

8

道路行政セミナー

1996 AUGUST

巻頭言

「道の日」シンボルマークに思う

杉岡 浩 1

エッセイ

あなたのふるさととは？

荻原 達朗 3

特集／くらしの中の道路

観光交通と道路整備

宮沢 裕 5

くらしに役立つ道路交通情報

情報センター
（日本道路交通
情報センター） 14

道路整備と休憩施設利用の変化

小田 和男 19

道路整備と青果物流通の変化

保坂 正 30

林野庁所管の国有林野を地方道の道路敷として使用する場合の取り扱いについて

水野 良則 35

東京大気汚染公害訴訟について

道路管理局
道路課 40

平成六年度道路管理瑕疵実態調査結果について

道路管理局
道路課 45

道路管理事務担当者便り

紀見トンネル防災訓練の実施

大和久健二 55

地域活性化促進道路事業

香川県における「地域活性化道路事業」

香川建設課
道路課 61

時・時・時

67

観光交通と道路整備

旅行者ニーズからみた道路整備への視点

宮沢 裕

現在、策定作業中である次期全国総合計画、いわゆる五全総の主たるテーマが『交流』であることは都度指摘されている。そして人の交流、特に大都市への一方的な流入だけでなく、大都市から

地方へ、地方から地方へと人の交流を促進する手だてとして『観光』、『旅行』が注目されている。

また、旅行の移動手段の中で、国内旅行、特に週末を利用した日帰りから一泊程度の小旅行においては、自動車利用が断然優位であり、道路整備が旅行促進や観光地域の振興に果たす役割は大きい。しかしまた、観光旅行が優れた固有の資源を求めて移動しているだけに、資源の魅力維持のためには、必ずしも道路が整備されることが是であるケースばかりではない。

ここでは、観光旅行者の立場、あるいは観光地

域の側から望まれる道路整備について述べてみたい。

一 国内観光旅行の動向

まず国民の宿泊を伴う観光旅行の推移について見ると(表1)平成七年で国民一人当たり実施回数一・四九回/年、宿泊数二・六二泊/年であり、それぞれ対前年八・〇%、七・四%の減少となった。また、一人当たりの消費額でも六五、二〇〇円/年(同九・〇%減)と国内旅行の低迷を象徴する結果となっている。

ただし、同年は周知のごとく一月に阪神・淡路大震災が発生し、直接被災した観光地への入込み減は勿論、旅行する側としても旅行自粛、中止が相次いだことが全国的にも影響しているものと思

われる。高速道路、新幹線といった広域を結ぶ高速交通体系の寸断は、実際様々な観光地へ影響を及ぼした。京都、奈良等の著名観光地は同年の三月まで入込みが大幅に低減し、長野県内のスキー場で関西以西のスキー修学旅行を受け入れていたところは、大量のキャンセルが発生した。

一方、宿泊観光旅行の利用交通機関をみてみると、車の優位性は着実に伸びている(表2)。自家用車利用は約半数(四七・〇%)であり、レンタカー等の営業車も含めれば全体の六割にものぼる。この車による旅行の優位性は、車がもはや生活の一部となっていることと、高速道路整備の進展が基盤としてあるが、旅行の形態や目的の変化も少なからず影響している。具体的には旅行の同行者が家族や気の合った友人・知人中心となっている

こと(表3)、また近年のアウトドア・ブームの様に、従来からの著名観光地、レクリエーション地だけでなく、公共交通機関が充分整っていない所でも旅行先となりうる時代となっていること等が、車による旅行を支える背景として存在している。

二 高速道路開通が観光地へ与えるインパクト

このように車による観光旅行の時代に、観光地の側としては何が問われるのであろうか。単純に

考えれば旅行者側(市場・大都市)と観光地間の高速道路整備の推進が第一にあげられようが、それに期待するだけでは十分ではない。過去の高速道路開通とその前後の周辺観光地の入込み変化からその点を論じてみたい。

【関越自動車道全通と新潟・群馬の観光地】
関越自動車道は一九八五年一〇月に群馬県前橋

新潟県湯沢間が開通し、東京―新潟間が全通した。まず新潟県への入込みは(図1)、県外からの旅行者が関越道全通を期して対前年比一六%強の伸びを示している。ただし、一方で県内客は開通の翌一九八六年には減少に転じ、開通前の一九八四年の数値を下回っている。即ち、広域の県外からの増加と同時に、高速道路の開通は地域の旅行需要流出の側面もはらんでいることを示す例であ

表1 宿泊観光・レクリエーション旅行の量及び消費額

事項	年	3	4	5	6	7
延べ人数(万人)	観光	18,600	16,800	17,500	17,600	16,200
	兼観光	2,900	2,700	2,900	2,600	2,500
	計	21,500 (113)	19,500 (91)	20,400 (105)	20,200 (99)	18,700 (93)
1人当たり回数(回)	1.73 (112)	1.57 (91)	1.64 (105)	1.62 (99)	1.49 (92)	
延べ宿泊数(万泊)	観光	30,900	28,700	29,000	29,000	26,000
	兼観光	6,900	7,600	7,900	6,400	6,800
	計	37,800 (104)	36,300 (96)	36,900 (102)	35,400 (96)	32,800 (93)
1人当たり宿泊数(泊)	3.06 (104)	2.92 (95)	2.96 (101)	2.83 (96)	2.62 (93)	
消費総額(億円)		98,300	88,200	90,200	90,400	81,600
	(7年価格)	101,800	89,900	90,700	90,300	-
1人当たり年間消費額(円)		79,300	71,000	72,400	72,300	65,200
	(7年価格)	82,100	72,300	72,800	72,200	-
人口(万人) (各年7月1日)		12,392	12,432	12,467	12,496	12,520

(注) 1 総理府内政審議室調査による。
2 ()内は前年比(%)を示す。

表2 宿泊観光旅行の利用交通機関

(単位: %)

	'86(昭61)	'88(昭63)	'90(平2)	'92(平4)	'94(平6)
鉄道	36.5	35.0	38.8	32.1	36.6
バス	40.5	37.3	36.5	34.1	29.6
飛行機	6.5	6.7	8.1	9.5	7.9
船舶	7.7	9.4	5.9	6.5	5.1
自家用車	40.6	41.5	40.7	44.0	47.0
営業車(レンタル車含む)	13.5	13.5	14.4	13.2	12.7
その他	3.2	3.8	4.9	3.5	14.6

注: 複数回答

資料: 日本観光協会「観光の実態と志向(第16回)」'95年(平7)3月

表3 宿泊観光旅行の同行者

(単位: %)

	'86(昭61)	'88(昭63)	'90(平2)	'92(平4)	'94(平6)
家族	26.2	23.9	28.5	27.0	30.2
友人・知人	29.3	32.2	31.0	30.9	31.3
職場・学校	15.7	15.2	15.5	14.6	12.0
自分ひとり	7.0	5.7	4.0	6.2	2.9
地域・宗教・招待などの団体	4.0	3.3	2.5	2.8	2.7
その他・わすれた	5.5	6.7	6.0	5.2	9.3

注: 家族には家族+友人・知人も含まれている。

資料: 日本観光協会「観光の実態と志向(第16回)」'95年(平7)3月

ろう。

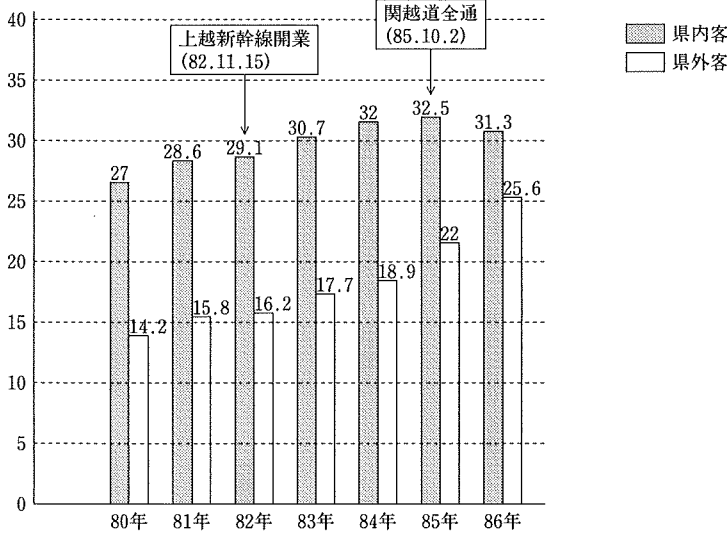
また、群馬県内の主要観光地について、開通前に対し開通後の入込み増加率の上位をみると（表4）、トップ一〇のうち八箇所が渋川伊香保IC以北のインターチェンジからアプローチする観光地である。関越道の開通が、大市場の東京からみて

一泊圏としての条件が改善された群馬県北部の観光地に大きなプラスの影響を与えたといつてよい。ただし、群馬県全体で見ると県外からの日帰り客の増加が著しく、一泊圏から日帰り観光地化への懸念も一方で合わせ持っている。

【瀬戸大橋の開通と四国の観光地】
本四3架橋のうち、瀬戸大橋（児島・坂出ルート）は一九八八年に開通した。後の一九九七年に神戸・鳴門ルート、一九九八年に尾道・今治ルートも開通するが、観光交通の上では瀬戸大橋開通のインパクトが大きかった。
ここで、瀬戸大橋開通後三年間の四国各県の観光地の入込み変化を振り返ってみたい（表5・6）。

〈開通一年目―一九八八年〉
瀬戸大橋開通の年はいずれの県でも観光客の入込みが増大がみられ、特に四国側玄関口である香川県で効果が大きかった。

単位：百万人



単位：百万人

	'80年	'81年	'82年	'83年	'84年	'85年	'86年
県内客	27.0	28.6	29.1	30.7	32.0	32.5	31.3
県外客	14.2	15.8	16.2	17.7	18.9	22.0	25.6

資料：「新潟県観光実態の概要」新潟県観光課

図1 新潟県の観光客数の推移（県内・県外別）

表4 群馬県主要観光地の観光客増加率ランキング

順位	観光地名	増加率 (1986年度/1984年度)
1	* 猿ヶ京温泉	46.6%
2	* 老神温泉	44.2%
3	* 渋川	35.0%
4	* 湯檜曾温泉	29.8%
5	* 四万温泉	28.4%
6	富岡・甘楽	26.9%
7	* 水上温泉	26.8%
8	* 丸沼・菅沼	26.0%
9	伊勢崎・佐波	25.6%
10	* 谷川岳	22.3%

注：県内客及び県外客の合計

*は関越道の渋川伊香保IC以北のICからアプローチする観光地

調査対象観光地64のうち1986年度の観光客の累積占有率が90%以上となる32カ所について、増加率20%以上のものをランキング県合計（64カ所）の増加率は10.0%

資料：「観光客数・消費額調査結果」群馬県観光課

表5 四国4県の観光入込客の推移

瀬戸大橋開通

単位：千人

	'75年	'84年	'85年	'86年	'87年	'88年	'89年	'90年	'91年	'92年
香川県	5,648	4,924	5,269	5,155	4,904	10,351	8,265	7,583	8,160	7,947
徳島県	4,505	4,671	6,119	5,476	5,171	5,867	5,464	5,406	5,490	5,372
愛媛県	6,570	6,009	6,010	6,308	6,086	7,581	7,545	7,274	7,548	7,153
高知県	3,437	4,238	3,846	4,005	3,950	4,524	4,815	4,711	4,798	5,177

資料：各県「観光行政に関する資料」

表6 四国の主要観光施設（地）における入込客の推移

—瀬戸大橋開通の影響—

単位：1987年を100とした指数

	指 数					
	'87年	'88年	'89年	'90年	'91年	'92年
香川県 宿泊客	100	176.0	—	—	—	—
栗林公園	100	228.3	191.4	137.8	126.8	113.7
屋島	100	177.2	144.4	114.6	108.4	102.3
瀬戸大橋歴史民族資料館	100	114.1	105.4	98.0	101.3	92.6
寒霞渓ロープウェイ	100	108.9	103.6	96.0	—	—
徳島県 宿泊客	100	121.7	112.5	110.4	115.3	113.8
阿波十郎兵衛屋敷	100	135.5	108.6	80.0	89.0	85.9
かずら橋	100	145.5	142.4	159.0	163.6	158.6
大鳴門橋架橋記念館	100	101.5	88.1	82.5	78.8	76.1
うみがめ博物館	100	99.0	111.0	127.9	123.5	128.5
愛媛県 道後温泉旅館組合宿泊客	100	157.5	145.2	125.1	144.2	136.9
松山城ロープウェイ	100	141.9	143.7	126.3	144.5	135.7
子規記念博物館	100	115.7	123.5	119.9	133.4	124.1
大山祇神社宝物館	100	120.6	114.9	116.9	127.0	117.4
伊達博物館	100	80.9	69.2	75.3	73.7	73.7
高知県 龍河洞	100	115.4	114.5	108.8	113.7	144.6
高知城	100	120.3	112.7	98.3	114.8	146.6
足摺海洋館	100	96.3	104.9	117.3	123.5	129.6
牧野植物園	100	102.1	114.6	120.8	133.3	230.2
桂浜駐車場	100	121.6	133.4	135.3	143.4	190.0

(注) 1 各施設の利用状況は各年4～9月の半年間のデータを用いている。

2 道路も含む。

主要観光施設別にみても、ほとんどの施設で入込客が増みられたが、瀬戸中央自動車道の坂出I Cから一五〇km以上離れた施設では伸びがみられ

ず開通の効果が及んでいない。

〈開通二年目—一九八九年〉

開通直後の瀬戸大橋ブームの反動もあって、多くの施設で入込客の減少がみられた。特に坂出I Cから距離が近いほど対前年減少率が大きい傾向が一部みられる。

〈開通三年目—一九九〇年〉

開通三年目になると香川県の観光施設は引き続き減少傾向にあり、開通前の一九八七年の水準を下回っている施設もみられた。

一方、大橋から比較的遠方にある愛媛県や高知県の施設には前年に比べ入込みの伸びがみられるところもあり、大橋開通の影響が徐々に浸透してきたとも捉えられる。

これらの例からみると、瀬戸大橋開通が四国各県の観光地に与えた影響は必ずしもプラスだけではなく、永続的なものでもない。開通前に比べ開通後、特に二年目以降も入込客が伸びている観光地、観光施設は、当然ではあるが、観光の対象となる資源が優れるか、他にない固有性を持ったところである。また、優れた資源と共に、開通前から景観整備やサービス教育等の受入れ体制の強化に取り組んでいた観光地も入込み増を維持している。

要は、高速道路等の整備は、一年目はどこでも概ね入込み増に結びつくものの、二年目以降はまさに観光地としての質（魅力）の勝負にかかっている、ということである。しかもそのための取り組みを開通前から着実に始めていなければ、いざ開通時の一時的増加を継続させることは難しくなるといってよい。

高速道路が整備されることは、利用する観光客の立場から見れば、行動できる範囲が広がることであり、観光地の立場からすれば、競合相手が広がったことであるとの認識を忘れてはならない。広域的な流動を促進する高速道路の整備は、前

中・四国の旅を変える。 3つの海をつなぐ 最新観光情報

平成8年度「中・四国横断自動車道全線開通」(予定)

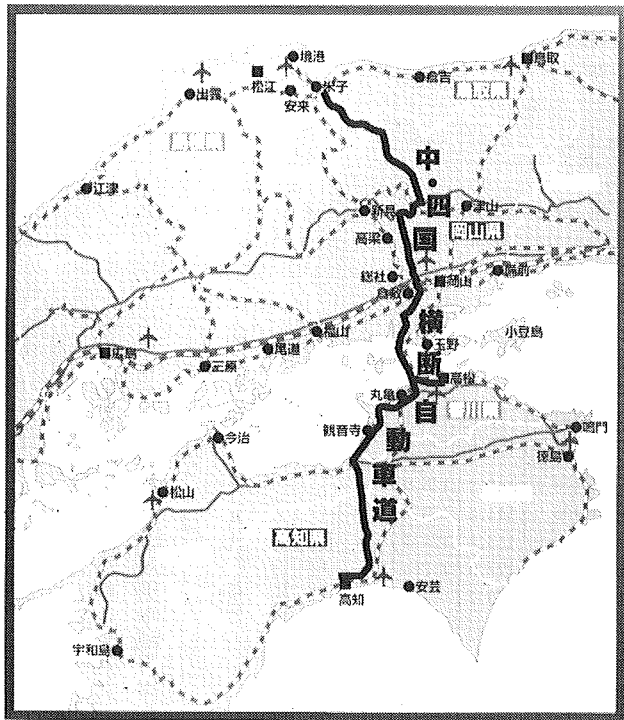


図2 5県が共同で作成した旅行会社向けの新しい観光ルートの提案パンフ

後して前記のような継続的な地域の取り組みを忘
れなければ、今までにない観光ルートの形成をも
たらす。先の本四架橋の開通によって、山陽地域
と四国を組み合わせた旅行商品が現れたし、さら
には山陰方面をも組み込んだ観光ルートも可能と
なった(図2)。他にも東北の磐越自動車道の郡山
〜いわき間の開通によって、会津方面のスキー場
では茨城ナンバーが多く見られたし、さらに新潟

間が開通することで、今まで全く考えられなかつ
た新たな観光ルートや観光客の動きが現れること
であろう。

三 観光地からみた道路の整備と利用コ ントロール

【自然資源・歴史型観光地の交通問題】
一方、個々の観光地単位で、一般道、並びに観

光資源(施設)へのアプローチ道整備といった段
階になると、やみくもに道路を整備し、資源に近
づけることは、逆に観光資源の持っている価値を
損なうことも多々ある。

良い例が毎年シーズンとなれば、一般乗用車規
制を行っている上高地や尾瀬といった観光地であ
る。東京デイズニラウンドに代表されるテーマパ
ークや、スキー場の様なレクリエーション施設で
は、利用(車)が一定時期、時間に集中するので、
特に道路、駐車場等の交通処理能力が問われてく
る。対して前記の様な我が国を代表する自然資源
型の観光地では、極端な利用の集中は、排気ガス
等の車自体がもたらすマイナスだけでなく、ゴミ、
下水処理等も含めて資源の存在自体を脅かすこと
となる。

このような資源は技術と資金力を以てしても一
度失われたものを取り戻すことはできない。いわ
ば資源の存在価値が高いほど、利用する人間の側
が資源に合わせた利用を強いられる、ということ
である。

また、自然資源に依拠する観光地だけでなく、
歴史、文化的な価値の高い観光地においても道路
交通のコントロールが問われている。よい例が北
陸の小京都として有名な金沢である。金沢は年間
約六〇〇万人の観光客が訪れるが、その魅力であ
る城下町の街並は狭く、曲がりくねっている。当

表7 金沢市のP & B R実施状況

年	コース	利用料金	バス運行	駐車場	駐車台数	備考
昭和63年	西ICコース	無料	5分間隔	650台	1,157台	試行実施(5/4のみ)
平成元年	〃	1台 300円	〃	〃	2,344台	5/3、4実施
2年	〃	1台 500円	〃	〃	2,165台	〃
3年	西ICコース	〃	〃	650台	2,043台	〃
	東ICコース			650台	2,041台	
4年	西ICコース	〃	〃	〃	2,011台	〃
	東ICコース			〃	2,037台	
5年	西ICコース	〃	〃	〃	2,456台	5/2、3、4実施
	東ICコース			〃	2,345台	
6年	西ICコース	〃	〃	〃	1,158台	5/3、4実施
	東ICコース			〃	1,073台	
7年	西ICコース	〃	〃	〃	1,167台	〃
	東ICコース			〃	918台	
8年	西ICコース	1台 1,000円	〃	〃	802台	5/4、5実施
	東ICコース			〃	801台	

月刊「観光」No358より

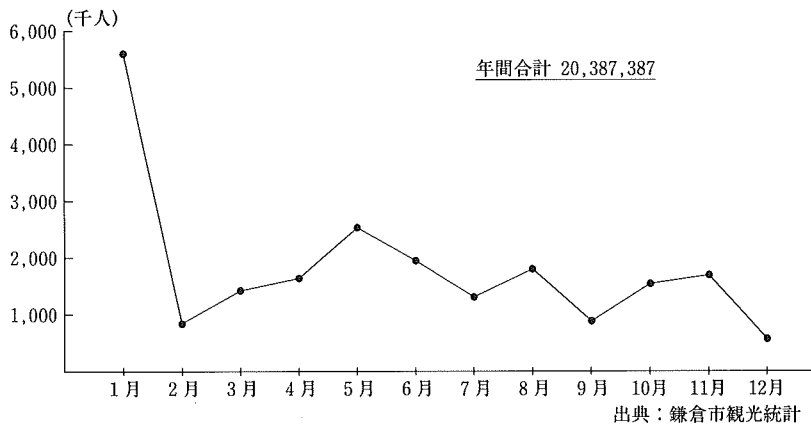


図3 平成6年の入込観光客数(月別)

然、観光シーズンには市内の至る所で渋滞が発生し、市では昭和六三年よりパーク&バスライドを実施し、確実な効果をえている(表7)。

同様の問題は首都圏の鎌倉でも抱えており、やはり同市では専門家だけでなく市民も参加した

「鎌倉地域交通計画委員会」を設置し、ロードプ
ライジングを中心とした提言を受け、実施への検
討を進めている。鎌倉市の場合、金沢以上に難し
い点が二つある。一つは金沢市観光入込み六〇〇
万人/年に対し、鎌倉市は二、〇〇〇万人/年と
三倍強の観光客、車に対処せねばならない点であ
る(図3)。東京圏三、〇〇〇万人を背景とした鎌
倉市とってマスの利用・交通の処理は、対象療法
だけでは解決できないだろう。二つめの問題は、
鎌倉の観光客は鶴岡八幡宮をはじめ寺社を巡る狭
義の意味の観光だけでなく、材木座海岸をはじめ
としたマリンスポーツや、江ノ島から三浦方面へ
の海岸ドライブのメッカでもあることである。こ
うしたレクリエーション旅行の行動は、よりピー
ク性が高く、自家用車利用率も高いのが特徴であ
る。この一般観光交通とレクリエーション交通、
そして住民の交通三者をそれぞれの特性を踏まえ
つつ、どう制御してゆくかが正念場といえる。

こうした歴史的資源の観光地での交通問題が、
先の自然観光地のそれと違うのは、多くの歴史的
観光地が、同時に現在も都市として機能している
点であろう。そこには住民の生活交通や産業交通
も混在し、また観光事業に従事する人々も多いこ
とから、単に観光の車を閉め出すだけでは解決に
ならない。一般住民から観光事業者も含めた、い
わゆるコンセンサスを固めながら試行錯誤を繰り
返すことが必要となる。また、そのプロセスを避
けてはより魅力ある観光地であり且つ快適な都市
とその道路の実現は難しいといえよう。

【伊豆半島の渋滞緩和運動】

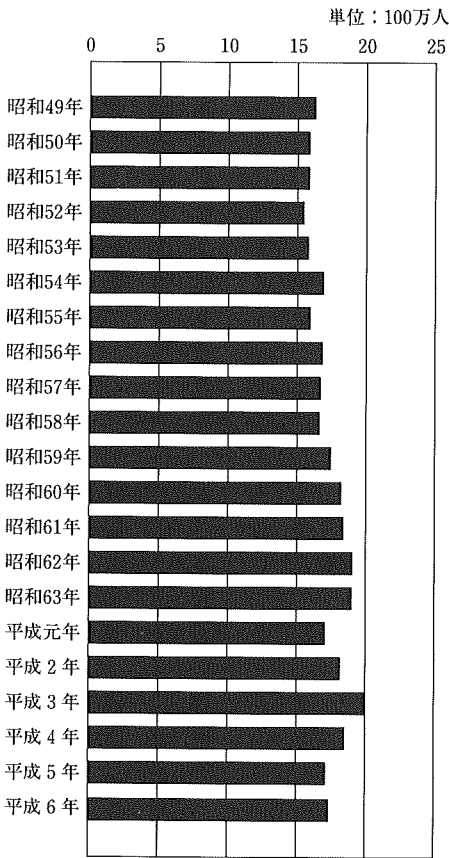
ここでさらに違った面で観光地の道路問題（渋滞対策）に取り組んでいる伊豆半島の例を紹介したい。

伊豆半島は首都圏マーケットを抱え、年間五、八〇〇万人（平成六年）が訪れる一大観光地域である。しかし、長期的に入込客は停滞しており、

宿泊客は平成三年の二、〇〇〇万人をピークに一、七〇〇万人程度に低迷している（図4）。これには、度重なる伊豆半島東方沖群発地震と、追い打ちをかけるような阪神・淡路大震災による旅行者の心理的不安が大きいのと思われるが、一方で伊豆といえは「渋滞」の代名詞といわれる程、マイナスの地域イメージが定着していることも無視でき

ない。事実、旧盆期には二〇km、渋滞時間一五時間という実態例もある（表8）。これはまさに半島部での地形的制約の中に自動車需要が一時期、一路線にせよオーバーしていることは明確であり、道路拡幅、交差点整備といったハードの整備だけでは十分ではない。

道路管理者である建設省では、従来からTDM（Transportation Demand Management）として道路の利用システムの改善や、適正な誘導に取り組んでいるが、その一環として伊豆半島の渋滞を道路、観光地の利用方策から考える「伊豆半島スイスイ運動'96」を推進している（図5）。この取り組みの特徴は道路管理者の建設省が上位の立場から、ソフトな道路利用システムを一方的に提



資料：静岡県観光統計

図4 伊豆半島の宿泊客数の推移

表8 観光ピーク時の交通渋滞長ベスト3（平成6年）

・ゴールデンウィーク（4月29日～5月5日）

渋滞長	月/日	路線	方向	渋滞先頭地点	時間
8 km	5/3	国道414号	下り	沼津市口野	10時間
7 km	5/3	国道135号	下り	熱海市上多賀	11時間
7 km	5/4	国道135号	上り	伊東市八幡野	11時間

・旧盆期（8月10日～15日）

渋滞長	月/日	路線	方向	渋滞先頭地点	時間
20km	8/14	国道135号	下り	下田市白浜	8時間
18km	8/15	国道135号	上り	伊東市八幡野	15時間
13km	8/15	国道135号	下り	下田市白浜	14時間

・年末年始期間（12月30日～1月5日）

渋滞長	月/日	路線	方向	渋滞先頭地点	時間
7 km	1/3	国道135号	上り	熱海市和田浜南	11時間
5 km	1/1	国道135号	上り	熱海市和田浜南	12時間
5 km	1/2	国道135号	上り	熱海市和田浜南	9時間

資料：静岡県警察本部

伊豆だってすいすい、いつだってスィスイ
伊豆半島スィスイ運動'96
 ~伊豆半島の渋滞体質を改善するアイデア&体験大募集~

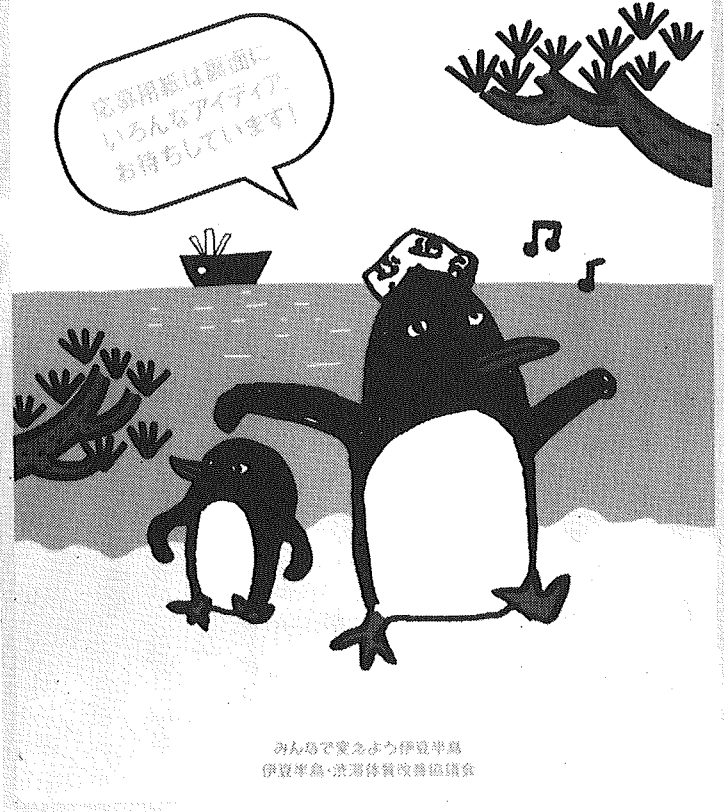


図 5

唱するのではなく、一つの地域運動として進めている点である。従って、運動の推進母体としては建設、運輸両省、県警本部、県、地元交通事業者が協議会を結成し、渋滞を避けた伊豆半島の利用のアイデアを一般公募により募るという方式をとっている。

一定期間だけの一般アイデア募集という形で、伊豆半島の渋滞緩和に資する方策が、実際どれだ

け生まれるかは正直なところ疑問である。しかし、観光地での極度の渋滞は地域住民生活への支障をもたらすことは勿論、観光事業者にも多大な損失をもたらす。そしてなによりも観光する側の旅行者にとって不快感や疲労をもたらし、大切な休暇旅行を無益に過ごすことともなる。この運動の狙いは利用する側と観光を供給する側、そしてその間“足”を受け持つ交通機関が一体となって、快適な

道路の使い方魅力ある観光地を考え直すきっかけとしようとするものである。

四 四より快適な道路と観光地の形成にむけて

以上、広域観光と高速道路整備からソフトな道路利用の運動例まで紹介してきたが、最後に今後の国内観光地の魅力向上と国内観光旅行の低迷打開の立場から、道路に求められる点を若干述べてみたい。

【利用者に選択の幅を与える道路整備】

観光交通は業務交通や生活交通の様に一定の基準で行動ルートが選択される訳ではない。具体的にいえば、実距離、時間距離、経済距離だけでなく、移動ルートや手段の快適さや楽しさによって回り道することも充分あり得る。また、観光旅行の成熟化に伴い、旅行者は移動することに關してもニーズの多様化が現れてこよう。また、そうした様々なルート、行程、手段を組み合わせ旅行の計画を練ることも一つの旅行の楽しみであるはずである。

その意味では交通手段も自家用車だけでなくバス、鉄道、船舶との連携を道路側が意識することも必要であろう。また、選択の幅とはルートや手段の選択に限ったことではない。移動中の時間の

使い方にも幅があつて良い。近年、「ハイウェイ・オアシス」や「道の駅」といった沿道施設にも新しい活用の方向がうまれていく。ハイウェイ・オアシスの整備で、大量の観光利用を目指すことは、高速道路の本来の主旨からすれば、必ずしも筆者は賛成の立場ではないが、移動途中で柔軟な時間の過ごし方、過ごす場を与える意味では充分意義のある整備であり、さらにその内容、サービスに知恵を絞る価値があろう。例えば、オートキャンプで低廉に泊まれるハイウェイ・オアシスがあれば、渋滞で我慢するより、高速道路の中で泊まってしまう、という行動の幅が広がることとなる。

【観光土地利用に配慮したルート選定】

道路整備に際しては、既存の土地利用や地形その他でルートが決定されていようが、観光利用や観光交通が多く見込まれる地域では、観光の側面からみた土地利用計画の策定と、それに即したルートの検討があつてよい。端的な例をあげれば、我が国の海岸線の道路は、最も海岸に寄せられた位置を通っていることが多い。一見、海への景観を配慮したようにも思えるが、現実には道路より内陸側と海岸、砂浜とが分断され、内陸側の活用に支障を及ぼすケースが見受けられる。前述の鎌倉の海岸部や伊豆半島の白浜周辺も同様であり、道路で分断されることでさみだれの横断が増え、

それが渋滞の原因ともなっている。

【情報拠点としての道路】

さらに望まれるものが、道路の中での情報提供である。渋滞情報については、一部ではあるがVICSにより、正確な情報が提供されるようになってきたし、国道、高速道路の交通情報の精度は向上している。しかし、観光旅行の視点からみれば、渋滞情報に限らず、さらにきめの細かい地域単位の観光情報がネットワークされてよい。例えば、資源、施設の存在だけでなく、内容、混雑状況であるとか、期間限定のイベント、祭り、各種サービスの情報等が考えられる。情報の拠点として期待されるのが「道の駅」であり、きめ細かい情報の集約、管理、提供は、地域が一丸となって取り組みさえすれば、さほど難しいことではない。家用車の利用は自在性や移動の自由度が高い点にある。だからこそ情報の提供によって旅行の選択の幅が広がり、快適な観光にも結びつくのである。

観光旅行をする側も、提供する側にも忘れてならない視点がある。それは「車を降りて観光する、させる」ことの大切さではないだろうか。車はわれわれに利便性を与えてくれるが、われわれはその利便さに依存しすぎていないだろうか。それ故

に車から降りた時の観光の楽しさや喜びを忘れかけているとしたら、我が国の観光の大きな課題であり、まさに観光旅行と道路との関係は「いかに車から降ろすか」といってもよいだろう。

(財)日本交通公社観光計画室長主任研究員



くらしに役立つ道路交通情報

(財)日本道路交通情報センター業務部

平成七年度における道路交通情報の提供状況を中心にして、当情報センターが実施したアンケート調査の結果を折り込んで、簡単に述べさせて戴く。

さらには、従来から実施してきた提供媒体の電話、ラジオ・テレビ放送、新聞・雑誌以外の新しい提供媒体へも取り組みつつあることも紹介していきたい。

一 電話による提供状況

電話による提供は、当情報センターが現在実施している媒体の中で最も道路を利用する方のニーズを端的に表しており、また、個別のニーズに応えられる媒体（電話による直接応答（職員による案内））といえる。

1 提供回数について

過去五年間の電話による提供回数の推移（首都圏ドライバーダイヤルを含む）は図1のとおりであり、ここ三年間連続してその回数が一、〇〇〇万回を超えている。また、当情報センター開設以来、最も提供回数が高い月は、記録的な寒波が来襲し各地で大雪による道路交通障害が発生し、しかもこの大雪が週末に集中した平成八年二月で、その回数は約一六〇万回にも上った。ところで、毎年度ともニーズが高い月は八月、一月及び二月であり、月遅れのお盆、年末・年始における道路交通情報のニーズが高いことに併せ、これらの月は台風、集中豪雨及び大雪等による道路交通障害が発生していることが主な要因といえる。

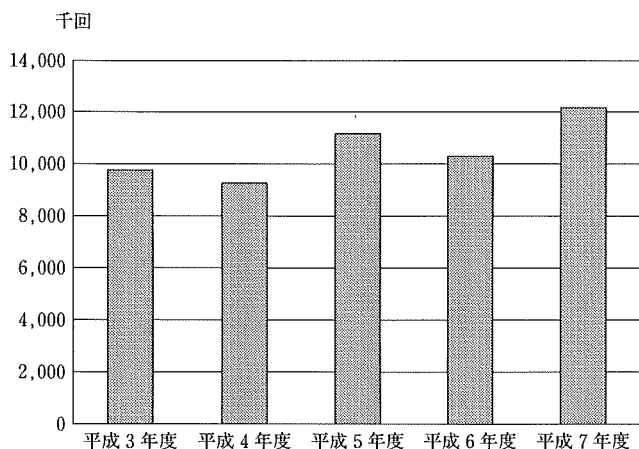


図1 電話による提供回数

このように道路交通情報のニーズは、異常気象、地震等による災害時に高いため、電話回線の増設、体制の強化を行うなどして、頼りにされている声

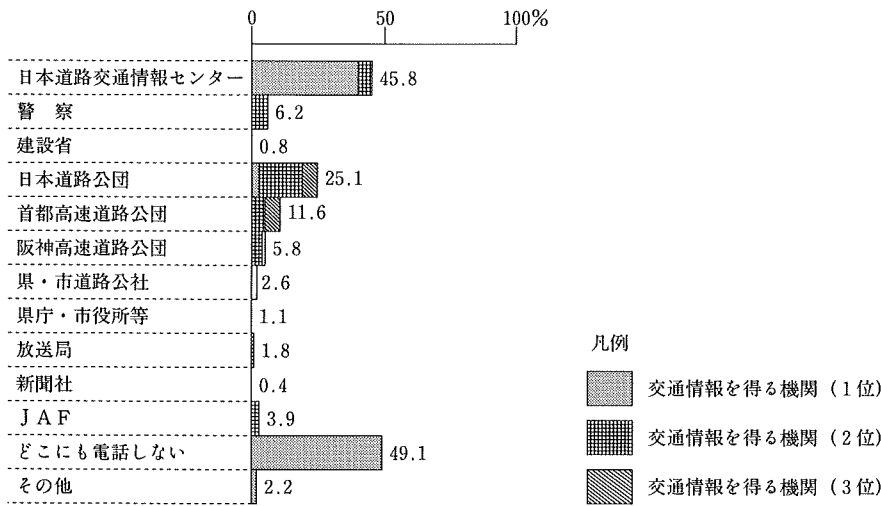


図2 電話による道路交通情報入手先

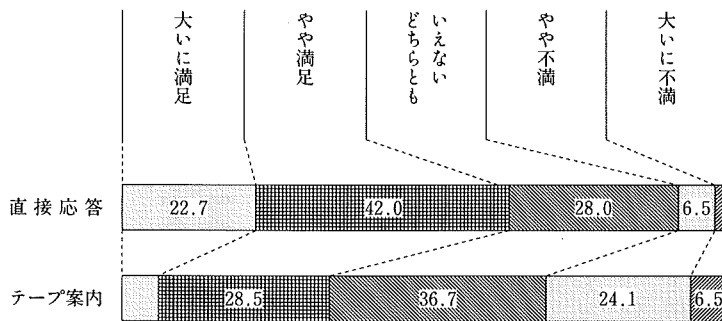


図3 電話による提供の満足度

に比べ、大いに満足しているところである。

2 満足度について

平成五年度に当情報センターが東京、愛知、大阪及び福岡で実施したアンケート調査(以下、「アンケート調査」という。)によると、道路交通情報の電話による入手先は当情報センターが約四割以

上と最も高く、このうち直接応答については、図3のように、六割以上の方が満足していると回答しているが、テレパ案内の満足度は約三割となっている(「大いに満足」と「やや満足」の計で、以下同じ)。

これは、一対一による直接応答では聞きたい道路交通情報を、満足いくまで問い合わせることが可能であることに比べ、テレパ案内では利用する方が知りたい道路の状況や詳細な内容などが聞けないという不満のあらわれだといえる。

しかし、満足度が高い直接応答は一対一の対応であるため、職員数などの物理的な制限があるため、特にニーズが高い時期においては止むを得ず、テレパ案内に回ることが多くなっているのが実情であるが、直接応答はラジオ・テレビ放送で聴き逃した道路交通情報を確認できる、つまり、サービスのフォローアップができる有効な手段と考えられており、今後とも少しでも多く職員による案内ができるよう努力していきたい。

一対一ラジオ放送による提供状況

アンケート調査によると、道路交通情報を入力する手段(媒体)はラジオが最も高い。このことは、平成七年一月に㈱日本民間放送連盟が全国の主な高速道路のサービスエリアで調査した結果によると、図4のように休日のドライブ中に聴い

ているラジオ番組は「音楽」「ニュース・天気予報」の次に「交通情報」が上げられていることからもうかがえる。

1 放送回数について

過去五年間のラジオ放送回数の推移は図5のと

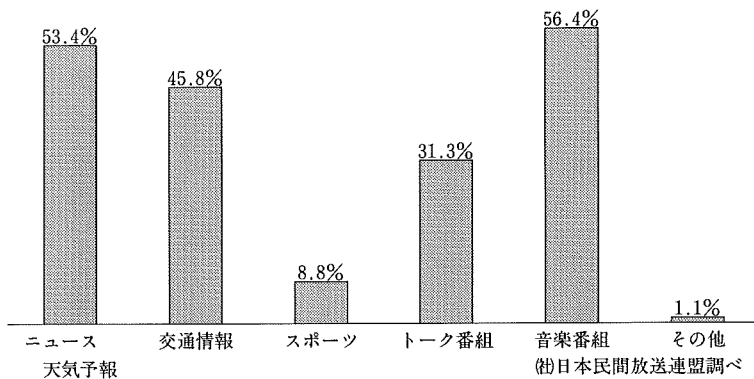


図4 休日ドライブ時に聴いているラジオ番組

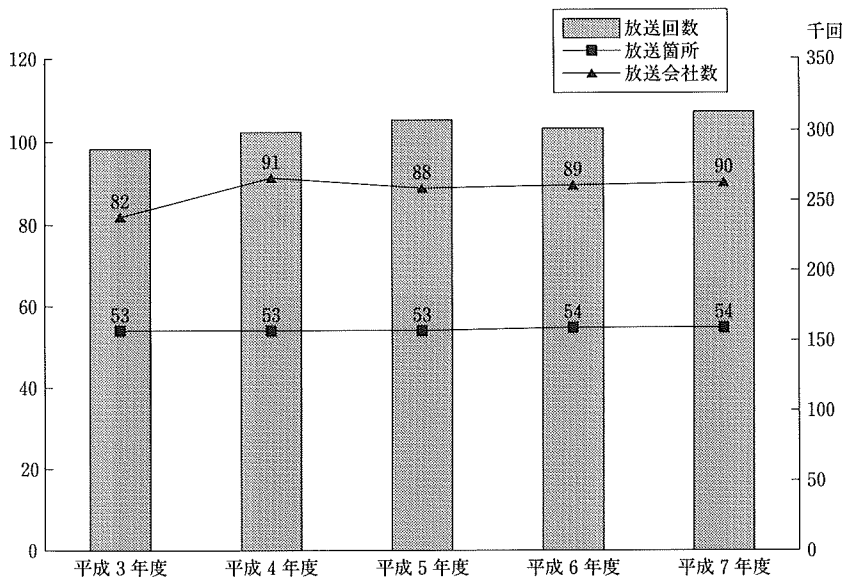


図5 ラジオ放送による提供状況

おりであり、毎年度増加の傾向を示している。特に、ここ数年は地域密着型のコミュニティ放送（ミニFM）からの放送要請が多く、平成七年度までに開局した二六局のうち九局に対して道路交通情報の提供を行っているが、コミュニティ放送局の開局が増加する傾向にあることから、同局へ

の提供が今後増えていくと予想される。

平成七年度のラジオ放送回数は約三二万回で、この他にラジオ放送局への原稿送りを約五万回行なった。

なお、定時に行う放送の他に、利用する方の声に応えるべく道路交通情報のニーズが高い異常気象、地震等による災害時等において、特別番組放送を実施している。また、ゴールデン・ウィーク、月遅れ盆、年末年始等においても、同様にニーズが高い高速道路、主要幹線道路を中心とした特別番組放送も行っている。

2 満足度について

平成七年度における延べ放送時間は約七、一八五時間で、一回当たりの放送時間は約一分二六秒という、限られた時間の中でより多くの方が満足できる道路交通情報を提供できるよう放送を担当する職員は切磋琢磨しており、その成果か、アンケート調査によると約六割の方が満足していると回答している。

しかし、不満を感じている方は「知りたい道路の情報が得られない」、「詳細な情報が足りない」という意見を持っている。限られた放送時間枠の中で全ての道路に関する状況を提供することは困難であるという現実はあるが、電話による直接応答のフォローアップも含めて、少しでもサービス

レベルの向上を図っていききたい。

三 テレビ放送による提供状況

当情報センターが道路交通情報の提供を行っているテレビ放送は、平成七年度にはNHKほか民間放送一五社でその回数も約六千回と、ラジオ放送に比べはるかに少ない。

しかしながら、さらに「テレビ」という媒体の特性を活かすため平成五年六月からは「NHK総合テレビ（関東ローカル）」の道路交通情報の中で、首都高速道路公園の協力を得てなまの首都高速道路の映像（首都高速道路ITV映像による）を提供し、また平成七年九月からは「東京メトロポリタンテレビ（株）」へは同映像に加え、リアルタイムな道路交通情報をコンピュータ・グラフィック画面により提供している。

1 放送回数について

過去五年間のテレビ放送回数の推移は図6のとおりであり、平成七年度は「東京メトロポリタンテレビ（株）」への提供を開始したことにより、前年度に比べ平成七年度は約二千回も増加しており、放送時間は一三八時間で、一回当たりの放送時間は約一分二〇秒であった。

また、ラジオ放送と同様に定時に行う放送の他に、利用する方の声にこたえるべく道路交通情報の

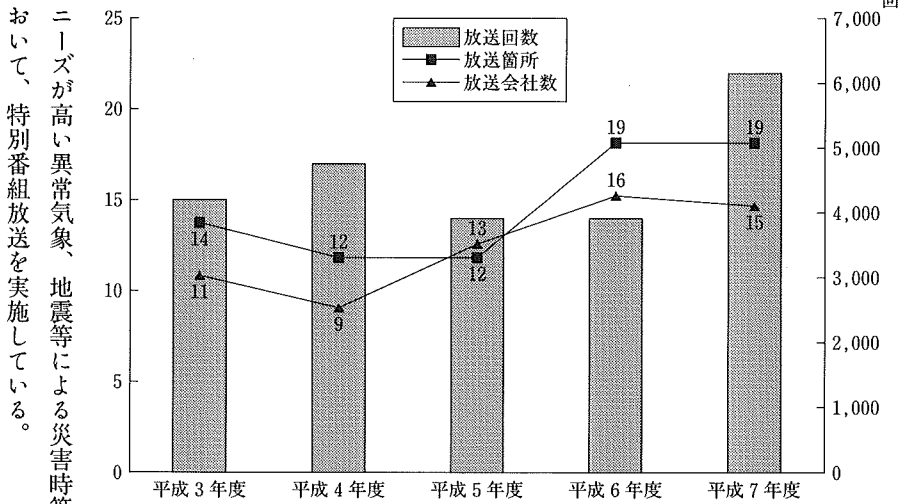


図6 テレビ放送による提供情報

ニーズが高い異常気象、地震等による災害時等において、特別番組放送を実施している。

2 満足度について

テレビ放送を実施している地域及び回数が少ないためか、アンケート調査によると「どちらともいえない」という方が最も高く、次いで「見てい

ないので分からない」という回答であり、約三割弱の方が満足しているという結果であった。

しかし、このアンケート調査をした後に「東京メトロポリタンテレビ（株）」の放送が開始されたため、現在の状況は異なっていると期待したい。

四 そのほかの提供状況

少しでも多くの方に利用して戴くよう電話、ラジオ・テレビ放送の他にも様々な媒体で道路交通情報を提供しており、下記のほかにもキャブテンシステム、道の駅などにも行っている。

また、混雑が予想される全国の観光地周辺の道路などを記載した「四季の観光地の道路交通情報」を記者発表するほか、ラジオ・テレビ放送の時間などを掲載している「道路交通情報放送時刻表」を作成し全国のセンター、主要なサービスエリアなどで配布している。

(1) テレビ文字多重放送

「株」日本文字放送（テレモ日本）及び「株」アクセス・フォア」へ関東・甲信越地方及び静岡県の高速道路等の主な道路の情報を提供している。

(2) エフエム文字多重放送

JFNグループ（株）エフエム東京」など三三三局で構成）において、平成七年四月から新たな媒体であるエフエム文字多重放送（見えるラジオ）が放送開始された。この三三三局のうち、「株）エフエム

東京」及び「㈱エフエムラジオ新潟」へ道路交通情報の提供を行っている。

(3) 新聞・雑誌

ゴールデン・ウィーク、月遅れ盆、年末年始等の予想される混雑状況、冬期における交通不能区間及び主な道路工事の予定などを提供している。

五 今後の提供について

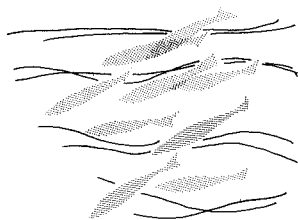
アンケート調査によると、「リアルタイムな道路交通情報を欲しい」、「欲しいときにいつでも道路交通情報を得たい」という声が高く、また、新しい媒体の出現など当情報センターを取り巻く環境は、ここ数年で大きく変化している。特に、携帯・自動車電話の普及、VICSのサービス開始など走行中に道路交通情報が得られる環境ができあがりつつあるため、当情報センターとしてもより一層リアルタイムで、且つ詳細な道路交通情報を提供する必要性に迫られてきている。

これに応え、さらなるサービス向上を行うためにリアルタイムな道路交通情報を得るべく、関係機関の協力を得て道路管理者ならびに交通管理者とのオンライン化を推進するとともに、当情報センター内の全国コンピュータネットワークの構築を図っているところである。

以前より、道路交通情報をオンラインで提供し、欲しいという要望が放送局などからあり、前述

した「東京メトロポリタンテレビ㈱」で実現した。また同テレビ局のほかにも「(財)道路交通情報通信システムセンター(VICS)」、「交通情報サービス㈱(ATIS)」及び「関西国際空港旅客ターミナルビル」などへも、リアルタイムな道路交通情報をオンラインにより提供している。

今後とも公的サービス機関としての責務を果たすため、二六年間積み上げてきたノウハウを活かすとともに、オンラインによる道路交通情報の提供を推進し、(財)日本道路交通情報センターに期待されている方の満足を得られるよう新しい内容を盛り込んで様々な媒体で提供できるよう、邁進していきたい。



道路整備と休憩施設利用の変化

小田 和男

一 はじめに

〈呼称について〉

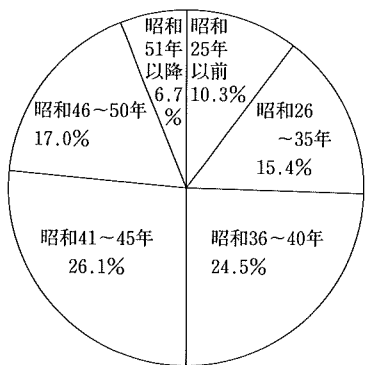
休暇施設を社会一般ではドライブインと呼んでいる。ドライブインとは通称であって、我が国はもとより、国際的にも定まった概念はないが、アメリカを主とした諸外国では宿泊機能をメインとしたロードサイド設備の通称である。我が国では、自動車旅行が家用車の普及以前に貸切りバスによって行われ、必然的に休暇施設に立ち寄る際に、添乗事務員やバスガイドにより、休暇施設を「ドライブインに寄ります。」と称した業界用語が始まりで、これが普通一般化したものである。

〈歴史について〉

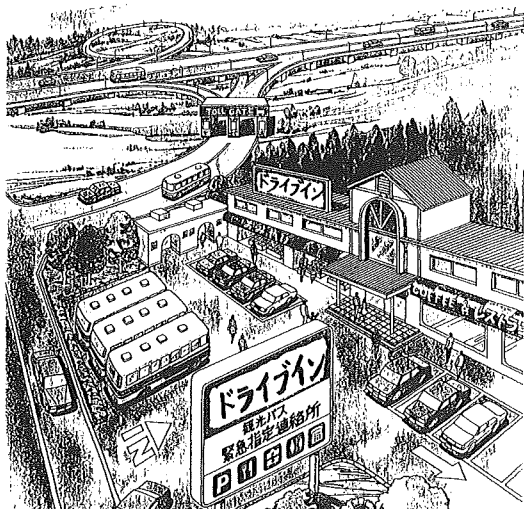
ドライブインの発生は、第二次大戦後の未だ混

乱の残る昭和二三年に、バスの乗客を相手に、土産品販売の休暇施設（食事は無し）として開設されている。

当時は、復興も浅く、貸切りバスとは名のみで車は全部が戦前のフォード製のバスで、それも木



創業年次



炭車であった。乗務員、旅行会社の添乗員（まだガイド嬢は無し）も乗客も持ち込み弁当で、ドライブインは席を貸してお茶のサービスのみ。当時は米の統制が非常に厳しく、米の持参以外は食事の提供はなかった。

昭和二〇年代後半から三〇年代にかけて、高度経済成長による企業の社員慰安旅行が観光バスを盛んに利用し、加えて道路整備の進捗と相俟って、団体旅行が加速的に増え、貸切りバスによる旅行者の数が昭和三〇年前後は七、三〇〇万人、五年後の昭和三五年には一億二、八〇〇万人となった。観光バスの稼働増大と共に、利用者の休憩施設と



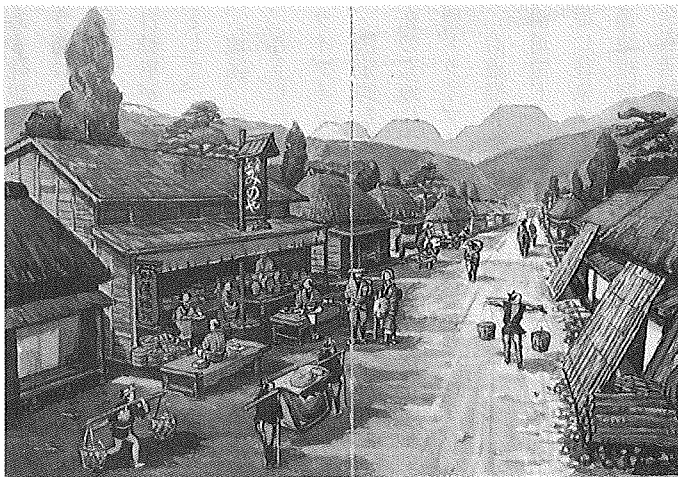
昭和25年頃の施設
(みのやサービスステーション・小田原南町)

して、食事提供と物販のためドライブインが次々と開設された。

ドライブインの創設期について、歴史のある土産茶店からドライブインに移行した往時の状況を、協会会員の企業案内から次に掲げたい。

〈土産店からドライブインへ〉

美濃屋吉兵衛商店は、創業四五〇年を迎えたが、社名のとおり美濃の国から戦国時代に小田原に移り、梅干し、塩辛、蒲鉾、わさび漬などを製造販売している。



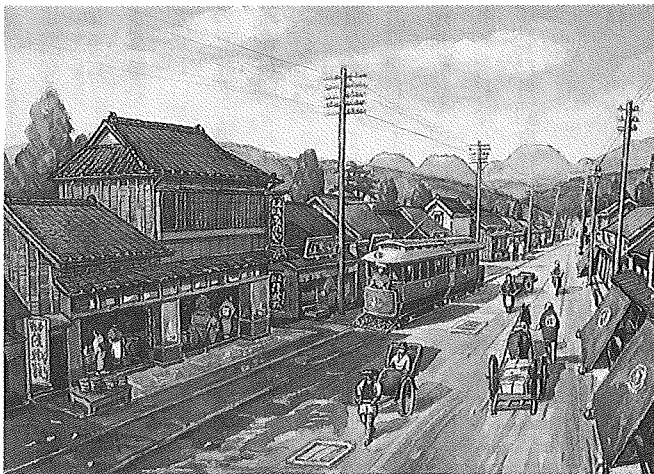
江戸期東海道の施設

小暮次郎・画

同時に東海道沿いの支店では、旅人に自家製品の販売と休憩施設を提供してきた。

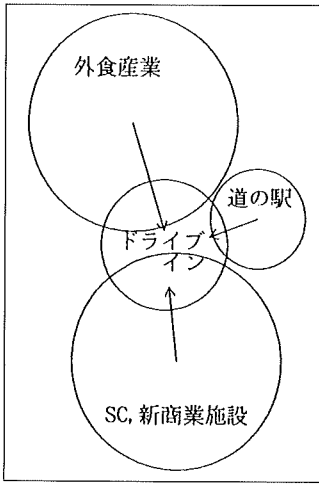
初めに、バスの観光客を誘致したのは小田原南町の支店で昭和二五年頃である。まだ国道一号線には市電が通っていて、車の往来もほとんどなかったため、道路に観光バスが駐車しても咎められることはなかった。

お客さんを誘致してお土産品を買っていただくために、当時としては珍しい大型の公衆トイレの設置など、モーターリゼーション時代を先取りし



明治・大正期の国道1号線の施設

小暮次郎・画



ロードサイドビジネスの内、食事・物販がメインの施設関連図

た先駆的な仕事がいっつもあった。多い日には、五〇台ものバスが店の前に止まった。当時の誘致においては、バス会社や旅行会社との話し合いではなく乗務員や車掌さんとの人間的なつながりが大事であった。東は大磯から西は強羅まで女子社員に、店までの道々のガイドをさせたことも好評で、後には都営バスはじめ多くのバス会社のガイド教育に、同社の女子社員が講師に招致された。当時は、まだまだ物資が豊かであったわけではなく、ともかく「小田原名産」の製造と販売を続けてきたのは、やはり四百有余年の伝統の底力であったといえる。

昭和三五年、やはり国道一号線沿いの酒匂川河口に本格的なドライブインを開設、さらに同四〇年には国道一三五号線沿いにもドライブインを開設した。

こうした常に旅人の便宜を図るとい同社の歴史

史ある発想は、こんにちのドライブインの経営という面にも、脈々と生きている。

〈種別と分類〉

自動車が行く道路網は、その密度の大小は別として、全国隅々まで行きわたり、各地方、地域、地区、地点を、編み目の中に組み込んでいるが、こうしたネットワークの要衝の場所にあたるドライブインは、その所在地、所在の状態によって、決定的な特徴がある。業界全体から見ると、所在の立地により、沿線型ドライブインと、目的地型ドライブインの二種類に大別される。

① 沿道型ドライブイン

沿道型ドライブインとは、観光やレジャーの目的地に往來する途中の、中継地点に立地している、経過地点型を指している。

余暇活動のため、複数の目的地へ行き、また帰る自動車が、一時的に立寄る中継地点のため、設備の規模も比較的大きく、通行する客の層も多方面にわたっている。

しかし、沿線型ドライブインの決定的な弱点は、道路状況が変化し、別に高速道路なり、バイパス道路が開通すると、廃業か転業を余儀なくされることである。このように、立地点の面している道路の利用状況が、営業面に直結しているために、時には私企業としての投資が営利可能の範囲を越えてしまう場合も見られる。

道路を通行する利用者側とすれば、日本中どの道路を通っても、キロ単位、または時分単位毎の地点に、二四時間営業している、感じの良い立ち寄り易い「ドライブイン」が点在して、旅が安全で楽しいものであることを願っているのであり、その意味で、沿線型ドライブインは適当な間隔での所在が望まれている。しかし、現状ではややもすると、一つの場所に数店も軒を並べての競争を余儀なくされている。

沿線型ドライブインの立地、出店は、当該地域の道路行政と密接にかかわりを持って、きわめて公共的な見地から検討される必要がある。高度に発達した自動車化社会を、円滑に発展させるために、ドライブイン機能が、必要不可欠であるとすれば、その立地点の選択、用地取得上の問題点など、私企業の営利目的の限界を超えた判断が加えられることが必要とされるであろう。

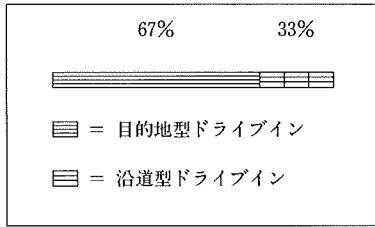
② 目的地型ドライブイン

一般に観光地と呼ばれる地域は観光旅行の目的地であり、スポーツなどのレクリエーション活動も、その施設所在地は目的地である。特に有名な観光地には、何軒もの観光物産店、休憩所が並び、この中で駐車場の提供ができる規模の大きい観光物産店（食事も提供）が目的地型ドライブインである。目的地型は沿線型と正反対に、門前町のような立地上の利点に所在して、その歴史は古

く、中世からの伝統を誇る老舗もある。

目的地型は、その目的とする地域の観光光なりレジャーの内容と規模によって、営業内容が左右される。地域に入ってくる（入り込み数）観光客なりレジャー客の総量と時期が経営の外枠を決めてしまうことから、いかに、その目的地が魅力のある場所であるかという、地域ぐるみの広報、宣伝が重要になる。

施設の類型別数



団体客（貸切バス立寄り客）の種類と昭和40年を100とした場合の推移

（平成7年）

1. 企業及び法人関係	40%
2. 大手旅行業の企画ツアー	130%
3. 修学旅行	70%
4. 各種後援会関係	80%
5. シルバー会関係	100%
6. 農協・金融機関	110%
他にシーズンもので、スキーツアーバス客がある。	50%

期待されるサービス

情報提供機能の強化	道路交通情報・道路案内・地域情報・地域医療情報。
通信サービス	電話・FAX・無線配備。
安全対策	給油や車両整備の代行・情報提供。
休憩・気分転換施設	レストルーム・健康関連施設・健康器具の設置。
観光関連情報と斡旋	観光施設の案内と入場券の販売・ホテル旅館の宿泊斡旋。
緊急時の通信網確立	観光バス型の大規模施設では「緊急指定連絡所」として運輸省認定施設になっている。緊急時の無線連絡などの配備が安全確保上期待される。

〈従事者の思案〉

ドライブイン業の従業者は、沿道型も目的地型も、無料で駐車場及びトイレの提供など、長年にわたり公共的な役割を担ってきたとの自負にもかかわらず、ドライブインの業務が一般に評価認知されず、社会的地位が低く見られていることに、事業関係者が不満を抱いている。

〈課題と対応〉

現在、業界が抱える大きな課題は、次の問題に

ついでの対応である。

① 団体客の減少

ドライブイン業の大半は、これまで「観光バスの団体客」が主な顧客で、売上げに占める団体客の割合は、九五～七八%で平均八五%である。昨今は、団体客の減少が顕著で、このため非常に売上減をみている。

（その対応について）

マイカー族の立ち寄りを、一層取り込むために、多様化したニーズに対応する施設内容など設備を改善している。

② 購買力の低下

ドライブインの収益の主力は「お土産品」中心の物販であるが、物流の発達、核家族化、物余り現象、景気の不透明などにより、お客の購買力が低下している。

（その対応について）

往來からの饅頭・菓子類など、業界用語の箱物の売上げ比重は依然高いが、地元の農産物、水産物、有名物産品の他に、地場工場品の中から発掘し販売するなど努力をし、物販の売上げ増加を図っている。

二 道路状況の変化（整備・開通等）を要因とする休憩施設の変遷

事例その一

Ⅱ 国道一号線における

道路整備と休憩施設の推移

我が国の道路整備の進捗に伴って、道路利用者の移動速度が高まることにより、通行者が休憩等に立ち寄る施設とその利用度も変化をしている。

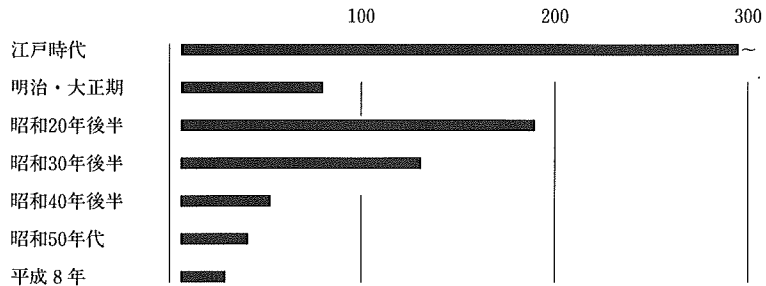
代表例として、江戸時代の東海道(国道一号線)には(日本橋から三条大橋の間)五三の宿場には、宿屋の他に数軒の茶店がある。加えて宿場間及び風光明媚な地、峠など難所にも茶店があつて、そ

の概数は数百軒といわれており、江戸時代の代表的な余暇活動である、お伊勢参り講など通行者の休憩施設として利用されていた。

国道一号線沿いの休憩施設は一時、明治期以降の鉄道の発達と共に衰退したが、昭和二〇年代後半から三〇年代前半の自動車社会の発展と共に急速に増加し、大中小約二百余店とされている。特に目立って多くのドライブインの立地を見たのが、沼津の千本松原と浜名湖弁天島周辺であった。昭和三〇年代後半から四三年までは、道路の整備が一段と進み、同区間では大中小約百余店の休憩施設となっている。四四年の東名高速道路の全面開通と共に休憩施設は激減した。一例を上げれば、保土谷地区にあった五軒は皆無となっており、国道一号線沿いには大型店十数店を数えるのみである。

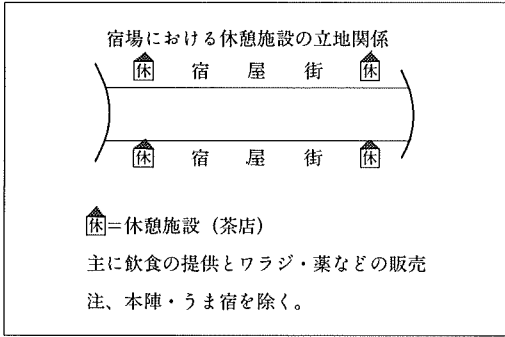
江戸時代の道路での徒歩、駕籠、馬などでの利用者速度の遅さは、休憩施設の立地距離間の短さで通行者の生理的利便を必然的に図つたため数多くの休憩施設(茶店)が必要であった。昭和二〇年代後半からの国道一号線は自動車化社会の発展により利用者速度が高まったが、未舗装箇所などによりまだ利用者速度が遅く、このため休憩施設も数多く必要であった。同国道の整備が進捗した(バイパスの開通など)三〇年代後半から四〇年代になると利用者のスピードは加速され、もはや休憩施設の立地距離間は時間に置き換えられ、大

国道1号における休憩施設数(概数)の推移



都市から大体二時間程度の区切りで休憩施設として営業されていた。これも四四年の東名高速道路の全面開通により前記の現状となった訳であり、この国道一号線の事例をみても、未舗装から一部舗装、完全舗装、バイパス開通、さらに高速道路の開通と、道路の整備の進捗と共に、休憩施設が数も内容も大きく変遷したことがわかる。

宿場休憩施設



事例その二

水戸市周辺の大型ドライブインにみられる

道路変化への対応

茨城県東茨城郡茨城町の国道六号線沿いに立地した「ドライブイン・奥の谷店」は、茨城町バイパス道路の開通により、通行量が激減。このため同バイパス道路沿いに、平成三年一〇月に「ドライブイン・はにわの里」として移設オープンした。このため、土地の手当て、施設のスクラップ&ビルドに多額の費用を要している。

水戸市の国道六号線、同五一号線、同五〇号線に交わる立地にあった「水戸ドライブイン」では、国道五〇号水戸バイパス及び常磐自動車道の開通により、立地を水戸インター直近の五〇号線沿いに「水戸ドライブイン水戸インター店」として施設を新規に拡大しオープンした。前の施設は改築し、ブックセンターとして地元向けのロードサイドビジネスに活用している。

ハイモビリティ社会の多様なニーズに対応した今後の施設形態と機能

全国ネットワークでの道路網の整備はこれまで以上に自動車化社会の活性を促し、車を使つての「余暇活動の拡大」をみている。

ドライブインの立地する道路の通過利用者の車の種類も多様化し、大型バスが減り、自家用車やRVなどの車が増加して、団体行動からグループや家族行動への変化、参加型のレジャー行動の増加など、休憩施設を利用する立寄り客のニーズも変化している。このため、従来のドライブインの機能が問われ、環境変化に対応したリニユーアルが求められている。

日本ドライブイン協会では、「21世紀のドライブインのあり方について」と題し、次のような業界指針を発表している。

社団法人日本ドライブイン協会
長期計画特別委員会事業

21世紀のドライブインのあり方について

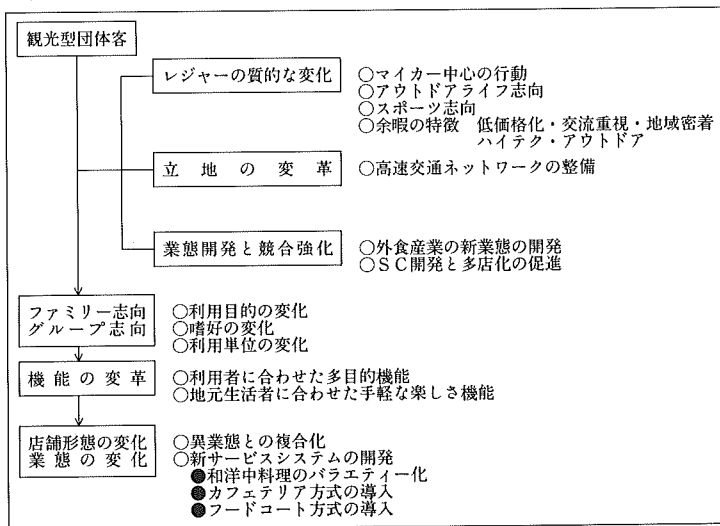
モデル策定にあたって

本委員会は、長期計画事業として二一世紀を見据え、ドライブイン業はかくあるべき、としてのモデルを策定いたしました。

協会はその定款に記すとおり、通行者の安全にして健康的な休憩に資し、国民の健全な余暇活動と地域経済の振興に寄与することを目的で、ドライブイン経営の改善向上のために諸事業を実施してまいり、道路通行者に、旅のオアシスとして、ドライブインが地域的な道路、交通、災害、医療機関等の諸情報の提供など、サービス機能を強化することを指導してまいりました。

これからは、高規格道路ネットワークの整備等より行動範囲が変わり、日帰り圏が拡大され、しかも、レジャー動向では目的を持った行動が強まり、団体行動から家族や仲

変わるドライブインの業態考察



間の単位、個人行動が増えてきます。このような道路利用者の変化で客層が変わり、ドライブインの利用形態も変わってきます。これらを踏まえ、利用者のニーズに対応したドライブインとして、マルチメディアの利用による情報サービスやリピーターを求めるためのテーマ施設、市場など、設備等のリニユーアルが必要です。

モデルの内容は、経営基盤の安定を図るうえで重要な、売上げ目標達成の為のアイデア、経営方針などソフト面と、敷地面積、設備の内容、売店、食堂、トイレなど施設のハード面も考究いたし、これが二〇〇〇年代のドライブインのモデルと策定いたしました。

経営指針と事業計画

ドライブイン経営の安定と売上げ増加のポイントは、集客力と立寄り吸引力にあって、一に立地と施設、二にイベントと商品構成にあります。

一 計画はコンセプトの確立が最も重要
 既設のリニューアルでも新規の開設でも、計画に当たっては施設のコンセプトをしっかりと確立しなければなりません。その重要な要素が施設の立地条件であり、当該地域の特性を重視活用することにあります。

二 具体的な経営指針内容
 1 来客の種類と集客立寄りへの営業推進、施設の宣伝について

- 業者・バス会社への宣伝 一般広告宣伝
- A. 観光バス客 積極的に営業をかける 多大
 - B. 自家用車客 不要(多少あり) 効果大
 - C. 地元客 不要 //
- 2 客層別の集客(立寄り)について
- A. 修学旅行客
 - 従来の方策…目的地までの単なる通過点(トイレ休憩場所)
 - 今後の方策…「少し楽しい憩いの場所」として
 - 一 ミニマーケット(DI特製グッズ)を強調する
 - 二 教育、文化面から地域近隣の紹介のAVコーナーなどを設ける
 - 三 さらにできれば、三〇分位で楽しく学べる施設を設けて、修学旅行プロセスの一拠点として売込む。

B. 団体客

従来の方策…どうしても送客業者の意のまま(意向)に沿ってしまいがち

今後の方策…本店の経営ポリシーを確立し実施する

- 1) シルバー・食事、日帰りは懐石風など。
 - 物販、これまでの土産品にお子様グッズ(お孫さん用)と日用品をプラス。
- 2) ツアー・食事、中華ラーメンセットや西洋料理

C.

自家用車客
 従来の方策…店作りのコンセプトが団体向き
 今後の方策…駐車場のし易さと店舗の看板効果の取り

1) 女性ドライバー、高齢者ドライバーの増加から「とても入り易い」は集客の一番条件。しかし、店舗前をタップリ空けたら建物の看板効果はなくなる。そこで建物の一部を道路ぎわまで出し、左右と後ろを出入り口と駐車場に。(但し、観光バスにも配慮が必要)

2) ファミリー向けメニューは価格を重視、日用品、菓子類、グッズ類の併売で付加価値

D.

地元客
 今後の方策…デイスカウトショップとイベント施設として、リピーター客を呼ぶ特異性の有るロードサイド営業を展開。

1) 複合店として、商品の安売り販売実績の印象と共に、FC店も併設、地元利便さを植えつける。

2) 施設(駐車場など)を活用して、硬軟(講演会・美術展はからワンマンショーまで)取り混ぜたイベントを企画開催する。各種の体験スポーツ施設も集客効果がある。相乗効果イベント・デイスカウトショップなどは、無駄でも送客業者にもPRして宣伝効果と共にイベント開催時期がマッチすれば旅程に組み込んでもらう(リピーターの要あり)。

(但し、送客業者の指値はシビア)

物販、菓子類がやはり主流だができれば自社開発が一番。特産名産は若者向きも必要。

3) 一般
 ・食事、和定食が目先を変えてツアーのメニューと安価用焼き肉セット。
 物販、ツアーと同じ商品構成。

ドライブインの日常性と地域性



車利用観光客の欲求とドライブインの日常性と地域性

欲求	日常性	地域性
食事する	立食、食堂	郷土料理、野外料理
購入する	生活必需品	特産品、工芸品
情報を得る	道路情報	観光地情報、宿泊情報、イベント情報
休憩する	トイレ、レストルーム	軽スポーツ、散歩
見学する	ショーケース	資料館、展示場、ギャラリー
展望する	閉鎖的景観	開放的景観
知る	文字で知る	実際を目で見て知る、体験して知る
遊ぶ	ゲーム機	イベント参加

- 三 ドライブイン開設(既存施設のリニューアル)へのプロセス
 - 1 (企画)と計画
 - 商圏設定、競合分析、需要予測、道路計画調査、事業規模設定、収支・資金計画、不動産情報、法令・条例許可、テナント選定、設計・施工図書作成など
 - 2 実施(施工)と営業(活動)
 - 資金(運転資金も含む)の調達、工事請負契約、営業活動、従業員の確保など
 - 3 事業運営
 - 商品・食材の仕入れ、テナント入店、イベント手配、販促活動ほか

下記1 は目的地型ドライブインの指針

2 は沿道型ドライブインの指針

1 目的地型ドライブインは、今後益々ホテル旅館との競合(中食・売店)により厳しい時代に入ります。多様化するお客様のニーズに応えられる設備と環境の良い場所、ゆったりとゴージャスな気分が楽しめる設備を希望しており、和洋食のレストラン郷土料理を食べさせる設備、特産品を売る売店等、昼夜の稼働により効率を上げるコンビニエンスストアの併設も考えられる。

現在の目的地型は敷地が狭く小さな店舗が軒を並べて商売しており、店舗の一つが売店と食堂を構成し店舗の集合体が多ければ多いほど集客がある。しかし二世紀には集合する店舗を合併し、一店の設備と収容力を拡大する事により経費の大幅な節約ができ、競争力が付き効率を高める事ができる。また、これまでに以上に、幅広い各種の情報の提供など旅の駅の表示により他店とのイメージを替える事もでき、特に売店の商品構成を充分配慮し低料金で気軽に立寄る雰囲気を作り、テナントの充分な活用を考えると共に、簡易宿泊設備の併設も必要である。

国道公園・国立公園・風致地区の適用があり、高さの制限、建ぺい率等規制が有り充分注意しなければならぬ。

2 沿道型ドライブインは、車で通行する人にとって、休憩・食事・ショッピングに便利であること、更には楽しい存在でなくては利用者がなくなる。従って、そのような観点から、これからの店づくりをすべきである。企業は、需要者からその存在価値を認識されなければ、消滅する。

客にとって立ち寄りたくなる店、「あっちに行ったら、この店へ寄りなくては損だ」という程の評判をとること、これが何よりも必要である。例えば、日光へ行ったら湯沢屋の酒まんじゅうを買う。子供の頃から何時も湯沢屋の酒まんじゅうを買わないと日光に行った甲斐がないという気さをさせるまで有名にする。

四 イ施設設備・人員など主要項目の内容

所要建設費

A. 食堂・喫茶収容人数 人

B. 調理所

C. 売店

D. トイレ 男・女

E. 添乗乗務員休憩室収容人数

F. 駐車場バス換算(大型)

G. 汚水処理施設等付帯設備

H. テナント・イベント広場

J. 付帯設備簡易宿泊等

五〇部屋ツインルーム一〇〇名

施設設備費

敷地費用

合計

※注、総売上げの比率を、食堂四割、売店三割、その他三割と概算する。

その他三割と概算する。

ロ年間経費(賞与、福利、通勤含)

社員

総支配人クラス

店長(情報収集と提供も担当)

営業

各売場・調理場主任

經理、業務(予約) 仕入

小計

パート

食堂喫茶関係

売店、駐車場関係

調理、清掃関係

宿泊、乗務員室関係

小計

合計

2) 仕入材料・商品費

3) 光熱・水道費

4) 支払利息・リース料

5) 通信運搬・宣伝費

6) 事務・印刷費

7) 旅費・交際費

8) 租税公課・他

ハ売上げ

1) 食堂・喫茶

2) 売店・テナント

3) 宿泊・イベントなど

合計

施設の内容

1 快適なサービス施設

イ駐車場

完全舗装・駐車ラインの明確・出入り口の明確

示(安全運行) 乗用車の洗車設備(有料)

ロ乗務員休憩室

アットホームな雰囲気・テレビ・電話・マッサージ器など、食事は有料(ただし原価)

ハトイレ

清潔で快適なトイレづくり・身障者用も配慮(最近身障者の旅行者が増えている)

26 道行セ 96.8

ニ、バス・シャワー室

…有料とする。サウナや仮眠ベッドも考慮。

ホ、各種情報の提供

2 食堂

基本的には、フリーと予約を別室にする。

総合的に、うまいものを提供。特色のある独自のメニューについて研究する。レトルト食品等半製品の料理導入に積極的になること。いわゆるコックレスのメニューについて研究する。(人件費節減のため。)

インテリア・什器・備品・植木・画・照明器具・BGM・エアコンに留意。オーダー受けから調理場・レジへの連絡のコンピュータ化。(コンピュータも今では大分安くなっている。)

フリー客のために、料理サンプルケースの改善・メニューは写真入り。

3 売店

レイアウトの徹底研究…客の流れを意識して、売店の島づくり・商品配列の研究・食堂、トイレ、売店、駐車場の道づくり。店内は明るくする。

テナント化…テナントの積極導入とバーコード等による徹底管理。

テナントの方が熱心に売り込む。我々は従業員のセールス教育が下手である。テナントの売上げ管理はバーコードを活用。

自社製品の開発…まんじゅう等菓子類・うどん、そば、ラーメン等種類。

地場産業の導入…つけもの・麺類・酒類・海産物・山菜・農産物・陶器・衣料品・特徴のある工業製品(諏訪のオルゴールなど)

4 施設の特徴をつけること
歴史的特色

…例、山梨―武田信玄

会津―白虎隊

土地の名所・旧跡との密着
…例、水戸―偕楽園

仙台―伊達政宗

群馬―国定忠次

栃木―日光・東照宮

金沢―兼六園 静岡、山梨―富士山

小説・文学との密着

…例、伊豆―伊豆の踊り子 千葉―里見八犬伝

愛媛―坊ちゃん 岩手―石川啄木・宮沢賢治

庭園・美術館・博物館

…例 東武ワールドスクエア

神社・仏閣・趣味

…例 門前町、各種ラジコンブレイ、ゲームなど
体験・参加の施設
…地震・災害の実際に体験できるセンターなど。

四 ニュービジネスを展開するユニークな会員ドライビンの事例報告

ドライビンは、その立地する地域性が施設の個性として事業化されている。



熱帯植物園

その中から、地場産業、立地環境、宗教関係などユニークな事業展開をしている会員ドライビンを紹介する。

事例 1 伊豆洋らんパーク・トロピカリウム

光りあふれる、花のシンフォニー。ユニークな熱帯植物園と酒類工場見学センター。

平成七年にリニューアルオープンをした、伊豆洋らんパーク・トロピカリウムは、静岡県田方郡大仁町に長年にわたりドライビンを営業していたが、約二年間の休業の間に全面的な施設のスクラップ&ビルドが完了したもので、総費用は三〇億円であった。

メインの施設は、熱帯植物園はでオーキッドパークといわれる洋らんを中心に、熱帯の各植物室が設けられ、パティオモール、カスケードテラス、ギャラリーQ、花の回廊などが楽しめる。サービス施設には収容人員一、〇〇〇名の洋蘭飯店(和食・中華)と、一一のユニークなテナント店のガーデンプラザショップがある。また、近隣の旭化成酒類工場(日本酒・ハイリキ・洋酒の製造)と工場見学を提携をしている。

- ① 敷地 三二、九四八㎡
- ② 駐車場 バス一〇〇台・乗用車一五〇台
- ③ 収容人数 一、〇六〇名
- ④ 企業名 伊豆緑地(株)

事例 2 つかもとドライブイン

陶芸の製造販売、展示をドライブイン事業に直結し、地場産業の振興に。

栃木県芳賀郡益子町にある、つかもとドライブインは、一八六四年（元治元年）に創業した歴史と伝統のある同地最大の窯元でもある。施設は優れた陶芸家の作品を集めた展示館、製造過程の工場見学では、粘土の段階、混練、成形、仕上げ、素焼き、絵付け、本焼きなど、すべてのプロセスを見ることが出来る。また、陶芸教室でお客が自ら制作を体験できる施設もある。来店客は九〇%が団体客、一〇%が個人客で、多い日は一、五〇



つかもとドライブイン・作家館

〇人を越え、一人当たり平均二、〇〇〇円の売上がある。

益子地区は東北縦貫道や常磐ハイウェイから大きくそれているが、この小さなエリアに旅行客が集まるのは東北や日光・鬼怒川への道程で高速道の坦々とした移動に、スポット地域として位置付けられたためである。陶磁器造りは非常に人間的な仕事とされ、著名な文化人をはじめ趣味として国内、海外にもファンが多く、余暇活動時間の拡大に沿った地場産業振興のドライブイン施設である。

- ① 敷地 九九、〇〇〇㎡
- ② 駐車場 バス五〇台、乗用車二五〇台
- ③ 収容人数 八〇〇名
- ④ 企業名 ㈱つかもと

事例 3 ユートピア加賀の郷

日本最大の観音像をメインに、遊園地、近代美術館と寺堂伽藍のビッグプロジェクト。

高さ七三m、金色に輝く日本一の大観音像を中心に、瑠璃光殿などの寺堂伽藍の宗教施設と流水プール各種遊戯乗り物遊園地、一八ホールのパットゴルフ、近代美術館と博物館など、壮大なスケールを有した、「ユートピア加賀の郷ドライブイン」は、石川県加賀市にある。宗教を越えた仏教施設をメインテーマとし、美術館、博物館等の見

学学習とプール遊園地、ゴルフなどの体験施設を合わせ持った、新しい形の宗教施設のドライブインである。

- ① 敷地 一三二、〇〇〇㎡
- ② 駐車場 バス三五〇台・乗用車八〇〇台
- ③ 収容人数 二、八四〇名
- ④ 企業名 ㈱大嶋商会

事例 4 まかいの牧場ドライブイン

「自然と動物との触れ合い」をキャッチフレーズに、魅力あるコーナーで躍進。

静岡県の富士宮市にある「まかいの牧場ドライブ



まかいの牧場ドライブイン

ブイン」は、スタートしたのが昭和四五年で今から二五年前である。ドライブインを経営する前は、文字通り牧場を経営していた。牧場経営の前途に不安を感じて、飼っていた馬や羊を有効に活用し、ドライブインとドッキング、ユニークな施設を誕生させた。

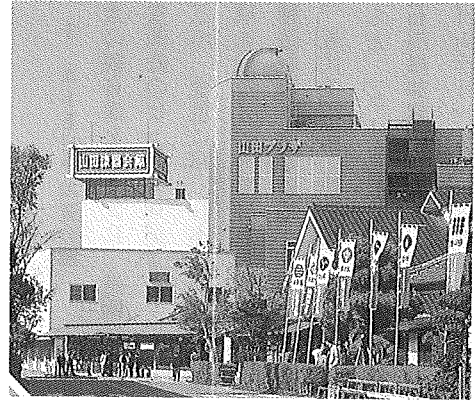
背景の広大な敷地を利用した「自然と動物との触れ合いコーナー」には、乗馬、アスレチック、熱気球、テニス、キャンプ、羊の毛刈り体験教室などのイベントや施設がある。野鳥の森では小鳥の観察、幌馬車に乗れば敷地内を馬に引かれて一周できる。体験工房の「森の家」ではウールの魅力を堪能できるスピンドルや紡ぎ車での糸紡ぎ、フェルト作り、草木染めの講習などがある。年間の利用客数は二四万人で毎年一〇%の伸びを示し、子供に喜ばれるイベントが多いため、ファミリーのリピート客が多いことも強みである。

- ① 敷地 一六五、〇〇〇㎡
- ② 駐車場 バス五〇台・乗用車四〇〇台
- ③ 収容人数 一、〇〇〇名
- ④ 企業名 朝霧ハイランド㈱

事例5 会津山田漆器会館

歴史と伝統の工芸美術展示館に加えて、東北一の大型映像シアター天文台を開設。

会津の名産品である、漆器、酒、家具、菓子類



会津山田漆器会館

の卸業を大正時代より県内外に手広く営んでいた同社が、漆器を中心にしたドライブインを開設。続いて、ドライブインでは全国でも珍しい、会津に残る価値ある遺物を展示した歴史博物館と美術工芸展示サロンを併設。平成七年には、東北六県初にして最大のビッグシアターをドライブインに開設、畳二〇〇畳分の大画面と四二〇席で、屋上には天文台を設け、クレー式天体望遠鏡が設置されている。また、漆器製作の木地作り、塗り、蒔絵の実演。鎌倉彫の体験教室などがあり、経営者の地場産業の振興と文化への深い理解が窺われ、同ドライブインは定期観光バスの指定ルートになっている。

- ① 敷地 三三三、〇〇〇㎡
- ② 駐車場 バス一〇〇台・乗用車二〇〇台

- ③ 収容人数 二、〇〇〇名
- ④ 企業名 ㈱山田商店

五 観光資源の有効利用の課題

千葉県の県南地域である南房総は、県内の他地域に比して道路整備が著しく遅れているため、各観光施設はかなりのハンディを負っている。東京湾横断道路の完成等南房総地域の道路建設・整備は東京近圏の観光資源の有効利用のためにも切望されるものである。

(㈱日本ドライブイン協会事務局長)



道路整備と青果物流通の変化

保坂 正

はじめに

青果物の年間流通量は、野菜約一、五〇〇万t、果物約九〇〇万tと推定されており、その流通経路は、「卸売市場」を経由するか否かによって「市場流通」と、「市場外流通」とに大別される。(図1)。

市場外流通の形態としては、問屋経由で小売店に販売されるもの、産地から直接消費者に販売するもの、スーパー・生協等が直接購入し販売するもの、物流業者による宅配、「ふるさと小包」等様々な形態のものが存在しており、その量は年々増加している(表1)。

しかし市場経由率はここ数年低下しているものの、約七五%あり、青果物流通の日本の大きな特

徴の一つとなっている(市場流通の割合がこれほど高いのは世界でも珍しく、アメリカでは約一〇%といわれている)。

その青果物流通の大半を占める「市場流通」に、道路の整備・発展がどのような影響を与えてきたかを述べていくが、その前に少し「青果物の市場流通のしくみ」について説明をしておきたい。

青果物の市場流通のしくみ

現在東京都には九つの「青果物中央卸売市場」があり、(図2)、その中に二〇の卸売会社(支社四社を含む)と、約五〇〇の仲卸業者が入場している。

いわゆる「市」は古代からすでに存在していたと思われるが、(魏志倭人伝に「国々ありき、有無

を交易す。これを監せしむ。」とある)、現在の体系になったのは大正の末である。

全国各地の生産者は、農協等を通じ各市場の卸売会社に出荷する。卸売会社はこれを仲卸業者、あるいは市場に買いに来ている「売買参加者」に販売する。ここという「売買参加者」とは、いわゆる八百屋、果物屋であり、スーパー、生協、加工業者等は直接卸売会社から買うことはできず、仲卸業者から購入する。

また、市場での売買という「せり」を連想される方も多いと思われるが、現在では「せり」による取引は五〇%にも満たず、ほとんどが事前の契約により価格が決定している取引となっている。

これは現在の青果物の七割以上がスーパー等で販売され、スーパー等は事前に仕入価格を決定して

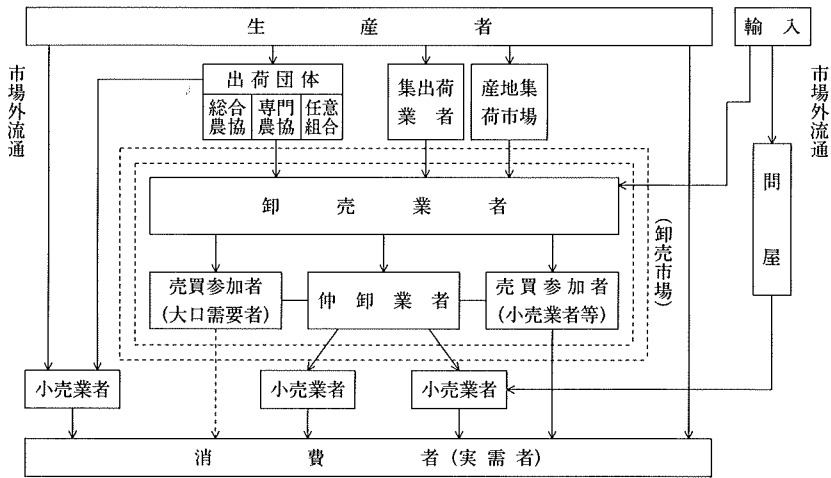


図1 青果物の流通経路

表1 青果物の卸売市場経由率の推計

(単位:千t、%)

	昭和60年			平成2年		
	総流通量	市場経由量	シェア	総流通量	市場経由量	シェア
青果	22,357	19,265	86.2	23,382	19,101	81.7
野菜	14,214	12,640	88.9	14,815	12,621	85.2
果実	8,143	6,625	81.4	8,567	6,480	75.6

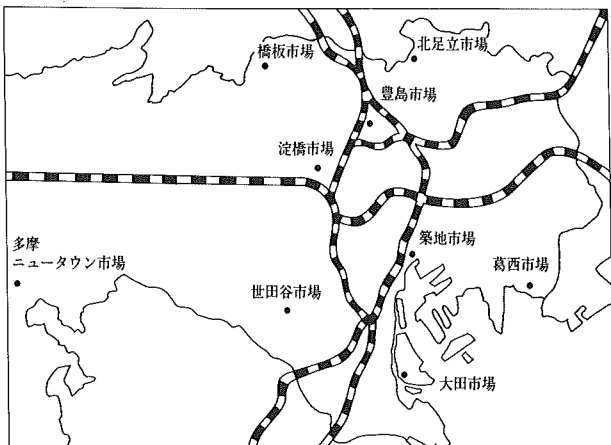


図2 東京の中央卸売市場配置図(青果物)

おく必要があるからである。
 小売業による最終消費者への販売割合が三〇%にも満たないのも青果物流通の大きな特徴である(図3)。
 以上述べてきたように、青果物流通において市場は物流面では集荷・分荷機能を果たしているわけであるが、社会情勢の変化に伴い、その物流も大きく様変わりしてきている。とりわけ、道路の整備・発展は青果物流通にも大きな影響をもたらした。

輸送手段の変化

表2がしめすように、青果物の輸送の大部分が現在はトラック輸送である。全貨物の輸送手段と比べると、いかに青果物の輸送がトラックに偏っているかがよくわかる。

青果物もかつては鉄道による輸送のウエイトが高かったが、昭和五十一年、五二年頃から急速に減

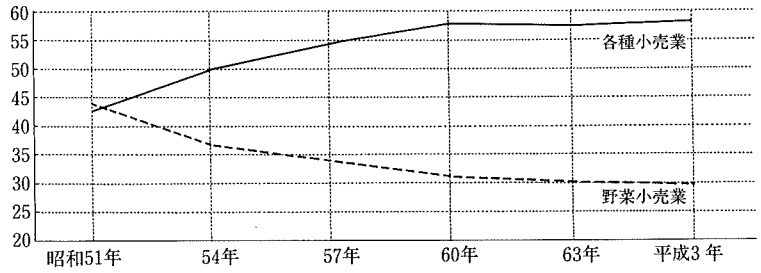


図3 「最終消費者への販売」の小売業の割合

表2 青果物の輸送手段

(単位：%)

	昭和50年度	55年度	60年度	63年度	平成元年度	2年度
自動車	78.8	90.0	95.1	98.7	98.4	96.7
鉄道	20.3	9.7	1.2	0.4	0.4	0.5
内航海運	0.4	0.2	3.7	0.9	1.2	2.8

少し、昭和六三年には〇・四%まで下がった。その後、僅かではあるが増加してきているのは青函トンネルが開通し、北海道の青果物がJ R貨物に

よって運ばれるケースが出てきたためである。

現在の青果物輸送において最も大事なことは鮮度保持である。現在の輸送手段の中で一番鮮度保持技術が発達しているのは、トラックである。これは青果物流通をはじめ、生鮮食品品の大部分が道路網の発展によりトラック輸送となったため、必要に応じその技術が向上したものと思われる。

また、前述したように、現在の青果物は七〇%以上がスーパー等で販売されているが、その物流センターへの納入時間の制約が非常に強くなってきた。

その結果、搬送時間がある程度計算でき、それにあわせた出発時間が自由なトラック輸送が重宝がられているのである。

また図4には載っていないが、インゲン、アスパラガス、大葉等の軽量、高単価の野菜を有利に販売するため、北海道、九州、四国、沖縄等の遠隔地を中心として、航空輸送が増加してきているが、今後道路網の更なる整備、並びに鮮度保持技術の向上により航空輸送から陸上輸送への代替も進むものと思われる。

流通の広域化

道路網の整備、特に高速道路の発達は、物資の流通、人的交通を促し、地域間の時間的距離を飛躍的に短縮させ、輸送経費の削減、諸産業の活性

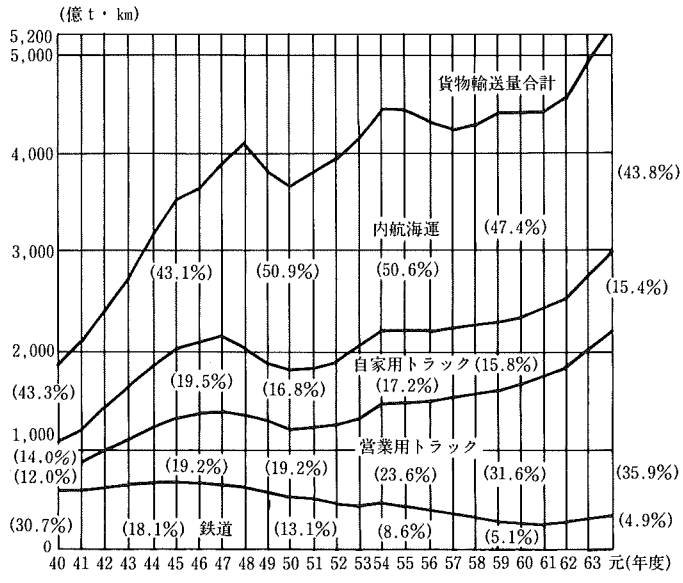
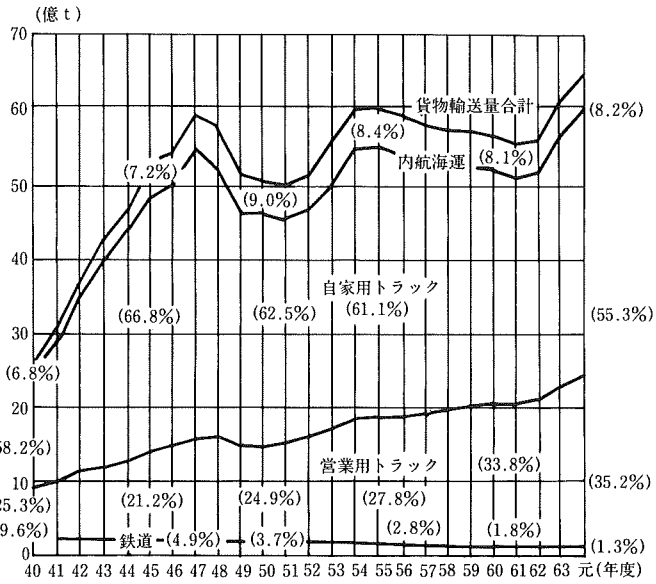


図4 貨物輸送の形態別割合

化、経済活動圏の拡大をもたらしたが、農業、青
果物産業においても多大な影響を与えた。

我が国のりんご生産量の半数を占める青森県弘
前地方から東京までの輸送時間は、東北自動車道
の完成前は約二〇時間であったものが、現在では
一三時間前後に短縮された。

また、岩手県の一戸町から東京市場まで以前は
一六時間もかかったものが、九時間前後で着荷す
るようになった(図5)。

その結果、我が国最大の野菜消費地である東京
を例にとって野菜の地域別入荷量を見ると、従来
は重要な供給源であった近郊産地からの入荷量が
減少し、東北、九州等の遠隔地からの入荷量が増
加することになった(図6)。

この傾向は東京圏だけではなく、中京圏、近畿
圏においてもあてはまり、従来からの野菜産地で
ある茨城、千葉、愛知等近郊産地の作付面積が軒
並み減少する一方で、北海道、北東北等の生産圏

の作付面積が増加しており、産地の遠隔化と流通
の広域化は一層進展するものと考えられる(表
3)。

道路網の整備による流通の広域化は、当然市場
からの販売網の拡大にも大きく貢献した。例えば、
九州博多の「とよのかいちご」を北海道の札幌で
食べようと思えば、従来は飛行機で輸送されたも
のを、「札幌三越」で東京の何倍かのお金を払って
買わねばならなかったものが、現在では東京の市

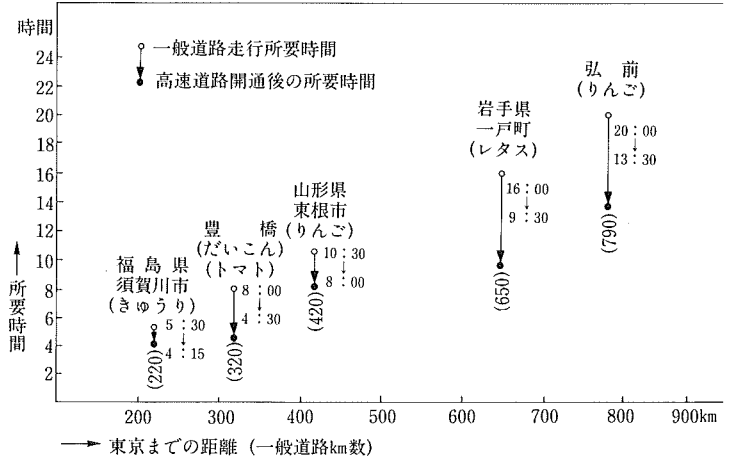


図5 青果物の産地から東京までの時間距離の短縮

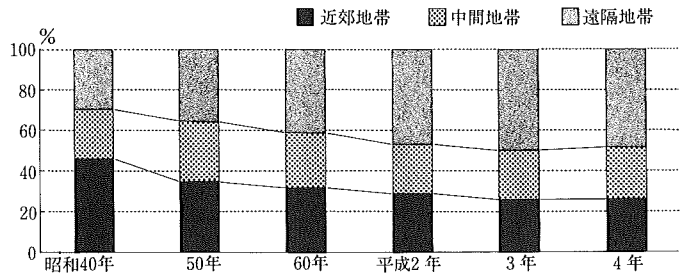


図6 東京都への野菜の地域別入荷割合

場を経由してトラックで運ばれたいちごを『札幌生協』で安く手に入れられるようになった。

このように高速道路の発達は、生鮮食料品の遠隔地への輸送コストを削減し、消費者への廉価な提供をも実現させた。

新しい取引の発生

道路網の整備は、青果物の取引において、単に商圏を拡大しただけではなく、従来にはなかった全く新しい取引をも発生させた。

従来、青果物は産地の収穫から消費者の口に入るまで二〜三日かかっていた。そのため生産者は常に早めに収穫し、市場へ出荷していた。その結果、青果物は従来の味を一〇〇%生かし切れず、消費者の口に運ばれていた。

しかし、道路網の発達に伴い、「朝とりきゅうり」、「完熟トマト」等の取引が可能となり、新鮮な青果物とその日のうちに店頭に並ぶようになった。

以上述べてきたように、道路網の整備、発達は

表3 地域別野菜作付延べ面積の動向

(単位: ha, %)

	昭和55年	60年 A	平成4年 B	面積増減 B-A	増減率 B/A
全 国	644,000	639,000	611,400	△27,600	△ 4.3
北 海 道	50,800	58,100	69,600	11,500	19.8
東 北	81,900	84,900	84,100	△ 800	△ 0.9
北 陸	30,600	29,000	28,210	△ 790	△ 2.7
関 東 東 山	205,300	197,800	182,990	△14,810	△ 7.5
東 海	62,800	58,600	50,130	△ 8,470	△14.5
近 畿	44,500	42,000	36,770	△ 5,230	△12.5
中 国	37,600	35,300	32,440	△ 2,860	△ 8.1
九 州	90,800	92,800	89,780	△ 3,020	△ 3.3
沖 縄	5,270	4,720	3,470	△ 1,250	△26.5

鮮度保持技術の向上と相まって青果物流通の広域化、消費者への廉価な商品、高品質な商品の提供に貢献してきたといえる。消費者生活の質的向上に寄与するという面からも、今後ともさらなる発展を期待している。

(東京青果協総務部総務課長)

林野庁所管の国有林野を地方道の道路敷として使用する場合の取り扱いについて

水野 良則

一 はじめに

林野庁所管の国有林野財産を都道府県道又は市町村道の敷地として使用する場合には、昭和五七年度以前の事業に係るものについては道路法第九〇条第二項の規定に基づく譲与又は国有林野法第八条の二及び同法施行令第二条、第三条の規定に基づき無償貸し付け等により取り扱われてきたところである。しかしながら、昭和五〇年代後半に

二 これまでの経緯

入り、林野庁所管国有林野事業特別会計の経営悪化に伴い、有償化の申し入れが昭和五八年五月、六三年三月、平成元年七月にそれぞれ林野庁から建設省に対して行われ、その都度、協議の結果、従来の経緯を踏まえつつ、有償化の範囲を部分的に拡大してきたところである。

一方、国有林野事業特別会計は、平成六年度末現在、財政投融资資金からの借入金残高が三兆一、四〇〇億円となるなど債務が増大し続けている。

このため、林野庁から有償化の拡大の新たな申し入れがあり、協議を重ねた結果、最終的に平成八年四月一日付けて今回の要請が行われたものである。

以下、これまでの林野庁からの申し入れに対する対応を整理するとともに、今回の申し入れに対する建設省の対応、措置等について紹介することとする。

地方道課長通知名	林野庁の要請	建設省の対応
<p>林野庁所管の国有林野を道路敷として、使用する場合の取り扱いにつ</p>	<p>道路局所管の補助事業又は直轄事業として実施する道路法第五六条に基づき建設大臣が指定した主要な都道府県道又は</p>	<p>1 道路法第五六条の規定に基づき、建設大臣が指定した主要な都道府県道又は市道（以下「主要地方道」という。）の新設又</p>

いて

昭和五八年五月二六日建設省道路発第二四号
建設省道路局地方道課長から都道府県、政令都市担当部(局)長あて

林野庁所管の国有林野を道路敷として、使用する場合の取り扱いについて

昭和六三年三月八日建設省道地発第二二号
建設省道路局地方道課長から都道府県、政令都市担当部(局)長あて

市道に係る道路の新設又は改築のため必要となる土地については、工事に着手するまでに売払い(所管換及び交換を含む。以下同じ。)を行うものとする。

ただし、工事に着手するまでに売り払いを行うことができない場合は、当該工事の完了時までに売り払いを行うものとし、それまでの間は無償で貸付けるものとする。

林野庁は、上記措置の実施に当たり、山村振興法(昭和四〇年法律第六四号)第四条、奥地等産業開発道路整備臨時措置法(昭和三九年法律第一一五号)第六条、過疎地域振興特別措置法(昭和五五年法律第一九号)第一条、豪雪地帯対策特別措置法(昭和五七年法律第七三号)第一条等の規定を尊重するものとする。

主要地方道以外の都道府県道(奥地等産業開発道路整備臨時措置法(昭和三九年法律第一一五号)第三条第一項の規定により奥地等産業開発道路として指定された都道府県道を除く。)及び市町村道(山村振興法(昭和四〇年法律第六四号)第八条第一項の山村振興計画、過疎地域振興特別措置法(昭和五五年法律第一九号)第六条第一項の市町村過疎地域振興計画及び豪雪地帯対策特別措置法(昭和三七年法律第七三号)第三条第一項の豪雪地帯対策基本計画に基づき整備しようとする市町村道並びに奥地等産業開発道路整備臨時措置法第三条第一項の規定により奥地等産業開発道路として指定された市町村道を除く。)の新設又は改築のため必要な用地については、工事に着手するまでに売払い(交換を含む。以下同じ。)を行うものとする。

ただし工事に着手するまでに売払いを行うことができない場合は、当該工事の完了時までに売払いを行うものとし、それまでの間は無償で貸し付けるものとする。

は改築事業で、都道府県又は市が道路局所管国庫補助事業として行ううえで国有林野事業特別会計から有償取得する土地については、補助対象とする。

山村振興法(昭和四〇年法律第六四号)、奥地等産業開発道路整備臨時措置法(昭和三九年法律第一一五号)、過疎地域振興特別措置法(昭和五五年法律第一九号)、豪雪地帯対策特別措置法(昭和三七年法律第七三号)等にかかる事業で、国有林野を道路敷地として使用するにあたっては、当該法律の趣旨を踏まえ対応されたい。

2 主要地方道の昭和五七年度以前の事業に係るもの、並びに、主要地方道以外の都道府県道及び市町村道に係るものについては、従前どおりとする。

主要地方道以外の都道府県道又は市町村道の新設又は改築事業で、都道府県又は市町村が道路局所管国庫補助事業として行う上で、国有林野事業特別会計から有償取得する土地については、昭和六三年度事業に係るものから補助対象とする。

ただし、都道府県道については、奥地等産業開発道路整備臨時措置法(昭和三九年法律第一一五号)の規定に基づき整備しようとするもの、市町村道については、山村振興法(昭和四〇年法律第六四号)、過疎地域振興特別措置法(昭和五五年法律第一九号)、豪雪地帯対策特別措置法(昭和三七年法律第七三号)及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法(昭和三九年法律第一一五号)の規定に基づき整備しようとするものについては、有償取得の対象から除外し、従前どおり無償貸付で処理するものとする。

林野庁所管の国有林野を道路敷として使用する場合には、現道路敷の取扱いについて

平成元年八月一月建設省道地発第三六号
建設省道路局地方道課長から都道府県、政令都市担当部(局)長あて

建設省道路局所管国庫補助事業に係る都道府県道(奥地等産業開発道路整備臨時措置法(昭和三十九年法律第一一五号)第三条第一項の規定により奥地等産業開発道路として指定された都道府県道を除く。)及び市町村道(山村振興法(昭和四〇年法律第六四号)第八条第一項の山村振興計画、過疎地域振興特別措置法(昭和五十五年法律第一九号)第六条第一項の市町村過疎地域振興計画及び豪雪地帯対策特別措置法(昭和三十七年法律第七三号)第三条第一項の豪雪地帯対策基本計画に基づき整備をしようとする市町村道並びに奥地等産業開発道路整備臨時措置法第三条第一項の規定により奥地等産業開発道路として指定された市町村道を除く。)の新設又は改築事業の用地内に、都道府県道又は市町村道敷として現に国有林野事業特別会計が無償貸付している土地が存在し、かつ、当該貸付地が新たな用地とともに新設又は改築工事の施工上必要である場合には、当該貸付地が現道路敷であることを考量した上で、売払いの対象として取り扱うことができるものとする。

1 道路局所管補助事業に係る都道府県道及び市町村道の新設又は改築事業の用地内に、現道路敷として既に国有林野事業特別会計から無償貸付を受けている土地が存在し、かつ、当該土地が新たな取得用地と共に新設又は改築工事の施工上必要である場合には、当該土地が現道路敷であることを考量したうえで有償取得の対象として取り扱うことができるものとする。
ただし、都道府県道については、奥地等産業開発道路整備臨時措置法(昭和三十九年法律第一一五号)の規定に基づき整備をしようとするもの、市町村道については山村振興法(昭和四〇年法律第六四号)、過疎地域振興特別措置法(昭和五十五年法律第一九号)、豪雪地帯対策特別措置法(昭和三十七年法律第七三号)及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法(昭和三十九年法律第一一五号)の規定に基づき整備をしようとするものについては、有償取得の対象から除外し、従前どおり無償貸付で処理するものとする。
2 上記1以外の無償貸付を受けている現道路敷については、無償貸付を継続するものとする。

三 今回の林野庁からの新たな要請(平成八年四月一日付け)に対する建設省の対応、措置等

建設省では、昭和五八年以降、林野庁からの三度にわたる有償取得化への要請に対して、各々応えて来たところであるが、国有林野事業特別会計の収支状況は、依然として好転せず債務が増大する一方であった。

このような中で林野庁は、国有林野事業経営改善大綱(平成二年一二月閣議了解)に基づく、新

たな「国有林野事業の改善に関する計画」を策定した。これに基づく、収支の均衡等を目標に経営の改善への取り組み、更に、総務庁からの無償貸付地の有償化の勧告(平成二年七月)等を受け、経営改善策の一環として建設省に対して新たな要請(別紙1)が行われたものである。

(別紙1)

八林野業二第五五号
平成八年四月一日

建設省道路局路政課長殿

林野庁業務部業務第二課長

国有林野事業特別会計所属の国有財産(土地)を都道府県道及び市町村道の用に供する場合の取扱いについて

このことについては、「国有林野事業特別会計所属の国有財産(土地)を道路の用に供する場合の取扱いについて」(昭和五八年五月四日付け五八林野管第一〇四号林野庁林政部管理課長通知)、「国有林野事業特別会計所属の国有財産(土地)を道路に用い供する場合の取扱いについて」(昭和六三年三月一日付け六三林野業二第四九号林野庁業務部業務第二課長通知)及び「道路敷として現に無償貸付している国有林野事業特別会計所属の国有財産(土地)の取扱いについて」(平成元年七月二九日付け元林野業二第

一九二号林野庁業務部業務第二課長通知)により処理してきたところであるが、平成八年度事業に係るものから、これらに代えて下記により処理することとしたので、貴局所管国庫補助事業の実施に当たり配慮願いたい。

なお、無償貸付している現道路敷であつて下記に該当しないものについては、従前どおり継続できることとするので申し添える。

記

- 1 都道府県道及び市町村道の新設又は改築のため必要な用地については、工事に着手するまでに売払い(交換を含む。以下同じ。)を行うものとする。ただし、工事に着手するまでに売払いできない場合は、当該工事の完了時まで売払いを行うものとし、それまでの間は無償で貸付けできるものとする。
- 2 都道府県道及び市町村道の新設又は改築事業の用地内に、現に無償で貸し付けしている土地が存在し、かつ、当該貸付地が新たな用地とともに新設又は改築工事の施工上必要である場合には、当該貸付地が現道路敷であることを考量した上で売払いの対象として取り扱うことができるものとする。
- 3 山村振興法(昭和四〇年法律第六四号)第八条

第一項の山村振興計画、過疎地域活性化特別措置法(平成二年法律第一五号)第六条第一項の市町村過疎地域活性化計画及び豪雪地帯対策特別措置法(昭和三十七年法律第七三号)第三条第一項の豪雪地帯対策基本計画に基づき整備しようとする市町村道並びに奥地等産業開発道路整備臨時措置法(昭和三十九年法律第一一五号)第三条第一項の規定により指定された奥地等産業開発道路として

備しようとする市町村道で、都道府県が市町村に代わつて行うもの以外のものについては、1及び2の規定にかかわらず従前どおり無償貸付で処理することができるものとする。

今回の林野庁との協議においては、建設省では、従来からの経緯。地方道が山村地域や林業の振興に果たしてきた役割を踏まえるとともに、次の点に考慮しながら調整に当たつたところである。

- (イ) 国有林野事業経営改善大綱(平成二年二月閣議了解)等への適切な対応
- (ロ) 地方道補助事業費の増加及び地方公共団体への財政等に及ぼす影響
- (ハ) 地方道補助事業の計画的、円滑な推進の確保等

特に、特例四法(山村法、過疎法、豪雪法、奥産法)地域に存する市町村は、都道府県に比べ財政力の弱いところが多いことから、両者の財政力を考慮して、協議に当たり、特例四法に係る市町村については従前どおりとし、一般都道府県道及び都道府県代行市町村道事業について、有償取得することと協議が整つたものである。

(参考) 平成五年度財政力指数…都道府県
○・五〇、市町村○・四一、うち、特例四法に係る市町村○・二六

(自治省「地方財政の状況」平成七年三月)

また、無償貸付を受けている現道路敷の取り扱いについては、従前どおりの取り扱いを継続できることとなっている。

これらの取り扱いについて、平成八年四月一日付けで、新たな地方道課長通知(別紙2)を都道府県、政令都市担当部(局)長あて発出したところである。

(別紙2)

林野庁所管の国有林野を道路敷として使用する場合及び現に使用している場合の取扱いについて

平成八年四月一八日 建設省
地発第一三三号
建設省道路局地方道課長から都道府県、政令都市担当部(局)長あて

標記については、「林野庁所管の国有林野を道路敷地として使用する場合の取扱いについて」(昭和五八年五月二六日付け建設省道地発第二四号建設省道路局地方道課長通知)、「林野庁所管の国有林野を道路敷として使用する場合の取扱いについて」(昭和六三年三月八日付け建設省道地発二二号建設省道路局地方課長通知)及び「林野庁所管の国有林野を道路敷として使用する場合における現道路敷の取扱いについて」(平成元年八月一日付け建設省道地発第三六号建設省道路局地方道課長通知)により取り扱われてきたところであるが、このたび林野庁から別紙のとおり申し入れがあつたので検討した結果、これらを廃止し、平成八年度事業に係るものから下記のとおり

取り扱うこととしたので通知する。

なお、無償貸付を受けている現道路敷であつて下記に該当しないものについては、無償貸付を継続できるものとするので申し添える。

また、貴管下市町村(指定市を除く。)に対しては、貴職より周知徹底されたい。

記

1 都道府県道又は市町村道の新設又は改築事業で、都道府県又は市町村が道路局所管国庫補助事業として行う上で、国有林野事業特別会計から有償取得する土地については、補助対象とする。

2 道路局所管国庫補助事業に係る都道府県道又は市町村道の新設又は新築事業の用地内に、現道路敷として既に国有林野事業特別会計から無償貸付を受けている土地が存在し、かつ、当該土地が新たな取得用地と共に新設又は改築工事の施工上必要である場合には、当該土地が現道路敷であることを考量した上で有償取得の対象として取り扱うことができるものとする。

3 ただし、1及び2のうち山村振興法(昭和四〇年法律第六四号)、過疎地域活性化特別措置法(平成二年法律第一五号)、豪雪地帯対策特別措置法(昭和三十七年法律第七三号)及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法(昭和三十九年法律一一五号)の規定に基づき整備をしようとする市町村道で、都道府県が市町村に代わって行うものを除くものについては、従前どおり無償貸付で処理することができるものとし、補助対象から除外する。

四 おおわり

今回の協議の過程で、「現在無償で貸し付けてい

る都道府県道及び市町村道の用地は、道路管理者が有償取得することとし、そのために必要な経費を補助の対象にするようにされたい」との林野庁の意向も伝えられたが、これについては、従前どおり無償貸付を継続できるものとするので合意している。

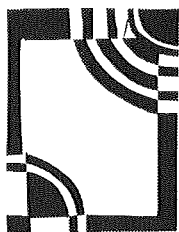
今回の対応は、建設省としても厳しい地方道予算の中で、可能な限り、協力を行い、林野庁の要請に応えたものである。

市町村道は、日常生活を支える上で重要な社会資本であり、地域におけるコミュニティ相互を結びつけ、居住空間を構成すると同時に、公民館、学校、病院、公園、観光レクリエーション施設や工業団体等地域の振興に寄与する施設等の機能を効率的に発揮させるために欠くことのできないものである。

また、市町村道は木材の運搬等に使用され、林業を始め地元産業の振興に寄与してきたところである。

地域や地場産業等の振興など民生の安定・向上を図るために、これまで以上に建設、林野両省庁の連携、協力が必要であり、市町村道の計画的、円滑な整備がさらに進むことを期待している。

(道路局地方道課市町村道室課長補佐)



東京大気汚染公害訴訟について

道路局道路交通管理課

一 はじめに

これまで、道路管理者を被告として訴えられた大気汚染訴訟は別表のとおりであるが、それらに加え本年五月三十一日、東京二三区内の主な道路をすべて対象道路とした訴訟が新たに提起されたので、本稿でその訴状の概要を紹介することとする。

道路管理者が関係する大気汚染訴訟の流れとしては、すでに第一審の判決を受けたものが三件あり、先行した西淀川第一次訴訟及び川崎第一次訴訟においては、いずれも二酸化窒素と健康影響の因果関係は認められないとして、国・公団に対する損害賠償請求は棄却されていた。しかしながら、昨年七月に言い渡された西淀川第二、四次訴訟の判決においては影響のあった時期を限定しつつも

自動車から排出される二酸化窒素と工場等から排出される二酸化硫黄が相加して沿道の住民の健康に影響を与えたとし、損害賠償が一部認容され、現在控訴審で審理されているところである。

二 本訴訟の内容

本訴訟は、大気汚染による健康被害は自動車の排ガス、とりわけディーゼル排ガスが原因であるとして、都内に現在あるいはかつて居住又は勤務し、気管支ぜん息や慢性気管支炎、肺気腫などを発病した一歳から八四歳の患者一〇〇人（公害健康被害補償法上の認定患者八六人、未認定患者一四人）と死亡患者の遺族二人が原告となり、都内の国道や環状七号線、首都高速道路などの主要幹線道路を対象に（別図参照）、国、東京都、首都

高速道路公団及び自動車メーカー七社（トヨタ自動車㈱、日産自動車㈱、三菱自動車工業㈱、いすゞ自動車㈱、マツダ㈱、日産ディーゼル工業㈱、日野自動車工業㈱）を被告として提訴したものである。

第一回口頭弁論は平成八年九月二四日に行われることが決定したが、建設省としては、法務省をはじめとする関係各機関と調整の上、本訴訟に取り組んでいくこととした。

原告らから提出された訴状の概要は以下のとおりである。

(1) 請求の趣旨

- ・ 総額約二億円の損害賠償
- ・ 表1の数値を越す汚染物質の排出差し止め

別表 道路環境訴訟の進行状況

事件名	裁判所	原告数	被告	請求内容	現在の状況
1 西淀川訴訟 (大阪西淀川有害物質排出規制等請求事件)	1次：大阪高裁	1次119名 2次366名 3次134名 4次1名 計620名	国 阪神公団 (企業10社はH7.3.2に和解済み)	・排ガスの差し止め ・損害賠償	1次：現在高裁審理中 地裁：H3.3.29判決(国・公団勝訴) (企業は損害賠償について一部敗訴) 原告・企業：控訴
	2次～4次：大阪高裁	2次～4次：H7.7.5判決(一部敗訴) 結果：差止請求一棄却 損害賠償一部認容(18名) (第2期における道路から50m以内の原告) 国・公団：控訴(H7.8.2)			
2 川崎訴訟 (川崎大気汚染物質排出禁止等請求事件)	1次：東京高裁	1次119名 2次114名 3次107名 4次100名 計440名	国 首都公団 企業14社 (NKK、東京電力等)	同上	1次：現在高裁審理中 地裁：H6.1.25判決(国・公団勝訴) (企業は損害賠償について一部敗訴) 原告・企業：控訴
	2次～4次：横浜地裁川崎支部	2次～4次：現在地裁審理中			
3 名古屋南部訴訟 (名古屋南部大気汚染公害差止請求事件)	1次～2次：名古屋地裁	1次141名 2次100名 計241名	国 企業11社 (中部電力、新日鉄等)	同上	1次：現在地裁審理中 2次：審理未開始
4 尼崎訴訟 (尼崎有害物質排出規制等請求事件)	1次～2次：神戸地裁	1次473名 2次15名	国 阪神公団 企業9社 (関西電力、合同製鐵等)	同上	1次：現在地裁審理中 2次：審理未開始

① 請求の原因

本訴請求の概要

被告国、同東京都、同首都高速道路公団は、都内の主要な幹線道路を設置管理し、これらを自動車の走行の用に供しており、そこから大量の大気汚染物質が排出され、原告らに深刻な公害被害を与えたものであり、国家賠償法第二条の責任を負う。

被告自動車メーカーらは、自動車排ガスにより大気汚染公害が発生することを十分認識しながら、大気汚染物質の排出防止措置をとることなく、大量の自動車を製造・販売して、原告らに公害被害を与えたものであり、民法第七〇九条による不法行為の責任を負う。

表1

二酸化窒素	1時間値の1日平均0.02PPM
浮遊粒子状物質	1時間値の1日平均0.10mg/m³
	1時間値の0.20mg/m³

・ 被告国、同東京都は大気汚染を除去し、公害被害の発生を防止すべき義務があるにもかかわらず、これを怠って、原告らに公害被害を与えたものであり、国家賠償法第一条の責任を負う。

② 本訴訟の意義

・ 都内における窒素酸化物、浮遊粒子状物質の濃度は、この一〇年間程を見る限り悪化しており、気管支ぜん息等の公害病患者も激増し、公害被害はますます深刻なものとなっている。このような東京における大気汚染の原因は、自動車排ガス、なかんずくディーゼル排ガスである。本訴訟はこのような現在進行形の公害の根絶と被害の完全救済を求めるものである。

・ 被告国と同東京都は、大気汚染公害を根絶していく責務と権限を有しているにもかかわらず、今日まで大気汚染公害の発生についての責任をあいまいにしたまま、何ら実効ある措置をとろうとしていない。本訴訟はこのような被告らの公害発生への責任を明確にして、実効ある公害対策をとることを求めるものである。

・ 今日までディーゼル車排ガス規制の強化に反対し、排ガスの総量規制にも反対し続け、ひたすら利潤追求のみを目的として、今日も

欠陥車たるディーゼル車の生産・販売の拡大をしている被告メーカーらの責任を追求するものである。

被告メーカーらの責任を明確にすることは、新たな公害被害救済制度を確立する上でも重要な意義がある。

・ 一九八八年以降、公害健康被害補償法による新規認定が打ち切られ、未認定患者は満足な治療を受けることもできず、経済的にも苦しい生活を強いられている。被告国、同東京都は早急にすべての公害被害者を対象とした制度的な救済措置をとるべき責務がある。

③ 侵害行為

・ 戦後我が国の道路整備に関する政策は、環境や安全性を無視してモータリゼーションを推進し、「交通量主義」を基調に日本の首都である東京において最も貫徹されたきた。

・ 一九五四年に第1次道路整備五箇年計画が策定され、本格的な道路建設が開始された。

・ 一九五九年、オリンピック競技大会が東京で開催されることが決定され、とりわけ一九六〇年代の初頭には、オリンピックの大義名分のもとに、道路周辺の環境対策などは一顧だにされないまま、国から公共事業に対する補助を得て思う存分進められた。

・ 交通渋滞の解消を標榜して強行されてきた

道路建設が、それとは逆にこれが呼び水となつてますます自動車交通量を増やし、交通渋滞を解消するどころか逆に交通渋滞を悪化させるという悪循環に陥っている。

・ 被告メーカーらは、とりわけ一九七〇年代後半以降、バス・トラックにおいてディーゼル車の製造を強力に推し進めた。

・ 被告東京都の推計によると、都内における自動車からの窒素酸化物排出量は、一九九〇年度においては、都内全域から排出される量のそれぞれ七一％に相当し、人為発生源からの浮遊粒子状物質排出量のうち、自動車の走行に伴う排出量は全体の八二％を占めている。遅くともガソリン車に対する排ガス規制が進んだ一九八〇年代以降は、最大の大気汚染物質の排出源はディーゼル車となった。今や大気汚染の主犯はディーゼル車というべきである。

・ 二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに、環境基準を達成していない。

・ 被告国は、一九七八年に科学的な裏付けがないままに二酸化窒素の環境基準値を緩和した。

・ 浮遊粒子状物質については二酸化窒素以上に何もしねおらず、汚染の深刻化を放置してきたのみならず、ディーゼル排気微粒子につ

いては、濃度の測定調査すら行っておらず、文字通り無策のまま今日に至っている。

④ 因果関係

・ 都内においては、とりわけ道路が網の目のように張り巡らされており、原告居住地等には単に一つの道路から排出されている大気汚染物質が到着するにとどまらず、各道路より四方から襲いかかるように、大気汚染物質が一体となって到着し、これは道路網の特色と原告居住地等の位置関係からも明白である。

・ 疫学的研究においては、二酸化窒素濃度が自動車排ガスによる大気汚染の指標として重要であるところから、二酸化窒素濃度と気管支ぜん息の罹患率、有症率等の相関を明らかにした知見が多数集積している。

・ 大都市では二酸化窒素濃度と浮遊粒子状物質濃度との間に非常に強い相関関係があることが明らかにされており、浮遊粒子状物質による健康影響も疫学的に明らかにされている。

・ 近時、病理学的にはディーゼル排気微粒子が気管支ぜん息の発病に大きな役割を果たしていることが、動物実験により明らかにされており、自動車排ガスの健康影響については、発症機序も含めて、科学的に解明されている。

⑤ 関連共同性

・ 道路相互間の客観的関連共同性は、道路は

網の目のように張り巡らされているので各被告は共同して責任を負うべきである。

・ 主観的関連共同性は、被告道路相互に密接につながりあって、一体として存在しており、従ってそれらの道路網からの大気汚染物質の排出は一体の侵害行為としてとらえられる。

・ 道路管理者は、車両走行量や汚染物質排出量を当然に認識しているはずであり、健康被害が十分に認識できたのに漫然と供用を続けた点で認識の共同関係がある。

・ 一九八九年五月、東京都自動車公害防止計画推進連絡協議会が設置され、被告国らは共同して自動車公害防止対策を協議しており、この点も被告らの強い関連共同性を示すものである。

・ 被告メーカーらの関連共同性は、道路の共同使用を前提にする一体性、被害を発生させる認識の共同関係、自動車工業会会員としての一体性及び資本関係のある一部メーカーの關係等により認められる。

⑥ 責任

・ 道路の設置管理者としての責任
・ 自動車メーカーの自動車製造者としての責任

・ 国、東京都の公害規制責任

1) 大気汚染物質によって地域住民の生命、

健康が侵されることのないように命令、あるいは勧告その他の行政措置によって、その排出を規制する義務があったのにこれを怠った。

2) 被告国は、自動車排ガス中に含まれる大気汚染物質の許容限度を定めることができ、道路運送車両法の保安基準によってこれを確保しうるにもかかわらずこれを怠った。

3) 被告国は、軽油引取税を揮発油税に比べてはるかに低額のまま据え置きディーゼル化の進行を事実上推進した。

4) 被告東京都（公安委員会）は、道路交通法により道路交通に起因して生ずる大気汚染、騒音及び振動に関する被害の防止をはかるため、自動車等の通行の禁止又は規制を行うことができるようにしているが、これを怠っている。

平成六年度道路管理瑕疵 実態調査結果について

道路局道路交通管理課訟務係

一 はじめに

道路交通管理課訟務係において毎年度、各道路管理者（地方建設局、都道府県、市町村、公団、公社等）に依頼して、道路管理瑕疵に関する実態調査を行っているところである。

調査項目は、道路管理瑕疵により損害賠償を行った件数及び金額、継続中の裁判の状況、年度中に受けた判決の内容、道路賠償責任保険の加入状況等である。

今年三月に平成六年度分の集計がまとまったので、多少遅くなったところではあるが、本稿でその概要を紹介する。（なお、各道路管理者に対しては本年四月に送付済みである。）

二 道路管理瑕疵事故統計について

平成六年度中に道路管理瑕疵に基づき損害賠償を行ったものの統計は表1―1から表1―4までである。

平成六年度中に支払った件数及び金額の全国の合計は、訴訟によるものが一二件で六三、九三六千円、示談によるものが一、八八〇件で六八三、八五四千円、合計で一、八九二件で七四七、七九〇千円であった。

この合計金額を見てみると平成二年度から順次増加傾向であったものが六年度はかなり前年度を下回ることとなった。（前年比、約四一％減）（図1―図4）

この傾向の原因としては、公団関係は平成五年

に大型の訴訟が確定したため、二億円以上の支払いを行ったため、平成五年分が突出しているものである。

その他の特徴としては、都道府県における示談の金額が平成五年約三億八千万円だったものが、平成六年度は約一億六千万円に減少している。（件数は五九八件↓五七九件であり減少していない。）これは、平成五年度に大規模な落石事故の示談が締結されたためであると思われる。

次に、事故態様に件数及び支払額を見てみると表1―2のとおりとなる。

（なお、事故態様の分類は分類表を参照）

なお、落下物直撃は本年度からそれまで路上障害物として一括で処理していたものを直撃型と据え置き型に分類したものである。グラフ化の際に

表 1 - 1 総括表

(単位：千円)

道 路 管 理 者	処理 区分	2		3		4		5		6		計		
		件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	件 数	賠償金額	
直 轄	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	2	7,048	2	7,048	
	示談	55	88,033	44	197,996	52	315,525	55	217,311	50	242,268	256	1,061,133	
	計	55	88,033	44	197,996	52	315,525	55	217,311	52	249,316	258	1,068,181	
公 団	訴訟	1	2,000	1	2,250	0	0	2	253,908	1	318	5	258,476	
	示談	35	6,862	101	29,402	41	8,555	36	13,744	66	29,271	279	87,834	
	計	36	8,862	102	31,652	41	8,555	38	267,652	67	29,589	284	346,310	
公 社	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	示談	10	3,584	8	1,602	8	1,373	14	10,364	10	2,168	50	19,091	
	計	10	3,584	8	1,602	8	1,373	14	10,364	10	2,168	50	19,091	
地 方 公共団体	訴訟	6	71,145	12	57,695	8	56,247	7	48,458	9	56,570	42	290,115	
	示談	1,580	477,986	1,839	525,896	1,615	439,852	1,980	718,882	1,754	410,147	8,768	2,572,763	
	計	1,586	549,131	1,851	583,591	1,623	496,099	1,987	767,340	1,763	466,717	8,810	2,862,878	
内 訳	都道府県	訴訟	2	1,753	1	7,656	2	22,021	1	219	1	37,800	7	69,449
		示談	540	192,679	583	192,796	481	195,232	598	382,515	579	159,515	2,781	1,122,737
		計	542	194,432	584	200,452	483	217,253	599	382,734	580	197,315	2,788	1,192,186
	指 定 市	訴訟	1	45,330	1	25,274	1	1,131	2	4,003	3	2,269	8	78,007
		示談	129	28,874	143	30,641	142	24,836	190	44,055	190	32,531	794	160,937
		計	130	74,204	144	55,915	143	25,967	192	48,058	193	34,800	802	238,944
	市	訴訟	3	24,062	3	7,179	2	20,604	3	43,536	3	10,001	14	105,382
		示談	550	187,890	687	152,293	592	136,750	719	187,955	585	144,639	3,133	809,527
		計	553	211,952	690	159,472	594	157,354	722	231,491	588	154,640	3,147	914,909
	町 村	訴訟	0	0	7	17,586	3	12,491	1	700	2	6,500	13	37,277
		示談	361	68,543	426	150,166	400	83,034	473	104,357	400	73,462	2,060	479,562
		計	361	68,543	433	167,752	403	95,525	474	105,057	402	79,962	2,073	516,839
全 国 計	訴訟	7	73,145	13	59,945	8	56,247	9	302,366	12	63,936	49	555,639	
	示談	1,680	576,465	1,992	754,896	1,716	765,305	2,085	960,301	1,880	683,854	9,353	3,740,821	
	計	1,687	649,610	2,005	814,841	1,724	821,552	2,094	1,262,667	1,892	747,790	9,402	4,296,460	

合計金額

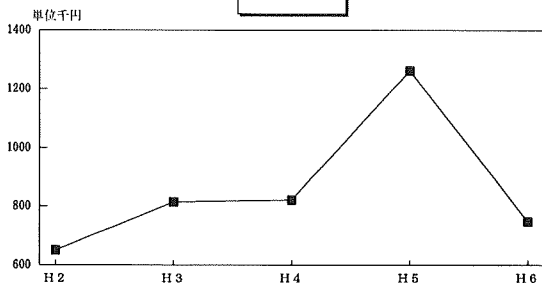


図 2

合計件数

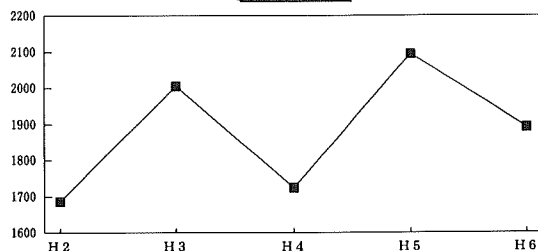


図 1

は統計処理上路上障害物として一括している。これらをグラフ化すると図5・6のとおりとなる。

金額のグラフを見てみると平成五年までは落石に関するものが突出して多かったが、平成六年度は蓋不全が落石を上回った。

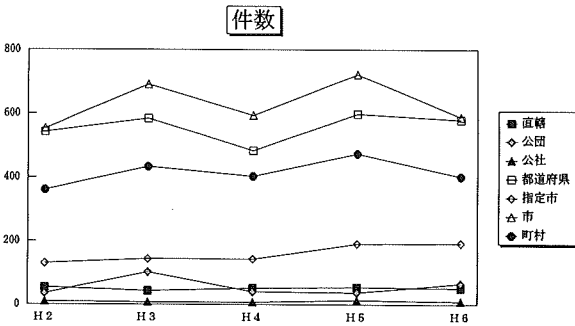


図 3

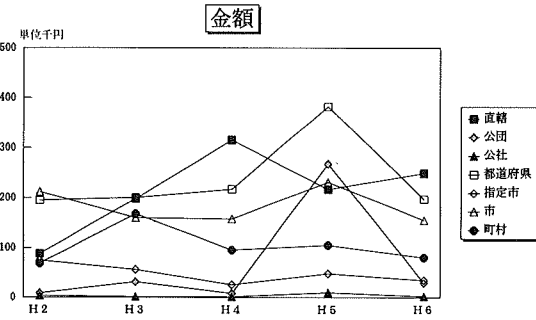


図 4

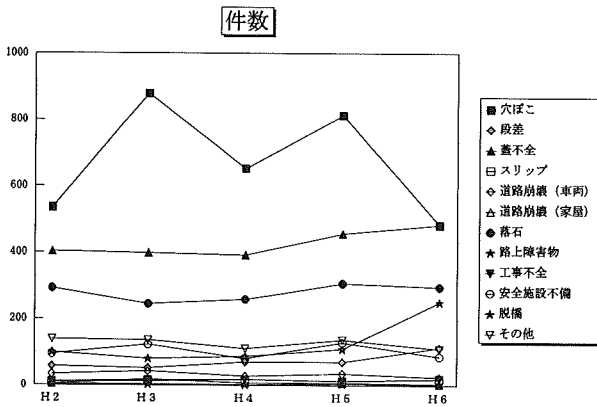


図 5

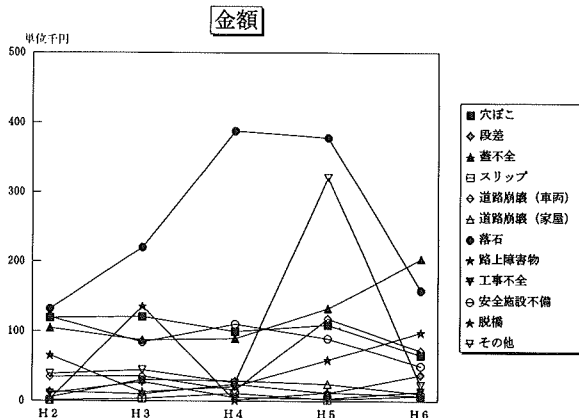


図 6

件数でも、穴ぼこが平成五年までは群を抜いて多かったが、平成六年度は蓋不全が穴ぼこに並んだ。次いで、落石、路上障害物の順になるが、平成六年度の路上障害物の増加が目を引く。

次に各道路管理者別の事故態様別の内訳は表1-3-7のとおりである。(公団公社は省略)

各道路管理者別に平成六年度の支払額の事故態様の円グラフは図7-9のとおりである。直轄事業では蓋不全と落石、路上障害物で、賠償案のほとんどが占められている。

都道府県、市町村では他の原因の割合も多くなっており、事故の多様性がうかがえる。

事故態様分類表

本調査における事故態様の分類は下記のとおりである。

分類	事故態様	内 訳	分類	事故態様	内 訳
1	穴 ぼ こ	道路の穴ぼこに起因する事故 例：道路上の穴ぼこ、走行に伴う道路の陥没	7	路上障害物	路上放置物、路上落下物(落石、崩土を除く)、道路の通行・通過の際の障害物の放置に起因する事故 例：放置車両、工事に際しての土砂放置、倒木等の放置、歩道上の雑草繁茂
2	段 差	道路の段差に起因する事故			
3	蓋 不 全	側溝、マンホール、排水口、通風口等の蓋、グレーチング等に起因する事故 例：側溝の蓋の損壊、不存在、鉄蓋と路面との段差、グレーチングの巻込み、支持部分欠損による蓋部分の陥没	8	工事不全	道路工事中の通行車両等に対する安全確保の方法が悪かったために発生した事故 例：工事中、工事箇所等を表示する標識等の不備、保安設備の損壊 (工事中の段差、穴ぼこ等に起因する場合は、工事中の安全確保の方法が悪かったものとしてこの分類に入れている。)
4	スリッ プ	路面凍結、流出土砂、排水施設の不全等に起因するスリップ事故 例：路面凍結に起因するスリップ 流出土砂に起因するスリップ 路面水に起因するスリップ 鉄蓋上のスリップ			
5	道路崩壊	道路の陥没、路肩崩壊等のため通行車両が路外に転落する等の事故	10	脱 橋	橋梁の流出・損壊に起因する事故
5'	道路崩壊	道路の崩壊した土砂が沿道の家屋、田、畑等に損害を与えた場合	11	落下物直撃	樹木、枝、雪水、道路標識等が倒壊、落下等して通行車両、歩行者等に直撃した事故 (落石、崩土によるものは前記6に分類し、安全施設によるものはこの分類に入れている。)
6	落石・崩土	落石、崩土に起因する事故 例：道路区域外から道路上への落石、崩土 道路区域内の法面から道路上への落石、崩土			
			12	そ の 他	上記以外の道路の設置管理の瑕疵に起因する事故

表 1 - 2 内訳表(道路管理者別・事故態様別・全国計)

(単位：千円)

分類	事故態様	処理区分	2		3		4		5		6		計		
			件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	1件の平均額		
1	穴 ぼ こ	訴訟	0	0	5	27,790	4	18,468	0	0	2	3,800	11	50,058	4,551
		示談計	536	119,386	873	93,146	649	81,425	813	109,393	481	61,844	3,352	465,194	139
			536	119,386	878	120,939	653	99,893	813	109,393	483	65,644	3,363	515,252	153
2	段 差	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4,541	2	4,541	2,271
		示談計	57	13,619	52	9,929	70	24,456	70	11,642	111	32,766	360	92,412	257
			57	13,619	52	9,929	70	24,456	70	11,642	113	37,307	362	96,953	268
3	蓋 不 全	訴訟	0	0	0	0	1	3,000	2	2,219	0	0	3	5,219	1,740
		示談計	403	104,865	398	87,522	391	86,735	455	130,875	484	203,891	2,131	613,888	288
			403	104,865	398	87,522	392	89,735	457	133,094	484	203,891	2,134	619,107	290
4	スリッ プ	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	12	1,268	16	3,420	18	11,065	13	2,237	20	7,120	79	25,110	318
			12	1,268	16	3,420	18	11,065	13	2,237	20	7,120	79	25,110	318
5	道路崩壊 (通行車両の被害)	訴訟	0	0	1	6,782	0	0	0	0	2	39,170	3	45,952	15,317
		示談計	34	34,714	42	28,933	28	15,632	35	118,405	23	32,998	162	230,682	1,424
			34	34,714	43	35,715	28	15,632	35	118,405	25	72,168	165	276,634	1,677
5'	道路崩壊 (沿道家屋等の被害)	訴訟	1	175	0	0	0	0	1	11,536	0	0	2	11,711	5,856
		示談計	4	5,017	19	30,581	7	29,108	6	13,086	4	10,657	40	88,449	2,211
			5	5,192	19	30,581	7	29,108	7	24,622	4	10,657	42	100,160	2,385
6	落 石	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	293	132,286	245	220,656	259	387,574	307	377,739	296	158,829	1,400	1,277,084	912
			293	132,286	245	220,656	259	387,574	307	377,739	296	158,829	1,400	1,277,084	912
7	路上障害物	訴訟	1	45,330	0	0	0	0	0	0	2	899	3	46,229	15,410
		示談計	98	20,108	80	12,998	87	21,290	109	58,896	137	47,615	511	160,907	315
			99	65,438	80	12,998	87	21,290	109	58,896	139	48,514	514	207,136	403
8	工事不全	訴訟	0	0	2	8,488	1	1,258	0	0	0	0	3	9,746	3,249
		示談計	11	11,017	17	19,375	17	3,460	13	3,335	19	13,508	71	50,695	714
			11	11,017	13	27,863	18	4,718	13	3,335	19	13,508	74	60,441	817
9	安全施設 不 備	訴訟	4	25,640	2	9,456	2	33,521	3	32,403	2	13,870	13	114,890	8,838
		示談計	90	94,739	120	75,125	78	76,876	125	57,484	84	36,271	497	340,495	685
			94	120,379	122	84,581	80	110,397	128	89,887	86	50,141	510	455,385	893
10	脱 橋	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	4	2,495	3	135,978	2	1,084	5	12,254	3	7,034	17	158,845	9,344
			4	2,495	3	135,978	2	1,084	5	12,254	3	7,034	17	158,845	9,344
11	落下物直撃	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	0	0	0	0	0	111	49,904	111	49,904	450
			0	0	0	0	0	0	0	0	111	49,904	111	49,904	450
12	そ の 他	訴訟	1	2,000	3	7,429	0	0	3	256,208	2	1,656	9	267,293	29,699
		示談計	138	36,951	133	37,233	110	26,600	134	64,955	107	21,417	622	187,156	301
			139	38,951	136	44,662	110	26,600	137	321,163	109	23,073	631	454,449	720
合 計		訴訟	7	73,145	13	59,945	8	56,247	9	302,366	12	63,936	49	555,639	11,340
		示談計	1,680	576,465	1,992	754,896	1,716	765,305	2,085	960,301	1,880	683,854	9,353	3,740,821	400
			1,687	649,610	2,005	814,841	1,724	821,552	2,094	1,262,667	1,892	747,790	9,402	4,296,460	457

穴ばこのケースを見てみると、直轄↓都道府県
↓市町村の順にその占める割合が多くなっている。
逆に落石ではその順序は逆になっている。
路上障害物はそれぞれ同じような割合になっている。
いる。

また、いずれの道路管理者もスリップによる賠償
事案の割合は少なくなっているが、これは運
転者のミスが大きな原因となることも理由の一つ
であると思われる。

最後に安全施設不備については、直轄↓都道府
県↓市町村の順で割合が多くなっており、ガード
レール等の設備が予算的に間に合わない等の理由
が考えられる。

表1-3 内訳表（道路管理者別・事故態様別・直轄）

(単位：千円)

分類	事故態様	処理区分	2		3		4		5		6		計		
			件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	1件の平均額
1	穴ばこ	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	3	485	5	377	7	2,002	7	2,138	3	2,444	25	7,446	298
		計	3	485	5	377	7	2,002	7	2,138	3	2,444	25	7,446	298
2	段差	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	2	1,631	1	586	0	0	3	2,083	6	4,300	717
		計	0	0	2	1,631	1	586	0	0	3	2,083	6	4,300	717
3	蓋不全	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	5	4,141	5	592	7	1,974	4	12,670	9	115,117	30	134,494	4,483
		計	5	4,141	5	592	7	1,974	4	12,670	9	115,117	30	134,494	4,483
4	スリップ	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	0	0	1	7,500	1	440	2	416	4	8,356	2,089
		計	0	0	0	0	1	7,500	1	440	2	416	4	8,356	2,089
5	道路崩壊 (通行車両の被害)	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	3	3,478	1	306	1	15,808	1	65	6	19,657	3,276
		計	0	0	3	3,478	1	306	1	15,808	1	65	6	19,657	3,276
5'	道路崩壊 (沿道家屋等の被害)	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	1	419	2	16,696	1	1,468	0	0	4	18,583	4,646
		計	0	0	1	419	2	16,696	1	1,468	0	0	4	18,583	4,646
6	落石	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	22	12,204	10	177,000	21	283,877	20	167,491	17	99,669	90	740,241	8,225
		計	22	12,204	10	177,000	21	283,877	20	167,491	17	99,669	90	740,241	8,225
7	路上障害物	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	2	1,484	8	1,246	2	352	3	2,175	4	16,797	19	22,054	1,161
		計	2	1,484	8	1,246	2	352	3	2,175	4	16,797	19	22,054	1,161
8	工事不全	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	2	3,145	1	5,266	0	0	0	0	0	0	3	8,411	2,804
		計	2	3,145	1	5,266	0	0	0	0	0	0	3	8,411	2,804
9	安全施設 不備	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5,710	1	5,710	5,710
		示談	15	64,206	5	2,695	6	1,683	9	13,008	2	1,666	37	83,258	2,250
		計	15	64,206	5	2,695	6	1,683	9	13,008	3	7,376	38	88,968	2,341
10	脱橋	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	落下物直撃	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談	0	0	0	0	0	0	0	0	7	3,564	7	3,564	509
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	7	3,564	7	3,564	509
12	その他	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,338	1	1,338	1,338
		示談	6	2,368	4	5,292	4	549	9	2,113	2	447	25	10,769	431
		計	6	2,368	4	5,292	4	549	9	2,113	3	1,785	26	12,107	466
合計	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	2	7,048	2	7,048	3,524	
		示談	55	88,033	44	197,996	52	315,525	55	217,311	50	242,268	256	1,061,133	4,145
		計	55	88,033	44	197,996	52	315,525	55	217,311	52	249,316	258	1,068,181	4,140

表1-4 内訳表(道路管理者別・事故態様別・都道府県)

(単位:千円)

分類	事故態様	処理区分	2		3		4		5		6		計		
			件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	1件の平均額
1	穴ぼこ	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	138	12,287	207	15,355	123	16,770	147	13,612	89	10,482	704	68,506	97
2	段差	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	15	3,372	3	212	6	781	9	547	16	1,334	49	6,246	127
3	蓋不全	訴訟	0	0	0	0	1	3,000	1	219	0	0	2	3,219	1,610
		示談計	57	10,198	52	11,912	53	13,488	88	15,943	77	14,756	327	66,297	203
4	スリップ	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	4	257	2	486	3	434	3	373	6	2,912	18	4,462	248
5	道路崩壊(通行車両の被害)	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	1	37,800	1	37,800	37,800
		示談計	10	21,296	8	7,670	10	7,623	12	85,864	5	12,383	45	134,836	2,996
5'	道路崩壊(沿道家屋等の被害)	訴訟	1	175	0	0	0	0	0	0	0	0	1	175	175
		示談計	0	0	4	4,145	0	0	1	10,000	2	8,337	7	22,482	3,212
6	落石	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	216	110,180	206	38,447	198	97,326	226	192,548	229	49,033	1,075	487,534	454
7	路上障害物	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	32	8,772	26	4,294	33	12,463	35	31,977	39	11,261	165	68,767	417
8	工事不全	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	3	2,722	0	0	2	381	9	10,203	14	13,306	950
9	安全施設不備	訴訟	1	1,578	1	7,656	1	19,021	0	0	0	0	3	28,255	9,418
		示談計	22	14,721	38	13,414	20	39,696	42	17,597	24	8,232	146	93,660	642
10	脱橋	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	1	85,121	0	0	0	0	0	0	1	85,121	85,121
11	落下物直撃	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	0	0	0	0	0	49	21,768	49	21,768	444
12	その他	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	46	11,596	33	9,018	35	6,651	33	13,673	34	8,814	181	49,752	275
合計	訴訟	540	192,679	583	192,796	481	195,232	598	382,515	579	159,515	2,781	1,122,737	404	
		示談計	542	194,432	584	200,452	483	217,253	599	382,734	580	197,315	2,788	1,192,186	428

表1-5 内訳表(道路管理者別・事故態様別・指定市)

(単位:千円)

分類	事故態様	処理区分	2		3		4		5		6		計		
			件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	1件の平均額
1	穴ぼこ	訴訟	0	0	1	25,274	1	1,131	0	0	0	0	2	26,405	13,203
		示談計	33	5,681	63	6,202	65	9,013	91	13,034	64	6,403	316	40,333	128
2	段差	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	10	869	4	1,467	11	2,469	11	2,446	13	3,108	49	10,359	211
3	蓋不全	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	32	7,111	31	5,303	19	2,110	38	13,577	40	6,249	160	34,350	215
4	スリップ	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	1	71	0	0	0	0	2	349	1	45	4	465	116
5	道路崩壊(通行車両の被害)	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,370	1	1,370	1,370
		示談計	0	0	1	432	2	360	3	633	5	1,002	11	2,427	221
5'	道路崩壊(沿道家屋等の被害)	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	1	4,500	2	88	0	0	0	0	1	1,921	4	6,509	1,627
6	落石	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	5	844	0	0	3	634	7	2,498	3	553	18	4,529	252
7	路上障害物	訴訟	1	45,330	0	0	0	0	0	0	2	899	3	46,229	15,410
		示談計	25	3,961	12	2,121	18	3,782	16	2,592	24	2,911	95	15,367	162
8	工事不全	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	1	833	1	439	4	744	0	0	1	130	7	2,146	307
9	安全施設不備	訴訟	0	0	0	0	0	0	1	1,703	0	0	1	1,703	1,703
		示談計	8	2,232	16	11,780	12	1,108	10	4,927	8	342	54	20,389	378
10	脱橋	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	落下物直撃	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	0	0	0	0	0	18	8,179	18	8,179	454
12	その他	訴訟	0	0	0	0	0	0	1	2,300	0	0	1	2,300	2,300
		示談計	13	2,772	13	2,809	8	4,616	12	3,999	12	1,688	58	15,884	274
合計	訴訟	129	28,874	143	30,641	142	24,836	190	44,055	190	32,531	794	160,937	203	
		示談計	130	74,204	144	55,915	143	25,967	192	48,058	193	34,800	802	238,944	298

表1-6 内訳表(道路管理者別・事故態様別・市)

(単位:千円)

分類	事故態様	処理区分	2		3		4		5		6		計		
			件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	1件の平均額
1	穴ぼこ	訴訟	0	0	1	2,000	1	6,104	0	0	1	300	3	8,404	2,801
		示談計	233	86,567	323	33,489	261	30,208	341	39,119	213	33,076	1,371	222,459	162
2	段差	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,541	1	1,541	1,541
		示談計	23	7,922	30	5,395	34	6,810	38	7,274	40	15,296	165	42,697	259
3	蓋不全	訴訟	0	0	0	0	0	0	1	2,000	0	0	1	2,000	2,000
		示談計	175	56,196	180	43,547	172	46,321	185	60,330	184	40,942	896	247,336	276
4	スリップ	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	3	230	8	1,847	11	2,621	3	480	5	2,628	30	7,806	260
5	道路崩壊(通行車両の被害)	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	9	4,441	12	9,196	7	5,302	5	4,944	4	517	37	24,400	659
5*	道路崩壊(沿道家屋等の被害)	訴訟	0	0	0	0	0	0	1	11,536	0	0	1	11,536	11,536
		示談計	0	0	8	24,235	3	9,528	3	825	1	399	15	34,987	2,332
6	落石	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	9	1,306	6	1,130	9	1,705	9	2,174	11	1,951	44	8,266	188
7	路上障害物	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	23	4,685	26	4,052	21	2,844	37	12,891	27	4,388	134	28,860	215
8	工事不全	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	5	5,396	5	10,848	7	1,419	8	1,151	3	1,190	28	20,004	714
9	安全施設不備	訴訟	3	24,062	0	0	1	14,500	1	30,000	1	8,160	6	76,722	12,787
		示談計	35	8,263	49	12,480	34	21,983	50	17,865	38	22,293	206	82,884	402
10	脱橋	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	1	454	1	477	2	1,084	2	3,970	3	7,034	9	13,019	1,447
11	落下物直撃	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	0	0	0	0	0	15	8,049	15	8,049	537
12	その他	訴訟	0	0	2	5,179	0	0	0	0	0	0	2	5,179	2,590
		示談計	34	12,430	39	5,597	31	6,925	38	36,932	41	6,876	183	68,760	376
合計	訴訟	3	24,062	3	7,179	2	20,604	3	43,536	3	10,001	14	105,382	7,527	
		550	187,890	687	152,293	592	136,750	719	187,955	585	144,639	3,133	809,527	258	
合計	示談計	553	211,952	690	159,472	594	157,354	722	231,491	588	154,640	3,147	914,909	291	

表1-7 内訳表(道路管理者別・事故態様別・町村)

(単位:千円)

分類	事故態様	処理区分	2		3		4		5		6		計		
			件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	件数	支払額	1件の平均額
1	穴ぼこ	訴訟	0	0	3	516	2	11,233	0	0	1	3,500	6	15,249	2,542
		示談計	120	12,340	199	21,880	173	19,851	220	40,541	108	8,121	820	102,733	125
2	段差	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3,000	1	3,000	3,000
		示談計	8	1,045	13	1,224	17	13,357	12	1,375	26	3,484	76	20,485	270
3	蓋不全	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	131	26,538	125	25,580	135	21,029	140	28,355	170	25,897	701	127,399	182
4	スリップ	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	2	382	6	1,087	3	510	3	453	6	1,119	20	3,551	178
5	道路崩壊(通行車両の被害)	訴訟	0	0	1	6,782	0	0	0	0	0	0	1	6,782	6,782
		示談計	15	8,977	18	8,157	8	2,041	14	11,156	8	19,031	63	49,362	784
5*	道路崩壊(沿道家屋等の被害)	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	3	517	3	171	2	2,884	1	793	0	0	9	4,365	485
6	落石	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	35	7,107	20	3,031	25	3,728	40	5,911	32	4,629	152	24,406	161
7	路上障害物	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	13	998	7	1,186	11	1,584	12	1,496	16	2,653	59	7,917	134
8	工事不全	訴訟	0	0	2	8,488	1	1,258	0	0	0	0	3	9,746	3,249
		示談計	3	1,643	1	100	3	661	3	1,803	6	1,985	16	6,192	387
9	安全施設不備	訴訟	0	0	1	1,800	0	0	1	700	0	0	2	2,500	1,250
		示談計	10	5,317	11	27,506	6	12,406	13	3,675	10	3,130	50	52,034	1,041
10	脱橋	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	3	2,041	1	50,380	0	0	3	8,284	0	0	7	60,705	8,672
11	落下物直撃	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	0	0	0	0	0	0	0	0	3	631	3	631	210
12	その他	訴訟	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		示談計	18	1,638	22	9,864	17	4,983	12	515	15	2,782	84	19,782	236
合計	訴訟	361	68,543	426	150,166	400	83,034	473	104,357	400	73,462	2,060	479,562	233	
		361	68,543	433	167,752	403	95,525	474	105,057	402	79,962	2,073	516,839	249	

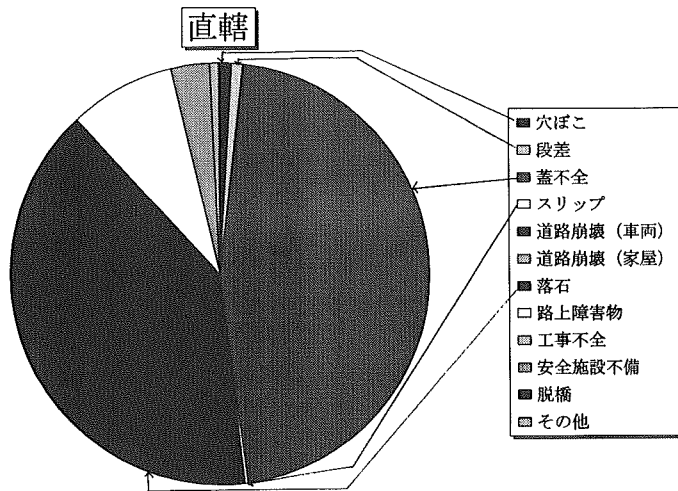


図 7

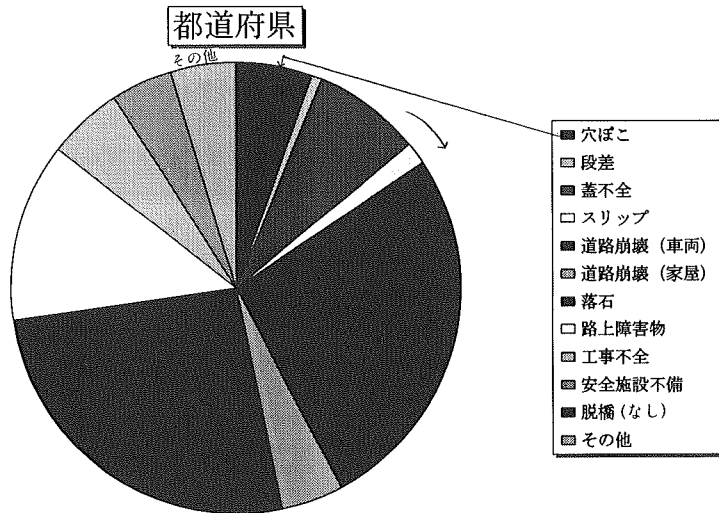


図 8

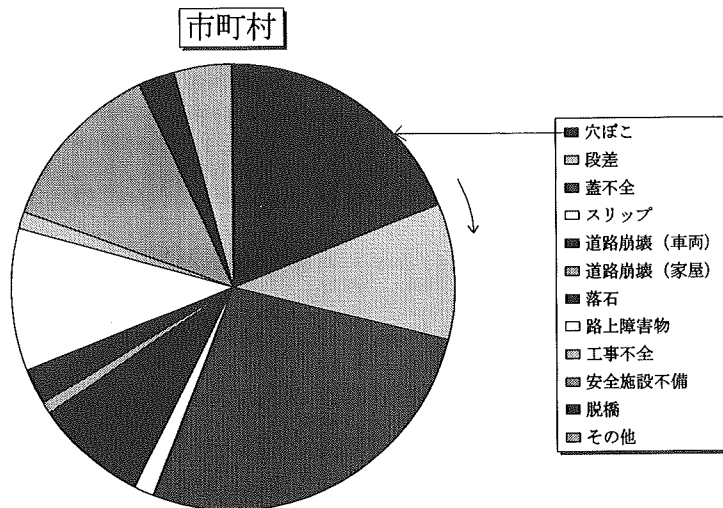


図 9

三 五〇〇万円以上の賠償案件

賠償金の支払いを行ったもののうち、五〇〇万円以上の支払いを行った案件は表2のとおりである。

四 平成六年度に言い渡しのあつた判決

標記については道路行政セミナー、'96年三月号及び五月号に掲載したので本稿では省略する。

五 道路賠償責任保険について

平成六年度における道路賠償責任保険の加入状況は表3-1のとおりである。

次に、各団体の一キロメートル当たりの保険料は表3-2のとおりである。

次に、道路賠償責任保険による損害賠償金の支払いの比率については表3-3のとおりである。

六 おわりに

以上が平成六年度の道路管理瑕疵調査結果の概要である。

現在平成七年度分の集計を各団体においていただくとおりであり、この秋には集計を終える予定であるので、集計できしだい、本誌にすみやかに掲載したいと考えているところである。

表2 賠償額500万円以上の事案（平成6年度）

番号	区分	道路管理者	(事故分類) 事故の概要	瑕疵認定理由	過失相殺の有無	賠償額(請求額)円
1	示談	建設大臣 (関東地方 建設局長)	(路上障害物) 国道20号を走行中の普通乗用車が国道法面からの倒木を避けきれずに側壁に衝突し、3名が負傷した。	危険状態の放置	過失相殺なし	16,519,789 (")
2	調停	建設大臣 (中部地方 建設局長)	(安全施設不備) 横断歩道橋を渡り終え、左側に曲がった歩行者が水路に転落し負傷した。	転落防止措置の不備	1割 前方不注意	5,710,000 (6,210,543)
3	示談	建設大臣 (中国地方 建設局長)	(落石・崩土) 国道185号の法面からの土砂崩落により普通乗用車が押し潰され、1名が死亡した。	落石防止措置不全	過失相殺なし	88,159,306 (")
4	示談	茨城県	(道路崩壊) 台風による降雨のため滞水していた道路でタンクローリーが対向車を避けるために左側いっぽうに寄ったところ、路肩が崩壊し、横転した。	危険状態の放置	1.7割 滞水した道路に漫然と進入	10,300,000 (12,393,917)
5	調停	山梨県	(道路崩壊) 台風により被災した果道橋梁右岸詰の陥没穴に走行中の軽四輪車と後続の小型自動車が2台相次いで転落し、先行転落車の2名が死亡し、1名が行方不明、後続転落車の運転者も負傷した。	危険状態の放置	不可抗力1.5割 (自然災害を考慮)	37,800,000 (相当額)
6	示談	香川県	(工事不全) 工事中の歩道を自転車で行進中、当該歩道の先で工事が途切れ、用水路があるのに気付かず、(若しくは気付くのが遅れ)、自転車ごと転落して1名が溺死した。	危険状態の放置	6割 前方不注意 2割 工事請負業者の責任	7,500,000 (37,500,000)
7	示談	宮崎県	(道路崩壊) 国道223号の路肩が崩壊し、道路脇の建物に土砂が流れ込み、建物等を損傷した。	危険状態の放置	過失相殺なし	8,324,861 (15,906,949)
8	示談	宇都宮市	(脱橋) ダンプカーが横断暗渠にかかる橋で停止したところ、当該橋の一部が崩落し、横転した。	危険状態の放置	5割 積載オーバー	6,746,003 (15,500,000)
9	示談	八王子市	(穴ぼこ) 原付自転車で走行中、舗装の割かれた穴に前輪が落ち込み転倒し負傷した。	危険状態の放置	3割 前方不注意	6,871,245 (相当額)
10	示談	町田市	(段差) 歩道上の段差で歩行者が転倒し、負傷した。	危険状態の放置	3割 前方不注意	7,235,154 (")
11	裁判上の和解	西宮市	(安全施設不備) 歩行中、路肩に寄ったところ、誤って路肩から並行して流れる河川に転落し、死亡した。	危険状態の放置	5割 前方不注意	8,160,000 (16,568,308)
12	示談	長崎市	(安全施設不備) 歩行中に道路の段差に足をとられ、ガードパイプと個人占用通路のフェンスとの間(70cm)から下水路に転落し、負傷した。	危険状態の放置	7割 前方不注意	6,474,508 (")
13	示談	茨城県鹿嶋町	(道路崩壊) 町道において大型ダンプカーが駐車しようとしたところ、当該箇所が崩壊し、横転、運転者が負傷した。	危険状態の放置	過失相殺なし	7,331,632 (")
14	示談	大分県津江村	(道路崩壊) 大型コンクリートミキサー車が村道において方向転換中、路肩が崩壊し、川に転落した。	危険状態の放置	過失相殺なし	10,300,000 (")

表3-1 平成6年度道路賠償責任保険加入状況(平成7年3月31日現在)

区分	調査回答数	加入している	近く加入する予定	加入していない	今後とも加入しない
公 団	4	1	0	3	0
公 社	42	35	0	7	0
都道府県	47	44	1	1	1
指 定 市	12	9	0	3	0
市	674	666	0	8	0
合 計	779	755	1	22	1

(注) 市には特別区を含む。

道路賠償責任保険に加入していない8市は全て、総合賠償補償保険に加入している。

表3-2 道路賠償責任保険の1km当たり保険料(平成6年度)

	公 団	公 社	都道府県	指定市	市	合 計
(1) 100円未満	0	0	0	0	1	1
(2) 100円以上 200円未満	0	0	2	0	0	2
(3) 200円以上 300円未満	0	0	2	0	2	4
(4) 300円以上 400円未満	0	0	2	0	8	10
(5) 400円以上 500円未満	0	0	3	2	156	161
(6) 500円以上 1,000円未満	0	4	1	5	317	327
(7) 1,000円以上 1,500円未満	0	5	7	2	147	161
(8) 1,500円以上	1	26	27	0	12	66
団 体 数 計	1	35	44	9	643	732
年間保険料計 (A) (円)	7,816,110	9,606,639	280,904,654	29,513,650	308,749,332	636,590,385
保険対象延長計 (B) (km)	200	1,323	133,902	39,200	415,970	590,595
平均1km当た (A)/(B) り保険料 (円)	39,080.6	7,261.3	2,097.8	752.9	742.2	1,077.9

(注) 特別区は(自治体総合賠償責任保険のため)除く。

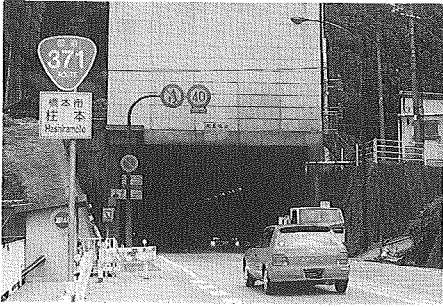
表3-3 道路賠償責任保険による損害賠償金の支払いの比率(平成6年度)

(市町村については全国町村会総合賠償補償保険を含む。) (単位:千円)

区 分		全団体の賠償 全体 (A)	保険加入団体 の賠償全体(B)	保険による 支払い(C)	比 率 (C/A) (%)	比 率 (C/B) (%)
公 団	件数	67	8	8	11.9	100.0
	金額	29,589	2,296	2,296	7.8	100.0
公 社	件数	10	10	10	100.0	100.0
	金額	2,168	2,168	2,168	100.0	100.0
都道府県	件数	580	562	562	96.9	100.0
	金額	197,315	191,624	188,441	95.5	98.3
指 定 市	件数	193	174	154	79.8	88.5
	金額	34,800	29,506	27,571	79.2	93.4
市	件数	588	588	574	97.6	97.6
	金額	154,640	154,640	151,071	97.7	97.7
町 村	件数	402	402	400	99.5	99.5
	金額	79,962	79,962	77,830	97.3	97.3
合 計	件数	1,840	1,744	1,708	92.8	97.9
	金額	498,474	460,196	449,377	90.2	97.6

(注) 市には特別区を含む。

紀見トンネル防災訓練の実施



大和久健二

一 はじめに

和歌山県は紀伊半島西南部に位置し、面積四、七二四km²（全国三〇位）で大部分が紀伊山地を中核とする山岳地帯であり、北部を東西に流れる紀の川は水量が豊富で流域に広い沖積平野を作っています。その他の河川では山が海に迫り、その山間を蛇行して海に注いでいるため流域の平野はいずれも狭小となっています。急峻な山々を背景とした海岸線は約六〇〇kmに及びリアス式海岸を形成し、南部は隆起性海岸で海岸段丘や海蝕台地がみられ、優れた景観を呈しています。

気候は黒潮の影響を受けて一般に温暖で雨量も多く、いわゆる太平洋型気候域に属している、温暖多雨な気候、黒潮の影響、複雑な地形等により多くの種類の動植物が見られます。

また、日照時間の長さは全国有数です。

詩人佐藤春夫は故郷を偲んで「空青し 山青し 海青し」と詠んでいるが、木の国の名のとおりに緑豊かな山々、清く豊富な水、黒潮の荒波を受けて雄大な景観を展開している海岸線、各地に湧出する温泉や多種類の動植物など、豊かな自然環境・自然資源が残されています。これらは、国民にひろく観光レクリ

エーションの場や、自然学習、学術研究などの教育・研究の機会を提供する自然の宝庫ともなっています。

本県の道路網は、平成八年四月一日現在で、国道一〇、主要地方道四七、一般県道一四一路線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改良率は非常に低位の状況にあります。

道路改良の現況は、一般国道のうち指定区間三路線、延長二八二・四km、改良率一〇〇%、指定区間外八路線、延長六六六・〇km、改良率四六・七%、主要地方道四七路線、延長九〇五・一km、改良率四一・五%、一般県道一四一路線、延長九三〇・二km、改良率二四・〇%であり、県管理の道路一九六路線、延長二、五〇一・三km、改良率は三六・四%となっており、数値で判るように著しく低位の状況にあります。

このように自然環境に恵まれた温暖な地域であるのと相反して道路改良や整備の遅れている本県にありまして、長大トンネルの防災訓練という現場における道路管理の一端を紹介いたします。

二 紀見トンネルの概要

本トンネルは、一般国道三七一号の大阪府

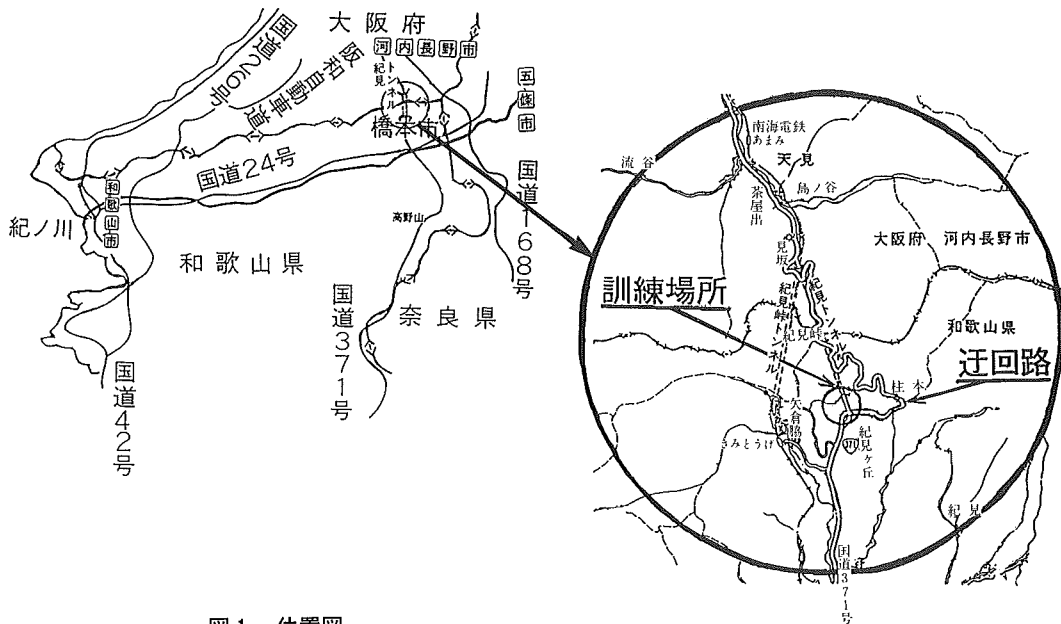


図1 位置図

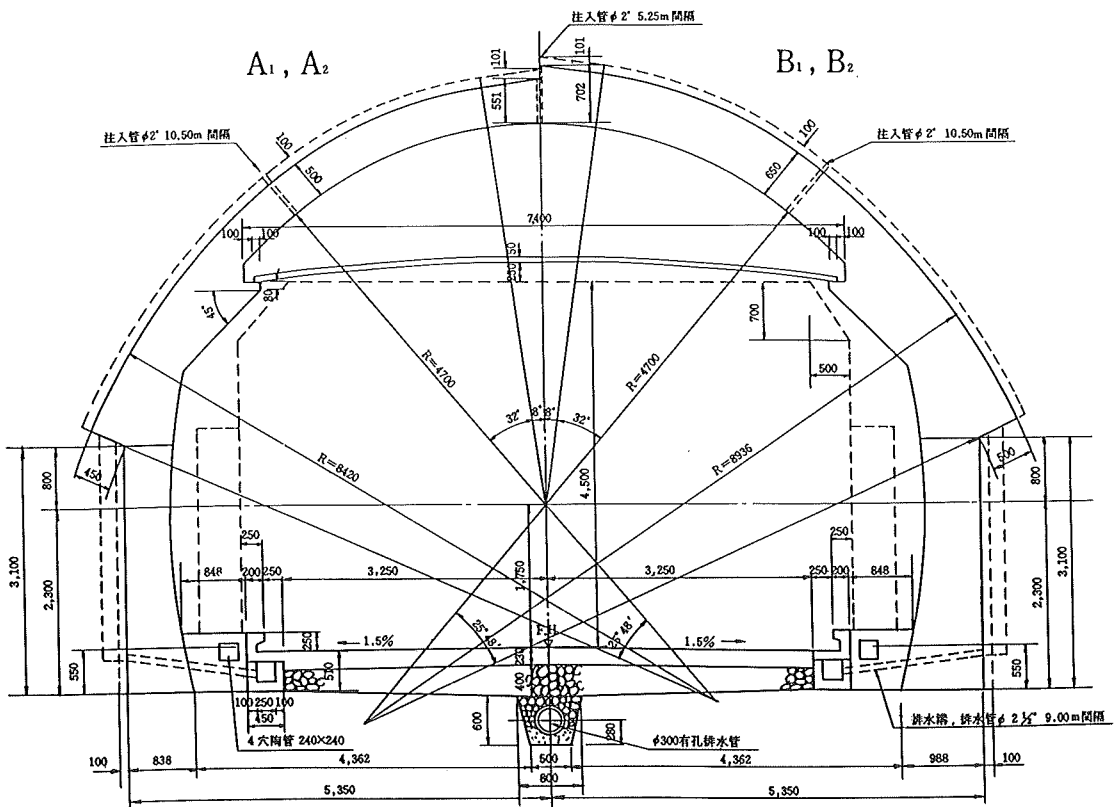


図2 紀見トンネル 標準断面図

と和歌山県の府県境にあり、全長一、四五三m、総幅員九・〇九六m、車道幅員六・五mで、大阪府河内長野市上天見から和歌山県橋本市柱本の上に位置し、重要な産業道路であり、京阪神方面から高野山（弘法大師空海による真言宗の総本山・金剛峰寺で有名）への宗教及び観光道路でもあります（図1）。

このトンネル開通前までは、標高四三八mの紀見峠越えは台風時の崖崩れ、冬の積雪、凍結のため交通が途絶えることもしばしばあり、峠道はカーブが多く交通難所でありました。

しかし、紀見トンネルの開通により、距離は約三・八km短縮され、交通難所は解消され、地域産業の発展と観光に寄与しています。

一日当たりの交通量は、一九八五年測定で九、二六九台、一九九四年では一六、四一八台に増加しています。

なお、本トンネルの工事の経緯は、当時、国道一七〇号改良工事として一九六二年三月、概略地表踏査に始まり一九六六年二月、トンネル工事着工、六九年二月トンネル工事完成、同年三月竣工しています。

総事業費九二一、〇〇〇千円と延べ四九、二五〇人の作業により完成しています。総事業費の七五％を国庫補助で、残りを両府県が

折半し、協定により本県が設計、施工、監督をしています（図2）。

現在、紀見トンネルの維持管理については、

- ・電気工作物（トンネルに要する電気関係の管理する工作物）保守点検は、月に四回。

回。

- ・電気設備（トンネル照明関係設備）保守

点検は、年に二回。

- ・換気装置（トンネル内の排風装置）保守

点検は、年に二回。

- ・トンネル内掃除は、年六回。（夜間に通行規制を行い実施）

以上は、いずれも業者委託しています。

道路パトロールによる巡視については、週一回の割合で職員が行っています。

三 トンネル防災訓練概要について

1 会議等の経緯

一九九五年一月中旬

各機関を訪問し、事前説明を行う。

一九九六年 一月二二日

打合せ会議

総事業費九二一、〇〇〇千円と延べ四九、二五〇人の作業により完成しています。総事業費の七五％を国庫補助で、残りを両府県が

事務局案として、訓練実施日は一月三〇日午後二時から三時を提示したが、警

察署から昼間は通行量が多過ぎ交通規制が難しいため、夜間にしてほしい旨の意見が出ました。

ところが、一月や二月の夜間は当山間部の路面は、凍結の恐れがあり、日程の変更をせざるを得ませんでした。

- ・決定事項 訓練実施日時 一九九六年三月一四日（木）午後九時から午後一〇時までの間とする。

なお、防災訓練分担表及び進行表については、詳細にまとめて各機関へ再度連絡する（表1・表2）。

一月二六日

所内調整会議

一月二〇日

所内最終調整会議

一月二六日

各機関へ文書発送

二月 七日

報道機関へ資料提供（府

表1 紀見トンネル防災訓練分担表 [3月14日]

時間	関係機関名	実施概要	備考
20:30	全参加団体	集合、細部打ち合わせ	[集合場所へ]
20:55	橋本土木事務所長	開始宣言	
21:00	橋本警察	バリケードを設置し、通行規制実施(和歌山側)	バリケードの準備
21:00	河内長野警察	バリケードを設置し、通行規制実施(大阪側)	バリケードの準備
21:05	橋本警察	トンネル内をパトロールする(北から和歌山側へ)	
	河内長野警察	トンネル内をパトロールする(南から大阪側へ)	
21:05	橋本消防	模擬火災装置搬入	模擬火災装置準備
21:05	橋本土木 レッカー業者	事故車(2台)搬入	事故車2台準備
21:05	富田林土木	後続車(軽四2台)がトンネルへ入る(大阪側へ先ず移動する)	
21:05	河内長野市	上記車両に1名乗り込み、事故現場で降り見学	
21:10	橋本土木	後続車(2)がトンネルへ入る	
21:10	橋本市	上記車両に1名乗り込み、事故現場で降り見学	
21:15	富田林土木	①非常電話(110・119番通報)をかける ②押しボタン式通報機を作動させる	
21:20	全参加団体 橋本消防 河内長野消防 橋本警察 河内長野警察	情報のやりとりを行う ②非常通報装置の作動により、トンネル内に入る 救助器具を活用し、救出救助を行う 避難誘導を行う(1台はトンネル内に置き、人だけ避難させる) (2台ともトンネル外へ誘導する)	
21:30	橋本消防 橋本消防 河内長野消防 レッカー業者	模擬火災装置へ点火 (タンク車を出動させ放水する) 消火訓練 (トンネル消火栓を使い放水する) 警察からの要請で事故車両2台をつり上げ回送する	
21:50	全参加団体	資機材とともに撤収する(駐車場へ)	
21:55	橋本警察 河内長野警察	トンネル内パトロールを実施(南から大阪側へ) (北から和歌山側へ)	
22:00	橋本警察 河内長野警察	撤収の連絡により通行規制解除	
22:10	全参加団体	講評…橋本警察、橋本消防(各3分) 挨拶…橋本土木(3分)	[駐車場にて実施]

*一般的な準備物 ・ヘルメット ・名札 ・マスク等 ・懐中電灯
*橋本土木準備物 ・投光器 ・焚火用の薪

県同時発表)

三月一日

紀見トンネル防災訓練のため通行止め予告看板を和歌山県側一二枚、大阪府側八枚を設置しました。

三月 七日〜一二日

機械器具類の作動点検を実施しました。

三月一三日

会場設置(防災訓練前日)

三月一四日

防災訓練実施、終了後会場撤収

右記の日程でお分かりのように、当初の防災訓練予定日は、他の機関との調整に取られる日が遅くなったことと、打合せ事務等の不手際等が重なったために延期せざるを得ませんでした。こうした不手際と機関同士の意思の疎通は、前回のトンネル防災訓練実施から八年振りということにも起因しています。

ところが、延期になった訓練実施日までの間に、北海道豊浜トンネル坑口の岩盤崩落事故が発生したために、本防災訓練の必要性が再認識され、協力機関の体制強化が図られたことはいまでもありません。

表2 訓練進行表

時間	訓練種目等	実施概要	実施機関
21:15 21:50	救出救助訓練	救助隊は、空気呼吸器を装着して乗用車内の負傷者2名(マネキン)を担架等より救助する。 救出救助にあたっては、救助器具を活用して実施する。	河内長野市消防 橋本市消防
	避難誘導訓練	救助隊は、空気呼吸器を装着して乗用車内の要救護者6名に対し避難誘導を行う。 トンネル内へ南行き2台(富田林土木3名)と北行き2台(橋本土木3名)の一般通行車が進入したものと、それらの車に乗っている者に対し、誘導を行う。	河内長野警察署 橋本警察署
	消火訓練	模擬火災装置に点火し、発煙させる。…………… タンク車(橋本消防)等は、トンネル事故現場南側に部署し隊員は空気呼吸器を装着して一線一口放水により消火活動にあたる。 トンネル常設の消火栓を使用し、放水する。	橋本消防 橋本市消防本部 河内長野市消防本部
	搬出訓練	レッカー車は警察から要請を受け、事故車両の前半分をつり上げ回送する。	レッカー業者
21:50 22:00	訓練参加部隊等 撤収	訓練参加部隊は、訓練終了後すみやかに資器材とともに待機場所へ撤収する。	全機関
22:00 22:20	講評 挨拶	橋本警察、橋本消防(各3分) 橋本土木(3分)	全機関
動員予定数 103名 橋本土木 27名 富田林土木 6名 橋本警察 10名 河内長野警察 11名 橋本消防 30名 河内長野消防 10名 橋本市 4名 河内長野市 5名			

「紀見トンネル防災訓練の実施と、それに伴う交通規制について」県及び地元市町の行政機関誌の当月号に掲載し、府県民に知らせるとともに、マスコミ関係へも情報提供を図り、訓練に対する関心度が高まってきました。

2 紀見トンネル防災訓練要項
(1) 目的

長大トンネル内での交通事故に伴う火災訓練を想定して、関係機関と連携した現場活動を実施し、災害時における諸活動の適正

を期するため。

(2) 訓練の概要

- ・実施日時 平成八年三月一四日(木)午後九時から午後一〇時まで。
- ・実施場所 国道三七一号の紀見トンネル(全長一、四五三m)内
- ・訓練想定 三月一四日午後九時頃、国道三七一号トンネル内(和歌山県側坑口から三〇〇m)で交通事故(乗用車同士の正面衝突)が発生し、車に乗っていた数名が負傷し、救助を待っている。その後、車から漏出したガソリンに引火して車両火災が発生した。

(3) 参加機関

和歌山県橋本土木事務所 大阪府富田林土木事務所 橋本警察署 河内長野警察署 橋本市 河内長野市 橋本市消防本部 河内長野市消防本部

(4) 協力機関

伊都県事務所 かつらぎ町 高野口町 九度山町 県立紀北青年の家 A レッカー会社 B 換気装置製作所 C 電気設備保守点検会社 D 換気装置保守点検会社 E トンネル内清掃会社

(5) 訓練種目(表2)

- ・ 通報連絡訓練
- ・ 交通規制訓練
- ・ 救出救助訓練
- ・ 避難誘導訓練
- ・ 消火訓練
- ・ 排風機操作訓練
- ・ 事故車搬出訓練

四 今後の対応と課題

この八年振りの紀見トンネル防災訓練実施の直前に、防火水槽の揚水ポンプの調子が悪くなり、緊急修理を行い事無きを得ましたが、こうした事も日常的な点検だけではなく、実際に各設備をフル稼働させてみて、期待どおりに機能するか否かをチェックする必要性を感じました。

また、道路情報板は、反転式の文字表示の旧式のもので、年数を経て文字が不鮮明になり、今後取り替える必要があることも判明しました。

訓練の大きな目的の一つとして、各行政機関の相互協体制の強化がありますが、八年振りというのでは間があき過ぎですので、今後は二年に一回の割合で訓練の実施を図っていききたいと思います。

訓練による道路の通行規制については、一時間という訓練スケジュールどおりの時間を設定しましたが、これでは事務局として訓練の進行に余りにも気を配らねばならず、次回からは余裕ある通行規制と訓練実施計画を設定する必要性と、訓練実施時期及び時間帯につきましても、府県民の理解と協力が得られるように、訓練の意義と目的をしっかりと位置付けていくことが大切なことであると感じています。

五 おわりに

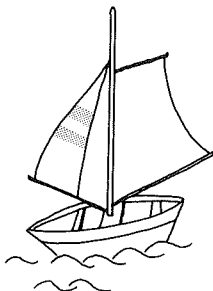
道路管理におきましては、道路を通行する人々が事故なく快適に道路を利用できるように注意して管理していますが、もし事故が発生した時は、まず救護に力を注ぎ、被害を最小限にいとめるための適切な措置をとることが大切です。さらに、道路管理を担当するものとしては、事故現場の応急復旧、あるいは通行規制を行って、交通に支障を及ぼさないように措置をする必要があります。

本トンネルのような長大トンネルで事故が発生した場合、各機関の協力が不可欠であることから、各機関が適切な措置を遂行するために、現場の状況に精通するための訓練を実施し、より多くの担当者が体験しておく

ことが大切なことであります。

今回の訓練を機会に、今後定期的の実施していくようにしたいと考えています。

(和歌山県土木部道路環境課管理班長)



香川県における「地域活性化道路事業」

香川県土木部道路建設課

の概要について紹介する。

一 ねらい

香川県では、既に完成供用されている本州四国連絡道路の児島～坂出ルート（昭和六三年四月供用）に加え、明石～鳴門ルート（平成九年度末予定）、尾道～今治ルート（平成一〇年度末予定）の完成を目前に、来たるべき本四3橋広域交流圏時代に向けた魅力と活力のある地域づくりを行うこととしている。

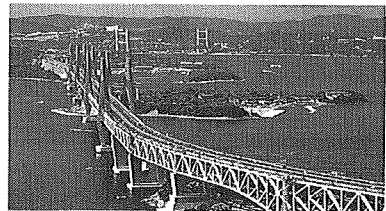
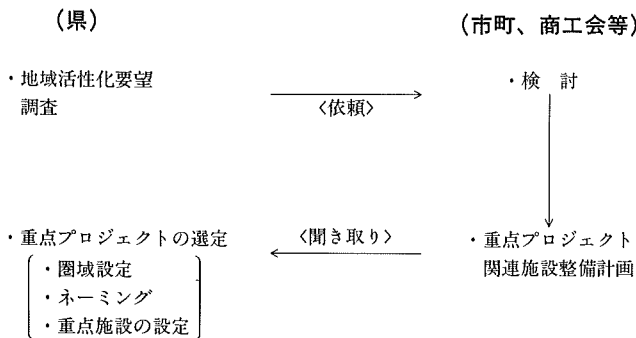
このため、本県では平成八年度において、三つの地域振興プロジェクトを選定するとともに、これらプロジェクトと密接に関連する道路事業について、重点的な整備を行うことにより、プロジェクトの効果的支援を行うこととしている。

そこで、以下に本県における地域振興プロジェクトとプロジェクトを支援する道路事業

二 地域振興プロジェクトの選定

本プロジェクトの選定にあたっては、高松市を中心とする「香川中央地方拠点都市地域」を除く区域を対象とすることとし、県内の関係市町、商工会議所、青年会議所等から、地域活性化に向け各地域のかかえる重点プロジェクトや関連施設整備計画の聞き取り調査を行い、以下の基準にもとづきプロジェクトを選定したところである。

- ・リゾート開発等で既に活性化の方向が位置づけられていること。
- ・想定圏域は三〇分圏域（概ね三万ha程度）とすること。
- ・圏域内に概ね五年以内に完成する地域活性化のための重点施設が存在すること。



本州四国連絡橋（児島・坂出ルート）

三 プロジェクトの概要

県内における地域振興のための重要プロジェクトとして、

- (1) さぬき浜回廊活性化事業
 - (2) まんのうリゾート周辺地域活性化事業
 - (3) 東讃岐広域連合地域活性化事業
- の三つを選定したところであり、各々の概要について以下に紹介する。

1 さぬき浜回廊活性化事業

(概要)

本圏域は、瀬戸大橋の袂である坂出市から愛媛県境部に至る瀬戸内沿岸部を細長く結ぶ地域であり、既存の瀬戸内工業地帯に加え、日本一の日照時間をもつ本圏域では、瀬戸内サンリゾート計画としての各種施設整備も推進されており、地域の一体的発展と活性化を図る。

(所在地・規模)

観音寺市他二市五町（約一・七万ha）

(地域活性化の効果)

沿岸部の工業団地・物流基地・リゾート地・商業拠点等の連絡を強化することにより、観光開発と合わせた地域経済の一層の活性化が見込まれる。

(県等の取組)

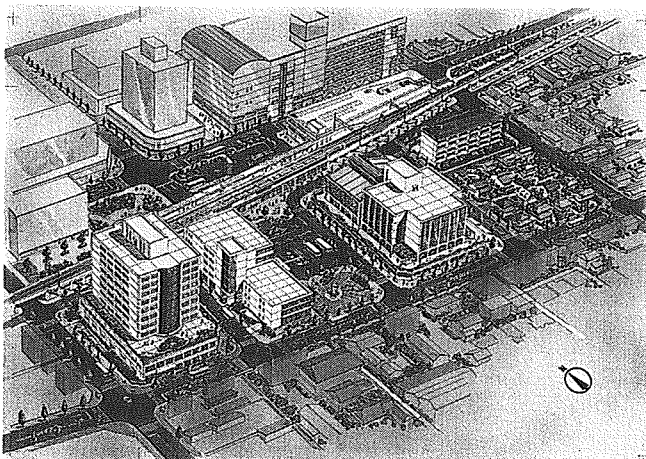
- ・ 仁尾マリーナ（仁尾町）
- ・ 道の駅「ことひき」（観音寺市）
- ・ 瀬戸大橋記念公園（坂出市）
- ・ 丸亀城公園（丸亀市）

(関連施設整備計画)

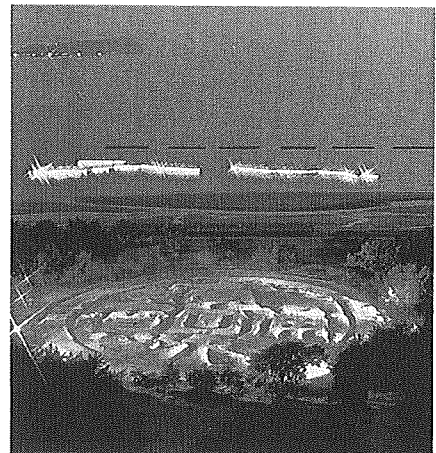
- ・ 詫間港コンテナ埠頭整備、観音寺市商店街振興計画、豊浜町海岸環境整備、山王工業団地整備、坂出駅付近連続立体交差及び駅周辺拠点整備



仁尾マリーナ



坂出駅周辺拠点整備



琴弾公園

2 まんのうリゾート周辺地域活性化事業

(概要)

本圏域は、日本最大のため池「満濃池」に隣接して整備が進む「国営讃岐まんのう公園」を中核にして、周辺市町の既存の観光資源等を結ぶ観光ネットワークを形成する地域であり、四国における文化・スポーツ・レクリエーション等の一大拠点に向け整備を進める。

(所在地・規模)

満濃町他一市七町(二・六万 ha)

(地域活性化の効果)

国営公園を中核とし、周辺地域の観光地・リゾート地と観光ネットワークを形成するほか、当圏域内外との交流促進をも図り、観光資源の保存・発掘でにぎわいのある地域を形成する。

(県等の取組)

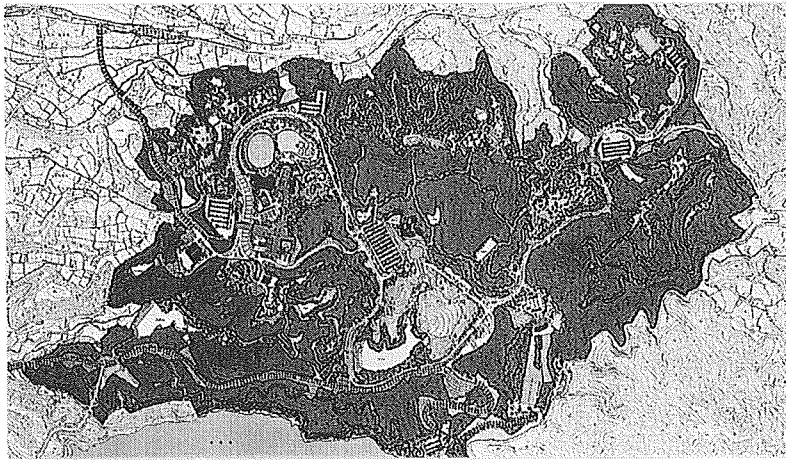
- ・ 大滝大川県立自然公園(琴南町)
- ・ 美霞洞温泉(琴南町)
- ・ 道の駅「ことなみ」(琴南町)
- ・ 満濃池森林公園(満濃町)
- ・ 圏域内ゴルフ場(四箇所)

(関連施設整備計画)

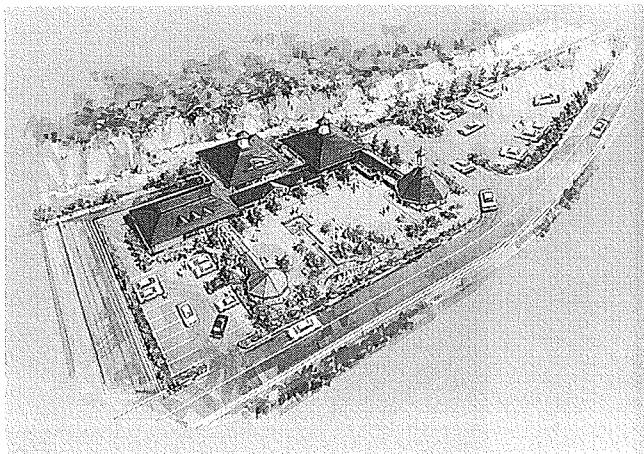
- ・ 国営讃岐まんのう公園整備、美合地区田園総合整備計画

(周辺観光地)

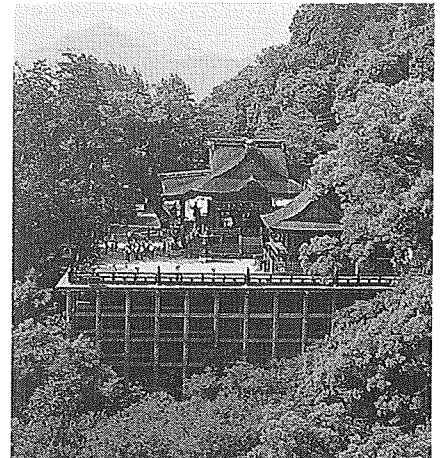
- ・ 金刀比羅宮(琴平町)
- ・ 善通寺(善通寺市)
- ・ 大型テーマパーク(レオマワールド(綾歌町))
- ・ 四国ニュージラード村(仲南町)



国営讃岐まんのう公園



道の駅「ことなみ」



金刀比羅宮

3 東讃岐広域連合地域活性化事業

(概要)

本圏域は、県東部の各町を結ぶ地域であり、来たるべき明石海峡大橋の開通や四国横断自動車道（高松〜鳴門）の供用にあわせ、リゾート地・工業団地・情報基盤等の整備を促進し、本県の東の玄関口にふさわしい、にぎわいのある地域とする。

(所在地・規模)

引田町他八町（二・七万ha）

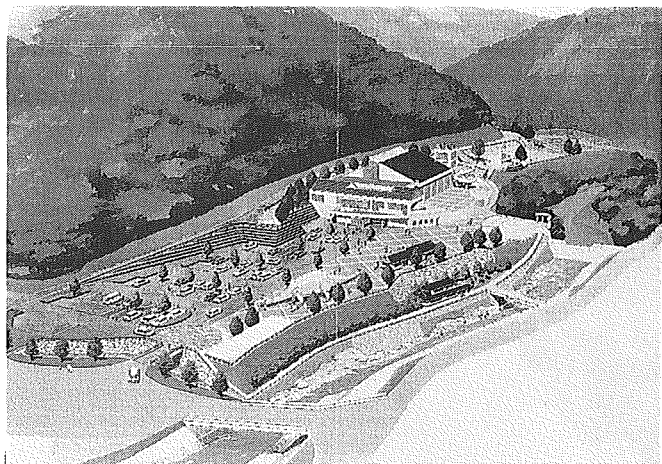
(地域活性化の効果)

東讃部のリゾート地・物流拠点・高速交通拠点を連絡することにより、地域経済や地域間交流を促進し、本圏域の生産性及び消費の拡大を図る。

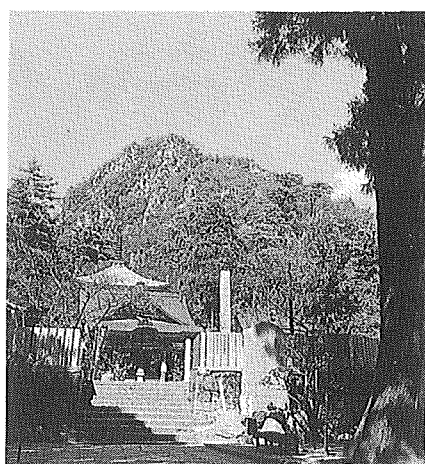
(県等の取組)

- ・ 黒川温泉郷まちづくり事業（白鳥町）
 - ・ 大内ダム周辺開発事業（大内町）
 - ・ 道の駅「みろく」（大川町）
 - ・ 情報化推進事業（寒川町他二町）等
- (関連施設整備計画)

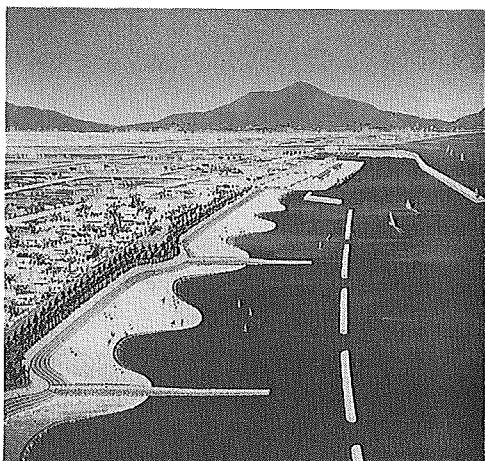
- ・ カメリア温泉及び門入ダム周辺開発計画
- ふるさと海岸整備計画、高松東ファクトリーパーク整備計画



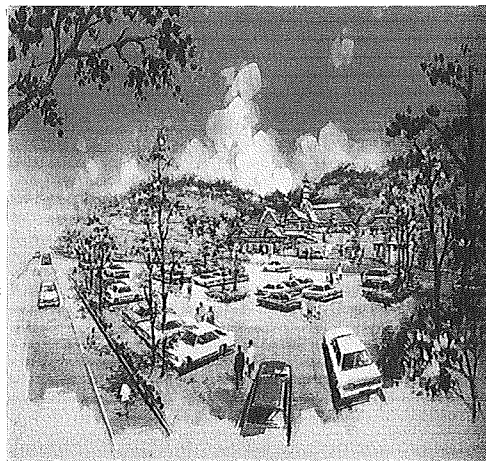
黒川温泉郷まちづくり事業



四国八十八番札所（大窪寺）



津田港ふるさと海岸整備



道の駅「みろく」

四 プロジェクトを支援する道路事業

関連する道路事業の選定にあたっては、圏域の一体感を重点に、重点施設相互の連絡、観光・リゾート施設の開発ならびに有効活用を支援する道路とし、重点施設の完成年度に着目した道路整備計画を立てることとした。

また、各施設の有効活用や地域の活性化のうえから、圏域内のみならず圏域外からの幹線道路もメイン道路として設定し、これを中心に整備を図ることとした。

各プロジェクトごとの支援道路事業の概要は次のとおりである。

1 さぬき浜回廊活性化事業を支援する道路事業

地域経済の活性化と観光開発に向け、三一に示す圏域内のプロジェクト関連施設、観光地（瀬戸大橋記念公園、丸亀城、ことひき公園等）を連絡する道路の強化を図る。

また、地域内商店街等の活性化に向け、本圏域外と連絡する幹線道路についても、整備の促進を図る。

2 まんのうリゾート周辺地域活性化事業を支援する道路事業

圏域中心部に、我が国最大のため池「満濃池」を持ち、これに接続する約三五〇haの区域に四国で初めての「国営讃岐まんのう公園」が平成一〇年春の第一期開園に向け整備中である。また、圏域内には金刀比羅宮、善通寺、レオマワールド、みかど温泉等の観光地や多くのゴルフ場もっている。これら一連の施設を、広くは県外を含めた圏域外からも利用できるよう幹線道路の整備を図り、地域全体の活性化に努める。

3 東讃岐広域連合地域活性化事業を支援する道路事業

本圏域は、平成一〇年春に予定される本四連絡橋（明石く鳴門ルート）の開通を目前に、本県の東の玄関口になろうとしており、圏域内では工業団地、リゾート開発、道の駅整備等が活発に行われている。そこで、本地域の中心軸をなす四国横断自動車道、国道一一号高松東道路（自専道）、インターチェンジアクセス道路について重点的整備を行う。

五 今後の課題と展望

高速交通ネットワークや地域間幹線道路網

の整備など地域間交流の条件が整いつつあるなか、多様な特性をもつ地域ブロックや、市町村といった従来の圏域を越えた新しい交流圏の形成が生まれようとしている。

地域活性化の観点から交流の活発化を図るとともに、成熟化社会を切り開いていくためには、地域固有の資源を生かした地域間の交流、連携などにより、互いに機能を補完し合い、地域の相互連携やネットワーク化による発展を図り、新たな圏域、また、圏域相互間で新たな文化や価値を創造していくことが必要である。

こうした中、交流基盤の整備の根本ともいえる道路整備の推進は一層重要となってくる。



編集雑記

今も昔も。「易を勉強しています。——という、あゝあの当たるも八卦、当たらぬも八卦の易ですか」との答がかえってくる。慎み深いお方は、このような返事に代えて何とも言えない複雑なお顔をなさる。若いときには易学を冒瀆する言葉であると、むきになつて反論したが、相手がそう思っていることを覆すほどの知識も経験もなく、あとには疲労と虚しさだけが残った。たゞでさえ易経の難解な文章に辟易しているところに、この言葉を浴せかけられると大抵の初心者ダウンしてしまう。もうやーめた」とは言わないまでも、易に対する熱意がさまされることは事実である。この種の言葉に対し、要するに信じてることすなわち「一言でかわすことが出来るようになるには、もつと年をとらねばならなかった。

大正から昭和の始めにかけて、日本は大不況に見舞われる。農村は窮乏し都会には失業者が溢れ日本経済の前途が見えない。何とか景気を回復してくれという世論に後押された軍部が力を得て、やが戦争に突入し亡国の運

命を辿る。その入口に当たると時代のことである。或る新聞社の主筆をしていたK氏は講演など機会がある度に、「当たるとも八卦」どころか「八卦は出鱈目」「易学の如きは唐人の寝言に過ぎない。真の運命開拓は自己の努力に依存する他にない」と易学無用、迷信打破の弁舌をふるっていた。K氏がこのような信念を持つに至ったのは、浅草や新宿の盛り場の暗い露地で、みずばらしい風姿を晒しながら物好きな行人を相手に筮竹をひねくついている賣卜者を見て、「人事百般について、易が其の吉凶を予め明示し得るものならば、何故この賣卜者達は先ず第一に自己の運気を察知して、我が身の立つ法を講じないのか」との素朴な動機からだったという。

ところが或るとき。同じような趣旨の講演をしている最中に、聴衆の中から「弁士に質問がある。易学は何故に迷信であるのか、其の理由を明らかに示してもらいたい」と発言した者がいた。K氏はこの思いがけない質問に答えることが出来ず、演壇上に立往生してしまったという。それまで口を極めて罵倒冷殺して来たものの、易学について研究したこともなく、まして可否の論拠もなしに迷信妄語と勝手に思い込んでいたのである。それ

というのも街頭の偽君子似非易者である賣卜者のあわれな姿を見てのことであり、遂には易断そのものまでも「当たるとも八卦、当たらぬも八卦」と片付けてしまっていたからである。一聴衆の為に自尊心を傷つけられたK氏は「それならばよし。飽くまでも易の迷信たる根拠を明らかにし、大々的に迷信打破の出直しをしてみせる」と決心する。そし手に入る限りの易書を読み始める。今も昔も本屋の書棚に並ぶ易の解説書は数多い。中には「だまつてすわればビタリと当たる」式のものもあることは確かだ。易書を選ぶ目が肥えて来るに従い易理の核心にふれた書物を読むようになった。K氏は始めの目的とは反対に「易は万古不易の哲理である」ことに思い悟り、ミイラ取りがミイラになって易に敬服心酔するようになったという。

このK氏とは熊崎健翁氏のこと、名著「易占の神秘」(紀元書房)はこのような経緯を経て、上梓されたものであると本の序で述べられている。しかし表現の良否を別にすれば、「当たるとも八卦、当たらぬも八卦」は易占いの一形態を表している。なぜ当たるとも八卦と当たらない八卦になるのか、次号で説明したい。

——未済——

9月号の特集テーマは「平成9年度道路関係重点施策」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