

4

道路行政セミナー

2002 April

目次

特集／道路における緑化・自然環境に関する施策

道路整備における緑化など自然環境に関する施策について	道路局 道路環境調査室	1
一般国道43号(兵庫県域)における道路の緑化について	近畿地方整備局兵庫国道工事事務所	5
一般国道10号加治木バイパスにおける緑化計画と地元参加の維持管理について	九州地方整備局鹿児島国道工事事務所調査課	10
木の香る道づくり事業 ～自然と共生する道路整備～	高知県土木部 道路課	15
エコロードの整備	日本道路公団 道路環境課	20
ビオトープの整備	関東地方整備局道路部道路計画第二課	24
緑のリサイクル	中国地方整備局広島国道工事事務所	29
自然とまちと緑のネットワークづくり ～函館新道の緑化事業～	北海道開発局函館開発建設部道路課	35

規制改革推進3か年計画(改定)の閣議決定について	道路局路政課	38
三重県公共事業再評価システムについて	三重県県土整備部公共事業推進課	43

道路法令関係Q & A 道路管理者が整備する有料の自動車駐車場の料金について	道路局路政課	48
--	--------	----

道路占用Q & A (第9回) 道路占用と道路使用(その1)	道路局 道路利用調整室	51
--------------------------------	-------------	----

訴訟事例紹介 農業用水路転落事故損害賠償請求事件	道路局 道路交通管理課	53
--------------------------	-------------	----

「花の都・ちば」千葉市動物公園(千葉市)	市川 康次	55
----------------------	-------	----

木曾路 宿場めぐり(長野県)	浅岡 龍光	57
----------------	-------	----

連載／社会実験 環境にやさしい観光都市 奈良	近畿地方整備局奈良国道工事事務所	59
------------------------	------------------	----

シリーズ「道の駅」

夕陽ロマンと情報のステーション 道の駅「ゆうひパーク浜田」(島根県)	日野原 階士	66
------------------------------------	--------	----

時・時・時		68
-------	--	----

道路整備における緑化など

自然環境に関する施策について

道路局地方道・環境課道路環境調査室

一 道路緑化の推進

1 基本的な考え方

道路整備においては、良好な道路景観の形成、沿道の生活環境の保全、地球温暖化防止等の観点から、樹木による道路のり面、植樹帯、中央分離帯の緑化を積極的に進めているところです（写真1・2）。

特に、平成一四年三月、地球温暖化対策推進本部において決定された「地球温暖化対策推進大綱」では、樹木による二酸化炭素の吸収量を十分に確保するため、道路の緑化を含む都市の緑化等を推進することとしています（図1）。

また、平成一四年度予算では、道路緑化の予算として、前年度当初予算と比較して一・〇六倍の

事業費を計上しました（表1）。



写真1 道路の緑化（仙台市：青葉通り）



写真2 道路の緑化（東京都：表参道）

地球温暖化対策推進大綱（抜粋）

平成14年3月19日

地球温暖化対策推進本部決定

第4 6%削減約束の達成に向けた地球温暖化対策の推進

7. 温室効果ガス吸収源対策の推進

(2) 都市緑化等の推進

都市緑化等については、「緑の政策大綱」や市町村が策定する「緑の基本計画」等、国及び地方公共団体における緑の保全、創出に係る総合的な計画に基づき、引き続き、都市公園の整備、道路、河川・砂防等における緑化、既存の民有緑地の保全、建築物の屋上、壁面等の新たな緑化空間の創出等を積極的に推進する。また、引き続き、「エコポート政策」による港湾の緑化等を推進する。

図1 地球温暖化対策推進大綱

2

① 道路緑化の取組み

① 道路構造令の改正

道路構造令の改正（平成一三年七月一日施行）により、道路の新設又は改築の際に原則として植樹帯を設置すべき道路の対象範囲を、第四種第一級の道路（都市内の交通量の多い幹線道路）から第四種第一級及び第二級の道路（都市内の幹線道路）に拡大しました（図2）。

② 道路のり面の緑化の推進

道路の盛土や切土等のり面において、ポット苗工法などによる樹木の植栽を実施しています。

また、「木の香る道づくり事業」として、

表1 道路緑化に係る予算

	H13 当初予算	H13→14 伸率	H14 当初予算
道路緑化	314億円	1.06	334億円

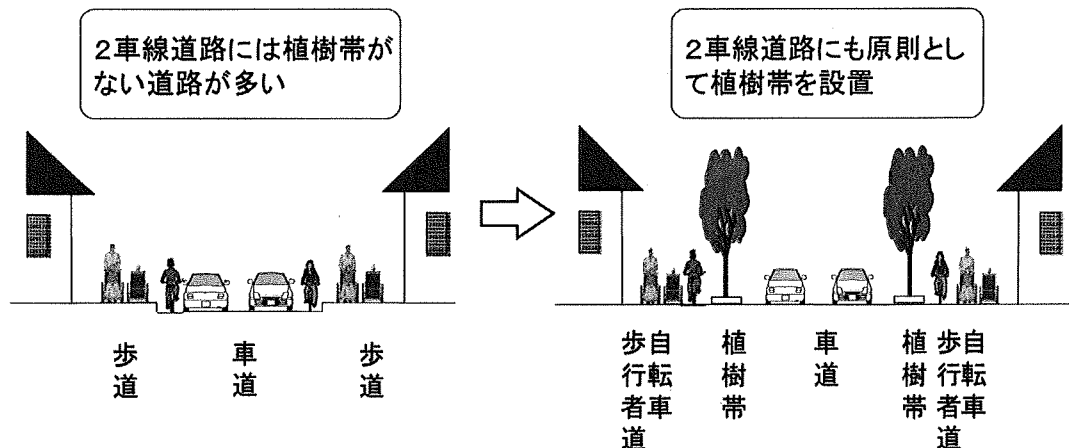


図2 道路構造令の改正（緑空間の増大）



写真3 道路のり面の緑化（高知県：川登中村線）

地域の潜在自然植生を活用した樹木植栽工法によるのり面緑化や、木材を活用した道路構造物の整備等を推進しているところです（写真3）。

③ 「緑の回廊」構想の推進

既存緑地の保全と併せ、道路、公園、河川が一体となって緑の骨格軸の形成、都市内の緑のネットワーク構築を図る「緑の回廊」構想を推進しています（図3）。

平成一四年度は、「緑の回廊」構想の内容

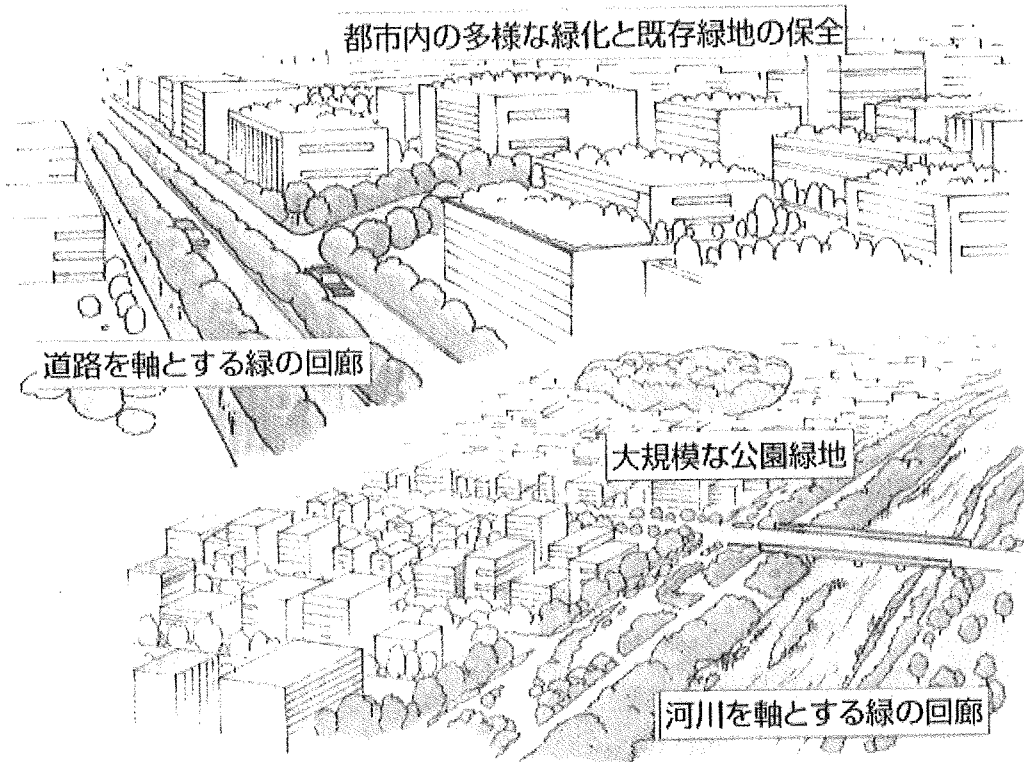


図3 緑の回廊構想（イメージ図）

を明確化し、実施計画を策定するとともに、事業に着手する予定です。

④ 「道路緑化モデル事業」の実施

各都道府県それぞれ概ね一箇所となるように新規供用道路又は既供用道路を選定し、道路緑化計画（樹種、配置、スケジュール等）を策定するとともに、その計画に基づき道路の緑化を図る「道路緑化モデル事業」を、平成一二年より全国約六〇箇所を実施しているところである。

二 自然環境の保全に関する施策

1 基本的な考え方

道路の整備においては、道路のり面、インターチェンジ等のオープンスペースを活用し、多様な生物の生息空間（ビオトープ）を積極的に創出するとともに、河川空間や公園空間等と一体となつてビオトープネットワークの構築を図ります。

2 エコロードの取組み

道路事業の実施にあたっては、道路の計画・設計という初期の段階で自然環境に関する詳細な調査を行い、できるかぎり豊かな自然と共生しうるようなルートを選定するとともに、地形・植生等の大きな変化を避けるための構造形式の採用、動物が道路を横断することによる車との接触事故を

防ぐための侵入防止柵や動物用の横断構造物の設置、道路整備によって改変される生息環境を復元するための代替の環境整備など、生態系に配慮した取組みを進めています。これがエコロードです。エコロードの始まりは一九八一年に開通した日光宇都宮道路で、自然環境の改変量を最小限にするための橋梁構造の採用、「けもの道」の確保、モリアオガエルの代替産卵池の設置、表土の保全、貴重な植物の移植など様々な取組みが行われました。

これ以降、着実にエコロードの整備が進められ、これまでの整備事例としては、動物が車と接触事故を起こすことを防止するため、道路に進入するのを防ぐ柵や道路下を通過するためのアンダーパスなどを設置した一般国道四八三号・北近畿豊岡自動車道（兵庫県）、一般国道二八九号・甲子道（福島県）などをあげることができます。

自然環境の保全は、地域の実状に応じた地道な活動の継続によって達成されるものであり、しかも、目にとまる動植物のみならず、生態系全般にいたるまで心を配らなければならない課題です。「道を動物や植物など自然界の目で見つめる」。このようなエコロードの取組みに今後とも積極的に取り組んでいくこととしています。

三 緑のリサイクル

資源の枯渇、廃棄物処理場の逼迫等の状況にかんがみ、街路樹等の剪定枝葉や刈り草の有効利用を図るため、緑のリサイクル施設を設置し、街路樹等の剪定枝葉や刈り草の堆肥化に取り組みんでいます。

一般国道四三号(兵庫県域)における

道路の緑化について

近畿地方整備局兵庫国道工事事務所

一 はじめに

一般国道四三号は大阪市西成区から神戸市灘区に至る延長約三〇kmの幹線道路であり、兵庫国道工事事務所では、兵庫県域の約二〇kmを管理している。兵庫県域の国道四三号は、概ね阪神高速道路神戸線と複断面構造となっており、騒音や大気汚染の改善を図るため、各種環境対策を推進しているところである。

国道四三号における道路緑化は、主に、「車線数削減に伴う緑地帯の拡幅整備」と平成七年一月の阪神・淡路大震災後に事業化した「環境防災緑地の整備」に分かれ、以下、その概要について報告する。

二 車線数削減に伴う緑地帯の拡幅整備

(1) 国道四三号の道路構造の経緯

【二〇車線】

昭和三八年に兵庫県域が全て一〇車線道路として供用開始し、その後、国道四三号の上に阪神高速神戸線が順次供用し、複断面構造となった。

【八車線化】

沿道環境の改善を図るため、外側一車線を削減し、削減した車線部分に緑地帯を設置し、昭和五七年に八車線化が完成した。

【六車線化】

阪神高速道路湾岸線の供用に伴う交通量の減少などを踏まえ、平成六年一二月に六車線化工事に着手した。しかし、平成七年一月の阪神・淡路大

震災により中断し、その後、懸命な復旧工事と周辺地域住民等多くの人々の協力を得て、平成一〇年三月に六車線化は完成した。

六車線化によって生み出された空間には、緑地帯の拡幅や遮音壁を整備し、また、低騒音舗装や高架裏面吸音板などを設置し、環境改善に努めた。

【一般国道四三号の主なあゆみ】

昭和二二年 五月 戦災復興都市計画街路として計画決定

昭和三二年一〇月 建設省直轄事業として着手
昭和三八年一〇月 兵庫県下(二〇・二km)が全て供用開始(一〇車線)

昭和四五年 二月 阪神高速神戸西宮線が供用開始(国道四三号と複断面)

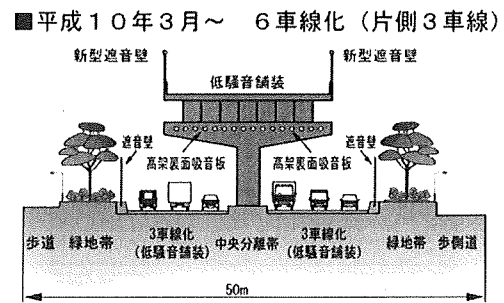
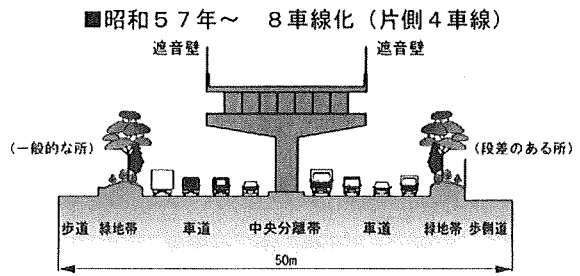
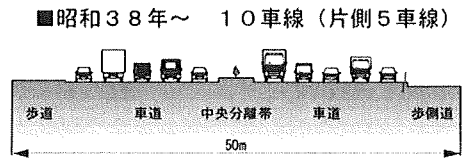


図1 国道43号の道路構造の変遷

昭和五六年 六月 阪神高速大阪西宮線が供用開始（国道四三号と複断面）

昭和五七年 三月 八車線化完成

平成 七年 一月 阪神・淡路大震災

平成一〇年 三月 六車線化完成（道路構造対策を含む）

(2) 緑地帯整備の考え方（八車線→六車線化）

① 八車線（昭和五七年～平成九年）

八車線時の緑地帯は、主に、沿道の騒音対策として設置した。

騒音低減効果としては、

・ 民家から車線までの距離が離れることによる距離減衰効果

・ 築山や樹木による騒音の遮蔽効果が考えられる。

よって、高さ1mの築山を設け、高木・中木・低木を組み合わせて、隙間のないように密生させた幅5mの緑地帯を設置した（図2）。

その他、国道四三号と隣接する武庫川女子大学（西宮市）沿いの緑地帯及び歩道の整備に当たっては、道路管理者と大学側で調整して、一体的な整備を行った。

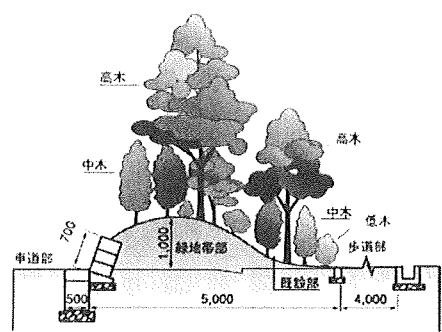


図2 8車線時の緑地帯の構造



緑地帯は、主に防犯上の観点から高木及び地被類による整備を行うと共に、大学側も四三



写真1 武庫川女子大学との一体整備

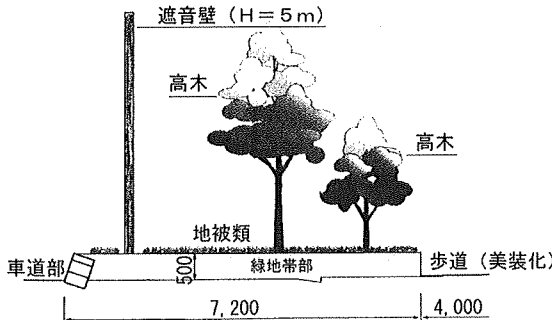


図3 6車線時の緑地帯の構造

号沿道に植栽を実施した。また、歩道には大学の外壁タイルと調和した茶色のインターロックキング舗装を実施した(写真1)。

② 六車線(平成一〇年)

六車線化に際しては、基本的な騒音対策のひとつとして緑地帯に高さ5mの遮音壁を設置した。よって、「築山や樹木の遮蔽効果による騒音対策」から「憩い空間の創造」を目的とした緑地帯作りに主眼を置いた。

整備にあたっては、各市一箇所のモデル地区を先行整備し、地元自治体及び沿道住民に整備方針を説明し、その後、全線に渡って、

緑地帯工事を実施し、平成一〇年三月に緑地帯拡幅工事は概成した(図3)。

◇整備方針

- ・密生していた中低木を撤去し、高木のみを残すことにより、開放感やアクセントを創造するとともに、視野が広がることにより歩行者に安心感を与える。
 - ・築山を平坦化し、地被類等を植栽し、雑草の繁茂防止を図る。
 - ・歩道を美化し、環境美化に努める。
- なお、築山を平坦化したため、根が浮き上がる高木は倒木の恐れがあるため撤去し、そ

他の高木は、極力残した。

◇樹種の選定

地域の人々の生活の場として、花や新緑、紅葉などの楽しめる植栽を目指した。よって、高木又は地被類のどちらかは、花が咲く樹種とし、落葉樹も含めて、季節感を持たせて配植した。

- ・基本的な樹種の選定は左記の通りである。
- ・国道四三号やその他の道路の街路樹として実績のあるもの
- ・現地の環境(日照、乾燥、排気ガス等)に耐性のあるもの
- ・植栽目的(景観性、生育性等)に適合するもの

◇樹種の配置

・地元自治体要望(市の木等)
 拡幅された緑地帯に新たに植える高木は、防犯の観点から基本的に三〇m間隔で配植した。その後、「道路緑化を推進して欲しい」という地元要望を踏まえ、防犯上、交通安全上問題の少ない箇所は、高木間隔六〜一〇mに狭めて補植を行っている。

また、補植する樹種は、地元自治体及び沿道自治会等の要望を踏まえ、花木(ハナミズキ、タイサンボク、サルスベリ等)を選定している。

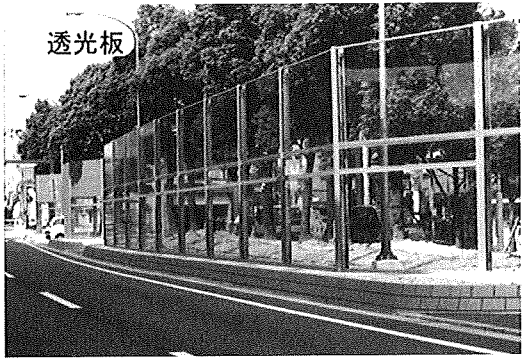


写真2 車道側から歩道を望む

◇その他（車道側からの景観）

四三号遮音壁は沿道住民の意向を確認して設置した。特に学校等の防犯上の配慮を必要とする場合、透明タイプの遮音壁とし、車道側から歩道が見通せるよう、すっきりとした緑地帯とした（写真2）。

三 環境防災緑地の整備について

(1) 広域防災帯と環境防災緑地の位置づけ

広域防災帯は、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、兵庫県の震災復興計画（平成七年七月）の重要な施策の一つとして位置づけられ、国道四三号とこれに隣接する環境防災緑地、公園、不燃化建築物から構成される（図4）。

(2) 整備の進め方

環境防災緑地は、国・県・関係市等の連携により、防災機能の向上と併せて更なる沿道環境の改善に向け、整備を進めている。

現状は広域防災帯としての連続的な整備が困難である。一方、地元から「早く緑地として整備して欲しい」「緑地として地元で利用したい」「落ち葉や雑草等の生えないような整備をして欲しい」等々の要望を受け、「どのような整備をしていくのが良いか」を検討するため、平成一二年に協議会（国、県、各市）を設置し、約一年間かけて検

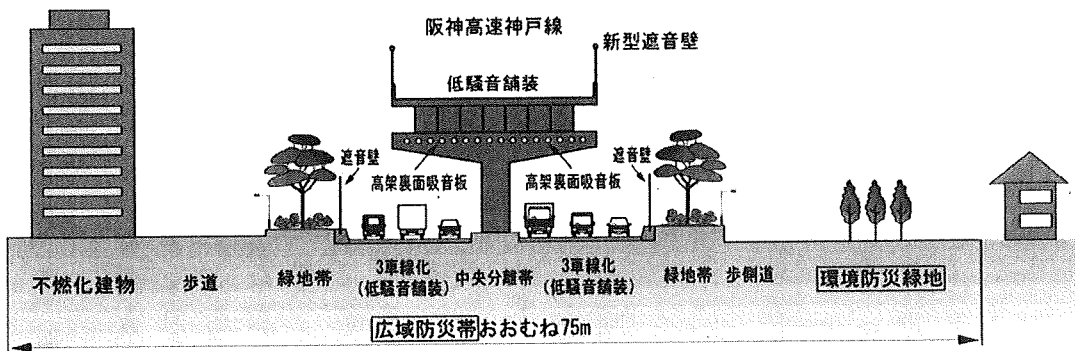


図4 広域防災帯の構成

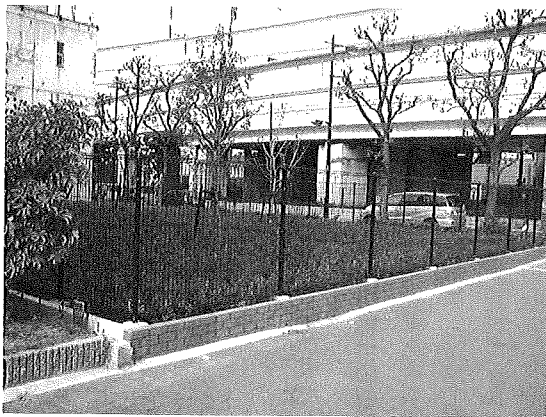
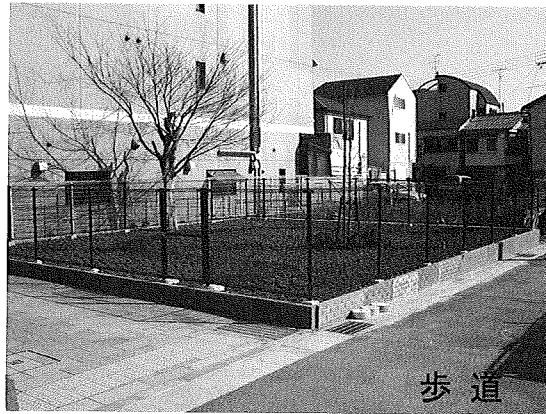


写真3 環境防災緑地の整備状況

討を進めてきた。

その結果、左記の進め方で、現在、整備を推進しているところである。

- ・地元自治体は環境防災緑地の整備内容及び地元利用の有無について、地元の意向を確認する。
- ・広域防災帯としての連続的な整備が困難なため、管理上、フェンスで囲む必要がある。但し、地元が環境防災緑地を利用したい場合は、地元自治体と道路管理者間で管理協定を締結し、地元自治体が管理を行うことを前提にフェンスをはずした整備を行う。
- ・整備箇所は住宅や事業所等の都市施設に近接しているため、維持管理上問題とならないよう、高木・低木及び地被類を組み合わせ整備を進める（樹種等は、管理上問題のない範囲で地元の意向を反映する）。

(3) 今後の進め方

平成一三年から、環境防災緑地の本格的な整備に着手したところである。

今後も、地元住民や地元自治体と一体となって、環境防災緑地の整備を推進し、買収済箇所については概ね三年程度で整備を完了させる予定である。

一般国道一〇号加治木バイパスにおける 緑化計画と地元参加の維持管理について

九州地方整備局鹿児島国道工事事務所調査課

一 はじめに

道路緑化は、沿道の生活環境の保全や景観の向上の観点から、多くの路線で整備が図られているところであるが、当報告は、現在整備が進められている一般国道一〇号加治木バイパスにおける、自然環境・景観及び歩道の快適性の向上を図るため、地元住民等で構成する委員会を設置して策定した緑化計画に基づいて沿道の植栽を行い、またボランティアサポートプログラムに基づいて、沿道の加治木小学校の生徒により、沿道に設けた花壇に花を植栽して頂くこととなった事例を紹介するものである。

二 加治木バイパスについて

加治木バイパスは、鹿児島県始良郡加治木町の市街地における交通混雑の緩和と、交通安全の確保を目的とした、加治木ジャンクション（加治木町反土）から始良郡始良町に至る、第三種第一級で延長四・二kmの道路であり、これまでに約二・九kmが暫定二車線で供用されている。現在も引き続き、残りの区間について工事を行っており、平成一四年四月一九日の全線供用に向けて整備を促進しているところである。加治木バイパス周辺状況を図一に示す。

三 計画策定の手法について

「一 はじめに」に記す通り、当路線の周辺状

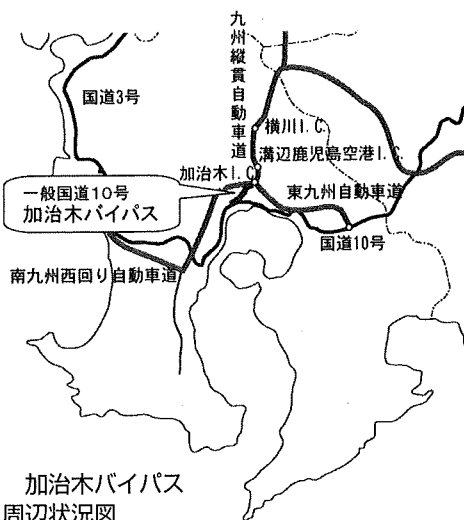


図1 加治木バイパス
周辺状況図

表1 委員会の構成メンバー

	所 属	役 職	氏 名
委員	鹿児島工業高等専門学校	教授	平田 登基男
委員	鹿児島大学工学部	教授	土田 充義
委員	鹿児島大学理学部	教授	鈴木 英治
委員	(社)鹿児島県造園建設業協会	会長	丸山 重之
委員	日本放送協会鹿児島放送局放送部	部長	吉村 隆治
委員	加治木町	町長	川野 威朗
委員	地元代表(加治木町21世紀まちづくり委員会委員)	(委員)	岸野 純一
委員	地元代表(加治木町22世紀まちづくり委員会委員)	(委員)	岩下 吉廣
委員	日本道路公団 鹿児島管理事務所	所長	原田 謙二
委員	鹿児島県 加治木土木事務所	所長	川越 良馬
委員	国土交通省 鹿児島国道工事事務所	所長	森 勝彦
事務局	国土交通省 鹿児島国道工事事務所		

四 緑化の基本方針の検討

況、地域の将来計画、歴史、文化等を勘案し、学識経験者、地元住民、マスコミ関係者、行政関係者及び道路管理者で構成する委員会を設置して植栽計画の策定を行った。委員会の構成メンバーを表1に、策定のフローを図2に示す。

地域が持つ特性や、県が持つ緑化計画等を参考

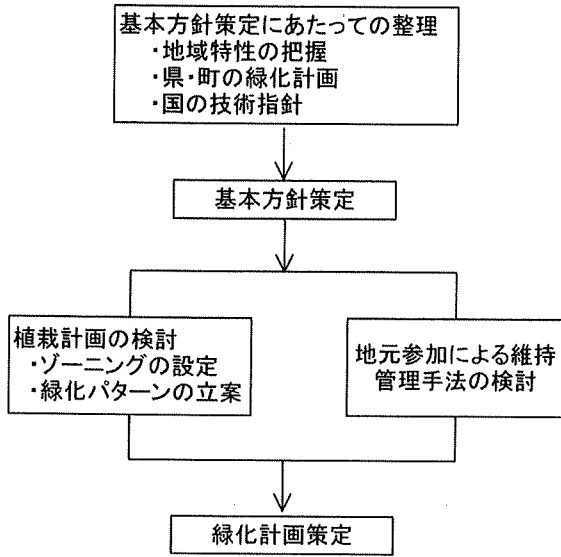


図2 策定フロー

にして、加治木バイパスにおける緑化の基本方針を決定することとした。

1 地域が持つ特性について

加治木町は、鹿児島県のほぼ中央部にあり(図1参照)、県庁所在地である鹿児島市から北東に約二三kmのところに位置し、総面積四六・四七km²、人口二三、四六七人(平成一一年一〇月現在)の町である。

加治木バイパスは、加治木町の骨格をなす道路で、沿道には公共施設、公園、神社等が点在している。またバイパス完成後は、商業業務用地化が進展すると予想される地域も含まれている。

2 県がもつ緑化計画

鹿児島県は、グリーンプラン21において緑化の目標を『豊かなみどり文化の継承と創出』と位置づけ、以下のような整備目標を持っている。

- (1) 他に誇れる美しい緑の景色を作ろう。
- (2) 人を育むみどりの空間を作ろう。
- (3) 快適な暮らしをみどりで演出しよう。
- (4) みどりの基盤である健全な森林を維持しよう。
- (5) みどりを守り、育て、作る支援体制を確立しよう。

3 緑化の基本方針の決定

前述の地域特性・計画を参考にして、以下の項目を加治木バイパスにおける緑化の基本方針を決定した。これに基づいて具体的な植栽計画を立てることとした。

- ・ 郷土の誇りと人々の愛着のする緑地、地域特性を踏まえた修景づくり
- ・ バイパス周辺の自然環境の保全により、生活環境の改善を図る
- ・ 道路交通の安全性と快適性を高める
- ・ 守り、育てる沿道地域住民の参加

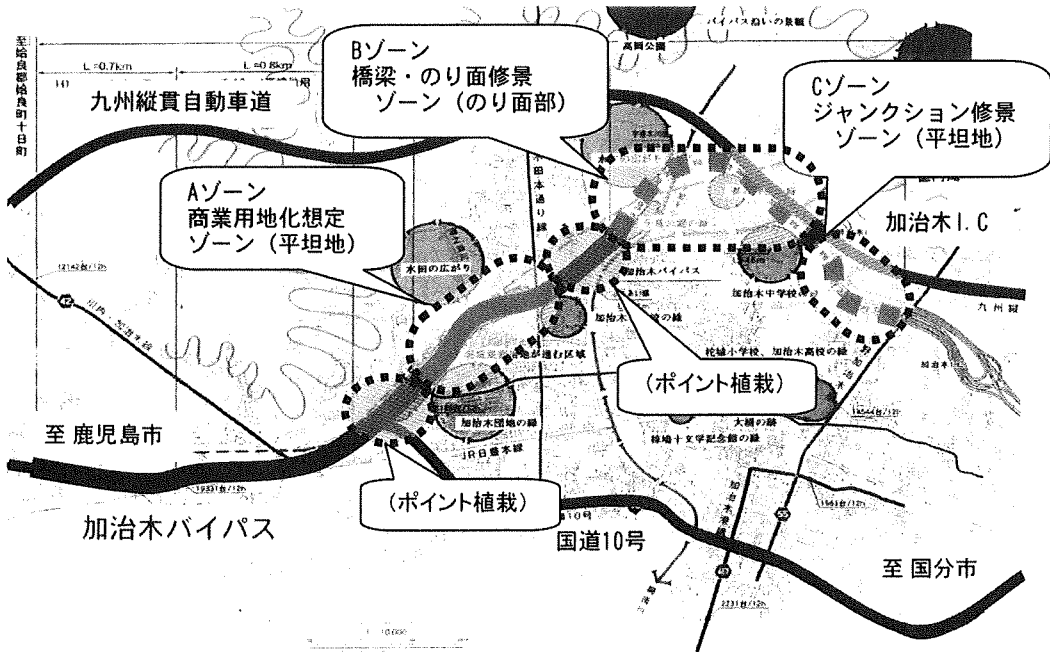


図3 ゾーニング設定

表2 各ゾーンとテーマ

ゾーン名	テーマ
Aゾーン (商業用地化想定ゾーン)	新しい町並み形成を視野に入れた街路景観づくり。
Bゾーン (橋梁・のり面修景ゾーン)	バイパス外部からの景観修景と春日神社、千鳥公園と連続性のある緑地空間づくり。
Cゾーン (ジャンクション修景ゾーン)	南国的な明るく開放的な緑地空間づくり

五 植栽計画

1 ゾーニングの設定

バイパス周辺の現況調査結果に基づき、土地利用状況、バイパス整備計画、周辺施設との調和等を考慮し、表2に示す三つのゾーンに分類することとした(位置関係を図3に示す)。

さらに、現国道一〇号と加治木バイパスの分岐点、及び千鳥橋西側の交差点の二箇所については、当バイパスにおける

ランドマークを設置し、景観上のアクセントをつけるために、他と比べて目立つ高木を植栽する、『ポイント植栽』を行うこととした。

2 各ゾーンの具体的な植栽計画

1で分類した各ゾーンの具体的な植栽計画を、以下のように決定した。

○Aゾーン：商業用地化想定ゾーン

沿道に植える植栽の樹種については、数種類の中低木について①花が美しく、かつ長く咲く樹種

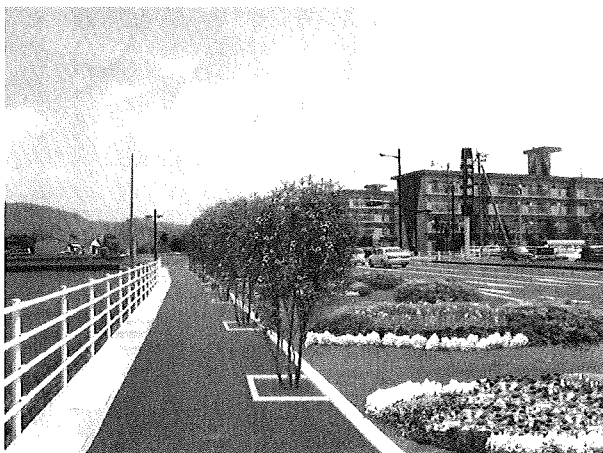


図4 AゾーンCGイメージ

であるか、②自然樹形で維持管理が少ない樹種であるか、③地域生育している樹種であるか、という観点から評価を行い、そこからまずサザンカ、ツツジ類、ムクゲの三案に絞った。さらにその三種類から、植樹完成CGなどを活用して景観の適否を検討し、最適なものとしてムクゲを選定した。(そのCGイメージを図4に示す。)

また車道脇の残地(暫定二車線整備のため)には、町花であるツツジを植栽することとした。さらに沿道に設置する花壇に植える花については、沿道の加治木小学校に協力を頂いて、自らの手で植え込みしていただいた後、定期的に維持管理の協力をお願いすることとした。

○Bゾーン：橋梁・のり面修景ゾーン

沿道には、一〇〇〇年の歴史がある春日神社の森や千鳥公園があり、それらと沿道の植栽が調和するように配慮した。その結果、野鳥・昆虫等が集まり、またノーメンテナンスで維持しやすい樹種を選定することとし、タブノキ、クヌギ、マテバシイなどによる混植の森が形成される植栽を行うこととした。

○Cゾーン：ジャンクション修景ゾーン

Cゾーンにつながる加治木ジャンクションは、九州縦貫道と一般国道一〇号単人道路(東九州自



図5 CゾーンCGイメージ

動車道へアクセスする)とをつなぐ鹿児島県を代表する交通拠点であり、また周辺の鹿児島空港、桜島パーキングエリアに現存する植栽と併せて『南国の景観づくり』に配慮した。その結果、高木のワシントニアパーム、中低木はピロウ、ソテツ等を植え込むこととした。(そのCGイメージを図5に示す。)

○ポイント植栽

植える植栽の樹種については①ランドマークになる樹種であるか、②周辺に生息している樹種で

あるか、③インパクトの強い樹種であるか、④ノーメンテナンスで維持できる樹種であるか、という観点から数案に絞ったうえで、そこから植栽の完成CGなどを活用して景観の適否を検討し、最適なものを種類ずつ選定した。加治木バイパス分岐点については、『加治木』の地名の由来となっているクスノキ、千鳥橋西側の交差点についてはサクラを選定した。(クスノキのCGのイメージを図6に示す。)

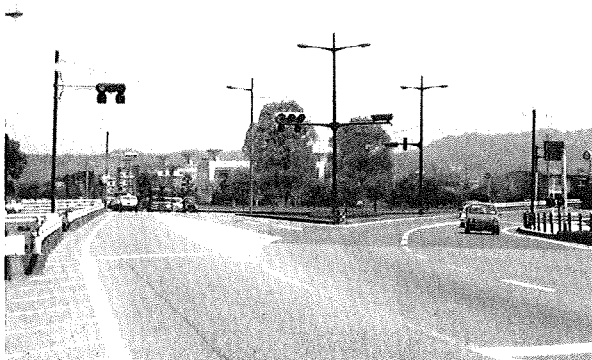


図6 ポイント植栽CGイメージ

六 地元参加による維持管理

Aゾーンに設ける花壇に植える花の管理については、前述の通り、沿道の加治木小学校に協力を頂いて、自らの手で植え込みしていただいた後、定期的に維持管理の協力をお願いすることを委員会で決定したが、その植え込みは、加治木小学校、当事務所、加治木町の三者で締結したボランティアサポートプログラムに基づき、三月一五～一六

日に加治木小学校の五年生と六年生の総勢一五六名の手により、キンセンカ、キンギョソウ、デージーなどの花苗一、七六〇株が植え込まれたところである（そのときの状況を写真1に示す）。さらに、加治木町で実施している「ふるさと美化活動」にあわせて、今後沿道の町内会が中心となり、加治木バイパスの清掃・ごみ拾い・除草等を行うことも、委員会で決定された。

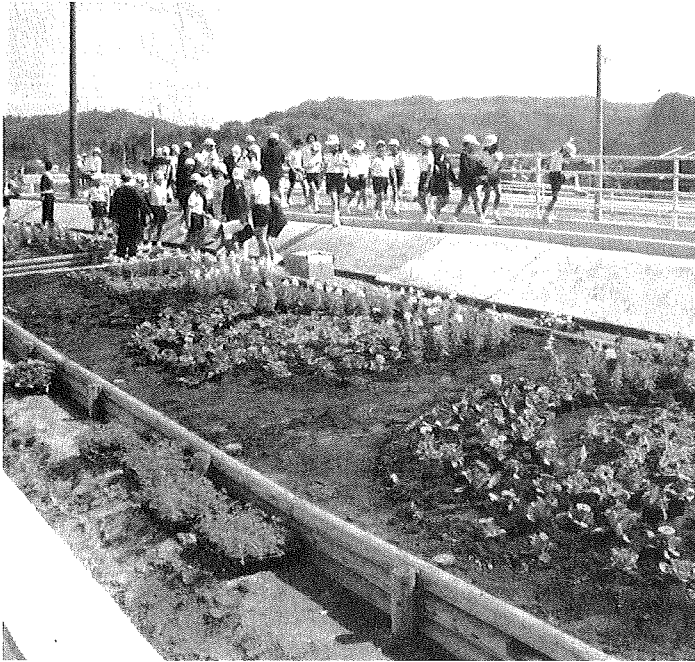


写真1 加治木小学校生徒による植栽の状況

七 やがて

この度の取り組みは、自然環境・景観及び歩道の快適性の向上を図るのみならず、普段から日常生活で利用されている道路利用者に、道路の愛護意識をいかに高めて頂くかが大きなテーマであるので、今後、地元住民の方が道路愛護活動へ参加できる仕組みを、いかに効果的に作っていくかが課題である。

その手法としては、前述に示すような、沿道の加治木小学校の皆様とのボランティアサポートプログラムによるコミュニケーションにとどまらず、地元老人クラブとの植栽管理の連携や、広報誌による道路管理活動の紹介、さらに道路愛護の作文、標語の募集、道路愛護活動功労者の表彰等の機会を設けることも検討していきたいと考えている。

木の香る道づくり事業

～自然と共生
する道路整備～

高知県土木部道路課

はじめに

高知県東津野村の不入山いらさやまに源を発し、県内の一市三町四村を経て中村市で土佐湾に注ぐ四万十川は、日本の多くの河川が直線的な急流であるのに対し、上流の一部を除いて蛇行を繰り返しながら、非常にゆったりとした流れが続いていることや、本川にダム(河川法で規定する堰堤高一五m以上)が無く豊かな自然を多く有することなどの特徴があり、昭和五八年には「日本最後の清流」としてマスコミで全国に紹介された。

その流域は高知・愛媛両県にまたがり、流域面積二、二七〇km²、河川延長は一九六kmで、河川沿いにある集落を連絡しながら、国道三八一号や国道四四一号の幹線道路が川とほぼ並行に通っている。

四万十川沿線の道路現況

これら流域内道路整備の進捗状況は、国道三八一号ではほぼ改良がなされているものの、国道四四一号や県道に至ってはまだまだ未改良区間が多く、そのため高齢化や過疎化等の課題を抱える中山間地域にとつて、産業・経済の発展、保険医療の充実、また緊急時の迅速な対応等、あらゆることに関連して道路をはじめとする社会基盤整備が地域住民から強く求められている。

しかし、四万十川はその美しさや豊富に残る自然環境がアウトドアブームと相まって全国各地から多くの人が訪れるようになり、河川の汚濁やコンクリート面むき出しの擁壁・モルタル吹付に対する批判などが聞かれるようになったため、四万十

川の景観に配慮した道路整備を図ることとした。

自然環境や景観と調和のとれた道路整備

このことは、地域の伝統や文化を守りながら、人や自然にやさしい郷土づくりを進める当県にとつて一つの転換期となり、平成四年度から改良済み区間のコンクリート擁壁周辺の緑化を行い、自然環境の復元とあわせて休息施設等の整備を進め、道路利用者のサービス向上を図る「四万十川一ニツクルート環境整備事業」、さらに平成五年からその他の路線も対象として「四万十川流域エコーロード事業」が始まった。

これと並行して、景観や自然環境に配慮した道づくりを実施するため、土木事務所や県内の八市町村が会員となり、景観等の専門家やアドバイザー

に調査等を依頼することができ「四万十川沿線道路事業連絡調整会議（プロジェクト・チーム）」を組織し、四万十川の景観や自然環境と調和のとれた道路整備を進めるための現地調査や勉強会を行うこととした。そういった流れのなかで、四万十川流域の保全及び流域の振興を梃をあげて取り組むこととなり、平成二二年度には四万十川土木工事引書を策定し、また、環境をテーマとした魅力ある地域づくり、誇りある地域づくりを一層進めていこうと平成一三年四月「高知県四万十川の保全及び流域の振興に関する基本条例（四万十川条例）」を制定した。

「木の香る道づくり事業」の誕生

平成五年度には、大阪産業大学の神原和彦教授や横浜国立大学の鈴木邦雄教授を景観アドバイザーとして招き、事業実施にあたっての様々なアドバイスをやポット苗による植栽方法について指導を受けた。

また、平成六年一月には、環境にマッチした道路整備をより確かなものとするためのソフトの取組みとして、四万十川沿線地域を中心に、特に優れた景観を有する区間について、「残すべき景観区間」として六路線、一一箇所、延長三三・五kmを選定するなど、自然環境や景観に配慮した道路整備に積極的に取り組んでいる。

こうした取組みを進める中で、中山間地域の貴重な資源である「森林」や「木」を道路整備に活かし、自然のサイクルのなかで木の活用を促えた総合的な施策として「木の香る道づくり事業」を立案し、平成七年度の補助事業の新たな施策として当県から提案を行った。

この事業の特徴は、道路整備に木を素材として積極的に取り入れ、ポット苗の植栽による自然環境との調和や景観的に優れた道路を整備することができるとともに、ポット苗の生産育成を産業化し中山間地域の雇用の拡大、また、植栽マウンドを作る際に間伐材を使うことによる需要の増大等、地域の活性化が期待できることにある（図1）。このようなことから、「木の香る道づくり事業」は、平成七年度の建設省と林野庁との新規施策として創設され、当県の四国カルスト・四万十川流域地域を含め全国で一三地域が選定された。

ポット苗植栽工

ポット苗とは、「根を切らず、枝を切らず」ということから考案され、肥育肥培方式で生産されたものであり、活着も極めて良好でコンパクトであるため、取り扱いが便利であることなどいろいろな利点がある。

このポット苗（幼苗植栽）による緑化は、横浜国立大学名誉教授・宮脇昭博士の提唱する植栽手

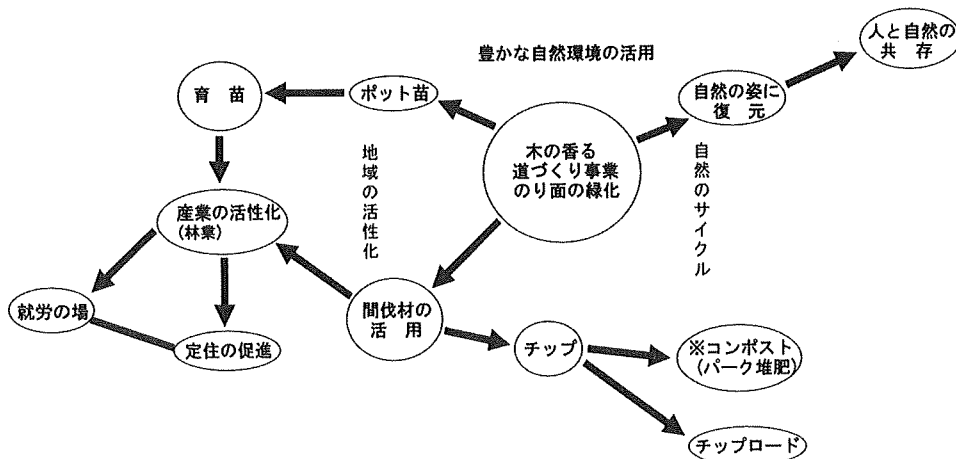


図1 「木の香る道づくり事業」概念図

法であり、潜在自然植生構成種の幼苗を密植することを特徴としている（写真1）。

先ず植栽にあたっては、施工予定地の周辺の現況植生調査を行い、現地の自然環境に最も適した自然植生あるいは潜在自然植生種を把握し、これらの構成種の中から樹種を選択して植栽計画をたてる。

ここでいう自然植生とは、人為的影響を受けていない植生で、その土地が支え得る最も発達した植生であり、潜在自然植生とは、一切の人為的干渉を停止したとき、その土地がどのような自然植生を支え得る潜在能力をもっているかという理論

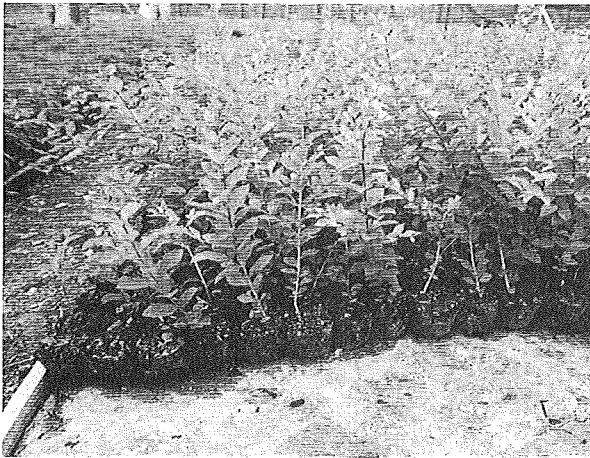


写真1 地域で育つポット苗

的に考え得る植生のことである。

植栽計画では、現地の地形的特性や気象条件、また将来の樹幹線を想定し高木、中木、低木の比率を決め、これに従い樹種や本数をバランス良く配置する。

また、植栽マウンドを確保する際の土留柵に間伐材を使用することにより、ポット苗が成長し根が張った頃に間伐材は腐り有機肥料として自然のリサイクルが行われる。

植栽するポット苗は二〜三年生の幼苗を用いて密植（二本/m²）するが、これは一本一本をバラバラに植えたのでは、強い日差しや乾燥で、枯れたり成長が止まったりするのを防ぐもので、密植された苗は、競争しながら共存し、一〇年後には立派な自然林を形成する。

植え付け時には、苗や根を傷めないようポットを取り外し、深植えにならないこと、埋め戻す時は締め固め過ぎないことなどに注意すれば、根付きや成長に良好な結果が期待できる。

植栽後は稲ワラや間伐材をチップにして袋詰したチップマット等でマルチングを行い、土の乾燥や雑草の抑制、のり面の流出を防ぐことを目的としている。

植栽した樹木が、植栽計画に沿った自然林を形成するかは、植栽後の管理手法が重要な要素であり、そのためには、保守から育てるという育成の

面に重点をおくことが得策である。

植栽後、苗木が着実に育成し始めるまでの二〜三年間は管理による手助けが必要であり、初期の管理に必要な主な項目としては、

- ・ 樹木の生育にとり好ましい土壌を作り上げるための施肥、土壌管理
 - ・ 夏の乾燥時に行われる灌水
 - ・ 樹冠が整うまでの除草
- などである。

なお、苗については地域の気候や環境で育った苗を使用するのが最適であり、当県では町村の第三セクター、個人、園芸会社、老人クラブ等が積極的に育苗に取り組んでいる（写真2）。



写真2 高岡郡東津野村 ポット苗の育苗状況

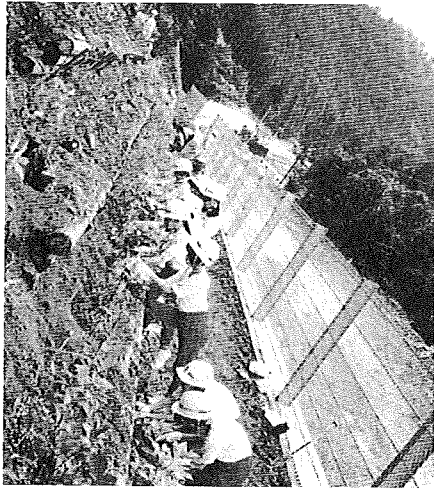


写真3 地域の生徒による植栽

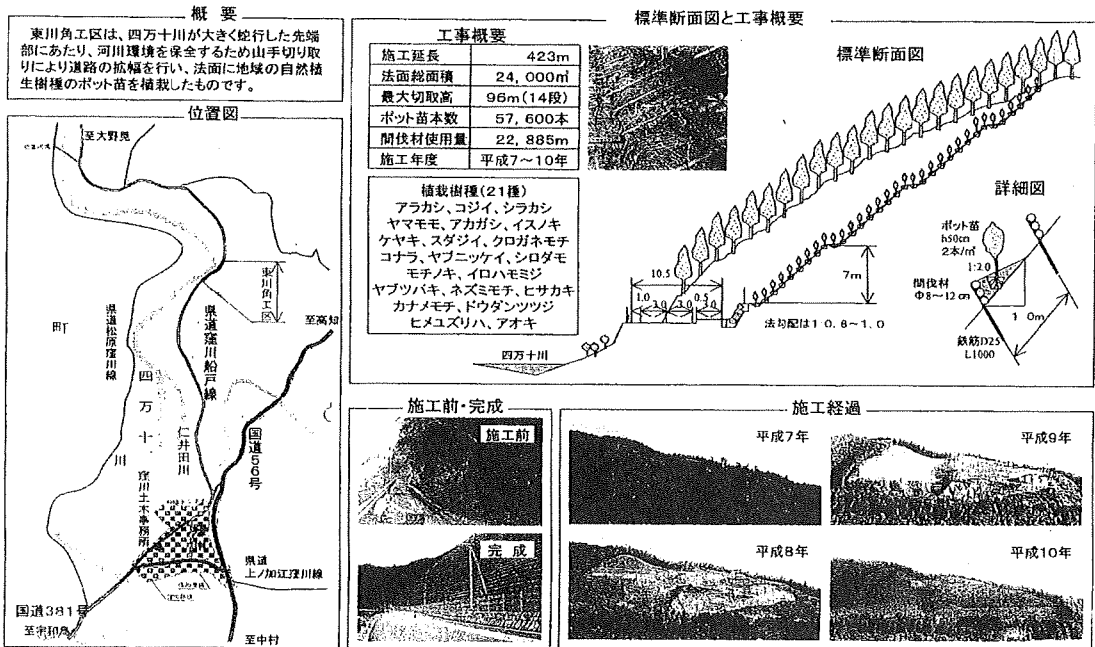
さらに、ポット苗や間伐材の需要・供給体制や関連機関の連携強化を図り、事業を円滑に推進することを目的として、平成七年三月に当県土木部・森林局・建設省・道路公団・高知管営林局・森林開発公団などが参加し、「木の香る道づくり事業推進協議会」を設立した。

また、ポット苗の植栽にあたっては、道路整備に対する理解と自然に親しみ森を大切にすることを育てる取組みとして、地域の子供たちの参加を得て植樹を行うなど、将来にわたって関心を持てるような道路整備も進めている（写真3）。

ポット苗植栽工の施工は、切土作業を行うと同時に木柵工を仕上げていくことで、のり面からの落石を防ぎ作業の安全を図ることも目的としている。

資料1

木の香るみちづくり事業（県道窪川船戸線東川角工区の概要）



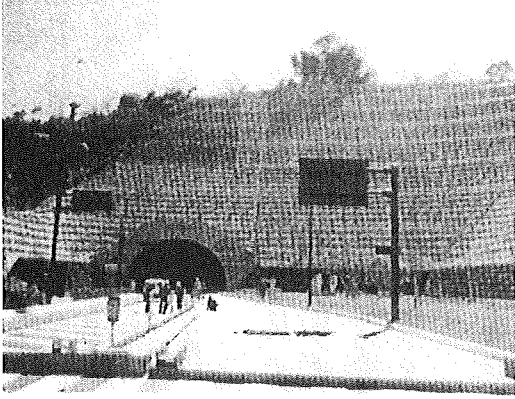


写真5 平成7年3月

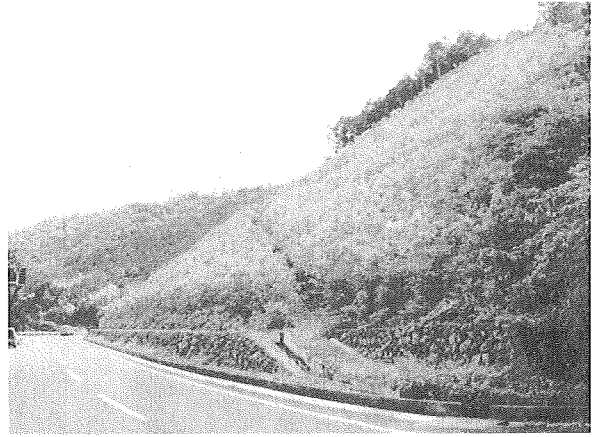


写真4 東川角工区

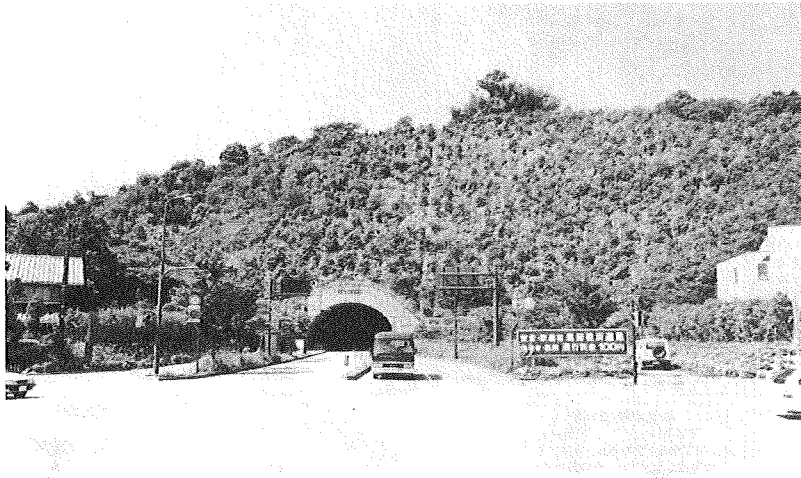


写真6 平成12年6月

高知県内におけるポット苗植栽工は、試験的なものも含め平成五年度から施工されており、平成一三年三月までの実績は、四万十川沿線を中心とする四一路線、八〇箇所、総のり面積三七万㎡を施工している。

これには、約四〇〇kmの間伐材と約七四万本のポット苗を使用しており、このうち間伐材につい

ては九四%、ポット苗は約六三%が県内産となっている。

資料1及び写真4は、国道五六号と国道一九七号を結ぶ四万十川沿いの主要地方道窪川船戸線・東川角工区の施工事例である。当施工箇所は、詳細な植生調査を行い地域に適した樹種を選定したことにより、樹高二m以上までに生育している。現在では、山切を行った痕跡はほとんど残っており、自然林が形成されている。

写真5及び写真6は、主要地方道高知南環状線・高知桂浜道路の施工事例である。当施工箇所も東川角工区と同様、現在では自然林が形成されている。

おわりに

「木の香る道づくり事業」はのり面緑化などの樹木による緑化の意味だけでなく、生態系への配慮や大気循環システムの保全などの視点からの取り組みである。木を有効に使った工事用看板や案内標識、木材を活用した歩道橋の施工など、構造物に木を利用することなどにも取り組んでいる。

また、道路整備による生態系への影響を最小限に抑えた道路を計画し、小動物等にもやさしい道づくりも行っており、今後とも、地球規模での環境保全の推進に寄与する道路整備に取り組みしていきたい。

エコロードの整備

日本道路公団企画部道路環境課

一 エコロードとは

環境政策大綱（一九九四年）には、環境政策を推し進めるリーディング事業の一つとしてエコロード整備が掲げられています。エコロードとは自然環境に配慮した道づくりのことです。

道路が自然環境に与える影響とその程度については、実はあまりわかっていません。ただし、道路建設によって樹林がなくなるとそこに生息していた動物はすみかを失ってしまいます（生息空間の消失、図1）。また道路を越えた移動が難しくなることがあります（生活圏の分断）。他にも予想される影響はありますが、これらの影響を極力少なくするために、エコロードの整備を進めます。

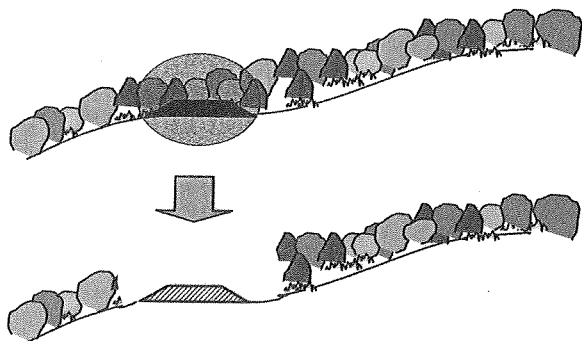


図1 道路建設による樹林の消失

二 エコロードの方針

エコロードの整備は、動植物の生育・生息空間を保全し、道路による分断を防ぐためにミティゲーションの考え方により実施します。ミティゲーションとは、環境への負荷をできるだけ少なくするために行う取組みのことをいいます。考え方としては、まず保全の対象となる土地の改変を回避し、回避できない場合はできるだけ低減するものです（図2）。また改変箇所の代償として生息地や移動路を整備することや、影響を速やかに回復させるための措置をとることなどもミティゲーションに含まれます。この考え方は目新しいものではありませんが、言葉として整理され用いられるようになったのはここ数年のことです。エコロー

ドの整備においては、知見が少なく自然環境保全の技術は未だ確立していないことから、整備後の追跡調査において効果を確認し評価することが非常に重要です。

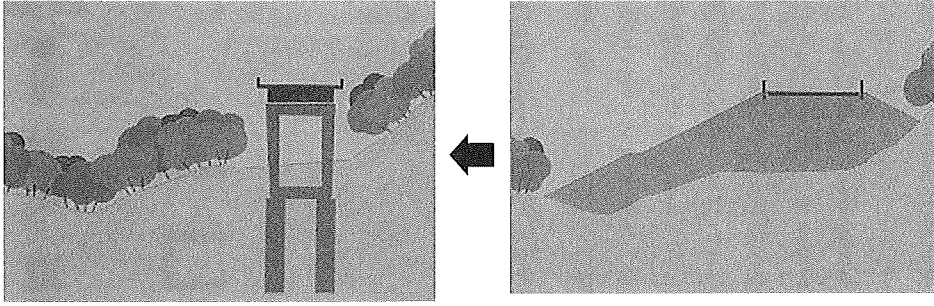


図2 ミティゲーションイメージ（高盛土を橋梁にし、影響を低減する場合）

三 エコロードの事例

自然環境に配慮した道づくりは、名神高速道路の建設時（昭和三〇年代）にも見られます。

写真1は建設予定地にあつた若齢のアカマツ林をインターチェンジの中に取り込んで保全した事例です。写真のように三〇年後においても保全され、立派な樹林を形成しています。このように、

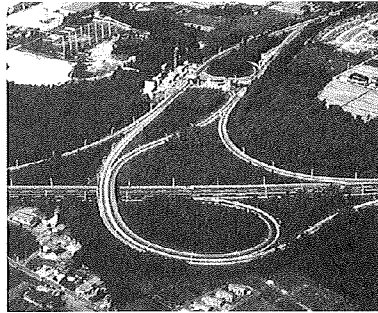


写真1 インターチェンジでの既存林保全

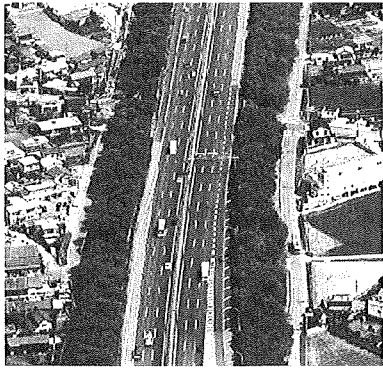


写真2 盛土のり面の樹林化

道路内に取り込むことが、周辺の他の開発からの保全につながる場合があります。

写真2は高速道路の空中写真ですが、道路の両側に緑量の豊かな樹林が見えます。盛土のり面に植栽した樹木が成長し樹林となっています。

また写真3では道路のり面の緑が地域の緑と一体となって、緑地のネットワークを形成しているのがわかります。



写真3 道路林と沿線緑地の緑のネットワーク



写真5 盛土部を擁壁化し湿地を保全

写真4は、エコロードの代表的な事例である日光宇都宮道路です。日光インターチェンジから清滝インターチェンジは国立公園内を通過し、路線の選定段階から自然環境や文化財に対する配慮がなされました。写真は線形設計の段階で路線を河川側に張り出すことにより山側の切土をなくす配慮をした箇所です。

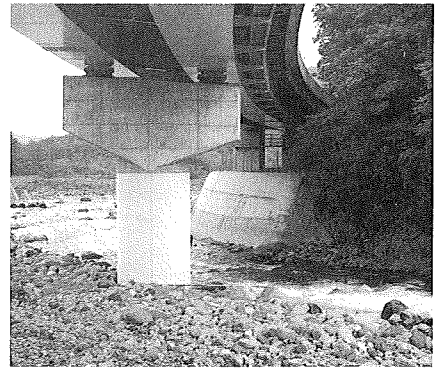


写真4 橋梁を河川側に張り出し山側の既存林を保全

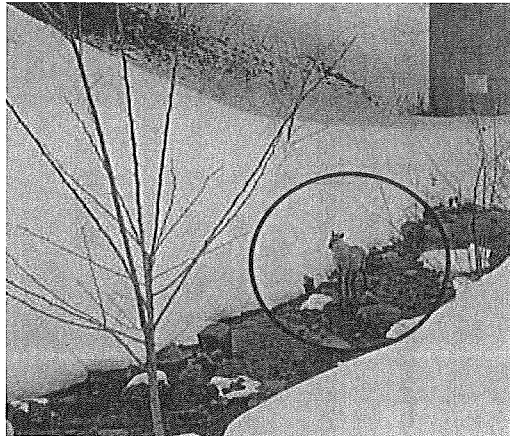


写真6 橋梁下を通るニホンカモシカ

写真5は岡山道において、貴重な動植物の生育生息する湿地を道路構造の変更により保全した事例です。盛土のり面を擁壁にし、側道をなくすことで改変する部分を小さくしています。ここでは、日本道路公団・総社市・地元自然保護団体が協議を重ね、水路の侵食により乾燥化し縮小する運命にあった湿地を協力して保全しました。

写真6〜8は秋田道の動物移動への配慮事例です。写真6は橋梁の下ですが、中央にニホンカモシカが写っています。橋梁下の空間は野生動物の移動路として有効であり、河川の付替え時にコンクリート三面張りではなく、蛇籠等を用いた工法により、水生生物だけでなく陸上に生息する動物に対しても移動路としての配慮をしました。写真

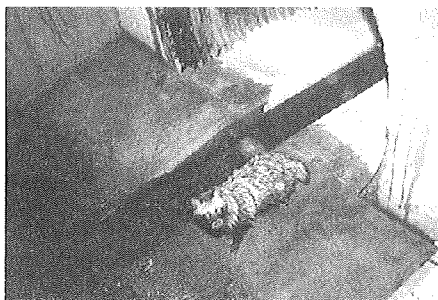


写真8 ステップ付カルバートパイプを通るタヌキ



写真7 カルバートボックスを移動するノウサギ

7はカルバートボックスを通過するノウサギ。写真8はステップ（移動通路）付のカルバートパイプを通過するタヌキです。これらの移動路は動物専用のもではありませんが、設置位置や構造などを配慮することにより、動物移動路として有効になります。

写真9は千葉東金道路におけるトウキョウサンショウウオの代替産卵池です。トウキョウサンショウウオは地域によっては準絶滅のおそれのある地域個体群に指定されています。成体は林の中で生活し、産卵の際池や水辺に出ることが知られています。道路が産卵池を改変するため、山側に代替の池を整備し、繁殖活動を保全した事例です。

これらのエコロード整備は、保全技術に関する知見が少ないため、専門家から指導を受けながら、実施しています。また工事前から事後のモニタリングにいたるまで調査を実施することで、初めて効果が確認され知見が蓄積されます。ただし、植物の成長や生物の生活サイクルにより数十年を経て初めて効果が確認できることもあると考えてい



写真9 トウキョウサンショウウオの代替産卵池

ます。

四 エコロードの課題

道路は線的な開発ですが、自然環境は面的または空間的な広がりを持っています。エコロードを整備しても保全すべき対象である周辺の環境が別の事業により失われることがあります。

写真10は国定公園の端を通過している高速道路において、動物の移動に配慮するため、試験的に植栽帯を設けたオーバークリップの写真です。

道路の供用後、オーバークリップの片側が宅地として開発され、道路の両側の豊かな地域を結ぶ移動路としての意義が薄れてきました(写真11)。これを防ぐためには、道路事業だけでなく他の

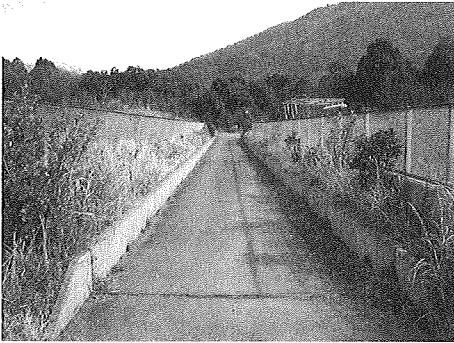


写真10 オーバークリップの両側に試験的に植栽帯を設け動物の移動に配慮した事例



写真11 オーバークリップ横の宅地開発

公共事業、さらに民間の開発事業も含めた総合的な地域環境保全の取組みが必要です。また地球環境という言葉が意味するとおり、これからの環境保全はグローバルな視点にも立ち、実施することが望まれます。

五 まとめ

エコロードを推進するには、生物の生息空間や移動路を確保するための自然環境保全技術の向上が欠かせませんが、これには整備されたエコロードを継続的に追跡調査し、効果の検証を行うことが必要です。

地域を結ぶ道路が、エコロードとして地域の環境保全のみならず地球環境保全にも寄与することから、エコロード整備の重要性は、ますます高まっています。

ビオトープの整備

関東地方整備局道路部道路計画第二課

一 はじめに

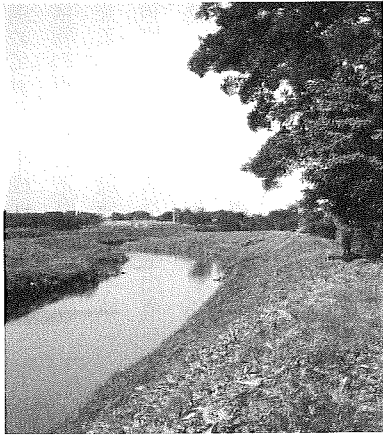
ビオトープとは、ある生物群集が生存できる環境条件を備えた空間のことを意味する。トンボが生息する水辺空間を整備したものだけがビオトープであるとは限らない。鎮守の森、雑木林、小川、水田なども身近な野生生物が住むビオトープであるといえる。

このビオトープという「ことば」は西欧から紹介された「ことば」であるが、この概念は各種事業の環境保全措置の一手段として、あるいは都市地域の自然空間づくりとして市民権を得てきた。その背景には、身近な自然、身近な野生生物の減少があると思われる。自然の潤いを取り戻す運動のきっかけとして、ビオトープを復元・保全する

運動の盛んな西欧の「ことば」であるビオトープが用いられるようになったといえる。

二 道路事業におけるビオトープ整備

これまでも道路空間の一部では緑化等が行われ、大気汚染の浄化や騒音の緩和、防災、景観の



小川のビオトープ



水田のビオトープ



雑木林のビオトープ

向上に役立ってきた。また最近では、グローバルな生物多様性の減少が表面化するにしたがって、生き物、さらに生態系への配慮がとりざたされるようになってきている。

そのため、道路建設における生き物への影響を緩和する「ミティゲーション」として生き物に配慮した道づくり「エコロード」の試みが増えてきた。エコロードでは、良好なビオトープがあればまず「回避」することが優先される。どうしても回避できない場合は、影響をできるだけ小さくする「低減」の措置がとられ、それでも道路整備により失われるビオトープに対しては、代替りのビオトープをつくる「代償」の措置がとられる。「ビオトープの復元」は「低減」や「代償」の一手段として注目されている。

また、市街化によって自然が急速に減少した地域においては、道路用地の一部が恒久的なビオトープとして機能する可能性も指摘されている。ビオトープの機能をもった道路用地が増えて、沿道のビオトープとつながりをもつようになれば、地域のビオトープとのネットワークが形成される可能性もあると思われる。

三 関東地方整備局管内の取組み

国土交通省関東地方整備局では、沿道周辺の動植物の生育・生息環境の保全・復元を図る道づく

りを進めており、平成四年一月から動植物の専門家と道路事業者等からなる「沿道生態環境復元手法調査検討委員会（委員長・亀山章 東京農工大学教授）」を発足し、生態環境復元実験や追跡調査を行っている。

平成四年度には、一般国道一七号熊谷バイパス行田インターチェンジ内において、また、平成五年度には東名高速道路大井松田インターチェンジ内において、小動物の生息空間創出を目的とした水辺空間の造成など生態環境復元実験を実施し、追跡調査を続けている。

また、平成九年度からは、埼玉県内の東京外かく環状道路（外環）において、周辺地域の生態系との結びつき等を考慮したエコロジカルネットワーク（沿道の孤立化した自然環境を連結・ネットワーク化し、多様な生き物と共生する良好な沿道環境形成をめざすもの）づくりを目指し、三郷インターチェンジ内及び川口ジャンクション内ビオトープ整備に取り組

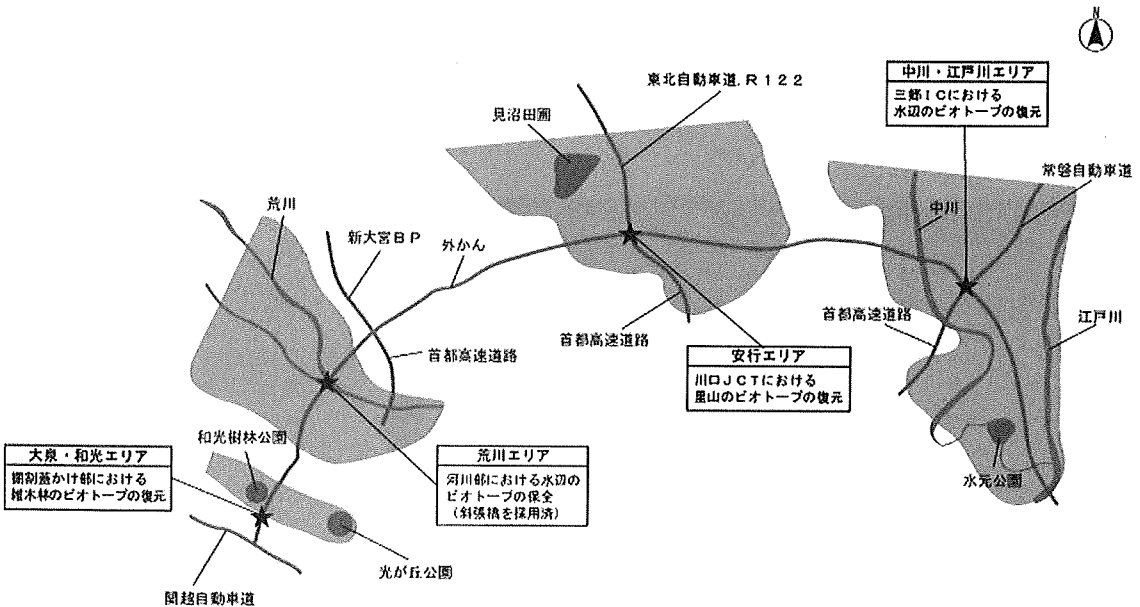


図1 外かんエコロジカルネットワーク基本計画

んでいる。

以下に、外環沿線における取組み事例について紹介する。

四 三郷インターチェンジビオトープ

(1) 位置

三郷インターチェンジは、外環と常磐道、首都高速六号三郷線が交差接続する面積約二七haのタービン型インターチェンジである。中川と江戸川に挟まれた低地に位置し、インターチェンジの隣接地は、南・北・西側に水田が広がり、東側は中川流域下水道処理場となっている。

(2) 整備内容

三郷インターチェンジ内の調整池とその周辺約三haのオープンスペースを利用し、沿道の自然環境に近い樹林、湿地、池などを整備した。

・ 調整池のコンクリートブロック護岸を緩傾斜の土羽や割ぐり石・土管を使用した多様な水際に変え、水生植物等を植栽した。

・ 浅い調整池底部のコンクリートブロックを一部はずして、深みをつくり、魚類やトンボ類など水生生物の生息場所を確保した。また、はずしたブロックを積んで鳥部を造り、水面下の空隙は魚類や水生生物の隠れ場所、水面より上部は鳥類の休憩場として確保した。

・ 水際には、水鳥の休憩場やトンボなどの繁殖

の場となるよう、既存のヨシなどの水生植物をそのまま移植した。

(3) 追跡調査結果

調整池にはヨシやコガマ、ヒメガマなどの湿性植物の群落がみられ、モツゴ、メダカ、キンブナ、ゲンゴロウブナ、カダヤシ、カムルチーなどの多

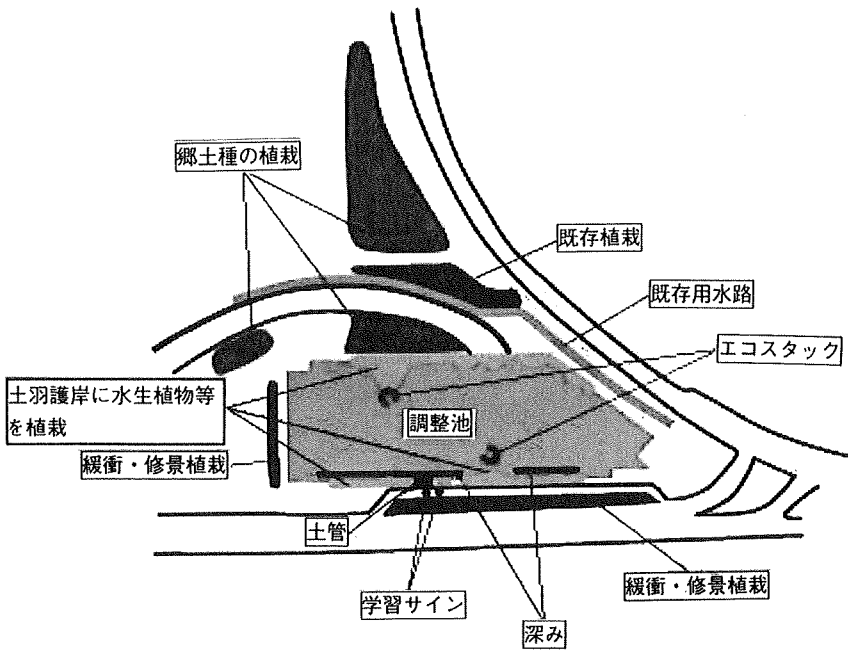


図2 三郷ICビオトープの概略図



ビオトープで整備した池



くの魚類やアメリカザリガニ、サカマキガイの生息が確認された。また、カナヘビ、タヌキの他ウシガエルが確認された。鳥類では、シラコバトが飛来し、コサギ、ハクセキレイが水辺を利用し、ヨシ群落の茂みにはキジが確認された。昆虫類では準絶滅危惧種のギンイチモンジセリをはじめ、多くの草地性の昆虫類が確認された。

今後は、水辺が維持され水際の植生が成長・安定するに任せ、いろいろな生き物が確認されるようになると思われる。地域の自然の一部として、良好なビオトープになっていくことが期待される。

(4) その他

学習の場として、整備内容や観察することができ生き物を紹介した看板を設置しており、住民参加による植樹と見学会を実施している。

五 川口ジャンクション

(1) 位置

川口ジャンクションは、外環と東北道、首都高速川口線が交差接続する面積約一・六haのクローバー型ジャンクションである。ジャンクション周辺は、かつて雑木林や畑、屋敷林などが広がる多様な里山であったが、周辺の都市化により、里山に生息する生物が少なくなってきた。

(2) 整備内容

川口ジャンクション内の二箇所のオープンスペースを利用し、かつての里山における多様な農村生態系を再生するため、雑木林を中心としたビオトープを整備した。

- ・台地上の小さな谷戸をイメージした微地形を造成した。
- ・郷土種を中心に武蔵野の雑木林をイメージした、まとまりのある樹林をつくった。
- ・道路建設や管理で生じるコンクリート殻等の廃材で小動物の隠れ場（エコスタック）を用

意した。

・谷戸の中の小さなため池をイメージした水域を設置した。

・周辺との生き物の移動阻害を緩和する動物用移動路（トンネル）を設置した。

(3) 追跡調査結果

池や水たまりでは湿性植物の群落が成立した。池内では埼玉県レッドデータブック絶滅危惧種のトチガガミの生育が確認され、ギンヤンマ、シオカラトンボが産卵している。エコスタックはアカネズミ、ハツカネズミの利用が確認された。また、

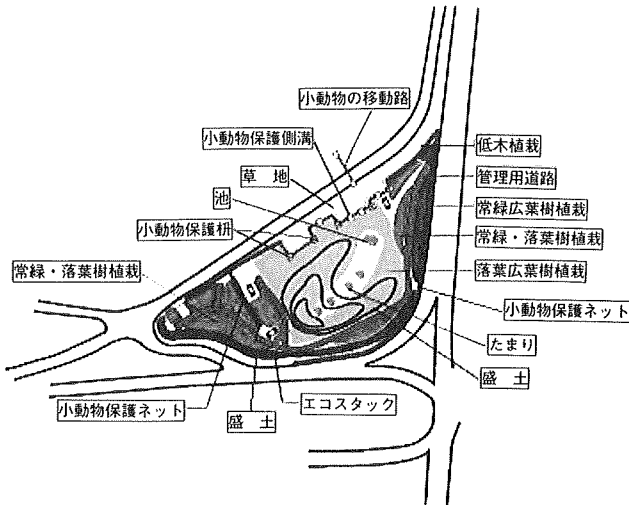


図3 川口JCTビオトープ概略図（北側）

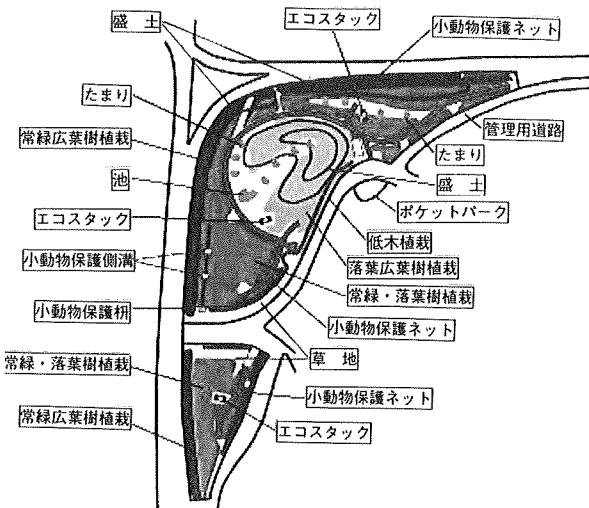


図4 川口JCTビオトープ概略図（南側）



小さなため池をイメージしたビオトープ

里山環境の典型性種であるタヌキが新たに確認された。
整備後二年目とまだあまり時間はたっていないが、湿性植物の生育や動物の利用が確認され、良好なビオトープへ少しずつ近づきつつあることが伺える。



エコスタック

(4) その他
平成一三年秋には、地元小学生の自然観察会を開催した。引き続き開催してほしいとの要望を受けており、ビオトープを学習の場として活用するモデルとして、今後も協力していきたいと考えている。

緑のリサイクル

中国地方整備局広島国道工事事務所

一 背景

平成六年七月に建設省によりかけられた「緑の政策大綱」で植物発生材のリサイクルを進めることが提唱されました。それまでは、道路緑地の剪定枝葉や刈草は、主として焼却処分されていた。

これを受けて広島国道工事事務所では、剪定枝葉を堆肥化し再利用する為の取組みを始めました。平成六年度には堆肥化プラントを広島市安佐北区、一般国道五四号大林高架下の空スペースに『可部コンポストヤード』として建設し、平成八年度まで堆肥化に係わる試験を行いました(図1)。堆肥化試験の結果、剪定枝葉や刈草の堆肥化は十分実用化できることが判明し、平成九年度より

本格的な堆肥化を行い、国道における植樹管理の分野で利用の拡大を図っているところです。

二 堆肥化の方法

堆肥化は、堆積発酵方式をとっており、原材料の剪定枝葉や刈草をチップパー又はシュレッダーで細断します。

破砕物には一定量の水と発酵促進副資材を混入し、堆肥ヤードに積置きします。

水分は積置き材に対し、五五〜六〇%を含む程度に調整します。

破砕物は、屋根付きの堆肥ヤードに高さ二m程度まで台形に積み込みし、表面をシートで覆い、発酵を進めます。

試験では、副資材に尿素、過リン酸石灰と米ぬ

かを加えましたが、現在では混入していません。

堆肥を早く完成させる為には、副資材の混入が有効ですが、発酵時間を問わない場合は特に混入の必要はありません。

副資材を混入しないことで経費縮減につながります。

ちなみに強制発酵が出来る縦型又は横型の発酵槽を用いる方法もありますが、費用が高く付いたため現在では使用していません。

積み置きの破砕物は一カ月に一回のペースでホイールローダーを用いて切返します。

一次発酵は仕込みからすぐに始まり、破砕物が微生物の働きにより高温になっているときに発酵のピークとなります。

高温期間は、時期や原材料によっても異なりま

すが、約四〜五カ月間は続きます。

温度が下がってきてからは二次発酵に移ります。発酵期間は、一次、二次を併せて木本で八月、草本では四カ月程度かかります。

発酵を完了した堆肥は、保管ヤードに移し替えます。

堆肥化試験で原材料の減量率、仕込みと養生の方法、堆肥完成までの期間、道路から発生する材料の含有物、発酵中の臭気等について調べました。

(表1)。

堆肥の品質については、仕込み期間や原材料の違いで値に変化はありますが、殆どA級品の範疇に入っています(表2)。

広島国道では平成八年度に堆肥化試験を終え、平成九年度より管内で発生する剪定枝葉、刈草を業務として堆肥化しています。

時には、災害時などで発生する流木も原材料と



図1 堆肥化プラントの位置図

表1 堆肥化試験の結果

(単位: %)

原材料と破砕物の減量率	木本原材料	100	破砕物約	20~40
	草本原材料	100	破砕物	50~60
破砕物と堆肥の減量率	破砕物	100	堆肥	50
完全堆肥迄の期間	木材	約8ヶ月		
完全堆肥迄の期間	刈草	約4ヶ月		
発酵中の臭気	アンモニア臭	尿素添加物	ややあり	熟成時発酵臭
	無添加		なし	

堆肥化している原材料は、管内で発生する剪定枝葉及び刈草量の約七〇%です。残り三〇%は、堆肥化プラントが遠隔地であるため持込みが困難なことが原因です。

今後、堆肥化プラントの場所を分散して設置できれば、全発生材に対してよりスムーズな処理が可能となります。

完全した堆肥は、植栽時の土壌改良材及び、緑地のマルチング材に利用しています。

表2 堆肥分析値と日本パーク堆肥協会基準値

分析項目	単位	13年7月 (完熟前)	パーク堆肥 協会A級
C/N	—	36.8	35.0以下
炭素	%	43.8	
全窒素	%	1.19	1.2以上
pH	—	7.4	5.5~7.5
水分	%	60.0	60±5
腐植含有量	%	5.7	
無機態窒素	%	0.20	
電気伝導率	ms/cm	1.9	
陽イオン交換容量	cmolP	41.6	70以上
リン酸 (P ₂ O ₅)	%	1.69	0.5以上
加里 (K ₂ O)	%	1.23	0.3以上
有機物	wt%	83.4	70以上

三 堆肥化プラントの状況

堆肥化プラントは民家からも遠く、上部は国道となつています。従つて騒音や臭気に対する苦情はありません。通常木質のみの堆肥発酵段階では、臭気が問題になることは少ないです。

フェンスで囲つた面積約二、〇〇〇㎡の敷地の中に、六棟の堆肥化ヤード(A棟)と六棟の堆肥保管ヤード(B棟)を設けています。

A棟は舗装の上にコンクリートで仕切りをし、幅四・八m、奥行六・〇m、高さ二・一m(コンクリート仕切り部分)で屋根付部屋を六基設置しています。

屋根の 높さは高いところで三・六m、低いところで三・一mです。

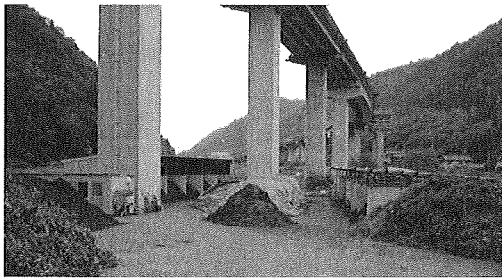


写真1 堆肥化プラント全景

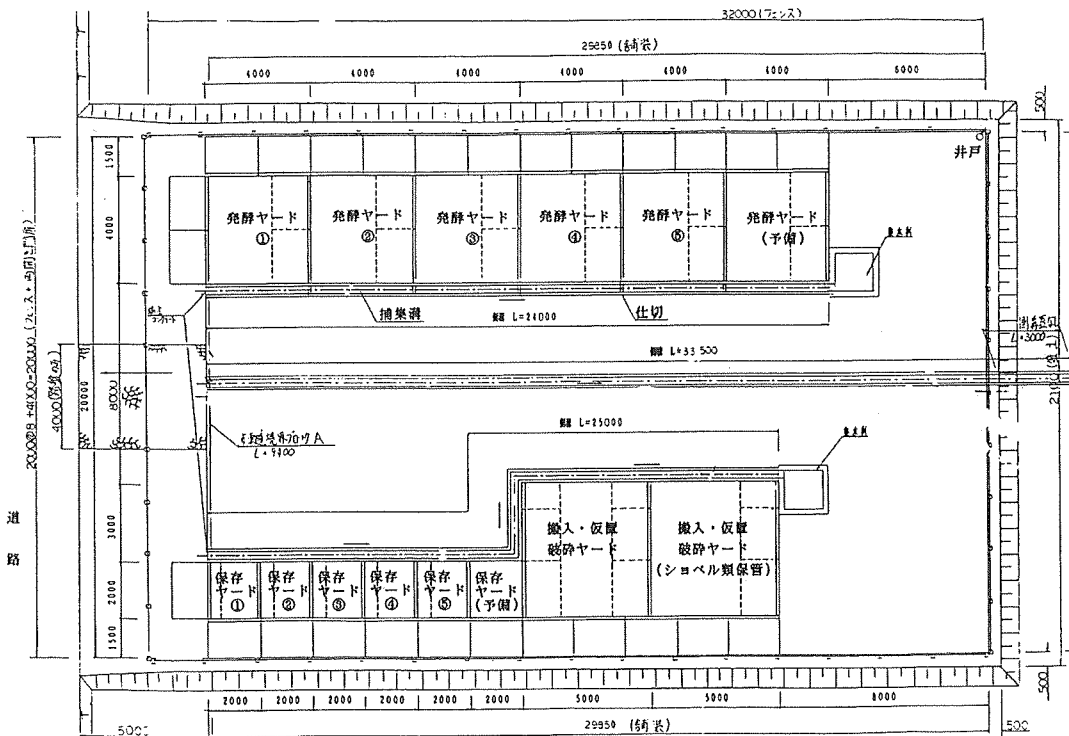


図2 堆肥化プラント施設の配置図

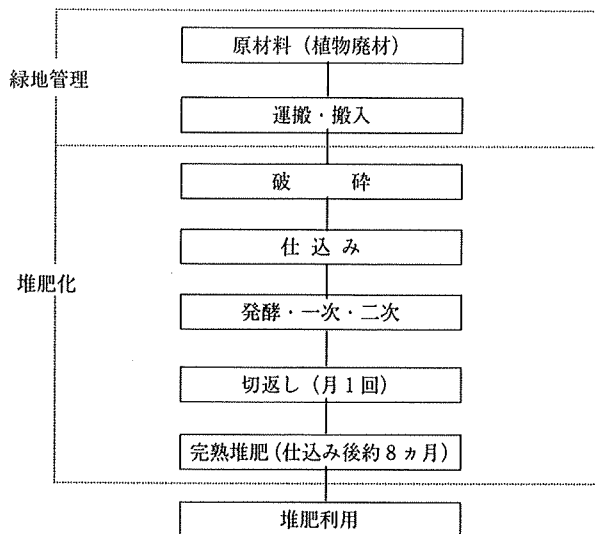


図3 堆肥化フロー

B棟堆肥保管ヤードは幅三・八m、奥行き四・〇m、高さ二・一m（コンクリート仕切り）で、やはり六基設置しています。
 屋根の高さは高いところで二・八m、低いところで二・一mです。
 A棟に堆肥が入りきらない場合は、野積みで堆肥化を進めています。

四 堆肥化の流れ

堆肥化は図3のフローにより行われます。

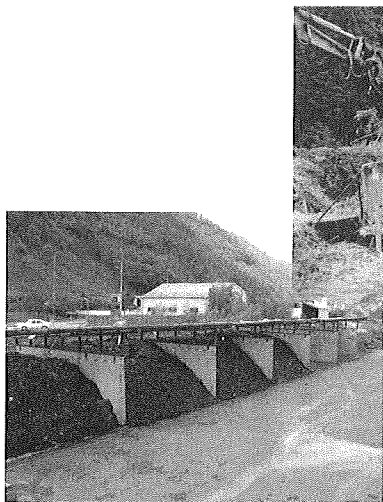


写真4 堆肥化ヤード



写真3 剪定枝葉の破碎状況



写真2 植物廃材の発生



写真6 切返し作業状況

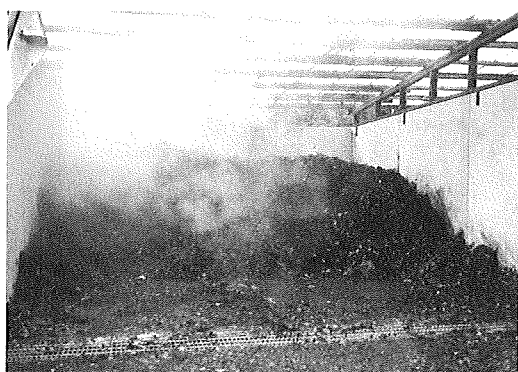


写真5 発酵中



写真8 堆肥として利用

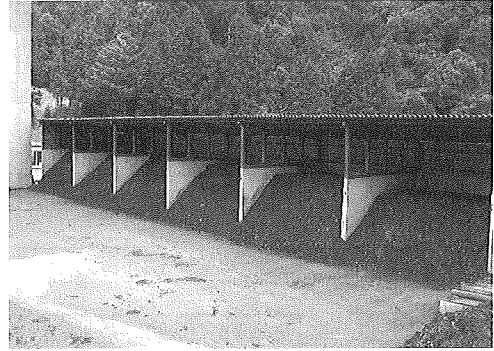


写真7 堆肥保管ヤード（完熟堆肥）

五 堆肥の利用先

利用先の主体は、広島国道管内の道路緑地のマルチング材と、植栽時の土壌改良材です。その他イベント時には、小袋につめて「エコ堆肥」として参加者に配布しています。

また最近では、学校関係で校内樹木の樹勢回復等への目的に使用するための要望がありました。

六 今後の課題

1 安定した堆肥使用量の確保

堆肥生産量は、例年ほぼ一定していますが、新規植栽工事の減少に伴い堆肥の使用量が減っていることから供給過剰気味になっています。安定した堆肥の利用を促進するために以下の課題の検討が必要です。

① 堆肥の情報網の確立

堆肥の在庫量、生産状況を管内の設計担当者や植樹管理業者に周知できるネットワークの確立が必要です。

ホームページやCALLSシステムの活用により、情報を広く発信し、よりスムーズな利用を促進することが可能と考えられます。

② 使用量単位の検討

これまで、有機質土壌改良材（購入品）の使用量は経済性の課題などの要因もあり、改

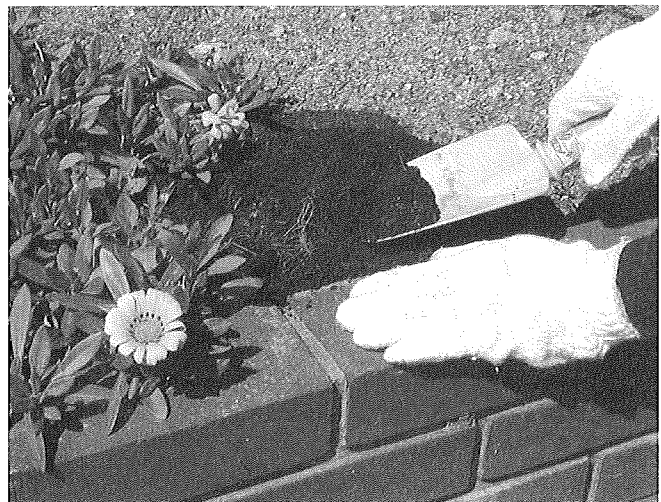


写真9 エコ堆肥として利用

③ 利用方法、対象の拡大

土壌改良材やマルチング材での利用より別に、吹付基盤材などにも使用を促進することで利用量の増大が図れます。

良対象土量の10%を最低単位としていました。使用量単位を増加させることで、堆肥の使用量を増大させることができます。

堆肥の使用量をふやすことで、より耐性の高い肥沃な植栽基盤を作ることが可能になります。

公共機関・学校・NPO団体等が行う樹木育成のための学習や作業に役立てられるよう供給が可能と思われます。また、ボランティア団体が行っている植樹活動への提供も考えられます。

④ 緑地帯構造の検討

既存の緑地帯では、新規植栽時に植栽基盤レベルを植樹柵ブロック天端から切り下げないで仕上げている状態が散見されます。

経年後には土が盛り上がりすぎてしまい、灌水効果も上がらない緑地帯になっているのが現状です。

当初より植栽基盤の仕上げレベルを、切下げること、堆肥マルチング材を敷き込むスペースを確保し、乾燥に強い緑地帯造りを推進します。

2 堆肥の質の向上

道路で発生する刈草を堆肥にする為、ビニールや缶等の非分解性のゴミが混入します。ゴミの除去には大変多くの労力を必要としています。

集草時や破碎作業時に全てのゴミを取り除くことは現実問題として困難です。これを取り除くために、破碎後又は、堆肥化後にフルイ機にかけ分別除去することが必要です。その為に設備を別に設けるなどの対策を要します。

3 運搬距離

原材料を持ち込む為や、堆肥を運搬する為のエネルギーを最小限に抑えることは、環境への負荷を少しでも減らすことに繋がります。

そのためには、運搬距離が短いことが大きな要素です。

七 おわりに

広島国道における、緑のリサイクルは堆肥化試験を経て実用化の道筋が出来たところです。今後は、課題にも述べたように堆肥の安定的な供給と利用の拡大を図るとともに、管内を面的にカバーする施設及び堆肥をスムーズに利用できる実施体制の整備が望まれています。

また、各種イベント・学習活動等を通じて『緑のリサイクル』の対外的なPRが必要と考えています。

自然とまちと緑のネットワークづくり

函館新道の緑化事業

北海道開発局函館開発建設部道路課

一 はじめに

近年、環境問題に対する関心が高まる中で、質の高い環境を備えた道路整備が求められており、特に道路緑化は豊かな景観を形成し地域の個性を表現する観点からも、その果たすべき役割は重要となってきた。

このような背景の下、一般国道五号函館新道の整備にあたっては、周辺に残された自然と宅地開発が進む都市部を、道路を軸として調和させる緑のネットワークをつくることを目指して、道路緑化を行うこととしたものである。

二 函館新道の概要

函館新道は、函館市郊外七飯町に一般国道五号

のバイパスとして、函館江差自動車道や函館新外環状道路などの自動車専用道路と高速ネットワークを形成し、交通渋滞の緩和や歴史的な松並木の保全等を目的に、昭和五十一年より整備が進められてきた(図1)。既に平成一三年三月に自専道区

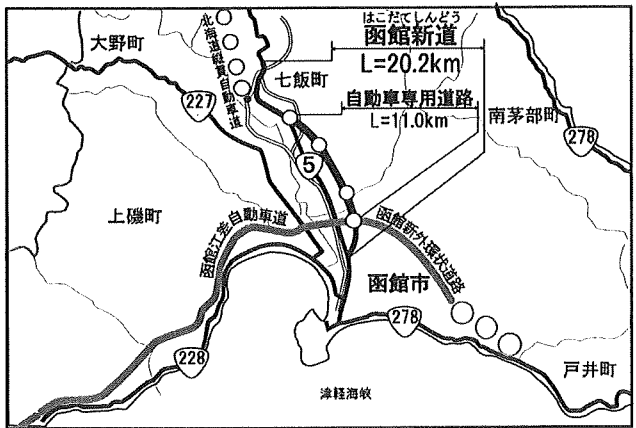
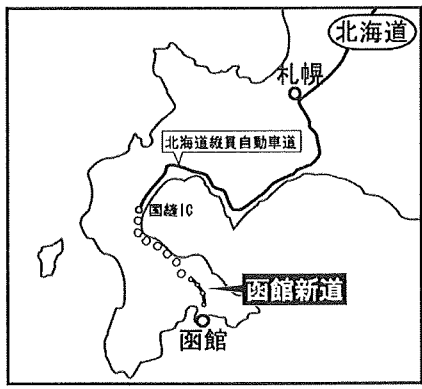


図1 函館新道の位置

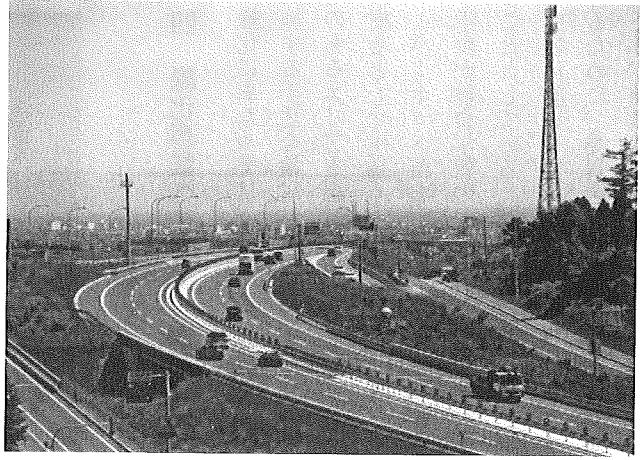


写真1 函館新道の供用状況

間一kmが全線供用し(写真1)、渋滞緩和等の交通面での効果を上げている。

一方、道路緑化による環境面への配慮については、周辺地域の状況や道南特有の植生・生物相を踏まえ、更なる沿道環境・自然環境の保全と向上を目指して、緑化基本計画を策定した。

三 緑化基本計画の策定

(1) 緑化検討委員会の設置

緑化基本計画の策定にあたっては、林学、樹医学、景観工学などの専門家や自治体、まちづくり

函館新道緑化コンセプト

自然とまちと緑のネットワークづくり

緑化方針

- ①ドライバー・周辺住民から見た函館の顔となる「沿道景観」の整備
- ②市街地・農地などの各地域条件から求められる「沿道環境」の保全・向上
- ③道路整備の影響が考慮される「自然環境」の保全・回復

図2 統一コンセプトと緑化方針

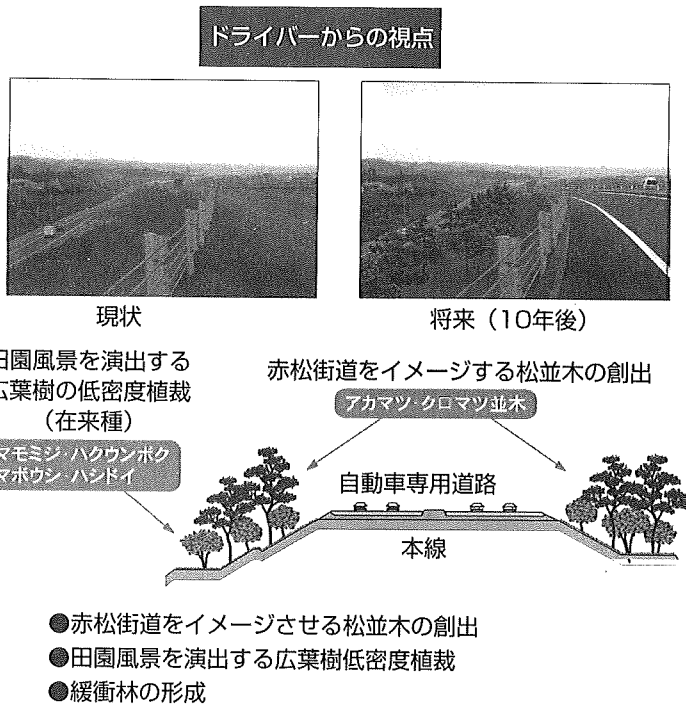


図3 景観シミュレーション

団体などの委員により構成する「函館新道道路緑化計画検討委員会」(委員長・斉藤新一郎専修大学北海道短大教授)を設置し、具体的な緑化計画の検討を行った。

(2) 緑化基本計画の策定

委員会では、基本方針や統一コンセプト(図2)、具体的な樹種の選定や植栽方法(図3)、実施段階における住民参加の手法などについて検討し、

最終的に「函館新道道路緑化基本計画」を策定した。

(3) 緑化の施工方法

幼木やペーパーポット苗(写真2)などによる自然林の復元を目指した緑化の実施を行った。また、剪定枝などをチップ化したマルチング材の活用など、コストの低減や施工性、リサイクルなどにも考慮した。

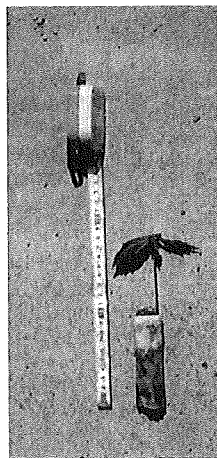
緑化にあたっては、その一部を住民参加により、実施する手法を検討した。管理上、比較的自由度のあるエリアを選定し、一般公募者による記念植樹会として実施した（写真3）。また、種からペーパーポット苗を育成し、植栽する方法を地元小学生が総合学習の一環として、継続して取り組むこととしている（写真4）。

広報活動については、広く地域住民等の理解を得るために、委員会による計画の検討状況や、苗づくり、植栽状況など、各メディアへの公表など

四 緑化事業への理解・参加



幼木



ペーパーポット苗

写真2 幼木とペーパーポット苗

を通じて積極的なパブリシティに努めた。

五 今後に向けて

一般に、緑を計画通りに形成するためには非常に長い年月と適正な維持管理が必要となる。維持管理の方法については、別途独自のマニュアルを策定し、それに基づいて適正な維持管理をしていく考えである。また、今後は函館新道と連結して都市圏の高速道路ネットワークを形成する「函館

江差自動車道」及び「函館新外環状道路」においても、今回の取組みのノウハウを活かし、さらなる緑のネットワークづくりの実現に向け努めていきたい。



写真3 一般公募による記念植樹会

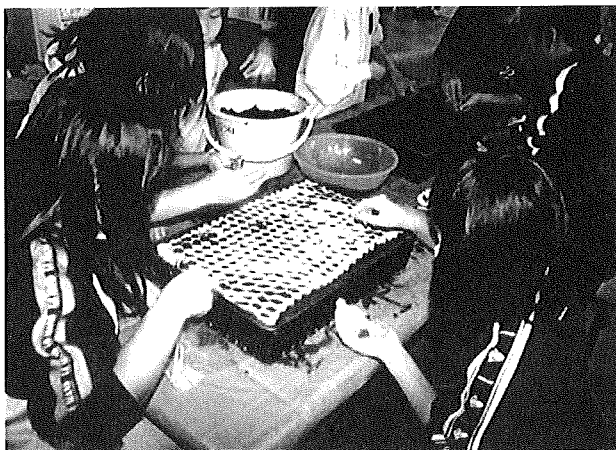


写真4 ペーパーポット製作状況

規制改革推進3か年計画(改定)の閣議決定について

道路局路政課

一 はじめに

平成一三年三月三〇日に策定された「規制改革推進3か年計画」の改定を行い、新たに「規制改革推進3か年計画(改定)」が策定され、平成一四年三月二九日に閣議決定された。以下、新たに策定された本計画の概要について説明する。

二 改定までの経緯

規制改革については、平成七年度より「規制緩和推進計画」「規制緩和推進3か年計画」と二回の計画の下、計六年間にわたり進められてきたが、引き続き規制改革を推進するため、平成一三年度から平成一五年度までの三か年間に取り組むべき事項について新たに「規制改革推進3か年計画」が策定され、平成一三年三月三〇日に閣議決定された。同計画には総合規制改革会議の審議結果、内外からの意見・要望等を踏まえ、毎年度改定する旨が定められており、今回の改定はそれに基づき行われたものである。

規制改革の推進については平成一二年度までは行政改革推進本部の規制改革委員会において調査審議されてきたが、平成一三年四月一日に新たな調査審議機関として内閣府に総合規制改革会議が設置され、内閣総理大臣の諮問に応じて経済社会の構造改革を推進する観点から必要な規制の在り

方に関する基本的事項を総合的に調査審議することとなった。

平成一三年一二月七日には「規制改革の推進に関する第一次答申」(以下「第一次答申」)が総合規制改革会議において決定され、一二月一日に小泉総理大臣に答申された。一二月一八日には第一次答申を最大限に尊重し、所要の施策に速やか

表1 「規制改革推進3か年計画(改定)」の策定までの経緯

	政 府	総合規制改革会議
平成13. 3. 30	「規制改革推進3か年計画」を閣議決定	
平成13. 4. 1		内閣府に総合規制改革会議を設置
平成13. 7. 24		「重点6分野に関する中間取りまとめ」を決定、公表
平成13. 12. 11		「規制改革の推進に関する第1次答申」を総理に答申
平成13. 12. 18	「第1次答申」の内容を最大限尊重する旨を閣議決定	
平成14. 3. 29	「規制改革推進3か年計画(改定)」を閣議決定	

に取り組みとともに、平成一三年度末までに「規制改革推進3か年計画」を改定する旨の閣議決定がなされた。

その後、総合規制改革会議に対して提出された内外からの意見・要望等及び総合規制改革会議が決定した第一次答申の内容、さらにはOTO（市場開放問題苦情処理体制）における議論を踏まえ、「規制改革推進3か年計画（改定）」（以下「本計画」）が策定された（表1参照）。

三 計画の目的

本計画は、近年、我が国が直面する経済のグローバル化、少子高齢化、情報通信技術（IT革命）、環境問題の深刻化等の構造的な環境変化に対応して、経済社会の構造改革を進めることにより、①経済活性化による持続的な経済成長の達成、②透明性が高く公正で信頼できる経済社会の実現、③多様な選択肢の確保された国民生活の実現、④国際的に開かれた経済社会の実現等を図り、もって、生活者・消費者本位の経済社会システム構築と経済の活性化を同時に実現する観点から、行政の各般の分野について計画的に規制改革の積極的かつ抜本的な推進を図ることを目的とする。

本計画においては、各行政分野について個々の規制のみならず関係する諸制度も含めた見直しを行うための中長期的な改革課題と改革の基本的な

方向性を示すとともに、当面の改革事項として、第一次答申、内外からの意見・要望等により明らかにされた規制改革関連事項について、これを三年にわたって取り組む事項として確定することにより、その着実かつ速やかな実施を図ることと

する。

各分野の規制改革の推進に当たっては、戦略的かつ抜本的な改革に向け取り組むこととし、これを踏まえて特に八つの視点を重視する。具体的規制制度の見直しに当たっては、九つの視点に沿

表2 規制改革推進3か年計画における各分野の規制改革の推進に当たっての視点

各分野の規制改革に当たっての視点
① 生活者・消費者が安く質の高い多様な材・サービスを楽しむことが可能になる経済社会システムの実現
② 企業や個人が多様な選択肢の下で自由に創造性や個性を発揮でき、競争や様々な可能性への挑戦を通じて創意や努力が報われる社会の実現
③ 構造的な環境変化に対応した制度の再構築等による医療・福祉・雇用・労働、教育等の社会システムの活性化
④ 持続的な発展を可能とするための環境負荷の少ない循環型社会の形成推進
⑤ 企業の先導的・創造的な経済活動を促進し、新しい産業と雇用機会の創出を促進するための環境整備
⑥ 高コスト構造の是正等による国際的に競争力を持った事業環境の整備
⑦ IT革命により情報と知識が付加価値の源泉となる社会を構築するための制度・システムの改築
⑧ 事後チェック型行政への転換、情報の非対称性の是正等透明なルールと自己責任の原則に貫かれた事後監視・救済型社会への移行
具体的な規制制度の見直しに当たっての視点
(i) 経済的規制は原則自由、社会的規制は必要最小限との原則の下での規制の抜本の見直し
(ii) 免許制から許可制への移行、許可制から届出制への移行等より緩やかな規制への移行
(iii) 検査の民間移行等規制方法の合理化
(iv) 規制内容・手続についての相互の国際的整合化の推進
(v) 規制内容の明確化・簡素化や、許認可等の審査における審査基準の明確化、申請書類等の簡素化
(vi) 事前届出制から事後届出制への移行等事後手続への移行
(vii) 許認可等の審査・処理を始めとする規制関連手続の迅速化
(viii) 規制制定手続の透明化
(ix) 不合理な規制の是正による社会的な公正の確保

規制改革推進3か年計画(改定)より抜粋

って規制の撤廃・緩和、運用の見直し等を推進する（表2参照）。また、我が国を取り巻く環境変化への対応等の緊急性に鑑み、各般の取組みの更なる加速化に特に留意する。

四 計画の概要

今回改定された本計画は、共通的事項（計画の目的及び規制改革推進の基本方針など）、今回の改定で新たに加わった一三年度重点計画事項、分野別措置事項（IT関係、環境関係など）、分野別措置事項（住宅・土地、公共事業関係、運輸関係など）と大きく四事項に分けられている。このうち一三年度重点計画事項とは今年度の改定において重点的に推進すべき事項を特に記載したものであり、内容的には第一次答申における「具体的施策」の指摘事項となっている。横断的措置事項と分野別措置事項において、これまでの計画と同様に個別措置事項に関する三か年の取組みを定めている。

国土交通省所管の規制については、国民の安全の確保、環境の保全など社会的な規制の観点から設けられているものが多いが、社会経済情勢の変化に的確に対応して、国民生活の質を向上させ、経済の活性化を図るという観点から、これまでも積極的に規制改革の推進を図ってきたところである。

五 道路関係の計画項目

本計画において、国土交通省関係では、一四六項目の規制改革措置が盛り込まれた（表3…分野別内訳）。また、道路関係については改定前の計画からの継続事項を含め主な措置事項は二二項目である。今回の計画に盛り込まれた道路行政に係る項目については、へ表4…道路関連の主な事項抜粋のとおりである。

六 おわりに

規制改革に関しては、本計画の策定に加えて、平成一三年三月に策定された規制改革推進三か年計画の平成一四年三月三十一日時点における措置状況のフォローアップと、平成一三年四月から平成一四年三月末までに総合規制改革会議に提出された内外からの意見・要望等についての各省庁の対応状況が公表される。

表3 規制改革推進3か年計画（改定）の
国土交通省関連項目数

		項目数
横断的措置事項		
1	IT関係	23
2	環境関係	8
3	競争政策等関係	5
4	基準認証等関係	9
5	資格制度関係	16
分野別措置事項		
1	法務関係	—
2	金融関係	—
3	教育・研究関係	3
4	医療関係	1
5	福祉等関係	1
6	雇用・労働関係	—
7	農林水産業関係	—
8	流通関係	—
9	エネルギー関係	1
10	住宅・土地、公共工事関係	48
11	運輸関係	31
12	危険物・保安関係	—
合計		146

※このほかに政府全体で取組む事項の中に国土交通省関連のものがある。

表4 規制改革推進3か年計画(改定)の道路関連の主な項目(抜粋)

III 横断的措置事項

1 IT関係

ア 情報通信ネットワークインフラの整備推進

事項名	措置内容	前回計画等との関係	実施予定時期		
			平成13年度	平成14年度	平成15年度
①線路敷設の円滑化	a 関係省庁が連携して、IT戦略会議・IT戦略本部で取りまとめられた「線路敷設の円滑化について」に明記された以下の措置を講ずる。 (b) 道路等の公的空間への敷設円滑化 i) 道路、河川、港湾等の公的空間における光ファイバーの収容空間ネットワークの整備・開放を推進するとともに、収容空間に関する情報提供の充実を図る。 ii) 橋梁の新設に合わせた線路敷設や将来の線路敷設に対応するため、モデル事業を選定し、光ファイバー敷設の在り方について検討する。 iii) 冬期・年度末の路上工事抑制措置について、道路交通に及ぼす影響等も勘案しつつ、平成13年度から5年間は試行的に緩和を図るとともに、道路管理者等は当該措置の実施内容等をインターネット等により公開する。 v) 直轄国道の道路占用許可申請手続の電子化について、平成13年度までに所要の措置を講じるとともに、その他の国道及び都道府県道についても電子申請が可能となるよう地方公共団体に対して要請を行う。 【直轄国道は平成13年度内に電子化済。その他の国道及び都道府県道は平成13年2月国土交通省道路利用調整室長等通知】 vi) 複数の道路管理者に係る道路占用許可申請手続のワンストップ化の推進を図る。 x) 道路や河川に線路敷設を行う際の手続に関する占用許可手続マニュアル(平成12年度作成)の周知を図る。【平成13年3月国土交通省水政課長通知等】 xi) 道路における埋設物性情報を整備するため、道路台帳の整備を促進するとともに、道路台帳の電子化を推進する。	計画・ITア①	順次実施		
(国土交通省)			一部措置済	措置	
(国土交通省)			一部措置済(試行)	措置(試行)	措置(試行)
(国土交通省)			措置済		
(国土交通省)			逐次実施		
(国土交通省)			措置済		
(国土交通省)			逐次実施		
(警察庁、総務省、国土交通省)	b ケーブルテレビ事業者について、電気通信事業者と同様、円滑な線路敷設が実現するよう関係省庁が連携し必要な措置を講ずる。		平成13年度以降、関係省庁との連携を確立した上で検討開始		
⑧高速道路の高架橋脚空間の活用(国土交通省)	高速道路の高架橋脚空間への光ケーブルの敷設の方策について検討する。	計画・ITア⑧	検討	検討	

エ 社会・行政の情報化の推進

事項名	措置内容	前回計画等との関係	実施予定時期		
			平成13年度	平成14年度	平成15年度
⑤ETCの推進(国土交通省)	一般利用者に対するサービスを平成14年度中に全国の主要な料金所に拡大、概ね5年後を目途に都市高速道路においてETC(Electronic Toll Collection System:ノンストップ自動料金支払いシステム)に限定した利用を目指す。	計画・ITエ⑤	逐次実施		
⑦道路交通情報提供に関する制約の緩和(警察庁、国土交通省)	a 道路交通情報提供事業への民間事業者の参入を促進し、また、新たな技術開発を図る観点から、交通の安全と円滑に関する必要最小限の法的な担保措置を設けるため、道路交通法を改正するなどの措置を講じた上で、現状の規制を撤廃することを早急に検討する。 【道路交通法の一部を改正する法律(平成13年法律第51号)】 b 交通渋滞予測等の先進的な技術については、産官学の多面的な視点で可及的速やかに検証を行い、民間事業分野における実用化を推進する。	計画・ITエ⑦	法律案成立後公布	措置(6月施行)	
⑩ITS技術の国際標準化の推進(警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省)	ITS(Intelligent Transport Systems:高度道路交通システム)関連産業の国際競争力強化の観点も踏まえつつ、車両の走行を支援するシステムやDSRC(狭域通信)システム等をISO(国際標準化機構)及びITU(国際電気通信連合)に提案する等により各種ITS技術の国際標準化を目指す。(平成17年度末までの間)	計画・ITエ⑩	逐次実施		

2 環境関係

ウ 地球温暖化

事項名	措置内容	前回計画等との関係	実施予定時期		
			平成13年度	平成14年度	平成15年度
①温室効果ガスの発生削減(環境省、経済産業省、国土交通省、農林水産省、財務省、関係府省)	下記により、総合的な対策を実施する。 b 温室効果ガスの削減技術の導入に当たっては、導入促進の実効性を高めるため施策の裏打ちを行っていく。公共交通機関、共同輸送、高度道路交通システム(ITS: Intelligent Transport Systems)、食品廃棄物リサイクル等の他の政策目的から実施するいわゆる「ノンリグレット対策」について有効な場合はその導入を促進する。 【食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律(平成12年法律第116号)及び関係政省令等】	重点・環境(2)	一部措置済	逐次実施	
②ガスパイプラインの建設促進(国土交通省、経済産業省、農林水産省)	ガス管敷設に係る規制の在り方等については、安全の確保等を大前提とし、欧米の状況等も念頭に置きつつ、以下の具体的事項について検討する。 a 埋設深度については、2MPa以上の高圧で市街地の道路下に埋設する場合であっても、当該道路の舗装厚や他の埋設物との離隔距離等に係る一定の基準に照らし支障なき場合には、1.8mではなく1.2mで足りることとする。	重点・環境(2)		検討	結論

Ⅳ 分野別措置事項
4 医療関係
ア 医療システム

事項名	措置内容	前回計画等との関係	実施予定時期		
			平成13年度	平成14年度	平成15年度
③救急医療の再構築 (厚生労働省、総務省、国土交通省、警察庁)	d ドクターヘリを全国的に導入し、救命救急を要する患者が迅速に高度な救急医療を受けられる体制を早急に確立する。	計画・医療⑤d	逐次実施		
	e 救急搬送に関する各組織が効果的に連携して業務を行えるよう、諸外国の状況も参考に、その連携の在り方について検討し、所要の措置を講ずる。 【平成13年厚生労働省医政局長一部改正通知医政発第892号】	計画・医療⑤e	検討・逐次実施		

5 福祉等関係
ウ 障害者施策

事項名	措置内容	前回計画等との関係	実施予定時期		
			平成13年度	平成14年度	平成15年度
①バリアフリー化等の推進 (警察庁、総務省、厚生労働省、経済産業省、国土交通省)	高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)に基づき、公共交通機関、歩道、信号機等のバリアフリー化を推進するとともに、使いやすい情報通信関連機器、システムの開発等による情報バリアフリー環境の整備等を推進する。	計画・福祉ウ①	逐次実施		

9 エネルギー関係
イ 電気事業

事項名	措置内容	前回計画等との関係	実施予定時期		
			平成13年度	平成14年度	平成15年度
⑦電気工作物の占用許可申請書類の簡素化(国土交通省)	直轄国道における電気工作物の道路占用許可申請に係る添付書類については、一層の簡素化を検討する。	要望等	結論		

10 住宅・土地、公共工事関係
ア 住宅、土地

事項名	措置内容	前回計画等との関係	実施予定時期		
			平成13年度	平成14年度	平成15年度
23 土地収用法の積極的活用(国土交通省)	事業者が土地収用法の事業認定等を適期に申請させるための措置について検討するとともに、事業の進行管理の適正化の観点から、適期申請に資する説明の責任を果たさせることを検討する。また、都市計画事業についても、適切な時期に事業者が収用手続に移行すべきことを明確化し、一定期間内にそれを完了させるための措置について検討する。	重点・都市(2)エ(イ)	検討	結論	
24 道路の掘り返し期間の短縮化(国土交通省、警察庁)	道路使用・占用許可は、工事全体が発生させる混雑のコストを引き下げることを考慮して運用する。	重点・都市(2)オ(ア)		措置	

イ 公共工事

事項名	措置内容	前回計画等との関係	実施予定時期		
			平成13年度	平成14年度	平成15年度
①パブリック・インボルブメントの活用 (農林水産省、国土交通省)	国の各公共事業部局は、従前における取組も踏まえ、それぞれの事業の計画策定手続におけるパブリック・インボルブメントの在り方を検討し、直轄事業について早急にモデル的に導入を進める。また、こうした検討やモデル事業の状況を踏まえ、一定の成果を得た段階で、その検討成果を地方公共団体に提示し、あるいは、取組事例を取りまとめ・発表する等、地方公共団体におけるパブリック・インボルブメントの導入を支援する。	計画・住宅イ①	一部措置済	検討(可能なものからモデル事業を実施)	モデル事業を実施、成案を地方公共団体に提示等

11 運輸関係
オ その他

事項名	措置内容	前回計画等との関係	実施予定時期		
			平成13年度	平成14年度	平成15年度
⑥エアサスペンション装備車の軸重制限(国土交通省)	エアサスペンション装備の車両の道路構造物に与える影響について、自動車業界等との協力のもとで技術的検討を行い、その結果を踏まえて、エアサスペンション装備の車両の軸重制限の緩和の可否について検討する。	計画・運輸オ⑥	検討	検討	
⑦特殊車両通行許可手続(国土交通省)	特殊車両通行許可手続について、審査期間の短縮、申請書類の簡素化等について検討する。	計画・運輸オ⑦	検討	検討	結論

三重県公共事業再評価システムについて

三重県県土整備部公共事業推進課

はじめに

公共事業の基本的な使命は、社会資本の整備を通じて活力ある経済社会と安全で快適、かつ、ゆとりある住民生活を実現することにある。

しかし、近年、激しい時代の変革の中で、環境問題の深刻化や価値観の変化・多様化等に伴う社会資本に対する住民ニーズの多様化や厳しい財政状況等から、公共事業に関しては、

- ① 諸外国に比べて多い公共投資額、高いコスト
- ② 縦割りのため無駄が多い、本来に必要な事業が行われない
- ③ その実施箇所及び事業内容の決定プロセスが不透明である

④ 一旦始まると止まらないなどといった厳しい指摘がなされている。

とりわけ④に関しては、公共事業は事業計画から完成まで非常に長期間を要するものも多く、変革の時代の中で、常に社会経済情勢や住民ニーズの変化に対応した点検・見直しを行いながら進めることが重要となる。

こうした観点から導入された公共事業再評価システムについて三重県における取組み状況を紹介する。

一 公共事業再評価システムの導入

1 公共事業再評価システムとは

再評価の取組みは、平成九年度の北海道における「時のアセスメント制度」導入を嚆矢とする。

これは、時の経過によって、施策が必要とされた社会状況や住民要望等が大きく変化し、施策に対する当初の役割や効果について、改めて点検・評価を加える必要があるものについては、現状を踏まえ、多角的、多面的な視点から検討を行い、時代の変化に対応した道政の実現に資することを目的としたものである。

その後、平成一〇年三月には、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業、事業採択後既に長期間が経過している事業等の再評価を行い、必要に応じその見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を休止または中止とする「公共事業再評価システム」を導入することが閣僚懇談会にお

いて決定され、これを受け、国及び地方公共団体において本制度の導入が進められた。

2 三重県公共事業再評価システムの導入とその概要

本県では、平成一〇年度の行政システム改革の中で、公共事業の縦割り行政の弊害を是正し、公共事業の各種施策を総合的に推進・調整するために、副知事を本部長とする「三重県公共事業総合推進本部」を設置した。

この本部では、公共事業に関する各種総合調整、コスト縮減対策、入札・契約制度の改善、CAL S/E Cの検討等、公共事業の効率的・効果的な実施のための取組みを進めている。この中で、平成一〇年一月に公共事業再評価システムの導入を決定し、これまで四カ年が経過した。この再評価実施フローを図1に示した。

まず各事業担当課は、継続中の公共事業の中から、事業採択後五年間を経過した時点で未着工の事業や、事業採択後一定期間（五年あるいは一〇年）を経過した時点で継続中の事業等の再評価対象事業の基準に応じて再評価を実施する事業を選定する。

選定した事業については、地域関係者の意見等の聴取や必要な資料の収集を進め、事業の進捗状況や社会経済情勢等の変化等の再評価の実施にあ

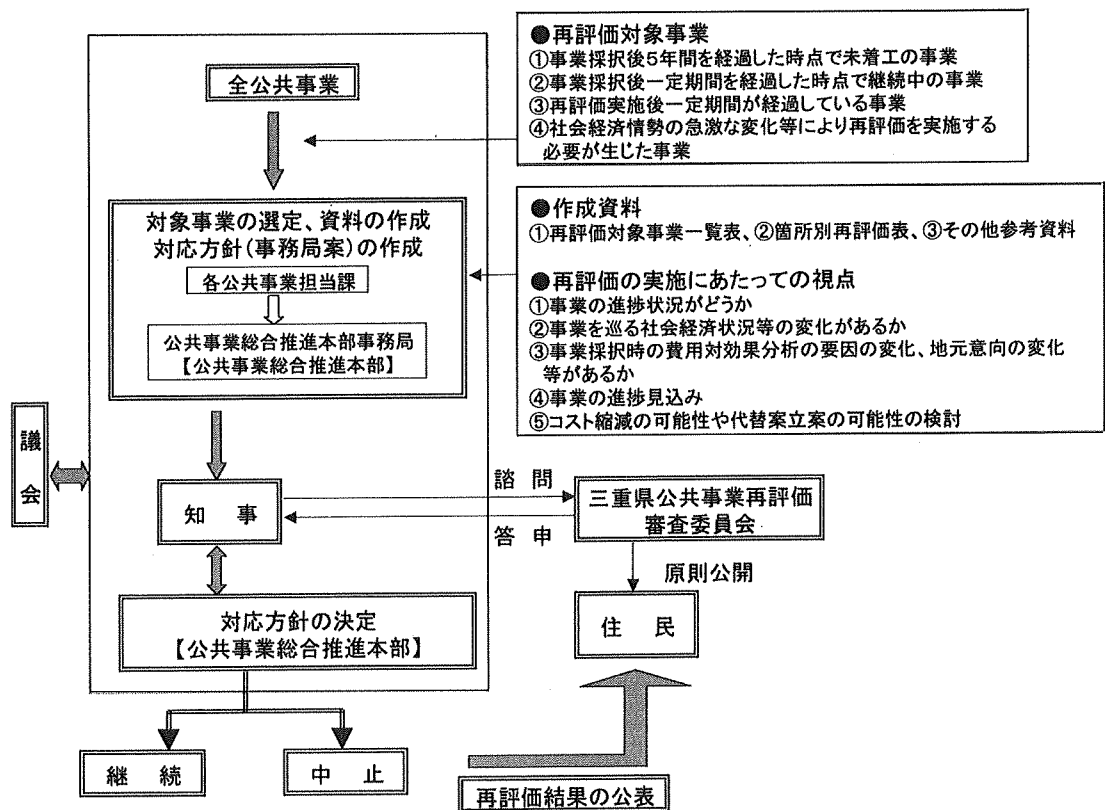


図1 公共事業再評価実施フロー

たつての視点に基づき再評価を実施する。

再評価の結果、問題がなければ継続、また社会経済情勢等の変化に対応して見直しが必要な事業については、事業見直しの上継続とする。一方、事業見直し等を行った上で、事業効果等の観点から事業継続が適当と認められない場合や、用地交渉が暗礁に乗り上げ工事の継続が困難と判断した場合等は中止とする対応方針（事務局案）を作成する。

ここまでは、あくまで事業主体である行政内部での評価である。一方、評価にあたって客観性、透明性を確保する観点からは、第三者による外部評価が重要である。

このため、学識経験者等の第三者から構成される三重県公共事業再評価審査委員会（委員七名）を設置している。この委員会は、県が作成した対応方針（事務局案）に対して調査・審議を行い、不適切な点又は改善すべき点があると認めるときは意見の答申を行う役割を持つ。

知事は、三重県公共事業再評価審査委員会の答申を受けた事業については、委員会の意見を最大限尊重し、三重県公共事業総合推進本部での検討を踏まえ、継続あるいは中止といった対応方針を決定することとなる。

また、本県においては、より客観性を確保する観点から、当初より委員会是一般住民も含めて全

面的に公開で開催しており、住民の関心も高いものがある。とりわけ、本年度は地元において反対運動等が起きている事業が対象となったこともあり、五〇名近い住民の方が傍聴するなど熱気を帯びた会議もあつた。

3 公共事業再評価結果

表1に、平成一〇年度からこれまでの再評価結果をまとめた。四年間で、延べ一四七事業の再評価を実施し、その結果継続が一三三事業、休止が四事業、中止が一〇事業となつている（一部重複を含む）。

このうち平成一二年度には、与党三党の「公共

事業抜本見直し」による中止勧告もあつたが、県独自の事業見直しも含め七事業を中止とし、また平成一三年度には三事業の中止を決定した。

なお、これまでの中止事業は、県の対応方針（事務局案）で中止としたものを委員会で承認されたものであつたが、平成一三年度の一事業は、県の継続の対応方針（事務局案）が委員会で否決され、県として委員会意見を尊重し中止を決定したものである。

このように、本委員会は住民への情報公開の中で審議が行われており、行政と委員会との間には良い緊張関係が保たれ、公共事業の客観性、透明性の向上に大きく寄与している。

表1 三重県公共事業再評価結果

年度	所管省庁	事業区分	箇所数			
			合計	継続	休止	中止
H10	建設省	道路事業	6	6		
		河川事業	31	31		
		砂防事業	4	4		
		海岸事業	6	6		
		都市公園事業	3	3		
		下水道事業	4	4		
		小計	54	54	0	
	運輸省	港湾事業	3	0	3	
		海岸事業	5	5		
		小計	8	5	3	
	農林水産省	農業農村整備事業	5	5		
		治山事業	2	2		
		林道開設事業	6	5	1	
		漁村整備事業	3	3		
		小計	16	15	1	
	合計		78	74	4	
	H11	建設省	道路事業	4	4	
土地区画整理事業			1	1		
砂防事業			1	1		
海岸事業			1	1		
下水道事業						
小計		7	7			
農林水産省		農業農村整備事業	12	12		
		治山事業	2	2		
		林道開設事業	2	2		
		漁村整備事業				
		小計	16	16		
合計		23	23			
H12	建設省	道路事業	2	2		
		河川事業	6	4		2
		砂防事業	1	1		
		海岸事業	1	1		
		都市公園事業	1	1		
	小計	11	9		2	
	運輸省	港湾事業	4	1		3
		小計	4	1		3
		農業農村整備事業	3	3		
	農林水産省	林道開設事業	1			1
		漁村整備事業	7	6		1
		小計	11	9		2
		合計	26	19		7
H13	国土交通省	道路事業	2	2		
		河川総合開発事業	2	1		1
		河川事業	5	5		
		海岸事業	3	3		
		小計	12	11		1
	農林水産省	農業農村整備事業	7	6		1
		林道開設事業	1			1
		小計	8	6		2
		合計	20	17		3

二 道路事業の再評価

これまで、三重県における公共事業再評価の概要について述べたが、以下では本年度再評価を行った道路事業についてその概要を紹介する。

1 三重県の道路整備状況

三重県内の都市は、街道沿いの宿場町、門前町、城下町、あるいは海上交通を支える港町として発展してきた。また、急峻な鈴鹿山脈と日本最大の半島である紀伊半島の雄大な台高山脈等の地理的な条件も重なって、県域全体の中核となる都市が發展せず、各都市が分散して發展してきた都市分散型の県土構造となっている。

表2 道路の現状

単位：km・%

種別	路線数	実延長	改良率	舗装率	
国道	指定区間	6.0	360.1	100.0	100.0
	指定区間外	20.0	813.5	79.7	95.7
	計	26.0	1,173.6	85.9	97.0
地方道	主要地方道	70.0	1,105.2	68.7	97.1
	一般県道	251.0	1,553.9	59.1	93.2
	計	321.0	2,659.1	63.1	94.8
国道・県道 計	347.0	3,832.7	70.1	95.5	
県管理道路 計	341.0	3,472.6	67.0	95.0	
市町村道 計	60,978.0	19,863.0	41.3	71.8	
合計	61,329.0	23,834.2	46.3	75.8	

※路線数、実延長は、路線認定調査。

※実延長、改良率（幅員5.5未満含む）は、平成12年4月1日現在

このため、各都市間を連携する県管理の国道・県道は、県民の生活を支える重要な社会基盤であり、県民から大きな期待が寄せられているが、その整備水準は全国で四〇位と低位にあり、県民生活を支える道路ネットワークの形成が求められている（表2）。

一方、本県の交通事故死者数は毎年二〇〇人前後で推移しており、人口一〇万人当たりの交通事故死者数は平成一二年度で全国ワースト二位と高く、人も車も安全に通行できる道路づくりも求められている。

こうしたことから、本県では一〇年間の実施計画である「道路整備10箇年戦略」を平成一〇年度に策定した。これは、道路整備のスケジュールを明確化して公表することにより、透明性の確保を図るとともに道路整備に対する県民の理解を深めることを目的とするものである。県管理の国道・県道の七五五区間を対象に整備の必要性について点数による評価を行い、投資可能額等から二八四の重点整備箇所を決定し、現在重点的な整備を進めている。

2 再評価対象事業の概要と再評価結果

平成一三年度には、一般国道二六〇号南島バイパス、一般国道三三八号色太バイパスの二事業の再評価を実施した（表3）。

表3 再評価対象事業の概要

箇所名	市町村名	全体事業と目的	事業進捗状況			費用対便益分析結果	今後の事業の見通し	対応方針	
			採択年	総事業費	進捗率				事業進捗内容
			目標年	工事費	進捗率				
国道260号 南島バイパス	南島町	【全体事業概要】 延長 3.5km 幅員 6.0 (11.0) トンネル 2箇所 【事業目的】 現道の幅員狭小な未改良区間の解消を図る。	H 4	3,550	54%	改良工事約0.6km	総費用： 36.9億円 総便益： 69.8億円 B/C=1.9	用地買収の早期完了を図り、平成19年度完成を目指して、継続して事業を推進する。	継続
			H 19	850	66%				
			H 4	1,210	83%				
国道368号 色太バイパス	勢和村	【全体事業概要】 延長 2.6km 幅員 6.0 (10.0) 【事業目的】 現道の幅員狭小、隘路区間を解消し、近畿自動車道伊勢線（勢和多気IC）へのアクセス向上と円滑な交通の確保。	H 4	899	78%	延長1.0km供用。 今年度末に約0.3km部分供用	総費用： 16.1億円 総便益： 27.4億円 B/C=1.7	用地買収の早期完了を図り、平成15年度完成を目指して、継続して事業を推進する。	継続
			H 15	311	96%				

一般国道二六〇号は、三重県志摩郡阿児町を起点として、三重県北牟婁郡紀伊長島町に至る実延長約一一六kmの幹線道路である。

このうち、南島バイパス区間の現道は、最小幅員が二・六mと非常に狭小であり、約四四〇mの区間は信号機による片側交互通行を強いられ、また、平成一一年度は六一件、平成一二年度は五六件の交通事故が発生している。このため、幅員狭小の未改良区間の解消を目的に、円滑で安全な通行を確保するとともに、地域の重要なアクセス道路として、水産業等の地域の活性化に大きく寄与する道路として、延長三・五kmの二車線のバイパス道路を計画した。

一般国道三六八号は、三重県上野市を起点とし、三重県多気郡勢和村に至る実延長約七二kmの幹線道路である。

このうち色太バイパス区間の現道は、通学路となつているが現在には歩道もなく、また大型車のすれ違いがままならない幅員狭小区間が存在する。このため、幅員狭小、線形不良の隘路区間を解消し、近畿自動車道伊勢線（勢和多気IC）へのアクセス向上と円滑で安全な交通の確保を目的に、延長二・六kmの二車線の道路を計画した。

いずれの事業も、用地の諸問題により用地買収に時間を要していることで事業が長期化している。再評価にあたっては、道路整備10箇年戦略の評

価結果、国土交通省の評価指標チェック項目に基づき、道路整備の必要性に関し評価を行った。

また、費用便益分析結果による定量的な効果、地域づくり支援等に関する効果等の事業効果について評価を行った。

再評価の結果、いずれも事業の必要性、事業効果の観点からは問題はなく、また用地買収等の難航により事業は長期化しているが、今後の事業推進には大きな問題がないことから継続するとの対応方針で再評価審査委員会に臨んだ。

委員会においては上記再評価結果に加え、ルート設定根拠として現道を含めた代替案三案の経済性や工事の施工性、将来の土地利用の可能性等の観点から現ルートの妥当性等について説明を行い、理解を求めた。

委員会では、

- ① 事業効果について費用便益分析手法では時間短縮効果が強調されているが、道路の持つ多面的な機能に関する評価も必要ではないか
- ② ネットワークを形成する道路と生活道路とでは評価手法も違つていいのではないか
- ③ 道路整備に伴うマイナス便益の評価は
- ④ 効果算定の基礎となる交通量について計画と実際との差はどうか

などの観点から質疑が交わされたが、継続すると対応方針に関して異議はなく、了承された。

おわりに

本県においては、平成一〇年度より導入した公共事業再評価システムに加え、平成一三年度からは公共事業の事前評価を行う公共事業評価システムを試行している。

また、事業完了後に施設等がどのように利用され、どのような効果がどの程度発揮されているかなどの事業効果や環境影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置を検討する事後評価の導入について検討を進めている。

今後、事業着手前の事前評価、事業着手後一定期間を経過した事業を対象に行う再評価、事業完了後の事後評価といった公共事業評価のサイクルを構築し、公共事業のより一層の透明性、客観性の確保を図るなど、公共事業に関する説明責任を果たし、住民から信頼される公共事業の実施に努めていきたいと考えている。

道路法関係令Q&A

道路管理者が整備する有料の 自動車駐車場の料金について

道路局路政課

(道路局路政課のA係長と入省

二年目B係員の午後の一時)

A.. B君が入省してからもう一年が経ったんだ、早いものだねえ。研修に行っている新人ももうじき配属されてくるし、B君には頑張ってもらわないとね。

B.. 任せてください、Aさん。新人は私がピシバシ鍛えてやりますから。なんて言いたいところなのですが、実はちよつと教えていただきたいことがあります。

A.. それは何かな。

B.. 今日の午前中のことなのですが、道路管理者が設置する自動車駐車場の料金について〇〇市から問合せを受けたのですよ。

道路管理者が駐車料金を取るということがよく分からなかったのですが、話を聞いてみたらどうも道路法第二十四条の二に基づいて行われている話だと分かりました。

でも、そもそもなぜ道路管理者が駐車場の利用者から料金を取ることができるのですか。
A.. それを説明するにはまずこの制度の成り立ちから説明した方がよさそうだね。

大きな都市の中心部に行くと、路上の違法駐車が多くて車が走りにくいことがよくあるよね。

B.. はい、迷惑ですよ。何とかならないものかと思っているのですが。

A.. それで道路管理者としても対応を求められていたわけなのだよ。

もちろん有効な対策は駐車場を作ること、従来から道路整備特別措置法に基づいて有料駐車場の整備を行ってはいいたのだよ。

つまり、建設費等を借り入れて駐車場を建設し、利用者から取った料金で建設費等を返すわけだね。

でも、それがなかなか上手くいかなかったわけだよ。

B.. それはなぜなのでしょう。

A.. 都市の中心部は用地費が高いから、なかなか採算が取れないからね。

B.. それでは打つ手無しになってしまいますね。

A.. そこで新たな手段として道路管理者が公共事業として積極的に自動車駐車場の整備を行うことにしたわけなのだよ。

B.. でも、そうなると駐車料金を取るのはおかしな話ですよ。道路無料公開の原則に合わないですし。

A.. ただ、料金を無料にすると周りの民間駐車場等の利用者との間で不公平になってしまったり、周りの民間駐車場の経営を圧迫してしまうよね。それにみんなが使う道路を駐車場の利用者が独占的に使っているのにその対価を払わないというのを認めるのは、特に土地が貴重な都市の中心部では社会的に抵抗があるよね。そこで平成三年に道路法を改正し、道路無料公開の原則の例外として道路法第二十四条の二を定めたのだよ。

B.. なるほど。ところで、料金の決め方には何か原則はあるのですか。

A.. まず、特定の利用者に対して不当な差別的取扱い、要するに合理的な理由が無いのに料金を高くしたり低くしたりするよう定めてはならないのだよ。

B..すると、例えば自動車駐車場の周辺のデパートの利用客に対してのみ料金を安くするというように定めてはいけないのですね。

A..そうそう。それから、駐車場を実質的に利用できなくなるような高い料金を定めてはならないのだよ。

B..なるほど。確かにせっかく自動車駐車場を整備しても、利用できなければ混雑回避には繋がらないですね。

A..あと、先ほども言ったかも知れないが、近くの民間駐車場と比べて極端に安い金額を定めて、その経営を圧迫するようなことであってはならないのだよ。

B..分かりました。ところで、都市の中心部等に道路管理者が自動車駐車場を整備した場合に、必ず有料にしなければならないのですか。

A..そういうわけではないよ。道路法第二十四条の二は道路管理者が自動車駐車場の利用者から駐車料金を取ることができることを明らかにしただけで、必ずしも有料でなければならぬわけではないのだよ。

だから例えば夜間等の車を駐車したい人が少ない時間には無料とすることも可能なのだよ。もちろん先ほど説明した料金の決め方の原則を満たした上での話だけれども。

B..確かに利用したい人が少ない時間なら、無料

にしてしまった方が管理も煩わしくありませんね。

A..ところで、〇〇市からの問合せはどのような内容だったのかな。

B..それなのですが、どうも〇〇市は自動車駐車場の一部を月極で貸し出すことを考えているようなのですよ。そのようなことは可能なのでしょうか。

A..それは好ましくないね。もともと道路管理者が整備する自動車駐車場は主に都市の中心部等の路上駐車を解消するために整備されるものだから、特定の人が独占的に利用したり、車庫代わりに利用したりしたのでは他の人が利用できないので、その目的が果たせないからね。

B..それでは代わりの方法としてはどうすればよいでしょうか。

A..定期駐車券や回数駐車券なら発行できないこととはないだろうね。それを持っているからといって無条件で駐車できるわけではないから、扱いとしては他の利用者と平等だからね。

B..なるほど、そういう手がありましたか。

A..でも、回数券や特に定期券を発行するとやはり特定の人が独占的に利用したり車庫代わりに利用したりする恐れがあるから、それを防ぐよう慎重に発行せねばならないだろうね。

例えば回数券を発行する際に割引率を非常に

高くしたり特定の人に対してのみ販売したりとか、定期券を発行する際に駐車券を特定したり優先利用を認めたりするようなことは避けるべきだろうね。

(キーンコーンコーン)

A..おつ、今日も終わったなあ。ところでB君、君は新入職員達と会ったことはあるのかな。

B..この間新入職員の歓迎会があつて、そこに行つてきました。今年は女性職員が多かつたですよ(ニヤニヤ)。

A..ほお、それは楽しみだなあ(ニヤニヤ)。

参照条文

○道路法(昭和二十七年六月十日法律第百八十号)

(自動車駐車場の駐車料金及び割増金)

第二十四条の二 道路管理者(指定区間内の国道にあつては、国。第三項、第三十九条第一項、第四十四条の二第八項、第四十九条、第五十八条第一項、第五十九条第三項、第六十一条第一項、第六十四条第一項、第六十九条第一項及び第三項、第七十条第一項、第七十二条第一項及び第三項、第七十三条第一項から第三項まで、第八十五条第三項並びに第九十一条第三項において同じ。)は、道路管理者である地方公共団体の条例(指定区間内の国道にあつては、政令)で定めるところにより、自動車駐車場に自動車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める自動車が駐車する場合においては、この限りでない。

2 前項の駐車料金の額は、次の原則によつて定めなければならない。

- 一 自動車を駐車させる特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。
- 二 自動車を駐車させる者の負担能力にかんがみ、その利用を困難にするおそれのないものであること。
- 三 付近の駐車場法(昭和三十二年法律第百六号)第二条第二号に規定する路外駐車場の駐車料金に比して著しく均衡を失しないものであること。

3 道路管理者は、第一項の駐車料金を不法に免れた者から、その免れた額のほか、その免れた額の二倍に相当する額を割増金として徴収することができる。

その他以下の通達を参照のこと

- ・平成3年11月1日建道政発第58号道路局長通達
- ・平成3年11月1日建道政発第60号路政課長通達

道路占用と道路使用(その1)

道路局路政課道路利用調整室

(この四月から坂上係員のところに新規採用の大野君が配属されることになった。大野君に一通り道路占用についての説明を終えて、お茶を飲んでみると)

大野係員

坂上さん、〇〇町から、町のPR用に案内を出したっていう相談のFAXが来ていますけど。

坂上係員

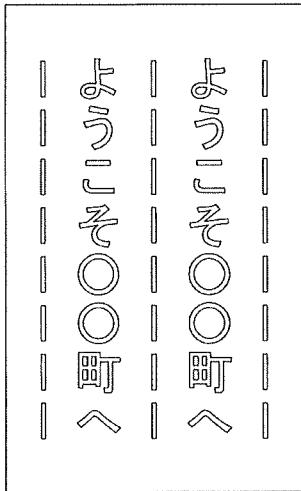
ありがとう。多分、また看板か何かでしょ。じゃあ、さつき教えたように一緒に検討してみましょうか。

大野係員

はいっ。

坂上係員

えーっと、なになに？ 添架看板による案内と宣伝カーの走行？ それと・・・(・・・？・・・？！えーっ、路面に道路標示のように書き込むの？)



大野係員

どうかしたんですか？

坂上係員

(落ち着いて、落ち着いて) 道路占用について、まず最初に考えることは？

大野係員

占用物件該当性ですね。

坂上係員

そのとおり。この場合は道路法第三二条第一項の何号に該当するのかしら？

大野係員

看板は道路法施行令第七条第一号の看板にズバリ該当すると思いますが、他の二つは何号物件に該当するのかなあ？

坂上係員

占用物件該当性の判断は入り口のところだから、それが何に該当するかの整理ができないと前へは進まないわよ。ホラホラ、早く答えなさい。

大野係員

うーん、じゃあ、僕としては、宣伝カーは露店類似で六号物件、路面への書き込みは看板と同じというように整理したい気分なんです・・・。

坂上係員

気分で処理されちゃかわないわね。いいかしら？ 宣伝カーの通行が占用にあたるんだったら、自動車の所有者はみんな占用許可を受けないといけないし、路面への書き込みが占用に当たるんだったら、道路管理者がそれを許可することもあり得るってことにならない？

大野係員

大変だ！ 僕の車も急いで占用許可を受けなくちゃ。先輩、今すぐ許可してもらえますか？

坂上係員

(この男は、大丈夫か？) 道路の占用は、道路に一定の「工作物、物件又は施設」を「設け」、継続して道路を使用することをいうと、

さつき説明したわね。まず、宣伝カーの通行については、「設け」るわけじゃないし、そもそも単なる車両の通行として道路の一般使用、自由使用の領域だから、占用許可は問題にならないわ。

大野係員

なるほど。

坂上係員

路面への書き込みは、事実上の行為ではあるけれど、道路法上は「工作物、物件又は施設」を「設置」するものとはいえないことから、これも道路占用とはいいいにくいでしょうね。

大野係員

ということは、〇〇町は占用許可を受けなくても路面にPRのペイントができるってことですか？

坂上係員

道路占用許可の対象ではないというだけで、勝手にやってよいということにはならないわ、例えば、道路法第四三条では、道路に関する禁止行為として、何人もみだりに「道路交通に支障を及ぼす虞のある行為」をしてはならないとされているのよ。

(すると坂上係員の背後から、)

渡邊課長

あと、道路交通法第七六条第一項・第二項で、道路標識等に類似するものや道路標識の効用を

妨げるようなものの設置も禁止されているんだよ。

坂上係員

あつ、課長〜。

渡邊課長

なんか面白そうな話をしてたから、一緒に混ぜてもらおうと思って。

坂上係員

そんな〜。おいしいところだけ持ってかないでくださいよ〜。

大野係員

確かに今回の〇〇町のPRペイントと道路標示は形態も類似していますね。

坂上係員

道路の安全な通行のために必要な道路標示と混在することで、道路交通の安全が損なわれることになるわけね。

渡邊課長

そのとおり。道路占用許可を考えるに当たっては、「道路の構造や交通への支障」ということを離れてはならない。坂上君にも口を酸っぱくして言ってきたよね。こういった、基本的な考え方は、もちろん個別の占用許可基準の中でも反映されているんだよ。

大野係員

そういえば、さつき教えてもらった看板の許可基準の中にも「信号機又は道路標識に類似し、

又はこれらの効用を妨げるものであつてはならない。」というのがありましたね。

渡邊課長

道路占用許可と似た制度で道路交通法には道路使用許可という制度がある。ちょうど道路交通の支障という話が出てきたから、今回の案件を通して、道路占用許可と道路使用許可との違いについて勉強してみたらどうかな。

坂上係員・大野係員

分かりました。

大野係員

(楽しそうな課で良かったな。僕も早く一人前になれるように頑張らなくちゃ。ところで、坂上さん、彼氏いるのかなあ?)

〈登場人物について〉

渡邊課長

四一歳。長年道路管理事務を担当し昨年四月道路管理課長として着任。

坂上係員

去年三月、女子大を卒業した採用二年目の占用担当の係員。渡邊課長の下で一年間みっちり道路占用事務について勉強してきた。

大野係員

今年三月に高校を卒業したばかりの新人。渡邊課長の下、坂上係員と一緒に道路占用を担当。

農業用水路転落事故損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係

農業用水路転落事故損害賠償請求事件

〔一審判決〕平成二二年一月七日

横浜地方裁判所 請求棄却

〔二審判決〕平成二三年二月二八日

東京高等裁判所 請求棄却

1 事件の概要

本件は、神奈川県立大井高等学校の東側を南北に走る側道（以下「本件道路」という。）に沿って設けられた農業用水路（以下「本件用水路」という。）に転落し、死亡した者（以下「被害者」という。）の相続人である原告らが、被害者が本件用水路に転落したのは、本件道路及び本件用水路の設置又は管理に瑕疵があったからであるとして、これらの管理者である神奈川県足柄上郡大井町に対して、国家賠償法第二条第一項に基づき、損害賠償を請求したものである。

（請求額：七、七二万九、五四四円）

2 被告大井町の瑕疵の有無について双方の主張

① 原告の主張

本件用水路と接する本件道路は、大井高校の生徒等利用者が多いのであるから、被告は、利用者の安全に十分配慮し、本件用水路に転落防止のための柵又は蓋を設置すべきであったのであり、これが設置されていなかった本件用水路の設置又は管理には瑕疵があったといふべきである。また、本件道路は、本件事故発生個所において屈曲しているが、本件事故当日のように曇天時及び日没以降の時間帯においては、暗くこれを認識するのは困難な状態であったのであるから、管理者である被告は本件道路に照明設備を設置するべきであったのであり、これが設置されていない本件道路の設置又は管理には瑕疵があったといふべきである。

② 原告の主張に対する被告の認否

農業用水路は、市街化区域で道路幅員確保の必要がある場合に例外的に暗渠となることがあるだけで、原則として開渠である。本件用水路

も開渠であるが、流水量、流水速度から見て特に危険なものではなく、過去に事故が起こったこともない。また、本件用水路に接している本件道路も、見通しのよい直線道路で幅員は約二メートルもあり、その主たる利用者は大井高校の生徒及び近隣の農業従事者であるところ、通常要求される注意を払っていれば本件用水路に転落する危険はない。本件転落事故は、被害者が本件事故当時泥酔していたにもかかわらず自転車に乗っていたために起こったものであり、本件道路の右利用状況に鑑みれば通常は発生しないものであるといえるから、本件道路に照明設備を設置していなかったからといって、被告の本件道路の設置又は管理に瑕疵があったとはいえない。

3 判決の概要

本件用水路への転落事故は、本件道路を通常の方法で利用している限り、発生しないものであると認められることから、本件道路及び本件用水路が通常有すべき安全性を欠いていたとはいえず、被告大井町の本件道路及び本件用水路の設置又は管理に瑕疵があったとはいえない旨判示し、原告の請求をすべて棄却した。

4 判決のポイント

① 本件用水路の設置、管理の状況

農業用水路は、稲の生育に必要な水温を保つ必要があること、農業従事者が取水しやすいようにすることから、原則は開渠で、転落防護施設も設置されていないものであるところ、大井町内の用水路では、本線については転落の危険性を考慮し転落防護柵を設置しており、本線に比べ規模の小さい枝線については開渠としている。本件用水路は、枝線であり、開渠であるが、昭和五八年に設置されて以来、被告に対して事故の報告はなく、また、その管理状態について

② 本件道路の設置、管理の状況

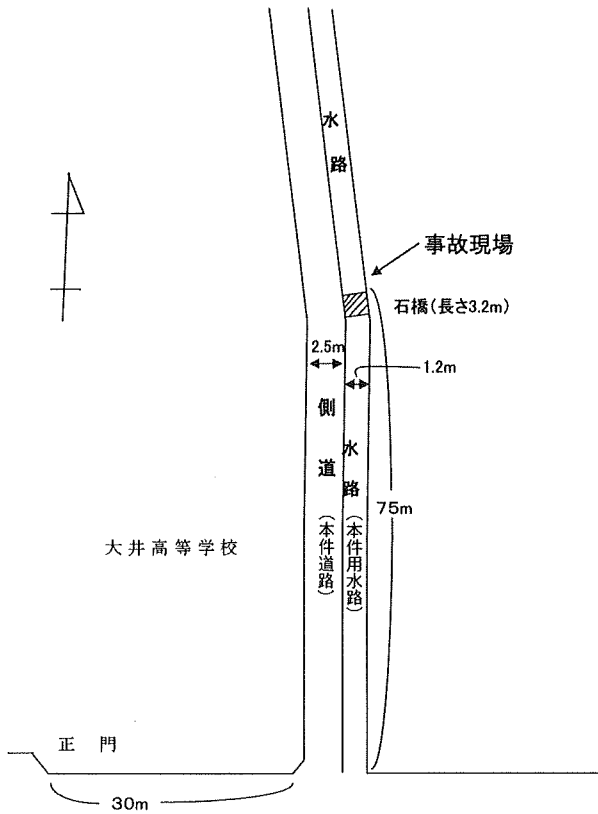
危険であり、何らかの対策をとってほしい旨の申し入れがなされたこともない。また、その規模から、仮に転落したとしても死亡等の重大事故に至る可能性の少ないところである。

本件道路は、本件事故現場付近で西方向にわずかに屈曲しているものの、当該屈曲は地図上では直線で表示されるほどわずかなもので、見通しに欠けるところのない平坦な道路であり、その西側は大井高校の石垣に、東側は本件用水路に接している。本件道路の主たる利用者は、大井高校に通学する生徒かあるいは近隣の農業

③ 被告大井町の瑕疵の有無

従事者に限られているところ、その利用時間帯は日中の明るいうちで、また、その手段は徒歩又は自転車等の軽車両に限られている。本件道路には照明設備が設置されていないが、これは稲の生育を阻害しないようにするためであることに加え、夜間時の通行がほとんど見込まれない右利用状況に鑑みて照明設備がなくてもそれが許容される状況であったからと考えられる。

①、②のとおり、本件用水路には柵、蓋等の転落防護施設が設けられておらず、また、本件



事故発生場所見取図

道路には照明設備が設置されていなかったが、本件道路の通常の利用方法の範囲内では、本件用水路に転落することはないものと認められるところ、本件事故は、被害者が本件事故当時、アルコールの影響により運動能力あるいは判断能力が欠如し、正常な運転ができない状況にあったにもかかわらず自転車を運転して、本件事故現場付近の本件道路を走行中、ハンドル操作を誤ったか、本件道路の屈曲に気づかず直進し、誤って本件用水路に転落したものであると推認できる。したがって、本件用水路及び本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたということではなく、管理者である被告の当該用水路及び道路の設置又は管理に瑕疵があったということではない。



「花の都・ちば」 千葉市動物公園



千葉市東京事務所 市川 康次

一 古代ロマンゆかりの地

「花の都・ちば」

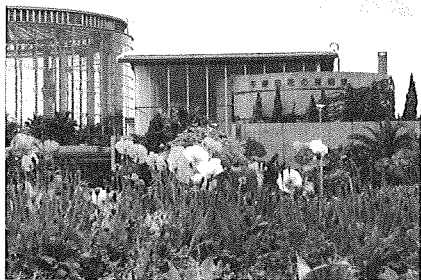
千葉市は千葉県のほぼ中央部、東京から約四〇km東に位置し、成田空港からは約三〇kmの距離にあり、市域面積は約二七二km²で河川によって刻まれた低地と台地、及び東京湾沿いに広



オオガハス

がる約三四km²の埋立地に大別されます。

人口は約九〇万人で幕張新都心の大規模開発などで将来性を見込まれ、平成四年四月一日仙台市に次ぐ一二番目の政令指定都市として中央区・花見川区・稲毛区・若葉区・緑区・美浜区の六行政区でスタートを切りま

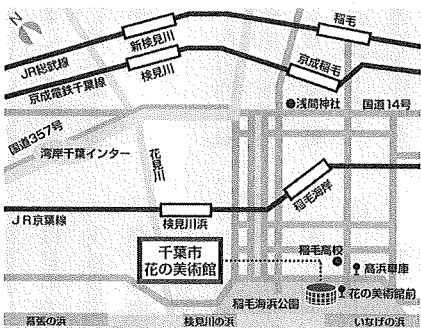


千葉市花の美術館

した。

各地で初夏になると淡紅色の大きな美しい花を咲かせる「オオガハス」は千葉から分根されたのをご存知でしょうか？

昭和二六年東大検見川総合運動場内の泥炭地から弥生時代後期（推定二、〇〇年前）の古代蓮の実が三個発見され、古代



千葉市花の美術館案内図

蓮の権威大賀一郎氏が一個の発芽試験に成功し現代に蘇らせたのです。こんな古代ロマンゆかりの地、千葉市は中庭に市の花オオガハスが植えられ、約五〇〇種・四、〇〇〇株もの植物が根付き、一年中花の咲き乱れる「千葉市花の美術館」を核施設として、今後「花の都・ちば」の都市イメージを全国にアピールできるようプロジェクトチームにより検討中です。

二 絶対おすすめ 千葉市動物公園

今回は市外の方にはあまり知られていない？「千葉市動物公園」を紹介させていただきます。

三四・二一haの広い敷地に「草原ゾーン」「鳥類・水系ゾーン」「モンキーゾーン」「家畜の原種ゾーン」「小動物ゾーン」「動物科学館」「子ども動物園」の七つの動物ゾーンとドリームワールドという遊園地をゆつたりとレイアウトしてあり、芝生広場など緑をたくさん残した公

園的な動物園です。

皆さん「ハシビロコウ」をご存知でしょうか？
テレビで何度かご覧になった

テレビで何度かご覧になった

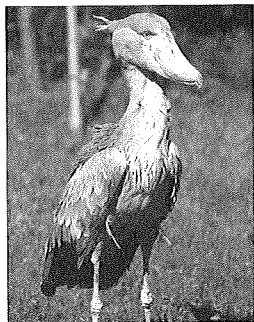


子ども動物園で動物とふれあう子ども達

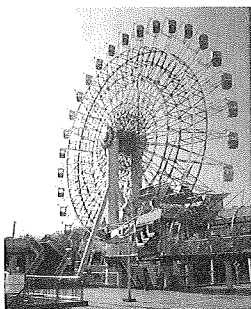


子ども動物園

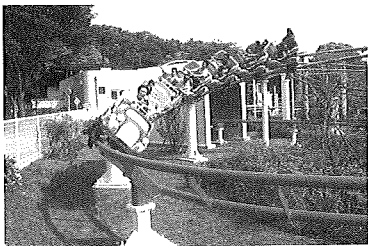
方もいらつしやると思いますが、コウノトリ目ハシビロコウ科の鳥類で「鳥類・水ゾーン」で観察することができます。こ



ハシビロコウ



観覧車



ゴーゴーコースター

の鳥はとにかく動きません。何時間も動きません。初めてこれを見たときは、なぜ柵の中に剥製が飾ってあるのだろうと思っ

たぐらいます。興味のある方は是非一度我慢比べをしてみてください。動いたのを見た時は感激するに違いありません!?

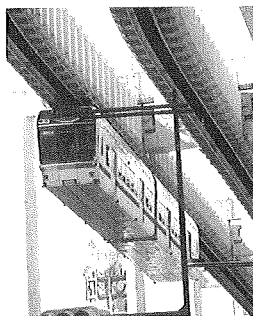
対照的に「モンキーゾーン」で観察できる「フクロテナガザル」は遊具の間をハイスピードで動き回るので必ず立ち止まって見てしまいます。その他にも昨年一〇月二五日リニューアルオープンした「子ども動物園」は動物とふれあえる子どもにも大人気のゾーンです。

動物ゾーンから動く連絡通路に運ばれドリームワールドに行きますと、周辺をゆつくりと一望できる観覧車や斜面から水しぶきをあげ着水する急流すべり・小粒だからこそスピード感の増すゴーゴーコースターなど小さいお子様から大人まで楽しめる乗り物が皆様のご来園をお

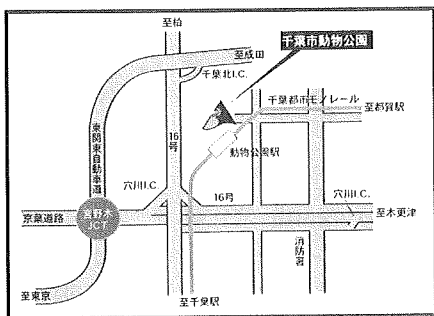
待ちしております。

なお、ご来園の際には千葉都市モノレールによる空からの近道をお勧めいたします。

懸垂型モノレールとして営業距離最長（一五・二km）のギネス認定を受けた乗り心地をじっくりとお試しく下さい。



千葉都市モノレール



千葉市動物公園案内図

木曾路 宿場めぐり



長野県東京事務所

浅岡 龍光

長野県は、「日本の屋根」の言葉に代表される山岳観光県です。北アルプス、中央アルプスなどの高山が四方を囲み、それらに源を発する千曲川、天竜川、木曾川などの河川が大地を刻んでいます。山々に隔てられるこのような地形や気象条件の違いから、地域が各々独自の文化を育ててきた反面、他の地域との交流拡大をはかることは、長い間住民の念願でありました。

木曾地域は、東に中央アルプス木曾駒ヶ岳、西に木曾御嶽山がそびえ、木曾川の溪流が深い谷を形作っています。森と水が美しい自然を残しています。その木曾川に沿って、山の谷を縫うように一本の街道が通って

ます。木曾街道は、中山道六九次のうちの一一宿の街道です。中山道は、甲州街道とともに江戸時代いわゆる五街道として県内を通過した重要な街道でした。木曾街道は、江戸へ、尾張へ、京都へ、善光寺へ、難所ながらも参勤交代の大名行列や、伊勢詣、善光寺参りなどの旅人が行き交う交流の要となった街道でした。

木曾街道は、そうした江戸の面影を色濃く残す道筋として知られ、史跡、景観が多く残されており様々な見所があります。昨年は中山道（木曾街道）制定四〇〇年の節目の年にあたり、木曾街道をもう一度見つめ直すために道をテーマとして様々な

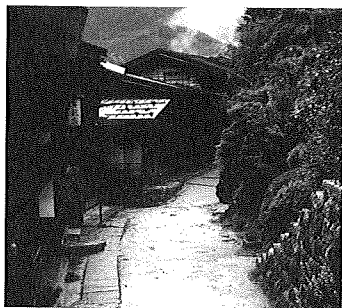
イベントも開催されました。当時の道筋を尾張から江戸へ、宿から宿へたどってみましょう。

岐阜県中津川市から国道一九号を東へ入り旧中山道を進むと長野県山口村へ入って新茶屋に出ます。鳥崎藤村筆の「是れよ木曾路」の碑を過ぎると馬籠宿に入ります。馬籠宿は、木曾一一宿の一番南の宿場町です。

馬籠峠の西麓、濃尾平野に向かつて開けた中腹にあたり木曾路の入り口として賑わった宿場です。明治の大火で多くを失いましたが、石畳の両側に復元された古い家並みは、面影をよく残しています。馬籠宿は鳥崎藤村の生地であり、「夜明け前」の

舞台になったことから広く知られるようになりました。旧本陣鳥崎藤村宅跡が藤村記念館になっています。

馬籠宿から峠を東へ下ると妻籠宿へ至ります。ここからが木曾川、谷川沿いに山中を行く本来的木曾路になります。妻籠宿は全国で初めて古い街並みを保存した宿場町で重要伝統的建造物群保存地区に指定されています。道筋には出梁造り、格子、うだつのある軒が続き、石葺きの板屋根や木製の雨樋など江戸時代の宿場の街並みが再現されています。脇本陣を務めた林家の家屋を郷土館として開放し、

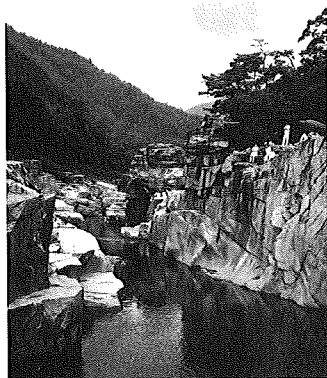


妻籠宿

多くの資料を展示しています。宿場時代の豪壮な造りで、街並み復元の中心的な建物となっています。

中山道は、三留野宿、野尻宿、須原宿を過ぎると国道一九号にほぼ重なって北上し、やがて上松宿に出ます。上松宿は、木曾一宿の途中にあたり木曾ヒノキの集散地として栄えた宿場町です。ここには、一般の茶屋と違い大名行列が主に使った立場茶屋が今も民宿として残っています。

また、近くには木曾の名勝「寢覚の床」があります。寢覚の床は古くから知られる木曾の名所で、木曾川の花崗岩の奇岩



寢覚の床

とエメラルドグリーンの水面上に幻想的な景観を作り出しています。寢覚めとは、竜宮から帰った浦島太郎が流浪の末この地に着き、床岩と名付けられた岩の上で玉手箱を開け、三〇〇才の老人となって目覚めたという言い伝えから付いた名前です。

上松の町内から中山道をそれぞれ県道を小川沿いにさかのぼり、さらに赤沢沿いに登ると赤沢自然休養林に入ります。江戸時代から厳しく守られてきた木曾の森林の中でも、ここは伊勢神宮の用材林として保護されてきたため、樹齢三〇〇年を超える大樹が多く残されています。日本三大美林のひとつであり、森林浴発祥の地でもあります。遊歩道や赤沢森林鉄道で木曾ヒノキが茂る林内をめぐることができます。

中山道は木曾の棧を過ぎやがて福島宿に入ります。福島宿は、京都と江戸の中間にあたり、ここには、東海道の箱根・新井、

中山道の碓井とともに四大関所のひとつ福島関所が設けられていました。交通の要所のため旧跡も多く、関所跡には番所建物を復元した福島関所資料館や尾張藩の代官であった山村代官屋敷などがあります。

福島宿を出て国道一九号を左に入ると宮の越宿に入ります。悲劇の武将木曾義仲ゆかりの地として、義仲の菩提寺、平家追悼の旗揚げをした「旗揚八幡宮」、古文書等を展示する「義仲館」、巴御前にまつわる巴ヶ淵などがあります。

中山道を木曾川右岸沿いに行き蘇原宿を過ぎて鳥居峠を越え



奈良井宿場祭

ると奈良井宿です。奈良井宿は、難所鳥居峠のふもと奈良井川段丘上にあり、上町、中町、下町からなる栄えた宿場です。昔の家並みがよく残り、妻籠宿とともに重要伝統的建造物群保存地区に指定されています。「橘川村歴史民俗資料館」では当時の民家の生活様式、風俗、産業などの資料を展示しています。

中山道は、木曾一宿の最北端、贅川宿に入ります。贅川番所が置かれ、婦女子の通行の取り締まりのほか、木曾ヒノキ、漆器、木曾馬の持ち出しの監視にあたりました。贅川関所が復元され、往時の様子を知ることができます。

木曾街道はここで終わり、中山道はやがて諏訪、軽井沢、板橋を経て江戸へと続きます。江戸時代のたたずまいを残す道筋を昔のままに歩きながら、美しい自然と懐かしい時代を訪ねてみてはいかがでしょうか。

環境にやさしい観光都市 奈良

近畿地方整備局奈良国道工事事務所

一 はじめに

奈良市は、古都の歴史的史跡とそれを取り巻く良好な自然環境と調和した都市景観が保全された地域であり、平成一〇年一二月には東大寺等八つの資産が世界遺産に登録され、年間一、三〇〇万人が訪れる国際観光都市である。

しかしながら、市内でも観光施設が多く集中している奈良公園周辺区域では、休日の観光交通の集中による交通渋滞が問題となっており、特に夕方（一六時～一八時）には最大約三km、通過時間四五分の渋滞が発生している（図一）。さらに、奈良公園周辺の駐車場不足と迷走車両による渋滞の悪化、路上駐車車両による生活交通の阻害、バス の速度や定時性等のサービス低下なども休日

道路交通の問題点となっている。

この地域では、これまでにも、昭和六三年のシルクロード博開催を契機として始められたパーク&バスライド（P&B R）を中心としたTDM施策に取り組んできた。平成一一年度春には、国土交通省（建設省）・奈良県・奈良市とバス事業者が協力し、P&B R駐車場を六箇所設置するとともに奈良市内観光地周遊バスの運行を開始した。同年秋からは、P&B Rに併用してパーク&サイクルライド（P&C R）の運用にも取り組んでいる（奈良県は平成一二年春から）。これらの施策は次第に定着してきているが、奈良市内の観光の特性として①鉄道駅から観光地までの距離が長い、②観光地が点在しており、周遊がし辛い、等の理由から自動車で奈良を訪問し、自動車で周

遊する観光客は依然として多い状況にある。

そこで、自動車にかわる利便性の高い周遊交通手段として自転車に注目し、既存のパーク&バスライドとマルチプラットホームレンタサイクルを組み合わせるにより、観光客のモビリティを改善し、奈良中心部への自動車交通流入及び自動車による周遊の抑制を図るために、「環境にやさしい観光都市 奈良」社会実験を実施した。

二 実験概要

マルチプラットホームレンタサイクルとは、図2に示すように、対象エリア内に設置されたサイクルポート（レンタサイクル貸出所）において、何度でも乗り降り自由なレンタサイクルシステムである。

○目的

・マルチプラットフォームレンタサイクルシステム及びP&Rを組み合わせることによる観光

・奈良中心部への自動車交通流入及び周遊交通の抑制

客のモビリティ改善

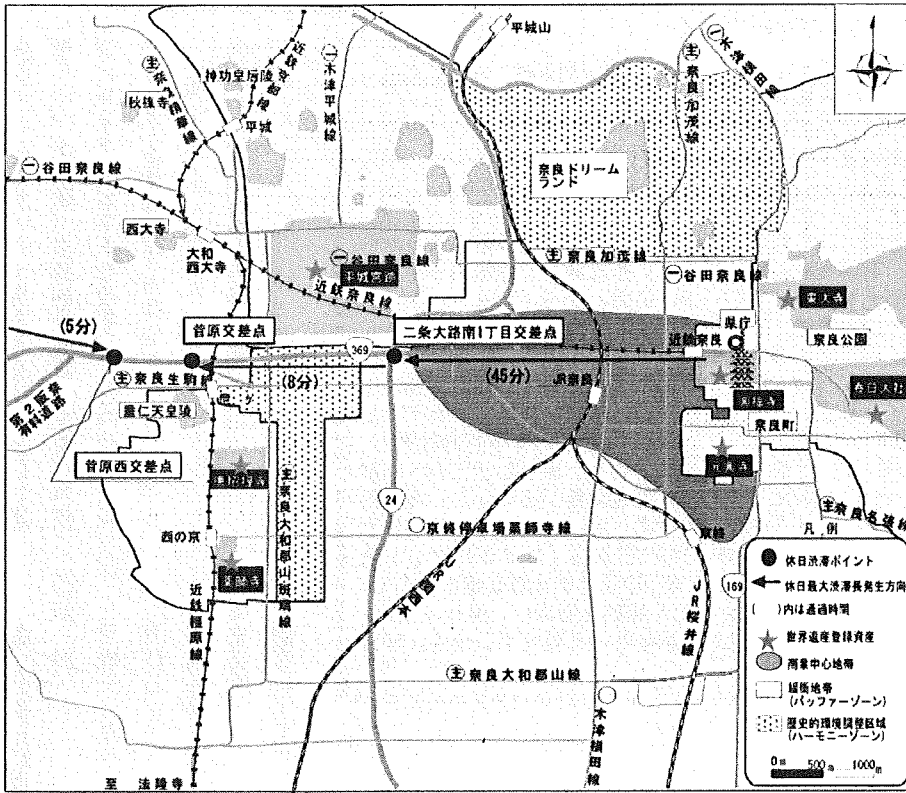


図1 休日の渋滞状況

●レンタサイクル業者やNPOと連携した、対象エリア内の各サイクルポート(レンタサイクル駐輪場)において、乗り捨て可能なレンタサイクルシステム
平成12年10、11月の日祝日及び11月4日

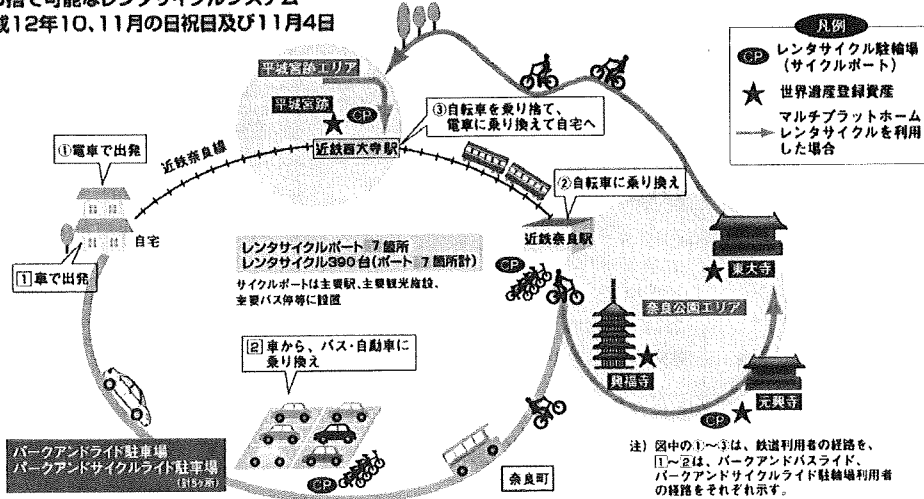


図2 レンタサイクルシステム

○実験内容

・既存のレンタサイクル事業者及びNPOと連携して、主要駅、主要観光施設、主要バス停等にサイクルポートを設置し、どのサイクルポートでも乗り捨て可能なレンタサイクル（マルチプラットフォームホームレンタサイクル）を実施し、その効果と本格実施の可能性を検討する。

○期間

・平成二二年一〇月、一二月の土日及び一月四日（土） 延二三日間
 午前九時～午後五時（雨天中止）

・マルチプラットフォームホームレンタサイクル利用者、P&R駐車場利用者の意識調査を行う。

○実施場所

・図3に示すサイクルポート七箇所、P&R駐

車場五箇所

○利用料金

（マルチプラットフォームホームレンタサイクル）
 ・レンタサイクル一日利用券十ぐるっとバスフリー乗車券 大人一、〇〇〇円 小児五〇〇円
 ・レンタサイクル三時間利用券（貸出・返却は一回限） 大人五〇〇円 小児三〇〇円
 （パークアンドライド）（表1）

住民参加のまちづくりをめざして

NPO法人 さんが偉座理事長 三井田康記

奈良市では、休日の観光交通による渋滞が大きな問題となっています。これに対し住民は行政に何とかしろと迫るばかりで、自分たちで解決する方策を探してこなかったのではないのでしょうか。平成11年夏、奈良国道工事事務所の依頼を受け、NPOが中心となって「奈良にふさわしい交通を考える市民座談会」を開催しました。住民100名が参加し、日頃感じている交通問題を話し合い自分たちにも協力できる解決策を検討しました。その結果、自転車を使って車に頼らない観光を実現できないかとの思いから「サイクルネット奈良」の試みを奈良国道工事事務所に提案しました。

社会実験の実施にあたっては交通事業者やホテル、旅館、みやげ物店によって「サイクルネット実行委員会」を組織し、計画案の検討や広報、サイクルポートの運営を一貫して行いました。サイクルネットは利用者にたいへん好評でしたが、道に対する評価は低く、4割の人が走りにくいと答えています。また、借りたところとは別のサイクルポートにも返却できる方式は運営費が高くなり、利用料だけで賄うにはさらなる工夫が必要です。実行委員会ではこれまでの実験結果をふまえ、平成14年3月21日から「サイクルネット奈良」の継続実施を行っています。今後、市民や観光客を巻き込んで、不要、不急なマイカーの使用を控える運動を展開し、楽しく歩け、自転車で安全に走れる環境づくりを進めたいと考えています。皆様のご協力をお願いします。

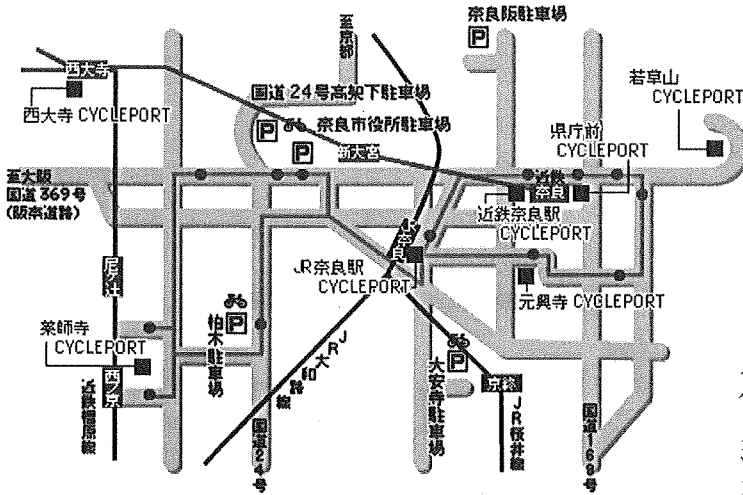


図3 サイクルポート、P&R駐車場

表1

駐車場名	移動手段	駐車料金	バス料金	レンタサイクル
奈良市役所駐車場	路線バス または自転車	無料	大人 200円（往復）	有り （無料）
柏木駐車場			子供 100円（往復）	
大安寺駐車場				
国道24号高架下駐車場				
奈良阪駐車場	シャトルバス	1,000円/台	無料	無し

○実施主体

・休日観光交通改善連絡会（国土交通省・奈良県・奈良市・NPO法人 さんが俵座）

○役割分担

・国土交通省 パーク&ライドの実施（二四号高架下）、サイクルネットの実施

・奈良県 パーク&ライドの実施（奈良阪、大安寺）、サイクルネットの広報協力

・奈良市 パーク&ライドの実施（市役所、柏木）、サイクルネットの広報協力

・NPO法人 さんが俵座 サイクルネットの企画検討、サイクルポートでの貸出作業、協力機関との調整、実験中の自転車の回送など

三 実験結果

○利用状況

実験期間中のレンタサイクル利用台数は、二日間で一、六二一台、パーク&ライド駐車場利用台数は、三、〇六五台であった（図4）。利用台数のピークは両システムともに一月四日で、それぞれ二五三台/日、四四四台/日であった。時間帯別の利用状況を見ると、レンタサイクルの貸出のピークは駅周辺のポートが九時〜一時、観光地周辺はやや遅れて一〜二時〜三時であった。返却は、各ポートともに一六時〜一七時の終了間際にそれぞれピークがあった。

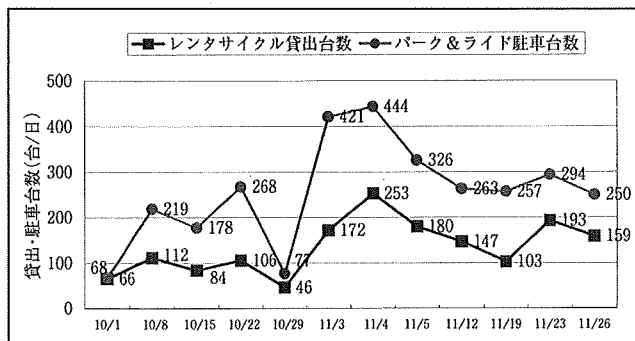


図4 利用状況

マルチプラットフォームホームレンタサイクルは、近鉄奈良駅から奈良公園前への道筋に位置する県庁前及び近鉄奈良駅の貸し出し台数が多く、この二箇所ですべての七割を占める。また、駅周辺のサイクルポートは貸し出しに比べ返却が多い傾向にあり、レンタサイクルが駅への端末交通手段として利用された様子がうかがえる（図5）。

パークアンドバスライド・サイクルサイド

奈良市企画部環境交通課 江島

奈良市は、奈良公園などの観光地が市中心部に位置しているため、休日の観光車両の流入は市内に交通渋滞をもたらし、市民生活に影響を与えるばかりでなく、その排ガスによる自然環境への影響も懸念されています。

平成10年には「古都奈良の文化財」が世界遺産に登録され、これらを保護していく責務も課せられています。

しかし、道路事情の改善も一朝一夕には進展せず、流入交通量の抑制と公共交通機関の利用促進を図るため、平成11年に春秋の観光シーズン時にパークアンドバスライドシステムを建設省（現国土交通省）・奈良県・奈良市で実施することになりました。これは、市中心部に流入しようとする観光車両（乗用車）が周辺部の無料駐車場に駐車し、観光客は路線バス（通常片道180円を割引料金で100円）に乗換え観光地へ移動することにより市内の交通渋滞の緩和を図るものです。

同年秋には市内への移動方法が再検討され、バスライドに並行してサイクルライドによるレンタサイクル（無料）も導入されることになりました。これには奈良市が移動保管した放置自転車より取りのりものを再利用したもので、資源再利用の観点からも利用者から多大な関心と好評を得て現在に至っています。

また、NPOが実施されているマルチプラットフォームレンタサイクルは、鉄道等公共交通機関を利用して来奈する観光客の便利な足となり、公共交通機関利用者が「奈良観光は自転車だ」という定番が出来つつあると感じています。

○交通渋滞緩和の効果
実験期間中二日間、マルチプラットフォームレンタサイクルにより延べ一七六台、パーク&ライド駐車場により延べ三、〇六五台、併せて二、四一六台の自動車交通を削減できたと推定される。

また、実験を実施していなかった場合に、マル

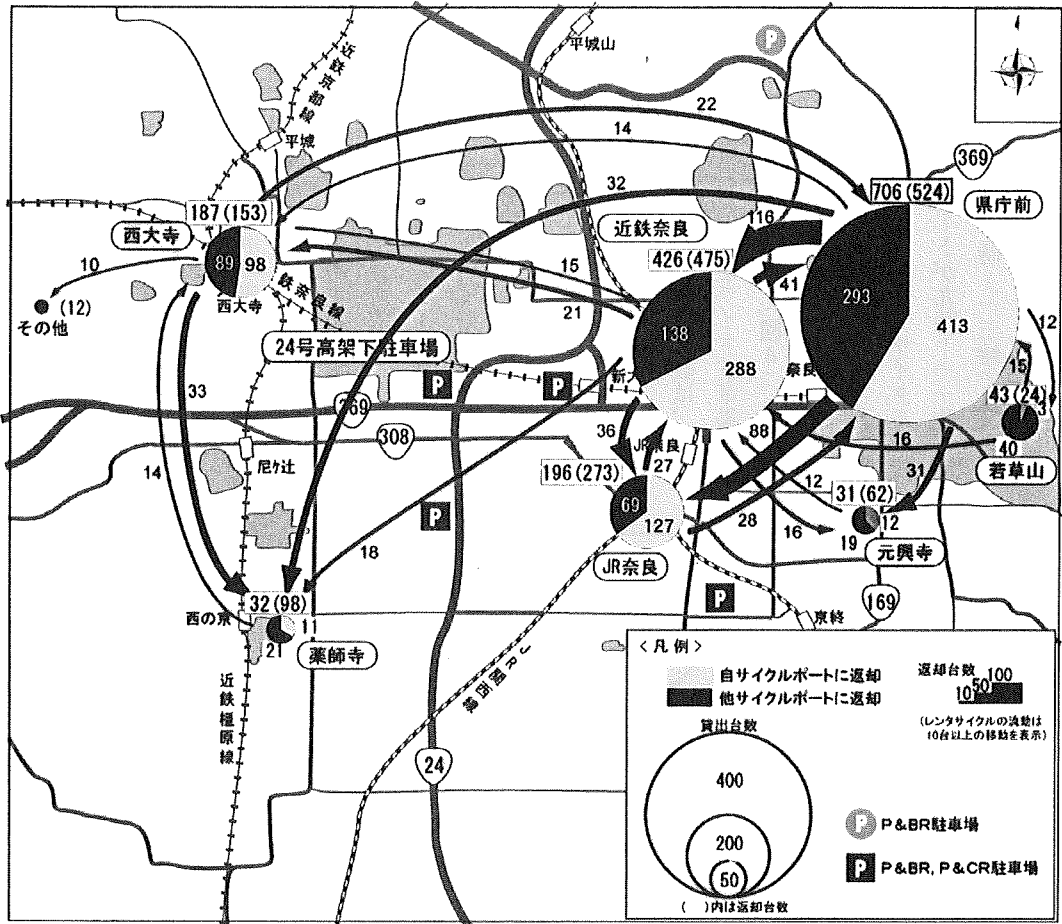


図5 サイクルポート別の利用状況

表2 交通渋滞緩和の効果

項	目	時間帯	実測値	推定値	効果
県庁東交差点 (奈良市中心部 流入方法)	渋滞長の削減	12:00	450 m	720 m	-270 m
	走行速度の向上		12.0 km/h	10.3 km/h	1.7 km/h
	所要時間の短縮		16.0 分	18.6 分	-2.6 分
二条大路南交 差点(奈良市中 心部流出方向)	渋滞長の削減	17:00	1,500 m	1,690 m	-190 m
	走行速度の向上		10.0 km/h	9.5 km/h	0.5 km/h
	所要時間の短縮		19.2 分	20.2 分	-1.0 分

チプラットホームレンタサイクル及びP&Rシステムを利用した全員の車両が、大宮通りを経由して奈良市中心部に流入したものと仮定して、ピーク時間帯における効果を試算した。システム導入により、奈良市中心部に流入する自動車交通が一・二九台/日削減され、これにより、流入方向の走行速度が一・七km/h(二七%)、流出方向の走行速度が〇・五km/h(五%)改善したものと推定される(表2)。

○地域の魅力度向上

サイクルネットの利用により、来訪者の七〇%以上が立ち寄り先が増えたと回答しており、来訪者のモビリティ向上及び観光施設等への来訪者数増に寄与したものと考えられる(図6)。

○マルチプラットホームレンタサイクルシステムの評価と課題

他のサイクルポートで乗り降りできる方式、何

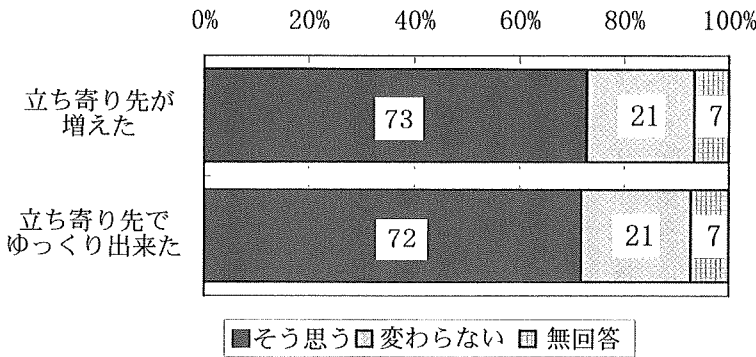


図6

度でも利用できる方式は、利用者の評価は非常に高い。サイクルポートの配置についても非常に評価が高く、設定エリアは概ね妥当と考えられる。

しかし、今後の課題として、現在の利用料金では採算性の確保が困難であり、継続的な運用に際しては検討が必要である。また、道の走りやすさについても評価は低く、改善が望まれる。

また、システムの再利用意向は、九一%と評価は非常に高いが、「自転車」「ポートの配置」「道の走りやすさ」等が原因で一割程度が「利用しない」と回答したと推測されることから、今後はこれらの問題の解消・改善を図っていくことが必要である。

四 実験実施後の展開

パーク&ライドは、施策として定着しており、毎年春・秋に同様の施策を実施している。マルチプラットホームレンタサイクルについては、本格実施に向けた検討のため、本実験後も春・秋の観光シーズンに継続実験を行った。

平成二三年度春期サイクルネット社会実験

四・五月の土曜・日曜・祝日の計一八日間(うち三日は雨天中止のため実験実施は一五日間、午前九時～午後五時)において、マルチサイクルポート(乗り捨て自由)を一一箇所を増やし、実

験を実施した。

採算性を向上させるため、平成二二年秋の実験時に加え、継続的な収入の確保を目的として土曜・日曜の連続運営及びホテル・旅館による通常営業の傍らでの平日運営(シャトル方式)を実施した。人件費の削減のために、マルチレンタサイクルポートの三旅館では、通常営業の傍らでの運営として、作業員は配置せずに運営を行った。

また、ホームページによるPR活動(奈良国道工事事務所、さんが俵座)を行った。

結果・利用台数二、三九六台(一五日間)

・レンタサイクル利用料金としては九一%の方が妥当又は安いと評価

・貸出台数の六七%はレンタサイクル三時間(利用料金)利用者

・小児の利用は全体貸出台数の九%

・他のポートへの返却者は五一%

・レンタサイクル一日利用者の内、乗り換え利用者者は三%

・一日利用者の六三%はぐるっとバスを利用する意向はなく、実際、バス利用者は六%

・マルチレンタサイクルシステムの評価は高く、再利用の意向は九六%

・サイクルネットの認知度は低く、利用者の七〇%は奈良に来て知った

・土曜・日曜の連続運営によりポート人件費が

相当額増加した。現行のシステム（仮設サイクルポート）では、採算性の確保は難しい。ホテル旅館での平日運営については、宿泊客に限定したこともあり、個人客が主流のホテルでの貸出が大半となり、その他のホテル旅館での利用はほとんど期待できないことが確認できた。

＜平成一三年度秋期サイクルネット社会実験＞

一〇・一一月の土曜・日曜・祝日の計一八日間（午前九時～午後五時）において、マルチサイクルポート（乗り捨て自由）一一箇所にて実施。平成一三年春の実験時と同様、土曜・日曜の連続運営及びホテル旅館による通常営業の傍らでの平日運営（シャトル方式）を実施した。マルチレンタサイクルポートの四旅館では、通常営業の傍らでの運営として、作業員は配置せずに運営を行った。ホームページによるPR活動（さんが俵座）も行った。

さらに、県庁前仮設ポートの代替として、興福寺境内地（将来は常設ポートとしての運営を目指して）に仮設ポートを設置した。（許可の関係上、実験実施日毎の回送は行った）これにより、自転車回送費がかかる仮設ポートから常設ポートへの移行による採算性向上を目指した。

また、料金体系の変更として、①レンタサイク

ル一日料金の単独券を追加、②小児料金の廃止、③レンタサイクル三時間→二時間に変更、とした。

結果・利用台数一、六〇三台

・レンタサイクル利用料金としては八五%強の方が妥当又は安いと評価

・貸出台数の三八%はレンタサイクル二時間

（利用料金）利用者

・他のポートへの返却者は三七%

・バスフリー乗車券付き利用者の内、乗り換え

利用者は二五%

・レンタサイクル一日券購入者の内、バスフリー乗車券付きの購入者は二%

・マルチレンタサイクルシステムの評価は高く、再利用の意向は九六%

・サイクルネットの認知度は低く、利用者の七

五%は奈良に来て知った

・春実施時より仮設ポートの人員配置を見直した結果、かなりの人件費が削減されたが、現

行のシステム（仮設サイクルポート）では、

やはり、人件費の負担が大きい

・ホテル旅館での平日運営について、平成一三年春の結果と同様、個人客が主流のホテル以

外、ほとんど期待できないことが再度確認さ

れた。

＜平成一四年度以降＞

平成一二・一三年度の四回の社会実験の結果をふまえ、平成一四年度からはNPOを実施主体として、既存レンタサイクル事業者・ホテル旅館・土産物店等が協働で本格実施することとなった。春・秋のシーズン中はマルチプラットホーム方式での貸出を行い、それ以外の日は通年でシャトル方式での貸出を行うこととする。春のマルチプラットホーム実施は平成一四年三月二一日～平成一四年五月六日までの土・日・祝に行うこととされている。



シリーズ

『道の駅』

夕陽ロマンと情報のステーション

道の駅「ゆうひパーク浜田」(島根県)

駅長 日野原 階士



道の駅「ゆうひパーク浜田」全景

日本海を観て、海の幸を味わう

当駅は、平成六年七月に島根県では、三番目に開設されました。出雲大社から山陰の小京都、津和野を結ぶ国道九号線のほぼ中間に位置する浜田市は、日本海屈指の水産都市で、美しい海岸線には「日本のかおり風景100選」〃磯のかおり〃に、環境省より認定された石見畳ヶ浦や、海外発展の先駆者として、また、藩の窮状を救おうとした海の快男児会津

屋(今津屋)八右衛門は、今も浜田人に語り継がれています。

「道の駅」ゆうひパーク浜田は、国道九号・浜田バイパス沿いで雄大な日本海を一望できる高台にあり、建物の海側は、ガラス張りになっているため、夕日を眺めるにも絶好の場所として人気を集め、〃ゆうひスポット〃となっております。

駅には、多彩なメニューのファミリールレストラン・サンデーサンや気楽に楽しめるモスバーガーが有り、地元の方にすっかりお馴染みになり閉店の時刻まで人気です。

また、港町ならではの海鮮レストラン「会津屋八右衛門」は、日本海の美しさを眼で観て楽しんでいただいた後、海の幸を舌で味わいたい方に、じっくりとご賞味いただけると定評があります。

魅了する石見神楽の舞い

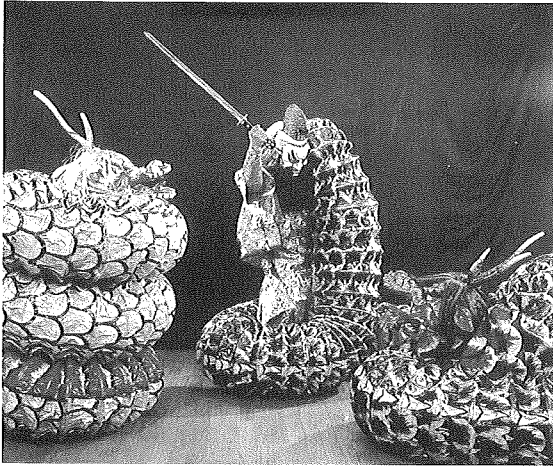
そして、恒例となっている話題のイベントが、石見神楽の定期公演です。

神話のふるさと島根県西部(石見地方)に、舞い継がれている石見神楽を、毎月第二・四日曜日(一四〜一六時)には体感できるので、人気社中による、旧来の六調子と地元浜田っ子の心意気と同じ快活な八調子の両方が

上演され、屋外の神楽ステージ周辺は大賑わいです。

施設の中央には、ふきぬけのビッグスペースもあるため希望者による各種イベントや、催し物、団体客など多数の場合のお食事にも充分対応が可能です。また、雨天の場合の石見神楽の上演にも、天候の心配をすることなく上演できる場所として一役かっております。

その他、駅内の施設としては、麵処、特産品店、海産品店、銀行のATMや無料休憩所等があり、「便利・安心・くつろぎ」スペースが盛り沢山です。



石見神楽の代表的な演目「大蛇（おろち）」

そして、建物から見下ろせる所には、豊富な遊具やベンチ、展望ゾーン、四季折々の花が楽しめる、散策できる公園があり、車イスの方や、ベビーカーの子供連れの方にも駅内同様利用できる設備となっております。

また、島根県唯一の専任スタッフによる周



夕日につつまれた「ゆうひパーク浜田」

辺道路の道路観光情報コーナーは、地元の温泉、花見どころ、スキー場やイベント情報など四季折々の多彩な情報を、スタッフが近隣の観光施設を実際に訪れた体験をもとに、お客さまの立場で「手作り情報」をモットーにお客様に提供し、大きな魅力の一つとなっております。

是非、困った時などお気軽にお声をかけてみてください。

最後に、私共「道の駅」ゆうひパーク浜田の一番のご馳走は、日本海に沈む美しい夕日です。いつでも見たいときに必ず見れるものではありませんが、自然が創りだす壮大なる芸術をお楽しみいただけます。なお、参考までに「ゆうひおもしろガイドBOOK」をご用意しておりますので、ご希望の方はスタッフにお申し出いただければ、無料配布致しております。

ゆうひ
おもしろ
ガイド
BOOK

◆「ゆうひ」の由来は？
◆夕日の沈む位置と時刻が一目でわかる！
◆夕日の色はなぜ赤い？
◆なぜ夕日や朝日は大きいのか？
◆面白い焼けたてなに？

ゆうひパーク
15.0

月・日	世界	国内	道路行政
2・28	<p>○米商務省によると、昨年一〇〜一二月期の国内総生産（GDP）の実質成長率（改定値）は、年率換算で前期比一・四％増となり、速報値の〇・二％増から上方修正された。この結果、昨年三月からの米景気の後退は底打ちが確実となった。</p> <p>○スイスで国連加盟の是非を問う国民投票が行われ、賛成が半数を超え、加盟が承認された。九月の国連総会で一九〇番目の加盟国として承認される見通しだ。</p>	<p>○政府の経済財政諮問会議（議長・小泉純一郎首相）が、「早急に取り組むべきフレ対策」をとりまとめた。内容は不良債権処理の促進、金融システムの安定など金融中心の対策で、金融機関に対する公的資金の注入問題は、金融危機の恐れのある場合に検討するとの従来の方針にとどまった。</p> <p>○総務省によると、一月の完全失業率（季節調整値）は五・三％で、過去最悪の昨年二月の五・五％から〇・二ポイント低下した。</p> <p>○準大手ゼネコンの佐藤工業が会社更生法の適用を東京地裁に申請、受理された。関連会社を加えると、負債総額は約四、六〇〇億円。</p> <p>○東京地検は徳島県知事の円藤寿穂容疑者（五八）を収賄の疑いで逮捕。円藤知事は県発注の県立文学書道館の建設工事などで八〇〇万円の賄賂を受け取ったとされる。</p> <p>○内閣府の国民所得統計速報によると、昨年一〇〜一二月期の国内総生産（GDP、季節調整値）は、実質で前期（七〜九月期）比一・二％減で、三期連続のマイナス。</p> <p>○自民党は加藤紘一元幹事長と鈴木宗男代議士の離党届を正式に受理、両氏は同日付けで離党した。加藤元幹事長は前事務所代表の脱税事件の責任をとった。</p> <p>○政府の地球温暖化対策推進本部（本部長・小泉首相）が「改定地球温暖化対策推進大綱」を決定した。政府は関連法案を今国会に提出する。</p>	<p>○東九州自動車道末吉財部IC〜国分IC間（二・五km）が開通。</p> <p>○国土交通相は社会資本整備審議会に「持続可能な経済・社会の構築、安全で安心できる暮らしの実現など新しい課題に対応した道路政策のあり方」について諮問した。それを受けて社会資本整備審議会第一回道路分科会及び第一回基本政策部会が開催された。</p> <p>○福岡高速四号線粕屋〜福岡IC間（一・九km）が供用開始。これにより九州縦貫道と直結。</p> <p>○東北自動車道浦和ICフル化と一般国道一二二号浦和IC橋の完成式典が行われた。</p> <p>○一般国道一八五号休山新道（呉市本道六〜阿賀中央六）二・六kmが供用開始。</p> <p>○常磐自動車道いわき四倉IC〜広野IC間（一三・八km）が開通。</p> <p>○伊勢湾岸自動車道の湾岸弥富IC〜みえ川越IC間（八・三km）が開通。</p>
3・3	<p>○米国政府は鉄鋼製品一四品目に対して三年間にわたり関税を最大三〇％引き上げる緊急輸入制限（セーフガード）を発動した。これを受けて日本政府は同日、世界貿易機関（WTO）の紛争解決手続きに基づき米国を提訴した。欧州連合は既に提訴済みで、韓国も日本と同じく二〇日に提訴した。</p>	<p>○総務省によると、一月の完全失業率（季節調整値）は五・三％で、過去最悪の昨年二月の五・五％から〇・二ポイント低下した。</p> <p>○準大手ゼネコンの佐藤工業が会社更生法の適用を東京地裁に申請、受理された。関連会社を加えると、負債総額は約四、六〇〇億円。</p> <p>○東京地検は徳島県知事の円藤寿穂容疑者（五八）を収賄の疑いで逮捕。円藤知事は県発注の県立文学書道館の建設工事などで八〇〇万円の賄賂を受け取ったとされる。</p> <p>○内閣府の国民所得統計速報によると、昨年一〇〜一二月期の国内総生産（GDP、季節調整値）は、実質で前期（七〜九月期）比一・二％減で、三期連続のマイナス。</p> <p>○自民党は加藤紘一元幹事長と鈴木宗男代議士の離党届を正式に受理、両氏は同日付けで離党した。加藤元幹事長は前事務所代表の脱税事件の責任をとった。</p> <p>○政府の地球温暖化対策推進本部（本部長・小泉首相）が「改定地球温暖化対策推進大綱」を決定した。政府は関連法案を今国会に提出する。</p>	<p>○東九州自動車道末吉財部IC〜国分IC間（二・五km）が開通。</p> <p>○国土交通相は社会資本整備審議会に「持続可能な経済・社会の構築、安全で安心できる暮らしの実現など新しい課題に対応した道路政策のあり方」について諮問した。それを受けて社会資本整備審議会第一回道路分科会及び第一回基本政策部会が開催された。</p> <p>○福岡高速四号線粕屋〜福岡IC間（一・九km）が供用開始。これにより九州縦貫道と直結。</p> <p>○東北自動車道浦和ICフル化と一般国道一二二号浦和IC橋の完成式典が行われた。</p> <p>○一般国道一八五号休山新道（呉市本道六〜阿賀中央六）二・六kmが供用開始。</p> <p>○常磐自動車道いわき四倉IC〜広野IC間（一三・八km）が開通。</p> <p>○伊勢湾岸自動車道の湾岸弥富IC〜みえ川越IC間（八・三km）が開通。</p>
20	<p>○米国政府は鉄鋼製品一四品目に対して三年間にわたり関税を最大三〇％引き上げる緊急輸入制限（セーフガード）を発動した。これを受けて日本政府は同日、世界貿易機関（WTO）の紛争解決手続きに基づき米国を提訴した。欧州連合は既に提訴済みで、韓国も日本と同じく二〇日に提訴した。</p>	<p>○総務省によると、一月の完全失業率（季節調整値）は五・三％で、過去最悪の昨年二月の五・五％から〇・二ポイント低下した。</p> <p>○準大手ゼネコンの佐藤工業が会社更生法の適用を東京地裁に申請、受理された。関連会社を加えると、負債総額は約四、六〇〇億円。</p> <p>○東京地検は徳島県知事の円藤寿穂容疑者（五八）を収賄の疑いで逮捕。円藤知事は県発注の県立文学書道館の建設工事などで八〇〇万円の賄賂を受け取ったとされる。</p> <p>○内閣府の国民所得統計速報によると、昨年一〇〜一二月期の国内総生産（GDP、季節調整値）は、実質で前期（七〜九月期）比一・二％減で、三期連続のマイナス。</p> <p>○自民党は加藤紘一元幹事長と鈴木宗男代議士の離党届を正式に受理、両氏は同日付けで離党した。加藤元幹事長は前事務所代表の脱税事件の責任をとった。</p> <p>○政府の地球温暖化対策推進本部（本部長・小泉首相）が「改定地球温暖化対策推進大綱」を決定した。政府は関連法案を今国会に提出する。</p>	<p>○東九州自動車道末吉財部IC〜国分IC間（二・五km）が開通。</p> <p>○国土交通相は社会資本整備審議会に「持続可能な経済・社会の構築、安全で安心できる暮らしの実現など新しい課題に対応した道路政策のあり方」について諮問した。それを受けて社会資本整備審議会第一回道路分科会及び第一回基本政策部会が開催された。</p> <p>○福岡高速四号線粕屋〜福岡IC間（一・九km）が供用開始。これにより九州縦貫道と直結。</p> <p>○東北自動車道浦和ICフル化と一般国道一二二号浦和IC橋の完成式典が行われた。</p> <p>○一般国道一八五号休山新道（呉市本道六〜阿賀中央六）二・六kmが供用開始。</p> <p>○常磐自動車道いわき四倉IC〜広野IC間（一三・八km）が開通。</p> <p>○伊勢湾岸自動車道の湾岸弥富IC〜みえ川越IC間（八・三km）が開通。</p>
19	<p>○米国政府は鉄鋼製品一四品目に対して三年間にわたり関税を最大三〇％引き上げる緊急輸入制限（セーフガード）を発動した。これを受けて日本政府は同日、世界貿易機関（WTO）の紛争解決手続きに基づき米国を提訴した。欧州連合は既に提訴済みで、韓国も日本と同じく二〇日に提訴した。</p>	<p>○総務省によると、一月の完全失業率（季節調整値）は五・三％で、過去最悪の昨年二月の五・五％から〇・二ポイント低下した。</p> <p>○準大手ゼネコンの佐藤工業が会社更生法の適用を東京地裁に申請、受理された。関連会社を加えると、負債総額は約四、六〇〇億円。</p> <p>○東京地検は徳島県知事の円藤寿穂容疑者（五八）を収賄の疑いで逮捕。円藤知事は県発注の県立文学書道館の建設工事などで八〇〇万円の賄賂を受け取ったとされる。</p> <p>○内閣府の国民所得統計速報によると、昨年一〇〜一二月期の国内総生産（GDP、季節調整値）は、実質で前期（七〜九月期）比一・二％減で、三期連続のマイナス。</p> <p>○自民党は加藤紘一元幹事長と鈴木宗男代議士の離党届を正式に受理、両氏は同日付けで離党した。加藤元幹事長は前事務所代表の脱税事件の責任をとった。</p> <p>○政府の地球温暖化対策推進本部（本部長・小泉首相）が「改定地球温暖化対策推進大綱」を決定した。政府は関連法案を今国会に提出する。</p>	<p>○東九州自動車道末吉財部IC〜国分IC間（二・五km）が開通。</p> <p>○国土交通相は社会資本整備審議会に「持続可能な経済・社会の構築、安全で安心できる暮らしの実現など新しい課題に対応した道路政策のあり方」について諮問した。それを受けて社会資本整備審議会第一回道路分科会及び第一回基本政策部会が開催された。</p> <p>○福岡高速四号線粕屋〜福岡IC間（一・九km）が供用開始。これにより九州縦貫道と直結。</p> <p>○東北自動車道浦和ICフル化と一般国道一二二号浦和IC橋の完成式典が行われた。</p> <p>○一般国道一八五号休山新道（呉市本道六〜阿賀中央六）二・六kmが供用開始。</p> <p>○常磐自動車道いわき四倉IC〜広野IC間（一三・八km）が開通。</p> <p>○伊勢湾岸自動車道の湾岸弥富IC〜みえ川越IC間（八・三km）が開通。</p>
3・1	<p>○総務省によると、一月の完全失業率（季節調整値）は五・三％で、過去最悪の昨年二月の五・五％から〇・二ポイント低下した。</p> <p>○準大手ゼネコンの佐藤工業が会社更生法の適用を東京地裁に申請、受理された。関連会社を加えると、負債総額は約四、六〇〇億円。</p> <p>○東京地検は徳島県知事の円藤寿穂容疑者（五八）を収賄の疑いで逮捕。円藤知事は県発注の県立文学書道館の建設工事などで八〇〇万円の賄賂を受け取ったとされる。</p> <p>○内閣府の国民所得統計速報によると、昨年一〇〜一二月期の国内総生産（GDP、季節調整値）は、実質で前期（七〜九月期）比一・二％減で、三期連続のマイナス。</p> <p>○自民党は加藤紘一元幹事長と鈴木宗男代議士の離党届を正式に受理、両氏は同日付けで離党した。加藤元幹事長は前事務所代表の脱税事件の責任をとった。</p> <p>○政府の地球温暖化対策推進本部（本部長・小泉首相）が「改定地球温暖化対策推進大綱」を決定した。政府は関連法案を今国会に提出する。</p>	<p>○東九州自動車道末吉財部IC〜国分IC間（二・五km）が開通。</p> <p>○国土交通相は社会資本整備審議会に「持続可能な経済・社会の構築、安全で安心できる暮らしの実現など新しい課題に対応した道路政策のあり方」について諮問した。それを受けて社会資本整備審議会第一回道路分科会及び第一回基本政策部会が開催された。</p> <p>○福岡高速四号線粕屋〜福岡IC間（一・九km）が供用開始。これにより九州縦貫道と直結。</p> <p>○東北自動車道浦和ICフル化と一般国道一二二号浦和IC橋の完成式典が行われた。</p> <p>○一般国道一八五号休山新道（呉市本道六〜阿賀中央六）二・六kmが供用開始。</p> <p>○常磐自動車道いわき四倉IC〜広野IC間（一三・八km）が開通。</p> <p>○伊勢湾岸自動車道の湾岸弥富IC〜みえ川越IC間（八・三km）が開通。</p>	<p>○東九州自動車道末吉財部IC〜国分IC間（二・五km）が開通。</p> <p>○国土交通相は社会資本整備審議会に「持続可能な経済・社会の構築、安全で安心できる暮らしの実現など新しい課題に対応した道路政策のあり方」について諮問した。それを受けて社会資本整備審議会第一回道路分科会及び第一回基本政策部会が開催された。</p> <p>○福岡高速四号線粕屋〜福岡IC間（一・九km）が供用開始。これにより九州縦貫道と直結。</p> <p>○東北自動車道浦和ICフル化と一般国道一二二号浦和IC橋の完成式典が行われた。</p> <p>○一般国道一八五号休山新道（呉市本道六〜阿賀中央六）二・六kmが供用開始。</p> <p>○常磐自動車道いわき四倉IC〜広野IC間（一三・八km）が開通。</p> <p>○伊勢湾岸自動車道の湾岸弥富IC〜みえ川越IC間（八・三km）が開通。</p>
27	<p>○政府の経済財政諮問会議（議長・小泉純一郎首相）が、「早急に取り組むべきフレ対策」をとりまとめた。内容は不良債権処理の促進、金融システムの安定など金融中心の対策で、金融機関に対する公的資金の注入問題は、金融危機の恐れのある場合に検討するとの従来の方針にとどまった。</p> <p>○総務省によると、一月の完全失業率（季節調整値）は五・三％で、過去最悪の昨年二月の五・五％から〇・二ポイント低下した。</p> <p>○準大手ゼネコンの佐藤工業が会社更生法の適用を東京地裁に申請、受理された。関連会社を加えると、負債総額は約四、六〇〇億円。</p> <p>○東京地検は徳島県知事の円藤寿穂容疑者（五八）を収賄の疑いで逮捕。円藤知事は県発注の県立文学書道館の建設工事などで八〇〇万円の賄賂を受け取ったとされる。</p> <p>○内閣府の国民所得統計速報によると、昨年一〇〜一二月期の国内総生産（GDP、季節調整値）は、実質で前期（七〜九月期）比一・二％減で、三期連続のマイナス。</p> <p>○自民党は加藤紘一元幹事長と鈴木宗男代議士の離党届を正式に受理、両氏は同日付けで離党した。加藤元幹事長は前事務所代表の脱税事件の責任をとった。</p> <p>○政府の地球温暖化対策推進本部（本部長・小泉首相）が「改定地球温暖化対策推進大綱」を決定した。政府は関連法案を今国会に提出する。</p>	<p>○東九州自動車道末吉財部IC〜国分IC間（二・五km）が開通。</p> <p>○国土交通相は社会資本整備審議会に「持続可能な経済・社会の構築、安全で安心できる暮らしの実現など新しい課題に対応した道路政策のあり方」について諮問した。それを受けて社会資本整備審議会第一回道路分科会及び第一回基本政策部会が開催された。</p> <p>○福岡高速四号線粕屋〜福岡IC間（一・九km）が供用開始。これにより九州縦貫道と直結。</p> <p>○東北自動車道浦和ICフル化と一般国道一二二号浦和IC橋の完成式典が行われた。</p> <p>○一般国道一八五号休山新道（呉市本道六〜阿賀中央六）二・六kmが供用開始。</p> <p>○常磐自動車道いわき四倉IC〜広野IC間（一三・八km）が開通。</p> <p>○伊勢湾岸自動車道の湾岸弥富IC〜みえ川越IC間（八・三km）が開通。</p>	<p>○東九州自動車道末吉財部IC〜国分IC間（二・五km）が開通。</p> <p>○国土交通相は社会資本整備審議会に「持続可能な経済・社会の構築、安全で安心できる暮らしの実現など新しい課題に対応した道路政策のあり方」について諮問した。それを受けて社会資本整備審議会第一回道路分科会及び第一回基本政策部会が開催された。</p> <p>○福岡高速四号線粕屋〜福岡IC間（一・九km）が供用開始。これにより九州縦貫道と直結。</p> <p>○東北自動車道浦和ICフル化と一般国道一二二号浦和IC橋の完成式典が行われた。</p> <p>○一般国道一八五号休山新道（呉市本道六〜阿賀中央六）二・六kmが供用開始。</p> <p>○常磐自動車道いわき四倉IC〜広野IC間（一三・八km）が開通。</p> <p>○伊勢湾岸自動車道の湾岸弥富IC〜みえ川越IC間（八・三km）が開通。</p>

編集後記

時折、マスコミで「農水族」や「道路族」という言葉を見聞します。もともと、この「族」という言葉は、「親族縁者」、「一族郎党」などと使われ、血のつながりの強い間柄を指しているようです。

しかし、「農水族」や「道路族」と言う場合は、血縁関係はなく、与党の農水行政や道路行政に関心が強く、精通している国会議員の政策集団を意味しているのです。しかも、横車を押す悪役仕立で扱われるケースが多く、「ゾク」は「ゾク」でも「賊」に近いのではないかと勘ぐりたくなることさえあります。「族」がこんな使われ方をされるようになったのは、いつごろからであろうか。そんな関心を持つていたところ、最近、故藤原武さんが書かれたエッセイ集の中に「道路族」というタイトルの短文があるのがつきました。そこには次のように書いてありました。

——「道路族」という議員は怪しからん輩ですな！。道路予算を半分に減らせと主張する経済評論家が、テレビでこう言った。「道路族」などという妙な派閥は、寡聞にして知らなかったが、もしそれが道路整備に熱心な議員を指すものならば、国民大衆の声に耳を傾ける議員である限り、

何党であろうと自ずと「道路族」になるだろうし、また「道路族」にならないのがおかしい。(中略)道路を少しでも、良くして欲しいという国民大衆の切実な願いを敏感に捉えて活躍する議員が「道路族」ならば「道路族」大いに結構である。——

日本道路建設業協会の副会長を務めた藤原さんは、こう書いて道路族にエールを送っていた。昭和五十五年十二月に執筆したもので、この年の八月に大蔵省が「歳出百科」を公表し、道路特定財源の見直しを提起していました。恐らくこれを機に「道路族」という言葉が、登場することになったのではないかと独り合点することにしました。

昭和五十五年当時から約二十年が過ぎ、この間、道路整備は着実に進んできました。しかし、それではもう十分かとなると、首をかしげざるを得ません。車の保有台数は昭和五十五年当時の三千万万台から平成十一年には七千万万台に、また、運転免許保有者は四千三百万人から七千四百万人に激増し、道路は依然、この洪水をさばき切れずにアップアップ。

道路特定財源や有料道路制度のあり方が今また、問われていますが、道路整備の必要性をまじめに唱える議員を「族」なる言葉でカリカチュア化してしまうのは、問題の本質を見誤る危険があると思うのです。……

(K)

5月号の特集テーマは「W杯に向けた道路整備、道路交通対策」の予定です。

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

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

監修：国土交通省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

〒102-0082 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 振込銀行：みずほ銀行虎ノ門中央支店

定価770円(本体価格733円)

FAX 03 (3234) 4471

口座番号：普通預金771303

<年間送料共9,240円>

口座名：道路広報センター