

巻頭言 ■ 申し子 社団法人道路建設業協会副会長 藤原武 1

特集／道路占用の最近の動向

道路管理システムの導入について 道路局路政課占用管理システム係 3

関西地区支部における道路管理システムの運用開始について 財団法人道路管理センター関西地区支部総務企画課長 西宇正 8

有線音楽放送施設に係る正常化の現状 道路局路政課企画指導係 15

電線類地中化の新たな動き 道路占用問題研究会 19

国道二号松永道路今津パーキングエリアの占用許可について 中国地方建設局道路部路政課 26
大阪駅前地下道の不法占用物件の排除について 大阪市建設局管理部路政課第一路政係長 石原康博 31

ESSAY

芳洲と熊楠 財団法人道路管理センター理事長 尾之内由紀夫 39

広域基幹道路の指定について 道路局地方道課 43

那須山麓有料道路無料開放 栃木県道路公社 46

全国幹線道路網の機能強化と再編成 道路局企画課道路経済調査室係長 寺元博昭 50

◆時・時・時…… 62

特集
道路占用の
最近の動向

道路管理システムの

導入について

建設省道路局路政課占用管理システム係

はじめに

建設省においては、安全で円滑な道路交通の確保と道路空間の有効かつ適正な利用を図るとともに道路の不経済な損傷の防止、工事実施上の保安の確保等を図る観点から、最新のコンピュータ・マッピング技術を活用して、道路および占用物件に関する図面を基礎とした各種情報の総合的な管理を行う道路管理システムの構築を進めているところであり、本システムのデータベース構築、運用の主体として昭和六一年三月に財団法人道路管理センターが設立されている。

一 道路管理システムの導入

道路管理システムは、当面、東京二三区および政令指定市の区域を対象として、①道路占用許可申請関係業務、②道路工事調整業務、③道路および占用物件管理業務の三つの主要業務のシステム化を図ることとしており、平成二年度には川崎市域、横浜市域および名古屋市域において運用が開始された（本紙平成二年六月号参照）。

さらに、本年四月からは京都市、大阪市、神戸市、広島市、北九州市、福岡市の各市域内において道路管理システムの運用が開始され、これらの地域における道路占用関係業務は道路管理システムを利用することにより処理されることとなった。

これに伴い、指定区間内国道については、平成三年三月二九日付け建設省道政発第三一号により、道路管理システムの導入に伴う占用許可事務の取扱い等について通達したところである。

建設省道政発第三一号
平成三年三月二九日

各地方建設局

道路部長

北海道開発局

建設部長

沖縄総合事務局

開発建設部長

あて

建設省道路局

路政課長

道路管理システムの導入に伴う占用許可事務の取扱いについて

道路管理システムの導入に伴い、指定区間内の一般国道に係る占用許可事務の取扱いを下記のとおり定めただけで通知する。

記

1. 道路管理システムについて

道路管理システム（以下「システム」という。）は、財団法人道路管理センターが運用する道路占用物件管理に係るシステムであり、その仕様については、「道路管理システム検討委員会（中間報告）」及び「道路管理システム開発委員会報告書」に定めるところによるほか、各地区連絡協議会において決定されたところによるものとする。

2. システム対象地域及び公益事業者について

(1) 当面のシステム対象地域は、東京都の特別区及び政令指定市の区域である。

(2) システムが対象とする公益事業者

は、財団法人道路管理センターと道路管理システム利用契約を締結した公益事業者である。

3. システムの利用について

システム対象地域内においては、システムの運用状況に合わせて、計画的に、システムを利用した処理に移行するものとし、運用当初においては、適宜試行期間を設ける等円滑な移行に配慮されたい。

4. システム対象地域内における占用許可事務等の取扱い

(1) 占用許可申請書等

占用許可申請に係る調書及び図面については、システムにより作成される申請書等及び添付図面の活用を図るものとする。

(2) 占用料計算

占用数量の取扱いについては、別に定めるもののほか、次のとおりとする。

① 通信又は電力の管路及びケーブル、ガス管並びに上・下水道管の占用料の算定の基礎となる占用数量は、垂直投影延長を用

いる。

② 通信又は電力のマンホール及びハンドホール、ガスのガバナー及びバルブピット、上水道の弁類、下水道のマンホール及び枘等については、占用延長の計算上、接続する管路等とみなす。

管路等の口径、条数がマンホール等で変化している場合には、原則として、当該マンホール等の中心を変化点とする。

(3) その他

システムの道路データベースは、道路管理者が提供する道路台帳等に基づき更新されることとなるので、道路データの更新が円滑に行われるよう配慮されたい。

5. 占用料徴収事務の取扱いについて

システム対象地域内における占用料徴収事務のうち、支柱等、洞道及び轄管の取扱いについては、次のとおりとする。

なお、システム対象地域外においても、占用許可更新時等において、運用の統一を図ることとされたい。

(1) 電気事業者又は第一種電気通信事

業者が設置する支柱、支線又は支線柱

① 本柱及びこれを支える支柱、

支線又は支線柱が自ら管理する道路を占用する場合は、本柱及び支線柱についてそれぞれ占用料を徴収し、支柱又は支線については占用料を徴収しない。

② 本柱が道路区域外の民地又は他の道路管理者が管理する道路区域内に設置され、支柱、支線又は支線柱が自ら管理する道路を占用する場合は、支線柱についてのみ占用料を徴収し、支柱又は支線については占用料を徴収しない。

③ 支線柱について占用料を徴収する場合、適用する占用料単価は、当該支線柱の所有者により判断する。また、共架柱を支えている支線柱の占用料単価は、減額された共架柱単価ではなく、当該支線柱の所有者により電柱又は電話柱の単価を適用する。

(2) 洞 道

① 単独洞道

単独洞道については、管路の単価を適用して洞道の外径により算定した額を徴収する。

② 共同洞道

隔壁を有する共同洞道の場合には、隔壁の中心までの幅をもってそれぞれ単独の洞道として管路の単価を適用して算定した額を徴収する。隔壁を有しない共同洞道の場合は、管路の単価を適用して、洞道の所有者については洞道の外径により、その他の事業者については収容されている管路の外径により算定した額を徴収する。

(3) 鞘 管

① 単独鞘管

鞘管の占用料については、管路の単価を適用して当該鞘管の外径により算定した額を徴収する。

② 共同鞘管

鞘管を所有している事業者については、管路の単価を適用して当該鞘管の外径により算定した額を徴収する。その他の事業

者については、管路の単価を適用して鞘管に収容されている管路の外径により算定した額を徴収する。

三 道路管理システムの概要

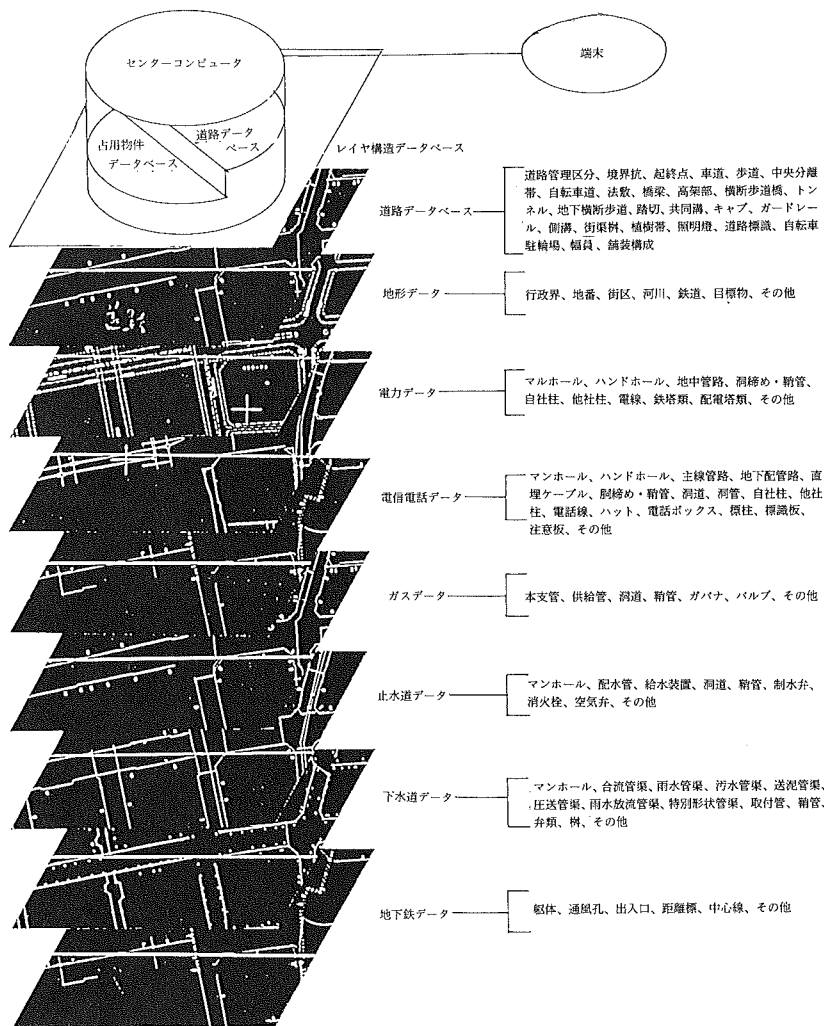
1 道路管理システムの対象業務

道路管理システムは、道路および占用物件に関する各種の情報をコンピュータ・マッピング技術を利用して総合的に管理し、通信回線等により道路管理者および公益事業者に必要な情報を提供するシステムであり、次の業務を対象としている。

- (1) 道路占用許可申請関係業務
- (2) 道路工事調整業務
- (3) 道路および占用物件管理業務

2 道路管理システムの入出力情報

道路管理システムにおいては、道路管理者の保有している縮尺五〇〇分の一の道路台帳図を基図として道路・地形データを入力、作成しており、これに占用物件についての道路管理上必要なデータを加えていくことにより、道路および占用物件の位置および状況等が共通の座標系で地図化されセンサーコンピュー

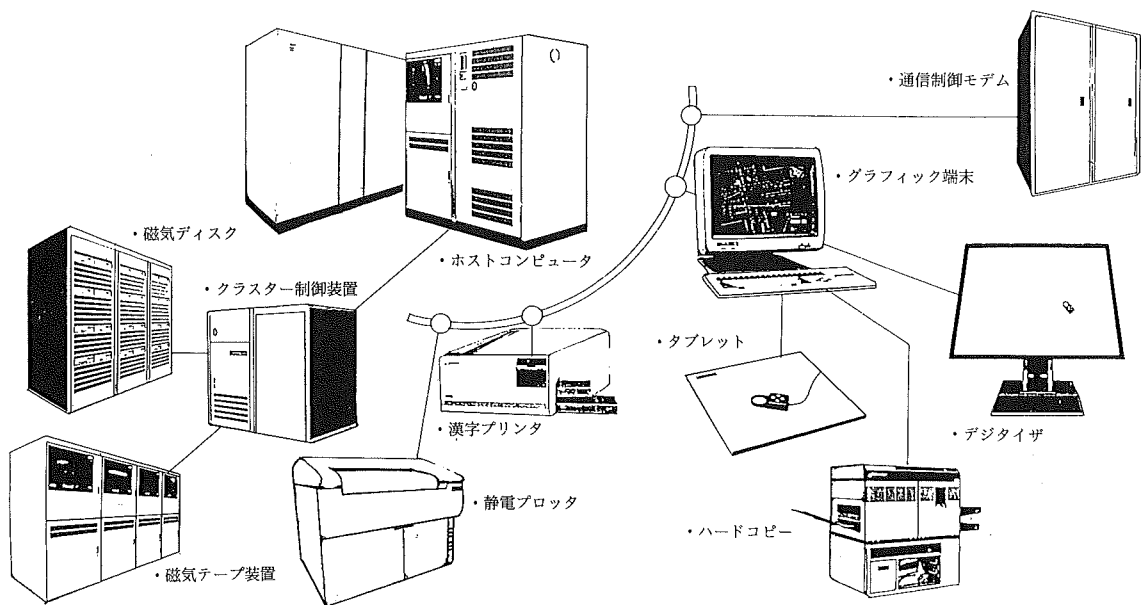


タに登録されている。また、本システムは多種大量のデータを取り扱うこととなり、データ更新も頻繁に行われることから、それぞれのデータをレイヤー、サプレイヤーに分類して格納することにより、データの入出力を容易にしている。

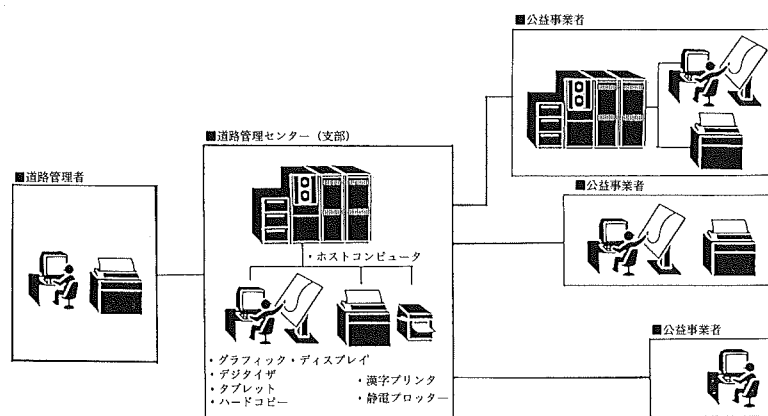
3 道路管理システムの導入に伴う効果
道路管理者及び公益事業者は、道路及び占有物件の状況を把握するために膨大な図面や資料を作成、保存しなければならず、これらの修正、追加などは大変複雑な作業となっていた。また、占有工事を行う場合には、既設

の占有物件の埋設位置、埋設状況等を確認するために、公益事業者相互の聞き取り調査、現地調査等に多大な労力を要していた。従来の道路占有関係業務についてのこのような共通認識のもとに、道路管理の新しいシステムの構築が要望されたものであるが、道路管理システムの導入により次のような効果がある。

- (1) 道路占有許可申請関係業務
 - ① 占有工事に必要な道路に関する情報（幅員構成、舗装構成等）および道路に関する工事情報が容易に入手できる。
 - ② 他の公益事業者の占有物件の情報（占有物件の種類、規模、埋設位置等）を容易に入手でき、空スペースの把握、他物件への防護措置の必要性を的確に把握できる。
 - ③ 位置図、平面図、断面図等の必要な図面を容易に作成することができる。
 - ④ 占有延長、占有料等の計算を自動的に行うことができる。
- (2) 道路工事調整業務
 - ① 道路の掘削規制箇所の状況等工事計画の立案に必要な情報を容易に入手できる。
 - ② 各公益事業者がそれぞれの工事計画



ハードウェアの主な機器構成



道路管理システム構成図

を入力することにより工事調整に必要な総合工事計画図を自動的に作成することができ、工事の競合状況等が容易に判断できる。

4 ハードウェアの構成

道路管理者および公益事業者は、それぞれの業務に応じて必要となるハードウェアを設置することにより、道路管理システムを利用することとなる。

- ③ 広範な図面データが入力されているので、広域的な工事の調整に活用できる。
- ④ 調整結果の図面が容易に作成、保存されるので計画変更による再調整等きめ細かい工事計画の管理が可能となる。道路および占有物件管理業務
- ① 必要な箇所の道路および占有物件に関する情報を即座に検索することができる。
- ② 占有物件の埋設位置確認等のために行っている聞き取り調査、現地調査、試掘等の実施頻度を減少させることができる。
- ③ 占有物件に関する各種の情報処理が容易になり、占有物件管理の簡便化、迅速化が図れる。
- ④ 図面に部分的な修正を加えて使用できるのでデータ更新が大幅に簡便化、迅速化できる。

特集 道路占用の 最近の動向

関西地区支部における

道路管理システムの 運用開始について

財団法人道路管理センター関西地区支部総務企画課長 西宇 正

はじめに

平成三年四月一日からいよいよ当支部も道路管理システムの運用開始を迎えることができた。当支部の設立当初からこの仕事に携わってきたものの一人として感慨無量である。

これもひとえに建設省道路局路政課を始めとする道路管理者の方々のご指導と関係者の皆様のご協力の賜物と深く感謝する次第である。

一 運用開始までの検討経過

当支部の設立は全国一支部の中でもかなり遅く、平成元年五月一日であったが、関西地区での道路管理システムの構築に関する検

討は関西地区連絡協議会の発足した昭和六三年九月より始められた。この関西地区連絡協議会は関西地区（京都・神戸・大阪の三地区）における道路管理システムの構築・運用を円滑に行うため、その検討機関として設立されたものである。その組織は、建設省道路局路政課長を座長とする委員会とその下に合同専門委員会、その下に京都・大阪・神戸の各市の専門委員会、さらにその下に各市のワーキンググループという構成である。運用開始までに大阪地区では、委員会を二回、専門委員会を五回、ワーキンググループを五回、さらに公益事業者毎や道路管理者毎やその組合で行ったサブワーキンググループとなると合計四八回もの開催回数を数えている。この他

に、道路管理システムで行う業務について詳細検討を行うため、業務運営部会を設け、業務に精通されている方々により、業務仕様の詳細について計二三回にわたり、検討を重ねた。これらは表面に出ている公式の会議の回数であるが、この間勉強会やヒアリング等非公式の会議についてはそれこそ数え切れないほど実施し、まさに精力的に関係者共々、道路管理システムの運用に向けて邁進してきたところである。

三 システムで行う業務について

道路管理システムで取り扱う三大業務のうち、道路工事調整業務については、大阪地区では古くから綿密に行われているという状況

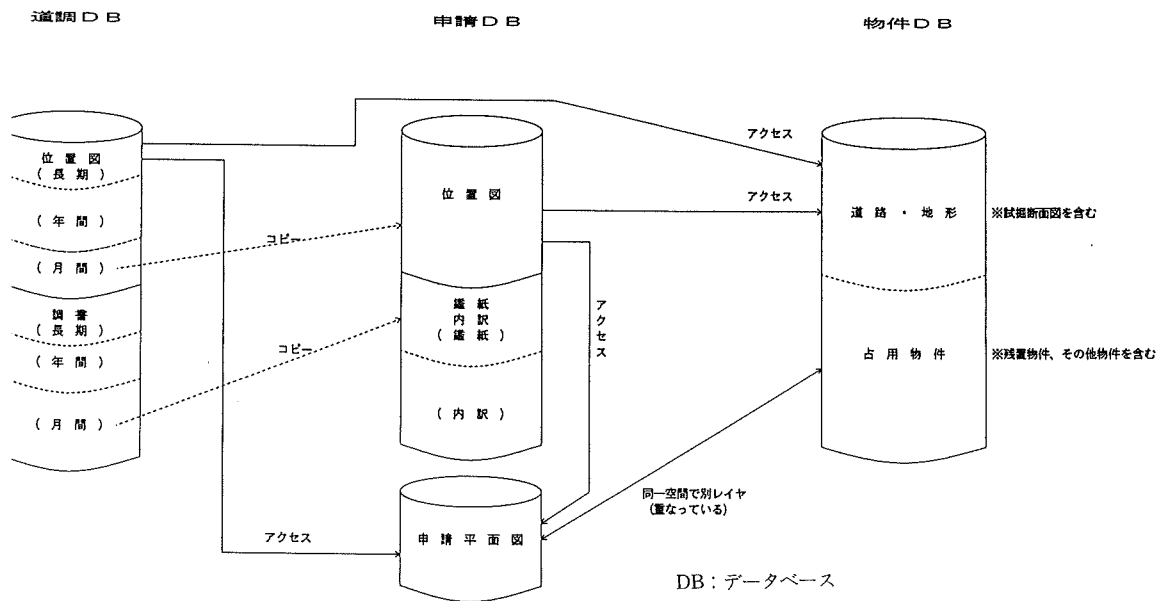


図1 全体的なシステムのDB関連イメージ図

を踏まえ、いち早く道路工事調整業務のシステム化を実施できるようこのシステム化の仕様検討に取り組んできた。そのせいもあって、各支部より一足早く、この四月から何とか道路工事調整業務のシステムの運用開始にこぎつけられることになった次第である。道路工事調整業務のシステムについては節を改めて詳述するとして、本節では大阪地区の全体的なシステムの概要を説明する。図1はデータベースの相互関係のイメージを示している。物件データベースは縮尺1/500の道路台帳図を基にした道路地形データおよび公益事業者が入力する水道管、ガス管等の占用物件データを格納しており、いわゆる物件管理業務を行う際に必要なデータである。物件データベースでは試掘断面図も取り扱うこととしており、その仕様は道路・地形データのなかの断面切断箇所レイヤに試掘を行った箇所を示す断面切断線を入力し、断面切断線と試掘断面図を関連付けて入力を行うものとなっている。この試掘断面図は各公益事業者から資料の提供を受け、道路管理センターで入力を行うもので、従前は企業毎に行った試掘結果は試掘を行った当該企業のみ利用にとどまっていたが本システムにより参画者がそのデータを相互に利用しあえることとなる。この試

掘断面図をより多く蓄積することが期待されている。

次に道調データベース（道路工事調整業務用のデータベースを言う）であるが、道調データベースは位置図と調書から構成されている。位置図の背景図の大きさはグラフィックディスプレイの画面に大阪市の行政区が収まるように設定しており、物件データベースの道路・地形データのデータを一部間引いて物件データベースとは別空間でデータを保有しているものである。

この背景図に道路や埋設物工事の計画位置およびその工事の内容のデータを、それぞれの工事主体が入力することにより、参画機関は画面上で他の機関の工事計画の参照等を行う他、静電プロッタから位置図（縮尺一万分の一から一万八千分の一）、またプリンターから調書を出力し、工事の発表資料として使用することとなっている。

最後に申請データベースであるが、申請データベースは、申請位置図、鑑紙・内訳データ、申請図面から構成されている。まず、申請位置図は上記の工事計画が毎月入力された後、そのデータを申請データベースにセンターストでコピーすることにより、道調データベースとは別に作成する位置図のことである。こ

の申請位置図の特徴は次のとおりである。①申請の鑑紙・内訳データは各占用者から入力されるが、このデータが工事位置図とリンクされており、この位置図から鑑紙・内訳データを参照することができる。②工事の進捗にかかる着手日、竣工日、工事期間の終期の情報を工事位置図に入力することとしており、工事の進捗状況を把握することができる。③道路管理者が入力した時点で許可日、許可番号も位置図から参照できることとなっている。④道調データベースは三年でデータを消去するが、申請位置図はデータを消去せず、履歴管理を行うこととしている。この結果、過去にどのような工事が行われたか位置図ベースで一目瞭然に把握できる。⑤道調位置図または申請位置図から物件データベースの該当メッシュまたは申請平面図に容易にアクセスすることも可能である。

四 道路工事調整業務

本節ではシステムによる道路工事調整業務について説明を行うが、まず建設省および大阪市の現行の道路工事調整業務を説明すると次のとおりとなっている。

① 建設省近畿地方建設局大阪国道工事事務所では道路管理者と公益事業者からな

る「調整会議」が、毎年一〇月と一二月に開催され、道路管理者の立案する「道路工事年間計画」（一〇月）を受け、各公益事業者が「占用工事年間計画」を立案し公益事業者毎に立案された計画を幹事企業が取りまとめ、「占用工事年間計画」を発表し（一二月）、具体的な調整が行われる。

② 大阪市では道路工事、地下埋設工事の計画を立て、その施行の時期と方法についての合理的調整を強力に推進するために道路管理者と公益企業体よりなる大阪市道路工事調整協議会を組織し（昭和三七年一〇月）、その中に委員会、幹事会および保安部会を設けている。幹事会は毎月一回開催し、前記の工事の長期予定、年間予定、月間予定の施行時期並びに方法についての合理的調整を行い、工事の進捗状況、工法等について関係者間で資料の交換、意見調整を行っている。

道路工事調整業務のシステム化については以上の大阪国道工事事務所および大阪市の現行業務をそのままシステムで行うことを基本としており、道調データベースの概念図は図2のように表示される。道調データベースは、「道調基本図」「道調関連図」「発表位置図」

に区分されており、「発表位置図」は、常に前年度、当年度、来年度の三カ年分のデータを格納できる。「道調基本図」は大阪市内の二四行政区と再開発地域や区画整理地区等の地図情報計三二枚を別々に格納している。それぞれの地図情報は、「街区」「私道」等のレイヤに分けて格納している。

「道調関連図」は、「遺跡分布図」「掘削規制図」「道路基準点保全工区」よりなり、それぞれを各レイヤに分けて格納している。「遺跡分布図」と「道路基準点保全工区」(官民境界明示の基準点として設置された道路線を保全する必要がある工区)は、当該地域を多角形で入力しており、道調発表位置図を入力することによって、自動的に当該地域内の工事か否かをコンピュータが判断し、調書に印字することと特徴としている。

「発表位置図」は、三年度分に分かれており、各年度分は四二工事発表者(大阪国道工事事務所の各課、大阪市建設局の各係、各占用事業者、その他)に分かれており、それぞれの工事発表者毎に一九のレイヤ(長期工事、年間調整予定工事、月間調整予定工事等)を持っている。

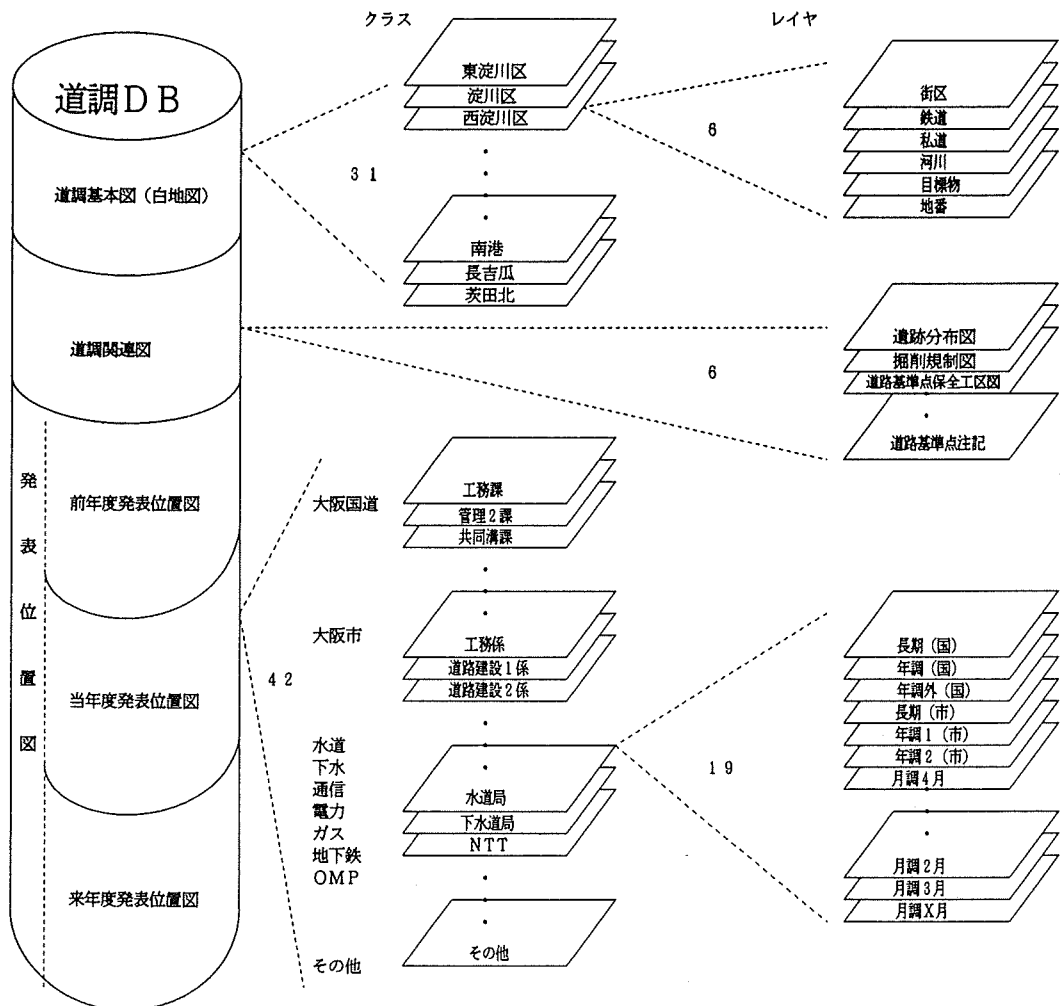
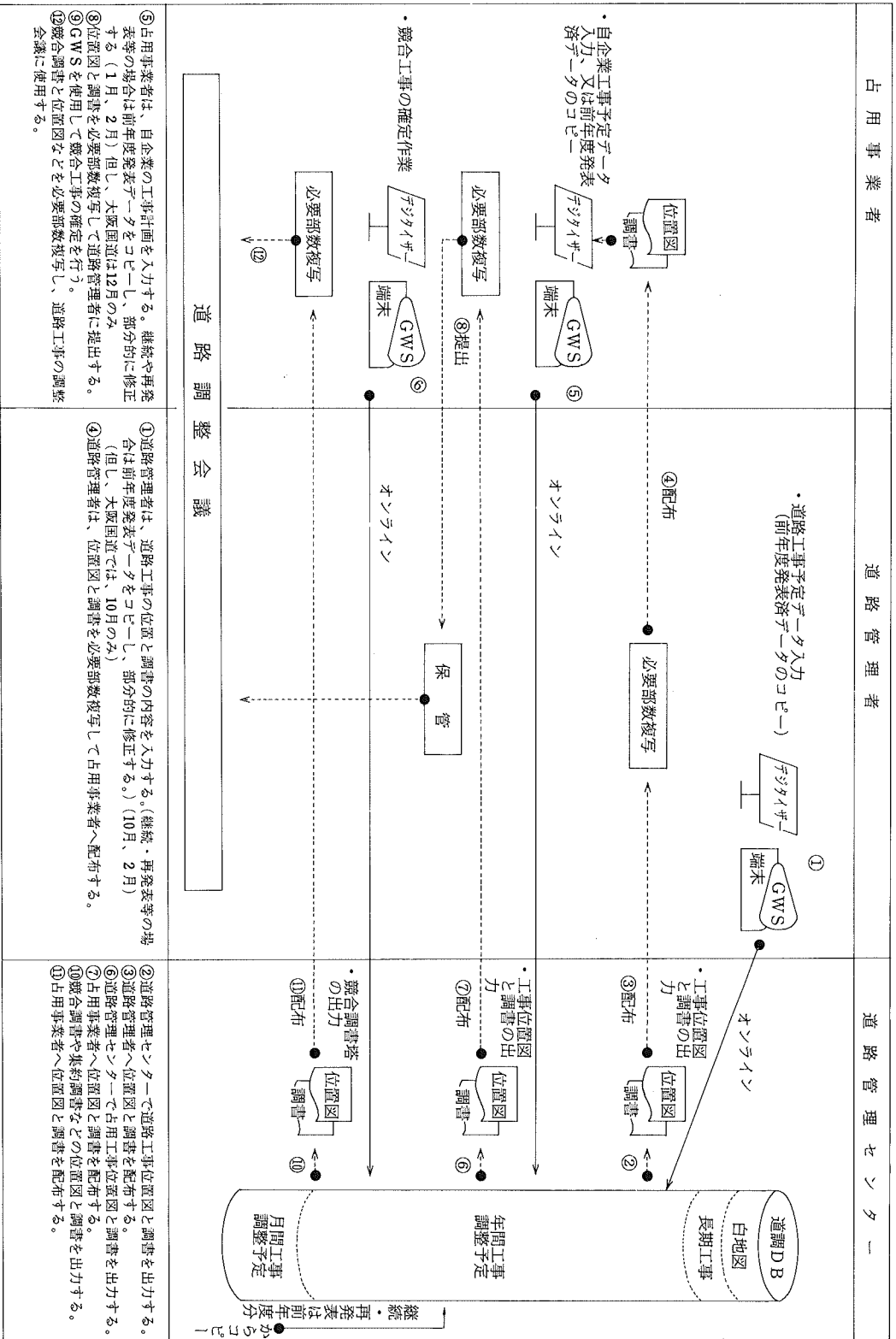


図2 道調DBの概念図



大阪地区でのシステム化後の業務の流れ(道調・年間工事調整予定)

道調のシステムの基本的な特徴は次のとおりである。

① 位置図の重ね合わせが自由に行える。

これまでは自社工事に他社の工事を重ねて見ようとする、他社の工事を位置図に手書きで転記していたが、本システムでは画面上も紙面上も容易に重ねることが可能である。

② 道調用のデータを占用許可申請用として活用できる。

毎月の道調幹事会で発表したデータは占用許可申請をする際、パソコン通信により、センターのコンピュータから各事業者のパソコンに転送し、占用許可申請の際にそのデータを修正をする事により、利用することが出来る。

③ データの再利用が効率的に行える。

たとえば年間調整予定で発表したものを月間調整予定へと容易にデータを活用することが出来る。

④ 競合工事の自動認識

各発表者から入力されたデータからそれぞれが競合しているかどうかをある条件のもとでコンピュータが判断し、自動認識を行う。ただし、その後人間の手で確認作業が必要である。

⑤ 発表用資料の出力に加えて各種の管理資料を容易に出力することができる。

⑥ 道路工事調整業務で使用する資料の収集作業が不要となる。

道路工事調整業務で必要となる掘削規制や遺跡の分布範囲の情報はこれまで各企業が個別に調査を行っていたが、センターで道路工事調整業務関連図として入力を行っているので、参画者は資料を収集する必要がない。特に、「遺跡分布図」や「道路基準点保全工区図」は前述のように自動認識を行うので、意識する必要もないこととなる。

五 道路占用許可申請業務

本節ではシステムによる道路占用許可申請業務を説明する。

占用者（申請者）はパソコンにより、道路占用許可申請に必要なデータの入力を行うが、その手順は次のとおりである。①申請者は道調データベースに入力した道調のデータをまずパソコン通信により、センターのコンピュータから自社のパソコンのハードディスクにデータを受信する。②パソコンにより、申請に係る鑑紙・内訳のデータを入力する。③申請書（統一申請書）および内訳書等をパソコンのプリンターで出力したあと、パソコン通

信により、センターへデータを転送する。④申請者は道路管理システムから出力した申請下図をもとに申請図面を作成し、申請書および内訳書等にその他必要書類を添付し、道路管理者に提出する。⑤道路管理者は提出された書類を審査し、グラフィック端末でセンターに登録された申請データを確認する。⑥グラフィック端末から許可番号、許可年月日等を入力する。⑦道路管理者は許可書を作成し、申請者は許可書を受領する。⑧センターでは占用料計算や統計・集計を行いその結果を道路管理者または占用者に送付することとしている（ただし、建設省近畿地方建設局では道路管理者のパソコン端末により、一件毎の占用料計算を行う予定である）。このように大阪地区で行う道路占用許可申請業務の特徴は①パソコン通信を行うこと、②道調データを活用することができること、以上である。

六 今後の検討課題

このシステムの今後はいかにデータの精度を保持、向上させ、データを常に最新の情報とするためにいかにメンテナンスの頻度を上げていくにかかっているとと言っても過言ではない。

しかしながら、費用や体制の問題からリア

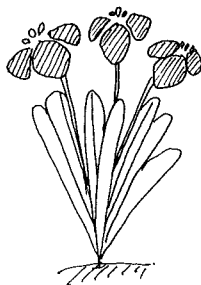
ルタイムにデータの更新を行うことは困難であり、特に背景図となっている道路・地形データのメンテナンスについてはなかなかリアルタイム更新といかないのが現状である。このため、道路・地形データを最新の状態で保つためには道路台帳図を基に入力するデータとは別に、道路管理システムで出力した図面をもとに作成した設計図からデータを仮置きデータとして入力する等の工夫が必要となる。また、埋設年の古いデータの場合には管理図面と実際の埋設状況が異なっていることもあり、試掘データの活用等により、精度の向上に一層努める必要がある。

さらに、本道路管理システムのように様々な機関が作成するデータからデータベースが構成されるシステムではそれぞれのデータはそれぞれの管理者が補正を行うので、補正の時期や頻度を合わせ、時点のずれが生じないようにすることが困難であるという問題がある。可能な限りこれらのずれを最小限とするよう今後参加機関も含めた実効性のあるメンテナンスのルールが確立が求められるところである。

七 おわりに

本道路管理システムはその規模の壮大さと

いい、参画機関の範囲の広さといい、マップニングシステムとしては最も先進的なものといわれています。それだけに今後さらに解決を図るべき課題や拡充すべき内容も多く、また運用開始してからでないと気づかない点も多々あらうと思っております。当センターとしてはますます参画機関に使い勝手のいいシステムへこのシステムを拡充発展させるよう努める所存ですので、建設省さらには参加機関の今後とも相変わらぬご指導とご支援をお願いするものです。



特集 道路占用の 最近の動向

有線音楽放送施設に係る

正常化の現状

建設省道路局路政課企画指導係

有線音楽施設の道路の不法占用に対する正常化については、現在、各道路管理者において音放関係業者とは正交渉を進め、既に正常化が図られている道路管理者もあるが、一部においては、未だ是正交渉が進展せず、正常化が難航しているところもみられることから、正常化に当たっての考え方について整理してみたい。

一 正常化の経緯

有線音楽放送施設が道路占用許可を得ず、悪質な不法占用状態が顕著化した昭和五〇年代前半から、音放関係業者に対し、道路法違反による告発および監督処分、「有線ラジオ放送業務の運用の規正に関する法律及び有線テ

レビジョン放送法の一部を改正する法律」(昭和五八年改正。以下「改正有法」という。)による業務停止処分および告発、行政代執行等により、強力にその是正に努めるなか、昭和六〇年には音放関係業者に逮捕者が出たことも相俟って、同年九月、音放関係業者から建設省に対し、不法占用の事実を認めこれを正常化したい旨の確認書が提出されるに至ったものである。

これを受けて、最初に、改正有法による業務停止処分等に協力した関係道路管理者において正常化を進め、その進捗をみて、昭和六三年一月全国の道路管理者に対し是正交渉を開始するよう通達が出されたものである。

二 確認書等の締結

正常化に当たり、道路管理者は音放関係業者と「有線音楽放送施設に係る道路の不法占用の是正に関する確認書」(以下「確認書」という。)等の合意文書を取り交すこととなっている。

確認書等の合意文書には、

① 道路管理者の許可を受けずに道路を占用している有線音楽放送施設のすべてについて、期限を定めて道路占用許可の申請を行うこと

② 有線音楽放送施設の占用の場所またはその構造が、道路法その他道路関係法令等に定める基準または条件に適合しない

ものは、道路管理者が指定する期限までに移設または撤去等の措置を講ずること

③ 道路管理者の許可を受けずに道路を占用してきた有線音楽放送施設に係る当該不法占用の期間（当該不法占用の始期から正常化するまでの間）に対応する占用料相当額を納付すること

④ 道路法その他道路関係法令および道路占用許可の条件を遵守することを誓約すること

等の内容をおり込むこととなっており、これら条件を履行することによって不法占用の是正を行い、もって正常化を図ることとしたものである。

また、この確認書等の合意文書は、契約であるので、履行・不履行が明確となるように、特に、期限、金額等の数字は明確に記載するなど具体的に約定することとなっている。

三 交渉期間中の新たな不法占用に 対する対応

是正交渉期間中に、音放関係事業者が新たな不法占用を行った場合は、直ちに交渉を中断し、新たな不法占用箇所の有線音楽放送施設の撤去を求めるものとし、追認は一切行わないこととしている。

この場合、撤去に応じないときは、正常化の意思がないものとみなして、既設の不法占用部分も含めて、監督処分、行政代執行の活用、業務停止処分の要請等の厳正なる措置を講じ、不法占用の解消に万全を期することとしている。

四 関係連絡協議会の設置

有線音楽放送施設の正常化を促進し、もって道路管理の適正化が図られるよう、各関係機関が緊密な連携を維持しつつ、その指導を行使するため、中央に中央連絡協議会を、地方に地方連絡協議会を設置している。

○ 中央連絡協議会

有線音楽放送正常化中央連絡協議会設置要綱（案）

1 目的

この会は、有線音楽放送が正常に行われるよう各関係機関が緊密な連携を維持しつつ、その指導等に当たするため、その連絡・協議等を行うことを目的とする。

2 名称

この会は、有線音楽放送正常化中央連絡協議会という。

3 所掌事務

この会は、次の事務を行う。

(1) 有線音楽放送の正常化状況の把握
(2) 有線音楽放送の正常化方策の連絡・協議

(3) 有線音楽放送正常化地区連絡協議会の設置の決定

(4) その他この会の目的を達成するために必要な事務

4 構成員

この会の構成員は、次のとおりとする。

有線音楽放送正常化中央連絡協議会の構成員

警察庁保安部生活経済課長

郵政省放送行政局有線放送課長

建設省道路局路政課長

電気事業連合会工務部長

N T T電話事業サポート本部設備推進部長

長

5 会議

この会の会議は、概ね年一回開催するものとする。ただし、構成員の要請により、随時開催することができる。

6 庶務

この会の庶務は、郵政省放送行政局有線放送課が行う。

○地方連絡協議会

有線音楽放送正常化○○地方連絡協議会

設置要綱(案)

1 目的

この会は、○○地方の有線音楽放送が正
常に行われるよう各関係機関が緊密な連携
を維持しつつ、その指導等に当たするため、
その連絡・協議等を行うことを目的とする。

2 名称

この会は、有線音楽放送正常化○○地方
連絡協議会という。

3 所掌事務

この会は、次の事務を行う。

- (1) 有線音楽放送の正常化状況の把握
- (2) 有線音楽放送の正常化方策の連絡・協
議
- (3) その他この会の目的を達成するために
必要な事務

4 構成員

この会の構成員は、次のとおりとする。

有線音楽放送正常化○○地方連絡協議会の
構成員

郵政省○○電気通信監理局放送部有線放
送課長

建設省○○地方建設局道路部路政課長

○○地方の都道府県の道路管理担当課長

○○地方の電気事業者の担当課長

NTT○○総支社の担当課長

5 会議

この会の会議は、概ね年一回開催するも
のとする。ただし、構成員の要請により、
随時開催することができる。

6 庶務

この会の庶務は、郵政省○○電気通信監
理局放送部有線放送課が行う。

なお、必要な地区においては、新たな不法
占用等に対応するための強制措置等を具体的
に検討するため、地区連絡協議会を中央連絡
協議会での協議等に基づき、随時設置するこ
ととなっている。

○地区連絡協議会

有線音楽放送正常化○○地区連絡協議会

設置要綱(案)

1 目的

この会は、○○地区の有線音楽放送が正
常に行われるよう各関係機関が緊密な連携
を維持しつつ、その指導等及び各関係機関
が採り得る手段を行使するため、その連
絡・協議等を行うことを目的とする。

2 名称

この会は、有線音楽放送正常化○○地区

連絡協議会という。

3 所掌事務

この会は、次の事務を行う。

- (1) 有線音楽放送の違法状況の把握
- (2) 有線音楽放送の正常化方策の連絡・協
議
- (3) その他この会の目的を達成するために
必要な事務

4 構成員

この会の構成員は、次のとおりとする。

有線音楽放送正常化○○地区連絡協議会の
構成員

○○地区の県警本部の担当課長

○○地区の警察署長

郵政省○○電気通信監理局放送部有線放
送課長

○○地区の道路管理担当課長

○○地区の電気事業者の担当課長

○○地区のNTTの担当課長

5 庶務

この会の庶務は、郵政省○○電気通信監
理局放送部有線放送課が行う。

五 現在の正常化の状況

地方建設局が管理する直轄国道においては、

全ての音放関係業者と正常化が終了しており、現在約三、四〇〇kmについて道路占用許可がなされている。

都道府県および政令指定市が管理する道路については、全道路管理者においては是正交渉を開始しているが、そのうち、三三道路管理者において正常化がなされており、他の道路管理者においても正常化に向け現在正交渉が進行中である。(平成二年度末現在)

六 是正交渉における問題点と対応

音放関係業者との是正交渉において、難航している理由の一つとして、「不法占用期間に対応する占用料相当額の決定」がある。

占用料相当額の算定方法としては、①不法占用期間については、当該不法占用の始期から正常化が行われるまでの間に対応する期間を対象としており(ただし、それが五箇年を超えるときは、過去に遡るに従って資料が乏しくなること、不法占用の事実の確定が困難となること等から、各道路管理者の判断により過去五箇年を限度とすることもやむを得ない措置としている)、②単価については、条例等に規定する占用料の単価に相当する額(条例等の単価改正があった場合には、それを踏まえた額)としている。しかし、道路管理者

から提示した占用料相当額について、是正交渉の過程において、音放関係業者からそれより低い額での申出がなされ、是正交渉が進展しないというケースである。

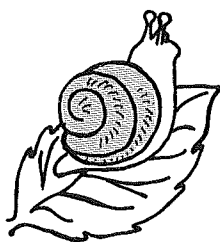
これは、道路管理者においても、有線音楽放送施設の過去の不法占用実態の把握が十分でないことも音放関係業者との交渉において十分な成果が上げられない要因の一つとも考えられることから、電柱等所有者である電力会社またはNTTとの緊密なる連携のもとに、過去の実態について再確認しておくことも必要であると考えられる。

また、各道路管理者の管理する道路ごとに、一斉に正常化が図られることが最も望ましいところであるが、道路管理者において、実態把握の進捗が進んでいないところにおいては、道路管理者の事務的負担、音放関係業者の処理能力等を考慮したうえで、あまり局部的にならない程度において、たとえば管内の事務所等の範囲を、正常化を図るうえでの一単位とし、段階的、計画的に正常化を図っていくなど、現実的な解消方法による正常化方策の導入も検討する必要があるのではないかと思われる。

七 おわりに

各道路管理者におかれては、有線音楽放送施設の不法占用実態の解消を図るべく、音放関係業者とは正交渉を積極的に進められ、順次その正常化が図られているところであるが、未だ正常化が図られていない道路管理者におかれても、昭和六三年の通達の趣旨にのっとり、速やかに正常化が図られることを期待したい。

(文中、意見にわたる部分は、すべて私見である。)



特集
道路占用の
最近の動向

電線類地中化の新たな動き

道路占用問題研究会

一 はじめに

道路は車両、歩行者等の通行空間であると同時に、電気、電話、水道、ガス等都市生活に必要な不可欠な情報・エネルギーの供給施設の収容空間として重要な役割を果たしている。さらに、火災の遮断、災害時の避難・救援空間、良好な都市景観を創造する環境空間としての機能をも有している（図1参照）。

このように道路には、通行空間、収容空間、防災空間、環境空間の機能があるわけであるが、限りある道路空間をより機能的に活用するには、機能ごとの調整が必要である。

電柱、電話柱および架空線については、エネルギー、情報の伝達施設として重要な役割

を果たし、その簡易さ・安価さから特に戦後の社会経済の発展に大きく貢献してきたが、他方そのほとんどが道路上に設置されていることから（表1参照）、車両・歩行者の通行空間を狭め交通に支障を及ぼすと同時に、消防活動（特にしご車）の障害となり、くもの巣状の電線は都市景観を著しく悪化させている。「ゆとり」や「豊かさ」を求める傾向が強まり、道路のもつ通行空間、防災空間、環境空間としての機能がより重視されつつある近年、対策の強化・充実がより要求されている。

建設省としては、こうした観点に加え、将来のニューメディア時代への対策として電線類地中化に積極的に取組み、電力・通信業界の協力を得て、昭和六一年度から平成二年度

までの五箇年間でキャブシステム、単独地中化合わせて一、〇〇〇kmの地中化を達成した。

この過程において、有識者、マスコミを含め国民各層から電線類地中化に対して、高い評価とともに今後のより一層の量的・地域的拡大が要望される一方、電線類地中化事業を推進する上での各種問題点が明らかとなった。

このため、本年一月建設省が中心となり、関係省庁、事業者が集まって、各種問題点の整理検討、事業支援策の拡充等を図り、より一層の電線類地中化を推進するため「電線類地中化推進検討会議」が設置された。

これを機会に電線類地中化のこれまでの経緯について取りまとめた。

- ①交通空間——車両、歩行者等
情報、エネルギー、地下鉄等
②収容空間——上下水道、その他
③防災空間——火災の遮断、災害時の避難、救援物資の輸送等
④環境空間——良好な都市景観の創造等

図 1 道路の機能

表 1 配電柱の道路占用の状況(平成元年度末現在)

(単位：千本)

	札幌市	仙台市	東京 23区	名古屋市	金沢市	大阪市	広島市	高松市	福岡市	計
総 本 数 (A)	180	113	395	148	45	147	68	32	64	1,218
うち道路占用本数(B)	148	47	* 334	129	26	114	35	11	47	899
道路占用率 (B)/A	82%	42%	* 86%	87%	58%	78%	51%	34%	73%	74%

○*の部分は道路を含む官公有地占用本数および占用率。
電気事業連合会調べ

二 電線類地中化の推進経緯

1 キャブシステム研究委員会

電線類地中化に関しては、「道路空間の適正利用に関する調査会」(昭和五三～四年)、「ロードスペース懇話会」(昭和五九年)において、その段階的・計画的な推進、規制・助成措置の検討、キャブシステムの本格的始動等が指摘されるとともに、昭和五八年度から一般国道六号東京都馬喰町等全国五箇所においてキャブシステムの試験施工が行われた。

そして、これらの指摘およびキャブシステムの試験施工を踏まえ、キャブシステムについての技術的対応のほか、地中化地域の範囲の考え方、費用負担の考え方等について検討を行うため、昭和六〇年四月に道路局長の諮問機関として、学識経験者、関係省庁、関係公益事業者から構成される「キャブシステム研究委員会」が設置され、同年一〇月に報告が行われた。

この報告に基づき、現在に至るまでの電線類地中化が実施されてきたのであるが、その概要は次のとおりであった。

(1) 電線地中化の理念

電線類の地中化は安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止等の観点から有意

義だが、一方架空占用に比し、コスト、需要変動への即応性等の面で留意すべき点もあることに配慮すべきである。

(2) 地中化地域の範囲の考え方

① 電線類の地中化は、大都市中心部の主要道路等を主体に行い、配電線については今後一〇年間で一、〇〇〇km程度を目標に進める。

② 地中化地域の範囲は、具体的には次の要件をみたす地域とする。

○ 需要密度が高く需要が安定していること(配電線の場合概ね一二万kw/km²以上)

○ 関連機器類を地上に設置することが可能なスペースがあること

○ 景観保持が特に重要な地域であること

(3) 地中化の進め方

① 地中化については必要に応じ地域ブロック毎に設置する協議会(道路管理者、電線管理者、学識経験者で構成)

での調整を踏まえ、道路管理者の設置するキャブシステムについては道路管理者が、単独地中化については各電線管理者が各々五年間の基本構想(都市名、都市内地中化総延長、道路名、地

域名を定めたもの)を策定し、これに従って計画的に進めることとする。

② 地中化はキャブシステム、管路方式、直接埋設方式等の中から適切な方式を選定する。

③ この内、既成市街地でキャブシステムを適用する場合には、歩道幅員が概ね四・五m以上の道路であることが望ましい。

④ 今後のキャブシステムについては、モデル都市における事業を展開してゆく中で、各種課題に対応しつつ技術的改良を加えていくことが望ましい。

(4) 費用負担のあり方

① 基本構想に基づく単独地中化については電線管理者が費用を負担する。

② 基本構想に基づき道路管理者が設置するキャブシステムについては、電線管理者は各々単独で地中化を行うとした場合に要する土木費を限度とし、その割合であんぶんして負担し、残りを道路管理者が負担する。

③ 基本構想に定められた地域以外で、地元の要請等があつて地中化をする配電線においては、地中化を要請するものが費用を負担する。

(5) キャブシステムの技術的対応

キャブシステムの設計にあたっては、関連する各種示方書等を遵守するほか以下によるものとするが、今後更に技術的改良を加えていくことが望ましい。(略)

2 昭和六一年四月の「総合経済対策」に伴う電線類地中化追加投資

キャブシステム研究委員会報告(前述二一)
1)の趣旨を踏まえ、道路管理者の整備するキャブシステムと、電線管理者の行う単独地中化との計画調整を図るため、各地方建設局および北海道開発局の合計九ブロックに「電線地中化協議会」が設置され、「一〇年間で一、〇〇〇km程度を目標に進める」というキャブシステム研究委員会報告を踏まえ、五年間(昭和六一年度より平成二年度)の地中化延長の目標が五〇〇kmと設定された。

ところが、昭和六〇年後半より円高、原油安に伴う電力会社等の巨額差益が問題化し、その還元方策についての基本方針が六一年四月八日、経済対策関係会議において「総合経済対策」として取りまとめられた。

このなかに、
○配電線地中化について、六一、六二年度においてそれぞれ一、〇〇〇億円の追加

投資

○NTTの設備投資について、ネットワークのデジタル化、電線地中化等に対して六一年度に一、五〇〇億円の追加投資が盛り込まれ、この措置により既存計画(五年間で五〇〇km)に約二百数十kmの地中化二年分が追加されることとなり、結果として五年間で約一、〇〇〇kmの電線類地中化が推進される見通しとなった。

総合経済対策(抄)

昭和六一年四月八日

経済対策関係会議

5 住宅建設、民間設備投資等の促進

(2)電気事業、電気通信事業等の設備投資の追加等

①電気事業及びガス事業における設備投資(修繕工事等を含む。)については、繰上げ発注と投資の追加を図るものとする。
電気事業については、特に、昭和六一年度四、六月期を中心として上半期に七、〇〇〇億円程度の繰上げ発注に努力するとともに、社会的要請に強い配電線地中化について既存計画に加え、昭和六一年度及び昭和六二年度においてそれぞれ一、〇〇〇億円程度を目途に投資の追加に努力するよう指導する。

表2 電線類地中化延長

(単位: km)

	61年度	62年度	63年度	元年度	2年度	合計
単独地中化	243.0	260.3	71.3	30.0	82.4	687.0
CAB	42.0	89.3	87.5	86.0	84.0	388.8
合計	285.0	349.6	158.8	116.0	166.4	1,075.8

○建設省調べ

○CABは60年度 4.3km実績

なお、配電線の地中化を円滑に実施するため、関係行政機関はこれを積極的に支援するものとする。

②日本電信電話株式会社の設備投資について、ネットワークのデジタル化計画の繰上げ、電線の地中化工事の追加等により、昭和六一年度において一、五〇〇億円程度を目途に投資の増加に努力するよう指導する。

3 電線類地中化一、〇〇〇kmの達成

以上のように、キャブシステム研究委員会報告、総合経済対策に伴う追加投資により昭和六一年度から平成二年度までの五年間で一、〇〇〇kmの電線類地中化を行うという五箇年計画が策定され、この計画に基づき各地方の電線地中化協議会において決定された地中化の具体的実施場所、実施方法に従い、平成二年度までに全国一六四都市において総計約一、〇八〇kmの電線類地中化が達成された。(表2参照)

なお、NTTはこれ以外に、九州地方の離島において台風対策として簡易な地中化約二四〇kmを実施するなど独自の地中化を行っている。

三 「電線類地中化推進検討会議」設置に至る経緯

1 電線類地中化に対する要望・要請

電線類地中化については、その実施箇所の住民からは「道路が広くなり通行し易くなった」「電線等がなくなり町並みがすっきりした」など高い評価を得ており、実施要望も多い。また、有識者、マスコミ等を含む国民各層から電線類地中化促進の要請が多く出されている。

その契機は、前述したような安全で快適な

通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上といった観点に加え、諸外国の電線類地中化状況(図2参照)との比較が多く、内容としては地中化の規模(量的拡大)と対象地域の拡大(例:地方都市での実施)である。一六四都市、一、〇〇〇kmの地中化実績といっても、中小の県にあっては県庁所在地を含め一―二市でしか実施されていない現状にあっては、歴史・制度の異なる諸外国と単純に数字を比較することの妥当性や地中化にかかる多額の経費を考慮に入れたとしてもこうした要望に応えるため地中化を推進する必要があるといえる。

2 電線類地中化実施上の問題点

電線類地中化に対する要望、要請が高まる一方、道路管理者、電線管理者双方から見た地中化実施上の問題点も明確化してきた。

①キャブシステム研究委員会報告による地中化基準を厳密に適用すると、地方都市によっては地中化が実施できず、地中化要望に応えきれないこと

委員会報告では、地中化すべき地域の要件として、需要密度が高く需要が安定していることが掲げられており、配電線であれば約一

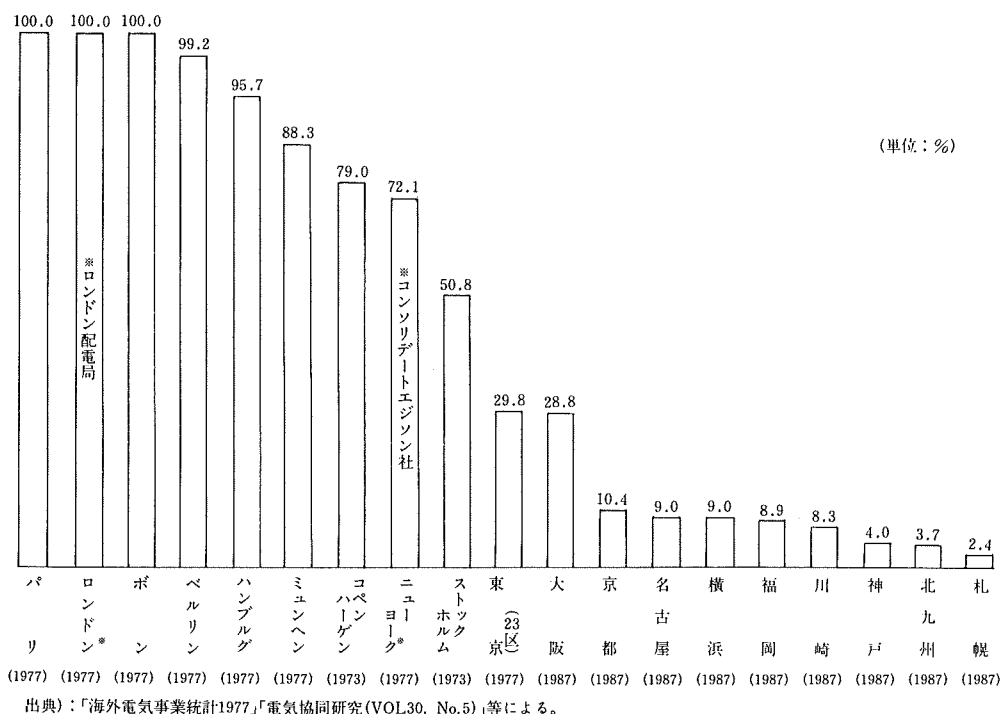


図2 電線類地中化率の都市別比較

二万kw/km² (報告②) ② がその指標とされている。この一二万kw/km²に見合う町並みは、ほぼ三、五階建てのビルが連なっている状況といわれており、この基準を厳密に適用すれば、ほとんどの地方都市ではメインストリートであっても地中化の対象とはならない。

② これまでの地中化は需要密度が高かつ歩車道に地上機器を設置する余地のある道路等条件の良い地域から実施してきたため、今後は歩車道に余地の少ない道路等技術的にも困難であり費用的にもかさむ地域の地中化を進めなければならぬこと

電力線を地中化する場合、トランス等の機器を地上設置 (ほとんどが歩道上) しなければならぬことやキャブシステムではその構造から歩道幅員が四・五m必要とされること (キャブシステム研究委員会報告③) ③、実績では三m幅員でキャブ設置可能) などから、現在の技術水準では歩道幅員が十分でない場合、地中化は困難である。今後、トランス等機器の縮小化もしくは地中化やミニキャブの構造等について検討していく必要がある。

③ これまでの電線類地中化の実績から、地中化費用は電力線では四億七、〇〇〇万円/km、NTT線で五、〇〇〇万円/一

億五、〇〇〇万円／kmといわれており、

こうした多額の費用を誰が第一次的に負担するかおよびいかに軽減させるかという点について検討が必要があること

- ④ 電線管理者にとって、追加投資による地中化五〇〇km分は円高差益還元による計画外のでき事であり、地中化の規模はキャブシステム研究委員会報告の一、〇〇km／一〇年を基準としていること

こうした問題点を含め、より地中化を推進していくための方策について関係者が検討していく必要が高まったことから、建設省が中心となって関係省庁、事業者呼びかけ、地中化の基本方針、制度・技術等について検討する会議を設け、積極的に地中化を推進していくこととなった。

四 「電線類地中化推進検討会議」について

1 「電線類地中化推進検討会議」の設置目的、構成等

第一回電線類地中化推進検討会議は、平成三年一月二八日に開催され、次のような要綱および構成が決定された。

電線類地中化推進検討会議 要綱

(目的)

1. 安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上、施設の信頼性の向上等の観点から電線類の地中化を図るとともに、社会のニーズに対応した道路空間の有効利用を図るべく、今後の電線類地中化の促進方策を検討するため、電線類地中化推進検討会議（以下「会議」といふ。）を設置する。

(検討事項)

2. 会議は次に掲げる事項について調査検討する。

- (1) 電線類の地中化の基本に関する事項
- (2) 電線類の地中化の整備に関する事項
- (3) 電線類の地中化の制度に関する事項
- (4) 電線類の地中化の技術に関する事項

- (5) その他、電線類の地中化促進に関し必要な事項

(構成)

3. 会議は、関係行政機関、公益事業者からなる委員で構成し、必要に応じて委員以外の出席を求めることができる。

(事務局)

4. 会議の事務局は、建設省道路局とする。

(その他)

5. この要綱に定めるもののほか、会議の運営に必要な事項は、関係者が協議し定める。

付則

この要綱は、平成三年一月二八日から施工する。

電線類地中化推進検討会議構成メンバー

建設省道路局企画課長
建設省道路局路政課長
建設省道路局国道第一課長
建設省都市局街路課長
通商産業省資源エネルギー庁公益事業部業務課長
通商産業省資源エネルギー庁公益事業部技術課長
郵政省電気通信局業務課長
郵政省電気通信局電気通信技術システム課長
郵政省放送行政局有線放送課長
自治省財政局調整室長
警察庁交通局交通規制課長

日本電信電話株式会社設備部長

電気事業連合会業務部長

電気事業連合会工務部長

東京電力株式会社配電部長

関西電力株式会社配電部長

2 検討状況

高品位の電気を低廉かつ安定して供給することを第一義とする電気事業者は、費用的に安価であり、かつ需要変動に対しても掘り返し工事でなく弾力的に対応できる架空線供給を原則とし、需要者の公平性を確保する観点から単位電力供給のための電力供給設備の建設コストが架空線のコスト以下となること、および需要変動に伴う設備のやり直しや掘り返し工事を防止することの二点をともに満たす地域が地中化の対象であるとしている。この条件を数字で示したのが一二万kw/km²というクライテリアであり、このクライテリアを満たさない地域は原則地中化すべきではなく、もし地中化する場合は公平性の観点から受益者負担の原則にもとづき応分の費用負担を求めるとしている。この考え方はNTTにおいても共通するものである。

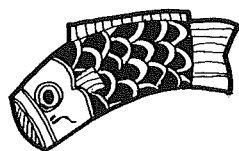
企業である以上、経営方針、費用対効果等当然問われるものであり、十分配慮すべき事

項ではあるが、他方道路管理者としてはこのクライテリアが唯一の基準とされることなく、より地中化対象地域の拡大、量的拡大を図っていくかねば、道路の本来の機能を発揮させられない。

電線類地中化推進検討会議では、こうした行政と事業者の立場を踏まえ、より地中化を推進するために地中化の基本的考え方や費用負担のあり方を含む整備上の問題点を整理検討していくこととしている。

五 おわりに

電線類地中化は、社会のインフラ整備として都市整備のあり方と深くかわる問題であり、一朝一夕にして推進されるものではないことは諸外国の歴史が物語っているが、このことは逆に一刻も早く制度的計画的な地中化に着手する必要性の高いことを示しており、電線類地中化推進検討会議における制度等の検討の促進に加え、国民的コンセンサスのとれた地中化目標の早期設定に努めなければならない。



特集 道路占用の 最近の動向

国道二号松永道路今津パーキング エリアの占用許可について

建設省中国地方建設局道路部路政課

一 はじめに

中国地方建設局の管内では、自動車専用道路に設ける休憩所および給油所の占用を二件許可している。一つは、一般国道二号西広島バイパスの廿日市市佐方に設置されている佐方サービスエリア（休憩所および給油所）であり、昭和四十九年三月四日に占用許可を行っている。また、他の一つは一般国道二号松永道路の福山市今津町に設置されている今津パーキングエリア（休憩所）であり、平成二年七月一二日に占用許可を行っている。許可を受けた者は、いずれも(社)中国建設弘済会である。

高速自動車国道では当該施設の設置事例は

多いものの、自動車専用道路（一般国道）では全国的にも事例が少ないと思われるので、最近許可した今津パーキングエリアの占用事例を紹介し、各位の参考に供することとした。

二 松永道路の概要

今津パーキングエリアは、広島県西部に位置する福山市今津町に設置されている。福山市は人口三六万人を擁し、備後地方生活圏の中心都市として県内では広島市について人口の多い都市である。当該地域の一般国道二号は、慢性的な交通渋滞の様相を呈しており、これを解消するため複数のバイパスを中国地方建設局福山工事事務所が建設しているが、

松永道路はそれらバイパスの一つである。

松永道路は、昭和四七年度に事業化した延長七・一kmの道路であり（図一参照）、この路線のうち尾道市側の延長四・〇kmは、全国一四、〇〇〇kmで形成される高規格幹線道路網の一部、尾道福山自動車道として四全総に位置付けられている。昭和六二年六月に松永道路を一部供用（延長二・六km）し、平成二年二月一五日に全線が暫定二車線で供用開始している。

自動車専用道路区間は尾道福山自動車道を含む延長四・九kmであり、この自動車専用道路区間の上り線に、今津パーキングエリアが設置されている。なお、松永道路は延長八・一kmの尾道バイパス（昭和五六年三月供用開

始)と接続しており、自動車専用道路区間は延長二・五kmが連続している。

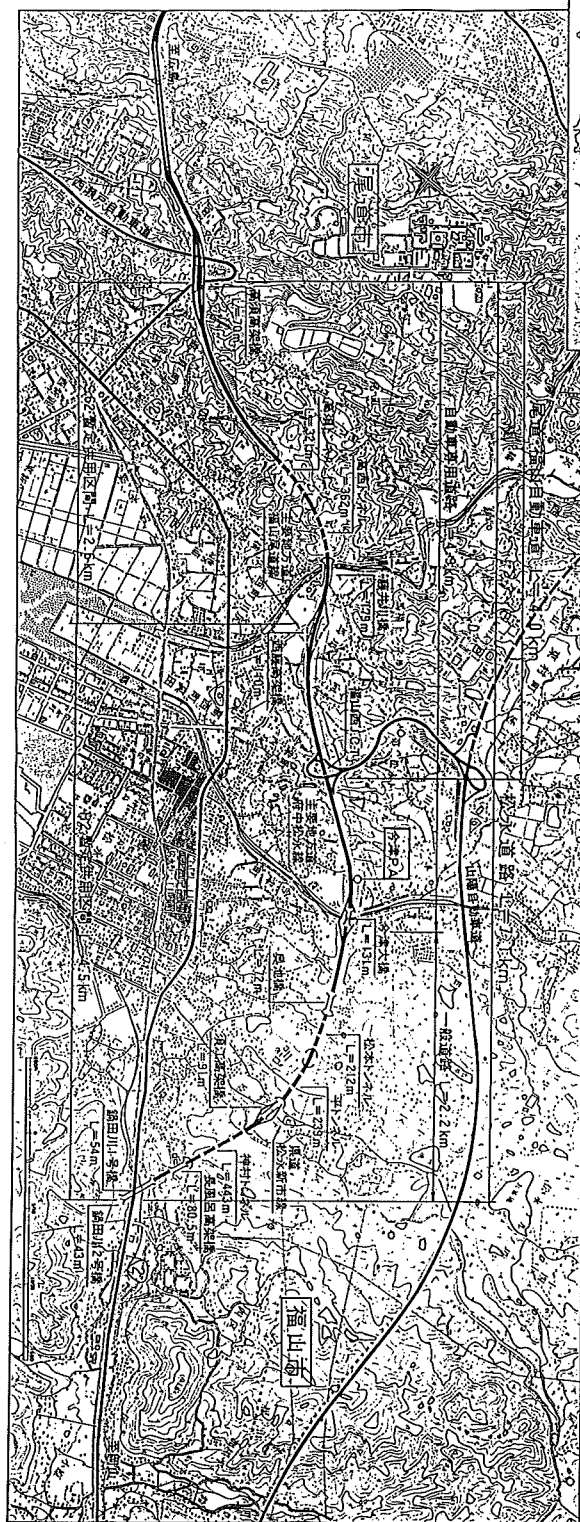
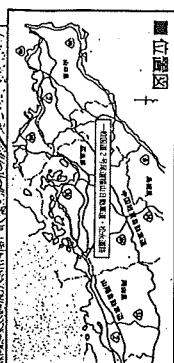
三 今津パーキングエリアの許可手続き

今津パーキングエリアの休憩所の占用は、平成二年六月一日に(社)中国建設弘済会から許可申請が提出されている。当該申請書を受理

した当局は、「道路サービス施設占用許可基準(昭和四二年一月一日付け道政発第九一号 道路局長通達)」に基づき審査して、平成二年六月一九日に道路局長に事前協議を行い、七月六日に道路局長からの回答を得て、七月一二日に占用許可している。(社)中国建設弘済会は、この許可を得て休憩所の建設に着手し、松永道路の供用開始に合わせて休憩所を開設している。

また、福山工事事務所が設置した便所と(社)中国建設弘済会が設置した休憩所双方の効用を兼ねている屋外付帯設備(ポンプ室、受水槽、浄化槽)の建設については、平成二年七月三十一日に付帯工事契約を締結し、占用者の費用負担を求めたうえで当局が工事を実施した。

なお、施設の配置等については図2、写真1、2のとおりである。



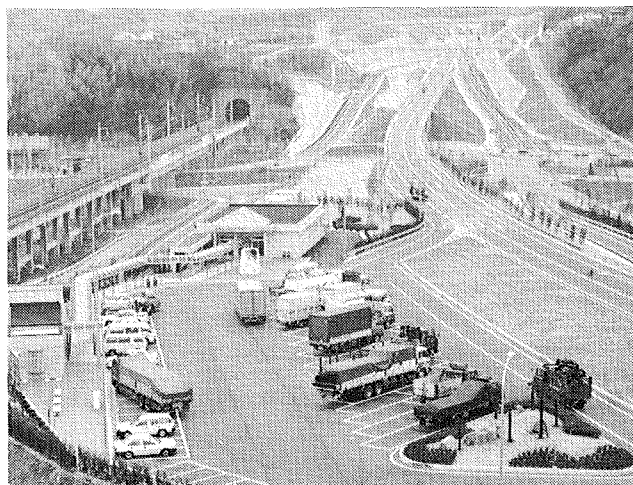


写真1



写真2



写真3

四 今津パーキングエリアの概要

今津パーキングエリアは、大型車九台、小型車四六台の駐車スペースを有しており、休憩所には売店、食堂のほか情報コーナーを設置している。

このパーキングエリアの構成を検討するに当たって、道路管理者として特に意を払ったことは、道路利用者に対するサービスの充実をいかに図っていくかということであった。

すなわち、限られた空間の中で道路利用者の疲労と緊張を緩和させ、また、人と地域の結びつきを深める道路ステーションをどのような形態で設置し、道路管理者と占有者の施設をどのように配置するかということであった。

このため、占用許可基準において「通行者に対し道路案内を行うこと」が、占有者に義務付けられていることもあり、休憩所内に設ける道路案内のための施設や、屋外の案内板を占有者において設置させている。また、路側

駐車場の管理の一貫としてゴミ箱を占有者に設置させている。

なお、便所と休憩所の動線を配慮して―休憩所の情報コーナーに足が向くように―通路を設けているのも今津パーキングエリアの特徴である。

休憩所内の情報コーナー（図3、写真3、4参照）には、道路交通情報、雨量情報等が写し出されるモニターテレビ、備後圏域内二市町村の観光地等を地図で紹介するドライ

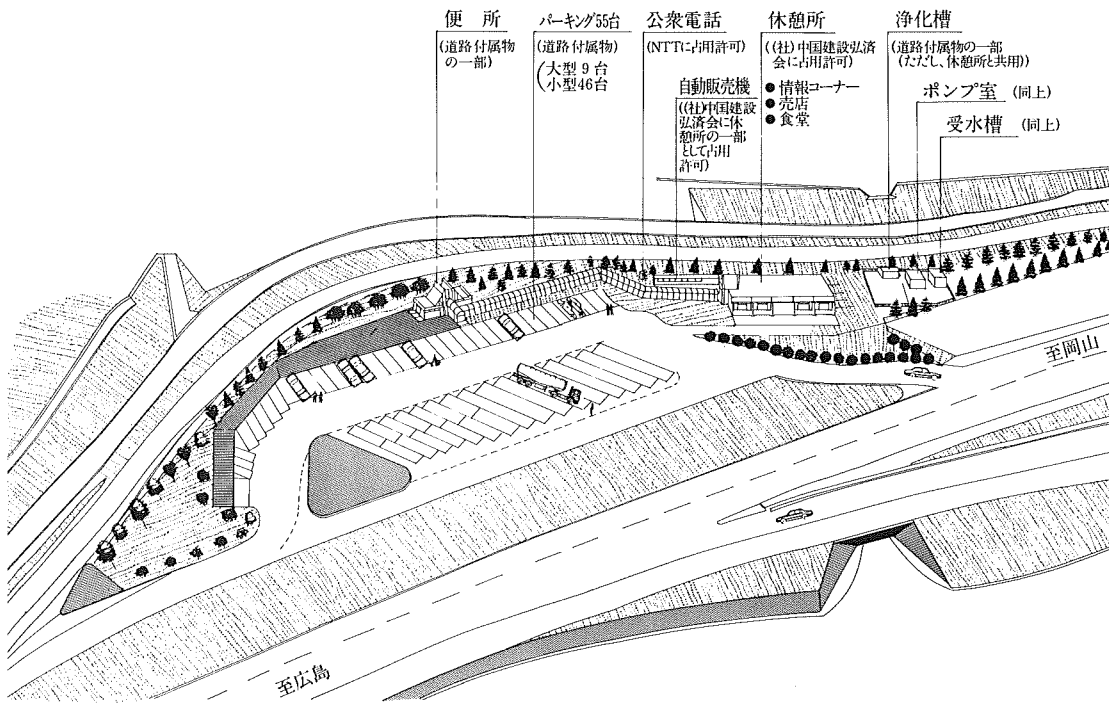


図2 今津パーキングエリア

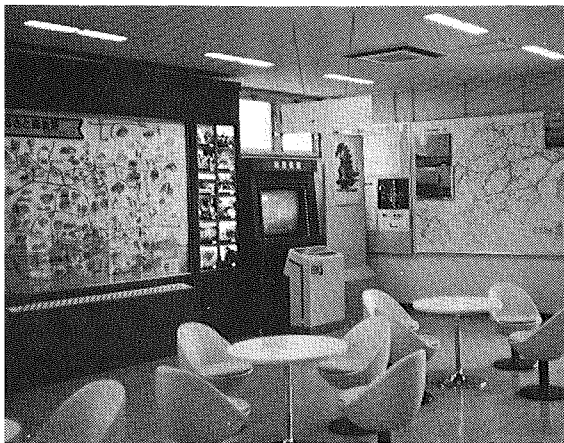


写真4

ブマップ、観光名所等をビデオで紹介する備後ガイドを設置し、地域と人と道路の結びつきが深まるよう配慮している。情報コーナー内の道路案内所(写真5参照)においては、(社)中国建設弘済会の職員が地図、パンフレット等により道路案内をするほか、福山工務事務所管内の災害、工事、異常気象などによる通行規制等を掲示板に表示し、道路利用者の利便の向上を図っている。

なお、道路案内所は、一般国道二号西広島バイパスの佐方サービスエリアにも設置している。

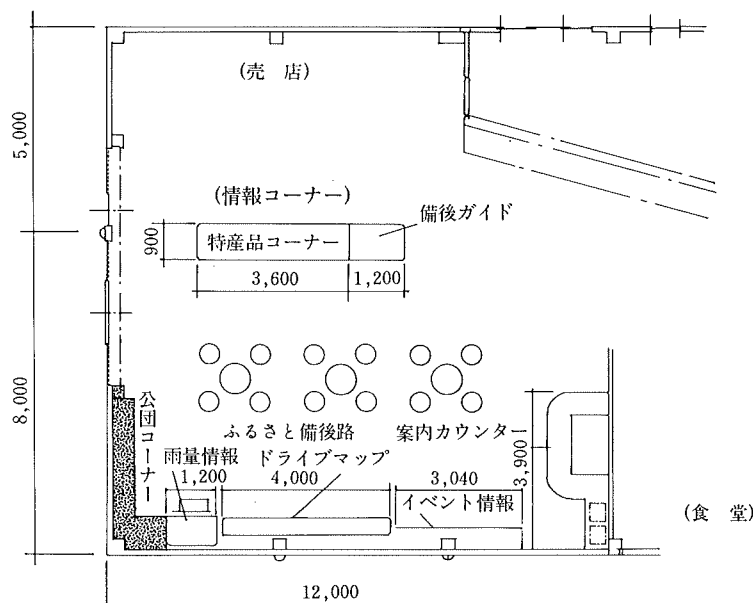


図3



写真5

五 今津パーキングエリアの維持管理

占用許可に付した条件により、道路管理者と(株)中国建設弘済会との間で「パーキングエリア内の施設の管理及び占用施設の管理並びにサービス施設の営業に関する協定書」を締結している。

これにより、(株)中国建設弘済会は、既述し

(食堂)

た「道路案内所の設置と道路利用者に対する情報提供等」を行うこととなっているほか、「路側駐車場、便所、休憩所の清掃等」を行うこととなっている。したがって、今津パーキングエリアの維持管理は、道路付属物も含め、休憩所の占用主体である(株)中国建設弘済会にゆだねられている。

また、両者において「屋外付帯設備の新設等に係る費用負担及び財産の帰属に関する覚書」を締結し、両者が共用している浄化槽等

の屋外付帯設備の維持費等について、それぞれの使用水量比率―道路管理者は便所の使用水量、占用者は休憩所の使用水量―により費用負担を定めている。

六 おわりに

休憩所等の道路サービス施設は、占用許可物件として位置付けられるが、当該施設を利用するのは、不特定多数の道路利用者である。道路利用者の円滑、快適な通行を確保することが道路管理者の課題でもあることを考えれば、占用物件である道路サービス施設のあり方についても、道路管理者は積極的に関与していくべきであると考えられる。また、道路サービス施設が高速自動車国道や自動車専用道路といった長距離交通の用に供される道路に設けられることから、当該施設を地域活性化の一助として活用することも考えられる。

道路管理者においても道路利用者へのサービス等について広い観点から対応していくことが趨勢になりつつあることを考え合わせれば、今後とも、単に許可権者と占用者という関係だけではなく、道路利用者へのサービスの向上等の目的に向かって、より一層の調整を図っていく必要があるのではないかと考えている。

特集
道路占用の
最近の動向

大阪駅前地下道の不法占用物件の 排除について

大阪市建設局管理部路政課第一路政係長 石原 康博

一 はじめに

大阪市（以下「本市」という。）では、平成二年四月から九月にかけて大阪鶴見緑地において、国際花と緑の博覧会が開催され、内外から多数の人々の来阪を戴き、盛況の内に幕を閉じた。今後は、「大阪咲かそう！」をキャッチフレーズに二一世紀に向けて、さらなる飛躍を図ろうとしている。

さて、大阪の玄関口である大阪駅前には、戦前に建設された地下道があるが、その後の地下街の建設、沿道ビルの地下階との接続などによって、現在では、一大地下空間を形成している。この大阪駅前地下道（以下「本件地下道」という。）において、本市として長年

懸案であった新聞販売台等の不法占用問題がこの度、全面解決したので、以下、この内容について紹介させていただく。

二 不法占用問題の経緯について

本件地下道は、大阪市北区梅田一丁目に位置し、本市が管理する市道南北線および大阪市長が管理する国道一七六号が交差する部分の地下に設置された地下道で、昭和一七年二月一七日に供用開始された。（図1参照）

本件地下道は、戦時中は防空壕に利用されたり、戦後は、海外引揚者や戦争罹災者などが多数集まるなどの歴史を経験している。そういう戦中・戦後の混乱の中で、宝くじ売場や新聞売場等が無断で設置され、売主の変更

や増減はあったものの今日まで残ってきたものである。本市としては、本件地下道の不法占用を是正する必要がある、昭和五〇年以降、その方策を関係機関と協議してきた。昭和五八年に至り、本件地下道東広場（以下単に「東広場」という。）において、柱廻りで新聞売場一一軒、宝くじ売場五軒、おみくじ販売六軒、靴みがき二軒等が存在し、通行の支障が著しかったので、大阪府警察會根崎署が道路交通法に基づき、不法占用者の排除を図った。その際、新聞売場一一軒については、販売業者を代表して京阪神新聞即売委員会（京阪神地区に発行所を有する社団法人日本新聞協会加盟の販売部長等をもって構成）より本市に対し、東広場の柱廻りでの設置の許可を求める



图 1



写真 1

申入れがあったが、本市においてはこれを拒絶し、改めて同委員会と協議した結果、新聞売場については五軒が自主的に撤去された。残る六軒についても本市としては、あくまでも不法占用であり、自粛しても認知できるものではないと声明する一方、新聞業界側からの東広場における新聞売店の必要性と現状の東広場での新聞購入者の実態が強く主張される中で、近い将来全面解決する上は、通行の支障とならない壁際で鉄道利用者等の利便施

設としての売店設置は検討せざるを得ないと判断したところである。

平成二年三月現在、東広場（約二、二〇〇㎡）は、地下鉄梅田駅、JR大阪駅、阪神梅田駅、地下鉄東梅田駅、西梅田駅および阪急梅田駅が付近にあり、膨大な乗降客、買物客が往来し、ピーク時一時間あたり六万人もの人々が交錯し、人との接触や蛇行通行を余儀なくされる非常に輻輳する場所（写真1参照）

です。すでに飽和状態であり、なお今後も通行量の増加が見込まれる中で、柱廻りでの販売台等の設置は通常時での通行上の支障はもとより、災害時の非常時においては極めて危険である（隣接の地下街でボヤ騒ぎも数件発生）ので、これを早急に撤去する必要があった。

一方、前述した利便施設としてのスペースは、地下鉄梅田駅改造工事（平成元年一月に概成）および地下道の改修工事（工期・昭和六三年四月～平成二年二月）が進捗する中で確保が可能となった。

そこで、平成元年九月から、京阪神新聞即売委員会を通じて柱廻りからの立退きについて協力を求めると共に、円満解決が図れるよう総合売店設置案を示した。京阪神新聞即売委員会では平成元年九月以降、東広場六売店をはじめ中央、西広場の売店設置者等関係者

を説得したが、東広場四売店については最後まで同意が得られなかった。

その後、四売店六店主は、京阪神新聞即売委員会とたもとを分かつ形で、直接本市に対し、柱廻りでの営業継続を主張した。本市としては、あくまで話し合いによる立退きを期待する一方、居すわりを認めることができないので、道路法手続の一環として除却勧告書の送付、さらには平成二年四月七日付で、道路法第七十一条第一項による除却命令（期限同年四月一二日）を発したものである。

〈除却命令、行政代執行等に至る流れ〉

(1) 平成元年九月

京阪神新聞即売委員会を通じて、立退きの協力依頼（併せて、総合売店設置案を提示）

(2) 平成二年二月二七日

立退きのお願ひ文書発送

(3) 同 年三月五日

売店主らに口頭による立退き要請（店主らはあくまで柱廻りでの営業継続を主張）

(4) 同 年三月一五日

物件の除却勧告書送付

(5) 同 年三月一六日

口頭による立退き要請

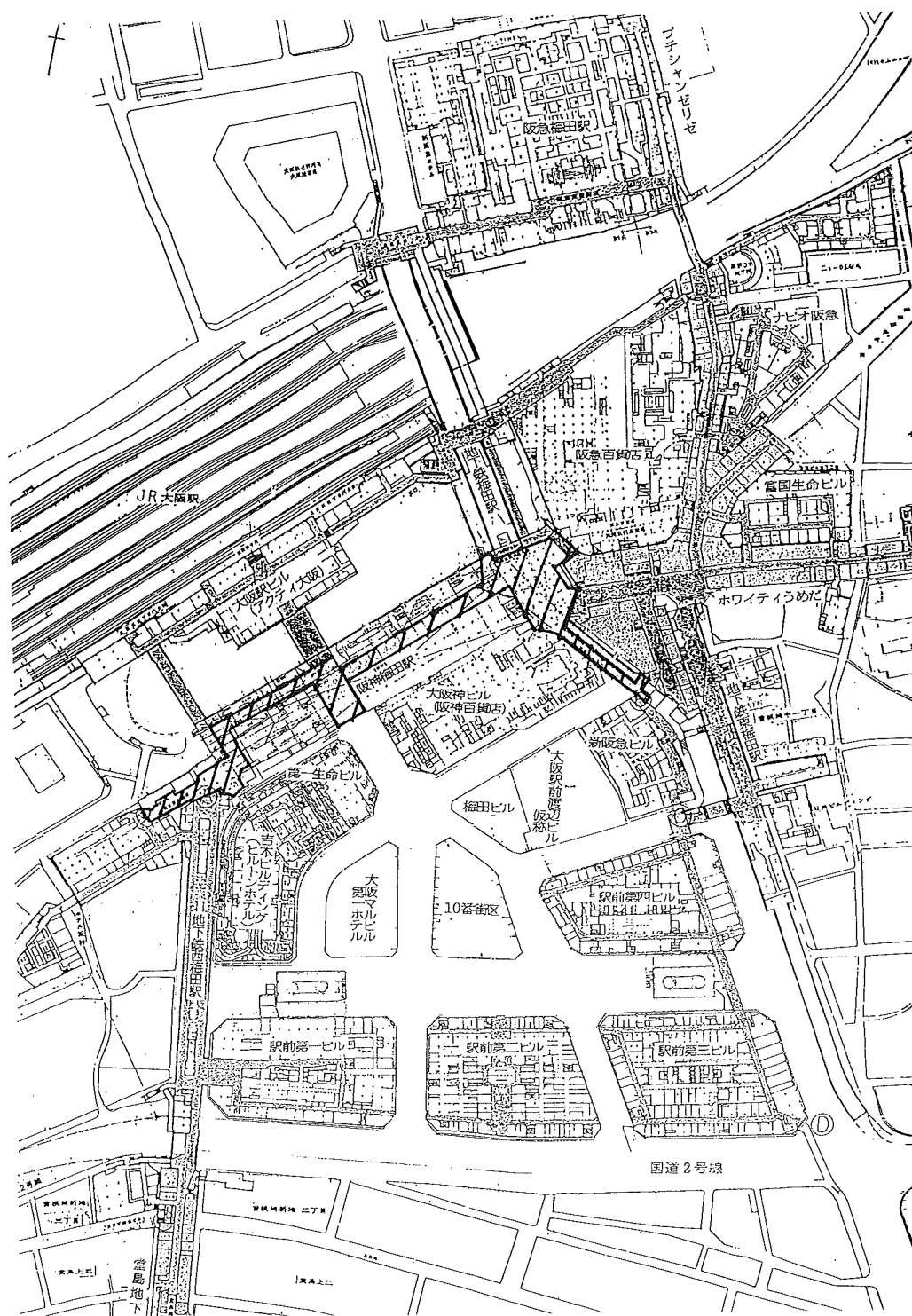


図 2

- (6) 同 年四月七日
除却命令書送付（期限 四月二二日）
- (7) 同 年四月一三日
※除却命令取消の提訴
- (8) 同 年四月一三日
戒告書の送付（期限 四月一九日）
- (9) 同 年四月一六日
※執行停止申立（大阪地裁）
- (10) 同 年四月二三日
※大阪地裁決定（申立を却下）
- (11) 同 年四月二三日
代執行令書の交付（執行 四月二六日）
- (12) 同 年四月二四日
※即時抗告（大阪高裁）
- (13) 同 年四月二五日
※大阪高裁決定（抗告を棄却）
- (14) 同 年四月二六日
行政代執行による物件除却
- (注) ※は裁判所関係分

三 除却命令取消訴訟等について

以下、本件に関する裁判所関係の事項について記述する。結果は、本市の主張をほぼ認めていただいた。

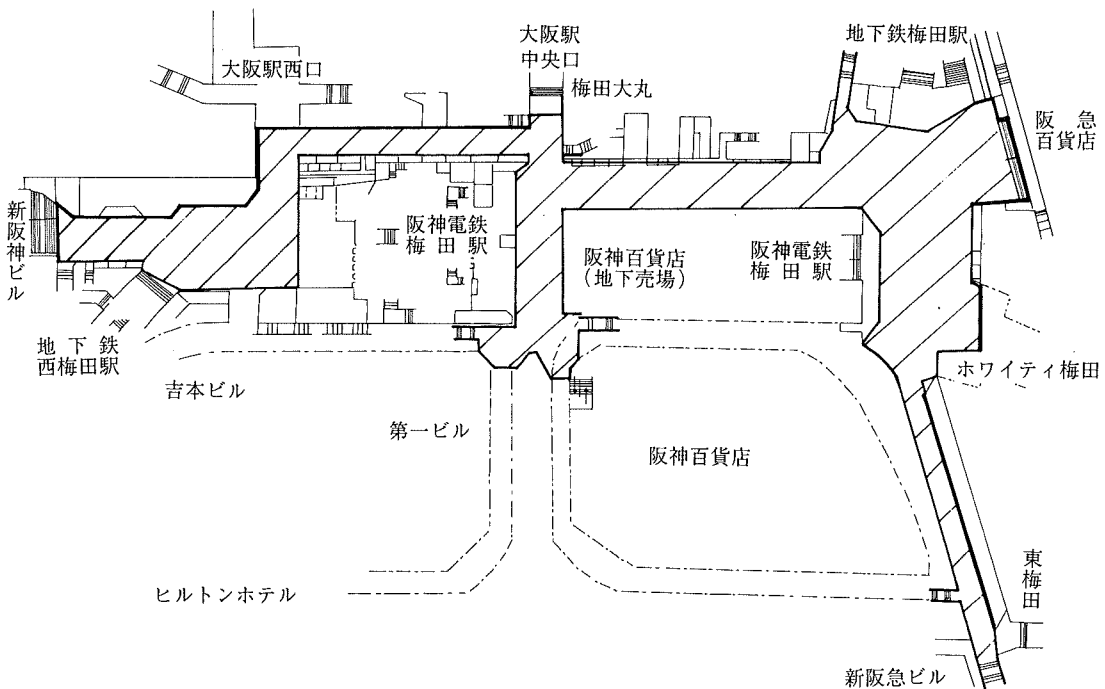


図 3 大阪駅前地下道全体図

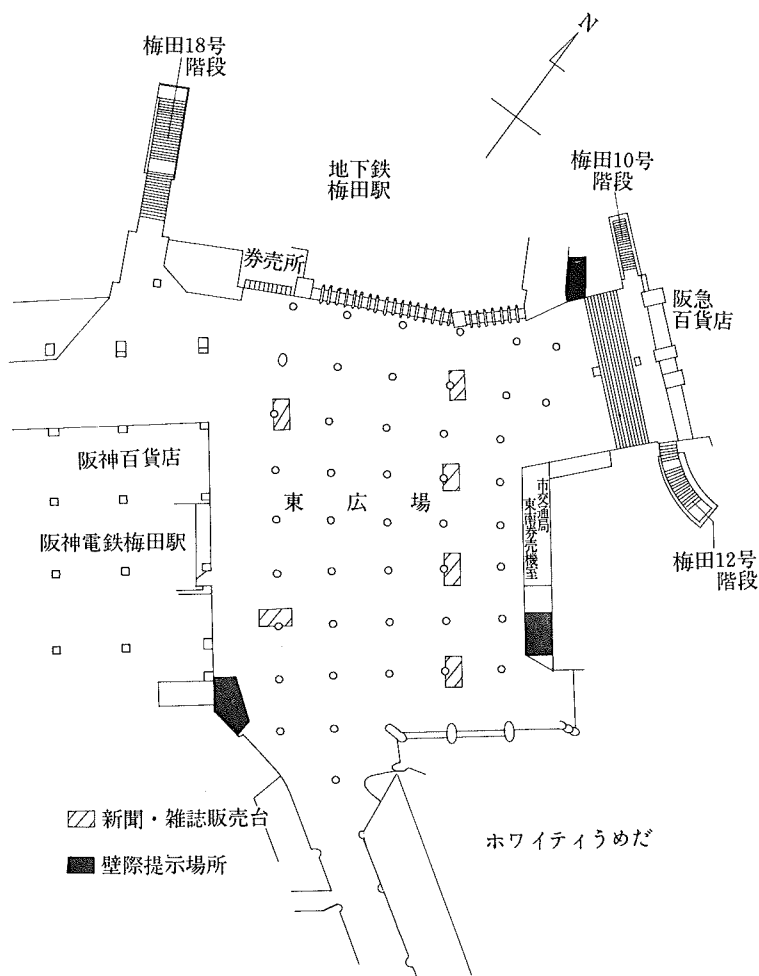


図 4

(1) 執行停止申立事件

原決定「執行停止の申立を却下する。」

まず、代執行手続を停止する緊急の必要性については、本市が提案した三箇所の壁際スペースは、新聞雑誌の販

売所として不適当な場所でない。また、販売場所の面積も減少しないし、ある程度収入が減少するとしても、回復の困難な損害にあたることは評価できない。よって、代執行手続の続行により、申

立人らに回復困難な損害が生じることの疎明はないとされた。

さらに、本案の理由についても次のように判示された。ア 占用権限については、申立人らが占用許可を受けたことがないのであるから、地下道の占用権限を有しないことは明らかであり、申立人らの内二名に旧道路法の占用の承認がされていたとしても（注 一番古い人は昭和一五年から営業していると申立てた）、この承認は現行道路法施行令施行の日（昭和二十七年二月五日）から三年の限度でその効力が認められたに過ぎない（施行令附則三項）から、結局占用権限を有することなく本件販売施設を設置して使用を継続しているものというほかない。イ 裁量権の濫用または信義則違反の有無については、除却命令が大阪市長の裁量権を濫用してされたものであるとか、信義則違反であるといえるためには、申立人らが長期間にわたり使用を継続しているというだけで足りず、地下道の管理者である大阪市長が各申立人に対して、占用許可したものと信じるに足りるような公的見解を表示したものと

というような事情の存することが必要である。昭和五八年（注 京阪神新聞即売委員会に対する本市の見解表明）市担当者は当面は黙認する姿勢は示しているが、同時に地下道での営業は道路の不法占有によるものであるとの認識を表示しているうえ、本件のような道路の占有は、正式に許可されてもその期間は三年以内に限られることも考慮すると、これをもって、それより三年以上も経過した時期までも、申立人らの占有を適法なものとして扱うとの公的見解が表示されたものとすることはできない。また、本件地下道は歩行者の通行が輻輳する点では大阪市で有数の道路であるから、同所における不法占有物件を撤去してその整備を図るという行政目的には何ら不当な点もない。大阪市においては、申立人らの長期間にわたる実態を踏まえて新たな販売場所を提供し、申立人らの販売業を継続しうるように便宜を取り計らうとの姿勢さえ示している。これらの事情に照らしてみれば、本件除却命令が大阪市長の裁量権を濫用するものであるとか、信義則に違反するものであると

評価する余地はない。従って、本件除却命令は、道路法第三十二条第一項、第七十一条第一項に適合した処分であるからその取消を求めた本案は理由がないとみえるというほかはない。

(2) 即時抗告申立事件

本決定「本件執行停止申立てはいずれも理由がない。その理由は、原決定理由と同一であるからこれを引用する。抗告人らに回復の困難な損害が生じることの疎明はなく、本件抗告を棄却する。」とのことであつた。

(3) 除却命令取消請求事件

第一回（平成二年六月一三日口頭弁論）→第四回（平成三年一月二九日）の公判で結審した。判決は平成三年三月五日の予定であつたが、平成三年二月二七日付で、申立人らの訴訟取下げがあつた。

四 行政代執行について

本件新聞売店については、五〇年間営業している店主もおり、できるだけ話し合いによる解決を図ろうと努力した。しかしながら、^{*}四店主と話し合いで解決するには今後も相当時間を要すること、すでに自主的に立退いた

店主との間に不公平となること、さらに、東広場での交通輻輳を考慮する時今後とも通行量の増加の見込みがある中で、一刻も待てないというのが当時の状況であつた。

裁判所の判決を得た後、四月二六日午前一時（地下道閉鎖後）に職員六〇名を擁して代執行に着手した。マスコミ関係者、支援者、売店主らが混然とする中でしかし、整然と販売台の撤去を行い、地上出入口に待機させてあつたトラック二台に四基の販売台を積み込んで、建設局材料置場へ搬入した。実は、これで一件落着いたのではなく、ここからが本当の意味でのウメチカ新聞売店問題の始まりとなるのである。（※当初六店主であつたが、廃業等で四店主となつた。）

五 物件撤去後の交渉、話し合いについて

まず、翌日から東広場の柱に売店主、支援者がハリ紙を行い、これをマスコミは「壁新聞」と称し、こぞって報道するに至つた。このことは、全国ネットの報道番組でも取り上げられ、本市への集中抗議等となつて行われ、建設局は矢面に立たされた。丁度、本市に係わる別の問題がクローズアップされる中で、本件問題の抗議は激しさを増した。店主



写真 2

側並びに支援団体は本市に対し、強制撤去の謝罪および柱廻りへの復活要求、さらには生活補償の要求と全て応じられない要求を行った。五月の連休明けからは、店主および支援者が、時によっては多数で連日、市役所へおしかける事態となった。もちろん、建設局としては、物件撤去後の問題として店主側の営業再開を否定するものではなく、本市が提案した壁際のスペースへの入店について具体の話し合いに応ずる意思は見せていたものの、

支援者による抗議運動と相俟って、店主側は具体の話し合いに入る兆しを全く見せなかった。やがて秋に入り、ようやく店主側も営業再開の必要性を感じるようになり、話し合いのテーブルにつく意思を表わした。一月以降、平成三年二月まで合計一二回の話し合いを経た結果、二月一八日には、本市と店主側において八店に関する条件において合意に達したのである。

そして、四月中には、四店主全員が新しい店舗での営業再開が決定した。

六 おわりに

本件問題に直接取り組み始めたのが平成元年七月頃、現在平成三年四月であるから約一年一〇箇月を経た。行政代執行を行った日からでも一年がたった。この間全面解決までかなりの時間を要したが、この問題は、大げさに言えば建設局における戦後の総決算であり、五〇年間放置してきたことのツケを、今回やっと始末したということに他ならない。それだけに問題解決には、法律上の措置のみでは決して足らず、売店側の営業再開（この点は裁判所の事情聴取においても確認をされた。）という生活にまで踏み込んだ上での円満解決が必要であった。

今回の問題解決を通じて強く感じたことは、道路管理者は常に適時、適確な対応が必要であること。このことを肝に銘じ、今後とも適正な道路管理に努めていきたいと考えている。なお、問題解決の途上において貴重なアドバイス戴いた建設省路政課堀川係長に対し、本紙面を借りてお礼を申し上げたい。

（現所属 大阪市監査事務局）



芳洲と熊楠

財団法人 道路管理センター 理事長 尾之内 由紀夫

ヴェブレンは無用の好奇心を創造性の根源とみなしたが、凡庸のわれわれにとって偶然の好奇心が思いがけない宝物を与えてくれることがある。最近、どちらかというと過疎辺境の地へ旅をする機会があるが、標題に挙げた二人の人物は、その折たまたまその地方の地誌との係わり合いの縁で出会うことのできたすぐれた先覚者であった。何れも今日と違う時代にあつて、先達の・独創的な生き方をし、立派な日本人としての存在を示したが、それにも拘らずわれわれの受けた歴史教育の中にも、また華やかなドラマの主人公としても登場することの少なかった人達であつた。ここに、その人物像の一端を素描し参考に供したい。

あめのもりはうしめう

雨森芳洲との出会いは平成二年三月の対馬行きの時であつた。そもそもこの旅のきっかけは、小林幸雄氏の薦めもあり、またその伝手で現地の著名な民族考古学者永留久恵氏に

御紹介をいただくことができたこともあつたが、さらにそれに先立つ一月、吉野ヶ里遺跡を訪れ、そのスケールの大きい古代文化に感激し、半島との文化交流の重要な中継地として、是非一度は対馬を尋ねてみたいという願望の下地があつた。この旅には、黒川信夫氏と福田治氏に同行いただいたが、対馬のことについての詳しくは割愛したい。わが国の残された貴重な歴史的風土の地として、是非一度は足を運ばれることをお勧めしたい。

話は、今から三〇〇年前に遡る。二代將軍秀忠の襲職のとき、李氏朝鮮より慶賀の使節が来日したのが先例となつて、その後將軍の交替の度に朝鮮より通信使が来日し、その先導護衛の役を對馬藩の宗家が当たることになった。芳洲はその對馬藩の真文役として招かれ、一七五五年その地で生涯を終えるまで五十数年に亘つてこの孤島において重要な役割を果たす人物として活躍した。

雨森芳洲は一六六八年、滋賀県高月町で医者の子に生まれた。幼時より漢籍の手ほどきを受け医学を修める道へ進んだが、ある縁で儒学の道を志すことになった。当時、京都には伊藤仁斎が最も目立った存在であったが、芳洲がその師としたのは江戸の木下順庵であった。芳洲一七歳頃のことである。同門には、新井白石、室鳩巢など優れた人材があつて交遊を深め、自信家であつた白石も芳洲のことを風貌秀朗にして知識該博と認めていた。順庵門で学ぶこと七年、師の推挙によつて対馬藩に仕官することになるが、このことが彼の一生を決めることとなった。西国の孤島の小藩に中央のエリートが仕えることは奇異に思われるかも知れないが、当時対馬は朝鮮との国交の正式の窓口であり、小藩とはいえ一〇万石の格式であつた。通信使の応接には学問と詩文、それに正確な語学力を備えた人材が必要とされていた。

元禄二年、芳洲は対馬藩に仕官することになったが、当時の藩主は第四代の宗義真であり、藩の主な仕事は朝鮮との外交と貿易であつた。また、このため釜山に倭館をおき数百名の人を常駐させていた。芳洲は藩の要人としてこれらの実務に当たるとともに学者文化人として数々の業績を残した。鎖国状態の国がらの中にあつてこれらの仕事に当たったことは、中央幕府と相手国の間になつて大変難しい役目であつたが、彼はよくその職責を果たした。それらを書き尽くすことはできないが、その一つ、二つを紹介したい。

芳洲は幼時より漢籍に馴染んだが、実務に接するに及んで、はなし言葉の大切なことを重視し、二度に亘つて長崎を訪れ、

直接中国人より中国語会話を学んだ。対馬は公貿易の基地であり、また外国船、なかんづく中国船との係り会いも多く、直接会話はそのようなとき円滑な解決を図るための最も大切な手段であつた。朝鮮語の学習は中国語にもまして大切であつた。通信使の応接には絶対に必要な朝鮮語の学習のため、芳洲は釜山倭館に三年在留し勉強に励んだ。ハングル語は、当時の朝鮮にあつては庶民の文字であつたが彼はそれにも挑戦した。その著書「交隣須知」は、明治の始めまでわが国における朝鮮語の教科書として使用されたというがその中にもハングル文字が取り入れられている。

右に挙げた語学力は芳洲の外交の業の一つであつたが、彼の外交の本質はその思想であつた。文禄、慶長の役以来、わが国には朝鮮に対する尊大な気風が依然として残っていた。芳洲は倭館の在留あるいは朝鮮通信使の接遇の体験の中にあつて人間の本质を見つめ、両国人の間でその本性に優劣の差のないという信念をもつた。あらゆる問題の解決は、相互の信頼と理解の上で達せられるという外交の基本姿勢に基づいて、彼は行動した。彼は単なる思想家としての儒学者に止ることなく、当時の歴史文化に立つ現実主義者でもあつた。

平成二年五月、韓国盧泰愚大統領が来日し、その折国会演説が行われたが、特にその中で雨森芳洲の名前を挙げ、日本にも過去において日韓両国の交流のために功績のあつた立派な人物があつたことを紹介した。対馬への今回の旅が計らずも今から三〇〇年前、この孤島にすぐれた先覚者があり、今日に多くの教を残してくれたことは私にとって嬉しい発見

であった。巖原の長寿院の裏山には芳洲の墓地が残されている。

紀南は、概ね山地でその九〇%が樹林で占められており、紀勢線、国道四二号によるも著しく交通条件の悪い地域である。古くは「蟻の熊野詣で」といわれ、その最盛期には年間三万人がいくつかのルートを経て熊野三山をめざして往来し、多くの人々にとって天地自然に回帰する聖地であった。

この地域は、最近熊野古道として新たな脚光を浴びているが、今なお開発の遅れた所である。昨年、奥地産業開発道路協会においては、和歌山県よりこの地域にある関係市町村の町づくり、村おこしのための開発計画の調査の依頼をうけ、私も関係者の一人として現地を訪れる機会をえた。

南方熊楠という巨石にぶつかったのは、そのような縁であった。変った名前と近代の神仙であるという程度にしか知らなかった私にとっては、この巨人の存在は新たな発見であった。

熊楠は、元号が明治に改る前年慶応三年和歌山市の金物商の家に生まれた。幼少の頃世の中は正に「翺ぶが如く」の激動の時代であったが、和歌山中学を卒業するまでの彼の少年期は、やや伝説的になるが学業よりは知識欲旺盛で、読書と写書それに動植物の採集に熱心であったという。十七歳の時上京し英語を学び、東京大学予備門では夏目漱石や正岡子規らと共に学ぶが入学試験に失敗し、それを契機に彼の志はまったく別の世界へ飛躍することになった。二十歳のとき、私

費を持ってまず渡米しその地に約六年間滞在することになった。米国では一時農学校に学んだこともあったが、熊楠の日常生活は日本人留学生との交遊、読書、植物採集などによって占められていた。この頃、彼は粘菌（変形菌）に強く心惹かれ、これが終生の研究課題となった。しかし、米国の留学体験は彼の期待の答えることができないことを感じ、更に足をのばし大西洋を渡り英国に学ぶことになった。その英国における八年間は、熊楠にとって最も充実したものとなる。

ロンドンの大英博物館やその他の学術施設は熊楠にとって驚くべき知識の宝庫であった。それらにひかれるように通い、動植物のみならず人文科学、宗教関係に亘る広い分野に亘って、博覧強記ともいえる勉学が行われた。この間、多くの交遊もあったが、それらの中には当時最も開明的な僧であった土宣法竜や当時英国に亡命していた青年革命家孫文があった。法竜は生涯の文通の友となり、孫文は後日和歌山に熊楠を尋ねてくる縁ともなる。この革命家は、熊楠のことを要を得て次のように書き記している。「君は欧米に遊学すること二十年ならんとし、数国の語言文字に博通し、その哲学理學の精深なるは、泰西の専門名家といえども、つねに驚倒をなす。しかして植物學の一門においてもっとも造詣をなせり。君は名利に心なく、志を學に苦しめ、独立し特り行くこと、十余年一日のごとし。まことに人の及ぶべきにあらざるなり。」

熊楠はまた、勉學の成果を論文として英国の學術誌に発表し、帰国後もこれを続け、その量は膨大なものとなった。一九〇〇年帰国、和歌山、勝浦と居を移し、最終的に田辺に定

着する。時に三八歳、彼は更に幅広く精力的に活躍するが、その詳細は書き尽くせないが、私にとって特に印象的であった事実について紹介したい。

神社合祀令が出されたのは一九〇六年である。これは、一村一社を原則とし、その他の小社を廃止し他の神社へ併合するという政策であった。熊楠はこれに猛烈に反対するのであるが、その動機の一つはそれらを取りまく森林や自然環境を破壊することを憂えてのことであった。中央政界・有識者への働きかけ、役所への請願など精力的に活動するが、ある時は県吏への面会の強要が行きすぎて一八日間の監禁をうけたこともある。また、この目的のため民族学で既に名を知られていた柳田国男からの協力も得ていたが、民族学の考え方については、彼は柳田と一線を画していたらしい。南方の研究家鶴見和子によれば、彼の神社合祀令反対運動の思想は、「エコロジー」ということばによっておきかえることができるという、柳田宛の書簡の中に植物棲態学“Ecology”という字句があったという。今から八〇年ほど前に既にこのことがあったことはまことに驚異である。

昭和四年、昭和天皇は南紀へ行幸された時、田辺湾の小島^{かしま}神島に立寄られ、亜熱帯性の珍しい植生を視察されたが、その折南方は御召艦長門上で粘菌について御進講申上げる榮譽に浴した。無位無官の野人で、警察沙汰にもなった彼の御進講については当局も大分頭を悩ましたようであるが、生物学に格別造詣の深い陛下が同学の徒として直接南方を召されたことは、そのこと自体美談である。神島の自然保存について

の彼の熱意は、その翌年、この小島が和歌山県天然記念物に指定されることによって報われた。昭和十六年、田辺の地で七五歳の生涯を終えることになるが、彼が後世に残してくれたものは、南方という日本人にして今なお計り知れないスケールの大きい人物像であった。田辺市の白浜には南方熊楠記念館があり、膨大な彼の業績の足跡が今日一般に公開されている。

今や、旅はわれわれの重要な生活文化の一部となっている。美しい自然、四季の移り替り、史蹟——あるいは温泉やグルメも多くの人を引き付けるが、その折行く先々の地方に生きた隠れた人物を知ることまた、大きな楽しみである。ここに紹介した二人の人物の存在を、たまたまの旅の縁で知ることができたのは、私にとって喜びであり、新たなディスカバリー・ジャパンでもあった。

(平成三年三月)

広域基幹道路の指定について

建設省道路局地方道課

一 背景

高度経済成長とともに深刻化した過疎問題に対処するため、昭和四五年に過疎地域対策緊急措置法が、さらに昭和五五年には過疎地域振興特別措置法が制定され、総合的、計画的な過疎対策が積極的に推進されてきた。この結果、過疎地域において人口減少率が低下するとともに基礎的公共施設の整備が進む等過疎対策は着実にその成果をあげてきている。

しかしながら、全国市町村の約三分の一、全国土面積の約半分を占める多くの過疎地域においては、依然として人口の減少に伴い地域の活力が低下していると言わざるを得ない状況にあり、過疎地域振興特別措置法の失効に伴い、平成二年に新たに過疎地域活性化特別措置法が制定された。

新たな過疎対策においては、地域間の交流の促進による活性化が強調されており、道路整備の視点からは、モータリゼーションの進展に伴う日常生活圏域の拡大、観光・レクリエーション事業への取り組みの増加、地域経済の広域化などを背景に、過疎地域内の道路整備のみならず、過疎地域と近隣の都市等を結ぶ広域的な幹線道路の整備に対応するニーズが高まっている。

このため、過疎地域活性化特別措置法においては、市町村道の都道府県による代行制度を、過疎地域とその他の地域を連絡する市町村道についても適用できるよう拡充したところである。

広域基幹道路整備事業は、こうした過疎地域における地域間交流の促進に資する広域的な幹線道路の重点的な整備の推進に対するニーズの高まりを背景として新たに創設されたものである。

二 広域基幹道路整備事業の概要

先に述べた通り、今後の過疎対策の推進に当たっては、過疎地域と近隣都市、その他の地域との交流を促す広域的な幹線道路の整備を促進することが不可欠であり、道路ネットワークの観点から都道府県道の整備の促進が強く望まれている。

このため、建設省においては、高規格幹線道路や一般国道、市町村道の整備と連携を図りつつ、地域間交流の促進を支援する広域的な都道府県道を計画的、重点的に整備の推進を図り、もって過疎地域の活性化を推進することを目的として広域基幹道路整備事業実施要綱(表1)を平成二年九月に制定した。

広域基幹道路の要件としては、過疎地域と過疎地域が属する圏域の中心部市町村がアクヒム、国東

表1

広域基幹道路整備事業実施要綱	
第1. 目的	この要綱は、過疎対策を促進するため、過疎地域と他の地域との交流に資するような広域的な都道府県道（広域基幹道路）について、特に重点的に整備を実施するための要綱を定め、もって過疎地域の活性化を図ることを目的とする。
第2. 広域基幹道路	広域基幹道路とは、過疎地域活性化特別措置法第7条に基づく都道府県過疎地域活性化計画に定められた道路のうち、次の要件を備え、かつ過疎地域の活性化を図る観点からその整備の必要性が高い都道府県道で建設省道路局長が指定したものをいう。 ①過疎地域と地方中心都市を結ぶ主要な道路 ②過疎地域と高規格幹線道路のインターチェンジや一般国道等の幹線道路を連絡する主要な道路 ③過疎地域と空港、新幹線駅等の交通結節点を連絡する主要な道路 ④地域活性化のための観光、レクリエーション等のプロジェクトに密接に関連し、その推進に資する主要な道路
第3. 広域基幹道路指定の申請	都道府県知事は、建設省道路局長に対し広域基幹道路の指定の申請を行うことができる。
第4. 広域基幹道路の指定	建設省道路局長は、指定の申請がなされた道路のうち、過疎地域の活性化の観点から重要性が高く整備効果の大きいもので、特に重点的に整備を促進する必要があるものを広域基幹道路として指定するものとする。
第5. 広域基幹道路整備事業の推進	建設省は、指定された広域基幹道路の整備について、補助事業等によりその計画的、重点的实施に努めるものとする。
第6. その他	本事業の実施手続き等については、この要綱に定めるもののほか、別に定めるところによるものとする。

地域と高規格幹線道路、一般国道等の幹線道路あるいは空港、新幹線駅といった交通結節点とのアクセスを確保するための都道府県道であること、または、過疎地域において推進されている観光・レクリエーション等の地域活性化に資するプロジェクトの推進を支援する都道府県道であることが必要である。

具体的には、都道府県過疎地域活性化計画に位置づけられた都道府県道で、次に掲げる要件のいずれかを満たし、過疎地域の活性化を図る観点からその重点的整備の必要性が特に高い道路であることが要件となる。

- ① 過疎地域と地方中心都市を結ぶ主要な道路
- ② 過疎地域と高規格幹線道路のインターチェ

ンジや一般国道等の幹線道路を連絡する主要な道路

- ③ 過疎地域と空港、新幹線駅等の交通結節点を連絡する主要な道路

- ④ 過疎地域活性化のための観光・レクリエーション等のプロジェクトに密接に関連し、その推進に資する主要な道路

三 広域基幹道路の指定

実施要綱においては、都道府県知事は、建設省道路局長に対して広域基幹道路の指定の申請を行うことができ、建設省道路局長は、都道府県知事からの申請に基づき、申請された都道府県道のうちから過疎地域の活性化を図るうえで重要性が高く、整備効果の大きいものを、特に重点的に整備を促進する必要があるものを「広域基幹道路」として指定することとされている。

建設省においては、要綱の制定に引き続き、各都道府県知事からの広域基幹道路の指定申請に基づき、指定に向け作業を進めてきたところであるが、この度、平成二年三月二七日付けで、二六九区間、延長約五、〇〇〇kmの都道府県道を広域基幹道路として指定し、関係都道府県知事あて通知したところである。

今回指定した広域基幹道路並びに国道、整備済みの都道府県道等により、すべての過疎地域にお

表2 名都道府県における広域基幹道路の
指定内容

県 名	区間数	指定延長	関 係 過 疎 市 町 村 数
北海道	22	692.6	46
青森県	4	79.8	5
岩手県	9	162.0	11
宮城県	4	99.6	8
秋田県	11	191.0	17
山形県	12	125.2	13
福島県	8	168.0	13
茨城県	5	64.9	5
栃木県	1	32.9	1
群馬県	3	75.9	4
埼玉県	2	15.1	2
千葉県	1	25.4	1
東京都	0	0.0	0
神奈川県	0	0.0	0
山梨県	3	67.2	3
長野県	10	175.6	21
新潟県	18	182.3	20
富山県	2	31.8	2
石川県	5	77.4	6
岐阜県	6	122.5	9
静岡県	1	29.5	2
愛知県	5	65.3	6
三重県	3	53.9	3
福井県	3	33.3	3
滋賀県	2	18.8	2
京都府	3	73.0	4
大阪府	0	0.0	0
兵庫県	5	109.9	7
奈良県	3	28.9	4
和歌山県	5	96.8	8
鳥取県	5	68.8	5
島根県	9	209.5	16
岡山県	8	190.4	18
広島県	11	168.2	16
山口県	6	130.2	11
徳島県	9	147.0	14
香川県	1	20.0	2
愛媛県	7	127.4	11
高知県	6	176.2	12
福岡県	3	109.0	5
佐賀県	4	49.5	5
長崎県	4	70.8	5
熊本県	12	169.3	20
大分県	10	192.4	19
宮崎県	4	137.9	6
鹿児島県	14	226.6	22
沖縄県	0	0.0	0
合 計	269	5091.8	413

注)「区間数」とは、広域基幹道路の機能からみて一連の区間を単位として数えたもので複数の都道府県道路線の部分から構成されていることもある。

四 広域基幹道路における事業の推進

いて、生活圏の中心都市等への広域的な幹線ルートが確保されることとなり、過疎地域の活性化に向けて基盤整備の面から大きく寄与することができると期待される。(注、離島等既に特別措置が講じられている地域については、広域基幹道路の対象としない。)

指定された広域基幹道路については、平成三年度以降概ね一〇箇年程度で概成を図ることを目標として、補助事業等により順次、計画的、重点的に整備の推進を図ることとしている。



那須山麓有料道路無料開放

栃木県道路公社

この道路は、豊富な温泉と華麗な景観を有する全国屈指の観光地である北那須地方に、沿道付近の林産資源、観光資源の開発を図り日光国立公園那須温泉郷の観光ルートを確立するため、昭和四一年に総事業費五億八千七百万円を投じて建設されたものです。

路線名は、県道中塩原板室那須線といい、無料開放された今、この名称になっています。

区間は、黒磯市大字板室付近から那須郡那須町大字湯本付近までの延長約七・四kmで、沿道付近には、南ヶ丘牧場・那須ロイヤルセンター・那須ハイランドパーク等多様なレジャー施設が有り、家族向きのドライブコースとして最適なものであるります。

また、四季によって、それぞれ見せ場があり春のツツジ、夏の涼風、秋の紅葉、冬の樹氷まで温泉に浸りながらの風情が楽しめます。

有料道路として昭和四三年の供用開始から三

年間地元の方はもとより、県内外の皆様にも広く親しまれ、この間、総交通量約九百九十万台、年平均約四三万台と数多くの御利用を頂きました。

この度、徴収期間が満了し無料開放となったこの道路を、栃木県へお越しの節は、今後もどうぞ御利用頂きまして、各種レジャー施設や四季折々の景観を家族そろってお楽しみ下さい。

那須山麓有料道路の概要

一 事業の概要

(1) 道路名…那須山麓有料道路

(2) 設置目的…日光国立公園の東北端に位置する北那須地方は、豊富な温泉と華麗な景観を有する全国屈指の観光地であるが、当時は、

那須～板室間に直接連絡するルートがなく利

用者は遠く黒磯を迂回するかまた裾野を走る矢板那須線（旧塩原那須線）などを利用するほかなかった。

このため、那須湯本～板室間に道路を新設し利用者の利便をはかるとともに、沿道付近の林産資源、観光資源の開発を図り日光国立公園那須温泉郷の観光ルートを確立するものであった。

(3) 路線および区間…県道中塩原板室那須線

黒磯市大字板室付近から那須郡那須町大字湯本付近まで

(4) 延長…七、三七二m（車道幅員五・五m）

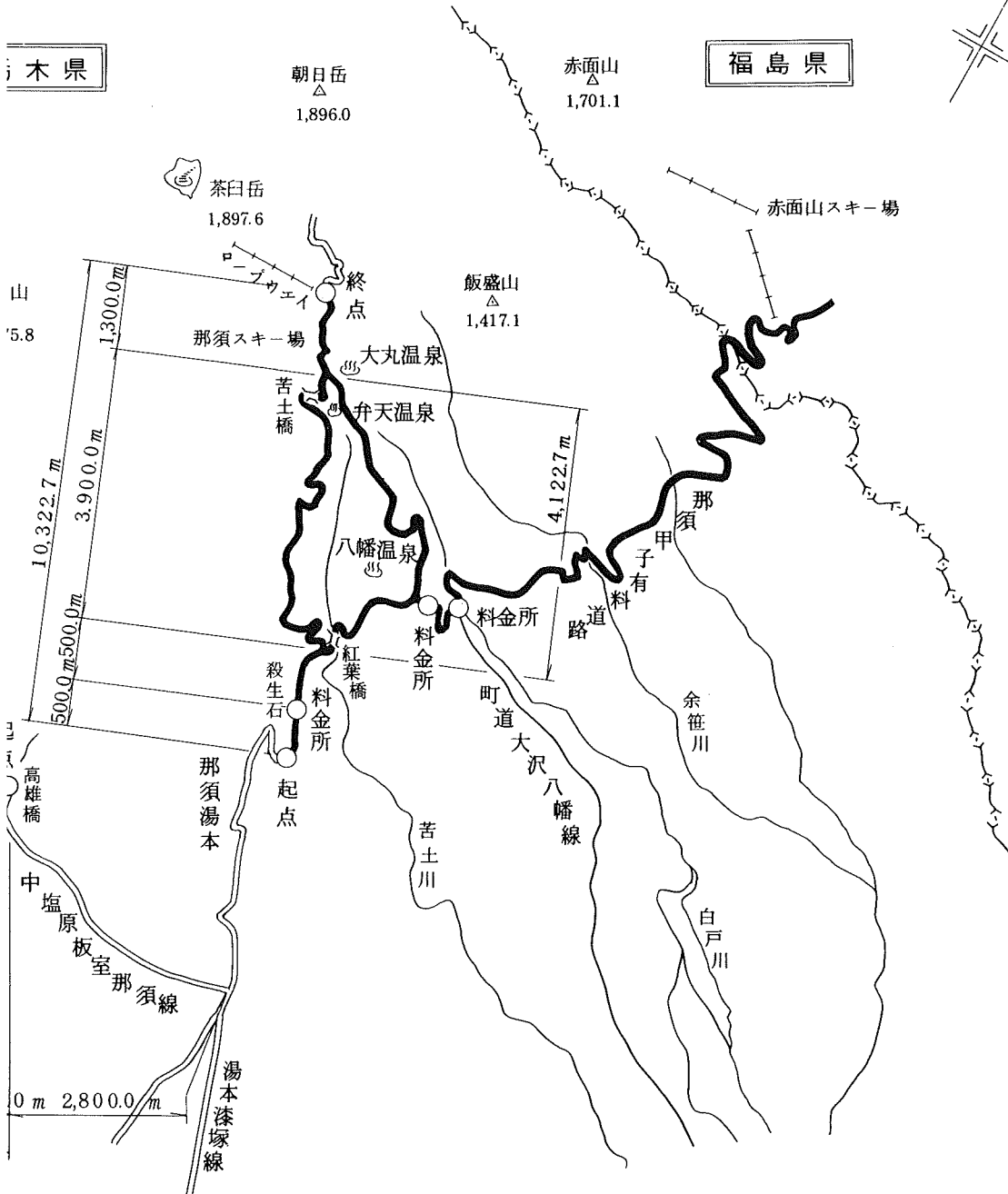
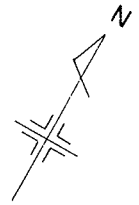
(5) 事業費…五八七、〇〇〇千円

(6) 建設期間…昭和四一年二月一日から昭和四三年三月三十一日

(7) 供用開始の日および徴収期間…昭和四三年四月一日

木 県

福島県



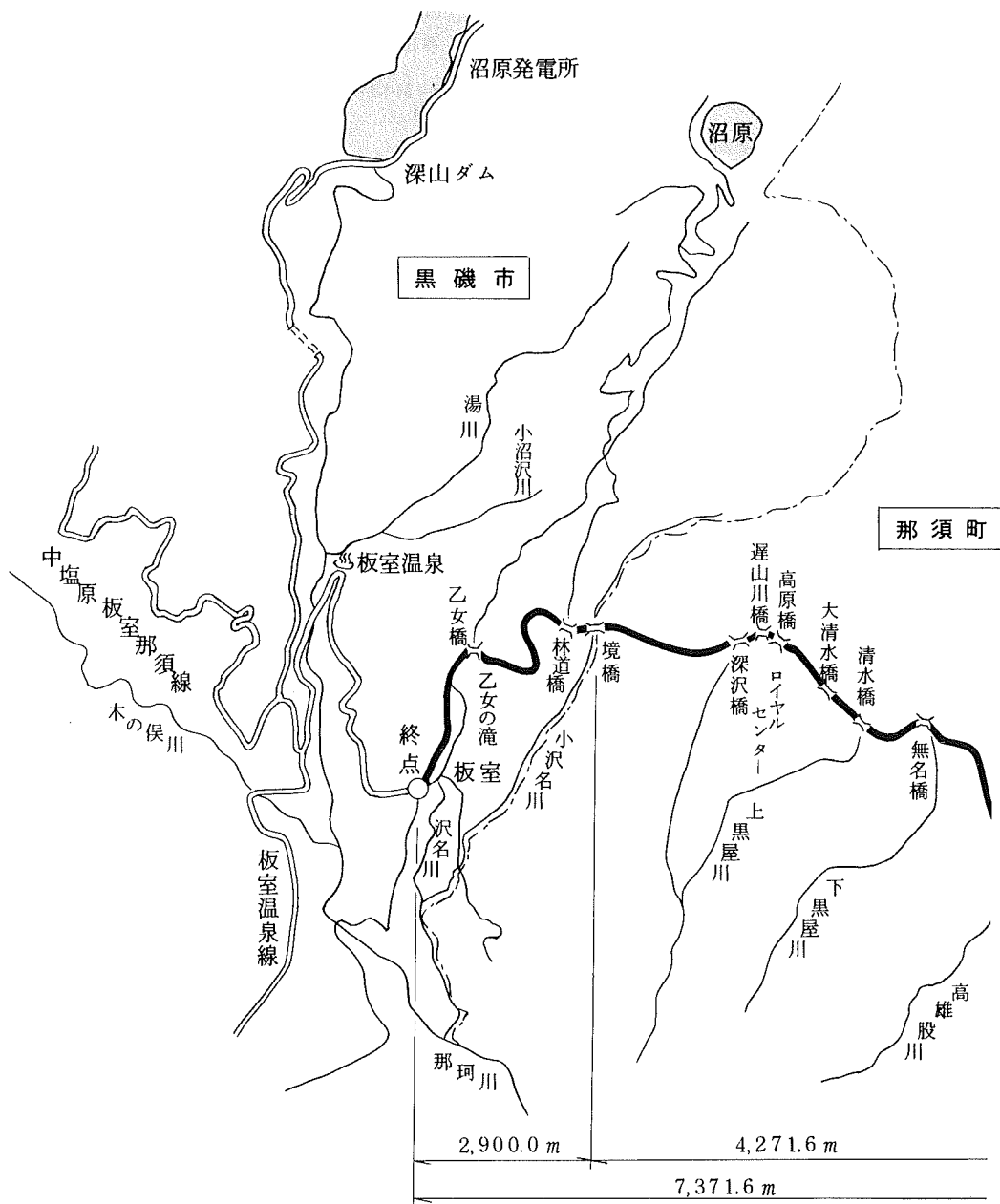
線 名 県道那須高原線
 間 那須郡那須町大字高久から
 那須郡那須町大字湯本まで
 長 10,322.7m(内復道4,200m)
 員 6.5m(車道5.5m)復道区間5.0m(4.0m)
 面 アスファルトコンクリート舗装
 事期間 昭和39年4月～昭和40年5月
 金徴収 昭和40年6月1日～昭和66年8月31日
 事業費 276,000千円

料 金 表

車種	普通車	大型車(I)	大型車(II)	軽自動車	軽車両等
車種	小型(乗用貨物)	乗合型(路線)	乗合型(その他)	小型特殊	
種	普通(乗用貨物)		大型特殊	軽自動車	原付自転車
内	乗合型	普通貨物2軸	普通貨物	自動二輪車	
訳	(マイクロバス)	5t以上3軸	(4軸以上)		
料金	200	300	700	150	20

那須高原料金所 TEL (02877)6-2602

那須高原、山麓有料道路概要図



路線名 県道中塩原板室那須線

区間 黒磯市板室から
那須郡那須町大字湯本まで

延長 7,371.6 m (内橋梁9ヶ所 194.4 m)

幅員 7.5 m (車道 5.5 m)

路面 アスファルトコンクリート舗装

工事期間 昭和41年2月～昭和43年3月

料金徴収期間 昭和43年4月1日～昭和66年3月31日

総事業費 587,000 円

料金表

車種	普通車	大型車(I)	大型車(II)	軽自動車	軽車両等
車種内訳	小型(乗用貨物) 普通(乗用貨物) 乗合型 (マイクロバス)	乗合型(路線) 普通貨物2軸 5t以上3軸)	乗合型その他 大型特殊 普通貨物 (4軸以上)	小型特殊 軽自動車 自動二輪車	原付自転車
料金	250	400	900	200	50

那須山 料金所 TEL (02877) 6-2634

参考資料 那須山麓有料道路

年度	交 通 量		徴 収 料 金		摘 要
	計画(台)	実績(台)	計画(千円)	実績(千円)	
43	184,484 (112,420)	184,484	31,899 (17,590)	31,899	昭和40年栃木県による 当初計画
44	452,297 (130,887)	452,297	78,067 (20,457)	77,992	
45	417,344 (152,666)	417,344	70,955 (23,836)	71,030	
46	388,378 (178,378)	388,378	65,138 (27,815)	65,138	
47	391,318 (208,758)	391,318	66,720 (32,512)	66,720	
48	411,785 (228,298)	411,785	69,322 (35,511)	69,322	
49	368,021 (249,738)	368,021	61,431 (38,799)	61,431	
50	391,002 (273,264)	392,495	65,617 (42,405)	65,035	
51	378,644 (299,081)	345,049	102,142 (46,362)	91,881	事業変更 (料金および徴収期間)
52	407,155 (327,417)	336,625	109,629 (50,700)	91,357	
53	423,343 (349,426)	358,937	114,149 (54,073)	97,139	
54	439,549 (373,037)	413,777	118,678 (57,690)	110,755	
55	455,731 (398,370)	438,168	123,190 (61,568)	118,211	
56	471,914 (425,555)	428,852	127,709 (65,731)	115,742	
57	488,107 (454,732)	436,105	132,230 (70,196)	117,933	
58	504,301 (474,405)	428,118	136,751 (73,218)	114,602	
59	520,566 (494,989)	451,050	141,294 (76,380)	121,584	
60	536,725 (516,527)	454,266	145,802 (79,690)	121,005	
61	544,837 (539,064)	489,406	148,071 (83,153)	128,934	
62	552,935 (562,648)	535,070	150,332 (86,779)	139,787	
63	561,011	540,913	152,583	141,096	
元	569,118	599,525	154,849	156,447	
2	577,493	611,395	157,179	158,207	
計	10,436,058 (6,749,660)	9,873,378	2,523,737 (1,044,465)	2,301,348	

(注) 下段()書は当初計画額

二 事業の経緯

- 供用開始の日から二三年間(平成三年三月三一日まで)
- (8) 料金の額…現在普通乗用自動車二五〇円
- (1) 引 継…昭和四六年四月一日栃木県から道路公社に所管替を行う
- (2) 事業変更(料金改定)…
昭和五一年四月二〇日

- 変更前…料金一五〇円(普通乗用車)・
徴収期間二〇年間
- 変更後…料金二五〇円
昭和五四年六月一日
身体障害者に対する有料道路通行料金の優遇措置の実施
- (3) 普通乗用二五〇円を一三〇円(約五割引)
有料道路の無料開放…

三 利用状況

平成三年四月一日徴収期間満了により無料開放

平成元年度の交通量は、約六〇万台であり徴収期間満了までの二三年間の交通量は約九八万台の予定であります。



全国幹線道路網の機能強化と再編成

建設省道路局企画課道路経済調査室係長 寺元 博昭

はじめに

現行の道路整備の長期構想（昭和五二年八月）が策定されて以来、第8次から第10次の3次におたる道路整備五箇年計画が策定され、道路整備は着実に進められてきたが、この間急激な産業構造の変化、国際化の進展や国民生活の質的向上への志向の高まりといった変化も進んでいる。

一方、新たな国土開発の指針として「第四次全国総合開発計画」が策定され、多極分散型国土を形成するための戦略として「交流ネットワーク構想」が提起されており、高速性、信頼性、選択性に富んだ交通体系の形成と、時代の変化・要請に対応した施設の整備が求められているところである。

このような国土開発上の課題や社会経済の新たな動向に適切に対応するため、建設省道路局では、次期道路整備五箇年計画の前提となる「新たな道路整備の長期構想」の策定を検討しており、昨年四月より道路審議会基本政策部会を再開し、道路行政に係わる基本的問題について議論をいただいているところである（表1 参照）。

特に道路整備の長期構想の骨格となる「幹線道路網のあり方」については、第二三回（再開第四回目）、第二四回において議論をいただいた。この中で、

a) 全国幹線道路網のあり方は国土構造、地域構造の大きな規定要因であるとの基本認識に立って、その計画立案と整備方針の策定にあたっては、将来の社会経済の発展動向を踏まえ、十分戦略的に

行う必要があること

b) 我が国の経済社会が、情報化、国際化、サービシ化の傾向を強め、東京圏への入口・諸機能の集中を加速する力がある中で、東京圏への集中を緩和し多極分散型国土を構築するためには、地方圏において少くとも五〇万人規模以上の集積を拠点として形成することが重要であり、①すでにかなりの諸機能の集積がある地方中枢・中核都市を核とする広域活動圏を形成し、集積のメリットを広く及ぼすこと、②一方、五〇万人以下の地方中心都市については数都市が連合することによって五〇万人規模に匹敵する生活環境を創出する（連合都市圏構想）必要があること

c) またこれらを実現するため、①地方中枢・中核都市を中心とするパブ&スポークネットワーク

表1 基本政策部会の開催状況

議 題	概 要
第20回（平成2年4月11日） 1)基本政策部会開催の背景と課題 2)道路及び道路交通の現状 3)第二東名・名神の整備について	●道路の機能と役割、モータリゼーションの進展、社会経済及び道路交通の新しい動向 ●現東名・名神の現状と課題、第二東名・名神の必要性について
第21回（平成2年6月5日） 1)駐車対策の基本的考え方 2)第二東名・名神の基本的考え方（その2） 3)道路交通環境整備懇談会報告	●駐車需要の現状、駐車対策の基本的考え方、駐車施策の検討の方向 ●第二東名・名神に求められる機能、第二東名・名神の計画の基本的考え方、交通に当たっての配慮事項 ●「安全」かつ「円滑」・「快適」な道路交通環境の整備の実現に向けて
第22回（平成2年8月3日） 1)第二東名・名神の基本的考え方（その3） 2)駐車対策の基本的考え方について —路上駐車施設の考え方— 3)道路交通の長期構想	●第二東名・名神の役割について、第二東名・名神の計画にあたっての基本的考え方 ●路上駐車の特性と対策、路上駐車施設の計画・整備・運用の方針 ●新たな長期構想策定の必要性
第23回（平成2年10月16日） 1)道路整備の長期構想（続） 2)幹線道路網のあり方 3)自動車交通部門におけるエネルギー対策について	●新たな長期構想で対応すべき課題、社会動向の変化 ●全国幹線道路網計画に求められる視点 ●道路整備のエネルギー節約効果、交通機関別エネルギー効果
第24回（平成3年1月23日） 1)幹線道路網のあり方（その2） —全国幹線道路網の施設強化と再編成—	●多極分散型国土形成の現状、全国幹線道路網整備の基本方針、高規格幹線道路完成後の地域間交流の現状と課題、全国幹線道路網の施設強化「準高規格幹線道路（仮称）」の導入

（参考）過去の経緯

昭和55年11月7日～昭和57年1月19日 都会を9回開催し審議
昭和57年3月5日 道路審議会建議「21世紀をめざした道路づくりの提言」
昭和60年11月27日～昭和62年6月15日 都会を10回開催し審議
昭和62年6月26日 道路審議会建議「確かな明日への道づくり」
* 第9次道路整備五箇年計画（昭和58年度～昭和62年度）
第10次道路整備五箇年計画（昭和63年度～平成4年度）

d) 基本戦略の具体的施策として、高規格幹線道路の強化、②連合都市圏形成に資する地方中心城市相互を連絡する路線の強化、③地方の集積の核となる連合都市圏の交流条件の向上、④大規模なプロジェクトの支援、を全国幹線道路の「四つの基本戦略」とすること

路と一般国道の中間的サービスを提供する「準高規格幹線道路（仮称）」を導入し、全国幹線道路網を①高規格幹線道路、②準高規格幹線道路、③一般の国道の「三階層」で構成することを基本政策部会にて審議をいただいたところである。今回と次回に分けてこれらの基本的考え方について紹介

するものである。

二 国土計画と全国幹線道路網計画

1 国土計画における全国幹線道路網の役割

我が国の国土開発は、昭和二五年に国土開発総合計画が策定され、昭和三七年に全国総合開発計画が策定されて以来、我が国をとりまく社会経済変化とともに、新全総、三全総、四全総と総合計画の見直しを行いながら進められてきたが、いずれの全総計画においても、高速道路等の全国幹線道路網（注「全国幹線道路網」は「高速自動車国道」と「一般国道」により構成される。表2参照）は計画目標を実現されるための戦略的手段として位置付けられてきた。

たとえば「全国総合開発計画（一九六二年一月五日閣議決定）」における「拠点開発構想」においては、高速道路等の交通通信施設は、全国に配置した大規模な開発拠点を有機的に連結し、相互に連携させつつ発展させる戦略的手段とされ、たし「大規模プロジェクト方式」を国土開発方式に選定し、国土利利用抜本的再編成を目指した「新全国総合開発計画（一九六九年五月三〇日閣議決定）」においても、中枢管理機能の集積と物的流通の機構を広域的に体系化し、開発可能性を全国的に拡大・均衡化する手段と位置付けられた。

また、環境問題の深刻化やエネルギー問題が顕

表2 道路種別の道路延長

道路網の区分		道路種別	道路延長の現状	備 考
幹線道路網	全国幹線道路網	高規格幹線道路(注1)	4,835 km	
		一般国道(注2)	46,663 km	うち指定区間 20,491km
	地方幹線道路網及び都市幹線道路網	都道府県道	128,539 km	うち主要地方道50,283km
		幹線市町村道(注3)	202,594 km	
	小 計		382,631 km	
		一般市町村道(注4)	727,636 km	(総計 1,110,267km)

(注) 1) 高規格幹線道路は、自動車の高速交通の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道および一般国道からなる。延長は平成2年4月1日現在。
 2) 一般国道の自導道として整備される高規格幹線道路を除く。以下同様。延長は平成元年4月1日現在。
 3) 幹線市町村道は、市町村道の内、地域社会の生活基盤として、地域内での広域的活動を可能とし、広域幹線道路網の一環を形成する重要な路線として位置付けられる道路である。延長は平成元年4月1日現在。
 4) 一般市町村道は、市町村道の内、地域内の居住環境を形成し、幹線道路の補助的役割を果たすものとして位置付けられる道路である。延長は平成元年4月1日。

在化する中、人と国土の安定したかわりの実現を目標に、自然・生活・産業の三つの環境が調和した人間居住の総合的環境(定住圏)の形成を図る、という「定住構想」を計画方式として策定された「第三次全国総合開発計画(一九七七年一

月四日閣議決定)においても、幹線道路網は地方都市と農山漁村を一体化し、地方定住圏の形成を図るための根幹的施設とされた。

さらに東京への人口諸機能の過度な集中に伴う弊害の顕在化等を背景に、新たな国土開発の指針として策定された「第四次全国総合開発計画(一九八七年六月三〇日閣議決定)においては、計画の基本的目標である多極分散型国土を形成するための計画方式として、「交流ネットワーク構想」が提起され、高規格幹線道路網が同構想実現のための戦略プロジェクトに位置付けられたことは周知のところである。

このように、全国幹線道路網は我が国の国土計画の重要な部分を構成してきている。これは全国幹線道路網のあり方で人の動き、物の動きの態様がほぼ決まり、社会経済活動の最も基本的なシステムとなるために、地域・国土の構造をも規定することとなるからであり、これは逆に言えば全国幹線道路網計画の立案、評価を国土政策との関わりで議論することを要請することでもある。

2 高規格幹線道路網の計画上の理念と課題

交通体系の将来計画は、各種交通手段の特性を十分生かすことを勘案し立案されなければならないが、高速道路計画立案に際しての理念で特徴的なことは、①自動車免許保有者が六、〇〇〇万人

をこえた今日では、国民に等しく高速サービスを提供するという、いわばシビルミニマムの要請がある点と、②車が他の交通機関の端末ともなるため他の交通計画との整合を図り、交通体系全体としてのサービス向上に配慮しなければならない点である。

我が国の高速道路網の前計画は、一九六六年に制定された国土開発幹線自動車道建設法における七、六〇〇km計画であり、これは半島や山岳地帯を除く全国の都市・農村地区から概ね二時間程度以内で高速ネットワークに到達し得るよう考慮されたものであったが、高速道路網計画を高規格幹線道路網一四、〇〇〇kmに拡大するにあたって、上記の二点に十分な配慮がなされた。「高規格幹線道路網一四、〇〇〇km」の計画は、

- ① 全国の都市・農村地区から概ね一時間程度以内で高速ネットワークに到達すること
- ② 重要な空港・港湾の大部分とインターチェンジで連絡すること
- ③ 人口一〇万人以上のすべての都市とインターチェンジで連絡すること

を可能とするものである。

ただしここで注意しなければならないのは、高規格幹線道路網一四、〇〇〇kmの完成によって、地域の交流条件は著しく向上するわけであるが、これは都市拠点や交通拠点からインターチェンジ

表 3 幹線道路の整備状況と交通の分担状況

道 路 種 別		高規格幹線道路	一般国道	都道府県道
路 線 数		—	401	12,420
実 延 長(km)		4,835	46,663	128,539
平均路線延長(延長/路線数)		—	116.4	10.3
車 線キロ (km)		17,556	99,286	212,800
平均車線数(車線キロ/延長)		4.10	2.13	1.66
交 通	12h 交通量(台/12h)	16,365	7,956	3,100
	走行台キロ(千台キロ/12h)	70,042	369,586	386,170
	平均トリップ長(km)	73	47	26
	大型車混入率(%)	34	19	13
交通負荷量(台/1車線・12h) (走行台キロ/車線キロ)		3,990	3,722	1,815
旅行速度(km/h)		84	37	34
信号交差点間隔(m/箇所) D I D		—	336	374
その他市街地		—	737	997

(注) 1. 高規格幹線道路の実延長は平成2年4月1日現在。その他の道路の実延長は平成元年4月1日現在。
2. 上記以外は、昭和63年度道路交通センサスによる。
ただし、平均トリップ長は昭和60年度道路交通センサスに基づく推計値。

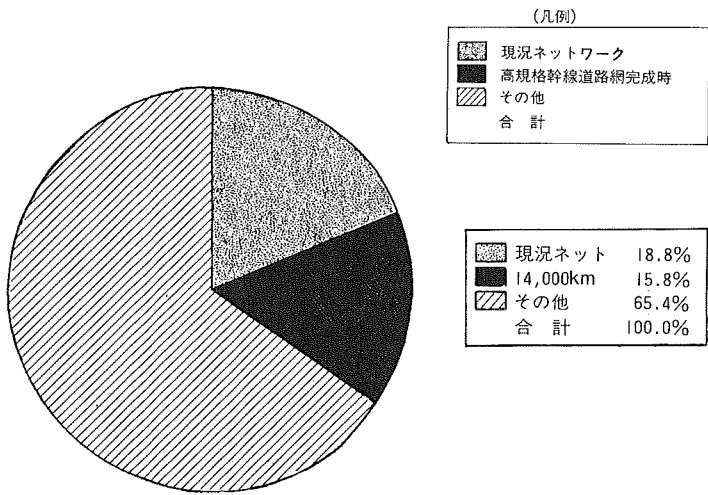


図 1-1 隣接地方生活圏中心都市間の1時間カバー状況(全国計)

注) 高規格幹線道路の走行速度は90km/h、一般道路の走行速度は現況値として算定している。

のアクセス時間を担保したにとどまるのであって、必ずしも所要時間内での都市間・地域間相互の連絡状況を保障するものではないことである。

国土の構造基盤が都市と都市、地域と地域の連絡関係とそのサービスレベルとで決まり、その構造自体が今、問われているとするならば、多極分散型国土の形成や東京一極集中の緩和へのインセンティブを与えるためには、都市と都市、地域と地域の望ましい連絡関係をより直接的に表現し、

より明快なカタチで将来の国土構造の長期ビジョンを提示する必要がある。つまり、「サービス水準と望ましい国土構造との対応関係」をより明確にしていくなが必要があるのである。

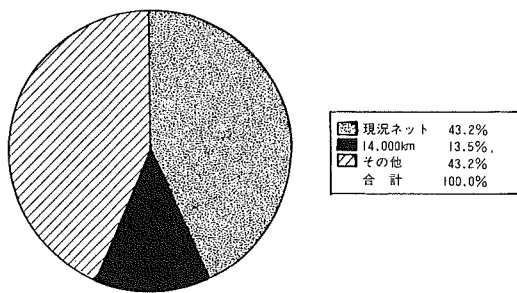
三 高規格幹線道路網完成後の地域間交通の評価と課題

では、高規格幹線道路網が完成した場合の状況はどの様なものなのか。ここで整理しておく。こ

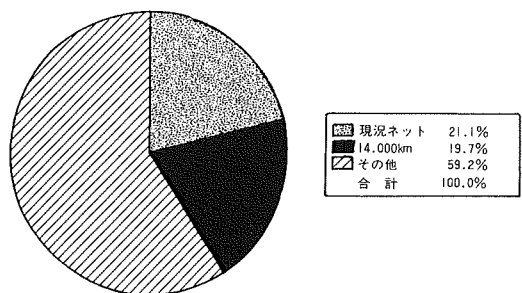
ここでは、①全国幹線道路網の大部分を構成する一般国道のサービス水準の評価、および②高規格幹線道路網完成時における地方都市のモビリティの評価を行ってみよう。

1 一般国道の役割とサービス水準

まず一般国道のサービス水準についてであるが、表3から分かるように、一般国道は高規格幹線道路とともに地方生活圏をこえる交通を分担し、地



関 東



九 州

図 1 - 2 地方ブロック別隣接地方中心都市間 1 時間到達状況

表 5 NHK 国民生活調査

(単位: 分)

目 的 別		平 均	80 %	90 %
通勤	平日	0 : 33	0 : 46	1 : 00
東京圏		0 : 45	1 : 00	1 : 17
大阪圏		0 : 39	0 : 54	1 : 05
50万人以上の市		0 : 31	0 : 39	0 : 47
10万人以上50万人未満の市		0 : 29	0 : 37	0 : 55
10万人未満の市		0 : 28	0 : 35	0 : 53
町村部		0 : 27	0 : 34	0 : 49
通学	平日	0 : 33	0 : 41	0 : 57
東京圏		0 : 34	—	—
大阪圏		0 : 34	—	—
50万人以上の市		0 : 30	—	—
10万人以上50万人未満の市		0 : 32	—	—
10万人未満の市		0 : 32	—	—
町村部		0 : 34	—	—
その他	平日	0 : 26	0 : 33	0 : 50
東京圏		0 : 29	0 : 40	1 : 00
大阪圏		0 : 29	0 : 39	0 : 56
50万人以上の市		0 : 28	0 : 38	0 : 54
10万人以上50万人未満の市		0 : 25	0 : 30	0 : 43
10万人未満の市		0 : 24	0 : 29	0 : 46
町村部		0 : 24	0 : 29	0 : 48
その他	休日	0 : 39	0 : 54	1 : 30
東京圏		0 : 47	1 : 11	1 : 42
大阪圏		0 : 47	1 : 10	1 : 32
50万人以上の市		0 : 38	0 : 49	1 : 10
10万人以上50万人未満の市		0 : 38	0 : 53	1 : 15
10万人未満の市		0 : 35	0 : 49	1 : 10
町村部		0 : 33	0 : 42	1 : 17

*1) 平日: 月曜日～金曜日

休日: 日曜日

*2) NHK 国民生活時間調査行動分類の内容は以下のように設定されており、ここでは出発地から目的地までの片道の時間として、半分とした。

通 勤: 自宅と仕事場の行き帰り

通 学: 学校への行き帰り

その他: 通勤・通学以外の移動で、他の行動に優先させるもの

表 4 P T 調査 (平日)

(単位: 分)

目的別	都 市 圏 別	平 均	80 %	90 %
通 勤	道央 (北海道)	0 : 27	0 : 42	0 : 52
	新潟	0 : 23	0 : 38	0 : 48
	京阪神	0 : 36	1 : 01	1 : 14
	広島	0 : 28	0 : 42	0 : 55
	長崎	0 : 28	0 : 46	0 : 59
通 学	道央 (北海道)	0 : 23	0 : 37	0 : 55
	新潟	0 : 22	0 : 36	0 : 45
	京阪神	0 : 24	0 : 37	0 : 57
	広島	0 : 24	0 : 32	0 : 47
帰 宅	道央 (北海道)	0 : 24	0 : 38	0 : 41
	新潟	0 : 20	0 : 35	0 : 45
	京阪神	0 : 25	0 : 44	1 : 05
	広島	0 : 24	0 : 33	0 : 49
業 務	道央 (北海道)	0 : 30	0 : 41	1 : 00
	新潟	0 : 29	0 : 41	1 : 02
	京阪神	0 : 27	0 : 43	1 : 06
	広島	0 : 29	0 : 37	0 : 56
	長崎	0 : 28	0 : 48	1 : 01
私 事	道央 (北海道)	0 : 19	0 : 29	0 : 41
	新潟	0 : 16	0 : 26	0 : 36
	京阪神	0 : 17	0 : 26	0 : 39
	広島	0 : 17	0 : 22	0 : 33
合 計	道央 (北海道)	0 : 24	0 : 38	0 : 51
	新潟	0 : 22	0 : 36	0 : 47
	京阪神	0 : 25	0 : 42	1 : 04
	広島	0 : 24	0 : 33	0 : 49
	長崎	0 : 25	0 : 40	0 : 56

域間交流を支える幹線道路であるにもかかわらず、旅行速度は三七km/hと低いレベルにとどまっている。

これは①一般国道の交通負荷量が三、七二二(台／一車線・一二h)と、高規格幹線道路の三、九九〇(台／一車線・一二h)とほぼ同じレベルであり、都道府県道一、八一五(台／一車線・一二h)の二倍強となっていること、

②一般国道の信号交差点間隔が短く、DID(人

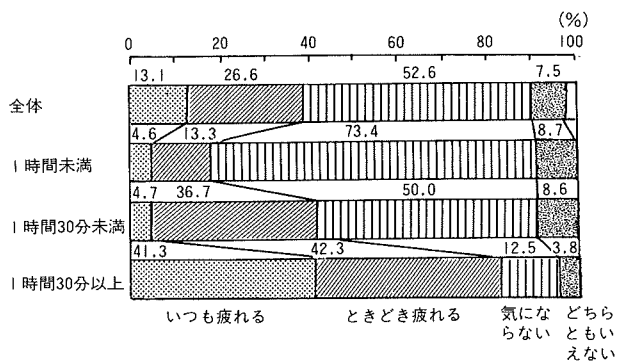


図2 通勤時間量別・通勤に伴う疲労感

(調査対象) 住都公団 団地入居者

(出所) 社会開発総合研究所「住宅立地の遠隔化に伴う問題と住機能の配置のあり方に関する調査」(国土庁委託調査、昭和58年)

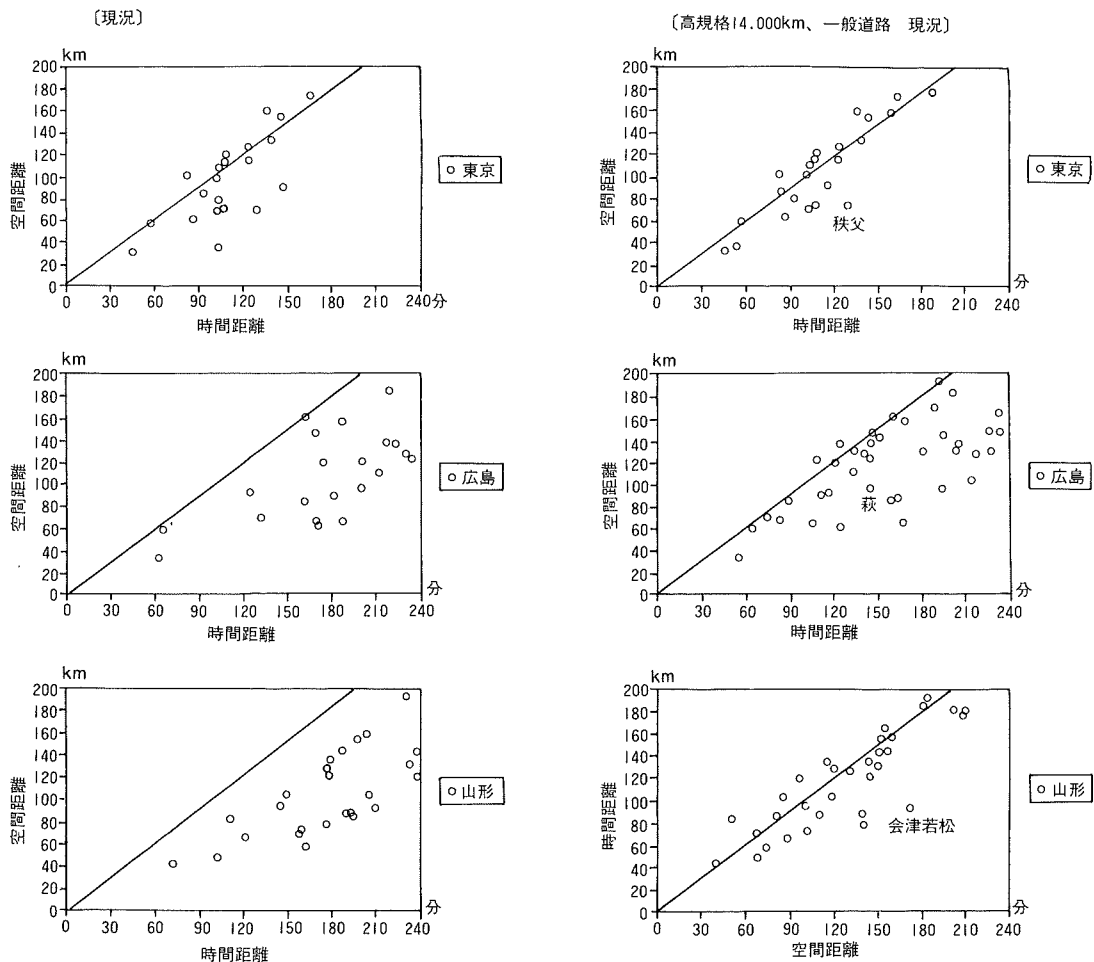


図3 県庁・生活圏中心都市間の空間距離と時間距離の分布

表6 都市規模別の平均アクセス距離と所要時間

都市規模	アクセス道路の状況	
	平均アクセス距離(km)	平均所要時間(分)
100万人以上	8.3	30
50万人～100万人未満	6.5	22
30万人～50万人未満	6.1	21
10万人～30万人未満	7.0	19
5万人～10万人未満	7.2	18
5万人未満	16.1	28
平均	10.8	28

(注) 1. 昭和63年度道路交通センサスより都市規模別に旅行速度を設定。
2. 平均アクセス距離は、インターチェンジと市役所を結ぶ長短ルートを設定した上で集計。

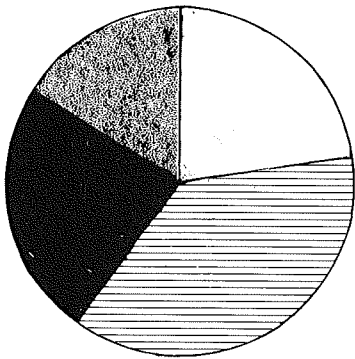


図4 生活圏中心都市・空港間の連絡
(高規格14,000km完成時)

注) 高規格幹線道路の走行速度は90km/h、一般国道の走行速度は現況値で算定している。

試算例 (移動に要する時間・距離のうち、アクセスのしめる割合)
100万人都市から10万人以上30万人未満の都市へのトリップの場合

平均距離 $8.3\text{km} + 80.0\text{km} + 7.0\text{km} = 95.3\text{km}$ (11)
30分 + 60分 + 19分 = 109分
∴ アクセス距離の割合 $(8.3 + 7.0\text{km}) + 95.3\text{km} = 16\%$
アクセス時間の割合 $(30\text{分} + 19\text{分}) + 109\text{分} = 50\%$

(注1) 高規格幹線道路の利用延長は東名高速道路の車両別平均利用距離(75.8km)より80kmと仮定。

2 高規格幹線道路網完成時における地方都市のモビリティの評価

口集中地区)内では三三六(m/箇所)、その他市街地で七三七(m/箇所)となっており、信号での停車を余儀無くされているためであると考えられる。

(1) 地方生活圏中心都市相互間のモビリティの評価

図1は、隣接する地方生活圏中心都市相互の連絡状況を見たものであり、図から分かるように高規格幹線道路網一四、〇〇〇kmが完成しても、「日常移動時間の限界値である一時間」(注、表4、5から分かるように日常移動で一時間以上のものは極めて稀であり、図2から分かるように一時間以内の移動に疲労を感じることは少ない。また各都道府県マスタープラン等における速度サービス水準の目標値は、「県土時間構想」に見られるように一時間を移動に要する時間に設定しているものが多いことから、一時間を「日常移動時間の限界値」とした)で見ると、一般国道の整備状況が改善されなければ、一時間カバー(これを「一時間連結率」と定義する)は約三分の一にとどまる。また、一時間連結率で見ると都市相互の結び付きは、地方によりかなり差があり、たとえば図1からわかるように、関東は現況ですでに九州の高規格完成時の一時間連結率に達しており、都市相互の結び付きがより強いといえる。

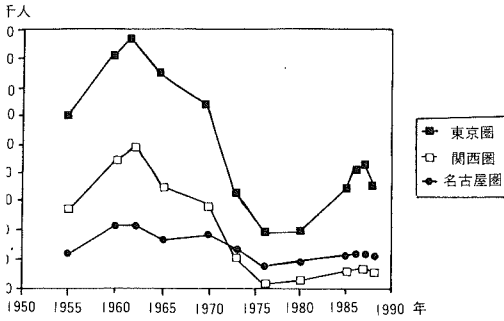
(2) 地方中枢・中核都市から地方生活圏中心都市へのモビリティの評価

図3から分かるように、地方中枢・中核都市と地方中心都市との連絡についても、高規格幹線道路網の完成によって大幅に改善されるものの、高規格幹線道路利用ルートの迂回率が大きい(遠回

りとなる) ため、たとえば熊本と大分、広島と萩、山形と会津若松、長野と富山、盛岡と秋田、岡山と鳥取、松山と大分など、十分なモビリティが確保されない方向が残る。

(3) 地方生活圏中心城市からジェット化空港・高規格幹線道路へのアクセス状況の評価

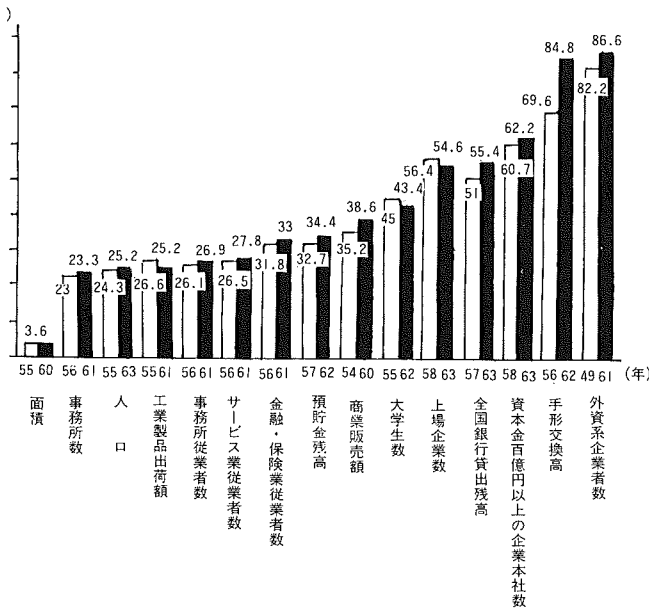
また、図4から分かるように高規格幹線道路網が完成しても、地方生活圏中心城市の約四割の都市は、ジェット化空港へのアクセスに一時間以上かかり、今後の地方から海外への直接的な交流を促進するためには一層の条件整備が望まれる。高規格幹線道路への平均所要時間についても、アクセス時間の全旅行時間に対する比率が高くなっており(表6)、アクセス道路の機能強化が望まれ



5 三大都市圏の転入超過の動向

(料) 総務庁統計局「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土庁作成

ここで、大都市圏とは①東京圏：埼玉、千葉、東京、神奈川の1都3県、②関西圏：京都、大阪、兵庫、奈良の2府2県、③名古屋圏：岐阜、愛知、三重の3県をとっている。



16 分野別の東京一極集中の現状

東京圏：東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県
出所) 東京の世界都市化と地域の活発化、経済企画庁総合計局 編、1989年

四 国土形成の現状と今後の方向

それではここ数年の国土形成の状況はどうなっているのか。ここで簡単に概観してみると、中枢管理機能、情報発信機能等を中心に依然として東京一極集中状況にあるものの、東京圏への人口・産業の集中には鈍化のきざしが見られる(図5、表7 参照)。

また、生産機能については、高速道路等の整備にとともに地方圏への立地も都市規模に関係なく進展しているが(図7)、地方圏において三大都市圏と同程度の人口の伸びを示しているのは、五〇万人規模以上の都市であり、これらの都市では今後大きな発展が見込まれる先端的サービス産業の立地等も著しい(図8、表8)。

一方、こうした相当規模の人口集積をもつ都市においては、人口集中に伴う市街地の拡大、郊外化が進展しており、交通渋滞、地価の上昇等も顕著であり、今後深刻な問題となる恐れがある。

表7 東京圏の人口

(単位:万人)

	東京圏	対全国シェア(%)
昭和30年	1,542.4	17.27
40年	2,101.7	21.38
50年	2,704.2	24.15
60年	2,869.9	24.51
60年	3,027.3	25.00
61年	3,060.1	25.15
62年	3,092.1	25.29
63年	3,122.2	25.42
平成元年	3,149.2	25.55
平成12年(圏全域)	3,310.0	25.20

(注) 総務庁統計局「国勢調査」10月1日現在推計人口をもとに作成

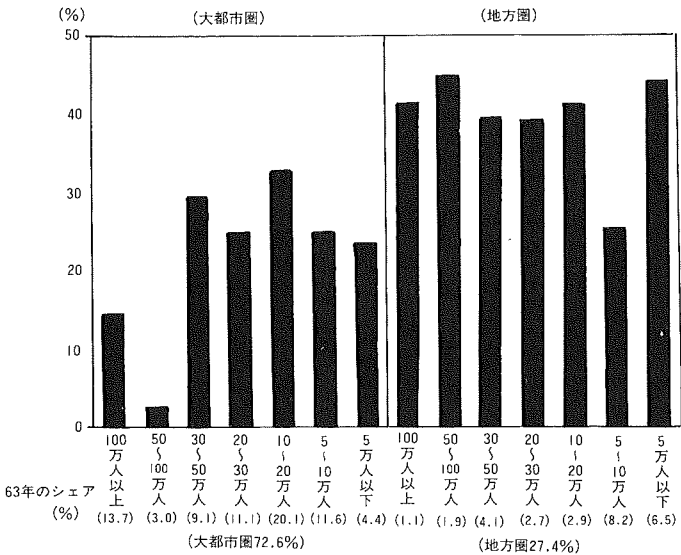


図7 工業出荷額(電気機械)の都市規模別伸び率

(60~63年、実質値)

- 注) 1. 工業統計表(通商産業省)、物価指数年報(日本銀行)より国土庁計画・調整局作成。
2. 市および特別区に所在する10人以上の事業所のみ。
3. 伸び率: 全体(27.2%)、大都市圏(24.5%)、地方圏(35.5%)。

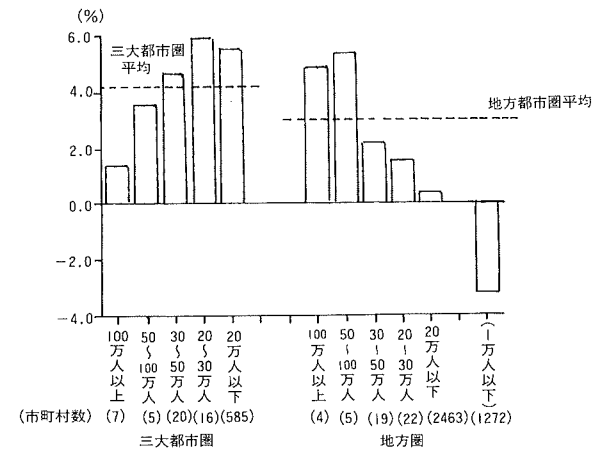


図8 人口規模別人口増加率

(昭和59年3月末~平成元年3月末)

- 注) 1. 三大都市圏: ①東京圏(埼玉、千葉、東京、神奈川)
②名古屋圏(岐阜、愛知、三重)
③関西圏(京都、大阪、兵庫、奈良)の1都2府8県
2. 自治省行政局「全国人口・世帯数表、人口動態表」

今後技術革新等の著しい進展と精神的な豊かさが一層重視される中で、あらゆるものに對するニーズの高度化・多様化がすすむことは確実であり、このような高度化・多様化した国民のニーズに合う消費財や質の高いサービスの多くが、相当規模の人口集積を必要とすることを考えれば、都市化の一層の進展が予想されよう。

また経済的豊かさを背景として、都会的便利さと豊かな自然環境とを合せ持つ「多様性に富む生活」が一層重視され、高度な消費が可能であつてかつ時間的・空間的ゆとりをも有する地域への移

住欲求が強まることも予想される。

一方、いわゆる「一・五七の衝撃」に象徵される出生率の低下と高齢化の進展は、若い世代の人口流出が続く地方圏においてより深刻であり、次世代を担う若者にとって魅力的な地域を形成することが望まれると言えよう。また情報化の進展は、地方圏と海外との直接的な交流意欲を一層増大させるとともに、地球温暖化など地球規模での環境問題への認識を高め、環境保全、豊かな国土空間形成への要請も一層強まると考えられる。

表8 先端的サービス産業の都市規模別
(地方別) 事業所数・従業者数
(事業所数) (単位:件) (従業者数) (単位:人)

区 分	昭和56年	昭和61年	年平均 伸率%	昭和56年	昭和61年	年平均 伸率%
大 都 市 圏	11,770 (65.6)	18,774 (65.0)	9.8	263,695 (75.9)	449,206 (75.2)	11.2
地 方 圏	6,185 (34.4)	10,109 (35.0)	10.3	83,767 (24.1)	148,041 (24.8)	12.1
内 50万人～	1,527 (8.5)	2,599 (9.0)	11.2	20,222 (5.4)	42,293 (7.1)	15.9
内 30万人～50万人	1,085 (6.0)	1,814 (6.3)	10.8	14,297 (4.1)	25,947 (4.3)	12.7
内 10万人～30万人	1,510 (8.4)	2,429 (8.4)	10.0	19,414 (5.6)	35,730 (6.0)	13.0
内 ～10万人	2,063 (11.5)	3,267 (11.3)	9.6	29,834 (8.6)	44,071 (7.4)	8.1

(注) 1. 総務庁「事業所統計」(昭和56、61年)より国土庁計画・調整局作成。
2. ()内は全国を100とした場合のシェア。
3. ここで先端的サービス産業とした業種は、
情報サービス(ソフトウェア業、情報処理サービス業等)、デザイン業
自然科学研究所、人文科学研究所、商品検査業、各種物品賃貸業、産
業用機械器具賃貸業、事務用機械器具賃貸業。

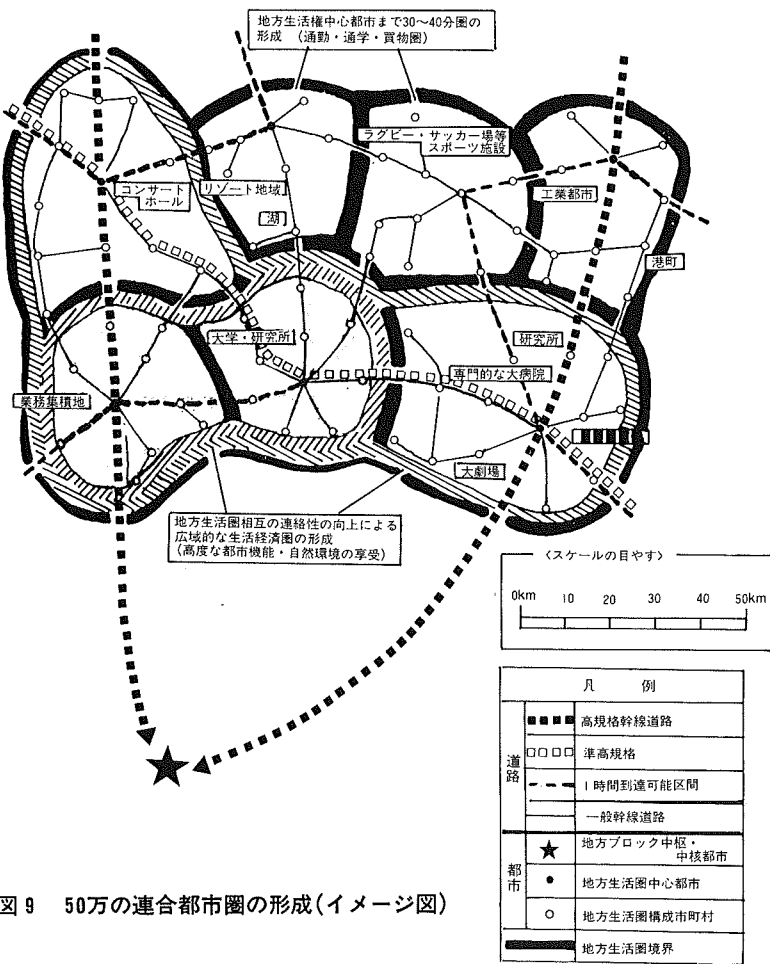


図9 50万の連合都市圏の形成(イメージ図)

五 全国幹線道路網の戦略的整備の基本方針

1 全国幹線道路網の機能強化の視点

前節の国土形成の状況と経済社会の動向を踏まえれば、東京圏への集中を緩和させるという観点からの人口集積の下限値は五〇万人程度と考えら

れることから、我が国の経済社会が、今後とも情報化、国際化、サービス化の傾向を強め、東京圏への人口・諸機能の集中を加速する力がある中で、多極分散型国土を形成した我が国の経済力に見合う、真に豊かな社会を形成するためには「地方圏において五〇万人規模以上の人口集積のある拠点づくりが重要」であると考えられよう。

したがって五〇万人規模以下の地方都市については、五〇万人規模以上の都市サービスを保障する何らかのシステムを導入することが必要ではないか。基本政策部会ではこの観点に立って次のビジョンを提案した。つまり隣接する地方中心城市との連絡の強化を図ることによって、事実上一体として機能し、同一の市場たり得る「連合都市圏」

なるものの形成（注、連合都市圏は、地域相互の分担と連携の深化を基本としている点で交流ネットワーク構想と軌を一にする）であり、この「連合都市圏」を戦略的に形成するという観点からの全国幹線道路網の強化である。

ここで、地方の中心都市として地方生活圏に中心都市に着目し、簡単な試算をしてみよう。一つの地方生活圏は平均四・二四個の生活圏と隣接しており、また五〇万人以下の地方生活圏中心都市の平均人口は約一三・二万人であるので、三分の二の確立で隣接する地方生活圏中心都市へ一時間

以内で到達できれば、一三・二万人×四・二四個× $\frac{2}{3}$ ＝一三・二万人×五・〇・五万人となり、全国の任意の地方中心都市を中心として五〇・五万人規模（期待値）の連合都市圏が形成されることとなる（図9）。

もちろんこれは確率上の話であり、規模の小さい都市が散在する地域や都市間距離が大きい地域については五〇万人に至らない場合も生じると考えられるが、図10から分かるように我が国に隣接する地方生活圏中心都市間の空間距離六七%（約三分の二）累積値は約七〇kmであり、橋架やトン

ネル等で地形的制約を克服し、所要の速度サービス（注、図10から分かるように都市間距離は地方ごとに大きく異なり、所要の速度も地方ごとに becoming となる。たとえば、関東地方は東北地方に比べて都市間距離が小さく、東北地方ほどの速度は要求されないと考えられる）を確保すれば、連合都市圏の形成は可能である。

ここで言う、連合都市圏形成の理念は、『全国どの地方中心都市を中心として見ても、地方圏における集積の「核」となり得る条件整備を担保する』ということであって、現実には「核」として機能す

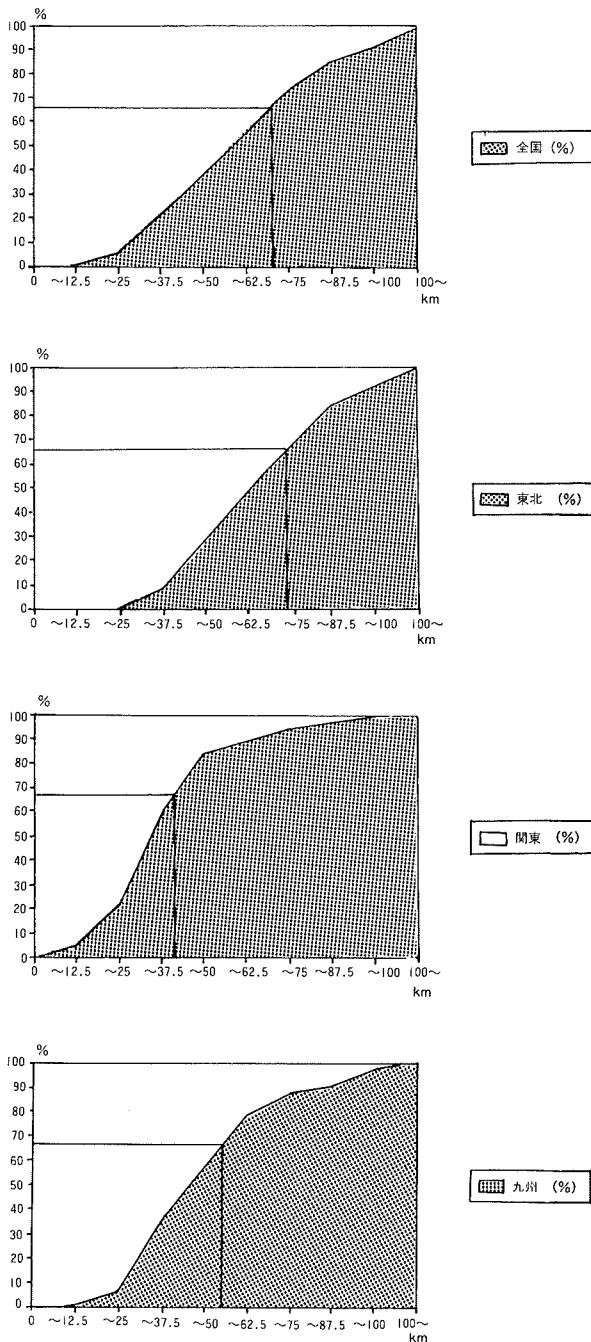


図10 地方ブロック別拠点間距離分布

〔図の見方〕

この図は隣接する地方生活圏の中心都市間の空間距離（直線距離）について累積度数をしめしたもので、たとえば東北ブロックの67%（図中の線）値は約75kmで、東北ブロックの隣接する地方都市ペアの内、約3分の2（67%）のペアが75km以内に分布していることを示す。

るには、地域の英知を各方面・分野に傾注する必要があるが、「付与した条件をどう使うか、それは地域に委ねられていること」は言うまでもない。

また具体的に連合都市圏形成に向けて全国幹線道路網を強化すると、「地域のむすびつき」を地勢的、歴史的、経済的に整理した上で、地方ブロックごとに十分議論し、合意形成を図ることが前提となり、地方支分部局の指導力が問われることになる。しかしその意思決定に至プレゼンテーションは、新たな国土構造の構築に向けての確かなシナリオともなり得るだろう。

連合都市圏形成の観点に加え、部会に提案した考え方は、すでにかんがりの諸機能の集積がある地方中枢・中核都市を「核」とした広域活動圏を形成し、集積のメリットを広く地域に及ぼすこと、および地方圏における集積拠点の国際的・全国的交流条件を向上させるとともに、地域独自の個性ある発展を促し、多様で選択性に富む国土空間の創造を図るため、自然環境の保全を図りつつ地域振興プロジェクトを戦略的に支援するという観点である。これらを合わせ第二回基本政策部会において、次の四つを全国幹線道路網の整備の「基本戦略」として提案したものである。

形成

— 地方中枢・中核都市からのハブ&スポークネットワークの強化 —

地方中枢・中核都市を中心にハブ&スポークネットワークを形成する幹線道路の高速性・定時性を向上させることによって、地方中枢・中核都市のブロック中心性を高め、地方中枢・中核都市を核とする広域活動圏を形成するとともに、規格の高い環状道路等の整備によって中心市街地への過度な集積のない地方中枢・中核都市を形成する。

(注)ここで言う「ハブ」とは地方中枢・中核都市を囲む環状道路であり、「スポーク」とはハブから放射状に伸びる幹線道路を示す。

(2) 「隣接する地方生活圏中心都市による連合都市圏の形成」

— 地方生活圏中心相互の連携強化 —

単独では集積の拠点としての規模が不足する地方生活圏中心都市については、当該都市と隣接する地方生活圏中心都市とを連絡する幹線道路の高速性・定時性および安全性を向上させることによって、都市相互の連携強化により集積の拠点を形成する。

(3) 「交通拠点との連携強化」

— 全国的・国際的交流機能の強化 —

空港・港湾等の交通拠点および高規格幹線道路に至るアクセス路線のサービス水準を向上させ、

広域的トリップに対する高速性・定時性を確保することによって全国的・国際的交流条件を向上させ、多様な機能の集積を促進する。

(4) 「地域振興プロジェクトの戦略的支援」

自然環境の保全を図りつつ、地域独自の個性ある発展を促す地域振興プロジェクトを規格の高い道路によって支援し、新たな地域拠点の形成を図り、多様な国土空間の創造を目指す。

おわりに

我が国の全国幹線道路網を、①下位の拠点からより上位の拠点へと繋ぐネットワーク、②同レベルの拠点同志を繋ぐネットワーク、の二つに大きく分けるとすれば、前者は、道路網のヒエラルキーを言わば「縦」に繋ぐネットワークであり、後者は、「横」の連携と言えよう。今回紹介した、四つの基本戦略の内、ハブ&スポークネットワークは地方圏における「縦」の強化であり、連合都市圏の形成は「横」の連携の強化であると理解できる。「従来、「縦」のネットワークの強化に整備の重点が置かれてきたわけであるが、今後は、「縦」にくわえて、「横」の連携の強化を推進することが、東京一極集中構造を是正し多極分散型国土を形成する上で重要であると言えよう。

次号の内容は、

六 全国幹線道路網の機能強化 — 準高規格幹線道路(仮称)の導入 — 也の予定です。

2 四つの基本戦略

(1) 「地方中枢・中核都市を核とする広域活動圏の



月・日	事 項	月・日	事 項	月・日	事 項
3・23	○デンマーク、スウェーデン両国政府が、デンマークの首都コペンハーゲンのあるシェラン島と対岸のスウェーデン南部マルメを結ぶ架橋・トンネル建設計画の協定書に調印。一九九三年に着工、二〇〇〇年に完成の予定。 ○米キテサス州議会は、州高速道路288号の一部区間を、「ライアン・エクスプレス」と名付けることを決定。ライアンは、地元出身の大リーグの速球王、ノーラン・ライアンのこと。 ○米消費者団体パブリック・シテイズンが、恒例の乗用車、軽トラックの燃費効率と二酸化炭素(CO ₂)排出の調査結果を発表。燃費効率、CO ₂ 排出とも昨年に引き続きベスト一〇のうち上位九位までを日本車が占めた。 ○英仏海峡海底トンネル工事のユーロトンネル社は、安全対策強化のためトンネルの全面開業が予定より約半年遅れて一九九三年一月二日になると発表。英政府の指示によるもので、トンネル内を走行するカートレインの防火扉をさらに大きくすることになる。	3・19	○経済企画庁の国民所得統計速報によると、昨年一〇〜一二期の国民総生産(GNP)は、前期(七〜九月)に比べ実質〇・五%、年率採算一・一%の低、増加率となった。消費税の導入でゼロ成長となった一九八九年四月〜六月期以来の低い水準。 ○国土庁が今年一月一日現在の全国の地価を官報で公示。昨年一年間の上昇率は、全国平均で住宅地は一〇・七%(前年一七・〇%)、商業地は二・九%(同一一六・七%)。 ○大阪市西淀川区の公害病認定患者らが、国、阪神高速道路公団、企業一〇社に大気汚染物質の排出差し止めと損害賠償を求めた「西淀川公害訴訟」の判決で、大阪地裁が企業に約三億六千万円の賠償を命じたが、排ガスの健康被害は認めず、差し止め請求も却下。 ○統一地方選前半戦の一三都道府県知事選、四四道府県議選などの投票が行われ、東京では鈴木現知事が四選。道府県議選では自民党が前回を二六一議席上回る一、五四三議席を獲得。社会、公明、共産、民社各党は議席を減らした。 ○総額七〇兆三、四七四億円の平成三年度予算案が、両院協議会を経て衆院の議決通り成立。 ○本田技研工業と石川島播磨重工業が、駐車場のあつせんや経営、駐車装置の販売などを業務とする新会社「ホンダ・パーキング」(本社・東京)を設立したと発表。自動車販売は昨年一月から五カ月連続して前年実績を下回っており、その大きな要因として駐車場不足が挙げられている。	3・26	○舞鶴自動車道一部供用開始 ・ 福知山IC〜舞鶴西IC(二三・七km) ○横浜横須賀道路一部供用開始 ・ 金沢谷JC〜並木IC(四・二km) ○山陽自動車道一部供用開始 ・ 山陽姫路東IC〜山陽姫路西IC(二四・二km) ○西淀川訴訟(第一次訴訟)判決言い渡し ○道路審議会基本政策部会開催(第二五回) ・ 地方幹線道路網のあり方 ・ 都市幹線道路網のあり方 ○平成三年度予算成立 ・ 道路整備予算 ・ 事業費 七兆四、九〇六億円 ・ 国費 二兆八、七五四億円 ○一般国道の指定区間を指定する政令の一部を改正する政令公布 ・ 五路線の一部区間を追加指定 ・ 四月一日施行 ○道路法及び駐車場法の一部を改正する法律成立
17	○ブッシュ米大統領は、連邦政府が所有するすべての構造物、車両を対象に一〇〜二〇%の省エネ対策を進めるよう全省庁に求めた行政命令に署名。これにより二〇〇〇年には一年で八億ドルの財源と一日当たり一〇万バレルの石油が節減される。	22		21	
11		11		4・24	
8		4・7		4・12	
4・2		29		4・11	
26		26		3・29	
4・23		3・19		3・28	

編集雑記

現在でも牧野植物大図鑑や、牧野和漢薬草大図鑑が版を重ね刊行されている。従って、理学博士牧野富太郎の名は誰もが知っている。晩年数々の栄誉を受けられた博士を有名にしたのは、勿論植物学の研究だろう。だが単に学術的業績をあげただけでは、時の流れとともに皆から忘れられてしまう。

忘れっぽい大衆を引きつける何ものかが学問的成功にプラスされたとき、一つのドラマとして語り継がれ、人々の心の中にいつまでも生き続ける。そのプラスが何であるかは一概にはいえない。生い立ち、結婚、知友、あるいは時代そのものなど色々の要因が見えざる系になって、その人生を操るとでもいえよう。

さて、博士が大正一五年から昭和三年一月に亡くなるまで、住んでおられたお屋敷が今、牧野記念庭園（練馬区東大泉六丁目）として一般に公開されている。六六〇坪の大部分には博士ゆかりの植物が所狭しと生い茂り、練馬区役所によって大切に管理されている。東北隅にはコンクリート作りの韃堂が

あって、博士の粗末な書齋が往時のまま保存されている。居宅跡は記念館になっていて、博士生涯の年譜が程よく整理され、ご夫妻の写真、博士自筆の植物スケッチ、顕微鏡、多数の著書と共に数々の勲記が、ガラスケースに収められ展示されている。

私は植物に関心がない野暮天だが、多くの人々がこの地を訪ね、博士への思いを新たにすするプラスアルファがどこにあるのか、ミスター的な興味をもって室内をながめまわした。展示内容の重点をどこに置くか、企画担当者が苦心するところだろうが、私は「博士への奥さんの献身、明治大正期にありそうなこの物語りにポイントありとみた。

『植物が大好きな牧野青年は二四歳のとき、小学校卒の学歴で高知県から単身上京。東京大学理学部植物学教室に出入を許され研究に熱中する。通勤の途中に没落士族の未亡人が細々と商う駄菓子屋がある。その娘舞衛子に一目惚れして結婚する。植物学教室の上司からの縁談を断つてのことである。自分の意志を押し通したのはよいが、現在とちがって明治のこと。その無理は教室出入禁止、いわゆる破門となつてあらわれる。』私を選んでくれた夫に報いたい」研究一途な夫に対する奥

さんの献身が始まる。それは閨閥に対する女の意地であつたかもしれない。やがて博士は許されて教室に戻るが、学歴のないかなしき。いくつになつても時間給の万年講師の身分。貧乏の不安に脅える夫に、「私の夢はあなたの研究した草花で一ぱいの牧野植物園を作ることです」と宣言。借金を重ねてこの地に移る。その翌年家計のやりくりで疲れたのか、奥さんは急死する。ちょうどその頃、博士は笹の世界的新種を発見。これにス・エ・コ・笹と命名して苦勞をかけた妻に捧げる。』

「家守りし 妻の恵みや 我が学び」

博士晩年のこの歌を刻んだ小さな石碑は、庭園の正面を入ったすぐ右側の、桜の古木の根方にチョコンと置かれている。木々の緑や草花が美しい今日此頃、一度この地を訪ねられてはいかが……。 (が)

6月号の特集テーマは
「道路をめぐる争訟」
の予定です。

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

〒102 東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階 TEL03(3234)4310・4349

定価700円（本体価格679円）

FAX03(3234)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