

口
絵

「道の日」ロードパーク・フェスティバル

特集／平成一〇年度道路関係重点施策

平成一〇年度重点施策について

↳「国土建設」から「国土マネジメント」への転換

中心市街地の活性化について

地域活性化を支援する道路整備

安心して住める国土の実現

平成九年度「道の日」中央行事報告

平成九年度「道路をまもる月間」行事報告

地方行事報告

北海道開発局・各地方建設局・沖縄総合事務局

平成九年 国土建設の現況（建設白書）の概要

道路管理瑕疵訴訟判例の動向（第五回）

工事不全に関する判例

地域活性化促進道路事業

岡山県における「地域活性化促進道路事業」

時・時・時

道路総務課

道路局道路整備調整室
都市局街路課

道路局道室

道路局道室
防炎対策室

道路総務課

道路局道路管理課

道路総務課

高鍋 誠治

岡山県土木部
道路建設課

74

66

54

41

22

20

18

15

11

6

1

今月の表紙：

中央を緑の山波で区切り、上方に都市の道路を図案化し、下方には道路管理者が設置する警戒標識の一つ、「Y形道路交差点あり」を配した。

平成一〇年度重点施策について

「国土建設」から「国土マネジメント」への転換

道路局道路総務課企画係

はじめに

副題を「国土建設」から「国土マネジメント」への転換」と銘打った平成一〇年度建設省重点施策が、去る八月五日に発表された。

平成一〇年度重点施策作成に当たっては、第一部で、中期的な観点から、建設行政についての「基本的考え方」、「これからの政策課題」、「政策手法の転換」を示すとともに、第二部で、これらの政策課題や政策手法の転換に向けた「平成一〇年度の主要施策」がとりまとめられている。

ここでは、第一部の概略と、第二部の主要なものについて道路関係部分を中心に概要を紹介する。

第一部 これからの建設行政の課題と

政策転換の方向（概略）

1 基本的考え方

現在、我が国は、高齢化と少子化、高度情報化、経済・社会の国際化等が進展する中、厳しい財政事情や環境の変化を踏まえ、様々な改革が行われているところであり、建設行政についても、大きな変革が求められている。

このような歴史的転換期にあつて、いわば「本格建築」ともいえるべき「魅力ある国土づくり」を行うとともに、適正な国土管理により国民生活や経済・社会活動を支えるという建設行政の基本的使命に立ち帰り、従来の需要に合わせて足らざる住宅・社会資本を整備する「国土建設」から、住

宅・社会資本ストックの有効活用や自然環境の保全等を含めた、総合的な「国土マネジメント（整備・利用・保全）」へ、政策全般のあり方を転換する。

2 これからの政策課題と政策手法の転換

国土のマネジメントを行うに当たり、「連携交流型国土構造の実現」、「循環型社会の確立」、「危機管理型防災対策の構築」を戦略的な政策課題として位置付けるとともに、単なる施設整備にとどまらない管理、連携、技術開発などの総合的な施策の展開、市場の整備・誘導に主軸を移した住宅・宅地政策の推進、公共事業改革の強化など、政策手法の転換を行う。

第二部 平成一〇年度の主要施策

一 これからの政策課題に対応する主要施策

1 ストックを有効に活用し、経済・社会の潜在的活力を最大限引き出す連携交流型国土構造の実現

○平成一〇年度から新たな道路整備五箇年計画を策定し、道路の持つ様々な機能向上を図るための道路政策を体系的に強力に推進する。

また、そのための財源の確保を図る。

(1) 経済・社会活動を支える都市と地域の再構築

①都市機能の整備・再配置（略）

②中心市街地の活性化と広域的な観点からの地域の再生

地方都市を始めとした中心市街地について、関係省庁と連携し、都市基盤・居住環境の整備、交通環境の改善、各種都市機能の充実、再生等を図る。また、生活面・経済面で自立した生活圏の形成に資する効率的な住宅・社会资本整備を推進する。

○中心市街地活性化施策の総合的・重点的な実施

・道路・街路事業の各種メニューを一括して採択する「賑わいの道づくり事業」の創設

や交通環境の改善を推進

・駐車場整備の支援の拡充、駐車場案内システムの整備など駐車場対策を推進

○複数の市町村が自らの発意に基づき公共・公益施設の共同整備・共同利用等を図る場合に、必要となる市町村間を連絡する道路整備を重点的に支援するための「地域連携強化支援道路事業」の創設

③地域資源としての公共空間の有効利用

道路・河川等を公共空間として再評価し、まちづくりと一体となった活用を図る。また、官庁施設の交流拠点機能を活かし、周辺地域と連携した整備を図る。

④都市内交通環境の改善のための総合的な対策の推進

バイパス、環状道路の整備、交通需要管理の導入、ITS（高度道路交通システム）の推進など、ハード・ソフト両面からの総合的な対策を推進する。

○「都市圏交通円滑化総合計画」の策定、TMA（交通混雑マネジメント協会）設立に関するガイドライン作成、路面電車の整備支援、都心の環状道路等の整備に合わせて都心部への一般車の流入を制限するトランジットモーターの導入を推進

○ETC（ノンストップ自動料金収受システム）

の実用化等情報通信技術の活用による道路交通サービスの高度化を推進

○集中工事等を活用したモデル工事の試行、集中工事等の活用マニュアルの作成等により、路上工事の縮減を推進

○幹線道路沿道での開発行為による交通影響を計画段階で予測、調査する交通アセスメントの試行

○交差点等主要な渋滞ポイントの混雑緩和・解消を図るため、第三次渋滞対策プログラムを策定、公表

⑤高齢社会への対応や質の高いまちづくりの推進
バリアフリーのまちづくり、歩行者中心の道づくりなど安全な生活環境の確保を図る。

○歩行者等の利用しやすい道づくりを進めるため、

・住居系地区等におけるコミュニティ・ゾーンの整備や交通量の変化等に応じた道路空間の再構築を推進。また、環境道路など沿道敷地や建築物内の空間活用による歩行空間の確保策について具体化

・点検に基づき、横断歩道橋の撤去、スロープ化、直結化など必要な改善やバリアフリー緊急対策を実施

・今後の歩行空間整備は住民参加を基本とし、「歩行空間ガイドライン」を策定してバリ

アフリー化を促進

(2) 連携交流を支えるネットワークの重点的整備

① 骨格となるネットワーク整備の重点化・効率化
幹線道路の整備に当たっては、真に整備効果の高いものへの重点化を図るとともに、地域特性に応じた経済的な道路構造の採用による効率化を推進する。また、複数交通機関の間での連携強化による複合一貫輸送を推進する等物流の効率化を図る。

○ 高規格幹線道路については、経済情勢が大きく変化しなければ、基本的には料金水準を上げないような様々な工夫を行いながら整備を進めるとともに、投資効果の高いネットワークについては早期に連続性を確保するよう重点的な整備を推進

○ 広域道路整備基本計画を見直し、それを踏まえて、地域高規格道路の計画路線及び候補路線を追加指定するとともに、路線特性、交通特性、地域特性に応じた経済的な道路構造を採用

○ 複合一貫輸送など物流の効率化を図るため、主要な港湾、空港等と連絡する道路を重点的に整備

○ 車両の大型化、ISO（国際標準化機構）規格海上コンテナの海陸一貫輸送に対応するため、物流上重要な道路ネットワークにおいて、

車両総重量の規制緩和に対応した橋梁補修・

補強等の整備を推進するとともに、通行規制に関わる制度について見直す

② 新たな連携の構築や地域間の情報格差の是正のための情報通信インフラの整備

道路、河川、下水道などの管理用光ファイバー等を整備し、これら公共施設の収容空間を活用して民間事業者による光ファイバー網の整備を支援する。

○ 道路・河川・下水道管理の高度化を図るとともに、都市と都市を結ぶ主要幹線道路など情報通信ニーズの高い区間において情報BOX等の公共収容空間を重点的に整備

○ 新たな電線類地中化五箇年計画の策定

○ 公共施設管理用光ファイバーを活用した地域的情報化の支援

③ 地域交流圏の形成等の地域社会単位の見直しに対応したネットワーク整備

生活面・経済面で自立した広域的な市町村からなる交流圏の形成に資するため、圏域内の道路ネットワーク形成に対して重点的に支援を行う。

○ 複数の市町村が自らの発意に基づき公共・公益施設の共同整備・共同利用等を図る場合に、必要となる市町村間を連絡する道路整備を重点的に支援するための「地域連携強化支援道

路事業」の創設（再掲）

○ 新たな奥地等産業開発道路整備計画及び積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の策定

④ 自然・文化などの再評価による地域社会連携の構築（略）

2 持続可能な発展のための循環型社会の確立

(1) 水循環など資源循環の確立に向けた施策の推進

① 質量ともに安全で快適な水の流れの構築を目的とした総合的水行政への転換（略）

② 建設副産物を始めとする廃棄物対策の充実と未利用エネルギー等の有効活用（略）

(2) 良好な自然・生活環境や歴史・文化等の次世代への継承

① 国土全体にわたる環境への負荷低減施策の推進
国土全体にわたる環境への負荷低減施策の推進を総合的に実施するとともに、民間における環境への取り組みを促進する。特に、地球温暖化の防止のため、二酸化炭素の排出抑制策を推進する。

○ 環状道路等道路網の整備、TDM（交通需要マネジメント）施策、マルチモーダル施策等を通じた交通の円滑化や省エネルギー車の利用促進による二酸化炭素排出抑制策の実施

② 社会資本整備を通じた自然環境の保全・回復・創出

河川や公園などそれ自体が生物の生息・生育や住民の憩いの場となる社会資本のみならず、下水道や道路などの整備に当たっても自然環境の保全・回復・創造を積極的に実施する。

○「水と緑のネットワーク」を形成し、環境の維持改善、生物多様性の確保を図るとともに、緑の基本計画の策定を推進

○道路整備において十分な自然環境保全措置を講ずるための方策等を取りまとめた指針の策定を推進

③環境負荷の小さな都市づくり・住宅づくり(略)

④地域固有の歴史・文化等を創造・継承する個性あるまちづくり・地域づくり

文化性豊かな生活環境を享受できるように、先人が築いた文化ストック、自然や景観、地域の個性を活かしたまちづくり・地域づくりを推進し、歴史・文化等との調和を図る。

3 被害の最小化を基本とした危機管理防災対策の構築

①地域主体の危機管理対策の確立

防災施設等の整備と併せ、平常時から災害を想定した対策及び災害発生後の被害を軽減するための対策を推進する。

○平常時からの危険箇所や避難場所の周知徹底等

○平常時の警戒避難情報の提供及び救援、復旧の支援

・道路防災カルテ等に基づく、防災管理体制の強化

②「減災」を目的とした施設整備への転換

防災施設等の整備についての基本的考え方を、災害の発生を前提としつつ、被害を最小限にするという方向に転換する。

③都市における総合的な防災対策の充実

大災害発生時における安全性の向上や経済・社会機能麻痺を防ぐため、住宅・社会資本の防災性の向上や密集市街地の整備などハード・ソフト両面から総合的な大規模災害対策を推進する。

○沿道建築物の耐震性向上と一体となった緊急輸送道路整備の実施

○スロープ堤防を核として河川舟運を活用したリダンダンシーのある内陸防災拠点の整備

二 政策手法の転換に対応する主要施策

1 管理や技術開発などソフト面を重視した総合的な施策への転換

①需要管理手法の導入

需要に追隨して施設整備を行うだけでなく、需要そのものを調整・抑制する施策の導入を実施する。

○TMA設立に関するガイドライン作成及び路面電車の整備支援を推進(再掲)

②ストックの有効活用

住宅・社会資本の一層の有効活用を図る。

○地方都市周辺における通勤など近距離多頻度利用者のための料金割引等多様な料金施策を通じた道路利用の促進

○ITSによる他の交通機関の情報の提供、物流効率化のための商用車の運行支援システムの開発、駐車場案内システムの整備等を通じた既存の道路ストック利用の効率化

○橋梁等の老朽化に対応した定期点検、健全度評価、それに基づく計画的維持管理手法の開発及びその試行

○施策・事業の総合化のための連携施策の推進

○公共事業を効率的・効果的に推進するため、省庁の枠をも超えた事業間の連携強化を行うとともに、地域との連携による社会資本の管理の効率化を推進する。

○マルチモーダル施策の推進

○複数道路管理者が道路に関する意見、提案を一律的、総合的に受け付ける窓口の充実(「道の相談室」の設置)

○建設分野における科学技術研究開発の強化

①環境創造やライフサイクルコストの低減など「政策課題解決型」への転換

住宅・社会資本整備に関する技術研究開発について、政策課題を解決する技術研究開発を重視する。

② 民間・大学等との連携・交流の充実

技術研究開発における民間・大学等との連携・交流の充実を図るとともに、国の役割の明確化や民間において開発された新技術の活用体制を整備する。

○ ITS について、ISO 等国际標準への位置づけを念頭に置きながら、関係省庁や民間等

との連携に基づき、AHS（自動運転道路システム）やシステム間の互換性の確保を図るための技術研究開発や基礎的研究を推進

○ 地方建設局において、新技術の信頼性評価等を行う新たなシステムの創設

③ 国土情報インフラの整備

国土に関する基礎的空間情報の高度化を図るとともに、情報提供サービスの向上を図る。また、防災等に資するため、測地・地理分野における基礎研究を充実する。

2 市場の整備・誘導に主軸を移した住宅・宅地政策の推進

① 新たな市場分野の開拓等を目的とした市場の枠組みづくりや民間活動の誘導（略）

② 市場では供給が困難な分野への公的取組みの強化（略）

3 国民に開かれた公共事業を目指した改革の強化

① 真に必要で優先度の高い事業への投資の重点化
投資分野の思い切った重点化を図る必要がある。個々の事業実施に当たっては、できる限り客観的な基準による優先順位づけを行う。

○ 道路整備の効果の客観的な評価手法の開発・活用

② コスト縮減のための事業執行改革の推進
民間技術を一層活用する多様な入札・契約制度の導入等により、公共事業における市場競争の促進を徹底するとともに、発注者側も技術基準の見直し等によるコスト縮減に努める。

③ 事業の計画・実施過程の透明化

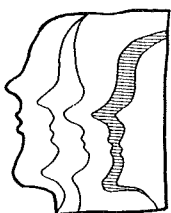
事業の計画段階から、一層の情報公開を進め、住民参加を促進するとともに、事業の見直し、国民参加による社会実験の実施などを進める。

○ 道路整備プログラムの策定・公表
○ 交通需要マネジメント施策、トランジットモ
ール整備等における社会実験の実施

④ 民間活力の活用、特殊法人の改革及び地方分権の推進 業務の外部委託化、民間の資金・技術等を活

用した整備等を推進するとともに、特殊法人について、業務の見直し等の改革を行う。

○ 日本道路公団について、民間事業者等の活用による IC（インターチェンジ）、SA（サービスエリア）、PA（パーキングエリア）における多様な事業を推進して、利用者サービスを一層向上しつつ、その収益の高速道路本体への還元を図る



中心市街地の活性化について

道路局国道課道路整備調整室
都 市 局 街 路 課

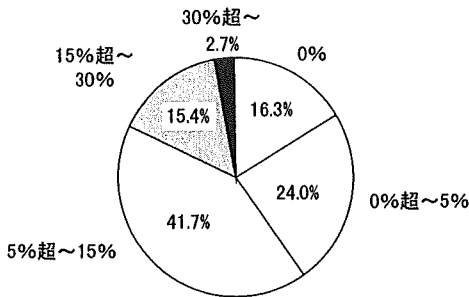
一 はじめに

近年、道路、駐車場等の都市基盤整備の遅れは、ライフスタイルの変化等を背景にした公益施設の郊外移転、商業施設の郊外展開等とも相まって、中心市街地の衰退や空洞化を進行させており、我が国が進めるべき経済構造改革の課題のひとつでもある物流の効率化等を妨げる要因ともなっている。特に全国の商店街の過半数が空店舗比率5%を超えるなど、中心市街地の空洞化は大きな問題となっている(図1)。この対策として中心市街地の活性化を進めるためには、交通環境の改善、土地の有効高度利用の促進、各種都市機能の充実・再生等を図るよう市町村自らが総合的なまちづくりを進めていく必要がある。

このため、建設省では新たな道路整備五箇年計画(案)及び平成一〇年度概算要求において中心市街地の活性化を主要課題のひとつとして位置づけ、道路や駐車場等の活性化基盤の充実や各種施設の立地について関係省庁と連携しつつ、制度の充実を図ることにより、地域の取り組みを総合的かつ重点的に支援していくこととしている。なお、具体的には次に示す施策を重点的に進めることとしている(図2)。

二 中心市街地における活性化基盤の充実

中心市街地の活性化を阻害するひとつの要因としては、交通渋滞によるアクセシビリティの悪化が挙げられる。例えば人口二十万人以上の自治体



注) 全国の商工会議所、商工会連合会を通じて管内の商店街を対象に実施。

<資料> 日本商工会議所「商店街に関する実態調査」(1994年)

図1 全国の商店街における空店舗比率

における商店街の実態に関するアンケート調査では、商店街の衰退の理由として約八割の自治体が「商業環境が自動車交通に対応できない」ことを挙げているところである(図3)。このため、中心市街地内の道路やバイパス・環状道路、連続立体交差事業など道路ネットワークの重点的な整備を推進し、通過交通の排除と中心市街地内の自動車交通の適切な誘導を図っていくことが重要である(図4)。

さらに、誰もが安全かつ快適に買い物等が楽し

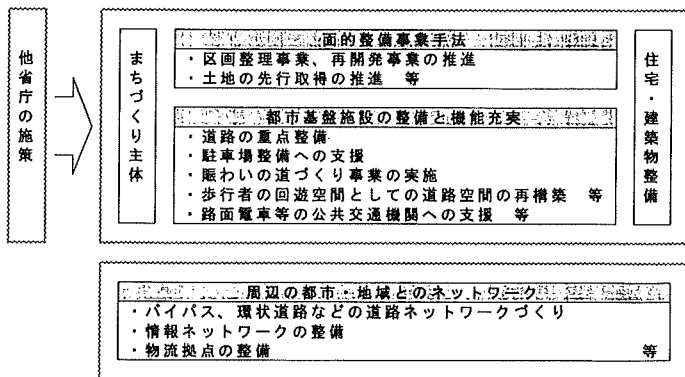
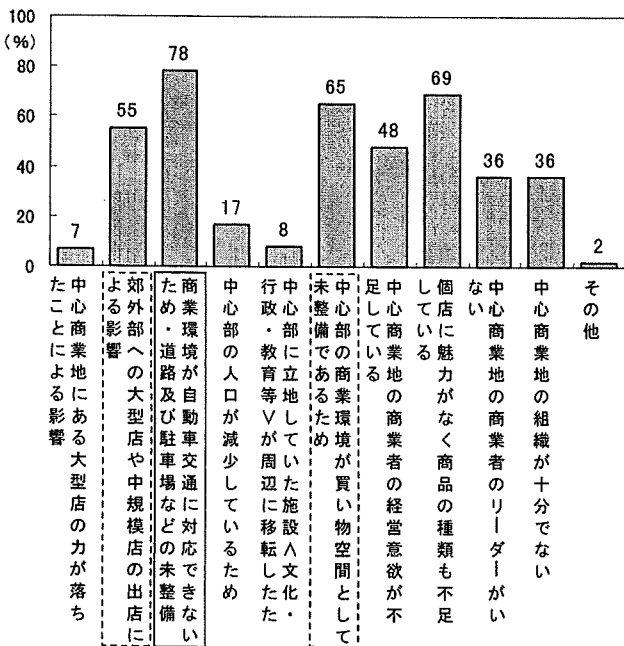


図2 中心市街地活性化の支援スキーム



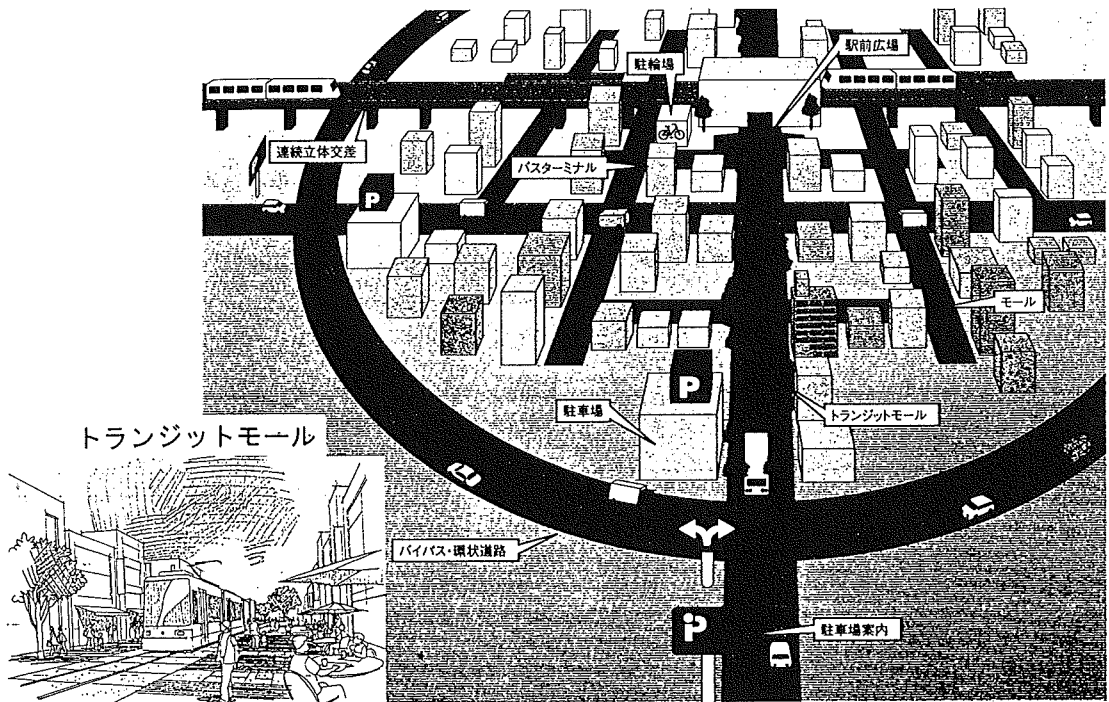
注) 人口2万人以上の全自治体を対象として実施。

<資料>民間都市開発機構「商店街の実態に関するアンケート調査結果」(平成3年)より建設省作成

図3 在来中心商業地の地盤沈下の理由

めるよう、歩行者優先の空間としてコミュニティ道路や歩行者専用道路、歩車共存道路の整備を進めるとともに、交通負荷の軽減が進んでいる中心市街地のメインストリート等においてはトランジットモール化(商店街の自動車を排除して、歩行者専用空間としたショッピングモール等に、路面電車、バス、あるいはトロリーバス等路面を走行する公共交通機関を導入した空間を整備すること)などを進め、中心市街地内の道路を歩行者・自転車優先の空間として再構築する。また、バス・路面電車等の公共交通機関に対する支援について

も積極的に推進していく予定である。なお、都市の道路整備は、コスト、土地利用等で制約が大きく、短時間の整備が難しいことから、都市の早急な渋滞対策として、道路整備に加え、交通需要の調整・抑制策(TDM施策)、交通需要の転換策(マルチモーダル施策)を総合的に進めていく必要がある。トランジットモール化をはじめとする新規施策を積極的に導入していくため、場所や期間を限定して国民とともに施策・事業を試行・評価する社会実験を活用していくこととしている。



<参>トランジットモール：商店街の自動車を排除して、歩行者専用空間としたショッピングモール等に、路面電車、バス、あるいはトロリーバス等路面を走行する公共交通機関を導入した空間。

図4 中心市街地活性化のための交通環境の改善

三 中心市街地の再生・再構築のための面整備の促進

都市機能が衰退している地方都市等の中心市街地において、土地区画整理事業、市街地再開発事業の面整備事業による基盤施設の整備・再整備、低未利用地の集約化、土地利用の再編を推進するとともに、他省庁との連携により、商業施設や福祉、文化等各種生活交流施設の立地を誘導することによって活性化を図る。

四 駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、中心市街地の活性化に寄与するため、駐車場の整備や違法駐車取締りなど、関係機関等との連携による総合的な駐車対策を推進する。このうち、公共駐車場については、都市中心部の駐車需要が多いものの民間主体では整備が困難な地区などにおいて、道路空間を活用した地下駐車場や立体駐車場の整備を推進する。また、中心市街地への自動車交通需要を軽減するため、郊外の鉄道駅やバスターミナル等においてパークアンドランド駐車場の整備を推し進める。

また、既存の駐車場ストックの有効利用を促進し、路上駐車やうろつき交通の解消、利用者の利便性向上などを図るため、駐車場案内システムの

整備を推進する。

五 中心市街地活性化（賑わいの地区形成）方策の充実

地域の活性化をめざして地元創意工夫を活かしつつ総合的に展開される取り組み、プロジェクトを支援するため、平成一〇年度概算要求においては以下のような施策を重点的に展開することとしている。

① 賑わいの道づくり事業の創設

中心市街地の関係者と地元自治体が一体となって策定する活性化計画に基づき、各種の道路整備（商店街の通過交通を迂回させるバイパス、電線類の地中化、コミュニティ道路の整備、モール化、歩道の整備、ポケットパーク、道路修景等）を一括して採択し、短期集中的に総合的に整備する「賑わいの道づくり事業」を創設する。平成一〇年度においては約二〇地区の中心市街地における商店街において施策を展開していく予定である（図5）。

② 都市再開発関連公共施設等整備促進事業（仮称）の創設

中心市街地の活性化等都市の再開発を一層効果的に推進するため、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の促進に資する関連道路

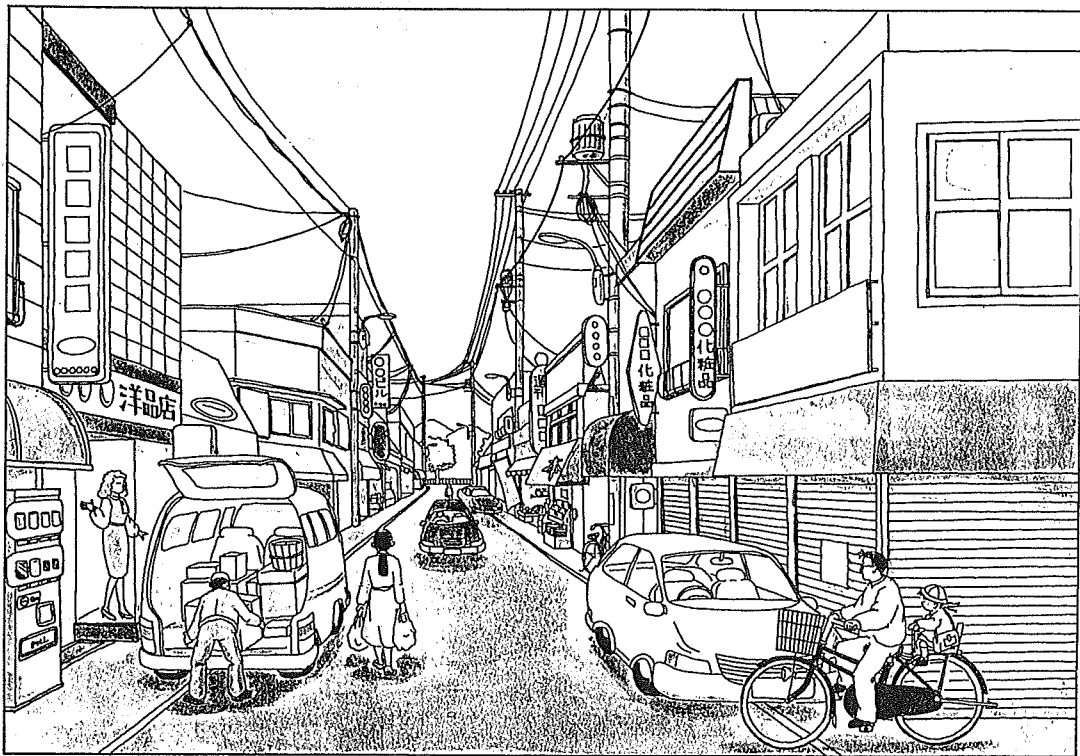


図5-1 賑わいの道づくり事業



図5-2 賑わいの道づくり事業

バスターミナル、広場、エスカレーター等の施設整備を推進することとしている。

③ 21世紀活力圏創造事業の推進

交通環境の改善等とあわせて通産省の商業・産業振興施策を一体的に行う「21世紀活力圏創造事業」を活用する。

六 おわりに

以上のように建設省では他省庁の施策とも連携を図りつつ中心市街地活性化のための地域の取り組みを総合的かつ重点的に支援することとしている。

今後とも、国民の多様な経済・社会のニーズを反映しつつ、積極的な道路整備を進めていく所存であり、皆様のご指導ご鞭撻をお願いする次第である。

地域活性化を支援する道路整備

道路局地方道課市町村道室

一 おしめこ

大都市圏への人口・機能の集中が続く一方、地方部では生活環境基盤が確保されず、過疎化・高齢化の進行や雇用就業機会の減少など、地域の大きな課題となっている。

多極分散型国土の形成を図るとともに、地域の活性化を図るためには、このような地域においても多様な都市的及び文化的サービスの享受が可能となる自立的圏域の形成を促進する必要がある。

そのためには、複数の市町村間の交流・連携を促進するため、市町村間を連絡する交通基盤の整備を推進する必要がある。

また、地域の交流・連携の核となる拠点の形成を促進することも必要である。

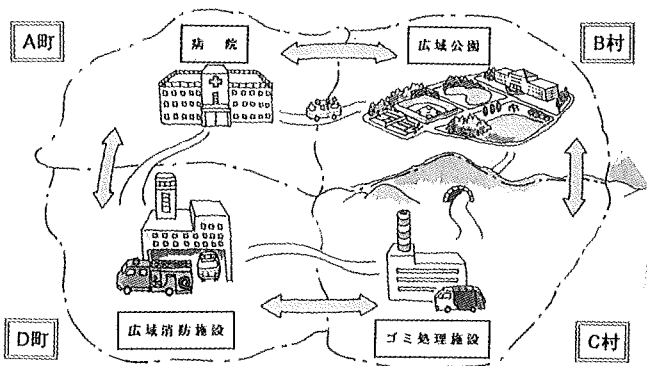
これらの課題に対応するため、今後の道路行政において、地域間の連携を強化する道路整備及び地域活性化の拠点となる施設の支援を行う。

二 地域連携を促進する道路整備の推進

交通基盤の整備が遅れている地方部において、自立的圏域の形成を促進するため、市町村間を連絡し、広域的なネットワークを形成する道路整備を重点的に推進する。

1 地域連携強化支援道路事業の創設

地方部の市町村においては、地域で十分な都市的及び文化的サービスを提供できない場合が多い。そのため地域の選択による広域的な市町村連携により、複数市町村による公共公益施設の共同整備・



「地域連携強化支援道路事業」イメージ図

共同利用を図る必要がある。

「地域連携強化支援道路事業」により、複数の市町村が自らの発意に基づき公共・公益施設の共

同整備・利用等を図る場合に、当該市町村が協力して策定する連携計画に位置づけられた市町村連絡道路等の整備を重点的に支援する。

や通行規制の解除、連絡時間の大幅な短縮が図られ、広域的な市町村の連携の強化、生活圏域の拡大、観光地客の増加等を支援し、地域の活性化が促進される。

「地域連携強化支援道路事業」の前提条件
公共・公益施設の共同整備・共同利用等、広域的な市町村圏を形成するための各市町村の同意

「地域の交流・連携による活性化計画」の策定
当該市町村は協力して、「地域の交流・連携による活性化計画」を策定
・現状の連携の実態
・連携の将来目標の明確化（救急医療アクセス時間、総合防災カバー人口等の明示）
・各種施設の整備計画や活用計画の策定
・必要な道路網計画の策定
・道路網の整備効果（生活改善効果や活性化効果等）の予測

地域連携強化支援道路事業実施個所の選定
選定条件（案）
・連携による生活改善効果や活性化効果が大いこと
・連携計画の実現に道路整備が必要不可欠であること

各道路管理者は協力して、道路事業の実施計画を策定

地域連携強化支援道路事業の実施

「地域連携強化支援道路事業」実施フロー案

表 1 新たな奥地等産業開発道路整備五箇年計画の概要

計画規模 (単位：km、億円)

区 分	新たな奥産道路整備計画(案)		前奥産道路整備計画		倍 率 A/B
	事業量	事業費 A	事業量	事業費 B	
一般道路事業	582	2,290	575	2,280	1.00
地方単独事業	159	630	135	620	1.02
計	741	2,920	710	2,900	1.01
調整費	-	120	-	60	2.00
合計	741	3,040	710	2,960	1.03

指定路線

区 分	新たな指定路線		前指定路線	
	路線数	延長(km)	路線数	延長(km)
一般都道府県道	163	1,887	174	2,177
市町村道	69	411	84	539
小 計	232	2,298	258	2,716
主要地方道	113	2,030	101	1,922
合計	345	4,328	359	4,638

計画目標

(単位：km、%)

	指定延長	平成9年度末		平成14年度末	
		改良済延長	改良率	改良済延長	改良率
主要地方道	2,030	1,097	54.0	1,434	70.6
一般都道府県道	1,887	632	33.5	922	48.9
市町村道	411	143	34.8	257	62.5
合計	4,328	1,872	43.3	2,613	60.4

2 交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業の推進
地形的な制約により、相互の交流が遅れている都道府県間、市町村間等を連絡する大規模なトンネルや橋梁を重点的に整備する交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業を推進する。
本事業により、市町村間の交通不能区間の解消

3 新たな奥地等産業開発道路整備五箇年計画の策定
奥地等においては、森林資源、水産資源及び観光資源等が十分にありながら、交通条件が悪く、産業の開発が行われていないことから、産

業開発を図り、福祉、教育、医療等の生活環境の向上に努める必要がある。

このため奥地等と主要な道路等を連絡する道路を、奥地等産業開発道路（以下「奥産道路」という。）として指定し、新たな奥地等産業開発道路整備計画（案）を策定することにより、計画的に整備を推進する。

なお、奥地等産業開発道路の整備にあたっては、道路の新設又は、改築に要する費用の国の補助率の特例措置により重点的な整備を図る。

三 地域活性化の拠点の形成を支援する道路整備の推進

地方部の活性化を推進するためには、その地域の交流・連携の核となる拠点を形成する必要がある。そのため、産業・文化・生活等の拠点を形成するための施設の立地を積極的に支援する。

1 新産業創出基盤形成事業

産業空洞化の影響を受けている製造業、機械修理業、ソフトウェア等の産業集積の活性化を図り、地域産業の自立的発展の基盤を強化するため、新産業創出基盤形成事業を実施する。

本事業では、通商産業省、運輸省とともに「特定産業集積の活性化に関する臨時措置法」を所管し、産業空洞化の影響を受けている産業集積にお

いて、集積の活性化に資する所管事業を重点的に実施し、地域の振興を支援する。

(1) 建設省支援施策

・ 高速道路、港湾、空港等へのアクセス道路等の整備

・ 工場用地等整備のための土地区画整理事業の実施

(2) 通商産業省支援施策

・ 工場、研究施設等整備のための助成の実施
・ 法人税等課税の特例措置の設置 等

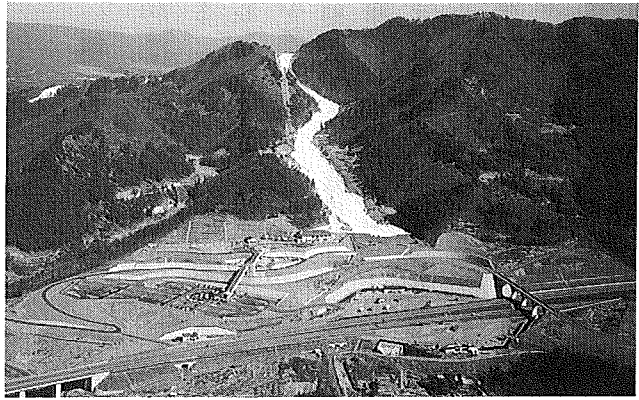
(3) 事業実施地区

表2の一〇地域について、平成九年度第一期承認を行った。

表2 基盤的技術産業集積活性化計画承認地域

地域(都道府県名)	地域設定
北上川流域地域 (岩手県)	北上市、水沢市、花巻市、江刺市、金ヶ崎町
県北臨海地域 (茨城県)	北茨城市、高萩市、日立市、常陸太田市、ひたちなか市、十王町、那珂町、東海村
中越地域 (新潟県)	長岡市、柏崎市、三条市、燕市、小千谷市、見附市、十日町市、栃尾市、吉田町、栄町
富山・高岡地域 (富山県)	富山市、高岡市、新湊市、滑川市、小矢部市、大沢野町、八尾町、婦中町、小杉町、大門町、大島町、福岡町
金沢・小松地域 (石川県)	金沢市、松任市、小松市、加賀市、美川町、鶴来町、野々市町、内灘町、津幡町、宇ノ気町、高松町、七塚町、寺井町、根上町、川北町、辰口町、山中町
大津・南部地域 (滋賀県)	大津市、草津市、守山市、栗東町、中主町、野洲町、石部町、甲西町、水口町、甲南町、土山町、甲賀町、信楽町、志賀町
大阪府中央地域 (大阪府)	大阪市、堺市、豊中市、守口市、八尾市、寝屋川市、松原市、大東市、和泉市、柏原市、門真市、摂津市、羽曳野市、藤井寺市、東大阪市、四條畷市、美原町
広島地域 (広島県)	広島市、呉市、東広島市、府中町、海田町、熊野町、坂町、音戸町、黒瀬町、安浦町、川尻町
香川地域 (香川県)	高松市、丸亀市、坂出市、善通寺市、観音寺市、宇多津町、多度津町、高瀬町、豊中町、三野町、詫間町、仁尾町
熊本地域 (熊本県)	熊本市、菊池市、富合町、大津町、菊陽町、合志町、泗水町、西合志町、御船町、嘉島町、益城町、旭志村、西原村

2 SA・PAを活用した地域拠点整備の推進
高速道路等のSA・PAとその周辺地域における地域振興施設（商業施設、レクリエーション施設等）との一体的整備を促進する。
（整備例 佐久平ハイウェイオアシス）
上信越自動車道佐久平PAに隣接する平尾山公



佐久平ハイウェイオアシス

園とを一体的に整備。フィールドアスレチックを初めとする屋外遊具や多目的広場が整備されているほか、冬期には、人工降雪によるファミリীগレンデとして隣接しているスキースタジアムと一体となった利用がされている。

3 地域振興プロジェクトの支援

地域活性化の拠点の形成を支援するため、現在計画されている地方拠点都市地域整備等の種々の

プロジェクトを進める上で不可欠な交通ネットワークを確保するバイパス、拡幅等の道路事業を、プロジェクトの進捗に併せ、計画的に推進する。また、学校、公園等の施設整備にあわせて、施設の利用に欠かせないアクセス道路等、関連する道路の整備を推進する。

4 地域の特色を活かしたまちづくりの推進

特色ある地域づくりを推進するとともに、真に豊かさの感じられる生活空間を実現し、地域の活性化を図るため、地域に残されている伝統的・歴史的・文化的な資源を活用したまちづくりを推進する必要がある。

そのため、地区内の各種の道路整備を一体的に実施するくらしのみちづくり事業や、幹線道路の整備と併せ、周辺の公園や緑地等の整備を行う街並み・まちづくり総合支援事業を推進する。

このような、地域の歴史や文化を活かした特色のあるまちづくりにより、個々の地域における活力と個性を生み出し、豊かさの実感できる生活空間が創造される。

5 道の駅の整備

地方公共団体等の設置する物産館や郷土資料館等の地域振興施設の整備と連携して、「道の駅」の整備を推進し、道の駅による地域情報の発信を支

援する。

「道の駅」は、疲労に起因する交通事故の防止などを図るための休憩機能のほか、人・歴史・文化等の地域に関する情報を提供する情報交流機能、地域内及び地域間の連携の場としての地域の連携機能の三つの機能を併せ持つ複合型休憩施設として地域の活性化の拠点としての役割を果たす。

四 おわりに

道路の整備は直接的に地域活性化に結びつくものではなく、地域活性化のための各種の取り組みを支援するものである。端的に言えば、道路は地域づくりの主役ではなく、あくまでサポート的な施設にすぎない。

しかし、交通基盤が脆弱な地域で地域づくりができないのも事実であり、鉄道等の公共交通基盤が皆無な地方部においては、道路の整備が依然として強く望まれている。

このため、本稿で述べた各種施策の実施にあたっては、自治体や地元住民等の各種の取り組みとの有機的な連携のもと、地域の特性を活かした地域づくりを推進して参りたい。

安心して住める国土の実現

道路局企画課道路防災対策室

一 概要

我が国は災害が発生しやすい厳しい自然条件下にある。特に阪神・淡路大震災等の大災害を契機に安心して暮らすことができる国土づくりを求め、我が国が強まっている。道路は、国民生活や社会経済活動を支える最も基礎的な社会資本であり、災害に強い道路を構築することは、安心して暮らせる国土の実現の上で極めて重要な課題である。そのため、のり面等の防災対策や緊急輸送道路の耐震補強などのハード面、防災管理体制の強化などのソフト面の両面から防災対策、危機管理への対応を強化することとする。

また、雪国の冬の暮らしの安心と地域の振興を図るため、平成一〇年度を初年度とする新たな

積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画を策定して雪寒事業を実施し、冬の安全で快適な通行を確保する。

二 平成一〇年度重点施策

1 重点的な防災事業の実施

災害の未然防止、災害の拡大防止、迅速な災害復旧を図るため、道路防災総点検に基づく防災・震災対策事業や、管理体制の強化を推進する。このうち、防災・震災対策事業については、平成一〇年度から始まる新たな道路整備五箇年計画(案)において、次のような方針に基づき、事業を実施する。

なお、これらの事業の推進に必要な事業費として、平成一〇年度には、四、六七九億円(公共)

を要求している。

① 豪雨等に対する安全性・信頼性の確保

平成八・九年度に実施した道路防災総点検に基づき、緊急的に防災対策が必要と判断されたのり面等約五六、七〇〇箇所について、重点的に対策を実施し、今後五箇年間で概成することを目標としている。平成一〇年度には、このうち、約一四、〇〇〇箇所について対策を実施することとしている。

なお、平成八年二月の豊浜トンネル崩落事故を踏まえた緊急点検に基づくのり面対策については、平成一〇年度内に当面必要な対策を完了する予定である。

② 地震等に対する安全性・信頼性の確保

道路防災総点検に基づき、道路構造物の耐

震補強を実施することとしており、今後五箇年間で約三八、五〇〇箇所について重点的に対策を行い、緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強を概成することを目標としている。平成一〇年度には、このうち、約一〇、〇〇〇箇所の橋梁等について、耐震補強を実施する。

2 沿道施設等を含めた緊急輸送道路の耐震性の向上の検討

災害発生時における緊急輸送活動を円滑に実施するためには、道路構造物の耐震補強だけでなく、沿道施設等も含めた総合的に耐震性の高い道路空間を確保することが必要である。このため、平成一〇年度は、市街地において緊急輸送道路の沿道施設、占用物件等について耐震性を点検し、これらを含めた耐震性の高い道路空間の整備手法について検討する。

3 防災管理体制の強化

災害の発生をできる限り防止するとともに、被害を最小限に抑えるためには、防災事業の実施に加え、情報化や地域との連携・協力などのソフト面も組み入れ、総合的な道路防災管理の強化・高度化を図ることが重要である。そのため、次のような取り組みを進める。

① 道路防災管理システムの構築

道路防災総点検に基づき、斜面等の監視のポイントや適切な点検時期等を記した防災カルテを作成し、さらに移動電子端末等を活用して、災害要因をより効果的にチェックする管理方法を全国的に導入する(図1)。

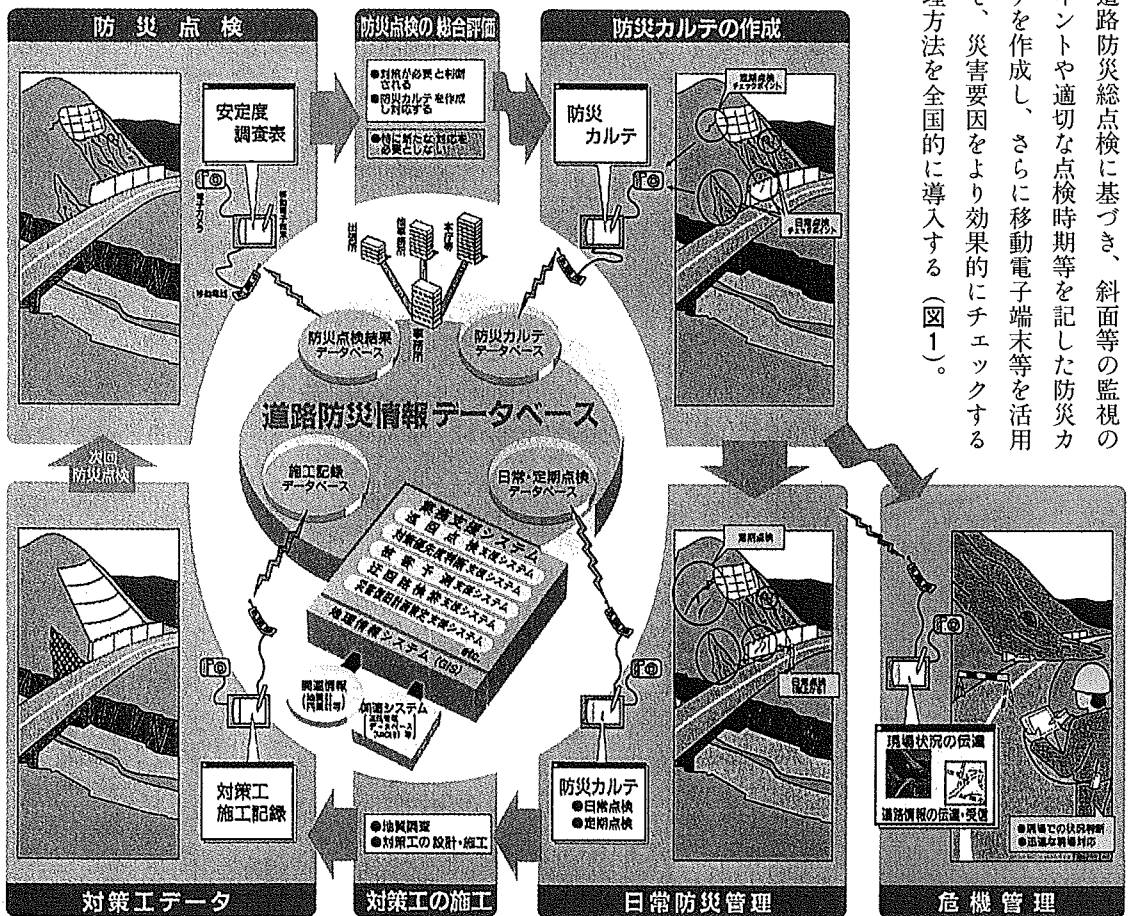


図1 道路防災管理システムの概念

② 防災管理体制の強化

地域住民等と連携して、斜面等の監視、異常の通報を行う監視・防災管理を行う体制づくりや、大規模な道路災害が発生した際の、道路管理者間での復旧機材、人員の相互支援体制の強化に努める。

③ 岩盤斜面等の計測技術の開発

岩盤斜面の崩落については、発生事例、計測事例が少ないことから、崩壊発生メカニズムをはじめとして不明な部分が多い。このため、全国八箇所岩盤斜面の現地計測を実施し、計器観測による岩盤斜面の管理の可能性について検討する。

4 雪国の暮らしを支える冬期の安全で円滑な道路交通の確保

平成一〇年度を初年度とする新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画（計画規模 一兆四、三〇〇億円）を策定し、雪寒施策を推進する。このために必要な事業費として、平成一〇年度は、一、二四九億円（公共）を要求し、次の課題に取り組む（図2）。

① 新しい交流・連携時代における冬期モビリティの確保

拠点間を結ぶ主要な広域幹線道路を中心に、重点的な除雪、防雪事業を推進する。

② 安全な歩行空間・快適で魅力ある生活空間の形成

冬期の交通支障箇所となる凍結路面箇所等について、重点的に消雪施設を整備するとともに、中心市街地や通学路、福祉施設周辺等における歩行空間を確保する。また、流雪溝を整備し、地域と連携した雪処理を進める。

③ 安全・信頼性を支える冬期道路交通情報の提供の充実、技術開発

凍結路面検知器、気象情報収集装置等の整備を推進する。また、除雪機械の省力化・省人化、冬期交通の安全支援技術等の技術開発を進める。

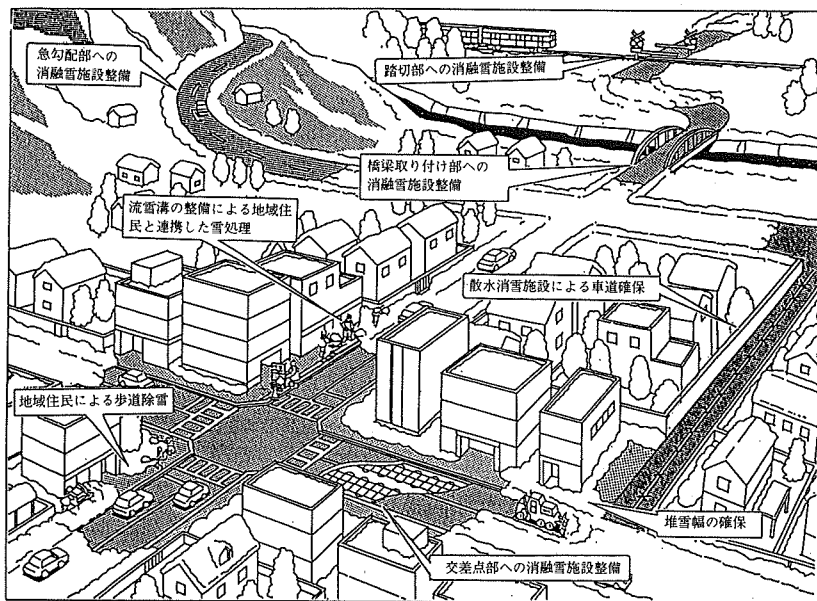


図2 冬期道路交通の確保

平成9年度 「道の日」中央行事報告

道路局道路総務課

今年も八月一〇日の「道の日」を記念して、「道の日」実行委員による中央行事が開催されました。今年、東京湾アクアラインでのウォークと、東京・お台場でのフェスティバルの二本立て。約一五〇名のウォーク参加者、お台場を訪れた多くの方々、さらには報道各社を通じて全国の方に「道の日」の趣旨をPRすることができました。

東京湾アクアライン「道の日」親子ウォーク

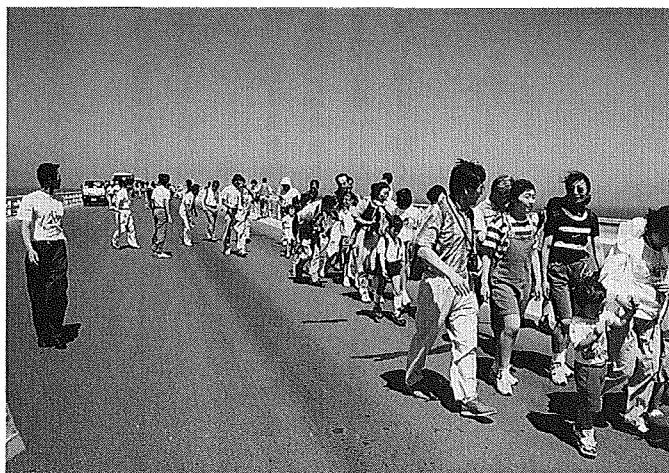
・日時…平成九年八月一〇日(日) 9:00～12:00
・会場…東京湾アクアライン橋梁部

(千葉県木更津市)

木更津市では、今年二月一八日供用予定の自動車専用道路「東京湾アクアライン」の橋梁部を歩き、人と人、地域と地域を結ぶ道路の役割を体感していただく親子ウォークが開催されました。

公募で選ばれた約一五〇名の参加者と、約五〇名の報道陣は、午前九時に袖ヶ浦市庁舎に集合し、アクアラインの接岸地である木更津料金所に移動。料金所広場では、ナビゲーターの陣内貴美子さん(元五輪バドミントン選手・スポーツキャスター)と「道の日」実行委員会の天目石事務局長が元気づよく出発のあいさつを行い、午前一〇時、参加者はバスに乗り込んで橋梁上を一路「海ほたる」(木更津人工島)へと向かいました。

海ほたるの手前でUターンし、海拔約四〇mの



東京湾アクアライン「道の日」親子ウォーク

最高点から、いよいよウォークの開始。照りつける太陽と潮風の中を、日本道路公団、東京湾横断道路(株)職員の説明を聞きながら、約四kmの復路を一時間かけて料金所まで歩きました。一二月の供用後は歩けない場所であり、特に子供たちは、近くカモメに歓声を上げ大喜びでした。

報道陣も、このイベントを伝えようと、職員や参加者に盛んにカメラやマイクを向け質問。参加者は「雲の上を歩いているよう」「開通すると歩いて渡れないので一生に一度の思い出」橋がとても

長いので驚いた」などと感想を話していました。

テレビ報道については、ヘリコプターで取材した放送局が昼のニュースで放送するなど、当日の昼から翌日の朝にかけて各局のニュースで取り上げられました。また、新聞報道は翌日が休刊日だったにも関わらず、複数のスポーツ新聞等で取り上げられ、大きなPR効果がありました。

「道の日」ロードパーク・フェスティバル

・日時…平成九年八月一〇日(日) 10:30～15:00

・会場…お台場 潮風公園太陽の広場

(東京都品川区)

お台場では、臨海副都心を訪れる家族連れ等に、ゲームやステージプログラムを通じて、道とくらしとの関わりを訴えるフェスティバルが開催されました。

ステージでは、中部地方建設局の有志によるバンド「コンストラクション」のコンサートや、アンパンマンショーが行われ、親子そろって熱心に鑑賞する姿が見られました。

また、広場内には、全国四七都道府県と道路関係公園から寄せられた「ふれあいの道」のパネルが飾られ、パネルを見てクイズに答える「道のクイズアベニュー」には子供を中心に約五〇〇名の参加がありました(全問正解者には「道の日」Tシャツなどの記念品を進呈)。

メインとなる「道の日」セレモニーは午後二時三〇分からステージ上で実施。来賓(道路局長、都市局長、川崎市長、木更津市長)の紹介、「道の日」実行委員会浅井会長のあいさつに始まり、今年初めて一般から募集した「道路をまもる月間」推進標語の表彰式、さらに、午前中東京湾アクアラインを見学した川崎と木更津の親子代表、陣内貴美子さん、川崎市長、木更津市長によるミニトークショーが行われ、午後三時、盛況のうちに終了しました。



「道の日」ロードパーク・フェスティバル

来場者は、途中から合流したアクアライン見学者と、川崎市「道の日」行事参加者を含め、延べ六、〇〇〇人にのびりました。

最後に

今年、フェスティバルに加え、話題性のある行事を実施して、「道の日」の意義を報道各社を通じて全国に発信するという試みが行われました。多くの方から「テレビで見た」との声が寄せられ、目的は一応達成されたと感じております。また、アクアラインを歩いた方や、お台場を訪れた方も道路に対する理解を深めていただけたと思います。

最も基礎的な社会資本でありながら、あまりにも身近であるためにその存在が見過ごされがちな道路について、今後とも「道の日」がその重要性を再認識する契機となるよう願っております。

最後になりましたが、行事の実施に当たり多大なご協力をいただきました関係各方面の皆様にご場を借りて厚くお礼申し上げます。



8月10日は「道の日」

平成9年度 「道路をまもる月間」行事報告

平成9年度「道路をまもる月間」活動報告

道路局道路交通管理課

建設省では、道路の意義・重要性に対する国民の関心の高まりを受けて、毎年八月を「道路をまもる月間」とした。

本月間は、道路を常に広く美しく、安全に利用する気運を高めるため、地方自治体等の道路管理者とともに関係機関と協力して全国各地で各種施策を実施している。

早いもので本月間も今年で四〇回目を迎えたが、その間、建設省をはじめとする各道路管理者は、関係省庁、関係団体等の協力を得つつ、子供から



官庁街の道路清掃の様子

お年寄りまでの幅広い世代の人々に様々な行事を通じて、道路整備の必要性や道路の持っている役割、使い方等についての認識を深めていただくために各種運動を展開してきた。

そして本年度も八月一日から八月三十一日までの一カ月間を「道路をまもる月間」として、国民生活に欠くことのできない道路を良好に保持するため、交通安全施設等の点検と整備を行うとともに、道路の正しい利用の指導と道路愛護思想の普及を図ることとした。





「道路をまもる月間」推進標語審査会の模様



推進標語表彰式



最優秀受賞者の西村和子さん(右)と司会の中村江理子さん

また、「道路をまもる月間」の中心行事として、「道の日」(八月一日)が制定されており、道路の意義・重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めるため、本年度も全国各地で八月一日の「道の日」を中心にパレードやシンポジウム、道路清掃などの道にちなんだ行事が行われた。その行事の一環として、八月六日(水)午前八時四十分から九時三十分まで、建設省道路局、関東地方建設局の主催による「霞が関ロードクリーン作戦」が実施された。

これは、一般国道一号(桜田通り)の警視庁前

桜田門交差点から虎ノ門交差点までの約1kmの歩道や緑地帯を、沿道の官庁やビルなどに勤務されている方々約三七〇名が箒、熊手等を手に清掃を行い、快い汗を流すとともに通勤途中の方々にも道路の大切さをアピールした。

さらに、道路管理者のみならず道路利用者の方々に、生活の向上と経済の発展に結びつきを持つ国民共有の財産である道路を安全で快適なものとして維持し、子孫に受け継いでいくという認識にたっていたりするために、「道路をまもる月間」推進標語を広く一般から募集し、改めて道路の重要性に

ついて、多くの方々に関心と理解を深めていただくとともに、道路愛護の普及と高揚を図ることとした。

推進標語は、「国民共有の財産である道路は、常に広く、美しく、安全に」をテーマに募集したところ、全国から下は六歳から上は九三歳までの幅広い方々から一、三七九点もの応募があり、渡辺文雄(俳優)／審査委員長、陣内貴美子(スポーツキャスター)、浅井新一郎(「道の日」実行委員会会長)、佐藤信彦(建設省道路局長)の各氏により審査が行われ、最優秀作／建設大臣賞一点、優秀作／建設省道路局長賞五点が選定された。

そして、八月一日(日)に都立潮風公園(臨海副都心)で行われた「道の日」ロードパーク・フェスティバルにおいて、平成九年度「道路をまもる月間」推進標語表彰式が執り行われ、最優秀作品を作られた京都府城陽市の西村和子さん、優秀作品を作られた宮城県鶯沢町の菅原広美さん、広島県福山市の坂本由布子さん、富山県砺波市の関伸一さん、宮城県岩出山町の佐々木トシさん、千葉県多古町の安藤富枝さん(代理/安藤正彦さん)に、審査員長の渡辺文雄さんから賞状が、審査員の陣内貴美子さんから副賞が手渡された。

表彰後のフリートークキングにおいて、西村和子さんから「今の道路は、車のための道路。歩行者のための道路を作って欲しい。」との道路について

の感想を頂いたのち、渡辺文雄さんから「審査に当たったの総評」を以て平成九年度「道路をまもる月間」推進標語表彰式は幕を閉じた。

なお、選ばれた標語は、本月間期間中に道路情報板等に掲示したほか、最優秀作品「よちよち歩きの私には ポイ捨てゴミでも とおせんぼ」を使ったポスターを作成し広報活動の一環として役立っている。

次に各地域から寄せられた「道路をまもる月間」及び「道の日」の行事について紹介する。



受賞者のみなさんと審査員、司会の中村江里子さん

'97 HOKKAIDO 道路フェスティバル

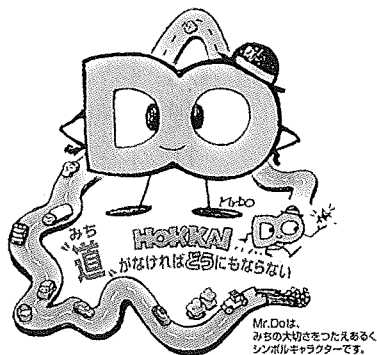
北海道開発局

北海道開発局では、今年度も八月の「道路をまもる月間」及び八月一日の「道の日」の趣旨にそつて、道路フェスティバル実行委員会（北海道開発局・北海道・各市町村・日本道路公団の各道路管理者共催）を組織し、各種協賛団体の協力を得て、『ぬくもりと豊かさを育む北の道』をメインテーマとして各種のイベントを道内各地において開催した。

メイン会場である札幌市においては、八月一日の「道の日」に、札幌市内中心部にあるアミューズメントスペース「サッポロファクトリー」を会場として、『97 HOKKAIDO 道路フェスティバル』を実施した。

サッポロファクトリーのアトリウム内のステージでは、「道の日」記念式典が行われ、実行委員長の挨拶の後、道内各地から多数応募のあった「道の日」フォトコンテスト・絵画コンクールの表彰式、道をテーマとしたトークショーや道の日クイズ大会のほか、ミニ四駆レース等が行われ、終始和やかな楽しい雰囲気にもまれた会場には、子供たちの歓声が響きわたっていた。また、会場では、

ヨーヨー釣り・輪投げなどの縁日コーナー、フォトコンテスト・絵画コンクール入賞作品展示コーナー、道の駅物産コーナーを設けるとともに、ミス札幌と道路管理者の代表によるノベルティの配



Mr. Doは、みちの大切さをつたえおおくシンボルキャラクターです。



子供たちに囲まれる「Mr. Do」



維持用機械見学・試乗会 真剣な眼差しで説明に聞き入る子供たち

布を行い、道路の意義・重要性、道路の正しい利用、道路愛護思想の啓蒙に努めたところである。道路フェスティバル実行委員会では、HOKK AIDO道路フェスティバルの更なる充実・発展を図るため、今年度から「みちの大切さをつたえあるく」シンボルキャラクターとして「Mr・D O」（ミスター・ドウ）を登場させることとした。当日は、たくさんの子供たちに囲まれたMr・D Oのぬいぐるみが握手攻めにあい、汗だくになりながらも嬉しい悲鳴をあげていた。

札幌市以外の会場では、留萌市内の開発事務所

構内において、地元小学校の児童と父兄の約40名を招き、除雪車、清掃車、散水車、パトロールカー等の維持用機器の試乗・見学会を行った。子供たちが普段何気なく見ている維持用機械も、実際に近づいて乗ってみると、予想以上に大きく、ロータリー除雪車に試乗した子供たちからは「かっこいいなー、でっかいなー」という声が上がった。残念にも雨の中の試乗・見学会となったが、道路を安全にきれいに保つことの大切さについて、身をもって感じてもらえたようである。

その他の会場においても、フォトコンテスト・

「道路をまもる月間・道の日」の取り組み

東北地方建設局

東北地方建設局では、八月の「道路をまもる月間」及び八月一日の「道の日」の趣旨にそい、

道路愛護の精神を高めるべく本局をはじめとして各事務所種々の行事を実施した。簡単に主なものを紹介すると以下のとおりである。

青森…「道路パネル展」 (青森工事事務所)

岩手…「ザ・ロードフェスティバル'97」 (岩手工事事務所)

「道路展'97 in 宮古」 (三陸国道工事事務所)

秋田…「ロードフェアあきた'97」

絵画コンクールの入賞作品等を展示した道路パネル展、パレード、街頭キャンペーン、道路工事現場見学会等が各地で実施され、各行事とも多くの方々の参加をいただき、改めて道路について関心を持っていただけだものと考えている。

道内各地の実行委員会、各協賛団体の方々には、この場をお借りして厚く感謝申し上げます。今後も「道路をまもる月間」及び「道の日」の充実に、道路の正しい利用、道路の重要性、道路整備の必要性等について、積極的なPRを行っていきたくと考えている。

(秋田工事事務所)

「道路・みち ふれあいフェスタ'97」

(湯沢工事事務所)

「街頭キャンペーン」 (能代工事事務所)

山形…「愛しの道路フェスタ'97」

(山形工事事務所)

「かわとびあ&道の日'97」

(酒田工事事務所)

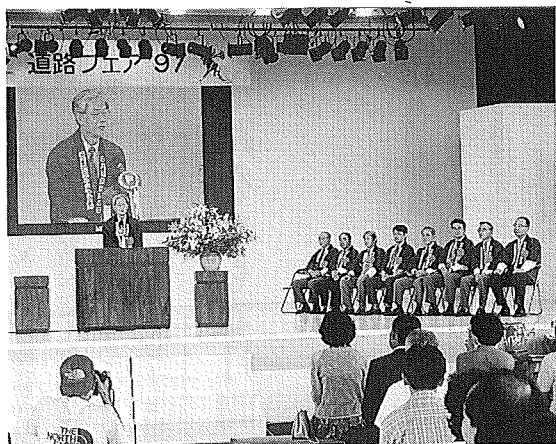
福島…「道路フェスティバル」 (福島工事事務所)

「マリンロード アドベンチャー イン

相双・いわき (磐城国道工事事務所)
「I LOVE ROAD 郡山97」
(郡山国道工事事務所)

宮城県内では、八月五日(火)に道路をまもる月間実行委員会(東北地方建設局及び仙台工事事務所・東北幹線道路調査事務所・宮城県・仙台市・日本道路公団東北支社・宮城県道路公社)主催の「道路フェア'97」が仙台市宮城野区の「国際ゆめ交流博覧会」会場内で開催された。

イベントステージで行われたオープニングセレモニーでは、宮城県立多賀城高校吹奏楽部の演奏、主催者代表挨拶に引き続き、仙台市内の小学生の応募による「道路の絵画コンクール」と東北地方



開会のあいさつをする青山局長

の道路を対象とした「東北地方道路写真コンテスト」の入賞者の表彰式が行われた。今年は絵画コンクールには三、九八五点、写真には三、〇二二点もの応募があり、回数を重ねる毎にたくさんのお秀作品が寄せられている。

また、これらの入賞作品は、東北地方建設局等で出展している建設ドームみらい都市パビリオンに八月三十一日まで展示した。

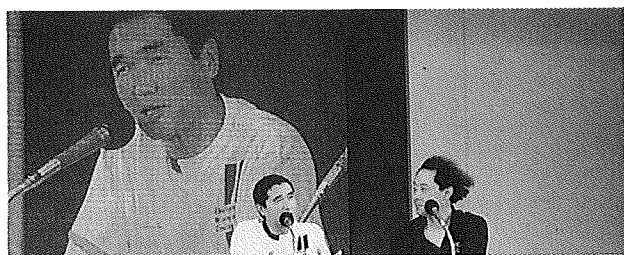
セレモニー終了後ステージでは、今年の「パリ・ダカールラリー」で日本人ドライバーとして初の総合優勝を成し遂げた篠塚建次郎氏のトークショーが行われた。トークショーではパリ・ダカールラリーのビデオを放映し、過酷なレースを振り返るとともに同氏は「ラリーでは、進む先に道があるかどうか分からない。日本に戻ると道路のありがたさを痛感する」と語り、日本の道路の安全性と快適さのPRに一役買った。

トークショーの後は、道路に関する「早押しクイズ大会」が行われ、回答者や観客は楽しみながら道路に関する知識を得ることができた。また、優勝者に篠塚氏から賞品が贈られた。平日で一日だけの開催となったにもかかわらず約三、〇〇〇人の入場者を迎えることができた。

このほか「道路をまもる月間」運動期間中には、警察、公益事業者等との合同による道路占用物件



「建設ドーム・未来都市パビリオン」道路の絵画コンクール入賞作品展



次郎'S トーク ON THE

「ダカール・ラリー」の過酷なレースぶりなどさまざまな話が出た篠塚建次郎さん(左)のトークショー

の適正化指導・パトロール、道路施設等の安全点検、大型車両の現地指導取締等を行い、不法占用物件の是正措置、交通安全確保等に努めた。今後とも道路の意義、重要性に対する国民の理

「道路をまもる月間」関連行事

解と道路愛護の精神を高め、快適な道路の利用を促進するために、本運動期間中に限らず、日頃から道路愛護の必要性について認識を深めていただくことが必要と思われる。

関東地方建設局

関東地方建設局では、毎年八月の「道路をまもる月間」及び八月一〇日の「道の日」にあわせて、本局路政課や道路管理課をはじめとして各事務所

においてもその趣旨に基づいてさまざまな行事を実施しているところである。

本年においても、各地方公共団体や関係機関等と協力して多彩なイベントを実施したところである。その一つとして、「関東道路フェア'97」について紹介する。

関東道路フェア'97

八月八日(金)東京都豊島区東池袋の池袋サンシャインシティ噴水広場において、関東地方建設局の主催、日本道路公団・首都高速道路公団・NTT・東京電力・東京ガスの関係各機関の協賛により、「関東道路フェア'97」STREET PRESENTATION」を開催した。

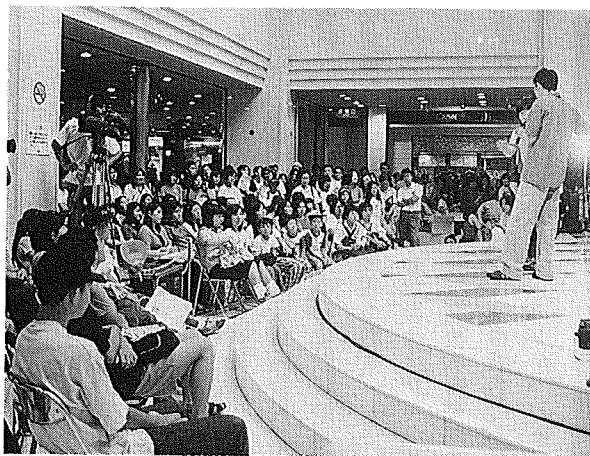
当日は外は三〇度を超える暑さの中、会場には約五、〇〇〇人の人々が来場され昼より行事を実施した。

まず若者を主な対象として、クラクションや走行中の車の音、缶を道に捨てる音など道に関する様々な音を擬音でおもしろおかしく表現するケン・フリックのROADSEE(サウンドエフェクト・擬音効果音)ショーや現在若者等に絶大な人気を誇る爆笑問題のライブを行った。縦横無尽にしゃべりまくる彼らを一目見ようと会場には若者をはじめとして多数の人々が何重にも人垣をつくり大盛況であった。

加えて、明日を担う子供達を対象に道路を汚したり壊したりする悪役をウルトラマンティガがやっつけるというストーリー展開の「道路をまもるウルトラマンティガ」ショーを行った。会場はティガを応援する子供達等の歓声で盛り上がりを見せ、同時に子供達に道路を汚さずきれいにすることの重要性を周知する一助になったと思われる。その他にも、主催者や協賛企業による道路等に関するクイズを行うことにより子供のみならず大人まで楽しめたと思われる。

ステージで以上のことを行う傍ら、会場内では道路に関するパネル展示を行うとともに、パンフレット等の配布もあわせて実施し、多数の人々に道路事業のPRができたものと思われる。

この場をお借りして、協力をいただいた団体や関係各位に深くお礼を申し上げる次第である。



爆笑問題ライブ

その他の行事

- ・「道のある風景写真コンクール写真展」
(本局道路管理課 八日(金)～一七日(日) 科学技術館)
- ・「少年少女道路パトロール隊」
(東京都国道工事事務所 八日(金) 国道一号等)
- ・「八王子道路フェア」
(相武国道工事事務所 二三日(金) 東京都八王子市内)
- ・「クリーン作戦」
(首都国道工事事務所 国道二九八号)
- ・「道路フェアかわさき」
(川崎国道工事事務所 六日(火) 川崎市内)



道路に関するクイズ

・「みちフェスタYokohama'97」

(横浜国道工事事務所 一日(金) 横浜市内)

・「道の日フェスティバル」

(大宮国道工事事務所、北首都国道工事事務所 二日(土) 埼玉県越谷市内)

・「ロードフェアちば'97」

(千葉県国道工事事務所 七日(木) 千葉市内)

・「土浦キララ祭り'97」

(常総国道工事事務所 一日(金) 茨城県土浦市内)

・「道の日写真展」

(宇都宮国道工事事務所 一日(月) 宇都宮市内)

・「道フェスティバル'97」

(長野国道工事事務所 二三日(土) 長野県内道の内)

駅)

・「道の日フェスタ」
(常陸工事事務所 六日(木) 水戸市内)

・「まえばし道路フェア'97」
(高崎工事事務所 二四日(日) 前橋市内)

・「やまなし道路フェア'97」
(甲府工事事務所 一日(金) 甲府市内)

・「東京湾岸道路調査事務所 九日(土) 千葉県船橋市内)

このように、各行事を通じて道路の重要性や公益性などについて広く一般の方々にアピールできたものと思う。今後とも「道路をまもる月間」の趣旨にそってより効果の高い広報を行っていきたく考えている。

「道路をまもる月間・道の日」の取り組み

北陸地方建設局

事務所)

- ・長岡まつり「わんぱく広場(道のコーナー)」(長岡国道工事事務所)
- ・道とあそぼう・どうろばーく(高田工事事務所)

- ・'97出合い・ふれあいの道フェスティバル(富山工事事務所)

北陸地方建設局管内の各事務所では、「道路をまもる月間・道の日」の一環として、それぞれ実行委員会を組織し、道路関係機関、各協賛団体及び地元の協力を得て、地域の特徴を生かしながら、道路愛護思想の普及を目的とし、

- ・'97にいがた道路フェスティバル(新潟国道工事事務所)

・道路まつり(歩行者天国)(金沢工事事務所)をそれぞれ実施した。更にロードクリーン作戦、街頭広報・街宣パレード、道路見学会等多彩な行事に取り組んだ。

'97にいがた道路フェスティバル

建設省、新潟県、新潟市、日本道路公団をはじめ一八機関で構成する実行委員会の主催により、今年も八月五日に新潟市の万代シティ通りにおいて、夏の楽しい恒例行事の一つとして新潟市民に定着している「'97にいがた道路フェスティバル」を開催した。

会場中央のお祭り広場では、新潟県警音楽隊及びカラーガードのパレードと演奏、小学生による万代太鼓やマーチングバンドの競演などに多くの人垣ができた。

また、各イベントコーナーでは、道路愛護ポスターの表彰式と作品の展示、はしご車やリフト車などの自動車コーナーをはじめ、落書きコーナーや道のなぞなどなど、盛りだくさんのイベントが行われた。

今年で一五回目を迎えたこのフェスティバルは、天候には恵まれなかったものの、小学生や家族連れなどを中心に約二万人の参加者で大いに賑わい、楽しく有意義な夏休みの一日を提供することができた。



内野小学校マーチングバンド演奏(新潟国道工事事務所)

長岡まつり「わんぱく広場(道のコーナー)」

八月三日、長岡まつりの「わんぱく広場」に道路管理者グループ(建設省・日本道路公団・新潟県・長岡市)で「道のコーナー」を出展し、プールを使ったゲーム、メルヘン号(山車)と記念撮影、リフト車によるわんぱく広場展望、法面点検車の展示などを実施し、またPR用品の配付などを行い、「道のコーナー」はまつりを楽しむ多くの人たちで賑わった。

道とあそぼう・どうろばーく

八月七日、上越市観光物産センターにおいて、

上越市沿道連絡協議会(建設省・新潟県・上越市・日本道路公団上越管理事務所等)の主催による「道とあそぼう・どうろばーく」が開催された。会場には、一二のコーナーが設けられ、それぞれのコーナーでは多くの子供達や家族連れで大いに賑わった。

当日は「サクラ大使」三名の手により、来場者にPR用品がプレゼントされ、子供達はカラフルな風船やカブト虫を手にゲームやなぞなどにチャレンジ。「ポップコーン・かき氷コーナー」では並び直すほどの盛況。メルヘン号ではサクラ大使と記念撮影のサービスが行われ、またミニ四駆コーナーでは男の子の人垣ができ、親子共々迫力あるレースを楽しんでいた。またビデオコーナーでは、七月に開通した妙高野尻バイパスや阪神・淡路大震災のビデオが上映され、パネル展示コーナーでは、一〇月に開通予定の上信越道のパネルに多くの人が興味深く見入っていた。

年々各コーナーに工夫を凝らし、遊びながら意義ある「どうろばーく」に発展していけばと願っている。

'97出会い・ふれあいの道フェスティバル

八月八日、富山駅前広場において道路管理者連絡協議会(建設省・富山県・富山市・日本道路公団富山管理事務所)の主催による「'97出会い・ふ

れあいの道フェスティバル」が開催された。

内容は、おもしろアイデア道路標識展、地元中学生によるプラスバンド演奏、婦警さんによる交通安全の腹話術、白バイの展示、ぬいぐるみとジャンケン、いらいら棒、ストリートパフォーマンス大道芸など多彩な催しが展開され、約四万人の参加者で賑わった。

標識コンテストは全国的にも珍しく、九回目を迎えた今年は九三三点ものアイデアあふれる応募があった。

事務所では「フェスティバルを楽しみにしている子供達もあり、来年以降も続けて実施していきたい。」と考えている。



白バイと記念撮影(富山工事事務所)

道路まつり(歩行者天国)

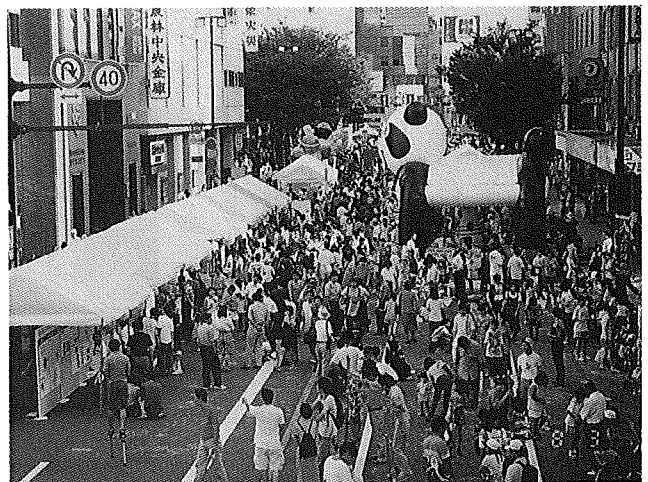
八月四日、金沢市の中心街である一般国道一五七号香林坊・片町間をメインに広坂通りの一部において道路管理者連絡会(建設省・石川県・金沢市・日本道路公団金沢管理局)と地元市民の組織による実行委員会とが共催し、地元新聞社の特別協力を得て、歩行者天国と多彩なイベントが実施された。

午後四時に交通規制を行い、金沢工事事務所長が開会を宣言し、実行委員会会長の「道路を守り、愛する心を育ててほしい。」との挨拶に続いて、テープカット、消防音楽隊による演奏行進でイベントはスタート。歩道で待ち構えていた市民は、開幕と同時にどっと道路に繰り出し、いつもは車が行き交う道路はまつりムード一色に包まれた。

今回で一〇回目となる道路まつりは、「石川の夏まつり」として地元に着した行事となり、路上を能登きこりが勇壮な太鼓の響きとともに練り歩き、和太鼓による迫力満点の演奏を楽しんだり、地震体験車による体験コーナーなど各種のイベントが行われた。

道路管理者コーナーでは、わんぱく広場、らっきこコーナー、道路クイズなどの各種イベントに加え、側溝清掃車、リフト付き作業車などの展示実演を行い、道路環境保持に理解を深めた。

このように、各イベントコーナーでは人波が続



多くの市民で賑わう会場(金沢工事事務所)

き、午後八時の終幕まで若者や家族連れで賑わい、県内外から集まった多くの人々がまつりを堪能した。

おわりに

これらの行事を通じて、一般市民の方々とりわけ子供達に、大切な道路の重要性や役割を理解してもらえたことは大変有意義であった。また、道路管理者として、子供達に道路愛護の精神を伝えることが、未来への最大の贈り物だと思えるような各イベントの盛況ぶりであった。

平成九年度「道路をまもる月間」報告

中部地方建設局

はじめに

中部地方建設局では、道路愛護の普及、高揚を図るため、毎年「道路をまもる月間」を管内の各県、市町村などの協力を得て、道路美化活動等の様々な催しを行い、多くの方々の参加を得ています。

そこで、これらの催しの中から「第11回みちフェスティバル」と「ラジオ公開生放送」「青葉ロードパーク」「ストリートフェスタ大垣」「道フェス三重'97」についてを紹介したい。

1 第11回みちフェスティバル 中部地方建設局

八月九日(出)名古屋市中区栄の久屋大通公園において、名古屋地区道路をまもる月間実行委員会(建設省・愛知県・名古屋市・日本道路公団・愛知県道路公社・名古屋高速道路公社)の主催により、第11回「みちフェスティバル」を開催した。

今夏は、週末になると台風が日本に来襲するという異常な気象で、この日も前日から台風一一号の影響により天気が心配され、関係者をヤキモキさせたが、幸いにして雨も降ることもなく、名古屋にしては、過ごしやすい一日で無事行事を終了

する事ができた。

さて、当日は一五時からプレイイベントとして、アマチュアバンドによるコンサート、子供達に大人気の「ドラゴンボールGT」キャラクターショーを皮切りにステージは開演した。オープニングセレモニーでは、多加良浦保育園児七〇人による、かわいい演奏に引き続き、井上中部地方建設局長による主催者あいさつ、愛知県トラック協会所属、南部輸送(株)の石川さんによる「安全運転宣言」、園児全員唱和の「道をきれいに宣言」と、来場者に、道路の大切さ、道路整備の重要性を呼びかけた。

恒例の歩け歩け大会は、「都会の真ん中で、自然とふれあいながら家族や友達とゆっくり歩こう」をテーマに「パークシテイウォーク」を実施した。

テレビ塔・せせらぎ公園など、都会の公園の中心を、約二、〇〇〇名の参加者が、約二・五kmのコースを、ビルの谷間の夕暮れ時を満喫しながらウォークラリーに参加し、盛況なものとなった。

引き続きステージでは、若者と子供達に楽しみながら、交通マナーや道路の愛護の趣旨を理解してもらうため、吉本興業お笑い若手タレント「X



第11回みちフェスティバル

「GUN、(バツグン)」による「道コンテストステージ」、「お笑いロードクイズ大会」が行われ、約一時間、会場につめかけた、熱心な若者中心に集まった人達を爆笑の渦に巻き込んだ。

最後に、地元西春町「天神太鼓」が勇壮に披露され、フィナーレは、栄の街の夕闇に優雅な「花火ショータイム」で四時間のステージの幕を閉じた。

一方、会場内では、清涼感ある「氷の彫刻」、管内「道の駅」九駅による物産展示販売、「歴史国道」コーナーでは、いにしえの「みち」東海道と中山道の関係市町村による特産品の展示即売を開催し

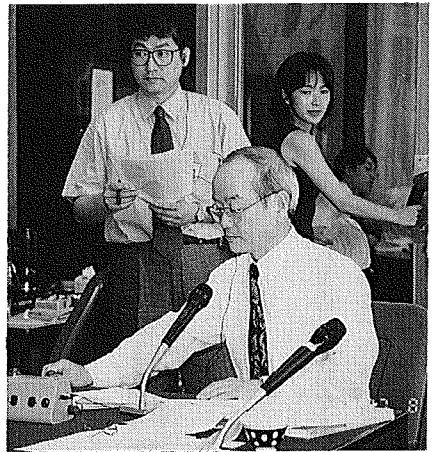
盛り上がりを見せた。また、協賛企業による各種ゲーム大会には、常に長蛇の列ができ、特に名古屋市の「かつて道路は遊び場だった……」コーナーでは、ユニークな昔風のお菓子屋さんが現れ、子供から大人まで楽しませていっぱいであった。このように、今年の名古屋にしては、過ごしやすい中のイベントであったが、子供から若者、年輩者まで含め約五、〇〇〇名の参加のもと、無事終了できたのもご協力戴いた協賛企業や関係各位のたまものと深くお礼を申し上げる次第であります。

今後は、更に充実したイベントにするよう心掛け、住民参加型のイベントとして永く継続して行きたいと考えている。

2 ラジオ公開生放送 国道を行く

名古屋・愛知・名四国道工事事務所「道路をまもる月間」「道の日」のPRも兼ねた一行事として、地元放送局のCBCラジオにおいて、特集番組「ザ・特集 道スペシャル 国道をいく」を企画し、お盆の帰省ラッシュが始まる八月九日(土)午後一時一〇分頃から二時四五分まで約一時間半にわたって東海地方に生放送された。

歩く、移動する、物を運ぶ、コミュニケーションする等「道」との関わり、「道」の歴史、「人」には生活の歴史、作る人利用する人との関わりについて、カナダ人で日本の歴史や習慣伝統芸能な



ラジオ公開生放送

ど日本文化を体験しているジョンギヤスライトさんと、歴史小説家の高橋和島さんをゲストに迎え、旧街道の中山道「太田宿」から脇本陣建物、渡船場跡などの紹介や旧街道と現代の道路の役割感などについてうかがった。

「道路は一本につながっているのに道路番号が替わるのはどうしてですか？ 同じにならないか?」「新しいバイパスができた後の旧道は鉄道跡地と同じように一般に売り払うのか」等リスナーから次々に送られてくるFAXと電話による質問・疑問には、佐宗建也愛知国道事務所長が分かりやすく回答した。

また、建設省の工事に関しても、街づくりにマッチした空間の創造事業、交通渋滞対策事業、近未来の道づくり等の人に優しい、街に優しい道づくりにについても、レポーターが現地レポートした。

3 青葉ロードパーク

静岡国道工事事務所

道路の必要性、重要性を遊びながら楽しく学んでもらうため、静岡市呉服町青葉通りにあるイベント広場を会場として、「青葉ロードパーク」と銘打ったイベントを平成二年度より開催しており、本年度八回目を数える事となった。

催しは、建設省、静岡県、静岡市内の各機関(道路管理者)共催で、NTT、中部電力、静岡ガス、静岡県道路建設業協会、静岡県道路標識標示業協会等から協賛を受け、八月六日(水)午前九時から開催した。各ブースでは、工夫をこらし、橋脚補強のモデルや、水道水を流して排水性舗装の効果をもらうカットモデル、新しい標識や地下埋設



青葉ロードパーク

管、「東海道ルネッサンス」のパネル展示をするなか、高所作業車、道路パトローラーの体験乗車や、地下埋設物探査機の実演等も行った。

来場者の方々には、道路に関するラリークイズやミニソーラー自動車の工作に挑戦してもらったり、大声コンテストを行い、「道を汚すな」と叫んでもらうなど、子供から大人まで様々な年齢層の参加のもと、イベントは無事幕を閉じた。

参加プログラム欄にそえたアンケートにより来場された方々からは「道路利用者」としての意見をいただくなど、楽しく、意義深い催しであった。

なお、来場者は約九、五〇〇名程度でした。

4 ストリートフェスタ大垣

岐阜国道工事事務所

「道路をまもる月間」の広報活動の一環として、大垣市で八月一日(金)から八月五日(火)まで行われた駅前商店街七夕祭りに、商店街の駐車場を会場として借り上げ、八月一日(金)から八月三日(日)までの三日間「ストリートフェスタ大垣」を実施した。

実施したのは建設省、岐阜県、大垣市の道路管理者三者による共催で、次のような催しを行った。

- ・岐阜国道のキャラクター「レンゲちゃん」の手作りキーホルダー作り
- ・「レンゲちゃん」と道の日キャラクターショー「こ

っちだよう平くん」との記念撮影

- ・道の日に関するクイズ大会
- ・道の日に関するパネル展

なお、イベントに先立ちオープニングセレモニーを実施し、主催者挨拶の他ミス大垣を招き、岐阜県が実施している花の都「岐阜」にちなんで、訪れた人々に花をプレゼントした。

当日は、七夕見物の親子連れや地元の子供たちが多数訪れ、夕方から実施するイベントなのに毎日五〇〇人を超す人達で終日賑わった。キーホルダー作りでは参加者が殺到したため行列ができて、クイズ大会でも会場いっぱいの人だかりができて、道路に関する問題に最後までたくさん回答者が出るなど、市民の道路に対する関心の高さがうかがえた。

今後もさらに充実した広報活動を推進するとともに、これからも積極的に市民の中に飛び込む広報活動を続けていきたいと考えている。

「道路をまもる月間」行事報告

近畿地方建設局では、八月の「道路をまもる月間」及び八月一日の「道の日」の趣旨にそって、道路に対する意義の高揚を図るべく、関係機関の

5 道フェスタみえ⁹⁷

三重・北勢・紀勢国道工事事務所

FM三重の公開生放送を通じて、広く道路をまもる月間の周知促進、道路の正しい利用や道路愛護思想の普及をはかる事を目的として、八月二〇日(水)一時から三時間にわたって津市高茶屋ショッピングセンターサンバレーで、「道フェスタみえ⁹⁷」を開催した。

当日は、三重「道路をまもる月間」実行委員会の主催(建設省三重工事・紀勢国道・北勢国道・三重県・三重県道路協会)で、日本一のDJが受賞する⁹⁷ギャラクシー賞に輝いた「小川もこ」、シンガーソングライター「本田修治」を迎え、生放送を行った。会場内は常に一〇〇人を越す若者でいっぱいになり、また、二階催事場では、県内「道の駅」物産展を開催したため、ラジオ放送や広く一般市民に広報活動を推進するという点で、意義深い催しとなった。

近畿地方建設局

協力も得て、管内の道路関係各事務所において多彩な行事を行った。そのいくつかを紹介したい。
へ一日 滋賀国道工事事務所

一六一号新旭町地域の国道沿いでゴミ清掃に長年従事している湖西中学校の皆さんへの感謝状の贈呈式で九年度の道路をまもる月間の開幕となった。

オープニングパレードの後、当日花火大会を予定している彦根市において、「道の日たそがれライブ」を行い、河内家菊水丸さんの新聞読みで道路の大切さをやさしく読み込み、参加者の方々に楽しんでいただくと同時に道路愛護思想の普及を図ることができた。

△二日 姫路工事事務所

姫路お城祭りに「道の日ふれあいコーナー」として出展し、「アンケートコーナー」、「輪投げコー



「道の日」たそがれライブの様子

ナー」、「ヨウ平君との記念撮影コーナー」を設け、身近な道路の重要性をあらためて感じていただいた。アンケート二一八名、輪投げ二五〇名、記念撮影一八〇名と多くの参加者を得て盛況のうちに終わることができた。ちなみにアンケート結果は、「月間」を知っている人三九%、「道の日」を知っている人三三%、「道の駅」を知っている人六七%であった。

△三日 福井工事事務所

アル・プラザ平和堂鯖江店において「エンドレス・ロード」と題して道路をまもる月間のPRイベントを行った。

会場では、パネル展示やPRグッズの配布を行い、訪れた方々に様々な方向から「道」というものにふれていただいた。PRグッズの配布にはこっちだヨウ平君も参加して子供たちには大人気。また、猿回しの「太郎・次郎ショー」や「太鼓シヨ」など大変賑やかなイベントとなった。

△四日 紀南工事事務所

今年度のイベントは手作りだと考え、地元の小学生を対象に、事務所の建設機械を使って道路を守るためにどのようなことを行っているかを体験学習していただいた。

小学生たちにとって、目の前の演習は初めてとあってか、熱心に見学していた。事故のないよう職員二四名が奮闘し、無事終了することができた。



建設機械を使っでの体験学習
一番人気のヘリコプターの前で

これからは道路にゴミを捨てないよう心掛けてくれることでしょう。

△八日 和歌山工事事務所

和歌山城西の丸広場において「ロードフェスティ」を開催した。ロードウォークに陣内貴美子さんをゲストに迎えて二四〇名が参加し、道路に関するクイズに答えながら和歌山城の周辺を散策した。ほかにビンゴゲーム、にしきのあきらライブシヨ等多彩な催しを楽しむ五、〇〇〇名の入場者で盛況のうちに終了した。

ここで紹介した以外にも、大阪国道工事事務所では、大阪市中央区にある地下街、クリスタ長堀に常設展示している「みちまちスクエア」をメイン会場として、ロードフェスタ'97を開催した。こ
こは、道路交通情報、道の駅など道路に関する様々
な情報を提供するだけでなく、スポーツ施設の予
約もでき、建設省と大阪市が提供するみちまち情
報空間として、待ち合わせスポット・ふれあいス

「道路をまもる月間」・「道の日」関連行事

中国地方建設局では、毎年八月の「道路をまもる月間」、八月一〇日の「道の日」の趣旨にそつて、「道の日」中国実行委員会、各地方公共団体並



作文・ポスター局長表彰式

ポットとしても親しまれている。

ほかにも多くの行事が各地で開催され、大人から子供まで幅広い参加者に対して、道路というものの存在だけでなくその重要性を改めて認識していただくとともに、イベント参加者と直接ふれあうことで、道路に対する期待や要求を直に感じ取ることができた月間であった。

中国地方建設局

びに関係公益事業者等の協力を得て、本局及び各道路関係事務所において地域の特性を活かした多彩な行事を実施し、道路の正しい利用と道路愛護思想の普及を図ったのでその一部を紹介したい。

一 道路に関する作文・ポスターの募集

中国地方建設局の主催で、中国地方の小中学生を対象に昭和五六年から実施し、今年で一七回目となった「道路に関する作文・ポスターの募集」を行った結果、小学校一五八校、中学校二二校のあわせて一七九校から作文一九八編、ポスター一、七五三点の応募があった。

いずれも道路の役割や未来の道路像等を原稿用紙や画用紙に描いたものであり、自分の体験をふ

またた素直な気持ちが表現されているものであった。

そのうちから特に優秀な作品として作文四編、ポスター六点の計一〇作品を中国地方建設局長賞に決定し、七月三一日に受賞者等を本局に招待して表彰式を実施した。

なお、この局長賞受賞作品を含めた一六一点の優秀作品については、後日作成する「平成九年度作文・ポスター集」に掲載し、関係諸機関及び募集参加学校に配布する予定である。

二 中国地方道路写真コンテスト

「道の日」が制定された昭和六一年に、中国地方建設局と道路関係諸機関の計一一機関で発足した「道の日」中国実行委員会により、「道の日」のPRの一環として第一一回中国地方道路写真コンテストを実施した。

昨年同様、腕に自信のある方を対象とした「一般Aの部」、スナップ写真等で気軽に参加できる「一般Bの部」、ちびっこ参加の「小・中学生の部」の三部門に分けて募集した結果、今年は「一般Aの部」が七一四点、「一般Bの部」が七八五点、「小・中学生の部」が二三一点の計一、七三〇点という応募があった。

応募作品の内容は、道路と自然との調和を前面に出したものが、人々の憩う場としての道路を表現したもの。あるいは、道路維持作業やポランテ

イアの方々による道路清掃等を通して、道路を守ることの大切さを訴えたもの等、優れた作品が多数あった。

その中から「一般Aの部」から金賞一点、銀賞三点、銅賞六点の他に、「地域の道賞」として中国地方五県一市から一〇点ずつ計六〇点、「一般Bの部」から入選作品一〇点、「小・中学生の部」から入選作品五点を選出し、八月二〇日以降に中国地方建設局を初めとする中国地方各地の会場で表彰式を行った。

また、この入賞作品は中国地方各地のギャラリー等で展示されるほか、作品集として製本する予定である。



雛形あきこコンサート

三 「道の日」スタンプリリー

「道の日」スタンプリリーは、「道の駅」をより多くの方々を知っていただき、また利用者の方々の生の声を聞かせていただくために、昨年度に引き続き中国地方の「道の駅」及び高速道路のSA・PA等において実施している。

応募期間は七月一日から九月三〇日までで、応募者の中から抽選で、各「道の駅」周辺地域の土産物やハイウェイカード等をプレゼントすることとしている。

各事務所における主な行事

鳥取工事事務所及び倉吉工事事務所

「夢ロード21」

七月二日から九月二八日の間、鳥取県境港市内にてジャパンエキスポ鳥取97「山陰・夢みなど博覧会」が開催されている。中国地方建設局も鳥取県等と協力して建設パビリオン「快適夢函館」を出展し、二一世紀に向け、だれもが心地よく快適に安心して暮らせる町を実現するための

インフラ整備の必要性を模型やパネル等によって提案している。

道の日の八月一〇日、この博覧会の「夢みなどホール」を会場として、鳥取工事事務所、倉吉工事事務所、鳥取県、日本道路公団米子管理事務所の主催により「道の日イベント・夢ロード21」を行った。

女優の「雛形あきこ」のコンサートやキャラクターショーなどを午後二回行い、「道の日」をPRした。

このイベントはいずれも超満員となり、特に「道の日ウルトラクイズ」では多数の参加を得ることができ、多くの人々の道路への関心を高めることができた。

この他にも各事務所において「道路をまもる月間」や「道の日」をPRするイベントや、道の駅及び街頭での「PRキャンペーン・パレード」、利用者の意見・感想を道路行政に反映させるための「道路見学会」、一般市民の参加も得た「道路一斉清掃」等も実施した。

「道路をまもる月間」・「道の日」の行事

四国地方建設局

「道路をまもる月間」、「道の日」は道路愛護の

精神の普及を目的として、四国地方建設局管内に

おいても、工夫を凝らしたキャンペーン活動を行った。

香川県内においては、香川地区道路をまもる月間運動推進連絡協議会(四国地方建設局・香川県・高松市・日本道路公団四国支社・本州四国連絡橋公団第二管理局)が主催して、八月一日のオープニング街頭キャンペーンを皮切りに、メイン行事である「道の日」街頭パレードなどを行った。

八月一日にオープニング街頭キャンペーンとして、JR高松駅前ほか四方所で、「道の日」のシンボルマークをプリントしたオリジナルTシャツで約一〇〇人がうちわやチラシ入りグッズ等を配布して道路愛護を訴えた。

また四日には、国道一〇号(中央通り)の中央分離帯や歩道などを、NITTや四国電力その他の民間団体ボランティアも加わって、早朝道路一斉清掃を実施し、通勤途中の人々にアピール



オープニングキャンペーン

した。吸い殻や空き缶の投げ捨てが目立ち、道路を大切に使用することについての意識向上が不可欠であることを痛感した。

六日には、高松市内の中学校の生徒の皆さんを招き、四国及びその周辺地域の道路の実状を見学してもらい、「道路」の役割や重要性等について認識していただくとともに道路線愛護の思想をより高めることを目的とする道路見学会を実施。岡山自動車道の開通により日本海から瀬戸内海を経由し太平洋を結ぶルート(なかよし山海ライン)が完成したことに伴い、このルートをバスで見学し、道路一つにも大変な時間と労働力、膨大な費用等



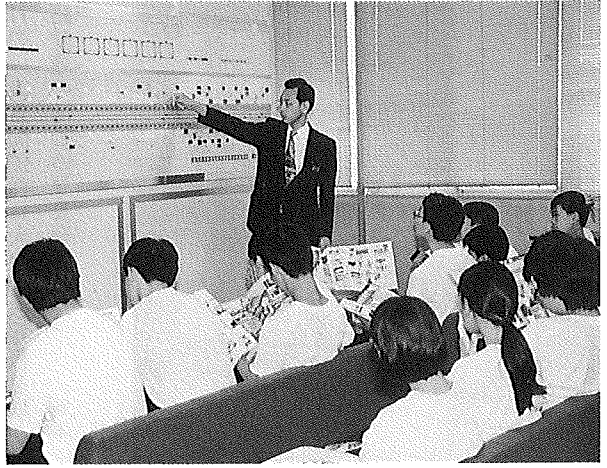
早朝一斉清掃

がかかることを学んでもらい、道路技術などについて大きな関心をもってくれたと考えている。

最後にメイン行事である「道の日」街頭パレードを八日に、高松市中心街において、香川県知事、高松市長、四国地方建設局長ほかの、各機関の幹部が参加して実施された。香川県知事、高松市長の挨拶、四国地方建設局長の「道の日」メッセージ、さらにはミス高松による「道路愛護宣言」と続き、香川県警察音楽隊やカラーガード隊によるドリル演技等での出発式を行ったその後、四国パトロン研究所のチビッ子パトントアラウなども参加して、うちわやチラシ入りグッズを配布しながら、



「道の日」街頭パレード

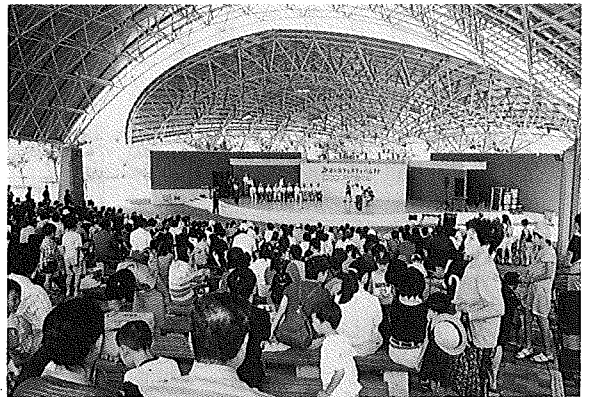


道路見学会

商店街アーケード内約一・五kmを買い物客等に、道路は広く、美しく使いたまうとPRして、成功裡にキャンペーン活動を終了した。

以上紹介したほかに各工事事務所でも、「道の日」街頭パレード、道路清掃、道路管理一日体験、道路見学会などが行われ、いずれも道路を美しく大切に使うことの大きなPR効果があったものと考えている。

また、今年で二回目になる道路写真コンテストを実施しており現在、「21世紀の四国とそれを支える道路整備」をテーマに写真を募集中で応募作品が日増しに集まってきている。(八月三十一日募集締切り)



福岡「道の日フェスティバル'97」開会式

平成九年度「道路をまもる月間」「道の日」を終えて

九州地方建設局

九州地方建設局では、毎年「道路をまもる月間」

と「道の日」の趣旨にそい、各自治体及び関係機関の協力を得て、様々な行事を実施している。今年も各地において趣向を凝らした行事に取り組み、道路の重要性、道路の正しい利用を呼びかけた。

以下、各地の主なイベントを紹介する。

1 福岡「道の日フェスティバル'97」

八月一〇日、北九州市の響灘緑地グリーンパークにおいて福岡県内の道路関係八機関の主催で「道の日フェスティバル'97」を実施した。フェスティバルの開催を知らせるポスターの掲示以降、多数の問い合わせが寄せられ、道の日に対する関心の高さがうかがわれた。

当日は記念式典、親子・ペアウォークラリー、道路探検隊、ミニ四駆大会、キャラクターショー、パネル展、絵画コンクール入選作品展示、道路管理者・占用企業社の出展コーナー等様々な催しを行い、約二、五〇〇人の入場者で終日賑わった。

特に、園内七カ所のチェックポイントを回り道路に関するクイズに答えながら道路への理解を深めてもらうウォークラリーについては、老若男女を問わず多数の参加があり、スタッフが予想した以上の盛況であった。また、県内の小学生による道路絵画コンクール入選者で編成した道路探検隊は北九州市内の道路関連施設の見学を行ったが、

どの感想文にも道路が様々な役割を果たしていることへの驚きや道路を管理している者への感想の言葉が記されており、道路愛護思想の普及という道路をまもる月間の目的を果たせたものと思われる。

2 長崎「道の日」キャンペーン

長崎では、「道路をまもる月間」実行委員会(国・県・市・公団・公社)を組織し、いかに市民に幅広く道路愛護の理解を深めることができるかについて、知恵を絞って検討を重ねた結果、まず長崎市内を走る路面電車を走る広告塔として利用し、八月の一カ月間側面に大型の広報板を取り付け、道路愛護の精神のPRを図った。



路面電車による広報

また、さらに市民に道路愛護を強く印象づけるために「こっちだヨウ平君」を装飾したイベント電車を八月一日から一日にかけて走らせた。当日は、不安定な天候にもかかわらず多数の報道関係者も集まるなか、テープカットの後、ミス長崎及び関係者が乗車し道の日の特マソングを流しながら道路事業の重要性について広報に努めた。また、佐世保市、諫早市、大村市においても地域に密着した様々な催しを繰り広げ、幅広く道路に関する関心を高めることができた。

3 熊本「道の日くまもとフェア'97」

八月八日、今年で八回目を迎える「道の日くまもとフェア'97」を熊本工事事務所、熊本県、熊本市、道路公団の主催、NTT、九州電力、西部ガスの協賛で実施した。

午前中、熊本市中心部を熊本市消防音楽隊、パトントワラーズや関係者総勢一〇〇名でパレードし、道路愛護を呼びかけた。

午後からは熊本市産業文化会館において、県内の小・中学生を対象に行なった「道の絵コンクール」(応募数一、五六七点)の表彰や道路功労者の表彰を行った。続いて、ダニエル・カールさんによる「ダニエル・カールのおもしろ日本見聞録」と題した記念講演では、アメリカでの最初の日本との出会い、日本の生活のエピソード、最後に道



「道の日くまもとフェア'97」
ダニエル・カール氏の講演

路の話などを山形弁まるだして面白く講演され、マジックショーでは高校生が飛び入りでマジックに挑戦したり、県内の道の駅の特産物の抽選会では、関係者が一分間の道の駅のPRを行う等、会場は最後まで大いに盛り上がった。

また、下通りアーケード街には月間中「道路をまもる月間」の垂れ幕五〇本を天井から吊り下げ、さらに地元ラジオ局で八月四日～七日まで当事務所の職員をゲストにトーク番組を放送し、道路の意義・重要性を広くアピールした。

台風の影響が心配されたが幸い天候もよく、職員をはじめ多数の方々のご協力により、無事に全日程を終了することができた。当フェアについて

も事前に間合わせもあり、「道の絵」の応募も年々増加していることから、PRの成果が表れ、県民の道路に対する関心が深まってきたものと思われる。

4 大分「ふれ愛ロード・セッション'97」

大分では、今年度の八月一日「道の日」のイベントを大分市内の大分駅南グラウンドにおいて「ふれ愛ロード・セッション'97」と題して、大分工務事務所、大分県、大分市、道路公団、県道路公社の主催で開催した。当日は台風一号の接近で最後まで関係者の気をもませたが、午後一時的に雨が降ったものの今年の最高気温を記録する快晴に恵まれ、約六、〇〇〇人の来場者で賑わった。

会場の特設ステージでは、ダンスやキャラクターショーをはじめ、地元ラジオ局によるライブの特番や、俳優でニュースキャスターとしても活躍している石田純一氏をゲストに迎えたトークショーを行った。また、道路の意義や重要性に対する関心を深めてもらうため建設省コーナー、「道の日」クイズ大会の他、ミニ四駆大会、「道の駅」の飲食や物産コーナー等親子で楽しむ姿が見られた。

5 鹿児島「97「道の日」—N KAGOSHIMA

八月一日、鹿児島国道工務事務所、鹿児島県、鹿児島市、道路公団の共催で親子道路施設等見学会及び街頭広報活動を実施した。

まず式典に続き、キャブの現場説明を行い、現場見学へ出発した。この見学会は小学校三・四年生及び保護者等五八名が参加し、県警管制センター、県防災センター、鹿児島道路工事現場を見学したが、各施設では親子とも熱心に説明に聞き入り、道路への関心を深めてもらうのに有意義な企画であった。

広報活動については、鹿児島市内においてチラシ、グッズを配布及び道路清掃車等の建設機械による道の日PRを行った。

なお、八月四日から八日まで鹿児島市役所市民ギャラリーにおいて道路広報パネル展を実施した。

以上で紹介した行事の他にも各地において、街頭広報活動、市民の参加も得た道路美化清掃活動等市民とふれあいながら道路の正しい利用と道路愛護思想の普及に努めた。

今年度は、例年以上に台風が多く九州地方に接近し、その影響で日程を変更することになった事務所もあったが、ほぼ計画通りに各行事を終えることができた。

「道路をまもる月間」「道の日」の行事

あまりに身近すぎて普段はその重要性を見過がちである道路であるが、今後もこうした様々な取り組みを通じて、道路の持つ機能や意義について理解を深めてもらうことが必要であると考え



親子道路施設等見学会でキャブの説明を熱心に聞く子供たち

今年度も、「道路をまもる月間」沖縄地方推進協

沖繩総合事務局

議会（会長沖繩総合事務局局長、構成沖繩県下の道

路管理者)は八月の「道路をまもる月間」、八月一日の「道の日」の趣旨にそい、次の各種行事を実施し、道路の正しい利用と道路愛護思想の普及に努めた。

一 図画・作文コンクール

県下の小・中学生を対象に図画・作文の募集を行い、図画と作文あわせて五、六三二点もの素晴らしい作品の応募があった。その中から最優秀、優秀、佳作、入選を決定し、七月二二日に表彰式を行い、賞状・副賞を授与した。作文の最優秀作品については、本人の朗読によるラジオ放送を行った。図画の最優秀及び優秀作品については、「道



図画・作文コンクール

の駅」許田にて八月一日から八月一五日まで展示会を行った。

また入選以上の図画と作文について八月一八日より八月二四日まで那覇市内のデパートにおいて展示会を行い、連日多くの方に見ていただいた。

二 オープニングセレモニー及び街頭パレード(八月八日)

今年は台風一一号の影響で開催が危ぶまれたが、前日に台風が過ぎ去り強風が残るなか、イベントを実施した。

街頭パレードに先立ち那覇市の中心街にあるパレットくもじ「ふれあい広場」において華々しくオープニングセレモニーが行われた。まず始めに、主催者代表によりあいさつがあり、「期間中だけで



街頭パレード

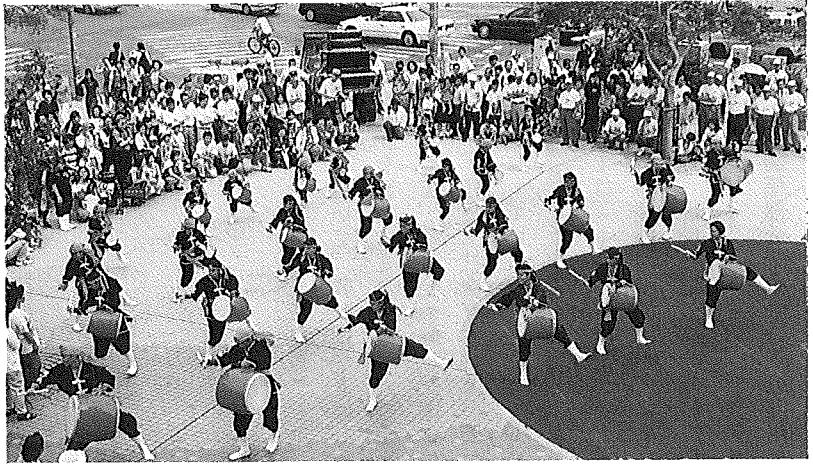
はなく、常に道路を広くきれいに使えるようにしましょう。」と道路の大切さ、必要性について理解を求めた。

次に今年度「道路をまもる月間」推進標語が横断幕の掲示とともに読み上げられた後、ミス沖縄の三嬢が「道の日」の宣誓を声高々に力強く行い、大きな拍手を受けた。その後アトラクションに移り、最初にアマチュアバンドによるミニコンサートが行われ「安里屋ユンタ」など沖縄でお馴染みの曲が演奏され、広場に集まった多数の人々も拍手を打ちながらコンサートを楽しんでいった。

次に沖縄の伝統芸能であるエイサーの衣装で登場した「琉球國祭り太鼓」の子供たちが勇壮な踊りとともに力強い太鼓の音を響かせ、道行く多くの人の足を止めて魅了し、アトラクションは大盛況の内に終えることができた。

また、会場の一角では、国道沿いに植えてあるヤシの木から採ったヤシの実を人々に配った。

アトラクション終了後、パトロール車を先頭に中学・高校生プラスバンドも加わって街頭パレードに移り地元の人のみならず多数の観光客が見守るなか、那覇市のメインストリート「国際通り」約一・五kmを横断幕を掲げ行進した。それに合わせ、国際通りにPR活動の拠点を設け、道行く人々にパンフレットや粗品を手渡し「道の日」と「道路をまもる月間」の広報を行った。



オープニング・セレモニー

また、同時に宮古・八重山地区など五地区においても街頭広報等種々の活動を行った。

三 道路愛護功労者表彰

八月二〇日に、沖縄総合事務局において表彰式を行った。これは、長年にわたり、道路の美化、道路の正しい利用など道路愛護に務め、その功績

が顕著な者として県内道路管理者から推薦のあった者を厳選して表彰するもので、今年度は八団体が表彰された。

四 一日道路パトロール

道路の正しい利用と道路愛護の普及を図るため、県内の小学生を対象に国道事務所及び県土木事務所において、一日道路パトロールを実施した。事務所において、小学生に「一日道路パトロール員」の任命書を授与した後、パトロール車や路面清掃車に乗車して事務所管内の一日道路パトロールを実施した。

五 親子道路施設見学会（八月一二日）

道路施設を親子で見学することにより、道路のもつ役割、正しい利用のあり方等道路に対する認識を深めることを目的に実施している。今回は、現在工事中の那覇空港自動車道や今春完成したばかりの浜比嘉大橋などの見学に一一組三〇人の親子が参加し、熱心に職員の話に耳を傾け、多くの質問を発し、道路についての関心を深めた。子供達にとっては、道路施設がより身近になったと思われる。

今後とも「道路をまもる月間」「道の日」の充実を図り道路の正しい利用、道路の大切さについての認識を広めていきたい。



平成九年 国土建設の現況（建設白書）の概要

活力と風格ある社会を目指して

道路局道路総務課

はじめに

今年の国土建設の現況（建設白書）では、まず「第1 総説」において、我が国が直面している構造変化の諸相を分析するとともに、豊かなポテンシャルを活かして、新世紀へ向けた国土の再構築を進める上で、住宅・社会資本整備の果たすべき役割を明らかにしている。

また、「第2 国土建設施策の動向」のうち道路関係施策については、「くらしと経済を支える道づくり」と題し、道路整備の現況、国民のニーズ、整備の基本的視点、課題等を最新の資料・情報に基づいて整理している。以下では、本年の建設白書のうち、道路関係部分を中心にその概略について紹介する。

第1 総説

活力と風格ある社会を目指して

第1章 構造変化の諸相

第1節 新たな転換期を迎えた日本

1 大競争時代の中の日本

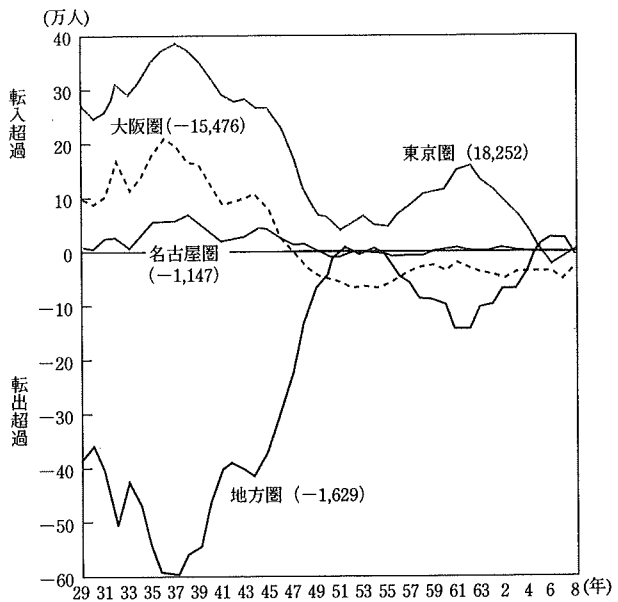
国際経済に目を向けると、今日、各国の主要産業分野で激しい競争が行われており、「大競争時代」のただ中にある。

米国の経済の復活やアジア諸国の急成長の中で、我が国の企業もこれまで、より付加価値の高い比較優位分野へのシフトを進めてこれに対応してきたが、さらに海外への直接投資による海外生産拠点の構築を推進しつつある。

こうした中で産業の空洞化を防ぎ、我が国経済社会の活力が保てるかどうかは、付加価値の高い新しい産業と効率的な経済構造を支えるインフラ整備が確保できるかどうかにかかっている。

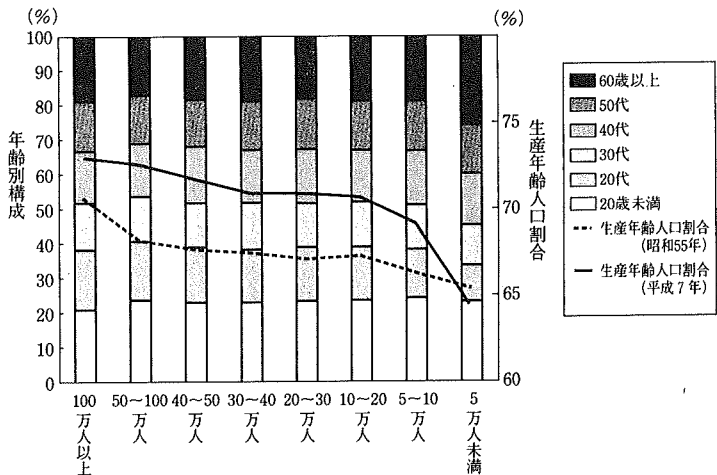
2 国土構造の変化

高度成長期における三大都市圏への人口流入、バブル期の東京圏への一極集中を経て、我が国の圏域間の人口移動は次第に沈静化しつつある。その中で、バブル崩壊後の平成六年及び平成七年に人口が転出超過となった東京圏が平成八年には再び転入超過に転じ、他の圏域は全て転出超過となった。東京圏では一〇年ぶりに二三区の人口が増加に転じるなど、都心回帰の兆しが見える（図1）。一方、地方圏では県庁所在都市への人口・機能



注) 1. 総務庁統計局「住民基本台帳人口移動報告総合報告書(昭和29年～平成7年)」等により作成。
 2. ()内は平成8年の転入超過数、-は転出超過数。
 3. 東京圏: 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
 名古屋圏: 岐阜県、愛知県、三重県
 大阪圏: 京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
 地方圏: 三大都市圏以外の地域

図1 三大都市圏及び地方圏の人口社会増減の推移



注) 1. 総務庁統計局「国勢調査」より作成。
 2. 全国の特別区および市を対象として集計。
 3. 年齢別構成は平成7年現在。

図2 都市規模階層別年齢構成及び生産年齢人口割合

の集中が続いているが(地方版「極集中」、これらの都市の中心部は人口減少が続いており、中枢都市等では通勤時間の長期化傾向が見られる。

地方小都市では人口減の傾向にあり、中心市街地の衰退や空洞化に悩んでいるが、特に人口5万人以下の小都市では生産年齢人口比率も低く、より大きな規模の都市との格差は拡大しつつある(図2)。

3 社会的制約の顕在化

21世紀初頭を展望すると、人口の減少、高齢化

の進行に伴う成長率の鈍化や貯蓄率の低下、社会保障費用の増大、地球環境やエネルギー問題等、種々の社会的な制約が一層顕在化するものと考えられる。

4 多様な価値観の奔流

国際化、情報化、余暇の増大等により人々の価

値観は変化し、多様化しつつある。また、安全・安心や危機管理への関心が高まっている。以上のような状況変化や人々の価値観の多様化を受けて、国の果たすべき役割についての人々の意識も変化しており、行政改革や規制緩和、地方分権などの観点から、国や行政のあり方についても真剣に考えていく必要がある。

第2節 転換期の住宅・社会資本整備

1 社会構造の変化と住宅・社会資本

我が国の経済・社会はこれまでも何度か転換期を経験しており、戦前・戦後を通じて、様々な住宅・社会資本の整備に対する時代の要請が生まれ、それに沿った整備がなされてきた。例えば、明治期を通じて特に重視された社会資本整備は鉄道と治水であり、明治後期から大正、昭和初期にかけて漸次自動車^が普及するにつれ、道路の整備にも力点が置かれるようになった。第二次世界大戦直後

には食料増産の必要性から農林水産業への投資が大きくなり、またカスリン台風など幾多の台風が襲ったために治水関係投資^が大きな比重を占めた。国民の所得向上、高度経済成長^が目標となった時期には経済発展基盤として幹線道路を精力的に整備し、経済成長の反作用として公害、住宅問題^が大きな社会問題となると下水道・公園といった生活関連の基盤整備にも力点を置き、さらに豊かさの追求^が国民的関心となると、住宅・社会資本の質の向上に一層力を入れてきた。

住宅・社会資本整備は日本人の生活の活動ステージを質的に変化させ、その次元を高めてきたといえる。例えば、高速道路等の高速交通手段の発達^は、仕事、生活のスピードを飛躍的に早くした。また、洪水、浸水に生活を制約されていた時代か

ら、治水の進展に支えられた経済活動、生活全般の安定性の確保^が図られる時代となった。さらに、かつての伝染病に怯えていた時代から上下水道の整備によりせせらぎ、うるおいを重視する暮らし^ができる時代となった。

このような住宅・社会資本の整備にもかかわらず、第二次世界大戦により社会資本ストックの大半を失ったこともあって、欧米先進諸国に比べると立ち遅れ^がみられ、また、地域格差も残存している。

これら整備の立ち遅れや地域格差の解消に加え、今後、人々の価値観やニーズの多様化など転換期を迎えた住宅・社会資本整備の新たな課題に適切に対応^{して}いかなければならない。

国民のニーズや価値観としては、まず、「これからの国土づくりに関する世論調査」では、「将来の国土づくりに関して力を入れるべきこと」として、過去三回（昭和五八年、平成六年、平成八年）の調査のいずれにおいても、「災害に対する安全性の確保」、「自然環境の保護」を挙げた方の割合が高く、安全・安心や自然環境保護といった価値が重視^{されている}ことがわかる。

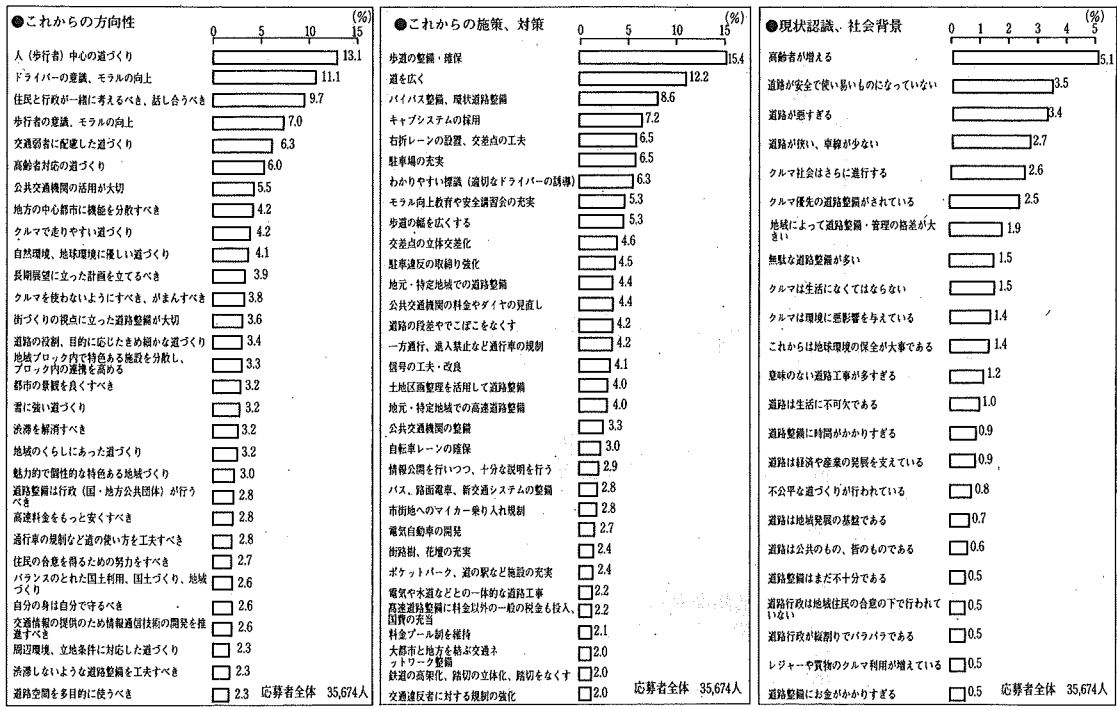
道路の整備に関しては、平成八年に道路審議会基本政策部会「21世紀のみちを考える委員会」が「キックオフ・レポート」をもとに広く国民各層から意見を募集したところ、約三六、〇〇〇人か

ら意見が寄せられた。現状認識としては、「道路が安全で使いやすいものになっていない、道路が悪すぎる」等道路の現況に対する不満や、道路整備・管理の格差^が大きい、無駄な整備が多い等の道路整備の進め方に対する批判が多い一方、道路は経済や産業の発展を支えているといった道路の役割を評価する意見も見られた。また、これからの道路整備の方向性としては、人中心の道づくりを主張する意見と、ドライバーや歩行者のモラルの向上に触れた意見が多く、住民参加の考え方も寄せられた。さらに、これからの施策、対策としては、バイパスや環状道路をはじめとする道路整備を求める意見と、歩道整備等歩行者や自転車への対応を求める意見が多く、交差点の工夫等きめ細かな渋滞対策等を求める意見も多い等、様々な意見が寄せられた（図3）。

2 公共事業の実施過程の変革

住宅・社会資本整備に対する国民の期待には極めて大きなものがある一方、最近の厳しい財政状況や国民の価値観の多様化の中で、従来の公共事業のあり方^{に対して}は厳しい指摘や批判もある。

このため、(1)効率的・重点的な事業実施及び(2)国民の視点に立った透明性のある事業実施、(2)の観点から、公共事業の実施過程の変革を推進している。



注) 1. 出典: 21世紀のみちを考える委員会「ボイス・レポート」。
 2. 同委員会「キックオフ・レポート」をもとに、全国規模で意見を募集したもの。

図3 「キックオフ・レポート」に寄せられた意見全体の傾向

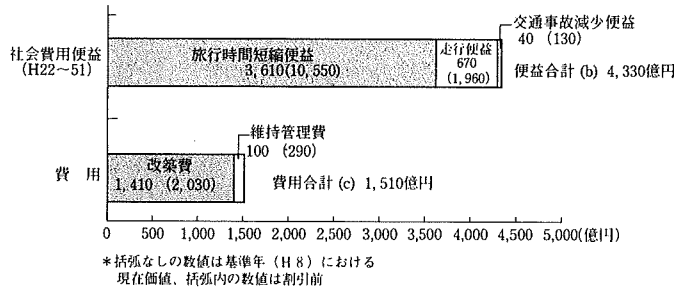
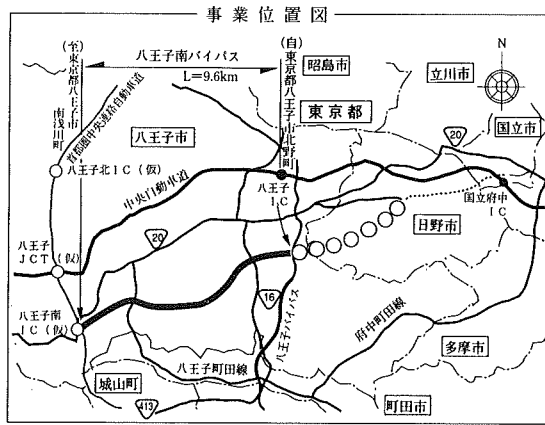
(1) 効率的・重点的な事業実施

政府は平成九年四月「公共工事コスト削減対策に関する行動指針」を策定し、平成一一年度末までの間に公共工事のコスト削減施策を実施し、その効果が十分に発現した段階で少なくとも一〇％以上のコスト削減を目指すこととした。また、公共事業を効率化するために事業箇所重点化(例えば地方道事業では、箇所当たり事業費を平成八年度予算と平成九年度予算との比較で約八％(平成七年度との比較では約四七％)増加させている)、補助金等の廃止・統合、事業採択基準の引き上げを実施している。

さらに、建設省、農林水産省、運輸省、国土庁の四省庁間で、「公共事業の実施に関する連絡会議」を設置・開催し、連携施策として、「渚の創生事業(広域的海岸侵食対策の推進)」等二三の施策を推進している。

(2) 国民の視点に立った透明性のある事業の実施

公共事業の透明性を確保するため、今後新規に行う各種の事業について費用効果分析を実施し、また、事業採択の考え方を明確化し、公表することとしており、道路事業、流域下水道事業については、平成九年度新規箇所より新たな費用効果分析手法を試行、その他の事業においても、平成九年度中に費用効果分析手法を策定、公表することとしている(図4)。



費用便益比
 便益 (b) / 費用 (c) = 4,330 / 1,510 = 2.9

注) 道路・街路事業についての費用便益分析

- ① 基本的考え方 (H9 新規箇所全てについて実施)
 個別事業箇所における費用と供用後30年間に生ずる便益の比により投資効果を分析。費用と便益はそれぞれ年率4% (割引率) で現在価値化。
- ② 便益 = 「時間短縮便益」 + 「走行便益」 + 「交通事故減少便益」
 - ・ 時間短縮便益…道路整備による走行時間短縮を資金率等で金銭評価
 - ・ 走行便益…走行円滑化による燃費向上等に伴う走行経費節減額を計測
 - ・ 交通事故減少便益…道路整備により交通事故件数が減少し、事故の社会的費用が減少 (事故の社会費用は、事故に伴う人的・物的損害等を保険統計等を基に推計)

図4 費用効果分析の事例 (八王子南バイパス)

また、大規模公共事業についても「大規模公共事業に関する総合的な評価方策検討委員会報告」を踏まえ、高規格幹線道路については、一〇区間の計画決定に際して、知事に意見照会をした。また、ダム・堰などの事業については、ダム等事業審議委員会を設置し、委員会の意見を事業に反映している。

第2章 新しい世紀へ向けた国土の再構築

豊かなポテンシャルを活かすために

第1節 安全な生活空間の形成

経済・社会のポテンシャルを發揮するためには、安全な生活空間の形成が必須の条件であり、防災の観点から特に重要である。

1 震災への備え

平成七年一月一七日に起きた阪神・淡路大震災から二年半が経過した。被災地は今なお復興の途上ではあるが、昨年九月に阪神高速三号神戸線が全線開通するなど、主要なインフラ整備については着実に進展している。

復興事業においては、単なる復旧ではなく、より積極的に他の地域のモデルとなるような「安全なまちづくり」が進められている。例えば、一般国道四三号において、防災空間を確保し、道路環境について十分配慮する必要から、沿道約二〇kmを対象に、広域防災帯として環境防災緑地の整備を推進している。また、ライフライン共同収容施設としての共同溝、電線共同溝の整備も実施している。

さらに、高速自動車国道、阪神高速道路、一般国道等の緊急度の高い橋梁について橋脚等の補強対策を行ってきたところであり、平成九年度中に概成することとしている。

また、阪神・淡路大震災の教訓にかんがみ、密集市街地の危険性を解消するため、「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律 (密集市街地法)」が制定され、密集市街地等の計画的な再開発を促進することとした。

2 水害・土砂災害等への対応

平成八年二月に発生した北海道の一般国道二二九号豊浜トンネル崩落事故を契機にトンネル坑口部等緊急点検を行い、対策が必要とされた八一一箇所のうち約九割について法面防災工事を行った。

また、我が国の諸都市の貯水量は諸外国と比較して極めて少なく、漏水被害が生じやすい構造になっており、水資源の確保と節水型システムの構築を両輪とした総合的な漏水対策を進めている。

一方、交通安全対策としては、平成八年度に創設された「事故多発地点緊急対策事業」により、第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画期間中に、全国三、〇〇〇箇所の事故多発地点に重点的に投資し事故防止策を集中的に実施しており、また、住居系地区等においては、公安委員会によるゾーン規制等と併せて道路管理者によるコミュニティ道路等の面的整備を行う「コミュニティ・ゾーン形成事業」を推進している。

第2節 活力ある国土の創造

1 日本経済のポテンシャル

〈少子・高齢社会の展望〉

〈少子・高齢社会の展望〉

21世紀の少子・高齢社会を展望した住宅・社会資本の整備のあり方については、(1)先進諸国にも例を見ない急速な高齢化を考えると、高齢者等の

日常生活を支援するバリアフリーの生活空間づくりが急務、(2)平均余命の伸びを考えると、高齢者は文化面でも生産面でも豊かなポテンシャルを持った世代との位置づけが可能、(3)少子・高齢化を背景として、女性の社会進出や子育て世代の多様なニーズへの支援が必要であり、このようなニーズに應えるため、単なる物理的障害の除去にとどまらない量・質ともに十分な福祉インフラストックを形成することが必要である。

また、我が国の夫婦が持つ現実の子供数と理想の子供数にはギャップがあり、大都市部においては、特に家が狭いことが一つの理由となっている。建設省では、子育て世代の多様なニーズに対応した住宅の供給に努めている。

〈経済構造改革に資する住宅・社会資本の整備〉
本格的な少子・高齢社会が到来する前に経済構造改革を進めることにより、内外価格差を解消し、我が国経済の高コスト構造を是正するとともに、国際的に魅力ある事業環境を創出するための住宅・社会資本整備が重要である。

例えば、首都高速湾岸線の開通による時間節約は、一日三七、〇〇〇時間と試算されているように、社会資本の整備は時間の機会費用の高い我が国において人流・物流の効率化を通じてコスト削減に大きく貢献している(図5)。

また、国際的な空港・港湾と道路ネットワーク

首都高速湾岸線(横浜ベイブリッジ~羽田空港間)の開通により、高速横羽線や一般道路の渋滞が大幅に緩和されるとともに、平均走行速度が大幅アップし、横浜(みなとみらい)から羽田空港ターミナルまでの所要時間が大幅に短縮。

(整備前)

(整備後)

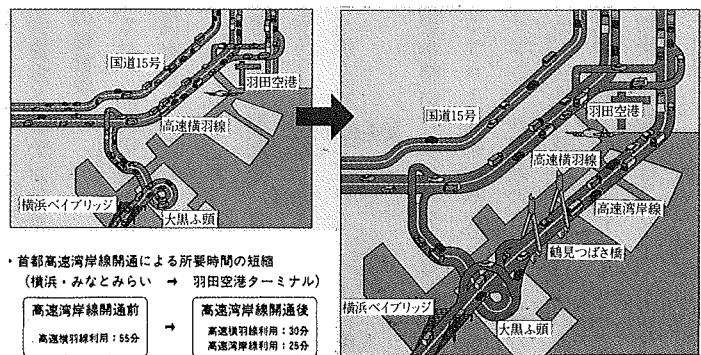


図5 首都高速湾岸線開通によるコストの縮減

の連携やアクセス上重要な路線について、車両の大形化に対応する橋梁の補修・補強を行うことにより、国際物流の効率化・円滑化を図っている。

さらに、高度情報通信社会の実現に向け、渋滞・交通事故対策等の切り札としてITS(高度道路交通システム)の研究開発・実用化を推進している。ITSは、交通の円滑化による時間の節約等によりコスト削減にも寄与するとともに、マルチメディア関連の巨大な市場を生み出すと予測され

ており、新産業創出の観点からも期待されている。
 また、「建設省情報通信ネットワーク30万km構想」に基づき、情報BOX、電線共同溝等の公共収容空間や公共施設管理用ファイバーの整備を推進する。これにより公共施設管理の高度化を図るとともに、電線類地中化等により良好な都市環境の形成を図ることとしている。

2 都市・地域のポテンシャル

↳都市・地域の活力創造

〈都市空間の有効利用〉

東京など大都市の都心部においては人口の都心回帰の兆しが見られる。建設省では都心居住を推進するため、容積率等の建築規制の緩和を行うとともに、東京都、関係各区、住宅・都市整備公団と「東京都心居住推進本部」を設置した。

また、民間の都市開発は発展基盤としての都市のポテンシャルを活かし、大きな経済的価値を生み出す。このため、「総合設計制度」の改善を行い、敷地規模が大きくなるほどさらに上乘せして容積率の割増が与えられる仕組みにして、権利関係をまとめて敷地を集約化する際のインセンティブとなるように措置した。さらに、土地区画整理事業の技術基準の弾力化、不動産特定共同事業の支援、街路等の公共インフラの整備等により、民間都市開発の円滑な実現を促している。

表1 人口が増加(減少)している地方都市のアクセス及び都市インフラ整備状況

	増加10市平均	減少10市平均
最も近い空港までの時間距離	65.6分	76.7分
最も近い高速道路ICまでの時間距離	14.3分	54.5分
地方中枢都市までの時間距離	84.9分	107.2分
東京駅までの時間距離	123.4分	172.5分
都市計画道路(改良済+概成済)	89.3km	65.5km
1人当たり公園面積	9.9㎡/人	5.9㎡/人
下水道供用面積(公共+流域)	2,494 ha	921 ha
土地区画整理事業施行済面積	944.1ha	569.4ha

- 注) 1. JR時刻表、道路時刻表、都市計画年報より作成。
 2. 人口が8~20万、昼夜間人口比1以上の都市の5%通勤、通学圏で、昭和60年から平成7年までの人口増加率をとったもの。
 3. 三大都市圏内の都市、都道府県庁所在地都市、同じ都市圏内に自都市よりも人口規模の大きい都市を含む場合、自都市よりも人口規模の大きな都市の5%通勤・通学圏に含まれる場合及び製造業の衰退により人口が減少したいわゆる企業城下町的な都市は除外している。
 4. 地方中枢都市までの時間距離について、最寄りの地方中枢都市よりも東京、名古屋、大阪のいずれかまでの時間距離が短い場合は、当該都市までの時間距離をもとに算出している。
 5. 増加10市の平均人口規模は134,104人、減少10市の平均人口規模は122,613人である(平成7年国勢調査ベース)。

〈地域の活性化〉
 地方都市においては、大都市や他の地域へのアクセスの良さ、都市インフラの整備水準が、人口の増減や地域の活性化に大きな影響を及ぼしている(表1)。地域の活力とポテンシャルを引き出すために地方都市は重要な役割を担っているが、さらに広域的に生活、産業、文化等様々なレベルでの社会的機能の連携を支援する交通・通信等の交流基盤の整備を進めている。

例えば、平成九年三月に中国横断自動車道の岡山総社〜北房間が開通し、米子〜高知間は、本州四国連絡道路を経て高速道路で三時間強となった。この開通を見込んで沿線の企業等が地域やセクターを越えて「中国四国交流連携倶楽部」を結成し、沿線の宿泊施設の共通割引チケットを作成したり、沿線五県のブックフェアを開催したり、CATV番組の相互配信を行ったりする等活発な活動を行っている。

3 住宅・社会資本とポテンシャル

↳国土の経営戦略

先進諸外国では、国力の豊かな時期に社会資本ストックの整備を行い、豊かな生活水準を実現してきた。米国も、一九三〇年半ばから六〇年代終盤までが最も繁栄した期間で、その最盛期に、必要な社会資本をうまく整備したことが、米国民が現在高い生活水準を維持している一つの原因となっている。

住宅・社会資本整備のための公共事業には有効需要を創出するフロー効果のみならず、社会の供給サイドのポテンシャルを高める等、多様なストック効果がある。公共投資への評価はこれらを含めた多様な観点から総合的に行われるべきであるが、ストック効果は一般にはフロー効果に比べて把握しにくい。しかし、ストック効果を数値的に

計測する試みとして、例えば、社会資本整備による効用の増加が土地や住宅の価格に反映するとう点に着目してその効果を計測する方法である。ドニック・アプローチや、人々の意識調査により支払い意欲を評価することにより環境や現存しない社会資本の評価を行う手段である仮想的市場評価法(CVM)がある。

さらに、公共投資により形成された社会資本ストックが供給面(経済成長や生産性)に及ぼす効果については、マクロ的に生産性を押し上げる効果(生産力効果)について様々な推計がなされている。それらによると、推計にかなりの幅があるものの、社会資本投資は民間投資の持つ生産力効果と遜色ないという試算結果も出ている。また、社会資本ストックの上昇率と生産性の上昇率には相関がみられる(図6)。

また、今後、既存の社会資本にかかる維持管理費用がかさんでいくことが予想される。ライフサイクルコストを最小にする技術を開発・実用化することにより、最小限の維持管理費で最大限の効用を実現しなければならない。

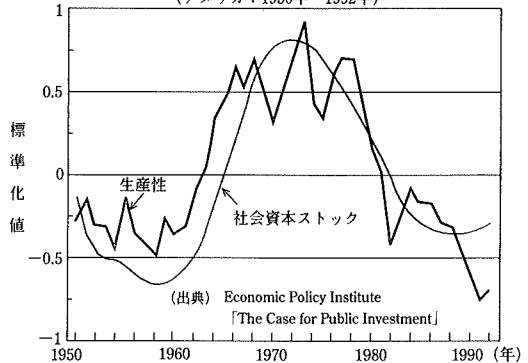
その例として、建設省の土木研究所で進めている「ミニマムメンテナンス橋」がある。これは、近年の技術進歩を受けて開発された、橋梁の初期建設費用と維持管理費用及び更新費用の総計であるライフサイクルコストを最小にする技術である。

Aschauerは、アメリカにおける社会資本ストックの変化率と生産性の上昇率の相関を明らかにしている(上図参照)。

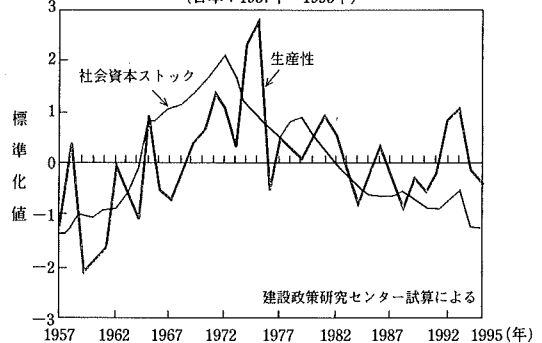
下図はAschauerと同様の方法を用いて、我が国における社会資本ストックの変化率と生産性の上昇率の相関を求めたものである。

ミニマムメンテナンス橋		従来の橋梁	
200年	架替サイクル	60年	架替サイクル
亜鉛めっき	130年	塗装(塗膜)	塩化ゴム系塗料 15年
亜鉛溶射(全面)	70年	塗替え	塩化ゴム系塗料 15年
PC床版	200年	床版	RC床版 40年
継目部の補修	50年	床版補修	部分補修・建設後20年 20年
ゴム支承	100年	支承	鋼製支承 30年
ミニマムメンテナンス仕様	20年	伸縮装置	従来仕様 10年
改質アスファルト	15年	舗装	普通アスファルト 10年
シート防水(舗装のサイクル)	15年	防水層	シート防水(舗装のサイクル) 10年
塗膜防水(舗装のサイクル)	15年	防水層更新	塗膜防水(舗装のサイクル) 10年

社会資本ストックの上昇率と生産性の上昇率の比較
(アメリカ:1950年~1992年)



社会資本ストックの上昇率と生産性の上昇率の比較
(日本:1957年~1995年)



- 注) 1. ここで生産性とは全要素生産性を意味し、生産性の伸びについて資本や労働といった生産要素では計れない部分による生産性の伸びを意味する。生産性の上昇率については、
全要素生産性の伸び率=実質GDPの伸び率-労働分配率×労働投入(就業者数×労働時間)の伸び率-資本分配率×実質民間資本ストック額の伸び率によって試算している。
2. 標準化とは:(変数-平均値)÷標準偏差としたものである。

図6 社会資本ストックの上昇率と生産性上昇率

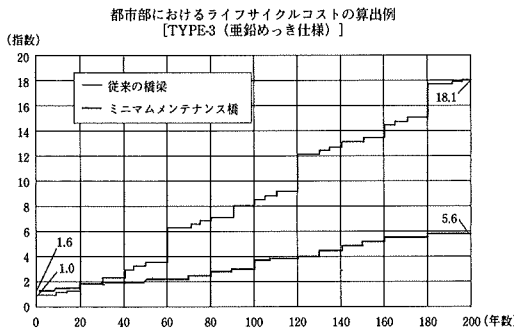


図7 ミニマムメンテナンス橋の効果
(新設橋より採用の場合)

この技術を活用することにより、今後建設される橋梁のライフサイクルコストを最小化することができるだけでなく、既存の橋梁にミニマムメンテナンス工事を施工することによりその維持管理コストを大きく低減させることが可能となる（図7）。

さらに、社会資本ストックの集積を活かした公共収容空間の活用等社会資本の有効な利用・運営が重要になる。社会資本の総合的な活用により、身近な生活領域から都市・地域へと広がる国土空間のポテンシャルを十二分に発揮させる必要がある。

第3節 風格ある国土の実現

1 文化の創造・保存

国土に誇りを持ち、国際社会からも尊敬を集められるような風格ある国土の実現に向けて、我が国が持つ優れた文化、自然環境のポテンシャルを引き出すために、住宅・社会資本整備の果たす役割は大きい。

建設省では、昨年六月に「文化を守り育む地域づくり・まちづくりの基本方針」を策定した。本方針の中では、(1)先人が築いた文化ストック、大切にしてきた自然、歴史に培われた地域の個性を大事に守り・活かし、調和する地域づくり・まちづくりを実現、(2)日常生活空間の質や水準を高め、

文化性豊かな生活環境を享受できるような地域づくり・まちづくりを実現。さらに新たな文化の創造に積極的に貢献、(3)点として個々の質を高めるばかりでなく、線・面として質を高め、空間全体として文化性豊かな地域づくり・まちづくりを目指す、の三つの基本的視点が示されている。建設省では、本方針に沿って「文化」を建設行政の担うべき重要な使命として再認識し文化への取り組みや施策展開を行っている。

さらに、文化庁とともに「文化庁・建設省連絡推進会議」を設置するとともに、文化庁、地元と一体となって「文化財を活かしたモデル地域づくり事業」を進めている。

2 環境の創造・保全

我が国の豊かな自然を守り、地域環境に対する過重な負担を避けるためには循環型社会の構築が必要になる。

河川を持つ多様な自然環境や水辺空間に対する国民の需要の高まりに 대응するため、河川法を改正して法目的に水質、景観、生態系などの「河川環境の整備と保全」を付け加えた。

また、環境影響評価法が制定され、環境影響評価に新たに「スクリーニング手続」（一定規模以上の事業に環境影響評価を義務付けるとともに、これに準ずる規模の事業についても、環境影響評価

の対象とするかどうかを個別の事業ごとに国が都道府県知事の意見を聴いた上で判定）と「スクリーニング手続」（環境影響評価の実施前に、事業者が調査等の方法に関して地方公共団体や住民・専門家等の意見を幅広く聴いて、具体的な調査項目等の設定を個別に選定）が導入された。これらによりできる限り早い段階から環境配慮を行うこととした。

建設副産物対策としては平成六年に策定された「リサイクルプラン21」などの推進により、近年コンクリート塊、アスファルトコンクリート塊のリサイクル率が向上するなど進展がみられるが、今後ともゼロエミッション社会の実現に向けて努力が必要である。

第2 国土建設施策の動向

III ぐらしと経済を支える道づくり

1 道路をめぐる現状

- (1) 道路の持つ機能と役割
- ① 道路交通の推移と現状

戦後の我が国の自動車交通は飛躍的に伸び、現在では、我が国の社会経済に欠くことのできないものであると同時に、国民生活を支える最も重要な社会基盤の一つとなっている。自動車利用は年々増加しており、自動車保有台数、自動車走行台キロの伸びはGNPの伸

びを大きく上回っている(図8)。

② 日常生活を支え、人流・物流を担う根幹施設

道路整備の進展により、生活様式・食生活の多様化、物流の高度化、新たな雇用の創設等が見られるなど、道路は、日常生活を支え、人流・物流を担う根幹施設の役割を担っている。道路整備の効果は極めて広範多岐に至っており、第11次道路整備五箇年計画(平成五年度～九年度)を実施することによる直接効

果として平成一〇年度一年間で約一〇兆一、〇〇〇億円(平成四年度価格)の効果³が推計される。

③ 道路の空間としての機能の重要性

道路は国土の三%を占める公共空間としても国民の日常生活と大きな関わりを持っている。ライフラインのほとんどが道路空間に敷設されているほか、高度情報通信社会の発展に伴って情報通信回線の収容空間としても重要な役割を期待されている。また、道路は良

④ 活力ある地域、経済等の基盤となる社会資本

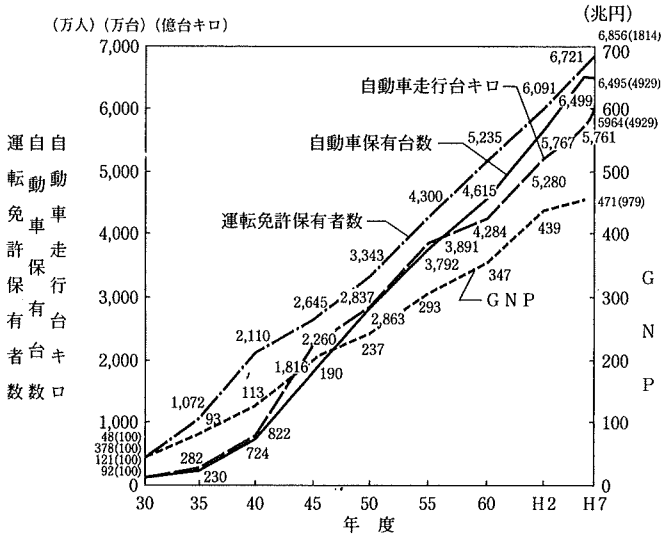
道路は地域住民の日常生活を支える根幹的な社会資本であると同時に、広域的ネットワークを形成して地域間の連携・交流の基盤となっている。地方分権を推進するにあたって、道路の整備を通じて地域の活力を高めることが前提条件である。

⑤ 安全な社会を支える根幹的な社会資本

我が国は元来脆弱な国土の上に成り立っており、近年においても、平成七年一月の阪神・淡路大震災における阪神高速道路等の被災、平成八年二月の一般国道二二九号豊浜トンネルでの大規模岩盤崩落等の災害にみまわれた。道路は、安定した経済社会活動や生活を確保する重要な社会資本であり、自然災害に対する信頼性の確保が重要な問題となっている。

(2) 道路整備の現状

道路整備について戦後の歩みを振り返ると、終戦直後は砂利道ばかりで、人や自動車の通行はいたるところで難渋を極めている状態であった。このような中、本格的な道路整備は、昭和二九年に



注) 1. ()内は昭和30年度を100とする指数。
 2. 走行台キロには軽自動車を含まない。運輸省「陸運統計要覧」による。
 3. 運転免許保有者数は、警察庁調べによる。
 4. 自動車保有台数は、運輸省「陸運統計要覧」による。
 5. GNPは実質(H2年価格)。経済企画庁「国民経済計算年報」による。

図8 自動車保有台数、運転免許保有者数、自動車走行台キロ及びGNPの推移

表2 高速道路整備水準の国際比較

国名	高速道路延長 (km)	高速道路延長		高速道路延長	
		国土面積 (km ² /万km ²)	人口 (km ² /万人)	√面積・人口 (km ² /√万km ² ・万人)	自動車保有台数 (km ² /万台)
アメリカ	73,257	78	2.81	14.8	3.75
ドイツ	11,143	312	1.37	20.7	2.64
イギリス	3,141	136	0.56	8.7	1.38
フランス	9,000	163	1.56	15.9	3.01
イタリア	6,301	209	1.11	15.2	2.05
日本	6,545	173	0.52	9.5	0.98

注) 1. 高速道路延長は、IRF「World Road Statistics 1995」による1994年末値。
 アメリカは「Highway Statistics 1993」による1993年末の州際道路延長。
 イタリアは1991年末値、イギリスは1993年末値。
 日本は道路局調べの1995年末現在の高規格幹線道路の道路延長である。
 2. 人口は、「Monthly Bulletin of Statistics October 1995」による1994年末値。
 3. 面積は、総務庁「国際統計要覧 1992/93」による1990年末値。
 4. 保有台数は、自工会「主要国自動車統計 1995」による1994年末値。

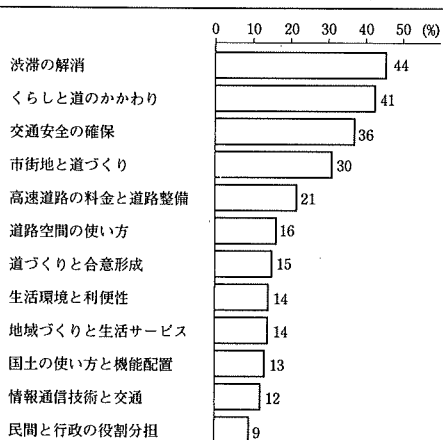
表3 一般道路の改良率、整備率、4車線化率

平成7年4月1日現在 (単位: km, %)

区分	実延長	改良区間		整備済区間		4車線以上区間 (幅員13.0m以上)	
		延長	率	延長	率	延長	率
一般国道	53,327	46,601	87.4	29,158	54.7	5,409	10.1
指定区間	21,201	21,149	99.8	10,577	49.9	4,043	19.1
指定区間外	32,127	25,452	79.2	18,581	57.8	1,366	4.3
都道府県道	125,512	74,967	59.7	60,978	48.6	3,988	3.2
主要地方道	57,040	39,096	68.5	29,767	52.2	2,503	4.4
一般都道府県道	68,472	35,871	52.4	31,211	45.6	1,484	2.2
国・都道府県道計	178,839	121,569	68.0	90,136	50.4	9,397	5.3
市町村道	957,792	457,658	47.8	457,658	47.8	4,223	0.4
計	1,136,631	579,226	51.0	547,793	48.2	13,620	1.2

注) 1. 改良区間とは、幅員5.5m以上改良済の区間をいう。ただし、市町村道の改良区間延長には幅員5.5m未満を含む。
 2. 整備率は改良区間のうち混雑度が1.0未満の延長(市町村道は改良区間延長)の実延長に対する割合である。

項目別関心の強さ (テーマに対する応募の延べ数)



資料) 「ボイスレポート」より

図9 「キックオフ・レポート」において
関心のあったテーマ

策定された「第1次道路整備五箇年計画」から始まり、現在まで11次に及ぶ道路整備五箇年計画の改訂によって着実に進められている。しかしながら高速道路の整備水準は国際水準と比較してまだまだ劣後しており(表2)、一般国道についても円滑に走行できる区間(整備済区間)は全体の五〇

度を超えている(表3)。国民のニーズや計画策定の客観性を確保するため、平成一〇年度を初年度とする新たな道路計画の検討に当たり、

道路事業をはじめとする公共事業実施の透明性や計画策定の客観性を確保するため、平成一〇年度を初年度とする新たな道路計画の検討に当たり、

2 国民のニーズ

道路事業をはじめとする公共事業実施の透明性や計画策定の客観性を確保するため、平成一〇年度を初年度とする新たな道路計画の検討に当たり、

国民が政策決定の過程に参加するPII(パブリック・インボルブメント)方式の考え方を導入した。具体的には、平成八年五月から、「キックオフ・レポート」に基づき、広く国民の意見募集を行った。全国約三六、〇〇〇人から寄せられた一一万件を超える意見は平成八年一月に「ボイス・レポート」としてまとめられており(図3)、この中では、「渋滞の解消」「くらしと道の関わり」「交通安全の確保」などに大きな関心が寄せられている(図9)。また、平成九年三月には建議に向けた検討の中間段階において「中間とりまとめ」を公表し、再度意見募集を行っている。

これらの取り組みの中で、道路に対する国民の関心の高さが改めて認識され、新たな道路政策への提言が道路審議会からなされた。建設省では、この提言を踏まえて新たな道路計画の策定を行う。

3 道路整備の基本的視点

(1) 道路整備の展望

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。事業の実施に当たっては、「投資効果の向上」「事業の効率化」「事業の客観性の向上」の観点から事業の進め方の変革を行う。

① 経済構造改革の支援

本年五月に閣議決定された「経済構造の改革と創造のための行動計画」に基づき、経済構造改革を進める上で鍵となる新規産業の創出、国際的に魅力ある事業環境の創出（高コスト構造の是正や中心市街地の活性化など）等について規制緩和、諸制度の改革、研究開発、社会資本整備等の施策を重点的に推進する。

具体的には、活力ある地域経済の発展を支援するため、高規格幹線道路・地域高規格道路の整備を重点的に進め、二一世紀初頭までに一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路網の概成

を目指す。また、産業空洞化の防止と新規産業の創出のための環境整備を効率的・効果的に進めるため、「特定産業集積の活性化に関する臨時措置法」に基づき通商産業省と連携して、社会資本の重点投資等により産業集積の活性化を支援する「新産業創出基盤形成事業」を平成九年度に創設する。さらに、本年四月

に閣議決定された「総合物流施策大綱」に基づき、インフラ整備、規制緩和等の措置を総合的に講じることにより、物流の効率化を図る。具体的には、運輸省と連携して国際港湾・空港の整備に合わせた高規格幹線道路等のインフラ整備を重点的に実施する「国際交流インフラ推進事業」の創設とともに、規制緩和施策の一環である車両の大型化に対応した道路ネットワーク約二四、〇〇〇kmの整備を概成する。また、各地で進行する中心市街地の衰退や空洞化に対応するため、通商産業省と連携し、「21世紀活力圏創造事業」などの地域活性化施策を総合的に推進する。

② 高度情報通信社会推進の支援

民間事業者による光ファイバー網の整備にも資するよう配慮しつつ、情報BOX、電線共同溝、共同溝の整備促進を図る。また、関係者との連携のもと、第3期電線類地中化五箇年計画を強力に推進する。

さらに、ITSについては、自動運転道路システム(AHS)をはじめとする研究開発等を推進するほか、ノンストップ自動料金収受システム(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における全国展開など、ITSの実用化を推進する。

③ 安全で快適なまちづくりやくらしの支援

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、復興対策、震災対策緊急橋梁補強事業などを推進する。また、良好な沿道環境づくりのための総合的施策、「第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画」「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2次)」等に基づく総合的な交通安全施策、福祉空間形成のための道路交通環境の整備等を積極的に推進する。さらに、円滑な都市交通対策、既成市街地の再生・再構築を実施することにより安全で快適なまちづくりやくらしを支援する。

④ 円滑な交通の確保(渋滞対策・マルチモーダル施策)

バイパスや環状道路の整備、交差点や踏切の立体化等の交通容量の拡大施策と道路の利用の仕方に工夫を求める交通需要マネジメント(TDM)施策により、総合的な渋滞対策

を推進している。また、道路のみならず航空、海運、水運及び鉄道等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策についても、その推進を図っている。さらに、新たな道路計画

(平成一〇年度)の策定に合わせ、全国的な渋滞対策プログラムを関係省庁(警察庁、運輸省)と共同で策定する。特に通勤圏域等を対象として交通容量の拡大施策やTDM施策、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」を都市圏毎に策定する予定である。

また、大きな交通渋滞原因の一つである路上工事については大幅な縮減が必要であり、占有事業者間の緊密な調整のもと、共同施工・集中工事を行うほか、恒久対策としての共同溝の整備を推進している。

(2) 着実な整備のための財源確保の必要性

道路特定財源制度は、道路を緊急かつ計画的に整備するため、受益者負担・原因者負担の基本理念に基づいて自動車利用者に道路整備費の負担を求めるとして、昭和二八年に揮発油税が道路特定財源とされたことに始まる。

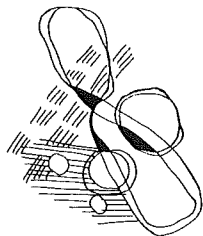
道路特定財源制度は、道路整備に必要な財源が安定的に確保できるという「安定性」、自動車利用者の誰もが道路整備費を負担するという「公平性」、税負担が道路整備によって税負担者に還元さ

れ、その使途と負担の関係が明確であるという「合理性」を有しており、道路整備を推進していく上で非常に重要な役割を有している。

(3) 有料道路制度を活用した道路整備

財政上の制約の下で、有料道路制度は我が国の道路整備水準の向上に大きく貢献してきた。今後も、全国的な高規格幹線道路網の整備や大都市圏等に集中する交通需要への対応等、有料道路制度を活用した幹線道路網の拡充は緊急の課題である。

今後の有料道路制度のあり方については、平成六年一月に道路審議会に諮問し、平成七年一月に高速自動車国道に関する課題について、平成九年一月に都市高速道路・本州四国連絡道路・一般有料道路に関する課題について中間答申が行われている。この中間答申においては、国民や利用者の理解を得ながら、適正な負担の下で着実な整備とニーズへ対応するため、効率的で開かれた事業の実施、適正な料金負担のあり方、利用者ニーズに対応した制度と運用の改善、等の様々な提案がなされている。



道路管理瑕疵訴訟判例の動向(第五回)

工事不全に関する判例

高鍋 誠治

一 はじめに

今回は工事不全に関する判例の分析を行ってみたいと思います。

この「工事不全」という言葉は広義でとらえればかなりの範囲になってしまいます。例えば「穴ぼこに関する事件」においては、舗装工事の不備が原因となることがあるでしょうし、「ガードレールの不備に関する事件」も入るでしょう。言い換えれば環境訴訟以外の事件はすべて広義の工事不全に含まれることとなります。

しかし、今回検討を行うのは狭義の工事不全に関する事件です。その典型的な例としては、道路工事を行っている最中に、その工事のために掘っていた穴に通行者が転落した事件がイメージでき

ます。したがって、「工事不全」とは道路工事の途中に起こった何らかの事故であると大まかに理解して下さい。

二 施工ミスと管理瑕疵事件

ここで少し判例の分析に入る前に、工事施工者(請負業者)の起こしたミスと道路管理者(多くの場合は工事発注者)の管理瑕疵責任について少し考えてみましょう。

いわゆる管理瑕疵事件とは、穴ぼこやスリップの事件に代表されるように、工事が終了した後、道路を一般の用に供した後に起こった事件が一般的です。

これに対して今回検討する「工事不全」の事件は工事施工者が道路工事を行っている途中に起こ

った事故がほとんどであり、その中には工事施工者のミスが大きな要因を占めているものも少なくありません。

なぜ、これらの事件が「道路管理瑕疵事件」として分類されるのでしょうか？ 工事施工者が自己の責任において、被害者に賠償を行えばよいのではないのでしょうか？

この考えは以下の二つの点から間違っていると言えます。

一つは、「道路管理瑕疵」という文言ですが、道路法上は「管理」の言葉のなかに新設・改築も含まれています。(明確に定義されていませんが、章の表題からするとこのような解釈になります。)したがって、道路管理者(工事発注者)は、道路法により路線認定(国道は指定)し、区域決定を行

つた後は具体の土地について管理をすることが道路法上も義務付けられており（道路法九一条、予定地制限等）たとえば、工事施工者が新設・改築の土木工事を施工中であっても、道路管理者が一元的に責任を負うことは論を待たないでしょう。

もう一つは国家賠償法の立場からです。

国家賠償法第二条一項に基づき公共物の管理者が負う責任は、判例上、無過失責任であるとされており（昭和四五年高知国道五六号落石事件最高裁判例）、学説上も有効な反論は今のところありません。

それに対して工事施工者が責任を負う場合の法的根拠は当然民法に従うこととなり、その多くは七〇九条の不法行為の法理により処理することとなるでしょう。そうすると、七〇九条を適用して損害賠償を求めるには条文からして故意または過失がその要件となります。

これでは、供用後の道路に関する事故は無過失責任で、工事中の事故は故意・過失が要件となる、というような変な論理構成となるため採用できません。

少し表現が適切ではないかもしれませんが、国家賠償法という法律は、国または公共団体が関与する事故で瑕疵が存在する場合については、一定の補償はとにかく行って被害者をまず救済し、その後事故原因等をよく検討してその原因となる者

が存する場合は、国または公共団体がその原因者に求償するというシステムの法律であると筆者は常々考えています。

したがって、「工事不全」の事故においても、瑕疵がある場合は工事発注者である道路管理者がまず被害者に補償を行い、その後工事施工者の故意・過失を追求して国家賠償法の規定に照らして、「他に賠償を行う者」に該当すると判断された場合には求償することとなると思われまます。

三 判例の検討

工事不全に関する判例は別表のとおり三五件あります。

今回もこれらをわかりやすくするために、さらに詳細に分類してみようと考えてみましたが、分類の方法が結局穴ぼこやスリップといったような全体の分類と同じになってしまいました。

したがって、穴ぼこの判例を検討する際は、工事不全の中の穴ぼこの事件にも目を通すべきであると言えるでしょう。

分類は以下のとおりです。

- ① 穴ぼこ・段差に関するもの
- ② スリップに関するもの
- ③ 土砂が堆積していたもの
- ④ 工事中の道路構造によるもの
- ⑤ 工事用の施設が原因となったもの

- ⑥ 土砂が崩壊したもの
- ⑦ その他

四 穴ぼこ・段差に関するもの

例規集巻・頁		事件名		道路種別
概		要		被害状況
裁判所、判決年月日		判決要旨		結果
①				
13	七三〇九	岩手国道一〇七号工事中転落事件	一名負傷	無責
盛岡地裁 昭和四四年二月二日				
②				
13	七三二九・九六	広島国道二号占用工事不全	直轄国道	
九六 事件				
占用工事の穴が予定より大きかったため車両が転落				
一名負傷 有責				
広島地裁 昭和四七年二月二日 過失相殺三割				
1 被告国の責任 本件国道は管理に瑕疵があり、本件工事が広島市が適法な占用許可を得て行ったものだとしても国の責任は免れない。				
2 被告市の責任 被告会社に対する指図が不十分であり、民法七一条但書に基づく損害賠償を負うべきである。				
3 被告会社の責任 被告市の指示に反して工事を行い、現場を漫然放置した過失により本件事故が発生したものであ				

別表 工事不全

分類	巻数	ページ	事件名	道路種別	状況	被害	結果	過失相殺	最終審	年月日
1	13	7309	岩手国道107号工事中転落事件	補助国道	工事現場を自転車を押して歩行中掘削に転落した	1名負傷	無責		盛岡地裁	S44.12.12
1	13	7329・29・九六	広島国道2号占用工事不全事件	直轄国道	占用工事の穴が予定より大きかったため車両が転落	2名死亡	有責	3割	広島地裁	S47.12.21
1	13	7329・29・一七六	高知国道56号二輪車転倒事件	直轄国道	自動二輪車が工事による凸凹路面で転倒	1名負傷	有責	なし	高知地裁	S49.9.17
1	13	7327	奈良県道工事中転落事件	県道	工事のため掘削された路面でハンドルが切れず、転落	1名死亡	無責		最高裁	S50.6.26
1	9	6479・216	千葉県国道126号工事不全事件	直轄国道	2m×3m深さ2mの穴にコーンを設置したのみで原付が落下	1名負傷	有責	3割	千葉地裁	S51.9.24
1	13	7329・29・三七五	香川県詫間町道工事中衝突事件	町道	工事中の交差点において15cmの窪みに落下、衝突	1名負傷	有責	3割	高松地裁 観音寺支部	S51.10.25
1	13	7329・29・二八七	大分国道10号単車転倒事件	直轄国道	原付が河原工事のため掘削した穴に転落	1名負傷	無責		福岡地裁	S52.1.31
1	13	7329・29・四九七	佐伯市道埋戻不全自転車転倒事件	市道	自転車で行方不明、土質試験のため掘削された部分で転倒	1名死亡	(有責)	3割	大分地裁	S55.5.16
1	13	7329・29・五九五	荒川区道集水溝転落事件	区道	工事のためブロックをはずしていた所に転落	1名負傷	有責		東京地裁	S57.9.3
1	13	7329・29・六一五・38	福岡市道工事乗用車脱輪事件	市道	乗用車が下水管理のために掘削された穴で脱輪、衝突	1名負傷	無責		福岡地裁	S58.3.17
1	13	7329・29・六一五・29	兵庫県道工事中埋戻し不全事件	県道	道路を横断している掘削跡で単車が転倒、骨折	1名負傷	無責		大阪高裁	S58.9.13
1	13	7329・29・六九三	岡山県道配水管工事中自転車転落事件	県道	自転車が改良工事の穴に誤って転落した	1名負傷	無責		岡山地裁	S59.3.27
1	13	7329・29・八二七	北海道道工事現場単車転落事件	道道	自動二輪が工所用標識に衝突、掘削穴に転落	1名負傷	無責		札幌地裁	S62.7.31
2	13	7319	東京国道1号地下鉄覆工板スリップ事件	直轄国道	地下鉄工事のための覆工板にスリップし対向車と衝突	2名死亡	無責		東京地裁	S45.3.9
2	13	7329・29・一三一・3	広島県道工事不全事件	県道	舗装工事中の地点で、油等により2台がスリップ	1名負傷	有責	2割	広島高裁	S51.3.25
3	13	7329・2	福岡県道工事中転倒事件	県道	工事による泥土3.7×1.4×高さ0.4mで転倒	1名死亡	有責	2.5割	福岡地裁 大牟田支部	S45.3.10
3	13	7329・29・四七	愛媛県道工事中路側転落事件	県道	工事の土が堆積して自動車が転落	3名死亡	無責		松山地裁	S46.2.18
4	13	7329・29・三四	徳島国道192号電柱衝突事件	補助国道	工事のため幅員が狭くなっている部分で電柱に衝突	1名死亡	無責		高松高裁	S47.4.17
4	13	7329・29・四〇五	埼玉国道254号占用工事不全事件	補助国道	占用工事のため片側通行となっていた部分で衝突	1名死亡	無責		東京高裁	S52.10.16
4	13	7329・29・一〇一七	徳島県道トラック転落事件	県道	トラックが県道の側溝工事の箇所ですり落ちた	1名負傷	無責		高松高裁	H5.9.21
4	13	7678	広島国道2号仮設道路衝突事件	直轄国道	仮設道路のSカーブを曲がれず対向車と衝突	1名死亡	無責		大阪高裁	H5.11.16
5	13	7298	愛知県道配水管工事中工作物衝突事件	県道	橋梁で行われていた工事の欄に接触して対向車と追突	1名死亡	有責	8.5割	名古屋地裁	S44.3.28
5	13	7329・29・三	山口県道工事中転倒事件	県道	赤色灯がなかったためバイクが工事に気づかず転倒	1名負傷	有責	8割	広島高裁	S48.4.24
5	13	7329・29・三三三	三重国道23号工事中衝突事件	直轄国道	何らかの原因で赤色灯等が無点灯のため対向車と衝突	1名死亡	有責	7.5割	名古屋高裁	S52.12.27
5	13	7329・29・四五二	静岡県道工事中車両衝突事件	県道	走行中、工事のバリケードを発見し対向車と衝突	1名負傷	無責		静岡地裁 掛川支部	S54.11.7
5	13	7329・29・四九〇	愛知県道トラ柵不全事件	県道	未供用部分にトラ柵を設置していたが、その開口部から侵入	1名死亡	無責		名古屋地裁 岡崎支部	S55.1.22
5	13	7329・29・六一五・21	弘前市道工事中単車掘削機衝突事件	市道	飲食運搬の原付が置かれていた掘削機に衝突	1名死亡	無責		青森地裁 弘前支部	S57.11.24
5	11	7055	大阪市道土砂砕石等転倒事件	市道	道路脇の土砂を囲む保安柵に預いて転倒、負傷	1名負傷	無責		大阪地裁	S60.9.27
5	13	7329・29・七九五	京都国道163号バリケード車両衝突事件	補助国道	自動二輪が工所用のバリケードに接触、対向車と衝突した	1名死亡	無責		大阪高裁	H元.6.29
5	13	7329・29・一〇四六	三重国道163号単車バリケード衝突事件	補助国道	自動二輪が工所用のバリケードに接触、対向車と衝突した	1名死亡	無責		津地裁	H5.6.3
6	13	7329・29・五一七	京都国道162号擁壁等崩壊事件	補助国道	擁壁、落石防止柵の工事中、山肌が崩壊作業員が死亡	1名死亡	有責	なし	最高裁	S58.10.18
6	13	7329・29・九四六	兵庫国道178号改良工事損害賠償事件	補助国道	工事現場で裏側の山が崩壊し、原告所有地に流入した	物損	有責	なし	神戸地裁	H3.2.20
7	13	7329・29・三〇二	愛知県道259号用水転落事件	補助国道	用地買収済みの防火用水に、児童が転落死亡した	1名死亡	有責	5割	名古屋地裁 豊橋支部	S51.3.20
7	13	7329・29・一〇四〇	北海道道はね石事件	道道	大型車がはねとばした石が歩行者に当たって負傷	1名負傷	無責		釧路地裁	H5.3.18
7	13	7329・29・一〇八三	福岡県道歩道ブロック転倒圧死事件	県道	工用の歩道ブロックに児童が乗り上げ転落し圧死した	1名死亡	有責		福岡地裁 飯塚支部	H6.1.26

り、責任は免れない。
4 運転者については、降雨の際に高速で運転した点につき、過失相殺をなすべきであるが、同乗者であるその余の原告には過失は認められない。

13	七三二九・ 二九・ 一九七六 事件	高知国道五六号二輪車転倒	直轄国道
----	----------------------------	--------------	------

自動二輪車が工事により凸凹路面で転倒
一名負傷 有責

高知地裁 昭和四九年九月一七日 過失相殺なし

原告の放り出された箇所は、表層工事を行っていないため完成路面と5cm程度の段差があり、かつ多少路面の粗い点があったが、比較的安定度の高くない自動二輪車の運行にも普通支障を来たすようなものではなかった。だが、本件事故は夜間で、運転者にとっては路面の差異を識別し難く、避け得なかつたものである。従つて被告は、昼間とは異なる夜間の危険性を認識し、少なくとも夜間標識を設置する必要がある。たのに、これを怠つた過失が存在する。

13	七三二七	奈良県道工事中転落事件	県道
----	------	-------------	----

工事のため掘削された路面でハンドルが切れず、転落
一名死亡 無責

奈良地裁 昭和四五年三月一六日
大阪高裁 昭和四六年五月三一日
最高裁 昭和五〇年六月二六日

〈地裁判決要旨〉

1 倒れたままになっていたバリケード、赤色灯標柱だけでは法令が要求する通行できない旨を表示する標識としての機能は十分に果たされていなかったといふほか、かかる事態はその直前に同所を通過した他車が起こしたもので、道路管理者においてこれを修復する時間的余裕の全くない場合であるから国賠法二条にいう道路管理に瑕疵がある場合に当たるといえるか疑問である。
2 仮にそれが積極的に解し得るにしても、運転者はバリケード等が倒れていることを三〇数m前で発見したのである

から、運転者としてなすべき通常の措置を講じておれば本件事故は避け得たはずであり、バリケード等が倒れていたことと本件事故が発生したとの間には法律上の因果関係はない。

9	六四七九・ 二二六 事件	千葉国道二二六号工事不全	直轄国道
---	--------------------	--------------	------

置したのみで原付が落下
一名負傷 有責

千葉地裁 昭和五一年九月二四日 過失相殺三割

事故発生当時、道路管理者において設置した工事標識板、バリケード及び赤色灯標柱が道路上に倒れたまま放置されていたのであるから道路の安全性に欠如があつたといわざるを得ないが、それは夜間、しかも事故発生の直前に先行した他車によつて惹起されたものであり、時間的に遅滞なくこれを原状に復し道路を安全良好な状態に保つことは不可能であつた状況においては道路管理に瑕疵がなかつたと認めのが相当である。

13	七三二九・ 二九・ 二七五 事件	香川県詫間町道工事中衝突	町道
----	---------------------------	--------------	----

工事中の交差点において一五cmの窪みに落下、衝突
一名負傷 有責

高松地裁観音寺支部 昭和五一年一〇月二五日 過失相殺三割

1 本件交差点付近は自動車交通がひんばんであつたのに本件工事部分において道路としての安全性に欠かんの状態があつたものであるから、本件道路の管理に瑕疵がある。

2 道路での水道工事施工者たる被告会社の被用者たる現場責任者は、道路面を掘削したならば速やかにその復旧（本件では仮復旧）をなし、もつて道路交通上の危険を生ぜしめることのないようにすべきであり、それができない場合には仮復旧までの間、工事標識赤色標識灯を設置し続ける等して同所を通行する人車に対する危険発生の防止措置を講ずるべき注意義務があるところ、同人はこれを怠り、もつて本件事故当時本件道路の本件工事部分に前記のごとき安全性を欠く状態をたらしめた過失があるものというべきである。

13	七三二九・ 二九・ 二七五 事件	大分国道一〇号單車転倒事	直轄国道
----	---------------------------	--------------	------

原付が函渠工事のため掘削した穴に転落
一名負傷 無責

大分地裁 昭和四九年二月二〇日
福岡地裁 昭和五二年一月三一日

〈地裁判決要旨〉
道路管理者は、本件工事を行うにあたり工事区間の起終点には所定の工事表示板を、工事現場の前後数箇所にはスコップチライト使用の工事標識を、掘削部分の周囲には防護柵を置きそれに赤色灯を点灯して通行者に知らしめて交通の安全を図つていたことが認められ、本件道路の設置及び管理に瑕疵があつたとは認め難い。

〔高裁判決要旨〕
地裁判決と同旨。

13	七三二九・ 二九・ 四九七	佐伯市道埋戻不全自転車転倒事件	市道
	自転車で通行中、土質試験のため掘削された部分で転倒 一名死亡 有責		

⑧
大分地裁 昭和五年五月一六日 過失相殺三割
1 道路のほぼ中央に、一辺が約一m、深さ約一〇cmの、切り取った穴のくぼみが存在することは、道路の構造として要求される要件を欠くものである。しかも、当時降雨があれば道路が冠水し、その穴のくぼみが全く見えなくなる状態に置かれていたことをみれば本件道路は正常な性能を備えているものとはいえず、瑕疵があったものと認められる。2 被害者はもし飲酒していなければ転倒することを避け得た過失がある。(過失相殺三割)

13	七三二九・ 二九・ 五九五	荒川区道集水樹転落事件	区道
	工事のためブロックをはずしていた所に転落 一名負傷(有責)		

⑨
東京地裁 昭和五七年九月三日
1 区道上に深さ九八cmの集水樹の開口部が存在する以上、同開口部に仮設の蓋を置くなど、危険の発生を防止するに足りる設備が設けられなければ、右道路は通常有すべき安全性を欠いていたと言わざるを得ない。
2 歩行者に対する注意喚起の方法としては、バリケード、点滅灯を設置していたことと足りる。しかし、被告会社においても危険防止の十全を期するため、開口部に仮設の蓋をするなどの措置を講じれば足り、右危険防止措置として右注意喚起の方法のみでは足りなかった。
3 原告は本件現場が工事中であることを知悉しており、わずかな注意を払えば事故は防げたものであり、その過失は八割とする。

4 原告が、被告らに対して賠償を求め得る損害についてはすべてに被告会社によって補填されているのでその賠償を求め得る余地はない。

13	七三二九・ 二九・ 六一五・ 三八	福岡市道工事穴乗用車脱輪事件	市道
	乗用車が下水管理設のために掘削された穴で脱輪、衝突 一名負傷 無責		

⑩
福岡地裁 昭和五八年三月一七日
本件事故を惹起せしめた穴は大きなもので見通しのよい場所にあるため、夜間ならともかく昼間で天候もよい時で容易に右の穴の存在に気づきうると考えられるから、道路管理者が穴の周囲にバリケードを設置する等の措置を講じていなくとも本件道路の設置管理の瑕疵があると断ずることはできない。

13	七三二九・ 二九・ 六一五・ 二九	兵庫県道工事中埋め戻し不全事件	県道
	道路を横断している掘削跡で単車が転倒、骨折 一名負傷 無責		

⑪
神戸地裁姫路支部 昭和五七年一月三〇日
大阪高裁 昭和五八年 九月一三日
〔地裁判決要旨〕
1 各証言及び工法上の観点から、道路を横切る溝を掘り下げ、また、これを埋め戻したという事実は認定できない。
2 被告果は、工事請負会社に対し、工事に際しての詳細な指示をなし、一週間に一、二度、職員に右指示事項の遵守状況を巡視させていた。右事実からすると、路肩改修工事に際し通常予測される事故発生を防止するために必要と考えられる措置はとっていたものと認められ、道路管理の瑕疵はない。
〔高裁判決要旨〕

地裁判決と同旨。

13	七三二九・ 二九・ 六九三	岡山県道配水管工事中自転車転落事件	県道
	自転車が改良工事の穴に誤って転落した 一名負傷 無責		

⑫
岡山地裁 昭和五九年三月二七日
公の営造物の設置又は管理の瑕疵とはその営造物が通常有すべき安全性を欠いていることを意味し、道路の設置管理における瑕疵の有無はその道路の交通上通常予想される危険に對しての安全性具備の如何が問われるものである。
本件道路の交通量は県内中位で特に夜間は減少すること、本件工事も工事期間二週間程度の小規模なものであることからみれば本件付替自歩道は不完全な点はなく、また、事故現場付近の赤色灯、バリケード等工事箇所表示は十分で原告の主張するような大規模な防禦施設が要求されるものではない。

13	七三二九・ 二九・ 八二七	北海道道工事現場單車転落事件	道道
	自動二輪が工事用標識に衝突、掘削穴に転落 一名負傷 無責		

⑬
札幌地裁 昭和六二年七月二日
本件事故は、原告が時速八〇kmという高速で車両を運転していた結果点灯していた保安施設に対する対応が遅れたため発生したものであり、本件事故現場の保安施設が点灯していなかったあるいは視認性が保たれていなかったと認められることはできない。
穴ぼこ・段差の事件は一二件ありますが、そのうち六件が有責、七件が無責とされています。まず、無責の事件から見てください。

①の事件ですが、この事件は強い風が吹き見通しの悪い道路で、歩行者が自転車を押しながら通行していたところ工事中の穴に転落した事件ですが、現場には各種の注意を促す標識やトラ柵も設置されていたうえ、被害者は現場が工事中であることを充分認識していたはずであると無責とされています。

次に④の事件は「奈良県道赤色灯不全事件」として有名な最高裁判例です。事故は、工事中であることを示す赤色灯が第三者の行為で倒れていたため起こったものですが、裁判所は、(1)事故当時標識板や赤色灯が倒れていたことそのものは、管理の瑕疵であることを認め、(2)しかしそれは事故の直前に何者かによって引き起こされたものであるため、道路管理者において復旧するには時間的な余裕がないものとして、回避可能性の不存在による免責事由に当たるとして責任を否定しています。この認定方法は落下物の判例の論理構成と同じであり免責の形をとっています。

この点については、この訴訟の下級審判決において、「瑕疵を修復する時間的余裕のない場合は瑕疵がある場合に当たらない。」との判断を示しており、法律的な評価はともかく、一般常識的にはこのような判断の方がわかりやすいものと言えるでしょう。

筆者が考えるところではこの事件は被害者が事

故地点の約三〇m手前でバリケードを発見しながら事故を起こしている点を裁判所が重視し、過失相殺の割合が一〇割を超えているから道路管理者は無責となっているのではないかと考えられています。

次に⑦の事件ですが、バイクが工事中の穴に転落した事件で、表示板、スコッチライト、防護柵等が十分設置されていたため、道路管理者は無責とされています。

次に⑩の事件は、工事中の穴の中で作業していた被害者に通行中の車が衝突した事件ですが、穴の周囲に柵がなかったことについて訴えましたが、穴が見通しのない箇所であったため十分気づくことができるものとして訴えを棄却しました。

⑪の事件は掘削跡の事実認定について認められていない事件なので参考になりません。

⑫及び⑬の事件も事故当時の標識板等の措置で安全対策は十分であったとされた事件です。

次に有責とされた事件について見てみましょう。まず②の事件ですが、占用工事の穴が予定よりも大きくさらに鉄板がずれて穴を生じていたため発生した事故で、瑕疵の認定は当然と言えるでしょう。なお、運転者に対して三割過失相殺が行われています。

③の事件は表層工事のための五cm程度の段差ですが、夜間の標識が必要であったとされています。

過失相殺はなされていません。

⑤⑥の事件も危険防止のための照明や柵等の措置がなされていなかったとして責任が認められています。

⑧の事件は土質試験のために掘削された窪地に雨水が冠水し穴の存在が解らなかつたため発生した事故ですが、被害者が飲酒していたため三割の過失相殺が行われています。

⑨は集水弁の蓋が工事のため取り外されていたため発生した事故ですが、工事中であることを知らせる標識等は設置されていたものの蓋がなかった点について瑕疵を認めています。

この判断について筆者としては少し疑問な点があります。それは、過失相殺が八割も行われている点です。言い換えれば、八割もの過失相殺が行われるということは裁判所も述べているように「わずかな注意を払えば事故は回避できた」という認定であり、バリケードや点滅灯を設置していることから評価すれば他の裁判例に照らすと十分道路管理者の無責が認められてしかるべき案件であると考えられます。加えてこの訴訟は残る二割の損害額についてはすでに補填を受けているとして請求そのものは棄却しているため、道路管理者としては控訴すること（瑕疵の認定を覆すための）ができなかったのではないかと推測するところで

五 スリップに関するもの

13	七三一九	東京国道一号地下鉄覆工板スリップ事件	直轄国道
	昭和三十九年三月九日	東京地裁	昭和三十九年三月九日
<p>地下鉄工事のための覆工板にスリップし対向車と衝突 二名死亡 無責</p>			
<p>第一事故車の滑走を招いたのは、専ら通常のアスファルト舗装道路においても同一の事故発生の原因が当然予想できる運転者の重大な過失によるもので、本件道路に、事故発生と因果関係ある不測の道路水準の低下、異常、その周知方法の不徹底など道路の安全性につき欠陥があったものとは認め難い。</p>			
13	七三一九・二九・一三一・三	広島県道工事不全事件がスリップ	県道
<p>舗装工事中の地点で、油等により二台がスリップ 一名負傷 有責</p>			
<p>広島地裁 昭和四十八年五月二十八日 広島高裁 昭和五十一年三月二十五日 過失相殺二割</p>			
<p>〈地裁判決要旨〉 1 工事中で滑りやすい曲り角のある下り勾配の道路を相次いで下るにあたっては、後続車の運転者としては平地の普通の道路を進行する場合以上に前方を注意し、万一先行者が急停止若しくは方向転換したときもこれに追突するのを避け安全に停止するために必要な十分な車間距離を保つて運転すべき注意義務がある。被告Bには右注意義務を怠りわずかに約一〇mの距離を保つただけで進行した過失があるが、被告Aにはそのような過失は認められないので責任を問うことはできない。 2 本件道路が舗装工事中であることは一見して明白であったこと、工事施工者により工事施工区間の両端付近にバリケード及び徐行注意の立看板が設けられ、車線境にセーフ</p>			

①
①は鉄板によりスリップしたと主張した事件ですが、事故の原因は全面的に運転者の過失によるものとして道路管理者は無責とされています。

②の事件は舗装工事中のコールトールや油のため滑りやすくなっていた道路で起った事故ですが、工事中であることを示す立て看板では不十分で自動車の乗り入れを禁止、または防止する措置が必要であったとして責任が認められています。言い換えれば、このような状態（コールトールや油がある状態）で通行させてはいけないということでしょう。なお、過失相殺は漫然と三〇kmで走行したことに二割相殺されています。

六 土砂が堆積していたもの

13	七三一九・二二	福岡県道工事中転倒事件	県道
----	---------	-------------	----

①
①は鉄板によりスリップしたと主張した事件ですが、事故の原因は全面的に運転者の過失によるものとして道路管理者は無責とされています。

②の事件は舗装工事中のコールトールや油のため滑りやすくなっていた道路で起った事故ですが、工事中であることを示す立て看板では不十分で自動車の乗り入れを禁止、または防止する措置が必要であったとして責任が認められています。言い換えれば、このような状態（コールトールや油がある状態）で通行させてはいけないということでしょう。なお、過失相殺は漫然と三〇kmで走行したことに二割相殺されています。

①
①は鉄板によりスリップしたと主張した事件ですが、事故の原因は全面的に運転者の過失によるものとして道路管理者は無責とされています。

②の事件は舗装工事中のコールトールや油のため滑りやすくなっていた道路で起った事故ですが、工事中であることを示す立て看板では不十分で自動車の乗り入れを禁止、または防止する措置が必要であったとして責任が認められています。言い換えれば、このような状態（コールトールや油がある状態）で通行させてはいけないということでしょう。なお、過失相殺は漫然と三〇kmで走行したことに二割相殺されています。

13	七三一九・二九・四七	愛媛県道工事中路側転落事件	県道
----	------------	---------------	----

工事中の土が堆積して自動車転落	三名死亡 無責
松山地裁 昭和四十六年二月一八日	
<p>1 本件事故は、道路が軟弱なために発生したものでなく、また道路の形状及び道路の右側に盛土が置かれていたことが原因であるとは認めることができない。</p> <p>2 道路が相当の幅員をもった見とおしの良い直線部分であることや交通量も余り多くないことから、ガードレールを設けていなかったからといって道路管理者に道路管理上の瑕疵があったとは認め難い。</p>	

工事に伴う土砂が道路上に堆積していたため発生した事件は、上記の二件ですが、有責と無責が分かれていきます。無責となったポイントは見通しの良い直線部分の事故であるのでやはり本人の過失が重要視されています。有責の事件は本人の過失は速度超過、酒気帯び、前方不注意で二割五分となっています。

七 工事中の道路構造によるもの

13	七三二九・二九・三四	徳島国道一九二号電柱衝突	補助国道
<p>① 工事のため幅員が狭くなっている部分で電柱に衝突</p> <p>一名死亡 無責</p>			
徳島地裁	昭和四十六年二月 八日	高松高裁	昭和四十七年四月一七日
<p>〈地裁判決要旨〉</p> <p>1 事実上道路として使用している限り供用開始がなくても公の営造物と認めるのが相当であるが、本件事故現場附近の道路未拡張部分は、既に立退きの完了した土地も家屋地盤石や空箱、石塊等の障害物が放置されたままで一般には通行できない状態であった。</p>			

2	七三二九・二九・四〇五	埼玉国道二五四号占用工事	補助国道
<p>② 占用工事のため片側通行となっていた部分で衝突</p> <p>一名死亡 無責</p>			
浦和地裁	昭和五一年一月一八日	東京高裁	昭和五二年一月一六日
<p>〈地裁判決要旨〉</p> <p>原告は、本件事故現場に移動式信号機又は誘導員を置くべきであったと主張するが、事故の原因は死亡した乗用車の酒酔い運転によるもので道路の管理の瑕疵の問題とは因果関係を認めることができない。</p>			

13	七三二九・二九・一〇一七	徳島県道トラック転落事件	県道
<p>③ トラックが県道の側溝工事の箇所です下に転落した</p> <p>一名負傷 無責</p>			
徳島地裁阿南支部	平成四年九月一八日	高松高裁	平成五年九月二日
<p>〈地裁判決要旨〉</p> <p>原告が主張する路肩部分が崩壊したという証拠はない。また、工事で掘り返されていた部分に侵入しなくてもできるだけ車両を右側に寄せて通過することは比較的容易であり、そ</p>			

13	七六七八	広島国道二号仮設道路衝突	直轄国道
<p>④ 仮設道路のS字カーブを曲がれず対向車と衝突</p> <p>一名死亡 無責</p>			
大阪地裁	平成三年 一月三二日	大阪高裁	平成五年一月一六日
<p>〈地裁判決要旨〉</p> <p>安全施設については保安基準どおりの設置をしており被害者に対して本件事故現場のS字カーブを認識させるには十分であったと思われる。よって、被害車両が規制速度内で走行していれば事故は発生しなかったものと推定され、標識の設置と本件事故との相当因果関係は認められない。</p> <p>〈高裁判決要旨〉</p> <p>本件道路のS字カーブには、手前から標識等により、その存在を告知する措置が講じられており、また、S字カーブを構成する各円弧の回転半径は一〇〇mで、その回転可能最大速度は時速五六kmであり被害者の走行速度が時速五〇kmであれば本件カーブは安全に走行できることから車両の運転によって危険であったということはできない。</p>			

のように通過すれば本件事故は生じなかったはずであり、特別な標識の設置や誘導員による注意喚起と誘導といった措置をとる義務は果にはない。

工事による道路構造が原因となった事故は以上のように四件ありますが、いずれも道路管理者は無責とされています。

その理由を見てみますと、①は道路管理瑕疵の事件としては微妙なところであると言えますが、それ以上に被害者の過失が大きかった事件です。②も同じく被害者の酒酔い運転が原因とされています。③は事実認定の部分で原告の主張を認めていません。④は工事中の部分を行回するための仮

設道路のカーブがきついため事故が起つたものであると原告が主張した事件ですが、これも被害車両が制限速度内で走っていたら、事故は起り得なかったとして裁判所は被害者の過失であるとの認定を行いました。

この結果を見えますと、すべて本人の過失が原因であるとの認定がされていますので、工事による道路構造に対して、どれくらいで瑕疵になるのか認定された事案はありませんので、分析することは困難であると思います。

ハ 工事用の施設が原因となつたもの

①	13	七二九八	愛知県道配水管工事用工作物衝突事件	県道
			橋梁で行われていた工事の柵に接触し対向車と衝突	一名死亡 有責
			名古屋地裁 昭和四四年三月二八日 過失相殺八割五分	
			1 明らかに交通の妨害となるような工作物を設置する場合においては、それが行政規程に則つていないというだけではその設置管理に瑕疵がなかったとはいえない。 また、通行者が常に自己の安全を守るため細心の注意を怠らないものであることを前提としてこれを設置すれば足りるものでもない。	
			2 本件においては、運転者が普通の注意を払っていたのでは工作物の存在に気付くのが手前四〇mの距離に近接した地点であることからすると、急停車措置をとつたとしても本件工作物への衝突を避けられないことは明らかである。	
			3 被害者においても、飲酒運転、前方不注意の過失がある。(過失相殺八割五分)	

②	13	七三二九・二九・三	山口県道工事中転倒事件	県道
			赤色灯がなかったためバイクが工事に気づかず転倒	一名負傷 有責
			山口地裁 昭和四五年九月二四日 過失相殺八割	
			広島高裁 昭和四八年四月二四日 過失相殺八割	
			〈地裁判決要旨〉	
			1 道路舗装前転圧の工事手法として道路半分を通行止めにし、路面の悪い片側通行を認めることは道路交通の安全の見地から一般に許容しうる方法といえるかは疑問の余地がないとはいえない。	
			2 道路工事、片側通行止めの標識だけでなく、バリケードを設置するには単にサイドポールにスコッチテープを使用する程度にとどまらず、夜間の通行に配慮して赤色灯又は黄色灯を設置して右通行の禁止されるバリケード部分を明確に表示すべきである。	
			3 原告は、事故当日に一度本件事故現場を通行しており、工事現場の存在は十分認識しており、飲酒の事実も認められるので、約九割を過失相殺する。	
			〈高裁判決要旨〉	
			地裁判決と同旨(但し過失相殺割合を約八割に変更)。	

③	13	四三二九・二九・三三三	三重国道二三号工事中衝突	直轄国道
			津地裁 昭和五一年六月三日 過失相殺七割五分	
			名古屋高裁 昭和五二年二月二七日 過失相殺七割五分	
			〈地裁判決要旨〉	
			1 道路の保存又は管理の瑕疵の有無は当該道路状況のもとで通常の自動車運転者を標準として客観的に定められるべきものである。運転者は通常、進路前方に工事箇所があつて本件のような通行状況にあることを予測しないで運転するのが常態であると考えられ、赤色灯等保安施設が点灯	
			何らかの原因で赤色灯等が無点灯のため対向車と衝突	一名死亡 有責
			津地裁 昭和五一年六月三日 過失相殺七割五分	
			名古屋高裁 昭和五二年二月二七日 過失相殺七割五分	

しておらず、また旧センターラインの抹消が不完全で、しかも臨時のセンターラインが不明瞭であつたような場合は、当該保安施設の欠陥は瑕疵があつたものといふべきである。保安施設が点灯しておれば、運転者の注意力が低下していても当該道路状況に応じた運転方法をとる得たと推認し得る。本件事故は当該運転者の過失と道路の保存又は管理の瑕疵とが競合して発生したものである。(過失相殺三分の二割)

〈高裁判決要旨〉

1 道路の設置又は管理上の瑕疵の有無は、その物自体に限定して判断されるべきではなく、その物の置かれていた四圍の状況との総合的な見地から判断されるべきものである。本件道路は、通常具有すべき安全性に欠くところがあつたものといわなければならない。

2 被害者には、前方不注意の過失が認められる。(過失相殺七・五割)

④	13	七三二九・二九・四五	静岡県道工事中車両衝突事件	県道
			走行中、工事のバリケードを発見し対向車と衝突	一名負傷 無責
			静岡地裁掛川支部 昭和五四年一月七日	
			本件事故は、運転者がバリケード及び対向車を時間的余裕をもつて発見し、片側通行の事実を知らながら、対向車よりも先に片側通行部分を通しようとした結果発生したもので、バリケードの発見が困難でそれが発見できずあるいは発見がおくれたため又は後続車への配慮等からやむなく片側に進出したというのではないから、原告主張の道路管理の瑕疵の存否と原告の片側進出及びそれに基づく本件事故との間には何ら因果関係がない。	

⑤	13	七三二九・二九・四九〇	愛知県道トラ柵不全事件	県道
---	----	-------------	-------------	----

未供用部分にトラ柵を設置していたが、その開口部から侵入 一名死亡 無責

名古屋地裁岡崎支部 昭和五五年一月二日

⑥ 道路が未完成であり供用開始されていなかった以上、一般の通行を制限するためトラ柵を設置したのは当然のことであり、このため車両が直進できないように車両の進行方向に對面して設置したことも現場が見通しのように交差点であることからして合理的であつて設置、管理に瑕疵があつたとはいえない。事故の原因はトラ柵によって通行が制限されていることが一見明白でありながら、トラ柵によって狭められた開口部を高速度で通行しようとしてスリップした運転者の過失にある。

七三二九・二九・六一五・二二	⑥ 弘前市道工事中車車掘削機衝突事件	市道
飲酒運転の原付が置かれていた掘削機に衝突 一名死亡 無責		
青森地裁弘前支部 昭和五七年一月二四日		

⑦ 本件のような状況にある道路では、夜間においても付近に街灯があり、北側部分が工事中であることが明らかなのであるから、通行可能な南側部分をその状況に応じた注意と速度をもつて通行するのが通常の運転方法であり、本件道路はその限りで対応でき、通常有すべき安全性に欠けていたとはいえない。

七〇五五	⑦ 大阪市道土砂碎石等転倒事件	市道
道路脇の土砂を囲む保安柵に躓いて転倒、負傷 一名負傷 無責		
大阪地裁 昭和六〇年九月二七日		

本件道路の交通量は比較的少なく、事故現場付近には光源があつて夜間でも右障害物は認識できた。また、本件道路の幅員はなお約六mはあつて本件道路を通行する際の危険性は

⑧ それほど著しいものではなく、本件事故前にもパトロールが行われ何ら障害物がなかつたことが確認されていること等を考えると本件道路の管理に瑕疵はなかつたものというべきである。

七三二九・二九・七九五	⑧ 京都国道一六三号パブリケード車両衝突事件	補助国道
自動二輪が工食用のパブリケードに接触 対向車と衝突した 一名死亡 無責		
大阪地裁 昭和六一年二月一日 大阪高裁 平成元年 六月二九日		

⑨ 工事の規模、道路状況等からみて、保安灯、パブリケード等の視認は容易であり、通常有すべき安全性を欠いていたとは認められない。また、事故現場の工食用仮信号機が道路右側に設置されていたとしてもその本来の機能を果たしており、瑕疵があつたとはいえない。
 <高裁判決要旨>
 地裁判決と同旨。

七三二九・二九・一〇四六	⑨ 三重国道一六三号車車パブリケード衝突事件	補助国道
自動二輪が工食用のパブリケードに接触、対向車に衝突した 一名死亡 無責		
津地裁 平成五年六月三日		

本件現場は標識等により交通制限がされていることが容易に認識可能であり、運転者の基本的義務である前方注視義務を怠らなければ事故は容易に妨げたことから、本件国道の設置または管理に瑕疵があつたことは認められない。

⑩ 工事中の施設が原因となつて事故が起つた例は多く前記のとおり一件ありますが、まず順番に見ていくこととしましょう。

①の事件は配水管修理工用の柵に乗用車が衝

突した事件ですが、工事中であることを知らせる措置として手前八〇mに表示板、手前二〇mには赤色灯、現場には表示板や赤色灯を設置していましたが、その光度が十分でなかつたため裁判所では有責とされ、過失相殺が八割五分認定されています。

②の事件も被害者が当該現場を工事中であることに気がつかなかつたため発生した事故でありますが、赤色灯の設備がなかつたものです。この被害者は飲酒運転であつたため最終的に八割の過失相殺が行われています。

③の事件も工事中であることを示す赤色灯が何らかの理由により作動していなかつたため起つた事故で道路管理者は有責とされていますが、被害者の前方不注意について七割五分の過失相殺が行われています。

④の事件は前三件の事件とはことなり朝の九時頃に発生した事件で、被害者が走行車線上のパブリケードを発見できたにもかかわらず発生した事故のため責任が否定されています。

⑤の事件も午前八時四〇分ごろ発生した事件ですが、工事中のためトラ柵によって通行を遮断していた現場において、地元住民の便宜のためにあけていた隙間から被害車両が進入して発生した事故です。この事故に対して裁判所はトラ柵による制限が明白にわかるのに進入した被害者の一方的

過失であるとして請求を棄却しています。

⑥は夜間に発生した事件ですが、飲酒のため原付で衝突した被害者は十分回避することが可能であったとして請求を棄却しています。

⑦も夜間に発生した事故で、工事中のため堆積していた土砂を囲む防護柵に歩行者がつかずいて転倒した事件ですが、道路管理者は無責とされています。

⑧は夕刻に発生した事故ですが、自動二輪車が工事中のバリケードに接触した事件です。裁判所は、保安灯、バリケードの視認は容易であつたとして請求を棄却しています。

⑨は、夜中に片側通行規制が行われていた道路で自動二輪車がバリケードに衝突した事件ですが、標識等が容易に認識されるものとして被害者の全面的な過失であると認定され、現在控訴中の事件です。以上が工事による防護柵などによる事件ですが、

当然のことながら、昼間の事件よりも夜間における事件の方が有責の割合が高く認められているのですが、これは昼間の事件は被害者の過失によるところが大きいためでしょう。夜間の事件では①～③の事件がいずれも本人の無謀行為（飲酒運転等）の割合が高いにもかかわらず道路管理者の責任が認められているのは奇異な感じがしますが、最近では客観的な判断が下されているものと考えられます。

九 土砂が崩壊したもの

①

七三二九・二九・五一七	京都国道一六二号擁壁等崩壊事件	補助国道
擁壁、落石防止柵の工事中、山肌が崩壊作業員が死亡	一名死亡	有責
京都市	昭和五五年一〇月一七日	
京都市	昭和五六年 九月三〇日	
最高裁	昭和五八年一〇月一八日	過失相殺なし

〈地裁判決要旨〉

- 京都市は、本件工事の設計に当たり事前に本件擁壁の構造強度等に及ぼすべき危険性に留意し、その危険性に応じた安全対策を講ずべき注意義務があるところ、工事に際して十分な設計及び請負に対する適切な指示を怠つたのであるから過失があるものというべきである。（国家賠償法一条）
- 被告会社は、本件工事を施工するに当たり本件擁壁に無用の衝撃や振動などを与えないよう慎重に工事を進め、かつ、本件擁壁が倒壊する危険がないかどうかにつき十分意を払い、その危険を発見次第安全対策を講ずべき注意義務があるにもかかわらず漫然と工事を続行した点に過失が認められる。

〈高裁判決要旨〉

- 注文者は事前に内部構造を調査し、事故防止措置をとるよう指示すべき注意義務があり、施工業者にも施工上の注意義務が課されているからといって注文者の注意義務が軽減免除される筋合のものではない。
- 本件事故は、工事発注者の注文又は指図の過失と工事関係者の過失とが客観的に関連し競合した結果発生したものである。
- このような場合には共同不法行為者の過失の軽重、その度合いにかかわらず、各自が違法な加害行為と相当因果関係にある全損害についてその賠償の責に任ずべきで、その結果生ずる共同不法行為者間の不公平の問題は共同不法行為者間における求償の問題として解決すべきである。

〈最高裁判決要旨〉

高裁判決と同旨。

②

七三二九・二九・九四六	兵庫国道一七八号改良工事損害賠償事件	補助国道
工事現場で裏側の山が崩壊し、原告所有地に流入した	物損	有責
神戸地裁	平成三年二月二〇日	過失相殺なし

本件崩落は第二次崩落であり、崩落の発生については被告らの予見可能性の範囲内であつて、ボーリング調査等を実施したり、工事再開を見合わせるといった措置により本件崩落を防止することが可能であつたと考えられ本件道路の管理の瑕疵によるといわなければならない。

①は、擁壁の補強工事中に山肌が突然崩壊し作業員が死亡した事件で、最高裁まで争われましたが、道路管理者の有責が確定しています。有責とされたポイントは、業務の注文者である道路管理者と工事請負者の共同不法行為（安全対策の不十分さ等）であるとされましたが、注目すべきは「注文者は事故防止措置をとるよう指示すべき注意義務があり、施工業者にも施工上の注意義務が課されているからといって注文者の注意義務が軽減免除される筋合のものではない」とされた点です。このことは前段でも述べましたが、国家賠償法の制定の主旨からして、公共工事により被害を被った被害者の救済を図るためにはこのような法律的な構造にならざるを得ず、究極的にだれが損害賠償の責任を負うかは被害者救済上は全く別問題に

なっています。このことはこの判決の後半部分の「共同不法行為者の過失の軽重、その度合いにかかわらず、各自が違法な加害行為と相当因果関係にある全損害についてその賠償の責に任ずべきで、その結果生ずる共同不法行為者間の不公平の問題は共同不法行為者間における求償の問題として解決すべきである」という判旨にすべてが言い尽くされていると思えます。

②は、道路工事現場において裏山が崩壊し原告宅に損害を及ぼした事件ですが、崩壊について予見可能性が認められており、有責となっています。

10 その他

13	七三一九・二九・三〇一	愛知県道二五九号用水転落事件	補助国道
	用地買収済みの防火用水に、児童が転落死亡した	一名死亡 有責	
被告等は、本件土地(用水)について道路工事をなす場合の法律上及び事実上の障害が解消した上は速やかに本件用水を撤去すべきであったのに、これを行わず、しかも柵等の危険防止施設を設置することもなく漫然としていた間に本件が発生したものであることから本件事は本件用水の保存の瑕疵により発生したものであるといえる。			

13	七三一九・二九・一〇四〇	北海道道はね石事件	道道
----	--------------	-----------	----

13	七三一九・二九・一〇八三	福岡県道歩道ブロック転倒 圧死事件	県道
	工事用の歩道ブロックに児童が乗り上げ転落し圧死した	一名死亡 有責	
福岡地裁飯塚支部 平成六年一月二六日 1 本件工事現場は一応の安全措施を果たしているが、チューブライイトのみ区間があり、低学年の小学生でも簡単に跨いで進入できる状態であったことは工作物の設置・管理に全く瑕疵がないという事はない。 2 総合すると被害者の過失を七割、道路管理者の過失を一・五割、工事施工業者の過失を一・五割とするのが相当である。			

①の事件は改築工事のために取得した防火用水に木製の蓋をのせてあったところ、六才の児童が誤って転落して死亡した事件です。裁判所は防火用水を速やかに撤去するか、危険防止措置を施すべきであったとして道路管理者の責任を認めています。

この事件は道路管理者が直接設置した物件でなくとも、道路管理者が取得した以上は公の造造物と同様の管理を行う必要が生じるものであること

を明確に判断した判決と言えるでしょう。

②の事件は工事のため砂利道となっていた道路を通行したトラックが石をはねとばし原告に当たった事件ですが、裁判所は通常有すべき安全性を欠いているとは言えないとして請求を棄却しています。

この判決の論理構成は若干解らない部分がありますが、砂利道であることのみをもって危険性があるとは判断しなかったようです。推測ですが、被害状況が甚大であれば判断が変わった可能性があるのではないかと思います。

③の事件は固定されていない歩道ブロックで児童が遊んでいたところ転落し死亡した事件ですが、事故現場への一応の進入防止策はとられていたのですが、小学生でも簡単に進入できるようになっていたことについて瑕疵が認められています。この事件では固定されていないブロックも瑕疵が考えられるでしょう。(この事件は進入禁止となっていますが、供用中の部分で固定されていないブロックが並べられている場合は瑕疵になる可能性が高いと思います。)

以上で工事不全の検討を終わります。

今回は反射的利益に関する事件・その他の事件について見てみたいと思います。

岡山県における「地域活性化促進道路事業」

岡山県土木部道路建設課

一 はじめに

岡山県は、南は瀬戸内海に面し、北には中国山地を有し、雨が少なく温暖な瀬戸内式気候のもと、香り高い文化を誇る「吉備文化」発祥の地として、古くから栄えてきました。

この恵まれた自然条件のなか、古くは干拓地の機械化農業、また白桃・マスカット等に代表される高級果物の産地として栄えてきました。また工業面では、学生服、ジーンズを中心とした繊維産業や水島臨海工業地帯を中心とする重化学工業に加え、近年では、吉備高原地域テクノポリスを中心とした先端技術産業などのソフト産業についても、その集積が進められています。

県内の交通は古来より山陽道、出雲往来、金毘羅往来などの陸上、海上交通網が発達してまいりました。近年では、中国縦貫自動車道、山陽自動車道の全線供用、瀬戸中央自動車道（瀬戸大橋）により、高速道路ネットワークが

でき上がり、特に本年三月の中国横断自動車道岡山米子線の全線開通により、日本海から瀬戸内海を経て太平洋に至る地域連携軸が構築されました。さらに国内はもとよりアジア、太平洋地域も視野に入れた国際的、広域的な交流・連携をめざして、岡山空港の機能拡充（滑走路三、〇〇〇m化）や水島港外貿コンテナターミナルの整備が進められています。

二 地域振興プロジェクトの選定

県内の高速道路網は、先に述べたもの他に現在建設中である地域高規格道路「美作岡山道路」をはじめとして、「空港津山道路」、「倉敷福山道路」、「北条湯原道路」、「岡山環状道路」があります。また、中国横断自動車道姫路鳥取線を含めて、今後これらの路線の早期整備が望まれています。しかしそれに付随した幹線ネットワークとしては、県南と県北、主要都市間を連絡する国道二号、三〇号、五三号、一八〇号、三一一号等の一般国道があり、これら一般国道と有機的に接続し、県内各地域の主要拠点を連絡する主要地方道、さらに地域の生活を支える道路として一般県

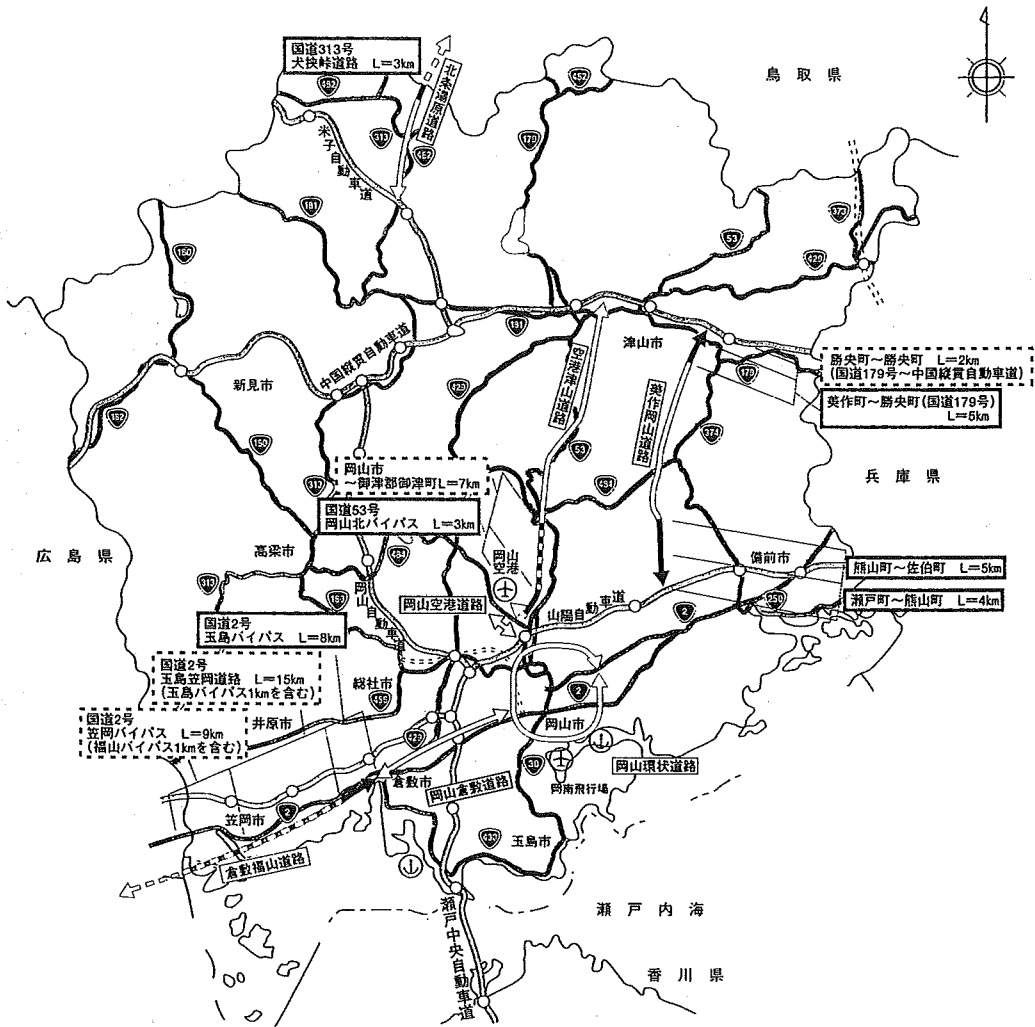


図1 岡山県内の道路ネットワーク

道、市町村道があります。しかし、これらの整備状況については一般国道については若干全国平均を上回っているもの、地方道については全国平均を下回っており生活道路の整備が特に遅れています。

この様な状況の中、岡山県としては広域交通網の整備により中四国における拠点性を高め、その優位性を十分活用しながら、県土の均衡ある発展を図る「ネットワーク型県土の形成」をめざして道路整備を進めてきました。さらに近年、特に効率的な公共投資を図るうえで大規模プロジェクトと一体となった道路の整備、すなわち地域の活性化を推進するために展開されている各種地域振興プロジェクト等を支援するため、各プロジェクトの進捗に併せた計画的な道路の整備が強く求められています。さらに、本県は東西南北とも等距離の正方形をした県土であり生活圏は県南、津山の二つの地方生活圏に分かれています。このうち県南については、岡山市・倉敷市の両都市で圏域の約六〇％の人口を有しており、その周辺に玉野市・備前市などを配した構造となっており、岡山・倉敷市内の交通混雑の緩和のため、都市内道路の整備と併せて、その周辺地域の道路整備が急務となっています。また津山については津山市を中心としていま

すが過疎化、高齢化が進みこうした社会情勢の変化に的確に対応することが緊急の課題となっています。

こうしたなか、平成八年度に建設省の新規事業として、「地域活性化促進道路事業」がスタートし、本県では、重点プロジェクトを次の三箇所選定し、関連する道路事業の促進を図り、効果的にプロジェクトの支援を行うこととしました。

① 津山地方拠点都市地域整備事業

② 玉野圏域活性化事業（仮称）

③ チボリ公園

三 重点プロジェクトの概要とこれを支援する道路事業

1 津山地方拠点都市地域整備事業（図2）

① 目的・内容

津山市は、中国縦貫自動車道を始めとする広域交通網の整備に伴い、多くの製造業、流通業の立地集積があり、中国地方内陸部有数の一大産業拠点となっています。

また、豊かなみどりや歴史に培われた多くの伝統文化があります。

今後は、豊かな自然環境と、恵まれた歴史的遺産や文化的伝統を守り育てながら、生活者の視点に立ち、若者にとっても魅力ある高

次都市機能の一層の集積と、高齢者が安心して快適に過ごせる良好な居住環境の整備を促進することが必要です。このため県南地域との連携強化、地域内のネットワークの整備、産業の高度化先端技術化を図ることにより、本域内外の人々が活発に交流し、生活をエンジョイできる「心豊かな生活文化圏」として、県中北部地域全体の振興と発展を図るも

のです。

② 所在地・規模

津山市 一八、六〇〇 ha

③ 地域活性化の効果

津山市北部地区において、良好な住環境の形成及び余暇活動の支援のためグリーンヒルズ津山、津山市東一宮土地区画整理事業を進めます。

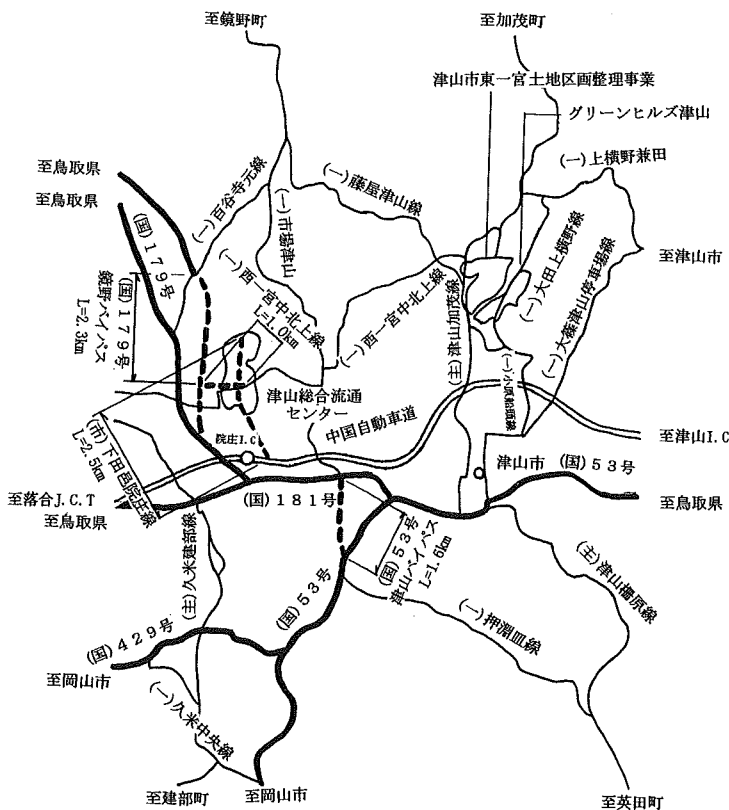


図2 津山地方拠点都市地域整備事業

・津山市西部、鏡野地区において西の副次交
流拠点として、津山総合流通センターの整
備を図ります。

④重点施策事業

・グリーンヒルズ津山(図3)

・事業主体 岡山市、津山市

・津山市東一宮土地画整理事業

・事業主体 土地画整理組合

・津山総合流通センター

・事業主体 津山市

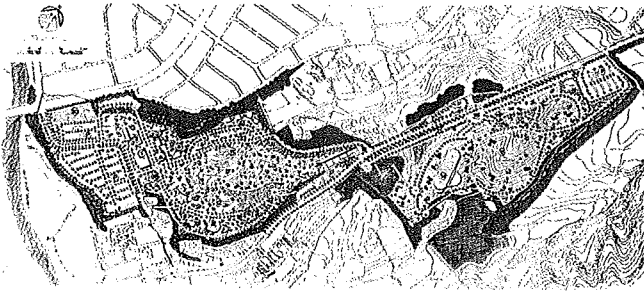


図3 グリーンヒルズ津山計画図

ほか

⑤支援する道路事業

(直轄)

一般国道五三号 津山バイパス

↓院庄IC、津山総合流通センターと岡山方

向の連絡を強化します。

(補助)

一般国道一七九号 鏡野バイパス

↓院庄IC、津山総合流通センターと山陰方

面の連絡を強化します。

(地方道)

一般県道西一宮中北上線

市道下院庄線

↓津山総合流通センター内を整備します。

⑥今後の展望

平成六年五月に承認された津山地方拠点都市地域の計画と併せて道路整備を推進中であり地域活性化道路事業を有効に活用しながら地域振興を図っていきます。

2 玉野圏域活性化事業(仮称)(図4)

①目的・内容

玉野市は古くから造船と港のまちとして発展してきました。しかし昭和四〇年代後半以降の世界経済環境の変化、さらに、瀬戸大橋の完成に伴う昭和六三年の宇高連絡船の廃止

などの交通体系の変革により、賑わいの喪失と商工業の低迷を余儀なくされ都市活力の停滞がみられます。

この様な状況を打開するためには、圏域内外の人々が是非行ってみたくするような魅力あふれたまちづくりを行う必要があります。ウォーターフロントの整備、都市基盤の整備、観光・レクリエーション施設整備及び振興など地域の魅力を高める多くの施策を展開することにより、交流人口の増加を図り、玉野圏域全体の振興と発展を図るものです。

②所在地・規模

玉野市・灘崎町 一三、四〇〇ha

③活性化の効果

・玉野市中心市街地においては、宇野港宇野地区港湾整備事業やウォーターフロント整備事業により、交通体系の変革に対応した港湾機能の再編整備・拡充はもとより、商業・業務・サービス機能の高質化・強化及び潤いと賑わいのある多様で質の高い余暇空間の創出を図ることにより、交流人口の増加や雇用の場の創出など、地域経済の活性化が大いに期待できます。臨海部には、県南アクアハウス整備事業により海水利用型健康増進施設を整備し、海洋観光レクリエーション拠点として宇野港日比地区にマ

リーナを建設します。また、丘陵部には玉野市のシンボル公園である深山公園の施設内容の充実を図ります。さらに、灘崎町においては、特産物の生産振興など農業の安定的な発展を図るとともに、都市と農村、消費者と生産者の相互交流や都市住民が農業・農村を理解できるおかやまファーマーズマーケットを整備します。これらの整備により近年の多様化する観光・レクリエー

ション需要に対応させ潤いの場また観光の拠点を創出し、交流人口を増やし活力ある地域づくりを促進します。

④重点施策事業

- ・宇野港宇野地区港湾整備事業
- ・事業主体 運輸省、岡山県
- ・宇野港宇野地区ウォーターフロント整備事業
- ・事業主体 3セク
- ・おかやまファーマーズマーケット整備事業
- ・事業主体 岡山県
- ・宇野港日比地区マリナー施設整備事業
- ・事業主体 岡山県

⑤支援する道路事業

- ・深山公園総合整備事業
- ・事業主体 玉野市
- ・宇野港宇野地区ウォーターフロント整備事業
- ・事業主体 玉野市
- ・商業施設整備事業
- ・事業主体 3セク
- ・おかやまファーマーズマーケット整備事業
- ・事業主体 岡山県
- ・宇野港日比地区マリナー施設整備事業
- ・事業主体 岡山県

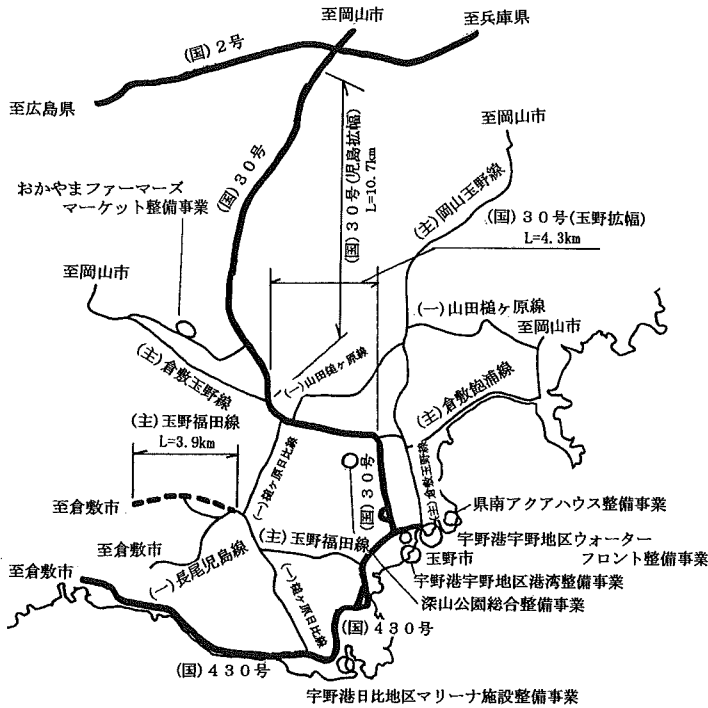


図4 玉野圏域活性化事業（仮称）

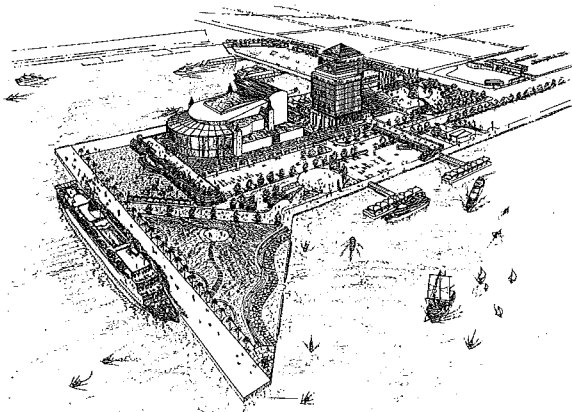


図5 宇野港宇野地区港湾整備事業イメージ図

(直轄)

一般国道三〇号 児島・玉野拡幅

(地方道)

主要地方道 玉野福田線

↓高規格幹線道路網へのアクセス時間が短縮されます。交通を効率的かつ円滑に処理します。観光地としての魅力を高めます。

⑥今後の展望

宇高連絡船の廃止などによる交通体系の変革に対応するため、宇野港及びその周辺地域において道路整備を推進中であり、地域活性化道路事業を有効に活用しながら地域振興を図っていきます。

3 チボリ公園 (図6)

①目的・内容

二一世紀に向けて高齢化が進み余暇時間が増える中で県民一人ひとりが豊かさをより実感できる空間の提供を目指します。

②所在地・規模

倉敷市 二九、八〇〇ha

③地域活性化の効果

倉敷駅北の開発から広がる倉敷市の都市機能の充実、新しい町づくりの起爆剤となるとともに新たな観光拠点の創出により地域の活性化を図ります。

④重点施策事業

・倉敷チボリ公園

・事業主体

3セク

⑤支援する道路事業

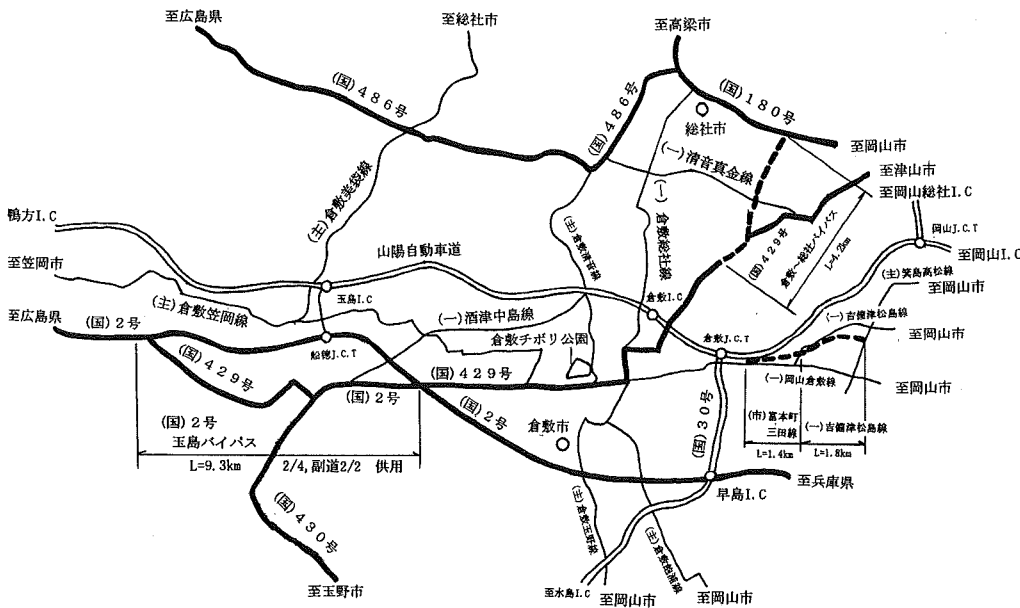


図6 チボリ公園

(直轄)

一般国道二号 玉島バイパス

(補助)

一般国道四二九号 倉敷く総社バイパス

(地方道)

一般県道吉備津松島線

(街路)

市道三田五軒屋海岸通線

市道富本町三田線

↓倉敷市東西北部方面からチボリ公園へのアクセスを強化します。

⑥今後の展望

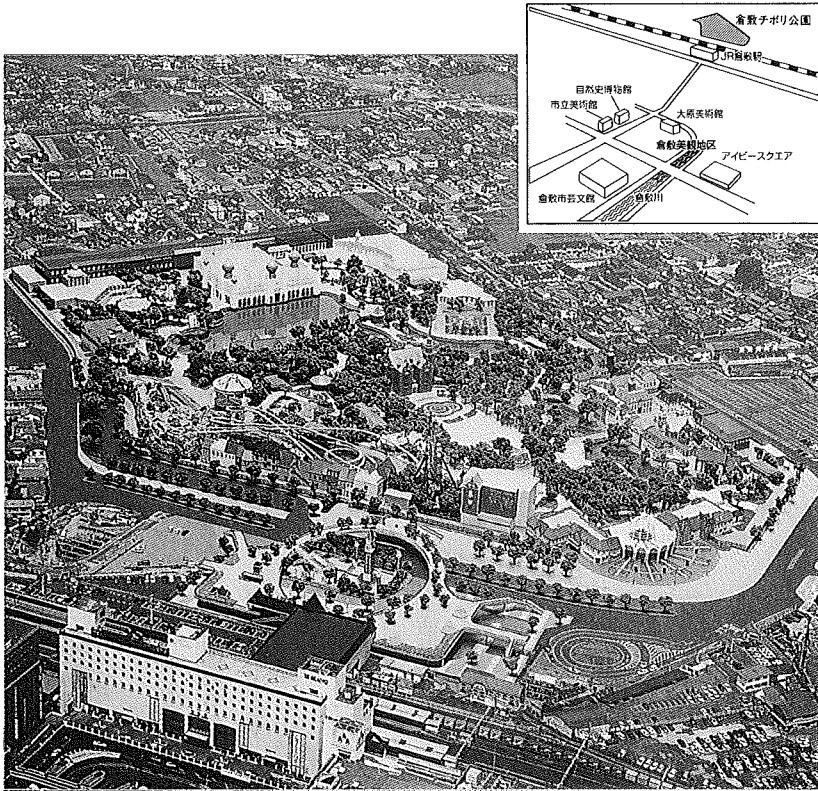


図7 チボリ公園完成予想図

本年七月に倉敷チボリ公園が開園し、倉敷市の観光客は大幅に増加しています。これに対応すべく道路整備を推進中であり地域活性化道路事業を有効に活用しながら地域振興を図っていきます。

四 おわりに

二一世紀を間近に控え、情報化、高齢化、国際化さらには社会状況や県民ニーズの多様化が進展する中で、岡山県としては県民一人一人が日々の暮らしの中で快適さ、豊かさを直接に実感できる岡山づくりを目指して平成一〇年度から「新たな道路整備計画」を策定することとしています。この整備計画策定にあたっては二一世紀の岡山の道路はいかにあるべきかについて、様々な声を反映するため、次の四つの基礎理念を柱として県民アンケートによって意見や提案を求めました。

- 一、中四国の交流拠点の形成
 - 二、県民の日常生活を支え地域を活性化する道路の整備
 - 三、安全で快適な道路環境の形成
 - 四、時代の流れに対応した道路整備
- これに対する道路利用者等の意見・提案といたしましては、

「中四国の交流拠点の形成」については広域

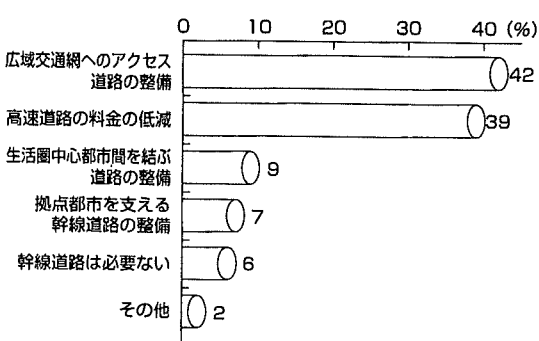


図 8

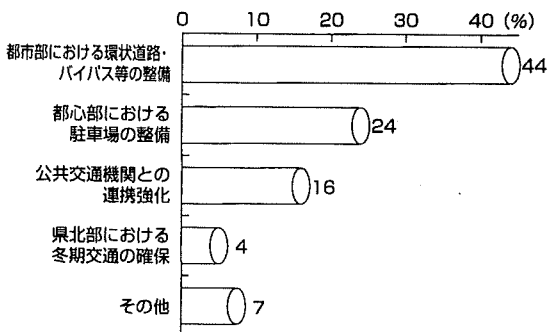


図 9

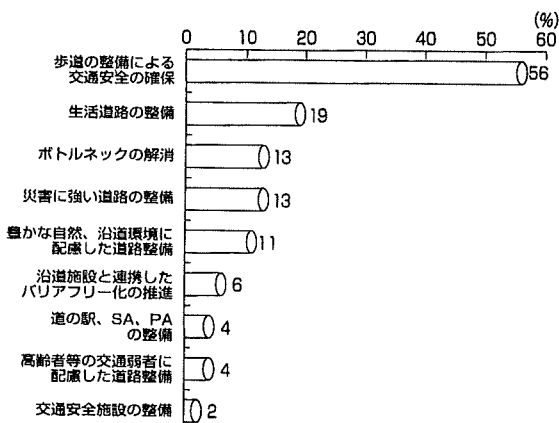


図 10

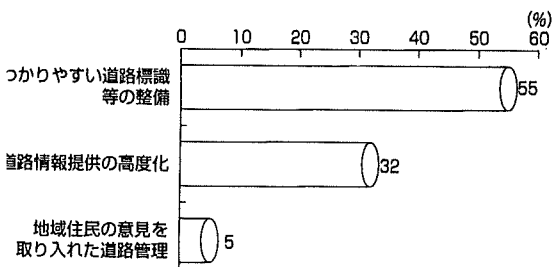


図 11

交通網へのアクセス道路の整備が最も多く、都市内の幹線道路については整備を望む意見とほぼ同数の反対意見がありました(図8)。「県民の日常生活を支え地域を活性化する道路整備」については都心部における環状道路、バイパスの整備等渋滞対策を望む声が多く、都心部における駐車場については整備を望む意見がある反面、否定的な意見も見られました(図9)。

「安全で快適な道路環境の形成」については、歩道整備、交差点改良等による交通安全の確保が多く求められており、その他阪神・淡路大震災の影響から災害に強い道路の整備を求める意見や高齢化社会、ゆとり社会に対応する道路整備を求める意見がみられました(図10)。

「時代の流れに対応した道路整備」については、域外からの訪問者にもわかりやすい標識の整備や渋滞、路上工事、事故等の情報提供を求める意見が多く見られました(図11)。

以上のことを十分に踏まえ、また本年度内に県が策定を予定している「岡山県の新ビジョン(快適生活県・おかやま)」との整合が図られた「新たな道路整備計画」に基づき今後の道路整備を進めてまいります。

世界	国内	道路行政
<p>世界 の 動 き</p> <p>月・日 7・23</p> <p>事 項</p> <p>○東南アジア諸国連合(ASEAN、七カ国)がミャンマー(ビルマ)とラオスの加盟式典を開き、両国を正式メンバーに加えた。カンボジアの加入は同国の国内情勢から見送られた。</p> <p>○ロシアのエリツィン大統領が、同国の通貨ルーブルの呼称単位を千分の一に切り下げるデノミネーションを一九九八年一月一日から実施することとし、大統領令を発令した。</p> <p>15 ○ニューヨーク株式市場は金利の先高感などから全面安となり、ダウ工業株平均の終値は前日比二四七・三七ドル安の七六九四・六六ドルとなった。これは一九八七年一〇月の大暴落(「ブラックマンデー」)の五〇八ドル安に次ぐ史上二番目の下げ幅。</p>	<p>国内 の 動 き</p> <p>月・日 7・24</p> <p>事 項</p> <p>○日本自動車工業会がまとめた今年上半年期(一―六月)の四輪車の国内生産は五六万八、八二五台で、前年同期比一二・一%増。一〇%以上の伸びは一七年ぶり。</p> <p>29 ○熊本県の福島護二知事が、水俣湾の魚介類の水銀汚染値が国の暫定的規制値を下回り、安全性が確保されたと宣言。これにより汚染魚撤廃防止のための仕切り綱(湾中央部、全長二、一〇六m)の撤去作業が始められる。</p> <p>30 ○大蔵省が総会屋に利益供与した第一勧業銀行と野村証券に対し、業務の一部停止を命じる行政処分を、それぞれ通告した。第一勧業銀行は新規顧客への融資など、野村は株式自己売買業務などを年末まで、それぞれ禁止することにした。</p> <p>8・6 ○自治省が住民基本台帳に基づく今年三月末現在の人口動態調査結果を発表。日本の総人口は一億二、五二五万七、〇六一人で、増加率は前年の〇・二二%増から〇・二七%増へと上昇。</p> <p>13 ○日本オリンピック委員会(JOC)主催の選定会議が、二〇〇八年五輪の開催を目指す日本の立候補都市を大阪市に決定。</p> <p>18 ○国税庁が九七年分の路線価を公表。標準宅地(住宅、商業、工業地を含む)の平均路線価は一平方メートル当たり一七万六、〇〇〇円で、昨年度に比べて、八・三%ダウンした。</p>	<p>道路行政 の 動 き</p> <p>月・日 7・23</p> <p>事 項</p> <p>○秋田自動車道 北上西IC―湯田IC(二一・六km)が開通。これにより東北六県の県庁所在地が高速道路ネットワークで結ばれた。</p> <p>29 ○日本道路公団は東京湾アクアライン(東京湾横断道路)の料金及び償還期間等についての事業変更許可を建設大臣に申請した。通行料金は当初予定の普通車五、〇五〇円から開通後五年間は四、〇〇〇円とし、利用促進を図る。開通日は二月一八日。</p> <p>8・1 ○「道路をまもる月間」始まる。</p> <p>5 ○建設省は平成一〇年度における重点施策「国土建設」から「国土マネジメント」への転換を発表した。</p> <p>31 ○本州四国連絡橋公団は本州四国連絡道路の料金及び料金の徴収期間について建設大臣に料金変更認可申請を行った。</p> <p>10 ○「道の日」記念イベントとして、お台場潮風公園にてロードパーク・フェスティバル、東京湾アクアラインにて親子ウォークが開催された。</p>

編集雑記

大手百貨店で、中国物産展を見て来た。一時ほどの物珍しさはなくなつたもの、日本文化の故郷を感じさせる品々が陳列されていた。その中で興味を引いたのは、高さ五〇厘米ほどの孟宗竹の置物だった。直径二〇厘米ある太い幹の下部に、小豆の粒をまぶしたような赤黒い根跡がついていて、それが置物としての安定感を増しているかのように思ふ。日本ではこんなに太い竹は、めつたにお目にかかれない。その時ふと、かぐや姫が入っていた竹の節も、この位の太さがほしいと思つた。

我が国最古の物語といわれる竹取物語は平安初期の作で、作者は不詳とある。この時代、遣唐使など中国との往来が活発だった。交易商人が持ち帰る唐物に、京の人々は好奇と羨望の眼を注いだ。そんな雰囲気の中で中国に渡つた使節団の幾人かが、満月の夜には竹の節に月の精が宿るといふ中国の民話をきいた。この話を筋にして竹取物語の構想が浮かんだようだが、老翁が月の光に誘われて竹林に入り、光り輝く節を見つけ、伐つてみたら中に

赤ん坊の、かぐや姫がいた。という物語の発端となる竹は日本在来の細い竹の節ではどうも実感が出ない。こう考えた末、中国にある太くて節の長い孟宗竹の若根を持ち帰り、京の郊外に植えて物語の背景を人々に納得させることにした。かくして物語はロマンに満ちたものになり、その時に植えた竹も無事に根付いた。先ずはめでたしと言つたところだったが、が幾世代かを経るに従つて風土の違いが、その竹は次第に矮性化して在来のものとあまり違わないものになつてしまつた。それでもなお、あの太い孟宗竹の原産を偲ばせる竹林が今も京都の西郊にあり、太くてやわらかい京筍を産する。

こゝまでの記述は、中国物産展で見た孟宗竹の置物と次に述べる事柄がヒントになつている。

易占いで使う筍竹は、我が国では京都産の竹が最高級品とされている。筍竹は易者が占うときに使う道具の一つで、長さ四六厘米の細長い竹の棒五〇本が一組である。一本／＼は上端が直径三糎、下端が二糎で下端に行くに従つて細くなる。だから下端を片手で握るとパツと扇形に開く仕組みになつている。これに靈感が宿ると言われ、この中から数本を選

び卦として算木に表すのである。筍竹になる五〇本の竹の棒は途中に節があると不揃いになるので、一つの節から取ると決められている。しかも上端と下端の太さが微妙に違うように作るには太い節廻りと竹質の肌理、そして細工の技術が必要である。この条件を満たす竹は、冒頭に書いた平安時代に移植した中国原産の子孫のように思われてならない。作るのにこんな気むづかしい条件がある筍竹は、大部分を中国から輸入していたのではなからうか。

その上なおまた、筍竹用の竹の節を伐るのは満月の夜と決まっているそうである。とすると、竹取物語の元になる中国の民話で老翁が竹林に入ったのは、筍竹用の竹を取る為ではなかつたのか。この方が満月の夜に竹林に入った理由がはつきりする。しかも竹伐用の道具を持つていたから、光り輝く節を発見したときすぐ伐ることが出来たのではなからうか。古来から竹の節が持つ神秘的な規律の正しさは、神霊の寄り座として、いろ／＼な面で人の心を豊かにしてくれている。

—素履—

今月号から本誌の発行人が交替しました。今後ともよろしくお願ひします。

本誌は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また扉書は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

10月号の特集テーマは「平成10年度道路関係予算概算要求」の予定です。

月刊「道路行政セミナー」 ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

監修：建設省道路局

発行人：宇田 洋一 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733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