

道路行政セミナー

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

目次

エッセイ 進化する道の駅	芥川 麻実子	1
■ 特集 ■ 道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律案について		
道路整備費の財源等の特例に関する法律の 一部を改正する法律案について	道路局路政課	6
■ 特集 ■ 高速自動車国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令について		
高速自動車国道の路線を指定する政令の 一部を改正する政令について	道路局路政課	7
「Pasar 幕張」のオープンとサービスエリア事業の取組み .. 東日本高速道路(株)		
		15
--- 補助事業等予算実務講座Q & A ---		
		濱 悦 二 21
道路占用Q & A		
占用許可に附する条件について	道路局路政課 道路利用調整室	24
現場の 取組み事例	「神奈川県型木製ガードレール」の開発について ～やさしい道路景観の創出と間伐材の需要拡大を目指して～ ..	小山 真生 27
訴訟事例紹介		
路面排水が民有地に設けられた排水管に流入している場合の 当該排水管の管理主体、道路管理瑕疵が争われた事例① .. 青柳 敬直 35		
- 県道協民有地排水管に係る損害賠償請求事件 -		
連載 道と人びと(その3) 使徒パウロの伝道	三木 克彦	41
とんび の広場	雁坂トンネル(秩父往還)を行く(山梨県)	佐藤 亨 45
	福岡の魅力ある都市景観(福岡市)	福本 進也 49
連載/社会実験		
西条市のまちづくりの活性化への取組み		藤田 雅弘 52
- 道路広報センターからのお知らせ -		
平成20年4月号から誌面を一層充実させた“新”「道路行政セミナー」がスタート		60
時・時・時		63
2007年度既刊号目次		65



道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律案について

道路局路政課

道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部改正を主な内容とする「道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律案」が平成二〇年一月二三日に閣議決定され、同日第一六九回国会に提出されました。

これは、「道路特定財源の見直しについて（平成一九年一二月七日政府・与党合意）」の内容を具体化するものであり、概要は以下のとおりとなっています。

1 揮発油税等の収入額の予算額を毎年度道路整備費に充てる措置の適用期間を平成二〇年度以降一〇年間延長するとともに、揮発油税等の収入額の予算額が各年度において道路整備費を上回る場合には、必ずしも当該年度の道路整備費に充てる必要はないものとする。

2 地方道路整備臨時交付金制度について、都道府県等が行う一般国道の整備事業を交付の対象とした上で、当該制度の適

用期間を平成二〇年度以降一〇年間延長する。

3 道路整備事業の地方の負担の軽減を図るため、道路整備事業の地方負担分について無利子の資金を貸し付ける地方道路整備臨時貸付金制度を平成二〇年度以降五年間の措置として創設する。

4 高速道路の利用者等の利便を増進し、その負担の軽減を図るため、国土交通大臣が同意する計画に従い、高速道路株式会社による高速道路料金の引下げとスマートインターチェンジ等の整備を目的として、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の債務を政府が承継する。

5 これらに関連して、特別会計に関する法律の改正等所要の規定の整備を行う。

本法案については、現在国会で審議中となっています。

高速自動車国道の路線を指定する

政令の一部を改正する政令について

道路局路政課

改正の内容

平成一九年一月二五日に開催された第三回国土開発幹線自動車道建設会議において、東京外かく環状道路（関越～東名間）一六kmの基本計画（※1）の策定（下記参考）及び高速自動車国道の路線を指定する政令の改正案について同会議の了承が得られました。

本政令は、この了承案のとおり、関越自動車道の基本計画の区間（①の区間）について高速自動車国道の路線を追加して指定するものです（※2）。

また、上記の他、市町村合併（平成二〇年一月一八日時点）を反映させるため、起点、終点、経過地の改正を行っていますが、

具体的な改正箇所は、別添の新旧対照表を参照下さい。

※1…基本計画とは、国土開発幹線自動車道建設法第五条

条第一項の基本計画のことです。

※2…なお、中央自動車道の基本計画の区間（②の区間）

については、同政令中の起点、終点、重要な経過地に変更はないため、この部分についての変更はありません。

（参考）基本計画決定区間

路線名	区間
①関越自動車道	東京都三鷹市 ～ 東京都練馬区
②中央自動車道	東京都三鷹市 ～ 東京都世田谷区

高速自動車国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令案新旧対照条文

○高速自動車国道の路線を指定する政令(昭和三十三年政令第二百七十五号(抄)) (傍線部は改正部分)

改正案				現行			
別表				別表			
路線名	起点	終点	重要な経過地	路線名	起点	終点	重要な経過地
北海道縦貫自動車道函館名寄線	函館市	名寄市	北海道茅部郡森町 同道山越郡長万部町 同道寿都郡黒松内町 伊達市 室蘭市 登別市 苫小牧市 千歳市 恵庭市 北広島市 札幌市 江別市 岩見沢市 三笠市 美唄市 砂川市 滝川市 深川市 旭川市 士別市	北海道縦貫自動車道函館名寄線	函館市	名寄市	北海道茅部郡森町 同道山越郡長万部町 同道寿都郡黒松内町 伊達市 室蘭市 登別市 苫小牧市 千歳市 恵庭市 北広島市 札幌市 江別市 岩見沢市 三笠市 美唄市 砂川市 滝川市 深川市 旭川市 士別市
北海道釧路線	北海道 黒松内町 寿都郡 黒松内町	北海道 釧路町	北海道白糠郡白糠町 釧路市	北海道 釧路線	北海道 黒松内町 寿都郡 黒松内町	北海道 釧路町	北海道白糠郡白糠町 釧路市
北海道道虻田郡 倶知安町 同道余市郡余市町 小樽市	北海道 虻田郡 倶知安町 同道余市郡余市町 小樽市	北海道 虻田郡 倶知安町 同道余市郡余市町 小樽市	北海道道虻田郡 倶知安町 同道余市郡余市町 小樽市	北海道 道横断自動車道	北海道 道横断自動車道	北海道 道横断自動車道	北海道 道横断自動車道
黒松内 黒松内線	黒松内	黒松内	黒松内	黒松内 黒松内線	黒松内	黒松内	黒松内
八戸線	東京都 練馬区	青森市	八戸線 八戸市 三沢市 青森県上北郡 青森市 八戸市 七戸町	八戸線	東京都 練馬区	青森市	八戸線 八戸市 三沢市 青森県上北郡 青森市 八戸市 七戸町
弘前線	東京都 練馬区	青森市	弘前線 弘前市 平川市 黒石市	弘前線	東京都 練馬区	青森市	弘前線 弘前市 平川市 黒石市
東北縦貫自動車道	東京都 練馬区	青森市	東北縦貫自動車道 青森市 八戸市 七戸町	東北縦貫自動車道	東京都 練馬区	青森市	東北縦貫自動車道 青森市 八戸市 七戸町

常磐自動車道	関越 自動車道		東北中央自動車道 相馬尾花 沢線	日本海沿岸東 北自動車道	新潟線	酒田線	釜石秋 田線	谷町 大崎市 一 奥州市 北上市 花 巻市 盛岡市 八幡平市
	上越線	新潟線						
練馬区	三鷹市	新潟市	相馬市	新潟市	新潟市	仙台市	釜石市	遠野市 奥州市 花巻市 北上 市 岩手県和賀郡西和賀町 横 手市 大仙市
東京都 練馬区	東京都 練馬区	東京都 練馬区	東京都 練馬区	東京都 練馬区	東京都 練馬区	東京都 練馬区	東京都 練馬区	東京都 練馬区
仙台市	上越市	新潟市	尾花沢 市	青森市	新潟市	酒田市	秋田市	遠野市 奥州市 花巻市 北上 市 岩手県和賀郡西和賀町 横 手市 大仙市
相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡

常磐自動車道	関越 自動車道		東北中央自動車道 相馬尾花 沢線	日本海沿岸東 北自動車道	新潟線	酒田線	釜石秋 田線	川市 一関市 水沢市 北 上市 花巻市 盛岡市 岩 手県二戸郡安 代町
	上越線	新潟線						
練馬区	三鷹市	新潟市	相馬市	新潟市	新潟市	仙台市	釜石市	川市 一関市 水沢市 北 上市 花巻市 盛岡市 岩 手県二戸郡安 代町
東京都 練馬区	東京都 練馬区	東京都 練馬区	東京都 練馬区	東京都 練馬区	東京都 練馬区	東京都 練馬区	東京都 練馬区	東京都 練馬区
仙台市	上越市	新潟市	尾花沢 市	青森市	新潟市	酒田市	秋田市	川市 一関市 水沢市 北 上市 花巻市 盛岡市 岩 手県二戸郡安 代町
相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡	相馬市 相馬市 宮城県亘理郡

第一東海自動車 車道	中央 自動車 西宮線		富士吉田線	北関東自動車 道	千葉富津線	東関 東自 水戸線	東関東 水戸線	千葉市	岩理町 岩沼市 名取市 仙台市 多賀城市 同県黒川郡富谷町
	長野線	西宮線	富士吉田線						
東京都市 世田谷区	東京都 杉並区		高崎市	高崎市	千葉市	東関東 練馬区	東京都 練馬区	千葉市	
小牧市	長野市	西宮市	富士吉田市	ひたちなか市	富津市	水戸市	水戸市	富津市	
川崎市 横浜市 大和市 綾瀬市 海老名市 厚木市 伊勢原市 秦野市 御殿場市 裾野市 沼津市 富士市 静岡市 焼津市 藤枝市 牧之原市 菊川市 掛川市 袋井市 磐田市 浜松市 新城市 豊橋市 豊川市 岡崎市 豊田市 日進市	川崎市 横浜市 大和市 綾瀬市 海老名市 厚木市 伊勢原市 秦野市 御殿場市 裾野市 沼津市 富士市 静岡市 焼津市 藤枝市 牧之原市 菊川市 掛川市 袋井市 磐田市 浜松市 新城市 豊橋市 豊川市 岡崎市 豊田市 日進市	川崎市 横浜市 大和市 綾瀬市 海老名市 厚木市 伊勢原市 秦野市 御殿場市 裾野市 沼津市 富士市 静岡市 焼津市 藤枝市 牧之原市 菊川市 掛川市 袋井市 磐田市 浜松市 新城市 豊橋市 豊川市 岡崎市 豊田市 日進市	都留市 山梨県南都留郡 富士河口湖町 伊那市 駒ヶ根市 飯田市 中津川市 恵那市 瑞浪市 土岐市 多治見市 春日井市 小牧市 岩倉市 一宮市 羽島市 大垣市 岐阜県不破郡関ヶ原町 米原市 彦根市 東近江市 湖南市 野洲市 栗東市 草津市 大津市 京都市 向日市 長岡京市 高槻市 茨木市 吹田市 豊中市 尼崎市 塩尻市 松本市 安曇野市 千曲市	前橋市 伊勢崎市 太田市 足利市 佐野市 栃木県下都賀郡岩舟町 栃木市 同郡都賀町 下野市 宇都宮市 同県河内郡上三川町 真岡市 桜川市 笠間市 茨城県茨城郡茨城町 水戸市	茨城県茨城郡茨城町	和光市 戸田市 さいたま市 川口市 草加市 八潮市 三郷市 松戸市 市川市 船橋市 習志野市 千葉市 四街道市 佐倉市 富里市 成田市 香取市 潮来市 行方市 銚田市 茨城県茨城郡茨城町	和光市 戸田市 さいたま市 川口市 草加市 八潮市 三郷市 松戸市 市川市 船橋市 習志野市 千葉市 四街道市 佐倉市 富里市 成田市 香取市 潮来市 行方市 銚田市 茨城県茨城郡茨城町	市原市 袖ヶ浦市 木更津市 君津市	

第一東海自動車 車道	中央 自動車 西宮線		富士吉田線	北関東自動車 道	千葉富津線	東関 東自 水戸線	東関東 水戸線	千葉市	市原市 木更津市 君津市
	長野線	西宮線	富士吉田線						
東京都市 世田谷区	東京都 杉並区		高崎市	高崎市	千葉市	東関東 練馬区	東京都 練馬区	千葉市	
小牧市	長野市	西宮市	富士吉田市	ひたちなか市	富津市	水戸市	水戸市	富津市	
川崎市 横浜市 大和市 綾瀬市 海老名市 厚木市 伊勢原市 秦野市 御殿場市 裾野市 沼津市 富士市 静岡市 焼津市 藤枝市 牧之原市 菊川市 掛川市 袋井市 磐田市 浜松市 新城市 豊橋市 豊川市 岡崎市 豊田市 尾張旭市	川崎市 横浜市 大和市 綾瀬市 海老名市 厚木市 伊勢原市 秦野市 御殿場市 裾野市 沼津市 富士市 静岡市 焼津市 藤枝市 牧之原市 菊川市 掛川市 袋井市 磐田市 浜松市 新城市 豊橋市 豊川市 岡崎市 豊田市 尾張旭市	川崎市 横浜市 大和市 綾瀬市 海老名市 厚木市 伊勢原市 秦野市 御殿場市 裾野市 沼津市 富士市 静岡市 焼津市 藤枝市 牧之原市 菊川市 掛川市 袋井市 磐田市 浜松市 新城市 豊橋市 豊川市 岡崎市 豊田市 尾張旭市	都留市 山梨県南都留郡 富士河口湖町 伊那市 駒ヶ根市 飯田市 中津川市 恵那市 瑞浪市 土岐市 多治見市 春日井市 小牧市 岩倉市 一宮市 羽島市 大垣市 岐阜県不破郡関ヶ原町 米原市 彦根市 東近江市 湖南市 野洲市 栗東市 草津市 大津市 京都市 向日市 長岡京市 高槻市 茨木市 吹田市 豊中市 尼崎市 塩尻市 松本市 安曇野市 千曲市	前橋市 伊勢崎市 太田市 足利市 佐野市 栃木県下都賀郡岩舟町 栃木市 同郡都賀町 下野市 宇都宮市 同県河内郡上三川町 真岡市 桜川市 笠間市 茨城県茨城郡茨城町 水戸市	茨城県茨城郡茨城町	和光市 戸田市 草加市 八潮市 三郷市 松戸市 市川市 船橋市 習志野市 千葉市 四街道市 佐倉市 成田市 佐原市 茨城県行方郡潮来町 同県鹿島郡銚田町 同県東茨城郡茨城町	和光市 戸田市 草加市 八潮市 三郷市 松戸市 市川市 船橋市 習志野市 千葉市 四街道市 佐倉市 成田市 佐原市 茨城県行方郡潮来町 同県鹿島郡銚田町 同県東茨城郡茨城町	市原市 木更津市 君津市	

東海北陸自動車道	中部横断自動車道	北陸自動車道	伊勢線	天理吹田線	名古屋線	近畿自動車道	第二東海自動車道横浜名古屋線	東海北陸自動車道	尾張旭市 名古屋市 春日井市
一宮市	静岡市	新潟市	名古屋市	天理市	名古屋市	名古屋市	横浜市	一宮市	尾張旭市 名古屋市 春日井市
砺波市	佐久市	米原市	伊勢市	吹田市	神戸市	和歌山 岸和田市 貝塚市 泉佐野市 泉南市 阪南市 和歌山市 海南市 御坊市 田辺市 和歌山県西牟婁郡すさみ町 同県東牟婁郡串本町	名古屋市	砺波市	尾張旭市 名古屋市 春日井市
各務原市 岐阜市 関市 美濃市 郡上市 高山市 飛騨市 南砺市	山梨県南巨摩郡身延町 同郡増穂町 南アルプス市 甲斐市 韮崎市 北杜市 長野県南佐久郡佐久穂町 佐久市 小諸市	燕市 三条市 見附市 長岡市 柏崎市 上越市 糸魚川市 黒部市 魚津市 滑川市 富山市 射水市 高岡市 砺波市 小矢部市 南砺市 金沢市 白山市 能美市 小松市 加賀市 あわら市 坂井市 福井市 鯖江市 越前市 敦賀市 長浜市	愛知県 弥富市 亀山市 津市 春日市 飛島村 桑名市 阪市 三重市 津市 四日市 重興多気郡多気町 須崎市 津島市 愛西市 鹿市	大和郡山市 香芝市 柏原市 羽曳野市 藤井寺市 松原市 大阪市 八尾市 東大阪市 大東市 門真市 守口市 摂津市 茨木市	愛知県海部郡飛島村 弥富市 桑名市 四日市市 鈴鹿市 亀山市 甲賀市 栗東市 大津市 城陽市 京田辺市 八幡市 枚方市 高槻市 茨木市 箕面市 川西市 宝塚市	和歌山 岸和田市 貝塚市 泉佐野市 泉南市 阪南市 和歌山市 海南市 御坊市 田辺市 和歌山県西牟婁郡すさみ町 同県東牟婁郡串本町	名古屋市	山梨県南巨摩郡身延町 同郡増穂町 南アルプス市 甲斐市 韮崎市 北杜市 長野県南佐久郡佐久穂町 佐久市 小諸市	尾張旭市 名古屋市 春日井市

東海北陸自動車道	中部横断自動車道	北陸自動車道	伊勢線	天理吹田線	名古屋線	近畿自動車道	第二東海自動車道横浜名古屋線	東海北陸自動車道	春日井市
一宮市	清水市	新潟市	名古屋市	天理市	名古屋市	名古屋市	横浜市	一宮市	春日井市
砺波市	佐久市	米原市	伊勢市	吹田市	神戸市	和歌山 岸和田市 貝塚市 泉佐野市 泉南市 阪南市 和歌山市 海南市 御坊市 田辺市 和歌山県西牟婁郡すさみ町 同県東牟婁郡串本町	名古屋市	砺波市	春日井市
尾西市 各務原市 岐阜市 関市 美濃市 岐阜県上郡白鳥町 同県大野郡荘川村 同郡清見村 富山県礪波郡城端町	山梨県南巨摩郡身延町 同郡増穂町 同県北巨摩郡双葉町 韮崎市 同郡長坂町 長野県南佐久郡八千穂村 小諸市	燕市 三条市 見附市 長岡市 柏崎市 上越市 糸魚川市 黒部市 魚津市 滑川市 富山市 高岡市 砺波市 小矢部市 金沢市 松任市 小松市 加賀市 福井市 鯖江市 武生市 敦賀市 長浜市	愛知県 弥富市 四日市 津市 春日市 飛島村 桑名市 阪市 三重市 津市 四日市 重興多気郡勢和村 須崎市 津島市 桑名市 鹿市	大和郡山市 香芝市 柏原市 羽曳野市 藤井寺市 松原市 大阪市 八尾市 東大阪市 大東市 門真市 守口市 摂津市 茨木市	愛知県海部郡飛島村 桑名市 四日市市 鈴鹿市 亀山市 津市 城陽市 京田辺市 八幡市 枚方市 高槻市 茨木市 箕面市 川西市 宝塚市	和歌山 岸和田市 貝塚市 泉佐野市 泉南市 阪南市 和歌山市 海南市 御坊市 田辺市 和歌山県西牟婁郡すさみ町 同県東牟婁郡串本町	名古屋市	山梨県南巨摩郡身延町 同郡増穂町 同県北巨摩郡双葉町 韮崎市 同郡長坂町 長野県南佐久郡八千穂村 小諸市	春日井市

山陰 自動車 車道		中国 横断 自動車 車道					山陽 自動車 車道			中国縦貫自動車 車道			尾鷲 多氣線	尾鷲市	三重県 多気郡 多気町	
樹線 長門美	鳥取益田線	鳥取市	益田市	美祿市	下関市	取線	姫路鳥取線	宇部下関線	吹田山口線	吹田市	山口市	吹田市	下関市	吹田市	吹田市	吹田市
長門市	鳥取市	益田市	美祿市	下関市	下関市	鳥取市	姫路市	宇部下関市	吹田市	山口市	吹田市	下関市	吹田市	吹田市	吹田市	吹田市
下関市	鳥取県東伯郡北栄町 米子市 安来市 松江市 出雲市 大田市 江津市 浜田市	浜田市	美祿市	下関市	下関市	鳥取市	姫路市	宇部下関市	吹田市	山口市	吹田市	下関市	吹田市	吹田市	吹田市	吹田市
		広島県山県郡北広島町	美祿市	下関市	下関市	鳥取市	姫路市	宇部下関市	吹田市	山口市	吹田市	下関市	吹田市	吹田市	吹田市	吹田市
		広島県世羅郡世羅町 三次市 庄原市 雲南市	美祿市	下関市	下関市	鳥取市	姫路市	宇部下関市	吹田市	山口市	吹田市	下関市	吹田市	吹田市	吹田市	吹田市
		鳥取県東伯郡北栄町 米子市 安来市 松江市 出雲市 大田市 江津市 浜田市	美祿市	下関市	下関市	鳥取市	姫路市	宇部下関市	吹田市	山口市	吹田市	下関市	吹田市	吹田市	吹田市	吹田市
		鳥取県東伯郡北栄町 米子市 安来市 松江市 出雲市 大田市 江津市 浜田市	美祿市	下関市	下関市	鳥取市	姫路市	宇部下関市	吹田市	山口市	吹田市	下関市	吹田市	吹田市	吹田市	吹田市

山陰 自動車 車道		中国 横断 自動車 車道					山陽 自動車 車道			中国縦貫自動車 車道			尾鷲 勢和線	尾鷲市	三重県 多気郡 勢和村	
樹線 三隅美	鳥取益田線	鳥取市	益田市	美祿市	下関市	取線	姫路鳥取線	宇部下関線	吹田山口線	吹田市	山口市	吹田市	下関市	吹田市	吹田市	吹田市
大津郡	鳥取市	益田市	美祿市	下関市	下関市	鳥取市	姫路市	宇部下関市	吹田市	山口市	吹田市	下関市	吹田市	吹田市	吹田市	吹田市
美祿市	鳥取市	益田市	美祿市	下関市	下関市	鳥取市	姫路市	宇部下関市	吹田市	山口市	吹田市	下関市	吹田市	吹田市	吹田市	吹田市
長門市	鳥取県高梁郡高梁町 同県東伯郡大栄町 米子市 安来市 松江市 出雲市 大田市 江津市 浜田市	美祿市	美祿市	下関市	下関市	鳥取市	姫路市	宇部下関市	吹田市	山口市	吹田市	下関市	吹田市	吹田市	吹田市	吹田市
	鳥取県高梁郡高梁町 同県東伯郡大栄町 米子市 安来市 松江市 出雲市 大田市 江津市 浜田市	美祿市	美祿市	下関市	下関市	鳥取市	姫路市	宇部下関市	吹田市	山口市	吹田市	下関市	吹田市	吹田市	吹田市	吹田市
	鳥取県高梁郡高梁町 同県東伯郡大栄町 米子市 安来市 松江市 出雲市 大田市 江津市 浜田市	美祿市	美祿市	下関市	下関市	鳥取市	姫路市	宇部下関市	吹田市	山口市	吹田市	下関市	吹田市	吹田市	吹田市	吹田市
	鳥取県高梁郡高梁町 同県東伯郡大栄町 米子市 安来市 松江市 出雲市 大田市 江津市 浜田市	美祿市	美祿市	下関市	下関市	鳥取市	姫路市	宇部下関市	吹田市	山口市	吹田市	下関市	吹田市	吹田市	吹田市	吹田市
	鳥取県高梁郡高梁町 同県東伯郡大栄町 米子市 安来市 松江市 出雲市 大田市 江津市 浜田市	美祿市	美祿市	下関市	下関市	鳥取市	姫路市	宇部下関市	吹田市	山口市	吹田市	下関市	吹田市	吹田市	吹田市	吹田市

道 東九州自動車	九州 横断 自動車 車道		九州 縦貫 自動車 車道		四国 横断 自動車 車道		四国縦貫自動車 車道
	延岡線	分線 長崎大	宮崎線	鹿兒島 線	阿南四 万十線	愛媛県 南宇和 郡愛南 洲線	
市 北九州	熊本県 上益城 郡御船 町	長崎市	北九州 市	鹿兒島 市	阿南市	徳島市	
市 鹿兒島	延岡市	大分市	宮崎市	鹿兒島 市	大洲市	大洲市	
日向市 西都市 宮崎市 宮 津久見市 佐伯市 延岡市 白杵 大分市 大分県速見郡 日出町 別府市 宇佐市 豊前市 同県築上郡築上町 同県築上郡榑田町 行橋市 福岡県京都郡みやこ町	熊本県上益城郡嘉島町 同郡山 都町 宮崎県西臼杵郡高千穂町	大村市 武雄市 多々市 小城市 佐賀市 朝倉 市 臼田市 大分県玖珠郡玖珠 町 由布市 同県速見郡日出町 別府市	熊本県至名 郡和水町 山 鹿市 合志市 熊本市 同 宮崎県宮崎郡 泉上益城郡嘉 島町 同郡御 船町 宇城市 八代市 人 吉市 えびの 市	直方市 宮若 市 福津市 古賀市 福岡 市 大野城市 大宰府市 筑紫野市 小 郡市 鳥栖市 久留米市 八女市 筑後 市 みやま市 市	霧島市 鹿兒島 県始良郡加治木 町	阿波市 美馬市 三好市 四国 中央市 新居浜市 西条市 東 温市 松山市 伊予市	

道 東九州自動車	九州 横断 自動車 車道		九州 縦貫 自動車 車道		四国 横断 自動車 車道		四国縦貫自動車 車道
	延岡線	分線 長崎大	宮崎線	鹿兒島 線	阿南中 村線	愛媛県 南宇和 郡内海 洲線	
市 北九州	熊本県 上益城 郡御船 町	長崎市	北九州 市	鹿兒島 市	阿南市	徳島市	
市 鹿兒島	延岡市	大分市	宮崎市	鹿兒島 市	中村市	大洲市	
日向市 西都市 宮崎市 宮 津久見市 佐伯市 延岡市 白杵 大分市 大分県速見郡 日出町 別府市 宇佐市 豊前市 同県築上郡榑田町 同県築上郡榑田町 行橋市 福岡県京都郡豊津町	熊本県上益城郡嘉島町 同郡矢 部町 宮崎県西臼杵郡高千穂町	大村市 武雄市 多々市 小城市 佐賀市 朝倉 市 臼田市 大分県玖珠郡玖珠 町 由布市 同県速見郡日出町 別府市	熊本県至名 郡和水町 山 鹿市 合志市 熊本市 同 宮崎県宮崎郡 泉上益城郡嘉 島町 同郡御 船町 宇城市 八代市 人 吉市 えびの 市	直方市 古賀 市 福岡市 大野城市 太 宰府市 筑紫 野市 小郡市 鳥栖市 久 留米市 八女 市 筑後市 熊本県至名郡 菊水町 熊本 市 同県上益 城郡嘉島町 同郡御船町 八代市 人 吉市 えびの市	霧島市 鹿兒島 県始良郡加治木 町	徳島県美馬郡鵜飼町 同県三好郡 池田町 川之江市 伊予三島市 新居浜市 西条市 松山市 伊予市	

東九州自動車道	北九州	鹿屋島	市 津久江市 佐伯市 延岡市 日向市 西郷市 宮崎市 宮崎県 高崎郡 高崎町 日向市 串間市 羽佐野町 豊後市 曾根市 霧島市 鹿屋市 日向市 加治木町
線	成田国際空港 大山	成田市 成田国際空港	
線	関西国際空港 市上之郷	泉佐野市 関西国際空港	
関門自動車道	下関市	北九州	
神奈川自動車道	名護市	那覇市	うま市 沖繩市 宜野湾市 渡瀬市

東九州自動車道	北九州	鹿児島	津久江市 佐伯市 日向市 延岡市 日向市 西郷市 宮崎市 宮崎県 高崎郡 高崎町 日向市 串間市 羽佐野町 豊後市 曾根市 霧島市 鹿屋市 日向市 加治木町
線	成田国際空港 大山	成田市 成田国際空港	
線	関西国際空港 市上之郷	泉佐野市 関西国際空港	
関門自動車道	下関市	北九州	
神奈川自動車道	名護市	那覇市	石川市 具志川市 沖繩市 宜野湾市 渡瀬市

パ
サ
ー
ル

「Passar幕張」のオープンと

サービスエリア事業の取組み

東日本高速道路(株)

一 はじめに

平成二〇年三月二〇日(木・祝)、京葉道路・幕張パーキングエリア(下り線)に、高速道路型の商業施設「Passar幕張」がオープンしました。これは、東日本高速道路(株)(NEXCO東日本)にとって民営化後初めてのエリア改築事業として、恒常的混雑の緩和のために駐車場が大幅に拡張されることに合わせ、従来のサービスエリア・パーキングエリア(SA・PA)の施設とはまったく異なるコンセプトの商業施設を導入したものです。今回は、このオープンに合わせて、「Passar幕張」と、NEXCO東日本のサービスエリア事業の取組みについてご紹介します。

二 サービスエリア事業の位置付け

日本道路公団の民営化スキームにより、高速道路の通行料金の

設定に当たっては利潤を含めないこととされていますので、高速道路会社が民間企業として成長するために必要となる利益の源泉は、収益事業に頼らざるを得ません。その柱となるのがサービスエリア事業です。

NEXCO東日本では、サービスエリア事業の基本方針として、『礎づくり』と『華づくり』の同時追求を掲げています。これは、SA・PAにおいて、サービスレベルの向上と顧客ニーズの「最大公約数」への対応(標準化)を図ると同時に、地域の特性や立地条件に応じて、箇所ごとに特徴ある店舗作り(個性化)を目指し、SA・PAの価値を高めていくという考え方です。

これを実現するための取組みの一つとして、SA・PAを、「あるから利用する施設」から「進んで利用したくなる施設」へと転換していくため、新たに「Passar」というブランドで、魅力的な商業施設の建設を積極的に進めていくこととしています。

す。「Passar」は、首都圏等の拠点的なSA・PAで展開する高速道路型の商業施設で、NEXCO東日本では、今後、一〇年間で二〇カ所程度展開することを目指していますが、これにより、これまでの画一的なSA・PAのイメージを一新し、多くのお客さまに、「SA・PAが変わった」ことを実感していただきたいと考えています。

III 「Passar」が目指すもの

高速道路における安全・円滑な交通を確保するためには、適度な間隔で休憩を取り、生理的欲求を満たしたり、飲食物を摂ったりする必要がります。SA・PAの当初の設置目的も、高速道路という閉鎖された空間の中で必要なサービスの提供という観点から、お客さまが休憩できる場所の提供や、最低限の欲求を満たすための施設の設置にあつたといえます。その結果、従来のSA・PAでは、運転途中の「休憩」機能が重視され、画一的な商品・サービスの提供が行われてきました。

これに対して、名神高速道路が日本初の高速道路として開通して以来、消費者のニーズや購買行動は著しく多様化し、最近では、物の本質的な使用価値よりも付加的な心理価値が重視されるようになっていきます。市中のショッピングセンターなどの商業施設では、多様化するニーズを的確に捉え、あるいは先取りするような店舗展開がなされています。このような中、従来型のSA・PAは、市中の商業施設に大きく遅れをとっており、お客さまのニーズを満足させられる施設とはいえません。

お客さまにSA・PAを「進んで利用」していただき、同時に

サービスエリア事業の収益を拡大していくためには、市中の商業施設に劣らない、魅力的な商業施設をSA・PAに導入しなければなりません。すなわち、顧客属性に合わせた、顧客ニーズを積極的に取り込めるような業態ミックスや品揃えが必要です。これを実現する取組みが「Passar」なのです。

視点を変えると、SA・PAは、移動の手段として高速道路を利用されるお客さまが、旅行などの過程で立ち寄る場所ですが、高速道路内にながら「地域」を感じられる場所ともいえます。「Passar」では、市中で人気の高いテナントを誘致することに加えて、その場所ならではの地域性を積極的に取り入れ、「旅の楽しみ」を演出していきます。

「Passar」とは、「パーキングエリア」の「PA」、「サービスエリア」の「SA」、リラクゼーション(Relaxation)の「R」を組み合わせたものですが、インドネシア語では「市場」、スペイン語では「立ち寄る」、「(時を) 過ごす」といった意味の単語でもあります。SA・PAの新しい形として、「旅の途中に立ち寄ってほっと一息つける場所」、「旅の途中で楽しく過ごせるにぎわいの場」をお客さまに提案していきたいとの思いを込めています。

IV 幕張PAの改築事業と「Passar」幕張

この「Passar」の記念すべき第一号店が、京葉道路 幕張PAにオープンする「Passar幕張」(下り線)です。

幕張PAは、東京から東へ約三〇km、東京と千葉を結ぶ大動脈、京葉道路の中間に位置し、一日の交通量が片側約五〇、〇〇〇台

を誇るPAです。駐車場の混雑が恒常化していたこともあり、NEXCO東日本では、その混雑緩和のための駐車場の拡張等と合わせて、商業施設の全面改築を行う計画を進めてきました。

このプロジェクトは、「これまでのSA・PAを変える商業施設」を目指して民営化直後にスタートし、市中の商業施設で実績のある商業コンサルタントの力も借りながら、ようやく「Passar幕張」という形で実現したものです。「Passar幕張」は、幕張PAの顧客属性や利用特性にマッチした商業施設になつていくと自負していますし、テナントリーシングの面でも、市中とは環境の異なるSA・PAへの出店ということで難しい面もありましたが、市中の商業施設でも実績のある、お客さまの支持の高いテナントにご出店いただけたと考えています。

なお、下り線とともに事業を進めている「Passar幕張」(上り線)は、平成二〇年夏にグランドオープンする予定です。

それでは、NEXCO東日本の今後のサービスエリア事業の基礎になる「Passar幕張」(下り線)の概要をご紹介します。飲食ニーズと物販ニーズという基本ニーズに対応しつつ、従来型のSA・PAとは違う商業施設となっていることがお分かりいただけると思います。

1 施設配置コンセプト

お客さまがそれぞれのシーンで楽しんでいただける空間を創り出し、お客さまに「あんしん」と「かんだう」を提供する快適な商業施設とするため、市中の商業施設でよく用いられている「2核1モール」の施設配置を採用しました。これは、集客の核とな



図1 外観パース

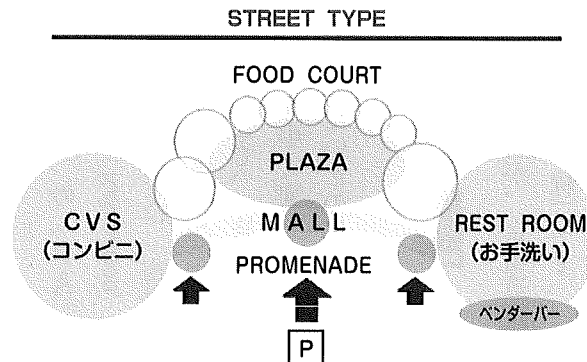


図2 「2核1モール」イメージ

る施設を両端に配置し、その間を「モール」(散歩道)でつないで、お客さまが回遊しながら買い物や飲食を楽しめるようになるので、高速道路の特性から、二つの「核」は、トイレと二四時間営業のコンビニエンスストアとしています。横長の施設形状となる下り線では、両端に置かれたコンビニエンスストアとトイレの間を往来する動線とその周りのショップを街並に見立て、中央に人の溜まりを作ること、施設内のショップへの回遊性を演出しています(図1・2)。

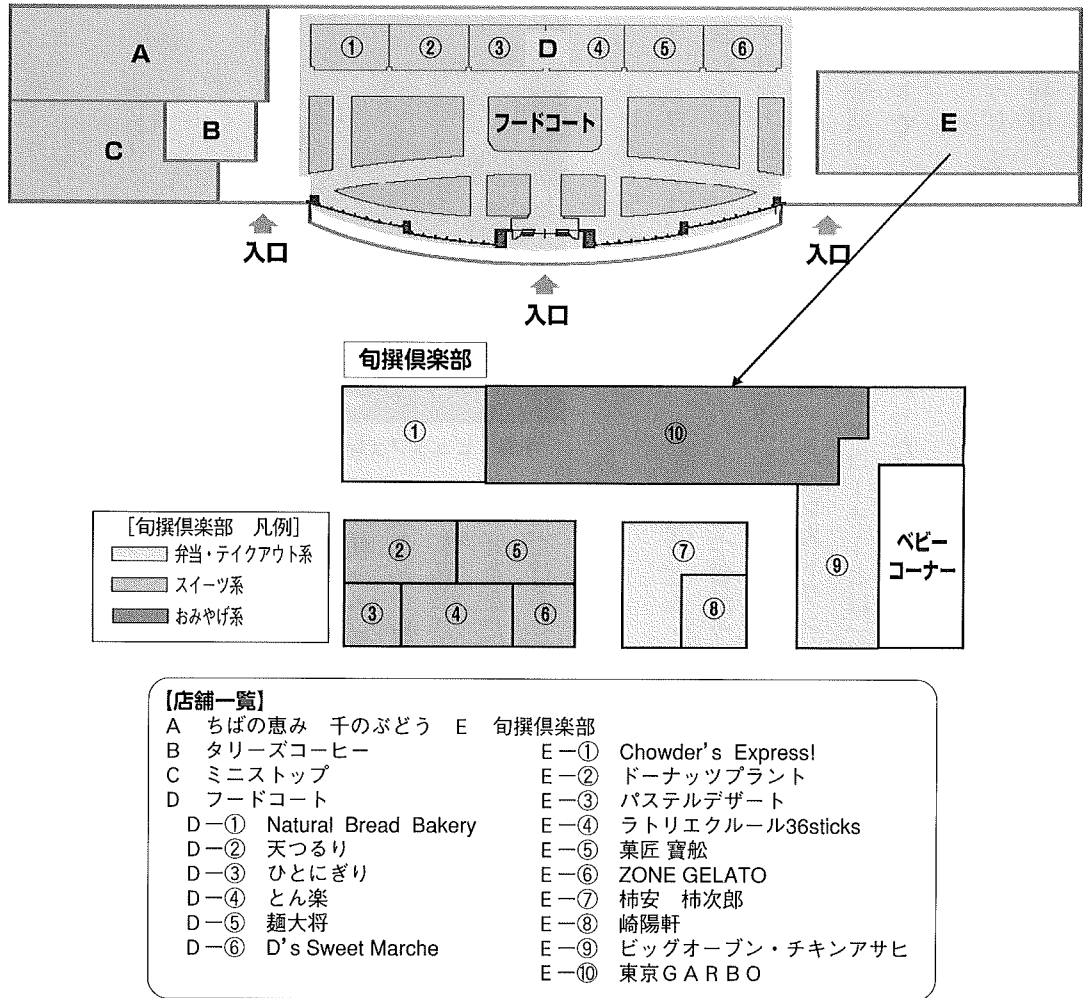


図3 5つのゾーンの配置概要



図4 コンビニエンスストア
「ミニストップ」



図5 高速道路初出店となる
「タリーズコーヒー」

2 店舗の特徴

コンビニエンスストア、コーヒーショップ、自然派ビュッフェレストラン、フードコート及びショッピングゾーンの五つの業態で構成されます(図3)。

顧客属性を重視し、行楽地への途中や東京からの帰途での利用シーンを想定し、市中でも人気の店舗を導入しました。計一九店舗のうち、高速道路初出店の店舗が一四店で、そのうち九店舗は、これまで市中にもなかった新しい業態での出店となっています。

コンビニエンスストアは「ミニストップ」(図4)が出店し、コーヒーショップは「タリーズコーヒー



写真 ビュッフェレストラン「千葉の恵み 千のぶどう」

「(図5)が高速道路初登場となります。

自然派ビュッフェレストランは、丸の内でも大人気の「野の葡萄」が新たに提案する「千葉の恵み 千のぶどう」です。地元千葉の野菜をたっぷり使った手造り料理の数々と、炊き立てご飯、お味噌汁、コーヒーまで、お好きなだけお楽しみいただける「お袋料理で元気にお腹いっぱい」なビ

京名物” “都会的” “トレンド”などをキーワードに、都会的な雰囲気の商品を集め、『東京気分』を演出します。話題のスイーツや惣菜などを取り揃えた一〇店舗からなる複合ショッピングとして運営し、このうち、六店舗では、高速道路で初めて販売する商品を取り揃えます。

なお、夏にブランドオープン予定の「Paris ar幕張」(上り線)の

ユッフエレストランです(写真)。
 フードコートは、ベーカーリー、自家製麺うどん・そば、こだわりのおむすび、カツ丼・カツカレー、とんこつ醤油ラーメン、スイーツの六店舗を、市中の商業施設にも多数のレストランやフードコートを出店している(株)クリエイティブ・レストランツが運営します。従来型のSA・PAのスナックコーナーとは一線を画すフードコートで、出来立てにこだわったメニューを提供します(図6)。

ショッピングゾーンでは、新たに「旬撰倶楽部」のブランドで、立地や利用シーンに合わせて旬な商材を厳選し、地域性を演出します。行楽地への途中や東京からの帰途のご利用を想定し、東

「旬撰倶楽部」は、主に東京に帰るお客さまのご利用を想定し、千葉銘産” “地域限定” “地産地消”などをキーワードに、千葉銘産の一つである醤油蔵をイメージしたレトロな雰囲気の商品売り場に、千葉の銘品

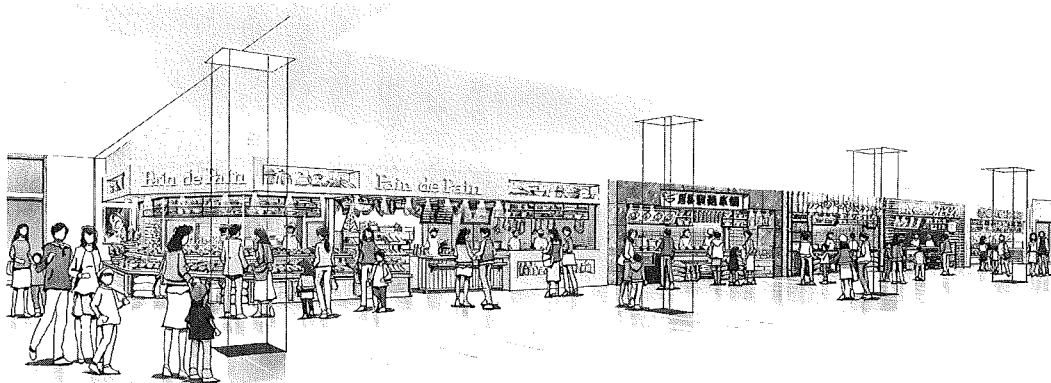


図6 出来たてメニューを提供する「フードコート」

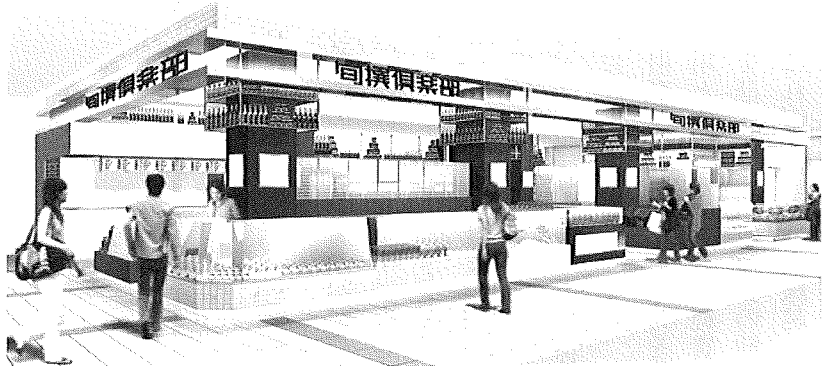


図7 10店舗からなる複合ショップ「句撰倶楽部」

を集め、『千葉気分』を演出します(図7)。

3 駐車場の拡張と

トイレの改築等

幕張PAの改築事業では、駐車場やトイレなどの施設も改良し、パーキングエリア全体が快適な施設に生まれ変わります。

駐車スペースは、従来の約二倍(計二六二一台)に拡張されます。恒常化していた駐車場の混雑が緩和され、使いやすく、より安全になります。

トイレは、これまでの高速道路のトイレレイメージを刷新し、ホテルライクなものに改良されま

す。パウダーコーナー(男女)やフイッティングルーム(女性)の配置や大型ブース(ベビーベッド、オストメイト)の導入など、設備を充実し、これまでよりも一層快適にご利用いただけます。

また、厨房及びトイレからの排水の再利用や保水性材料を使用した歩道部のブロック舗装など、環境に配慮するとともに、駐車

場と歩道部の段差を解消するなど、バリアフリー化を図ります。

五 最後に

サービスエリア事業は、民間企業として収益を拡大するために大きく成長させなければならぬ事業です。このための取組みとして、NEXCO東日本では、「Passar」の展開とともに、専門店の導入、「どら(道楽)弁当」の販売、「メニューコンテンツ」によるオリジナルメニューの開発促進、プロモーションの強化等により、SA・PAの魅力度アップを図ってまいります。これらの取組みにより、より多くのお客さまにSA・PAをお楽しみいただきたいと考えています。SA・PAの商業施設の充実には、収益の拡大だけでなく、エキナカの商業施設がそうであるように、高速道路全体のイメージアップにも大きく寄与すると考えられます。

今後のサービスエリア事業は、これまでのように単に建物をテナントに賃貸して賃料収入を得るというだけでなく、お客さまのニーズに合ったテナントを選定し、時代に合った業態を開発していくことが求められる事業であり、民間企業の発想を積極的に取り入れていくべき分野でもあります。高速道路という閉鎖的な空間の中で収益を確保するだけでなく、より一層の収益の拡大を図っていくためには、市中の商業施設にも劣らない、SA・PAならではの商業施設を創出する必要があります。NEXCO東日本では、従来の高速道路の枠組みを超えた発想で、市場の変化に柔軟に対応し、サービスエリア事業の拡充に努めてまいります。

補助事業等予算実務講座Q&A

道路局所管国庫補助事業の繰越しについて

道路局地方道・環境課地域道路調整室課長補佐 濱 悦二

一 歳出予算繰越しの意義

毎会計年度の歳出予算の経費の金額は、これを当該年度内において使用しなければならず、もし使用し終わらなかつた経費の金額については、これをすべて不用とするのが原則となっています。

しかしながら、国の経費の内容や使用の方法が極めて複雑多岐にわたっているだけに、すべての場合にこの原則どおりに処理することは、かえって不利、不経済又は非効率となつて実情に沿わないことになる場合もあります。

そこで財政法は、若干の例外を認めて、一定の条件の下に本来ならば不用とする歳出予算の経費の金額を翌年度に繰越して使用するみをひらき、国の経費の経済的、効率的な執行を期待しています。これが歳出予算の繰越しの制度です。

二 歳出予算繰越しの態様

歳出予算の繰越しの制度は、前述のように国の経費経済的、効率的な執行を期するために必要なものですが、歳出予算の性質及び会計年度独立の原則に対する特例であり、無制限に認められるものではありません。

現在、繰越しとして認められているものには、①明許繰越し、②事故繰越し、③継続費の年割額の通次繰越し及び④特別会計法の特別規定による繰越しの四つの種類があります。

このうち、道路局所管国庫補助事業に関係のある明許繰越し及び事故繰越しについて以下説明します。

1 明許繰越し

明許繰越しとは、財政法第十四条の三の規定によって行われる繰越しです。

すなわち、歳出予算のうち、その性質上又は、予算成立後の事由に基づき年度内にその支出を終わらない見込みのあるものについて、予め国会の議決を経て翌年度に繰越すものであり、平成一九年度の道路整備特別会計予算では、次のとおり繰越明許費として議決されています。

事項	事由
(項) 道路事業費 〃 北海道道路事業費 〃 離島道路事業費 〃 沖縄道路事業費 〃 道路環境整備事業費 〃 北海道道路環境整備事業費 〃 離島道路環境整備事業費 〃 沖縄道路環境整備事業費 〃 地方道路整備臨時交付金 (関係分のみ抜粋)	事業の性質上その実施に相当の期間を要し、かつ、事業が本年度内に終わらない場合にも引き続いて実施する必要があるものであり、計画又は設計に関する諸条件、気象又は用地の関係、補償処理の困難、資材の入手難、その他のやむを得ない事由により、年度内に支出を完了することが期し難い場合もあるため

したがって、明許繰越しができるのは、右表の事項欄に示された科目で、かつ、繰越しとなる理由が右表の事由欄に示されたものである場合に限りです。

以下に繰越事由のうち一般的なものについて、例示的に説明します。

(イ) 設計に関する諸条件による場合

工事の設計を行う際、通常ならば二ヶ月を要する設計がその過程において予想外の特殊な設計を必要とする箇所が生じ、その設

計に要する期間が当初予定していた期間より延びたことにより、また、当初の設計によって工事を行っていたところ、調査若しくは予想に反して地盤が軟弱であったために当初の設計を変更する必要が生じ、このために工事の進捗に支障を及ぼしたことにより、当該工事が年度内に完成しないような場合

(ロ) 気象の関係による場合

通常の気象条件であればその工事が完成すると見込まれていたものが、例年にならない気象の異常により工事の進捗に支障を及ぼしたことにより、当該工事が年度内に完成しないような場合。

なお、繰越しの承認を得る際には気象の異常性を証する資料が必要であり、積雪寒冷地域において施工の時期が単に積雪の時期に至ったため工事の施工ができないといったような予見可能と言える場合においては、この「気象の関係による場合」には該当しません

(ハ) 用地の関係による場合

道路用地の確保のため用地交渉に入ったものの、土地単価に対する不服や代替地選定等の関係から交渉が難航したことにより、土地の引渡し又は移転登記が年度内に完了しない、あるいは工事が年度内に完成しないような場合

(ニ) 補償処理の困難による場合

道路敷地として必要な用地にある家屋等の移転補償交渉が難航した結果、あるいは、移転補償契約は成立したが、家屋等の移転工事が何らかの理由で遅れた結果、当該用地の取得が年度内に完了しないような場合。または、工事施工に伴い発生する公害問題(騒音、振動、水質汚濁等)の補償交渉について地元との調整

が難航した結果、不足の日数を要し、当該工事が年度内に完了しないような場合

(ホ) 資材の入手難による場合

工事材料である鋼材やセメント等が品不足によりその入手が思うにまかせず、このために工事の施工に支障をきたし当該工事が年度内に完成しないような場合

2 事故繰越

事故繰越とは、財政法第四十二条但し書きの規定によって行われる繰越しです。

事故繰越の要件は、支出負担行為をした後において、繰越しの原因となる避け難い不測の事故が発生し、年度内に支出が完了しない場合です。

この場合の「支出負担行為をした後」とは、繰り越された年度における実効性を確保するという観点から原則として契約済みであることとされています。

「避け難い事故」の範囲については、明確な規定はなく、社会通念上避け難い事故と判断されるものであれば足りませんが、明許繰越をしている事業については、明許繰越をした際と異なる理由であることが必要となります。

また、避け難い事故によってやむを得ず事故繰越を行う場合には、繰り越した年度において事業が確実に執行できるという見通しが必要となります。これは、不用となる可能性があるものを事故繰越することは合理的とは言えないからです。このような可能性がある場合には、当該経費を不用とし、事業執行の熟度が高まった時点で改めて予算措置を行う方が合理的であるとの考えです。

三 最後に

道路局所管国庫補助事業では、従来から機会あるごとにその適正な執行を図るよう強く求められており、繰越事務手続をとることなく年度経過後も引き続き工事等を施行する、いわゆる未竣工工事の根絶については、特段の注意喚起がされているところです。残念ながら、いまだに未竣工工事の事例が見受けられることから、特に左記の点に留意し、適正な事業の実施に努める必要があります。

【参考】

未竣工工事の防止について（平成一九年三月三〇日国道総第一七一一号ほか）
道路局長通達抜粋

- (1) 事業の執行に当たっては、執行状況の的確な把握等により年度内完成に努めること
- (2) 繰越手続きについては、簡素合理化のための各般の措置が講じられていくところである。やむを得ない事由により事業の年度内完成が困難と見込まれるときは、予定金額をもって繰越承認を求めることができる（財政法（昭和二年法律第三四号）第四十三条第二項参照）ものであることを踏まえ、速やかに繰越事務手続を執るほか、繰越明許費に係る翌年度にわたる債務負担制度（財政法第四十三条の三参照）の積極的な活用を図るなど適切な措置を講ずること
- (3) 未竣工工事は、財政法等の法令に違背するものであり、既に「未竣工工事の防止について（昭和五五年一月三日付け建設省会発第九九一号建設事務次官通達）」で通知したとおり、未竣工工事が発生した場合には、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和三〇年法律第一七九号）に基づき、補助金等の交付決定を取り消し、その返還を求めるところであること

占有許可に附する条件について

道路局路政課道路利用調整室

大野係員 えーっと、法的根拠かあ…。

坂上係員 大野君、どうしたの？ 独り言なんか言ってるよ。

大野係員 あ、坂上さん。今度、市役所の占有担当の方が異動になって、新任の方から挨拶のメールが届いてたんです。そこにさっそく質問で、占有物件をきちんと維持管理することを占有者に義務づけるような場合に、その法的根拠は何なんですか？
…って書いてあったんです。

坂上係員 なるほどね。確かに道路法（以下、法）には、占有物件は占有者が適切に維持管理することというような明文規定はないものね。で、大野君はどう思うの？

大野係員 ええと、道路法では、第四十三条で道路に関する禁止行為として、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為をすることを規定していますけど（資料1参照）。

坂上係員 うーん。確かに占有物件を適切に管理しないことは、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為かもしれない

けど、この質問はもっと具体的なことを聞いてるんじゃない？

大野係員 あ、そうすると、許可条件のことでしょうか？ 直轄国道上では、占有許可をする際に、「占有物件は、道路の構造上若しくは交通上障害とならないよう、占有者の負担において、適正に維持管理すること。」といった許可条件を付与してますよね。

坂上係員 そうね。その許可条件の法的根拠を答えればいいんじゃないかしら。大野君、いい機会だし、ここで許可条件について整理してみましょう。許可条件については、道路法ではどのように規定されているのかしら？

大野係員 許可条件については、法第八十七条で、「国土交通大臣及び道路管理者は、この法律の規定によつてする許可、認可又は承認には、（中略）道路の構造を保全し、交通の危険を防止し、その他円滑な交通を確保するために必要な条件を附することが出来る。」と定めてあります（資料2参照）。

坂上係員 そのとおりね。でも、道路法では、占用に關してもうひとつ条件に關する規定があつたんじゃない？

大野係員 ええと…、ああ、これですね。法第三十四条で工事のための条件として、「道路管理者は、第三十二條第一項又は第三三項の規定による許可を与えようとする場合において、道路を不經濟に損傷し、又は道路の交通に著しい支障を及ぼさないために必要があると認めるときは、当該申請に係る道路の占用に關する工事と他の申請に係る道路の占用に關する工事とを相互に調整するために当該許可に対して必要な条件を附することができると定めてますね（資料3参照）。

坂上係員 そうね。このふたつの規定の關係としては、まず法第八十七條が一般的な規定で、この規定によつて道路管理者は、占用の許可に道路の構造を保全し、交通の危険を防止し、その他円滑な交通を確保するために必要な条件を附することができるのよね。一方、法第三十四条は道路の占用に際し、他の占用工事、道路工事等との調整のため必要な条件を附することができることを定めた規定ね。一般に工事を伴う道路の占用にあつては道路の構造又は交通に支障を及ぼす傾向が著しく、これを放任すると道路を不經濟に損傷し、交通に著しい支障を及ぼすおそれがあるため、このような占用を許可するに当たつては、他の占用工事、道路工事等との間に合理的な調整を図り、道路の機能を確保する必要があるわけね。この工事調整のための条件は、法第八十七條の一般的な条件の範囲を外れる場合も予想されるので、第三十四条で特別規定がおかれたのね。

渡邊課長 二人とも今日は許可条件の話か。許可条件の法的根拠については、今の二人の話で問題ないだろう。

ただ、これらの規定があるからといって、道路管理者が好きなように条件を付けられるというものでもないよね。法第三十四条も法第八十七條も一定の制約を加えているね。どんなものがあるかな？

大野係員 はい。まず法第三十四条には、「道路を不經濟に損傷し、又は道路の交通に著しい支障を及ぼさないために必要があると認めるとき」に条件を附することができると規定しています。また、この条件を附する場合は、「道路管理者は、あらかじめ当該申請に係る道路の占用に關する工事を行おうとする者又は他の道路占用者の意見を聞かなければならない。」という規定も設けています。法第八十七條では、「道路の構造を保全し、交通の危険を防止し、その他円滑な交通を確保するために必要な条件」であることと規定されています。また、「当該許可、認可又は承認を受けた者に不当な義務を課することとならないもの」であることと規定されています。

渡邊課長 そうだね。今、坂上さんが言つたもののうち、特に法第八十七條第二項にある「当該許可、認可又は承認を受けた者に不当な義務を課することとならないもの」でなければならぬ」という規定は、一般的な条件の基準として、法第三十四条の場合にも妥当すると解されているから注意が必要だね。許可条件は、占用許可を受けた人に不当な義務を課することのないように留意しつつ、先程坂上さんが言つたような規定に注意して付与する必要があるということだね。

坂上係員・大野係員 はい。わかりました。

渡邊課長 ところで、大野君、ちよつと大事な話があるんだ。

大野係員 えっ！ ぼ、僕が本局に異動ですか!?

渡邊課長 そうだよ、栄転だね。おめでとう。

坂上係員 ちよ、ちよ、ちよつと待ってよ！ そんな大野君がいなくなつちやつたら、さ、さ、寂しいじゃない…。

大野係員 えっ、坂上さん…。

渡邊課長 おやおや、私は本来業務に支障を及ぼさないという条件であれば、恋愛は大いに賛成だよ。来年度はどんな新規採用者が入ってくるのか楽しみだね。

(この号 終わり)

資料1

道路法第四十三条

何人も道路に関し、左に掲げる行為をしてはならない。

- 一 みだりに道路を損傷し、又は汚損すること。
- 二 みだりに道路に土石、竹木等の物件をたい積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為をすること。

資料2

道路法第八十七条

国土交通大臣及び道路管理者は、この法律の規定によつてする許可、認可又は承認には、第三十四条又は第四十七条の二第一項の規定による場合のほか、道路の構造を保全し、交通の危険を防止し、その他円滑な交通を確保するために必要な条件を附することができる。

- 2 前項の規定による条件は、当該許可、認可又は承認を受けた者に不当な義務を課することとならないものでなければならない。

資料3

道路法第三十四条

道路管理者は、第三十二条第一項又は第三項の規定による許可を与えようとする場合において、道路を不経済に損傷し、又は道路の交通に著しい支障を及ぼさないために必要があるときは、当該申請に係る道路の占用に関する工事と他の申請に係る道路の占用に関する工事若しくは他の道路の道路の占用又は道路に関する工事とを相互に調整するため当該許可に対して必要な条件を附することができる。この場合において、道路管理者は、あらかじめ当該申請に係る道路の占用に関する工事を行う者とする者又は他の道路の占用者の意見を聞かなければならない。

「神奈川県型木製ガードレール」の開発について

やさしい道路景観の創出と間伐材の需要拡大を目指して

神奈川県小田原土木事務所道路維持課 小山 真生

一 はじめに

神奈川県小田原土木事務所は県西部に位置し、年間約二、〇〇〇万人近い観光客が訪れる国際観光地「箱根」をはじめ、歴史的城下町の「小田原」、三石岬や貴船祭りで有名な「真鶴」、万葉の時代から温泉地として観光客に親しまれていた「湯河原」と、日本を代表する観光地である一市三町を管轄とし、主に道路・公園・河川・砂防等の土木事業と、これらの許認可事務等を行っている。

また、筆者が所属する道路維持課では道路法に基づく道路管理者として、国道一号をはじめとする国道及び県道全二八路線（総延長一九五km）を管理し、日常管理のみならず、道路の補修や改良、橋梁の耐震化、凍雪害対策などを実施している。

本稿では、このたび当事務所において開発し、整備を進めてい

る「神奈川県型木製ガードレール」（写真1）について、この開発経緯や特徴等について紹介する。

二 木製ガードレール開発の背景と目的

1 間伐材の需要拡大と良好な水源地域の確保

神奈川県土の約四割を占める森林の多くは、水源地域に位置しており、清浄な水や空気を育む母体であり我々県民一人ひとりの貴重な財産である。この森林を保全するためには、適切な間伐が必要であり、この間伐が行われないと、山が荒廃し森林の保水力が低下するのみならず、土砂・流木災害の原因になる。

そのため、神奈川県が発注する公共工事においては、環境の負荷ができるだけ小さい材料を優先する方針（グリーン購入基本方針）をとっており、間伐材も自然に優しい材料として積極的に使用する材料に位置づけられている。

ところが、実際の状況としては、永久構造物を築造する土木工事において、腐食する木材はなかなか利用しにくい材料であり、また建築分野においても安価な輸入木材を使用するケースが未だ多く、結果、県産木材の需要が伸びないため、必要な数の間伐も出ていない。

こうした状況を改善すべ

く、本県では「神奈川木づくり運動」と称し、あらゆる分野で県産木材の用途を拡大し林業経済を活性化させ、適正な間伐の推進に取り組んでいるところであり、当事務所においても、間伐材の有効利用と利用促進のPR方策の一つとして、実用的な木製ガードレールを検討することとなった。

2 景観づくり

一方、景観面においては、平成一〇年に防護柵設置基準が改定され、これまで「白い鉄製」を基準としていたガードレールが、性能規定を満足すれば色や材質等にこだわらず景観に配慮した構造で設置できるようになった。

また、近年では、全国的に地方自治体や住民による景観づくり活動が活発になってきており、平成一六年一二月には景観法が施行され、景観向上を念頭にいた公共事業の実施が強く求められ



写真1 神奈川県型木製ガードレール

(国道1号 箱根町元箱根)

るようになってきている。

3 木製ガードレール開発の目的

以上のような背景から、平成一七年六月、①やさしい道路景観の創出、②県産間伐材の需要拡大、③防護柵としての機能強化を目的として、神奈川県産間伐材を使用した木製ガードレールの研究開発に着手することとなった。

三 アンケートの実施

1 アンケートの実施

かくして神奈川県型木製ガードレールの研究開発は始まったわけであるが、はたして国際観光地「箱根」に訪れる観光客の方々は、木製ガードレールを見てどのような印象をもたれるのだろうか。また、木製ガードレールの整備を進めることについてご理解頂けるのか。

そこで、平成一八年二月、四タイプの試作品(図1)を制作し、箱根の国道、県道に試験施工を行い、平成一八年の夏から秋期にかけてヒアリング及びインターネット方式によるアンケート調査を実施した。

ヒアリングアンケートは、お盆と一一月の

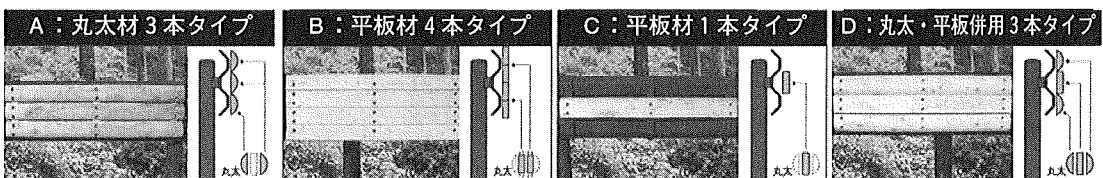


図1 木製ガードレールの試作品

三連休において、箱根の中でも特に観光客が集まる「大涌谷」及び道の駅「箱根峠」の二カ所で、試作品を展示して実施したところ、実に約一、六〇〇人の方から回答を得ることができた（写真2）。

また、一月中旬から一二月下旬にかけては神奈川県ホームページからもアンケートを実施した。ヒアリングアンケートでは九〇%以上が箱根以外から訪れた観光客であったことから、ホームページアンケートにおいては、主に箱根在住、在勤者を対象にアンケートへの協力依頼広報を行い、こちらについては約一〇〇人の回答があり、ヒアリングアンケートと併せて、計約一、七〇〇人の回答を得られた。



写真2 アンケートの様子

2 アンケートの内容と結果

アンケートの質問内容は大きく分けて次の二つである。

《問1》この木製ガードレールの取組みを進めるべきか？

《問2》試作品の中で、一番景観に配慮されていると思われるタイプは？

アンケートの結果として、問1に対しては「道路全線で積極的に進めるべき」が四七・二%、「交通量の多い道路や場所であれば進めるべき」が三四・七%、合わせて八割以上の方が、この取組みを進めるべきと回答された（図2）。この結果から見て、木製ガードレールの取組みを進めるコンセンサスは十分得られたと確信し、担当者一同、開発成功に対する思いが俄然強くなった。

問2の結果については、A案「丸太3本タイプ」とD案「丸太・平板併用タイプ」が、おおよそ人気を二分したが、一本の丸太を三枚にスライスする構造であることから残材が発生しにくいことや、制作コストが安い等の理由からD案が最終デザインとなった（図3）。

Q 箱根地域など観光地の道路において、試験施工のような木製ガードレールの取組みを進めることについて、どのように思いますか？

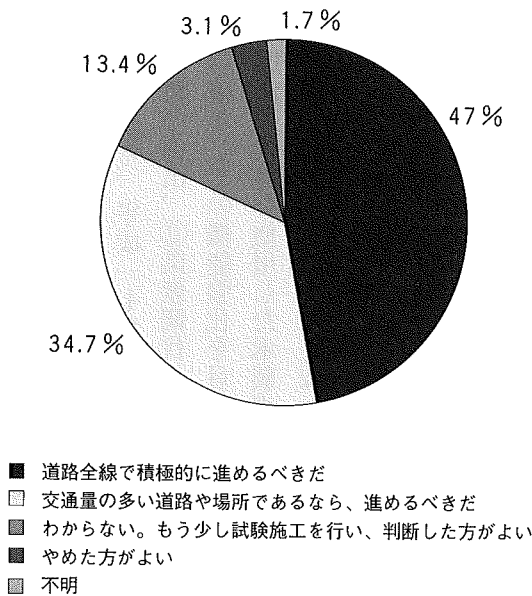
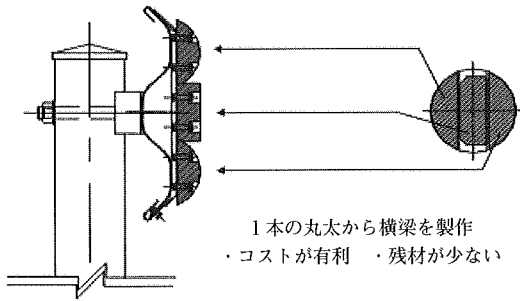


図2 木製ガードレール推進に係るアンケート結果

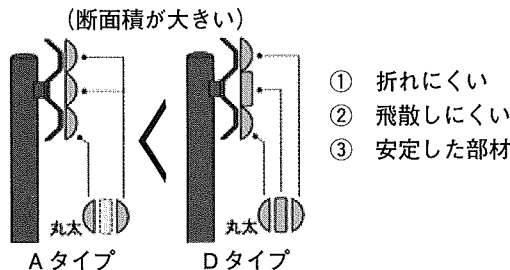
理由1「コストが安い」＝理由2「残材が発生しにくい」



1本の丸太から横梁を製作
・コストが有利 ・残材が少ない

- ・1本の丸太から横梁木材を製作
- ・コストが有利(丸太を2本使用する場合と1本で製作する場合では、1m当たり約1,000円程度のコスト削減となる)
- ・残材が少ない(無駄なく、木材を使用することができる)

理由3「安全性が高い」

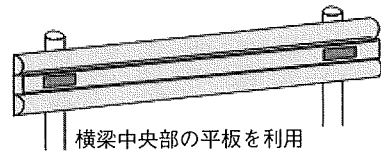


Aタイプ

Dタイプ

- ① 折れにくい
- ② 飛散しにくい
- ③ 安定した部材

理由4「視線誘導機能や路線識別の付加などの応用性が高い」



横梁中央部の平板を利用

- ・視線誘導板の設置が可能
- ・焼きごて等による刻印や視線誘導板の色により、路線名や種別をサインすることも可能
(例) 赤→国道 黄→県道等

図3 試作品Dタイプを最終デザインとした理由

四 神奈川県型木製ガードレールの特徴

1 構造

行政主導で開発した木製ガードレールとしては、本誌二〇〇七年二月号で長野県が設置した「信州型」が紹介されているが、当所で開発した神奈川県型木製ガードレールの最大の特徴は、「既存のガードレールをそのまま利用できる」ことである。前項でも少し触れたが、神奈川県型木製ガードレールは、直径一二cmの間伐丸太材を三枚にスライスし、既存のガードレールのビームにボルトと金具で固定する構造である(図5)。

研究開発に着手した当初、最初に行ったことは、既にいくつか販売されている民間等製品の木製ガードレールの調査であったが、調査結果としては、どの製品も値段が高く、構造が頑強なものが多かった。「箱根のガードレールを全てこの製品で整備するとしたら、いったいどれだけの金額と期間を要するであろうか」と感想を持ちつつも、色々な製品を見比べていて気づいたことがあった。木製ガードレールと言いつつも、木材だけでは強度が足りず裏面や内側に金属を入れるなどの対策を講じている製品が多いことだ。それならば既設のガードレールの上から木材ユニットを取付けたハイブリッド構造とし、既設のガードレールの強度や機能はそのまま活かした方が、よりシンプルで使い勝手も良いという発想に至った。

この手法ならば、景観向上はもとより、既存のガードレールを撤去する必要がなく、廃材が発生しない。結果、環境によく、また非常に安価に整備できることとなった。更に、木材とのハイブリッド構造になったことにより、防護柵としての機能強化、例え

ば衝突時のクッション効果や、一昨年前に全国的に問題となった金属片の付着防止効果なども期待できる。

なお、開発過程においては、木材ユニットが既設ガードレールの変形を拘束することや、既設ガードレールにボルト穴を空けることによる断面欠損、木材及び取付けボルトの破断など、考えられるかぎりのマイナス要因についても構造検討を行い、更なる改良を加えている。また、現場での施工工程を簡素化し、経済性を更に高める工夫も行っている。

2 耐久性

木材を土木構造物として利用する上で、一番の課題はやはり耐久性である。神奈川県型木製ガードレールは、防護柵としての基本性能を既存のガードレールが担っているため、たとえ木材が腐っても強度的には問題ないが、腐朽によって、人の力程度で木材が割れケガをしたりすれば、本末転倒となってしまう。

そこで、「木製道路施設の耐久設計・維持管理指針」を策定すべく技術研究を行っている独立行政法人森林総合研究所の研究総括者である神谷文夫博士にアドバイスを頂き、防腐処理として「ACQ」という銅系の木材保存剤を、大きな圧力容器の中で木材に加圧注入する方式を採用した。同研究所では、このACQ加圧注入による防腐処理を行った木杭を用いて暴露試験(※)を行っており、二〇年以上経過した現在でも、耐久性(腐朽度)には全く問題ないという。木製ガードレールにおいても、当該手法により二〇年程度の耐久性は保てると予想している。

※…人工的に腐朽しやすい環境を作り、木材の耐久性等をテストするもの。

五 衝突実験による安全性の確認

1 防護柵の性能基準

防護柵設置基準では、防護柵として四つの性能規定を設けている。①車両の逸脱防止性能(突破しない、防護柵外側へのはみ出しが規定値以内である)、②乗員の安全性能(車両の受ける加速度が規定値以内である)、③車両の誘導性能(横転しない、衝突後の離脱速度や角度が規定値以内である)、④構成部材の飛散防止性能(構成する部材が大きく飛散しない)である。

くりかえし述べることとなるが、神奈川県型木製ガードレールは既設の鉄製ガードレールを活用した構造であり、車両の衝突に対する強度等は既設のガードレールが担うことを想定している。しかし、実用化にあたって、一つだけ確認しなければならないことがあった。木材の飛散である。

2 防護柵の衝突実験施設

防護柵としての性能実験を行う公的施設は、国内で唯一、茨城県つくば市にある国土交通省国土技術政策総合研究所にある。四〇〇mにおよぶ滑走路を特殊な牽引装置で誘導された実験車両が規定スピードで防護柵に衝突する。民間メーカーを含め、新しい防護柵の製品を開発し、公的に防護柵としての性能証明を求めるときは、必ず当該実験施設での衝突実験に臨み、これに合格しなければならぬ。かなり高額な実験費用がかかるものの、予想どおりの結果が出ない場合も数多くあると聞いている。しかも、今回は、生もの”とも言える木材である。品質が一定でない木材を

取付けたガードレールが、どのように挙動するのか予想もできない不安のなか、実験を実施することとした。

3 実験

平成一九年九月、当該実験施設での衝突実験に臨んだ。

本県が管理する道路において、既に設置されているガードレールの種別は、C種（一般区間で設計速度が五〇km/h以下）が殆どであるが、今回の実験では木材の飛散に主眼をおいていることから、実験条件をB種（一般区間で設計速度が六〇km/h以上、または重大な被害が発生するおそれがある区間で設計速度が五〇km/h以下）にランクアップし、実験車両の衝突スピードをあえ

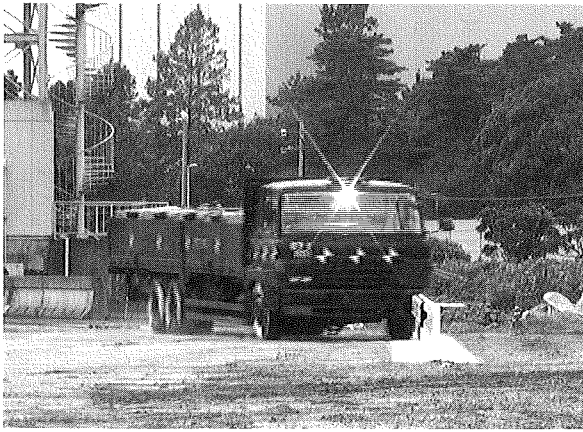


写真3 衝突実験の様子

製木材伐間産県 ガードレール

**景観イメージアップと
クッション効果に期待**

箱根の国道1号で設置進む

箱根町の四甲村。一般区間と高規格区間で、箱根の国道1号で設置が進む木製ガードレール。既設の鉄筋コンクリート製ガードレールとの比較、木材の飛散防止効果や、クッション効果、景観イメージアップなどの期待が込められている。木材は、山が崩れやすいため、木材の飛散防止効果や、クッション効果、景観イメージアップなどの期待が込められている。

箱根町の四甲村。一般区間と高規格区間で、箱根の国道1号で設置が進む木製ガードレール。既設の鉄筋コンクリート製ガードレールとの比較、木材の飛散防止効果や、クッション効果、景観イメージアップなどの期待が込められている。木材は、山が崩れやすいため、木材の飛散防止効果や、クッション効果、景観イメージアップなどの期待が込められている。

図4 木製ガードレールの設置を伝える新聞記事
(平成19年12月28日付 毎日新聞)

て上げることとした。

4 実験結果

実験会場内に、放送で「実験開始一〇秒前。一〇、九、八、三、二、一、発車っ！」とアナウンスが流され、いよいよ実験車両が発車された。研究開始から二年の月日をかけて構造検討、コセンサスの取得を行ってきた成果である。既設のガードレールが存在するとはいえ、木材の飛散のみならず、想定される失敗要素は数々ある。関係者一同、手に汗を握り実験成功を祈った。

「バキバキバキバキッ!!」とけたたましい音とともに木製ガードレールに衝突した実験車両は、再び車道側に戻され停車した(写真3)。

成功である。実験会場は、いたるところで拍手が鳴り、握手が交わされた。木材も部分的に脱落が見られたものの、主要部材に取り外れは見られず、防護柵は一体構造を保持していた。

六 実施工事と今後の予定

衝突実験の成功をもって、平成一九年一月、箱根の主要な幹線道路であり、また箱根駅伝のハイライト場面としても有名な国道一号の箱根町元箱根から同町芦之湯の間、約一・五kmの実施工事に着手した。また、箱根地区で実施されたことに大きなインパクトがあり、さっそく四大新聞紙をはじめ多くの新聞社が報道し、ラジオ番組でも紹介された(図4)。

アンケート結果に加え、各報道でも当該木製ガードレールが景観向上に効果がある取組みであると評価を頂いたこともあり、今後も、国道一号を中心に、順次、設置範囲を拡大していく予定である。

この神奈川県木製ガードレールを見た観光客の皆様が、「箱根に来たなあ」と少しでも感じていただけたら幸いである。

また、今回開発した神奈川県木製ガードレールは、広く他の道路管理者にも使用して頂きたいという思いから、あえて特許や実用新案は取得していない。構造図については、本県のホームページからダウンロードできるので、是非、ご覧になって頂きたい。「神奈川県型木製ガードレールに関するホームページアドレス」
<http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/07/19/14/odo/mokusei/index.html>

七 木製工事表示看板について

木製にちなみ、もう一つ本県の取組みを紹介したい。

公共工事の実施にあたっては、必ず工事現場の見易い場所に、「ご迷惑をおかけします」「〇〇をなしております」といった大型の表示看板を設置することとなっているが、当事務所では木製ガードレールとともに、県産間伐材を使用した木製工事表示看板を制作し、箱根の道路工事を対象に試行として設置している（写真4）。



写真4 木製道路工事表示看板

ンは、江戸時代を連想させる外観に加え、表面に「焼き」と呼ばれる処理を行うなど、周りの自然景観に配慮し、道路工事のイメージアップを目指したものである。また、木材加工の専門家の意見を伺いながら、強度に加え、現場での扱い易さにも考慮した構造としている。

試行ということで、木製ガードレール同様、まずは国際観光地で豊かな自然を多く残す箱根とした。また、多くの県民、観光客の目に留まることを考慮し、道路工事を対象とした。

今後、これをご覧になった県民や観光客、行政、建設関係者の評判や意見を踏まえるとともに、改良・改善できる部分是对応し、順次、工事の種類やエリアを拡大していきたいと考えており、最終的に箱根・丹沢地域等の山間部における全ての公共工事の標準仕様になればと希望している。

八 おわりに

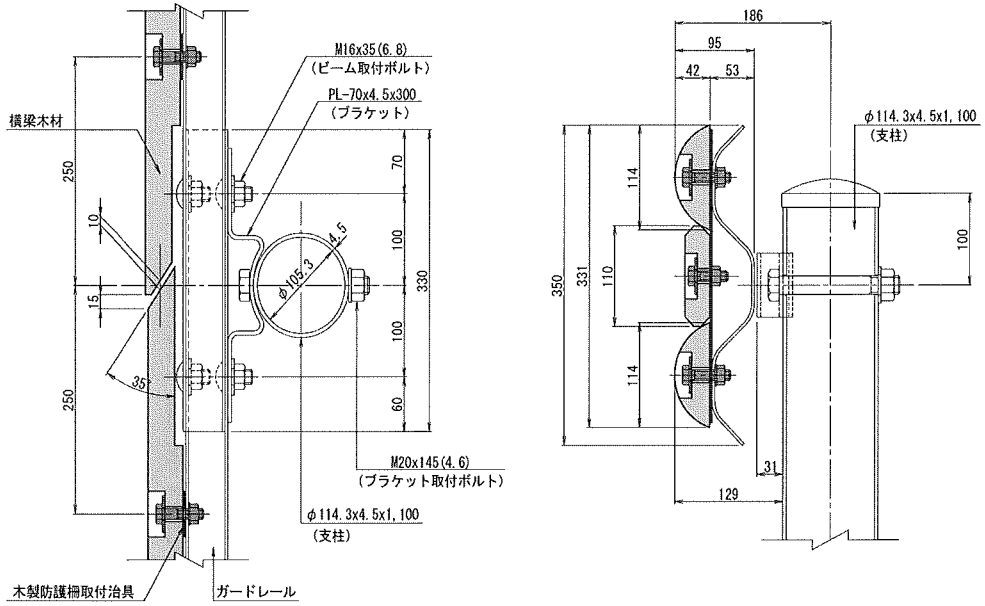
これまでの道路建設や河川改修などの土木事業は、生活基盤の整備にあたり「壊れないよう硬く」そして「コストを抑え、量を求める」が常識であった。しかし、今回の間伐材を使用した取組みは、景観や環境など「生活基盤の質」という新たな国民ニーズによって始まったものである。

間伐を必要とする森林と見比べて、当該取組みによって使用される間伐材の量はわずかもかもしれないが、こうした取組みをきっかけとして少しでも間伐材の需要が拡大されることを強く期待したい。

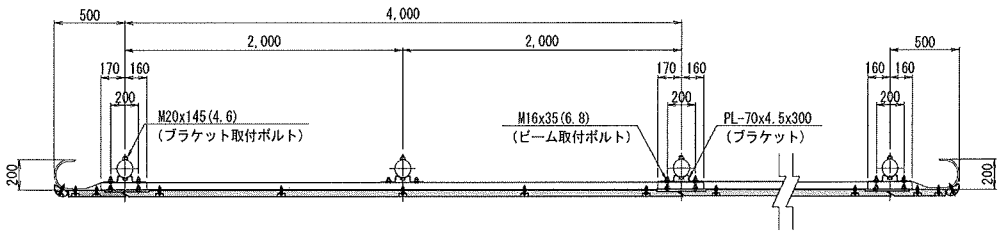
また、本稿が、他の地域で同様の取組みを志す方々のお役に立てれば幸いである。

神奈川県型木製ガードレール 一般図

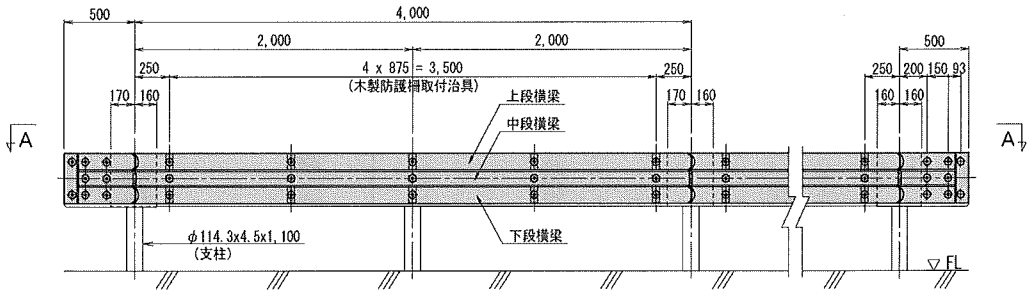
ガードレール取付部詳細 (部材名と寸法)



A-A断面



正面図



※ 設置箇所を選定に当たっては、路肩の確保に留意すること。

図5 神奈川県型木製ガードレールの構造図

路面排水が民有地に設けられた排水管に流入している場合の

当該排水管の管理主体、道路管理瑕疵が争われた事例①

— 県道脇民有地排水管に係る損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔一審判決〕平成一四年七月 九日 奈良地裁 請求一部認容

(被告控訴)

〔二審判決〕平成一八年二月二三日 大阪高裁 請求棄却

(原告上告)

〔三審判決〕平成一八年七月一三日 最高裁 上告棄却

(確定)

はじめに

本件は、原告が所有する土地（以下「本件土地」という）の地中に、県道に降った雨水等を排水する排水管が通っているの、地上に建物を建築するには、当該排水管の養生工事をせざるを得ず、その費用に見合う損害及び将来とも当該排水管が存続することによる賃料相当損害を被ったと主張して、選択的に、①国家賠償責任に基づき、②不法行為に基づき、③損失保証責任に基づき、損害賠償請求を求めた事案である。

本件では、民有地に存する排水管が道路管理者の設置・管理する営造物に該当するか否かが焦点となっており、一審と二審でその判断が異なっている。

一審では、「県道側溝と本件排水管は機能上一体となっている被告の設置管理する営造物といえる。このように民有地である本件土地の地中にある本件排水管を経由しなければ県道側溝に集まった水を排水できないようになっていて、しかも本件排水管の設置につき原告の承諾を得ていないのであるから、設置管理に瑕疵があるといえる。」として、道路管理者の責任を認容した。

一方、二審では、「県道東側の側溝が本件暗渠以南に設置されていないことが、道路構造ないし管理に関し何らかの行政上の問題を包含する余地があり、また、僅かとはいえ、県道上の路面排水が、本件土地内のAマンホールやAD間埋設管に流れ込み、いわば他人の所有地を通過していることによる私法上の問題が残る余地があるとしても、そのこと自体によって、県道や本件土地に

危険を及ぼすものとは認めがたく、県道の排水設備が本来備えるべき安全性を欠如しているものとはいえず、瑕疵があるとはいえない。」として、道路管理者の責任を否定した。

以下、高裁判決から国家賠償法二一条に係る部分を抜粋し紹介することとしたい。

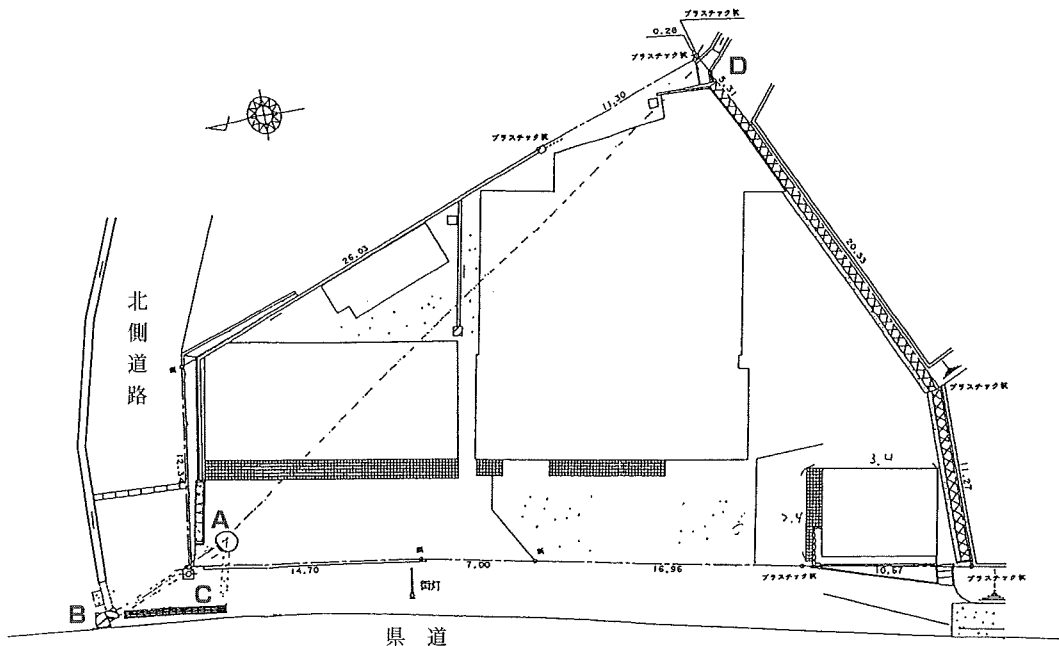
第一 原告の主張

一 公の営造物の設置管理の瑕疵

1 設置管理

被告は、本件土地の西側沿いに南北に通じる県道（本件土地近辺では北から南に下り勾配となっている。）を管理している（かつては国の設置管理に係る国道であったが、被告がその管理を承継したものである）。

被告は、①県道東側沿い歩道下の側溝暗渠（別図のB地点から北方に存する。以下「本件暗渠」という）、②本件暗渠南端の同図面のB地点の会所（本件暗渠南端と本件土地の北側沿い東方から県道に達する私道へ以下「私道」という）の北側側溝との合流点、以下「B会所」という）、③本件土地の北西角内の同図面のA地点に存するマンホール（以下「Aマンホール」という）、④B会所から県道東側沿い南方の同図面のC地点の行き止まり壁（以下「C壁」という）までの側溝（以下「BC間側溝」という）、⑤B会所からAマンホールまで通じる地中埋設排水管（以下「BA間埋設管」という）、⑥C壁脇からAマンホールまで通じる地中埋設排水管（以下「CA間埋設管」という）及び⑦Aマンホー



別図

ルから本件土地東南角の別図のD地点の出水口（以下「D出水口」という）まで別図の点線により直線状に通じる地中埋設排水管（以下「AD間埋設管」という。②ないし⑦を総称する場合「本件排水設備」という）を、一体となる公の营造物たる道路排水設備として設置又は管理（国からの管理の承継を含む）している。

2 事実上の管理

仮にB会所、Aマンホール、BC間側溝、BA間埋設管、CA間埋設管及びAD間埋設管（本件排水設備）は、これらを設置したのが被告ではなく、第三者の民間人であり、被告が正規の管理をしていないとしても、左記(1)ないし(5)のとおり、これらには被告の事実上の管理が及んでいたから、公の营造物の一部をなすものというべきである。

(1) 本件暗渠と一体としての道路排水設備

道路排水に関しては、道路の安全性の維持のため、道路の立地条件、交通量、沿道の状況、降雨量、集水量等に加えて経済性等をも考慮し、適切な排水計画の下に、十分な排水能力を有する規模の設備を設置しなければならないところ、本件排水設備は、本件暗渠と一体となって、当該周辺地域の排水量に応じた排水能力を有する設備として機能し、県道の排水設備としての基準を満たしており、その設置段階における道路管理者の関与があったとしか考えられない状況にある。

(2) AD間埋設管の基準合致

AD間埋設管の口径や勾配等の仕様は、国土交通省近畿地方建設局企画部監修の設計便覧（案）道路編の基準に合致し

ており、その設置段階における道路管理者の関与があったとしか考えられない状況にある。

(3) Aマンホールの改造工事

Aマンホールは、かつてその上部が地上から約三〇cm程度突出していて、形状も四角形であったが、被告は、昭和五〇年代後半にこの突出部分を削って平坦にし、丸形のマンホールに改造する工事を施工した。なお、Aマンホールに被されている鉄蓋は、K工業株式会社が昭和五六年に製造し、その頃被告に対して納品した製品である。

(4) 溢水防止作業

昭和五〇年代の終わり頃、県道が大雨で冠水した際、被告の土木事務所職員がやってきて、本件土地に土嚢を積み上げ、AD間埋設管による排水を確保し、溢水を防止する作業を実施した。

(5) 破壊閉鎖阻止の方針

被告の土木事務所職員は、被告がAD間埋設管を破壊したり閉鎖したりしようとした場合には、被告においてできる限りの法律を使って阻止する対応をとる方針である。

(6) 交渉等

被告の土木事務所職員は、本訴提起に先立つ原告との交渉において、AD間埋設管が県道の維持管理のために必要不可欠であるとして、原告に対し補償を申し入れ、また、巨額の予算を投じてC壁から県道東側沿いに側溝の延長工事を施工することを検討するなどした。

(7) 再度のAマンホールの改造工事の言明

被告の土木事務所職員は、平成九年七月二十九日、原告から、本件土地上に三階建てのマンション兼テナントビル（以下「本件マンション」という）を建築するについて、Aマンホールの高さが敷地面より高くなるからその対応をしてほしい旨の要望を受けた際、Aマンホールの高さを切り下げる工事をする用意がある旨明言した。

3 瑕疵

県道の東側側溝は、本件暗渠からB会所次いでBC間側溝を経てC壁において行き止まりとなり、本件暗渠の北方から下ってきた流水は、B会所からBA間埋設管、或いはBC間側溝次いでC A間埋設管を経て本件土地内にあるAマンホールに至り、そこからAD間埋設管を経てD出水口に至り、そこから水路に流れ込んでいる。

被告は、県道の管理者として、県道の排水設備を整備しなければならぬのに、県道の東側沿いに本件暗渠から南方にB会所次いでBC間側溝を経てC壁で行き止まりとなる側溝を設置したのみで、C壁から南方に側溝を設置せず、民有地である本件土地内にその所有者の同意を得ないで、AマンホールやAD間埋設管を設置管理し、仮に設置したのでないとしても、これらを事実上管理し、それによって、本件土地を不法占有し、本来側溝によるべき排水機能を代替させたが、AD間埋設管に十分な強度を付与しないまま放置していたため、本件土地上に本件マンションを建築することになれば、AD間埋設管がその重量に耐えられず、地上

に危険を及ぼす事態となり、その結果、所有者の所有権の行使を妨げる状態となった。

したがって、本件排水設備は、民有地である本件土地の無断使用を前提とする本来あり得ない異例な構造であるという欠陥を有するほか、本件土地所有者の所有権の行使を妨げるとともに、危険を及ぼし、道路の排水設備として、通常有すべき安全性を欠くという性状の瑕疵ないし機能的瑕疵がある。

二 損害

（本件控訴による当審における審判の対象部分に限る）

原告は、本件土地を所有している。

原告は、平成九年、本件土地上に本件マンションを建築しようとしたが、建築予定部分の地下に原告の同意なくAD間埋設管が埋設されていたため、そのまま建築すると、その加重によりAD間埋設管が毀損したり、本件土地が不同沈下したりする危険があったことから、AD間埋設管部分の地盤の補強のため養生工事が必要な状態にあった。

原告としては、AD間埋設管さえ無断で埋設されてなければ、本件土地の所有者として何ら上記養生工事をする必要もなく、本件マンションの建築をなし得たはずであるのに、AD間埋設管の無断埋設によって、本件土地所有権の適正な行使を妨げられ、上記養生工事を余儀なくされた。

三 損害額

（本件控訴による当審における審判の対象部分に限る） 略

四 催告 略

第二 被告の認否

一 公の営造物の設置管理の瑕疵

1 設置管理

被告は、B会所、Aマンホール、BC間側溝、BA間埋設管、CA間埋設管及びAD間埋設管（本件排水設備）を設置管理したことはない。

本件排水設備は、本件土地の従前の所有者等の第三者が設置したものと推認される。

すなわち、県道が供用される以前から、本件土地（地目は、もとは田、その後雑種地を経て、現在の宅地となった）周辺では、地形上、本件土地北方一帯の降雨水、生活雑排水、上流の余水等を流す自然に形成された水路が、概ね本件暗渠の設置位置沿いに南方に下り、本件土地北西角付近に達し、そこからやや南東向きに方向を変え、AD間埋設管設置位置付近を下って、下流域で国有水路に繋がりが、当該下流域の農地所有者の農業用水に供され、S川に流入していた。したがって、当時の本件土地所有者は、民法二百十四条の承水義務や同法二百二十条の余水排泄義務を高地所有者に対して負うほか、本件土地内を通過する自然水路の流水が、下流域の農業用水のための慣行上の水利権（いわゆる水流沿岸地所有者等の一般流水使用权としての慣行上の物権の性質を備える権利）の対象となっていたことから、上記水利権を侵害しないために、本件土地内を通過する自然水路の流水を確保する義務

を負っていた。その後、県道が供用されるようになり、本件土地の所有者も変わり、本件土地の地目や形状も変わり、土地利用の変更がなされ、その過程で、本件土地所有者が上記承水義務ないし農業用水の流水確保義務等の履行のため、自然水路をAD間埋設管に設置替えしたものと推認するのが妥当である。そうすると、現在の本件土地所有者は、従前の所有者からAD間埋設管における上記承水義務や慣行上の水利権に基づく農業用水の流水確保義務等を承継しているものと解すべきである。

2 事実上の管理

第一―一―2 頭書き部分、(1)～(4)、(7)は争う又は不知。

(5) 破壊閉鎖措置の対応方針

第一―一―2(5)は認める。

原告がAD間埋設管を破壊したり閉鎖したりすれば、道路交通に危険が発生し、ひいては人身に危険が及ぶようなこともあり得るため、道路交通法等の関係法規に抵触することとなる可能性もあることから、被告としては、上記破壊や閉鎖を阻止する方針であるが、このことはAD間埋設管を事実上管理していることは全く関係がない場面における対処方針を述べたにすぎない。

(6) 交渉等

第一―一―2(6)のうち、被告の土木事務所職員が、原告と交渉し、AD間埋設管について補償を申し入れ、C壁から県道東側沿いに側溝の延長工事を施工することを検討したことは認めらるが、その余は争う。

3 瑕疵

被告は、B会所及びBC間側溝を設置管理したことも、本件土地内にあるAマンホールやAD間埋設管を事実上管理したことも、本件土地を不法占有したこともない。

原告は、県道東側の側溝が行き止まりになり、原告所有の本件土地内のAマンホールやAD間埋設管に、本来側溝によるべき排水機能を代替させていることを瑕疵と主張するが、前記1末段のとおりの本件土地周辺における流水関係の歴史的経緯を無視した言いがかりである。県道の側溝は本来路面排水を集水すればよく、周辺地域の流水排水等一切の集水は予定していない。それに対し、本件土地内の従前の自然水路、その設置替え設備としての現在のAD間埋設管等は、本件土地北方一帯の降雨水、生活雑排水、上流の余水等を流す役割を担うものである。県道の路面排水は僅かであり、AD間埋設管等にはほとんど流入していないから、県道側溝とAD間埋設管等とは法的にも機能的にも全く別の設備というべきであり、被告の県道側溝の管理に瑕疵があるとはいえない。

一一 損害

本件土地にAD間埋設管が埋設されていることは認めるが、その余は争う。

本件土地の所有者は、原告ではなく、その妻である。また、本件マンションの建築主は、原告ではなく、その長男である。原告には何ら損害は生じていない。本件マンションの建築について、AD間埋設管部分の地盤の補強のため養生工事の必要があったとは認められず、養生工事を余儀なくされた事実はない。

仮に、原告が本件土地の買受人としても、前記1末段のとおり、従前の所有者からAD間埋設管における上記承水義務や慣行上の水利権に基づく農業用水の流水確保義務等を承継しているものと解すべきであり、そのような負担付の本件土地を購入したのであるから、AD間埋設管が存在することにより何ら損害を受けていることにはならない。

三 損害額 略

四 催告 略

(次号に続く)

かりさか
雁坂トンネル（秩父往還）を行く



山梨県東京事務所 佐藤 亨

◆はじめに
山梨県と埼玉県を結ぶ「秩父往還」の歴史は古く、古代から秩父霊場を巡る信仰の道として、また武蔵の国と甲斐の国とを結ぶ生活の道として様々な歴史を刻んできました。

この秩父往還に立ちはだかる雁坂峠（標高1111、082m）は、山梨県山梨市（旧東山梨郡三富村）と埼玉県秩父市（旧秩父郡大滝村）との境にある峠で、三伏峠（南アルプス）・針ノ木峠（北アルプス）とともに日本三大峠と呼ばれ、険しく辛い山越えの道であり、昭和40年に一般国道一四〇号として認定さ

れた後も、雁坂峠を挟む約10kmの区間が、自動車通行不能状態にあり、トンネル開通まで長らく「開かずの国道」と呼ばれていました。二一世紀を目前にした平成一

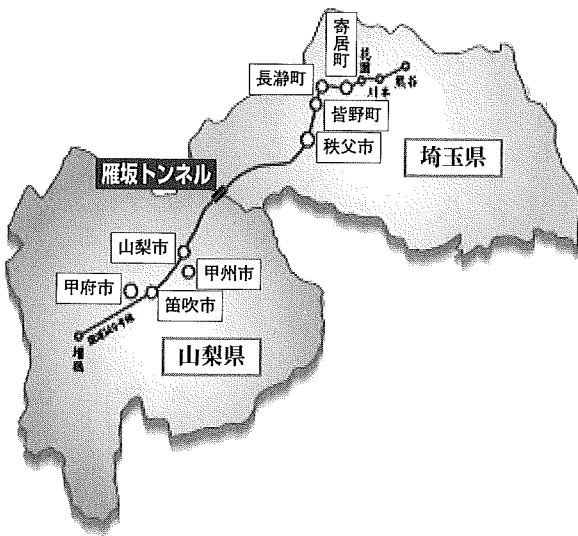


図1 雁坂トンネル有料道路

〇年四月、両県を結ぶ「雁坂トンネル有料道路」（図1）が開通し、初めて両県が直接自動車で行き来できるようになりました。今年でちょうど一〇年目を迎えます。

雁坂トンネルは、一般国道の山岳部では日本最長のトンネルであり、旧建設省、山梨県、埼玉県及び山梨県道路公社の四者の分担により工事が実施され、開通後は、山梨県道路公社が有料道路として二四時間体制で管理しております。

この一〇年間、死亡事故等の大災害は発生していません。

◆雁坂トンネル有料道路の概要
有料道路区間は延長六、八四五m（図2）であり、その前後約二・九kmを、山梨県、埼玉県の両県から委託され、山梨県道路公社が維持管理を行っています。一般国道の山岳トンネル

では日本最長となる雁坂トンネルは、本坑より長い避難坑（L116、六四五m）や換気坑（L111、五八八m）をはじめ、多くの施設が完備されており、管理事務所内にある監視室において二四時間常駐体制で管理を行っています（図3・4）

また、トンネルの前後には、秩父多摩甲斐国立公園内の景観に配慮された長大橋架が五橋あり、ドライバーの目を楽しませてくれています。さらにこの区間は、標高が約一、一〇〇mと高いため、路面凍結防止対策としてロードヒーティングが施工されています。

◆西関東連絡道路

西関東連絡道路は、埼玉県と

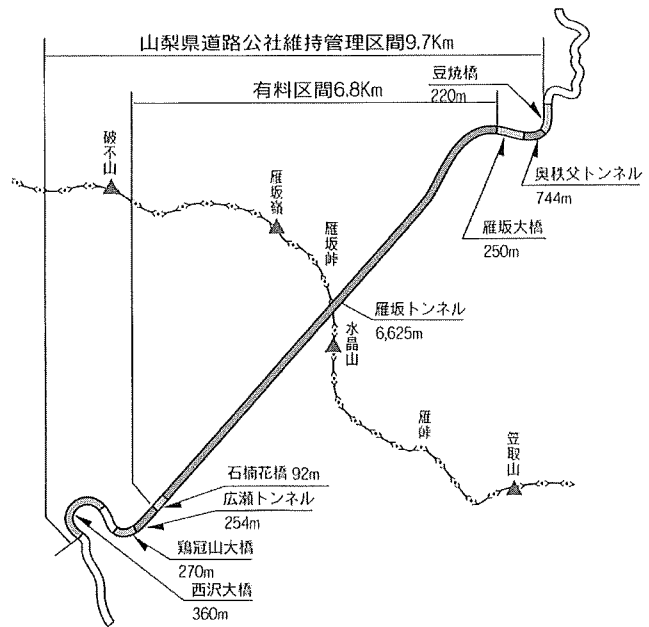


図2 雁坂トンネル有料道路の有料道路区間

■平面図

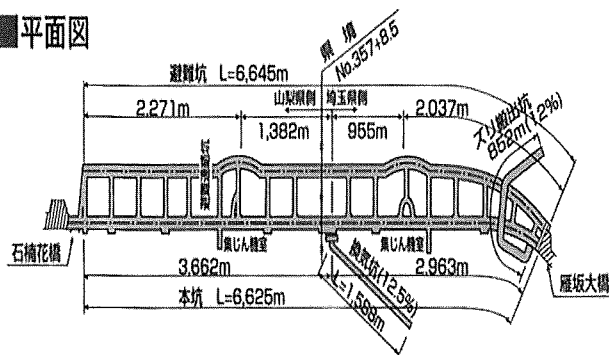


図3 雁坂トンネル平面図と一般国道山岳トンネルの延長ベスト3

我が国の一般道路山岳トンネル延長ベスト3

- 第1位 **雁坂トンネル**（一般国道140号 L=6,625m）
- 第2位 **寒風山トンネル**（一般国道194号 L=5,432m）
- 第3位 **安房トンネル**（一般国道158号 L=4,370m）

※ 雁坂トンネルは一般国道の山岳トンネルとしては日本最長のとなります。

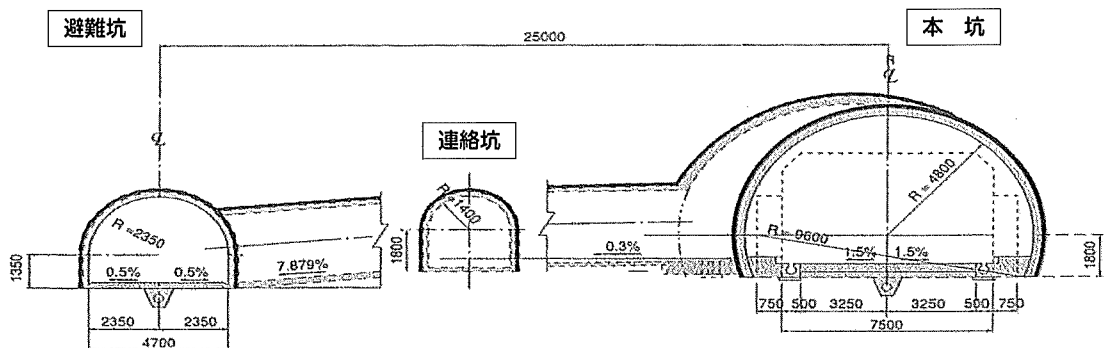


図4 本坑～避難連絡坑～避難坑断面図



山梨県を結ぶ延長約一一〇kmの地域高規格道路であり、沿線地域の交流強化を図るとともに、経済、観光等の活性化を目指す広域幹線道路ネットワークです。雁坂トンネルもその一部であり、現在も両県においてそれぞれ整備が進められています(図5・6)。

平成二〇年に完成が予定されている滝沢ダムに合わせて、国道一四〇号の中で最も幅員の狭かった区間の改良も完了し、現在は甲府から花園まで、すべて二車線以上の道路となつています(写真)。

《国道一四〇号沿いの》

主な道の駅と観光地》

- ・道の駅「花かげの郷まきおか」
山梨市牧丘町室伏二二二〇
TEL 〇五五三(三三五)四七八〇
- ・道の駅「みとみ」
山梨市三富川浦一八二二一
TEL 〇五五三(三三九)二五八〇
- ・道の駅「大滝温泉」

■事業概要

事業年度：平成九年度～平成一八年度
 総事業費：365億円
 道路規格：第3種第1級
 設計速度：80km/h
 車線数：4車線(暫定2車線)



■標準断面図

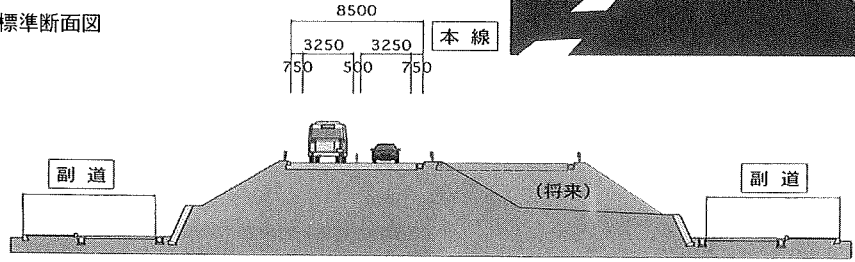


図6 平成18年までに供用された山梨県甲府市桜井町から山梨市万力までの約6.9km区間

■事業概要

道路の位置：埼玉県大里郡寄居町大字末野～埼玉県秩父郡皆野町大字皆野
 道路の長さ：9.88km(うち有料区間6.88km)
 道路の幅：18.5m(4車線)[暫定9.5m(2車線)]
 道路の区分：第3種第1級
 設計速度：80km/h

■標準断面図

単位：m

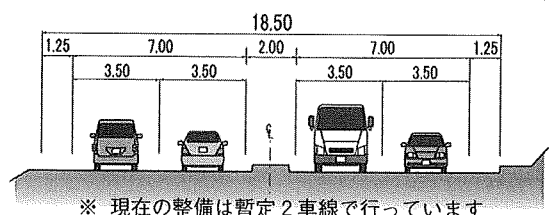
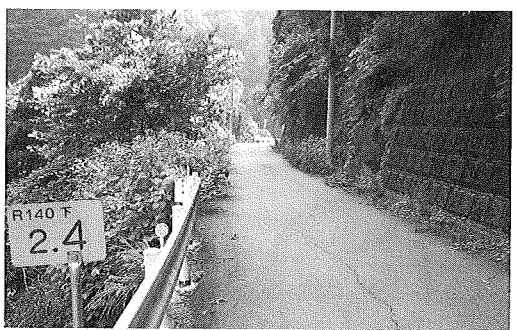


図7 平成17年までに供用された埼玉県皆野寄居バイパス約9.9km区間



改良後



改良前

写真1

秩父市大滝四二七七―二

「Ⅷ〇四九四(五五)〇二二六

・道の駅「あらかわ」

秩父市荒川日野五三八―一

Ⅷ〇四九四(五四)〇〇三二

・道の駅「ちちぶ」

秩父市大宮四六二五

Ⅷ〇四九四(二二)二二六六

・道の駅「はなぞの」

深谷市小前田四五八一―

Ⅷ〇四八(五八四)五二二五

上記「道の駅」では、地元の新鮮な農産物の直売や、地域特産品などを販売しております。

雁坂トンネル附近は、秩父多摩甲斐国立公園内に位置し、日本百名山である甲武信ヶ岳(標高 二、四八三m)や、渓谷美で有名な西沢渓谷などがあり、初夏の新緑や秋の紅葉など四季折々の自然風景を楽しむことができます。

また、西沢渓谷は身体の健康の向上に効果があるとして、平

成一九九年に「森林セラピー」に認定され、埼玉県側では「秩父路ルネッサンス」が日本風景街道として登録されるなど、観光ルートとしての国道一四〇号の整備が進んでおります。

さらに足を伸ばすと、甲州市に信玄公菩提寺の恵林寺、山梨市に新日本三大夜景に選ばれた笛吹川フルーツ公園、笛吹市には旅の疲れを癒す石和温泉郷など、国道沿いには全国に誇る観光スポットが数多く点在しております。

◆おわりに

山梨県では平成二〇年四月から六月までの三カ月間、JRGグループと協働した国内最大規模の観光キャンペーンである「山梨デステイネーションキャンペーン」を実施します。

「週末は山梨にいます」をキヤッチフレーズに、全国の多くの方々に本県の魅力を体感して

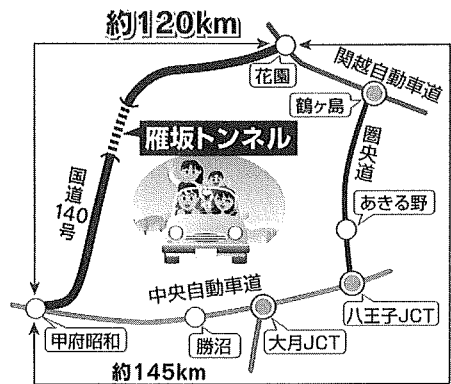


図5

いただくよう、各種イベントを用意しながら宿泊滞在型の観光地としての定着を図ってまいります。

平成一九年六月に圏央道あきる野から八王子JCTまでが開通し、関越自動車道と中央自動車道がつながり、これにより北関東方面から山梨県へのアクセスは一段と向上されました。

しかしながら、関越道花園ICから一般国道一四〇号を雁坂トンネル経由でも、中央道甲府昭和ICまで約一二〇kmで

表 雁坂トンネル有料道路料金表

車種区分	通行料
普通車	710円
中型車	860円
大型車	1,170円
特大車	1,980円

※ 回数券で最大20%割引

あり、所要時間はわずか二時間三〇分程度です(図5) 国立公園の山岳や渓谷の風景を楽しむながら、割安に行くことが出来る秩父往還(国道一四〇号)を利用し、大型観光キャンペーンにあわせて、これを機会に心と体をリフレッシュしに、山梨県へお越しになってみてはいかがでしょうか？

福岡の魅力ある都市景観



福岡市東京事務所 福本 進也

◆はじめに

こんにちは、福岡市東京事務所
の福本と申します。とんび会
員となってこの三月で満二年と
なります。このたび「道路行政
セミナー」への寄稿という大変
貴重な機会を頂きまして、大変
ありがとうございました。

さて、アジアに地理的に近い
福岡市は、アジアの交流拠点都
市として、多くの人が集い交流
し都市の元気が高まっていく、
そんな魅力あるまちを目指して
います。市では、魅力的な景観
づくりを推進するために、一九
八七年に福岡市都市景観賞を創
設しました。日本各地に景観賞

はあると思いますが、福岡市の
景観賞は、建築物だけでなく、
通りなどのまちなみやモニユメ
ントなども対象としており、更
に活動を対象とした特別表彰も
設けています。福岡市都市景観
賞は一昨年二〇周年を迎え、市
ではこれを契機として、市内の
建築物やまちなみ、ランドスケ
ープ、パブリックアートなどの
中から特に優れた景観形成に寄

与するものを選び、その由来や
見所を紹介した「景観よかとこ
マップ福岡」(図)を作成しま
した。
今回は、「道路行政セミナー」
への寄稿ということで、その中
から橋梁や街路といった道路に
関係するものをいくつか紹介い
たします。なお、紹介順は都市
景観賞を受賞した年次順です。

○荒津大橋 (写真1)

(中央区那の津(荒津))

《一九八九年 第三回受賞》

荒津大橋は、須崎埠頭と西公
園荒津を結ぶ福岡都市高速道路
に架かる橋長三四五mの斜張橋

で、一九八八年に架設されまし
た。この橋のたもとには、日本
でも有数の漁獲高を誇る福岡鮮
魚市場や、造船所が立地してお
り、大型船の航行を可能にする
ために橋高三九mの高さを確保
しています。そのため、地上か
らの眺めは、直線の斜張橋から
連続してカーブする高速道路と
相まってダイナミックな景観を
形成しています。博多湾と市街
地が一度に見渡せる眺望がすば
らしく、観光や夜景ドライブの
名所となっています。

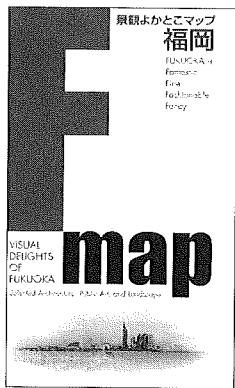


図 景観よかとこ
マップ福岡

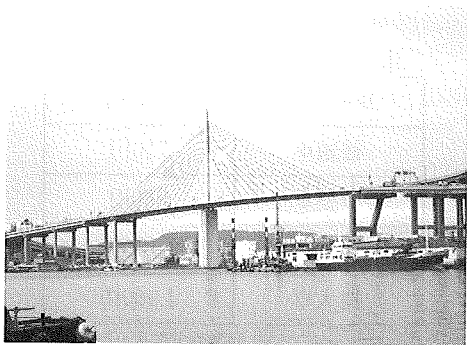


写真1 荒津大橋

○けやき通り (写真2)

(中央区赤坂)

《特別表彰…一九九七年 第一二回受賞》

一一回受賞》

けやき通りは、福岡市の中心部を通る国道二〇二号線の一部で、一九四八年の国体開催時に整備されました。長さは約八〇〇m、けやき約一〇〇本で並木道が構成されています。地元では、一九九三年に「けやき通り発展期成会」が発足しています。が、官民協力事業として「やさしい空間づくり事業」を推進し、



写真2 けやき通り

現在の美しい街並みを創出してきました。期成会は、日々の管理・清掃の他にけやきのライトアップも実施しています。

この官民が協力して環境を整備し、良好な都市景観を創出している活動が評価され、都市景観賞特別表彰を受賞しています。

○名島橋 (写真3)
(東区名島二箱崎七)

《一九九七年 第一二回受賞》

名島橋は、二級河川多々良川に架かる橋梁ですが、当時の国道二号(現在の国道三号)の一部として、一九三三年に福岡県によって整備されました。当時としては珍しい鉄筋コンクリート七連アーチの構造様式で、厚な親柱や高欄、歩道部のバルコニーなどが特徴的です。当時としては破格の規模を誇った橋のようですが、何故、大きな橋を架ける必要があったのかは不明です。飛行場の代用施設・路



写真3 名島橋

面電車を通すためなど様々な説があります。戦時中には空襲から守るために、表面を黒に塗ったという逸話もありますが、半世紀以上経った現在でも幹線として北九州と福岡を結ぶ重要な役割を担っており、また、福岡では数少ない近代土木遺産の一つでもあります。一九九四年には、名島橋架橋六〇周年を記念して、新潟市の信濃川に架かる万代橋との兄弟縁組が行われました。

一般的には、初冬に開催される福岡国際マラソンの中継でお聞きになったことがあるのではないのでしょうか？



写真4 天神西交差点歩道広場

○天神西交差点歩道広場

(写真4) (中央区大名二)

《一九九八年 第二二回受賞》

天神西交差点は、福岡市の都心部である天神地区において明治通りと天神西通りが交差する箇所です。変則的な交差点形状のため不法駐輪が問題となっていました。が、シンプルかつ斬新



写真6 香椎宮参道



写真5 キリンをモチーフにした彫刻

なデザインを得意とするデザイナー・松永真氏が、楽しく対話できるもの”というコンセプトで制作したカエルやキリン（写真5）をモチーフにした彫刻が並ぶ広場に生まれ変わりました。整備後は多くの市民に親しまれ、広場への不法駐輪はほとんど見られなくなっています。

○香椎宮参道（写真6）
（東区香椎）

《二〇〇〇年 第一四回受賞》
香椎という地名を聞いて、松

本清張の小説「点と線」を思い浮かべる人もいるのではないのでしょうか。香椎の地は古くは万葉の歌にも謳われ、現在は、福岡の副都心として周辺部の開発が進められています。香椎宮は、仲哀天皇、神功皇后を祀った一三〇〇年前からある神社です。本殿は、香椎造りという独特の様式で国の重要文化財に指定されています。

香椎宮参道は、県道二四号線の一部で、入り口は丁Rや西鉄の駅から近く、香椎宮までは約八〇〇mです。入り口の石鳥居を抜けると賑やかな雰囲気から、両側の歩道にクスノキの大本が生い茂った落ち着いた街並みに変わります。常緑した並木道ではありますが、十分季節感を感じさせる雰囲気を出しています。

最近にかけてのものが中心でしたが、皆様ご存知の通り福岡は、歴史が古く伝統的な街並みも随所に見られます。

少し古くなりますが、一昨年の「ニューズ・ウィーク」で「いま最もホットな世界の一〇都市」の一つに日本で唯一選ばれるなど国際的にも高い評価を頂きました。

「博多どんたく」などの祭りに代表される伝統文化をはじめ、玄界灘で獲れる美味しい魚介類、活気に満ちた商店街や屋台、近代的な建物が並び、ショッピングの街としてたくさんの人たちで賑わう都心部と緑豊かな郊外など、古さと新しさ、都市と自然が調和した姿を、是非一度直に触れて頂ければと思います。

◆最後に
今回、紹介いたしましたのは、

西条市のまちづくり活性化への取り組み

—「水の都西条を通り名で道案内」社会実験—

西条市建設部建設道路課長 藤田 雅弘

一 西条市の特徴

愛媛県西条市は四国のほぼ中央に位置し（図1）、中心市街地には旧西条藩の城下町として栄えたなごりの陣屋跡があり、また、地域文化のシンボルである「西条まつり」は重要な歴史・文化資源となっている。これらは、地域の人々の誇りやコミュニティ意識を高めるとともに、地域外の人々をも魅了している（写真1）。

そして、当市最大の特徴として上げられるのは、「うちぬき」と呼ばれる湧水が各所に見られ、観音水・天皇水など大小約二〇の自然湧水が弧状分布し、市内各所に良質で豊富な地下水が湧出していることである。これらの水は、昭和六〇年には環境庁（現環境省）の「名水百選」に認定され、岐阜県損斐川町で開催された全国利き水大会では、「うちぬき」が平成七年、八年の二カ年



図1 愛媛県西条市の位置図



写真1 地域のシンボル「西条まつり」

連続で「全国一位のおいしい水」に選ばれるなど、西条市は「水の都」として全国に名を馳せている（写真2）。

二 地域の問題・課題

当市では、「うちぬぎ」という豊富な資源を有効に活用するため、昭和六〇年度にアクアトピアの指定、昭和六二年度にはウォーター・スクウェアプラン（下水道水緑景観モデル事業）の採択を受け、国土交通省所管

公共下水道整備事業として、市内を流れる観音水の水路整備を行った。これらは、平成元年度に完成し、平成三年度には手づくり郷土賞（施設部門）を受賞しているが、水路整備によって観音水に鮎が棲み、ホタルも自生する清流が復活するなど、快適な水辺空間が創出されている。その後、平成四年に四国で初めてとなる「河川の清流を守る条例」を制定し、水系を美化する市民ボランティア活動等により施設が積極的に維持・活用され、地域に密着しているとして、平成一九年度には手づくり郷土賞（大賞部門）を受賞している（写真3・4）。

また、平成一六年度より中心市街地で取り組んでいる「まちづくり交付金事業（駅周辺の拠点整備並びに拠点間を結ぶ回遊性の創出による賑わいの再生）」において、拠点となる施設整備を順

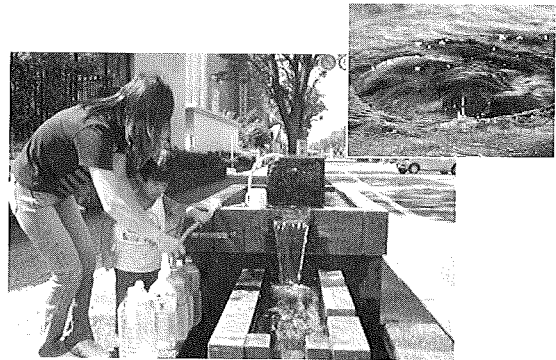


写真2 「うちぬぎ」の水を汲みに多くの観光客が訪れる

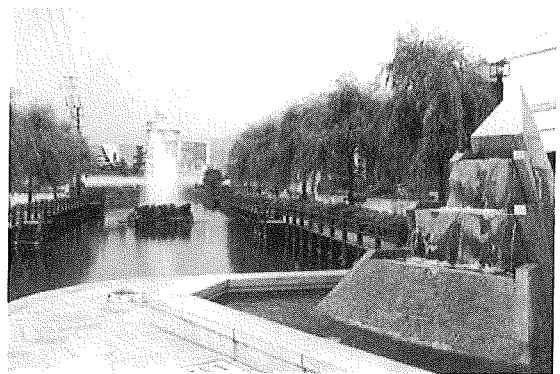


写真3 施設のシンボル「湧水モニュメント」

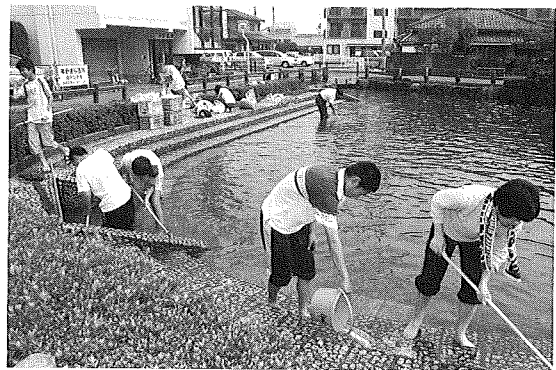


写真4 市民ボランティアによる美化活動

次進めるとともに、新・四国のみち「水の郷・さいじょうアクアルート」では、水辺空間の散策をキーワードに、地域づくりに資する交流の場を創出するため、官民協働プロジェクトを鋭意実施中である。

しかしながら、豊富な資源や個々の施設及び取組みについては、近年充実してきているものの、これらを包括的に取りまとめるためのソフト施策が求められていた。

三 実験の目的

当市では、昭和六二年に市民に広く道路に愛着を持ってもらえるよう、市内の主要道路の愛称を一般公募し、一一路線の通り名を決定した。しかしながら、その後約二〇年が経過していること

や、平成一六年の市町村合併により、市民の認知度が低下しているのが現状である。

そのため、中心市街地の道路事情に不慣れな市内在住者や、観光及び仕事で当市を訪れる市外在住者に対し、社会実験を通して「道案内システム」の効果や有効性について検証・分析を行い、「水の都西条」を活性化させる恒久的な施策立案のための知見を得ることを目的としている。

四 実験の内容

昭和六二年に愛称が決定された一一路線のうち、中心市街地に

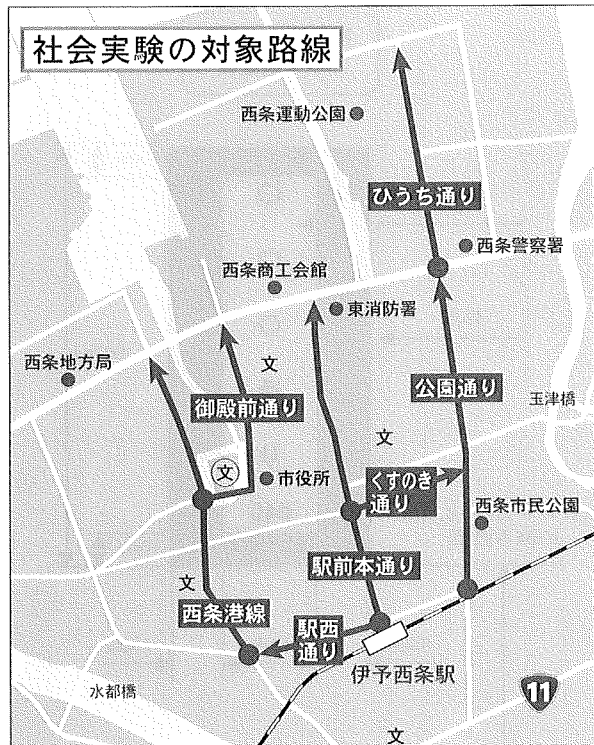


図 2

位置し、かつJR伊予西条駅前周辺地区の観光客や来訪者の多い七通りを実験対象路線として抽出し、標識やプレート等で通り名を表示することで、地域に不慣れな人にも分かりやすい道環境を整えた(図2)。

その後、市民の方々へ周知活動を行い、ヒアリング及びアンケート調査を実施した。

1 協議会の設立

実施に先立ち、実験期間中に想定される問題点等の抽出や確認及び支援体制を整えるために、実行協議会を設立した。

メンバーは、事務局として市役所関係課(建設道路課、企画課、観光振興課)、国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所(計画課)、そして実験対象区域の連合自治会長(大町・神拝・西条地区「所属自治会員約三三、〇〇〇人」)で構成した。協議会では、各メンバーより実験を円滑に進めるためのご意見やご提言を頂きながら、実験内容について検討を行い、各自治会長の方々は自治会員への周知及びマップ配布、アンケート調査においても多大なご協力を頂いた。なお、協議会は平成一八年二月～平成一九年三月の期間において計三回開催している。

2 通り名標識の設置

・木製標識

対象七路線の各起点・終点に、通り名を表示した木製標識(杉丸大製、φ100×300mm、H11・2m)を設置。

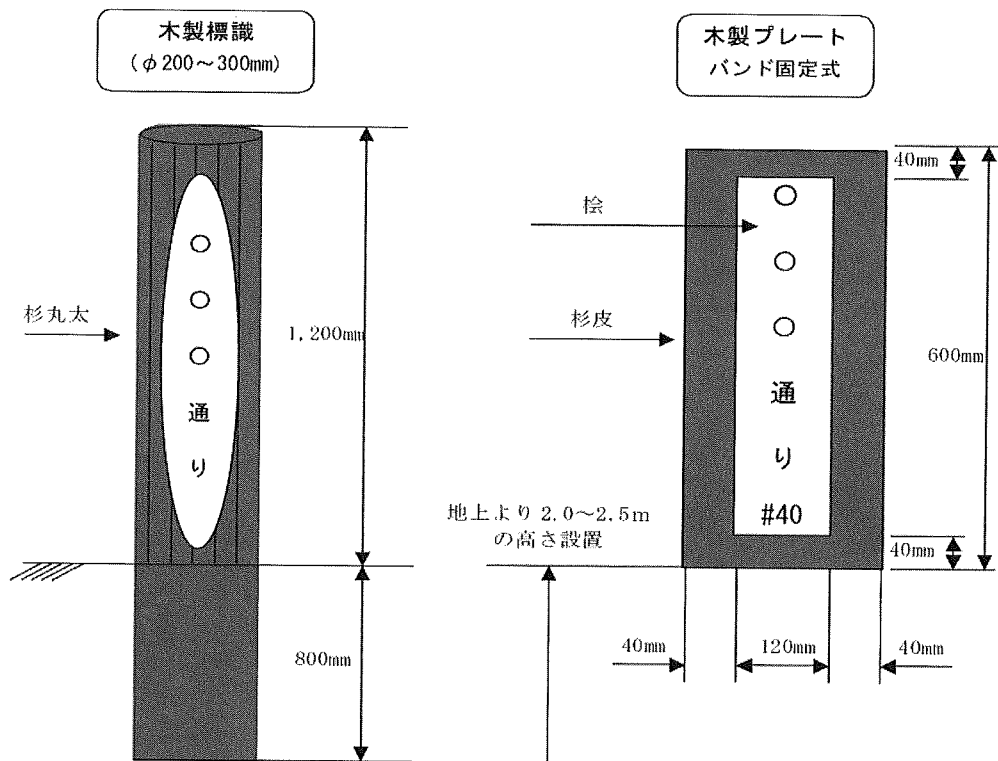


図3 通り名標識の形状・寸法

対象七路線に建注されている電柱・街路灯・道路標識等に、概ね四〇m間隔で木製プレート(杉皮・桧製、W112一〇mm×H116八〇mm、バンド固定式)を設置。住居表示との差別化を図るため、番号の前には「#」マークを付け、起点を背にして、通りの右側を奇数、左側を偶数とし、千鳥の状態で設置している(図3、写真5)。

当市では、未曾有の被害を受けた平成一六年の台風災害以降、公共施設の整備等に当たり、地元産材である木材を積極的に利用することで、森林の適正化を図る「木製都市構想」を推進している。そのため、実験に使用する標識及びプレートにおいても、間伐材等を有効活用し、実験終了後も継続使用が可能なものとして

・木製プレート..



図5 通り名の標識の設置状況

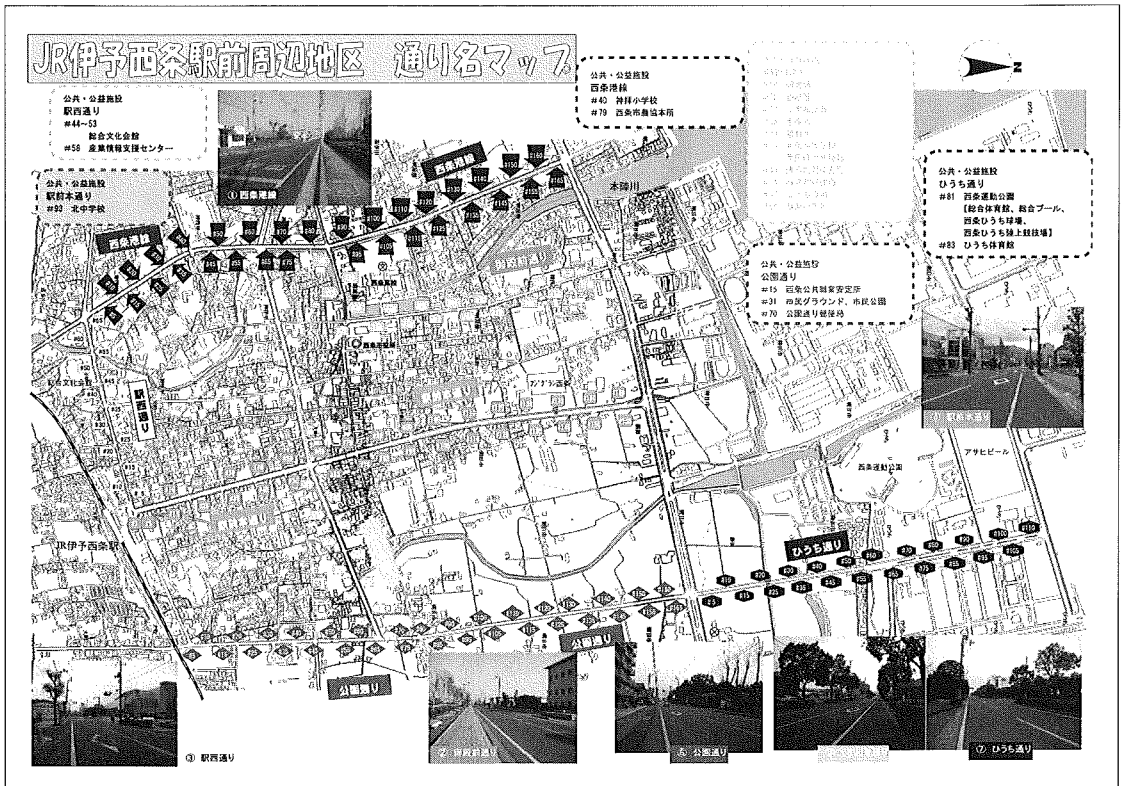


図4 配布した通り名マップ

いる（グレートアップ分に関しては市単独費を充当）。

3 通り名マップの作成

実験期間中、市民や土地に不慣れな方への配布を目的として、公共施設・市街地の商店・宿泊施設等の場所を通り名で表し、どの通りにどのような施設があるのか、一目で分かる「通り名マップ」を作成した。これらのマップは、JR伊予西条駅、商店街内及び公共施設等で約二〇、〇〇〇部を配布するとともに、ホームページからもダウンロードできるようにした（図4）。

「ホームページアドレス」

<http://www.nhri.go.jp/road/forimej/koorina/saijou/saijou.htm>

4 実験実施期間

実験は下記スケジュールの工程で実施した。また、標識及びマップについては、実験終了後の現在も継続的に設置・配布を行っている。

・ 協議会開催期間..

平成一八年二月二日～平成一九年三月二六日

・ 通り名標識設置..

平成一九年一月一七日～（現在も設置中）

・ 通り名マップ配布..

平成一九年二月一五日～（現在も配布中）

・ アンケート調査..

平成一九年二月一五日～平成一九年三月一三日

5 広報活動

・記者発表・・

平成一八年一月二二日

(社会実験実施地域に西条市が選定)

・広報誌掲載・・

平成一九年二月一日(二月号)

(社会実験実施のお知らせ・・四四、〇〇〇部を全戸配布)

・ホームページ掲載・・

平成一九年二月一六日

・広報誌掲載・・

平成一九年六月一日(六月号)(社会実験の結果報告)

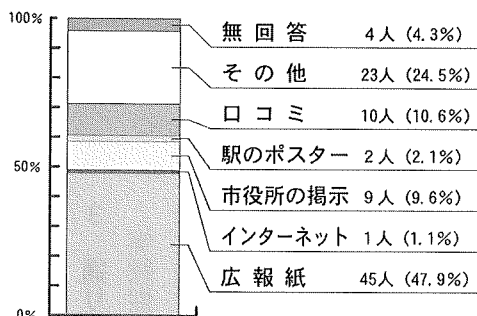
なお、社会実験に関する記事は、愛媛新聞(平成一八年一月二四日付)と産経新聞(平成一九年一月三一日付)に取り上げられている。

五 実験結果

アンケートは、通行者用と商店・事業所の二パターンを準備し、設問内容を変えて実施した。回収状況は、通行者用が四九四通、商店・事業者用が一二三通、計六一七通の回収結果であった。

社会実験の認知について通り名を利用した道案内社会実験について、「この取組みを知っているか?」との問いに対し、「知っている」は約一五%、「知らない」は約八一%

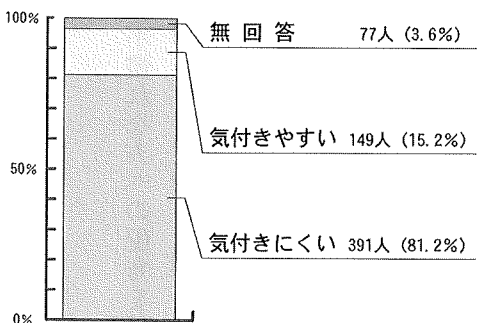
この社会実験をどのようにして
知りましたか?



広報紙で社会実験を知った方が、約半数近くいました。

図5 社会実験の認知媒体結果

社会実験の標識は
気付きやすいですか?



「気付きにくい」で最も多かった意見は、標識が小さい、標識の色が目立たない、標識の設置位置が高いなどでした。

図6 標識の気付きやすさ結果

との結果となっており、多くの人が本社会実験を認知していなかったことが推測される。

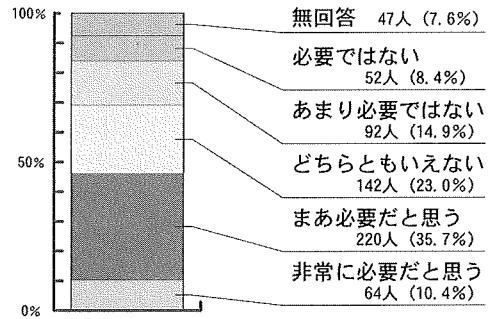
また、「この社会実験をどのようにして知りましたか?」との問いに対しては、その情報源として「広報誌」が約半数を占めた結果であった。

その他の媒体としては市役所の掲示、駅のポスター、新聞などからも情報を得ていたが、「広報さいじょう」は全世帯に配布している関係で、周知手段としては最も有効であった(図5)。

「社会実験の標識は気付きやすいですか?」との問いに対しては、「気付きやすい」は約一五%、「気付きにくい」は約八一%との結果であった(図6)。

気付きにくい理由としては、「標識が小さい」は約三九%、

今後、このような道案内システムはどのくらい必要だと思いますか？



必要ではないと回答した方は、全体の約24%で、必要性としての意見は高いと思われます。

図7 道案内システムの必要性の結果

回答していることから、デザインの再検討も今後の大きな課題となっている。

道案内システムについて道案内システムの必要性について問いつけたところ、「必要・まあ必要」が約四六%との結果となっており、「あまり必要でない・不必要」の約二三%を上回った結果となっている。このことから、市民からの道案内システムのニーズは高いものがあると推測される(図7)。

特に、本社会実験の内容を事前に認知している人の回答のみ抽出した結果では、「必要・まあ必要」が約五七%となるなど道案内システムの内容・主旨を理解することによって、本システムの要望はより高くなる傾向であった。

逆に、必要ではないと思う理由を尋ねたところ、「今までも不

「色が目立たない」は約二九%、「設置位置が高い」は約一九%との意見が多く、今後の本格運用に向けた課題

として、歩行者の目線に併せた設置位置の検討や標識の大型化が必要であることが判明した。また、通り名標識のデザインについて

も、約三割の人が分かりにくいものだったと

便を感じていない」は約三三%、「システムがよく理解できない」

は約一〇%との意見が多くあり、利用者へシステム内容を十分に周知し、理解してもらうことがシステムの必要性へ繋がっていくものと考えられる。

その他としては、通り名標識を利用し「災害時などの避難場所への誘導や名水案内が出来るようにして欲しい」との意見、また、表示方法の新たな提案としては、「読み仮名、ローマ字表示を付け加えて欲しい」、「道路によって色を変えて欲しい」、「夜間にも目視できるように照明の設置をして欲しい」などの要望もあった。

六 今後の展開

今回の社会実験の目的は、道路事情に不慣れな方に「通り名標識」を通じて、施策としての有効性を検証・分析するとともに、近年中心市街地で整備が進んでいる公共施設や「水の郷・さいじょう」といった既存ツールとの連携によって、道案内システムが当市にとって、恒久的なソフト施策と成り得るかどうかが、その可能性を模索する事であった。

結果として、システムに関する認知度不足が顕著に現れていたものの、この取組みに関する肯定的な意見もかなり含まれており、標識に関する問題点や今後見直すべき課題等を解決することで、効果的な施策となる事が検証されたと考えている。平成二〇年度には、まちづくり交付金事業による駅周辺整備も完了し、県内外の来訪者の増加も見込まれていることから、道案内システムの必要性は今後一層高まっていくものと推測される。そのため、拠点施設の位置関係とシステム利用者の動線、あるいは道路ネット

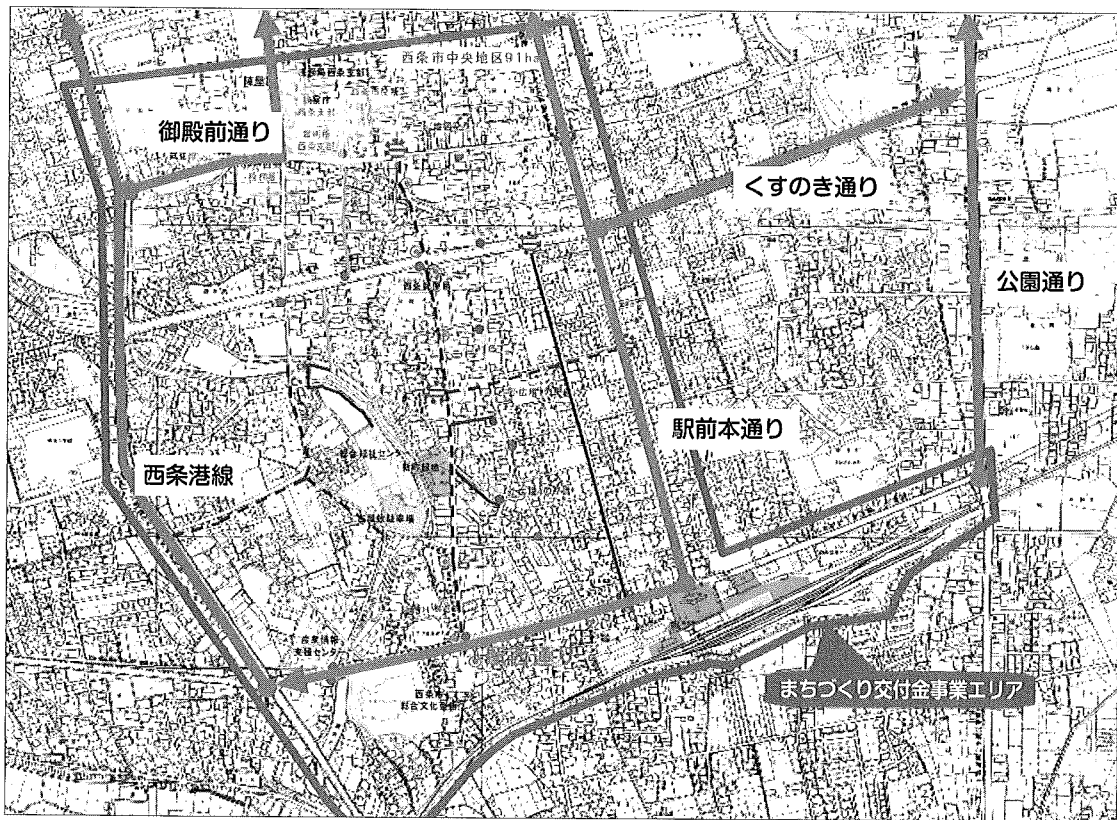


図8 中心市街地まちづくり交付金事業と道案内システムの位置関係



写真6 四国鉄道文化館の展示車両

ワーク等を十分に勘案するなどして、路線の増設も視野に含めた検討を進めていきたいと考えている(図8)。

七 おわりに

西条市は古来より「水の都」といわれ、市内各所に「うちぬき」と呼ばれる水飲み場が点在し、駅前には昨年一月に「鉄道歴史パーク in SAIJO」が開館している。そこに整備された四国鉄道文化館は、新幹線電車の初代タイプ「0系」と、「DF50形電気式ディーゼル機関車」の一号機(準鉄道記念物)が展示されており、オープン二カ月で入館者三万人を越えるなど、まちづくり活性化に向けた取組み成果についても、一定の効果が表れ始めている(写真6)。

〈謝辞〉

今回の社会実験を遂行するにあたって、地元関係者及び国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所から多大なるご協力を得たこと、ここに感謝の意を表します。

平成二〇年四月号から誌面を一層充実させた

“新”「道路行政セミナー」がスタート

平成二年四月に創刊された「月刊道路行政セミナー」、お蔭様でこの三月には満一八年となり、四月から一九年目を迎えることとなりました。

この間、多くの方々にご指導、ご協力をいただきまして、厚く御礼を申し上げます。

◆ 本誌の位置づけ ◆

本誌は、学齡的には高校三年を卒業するまでに至りましたが、振り返ってみますと、当時の建設省道路局長が「創刊に寄せて」と題する記事を創刊号に寄せていただいておりますが、そこには「……道路行政に求められる課題が山積し、その重要性が強く認識されているこの時期に道路行政の専門誌として本誌が創刊され

たことは誠に喜ばしい限りです。本誌は、道路に関する法令の制定、改正等の道路行政上重要な情報を満載して、道路実務に携わる人をはじめとして広く国民の皆様にお届けしようとするものです……」とあります。

少し長い引用となりましたが、本誌の位置づけは、端的に申し上げます「道路行政の専門誌」ということであり、「道路行政の情報誌」ということであります。

この三月には、通巻で二一六号を数えることとなりましたが、これまで、時々の道路行政に関する国や地方の話題・課題、道路法令の動き・解説といった情報提供を基本に据え、いろいろな情報をお届けしてきております。こうした創刊当時から「道路行政」に関わる「情報誌」・「専門誌」としての役割、これからも

変わることもなく、こうした基本線に沿って続けていきたいと思っております。

◆ 本誌に対する「声」を伺いました ◆

一方、創刊して間もなく二〇年、この間の世の中の動きには著しいものがあります。

特に、情報面での変動が顕著で、情報を提供する側、受け取る側何れにしましても、当時とは比べようもないほどのいわゆる「情報化社会」にあるのではないのでしょうか。

こうした情報化社会の真っ只中にあつて、「道路行政」の「情報誌・専門誌」としての位置づけにある本誌としましても、より良い誌面づくりを目指すといったことから、読者の皆様に本誌に対する「声」を伺ったところでもあります。

ここでお寄せいただきました「声」、その一部ですが、掲載させて頂きますとともに、こうした「声」をお寄せいただきました方々に対し、改めて御礼を申し上げます。

「読者層に必要な記事内容面での充実を図って欲しい」

「既存情報の提供にあたっては、背景事情についても十分な解説を加えて欲しい」

「市町村に関係した記事を積極的に掲載して欲しい。都道府県・市町村のPRや事例紹介等の誌面を、今より増やして欲しい」

こうした「声」は、これからの誌面づくりに十分に参考とさせていただきます。所存であります。

◆ 道路管理に携わる方々のための情報の充実に努めます ◆

平成二〇年四月号から誌面の刷新に向けて、道路管理に携わる方々に対して、日頃の業務に多少なりともお役に立てれるよう企画しているものであります。

新たに設けようとしております「特集」では、

- ・ 道路占用制度 等
- ・ 道路法制一般

このようなテーマを取り上げることとしております。一つのテーマが一回または二回の掲載により、それぞれの業務を担当しておられる国土交通省担当課室から詳しく解説いただくこととしております。

◆ 地方からの声の記事に ◆

- ・ 地方整備局・都道府県・市町村からの道路管理に関わる紹介記事

先の本誌に対する「声」の中には、これまで情報の受け手であった方々から、「情報を発信していただいたらどうか」という声もありました。

つきましては、そうした「声」にお応えする一環としまして、

地方の道路管理の取組等を記事として順次取り上げていき、全国の道路管理者の方々に情報を発信していきます。

◆ 誌面も刷新します ◆

・これまでの三段組から二段組に

・活字の大きさも、九ポイントから一〇・五ポイントへ

「より読みやすく」ということでは、活字の大きさをこれまで

よりも大きめに換え、三段組みから二段組に換え、読みやすくなります（本年二月号から一部実施しております）。

◆ 最後に ◆

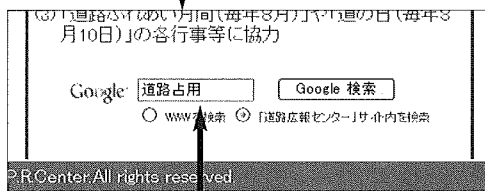
本誌は満一八歳を迎えることとなりましたが、成人の域にはまだ

まだまだといったところですが、今後とも、皆様の温かいご指導・ご協力をお願い申し上げます。

道路広報センターのホームページサイト内の検索が可能になりました

これも「声」にありました事柄ですが、創刊号からの本誌のバックナンバー目次は、道路広報センターのホームページにて検索ができるようになりましたので、ご利用下さい。

<http://www15.ocn.ne.jp/~roadpr>



『道路広報センター』にマークして、検索したい用語を入力すると、その用語に関連した項目の目次が検索されます。

どうぞご利用ください。