

巻頭言	道を魅力ある空間に	原 早苗	1
エッセイ	都市圏活断層図	小坂 裕男	3
特集	平成九年度道路関係予算概算要求	日原 洋文	5
	平成九年度道路関係予算概算要求の概要	山下 保篤	17
	一般国道関係予算の概要	山田 篤司	17
	有料道路関係予算の概要	増田 博正	22
	地方道関係予算の概要	尾谷 孝勇	29
	平成八年度「道路防災週間」	松本 豊和	33
	一般国道六号萩崎橋転落事件及び	道路局道路課	39
	一般国道三五七号浜田交差点	道路局道路課	39
	車両衝突事故について	道路局道路課	39
	「日本・EUにおける道路政策の	道路総務課	46
	新たな展開」を考えるシンポジウム	道路総務課	46
	道路法違反車両の通行に関する	道路局道路課	51
	指導取締りの強化について	道路局道路課	51
	道路管理事務担当者便り	岐路維持課	54
	道路管理における県民の参加と情報の収集・処理	岐路維持課	54
	地域活性化促進道路事業	千葉県	61
	千葉県における「地域活性化促進道路事業」	千葉県	61
	〔投稿〕「'96道路防災シンポジウム群馬」開催	上條 良久	68
	時・時・時	上條 良久	70

# 平成九年度道路関係予算概算要求の概要

日原 洋文

平成九年度予算の概算要求については、七月三〇日に閣議了解された概算要求基準に基づき、建設省内の事業別調整等を経て、八月三〇日に大蔵省に提出された。以下、概算要求基準について紹介するとともに、建設省及び道路事業の概算要求の概要等について紹介する。

## 一 平成九年度概算要求基準について

(一) 平成九年度予算編成に当たっては、今後の財政状況を中期的に展望し、「財政構造改革元年予算」となることを目指すこととし、その出発点となる概算要求基準の設定に当たっては、

(1) きわめて悪化した財政事業を踏まえ、財政構造改革に向けて、経常的経費、投資的経費を通じ、全体として厳しい概算要求基準を考

える必要がある、あらゆる経費について聖域なく抑制を図る必要がある。

(2) 厳しい財政事情の下で、経済構造改革に真に資する施策など、二一世紀をにらんだ新たな重要施策に対応できるような工夫を行うべきであるとの意見に留意する必要がある。

(3) そのような重要施策に振り向ける財源を確保するためには、各省庁自ら、義務的経費を含め既存の歳出に思い切つてメスを入れる必要があり、そのような見直しを求める概算要求基準とする必要がある。  
との基本的考え方に沿つたものとする事とされた。

(二) 具体的な概算要求基準は、表1のとおりであるが、公共関係事業の部分を要約すると、いわ

ゆる「ゼロシーリング」(消費税加算分を除く。)を基本としつつ、さらにそのうちの四、〇〇〇億円を「公共投資重点化枠」として一旦要求枠

から圧縮した上で、「重点化枠」については、国民生活の質の向上に直結する分野、次世代の発展基盤の整備等経済構造改革に真に資する分野、防災対策の充実等の観点から再分配することとされた。なお、この「重点化枠」に対する各省からの要求は、原則として四、〇〇〇億円を事業費シェアで按分した額一・五倍まで認められることとされた。

## 二 建設省関係概算要求の概要

### 1 概算要求の基本方針

次世代が生活の豊かさを実感しながら生き生き

とした経済・社会活動を展開できるよう、その基盤である住宅・社会資本整備を戦略的・重点的に推進する。具体的には、次に掲げる項目を中心に、戦略的・重点的な投資を行う。

- ① 次世代の活発な経済・社会活動の展開のための交流基盤の整備
- ② マルチメディア社会等あらたな経済・社会構造の創出
- ③ 快適なくらしが実感できる生活環境の創出
- ④ 住まいの豊かさを実感するための住宅・宅地

の整備  
 ⑤ 安全で安心できる地域づくり・まちづくりの推進

## 2 概算要求額

平成九年度建設省予算の概算要求額は、公共投資重点化枠を含め、通常分、NTT-B型を合わせて、国費六兆八、五三五億円（対前年度比一・〇二）、財政投融资資金一六兆四、一四七億円（対前年度比一・〇八）等により、事業費二八兆七、

九五五億円（対前年度比一・〇四）を要求している。このうち災害関係を除く一般公共事業についてみると、国費六兆七、一四六億円（対前年度比一・〇二）、事業費二八兆五、五〇六億円（対前年度比一・〇四）となっている。（表2・3）平成七年度に引き続き設けられた公共投資重点化枠については、その趣旨を踏まえ、経済・社会活動の基盤である住宅・社会資本整備を積極的に推進するため、総額四、〇一七億円（施設費を含む。）の要求を行ったところである（表4）。

## 三 道路事業関係概算要求の概要

- 1 平成九年度道路事業関係概算要求のポイント
- (1) 概要

道路整備特別会計の平成九年度概算要求においては、一で述べた概算要求基準を踏まえ、事業費八兆二、〇三四億円（対前年度比一・〇〇）、国費三兆四、六二四億円（対前年度比一・〇三）を計上しているが、事業別に見た場合、次の点に特徴がある（表5）。

まず、一般道路事業に比べて、有料道路事業の国費伸率が大幅に高いことである（一般道路事業一・〇一、有料道路事業一・一八）。これは、肋骨道路等のいわゆる「三％路線」に係る事業費の増大に伴い利子補給金が増加するなど、適正な料金の下で有料道路料金の採算性を向上させるための

表1 平成九年度概算要求基準について（要約）

- ① 経常的経費については、平成八年度の予算額から12.5%を削減することを基本とし、特に経常的経費のうち一般行政経費については、削減額を15%とすることとするほか、従来、削減対象除外経費とされてきた人件費や利子補給等についても削減する。一方、基礎科学研究や情報通信基盤等21世紀に向けての経済構造改革に真に資する新たな重要施策に対応するものとして、「経済構造改革特別措置」を講ずる。
- ② 投資的経費については、全体につき八年度予算額と同額とする。なお消費税率の改定に伴う経費の増は別途加算する。以上の内数として、国民生活の質の向上に直結する分野、次世代の発展基盤の整備等経済構造改革に真に資する分野、防災対策の充実等への公共投資の重点化に対処するための梃子として、総額5,000億円の「公共投資重点化枠」を設け、公共事業関係費については4,000億円、その他施設費については1,000億円とし、各省庁の要望をふまえて、予算編成過程においてこれを配分する。各省庁の要望についても概算要求と同時に提出することとなるが、要望にあたっては、各省庁の公共事業関係費及び施設費のうちで既に述べた考え方で特に重点化を図るべきものとして原則額の中では対応できないものにつき、公共事業関係費については4,000億円を平成八年度予算における各省庁の公共事業関係費の大きさと按分した額の1.5倍の額、又は、平成八年度予算において「公共投資重点化枠」の中で各省庁が措置された公共事業関係費の大きさと按分した額の1.5倍の額の範囲内とする。その他の施設費についても同様とする。公共事業関係費及びその他施設費の合計額が50億円を下回る省庁にあっては、合わせて50億円の範囲内で行いうるものとする。
- ③ なお、消費税率の改定に伴う経費の増等の特殊要因は、加減算する。
- ④ 産業投資特別会計社会資本整備勘定への繰り入れの要求については、1兆3,000億円とし、このうち1兆2,300億円は公共事業分、700億円は民生活業分とする。なお、公共事業分1兆2,300億円のうち、2,050億円は収益回収型事業分、1兆250億円は補助金型事業分とする。

表2 平成9年度建設省関係予算概算要求総括表

1. 事業費・国費総括表

(単位：百万円)

事項	事業費			国費				
	9年度要求額 (A)	前年度予算額 (B)	倍率 (A/B)	9年度要求額 (C)	うち公共投資 重点化枠	前年度予算額 (D)	うち公共投資 重点化枠	倍率 (C/D)
道路整備	8,203,438	8,208,975	1.00	2,741,645	159,734	2,685,023	75,208	1.02
治山治水	2,240,185	2,197,057	1.02	1,341,283	82,456	1,313,592	37,257	1.02
治海水岸	2,074,496	2,033,939	1.02	1,252,703	77,140	1,226,488	34,767	1.02
急傾斜地	69,402	68,373	1.02	40,071	2,407	39,439	1,100	1.02
都市計画	96,287	94,745	1.02	48,509	2,909	47,665	1,390	1.02
公園	2,658,513	2,573,242	1.03	1,381,848	90,044	1,338,015	28,455	1.03
下水道	411,190	397,168	1.04	171,932	11,675	166,069	3,535	1.04
住宅・市街地	2,247,323	2,176,074	1.03	1,209,916	78,369	1,171,946	24,920	1.03
住宅対策	15,448,445	14,457,772	1.07	1,249,825	66,151	1,216,967	25,830	1.03
宅地对策	14,049,297	13,049,900	1.08	1,191,623	61,679	1,161,288	24,770	1.03
市街地整備	914,604	938,990	0.97	0	0	0	0	—
一般公共事業計	484,544	477,882	1.01	58,202	4,472	55,679	1,060	1.05
[住宅金融公庫融資除き]	28,550,581	27,437,046	1.04	6,714,601	398,385	6,553,597	166,750	1.02
[17,260,436]	[17,125,003]	[1.01]						
災害関係	53,667	64,176	0.84	35,879	0	48,854	0	0.73
公共事業関係	28,604,248	27,501,222	1.04	6,750,480	398,385	6,602,451	166,750	1.02
官庁営繕	115,186	92,599	1.24	27,865	3,271	26,167	1,000	1.06
建設行政経費	76,028	72,928	1.04	75,132	0	72,044	0	1.04
計	191,214	165,527	1.16	102,997	2,371	98,211	1,000	1.05
合計	28,795,462	27,666,749	1.04	6,853,477	401,656	6,700,662	167,750	1.02

(注)

- 本表は、北海道開発庁、沖縄開発庁、国土庁計上の建設省関係分を含んだ計数である。
- 本表は、NTT・B型  
 事業費 9年度要求額 1,399,631百万円 国費 9年度要求額 692,136百万円  
 前年度予算額 1,516,364百万円 前年度予算額 761,997百万円  
 を含む。
- 本表には、NTT・A型は含まれていない。  
 国全体国費 9年度要求額 205,000百万円  
 前年度予算額 101,541百万円  
 うち建設省 96,426百万円

表3 平成9年度建設省関係予算概算要求総括表

2. 財政投融資計画等総括表

(単位：百万円)

区分	資金内訳	財政投融資			自己資金等との合計			摘要
		9年度要求額 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)	9年度要求額 (C)	前年度 (D)	倍率 (C/D)	
住宅金融公庫		11,689,500	10,909,800	1.07	12,371,600	11,098,708	1.11	1. 住宅・都市整備公団 他に鉄道分として、財政 投融資4,800百万円(前年度 1,600百万円)、自己資金等 との合計9,202百万円(前年 度3,889百万円)がある。
住宅・都市整備公団		1,193,100	1,231,900	0.97	2,944,278	3,008,494	0.98	
小計		12,882,600	12,141,700	1.06	15,315,878	14,107,202	1.09	
日本道路公団		2,228,100	1,926,000	1.16	5,346,922	4,501,797	1.19	2. 本州四国連絡橋公団 他に鉄道分として、自己 資金等107,461百万円(前年 度74,653百万円)がある。
首都高速道路公団		414,800	414,800	1.00	782,795	728,938	1.07	
阪神高速道路公団		444,700	364,500	1.22	725,527	560,258	1.29	
本州四国連絡橋公団		309,800	251,200	1.23	713,406	575,575	1.24	
東京湾横断道路株式会社		24,100	51,400	0.47	137,914	162,324	0.85	
小計		3,421,500	3,007,900	1.14	7,706,564	6,528,892	1.18	
都市開発資金融通特別会計		98,200	76,800	1.28	108,700	98,700	1.10	3. 民間都市開発推進機構 他に港湾整備分として、 財政投融資300百万円(前年 度300百万円)、自己資金等 との合計1,153百万円(前年 度1,101百万円)がある。
日本下水道事業団		9,700	9,300	1.04	32,193	30,081	1.07	
民間都市開発推進機構		2,700	2,800	0.96	10,273	10,108	1.02	
合計		16,414,700	15,238,500	1.08	23,173,608	20,774,983	1.12	

表4 公共投資重点化枠要望事業の概要<国費>

<p>1. 次世代の活発な経済・社会活動の展開のための交流基盤の整備 74,480百万円</p> <p>(1) 新しい国土構造の実現に向けた交流ネットワークの形成の推進 (45,732百万円) (高規格幹線道路網の整備等)</p> <p>(2) 国際化に対応して我が国経済の競争力を向上させるためのネットワーク形成の推進 (24,848百万円) (空港、港湾等へのアクセス道路整備等)</p> <p>(3) 中山間地域の活性化のための生活・生産基盤整備の推進 (3,900百万円) (交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業)</p>	<p>3. 快適なくらしが実感できる生活環境の創出 156,156百万円</p> <p>(1) うるおいのある生活を実現する生活基盤の整備 (86,767百万円) (ふるさとの下水道の緊急整備、水と緑のネットワーク整備等)</p> <p>(2) 日常生活を支える水の確保 (19,871百万円)</p> <p>(3) 高齢者・障害者にやさしいまちづくりの推進 (4,800百万円)</p> <p>(4) 良好な沿道環境の実現 (7,030百万円)</p> <p>(5) 安全な生活環境を確保するための基盤整備の推進 (37,688百万円) (防災公園等の整備、床上浸水解消対策、交通安全対策等)</p>
<p>2. マルチメディア社会等新たな経済・社会構造の創出 44,124百万円</p> <p>(1) 高度情報化社会を支える情報通信インフラ整備の推進 (40,876百万円) (情報ハイウェイの整備等)</p> <p>(2) 高度情報化の成果を活用した住宅・社会資本整備の推進 (3,248百万円) (V I C Sの整備等)</p>	<p>4. 住まいの豊かさを實現するための住宅・宅地の整備 58,368百万円</p> <p>(1) ファミリー層向け賃貸住宅を中心とした都心居住推進対策の推進 (32,086百万円)</p> <p>(2) 高齢者向け住宅の供給の推進 (8,799百万円)</p> <p>(3) 地方定住促進のための住宅供給と居住環境整備の推進 (17,483百万円)</p>
	<p>5. 安全で安心できる地域づくり・まちづくりの推進 68,528百万円</p> <p>(1) 公共施設等の安全対策の推進 (52,166百万円) (道路橋、河川・海岸堤防の補強等)</p> <p>(2) 大規模洪水等による壊滅的被害防衛対策の推進 (11,256百万円) (フロンティア堤防、総合的な冠水被害軽減対策の実施)</p> <p>(3) 安全性の高い住宅市街地整備の推進 (5,106百万円)</p>
<p>合計 401,656百万円</p>	

公的助成の拡充を要求していること、阪神・淡路大震災の教訓や国道四三号等の道路騒音に係る最高裁判決を踏まえ、橋脚補強及び沿道環境対策を緊急に行うために大幅な公費負担を行っていることによるものである。

第二の特徴は、高規格幹線道路及び地域高規格幹線道路に重点的な配分を行っている点である。これは、これらの道路が我が国の経済構造の改革の支援及び活力ある地域の発展に極めて大きな役割を果たすことから、国として積極的にその整備を進める必要があると考えたためである。その結果、これらの道路の国費の伸率は、それぞれ一・一五、一・五三となっている。しかしながら、その反面で「その他一般道路」に係る国費伸率は、残念ながら、〇・九六と前年を下回るものとなってしまう。これについては、全国的な視点からその整備が急がれる事業に重点的な配分を行うことにより、事業に支障が生じないようにする考えである。

(2) 第11次道路整備五箇年計画の進捗率

現行の第11次道路整備五箇年計画は、平成九年度に計画最終年度を迎えるが、概算要求額が満額認められたとしても、その累計進捗率は九五％(調整費を除いても約九七％)にすぎず、計画の完全達成は困難な状況にある(表6)。

その理由としては、用地の取得や事業調整に時

表5 道路関係予算概算要求総括表

(単位：百万円)

区 分	9年度要求 (A)		前年度 (B)		倍率(A)/(B)		備 考
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	
一 般 道 路	5,026,245	3,011,470	5,017,245	2,986,734	1.00	1.01	(注) 1. 道路整備の各区分には、(公共投資重点化枠)を含む。 2. 一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)、(N T T - B型事業)及び(電線共同溝整備事業)を含む。また電線共同溝整備事業には、新設、改築に伴って整備される電線共同溝の事業費、国費相当分を含む。 3. 一般道路の高規格幹線道路及び地域高規格道路には、調査を含まない。 4. 一般改築には、高規格幹線道路及び地域高規格道路を除く一般国道、地方道及び街路を計上している。 5. 住宅宅地関連には、住宅宅地関連公共施設整備促進事業のみを計上した。 6. 道路開発資金の事業費には、東京湾横断道路株式会社及び本州四国連絡橋公団への融資予算額9年度77,340百万円、前年度78,050百万円を含む。 7. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資である。 8. N T T - A型事業は含まない。 9. 再掲の高規格幹線道路の計数は、当該道路にかかる額を一括計上している。 10. 再掲の地域高規格道路の計数は、一般道路にかかる額を計上している。 11. 前年度N T T - B型事業は旧N T T - B型事業である。 12. この他に街並み・まちづくり総合支援事業(建設省全体で事業費408億円、国費138億円)がある。
高規格幹線道路	708,741	514,468	631,905	455,491	1.12	1.13	
地域高規格道路	309,527	187,636	192,373	121,923	1.61	1.54	
一般改築	3,049,032	1,722,640	3,242,447	1,830,488	0.94	0.94	
区 間 整 備	288,920	151,231	286,328	149,605	1.01	1.01	
再 開 発	55,200	28,245	54,916	28,104	1.01	1.01	
交通 安全	415,171	226,344	408,225	222,879	1.02	1.02	
雪 寒	130,032	84,456	129,251	83,709	1.01	1.01	
調 査	29,948	23,813	20,828	17,779	1.44	1.34	
機 械	22,624	15,421	22,172	15,088	1.02	1.02	
補助率差額等	—	48,516	—	47,068	—	1.03	
住宅宅地関連	16,000	8,000	27,900	14,000	0.57	0.57	
沿道整備融資 (緊急地方道路整備事業)	1,050	700	900	600	1.17	1.17	
(電線共同溝整備事業)	( 1,234,140)	( 647,500)	( 1,201,520)	( 630,400)	( 1.03)	( 1.03)	
(N T T - B型事業)	( 99,144)	( 54,749)	( 89,959)	( 49,887)	( 1.10)	( 1.10)	
	( 519,710)	( 271,739)	( 569,764)	( 298,066)	( 0.91)	( 0.91)	
有 料 道 路	3,177,193	450,898	3,191,730	380,863	1.00	1.18	
日本道路公団	1,890,000	250,898	1,909,825	209,678	0.99	1.20	
首都高速道路公団	338,522	28,550	395,124	23,100	0.86	1.24	
阪神高速道路公団	328,979	32,200	289,829	18,400	1.14	1.75	
本州四国連絡橋公団	314,254	43,585	271,770	36,604	1.16	1.19	
東京湾横断道路株式会社	124,140	0	149,973	0	0.83	—	
地方道路公社等	155,710	44,166	150,409	41,631	1.04	1.06	
小 計	3,151,605	399,399	3,166,930	329,413	1.00	1.21	
道路開発資金	102,928	51,499	102,850	51,450	1.00	1.00	
道路整備計 (公共投資重点化枠)	8,203,438	3,462,368	8,208,975	3,367,597	1.00	1.03	
	( 303,851)	( 159,734)	( 123,797)	( 75,208)			
[再 掲]							
高規格幹線道路	2,799,534	808,309	2,675,618	701,848	1.05	1.15	
地域高規格道路	311,558	189,297	194,398	123,581	1.60	1.53	
住宅宅地関連施設整備促進事業(一般会計)	15,500	8,000	8,920	4,500	1.74	1.78	

表6 第11次道路整備五箇年計画（平成5年度～9年度）

(単位：億円)

区 分	計画額	9年度要求		前年度		倍率 (A)/(B)
		事業費 (A)	累計進捗率 %	事業費 (B)	推 進 率 %	
一般道路事業	288,000	50,262	97.2	50,172	79.8	1.00
有料道路事業	206,000	31,772	84.9	34,003	69.5	1.00
小計	494,000	82,034	92.1	84,175	75.5	1.00
地方単独事業	252,000	60,300	106.1	55,800	82.2	1.08
計	746,000	142,334	96.8	139,975	77.7	1.03
調整費	14,000	—	—	—	—	—
合 計	760,000	142,334	95.0	139,975	76.3	1.03

(注) 1. 一般道路事業には、緊急地方道路整備事業及び住宅地関連を含む。  
 2. 地方単独事業は見込み値である。  
 3. 前年度の事業費及び累計進捗率は、NTT-A型事業を含んだ計数である。  
 4. 倍率は前年度のNTT-A型事業を除く事業費に対する倍率である。

三にとどまっていたりな一方で、これらの重点事項については、概ね一・一・一・三という高い伸率となっている。

〔重点事項〕

政策課題に対応した分野への投資の重点化

1 経済構造の改革を支援

(1) 高規格幹線道路、地域高規格道路の集中的整備

(2) 地域の経済構造改革の支援

(新産業創出基盤形成事業(仮称)、地域整備プロジェクト)の推進に不可欠な道路の集中的整備

(3) 物流の効率化のための環境整備 等

(国際交流インフラ推進事業、規制緩和の推進のための道路整備の推進等)

2 高度情報通信社会の推進を支援

(1) 情報ハイウェイの整備

(2) ITS(高度道路交通システム)の研究開発・整備

3 安全で快適なまちづくりや暮らしを支援

(1) 阪神・淡路大震災の復興対策及び道路防災・震災対策の推進

(2) 良好な沿道環境づくりのための総合的施策の推進 等

(4) 道路事業の進め方の改革

道路事業の進め方についても、昨今の公共事業

(単位：億円)

(参考) 重点事項別事業費の状況

	9年度要求	前年度	倍率
1. 経済構造の改革を支援	48,265	43,699	1.10
(1) 高規格幹線道路、地域高規格道路の集中的整備	31,111	28,700	1.08
(2) 地域の経済構造改革の支援	15,447	13,377	1.15
(3) 物流の効率化のための環境整備	1,707	1,622	1.05
2. 高度情報通信社会の推進を支援	2,535	2,051	1.24
(1) 情報ハイウェイの整備	2,025	1,590	1.27
(2) ITS(高度道路交通システム)の研究開発・整備	510	461	1.11
3. 安全で快適なまちづくりや暮らしを支援	16,027	14,108	1.14
(1) 阪神・淡路大震災の復興対策及び道路防災・震災対策の推進	14,094	12,539	1.12
(2) 良好な沿道環境づくりのための総合的施策の推進(道路交通騒音低減のための道路構造対策)	1,933	1,569	1.23

の執行に対する国民の厳しい批判に配慮、事業の重点化等により投資効果の向上を図るとともに、事業の効率化・透明化を一層推進するため、次のような改革を進めることとしている。

① 投資効果の向上

○ 高規格幹線道路などの広域的なネットワークを形成する道路のほか、地域活性化を促進するプロジェクトに関連した道路整備などを中心として重点的な投資を行う。補助事業につ

間を要したこと、特に高速道路について「料金値上げ」問題を理由として施行命令が遅れたことなどが挙げられる。

(3) 投資の重点化

平成九年度は、新産業創出につながる経済構造改革や高度情報通信社会の推進などを的確に支援するとともに、安全・環境など緊急課題に積極的に取り組むこととし、道路事業全体の一層の重点化を図るとともに、以下の事項に重点的に予算を計上している。この結果、全体の国費伸率が一・〇

(参考) 省庁間連携施策の例

( ) 内は連携省庁名

- ①経済構造改革・地域づくりの支援
- 1) 「新産業創出基盤形成事業(仮称)」(通商産業省)
  - 2) 「国際交流インフラ推進事業」(運輸省)
  - 3) 「21世紀活力圏創造事業」(通商産業省)
  - 4) 「ふるさと交流拠点事業」(農林水産省)、  
治山事業と連携した「道の駅」の周辺整備(林野庁)
  - 5) 歴史的・文化的な道の整備支援(文化庁)
  - 6) 「中山間活性化・都市交流促進モデル事業」(農林水産省)
- ②道路交通の課題への対応(交通のシステム化)
- 1) 総合的な渋滞対策(警察庁、運輸省)
  - 2) マルチモーダル施策(運輸省)
  - 3) 「都市圏交通円滑化総合計画」の策定(警察庁、運輸省)
  - 4) 「駅内外歩行者快適化作戦」(運輸省)
  - 5) ITS(高度道路交通システム)の実用化、研究開発の推進  
(警察庁、通商産業省、運輸省、郵政省)
- 6) 総合的な道路交通騒音対策(警察庁、環境庁、通商産業省、運輸省)
- ③事業の効率的実施
- 1) 文化財調査の効率化(文化庁)
  - 2) 道路上部斜面の落石対策を治山事業と連携して実施(林野庁)
  - 3) 「道路と農道に関する連絡調整会議」による両事業の効率的推進(農林水産省)

② 道路事業の効率化

○横断的な政策テーマについては省庁間で連携し効率的に事業を推進する。(表参照)

○「公共工事の建設費の縮減に関する行動計画」に基づき、海外建設資材の活用等を図るほか、道路関係公園等の道路構造物についてVE制度の<sup>※</sup>試行を行い、建設コストの縮減対策を引き続き積極的に進める。

○都市内道路の整備を円滑に進めるため、買い取り要求への対応や道路開発資金による沿道での代替地の確保を図る。また、埋蔵文化財の発掘調査期間を短縮するため、調査の効率化を図ることにより、遅延コストの軽減を図る。

2 重点施策の概要

1 経済構造の改革を支援

(1) 高規格幹線道路、地域高規格道路の集中的整備  
 活力ある地域経済の発展を支援するため、全国

○「公共工事の建設費の縮減に関する行動計画」に基づき、海外建設資材の活用等を図るほか、道路関係公園等の道路構造物についてVE制度の<sup>※</sup>試行を行い、建設コストの縮減対策を引き続き積極的に進める。

○都市内道路の整備を円滑に進めるため、買い取り要求への対応や道路開発資金による沿道での代替地の確保を図る。また、埋蔵文化財の発掘調査期間を短縮するため、調査の効率化を図ることにより、遅延コストの軽減を図る。

③ 道路事業の客観性の向上

○事業着手及び供用目標年度を明らかにした「道路の整備に関するプログラム」を策定・公表する。

○費用効果分析(B/C)<sup>※</sup>を含めた新たな客観的評価に基づき、新規事業の採択を行う。

〈参〉IVE制度(バリュー・エンジニアリング)・・・発注者が示す設計図書と同等の性能・機能を確保しつつ、コストを縮減する提案を認める契約方法。

2 費用効果分析(B/C)・・・事業に投じた費用と生じる便益(効果)の比により投資効果を評価する分析手法。

的な交流ネットワークを形成する高規格幹線道路網について、二世紀初頭までの一四、〇〇〇kmの全ネットワーク概成を目標に、重点投資を行う。さらに、それと一体となって規格の高い幹線道路ネットワークを形成する地域高規格道路について重点的に整備を推進する。(重点事項)

○高規格幹線道路の整備推進  
 事業費二七、九九五億円 (倍率一・〇五)  
 ・供用予定 高速自動車国道の拡幅供用九〇km を含め 五八七km

・東北横断自動車道いわき新潟線の完成により、太平洋側と日本海側の都市が直結

・本州四国連絡道路神戸・鳴戸ルートの完成により、近畿と四国の時間距離が大幅に短縮

・新規事業着手  
 京奈和自動車道・紀北西道路等 八箇所

○地域高規格道路の整備推進  
 事業費 三、一一六億円 (倍率一・六〇)  
 ・供用予定 五八km

・東京湾横断道路の完成により、房総半島と首都圏西部の時間距離が大幅に短縮

(2) 地域の経済構造改革の支援

① 新産業創出基盤形成事業(仮称)  
 産業集積地域において、輸送条件の改善、



研究開発の推進、企業間連携の強化等を図ることにより、空洞化対策と新産業への転換を支援する「新産業創出基盤形成事業」を創設する。この事業においては通商産業省と連携し、地域（関係市町村、都道府県）の策定する計画を支援するため、関連道路や情報通信インフラの整備等の重点投資を行う。

（重点事項）

○新産業創出基盤形成事業の創設（新規）

新規約二〇地域

② 地域整備プロジェクトの支援

地域や民間の活力を誘導する効果の高い地域整備プロジェクトを積極的に支援するため、「21世紀活力圏創造事業」、「地域活性化促進道路事業」、「ふるさと交流拠点事業」などにより、これらプロジェクトに不可欠な道路等の基盤を重点的に整備する。

（重点事項）

○21世紀活力圏創造事業（地方都市の中心市街地の活性化支援等）

新規約一五圏域、栃木県宇都宮市周辺地域等

○地域活性化促進道路事業（地域振興プロジェクトを支援する道路の重点的整備）

「世界イベント村ぎふ」（岐阜県）等一六八

プロジェクトを支援する道路整備を実施

○ふるさと交流拠点事業（「道の駅」において地域拠点整備を支援）

新規約二〇箇所、継続三八箇所

(3) 物流の効率化のための環境整備

① 国際交流インフラ推進事業

地域における国際連携等に対応するため、国際港湾・空港、高規格幹線道路等の道路ネットワーク、広域物流拠点、情報通信インフラ（情報BOXなど）等の整備を推進する「国際交流インフラ推進事業」を推進する。この事業においては、運輸省と連携して、インフラの整備計画（概ね五年）を策定し、重点的な事業実施を図る。

（重点事項）

○国際交流インフラ推進事業の創設（新規）

中核都市等を中心とした広域的な地方圏毎に整備計画を策定

② 規制緩和の推進のための道路整備の推進

重要港湾、工業団地等の物流拠点を結ぶ主要な国道など重要な路線について、橋梁の補修・補強を実施することにより、規制緩和政策の一環である車両の大型化（総重量二五トン）に対応した道路ネットワーク（約二四、〇〇〇km）を概成する。このうち海上輸送コンテナ取扱港から物流拠点までの輸送ルート等で約一〇、〇〇〇kmの道路ネットワークに

ついては、上記整備により、フル積載した状態の海上コンテナ（ISO規格四〇フィート）をトレーラー輸送することが可能となる。

（重点事項）

○主要な国道など物流上重要な路線について橋梁の補修・補強を概成

事業費 五六五億円（倍率一・〇七）

③ 物流輸送効率向上の支援

高規格幹線道路等のインターチェンジ周辺に道路と一体的に広域物流拠点を整備し、貨物車の積み替え、積載効率の向上を図る。さらに、都市内共同集配システムの構築や駐車施設等の整備を推進し、都市内物流効率化を推進する。

（重点事項）

○道路と広域物流拠点との一体的整備

新規五箇所、関地区（岐阜県）等

(4) 新交通軸の形成

各地で提唱されている「新しい国土軸」、「多様な地域連携軸」の形成に向けた構想に関する海峡横断道路等のプロジェクトに関して、本州四国連絡道路等において蓄積された技術を活用し、新たな技術開発を一層推進する。また、事業効果等の評価結果をとりまとめるとともに、事業手法についての検討を行う。

(重点事項)

○新交通軸調査

事業費 五・七億円(倍率一・二〇)

(5) 技術開発の重点的実施

新たな政策課題に対応するため、基礎的・先端的分野を中心に提案・公募された研究開発テーマについて、共同研究や委託研究を推進する。また、産学官の連携による総合技術開発プロジェクト(一般会計)として、「次世代海上横断構造物の建設技術の開発」について着手する。さらに、特殊法人における道路新技術の開発・導入の取組みを推進する。特に、高度道路交通システム(ITS)や地理情報システム(GIS)など、開発ニーズが高く、新たな産業の創出にもつながる先端分野・境界分野における技術開発を重点的に実施する。

(重点事項)

○研究開発の推進及び関連予算の拡充

事業費 二〇二億円(倍率一・三〇)

2 高度情報通信社会の推進を支援

(1) 情報ハイウェイの整備

① 光ファイバー基幹網の整備支援

道路空間に民間の光ファイバー敷設可能な空間として、道路管理用光ファイバーの整備と併せて情報BOXを整備する。二一世紀初頭(二〇一〇年)までに概ね一五万kmを目標

に整備する。

また、情報通信ネットワークの信頼性向上等に資するため、電線共同溝の整備促進を図る。

さらに、都市のライフライン収容空間のネットワーク化を図るため、共同溝の整備を図る。

(重点事項)

○情報BOXの整備

約一、九〇〇km

○電線共同溝の整備促進

約五〇〇km

上記を含む収容空間整備事業の事業費

一、九三六億円(倍率一・二四)

② 管理用光ファイバーの整備

地震や大規模災害時の即応体制の整備や管理の高度化、ITSの実現等を図るため、道路管理用光ファイバーを平成七年度からの五年間で概ね一〇、〇〇〇kmを整備し、平成一

一年度末には約一六、〇〇〇kmとする。

(重点事項)

○道路管理用光ファイバーの整備推進

事業費八九億円(倍率三・〇五)

(2) ITS(高度道路交通システム)の研究開発・整備

渋滞・交通事故等の道路交通問題解決の切り札であり、かつ、新産業創出の有望分野であるITSについて、欧米における積極的な研究開発の動向も踏まえつつ、「ITS推進に関する全体構想」(平成八年七月策定)等に基づき、研究開発及び実用化を推進する。

自動運転道路システム(AHS)についての技術開発を進めるほか、歩行者支援システム、商用車運行管理支援に関するシステム等の研究開発に着手する。

また、ノンストップ自動料金收受システム(ETC)の試験運用の拡充やVICS(道路交通情報通信システム)サービスの高速道路での全国展開など、ITSの実用化を推進する。

(重点事項)

○研究開発等の総合的な推進 事業費(研究開発費)一〇五億円(倍率一・四八)

・自動運転道路システムの研究開発

・歩行者支援システム及び商用車運行管理支援に関するシステムの研究開発に着手(新規)

(参考) 整備目標

	平成9年度 (1997年度)	21世紀初頭 (2010年)まで
情報BOX	1,900 km	150,000 km(注)
電線共同溝	500 km	

(注) 150,000kmのうち、15,000kmは電線共同溝等による電線類地中化延長。

・システム間の標準化に関する調査研究の着手  
(新規)等

○ノンストップ自動料金収受システムの試験運用の拡充 事業費 七億円(倍率一・四〇)  
○VICSサービスの高速道路での全国展開と一般国道の通行規制区間等でのビーコン等インフラ整備の全国展開 事業費三九八億円(倍率一・〇三)

### 3 安全で快適なまちづくりやくらし支援

(1) 阪神・淡路大震災の復興対策及び道路防災・震災対策の推進

① 阪神・淡路地域の復興対策の推進  
「阪神・淡路復興対策本部決定」に基づき、被災地域の生活の再建、経済の復興、安全な地域づくりを図るため、道路事業、土地区画整理事業等を推進する。

#### ② 道路防災・震災対策の推進

道路橋の耐震性の向上を図るため、緊急度の高い橋梁について、平成七年度から三箇年度計画で実施している震災対策緊急橋梁補強事業の概成を図る。また、トンネル抗口部等の緊急点検の結果、対策が必要とされた箇所について法面防災対策を推進する。さらに、道路上部斜面について治山事業と連携した落

石対策を実施する。

(重点事項)

○震災対策緊急橋梁補強事業

事業費 二、二七二億円(倍率一・三二)

約八、四〇〇基について対策を実施し、

約二九、四〇〇基の対策を概成

○法面防災対策の実施

緊急点検結果により対策が必要とされた五四六箇所のうち、約九割について対策完了

○治山事業と連携した落石対策(新規)

新規約五〇箇所

(2) 良好な沿道環境づくりのための総合的施策の推進

夜間騒音要請限度を超過している区間うち、四車線以上で沿道の土地利用状況から緊急に対策を推進する必要がある区間を対象として、遮音壁の設置などの道路構造対策を推進する。また、沿道整備道路の指定を促進し、まちづくりと一体とな

った道路交通騒音対策を総合的に推進する。また、自動車排ガス(窒素酸化物、二酸化炭素)の削減を図るため、窒素酸化物総量削減計画等に基づき、

道路ネットワーク等の整備、マルチモーダル施策、交通需要マネジメント(TDM)施策を推進する。また、低公害車の普及に向けた調査検討を進

める。あわせて、道路環境技術開発三箇年計画(平

成八年度〜一〇年度)に基づき技術開発を推進するとともに、新技術の積極的な活用を図る。

(重点事項)

○道路交通騒音低減のための道路構造対策

事業費一、九三三億円(倍率一・二三)

○沿道整備道路の指定

一般国道二四六号、二〇号、環状八号線等

○低公害車普及に向けた調査検討

神奈川県小田原市

### (3) 交通の安全の確保

① 総合的な交通安全施策の推進

交通事故死者数が八年連続して一万人を超える厳しい状況に鑑み、平成八年度を初年度とする「第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画」等に基づく整備を推進し、特に全国平均に比べ事故発生率の高い都市において面的な事故削減策を集中的に実施する。

(重点事項)

○面的な事故削減の実施(新規) 静岡県焼津市等 新規約二〇箇所

○事故多発地点緊急対策事業

新規約六〇〇箇所、継続約四〇〇箇所

○コミュニティ・ゾーン形成事業

東京都杉並区等新規約五〇箇所、継続約三

〇箇所

② 福祉空間形成のための道路交通環境の整備

高齢者・障害者等が安全に安心して社会参加できる福祉の生活空間を形成するため、中心市街地等において幅の広い歩道や段差切り下げ等によるバリアフリーの歩行空間ネットワークの整備を図る。また、福祉施設等周辺においては、歩行環境の整備に合わせて施設利用のためのアクセス道路を整備するなど道路交通環境の面的整備を推進する。

また、総合設計制度等の組み合わせにより、公開空地を建築敷地としたままで道路区域とし、歩道等を整備する環境道路制度の活用を図る。

#### (重点事項)

○バリアフリーの歩行空間ネットワークの整備

中央地区（宇都宮市）等 継続約二〇箇所

○福祉施設等周辺の道路交通環境整備

小倉地区（北九州市）等 継続約三〇箇所

○総合設計等の組み合わせによる環境道路制度の創設（新規）

#### (4) 円滑な都市交通対策の実施

「新渋滞対策プログラム」に基づく、バイパス・環状道路、交差点立体化等の交通容量の拡大施策を推進するとともに、輸送効率の向上や交通量の時間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）施策を本格的に実施する。また、従来の交通

容量の拡大施策及び交通需要マネジメント施策にバス路線の整備等の公共交通機関の再編成などを行うマルチモーダル施策を組み合わせた「都市圏交通円滑化総合計画」を策定し、事業を計画的・重点的に実施する。

#### (重点事項)

○渋滞が解消又は緩和される主要渋滞ポイント

新たに約一二〇箇所

○連続立体交差事業

新規三箇所、J R中央線（東京都三鷹市）立川市）等 継続六四箇所

○ロードプライシングを想定したケーススタディ（仮想実験）の実施（新規）

新奈川県鎌倉市

○「都市圏交通円滑化総合計画」策定（新規）

数都市圏

○マルチモーダル施策

・路面電車の走行可能な道路の整備を推進（新規）  
愛知県豊橋市

○路上工事の削減

・非開削工法・共同施工を占用工事の許可条件にするなど基準の見直し（新規）

・埋設物件の浅層化による路上工事期間の短縮化（新規）

#### (5) 市街地の面的整備の推進

都市の活性化を促進するため、土地区画整理事

業や市街地再開発事業を活用し、各種公共施設と併せて良好な市街地の形成を図る。

大都市等においては、低未利用地等を活用して都市拠点を形成することにより都市の魅力向上させる一方、地方都市の中心市街地においては空き店舗等を集約し街区を再編することにより活力ある都市づくりを推進する。

#### (重点事項)

○新たな都市拠点の整備

錦糸町駅北口（東京都墨田区）、姫路駅周辺（兵庫県姫路市）、さいたま新都心地区（埼玉県大宮市）等 継続六七箇所

### 3 平成九年度公共投資重点化枠概算要望概要

#### 〈要望概要〉

本格的な高齢化社会の到来する二二世紀を控え、新たな時代のニーズに的確に対応して道路整備事業の重点化を図ることとし、表7のとおり公共投資重点化枠を要望する。

## 四 おわりに

以上のような施策を推進するためには、その財源の確保が重要であるが、道路整備については、従来から受益者負担・損傷者負担の考え方に基づく道路特定財源制度が重要な役割を果たしてきた。しかしながら、来年四月からの消費税率引上げ

表7 公共投資重点化枠総括表

(単位：百万円)

要望項目	事業費	国費
1. 次世代の活力ある発展を導く基盤の整備	176,669	107,674
(1)次世代の活発な経済・社会活動の展開のための交流基盤の整備	115,096	74,480
○高規格幹線道路の整備	26,040	20,000
○地域高規格道路の整備	42,080	25,732
○マルチモーダル施策の推進 (空港、港湾等へのアクセス道路整備の推進)	25,267	16,998
○新産業創出基盤形成事業(仮称)の推進	8,773	4,850
○車両大型化に対応する橋梁補強の推進	5,420	3,000
○交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業	7,516	3,900
(2)マルチメディア社会等新たな経済・社会構造の創出	61,573	33,194
○情報ハイウェイの整備	55,968	30,114
・情報BOXの整備	5,745	3,670
・電線共同溝の整備	27,701	15,091
・共同溝の整備	19,882	10,033
・道路管理用光ファイバーの整備	2,640	1,320
○VICSの整備推進	5,605	3,080
2. 暮らしの質的向上が実感できる生活環境の整備	33,791	19,060
(1)快適な暮らしが実感できる生活環境の創出	33,791	19,060
○中心市街地の活性化の推進	9,750	5,000
○良好な沿道環境づくりのための総合的施策の推進	11,990	7,030
○高齢者等の社会参加を支援する歩行空間の面的整備	6,235	3,515
○事故多発地点における交通安全施策の集中的実施	5,816	3,515
3. 安全で安心できる地域づくり・まちづくりの推進	93,391	33,000
○法面防災対策の推進	14,715	8,600
○耐震性向上のための道路橋の補強	78,676	24,400
道路整備計	303,851	159,734

に関する議論を契機に、石油業界から石油関係諸税について七、五〇〇億円にも及ぶ減税(調整併課)要望が、自動車業界からは自動車取得税の廃止要望がそれぞれ出されているほか、国鉄清算事業団の土地売却期限である九年度末が迫る中で、二〇兆円を超える国鉄長期債務を揮発油税で返済すべきとの主張もなされるなど、現在、道路特定財源制度は極めて厳しい状況に置かれている。

しかし、消費税は一般財源であり、消費税率を引き上げても道路の財源は一切増えないのであるから、消費税の負担増を身代わり調整するというのは筋が通らない。また、旧国鉄債務の原因は、過大な投資や減量経営の努力を怠ったこと等にあるとされ、国鉄改革後の資産売却の遅れや財投の金利負担等により債務が拡大したものであり、旧国鉄債務を道路の整備に責任転嫁して、道路利用者に負担を求めることは、到底道路利用者の理解が得られる話ではない。道路が地域の最も必要としている社会資本であることは各種の世論調査、アンケート等からも明らかであり、道路行政に携わる者として、道路の早急な整備を待ち望む地域の声に的確に答える責任を痛感しているところである。また、それと同時に、「公共投資には無駄が多い」という批判を受けることのないよう、その投資の一層の重点化、効率化、透明化に努めてまいりたい。

(道路局道路総務課企画官)

# 一般国道関係予算の概要

はじめに

一般国道は、現在四五九路線、実延長約五三、〇〇〇kmのネットワークを構成している。これら一般国道は高速自動車国道等高規格幹線道路と一体となって全国的な幹線道路網を構成し、全国的な交流ネットワークの形成、安全で円滑なモビリティの確保、地域連携の強化及び地域振興支援等の機能を有し、我が国の社会活動を支える根幹的交通施設として重要な役割を担っている。

しかしながら、近年の交通量の増大に伴い、都市部及びその周辺を中心に交通混雑の深刻化、交通安全上の問題が顕在化し、山間部等では狭隘区間、防災上の危険区間、交通不能区間等が多く残されている。

たとえば、平成六年四月一日現在、四車線以上で整備されている区間はわずか五、二六四km(九・九%)しかない現状にある。また、改良済み区間四六、三四六km(八六・九%)であっても交通がスムーズに通行していない区間(混雑度一・〇以上の区間)が二四、〇〇九km(四五・〇%)に達している。

このような現状に鑑み、事業実施にあたっては、平成五年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画の最終年として「ゆとり社会」に向けた道づくりを基本方針とし、特に、経済構造の改革を支援するとともに、活力ある地域の発展を導くため、新しい国土構造の実現に向けた交流ネットワークの形成のための高規格幹線道路に指定された一般国道の自動車専用道路や地域高規格道路の整備を

重点的に進めるほか、地域振興プロジェクトを支援する地方都市の活性化のための生活・生産基盤整備に重点を置き計画的に推進する。

また、阪神・淡路大震災等の教訓を踏まえ、災害に強い国土づくりのための道路整備を推進するとともに、良好な交通環境を創造するため、バイパス、環状道路等による交通拠点アクセス道路の整備、交差点改良、立体交差等による渋滞対策を推進するほか、県際・峠越えにおける交通不能区間の解消等に重点をおいて整備をすすめる。さらに、高度情報通信社会の進展を図るため、情報ハイウェイの整備、ITS(高度道路交通システム)の整備等を推進するほか、くらしの快適性向上、良好な環境創造のため、環境施設帯や遮音壁の設置、道路の緑化等を推進する。

下保 修 ※  
山田 篤 司 ※※

以下に平成九年度の一般国道関係予算（概算要求）の概要について述べる。

### 一 高規格幹線道路の整備

地域間の活発な交流を支え、活力ある地域づくりを推進するとともに、地域産業の活性化を促し、経済構造の改革を支援するため、二二世紀初頭ま

表1 平成9年度高規格幹線道路新規事業化要求箇所

路線名	箇所名	延長 (km)	事業主体	県	名
一般国道自動車専用道路					
能越自動車道	国道470号 穴水道路	6	直轄	石	川
京奈和自動車道	国道24号 紀北西道路	12	直轄	和	歌
北近畿豊岡自動車道	国道483号 和田山八鹿道路	14	直轄	兵	庫
南九州西回り自動車道	国道3号 出水阿久根道路	10	直轄	鹿	児
西九州自動車道	国道497号 伊万里松浦道路	16	直轄	佐	賀
	小計	58			長崎
高速自動車道国道と並行する一般国道の自動車専用道路					
北海道横断自動車道	国道39号 北見道路	10	直轄	北	海
北海道横断自動車道	国道44号 釧路外環状道路(延伸)	7	直轄	北	海
四国横断自動車道	国道56号 宇和島道路(延伸)	8	直轄	北	愛
	小計	25			媛
	合計	83			

でに一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路ネットワークの概成を目標に、今後の道路政策の中心的課題として取り組んでいく。

一般国道の自動車専用道路として整備する高規格幹線道路は、総延長で約二、三〇〇km（本州四国連絡道路除き）であり、既に事業に着手している首都圏中央連絡自動車道、東海環状自動車道、京奈和自動車道等大都市圏を中心に積極的な事業展開を図るとともに、京奈和自動車道（国道二四号 紀北西道路）、南九州西回り自動車道（国道三号 出水阿久根道路）等五八kmの区間の事業着手を要求している。

また、高速自動車国道に並行する一般国道において既に事業に着手している自動車専用道路の整備を促進し、当面その活用を図るとともに北海道横断自動車道（国道三九号 北見道路）、四国横断自動車道（国道五六号 宇和島道路(延伸)）等二五kmの区間の事業着手を要求している（表1参照）。さらに、高規格幹線道路の事業と密接に関連する東京外かく環状道路、名古屋環状二号線等の事業について継続実施する。

### 二 地域高規格道路

全国的な高規格幹線道路と一体となって幹線道路網を形成し、地域の振興・活性化を図るため、第11次道路整備五箇年計画の期間内に、二、〇〇〇

km程度の整備に着手し、長期的には六、〇〇〇km、八、〇〇〇km整備を目標に重点的な整備に努める。

地域高規格道路は平成六年一二月に「候補路線」として一〇七路線、「計画路線」として一三八路線が指定され、平成八年八月三〇日付で「整備区間」二六八kmが新たに指定されたところである。なお、平成九年度の主な新規事業は直轄事業として、会津縦貫北道路（国道一一一号 会津縦貫北道路）等六四km、補助事業として、新御堂筋・延伸（国道四二三号 箕面道路）等八九kmを要求している（表2参照）。

### 三 一般道路の整備

#### 1 一次改築

一般国道の一次改築は、交通不能区間及び幅員狭隘区間の解消、冬季交通の確保を図ることにより地域交流の拡大、地域開発の促進、地方都市と周辺農山漁村との一体化、過疎対策の推進等に極めて大きな役割を有する事業であり、指定区間及び権限代行区間については直轄事業により、それ以外の区間については補助事業によりそれぞれ整備を進めている。

直轄事業においては権限代行区間として、長野一四八号（小谷道路）、高知・愛媛一九四号（寒風山道路）等の路線について事業を継続実施するとともに、埼玉・山梨一四〇号（雁坂道路）、宮崎・

表2 平成9年度地域高規格道路新規事業化要求箇所

路線名	箇所名	延長 (km)	都府県・政令市名
(直轄)			
渡島半島横断道路	国道230号 国縫道路	15	北海道 道手島 湯山 島 島本 縄
宮古盛岡横断道路	国道106号 都南川日道路	6	北岩福新富広徳熊沖
会津縦貫北道路	国道121号 会津縦貫北道路	12	
新潟山形南部連絡道路	国道113号 鷹ノ巣道路	4	
富山高山連絡道路	国道41号 猪谷楡原道路	7	
東広島廿日市道路	国道2号 広島南道路(Ⅱ期)	6	
徳島環状道路	国道192号 徳島南環状道路(Ⅱ期)	3	
熊本大草幹線道路	国道57号 熊本宇土道路	4	
名護東道路	国道58号 名護東道路	7	
	小計	64	
(補助)			
弘前黒石IC連絡道路	国道102号 弘前尾上道路	3	青森県 森田
本荘大曲道路	国道105号 大曲西道路	8	秋田県 葉山
銚子連絡道路	国道126号 山武東総道路	6	千葉県 梨山
西関東連絡道路	国道140号 甲府山梨道路	5	静岡県 新石岐 静三 大島 岡広 山
上越魚沼地域振興快速道路	国道253号 三和安塚道路	9	新潟県 川島 静三 大島 岡広 山
金沢外環状道路	国道305号 金沢外環状道路	5	石川県 静三 大島 岡広 山
濃飛横断自動車道	国道256号 金山下島道路	5	岐阜県 静三 大島 岡広 山
金谷御前崎連絡道路	国道150号 南遠道路	7	静岡県 静三 大島 岡広 山
四日市インターアクセス道路	国道477号 四日市湯の山道路	7	三重県 静三 大島 岡広 山
新御堂筋・延伸	国道423号 箕面道路	7	大阪府 静三 大島 岡広 山
北条湯原道路	国道313号 北条着吉道路	4	鳥取県 静三 大島 岡広 山
江府三次道路	国道183号 生山道路	3	岡山県 静三 大島 岡広 山
美作岡山道路	国道374号 湯郷勝央道路	5	岡山県 静三 大島 岡広 山
江府三次道路	国道183号 高道路	3	岡山県 静三 大島 岡広 山
小郡菰道路	国道490号 大田総堂道路	7	愛媛県 静三 大島 岡広 山
大洲・八幡浜自動車道	国道197号 名坂道路	2	愛媛県 静三 大島 岡広 山
西彼杵道路	国道202号 江上バイパス(延伸)	3	長崎県(注)
	小計	89	
	合計	153	

(注) 工区延伸箇所

大分三三六号(三国峠道路)等について供用を図るほか、新たに岐阜三三〇号の宮川細入道路の事業着手を要求している。また、指定区間では北海道二二九号(沼前道路)、一三三六号(上杵白道路)等の路線について事業を継続実施する。補助事業においても、冬季交通不能区間の解消を図るべく、岩手三四三号(鷹ヶ森道路)の供用を図るほか、福島三四九号、新潟三五二号、奈良一六八号、高

知四三九号、宮崎三八八号等の整備を促進する。  
**2 二次改築**  
 一般国道の二次改築は、市街地部の交通混雑の連絡強化及び地域振興プロジェクトの支援等の観点から、現道拡幅、バイパス、環状道路の整備を推進するとともに、第11次五箇年計画期間内の

供用箇所等早期に整備効果が発現できる箇所等を中心に、計画的かつ重点的に事業の展開を図る。また、防災・震災対策や、沿道環境の改善とゆとりとあるおのの道路空間の確保を目指す緑化・環境対策等を推進する。

(1) バイパス・環状道路の整備

大都市圏内、地方中核都市及びその周辺部の交通混雑の抜本的な解消と沿道環境の改善を図るためには、既成市街地から通過交通を迂回させるとともに都市に発生集中する交通を分散導入させる役割を持つバイパス・環状道路の整備を推進する必要がある。

平成九年度は、既着工事箇所を中心に交通混雑や沿道環境の悪化が特に著しい箇所重点をおくとともに、地域振興プロジェクトに不可欠な道路事業のうち、早期完成により大きな事業効果が期待できる事業及び空港、港湾、IC、主要駅等への連絡を強化する整備について重点的に整備を推進し、直轄事業においては、埼玉一六号(大宮バイパス)、岡山二一(岡山バイパス)等の供用を図るとともに、補助事業においても、岐阜二五六号(佐賀ノ栗野バイパス)、高知一九五号(南国バイパス)等について積極的な展開を図る。

(2) 渋滞対策

都市内の幹線道路網は、都市の諸活動を支える基盤として必要不可欠なものであり、従来から



の計画的・体系的な整備の促進に努めてきているところである。しかしながら、道路交通需要の大きな伸びにより、道路交通渋滞の状況は悪化しており、渋滞による交通事故の増加、時間やエネルギーのロスによる経済活動への多大な損失、及び騒音・排気ガスによる環境への影響が顕在化している。

そのため、平成九年度においても引き続き平成五年度に策定された「新渋滞対策プログラム」に基づき、交通容量の拡大施策としてバイパス、環状道路等の道路ネットワークの整備及び多車線化による幅の確保、交差点改良、立体化等によるボトルネックの解消等の事業を推進し、直轄事業においては、群馬一八号(高崎安中拡幅)、鹿児島一〇号(始良バイパス)等、補助事業においては、茨城三四九号(常陸太田南バイパス)等の供用を図る。

### (3) 交通安全対策

改築事業の推進が交通の安全確保に大きく寄与しているとの観点から、特定交通安全施設等整備事業との適切な役割分担のもとに、現道拡幅、バイパス等の整備に伴う歩道等の整備を推進する。

### (4) 防災・震災対策

豪雨等に対する道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図るための防災対策事業として、平成二年度実施の「落石等危険箇所点検(防災点

検)やトンネル坑口部等の法面・斜面の緊急点検結果(平成八年六月)に基づき、緊急性の高い箇所から法面防護工(植生、コンクリート吹付、ブロック張り)、落石防護工(柵工、網工、落石覆工)等を施すとともに、必要に応じて線形改良等の改築事業を推進する。

また、阪神・淡路大震災による教訓を踏まえ、平成三年度に実施した震災点検に基づき、被災の危険性のある構造物のうち緊急を要するものについて橋梁の架替等の道路の耐震性向上のための事業を重点的に推進する。

### (5) 沿道環境対策

自動車交通の集中やそれに伴う渋滞のため、騒音・大気汚染は依然として厳しい状況にある。良好な沿道環境を形成するため、既設及び新設の道路について、必要に応じ環境施設帯や遮音壁の設置を進めるほか、沿道地域において良好な環境を形成するため、植樹帯の設置等の道路環境整備を重点的に推進する。

### (6) 新交通システム

都市交通の円滑化を図るため、道路の空間を利用して、道路交通の補完的役割を果たす新交通システムの建設を推進する。

### (7) その他

耐荷力の不足している老朽橋の架替、踏切道の改良などの事業を推進するほか、半島振興対策道

路(昭和六三年一二月三日官報告示)の整備促進を図る。

## 四 共同溝

大都市及びその周辺の道路には、電話・電気・ガス・上下水道等の都市活動に不可欠な公共公益施設が多数埋設されており、これらのケーブル・管路の新設や補修等のための路面の掘り返しは道路交通に著しい支障を与えている。このような掘り返しを防止し道路構造の保全と円滑な道路交通の確保を図るとともに、道路地下空間の効率的利用の観点から昭和三八年度より共同溝の整備を進めてきており、平成八年度末までの整備延長は、約三九〇kmに達する見込みである。

平成九年度は、仙台・東京・川崎・横浜・静岡・名古屋・京都・大阪・神戸・岡山・広島・福岡・熊本の各都市及びこれらに隣接する地域において整備を推進し、さらに約二〇kmの延伸を図る予定である。

## 五 電線共同溝(C・C・BOX)

安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等の観点から電線類の地中化を積極的に推進するとともに、高度情報社会の早期実現に寄与するため、道路の地下を活用して光ファイバー、電力線等を収容する空間「電線共同溝

(C・C・BOX)の整備を推進する。

平成九年度は、商業業務地区、景観を保全又は形成する地区、地域の情報化を図る地区を中心に整備を推進する。

## 六 維持修繕

道路ストックを保全し、道路機能を最大限に發揮させるとともに沿道環境の保全を図るため、經常的な業務として維持・修繕は必要不可欠な重要業務である。

一般国道の特に重要な広域幹線を形成するものについては、指定区間として国が直轄事業により維持・修繕を実施しているところである。また、指定区間外については、一定規模以上の補修などを補助事業の対象とし、通常の維持及び小規模な補修は地方単独事業により実施しているところである。

平成九年度は、バイパスの完成に伴う延長の補正などにより、全国で国が直轄管理する指定区間が、一五二路線一九、九九六kmになる。このうち維持については、路面、路肩、路側部、橋梁等構造物及び交通安全施設の維持、補修等のほか、清掃・緑地管理、巡回等の經常的作業を行っていく。また、沖縄県の未買収道路用地の処理を行う。修繕については、路面、歩道、トンネル、側溝等の修繕のほか、阪神淡路大震災を踏まえた橋脚耐震

補強や車両の大型化に対応した橋梁の補修・補強等を行う。また、道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図るため、平成二年度点検、トンネル坑口部緊急点検に基づく防災対策事業及び平成三年度点検に基づく震災対策事業について緊急性の高い箇所から計画的に事業を進めていく。

指定区間外については、補助事業として維持及び補修を実施する。このうち維持は、沖縄県の未買収道路用地の処理を行い、補修は、舗装の補修、平成三年度震災点検に基づく震災対策及び橋脚補強、車両大型化に対応した橋梁の補修補強、並びに平成二年度防災点検及びトンネル坑口部等緊急点検に基づく災害防除事業を実施する。

## 七 雪寒

第10次雪寒五箇年計画(平成五年度～平成九年度)に基づき、雪寒地域における冬期間の安全かつ円滑な道路交通を確保し、地域住民の生活安定を図ることを目的として除雪・防雪・凍雪害防止の整備を行う。このうち、防雪事業についてはスノーシエッド、なだれ防止柵、消雪パイプ、チェーン着脱場等の整備を図ることとし、凍雪害防止事業については、流雪溝等の整備を推進する。

## 八 交通安全

平成九年度は、第6次特定交通安全施設等整備

事業五箇年計画の二年度目として、交通事故の削減と道路交通環境の整備の推進を図っていく。

このため、一種事業については、交差点改良等により、事故多発地点に重点投資をおこなう。また、高齢者や障害者の利用に配慮し、幅の広い歩道や使いやすい立体横断施設(昇降機付)を整備する。二種事業については、道路照明・道路標識及びVICS(道路交通情報通信システム)等道路情報提供装置の整備を推進するほか、自動車地下駐車場についても整備を促進する。また、疲労運転による交通事故を防止するとともに、個性豊かな地域づくりを支援するため、一般道路の休憩施設「道の駅」の整備を推進する。

## おわりに

建設省においては、従来より国の直轄事業及び補助事業として鋭意一般国道の整備を進めてきたところであるが、高規格幹線道路・地域高規格道路の早期整備、交通混雑の緩和、交通不能区間や危険箇所の解消など緊急に整備しなければならぬ多くの箇所を残しており、整備の要望も極めて大きい。

このため、一層効率的な整備の推進に努めるとともに、必要な予算の確保に今後とも努めていきたい。

(※・※※道路局国道課建設専門官)

# 有料道路関係予算の概要

増田 博行<sup>※</sup>  
奥谷 正<sup>※</sup>

## はじめに

有料道路事業は、財政投融资資金や民間からの借入金等を活用することにより道路整備を進めるもので、極めて少ない国費で事業を推進できるという特色があり、現下の厳しい財政状況のもとでは、有料道路制度を有効に活用することが必要となっている。

平成九年度有料道路関係予算要求額は、五箇年計画対象事業費で、三兆一、七七二億円であり、有料道路関係事業費が全体事業費に占める割合は、三九%となっている(表1)。

あわせて、有料道路事業の事業基盤の強化を図るため、各公団等におけるより徹底した建設・管理費の節減等事業の一層の効率化を進めるとも

に、償還期間の見直し等と国及び地方公共団体に  
よる助成措置の拡充を要求している。

以下、有料道路の事業主体別に要求の概要を述  
べることとする。

### 一 日本道路公団

#### 1 要求の概要

平成九年度要求額は、日本道路公団全体で五兆  
三、四六九億円(対前年度比一・一九倍)であり、  
そのうち高速自動車国道が四兆六、一一八億円(対  
前年度比一・一八倍)、一般有料道路が七、三五  
一億円(対前年度比一・二四倍)となっている(表2)。

#### 2 高速自動車国道の建設(表3)

高速自動車国道については、活力ある地域づく

りを支え、国土の均衡ある発展に資するため、第  
二東名・名神高速道路、東北横断自動車道、北関  
東自動車道、東海北陸自動車道等の建設を重点  
的・積極的に促進するとともに、名神高速道路等  
の改築事業を促進する。

平成九年度については、太平洋と日本海の地域  
連携軸の完成(東北横断自動車道いわき新潟線西  
会津・津川)、近畿と中国をつなぐダブルネットワ  
ークの完成(山陽自動車道三木小野・山陽姫路  
東)等一〇道一五区間二八〇・六kmの供用を図り、  
平成九年度末には六、三九四・九km(一一、五二  
〇kmの五六%)のネットワークを形成。

また、名神高速道路京都南・吹田間二七・四km  
の六車線化改築事業等五区間九〇・四kmの拡幅を  
完成予定である。

表1 平成9年度道路整備予算総括表

(単位：百万円)

区 分	9年度要求 (A)		前年度 (B)		倍率(A)/(B)		備 考
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	
有 料 道 路	3,177,193	450,898	3,191,730	380,863	1.00	1.18	(注) 1. 道路整備の各区分には、(公共投資重点化枠)を含む。 2. 一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道整備事業)、(NTT-B型事業)及び(電線共同溝整備事業)を含む。 また電線共同溝整備事業には、新設、改築に伴って整備される電線共同溝の事業費、国費相当分を含む。 3. 一般道路の高規格幹線道路及び地域高規格道路には、調査を含まない。 4. 一般改築には、高規格幹線道路及び地域高規格道路を除く一般国道、地方道及び街路を計上している。 5. 住宅地関連には、住宅地関連公共施設整備促進事業のみを計上した。 6. 道路開発資金の事業費には、東京湾横断道路株式会社及び本州四国連絡橋公団への融資予定額9年度77,340百万円、前年度78,050百万円を含む。 7. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資である。 8. NTT-A型事業は含まない。 9. 再掲の高規格幹線道路の計数は、当該道路にかかる額を一括計上している。 10. 再掲の地域高規格道路の計数は、一般道路にかかる額を計上している。 11. 前年度NTT-B型事業は田NTT-B型事業である。 12. この他に街並み・まちづくり総合支援事業(建設省全体で事業費408億円、国費138億円)がある。
日本道路公団	1,890,000	250,898	1,909,852	209,678	0.99	1.20	
首都高速道路公団	338,522	28,550	395,124	23,100	0.86	1.24	
阪神高速道路公団	328,979	32,200	289,829	18,400	1.14	1.75	
本州四国連絡橋公団	314,254	43,585	271,770	36,604	1.16	1.19	
東京湾横断道路株式会社	124,140	0	149,973	0	0.83	—	
地方道路公社等	155,710	44,166	150,409	41,631	1.04	1.06	
小 計	3,151,605	399,399	3,166,930	329,413	1.00	1.21	
道路開発資金	102,928	51,499	102,850	51,450	1.00	1.00	
道路整備計 (公共投資重点化枠)	8,203,438 (303,851)	3,462,368 (159,734)	8,208,975 (123,797)	3,367,597 (75,208)	1.00	1.03	
(再掲) 高規格幹線道路	2,799,534	808,309	2,675,618	701,848	1.05	1.15	
地域高規格道路	311,558	189,297	194,398	123,581	1.60	1.53	
住宅地関連幹線道路整備事業(一般会計)	15,500	8,000	8,920	4,500	1.74	1.78	

表3 平成9年度高速自動車国道  
供用予定区間

(単位：km)

道 路 名	区 間	延 長
北海道縦貫自動車道	虻田洞爺湖～長万部	49.3
東北横断自動車道	秋田南～秋田北	16.2
〃	北上西～湯田	21.6
〃	朝日～酒田	31.3
〃	西会津～津川	22.4
関越自動車道	信州中野～中郷	38.0
東海北陸自動車道	尾西～一宮木曾川	3.8
〃	郡上八幡～白鳥	16.6
第二東名高速道路	名古屋～東海	5.1
北陸自動車道	新潟東～新潟亀田	6.0
山陽自動車道	三木小野～山陽姫路東	21.5
〃	三木JCT～木見	9.6
近畿自動車道	舞鶴西～舞鶴東	9.8
四国縦貫自動車道	鷲野町～美馬	11.5
四国横断自動車道	南国～伊野	17.9
計	15区間	280.6
( 拡 幅 )		
東北横断自動車道	村田JCT～笹谷	(17.5)
名神高速道路	京都南～吹田	(27.4)
九州縦貫自動車道	八代～人吉	(27.1)
〃	鳥栖～久留米	(9.3)
九州横断自動車道	東そのぎ～嬉野	(9.1)
計	5区間	(90.4)
平成八年度末供用予定延長		6,114.3 km
平成九年度末供用予定延長		6,394.9 km

(注) 1. インターチェンジ等の名称については、仮称である。  
2. 拡幅延長は供用延長には含まない。

表2 平成9年度日本道路公団概算要求額(高速・一般別)

(単位：百万円)

区 分	9年度要求 (A)			前年度 (B)			倍率(A)/(B)		
	高 速	一 般	計	高 速	一 般	計	高 速	一 般	計
(事業計画)									
建設費	1,168,000	113,000	1,281,000	1,134,000	165,300	1,299,300	1.03	0.68	0.99
維持改良費	353,800	41,370	395,170	347,450	37,850	385,300	1.02	1.09	1.03
調査費	9,170	1,130	10,300	5,068	990	6,058	1.81	1.14	1.70
建設利息	156,030	47,500	203,530	168,009	51,158	219,167	0.93	0.93	0.93
小 計	1,687,000	203,000	1,890,000	1,654,527	255,298	1,909,825	1.02	0.80	0.99
業務管理費等	260,238	49,391	309,629	243,098	45,696	288,794	1.07	1.08	1.07
業務外支出等	2,664,539	482,754	3,147,293	2,009,437	293,741	2,303,178	1.33	1.64	1.37
合 計	4,611,777	735,145	5,346,922	3,907,062	594,735	4,501,797	1.18	1.24	1.19
(資金計画)									
政府出資金等	245,700	5,198	250,898	206,655	3,023	209,678	1.19	1.72	1.20
財投資金	1,804,800	423,300	2,228,100	1,586,000	340,000	1,926,000	1.14	1.25	1.16
繰 故 債	87,000	13,000	100,000	80,600	19,400	100,000	1.08	0.67	1.00
外 債	108,600	11,400	120,000	78,900	11,100	90,000	1.38	1.03	1.33
民間借入金	407,100	42,900	450,000	132,700	12,400	145,100	3.07	3.46	3.10
業務収入等	1,958,577	239,347	2,197,924	1,822,207	208,812	2,031,019	1.07	1.15	1.08
合 計	4,611,777	735,145	5,346,922	3,907,062	594,735	4,501,797	1.18	1.24	1.19

(注) 社会資本整備事業は含まない。

表4 完成予定路線

道路名	路線名	区間	延長(km)
深川留萌自動車道 (深川沼田道路)	一般国道233号	北海道深川市音江町字向陽 ～北海道深川市深川町字芽生	4.6
日高自動車道 (苫東道路)	一般国道235号	北海道苫小牧市植苗 ～北海道苫小牧市沼の端	4.0
三陸縦貫自動車道 (矢本石巻道路)	一般国道 45号	宮城県桃生郡鳴瀬町川下 ～宮城県石巻市蛇田	12.4
秋田外環状道路	一般国道 7号	秋田県秋田市上新城道川 ～秋田県南秋田郡昭和町大久保	9.5
米沢南陽道路	一般国道 13号	山形県米沢市窪田町 ～山形県東置賜郡高畠町大字深沼	8.8
湯沢横手道路	一般国道 13号	秋田県湯沢市沖鶴 ～秋田県平鹿郡十文字町梨木羽場	7.7
千葉東金道路 (二期)	一般国道126号	千葉県山武郡横芝町遠山 ～千葉県東金市山田	16.1
東京湾横断道路	一般国道409号	神奈川県川崎市川崎区浮島町地先 ～千葉県木更津市中島	15.1
東京湾横断道路連絡道	一般国道409号	千葉県木更津市中島 ～千葉県袖ヶ浦市神納	3.9
伊勢湾岸道路	一般国道302号	愛知県東海市新宝町 ～愛知県名古屋市港区金城ふ頭一丁目	4.1
中部縦貫自動車道 (安房峠道路)	一般国道158号	岐阜県吉城郡上宝村大字平湯 ～長野県南安曇郡安曇村中ノ湯	5.7
米子道路	一般国道 9号	鳥取県西伯郡大山町安原 ～鳥取県米子市尾高	5.2
安来道路	一般国道 9号	鳥取県米子市陰田町 ～鳥取県安来市佐久保町	6.6
高松東道路	一般国道 11号	香川県大川郡津田町鶴羽 ～香川県木田郡三木町井上	13.3
西九州自動車道 (佐世保道路)	一般国道497号	長崎県佐世保市千尺町 ～長崎県佐世保市大塔町	4.9
南九州西回り自動車道 (八代日奈久道路)	一般国道 3号	熊本県八代市東方町 ～熊本県八代市平山新町	6.6
南九州西回り自動車道 (鹿児島道路)	一般国道 3号	鹿児島県日置郡伊集院町下谷口 ～鹿児島県鹿児島市田上八丁目	10.2
神戸西バイパス	一般国道 2号	兵庫県神戸市垂水区名谷町 ～兵庫県神戸市西区伊川谷伊吹	5.6

表5 新規路線

道路名	路線名	区間	延長(km)
今治小松自動車道 (今治小松道路)	一般国道196号	愛媛県今治市長沢 ～愛媛県周桑郡小松町妙口	13.0

これらの事業を推進するため、高速道路建設費等として一兆六、八七〇億円(対前年度比一・〇二倍)を計上している。

3 一般有料道路の建設

前年度に引き続き、高規格幹線道路の一環を形成する道路、大都市圏の自動車専用道路、渋滞対

策としての道路、地方都市のバイパス等五〇路線

の建設を推進し、うち「伊勢湾岸道路」等一六道

路一三・六kmを供用し、「神戸西バイパス」(五・

六km)の明石海峡大橋にあわせた完成を図る(表

4)。

また、新規路線として「今治小松自動車道(今治小松道路)」(一三・〇km)を要求している(表

5)。

さらに、日本道路公団と東京湾横断道路株式会社との間で建設協定を締結し、事業を推進してい

る「東京湾横断道路」(二五・一km)を供用させる。

これらの事業を推進するため、一般有料道路建

設費等として二、〇三〇億円(対前年度比一・八

〇倍)を計上している。

4 維持・改良

高速自動車国道及び一般有料道路については、利用者サービスの向上、安全性、定時性等の向上を図るとともに良好な道路環境を保全する観点から、各種施策を強力に推進する。

① 「高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業計画(第二次)」に基づき、事故多発地点における排水性舗装、高視認性区画線の整備や付加車線、休憩施設の拡充等を推進する。

② 道路交通情報通信システム(VICS)の整備を拡充し、サービスの全国展開を図るとともに道路情報提供装置や情報ターナミルの整備を推進する。

③ 沿道環境の一層の改善を図るため、道路環境緊急対策に基づき新型遮音壁、裏面吸音板低騒音舗装などの騒音対策を積極的に推進する。

④ 平成八年度に引き続き、阪神・淡路大震災を踏まえ実施している震災対策緊急橋梁補強事業を推進し、重要路線及び全国の重要交差点の整備概成を図る。

二 首都・阪神高速道路公団

1 首都高速道路公団

前事業年度に引き続き首都高速中央環状新宿線

等一路線の建設事業を実施する。特に、

① 都心部の交通渋滞の緩和を図る板橋足立線・中央環状新宿線

② 東京湾岸道路の一部を形成する高速湾岸線(五期)

③ 業務核都市の育成・機能強化に資する高速大宮線、高速川崎縦貫線の整備に努める。

④ 東京湾横断道路と連結し、京浜地域と房総地域を結ぶ高速川崎縦貫線の浮島JCT及び浮島出入口を完成し、開通を図る。

⑤ 埼玉県中枢都市と東京都心部を結び、新大宮バイパス等の混雑緩和を図る高速大宮線の一部区間(美女木J阿弥八・〇km)の完成

を図り、平成一〇年度早期の開通を目指す。

⑥ 高速道路のより一層の安全を図るため、震災対策緊急橋梁補強、支承・連結装置の耐震性向上対策を継続実施するとともに、新たに地盤流動対策についても着手する。このうち、

震災対策緊急橋梁補強については平成九年度に概成。

⑦ 道路交通騒音低減対策の推進を図るため、新型遮音壁、裏面吸音板、環境施設帯等の設置を推進する。

⑧ 営業路線の混雑緩和を図る出口等の増設、車線拡幅、ジャンクションの改良等を継続実施するとともに、新たに有明JCT付近改良に着手する。

⑨ 利用者サービスの向上を図るため、所要時

表6 首都高速道路公団 (単位：百万円)

区 分	9年度要求 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設費等	94,900	142,900	0.66
高速道路改築費	118,982	132,075	0.90
関連街路分担金	1,600	2,200	0.73
調査費	1,460	1,214	1.20
維持修繕費	49,217	47,751	1.03
建設利息	72,363	68,984	1.05
小計	338,522	395,124	0.86
業務管理費等	55,393	56,406	0.98
業務外支出等	388,880	277,408	1.40
合計	782,795	728,938	1.07
(資金計画)			
出 資 金	57,100	46,200	1.24
政 府	28,550	23,100	1.24
地方公共団体	28,500	23,100	1.24
財 投 資 金	414,800	414,800	1.00
緑 故 債	16,000	6,100	2.62
民間借入金	17,437	6,000	2.91
業務収入等	277,458	273,404	1.01
合計	782,795	728,938	1.07

(注) 社会資本整備事業は含まない。(ただし、前年度資金計画内訳は、社会資本整備事業に係る借入金を含む)

間情報提供等の交通管制施設等の改善・充実を継続実施する。このうち、平成八年度から運用を開始している道路交通情報通信システム(VICS)については情報提供端末装置(ピーコン)の増設を完了し情報提供サービスの拡充を図る。

これらの事業推進するため、高速道路建設事業費等として三、三八五億円(対前年度比〇・八六倍)を、計上している(表6)。

## 2 阪神高速道路公団

前事業年度に引き続き大阪池田線(延伸部)等一八路線の建設事業を実施する。特に、

- ① 明石海峡大橋関連事業に最重点をおいて、関連路線(湾岸線(七期)、北神戸線等)
  - ② 第二環状線を形成する淀川左岸線・大和川線等
- の整備促進を図る。

- また、
- ③ 湾岸線(九期)については、着工準備のための諸調査等に着手する。
- さらに、
- ④ 道路交通騒音低減対策の推進を図るため、

新型遮音壁及び高速音壁、裏面吸音板、環境施設帯等の設置を推進する。

- ⑤ 高速道路のより一層の安全を図るため、震

表7 阪神高速道路公団 (単位:百万円)

区 分	9年度要求 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設費等	106,100	136,500	0.78
高速道路改築費	154,151	73,975	2.08
関連街路分担金	25	60	0.42
調査費	1,000	836	1.20
維持修繕費	30,424	26,852	1.13
建設利息	37,279	51,606	0.72
小計	328,979	289,829	1.14
業務管理費等	38,265	32,462	1.18
業務外支出等	358,283	237,967	1.51
合計	725,527	560,258	1.29
(資金計画)			
出資金	64,400	36,800	1.75
政 府	32,200	18,400	1.75
地方公団体	32,200	18,400	1.75
財 投 資 金	444,700	364,500	1.22
繰 故 債	12,400	4,100	3.02
民間借入金	27,100	9,000	3.01
業務収入等	176,927	146,429	1.21
合計	725,527	560,258	1.29

(注) 社会資本整備事業は含まない。(ただし、前年度資金計画内訳は、社会資本整備事業に係る借入金を含む)

災対策緊急橋梁補強、支承・連結装置の耐震性向上対策を継続実施するとともに、新たに地盤流動対策についても着手する。このうち、震災対策緊急橋梁補強については平成九年度に概成。

- ⑥ 利用者サービスの向上を図るため、情報提供施設整備及び道路サービス施設設置等を継続実施する。

これらの事業を推進するため、高速道路建設事業費等として三、二九〇億円(対前年度比一・一四倍)を計上している(表7)。

## 三 本州四国連絡橋公団

神戸・鳴門ルートについては、平成九年度末の

完成を図る。

明石海峡大橋連絡区間の海峽部については、明石海峡大橋の補剛桁工事、アンカレッジ上屋工事及びケーブル後期工事等を継続し完成を図る。また、陸上部については、西神地区工事、神戸側のトンネル・高架橋工事、淡路島内の土工工事・橋梁工事等を継続し完成を図る。さらに、関連区間全体の道路照明等の交通管理設備工事、舗装工事等を完成させるとともに、造園・標識工事等に着手する。

大鳴門橋関連区間については、暫定二車線で供用している区間の四車線化のための橋梁工事・交通管理施設工事及び舗装工事等を継続し完成させる。

表 8 本州四国連絡橋公団

(単位：百万円)

区 分	9年度要求 (A)		前 年 度 (B)		倍 率 (A)/(B)	
	全体	う ち 道路分	全体	う ち 道路分	全体	う ち 道路分
(事業計画)						
建設費	210,210	210,177	201,077	201,049	1.05	1.05
調査費	766	749	609	592	1.26	1.27
維持管理費	10,275	8,727	8,206	7,297	1.25	1.20
建設利息等	94,601	94,601	62,832	62,832	1.51	1.51
小 計	—	314,254	—	271,770	—	1.16
業務管理費等	19,357	17,970	20,610	19,294	0.94	0.93
業務外支出等	485,658	381,182	356,894	284,511	1.36	1.34
合 計	820,867	713,406	650,228	575,575	1.26	1.24
(資金計画)						
出 資 金	65,328	65,328	54,906	54,906	1.19	1.19
政 府	43,585	43,585	36,604	36,604	1.19	1.19
地方公共団体	21,743	21,743	18,302	18,302	1.19	1.19
補助金	28	—	32	—	0.88	—
道路開発資金	20,220	20,220	1,250	1,250	16.18	16.18
財 投 資 金	309,800	309,800	251,200	251,200	1.23	1.23
繰 故 債	246,300	246,300	202,800	202,800	1.21	1.21
民間借入金	13,000	13,000	10,000	10,000	1.30	1.30
業務収入等	166,191	58,758	130,040	55,419	1.28	1.06
合 計	820,867	713,406	650,228	575,575	1.26	1.24

また、今治ルート尾道大橋関連区間については、新尾道大橋上・下部工事及び陸上部の土工工事・橋梁工事等を継続するとともに、交通管理施設工事等に着手する。

生口橋関連区間については、陸上部の土工工事・橋梁工事を継続するとともに、交通管理施設工事・舗装工事等に着手し、平成九年度末の完成を図る。

多々羅大橋関連区間については、多々羅大橋の上部工事及び陸上部の土工工事・橋梁工事等を

継続するとともに、交通管理施設工事、舗装工事等に着手する。

来島大橋関連区間については、来島大橋のケーブル工事、補剛桁工事、アンカレッジ上屋工事及び陸上部の土工工事・橋梁上部工事等を継続するとともに、来島大橋のケーブル後期工事、交通管理施設工事、舗装工事等に着手する。

これらの事業を推進するため、建設費として、一〇二億円（対前年度比一・〇五倍）を計上している（表 8）。

表 9 東京湾横断道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	9年度要求 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
建設費	104,185	114,028	0.91
建設利息	19,955	35,945	0.56
小 計	124,140	149,973	0.83
その他経費等	13,774	12,351	1.12
合 計	137,914	162,324	0.85
(資金計画)			
道路開発資金	57,120	76,800	0.74
財 投 資 金	24,100	51,400	0.47
外 債	21,900	19,400	1.13
民間借入金等	34,794	14,724	2.36
合 計	137,914	162,324	0.85

平成九年度内の供用に向け、トンネル部の二次覆工、舗装及び内装板の施工、川崎人工島の換気塔、木更津人工島の休憩施設等を完成させる。

会社の平成九年度における建設費として、一、〇四二億円（対前年度比〇・九一倍）を計上している（表 9）。

#### 四 東京湾横断道路株式会社



## 五 有料道路融資事業

概算要求にあたっては、NTT-A型事業を除いたものとなっている。

表10 平成9年度有料道路融資事業（一般有料道路）新規要求事業 (km)

道路名	事業主体	路線名	区間	延長
高岡砺波道路2期 (能越自動車道)	富山県(公)	(国)470号	富山県高岡市池田～ 富山県西砺波郡福岡町	6.8
磐梯吾妻有料道路 (不動汽橋)	福島県(公)	(主)福島吾妻浦 磐梯線	福島県福島市町庭坂字神ノ森 地内	0.5
狭山環状有料道路 (延伸)	埼玉県(公)	(県)掘兼根岸線	埼玉県狭山市大字入間川～ 埼玉県狭山市大字柏原	0.4
長良川右岸有料道路	岐阜県(公)	(主)岐阜美濃線	岐阜県岐阜市古津～ 岐阜県岐阜市加野	1.3

表11 平成9年度有料道路融資事業（駐車場）新規要求箇所 (台)

道路名	事業主体	路線名	区間	延長
岐阜駅西駐車場	岐阜市	(市)橋本町2丁目線	岐阜県岐阜市橋本町2丁目	641

表12 平成9年度有料道路融資事業（指定都市高速道路）新規要求事業 (km)

道路名	事業主体	路線名	区間	延長
名古屋高速3号 (南部区間)	名古屋高速 道路公社	(県) 高速名古屋新宝線	名古屋市中川区山王3丁目～ 愛知県東海市新宝町	12.0
福岡高速4号線 (延伸)	福岡北九州 高速道路公社	(市)福岡高速4号 多の津蒲田線	福岡県粕屋郡粕屋町大字戸原 ～福岡市東区大字蒲田	1.9
北九州高速1号線 (延伸)	福岡北九州 高速道路公社	(市)北九州高速1号 長野横代線	北九州市小倉南区長野2丁目 ～小倉南区横代北町2丁目	1.5
安芸府中道路 (延伸)	広島高速道路 公社(仮)	(県)広島東 インター線	広島市東区福田～ 広島市東区馬木	2.0

### 1 一般有料道路の建設

#### (1) 一般有料道路

継続九路線二九・七kmの事業を推進する。  
また、新規事業として、高岡砺波道路二期(富山県道路公社)六・八km等四路線を要求している(表10)。

### (2) 駐車場

城址第二地下駐車場(高崎市)第一六箇所の事業を推進し、うち、勝川駅前地下駐車場(春日井市)等五箇所の完成を図る。  
また、新規事業箇所として、岐阜駅西駐車場(岐阜市)を要求している(表11)。

### 2 指定都市高速道路の建設

#### (1) 名古屋高速道路

名古屋高速一号等継続五路線の事業及び震災対策緊急補強事業を推進するとともに、新たに高速三号(南部区間)延長一二kmを要求している。

#### (2) 福岡北九州高速道路

福岡高速道路は、福岡高速一号等継続三路線の事業を推進し、新たに高速四号延伸(戸原～福岡IC)一・九kmを要求している。また、北九州高速道路については、新たに高速一号延伸(横代～長野)一・五kmを要求している。さらに、両道路の震災対策緊急補強事業を推進する。

#### (3) 広島高速道路(新規)

平成九年度より、新たに広島高速道路として、安芸府中道路延伸(広島東IC～馬木)二kmの事業を要求している。

(※道路局有料道路課課長補佐  
※※道路局高速国道課課長補佐)

# 地方道関係予算の概要

## 一 かんがへ

地方道は、高速自動車国道や一般国道等を補完して幹線道路網の一部を構成するとともに、各種地域振興施策の推進、地域の生活環境の向上を図るうえで欠くことのできない基盤的施設であり、都道府県道約一二万km、市町村道約九五万kmより構成されている。

このように、地方道は地域の活性化にとって必要不可欠な多くの機能を持っており、その整備に対する地域の期待は極めて高いものがあるが、現時点での整備率は都道府県道で四七・九％、市町村道で四七・〇％にとどまっている。

地方道の補助事業で行われている施策は、大別して次の四つに分類できる(図一)。

・高速自動車国道のインターチェンジアクセス道路等広域的なネットワークを形成するための事業 (四〇・四％)

・地方拠点都市地域整備法、リゾート法等特別立法による地域振興を図る道路を整備する事業 (二三・一％)

・オリンピック、国体や交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業等の大規模な構造物を伴う事業等、地域の大規模プロジェクトの基盤となる道路を整備する事業 (二六・八％)

・防災対策、環境対策、渋滞解消、電線類地中化等の新しい重点施策 (二九・七％)

地方道の補助事業は、以上のように広域的な幹線道路の整備または政策目的の達成のための、効果の高い事業に対し重点的に支援を行っており、

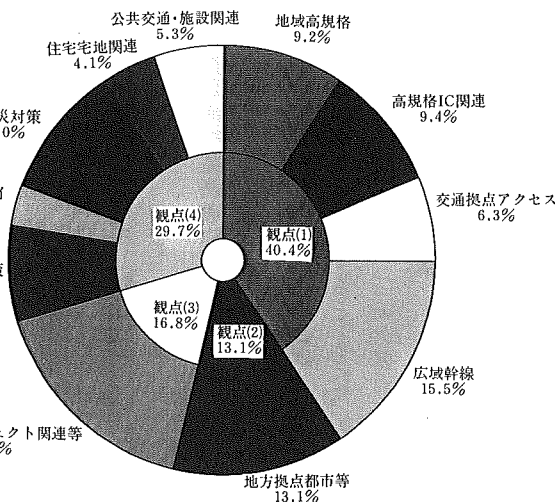


図1 地方道事業の施策内訳

尾藤 孝  
※ ※

上段：国費  
下段：事業費  
単位：百万円

表1 平成9年度地方道概算要求状況

	建設省		北海道開発庁		沖縄開発庁		国土庁		合計	
	9要求	伸率	9要求	伸率	9要求	伸率	9要求	伸率	9要求	伸率
改築	154,614.50 302,127.00	0.89 0.89	53,317.00 91,332.00	0.96 0.97	32,038.00 36,900.00	0.98 0.98	24,959.60 41,063.00	1.03 1.02	264,929.10 471,422.00	0.93 0.92
特殊改良	831.00 1,662.00	0.32 0.32	9,972.00 19,944.00	0.91 0.91	2,516.00 3,263.00	1.10 1.12	6,053.40 11,658.00	0.98 0.98	19,372.40 36,527.00	0.88 0.87
補修	258.50 517.00	0.30 0.30	1,670.00 3,340.00	1.07 1.07	180.00 200.00	0.74 0.74	918.00 1,816.00	1.11 1.10	3,026.50 5,873.00	0.86 0.86
共同溝	256.00 512.00	0.97 0.97							256.00 512.00	0.97 0.97
自転車道	1,898.00 3,796.00	0.51 0.51	375.00 750.00	1.00 1.00	450.00 500.00	1.00 1.00	710.00 1,420.00	1.42 1.42	3,433.00 6,466.00	0.68 0.67
維持等					900.00 1,000.00	0.90 0.92			900.00 1,000.00	0.90 0.92
緊急地方道整備事業	276,908.00 531,428.00	1.03 1.03	10,475.00 19,504.00	0.94 0.94	6,184.00 10,061.00	1.07 1.09	3,529.00 6,241.00	1.02 1.02	297,096.00 567,234.00	1.03 1.03
合計	434,766.00 840,042.00	0.97 0.97	75,809.00 134,870.00	0.95 0.96	42,268.00 51,924.00	1.00 1.00	36,170.00 62,198.00	1.03 1.02	589,013.00 1,089,034.00	0.97 0.97

国と地方の役割分担に配慮しつつ行うこととして  
いるところである。  
また、地方道の整備にあたっては、上位道路と  
の計画の整合、地域の重点プロジェクトとの連携  
をとった計画的な事業執行により早期に整備効果

を発現させることが必要不可欠であることから、  
補助事業の大型化・重点化にも努め、重点投資を  
実施しているところである。

さらに、地域住民にとってわかりやすく、透明  
性・計画性の高い地方道事業を推進するため、各  
自治体が地方道整備に関する中期的事業計画であ  
る「地方道路計画」を策定し、公表したところだ  
である。

以上のような観点に基づき、平成9年度の地方  
道事業として、緊急地方道路整備事業を含め、一、  
〇八九、〇三四百万円（対前年度比〇・九七）を  
要求している（表一）。

この事業費には、平成8年度公共投資重点化枠（道路事業  
分三〇三、八五一百万円）のうちの地方道分を含んでいる。

## 二 重点的な地方道補助事業の推進

地方道補助事業の推進にあたっては、上位道路  
や地域振興プロジェクトと整合のとれた重点整備  
が要請されること、また、昨今の「国と地方」の  
議論の中で国と地方の明確な役割分担が求められ  
ていることから、国としての支援の観点を明確に  
するために、次の四つの観点を中心に、効果の高  
い事業に対して重点的な支援を行っているところ  
である。

### 「地方道整備の観点」

#### ① 広域交流ネットワークの形成

地域高規格道路等の地域間を連絡する広域  
的な幹線道路や、高速道路インターチェン  
ジ・空港・港湾等の交通拠点へのアクセス道  
路や、都市の主要な放射・環状道路等広域ネ  
ットワークの形成に資する道路整備

#### ② 特別立法等の法律による地域の支援

半島振興法、過疎地域活性化特別措置法等  
の特別立法や、地方拠点都市地域整備法、総  
合保養地域整備法等地域振興に関する法律に  
より国の支援が求められている道路整備

#### ③ 大規模プロジェクト等の支援

オリンピック、国際空港等の大規模プロジ  
ェクトの実現に不可欠な道路整備や、交流ふ  
れあいトンネル・橋梁整備事業等自治体の財  
政力の観点から単独事業のみでは整備が著し  
く困難な大規模事業の支援

#### ④ 特定の施策や新技術の促進

橋梁補強等の震災対策、環境対策、渋滞対  
策、トンネル坑口部等の法面防災対策、住宅  
宅地の整備促進や電線類地中化等の緊急課題  
に対応した道路整備

また、重点投資による投資効果の早期発現を  
図るため、補助事業の箇所数の削減、事業規模の重  
点化に継続的に取り組んでいるところである（図  
2・図3）。

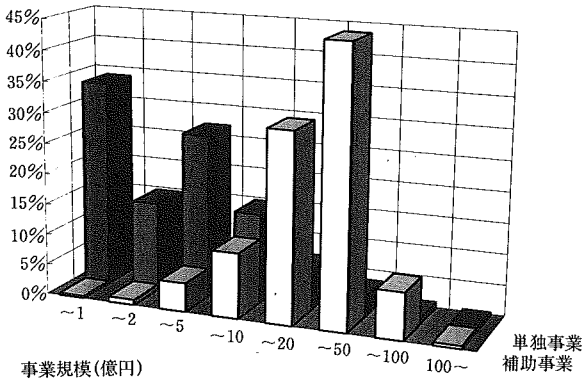


図3 補助事業と地方単独事業の事業規模 (都道府県道 改築)

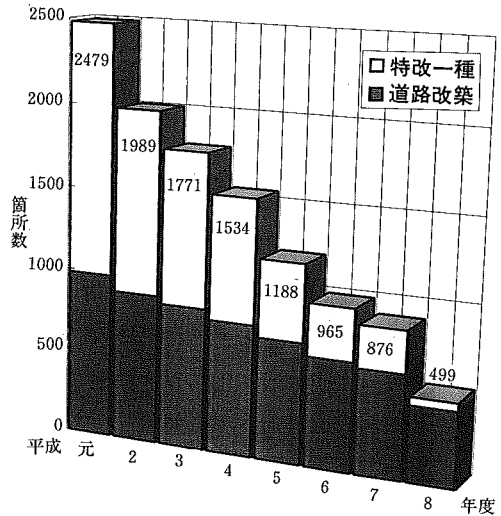


図2 補助事業の箇所数の推移 (都道府県道)

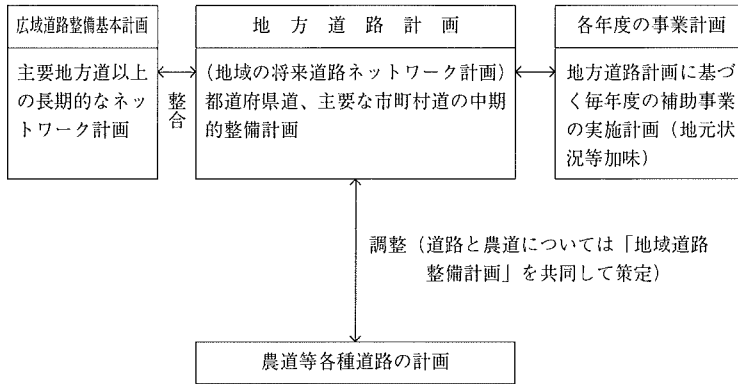


図4 地方道路計画に基づく計画的・重点的な地方道事業の推進

### 三 計画的な地方道補助事業の推進

地方道補助事業を含め、地域住民にとってわかりやすく、透明性・計画性の高い地方道事業を推進するため、各地方公共団体が「地方道路計画」を策定し、中期的・具体的な地方道の整備計画を地域に公表しているところである。

・「地方道路計画」は、各地方公共団体が、高速道路や国道の整備計画との整合をとりつつ、都道府県道や主要な市町村道に関する中期的・具体的な整備計画として策定・公表された計画である。

・特に、農道については、各都道府県で農道担当部局と協同で、「地域道路整備計画」を策定・公表することとしている。

地方道補助事業の採択・事業展開は、基本的にこの「地方道路計画」に基づいて実施することとしており、地方道路計画に定めた事業計画を、地元調整状況、用地買収状況、現場の地質状況等に合わせ修正したうえで、各年度の事業費を決定しているところである(図4)。

平成八年四月現在における地方道路計画の策定状況は全都道府県と政令市及び一、四八六市町村で策定済みとなっている。

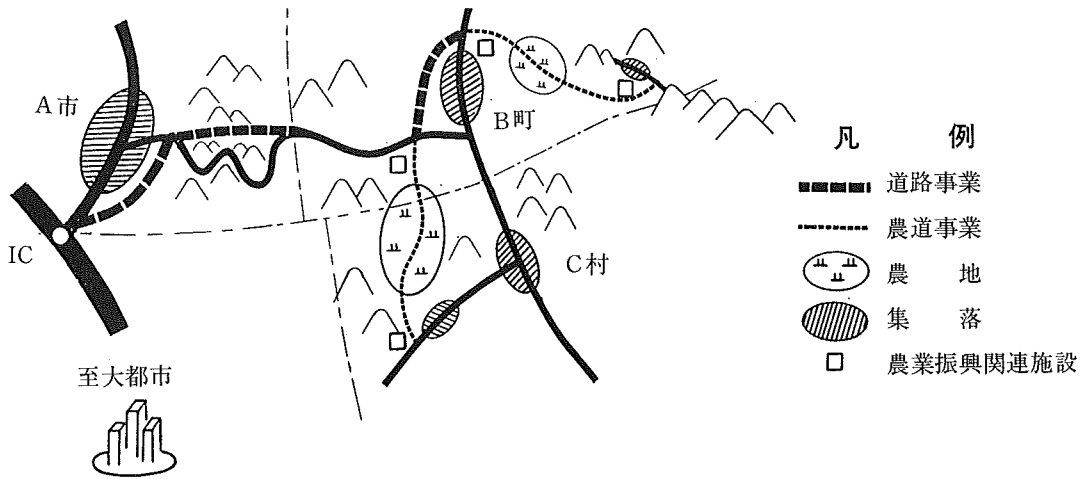


図5 中山間活性化・都市交流促進モデル事業のイメージ

#### 四 省庁間連携による事業の推進策

「中山間活性化・都市交流促進モデル事業」

自然的、経済的に不利な条件下に置かれ、過疎化、高齢化が急速に進む中山間地域の活性化を図るため、地域資源活用のもと、活力ある農業振興を促進するとともに、中山間地域と近隣都市との相互補完的かつ広域的な連携を図ることが必要である。

このため、地方自治体等が策定する総合的な地域振興計画等を踏まえ、道路と農道が一体となった整備の計画を策定し、道路事業と農道事業を連携・調整し実施する「中山間活性化・都市交流促進モデル事業」を創設する。本連携事業の実施により中山間地域の活性化や都市と中山間地域の交流拡大を計画的、効率的に促進する(図5)。

#### 五 背景

地方道の整備は、道路管理者が自ら行う地方単独事業と、国として必要な支援を行う補助事業との組み合わせにより行われるが、昨今、国と地方の関係が厳しく問われ、その役割分担を明確にする必要があることから、国としての支援の範囲を、先に述べた四つの観点により明らかにしたうえで推進しているところである。

今後は、周辺の環境とも調和した道路整備を行うなど、新たな施策へ向けて取り組んでいくことも必要である。

今後とも、地方道補助事業については、関係各地方公共団体等との連携を図りつつ、効率的に実施し、地方道の整備の促進を図ってまいりたい。

(※道路局地方道課建設専門官)

(※道路局地方道課市町村道室建設専門官)



# 平成八年度「道路防災週間」

松本 豊和

## 一 目 的

平成八年度の道路防災週間については、八月の最終週に以下のような目的で実施された。

- ① 道路は生活に必要な物資の輸送や通勤・通学など、日常的な生活や経済活動を支えるとともに、緊急時における移動や輸送のための動線を確保する上で、最も根幹的かつ重要な社会資本である。
- ② また、円滑な道路交通は地域社会における活動のあらゆる面を支えていることから、安心して生活できる地域社会をつくるためには、安全性・信頼性の高い道路ネットワークを確保することが重要である。
- ③ このためには、道路管理者のみならず、地域住民や道路利用者の防災に対する理解と協力が不可欠であり、例えば、個人の防災に対する責任と役割の認識、災害時の円滑な緊急輸送活動を可能にするため、これらの状況下での車の使用自粛等への理解を深めておく必要がある。
- ④ したがって、「道路防災週間」において道路管理者が防災施設・設備の点検、防災訓練等を実施することはもちろん、地域の方々や道路利用者などに安全性・信頼性の高い道路ネットワークの重要性、防災への備え、さらに緊急時の協力の必要性等を認識していただき、防災意識の向上等を図るものである。

## 二 期 間

平成八年八月二十五日(日)

～平成八年八月三十一日(土)

## 三 主 催

道路防災週間中、全国各地の道路管理者の主催により各種行事・活動が実施された。

主催者・建設省・各地方建設局、北海道開発局、沖縄総合事務局、都道府県、政令指定市、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団

## 四 実施内容

今年度の道路防災週間においては、阪神・

淡路大震災、北海道古平町豊浜トンネル崩落事故等の教訓を踏まえ、道路防災対策の一層の強化・推進を図るため、下記のような各種行事・活動を実施した。

極的に広報する。

## 1 広報活動

① 道路防災に関する現状や今後の道路防災のあり方に関する講演会、シンポジウム等を通じ、

○地域住民一人一人が災害に対して役割と責任を持った地域ぐるみでの防災体制の強化

○災害時の円滑な緊急輸送活動を可能とするため、これらの状況下での車の使用自粛

等についてその必要性を周知し、道路利用者をはじめ広く一般市民へ道路防災に対する意識の向上を図る。

また、新聞記事・ニュース等への話題提供を通じ、道路防災週間について積極的に広報する。

② パンフレット、チラシ、道路通行規制

区間マップの配布等を行うことにより、いつでも安心して利用できる安全性・信頼性の高い道路ネットワークを確保するための道路防災対策事業の重要性等を積

(写真1・2・3)

## 2 防災訓練の実施

災害発生時においては、被災情報の迅速かつ的確な収集・伝達、道路利用者や一般市民への速やかな道路通行規制情報の提供及び応急復旧対策の実施等が重要であることから、地域の道路管理体制、自然条件、社会条件等を配慮した防災訓練を以下を参考に実施する。

① 地震による大規模災害の発生等を想定した職員の非常参集訓練、関係機関を含めた被災情報の収集・伝達訓練、道路応急復旧訓練を実施する。

② これらの被災情報に基づいた緊急輸送路、迂回路等の設定とその情報提供等の訓練を実施する。

(写真4・5・6)

## 3 道路防災に係る施設・システムの点検等

① 災害時において情報収集・伝達・提供を行う情報システムが的確に稼働するかどうかの点検を実施し、その操作方法についての確認を行う。

② 災害復旧資機材の備蓄状況の認識を行う。

③ 各道路管理者間における災害対策要員や復旧資機材等の支援体制の点検・確認を行う。

(写真7・8)

各道路管理者が道路防災週間期間中に実施した主な行事、活動内容を表1に示す。

(道路局企画課道路防災対策室防災第一係長)

表1 道路防災週間中の行事・活動等の実施内容

	広 報 活 動	防 災 訓 練	防災施設・システム点検	そ の 他
北海道開発局	シンポジウム開催、ポスター掲示、横断幕・情報板による広報、パネル展	トンネル防災訓練、情報伝達訓練、非常参集訓練、通信訓練	非常時連絡系統、出動体制の点検、緊急用資機材の点検	災害発生の恐れのある危険箇所点検
東北地方建設局	シンポジウム開催	非常参集訓練、情報伝達訓練、対策本部設置運営訓練、復旧計画策定	応急復旧資機材の点検、道路情報システムの操作演習	危険箇所点検
関東地方建設局	シンポジウム開催、防災フェア展示、ポスター掲示、チラシの配布	情報伝達訓練、仮設橋仮設の応急、復旧訓練	道路情報システムの点検、交通遮断機等の点検	
北陸地方建設局	講演会開催、ポスター、道路情報板による広報、通行規制区間マップ配布	非常参集訓練、情報収集・伝達訓練、対策本部の設置運営訓練	トンネル情報設備の点検	通行規制区間の点検、重要構造物点検
中部地方建設局	シンポジウム開催、通行規制マップ配布、道路情報板、横断幕等による広報	非常参集、情報収集伝達訓練、対策本部の設置、情報提供訓練	通行規制機器、防災備蓄倉庫の点検、情報機器の稼働点検	危険箇所点検
近畿地方建設局	道路防災講演会の開催、ポスター配布	情報伝達訓練、画像映像伝達訓練、非常参集訓練		
中国地方建設局	シンポジウム開催、懸垂幕、横断幕、道路情報板による広報	非常参集訓練、情報伝達訓練、情報伝達訓練	情報提供措置の検証	危険箇所点検
四国地方建設局	シンポジウム開催、インターネットにて紹介、通行規制マップ配布、ポスター掲示	職員参集訓練、被害対策本部の設置運営、情報伝達訓練、救助訓練	トンネル非常警報装置、通信設備の点検、道路情報板の点検	のり面の危険箇所点検
九州地方建設局	シンポジウム開催、道路交通情報センターによる放送、防災展への参加	情報伝達、非常参集、応急復旧活動訓練、トンネル内火災訓練	道路情報システム、トンネル内防災設備の点検、通信施設点検	危険箇所点検
沖縄総合事務局	ラジオ、防災パネル展、通行規制マップ、道路情報板による広報	トンネル落盤事故訓練	道路情報システム、無線設備等の点検	危険箇所点検
日本道路公団	災害時の対応に関する講習会開催、情報板、SA・PA、ポスターでの広報	情報伝達訓練、交通規制訓練、トンネル防災訓練、低速走行訓練		のり面復旧訓練
首都高速道路公団	防災フェア展示、パンフレットの配布	非常参集訓練、対策本部の設置運営訓練、情報伝達訓練	資機材備蓄状況の確認	
阪神高速道路公団		非常参集訓練、情報伝達訓練		
本州四国連絡橋公団	ポスターの掲示	通行止め、復旧作業、情報伝達訓練		
北海道	道路情報板、電光掲示板、横断幕による広報、ポスター配布	交通規制訓練、情報伝達訓練	トンネル非常用設備点検、情報提供施設点検、緊急資機材の点検	危険箇所点検
青森県		情報収集・伝達・提供訓練		
岩手県	電光広告塔により広報、ポスター掲示、道路情報板で広報	情報の収集訓練・伝達訓練、初期期活動訓練、非常参集訓練		危険箇所点検
宮城県		情報収集訓練、応急復旧訓練		
秋田県		非常参集訓練、情報伝達訓練、対策本部の設置運営訓練		危険箇所点検
山形県	パンフレット配布			
福島県		トンネル防災訓練、情報伝達訓練	情報通信システムの点検	危険箇所点検
茨城県	道路情報板、ポスターによる広報	対策本部設置運営訓練、情報収集・伝達訓練		危険箇所点検
栃木県	ポスター、パンフレットによる広報	トンネル防災訓練、総合防災訓練への参加		重要構造物の点検
群馬県		情報収集訓練、道路応急復旧訓練		
埼玉県		緊急通行車両確保訓練	情報機器の点検、操作確認、応急復旧資機材の点検、確認	災害対策マニュアルの周知 防災対策会議開催
千葉県		橋梁施設点検訓練、情報伝達訓練		
東京都		障害物除去訓練、緊急輸送路確保訓練、道路啓開訓練		
神奈川県	県の広報誌に掲載、ポスター掲示	道路啓開、応急復旧訓練	情報機器、装置の点検、操作方法の確認	
山梨県	ポケットティッシュの配布			危険箇所点検
長野県	道路情報板による広報	情報収集・伝達訓練	無線施設、雨量計等の点検	危険箇所点検
新潟県	道路情報板による提供、ポスター掲示		道路情報板、トンネル情報板の点検	危険箇所の点検
富山県	ポスターの掲示			
石川県		非常参集訓練	防災施設の点検	危険箇所のパトロール
岐阜県	ポスター、パンフレットの配布、通行規制マップの配布	非常参集訓練、情報収集・伝達訓練		
静岡県	ポスター、通行規制区間マップの配布、道路情報板による広報	非常参集訓練、情報収集・伝達訓練	道路情報提供装置の点検、防災無線の点検	
愛知県	横断幕、道路情報板、ポスターによる広報、通行規制区間マップの配布	情報収集・伝達訓練、連絡調整訓練、トンネル防災訓練	トンネル内情報施設の稼働点検、操作方法の確認	



	広 報 活 動	防 災 訓 練	防災施設・システム点検	そ の 他
三重県	横断幕、道路情報板による広報、通行規制区間マップの配布	非常参集訓練、緊急輸送路確保訓練、情報収集訓練	トンネル内情報施設の点検	危険箇所点検
福井県				災害予防対策連絡協議会、危険箇所点検
滋賀県	バトロールカーへのマグネット設置	情報伝達訓練、対策本部設置運営訓練、道路応急復旧訓練	道路情報提供装置、遮断機等の点検、無線機等の機能確認	危険箇所点検
京都府	ラジオによる広報、道路情報板による広報	非常参集訓練、情報伝達訓練、対策本部設置運営訓練		
大阪府		被害情報収集・伝達訓練		
兵庫県		日常バトロールから災害時バトロールへの切替訓練、情報伝達訓練		のり面等の現状把握
奈良県	通行規制区間マップの配布	緊急輸送路確保訓練、無線通信訓練		防災会議開催
和歌山県		情報収集、伝達訓練、被害調査訓練、障害物除去訓練		
鳥取県	横断幕、懸垂幕、道路情報板による広報			
島根県	横断幕、懸垂幕、道路情報板、道の駅での広報	トンネル防災訓練		
岡山県	懸垂幕、ポスターによる広報		トンネル事故の際の通報体制、トンネル内情報施設の点検	危険箇所点検
広島県	懸垂幕、道路情報板による広報		機器の操作、提供装置の表示確認	危険箇所点検
山口県	道の駅での防災グッズの配布			危険箇所点検
徳島県	横断幕、懸垂幕、道路情報板による広報	対策本部設置運営訓練、障害物除去訓練		危険箇所点検
香川県	パネル展参加、ポスター掲示、懸垂幕の掲示	異常気象時通行規制訓練	防災情報システムの操作演習、情報装置の点検	危険箇所点検
愛媛県	写真展の実施、懸垂幕、横断幕による広報	規制情報の受発信訓練、情報連絡体制訓練	異常気象時の人員配置、通行規制に関する体制の確認	危険箇所点検
高知県	道路情報板、ポスターによる広報	情報収集訓練、迂回路設定、緊急輸送路の把握訓練		
福岡県	情報伝達訓練、対策本部設置訓練、応急復旧訓練、情報提供訓練			危険箇所巡回点検
佐賀県	ポスターの掲示、道路情報板による広報	情報収集・伝達訓練、道路啓開、架橋等応急復旧訓練		
長崎県	ポスターの掲示、道路情報板による広報	緊急通行車両確保の訓練、道路啓開訓練		
熊本県	ポスター掲示、道路情報板への表示、ラジオにて広報	情報収集・伝達・提供に係る訓練 通行規制処理体制の確認	トンネル非常用施設、情報提供施設の移動点検	危険箇所の重点的バトロール
大分県		情報収集・伝達、緊急輸送路確保、対策本部の設置、応急復旧訓練		危険箇所点検
宮崎県	パネル展への参加	情報伝達訓練	情報機器の移動点検	
鹿児島県	ポスターの掲示	トンネル防災訓練		
沖縄県	パネル展参加、パンフレット配布、ポスターの掲示		トンネル情報システムの点検	危険箇所点検
仙台市	ポスター配布	非常参集訓練、情報収集・伝達訓練、対策本部設置運営訓練、復旧訓練	道路情報提供装置の点検、情報機器の移動確認	危険箇所点検
千葉市	防災フェア展示、ポスター展示	非常参集訓練、情報収集・伝達訓練、交通規制訓練		
川崎市		道路陥没箇所応急復旧訓練 沿道障害物撤去訓練		
横浜市		道路陥没復旧、土砂除去等の道路啓開訓練		
名古屋市	横断幕による広報	通行規制訓練、障害物除去、緊急輸送路の確保訓練	道路情報提供装置、遮断機の操作演習及び点検	危険箇所点検
京都市				危険箇所点検
大阪市		情報伝達訓練、道路啓開訓練、障害物除去訓練		
神戸市		非常参集訓練、情報伝達訓練、対策本部設置運営訓練		
広島市	道路情報板、横断幕、ポスターによる広報			
北九州市	ポスターの掲示			
福岡市	ポスターの掲示			危険箇所点検

(注) 防災訓練については、防災の日（9月1日）等を実施している関係機関との合同の総合防災訓練等を含む



写真1 道路防災シンポジウム開催(中国地方建設局)



写真3 道路情報板による広報活動(北海道開発局)



写真2 懸垂幕による広報活動  
(四国地方建設局)

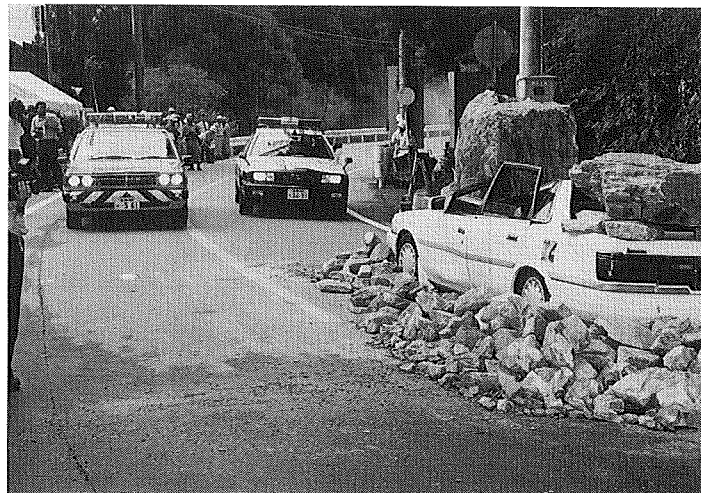


写真4  
トンネル防災訓練  
(愛知県)



写真5 緊急車両の通行確保訓練(埼玉県)



写真6 防災訓練会議(日本道路公団)



写真7 トンネル情報提供施設点検(三重県)

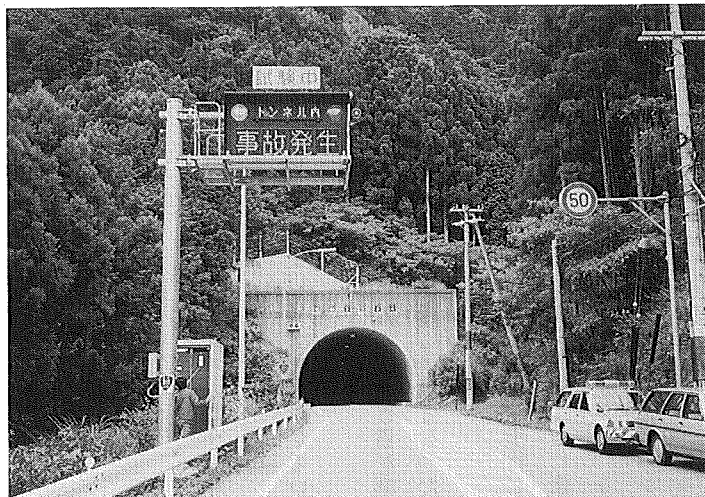


写真8  
トンネル内情報施設点検  
(熊本県)

## 一般国道六号萩崎橋転落事件及び 一般国道三五七号浜田交差点車両衝突事故について

道路局道路交通管理課訟務係

### 一 はじめに

本年六月一四日及び同月二七日に東北地方建設局、関東地方建設局において所管する二つの道路管理瑕疵にかかる訴訟の判決が言い渡されたので本稿において紹介することとする。

事案の内容は後述するが訴訟の結果としては、双方とも道路管理者側は勝訴しており、その後原告側のからの控訴もなかったため、いずれも判決は確定している。

### 二 一般国道六号萩崎橋転落事故判決

#### (1) 事故の概要

本件事故は、平成四年五月二二日午後一〇時頃（推定）、被害者（三七歳、男性）が福島県相馬郡

新地町の二級河川砂子田川（事故当時水深四〇cm、水温二〇度位、以下、「本件河川」という。）で溺死した事故である。

事故現場の上部には、一般国道六号萩崎橋が架橋されていた（図1参照）。

萩崎橋には本橋（自動車等の走行部分）と側道橋（歩行者・自転車の走行部分）があり、側道橋は昭和六〇年三月に自転車と歩行者の通行の安全を図るため交通安全対策の一環として、橋長一七m、幅員二mで本橋と一・五mの間隔をおいて並行で設置された独立橋である（図2参照）。

この一・五mの間隔は、砂子田川管理用通路への乗り入れ用通路があることから設けられていたものであるが、その隙間部分には通行車両の転落防止を図るため、及び歩行者や自転車の視線誘導

等の機能も兼ねて路側用ガードレール（ビーム中心高さまで〇・六三m、ビーム上端で〇・八m、以下「本件ガードレール」という。）を設置していた。

本件事故には目撃者がいないため、被害者が溺死するに至ったメカニズムが訴訟の争点となったが、原告の主張は、

「本件事故は、被害者が酒に酔って歩道を歩行して側道橋に立ち至った際、本件ガードレールに衝突し、衝突の衝撃によってあたかも「足払い」をかけたように本件ガードレールを越えてコンクリート護岸に落下し、本件河川に転落し、もって溺死するに至った。」としている。

(2) 原告・被告の主張要旨

① 原告の主張

1 本件事故は、現場付近がマウントアップ歩道から本件ガードレールに向かって下り勾配になっており、夜間照明施設が設置されておらず人家もないため、夜間には真つ暗闇で

本件ガードレールを視認することが難しく、歩道がガードレールに向かって続いており、よ

うな外観を呈している。

2 被害者の行動及び遺体の状況を総合的に勘案すれば、被害者は酒に酔って歩行中、本件ガードレールを発見することが遅れて誤ってこ

れに衝突したところ、ガードレールが○・八m位の高さしかなかったために、衝突の衝撃によってあたかも「足払い」を掛けられたようにガードレールを越えてコンクリート護岸に落下し、その斜面を転がり落ちるようになり、本件河川に転落し、溺死するに至ったと推

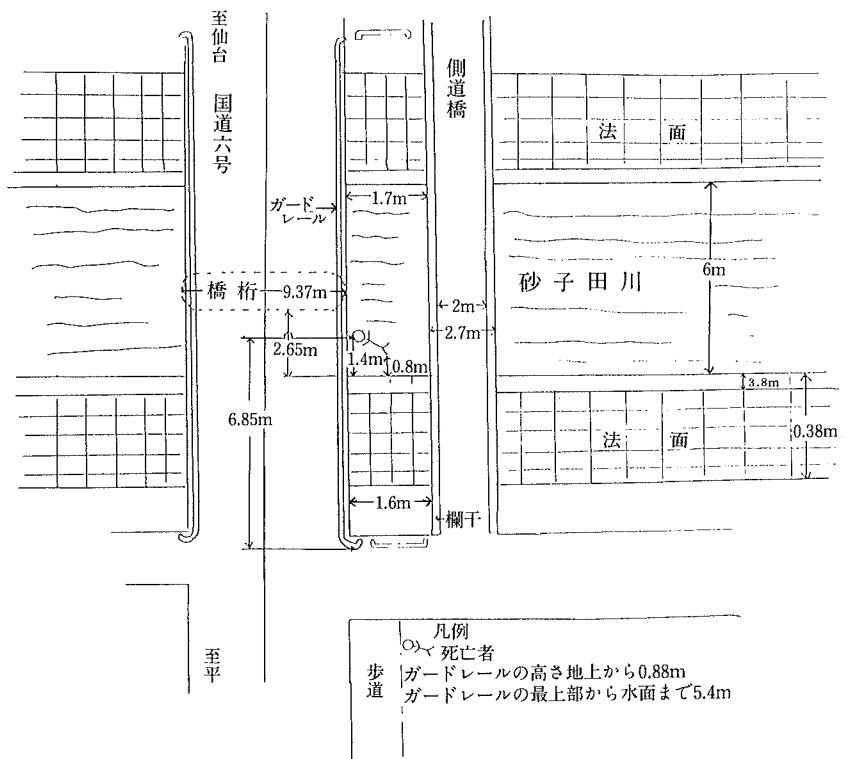


図 1

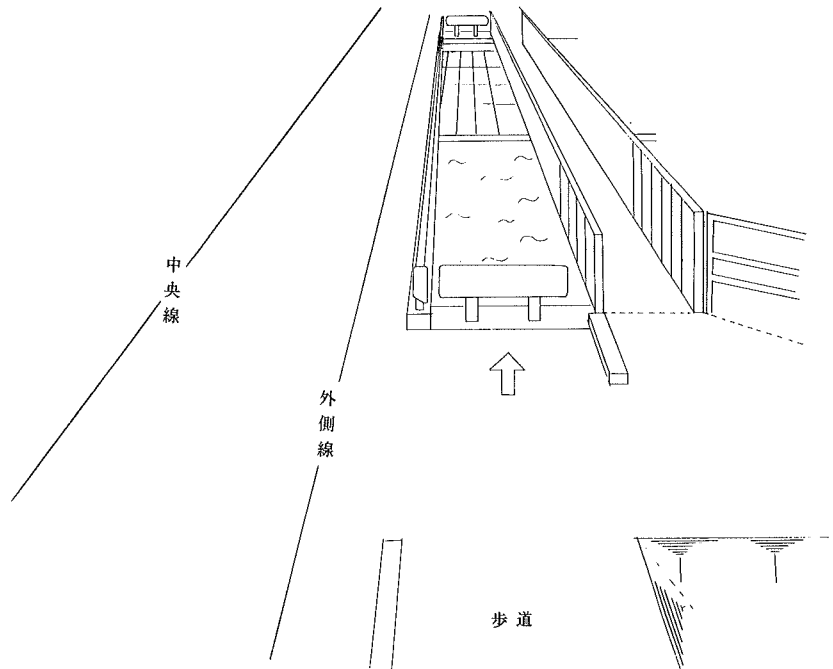


図 2

認する。

3 歩行者が誤って転落する危険性がある場合には、同所に設置するガードレールの高さは人の転落防止に必要な程度のもとしなければならぬ。しかるに、わずか〇・八mの高さに過ぎないものを設置したことは人の転落防止には不十分な高さであった瑕疵がある。

4 被告は本件事故後、歩行者の転落防止に不十分であると認識し、再発防止のためにガードパイプを急遽設置した。

5 福島市から郡山市に通じる一般国道四号にも本件と同様の箇所があるが、当初からガードパイプが設置されている。

6 本件ガードレールの設置目的が、被告が主張する通行する車両の安全確保であったとするならば、本件ガードレールが本来果たすべき役割を見誤った過失がある。

## ② 被告の主張

1 被害者の行動、飲酒の状況、日頃の通行状況、当日の天候、遺体の状況、現場の状況を総合しても被害者が本件ガードレールを越えて転落したかは不明であり、本件ガードレールの設置と被害者の死亡との間に因果関係がない。本件ガードレールが関係していたとしても被害者の通常予想しえない異常行動により自ら招いた自損行為によるものと推定される。

2 本件ガードレールは一般国道六号や直交差する通路（堤防道路）を走行する車両の路外逸脱や、他の道路構造物への損害の発生を防止するために、設けた路側用ガードレールであって「防護柵設置基準」を満たしている。

の擦過傷、口腔内に白色泡沫があり、手指爪床にチアノーゼが確認された。また、鑑定の結果、血中アルコール濃度は約二・三mg/mlである（一般的に日本酒一合で約〇・五mg/mlとなり、五合以上で泥酔状態と認められる）、死因は血清中のクロルイオン濃度が正常値より低いため、淡水による溺死の疑いがあり、検視に立ち会った医師は右外傷は直接死に結びつくものではなく、口腔内の白色泡沫と手指爪のチアノーゼの存在から死因を溺死と判断し、死亡時刻を平成四年五月二二日午後一〇時頃と推定した。

3 マウントアップ歩道から側道橋に至る勾配は自然な下り勾配で歩行にはまったく支障がない。

4 照明施設の設置は、本件現場付近は見通しがよくて極端な幅員の変化もなく「道路照明施設設置基準」に照らしても特別にその設置を必要とする場所とはされていない。また、本件ガードレールは白色塗装しており、視線誘導効果が大きく、歩行者等を安全に側道橋まで誘導することができる。

5 事故発生後設置したガードパイプは地元の新地町から、「子供が悪戯をして入ると困るので配慮してほしい」との要請を受け、児童の安全対策に万全を期するため要請に応じて設置したもので、本件事故の発生とは関係がない。

## (3) 被害者の検視結果

被害者の遺体の状態は、検視の結果、外傷として、右下顎部に二・五cm×三cm大の擦過傷、左手首に内出血を伴う打撲傷、右下腿後側に幅二cm、長さ一〇cmの擦過傷、左月非腸部に九cm×六cm大

## (4) 裁判所の判断

① 本件事故現場付近は、マウントアップ歩道端部から本件ガードレールにかけて若干の下り勾配になっているが、自然な傾斜であって通常の歩行に支障や影響を与えるものでなく、本件ガードレールに接近するほどに斜度が緩やかとなり、手前まで至ると殆ど平坦になっている。

② 事故現場は道路照明施設がなく、その他光源となるものから若干距離はあるものの、平坦で見通しもよく、夜間でもかなりの交通量が認められるので、断続的にせよある程度の光明が供給されていて、歩行者の前方の視認に困難をきたすほど真っ暗闇の状態にならない。

い。また、本件ガードレールは白色塗装が施されているため、通常一般人であれば、夜間であってもある程度接近すれば視認が容易である。

③ 被害者が本件ガードレールから転倒した可能性も否定しがたいものの、本件ガードレールから転落した痕跡が見あたらないほか、同ガードレールの視認可能性やその構造、被害者の酩酊状態からして、歩行中に本件ガードレールに衝突する可能性が低いか、仮に衝突したとしても歩行の勢いが余って転落するとは直ちにいい難いことや、歩行中の四m前後の高所から不意に転落したとしては、頭部をはじめ身体全体に打撲傷が殆ど認められない一方で、そのような態様で負ったとは考えにくい左月非腸部の擦過挫傷が存するなど外傷の状況が右転落態様と符合するとは言い切れない。

④ 以上からして、その他の態様、例えば、酩酊状態をもって本橋上に進出し、対向車両と出会い衝突を避けようとして本橋ガードレールに身を寄せたところ、ものの弾みでこれを乗り越えて流水中に落下したとか、本件ガードレールや側道橋の欄干から身を乗り出して下を覗き込んでいる際に誤って落下した、あるいは河川敷内に落下若しくは立ち入りした

後に河床や法面を歩行し、歩行中に転倒して顔を水流に没して溺死した経過を辿った等の可能性も依然として否定し去ることができなく、結局、本件証拠を総合しても、原告らの主張する転落態様を認定するに足りるまでの証拠があるとはいえない。

⑤ 本件ガードレールは、車両路外逸脱を防止するための路側用ガードレールであるが、建設省通達で要求されている規格を充たした構造を有して、歩道用横断防止柵の標準高よりも高く、歩行者との関係でも容易に転落しないような構造になっており、夜間における視認可能性などの諸条件を総合的に勘案していても、通常の用法に従って使用する限り、通常有すべき安全性を欠いているとはいえず、その設置に瑕疵を認めることができない。

⑥ してみると、被害者が本件ガードレールから転落した事実が認められないうえ、本件ガードレールの設置にも瑕疵の存在を認めることができないので、いずれにせよ原告らの請求は理由がない。

### 三 一般国道三五七号（湾岸道路） 浜田 交差点車両衝突事件

#### (1) 事件の概要

平成二年六月九日午前〇時三〇分頃、千葉県千

葉市浜田町二丁目一番地先の一般国道三五七号と県道千葉船橋海浜線（以下「県道」という。）との交差点（国道の上下線がセンター部分を縦断する東関東自動車道（交差点部分はオーバークロス）によって分離され、信号機により交通整理の行われている交差点（図3参照）において、甲が運転し、その友人乙、丙の二名が同乗する普通乗用車（以下「被害車」という。）が国道上り線を走行し、信号機に従って右折した後、国道下り線に交わる際の対面信号（県道側）が赤を表示していたがこれを直進したところ、国道下り線を青色の信号機に従って直線してきた丁運転の普通貨物自動車（以下「加害車」という。）に衝突し、甲、乙、丙の三名が死亡し、丁が軽傷を負ったものである。

この事故に関し、乙、丙の両親の外三名が、被害車の所有者で、甲の相続人・信号機の管理者である千葉県・丁の使用である運輸会社（以下「会社」という。）に対して、平成四年五月二日に東京地方裁判所に損害賠償請求（以下「A事件」という。）を提起した。また、甲の相続人が、道路管理者である国に対し道路の管理に瑕疵があるとし、また、信号機の管理者である千葉県、丁及び会社に対して平成五年一月二日に東京地方裁判所に損害賠償請求訴訟（以下「B事件」という。）を提起したものである。

なお、A事件とB事件は併合審理され、判決が

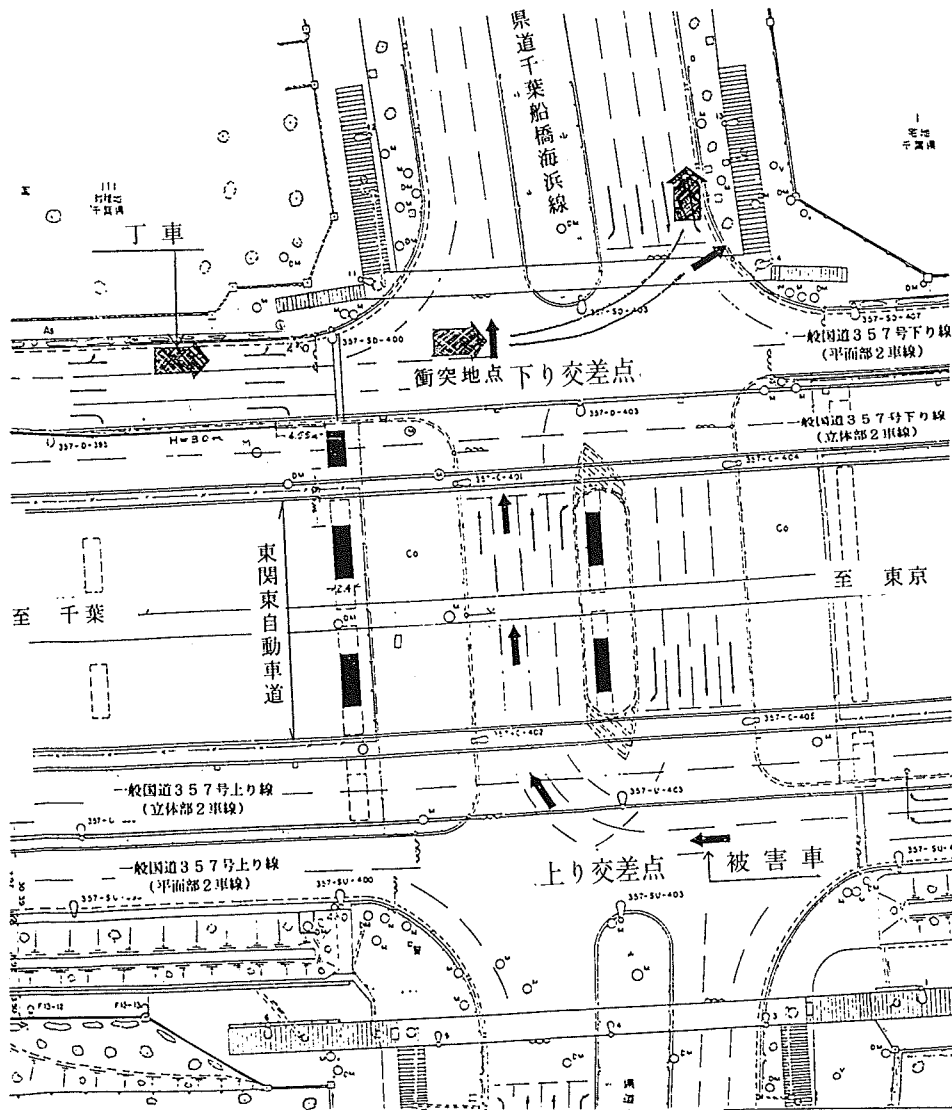


図3

言い渡されている。

判決では国に対する請求は棄却され、原告及び相被告から控訴がなかったため、以下、A事件については道路管理者は訴訟当事者ではないので省略し、B事件の国に関する判決について紹介する。

(2) 原告・被告の争点

本件の主要な争点は、本件交差点の瑕疵、すなわち、本件交差点が信号表示・道路標識・看板等により、車両の運転手に独立した二つの交差点からなっていることを認識させるに足るものであるかどうかであり、双方の主張は以下のとおりである。

① 原告の主張

1 本件交差点には、国道三五七号上り線と県道が交わる部分(以下「上り交差点」という。)  
 と、国道下り線と県道が交わる部分(以下「下り交差点」という。)  
 とが、それぞれ独立した二つの交差点であるのか、これらをあわせて一つの交差点であるのかが明瞭でないという瑕疵があった。そのため、被害車は上り交差点を右折した後に対面する下り交差点の信号の赤色表示に従って停止すべきかどうかかわからずそのまま直進したところ、本件交差点が二つの独立した交差点として交通整理されていたために本件事故が発生したものである。



また、本件交差点が独立した二つの交差点からなっていることを明らかにするために、

- ①電光掲示板等により運転者の注意を喚起し、
- ②遮断機を設置し、
- ③上り交差点手前に道路標識を設置し、
- ④下り交差点手前に信号機を設置し、
- ⑤信号の上に交差点の固有名詞を掲げ、
- ⑥この先別交差点「次の信号は別信号」等の立て看板を設置する等の措置をとるべきであったのにこれを怠ったものである。

2 国道三五七号上り線から上り交差点を右折して下り交差点を直進しようとする車両から見て、国道の下り線の左方が東関東自動車道及び国道下り線立体部の橋脚並びに国道下り線沿いに設置された防音壁のために見直しが悪かったことも、本件交差点の瑕疵である。

## ② 被告（国）の主張

原告らは、下り交差点において、東関東自動車道の橋脚等により甲（運転者）の視界が遮られ、左方を見通すことが著しく困難な状況にあったことが瑕疵にあると主張するが、下り交差点においては信号機による交通整理が行われていたものであって、この信号機に従った運転をしていれば右折車と直進車の衝突事故は未然に防ぐことができる。本件事故は甲の信号機に従わない無謀な運転によって発生したものであるから、本件交差点

に瑕疵があったということとはできない。

また、道路及び道路標識に関しては、道路法その他の関係諸法令・諸通達に基づき適正に設置・管理しているものであり、本件国道の設置・管理に瑕疵はないものである。

## (3) 裁判所の判断

- ① 本件交差点は、上り交差点と下り交差点との二つの交差点が二つの独立した交差点として交通整理され、国道三五七号上り線から上り交差点を右折した車両は、必ず下り交差点で幕張メッセ方面出口横断歩道橋に設置された赤色を表示する信号機に対面するように交通規制されていた。交通規制の存在は、国道三五七号下り線から上り交差点を右折する車両の前方には、東関東自動車道の橋脚の手前に設置された「右折後青になるまで一旦停止」と記載された、縦約二m、横約一・五mのオレンジ色の看板によって明示されていた。上り交差点で右折を終了した車両は約四〇m直進し、停止線に差しかかり、車両からは下り交差点で対面する信号機の見通しは良好であって、下り交差点の赤色の信号に対面した際には、その手前の停止線で青になるまで停止すべきである。

以上から、本件交差点が一つではなく、独

立した二つの交差点から構成されていることは、通常の注意を払えば容易に認識できるものというべきである。そこで本件交差点に、

一つの交差点であるかどうかが不明であるとして瑕疵があったということとはできない。

- ② 仮に右折運転者が本件交差点を一つの交差点と理解した場合にでも、国道三五七号下り線は対向車線に当たることから、同道路を通行する車両の進行を妨げてはならず、下り交差点手前の停止線で停止して、国道三五七号下り線の交通事情を確認してからでなければ乙交差点に進入すべきではないこととなり、本件事故のような形態の事故は生じない事は明らかである。

③ 下り交差点手前の停止線からは、国道三五七号下り線立体部の橋脚等により、国道三五七号下り線の交通事情が若干わかりにくいことは否めないが、国道三五七号下り線の同立体部に最も近い車線は国道一四号方面へ向かうための右折車線専用線であって、減速した車両しか走行しないから、右折運転者が乙交差点手前の停止線で停止して、国道三五七号下り線の交通事情を確認してから乙交差点に進入する以上、事故の起きる可能性は極めて低く、本件のような事故が生じる危険性を孕んでいるということとはできない。

④ 前記原告主張1の①や⑥で主張されているように電光掲示板や、「右折後青になるまで一旦停止」の看板が、その主張の場所に設置されている方が、より運転者に対して強く注意を喚起することができるといえる。しかしながら、上り交差点と下り交差点が別個に信号機により交通整理されていることは、本件交差点内の停止線及び上り交差点前方奥の「右折後青になるまで一旦停止」の看板から明らかであって、原告主張の各措置がとられていなかったことをもって、本件交差点に瑕疵があつたということとはできない。

⑤ 本件交差点に原告主張の瑕疵が認められない以上、本件交差点内における道路本体及び道路附属物の設置・管理に当たっていた国の責任も認められない。

#### (4) その他

以上、国は主張どおりの判決を得たものであるが、相被告である千葉県（信号管理者）に対する請求も信号の現示方法に瑕疵がなかったとして請求が棄却された。

また、丁及び会社に対しては、加害車が制限速度を超えて走行していたとして一割の損害賠償を認めた。過失割合については、甲の信号無視の過失が基本的に重大であるとして、九割とした。

その後、双方からの控訴の手続きはなく本件判決も確定している。

#### 四 まとめ

以上、直轄管理に係る管理瑕疵訴訟の判決例を二例紹介したが、そのいずれも「道路管理者として予測できない被害者の異常な行動」の例により損害賠償請求がいずれも棄却されたものである。

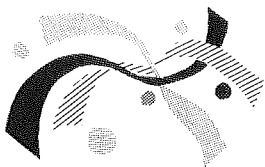
萩崎橋の事件については、事故の目撃者が存しないため事故のメカニズムの立証が原告側においてできなかったものである。仮にガードレールを越えて転落した事実が立証されたときには、当該ガードレールが転落防止の手段として有効であつたかどうかのさらなる主張が必要であつたであろう。

加えて、本件は飲酒した被害者の転落事件であり、本件以外にも各地で訴訟となっているような事故形態である。酩酊者の行動パターン等についての科学的な考察が常日頃より行うことも考える必要があると思われる。

湾岸道路の事件はいわゆる「二段階交差点」の事故であり、運転者の経験からすれば、判断に迷う交差点も存在することは確かである。

したがって、同種の事故防止には運転者に対する周知を行うことが最善の方法であり、看板の設置や信号機上の明示等を行って運転者及び後続右

折車両（後続車がわからなければ、先頭の待機車をクラクションでおおる場合がある。）に周知させる必要があると考える。



# 「日本・EUにおける道路政策の 新たな展開」を考えるシンポジウム

## 道路局道路総務課企画係

道路は国民経済、国民生活を支える最も基礎的な社会資本であり、モータリゼーションの進展の結果、国内輸送（旅客・貨物）の半分以上を自動車が分担し、特に生鮮食料品・日用品はほとんどが道路を通じて運ばれるなど、その重要性は年々大きくなっている。

一方、国民の道路に対するニーズが近年多様化し、交通機能だけでなく、都市のオープンスペース・景観を形成する環境・防災機能、ライフライン・情報ネットワークの収容空間としての機能等も一層重要となりつつある。

同時に、自動車交通の発達は渋滞、交通事故、騒音、排気ガスといった社会的問題を発生させており、その改善が図られることが今後とも自動車交通が社会的に円滑に受け入れられるために必要

であり、結果として国民の道路に対するニーズの多様化・高度化に対応することが可能となる。

この場合において、自動車交通に伴う社会的問題の改善に要する費用については、原因者たる自動車ユーザーによる適正な負担が求められるところであり、そのような観点から道路整備に要する

財源のあり方について検討することも必要である。

こうした背景の下で、日本とEU（欧州連合）の行政担当者による最新の施策の動向紹介及び行政担当者と有識者による意見交換を行い、道路の健全な利用と自動車交通の発達に寄与することを期して、今般標記シンポジウムが開催された。

### シンポジウム概要（敬称略）

○日時…平成八年八月二三日(金)

一四〇〇～一六〇〇

○場所…星陵会館（東京都千代田区永田町）

○主催…日本の道を考える会

○後援…建設省

○来場者数…二四〇名

○パネリスト…

Dirk Van Vreckem（ヴァン ヴレッケム）

欧州委員会 運輸総局内陸物流課長

中村 英夫

道路審議会委員、運輸政策研究所所長

富永 孝雄

（社）日本自動車工業会副会長

佐藤 信彦 建設省道路局長

○コーディネーター…

竹内佐和子

道路審議会委員、長銀総合研究所主任研究員  
○構成：①基調講演 (Dirk Van Vreckem)  
②パネルディスカッション

### 基調講演

欧州委員会運輸総局内陸物流課長

ヴァン ヴレックム氏

「自動車交通に伴う外部費用に見合った

利用者負担が必要」

現在、欧州連合 (EU) 加盟国の経済成長は

将来にわたって繁栄を見ていける水準にある。

しかしながら、経済成長は、時には膨大な圧力  
となって交通体系や交通サービスに負荷を与え

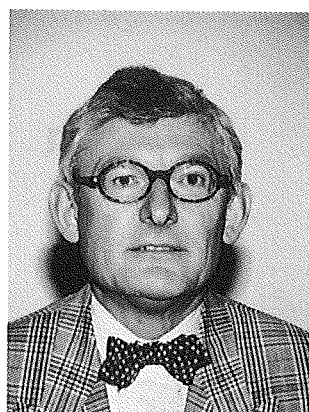
ている。欧州のみならず、日本でも直面してい

る交通にまつわる諸問題には非常に共通性、類

似性があるといえる。

特に、自動車交通に伴う交通渋滞、大気汚染

騒音、交通事故等の外部費用は、これを定量化



ヴァン ヴレックム氏

すると、交通渋滞はEU全体のGDPに占める  
割合は二・〇%、大気汚染及び騒音で〇・六%、  
交通事故で一・五%に達し、それらの合計金額

は年間二、五〇〇億ECU (＝欧州通貨単位、

約三五兆円) と試算されており、極めて重要な

課題と認識されている。現在の施策では、将来

の交通量の増加に対応できない。

また、欧州の市場統合を推進する上でも、欧

州全体を視野に入れた交通政策の確立が必要で

ある。

このような観点から、欧州委員会は昨年一二

月にグリーンペーパー「公平で効率的なプライ

シングについて」を発表した。公平で効率的な

プライシングとは、自動車利用者が支払う対価

の額を、その自動車の利用に伴い発生する外部

費用に見合うものとするものである。現状では、

支払われる対価の額と発生する外部費用の額と

の間には大きなミスマッチがあり、外部費用の

うち、環境への負荷、あるいは交通事故や交通

渋滞による費用は、ほとんどまたは一部しかカ

バーされていない。

プライシングの目的は、税収の増加ではなく、

公平で効率的なプライシングの実現を通じて、

自動車の利用形態が適正化され、必要なインフ

ラ整備や、交通機関の適正な組み合わせ (コン

バインド・トランスポート) とあいまって、交

通渋滞、大気汚染、騒音、交通事故といった問  
題が緩和される。

交通渋滞についていうと、ピーク時の交通量

とオフピーク時の交通量には大きな差があり、

プライシングによってピーク時の交通量を削減

することが交通渋滞緩和に大きな効果を有する。

そのためには、自動車利用者が支払う対価の

額は、その自動車の利用が外部の環境に与える

負荷の大きさやその利用時間帯における混雑の

度合い等を反映して差別化されなければならない

い。その差別化のためには、個々の自動車につ

いて対価の額を決定するのに必要な多様な条件

を迅速かつ正確に収集・分析する必要がある。こ

とから、高度情報通信技術の活用やそのための

機器の設置が必要である。

しかし、その条件が整うまではプライシング

を実施しないのではなく、当面、自動車に関す

る税の体系、水準の適正化を行うべきである。

たとえば、燃料や車体に対する課税は、大気

汚染への寄与度に応じて差別化すべきである。

スウェーデンの例を挙げると、一九九四年にガ

ソリン税について税率一%の差別化を導入し、

硫黄、発ガン物資の発生量がより少なく、触媒

コンバーターがより効率的に機能する改良ガソ

リンの使用を推奨することとした。その結果、

今日では改良ガソリンがスタンダードガソリン

を凌駕、あるいは代替するに至っている。

車体課税についても、汚染物質を多く出す車両に係る負担がよりクリーンな車両に係る負担よりも重くなるよう、排ガス排出量や走行距離に応じた税額とすべきである。

これに関連して、日本とEUの燃料課税のあり方を比較した場合、販売価格はほぼ同様の水準にあるものの、それに含まれる税額は日本の方がEUと比較して低い水準にとどまっていることは、以上述べた点から問題があると考えている。

## パネルディスカッション

### 〈費用と負担〉

竹内 今日道路問題を理解することがますます難しくなっている。まず、第一に利用料金などのユーザー負担、あるいは税金を使った公的な負担の水準をどう考えていったらいいか。第二に、道路を利用することから発生する社会的問題、特に環境への影響、排ガス、騒音、事故の発生率の上昇など、広がりのある問題が提起されている。こういう広い範囲をカバーするため、道路行政についていろいろアプローチが必要になってきている。まず、中村さんから説明願います。

### 〈交通の需要管理で一体的整備〉

中村 欧州の現状と対比しながら、日本の抱えている問題を述べてみたい。日本の場合、馬車交通もなく明治の近代化以来、鉄道により重点が置かれたということもあり、この三、四〇年来のモータリゼーションとともに、道路整備に大きな力を注がなければならなかった。それでも日本の道路ストックや質的レベルは欧州と比べ、まだ大変遅れた状態にある。

しかし、道路整備に多くの費用と時間がかかりすぎている現状を考えると、道路交通の改善を今後道路整備にのみ頼って進めていくことには大変な困難が伴うと思う。交通の需要管理、いわゆるトラフィック・マネジメント、あるいは公共交通機関の整備をはじめとして、他の代替的な交通手段の整備にも力を入れるべきだと思う。交通の需要管理のためには、ロード・プライシングの適用にも真剣に取り組むべき時期にきているといえるが、我が国では、社会的費用の適正な負担というよりも、混雑の平準化という目的の方がより重要と思う。

我が国に最も欠けているものとして、道路と鉄道、あるいはその他の交通機関の一体的な整備、運営が挙げられる。もともと都市鉄道、特に大都市鉄道をはじめとしての軌道系システムの整備などの実現可能な方法を考えるべきだと思

う。

日本の優れている点としては、交通流の測定技術とか広域交通管制システムとかいうものがある。こうした技術的な能力は、ITSの進展に大変有利な状況にあり、今後の渋滞対策にもある程度の効果を果たせると考える。

また、地方の活性化のために地方都市間の地域連携を促進することが非常に重要だ。地形的、地理的な制約のために整備が遅れた区間の高水準の道路整備が必要だと思う。

欧州と比べ、今後も我が国が特に必要なものを挙げてみたい。一つは地震に対する安全対策一つは沿道環境及び景観の改善だ。日本でみられる沿道の看板乱立は欧州では見られないものだ。それとともに沿道の立地規制はもともと真剣に考えなければならない。

竹内 ヴレックムさんの基調講演の中で、環境問題など外部コストをユーザーが実質的に負担していくという考え方が示されたが、現実的に外部コストをユーザーがどの程度認識できるのか、どのように外部コストを内部化するかという問題がある。その点、富永さんいかがでしょう。

〈渋滞問題は総合対策が重要。〉

技術開発通じ外部費用を低下

富永 社会的費用の問題は、日本でも二〇年ぐ



らい前にも取り上げられたが、何をもって社会的費用とかが常に議論に上がる。理論的にもデータの面からも、いろいろな問題があった、その計測はなかなか難しい。

私も自動車工業会もメンバーになっているOICAという世界各国の自動車工業会の連合会でも、二年ぐらい前から道路交通の外部費用を試算している。大気汚染、交通事故、地球温暖化(CO<sub>2</sub>問題)を一応外部費用とし、いわゆる交通混雑のコストは除いている。計算の結果、

現在欧州で道路ユーザーが負担している税金の総計は、九五年ベースで、一、六三〇憶ECU(一ECU＝約一六〇円)。道路建設への支出は、九五年時点で約八〇〇憶ECU(GDPの1%強)。外部費用合計約八七九憶ECUを加えても、税込でほぼカバーされる金額となる。

さらに二〇〇〇年以降になると、大気汚染や事故などの外部費用が次第に減少してくるので、むしろ今の税込で道路建設の費用を賄い、かつ社会的費用を賄っても、お釣がくるという計算結果になる。これはあくまでも計算だから、いろいろな議論があると思う。

では、日本の場合はどうかというと、道路関係の投資額をGDPで割ると三%ぐらいになる。これをカバーするために、自動車については取得税や重量税などの特定財源制度が設けられ、さらに一般財源も投入されている。理論的には外部費用の内面化という考え方も、具体的には現行の税法系の見直しといった基本問題に触れるなど、なかなか容易でないものがある。重いユーザー負担をさらに増やす可能性といったいろいろな問題が出てくることを指摘したい。

渋滞問題については、グレッケムさんが指摘されたように、総合的な対策が必要だ。ただ、プライシングの必要性については、地域、手法などの特性に応じ具体的に検討しなければなら

ない。一般的にプライシングを導入するという問題ではないのではないか。地域社会にとっては、規制の問題も含めフェアな形で進めるためのコンセンサスづくりが必要だと思う。

私も自動車業界では、外部費用の低下に向けて技術開発などを通じ、環境問題の解決や安全な道路交通の実現を目指した努力を重ねている。特に安全な車づくりと人に対する安全対策の充実を力を入れている点を指摘したい。

#### 〈政策対応〉

竹内 日本の特定財源制度も一種のユーザー負担型だと考えると、欧州に比べ日本のユーザー負担率はかなりの段階になっているともいえる。ただ、これを欧州のスタイルのように、精緻化していくことが、ユーザーにとって納得いくような形になるかどうかは、今後の課題だと思う。

他方、環境や渋滞などの問題に対し、政策的対応が重要だが、どういう分野があるのか。

#### 〈ITS導入で安全・環境対策〉

佐藤 まず社会的な問題について、これは環境対策、特に騒音と大気汚染の問題がある。騒音については、道路構造対策、遮音壁、環境施設帯、低騒音舗装などを計画的に推進している。

今回幹線道路の沿道の整備に関する法律の改正で、沿道の土地利用と一体的に道路環境の改善

が行われることになっている。その中で、沿道環境整備道路について公安委員会と共同して、交通流対策を含む「道路交通騒音減少計画」を策定することとしている。大気汚染についても、立体交差化やバイパス等の整備により対応してきた。また、実現段階ではないが、電気自動車の普及も試験的に行われている。

渋滞による社会経済損失は、一人当たり年五〇時間、国全体で一二兆円と非常に大きな額にのぼるといふ試算もある。渋滞は地方圏でも生じており、バイパスや環状道路の整備が必要である。だが、交通容量の拡大に限界があるという点で、ロード・プライシングもいづれ必要になってくると思う。来年度にそうした実験的なものも検討している。

交通安全対策では、事故の削減と併せ、最近が高齢者の社会参加を支援するためといったことで、車椅子での移動に対応するといった歩行空間の面的整備なども考えられている。

次期五箇年計画で実施に向けて動き出すと考えられているのが高度道路交通システム、ITS。

このシステム導入で三〇年後には交通事故の死亡件数が半減、車の燃料消費量やCO<sub>2</sub>排出量は一五%ぐらい減るとの試算もある。これは、建設省だけではなかなかできない問題で、警察

庁はじめ五省庁で推進する構想をまとめている。その他、マルチモーダル、いろいろな交通機関を総合的に扱っていこうという問題や、空港、港湾とかの拠点へのアクセス改善といった問題にも取り組んでいる。

最後に財源だが、受益者負担または損傷者負担の考え方に立った特定財源といった形で整備されているが、道路整備の効用は自動車利用者のみではなく、国民一般に及ぶものであることから、一般財源からの投入といったことも主張している。

#### 〈財源問題〉

竹内 第一に、今後整備財源の問題が非常に大きなテーマになるだろうと思う。その場合、一般財源と特定財源のバランスをどうとっていくか、第二に、もう少し広い範囲での道路環境の整備に関わる費用をどう負担していくかという二つの分野がある。この二点についてコメントをお願いします。

ヴレツケム EUの場合、特定財源というものは認められていないので、いわゆる副次的な道路、あるいは周辺部分の道路について、一般的な課税で行っている。高速道とか都市間道路などについては、プライシングに頼っている。

計画策定では、単に財政的な面だけでなく全体

的なアプローチをとり、税収を一般的な財源から振り向けるということで、問題解決を図りたいと考える。

#### 〈交通混雑の緩和を優先〉

中村 財源問題は日本とEUでは事情が大きく違う。我が国では、新たな財源確保よりも、あくまで交通混雑を可能な限りなくすようなことに主眼を置くということで、需要管理的な面でのプライシングが有効ではないか。

富永 日本の特殊な道路事情の中で生まれてきた特定財源制度。これは基本的には道路インフラの整備のための大切な制度だと思う。これから二一世紀の先までを考えると、今までのやり方をいろんな角度から見直すことも必要ではないかと考える。

#### 〈一般財源の確保も必要〉

佐藤 我が国の道路整備水準は依然として立ち遅れており、国民のご理解を得ながら道路特定財源をぜひとも確保しなければならぬ。その中で、特定財源だけでなく一般財源の確保も少しでも増やしていくことができればと思う。

また、都市計画とか開発的な問題については、受益者負担の原則からいえば、課税されたものについて道路整備への還元といったものが考えられればいいと思う。

# 道路法違反車両の通行に関する 指導取締りの強化について

## 道路局道路交通管理課

道路法第四七条第一項の政令（車両制限令）で定められた限度を越える車両は、車両の構造又は積載貨物が特殊であるためやむを得ないと認められる場合に限り、道路管理者の許可を得て道路を通行できる。

ところが、最近、道路管理者の許可を得ずに通行したり、許可を得ても許可条件に違反して通行している車両が多く見受けられる。

さらに、これらの違法走行車が、高速道路等において、多数の死傷者を伴う大事故を頻繁に引き起こしている。

こうした状況を踏まえ、建設省はこのたび各道路管理者あてに通告を發出し（以下参照）、道路法違反車両の通行に関する指導取締りを強化するよう指示したところである。

建設省道交発第七三号  
平成八年九月一八日

地方建設局長  
北海道開発局長  
沖繩総合事務局長  
都道府県知事  
政令指定市長  
関係公団・公社の長  
あて

### 特殊車両の通行に関する 指導取締りの強化について

建設省道路局長

道路法（以下「法」という。）第四七条第二項の規定に違反し、又は同条第一項の政令で定める最高限度を超える車両（以下「特殊車両」という。）

の通行に関し、法第四七条の二第一項の規定により道路管理者が付した条件に違反して車両を通行させている者に対しては、昭和五三年一月一日付け建設省道交発第九六号道路局長通達において

「特殊車両の通行に関する指導取締り要領」を定め、その指導取締りに努めているところであるが、去る八月二六日に、静岡県由比町内の東名高速道路及び一般国道一号において、大型トレーラによる衝突炎上及び積み荷の落下により、六名の死者が出る重大事故が発生し、また、九月三日には、山形県山形市内の山形自動車道トンネル内において、大型トレーラによる追突事故により、二名の重傷者が出るなど、法違反の特殊車両に起因する重大な事故が相次いでいる。

ついては、各道路管理者におかれては、このような事故の再発を防止するため、下記事項に留意のうえ、指導取締りの一層の強化に努められたい。（都道府県知事あてのみ）

なお、貴管下道路管理者に対しても、この旨周



知徹底されたい。

記

- 1 法及び車両制限令の趣旨及び内容について積極的に広報活動を行い、自動車運送事業者等に周知徹底を図ること。
- 2 特殊車両の通行許可証等を交付する際においては、許可された車両の諸元及び通行経路、通行時間等の通行条件を完全に遵守するよう厳正に指導すること。
- 3 特殊車両を違法に通行させている者に対し、警察、地方運輸局、地方電気通信監理局等関係機関とも連携を図り、効果的な指導取締りを実施すること。
- 4 特殊車両を違法に通行させている者に対しては、法第四七条の三に基づき措置命令を行うこと。この場合、当該車両に係る通行許可証等に別に定める様式により当該措置命令の内容を記載するとともに、当該通行許可証等を交付した道路管理者に対しその内容を別に定める様式により通知すること。
- 5 ①特殊車両の通行に関する指導取締り要領に定める許可の取消事由に該当する場合(他の道路管理者からの措置命令違反、事実の通知を含む)は、所定の手続を速やかに行うたうえ、当該許可を取り消すこと。  
 なお、取消しを受けた車両については、取り消された許可に係る経路と同一の経路について許可の申請があった場合においては、当該車両の運行に関し、法第四七条第二項の規定又は第四七条の二第一項の規定により道路管理者が付した条件に違反するおそれがないことについて確認が得られた場合を除き、許可をしないこと。
- 6 特殊車両を違法に通行させて重大な交通事故が発生させた者、措置命令に違反して特殊車両を通行させた者又は常習として特殊車両を通行させた者については、告発をすること。
- 7 指導取締りを強化するため、重量計、軸重計、車幅計、車長計等必要な諸機材の整備を推進すること。
- 8 特殊車両に係る交通事故が発生したときは、速やかに建設省道路局(道路交通管理課)に事故概要を連絡するとともに、通行許可の有無、実際の通行実態等を調査の上、所定の様式(前記道路局長通達別添「特殊車両の通行許可事務処理要領第10(2)別記様式10」)により報告すること。

(参考) 平成8年度中に発生した特殊車両に係る交通事故

平成8年9月10日  
道路交通管理課

頭注。本表は、平成8年度中に発生し、道路法第47条第2項の規定に違反し、又は同条第1項の政令で定める最高限度を超える車両の通行に関し第47条の2第1項の規定により道路管理者が付した条件に違反して通行した車両が第1当事者となった事故で、道路管理者より特殊車両事故報告書が提出されたものを取りまとめたものである。

NO	事故発生年月日	発生場所(天候)	被害状況 死傷者数等	違反内容	事故概要
1	平8.5.9 (4:00)	一般都道川野 上川車乗線 (西多摩郡奥多摩町)	軽傷1名 物損 (法枠30㎡損傷) 通行止	無許可	建設機械のトラッククレーンが道路上で作業中、バランスを崩して、転倒した。クレーンブームにより、道路施設の法枠約30㎡程度破損させた。転倒車両の復旧時に全面通行止めとなる。
2	平8.5.9 (5:30)	道央自動車道 札幌JCT (札幌市白石区)	物損 (壁高欄)	無許可	大型トレーラが札幌JCTでスピードの出し過ぎて、右カーブを曲がりきれず側壁に衝突、はずみでJRコンテナ3個が20m下の国道247号の側道に落下した。通行中の車両はなく、けが人はいなかった。
3	平8.5.28 (5:30)	東北自動車道 (二本松IC～福島西IC)	死亡1名 物損 (防護柵)	無許可	セミトレーラが追い越し車線を走行中、速度超過により、左カーブを曲がり切れず、自車を横転させながら中央分離帯の防護柵に衝突し、積み荷の材木22tを散乱させ復旧するのに3時間ほど通行止めとなった。
4	平8.5.30 (4:15)	一般国道2号 (広島県竹原市新庄町) (直轄) (雨)	死亡1名 軽傷1名	無許可 (申請手続中の事故)	大型トレーラが三原方面から広島方面に走行中、下り坂のカーブで事故当時は雨が降っており、トレーラがスリップして中央線を越え、対向車の大型トラックと正面衝突し二台とも全焼しトラック運転手が死亡。
5	平8.5.30 (10:15)	一般国道2号 (岡山県笹岡町大宜) (直轄) (雨)	死亡1名 通行止2H	無許可	国道を西進中(広島方面)の大型ダンプカー(45t積み、空車)に対向車線の軽乗用車が中央車線をはみ出し正面衝突した。軽乗用車は大型ダンプカーのタイヤで押しつぶされ全身を強く打ち即死した。
6	平8.6.5 (9:12)	一般国道10号 (鹿児島県姶良郡隼人町) (直轄)	死亡1名	許可有 (経路違反)	セミトレーラが鹿児島方面に走行中、渋滞のためノロノロ進んでいたが、車道を横断中の歩行者に気づかず車右前部ではね、約11m引きずって死亡させた。事故処理のため片側通行となった。
7	平8.6.28 (5:45)	一般国道9号 (島根県江津市) (直轄) (雨)	死亡1名 重傷1名 物損 (境界ブロック)	許可有 (違反無)	国道9号を西進中のトレーラが小動物を避けようとして中央線を越え、反対側法面に衝突したところに、東進中の普通乗用車を衝突させ、さらに後方の普通貨物自動車に乗用車に接触後、トレーラに衝突したものの。

NO	事故発生年月日	発生場所(天候)	被害状況 死傷者数等	違反内容	事故概要
8	平8.7.12 (1:40)	一般国道6号 (福島県双葉郡浪江町) (直轄国道)	死亡1名	無許可	上り線を走行中の大型トレーラ25トンが10トントラックを積み、その上に自動車の廃材(ユニックアーム)を乗せ千葉県に運ぶ途中、国道を横架している浪江町管理の跨道橋に衝突し、そのはずみで下り車線に廃材を落下し、対向してきた大型トラックと衝突し、運転手が死亡した。
9	平8.7.14 (23:25)	一般国道424号 (和歌山県海南市) (補助国道)	死亡1名 軽傷2名	許可有 (経路違反)	大型トレーラが海草郡下津町に向け走行中、積まれていた足場用鋼材1本が荷台からはみ出し、対向してきた観光バスの右側車窓部に衝突。乗客の一人が直撃を受け死亡、二人が軽傷。荷台の鋼材11本をワイヤーで固縛していたが、左カーブで緩みはみ出した。
10	平8.7.15 (8:18)	関越自動車道 (本庄児玉IC～花園IC間) (寄居PA付近)	死亡1名 重傷2名	許可有 (違反無) (空荷)	大型トレーラが、上り線を走行中、上り線から下り線へ中央分離帯を乗り越え、折から上り線を走行中の乗用車1台及び下り線を走行中の乗用車1台と衝突した。
11	平8.8.3 (13:20)	首都高速環状線 (中央区築地) (銀座万年橋付近)	物損 (ガードレール、 視線誘導灯等) 通行止3H	無許可	セミトレーラが、環状線(内)汐留方面から江戸橋方向に向け左車線を走行中、銀座カーブ付近にて左側架設の橋桁に積載物(建設用ユニット鋼材約5t・長さ6.6m、幅1.1m)を接触させ20本のうち、5本を本線に落下させ、約3時間ほど通行止めになった。
12	平8.8.6 (5:20)	一般国道20号 (神奈川県津久井郡相模湖町) (直轄国道)	物損 (ガードレール 40m)	許可有 (経路違反、 積載物違反)	ポールトレーラが、S字カーブ途中の底谷橋地点にて、時速60kmで走行中、積み荷のH型鋼が荷崩れを起こし、車両が横転した。
13	平8.8.10 (2:30)	一般国道6号 (茨城県北茨城郡磯原町) (直轄国道)	死亡1名 物損 (家屋、ガードレール10m)	許可有 (重量、経路違反)	大型重セミトレーラが、カーブを曲がりきれず、ガードレールに衝突横転し、建設資材のH型鋼(37本)が崩れ、民家を損傷した。
14	平8.8.19 (11:20)	一般国道48号 (山形県東根市) (直轄国道)	死亡2名	許可有 (重量違反、積 載物違反)	山形方面に進行中にセミトレーラが、スピードを出しすぎて、下り勾配の左カーブでバランスを崩して横転した。その際積荷の古紙が落下し、対向車線の走行していた乗用車及び軽乗用車を押しつぶし運転手2名を死亡させ、事故処理のため約6時間通行止となった。
15	平8.8.26 (17:50)	東名高速道路 (静岡県庵原郡由比町)	死亡6名 軽傷2名	無許可 (重量違反)	セミトレーラが金属板ロール4個を積載し走行中、右前輪がパンクしたはずみで中央分離帯を乗り越え対向車線の乗用車等に衝突・炎上した。このはずみで、積荷のコイルが走行中のワゴン車に衝突し、高速下の国道1号線に落下し、信号待ちの乗用車4台を直撃し、計6名が死亡した。
16	平8.9.2 (7:20)	東名高速道路 (神奈川県足柄上郡中井)	物損	無許可 (重量違反)	大型トレーラが最大積載量23トンのところ、木材34トンを積載し、走行中左側ガードレールに衝突したはずみで、積荷の木材が荷崩れを起こし、高速道路に散乱した。木材の一部が町道に落下し、乗用車に直撃した。
17	平8.9.3 (3:40)	山形自動車道 (山形県山形市滑川)	重傷2名	無許可 (重量違反) 通行止14H	大型セミトレーラに鋼材を積載(35t)し走行中、トンネル内でブレーキが効かなくなったため、運転者はトラクタから飛び降りたが、車両は無人のまま蛇行し、側壁に衝突しながら前走のトラックに追突横転、積荷が散乱。
18	平8.9.10 (4:30)	一般国道25号 (名阪国道五か谷IC) (奈良市中畑町) (直轄国道)(小雨)	死亡1名 軽傷1名 物損(ガードレール、ITV)	調査中 (空荷)	下り線(大阪方面)を走行中の大型トレーラが中央分離帯を乗り越え横転。上り車線をふさいだところへトラックが衝突、トラック運転手は死亡、トレーラ運転手は重体。また、下り車線の後続車2台(小型トラック4t)がトレーラに接触。

# 道路管理における県民の参加と 情報の収集・処理



## 岐阜県土木部道路維持課

### 一 はじめに

岐阜県は、「日本のまん真ん中」に位置し、郡上郡美並村には日本の人口重心があります。また、全国では数少ない内陸県の一つです。

北・東部県境には海拔三、〇〇〇mを越す山々を連ねた飛騨山脈や木曾山脈があり、南部は、木曾・長良・揖斐等の河川による美濃平野と呼ばれる沖積平野が広がり、海拔〇メートルの「水郷地帯」に及んでおります。このため本県は「飛山濃水の地」といわれています。

面積は、一〇、五九六㎡で、国土の二・八％を占め、全国第七位の広さとなっております。人口は二一〇万人（全国第一八位）です。

岐阜県では、情報化、国際化、技術革新、成熟化、高齢化など、二一世紀への課題に的確に対応し、本県の進むべき方向と、それを実現するための方策を明らかにするため、平成六年から平成一〇年を計画期間とする「岐阜県第五次総合計画」を策定し、活力とゆとりある「日本一住みよいふるさと岐阜県づくり」を、基本目標として各施策を推進していきます。

また、平成八年度は、明治九年に飛騨三郡が岐阜県に合併してから一二〇年目という節目

目の年に当たり、県内各地で「飛騨美濃合併百二十周年」を記念したイベントが開催されているところですが、「開かれた岐阜県」「ひとつの岐阜県」「ゆとりの岐阜県」の創出のため、一層の道路整備が望まれており、東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道、東海環状自動車道の「新高速三道」をはじめ、幹線道路ネットワークの整備が着実に進められています。

### 二 岐阜県の道路の現況

本県の道路網は、広域的な幹線道路として、名神高速道路、中央自動車道、東海北陸自動車道と二一〇号、四一〇号、一五六号等の一般国道二一五路線、主要地方道七四路線と一般県道七七、二二九路線からなっており、その総延長は二八、八六九kmとなっています。

このうち県管理（知事管理国道含む）道路の総延長は四、二〇八kmに及んでおり、これを県内一一の土木事務所が管理しています。

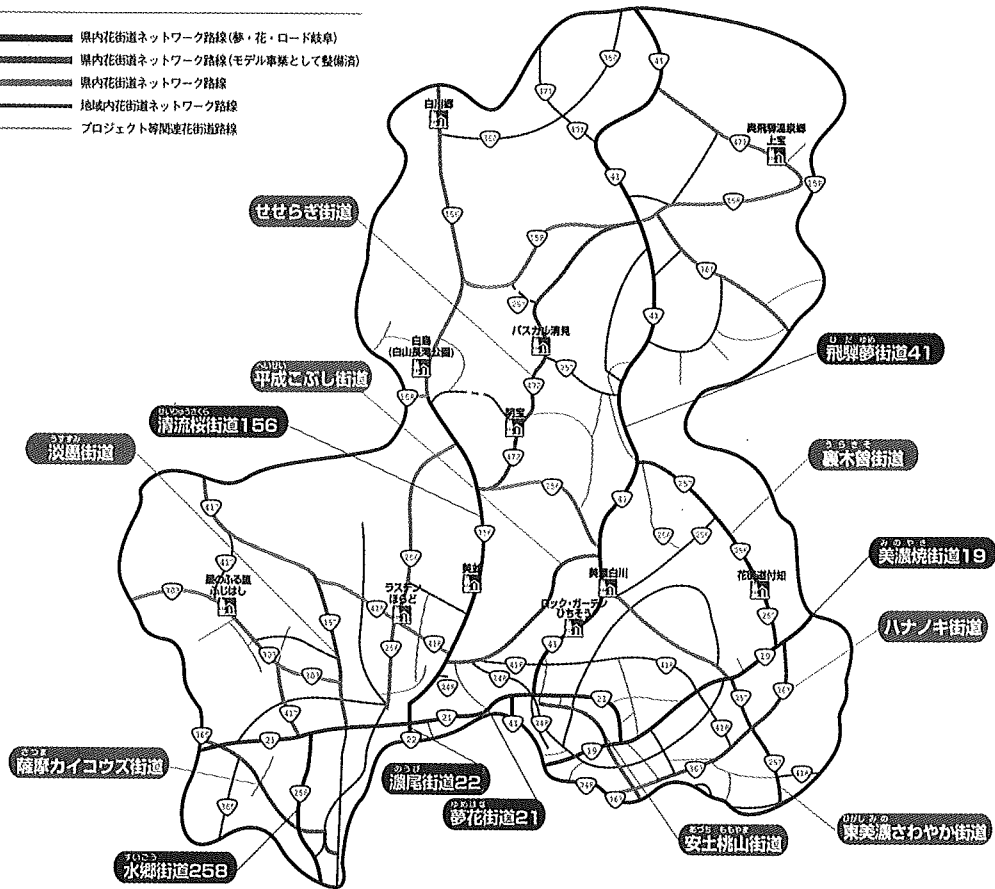
### 三 観光道路美化事業

本県では、「花の都ぎふ」の創造を目指し、種々の施策を実施しているところですが、道路環境の面においても、うるおいある環境を

資料1 岐阜県の花街道構想

凡例

- 県内花街道ネットワーク路線(夢・花・ロード岐阜)
- 県内花街道ネットワーク路線(モデル事業として整備済)
- 県内花街道ネットワーク路線
- 地域内花街道ネットワーク路線
- ..... プロジェクト等関連花街道路線



創造するため、花街道事業(資料1)、沿道風景、花やかロード事業等を実施しています。「観光立県」に相応しい道路として、美しい道路を維持していくためには、地域住民による意識向上が必要不可欠であり、道路の路面・路側・植樹帯等に、空き缶・ゴミ等を捨てることがないよう、モラルの向上が大切であると考えました。

また、高齢化社会への対応として、シルバーパワーの活用が叫ばれている折、高齢者も社会の一員として、生き甲斐を持ち、活躍する場が望まれているところであります。

こうした背景のもと、県下の全県花街道整備事業実施路線等の幹線道路において、地域の老人クラブ等に、歩道・路側等の清掃を年二回程度依頼することにより、美しい道路環境を維持し、道路に対する住民の意識向上を図るため、「観光道路美化事業」を実施しました。

(1) 事業の概要

① 実施延長

全県花街道整備事業実施路線などを中心に、全長一、〇〇六・六km。(うち老人クラブ実施は、六三三・四km・資料2)

② 実施方法

「観光道路美化事業実施要領」(資料

資料2 観光道路美化事業対象路線

(単位：m)

事務所名	路線名	実施		延長		備考
		延長	実施回数	業者委託	合計	
岐阜	(国)157号	27,600	3	5,600	33,200	花街道モデル路線
	(国)248号	1,900	2	0	1,900	事務所要望
	(国)256号	5,700	2	5,800	11,500	花街道モデル路線
	(国)418号	1,800	2	0	1,800	事務所要望
	(主)岐阜南濃	6,700	3	16,200	22,900	花街道路線
	計	43,700		27,600	71,300	
大垣	(国)365号	14,600	3	3,500	18,100	花街道モデル路線
	(主)岐阜南濃	7,400	3	8,100	15,500	花街道モデル路線
	(主)津島南濃	2,100	2	5,100	7,200	花街道モデル路線
	(主)南濃関ヶ原	5,300	2	17,900	23,200	花街道モデル路線
	(主)岐阜関ヶ原	600	2		600	追加要望分
	(一)津島海津	2,200	2	3,000	5,200	花街道モデル路線
	(一)養老平田	2,200	2	0	2,200	事務所要望
	(一)木曾三川公園	1,267	2	8,000	9,267	花街道モデル路線
	(一)安八平田	800	2	0	800	事務所要望
	(一)成戸平田	1,500	2	0	1,500	事務所要望
		計	37,967		45,600	83,567
揖斐	(国)157号	8,000	2	0	8,000	花街道モデル路線
	計	8,000		0	8,000	
美濃	(国)248号	2,000	2	0	2,000	事務所要望
	(国)256号	4,000	2	16,000	20,000	事務所要望
	(国)418号	3,500	2	0	3,500	事務所要望
	(主)白鳥板取	3,000	2	5,000	8,000	事務所要望
	(主)関金山	14,400	2	0	14,400	花街道モデル路線
	(主)美濃加茂和良	4,300	2	0	4,300	事務所要望
	(主)金山上之保	1,500	2	0	1,500	事務所要望
	計	34,200		21,000	55,200	
八幡	(国)156号	16,900	2	0	16,900	全県花街道整備実施路線
	(国)256号	31,000	2	0	31,000	花街道モデル路線
	(国)472号	21,000	2	0	21,000	花街道モデル路線
	計	68,900		0	68,900	
可茂	(国)248号	5,000	2	9,400	14,400	事務所要望
	(国)256号	2,200	2	0	2,200	事務所要望
	(国)418号	8,100	2	11,600	19,700	事務所要望
	(主)関金山	7,100	2	0	7,100	花街道モデル路線
	(主)下呂白川	4,100	2	0	4,100	事務所要望
	(主)美濃加茂和良	4,000	2	0	4,000	事務所要望
	(主)可児金山	6,800	2	0	6,800	事務所要望
	(主)恵那白川	7,100	2	0	7,100	事務所要望
	(主)多治見白川	600	2	15,000	15,600	花街道モデル路線
	(主)土岐可児	4,000	2	7,000	11,000	花街道モデル路線
	(主)富加七宗	2,000	2	0	2,000	事務所要望
	(一)善師野多治見	0	2	7,300	7,300	事務所要望
	(一)御嵩大山	0	2	10,700	10,700	事務所要望
	(一)御嵩可児	0	2	7,700	7,700	事務所要望
	(一)野上古井	0	2	6,500	6,500	事務所要望
	(一)可児(停車場)	0	2	600	600	事務所要望
	(一)多治見八百津	1,900	2	10,600	12,500	事務所要望
	計	52,900		86,400	139,300	
多治見	(国)248号	17,100	2	2,200	19,300	事務所要望
	(国)363号	20,100	2	0	20,100	花街道モデル路線
	(主)多治見白川	600	2	0	600	花街道モデル路線
	(主)土岐可児	2,300	2	1,400	3,700	花街道モデル路線
	(一)善師野多治見	1,800	2	300	2,100	事務所要望
	(一)多治見八百津	4,000	2	1,800	5,800	事務所要望
		計	45,900		5,700	51,600
恵那	(国)256号	18,500	2	15,300	33,800	花街道モデル路線
	(国)257号	30,200	2	58,800	89,000	花街道モデル路線
	(国)363号	12,900	2	36,100	49,000	花街道モデル路線
	(国)418号	5,700	2	0	5,700	事務所要望
	(主)福岡坂下	3,000	2	0	3,000	事務所要望
	(主)恵那白川	4,100	2	0	4,100	事務所要望
(一)真木曾公園	3,700	2	0	3,700	事務所要望	
(一)恵那八百津	1,300	2	0	1,300	事務所要望	
	計	79,400		110,200	189,600	
萩原	(国)256号	9,900	2	2,400	12,300	花街道モデル路線
	(国)257号	24,800	2	6,700	31,500	花街道モデル路線
	(主)関金山	6,600	2	2,000	8,600	花街道モデル路線
	(主)下呂小阪	7,400	2	13,400	20,800	事務所要望
	(一)湯屋温泉	8,700	2	0	8,700	事務所要望
	(一)落合泉小坂(停車場)	2,600	2	6,900	9,500	事務所要望
	計	60,000		31,400	91,400	
高山	(国)156号	46,900	2	4,800	51,700	全県花街道整備実施路線
	(国)158号	50,000	2	29,000	79,000	花街道モデル路線
	(国)257号	9,100	2	0	9,100	花街道モデル路線
	(国)361号	5,000	2	0	5,000	事務所要望
	(国)472号	1,000	2	0	1,000	花街道モデル路線
	(主)高山清見	19,000	2	6,300	25,300	花街道モデル路線
	(主)宮萩原	5,500	2	0	5,500	事務所要望
	(一)段久々野	6,000	2	0	6,000	事務所要望
	計	142,500		40,100	182,600	
古川	(国)360号	27,300	2	0	27,300	事務所要望
	(国)471号	12,600	2	1,150	13,750	全県花街道整備実施路線
	(主)神岡河合	6,000	2	4,000	10,000	事務所要望
	(主)国府見座	6,000	2	0	6,000	事務所要望
	(一)谷高山	1,500	2	0	1,500	事務所要望
	(一)稲越角川(停車場)	4,000	2	0	4,000	事務所要望
	計	57,400		5,150	62,550	
合計	78 路線	633,417		373,150	1,006,567	

3)を定め、各土木事務所単位で実施しました。(具体的には資料4「観光道路美化事業フロー」のとおり)  
歩道設置箇所等安全な箇所は、市町村・老人クラブ連合会を通じ、老人クラブ等に空き缶、ゴミ拾い等の清掃作業を依頼しましたが、交通量が多く歩道のない危険な箇所は、老人クラブの活動を補

完する意味で、業者委託としました。  
なお、作業の実施にあたっては、傷害保険への加入を義務付けました。  
③ 事業費  
道路美化報償費(老人クラブ等への依頼分)として、二、〇〇〇万円(平成八年度)を計上しました。

事業計画当初は、当面平成六年度から八年度までの三カ年の事業実施を予定していましたが、マスコミなど各方面からの反響が大きく、平成九年度においても継続実施するよう取り組んでおります。  
今後は、老人クラブだけを対象とするのではなく、その他ボランティア団体等も対象とできるような事業の拡大を模索しています。

資料3 観光道路美化事業実施要領

(趣旨)

第一条 この事業は、観光立県に相応した道路環境を実現するために、地域住民、とりわけ高齢者の力を活用し、美しい道路環境を維持することを目的とする。

(対象団体等)

第二条 当事業の対象となるのは、老人クラブ等、高齢者を中心とした概ね二〇人以上の団体で、道路美化活動を継続して行うことができるものとする。

(箇所を選定)

第三条 土木事務所長は、観光道路美化事業対象路線(別表1)及び第一条の趣旨に沿った路線の中から歩道設置箇所等作業に安全な箇所を選定して管内市町村長に通知するものとする。

2 市町村長は、前項により選定された箇所以外で特に道路美化作業の実施を希望する箇所について、土木事務所長に対し推進することができる。

(実施団体の選定)

第四条 土木事務所長は、市町村長と協議のうえ、道路美化作業を行う団体を選定し、実施箇所、実施延長を決定するものとする。

(実施団体への通知)

第五条 土木事務所長は、前条により実施団体を選定した後、各実施団体に対しこれを通知する。

(美化作業の申請)

第六条 各実施団体は、前条の通知を受けた場合、道路美化作業の具体的な計画を策定し、申請書(別記様式1)を所轄土木事務所長に提出するものとする。

(事業実施計画の報告)

第七条 土木事務所長は、実施団体を選定した後、観光道路美化事業実施計画(別記様式2)を作成し、道路維持課長に報告するものとする。

(作業内容等)

第八条 美化作業は、空き缶、ゴミ拾い、草むしり等の清掃作業とし、年二回(春、秋)実施するものとする。

2 土木事務所長は、美化作業の具体的な実施内容について、実施団体からの問い合わせ等に応じて必要な指示を行わなければならない。

(作業完了の報告)

第九条 各実施団体は、美化作業を完了したときは、土木事務所長に対し完了報告書(別記様式3)を提出するものとする。

(報償費の交付)

第一〇条 各実施団体に対する報償額については、団体毎の作業延長に応じた額とする。

2 実施団体は、美化作業完了後、土木事務所長に対し交付申請書(別記様式4)を提出するものとする。

3 土木事務所長は、美化作業完了確認後、実施団

体に報償金を交付するものとする。

(美化作業の中止等)

第一条 各実施団体は、作業の完了が困難となったときには、速やかに土木事務所長に報告しななければならない。

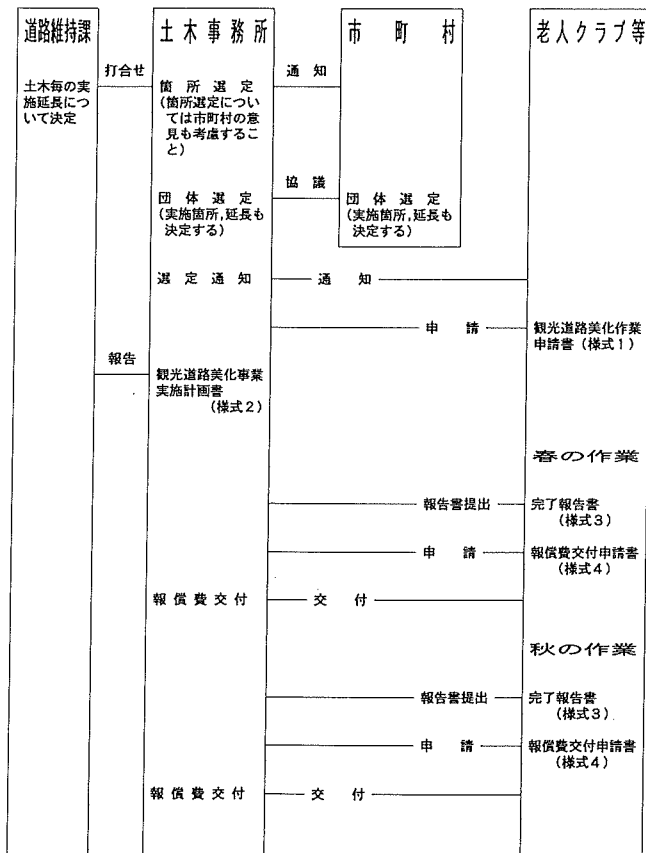
2 前項の報告を受けた場合、土木事務所長は実施団体の変更等、必要な措置をとるものとする。(その他)

第一二条 土木事務所長は、この事業の実施効果を高めるため、第三条により選定した以外の箇所を業者委託により美化作業を実施するものとする。

附 則

この要領は、平成六年四月一日より施行する。

資料4 観光道路美化事業実施フロー



## 四 道路情報モニター制度

平成八年の一般国道二二九号北海道古平町豊浜トンネルの大規模な岩盤崩落事故や、県下の交通事故死者数も著しく増加傾向にあり、落石による重大事故が発生していることから、既存の道路パトロール体制を補完、県民と一体になった道路監視体制を確立し、県民の道路愛護意識の高揚を図ることを目的に、道路

情報モニター制度「ロードサポーター岐阜」を発足させました。(資料5「ロードサポーター岐阜設置要綱」参照。)

当該制度は、道路パトロールとは基本的に考え方を異にして、あえて見回り等を期待するものではなく、「日常の道路利用の範囲内」において、道路の路面、交通安全施設、道路標識、信号機等の破損や、危険箇所速報を目的にしたものです。

### (1) 監視対象道路の選定

平成八年度は、試行として一事務所一路線以上(山間部の落石が多発する地域は、二路線以上)の監視対象路線を選定することとしました。

路線の選定は、異常気象時通行規制区間を含む路線、落石のおそれが強いバス運行路線、事故・災害の多発路線を中心に選定しました(資料6)。

### (2) モニターの委嘱

地域住民、定期バス運転手、郵便外務員、交通安全協会会員等普段から県管理道路を利用する機会が多い者を中心に、路線ごとにモニターを選定し、委嘱しました。委嘱時には、土木事務所単位で委嘱事項の説明会を開催し、委嘱状(資料7)、テレホンカード二枚、担当路線図を交付することとし、その他定期的に意見交換会等を開催する予定です。

### (3) 情報受信窓口の設置及び速報内容

各土木事務所にロードサポーターからの速報を受信する受信専用の内線番号を指定し、受報担当者を設置しました。また、受信窓口には「ロードサポーター通報記録」(資料8)を準備し、ロードサポーター等からの通報内容及び処理経過を記録して保存することとしました。

## 資料5 ロードサポーター岐阜設置要綱

### (目的)

第1条 この要綱は、安全で快適な道路交通を確保するため、ロードサポーター(以下「サポーター」という。)の設置による県民一体となった道路の監視体制を確立し、道路行政の円滑な推進を図るとともに、県民の道路愛護意識の高揚を図ることを目的とする。

### (監視対象路線の指定)

第2条 各土木事務所長(以下「所長」という。)は、異常気象時の事前通行規制区間の有無、バス路線の有無、事故・災害の発生頻度、交通量等を勘案し、監視対象路線を指定するものとする。

2 監視対象路線は、必要に応じて見直しを行うものとする。

### (サポーターの委嘱)

第3条 所長は、岐阜県及び岐阜県知事が管理する道路を日頃利用する機会が多い者の中から、監視対象路線ごとにサポーターとして委嘱するものとする。

2 サポーターの委嘱は、各サポーターに委嘱状(別紙様式1)及び路線図を交付して行うものとする。

3 所長は、サポーターを委嘱した場合は、サポーターの氏名及び担当する監視対象路線等を記載したサポーター名簿(別紙様式2)を作成し、毎年4月20日までに土木部道路維持課長へ報告するものとする。

### (サポーターの任期)

第4条 サポーターの任期は原則1年とする。ただし、再任を妨げない。

### (サポーターの任務)

第5条 サポーターは、道路の路線、交通安全施設、標識、信号機等の損傷や危険箇所を発見したときは、電話等により緊急に管轄土木事務所へ通報するものとする。

### (受信窓口の設置)

第6条 所長は、サポーターからの速報・提言が受け付けられるよう窓口を設置するとともに、交替制により常時職員を窓口業務に従事させるものとする。

### 附 則

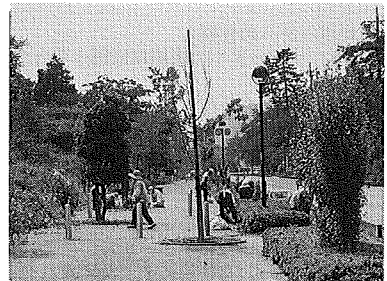
1 この要綱は、平成8年6月11日から施行する。

2 平成8年度においては、第3条第3項中「4月20日」とあるのは、「6月28日」と読み替える。

資料6 道路情報モニター設置路線

土木事務所	実施路線			サポーター 予定人数	路線の概要
	路線名	市町村	延長 (Km)		
岐阜	(国) 418号	美山町	16.5	4人	落石の恐れが強いバス運行路線
大垣	(一) 上石津多賀線	上石津町	7.1	3人	落石の恐れが強いバス運行路線
掛斐	(主) 春日掛斐川線	春日村	10.9	3人	異常気象時通行規制区間を含む路線
	(一) 上大須長瀬大野線	根尾村 谷汲村	14.9	3人	異常気象時通行規制区間を含む路線
美濃	(国) 256号	洞戸村 坂取村	22.8	3人	異常気象時通行規制区間を含む路線
	(主) 白鳥坂取線	坂取村	19.6		異常気象時通行規制区間を含む路線
八幡	(主) 大和美並線	八幡町 美並村	19.6	4人	異常気象時通行規制区間を含む路線
	(一) 石徹白前谷線	白鳥町	12.7	2人	異常気象時通行規制区間を含む路線
可茂	(主) 関金山線	七宗町	16.0	3人	落石の恐れが強い村営バス運行路線
	(主) 可見金山線				異常気象時通行規制区間を含む路線
多治見	(主) 土岐停車場細野線	土岐市	14.5	5人	落石の恐れが強いバス運行路線
恵那	(国) 418号	上矢作町	20.4	5人	異常気象時通行規制区間を含む路線
	(主) 金山明宝線	金山町	21.9	2人	異常気象時通行規制区間を含む路線
萩原	(一) 落合飛騨小坂停車場線	小坂町	30.6	2人	異常気象時通行規制区間を含む路線
	(国) 156号	荏川村 白川村	51.7	3人	異常気象時通行規制区間を含む路線
高山	(国) 158号	荏川村 丹生川村	45.1		異常気象時通行規制区間を含む路線
古川	(国) 360号	宮川村 河合村	40.0	4人	異常気象時通行規制区間を含む路線
	(国) 471号	上宝村 神岡町	34.0	4人	落石の恐れが強いバス運行路線
計	18 路線	市町村	398.3	50人	

- なお、ロードサポーターに依頼したのは、
- ① 土砂崩壊による通行不能箇所又はそのおそれのある箇所
  - ② 落石があり危険な箇所又は落石のおそれがある箇所
  - ③ 倒木が道路を遮断している箇所又はそのおそれのある箇所
  - ④ 道路に穴ぼこや段差があつて危険な箇所



資料7

別紙様式1 (第3条関係)

(表)

(表)

隊員No.

## 委 嘱 状

あなたを、 年度ロードサポーターに委嘱します。

年 月 日

様

〇〇土木事務所長

- 1 ロードサポーターとは  
輸送手段としての自動車へ依存度がますます高まっており、道路は最も重要な公共施設となっています。  
このため、県では「円滑で安全・快適な」道路整備を進めているところですが、現在岐阜県が管理している道路の多くは山間部を通っており、落石等の危険箇所全てに防災施設を完備することは不可能に近いといえます。  
そこで、普段から道路を利用する機会が多い人を中心にロードサポーターを構成し、道路の危険情報が迅速に得られるよう、官民一体となって県民の安全を確保していこうとするものです。
- 2 ロードサポーターの任務  
道路において次のような箇所を発見した場合は、直ちに土木事務所へ通報して下さい。  
・道路に土砂が崩れてきそうな箇所、土砂が崩れて車が通れない箇所  
・道路に石が落ちてきそうな箇所、石が落ちて危ない箇所  
・倒木が道路をふさいでいる箇所  
・道路に穴ぼこや段差があつて危険な箇所  
・ガードレールや標識が崩れて危険な箇所  
・その他交通に危険な箇所
- 3 特にあなたに担当していただく箇所  
県(国)道 線(号)の から まで  
の区間
- 4 危険情報の連絡先  
〇〇土木事務所 所 在 地 電話番号



資料 8 ロードサポーター等通報記録

供 寛	課長	係長	係員	主任	課長	係長	係員	主任
受付番号					処理			
通報日時	平成 年 月 日			通報者	ロードサポーター・一般			
	午前・午後 時 分							
応対者	( 課 )							
担当者	( 課 )							
通 報 内 容								
場 所	路線名 国・県道 号 ( 線 ) 地 点 ( )							
路 面	穴ぼこ・段 差・その他 ( )							
路 肩	無蓋側溝・蓋不全・その他 ( )							
落下物 障害								
落道 崩壊								
その他								
処 理 経 過								
.								

※ 1 「処理経過欄」には道路パトロール、修繕、上司への報告等の年月日、  
処理内容を記入する  
2 処理を完了した場合は、「処理」欄に「完了」と記入する

本県においては、落石事故後の七月八日から一〇日にかけて、第九回総合防災点検の事前総点検として、山間道路を中心に県管理道路の全般にわたり、関係市町村を通じて地域の状況に精通した古老等から浮石、落石に関する緊急聞き取り調査を実施したところです。今後とも、道路管理者として、地域住民あるいは道路利用者からの情報を数多く収集するとともに、危険箇所への迅速な対応に尽力していくつもりです。

⑤ ガードレールや標識が損傷して危険な箇所  
⑥ その他交通に危険な箇所などの通報です。  
(4) 活動の概況  
現在活動継続中であり、活動内容については、とりまとめができていないものの、土木事務所の受報窓口担当者によれば、委嘱状況

付時期を中心に着実に情報が寄せられているとの報告を得ています。  
五 終わりに  
近年の住民の権利意識の高揚とも相まって、道路管理における地域住民の参加は、円滑な道路の管理のために、不可欠なものとして認識されています。

道路管理に対して地域の住民の参加を得て、「住民」と「行政」が一体となって道路を守っていくことによって、地域住民の道路愛護意識の高揚も期待しているところです。  
また、去る六月二五日に発生した「JR高山線落石事故」においては、事前に岩石の存在について斜面の土地所有者からの情報提供を受け、土木事務所職員が、現場を踏査した事実が判明しました。  
このことは、図らずも地域住民からの情報の有用性を証明することになり、地域住民からの情報の処理が、道路管理者にとっていかに重要であるかを明らかにすることになりました。

# 千葉県における「地域活性化促進道路事業」

## 千葉県土木部道路計画課

### 一 はじめに

千葉県においては、二一世紀をめざした県土づくりを進めるため、全国各地との交流ネットワークを強化する道路の整備や、成田空港・千葉港等をはじめとする国際交流拠点などと連携を図る道路の整備、将来的に県内の主要都市から県都千葉市への到達時間を一時間に近づける道路の整備など、道路網の整備充実を目指しています。

特に平成九年度には東京湾横断道路や千葉東金道路二期等の幹線道路が完成し、関連する首都圏中央連絡自動車道や東関東自動車道館山線をはじめとした幹線道路も事業中であることから、これらの波及効果を活かし、県

土の均衡ある発展を図るため、魅力と活力ある地域づくりを行うことが重要であると考えられています。

このため、これらの波及効果を活かし、地域の活性化を図るため、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し、これら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ました。

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の概要について紹介します。

### 一 地域振興プロジェクトの選定

千葉県では内陸部へ幅広く先端技術産業を

導入し、工業構造の高度化と均衡のとれた地域構造の実現を目標とする「千葉新産業三角構想」（昭和五八年）を策定しました。この先端技術産業は、高度な知識集約、技術集約の産業であり、国際経済とも密接な関わりを有しており、その立地には「学術・教育機能」「研究開発機能」「国際的物流機能」が特に重要なことから、これらを基礎条件として位置づけて整備を行うこととし、この三つの機能を、新しい路線道路体系によって三角形に結ばれることとなる核都市の千葉市、木更津市、成田市の地域を中心に集積を図ることとして、三つの基幹プロジェクトとして推進することとしました。

このなかで拠点支援型として効果的な道路

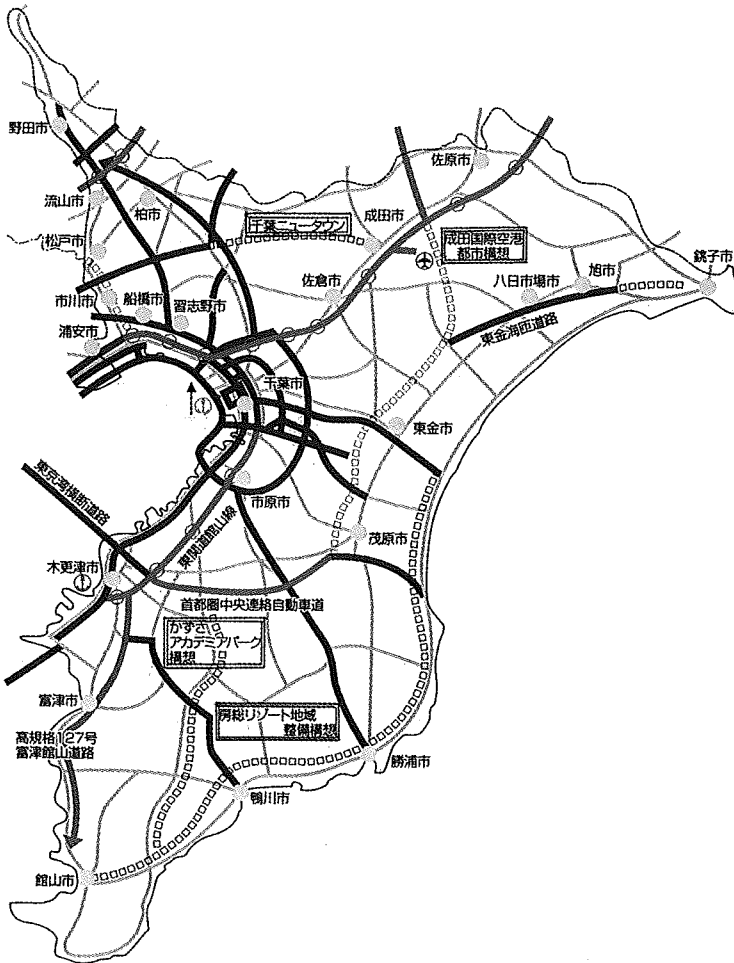


図1 重点プロジェクトの位置図

整備事業が実施できる二プロジェクトである「かずさアカデミアパーク構想」と「成田空港・千葉ニュータウン構想」を地域活性化道路整備事業の重点プロジェクトとして選定しました。

また、南房総地域は温暖な気候、豊かな優れた自然、美しい風土など、様々な地域資源に恵まれており、東関東自動車道館山線など

の幹線道路網の整備により東京と房総地域の時間距離が大幅に短縮され首都圏全域でちよつと郊外へ出かけるような感覚で房総地域へ来ることができるようになります。さらに房総地域には成田空港など国際交流の舞台となる施設があることから房総地域にゆとりとゆるみのある国際的なリゾート地を求める声も高まっています。この大きな可能性を秘め

ている房総地域において総合的なリゾート地域整備をすすめるために房総リゾート地域整備構想を策定し、平成元年に承認されました。この房総リゾート地域整備構想実現にあたっては、道路整備が極めて重要となることから上述の二つの構想とあわせ、地域振興プロジェクトとしました。

これら三つの構想の推進にあたっては、地域の活性化の効果が極めて大きいことから地元市町村から陳情等強い要望が出されているところであり、地域活性化促進道路事業の主要プロジェクトとして選定したものです。

### 三 プロジェクトの概要

地域活性化促進道路事業の主要プロジェクトとして選定した、

- (1) かずさアカデミアパーク構想
  - (2) 成田国際空港・千葉ニュータウン構想
  - (3) 房総リゾート地域整備構想
- の三つの構想の概要について以下に紹介します。

#### 1 かずさアカデミアパーク構想

##### 【概要】

東京湾横断道路により首都圏の中核機能へのアクセスが大幅に改善されることによって



写真1 東京湾横断道路

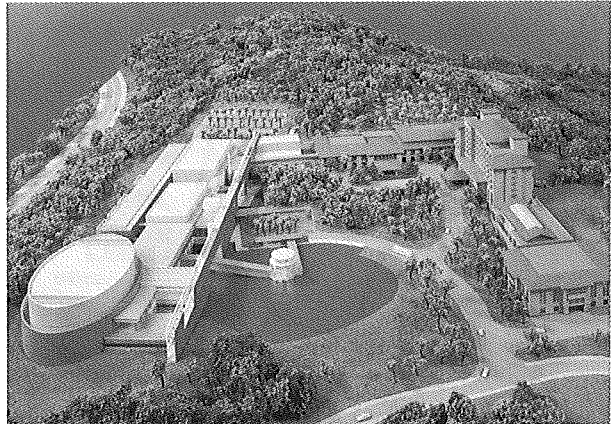


図2 かずさアカデミアセンター(平成9年2月オープン)



写真2 東関東自動車道館山線(市原IC)

大きな発展可能性を有することとなる上総丘陵に、首都圏における新しい国際的水準の研究開発の拠点形成を目指すものです。

【所在地・規模】  
木更津市他一市(二七八ha)・第一期事業計画

【地域活性化の効果】  
母都市である木更津市、君津市の中心市街地と上総丘陵とを結ぶ道路整備、またアカデミアパークを拠点として東関東自動車道館山線、首都圏中央連絡自動車道の高規格幹線道路等の整備による波及効果が及ぶ国道四一〇号、県道市原天津小湊線等の整備を進めることにより、南房総全体の活性化が図られます。



写真3 成田国際空港

【重点事業の概要】

- ・かずさDNA研究所設置推進
- ・センター施設設置推進
- ・関連施設等整備推進
- ・二期事業化推進

2 成田国際空港・千葉ニュータウン構想

【概要】  
成田国際空港の国際航空輸送の拠点性を活かして、空港近接地域を中心に国際航空貨物を対象とした複合的な機能を備えた物流拠点を

の形成を図り、このことにより国際航空物流の円滑化、効率化を確保し、我が国の国際物流拠点としての役割を果たそうとするものです。このため、国際物流機能の集積を具体的

に推進するため、成田国際物流複合都市構想を策定し、新たな国際物流拠点として整備します。

また、千葉ニュータウンは、東京大都市圏

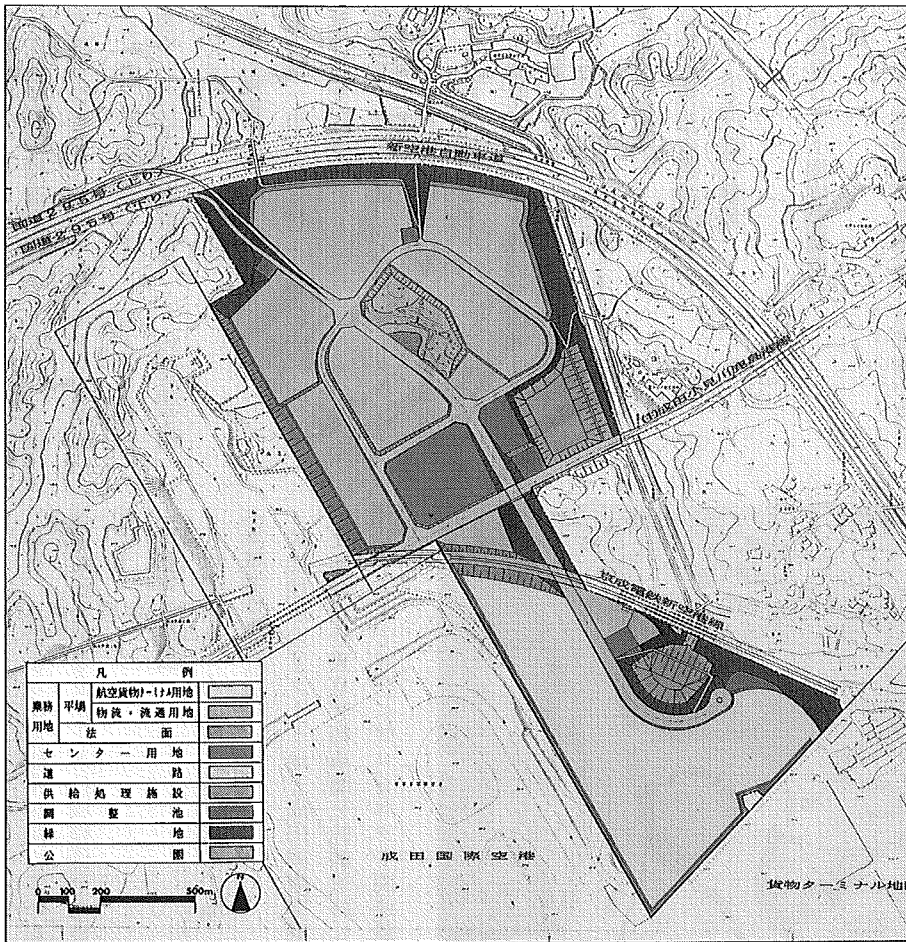


図3 成田国際物流複合基地

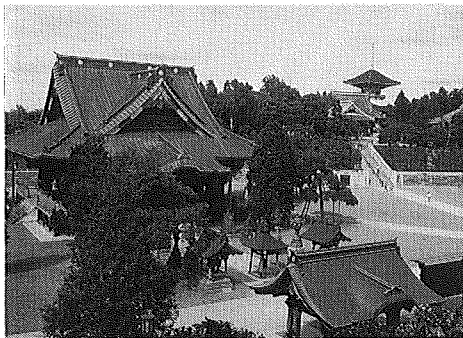


写真4 成田山新勝寺

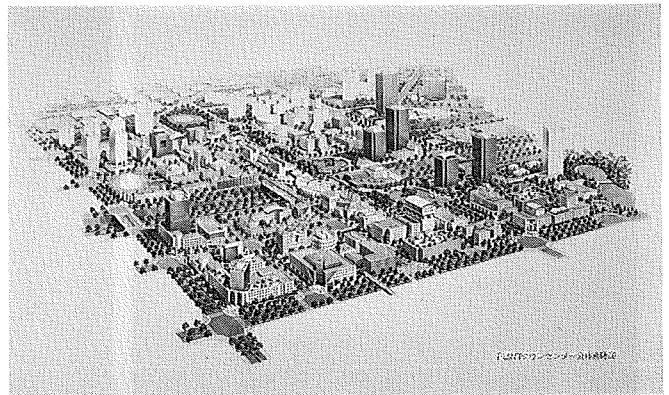


図4 千葉NTタウンセンター全体図

における住宅需要に対応した良好で計画的な住宅・宅地供給の推進を図るとともに、成田国際空港との近接性等の条件を活かしながら、「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」などの各種機能の複合した総合的な都市づくりの推進を図るものです。

【所在地・規模】

成田市他一市二町二村（二、〇一一ha）

【地域活性化の効果】

成田国際空港地域は、千葉ニュータウンと一体となった機能集積を図り、国際物流機能や国際的な研究機能などを中心に空港のポテンシャルを広く活用した業務核都市として育成整備を進めることとし、今後の国際的な産業ネットワークの形成に寄与するものです。

【重点事業の概要】

- ・ 国際物流複合基地の整備
- ・ 臨空工業団地の整備

3 房総リゾート地域整備構想

【概要】

房総地域は東京湾横断道路、首都圏中央連絡自動車道、東関東自動車道館山線などの幹線道路網の整備により首都圏との時間距離が大幅に短縮されることから、変化に富んだ海岸線、緑豊かな房総丘陵の山並み等、自然豊

かな房総地域にリゾート地のニーズが高まっております。このような可能性を秘めている房総地域に総合的なリゾート地域整備を進めるものです。

【所在地・規模】

・ 君津市他一市三町（四、八〇〇ha）

【地域活性化の効果】

房総地域のリゾート地と成田国際空港などの交通拠点や東京大都市圏を幹線道路により連絡すること並びにプロジェクト関連道路や

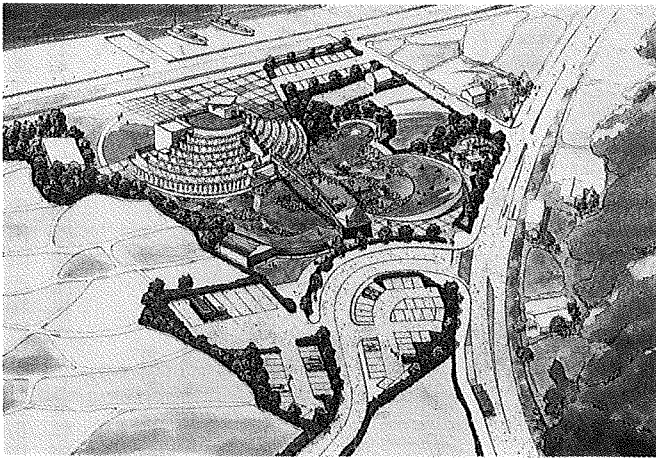


図5 道の駅「鴨川」



写真6 九十九谷（君津市）



写真5 九十九里海岸

「道の駅」の整備促進を図ることにより、地域経済や地域間交流を促進し、生産性及び消費の拡大を図るものです。

#### 【重点事業の概要】

- ・南房総半島振興計画
- ・リゾート地域活性化活動の支援
- ・リゾート地域整備の研究調査の支援
- ・房総リゾート地域整備構想の特定民間施設
- ・設の整備促進
- ・南地域コンベンションホールの整備

#### 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、各整備構想の効果を充分発揮するために必要な道路整備を行うため、圏域の一体化を図りながら重点施策相互の連絡、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整備計画を策定しました。

また、各施設の有効活用や地域の活性化のうえから、圏域のみならず圏域外からの幹線道路も計画に取り込み、整備を図ることとしました。

各プロジェクトを支援する道路事業の概要は次のとおりです。

#### 1 かずさアカデミアパーク構想

##### 【支援する主な道路事業】

###### (直轄)

- ・東京湾横断道路連絡道(自動車専用部)  
(一般国道四〇九号)

###### (補助)

- ・木更津バイパス(一般国道四〇九号)、北条バイパス(一般国道四一〇号)、宮山拡幅(一般国道四一〇号)、横尾バイパス(一般国道四一〇号)、宿原バイパス(一般国道四一〇号)、久留里馬来田バイパス(一般国道四一〇号)
- (地方道)
- ・君津平川線(主要地方道)(街路)
- ・中野畑沢線

#### 2 成田国際空港・千葉ニュータウン構想

##### 【支援する主な道路事業】

###### (直轄)

- ・成田拡幅(一般国道五一号)

###### (補助)

- ・八千代バイパス(一般国道二九六号)、船橋拡幅(一般国道二九六号)、佐原バイパス(一般国道三五六号)、下総神崎バイパス(一般国道三五六号)、安食バイパス

#### (一般国道三五六号)

##### (地方道)

- ・成田松尾線(主要地方道)、成田小見川鹿島港線(主要地方道)、成田下総線(主要地方道)

##### (街路)

- ・郷部線、西浦藤原町線

#### 3 房総リゾート地域整備構想

##### 【支援する主な道路事業】

###### (直轄)

- ・富津館山道路(一般国道二二七号)

###### (補助)

- ・筒森バイパス(一般国道四六五号)、藤林バイパス(一般国道四六五号)、岩瀬バイパス(一般国道四六五号)

#### 五 未来からのメッセージ

##### (イメージ)

(かずさアカデミアパークから…)

私の友人はかずさアカデミアパークのDN A研究所で研究活動を行っていますが、彼によると、そこでは人類のしあわせや地球環境の向上に大きく貢献する輝かしい研究成果が生み出されているということです。

私たちの地域を大きく変えたのは、東京湾

横断道路でした。とにかく私たちの地域が千葉県の玄関口になったのですからこれは大変なことです。一番よかったのは羽田空港まで三〇分で行けるようになったことでしょうか。高速バスを使って私たちの地域に働きに来る人たちも大勢います。

私は、こうした道路の恩恵を最も受けている一人だと思っています。ダイビングが好きで私にとって、館山まで三〇分で結ばれるということはとてもうれしいことです。成田空港へも車で簡単に行けるようになりますます便利になってきたところですよ……

(成田国際空港・千葉ニュータウンから……)

近頃は休暇もとりにやすくなり、家族そろって外国に出かける機会も増えてきていますが、やはり、成田へ着陸する際に、眼下に広がる豊かな緑やきれいな街並みを目にすると旅の緊張もとけ、自然と心の安らぎをおぼえます。外国の方だけではなく、私たち自身にとっても、ここは日本の表玄関になっています。

快適に生活している千葉ニュータウンから成田空港に行くと、すぐそばに国際物流複合基地があります。そこではハイテク製品などが扱われていると聞きましたがどうりで私たちの地域には多くの工場や研究所が集まっ

ています。その中には外資系の企業もたくさんあり、私たちの地域はその意味でも我が国と世界との接点になっていると感じます。成田空港へは高速道路をはじめとして整備された国道も快適に走れ、ニュータウンや地域と一体的に発展しているですよ……

(房総リゾート地域から……)

房総地域は今リゾート地として大きく展開しています。近くにある公園には私たちのように地域にすんでいる人たちのほか、旅行で訪れている人たちがのんびりと過ごしていることも目にするようになりました。

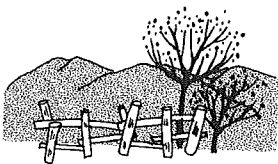
このようにこの地が発展したのも道路による整備の効果は計りしれません。気軽に遠出ができるようになったため、人の行き来も多くなりました。川崎に住んでいる友人などは南房総のすばらしい自然にひかれて夏休みや週末に頻繁に我が家に遊びに来ているため、まるで家族の一員のようです。また、木更津などに勤める人たちも増え、私の回りには、バイオの研究者や情報関係の仕事をしている人なども住んでいます……

## 六 今後の課題と展望

千葉県では東京湾横断道路の開通を目前に

し、幹線道路網の整備により道路交通体系が大きく変わろうとしています。今後県内の各地域は新しい交流圏の形成が行われることとなります。地域活性化の観点からは地域固有の特性や資源を活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あい相互の発展を図り新たな価値を創造して行くこととなることでしょう。

この中で交流基盤の基本である道路の整備はますます重要なこととなっています。





# 「'96道路防災 シンポジウム群馬」開催

上條 良久

## 概要

昨年一月の阪神・淡路大震災、そして今年二月の北海道豊浜トンネル崩落事故をうけて、地域住民や関係者の間から、道路の防災性の向上を求める声が高まっています。

建設省関東地方建設局と関係機関とともに、地域住民や道路利用者一人一人の道路防災に対する理解が不可欠であり、そのため道路防災週間の活動の一環として、「'96道路防災シンポジウム群馬」を八月二十八日、群馬県高崎市で開催されました。

このシンポジウムは、災害や事故の教訓を踏まえて、構造物の強化などハード面とともに、災害が発生したときどのように対応したらよいか、情報や危機管理といったソフト面

からも、「安全・安心を支える道づくり」をテーマに行われました。

シンポジウムは、第一部として「危機管理」の第一人者である元内閣安全保障室長の佐々淳行氏から「危機管理のノウハウ」をテーマに基調講演があり、第二部では佐々氏をはじめ、防災に関する専門家とコーディネーターの齊藤宏保氏（NHK解説委員）によるパネルディスカッションが行われ、貴重な提言をいただきました。

また、本シンポジウムに七〇〇人をこえる参加者が基調講演とパネルディスカッションに、講演や討論に熱心に耳を傾けていました。

## 基調講演

「危機管理のノウハウ」と題して、連合赤軍



基調講演 佐々淳行氏

あさま山荘事件、よど号ハイジャック事件、三原山噴火など、豊富な体験にもとづいた災害など緊急事態が発生したときに被害を最小限にとどめるために何をすべきか、約一時間にわたって貴重な講演をされました。

まず、危機管理とは一体何かというところから説き起こし、阪神・淡路大震災その他の災害に際しての、国・地方自治体・企業・地域団体、さらに家庭の災害に対する心構えを事例を上げながら講演を進められました。

最後に、交通上のアクセスとしての道路を確保すること、あるいは既存の道路をただちに皆で協力して空けることが道路の公共性を保ち、ひいては国民の安全を守る道であり、

政治と行政は「国民の生命・身体・財産の確保」が最大の任務であると協調され講演をしめくりました。

## パネルディスカッション

パネルディスカッションに参加された方は  
パネラーとして

奥園 誠之氏(九州産業大学工学部教授)

廣井 脩 氏(東京大学社会情報研究所

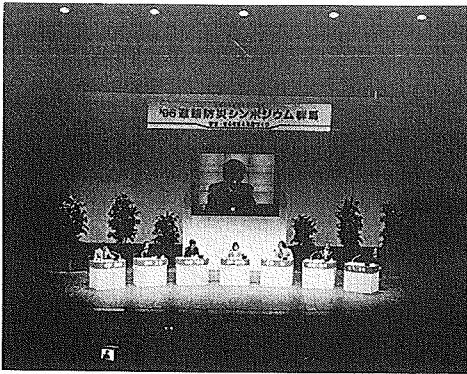
教授)

重川希志依氏(都市防災研究所主任研究

員)

武藤 和宏氏(関東地方建設局道路部長)

武井 上巳氏(群馬県土木部長)



パネルディスカッション 全景

コーディネーターは

斉藤 宏保氏(NHK解説委員)

の各氏がつとめられ、「安心・安全を支える道づくり」について二時間以上にわたり討論、提議されました。

パネルディスカッションの要旨は

PARTー一 道路防災の問題点と課題

PARTー二 災害に備えるために今の道路

をどこをどう強くすればいいか

PARTー三 道路防災の現状と課題

PARTー四 災害や事故が発生した時の対

応 災害や事故が発生した時の対応

PARTー五 道路防災の一層の向上のため

に「今何を為すべきか」各パネリストからの提言。

## おわりに

二一世紀の初めに全国で一万四、〇〇〇kmに及ぶ高速道路のネットワークが完成し、来る二一世紀には高度情報化社会が到来し、高齢化社会も訪れ、そうした中で道路はどんな役割を持っているか、ヒトとモノの交流の場だけでなく、上下水道や情報伝達のルートとしても利用されている。便利で、快適な私たちの生活を維持するうえでなくてはならぬ仕組みであり、それだけに大きな災害や事故に

よって、機能がマヒすると大混乱におとし入れられる。安全で安心できる道路づくりが急がれます。その実現のために本シンポジウムの提議された意見が、安全・安心できる道路づくりに活かされるかにかかっていると同時に、道路防災体制の確立が必要であるとしめくられました。

今後は、シンポジウムにおいて、いただきました意見及びご提言をふまえ、安全・安心できる道路づくりに努めてまいりたいと思います。

最後になりましたが、本シンポジウムが盛大に開催できたことは、ご支援をいただいた国土庁をはじめ関係各位の御尽力並びにご協力のたまものと厚くお礼を申し上げます。

〔'96道路防災シンポジウム群馬〕実行委員会事務局・  
建設省高崎工事事務所副所長

月・日	世界 の 動き	月・日	国内 の 動き	月・日	道 路 行 政 の 動 き		
8・26	<p>○韓国の蘭軍クーデターと光州事件の裁判の判決公判が、ソウル地裁で開かれ、軍反乱罪、内乱罪などに問われた元大統領の全斗煥被告（六五）に死刑、前大統領の盧泰愚被告（六三）に懲役二年六月の実刑判決が、言い渡された。</p> <p>○チエチエン共和国の独立問題をめぐって、ロシア側とチエチエン独立派が、独立問題を二〇〇一年末まで棚上げする共同声明と両者間の関係を定めた基本原則を盛り込んだ付属文書に調印した。これによりチエチエン紛争は、收拾に向かった。</p>	8・26	<p>○大蔵省が一九九七年度一般会計予算の概算要求をまとめた。要求総額は八一兆四、四〇〇億円で、九六年度当初予算比八・四％増。概算要求が八〇兆円を超えたのは初めて。</p> <p>○橋本龍太郎首相と大田昌秀沖縄県知事が米軍基地問題をめぐって会談、首相は「首相談話」を示して理解を求めた。談話の内容は、①沖縄政策協議会（仮称）の新設②特別調整費五〇億円の早期の予算計上——などで、会談後、政府は臨時閣議でこれを決定した。同知事は、これを評価、後日、公告・縦覧の代行に応じた。</p> <p>○総務庁が日本の高齢者についての調査結果を発表。六五歳以上の人口は、一、八九九万人で、総人口に占める割合は、一五・一％となり、いずれも過去最高となった。</p> <p>○北海道後志支庁古平町の国道二一九号豊浜トンネル事故で、北海道開発局の事故調査委員会が、最終報告をまとめ、「今回の岩盤崩落を予知予測することは困難だった」と結論づけた。</p> <p>○民主党の設立委員会が衆院議員三五人、参院議員四人の現職国会議員三九人で発足した。設立委代表は菅直人厚相と鳩山由起氏が選ばれた。結党は衆院解散後の予定。</p>	10	<p>○国連総会が本会議で爆発を伴うあらゆる核実験を禁止する包括的核実験禁止条約（CTBT）を圧倒的多数で採決。インドの反対で発効のメドは立っていないが、核軍縮への重要な第一歩となる。</p> <p>○上海と南京を結ぶ全長二七四キロの高速道路が開通。料金は九〇元（約一、二〇〇円）。</p> <p>○韓国国防省が、同国東海岸の江陵市付近で朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）のものと思われる座礁した潜水艦が見つかった、と発表。その後、上陸した潜水艦乗組員と韓国軍との間の銃撃戦に発展した。</p>	10	<p>○一回日韓道路協力会議が開催される。</p> <p>○関越自動車道 昭和インターチェンジ工事に伴い、渋川伊香保インターチェンジから沼田インターチェンジまでの上下線 延長二・四kmにおいて夜間通行止めが行われた。</p>
9・3	<p>○クリントン米大統領が全米向けにテレビ演説し、イラクの軍事施設を巡航ミサイルで攻撃したと発表。イラク軍が同国北部のクルド人自治区に進攻したことへの「懲罰」で、イラク南部の飛行禁止区域を拡大することも明らかにした。</p>	14	<p>○国土庁が各都道府県の地価調査（七月一日現在）結果を公表した。東京、大阪、名古屋の三大都市圏の住宅地、商業地は六年連続で下落、全国平均は五年連続での下落を記録した。下げ幅は全国平均で三年連続の二％台。</p>	14			
15		17		5・8			
18		19		9・2			
				8・27			
				10・11			

# 編集雑記

岩手県の早池峰山（二九一四米）は北上高地の主峯である。樹相豊かな山麓には古くから山伏神楽が伝承されて来た。七月三十一日夜、早池峰神社例大祭に、この神楽が奉納されるという。今年の夏、見学のためA旅行会が企画した一泊二日のツアーに参加した。メンバー二七人さすがに年配者が多く、しかもこれから述べる岩波の映画を見た人が大方のように思えた。

「早池峰の賦」が神田神保町岩波ホールで上映されたのは、たしか一五年ほど前のことだった。早池峰山の山伏神楽が重要文化財に指定されたのを記念した、三時間の記録映画だった。山の四季と神楽の里の人々が詩情豊かに描かれていた。特に全編の音楽を笛、太鼓、鉦の神楽音だけとした、ゆめ、そのリズムが観客の郷愁を誘ったか連日満員のロングランになった。私は映画を見終わったあとにも神楽音のこ、ちよいリズムと、熊を神にした権現舞の素朴な姿に心を引かれた。と同時に東京の空から江戸神楽の軽快な音が、いつの間にか消えてしまっていることに気が寂しいと思った。

千代田区平河町にあった私の職場近くに、町名の由来となった神社がある。神楽殿はあがるが年中閉っていた。四年位前の夕方、神社の祝いでもあったか、神楽舞台が開け放たれ面をつけた踊り手が軽やかに舞っていた。偶然その前を通りかかった私は、テンツクテンと軽快な生まの神楽音をきいたとたん、自分の頬のあたりになま温いものを感じた。神楽音に心が共鳴したか涙が自然にあふれ出たのである。その涙は心地よかった。田舎のない私だが、郷愁の涙とはこれかと思った。

そしてもう一度、映画「早池峰の賦」を見たいと思った。駄目ならせめてあの神楽音だけでもと、音楽店を廻ったがテープはなかった。あきらめきれずにいたそんな時、A旅行会の広告が目にとまったのである。

さて当日の午後六時、神社の森はもう薄暗い。見物客おおよそ一五〇人は思い／＼に社務所の中や木の根、或いは石に腰を下ろして待っている。神事とそれに続く神楽舞で夜の一時まで続く宵宮の祭りは始まった。私は緊張気味に映画できいた神楽音の再現を期待したが間近できく神楽音は、一言で表現すれば荒々しい素朴な音だった。映画では気付かなかったが、リズムを調える太鼓はとても大き

くそれを打つ撥も武骨なくらい太い。そこらたたくき出される音はヘビー級のボクサーのパンチもかくやと思うように重く、私の腹にずしりと響いた。小一時間もしたか急に気分が悪くなり、メンバーの人々に知れないようそつと境内を抜け出し、真暗な参道を足さぐりてツアーのバスに戻った。シートを倒して横になった私を見て、運転手が気をきかせて室内灯を消し窓を開けてくれた。

東北地方の厳しい風雪に打ち勝つには、このような荒削りの音でなければ山の自然の猛威に圧倒され、神楽音も神楽そのものも消えてしまったかも知れない。厳しい自然を持たない江戸神楽の軽妙洒脱な神楽音と、山伏神楽の音が同根だとはとても思えない。とするに映画のあの音は江戸神楽に郷愁を感じる人にも、また他の神楽の音をきき、慣れた人にも等しく共感できるよう、編集の段階で音律の調整が行なわれたとしか思えなくなった。俺は一体、どの神楽音に郷愁を感じたのかかと自問したとき、「それはお前の心が知っているよ」と私の耳にさ、やいたと思ったのは、バスの中にまで入り込んで来た早池峰の夜半の冷気だった。

――未済――

本誌は、執筆者が個人の責任において自由に書く趣向をとっております。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。

11月号の特集テーマは「冬期の道路管理」の予定です。

月刊「道路行政セミナー」  
監修：建設省道路局  
発行人：中村 春男 道路広報センター

〒102 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5階 TEL 03(3234)4310・4349  
定価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