要件が備われば、このような場合にも同条を類推適用して公平・妥当な解決が図られるべきである。

(二) 重合的競合における民法七一九条の類推適用の要件と効果

(1) 類推適用の相当性

競合行為者の行為が客観的に共同して被害が発生していることが明らかであるが、競合行為者数や加害行為の多様性など、被害者側に関わりのない行為の態様から、全部又は主要な部分を惹起した加害者あるいはその可能性のある者を特定し、かつ、各行為者の関与の程度などを具体的に特定することが極めて困難であり、これを要求すると被害者が損害賠償を求めることができなくなるおそれが強い場合であつて、寄与の程度によって損害を合理的に判定できる場合は、右のような特定が十分でなくとも、民法七一九条を類推適用して、特定された競合行為者に対する損害賠償の請求を認めるのが相当である。

(2) 責任の範囲

特定された競合者の行為を総合しても被害の一部を惹起したにすぎず、しかもそれ以外の競合行為者について具体的な特定もされない以上、被告とされた者は、不特定多数の競合者との共同関係の有無・程度・態様等について、適切な防御を尽くすこともできないのであるから、被告にすべての損害を負担させることは相当ではない。したがって、結果の全体に対する特定された競合者の行為の総体についての寄与の割合を算定し、その限度で賠償させることとするのは可い。

4 本件訴訟における共同関係

(一) 西淀川区の大気汚染の特徴からみて、特定工場群及び本件各道路について、直接民法七一九条を適用できるような主要汚染源性及び訴外排出源の特定を認めることはできない。

(二) 共同不法行為の類推適用

特定工場群の排出した汚染物質がいりまじって本件患者の居住地に到達していること、本件各道路を走行する自動車の排出した汚染物質も一般環境と道路沿道とは

影響の程度に違いはあるが、いずれにしても右工場排煙といりまじって到達し、訴外発生源の排出した汚染物質とあいまって、西淀川区の高濃度の大気汚染状況を形成し、それが当該地域において指定疾病の発症又は増悪の危険を招来してきたことは明らかである。

そうすると、特定工場群及び本件各道路を走行する自動車の汚染物質の西淀川区への到達(侵害行為)は客観的にみて関連共同性を有すると評価するのが相当である。そして、特定工場群及び本件各道路の寄与の程度は、正確にこれを算定することは困難ではあるが、数多くのシミュレーションの結果や気象関係の分析などを総合することによって、ある程度合理性をもった評価をすることが可能となっている。

したがって、先に検討してきたところの重合的競合の場合として、同条の類推適用を考えるべきであり、被告らの責任は、最大限、特定工場群及び本件各道路の寄与割合の総体を越えることはない。

5 特定工場群と本件各道路との共同関係

(一) 地形的・気象的・一体的

地形的・気象的関係から、両者間に強い共同関係を認めることはできない。

(二) 社会経済的・一体的

本件各道路は、整備、新設の経過をみれば、阪神間の臨海地域における都市化・工業化の進展と密接な関係をもっている。その重要な目的の一つに産業基盤の整備による本件地域の振興があげられることも当然であるが、本件各道路は、阪神間のみならず、西日本全体にとつても主要幹線道路というべき位置にあり、産業活動を含め、広範な地域住民の生活に対する基幹的役割を果たしている。このような基幹道路の役割をとらえて、本件地域の工場・事業場と本件各道路との間に社会経済的・一体的があるとの指摘は、あえて否定するに及ばないが、このような関係は本件地域に限られたことではなく、道路と産業との一般的関係にすぎず、本件各道路と特定工場群との関係はそのごく一部にすぎないのであつて、これをもって両者間に強い共同関係があるとはいえない。

(三) 公害激化に伴う一体性

西淀川地域においては、昭和三〇年代から昭和四〇年代にかけて、全国でも有数の大気汚染地域として社会問題となつてきたのであり、そのような状況が十分改善されていない状態で昭和四五年に国道四三号線と阪神高速大阪池田線は設置供用されたのであつて、高濃度汚染地

域に巨大道路を設置することによりさらに深刻な大気汚染をもたらすことは十分予測可能であつたといえ、その点では本件地域の環境に対する配慮には欠ける点があったとはいいたい。

しかし、右両道路の建設は、本件地域の局地的問題ではなく、阪神都市間及び西日本全体にわたるモータリゼーションの急速な進展に対応するものとして必然的であつたといえるし、それによる渋滞の解消は一面で沿道環境の改善にもなる面も否定はできないのであり、その設置位置や規模については現実的な問題も含めて道路政策の全般に関与することであつて、その判断の当否は別として、地形的・気象的に特別な閉鎖地域と認められないことや、本件各道路と特定工場群の汚染物質の排出は、工場は主として硫酸酸化物、道路は窒素酸化物を中心としており、排出位置も工場は高煙突から広域に汚染物質を拡散させるのに対し、道路は低位置からの排出であり影響範囲も道路沿道を中心として拡散するなど、その排出の態様にも違いがあることなどを勘案すれば、被告らが、西淀川区における大気汚染の状況を認識しつつ、右各道路の新設による自動車排出ガスがあいまって、地域住民に健康被害が生じることを認容していたと評価するのは相当ではない。

したがって、右各道路の新設当時の西淀川区の大気汚染状況は、被告らに対し、特定工場群の排煙の寄与部分についてまで連帯責任を負担させる事由となるものではない。

四) 被告らの責任範囲

右のような諸事情を勘案すれば、道路の設置管理者に対し、道路を走行する自動車の排出ガスによる健康被害に対する賠償はともかく、当該道路の通過地域に存在する工場等の排出した大気汚染物質による住民の健康被害についてまで連帯責任を負わせることを相当とするような強い共同関係があると解することはできない。

したがって、本件各道路を走行する自動車の排出ガスに起因する被告らの責任は、特定工場群とは区別して、本件各道路の寄与の限度に限定するのが相当である。

道路間の一体性

違法性の判断から、本件各道路の責任については、第二期(昭和四六年度・昭和五二年度)における国道四三号線及び阪神高速大阪池田線の沿道に對してのみ、右各道路を走行する自動車の排出する二酸化窒素を主体とする汚染物質と工場排煙との一体的な寄与をなし違法性が認められる

にすぎない。

そして、右認定を前提とすると、国道四三号線と阪神高速大阪池田線の両道路の沿道汚染は工場排煙を介することによって一体的性が認められるもの、両道路間是最短距離でも3kmも離れており、各道路の沿道に相互の自動車排出ガスが到達する可能性は少ないから、両道路を一体として、その沿道被害について連帯責任を負担させなければならぬ理由はない。

したがって、被告国は国道四三号線の、被告公団は阪神高速大阪池田線の各沿道被害に対し、それぞれの寄与の限度において責任を負担すれば足りる。

八 道路管理者の責任と道路の公共性(違法性と責任の範囲)

1 道路の設置又は管理の瑕疵の意義と要件

公の管造物である本件各道路の設置・管理者である被告らにおいて、これを自動車の交通の用に供することによって、沿道住民等に危害を生ぜしめる危険性があるにもかかわらず、その供用を継続し、第三者の権利を侵害した場合、侵害行為の態様と侵害の程度、被侵害利益の性質と内容、侵害行為の公公共性ないし公益上の必要性の内容と程度等を比較検討するほか、侵害行為の開始とその後継続の経過及び状況、その間に採られた被害の防止に関する措置の有無及びその内容、効果等の事情をも考慮し、これらを総合的に考察して違法な権利侵害ないし法益侵害となる場合は、損害を賠償する義務がある。但し、当該管造物を設置してから危害が発生するまでの間における科学的、物理的、時間的制約などの客観的事由から判断して、危害の発生を予測することができず、危険性を回避することが不可能な場合は免責される場合もある。

2 本件各道路の危険性

西淀川区において、工場等の排出する汚染物質による大気汚染の影響が相当程度残存していた第一期を中心として、従来から存在していた国道二号線、昭和四五年に全線の供用が開始された阪神高速大阪池田線及び国道四三号線を行く自動車の排出する汚染物質が右工場等の排煙と一体となることよって、西淀川区の大気環境を悪化させ、住民に指定疾病を発生又は増悪させる危険性があつた。道路沿道については、第三期において、昭和五十六年六月に全線の供用が開始された阪神高速大阪西宮線をも含めて、本件各道路は、道路沿道住民の呼吸器症状の悪化などに影響を与える危険性が存在しているといえる。

3

違法性

(一) 侵害行為の態様、道路の公共性、環境対策の諸点を総合的に勘案するに、自動車排出ガスに対する危険性が認識されている現在において自動車交通が社会・経済に重要な地位を占め続けている以上、道路は重要な社会的資本であり、その公共性からみて、地域内の生活に密着した道路やそれらをつなぐ地域交通網の要となる一定規模の幹線道路などは、地域社会にとって必要不可欠なものであり、それらの道路の存在による影響はある程度受忍せざるをえない。

(二) その観点からすれば、国道二号線は、田山陽道が大正一五年に拡幅改修され、阪神間の中核道路としての役割を果たしてきたものであり、国土を貫通する一大幹線道路ではあるが、地域交通に占める役割も大きい道路であつて、その通行量や窒素酸化物の排出量も国道四三号線、阪神高速大阪池田線及び同大阪西宮線と比較すれば相当低く、かつ、国道四三号線が設置供用されたことにより、その交通量はさらに低下しており、侵害行為の面でもその影響は必ずしも大きくはないから、その違法性は、一般環境に対するもののみならず、道路沿道についても否定するのが相当である。

(三) これに対し、国道四三号線と阪神高速大阪池田線は、西淀川区の大気環境の悪化が著しく進行していた時代に計画され、居住地域に一〇万台もの交通量を想定した巨大な道路を特別な環境対策を施すこともなく設置し、その供用を開始したものであり、その結果、第二期において、工場排煙とあひまつて西淀川区の大気汚染に一定の影響を与え、本件患者の指定疾病の発症・増悪の一要因となつていたのであるから、その違法性が低いとはいえない。

もつとも、当時の大阪市内及び阪神間の交通麻痺状態は、地域の産業経済の面から社会生活の点からも、その解消が強く求められていたものといへばできず、自動車排出ガスの危険性が社会問題化しはじめていたといふもの、科学的に解明されていたとまではいえないことや、技術的な諸制約からみて内陸部に道路を建設することもやむをえなかつた側面も否定できない。

このような事情と、生活道路はもとより、ある程度の規模の幹線道路であればその影響は受忍限度内と評価すべきであることや、その後の環境対策もあわせ考えれば、一般環境大気汚染レベルと比べてより高濃度の汚染にさらされている道路沿道については、その違法性

4

予測可能性について

(一) 被告らは、窒素酸化物が大気汚染物質として認識されるようになったのは昭和四五年の立正高校事件が契機であり、国道四三号線及び阪神高速大阪池田線の供用が開始された当時においては、窒素酸化物による自動車公害は一般の認識にはなつていなかったと主張するが、わが国で自動車の急増の結果、昭和三〇年代に入ると自動車の排気ガスが社会問題化しはじめ、昭和三〇年のロサンゼルスモッグの報道などはじめ、昭和三〇年のロサンゼルスには排気ガス中の窒素酸化物にも注意が向けられるようになり、科学的な知見は十分ではなかつたものの、その危険性を警告する見解も示され、新聞などでもしばしば報道されるようになり、地方自治体等での調査も始まると、動物実験や人体実験なども行われ、昭和四三年には科学論文が発表され、昭和四五年にこれらの警告が現実化した形で立正高校事件の発生をみるに至つたものであり、当時の西淀川区における高濃度の大

を否定することはできないが、それ以外の地域については、違法性がないと判断するのが相当である。そして、右沿道の範囲については、距離減衰に関する調査結果などを考慮し、道路端から五〇m以内とするのが妥当である。また、本件各道路を走行する自動車の排出ガスは、第三期においても、道路沿道住民に対し、何らかの呼吸器症状への悪影響を与えてきていることが疑われ、本件患者の症状の増悪をもたらした可能性を否定できないことは先に判断したとおりであるが、明確な有症率の増加などはみられず、この時期においては、公団法に発症患者も著しく減少し、本件患者においてもこの時期に発症患者と認められる者は極めて少なく、呼吸器症状への影響の度合いも明らかでないなど、権利侵害の程度が比較的程度であることに加え、道路の公共性と環境対策の限界など、前記のような諸事情を総合すれば、受忍限度を超える違法な権利侵害があるとは認められないから、違法性を否定するのが相当である。

(二) 予測可能性について

(二) したがって、本件各道路の設置供用に関連する瑕疵については、時代区分的には第二期に限定し、地域的には国道四三号線及び阪神高速大阪池田線(対象道路)の各道路端から五〇m以内に居住する沿道住民に限定して、右各道路を走行する自動車の排出する大気汚染物質によりその健康を損なうなどの被害を生じている場合には、その侵害行為を違法と評価するものとする。

本件においても、アレルギー体質や高齢であることなどは帰責性がないうえ、大気汚染から回避するすべもないから寄与減額をえるのは相当でないが、重度喫煙については減額要因とし、重度喫煙者に対する大気汚染の帰責性は五〇％程度と判断する。

4 公健法の給付と損益相殺

公健法給付は、一部に慰謝料的要素が含まれているが、主として財産的損害に対応するものであり、割合的因果関係上認められる損害割合（八〇％）にはば見合う給付水準となっており、本件患者の財産的損害についてはこれによって概ね妥当な額で回復されていると評価できる（他因子の存在によって損害割合を六〇％と評価された患者については、財産的損害を超える給付を受けていた可能性があるが、右給付は本件で算定する慰謝料とは同一の事由による給付ではないから、仮に超過給付があったとしてもそれと損益相殺することはできない）。

したがって、本件患者の損害については、公健法給付前の財産的損害を含む慰謝料とその後狭義の慰謝料のみを算定することとなる。

5 慰謝料の算定

対象道路の供用開始後、一定の曝露期間を経過した時点から本件口頭弁論終結日（平成七年三月二十九日）又は死亡の日までを損害把握期間とし、右各日を基準日として、到達の因果関係からみた寄与度（三五％）に発症の因果関係及び損害の寄与度減額率（五〇／八〇％）但し、大気汚染が増悪には寄与しているが、発症への寄与がわずかであるか否定される場合はその二分の一、その他個別事情による場合がある）を乗じて慰謝料額を算定する。

6 企業との和解金についての弁済等の抗弁について

原告らは、もと被告であった企業九社と訴訟上の和解をし、総額三億二〇〇万円の支払を受けることになっているが、右和解は、企業九社に対する損害賠償請求に関するものであり、被告らは、企業九社と共同不法行為として連帯債務を負担するものではないから、弁済には当たらず、損益相殺の対象にもならない。

7 消滅時効

指定疾病については、基本病態や主症状は概ね明らかであり、病像の変化・進展のすべてを認識しなければ請求できないというわけではなから、公健法の認定を受けた時点において、予期せざる後発症等は除き、認定病名及び一般的に予測可能な範囲の損害を知ったものと解する。しかし、自動車排気ガスによる道路公害について明確に

因果関係が認められた先例もなく、本件紛争の実情からみれば、第一次訴訟の提起後においても、西淀川の大気汚染が、工場等のみならず、道路も加害者の一員であることを、原告らにおいて、損害賠償請求が可能な程度に認識できたとは認められない。

1 差止請求

大気汚染物質に曝露された場合には、その濃度いかによっては、指定疾病を発症・増悪させ、ときには生命をも奪われる危険性が存在する。このような人間の生命や健康等の人格的利益（人格権）は排他的な権利として保証されており、それに対する違法な侵害があれば、その侵害の態様、程度の如何によつては、差止請求が許される。環境権については、実定法上の根拠に乏しく、その要件や内容等も明確でないから、採用しない。

2 差止請求の適法性について

生命・身体に対する侵害を受けあるいは受けるおそれがある者がその被害の発生の差止を求めるとは、権利を侵害する原因（一定量を超える汚染）自体を排除することを求めれば足りるのであって、債務者側においてどのような手段で原因を除去するかについては、具体的に主張しなければならぬものではなく、少なくとも間接強制の方法によつてその内容を実現することは可能であるから、抽象的差止請求も許される。

(二) 司法判断適合性の欠如について

原告らの求める本件差止請求は、その目的を達成する手段として、道路の供用の廃止又は路線の廃止、自動車排出ガス規制の強化などの行政上の措置によることも可能であるが、それだけでなく、物的管理行為としての道路施設の改良（道路管理者がこれまでに行ってきたような沿道の環境施設帯や植樹帯の設置、交通流の円滑化のための対策など）に加えてシエルト化などの事実行為としての環境対策）や公物管理権に基づく交通管理行為

（路側の車線規制、入口規制、通行台数制限、通行車種制限等）などによつても可能であり、その選択は被告らに委ねられているところ、原告らは、公権力の発動を求めないものではないから、原告らの差止請求は民事訴訟として不適法とはいえない。

3 都市型複合大気汚染下における抽象的差止請求について

都市型複合大気汚染における抽象的差止請求の場合、汚染源の主体相互の間に主・従の関係や密接な関係があるなど各主体に連帯差止請求が許容される場合には、債務者の責任範囲内において達成すべき事実状態を特定してその差止を求めることは可能であるが、本件各道路の主体である被告らと特定工場群もしくは訴外汚染源の主体との間には、共同して汚染物質の排出を差止めなければならないような関係は認められない。

多数の汚染源から排出された汚染物質が複合して汚染状況を形成している場合に、他の汚染源から排出されるものを含めた目標値のみを示して特定の汚染源主体に対して差止を命ずると、右主体は、自己以外の汚染源に対し、法律上何らの措置を採ることができないのに、第三者の行為（不作為も含む）を踏まえた措置を採らざるを得ず、自己の行為限度を超えた過大な排出を負う結果となる場合がある。また、右主体が自らの義務を自ら止めても目標値を達成することができないことがあり得るなど、右主体に不可能を強い場合も存在する。したがって、このような場合には、右主体の帰責範囲に対応した具体的な作為義務を特定すべきであり、抽象的差止請求の方法によることはできない。

しかし、個別の汚染源主体について差止を求められた発生源が特定され、かつそれが主要な汚染源である場合には、債務者の責任範囲内において達成すべき事実状態を特定してその差止を求めることは可能である。

そして、本件各道路に起因する汚染についても、道路沿道においては、道路それ自体が汚染の主要な発生源として自動車排出ガスにより一般環境に比較して高い汚染状況が出現する可能性があり、沿道住民の生命・身体に対する侵害の態様及び程度如何によつては、一定濃度以上の大気汚染物質の到達を差止めることによつて、大気汚染濃度を低下させ、侵害状況を除去しうる可能性があるから、被告らに対する右内容を持つ抽象的差止請求は、適法と等される。右沿道の範囲は、先に認定した距離減衰の結果等から判断して自動車排出ガスの直接の影響が考えられる道路端から一五〇m以内とするのが相当である。

4 本件差止請求の当否

西淀川区の現状における大気汚染状況は、先に判断したとおりであり、道路沿道において二酸化窒素や浮遊粒子状物質につき環境基準を達成していない状況が事柄にわたって続いており、自動車排出ガスによる大気汚染が相対的に比重を高めていることは総合影響図が示しているところでもあつて、弱者などへの影響が懸念されているものの、大気環境全体が改善されてきている結果、道路沿道においても、特に呼吸器症状の罹患者が増加してきているような状況は窺われず、現状の濃度を前提とする限り、本件各道

路の公共性をも考慮すると、右沿道住民に対し、受忍限度を超えるような侵害を続けていると認めるに足りる十分な証拠はないといわざるをえず、差止の必要性を認めるべき状況にはない。

一 結論

1 損害賠償請求

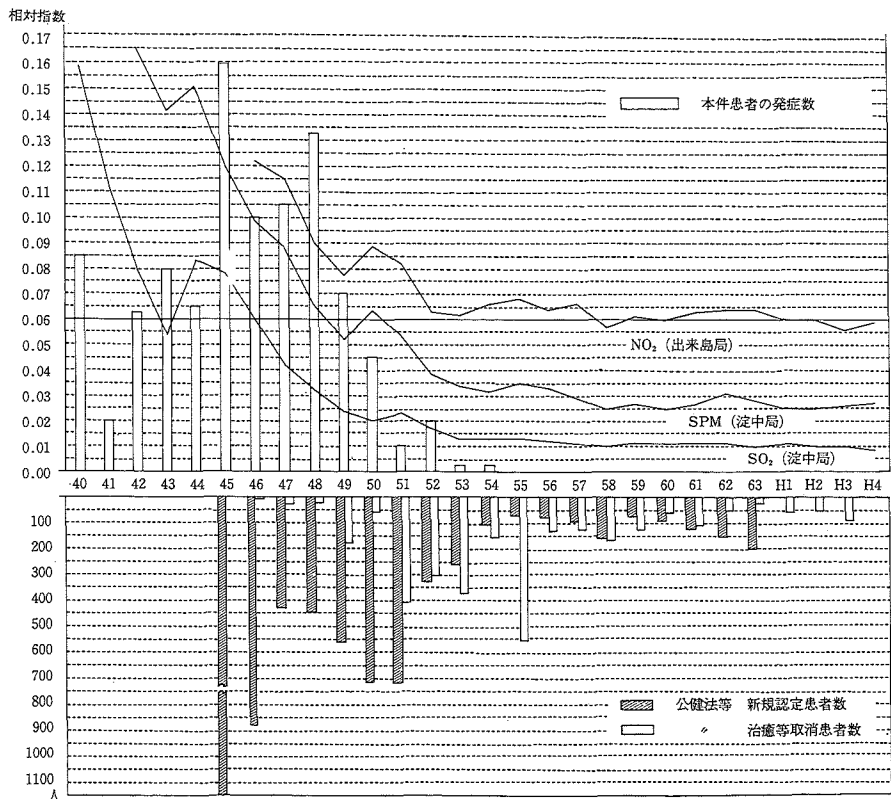
第二期に、国道四三号線及び阪神高速大池田線の沿道(五〇m以内)に居住し、指定疾病に罹患し、あるいはすでに発症していた指定疾病が増悪した患者一八人(原告数は

では二人)について、被告らに損害賠償義務があるが、その額は、公健法等による給付額を除き、総額三億九八五五万円であり奇号の程度等を勘案し、被告らが賠償すべき金額は総額五九四一万九千九百七円と弁護士費用六二六万円の合計六五五七万九千九百七円となる。右一八人以外の損害賠償請求は棄却する。

2 差止請求

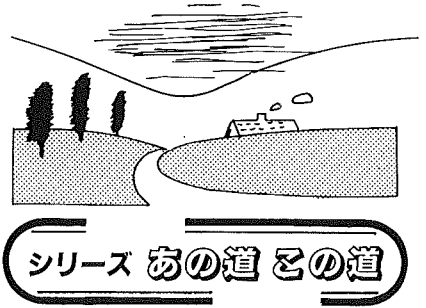
本件各道沿道から一五〇メートル以内に居住している差止請求原告らの差止請求は棄却し、その他の差止請求原告らの訴えは却下する。(以上)

年 度	相 対 濃 度			合 計
	SO ₂	SPM	NO ₂	
40	0.159	-	-	0.159
41	0.114	-	-	0.114
42	0.080	0.086	-	0.166
43	0.054	0.087	-	0.141
44	0.083	0.068	-	0.151
45	0.078	0.042	-	0.120
46	0.060	0.039	0.023	0.122
47	0.042	0.046	0.027	0.115
48	0.032	0.033	0.025	0.090
49	0.024	0.028	0.025	0.077
50	0.020	0.043	0.026	0.089
51	0.023	0.030	0.029	0.082
52	0.017	0.022	0.024	0.063
53	0.013	0.021	0.028	0.062
54	0.013	0.019	0.034	0.066
55	0.013	0.022	0.033	0.068
56	0.012	0.021	0.031	0.064
57	0.011	0.018	0.037	0.066
58	0.010	0.015	0.032	0.057
59	0.011	0.016	0.034	0.061
60	0.011	0.014	0.035	0.060
61	0.011	0.016	0.036	0.063
62	0.011	0.020	0.033	0.064
63	0.010	0.018	0.036	0.064
H1	0.011	0.014	0.035	0.060
H2	0.010	0.015	0.035	0.060
H3	0.010	0.016	0.030	0.056
H4	0.008	0.019	0.032	0.059



西淀川区の大気汚染状況の推移と各汚染物質の影響度

三頭越



香川県土木部道路保全課長 鎌田 正昭

香川県は、四国の東北部に位置し、地形は半月形で、南に讃岐山脈が連なり、これより北に向かつて緩やかに傾斜し、讃岐平野が展開している(図1)。北に瀬戸内海を望み、そこには多数の島々が点在し、風光は、誠に美しいものがある。

気候は、四季を通じて温暖少雨で、古くから夏には早魃に悩まされることが多く、満濃池をはじめ、大小一六、〇〇〇余のため池が田畑を守ってきたところであるが、昨年夏の異常渇水による全県的な給水制限や時間給水等は、しばらく忘れかけたいた水の大切さを県民すべてに思い起こさせることとなった。

県土面積は、一、八七五km²と全国で最も小さい県であるが、一〇二万人の人口を擁し、讃岐平野が豊かに広がり、可住地面積が五二・三%におよぶため、土地利用が進んでおり、道路密度も九八七m/km²(国道及び県道)と全国四位である。また瀬

戸大橋が本州と直結されていることから、地理的にも恵まれ四国の玄関として、また四国における重要な交通拠点としての役割を担っている。

讃岐と言う国名の初見は「日本書記」(六六七年)の中に記述があり、また同時代の万葉集にも「玉藻よし、讃岐の国は、国がらか、見れども飽かぬ。」

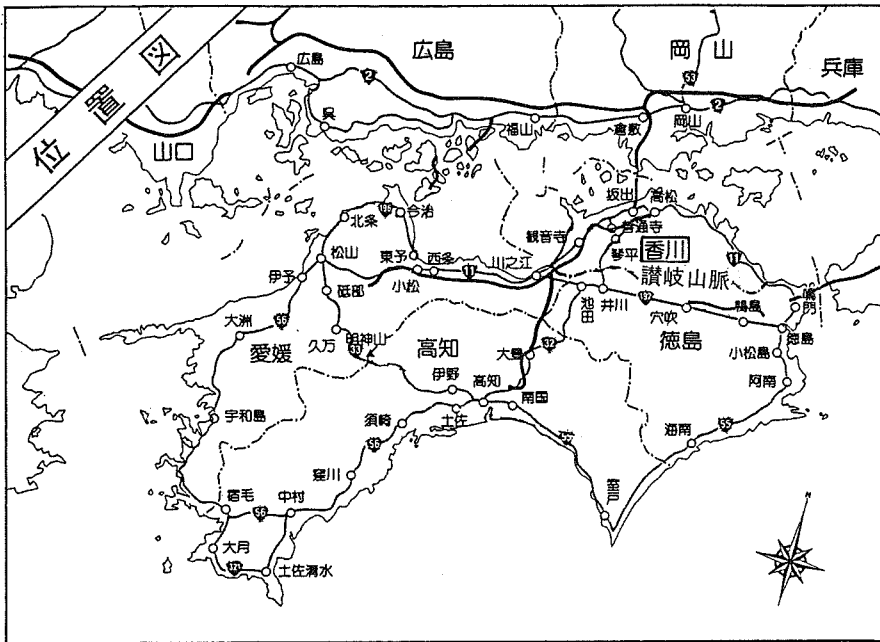


図1

と詠まれた美しい国で、居住地が広く人口も多く、古代から上国とされ、史跡や名勝も多い。なお名称の由来は、矛竿を貢物

としたので竿調国さふづのくにといい、それが「さぬき」になったとも、東西が長く、南北が短かいので「狭貫」と書いたのによるともい

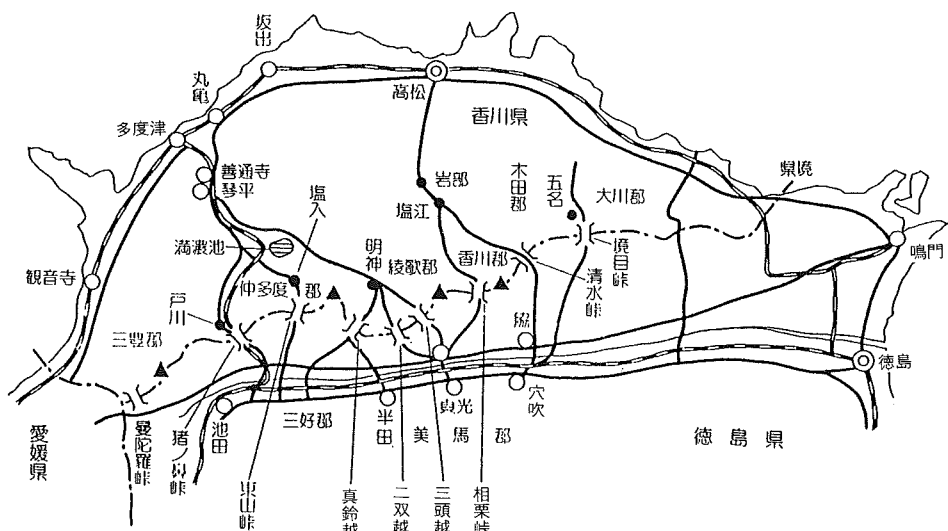


図2 阿讃借耕牛の峠みち

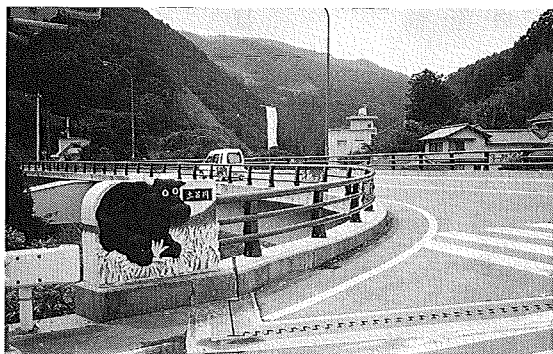


写真1 明神に架かる落合橋・借耕牛の集会所
借耕牛をモチーフし、徳島方面に向かう牛の背には米俵が積んである（高欄の透し彫り）

うが定かではない。これ以前の呼び名がないところから歴史の始まりとともに呼ばれていたものとされている。

これから始まる峠の話は、最初に紹介した、讃岐山脈に関するものであり、この山脈は香川県の南部を東西に、ほぼ切れ目なく連なり、標高はおおよそ一、〇〇〇mで、この屋根が徳島県（阿波の国）との県境となっている。そしてこの山脈を別名阿讃讃山脈とも呼び、古来より阿讃

の人々の往来のため多くの峠道が開かれていた（図2）。そしてこの地方に、珍しい慣行として、借耕牛と呼ばれる制度があったので、香川県琴南町史により紹介する。

阿波の国から、讃岐の農家に常雇いとして雇われている男を「借子」と言った。阿波山間部では、主食の自給が困難で、讃岐に働きにくることを米の借り出し稼ぎと称していた。

また天保（一八三〇〜一八四四）のころは、讃岐には砂糖キビを締める多くの人夫（締子）と牛が必要で、主として阿波の三好、美馬両郡から締子と一緒に牛が出稼ぎに出るようになった。この形態が次第に牛のみとなり、更に農耕用に賃借りする牛のことを「借耕牛」と言うようになったと言われている。

この借耕牛は阿讃の峠を越えて讃岐に入ったが、琴南町、川東の明神は美合口といわれ、多数の牛が往来した（写真1）。

〈貸方の阿波の状況〉

徳島県の三好、美馬郡は山間傾斜地帯で畑地が多く、牛の飼料となる草資源が豊富で、しかも畑作物の副産物（いもつる・キビ・ソバの茎葉など）が多くて牛が飼いやすく、どの農家も牛一頭は飼育していた。その上、水田は一〇アールぐらいしかなく、田植も山間地帯で早く済み、借方の讃岐とあい補うものがあった。

〈借方の讃岐の状況〉

香川県の平坦部は水田が多く牛を必要としたが、草などの飼料に乏しく、稲わらは加工用に使用するため、小規模の農家では牛の飼育は困難であった。また香川県平坦部は、稲麦の二毛作のため田植の時期が遅く、徳島側から借耕牛をするのに都合がよかった。

〈追い出しと取引〉

貸出農家は、前日に牛には十

分な飼料を与え休養させておき、一番鶏が鳴くと同時に追い出す。

常着に股引をはき、尻をからげて手ぬぐいで頬被りをして出掛ける。牛の背には弁当と牛の糧（麦を煮たもの）をつけて、隣人など三〜四人が連れ立って峠道を越えて美合口の明神に出る。明神に着くのは午後三〜五時ごろである。その夜は明神の宿で泊まり明くる日、取引をする。仲介人が、自分に頼まれた牛を借手に紹介し、値段を交渉して、双方が合意すれば契約が成立する。普通米一石前後で成立するが、牛の大小、強弱、鍬の仕込み具合、耕作反別などによって差がつくことは当然である。成立すれば契約書を取り交わして、借手人の手に渡される。

借手人の手に渡される。

追い上げ（牛を返すこと）の場合、この反対で、牛の背に報酬の米を積んで、取引場所まで追ってくる。そこで牛を点検し、仲介人を通して貸方の手に返される。夏季の場合は、ほと

んどの農家では、半夏生の翌日を返却日と決めていた。貸方は

明神まで迎えにくるが、やせかけて骨と皮ばかりになった牛を見て涙を流し、これでは報酬を増してもらはねばと、仲介人に詰め寄る一幕もあったという。一方徳島県美馬町史にも借耕牛についてはほぼ同様の記述があるが最後の部分だけを紹介すると『こおして阿波の牛は田植後体を休める暇もなく、讃岐の田植えに出稼ぎに出た。この余剰蓄力を効果的に運用して米を得ると言う。一石二鳥の経済利益は大きかったが、生活の過酷さが牛にも及んでいたことを思わずにはおれない。』と結んでいる。

そして記録には徳島県の美馬郡、三好郡、阿波郡の三郡で最盛期の昭和一〇年には三、七三〇頭（飼育頭数の約三六％）が貸出されたとされている。

図2を再び見ていただきたい。こうした借耕牛の通った峠道が

標されている。

現在これらの峠道はほとんどが改良された二車線道路とトンネル又は未改良の峠越、林道等により一応車の通行できる峠となっているが、唯一、三頭越だけが今だに昔のままである。再び美馬町史により、三頭峠（三頭越）の部分抜粋して見ると『讃岐へ通ずる本町（美馬町）の峠越えの中で、最も多くの人々の足跡を残したのが、この三頭越である。古来、阿波から讃岐の金毘羅さんへの道としてこの峠は有名であり、また、讃岐から多くの米が借耕牛によって阿波へ運ばれ道もこの三頭越であった。……中略……峠には鳥居が一基あり「安政四巳

歳仲秋日、四海泰平、君民農楽、金毘羅大権現」と刻まれている。その左右に道祖神である猿田彦大神、天鈿女命の陰陽一対の石蔵が旅の安全を祈るよう立てられている。この三頭越を明治から大正にかけて盛んにしたの



写真2 木々に覆われ苔生した地蔵の立つ
三頭越の道

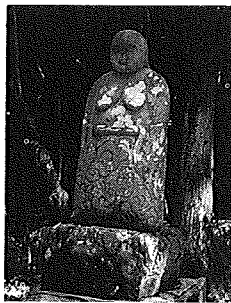
は金毘羅参り、借耕牛の外に、香川県善通寺に置かれた旧陸軍第十一師団に入隊する阿波の青年達や、入隊した兵隊達との面会のため峠を越えていった多くの人達であった。』としている。

この三頭越を香川県側から登って見ると、登り口には地元山岳会の出した小さな案内標識があるだけで、登るにつれて道はだんだんと形体を留めず、所々に崩れかけた石積を残すのみとなっており、木々に覆われ、獣道のごとくなっている。さら



写真3 三頭峠の鳥居

に数箇所残っている苔生した地蔵さんが、寂しさを誘う（写真2）。道はほとんどが渓流にそって登り、冷たい岩清水で喉を潤おしながら進んでいくと、これを牛が米俵を積んで登れたのだろうかと思われる様な急坂を何度も越え、一時間と少々で峠に着く。峠には美馬町史のとおりに、鳥居と石蔵が有り、周辺には木々に覆われ展望は良くない



三頭峠の地蔵

いが、休息に絶好の場所となっている（写真3）。この峠を訪れる者は、地元の一部のハイカー程度であろうか、人の足跡がほとんど感じられない。もは

やこの峠も忘れ去られ、自然の山に帰る日もそう遠くない様に思える。そして今はこの峠の下を、国道四三八号道路改築事業として、延長二、六四八mの三頭トンネル工事が、徳島、香川両県の協力のもと掘進中であり、今秋には貫通予定である。

この改築事業が完成すると瀬戸大橋と、四国縦貫自動車道、美馬ICを結ぶ最短コースとなり、もはや牛が通ることは無いであろうが、徳島、香川両県の交流が益々活発になり、文化・産業・経済の発展はもとより、今後の両県の地域振興に大きく、寄与するものと思われる。

編集雑記

学生が教科書やスポーツ用品入れに使って
いたデイバックと言うミニ・リュックサック
が、今年の春ごろから若いサラリーマンの間
で流行している。両手が自由に使えるこの便
利な背負い袋を、社会人となった今も習慣と
して利用しているようである。中には二、三
泊できそうな荷物を背負っているものもいる。
こんな荷物を背負ってラッシュアワーの中を
通勤しなければならぬのは、どんな職業の
人かと思うが、背広やスーツ姿も散見する
から、都心のオフィスに勤めをもつ人達のよう
である。どんな荷物を背負って電車に乗ろう
か、他人が容喙すべきことではない。だがこ
の姿のまま朝の満員の電車に乗り込まれると、
他の乗客が迷惑するのである。吊革を持つ人
が両側に立ち並ぶ車内の通路では、人の背中
と背中の間をすり抜けて奥へ進むことができ
る。ところが背負い袋の人がいると、背中の
空間がそこだけ極端に狭められて進めないの
である。自分のものでありながら、自分の為
だけにあるのではない背中を、自分の都合で使
てしまうのは若い男女の身勝手さだ。と思う。


そんな中で他の迷惑を考えてか、電車が来る
とそっと肩からはずし、手に持ちかえる女性
の姿を見ると、思わず感心な人だとつぶやい
てしまう。

人の目は、人類が二足で立ち上がったとき
から、前方と僅かの両側しか見ることが出来
ない構造になってしまった。その時から自分
の背中は、自分の視野から完全に消えてしま
い、他人だけがよく見ることが出来る奇妙な
存在になってしまった。こんなことは動物進
化の過程の問題であって、奇妙なことではな
いと思う人もいれば、正面と背中を表と裏と
の関係として捉え、表裏の矛盾を一つにまと
めている人体という小宇宙を不思議と思う人
もいる。これから述べることは、背中を奇妙
な存在と感じる人には理解されよう。

「子は父親の背中を見て育つ」という譬があ
る。背中を見るのは何も親子間に限ったこと
ではない。私達は他人の背中を見て、その人
の境遇、健康、気力を感じとることが出来る。
そして他の人よりもよい思いをしたいという
個体のよろ／＼の欲望を本音と呼び、人体の
正面にたとえるなら、ノッペラボウな背中は
集団の中で生きる個の姿勢を示す建前の部分
と見ることが出来る。そして本音と建前と

はしばしば矛盾するのである。

常識的に体の正面と背中を合わせて身体と
いう。ところが身は略字で本来は躬の字を使
う。躬の字の弓はもと／＼呂の字、即ち背骨
のことである。乳首、ヘソ、そして生殖に必
要な器官のある正面が身で、背中を表すのが
弓。合字となって人体全部を表す躬の字になっ
た。とすると身体と言っているのは正面だけ
を示し、背中を表す弓の字が欠けてしまっ
ていることに気付く。背中という字が持つ他人
の目を気にする公共的観念がおろそかになっ
ているのは、何もデイバックの若い男女ばか
りでなくいつの頃から躬の字が省略されて、片
身の欠けた身を使用していることにも責任の
一端がありそうだ。

易経六四卦の一つに  艮爲山（ごんいざ
ん）という卦がある。この卦は同じような山
が二つ相對している象を示している。これか
ら類推して、本音と建前の二つのものが対立
する人間社会のいろ／＼な現象を占断する卦
である。卦の文章に「其背不獲其身（そ
の背に止まりて其の身を獲ず）」とある。これ
は身と背の矛盾する関係、二律背反のことを
言っているのである。
(既済)

10月号の特集テーマは「平成8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