道路行政セミナー

1996 MAY

5

エッセイ

パソコン事始め……大石 久和 1

特集／魅力と活力あふれる地域づくりの推進

魅力と活力あふれる地域づくりの推進……道路局 国道課 3

道路開発資金制度による地域づくりの推進……道路局 道路総務課 6

「道の駅」について……大村 敦 10

「道の駅」による地域活性化……北海道開発局 道路計画課 15

開かれたSA・PA……道路局 高速国道課 20

ハイウェイオアシスの整備事例……日本道路公団 計画第二課 25

特集／道路関係法令改正

踏切道改良促進法の改正……道路局 路政課 34

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部を改正する法律……道路局 交通管理課 38

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令

平成六年度の道路関係の判例紹介(その二)……道路局 交通管理課 45

道路管理事務担当者便り

高知県道安田東洋線落石死亡事故……横田 雄二 53

道・探訪

ヨーロッパの道路環境対策……山崎 篤男 60

時・時・時……70

表紙について：トンネル、橋、渡船施設など道路と一体となってその効用を全うする施設を、デザインしました。

特集／魅力と活力あふれる地域づくりの推進

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

バブル経済の崩壊、急激な円高の進行、阪神・淡路大震災等により、我が国の経済の停滞化、産業の空洞化等が進展するとともに、地域の活力低下を引き起こしている現状にある。

そのため、高規格幹線道路、地域高規格道路の整備による地域の交流・連携ネットワークの充実、21世紀活力圏創造事業等の地域振興プロジェクトの重点的な推進等により、景気の拡大、地域の活力回復が求められている。

地域の活性化を図るためには、交流ネットワークの整備による地域を超えた多様な連携を通じて、地域の個性に応じた多様な選択肢を提供するとともに、地域経済を活性化するプロジェクトを重点的に実施することが必要である。

このため、平成八年度より、地方における生活基盤と産業基盤について、通商産業省と建設省が連携して、両省所管の事業を総合的・計画的に実施する「21世紀活力圏創造事業」や、地域が要望する地域振興プロジェクトについて、重点的に支援する「地域活性化促進道路事業」を創設するとともに、農林水産省と連携して、中山間地域を対象に「道の駅」など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」を創設することとした。

一　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、地方公共団体が地域の個性や創意工夫により広域的視点から、

①中心市街地の活性化と郊外部の地域拠点形成
②新産業の育成と既存産業の活性化
③生活基盤と産業基盤の整備

といった施策の組み合せによるプランを自ら作成し、これを基に、通商産業省及び建設省所管の各種施策を連携実施し、21世紀に向けた活力圏の形成を総合的・計画的に誘導するものである。

本事業は、地方公共団体が、ある程度の工業・商業・業務機能の集積があり、かつ、地域の一体性が確保される圏域を対象に、他の地域の模範足りうるコンセプト及び、圏域の将来を見据えた地域づくりビジョンを提示している基本計画を作成し、両省がこれを認定後、地方公共団体及び両省の地方部局等からなる協議会において、基本計画の実現に必要な事業計画（整備計画、概ね五年程

度）を作成し、これに基づき、両省の支援施策を総合的・計画的に進める（図1）。

現在、表1に示す一六地域の基本計画が認定されたところであり、今後、認定基本計画分について、整備計画を策定することとなる。また、八年一〇月に目途に九年度分の基本計画の募集を行う予定である。

二　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を進める上で不可欠な交通ネットワークを確保するために必要なバイパス、拡幅、新設などの道路事業のうち、さらに整備を早めることでより大きな事業効果が期待できるものについて重点投資を行うものである。

現在、都道府県等の長からの、地域振興プロジェクト及び地域活性化促進道路事業の整備要望の報告に基づき、全国一六八プロジェクト（四七都道府県・七政令指定都市）について、地域活性化促進道路事業の整備計画を作成したところであり（表2）、今後、事業のフォローアップを毎年度行い、概ね五年以内に道路事業を完成する。

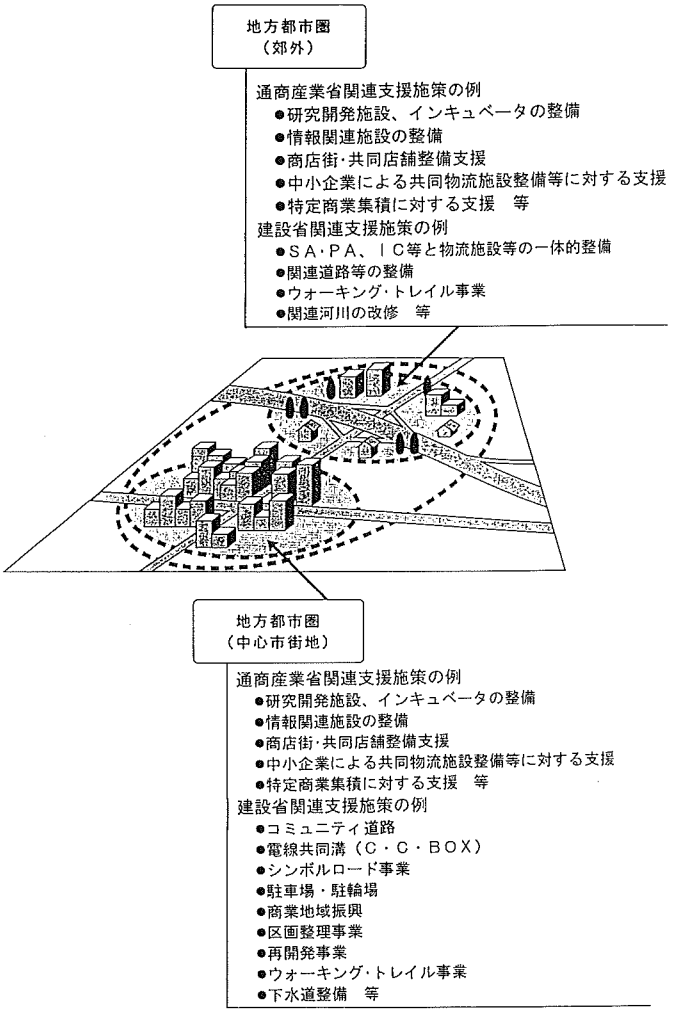


図1　21世紀活力圏創造事業のイメージ

表1　平成8年度 21世紀活力圏創造事業認定箇所

圏域名	構成市町村名
北海道小樽地域	小樽市
北海道千歳・苫小牧地域	千歳市、苫小牧市
青森県弘前地域	弘前市
岩手県北上・金ヶ崎地域	北上市、金ヶ崎町
福島県福島地域	福島市
茨城県水戸・日立地域	日立市、東海村、ひたちなか市、水戸市、茨城町、友部町
栃木県宇都宮地域	宇都宮市、上三川町、高根沢町
新潟県阿賀北地域	新発田市、中条町、紫雲寺町、豊浦町、聖籠町、加治川村、黒川村
静岡県浜松周辺地域	浜松市、浜北市、天竜市、細江町、引佐町、雄踏町、舞坂町
岐阜県中濃地域	関市、美濃市、美濃加茂市、富加町、川辺町
愛知県名古屋東部丘陵地域	瀬戸市、豊田市、尾張旭市、日進市、長久手町
大阪府北河内地域	守口市、枚方市、寝屋川市、大東市、門真市、四条畷市、交野市
広島県広島臨空地域	東広島市、河内町、本郷町
高知県高知・南国・土佐山田地域	高知市、南国市、土佐山田町
大分県別杵地域	別府市、杵築市、日出町
鹿児島県国分隼人地域	国分市、隼人町、溝辺町、栗野町、牧園町

(注)構成市町村は、その一部のみが県域に含まれているものがある。

表2　全国168プロジェクト

（47都道府県・7政令指定都市）

施策分類	プロジェクト数	具体例
都道府県長期構想	127	山形県：最上川ふるさと総合公園整備事業、 熊本県：芦北七浦パークコースト活性化事業、他
地方拠点都市地域	45	岩手県：北上中部地方拠点都市、 山梨県：甲府圏域地方拠点都市、他
テクノポリス建設	14	長野県：浅間テクノポリス開発計画、 栃木県：宇都宮テクノポリス開発計画、他
リゾート地域整備	16	千葉県：房総リゾート地域整備構想、 香川県：東讃岐広域連合地域活性化事業、他
大規模イベント開催	11	岐阜県：世界位イベント村ぎふ 愛媛県：瀬戸内海大橋完成記念イベント、他
空港・港湾等支援	17	山形県：主要港湾酒田港整備事業、 石川県：能登空港建設事業、他
合計	168	

複数の施策に位置付けられるプロジェクトは、重複計上

三　ふるさと交流拠点事業

中山間地域の活性化を支援するため、農林水産省と連携を図って、「道の駅」などにおいて、物産館、美術館、博物館、及び商業・物流施設等とを複合的・一体的に整備するとともに、道路・地域情報などの発信や他の拠点との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ものである。

現在、農林水産省と連携し、事業箇所の申請を受け付けており、今後、事業箇所を決定し、情報提供施設の整備や、周辺環境整備について積極的に事業を進めていく。

四　交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業

地域的な制約により相互の交流が遅れている都道府県間、市町村間等を連絡する大規模なトンネルや橋梁を整備する「交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業」により、山間・奥地等における産業の基盤となる道路の整備を推進する（図2）。

現在、主要地方道阿久根東郷線横座トンネル（鹿児島県）をはじめとする全国八五箇所について事業を実施中である。

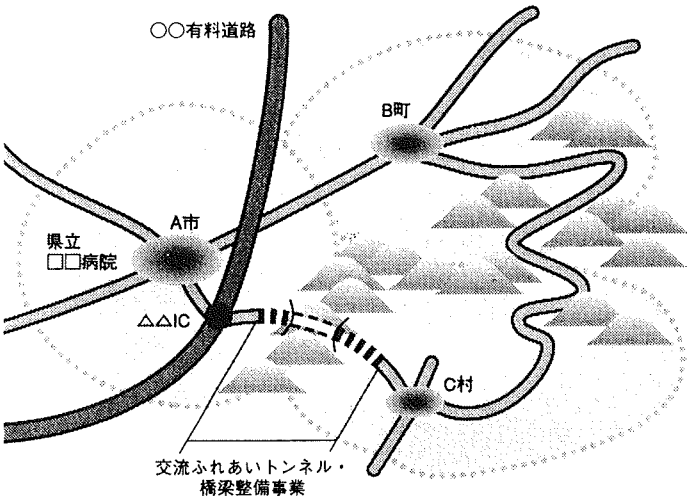


図2　交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業のイメージ

五　おわりに

以上のような事業をはじめとして、建設省道路局では、地域活性化を支援する道路整備を積極的に進めていているところであり、今後とも、地域の個性的な取り組みを活かしつつ事業を進めていく所存である。

特集／魅力と活力あふれる地域づくりの推進

道路開発資金制度による地域づくりの推進

道路局道路総務課道路資金企画室

はじめに

道路開発資金制度は、道路に関連する公共的な事業分野における民間活力の導入を推進するとともに、国民のニーズに対応した豊かな道路空間の創造と高度利用の促進を図るため、国の資金である道路開発資金貸付金と民間資金を活用し、長期かつ低利の融資を行う政策金融制度である。道路整備特別会計の新しい貸付金制度として昭和六〇年度に創設されて以来、初年度約三四〇億円であった融資実績は約三倍の規模に至っており、平成八年度当初予算ベースでは約一、〇二九億円の融資が予定されている。また、平成七年度までの融資実績は約七、九〇七億円に至っている。

二一世紀を目前に迎えて、これからの道路整備については、生活の豊かさを求める動き、高齢化及び情報通信等の分野における急激な技術革新の進展等の社会経済構造の新しい変化に対応し、道路機能の質的な向上を図ることが極めて重要となっている。道路開発資金制度は道路に関連する公共の利益に資する事業を行う民間事業者等に対して、国の貸付金と原則として同額の民間資金を組み合わせて長期かつ低利の融資を行うものであり道路管理者と地域生活者、道路利用者その他の関係者の協力と連携にする「社会空間」としての道路整備への複合的な取り組みを推進するに当たって、その有効な支援方策として位置づけることができる。

後述するように、本制度の貸付対象となる事業は、道路に関連する事業分野について多岐に渡っており、魅力と活力ある地域づくりのための交通基盤等の整備を推進する上でも、制度の積極的な活用による関連事業に対する幅広い支援を行っているところである。

一　制度の基本的な仕組み

道路開発資金制度の基本的な仕組みは図に示すとおりであるが、民間事業者等を対象事業者とし、また国の貸付金に民間資金を組み合わせることで国費の負担の軽減を図りつつ十分な長期低利資金を確保している点で特徴的である。融資の原資は国の貸付金である道路開発資金貸付金及び(財)道路開発振興センターが供給を行う原則としてこれと同額の民間資金から成り立っている。利率、貸付限度、償還期間、据置期間等の条件は、**別表**に掲げるとおりである。

なお、本制度については、「道路開発資金貸付要綱」(昭和六〇年九月二四日付建設省道総発第三三〇号建設省道路局長通達)「道路開発資金貸付要綱の運用について(昭和六〇年九月二四日付建設省道総発第三三一号建設省道路局長通達)により、貸付対象事業、貸付額及び貸付けの条件等が定められている。

また、本制度を運用するための中核的組織として、前述の㈶道路開発振興センターが昭和六〇年七月に建設大臣の許可を受けて設立されており、民間資金の供給事業を行うとともに、本制度運営の窓口として、貸付希望条件についての各種相談・指導や申請書類の審査等並びに制度を一層有効活用するための新しい事業分野における経済社会の需要分析、調査等の業務を行っている。

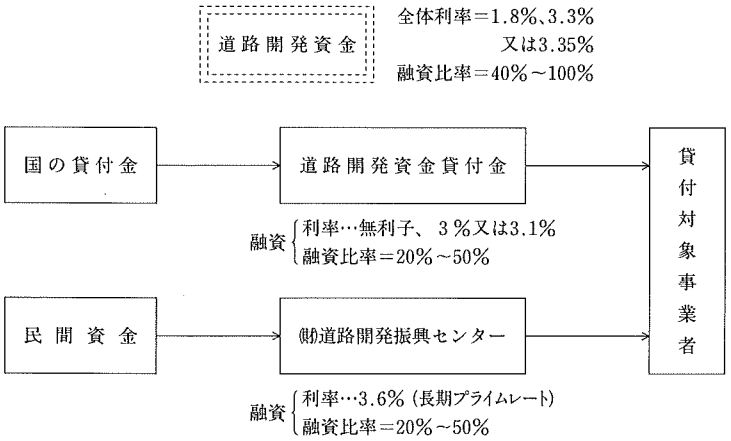


図　道路開発資金制度の基本的な仕組み

二　地域づくりへの支援プロジェクト

道路開発資金制度の貸付対象事業は、道路に関連する多様なニーズに対応するため随時拡充が図られてきており、制度創設当時八種類であった貸付対象事業は、平成七年度末現在で全一五種類に至っている。(**別表**を参照)

この中で、広域的な地域の振興・活性化の拠点づくりに必要とされる交通・情報基盤の整備への支援プロジェクトについては、以下のようなものが挙げられる。

イ　道の駅に対する支援

平成五年度より、一般道路に接して建設される無料で一般公共の用に供する駐車場又はこれらに接して建設される無料で一般公共の用に供する休憩所が貸付対象とされた。なお、休憩所については道路情報提供機能等公共的な機能を有することが条件となっている。(別表のうち⑧駐車場等整備事業(3)駐車場又は休憩所に該当)

ロ　SA・PAを活用した地域拠点整備事業

高速道路のSA・PA等を拠点とした周辺地域の活性化や道路利用者へのサービスの向上の観点から、平成七年度より貸付対象に追加された。対象となる事業は、第三セクター等により高速道路等のSA・PA等と一体的・計画的に建設される第二駐車場及び無料で一般公共の用に供する休憩所である。(別表のうち⑧駐車場等整備事業(3)駐車場又は休憩所に該当)

ハ　開発関連道路事業

平成元年度より追加された事業で、地域の振興・活性化に資する面的開発事業が実施される地域と主要な道路とを連絡し、広く地域開発及び道路交通の円滑化に資する道路の新設又は改築事業を対象とするものである。なお、本事業の対象となる事業者は、当該開発事業等で道路の新設又は改築について道路法第二四条の規定に基づき道路管理者の承認を受けた者である。

ニ　電線共同溝事業

平成七年度より、それまでのキャブ事業に代えて、電線共同溝事業を貸付対象に追加した。対象となる事業は、電線共同溝の占用予定者等が行う建設負担金の負担及び関連施設(ケーブル、関連機器)の整備である。

また、これらの事業に加えて、地方都市における地域の活力と創造性を高めるための道路関連施

別表　貸付対象事業及び融資条件

（平成８年５月10日現在）

対象事業		合成利率（年）	貸付期間（据置期間）	貸付限度
①東京湾横断道路建設事業		1.60%	40年以内(35年)	建設工事に要する費用の40%以内
②特定民間都市開発参加事業		1.60%	20年以内(５年)	道路局長が別に定める率の２倍以内
③沿道環境整備事業	(1)沿道整備道路関連建築物	3.35%	15年以内(３年)	建築費並びに敷地の整備費及び取得費の80%以内（担当の住宅部分を有する場合は40%以内）
	(2)新設道路等関連建築物	一般建築物 3.35% 共同建築物 3.30%	15年以内(３年)	建築費及び敷地整備費の80%以内（相当の住宅部分を有する場合は40%以内）
④ロードパーク事業		3.30%	20年以内(５年)	用地取得費の100%以内
⑤オープンスペース等整備事業	(1)オープンスペース	3.30%	15年以内(３年)	建築費及び敷地整備費の40%以内
	(2)一時停車施設	3.30%	15年以内(３年)	敷地整備費及び一時停車施設整備費の100%以内
	(3)克雪歩行者空間	3.30%	15年以内(３年)	建築費及び敷地整備費の80%以内
	(4)建築物と立体横断施設との接続	3.30%	10年以内(３年)	接続費用の80%以内
⑥道路空間高度利用事業	(1)共同溝	3.35%	20年以内(５年)	建設負担金の40%以内
	(2)共同溝監視システム	3.30%	10年以内(３年)	関連施設整備費の80%以内
	(3)電線共同溝	3.30%	20年以内(５年)	建設負担金及び関連施設整備費の40%以内
	(4)支障物件移設	3.30%	15年以内(３年)	移設費の80%以内
	(5)情報ハイウェイ	3.30%	20年以内(５年)	費用負担額の80%以内
⑦路車間情報システム整備事業		3.30%	10年以内(３年)	整備費の80%以内
⑧駐車場等整備事業	(1)都市計画駐車場	3.35%	20年以内(５年)	建設費の80%以内（休日対応駐車場の場合は40%以内）
	(2)都市計画駐車場に準ずる駐車場	3.35%	20年以内(５年)	建設費のの80%以内（休日対応駐車場の場合は40%以内）
	(3)駐車場又は休憩所	3.35%	10年以内(３年)	建設費の80%以内
	(4)大規模駐車場	3.35%	10年以内(３年)	建設費の80%以内
	(5)駐車場案内システム	3.30%	10年以内(３年)	関連施設整備費の80%以内
⑨自転車駐車場（サイクルイン）整備事業		3.30%	15年以内(３年)	建設費の80%以内
⑩くらしのみちづくり事業		3.30% 又は 3.35%	10年以内(３年)	貸付対象事業費の80%以内
⑪高度道路技術開発事業		3.0%（国費のみ）	10年以内(３年)	直接経費の80%以内
⑫特定大規模道路用地等取得事業	(1)特定大規模道路用地取得	3.30%	７年以内(３年)	用地取得費の100%以内
	(2)道路事業用代替地取得	3.30%	７年以内(3年)	代替地取得費の100%以内
⑬地域開発整備事業	(1)開発関連道路	3.30%	20年以内(５年)	道路管理者の承認に係る事業費の100%以内
	(2)インターチェンジ・サービスエリア等	3.30%	20年以内(５年)	道路管理者の承認に係る事業費の100%以内
	(3)駐車場	3.30%	20年以内(５年)	道路管理者の承認に係る事業者の100%以内
⑭街づくり促進道路整備用地取得事業		3.30%	10年以内(５年)	用地取得費の90%以内
⑮施設周辺交通対策事業		3.30%	20年以内(５年)	道路管理者の承認に係る事業費の100%以内

設整備を促進するプロジェクトについては、以下のようなものがある。

ホ　駐車場・自転車駐車場整備事業

市街地等都市内における安全かつ円滑な道路交通の確保に資するため、一般公共の用に供する駐車場・自転車駐車場の整備又はこれらを付置する建築物の整備を対象に貸付けを行う。

ヘ　くらしのみちづくり事業

地域の特性を活かした個性的で質の高い道づくりを推進するため、地域の計画（くらしのみちづくり計画）に基づき行われる道路の快適性の向上又は道路景観の整備に関する事業を対象に貸付けを行う。

ト　街づくり促進道路整備用地取得事業

面的事業による幹線道路の整備と良好な街づくりの促進を図るため、土地区画整備事業又は市街地再開発事業として行われる道路整備のための用地の先行取得事業を対象に貸付を行う。

加えて、これらの事業の他にも、沿道における緩衝建築物やオープンスペースの整備事業等を貸付対象とし、地域の特性に応じた道路関連施設整備の促進を図っている。なお、上記の事業を含め本制度の対象となる事業のうち、㈶民間都市開発推進機構の参加業務として行われる事業については、国費分金利が無利子となる。（別表のうち②特定民間都市開発参加事業に該当）。

三　貸付けの条件等

道路開発資金の貸付けの条件等については、事業により各々であるが、その概要は以下のとおりである。

(1)　貸付利率

国の貸付金については無利子、三％又は三・一％（財投金利等の水準に応じて決定される金利）の三種類のいずれか、民間資金については融資時点の長期プライムレートが適用される。なお、これらは、最終期限まで固定される固定金利である。また、両資金を合わせた道路開発資金全体の利率を合成利率と呼んでいる。なお、この合成利率は平成八年五月一〇日現在で一・八％、三・三％、三・三五％となっている。

(2)　貸付限度

対象事業費の四〇％、六〇％、八〇％、又は一〇〇％

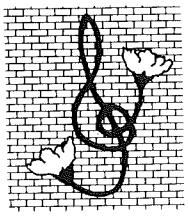
(3)　償還期間（うち措置期間）

七年（三年）、一〇年（三年）、一五年（三年）、二〇年（五年）（東京湾横断道路建設事業については四〇年（三五年））。

おわりに

前述したように、今日において、経済社会活動に密着した最も基本的な社会資本である道路に期待される役割は、極めて多様でかつ大きなものとなっている。このような時代の要請に応えるためには、道路本体のみならず沿道や道路空間へ、また人・車の交通に加えて情報の流れへと、多様かつ総合的な視点から道路整備を進めていく必要がある。

道路開発資金制度は、このような観点から、道路の建設・管理というこれまでの道路管理者としての道路行政の枠を発展的に拡大し、官民のパートナーシップによる新しいタイプの道づくりとその推進手法を模索しつつ、道路を取り巻く時代のニーズに的確に対応していきたいと考えている。関係各位の一層のご理解とご支援をお願いするものである。



特集／魅力と活力あふれる地域づくりの推進

「道の駅」について

大村　敦

一　はじめに

近年、長距離交通やレジャー交通が増えるとともに、女性や高齢者ドライバーの増加等、道路の利用が多様化してきている。

そういった中で、疲労運転に起因する交通事故の防止、道路利用者サービスの高度化等を進めるため、一般道路においても二四時間誰でも利用できる公共の休憩施設が求められてきている。

また、近年のライフスタイルの変化により、人々の余暇に対する考え方も変わってきており、人と人との交流により心の豊かさを実感できる空間が求められている。

「道の駅」は、それらを背景として誕生した、利用者がいつでも自由に快適に休憩できる「休憩機能」、道路案内情報・通行規制情報・気象情報等の道路交通情報や地域の文化・歴史・産物等の地域情報等を発信する「情報交流機能」、道を軸として町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行う等、地域内、地域間及び地域と利用者の連携の場としての「地域連携機能」の三つを併せ持つ複合型休憩施設である。

二　現在までの経緯

「道の駅」は、一九九〇年一月に中国地方で開催されたシンポジウムの席上で、「道路に駅があってもよいのではないか」との提案がなされたのがそもそもの始まりである。

翌年から全国の一二箇所において、仮設の休憩施設を利用した「道の駅」の実験が実施され、好成果を上げることができた。

一九九二年から、東京大学工学部の越教授を座長として「道の駅」懇談会を開催し、「道の駅」の基本コンセプト等について検討を行い、一九九三年一月には、「道の駅」に関する提言が取りまとめられ、「道の駅」の登録・案内制度が発足した。同年四月に第一回の登録が行われ、全国で一〇三箇所の「道の駅」が誕生した。

一九九六年四月一六日現在、二八五箇所が登録されており、登録数は、約三年で約二・八倍の伸びとなっている。

三　「道の駅」シンボルマークについて

「道の駅」の基本コンセプトがある程度固まった時点で、「道の駅」の機能をわかりやすくあらわ

し、親しみやすさを利用者に与える「道の駅」のシンボルマークを作成した。

シンボルマークのデザインは広く一般公募を行い、多くの作品が全国から寄せられた。その中から「道の駅」懇談会において作品を選定し、その作品をもとにシンボルマークが決定された。

現在、道路管理者は、道路利用者が施設を利用し易いよう「道の駅」のシンボルマークを使用した案内標識の設置を行っている。

平成六年度に「道の駅」利用者に対するアンケート調査を行ったところ、案内標識により「道の駅」を認知した、という回答が約四割あった。

また、長距離ドライブ途中の計画的な休憩にも「道の駅」を活用できるよう、道路地図へシンボルマークを使用した記載も積極的に進めている（写真1）。

写真1　シンボルマークを使用した案内標識

四　「道の駅」の施設について

「道の駅」の施設は、道路管理者が整備を行う「休憩施設」「情報提供施設」と、地元の市町村等が整備を行う「休憩施設」「情報提供施設」「地域交流施設」を一体的に整備したものである。

これらの各施設は、道路利用者に対して、快適な休憩、多様な情報を提供できることが重要となる。また、ライフスタイルの多様化や地域交流圏の拡大を睨んで、地元市町村が独自の創意工夫による様々な施設を整備することが望ましい（表1）。

表1　考えられる施設と整備主体

機能区分＼整備主体	道路管理者	市町村・公益法人等
休憩機能	駐車場、休憩所、トイレ、園地等	第2駐車場、トイレ、公園、レストラン、休憩所、宿泊施設
情報交流機能	道路情報提供施設	電話・FAX等各種通信施設、案内所、地域情報提供施設、物産館
地域連携機能		郷土資料館、美術館、イベント広場、交流ホール、会議室等

五　「道の駅」の機能に着目した事例

「道の駅」は、「休憩機能」「情報交流機能」「地域連携機能」という三つの機能を持つが、それぞれの機能を活かして整備されているいくつかの事例を紹介する。

(1)　休憩機能

「道の駅」は、安全で快適な休憩ができるよう、様々な配慮をおこなっている（表2）。

具体的には、誰でも二四時間無料で休憩できる施設として維持管理を行っている。

また、障害者用トイレの設置及び障害者用駐車マス確保の対策を進めている。

さらに、ユニークなものとしては、幼児のためのベビーベッドの設置、白湯のサービスやベビーカーの貸出し、授乳室を備えた「道の駅」もある。

以下に述べる「道の駅」では、より快適に休憩

表2　休憩施設の整備状況
（平成8年4月末現在）

施設名称	設置個所数
障害者用トイレ	246
障害者用駐車マス	129
ベビーベッド	113
宿泊施設	35
温泉保養施設	35

できるよう、様々な工夫をこらしている。

① 「あさご」

兵庫県朝来町の「あさご」では、施設内にベビーベッドとともにソファーもセットし、家族ぐるみでくつろげるスペース「ベビーステーション」を設置した。

駅長は、保母、幼稚園経験者であり、その経験を活かした提案を行って、家族連れの利用者に喜ばれている（**写真2**）。

写真2　「あさご」のベビーステーション

② 「朝日」

新潟県朝日村では、豊富な湯量と良質な泉質を持つ温泉を利用し、施設内に「朝日まほろば温泉」を設置した。

浴室には大きな窓を作り、温泉につかりながら朝日連峰を一望できるため、利用者からは好評を得ている（**写真3**）。

また、屋外には温泉スタンドも設置している。

写真3　「朝日」の温泉

(2) 情報交流施設

現在、「道の駅」では、マルチビジョンやリクエスト端末、情報コーナー、掲示板等で、様々な情報を利用者に提供している。また、郷土資料館や博物館を整備し、利用者に対して地域の文化や芸能、生活等を紹介している「道の駅」もある。

「道の駅」は利用者に対し、様々な情報を発信する場であり、それにより人と人、人と地域の交流を促す場である（**表3**）。

表3　情報提供施設の整備状況

（平成8年4月末現在）

施設名称	設置個所数
情報ターミナル	70
道路情報施設	188
観光案内所	235

①「豊栄」

新潟県豊栄市にある「豊栄」は、一般国道七号新新バイパスの豊栄ICと東港ICの中間に位置しており、全国の「道の駅」の中でも利用者の多い施設であり、電光掲示板による交通規制情報、マルチビジョンによる道路情報の提供を行っている（写真4）。

写真4　「豊栄」の道路情報提供施設

②「月山」

山形県朝日村の「月山」には、村の歴史・文化と村ゆかりの作家や彫刻家の作品を展示した「文化創造館」、朝日村の山林原野に自生する山ぶどうの利用を目的とした「山ぶどう研究所」等があり、利用者に対して朝日村の情報を発信する拠点となっている（写真5）。

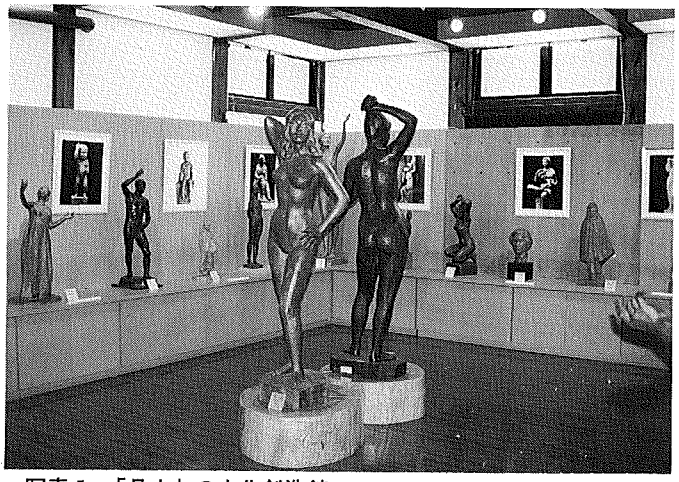


写真5　「月山」の文化創造館

(3) 地域連携機能

「道の駅」においては、多目的広場や交流館、会議室等の併設が可能であり、それらを利用した地域内外の人と人との交流を促す様々な試みが行われている。

「道の駅」の各種交流施設を利用した、地域の祭りやコンサート等のイベント型交流や体験・カルチャー教室等の体験型交流、地域の資源を活かした青空市等が開催されており、周辺地域も含め、広範囲の人々の活発な参加を促している（表4）。

①「とみうら」

千葉県富浦町にある「とみうら」では、駅内のフロアーにおいて、パソコン教室等のカルチャー教室を開催して地域の人々に利用されている。

また、直営の花畑や地域の花農家の畑を案内しており、花狩りの季節には、地域内外のたくさんの人々で賑わっている（写真6）。

②「掛合の里」

島根県掛合町の「掛合の里」では、毎週日曜日と祝日に朝市を開催し、地元の農家が新鮮な農産物等を持ち寄って自分たちで販売を行っており、地元の人々と道路利用者とのコミュニケーションの場となっている（写真7）。

表4　交流施設の整備状況

（平成8年4月末現在）

施設名称	設置個所数
公園	201
運動場	53
劇場・舞台	46
交流館	91
体験農園	24
体験工房	48

このように、「道の駅」には、道を介して広い地域から人を集め、人々の交流を生み出す機能が期待される。そのため、沿道の地方自治体にとっては、地域の紹介、地場産業の育成、各種イベントや文化活動・ボランティア活動等の紹介、観光PR等に「道の駅」が活用されている。

現在、地域の枠を越えて、「道の駅」を設置する市町村と道路管理者が、各地で連絡会を発足し、情報交換・交流の場を設け、管理運営のノウハウの情報交換や広報活動、研修活動等を行っており、「道の駅」は、人と人との交流の他、地域と地域の交流も促進させる働きを担っている。

写真6　「とみうら」のパソコン教室

六　おわりに

現在、地方圏では交流ネットワークの充実など、地域交流促進の必要性が益々高まってきている。

一方、現代は「高度情報化社会」で、人々は様々な情報を簡単に入手できる環境を求めている。

写真7　「掛合の里」の朝市

それゆえ、先にあげた休憩、情報交流、地域連携という三つの機能を活用・高度化することにより、交流イベントなどの地域交流、車社会の情報化の受け皿としての「道の駅」に対する期待は、益々大きくなっている。

平成八年度からは「ふるさと交流拠点事業」を創設し、「道の駅」を美術館や博物館等の施設などと複合的・一体的に整備するとともに、農林水産省と連携して道路・地域情報等の発信や他の拠点との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推進することとしている。

「道の駅」は、市町村の意欲や創意・工夫が反映できる施設である。

今後とも、市町村等と道路管理者が協力しあい、地域連携の拠点としての「道の駅」の整備を進め、沿道地域の活性化に寄与するため、建設省としても積極的に支援していきたい。

（道路局国道課交通安全事業係長）

特集／魅力と活力あふれる地域づくりの推進

「道の駅」による地域活性化

北海道開発局建設部道路計画課

道の駅とは

「道の駅」とは、駐車場などの休憩施設と、市町村の第三セクターが設置する物産館などの各種地域振興施設を一体的に整備することで道路利用者が休憩できる施設の利便性向上、質的向上が図られるとともに、地域の情報発信の場として地域振興に寄与する多機能型の施設であり、市町村や第三セクターからの登録申請を沿線の道路管理者を経由して建設省が受付・登録を行うものである。

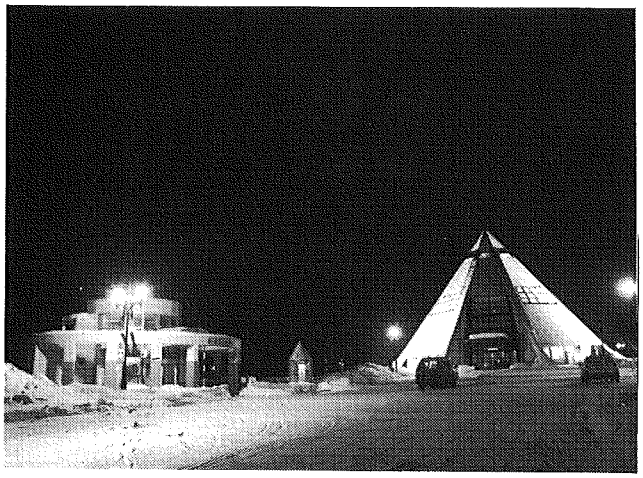
北海道の道の駅

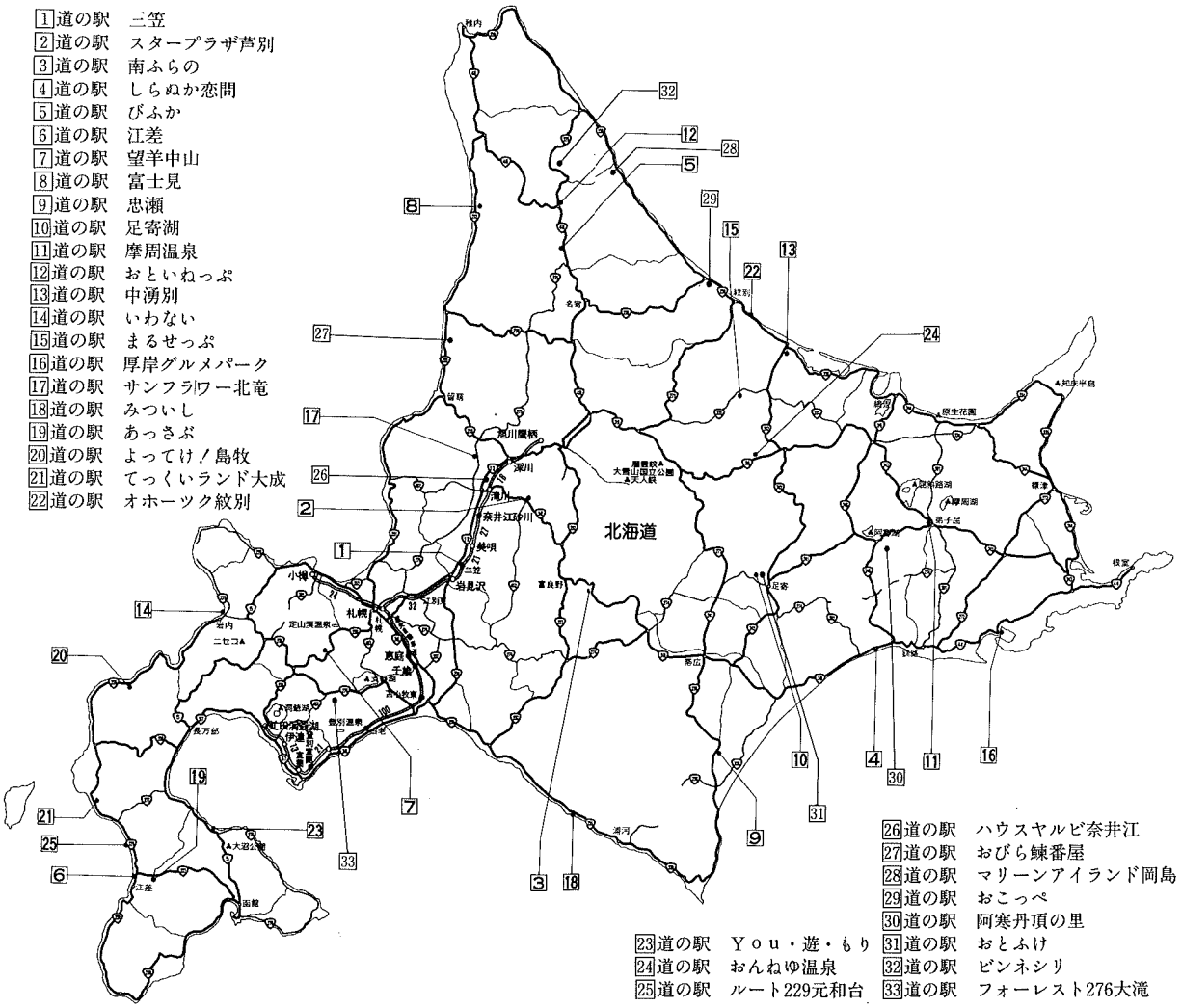
「道の駅」には、駐車場、二四時間使用できる清潔な水洗トレイ、公衆電話、道路情報や地域の情報が得られる案内施設があり、広大な北海道においては長距離交通、観光交通など道路を利用する方々が快適に休憩でき、交通安全の面からも非常に有効なものである。

また、自治体等「道の駅」施設者にとっては、通過する交通に対して休息を含めて停車してもらう事で、地域の情報の提供や名物・特産品などの販売をする事で地域振興の面からも有効である。

道路管理者である北海道開発局及び北海道では、「道の駅」の登録にあたり道路標識を設置して利用者に案内するなど広報につとめており、「道の駅」によってより快適な道路利用が実現するよう期待されている。

北海道では、平成八年四月一六日現在、33箇所の「道の駅」が登録されており、温泉、流氷、競走馬などいずれも北海道ならではの特徴をもった





位置図

ユニークな駅がそろっている。

このうち、道南の函館付近に位置する「江差」と道北の稚内と旭川の中間くらいに位置する「びふか」を紹介したい。

江差町
道の駅「江差」

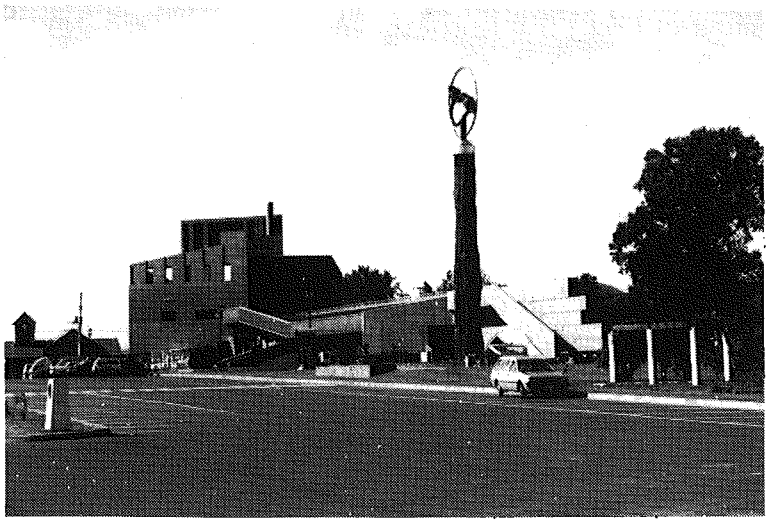
アイヌ語の「タサワナイ」（浜を徒歩して渡る川）が語源とされる江差町田沢地区。平成五年、建設省から「道の駅」の指定を受けているが、それより前の昭和六二年七月、現在の「道の駅」駐車場になっている場所に、「笑いと福祉の里づくり研究会」という団体が江差の伝説上の人物「繁次郎」の像を建立した。繁次郎は江戸時代に江差に実在したとされる人物で、一杯呑屋をやっていたとも、鰊場で下船頭として雇われていたとも、一時は寺男をしていたとも伝わっているが、どれも実証されることはなく、むしろ最初から繁次郎は実在せず、庶民が自分たちの代弁者として創り上げた想像上の人物だったという見方もある。この異色のヒーローの座像が建立されて以来、ここに観光バスや往来の車が駐車するようになり、また繁次郎話の取材なども増えて観光の名所となってくる中で、平成五年に「道の駅」として指定されるのに至った。

この地域一帯は温泉の発掘による温泉施設の建

設も行われ、また観光案内所やトイレもニシン番屋風に建設されるなどの工夫も為されている。

美深町 道の駅「びふか」

平成四年七月、広域観光による町おこしを図ろうとする「北の星座共和国構想」で美深町が双子座の町と位置づけられていることにあやかって、「双子座館」と名付けられた物産展示館が誕生した。同館の設計はイタリア人設計士が担当し、中世ヨーロッパの城壁をイメージしたもので、少し風変わりな建物がドライバーの目を引いている。



双子座館一帯のパーキングエリアは、一三、五〇〇㎡で国道四〇号線側を国が、隣接地を自治体が同時に造成を進め、二〇〇台の駐車スペースが設けられたことにより集客能力はアップし、予想を越える立ち寄りを見せており、まさにドライバーズオアシスとして定着している。

このような状況の中、平成五年春に建設省の道の駅「びふか」に登録され、平成七年度の入り込み数は五〇万人を越えるなど、豊かな自然と立地条件を活かした交流拠点作りを通じて町の活性化に貢献している。

スタンプラリー

スタンプラリーとは、全道21箇所の道の駅に設置されたスタンプを、用意してあるスタンプ帳に押して集めるというもの。五箇所以上集めて応募すると抽選でプレゼントがあたる。実施期間を夏から秋までと設定して実施しているこのスタンプラリーは非常に好評で、参加者は年々増加の一途をたどっている。なお、スタンプラリーは道の駅登録が開始された平成五年度から開催しており、平成七年度で三回目になる。

平成七年度は七月一五日～一〇月一五日の三ヵ月間、全道23箇所の「道の駅」で実施し、最終応

募総数は一〇、五八三名に達した（うち、全駅制覇六八一名）。ちなみに当選者の商品は下記の通り。

・A賞　カーナビゲーションシステム　一名
・B賞　5インチ液晶カラーテレビ　二名
・C賞　ミニ「道の駅」セット　一二名
・D賞　ハイウェイカード　五、〇〇〇円分　六〇名
・E賞　ハイウェイカード　三、〇〇〇円分　二〇〇名
・全駅完全制覇賞　全道「道の駅」セット　二名
※「道の駅」セット：各「道の駅」の特産物セット

スタンプラリー実績

・平成五年度（第一回）
道の駅数　14箇所
実施期間　平成五年八月七日(土)～八月三一日(火)　二五日間
応募者総数　約三〇〇名
・平成六年度（第二回）
道の駅数　16箇所
実施期間　平成六年七月一六日(土)～一〇月一六日(日)　九三日間
スタンプラリー帳　八〇、〇〇〇冊
有効応募者総数　四、六四四名
（道内在住三、五六三名、道外在住者　一、〇八一名）
有効回収率　五・八％
・平成七年度（第三回）
道の駅数　23箇所
実施期間　平成七年七月一五日(土)～一〇月一五日(日)　九三日間
スタンプラリー帳　一二〇、〇〇〇冊
有効応募者総数　一〇、五八三名
（内全駅完全制覇六八一名）
有効回収率　八・八％
スタンプラリー初参加者　八、一一一名

各「道の駅」の声

このスタンプラリーについて、全道各駅の声を集めてみた。

「夏の観光バスの立寄り増加。参加者がかなり増えたように感じる」（びふか）

「活気及び知名度ともに昨年を上回っている」（望羊中山）

「スタンプラリーの参加者が増加し好評」（南ふらの）

「年々増加傾向にある。昨年の二割アップ」（足寄湖）

「人気タレントの工藤静香さんらが出演する東映映画『爆走ムーンエンジェル』の撮影が当駅を中心に大勢のファンが見守る中行われた。魚を運ぶ運転手の恋や友情物語で、しらぬか恋間はうってつけの場所となった」（しらぬか恋間）

年々盛況になるスタンプラリー。

今年度は開催期間を延長し、六月一五日(土)～一〇月一五日(火)の四ヵ月間実施する予定である。

参加した方々にとってもこの広い北海道をスタンプラリーでまわるというのは夏の思い出として強く印象に残ることと思う。

「道の駅」一覧表

路線名	市町村名	「駅の道」名	駐車台数	概要
国道12号	三笠市	三笠	120	体験農場を併設。名産三笠メロンやアンモナイト化石の装飾品などを販売。
国道38号	芦別市	スタープラザ芦別	84	星の降る里・芦別の観光をビデオ映像で紹介。星をイメージした1億円トイレも好評。
国道38号	南富良野町	南ふらの	120	人造湖のかなやま湖はカヌーのメッカ。自然を楽しむアウトドア派の休憩拠点。
国道38号	白糠町	しらぬか恋問	66	太平洋を望むレストラン。テレビでも紹介された「あずましい（おちつく）」トイレ。
国道40号	美深町	びふか	218	ヨーロッパの古城を思わせる「道の駅」。広い駐車場や隣接の温泉、キャンプ場で旅の疲れをいやせる水と緑のユートピア。
国道227号	江差町	江差	26	追分流れる歴史とロマンの町“江差”砂漠と美しい夕日、漁り火が自慢の「道の駅」。
国道230号	喜茂別町	望羊中山	100	秀峰羊蹄山の眺望がすばらしい峠の駅。格別！名物「揚げ芋」と全国唯一「道の駅弁」。
国道232号	遠別町	富士見	174	新鮮さを活かした「たこシューマイ」が絶品。利尻富士と日本海の落日は絶景。
国道236号	忠類村	忠類	110	太古へ誘うナウマン象記念館が中心。忠類オリジナル手作りアイスもおいしい。
国道241号	足寄町	足寄湖	78	新鮮な牛乳を原材料とする手作りチーズの製造過程の見学。チーズなどの特産品を販売。
国道241号	弟子屈町	摩周温泉	23	「摩周湖」、「阿寒湖」など阿寒国立公園の交通の要所、穴場の観光情報はおまかせ。
国道275号	音威子府村	おといねっぷ	37	木をふんだんに使った駅舎が自慢。日本一のソバ産地から発信「音威子府そば」が好評。
道道中湧別停車場線	上湧別町	中湧別	230	国内でも数少ない漫画文化の情報がわかる「漫画美術館」を併設。
道道岩内港線	岩内町	いわない	120	市街地にある「道の駅」。周辺の飲食店やピカソ美術館など見所・食べ処の情報発信。
国道333号	丸瀬布町	まるせっぷ	63	木の温もり、やさしさを肌で感じることができるウッドクラフトが、訪れる人々を魅了します。
道道別海厚岸線	厚岸町	厚岸グルメパーク	115	特産の牡蠣が有名。駅内に市場やミニ水族館を併設。近くにはデートスポット愛冠（あいかっぷ）岬。
国道275号	北竜町	サンフラワー北竜	126	町の花「ひまわり」でつくったお菓子やひまわり油、温泉が自慢の駅です。
国道235号	三石町	みついし	271	きらめく太平洋とさわやかな潮風。日高の山並みとサラブレッドの牧場。隣接した海浜公園で自然を体験。
国道227号	厚沢部町	あっさぶ	80	メークイン発祥の地、緑豊かなヒノキアスナロの山、鮎踊る清流厚沢部川に囲まれた田園に位置する道の駅です。
国道229号	島牧村	よってけ！島牧	47	樹齢推定200年のブナ大木をホールに展示。水槽に活かしたアワビ、ウニ、ヒラメなどの料理を味わえる。
国道229号	大成町	てっくいランド大成	33	日本海の夕映えの映えるすばらしい環境に位置し、ログハウス風トイレ、温泉シャワー（夏期）を設備した駅。
道道紋別港線	紋別市	オホーツク紋別	130	オホーツク海を望む港町紋別。当地のカニとホタテ貝は絶品！1年中流氷を体験できる施設が自慢。
国道39号	留辺蘂町	おんねゆ温泉	120	雄大な自然がはぐくむすばらしい環境。「木の街」をイメージした、からくり時計を整備した駅。隣には淡水魚を展示する「山の水族館」
国道229号	乙部町	ルート229元和台	49	日本海に突き出た小高い丘からの夕日が大変きれい。海のジャンボプール・元和台海浜公園に隣接。
国道5号	森町	ＹＯＵ・遊・もり	60	展望ラウンジから望む駒ヶ岳、羊蹄山、噴火湾の眺めは圧巻。炊事場が整備されたキャンプ場「みどりとロックの広場」へは車で20分。
国道12号	奈井江町	ハウスヤルビ奈井江	63	道産のカラマツを豊富に使用した集成材による木造の温もりを感じさせる北欧風建物として注目されています。
国道232号	小平町	おびら鰊番屋	81	この駅で三平汁を食すれば、ヤン衆の心意気に。北海道の名付け親、松浦武四郎翁の像がお待ちしております。
国道238号	枝幸町	マリーンアイランド岡島	60	夢海道オホーツク！マリーンアイランド岡島に立ち寄って、オホーツク海を航行する夢に浸ってみませんか。
国道239号	興部町	おこっぺ	95	人と自然に優しいまち「おこっぺ」、そこでの人と人、人と地球との出会い、語らいの場。
国道240号	阿寒町	阿寒丹頂の里	45	タンチョウ人工拾餌発祥の地。隣接の阿寒国際ツルセンターでは、優雅なタンチョウを間近に見ることができる。
国道241号	音更町	おとふけ	43	おとふけ・十勝の麓産物、農産加工品が豊富に揃っており、十勝観光の土産品屋には最適な施設です。
国道275号	中頓別町	ピンネシリ	20	敏音知岳山麓に誕生した道の駅。大自然の恵みを満喫でき、ウッディシャワーで身も心もリフレッシュしにきませんか。
国道276号	大滝村	フォーレスト276大滝	120	世界最大級のログビレッジ、支笏洞爺国立公園の要所、木の香りただようルート276のオアシス。清潔で豪華なトイレが好評。

特集／魅力と活力あふれる地域づくりの推進

開かれたSA・PA

道路局高速国道課

一　はじめに

日本に高速道路が誕生して三二年経過し、現在の高速道路供用延長は、約五、九〇〇kmに達している。高速道路は、この間の経済成長、高速道路ネットワークの発展、モータリゼーションの進展を背景に、貨物輸送、旅客輸送における交通機関として大きな役割を果たしてきており、今や高速道路はビジネスやレジャーなど、日常生活に欠くことのできないものになっている。

また、高速道路は、沿線地域の交通条件を飛躍的に高め、地域の生活をより潤いあるものにすることを可能とし、これまでも、工業や農業、観光などの産業を発展させ、地域おこし、まちづくりに寄与している。

現在、日本列島を縦貫する高速道路の建設に続き、列島を横断する高速道路の設備が進みつつあり、我が国にもようやく高速道路によるネットワークが姿を現そうとしている。東京への一極集中が問題となっているが、高速道路のネットワークは、特定地域への機能集中や人口の過度の集中を是正し、国土の均衡ある発展を図っていくものと考えられる。

また、週休二日制の定着による余暇時間の増加は、レクリエーション需要を増加させることになり、これに伴い、高速道路はより快適で質の高い、多様なニーズに対応できる空間となることが求められ、休憩施設もより高度なサービスを求められている。

一方、今までの高速道路は単に人や物を運ぶ通路として考えられていたので、インターチェンジ以外からは車の出入りはもちろん人の出入りもできないとされていた。従って、従来はせっかく休憩施設の近くに公園や景勝地、レクリエーション施設などの魅力ある観光資源があっても、高速道路の途中で立ち寄ることができず、一旦インターチェンジをでてから利用せねばならなかった。そのため、地元からは休憩施設から人の出入りを可能にして欲しいとの要望が多く出されていた。こうしたことから、建設省において、高速道路の移動途中、あるいは、高速道路そのものをレジャーやレクリエーションの場としての活用を図ることを目的として、高速道路の休憩施設と隣接する都市公園等とを一体的に整備することを検討し、昭和六二年に高速道路のサービスエリア（SA）・

パーキングエリア（ＰＡ）と都市公園を結ぶ「ハイウェイオアシス」を創設した。

最近では、日本道路公団においても、高速道路をさらに利活用して、地域の魅力を高め、活性化を図っていく目的で、地域の有識者や関連団体と行政がそれぞれの知恵を出し合い、意見を交わし合う試みを持ってみたり、公団と利用者のコミュニケーションの新たな展開として、ＳＡ・ＰＡ等

写真１　海老名ＳＡ（上）におけるハイウェイコミュニケーション

においてそれぞれ趣向をこらした多彩なサービスや地域の特色を活かした楽しいイベント、利用者の声を聴くアンケート、高速道路事業の紹介等を行っている（**写真１**）。

建設省においても、人口減少に代表される地方圏の活力低下が進行しつつある中で、地域の活性化を図るためには、交流ネットワークの確立を急ぐとともに、ネットワークの持つ交流・連携機能を最大限に発揮させるため、地域の主体的な取り組みによる地域間交流の活発化が必要であるとしている。その中でも、サービスエリア・パーキングエリアについては、地域拠点の核として活用することへのニーズが高まっており、各地で様々な検討がなされている。

また、高速道路等の利用者がサービスエリア・パーキングエリアに求めるサービス機能も観光・レジャー情報の提供、地元特産品の紹介等に対するニーズが高まるなど多様化・高度化しており、このような地域及び利用者のニーズに同時に対応するため、「ＳＡ・ＰＡを活用した地域拠点整備事業」が平成七年度に創設された。

二　ハイウェイオアシス

高速道路の休憩施設は、本来高速道路の利用者が休憩するための施設であり、その駐車マス等の設計は比較的短時間の駐車に対して設計してあり、都市公園等の利用者に対する長時間駐車の需要を満足するために、高速道路に付随した駐車場の他に、公園利用者のための駐車場を確保する必要がある。

従って、ハイウェイオアシスでは、都市公園等の中に高速道路の休憩施設の駐車場と連結した第二駐車場（公園側駐車場）を設置することにより、高速道路の利用者に都市公園等への出入りを可能にすることとしている。ただし、公園側駐車場から一般道路等外部への車の出入りは制限されることとなる。

これらは、以下のような設置条件及び設置形態となっている（**図１**）。

① 原則として、高速道路の休憩施設と都市公園等が隣接している場合に、ハイウェイオアシスとして整備できるものとする。

② 休憩施設内の駐車場（道路側駐車場）と都市公園内側に設ける駐車場（公園側駐車場）とを連結部を設けることにより、一体とし、相互の出入りを可能にする。

③ 構造上、公園側駐車場への車の出入りは、連結部に限るものとする。

④ ハイウェイオアシスとして整備することが、高速道路本線の交通安全及び休憩施設の本来の機能に悪影響を与えないようにする。

⑤ 道路側駐車場、公園側駐車場及び連結部の

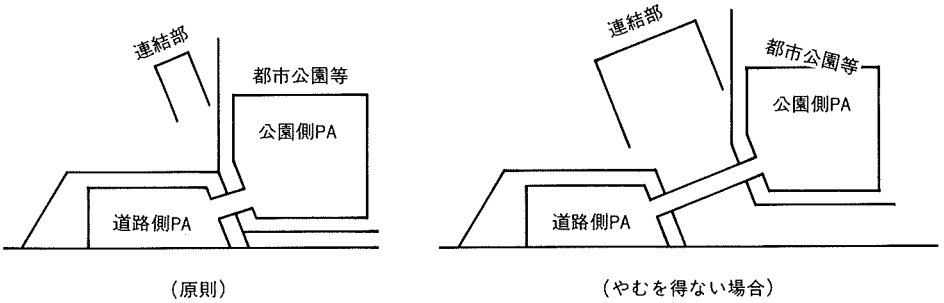


図1　ハイウェイオアシス　イメージ図

表1　供用中・事業中のハイウェイオアシス

道路名	休憩施設名	公園名	位置	主な施設	備考
道央道	砂川ＳＡ	北海道子どもの国	北海道砂川市	ふしぎの森・オアシス館・キャンプ場等	平成３年４月オープン
上信越道	佐久平ＰＡ	平尾山公園	長野県佐久市	フィールドアスレチック・センターハウス・多目的広場等	平成６年10月オープン
上信越道	小布施ＰＡ	小布施総合公園	長野県小布施町	ハイウェイミュージアム・レストラン等	平成７年12月オープン
北陸道	徳光ＰＡ	松任海浜公園	石川県松任市	海水浴場・展望休憩所・四季の花園等	(下り)平成２年３月オープン (上り)平成８年３月オープン
長崎道	金立ＳＡ	金立総合公園	佐賀県佐賀市	久保泉丸山古墳・徐福長寿館・草スキー場等	平成８年４月オープン
山陽道	権現池ＰＡ	権現総合公園	兵庫県加古川市	オアシス館・アクアパビリオン・親水施設等	事業中
松山道	石鎚山ＳＡ	小松中央公園	愛媛県小松町	石鎚自然館・高山植物園・四国霊場等	事業中

構造は、道路構造令等の基準によるものとする。

このような整備を行うことにより、高速道路の休憩施設から隣接する公園等に直接車で乗り入れることができるようになり、公園利用の増進、地域の活性化に寄与するとともに、高速道路のイメージアップと利用促進も併せて図ることができると期待される。

現在、全国で七箇所のハイウェイオアシスが供用中又は事業中である（表1）。

三　ＳＡ・ＰＡを活用した地域拠点整備事業

1　事業概要

高速道路のサービスエリア・パーキングエリアには、新たな地域交流・地域連携としての機能が強く求められている。

その手段の一つとして前述のハイウェイオアシスが挙げられるが、ハイウェイオアシスはその対象施設が都市公園等に限られている。しかしながら、隣接する都市公園等以外の施設との一体的整備に対する要望は強い。この要望に応え、サービスエリア・パーキングエリアの地元への開放、その休憩施設としての機能向上のため、あるいは、高速道路等の整備効果の一層の拡大を図るため、高速道路等のサービスエリア(ＳＡ)、パーキング

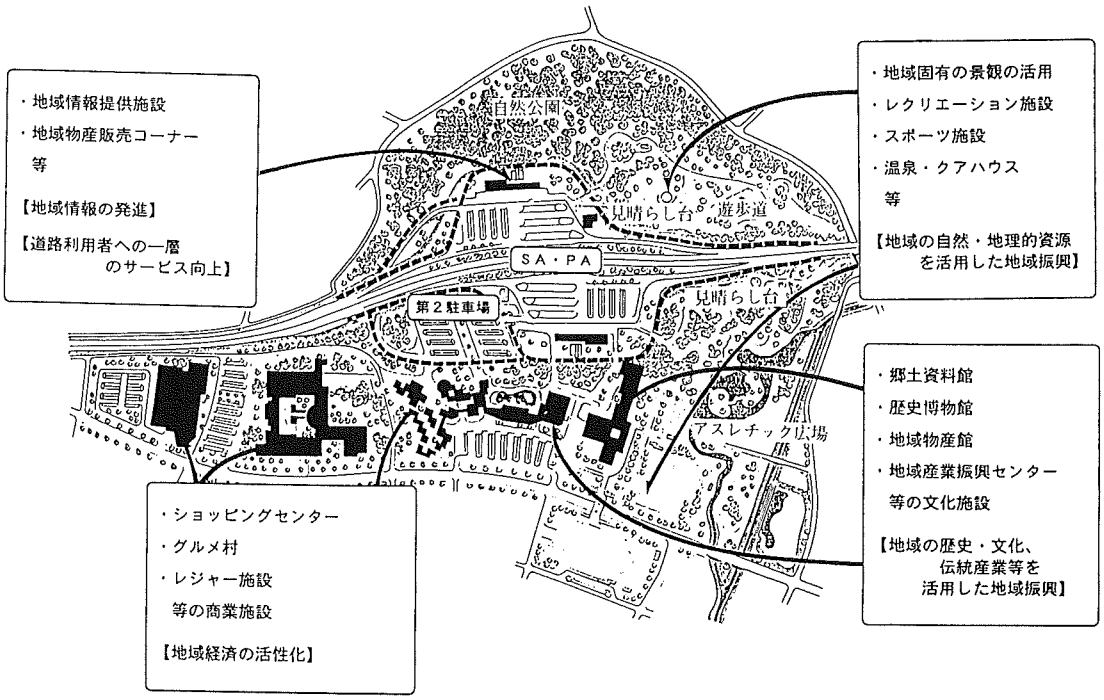


図2　地域拠点ＳＡのイメージ

エリア（ＰＡ）及びその周辺地区を、地域の特色を活かしつつ人の出入りを確保して、一体的・計画的に整備し、新たな地域拠点の形成を図る（図2）。

①　地域主体の計画づくり

市町村は、都道府県・道路管理者等を構成とする協議会を設置し、地域振興に関する基本方針を立てるとともに、ＳＡ・ＰＡを中心とした周辺地区の土地利用並びに施設内容及び施設配置、第二駐車場の位置及び規模、事業実施者及び事業行程等について、協議会における協議に基づき、地域拠点整備事業整備計画（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整備

計画の策定されたＳＡ・ＰＡについては、市町村等が隣接して整備する各種地域振興施設（文化施設、観光・レジャー施設、商業施設等）との人の出入りを確保した一体的な整備を行う。

なお、隣接する地方振興施設の整備主体は、施設利用者のための第二駐車場を設置する必要がある。

③　地域の特色を活かしたサービス提供

計画の策定されたＳＡ・ＰＡについては、高速道路等の利用者への一層のサービス向上を図るとともに地域の情報をより効果的に発

表2　計画中のSA・PAを活用した地域拠点整備事業

道路名	休憩施設名	周辺プロジェクト	位置	主な施設
道央道	高岡PA	噴火湾展望公園	北海道豊浦町	展望塔・パークゴルフ場等
秋田道	錦秋湖SA	カントリーパーク	岩手県湯田町	温泉施設・テーマ館・スポーツ施設等
山形道	寒河江SA	寒河江チェリークアパーク	秋田県寒河江市	フラワー・フルーツガーデン・オアシス館等
上信越道	新井PA	あらい道の駅	新潟県新井市	道の駅・温浴・宿泊施設等
東名高速	富士川SA	道の駅等の周辺整備	静岡県富士川町	物産館・道の駅・レストラン等
関越道	藤岡PA	藤岡PA地域拠点整備	群馬県藤岡市	洋ラン等の展示温室・レストラン等
東海北陸道	川島PA	国営木曽三川公園	岐阜県川島町	淡水魚水族館・研究センター等
東海北陸道	城端SA	桜ケ池周辺整備事業	富山町城端町	温泉保養施設・レストラン等
第二東海自動車道	浜松浜北SA	浜松市フルーツパーク	静岡県浜松市	トロピカルドーム・果樹園・レストラン等
第二東海自動車道	刈谷PA	岩ケ池緑地整備	愛知県刈谷市	オアシス館・回転展望台・親水広場等
北陸道	南条SA	南条SA地域拠点整備	福井県南条町	ウォーターランド・ガラス工房等
東名阪道	亀山PA	亀山サンシャインパーク	三重県亀山市	物産館・庭園・工房村等
徳島道	三好SA	美濃田の渕周辺整備	徳島県三好町	吉野川博物館・親水施設等

信するため、関係機関と調整のうえ地域の特色を活かした施設（周辺地域に関する観光情報等の提供、地域特産品の紹介を行うコーナー）の整備を推進する。

なお、現在、全国で一〇箇所以上の休憩施設において計画が進められているところであり、代表的な箇所について**表2**に示す。

2　支援措置

市町村が整備計画を策定する場合に調査費を補助するとともに、計画に位置付けられた第二駐車場、休憩施設、隣接する地域振興施設については道路開発資金、日本開発銀行等の低利融資を行う。

3　事業効果

本事業の推進により、以下のような効果が得られると考えられる。

①　SA・PAを核とした地域振興

SA・PAと地域振興施設を人の出入りを確保して一体的・計画的に整備することにより、地域住民のみならず高速道路等の利用者も当該地域振興施設を容易に利用することが可能となる。こうした一体的整備により、当該地域振興施設は、より広域的な施設としての機能が備わることとなり、連携と交流の中核的施設として地域拠点の核を形成する。

また、同時に、高速道路の利用者は、通常のSA・PAでは得ることができない自然、歴史、文化、産業等地域の特色あるさまざまな情報、サービスを享受することが可能となる。

②　SA・PAでの情報発信

SA・PAにおいて、観光情報等の提供、地域物産品の紹介を行うコーナー等さまざまな方法で地域のPRを行うことにより、SA・PAの地域の情報発信基地として利用することが可能となる。

また、同時に、高速道路等の利用者は、地域の特色あるさまざまな情報、サービスを享受することができる。

四　おわりに

現在、SA・PAを活用した地域拠点整備事業は、ハイウェイオアシスも含めて一部の休憩施設において事業・計画が進められているところである。今後、他の地域においても地域の創意工夫と主体的な取り組みにより、休憩施設を核としてより一層の地域振興、活性化が図れ、高速道路の利用者への広範囲なサービスが図れることを期待したい。

特集／魅力と活力あふれる地域づくりの推進

ハイウェイオアシスの整備事例

JH日本道路公団計画部計画第二課

一　はじめに

高速道路は今や、物資の輸送をはじめビジネスやレジャーにと、国民にとって必要不可欠な存在となっている。整備当初においては、高速道路は人や物を運ぶ輸送路としての考え方が中心で、インターチェンジ以外からは、車はもちろん人についても出入りはできなかった。そのため、高速道路の沿道に自然公園、歴史公園、レクリエーション施設等の魅力ある観光施設があっても高速道路の途中で立ち寄ることができず、一旦インターチェンジを介してからの利用であった。

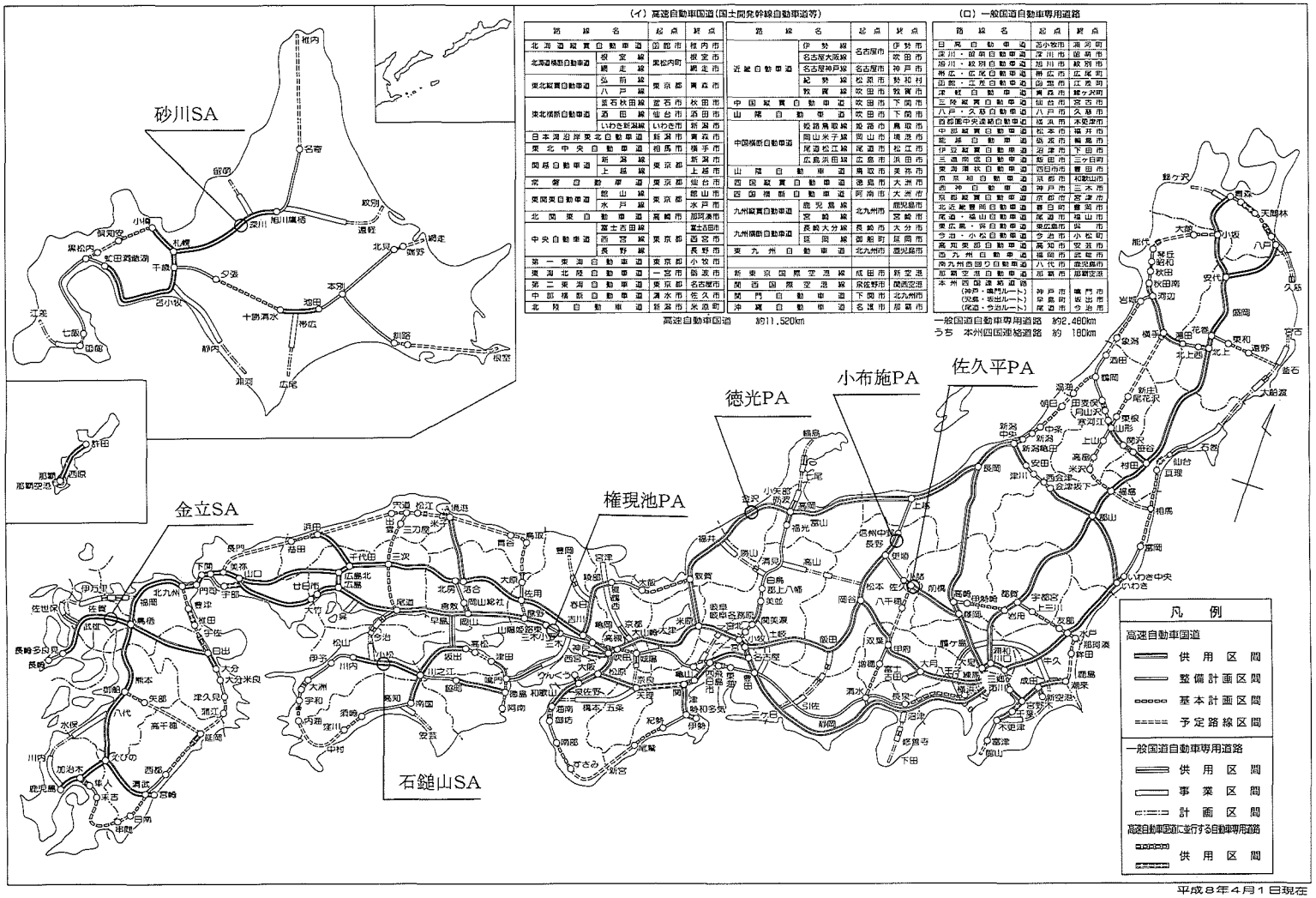
一方、週休二日制の定着による余暇時間の増加、国民ニーズの多種・多様化に伴なうレジャーの需要に対して、高速道路においてもそれに応える必要が生じてきた。

こうしたことから、高速道路の移動途中、あるいは高速道路そのものをレジャーやレクリエーションの場としての活用を図ることを目的として、高速道路の休憩施設と隣接する都市公園等とを一体的に整備し、高速道路から直接公園施設の利用を可能とする「ハイウェイオアシス」が昭和六二年度に創設され、整備が進められてきた。

ハイウェイオアシスの整備は、都市公園等の中に高速道路の休憩施設と連結した駐車場（第二駐車場）を設置することで、直接高速道路から車での乗り入れを可能とし、高速道路のお客様はここを介して公園内に行くことができるようにしたものである。これによって公園利用の増進が図られ、地域の活性化に寄与するとともに、高速道路のお

表1　供用中・事業中のハイウェイオアシス

道路名	休憩施設名	公園名	位置	主な施設	備考
道央道	砂川（すながわ）ＳＡ	北海道子どもの国	北海道砂川市	ふしぎの森、オアシス館、キャンプ場等	供用中
北陸道	徳光（とくみつ）ＰＡ	松任海浜公園	石川県松任市	海水浴場、展望休憩所、四季の花園等	供用中
上信越道	佐久平（さくだいら）ＰＡ	平尾山公園	長野県佐久市	フィールドアスレチック、センターハウス、多目的広場等	供用中
上信越道	小布施（おぶせ）ＰＡ	小布施総合公園	長野県小布施町	ハイウェイミュージアム、レストラン等	供用中
長崎道	金立（きんりゅう）ＳＡ	金立総合公園	佐賀県佐賀市	久保泉丸山古墳・徐福長寿館、草スキー場等	供用中
山陽道	権現池（ごんげんいけ）ＰＡ	権現総合公園	兵庫県加古川市	オアシス館、アクアパビリオン、親水施設等	事業中
松山道	石鎚山（いしづちさん）ＳＡ	小松中央公園	愛媛県小松町	石鎚自然館、高山植物園、四国霊場等	事業中



(イ) 高速自動車国道(国土開発幹線自動車道等)

路線名		起点	終点
北海道縦貫自動車道		函館市	稚内市
北海道横断自動車道	根室線	根室市	根室市
	網走線	網走市	網走市
東北縦貫自動車道	弘前線	東京都	青森市
	八戸線		
東北横断自動車道	富石秋田線	富石市	秋田市
	酒田線	仙台市	酒田市
	いわき新潟線	いわき市	新潟市
日本海沿岸東北自動車道		新潟市	青森市
東北中央自動車道	相馬線	相馬市	横手市
関越自動車道	新潟線	東京都	新潟市
	上越線		上越市
常磐自動車道		東京都	仙台市
東関東自動車道	館山線	東京都	館山市
	水戸線		水戸市
北関東自動車道	高崎市		那珂湊市
中央自動車道	富士吉田線	富士吉田市	
	西宮線	東京都	西宮市
	長野線		長野市
第一東海自動車道		東京都	小牧市
東海北陸自動車道		一宮市	飯田市
第二東海自動車道		東京都	名古屋市
中部横断自動車道		清水市	佐久市
北陸自動車道		新潟市	米原町

路線名		起点	終点
近畿自動車道	伊勢線	名古屋市	伊勢市
	名古屋大阪線		吹田市
	名古屋神戸線	名古屋市	神戸市
	紀勢線	松原市	勢和村
	敦賀線	吹田市	敦賀市
中国縦貫自動車道		吹田市	下関市
山陰自動車道		吹田市	下関市
中国横断自動車道	鳥取線	姫路市	鳥取市
	岡山米子線	岡山市	境港市
	尾道松江線	尾道市	松江市
	広島浜田線	広島市	浜田市
山陽自動車道		鳥取市	実籾市
四国縦貫自動車道		徳島市	大洲市
四国横断自動車道		阿南市	大洲市
九州縦貫自動車道	鹿児島線	北九州市	鹿児島市
	宮崎線		宮崎市
九州横断自動車道	長崎大分線	長崎市	大分市
	延岡線	延岡市	延岡市
東九州自動車道		北九州市	鹿児島市
新東京国際空港線		成田市	新空港
関西国際空港線		泉佐野市	関西空港
関門自動車道		下関市	北九州市
沖縄自動車道		名護市	那覇市

高速自動車国道　約11,520km

(ロ) 一般国道自動車専用道路

路線名	起点	終点
日光自動車道	宮小路市	清滝町
深川・留萌自動車道	深川市	留萌市
旭川・紋別自動車道	旭川市	紋別市
帯広・広尾自動車道	帯広市	広尾町
函館・江差自動車道	函館市	江差町
津軽自動車道	青森市	鰺ヶ沢町
三陸縦貫自動車道	仙台市	宮古市
八戸・久慈自動車道	八戸市	久慈市
首都圏中央連絡自動車道	成田市	木更津市
中部縦貫自動車道	松本市	福井市
能登自動車道	金沢市	輪島市
伊豆縦貫自動車道	沼津市	下田市
三遠南信自動車道	飯田市	三ヶ日町
東海環状自動車道	四日市市	豊田市
京阪神自動車道	京都市	和歌山市
阪神自動車道	神戸市	三木市
京都縦貫自動車道	京都市	宮津市
北近畿豊岡自動車道	春日町	豊岡市
尾道・福山自動車道	尾道市	福山市
東広島・呉自動車道	東広島市	呉市
今治・小松自動車道	今治市	小松町
高知東部自動車道	高知市	安芸市
西九州自動車道	福岡市	武雄市
南九州西回り自動車道	八代市	鹿児島市
那覇空港自動車道	那覇市	那覇空港
本州四国連絡道路		
(神戸・鳴門ルート)	神戸市	鳴門市
(児島・坂出ルート)	早島町	坂出市
(尾道・今治ルート)	尾道市	今治市

一般国道自動車専用道路　約2,460km
うち　本州四国連絡道路　約　180km

図1　高規格幹線道路網図

客様に対してもレベルの高いサービスを提供することができ、高速道路のイメージアップと利用促進等の効果も期待できるものとなった。

現在、全国で五箇所がオープンしており、二箇所で整備が進められている。以下、各地のハイウェイオアシスの紹介をする（図1、表1）。

二　整備事例

1　徳光ハイウェイオアシス

徳光パーキングエリアは北陸自動車道の金沢西インターチェンジと美川インターチェンジの間に位置し、これに隣接する石川県営の松任海浜公園を連絡することでハイウェイオアシスの全国第一号として平成二年三月にオープンしたものである。これにより、高速道路を利用するお客様は、徳光パーキングエリア第二駐車場から直接公園に入り海水浴、四季の花園での散策、サイクリング等を楽しむことができるようになった。

また、平成八年三月には山側である上り線側の市営公園部分についても松任市によって第二駐車場の整備が行われ、これにより上下線いずれからも公園施設の利用が可能となった（図2、写真1・2）。

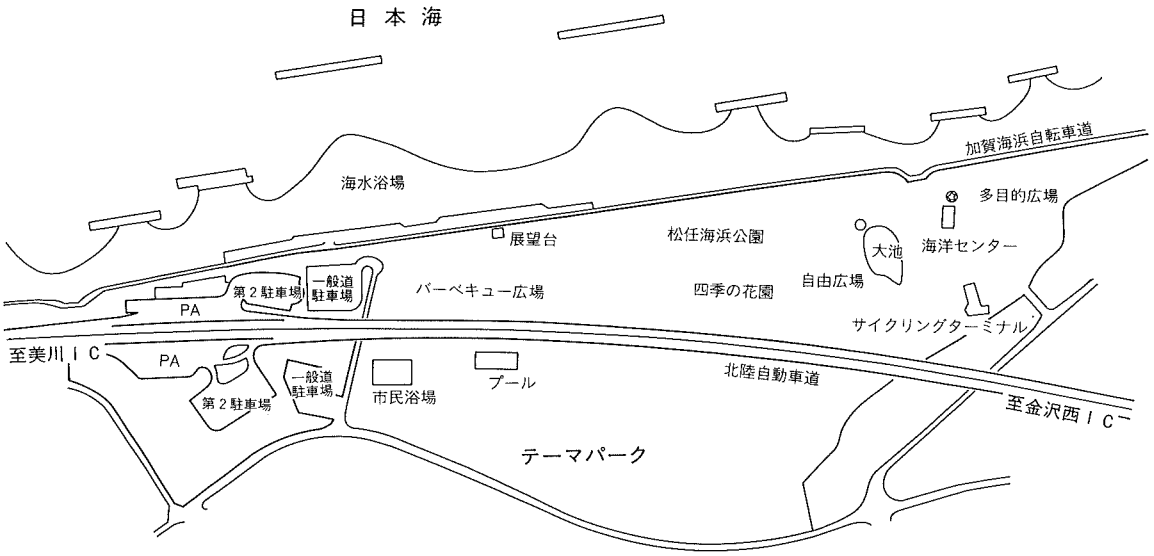


図2　徳光ハイウェイオアシス

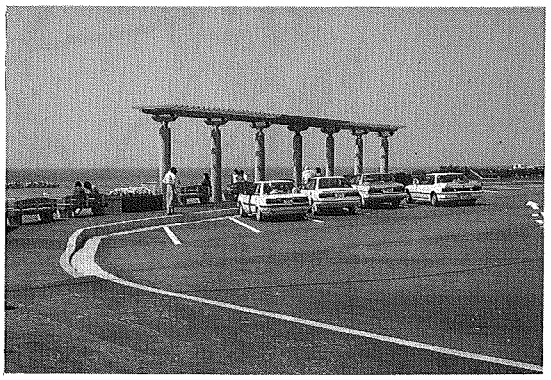


写真1　第二駐車場（下り）

写真2　第二駐車場（上り）

2　砂川ハイウェイオアシス

砂川サービスエリアは札幌市と旭川市のほぼ中間にあたる道央自動車道の奈井江砂川インターチェンジと滝川インターチェンジの間に位置し、本線及び当休憩施設は昭和六三年一〇月に供用した。

このサービスエリアに隣接する北海道営の「北海道子どもの国」は、面積が約二三三haの広大な都市公園であり、砂川ハイウェイオアシスはこの公園と休憩施設とを一体的に整備して平成三年四月にオープンしたものである。

公園は昭和五三年にすでに開園していたもので園内には、宿泊研修施設である少年自然の家、キャンプ場及びアスレッチックコースなど様々な広場が完成しており、年間三二万人もの利用があったが、さらにハイウェイオアシスの整備にあわせてレストランや物産店が入居するオアシス館が新しく設置され、公園内にもピラミッドやピサの斜塔等を模した遊具施設を配置した「ふしぎの森」などの整備が進められた。

平成七年には、一〇〇万人を越えるお客様がこのオアシスを利用している（図3、写真3・4）。

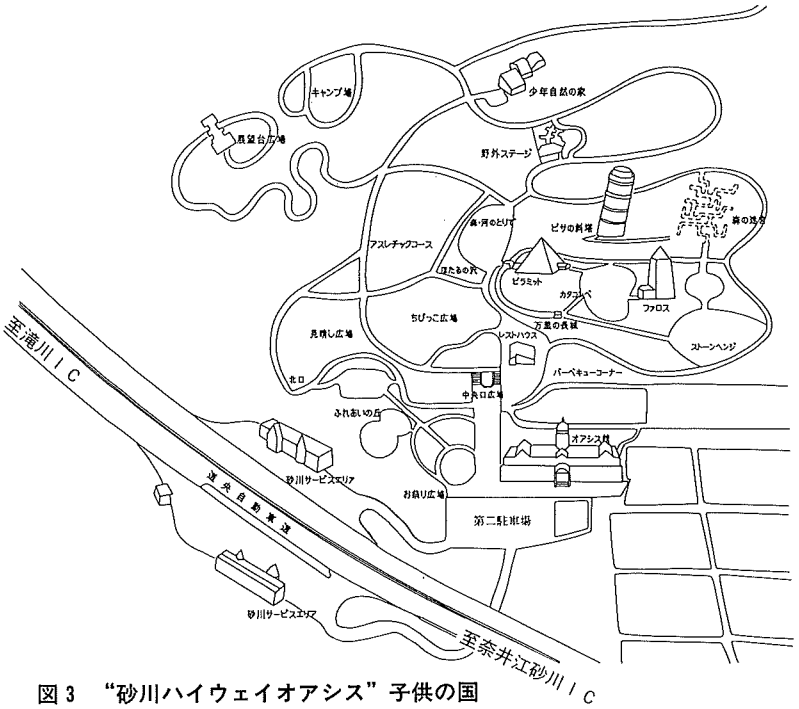


図3　“砂川ハイウェイオアシス”子供の国

写真3　オアシス館

写真4　中央広場

3　佐久平ハイウェイオアシス

佐久平パーキングエリアは上信越自動車道の碓氷軽井沢インターチェンジと佐久インターチェンジの間に位置し、本線及び当休憩施設は平成五年三月に供用している。佐久平ハイウェイオアシスは、このパーキングエリアに隣接する佐久市営の平尾山公園と連絡することにより平成六年一〇月にオープンしたものである。

現在、公園内にはレストランを有したセンターハウスや多目的広場(雪の広場)、フィールドアスレチック、スーパースライダー及び展望台などがあり、今後、地元特産の果物を取り扱うテーマ館、研修施設等が整備される予定である。また、佐久市の第三セクターによる人工雪スキー場が公園に隣接して整備されており、第二駐車場からスキー場の利用が可能なものとなっている。都心から近いこともあって正月、連休などには多くのお客様で賑わっている(**図4、写真5・6**)

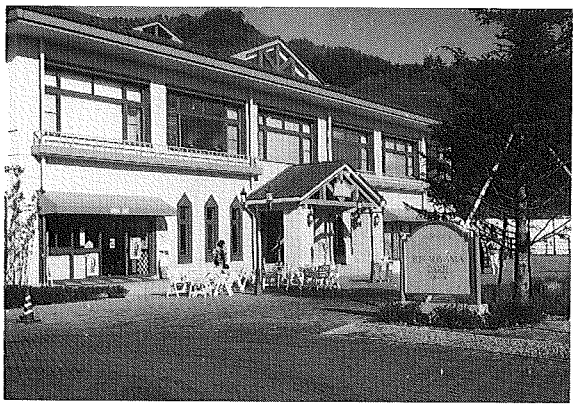


写真5　センターハウス

写真6　スーパースライダー

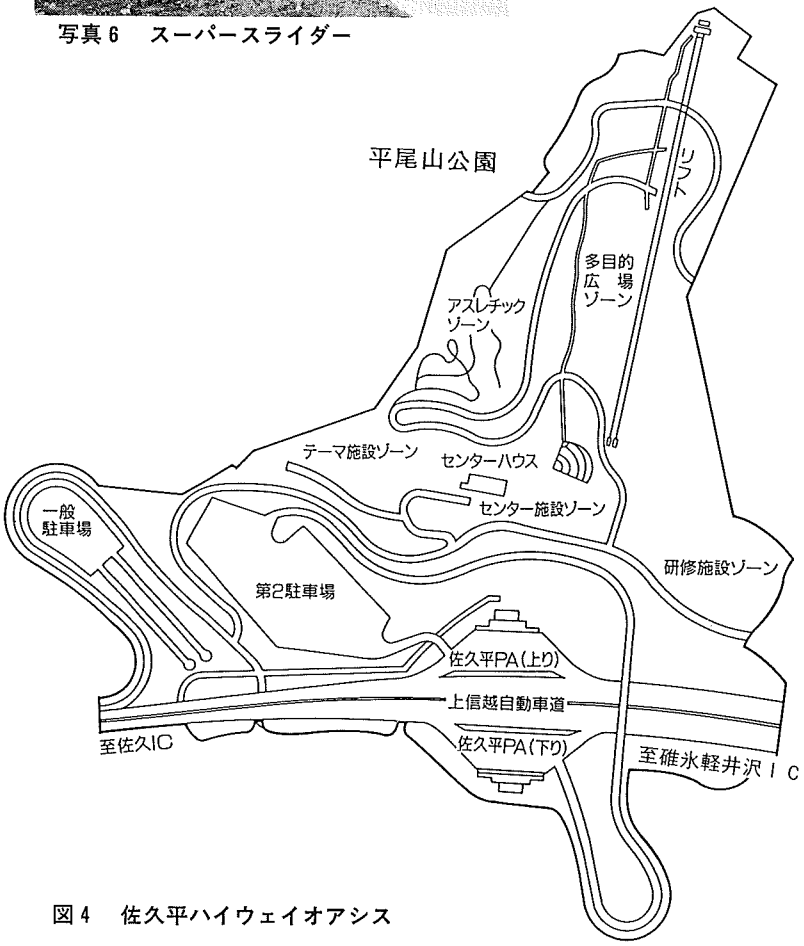


図4　佐久平ハイウェイオアシス

4　小布施ハイウェイオアシス

小布施パーキングエリアは上信越自動車道の須坂長野東インターチェンジと信州中野インターチェンジの間に位置しており、これに隣接する小布施町営の小布施総合公園と連絡して平成七年一二月にハイウェイオアシスが整備されている。

現在、公園施設としては、レストラン及び地元の伝統工芸である切り絵を展示しているハイウェイミュージアムが開設しているが、今後、多目的広場、展望塔などの諸施設の充実が予定されている。

また、公園と町の中心部を結ぶシャトルバスの運行も行われており、町内の観光施設の巡回が可能となっている（図5、写真7・8）。

写真7　公園側レストラン

写真8　ハイウェイミュージアム

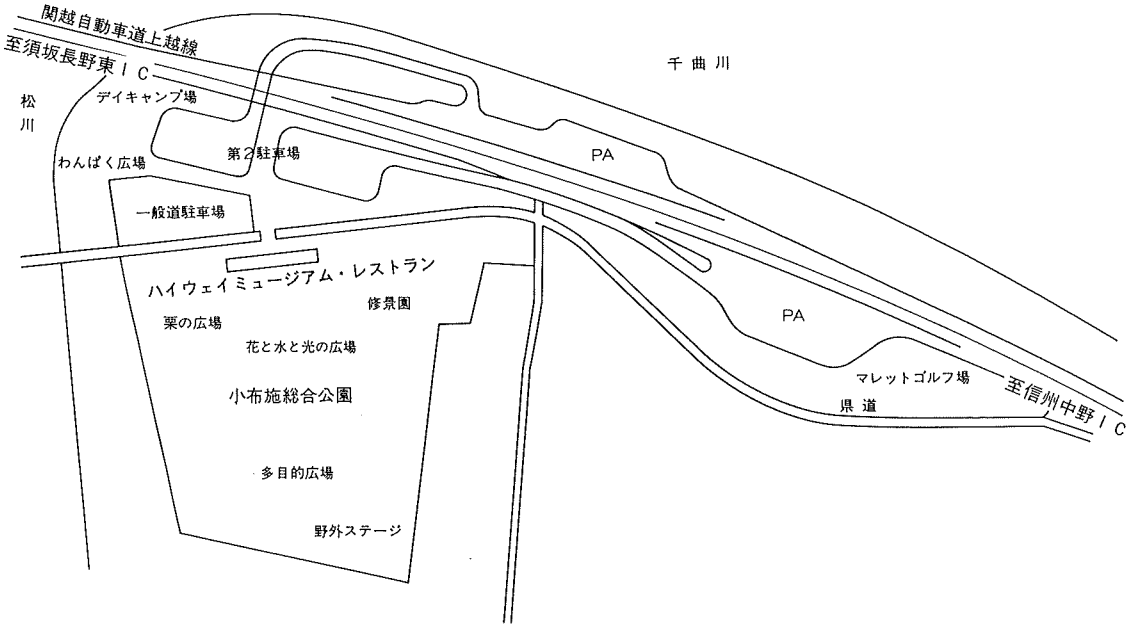


図5　小布施ハイウェイオアシス

5　金立ハイウェイオアシス

金立ハイウェイオアシスは長崎自動車道の東脊振インターチェンジと佐賀大和インターチェンジの間に位置し、本線及び当休憩施設は昭和六〇年三月に供用している。

このサービスエリアに隣接する佐賀市営の金立総合公園は「歴史・文化・自然とのふれあい」をテーマに施設の整備が行われており、本線建設時に移設された久保泉丸山古墳、草スキー場やログハウス等の既存施設に加え、当地に伝わる徐福の伝説をテーマとした徐福長寿館などが整備されている。今後レストラン、地域物産館等の施設充実が計画されている。

平成八年四月に公園内に金立サービスエリアと連絡する第二駐車場が整備され、高速道路から車で直接公園に乗り入れることが可能となった（図6、写真9・10）

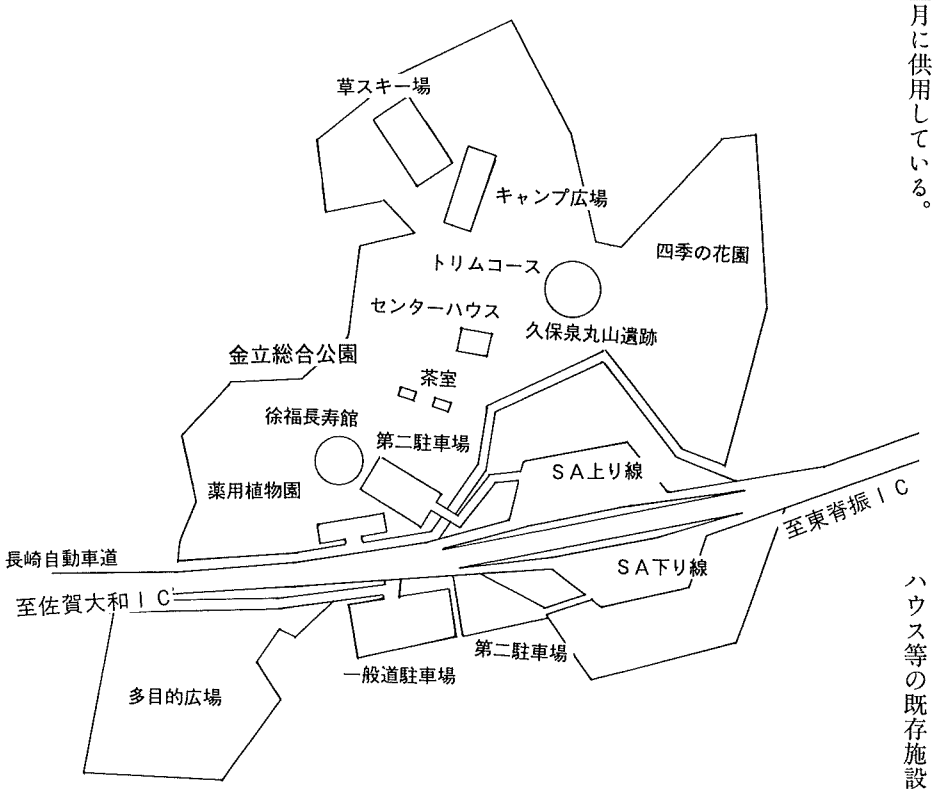


図6　金立ハイウェイオアシス

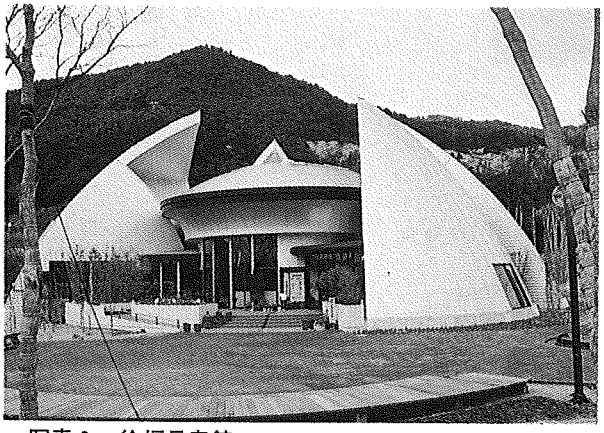


写真9　徐福長寿館

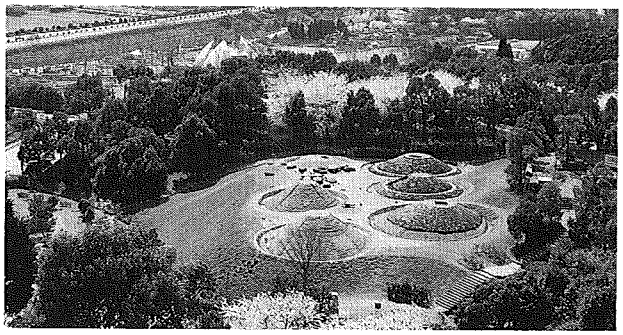


写真10　久保泉丸山古墳

6　権現池ハイウェイオアシス

権現池パーキングエリアは山陽自動車道の三木小野インターチェンジと加古川北インターチェンジの間に位置しており、これに隣接する加古川市営の権現総合公園と連絡することでハイウェイオアシスを整備するもので、現在事業中である。

当公園は人造湖畔に位置し、広がりのある水面と豊かな緑といった自然素材を基調とした空間作りを目指しており、水をテーマとした施設を中心に計画されている（図7）。

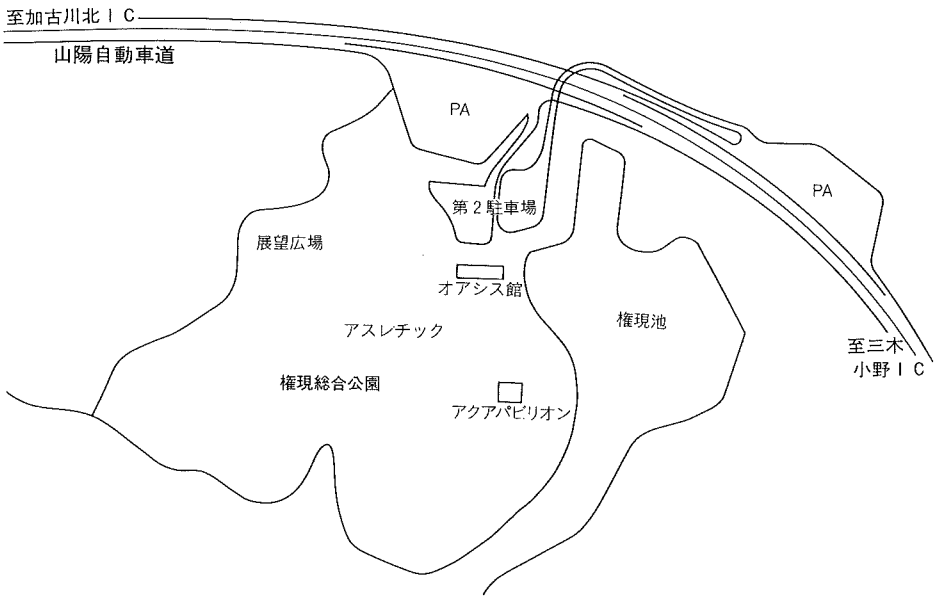


図７　権現池ハイウェイオアシス

7　石鎚山ハイウェイオアシス

石鎚山サービスエリアは松山自動車道のいよ西条インターチェンジといよ小松インターチェンジの間に位置しており、本線及び当休憩施設は平成六年一一月に供用している。隣接する小松町営の小松中央公園は西日本最高峰の石鎚山をテーマとした公園で石鎚の自然を紹介・観察する施設を中心に計画されている。今後、高速道路の休憩施設と連結する第二駐車場が整備され、ハイウェイオアシスがオープンすることになる（図8）。

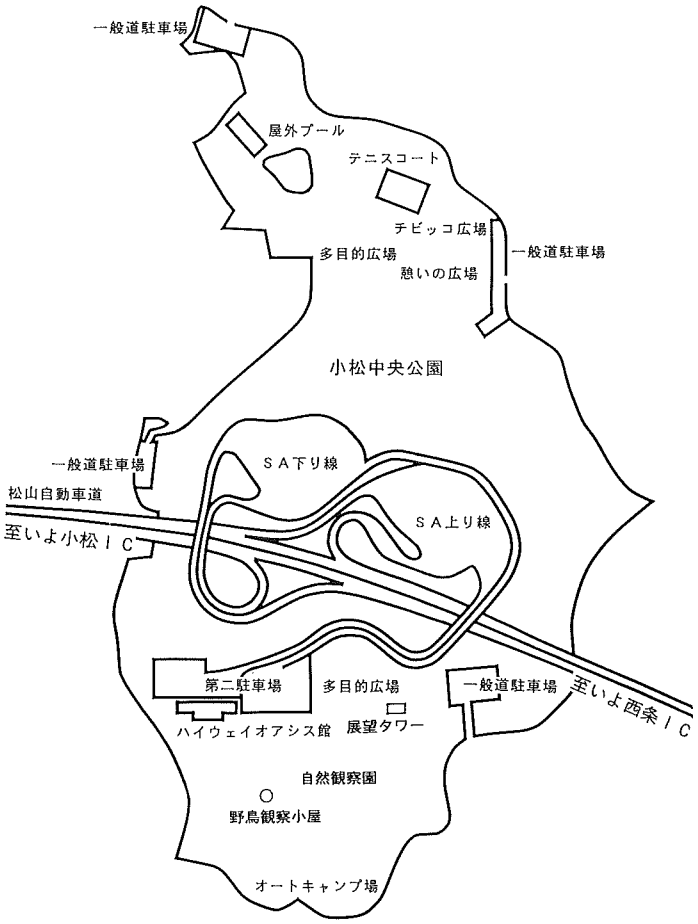


図８　石鎚山ハイウェイオアシス

三　SA・PAを活用した地域拠点整備事業

ハイウェイオアシスでは、高速道路の休憩施設と外部との人の出入りは都市公園等に限り認められていたが、連絡できる施設を都市公園等を限定せず、休憩施設周辺地区において、市町村が主体となって行う地域振興施設の事業に対しても可能とする「SA・PAを活用した地域拠点整備事業」が平成七年度に創設された。これによりハイウェイオアシスはSA・PAを活用した拠点整備事業のひとつの形態であると位置付けられることとなった。

多くの人が集い憩うという機能を持つ休憩施設は、地域の活性化に活用できる潜在的なポテンシャルを有しており、その休憩施設と周辺地域を一体的・計画的に整備することで新たな地域拠点の形成を図るとともに、高速道路を利用するお客様に対してもより高いサービスが提供できるものと期待される。

四　おわりに

今回紹介したハイウェイオアシスは、各々その地形・気象・文化等特徴ある地域性を活かして整備されたものであり、多くの方々に利用されている。市町村が主体となって行う「SA・PAを活用した地域拠点整備事業」の整備箇所が今後増えていくとともに、より一層地域色豊かなものとなることを期待したい。

特集／道路関係法令改正

踏切道改良促進法の改正

道路局路政課

第六次の踏切事故防止総合対策は、平成八年度～一二年度の五年間における①踏切道の立体交差化の促進、②踏切道の構造改良の促進、③踏切保安設備等の整備の促進、④交通規制の実施、⑤踏切道の統廃合の促進等をまとめたものであり、平成八年二月一四日に交通対策本部決定されたところである。

過去一次から五次までの計画では、連続立体交差、単独立体交差、新設立体差、構造改良について当該五箇年計画における事業実施量のみを記述していたが、第六次計画ではこれにあわせて当該期間中の完成量についても目標値を示したところである（**表1**）。

一　踏切道の現状

(1)　踏切道数の推移

鉄道と道路法上の道路の交差する踏切道の数は、一〇年前の昭和五九年度には約三万七、〇〇〇箇所存在していたが、立体交差化の推進等により約四、〇〇〇箇所減少し、平成六年度には約三万三、〇〇〇箇所となっている。

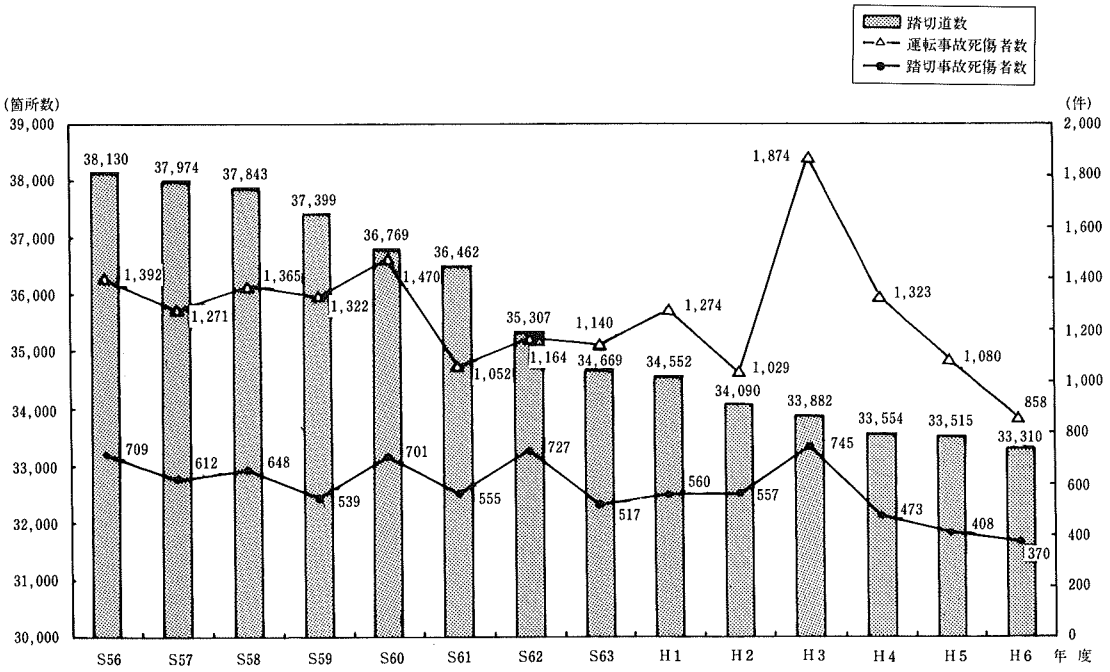
(2)　事故の推移

踏切道数の減少等により、踏切事故は減少傾向にあり、平成六年度の踏切事故死傷者数は三七〇人で、一〇年前の昭和五九年度の五三九件に比べ三一％減少している。しかし、運転事故に対する踏切事故の割合は高く死傷者数で約四割を占めている（**図1**）。

二　踏切事故防止総合対策

陸上、海上及び航空交通の安全全般に関しては、対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法が昭和四五年に制定され、これに基づき、昭和四六年度以降五次にわたる交通安全基本計画が作成され、安全対策について構ずべき施策の大綱が定められている。

踏切事故防止総合対策は、この交通安全基本計画における陸上交通の安全のうち、踏切道における交通安全についての施策を具体的に定めたものであり、昭和四六年二月から五度にわたり交通対策本部（総務庁長官を本部長として関係省庁の事務次官等で構成）で決定しその推進を図っているところである。



踏切道数：道路統計年報　事故件数：運輸省調べ

図1　運転事故死傷者数、踏切事故死傷者数及び踏切道数の推移

三　踏切道改良促進法の改正

踏切道改良促進法は、踏切事故防止総合対策による各施策のうち、道路法上の道路についての立体交差化、構造改良、保安施設の整備について、その整備促進を図るため、次のような内容となっている。

①　運輸大臣及び建設大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の状況を考慮して運輸省令、建設省令で定める基準に従い、五年間において立体交差化及び構造の改良により改良することが必要と認められる

表1　踏切事故防止総合対策の数値目標(建設省関係分)の推移

	単位	第1次 46～50	第2次 51～55	第3次 56～60	第4次 61～H2	第5次 H3～H7	第6次 H8～H12
連続立体交差	km	約100	約300	約300	約300	約300	約100 約300
単独立体交差	箇所	約600	約500	約400	約300	約200	約160 約250
新設立体交差	箇所	約400	約600	約500	約400	約400	約210 約400
構造改良	箇所	－	－	約1,300	約1,100	約1,000	約1,000 約1,000

上段：完成量（6次計画から新たに記述）
下段：事業実施量

踏切道について、その改良の方法を定めて指定し、鉄道事業者及び道路管理者に通知するとともに告示する。（第三条）

② 鉄道事業者及び道路管理者は、指定があったときは、協議により当該踏切道について立体交差化計画書及び構造改良計画書を作成して、運輸大臣及び建設大臣に提出しなければならない。（第四条）

③ 鉄道事業者又は道路管理者は、立体交差計画若しくは構造改良計画に従い当該踏切道の改良を実施しなければならない。（第五条）

④ 立体交差化又は構造改良の実施計画に要する費用は鉄道事業者及び道路管理者が協議して負担するものとする。（第六条）

⑤ なお、踏切保安設備については、運輸大臣が指定し、鉄道事業者の負担で実施するが、国及び地方公共団体は、整備に関する費用の一部を補助することができる。（第三～七条）

このうち、今回の改正では、立体交差化、構造改良及び保安設備の整備により改良することが必要と認められる踏切道を指定する期間を平成八年度以降の五箇年間延長するものであり、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案は、平成八年三月二九日に成立し、三月三一日付けで官報告示されたところである（**図2**）。

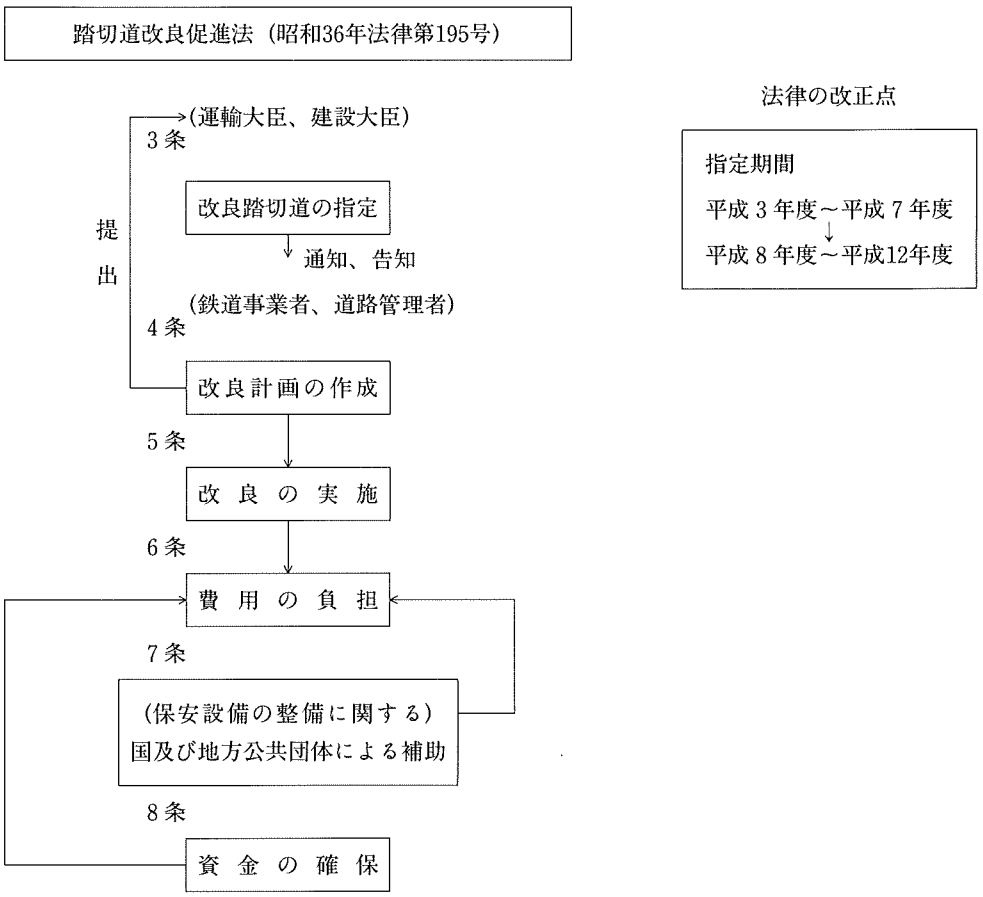


図2

四　省令改正

(1) 踏切道の立体交差化及び構造改良に関する省令（運輸省令、建設省令）

本省令は、立体交差化の指定基準、構造改良の指定基準などを定めている。

① 立体交差化の指定基準：一日当たりの踏切遮断交通量が、一万台時以上になると認められるものなど。

② 構造改良の指定基準：一日当たりの踏切遮断交通量が、二千台時以上になると認められるもので、踏切道とこれに接続する道路との幅員差が一m以上のものなど。

今回の改正は、立体交差化の指定基準及び構造改良の指定基準のうち、「平成七年度末における一日当たりの踏切遮断交通量」を「平成一二年度末における一日当たりの踏切遮断交通量」に改め、平成八年三月三一日付けで官報告示したところである。

(2) 踏切道の保安設備に関する省令（運輸省令）

本省令は、保安設備である踏切警報機又は踏切遮断機を設置すべき踏切道の指定基準を、道路の交通量と鉄道の交通量に応じ一定の数値を超えるものなどとして定めている。

今回の改正では、保安設備に踏切警報時間制御装置を追加した。踏切警報時間制御装置とは、列車又は車両の種類又は速度を識別することにより、自動的に踏切警報機又は踏切遮断機の動作の開始時期を制御するものであり、警報時間が長いことによるイライラ感を抑止し事故防止に役立つほか、交通の円滑化にも寄与するものである。また、この指定基準を列車又は車両毎の警報時間差が三〇秒以上のものなどとし、平成八年三月三一日付けで官報告示したところである。

五　踏切道の拡幅に係る指針

踏切道の構造改良については、踏切事故総合防止対策においてその事業実施の目標を掲げるとともに、踏切道改良促進法においてその事業促進を図ることとしているところであるが、踏切道の拡幅に係る道路管理者と鉄道事業者の協議においては、鉄道事業者から踏切道の統廃合を踏切道拡幅の条件とされるケースが多く、協議が円滑に進んでいないという実態があった。

このため、運輸省と建設省で踏切道の拡幅のついての鉄道事業者と道路管理者の協議の指針を「踏切道の拡幅に係る指針」としてまとめた。

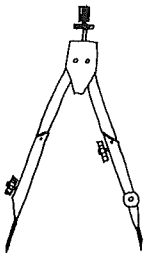
本指針では、近接踏切道の統廃合をしなくとも踏切道の拡幅が行えるケースとして

①踏切道に歩道がないか又は歩道が狭小な場合の歩道整備。

②標準幅員で二車線（片側一車線）までの道路拡幅。

③立体交差化の工事施工協定が結ばれている場合の一時的な道路拡幅。

の三ケースを示すとともに、道路管理者が踏切道の拡幅する場合の配慮事項についても規定している。



特集／

道路関係法令改正

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部を改正する法律
交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令

道路局道路交通管理課

一　はじめに

第一三六回国会の審議を経て平成八年三月二九日に成立した「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部を改正する法律」（平成八年法律第二五号）及び「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令」（平成八年政令第八八号）は、ともに三月三一日に公布され、四月一日に施行されたところである。

今回の法令改正の趣旨は、平成八年度以降五箇年間において実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画を作成し、総合的な計画の下に交通安全施設等整備事業を推進するとともに、あわせて交通安全施設等整備事業に範囲を拡大することにより、道路整備が一層促進されたにもかかわらず、自動車保有台数の急激な増加によるモータリゼーションの急速な進展に伴い、交通混雑が激化し、交通事故が増大することとなった。

こうした交通事故の著しい増加の原因は、交通モラルの低さ、交通安全教育の不徹底等のソフト面での不備もさることながら、交通安全施設の整備が不十分であるというハード面の問題があると考えられていた。

交通安全施設の整備については、都道府県公安委員会及び道路管理者が既存の制度の範囲内でそれぞれ整備を進めていたが、基本的には地方公共団体の責務と考えられ、また、道路の整備事業としては道路の改良の延長を伸ばすことに重点を置いていた従前の制度の下では限度があった。すなわち、道路整備が一層の整備拡充を図ろうとするものである。

以下、その概要を述べることとする。

二　交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の制定の背景と改正経緯

戦前においては、大量輸送機関としての鉄道と海運の増強に重点が置かれたこともあり、道路の整備が立ち遅れていたこと、また、戦争により道路が極度に荒廃してしまったこと等により道路の整備水準は極めて低かったが、昭和二九年に道路整備に関する特定財源制度が創設され、第1次道路整備五箇年計画が発足し、以来道路整備が本格的に推進されてきたところである。

その後、有料道路制度の導入や特定財源の拡充等により一層の整備拡充を図ろうとするものである。

わち、

① 建設大臣の直轄区間を除く一般国道や都道府県・市町村道において、地方公共団体が交通安全施設等を整備することについては、制度的にも予算的にも、国の助成措置が十分講ぜられていなかったこと、地方公共団体も単独で財源措置を講ずることは困難な状況にあったこと、特に当時の地方財政の窮状がその実施をますます困難にしていたこと。

② 従前、都道府県公安委員会と道路管理者の間において、必ずしも緊密な連絡調整が行える体制になっていなかったこと

等により、交通安全施設等の整備が十分には行われず、自動車交通時代に即応した道路交通環境の整備が著しく立ち遅れている状況にあった。

このような事態に対処するため、国は人命の尊重がなにものにも優先することを確認し、昭和四〇年一月十三日「交通事故防止の徹底を図るための緊急対策について」を決定し、その第一に「交通安全施設の整備、拡充」を掲げ、これを緊急かつ強力に推進することとした。

こうした施策を強力に推進するため、交通安全施設等の整備についての国の責務を明確化し、その整備に積極的に参加するため、国が交通安全施設等の整備を実施すべき道路を指定し、その整備のための総合的な計画を定め、指定道路に係る事業に要する費用について助成を行うこと等交通安全施設等の整備について所要の立法措置をとる必要があるとされたものである。

こうして「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」（以下「安全法」という。）は国会審議を経て昭和四一年三月三一日に成立し、関連の法令とともに四月一日公布施行された。

その後、交通事故が多発する道路がなお多数残されていること等により、制度の一層の拡充が図られ、昭和四四年、四六年、五一年、五六年、六一年、平成三年の六度にわたり法による措置を講ずる期間を延長する等の法改正が行われてきた。

（資料1参照）

三 交通事故をめぐる状況と改正の必要性

都道府県公安員会及び道路管理者は、これまで2次にわたる三箇年計画及び5次にわたる五箇年計画を策定し、その計画のもと、交通安全施設等の整備について強力に推進してきたところである。

しかしながら、昭和六三年以来、交通事故による死亡者数が八年連続して一万人を突破し、なかでも高齢者事故が急増するなど交通安全をとりまく現下の状況は極めて厳しいものといわざるを得ない。

こうした状況下で、交通の危険が存する道路等について交通環境の改善を図っていくべきことが、現在もなお、引き続き緊急の課題として要請されているところである。

このため、平成八年度以降においても、第5次五箇年計画に引き続き、交通安全施設等整備事業に関する計画を作成するとともに交通安全施設等整備事業の内容の拡充を行い、総合的な計画のもとに事業を強力に推進する必要がある。

四 改正内容

1 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部を改正する法律について

本法は、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、五箇年間に限って措置を講ずることと定めており、今回の改正内容としては、平成八年度以降五箇年間において実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画を作成するものとすることである。

2 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令について

(1) 交通安全施設等整備事業の内容の拡充……工種の追加（交安法施行令第一条関係）

交安法第二条第三項第二号は、「交通安全施設等整備事業」のうち道路管理者が行う事業を規定し、「道路の改築」（交安一種事業）及び「道路の附属

物」（交安二種事業）の範囲については、政令に委任している。

交通安全施設等整備事業の内容（工種）については、これまで交通事故の特性、道路をとりまく社会情勢の変化等に応じて追加されてきたところであるが、今次の改正においては、次に掲げるいわゆる「歩車共存道路」を新規工種として追加するものである。

・いわゆる「歩車共存道路」の追加（第二項第四号）（**資料2参照**）

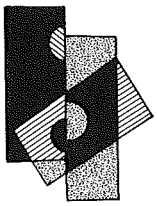
交安法施行令第一条第二項は、交安一種事業としての「道路の改築」の内容を定めるものであり、「緊急に交通の安全を確保する必要がある小区間について応急措置として行う歩道若しくは自転車道の措置」を例示としてこれに類似する性格を有する道路の改築を規定したものである。

最近の交通事故の顕著な傾向として、高齢歩行者事故の急増があげられることなどから、住居系・商業系の地区内で、通過交通が進入し、歩行者等との事故が発生する危険が現に大きい道路の区間を対象に、自動車の速度を低下させるためのハンプ、狭さく部等を設置した歩車共存道路の整備すなわち「歩道、自転車道又は自転車歩行者道を有しない道路において自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するために行う路面の凸部の設置又は自動車の通行の用に供する部分の幅員の縮小」を安全一種事業に加えるものである。

(2) 道の区域内の道路に係る交通安全施設等整備事業に要する費用の補助の特例（道路法施行令第三四条の二の三関係）

道路法第八八条第一項に基づき、道の区域内の道路について実施する交通安全施設等整備事業の費用については、道路法施行令においてその特例は定められている。このうち、道の区域内の一般国道並びに道道及び道の区域内の市町村道で建設大臣が開発のために特に必要と認めて指定したもの（いわゆる開発道路）については、一般国道に係る交安二種事業を除き、恒久的な高率の負担率が定められているが（道路法施行令第三一条、第三二条）、それ以外の道道及び道の区域内の市町村道については、従来より五年毎の交安法による措置を講ずる期間の延長に併せて交安法に定める措置と同様の助成措置を本政令において定めてきたところである。

今回、交安法の一部改正により同法による措置が五箇年間延長されることに伴い、平成八年度以降五箇年間において内地と同様の補助制度を設けることとしたものである。



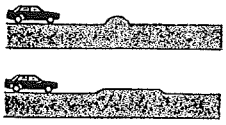
資料1

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法及び踏切道改良促進法の制定・改正経緯							
法律名	交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（交安法と略）	交安法の一部を改正する法律	交安法の一部を改正する法律	交安法及び踏切法の一部を改正する法律	交安法及び踏切法の一部を改正する法律	交安法の一部を改正する法律	交安法の一部を改正する法律
番号	41年45号	44年9号	46年27号	51年13号	56年7号	61年11号	平成3年4号
改正内容		1　地単事業の追加 2　特定交安事業三箇年計画について 3　都道府県総合交通安全事業三箇年計画について 4　交安事業の実施方法について 5　費用の補助の特例 6　地単への財政措置	1　46年度以降5箇年間の交安事業の計画を作成することとした 2　都道府県公安委員会の事業範囲の拡大 3　総合交安事業計画の作成 4　北海道の費用負担の特例等	1　51年度以降5箇年間において実施すべき交安事業の計画を作成することとした 2　51年度以降5箇年間において改良することが必要と認められる踏切道について指定することとした	1　56年度以降5箇年間において実施すべき交安事業の計画を作成することとした 2　56年度以降5箇年間において改良することが必要と認められる踏切道について指定することとした	1　61年度以降5箇年間において実施すべき交安事業の計画を作成することとした 2　道路管理者が指定区間外の一般国道及び地方道について交通安全施設等整備事業として実施する一定の道路の付属物の設置に要する費用について負担し、又は補助するものとする	1　平成3年度以降5箇年間において実施すべき交安事業の計画を作成することとした

資料 2

1　「自動車を減速させるために行う路面の凸部の設置」とは、具体的にはハンプの設置等を意味する。

ハンプとは下図のように車道路面に凸型断面の舗装を施した道路構造である。



「ハンプ」
●舗装を部分的に盛り上げて（切り下げる場合もある）運転者に通過時のショックや、事前の視認による速度低下を促します。また舗装の材質や色で変化させ、ハンプがあるかのように見せかけるものをイメージハンプと言います。

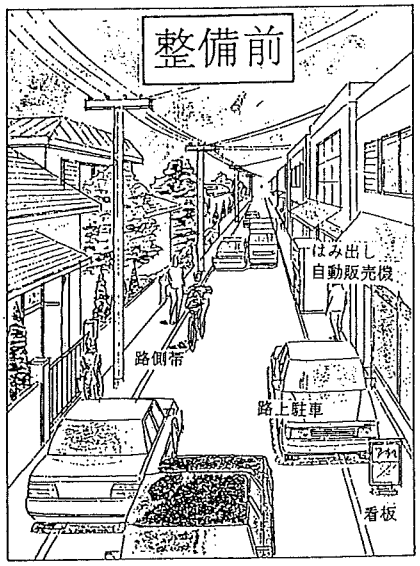
2　「自動車の通行の用に供する部分の幅員の縮小」とは、具体的には狭さくやクランク等を意味する。

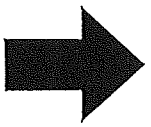
下図のように自動車の通行部分の幅員の幅員を狭くすることにより、過度な速度の自動車に減速を促す道路構造とする道路の改築である。

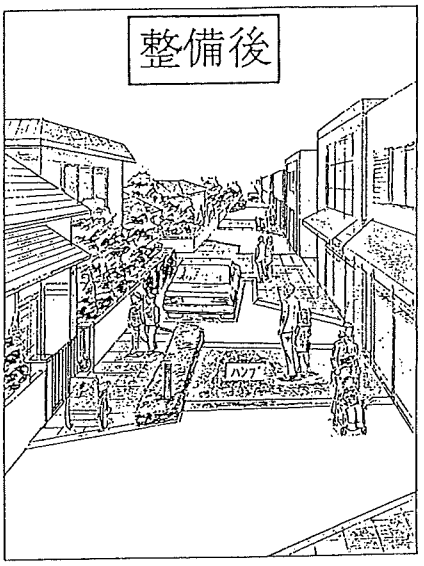
「狭さく」
●車道を部分的に狭くすることにより視覚的にスピードを出しにくくするとともに、交通量の抑制を行います。

「クランク」
●歩車道を分離し、車道をジグザグの形状とすることで蛇行運転を強い、速度を低下させます。その速度低下により交通量の抑制を行います。

3　歩車共存道路







交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部を改正する法律案新旧対照条文

○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（昭和四十一年法律第四十五号）（抄）

（傍線の部分は改正部分）

改正案	現行
（市町村の交通安全施設等整備事業に関する計画の案） 第三条　都道府県公安委員会及び市町村道の道路管理者である市町村は、協議により、国家公安委員会及び建設大臣が定める基準に従い、緊急に交通の安全を確保する必要があると認められる市町村道（建設大臣が道路管理者である市町村道を除く。）について、平成八年度以降の五箇年間において実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画の案を作成し、平成八年六月三十日までに、都道府県公安委員会及び道路管理者である都道府県に提出しなければならない。 （総合交通安全施設等整備事業五箇年計画） 第四条　都道府県公安委員会及び道路管理者（市町村道の道路管理者である市町村を除く。）は、協議により、前条に規定する基準に従い、緊急に交通の安全を確保する必要があると認められる一般国道、都道府県道及び建設大臣が道路管理者である市町村道について、平成八年度以降の五箇年間において実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画の案を作成し、当該計画の案と同条の規定により提出された市町村の交通安全施設等整備事業に関する計画の案とを調整して当該都道府県の交通安全施設等整備事業に関する総合的な計画（以下「総合交通安全施設等整備事業五箇年計画」という。）を作成し、平成八年七月三十一日までに、当該計画を国家公安委員会及び建設大臣に提出しなければならない。 （特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路の指定） 第六条　国家公安委員会及び建設大臣は、道路における交通事故の発生状況、交通量その他の事情を考慮して総理府令・建設省令で定める基準に従い、緊急に交通の安全を確保する必要があると認められる道路を、平成八年度以降の五箇年間において交通安全施設等整備事業でこれに要する費用の全部又は一部を国が負担し、又は補助するもの（以下「特定交通安全施設等整備事業」という。）を実施すべき道路として指定するものとする。 2・3　（略） （特定交通安全施設等整備事業五箇年計画） 第七条　国家公安委員会及び建設大臣は、協議により、第四条の規定により提出された総合交通安全施設等整備事業五箇年計画に係る交通安全施設等整備事業のうち、前条第一項の規定により指定された道路について、平成八年度以降の五箇年間において実施すべき特定交通安全施設等整備事業に関する計画（以下「特定交通安全施設等整備事業五箇年計画」という。）の案を作成しなければならない。 2～5　（略）	（市町村の交通安全施設等整備事業に関する計画の案） 第三条　都道府県公安委員会及び市町村道の道路管理者である市町村は、協議により、国家公安委員会及び建設大臣が定める基準に従い、緊急に交通の安全を確保する必要があると認められる市町村道（建設大臣が道路管理者である市町村道を除く。）について、平成三年度以降の五箇年間において実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画の案を作成し、平成三年六月三十日までに、都道府県公安委員会及び道路管理者である都道府県に提出しなければならない。 （総合交通安全施設等整備事業五箇年計画） 第四条　都道府県公安委員会及び道路管理者（市町村道の道路管理者である市町村を除く。）は、協議により、前条に規定する基準に従い、緊急に交通の安全を確保する必要があると認められる一般国道、都道府県道及び建設大臣が道路管理者である市町村道について、平成三年度以降の五箇年間において実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画の案を作成し、当該計画の案と前条の規定により提出された市町村の交通安全施設等整備事業に関する計画の案とを調整して当該都道府県の交通安全施設等整備事業に関する総合的な計画（以下「総合交通安全施設等整備事業五箇年計画」という。）を作成し、平成三年七月三十一日までに、当該計画を国家公安委員会及び建設大臣に提出しなければならない。 （特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路の指定） 第六条　国家公安委員会及び建設大臣は、道路における交通事故の発生状況、交通量その他の事情を考慮して総理府令・建設省令で定める基準に従い、緊急に交通の安全を確保する必要があると認められる道路を、平成三年度以降の五箇年間において交通安全施設等整備事業でこれに要する費用の全部又は一部を国が負担し、又は補助するもの（以下「特定交通安全施設等整備事業」という。）を実施すべき道路として指定するものとする。 2・3　（略） （特定交通安全施設等整備事業五箇年計画） 第七条　国家公安委員会及び建設大臣は、協議により、第四条の規定により提出された総合交通安全施設等整備事業五箇年計画に係る交通安全施設等整備事業のうち、前条第一項の規定により指定された道路について、平成三年度以降の五箇年間において実施すべき特定交通安全施設等整備事業に関する計画（以下「特定交通安全施設等整備事業五箇年計画」という。）の案を作成しなければならない。 2～5　（略）

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令案新旧対照条文

○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令（昭和四十一年政令第百三号）（抄）

（傍線の部分は改正部分）

改正案	現行
（交通管制センター並びに道路の改築及び道路の附属物） 第一条　（略） 2　法第二条第三項第二号イに規定する道路の改築で政令で定めるものは、次に掲げるものとする。 一～三　（略） 四　歩道、自転車道又は自転車歩行者道を有しない道路において自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するために行う路面の凸部の設置又は自動車の通行の用に供する部分の幅員の縮小 3　（略）	（交通管制センター並びに道路の改築及び道路の附属物） 第一条　（略） 2　法第二条第三項第二号イに規定する道路の改築で政令に定めるものは、次に掲げるものとする。 一～三　（略） 3　（略）

○道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）（抄）

（傍線の部分は改正部分）

改正案	現行
（道の区域内の道路に関する費用の補助） 第三十四条の二の三　（略） 2　国は、平成八年度以降五箇年間において、道路管理者が道道又は道の区域内の市町村道について実施する交通安全施設等整備事業のうち交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第二条第三項第二号イに掲げる事業及び交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令（昭和四十一年政令第百三号）第二条の三に規定する事業に要する費用については、法第五十六条及び第八十五条第三項の規定にかかわらず、予算の範囲内において、その二分の一（道路管理者が同令第四条に規定する通学路に該当する市町村道について実施する交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第二条第三項第二号イに掲げる事業に要する費用については、その十分の五・五）をその費用を負担する地方公共団体に対して補助する。	（道の区域内の道路に関する費用の補助） 第三十四条の二の三　（略） 2　国は、平成三年度以降五箇年間において、道路管理者が道道又は道の区域内の市町村道について実施する交通安全施設等整備事業のうち交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第二条第三項第二号イに掲げる事業及び交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令（昭和四十一年政令第百三号）第二条の三に規定する事業に要する費用については、法第五十六条及び第八十五条第三項の規定にかかわらず、予算の範囲内において、その二分の一（道路管理者が同令第四条に規定する通学路に該当する市町村道について実施する交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第二条第三項第二号イに掲げる事業に要する費用については、その十分の五・五）をその費用を負担する地方公共団体に対して補助する。

平成六年度の道路関係の判例紹介（その二）

道路局道路交通管理課訟務係

三月号に続き、平成六年度に言い渡された判決のうち、残り半分を紹介していきたい。

(6) 道路構造に関するもの

道路構造に起因して事故が発生したとして訴訟を提起された案件に関する判決は二件あり、いずれも道路管理者は無責とされている。

1) 静岡国道一号自動二輪車転倒事件

静岡地裁沼津支部平成六年九月二二日判決、平成三年㈜第一四五号　〈無責〉

（控訴審：東京高等裁判所平成七年九月二七日判決、平成六年㈜第四五四六号）（原告上告）

〈事件の概要〉

自動二輪車で、国道一号三ツ谷バイパスを走行中、ハンドル操作を誤り、転倒し対向車線の乗用車に衝突し、死亡した。

原告は、道路構造（曲線半径等）に瑕疵があるとして国を提訴した。

〈判決要旨〉

（第一審）

・本件道路は、道路構造令に適合し、制限速度以内ないし、一〇％オーバー程度で走行すれば走行に特段の支障はなく、さらに70km／h～80km／hで走行したとしても危険がないことが認められ、直ちに危険であったとは認められない。

・本件事故は制限速度を大幅に超えた速度で進行し、運転操作の誤りが原因となって発生したものである。

・本件道路は、運転者が常識的な方法で利用した場合にはその安全性を欠くものではない。

・現場に設置されている標識に注意して走行すれば、安全に走行することは可能であったから、道路が通常有すべき安全性を欠いているとはいえない。

（控訴審）

（原審と同旨）

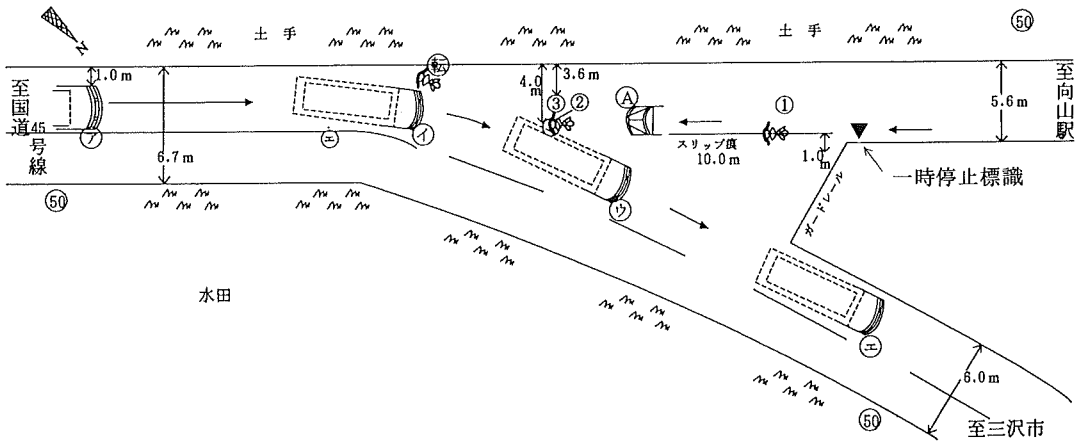
2) 青森県道下田町道交差点二輪車衝突事件

東京高裁平成六年七月二七日判決、平成五年㈜第四六九五号、第五三〇一号　〈無責〉

（原審：静岡県地方裁判所沼津支部平成三年㈦第一六七号）

（判決確定）

〈事件の概要〉



別図　交通事故現場見取図

県道と町道がY字型に合流する交差点（別図参照）において、町道から県道に進入しようとした自動二輪車が県道を直進してきた普通貨物自動車と衝突し、自動二輪車の運転者が死亡した。

原告は、本件道路が県道と合流しているのではなく、町道が直進しているものと誤認しやすい道路構造であること、一時停止の標識が見にくかったこと、等を理由に道路の設置又は管理に瑕疵があるとして提訴した。

〈判決要旨〉

（第一審）（道路管理者有責）

・本件事故は、被害者が本件交差点を直線道路のように見えることから、その先入観をもって進行し、一時停止の必要な道路状況とは全く予想せず、標識を見落として、五～六〇kmで進行し、衝突したものと認められる。

・本件交差点及びその付近の県道及び町道の特徴的な形は本件事故の際のような誤認を運転者に与えかねない。

・本件標識の設置のみでは通常有すべき安全性を欠いている。

・被害者の過失による過失相殺割合は六割とする。

（控訴審）（道路管理者無責）

・町道を進行してくる運転者からすれば、県道を対向してくる車両が、直進するのか右折するのか、一見して判別し難しいのは事実である。

・しかしながら、一時停止の標識を判別することはそう困難ではない。

・停止線と「止まれ」のペンイトが、スパイクタイヤ等の磨耗により削られてしまうことは、道路管理者において認識でき、これに代わる施設を設置することが望ましいものといえるが、しかし、それがないからといって、本件における県道と町道が本来備えるべき安全性などの性質を備えていないということは困難である。

(7)　工事不全に関するもの

工事の不全が原因で浸水を引き起こしたとして提訴された案件が一件があり、道路管理者が勝訴している。

沖縄県道工事家屋浸水事件

那覇地方裁判所平成六年一〇年二一日判決、平成二年(ワ)第四八七号　〈無責〉

（判決確定）

〈事件の概要〉

平成元年一月八日及び同年八年二五日の降雨の際、原告所有の建物の敷地内に流入した

雨水が滞留し、約三〇㎝の推移で建物の床下一面が浸水した。

原告は、本件浸水の原因は昭和六三年に行われた道路の改良工事の排水設備に瑕疵があったため発生したものであるとして提訴した。

〈判決要旨〉

・浸水の原因について、原告は排水施設である一五〇㎜管が小さすぎ、直角の連結方法では流れにくく、勾配が逆勾配になっていると主張するが、その主張は理由がない。

・一月八日の浸水は他の何らかの原因によって生じたものである。

・八月二五日の浸水はその事実を認めるのは困難である。

・その余の点について判断するまでもなく原告の請求は理由がない。

(8) ガードレールに関するもの

ガードレールに関連した裁判例は五件あるが、いずれも無責とされ、道路管理者が勝訴している。

1) 岡山国道三一三号拡幅部自動車転落事件

広島高裁岡山支部平成六年八月二日判決、平成五年、(ネ)第二八六号　〈無責〉

(原審・岡山地方裁判所平成三年(ワ)第二三六号)

(判決確定)

〈事故の概要〉

平成二年八月一六日午後一一時二〇分頃、岡山県川上郡川上町大字三沢地先の一般国道三一三号において乗用車が進行中、並行する河川に転落し二名が死亡した。原告は本件事故現場に防護柵が設置されていなかったこと、及び適切な照明施設が設置されていなかったことが事故原因として本訴を提起した。

〈判決要旨〉

(第一審)

・確定事実によると、運転者が前方を注視して通常の運転方法さえとれば、本件事故現場で右側路肩から転落することはありえないから、道路施設として通常有すべき安全性を有しており、設置管理上瑕疵はないものと考える。

・原告らは本件事故現場には防護柵設置基準により防護柵の設置が義務づけられていると主張するが、以下の通り採用し難い。

①道路構造令は、新設改築の場合における構造の一般的技術基準を定めるものであり、本件事故現場は該当しない。

②また各基準は、道路の高度の安全性を追及する行政上の立場から定められたものであるから、右基準を満たしていないからといって、当該道路が直ちに安全性を欠き、設置、管理に瑕疵があるとすることはできない。

③もっとも右各基準は、道路の安全性に関する一定の指標となり得ることは否定しがたいから、右各基準との関係で本件事故現場付近の道路状況を検討するに、全体としての安全性を欠くものとまでは認め難く、結局防護柵設置基準との関係においても、本件道路の設置管理に瑕疵があったとはいえない。

④道路照明施設設置基準との関係においても、本件道路が安全性を欠き、その設置管理について瑕疵があるとすることはできない。

・本件事故は、事故車両の運転者の何らかの過失による可能性が高いものと言うべきである。

(控訴審)

・第一審判決と同旨

2) 岩手県道ガードレール衝突事件

盛岡地裁一関支部平成六年六月八日判決、平成三年(ワ)第二五号　〈無責〉

(判決確定)

〈事故の概要〉

平成三年一月二日午前三時四〇分頃、岩手

県東磐井郡藤沢町黄海地先の主要地方道花泉藤沢線において、普通貨物自動車を運転中、右折部を曲がりきれずにガードレールに衝突した上、用水路に右車両ごと転落し、右車両の前面から投げ出されて水路に落下し、運転者が死亡した。

原告は、本件事故現場における標識等の設置は事故を未然に防止するには不十分であり、設置又は管理に瑕疵があるものとして本訴を提起した。

〈判決要旨〉

・本件事故の原因は、もし、本件車両が制限速度以内で走行し、運転者が本件右折部に気付いた時点において制動装置をとったとすれば、本件車両はガードレール端に衝突せずに停止した得たか、少なくとも安全に右折進行し得たことが認められるため、スピードの出しすぎにより適切な手段がとり得なかったこと、もしくは同人に何らかの原因が存在したものと推認される。

・運転者は、本件事故現場を数十回走行したことが認められており、標識灯の不足により本件右折部分に気付くのが遅れたことをもって本件事故の原因とすることには一層無理があるというべきである。

3) 三重県飯高町道幼児側溝転落事件

津地方裁判所平成六年一二月二七日判決、平成四年(ワ)第二一八号　〈無責〉

(判決確定)

〈事故の概要〉

平成四年三月八日午前一〇時ごろ、三歳二ヶ月の幼児が補助輪つきの子供用自転車で町道の坂道を通行していたところ、測溝に転落し負傷した。

原告らは本件事故現場に防護柵が設置されていなかったとして、本訴を提起した。

〈判決要旨〉

・本件道路の通常の利用形態において死傷事故が発生した場合には本件事故現場付近に防護柵が設置されていなかったことが道路管理の瑕疵であるといって妨げない。そこで、本件事故の態様が通常の利用形態の範囲内のものであるかどうかについて検討すると、各認定事実によれば、本件坂道において、日常子供らが遊んでいた状況があったとは認められず、殊に原告のような三歳の幼児が付添人なくして自転車遊びをするという行為は、通常予想し難いものであり、本件事故は原告らにとって不幸な事故ではあるが、監護に注意を払っておれば、事故は容易に防止することができたと認められる。

4) 愛媛国道一一号歩行者転落事件

平成六年一一月二九日福岡地裁判決、平成五年(ワ)第一三九号　〈無責〉

(原告控訴)

〈事故の概要〉

平成三年五月三日午後八時四〇分頃、愛媛県温泉郡川内町内の一般国道一一号において被害者が歩行中、井内川橋南側のガードレールの更に南側部分が歩道であると見誤って直進し、井内川に転落し、負傷した。

原告は、本件現場に防護柵が設置されていなかったことを理由に本訴を提起した。

〈判決要旨〉

・本件事故現場からの落下事故はこれまで発生していない。

・成人男子の通行時における占有幅は七〇～七五cmであると認められるが、本件事故現場のガードレールと標識の間の隙間は三七cmしかない。

・約二〇m手前からは通行車両のライトにより、本件事故現場の認識は可能であった。

・原告はガードレールの南側が通行可能であると速断して、狭い隙間を通って直進し、井内川に転落したものであり、本件事故は、専ら原告の不注意によるものといわなければならない。

・以上のことから、本件事故の発生は設置管理主体たる国にとって予測可能性がなかったということができ、瑕疵はなかったものといわざるを得ない。

5) 岐阜国道一五六号自動車転落事件

名古屋高裁平成六年一一月二九日判決、平成五年(ネ)第三八〇号　〈無責〉

(原審：名古屋地裁昭和六三年三三〇二号)

(判決確定)

〈事故の概要〉

昭和六三年六月二五日午後一〇時一〇分頃、岐阜県大野郡白川村内の一般国道一五六号上で乗用車が走行中、約一八～二〇m下の御母衣湖岸に自動車ごと転落し死亡した。

原告は、本件事故現場にガードレールが設置されていないこと、及び標識も設置されていないことを理由に本訴を提起した。

〈判決要旨〉

(第一審)

・通常の運転者に要求される注意を払っていれば、「つづら折りあり」の標識・デリネーター・センターライン・外側線によって本件道路が左カーブとなっていること等を認識し、減速等の措置を講じることができるのは明らかである。

・被害者の運転は、高速運転、居眠り運転等の詳細は不明であるが、「通常の用法に則した利用」であったものと推認する事はできない。

・さらにガードレール設置と本件事故との間に直ちに因果関係を認めることはできない

(控訴審)

・道路標識が存在しないため運転者が急カーブの存在に気付かず又は気付いても屈曲程度が予想に反した場合には、カーブの外側に膨らんで対向車線に入るおそれがあるが、転把をした形跡が見あたらず、ギアもニュートラルの状態にあり、本件は通常では予想できない異常な走行又は異常な原因によって発生したものという外はなく、道路標識の不存在によって本件事故が生じたことについてはその証明がないといわざるを得ない。

・本件事故現場は「防護柵設置要綱」の「路側がなく危険な区間」に該当することは被控訴人国も認めるところがあるが、右区間に該当する箇所であっても、例外なく防護柵を設置することが法的に義務づけられているわけではなく、その具体的な必要性に応じて設置すれば足りることは明らかである。

・本件乗用車の転落の態様が不明である以上、道路の設置管理の瑕疵と本件事故の因果関係を肯定することはできない。

(9) 側溝の蓋に関するもの

側溝の蓋不全に関する事件は一件あり、道路管理者は勝訴している。

直方市道歩行者側溝転落事件

福岡地裁直方支部平成六年一一月一日判決、平成五年(ワ)第一七号　〈無責〉

(判決確定)

〈事故の概要〉

平成二年一〇月二七日午後七時三〇分頃、直方市植木町内の市道上において原告が歩行中、側溝（幅約八〇cm、深さ一・五m）に転落し負傷した。

原告は、本件事故現場は照明が暗く、防護柵や防護蓋が設置されていなかったため、本件事故が発生したとして本訴を提起した。

〈判決要旨〉

・防護柵設置基準によれば、路側の高さが二m未満の場合は、防護柵設置を義務づけられる路側危険区間に含まれないことになっているため、本件側溝は、法令上防護柵設置を義務づけられる形態の側溝には該当しない。

・本件事故以前に、側溝での転落事故が発生したとの報告はなされておらず、また、近隣住民から防護柵等の設置要望もなされたことはない。

・以上によれば、一般人が通常の注意を払っておれば、全く予期しない突発的事態が生じない限り、本件側溝に転落する可能性はまずないことが認められ、設置又は管理の瑕疵は認められない。

(10) 道路の環境に関するもの

道路の環境に関する事件としては、騒音と照明により酪農に影響が出るとして訴えられた事件が一件あり、道路管理者は勝訴している。

愛媛県道建築差止請求事件

松山地裁西条支部平成七年二月二八日判決、平成四年(ワ)第三三号　〈無責〉

(判決確定)

〈事件の概要〉

原告は酪農を経営している土地の近接する地に県道が新設・供用されたものであるが、その供用が継続された場合、通行車両の騒音、粉じん、排ガス、ライトの照明等のため、牛舎内の牛に深刻な影響を及ぼし、酪農営業を不可能ならしめ、原告に回復し難い損害を与えるおそれがあるとして、供用の差止と損害賠償を請求したものである。

〈判決要旨〉

・供用差止の方法としては、県公安委員会の規制により行う方法と、被告の道路管理権限により行う方法と考えられるが、それらは必ずしも不可分一体的に行使されるものとまでいうことはできないから、原告の本件道路の供用の差止請求が不可避的に県公安委員会の行政規制権の行使の取消変更ないしその発動を求める請求を包含するものということはできない。

・また、愛媛県知事に対する行政処分を求める義務づけ訴訟であるともいえず、私法上の給付請求権の主張であって狭義の民事訴訟手続により審判すべきものである。

・差止請求の可否は侵害行為の程度が社会生活上の受忍限度を超える場合にのみ許されると解するが、その受忍限度の判断は、侵害行為の態様と侵害の程度、被侵害利益の性質と内容、侵害行為のもつ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し、これらを総合的に考慮して決すべきものである。

・騒音については、一般に家畜に関する騒音問題は科学を基盤にした論議が困難であるとされている。

・光による影響がどのように生産に及ぶかを推定することは不可能である。

・排ガスの影響については、多くの場合これからの研究、解析に待たなければならないところとされている。

・以上によれば、乳牛の生産機能に悪影響が発生する可能性は認めることはできるが、その定量的な関係は明らかにされておらず、どの程度の変化が発生するかを具体的に確定することは困難であるというほかない。

・以上の点と本件道路の公共性等と総合的に考慮すると、発生する可能性のある原告の不利益は受忍限度を超えるものとは認められない。(差止請求は理由がない)

・本件道路の建設による気流の変化量は、それが直ちに産乳量減少の要因となる環境作用の変動を生ずる程度のものと認めることは困難である。

・本件道路のコンクリート部分を直射する太陽熱の反射により光熱化した熱風が、本件牛舎内に流入して、本件牛舎内の牛の生理状態に重大な悪影響を発生させるとの原告主張事実を認めるには至らず、被告の本件道路建設が違法なものであるということはできない。(損害賠償請求も認められない)

(11) その他

その他の案件として三件あるが、そのいずれも除雪車や清掃車に関するものとなった。

① 有責例

1) 道央自動車道多重衝突事件

札幌地裁平成六年一〇年三一日判決　平成三年(ワ)第五一九六号　〈有責〉

(被告控訴)

〈事故の概要〉

平成元年二月四日午後三時頃、高速自動車国道北海道縦貫自動車道上において大型貨物自動車（甲）が走行中、前方の走行車線上で除排雪作業をしていたロータリー車が突然追い越し車線の前方に進入してきたため、急制動をかけ停止したところ、後続の普通貨物自動車（乙）が衝突したため、甲車は炎上した。

（走行車線と追い越し車線の境界線上には作業用のラバーコーンが設置されていた。）

〈判決要旨〉

・本件事故の原因は、甲車が、除排雪作業のために走行車線の通行が規制されて一車線のみとなった追い越し車線を走行していたところ、ロータリー除雪車が、走行車線と追い越し車線の車両区分線上に設置されていたラバーコーンを越えて除排雪作業区域内である走行車線内から甲車の直前に進入してきたことにあるいうべきである。

・ロータリー除雪車の運転手には、追い越し車線に進入するに当たり、追い越し車線を走行する車両の進路を妨害してはならないという注意義務があったにもかかわらず、これを怠った過失がある。

② 無責例

1) 岐阜国道二五八号般若谷トンネル内追突事件

名古屋高裁平成七年一月一九日判決、平成四年(ネ)第五三三号　〈無責〉

(原審：名古屋地裁平成元年(ワ)第一六三号)

(判決確定)

〈事故の概要〉

昭和六一年三月三日午後一時三〇分頃、一般国道二五八号の般若谷トンネル内において四tトラックが走行中、路面清掃中の清掃車に追突し、運転者が負傷した。

〈判決要旨〉

(第一審)

・原告は低速で走行し作業を行う清掃車がトンネル内で作業を行うときは、トンネルの入り口に表示を行うべきであると主張するが、清掃車自身の表示等により十分認識は可能である。

・本件状況のもとにおいては、道路管理者は本件トンネルの入り口に警告表示をしたり、人による誘導をしたりして、後続車にトンネル内で低速車が作業中であることを明示して、車線の交通を規制すべき義務はないというべきである。

(控訴審)

・控訴人の重大な過失による運行は、通常では予想できない異常な事態であり、本件請求には理由がない。

2) 中国縦貫道清掃車砂ぼこり追突事件

最高裁平成六年四月八日判決、平成五年(オ)第五三五号　〈無責〉

(原審控訴審：広島高裁岡山支部平成三年(ネ)第一七一号

岡山地裁：昭和六一年(ワ)第三二六号)

(判決確定)

〈事故の概要〉

昭和五九年三月二九日午前九時三四分頃、中国自動車道下り線において追い越し車線を時速約一〇〇kmで走行中、追い越し車線上で作業中で清掃車が巻き起こした砂塵により前方が見えなくなり、ハンドル操作を誤り前方車に衝突した。

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号原付縁石衝突転倒事件	補助国道	原付が路側帯内を通行中19cmの縁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	静岡国道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	工事に当たって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でると提訴	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号飯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。

〈判決要旨〉

（第一審）

・本件事故現場付近の道路状況、公団の道路清掃の頻度、事故日までの気象状況、事故前日の公団職員による路面状況の確認及び事故当時の路面清掃車の標識装置の作動状況からすると、本件事故当時、清掃車はある程度の砂塵を発生させていたことは認められるものの、後続車が通常どおり前方注視していても清掃車を発見できないほど多量の砂塵を発生させていたものとは認められず、原告の請求には理由がない。

（控訴審）

・第一審と同旨。

（上告審）

・原審の認定判断には所論の違法はない。

〈上告棄却〉

道路管理事務
担当者便り

高知県道 安田東洋線落石死亡事故

横田　雄二

一　はじめに

高知県は、四国の南部に位置し、北は四国山脈で、徳島・愛媛の両県に接し、南は太平洋に面して東西に細長い扇状の形をしています。

黒潮の洗う海岸線と冷たい北風を遮る四国山脈のおかげで、気候は温暖で（年平均気温一七度、年間日照時間一、九六三時間）室戸岬や足摺岬では亜熱帯植物も自生し、また南からの湿度の高い空気が山々に遮られて多量の雨（年間降雨量二、四四一㎜）を降らせています。

面積は四国全域の約三七・八％で、山地が多く、標高一、〇〇〇m以上の山岳が一〇〇を越え、また林野面積の割合は日本一で、県の総面積（七、一〇四㎢）の約八四％を占めています。

本県の道路網は、平成七年四月一日現在で、県都高知市を中心に県内を扇状に網羅する一四本の国道と、それを補完する四八本の主要地方道、一三一本の一般県道により形成されていますが、その整備状況は、本県の地理的・地形的悪条件により立ち遅れが顕著です。

道路改良の現況は、一般国道のうち指定区間四路線、延長三八七、四七九m、改良率一〇〇％、指定区間外一〇路線、延長六七七、七〇四m、改良率七三・四九％、主要地方道四八路線、延長一、〇五七、四九二m、改良率五三・七九％、一般県道一三一路線、延長二、〇五六、八三一m、改良率は四二・九一％であり、県管理の道路一八九路線、延長二、七三三、〇五五mの改良率は五〇・四六％となっており、全国平均七七・四％に比べ著しく低位の状況にあります。

道路普及率は**別表**のとおりですが、県土面

別表　道路普及率　（H．6．4．1現在）道路統計年報調

県別	面積 (A)㎢	人口 (B)千人	国・県道延長 (C)km	㎢当たり延長 (C／A)	千人当たり延長 (C／B)
高知県	7,104	825	3,085.1	434	3.74
徳島県	4,143	831	2,430.0	587	2.92
香川県	1,875	1,023	1,874.8	1,000	1.83
愛媛県	5,674	1,515	3,919.1	691	2.59
全国	77,737	123,611	117,178.2	869	1.43

（注）人口・面積は平成２年国勢調査による

積当たりの道路延長は全国平均よりかなり低く、人口当たりの延長は全国平均よりかなり高くなっており、本県道路の整備効率の悪さを示しています。

また本県の道路は山地部を通過するものが多く、その割合は七二・六％と全国一高く、落石等の危険箇所数も非常に多く、防災対策を図る必要性があります。これらを解消するためには、現道における道路改良の促進と同時に防災対策を講じることが抜本的な対策となるものの、新たな道路整備の需要も多く、財源確保が難しく、結果的に整備の進捗が遅れている状況です。

こうした中で、平成二年度の防災点検でランクII（対策を実施するが当面観察を実施する箇所）と判定した場所で、落石による死亡事故が発生し、緊急に防災点検の見直しを迫られているところです。

二　県道安田東洋線落石死亡事故の概要

(1)　路線の概要（図1路線の位置図参考）

県道安田東洋線は、高知県の東部に位置し、安田町を起点に馬路村を経由し、北川村に至る実延長四二、五二〇m（改良率八二・〇七％、内規格改良済四・九七％）の主要地方道です。道路は、蛇行する安田川・奈半利川に沿って急峻な山地を縫うように走っており、沿線の山はきり立っており、これまでも落石による事故の発生がしばしばあった路線です。

(2)　事故の概要

事故は、平成八年三月二日午前七時五〇分頃、北川村島字水谷地先の県道安田東洋線の道路上（幅員五・三m）で、走行中の車両に、約一〇tの岩石が衝突し、その衝撃で運転されていた被害者が重体となり、病院に運ばれ

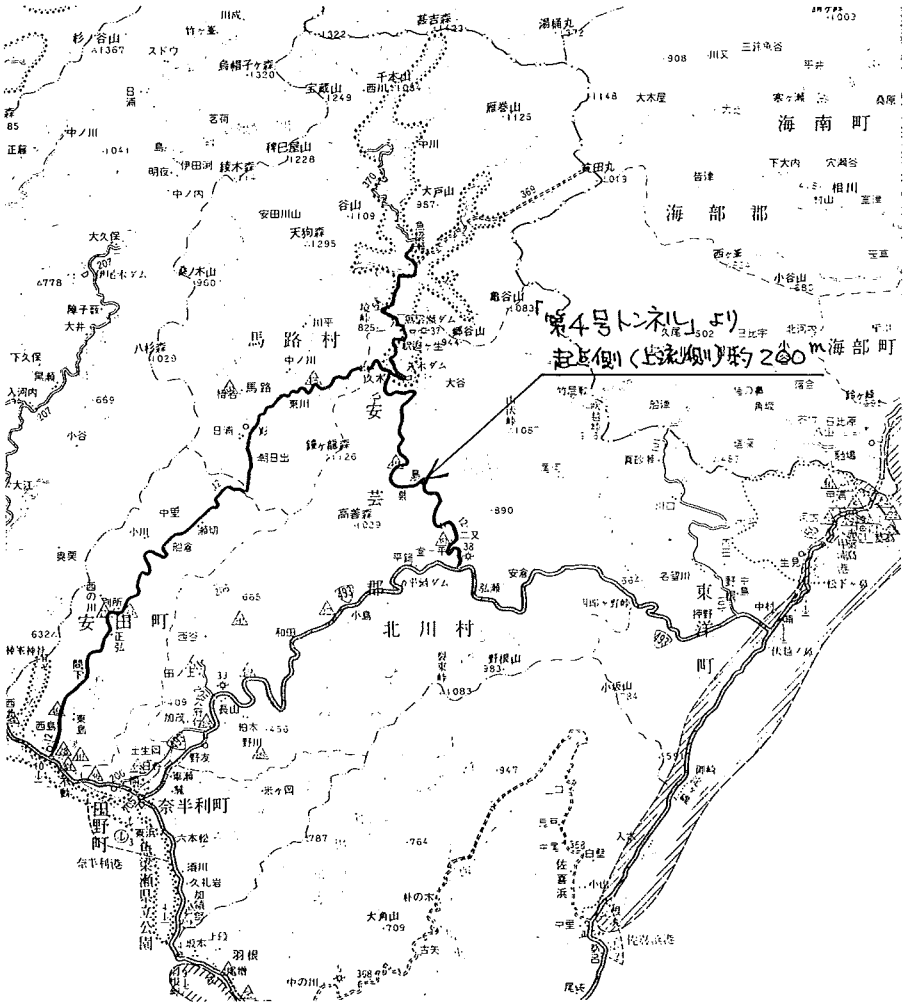


図1　位置図

たが、その後死亡したものです。

落石は、県道より高さ八二m（水平距離九八m）上方の斜面中腹部にある、露頭した基岩の崩落跡から発生したものと確定された砂岩塊です。

(3) 事故発生後の経過の概要

3月2日(土)

・七時五〇分頃落石事故発生、八時三〇分頃警察及び北川村からの事故の通報があり、現場を所管する安芸土木事務所が現地確認及び通行規制等の措置をとる。

・一一時〇〇分安芸土木事務所に現地対策本部を設置、一二時〇〇分土木部に県道安田東洋線事故対策本部を設置。

・一四時三〇分学識経験者（砂防学専攻）と県が現地調査に出発。

・各土木事務所に平成二年度実施の防災点検箇所の再点検と、危険箇所の一斉調査を指示。

・落石事故調査委員会を設置（砂防学・地質学専攻の大学教授等の学識経験者四名と県職員で構成）。

・安芸土木事務所は、二四時間体制で現場の監視を実施。

3月3日(日)

・七時〇〇分から調査委員会による現地調査の実施。

・各土木事務所による一斉点検の実施。

・安芸土木事務所で現場の応急措置の着手。

3月4日(月)

・事故現場で仮防護柵の設置に着手。

3月5日(火)

・事故調査検討会の設置（調査委員会の学識経験者に加え県の関係課室長及び安芸土木事務所長の計九名で構成）

3月6日(水)

・〇時〇〇分事故対策本部を現地対策本部に統合。

3月7日(木)

・九時四〇分現場での仮防護柵の設置及び転石の除去が完了。

3月8日(金)

・現地対策本部解散。

3月13日(水)

・「県道安田東洋線落石死亡事故調査検討会」開催し、落石位置の特定・落石原因の究明を行った。

4月10日(水)

・第二回「県道安田東洋線落石死亡事故調査検討会」開催し、報告書が作成された。

4月15日(月)

・道路落石緊急対策プロジェクトチーム発足

庁内の関係部局で構成し、緊急安全点検で調査した箇所について、協議・調整を図りながら事業手法・対策工法・事業計画の検討を行うための組織です。

(4) 県道安田東洋線落石死亡事故調査検討会の報告書の概要

報告書は、「落石事故調査検討会の概要・落石事故の概要と経過・北川村島地区の地勢概要・落石に関する調査・落石の運動機構・落石と事故の因果関係」の六項目にわたり詳細に検討を加えていますが、ここでは紙面の関係もあり省略し、現地の地勢状況（図2）・落石発生当時の気象条件（図3）・落石の運動経路（図4）・落石の運動軌跡（図5）・事故原因となった落石のスケッチ（図6）によって、今回の落石事故の概略をイメージしていただければ幸いです。

三　今後の対策と課題

本県では、過去にも昭和五六年、六〇年、六三年、（二件）に落石死亡事故が発生しており、その都度、計画的に防災対策を実施して

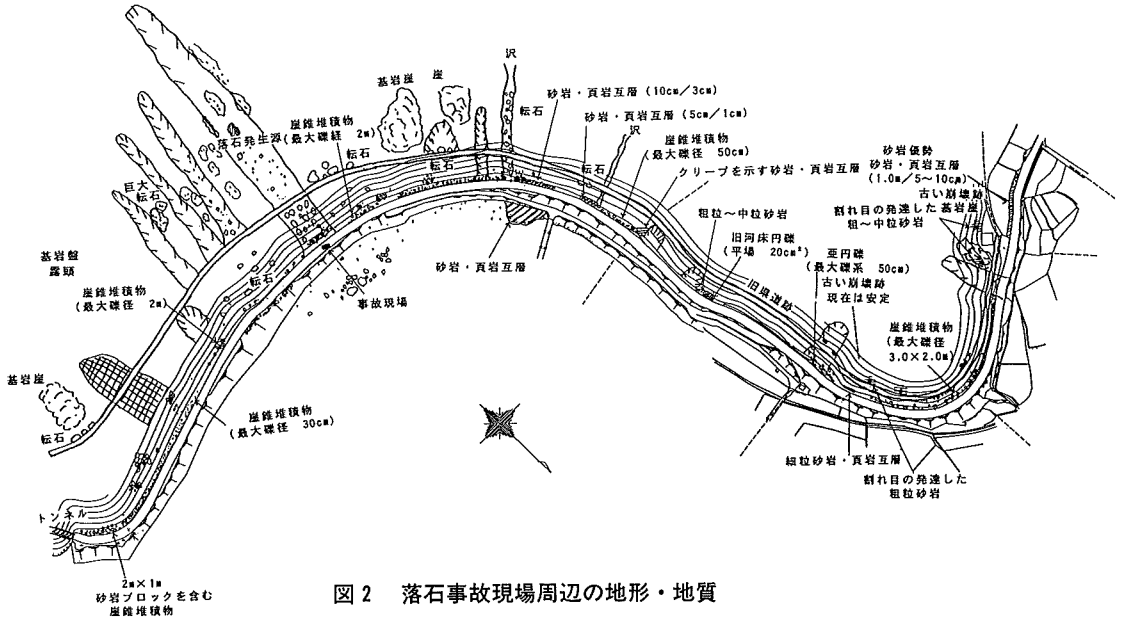


図２　落石事故現場周辺の地形・地質

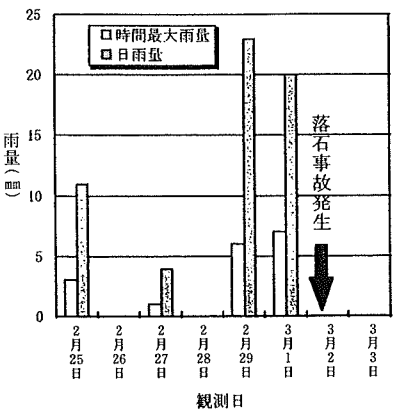


図３－１　日雨量と時間最大雨量（魚梁瀬ダム）

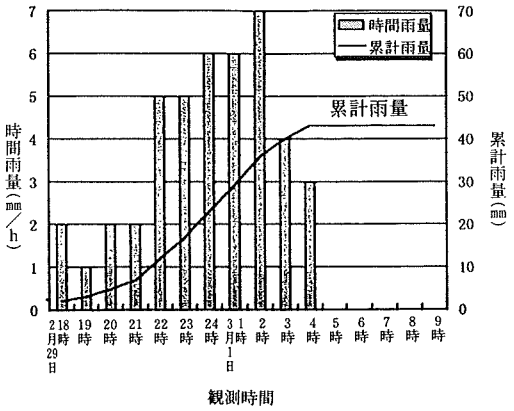


図３－２　時間雨量と累計雨量（魚梁瀬ダム）

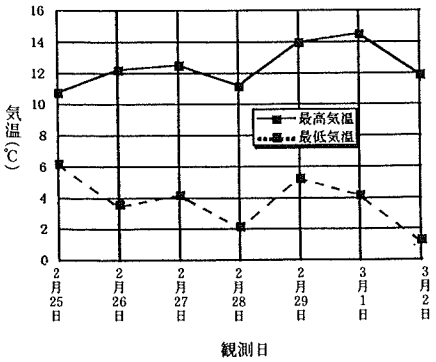


図３－３　気温（安芸市）

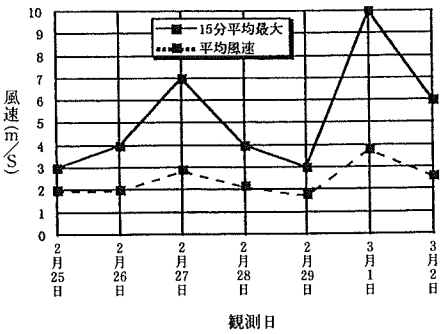


図３－４　風速（安芸市）

きたところですが、ことに六三年の二件の事故は六一年の防災点検での危険箇所以外の場所で発生し、六三年には再点検を実施し、平成元年度から三ヶ年計画を策定し落石防止緊急対策事業を新規事業としてスタートさせ、平成五年度以降も事業の継続を図ってきていたところです。

今回の事故現場は、平成二年の防災点検で緊急対策事業の対象となる危険箇所以外の場所で発生したため経年的な変化等が予想されたため、事故発生後直ちに緊急防災点検を実施したところです。

平成八年三月三・四日に緊急防災点検を実施し、その結果、検討を必要とする箇所が三一五箇所報告され、庁内に道路落石緊急対策プロジェクトチームを結成し、対策を検討することとなりました。

今後の対策については、このプロジェクトチームでの検討結果を踏まえて実施することとなりますが、道路管理面から次の点が、大きな課題となっています。

(1) 防災対策の程度

防災対策の施行に当たり、どの程度までの対策を講じる責任があるかという点で、大きな悩みを持っています。事故発生現場に限らず本県の山地地域を走る道路は背後の山がきり立っており、どの場所でどの程度の落石防

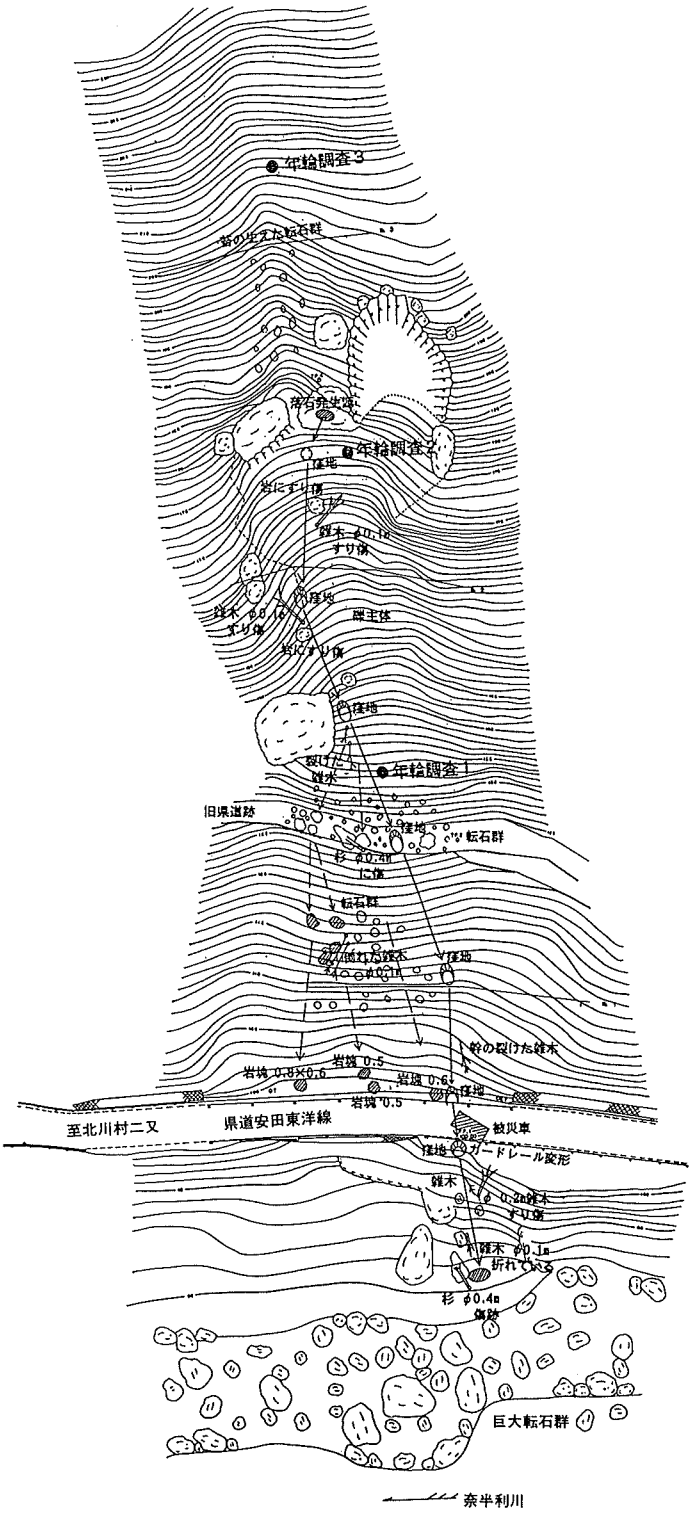


図4　落石の運動経路

止措置をとれば道路への落石を防げるかという課題に直面しています。

落石等については、本県で発生した一般国道五六号土砂崩落・落石事故についての昭和四五年八月二〇日の最高裁判決以来、一貫して道路管理者にとり厳しい管理責任が求められており、特に予測可能性の判断については、従来から各道路管理者が防災対策の内容を決定する際に大きな悩みとなってきた問題でもあろうかと思われます。

落石への悩みは、およそ予測できない場所から落石が発生し、通常の防災措置ではそれ

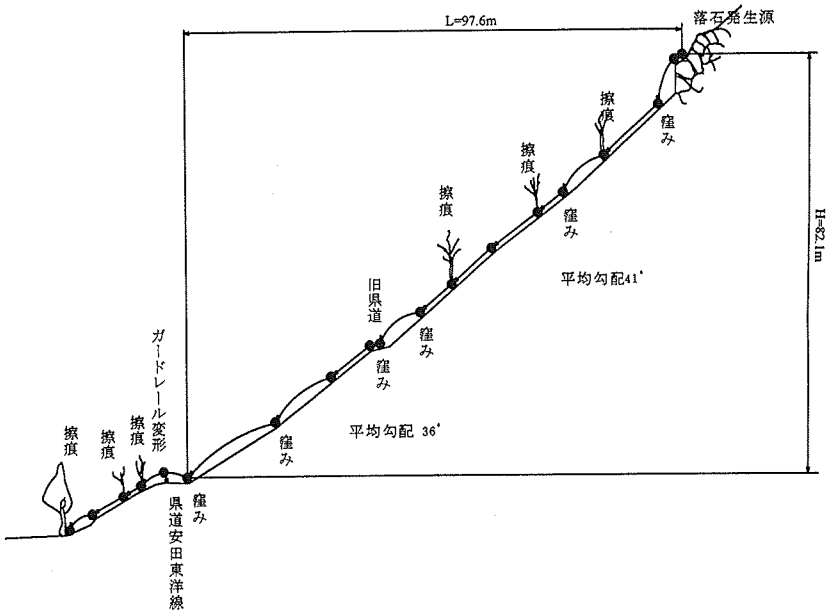


図5　落石の運動軌跡

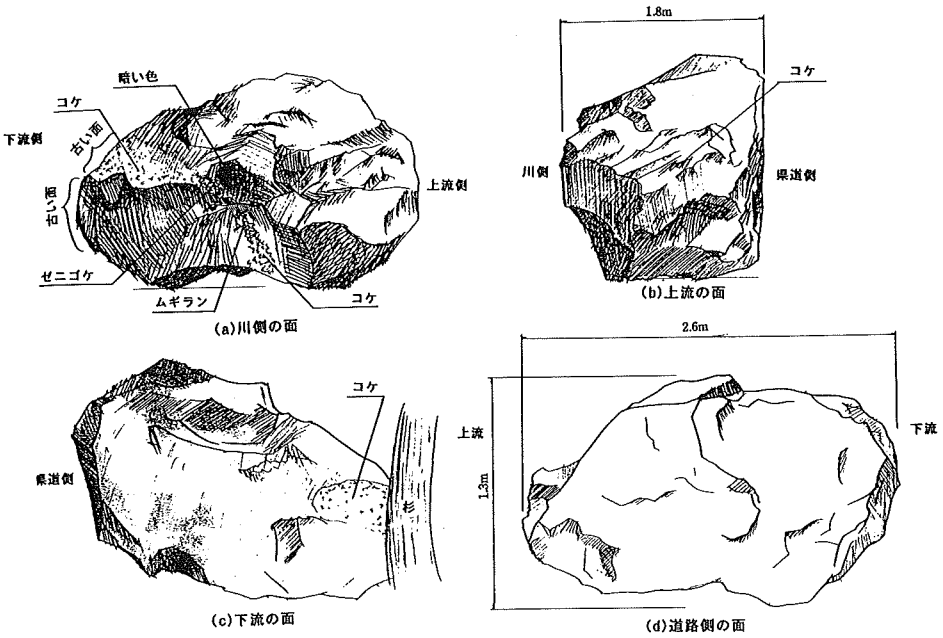


図6　事故を発生させた落石のスケッチ

を防止し得ない事例がみられることではないでしょうか。この予測可能性の問題を考えるにあたって、この道路行政セミナーでも紹介のあった「滋賀県道大津信楽線土砂崩落事件」についての地裁と高裁の判断の違いは、行政に求められる知見の程度を左右するものであり、防災工法の選択・施行場所の範囲等について今更ながらに悩みを深くしているところです。

むろん通行者の安全に万全を期することは道路管理者としては常に念頭に置いて、維持管理を行っているわけですが、道路区域以外の防災対策を道路管理者が行うことには権限の問題・財政上の問題等、自ずから限界があり、管理瑕疵責任の所在を考える場合の判断を難しくしています。

また、財政上の理由が免責事由とはならないことについては、現実的にも理論的にも理解できることではあるものの、道路整備への住民の要求に応え、かつ既存道路の維持修繕を並行して行うためには、最終的には財源の制約を受け、いずれを優先するのか選択する必要があることから忸怩たる思いを抱かざるを得ない場面に遭遇することもしばしばあります。

いずれにしましても、これらの問題は、道路管理者が避けることのできない、しかも出口の見えにくい課題であるように思えます。

(2) 通行規制区間の通行規制の方法

今回の事故を考える場合、行政上の責任の他に刑事上の責任の所在が懸念されます。

本県の場合、隣接する直轄国道と県管理道路を比較するとき、防災面で格段の相違があり、相対的に県管理道路の方が災害に対して弱い状態にあります。一方、通行規制の現況を見れば、まず直轄国道で通行規制が行われ、規制された車両が県道・市町村道に流入するのがパターン化されています。

災害時の代替道路網が整備されていないことが基本的に問題とされなければなりませんが、この問題の背後には、地域住民の生活道の確保という要請があることは疑いのないものであるとともに、もう一方では、通行規制に係る規制値の設定の問題・通行規制を行う場合の経費の問題があります。

これらを考えるとき、構造的に弱い道路への誘導を行うかの如き現在の通行規制のあり方は、危険への誘導であり本来許されるべきことではなく、本県でもかねてからこの点について、通行規制に伴う人的・経費的な措置を求めてきていますが、残念ながらこれまでは日の目を見ていません。

ここで懸念されることは、仮にこのような状況の中で、直轄国道が通行規制をし、県道に流入してきた車両等が県道上で事故に遭遇した場合に、道路管理者の責任は、単に道路管理瑕疵を問われることだけにとどまるかということです。

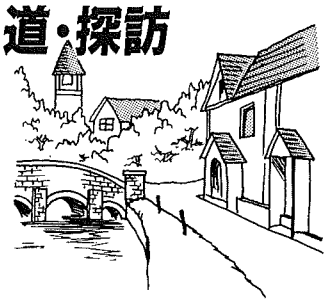
規制値の設定の基準・方法やそれに基づき現実に規制しているかどうかは、道路管理の核心部分であり、道路管理上、これらの情報を得る立場にあり、これを実施する権限が道路管理者に与えられているなかで、生活道の確保・財源不足等を理由に事故責任を免れることはできないばかりか、それらの措置をしなかったことによる業務上過失責任まで問われる事態が生じることが充分予測されます。

従ってこの問題については、早急な対策を講じる必要があると考えています。

四　おわりに

以上、高知県道安田東洋線落石死亡事故について紹介しましたが、道路の防災対策の難しさを今更ながらに痛感するとともに、尊い人命が失われたという重い事実を銘記し、再発防止に努めていきたいと考えています。

（高知県土木部道路課道路管理班長）



ヨーロッパの道路環境対策

山崎　篤男

一　はじめに

昨年七月の国道四三号最高裁判決は、道路行政にとって大きな衝撃であった。ご承知のとおり、同判決は、国道四三号、阪神高速道路神戸線とその沿道において従来から講じていた施策について、「十分に実効を収めているとまでは評価し難い。」とした上で、当該道路から発生する騒音が受忍限度を超える生活妨害を与えたとして、Leq 60～65 dbを超える原告について損害賠償を認容したものであった。

また、幹線道路の沿道の整備に関する法律（以下「沿道法」という。）が施行されて一五年余を経過しているにもかかわらず、依然として、市街地内の幹線道路の沿道の多くにおいて、道路交通騒音問題が深刻であり、例えば、一般国道及び都道府県道で騒音規制区域又は用途地域を通過しているもののうち、環境基準（夜間）をオーバーするものが約三〇％一四、七〇〇km、要請限度を超過するものも約八％三、五〇〇kmあるといった状況である。

そこで、建設省では、いち早く、沿道法の改正を行う方針を固め、その準備を進めるとともに、九月には道路審議会に「幹線道路と沿道地域の環境整備のあり方」について諮問がなされた。

このような状況の中、欧州（イギリス、フランス、ドイツ三国）の道路交通騒音等道路環境の状況とその対策について調査して、今後の道路環境対策に役立てようということとなり、道路局国道課木村専門官を団長に、私を含め、建設省、関係公団、公益法人の環境対策担当者からなる欧州道路環境対策調査団が組織され、一一月、急遽、秋深いヨーロッパに向かった。

以下は、その調査報告の概要である。

二　イギリスにおける道路環境の現状と対策

調査団が最初に降り立ったのは、ロンドンヒースロー空港である。イギリスでは、道路庁（建設省道路局に相当）とその南部管理局（道路専門の関東地方建設局といったところ）を訪ねた。また、南部管理局の案内で、M25（ロンドン環状道路）の環境対策の現場調査等を行った。

(1)　道路環境の現状

イギリスでは、一九八〇年代から、渋滞や騒音問題等が激化している。ECレベルでの環境法強化の動きに伴い、法改正の動きがでてきており、最近では、環境保護の基本的枠組みを定めた環境保護法（一九九〇年）、環境

保護規則（一九九一年）が制定されている。

(2) 騒音に係る環境基準と道路管理者の責務

道路に関する環境基準を法的に定めたものはない。しかし、道路管理者が道路を新設し、改良する場合は、沿道の環境保全のため、環境アセスメントを実施し、交通騒音の予測と対策を検討している。このアセスメントで、騒音値が限界（L_{10}(18h)68db、Leq65に相当）以上になる場合、公的補助による防音措置が講じられる。道路建設に当たってこの基準を遵守する義務はない（この基準は、いわば防音工事助成義務の基準）が、EC法に基づき、道路計画とこれによる騒音レベル、不快度を住民に公示しなければならない。

このような騒音対策は、沿道の先住者が対象であり、後住者は対象にならない。

(3) 道路構造対策

1) 遮音壁

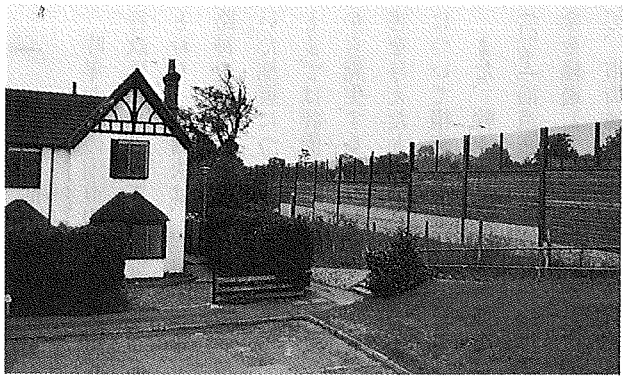
最も一般的な対策で、土地に余裕がある場合には、景観に優れている築堤が採用されている。我々調査団は、道路庁南部管理局の案内で、実際の遮音壁を視察させていただいたが、下が築堤で木製の遮音壁、上部は透光性のあるアクリル板を採用したもので、景観との調和に十分配慮したものであった。最新型の遮音壁は反射音を上空に逃がすため、上に数度傾いた構造としていた。

2) 低騒音舗装

低騒音舗装として「ポーラスアスファルト」（排水性舗装）を採用しているが、高価なため、費用対効果を検討して使用している。敷設当初は5～6dbの低減効果があるが、目詰まりによって次第に効果が減じてくる。また、耐久性にも問題があり、転回、加減速が行われる箇所等では使用していない。

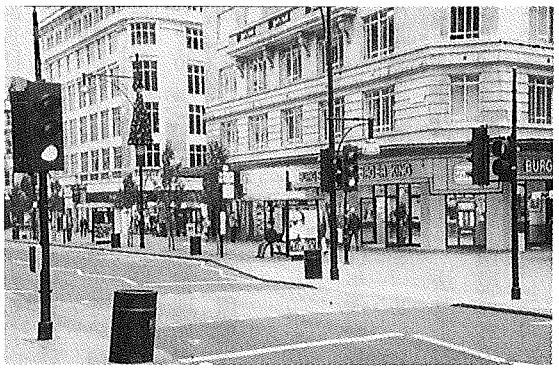
ロンドンM25（環状線）の遮音壁

築堤とともに整備されている木製遮音壁。下段パネルは、石材を感じさせるコンクリート板を使用。上段は、アクリル板。



遮音壁は、沿道の生活空間に溶け込んだ洗練されたデザインであり、違和感を感じさせない。

ロンドン市内の道路風景



東京なら銀座通りといったところだが、車線は少なく狭さくが入っている。信号機は背が低く、視認性については疑問が残るが、景観的には優れたものがある。街には電柱がないのも特徴的。

また、コンクリート舗装の騒音低減対策として、「ウイスパー（ささやき）コンクリート」を試行中である。構造的には表面の凸凹が極力小さくなるもの。通常のコンクリート舗装に比べて1～1.5dbの低減効果があり、交通量が多く、舗装が痛みやすい箇所で使用が見込まれる。

3）その他の対策

半地下道路は、特殊な事例としてはあるが一般的でない。景観保全のため地下化する例はあるが、稀である。

(4) 土地利用規制

一九七三年環境省、ウエールズ省通達で、屋外騒音がL_{10}(18h)70db(Leq67に相当)を超える土地は、可能な限り住宅の新築に使用してはならない。また、大都市地域で、遮音壁設置によってもL_{10}70dbを達成できない場合においては、建物を防音構造とすべきで、室内騒音はL_{10}50db以上あってはならない。

(5) 交通規制

イギリスでは、道路管理者が交通規制を行っている（取り締まりは警察）。

騒音の関係では、「ローリーバン」という夜間のトラック通行規制を行っているケースがある。

(6) 損害賠償請求制度

一九七三年の土地補償法(Land Compensation Act)で、道路等の公共事業による財産価値の低下に対して住民の損害賠償請求権が認められている。この損害賠償請求は、道路の新設又は改良により、騒音、振動、排気ガス、人工照明、沿道への排出物等について、その道路の供用による財産価値の低下について認められる（国道四三号判決のような生活妨害に対する損害賠償とは異なる）。

これは、道路等の公共事業がなかった場合に比べた価値低下額について認められ、その額は、地区鑑定人が査定する。ただ、担当省庁が、防音対策補助を行っている場合、遮音壁等の対策工事をした場合、公共工事によって資産価値が高くなった場合には、その分が考慮され、又は相殺される。

査定に不満の場合には土地裁判所（Land Tribunal）に異議を申し立てることができる。

また、公共事業によって深刻な影響を受けると省庁が認めた場合には、その住宅を買い取ることができる。

ロンドン地下鉄

地下鉄電車。断面を小さくするため車体はアーチ型の形状をしている。ドアの近くは居住性が非常に悪い。ドアの開放は、乗客が扉についたボタン操作で行う。

三 フランスにおける道路環境の現状と対策

ロンドンから我々調査団は、開通間もないユーロスターに乗ってパリへと向かった。ロンドンを出るとすぐに農村地帯に入り、ユーロトンネルをくぐってパリまで、途中にほとんど市街地らしい市街地がないのには驚かされる。ユーロスター車内では、飛行機のように食事とワインのサービスがあり、三時間の快適な旅を満喫。

調査団のメンバー全員がパリは初めて。放射状の見事な都市計画、ゴシックでバロックでロマネスクな教会と宮殿、オスマン様式のアパート群、ロータリー形式の交差点で発生する大渋滞、様々な人種の往来、おのぼりさ

ん気分も最高潮である。

とはいってもまずは仕事。パリでは、フランス設備・交通・観光省（デファンスのあの新凱旋門内にあり、フランスでは大蔵省と並ぶ権威ある省とのこと。）道路局と道路局セーヌ県事務所（なお、フランスでは県知事は国の任命であり、県は国の出先機関として、各省の関係行政を行っている。）を訪問した。また、セーヌ県の案内でペリフェリック（パリ環状道路）の環境対策現場を視察した。

(1) 道路環境の現状

一九八三年に調査した結果、Leq 75 dbを超える世帯は一二万、70～75 dbの世帯は二四万であった。

表1　　単位：Leq db

対象地域	昼間（6～22）	夜間（22～6）
病院等	60	55
学校	60	…
閑静な住宅地域	60	55
それ以外の住宅地域	65	60
事務所	65	…

(2) 環境基準

1) 新設道路

新設道路の場合、道路管理者は次の基準を遵守する必要がある（**表1**）。

2) 改良道路

道路を改良する場合、昼間65 db、夜間60 db以下としなければならない。

3) 既設道路

先行優先の原則があり、既設道路について、道路管理者が遵守すべき基準を設けていない。ただ、70 dbを超える地域については、「ブラックポイント」としている。

パリ環状線の遮音壁

カラフルな遮音壁。音の乱反射を避けるため、遮音壁自身傾いている。

(3) 道路管理者の責務

1) 新設道路

一九七六年より、新設道路については、計画段階から住民協議が必要とされている。その協議の方法としては、まず、計画段階で事前調査を行い、一般住民及び地元議員に開示し、聴聞を行う。住民との調整は行政裁判所が行い、その判断としては、

① 公益認定を行う（認容）。

② 計画に条件が付されて認められる（行政側が必要な措置を講じなければならない。）。

重厚な感じのする遮音壁。

③　公益認定を拒否する。

の三種類があるが、一般的には②のケースが多い。

2)　既設道路

既設道路については、道路の改良の際に、基準以下にするよう、改良工事に併せて遮音壁の設置、低騒音舗装の実施、防音工事助成が行われる。

また、既設道路で改良が予定されていない道路についても、ブラックポイントと認定されれば、順次、遮音壁の設置、低騒音舗装の実施、防音工事助成(防音工事助成が八〇%)を進めている。八四年以降、年間一億フランをかけて、一〇年間で三万五千世帯に対応した(今後このペースで70db以上の世帯すべてに対応するには一〇〇年かかる。)

その他の既設道路については、騒音対策は講じない。先行優先の原則から、対策をするのは住宅を建設する側である。

(4)　道路構造対策

1)　遮音壁

フランスでは、道路交通騒音対策として、特に遮音壁の建設が有効であるとしている(最大10db減少)。フランスの遮音壁は、イギリスのように木製を基調として統一的なデザインではなく、(いかにもフランスらしいが)

パリ環状線遮音壁

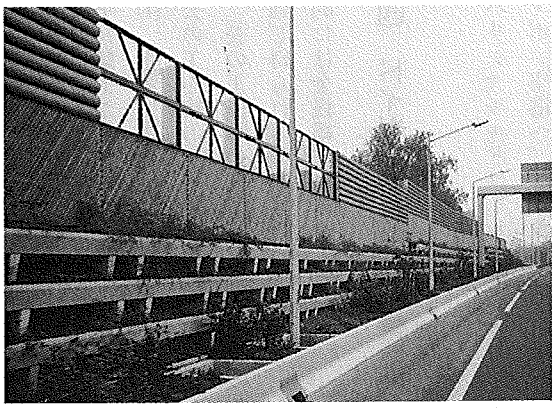
周辺の樹木をマッチした木目調の遮音壁。

旧城壁を利用した遮音壁。

パリの環状道路

住民からの要望から掘割部を蓋掛けする予定となっている箇所。

フランス　サンドニ県の遮音壁



車道側からの遮音壁。日照のため、遮音壁の上部に透明板を配置。下部にはフラワーポット。

部分ごとに建築家がそれぞれ自分の作品として遮音壁のデザインを設計し、同一路線でもバラバラなデザインの遮音壁が断続している。

説明をしてくれた担当者は、メンテナンスの困難さ、デザインの不統一により、フランスの遮音壁対策は失敗であったといっているが、実際に走行した感じでは、木製のもの、古城の城壁をそのまま生かしたもの、虹色のもの、透明のもの、反射を防ぐため傾いたもの、植栽が施されたもの等いろいろなタイプの遮音壁が連なって、それなりに我々の目を楽しませてくれた。

九六年には遮音壁のコンクリートを開き、デザイン、構造の統一を図るそうであるが、名だたる文化大国フランス、どのようなものとなるのか楽しみである。

パリ市内

若い女性が歩道を清掃している。清掃車の横には、パリの美化と書いている。

2) 低騒音舗装

五年前から排水性舗装を採用、3dbの低減効果。排水性をさらに三〇%高めたものはさらに3dbの低減効果がある。

市街地内では、通常のものは平坦性の確保が困難であり、良質な六㎜のものを採用している。

3) 道路の地下、半地下化

道路の切り下げが行われている箇所において、住民からの蓋かけの要望を受けて蓋かけ構造化している。

(5) 土地利用規制

土地占用計画において、高速道路等の通過道路、幹線道路の両側二〇〇m以内では、住宅、診察・教育施設の建築が禁止、又は二重窓による防音構造化を義務づけしている。

土地占用計画が策定されていない地域では、自動車専用道路から五〇m（幹線道路から三五m）以内では、住宅が禁止。

また、既設道路に近接して建築される建物の基準を現在検討中である。新しい基準では、室内騒音基準を35dbとすることを検討している。

(6) 交通規制

フランスでは、交通規制のうち、速度規制等の交通に係るものは、国の機関であるポリスナショナル（市街地）、ジャンダルム（それ以外）、内務省機動隊（高速道路）が行う。駐車規制、進入制限、バスレーン等の道路に係る規制は市町村（国道は国の了解が必要）である。ただし、パリ市はパリ県警察（国の代理人）が道路に係る規制を行っている。取締りは警察だが、バス経路上の駐車違反の切符切りは、営団（バス事業を運営）の職員ができることとされている。

直接騒音に関する規制でないが、パリでは、昼間の大型貨物車の駐車、停車規制が行われている。また、貨物車はパリを通過することは全日禁止されている。

(7) 環境に係る訴訟

公の工作物の不可侵性が原則とされ、私人は、公の工作物の破壊、移転、変更の判決を裁判で得られることはないとされている。事後的には金銭補償のみがありうる。

四 ドイツにおける道路環境の現状と対策

パリシャルルドゴール空港からドイツケルン・ボン空港へ。ドイツでは農村風景の美し

さに感嘆する。日本の都市計画とは、一〇〇年たっても追いつきそうにないほどの半ば絶望的な差を感じる。

ボンでは、連邦交通省の道路建設局を訪問し、アウトバーンの環境対策の現場を視察した。

(1) 道路環境の現状

都市内で道路交通騒音に関する提訴が非常に多い。また、大気汚染がここ二～三年問題になっている。

(2) 環境基準

1) 影響限界値

交通騒音対策条例による影響限界値は**表2**のとおりである。

2) 室内環境基準

室内環境基準は、草案の段階であるが、昼間40db、夜間30dbとなる予定である。

(3) 道路管理者の責務

道路管理者は、(2)1)の基準を超えるとき、遮音壁、遮音築堤、低騒音舗装、防音窓の費用助成を行う。低騒音舗装のみということはない。

一九九三年末の連邦長距離道路において、実施した騒音予防、騒音対策の合計は次のとおりである。

・遮音築堤　六三六km
・遮音壁　一、一六〇km
・防音窓　五一五、〇〇〇m²

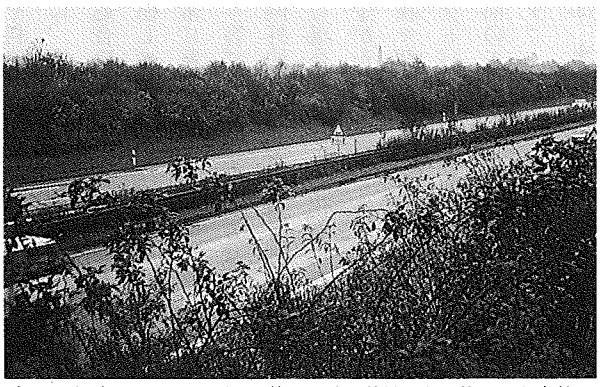
これらは一九九三年末までに三九億マルクが支出されている。道路建設費の役一二%が環境保護に使われており、そのうち半分の六

表2　単位：Leq db

建物・地域カテゴリー	日中（6時～22時）		夜間（22時～6時）	
	騒音予防	騒音対策	騒音予防	騒音対策
病院、学校、療養所、老人ホール	57	70	47	60
純粋な一般居住地区、小規模住宅地	59		49	
中心地域、村落地域、混合地域	64	72	54	62
産業地域	69	75	59	65

＊騒音予防とは、連邦長距離道路（アウトバーン）の新設や大規模な変更の場合の基準。
＊騒音対策とは、既存の連邦長距離道路についての基準。

ドイツ アウトバーンの築堤



ドイツでベストとされる騒音対策は、遮音効果のある築堤に既存林による植栽が施されたものである。これは景観的にも優れている。

沿道から築堤を外観したもの。

%が騒音防止に使われている。

道路建設計画は住民にオープンに出される。住民は意見を言ったり質問したりすることができるが、住民が計画に欠陥があると思うと行政裁判所に訴訟を提起できる。裁判所がプランを変えるか、住民に受忍させるか判断する。

(4) 道路構造の改善

騒音対策としては、築堤が中心である。これが景観上もよく、また、高速道路建設の残土を利用できるので安上がりであるという。他に、遮音壁＋築堤、遮音壁のみもある。

遮音壁の場合、景観を考えて両サイドから植樹している。また、ドイツではリサイクルが非常に進んでおり、リサイクルしたプラスチック等で遮音壁をつくる試みもなされている。

例外的に半地下構造もある。それでも不十分な場合、トンネル化もあるが、これは非常に金がかかる措置である。

我々調査団は、ボン郊外のトンネル化したアウトバーンを視察したが、これは二～三〇年前の工事であり、現在ではまずやらないという。

ドイツ連邦交通省にサンプルとして置かれている遮音壁の数々。

(5) 土地利用規制

アウトバーンから四〇m、連邦幹線道路から二〇m以内では、建築物の建築を禁止される。しかし、これは騒音、安全性等についての対策を講じれば許可される場合もある。

(6) 交通規制

ドイツの交通規制は、連邦レベルでは交通省道路交通局で行っている。騒音防止のための速度制度は、走行方法によって同じ速度でも騒音のレベルは異なるので、あまり意味がないといっていた。

(7) 環境に関する訴訟

騒音に関する損害賠償請求は、原則として認められない。ただ、非常に稀ではあるが、騒音がうるさくてバルコニー等でくつろげないとき、不利用の損害賠償ということがあり得るといっていた（どういったものか、もう一つ理解できなかったが）。

五 まとめ

(1) 騒音基準

我が国の騒音に係る環境基準は、その絶対的な基準の厳しさはともかく、既存道路と新設道路とで基準が同じであることは、その実現可能性に大きな課題が残るものとなっている。

イギリス、フランス、ドイツでは、既存道路の騒音基準と新設道路の騒音基準を区別し、それぞれ前者の方が基準を緩くすることにより現実的な対応を図っている。

ただ、既設道路の騒音基準の意味は、各国で異なっている。

イギリスでは既設道路の改築の場合も新設道路の基準（L_{10}68）で道路改築を行うこととされており、既存道路の基準（L_{10}70）は、住宅建設の規制値とされている。

フランスでは、新設道路の基準（昼間Leq 60、65、昼間55、60）、基準を満たしていない道路の改造の際の基準（昼間65、夜間60）、プラッ

クポイントとして道路管理者が措置を講じる基準（70）の三種類がある（さらに住宅建設の規制値は現在検討中）。

ドイツでは、新設・改築の際の騒音基準（昼間Leq 57～69）、昼間47～59）とは別に、既存道路の基準（昼間70～75、夜間60～65）が、道路管理者が騒音対策を講ずる基準として使われている。さらに室内の基準の法律制定を準備している。

(2) 道路管理者の責務と道路建設のルール

イギリス、フランス、ドイツいずれも、道路管理者の責務については、先行優先の原則によっている。

すなわち、既設の騒音の著しい道路の沿道に新たに住宅を建設する場合には、住宅を建設する者が防音上の義務を課され、既にある市街地に新規に道路を建設する場合には、道路サイドで騒音上の基準を遵守する義務がある。また、道路の構造ではどうしても対応ができない場合には、防音工事助成をする義務が道路管理者にある。

ただ、フランスでは、既設道路についても、基準（道路建設・改築の時の基準とは異なる高い基準）を満たしていない道路をブラックポイントとして防音工事助成等を道路管理者が行っている。

また、我が国では、道路建設に当たって、遵守すべき騒音の基準が満たされない場合の代替措置、住民との調整のルール等が不明確で、トラブルが起きている例があるが、調査対象の各国では、このような場合のルール化が相当確立しているようであった。

イギリスでは、土地補償法により、基準が満たされない場合には補償を行って処理する方式である。

フランスでは、新設道路について住民との協議がルール化されており、行政裁判所が行政の主張と住民の主張を考慮し、例えば条件付きで計画を認容する等の措置を講じることとされている（そのかわり、事後的に公の計画について訴訟はできない）。

ドイツでも、道路建設計画は住民にオープンに出され、住民は意見を言ったり質問したりすることができ、住民が計画に欠陥があると思うと行政裁判所に訴訟を提起し、裁判所が判断する。

(3) 道路構造対策

各国とも、遮音壁、低騒音舗装が対策の中心である。

遮音壁については、各国それぞれにやり方が異なっており非常に興味深かった。イギリスでは木造の遮音壁（騒音の反射を防ぐため上方に傾斜）、フランスでは区間ごとに建築家が様々なデザインで遮音壁を建設、ドイツでは築堤又は築堤＋遮音壁といったところ。

いずれも共通するのは、景観に多大の配慮を払っていることである。ドライバーのみならず、沿道の住宅から見た景観にも非常に気を使っている。

低騒音舗装については非常に関心が高く、その技術開発（特に耐久性）に期待を寄せていた。

地下化、半地下化については、どこの国でも有効だが非常にコストが高いという判断で、例外的なものとして考えているようである。

(4) 土地利用規制

イギリスでは、L_{10} 70dbを超える土地は可能な限り住宅の新築は不可。フランスでは、土地占用計画による新線道路沿道の住宅等の立地規制又は防音構造化、ドイツのアウトバーン沿道の四〇m規制、幹線道路沿道の二〇m規制がある。

また、イギリスではL_{10} 70dbを超える場合、建物を防音構造化すべきであり、フランス、ドイツでは室内の騒音基準を検討中である。

(5) 交通規制について

イギリスは、道路管理者が交通規制を行っている。フランスでは、交通規制のうち、速

度規制等の交通に係る規制と駐車規制、進入制限、バスレーン等の道路に係る規制とが分かれており、前者は国の機関、後者は原則として市町村である。ドイツでは、交通省の道路交通局で交通規制を行っている（道路管理は同じ省の道路建設局）。

イギリスではトラック規制としてローリーバンがある。

六　おわりに

一一日間にわたる調査を終えて、フランクフルト空港を後に調査団一同は無事成田に降り立った。なお、調査時点での懸案であった事項については、二月までに沿道法の改正案を国会提出し、また、道路審議会の中間とりまとめをいただいたところである。

今回の調査で、貴重な時間を割いていただき（一時間以上予定時間をオーバーしたところも。）、また、ぶしつけな質問にも大変懇切丁寧に対応していただいた各国の担当者の方々、不慣れな我々にいろいろ気を配っていただいた現地アタッシェ等の方々、忙しい中に長期にわたる出張を許していただいた職場の方々に対し、この場を借りて感謝を申し上げて拙文を終えたいと思います。

（道路局路政課課長補佐）

◇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、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ております。

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。

奮っての御応募をお待ち申し上げております。

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

時。時。時。時。時。時……

世界の動き

月・日	事項
4・12	○一一日投票の韓国総選挙は開票が終わり、与党の新韓国党（総裁・金泳三大統領）は、一三九議席で、単独過半数に届かなかった。野党、国民会議の金大中総裁は、全国区候補で落選した。
17	○米政府が日米自動車・同部品合意の実施状況報告書を発表。この半年間に米自動車メーカー大手三社の対日輸出が、前年同期で三三％増加と大きな成果を上げていることを明らかにした。 ○国際通貨基金（ＩＭＦ）が世界経済見通しを発表、日本は円高是正を背景に景気回復が本格化し、実質国内総生産（ＧＤＰ）の成長率は、一九九六年が二・七％、九七年が三・一％と、主要七カ国で最も高い成長率を達成するとしている。
18	○ドイツ連邦銀行が定例理事会で、公定歩合を〇・五％引き下げ、年二・五％とすることを決めた。マルク高による輸出企業の業績悪化などで昨年の実質経済成長率は一・九％にとどまった。 ○世界銀行、国連環境計画（ＵＮＥＰ）などが、世界の人口は二〇二五年までに五〇％以上増えて、八三億人となり、二〇五〇年には、一〇〇億人に達する可能性があると、報告。炭酸ガス（CO_2）の排出量が増え、気候の変化により、多くの人が飢えに苦しむことになる。

国内の動き

月・日	事項
3・28	○東京地裁民事二十部が、オウム真理教の破産を宣告した。これに伴い、破産管財人が選任され、教団資産の売却と債権者への配当に向けて作業を始めた。
29	○東京ＨＩＶ（エイズウイルス）訴訟は、東京地裁で和解協議が開かれ、裁判上の和解が成立した。原告、被告の合意内容は①被害者一人当たり、四五〇〇万円の和解一時金を支払う②被告側が発症者健康管理手当（仮称）制度を創設する――など。大阪ＨＩＶ訴訟も大阪地裁で同日、和解が成立した。
4・11	○衆院は本会議で、住宅金融専門会社（住専）処理のための六八五〇億円を含む総額七五兆一〇四九億円の一九九六年度予算案を可決、参院に送付した。
12	○経営不振のマツダ（本社・広島県府中町）は、米フォード社から派遣されているヘンリー・ウォレス副社長が社長に昇格、フォードの持ち株比率を三三・四％（現在二五％）に引き上げると発表。マツダはフォード傘下で再建を図る。 ○橋本龍太郎首相とモンデール駐日米大使が共同記者会見。普天間飛行場（沖縄）を五年ないし七年以内に日本に全面返還することで合意と発表。
17	○橋本首相とクリントン米大統領が会談、極東有事をにらんだ防衛協力の推進を盛り込んだ安保共同宣言と、両国間の経済・貿易問題の迅速な解決に協力する「日米両国民へのメッセージ」に署名した。

道路行政の動き

月・日	事項
4・10	○中国自動車道ひょうご東条インターチェンジ開通。
18	○東海北陸自動車道の美並ＩＣ～郡山八幡ＩＣ（延長一〇・二㎞）が供用開始。
23	○首都高速道路を含む東京から一〇〇㎞程度までの高速道路及び東名・名神高速道路等において、ＶＩＣＳセンターからの情報提供が開始される。
26	○長崎自動車道金立ハイウェイオアシスが開設。九州で初めての開設となる。

編集雑記

茶室に活ける草花は、茶花と言って種類が限られている。ときいた。和敬静寂の茶道には、山野に自生する草木が相応わしいことは、確かである。二年前の夏、山野草のホトトギスが茶花と知って一鉢買った。花の模様が、鳥の杜鵑の班紋に似ているからこの名があるという。秋になって鉢の中で、窮屈そうにして小さな花をつけた。かわいそうだと思って翌春、庭土におろしてやった。すると縮こまっていた根は忽ち四方に拡がり、根の先々から芽が出、長さ五〇糎位の茎が地上を這いまわり葉も勢いよく拡がった。隣りにあった〝都忘れ〟や〝小菊〟の類は、ホトトギスの侵食で日の光を奪われ、急に元気がなくなった。この動物的とも言える繁殖ぶりを眺めて、私はだん〳〵薄気味が悪くなって来た。ホトトギスはゆり科の野草で、四糎ほどの花は六つの尖りを持つ星型。肉厚なところなど小粒ながら、海のヒトデを連想させる。その上、花全体が食虫植物の花と似たある種のネバ〳〵しさを秘めている。別名を油点草とはよく言ったものだ。

鳥の杜鵑は聞く人の心を揺さぶるような、かん高い鳴き方をするそうで、ものの哀れを詠じた詩歌によく登場する。ところがこの鳥、託卵と言って自分の子を他の鳥に育てさせる厚かましさを持っている。その様子をテレビで見たとき、私は少なからずショックを受けた。……杜鵑は抱卵期になると鶯などの巣を窺い、親鳥の留守を狙って入り込み、巣の中の卵一つを丸飲みし、その代りに自分の卵を一つ産む。鶯は全部自分の卵と思って抱きはじめる。やがて鶯のヒナが生まれ、遅れて大き目の卵から杜鵑のヒナが殻を破って出て来る。そのとたん。生まれたばかりの杜鵑のヒナが、黒々とした産毛の両手を精一杯に拡げ、背中を利用して鶯のヒナを巣から追い落しはじめた。必死に抵抗する鶯のヒナとの、生存競争が始まったのである。体の小さな鶯のヒナは力つきて、次々と落され死んでゆく。巣を独占した杜鵑のヒナに、鶯の親達は自分の子と思って餌を運ぶ。日一日と大きくなる杜鵑のヒナに、小柄な鶯が真剣に餌をやっている姿が痛々しい。やがて生長したヒナは、遠くにきこえるかんだかい親鳥の呼ぶ声にさそわれて、巣から飛び去る……。テレビは飛んで行く杜鵑と、餌をくわえたまゝ呆然と、巣の中に立っている鶯の親鳥の姿をいつまでも映していた。

静寂の森の中で日毎に繰り返される動物達の生存競争は、山野に自生する植物も同じことだろう。日当たり、風通し、肥えた土に植物達は群がり、自分の枝葉そして根を拡げようと競い合う。それは鳥と違う時間のサイクルでの、生存競争である。他の植物と根がからみ合いつゝ、自分の生存を主張している山野草は、環境が厳しいければ厳しいほど、子孫を残す為に小柄ながら充実した花や実をつける。茶人が好む茶花とはそのようなものだろう。

潜龍。勿用（せんりゅうなり。用ふることなかれ）は易の䷫乾為天の卦の一節にある。潜龍とは飛躍の時を得ず、止むなく水の中に潜んでいる龍こと。人事にたとえると、未だ役所や会社の幹部に登用されず、悶々としている俊英な人物。上司がこのような人材を抜擢するときは、よほど慎重にしないと将来その人物に権力を奪われ、既存の組織や人脈を滅される危険がある。だから勿用と易は戒めているのである。この卦に出会うたびに、私は杜鵑のことを思い出す。

——未済——

6月号の特集テーマは「道路関係法令改正」の予定です。

本誌は、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。また肩書は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

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770円　(本体価格748円)　FAX 03(3234)4471
〈年間送料共9,240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