

特集／渋滞対策

高速道路の渋滞対策 日本道路公団保全交通部保全企画課長代理 丸山 信 1

ガイドウェイバスシステムの開発・導入について 道路局路政課長補佐 松嶋憲昭 6

連続立体交差事業 都市局街路課特定都市交通施設整備室係長 中村 純 10

首都高速道路の渋滞対策——大井インターチェンジ・羽田トンネル付近改良の効果——

首都高速道路公団計画部第一計画課長補佐 藤井敏雄 15

休日交通ボトルネック解消モデル事業の実施について 道路局企画課道路経済調査室 21

高速道路の渋滞予測等について 日本道路公団サービス推進企画室 森 基 25

道路交通法および自動車の保管場所の確保等に

関する法律の改正について 道路局路政課 宮坂祐介 29

ハイウェイ周遊券の発売について「ロマンチック日光・尾瀬」 日本道路公団業務第一課 42

道路一体建物に関する協定モデルについて 社団法人高層住宅管理業協会 48

シリーズ■日本の道100選より

☐機能と活力にあふれた道路 宮城県 57

☐阿蘇を眺望する高原の道 大分県 62

連載■共同溝紹介

近畿地建における共同溝の整備状況について 近畿地方建設局道路管理課長 松園 学 67

◆道路行政の動き 47

高速道路の渋滞対策

日本道路公団保全交通部保全企画課長代理 丸山 信

はじめに

わが国の高速道路は現在、四、六六〇・五kmが開通し、今や産業活動や日常生活に欠かせないものとなっている。一方、交通量の大幅な増加によって、交通渋滞がたびたび発生するようになり、高速道路の持つ高速度性、定時性の確保が困難な事態が現出してきている。特に、東名・名神・中央高速道路等の交通量の多い路線では、渋滞の発生が顕著で大きな問題となっており、その対策が急がれている。

一 渋滞の現状とその対策

高速道路でみられる渋滞は、その発生原因により次の三つに大別できる。

① 交通量に対して、道路そのものの容量不足によって起こる渋滞。高速道路の渋滞では最も多い（自然渋滞）。

② 道路の維持・補修工事のために行う車線規制により交通容量が低下し、渋滞が発生するもの（工事渋滞）。

③ 交通事故の発生に伴い、実況検分・事故車の排除等の処理を行うための車線規制や通行止めによって起こる渋滞（事故渋滞）。

日本道路公団では、これらの渋滞の解消を図るため、それぞれの態様に応じて次のような対策を講じている。

1 自然渋滞対策

車線の増設やバイパスの機能の高速道路の整備、さらに関連する道路管理者も含めた総合的かつ緊急的な計画である「渋滞対策緊急計画（アクションプログラム）」のもとに各種対策を推進している。また、繁忙期等には混雑する区間や日時等を事前に予想し、新聞等を通じてお客様にお知らせして高速道路の時間帯利用をお願いするなどの対策も実施している。

① 車線の増設——交通容量の増加と走行性を向上させ、高速道路の機能を向上させるため、車線の増設を進めている。

・東名高速道路厚木〜大井松田間で四車線から六車線に拡幅。次期五計（平成五〜九

年度)前半完成を目標に工事中である。

・東名高速道路大井松田～御殿場間で四車線から六(七)車線に拡幅。平成二年度完成を目標に工事中である。

・関越自動車道の関越トンネル付近で二車線から四車線に拡幅。平成三年一月月完成を目標に工事中である。

・名神高速道路栗東～瀬田東間で四車線から六車線に拡幅。次期五計前半完成を目標に工事中である。

・名神高速道路京都南～吹田間で四車線から六(八)車線に拡幅。第十次道路五箇年計画内完成を目標に工事中である。

② 混雑インターチェンジの改良——自然渋滞では、インターチェンジの出口がネックとなった渋滞が数多く発生している。この対策として、料金所ブースの増設、

出口ランプの車線増設、一般道路との立体化等の整備を進めている(表一)。東

名・名神高速道路においては、「東名・名神緊急改良事業三箇年計画(平成元年～三年度)」を策定、改良を進めている。

③ バイパスの機能の高速道路の整備——車の流れを分散させる機能を持つ道路として、東京外郭環状道路(三郷～練馬間

を平成三年度開通を目標に工事中。)や首

表1 インターチェンジの改良
(イ) 改良実施済み

道路名	インター名	改良内容	実施年度
東名	横浜	第一インターランプ2車線に拡幅	58、59
		横浜方面流出ランプ改良	62
		料金所ブース増設(入4→6、出9→12)	62
		本線部流出付加車線の延伸	元
		第二インターランプ2車線に拡幅	元
		料金所ブース増設(入5→7、出10→14)	62
		オフランプの追加(下り)	59
		第二インター立体化	63
		料金所ブース増設(出+2)	元
		料金所ブース増設(入+1)	61
名神	厚木御殿場清水静岡焼津吉田名古屋小牧栗東	料金所ブース増設(出+1)	61
		料金所ブース増設(入+1、出+3)	元
		オンランプ立体化	61～63
		料金所ブース増設(入3→4)	61～63
		料金所ブース増設(入2→4、出5→8)	57～62

都圏中央連絡自動車道(鶴ヶ島～青梅間)を平成六年度開通を目標に工事中。)の建設を急いでいる。

2 工事渋滞対策

交通の安全は高速道路が常に良好な状態に保たれることによって確保される。このため

には、日常の点検、維持・補修工事を欠かすことができない。これらの工事のための交通規制による渋滞を減らすために、従来から実

(ハ) 現在実施中

道路名	インター名	改良内容	実施年度
東名	横浜松崎岡田豊田小牧宮一竜京都南	第二インター取り付け改良	2～4
		第二インター立体化	元～3
		料金所ブース増設(入+1、出+3)	3
		料金所ブース増設(入+2、出+3)	元～2
		第一インターランプ2車線に拡幅	＃
		料金所ブース増設(入+2、出+3)	2～3
		料金所ブース増設(入+2、出+3)	元～3
		第一インターランプ2車線に拡幅	＃
		料金所ブース増設(入+2、出+3)	2～3
		料金所ブース増設(入+2、出+3)	2

(ロ) インターの追加

道路名	インター名	完成年度
東名	裾野	62
	音羽蒲郡	61
	長坂	61
中央道	上野原	元

間を設けて工事を実施している(図一)。時間帯をさらに厳選し、あるいは集中工事期

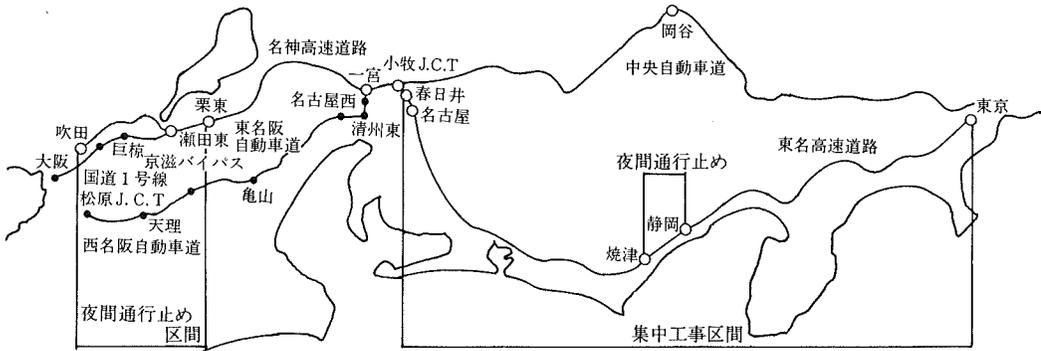
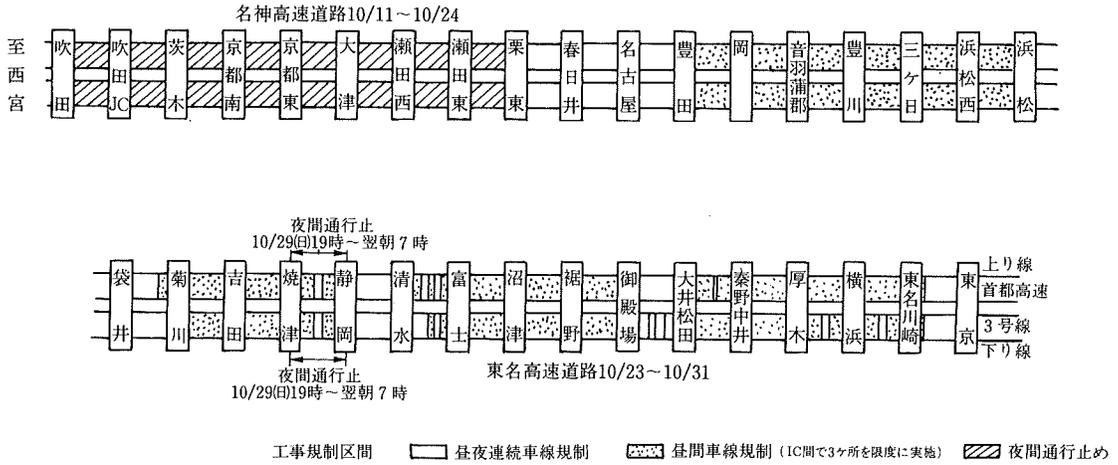


図1 東名神区間別規制方法(平成元年度)

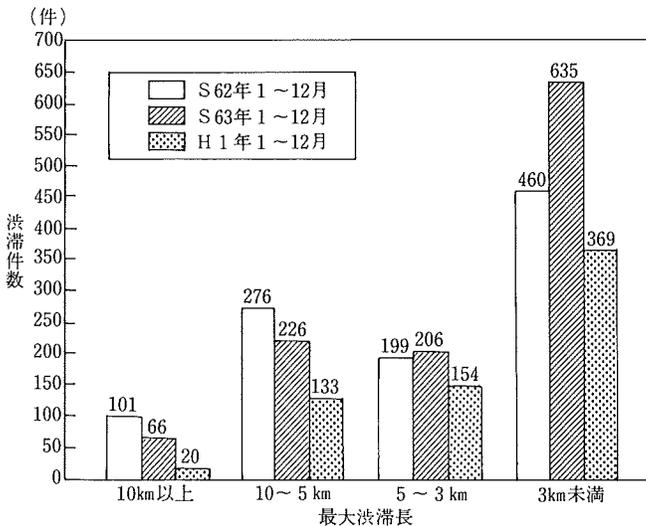


図2 最大渋滞長別工事渋滞件数
(東名全線東京～小牧上・下)

① 集中工事

機械台数や作業員の数を増やして種々の補修工事や維持作業を一括して長時間連続の交通規制により行う集中工事を東名高速道路において昭和六二年度より実施している。平成元年度は、前年よりさらに実施区間を拡大、全面展開を図った結果、工事渋滞を大幅に削減することができた(図2)。また、名神高速道路の栗東～吹田間では、昭和四五年度より秋に

表2 現在までの改良した主な休憩施設

道路名	施設名		開通時		改良後		増加マス数		完成年度
			大型	小型	大型	小型	大型	小型	
東名	港北PA	上下	12	23	18	67	6	44	61
	#		10	24	57	72	47	48	56
	中井PA	上下	12	16	65	92	53	76	59
	#		14	43	90	50	76	7	元
	愛鷹PA	上下	17	50	53	31	36	-19	元
	#		17	45	51	34	34	-11	元
	牧之原SA	上下	61	98	155	138	94	40	61
名神	東郷PA	上下	15	15	28	57	13	42	元
	守山PA	上下	35	25	39	67	4	49	元
	#		35	25	34	64	-1	3	元
	羽島PA	下	0	0	17	25	17	25	55
	草津PA	上下	5	10	57	37	52	27	55
	#		5	10	44	51	39	41	55
	多賀SA	上下	31	78	78	148	47	70	元
神奈川	#		30	76	96	65	66	-11	57
	老老SA	上下	0	73	83	72	83	-1	59
	#		32	68	122	149	90	81	60
	伊吹PA	上下	2	5	153	58	151	53	61
	菩提寺PA	下	33	38	11	82	-22	44	元
	合計		366	722	1251	1359	885	637	

3 事故渋滞対策
 高速道路において交通事故が発生した場合、その後方において車両の渋滞が発生する。この事故渋滞に対しては事故車両の排除作業の

② 施工時間帯の厳選
 交通量の少ない曜日、時間帯を厳選し、早朝工事、夜間工事を行うことにより、渋滞の発生を極力回避する工事方法を実施している。

二週間程度の夜間閉鎖による集中工事を実施している。

迅速化、事故の実況検分の時間短縮等について、警察や消防と密接な連携をとりつつ進めている。なお、その原因となる事故を削減すべく、当公団では「交通安全対策緊急三箇年計画(平成二年〜四年度)」を策定、実施している。

一一 休憩施設の拡張
 東名・名神高速道路及び大都市近郊の休憩施設では、利用交通量の増加、特に大型車両の占める割合の増加に伴い相当の混雑を呈している。その解消のため昭和四八年度より駐

車マスを増設する改良を進めている(表2)。

東名・名神高速道路では、前述の「東名・名神緊急改良事業三箇年計画」の中で、さらに整備を図り、開通当初の駐車マス数から平成元年度末で約一・七五倍に(約三、〇〇〇台増)になっており、さらに東名・霧ヶ丘パーキングエリア(上り線)の新設、海老名サーピスエリア(上下線)、上郷サーピスエリア(上り線)の改良などの拡張工事を実施しており、二年後には開通当初の駐車マス数に対し、約二・一倍(約四、五〇〇台増)にまで増設する計画である。

三 道路交通情報の充実

いままで述べたように渋滞の解消に向け各種の対策を進めているが、併せて高速道路を利用されるお客様に渋滞の状況を詳しく伝達できるよう情報提供システムの整備を図っている。特に渋滞の多発している区間に車両感知器を多数設置し、このデータに基づき可変情報板にリアルタイムで渋滞長を表示するほか、ハイウェイラジオで渋滞状況を詳しく放送している。現在までに、東名高速道路東京〜沼津間、名神高速道路京都東〜茨木間、中央自動車道高井戸〜調布間を整備している。また、あらかじめ遠方の情報を伝えること

・インフォメーションパネル ・ハイウェイテレビ ・ビデオテックス



図3 ハイウェイ情報ターミナル

で経路選択が可能となるフリーパターン式の広域情報板を主要路線の分岐部等に設置している。さらに遠方の情報を収集し提供内容の充実を図るため、交通管制室間や他の接続道路の管理者とオンラインで情報を交換している。現在、川崎管制室、一宮管制室及び吹田管制室間相互、首都高速道路公団と川崎・千葉・岩槻管制室間、阪神高速道路公団・大阪府警と吹田管制室間で実施している。

お客様の渋滞等の情報に対するニーズは、

より詳しく分かりやすいものであることから、インフォメーションパネルやハイウェイテレビ等に情報が一目で分かるように表示するハイウェイ情報ターミナルを設置している(図3)。現在、東名・海老名サービスエリア(上下線)及び港北パーキングエリア(上り線)において設置、名神・大津サービスエリア(上下線)で準備中である。また、休憩施設の混雑は、隣接する休憩施設で時間が多少異なっているため、混雑情報を本線上で提供することにより、休憩施設利用の平準化を図り、それにより利用機会を拡大するため、休憩施設混雑情報板を東名・港北パーキングエリア(上下線)、海老名サービスエリア(上下線)、中井パーキングエリア(上下線)の2km及び3km手前に設置、今年六月より運用している(図4)。さらに、高速道路を利用されるお客様からの情報の問い合わせに自動的にお答えするため、ハイウェイテレホンサービスを東名高速道路東京～沼津間の情報について、川崎管制室で実施している。これら情報提供システムは、今後渋滞の多い区間等から順次計画的に整備してゆく予定である。

なお、これらの情報提供システムを構築するには、今までの道路管理用通信システムでは困難であるため、光ファイバーケーブルを

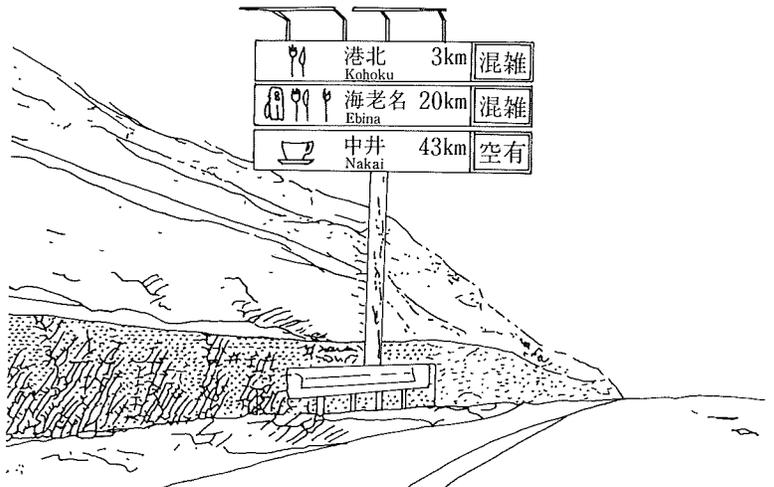


図4 休憩施設混雑情報提供板詳細図

おわすじ

用いた新通信システムを導入している。

渋滞対策は、道路本体の改良、情報板等道路付属物の整備、さらには、工事方法の工夫、お客様への広報等総合的に実施する必要がある。また渋滞対策は、渋滞に起因する事故等の削減にも寄与することから、早急にかつ効果的な対策を実施してゆきたいと考えている。

ガイドウェイバスシステムの 開発・導入について

建設省道路局路政課長補佐 松嶋 憲昭

一 おしめこ

都市およびその周辺部への人口の集中、経済活動および諸機能の集積に伴い、これらの地域における交通需要は増大している。この傾向は大都市のみならず地方都市にも及んでおり、道路混雑による都市機能の低下は、各地において深刻な問題となっている。

これらの問題を解決し、かつ多様化する交通需要に的確に対処するためには、都市およびその周辺地域における幹線道路網を体系的に整備し、適切な道路空間を確保することが最も重要であるが、道路に求められる多様なニーズへの対応から、通勤通学交通等の集中する交通需要の高い区間においては、さらに

道路空間の立体的活用を図ることにより、多目的な交通空間を構成し、これらの交通需要の規模に応じた公共交通機関の整備を道路の整備と一体的に推進して、総合的な交通体系の形成を図る必要がある。

このような背景から昭和四七年一月に「都市モノレールの整備の促進に関する法律」が制定され、また、昭和四九年度には、都市モノレールの支柱および桁等のインフラストラクチャー部分を道路の一部として整備するいわゆる「インフラ補助制度」が創設され、これらにより整備の促進が図られた。

また、新交通システムについても、主として道路に敷設され、都市モノレールと同様軌道法の適用を受けるものについては、昭和五

〇年度より「インフラ補助制度」の適用を受けて整備が進められている。

これまでに、一一都市二三路線が事業化され、昭和五六年二月の神戸新交通ポートアイランド線の開業に始まり、大阪南港ポートタウン線、北九州小倉モノレール、千葉都市モノレール、横浜金沢シーサイドライン、六甲アイランド線、大阪モノレールが次々に開発している。

二 ガイドウェイバスシステム開発の背景

都市交通対策として、基幹的な公共交通である都市モノレール、新交通システムの整備を推進してきているところであるが、さらに、

これらを導入するほどの交通需要が見込まれないものの、平面道路を走行する既存のバスではその需要に対応しきれない中間的な交通需要に対応し、定時性が確保できる経済的な新たな公共交通システムとして、ガイドウェイバスシステムが研究開発された。

このシステムの導入により、バスを平面道路から分離し、平面道路の混雑緩和を図ることが可能となる。
平成二年度、ガイドウェイバスシステムを実施する路線として、名古屋市志段味線が新規採択され、実施に向けて動き始めた。

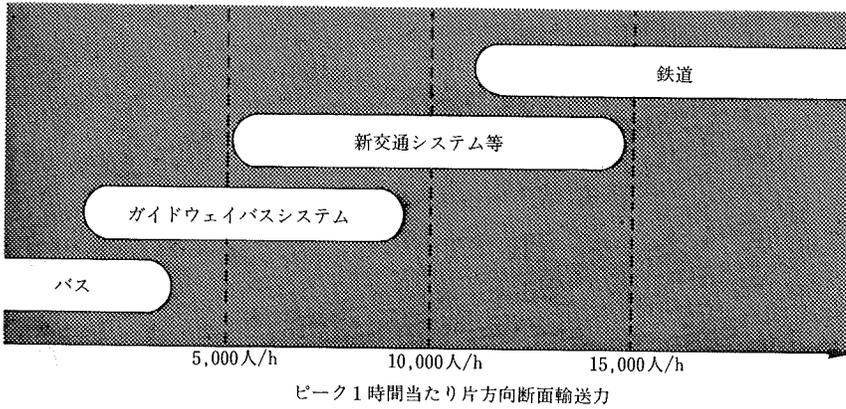


図1 ガイドウェイバスシステムの適用範囲



図2 ガイドウェイバスシステム完成予想図

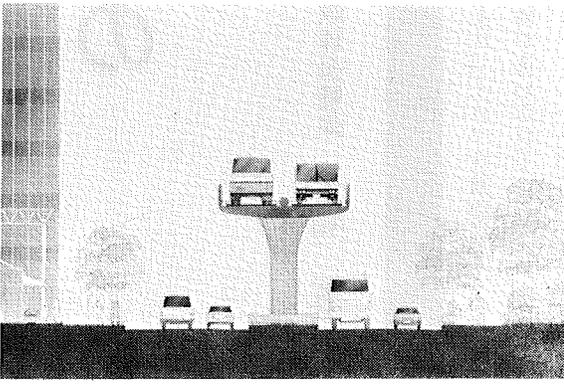


図3 断面

三 システムの概要

ガイドウェイバスシステムの車両は、一般仕様の路線バス車両を用い、新交通システムと同様の幅の狭い高架式の専用走行路を安全に走行できるように、簡易な機械式案内装置を設けたものである。

ガイドウェイバスシステムは、このような専用走行路と平面道路の双方を走行できるデ

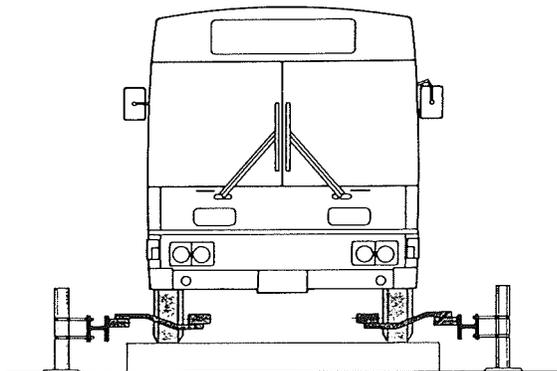


図4 専用走行路断面図

表1 システムの基本仕様

項目	ハード面での基本仕様・性能及び内容	
輸送力	～9,600人/h程度（ピーク1時間当り片方向最大断面輸送力、30秒ヘッド運行の場合）	
表定速度	20km/h～30km/h	
最高速度	60km/h程度	
モード	デュアル（専用走行路と一般道路の両方を走行する）	
案内方式	側方案内	
車 両	定員	60～90人程度（一般の大型バスの仕様）
	支持方式	ゴムタイヤ（前輪は補助輪内蔵）
	推進力	ディーゼルエンジン
	操向装置	案内輪による自動操向（専用走行路）、ハンドル（一般道路）
	その他	一般の大型バスの仕様

ュアルモード性を備えた車両を使用することにより、専用走行路における高速・高密度輸送と平面道路におけるきめ細かい面的なサービスとの両方の機能をあわせ持つことができる。なお、高架の専用走行区間には、軌道法を、また、平面区間には道路運送法を適用することで検討が進められている。

四 システムの特長

1 デュアルモード性

従来の都市モノレール、新交通システムと異なり、高架式の専用走行区間と平面道路区間の双方を走行できるシステムであることから、混雑区間等の一部区間を整備することにより、バス路線全体の円滑化が図られ、また、徐々に専用走行区間をのばす等の段階整備が可能である。

2 システムの低廉化

従来の新交通に比較して、車両、電力設備、保安設備等が安価で整備でき、建設費の低廉化が図られる。

3 新交通システムへの転換

高架式の専用走行路等の構造をあらかじめ新交通システムに対応できるように考慮しておけば、需要が増加した段階で、輸送力の大きい新交通システムへの転換が可能である。

4 緊急時の活用が可能

緊急用車両等に案内装置をつける等の工夫が可能であれば、緊急時または、平面道路における渋滞、事故等のアクシデント発生時に、

これらの車両が、高架専用区間を走行することも可能である。

5 バス事業者との調整が容易

デュアルモード性により、既存のバス路線を廃止するのではなく、「乗り入れ」という形で調整ができるため、都市モノレールや新交通システムに比べて調整が容易である。また、都市モノレール等とバス路線が並行し、お互いに採算性を低下させるといった悪影響も解消できる。

五 システムの効果

1 導入道路の渋滞の緩和

ガイドウェイバスシステムの導入により、平面道路を走行していた路線バスに案内装置を取り付けて、高架の専用走行路を走行させ、平面道路からこれらのバスを分離することが可能となる。

このことによる自動車交通に及ぼす影響は極めて大きく、名古屋市志段味線(延長六km)におけるシミュレーション結果によれば、四車線道路で往復一、三七〇台/日のバスを分離することによって平面道路の自動車交通容量は、概ね一車線分増加し、自動車の走行速度は、約一km/時(ピーク時)向上すると

予想されている。

2 バス交通の定時性の確保

バス交通は、道路の混雑等の影響を受け、定時性の確保に問題があったが、ガイドウェイバスシステムを導入することにより、定時性の確保と、表定速度の向上が図られるとともに、自動車交通からの転換促進があわせて図られる。

六 おわりに

ガイドウェイバスシステムの開発は、昭和

五九年度に始まり、昭和六〇年度からは、官民共同研究計画に基づき、試験車両を用いた走行試験が建設省土木研究所の実験施設で行われた。既に実用化に向けた技術開発が完了しており、平成元年三月福岡市で開催されたアジア太平洋博覧会の会場内輸送システムとして、軌道法の特許を取得して採用されている。

ガイドウェイバスシステムは、関係法規の取扱い、運用等の課題が残されているが、都市交通政策上有効なシステムであり早期の事業着手が望まれる。

◇投稿 歡迎◇

本誌は、本年四月の創刊以来、皆様の御支援を頂いておりますが、この度、誌面のなお一層の充実のため、読者の皆様方からの原稿を掲載するコーナーを設けることに致しました。

日頃道路・道路行政に対して感じていること、現場からの生の話題、ユニークな試み、海外等への出張報告等、それぞれの御立場から自由にテーマを選び、四〇〇字詰め原稿用紙五〜一〇枚程度にまとめてください。

奮っての御応募お待ち申し上げます。

なお、投稿原稿の採否、掲載号、送りガナ等文章表現につきましては、事務局に御一任下さい。掲載原稿につきましては、薄謝を進呈いたします。

宛先 〒一〇〇 東京都千代田区霞が関二―一―三

建設省道路局路政課内

「道路行政セミナー」事務局

連続立体交差事業

建設省都市局街路課特定都市交通施設整備室係長 中村 純

一 事業の概要

1 連続立体交差事業とは

連続立体交差事業は、市街地において連続して道路と交差している鉄道の一定区間を高架化し、または地下化する事業であり、多数の踏切の除却あるいは新設道路との立体交差を一挙に実現するものである。昭和四四年九月に建設省と運輸省の間で締結された「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」および「同細目協定」（いわゆる建運協定）に基づき、都市計画事業として都道府県または指定市が施行している。

具体的には、建運協定における「連続立体交差化」の定義に合致したもののうち、採択

基準を満たすものを実施している。

「連続立体交差化」

鉄道と幹線道路とが二カ所以上において交差し、かつ、その交差する両端の幹線道路の中心間距離が三五〇m以上ある鉄道区間について、鉄道と道路とを同時に三カ所以上において立体交差化させ、かつ、二カ所以上の踏切道を除却することを目的として、施工基面を沿線の地表面から離隔して既設線に相応する鉄道を建設することをいい、既設線の連続立体交差化と同時に鉄道線路を増設することを含むものとする。

採択基準

高架区間のあらゆる一、〇〇〇mの区

間の踏切道において五年後における一日踏切交通遮断量の和が二〇、〇〇〇台・時／日以上であること

2 実施状況

昭和四四年度当時の事業箇所二九箇所、事業費八九億円に比べ、平成二年度は全国で六七箇所において事業を実施中であり、事業費（当初予算）は約八三七億円、事業箇所で約二・三倍、事業費で約九・四倍と大幅な伸びを示している。

また、平成元年度までに事業完了した箇所は表1のとおり六五箇所、延長で二〇〇kmに近づいている。

表1 連続立体交差事業完了箇所(昭和44年度以降完了のもの)(1)

(平成2年3月現在)

都道府県名	都市名	鉄道名	区間	延長(km)	完了年度	摘要
静岡県	静岡市	国鉄東海道本線	安倍川~宝台駅	1.7	44	建国協定に基づく
愛知県	名古屋市	名鉄名古屋本線	神宮前駅~呼続駅	1.7	44	"
奈良県	奈良市	近鉄奈良線	奈良駅~大宮駅	1.5	44	"(地下化)
福岡県	久留米市	西鉄大牟田線	柳原駅~花畑駅	1.3	44	"
東京都	区部	東急東横線	中目黒駅~都立大学前	2.5	45	"
東京都	区部	京王京王線(環8)	八幡山駅~芦花公園駅	1.2	45	"
大阪府	池田市	阪急宝塚線	石橋駅~池田駅	1.9	45	"
大阪府	大阪市	京阪本線	天満橋駅~野江駅	2.5	45	"
京都府	京都市	近鉄京都線	京都駅~東寺駅	0.5	45	"
東京都	区部	京王井ノ頭線(環8)	浜田山駅~富士見ヶ丘駅	0.8	46	"
東京都	区部	京浜急行(環7)	鈴ヶ森駅~平和島駅	2.2	46	"
東京都	区部	小田急小田原線(環8)	千歳船橋駅~祖師ヶ谷大蔵駅	1.3	46	"
東京都	区部	国鉄総武本線	両国駅~江戸川	10.0	47	"
東京都	区部	国鉄常盤本線	綾瀬駅~江戸川	5.8	48	建運協定に基づく
千葉県	市川市	国鉄総武本線	江戸川~津田沼駅	8.3	48	建国協定に基づく
北海道	旭川市	国鉄宗谷本線	旭川駅~朱米別川	2.7	48	建運協定に基づく
広島県	福山市	国鉄山陽本線	東深津駅~芦田川	4.9	50	"
神奈川県	厚木市	小田急小田原線	相模川~R129バイパス	1.6	51	"
京都府	京都市	国鉄山陰本線	京都駅~二条駅	4.2	51	"
北海道	北見市	国鉄石北本線	北見駅~三輪	3.2	52	"(地下化)
愛知県	名古屋市	国鉄東海道本線(繰出)	山崎川~熱田東町	1.4	52	"
香川県	高松市	国鉄高德本線	高松駅~屋島駅	2.5	52	"
佐賀県	佐賀市	国鉄長崎本線	藤の木~布施	3.6	52	"
		国鉄佐賀線	神野西~大財			
大分県	中津市	国鉄日豊本線	平江西~甲斐元町	2.9	52	"
三重県	四日市市	近鉄名古屋本線	新庄1丁目~海茂川	3.5	53	"
		近鉄湯の山線	四日市駅~中川原			
愛知県	名古屋市	国鉄東海道本線	大高町~扇川	2.2	53	"
福岡県	福岡市	西鉄大牟田線	平尾~大橋	3.2	53	"
青森県	八戸市	国鉄八戸線	馬川~新井田川	4.0	54	"
大阪府	八尾市	近鉄大阪線	久宝寺駅東~山本駅西	2.2	54	"
大阪府	東大阪市	近鉄大阪線	足代新町~榎沼町	5.2	54	"
大阪府	根松市	国鉄山陰本線	天神川~栄小坂町	3.5	54	"
東京都	区部	小田急小田原線	代々木八幡~東北沢	1.9	55	"
静岡県	静岡市	国鉄東海道本線	袖木~寿町	3.1	55	"
鳥取県	鳥取市	国鉄山陰本線	卯垣~古市	5.6	55	"
		国鉄因美線	鳥取駅~新袋川			
神奈川県	横浜市	京浜急行湘南線	鶴見川~鶴見町	1.5	55	"
北海道	千歳市	国鉄千歳線	東8線~柏台	4.4	56	"
長野県	長野市	長野電鉄線	長野駅~鐘鑄川	2.3	56	"(地下化)
愛知県	刈谷市	名鉄三河線	南桜町~下り松川	2.3	56	"
愛知県	安城市	名鉄西尾線	東海道本線~安城町	1.5	56	"
宮崎県	都城市	国鉄日豊本線	平江ガード~大淀	3.6	56	"
		志布志線				
宮城県	塩釜市	国鉄仙石線	西塩釜駅~東塩釜駅	2.8	57	"
栃木県	足利市	東武伊勢崎線	田中町~借宿町	3.0	57	"
千葉県	船橋市	東武野田線	本町~北本町	1.9	57	"
兵庫県	神戸市	国鉄東海道本線	住吉駅~東灘貨物駅	3.3	57	建国協定に基づく
千葉県	千葉市	国鉄総武線	稲毛駅~西千葉駅	4.1	58	建運協定に基づく
福岡県	福岡市	国鉄筑肥線	姪浜駅付近	5.1	58	"
東京都	区部	京王京王線	笹塚駅~幡ヶ谷駅	2.7	59	"
佐賀県	唐津市	国鉄唐津線	鬼塚駅~西唐津駅	5.1	59	"

表-1(2)

都道府県名	都市名	鉄道名	区間	延長(km)	完了年度	摘要
茨城 愛知 東京	古河市 名古屋市 区部	国鉄東北本線 名鉄常滑線 京成押上線 成田線	古河駅付近	3.0	60	建運協定に基づく
			豊田本町駅～道徳駅	2.3	60	"
			京成立石～京成高砂 お花茶屋～京成高砂	2.6	60	"
群馬 静岡	桐生市 浜松市	国鉄両毛線 東海道本線	殿林踏切～水道橋	2.8	61	"
			浜松駅付近	7.9	61	"
愛知 大阪	豊田市 池田市	名鉄三河線 阪急宝塚線	松ヶ枝町～東梅坪町	3.4	61	"
			池田駅付近	1.3	61	"
千葉 大阪	千葉市 茂原市	国鉄外房線 外房線	本千葉町～稲荷町	1.8	62	"
			高師～早野新田	3.3	62	"
大阪 群馬	堺市 前橋市	南海本線 J R 両毛線	大和川～石津川	5.4	62	"
			前橋駅付近	5.7	63	"
東京 東京 愛知	京都市 区部 小牧市	西武池袋線(環8) 京阪本線 東急池上線 名鉄小牧線	富士見台駅～石神井公園駅	1.6	63	"
			三条駅～七条駅	2.8	63	" (地下化)
大阪 香川	大阪市 丸亀市	近鉄南大阪線 J R 予讃線	荏原中延駅付近	1.6	元	"
			小牧口駅～小牧駅	2.5	元	" (地下化)
大阪 香川	大阪市 丸亀市	近鉄南大阪線 J R 予讃線	阿倍野橋駅～今川駅	3.4	元	建運協定に基づく
			丸亀駅付近	2.8	元	"
合計	65箇所 (うち建運協定に基づくもの50箇所)			199.41km (158.7)		

3 事業の効果

連続立体交差事業は、道路と鉄道との立体交差化による都市交通の円滑化をはじめ、様々な効果をもたらす。連続立体交差事業の効果を整理すると以下のようになる。

- ① 数多くの踏切が同時に除却されるため、踏切事故、踏切遮断による交通渋滞、これに起因する騒音、大気汚染等の公害などが大幅に解消できるとともに、都市の道路ネットワークが格段に改善される。
- ② 鉄道により分断されていた地域が一体化するため、周辺住民等の利便性が飛躍的に向上する。
- ③ 連続立体交差事業の場合、事業自体が大規模であるとともに周辺において、面整備事業等の関連事業が行われることが多く、また、商業・業務ビル建設等の民間投資の誘発といった効果や建設投資による有効需要の創出、雇用機会の増大等の効果がある。以上のように、様々な効果のある連続立体交差事業であるが、交通の円滑化に資する効果を端的に示した事例があるのでこれを以下に紹介する。

二 実施事例紹介

〔埼玉県草加市東武伊勢崎線連続立体交差事業〕

1 事業概要

東京から一五km圏にある埼玉県草加市では、市の南北を東武伊勢崎線が縦貫しており、踏切では一日約一〇時間近くも交通遮断され、

混雑を極めていた。また、鉄道沿線における宅地化の進展は、昭和三〇年代から急速に進展し、特に昭和三七年度の営団地下鉄日比谷線との相互乗入れの開始により、大規模団地の開発もあいつぎ、東京への通勤を主体とする鉄道の交通需要も著しい伸びを示している。

このような状況のなか、既存の一六箇所の踏切を除却し、七路線の新設道路を建設する

ことにより、東西交通の混雑緩和、円滑化を図るべく、昭和五一年四月に東武伊勢崎線谷塚駅～新田駅間約五・九kmの都市高速鉄道の計画決定がなされ、昭和五六年に事業が着手されている(図1)。

その後、昭和六〇年一二月、昭和六一年一月に、起点(浅草方)～草加駅間の下り線、上り線が高架切替され、一〇箇所の踏切が除

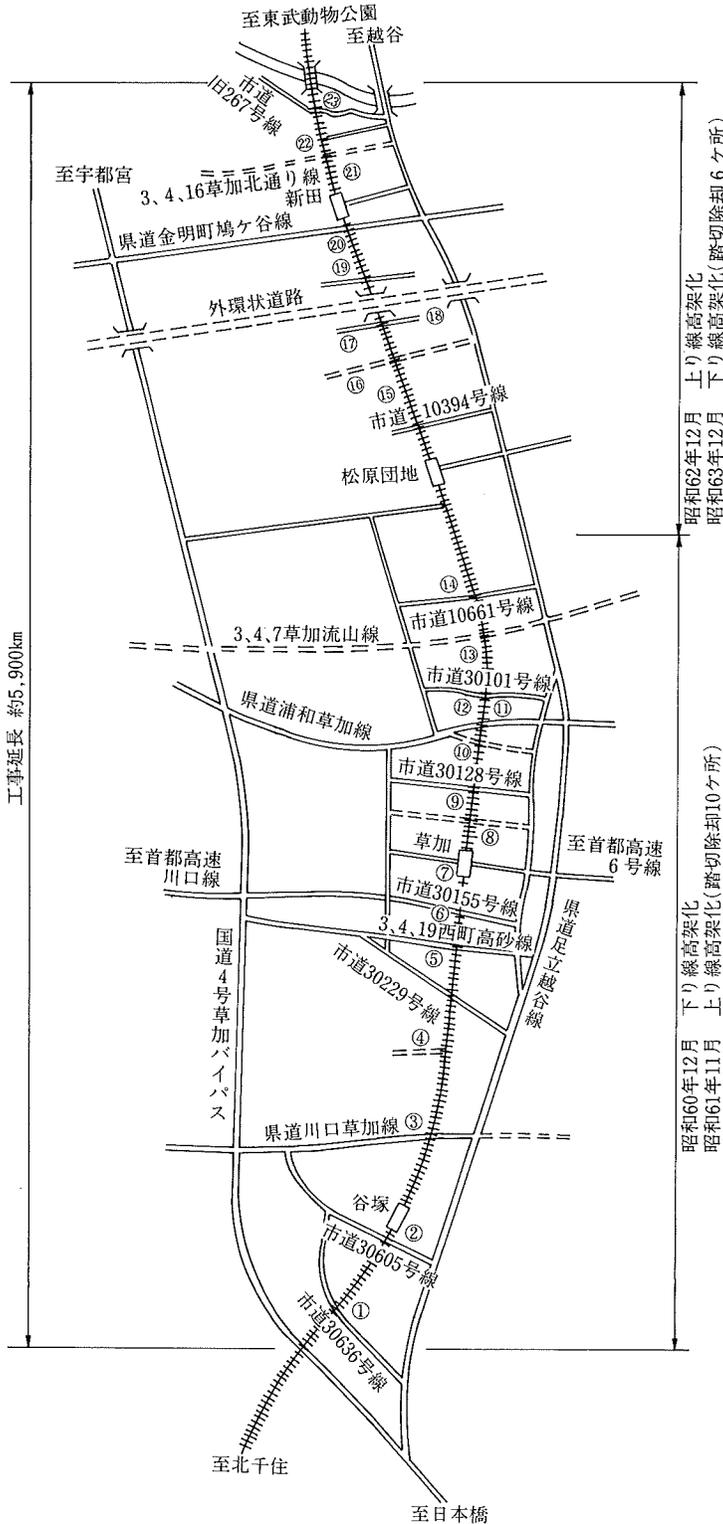


図1 連続立体交差事業位置図

工事延長 約5,900km

昭和三十二年12月 上り線高架化
昭和三十二年12月 下り線高架化(踏切除却6ヶ所)

昭和六十一年11月 上り線高架化(踏切除却10ヶ所)
昭和六十一年12月 下り線高架化

表 2 旅行時間の変化

出発時刻	国道 4 号→足立越谷線 (L=1,371m)							
	半立体交差時 (11/17) ①		立体交差後 (12/8) ②		立体交差後 (1/19) ③		短縮時間 ②-①	短縮時間 ③-①
	所要時間	速度	所要時間	速度	所要時間	速度		
7:00	3分46秒	21.8	2分45秒	29.9	2分53秒	28.5	1分 4秒	分56秒
8:00	8分 2秒	10.2	6分56秒	11.9	7分59秒	10.3	1分 6秒	分 3秒
9:00	17分26秒	4.7	2分43秒	30.3	3分56秒	20.9	14分43秒	13分32秒
10:00	4分 7秒	20.0	3分 4秒	26.8	3分15秒	25.3	1分 3秒	分52秒
11:00	6分14秒	13.2	4分 5秒	20.1	3分22秒	24.4	2分 9秒	2分52秒
12:00	4分 5秒	20.1	4分43秒	17.4	3分13秒	25.6	分38秒	分52秒
平均	7分17秒	11.3	4分 2秒	20.4	4分 6秒	20.0	3分15秒	3分11秒

2 事業効果

却されたのに続き、昭和六二年一二月、昭和六三年一二月に草加駅～綾瀬川間の下り線、上り線の高架切替が順に行われ、残りの六箇所の踏切が除却されており、現在は、踏切渋滞は解消されている。

なお、全体事業費は約六〇〇億円である。

踏切の除却による、道路交通への効果を把握するため、いくつかの調査を行っており、その結果は以下のとおりとなっている。

① 交通量調査

事業区間内の東西横断一三路線、および南北並行幹線二路線において、事業前、事業中、事業後に交通量、走行調査等を行っている。

交通量調査の結果、南北方向の国道は交通量の伸びが一・〇二倍であるのに対し、交差方向の市道の交通量の伸びは平均で一・九〇倍と高く、交差する県道である金明町鳩ヶ谷線の交通量も一・八一倍と著しい伸びを示している。

② 走行調査

南北方向の幹線である、国道四号と足立越谷線間を東西に結ぶ金明町鳩ヶ谷線の旅行時間を事業中（半立体交差、上り線のみ高架切替済）と事業後の旅行速度の変化を調べたのが表 2 である。調査結果によればピーク時には最大三回六分二四秒あった踏切停止が、踏切除却により解消し、旅行時間の短縮が図られている。また最大で一七分二六秒であった旅行時間（四・七 km/h）が踏切除却後には、二分四三秒（三〇・三 km/h）と大幅な旅行速度の改善が見られている。

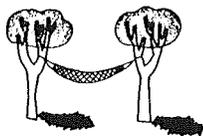
③ 踏切遮断渋滞長調査

事業中（半立体交差）の金明町鳩ヶ谷線踏切においては、最大で七一〇mの渋滞長があったが、踏切除却後には当該地点での渋滞はなくなっている。

3 おわりに

東武鉄道伊勢崎線の連続立体交差事業は、上記のように踏切阻害の解消に対して、多大なる効果を示しており、主要都市計画道路の整備促進の役割を果たしている他、地区内交通の円滑化を実現している。

また、そのみならず、周辺の関連事業（土地区画整理事業、市街地再開発事業、駅前広場等）の促進要因となっているほか、高架下空間の有効利用により周辺市街地の街づくりが大きく貢献するものと期待されている。



首都高速道路の渋滞対策

大井インターチェンジ・羽田トンネル付近改良の効果

首都高速道路公団計画部第一計画課長補佐 藤井 敏雄

はじめに

首都高速道路の供用延長は、平成元年度に開通した、横浜高速湾岸線、三号狩場線を加えて二一七・四kmに達し、首都圏の重要な幹線道路としてその役割を果たしている。

しかし、その一方で、その利用交通量は、平日には一一〇万台/日を越え、都心環状線から各放射線上り方向に向けて、渋滞が恒常化している。これらの渋滞は、現在建設中の中央環状線、湾岸線等のネットワークが完成すれば、大幅に緩和すると予想されるが、その完成には一〇年以上の長期間を要し、その建設期間中にも利用交通量は増加し、渋滞はさらに激化することが予想される。

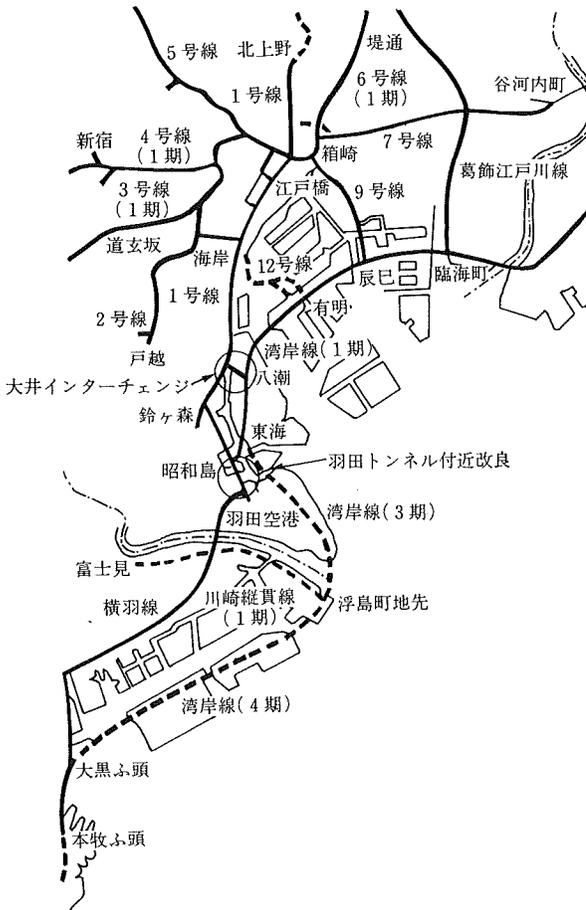


図1 大井インターチェンジ・羽田トンネル付近改良位置図

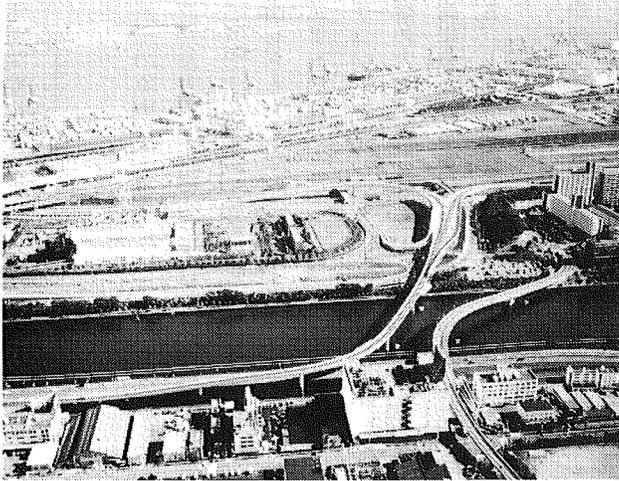


写真2 大井インターチェンジ

首都高速道路公団では、この状況を、少しでも緩和すべく、緊急渋滞対策として、

- (1) 混雑箇所への出路の設置、改良
- (2) ボトルネックの拡幅
- (3) バイパス路線の設置

を進めている。

このうち、「大井インターチェンジ」と、「羽田トンネル付近改良（二期）」が最近開通し、渋滞緩和効果を発揮している（図1）。

ただし、効果の検証には、開通六カ月後、一年後の調査結果をふまえ、総合的に判断す

る必要があるため、今回は、その効果の速報を述べることにする。

1 概要

二 大井インターチェンジについて

高速六号線箱崎インターチェンジ付近の渋滞は、首都高速道路のなかでも特にひどく、

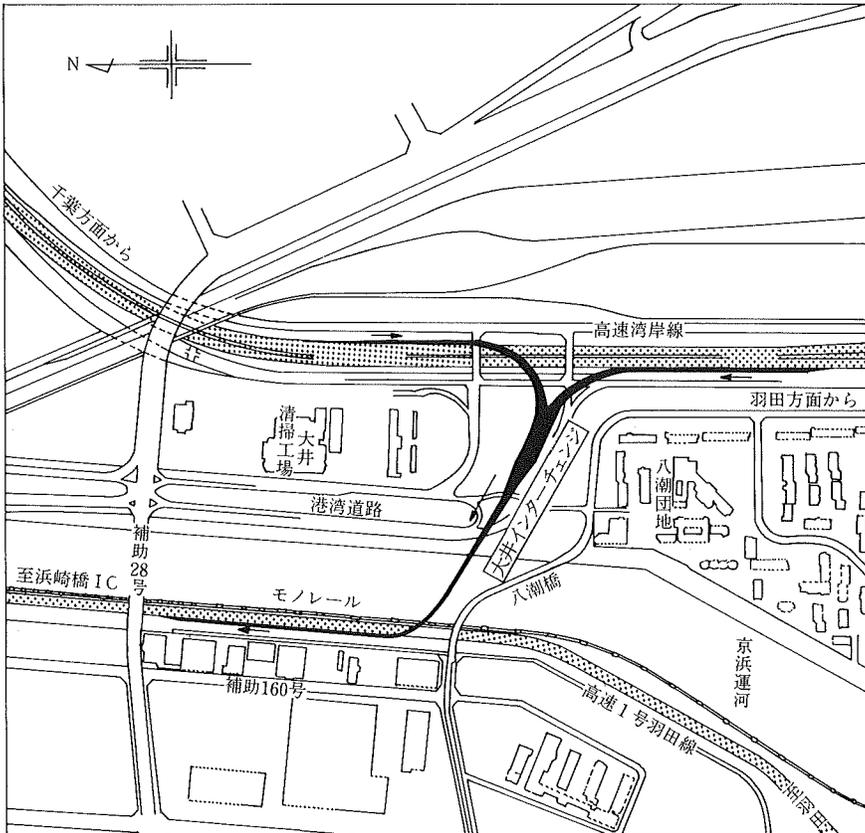


図2 大井インターチェンジ概略図

箱崎付近を先頭に六、七、九号線上りは、早朝から、夜まで、激しく渋滞している（図1）。

この渋滞の原因は、現在、六、七、九号線および湾岸線方面から都心および東京西部方面へ行くこととする場合、箱崎インターチェンジを経由せざるをえないことにある。

平成元年一二月一六日に開通した、「大井インターチェンジ」は、このうち九号線上りの渋滞を緩和するために計画されたバイパス路線で、湾岸線大井ふ頭付近から一号線上に連絡する、上り方向のみのインターチェンジである。下り方向については、一号羽田線のすぐ湾岸線側に、東京モノレールがあるため、取付けることが極めて困難であったため、特に渋滞の激しい上り方向だけを緊急に建設したものである。なお、現在建設中の一、二号線が完成すれば、下り方向へのサービスも可能となる。

大井インターチェンジ完成後、九号線上りの最高渋滞長が若干短縮しており、また、湾岸線から都心環状線方向への旅行時間も減少している（写真1、図2）。

2 大井インターチェンジ開通前後の交通量
「大井インターチェンジ」の交通量は、平成

元年五月現在、約九、〇〇〇台/日(平日)、である。

また、大井インターチェンジの開通に伴う、一、六、七、九号線上りの日交通量は、ほとんど変化がないが、大井インターチェンジでは、午前八時の交通量が七〇〇〜八〇〇台/時と多く、六、七号線上りの渋滞をきた利用者、湾岸線経由で大井インターチェンジへ転換していることが想定される。

3 渋滞長の変化について

「大井インターチェンジ」の開通後、九号線上りの渋滞が、最高渋滞長で5kmから4kmへと、約1km減少している。（開通前…平成元年一〇月一六日(月)〜二〇日(金)、開通後…平成二年五月一四日(月)〜一八日(金)の平均値）（ここで、渋滞とは、速度二〇km以下の箇所をいう。）

九号線上りの渋滞は、主に箱崎インターチェンジにおける六号線上りとの合流によって発生するものであるが、六号線上りそのものが、都心環状線と関連して渋滞しているため、大井インターチェンジがおよぼす六、七、九号線上りの渋滞の変化については、今後、交通起終点調査等の詳細な調査を行う必要がある。

4 旅行時間の変化について

大井インターチェンジ開通による旅行時間短縮の効果を確認するために、湾岸線新木場から三号線渋谷までの旅行時間を開通前後で比較した。

ここで比較する旅行時間は、本線上に約三〇〇mごとに設置されている車両感知器からの走行速度データをもとに算出したもので、

表1 大井インターチェンジ開通前後旅行時間比較

	所要時間		ルート	距離 km
	11時出発	16時台出発		
開通前 A	約72分	約62分	新木場→渋谷(9号線上り経由)	13
開通後 B	約67分	約48分	同上	同上
効果①(A-B)	約5分	約14分		
開通後 C	約64分	約40分	新木場→渋谷(大井IC経由)	16
効果②(A-C)	約8分	約22分		

開通前：平成元年10月16日(月)～平成元年10月20日(金)の平均

開通後：平成2年5月14日(月)～平成2年5月18日(金)の平均

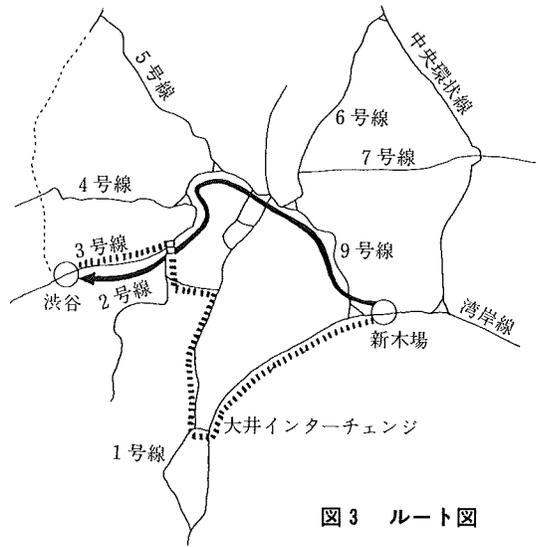


図3 ルート図

区間旅行時間を時間の経過を考慮して算出し、それを合計することによって、求めた。なお、この算出された旅行時間については、実走行旅行時間調査（開通前後各四回）によるものと、ほぼ同じ旅行時間であった。

比較は、開通前、平成元年一〇月一六（月）一〇（金）、開通後、平成二年五月一四（月）一八（金）日のそれぞれ五日間の平均で比較した。

その結果、五〜二〇分の短縮が認められている（表1、図3）。

三 羽田トンネル付近改良（二期） プラン

1 概要

高速横羽線上りは、横浜市内と東京二三区、千葉方面を直接接続する自動車専用道路であるため、交通需要が集中し、昼間は、羽田トンネルを先頭に一〇〜一五kmの激しい渋滞が慢性的に発生していた。この渋滞は、

- ① 多大な交通需要
- ② 羽田トンネルによる、交通容量の低下
- ③ トンネル直前の空港入路からの一日約二

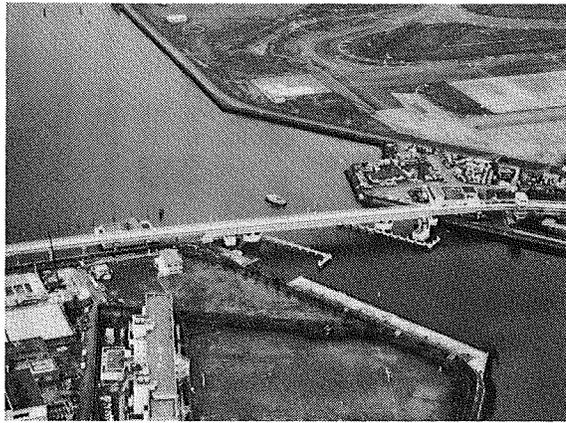


写真2 羽田可動橋（閉橋時）



写真3 羽田可動橋（開橋時）

四、〇〇〇台もの利用交通量が、主な原因である。このうち、①の多大な交通需要を分散するために、現在、湾岸線三、四期の建設を進めており、これらが完成する平成六年度には、この渋滞は、解消すると予想される。

しかし、ベイブリッジを含む横浜高速湾岸線、三号狩場線等の開通にともない、東京・横浜間の利用交通はさらに増大し、羽田トンネルを先頭とする渋滞も、さらに激しくなることが予想された。

羽田トンネル付近改良は、この渋滞を緩和

するために行うものである。その、一期工事は、渋滞原因のひとつである、現在の空港入路をトンネル通過後の森ヶ崎側に移設するもので、この場合、海老取川

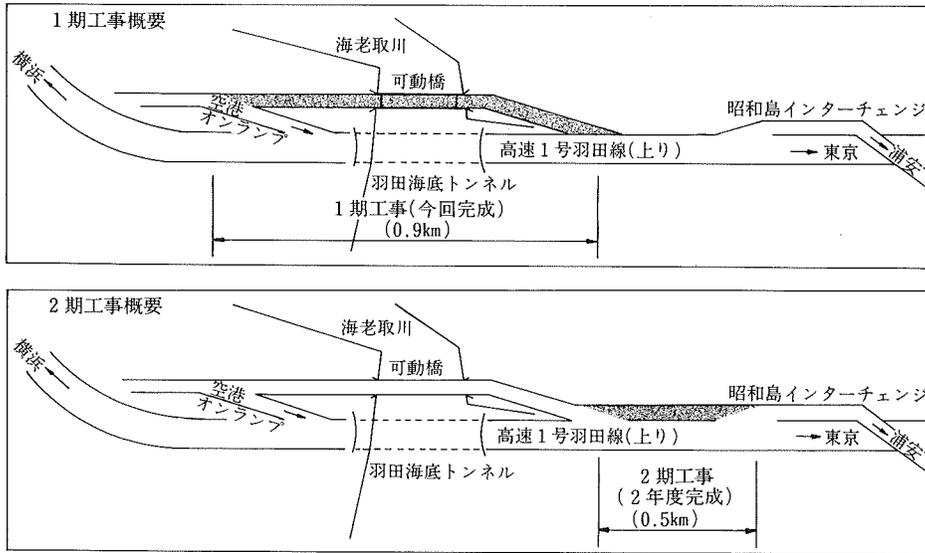


図4 羽田トンネル付近改良概略図

を渡河する際には、船舶の航行を考慮して大型の船舶航行時に橋桁が回転して開くユニークな「可動橋」を採用している。この「可動橋」は、休日の昼間および平日の船舶航行時には開橋するので、その場合従来の入路を利用することになる。平成二年四月一六日に開通し、開通後、最高渋滞長が、二〇％程度減少している。

また二期工事は、現在、工事を進めているもので、一期工事で移設した入路合流部の容量を増やすため、湾岸線との分岐部である昭和島インターチェンジまでの約四〇〇mを現在の二車線から三車線に拡幅するものであり、これが完成すれば、横羽線の最高渋滞長は約半分の六km程度になると予想される（平成二年度内完成予定）（図4）。

2 一期工事前完成後の交通量の変化

横羽線上りの空港入路合流後の日交通量は、約六四、〇〇〇台/日で、(うち、空港入路からは、約一四、〇〇〇台/日)、改良前後で、ほとんど変化が見られない。

3 渋滞状況の変化

横羽線上りの渋滞は、羽田トンネルを先頭に午前五時頃から発生し、午前一一時頃にピ

ークを迎える。改良前の平成元年一〇月一六日～二〇日の平均渋滞長は、約一kmになり渋滞の末尾は、生麦インターチェンジを越えて、子安付近に達していた。

改良後（平成二年五月一四～一八日の平日平均）では、最高渋滞長は、約一〇kmと、約一〇％短縮しており、本改良の効果が表われている。

4 旅行時間の変化

渋滞長の短縮効果を確認するために旅行時間の変化を見てみた。

横羽線の横浜公園入路から羽田トンネルを通過して昭和島まで（約二〇km）の旅行時間を完成前（平成元年一〇月一六(月)～二〇(金)日）と完成後（平成二年五月一四(月)～一八(金)日）の平均（大井インターチェンジと同じ、車両感知器からの計算値）で、比較すると、午前一一時においては約四分、午前六時においては、約二二分短縮されていることがわかった（表2、図5）。

四 効果についての考察

1 大井インターチェンジ

開通前は、湾岸、九号線方面から東京西部地域へのルートが箱崎を経由するしかなかつ

表2 羽田トンネル付近改良(1期)開通前後旅行時間比較

	所要時間		ルート	距離 km
	11時出発	16時出発		
開通前 A	約71分	約50分	横浜公園→羽田トンネル	20
開通後 B	約67分	約38分	同上	同上
効果①(A-B)	約4分	約12分		

開通前：平成元年10月16日(月)～平成元年10月20日(金)の平均

開通後：平成2年5月14日(月)～平成2年5月18日(金)の平均

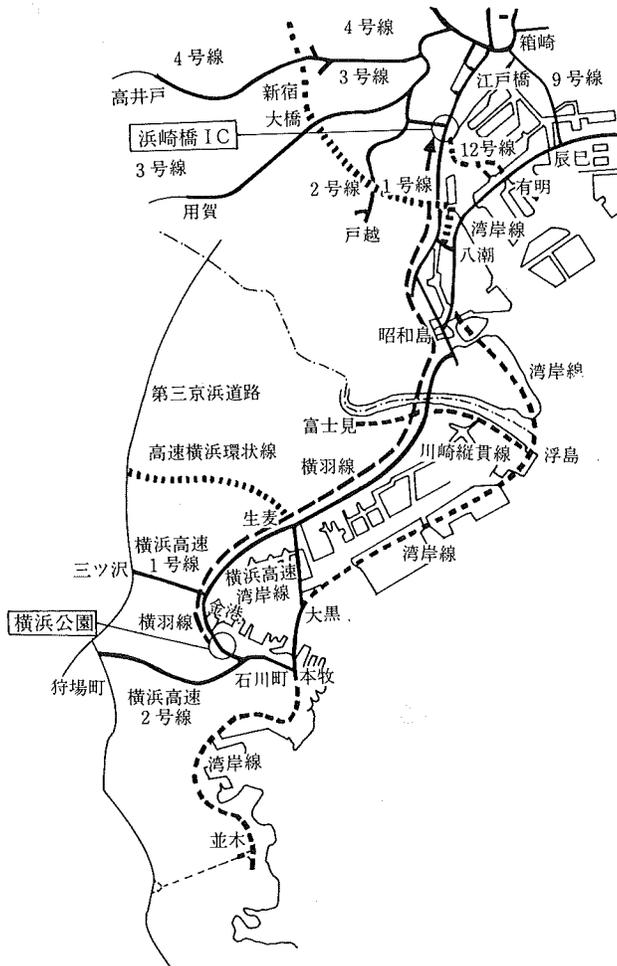


図5 ルート図

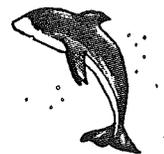
だが、開通後は、二つのルートに分散されたため、九号線上りの渋滞が緩和されたと考えている。

2 羽田トンネル付近改良(1期)

一期工事完成前は、下りの縦断勾配部のトンネル入口という交通容量を減少させる要因のある区間に空港入路が合流していた。完成

後は、空港入路の合流が比較的線形が良く、交通容量の減少要因の少ない地点に移ったため、捌け量が増加し、渋滞の緩和に効果を発揮していると考えている。

大井インターチェンジ、羽田トンネル改良ともその効果については、今後とも調査を継続していく所存である。



休日交通ボトルネック解消 モデル事業の実施について

建設省道路局企画課道路経済調査室

一 はじめに

近年、余暇活動の活発化に伴い、レジャー、買い物、文化活動等の休日交通は、増大しつつあり、休日交通の集中に伴う渋滞の激化、駐車場の不足が顕著となっている。(図1・

2・3)

今後、週休二日制の普及、国民の余暇指向の高まり等に伴い、休日交通は一層増加するものと考えられ、国民生活の質の向上のためには、休日にも安全・円滑なサービスを促進できる道路整備が不可欠となっている。

このため建設省では、現在、既に著しい渋滞が生じている観光地について緊急対策として休日交通ボトルネック解消モデル事業とし

て実施することとした。

本稿では、休日交通ボトルネック解消モデル事業の概要について紹介する。

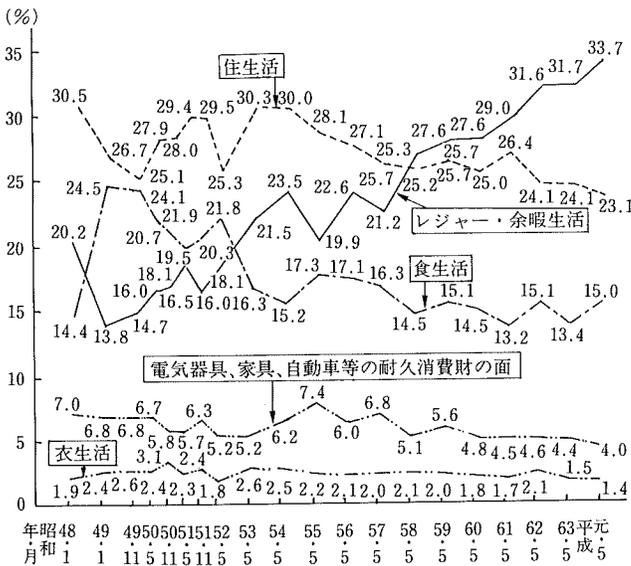


図1 今後の生活の力点の推移
(総理府広報室「国民生活に関する世論調査」(元年5月))

1 実施地域
観光地において、既に休日に著しい渋滞が発生している地域を対象に、以下の基準に合致する三〇地域（表一）をモデル事業の実施地域に策定した。

二 休日交通ボトルネック解消モデル事業の概要

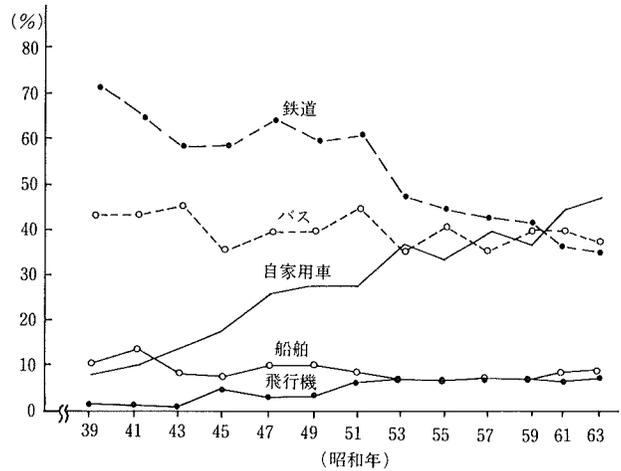


図2 宿泊観光旅行の利用交通機関の推移

(自家用車利用がトップになった)

(出)日本観光協会「観光の実態と志向」より作成)

(2) おおむね渋滞長1km以上または通過時間が一〇分以上の休日渋滞箇所が二箇所以上あり、現実に休日において渋滞が発生している地域

〔基準〕

(1) 年間入り込み客数が一〇〇万人以上の観光地

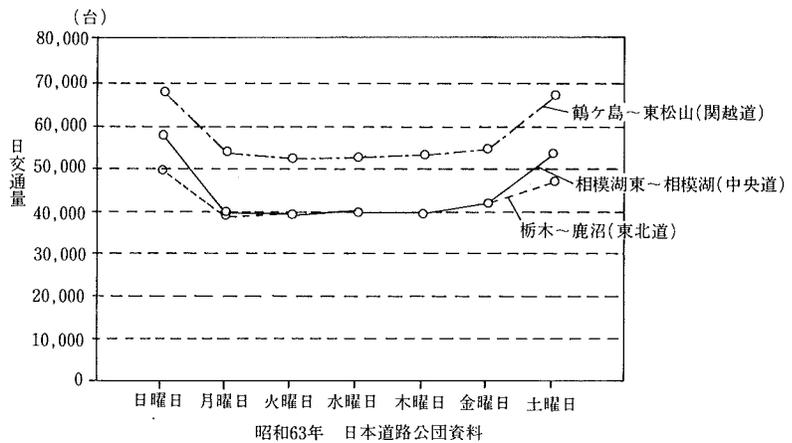


図3 休日交通量の多い箇所(例)

2 実施計画の策定

(1) 策定体制

地域ごとに建設省、地方自治体、関係行政機関はもとより地域の観光協会等の関係諸団体を含めた「休日渋滞対策推進協議会」(以下、協議会)を設置し、渋滞原因の分析、対策の立案を行った上で、当協議会が休日交通ボトルネック解消事業の実施計画を策定する。その際、余暇活動の増大に対応した道路整備の推進に資するため、観光地域の道路整備課題、整備のあり方を検討する。

(2) 実施計画内容

実施計画は、当該地域の渋滞解消を図るために必要な以下の諸対策の重点的推進を内容とする。また、諸対策の中には道路事業として行う対策だけでなく、関係機関、地域の協力を得て行う対策を含める。建設本省においては、当該実施計画に基づく事業の採択を行うなど、対策の推進を支援する。

〔対策内容(例)〕

(ソフト対策)

渋滞情報提供

施設利用時間の分散化

諸施設に対する駐車場の付置義務化

(ハード対策)

ボトルネック箇所の対策(交差点改良)

表1 モデル事業実施地域一覧

地区名	地域名	主要観光施設等	地区名	地域名	主要観光施設等
北海道	定山溪、ルスツ、洞爺	ルスツ高原リゾート 洞爺湖	静岡 愛知 三重	御殿場 南知多 伊勢志摩	富士山 等 内海海水浴場等 伊勢神宮 志摩海水浴場等
岩手	小岩井雫石	小岩井牧場 手づくり村	福井 京都	若狭湾 丹後	若狭湾 天橋立
宮城	松島	松島	京都 奈良	八瀬大原 大和盆地	八瀬大原三千院 東大寺、春日大社、法隆寺 等
福島	磐梯猪苗代	猪苗代湖 磐梯山	和歌山 鳥取	白浜田辺 鳥取砂丘	白浜温泉 等 鳥取砂丘 浦富・白兔海岸
埼玉	秩父	秩父	徳島	徳島西部	大歩危・小歩危 かずら橋
長野	軽井沢	軽井沢	香川	こんぴら	金刀比羅宮 善通寺 等
千葉	南外房	南外房	長崎	西彼杵	オランダ村
神奈川	箱根	箱根	熊本	阿蘇	阿蘇山
栃木	日光	日光 鬼怒川等	宮崎	青島	青島
山梨	富士五湖	富士五湖 富士山	沖繩	北部西海岸	沖繩記念公園 万座・ムーンビーチ 等
群馬	草津長野原	草津白根			
新潟	湯沢	スキー場			
石川	南加賀	加賀温泉 等			
岐阜	奥長良	奥美濃スキー場 ひるがの高原等			
静岡	中伊豆	温泉 等			

狭陰部拡幅、高速IC改良等）
 駐車場の整備
 案内施設等の設置（案内標識、情報板等）
 幹線道路の整備

三 休日交通ボトルネック解消モデル事業計画(例)
 ー新潟県越後湯沢地域ー

1 推進体制

以下の幅広い関係者(二三名)からなる「越後湯沢地域休日渋滞対策推進協議会」を設置し、計画を策定した。

- 大 学：長岡技術大学
- 経済団体：観光協会、旅館組合、商工会、青年会議所
- 道路利用者：バス、タクシー、トラック、ドライバークの会
- 関係行政機関：警察、消防
- 道路整備部局：北陸地方建設局、新潟県、湯沢町、日本道路公団

2 湯沢地域の概況

湯沢町の人口は約九、四〇〇人。スキー、温泉等の観光が主な産業。

3 渋滞の発生状況

冬期休日を中心に越後湯沢地域への入り込みスキー客数は過去五年間で倍増し、年間六〇〇万人。そのうちの八割が自動車による客。冬期休日の交通量が平日の二、八倍に膨れ上がり、交通容量不足で、一般国道一七号(湯沢IC付近)、関越トンネル(新潟側入口)等で渋滞発生。

4 渋滞対策の主な内容(表2参照)

2 計画に基づく事業の実施

平成二年夏ごろまでに渋滞原因調査、利用者の意向把握等、対策立案のための調査を実施し、調査結果、協議会での検討結果をもとに平成二年内に順次実施計画を策定する。

1 スケジュール

四 今後の進め方

表2 渋滞対策の主な内容（表2参照）

短期（平成2年～3年）	中期（おおむね平成3年～6年）
関越トンネルの4車化にあわせ次の対策を実施 （情報提供等） スキー場における混雑情報の提供 路側放送の充実 情報ターミナルの設置 分散化リフト券発行等 （ボトルネック解消） 関越道湯沢I.Cの改良 関越道チェーン着脱場拡充 17号の湯沢I.C交差点改良など	（ボトルネック解消） 17号の交差点改良2ヵ所 （幹線道路の整備） 湯沢温泉線ほか5路線 （駐車場の整備） リゾートマンションに対する駐車場設置促進

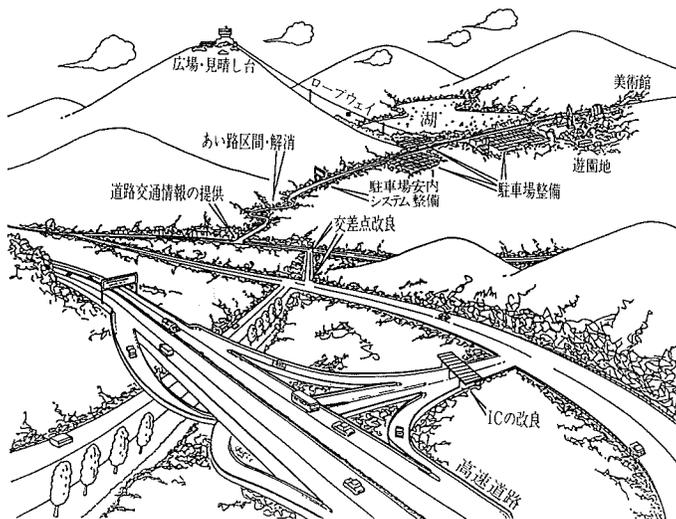


図4 イメージ図

3 推進方策

協議会を中心に関係機関との十分な連絡・調整を図り、計画の円滑な実施に努めるとと

平成二年度から継続事業、ソフト対策など直ちに実施可能な対策を実施する。また、新規事業採択に係わるものは平成三年度から可能なかぎり実施できるよう予算上の配慮を行う。

4 その他

今回対象地域としてモデル的に選定したのは三〇地域であるが、今後逐次必要に応じ増やしていくことも検討する。

もに、事業進捗状況や道路交通の変動状況に応じて、計画を適宜見直す。また、事業実施後は事業効果を十分に把握し、以後の計画の実施に反映させる。



高速道路の渋滞予測等について

日本道路公団サービス推進企画室 森 基

はじめに

日本道路公団では、年三回、春のゴールデンウィーク、夏のお盆時期、年末年始について、全国の高速道路の渋滞状況を事前に予測し、発表することとしている。

〔予測を実施し始めた背景〕

このように予測を発表するようになった背景としては、

- (1) 例年これらの時期には、人の移動が集中し、交通が大混雑するが、高速道路でも大渋滞が発生していること
- (2) お客様のニーズとして、渋滞に関する情報の提供が強く求められていること
- (3) 事前に混雑する区間や時間帯がわかれば

お客様の旅行計画づくりの際に役立つこと
(4) その結果として、高速道路の利用時間等の極端な集中が回避され、渋滞の緩和につながることを

などがあげられる。
お客様のニーズや時代の要請を把握し、それに適確に対応していき、国民の皆様から、日本道路公団は『サービス提供機関』であることを理解していただけるようにとサービス推進企画室は、昭和六二年七月に設置されたわけであるが、同年の年末年始から、渋滞予測を発表してきている。

予測手法の概要

過去三カ年の交通量や混雑状況等の傾向を

分析し、各高速道路ごとに、日別、上下線別渋滞の先頭位置、渋滞発生時間帯、ピーク時刻、ピーク時の渋滞長、通過するのに要する時間、また、平常時と比較して余分にかかる増加所要時間等を割り出している。

その一部のデータを示したのが別表1である。(所要時間が一時間以上増加するものを抜粋)

さらにそれらのデータを各高速道路ごとに、日別、上下線別に見やすく図解したものが、別図1である。

この実物は、カラー刷りのチラシとなっていて、料金所等で配布している。

別表1 高速道路の主な渋滞を掲載

IC：インターチェンジ BS：バスストップ TN：トンネル
SA：サービスエリア PA：パーキングエリア

道路名	東名 月日	方向	渋滞の先頭	時間帯	ピーク 時刻	ピーク時 の渋滞長	通常所 要時間	渋滞所 要時間	増加所 要時間
	8月10日(金)	下り	都夫良野TN	7~13	10	30km程度	0:30	1:30	1:00
	8月11日(土)	下り	伊勢原BS	前20~15	6	50km程度	0:40	2:30	1:50
	8月11日(土)	下り	都夫良野TN	5~16	11	70km程度	1:00	3:30	2:30
	8月11日(土)	下り	日本坂TN	10~19	15	30km程度	0:30	1:30	1:00
	8月15日(水)	下り	日本坂TN	15~20	18	25km程度	0:20	1:20	1:00
	8月15日(水)	下り	宇利TN	15~20	18	20km程度	0:20	1:40	1:20
	8月15日(水)	下り	音羽蒲郡IC	16~23	21	20km程度	0:20	1:40	1:20
	8月11日(土)	上り	大井松田IC	14~22	18	30km程度	0:30	1:30	1:00
	8月12日(日)	上り	大井松田IC	15~翌1	20	35km程度	0:30	1:50	1:20
	8月13日(月)	上り	大井松田IC	15~24	20	35km程度	0:30	1:50	1:20
	8月14日(火)	上り	大井松田IC	14~翌1	20	40km程度	0:30	2:00	1:30
	8月15日(水)	上り	守山PA	17~22	19	30km程度	0:20	1:30	1:10
	8月15日(水)	上り	大井松田IC	13~翌2	20	40km程度	0:30	2:00	1:30
	8月16日(木)	上り	大井松田IC	14~22	19	40km程度	0:30	2:00	1:30
	8月17日(金)	上り	都夫良野TN	14~23	19	25km程度	0:20	1:20	1:00
	8月19日(日)	上り	大井松田IC	15~24	20	35km程度	0:30	1:50	1:20

高速道路の渋滞予測等の発表(事例)

今年の夏については、去る七月一九日に予測を発表したが、その主な概要は次のとおり。

お盆時期は、前半(一〇日~一四日)が帰省交通、後半(一四日~一九日)がUターン

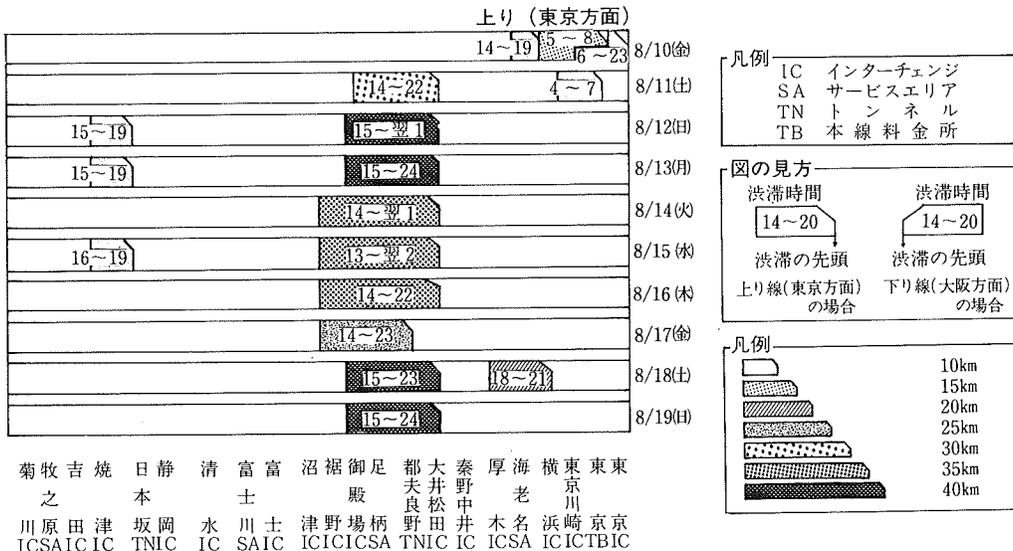
交通により渋滞が発生する見込み。

特に、帰省交通は下り線で一日と

一二日に、上り線で一四~一六日に

それぞれピークが出るものと予想。

渋滞規模については、一般的に三〇km以下のものが多く、道路によ



別図1

ては五〇km以上の渋滞も見込まれる。

渋滞時の対策

渋滞時の対策としては、SA・PA・IC等に整理員（ガードマン）を配置し、サービエリア等では、駐車場で混雑している車の案内・誘導を行い、IC周辺では、料金所付近が大混雑するので、車の誘導を行って、少しでも混雑緩和に努めている。

また、特に混雑が予想される箇所には、臨時仮設トイレを設置し、トイレ不足対策を講じている。

お客様にとって、渋滞時の大問題は何といても生理現象であろうから、トイレ問題については、我々公団も真剣に取り組んでいるところである。

さらに、次のような渋滞情報のお知らせを実施している。

●渋滞情報のお知らせ

①渋滞の発生場所にに応じて、ハイウェイラジオ、トンネル内再放送、標識車、看板などでリアルタイムな情報を提供する。
なお、一部では通過所要時間についてもお知らせする。

②料金所、SA・PAのインフォメーション、レストランおよび給油所でも情報を

提供する。

また、混雑するエリアのインフォメーションについては、営業時間を適宜一〇二時間延長して対応する。

③渋滞の最後尾に標識車を配置し、追突事故の防止を図るとともに、渋滞の状況をお知らせする。

予測発表の効果

予測を発表するようになった背景のところでも触れたように、最近では、渋滞情報に対するお客様のニーズが高まってきており、それに伴い「出かける前には天気予報」的な感覚で、「高速道路を走る前や走行中は道路交通情報」を必ず聞いて判断材料にされる方が多くなってきたようである。

今年の春のゴールデンウィークを例にとれば、公団側の予測よりも結果としては渋滞が緩和された形となったが、これもその表れではないだろうか。

我々としては、このような「アナウンス効果」によって高速道路空間の利用が平準化されてきたために、実際の渋滞が予測よりも緩和されたのだとみている。

原因としては、この他にも日本の社会全体がゆとりを持ち始め、有給休暇等の休日を取

得しやすくなってきたため、人々の移動がある特定の日時に集中しなくなってきたことも挙げられるであろう。

いずれにしても、事前に渋滞予測をお客様にお知らせすることは、情報化社会という時代の要請でもあるだろうし、それを強く求めるお客様のニーズがある限り、必要なことであるし、またその効果も次第に大きくなっていくと考えられる。

渋滞時のお客様サービス

ゴールデンウィーク・お盆・年末年始の混雑時期には、それぞれの季節に応じて次のようなお客様サービスを実施している。

①緑の日サービス（四月二十九日）

高速道路をご利用されるお客様にゆとりドライブをお願いするため、緑の日にちなんで「花の種」プレゼントや花市・植木市等の実施。

②子供の日サービス（五月五日中心）

家族そろっての旅行を楽しんでいただくため、子供の日にちなんでプレゼントやイベントの実施。

ミニ鯉のぼりのプレゼント・鯉のぼりの吹き流し・レストランでのお子様向けの特別メニュー・おもちゃフェア等のイベ

ントなど。

③スタンプラリー（八月一〇日～一九日）

八月一〇日の『道の日』の関連行事として全国のSAに設置してあるスタンプレッサーを三つ押しして応募すると先着十万名スタンプレッサーをプレゼントして、抽選で二万名の方に素敵なグッズのプレゼントを実施。（今回は、特製ウェストポーチ）

④ゆく年くる年お客様サービス

大晦日には、「年越しそば」の割引サービスを実施。

レストランで宿泊または休憩される方には、「年越しそば」の無料サービス

は、「元旦には、全国のSAで「お年玉くじ」を実施。

・正月三が日には、お客様に正月らしい雰囲気味わっていただくため、「昆布茶」や「桜湯」を一部のレストランで実施。

などのイベントやサービスを実施している中で、SA等にお立ち寄りの際は、是非、体験していただきたい。

この他にもSA・PA関係においては、①レストランやハイウェイショップの営業時間の延長を行い、②エリア内の清掃についても回数を増やし、環境美化に努めている。また、

③給油所は、ごく一部の箇所を除いて、二四

時間営業をしている。

なお、これら三つの渋滞期間における工事関係については、事故復旧などの緊急工事、路面の清掃作業以外の車線規制を伴う工事は行わないようにしている。

渋滞情報提供施設の案内

東大生産技術研究所の越正毅教授（交通工学）が、高速道路の渋滞現象のメカニズムについて、『渋滞は交通量の多さだけで起きるのではなく、道路の構造からくるドライバーの心理的な要因や運転マナーの悪さから起きる』という調査研究を発表されているが、その内容を要約すると、道路が下り坂から上りに変わる谷間（サグ）付近およびトンネル入り口付近での渋滞発生が、高速道路の大渋滞の主な原因というものである。

サグによる渋滞の防止法は、先頭車両がサグから上りにかかった時、アクセルを踏み込んで速度低下を防ぐべきということであるので、公団では、そのような箇所に『速度低下に注意！』の標識を設置してドライバーの注意を喚起するよう努めている。

またトンネルについても、圧迫感をなくすような工夫や内装板の反射率を高める等の改良工事を実施しているところである。

その他、新しい情報提供施設としては、①休憩施設混雑情報板、②東名ハイウェイテレフォンがあげられる。

①については、SA・PAの駐車状況が、「満車」、「混雑」、「空」の三つで表示され、それを事前に本線走行中のドライバーにお知らせするものであり、②については、東名高速の混雑状況や事故状況を電話によりお知らせするシステムである。この情報はハイウェイラジオと同じ内容で、五分ごとに新しい情報が流されるので、ご家庭や勤務先から居ながらにして最新情報が入手できるというわけである。（〇四四一八六六一一六二〇）

おわりに

高速道路をより安全で快適にご利用いただくため、東名・名神高速道路の六車線拡幅やインターチェンジ・休憩施設の改良、お客様に渋滞情報をリアルタイムにお知らせするハイウェイラジオの整備、可変情報板の改良などを積極的に進めている。

今後とも渋滞の緩和に向け努めていくが、お客様が一時的に集中して利用される場合は、やむを得ず渋滞が発生することもあるので、混雑予想などを参考にされ、高速道路の効率的な利用にご協力下さるようお願いしたい。

道路交通法および自動車の保管場所の 確保等に関する法律の改正について

建設省道路局路政課 宮坂 祐介

はじめに

今日、違法駐車車両は、東京都区内で約一六万台、大阪市内で約一九万台、名古屋市内では約五万台にのぼる(図一参照)といわれており、その蔓延は、交通の円滑を阻害するのみならず、駐車車両に起因する交通事故の多発、あるいは緊急車両の通行にも支障が生じる等の深刻な問題を引き起こしている。これをこのまま放置すれば、都市の機能等が麻痺し、社会、経済生活上に重大な支障が生じるおそれがある。今般道路交通法の一部を改正する法律(平成二年法律第七十三号)および自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部を改正する法律(平成二年法律第七十四号)が

成立したが、両法律はこうした現状に堪がみ、放置車両に対する規制を主眼としてその他交通の円滑化に資する規定の整備を行ったものである。本稿では、まず保管場所法の改正について略述し、道路法と関連が深い道路交通法の改正については、二以降にて述べることとする。

一 自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部改正について

この改正は、道路上の場所以外の場所に保管場所が確保されていない自動車による駐車によって道路における危険が生じ、または円滑な道路交通に支障が生じているという現状の改善を旨としたものである。今回の主要な

改正点は以下のとおりである。

1 保管場所の継続的確保のための措置の創設

これまでは、道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)による自動車登録(軽自動車、小型特殊自動車および軽車両を除く。)に際し、保管場所が確保されていることにつき、自家用車は、警察署長が、事業用車は地方運輸局長が証明する書面を必要とすることによって、保管場所の確保が図られてきた。しかし、この方法では、自動車登録の対象から軽自動車を除かれていること、また、登録自動車についても、いわゆる「車庫とばし」が行われることを防ぎえないことから保管場

所の確保が十分に図られてきたとは言い難い面もあった。

そこで、今回の改正により、次のように改められた。

① 軽自動車の保有者が軽自動車を新規に運行の用に供しようとするとき、又は登録自動車若しくは軽自動車の保有者が保管場所の位置を変更したときは、保管場所を管轄する警察署長に、保管場所の位置等を届け出ること。

② 警察署長は、登録自動車の保管場所証明書を交付したとき、若しくは軽自動車の届出を受理したとき、又はこれらの自動車について保管場所の位置の変更の届出を受理したときは、自動車の保有者に対し、保管場所の位置等について表示する保管場所標章を交付しなければならぬこととし、保管場所標章の交付を受けたる者は、これを自動車に表示しなければならぬこと。

2 保管場所の確保されていない自動車の所有者に対する自動車の運行制限をする措置の創設

公安委員会は、道路上の場所以外の場所に自動車の保管場所が確保されていると認めら

れないときは、その保有者に対し、保管場所が確保されたことについて公安委員会の確認を受けるまでの間、自動車を運行の用に供してはならないことを命ずることができるとしている。公安委員会は、この命令をしたときは、当該車両に運行禁止の命令をした旨の標章の貼り付けを行い、保管場所を確保したことが確認されるまでは標章を除去しないこととするものである。また、公安委員会が保管場所の確保の確認をする際に、自動車の保有者および保管場所の管理者に対して報告または資料の提出を求めることができることとなった。

一 道路交通法の一部改正について

1 改正の要旨

(1) 放置行為の防止を目的とした使用者(運行の管理者等車両の運行の指示をとりうる者)の責任等に関する規定の整備

現在大きな社会問題となっている都心部における違法駐車を引き起こす原因の一つとして、事業用車の使用者が、車庫としての駐車スペースや目的地における駐車スペースを手当てしていないことがあげられる。今回の改正のポイントの一つとして、このような事業用車等の放置行為(車両の運転者が車両を離

れて直ちに運転することができない状態にする行為)を取締ることがあげられる。

①まず放置行為にかかる罰金の限度額および反則金の限度額を引き上げることによって当該行為の防止を図り(八章および別表)、②また放置車両の使用人は放置行為を防ぐために必要な措置を講ずる義務を負うこととし、義務違反をしていると認められるときは、その使用者に対して、運転者が目的地で駐車場を確保するために必要な措置を取る等の必要な指示ができるようにした(五十一条の三)③そしてこうした指示にもかかわらず、当該車両がその後一年間に一定回数以上放置された場合には三月以内の運行禁止が命令できることとしている(七十五条の二)。

④また、使用者の禁止行為として、放置行為を運転者に命じる行為および運転者が放置行為をすることを容認する行為を規定し、罰則として違反者には六月以内の運行禁止を命令できることとしている(七十五条)。

(2) 違法停車に対する措置命令の創設

これまで、違法駐車車両に対する措置命令は行うことができたが(五十一条)、スキーパーの定期的な停車による交通の支障、若しくはコンビニエンスストアの搬入作業に伴う停車、または宅配便の配達時の停車等多くの間

題があるにもかかわらず、違法駐車車両に対する警察官の措置命令の規定はなかった。今回の改正は警察官等が当該車両の停止方法の変更、場所の移動を命令できるように規定の整備を行ったものである。

(3) 違法駐車車両の保管措置の明確化

違法駐車車両については、警察署長が移動・保管できることとされている(五十一条)。今回の改正は当該保管に関し、車輪止め等の防犯措置を設け、また保管している旨の表示を取りつけることを義務づけることにより保管措置を明確化したものである(五十一条9項)。

(4) 転落積載物の除去等の措置の規定

これまで警察官は運転者に危険防止のため必要な応急の措置をとることを命ずることができることとされていたが(六十一条)、転落後の積載物の処理規定はなかった。今回の改正では、①運転者に転落物除去義務を課し(七十一条の四号の二)、②また警察官も転落積載物の除去、移転ができることとしている(八十三条)③その他警察署長は転落物の占有者に対して必要な処置をとるよう命令でき、また占有者が不明な場合には警察署長自ら措置できることとなる(八十一条の二)。

(5) 交通事故による損壊物等の移動等の措置の規定

これまでは交通事故による損壊物等については、警察官は運転者に対する指示ができるだけであり、除去等の措置が遅れ、交通渋滞や二次交通事故の原因となることもあった。

今回の改正では、警察官は交通事故現場で運転者等が警察官の指示に従えないときは、自ら損壊物等の移動等の応急措置を行うことができることとし(七十二条の二)、事故渋滞の早急な解消、危険の防止を図ることとしている。

(6) 地域交通安全活動推進委員および協議会の創設(一一四条の五(八))

地域交通安全活動推進委員とは、違法駐車防止のための広報活動やドライバーへの啓蒙活動あるいは駐車場の紹介や盗難防止等の活動を行うものである。また、同委員を構成員として協議会がつけられ、この協議会は委員相互の連絡調整を行い、また同委員の活動に関する意見を公安委員会または警察署長に申し出ることができることとされている。

2 道路法との関連

道路法の目的は、道路網の整備を図ることを通じて交通の発達に寄与し、公共の福祉を促進することにある。一方、道路交通法は、道

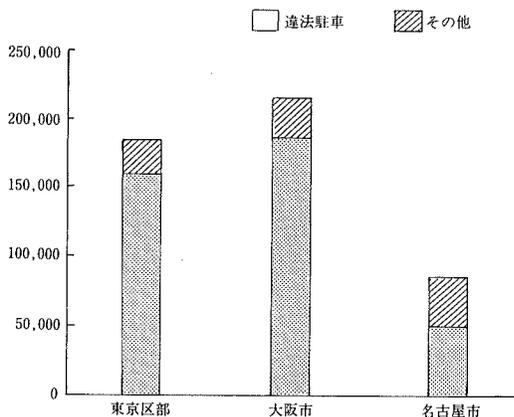
路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図る」ことを目的としている。すなわち道路法と道路交通法は、道路という公物の管理権の作用と警察権の作用をそれぞれ規定するものであって、密接に関連している。

道路使用の許可に関し道路占用の許可との調整規定(道路法三十二条と道路交通法七十九条等)、交通の規制に当たっての道路管理者との調整に関する規定(道路法九十五条の二と道路交通法百十条の二)等が、その典型的な例であるが、今回の道路交通法の改正についても道路管理者との間で調整が必要となっている。

(1) 放置車両の処置について

道路交通法では五十一条により、違法駐車車両に対しては運転者への移動命令、所有者等への移動命令および警察官等による車両の移動の実施(いわゆるレッカー移動)を規定しているが、さらに前述の規制が加わり、放置車両の防止に関する規定が今回整備された。道路法においては、道路法四十二条による道路管理者の義務として「交通に支障を及ぼさないよう努める」こととなっており、放置車両の処置について道路管理者に管理の瑕疵が認められた判例がある(昭和五〇年最高裁判決)。この事件は国道を走行中の原動機付自転車が、故障のため道路左側車線に放置されて

図1 三大都市圏での瞬間路上駐車台数と違法駐車



	瞬間路上駐車台数		路外駐車場スペース		パーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備による駐車可能スペース (台分)
		うち違法駐車		うち時間貸し	
東京都	212,001	184,726	841,376	78,165	14,522
東京区部	184,580	160,152	598,174	61,973	14,241
大阪府	378,679	316,997	816,347	48,698	3,137
大阪市内	216,468	187,432	312,839	22,935	1,393
名古屋市 12区内	85,212	51,155			689
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・東京は平成元年4月調査 ・大阪は平成元年8月から9月調査 ・名古屋は昭和63年10月調査 ・調査対象：四輪車 			<ul style="list-style-type: none"> ・平成元年12月末現在 	

：警視庁、大阪府警、愛知県警調査

いた大型貨物自動車の後部に衝突し運転者が死亡したというもので、管理事務を担当する土木出張所が常時巡視して応急の事態に対処しうる看視体制をとっていなかったために、八七時間にわたって放置され、そのため道路の安全性が著しく欠如していたものとされ、道路管理者の瑕疵が認められた。

このように放置車両の処置については道路管理者による措置が必要とされている。

なお、この判決を受けて「路上放置車両の処置について」(昭和五〇年二月一六日建設省道交発第八十三号各道路管理者あて建設省道路局長通達)および「路上放置車両の処置に関する所要の措置について」(昭和五〇年二月一六日建設省道交発第八十四号各道路管理者あて建設省道路局道路交通管理室長通達)が出されており、判例と同種の事故の再発防止のため、道路パトロールの実施の徹底を図るなど道路の管理に万全を期すこととされている。

(2) 転落積載物等について

車両の積載物については、道路交通法では六十一条で危険防止の措置の指示を警察官が行うものと規定され、道路法においては、四十三条の二において車両の積載物の落下の予防等の措置を定め、転落後の事後処理については道路管理者が、道路法四十二条の規定に

に基づき処置してきた。すなわちこれまでは道路交通法上の規定はなく、道路管理者による処置を待たねばならなかったが、今回の改正によって、より迅速な処置が可能となった。今後は道路管理者と警察との緊密な連絡が必要となろう。

(3) 交通事故による損壊物の処置について

これまでは道路法四十二条の規定によって道路管理者が処置するか、道路交通法七十二條の二の規定により運転者に対しての処置命令によって処置されてきた。今回の改正によって運転者が警察官の指示に従えないときは警察官による応急措置が可能となった。この改正によって、道路付属物が交通事故によって損壊した場合どうするかが問題となる。実

際事故によってガードレール等が損壊することは当然考えうる。この点についても相互に緊密な連絡を取り合うことによって現場での混乱を防ぐ必要がある。

まとめ

以上道路交通法および保管場所法の改正についてみてきたが、両者とも現在の道路事情を改善するために、自動車の保有者に対して自動車の保管・運行について義務を付与したものと見えるだろう。

また、このような義務の強化といわばセツトとしてその受け皿となる駐車場の整備も必要となる。現在東京での路上駐車のうち八七・一%が、また大阪では八六・七%が違法

駐車であるが、これらを受け入れるべき時間貸し路外駐車スペースは、東京区部では違法駐車台数の三八・七%、大阪市内では一二・七%に過ぎず絶対量が不足していることは明白である。今回の改正によって目的地において駐車場を確保しようとして違法駐車を行ってきた事業車、車庫としての駐車スペースを確保せずに路上を車庫がわりにしてきた所有者等悪質な違反者に対する規制が強化されたが、取り締まりが強化されても駐車場の絶対量の不足という現状が改善されない限り違法駐車問題は解決され得ないのは当然であり、今後駐車場の整備を一層推進することが必要である。

道路交通法の一部を改正する法律（平成二年法律第七十三号（抄））（傍線の部分が改正部分）

（違法停車に対する措置）

第五十条の二 車両（トロリーバスを除く。以下

この条、次条及び第五十一条の三において同じ。）が第四十四条、第四十七条第一項若しくは第三項又は第四十八条の規定に違反して停車しているとき、認められるときは、警察官等は、当該車両の運転者に対し、当該車両の停車の方法を変更し、又は当該車両を当該停車が禁止されている場所から移動すべきことを命ずることがで

きる。

（罰則 第一百九条第一項第三号）

（違法駐車に対する措置）

第五十一条 車両が第四十四条、第四十五条第一

項若しくは第二項、第四十七条第二項若しくは第三項、第四十八条若しくは第四十九条の二第二項、第三項若しくは第五項後段の規定に違反して駐車しているとき、又は車両が第四十九条第二項のパーキング・チケット発

給設備を設置する時間制限駐車区間において駐車している場合において当該車両に当該パーキング・チケット発給設備により発給を受けたパーキング・チケットが掲示されていないとき（第四十九条の二第四項の規定に違反しているとき）認められる場合に限る。は、警察官等は、当該車両の運転者その他当該車両の管理について責任がある者（以下この条及び次条において「運転者等」という。）に対し、当該車両の駐車の方法

を変更し、若しくは当該車両を当該駐車が禁止されている場所から移動すべきこと又は当該車両を当該時間制限駐車区間の当該車両が駐車している場所から移動すべきことを命ずることができる。

215 略

6 第三項に規定する場合における当該車両については、警察官等は、道路における交通の危険を防止し、又は交通の円滑を図るため必要限度において、当該車両の駐車の方法の変更その他必要な措置を採り、又は当該車両が駐車している場所からの距離が五十メートルを超えない道路上の場所に当該車両を移動することができる。

7 略

8 前項の報告を受けた警察署長は、駐車場、空地、第六項に規定する場所以外の道路上の場所その他の場所に当該車両を移動することができる。

9 警察署長は、前項の規定により車両を移動したときは、当該車両を保管しなければならない。この場合において、警察署長は、車両の保管の場所の形状、管理の態様等に応じ、当該車両に係る盗難等の事故の発生を防止するため、警察署長が当該車両を保管している旨の表示、車輪止め装置の取付けその他の必要な措置を講じなければならない。

10 警察署長は、前項の規定により車両を保管したときは、当該車両の所有者等に対し、保管を始めた日時及び保管の場所並びに当該車両を速やかに引き取るべき旨を告知し、その他当該車両を所有者等に返還するため必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車

両の所有者等の氏名及び住所を知ることができないときは、政令で定めるところにより、政令で定める事項を公示しなければならない。

11 警察署長は、第九項の規定により保管した車両につき、前項後段の規定による公示の日から起算して三月を経過してもなお当該車両を返還することができない場合において、政令で定めるところにより評価した当該車両の価額に比し、その保管に不相当な費用を要するときは、政令で定めるところにより、当該車両を売却し、その売却した代金を保管することができる。

12 略

13 第十一項の規定により売却した代金は、売却に要した費用に充てることができる。

14 第二項、第六項又は第八項から第十項までの規定による車両の移動、車両の保管、公示その他の措置に要した費用は、当該車両の運転者等又は所有者等の負担とする。

1518 略

19 第十項後段の規定による公示の日から起算して六月を経過してもなお第九項の規定により保管した車両（第十一項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。）を返還することができないときは、当該車両の所有権は、当該警察署の属する都道府県に帰属する。

20 警察署長は、第十一項の規定による車両（道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）による登録を受けた自動車に限る。以下のこの項において同じ。）の売却、第十二項の規定による車両の廃棄又は前項の規定による車両の所有権の都道府県への帰属があつたときは、政令で定めるところにより、当該車両について、これらの処分等に係る同法による登録を運輸大臣又

は同法第百五条第一項若しくは第二項の規定により委任を受けた者に嘱託しなければならない。

21 第九項から第十九項までの規定は、第九項の規定により保管した車両に積載物があつた場合における当該積載物について準用する。この場合において、第十項中「所有者等に対し」とあるのは「所有者、占有者その他当該積載物について権原を有する者（以下この条において「所有者等」という。）に対し」と、第十一項中「前項後段」とあるのは「腐敗し、若しくは変質するおそれがあるとき、又は前項後段」と、「費用」とあるのは「費用若しくは手数」と、第十四項中「第二項、第六項又は第八項から第十項までの規定による車両の移動」とあるのは「第九項又は第十項の規定による」と、「運転者等又は所有者等」とあるのは「所有者等」と、第十五項中「運転者等又は所有者等」とあるのは「所有者等」と読み替えるものとする。

（罰則 略）

（指定車両移動保管機関）

第五十一条の二 警察署長は、前条第八項及び第九項（同条第二十一項において準用する場合を含む。）の規定による車両（積載物を含む。以下この条において同じ。）の移動及び保管に係る事務（警察署長が前条第八項の規定により移動すべきものとして指示した車両の移動及び保管に係るものに限る。以下「車両移動保管事務」という。）の全部又は一部を、民法（明治二十九年法律第八十九号）第三十四条の規定により設立された法人であつて、当該事務を適正かつ確実に実施することができるものと認められるものとして公安委員会があらかじめ指定する者（以下「指定車両移動保管機関」という。）に行わせること

ができる。

2、9 略

10 前条第十項から第十四項まで、第十七項後段、第十八項及び第十九項（これらの規定を同条第二十一項において準用する場合を含む。）並びに第二十項の規定は、指定車両移動保管機関が行う車両移動保管事務に關して準用する。この場合において、同条第十四項中「第二項、第六項又は第八項」とあるのは「第八項」と、同条第十七項後段中「負担金等」とあるのは「次条第八項の負担金等」と、同条第十八項中「負担金等」は、当該警察署の属する都道府県の収入とする」とあるのは「次条第八項の負担金等は、当該指定車両移動保管機関の収入とする」と、同条第二十項中「政令で定めるところにより」とあるのは「当該警察署長に対し」と、「囑託しなければならない」とあるのは「囑託するよう申請しなければならない。この場合において、警察署長は、政令で定めるところにより、当該申請に係る登録をこれらの者に囑託しなければならない」と読み替えるものとする。

11 指定車両移動保管機関は、前項において準用する前条第十一項及び第十二項（同条第二十一項において準用する場合を含む。）の規定により車両を売却し、又は廃棄しようとするときは、政令で定めるところにより、警察署長の承認を受けなければならない。

12 負担金等の請求権は、五年間行われない場合において、時効により消滅する。

13 第七項の規定による督促は、民法第五百三十三

14 略
15 略

（罰則 略）

（放置車両に係る指示）

第五十一条の三 車両の運転者が車両を離れて直ちに運転することができない状態にする行為（当該行為により車両が第四十四条、第四十五条第一項若しくは第二項、第四十七条第二項若しくは第三項、第四十八条若しくは第四十九条の二第三項の規定に違反して駐車することとなる場合のもの又は車両がこれらの規定に違反して駐車している場合におけるものに限る。以下この項及び第七十五条第一項において「放置行為」という。）をし、当該車両につき、第五十一条第三項、第六項又は第八項の規定による措置（前条第一項の規定による移動を含む。）が採られた場合において、当該放置行為に係る車両（以下「放置車両」という。）の使用者（当該放置車両の運転者であるものを除く。以下この条において同じ。）が当該放置車両につき放置行為を防止するため必要な運行の管理を行つていないと認められないときは、当該放置車両の使用の本拠の位置を管轄する公安委員会は、当該使用者に対し、車両を運転者に運転させる場合にあらかじめ目的の地において駐車する場所について運転者に指導又は助言を行うことその他車両の使用の態様に応じ放置行為を防止するために必要な措置を採ることを指示することができる。

（運転者の遵守事項）

第七十一条 車両等の運転者は、次の各号に掲げる事項を守らなければならない。

一、四 略

四の二 車両等に積載している物が道路に転落し、又は飛散したときは、速やかに転落し、又は飛散した物を除去する等道路における危険

險を防止するため必要な措置を講ずること。

四の三 略

五、六 略

（罰則 略）

第七十二条の二 前条第三項の場合において、当該車両等の運転者等が負傷その他の理由により直ちに同項の規定による指示に従うことが困難であると認められるときは、現場にある警察官は、道路における交通の危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要限度において、当該交通事故において損壊した物及び当該交通事故に係る車両等の積載物（以下この条において「損壊物等」という。）の移動その他急急の措置を採ることができる。

2 前項の規定による措置を採つた場合において、当該損壊物等を移動したときは、警察官は、当該損壊物等を当該損壊物等の在つた場所を管轄する警察署長に差し出さなければならない。この場合において、警察署長は、当該損壊物等を保管しなければならない。

3 第五十一条第十項から第二十項までの規定は、前二項の規定による措置に係る損壊物等について準用する。この場合において、同条第十項中「所有者等に対し」とあるのは「当該損壊物等の所有者、占有者その他当該損壊物等について権原を有する者（以下この条において「所有者等」という。）に対し」と、同条第十一項中「前項後段」とあるのは「腐敗し、若しくは変質するおそれがあるとき、又は前項後段」と、「費用」とあるのは「費用又は手数」と、同条第十四項中「運転者等又は所有者等」とあるのは「所有者等」と、同条第十五項中「運転者等又は所有者等」とあるのは「所有者等」と読み替えるも

のとする。

(妨害の禁止)

(罰則 略)

(車両等の使用者の義務)

第七十四条

1 略

2 | 車両の使用者は、当該車両の運転者に車両の駐車に關しこの法律又はこの法律に基づく命令に規定する事項を遵守させるとともに、当該車両を適正に駐車する場所を確保することその他駐車に關しての車両の適正な使用のために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

3 | 略

(自動車の使用者の義務等)

第七十五条 自動車(牽引されるための構造及び装置を有する車両で車両総重量(道路運送車両法第四十条第三号の車両総重量をいう。)が七百五十キログラムを超えるもの(以下「重被牽引車」という。))を含む。以下この条、次条及び第七十五条の二の第二項において同じ。)の使用者(安全運転管理者等その他自動車の運行を直接管理する地位にある者を含む。次項において「使用者等」という。)は、その者の業務に關し、自動車の運転者に対し、次の各号のいずれかに掲げる行為をすることを命じ、又は自動車の運転者がこれらの行為をすることを容認してはならない。

一―六 略

七 | 放置行為(高速自動車国道又は自動車専用

道路において自動車を離れて直ちに運転することができない状態にする行為(当該行為により自動車第七十五条の八第一項の規定に違反して駐車することとなる場合のもの又は

自動車と同項の規定に違反して駐車している場合におけるものに限る。)を含む。次条において同じ。)

2 | 自動車の使用者等が前項の規定に違反し、当該違反により自動車の運転者が同項各号のいずれかに掲げる行為をした場合において、自動車の使用者がその者の業務に關し自動車を使用することが著しく道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがあると認めるときは、当該違反に係る自動車の使用の本拠の位置を管轄する公安委員会は、政令で定める基準に従い、当該自動車の使用者に対し、六月を超えない範囲内で期間を定めて、当該違反に係る自動車を運転し、又は運転させてはならない旨を命ずることができる。

3 | 11 略

(罰則 第一項第一号、第二号及び第五号については第一百八条第一項第三号の三、第一百二十三条 第一項第三号については第一百七条の二第二号、第一百九条第一項第一号、第一百二十三条 第一項第四号については第一百七条の二第三号、第一百八条第一項第三号の三、第一百二十三条 第一項第六号については第一百九条第一項第十二号、第一百二十三条 第一項第七号については第一百九条の二第一項第三号、第一百二十三条 第二項については第一百九条第一項第十二号の二、第一百二十三条 第十一項については第一百二十一条第一項第九号)

第七十五条の二 公安委員会が自動車の使用者に

対し第五十一条の三(第七十五条の八第三項において準用する場合を含む。)の規定による指示をした場合において、当該使用者に係る当該自

動車につきその指示を受けた後一年以内に放置行為が行われ、かつ、当該使用者が当該自動車を使用することが著しく交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがあると認めるときは、当該自動車の使用の本拠の位置を管轄する公安委員会は、政令で定める基準に従い、当該使用者に対し、三月を超えない範囲内で期間を定めて、当該自動車を運転し、又は運転させてはならない旨を命ずることができる。

2 | 前条第三項から第十一項までの規定は、前項の規定による命令について準用する。

(罰則 第一項については第一百九条第一項第十二号の二、第一百二十三条 第二項については第一百二十一条第一項第九号)

(転落積載物等に対する措置)

第八十一条の二 警察署長は、道路に転落し、又は飛散した車両等の積載物(以下この条及び第八十三条において「転落積載物等」という。)が道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがあるときは、当該転落積載物等の占有者、所有者その他当該転落積載物等について権原を有する者(次項において「転落積載物等の占有者等」という。)に対し、当該転落積載物等の除去その他当該転落積載物等について道路における危険を防止し、又は交通の円滑を図るため必要な措置を採るべきことを命ずることができる。

2 | 前項の場合において、当該転落積載物等の占有者等の氏名及び住所を知ることができないため、これらの者に対し、同項の規定による措置

を採ることを命ずることができないときは、警察署長は、自ら当該措置を採ることができる。この場合において、転落積載物等を除去したと

きは、警察署長は、当該転落積載物等を保管しなければならない。

3 前条第三項から第十二項までの規定は、前項の規定による措置に係る転落積載物等について準用する。

(罰則 第一項については第百十九条第一項第十四号、第百二十三条)
(沿道の工作物等の危険防止措置)

第八十二条

1・2 略

3 第八十一条第三項から第十二項までの規定は、前項後段の規定による保管について準用する。

(罰則 略)

(工作物等に対する応急措置)

第八十三条

警察官は、道路又は沿道の土地に設置されている工作物等又は転落積載物等が著しく道路における交通の危険を生じさせ、又は交通の妨害となるおそれがあり、かつ、急を要すると認めるときは、道路における交通の危険を防止し、又は交通の妨害を排除するため必要な限度において、当該工作物等又は転落積載物等の除去、移転その他応急の措置を採ることができる。

2 前項に規定する措置を採つた場合において、工作物等又は転落積載物等を除去したときは、警察官は、当該工作物等又は転落積載物等を、当該工作物等が設置されていた場所又は当該転落積載物等が在つた場所を管轄する警察署長に差し出さなければならない。この場合において、警察署長は、当該工作物等又は転落積載物等を保管しなければならない。

3 第八十一条第三項から第十二項までの規定は、前項の規定による保管について準用する。

(地域交通安全活動推進委員)

第百十四条の五

公安委員会は、地域における交通の状況について知識を有する者であつて次に掲げる要件を満たしているものうちから、地域交通安全活動推進委員を委嘱することができる。

一 人格及び行動について、社会的信望を有すること。

二 職務の遂行に必要な熱意及び時間的余裕を有すること。

三 生活が安定していること。

四 健康で活動力を有すること。

2 地域交通安全活動推進委員は、道路における適正な車両の駐車及び道路の使用の方法について住民の理解を深めるための運動の推進その他の地域における交通の安全と円滑に資するための活動で国家公安委員会規則で定めるものを行う。

3 地域交通安全活動推進委員は、名誉職とする。

4 公安委員会は、地域交通安全活動推進委員が次のいずれかに該当するときは、これを解嘱することができる。

一 第一項各号のいずれかの要件を欠くに至つたとき。

二 その職務を怠つたとき。

三 地域交通安全活動推進委員たるにふさわしくない非行のあつたとき。

5 前各項に定めるもののほか、地域交通安全活動推進委員に關し必要な事項は、国家公安委員会規則で定める。

(地域交通安全活動推進委員協議会)

第百十四条の六 地域交通安全活動推進委員は、公安委員会が定める区域ごとに、地域交通安全

活動推進委員協議会を組織するものとする。

2 地域交通安全活動推進委員協議会は、地域交通安全活動推進委員が前条第二項の規定による国家公安委員会規則で定める活動を行う場合においてその活動の方針を定め、並びに地域交通安全活動推進委員相互の連絡及び調整を行うことその他地域交通安全活動推進委員が能率的にその任務を遂行するために必要な事項で国家公安委員会規則で定めるものを行う。

3 地域交通安全推進委員協議会は、地域交通安全活動推進委員の活動に關し必要と認める意見を、公安委員会及び当該地域交通安全活動推進委員協議会に係る区域を管轄する警察署長に申し出ることができる。

4 前三項に定めるもののほか、地域交通安全活動推進委員協議会に關し必要な事項は、国家公安委員会規則で定める。

(経過措置)

第百十四条の七 略

(都道府県道路使用適正化センター)

第百十四条の八 略

1 略

2 都道府県センターは、当該都道府県の区域において、次に掲げる事業を行うものとする。

一 五 略

六 地域交通安全活動推進委員に対する研修を行うこと。

七 地域交通安全活動推進委員協議会の事務に關し連絡調整を行う等その任務の遂行を助けること。

八 略

3 7 略

(罰則 略)

〔参照条文〕

一 道路交通法(昭和三十五年法律第五号)

(目的)

第一条 この法律は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする。

(危険防止の措置)

第六十一条 警察官は、車両等の乗車、積載又は牽引について危険を防止するため特に必要があると認めるときは、当該車両等を停止させ、及び当該車両等の運転者に対し、危険を防止するため必要な応急の措置をとることを命ずることができる。

二 道路法(昭和二十七年法律第八十号)

(この法律の目的)

第一条 この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする。

(道路の維持又は修繕)

第四十二条 道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。
2 道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、政令で定める。

(車両の積載物の落下の予防等の措置)

第四十三条の二 道路管理者は、道路を通行している車両の積載物が落下するおそれがある場合において、当該積載物の落下により道路が損傷され、又は当該積載物により道路が汚損される等道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれがあるときは、当該車両を運転している者に対し、当該車両の通行の中止、積載方法の是正その他通行の方法について、道路の構造又は交通に支障が及ぶのを防止するため必要な措置をすることを命ずることができる。

自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部を改正する法律(平成二年法律第七十四号)(傍線の部分が改正部分)

(目的)

第一条 この法律は、自動車の保有者等に自動車の保管場所を確保し、道路を自動車の保管場所として使用しないよう義務づけるとともに、自動車の駐車に関する規制を強化することにより、道路使用の適正化、道路における危険の防止及び道路交通の円滑化を図ることを目的とする。

(保管場所の確保)

第三条 自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所(自動車の使用の本拠の位置との間の距離その他の事項について政令で定める要件を備えるものに限る。

第十一条第一項を除き、以下同じ。)を確保しなければならない。

(保管場所の確保を証する書面の提出等)

第四条 道路運送車両法第四条に規定する処分、同法第十二条に規定する処分(使用の本拠の位置の変更に係るものに限る。以下同じ。)又は同法第十三条に規定する処分(使用の本拠の位置の変更を伴う場合に限る。以下同じ。)を受けようとする者は、当該行政庁に対して、警察署長の交付する道路上の場所以外の場所に当該自動車の保管場所を確保していることを証する書面

で政令で定めるものを提出しなければならない。

2 略

第五条 軽自動車である自動車を新規に運行の用に供しようとするときは、当該自動車の保有者は、当該自動車の保管場所の位置を管轄する警察署長に当該自動車の使用の本拠の位置、保管場所の位置その他政令で定める事項を届け出なければならない。

(保管場所標章)

第六条 警察署長は、第四条第一項の政令で定める書面を交付したとき、又は前条の規定による届出を受理したときは、当該自動車の保有者に対し、当該自動車の保管場所の位置等について

表示する国家公安委員会規則で定める様式の保管場所標章を交付しなければならない。

2 前項の規定により保管場所標章の交付を受けた者は、国家公安委員会規則で定めるところにより、当該自動車に保管場所標章を表示しなければならない。この場合において、道路運送車両法第十二条に規定する処分又は同法第十三条に規定する処分についての第四条第一項の政令で定める書面の交付に係る保管場所標章を表示するときは、既に表示されている保管場所標章を取り除かなければならない。

3 自動車の保有者は、前項前段の保管場所標章が滅失し、損傷し、又はその識別が困難となつた場合その他国家公安委員会規則で定めるところには、当該自動車の保管場所の位置を管轄する警察署長に、その再交付を求めることができる。
(保管場所の変更届出等)

第七条 自動車の保有者は、第四条第一項の政令で定める書面において証された保管場所の位置を変更したとき（道路運送車両法第十二条に規定する処分又は同法第十三条に規定する処分を受けようとする場合において、第四条第一項の政令で定める書面において証された保管場所の位置を変更したときを除く。）又は第五条の規定による届出に係る保管場所の位置を変更したときは、変更した日から十五日以内に、変更後の保管場所の位置を管轄する警察署長に、当該自動車の使用の本拠の位置、変更後の保管場所の位置その他政令で定める事項を届け出なければならない。変更後の保管場所の位置を変更したとき（同法第十二条に規定する処分又は同法第十三条に規定する処分を受けようとする場合において、第四条第一項の政令で定める書面にお

いて証された保管場所の位置を変更したときを除く。）も、同様とする。

2 前条第一項の規定は前項の規定による届出を受理した場合について、同条第二項及び第三項の規定はこの項において準用する同条第一項の規定により交付された保管場所標章について準用する。この場合において、同条第二項中「道路運送車両法第十二条に規定する処分又は同法第十三条に規定する処分についての第四条第一項の政令で定める書面の交付に係る」とあるのは、「次条第一項の規定による届出に係る」と読み替へるものとする。

(通知)

第八条 警察署長は、自動車について、保管場所標章が表示されていないことその他の理由により、道路上の場所以外の場所に保管場所が確保されていないおそれがあるものと認めるときは、当該自動車の使用の本拠の位置を管轄する都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）に対し、その旨を通知するものとする。
(自動車の運行供用の制限)

第九条 自動車の使用の本拠の位置を管轄する公安委員会は、道路上の場所以外の場所に自動車の保管場所が確保されていると認められないときは、当該自動車の保有者に対し、当該自動車の保管場所が確保されたことについて公安委員会の確認を受けるまでの間当該自動車を運行の用に供してはならない旨を命ずることができる。

2 公安委員会は、前項の規定による命令をしたときは、当該命令を受けた自動車の保有者に対し、運行の用に供してはならないこととなる自動車の番号標の番号その他の国家公安委員会規則で定める事項を記載した文書を交付し、かつ、

当該自動車の前面の見やすい箇所に国家公安委員会規則で定める様式の標章をはり付けるものとする。

3 前項の規定により標章をはり付けられた自動車の保有者が道路上の場所以外の場所に当該自動車の保管場所を確保したときは、その旨を第一項の規定による命令をした公安委員会に申告するものとする。

4 公安委員会は、前項の申告を受けたときは、速やかに当該申告に係る保管場所の位置に当該自動車の保管場所が確保されているかどうかを確認しなければならない。

5 公安委員会は、当該申告に係る保管場所の位置に当該自動車の保管場所が確保されていることを確認したときは、当該自動車の保有者に対し、文書で確認した旨を通知し、かつ、第二項の規定によりはり付けられた標章を取り除かなければならない。

6 何人も、第二項の規定によりはり付けられた標章を破損し、又は汚損してはならず、また、前項の規定による場合を除き、これを取り除いてはならない。

(聴聞等)

第十条 公安委員会は、前条第一項の規定による命令をしようとするときは、あらかじめ、当該命令に係る自動車の保有者の出頭を求め、釈明及び証拠の提出の機会を与えるため、公開による聴聞を行わなければならない。この場合において、公安委員会は、当該命令に係る自動車の保有者に対し、命令をしようとする理由並びに聴聞の期日及び場所を期日の一週間前までに通知し、かつ、聴聞の期日及び場所を公示しなければならない。

2 公安委員会は、当該命令に係る自動車の保有者が正当な理由がなくて出頭しないとき、又は当該命令に係る自動車の保有者の所在が不明であるため前項の通知をすることができず、かつ同項の規定による公示をした日から起算して三十日を経過してもその者の所在が判明しないときは、同項の規定にかかわらず、聴聞を行わないで同項前段に規定する命令をすることができ

る。

(保管場所としての道路の使用の禁止等)

第十一條 略

(報告又は資料の提出)

第十二條 公安委員会は、この法律の施行に必要な限度において、使用の本拠の位置がその管轄に属する自動車の保有者又は当該自動車の保管場所を管理する者に対し、当該自動車の保管場所に関し報告又は資料の提出を求めることができる。

(適用除外等)

第十三條 道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第二条第二項に規定する自動車運送事業(以下「自動車運送事業」という。)又は貨物運送取扱事業法(平成元年法律第八十二号)第二条第九項に規定する第二種利用運送事業(自動車を使用して貨物の集配を行うものに限る。以下「第二種利用運送事業」という。)の用に供する自動車については、第四条から第七条まで、第九条、第十条及び第十二条の規定を適用せず、その保管場所の確保に関しては、この法律に定めるもののほか、道路運送法、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)若しくは貨物運送取扱事業法又はこれらの法律に基づく命令の定めるところによる。

2 自動車運送事業又は第二種利用運送事業の用に供する自動車(以下「運送事業用自動車」という。)の使用の本拠の位置を管轄する公安委員会は、運送事業用自動車の保有者が道路上の場所以外の場所に当該自動車の保管場所を確保していないおそれがあると認めるときは、当該事実を監督する行政庁に対し、その旨を通知するものとする。

3 運送事業用自動車である自動車が運送事業用自動車でなくなった場合において引き続き当該自動車を運行の用に供しようとするとき(道路運送車両法第十二条に規定する処分又は同法第十三条に規定する処分を受けようとするときを除く。)の当該自動車の保有者は、当該自動車が運送事業用自動車でなくなった日から十五日以内に、当該自動車の保管場所の位置を管轄する警察署長に、当該自動車の使用の本拠の位置、保管場所の位置その他政令で定める事項を届け出なければならない。

4 第六条第一項の規定は前項の規定による届出を受理した場合について、同条第二項前段及び第三項の規定はこの項において準用する同条第一項の規定により交付された保管場所標章について、第七条の規定は前項の規定による届出に係る保管場所の位置を変更した場合について準用する。

(方面公安委員会への権限の委任)

第十四條 この法律又はこの法律に基づく命令の規定により道公安委員会の権限に属する事務は、政令で定めるところにより、方面公安委員会に委任することができる。

(経過措置)

第十五條 この法律の規定に基づき政令又は国家

公安委員会規則を制定し、又は改廃する場合においては、それぞれ政令又は国家公安委員会規則でその制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)を定めることができる。

(国家公安委員会規則への委任)

第十六條 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のための手続その他この法律の施行に関し必要な事項は、国家公安委員会規則で定める。

(罰則)

第十七條 次の各号のいずれかに該当する者は、三月以下の懲役又は二十万円以下の罰金に処する。

一 第九条第一項の規定による公安委員会の命令に違反した者

二 第十一条第一項の規定に違反して道路上の場所を使用した者

2 次の各号のいずれかに該当する者は、二十万円以下の罰金に処する。

一 略

二 第十一条第二項の規定に違反した者

3 次の各号のいずれかに該当する者は、十万円以下の罰金に処する。

一 第五条、第七条第一項(第十三条第四項において準用する場合を含む。)又は第十三条第三項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

二 第九条第六項の規定に違反した者

三 第十二条の規定による報告をせず、若しくは資料の提出をせず、又は虚偽の報告をし、若しくは虚偽の資料を提出した者

第十八条 略

附則

(施行期日)

1 略

(適用地域等に関する経過措置)

2 第四条から第七条(第十三条第四項において

準用する場合を含む。)まで及び第十三条第三項の規定は、当分の間、第四条第一項の処分に係る自動車又は軽自動車である自動車の区分に従いそれぞれ政令で定める地域以外の地域に使用の本拠の位置が在る自動車の保有者については、適用しない。

3 第十一条の規定は、当分の間、政令で定める

地域以外の地域において行われた行為については、適用しない。

4 第八条から第十条までの規定は、当分の間、

前項の政令で定める地域以外の地域に使用の本拠の位置が在る自動車及び当該自動車の保有者については、適用しない。

5 保管場所標章が表示されている自動車の保有

者は、当該自動車の使用の本拠の位置を附則第二項の政令で定める地域からそれ以外の地域に変更した場合には、速やかに、当該表示されている保管場所標章を取り除かなければならない。

6 自動車の使用の本拠の位置を附則第二項の政

令で定める地域からそれ以外の地域に変更した自動車(軽自動車)の保有者については、第七条(第十三条第四項において準用する場合を含む。)の規定は、適用しない。

7 軽自動車である自動車の使用の本拠の位置を軽自動車である自動車についての附則第二項の政令で定める地域(以下「軽自動車適用地域」という。)以外の地域から軽自動車適用地域に変更した当該自動車の保有者に対する第七条第一項の規定の適用については、同項中「第五条の規定による届出に係る保管場所」とあるのは、「保管場所」とする。

道路交通法(昭和三十五年法律第百五号)(傍線の部分が改正部分)

(免許の拒否等に関する規定の特例)

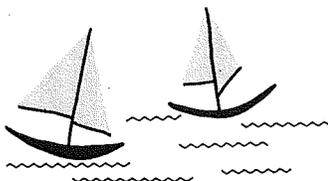
第八十二条の十三 道路運送車両法第五十八条第一

項、自動車損害賠償保障法(昭和三十年法律第九十七号)第五条又は自動車の保管場所の確保

等に関する法律(昭和三十七年法律第百四十五

号)第十一条第一項若しくは第二項の規定は、第九十条第一項ただし書若しくは第三項、第百

条第二項第二号、第百六条、第百七条の五第一項第二号又は次条の規定の適用については、この法律の規定とみなす。



精道路を含む一般国道二〇〇号を「日本ロマンチック街道」として提唱していることに因んで、「ロマンチック日光・尾瀬」とした。

周遊券といえばJRのワイド・ミニといったものを連想されることと思うが、JRの周遊券は歴史も古く一般に馴染まれていことから無理もないことである。

これに対し有料道路の周遊券は、当公団でも初めての試みであり、検討の過程では有料道路特有の問題も改めて認識させられる面もあり、建設省、運輸省をはじめ関係各位の皆様にも多大なご指導、ご協力を頂いた次第である。本誌をお借りして改めてお礼を申し上げたい。

一 背景

ハイウェイ周遊券の目的の一つは、レジャー利用のお客様へのサービス向上にあることは先に述べた。

総理府が行った調査によると、近年国民は、「物質的な面で生活を豊かにすること」より「心の豊かさやゆとりある生活」を求めており、そのうち六一・九%の者が今後力を入れたい生活の面として、「レジャー・余暇生活を挙げている(表1)。今後週休二日制の普及あるいは労働時

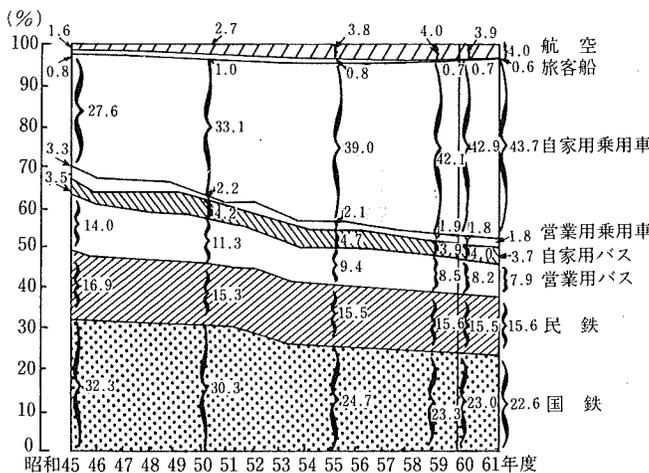
間の短縮が進む中で、余暇時間は益々増大し、国民のレジャー活動はより一層活発になると思われる。

一方、旅行の交通手段をみると、旅客輸送の輸送機関別分担率(図2)および昭和六十二年における宿泊を伴う観光レクリエーションの場合の往復の主要交通機関(図3)で明らかのように、自家用車の占める割合が最も多い。

表1 心の豊かさか、物の豊かさか×今後力を入れたい生活の面

区分	該当者数	心の豊かさやゆとりのある生活に重きを置く	物質的な面で豊かにすることに重きをおく	一概に	わからない
		%	%	いえない	な
総数 (今後力を入れたい生活の面)	7,971	49.6	34.0	13.6	2.7
食生活	1,205	48.4	37.7	11.9	2.1
衣生活	165	40.6	50.3	8.5	0.6
電気器具、家具、自動車など	366	36.1	53.0	10.1	0.8
住生活	1,923	44.9	44.4	10.0	0.6
レジャー・余暇生活	2,517	61.9	27.2	9.7	1.3
その他	217	45.6	35.0	16.6	2.8
わからない	1,124	47.9	23.0	22.7	6.5
わからない	454	25.6	24.2	36.1	14.1

(注) 総理府広報室「国民生活に関する世論調査」(62年5月)による。
(昭和63年版観光白書より)

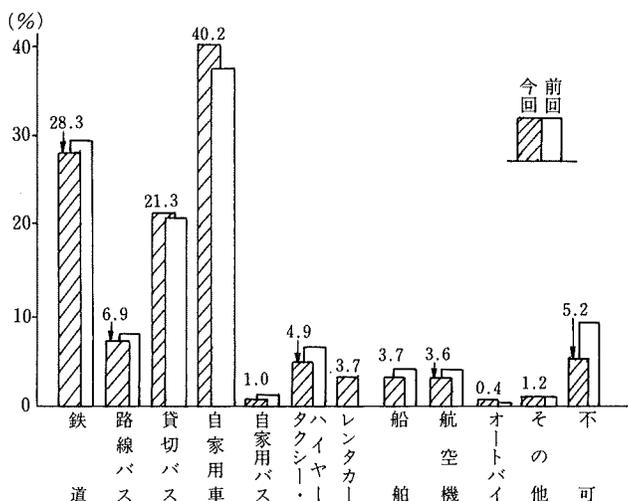


(注) 1. 運輸省情報管理部「陸運統計年報」等により作成
2. 図中の数字は分担率を示す

図2 国内旅客輸送量(輸送人キロ)の輸送機関別分担率の推移

そして我が国の道路も高規格幹線道路一四、〇〇〇kmを目標に、今次道路整備五箇年計画内には約六〇〇kmの供用を図り、四全総にいう「全国一日交通圏」を目指してその整備は着実に進められている。

高規格幹線道路の整備の一端を担っている当公団においても、平成二年六月現在高速自動車国道は四、六六一km、一般有料道路は六七五km供用し



(注) 1. 総理府「第6回全国旅行動態調査」による
 2. 前回の「タクシー・ハイヤー」は、レンタカーを含む
 3. 2つまでの複数回答である

図3 往復の主要交通機関

ており、今後も引続きこれら道路網の整備・拡充に努めていくこととなるが、同時に有料道路を利用されるお客様からの多様化・高度化するニーズを的確にとらえ、それに応えていく必要がある。

これら有料道路に対する要望等は、ハイウェイポスト、道路モニター等によるお客様からの直接の声、あるいは料金検討委員会等有識者の意見となつて、具体的に公園へ寄せられているところである。

今回のハイウェイ周遊券は、こういった要望等、

時代の要請も汲んで発売するものであり、またより一層の有料道路の利用を図ろうとするものである。

三 発売の手順

次に発売するまでの手順を整理しておくこととする(図4)。

1 ルート案の選定

ハイウェイ周遊券のルートは、その目的と背景

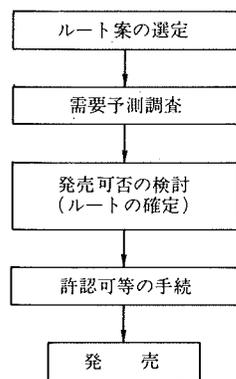


図4 発売までの手順

から、①目的地に観光地等を有し、当該ルートの利用が期待でき、②ハイウェイ周遊券の導入により交通量の少ない有料道路の利用促進が期待できるものであつて、③出発地と目的地を結ぶ往復の経路が異なるものをもって構成することとした。

ここで出発地と目的地を結ぶ往復の経路を異なるものとしたのは、こうしたルートの方が往復の経路が同一であるルートよりも多様な観光地、リゾート地を連結することができ、余暇活用時代のお客様ニーズにより応えうること、単一のルート利用を複数のルートに転換することによりネットワークの有効利用、利用交通の平準化が図れること等の理由による。

2 需要予測調査

有料道路の周遊券需要を予測するに当たっては、現状の有料道路利用による観光旅行トリップがどの程度あるのか、その旅行目的地と主要目的は何か。また、高速道路のインターの利用形態と一般有料道路の利用状況はどうなっているか等、周遊

券の潜在的な需要の量とその特性を把握する必要
がある。そしてこれらの需要層が周遊券に対して
どのような利用意向を持っているのかを探るため、
ハイウェイ周遊券の需要予測を行うこととした。

3 発売可否の検討（ルートの確定）

ハイウェイ周遊券は選定されたルートについて、
①需要予測調査の結果、相当の需要が見込まれる
こと、②ハイウェイ周遊券の導入に伴って渋滞等
の支障が生じないこと、③ルート沿線の地方公共
団体、観光協会等の発売上あるいは販売上の協力
が得られることの要件を満たした場合に発売する
こととなる。そして発売に当たっては、利用促進
等の観点から、通行料金の割引を行うこととし、
また、お客様の利便性向上の観点からできうる限
り付加価値をつけることとした。

この場合、割引率は、魅力性の点から最低でも
一割は必要であると思われる。ただし、割引くこ
とによって減収とならないことが前提であること
はいうまでもない。

4 許認可等の手続

通行料金の割引を行う場合、高速道路および一
般有料道路それぞれ道路整備特別措置法上の所定
の手続きを行う必要がある。

高速道路——道路整備特別措置法第二条

の四

一般有料道路——同法第三条第四項、第六条

第一項

四 ハイウェイ周遊券「ロマンチック

日光・尾瀬」の概要

以上の手順を踏んだ上でハイウェイ周遊券は発
売となるわけである。そこで以下今回発売したハ
イウェイ周遊券「ロマンチック日光・尾瀬」が前
に述べたルート案の選定および発売可否の要件を
どう満たしたのか、その他について概要を述べて
おきたい。

1 対象道路

東北道（川口ジャンクション→宇都宮）

約一〇三km

日光宇都宮道路

約 三一km

金精道路

約 九km

関越道（練馬→沼田）

約二二六km

これらを結ぶ一般国道と併せてルートを一周回
遊する約三五〇kmのコースである。

2 対象車種および発売金額

当該ルートを選定した理由は、表2に示すと
り要件を満たしていると判断したからである。

用されると思われる車種に限定することとした。
つまり高速道路五車種区分のうちの「軽自動車等」
「普通車」「中型車」の三車種である。
他にレジャー利用としては観光バス等が考えら
れるが、これについては今後の検討事項とした。
発売金額は、割引率を約一割として設定した額
とした（表3）。需要予測調査の結果、一割割引い
ても減収は生じないという結果が得られたからで
ある。

3 発売期間および有効期間

発売期間および有効期間ともに、平成二年七月
一日～平成二年一月三〇日までとした。

期限を一月三〇日までとしたのは、当ルート
内の金精道路が冬期間（例年一月中旬～四月中
旬）雪のため閉鎖されることによる。

4 利用方法

当該ハイウェイ周遊券は、券片方式となつてお
り、出口で通行した区間に係る所定の券片をいた
だくことになる。券は、東北道（川口ジャンクシ
ョン→宇都宮）→日光宇都宮道路→金精道路→関
越道（沼田→練馬）のコース、またはその逆のコ
ースの一回の周遊利用ができるように綴つてある。
利用する際、起終点は限定されないからどこか
らでも乗れるし、どこでも降りることができる。

表 2

要 件	当ルートの適合性
〔ルート案の選定〕	
①目的地に観光地等を有し、当該ルート の利用が期待できること。	日光・尾瀬という著名な観光地を目的地としている。 (63年度年間観光入込み客数 760万人)
②ルート中の交通量の少ない有料道路の 利用促進が期待できること。	日光宇都宮道路の元年度交通量——約17,000台/日 金精道路 " ——約 2,000台/日 といずれも交通量が少なく、ハイウェイ周遊券による 利用促進が期待できる。
③出発地と目的地を結ぶ往復の経路を異 なるもので選定すること。	東北道と関越道とで全く別ルートである。
〔発売可否の検討 (ルート確定)〕	
①需要予調査の結果、相当の需要が見 込まれること。	(1割の割引率を設定しても減収を生じないことから明 らかなように) 相当の需要があることが推定できた。
②渋滞の発生等の支障が生じないこと。	当該ルートは、全体としては渋滞は厳しくなく、導入 することにより支障が生じることはないと考えられる。 (また練馬 I C 出口谷原交差点は計画的に整備されて いる。)
③ルート沿線の地方公共団体等の協力が 得られること。	○金精道路を含む一般国道 120 号を地元自治体が「日 本ロマンチック街道」と提唱し、観光客入込みに力 を入れている。 ○日光周辺がリゾート地として指定されていること。 等から、種々の点で協力が得られると考えられる。

しかし、原則として既に利用した区間を重複して
利用することはできない。
また、東北道、関越道でそれぞれ一回、日光宇
都宮道路でも各インターで一回の途中乗り降りが
できるようになっている。これは、自動車の機動

性に着目した措置であり、これにより次に説明す
るルート沿線の観光施設も利用でき、より楽しい
ドライブ周遊ができるものと期待しているところ
である。

表 3

発売券種	発売金額	通常料金	割引額
軽自動車等	5,400円	5,980円	590円
普通車	6,880円	7,640円	760円
中型車	7,200円	7,990円	790円

5 付加メニュー

ハイウェイ周遊券「ロマンチック日光・尾瀬」
の利便性をより一層高め、魅力を増すために、次
のような特典を付加している。

- ① 途中出入路のない金精道路を除く三道路で、
途中乗り降りが一回できることとした。
- ② ルート内のサービスエリアのレストランで
利用できる、コーヒー無料サービス券(二杯
分)をセットにした。

③ その他ルート沿線の観光施設(計一四カ所)
の利用料金の割引または無料サービス券(ご
優待チケット)を添付した。

この他にも周遊ルート沿線の見所を簡単に案内
したガイドブックも添えている。

6 販売場所

販売場所についてもお買い求めがより容易にな
るよう考慮して、旅行代理店へも販売委託し、販
路拡大に努めた。販売場所は、次のとおり。

- ① ルート内の各料金所(事務室) およびサ
ビスエリア、パーキングエリアの売店
- ② 東名高速道路(東京厚木)、中央自動車道
(高井戸八王子)、常磐自動車道(三郷谷
和原)、東関東自動車道(湾岸市川千葉
北)、京葉道路(市川千葉西)の各料金所(事
務室) およびサービスエリア、パーキングエ

リアの売店

③ 首都圏一都三県（東京・神奈川・千葉・埼玉）内の主な旅行代理店

7 払戻し

原則として払戻しは行わないこととした。ただし、全く使用されていないものについては、有効期間内に限り取り扱うこととした。

一部使用されたものについては、利用した区間の確認やそれに基づく払戻し金額の確定等委託販売店での対応を考慮して払戻しを行わないこととした。それに替わる措置として、有効期間を比較的長くすることにより、残った券を使用できることとした。

五 おわりに

以上ハイウェイ周遊券を発売するに至った背景そしてその内容等についてご紹介した。

何度も繰り返すようであるが、今回は初めての試みであり、今後検討すべき事項も多々あると認識しているところである。

そういうことから、我々は今回の発売を試行と位置づけ、発売後も所要の事後調査を行った上で、改善すべき点は次回以降柔軟に対応していくこととし、よりお客様ニーズにマッチしたものにしていく所存である。

また同時に、今後の導入拡大の可否についても、今回の試行結果等を踏まえながら検討していく考えである。

◆道路行政の動き◆

(平成2年6月中旬～7月中旬)

月・日	項目	内容
6・22	(財)立体道路推進機構設立発起人会	立体道路事業の円滑な推進を図るための組織
28	日米構造協議	公共投資基本計画案決定 (10年間で430兆円)
29	広島市道路公社設立	広島南道路及び広島市中央駐車場の建設事業を担当予定
7・1	ハイウェイ周遊券発売	周遊通行券割引の導入
	阪神高速道路北神戸線一部区間開通	布施畑～箕谷間9.3km開通
18	夢ロード21委員会	夢ロード21応募作品の審査

道路一体建物に関する 協定モデルについて

社団法人 高層住宅管理業協会

はじめに

たい。

(社)高層住宅管理業協会は、道路一体建物に

関する協定モデルおよび建物内に道路附属物

として駐車場を設置する場合の管理規約モデ

ルの作成に関する調査研究を受託事業として

実施し、このほど、報告書を取りまとめた。

本稿は、そのうちの道路一体建物に関する協

定モデルについて紹介するものである。

なお、この調査研究にあたっては、次の方々

による検討委員会を設置したほか、作業部会

を置いてご指導をいただいた。また、報告書

では、協定モデルについて条文ごとに詳しく

解説しているが、本稿のコメントは、その主

要なものの一部であることをお断りしておき

〔検討委員会〕（敬称略）

委員長

台

健

国立国会図書館専門調

査員

稲本洋之助

東京大学社会科学研究所教授

小早川光郎

東京大学法学部教授

玉田 弘毅

明治大学法学部教授

能見 善久

東京大学法学部教授

道路一体建物に関する協定モデル

道路一体建物（〇〇ビル）に関する

協定

〇〇（以下「甲」という。）と〇〇（以下

「乙」という。）は、甲が建設する道路（〇〇市〇〇番地から〇〇番地までの区間をいう。）と乙が新築する建物とが一体的な構造となることについて合意し、道路法（昭和二十七年法律第一八〇号）第四七条の六第一項の規定に基づき、この協定を締結する。

（コメント）

「甲」は道路管理者であり、「乙」は道路一体建物の所有者になろうとする者である。乙は、実質的・最終的な所有者である地主が想定されており、請負業者が協定を締結することは想定していない。さらに、この協定の乙としては個人の場合を想定しており、複数人の場合を想定していない。

したがって、乙が複数人存在する場合にお

いては、甲が第七条の規定により道路一体建
物に立ち入ろうとする場合、第八条の規定に
より道路一体建物に関する点検を行おうとす
る場合または第一〇条の規定により道路一体
建物に関する工事を行おうとする場合の協議
または通知の相手方の範囲、第一条の規定
により甲に道路に関する工事を要請できる者
の範囲および甲が第一三条の規定により道路
一体建物に関する工事を請求しうる相手方の
範囲について、別途定めておくことも可能で
ある。

(目的)

第一条 この協定は、道路一体建物の新築、
改築、増築、修繕、管理その他道路一体
建物と道路の適正な管理を行うために必
要な事項を定めることを目的とする。

(コメント)

協定は、道路一体建物に関する事項を原則
として定めるものであるが、道路法(以下「法」
という。)第四七条の六第一項各号に規定され
ている道路一体建物に関する協定の法定記載
事項の一つとして、同項第三号ハに「道路に
関する工事が行われる場合の調整」が掲げら
れていることから、道路の管理も道路一体建
物との関係を規定している限りにおいて、本

協定の対象となるものと解せられる。本条に
「道路一体建物と道路の適正な管理を行うた
めに必要な事項」と規定しているのは、この
趣旨を踏まえたものである。

(定義)

第二条 この協定において、次の各号に掲
げる用語の意義は、それぞれ当該各号に
定めるところによる。

一 立体的区域 道路の区域を空間又は
地下について上下の範囲を定めたもの
をいう。

二 道路一体建物 道路の区域を立体的
区域とした甲が建設する道路と一体的
な構造を有し、当該道路を支持するも
のとして乙が当該道路の区域外に新築
する建物をいう。

三 道路に関する工事 道路の改築、修
繕又は災害復旧に関する工事をいう。

四 道路一体建物に関する工事 道路一
体建物の改築、増築又は修繕に関する
工事をいう。

(対象となる道路一体建物)

第三条 この協定の対象となる道路一体建
物は、別表に記載されたものとする。

2 前項の道路一体建物に係る設計変更等

が行われる場合においては、当該設計変
更等の内容に従って別表を変更するもの
とする。

(コメント)

本協定は、道路一体建物の新築工事を行う
前提として、事前に定められるものであるこ
とから、新築工事の進展に伴い、設計変更等
の理由により、別表の道路一体建物の表示に
記載すべき事項が変更していくことが想定さ
れる。

このため、第二項においては、当該変更等
が行われたときは、当該変更等の内容に従っ
て別表を変更することとした。変更の方法は、
新たな記載がなされた別表を追加することに
より行うこととし、そのため、別表には日付
記載欄を設けたところである。

(道路一体建物と道路の関係)

第四条 甲は、道路の立体的区域に相当す
る空間に道路を建設するものとし、当該
道路を構成する物件の所有権は甲に帰属
するものとする。

2 甲は、前項の道路を建設し、及び管理
するため、道路一体建物を無償で使用す
ることができる。

(コメント)

1 第一項においては、道路を構成する物件の所有権が甲に帰属することを明らかにしている。

これについては、道路が道路一体建物と一体的な構造を有することとなることから、両者が民法上の附合（民法第二四二条）を生じるのではないかとの疑義が生じるところであるが、道路は法に基づき建設される公物であり、当該附合は生じないものと解される。

2 甲および道路一体建物の敷地の所有者は、当該敷地に、甲が道路を、乙が道路一体建物をそれぞれ建設し、管理することを目的として、それぞれ土地の共有持分権を設定するものであること、また、第五条第二項の規定により甲は乙が新築する道路一体建物の新築に要する費用のうち道路の設置に伴い特別に要する費用について負担するものであることから、第二項においては、甲が道路の立体的区域に相当する空間に道路を建設し、および管理する限りにおいて、道路を支持する構造物として道路一体建物を無償で使用することができることを規定している。

(道路一体建物の新築及びこれに要する費用の負担)

第五条 乙は、道路一体建物を甲及び乙が別途協議した設計図書に基づき新築するものとし、乙は甲に対して道路一体建物の設計図書を、甲は乙に対して道路の設計図書を交付するものとする。

2 道路一体建物の新築に要する費用は乙が負担するものとする。ただし、当該費用のうち道路の設置に伴い特別に要する費用については甲が負担するものとする。

3 道路一体建物の新築に関する工事の方法及び前項ただし書の規定に基づき甲が負担する金額については、甲及び乙が別途協議して定めるものとする。

(コメント)

第二項ただし書に規定する道路の設置に伴い特別に要する費用としては、具体的には、道路一体建物が道路を支持することにより生ずる荷重増に対応するための補強工事費、道路交通により生じる騒音や振動を道路を支持することのない通常の建物と同程度まで抑えるために必要な防音工事や防振工事のための費用、甲が道路一体建物の設備を道路の設備として使用することとした場合に必要となる

道路一体建物の設備の補強工事費等が考えられる。

なお、その具体的な算定は道路一体建物の新築に要する費用の額から仮想設計を行って算定した当該道路一体建物と相等的効用を有する建物の新築に要する費用の額を差し引いて行うこととなる。

(道路一体建物に関する道路の管理上必要な行為の制限)

第六条 乙は、次に掲げる行為であって、

道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがあると認められるものを行ってはならない。

一 道路一体建物又はその敷地内において、爆発性又は易燃性を有する物件その他の危険物を製造し、貯蔵し、又は取り扱うこと。

二 道路一体建物に看板、広告板等の設置等を行うこと。

三 道路一体建物又はその敷地内において、土石の採取、大規模の焚き火その他これらに類する行為を行うこと。

2 乙は、道路一体建物を使用する者に対して、前項に定める行為の制限を遵守させなければならない。

- 3 前二項に定める行為の制限に乙が違反した場合には、甲は乙に対して必要な措置をすることを求めることができる。
- 4 前項の場合において、乙が必要な措置をしないときは、甲は乙に通知して道路管理上必要な措置を自らすることができ

(コメント)

第一項において制限を課する行為であっても、消防法、電気事業法、ガス事業法、熱供給事業法、工業用水道事業法、高圧ガス取締法、鉱山保安法その他法令の規定に基づき、適法に行われる行為については、「道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがある」と認められるもの」には該当しない。

また、道路一体建物への看板等の設置等が「道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがあると認められる」か否かについては、看板等の形態、看板等の設置の場所・方法等から、客観的に判断される。

(道路一体建物への立入り)

第七条 甲は、道路に関する点検又は道路に関する工事を行うため必要がある場合

には、道路一体建物に立ち入ることができ

- 2 前項の規定により道路一体建物に立ち入ろうとする場合においては、甲は、あらかじめ、その日時、場所及び方法について、乙と協議しなければならぬ。ただし、あらかじめ協議することが困難である場合においては、乙に通知することをもって足りる。

- 3 甲は、第一項の規定により道路一体建物に立ち入る場合においては、その日時、場所及び方法に関し、乙にとって最も支障が少なくなるよう努めなければならぬ。

- 4 甲は、道路一体建物への立入りにより乙に損失を与えた場合においては、当該損失を補償しなければならない。

(道路一体建物に関する点検)

第八条 甲は、道路の構造を保全するため必要がある場合には、道路一体建物に立ち入り、道路一体建物の構造耐力等に関する点検を行うことができる。

- 2 前条第二項から第四項までの規定は、前項の場合について準用する。

(立ち入り等の受忍)

第九条 乙は、正当な事由がない限り、第七条の立入り又は前条の点検を拒み、又は妨げてはならない。

- 2 前項の規定に違反した場合には、乙は、それにより甲に与えた損害を賠償しなければならない。

(コメント)

正当な事由としては、具体的には、甲が立入りの日時、場所および方法について乙と協議を行わない場合等、前二条に規定する手続きに甲が違反している場合、甲が行おうとしている道路一体建物への立入りまたは道路一体建物に関する点検の日時、場所および方法が客観的にみて乙にとって最も支障の少ない立入りまたは点検の日時、場所および方法となっていない場合などが考えられる。

(道路に関する工事)

第一〇条 甲は、道路に関する工事を行うとする場合には、乙と日時及び方法について協議しなければならない。

ただし、道路一体建物の使用に関し支障を及ぼすおそれがないと認められる道路に関する工事を行うとする場合には、その旨を事前に乙に通知することをもって足りる。

2 前項本文の規定にかかわらず、非常災害、事故等により、道路の構造に損害が生じ、若しくは生じるおそれがある場合又は道路の交通に危険が生じ、若しくは生じるおそれがある場合において、道路に関する工事が緊急を要するときは、甲は、その旨を乙に通知することをもって足りる。

3 乙は、正当な事由がない限り、前二項の道路に関する工事の施行を拒み、又は妨げてはならない。これに違反した場合においては、乙は、それにより甲に与えた損害を賠償しなければならない。

(コメント)

道路に関する工事により甲が乙に損失を与えた場合の取扱いは、通常の損失補償の場合と同様、公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱（昭和三七年六月二九日閣議決定）に基づき措置することとなるため、本条においては、特に第七条第四項のような規定を設けていない。

(道路に関する工事の要請)

第一条 乙は、道路一体建物に損害が生じ、又は生じるおそれがある場合においては、甲に対して必要な道路に関する工

事をするを要請することができる。

2 甲は、前項の要請が相当と認められる場合においては、必要な道路に関する工事を行わなければならない。

(コメント)

第一項においては、乙は道路一体建物に損害が生じ、または生じるおそれがある場合には、甲に対して必要な道路に関する工事を要請できる旨規定している。現行の道路法において、道路管理者に対して工事を要求できる旨の規定があるのは、第七〇条第一項のいわゆる「みぞ、かき補償」の規定の中だけであることを考えると、かなり画期的なものといえるだろう。しかしながら、従前の道路と建物との関係とは異なり道路一体建物とは一体的な構造を有していることから、道路の構造物の瑕疵により道路一体建物に損害が生じ、または生じるおそれがある場合も見込まれると考えられる。したがって、こういった場合には乙の方から道路に関する工事の要請を行うことを認めたところである。

要請が相当と認められる場合において甲が必要な道路に関する工事を行わないことにより、道路一体建物に損害を与えたときは、甲は第一四条第一項の規定により乙に当該損害

を賠償しなければならない。

(道路一体建物に関する工事)

第二条 乙は、道路一体建物に関する工事を行おうとする場合においては、甲と日時及び方法について協議しなければならない。ただし、道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがないと認められる道路一体建物に関する工事を行おうとする場合においては、その旨を事前に甲に通知することをもって足りる。

2 前項の規定に基づき乙が行う道路一体建物に関する工事に要する費用については、乙が負担するものとする。ただし、乙は、当該工事によって甲が利益を受ける場合においては、その利益を受ける限度において、当該工事に要する費用の一部を負担させることができることとし、その金額は甲及び乙が別途協議して定めるものとする。

(コメント)

本条では、第一〇条第二項のような規定を設けないこととしているが、これはたとえ非常災害等により道路一体建物に関する工事が緊急を要する場合であっても、道路の構造に

損害を及ぼし、または交通に危険を及ぼすおそれのある当該工事を乙に行わせることを認めるのは、公物たる道路を管理する道路管理者として適切ではないとの判断に基づくものである。しかし、このような場合には、乙の事情に十分配慮し、当該工事に係る協議の簡略化を行う等必要に応じ適切に対処することが必要である。

乙の工事によって甲が受ける利益としては、道路一体建物の主要構造部の補強工事により、道路一体建物の耐用年数が伸びたような場合などが考えられる。なぜなら、道路は道路一体建物をその支持構造物としているため、道路一体建物の耐用年数が伸びることは、すなわち道路の支持構造物の耐用年数が伸びることになるからである。

(道路一体建物に関する工事の請求)

第一三条 甲は、道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがあると認められる場合においては、その損害又は危険を防止するため必要な道路一体建物に関する工事をするを乙に対して請求することができる。

2 乙は、正当な事由がない限り、前項の請求を拒むことはできない。

3 第一項の規定にかかわらず、非常災害、事故等により道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがあると認められる場合であつて、あらかじめ第一項の規定による請求を行うことが困難であるときは、甲は自ら必要な最小限度の範囲内において道路一体建物に関する工事を行うことができる。

4 甲は、前項の規定により道路一体建物に関する工事を行った場合においては、乙に対してその旨を通知しなければならない。

5 第一項の規定による請求に基づき乙が行う道路一体建物に関する工事又は第三項の規定に基づき甲が行う道路一体建物に関する工事に要する費用については、甲が負担するものとする。ただし、甲は、当該工事によって乙が利益を受ける場合においては、その利益を受ける限度において、当該工事に要する費用の一部を負担させることができることとし、その金額は甲及び乙が別途協議して定めるものとする。

(道路又は道路一体建物に損害が生じた場合の措置)

第四条 甲は、道路の設置又は管理の瑕疵により道路一体建物に損害を与えた場合においては、当該損害を乙に賠償しなければならない。

2 乙は、道路一体建物の設置又は管理の瑕疵により道路に損害を与えた場合においては、当該損害を甲に賠償しなければならない。

(コメント)

道路および道路一体建物の設置または管理の瑕疵が、いずれもない場合においては、道路における事故または道路一体建物における事故により、それぞれ道路一体建物または道路に損害が生じたとしても、甲または乙はいずれも当該損害を賠償する責任を負わないものである。

なお、道路を車両が通行することにより道路一体建物に与える騒音または振動については、それが騒音規制法第一七条第一項に規定する限度または振動規制法第一六条第一項に規定する限度を超えている場合には、通常の沿道における損失補償の場合と同様、公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱に基づいて、その損失が補償されることになるため、本協定においては、特にその旨の規定を設けないものである。

(協定の有効期間)

第一五条 この協定は、協定を締結した日から道路の存する期間、有効とする。

(道路一体建物の建替え)

第一六条 甲又は乙は、次に掲げる場合において、それぞれ乙又は甲に協議し、新たに道路一体建物に関する協定を締結して、道路一体建物を取り壊し、かつ、道路一体建物の敷地に道路一体建物を新築すること(以下「道路一体建物の建替え」という。)ができる。

一 道路一体建物の老朽、損傷、一部の滅失その他の事由により、道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがあると認められるに至った場合

二 道路一体建物の老朽、損傷、一部の滅失その他の事由により、道路一体建物の価額その他の事情に照らし、道路一体建物が建物としての効用を維持し、又は回復するのに過分の費用を要するに至った場合

三 道路一体建物の陳腐化その他の事由により、道路一体建物の建物としての効用を増進する必要があると認められ

るに至った場合

2 この協定は、甲及び乙が前項の協定を締結したときに、その効力を失う。

3 甲及び乙は、第一項の協定を締結するに際し、道路一体建物の建替えを行う間の道路の供用を確保するための方法その他道路一体建物の建替えを行うために必要な事項について、別途協議して定めなければならないものとする。

(協定の揭示方法)

第一七条 甲は、この協定又はその写しを甲の〇〇事務所において閲覧に供している旨を、道路一体建物の新築の工事の施工中においては道路一体建物の敷地内の見やすい場所に、当該工事を完了した後においては道路一体建物内の見やすい場所に掲示しなければならない。

(コメント)

道路一体建物に関する協定の効力は、事後的に道路一体建物の所有者になった者に及ぶこととなるため、事後的に道路一体建物の所有者になろうとする者についても、容易にその内容を知ることができるよう措置することが必要であり、本条を置いたものである。

(道路一体建物の設備の使用)

第一八条 甲は、電気設備、給水設備、消火設備その他道路の管理上必要な設備については、対価を支払って、道路一体建物の設備を使用することができる。

(道路一体建物の貸与)

第一九条 乙は、道路一体建物の全部又は一部を貸与しようとする場合においては、当該貸与に係る契約に、当該貸与を受けようとする者が乙と同一の条件の下で第六条から第一〇条までに規定する義務を遵守しなければならない旨の条項を定めるとともに、当該貸与を受けようとする者に当該義務を遵守する旨の誓約書を甲に対して提出させなければならない。

2 道路一体建物の全部又は一部の貸与を受けた者が、当該貸与に係る契約に定められた前項の条項に違反した場合においては、甲は乙に対して当該契約の解除その他必要な措置を求めることができる。

(コメント)

1 道路と道路一体建物とが一体的な構造となることから、道路の構造を保全し、交通の危険を防止するため、この協定においては、乙に一定の義務を課しているところで

あるが、道路の適正な管理を行うためには、道路一体建物の貸与を受けている者に対しても同様の義務を課す必要がある。他方、この協定は甲乙間の協定であるから、直接第三者（道路一体建物の貸与を受けている者）の義務を規定することができないため、第一項では乙に対する義務として規定したものである。

なお、貸与に係る契約書に記載する条項および甲に提出する誓約書の様式は次のとおりとする。乙は当該貸与に係る契約を締結するに際し、当該貸与を受けようとする者に対して協定の写しを交付することとする。

賃貸借契約書

〇〇条 賃借人は、対象物件を使用するに際して、道路一体建物（〇〇〇ビル）に関する協定第六条から第一〇条までに規定する義務を賃借人と同一の条件の下で誠実に遵守しなければならない。

2 賃借人が、前項に規定する義務に違反した場合には、賃借人は、本契約を解除することができる。

誓約書

私は、〇〇〇〇（賃借人）との〇〇〇ビ

ル〇〇号室（以下「対象物件」という。）の賃貸借契約の締結に際し、下記のとおり誓約します。

記

対象物件を使用するに際して、道路一体建物（〇〇〇ビル）に関する協定第六条から第一〇条までに規定する義務を賃借人と同一の条件の下で誠実に遵守すること。

平成〇〇年〇〇月〇〇日

甲（道路管理者）

殿

住所

氏名

印

2 第二項においては、道路一体建物の全部または一部の貸与を受けた者が当該貸与に係る契約に定められた前項の条項に違反した場合の措置について規定している。すなわち、甲は乙に対して当該契約の解除等の措置を求めることができる。この場合において、乙が必要な措置をしないときは、甲は前項の誓約書に基づき当該貸与を受けた者に対して当該違反行為を中止するよう求めることができる。

（道路一体建物の譲渡）

第二〇条 乙は、道路一体建物を譲渡しよ

うとする場合においては、その旨を甲に通知しなければならない。

（合意管轄裁判所）

第二一条 この協定に関する甲乙間の訴訟については、〇〇地方（簡易）裁判所をもって、第一審管轄裁判所とするものとする。

（協定作成費用）

第二二条 甲及び乙は、この協定を作成するために要した費用をそれぞれ二分の一ずつ負担するものとする。

（協定の変更等）

第二三条 甲及び乙は、この協定を変更する必要がある場合又はこの協定に定めのない事項について新たに定める必要が生じた場合には、その都度協議するものとする。

この協定の成立を証するため、本書二通を作成し、甲乙記名押印のうえ各自一通を保有する。

平成〇〇年〇〇月〇〇日

甲 〇〇

印

乙 〇〇

印

別 表

道路一体建物の表示 (平成 年 月 日)

物 件 名										
敷 地	所 在 地									
	面 積	m ²								
建 物	所 在 地 (住居表示)									
	構 造 等	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%; text-align: center;">造 地上 階 地下 階</td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> <tr> <td>延床面積</td> <td style="text-align: center;">m²</td> <td>建築面積</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">m²</td> <td></td> </tr> </table>		造 地上 階 地下 階		延床面積	m ²	建築面積		m ²
	造 地上 階 地下 階									
延床面積	m ²	建築面積								
	m ²									
備 考										

(コメント)

別表の備考欄については、道路一体建物内の道路の部分の面積その他地方税法施行令(昭和二十五年政令第二四五号)附則第九項に

規定する自治省令で定める事項を記載することとしている。これは、今回の立体道路制度の創設に伴い講じられた道路一体建物の新築に関する税制上の特例措置を受けるためには、

これらの事項を明らかにする必要がある、その証明のため道路一体建物に関する協定に当該事項を記載し、税務申告の際に当該協定の写しを添付することとしたからである。

「機能と活力にあふれた道路」

——仙台西道路——



東北地方建設局
仙台工事事務所

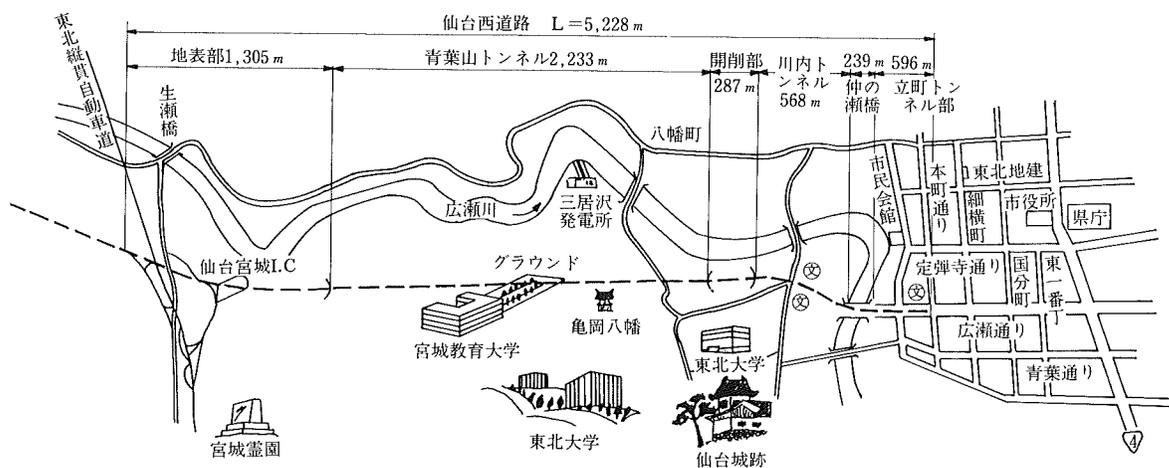
要旨

伊達六二万石の城下町として栄えた仙台市に、希望と期待を担い昭和六二年に新しい道路が生まれた。一般国道四八号「仙台西道路」である。

一般国道四八号は「杜の都」仙台市から、東北の名湯作並温泉郷を経て、サクランボのふるさと山形県東根市を經由し、山形市に至る総延長約八一kmの主要幹線道路で、産業・文化の交流路としての重要な道路である。また仙台都市圏西部地域の通勤・通学、買物などに使われる生活道路としても重要な役割を果たす道路である。

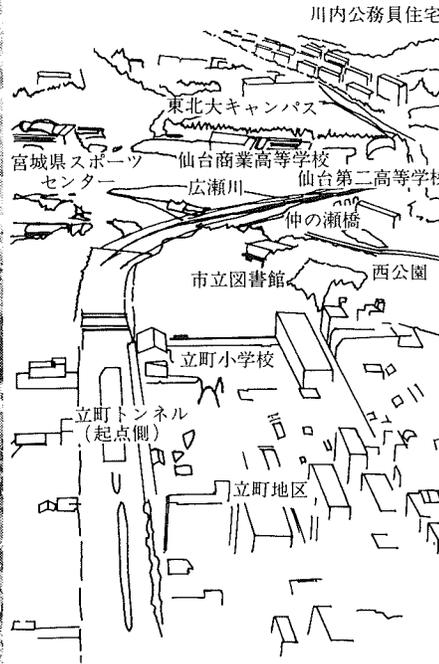
しかし、この四八号のうち仙台市近郊においては広瀬川に沿っているため屈曲が多く、二車線道路で代替路線もないという状況で、交通渋滞は恒常化し、慢性的な混雑が発生していた。

仙台西道路はこのような状態の解消を図るとともに、仙台西





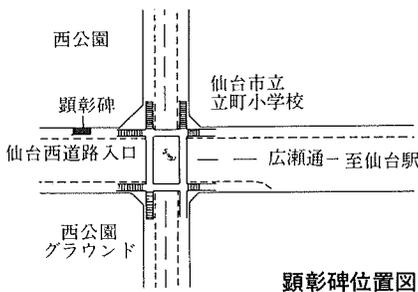
仙台西道路起点広瀬通り立町地区より仲の瀬橋および川内側を望む



部地域における開発の進展と東
北自動車道、仙台・宮城 I・C
の開設に伴う交通需要の増大に
対処するために計画された自動
車専用道路であり、仙台都市圏
の交通需要の動向、土地利用と
の整合、環境対策など総合的に
検討して決定したルートである。



事業は昭和四六年度に着手以
来、幾多の困難を乗り越えて、
昭和五八年五月、広瀬通りの西
公園交差点を起点とした、延長
四・九km区間の暫定二車線供用
を図った（一部四車線完成）。
つづいて、昭和五九年一二月
に起点部立町トンネルを開通さ
せ全線五・二kmの自動車専用道
路として暫定供用をさせていた。
さらに、青葉山トンネルを含
む折立側の四車線化を行い、
上・下線を完全分離した、安全
性の高い都市内主要幹線国道仙
台西道路として昭和六二年一
月完成したものである。



顕彰碑位置図

計画諸元
道路規格 第一種三級、
第二種二級
設計速度 八〇km/h
六〇km/h
延長 五、二二八m
標準幅員 二〇・五m
事業経緯
調査経緯 (実) 昭和四五年
ルート承認 昭和四六年一二
月二一日
事業着手 昭和四六年度
完成年度 昭和六二年度
この西道路は、昭和五九年に
全建賞受賞の栄に浴し、また、

昭和六一年度には「周辺環境と調和し機能と活力にあふれた道路」として、日本の道百選の一つに選定され建設大臣より顕彰された。

顕彰碑は、黒御影石本磨きで大きさは一・七〇m×一・一三m×〇・二五mである。

道路の特徴

1 住民対応

仙台西道路の事業は地域住民からルートおよび環境面での意見の相違により、沿線住民総ぐるみの反対運動に発展した。

このため地域住民の理解を得るためテレビ公開討論（三回）、数十回に及ぶ計画説明会を開催し、地域住民の意思を聞きながら事業を進めたものである。

工事に際しては、住民側と工事の時間帯、資材運搬路、青葉山トンネルの火薬使用量と使用時間帯、トンネル工事排水の汚濁処理、工事騒音振動等の協定を結びながら進めた。また、西

道路は仙台都市圏内の交通に与える影響が大きいことから、工事着工から供用に伴う運用等について、宮城県警察本部、宮城県、仙台市、建設省の四者で協議会を組織し、重要な問題は協議し、住民対策など事業の推進に反映させた。

2 環境対策

西道路は、地形上の要因から住宅密集地域および文教地域を通らざるを得なかったため、現況土地利用をできるだけ阻害しないこと、環境上の配慮等から計画延長の約七〇%を地下構造型式とした。

それに伴い、仲の瀬橋に防音壁を、各トンネルの起点側坑口に吸音板を取付け騒音の軽減を図ったこと、都市内長大トンネルである青葉山トンネルには、最高水準の防災設備と、環境対策上立坑集中縦流換気方式とし、人家密集地域への大気汚染の影響を与えないようにした。

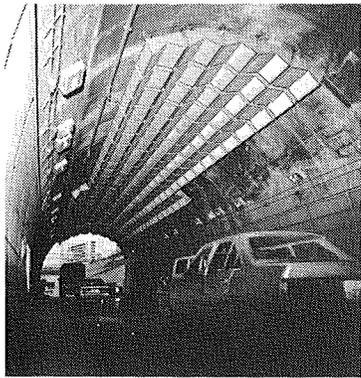
また、西道路と重複する広瀬

通りは文教地区および、仙台でも有数の商店街を形成していることから、青葉通り、定禅寺通り、現四八号へ適切に分散するよう情報提供し、交通の分散を

図ることとした。更に、仲の瀬橋橋体の色彩茶系統や、河岸の樹木の保全や切取法面の緑化に努めるなど総合的な環境対策を行った。



川内側より仲の瀬橋と立町交差点を望む



青葉山トンネル内側の吸音板

3 パイプルーフ工法

川内側坑口付近は人家が密集しており地盤沈下防止、作業中の安全性、経済性から、当初のベルノルドランツェ工法からパイプルーフ先行コンクリート吹付の併用工法とした。当時四〇mまでのパイプルーフ工法が一部で採用されていたが、当時として我が国最初の六六mまで打込みロードヘッター掘削で施工するという新しい工法を開発し今後のトンネル施工技術の向上に大きく貢献した。

4 トンネル空気抵抗板

青葉山トンネルの換気方式（上り）は立坑から排気する立

坑排気縦流式を採用し、起点側坑口より七〇〇mの位置に選定

された。四車線化により、通過車両によるピストン換気が助長されるのを制御するため立坑底部より折立側に六五m間隔をもって空気抵抗板を設置した。これによって風量、動力共約三五%の節減が計られ、設備費、管理維持費の低減に大きく寄与している。

5 区分地上権の設置

青葉山トンネル川内側坑口付近は、延長四五〇mにわたり七〇戸の人家が密集しており、土被りも五、四〇mと浅く、「土地の有効利用を図り、かつ起業者においても明確な権原を取得する」という観点から、トンネル頂上部から土被り五m未満は買取し、五、四〇m以下については、区分地上権を設定する。土被り四〇mを越えるものについては、使用貸借により権原を取得することとした。

6 道路情報提供

各種の道路の情報をラジオ放送設備を利用し、迅速かつ的確にドライバーに提供し快適な利用ができるよう心がけた。

・ラジオ再放送設備

トンネル内は再放送設備によって平常時一般放送を放送



している。事故や火災等が発生した場合、この設備を利用し、避難、誘導等の情報をワリコミで放送することとした。

一般放送周波数・NHK第

一（仙台）八九一KHz、NHK第二（仙台）一、〇八九K

Hz、東北放送一、二六〇KHz
・道路情報ラジオ

道路情報ラジオの案内標識で放送中を表示する。カーラジオのダイヤルを一、六二〇KHzに合せると仙台西道路および関山峠など山形方面の道路情報を聞くことができるようになった。

おわりに

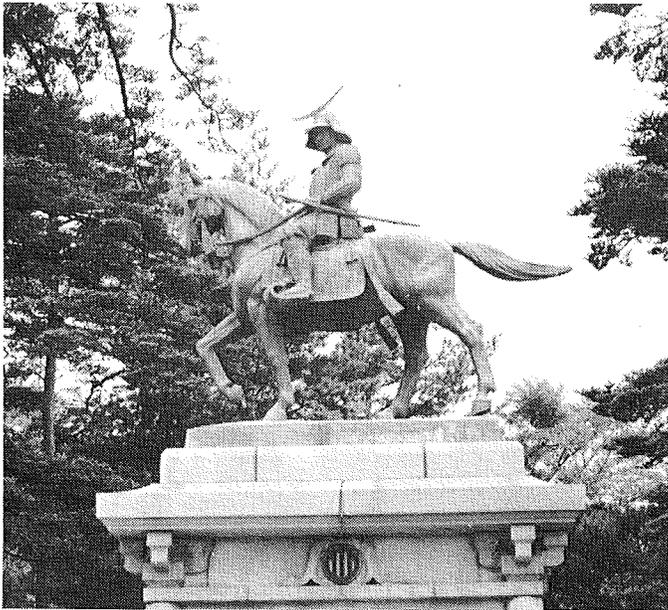
仙台西道路の交通量は暫定供用後約二万台／日であったものが、完成供用後においては約三万台／日とおよそ一・五倍となっている。一方、現道の交通量は西道路供用前約二・二万台／日であったのが完成供用後においては、約一・四万台／日となっており、西道路に約八千台／日転換し、現道の交通混雑が大幅に緩和された。

仙台西道路のインパクトは大きなものであったが、これにより仙台市内の混雑が全て解決したわけではなく、今後の仙台市

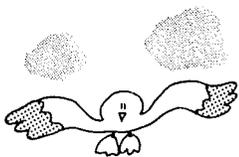
への中核業務機能、人口の集中は大量の広域交通と圏域内交通を発生させ、著しい交通混雑、沿道の環境悪化、交通事故の増大等、効率的かつ快適な都市活動に支障をきたすことになる恐れもある。このためにも、現在仙台湾岸において進められている高規格幹線道路（仙台東道路、仙塩道路、鳴瀬道路、矢本道路、

石巻道路、石巻北道路）の整備を一層推進するとともに、仙台南道路、仙台北部道路の計画・整備を推進し、これらと東北縦貫自動車道によって、仙台都市圏の外郭となる自動車専用道路網を早期に形成する必要がある。またあわせて仙台西道路につながる愛子バイパス（延長五・九km）、都市内においては幹線道路

の重点的整備、特に自動車交通のボトルネックの解消を積極的に行っていく必要がある。今後は宮城県の仙台、東北地方の仙台としての機能をより一層拡充・強化していくことが望まれるところである。



青葉城の伊達政宗像



阿蘇を眺望する高原の道

久住町北滝口マン道路

道

日本の道100選

昭和62年8月10日

建設省 あり田 実けき 編

大分県

はじめに

豊後竹田からバスで三〇分、

久住の街なみに入る。坂道にあ

る家々の間に久住山がそびえ、

裾野に広がる雄大な草原ととも

に、その景観は、ヨーロッパパ

ルプスを想像させる。ここが、

国道四四二号久住の入り口であ

る。阿蘇くじゅう国立公園の北

東部に位置する久住高原は、北

に久住や大船など九州最高峰を

控え、南は阿蘇や祖母傾の山々

を遠くに眺み、大自然の息吹き

をそのまま伝えていく。国道四

四二号は、標高六〇〇〜一、〇

〇〇メートルの大自然の中を東

西に走っている路線である。

この道路は、詩人北原白秋の

ゆかりの福岡県大川市と、楽聖

滝廉太郎の名曲「荒城の月」で

知られる大分県竹田市を結ぶこ

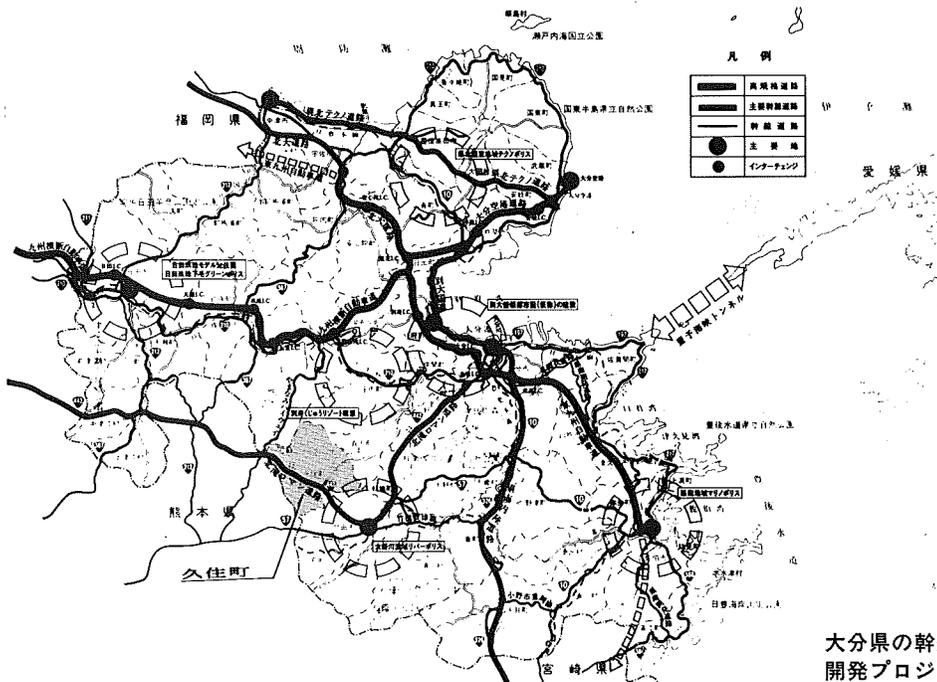
とから、北原白秋の「北」と滝

廉太郎の「滝」を取り、「北滝口

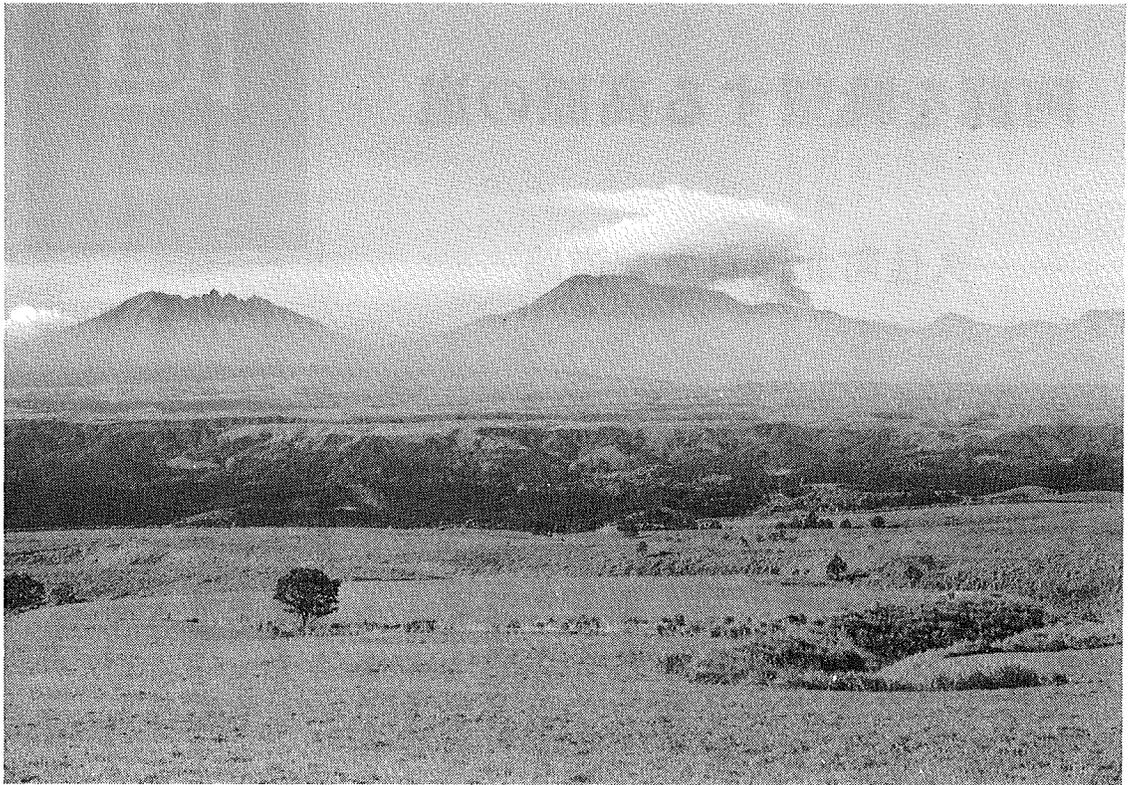
マン道路」の愛称で呼ばれてい

る。平松大分県知事により名付

けられたものである。



大分県の幹線道路網と地域開発プロジェクト構想図



阿蘇を望む

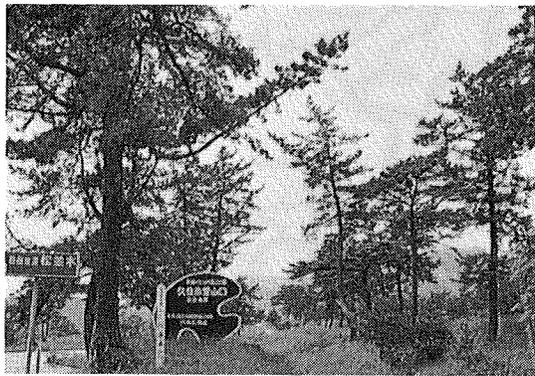
北滝口マン道路の歴史的経緯

一七世紀の初め、加藤清正公によって開設されたもので、小国往還（街道の小さなもの）とも呼ばれ、天領日田（現大分県日田市）にも通じ、肥後細川公の参勤交代道路でもあった

ため、政治や文化・経済の発展に重要な役割を果たしていた道である。

伊能忠敬が久住から竹田に向かって、文化七年（一八一〇）一月一九日にこの付近を測量

しているが、「右側はやはり久住村、左側豊後国直入郡岡領熊地村、右側同領古園村字浦久保人家三軒……」と「測量日記」に記した風景が手にとるように見える場所である。



旧街道・日田往還

道幅はわずかに拡幅されているが十分に旧道の気分が味わえる。山間の道になり、旧道が

杉山の中にとり残されている箇所もある。これらをみながらほぼ北に進むと、肥後街道と竹田

道の分岐点に出る。久住町阿蔵野字地藏原である。この阿蔵野には、旧藩時代、茶店があり、参勤交代の途次、肥後藩主細川氏が久住に宿泊していたため、この地域の民家には下士が分宿して

いた。阿蔵野から坂道を登って久住町下町に出る久住町は、近世初頭に肥後の加藤清正が設けた宿場町で、加藤氏改易後は細川氏も宿場町とし、久住手永の中心地として栄えた町である。



モニュメント広場

元を過ぎると国道の南側の草原に旧往還の松並木と、草原の中に溝状で続く旧往還がみられるようになる。久住山南登山口には、万延元年（一八六〇）建立の大石灯籠がみられる。この灯籠は、上述の肥後道の一里山の石灯籠を大型にしたもので、

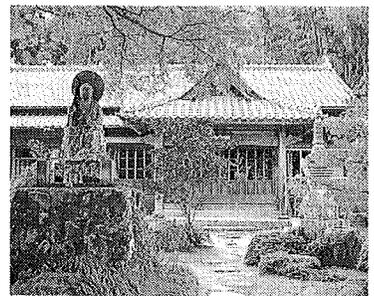
石積み基礎の上に灯袋を置き、自然石の大笠と宝珠を配したもので、松並木とともに旧往還の名残りを十分伝えている。久住高原側と熊本県の瀬ノ本高原側にはともに松並木が延々と続く。これは、一望千里の高原を横切る旧日田小国往還を、旅人が道に迷うことを防止するため、夏の日陰を作るために植えたものと伝えられている。久住高原には、建久四年（一九三三）の源頼朝の富士の巻狩りと深い関わりを持つ伝承がある。頼朝は、久住山が殺生禁断の山であることを知り、山の神の怒りをやわらげるため、獲物の供養を行い、久住山麓に従前からあった大和山慈恩院を久住山猪鹿狼寺と改称した。この猪鹿狼寺は、島津軍が豊後に侵入した天正一四年に焼きはらわれた。現在は久住町に同名の寺院が建てられているが、旧本堂跡は南登山口からの久住山登山道七曲の下に礎石を残している。

なお、この巻狩りにちなんだ地名として「立迫、狩迫、牧の元、弓折、仁田ノ原」などが残っている。芥神峠あくたがみは、天正一四年（一五八六）の島津軍の豊後侵入の際、白丹南山城（久住町）城主志賀道雲が、夫人や姫等を連れて小国に落ちのびるためこの峠まできたとき、姫は歩けなくなりこの地で落命したという。しかし、先を急がねばならない道雲一行は、姫の亡骸を埋葬することができず、草や木の枝で覆って落ちのびて行ったという。このため、後世の旅人は、この峠を越す時は草や木の枝を手向けて通

本町筋の北側の現在の久住小学校は、旧藩時代の細川氏の御茶屋跡である。同小学校の校門下西側は人馬会所と藩校の梅石亭があり、その下手には手永会所があったが、現在はその所在跡を知るだけである。久住高原の牧の元に出る途中の張り口の三差路に、慶応四年

（明治元・一八六八）の石造道標がみられる。牧ノ元一帯は圃場整備が行われ、広域農道と交差したのち、国道四四二号と合流して草原の中はいっていく。広域農道脇の久住町農協中央乾燥調査施設の近くに三本の松の古木がみられる。これが旧往還の松並木の名残りである。

そして、牧ノ元を過ぎると国道の南側の草原に旧往還の松並木と、草原の中に溝状で続く旧往還がみられるようになる。久住山南登山口には、万延元年（一八六〇）建立の大石灯籠がみられる。この灯籠は、上述の肥後道の一里山の石灯籠を大型にしたもので、



猪鹿狼寺



久住高原

つたと伝えられている。しかし昭和初期の農村対策事業として久住高原の道路開発が行われた時、この峠は切通しとなり、さらに国道への昇格で道幅が拡幅され、通行がスピード化したため、この哀話は語られることが少なくなったようである。芥神峠を過ぎると、旧往還は国道と交差して北側の尾根に登る。この尾根は大分県の久住町白丹と、熊本県の産山村・南小国村のいわゆる三国境になっている。こんな歴史の道として往時をしのぶことができる。

久住高原の四季

久住高原の景観は四つの色で表すことができる。

春は黒、三月の終りに野焼きが終わると高原は一面に黒が拡がり、つくしが芽を出し、久住は春を迎える。

夏は緑、高原は緑のジュータンを敷き、山々はミヤマキリシマやシャクナゲなどの花で埋め

尽くされ、涼を求めて多くの県内外からの人が、キャンプやハイキング、マラソンの合宿などにやって来る。夏の久住高原は躍動感が溢れて「生」を感じさせる。

秋は茶、久住高原には、ひと足早く秋がやってくる。白いスキの穂が風に揺られ、山々は思いのままに色をつける。自然の偉大さに、この道をただ走り抜けてしまうことに対し我々のためらいを感じさせずにはいられない。

冬は灰、生きるものすべてが厳しい冬に備えるため、といったかのようにひっそりと色を隠す。この一年使い果たしたエネルギーを取り戻すために、じつと閉じ込もっているかのようだ。こうした四季折々の風情を見せる大自然は、川端康成、北原白秋、与謝野晶子など、多くの文化人や歌人を引き寄せている。久住には「千羽鶴」という地酒があるが、この名前は川端康成



緑の丘と道

にもらったものだそうだ。また北原白秋は、「草深野ここに仰げば国の季や久住は高し雲を生み

つつ」という歌を、与謝野晶子は、「久住山阿蘇の境をするたにの、ほかは壁さえなき裾野かな」

といった端麗な山容を詠んでいる。

おわりに

本県では、これまで「一村一品運動」を基調とした、「新しい豊の国づくり」を推進しており、この運動も県内はもとより全国へ、世界へと広がりを見せている。また、「協調、創造、健康」を基本理念とした、テクノポリス・マリノポリス・リバーポリス・グリーンポリス、別大情報都市圏（仮称）の建設、そして別府くじゅうリゾート構想の建設など、県内各地域の特性を活かした大規模プロジェクトを展開している。

交通体系の整備については、県政の最重要施策として、東九州自動車道をはじめとする高速道路から、地域の生活基盤である市町村道にいたるまで体系的な当路整備を進めることにより、県都大分市から各圏域まで、おおむね六〇分、また各圏域

内では、圏域の中心都市から各市町村の役場までを、おおむね三〇分で到達できる「県内六〇分、圏域内三〇分」道路交通圏構想を道路整備の基本方針とし、また、道路における安全性・快適性・高品質性等の質的充実が求められていることから、親しみとうるおいのある、A—(Amenity・快適な・優しいx)・B—(Beauty・美しさ)・C—(Community・人とのふれあい)を備えた道づくりを推進している。

道路といえば、利便性・機能性ばかりが、追求されがちだが、この北滝ロマン道路は、人と自然がみごとに結びついている。ここを訪れる人に、高原の壮大で優美な風光はもちろん、歴史の重みや文化の香りをも与えてくれる「ロマン」という名にふさわしい道路として、これからも私たちにロマンチックな、なつかしさを与え続けてくれるであらう。

近畿地建における 共同溝の整備状況について

建設省近畿地方建設局
道路管理課長 松園 学

一 はじめに

昭和三〇年代に入り、モータリゼーションの進展は著しく、特に都市部において顕著になって来た。

交通渋滞対策の一環として、道路の掘り返し防止のために共同溝を設置する気運が高まり、昭和三三年六月の事務次官等会議申し合せ（「地下埋設工事等による道路の掘り返しの規制に関する対策要綱について」）により、地下埋設工事等の規制の強化、関係機関の調整義務等が定められた。

この中で、道路の掘り返し防止対策として、共同溝による地下埋設物の占用について検討

を行うむねの方針が打ち出された。

このような背景の中で近畿地建管内では、直轄で改修を進めていた国道四三号において、将来、車道舗装の掘り返しを防止する必要から、車道下の占用は認めない方針を立てたが、既設占用物件のほか、阪神工業地帯の飛躍的な発展と住宅地の高密度化等から、多数の新規占用物件の埋設が予想され、各企業者とこれらについて協議を重ねた結果、尼崎地区の八八九mについて共同溝の設置を決定し昭和三七年八月から工事に着手、翌年三月に完成を見た。当初二〇km全線についての構想が立てられたが、当時共同溝の法的位置付けや建設費の負担、管理方法等についてその制度が

確立していなかったこともあり、共同溝の整備がさらに進展を見るまでに至らなかった。

その後、昭和三八年四月一日「共同溝の整備等に関する特別措置法」が制定され、共同溝の整備についてその建設から管理に至るまでの明確な法的位置付けがなされ、本格的な整備が可能となった。

二 共同溝の整備の現状

近畿地区における「共同溝法」成立後の共同溝の整備はやや遅れ、制定から一〇年後の昭和四八年に大阪府下国道一号の「守口」「城東」共同溝の整備に着手した。その後、京都市内の国道二四号烏丸通りに烏丸共同溝を京都市交通局施工の地下鉄工事にあわせ着手したのを始め、国道一号、同九号の京都市内においても五条共同溝等の整備を実施した。

当地建が現在共同溝の整備を実施している地域は、大阪府、京都府、兵庫県（尼崎、西宮、神戸）の二府一県で、一〇幹線共同溝および二供給管共同溝を施工中である。これらの地区における共同溝の当面の整備延長は約四一kmであり、そのうち本体が完成したのが二二・九km（平成元年度末）で、進捗率は約五六%となっている（図1・2）。

近畿地区における共同溝は従来まで、地下

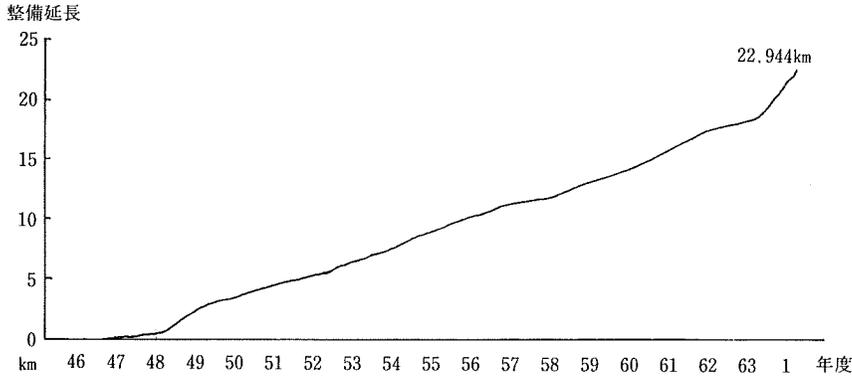


図1 共同溝整備の推移

鉄、高速道路等のような大規模関連工事が比較的少なかったこと等もあり、共同溝単独での施工が多く、また、既設地下鉄等の関係でシールド工法の採用が必要となり工費も高むことから、整備延長は伸びなかったが、近年

になり関西国際空港、関西化学術研究都市等が推進され、これらに伴うアクセス道路、地下鉄の整備等に連動した整備がされている。つまり、大阪市内の国道一号、二号の共同溝の建設については、平成七年開業予定のJR片福連絡線との同時施工で、また、平成五年開港予定の関西国際空港のアクセス道路である国道二六号の整備に合わせて共同溝を整備すること等により事業量が増加傾向にある。

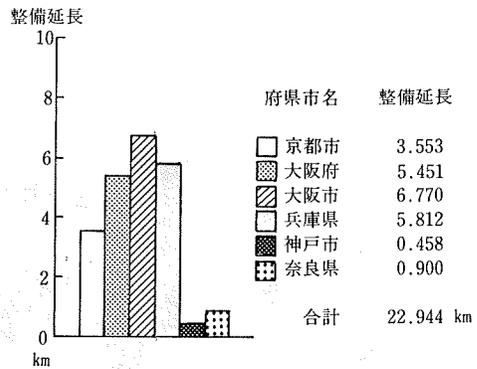


図2 府・県・指定市別整備済延長 (平成元年度末現在)

三 共同溝の維持管理

近畿地建管内における供用済みの共同溝は一七・五km (平成元年度末) であり、その維持管理は「近畿地方建設局共同溝管理規程」(昭和五三年四月制定) に基づき実施している。

この規程は近畿地方建設局長が管理する共同溝に関し、構造の保全ならびに管理に関する事項およびこれらに要する管理費用の負担に関する事項等を定め、共同溝の安全かつ円滑な管理運営を図ることとしている。

近畿地建管内の供用されている共同溝は、箇所数が一二箇所と点在しており、共同溝の供用が増加するに伴いその維持管理についても検討すべき問題が多くなってきた。共同溝内には、都市の中核機能ともいえる管路ケーブルが収納されており、これらの災害を未然に防止する観点から各種の防災設備が必要であり、当地建においてはこれらに対処すべく「共同溝防災対策検討委員会」を設け、共同溝内の消火対策、事故の検知、通報設備等管理システムについての検討を行っているところである。



四 共同溝整備における問題点と課題

1 工事施工上の問題

共同溝工事の工法および費用は、設置場所、地形地質、施工条件、近接構造物等に左右されるが、都市部で、交通量の多い幹線道路に設置される場合が多く、道路交通や沿道環境に十分配慮されたものでなければならぬ。

特に昨今の交通事故の増加、交通渋滞が大きな社会問題となっていることから、作業スペースの確保、工法および時間的制約も年々厳しいものとなってきている。

交通処理が困難な箇所については、夜間工事により、渋滞解消を求めているが、これらについても地元住民からの騒音、振動による昼間作業要望等もあり、苦慮しているところである。

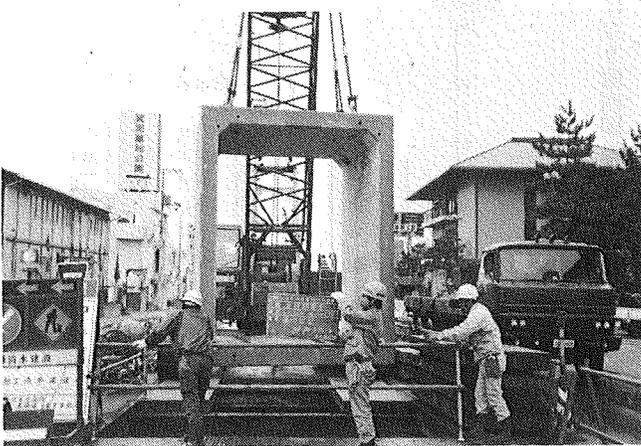
これらは現道工事の宿命ともいえることであり、一挙に解決することは難しいが、今後この種の社会的要請はますます強くなっていくものと予想され、工事施工においてもこれらに対処すべく工夫が必要であり、近畿地建においては近年プレキャスト共同溝の施工を一部において行い工期の短縮等を図っており、これは省力化等の観点からも有効であると考えている。また、共同溝の工事費は、高額と

なるが開削施工が不可能な河川や鉄道の下越し横断の場合、シールド工法等を採用しているが、近年これらに加え交通処理、既設構造物、沿道住民への影響への配慮から広範囲に適用される傾向にある。特に大阪市においては今後の計画延長の五九%がシールド工法対応となっている。

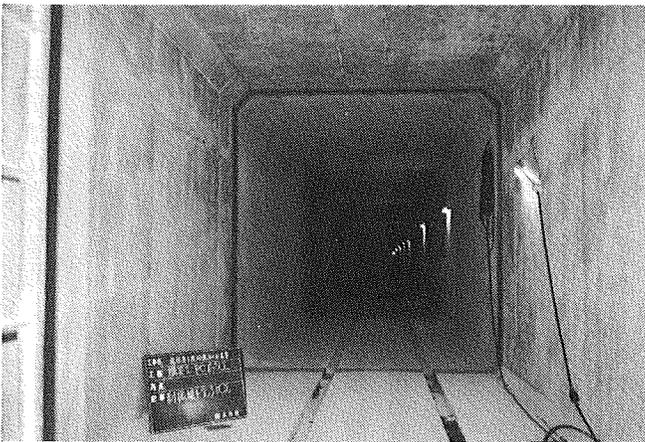
2 現行共同溝整備の問題点

共同溝の整備は、長期的な見通しのもとに、

計画的、かつ効果的に進めて行く必要がある、これらのことから各地域において道路管理者、都市計画事業者、公益事業者からなる「共同溝整備基本計画策定委員会」を設置し、超長期の方向づけを示した「共同溝整備基本ネットワーク構想」、さらにこれらを具体化した（概ね二〇年後までを目標）「共同溝整備基本計画」を策定し、計画的な共同溝の整備を図ることとしている。共同溝を事業化していくうえで、整備基本計画は共同溝の整備主体（道



プレキャスト共同溝の設置状況



プレキャスト共同溝内部

路管理者、都市計画事業者）や公益事業者が、現時点で見通せる各々の事業計画を与条件として、意見交換、協議調整された計画であり、今後は、昨年より各地で設けられている「道路地下空間利用連絡調整協議会」と調整を図りつつ、効率的な道路地下利用を行っていく必要がある。これら計画策定の中での課題は、次のようなものがあげられる。

○共同溝ネットワーク化の推進

既存道路での共同溝の整備は、年々沿道環境、交通混雑、既存占用物件等からその整備が難しくなってきた。そこで新たなネットワークの形成を図るため、バイパス等新規事業に併せた共同溝の先行的整備を図ることが効率性、経済性、施工性の面からも重要であり、加えて共同溝が整備効果の高いネットワークとして機能するためには断続的ではなく、連続性のある整備を行っていくことが必要である。

こうした整備が図られれば、公益事業者の参画も容易になると考えられることから、今後とも道路管理者、公益事業者間等の調整を図り、共同溝を推進して、行くことが必要である。

○大規模開発等の事業に合せた共同溝整備の推進

開発区域内、およびこれらのアクセス道路の整備計画と一体となった共同溝の整備を推進して行く必要がある。

このような大規模関連事業と一体的な共同溝整備を行い整備効率を高めている例としては、関西文化学術研究都市での共同溝の整備があげられる。

○下水道の共同溝の参画について

下水道は一般的に自然流下方式であり、他の埋設物件と比べ、共同溝の参画が難しい面がある。整備時期、構造等の調整を図り、共同溝への参画を進めていく必要がある。

○制度上の問題

現行共同溝法による共同溝の目的は、道路の掘り返しを防止することにより、道路の保全と道路交通の円滑化を図ることが目的とされており、いわゆる道路機能阻害要因の排除に重点を置いている。

道路においても質的、量的にも新たなニーズが生まれてきており、道路空間の有効利用、都市災害の防止、美観、環境の保全等に資する共同溝の位置付けも必要である。また、収容物件についても現行は公益性の高い物件として、六法定物件のみを定めているが、都市廃棄物処理管路施設、地域冷暖房等の公益性の高い収容物件も収容できる制度の見直しも

必要である。加えて、現行法では、共同溝の建設により受ける効用から、推定投資額を定めているが、長期間の投資額の推定等算定の複雑なことや、近年、新設路線の改築事業と合せた共同溝の同時施工が年々増加する傾向から、負担割合を定率化する等、簡素化に向けた新しい負担方法等の検討が望まれる。

五 おわりに

近畿地建管内における共同溝の整備は、まだまだ十分なものとはいえないが、共同溝の整備需要は、道路の掘り返し防止の観点からのみでなく、社会、経済活動の源ともいえる道路への新たなニーズに対応すべき観点から、ますます重要な位置付けを担うものであり、計画、施工、管理にわたり多種の問題はあるものの、今後、一層の整備促進に向け努力してまいりたい。



編集雑記

今、道路をまもる月間実施要綱と道の日制定趣意書とを見比べている。まもる月間は昭和三〇年代前半に、道の日は昭和六〇年代当初に制定されている。いずれも八月「目標を置いた年中行事」と位置づけられている。

昭和三〇年代前半といえば、名神高速道路の一部が高規格のすばらしい姿をようやく地上にあらわし、国や県の道路工事、それに有料道路事業も加わって、道路の整備が経済成長の希望の星として世論の圧倒的な支持を受けたときに当たる。この国土をあげての道路建設ブームの中にあつて、道路を広く美しく安全に使ふという地味な運動の展開を見たことは、陰陽対比の妙と道路行政の健全さを物語るものといえる。

一方、道の日が制定された昭和六〇年代のはじめは、三〇有余年続いた数次の五箇年計画によって、道路はすばらしく整備されたが、自動車の保有台

数が道路整備率を著しく上まわり、交通渋滞、駐車場難、道路環境の悪化など、道路にとつて負となる問題が次から次へとあらわれ、道路整備の先き行に不都合を来たす風潮に当面している。昭和五七年三月の道路審議会建議は「今後の道路整備を推進するに当たっては、国民の理解と協力が前提でありそのためには……道路整備の目標をわかりやすい形で国民の前に示し……」また道路への関心を高める努力が必要であると指摘した。これを受けて昭和六一年一月に全国道路利用者会議が、八月一〇日を道の日とするよう提言している。

同じ八月に行われる二つの行事は一見すると重複しているように見えるが、制定された時代背景が違ふことと、運動の目ざすところが片や道路管理を補完する意味で月間中に行われる不法占用物件の取締りなど道路環境の点検や、正しい道路の利用方法、そして窮極に道路愛護精神の高揚をうたつてい

いて理解と協力を求めることを第一義としていた。したがって、その行事はガラガラと続けることなく、一日に凝結される。言を換えれば、道路をまもる月間が文章的文章の対し、道の日にはイラスト的であり、それだけに若者向きの「まつり」であるといえよう。

ともかく、道路月間の行事は炎暑の中で行われる。道路も交通手段の一つとして一般の人が休むときこそ活動しなければと割り切りはするものの、このまつりのために道路関係者は数カ月も前から準備に追われ、暑中もこれと過ごすことになる。そして行事のすべてが終わるとき、安堵と共に秋の気配をひしひしと身に感ずることだろう。本当にご苦労様です。(亀)

9月号の特集テーマは
「平成三年度道路関係
重点施策」
の予定です。

◆お詫び◆ 都合により今月号の巻頭言は休載させていただきます。

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

〒101 東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階 TEL03(234)4310・4349

定価650円(本体価格631円) 50

FAX03(234)4471

<年間送料共8,400円>

払込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター