

口 絵 ■ 一般国道二二九号豊浜トンネル崩落事故  
巻頭言 ■ 『土木のこころ』に魅せられて 作家 田村 喜子 1

特集／道路地下利用の現状と展望

道路の地下利用について 道路局路政課道路利用調整室 3

情報ハイウェイの整備推進 道路局道路環境課情報システム係長 荻原 直彦 9

共同溝の整備 道路局国道課 13

地下空間の有効活用を安全、安心なものに 関東地方建設局東京国道工事事務所管理第一課長 中川 誠 17

地下空間を活用した駐車場整備 道路局道路環境課 22

大深度地下利用の検討について 建設経済局調整課 鎌原 宜文 29

平成六年度の道路関係の判例紹介（その一） 道路局道路交通管理課訟務係 32

道路管理事務担当者便り

現場における道路管理の一端 北陸地方建設局富山工事事務所道路管理第一課長 上田 誠 40

「道路に関する世論調査」（総理府）について 道路局道路総務課 46

シリーズ／あの道この道

「筑紫の国」いまむかし 福岡県土木部道路維持課 友添 和彦 50

◆時・時・時… 61

☐平成七年度既刊号目次 63

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

# 特集

## 道路地下利用の現状と展望

### 道路の地下利用について

建設省道路局路政課道路利用調整室

#### 一 はじめに

この一年ほどの間に、例えば、電線類の地中化については、

- ① 安全かつ円滑な交通の確保と道路の景観の向上を図るため、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」が成立、施行されたこと
- ② 占用料については、占用料に係る政令が改正され、地下電線の項目の新設や地下埋設管の外径区分の細分化等が行われたこと
- ③ 関係省庁、関係事業者等から構成される「電線類地中化推進検討会議」において、第三期地中化五カ年計画がとりまとめられたこと

などの施策の推進が図られたが、防災上、景観上

表1 公益事業用施設の道路占用状況（全国）

公益事業等名	単位	総数	内道路占用	率(%)	備考	
電信電話事業	電柱	万本	1,243	535	43.0	平成6年3月現在
"	管路	千km	643	627	98.0	"
電気事業	電柱	万本	1,890	700	37.0	平成6年3月現在
"	管路	千km	36	36	100.0	"
ガス事業	"	"	192	173	90.1	平成5年12月現在
水道事業	"	"	477	477	100.0	平成6年3月現在
下水道事業	"	"	223	223	100.0	平成6年3月現在
地下鉄	km	703	541	77.0	平成7年4月現在	

(注) 1. 水道事業は導水管を除いた値である。  
2. 地下鉄は未開業延長を含んだ値である。

公益事業等名	単位	道路占用		伸び率 (B)/(A)	
		昭和56年3月(A)	平成6年3月(B)		
電信電話事業	電柱	万本	615	535	0.87
"	管路	千km	488	627	1.28
電気事業	電柱	万本	483	700	1.45
"	管路	千km	18	36	2.00
ガス事業	"	"	129	173	1.34
水道事業	"	"	340	477	1.40
下水道工事	"	"	82	223	2.72
地下鉄	km	"	384	541	1.41

(注) 1. 「昭和56年3月」のうち、地下鉄については昭和57年4月現在。  
2. 「平成6年3月」のうち、ガス事業については平成5年12月現在、地下鉄については平成7年4月現在。  
3. 地下鉄は、未開業延長を含めた値である。

等の観点から、ますますその地中化が進むことが予想される(注)。

また、他の占用物件に関しても、安全、快適な道路空間の確保、あるいは規制緩和等の観点を含め様々な見直しが行われ、今後、地下占用物件の増加が予想されることである。

本稿では、地下占用物件の概要と、現在占用手続き等での取り扱いの見直しが課題となっているいくつかのものに関し概略を述べることにしたい。

(注) 下水道の暗渠部分に光ファイバー等を設置することを可能にする等を内容とする「下水道整備緊急措置法及び下水道法の土地部を改正する法律案」が、今国会に上程されているところである。

## 二 地下占用物件の概要

道路の地下空間は、電気・通信・ガス・上下水

表2 東京都区部の直轄国道(153.6km)に収容されている公益物件等

物 件	延 長 (km)		
	全 体	1km当たり	
公益事業用管路	5,573.7	36.3	
内 訳	電 話	2,904.6	18.9
	上 水 道	379.1	2.5
	下 水 道	343.7	2.2
	ガ ス	330.6	2.2
	電 気	1,615.7	10.5
共 同 溝	105.0	0.7	
地 下 鉄	60.8	0.4	

- (注) 1. 平成6年度末現在。  
2. 各戸引込管路を含まない。  
3. 建設省道路局調べ。

道等の市民生活に欠くことのできない公益施設や地下鉄等の公共交通機関等の収容空間として利用されているところである。例えば、東京都区部の直轄国道(一五三・六km)に収容されている公益事業用管路の延長は五、五七三・七kmに達し、道路断面で平均三六・三本の管路が埋設されていることとなる。

また、道路空間の有効かつ適正な利用という観点から、地下の役割はこれまで以上に重要なものとなってきており、地上の占用物件に比べ地下の占用物件の伸び率も高くなっている。

## 三 占用手続き等で課題となっているもの

### 1 熱供給施設

熱供給施設とは、一定地域の建物群に一カ所又は数カ所の熱の発生所をつくった冷水、蒸気、温水などの熱媒を導管(配管)を通して供給し、冷房、暖房、給湯などを行うシステムに係るものを行い、熱供給を事業として行う場合で、不特定多数の需要家(建物)に対し熱媒を供給し、設備の加熱能力が五ギガカロリー/時以上のもは、「熱供給事業法」の適用を受ける(一ギガカロリー＝百万キロカロリー)。

我が国の熱供給は、昭和四五年大阪で開催された日本万国博覧会を契機に、その後千里ニュータ

ウンにおいて熱供給が開始されたのが最初であり、以来、昭和六〇年代以降の全国的な都市再開発ブームもあって着実に発展を続け、平成六年五月現在で熱供給事業の許可を受けたものは、一一五地点となっている。

熱供給の導入当初は、過密化した都市の大気汚染防止策としての役割が大きく期待されたが、オイルショック以降はそれに加えて熱供給の省エネルギー性に注目されるようになった。更に近年は、地球温暖化防止等の地球環境問題対策や魅力ある都市景観と快適な都市環境を提供する基盤施設として期待されてきている。

熱供給の様々な効果が認知され、各種の社会・経済計画(新エネルギー導入大綱・総合エネルギー対策推進閣僚会議 平成六年一二月、環境政策大綱・建設省 平成六年一月、地域エネルギーの事業推進に関する調査研究報告・自治省 平成五年二月等)においても省エネルギーや地球温暖化対策の一環として熱供給施設の普及が位置づけられている。また、熱供給事業法では、①役務等の提供義務(供給義務)があること―事業が行われる区域内については、契約の申込みを拒絶できず、役務等の提供を無差別に行うことが直罰をもって義務づけられていること―②事業開始(休止)が許可制であること③料金が認可制であること等の法規制が置かれており、高い公益性が担保されて

● 実施中 95地区  
■ 計画中 20地区

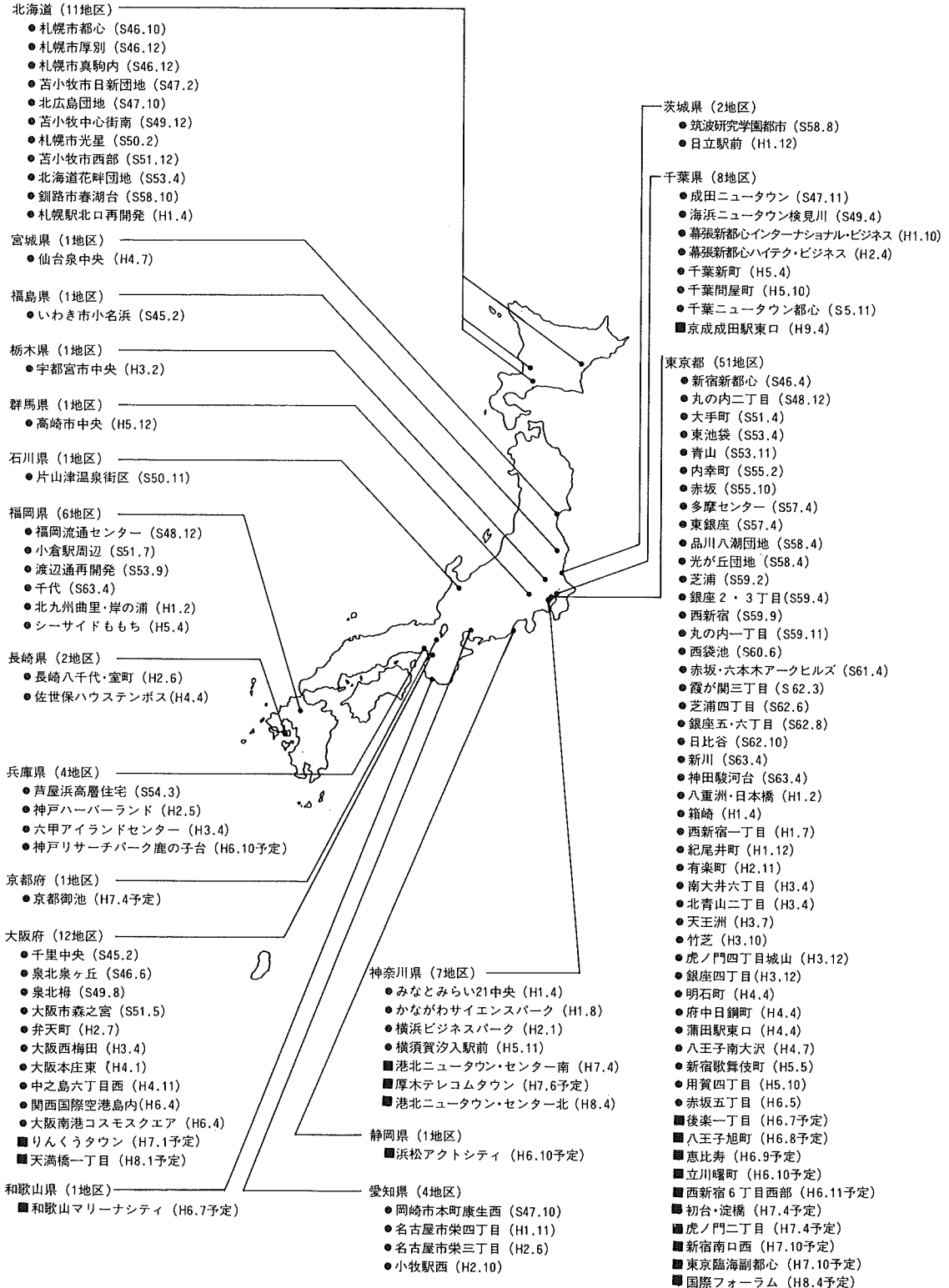


図1 熱供給事業地区

いるといえる。

このようなことから、熱供給導管の道路占用許可について、いわゆる義務占用物件に準じて取り扱うことが検討課題とされている。

また、熱供給導管の共同溝の使用の可否についても、熱供給導管の市場規模等に関する調査の結果を受けて検討を行うこととされている。

## 2 CATV

CATVの平成四年度末の加入者は、八三四万世帯（普及率二四・三％）であり、都市型CATVについては、平成五年度末で一六三万世帯（普及率四・七％）となっている。

CATVは、ここ数年着実に普及発展してきたところであるが、利用者の難視聴地帯の解消を図るといふこれまでの目的に加え、その双方向機能を活用し、水道検針サービス等がすでに実施されるとともに、利用者宅から血圧・心拍数等のデータを医療機関へ送信する在宅医療支援サービスの実験等がおこなわれている。

有線テレビジョン放送法は、①役務等の提供義務（供給義務）があること―事業がおこなわれる区域内については、契約の申込みを拒絶できず、役務等の提供を無差別に行うことが義務づけられていること―②事業の廃止が届出制であること③料金が認可制等であること等の法規制が置かれて

おり、相当に高い公益性が担保されているといえる。

このようなことから、CATVの道路占用許可について、いわゆる義務占用物件に準じて取り扱うことが課題とされている。なお、これまで、CATVについては、架空占用が主で地下利用が少なかつたわけであるが、電線共同溝への入溝も予定されており、今後、地中化が進むものと考えられる。

また、CATV事業用施設の共同溝の使用の可否についても検討される予定である。

## 3 地下街

我が国の地下街は、平成四年末で、全国で七八箇所、延べ面積で約九〇万㎡に達するが、このうち、昭和三〇年代後半から昭和五〇年代の前半の二〇年間に六〇箇所、八〇万㎡が開設している。

昭和四七年の千日前デパートビル火災を契機として、昭和四八年には四省庁（建設省、消防庁、警察庁、運輸省）通達により厳に抑制の方針が打ち出されたが、昭和六〇年代に入って、土地利用に対する制約の大きな都市部において都市全体の健全な発展を図る上で地下街の重要性が再認識され、駅前広場等及びこれに近接する当該都市における拠点的地域において、これら地域の市街地としての連続性を確保して都市機能の更新を図る必

表3 ケーブルテレビ受信契約数及び施設数の推移

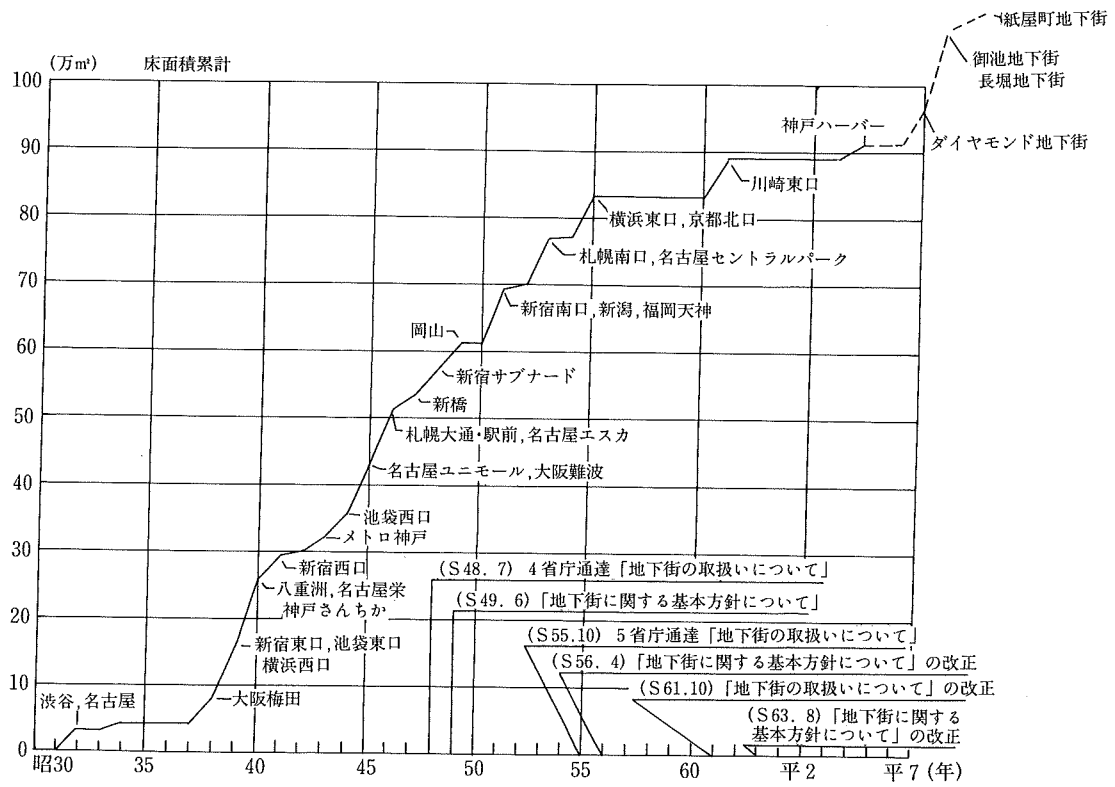
(契約、施設)

年 度 末	58		59		60		61		62	
	受信契約数	施設数	受信契約数	施設数	受信契約数	施設数	受信契約数	施設数	受信契約数	施設数
小規模施設	387,110	15,142	404,997	15,949	422,161	16,735	438,261	17,493	456,930	18,367
届出施設	2,841,194	20,592	3,032,484	21,788	3,175,714	23,118	3,320,888	24,064	3,485,809	25,057
許可施設	699,962	428	828,549	484	987,654	550	1,175,960	633	1,434,943	709
合計(NHK契約数比・%)	3,928,266 (12.8)		4,266,030 (13.7)		4,585,529 (14.6)		4,935,109 (15.4)		5,377,682 (16.6)	

年 度 末	63		元		2		3		4	
	受信契約数	施設数	受信契約数	施設数	受信契約数	施設数	受信契約数	施設数	受信契約数	施設数
小規模施設	454,587	18,654	479,968	19,810	517,328	21,488	552,239	23,169	580,314	24,666
届出施設	3,630,652	25,710	3,761,558	26,583	3,928,064	27,869	4,127,926	29,173	4,322,999	30,400
許可施設	1,689,629	826	1,930,752	944	2,322,145	1,091	2,751,117	1,261	3,440,875	1,371
合計(NHK契約数比・%)	5,774,868 (17.6)		6,172,278 (18.6)		6,767,537 (20.2)		7,431,282 (21.9)		8,344,188 (24.3)	

(郵政省資料による)



(注) 1. 各地下街開設年別に累計した。後年増設分を含め、開設年で床面積を計上している。  
 2. 建設省都市局調べによる。

図2 地下街の床面積累計の変化

要がある場合等地下街の設置のやむを得ない場合の明確化等がなされた。

このような動きを受け、大阪市ダイヤモンド地下街（平成二年）、京都市御池地下街（平成三年）、大阪市長堀地下街（平成四年）、広島市紙屋町地下街（道路管理者施行部分について平成五年）が着工し、大阪市ダイヤモンド地下街についてはすでに開設し、他のものについては現在工事中である。

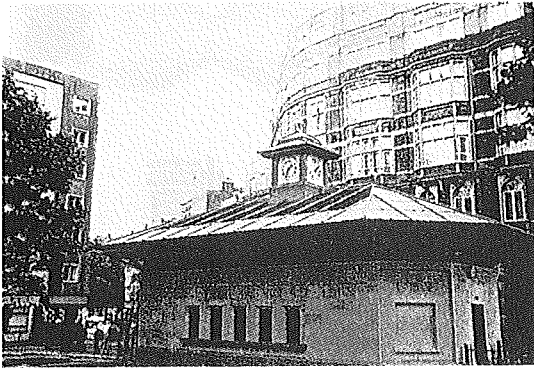
地下街については、「地下街の新設等に当たっての公共比率等について、地下街の公共利用の実態等を調査の上、安全性の確保に十分留意しつつ、関係省庁で検討する」こととされているところであり、近々、検討委員会が設置される予定である。

#### 4 その他（地下変電所等）

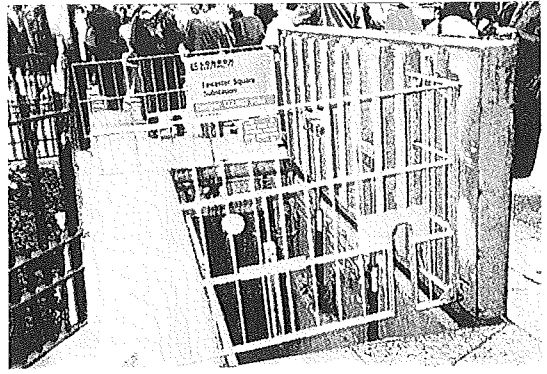
都市の過密化に伴い土地の高度利用・一体利用が要請される中で、周辺土地利用状況等から、民地の取得が極めて困難な場合には、地下変電所のようなものについても、例えば地下駐車場と一体的に整備することなどを検討する必要があると考える場合があると考えられるが、この場合、

- ・ 将来の道路地下空間利用計画との整合性
- ・ 工法上の技術的取扱い
- ・ 社会的・経済的メリット

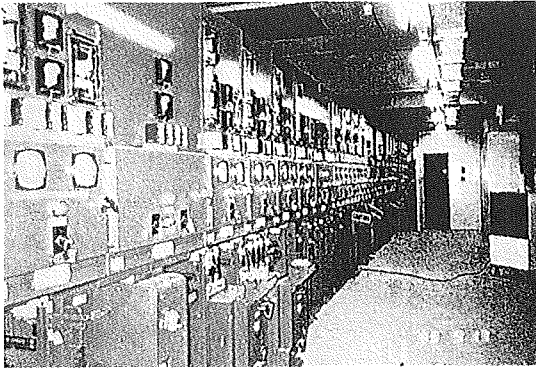
等の検討を十分に行った上、判断する必要がある。また、電線類地中化区間の路上変圧器について



地下変電所上にある建物



地下変電所への入口



変電所内部



変電所 マシン・ハッチ

- 位置 ・公園及び道路下
- 規模 ・130kV/10kV、180MVA、大きさ45m×20m×深さ13.5m（地下3階）
- 特徴 ・変電所とは別物の地上建物に換気孔を配し、合理的な合築を図っている。

## 写真 ロンドン・レスタースクエア地下変電所

も、その地中化を、今後、検討する必要があると  
考えられる（なお、改正された占用料別表には、  
「地下に設ける変圧器」の項目がすでに設けられ  
ている）。

### 四 おわりに

地下占用物件については、以上述べたものを含  
め増加が予想されることから、これまで以上に効  
率的な地下道路空間の利用が要請されるとともに、  
地下占用物件が増えることは、多くの場合、路上  
工事の増加をまねき交通混雑の増大等を引き起こ  
すことから、その問題解決については、別途の施  
策が必要である（別掲国道課論文参照）。なお、地  
下占用物件の適正な管理を図るといふ観点から、  
財団法人道路管理センター等により、占用物件に  
関する情報がコンピュータ・マッピング技術を利用  
してシステム化されているところである。

道路の上空に設ける施設、路上に設ける施設の  
地中化は、本来、好ましいものであるので、道路  
の本来の機能を確保しつつ、適切に地下占用物件  
の増加に対応する必要がある。

## 道路地下利用の現状と展望

# 情報ハイウェイの整備推進

建設省道路局道路環境課情報システム係長 荻原 直彦

### 一 背景・目的

高度情報化社会の実現に向けて、光ファイバーネットワークを早期かつ効率的に整備するためには、民間主導のもとで官民の連携のとれた施策が不可欠である。

このため、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を策定するとともに、モデル地区における整備及びデモンストレーションを実施することとしている。

また、平成八年一月一六日に関係省庁、関係事業者等からなる電線類地中化検討推進会議において第三期電線類地中化五箇年計画を策定したところである。今後は、電線収容空間等のネットワー

ク計画等の検討を踏まえつつ、第三期電線類地中化五箇年計画に基づき、平成一一年度までの五年間に約二、〇〇〇kmの地中化を目標に電線共同溝の整備を強力に推進することとしている。

### 二 施策の概要

#### 1 全国的な高度情報通信ネットワークの整備の推進

① 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、河川空間等をネットワーク化した、電線収容空間と公共施設管理用光ファイバーケーブルによるネットワーク計画を策定する。

② 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、

当該計画に基づき電線収容空間等ネットワークの総合的な整備を行うとともに、行政情報等の提供システムとしての活用を図るためデモンストレーションを行い、地域の情報化推進のための課題等について検討する。

#### 2 電線共同溝の整備の推進

安全かつ円滑な交通の確保及び景観の整備を図ることを目的として、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）（別紙参照）に基づき、地中化延長約二、〇〇〇kmを目標として電線共同溝の整備を強力に推進する。これにより高度情報化社会の早期実現に資するとともに、地震等に対するライフラインの安全性・信頼性の向上を図る。また、これに併せて道路管理用光ファ



イバーについても整備を推進する（表1）。

電線共同溝を整備することにより、関連する民間事業者の投資を誘発するとともに、早期に高度情報化社会が実現することにより、これらの基盤を活用した新産業の創出等が期待できる。

なお、電線共同溝の面的な整備を図る地区については\*ブルースカイプロジェクトとして重点的な整備を実施する。

電線共同溝整備延長 約四五〇km  
道路管理用光ファイバー等整備延長 約六〇〇km

\*ブルースカイプロジェクト・電線類の地中化

表 1

電線類地中化 五箇年計画	第 1 期	第 2 期	第 3 期
	1986(昭61)～	1991(平 3)～	1995(平 7)～
地中化延長	1,000km (実績)	1,000km (実績)	2,000km (目標)
整 備 目 標			
2000年(平12)	県庁所在都市の商業業務地域の主要な道路の地中化を完成		
2020年(平32)	人口10万人以上の都市の主要な道路の地中化を完成		

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、沿道建築物とも連携して、地域の活性化、景観形成等を図るプロジェクト

3 移動体通信の支援

トンネル内においてもAM・FMラジオ及び道路管理用無線の利用を可能にするため、再放送施設の整備を推進する。また、これに併せて移動体通信事業者の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不感知の解消を支援する。

表 2

(単位：億円)

	平成 8 年度 事業費	平成 7 年度 事業費	倍 率
電線共同溝整備事業	900	773	1.16

三 平成八年度の予算額（表2）

四 施策のイメージ（図1）

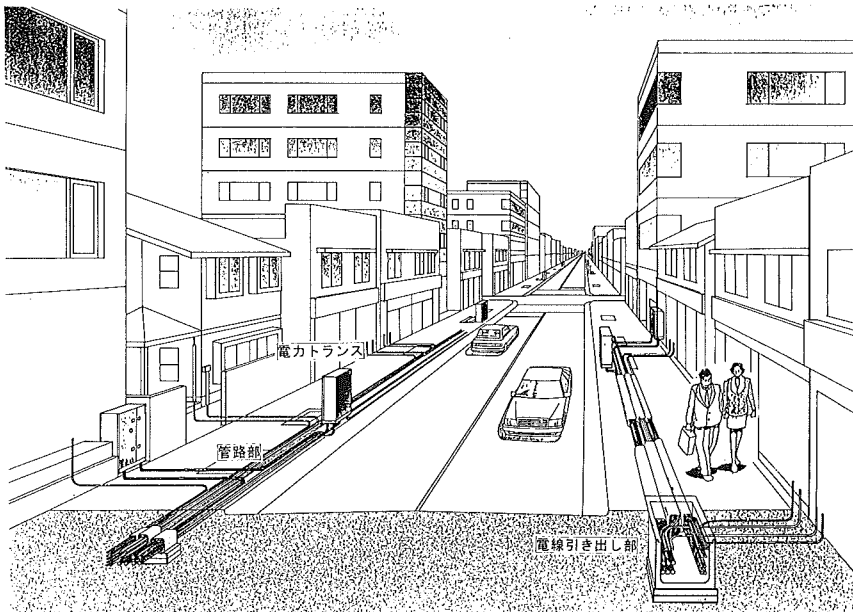


図 1 電線共同溝の整備

平成八年一月一六日  
電線類地中化推進検討会議会報告

1 経緯及び現状

電線類の地中化については、二期にわたる電線類地中化五箇年計画に基づき、関係行政機関の支援、地域住民等の協力の下に電線管理者の多大な投資努力及び道路管理者の取り組みにより、当初の計画を前倒ししつつ、積極的に推進してきたところである。その結果、平成六年度末には約二〇〇〇kmの地中化を達成するに到っている。

近年、価値観の多様化等を背景にゆとりと豊かさ求められる時代を迎え、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、都市景観の向上等の観点から、電線類地中化の社会的要請は一層高まっている。さらに、こうした社会的要請を背景に、平成七年三月には「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」が制定され、電線類地中化に係る新たな制度が作られたところである。

2 基本的考え方

電線類の地中化は、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、都市景観の向上等の観点から、地域との調和を図りつつ、社会資本整備の一環として、関係者間の密接な協力の下に、平成七年度以降、より一層積極的に推進していくこととする。

その際、建設費用、需要変動への即応性、事故時の早期復旧等の面で留意すべき点もあることにかんがみ、電気事業、電気通信事業等の健全な発展との調和を図るものとする。

3 地中化地域の範囲の考え方

地中化実験箇所は、その必要性、整備効果等が高い以下の地中化対象地域の中から選定する。

- ① 需要密度及び需要の安定性、施工の難易性並びに景観保持の重要性から昭和六〇年一〇月の「キャブシステム研究委員会報告」における地中化地域の範囲に相当する地域
- ② 都市の再開発等に合わせて総合的な都市造りの一環として先行的に地中化を行う、上記①の地域となることが見込まれる地域
- ③ 上記①又は②に該当しない地域であって、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、都市景観の向上等の観点から特に地中化の必要性が高い以下の地域

- ・ 地域活性化に資する地方都市の主要道路沿道地域
- ・ 比較的大規模な商業業務地域
- ・ 地域住民等多数の人が集まる文化施設周辺地域
- ・ 主要官公庁等事務所が集中しているオフィス街
- ・ 主要な駅の周辺等街の玄関口を中心とする地域
- ・ 歩行者等の通行が優先されるべきコミュニティ

- ・ テイゾーンを形成する地域
  - ・ ニュータウン開発地域
  - ・ 歴史的風土保存・形成地区
  - ・ 都市計画法における風致地区、美観地区
  - ・ 国際観光施設周辺地域
- なお、地中化対象地域内に、歩道整備等の事業が行われている箇所、災害時の避難道路等として指定されている道路等が含まれる場合には、具体的な地中化実施箇所の選定過程において実施時期等を考慮することとする。

4 地中化の進め方

- (1) 地中化の方式
- 電線類の地中化は、道路管理上の要請、電力・通信の安定供給の確保、収容及び作業空間の確保の観点からの施工の難易性、支障物件の状況、経済性等を総合的に評価し、適切な方式を選定する。その際、関係者が協力し、道路管理上の観点から「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき\*電線共同溝方式を積極的に採用するよう努めるものとする。

また、電線共同溝方式以外の方式には、地方自治体が管路設備を整備する方式(以下「自治体管路方式」という。)、電線管理者が単独で実施する方式(以下「単独地中化方式」という。)があるが、地方自治体が管理する道路においては、道路の機能及び需要密度等地域の実態に即し、関係者が協力して、電線共同溝方式又は自治体管路方式を採用するよう努める。

\* 電線共同溝方式には、地方自治体が管理する

道路においては、道路管理者が補助事業として行うものと、地方単独事業として行うものがある。

道路管理者以外の者の行う地方単独事業として行う電線共同溝方式においては、地方自治体が道路法第二四条に基づく工事により整備し、道路管理者が電線共同溝として管理するものである。

### (2) 電線共同溝の先行的整備

3 ③の地域であって、都市開発等により電力・通信の需要が増大し、需要密度が比較的高位で安定している地域等③①に準ずる地域になることが高い確度で見込まれる地域において、電線共同溝の占用予定者の一部が将来需要が増大した後に入溝することを前提として、電線共同溝の整備を行うこととする（以下「電線共同溝の先行的整備」という。）。

電線共同溝の先行的整備の区間における電線類の地中化の時期は、後に入溝することとなる一部の電線管理者に係る需要密度の動向を踏まえ、先行的整備完了後概ね数年以内を別途とする。

### (3) 地中化の推進組織

電線類の地中化を実施するに際しては、道路管理者、電線管理者、地方自治体等関係者から成る電線類地中化協議会（全国一〇ブロックごとに設置、以下「協議会」という。）において、構成員の意見を十分反映した協議により、地中化の実施箇所等をまとめた五年間の基本構想を策定して計画的に進めるものとする。

その際、共架物件及び支障物件の移設調整、工

程調整など円滑で効果的な地中化の事業実施に資するため、道路管理者、電線管理者、地方自治体等関係者から成る都道府県単位などの地方部会を設置することとする。

### 5 費用負担の在り方

電線類地中化に伴う費用については、以下のとおり、道路管理者、電線管理者、地方自治体等で負担するものとする。

#### (1) 電線共同溝方式

##### 1) ③①又は②の地域

「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき道路管理者及び電線管理者が負担する。

##### 2) ③③の地域であって、需要密度が比較的高位で安定している地域等③①に準じた地域

道路管理者は、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき道路管理者が負担する費用に加え、電線管理者の行う設備の移設費用に対して一部補償を行う。道路管理者以外の地方自治体が行う場合には、地方自治体は、電線共同溝の建設費用について電線管理者と調整した額を負担するとともに、電線管理者の行う設備の移設費用に対して一部補償を行う。

##### 3) ③③の地域であって、需要密度が比較的高位で安定している地域等③①に準じた地域になることが高い確度で見込まれる地域

先行的設備完了後概ね数年以内に入溝する場合は、\*原則として1)の費用負担に同じ。

\* 電線共同溝の整備後即時入溝の場合は2)の費用負担に同じ。

#### (2) 自治体管路方式

管路設備の材料費及び敷設費を地方自治体が負担し、残りを電線管理者が負担する。

#### (3) 単独地中化方式

3 ①又は②の地域において、全額電線管理者が負担する。

#### (4) その他

例えば以下の地域であって、需要密度が比較的低いが、地中化の実施に係る技術的問題が回避できる地域については、原則として全額要請者が負担する。

- ・ 歩行者等の通行が優先されるべきコミュニケーションゾーンを形成する地域
- ・ ニュータウン開発地域
- ・ 歴史的風土保存・形成地区
- ・ 都市計画法における風致地区・美観地区
- ・ 国際観光施設周辺地域 等

#### 6 地中化の規模

地中化規模は、電線共同溝の先行的整備を実施する規模を加え、平成七年度から一年度までの五年間に二、〇〇〇km程度の地中化を実施することを目標として関係者が努力していくものとする。

#### 7 地中化事業の進め方

電線類の地中化は、電線類地中化協議会で協議し合意された道路において、合意された方式により進めるものとする。

## 道路地下利用の現状と展望

### 共同溝の整備

#### 建設省道路局国道課

#### 一 はじめに

道路、特に都市内の道路は単に人や車の道路であるにとどまらず、都市の街区の構成と市街化の誘導など都市の形成の骨格として、都市の通風、採光、緑化のための空間として、あるいは火災、地震等災害時の延焼防止帯や避難場所として、さらには、電気、電話、ガス、上下水道等市民の日常生活及び都市活動に必要なくべからざる各種供給処理施設のためのスペースとなるなど、いわば「都市の公共空間」として多目的の機能を有している。

都市内の道路の持つこのような多種多様な機能のうち、電気、電話、ガス等の各種の公益事業用施設の道路の占用状況を見ると表(3ページ表1)

のとおりであり、これら地下埋設管路のほとんど全部が道路空間に依存していることがわかる。

しかし、その一方で、都市の発展につれて、これらの施設にかかわる工事の需要も増え、またこれらの施設の維持修繕のため等にたびたび道路の掘り返しが行われ、道路交通の支障となり、交通渋滞の一因となっているとともに、道路本体の維持管理にも大きな影響を与えている。また、これらの工事が交通の障害を最小限にするため夜間に行われることが多いことから、沿道住民の生活にも大きな影響を与えている。

このため、建設省としては道路の機能を保持し、道路空間を有効に利用するため、共同溝の整備を積極的に推進している(図1)。

ここでは共同溝の整備経緯、実績、構造上の特

徴、予算の状況、そして今後の計画、課題等について紹介する。

#### 二 共同溝整備の実績

共同溝とは電気、電話、ガス、上下水道等の占用工事に伴う交通渋滞や道路の不経済な損傷、ガス漏れ、漏水等の事故防止のため、電力線、電話、ガス管、上水道管、下水道管等の公益事業のための物件を共同で収容する道路の路面下に設置される施設で、内部には各公益事業の将来需要に対応可能な収容空間と維持管理に必要な空間を有している。

我が国の共同溝は、関東大震災の帝都復興事業の一環として試験的に実施され、大正一五年に完成した東京九段坂共同溝他二カ所のもが最初の

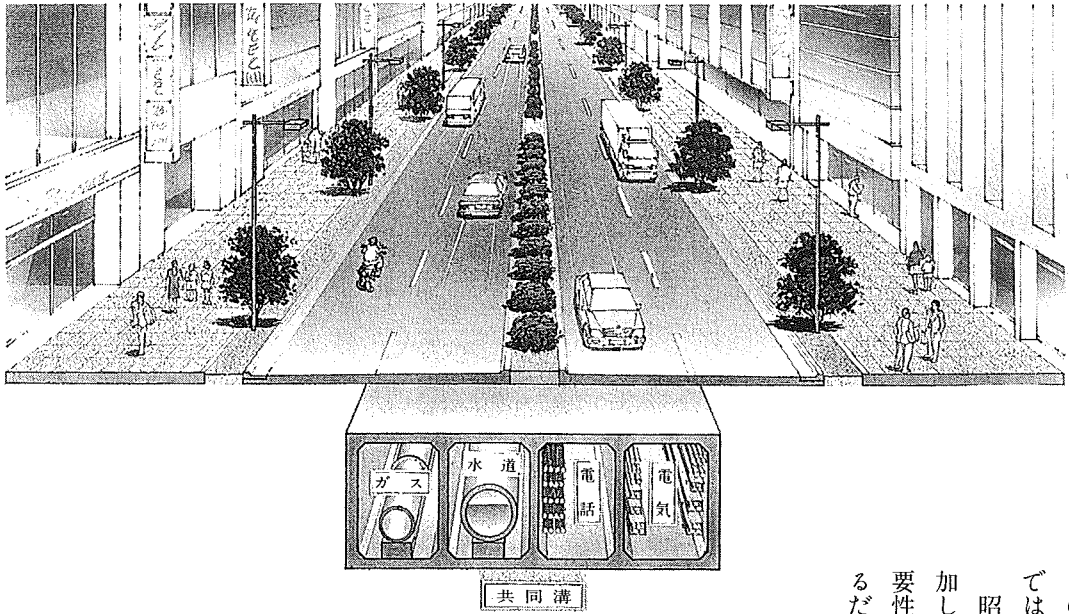


図1 共同溝のイメージ図

ものであるが、その後の整備状況は必ずしも順調ではなかった。  
 昭和三〇年代に入ってから道路の交通量が急激に増加し、地下埋設物件に関する工事の対応措置の必要性の議論が活発になり、単に掘り返しを規制するだけでなく、掘り返しを恒久的に防止できる共

同溝を措置しようとする動きが高まってきた。  
 これを受けて、昭和三八年四月一日「共同溝の整備等に関する特別措置法」(以下「共同溝法」)が交付施行され、整備計画、費用負担、管理方法等が決定されて以来、共同溝整備は順調に拡大し、平成六年度末の整備延長は、約三五〇kmに達して

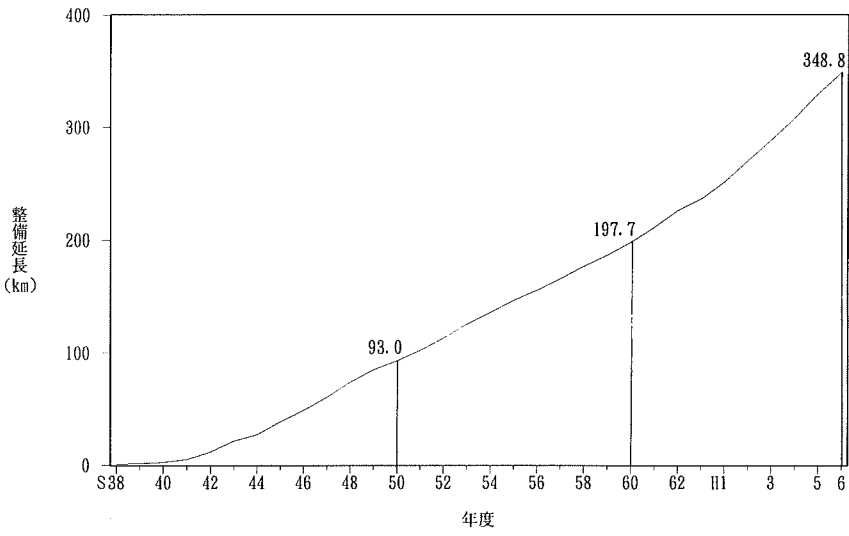


図2 共同溝整備延長の推移

いる(図2・表1)。

### 三 共同溝の種類と構造

共同溝は道路の地下に設置されるコンクリート構造物であり、一般にその性格により幹線共同溝と供給管共同溝の二種類に大別される。

幹線共同溝とは沿道への直接サービスを目的としない幹線ケーブルや幹線管路を収容するもので、主として車道部の地下に設置される。収容される個々の物件も大口径、多条数となる場合が多く、管理上、防災上の観点から多くは一企業一室構造とされている(図3)。

一方、供給管共同溝は沿道へ直接サービスするケーブルや管路を収容するもので、その供給の容

表1 都道府県・政令市別共同溝整備延長

都道府県名	延長(km)	政令市名	延長(km)
東京都	121.8	札幌市	0.9
千葉県	7.2	仙台市	9.1
愛知県	6.0	横浜市	23.5
大阪府	14.8	川崎市	12.7
兵庫県	9.8	千葉市	9.6
その他府県	34.4	名古屋市	42.5
		大阪市	23.3
		京都市	6.6
		神戸市	2.8
		広島市	18.1
		福岡市	5.7
小計	194.0	小計	154.8
合計			348.8

- 注1. 平成6年度末現在  
 2. 道府県分は政令市分を除く延長  
 3. 延長は換算完成延長

易さを確保するため、一般に歩道部の地下に設置される。収容する物件も小口径、小条数となることから複数の物件を同室に収容する場合が多い(図4)。

平成八年度においては、約五九八億円の道路事業費(ほか企業の負担する附帯工事費を併せて全スペース、照明、換気、排水等の必要な施設のスペースを有している。

### 四 平成八年度予算

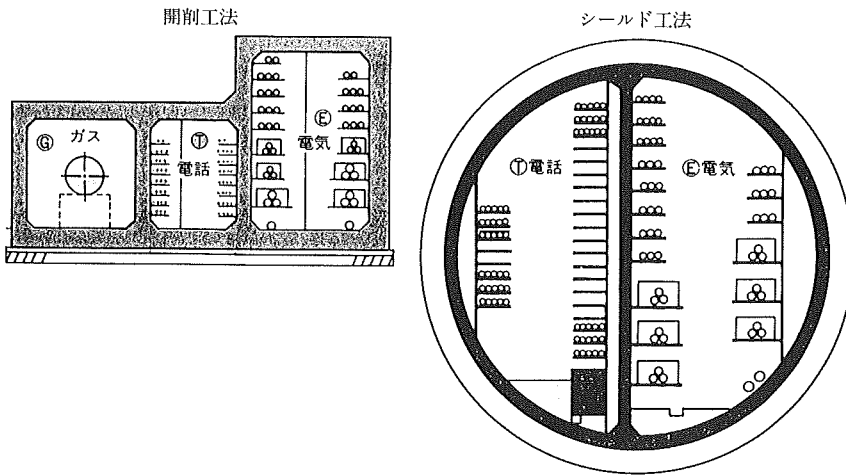


図3 幹線共同溝の断面例

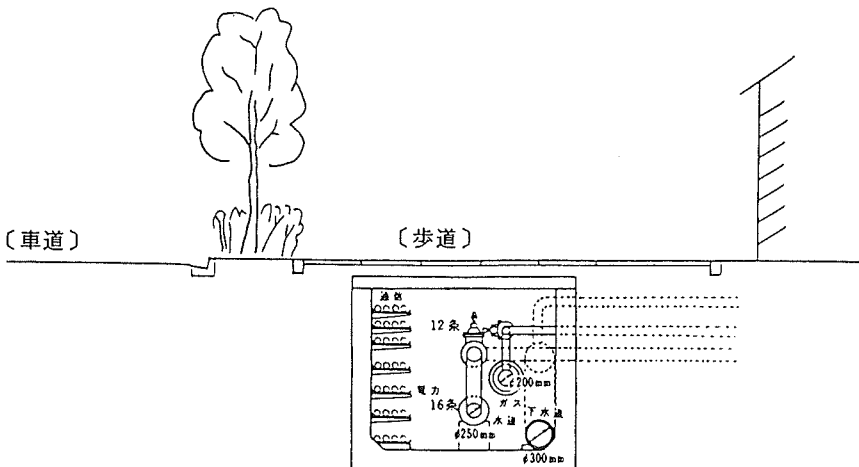


図4 供給管共同溝の断面例

体事業費約一、二〇〇億円)をもって、仙台、東京、横浜、川崎、千葉、名古屋、三重、京都、大阪、神戸、岡山、広島、福岡、熊本等において約二〇kmの共同溝の整備を実施することとしている(表2)。

## 五 今後の計画

平成五年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画において、共同溝については、県庁所在地及び人口が概ね三〇万人以上の都市等約八〇都市の幹線道路において、占用企業者との調整を図りながら約一四〇kmの整備を図ることとしている

表2 平成8年度予算

	項目	平成8年度予算	前年度当初予算	伸率
共同溝整備事業	道路事業費整備延長	598億円 約20km	452億円 約19km	1.32

表3 第11次道路整備五箇年計画における共同溝の整備計画

	平成4年度末整備延長	第11次五箇年計画		平成9年度末整備延長
		事業量	事業費	
共同溝整備事業	309km	141km	2,100億円	450km

(表3)。

## 六 今後の課題

共同溝は、都市部における公益事業物件の収容施設として、三大都市圏をはじめ、地方部の中核都市にも普及してきており、今後ともその需要は大きく伸びていくものと考えられるが、普及を一層進展させていくための課題もまた幾つか存在する。

その一つは、地下空間の計画的利用の問題である。都市部における諸機能の集積・高度化、地下利用技術開発の進展等を背景として、道路地下空間利用に対するニーズは急速に高まってきている。これらの需要に対しては、道路構造の保全を図りつつ、計画性及び効率性に十分配慮した利用を進めることが必要である。このため、建設省では、今後道路地下利用の輻輳した都市において、道路地下空間利用計画を策定し、計画的・効率的な地下空間利用を推進している。共同溝もその一翼を担う施設として、道路地下空間利用計画の中で重要な位置を占めてくるものであり、各種計画との調整を図りつつ、その積極的な整備が必要である。

また、共同溝を占用できる施設は、現在共同溝法において、電話・電気・ガス・上水道・下水道・工業用水道の六種類に限定されているが、社会的な要請とこれに応じた技術的なシステムの開発に

より、たとえば熱供給管、都市廃棄物処理管路、CATV等の新たな施設の共同溝への収容の要請が出てきており、すでにこれらの収容した共同溝に類似した施設も各地で実施され始めてきており、十分な検討を行う時期にきていると考えられる。

さらに、共同溝の管理は高度のセキュリティが要求され、施設本体そのものの管理のほか、収容物件の管理も関係するため複雑なものとなっており、整備延長が全国的に伸びてきている中で、総合的な監視管理体制の充実に努めているが、今後はさらに高度な管理方法についての検討の必要性も高まっているところである。

## 七 おわりに

共同溝は、道路の掘り返しを防止することにより、地下埋設物件の工事に起因するさまざまな障害を防ぐための施設として位置付けられたものであるが、今日では、都市の景観の向上や道路地下空間の有効利用、さらには平成七年一月の阪神大震災により共同溝が特段の被害を受けなかったことから都市防災機能の向上という観点からも、その役割に対する期待がますます高まっている。都市の経済・社会活動を支え、市民生活にとって欠くべからざる施設である共同溝の整備を、種々の課題を解決しつつ、今後とも一段と強力に推進していくこととしている。

## 道路地下利用の現状と展望

### 地下埋設工事に伴う諸問題

# 地下空間の有効活用を安全、安心なものに

建設省関東地方建設局東京国道工事事務所管理第一課長 中川 誠

#### 一 はじめに

道路は、一般交通の用に供するばかりではなく、  
 中には電気、水道、ガス等のライフラインの収  
 容、地下鉄等の輸送機関の収容など、その利用は  
 多岐にわたっている。

一方、社会経済情勢の変化により、阪神大震災  
 の教訓を生かした安全・安心な震災対策、高度情  
 報化への対応、道路環境の改善が叫ばれ、さらには、  
 渋滞対策の一環ともなる工事の縮減、建設コス  
 ト削減なども要請されている。

ここでは、東京国道が管理している、東京二三  
 区内の国道一〇路線約一五〇kmの現状と、道路に  
 占用している物件のうち、おもに五企業（電気、  
 電話、ガス、上水道、下水道）の地下埋設管路に

関する工事における事例について紹介する。

#### 二 管内の地下埋設状況

管内の道路の地下には、直轄としても延長の2  
 /3にも達する一〇〇kmを超える共同溝が敷設さ  
 れているが、これを縫うように各種の占用企業の  
 物件が収容されている。

東京二三区内における、五企業の地下埋設管路  
 の道路への依存率は、表1に示すとおり、九一％  
 から一〇〇％であり、ほとんどの物件が道路に埋  
 設されているといっても過言ではない。

また、管内道路延長あたりの埋設数量を見ると、  
 表2に示すとおり、一企業あたり二〇〇％から二  
 〇〇〇％となっており、二管路から数一〇管路の  
 条数が高密度に埋設されている。

工事の面から見ると、管内における占用工事件  
 数は昭和四五〜四八年に約三千件を超える工事が  
 行われていたが、景気情勢から一時減少した。そ

表1 地下埋設管路の道路依存率(平成7年3月末)

企 業 別	総延長数 (km)	道路内延長数 (km)	道路に占め る比率(%)
都・水道局	14,803	14,729	99.5
都・下水道局	14,603	14,080	96.4
N T T	6,251	5,726	91.7
東京ガス	11,415	11,415	100.0
東京電力	9,200	8,740	95.0

\* 道路内延長数は国道・都道・区道の合計値



表2 地下埋設管路数量一覧表 (平成7年3月末)

(単位: m)

種別	企業別		東京電力	N T T	東京ガス	上水道	下水道	計
	400mm未満	400mm以上 1,000未満						
管 路	400mm未満	1,560,600	3,322,200	253,800	295,500	159,800	5,591,900	
"	400mm以上 1,000未満	5,700	1,800	55,600	57,900	144,100	265,100	
"	1,000mm 以上	10,900	20,800	3,500	27,000	41,700	103,900	
計		1,577,200	3,344,800	312,900	380,400	345,600	5,960,900	
道路延長 比率	152.000	1038%	2201%	206%	250%	227%	3922%	

※道路延長比率は10路線152.0kmに対する比率である。

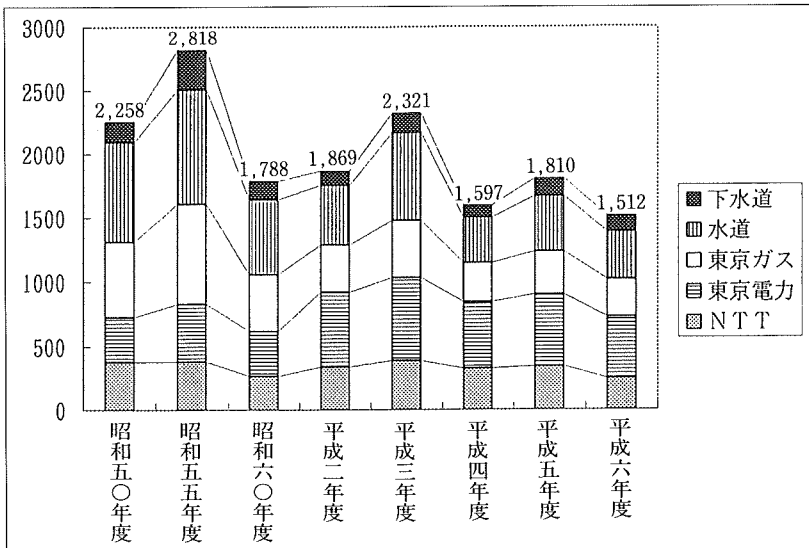


図1 占用工事件数 (管内占用許可分)

の後、徐々に増加し、図1のとおり、昭和五二〜五五年度には当時の件数に近づいている。これまでの地道な道路工事調整の身身に年度末抑制や工事縮減の工夫が加えられ、結果として近年は約二千件程度に落ち着いている。

各企業における工事件数の動向は、東京電力に

あつては電線類地中化の促進、N T Tにあつては情報の多様化や新サービスに対応するため、件数はほぼ横ばい傾向にある。一方、東京ガス、水道、下水道の三企業はネットワークとしては概成し、老朽管の取り替えや防災体制の確立といった観点で事業を進めており減少傾向にあると考えられる。

総合的にみれば、生活対応の供給から、安全・安心・豊かさへの対応へと大きく変化してきていると言える。

### 三 工事に関する諸問題

#### 1 工事調整

経済の発展、都市の再開発、道路環境の整備に対応すべく、各種事業が計画・実施され、地下埋設物の埋設計画は輻輳化し、その計画調整のために、昭和三一年から「東京都道路工事調整協議会」が開催され、次いで、道路の掘り返し防止の観点から、とう道化・共同溝化を進めることが発想され、占用企業者と道路管理者の間で、長期計画を踏まえた、施工場所、施工時期、施工方法を調整してきた。

近年においては、電線類の地中化、高度情報化対応、防災体制の整備など新たな視点が加わり、高度な調整が要求されている。このため、「道路管理システム」の導入参画、将来的にはI T S (高度道路交通システム) が構築されれば、情報提供連携が必要となってくるものと思われる。

工事調整に関する主な経緯は次のとおりである。

昭和29年5月 道路上工事の調整開始

昭和31年4月 東京都道路工事調整協議会開催

昭和33年5月 地下占用工事等による道路の掘

り返しについて (道路局長通達)

昭和46年6月 東京都道路工事調整協議会（改組）調整部会、保安部会を設置

昭和43年度 年末抑制開始

昭和63年度 年度末抑制開始

### 調整の種類

道路管理者	対象路線	調整の種類	時期
東京道路管理	主要10路線	年間調整	2・3月
		下半期調整	9月
都建設局管理	主要51路線	隔月調整	5月、7月、11月、1月
		長期計画調整	10月

## 2 道路上工事縮減対策

道路の維持修繕工事や上・下水道、ガス、電気、電話等、公益物件の占用工事等の路上工事は、交通渋滞を招くなど円滑な道路交通を阻害することが多い。道路上工事削減対策は可能な限り工事による渋滞を少なくし、その削減につとめ、特に大都市東京においては、現在の路上工事件数（または日数）を第11次道路整備五箇年計画（H5〜9）期間中に三割減、長期構想においては半減することを目標にしている。

一方で、阪神大震災の教訓を踏まえた耐震対策工事が、首都高速道路をはじめとして行われており、また各関係企業者においても、所管のライフライン施設の耐震性の向上及び保安措置（地中化等）について一層の努力をしており、新たな工事が必要となってきた。

道路上工事縮減対策の主なものを列挙すると、  
①現在取組中の改善対策をさらに効率化する

②工事期間の短縮（二次製品等の使用によ

る工事期間の短縮）

③工事の共同化、同時施工の促進

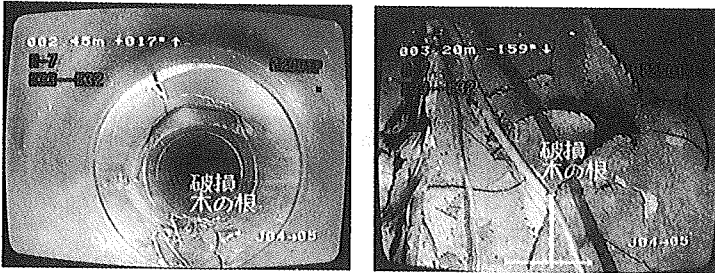
④共同溝・電線共同溝（C・C・BOX）の促進など

⑤実施には多くの課題があるが、施策的観点から取り組む対策

①路線集中工事の実施

②工事規制延長の延伸

【施工前】



【施工後】

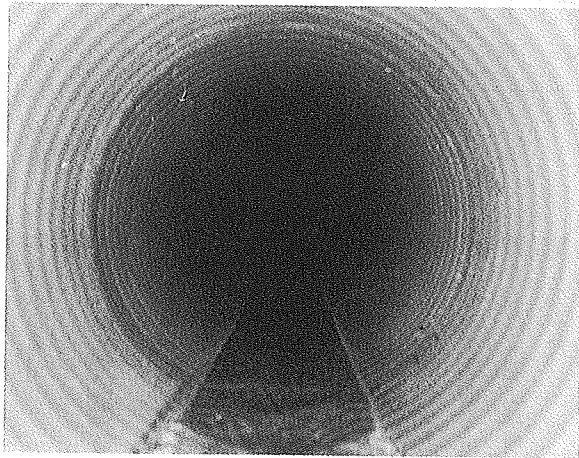


写真1 非開削工法例（下水道 SPR 工法）

③ 仮復旧の本復旧化

④ 舗装施工法の工夫(舗装部のみ工事等)

(3) 直接的対策ではないが、工事縮減を支援する対策

① 工事の事前予告、期間中の道路上でのPR(住民・道路利用者)

② 道路上工事の必要性のPR強化

③ 道路管理者の工事抑制努力のPR(年末、年度末等)

④ 工事の面的調整による迂回路の確保と迂回路情報の提供

⑤ 工事影響区間の一般駐停車車両の指導など

3 工事及び施設の安全

管内の建設工事は、人口の集中する市街地、膨大な道路交通の下での施工ということで、これに伴って災害(事故)が生じる危険性も増大している。

こうした環境の中で災害を未然に防ぐことは、道路管理者も含め重大な責務である。また、頻繁にやってくる風水害などの自然災害、さらには予期せぬ時期に起こる大地震に対しても安全であることを考えた施設であることが重要になっている。

技術面では、近年の技術革新により新技術を駆使した施工がなされてきているが、たとえば、シールド工事で見ると、以前は安全のために圧気工法

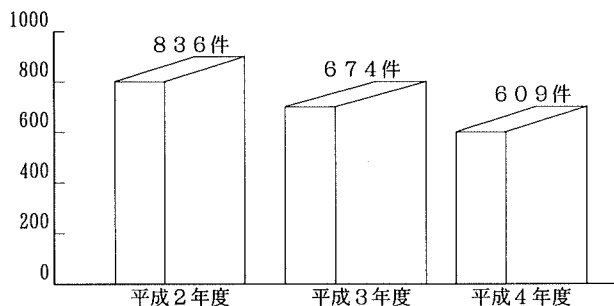


図2 占用物件(ライフライン)設備事故発生件数(東京23区内)

を採用していたが、施工能率や作業員の施工環境の改善策として、自然気圧での施工が可能になり、また、大断面化(二〇m以上)、垂直掘削、メガネ化等の新技術が生まれて施工されてきている。

しかし、新技術の反面、実際の施工現場では作業員(職人)の経験と勘によるところが大きいのも事実であり、今後においても、高度な技術と知識はもとより、経験の部分も当分は無視出来ないのが現状と思われる。

さて、ライフライン施設の軽微なものを含めた

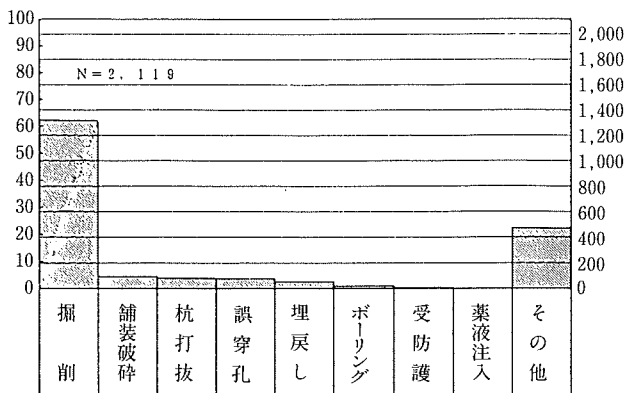


図3 三年間(H2~H4)の設備事故発生要因

事故は年々減少してきているが、年間六〇〇件を超える事故が発生しており(図2)、また事故の大半は掘削時(図3)に起きている。東京国道工事事務所では関係企業者と協力して、平成二年から平成四年までの三年間の事故の原因究明を行ったところ、事故の原因の多くは「事前協議が行われていない」「立ち会いが行われていない」など、基本的なことが行われていないことがわかり、対応のためのマニュアルを作成、実行に努めたところ、平成七年においては約二〇〇件と減少している。

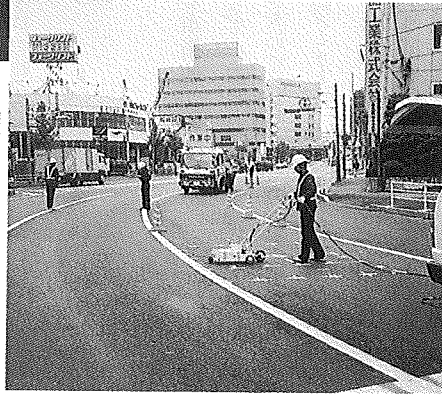
#### 4 危機管理対策（路面下空洞探査）

東京都道管内においては「路面下管理連絡会議」を設け、地下埋設物関係企業者と調整、年間約一億円余の費用を捻出して、平成二年度から空洞探

査車を使用した一次調査、ハンディ型地中レーダー及びドロースコープを使用した二次調査を進め（写真2）、次いで、速やかに路面陥没のおそれのある空洞確認箇所の掘削、空洞の処理を行っている。



路面下空洞探査車による空洞探査中



ハンディ型地中レーダーによるメッシュ調査



スコープ調査作業状況

写真2 路面下空洞探査

る。

ちなみに、平成七年度からは重点区間は毎年、その他の路線・区間は三年間で一巡するよう、さらに積極的な取り組みをすることで協力を得ている。

これらを積極的に行うことにより、第三者を巻き込んだ大きな陥没事故を未然に防いでいると考えれば、地味ではあるが、新しい危機管理の方法だと考えている。

#### 四 おわりに

地下埋設物工事に伴う諸問題の多くは、交通量が多く、沿道の建物が密集し、地下埋設物が輻輳していることに起因している。これまでの社会経済発展の基盤であり、また高度情報化社会を支える道路空間は、今後も熱供給システムや地下駐車場などの新しい分野のことも念頭に置きつつ防犯やセキュリティにも配慮しながら、なお一層の安全・安心な、道路と地下埋設物とが協調したものとなるよう、道路管理者、交通管理者、関係企業者が一体となって問題解決に努めることが肝要と思われる。

## 道路地下利用の現状と展望

# 地下空間を活用した駐車場整備

建設省道路局道路環境課

### 一 駐車の実態

自動車交通は、都市活動を維持する上でも最も重要な役割を担っており、特に大都市においては、くるま社会が定着し、交通手段としても不可欠なものとなっている。また、自動車交通は、走行だけでなく目的地での停止を必要とするものがあり、「走行の場」としての道路と、「停止の場」としての駐車場の整備は、交通対策の両輪としても重要である。

しかしながら、自動車の保有と利用の増加に対して、地価高騰、用地不足、駐車場経営の採算性の低下等により、駐車場整備が難しくなってきたり、増大する駐車需要に追いついていない状況にある。

全国的な駐車実態は、道路交通センサスの自動車起終点調査により把握することができる。平成二年の道路交通センサスでは、ピーク時間帯では約一〇〇万台の車が市街地部で路上駐車していると推測される。路上駐車は大都市で特に著しく、東京都内及び大阪府内における瞬間路上駐車台数は、それぞれ一六万五千台、二八万三千台（平成六年 警察庁調べ）であり、このうち違法駐車の内割は八割を超える。

### 二 路上駐車の問題点

この都市における路上駐車は、様々な問題を引き起こす。二車線道路では約四〇％交通容量が低下（資料1）し、交通渋滞の一因となっている。また、駐車車両による見通しの悪化等のため、都

内の事故のうち約四％が路上駐車が原因となつて

資料1 消防救急活動の阻害

単路部片側車線数 (駐停車帯を除く)	交通容量(台/時)		駐車による交通容量 の低下率 (%)
	駐車なし	駐車あり	
1	1,000	600	-40
2	1,700	1,200	-29
3	2,350	1,900	-19

財団法人国際交通安全学会「駐車施策に関する提言 (1986)」

いる。このほか、路上駐車は地域の社会・経済活動にも悪影響を及ぼしており、特に地方都市の中心の商店街等では、駐車場不足等により、買い物客が駐車場のある郊外型店舗に移るなど、中心市街地の活力の低下の一因となっている。さらに、住宅地においても、慢性的な車庫不足により道路にまで車が置かれ、住環境が阻害されているばかりでなく、消防車の到着が遅れ消火活動ができないなど深刻な事態も生じている。

### 三 総合的な駐車対策の推進

このため、平成二年には、道路交通法及び自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部を改正による反則金の引き上げ等を行うとともに、デパート・事務所等の特定用途の建築物に対する附置義務を強化するための標準条例の改正、総合設計制度の活用による容積率の一層の緩和措置、住居地域における車庫問題に対処するための建築基準法の規制緩和等、一連の措置が講じられた。

さらに、平成三年には、従来からの施策に加え、マンション等の一般建築物に対する附置義務強化や附置義務地域の住居地域等への拡大等を含めとする駐車場の改正、駐車場整備促進税制の拡充等が図られたところである。また、平成三年度予算においては、主に商店街対策として実施する民間の共同駐車場への補助制度を創設するとともに、

資料2 これまでの駐車場施策一覧

年 度	駐車場に係る制度の創設、改正等
昭和48年	・有料道路融資事業制度（無利子貸付制度）の創設
昭和60年	・道路開発資金（低利子貸付制度）の創設
平成元年	・道路法等の改正（H元.6.28公布 H元.11.22施行） （立体道路制度の創設）
平成2年	・道路交通法及び車庫法の改正（H2.7.3公布 H3.7.1施行） （反則金の引き上げ、使用者の責任制度の導入等） ・駐車場附置義務に係る標準条例の改正（H2.6.11通達） （特定用途建築物の附置義務強化等） ・総合設計の活用による容積率の一層の緩和（H2.11.26通達）
平成3年	・道路法の改正（H3.5.2公布 H3.11.1施行） （自動車駐車場利用者からの料金徴収を可能） ・駐車場の改正（H3.5.2公布 H3.11.1施行） （附置義務地域の拡大、建築物に対する附置義務強化、駐車場整備地区における駐車場整備計画の策定の義務化等） ・駐車場附置義務に係る標準条例の改正（H3.11.1通達） （非特定用途建築物の附置義務対象の引き下げ 3,000㎡→2,000㎡） ・第5次特定交通安全事業五箇年計画における駐車場の新規工種への追加 ・特定交通安全事業による駐車場への補助制度の創設 ・民間の共同駐車場への補助制度の創設 ・公営住宅の助成対象に駐車場を追加 ・駐車場整備に対する住宅金融公庫融資の割増貸付制度の創設 ・税制の拡充
平成4年	・都市計画法及び建築基準法の改正（H4.6.26公布） （住居系用途地域における駐車場に係る建築規制の緩和等） ・駐車場設計・施工指針の策定
平成5年	・第11次道路整備五箇年計画の策定（H5.5.28閣議決定） ・改正都市計画法及び建築基準法の施行（H5.6.25）
平成6年	・駐車場附置義務に係る標準条例の改正（H6.1.20通達） （荷捌きのための駐車施設の附置） ・休日対応駐車場を道路開発資金の融資対象に拡充 ・駐車場設計・施工指針の改正（高齢者等への対応策を充実） ・道路交通センサス（駐車場実態調査）を実施
平成7年	・税制の拡充 （一定の要件を満たす都市計画駐車場の地価税の非課税）

交通安全の観点から新たに道路事業による駐車場の補助制度に着手する等駐車場整備に関する予算措置の拡充を行った。

このように、駐車対策を推進するため、各種施策の創設及び改正がなされてきたところである（資料2）。

### 四 第6次特定交通安全施設等整備五箇年計画

平成八年度からの「第6次特定交通安全施設等

整備五箇年計画」においては、公共駐車場に対する補助（特定交通安全事業）又は無利子融資（有料融資事業等）、民間駐車場に対する低利融資（道路開発資金）により、駐車場の整備を一層推進する。これにより、駐車場の充足率を、約六〇％（平成七年度末）から約七五％（平成一二年度末）までに引き上げることとしている（資料3）。

### 五 地下駐車場の整備の推進

都市の中心部などでは、土地の有効利用等を図

る観点から、道路、公園等の公共施設の地下空間を活用して駐車場を整備することが重要である。特に、日本では市街地の地価が著しく高く、新たな適地を得るのが困難な状況であることから、

地下空間の有効利用が求められている。駐車場については、昭和四八年から有料融資事業等の無利子融資制度により駐車場整備を進めてきたが、地下駐車場の建設には莫大な資金を要す

資料 3

	平成7年度末	五箇年計画	平成12年度末
駐車場充足率 = S / D	約60%		約75%
供給量 = S	134万台	36万台	170万台
需要量 = D	216万台		226万台

- (注1) 駐車場は、不特定多数に対する一時預かり駐車場。
- (注2) 供給量は過去3年の増加台数の平均値をもとに推計。
- (注3) 需要量は平成2年の道路交通センサスをもとに推計。
- (注4) 駐車場充足率とは、市街地 (D I D) における駐車場の需要量に対する供給量の割合である。

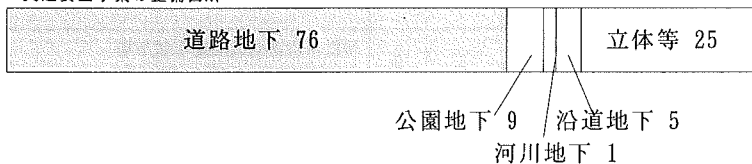
参考 一時預かり駐車場の整備台数の推移

	平成2年度末	第5次交安五計中	平成7年度末	第6次交安五計中	平成12年度末
充足率 = S / D	約50%		約60%		約75%
供給量 = S	100万	34万	134万	36万	170万
うち道路事業計	4.2万	5.7万	9.9万	6.0万	15.9万
特定交安事業		0.5万	0.5万	1.0万	1.5万
有料融資事業	1.1万	1.0万	2.1万	1.0万	3.1万
道路開発資金	3.1万	4.2万	7.3万	4.0万	11.3万
需要量 = D	200万		216万		226万

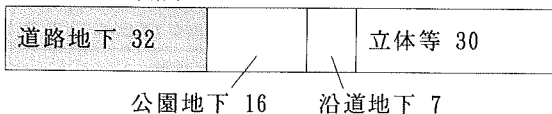
- (注1) 平成2年度末の供給量は駐車場年報による調査
- (注2) ・平成2年度の路上駐車台数は、約100万台  
 ・一方、都市における一時預かり駐車場の整備台数は約100万台  
 ・平成2年度の駐車需要としては、約200万台

資料 4 - 1

交通安全事業の整備箇所



有料道路融資事業等



- ※幹線箇所及び事業中箇所を対象。
- ※有料融資事業等はNTT-A型事業を含む。

ることから、事業採算の観点により、必ずしも道路地下において整備が推進されてきたわけではなかった。これを解決したのは、平成三年に創設された特定交通安全施設等整備事業である。駐車可能台数は一〇〇〜二〇〇台と比較的小規模な駐車場を対象としたものであるが、補助制度が創設されたことにより、採算に難のあった駐車場も整備

資料4-2

有料道路融資事業等による駐車場の整備箇所（昭和48年度～平成7年度新規）

整備箇所	箇所数			箇所名
	完成	整備中	計	
道路地下空間に整備	15箇所	17箇所	32箇所	神戸市 ハーバーランド第1駐車場 岡山市 城下駐車場 芦屋市 JR芦屋駅北駐車場 草加市 草加駅東口地下駐車場 与野市 北与野駅北口地下駐車場 練馬区 練馬駅北口地下駐車場 等
公園地下空間に整備	13箇所	3箇所	16箇所	仙台市 匂当台公園地下駐車場 厚木市 厚木中央公園地下駐車場 千代田区 清水谷公園地下駐車場 等
沿道地下空間に整備	2箇所	5箇所	7箇所	旭川市 七条駐車場 福岡市 川端駐車場 神戸市 北野駐車場
立体式駐車場等	24箇所	6箇所	30箇所	下館市 下館駅前駐車場 木更津市 木更津駅前西口駐車場 掛川市 掛川大手門駐車場 等
合計	54箇所	31箇所	85箇所	

(注) 有料道路融資事業等は、NTT-A型事業を含む。

交通安全事業による駐車場の整備箇所（平成3年度から平成7年度新規）

整備箇所	箇所数			箇所名
	完成	整備中	計	
道路地下空間に整備	0箇所	76箇所	76箇所	青森市柳町地下駐車場 東京都中央区銀座七・八丁目駐車場 府中市府中駅南口駅前地下駐車場 金沢市武蔵地区地下駐車場 大阪市本町地下駐車場 高松市瓦町駅前駐車場
うち地下鉄と一体整備	0箇所	5箇所	5箇所	東京都港区白金駐車場（営団7号線） 藤沢市湘南台駅前地下駐車場 （横浜市営地下鉄・相模鉄道） 横浜市元町地下駐車場（MM21線） 大阪市桜橋地下駐車場（片福連絡線） 神戸市和田岬駐車場（地下鉄海岸線）
公園地下空間に整備	3箇所	6箇所	9箇所	横浜市福富西公園地下駐車場 吹田市吹田西公園地下駐車場 和歌山市城北公園地下駐車場 等
河川地下空間に整備	0箇所	1箇所	1箇所	東京都江戸川区新川地下駐車場
沿道地下空間に整備	4箇所	1箇所	5箇所	高崎市高松第一駐車場（市民ホール） 倉敷市中央第二駐車場（市民ホール）等
立体式駐車場等	12箇所	13箇所	25箇所	甲府都市圏P&R駐車場 大垣市大垣立体駐車場 神戸市舞子駅前駐車場 北九州市折尾駐車場 等
合計	19箇所	97箇所	116箇所	

可能となったものである。これにより、道路の地下空間を活用した駐車場の整備が大幅に進むこととなったものである（資料4）。

また、地下において、駐輪場、地下鉄、融雪槽等と一体的に整備することにより、地下空間を有効活用しているところである（資料5）。

六 地下駐車場の出入口の確保（沿道建築物との接続）

駐車場の出入口の確保に当たっては、様々な問題がある。幅員の狭い道路にあっては、道路や出入口を設けることは困難な場合が多い。道路の幅員が狭くなくとも、道路の車線を減らして出入口

を設ける場合には、円滑な道路交通の確保や、交差点との関係、沿道との関係等に配慮しなければならぬ。

このため、沿道の建築物内の通路や敷地を活用するなどして駐車場の出入口を確保することが重要となってくる。また、沿道の建築物内に設けた駐車場と出入口を共用すれば、ドライバーが利



資料 5

有料融資駐車場と駐輪場との一体整備

(平成 8 年 3 月末現在)

都市名	箇所名	構造	駐車場	駐輪場
山形市	済生館前	立体	444台	410台
和歌山市	けやき大通り	地下	352台	2019台
三田市	新三田駅前	立体	280台	2360台
町田市	町田駅前	立体	250台	700台

駐輪場はミニバイクも含む

特定交安駐車場と駐輪場との一体整備

(平成 8 年 3 月末現在)

都市名	箇所名	構造	駐車場	駐輪場
札幌市	札幌駅北口	地下	200台	700台
中央区	浜町公園	地下	200台	300台
藤沢市	湘南台駅前	地下	180台	830台
相模原市	相模原駅前	立体	200台	2,600台
名古屋市	大曾根駅前	地下	200台	590台
豊橋市	豊橋駅前	地下	200台	1,200台
京都市	出町柳	地下	180台	400台
吹田市	吹田西公園	地下	200台	2,000台
高槻市	高槻駅南	立体	160台	1,750台
神戸市	新長田駅前	地下	169台	410台
神戸市	和田岬	地下	140台	260台
神戸市	舞子駅前	立体	176台	200台
米子市	米子駅前	地下	200台	1,000台
広島市	西新天地公共広場	地下	95台	500台
松山市	松山市役所前	地下	200台	500台
北九州市	折尾駅前	立体	102台	1,100台
高松市	瓦町駅前	地下	184台	1,016台

地下鉄等との一体整備

(平成 8 年 3 月末現在)

都市名	箇所名	地下鉄路線名
港区	白金駐車場	営団 7 号線
横浜市	元町地下駐車場	MM21 線
藤沢市	湘南台駅前地下駐車場	横浜市営 1 号線、相鉄いづみ野線
大阪市	桜橋地下駐車場	片福連絡線
神戸市	和田岬駐車場	神戸市営海岸線
	5 箇所	

防災施設との一体整備

(平成 8 年 3 月末現在)

都市名	駐車場名	事業名
札幌市	札幌駅北口地下駐車場	雪寒事業 (融雪槽)

資料 6 民間の駐車場等と一体的な駐車場 (事業中又は供用中)

(平成 8 年 3 月末現在)

都市名	地域名	有料駐車場	交安駐車場	民間駐車場		合計	入口	出口
				再開発ビル	その他			
府中市	府中駅南口		112台	308台		420台	再開発ビルのみ	両方
狛江市	狛江駅北口		103台	88台		191台	道路のみ	(再開発ビル経由)道路
名古屋市	池下		190台	300台		490台	両方	両方
大阪市	大阪駅前	340台		873台	421台	1,634台	両方	両方
神戸市	新長田駅前		169台	63台		232台	道路のみ	道路のみ
神戸市	舞子駅前		176台	250台		426台	道路のみ	道路のみ
芦屋市	芦屋駅北	286台		579台		865台	両方	両方
伊丹市	宮ノ前		200台	170台		370台	両方	両方
奈良市	JR 奈良駅		200台	316台		516台	両方	両方
生駒市	生駒駅北口		158台	326台		484台	両方	再開発ビルのみ
広島市	西新天地		95台	104台		199台	道路のみ	道路のみ
高松市	高松瓦町		184台		238台	422台	両方	民間ビルのみ

※民間の駐車場 (再開発ビル含む) の駐車台数は、一時預かり駐車場及び専用駐車場の合計。

※再開発ビルとは、都市再開発法に基づく市街地再開発事業により建築される施設建築物。

※大阪駅前の再開発ビルは、(旧)市街地改造法に基づく市街地改造事業により建築された施設建築物。

用しやすくなること、駐車場の規模が拡大し利用  
 効率が向上すること、交通処理上もより適切なもの  
 となること等、メリットが多い。  
 現に、道路・建築物内にそれぞれ出入口がある  
 場合、入口は道路・出口は建築物内にある場合、  
 入口も出口も建築物内にある場合など、様々な事

例がある（資料6）。

事例では、民間駐車場は、市街地再開発事業による場合が多いが、接続について比較的容易に合意形成が図られるためであろう。この場合、地方公共団体が当該再開発ビルの車路の床を取得していたり、都市計画事業である市街地再開発事業による再開発ビルであるため将来にわたってある程度公共側のコントロール下にあるなど、一定の担保があり、協定を結んでいる。

また、平成五年度より、道路地下等の駐車場と民間駐車場との接続を推進するため、民間主体が整備する駐車場本体や接続部分に対する道路開発資金の低利融資制度として「官民一体型駐車場整備事業」を創設したところである。

## 七 地下空間を利用した新たな技術

今後、道路等の地下空間を活用した駐車場整備を強力に推進していくためには、建設費の低減、経済的な施工法の開発、機械式駐車装置の導入による収容効率の向上等を図ることが不可欠である。

このため、道路地下の駐車空間のコンパクト化、管理の省人化、安全性の向上等の観点から、平面往復方式といわれる機械式駐車装置の適用が期待されている。

平面往復方式駐車装置の一例としては、入庫（出庫）の際に降車（乗車）する入庫バース（出

庫バース）と格納部との間を昇降移動する入庫リフト（出庫リフト）で構成される。格納部は複数の格納段からなり、各格納段には車両運送用の台車があり、台車走路の両側には自動車を進める格納ます（資料7）。

平面往復方式駐車装置は、下記のとおり処理能力の向上が図られている。

① 入庫位置と出庫位置を分離することにより、入庫動作と出庫動作を並行して行うことができる。

② 利用者が入庫（出庫）している間に機械を動作させることができる。

③ 入庫リフト（出庫リフト）の昇降動作と格納空間にある各台車の走行動作を並行して行うことができる。

④ 制御技術の向上やセンサー技術の進歩により台車やリフトによる車両の高速搬送が可能である。

また、利用者にとっても次のようなメリットがある。

① 車と人との動線が分離され駐車場内の事故が減少する。

② 利用者が自ら駐車場所を探さなくても「前進入庫・前進出庫」であることから誰でも簡単に駐車できる。

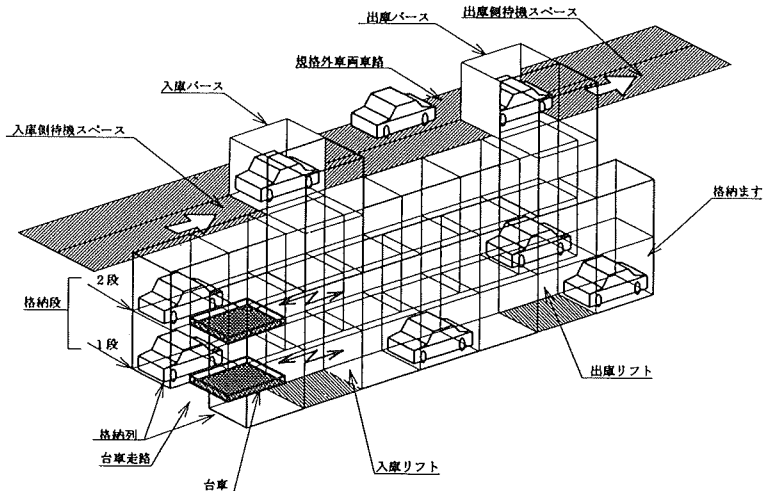
③ 入庫バースと自動車の格納庫が完全に分離

されており、従来の薄暗く、排気ガス臭いという地下駐車場のイメージを払拭するものである。

④ 従来の機械式より高速で出庫できることから、待ち時間が大幅に短縮される。

さらに、平面往復方式駐車装置は、資料7のように、台車走路を設けていることから、基本的には細長い形状の土地が適しており、道路地下空間を

資料7



活用する場合にたいへん効果的である。道路幅員が狭い場合であっても効率よく収納が可能となるものであり、今後、道路地下での技術が活用されることを期待しているところである。

## 八 これからの駐車場整備

土地を確保するのが難しい都市の中心部で駐車場を整備するにあたっては、道路・公園・河川の上下空間など公共空間の有効活用、地下鉄、物流拠点、防災拠点等との一体的整備、公共駐車場と民間駐車場の共同整備・接続整備、立体道路制度の活用による建築物一体整備等を図ることが不可欠であり、このような整備を推進しているところである。

特に、民間駐車場等との沿道建築物での車路の確保については、各道路管理者において、「担保がとれない」や「道路管理上ややこしい」など、消極的な対応がみられるようである。しかしながら、交通処理、利用者の利便の増進、事業費の節減等の観点からも好ましいものであり、今後、駐車場の計画に当たっては、まず、民間駐車場との接続や建築物内での車路（出入口）の確保を検討し、積極的に対応することが必要である。

## おわりに

駐車対策は、徐々に効果を挙げつつある。東京

都内及び大阪府内における瞬間路上駐車台数は、法改正前と比べて、それぞれ二五％、二〇％減少している（資料8 警視庁調べ）。しかしながら、未だ相当数の路上駐車が存在することから、その解消のためには、引き続き、適正な交通機関の分担のもと、駐車場の整備・有効利用を図るとともに、適正な交通規制・取り締ま

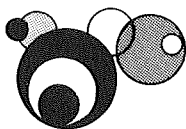
りと、そして何よりも道路の利用者であるドライバーのモラルの向上が必要であり、地域の実情に応じて、これらの施策を総合的に推進していかねばならない。

資料 8

		平成 2 年	平成 3 年	平成 4 年	平成 5 年	平成 6 年
東京都内	瞬間路上駐車台数 (指数)	23万 1 千台 100	21万 5 千台 93	18万 7 千台 81	17万 3 千台 75	16万 5 千台 71
	うち違法駐車台数	20万 5 千台	18万 8 千台	15万 8 千台	14万 1 千台	28万 3 千台
大阪府内	瞬間路上駐車台数 (指数)	36万 7 千台 100	35万 2 千台 96	32万 3 千台 88	29万 4 千台 80	28万 3 千台 77
	うち違法駐車台数	31万 1 千台	29万 6 千台	27万 0 千台	24万 4 千台	23万 8 千台

(注 1) 東京都は各年 4、5 月警視庁調査、大阪府は各年 5 月大阪府警調査。

(注 2) 指数は、平成 2 年度の瞬間路上駐車台数を 100 としたものの。



## 道路地下利用の現状と展望

# 大深度地下利用の検討について —臨時大深度地下利用調査会の設置—

建設省建設経済局調整課 鎌原 宜文

昨年六月に臨時大深度地下利用調査会設置法が成立し、大深度地下利用に関する諸問題について総合的な検討を行う臨時大深度地下利用調査会が設置されたので、その概要を紹介したい。

### 1 大深度地下利用構想について

大深度地下利用構想とは、大都市圏等における社会資本整備の着実な進展に資する観点から、土地所有者による通常の利用がなされていないと考えられる大深度地下空間を公共的な施設整備に利用しようとする構想である。

この大深度地下利用構想の特徴としては、社会資本整備の緊急性及び当該空間が土地所有者による通常の利用がなされていない空間であることを踏まえ、迅速な大深度地下使用権の設定を可能と

する制度の創設や、権利設定のために土地所有者に支払う補償を原則として不要としていることなどが挙げられる。

○大深度地下とは

大深度地下については、一般的には、土地所有者等の通常の利用が行われない地下、具体的には、建築物の地下室が通常存する深さより下で、かつ、建築物を支持することができるといふより下の地下を指すものとして捉えられている。

### 2 臨時大深度地下利用調査会の設置について

平成七年六月に、議員立法により、臨時大深度地下利用調査会設置法が成立し、同法に基づき、大深度地下の適正かつ計画的な利用の確保とその公共的利用の円滑化を図る観点から、大深度地下

の利用に関する諸問題について専門的に調査審議する機関として、総理府に、臨時大深度地下利用調査会（以下「調査会」という。）が設置された。

### 3 調査会の概要

#### ① 調査会の目的及び設置

土地利用に関する社会経済情勢の変化にかんがみ、大深度地下の適正かつ計画的な利用の確保とその公共的利用の円滑化に資することを目的としている。なお、調査会は総理府に置かれ、その庶務は国土庁が処理することとされている。

#### ② 所掌事務

調査会は、内閣総理大臣の諮問に感じ、大深度地下の利用に関する諸問題について、広

く、かつ、総合的に検討を加え、大深度地下の利用に関する基本理念及び施策の基本となる事項並びに大深度地下の公共的利用の円滑化を図るための施策に関する事項について調査審議する。

### ③ 答申等の尊重

内閣総理大臣は、調査会の答申及び意見を受けたときは、これを尊重するとともに、国会に報告することとされている。

### ④ 組織

調査会は、委員一二人以内で組織するとともに、委員は、大深度地下の利用に関する諸問題について優れた識見を有する者のうちから、国会の両議院の同意を得て、内閣総理大臣が任命する。また、調査会には、専門の事項を調査審議させるため、専門委員及び部会を置くことができる。

#### (構成員)

会長 長 味村 治 弁護士・元最高裁判所判事

会長代理 岸谷 孝一 日本大学理工学部教授

委員 芦田甚之助 日本労働組合総連合会会長

植下 協 中部大学工学部教授

大田 弘子 大阪大学経済学部客員

員助教授

鎌田 薫 早稲田大学法学部教授

授

五代利矢子 評論家

今田 徹 東京都立大学工学部教授

鈴木 精二 三菱化学株式会社相談役

鈴木 礼治 愛知県知事

藤田 宙靖 東北大学法学部教授

松本 嘉司 東京理科大学理工学部教授

### ⑤ 資料提出その他の協力

調査会は、その所掌事務を遂行するため必要があるとき認めるときは、関係行政機関の長及び関係地方公共団体の長に対して、資料の提出、意見の開陳等の必要な協力を求めることができる。また、その所掌事務を遂行するため特に必要があるときは、それ以外の者に対しても、必要な協力を依頼することができる。とされている。

### ⑥ 存続期間

調査会の設置期間は三年間とされている。

### 4 調査会において今後検討される事項

調査会においては、今後、法制面、技術面、安全面、環境面など幅広い分野にわたり、専門的な

検討がなされることとなっている。

具体的には、

○大深度地下に土地所有権が及ぶのかどうか

○土地所有権が及ぶとした場合、損失・補償をどのように考えるか

○土地所有権制限の考え方、大深度地下を利用する権利の性格

○大深度地下の定義・範囲の考え方

○適用地域、適用事業

○安全の確保(耐震性、工事中・供用中の安全、防災、避難)

○環境の保全(地下水への影響、地盤沈下、土壌の汚染等)

○事業者間の調整方法の確立

等の項目が挙げられている。

### 5 調査会の開催状況

第1回 平成7年11月9日

第2回 12月14日

第3回 平成8年1月30日

### 6 技術・安全・環境部会の設置(平成八年一月三〇日)

大深度地下空間の利用に関する制度の確立に当たっては、土地所有権の考え方、補償・損害賠償

の要否等の法制度に関する課題、安全の確保、環

境の保全等の技術に関する課題等、事前に解決すべき課題が数多くある。

特に、技術、環境、安全の分野の調査審議に当たっては、各々専門的な知見、経験等を必要とすることに加え、検討すべき課題が極めて多岐にわたるものであることから、第三回臨時大深度地下利用調査会において、技術・安全・環境部会（以下「部会」という。）の設置が行われることとなった。

(1) 部会において今後検討される事項

○技術に関する分野

- ・掘削技術等の到達している水準
- ・地下調査技術、設計技術
- ・土地所有者等が通常利用している空間への影響
- ・大深度地下空間における施設が備えるべき構造上の条件
- ・大深度地下の定義（地質・地盤構造、地下空間の利用状況等からの検討）
- ・経済性

○環境に関する分野

- ・地盤沈下、陥没の防止
- ・地下水汚染、地下水・温泉の流況変化の防止
- ・工事中・供用中の地下水の汲上げ
- ・土壌汚染の防止
- ・有害ガスへの対策

○安全に関する分野

(2) 部会委員

- ・地震対策
- ・浸水・冠水、湧水対策
- ・排気、排水、換気対策
- ・火災、爆発への対応等消防上の対策
- ・安全な避難のための対策
- ・停電対策
- ・犯罪、事故防止対策
- ・漠然とした不安感の払拭、精神衛生上の対策

部会長 岸谷 孝一 日本大学理工学部教授

部会長代理 松本 嘉司 東京理科大学理工学部

委員 植下 協 中部大学工学部教授

委員 五代利矢子 評論家

委員 今田 徹 東京都立大学工学部教授

専門委員 荒木 幹夫 日本開発銀行企画部長

委員 伊藤 信義 警視庁警備部災害対策課長

委員 上野 至大 日本電信電話(株)サービス生産本部理事設備企画部長

委員 大門 信之 帝都高速道路交通営団建設本部副本部長

委員 上條 實 東京電力(株)理事建設部長

河田 博之 (株)土木学会地下空間研究委員会委員

黒川 洸 東京工業大学総合理工学研究科教授

杉本 有養 東京消防庁予防部長

園田真理子 榎日本建築センター主任研究員

辻本 誠 名古屋大学工学部教授

陶野 郁雄 国立環境研究所水土木環境部地下環境研究室

中村 高也 (株)水道管路技術センター常務理事

橋元 良明 東京大学社会情報研究所助教

長谷川逸子 長谷川逸子建築計画工房(株)代表取締役

水谷 敏則 建設省土木研究所企画部長

村岡 浩爾 大阪大学工学部教授

森地 茂 東京工業大学工学部教授

森野 美徳 日本経済新聞社編集局地方部編集委員

山本 毅史 (株)地盤工学会長期財務計画推進委員会委員

吉田 あこ 筑波技術短期大学教授

# 平成六年度の道路関係の判例紹介

(その一)

## 建設省道路局道路交通管理課訟務係

### 一 はじめに

建設省道路局道路交通管理課では例年四月から八月にかけて全国の道路管理者（地方建設局、都道府県、市町村、公団及び公社）にお願いして、道路管理瑕疵に関する調査を行っており、翌年の三月頃にその結果を公表している。

今般、平成六年度分の調査がまとまりつつあるので、本誌で順次その概要を紹介してまいりたい。まず、今号では言い渡された判決を11の類型に分類し、二号にわたって紹介することとする。次号ではその後半部を、さらにその次の号では全国への訴訟、示談の件数やその金額の統計の結果を紹介する予定である。

### 二 平成六年度判決の概要

地方建設局（直轄国道）、都道府県（補助国道及び都道府県道）、市町村（市町村道）、日本道路公団（高速自動車国道及び一般有料道路）、首都及び阪神高速道路公団（首都及び阪神高速道路）、道路公社（公社管理の有料道路、高速道路公社を含む）の各道路管理者において平成六年度中に判決を受けた案件は別表のとおりであり、その総数は二六件である。

全体の有責・無責の割合については二六件中二一件について道路管理者は無責（勝訴）とされ、残りの五件について道路管理者に何らかの責任が認められた。

道路管理者別の内訳は、地方建設局五件、都道

府県一一件、市町村七件、日本道路公団三件、であり、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び道路公社においては平成六年度言い渡しの判決はなかった。

裁判の審級別の状況は地方裁判所及び簡易裁判所（第一審）が一六件、高等裁判所（控訴審）が九件、最高裁判所（上告審）が一件である。

事故の態様別の内訳は、穴ぼこ・段差に関するものが四件、スリップに関するものが一件、障害物に関するものが二件、道路崩壊に関するものが一件、家屋浸水に関する事件が一件、路肩で発生した事故に関するものが五件、道路構造に関するものが二件、ガードレールの設置不備に関するものが五件、側溝の蓋不全に関するものが一件、道路環境に関するものが一件、その他の事件が三件

## 別表

番号	類型	事 件 名	道路種別	道 路 、 事 故 の 状 況	被害状況	結果	過失相殺	裁 判 所	年月日
1	1	兵庫国道372号歩行者段差転倒事件	補助国道	グレーチング周辺の突起したコンクリート角で転倒	1名負傷	無責		神戸地裁	6.11.30
2	1	大分県道穴ぼこ原付転倒事件	県道	原付がマンホール凹部で転倒負傷した	1名負傷	有責	6割	福岡高裁	7.3.8
3	1	北海道道穴ぼこ自転車転倒事件	道道	自転車で走行中、直径約10cm深さ7～8cmの穴で転倒	1名負傷	無責		札幌地裁	6.8.31
4	1	札幌市道歩道陥没転落事件	市道	歩行中アスファルトが陥没し下の空洞に転落した	1名負傷	無責		札幌地裁	6.9.8
5	2	山梨国道413号トンネル内スリップ事件	補助国道	自動二輪車がトンネル内でスリップ転倒して後続の乗用車が衝突	2名負傷	無責		横浜地裁	7.1.20
6	3	東名高速道路路上落下物衝突事件	有料道路	道路上にバンパーが落下しており、それにより車両破損	車両損害	無責		東京簡裁	6.12.26
7	3	大津市道トラック電柱衝突事件	市道	拡幅工事により電柱が中央よりに位置することとなり衝突	1名負傷	有責	5割	大阪高裁	6.12.13
8	4	横浜市道民地崖崩壊家屋倒壊事件	市道	台風で道路からの排水が民地崖を崩落させた	2名負傷	無責		東京高裁	7.1.25
9	5	大分国道212号原付緑石衝突転倒事件	補助国道	原付が路側帯内を通行中19cmの緑石に衝突転倒し死亡した	1名死亡	無責		大分地裁日田支部	6.12.21
10	5	広島県道迂回路(芸北町道)路肩崩壊事件	町道	県道の迂回路としての町道の路肩が崩落した	車両損傷	無責		広島高裁	7.2.20
11	5	東予市道ショベルローダー転落事件	市道	拡幅工事中路肩からショベルローダーが河川に転落した	1名死亡	無責		松山地裁	7.3.15
12	5	新潟国道8号原付自転車転倒事件	直轄国道	原付が先行車両を追い越すため路肩に侵入し泥土により転倒	1名死亡	有責	7割	新潟地裁高田支部	6.9.22
13	5	滋賀国道161号自動二輪車転倒事件	直轄国道	原付が先行車両を追い越すため路肩に侵入し転倒	1名死亡	有責	8割	大津地裁	7.1.10
14	6	静岡県道1号自動二輪車転倒事件	直轄国道	S字カーブを曲がりきれず、対向車線に侵入して衝突	1名死亡	無責		東京高裁	7.9.27
15	6	青森県道下田町道交差点二輪車衝突事件	県道	Y字交差点において一時停止せず侵入し、トラックと衝突	1名死亡	無責		東京高裁	6.7.27
16	7	沖縄県道工事家屋浸水事件	県道	工事に当たったの仮排水及び側溝の設備が不全なため浸水した	家屋損害	無責		那覇地裁	6.10.11
17	8	岡山国道313号拡幅部自動車転落事件	補助国道	未舗装から舗装部へ入った所でカーブを曲がりきれず川に転落	2名死亡	無責		広島高裁岡山支部	6.8.2
18	8	岩手県道ガードレール衝突事件	県道	トラックがカーブを曲がりきれずガードレールを破って転落	1名死亡	無責		盛岡地裁一関支部	6.6.8
19	8	三重県飯高町道幼児側溝転落事件	町道	幼児が自転車で防護柵のない箇所から転落した	1名負傷	無責		津地裁	6.12.27
20	8	愛媛国道11号歩行者転落事件	直轄国道	歩行者がガードレールの外側を歩道と見誤り落下	1名負傷	無責		福岡地裁	6.11.29
21	8	岐阜国道156号自動車転落事件	補助国道	自動車が走行中カーブの部分で逸脱しダム湖に転落	1名死亡	無責		名古屋高裁	6.11.29
22	9	直方市道歩行者側溝転落事件	市道	対向車両の照明に幻惑され無蓋側溝に転落した	1名負傷	無責		福岡地裁直方支部	6.11.1
23	10	愛媛県道建築差止請求事件	県道	県道供用により騒音、照明等のため酪農に支障があると提訴	環境	無責		松山地裁西条支部	7.2.28
24	11	道央自動車道多重衝突事件	有料道路	追越車線を走行中の除雪車に気づき減速し、後方から追突された	車両損傷	有責	なし	札幌地裁	6.10.31
25	11	岐阜国道258号般若谷トンネル内追突事件	直轄国道	トンネル入り口で追い越しのため第二車線に出て清掃車に追突	1名負傷	無責		名古屋高裁	7.1.19
26	11	中国縦貫道清掃車砂ぼこり追突事件	有料道路	路面清掃車の砂ぼこりにより、ブレーキをかけた先行車に追突	車両損害	無責		最高裁	6.4.8

類型 1：穴ぼこ・段差に関するもの。2：スリップに関するもの。3：障害物・落下物に関するもの。4：排水施設に関するもの。5：路肩部分で起こった事故に関するもの。6：道路構造に関するもの。7：工事不全に関するもの。8：ガードレールに関するもの。9：側溝の蓋に関するもの。10：道路の環境に関するもの。11：その他。



である。

### 三 事故の形態別の判決の紹介

#### (1) 穴ぼこ・段差に関するもの

穴ぼこ・段差に関する判決は四件あり、その中で三件が道路管理者は無責とされているが、一件について有責とされている。

#### ①有責例

##### (1) 大分県道穴ぼこ原付転倒事件へ確定

福岡高等裁判所平成七年三月八日判決、平成六年(ホ)第一四一号

(原審・大分地方裁判所平成六年一月一日四日判決、平成二年(ワ)第五二三号)

#### 〈事件の概要〉

原告は、昭和六二年一月二九日午前八時五分頃、原動機付自転車を運転して、大分市大字賀来字車木地先の大分県道大分狭間バイパス上を狭間方面から大分市街地方面に向けて走行中、マンホールの口環取り替えのために凹形のマンホール蓋を中心に一辺二mの正方形に掘削し、碎石が敷かれていた部分との三cmの段差によって転倒し頭部を打ち脳挫傷の障害を負ったものである。

#### 〈判決要旨〉

#### (第一審)

・本件工事部分の碎石は機械により転圧したのみであり、一般車両の通行の用に開放された後に徐々に碎石が飛散し路面との段差が生じたものと認められ、原告の転倒原因はこの段差や路面状態の変化にあるものといわざるを得ない。

・原告は免許取得から年数も経過しており、また、事故時の走行速度は三〇km～四〇km程度の通常の範囲内であり、その程度から転倒したことを考えると、本件道路は二輪車の走行につき道路の安全性に問題があったと考えるほかない。

・したがって、掘削部を碎石で埋め戻して転圧するだけではなく、速やかにアスファルトで舗装し、あるいは工事部分が存在することを示す看板等を設置するなどして通行車両に危険が生じないようにすべきであったが、これを行わなかったことは道路管理に瑕疵があったというほかない。

・過失相殺については、原告の注意義務の欠如と加速進行をしたことを考慮して四割とする。

#### (控訴審)

・本件工事部分は、直進車線と左折車線の区分線上にあり、通常、原付自転車の通行が予想される位置にあることから、本件道路

の管理者及び工事担当者においては、防護柵を設けるか、工事中であることを示す標識又は車両を本件工事部分を避けるように誘導する矢印標識を設けるなどして事故の発生を未然に防止すべき注意義務があったもので、本件道路は通常有するべき通行上の安全性を欠いていたものである。

・過失相殺については、被控訴人において、原動機付自転車を運転するに際し、前方を注視し、進路の安全を確認し、安全な方法で進行すべき注意を怠った過失があり、右過失が本件事故の要因となったと認められるので、六割を相当とする。

#### ② 無責例

##### 1) 札幌市道歩道陥没転落事件へ確定

札幌地方裁判所平成六年九月八日判決、平成四年(ワ)第二〇二三号

#### 〈事件の概要〉

平成元年一月二日午前六時四〇分頃、札幌市西区発寒地先市道の歩道上において歩行中の原告が出勤のため歩行していたところ、歩道が突然陥没し、陥没箇所から舗装部分の下にできていた空洞に転落し腰椎捻挫等の傷害をおった。本件訴訟は道路管理者である札幌市と配水管理設工事を請け負った工事会社

の双方が訴えられた事件である。

〈判決要旨〉

・ 本件空洞を生じた原因は配水管理設工事後の通水の際、仕切り弁の閉塞が不十分であつたため、本件事故現場を含む付近一帯に漏水状態が発生し、右漏水が本件事故現場付近歩道の舗装した部分の土砂を流したることによるものと認められる。

・ 工事会社には必要な点検を十分に行わなかつた過失が認められるが、道路管理者である札幌市においては、空洞の発生が深夜で、事故の発生は早朝であることをもつてすると、空洞の発生を知り又は知る可能性はなかつたというほかはなく、事故発生を阻止しうる余地がなかつたというべきであるから、被告札幌市が道路管理を怠つたという瑕疵により本件事故が発生したとはいえない。

2) 兵庫県道三七二号歩行者段差転倒事件

〈確定〉

神戸地方裁判所平成六年一月三〇日判決、平成五年(ワ)第六九七号

〈事件の概要〉

平成四年七月二二日午前九時三〇分頃、兵庫県姫路市飾東町山崎地先の一般国道三七二号の北側歩道を原告(三八歳、女性)が犬を

つれて散歩中、歩道上の用水路の鉄蓋周辺の突起した五mm程度のコンクリート角部分に足を引っかけた転倒し、右手指骨折等の傷害を負つた。

〈判決要旨〉

・ 五mmの突起をもつて、本件歩道に歩道としての安全性を欠く瑕疵があつたと認めることはできない。

・ グレーチング部分は歩道の中でも歩行に注意を要する部分であることがその外観から明白であり、かかる部分に本件程度の角の突起があつても、これをもつて通常の歩行者が予想できない危険な凹凸ということとはできない。

3) 北海道道穴ぼこ自転車転倒事件〈確定〉

札幌地方裁判所平成六年八月三一日判決、平成四年(ワ)第五〇八一号

〈事故の概要〉

(原告の主張では)平成元年五月二五日午後六時三〇分頃北海道雨竜郡北竜町地先道道増毛稲田線路上を自転車通行していたところ直径一〇cm深さ七ないし八cmの舗装検査体(コア)の抜き取り跡に黒色の直径五cm長さ一一cmの細長い石が落ち込み、石の一部が突き出していたため、自転車の前輪が穴に落ち込むとともに石の突出部分に衝突し転倒、負

傷した。

〈判決要旨〉

・ 証拠によれば事故当時本件現場に直径五ないし一〇cmの穴が開存していたことが認められるが、本件全証拠によつても、右穴がコアの抜き取り跡の穴であつたと認めるに足りない。

・ 石の存在については認められない。  
・ 原告の証言は変遷し、符合しない部分も多く、その他全証拠によつても原告が穴に自転車のタイヤを落ち込ませて転倒したと認めるに足りない。

(2) スリップに関するもの

スリップに関する事件は一件のみであり、道路管理者は無責とされている。

山梨国道四一三号トンネル内スリップ事件

〈原告控訴〉

横浜地方裁判所平成七年一月二〇日判決、

平成二年(ワ)第八一一号

〈事件の概要〉

昭和六三年四月九日午後二時五〇分頃、山梨県南都留郡志村地先の一般国道四一三号山伏トンネル内において原告が自動二輪車で走行中、前方にバスが停止しているのを認めため対向車線に侵入したところ転倒し、相

被告の運転する普通乗用自動車<sup>が</sup>転倒して横臥していた原告に衝突し、負傷した。

〈判決要旨〉

・ 本件事故当時のトンネル内は、坑口付近<sup>が</sup>除雪作業の際排土板から横にはみ出した雪<sup>が</sup>車道両端の監査廊に溜まり、車道路面上にも除雪されずに残った雪<sup>が</sup>シャーベット状あるいは圧雪され一部凍結した状態となっており、この路面状況は全体として自動二輪車の走行にとって危険な状態であったことは否めないところである。

・ また、トンネルに至るまでの当該道路上は、路肩あるいは日陰部分の路面上にシャーベット状になった雪が残っていたが、路面はほぼ乾いている状態であり、「この先路面凍結スピード落とせ」、「これより先路面凍結のため注意して下さい」、「路面凍結スリップ注意」等の路面凍結を警戒させる大小の標識<sup>が</sup>設置されていた。

・ 路面が通常有すべき安全性を備えているか否かの判断は、道路の危険性の有無、管理者の管理状況等と道路を通行する車両の運転者に期待しうる危険防止措置との総合的判断であると解されるところ、本件トンネル内の路面の危険な状況はいずれも原告において認識しうるものであり、これに対応

する適応な被害車両の運転操作によって危険防止が可能であったというべきである。

(3) 障害物・落下物に関するもの

障害物、落下物に関する事件は二件あり、有責例、無責例<sup>が</sup>それぞれ一つずつある。

① 有責例

大津市道トラック電柱衝突事件〈確定〉  
大阪高等裁判所平成六年二月二三日判決  
平成六年(ホ)第一四三二八号

(原審) 大津地裁平成六年四月一九日判決、平成五年(ワ)第一九七号  
〈事件の概要〉

原告は、平成四年六月一八日午後五時三〇分頃、大津市田上里町地先の大津市道において普通貨物自動車<sup>を</sup>運転中、電柱に衝突する事故を起こした。この電柱はもともと幅員四mの道路の端に設置されていたものであるが、その後宅地造成に伴い開発者によって道路が拡張され、幅員六mになった際に移設されず、道路端から二mの地点に設置されたままになっていた。

〈判決要旨〉

・ 道路管理者である大津市はこのような危険性を容易に予測することができ、本件電柱

付近に防護柵を設けるなどすれば、本件事故の発生を未然に防ぐことができたことは明らかで、国賠法に基づく賠償を行う責任がある。

・ 電柱の設置者についてはその保存方法に瑕疵があったというべきであり、民法七一条一項に基づき賠償の責任がある。

・ 宅地造成開発者についても、このような危険のある道路を現出させた工事施工者として、電柱<sup>が</sup>電柱設置者により撤去されるまで衝突事故の発生を防止すべき注意義務があったというべきであり、民法七〇九条に基づき損害賠償責任がある。

・ 過失相殺については、前方不注意を理由に五割とした。

② 無責例

東名高速道路路上落下物衝突事件〈確定〉  
東京簡易裁判所平成六年二月二六日判決、平成六年(ハ)第四一〇四号  
〈事件の概要〉

平成六年四月五日午後五時三〇分頃、普通乗用自動車<sup>を</sup>運転し東名高速道路の海老名パーキングの手前の上り車線を走行中、道路上に落下していたバンパーに乗り上げ、同車<sup>が</sup>破損した。

〈判決要旨〉

・ 公団は、午後五時一七分に一般の通行者からの通報で当該落下物が落下している事実を知り、ラジオで落下物の情報を放送し、電光板によっても警告し、かつ、回収車が緊急出動し、同三七分ないし三八分ごろに現場に到着し、同四〇分ごろ当該落下物を路肩に排除した。

・ 当日の巡回報告等から判断して、落下物の落下から原告が衝突したと考えられる時間までの間は三〇分程度しか存しないものと考えるのが相当である。

・ 被告にとって三〇分程度では落下物を除去して事故を未然に防止することは不可能と言えるから、被告の本件道路の管理に何等の瑕疵は存在しなかつたものと解せられる。

(4) 排水施設に関するもの（無責例）

排水施設に関する事件は一件あり、無責とされている。

横浜市道民地崖崩壊家屋倒壊事件〈確定〉  
東京高等裁判所平成七年一月二五日判決、  
平成五年(ホ)第五二〇七号

外

〈事件の概要〉

原審、横浜地裁昭和五八年(ワ)第一四五六号

昭和五七年の台風一七号の影響で、原告所有建物の裏手の崖が崩壊し損害を負ったが、その原因は崩壊地の所有者が適切な崩壊防止工事を行わなかったことと隣接する市道に排水設備がなかったため雨水が流れ込んだため崩壊を助長したとして関係者を訴えた。

〈判決要旨〉

・ 本件市道に降った雨がある程度は原告所有地の方へ流れていくことは一応推定できる。しかしながら、その雨水が本件崖崩れにどのような影響を与えたのか明らかではなく、因果関係が認められないし、排水設備を設けなかったことが直ちに違法であるとは言えない。

(5) 路肩部分で起こった事故に関するもの

路肩部分で起こった事故に関するものとしては五件あり、路肩が崩壊した二例はいずれも運転者の不注意によるものとして無責とされているが、最近問題となっている路肩部分を二輪車が走行し事故を起こした件である二件は有責とされている。

① 有責例

1) 滋賀国道一六一号自動二輪車転倒事件

〈被告控訴〉

大津地方裁判所平成七年一月一〇日判決、

平成五年(ワ)第五二七号

〈事件の概要〉

平成二年九月二三日午後六時一五分頃、滋賀県高島郡高島町鶴川地先の国道一六一号において被害者が自動二輪車を運転中前方のトラックを約八〇kmで追い越そうとして道路左側路肩（路側帯）に出たところ、前方の橋梁部において路肩が減少していることに気づきハンドル操作を誤り、当該トラックに轢過され死亡した。

〈判決要旨〉

・ 自動二輪車が路側帯を通行することは日常的であり、道路管理者はそのための事故回避措置をとらなければならない。

・ 路肩が減少していることについて、これを明示する施設の設置がなされていなかったことについて道路管理上の瑕疵がある。

・ 過失相殺については、被害者側の速度違反、前方不注意等を考慮して八割とする。

2) 新潟国道八号原付自転車転倒事件

〈被告控訴〉

新潟地方裁判所高田支部平成六年九月二二日判決、平成四年(ワ)第六二二号

〈事件の概要〉

平成三年一月二一日午後六時頃、糸魚川市大字大和川地先の国道八号において被害者が

原動機付自転車で行中、同地点が渋滞していたため、約20kmのスピードで大型トラックの左側から同車を追い越そうとして路肩に進入したところ、路肩に存していた泥土にスリップ、転倒し同車に隣過されて死亡した。

#### 〈判決要旨〉

・被害車の通行した路肩には、当時厚さ約3cmの泥土がほぼ路肩の幅に堆積していた状態であり、車道と路肩を区分する車道外測線は車両のタイヤに削られたり、泥土に覆われてその標識がはつきりしない部分があった。

・路肩の清掃については前年一月一日に行ったが、それ以降は行っていなかった。  
・路肩はその目的からして車両が一時的に車道をはみ出して走行することがあることを予定しているものであり、道路管理者としては、車両が車道をはみ出して走行したときにおいても安全が確保されるよう管理すべき義務があるというべきである。  
・過失相殺については、一般的な注意義務違反を考慮七割とする。

#### ②無責例

##### 1) 東予市道シヨベルローダー転落事件

〈原告控訴〉

松山地方裁判所西条支部平成七年三月一日判決、昭和六〇年(ワ)第一三九号

#### 〈事件の概要〉

東予市道において道路拡幅工事中路肩においてタイヤ付シヨベルローダーを運転中に路肩が崩落して同車が道路脇の河川に転落し運転者が死亡した。

#### 〈判決要旨〉

・本件事故は運転者が道路舗装部分中央を走行中右側にハンドルが切られたため右前輪が落輪し、直後に左側にハンドルを切り替えたものの右前後輪とも落輪して右側に傾きながら横滑りし、左前後輪が路肩から半分以上はずれたことにより崩壊が生じ全面的に転倒したというものであるから、本件道路は通常有すべき安全性を欠いていたものといえず、道路の設置、管理については瑕疵はない。

##### 2) 大分国道二二二号原付縁石衝突転倒事件

〈原告控訴〉

大分地裁日田支部平成六年二月二一日判決、平成四年(ワ)第一一六号

#### 〈事件の概要〉

平成二年一〇月一七日午後六時四五分頃、大分県日田市大字花月地先の一般国道二二二号上において、原動機付自転車を運転してい

た被害者が同所付近に土留のため設置されていた高さ約19cmの縁石に衝突転倒し、死亡した。

#### 〈判決要旨〉

・被害者は路側帯内を通行していたことが認められるが、当時の交通の状況からすると被害者が路側帯内をやむを得ず通行せざるを得なかったとは認められない。

・被害者は衝突するまで、全く制動措置を行っていないが、法定速度を遵守していれば、本件事故現場付近の見通しはよいのであるから、縁石に衝突する前にそれを発見し、衝突を回避できたものと考えられ、衝突の原因は同人の前方不注視という過失によるものと考えられる。

・①被害者はやむなく路側帯を通行したのではないこと、②同人は本件道路を通行したことがあり、路肩の幅や路面状況が変化することが予測され得るような状態であったこと、③同人が法定速度を遵守していれば事故は回避できたと考えられること、④縁石が原因となった事故は他に報告されていないこと等考慮すると事故原因は本人の過失のみであり、道路の管理瑕疵は認められない。

##### 3) 広島県道迂回路(芸北町道)路肩崩壊事件

〈確定〉

できない。

広島高等裁判所平成七年二月二〇日判決、  
平成四年(ホ)第二四九号

原審、広島地裁平成二年(ワ)第三七八号

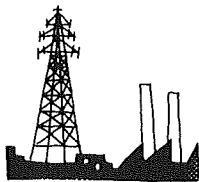
〈事件の概要〉

平成元年一〇月一六日午後一〇時頃、(天候  
…雨)普通貨物自動車が県道が工事中のため  
迂回路に指定されていた町道を通行中路肩が  
崩壊し、左下の川に転落した。

〈判決要旨〉

- ・ 県道の通行を止める標識等を設置すれば、  
町道が迂回路として利用される可能性が高  
くなることは十分予測できる。
- ・ 本件町道は本件事故車のような幅と長さ  
と重量をもつ自動車を安全に通過させるこ  
とは通常の運転技術をもってしてもかなり困  
難である。
- ・ しかしそれが通行止めをした者に町道への  
そのような自動車の進入防止を義務づけた  
ものとはいえない。
- ・ 結論として、本件町道に存する程度の危険  
性は通常の注意を払う運転者にとって十分  
に予測可能なものであるから、本件町道に  
事故車程度の自動車が進入しないような措  
置を講じなかったことをもって本件町道の  
設置又は管理の瑕疵があったということは

以下、次号



# 現場における道路管理の一端



能登半島と一般国道160号

建設省北陸地方建設局富山工事事務所

道路管理第一課長 上田 誠

富山工事事務所は、河川事業のほか富山県内の一般国道八号、四一号、一五六号、一六〇号の改築、維持修繕、交通安全事業及びその他の管理を実施している総合事務所で、加えて高規格幹線道路である一般国道四七〇号能越自動車道の新設工事も実施しています。道路管理延長は、四路線で一八四・八km(表1)、富山、高岡、黒部の三国道維持出張所で業務を担当していますが、その一端を紹介します。

## 一 能越自動車道

能越自動車道(一般国道四七〇号)は、小矢部砺波JCTから高岡市付近、七尾市付近を通過して輪島市に至る延長約一〇〇kmの自動車専用道路です。

この能越自動車道は、二一世紀への望ましい国土構造形成の方向を踏まえ、道路交通の量適拡大と広域化にこたえていくため、また、高速度性、定時性といった道路利用者のニーズにこたえていくため、規格の高い広域幹線ネットワークの整備拡充を目的とした「高規格幹線道路網計画(ハイウェイプラン)」の一環として計画されたもので、既定の北陸自動車道、東海北陸自動車道等の高速自動車国道網と有機的に結合し、富山県西部地域及び能登地域

と三大都市圏との高速交通体系を確立するとともに地域間の連結を強化し、人や物流の円滑化を図り、産業の振興、リゾート開発等の地域の均衡ある発展を促すなど、地域の活性化に大きく寄与する重要な路線です。

また、本地域の豊富な水産、観光等の資源を有機的に連結し、新たな需要を創出するなど、地域産業と観光等を支援する役割も果たします。

### ・計画の経緯

#### 高岡砺波道路区間(①区間)

- ① 起終点 起点 高岡市五十里 終点 砺波市鷹巣
- ② 延長 一八・〇〇km
- ③ 車線数及び幅員 四車線 二三・五m
- ④ 事業化年度 昭和六三年度 平成二年度延伸
- ⑤ 用地着手 平成元年度
- ⑥ 工事着手 平成二年度
- ⑦ その他
  - 有料道路認可 平成二年一二月
  - 有料工事告示 平成三年一月
  - 指定区間指定 平成五年四月
  - 区域決定 平成二年一月
  - 自専道指定予定 平成八年三月



表1 指定区間の現況

路線名	起点及び終点	延長
一般国道 8号	富山県下新川郡朝日町境～石川県河北郡津幡町九折	94.5km (0.5)
一般国道 41号	岐阜県吉城郡神岡町谷～富山市金泉寺	34.2
一般国道156号	富山県東砺波郡庄川町小牧～高岡市四屋	28.6
一般国道160号	氷見市脇～高岡市四屋	27.0
( )は複線区間で外書き		184.3km (0.5)

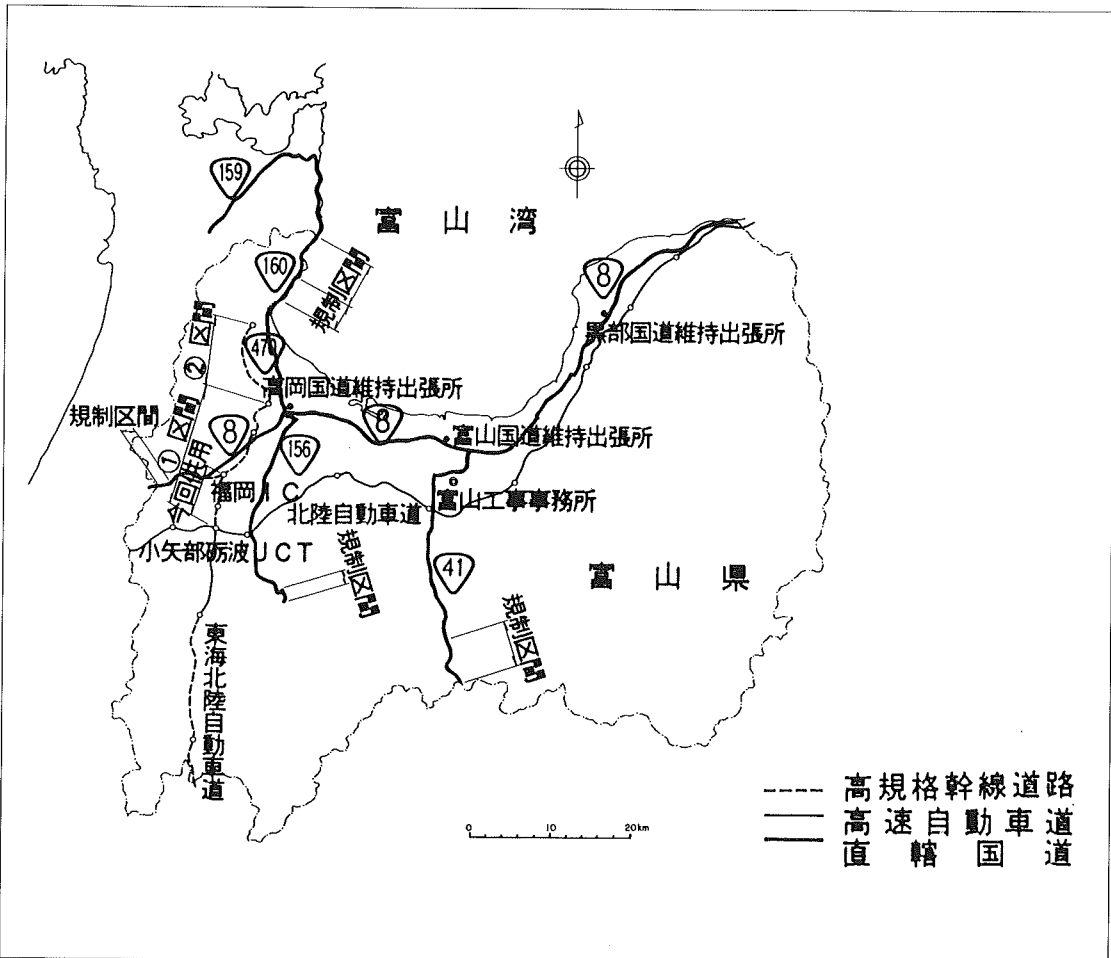
・事務処理  
 今回供用開始を予定している区間における能越自動車道に与えられた肩書きは、「一般国道四七〇号」「指定区間内(直轄)国道」「地方道路公社が新設し、管理する有料道路」

- ①起終点  
 起点 氷見市大野  
 終点 高岡市五十里
- ②延長  
 一一・〇〇〇m
- ③車線数及び幅員  
 四車線 二二・〇m
- ④事業化年度  
 平成四年度

供用開始予定 平成八年三月

氷見高岡道路区間(②区間)

(福岡ICまで)





能越自動車道（一般国道470号）の計画概要

（未供用区間のIC名は仮称）

基本計画決定 （年・月・日）	←(H元.8.8)→		←(H2.11.1)→		←(H3.12.3)→		←(H元.8.8)→		←(H5.7.30)→				
整備計画決定 （年・月・日）	←14km→ (H元.8.8)		←4km→ (H2.11.1)		←12km→ (H5.7.30)		←8km→ (H元.8.8)		能登半島縦貫 有料道路				
都市計画決定 （年・月・日）	(H元.3.1)		(H5.5.10)				(H元.10)						
総延長 （約100km）	小浜支那JCT	小浜前集IC	福岡IC	高岡IC	高岡北IC	水見IC	七尾IC	田鶴浜IC	富田大津IC	横田IC	越の原IC	此木IC	輪島IC
	2.4	4.6	6.7	4.5	12.0			6.0	11.1	11.8	4.1		
	富山県 約45km						石川県 約55km						
事業化区間 （年度）	(H元)		S3	H1	H2	H4		H7					
有料許可 （年・月・日）	(H2.12.20)								(S49.3.9)				
供用区間 （年・月・日）	6.9km (H7予定)								暫定2車 (S55.3.29)				

「自動車専用道路」「高速道路へゲートをくぐらずに入られる道路」「車両総重量が二五トンまでOK道路」等々、名刺に刷ったら余白がなくなりそうですが、その資格を取るための事務処理には大変苦労させられました。

まず、「地方道路公社が新設し、管理する有料道路」については、道路整備特別措置法（以下「特措法」と呼びます。）に規定されており、建設大臣の許可を受けて地方道路公社（以下「道路公社」と呼びます。）が有料道路の新設のための工事開始告示をすると、道路法の規定による道路管理者の権限の多くを道路公社が行うこととなります。

このこと自体には問題はないのですが、能越自動車道に関しては、やっかいなことに、道路本体の大部分は道路管理者が施工し、舗装及び道路附属物等は道路公社が施工する方式であることに加えて、道路公社の施工範囲を道路管理者が受託工事で実施することになりました。

このため、工事開始告示のタイミング、道路法の規定による権限の行使及び受託工事の施行上の管理等が複雑に絡み合い、頭の中を整理するために事務所内担当者勉強会を何回も開催しました。

次に、道路公社が権限代行せず、道路管理者が行うものに「自動車専用道路の指定」があり、県公安委員会との協議が必要ですが、この協議は建設大臣が行います。もちろん、大臣協議が成立しないことがあっては大変です。事務所における事前調整には神経を

まず、「地方道路公社が新設し、管理する有料道路」については、道路整備特別措置法（以下「特措法」と呼びます。）に規定されており、建設大臣の許可を受けて地方道路公社（以下「道路公社」と呼びます。）が有料道路の新設のための工事開始告示をすると、道路法の規定による道路管理者の権限の多くを道路公社が行うこととなります。

次に、道路公社が権限代行せず、道路管理者が行うものに「自動車専用道路の指定」があり、県公安委員会との協議が必要ですが、この協議は建設大臣が行います。もちろん、大臣協議が成立しないことがあっては大変です。事務所における事前調整には神経を

このため、工事開始告示のタイミング、道路法の規定による権限の行使及び受託工事の施行上の管理等が複雑に絡み合い、頭の中を整理するために事務所内担当者勉強会を何回も開催しました。

次に、道路公社が権限代行せず、道路管理者が行うものに「自動車専用道路の指定」があり、県公安委員会との協議が必要ですが、この協議は建設大臣が行います。もちろん、大臣協議が成立しないことがあっては大変です。事務所における事前調整には神経を

次に、道路公社が権限代行せず、道路管理者が行うものに「自動車専用道路の指定」があり、県公安委員会との協議が必要ですが、この協議は建設大臣が行います。もちろん、大臣協議が成立しないことがあっては大変です。事務所における事前調整には神経を



散居村に伸びる能越自動車道

ここで、はて？と思案したことは、テープカットを主催するのは誰かしらということでした。

本来道路管理者？ 権限代行者？ 供用開始した人？ 料金徴収者？ 真面目な議論となりまして、結局両者合同主催となりました。

表2 規制区間

路線名	規制区間				通行止規制条件	
	名称	区間	距離標	延長	基準値	規制内容
8号	安楽寺	小矢部市安楽寺 石川県河北郡津幡町九折	293.6～ 295.2	1.6 km	連続雨量 150mm	土砂崩落
41号	猪谷	婦負郡細入村猪谷 婦負郡細入村楡原	221.9～ 228.4	6.5 km	120mm	落石等 雪崩
156号	小牧	東砺波郡庄川町小牧 東砺波郡庄川町金屋	191.7～ 194.2	2.5 km	150mm	落石等雪崩 土砂崩落
160号	中波	氷見市中波 氷見市宇波	21.2～ 26.9	5.7 km	100mm	土砂崩落 落石等
160号	阿尾	氷見市宇波 氷見市阿尾	26.9～ 30.2	3.3 km	120mm	土砂崩落 落石等

以上の手続きはまだ進行中ですし、今後においても、例えば、道路台帳の調整、保管及び閲覧は道路管理者が行うとか、区域変更は道路管理者の意見を聴いて道路公社が行うが官報告示の手続きは実質道路管理者が行うとか、というような一筋縄では行かない事務処理もあるでしょうが、もつれた糸を解くように根気よく処理したいと思っています。

### 一一 一般国道一六〇号規制緩和

管内には、五箇所(表2)の一般通行規制区間がありますが、一六〇号には、北陸地方建設局管内でも最もきつい基準値で管理をしている区間が二箇所あります。

一般国道一六〇号は、石川県七尾市を起点とし、富山県氷見市を経由し、高岡市を終点とする総延長四六・一kmの国道で、このうち富山県側は、昭和四〇年から一部直轄に移管され、昭和四八年には県内の全区間二七kmが指定区間に指定されています。

県境から高岡市までの路線平均交通量は、約一〇、七四〇台/日(平成六年度脇地点ピーク時)と県内有数の交通量を誇っています。

また、当該道路は富山県と能登半島を結ぶ産業上の大動脈であると同時に、富山湾に沿って能登半島国定公園の風光明媚な海岸線を通

過する観光道路でもあります。海食崖の露岩が連続する海岸斜面下を通過しているため、過去において、落石、土砂崩落等の災害が発生しやすい路線でありました。

このため、雨量による事前通行規制基準値は一〇〇mm、一二〇mmと低く、梅雨時期、台風時期には毎年のように、幾度となく通行規制を実施してきました。

しかし、当該路線の石川県七尾市大田町から富山県氷見市阿尾間は迂回する道路がないうえに、入江毎に集落が張り付き、地元にとっては大事な生活道路となっています。

石川県側も含めると四箇所の規制区間が続いていることもあって、地域住民の生活を脅かすことのないよう早く道路整備をして規制のない道路にと強く要望されているところであります。

事務所では、氷見市と高岡市の連携強化及び能登半島の発展に寄与するためにも当該路線を整備促進して通行規制基準値を緩和することが重要として、平成二年防災点検の結果を受けて危険度の高いランクより工事を実施してきました。

このことにより、平成八年度から規制基準値の緩和を図るべく取り組んでいるところであります。

### 三 「道の日」行事

平成七年度の富山県における「道の日」の行事は、県内三箇所（富山市・高岡市・黒部市）で八月一〇日に同時に実施してします。

富山市のメイン会場では「95出会いふれあいの道フェスティバル」と銘打って、道路管理者連絡協議会（富山市内の道路管理者、富山工事事務所、富山県、富山市、日本道路公団で構成）の主催により、富山県警察本部、富山県教育委員会、北日本放送（株）北陸建設弘済会、ぺんてる（株）その他占用企業者の後援、協力を得て、富山駅前周辺で、ミニサー



—大道芸（ストリートパフォーマンス）—  
世界で一番小さいサーカスのはじまり、はじまり

カス・ジャグリング・サウンドマシンのストリートパフォーマンス、いわゆる大道芸を中心に、その他金魚すくい、ぬいぐるみとジャンケン、輪投げ、ポップコーン等々、「道を利用したお祭り」といった催し物と、「道の日」のPR品の配布を交互に配置し、効果的に街頭啓発を行いました。

JR、富山地方鉄道の利用者が沢山通る場所であり、大道芸が始まると何千人という取りまきができ、さながら野外コンサートのような雰囲気の中で、多くの市民に「道の日」をPR出来たと思います。

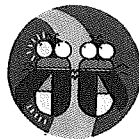
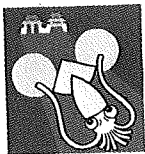
午前中に式典も行われましたが、この中では、県内各道路管理者推薦の道路功労者・愛護団体の表彰、県内の小学生を対象とした「おもしろアイデア道路標識コンテスト」の表彰をおこなっています。

「おもしろアイデア道路標識コンテスト」は、平成七年度で七回目になりますが、夏休み前の年中行事になっている学校もあります。マンネリ化という捉え方もありますが、反対にこれだけ地元に着している行事は全国的にも珍しく、内容的にもユニークであると聞いています。

グランプリ、準グランプリを争ったッペリカンの口をバケットに見立てた「走行中ゴミ

をすてるな」が富山名物ホテルイカを使った「ライトは早めに」をはじめ楽しい標識で道路利用者、ドライバーに呼びかけた一、二五七点もの多くの作品が寄せられました。

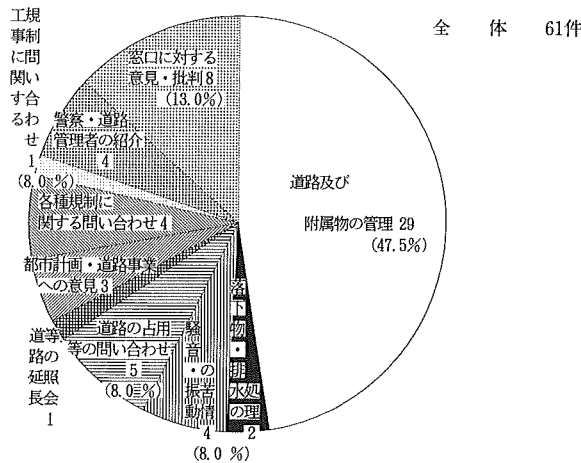
平成七年度は、七回分の優秀作品をパンフレットにまとめて各関係機関に配布、PRをしましたが、今後、道路、公園、パーキングその他の公共施設等の現場で実用化してもらえるよう、新たな発展を期待しているところです。



「おもしろアイデア道路標識コンテスト」  
グランプリ・準グランプリ等優秀作品

#### 四 道路一一〇番の利用状況

富山県における「道路相談室」(道路一一〇番)は、当事務所と富山県土木部、富山市建設部の県内三道路管理者で協議を進め、平成六年四月から当事務所の道路管理第一課に「窓口」を開設し、以来約二年間、広く道路利用者や地域住民の問い合わせや意見に対応してきました。



道路相談室(道路110番)内容別円グラフ(平成6年度)

相談件数は、取り立てて多くはないと思いますが、この二年間の相談内容、年度比較等について、簡単に報告したいと思います。

平成六年度は、年間六一件の相談があり、うち直轄国道に関するものが三三件(五四%)、補助国道・県道に関するものが二〇件(三三%)、市町村道に関するものが八件(一三%)で、約半分が直轄国道に関するものという結果になっています。

相談内容別に見ると、全体では、約半分が「道路及び附属物の管理」に関する相談であり、他には「規制に関する問い合わせ」「占有等に関する問い合わせ」がそれぞれ五件(八%)と目立ち、「窓口」に対する意見・批判が開設初年度ということもあり八件(一三%)もありました。

直轄国道では、「管理」は一〇件(三三%)と比率が下がり、かわりに「規制」「占有等」がそれぞれ五件(一五%)と比率が上がり、「窓口」が七件(二二%)とはね上がります。補助国道・県道では、「管理」が一四件(七〇%)と大半を占め、その他の件数は少ないという結果になっています。

市町村道も同様に、「管理」が五件(六三%)となっています。

次に、平成六年度と七年度を比較してみま

すと、まず「管理」が直轄では若干増えましたが、補助国道・県道、市町村道では大幅に減り、全体の件数もかなり減っています。

しかし、「落下物、排水の処理」と「規制」が増えています。

また、平成六年度に多かった「窓口」に対する意見・批判は、今年度は今のところ一件もきていません。「道路相談室」の行政サービスが、ある程度、道路利用者や地域住民に浸透し、受け入れられた結果ではないかと考えています。

二年間の「道路相談室」の効果を一言でまとめると、「道路に関する相談窓口が開いており、どんな相談にも何らかの対応をしてくれるということにより、今までよりも道路管理者と道路利用者・地域住民の間に信頼らしきものが生まれてきつつあるのではないか」という点です。

これからも、「道路相談室」をそういう目で見ていきたいと思っています。

最後になりますが、道路管理の業務は多岐にわたっていますが、全てに万全となるように努力しながら、今後も道路管理担当者として頑張っていきたいと思っています。

# 「道路に関する世論調査」(総理府) について

建設省道路局道路総務課

## 一 背景

平成八年二月、総理府より「道路に関する世論調査」の結果が発表された。

「道路」は国民生活・国民経済のあらゆる分野を支える最も基本的な施設であるが、あまりにも身近な存在であるため、その存在が見過ごされがちである。しかし、「道路」は、国民が特に整備してほしい社会資本の第一位に挙げられている(社会資本の整備に関する世論調査)平成七年六月総理府調査)。このような「道路」に対する国民の意識を把握し、道路行政に反映させるとともに、今後の道路計画策定の基礎資料とするため、今回、道路に関する世論調査を実施することとしたものである。

## 二 概要

「道路に関する世論調査」は、過去四回実施しており、今回の調査においては、主に今後の道路計画策定の基礎資料とするために実施したものである。調査は昨年十一月、全国二〇歳以上の者三、〇〇〇人を対象とし約七割の者から回答を得た。調査項目については、実際の施策との連携を重視する立場から、第11次道路整備五箇年計画の柱に沿って構成し、併せて現時点で世論の関心の高いテーマ、次期五箇年計画をにらみつつ重点的に取り組んでいるテーマ等を追加している。具体的には以下の通り。

### ① 道路一般に関する意識

・道路の安全性向上のための対策

・歩行者の立場から道路整備に望むこと  
・大地震発生の際の道路の安全性等  
・道路や自動車の通行による迷惑に対する利便性について

・自動車による迷惑をなくすための対策  
・活力ある地域づくりのための道路整備  
・「道の駅」の周知度

### ② 道路整備の費用負担等に関する意識

・高速道路のサービス水準を維持するための費用負担

### ③ 今後の道路整備に関する意識

・高速道路の料金設定について  
・新しい道路交通システム

### 三 主な調査結果について

(1) 一般道路における交通渋滞について、半数以上の人(五三・七%)が「渋滞がある」と答えている。都市規模別に見ると、大都市、特に東京都区部においてその割合が大きく減少(大都市・六七・五%↓五七・七%、東京都区部・六五・七%↓五〇・〇%)している。しかし、町村においては、絶対数はさほど大きくないが、その割合は増加(三五・五%↓四五・〇%)しており、地方部において渋滞緩和に対するニーズが高まっていることがわかる(図1)。

また、交通渋滞を解決する方法としては、「車線数を増やす」「バイパス(市街地を避けて通る迂回路)・環状道路を建設して、通過交通を排除する」「路上駐車を減らす」「路上工事(補修工事、ガス、水道工事など)の集中化等により、通行規制の回数、時間を少なくする」「時差出勤やフレックスタイムの導入等を図り、通勤ラッシュを緩和する」の順で高くなっている。このうち、東京都区部では「路上工事の集中化等により、通行規制の回数、時間を少なくする」を挙げた者の割合が高く、また、政令指定都市では「路上駐車を減らす」を挙げた者の割合が高いなど、大都市問題としてその対策の重要性が認識された。

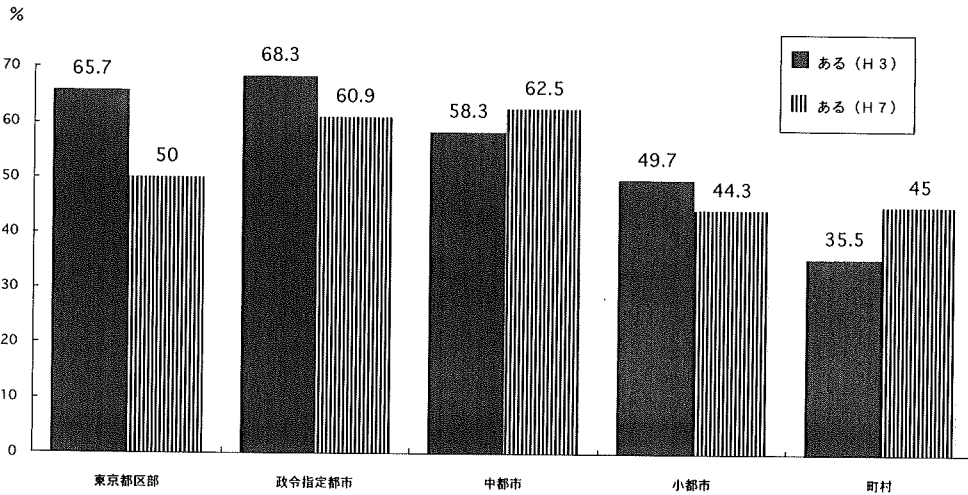


図1 一般道路における交通渋滞(都市規模別)

(2) 大地震発生の際の道路の安全性について、六割を越える人が「不安がある」と答え、不安の内容として「道路が狭く、避難や消防活動など

が困難である」等を挙げている(図2)。これは、阪神・淡路大地震において、沿道建物、電柱等の倒壊に伴う道路の閉鎖が避難建

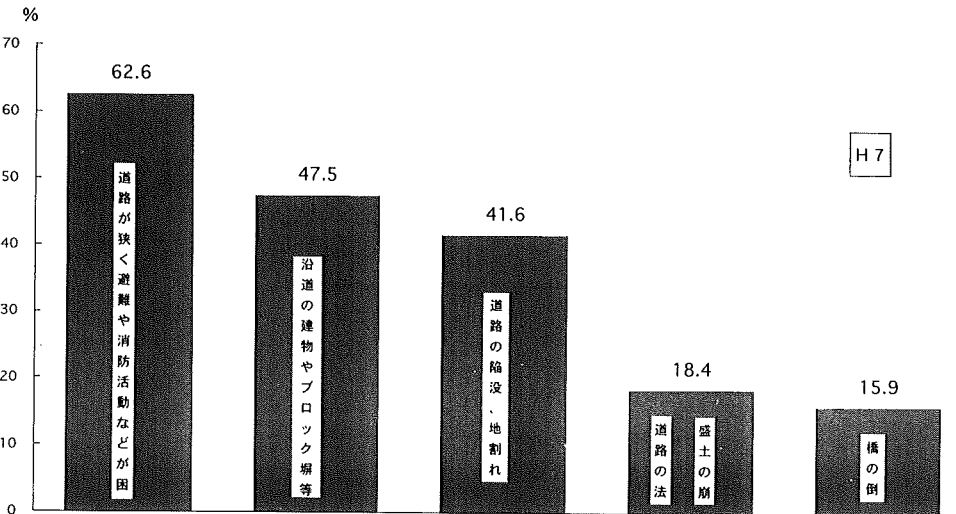


図2 大地震発生の際、道路に対する不安の要因

が困難である」等を挙げている(図2)。これは、阪神・淡路大地震において、沿道建物、電柱等の倒壊に伴う道路の閉鎖が避難建

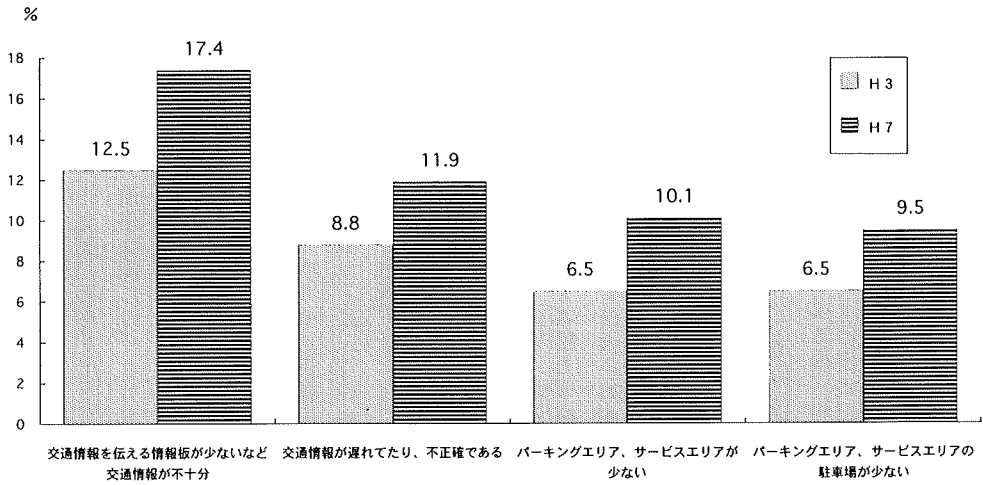


図3 高速道路のサービスの不満の内容

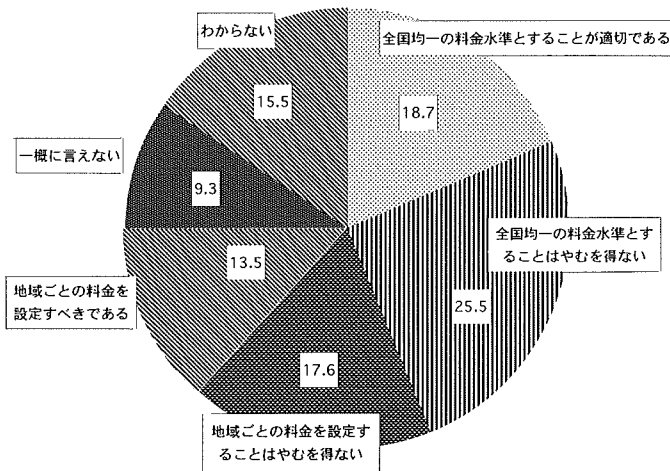


図4 高速道路の料金設定について (H7)

や消防活動等に支障を与えたこと、また、道路が狭いことや道路の渋滞に伴う消防活動の遅れ等に起因する火災の延焼等、地震被害の発生が国民の意識に影響しているものと考えられる。

また、大地震に備えた道路整備として、「救急活動等の確実な実施に必要な道路整備」や「ライフライン確保に必要な共同溝等の整備」等が挙げられている。阪神・淡路大地震において、水道、電気、電話、ガス等のライフラインにおいて、水、電気が供給停止等地震被害の発生が国民の意識に強

く影響しているものと考えられる。

(3) 高速道路を利用したところのある方へ、サービスマンについて質問したところ、「不満あり」と回答した割合が前回に比べ増加(三〇・四%↓四一・二%)しており、その内容を見ると、「交通情報の不十分さ、不正確さ」「休憩施設の数や駐車場の数」に対する不満が多く、利用者がより快適性・利便性を求めていることが伺える結果となっている(図3)。

また、高速道路の料金設定については、現時点で世論の関心の高いテーマである「道路整備の費用負担等に関する意識」の調査の一環として新たに追加された項目である。調査結果によれば「全国均一の料金水準が適切、もしくははやむを得ない」と回答した者が約四・五割(四四・二%)、「地域毎の料金の設定すべき、もしくははやむを得ない」と回答した者が約三割(三一・一%)と、地域毎の料金設定よりも全国画一料金を支持する割合が上回っており、現行の料金制度が概ね受け入れられているものと考えられる(図4)。

#### 四 ねわさ

今回の調査の特徴として、大都市地域とそれ以外の地域で異なる傾向が見られる。具体的には、「交通渋滞対策」「歩行者の立場からの道路整備」

等の項目について、大都市地域では、道路の利用のあり方に関するソフト面の対策を挙げる者が多いのに対し、それ以外の地域では道路そのものの施設整備の一層の充実の要望が増してきている。

また、今後の道路整備に対するニーズについては、特に都市部において、「歩道・生活道路の整備」に関する要望が大きく、一方、特に地方部においては、「幹線道路の整備」「高速ネットワークの整備」等交流ネットワークの整備を望む声が大きいなど、大都市地域、それ以外の地域それぞれのニーズに合った道路整備が望まれていることが伺える結果となった。

さらに、自動的に車が障害物を避けることができる等安全な運転の支援を行うシステムに対する要望が大ききことなど、より安全、快適で環境にやさしい新しい道路交通システムに対するニーズが増してきていると言える。

今回の調査結果を受けて、五箇年計画など今後の道路計画策定の際の基礎資料とともに、国民のニーズに的確に対応した道路行政を重点的に集中的に推進していくことが重要である。

## ◇ 投 稿 歓 迎 ◇

本誌は、平成二年四月の創刊以来、皆様のお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申し上げます。

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。

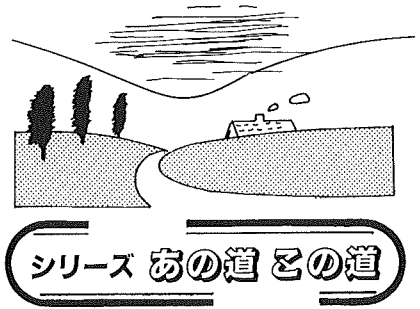
宛先 〒一〇〇 東京都千代田区霞が関二―一―三

建設省道路局路政課内

「道路行政セミナー」事務局



# 「筑紫の国」いまむかし



福岡県土木部道路維持課 友添 和彦

はじめに  
福岡県と聞いて、みなさんは何を思い浮かべますか。

スポーツ好きの人なら、王監督率いる福岡ダイエーホークスを真っ先にあげるでしょう。サッカーでは、JFLの福岡ブルックスが、今年からJリーグに「アビスパ福岡」という新チーム名で登場し、その活躍が期待されます。昨年開催されたユニバーシアード福岡大会は、一三〇を超える国と地域から選手を迎え、大成功のうちに幕を閉じました。

音楽好きの人なら、福岡県出身のミュージシャン、井上陽水、チューリップ、甲斐バンド、チエッカーズ、チャゲ&飛鳥などを思い浮かべるのではないのでしょうか。女性アイドルでは、松田聖子、酒井法子、森口博子などがあります。音楽だけでなく、テレビで活躍している芸能人は、数えきれないくらいです。

おいしいものに目のない人な

ら、めんたいこ、もつ鍋、とんこつラーメン、そして屋台や中洲の歓楽街を連想されるでしょう。

福岡県に支社などを持つ会社に勤務している人なら、出張先や転勤先の一つかもしれない。しかし、大都会東京から遠く離れてはいても、「地方」を感じさせない活気と明るさが福岡県にはあります。県民の気質は、陽気で明るけれど骨があるとされています。

## 福岡と博多

県名の福岡は、一六〇一年に黒田長政が筑前国(福岡県北部)に入国して築城した地を、黒田氏発祥の地である備前国邑久郡福岡(岡山県邑久郡長船町福岡)にちなんで「福岡」と命名したことに由来します。県庁所在地名も福岡です。

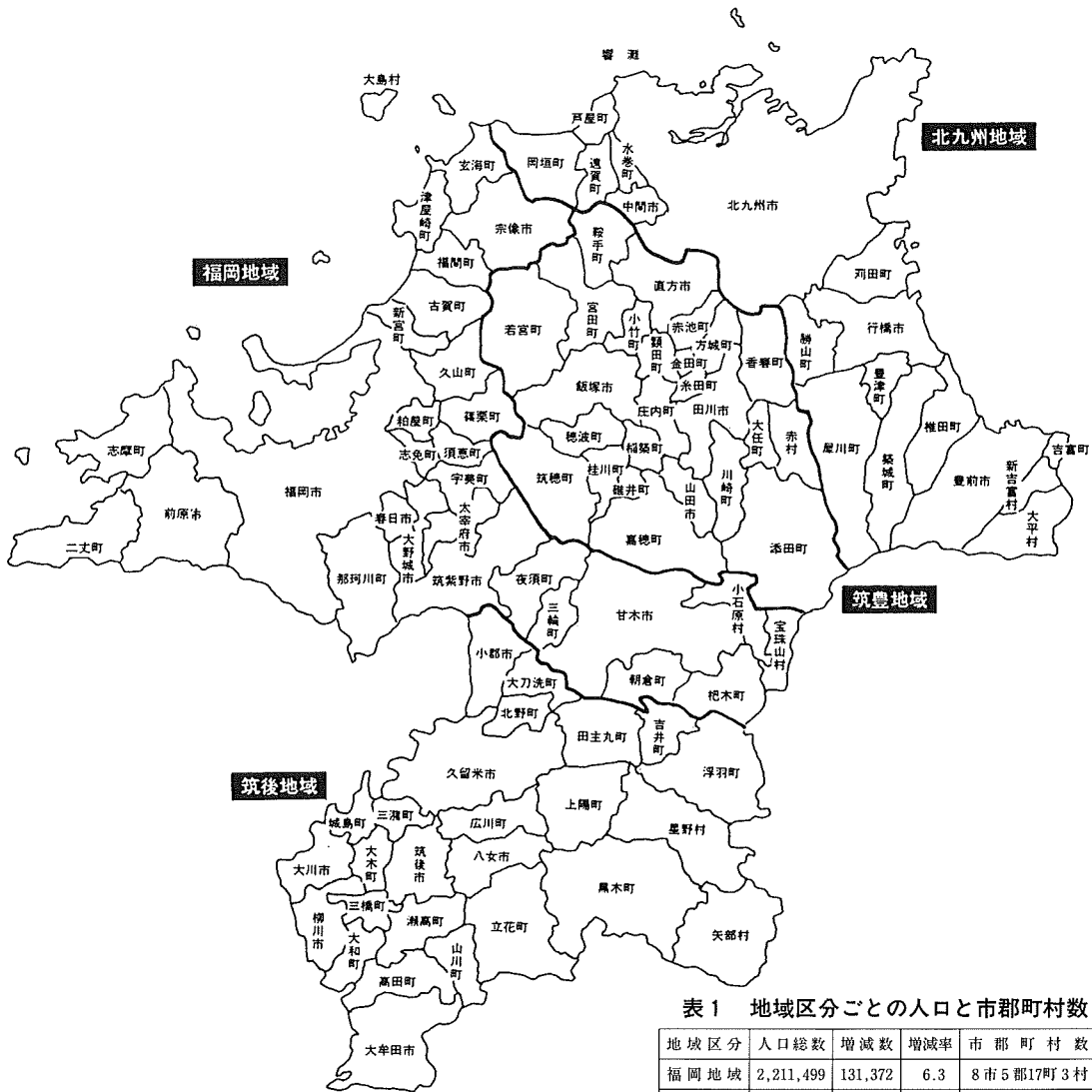
福岡市政の施行と九州鉄道の開業は、いずれも明治二二年のことですが、市名をめぐって福

岡と博多が互いに譲らないので、市名を福岡に、駅名を博多にしたといいます。翌二三年に「博多市」への改称が市議会に提案されましたが、賛成反対ともに同数だったために、議長裁決で改称されませんでした。

博多湾に臨む港は博多港です。博多どんたく、博多祇園山笠、博多人形、博多織など博多の名は今も親しまれています。

ところで、空の玄関口の空港は福岡空港といえます。かつての陸軍の席田飛行場で、昭和二〇年一月に米軍に接收されて板付飛行場と改められました。その後、昭和四七年四月に米軍から正式に返還されて、運輸大臣が設置管理する第二種空港として供用開始され、「福岡空港」が正式名称となりました。

博多という地名は奈良期から使われていますが、由来ははっきりしません。鳥が羽を伸ばしたような地形であるところから「羽形」と呼ばれるようになった



福岡市町村区分図

資料：福岡県発行『福岡県21世紀へのプラン第2次実施計画』

表1 地域区分ごとの人口と市郡町村数

地域区分	人口総数	増減数	増減率	市 郡 町 村 数
福岡地域	2,211,499	131,372	6.3	8市5郡17町3村
北九州地域	1,360,745	-3,421	-0.3	4市3郡12町2村
筑後地域	877,196	1,124	0.1	7市6郡17町2村
筑豊地域	483,854	-6,831	-0.4	4市3郡20町1村
計(福岡県)	4,933,294	122,244	2.5	23市17郡66町8村

資料：平成7年国勢調査結果(速報値)

たという説などがあります。

筑紫

福岡県は、筑前、筑後の二国と豊前国の一部(他は大分県)が一つになったものです。

『古事記』の国生み神話の中に次の一節があります。

「次に、筑紫の嶋を生みたまひき。この嶋も身一つにして面四つあり。面ごとに名あり。かれ、筑紫を国を白日分といひ、豊国の豊日分といひ、肥の国を建日向豊久士比泥別といひ、熊曾の国を建日分といふ。」(西宮一民校注『古事記』新潮日本古典集成)

ここにいう「筑紫の嶋」が九州で、「筑紫の国」が筑前、筑後の二国、つまり福岡県の大部分です。

「筑紫」は「ちくし」とも呼ばれ、尽くすという意味から来ているといわれています。都から遠い地の果て、つまり尽きた地を指すという説もあります。

表2 筑紫郡の人口

市町名	人口総数	増減数	増加率
福岡市	1,284,741	47,679	3.9
筑紫野市	81,988	11,685	16.6
春日市	99,207	10,508	11.8
大野城市	82,900	7,686	10.2
太宰府市	64,914	2,512	4.0
那珂川町	42,339	5,763	15.8
計	1,656,089	85,833	5.5

資料：平成7年国勢調査結果（速報値）

現在県内の市町村及び郡に「筑紫」の名が付くのは、筑紫郡と筑紫野市です。明治二十九年当時、筑紫郡は太宰府、二日市の二町と二〇の村から構成されていましたが、その後一〇村が福岡市に編入され二町七村が筑紫野、春日、大野城、太宰府の四市となり、現在では三村が合併した那珂川町を残すだけになりました。

平成七年国勢調査結果（速報値）によると、旧筑紫郡の五市は大幅な人口増となっています。現筑紫郡の那珂川町も、平成二年四月に町内の新幹線車両基地が博多南線「博多南駅」として

開業し、博多駅まで新幹線回送列車で一〇分、運賃片道二九〇円と便利になり、福岡市への通勤圏として急速に都市化が進んでいます。

かつての「筑紫の国」の中心地は、鉄道や道路が縦横に走り、中高層建築物が視界をさえぎり、丘陵地は宅地開発で切り崩されて、自然景観は大きく変貌しました。生きた歴史の化石である地名も、その変貌にあわせて少しずつ形を変えるか又は消えていくのかもしれない。

九州王朝説

古田武彦氏は、『失われた九州王朝』、『盗まれた神話―記・紀の秘密―』など一連の著作の中で、近畿天皇家に先立つ九州王朝の存在を主張されています。

九州王朝説は、奈良時代の権力階級が政治的な意図から作成した『古事記』（七十二年）及び『日本書紀』（七二〇年）と、それをさかのぼる数百年前に日

本での見聞を基に中国人が書き残した文献（『漢書』『三国志』『後漢書』『宗書』『隋書』『旧唐書』等）とを比較分析して導き出されたものです。

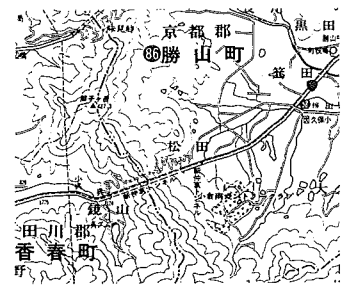
わが国は、紀元前二世紀から紀元後七世紀末まで筑紫を中心とする九州王朝だったのですが、白村江の戦い（六六三年）で唐に完敗して力を失い、代ってその分派である近畿の地方豪族つまり天皇家が八世紀初頭に権力を握ったというのです。『古事記』や『日本書紀』には、九州王朝の史実が盗用されているといえます。

もっとも、九州王朝の史実を記した確実な文献が、すでに禁書として廃棄されているにしろ、現存していないことがこの説の弱点です。

古代説話と道路

福岡県には、景行天皇（二二一代）、仲哀天皇（二四代）、神功皇后（仲哀天皇妃）、応神天皇（二

仲哀峠



資料：昭文社刊『福岡県都市地図』

ショウケ越



資料：昭文社刊『福岡県都市地図』

五代）にまつわる説話が数多くあります。

京都郡勝山町松田と田川郡香春町鏡山を結ぶ標高三三三・五mの峠を「仲哀峠」といいますが、仲哀天皇がこれを越えたという伝説に由来します。明治二三年に旧仲哀トンネル（全長四三二m）が開通し、昭和四二年に新仲哀トンネル（全長一二二

○m)が開通しています。旧仲哀トンネルは勝山町と香春町の町道で、新仲哀トンネルは国道二〇一号です。

また、嘉穂郡筑穂町内住と粕屋郡須恵町佐谷を結ぶ標高約五〇〇mの峠を「シヨウケ越」とい

ますが、神功皇后が生まれたばかりの応神天皇をシヨウケ(竹籠)に寝かせて越えたという伝説に由来します。昭和五四年に主要地方道飯塚大野城線が開通し、かつての難所も容易に行き来できるようになりました。

『古事記』によると、仲哀天皇は新羅を討つとの神託を信じなかつたので詞志比(福岡市東区香椎)で没し、代りに神功皇后が新羅親征を行って帰還したといいます。神功皇后が応神天皇を生んだ地が宇美(粕屋郡宇美町)です。宇美八幡宮は古くから安産の神として信仰され、境内には子安の木や子安の石などがあります。『魏志倭人伝』にいう「不弥国」は、宇美ではな

いかといわれています。

ところで、『日本書紀』の記述から、神功皇后は紀元後三世紀に邪馬台国を統治していた女王卑弥呼だ、という説を唱える人もあります。

### 邪馬台国論争

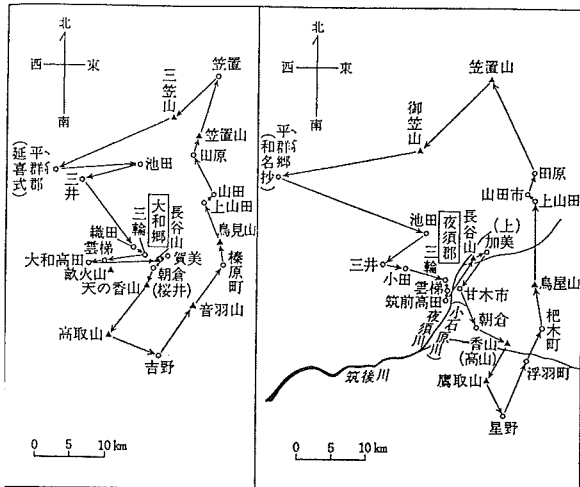
邪馬台国の所在地については、候補地が多くありますが、大きく九州説と近畿説に分けることができます。福岡県には候補地

が一〇以上もあり、その中でも有力なのが福岡市、甘木市それに山門郡です。

「南、邪馬壹国に至る、女王の都する所、水行十日陸行一月。……其の国、本亦男子を以つて王と為し、住まること七・八〇年。倭国乱れ、相攻伐すること歴年、乃ち一女子を立てて王と為す。名づけて卑弥呼と曰う。」(『魏志倭人伝』)

福岡市、特に博多湾に臨む平野と周辺丘陵部を邪馬台国とする根拠は、『魏志倭人伝』に記載された方角と里程に合致すること(候補地はすべてそうですが)と、弥生期の遺跡が多数分布し、そこから裏付けとなる遺物(漢式鏡、銅矛等)が出土していることなどによりあります。大陸との窓口で、当時九州一の人口を擁する都市だったと推定されることも有力な根拠です。古田武彦氏などがその立場です。

大和郷と夜須郡の地名



資料：安本美典著『邪馬台国と卑弥呼の謎』

表3 九州と近畿の似た地名

	九州		近畿	
	旧名	現名	旧名	現名
1	山門	山門郡	那摩	和郡
2	志賀	志賀島	滋賀	濃郡
3	耳納	耳納山	三野	美濃郡
4	日田	日田川	飛熊	野伊郡
5	熊耳	球磨郡	熊野	伊勢郡
6	基志	三基郡	紀志	伊勢郡
7	志摩	系摩郡	伊摩	勢方郡
8	怡土	怡土村	蘇	多
9	儼	博	灘	多
10	吾田	阿多(薩摩)	阿太	大阿村(和)
11	伊鈴	伊鈴川(日向)	安鈴	阿太村(紀伊)

資料：安本美典著『邪馬台国と卑弥呼の謎』

古田氏はその著『邪馬台国』はなかった』で、「壹」を「臺」の書き誤りだとして当用漢字の「台」をあてるこれまでの通説を退けています。強引に「ヤマト」と読もうとしたための誤りで、当然のことながら九州説と近畿説の代表格である筑後山門地方と近畿大和地方は候補地から外れるといえます。

しかし、安本美典氏はその著『邪馬壹国』はなかった』で、『魏志倭人伝』が「臺與（台与）」を「壹與（壹与）」と書き誤っていることや、「邪馬臺」と記した中国の史書が多数あることなどを根拠に、「壹」は「臺」の書き誤りと考える方が正しいと主張されています。そして、最近刊行の『虚妄の九州王朝―独断と歪曲の「古田武彦説」を撃つ―』で、九州王朝説などの古田氏の諸説を痛烈に批判しています。その安本氏などは、甘木市を邪馬台国とする説を唱えています。その根拠は、近畿大和地方

と地名が一致していることと、格の高い神社が多くあることなどによります。甘木市にあった邪馬台国が、近畿大和地方に移住して故郷の地名を付けたと考えられます。神武天皇（初代）東征の伝説は、邪馬台国東遷の史的事実を中核としたものかもしれない。

甘木市には弥生期の遺跡が多くあり、最近になって弥生後期の多重環濠集落・平塚川添遺跡（国史跡）が発掘され、考古学者の関心を集めています。現在地元では、それら古代遺跡や近代の城下町などの様々な歴史資源を見学ルートとしてつ

なが「甘木朝倉歴史回廊構想」が検討されています。最後に山門郡（瀬高町、大和町、三橋町、山川町）を邪馬台国とする根拠は、筑後川下流の広大な筑後平野に位置する農業が盛んな地域で、縄文期や弥生期の遺跡が分布していることと、「ヤマト」と同音であることな

どによります。瀬高町にある巨石遺溝女山神籠石（国史跡）が卑弥呼の居城跡ではないかといわれています。

瀬高町では、毎年七月に「卑弥呼まつり」が行われ、「卑弥呼の里キャンペーンレディ（旧ミス卑弥呼）」がまつりに花を添えます。

#### 古代九州の道

足利健亮氏は、『延喜式』（九二七年）から一〇世紀初頭の西海道すなわち九州の駅路を復原されています。『日本歴史地理総説古代編』

「遠の朝廷」と呼ばれた大宰府から、都及び各国府に向かう六本の路が放射状に広がっていたことがわかります。

- ①大宰府から到津駅を経て都へ向かう令制大路Ⅱ大宰府路
- ②豊前国府へ向かう田河道
- ③豊後国府へ向かう豊後路及びその延長である日向路
- ④筑後・肥後・薩摩国府を経て

大隅国府に向かう西路

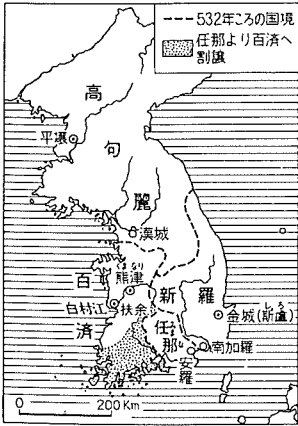
- ⑤肥前国府を経て島原半島に至る肥前路

⑥筑前・肥前の海岸を経て肥前登望駅から壱岐・対馬に渡る壱岐・対馬路

九州各地の産物は、いったん大宰府に集めてから都に搬送したと考えられます。ちなみに大宰府と都との行程は、上り二七日、下り一四日、博多湾からの海路だと三〇日だったそうです。道路は経済的役割のほか、全国を統治し、従わない部族は征伐するといった軍事的役割も持っていました。

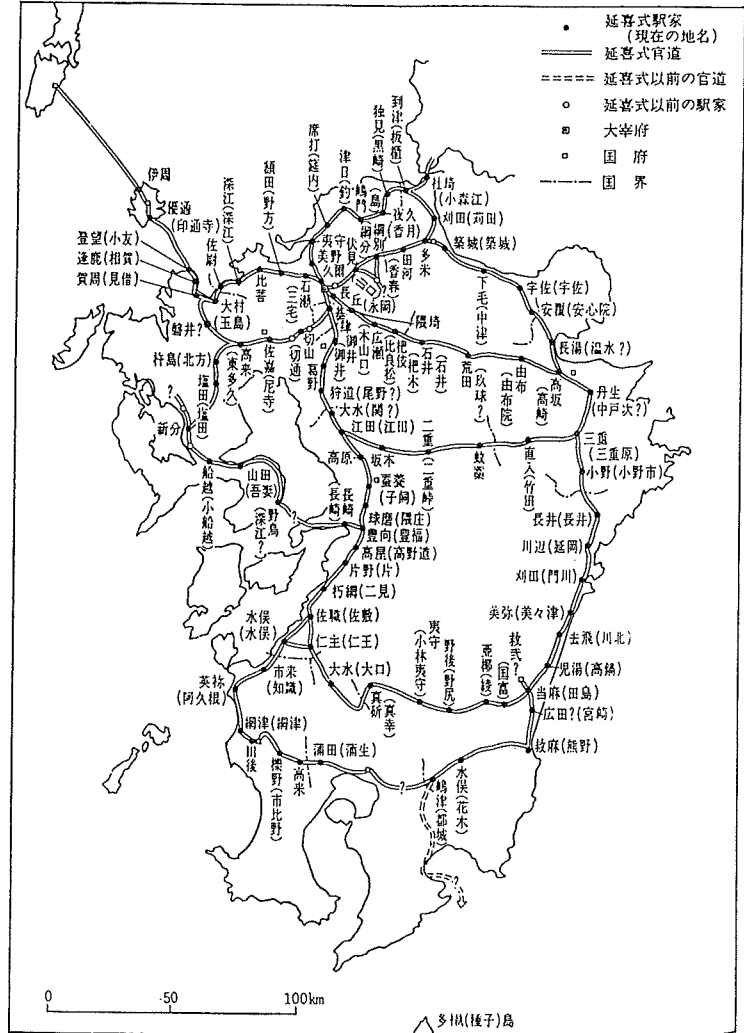
古代の道が発展して、そのまま現代の道になったのかどうかははっきりしません。当時の地名のほとんどが、市町村名、郡名、大字名など、千年以上たった現在も何らかの形で残っていますので、その地を通過していたことは間違いなさそうです。

6世紀の朝鮮



資料：井上光貞ほか著『詳説日本史』

『延喜式』の駅家と交通路



資料：安本美典著『邪馬台国と卑弥呼の謎』

大宰府

大宰府は、九州の交通網の起  
 終点だったわけですが、それと  
 いうのも大宰府が九州を統括し  
 た官庁であり、大陸との交流拠  
 点でもあったからです。「大宰府」  
 とは、大いなる国府の意味です。

大宰府の設置年は、直接的な

資料がないのではっきりしませ  
 んが、『日本書紀』に「筑紫大  
 宰」の名が見えるのは六〇九年  
 のことです。その前身は、五三六  
 年に博多湾岸の那津(福岡市南  
 区三宅付近)に置かれた「宮家」  
 といわれています。

五六二年に朝鮮半島の任那日  
 本府が新羅に滅ぼされ、さらに  
 百濟救援に端を発した六六三年  
 の白村江の戦いで、唐・新羅連  
 合軍に大敗を喫して朝鮮半島か  
 ら完全撤退すると、大宰府は国  
 防基地の役割をいっそう強めま  
 す。大陸からの攻撃に備えて、  
 大宰府を那津から内陸側に後退  
 させます。現在の大宰府政庁跡  
 がそれです。

もちろんわが国は大陸と常時  
 戦闘状態にあったわけがなく、  
 遣隋使(六〇七〜六一四年)や  
 遣唐使(六三〇〜八九四年)に  
 よって大陸文化の摂取に努めて  
 います。唐や新羅との外交関係  
 が友好的になり、侵略の危険が  
 小さくなるにしたがい、大宰府

は国防都市から外交都市に性格を変えていきます。さらに中央集権体制が確固となるにつれて、都から遠く離れた辺境の地となり、大宰府の官職に就くことは左遷の意味を持つようになりま

す。大宰権帥に左遷された右大臣菅原道真（八四五～九〇三年）などがそうです。現在では、大宰府といえざる菅原道真公を祭神とする「大宰府天満宮」を連想する人が多

いのですが、社殿の造営は大宰府の設置よりずっと後の九一九年のことです。なお、「大宰府」の表記は、中世から混用されていましたが、明治になって村名として使われてからは、大宰府市、大宰府天満宮、西鉄大宰府線大宰府駅のように「大宰府」の方が一般的になりました。

ただし、古代の政庁に関するものは、大宰府政庁跡、大宰府展示館のように、「大宰府」と書き表します。

現在大宰府市では、「九州国立博物館」の誘致運動を進めており、建設予定地へのアクセス道路の整備が、課題の一つとなっています。

### 鴻臚館と平和台

唐や新羅からの外交団を接待する迎賓館は、『日本書紀』に「筑紫館」の名で六八八年に登場しますが、これが後の「鴻臚館」です。『日本三代実録』（九〇一年）の八六九年の記事に「鴻臚館」の名が見えます。

昭和六二年二月、平和台球場外野席の改修工事中にその遺構が発掘されました。以前から「鴻臚館」の所在地として想定されていたことが、確認できな

いでいたものです。かつて福岡城があり、明治になって「歩兵第二十四聯隊」本営が置かれてからは軍施設だった所です。その地に、昭和二三年第三回国民体育大会の中心会場として、陸上競技場やサッカー

・ボクシング・ラグビーの各競技施設が建設され、平和のスタート台という意味で「平和台」と命名されました。西鉄ライオンズのフランチャイズだった平和台球場は、そのサッカー競技場跡に昭和二五年に完成しました。

国道二〇二号の平和台付近の区間（祇園交差点～大濠一丁目交差点）は、「国体道路」と呼ばれています。昭和四四年に、福岡市制施行八〇周年記念事業として、市内主要幹線道路に公募で愛称が付けられた六路線（昭和通り、大博通り、渡辺通り、国体道路、筑紫通り、住吉通り）の一つです。（福岡市史第十巻昭和編続編（二））

ところで、二巡目の第四五回国民体育大会は、「とびうめ国体」をテーマに、福岡市博多区の東平尾公園博多の森陸上競技場を中心会場として、平成二年に開催されました。

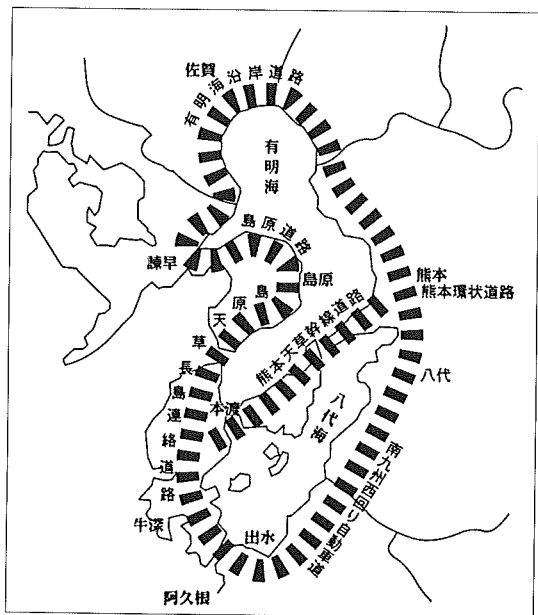
### 有明海沿岸道路

一〇世紀以降も源平の争乱、蒙古襲来、南北朝の動乱、豊臣秀吉の全国統一と朝鮮出兵など、現在の福岡県に当たる地域は歴史の表舞台にたびたび登場します。

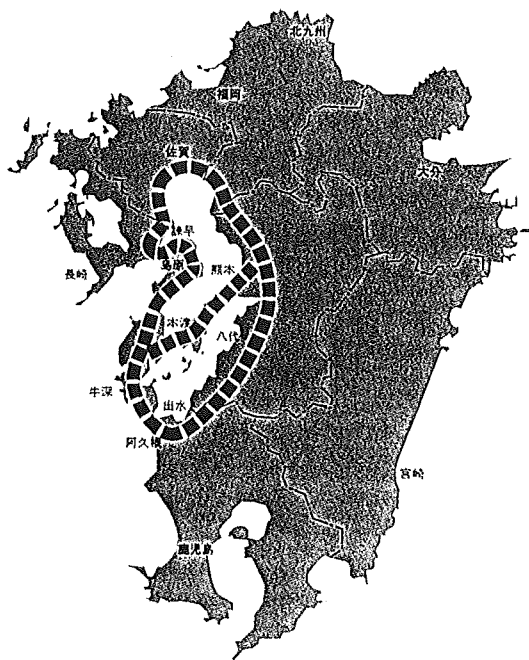
しかし、ここで時代を現代に戻し、場所を筑前国から筑後国（福岡県南部）に移して、道路にまつわる話題をいくつか述べることになります。

福岡県南部を含む有明海・八代海の沿岸地域には、広域的な道路でお互いを環状に連結し、経済文化交流圏を形成することによって一体的な発展を図ろうという「有明海・八代海沿岸地域開発構想」があります。その構想の一部をなすのが、「有明海沿岸道路」です。

そのうち大牟田市を起点とし佐賀県鹿島市を終点とする延長六〇kmが、平成六年一二月に地域高規格道路の計画路線として指定されました。福岡県内の延



有明海・八代海を環状に結ぶ広域的道路構想



青木の渡し (昭和51年)

長は二九kmで、そのうち五kmが調査区間に、一二kmが整備区間に、それぞれ指定されました。「有明海沿岸道路」はまた、平成一〇年夏に開港予定の佐賀空港（第三種空港）へのアクセス機能としても期待されています。

#### 筑後川の渡し船

陸上交通を遮断した筑後川には、昔から多くの渡し船がありました。昔から多くの渡し船がありましたが、架橋技術が向上し、自動車交通量が増大するにつれて、長大橋が架けられるようになり、次々と廃止されました。

写真は、昭和五十一年当時の「青木の渡し」の朝の光景で、三潴郡城島町浮島から対岸の中



表4 筑後川下流の主な県営渡船

航路名	船渡名	廃止年月日	橋梁名
新田・大野島航路	新田渡船	昭和48年4月25日	新田大橋
鐘ヶ江・道海島航路	鐘ヶ江渡船	昭和56年4月1日	鐘ヶ江大橋
青木・浮島航路	青木渡船	昭和57年4月6日	青木中津大橋
浜・下田航路	下田渡船	平成6年4月1日	下田大橋

学校に通う生徒達が写っています。昭和五十七年四月五日に「青木中津大橋」が開通し、その翌日にお別れ式が行われて廃止になりました。

最後まで残っていたのが「下田の渡し」ですが、それも平成六年三月二十七日に行われた「下田大橋開通式」と「下田の渡し廃船式」によって、三〇〇年の長い歴史に幕を閉じました。

役目を終えた渡船「浜丸」は、



下田の渡しと下田大橋（平成6年）



筑後川昇開橋

資料：福岡県総務部広報課発行『グラフ福岡1995.11』

社会教育の資料として城島町が無償譲渡を受け、近く整備される「下田の渡し記念広場」に保存展示される予定です。

ちなみに、下田大橋は平成二年年着工で全長四五六m、総事業費は四三億六千万円です。

水路から陸路へ—大川市

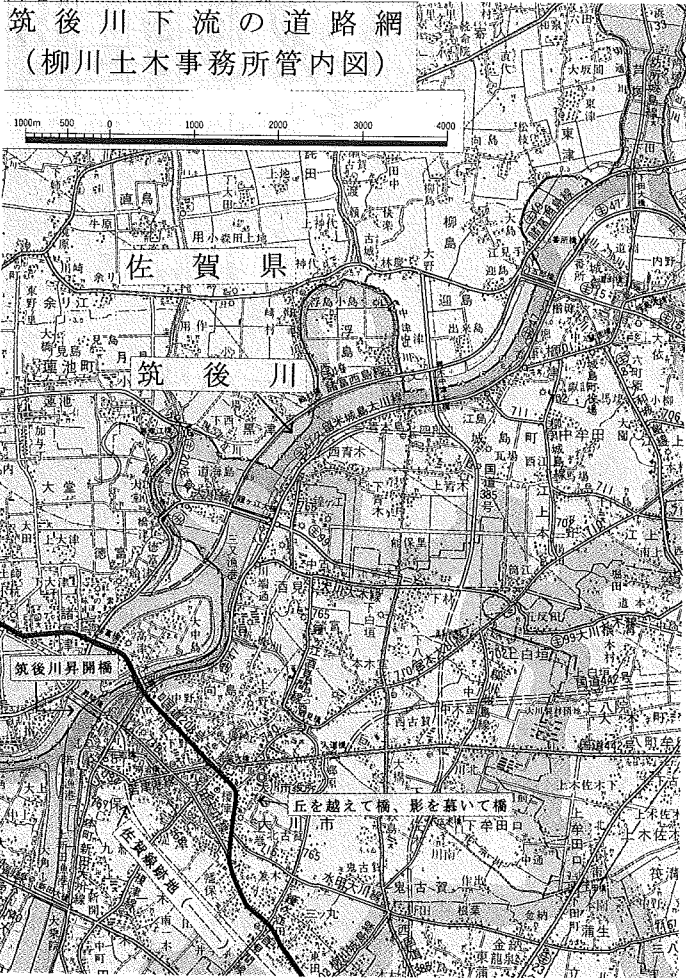
大川市は、筑後川河口の左岸に位置する木工業の盛んなまち

です。市名の由来は、川幅の広がる河口近くの筑後川を、昔から「大川」と呼んでいたことによりです。

材料の木材は、筑後川上流の大分県日田地方から切り出された丸太が、筏に組まれて運ばれてきたといえます。製品化すると、有明海から船で各地に輸送したそうです。一六八〇年代から始まったこの筏流しは、昭和

二七年、筑後川上流に夜明ダム（大分市日田市）が完成すると幕を閉じ、代わって外材の利用が主流になります。市場は全国に拡大し、輸送手段は大型トラックになります。

大川市内には、有明海沿いに熊本県から佐賀県へ向かう国道二〇八号があり、東西にはそれを終点とする国道四四二号があって、九州縦貫自動車道八女



インターチェンジ、さらには大分市へと通じています。国道とはいえ、いずれも片側一車線で拡幅も困難なため、バイパス計画が検討されています。

鹿児島本線瀬高駅と長崎本線佐賀駅とを結ぶ佐賀線が昭和一〇年に全線開通し、大川市内を走っていましたが、昭和六二年

三月に廃止され、現在はその跡地の道路化が進められています。列車通過時に中央部分が下がる仕組みの「筑後川昇開橋」は、すでに大川市と佐賀県佐賀郡諸富町が国鉄清算事業団から無償譲渡を受けており、平成八年夏には遊歩道として一般に開放される予定です。

ところで、国民栄誉賞を受賞した作曲家古賀政男（一九〇四〜一九七八年）は、大川市（旧三潞郡田口村）の出身で、市内には古賀政男記念館のほか、「丘を越えて橋」や「影を慕いて橋」といったユニークな名前の橋梁があります。「丘を越えて橋」は押ボタンで、「影を慕いて橋」は

センサー感知で、それぞれ古賀メロディーが流れます。

夢のコスモス街道―北野町三井郡北野町には、延長四・三kmにも及ぶ「夢のコスモス街道」があり、秋には可憐な花を咲かせて、通行する人の目を楽しませてくれます。

近くに住む会社員角光迪夫さん（五四歳）が、昭和四七年五月に、娘の誕生と筑後川堤防の美化を願って、コスモスの種を一〇mほどまいたのが始まりだそうです。沿道住民の協力でコスモスの帯は年々伸び続けています。筑後川堤防を中心にして、一般県道豊田北野線や町道江川口千出線、当木横町線、当木大坪線などがコスモス街道になっています。

ところで、角光さんは願いがかなって、その年の七月に娘さんが生れたそうです。平成七年一〇月一四日、その美奈子さん（二三歳）が挙式前に白むく姿



コスモス街道を歩む花嫁

資料：福岡県総務部広報課発行『グラフ福岡1995.12』

で、満開のコスモス街道を歩きました。

おわりに

この道

この道はいつか来た道、

ああ、そうだよ、

あかしやの花が咲いてる。

あの丘はいつか見た丘、

ああ、そうだよ、

ほら、白い時計台だよ。

この道はいつか来た道、

ああ、そうだよ、

お母さまと馬車で行ったよ。

あの雲はいつか見た雲、

ああ、そうだよ、

山査子の枝も垂れてる。

童謡「この道」の作者北原白

秋（一八八五―一九四二年）は、

柳川市（旧山門郡沖端村）の出身

です。詩人、歌人として大きな

業績を残したほか、「からたちの

花」や「赤い鳥小鳥」などの童

謡も数多く残しています。

白秋が生きた時代に比べると、

道の変わり方は、社会的・経済

的变化とあいまって、速くそし

て激しくなりました。

道を整備することは、沿道の

風景や住民の生活を変えていく

ことでもあり、「この道」のよう

な幼年期の回想を、ますます困

難に、あるいは不可能にしてい

きます。道路行政への批判的意

見には、そういう感傷的な気持

ちが遠因になっているような気

がします。

しかし、アスファルトで舗装

され、自動車が頻繁に行き交う

道であっても、今の子供たちに

とっては、将来懐かしく回想される、かけがえのない「この道」になるのかもしれない。



世界の動き		国内の動き		道路行政の動き	
月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
1・29	○フランスのシラク大統領が、一月二七日の六回目の実験を最後に、今後一切の核実験をやめると発表、包括的核実験禁止条約（CTBT）に調印する方針を表明した。 ○米連邦準備制度理事会（FRB）は、公定歩合と短期金利の指標となっているフエダルファンド（FF）金利の誘導目標をそれぞれ〇・二五％引き下げ、年五・〇％、五・二五％にすることを決め、即日実施した。公定歩合の引き下げは一九九二年七月以来で、景気のテコ入れがねらいとされている。	1・22	○政府が臨時閣議で「一九九六年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」を決定、国内総生産（GDP）の実質成長率を二・五％とした。 ○日本銀行が景気の現状について情勢判断資料を発表、「再び回復しつつある」との見解を示した。 ○総務庁が九五年度の年平均全国消費者物価指数（九〇年＝一〇〇）を発表。それによると一〇七・〇で、前年に比べて〇・一％の下落、全国の消費者物価指数が前年比マイナスになったのは初めて。円高による安い輸入品、流通合理化などが要因。	2・10	○北海道古平郡古平町の国道三二九号豊浜トンネルで岩盤が崩落、通行中の乗用車とバスが下敷きとなった。一日七日夜までに二〇人の遺体が収容された。 ○総理府が道路に関する世論調査を発表。今回の調査は国民の道路に対する意識を調査し、今後の施策の参考にするを目的に行われた。（標本数は三千人、有効回収率は七一・八％、平成七年一月二六～二六日に実施） ○日本道路公団の高速道路等でクレジットカードが使える範囲が東日本を中心に拡大。東名、名神全線等、一五路線（一般有料道路含む）で利用が可能となった。
31	○クリントン米大統領が、九七財政年度（九六年一〇月～九七年九月）の連邦予算案と二〇〇二年度末までの財政見通しを盛り込んだ「予算教書」を議会に提出した。内容は本年度を含む七年間で約六千億ドルの歳出削減を実施、二〇〇二年度までに赤字ゼロを達成、議会との約束を実現することが柱となっている。	26	○衆院予算委員会が政府提出の住宅金融専門会社（住専）七社の大口融資先上位五〇社の焦げ付き状況を示した資料を公開。昨年六月末時点で延べ二五〇社・グループに計四兆四、〇五〇億円を融資。「損失」は二兆七、七二二億円にのぼる。	17	
2・5	○フランス銀行（中央銀行）が公定歩合に相当する政策金利の市場介入金利を四・〇五％から〇・一五％引き下げて三・九〇％とすることを決め、即日実施した。二週連続の引き下げで、景気回復がねらい。	29	○田中秀征経済企画庁長官が、月例経済報告閣僚会議に二月の月例経済報告を提出。景気の現状について「穏やかながら再び回復の動きがみられ始めている」との判断を示した。	3・1	
8	○ドイツ連邦雇用庁発表の一月の雇用統計によると、ドイツの失業者は四二五万九、〇〇〇人で、統一後では最悪記録。	9			

# 編集雑記

本欄末尾のサイン「既済」にはどんな意味があるのか、との質問がありましたのでお答えいたします。既済とは既に済んだということとす。済の字はシがついておるとおり、川に關係があります。既済とは「既に川をわたり終えた」という意味です。川の向う岸に行くことをわたるといいます。漢字にすると渡たる、渉るになります。渡るは渡船のように物を使ってわたることです。渉るはシに歩ですから、水の中を歩いてわたるということになります。易で一つの決断を示すとき大川をわたるによろし（利涉大川）とか、大川をわたるによろしからず（不利涉大川）とい、ます。易が作られた紀元前の古い昔、大きな川を無事に渉ることは、人々の運命を左右するほど重要なことだったのです。

中国大陸には大きな川が沢山あります。中でも黄土高原を源とする黄河（五、四、六、四料）は、荒れ河として人々に恐れられておりました。しかしこの河の流域で中国古代文明が発達したのですから、氾濫を繰り返す荒れ河は恵みの河でもあったのです。沈殿の早い黄土

質を多量に含んだ濁流は河床を絶えず変えますから、橋はだめ、舟も危いとなると足で渉るよりほかありません。流れに足をとられて、流されてしまう人もおりました。濡「其首一厲（その首をぬらす。あやうし）人々は無事に渉れるよう神意を問い祈ったこととしよう。ですから川を渉り終えて対岸に立ったときの喜びは大きなものがありました。これで難所の一つを通過した、やれ〜と言う気持ちになつたのです。現代に生きる私達でもいろいろな困難を乗り切った安堵感、易が作られた古い時代の中国の人々と同じ気持ちだと思います。私が昨年の四月号から既済のサインを使ったのは、本誌創刊満五年六〇号発行という一つの節目を無事に越すことが出来た自祝の意味もあつたのです。

字面上の既済の説明はこの程度でよいと思ひます。がこれだけでは既済のすべてを説明したことはありません。既済は水火既済という易の卦名の一つでこれは字面上の説明よりも、もっと深い意味があります。易は八卦といわれるように天と地の間にある天、沢、火、雷（地震）、風、水、山、地の八つの自然現象を自乗して六四卦（8×8）を組み立てます。組み立てかたは噓竹を使いますが、

道具を使って出た卦は、算木という陰と陽のしるしのついた六本の木片に示されます。

算木の上に示された象が水と火としましう。☵これを名付けて既済という六三番目の卦となります。卦の印象は水が上にあつて火が下にあります。燃え上ろうとする火を水が上から押えつけていると想像してみ下さい。火は水にかないませんから消えてしまひます。燃え抜がろうとした火事を無事に消すことが出来てやれ〜と言う気持は、先に述べた大川を無事にわたることが出来てやれ〜と思つたこと、また現代の人達が一つの仕事を成し終えてやれ〜と思つた気持ちと安堵感において共通したものがあひます。これを既済感と言つてもよいでしょう。易は人間の事即ち人事を占うことを目的としますから、その安堵感だけでは占いになりません。易の既済の卦で警告しているのは、やれ〜と思つたそのあとのことです。一つの困難を克服したからと言つて油断するなど言つてゐるのです。象曰水在火上既済。君子以思患而豫防之。（安堵ばかりしてゐないで、これからが大切。気配り、日配りを忘れないように）と注意してゐるのです。

（既済）

4月号の特集テーマは「各種道路の最近の動向」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

定価700円（本体価格679円）

＜年間送料共8,400円＞

TEL 03(3234)4310・4349

FAX 03(3234)4471

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

「道路行政セミナー」一九九五年度既刊号目次

(肩書は筆跡時または座談会実施時のものです)

巻頭言

○新法の成立にあたって

○国土づくりの理念と道路整備

○就任挨拶

○二一世紀のエネルギーと道路

○妖精横断注意

○ITSと道路交通管理・運用

○シルクロードに思う日本の道路

○遊牧国家の草が危ない

○年頭のあいさつ

○『土木のこころ』に魅せられて

エッセイ

○未来からみて今を作る

○人が輝く道づくり

○歩道は、文化空間!

○移動とストレス

○十七歳の地図

○山

○つばのいしづみ

道 路 局 長	藤川 寛之	7年5月号(第62号)	1頁
一橋大学教授	杉山 武彦	7年6月号(第63号)	1頁
道 路 局 長	橋本鋼太郎	7年7月号(第64号)	1頁
明治学院大学 国際学部講師	田中 紀夫	7年7月号(第64号)	3頁
毎日自動車新聞社 常務・編集局長	栗山 定幸	7年8月号(第65号)	1頁
慶應義塾大学 理工学部教授	川鳴 弘尚	7年9月号(第66号)	1頁
政治評論家	三宅 久之	7年10月号(第67号)	1頁
武蔵野女子大学教授 (比較都市論)	岡 並木	7年12月号(第69号)	1頁
道 路 局 長	橋本鋼太郎	8年1月号(第70号)	1頁
作 家	田村 喜子	8年3月号(第72号)	1頁

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

○魅力と活力あふれる地域づくりの推進

○ウォーキング・トレイル事業の創設

○道路における情報化施策の推進

○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

○安全で安心できる国土づくりのための道路整備の推進

○良好な沿道環境づくりのための総合的施策の推進

○交通需要マネジメント(TDM)による道路の有効活用

平成八年度道路関係予算

(1)概算要求

○平成八年度道路関係予算概算要求の概要

○一般国道関係予算の概要

○有料道路関係予算の概要

○地方道関係予算の概要

(2)予算

○平成八年度道路関係予算の概要

○一般国道関係予算の概要

道路局道路総務課企画画係	7年9月号(第66号)	3頁
道路局国道課道路整備調整室	7年9月号(第66号)	11頁
道路局地方道課市町村道室	7年9月号(第66号)	15頁
道路局道路環境課	7年9月号(第66号)	20頁
道路局道路環境課	7年9月号(第66号)	24頁
道路局企画課道路防災対策室	7年9月号(第66号)	29頁
道路局道路環境課	7年9月号(第66号)	35頁
道路局企画課道路経済調査室	7年9月号(第66号)	37頁
道路局道路総務課企画画係	7年10月号(第67号)	5頁
道路局国道課	7年10月号(第67号)	19頁
道路局国道課	7年10月号(第67号)	24頁
道路局国道課	7年10月号(第67号)	30頁
道路局地方道課	7年10月号(第67号)	30頁
道路局地方道課市町村道室建設専門官	7年10月号(第67号)	30頁
道路局道路総務課企画画係	8年2月号(第71号)	11頁
道路局国道課	8年2月号(第71号)	25頁

○高速自動車国道関係予算の概要

○有料道路関係予算の概要

○地方道関係予算の概要

○街路関係予算の概要

道路審議会

○今後の有料道路制度のあり方についての中間答申(高速自動車国道について)

○料金水準抑制への対応策

○もっと知られて良い—こんどの答申

○高速道路の早期整備への期待

○道路審議会の中問答申を読んで

国土軸・地域連携等

○建設省における地域の連携・交流への取組み

○日本中央横断軸をはじめとする地域連携軸構想と国土開発

○三遠南信地域の新しい道づくりと地域づくり

○新しい国土づくりをリードする西日本中央連携軸の形成に向けて

○21世紀の国土のランドデザインへ新しい全国統合開発計画の基本的な考え方の概要

阪神・淡路大震災

○阪神・淡路大震災(グラビア)

○阪神・淡路大震災による阪神高速道路の交通規制と開通状況について

道路局長 補佐 奥谷 正 8年2月号(第71号)30頁

道路局長 補佐 吉崎 収 8年2月号(第71号)35頁

道路局専門官 下保 修 8年2月号(第71号)42頁

道路局地方道課市町村道室建設専門官 福井 孝 8年2月号(第71号)45頁

都市局街路課 齋藤 親 8年2月号(第71号)45頁

道路局有料道路課 道路局高速国道課 早稲田 大学教授 杉山 雅洋 8年2月号(第71号)3頁

常務・編集局長 栗山 定幸 8年2月号(第71号)5頁

大分県知事 平松 守彦 8年2月号(第71号)7頁

副代表幹事 轉法輪 奏 8年2月号(第71号)9頁

建設経済局 事業調査官室調整官 板倉信一郎 7年12月号(第69号)3頁

富山県企画部計画課 副主 幹 向井 文雄 7年12月号(第69号)9頁

三遠南信地域づくり懇話会(平成6年度) 委員長・豊根村教育委員 会 桑嶋 久好 7年12月号(第69号)15頁

西日本中央連携軸推進協議会事務局長 鳥取県企画部長 竹内 功 7年12月号(第69号)20頁

国土庁計画・調整局計画課 志野 幸功 7年4月号(第61号)1頁

阪神高速道路公団 業務経済課課長補佐 志野 幸功 7年4月号(第61号)1頁

○阪神・淡路大震災による高速自動車国道等の被災と復旧について

○阪神・淡路大震災と本州四国連絡道路

○阪神・淡路大震災から一年

○阪神・淡路大震災と道路防災対策

○直轄国道における復旧工事

○兵庫県及び市町管理道路の復旧と復興について

○JH日本道路公団の震災復旧状況と今後の震災対策について

○首都高速道路の耐震性向上対策

○阪神高速道路公団の震災復旧

○兵庫県南部地震の明石海峡大橋への影響とその後

○阪神・淡路大震災時の道路交通情報活動

○阪神・淡路大震災と道路管理システム

電線共同溝

○電線共同溝の整備等に関する特別措置法の制定について

○電線共同溝の整備等に関する特別措置法逐条解説

○大和・万葉における電線類の地中化について

○電線共同溝の整備に係る地方からの期待

○横浜市の道路における電線類地中化と高度情報化への対応

○電線共同溝の整備等に関する特別措置法施行令等について

日本道路公団保全課 交通道路保全企画課 調査 柳 裕昭 7年4月号(第61号)7頁

本州四国連絡橋公団 企画開発部次長 神 弘夫 7年4月号(第61号)16頁

道路局企画課 道路防災対策室 野網 孝之 8年1月号(第70号)5頁

近畿地方建設局 道路部道路管理課長 山下 良男 8年1月号(第70号)11頁

兵庫県土木部 参事兼道路建設課長 小川 保之 8年1月号(第70号)18頁

兵庫県土木部 参事兼道路補修課長 岡田 淳 8年1月号(第70号)25頁

JH日本道路公団 全養護部保全技術課 課長 代理 明石 達雄 8年1月号(第70号)30頁

首都高速道路公団 計画部第一課 雪本 雄彦 8年1月号(第70号)33頁

阪神高速道路公団 工務部工務第一課 仲 義史 8年1月号(第70号)41頁

本州四国連絡橋公団 第一工務課 森 章 8年1月号(第70号)43頁

助日本道路交通情報センター 道路局路政課道路利用調整室課長補佐 久川憲四郎 8年1月号(第70号)46頁

道路局路政課 津本 恒和 7年5月号(第62号)3頁

道路局路政課 奈良県土木部 道路維持課長 津本 恒和 7年5月号(第62号)26頁

道路局路政課 福島県土木部 道路維持課長 高野 佳久 7年5月号(第62号)33頁

横浜市道路局 道路部管理課長 木村 潤 7年5月号(第62号)40頁

道路法令研究会 7年7月号(第64号)38頁

○電線共同溝の整備等に関する特別措置法の施行について(通達)

道路法令研究会

7年8月号(第65号)56頁

道路地下利用の現状と展望

○道路の地下利用について

道路局路政課

8年3月号(第72号)3頁

○情報ハイウェイの整備推進

道路局道路環境課

8年3月号(第72号)9頁

○共同溝の整備

道路局国道課

8年3月号(第72号)13頁

○地下埋設工事に伴う諸問題

関東地方建設局東京

8年3月号(第72号)17頁

○地下空間の有効活用を安全

国道工事事務管理

8年3月号(第72号)17頁

○地下空間を活用した駐車場整備

道路局道路環境課

8年3月号(第72号)22頁

○大深度地下利用の検討について

建設経済局調整課

8年3月号(第72号)29頁

環境と道路の調和

○道路環境施策をめぐって

道路局道路環境課環境調査係

7年6月号(第63号)5頁

○道路環境訴訟の判例の紹介

道路局道路交通管理課訟務係

7年6月号(第63号)21頁

○外かんのグリーンベルト

関東地方建設局道路

7年6月号(第63号)30頁

○商業・業務地における沿道環境と歩道整備について

大阪市建設局土木部

7年6月号(第63号)36頁

○一般国道108号鬼首道路エコロードについて

東北地方建設局道路

7年6月号(第63号)42頁

○建設省等における沿道環境施策の最近の動向

道路局道路環境課

7年10月号(第67号)47頁

大都市圏の道路「環状と放射」

○スウェーデンにおける環状道路整備とロードプライシングの導入状況の報告

道路局道路総務課

7年7月号(第64号)7頁

○首都圏における環状道路の整備

関東地方建設局道路部計画調整課

7年7月号(第64号)12頁

○名古屋圏における環状道路と放射道路の整備

中部地方建設局道路

7年7月号(第64号)21頁

○京阪神地域を中心とする道路整備について

近畿地方建設局道路

7年7月号(第64号)29頁

渋滞対策

○交通需要マネジメント施策による渋滞対策への取り組み

道路局企画課道路経済調査室

7年8月号(第65号)5頁

○日本道路公団の渋滞対策

日本道路公団安全交通部交通対策課

7年8月号(第65号)12頁

○首都高快速道路公団の渋滞対策

首都高快速道路公団計画部

7年8月号(第65号)23頁

○道路交通情報通信システム(VICS)の実用化に向けて

道路局道路交通管理課

7年8月号(第65号)30頁

道路の行事

○「道の日」(八月一日)について

道路局道路総務課

7年7月号(第64号)57頁

○平成七年度「道路をまもる月間」推進標語

道路局道路交通管理課

7年8月号(第65号)62頁

○平成七年度「道の日」記念「道の日まつり'95(グラビア)」

道路局道路総務課

7年9月号(第66号)日録

○平成七年度「道の日」中央行事について

道路局道路総務課

7年9月号(第66号)44頁

○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

7年9月号(第66号)46頁

道路関係争訟

○国道四三号訴訟最高裁判決及び西流川訴訟(第二次)第四次第一審判決について

道路局道路交通管理課訟務係

7年9月号(第66号)70頁

○都道上にはみ出した自動販売機設置に係る違法確認請求事件の判決内容

東京都建設局道路管理課指導課監察

7年10月号(第67号)52頁

○最近言渡された二つの行政事件の判決について

道路局道路交通管理課訟務係

7年11月号(第68号)50頁

○滋賀県道大津信楽線土砂崩壊損害賠償請求事件の控訴審判決について

道路局道路交通管理課訟務係

7年12月号(第69号)53頁

○滋賀県道大津信楽線土砂崩壊事件控訴審判決について

道路局道路交通管理課訟務係

8年1月号(第70号)59頁

○平成六年度の道路関係の判例紹介(その一)

道路局道路交通管理課訟務係

8年3月号(第72号)32頁



冬期の道路管理

○冬期の安全な道路交通確保

道路局企画課  
防災第一係長  
前佛 和秀  
7年11月号(第68号)3頁

○高速道路の雪水対策

日本道路公団保  
全交通部保全第一課  
長 代理 藤間 秀之  
7年11月号(第68号)8頁  
日本道路公団保  
全交通部保全企画課  
長 代理 茂利 優一  
北海道土木部道路課  
主査(冬季対策) 中谷 登  
7年11月号(第68号)16頁

○冬期路面管理の充実に向けて

東北地方建設局  
道路部道路課課長  
菅原 道治  
7年11月号(第68号)22頁

○冬期の道路管理・北陸の現場特性

北陸地方建設局道路部道路管理課  
鳥取県土木部  
道路課 長 丸岡 耕平  
7年11月号(第68号)30頁

○冬期の道路管理について

道路局道路交通管理課訟務係  
7年11月号(第68号)34頁

法令解説

○特殊車両の通行許可制度について(その4)

道路局道路交通管理課技術係  
7年4月号(第61号)47頁

○PHS無線基地局の道路占用の取扱いにつ  
いて

道路局路政課  
占用係 長 矢島 靖  
7年4月号(第61号)23頁

○道路標識、区画線及び道路標示に関する命  
令の改正について

道路法令研究会  
7年11月号(第68号)43頁

○道路標識、区画線及び道路標示に関する命  
令の改正について

道路法令研究会  
7年12月号(第69号)50頁

○公共用地等の先行取得対策について

建設経済局調整課  
公共用地係長 金子 清貴  
7年11月号(第68号)47頁

○道路法施行令の一部を改正する政令につ  
いて

道路局路政課道路利用調整室  
7年12月号(第69号)39頁

○道路法施行令の一部を改正する政令の運用  
上の留意事項について

道路局路政課道路利用調整室  
8年2月号(第71号)50頁

道路管理

(1)道路管理の実態報告

○本州四国連絡道路における管理概要及び道  
路情報提供施設について

本州四国連絡橋公団業務部管理課  
持企画課  
7年4月号(第61号)36頁

(2)道路管理事務担当者便り

○一般国道四六号「仙岩道路」と仙岩トンス  
ル防災訓練

東北地方建設局道路部路政課  
7年11月号(第68号)54頁

○道路管理における住民参加について

沖繩県土木建築部  
道路維持課長 石原 昌廣  
7年12月号(第69号)54頁

○道路環境問題を中心に

関東地方建設局  
道路部路政課長 勝又 正秀  
8年1月号(第70号)68頁

○鹿児島県道路情報総合システムにつ  
いて

鹿児島県土木部道路維持課  
8年2月号(第71号)63頁

○現場における道路管理の一端

北陸地方建設局富山  
工事務所道路管理  
第一課 長 上田 誠  
8年3月号(第72号)40頁

その他

○道路局の組織編成について

道路局道路総務課  
前子算第一係長 大野 和也  
7年4月号(第61号)27頁

○「道の駅」について

道路局国道課道路整  
備調整室係長 島村 喜一  
7年4月号(第61号)30頁

○開かれたSA・PA

道路局高速国道課  
7年6月号(第63号)49頁

○日本高速通信株式会社の全国エリア展開に  
について

日本高速通信株式会社  
7年6月号(第63号)56頁

○土砂災害防止月間

土砂災害防止実行委員会  
7年6月号(第63号)64頁

○平成五年度道路交通管理統計について

道路局道路交通  
管理課企画係  
7年7月号(第64号)49頁

○一・二箇所「歴史国道」の紹介

道路局国道課  
7年8月号(第65号)40頁

○平成七年 国土建設の現況(建設白書)の概要  
(その1)

道路局道路総務課企画係  
7年8月号(第65号)46頁

○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  
7年9月号(第66号)65頁

○平成七年度「道路防災週間」について

道路局企画課  
防災第一係長 兼澤 秀和  
7年10月号(第67号)34頁

○九州縦貫自動車道 人吉〜えびの間の開通  
青森から鹿児島・宮崎が高速道路で直結

道路局高速国道課  
技術第一係長 沓掛 敏夫  
7年10月号(第67号)40頁

○第二回ITS世界会議'95横浜の開催報告

日本道路公団  
建設第二部長代理 土屋 一郎  
8年1月号(第70号)53頁

○一般国道二一九号 豊浜トンネル崩落事故  
(クラピア)

道路局企画課  
8年3月号(第72号)口絵

○「道路に関する世論調査」(総理府) について

道路局道路総務課

8年3月号(第72号) 46頁

「道と文化」シリーズ・あの道 この道

(1)「道と文化」インタビュー

○いつでも人と出会う準備があれば道はすぐできる!

静岡大学教授 インタビューアー 山口 千世 昌男

7年8月号(第65号) 34頁

(2)シリーズ/あの道 この道

○中山道を自然と歴史とロマンの道に

埼玉県 土木事務大所 雨宮 恒夫

7年4月号(第61号) 58頁

○会津の道を訪ねて

福島県土木部道路維持課 菅野 光男

7年4月号(第61号) 63頁

○時を超えた道づくりへ(大久保道路)

四国地方建設局道路部路政課

7年5月号(第62号) 54頁

○東海道の脇住還姫街道

静岡県土木部道路維持課

7年5月号(第62号) 64頁

○沖繩の道のうっかりかわり

沖縄県土木建築部道路維持課

7年6月号(第63号) 65頁

○「住みよいふるさと宮崎」への道づくり  
―神話街道(一般国道二一八号)―

宮崎県土木部道路保全課

7年6月号(第63号) 70頁

○秋田のみち 羽後のみち

秋田県土木部道路建設課

7年7月号(第64号) 59頁

○北陸道「俱利伽羅峠」を訪ねて

富山県土木部道路課

7年8月号(第65号) 63頁

○大阪旧街道めぐり

大阪府土木部道路課

7年8月号(第65号) 67頁

○三頭越

香川県土木部道路保全課 鎌田 正昭

7年9月号(第66号) 84頁

○統計資料の指標からみる、浜田自動車道建設のインパクトについての一考察

島根県土木部道路整備課  
鳥根県土木部道路建設課

7年10月号(第67号) 56頁

○東京道路案内

東京都建設局道路管理部路政課

7年10月号(第67号) 65頁

○洋上国道五八号

鹿児島県土木部道路維持課技術補佐 東 英雄

7年11月号(第68号) 61頁

○伊予の道―古道からの旅立ち―

愛媛県土木部道路局道路維持課

7年11月号(第68号) 66頁

○歴史が通った防長路

山口県土木建築部道路整備課

7年12月号(第69号) 60頁

○信仰の道からオリンピッククを迎える道への道

長野県土木部道路建設課

7年12月号(第69号) 66頁

○やすらぎ・豊かさ・創造・輝く。あおもりへの道

青森県土木部道路維持課

8年1月号(第70号) 72頁

○鈴木山脈の峠越え

三重県土木部道路維持課 堀田 晃

8年2月号(第71号) 68頁

○「筑紫の国」いまむかし

福岡県土木部道路維持課

友添 和彦

8年3月号(第72号) 50頁