

巻頭言■環境に配慮した道路づくりに思う 福岡大学法学部教授 浅野 直人 1
 随筆■学校施設と道路 吉井 一弥 3

英国の道路事情―道路行政にひとこと― 日本長期信用銀行公務室長 松尾 泰一 5

特集／第11次道路整備五箇年計画閣議決定

- 第11次道路整備五箇年計画について 道路局企画課企画第一係長 村山 一弥 7
- 第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の概要 道路局企画課道路防災対策室 16
- 第8次奥地等産業開発道路整備計画の策定並びに奥地等産業開発道路整備臨時措置法第二条第三項の地域を指定する政令の一部改正及び奥産道路の路線指定について

道路局路政課総務係長 門間 勝・同路政課調査係長 平瀬 敏郎・同地方道課改良第二係長 恒石 和義 20

「道の日」行事「ふるさとめぐり中国路コンテスト」 中国地方建設局道路部路政課行政第二係 24

「道路110番」の試行について 東北地方建設局道路管理課 29

「県の花の輪づくり」事業 実行委員会事務局 33

平成三年度道路交通管理統計について 道路局道路交通管理課 39

防音工事助成通達(51通達)の改正について 道路局企画課道路環境対策室課長補佐 鴨下 和義 50

☒法令ニュース☒ 道路法令研究会

「道路交通法の一部を改正する法律」について 53

「流通業務市街地の整備に関する法律の一部を改正する法律」について 54

「特定農山村地域における農林業等の活性化のための基盤整備の促進に関する法律」について 56

Ⅱ「道の日」(八月一日)についてⅡ 道路局道路総務課 59

シリーズ／あの道この道

緑濃い空間の創出(一般国道二九八号) 関東地方建設局道路部路政課 61

経済・生活の要(一般国道三九八号の旅) 宮城県土木部道路管理課長 嵯峨 哲二 65

◆時・時・時… 70

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

第11次道路整備五箇年計画について

建設省道路局企画課企画第一係長 村山 一 弥

はじめに

我が国の道路整備は、昭和二九年の第1次道路整備五箇年計画に基づく道路整備によって本格的に開始され、以来10次にわたる道路整備五箇年計画が策定され、着実な道路整備が推進されてきたところである。

去る五月二八日に平成五年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画、第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画、第8次奥地等産業開発道路整備計画が閣議決定されたので、以下にその概要について紹介する。

一 第11次道路整備五箇年計画の概要

本計画においては、平成五年度から平成九年度

の五カ年間に総額七六兆円を投じ、「生活者の豊かさを支える道路整備」、「活力ある地域づくりのための道路整備」、「良好な環境創造のための道路整備」の三つを主要な柱とするとともに、「維持管理の充実」を図りつつ道路の計画的整備を進めていくこととしている。

前計画は総事業費が五三兆円であり、総額は一・四三倍に増加する。

投資の内訳等は表1のとおりである。

「生活者の豊かさを支える道路整備」では、歩道等を二万六、〇〇〇km整備し、設置済延長を約一四万六、〇〇〇kmとする。

このほか、交通安全対策、渋滞対策の推進、駐車場整備、物流対策、電線類の地中化等を推進する。「活力ある地域づくりのための道路整備」では、

表1 第11次道路整備五箇年計画（平成5年度～9年度）
（単位：億円）

区 分	第10次五箇年計画			第11次五箇年計画		
	計画額 ①	63～84 実績額	累 計 進 捗 率	計画額 ②	倍 率 ② / ①	平均伸率 H4年度 初 項
一般道路事業	238,000	226,365	95.1	288,000	1.21	1.08
有料道路事業	140,000	142,390	101.7	206,000	1.47	1.08
小 計	378,000	368,755	97.6	494,000	1.31	1.08
地方単独事業	139,000	173,703	125.0	252,000	1.81	1.08
計	517,000	542,458	104.9	746,000	1.44	1.08
調 整 費	13,000	—	—	14,000	1.08	—
合 計	530,000	542,458	102.4	760,000	1.43	1.08

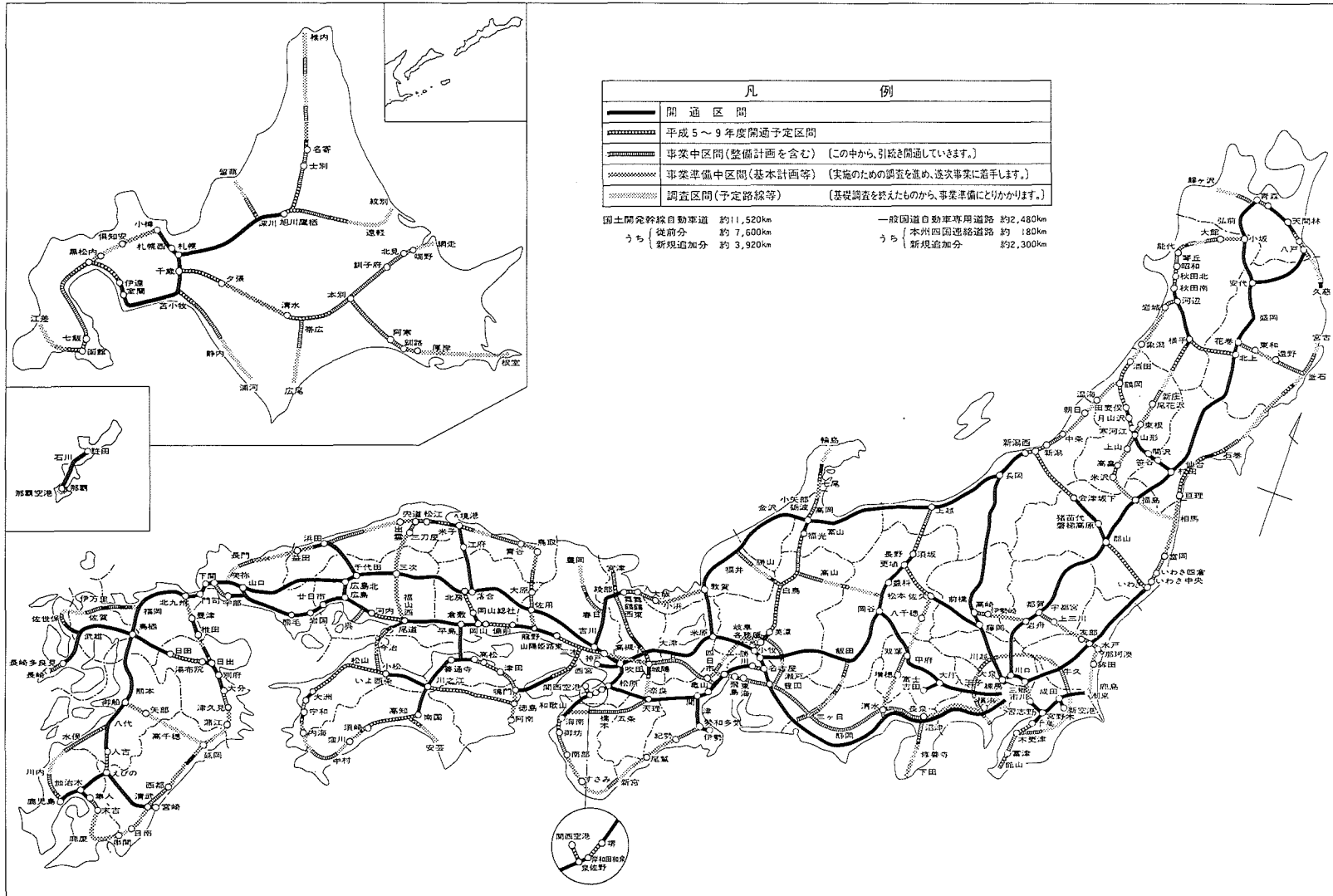


図1 高規格幹線道路網図(平成5年4月現在の状況)

高規格幹線道路について、計画期間中に約一、八〇kmの供用を図り、すでに供用済の区間と併せ、平成九年度末には、約七、八〇〇kmの延長とし、これに必要な事業費一五兆三、〇〇〇億円を投資する。これにより二一世紀初頭の全線供用をめざす高規格幹線道路網計画一萬四、〇〇〇kmに対し五六%の完成を図る。

このほか、地域相互の連携を強化するための地域高規格道路の整備に着手するとともに、住宅宅地の供給のための土地区画整理事業等を推進する。「良好な環境創造のための道路整備」では、道路交通に関するエネルギー効率の向上を図り、地球温暖化の防止に資するため、渋滞対策を推進するとともに、生態系との共生を図るなど自然環境と調和のとれた道路の整備、生活環境の保全・形成を図るため、環境施設帯、緑化、遮音壁等の整備等を推進することとしている。

「維持管理の充実」では、安全で円滑かつ快適な道路交通の確保と多様な道路機能の向上のため、維持管理の充実を図ることとしている。

二 第10次積雪寒冷特別地域道路交通 確保五箇年計画の概要

総額一兆三、九〇〇億円（うち一般公共事業分八、七〇〇億円）を投じ、雪国の生活の向上を図るため、除雪、防雪（雪崩対策、消雪施設などの

整備）、凍雪害防止（路盤改良、流雪溝などの整備）などの雪害事業を行うもので、総額は、第9次計画に比べ一・四四倍の増加となる。

三 第8次奥地等産業開発道路整備 計画の概要

総額二、九六〇億円（うち一般公共事業分二、二八〇億円）を投じ、山間・奥地等の地域にお

る産業の振興を図るため、地域間の交流にも配慮した産業の総合的な開発の基盤となるべき道路を整備するもので総額は第7次計画に比べ一・四三倍の増加となる。

四 第11次道路整備五箇年計画の 整備目標

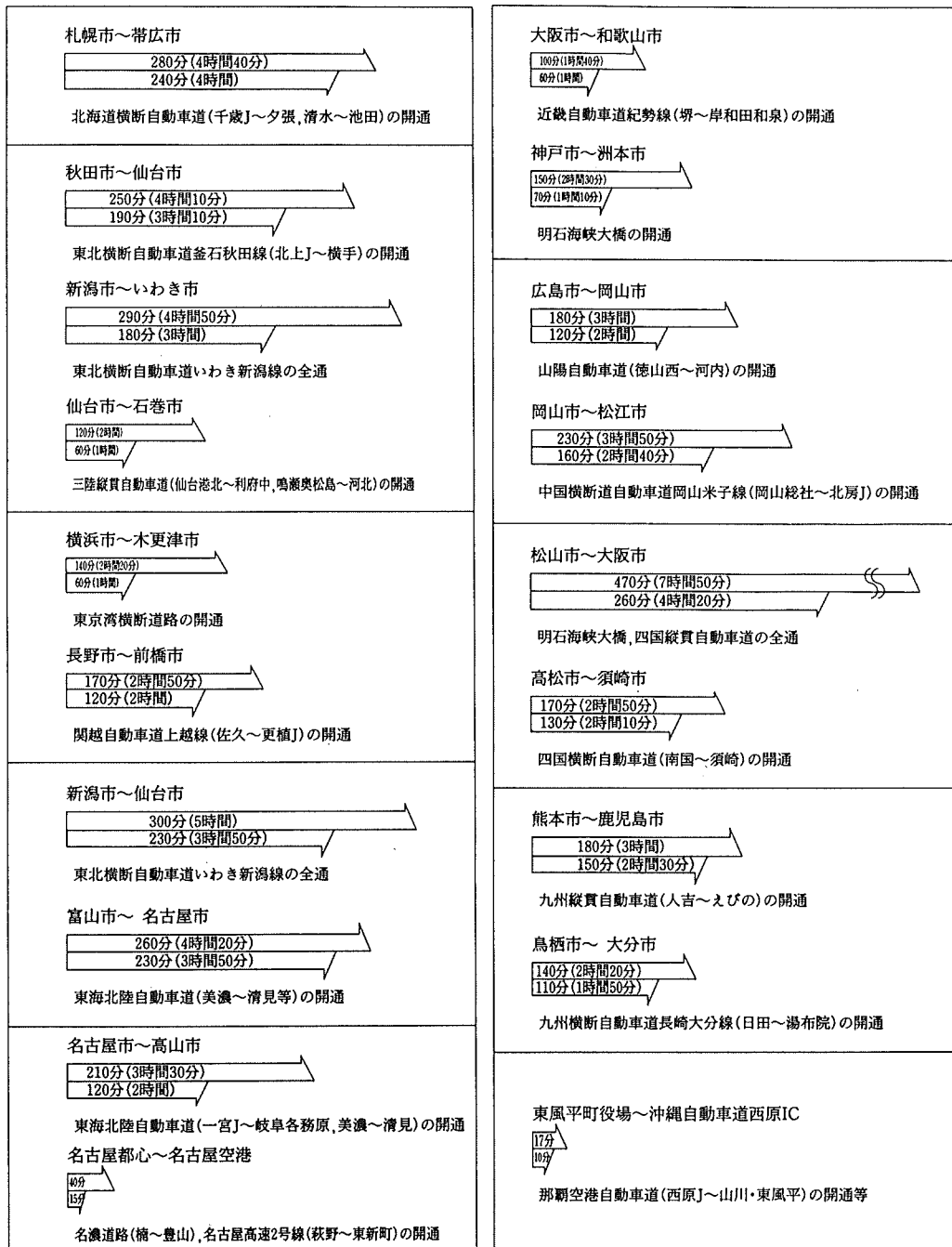
本五箇年計画では、わかりやすい指標による整

表2 課題別整備目標

項目	指標	平成4年度末			
		第1次道 整備計 画	第2次道 整備計 画	長期構 想 目 標 (21世紀初頭)	
くらしの利便性向上	都市における朝夕の走行速度	地方都市	22km/h	24km/h	30km/h
		三大都市圏の人口集中地区	18km/h	20km/h	25km/h
	主要な新幹線駅・空港・港湾への直結率	9%	15%	約5割	
	平均バス表定速度	地方都市	16km/h	17km/h	19km/h
		三大都市圏	14km/h	15km/h	17km/h
駅前広場等整備率	36%	41%	約8割		
駐車場の充足率	約50%	約65%	概ね充足		
くらしの安全性向上	交通事故死者数	11,451人/年	1万人を下回る	半減	
くらしの快適性向上	幅の広い歩道等の設置率	12%	15%	約5割	
	電線類地中化延長	1,290km	約2,900km	約8,000km	
交流ネットワークの充実	高規格幹線道路等の交通分担率	地方圏	7%	9%	17%
		三大都市圏	13%	15%	23%
		全国	11%	13%	21%
地域集積圏の形成	1時間圏カバー率	地方圏	49%	54%	約7割
		三大都市圏	80%	82%	8割台半ば
		全国	68%	71%	約8割
	都市の骨格を形成する規格の高い環状道路等の整備率	19%	28%	約7割	
	生活中心都市30分連絡率	55%	約60%	約9割	
良好な市街地の形成率	38%	44%	約7割		
住宅宅地の供給とそれを支える道路整備	アクセス道路が整備された良質な新たな住宅供給戸数（()内は、土地区画整理事業など面的整備手法の道路事業により供給される良好な住宅地の供給戸数）（長期構想目標は2000年である。）	地方圏	—	約170万戸 (約77万戸)	約270万戸 (約122万戸)
		三大都市圏	—	約160万戸 (約73万戸)	約260万戸 (約118万戸)
		全国	—	約330万戸 (約150万戸)	約530万戸 (約240万戸)
地球温暖化の防止	走行速度向上による燃料消費率	1.00	0.98	概ね0.9	
自然環境との調和	緑化率	一般国道	0%	21%	概成
		都道府県道	12%	16%	約4割
		計	6%	8%	約3割
良好な生活環境の保全・形成	緑化率	一般国道	12%	16%	約4割
		都道府県道	6%	8%	約3割
	計	8%	11%	約3割	

備目標を設定しており、その内容は表2のとおりである。

また、各地域における高規格幹線道路等の供用に伴う時間短縮効果の例は図2のとおりである。



〔 上段：平成4年度末
下段：11次五計完了後 〕

図2 五箇年計画による時間短縮効果の例

道路は最も根幹的な社会資本であるが、その整備水準は、都道府県道以上で五〇%、四車線以上の道路は国道でも一〇%とまだまだ遅れており、また、道路整備に対する国民の要望は極めて強い。従って、第11次道路整備五箇年計画に基づいて道路整備を強力かつ計画的に推進し、その完全達成が図られるよう努めていく必要がある。

本計画を円滑に実施するためには所要の財源を確保する必要があり、このため、一般財源の投入拡大を図るとともに、揮発油税、軽油引取税等の道路特定財源を堅持・拡充する税制改正が行われたところである。

さらに、道路整備にあたっては国民各層の理解を得ながら事業を進めることが必要不可欠であり、関係各位のご理解、ご支援をお願いする次第である。

なお、参考として、道路特定財源関係の税制改正の概要及び閣議決定文を以下に示す。

平成五年度道路特定財源関係税制改正の概要

- ① 揮発油税、地方道路税、自動車重量税、自動車取得税及び軽油引取税の暫定税率の適用期限（平成五年三月三十一日、自動車重量税については平成五年四月三〇日）を五年延長したうえで、
- ② 軽油引取税の暫定税率を七・八円/ℓ引き上げ、
- ③ 揮発油税の暫定税率を三円/ℓ引き上げ、地方道路税の暫定税率を三円/ℓ引き下がる。（結果的にガソリン税の税率は不変）
- ④ ②及び③の実施時期は平成五年一月一日とする。（平成五年一月三〇日までは現行の暫定税率を適用）

	現行暫定税率	税制改正後税率
揮発油税①	45.6円/ℓ	48.6円/ℓ
地方道路税②	8.2円/ℓ	5.2円/ℓ
ガソリン税(①+②)	53.8円/ℓ	53.8円/ℓ
軽油引取税	24.3円/ℓ	32.1円/ℓ

1 道路整備五箇年計画について

（平成五年五月二八日閣議決定）

道路整備緊急措置法（昭和三十三年法律第三四号）第二条第一項に規定する道路整備五箇年計画を次のとおり定める。

1 道路の整備の目標

国民生活の向上と国民経済の健全な発展を図るため、国の経済及び国土総合開発に関する長期計画に即して、日常生活の基盤としての市町村道から国土構造の骨格を形成する高規格幹線道路に至る道路網を、適正な道路空間の確保を図りつつ、計画的に整備することにより、道路交通の安全の確保とその円滑化及び生活環境の改善を図るとともに、交流と連携による活力ある地域づくり、輸送の合理化に寄与し、もって均衡ある国土の発展と豊かさを実感できる国民生活の実現に資することを今後の道路整備の基本的な方針とする。

これに必要な事業のうち緊急を要するものについて、平成五年度以降五箇年間に地方公共団体の行う単独事業を含めて総額七兆六兆円（調整費一兆四、〇〇〇億円を含む。）を道路整備に投資するものとし、このうち国が行う道路の整備及び国の負担金その他の経費の交付又は資金の貸付けに係る道路の整備に関し、道路整備五箇年計画として、

調整費を充当するものを除き、総額四九兆四、〇〇〇億円に相当する事業を行うものとする。なお、この計画は、今後の社会・経済の動向、財政事情等を勘案しつつ、弾力的にその実施を図るものとする。

この計画においては、生活者の豊かさを支える道路整備、活力ある地域づくりのための道路整備及び良好な環境創造のための道路整備を推進するとともに、維持管理の充実等を図るものとする。

これらの道路事業の実施に当たっては、環境の保全、土地利用との調和等について十分配慮するものとする。

以上の方針に基づき、計画期間中における道路整備の目標は次のとおりとする。

(1) 生活者の豊かさを支える道路整備の推進

くらしの利便性を向上させるため、バイパス・環状道路の整備及び連続立体交差事業等による渋滞対策、新幹線駅、空港、港湾等との連絡強化を図るための道路の整備、バス路線及び都市モノレール・新交通システムに係る道路の整備、駐車場の整備、物流対策、道路情報サービス的高度化等を推進する。また、くらしの安全性を向上させるため、歩道・自転車道の整備及び踏切道の改良等の交通安全対策、幅の広い歩道等の高齢者等にも配慮した道路の整備、防災対策、震災対策、避難路の整備、積雪寒冷特

別地域における冬期交通の確保を図るための事業等を推進する。歩道等については、その設置道路延長をおおむね一四万六、〇〇〇kmの水準に引き上げることを目途に整備を推進する。さらに、くらしの快適性を向上させるため、共同溝の整備、電線類の地中化、休憩施設の整備、自転車駐車場の整備等を推進する。

(2) 活力ある地域づくりのための道路整備の推進

交流ネットワークの充実のため、高規格幹線道路網について計画期間中に既供用区間を含め約七、八〇〇kmの区間を供用することとする。また、地域相互の連携を強化するため、地域高規格道路の整備、交通不能区間の解消、奥地等産業開発道路の整備、離島、山村、過疎・半島地域等における道路の整備等を推進するとともに、都市機能の向上と広域的な都市圏の形成に資する都市高速道路、湾岸道路、環状道路等の整備を推進する。さらに、良好な住宅地地の供用を図るため、土地区画整理事業等を推進するとともに、住宅宅地、公共公益施設等に関連する道路の整備を推進する。

(3) 良好な環境創造のための道路整備の推進

道路交通に関するエネルギー効率の向上を図り、地球温暖化の防止に資するため、渋滞対策等を推進するとともに、生態系との共生を図るなど自然環境と調和のとれた道路の整備を推進

する。また、良好な生活環境の保全・形成を図るため、良好な市街地の形成に資する道路の整備、環境施設帯の整備、道路の緑化、遮音壁の設置、沿道整備事業等を推進する。

(4) 維持管理の充実等

安全で円滑かつ快適な道路交通の確保と多様な道路機能の向上のため、維持管理の充実等を図る。

2 道路の整備の事業の量

この計画における道路の整備の事業の量は、次のとおりとする。

(1) 施策別事業の量

- ① 生活者の豊かさを支える道路整備の推進 約三六兆円
 - ② 活力ある地域づくりのための道路整備の推進 約三五兆円
 - ③ 良好な環境創造のための道路整備の推進 約三三兆円
 - ④ 維持管理の充実等 約八兆円
- (施策別事業の量は、重複を含む)

(2) 道路種類別事業の量

- ① 高規格幹線道路
 - イ 高速自動車国道 九七、六〇〇億円
 - ロ 本州四国連絡道路 一一、四〇〇億円
 - ハ 一般国道 四三、〇〇〇億円
- 計 一五三、〇〇〇億円

II. 閣議提出参考資料

1. 道路整備五箇年計画事業別事業費内訳

(単位：億円)

区 分	新 計 画 (平成5～ 平成9年度)	旧 計 画 (昭和63～ 平成4年度)
高 速 自 動 車 国 道	97,600	72,400
本 州 四 国 連 絡 道 路	12,400	5,100
一 般 国 道	43,000	25,500
高 規 格 幹 線 道 路 計	153,000	103,000
道 路 事 業	184,700	158,900
一 般 国 道	85,720	77,120
地 方 道 路	68,300	59,420
主 要 地 方 道 路	26,470	21,830
主 要 地 方 道 路 以 外 の 都 道 府 県 道	18,530	17,130
主 要 地 方 道 路 以 外 の 市 町 村 道	23,300	20,460
交 通 安 全 施 設 等 整 備 事 業	22,520	15,600
雪 寒 事 業	7,680	6,280
調 査	480	480
街 路 事 業	71,300	62,530
街 区 画 整 理	51,320	45,140
再 開 発 査 査	16,530	14,400
調 査 備 蓄	3,220	2,780
機 械 整 備	230	210
一 般 機 械	1,250	1,120
雪 寒 機 械	230	200
沿 道 整 備 融 資	1,020	920
一 般 道 路 事 業 計	150	50
	257,400	222,600
日 本 道 路 公 団	7,300	7,000
首 都 高 速 道 路 公 団	31,900	16,500
阪 神 高 速 道 路 公 団	19,500	13,100
東 京 湾 横 断 道 路 株 式 会 社	8,600	3,900
有 料 道 路 融 資	13,100	9,000
指 定 都 市 高 速 道 路	5,800	3,600
一 般 有 料 道 路	7,300	5,400
道 路 開 発 資 金	6,200	4,000
有 料 道 路 事 業 計	83,600	52,400
高 規 格 ・ 一 般 ・ 有 料 計	494,000	378,000
地 方 単 独 事 業	252,000	139,000
調 整 費	14,000	13,000
合 計	760,000	530,000

(注) 1. 開発資金の新計画の6,200億円には、東京湾横断道路株式会社への融資予定額3,000億円を重複計上している。

(新規供用延長一、八八〇km)

② 一般道路(高規格幹線道路及び有料道路を除く)

イ 新設及び改築 二〇一、〇六〇億円

供用延長

- ・ 一般国道 四、〇二〇km
- ・ 主要地方道 三、九二〇km
- ・ 主要地方道以外の都道府県道 三、七七〇km
- ・ 主要地方道以外の市町村道 八、一三〇km

口 交通安全施設等整備事業

ハ 維持修繕等 二二、五二〇億円

ニ 機械の整備 三一、八六〇億円

ホ 調 査 一、二五〇億円

計 七、三〇〇億円

③ 有料道路(高規格幹線道路を除く)

イ 日本道路公団の行う道路の整備 七、三〇〇億円

口 首都高速道路公団の行う道路の整備

ハ 阪神高速道路公団の行う道路の整備 三一、九〇〇億円

ニ 東京湾横断道路株式会社の行う道路の整備 一九、五〇〇億円

ホ 国の助成を受けて地方公共団体及び地方道路公社等の行う整備 一六、三〇〇億円

計 八三、六〇〇億円

合計 四九四、〇〇〇億円

2. 道路整備五箇年計画実施後の道路整備状況見込

② 都市高速道路

(単位：km)

区 分	供 用 延 長	
	平成5年3月末状況	平成10年3月末状況
高速自動車国道	220	279
阪神高速道路	158	237
指定都市高速道路	93	131
計	471	647

① 高規格幹線道路

(単位：km)

区 分	供 用 延 長	
	平成5年3月末状況	平成10年3月末状況
高速自動車国道	5,404 (285)	6,723 (486)
本州四国連絡道路	108	147
一般国道	132	450
計	5,929	7,806

(注) () 書きは、国土開発幹線自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路で外書きであり、高規格幹線道路の総計には含まれる。

③ 一般道路

(1) 整備率

(単位：km、%)

区 分	計画対象延長 (A)	平成5年3月末状況		
		改良区間延長	改良区間のうち混雑度1.0未満(B)	整備率(B)/(A)
一般国道	53,190	46,690	30,510	57
主要地方道	56,560	37,870	28,300	50
主要地方道以外の都道府県道	66,420	34,140	30,070	45
計	176,170	118,700	88,880	50
区 分		平成10年3月末状況		
		改良区間延長	改良区間のうち混雑度1.0未満(C)	整備率(C)/(A)
一般国道		48,580	31,920	60
主要地方道		43,070	31,580	56
主要地方道以外の都道府県道		40,020	33,600	51
計		131,670	97,100	55

(注) 1. 計画対象延長は、平成3年4月1日現在の実延長である。
2. 一般国道、主要地方道の追加指定後の見込み延長である。
3. 混雑度1.0未満とは、交通量が道路交通容量を下回る状態をいう。

(2) 改良率 (改良区間・車線数別状況)

イ. 平成5年3月末状況

(単位：km、%)

区 分	計画対象延長 (A)	改良済区間・車線数区分延長					合 計 (C)	改良率 (C)/(A)
		5.5m未満	2車線 (5.5m以上~13m未満)	4車線以上 (13m以上) (B)	4車化率 (B)/(A)			
一般国道	53,190	—	41,390	5,300	10.0	46,690	87.8	
主要地方道	56,560	—	35,740	2,130	3.8	37,870	67.0	
主要地方道以外の都道府県道	66,420	—	32,800	1,340	2.0	34,140	51.4	
主要地方道以外の市長村道	939,420	305,720	126,140	4,240	0.5	436,100	46.4	
合 計	1,115,590	305,720	236,070	13,010	1.2	554,800	49.7	

区分	計画対象延長 (A)	改良済区間・車線数区分延長					合計 (C)	改良率 (C)/(A)
		5.5m未満	2車線 (5.5m以上 ~13m未満)	4車線以上 (13m以上) (B)	合計			
					4車化率 (B)/(A)			
一般国道	53,190	—	41,870	6,710	12.6	48,580	91.3	
主要地方道	56,560	—	40,380	2,690	4.8	43,070	76.1	
主要地方道以外の 都道府県道	66,420	—	38,330	1,690	2.5	40,020	60.3	
主要地方道以外の 市町村道	939,420	326,400	154,510	5,170	0.6	486,080	51.7	
合計	1,115,590	326,400	275,090	16,260	1.5	617,750	55.4	

(注) 1. 計画対象延長は、平成3年4月1日現在の実延長である。
 2. 一般国道、主要地方道の追加指定後の見込み延長である。
 3. 改良区間とは、改良時の道路構造令に基づいて改良が行われた区間をいう。
 但し、都道府県道以上については、車道幅員5.5m以上の区間とする。

Ⅲ 積雪寒冷特別地域道路交通確保

五箇年計画について

(平成五年五月二八日閣議決定)

積雪寒冷の度が特に甚だしい地域における道路の交通を確保するため、平成五年度以降五箇年間に地方公共団体の行う単独事業を含めて総額一兆三、九〇〇億円(調整費三〇〇億円を含む)を当該地域内の道路整備に投資するものとする。このうち国が行う道路の整備及び国の負担金その他の経費の交付に係る道路の整備に関し、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法(昭和三十一年法律第七二号)第四条第一項に規定する積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画として、調整費を充当するものを除く八、七〇〇億円に相当する事業を行うものとし、その事業の量は次のとおりとする。

1 一般国道に係る事業

除 雪 一〇〇、八五〇 km

防 雪 五六〇 km

2 主要地方道に係る事業

除 雪 九〇、六五〇 km

除 雪 三四〇 km

凍雪害防止 五〇〇 km

3 主要地方道以外の都道府県道及び市町村道に係る事業

除 雪 一〇八、四四〇 km

除 雪 七九〇 km

凍雪害防止 二、一〇〇 km

除雪機械の整備 一、〇二〇億円

Ⅳ 奥地等産業開発道路整備計画について

(平成五年五月二八日閣議決定)

奥地等における産業の総合的な開発の基盤となるべき奥地等産業開発道路の整備を促進することにより、地域格差の是正に資するとともに、民生の向上と国民経済の発展に寄与するため、平成五年度以降五箇年間に地方公共団体の行う単独事業を含めて総額二、九六〇億円(調整費六〇億円を含む)を奥地等産業開発道路整備に投資するものとする。このうち国の補助金その他の経費の交付に係る道路の整備に関し、奥地等産業開発道路整備臨時措置法(昭和三十九年法律第一一五号)第四条第一項に規定する奥地等産業開発道路整備計画として、調整費を充当するものを除く二、二八〇億円に相当する事業を行うものとし、その事業の量は、次のとおりとする。

都道府県道及び市町村道に係る事業

改 築 五七五 km

第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保 五箇年計画の概要

建設省道路局企画課道路防災対策室

一 雪寒事業の目的と経緯

積雪の多い地域では、冬期に道路に積雪があると道路交通が途絶して交通マヒが発生し、寒冷の度が甚だしい地域では路面の凍結による道路の被害が発生して、生活・生産活動がストップする。

このような積雪寒冷の甚だしい地域における道路の交通を確保するため、当該地域内の道路につき、除雪、防雪、凍雪害の防止に関する特別な措置を定め、もってこれらの地域における産業の振興と民生の安定に寄与することを目的として、昭和三年四月一四日「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（以下雪寒法と略称）」（法律第七二号）が制定された。

雪寒法においては、道路交通の確保が必要であ

ると認められる道路を指定し（雪寒法第三条）、その道路に関する「積雪寒冷地域道路交通確保五箇年計画（以下雪寒五計と略称）」を策定し（雪寒法第四条）、これに基づき雪寒事業を実施することとされている。

二 雪寒地域について

積雪寒冷の度が特に甚だしい地域は雪寒法施行令第一条に規定されている

① 二月の積雪の深さの最大値の累年平均が50cm以上の地域

② 一月の平均気温の累年平均が摂氏零度以下の地域

に該当する地域であり、北海道、東北、北陸などを中心に国土面積の約六一%を占め、総人口の

約二三%がこの地域内に居住している（表1）。

三 雪寒事業の経緯

雪寒事業はそれぞれの時代背景をもとに今までに様々な工種が追加され、その主要な施策課題も変化してきた。昭和三〇～四〇年代にかけては、除雪対象路線と除雪延長の拡大、消雪施設、流雪溝の整備促進を中心に事業が実施されてきたが、昭和五〇年代になると市町村道の雪寒対策や歩道除雪の拡大など、よりきめの細かい対策へと変化してきた。しかし、昭和五〇年代後半から豪雪が頻りに発生し、交通遮断や雪崩等の災害が多発したため、「積雪時にも安全に通れる道路」への要請が強まり、除雪や雪崩対策へと主要な施策が変化してきた（表2）。

表1 積雪寒冷地域の市町村・面積・人口

	市町村数		面積		人口		備考
		全国比		全国比		全国比	
積雪地域	市町村 1,047	% 32.4	km ² 204,910	% 54.2	千人 21,721	% 17.6	
寒冷地域	982	30.3	198,189	52.5	21,003	17.0	
雪寒地域	1,326	41.0	232,492	61.5	27,551	22.3	
備考	人口：平成2年度国勢調査（全国：123,611千人） 面積：十和田湖を除く（全国：377,737km ² ）						雪寒法施行令第1条

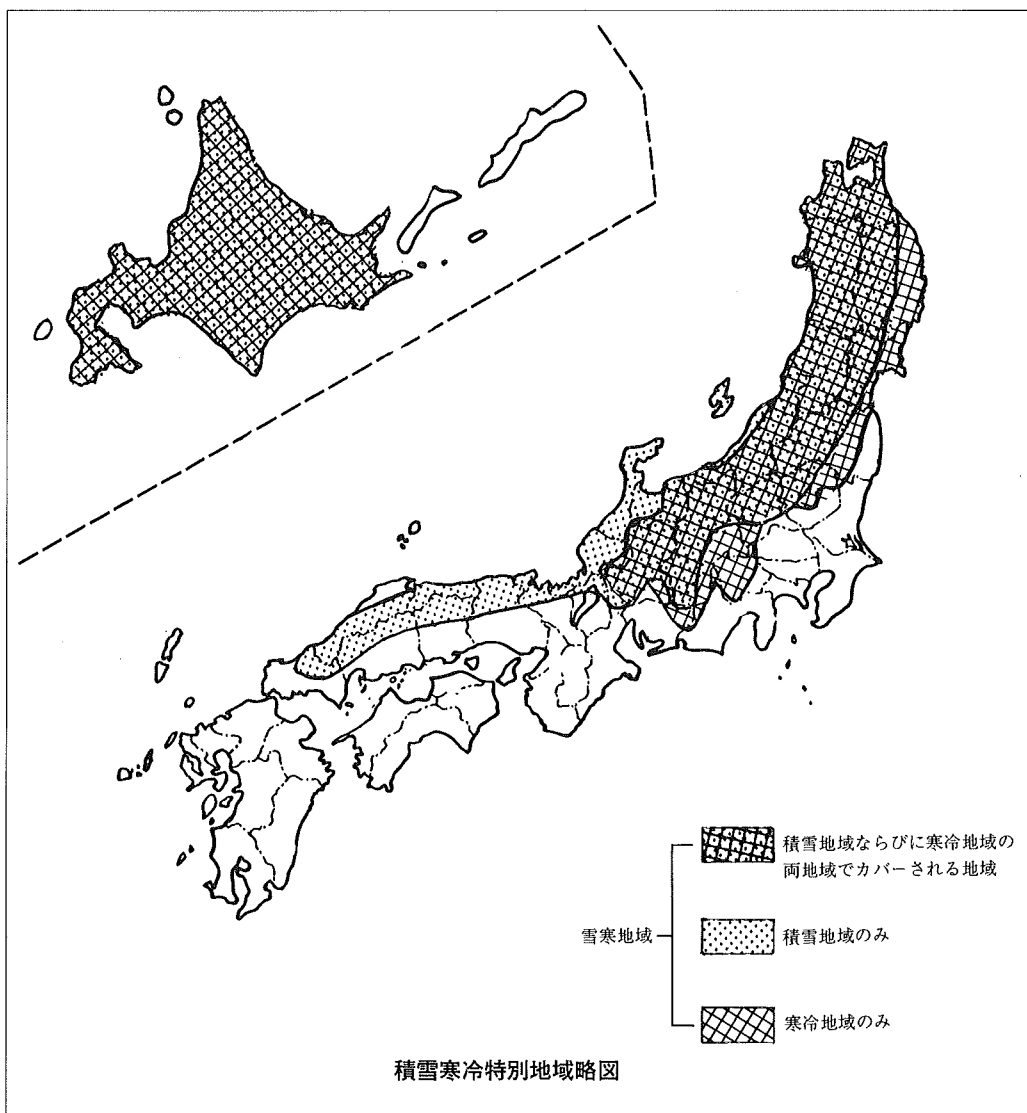


表2 雪寒事業の大きな流れ

年代	除雪延長の推移 (国県道)	地域の要求	主要な施策課題 (新たな拡大)	備考 (社会の背景)
昭和30年代	2,000km ↓ 20,000km	幹線道路の除雪 路盤の泥濘化対策	除雪延長の拡大 ・直轄国道除雪(S32) ・補助国道県道除雪(S37) 路盤改良の実施	冬期間 「閉ざされた地域」の時代
昭和40年代	22,000km ↓ 43,000km	補助幹線道路 への除雪拡大	除雪延長の拡大 ・市町村道除雪機械補助(S39) 消雪施設の整備(S37) 流雪溝の整備(S39)	
昭和50年代	45,000km ↓ 55,000km	歩道の除雪 市町村道の雪対策	歩道除雪の開始 市町村道への雪対策拡大 ・防雪施設等補助(S52)	「開かれた地域」への変貌
昭和60年代 平成時代	56,000km ↓ 59,000km	流雪溝の拡大 安全で信頼性の 高い道路 スパイクタイヤの 禁止 施設の老朽化 (広域的)冬期道路 交通情報の提供	流雪溝の面的整備 堆雪幅の確保 チェーン着脱場の拡大 消雪施設の更新 道路気象情報システムの整備	・「過疎化・高齢化」の進行 ・「都市化・核家族化」の進行 ・豊かな自然・資源への着目

四 積雪寒冷地域の現況

- ・国土の約六割を占める雪国の地域振興により多極分散型国土の形成を図る必要がある。
- ・雪国において様々な社会変化が進行している。
- (a) 都市人口の拡大、サラリーマン化の進展、核家族化、高齢化の進行により雪に対する対応力が低下
- (b) 市街地の拡大により雪処理が困難化
- (c) 高齢者や女性の社会参加が拡大
- (d) モーターゼーションの急速な進展と冬期道路交通確保の進展により除雪によって交通が遮断されないことを前提とした経済生活が一般化
- (e) 労働力不足により作業に頼る雪寒対策は次第に困難化

五 第10次積雪寒冷特別地域道路

交通確保五箇年計画

国土面積の約六割、人口の約二割を占める積雪寒冷特別地域における生活の安定を確保し、地域の振興を図るとともに、国民に広く諸活動の場を提供するため、雪国社会の変化に対応しながら、地域の特性に応じた適切な冬期道路交通対策を推進することが必要である。

このため、第10次積雪寒冷特別地域道路交通確

表3 閣議決定本文

積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画 (平成5年5月28日閣議決定)	
積雪寒冷の度が特に甚だしい地域における道路の交通を確保するため、平成5年度以降五箇年間に地方公共団体の行う単独事業を含めて総額1兆3,900億円(調整費300億円を含む。)を当該地域内の道路整備に投資するものとする。このうち国が行う道路の整備及び国の負担金その他の経費の交付に係る道路の整備に関し、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法(昭和31年法律第72号)第4条第1項に規定する積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画として、調整費を充当するものを除く8,700億円に相当する事業を行うものとし、その事業の量は次のとおりとする。	
1. 一般国道に係る事業	
除雪	100,850キロメートル
防雪	560キロメートル
凍雪害防止	220キロメートル
2. 主要地方道に係る事業	
除雪	90,650キロメートル
防雪	340キロメートル
凍雪害防止	500キロメートル
3. 主要地方道以外の都道府県及び市町村道に係る事業	
除雪	108,440キロメートル
防雪	790キロメートル
凍雪害防止	2,100キロメートル
4. 除雪機械の整備	1,020億円

保五箇年計画を策定し、雪寒施策の拡充強化を図る。

計画の策定にあたっては、一般国道から市町村道にいたる道路網においてより効率的な対策を行うため、新たに地方単独事業を含めた総合的な計画として策定する(表3)。

1 投資規模(表4)

2 主要課題と施策

(1) 全国的な交流の拡大に対応できる幹線道路の冬期モビリティの確保

冬期モビリティの確保

(2) 人に優しい冬期歩行モビリティの確保

通学路など、日常生活において頻繁に利用

積雪時にも道路幅員が確保できるように、消雪施設、流雪溝の整備を推進するとともに、特に堆雪幅の整備を積極的に推進する。

また、雪崩や地吹雪による交通遮断等を防止するため、要対策箇所の解消を促進する。さらに、急坂路区間の対策としてチェーン着脱が容易で休憩所等の機能も有する多機能型チェーン着脱場等や急カーブ区間における冬の安全対策を推進し、冬期交通のネック箇所の解消を進める。

(3) 情報化の推進と維持管理の充実・強化

除雪の効率化、道路利用者の利便向上に資する道路気象情報システムの整備を促進するとともに、消雪施設等の施設の維持、修繕、更新を促進する。

される路線を中心として早急に安全な冬期歩行者空間を確保するため、歩道除雪の拡充を図るとともに、無散水消雪施設、流雪溝等の整備を促進する。

表4 積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画

(単位: km、億円)

区分	第10次五箇年計画		第9次五箇年計画		A/B
	事業量	事業費A	事業量	事業費B	
雪寒道路		7,680	—	6,280	1.22
除雪	299,940	1,800	290,500	1,690	1.07
防雪	1,690	3,400	1,614	2,550	1.33
凍雪害防止	2,820	2,480	2,732	2,040	1.22
除雪機械	5,581	1,020	5,502	920	1.11
小計		8,700		7,200	1.21
地方単独事業		4,900		2,252	2.18
計		13,600		9,452	1.44
調整費		300		200	1.50
合計		13,900		9,652	1.44

(注) 1. 第9次計画における地方単独事業を除く事業は、7,400億円である。
2. 除雪の事業量は五箇年間の累計除雪延長である。

第8次奥地等産業開発道路整備計画の策定並びに奥地等産業開発道路整備臨時措置法第二条第二項の地域を指定する政令の一部改正及び奥産道路の路線指定について

建設省道路局

路政課 総務係長 門間 勝

同 路政課 調査係長 平瀬 敏郎

同 地方道課 改良第二係長 恒石 和義

一 はじめに

去る三月三十一日に公布された道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律（平成五年法律第一六号）により、奥地等産業開発道路整備臨時措置法（以下「奥産法」という。）の有効期限が平成一〇年三月三十一日まで五年間延長されたことに伴い、同日法施行

う。）の路線を指定する際の基準となる奥産法第二条第三項の地域を指定する政令の一部を改正する政令（平成五年政令第一八四号）（以下「地域指定政令」という。）が六月二日公布され、次いで六月三日に奥産道路の路線を指定する告示が行われた。

二 奥産法の体系

（第三条が改正され（平成五年政令第九四号）、平成五年度以降五箇年間に於ける奥地等産業開発道路整備計画を策定する根拠が制定された。これを受けて去る五月二十八日に第8次奥地等産業開発道路整備計画が閣議決定された。

奥産法は奥産道路の整備を促進することにより、いわゆる山間へき地の未開発資源を開発し、地域格差の是正と民生の向上・国民経済の発展に寄与することを目的としている（法第一条）。この目的を達成するため当該未開発資源の開発に必要な

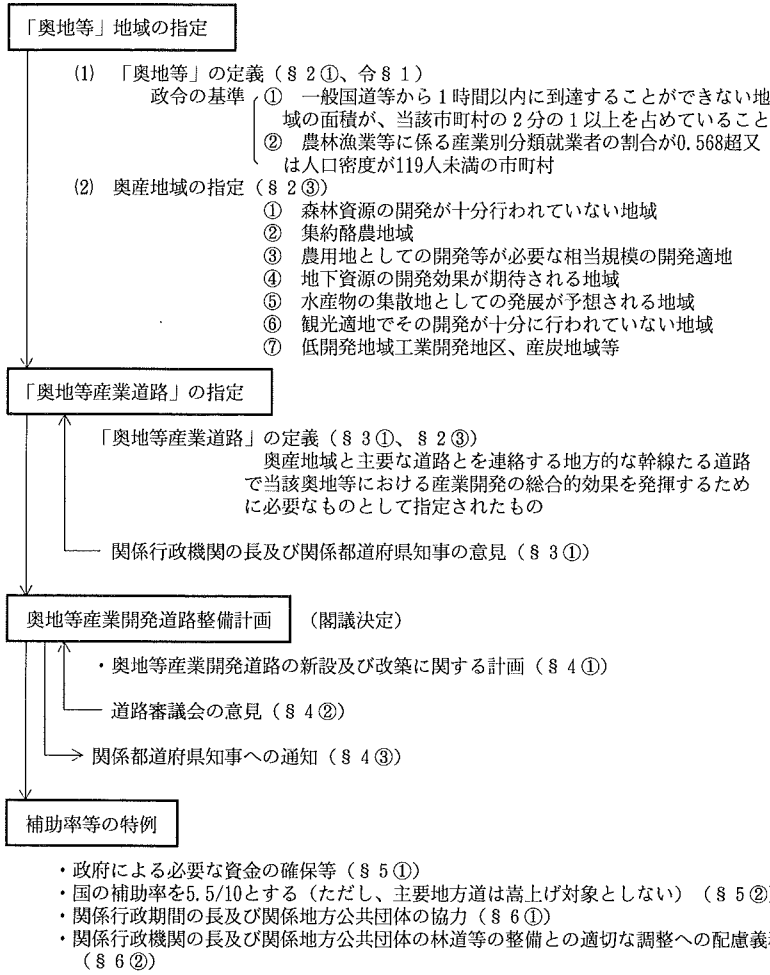
地等産業開発道路整備計画を策定する（法第四条）。さらに、同計画を達成するため、一定の新設又は改築に係る事業に要する費用に対する国の補助率を、二分の一から一〇分の五・五に嵩上げしている（法第五条第二項、令第四条）。
なお、今回から奥地等産業開発道路として指定することとした主要地方道については、道路法第五六条による補助を奥産法第五条第一項（努力義務規定）に基づき優先的に行うことにより効果的な投資を図ることができると等の理由から、補助率嵩上げの対象から除くこととされた（令第四条）。

（参考 フロートチャート参照）

また、同計画の策定と前後してその整備対象たる奥地等産業開発道路（以下「奥産道路」とい

奥産道路を具体的に指定し、この路線において行われる道路の新設及び改築を計画的に行うため奥

(参考) 奥地等産業開発道路整備臨時措置法のしくみ



三 奥産法第二条第三項の地域の指定

条第三項。

奥産道路とは、奥地等における奥産法第二条第三項各号に掲げる地域で政令で指定するものとする。また、奥地等における奥産法第二条第三項各号に掲げる地域を地方的な幹線たる道路で、当該奥地等における産業開発の総合的効果を発揮するために必要なものと定義されている (法第二

従って、奥産法第二条第三項の地域は、奥産道路の一方の連絡先を確定する機能を果たすわけであるが、同地域を定めるに当たって同法は、まず奥地等の地域を定め更にその中から同地域を選定するという方法をとっている。この奥地等の地域とは、(1)交通条件がきわめて

悪く、(2)産業の開発が十分に行われていない山間地、奥地その他のへんびな地域で政令で定める基準に該当する地域と定義されている (法第二条第一項)。これを受けて奥産法施行令第一条では、

- (1) 奥地等の基準として次のように定めている。
- (2) 一般国道等や鉄道の駅から通常の交通の方法及び経路により一時間以内には到達することができない地域の面積が、当該市町村の区域の面積の二分の一以上を占めていること。

- (2) 公表された最新の国勢調査の結果による当該市町村の一次産業就業者比率が〇・五六八を超えていること又は当該市町村の人口密度が一・一九人/㎤未満であること。

(1)の交通条件が極めて悪い状況の基準として国道等の主要な交通施設への到達時間を採用しているが、これは、迅速性、安全性、快適性、随意性、経済性といった人と物の輸送における基本的な必要条件のうち、「産業開発」という法律の趣旨に合致する迅速性と経済性に着目したからである。

また、一時間という時間帯は、農林水産物の輸送実態と自動車の平均走行速度との関係、自動車による短距離輸送の採算性と積み下し時間等を考慮した一日の実稼働時間との関係を勘案して設定されたものである。

(2)の産業の開発が十分に行われていない地域を示す基準として一次産業就業者率及び人口密度を

採用したのは、未開発地域は人口密度が低く、しかも農林水産業といった一次産業が地域住民の主たる職業であるという一般的な特徴に着目したものである。人口密度及び就業者率は昭和三五年年度国勢調査の全国郡部平均値を用いている。

次に、地域の指定に際しては、政令で定める基準に該当する奥地等の地域のうちから、奥産法第二条第三項各号に掲げる事項に該当するものを政令で指定することとなっている。なお、北海道においては開発道路の制度があり、沖縄県、離島振興対策実施地域及び奄美群島における道路整備については沖縄振興開発特別措置法等に基づき、別途の整備計画でその実施が行われていて、いずれも高率の補助率が設けられているのでこれらの地域内の市町村については、地域指定は行われていない。

法第二条第三項各号に掲げる事項は、いずれも開発すべき種々の資源が存在する地域を類型化したものであり、奥産道路の整備によりこれらの資源の開発が行われることを意図したものである。内容は次の通りである。

- 一 森林資源が豊富に存在し、かつその開発が十分に行われていない地域
- 二 酪農振興法、(昭和十九年法律第一八二号)第三条第一項の規定により指定された集約酪農地域

三 農用地としての開発及び整備が必要とされる相当規模の開拓適地その他の地域

四 地下資源が豊富に存在し、かつ、その開発の効果が期待される地域

五 水産物の集散地としての発展が予想される地域

六 観光適地でその開発が十分に行われていない地域

七 低開発地域工業開発促進法(昭和三十六年法律第二一六号)第二条第一項の規定により指定された低開発地域工業開発地区、産炭地域振興臨時措置法(昭和三十六年法律第二一九号)第二条第一項に規定する産炭地域その他の工業の発展が予想される地域

これらのうち、既に法律の規定で明確になっている二号と七号を除き、同政令制定時において関係各省庁との協議上作成された内部基準に従って選定が行われている。これらの地域は市町村単位で指定することとしている。

今般は、第8次の整備計画の策定にあわせて、平成二年度国勢調査の結果等をふまえ、各地域の地域指定の要件への準拠性を見直した結果、奥地等の地域に該当しないものがあつたため、二一町村が奥地等の地域から除外されることとなり、奥地等の地域は二六八市町村となつた。

四 奥産道路の路線指定

奥産道路は政令指定地域と(ア)主要な道路とを連絡する(イ)地方的な幹線道路で、産業開発の総合的効果を発揮するため必要なものとして建設大臣が指定することとされている(法第二条第三項)。

路線指定は、建設大臣が、関係府県知事の意見を聞いて指定するが、奥産道路の路線名、道路の種類及び区間を官報で公示することとされている(法第三条、令第二条)。

今回の指定により、新たに指定された主要地方道を含め三五九路線、四、六三八kmが指定された。前回指定との比較は、表1のとおりである。

表1

区分	前計画における指定路線		第8次計画における指定路線	
	路線数	延長(Km)	路線数	延長(Km)
一般都府県道 市長村道 小計	215 85 300	2,784 498 3,282	174 84 258	2,177 539 2,716
主要地方道	—	—	101	1,922
合計	300	3,282	359	4,638

表2

(単位：km, 億円, %)

区 分	第8次奥産整備計画		第7次奥産整備計画		倍 率 A/B	指 定 延 長	平成4年度末		平成9年度末	
	事業量	事業費 A	事業量	事業費 B			改良済 延	改良率	改良済 延	改良率
都 府 県 道	455	1,980	545	1,630	1.21	4,099	1,668	40.7	2,123	51.8
市 町 村 道	120	300	125	250	1.20	539	143	26.6	263	48.8
計 地方単独事業	575	2,280 620	670	1,880 (145)	1.21 (4.28)	4,638	1,811	39.0	2,385	51.4
計 調整費		2,900 60		2,025 50	1.43 1.20					
合 計		2,960		2,075	1.43					

(注) 1. 第7次計画における地方単独事業は実績である。
2. 第7次計画における地方単独事業を除く事業費は、1,930億円である。

五 第8次奥地等産業開発道路整備計画

第8次計画においては、奥産道路として指定された道路のうち一般都道府県道及び市町村道については、平成九年度末の改良率を概ね五〇%にするとともに、それらと一体的に機能する主要地方道については、長期的に全国の主要地方道の整備水準に達することを目標として必要な事業費を確保している。

平成五年度以降五箇年間に地方公共団体の行う地方単独事業費を含めて総額二、九六〇億円を奥産道路に投資するものとし、このうち国の補助金その他の交付に係る道路の整備に関し、第8次奥地等産業開発道路整備計画として、調査費を充当するものを除く二、二八〇億円をもって五七五kmを整備するものである(表2)。

六 おわりに

第11次道路整備五箇年計画においては、均衡ある国土の発展と豊かさを実感できる国民生活の実現に資することを目標に、「活力ある地域づくりのための道路整備の推進」が三本柱の一つとして掲げられている。

活力ある地域づくりのためには、地域の中心となる都市等を核として、周辺地方部を含め、地域が広域的に連携して発展していくことが重要であ

り、このためには圏域内外との広域的なネットワークづくりが不可欠であるが、これと併せて、地方部に暮らす人々が、地域に誇りをもち、安心で安定した生活を営むうえで必要な基盤を整備していくことが、活力ある地域づくりを推進していくうえで忘れることのできない重要な課題となっている。

奥産地域は、特に定住条件の厳しい地域が多いが、豊かな自然、潜在資源に恵まれ、交通条件の改善により、そのポテンシャルを発揮することが大いに期待される地域であり、当該地域において道路整備の果たす役割は非常に大きい。現に、過去7次にわたる奥地等産業開発道路整備計画による道路条件の改善により、地域が活性化され、奥産地域から卒業していったものも数多く見られるところである。

今後とも、奥産道路の整備が、地域振興を強力に後押しすることを願うものである。

8月10日は「道の日」



クイズに答えて

特製テレフォンカードをもらおう

道の日キャンペーンミニョウ(昆虫)は
○○シルバとも呼ばれています。

※応募期間 7月16日～8月25日(土曜日まで)

※応募方法 クイズに答えてのりこ紙を貼って、封筒に入れて、〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1 建設省中国地方建設局(道の日)に送ります。

※賞品 道の日キャンペーンミニョウ(昆虫)のりこ紙を貼ったテレフォンカードをもらえます。

※応募資格 建設省中国地方建設局(道の日)のホームページに掲載されている「道の日」のクイズに答えてください。

※応募先 〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1 建設省中国地方建設局(道の日)に送ります。

○ 道の日は8月10日です。
○ 道の日は8月10日です。
○ 道の日は8月10日です。

道の日中国美術委員会

「8月10日」って なんの日?



8月10日は道の日です。

昭和六一年度から活動することになりました。

OUR FUTURES... ON THE ROAD

道の日中国実行委員会

クイズに答えて特製テレフォンカードをもらおう

道の日は8月10日です。

※応募期間 7月16日～8月25日(土曜日まで)

※応募方法 クイズに答えてのりこ紙を貼って、封筒に入れて、〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1 建設省中国地方建設局(道の日)に送ります。

※賞品 道の日キャンペーンミニョウ(昆虫)のりこ紙を貼ったテレフォンカードをもらえます。

※応募資格 建設省中国地方建設局(道の日)のホームページに掲載されている「道の日」のクイズに答えてください。

※応募先 〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1 建設省中国地方建設局(道の日)に送ります。

「道の日」行事

「ふるさとめぐり中国路コンテスト」

建設省中国地方建設局道路部路政課行政第三係

中国地方では、昭和六一年に「道の日」が八月一日と制定されたことの趣旨に沿って、同年七月四日建設省中国地方建設局・鳥取県・島根県・岡山県・広島県・山口県・広島市・日本道路公団広島建設局・同管理局及び本州四国連絡橋公団第二管理局並びに同第三管理局の一一機関で「道の日」中国実行委員会を組織し(会長・建設省中国地方建設局道路部長、事務局・同局道路部路政課)、各種道路に関する広報活動を行うこととし、昭和六一年度から活動することになりました。

当初の活動としては「道の日」が八月一日と制定されたこと、「道の日」中国実行委員会が組織されたこと及び「道の日」のキャンペーンキャラクターがハンミョウとなったこと等についての、広報という目的から「道の日」クイズ」を新聞

紙面で昭和六一年度から平成元年度まで実施しました。

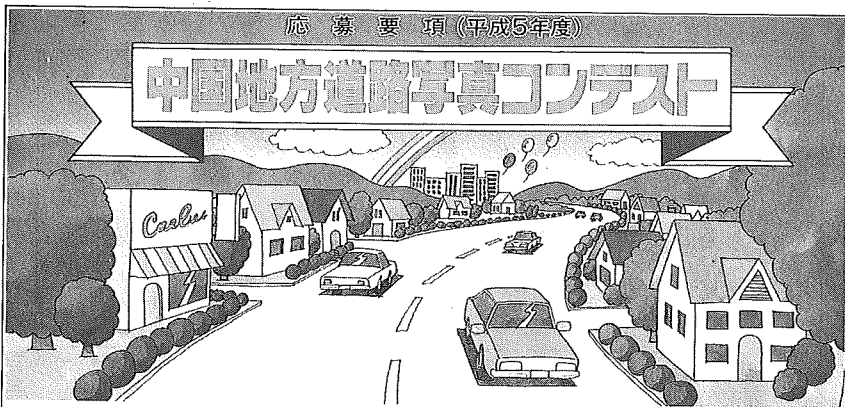
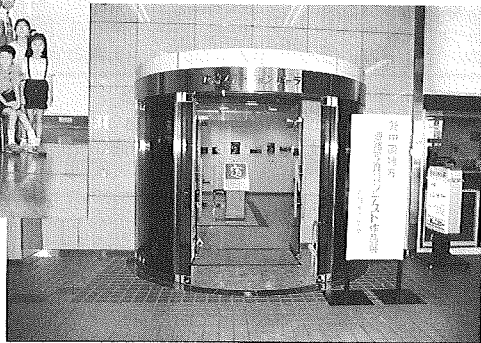
「道の日」クイズ」とともに広く一般の人々に道路に対する関心を高めてもらうという目的で、中国地方の道路を対象にした「中国地方道路写真コンテスト」を昭和六二年度から実施しました。

「中国地方道路写真コンテスト」については、平成二年度から四年度までの最近三年間は毎年一、〇〇〇点以上の応募作品があり、作品の内容も年々充実してきています。

また、応募者も中国地方だけでなく近畿、四国地方等の広い地域にわたり道路に対する関心を高める上で大きな成果をあげるとともに「道の日」中国実行委員会の恒例行事として広く定着してき



中国地方道路写真コンテスト表彰式



応募要項(平成5年度)

中国地方道路写真コンテスト

対象

中国地方の道路

題材例

- ① トンネル、橋など道路そのものの美しさや、力強さを現した作品
- ② 道路の掃除、レンガ舗装の歩道など、道路美化への取組みや、都市景観に配慮した道づくりが行われている事例を紹介した作品
- ③ 不便な道路や狭い道路、工事中の道路など道路整備の必要性を訴える作品
- ④ 不法駐車、不法駐輪などをなくし、道路を正しく利用する必要性を訴える作品
- ⑤ 地域のコミュニティの場として人々がふれ合う道路を対象とした作品
- ⑥ ○○街道など、その地域の特色が現れている道路を対象とした作品
- ⑦ 自然と道路が調和した詩情豊かな作品

※応募者全員にすてきなテレホンカード又はハイウェイカードのいずれかを抽選により差し上げます。

期間

- ★応募開始 平成5年5月1日
- ★応募締切 平成5年6月30日
- ★発表 平成5年8月中旬
(入賞者本人に通知…フィルム提供なき場合失格)
- ★サイズ 白黒・カラープリントとも
キャピネ以上

賞

- 金賞…1点 賞状、賞金5万円、賞品
- 銀賞…3点 賞状、賞金3万円、賞品
- 銅賞…6点 賞状、賞金2万円、賞品
- 「地域の道」賞…60点 賞状、賞金1万円、賞品
- 佳作…数点 賞品

応募上の注意

- ① 1人何点でも応募可能です。
- ② 未発表の自作品に限ります。
- ③ 応募作品は返却しません。
- ④ 入賞作品の版権及び著作権は主催者に帰属します。
- ⑤ 入選者にはネガフィルムの提出を求めますのでご留意下さい。提出されない場合は失格とします。
- ⑥ 応募作品には裏面応募票を貼付して下さい。
(自作されても結構です)

・作品の送り先・

〒730 広島市中区上八丁堀6-30 建設省中国地方建設局道路部内「中国地方道路写真コンテスト」係

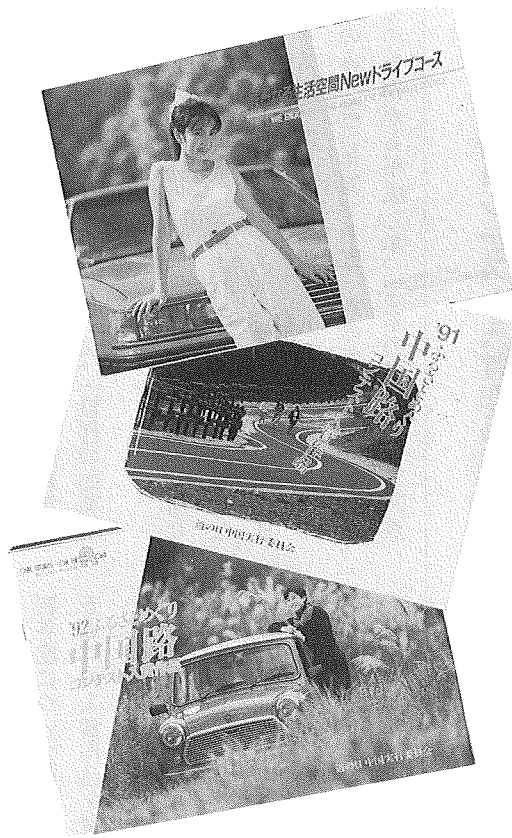
※主催 「道の日」中国実行委員会(建設省中国地方建設局・鳥取県・島根県・岡山県・広島県・山口県・広島市・日本道路公団広島建設局・同広島管理局・本州四国連絡橋公団第二管理局・同第三建設局)

※後援 ㈱日本土木工業協会中国支部・㈱日本道路建設業協会中国支部・㈱日本建設機械化協会中国支部・㈱日本道路協会中国ブロック会議・㈱海洋架橋調査会水島事務室・㈱本州四国連絡道路管理協会・NTT中国支社・中国電力・㈱日本ガス協会中国地方部会・㈱中国建設弘済会

※協賛 日本コダック(株)・コニカ(株)・富士写真フィルム(株)

ており、平成五年度も引き続き実施することを「道の日」中国実行委員会が決定しています。平成二年度からは当初の目的から一歩飛躍させて一般の人々に道路を実際に利用しながら道路に対する関心をより高めてもらおうという目的で、「ふるさとめぐり中国路コンテスト」が企画され

ました。近年、我が国は国民皆免許時代といわれ女性や高齢運転者の増加につれて、道路も目的地へ行く手段としての位置付けから余暇時間の増加とともに余暇活動の中心的役割を担いつつ、走ることを楽しむ目的へと変化している。こうした状況を踏



また、中国地方の美しい景勝地や文化施設、その地域ならではのかけられた名勝、史跡など一度は行ってみたいくなるような観光資源と景観のすぐれた快適な道路とを組み合わせた、特色ある自慢のできるドライブコースを広く募集しふるさとの再発見と道路への親近感を深め、道路の機能と役割を認識してもらおうと企画され、平成二年度から四年度までの三年間実施されました。

「ふるさとめぐり中国路コンテスト」の実施にあたっての応募要件は下記の四点でした。

- ① 中国地方の道路を利用したドライブコースに限る。
- ② 応募作品は日帰りコースまたは一泊二日コースに限る。
(平成四年度は日帰りコースに限る)
- ③ コースのテーマは「名勝、史跡巡り」、「快適ドライブコース」等自由に設定できる。
- ④ 応募作品にはテーマ、みどころ、コース、所要時間等を記入する。

ふるさとめぐり中国路コンテスト応募用紙			
住所 (〒)		職業	
氏名		TEL	
コースのテーマ			
送付理由			
各地点における時刻	コース (地点名)	ルート (付随道路名称)	見どころの説明(景観、観光、見学等)の特色 (例 花開きの村、新作物の収穫風景が美しい)
出発時刻	出発地		
到着時刻	到着地		

※各欄には必ず平仮名記入します。

応募期間については、その年の六月一日～七月三〇日とし、応募方法はチラシの裏側の応募用紙を使用してもらうこととしました（自作の応募用紙でも可）。

実施した結果は、平成二年度二三五点（日帰りコース一三二点、一泊二日コース一〇二点）、三年度二二七点（日帰りコース一三二点、一泊二日コース一四二点）、四年度二八九点（日帰りコースのみ）計三年間で七五一点の応募がありました。そのなかから平成二年、三年の両年度は二二二点

（両コース、それぞれ会長賞一点、優秀賞一〇点）、四年度については一六六点（会長賞一点、優秀賞二五点）の入賞作品を選び、年度毎に入賞作品についてのガイドブックを作成し、関係機関に配布するとともに一般の人々へのピールも行いました。

また平成四年度についてはガイドブックを新聞等の報道機関に提供したところ新聞紙面でガイドブックを紹介してくれたり、入賞作品をシリーズで掲載してくれているものもあって、かなりの反

中国路コンテスト入賞作品集

県内から5コース紹介



中国路のドライブコースを集めた冊子

建設省中国地方建設局や中国五県などで組織する「道の日」中国実行委員会）が、自然、文化、歴史に接しながら郷土再発見に役立つ中国地方のドライブコースを集めた冊子を作った。昨年の「道の日」（八月十日）にちなんで行った「ふるさとめぐり中国路」コンテストの入賞作品集で、十五の入賞コースのうち県内関係では五コースが紹介されている。

作品募集は昨年六月一日から二カ月間。応募総数二

百八十九点から審査で十五点が入賞した。このうち、県内からの応募は五県で最多の九十二点で、四コースが入賞した。冊子に掲載された県内コースはこの四コースと、広島県から応募の作品。コースごとに二か見

「親子で思い出づくり」ふもと探訪山口」県児童センター 21世紀の森」KDD山口 光市、丸山智之さん）

（大庭園と露天風呂＆グルメの旅 船方総合農場 須佐ホルクフェルス1阿武町「道の家」（山口市、太田英夫さん）

山口の大自然と秘境コ

山口新聞（平成5年3月9日）

「道の日」中国実行委員会・会長賞

“やまたのオロチを探しに

斐伊川の源流をたずねる旅”

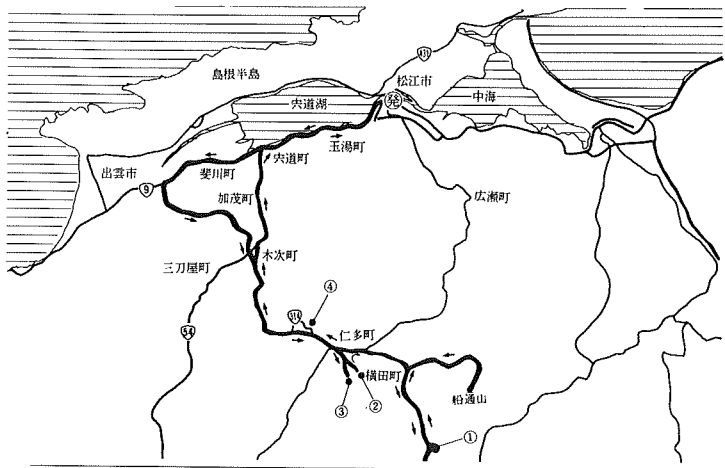
見どころ

- ①オロチループ②糸原記念館③鬼の舌震④奥出雲多根自然博物館



①オロチループ

一般国道314号の県境部島根県横田町三井野原から坂根間の高差170mを全国でも数少ない2重ループで結び、平成4年に完成。



やまたのオロチ伝説で名高い奥出雲地方には、それにちなんだ史跡が多い。それらをたずねて古代のロマンにひたるのはいかが。斐伊川の最下流から源流までのそれぞれの姿もおもしろい。（入賞者：出雲市・坂根 勝男）

報 情

隣 県 情 報

ひろしま・やまぐち **イソフオム**

情熱の国・スペインの
香りがじゅじゅのレン
ジャーランド「鳥ポート
ビアンダ」

広島市↓呉市↓菅の瀬戸・菅戸大橋↓桂
浜↓音戸町↓呉市↓広島市

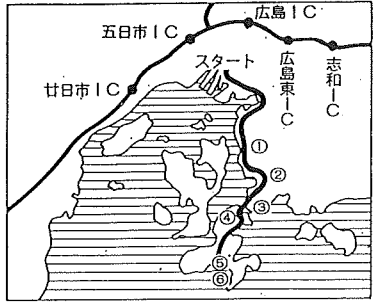
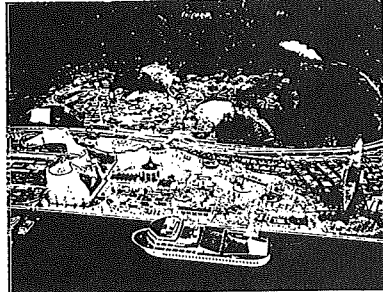
◎桂 浜神社

奈良時代の創始で、本殿
は文明十二年(四八〇)
の建立、国の重要文化財に
指定されている。

◎万葉集歌碑

松原の続く桂浜には、今
も昔ながらの風趣を保って
いる。万葉集巻十五にある
大石賀磨の歌など八首が、
歌碑に載せられ、建立され
ている。

ふるさと **めぐり**
中国路 ①



春風に誘われて、ちょっと遠くまでドライブを、という季節になったが、今
回から回シリーズで山陽路の行業ガイドを紹介する。ドライブコースはいず
れも本年版の「ふるさとめぐり中国路コンテスト」(主催「道の日」中国実
行委員会)の入賞コース。豊かな自然、歴史文化を堪能し、中国地方の良
さを再発見してみよう。

①鳥ポートビアンダ

スペインの国際的リゾート
地コスタ・デル・ソルを
イメージしてつくられた

②入船山公園

「軍部」島を愛護する
館となっている。

④清 盛 塚

元暦元年(一一八四)に
築かれ、枝ぶりの見事な
老松「清盛松」が昔を物
語るように、瀬戸の瀬に
その美しい形を写してい

◎音戸の瀬戸公園

平海盛が開いた音戸の瀬
戸にかかる美しい赤い橋。
毎年、平戸コンツの咲き季
節は、最高の華やかさを見
せてくれる。

響がありガイドブックについての問い合わせが事
務局をはじめ各県に寄せられました。

「道の日」中国実行委員会としてもガイドブッ
クについては広報活動に役立てたいと思っていた
こと、新聞報道等で反響が大きかったこと等から
平成五年度に三年間の集大成として入賞作品六〇
点の総集編のガイドブックを作成し、広報活動を行
って紹介し募集をつのり、三、〇〇〇部程度を
応募者に配布しようと計画しています。

これにより、これまで印刷部数の関係で直接個
人へ配布することが限られていたこともあり、か
なりのピーアール効果が期待できるとおもわれま
す。

また、配布にあたってはアンケート用紙をつけ
て道路及び道路行政への意見、道路に親しみを持
つ方法等を回答してもらい、今後の道路行政の参
考にしたいと思っています。

「ふるさとめぐり中国路コンテスト」は応募作
品七五一点すべてがそれぞれに自分たちで趣向を
こらし、その思いが伝わってくるすばらしい手作
りのドライブコースでしたが、今回集大成したガ
イドブックはその中でも気軽に楽しくドライブが
できるコースであると自負しております。

中国路を旅行する時にはぜひ、参考にしてくだ
さい。

『道路110番』の試行について

建設省東北地方建設局道路管理課

一 はじめに

第11次道路整備五箇年計画の初年度にあたる平成五年度重点施策の一つに取り上げられている『道路に関する相談等の総合的な窓口（道路110番）』について、東北地方建設局では平成五年度に先立ち、平成五年一月一日（月）から管内二箇所において、『道路相談室（道路110番）』を試行的

に運用を開始しました。

本稿では主に、『道路相談室（道路110番）』を試行開始するまでの過程及び、平成五年五月末までの相談状況等を紹介します。

二 『道路相談室（道路110番）』設置の

背景と目的

これまでは、道路についての苦情や通報をする人が、本来の道路管理者がわからないため、別の機関に電話をしたり、同じ行政機関でも対応する課にいきつくまで、いわゆる『電話のたらいまわし』にあったことが少なからず存在しており、そのことが道路管理者への不満、不信を高じさせたり、対応が遅れる原因の一つとなっていました。このような問題を踏まえ、より適切な道路利用

者サービスを図る観点から、住民からの苦情や通報等に対して、迅速かつ的確に対処するとともに今後の道路の管理や整備のあり方の参考とするために、道路に関する相談等の窓口を一本化した、『道路相談室（道路110番）』を開設することになったものです。

三 『道路相談室（道路110番）』の設置概要

『道路相談室（道路110番）』の設置場所として、東北地方建設局管内の北端である青森市と南端である福島県郡山市の二箇所において設置することとしました。設置概要については以下のとおりです。

(1) 窓口設置場所

①建設省青森工事事務所



写真1 道路相談室（道路110番）設置の看板掲げを行う郡山国道工事事務所所長（H5.1.11朝）

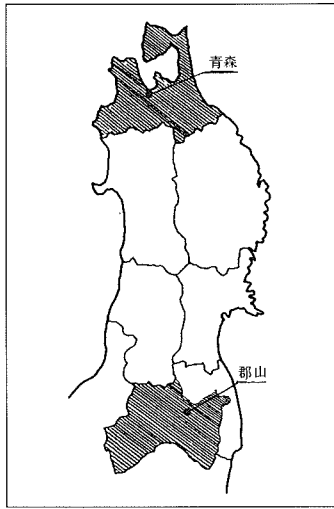


図1 対象地域

② 建設省郡山国道工事事務所

(2) 対象地域(図1)

- ① 青森…主として青森県内全域の道路を対象
- ② 郡山…主として福島県内県南、会津地区の道路を対象

(3) 受け付け専用電話番号

- ① 青森…〇一七七一二二一八四〇〇
- ② 郡山…〇二四九一四六一一〇〇

- (4) 窓口対応時間(青森、郡山共通)
 - ・ 八時三〇分～一七時〇〇分まで(土、日、祝祭日を除く)

(上記以外は、留守番電話による対応とし、緊急の場合の連絡先として道路情報連絡員の電話番号を案内)

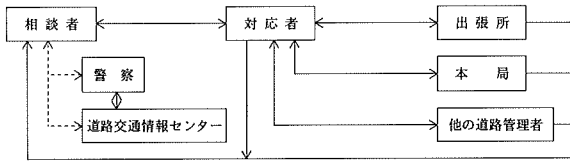


図2 連絡体制(案)

注1…対応者は事務所内関係課への連絡、調整を含む
 注2…他の道路管理者は、直轄他事務所、日本道路公団管理事務所、県の土木(建設)事務所、市町村の担当課等

四 『道路相談室(道路110番)』の運用体制の整備

『道路相談室(道路110番)』の試行開始にあたってその運用をスムーズに行うため、連絡体制や対応のポイント等を整理した『運用マニュアル(案)』を作成しました。

『運用マニュアル(案)』の概要について、以下に紹介します。

(1) 連絡体制

相談者から相談電話を直接受ける担当者(以下「対応者」という)からの連絡体制(案)については以下の図2に示すとおりです。

(2) 対応者の業務内容及び対応のポイント

- ① ソフトで親切な対応に心がける。
- ② 相談(苦情)の内容の聞きとりを確実に行う。(道路地図、管内図、都市地図、住宅地図、規制情報一覧、工事箇所一覧を準備)
- ③ 相談内容のカテゴリー判断、回答を正確に行う。(即答を行うものと、確認して回答するものを即座に判断)
- ④ 相談者の氏名、連絡先を確認する(相手が拒否する場合は除く)
- ⑤ 記録の作成(特に緊急の有無を判断)
- ⑥ 相談を処理する担当課(以下「処理者」という)の確認及び処理者への連絡
- ⑦ 相談等に対するフォロー(処理の確認、催促、結果の記録)
- (3) 道路相談室「対応/処理シート」の作成
- (2)①⑦の受け付けから処理結果に至るまでの一連の作業を、一枚のシートで処理が可能なようにするために「対応/処理シート」を作成しました。

五 『道路相談室(道路110番)』の試行経過

- (1) 開設にあたっての広報

『道路相談室(道路110番)』を試行開始するにあたり、広く住民に告知させるため、マスコミを活用することが効果が大きいため、青森県、

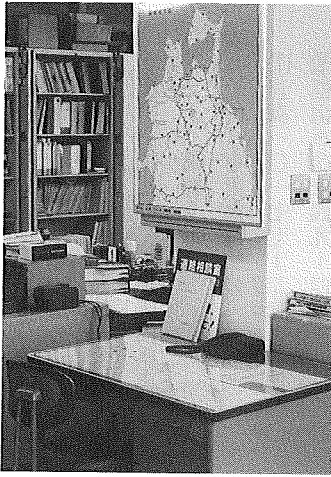


写真2 電話相談室デスク
(青森工事事務所)

表1 道路相談受付件数
(平成5年5月31日現在)

	青森	郡山	合計
直轄	19	29	48
県	35	20	55
市町村	25	19	44
その他	1		1
合計	80	68	148

(2) 関係機関等への周知
 福島県の県政記者クラブに記者発表(投げ込み)を行いました。地元新聞も協力的であり、平成五年一月六日、七日、八日、一〇日、十一日と掲載されました。また、試行開始の翌日(平成五年一月二日)に福島民報で初日の相談件数が紹介された他、平成五年一月三日付福島民報朝刊には、『道路相談室』が好評、苦情などに直接対応(郡山)と大きな見出しで取り上げられました。

対外的な広報とともに、部内も含めた関係機関への周知も必要であり、『道路相談室(道路110番)』の設置について事務所内各課・出張所、各県土木(建設)事務所、管内市町村等の道路担当者間での打合せ・説明会、県警への連絡等を行いました。
 なお、青森工事事務所では「どうろそうだんポケットブック」を作成し、上記機関並びに道路情報モニター、道路の愛護団体等への配布を行い周知に努めました。
 (3) 相談状況(中間報告)
 平成五年一月一日(月)～平成五年五月三十一日(月)までの相談件数は、青森、郡山の二箇所合わせて一四八件ありました(表1)。そのうち直

表2 道路相談内容項目別件数
平成5年5月31日現在

	青森	郡山	合計	
道路に関する通報	道路欠陥	()	()	()
	土砂崩れ等	() 1	()	() 1
	路面欠損	(1) 12	() 4	(1) 16
	わだち等	()	(5) 5	(5) 5
	附属物損傷	() 4	(1) 5	(1) 9
	交通事故	() 1	()	() 1
	渋滞	(1) 3	(1) 2	(2) 5
	その他	(1) 5	()	(1) 5
小計	(3) 26	(7) 16	(10) 42	
行政相談	行政相談	(3) 6	(2) 8	(5) 14
要望・苦情	騒音	(2) 4	() 1	(2) 5
	振動	() 4	(3) 9	(3) 13
	排水	() 5	(5) 6	(5) 11
	除雪	(2) 8	(2) 2	(4) 10
	路面凍結	(2) 5	(1) 2	(3) 7
	その他	(4) 11	(2) 7	(6) 18
小計	(10) 37	(13) 27	(23) 64	
その他	意見等	(3) 11	(7) 17	(10) 28
合計	(19) 80	(29) 68	(48) 148	

() 内は直轄道路関係

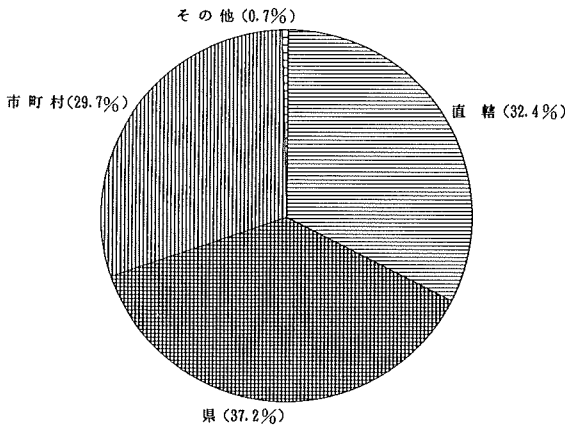


図3 道路相談受付件数道路管理者別割合

轄国道に関するものは、約三二%で、建設省の工
事事務所相談窓口を設置したにもかかわらず低
い値にとどまっています。残りは県関係約三七%、
市町村関係約三〇%となっています(図3)。

相談内容については、情報の問い合わせは少な
く、何らかの改善等を要望しているものが圧倒的
に多く、路面のわだち掘れガードレールの損傷等、
道路の状態に関するものが約三〇%、騒音、振動
等の沿道の環境の改善に関するものが約三〇%、
除雪の要望や路面凍結の対策等雪に関するものが
約一三%等となっています(表2・図4)。

また、相談に対する対応としては、路面の段差

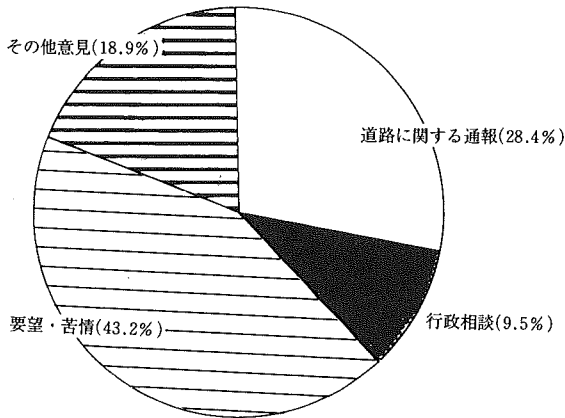


図4 道路相談内容項目別割合

表3 相談等に関する対応状況

(件数)

	青森 工事	郡山 国道	計
① 電話で事情説明する事などで了解されたもの	17	9	26
② 実施が容易で、直ちに対応処理出来たもの	18	14	32
③ 現地調査や材料手配等、処理に時間を要し概ね一箇月以内で対応したもの	16	21	37
④ 予算措置等が必要ですがすぐには実施できないが近年内には実施可能なもの	14	11	25
⑤ 例えばバイパスの整備を待たなければならない等、長期的な対応が必要なもの	15	13	28
合 計	80	68	148

六 おわりに

『道路相談室(道路110番)』を試行開始してか
の解消や凍結防止のための薬剤の散布等すぐに実
施できたものが約三あり、予算等の事情ですぐ
はできないけれども次年度等に実施の予定をたて
たものが約三分の一でありました。また、残りの
三分の一はバイパスの整備を要するなど抜本的対
策が必要であり、対応するためにはかなりの時間
を要するものもあり、それらについては、今後の
計画等を説明して相談者に理解していただいでい
ます(表3・図5)。

ら五カ月ほど経過しましたが、道路利用者をはじ
め多くの方から通常のパトロール等では、なか
なかつかみ切れない様々な問題が寄せられ道路に
対するニーズが大きいことがあらためて認識されま
した。
すぐに対応できることも結構あり、効果があ
がっていると思われ、相談者からお礼の電話や手
紙をいただいた事例もありました。
東北地方建設局では、試行結果を踏まえ、その
結果を分析し、『運用マニュアル(案)』の改訂を
行い今後の進め方をさらに検討していきたいと考
えています。

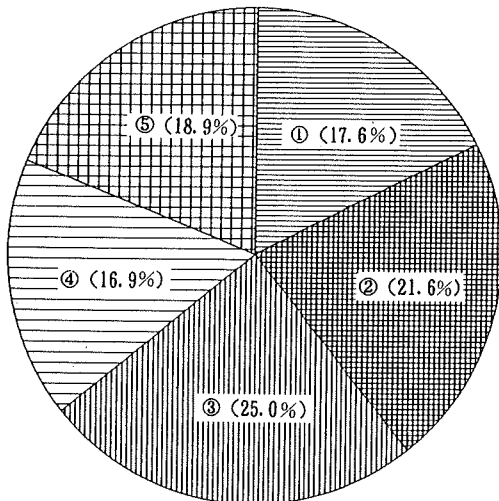
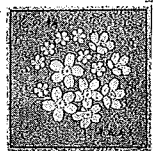


図5 相談等に関する対応状況

「県の花の輪づくり」事業

実行委員会事務局



はじめに

平成五年一月二五日全国部長会議を終えた後、新潟県會田部長より第11次道路整備五箇年計画の記念事業を行おうということで全員が合意し、その効果が一番発揮できるためには五箇年の閣議決定と御成婚の時期が一番であるとの判断がなされ、皇太子妃雅子さまゆかりの地である新潟県が最大の努力をしようとの話しがつたえられ動きだしたわけです。

事業自体が不明瞭なものであり建設省国道一課の指導の下、東京都内で行われている業務を中心に関東地建、東京国道工事事務所の暖かい協力を得て、現在行われている工事のイメージアップを配ることに決定したところであります。

その後、皇居周辺景観整備計画との調整で幹事長の東大篠原教授、道路法二四条で道路管理者である建設省、東京都、千代田区、また道路交通法七七条の許可のため、警視庁、丸の内署、麹町署等の打合せを乗り越え完成を見たわけでありすが、私たちにとり地域、仕事においても新しい分野を手掛けたことであり、大変有意義な仕事であったことから経過を主体に紹介いたします。

事業の趣旨

第11次道路整備五箇年計画は、生活者の豊かさ、活力ある地域づくり、良好な環境創造を主要課題としており、地方が中心となって地方版五箇年計画をとりまとめる等の取組みを行ってきた。

平成五年度は、この五箇年計画のスタートの年

にあたり、地域が一致協力して「人に優しく良好な環境づくり」をテーマとした記念事業を実施することは、道路整備への理解を求める上で極めて有意義である。

事業化への検討

1 背景

(1) 皇居周辺道路については、学識経験者及び関係行政機関（東京都、千代田区、宮内庁、環境庁、文化庁、警視庁、建設省）からなる「皇居周辺道路景観整備計画委員会」（委員長・中村良夫東工大教授）において策定された「皇居周辺環境整備計画」に従って逐次修景整備されることとなっている。
内容・・・老朽化した照明灯等の更新と車道路

面の整正

- ・ジョギング利用を考慮した歩道舗装打ち換えと五〇m毎の距離帯（御影石 W 二三九cm）及び五〇〇m毎に距離標（黒御影 h 一一五cm W 二三九cm）設置。
- ・その他

「参考」皇居周辺ジョギングコース

- L 二四、九四〇m
- 管理者 建設省 L 一一、二六〇m
- 東京都 L 二、二五〇m
- 千代田区 L 一一、一一〇m
- 環境庁 L 三三二〇m

- (2) 建設省関東地方建設局では、皇居周辺整備事業として、平成四年度補正予算により国道二〇号半蔵門～祝田橋間（L 一一・五km）について、平成五年七月の東京サミットまでの完了を目的に工事を実施中。

2 県の花の輪づくり事業の誕生

各県等の寄贈により、ジョギングコースの歩道に一〇〇m毎の距離帯を設置し、その中に県の花をモチーフにした原石象嵌を埋め込む。

- ・距離帯 幅 .. 約九八cm
- 材質 .. 白御影石
- ・原石象嵌 サイズ .. 七六cm×七六cm

程度 周囲に保護緑石（一〇cm×一〇cm）

材質 .. 御影石または各県の特産石

色 .. 多色可（あまり細かい彩色は困難）

文字の書き込み .. 花の名及び県名を彫込み

費用 .. 約九〇万円程度（据付工事費を含む）

工期 .. 約四か月弱

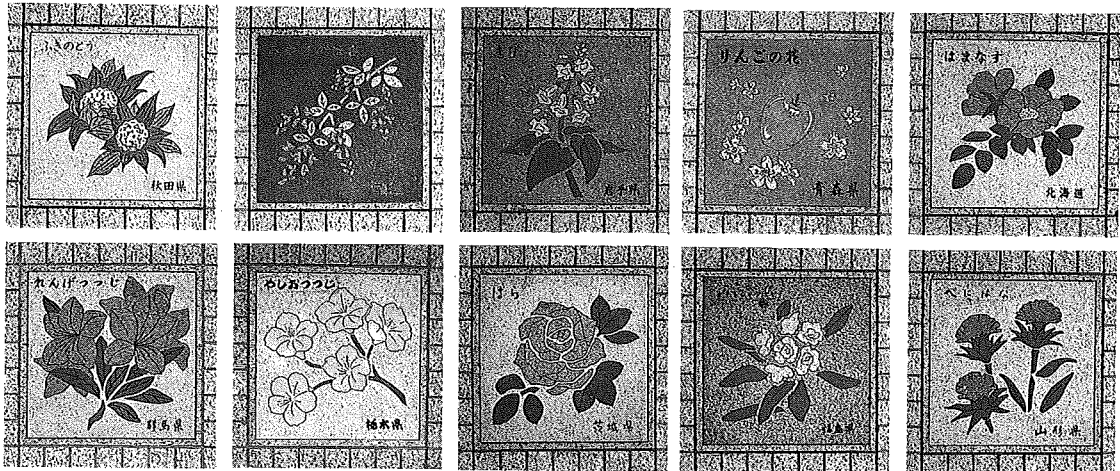
実施体制等

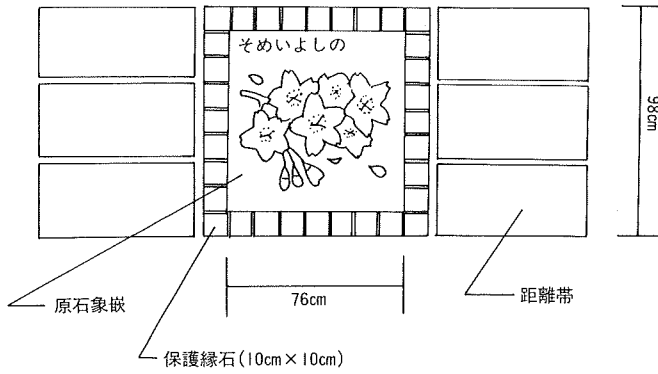
- ① 受入れ側は「皇居周辺道路景観整備計画」と整合を図りつつ、皇居周辺の関係道路管理者等による調整の場を設ける。
- ② 各都道府県が共同して事業を行うため、各都道府県から成る実行委員会を組織して各種調整を進める。

3 事業の細部検討

- (1) 原石象嵌の設置位置

コース延長 五・〇〇km (@ 一〇〇m) 四九個の設置





・二、〇〇〇m地点の竹橋（千代田区が
 施工中であり、この三月完成で三色混
 合石張り舗装となっている）について
 は完成したばかりであり、将来区が設
 置をする事で除く。
 ・環境庁管理の〇、一〇〇については、
 許可を得ることができず国道側の祝田
 橋、桜田門間の歩道とするため、象嵌
 数は四九個となり正面通路をはさむ位
 置にシンボルとなるものを入れる。

(2) 原石象嵌の製作と設置

① 大きさ 七六cm×七六cm

② デザイン 各県の「花」をモチーフとし、
 各県が指定された日までに原案
 を作成し（既に図案化されてい
 る県はそれを用いる）専門会社
 で、象嵌にマッチしたデザイン
 にして各県に提示して決定す
 る。）

③ 製作 デザインの理解や出来形の仕上
 り状態の統一を考えると一括製作
 の方がよい。

④ 原石 原則として御影石。ただし各県
 の石材使用については、工程、
 運搬等困難も予想されるが石材
 の材質や工程が遵守されれば可
 能である。

(3) 発注方式

各都道府県が、実行委員会に負担金を支払い、
 実行委員会事務局の県が一社に一括発注する。

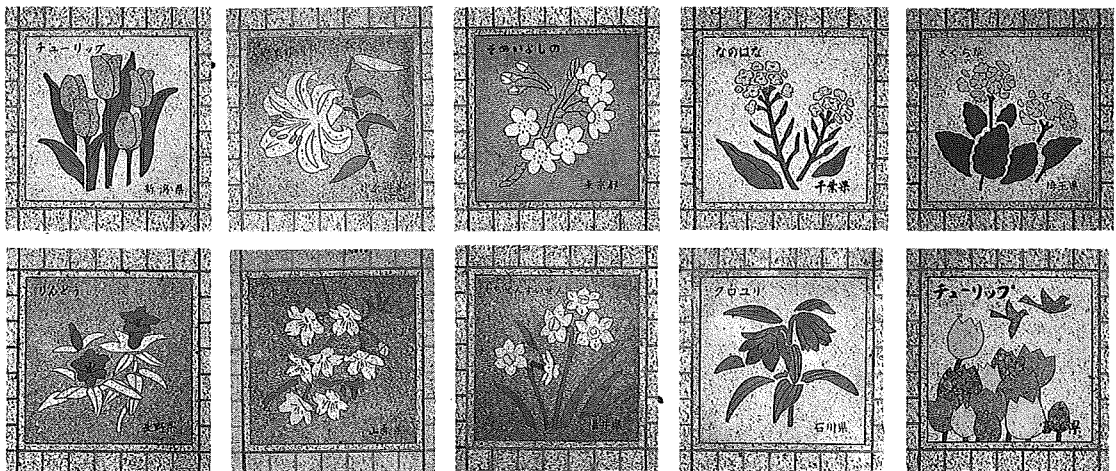
(4) 法的手続き

・道路法二四条で代表県が一括で道路管理者
 の承認を受ける。

・道路交通法七七条で所轄警察の許可を受ける。

原石象嵌の検討項目

① 大きさ 七六cm×七六cm（七六兆円満額決
 定を！）



・歩道の最小舗装幅員が一五〇cm（二、三〇〇地点は現在一〇〇cmであるが平成六年七月発注予定で拡巾することになっている。）のところがあり歩道幅とのバランスから七六cmとする。

② 材質 原則として御影石（ただし、各県が別のものを希望する場合は、機能性及び耐久性、工期、全体との調和の条件があれば可。）

③ デザインと仕様の作成

・県の花のデザイン

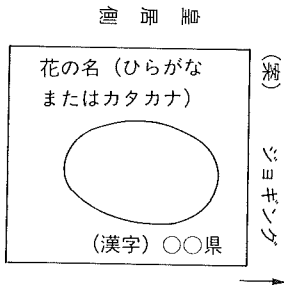
御影石を素材とし、各県の「花」をデザインした象嵌とする。

・県名花名の明記

イ 文字の内容と大きさ

県名は、読みやすさから、漢字使用とする。

花名は各県の花名の字体（ひらがな、またはカタカナ）とする。



文字の大きさは、バランスを考え決定する。（原則として、縦七cm）

ロ 文字の位置及び方向

なお、各県の名称を右下、花の名称を左上とする。

ハ 彫字の方法

各県の代表者が書いた彫字を、原石に彫り込むものとする。

④ 象嵌のジョギングでのすべり対策

絵柄及び彫名を除く部分は、バーナー仕上げを行いすべり防止を行う。

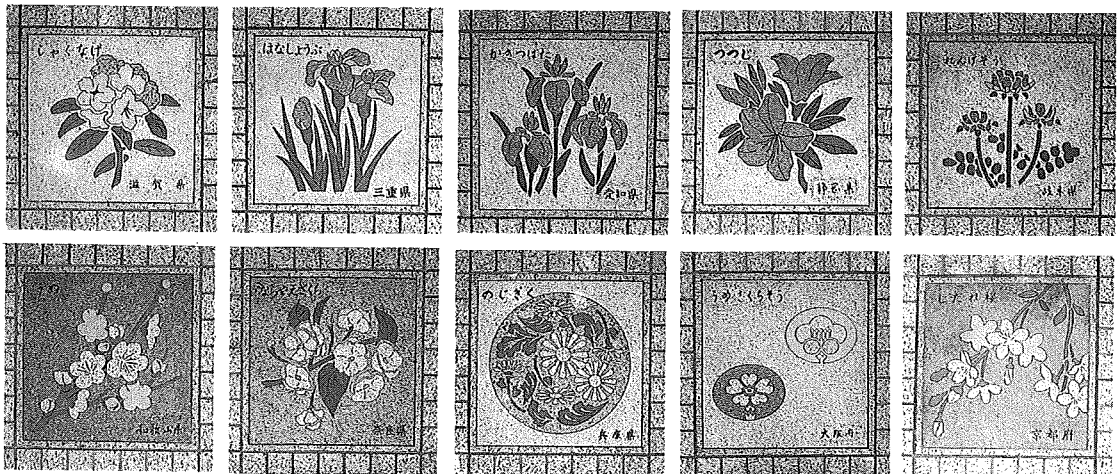
絵柄については、色調を出すためみがきをかける必要があり、絵柄の中ですべり対策を行う。

事業概要の決定

皇居周辺は、日本の中心として、全国から多くの人が集まるところで、東京を訪れた人の散策やジョギングの「道」として広く親しまれている。

「県の花の輪づくり」事業は、この皇居一周の歩道（約五キロ）の路面に、各都道府県が参加して設立した「県の花の輪づくり実行委員会（会長新潟県土木部長 會田 正）」が主体となり、距離標を兼ねた県の花をモチーフとした象嵌を配置し、人に優しい道づくりを目指すものである。

また、設置時期については、御成婚前に完了し、



より多くの人々に親しまれるよう実施する。

(1) 象嵌の設置位置

皇居周辺(別紙「配置図」参照)

コース延長約五・〇kmに一〇〇mピッチ

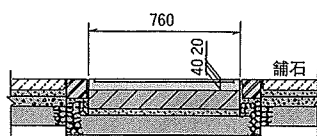
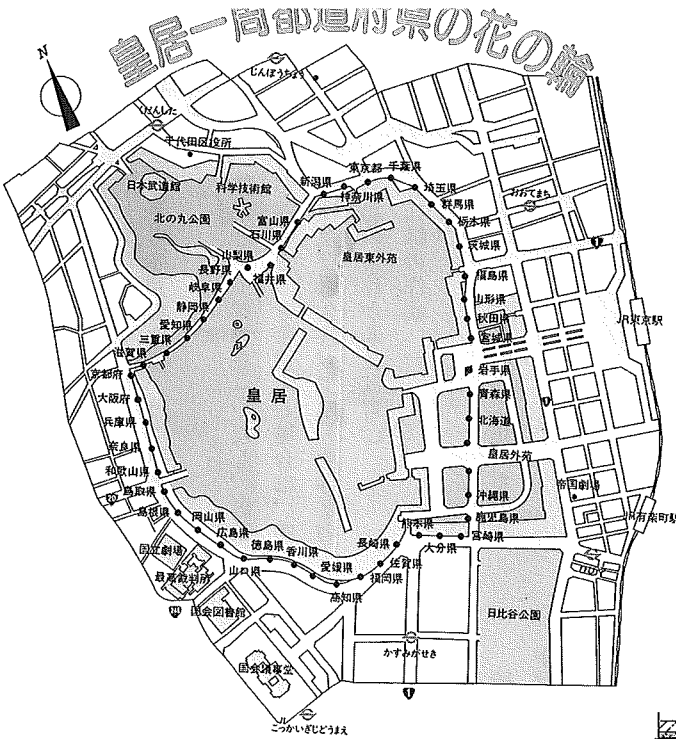
で四九個設置

・四七都道府県の花

・「 \square 」 \times 「 \square 」 \times 「 \square 」 \times 「 \square 」

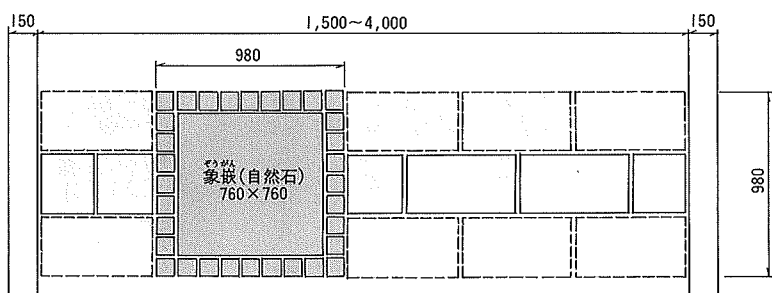
(2) 象嵌の製作と設置

① 大きさ 九八cm \times 九八cm

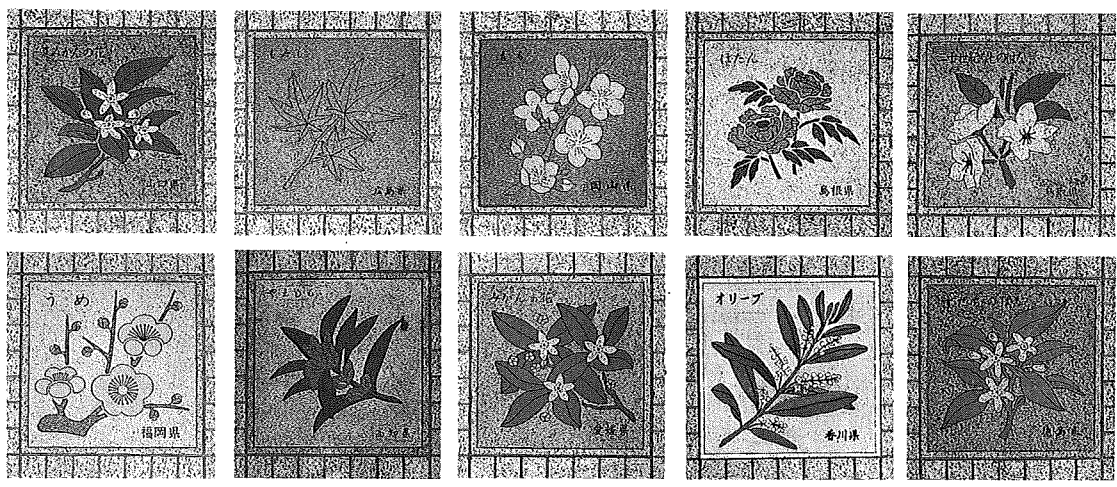


(3) 設置完了予定 平成五年五月下旬

② デザイン 各都道府県の花



原石象嵌構造図



花 名 一 覧

北海道	はまなす	滋賀県	しゃくなげ
青森県	りんごの花	京都府	しだれざくら
岩手県	きり	大阪府	さくらそう・うめ
宮城県	みやきのはぎ	兵庫県	のじぎく
秋田県	ふきのとう	奈良県	ならやえざくら
山形県	べにばな	和歌山県	うめ
福島県	ネモトシャクナゲ	鳥取県	二十一世紀なしのはな
茨城県	ばら	島根県	ばたん
栃木県	やしおつつじ	岡山県	もも
群馬県	れんげつつじ	広島県	もみじ
埼玉県	さくらそう	山口県	夏みかんの花
千葉県	なのはな	徳島県	すだちのはな
東京都	そめいよしの	香川県	オリーブ
神奈川県	やまゆり	愛媛県	みかんの花
新潟県	チューリップ	高知県	やまもも
富山県	チューリップ	福岡県	うめ
石川県	クロユリ	佐賀県	くすのはな
福井県	えちぜんすいせん	長崎県	雲仙つつじ
山梨県	ふじざくら	熊本県	りんどう
長野県	りんどう	大分県	ふんごうめ
岐阜県	れんげそう	宮崎県	はまゆう
静岡県	つつじ	鹿児島県	ミヤマキリシマ
愛知県	かきつばた	沖縄県	デイゴ
三重県	はなしょうぶ		

事業の実施

各都道府県を会員とする実行委員会を組織し、実行委員会が所要の負担金（一県九〇万円）を徴収のうえ、一括して道路管理者との協議、入札、契約、支払等の業務を行う。

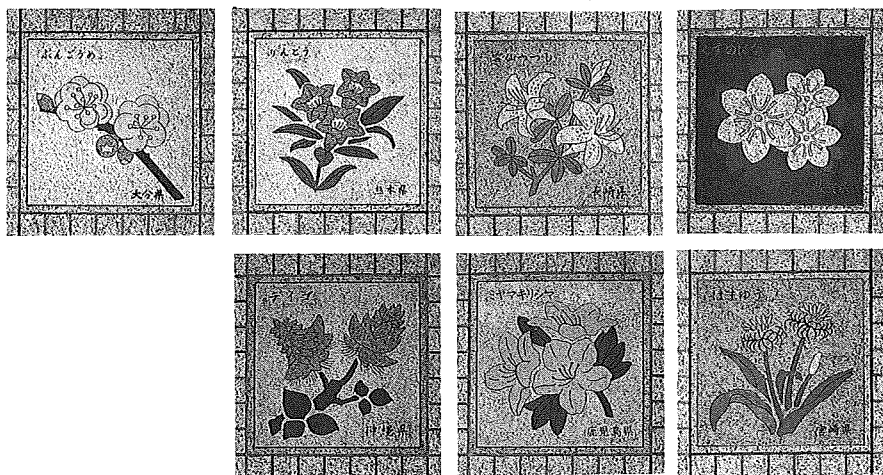
事務局は会長県である新潟県

・ 設立総会 二月一六日 東京都内

・ 入札、契約 二月二五日

・ 据付設置完了 五月二八日

なお、設置後の維持管理は道路法第二四条に基づく道路管理者への承認申請後、付された覚書は設置後に実行委員会が解散することから、会員へ周知のうえ受認してもらう。



平成三年度道路交通管理統計について

建設省道路局道路交通管理課

今回発行された平成三年度道路交通管理統計は、平成四年四月一日

現在の道路交通管理の状況及び平成三年度中の道路交通管理の実績

について計数的に調査したものである。

平成四年度中に取りまとめを終え、予定通り発行されたので、そ

の概要を紹介したい。

一 調査の目的

道路交通管理統計調査は、建設省道路局道路交通管理課が全国の道路管理者の協力を得て、全国の道路法上の道路について道路交通管理の実態とその変化を適確に把握するとともに、今後の経済社会情勢の変化に対応し、道路の実態に即した望ましい道路管理行政のあり方について研究するための基礎資料を得ることを目的として、毎年実施

しているものである。データを収集・整理することを一義的な目的としている。

二 調査依頼先

全国の道路とその管理の状況を正確に把握するため、全ての道路管理者に調査を依頼する必要がある。実際には、道路交通管理課長が、道路関係四公団（日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団）、名古屋高

三 調査の対象

調査対象道路とその調査機関は表1の通りである。

道路運送法による一般自動車道等は、道路法に基づき道路ではないので、調査の対象になっていないことに注意が必要である。調査対象は、道路法に基づき指定または認定され、道路管理者が管理している全ての道路である。

速道路公社、福岡北九州高速道路公社、北海道開発局、沖縄総合事務局、各地方建設局、各都道府県、各指定市の担当部長あてに依頼しており、指定市以外の市町村に関しては、管轄の各都道府県で取りまとめ報告していただくようお願いしている。

(2) (1) 四

道路管理の組織及び人員の状況
道路管理延長、沿道状況別延長等の状況

調査項目

表1

調査対象道路種別	調査機関
高速自動車国道 本州四国連絡道路 都市高速道路等	日本道路公団 本州四国連絡橋公団 首都高速道路公団、阪神高速道路公団、名古屋高速道路公社、福岡北九州高速道路公社
一般国道 指定区間内 指定区間外	北海道開発局、地方建設局、沖縄総合事務局 地方建設局、沖縄総合事務局（以上の機関については、道路法第27条第1項の規定に基づき道路管理者の権限の代行を行う区間）、都道府県、指定市
都道府県道 市町村道	北海道開発局（開発道路）、都道府県、指定市 北海道開発局（開発道路）、指定市 市（指定市を除く）。町村（都道府県が取りまとめて計上する。）
一般有料道路	日本道路公団 地方道路公社（都道府県、指定市が取りまとめて計上する。） 都道府県、指定市、市（指定市を除く。）町村（都道府県が取りまとめて計上する。）の土木部・企業局等

道路管理延長、沿道状況別延長、道路法四四条の沿道区域延長、除雪区間延長、維持修繕費を道路種別ごとに総括表にまとめ、各々の管理者別内訳を全て掲載している。

- (3) 道路管理用車両の保有状況
- (4) 道路情報管理施設等の設置状況
- (5) 道路災害の発生状況
- (6) 道路モニターの設置及び活動状況
- (7) 道路パトロールの実施状況
- (8) 異常気象時等における通行規制状況
- (9) 車重計等の設置状況
- (10) 特殊車両指導取締状況
- (11) 通行できる車両の重量の制限、高さの制限及び幅の制限を行っている道路の現況
- (12) 原因別渋滞の発生状況
- (13) 異常気象時等における警戒体制及び緊急体制発動状況

五 道路交通管理統計の概要

道路交通管理統計は、基本的にはデータを整理しているだけであるが、分析によって、そこから様々の情報を引き出すことができる。そこで、内容を理解していただく一助となるようにいくつかのデータを解説してみることとする。

(1) 道路管理延長、沿道状況別延長等の状況

(表2参照)

道路管理延長、沿道状況別延長、道路法四四条の沿道区域延長、除雪区間延長、維持修繕費を道路種別ごとに総括表にまとめ、各々の管理者別内訳を全て掲載している。

なお、沿道状況別延長は、建設省が実施する「全国道路交通情勢調査（センサス）」における区分にしたがっている。

これらの資料は道路の現況を把握するためのデータそのものであるとともに、道路交通管理の実績を知る場合の基礎データでもある。

平成四年四月一日現在における道路管理延長の状況を見ると、全国の道路管理延長は、一、一三八、八六二・三kmとなっており、道路種別では、市町村道が九五六、〇一九・二kmと総延長の約八三・九%を占め、以下都道府県道、一般国道（指定区間外）の順で続いており、昨年度以前と大きな変化はない。

(2) 道路管理上の組織及び人員の状況

(表3参照)

各道路管理者は、実際はその下にある組織及び職員を用いて道路の管理を行う。そこで、どの程度の人員と組織の規模及び数で道路が管理されているかを把握し、適正な管理を行うために必要な組織及び人員を決定していく際の参考資料とすることを目的としている。また、他の資料と組み合わせることによって、人員と組織の規模及び数と道路管理の実績との相関関係を知ることができる。

道路監視員の任命状況を見ると、昨年度が計二九、一三二人なのに対し今年度は三四、一九〇人と、全体として急激に伸びている。それに応じて、

表2 道路の管理延長、沿道状況別延長等の状況（平成4年4月1日現在）

道路管理延長等 総括表

項目 道路種別	道路管理 延長(km) (a)	沿道状況別延長(km)				道路法44条 の沿道区域 延長(km)	除雪区間 延長(km)	平成3年度 維持修繕費 (千円)
		1	2	3	4			
高速自動車国道	5,054.9	239.7	375.1	2,090.5	2,349.6	0.0	0.0	184,069,276
本州四国連絡橋	108.4	0.0	2.4	50.6	55.4	0.0	0.0	4,329,755
都市高速道路	470.3	396.6	47.6	26.1	0.0	0.0	0.0	64,555,910
一般 国道								
指定区間内	20,153.0	2,986.1	2,929.1	10,097.7	4,140.1	0.0	9,976.6	217,993,164
指定区間外	26,281.7	1,967.6	3,726.1	10,018.8	10,569.2	1,738.9	10,608.0	82,205,935
都道府県道	128,631.8	9,795.8	13,887.0	55,047.0	49,901.9	6,863.3	49,786.1	266,062,457
市町村道	956,019.2					16,455.3	164,343.9	343,666,031
一般 有料 道路								
(日本道路公団)	669.2	87.9	64.7	148.0	368.6	0.0	0.0	22,080,378
土木部企業局	305.3	1.4	4.0	14.6	285.3	0.0	144.3	1,275,284
地方道路公社	1,168.5	29.5	55.5	327.5	756.0	8.1	319.7	11,923,322
合計	1,138,862.3	15,504.6	21,091.4	77,820.9	68,426.2	25,065.6	235,178.6	1,196,405,888

注1. 沿道状況別延長は、建設省で実施する「全国道路交通状況調査」における区分で次のとおり。

- 1市街部（人口集中地区）、2市街部（その他）、3平地部、4山地部
2. 除雪区間の延長は、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（昭和31年法律第72号）第3条第1項の規定に基づいて指定された道路のうち主に積雪を理由として指定された道路及び単独事業で除雪を行っている道路の区間の延長である。
3. 維持修繕費は、平成3年度（決算額）における橋梁補修、舗装補修その他の修繕費及び維持費の合計額である。ただし、諸費または事務費（人件費、旅費、庁費及び工事雑費）及び指導監督事務費を除く。

表3 道路監理員任命数とパトロールカー保有台数

項目 管理者	道路管理延長 (km)	道路監理員 任命数 (人)	道路監理員1人 当たりの管理延長 (km)	パトロールカー 保有台数 (台)	パトロールカー 1台当たりの管 理延長 (km)
日本道路公団	5,724.1	3,244	1.8	724	7.9
本州四国連絡橋公団	108.4	164	0.7	26	4.2
都市高速道路公団等	470.3	703	0.7	161	2.9
地方建設局等	20,153.0	2,747	7.3	574	35.1
都道府県	151,581.9	10,586	14.3	955	158.7
指定市	50,762.3	1,774	28.6	290	175.0
市町村	908,588.5	14,507	62.6	2,723	333.7
県公社等	1,473.8	465	3.2	147	10.0
計	1,138,862.3	34,190	33.3	5,600	203.4

(注) 道路監理員とは、道路法71条5項の規定により、道路監理者がその職員のうちから命じた者をいう。

監理員一人当たりの管理延長は短くなったが、都市高速道路公団等では〇・七kmであるのに対して、市町村では六二・六kmと格差が大きい。

(3) 道路管理用車両の保有状況(表3参照)

道路管理の重要な手段として、道路管理用車両がある。この保有状況は道路管理の状況と密接な相関関係があると思われる。

パトロールカーを例にとってみると、一台当たりの管理延長は都市高速道路公団等で二・九kmであるのに対し、市町村で三三三・七kmと、やはり格差が大きい。指定市や市町村ではパトロールカー一台当たりの管理範囲が広域にわたっており、管理がより困難なことがうかがえる。

(4) 道路情報管理施設等の設置状況(表4参照)

道路情報板、気象観測装置、緊急連絡装置の道路種別別及び道路管理者別の設置状況を集計している。

道路情報板の設置状況をみると、依然として表示板により表示するC型が多く、四〇%を占めている。特に都道府県道では六九%、市町村道では五六%を占めている。

一方、都市高速道路等ではオーバーヘッド型のA型が圧倒的に多く、むしろC型が例外である。

また、道路情報板の道路管理延長に対する平均設置間隔を計算すると、都市高速道路等が約〇・六kmと最も短く、つづいて本州四国連絡橋と日本道路公

団の一般有料道路が約一・二kmとなっている。路側通信システム(路側に設置された小出力の中波放送機により微弱な専用電波を放射し、車載のカーラジオを通じて道路交通情報を随時提供できるシステム)については、都道府県道に七区間設置されている以外は、公団等の道路、一般国道及び地方道路公社の一般有料道路のみに集中しており、延長から考えると、都市高速道路等が

表4 道路情報管理施設等の設置状況(平成4年4月1日現在)
1. 道路情報板等 総括表

施設種別	道路情報板				警報表示板 (基)	車両監視装置(台)			路側通信システム	道路交通遮断装置	
	A型	B型	C型	計		車両監視用 テレビ	交測 料金所	通定 量器 その他			
道路種別											
高速自動車 国道	946	759	634	2,339	< 969> 1,109	< 1,387> 1,109	105	1,065	41	[0] 0	
本州四国 連絡橋	64	25	0	89	< 15> 17	< 0> 55	95	16	3	[0] 0	
都市高速 道路等	785	0	42	827	< 49> 49	< 241> 858	458	2,974	27	[0] 86	
一般国道	指定 区内	1,403	868	107	2,378	< 776> 831	< 195> 435	0	745	66	[45] 576
	指定 区外	612	501	1,035	2,148	< 306> 349	< 32> 57	0	21	5	[0] 96
都道府県道	308	1,059	3,052	4,419	< 143> 207	< 16> 20	0	8	7	[8] 458	
市町村道	91	25	146	262	< 40> 73	< 0> 3	0	25	0	[1] 41	
一般有料道路	日本道路公団	131	219	215	565	< 124> 125	< 66> 132	40	182	0	[0] 0
	土木部企業局	4	12	28	44	< 13> 13	< 0> 0	1	1	0	[0] 30
	地方道路公社	234	191	149	574	< 91> 96	< 264> 335	331	85	13	[10] 141
合計	4,578	3,659	5,408	13,645	< 2,526> 2,869	< 2,201> 3,004	1,030	5,122	162	[64] 1,426	

注1. 施設は道路管理者所有に係るもので、警察等他機関に保管せしめているものを含む。
 2. 道路情報板の種別は、A型……原則としてオーバーヘッド型式であるもの、B型……原則として路側に設置し、表示幕により表示するもの、C型……原則として路側に設置し、表示板により表示するもの。但し、表示方式が電光式であるものは、オーバーヘッド型、路側設置型を問わず、A型として分類。
 3. ()は遠隔操作できるものを内書きで示す。
 4. < >はトンネルの管理に伴って設置しているものを内書きで示す。
 5. 警報表示板とは、トンネル事故、雪崩等の発生を表示し、それ以外の目的のためには機能しない装置で、通常上部に運転者に対し注意を喚起する点滅灯等を併置したものをいう。

表4-2. 気象観測装置等 総括表

施設種別	気象観測装置										災害予知装置(台)			
	雨量計					気温	雪	路面凍結	風	規程障害	落石報知器	雪崩報知器	地計	
	道路管理者				その他									
	1テレメ	自記式	簡易式	計										
高速自動車道	(197) 286	(74) 138	(1) 1	(272) 425	(0) 0	[331] 450	[207] 259	[283] 283	[297] 338	[145] 146	[0] 0	[2] 2	[46] 273	
本州四国橋	(10) 10	(1) 1	(0) 0	(11) 11	(0) 0	[13] 13	[0] 0	[9] 9	[20] 20	[10] 10	[0] 0	[0] 0	[0] 0	
都市高速路	(0) 4	(5) 12	(0) 0	(5) 16	(0) 0	[29] 33	[10] 10	[38] 40	[15] 26	[4] 4	[0] 0	[0] 0	[1] 1	
一般国道	指区内	(198) 517	(13) 225	(0) 5	(211) 747	(6) 18	[220] 495	[220] 459	[152] 285	[113] 266	[12] 15	[0] 4	[0] 0	[1] 8
	指区外	(36) 49	(38) 64	(12) 36	(86) 149	(52) 135	[32] 109	[20] 114	[20] 83	[2] 7	[1] 3	[2] 2	[0] 0	[2] 10
都道府県道	(58) 121	(151) 283	(55) 92	(264) 496	(97) 503	[26] 351	[29] 458	[17] 136	[1] 22	[0] 0	[2] 2	[0] 0	[89] 111	
市町村道	(11) 121	(29) 744	(6) 170	(46) 1,035	(13) 336	[10] 236	[3] 217	[0] 7	[15] 99	[0] 1	[0] 0	[0] 0	[0] 44	
一般有料道路	日本道路公団	(19) 25	(19) 21	(2) 4	(40) 50	(0) 0	[30] 44	[13] 20	[16] 18	[26] 36	[1] 1	[0] 0	[0] 0	[3] 9
	土木部企業局	(0) 1	(6) 10	(3) 7	(9) 18	(0) 0	[0] 9	[0] 2	[0] 0	[0] 0	[0] 0	[0] 0	[0] 0	[0] 0
	地方道路公社	(3) 7	(46) 88	(2) 5	(51) 100	(0) 2	[9] 67	[1] 28	[8] 31	[19] 49	[2] 4	[0] 0	[0] 0	[0] 0
合計	(532) 1,141	(382) 1,586	(81) 320	(995) 3,047	(168) 994	[700] 1,807	[503] 1,567	[543] 892	[508] 863	[175] 184	[4] 8	[2] 2	[142] 456	

注1. 施設は道路管理者所有に係るもので、警察等他機関に保管せしめているものを含む。
 2. () は異常気象時における通行規制の実施の判定のために用いているものを内書きで表す。
 3. [] は遠隔操作できるものを内書きで示す。

非常に多いことが分かる。

以上より質・量ともに都市高速道路等における情報提供が進んでいることがうかがえる。

警報表示板の設置状況は、大体道路情報板の傾向と同様であるが、高速自動車国道で目立って多い。これは、危険箇所が都市高速道路より多いためと思われる。市町村道や都道府県道では、総延長が長く危険箇所も多いと思われることから、情報提供のより一層の充実が望まれる。

車両監視装置や気象観測装置等の道路情報収集機器の設置状況についてみると、前者が高速自動車国道や都市高速道路で多く設置され、後者が都道府県道や市町村道において多く設置されている。これは高速自動車国道や都市高速道路では交通量、交通流の状況の適確な把握が重要と考えられているが、都道府県道や市町村道では気象状況に関するデータの収集がより重視されていることを示している。

(5) 道路モニターの設置及び活動状況

(表5参照)

道路モニターとは、広範囲かつ迅速に情報の収集及び提供を行うために、暴風・豪雨・豪雪等により道路災害の発生する恐れの高い箇所において道路情報の収集及び通報を行わせるとともに、必要に応じ道路標識等の設置、取り外しを依頼することを目的として、道路管理者により道路情報

連絡員として委嘱された者をいう。

その設置状況についてみると、平成四年四月一日現在、一般国道（指定区間内）で一級モニター八一人、二級モニター一、一三三人、一般国道（指定区間外）で一級モニター一九三人、二級モニター九〇五人、都道府県道で一級モニター五四二人、二級モニター一、六四六人となっている。

また、モニターの通報回数については、一級モニターについては、都道府県道の一、一九八回が最も多く、ついで一般国道（指定区間内）の五五三回、一般国道（指定区間外）の四七二回となっており、二級モニターについては一般国道（指定区間内）の八、〇三六回が最も多く、ついで都道府県道の三、三〇五回、一般国道（指定区間外）一、三一五回となっている。内訳は、気象に伴うものが多いことが分かる。

モニター一人当たりの通報回数を見ると、一般国道（指定区間内）の二級モニターが七・一回、一級モニターが六・八回と多く、他は二回前後となっている。

モニターの通報に基づいて実施した通行規制回数をみると、一般国道（指定区間内）の通行注意が四二三回、都道府県道の通行止めが三五八回、通行注意が二六〇回と多く、それぞれの道路で実施された全通行注意または通行止めの一四％、一九％、一〇％となっており、情報収集においてモ

表5 道路モニターの設置及び活動状況（平成4年4月1日現在）

総括表

項目	モニター数(人)			平成3年度モニターの通報回数(回)										モニターの通報に基づき実施した通行規制(回)			
	1級モニター	2級モニター	計	1級モニター					2級モニター					通行注意	通行止		
				災害	気象	交通事故	その他	計	災害	気象	交通事故	その他	計				
高速自動車国道	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(0)	0
本州四国連絡道路	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(0)	0
都市高速道路	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(0)	0
一般国道	指定区間内	81	1,133	1,214	6	357	21	169	553	168	5,088	598	2,182	8,036	423	(2)	7
	指定区間外	193	905	1,098	36	279	18	139	472	164	778	24	349	1,315	97	(12)	96
都道府県道	542	1,646	2,188	216	630	79	273	1,196	474	1,788	99	944	3,305	260	(96)	358	
市町村道	7	927	934	4	4	0	3	11	107	78	1	707	893	16	(5)	19	
一般有料道路	日本道路公団管理	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(0)	0
	土木部企業局管理	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(0)	0
	地方道路公社管理	12	9	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(0)	0
合計	835	4,620	5,455	262	1,270	118	584	2,234	913	7,732	722	4,182	13,549	796	(115)	480	

1. モニターの数については、平成4年4月1日現在、その他のものについては、平成3年度の実績である。
2. 道路モニターとは、広範囲かつ迅速に情報の収集及び提供を行うことを目的として道路管理者により道路情報連絡員として委嘱された者をいう。
3. 1級モニターとは、道路情報の連絡のほか、道路情報板の操作を行う者をいい、2級モニターとは、道路情報の通報のみを行う者を言う。
4. 通行注意とは、危険があるため道路の通行上注意しなければならない旨を標識をもって表示することをいう。
5. 通行止欄()は、片側通行止を内書きで示す。
6. 通行止とは、通行止、車両通行止その他の道路管理者が行うことのできる通行止を総称し、道路標識をもって表示することをいう。
7. 指定区間外国道及び都道府県道における千葉県、石川県及び福井県のモニター数は、共に相互の分を含む。

ニターが果たしている役割が大きいことが分かる。

(6) 道路災害の発生状況(表6参照)

落石、地滑り等で道路の通行規制を伴うものうち、自然現象を主因とするものを集計している。

市町村道での発生件数が圧倒的に多いが、一〇〇km当たりの発生件数を計算すると、市町村道が約一・五回であるのに対し、都道府県道や一般国道(指定区間外)は各々約三・一回、三・五回と二倍以上となっており、むしろこれらの地域での防災対策が急がれる。ただし、市町村道での発生件数の内訳で規制区間外の件数が多いことにも注意が必要であろう。また、都市高速道路は〇回、高速自動車国道は一〇〇km当たり約〇・四回と大変少ない。本州四国連絡橋は一〇〇km当たり約一・八回となっている。

(7) 異常気象時等における通行規制状況

(表7参照)

まず、豪雨、地震、豪雪等の自然災害を原因とする通行注意回数及び通行止回数を、道路管理者別に規制区間外と区間内に分けて集計し、道路種別に内訳を示している。

平成三年度は、通行注意回数では、高速自動車国道が六三、七七八回と全体の約八八%を占め、圧倒的に多くなっている。

通行止回数では、総通行止回数一〇、一三八回のうち、市町村道が三、七九四回、都道府県道が

表6 道路災害の発生状況

総括表

災害種別	落石等			盛土法面崩壊等			石積擁壁等			地すべり			洗掘			小計			
	区間内	区間外	規制計	区間内	区間外	規制計	区間内	区間外	規制計	区間内	区間外	規制計	区間内	区間外	規制計	区間内	区間外	規制計	
高速自動車国道	0	9	9	0	4	4	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	15	15	
本州四国連絡橋	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	
都市高速路	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
一般国道	指定区内	21	39	60	26	29	55	0	8	8	0	2	2	4	2	6	51	80	131
	指定区間外	147	136	283	103	119	222	66	58	124	14	17	31	17	24	41	347	354	701
都道府県道	461	725	1,186	413	966	1,379	176	387	563	66	60	126	71	179	250	1,187	2,317	3,504	
一般有料道路	日本道路公団	0	6	6	0	2	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	9	9	
	土木部企業局	6	2	8	3	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	9	4	13	
	地方道路公社	24	1	25	3	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0	27	5	32	
市町村道	53	2,550	2,603	138	7,145	7,283	52	1,635	1,687	71	340	411	25	1,012	1,037	339	12,682	13,021	
合計	712	3,468	4,180	686	8,273	8,959	294	2,088	2,382	151	421	572	117	1,218	1,335	1,960	15,468	17,428	

注1. 道路災害とは、台風、豪雨、地震、波浪その他の自然現象を主な原因として発生した災害であって、次の各号の一に該当する通行規制を伴うものをいう。交通事故その他の人為による災害は含まない。

①災害の発生に伴い通行止(片側通行止を含む。②において同じ。)の通行規制を実施したもの

②事前に通行止通行規制を実施している間に発生した災害であって、①と同規模のもの

2. 規制区間内とは、「異常気象時における道路通行規制要領」(44.4.1道政発第16号及び第16号の2)第2に規定する異常気象時通行規制区間または「道路管理の強化について」(45.9.18道政発第84号及び第84号の2)記2に規定する特殊通行規制区間をいい、規制区間外とは、規制区間内外の区間をいう。

表7 異常気象時における通行規制状況（平成3年度）

(1) 通行規制状況

1. 通行注意回数総括表

管理者		原因		豪雨	地震	豪雪	地吹雪	雪崩	路面凍結	霧	強風	波浪	河川氾濫	その他	計
高速自動車道	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	外	33,049	17	7,808	0	0	0	4,578	9,229	6,321	0	0	0	776	63,778
計		33,049	17	7,808	0	0	0	4,578	9,229	6,321	0	0	0	776	63,778
本州四国橋	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	外	23	0	0	0	0	0	1	32	65	0	0	0	0	121
計		23	0	0	0	0	0	1	32	65	0	0	0	0	121
都市高速等	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	外	49	0	3	0	0	0	1	5	6	0	0	0	0	64
計		49	0	3	0	0	0	1	5	6	0	0	0	0	64
一般国道	指定区間	内	337	0	31	0	0	0	570	210	7	9	0	19	1,183
	外	54	1	365	1	0	0	1,175	169	21	7	0	17	1,810	
計		391	1	396	1	0	0	1,745	379	28	16	0	36	2,993	
指定区間外	内	93	0	31	0	0	0	59	0	5	7	0	0	0	195
	外	26	0	47	0	0	0	88	0	7	0	0	0	0	168
計		119	0	78	0	0	0	147	0	12	7	0	0	0	363
都道府県道	内	553	0	66	0	2	0	184	0	2	9	0	0	0	816
	外	197	0	138	0	0	0	179	0	32	0	0	1	547	
計		750	0	204	0	2	0	363	0	34	9	0	1	1,363	
市町村道	内	151	0	0	0	0	0	22	0	10	0	6	5	194	
	外	1,487	1	24	0	0	0	54	0	130	1	38	16	1,751	
計		1,638	1	24	0	0	0	76	0	140	1	44	21	1,945	
一般有料道路	日本道路	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	外	896	1	143	0	0	0	31	98	239	0	0	0	1,408	
計		896	1	143	0	0	0	31	98	239	0	0	0	1,408	
土木部局	内	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	
	外	0	0	0	0	0	0	34	0	0	0	0	0	34	
計		0	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0	36	
地方道路	内	10	0	15	0	0	0	147	273	166	0	0	74	685	
	外	17	0	9	0	0	0	10	18	20	10	0	0	84	
計		27	0	24	0	0	0	157	291	186	10	0	74	769	
合計	内	1,144	0	143	0	2	0	984	483	190	25	6	98	3,075	
	外	35,798	20	8,537	1	0	0	6,151	9,551	8,841	18	38	810	69,765	
計		36,942	20	8,680	1	2	0	7,135	10,034	9,031	43	44	908	72,840	

三、七六五回となっており、両者で約七五%を占めている。
 通行規制状況を原因別に見ると、通行注意回数、通行止回数ともに、豪雨によるものの割合が最も多く、通行注意回数の約五一%、通行止回数の約六七%を占めている。

2. 通行止回数総括表

管理者		原因		豪雨	地震	豪雪	地吹雪	雪崩	路面凍結	霧	強風	波浪	河川氾濫	その他	計
高速自動車道	内	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0
	外	(21)	63	(0)	1	(26)	201	(0)	0	(0)	8	(4)	145	(0)	64
計		(21)	63	(0)	1	(26)	201	(0)	0	(0)	8	(4)	145	(0)	64
本州四国橋	内	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0
	外	(1)	1	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	5	(0)	6
計		(1)	1	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	5	(0)	6
都市高速等	内	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0
	外	(0)	0	(0)	0	(0)	1	(0)	0	(0)	1	(1)	3	(0)	6
計		(0)	0	(0)	0	(0)	1	(0)	0	(0)	1	(1)	3	(0)	6
一般国道	指定区間	内	(9)	109	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(2)	9	(4)
	外	(37)	82	(0)	0	(1)	3	(0)	0	(0)	0	(28)	51	(1)	6
計		(46)	191	(0)	0	(1)	3	(0)	0	(0)	0	(30)	60	(5)	14
指定区間外	内	(41)	419	(0)	0	(0)	11	(0)	0	(0)	26	(0)	3	(6)	60
	外	(47)	172	(0)	1	(0)	3	(0)	0	(0)	10	(0)	12	(40)	149
計		(88)	591	(0)	1	(0)	14	(0)	0	(0)	36	(0)	17	(52)	192
都道府県道	内	(177)	1,558	(0)	0	(3)	28	(0)	0	(0)	1	(2)	56	(0)	79
	外	(302)	1,336	(0)	0	(0)	18	(0)	9	(0)	0	(0)	23	(0)	400
計		(479)	2,894	(0)	0	(3)	46	(0)	9	(0)	1	(2)	79	(0)	466
市町村道	内	(7)	178	(0)	0	(0)	1	(0)	0	(0)	0	(0)	8	(0)	29
	外	(497)	2,728	(0)	0	(0)	31	(0)	0	(0)	0	(101)	528	(1)	28
計		(504)	2,906	(0)	0	(0)	32	(0)	0	(0)	0	(101)	557	(1)	31
一般有料道路	日本道路	内	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	0
	外	(2)	28	(0)	0	(1)	24	(0)	0	(0)	2	(0)	2	(0)	30
計		(2)	28	(0)	0	(1)	24	(0)	0	(0)	2	(0)	2	(0)	30
土木部局	内	(0)	12	(0)	0	(0)	37	(0)	0	(0)	0	(0)	1	(0)	0
	外	(0)	8	(0)	0	(0)	11	(0)	0	(0)	2	(0)	0	(0)	0
計		(0)	20	(0)	0	(0)	48	(0)	0	(0)	2	(0)	1	(0)	0
地方道路	内	(1)	48	(0)	0	(0)	20	(0)	0	(0)	189	(0)	1	(0)	64
	外	(2)	19	(0)	0	(0)	7	(0)	0	(0)	4	(0)	1	(0)	2
計		(3)	67	(0)	0	(0)	27	(0)	0	(0)	193	(0)	2	(0)	66
合計	内	(235)	2,324	(0)	0	(3)	97	(0)	0	(0)	1	(30)	225	(11)	45
	外	(909)	4,437	(0)	2	(28)	299	(0)	9	(0)	2	(299)	1,237	(8)	85
計		(1,144)	6,761	(0)	2	(31)	396	(0)	9	(0)	1	(329)	1,462	(19)	130

注1. 「内」は通行規制区間内、「外」は通行規制区間外のことである。
 2. ()内の数値は、片側通行止を実施した回数である。
 3. 規制区間内・外の意味は、Ⅶの注2と同じ。

表 8 異常気象時等における警戒体制及び緊急体制発動状況
(平成 3 年度)

1. 警戒体制 総括表

(単位：回)

道路管理者	原因	豪雨	強風	豪雪	地震	雪崩	その他	計
日本道路公団		38	0	180	2	0	7	227
本州四国連絡橋公団		5	3	0	0	0	0	8
都市高速道路公団等		0	5	3	0	0	9	17
地方建設局等		275	28	28	12	0	32	375
都道府県		1,880	184	218	5	26	57	2,370
指定市		33	9	0	0	0	2	44
市町村		143	12	44	4	0	2	205
地方道路公社		0	0	0	0	0	0	0
計		2,374	241	473	23	26	109	3,246

(8) 異常気象時等における警戒体制及び緊急体制発動状況(表 8 参照)
道路管理者別に、異常気象時等に対し、道路局長通達「異常気象時等における道路交通情報連絡活動要領について」及び「豪雪災害時における道路交通確保のための緊急措置要領について」の要領にしたがって当該体制に入った回数を集計している。

2. 緊急体制 総括表

道路管理者	原因	豪雨	強風	豪雪	地震	雪崩	その他	計
日本道路公団		(14) 14	(0) 0	(12)13	(0) 0	(0) 0	(3) 4	(29) 31
本州四国連絡橋公団		(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0
都市高速道路公団等		(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0
地方建設局等		(25) 33	(1) 1	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 3	(26) 37
都道府県		(149) 236	(36)48	(6) 8	(0) 0	(0) 0	(1)14	(192) 306
指定市		(2) 3	(1) 2	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(2) 2	(5) 7
市町村		(26) 29	(1) 2	(10)11	(1) 1	(0) 0	(0) 0	(38) 43
計		(216) 315	(39)53	(28)32	(1) 1	(0) 0	(6)23	(290) 424

(注)「その他」は、路面凍結、濃霧、大潮等によるものである。

警戒体制に関しては、都道府県が二、三七〇回で全体の約七三%を占めている。原因別には、豪雨が約七三%でついで豪雪となっている。緊急体制に関しても、都道府県が三〇六回と約七二%を占め、原因別には、豪雨が約七四%となっている。いずれも、降雨・降雪等を原因とするものが多いことが分かる。

(9) 特殊車両指導取締状況(表 9 参照)

道路法四七条違反に係る特殊車両指導取締状況についてみると、指導取締総回数は七、六八八回となっており、このうち日本道路公団が二、一四四回、都市高速道路公団が四、一四五回、両者で約八二%を占めている。指導取締延滞時間についても、両者で約八一%を占めている。

違反車両に対する措置件数では、総指導警告件数が、七九、二二三件となっており、このうち都市高速道路公団等が七一、五一九件と全体の約九〇%を占めており、日本道路公団の警告件数と合わせると全体の約九七%を占めている。

また、措置命令についてみると、総件数二一、三一九回のうち日本道路公団の措置命令件数は一三、八三七回で約六五%を占めており、都市高速道路公団等を加えると約九一%を占めることとなる。

特殊車両の指導取締が高速道路等を中心になされておき、一般道では実施が困難である実情が示されている。

違反の内訳をみると、無許可の車両による違反の中で長さによる違反が最も多く、無許可違反の総件数一一八、二七一件のうち五五、二四〇件で約四七%を占め、以下総重量、最大軸重の順となっている。

また、許可条件違反をみると、総件数一一、七

表 9 特殊車両通行取締状況（平成 3 年度実績）

指導取締回数等 総括表

項目	指導取締回数 (回)	指導取締延時間 (時間)	指導取締延人数 (人)	対象車両 (台)	法47条違反車両(台)			法47条違反車両への措置(件)						
					無許可	許可条件違反	合計	指導警告	措置命令	合計	告 発		許 可 取 消	
											起訴されたもの	有罪が確定したもの		
道路管理者														
日本道路公団	(1,156) 1,908	(3,778) 7,846	21,336	50,608	28,075	1,914	29,989	5,145	11,454	16,599	0	0	0	
本州四国 連絡橋公団	(0) 290	(0) 1,512	2,013	291	291	0	291	245	33	278	0	0	0	
都市高速 道路公団等	(347) 4,145	(806) 10,113	37,565	75,478	53,977	2,279	56,256	71,519	5,557	77,076	0	0	1	
地方建設局等	(1,024) 1,042	(2,792) 2,913	13,872	16,932	1,931	2,020	3,951	2,062	1,889	3,951	0	0	1	
都道府県	(34) 40	(68) 80	369	309	14	58	72	69	3	72	0	0	0	
指 定 市	(2) 2	(7) 7	42	40	6	4	10	10	0	10	0	0	0	
一 般 有 料 道 路	日本道路公団	(184) 238	(615) 948	3,153	7,957	2,887	425	3,312	178	2,383	2,561	0	0	0
	土木部局	(0) 0	(0) 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	地方道路公社	(0) 0	(0) 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
市 町 村	(9) 25	(42) 64	132	84	1	4	5	5	0	5	0	0	0	
合 計	(2,756) 7,688	(8,108) 23,483	78,482	151,699	87,182	6,704	93,886	79,233	21,319	100,552	0	0	2	

- 注. 1. () は、警察との合同取締に係るものを内書きで示す。
 2. 対象車両とは、指導取締中に計量等を行った特殊車両の台数である。
 3. 道路法違反車両の欄の無許可とは、特殊車両通行許可証を得ていないもの、許可条件違反とは、許可は得ているにもかかわらず許可証記載の諸元や条件に違反しているものをいう。
 4. 特に取締りのために行われたものについてのみ計上したものであり、料金所ブースにおける取締のような通常業務に付帯するものについては計上していない。
 5. 1台の車両で2件以上(例、総重量と通行経路)の違反がある場合は全ての件数を計上する。
 6. 指導警告、措置命令の欄の数値については、原則として、指導警告書、措置命令書のかたちで処分が行われたものの数値である。

○五件のうち諸元違反が七、五九一件と最も多く、全体の約六五%を占めている。

道路管理者としては、道路の構造の保全と交通の安全を確保する立場から、警察等関係機関との緊密な連携のもとに、これら違反車両の取締りをより一層推進していくことが必要であろう。

以上、平成三年度道路交通管理統計の概要について紹介した。

我が国は、国土の四分の三が山地であり、豪雨、豪雪等が多く、道路を良好な状態に保ち、道路交通の安全を確保するには、非常に困難な自然条件の下にある。道路管理者としては、特異な自然現象によって災害の発生する恐れがある箇所について日頃より異常の有無をパトロール等によって正確に把握し、また異常気象等においては、状況を適確に把握して対処しなければならず、情報収集体制の整備、関係機関との協力を一層進める必要がある。

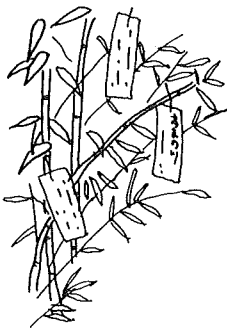
また、大型車両の増加や、自動車輸送需要の増大に対して、道路ネットワークの整備がおいつかないという現況の下では、既存の道路を良好な状態に保つため過積載対策等の車両取締が不可欠であり、取締体制、関係機関との連携の強化を図ることも重要と思われる。

さらに、近年の情報化の進展にともない、道路

利用者の道路情報に対するニーズはますます高度化、多様化している。こうしたニーズに対応して、従来の情報提供をさらに充実させるとともに、さらに高度なものも検討されねばならない。

経済社会情勢の現実と変化に合わせて、道路の実態に即した望ましい道路管理の在り方について、道路管理者は絶えず検討を繰り返さなければならない。そのために、調査によって道路交通管理の現状を正確に把握し、課題を認識することが非常に重要であることはいうまでもない。このような重要性に鑑み、これからも道路交通管理統計調査を続けていく所存であるので全国の道路管理者の皆様のご協力をお願いしたい。

最後に、本調査にご協力を頂き、すでに平成四年度の調査に協力してくださっている全国の担当者の方々に、この誌面をお貸りして御礼を申し上げます。本稿を終わることとする。



防音工事助成通達(51通達)の改正について

建設省道路局企画課道路環境対策室課長補佐 鴨下 和義

一 はじめに

我が国の道路整備は、昭和三〇年代以降目覚ましく進展し、経済発展と国民生活の向上に大きく貢献したが、モータリゼーションの進行による道路交通需要は、道路整備の進捗を上回って著しく増加している。

このため、都市部を中心に幹線道路の沿道においては、騒音・大気汚染等に係る環境問題が惹起している(図1、2)。

良好な沿道環境の保全・形成のためには、道路計画や道路構造等の道路整備の面においても十分配慮するとともに、これと併せて幹線道路と沿道の土地利用との調整を積極的に図っていくことが重要である。

道路管理者としては、従来から、幹線道路の沿道の整備に関する法律に基づく沿道整備事業や高速自動車国道等の沿道住宅に対する防音工事助成

などの各種施策を講じているものの、沿道環境の保全是、依然として道路行政にとって大きな課題である。

二 防音工事助成制度の概要

沿道環境問題の解決には発生源対策、道路構造上の対策、交通規制等各種の施策を総合的に講ずることが必要であるが、短期間のうちにこれらの施策を実施することは困難であるため、緊急的な措置として、高速自動車国道等については、昭和五年から沿道住宅への防音工事助成等を実施している(昭和五一・七、二一建設省都市局長、道路局長通知「高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係る障害の防止について」)。

(1) 防音工事助成

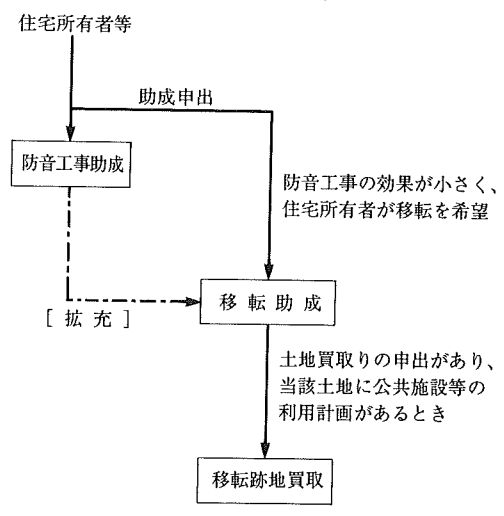
これは、高速自動車国道並びに日本道路公団、首都高速道路公団及び阪神高速道路公団が管理する自動車専用道路の周辺にある住宅のうち、夜間

において自動車交通騒音が著しいため生活環境に甚だしい影響のあるものについて、防音工事の助成の措置を講ずるものである。

(2) 移転助成

また、特に騒音が著しく、防音工事によっては

(参考) 防音工事助成等のしくみ



騒音による障害の防止又は軽減が困難と認められる住宅については、当該住宅所有者等が住宅の移転又は除却をする場合で、公団に対してその助成の申出を行った場合は、移転又は除却に要する費用を助成するものである。

(3) 跡地買取り

さらに、移転跡地について土地所有者から買取りの申出があり、当該土地に公共施設等の利用計

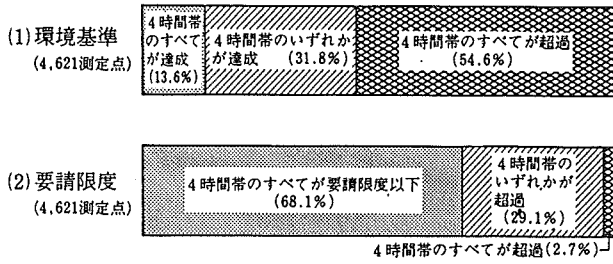


図1 環境基準の達成状況及び要請限度の超過状況

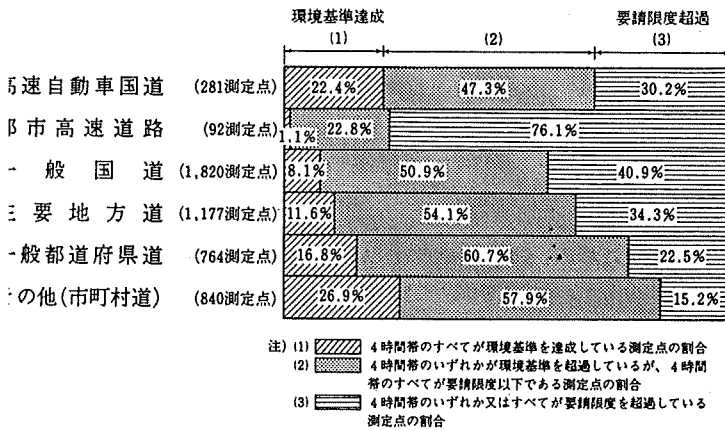


図2 道路の種類別環境基準の達成状況及び要請限度の超過状況

出典：図1、2とも「平成3年自動車交通騒音実態調査報告」(環境庁)

画があるときには、公団は当該土地を買い取るものである。

(4) 実績

平成四年度末までの、本制度による防音工事助成等の実績は、約四六、一〇〇件、助成額としては六九八億円となっている。

三 制度改正の概要

(1) 概要

このような観点から、今般、防音工事助成通達においても、沿道土地利用の転換を促進すべく、既に防音工事助成を受けた住宅であっても、一定の要件に該当する住宅の所有者が移転又は除却を希望する場合は、公団は、その所有者等に対して、予算の範囲内において移転又は除却に要する費用を助成できることとする通達改正(平成五年六月一八日付け)が行われたものである。

なお、この場合において、既に行われた防音工事助成による住宅の価値の増加分についての残存価値相当額は移転助成から控除するものとされている。

これによって、従来に比べ移転助成の対象が拡大し、高速自動車国道等の沿道から住宅が移転しやすくなることにより、非住居系の土地利用への転換が進みやすくなると考えられる。さらに、当該移転跡地について、買取りの要望があったときは、従来のとおり、当該土地に公共施設等の利用計画があるときには、公団は当該土地を買い取ることができるものである。

ちなみに本制度は、高速自動車国道等の防音助

成制度の先発制度である、飛行場（公共用飛行場及び防衛施設）の制度を参考とした改正である。

(2) 「一定の要件」について

移転助成の対象の判断基準となる「一定の要件」については、各公団の実施要領等において定めることとなるが、既存の移転助成制度の対象が夜間騒音七〇ホン(A)以上の木造住宅であり、今回、これと要件を異にする事由が存しないことから、既存の要件と同じく夜間騒音七〇ホン(A)以上の木造住宅を原則とすることが妥当であろう。

(3) 残存価値の控除について

防音工事助成済みの住宅の移転助成を行う際に、防音工事による価値増加分の残存価値をどの様に評価するかが、難しい問題となる。

防音工事の助成は、税法上は、「自動車交通騒音により住宅としての機能が低下した住宅」に対して、「当該建物の機能を回復するために最小限度と認められる部分に充てるため助成」するのであって、当該住宅の所有者が積極的に利益を受けるものではないとして、非課税扱いとなっている。

また、窓を防音サッシにしたり、換気扇を消音型にしたり、壁に遮音材をいれたりする程度の工事は、補修工事と観念され、建物の耐用年数が伸びるものではない。

さらに、防音ドア、防音サッシなどは、移転先

の静穏なところでは不必要であり、重いだけの過剰設備となり、かえって建物全体として見た場合は、価値減になることもある。

敢えて価値増を積算するとすれば、「新材料費」「旧材料費」となるが、これは微々たる額となるとともに、除却費を積算することとなった場合、防音工事の有無で金額に差異を生じることではなく、価値増を明確に位置付けることは困難であることなどが考えられる。

以上のような事情を総合的に勘案すると、通常の場合は空調器具（クーラー及び換気扇）について残存価値を算定したうえで、移転費用等の助成額から控除することが適当と考えられる。

なお、この場合における、残存価格率は、減価却資産の耐用年数等に係わる大蔵省令及び前

述の飛行場の例を参考として、各公団において定められるものである。

四 おわりに

以上が、一般の通達改正の概要及び考え方であるが、本論中でも述べたように、本防音工事助成等の措置は、あくまでも緊急的措置として室内居住環境を良好な状態に保持するために行うものであり、屋外の環境を良好に保全するための抜本策ではない。

今後、自動車構造の改善、交通規制の強化、道路構造の改善等の各種施策を総合的に実施することが必要であり、「騒音に係る環境基準について」（昭和四十六年五月二五日閣議決定）第六参照）、これらの施策の早急な実施による騒音問題の解決がまたれるところである。

改正後	改正前
<p>2 公団は、1の防音工事によつては、自動車交通騒音により生ずる障害を防止し又は軽減することが著しく困難と認められる住宅の所有者が、当該住宅を移転し又は除却する場合において、公団に対し助成の申し出があつたときは、その所有者等に対し、予算の範囲内において当該移転又は除却の工事等に通常要する費用（以下「移転費用等」という。）を助成することができるものとする。この場合において公団が当該住宅に對し既に1の防音工事に対する助成を行っているときは、公団は、移転費用等から防音工事による建物等の価値増加分に係る残存価格相当額を除いて助成するものとする。なお、公団は当該住宅の所在する土地について、高速自動車国道等と調和した利用が図られるよう、土地所有者の協力を求めるものとする。</p>	<p>2 公団は、1の防音工事によつては、自動車交通騒音により生ずる障害を防止し又は軽減することが著しく困難と認められる住宅の所有者が、当該住宅を移転し又は除却する場合において、公団に対し助成の申し出があつたときは、その所有者等に対し、予算の範囲内において当該移転又は除却の工事等に通常要する費用を助成することができるものとする。この場合において、公団は当該住宅の所在する土地について、高速自動車国道等と調和した利用が図られるよう、土地所有者の協力を求めるものとする。</p>

「道路交通法の一部を改正する法律」について

「流通業務市街地の整備に関する法律の一部を改正する法律」について

「特定農山村地域における農林業等の活性化のための

基盤整備の促進に関する法律」について

道路法令研究会

「道路交通法の一部を改正する法律」について

一 はじめに

今般、違法駐車対策、過積載対策の強化、運転免許制度の一部変更等を中心とした「道路交通法の一部を改正する法律」（平成五年法律第四三三号）が、平成五年五月一二日公布されたところである（施行期日については、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日からとする。）。

本稿では、道路管理上関係が深いと思われる車輪止め装置の取付けの措置と過積載対策の強化を中心にしてその概要を述べることとした。

二 改正の概要

(1) 車輪止め装置の取付けについて

従来よりの、取り締まり、レッカー移動等の対策によっては対応が困難でやむを得ない場合に、違法駐車車両に車輪止め装置を取付ける措置をとることにより、違法駐車行為の防止を図るため、当該措置が導入された。概要は次のとおり。

1 公安委員会は、違法駐車行為が常態として

行われている道路の区間であつて、車輪止め装置の取付けの措置によって違法駐車行為の

防止を図ることが適当なものを車輪止め装置

取付け区間として指定、その旨道路の区間に表示する（第五条の二第一項）。

2 警察署長は、車輪止め装置を取付けるときは、あらかじめ車輪止め装置を取付ける旨を広報するように努める（同条第四項）。

3 当該区間において、警察署長は、道路又は交通の状況から判断して違法駐車行為を防止するためやむを得ないと認めるときは、車輪止め装置を取付けることができる（同条第二項）。

4 警察署長は、車両の所有者等から当該車両を移動しようとする旨の申告を受けたときは、車輪止め装置を取り除かなければならない（同条第六項）。

5 警察署長は、申告を受けて取り除くほか、

二四時間以内に取り除かなくてはならない。
また、その場合、四時間は再度取付けることができない（同条第七項、第三項）。

6 4、5のほか、警察署長は、やむを得ないと認める事情がなくなったと認めるとき又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ため必要が生じたときは、車輪止め装置を取り除く（同条第八項）。

(2) 過積載対策の強化

警察官に、車両の停止、積載物の重量測定、過積載車両に対する措置命令の権限を与えたほか、罰則の強化等がなされた。概要は次のとおり。

1 警察官に、積載違反をしていると認められる車両を停止させ、積載物の重量を測定する等の権限が与えられた（第五八条の二）。

2 警察官に、運転者に対し以下の措置をとる旨命令する権限が与えられた（第五八条の三）。

(1) 過積載状態を解消するための応急措置
(2) 応急措置が不可能な場合、過積載の程度

等を勘案して支障がないときは、区間、経路、危険防止措置等を指示のうえ、運転を続行したうえで過積載状態を解消する旨の措置

3 2の措置命令を受けた車両の利用者が、過積載防止のため必要な運行管理を行っている

と認められない場合、公安委員会が、当該車両の利用者に対し、運転者に運転前の重量確認を行う旨指導・助言を行う等の措置をとるよう指示できることとされた（第五八条の四）。

なお、指示後一年以内に過積載があった場合、三月以内の運転停止命令可（第七五条の二第二項）。

4 車両の利用者等、車両の運行を直接管理する者以外の者についても、過積載の要求を行うこと等が禁止された（第五八条の五）。

5 過積載運転による死亡事故が免許の仮停止事由に追加された（第一〇三条の二第一項第三号）。

6 過積載運転者に対する罰則等が強化された。
例・過積載運転…三月以下の懲役又は五万円

以下の罰金↓三月以下の懲役又は二〇万円以下の罰金
(第一一八条の二第一号及び第三号)
・過積載運転…反則金限度額

「流通業務市街地の整備に関する法律の一部を改正する法律」について

一 はじめに

「流通業務市街地の整備に関する法律」とは、都心の区域に流通業務施設（トラックターミナル、

大型自動車…二万円↓八万円

(3) その他

現行では、原付免許を受けようとする者のみについでなされている講習の義務づけを、普通免許、二輪免許を受けようとする者、更新しようとする者に拡大する、優良運転者について免許更新期間を五年に延長する等運転免許制度の改正が行われた。
また、シートベルト非着用運転者への罰則が新

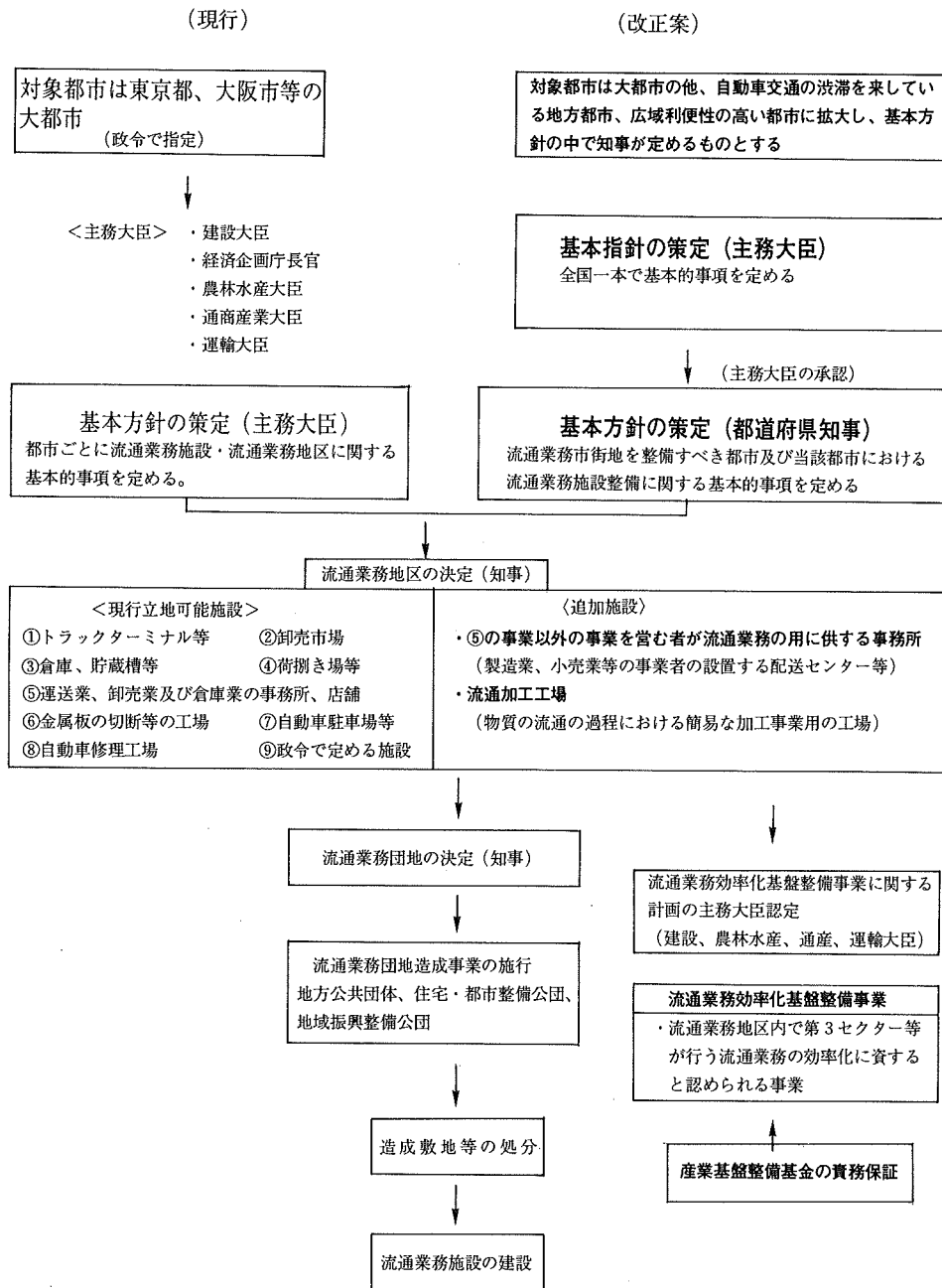
設（五万円以下の罰金）、速度違反に係る反則金限度額の引上げ等の改正が行われた。

三 おわりに

今回の改正の中でも、車輪止め装置の取付け、過積載対策に係る措置命令等は、特に道路管理とも密接に関係すると思料される。警察当局、道路管理者間の連携が図られ、交通の安全、円滑と適切な道路管理が推進されることを願うものである。

卸関連施設、倉庫等）が過度に集中し、流通機能の低下と自動車交通の渋滞をきたしている状況にある大都市について、流通業務施設の既成市街地周辺部への集約化により流通機能の向上・道路交

<参考> 流通業務市街地の整備に関する法律 スキーム図



※ 太字が改正部分

通の円滑化を図り、もって都市機能の維持・増進に寄与することを目的として、昭和四一年に制定された法律である。現在まで、この法律により、

既成市街地の周辺の流通業務市街地の整備が行われてきたわけであるが、近年の貨物自動車交通の増加、物流関連施設の立地の広域化、物流形態の

多様化・高度化等に対応するため、先般の第二二六回国会において「流通業務市街地の整備に関する法律の一部を改正する法律」が可決・成立し、

去る五月二六日に平成五年法律第五三号として公布され、所要の改正がなされた。

二 改正の概要

(1) 対象都市の拡大

流通業務市街地整備の対象都市を現行の「東京都、大阪市その他政令で定める大都市」（おおむね人口四〇万人以上の三〇都市を指定）から自動車交通の渋滞等をきたしている都市（大都市、地方都市を問わない）、高速道路のインター周辺の広域的な利便性の高い地方都市に拡大する。

(2) 流通業務施設の設備に関する基本方針の策定

権限の都道府県知事への権限委譲等

地方公共団体が主体的に整備に取り組めるよう、現行法では主務大臣（建設大臣、経済企画庁長官、農林水産大臣、通商産業大臣及び運輸大臣）が都市ごとに基本方針を策定することとなっているものを改めて、都道府県知事が都市ごとに基本方針を策定するものとし、主務大臣は基本的な指針（全国で一本）を定め、都道府県知事の策定した基本方針を承認するものとする。

(3) 流通業務地区内の立地規制の緩和

物流形態の多様化・高度化に対応した流通業務市街地の整備が可能となるよう、流通業務地区内

において設置することができると認められる事業（物資の輸送の共同化等）であつて建設大臣等による計画の認定を受けたもの（流通業務効率化基盤整備事業）を行う者に対し、産業基盤整備基金による債務保証等の助成策を講ずるものとする。

(4) 流通業務効率化基盤整備事業

流通業務地区内で第三セクター等が行う流通業

「特定農山村地域における農林業等の活性化のための

基盤整備の促進に関する法律」について

一 はじめに

いわゆる中山間地域については、我が国の農業生産において大きな地位を占めるとともに、国土や環境の保全等の多様な役割を果たしているが、他方、これらの地域は、地勢等の地理的条件が悪く、農業の生産条件が不利である等のため、過疎化、高齢化の進展等が顕著であり、地域社会の活力が低下しつつある。

このような状況に対応して、中山間地域の活力を回復するため、地域における創意工夫を生かしつつ、地域の重要な事業である農林業の活性化を図るとともに、農林地の効率的かつ総合的な利用等を進める必要がある。

特定農山村地域における農林業等の活性化のための基盤整備の促進に関する法律（平成五年法律第七二号）は、農林業を中心とした事業の活性化

の効率化に資すると認められる事業（物資の輸送の共同化等）であつて建設大臣等による計画の認定を受けたもの（流通業務効率化基盤整備事業）を行う者に対し、産業基盤整備基金による債務保証等の助成策を講ずるものとする。

のための基盤整備を促進するための措置を講ずることにより、中山間地域における農林業等の振興を図り、もつて住みよい農山村の育成に寄与することを目的として、平成五年六月一六日に、公布されたところである。（施行期日は公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定めることとされている。）本稿においては、法の概要を紹介することとする。

二 法の概要

(1) 対象地域「特定農山村地域」（第二条第一項）

① 地勢等の地理的条件が悪く、農業の生産条件が不利な地域であり、かつ、土地利用の状況、農林業従業者数等からみて農林業が重要な事業である地域

（具体的要件については政令で定める。）

② 主務大臣が公示（第二条第四項）

(2) 基盤整備計画の作成(第四条)

特定農山村地域の市町村は、地域の特性を生かして、農林業等活性化基盤整備計画を作成することができるとができる。

計画事項は、

- ① 農林業その他の事業の活性化の目標
- ② 農林業等活性化基盤整備促進事業の実施に関する事項

- ③ ②に関連した農林業生産の基盤の整備及び開発並びに産業の振興を図るために必要な道路等の公共施設の整備に関する事項

※ 「道路の整備」としては、農林業等活性化基盤施設の導入に伴い必要となる連絡道路の新設又は隣接道路の改良等が想定される。

(3) 農業経営の改善及び安定のための計画の認定及び資金の確保(第五条、第六条)

地域ぐるみでの新規作物の導入その他生産方式の改善による農業経営の改善・安定を促進するため、農業者の組織する団体が構成員のために作成する計画についての市町村による認定制度を創設する。

国及び都道府県は、この認定を受けた計画の実施に必要な資金の確保に努めるものとする。

(4) 農林業等活性化基盤施設設置事業計画の認定及び課税の特例(第七条、第一五条)

農林業等活性化基盤施設の設置を行うとする者の作成する事業計画についての市町村による認定制度を創設する。

認定を受けた事業計画に係る活性化基盤施設には、税制上の特例措置(特別償却)が講じられる。

(5) 所有権移転等促進計画の作成等(第八条)第一一条

- ① (2)の市町村は、(3)及び(4)の認定を受けた者の申し出があった場合において必要があるときその他農林地所有権移転等促進事業を行うとうとするときは、農業委員会の決定を経て、所有権移転等促進計画を作成する。
- ② この計画は、農地転用又は市街化調整区域内の開発行為に係る権利移動を含むときには、都道府県知事の承認を受けなければならない。これが農地転用に係るものである場合、都道府県知事はあらかじめ都道府県農業会議の意見を聴かなければならない。

③ 市町村は、この計画を公示するものとし、当該公告時に所有権の移転等の効果が生じる。

※ 公告があった所有権移転等促進計画の定めるところによって所有権の移転等が行なわれる場合には、農地法上の許可不

要、市街地調整区域に係る開発許可の特例(農地法、都市計画法を改正)

(6) 森林組合法の特例(第二二条)

基盤整備計画の達成のため、一定の手続きを経て、森林組合は、受託を受けて農作業を行なう事業を実施することができる。

(7) 土地改良法の特例(第一四条)

基盤整備計画で位置づけられた一定の林業用施設については、土地改良事業の実施に伴う共同減歩によりその用地をうみ出せることとする。

(8) 国等の援助(第一七条)

国及び地方公共団体は、基盤整備計画の達成に資するため、計画の実施に必要な事業を行なう者等に対する助言、指導その他の援助の実施に努めるものとする。

(9) 主務大臣(第二三条)

国土庁長官、農林水産大臣、通商産業大臣、建設大臣及び自治大臣

特定農山村地域における農林業等の活性化のための基盤整備の促進に関する法律のしくみ

1 趣旨

地勢等の地理的条件が悪い中山間地域（特定農山村地域）において、地域の特性に即した農林業その他の事業の活性化のための基盤の整備を促進するための措置を講ずることにより、これらの事業の振興を図り、豊かで住みよい農山村の育成に寄与する。

2 法律案の概要

- (1) 主務大臣： 国土庁長官、農林水産大臣、通商産業大臣、建設大臣、自治大臣
- (2) 対象地域： 特定農山村地域
…… 地勢等の地理的条件が悪く、農業の生産条件が不利であり、かつ、農林業が重要な事業である地域（要件は政令で定める。）
- (3) 法に基づく措置

① 農林業等活性化基盤整備計画の策定

特定農山村地域の市町村は、農林業等の事業の活性化のための基盤の整備に関する計画（農林業等活性化基盤整備計画）を策定
（計画事項） ① 農林業等活性化基盤整備促進事業
② 関連する農林業生産基盤の整備・開発、産業振興に必要な道路その他の公共施設の整備 等

② 農林業等活性化基盤整備促進事業

市町村は、基盤整備計画に基づき、農林業等活性化基盤整備事業を実施

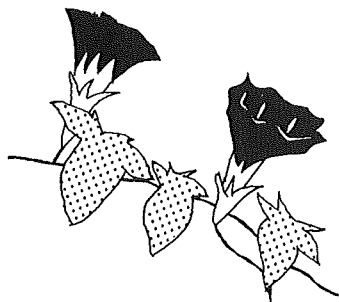
(i) 農林業等活性化基盤施設の整備の促進

地域特産物の生産・販売、都市等との地域間交流の推進、就業機会の増大等に必要な施設の整備を促進（例：農産物加工施設、地域特産物展示販売施設、農林業体験実習施設）

(ii) 所有権移転等促進計画

農林地の農林業上の効率的・総合的利用及び農林業等活性化基盤施設の円滑な整備のため農林地等について所有権の移転等を市町村が一括処理（農林水産省令・建設省令で定めるところにより、計画を承認・公告）

→ 農地法の許可不要、開発許可の特例（農地法、都市計画法を改正）



「道の日」(8月10日)について

建設省道路局道路総務課

「道の日」とは

建設省では、昭和六一年度より八月一〇日を「道の日」としています。

「道の日」が八月一〇日に定められたのは、①「道路をまもる月間」(八月一日～三一日)の期間中であること、②大正九年八月一〇日に我が国で最初の道路整備についての長期計画である第一次道路改良計画が実施されたことなどの理由によります。

「道の日」の制定について

「道の日」の制定については、昭和五七年三月五日の道路審議会の建議において、「今後の道路整備を推進するにあたっては国民の理解と協力がその前提であり、そのためには道路整備の目標をわかりやすい指標で国民の関心を高める努力が必要である。」との指摘があり、また、昭和六一年一月二八日には、全国道路利用者会議から、「明日を指した道路づくり・円滑な道路整備・道路管理を推進し、道路財源の確保等を図るためには、国民の理解と協力がその前提である。このため、『道の日』を設け、あらためて道の意義・重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めることを目指した日とする。」との提言がなされました。

た。

これらを受けて、建設省では「道の日」の制定に向け検討を続け、昭和六一年度から八月一〇日を「道の日」とし、道路の意義・重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めるため、国民的運動を展開することとしたものです。

「道の日」の行事について

建設省を中心として、地方公共団体、関係四公

表1 「道の日」中央行事の主な内容

昭和61年	「道の日」制定記念式典、パレード(銀座中央通り)の実施 「日本の道100選」(第1期:中央区中央通り外52道)の顕彰
昭和62年	「道の日」テーマソングの作詞募集(「たまには…道で」に決定) 「日本の道100選」(第2期:江東区ほか湾岸道路外50道)の顕彰
昭和63年	「道の日」キャンペーンキャラクター(ハンミョウ)の愛称募集 ("こっちだヨウ平"に決定)
平成元年	「周遊ドライブコース企画コンテスト」の実施(沖縄西海岸周遊コース外12コースが入賞)
平成2年	「道の日」記念式典(「夢ロード21」入賞作品表彰式、「道の日」の歌コンサートなど)
平成3年	「道の日」イベント「ヨウ平ランド」(47都道府県等の協力による物産展等)の開催
平成4年	「道の日」イベント「ヨウ平ランド」(47都道府県等の協力による物産展等)の開催及び道の日記念誌上シンポジウム



団、関係団体等は、関係省庁の協力を得つつ、相互に連携をとって「道の日」の運動に参加しています。その結果、パレードやシンポジウム、道路清掃など毎年全国各地で様々な行事が行われています。

とりわけ中央においては、「道の日」の趣旨に賛同した道路関係団体により「道の日」実行委員会（高橋国一郎会長）が組織され、東京を中心とした行事の実施に精力的に取り組んでいます（表1、参照）。

平成五年度

「道の日」中央行事について

八年目に当たる本年度は、次のような中央行事が予定されています。

開催日…八月七日(土)一〇〇〇一六〇〇

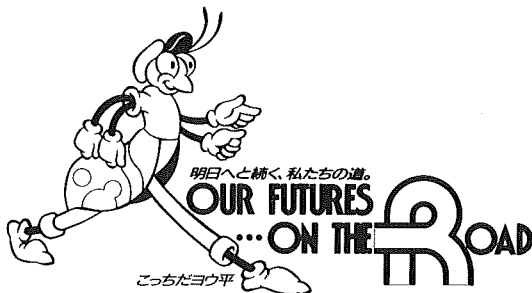
場所…代々木公園B地区(東京渋谷)

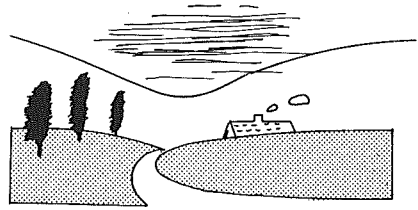
名称…「道の日」記念 感・道フェア⁹³

概要…代々木公園のオープンスペースを利用し、全国四七都道府県参加による物産展を開催します。これにより、生鮮食品や日用品の九割以上が道路を利用して運ばれること等、生活に密着する道路の役割についてPRします。この物産展は、本年度で三

回目を迎える恒例行事であり、例年たいへん好評を博しています。ちなみに昨年は、五七三品目に及ぶ出展があり、二万二、〇〇〇人を超える参加者で終日賑わいました。

さらに本年度は、酒井法子(人気女性アイドル)のコンサートや、ふるさと特選品の抽選会、フリーマーケット、ふるさと帰省道路情報の提供等、参加して楽しい「道の日のお祭」になるよう演出が予定されています。





シリーズ あの道この道

緑濃い空間の創出

— 一般国道298号 —

建設省関東地方建設局道路部路政課

一 はじめに

東京外かく環状道路は、東京都大田区の東京湾岸道路から、神奈川、東京、埼玉の東京都心から約一五kmの地域を通り、千葉県市川市の東京湾岸道路に至る延長八五kmの環状道路である。

この道路の役割は、放射方向の幹線道路を相互に連絡し、都心部に向かう交通を円滑に分散するとともに都心に向かう必要のない交通をバイパスさせ、首都圏の交通混雑の緩和や都市間の円滑な交通ネットワークを図ることにある(図1)。その詳細は、本誌平成四年八月号に紹介されているが、この東京外かく環状道路(「外かん」)のうち、埼玉県和光市から三郷市までの供用開始区間について、紹介する。

供用開始区間の「外かん」は、自動車専用部と一般部が併設された構造になっている。自動車専用部については、高速自動車国道(和光市から東北自動車道

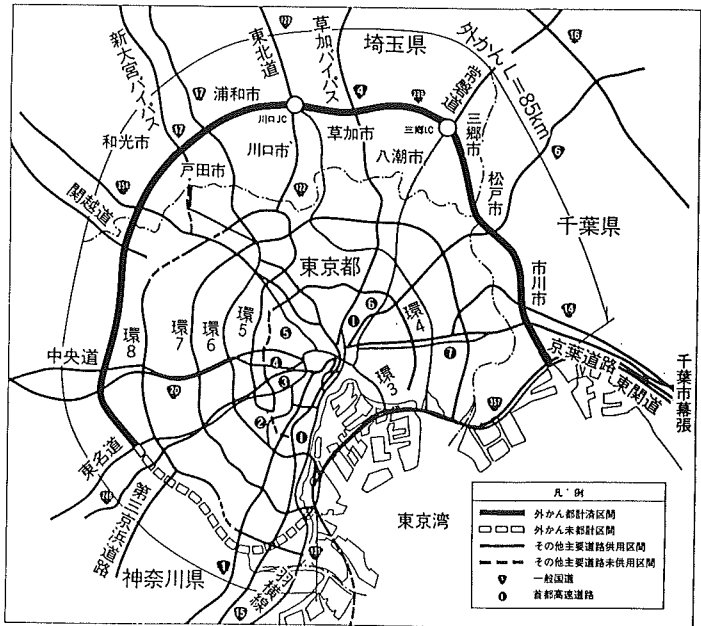


図1 「外かん」の全体計画図

接続部までは、東北自動車道、東北自動車道から常磐自動車道間は、常磐自動車道)として、また、一般部については、一般国道二九八号として整備されている。

二 供用開始

「外かん」の事業は、昭和四

五年に一般国道二九八号の新設として、戸田市内の用地買収から着手し、昭和四八年には、川口市安行地先で「外かん」のモデル道路の工事に着手した。その後、順次工事を実施し、平成四年一月二七日に開通式の運びとなった。

開通式は、建設省関東地方建



写真1 「外かん」供用開始

写真2 空から見る「外かん」(上下)
(川口ジャンクション付近)

設局と日本道路公団の共催で、荒川にかかる幸魂(さきたま)大橋上で一般国道二九八号と高速自動車国道について、同時に行われた(写真1)。

供用開始された区間は、一般国道二九八号については、埼玉県和光市から千葉県市川市までの間四三・八kmのうち埼玉県和光市新倉地先から埼玉県三郷市谷口地先間で、綾瀬川放水路併設区間の一部を除く二一・二kmである。以前に部分供用済の区間を併せると供用済延長は、二四kmとなる。また、自動車専用部(高速自動車国道)については、埼玉県和光市の和光I・Cから三郷市の常磐自動車道までの二六・七kmである(写真2)。

三 「外かん」の道路施設等の特長

1 「外かん」の環境対策

供用開始された区間の「外かん」は、標準幅員六二mで、道路の両側に幅員二〇mの環境施設

設帯が設置されている。

環境施設帯は、道路の沿道の騒音や大気汚染を防止し、良好な生活環境を保全・形成するために設置されており、緑地帯・サービス道路・歩道により構成されている(図2)。

緑地帯には、シラカシ・ヒマラヤスギ・ツバキ・サツキ類等の高木や中・低木が植えられており、地域に緑を提供している。

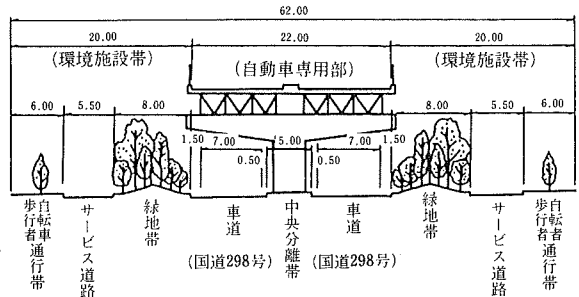


図2 標準横断面

2 親しみと潤いのある道路

学校、住宅団地、ショッピングセンター等が近接し、日常的に多くの人々の利用が想定される地域については、歩道はインターロッキング舗装とし、横断歩道橋の橋面も化粧タイルで絵が描かれ、親しみをもたれるよう配慮してある(写真3・4・5)。

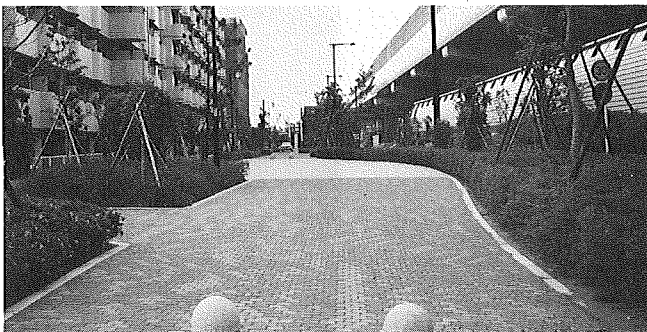


写真3 「外かん」歩道部



写真4 横断歩道橋高欄

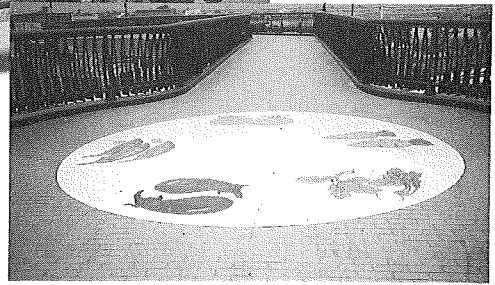


写真5 横断歩道橋の橋面



写真6 「外かん」歩道とサービス道路

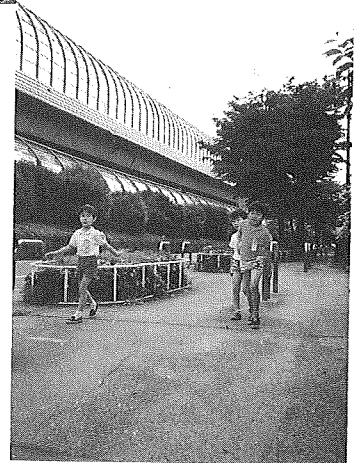


写真7

植樹帯には数多くの高、中低木を混合植栽し、暖かみと潤いのある空間、緑濃い空間を創り出している(写真6・7)。

また、和光市と戸田市の境を流れる荒川にかかる幸魂(さきたま)大橋(一四八五・一km)

は、二径間連続斜張橋で、その主塔部には夜間ライトアップを、桁部には最新素材の光ファイバー照明を設置し、光のラインによって、「外かん」のシンボル、ランドマークとしての演出をしている(写真8)。

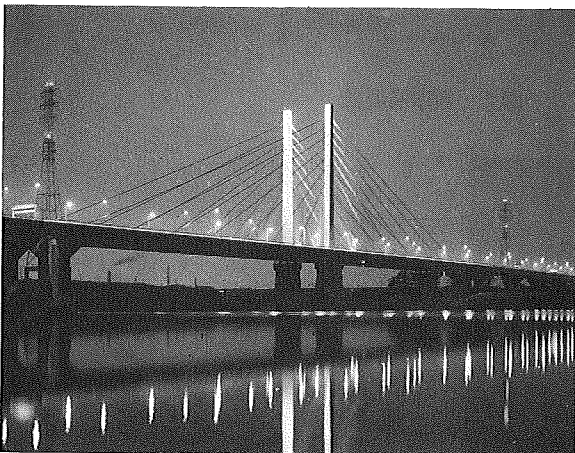


写真8 ライトアップした幸魂大橋

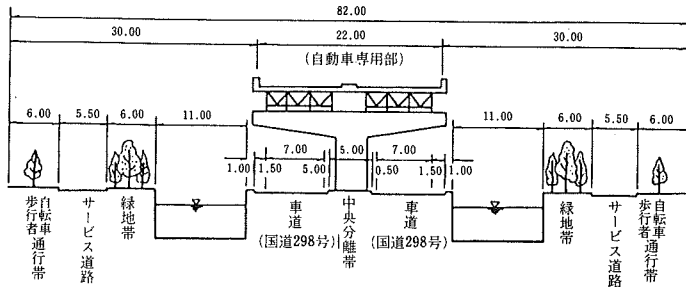


図3 標準横断面図（綾瀬川放水路区間）

3 他事業との一体的整備

道路の整備に合わせて、一級河川綾瀬川と中川を結ぶ綾瀬川放水路が約三・三km「外かん」と一体整備されている（図3）。

また、草加市旭町には、環境施設帯の地下空間を利用し、降雨による水害を防止するための貯留槽が整備されている。

四 「外かん」の道路管理

①「外かん」は、一般国道と高速自動車国道が一体で整備されている。

緑地帯は、両道路の施設として機能する等、道路管理を行っていくうえでは、各道路施設の管理者と管理のための費用負担割合を明確にし適切な道路管理が行えるようにする必要がある。

このため、建設省関東地方建設局長と日本道路公団東京第一建設局長間で併設区間にかかる管理協定が締結されている。

②また、「外かん」には、六二万本を越える多種多様な樹木が植えられており、良好な道路環境を形成している。しかし、こうした樹木の管理には、多くの費用が必要になることも事実である。

そこで、関東地方建設局では、平成四年度から「大規模緑地の省力的な管理手法に関する調査委員会」を設け、大規模緑地の

効果的な管理手法について、先進的な事例の調査等「外かん」に見合った管理方法の検討を行っている。

③道路管理者としては、管理する道路の状況を常に把握し、安全に通行できるように定期的なパトロールが不可欠である。通常、道路のパトロールは、道路の上下車線を各一回行っているが、「外かん（一般国道二九八号）」

の場合は、緑地帯を挟んでサイビス道路・歩道が設置されているので、一回で行うことはできない。そのため「外かん」のパトロールは、車道部については毎日行い、サイビス道路及び歩道部については、別途週二回行っている。

五 地域との

コミュニケーション

道路を建設する上でも、管理する上でも、地域の皆さんの理解は欠かせない。

「外かん」の道路整備及び管

理を担当している北首都国道工事事務所では、昭和四九年から地域とのコミュニケーション紙「くらしと道路（副題プリムロード）」を発行し、地域の皆さんの理解が得られますよう努めている。

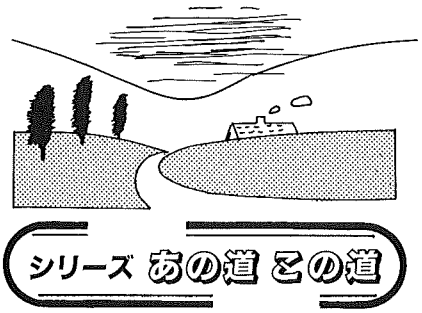
六 おわりに

遠くから「外かん」を見ると、自動車専用部に設置された遮音壁が目を引く。丸みを帯びており、色彩も落ち着いた色で、初めて見た人は、道路の遮音壁だとは気がつかないのではないかと思う。

環境施設帯の木々は、四季の移り変わりを感じさせてくれる。地域の人々に親しまれる道路、道路交通機能上重要な役割を果たす道路、「外かん」が、早期に全線整備されることが望まれる。

経済・生活の要

一般国道398号の旅



宮城県土木部道路管理課長 嵯峨 哲二

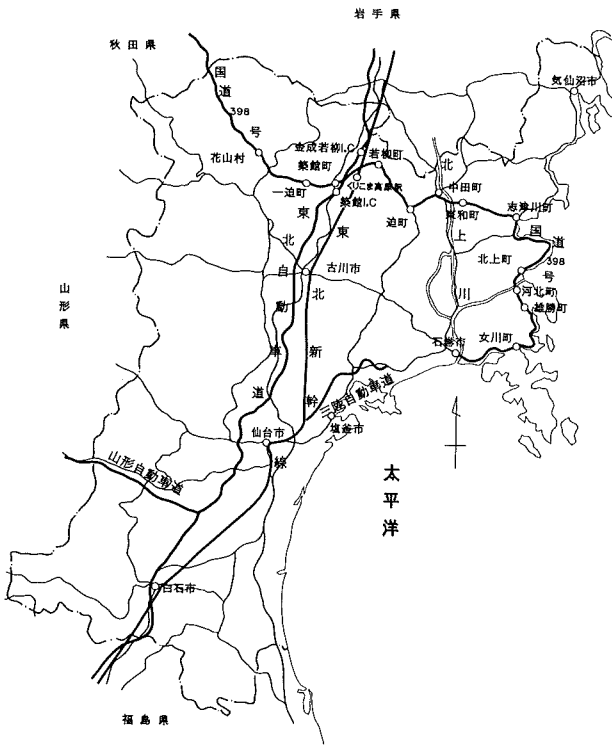
一 宮城県の紹介

宮城県は西を栗駒山、船形山、蔵王の山々などの標高一、五〇〇m以上の奥羽山脈によって山形・秋田両県に接しています。また北東部と南部には、それぞれ、北上、阿武隈の両高地が走っており、北は岩手県、南は福島県に接しています。これらの山地の間を、北からは北上川、南からは阿武隈川、西からは鳴

瀬川、名取川が流れ、我が国の食糧基地である県北低平地などの広大な仙台平野を育んでいます。また、東は太平洋に面し、牡鹿半島を境に北部は複雑なりアス式海岸が続き、南部は砂浜の続く平坦な海岸線となっています。人口はおよそ二二七万人で、中部に位置する仙台市とその周辺におよそ半分が集中し、奥羽山脈が連なる山間部と、県北の海岸部の町村で人口が少な

くなっています。

県内の交通は、県の中央部を南北に東北新幹線と東北自動車道が走っており、また、山形自動車道も開通し、仙台市と首都圏及び他の県庁所在地間を結ぶ高速交通道路網はほぼ完成し、仙台市周辺への人口集中がさらに進む傾向にあります。一方、県下七一市町村のうち、約七割が人口減少市町村であり、高齢化が顕著になりつつある現在、これらの市町村と地方中心城市及び仙台市を結ぶ地域間幹線道路の整備がさらに重要性を増してきています。特に、仙台市から、県下第二の都市である石巻市を経て、人口減少が目立つ県北部海岸部とを結ぶ三陸縦貫自動車道は、鋭意工事が行われており、開通している一部区間では利用も好調なことから、その早期完成と延伸が地元市町村の悲願となっています。その他にも、仙台市と県南部海岸部を結ぶ仙台東道路及び常磐自動車道



宮城県の交通網

や、県北高速自動車道など、県下の市町村と仙台市を短時間で結ぶ高速自動車道の整備が待たれています。次に、地方中心城市間及び市町村間を結ぶ幹線道路としては、国道一七路線一、〇六九km、県道二、〇八〇m（現道対応延長。県道の路線数は、主要地方道追加指定に伴い、現在整理中）があり、東北地方建設局仙台工事事務所、宮城県及び仙台市（政令市）が整備及び管理しています。県の管理延長は、国道六〇〇km、県道一、九一〇kmの合計二、五一〇kmであり、県下八土木事務所で管理に当たっています。本稿では、奥羽山脈、県北低平地、そして三陸リアス式海岸を走る一般国道三九八号を御紹介します。

二 一般国道三九八号の

あらまし

一般国道三九八号は、本県石巻市を起点、秋田県本荘市を終点とする実延長二三四kmの路線

です。昭和五六年政令第一五三号で一般国道に指定され、翌年四月一日に施行、平成四年政令第一〇四号で、秋田県湯沢市から同県本荘市に延伸されています。主要地方道湯沢築館志津川線、主要地方道女川志津川線及び主要地方道石巻女川線が一般国道に昇格したもので、昇格時と今日を比較すると、平均交通量（一二時間）が二、七八四台から三、二八七台に増加し、改良率が八四％から九四％へと向上しています。経路は、県北西部で、秋田県から奥羽山脈を越えて本県に入り、県北低平地を東西に横断し、北上高地を越えながら太平洋に至り、次に方向

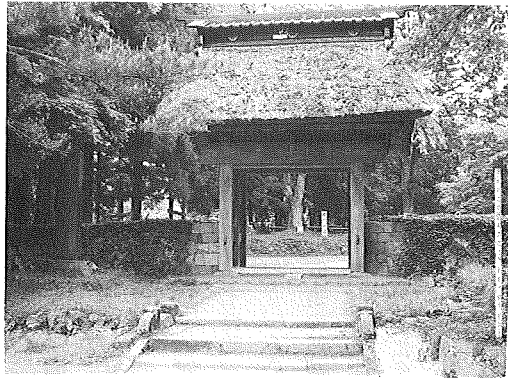
を南に転じ、三陸リアス式海岸を南下し、石巻市に到達します。県内の通過市町村数は一四であり、地域の経済・生活を支える生命線として非常に重要な交通機能を果たしています。これから、県境から石巻市まで、国道三九八号の沿線の風物と歴史、

道路改良の経緯、道路管理について、御紹介します。

三 県境道路

国道三九八号は、栗駒国定公園の中を、奥羽山脈を越え、秋田県雄勝郡皆瀬村から本県栗原郡花山村に入ります。県境は、標高七四一mの花山峠で、県境の案内標識には、国指定史跡である仙台藩花山村寒湯御番所跡が描かれています。本県に入ってから間もなく、国道脇の看板を目印に、山道を歩いて下ると、ランプの宿が一軒沢に面して佇んでいます。そこは湯浜温泉です。県境付近の国道は、湯浜街道とも呼ばれています。ブナ原生林に囲まれ、野鳥のさえずりに耳を傾け、清々しい空気を胸にすると、別天地にいるような錯覚を覚えます。新緑が目洗う春、涼風が心地よい夏、そして山々が錦の嬌艶を織りなす秋、それぞれの季節ごとに、多くの人たちが、湯浜街道を訪れています。

しかし、自然が豊かで美しいほど、自然は苛酷です。積雪は多く、五mから、多い所で一〇mを数え、湯浜街道は一月末から四月末まで冬季約五カ月通行止めになり、湯浜温泉も閉鎖されます。閉鎖区間の除雪が始まるのは、三月末です。道路両側に立てたポールを目印に除雪していきますが、埋まっていることも多く、道路の線形や周囲の地形を熟知していないと、除雪は困難です。除雪が完了すると秋田県と協議し、道路を開通させることとなりますが、まだ気は抜けません。山肌の道路斜面に溜まった雪が雪崩となる可能性があるからです。雪が消えるまで、毎日慎重な道路パトロールが続きます。特に、五月の連休期間中は、多くの方が訪れるので、事故がおきないように細心の注意でパトロールしています。さらに、車を進めると、標高七八一mの湯浜峠につきます。栗駒山の大パノラマが広がる絶



寒湯御番所関所門

好の展望地である湯浜峠には、道路開通記念碑が立っています。この道路は、昭和二十九年から県で改良工事に着手しましたが、厳しい地形と気象もあり、工事が遅々として進まず、昭和四一年から自衛隊の協力を得て、やつと昭和五三年に開通したことを記念したものです。里から遠く、自衛隊員と県職員が現地泊まり込みで工事を進め、完成を見た道路であり、建設に携わった方々の御苦労が偲ばれます。

湯浜峠から約9km進み、冬季や異常気象時の道路閉鎖用のゲートを通ると、仙台藩花山村寒湯御番所跡が国道のすぐ脇にあります。寒湯御番所は、秋田藩と仙台藩を結ぶ交通の要衝の関所で、全国でも珍しく、茅葺きの関所門や役宅が現存しています。伊達政宗がこの地方を統轄した文祿・慶長時代から二六〇余年にわたり、他領へ通じる人々を検断した場所で、昭和三八年に国の史跡に指定されています。四脚の関所門には鬼面が配され、人の行き来や交易を厳しく取り締まった藩制の歴史を今に伝えています。また、御番所の隣には温湯温泉が、さらに溪谷沿いにしばらく歩くと、ランプの宿の湯の倉温泉があり、登山客、釣り客、湯治客などが訪れています。宮城県側から御番所までは冬季でも通行は可能であり、県では、冬季の安全確保のため、除雪体制を執っています。気象情報を見ながら、融

雪剤を散布し、また一定の積雪になると除雪車を出動させます。除雪作業は、朝一番のバスが動き出せるよう、深夜二時から三時にかけて始められます。

御番所から花山湖までの国道は、御番所から約3kmは改良済みで、木々の緑を浴びながら快適な走行を楽しめますが、残りの区間は溪谷沿いの幅員が狭い山道です。現在改良工事を進めています。早期の完成が望まれています。花山湖は、花山村の中心にある、本県最初のダムでできた人造湖です。明るい湖面は、春夏秋冬の美しい景観を映しだしており、ドライバーが一休みする姿が見られます。また、地元のボランティアの方々も植栽、手入れをしている国道脇の花々が、やすらぎを与え、旅の疲れを忘れさせてくれます。

四 県北低平地を走る

花山村と別れると、今年四月一日に誕生した国道四五七号と

一部重用し、一迫町に向かいます。これから三九八号は、水田地帯である県北低平地を横断することになります。県北低平地は、秋になると、ササニシキやひとめばれなどが黄金色の実りの稲穂を垂れ、本県が農業県であることが実感できます。主要県道栗駒岩出山線を過ぎると、まもなく、県北部の中心である築館町に入ります。栗駒岩出山線は、平泉に至る古代からの脇街道の一部で、奥州藤原氏が利用し、また源頼朝が奥州征伐で通り、江戸時代には俳聖芭蕉が歩いた道です。築館町は、奥州街道の宿場町として栄えた町で、現代でも国道四号、東北縦貫自動車道築館インター、また隣接の志波姫町には東北新幹線のくりこま高原駅があり、県北部の交通上の要衝としての役割はますます高まっています。特に、平成二年に県北二四市町村の請願駅としてできたくりこま高原駅は、三九八号をアクセス道路

としていますが、新幹線利用の通勤客で約五〇〇台収容の無料駐車場が満杯になるほど自動車利用者が多く、地方部において自動車交通への依存が高いことが如実にわかります。志波姫町を経て、若柳町、そして迫町に国道は進みますが、若柳町、迫町の道路案内標識のシンボルマークは、白鳥をイラスト化したものです。また、迫町にある鹿々城大橋は、白鳥をデザインした街路灯がある美しい橋で、町民に親しまれています。白鳥がこのように地域に根付いているのは、ラムサール条約によって水鳥の生息地に指定された伊豆沼があるからです。伊豆沼は、鉦路湿原に次ぐ国内二番目の指定登録湿地で、国道三九八号の南に位置しています。二二〇種類の水鳥がつどい、冬には三万羽ものガン、カモ、白鳥が越冬する、水鳥の楽園です。

内陸部と海岸部を結ぶ交通上の要衝である迫町から、中田町



みやぎ道しるべ（東和町）

を経て、米谷大橋を渡ると東和町に入ります。三九八号はこれから、米谷大橋、新北上大橋、東西内海橋と三度北上川を渡ることとなります。米谷大橋は、昭和五三年六月の宮城県沖地震で被害を受け、昭和五六年に現在の橋に掛け替えられました。前身は、株式組織による民営の船橋として明治三八年に作られた古い歴史を持った橋です。中田町と東和町の道路案内標識は、中田町出身の漫画家石ノ森章太郎さんデザインのカップです。カップは、昭和六〇年に四町で

作ったミニ独立国「みやぎ北上連邦」のシンボルマークであり、四町では、競争と協調を合言葉にユニークな地域おこしに取り組んでいます。

道路案内標識のデザイン化は、見やすく、分かりやすい道路標識を整備するため、「みやぎ道しるべ事業」として平成二年度からスタートしました。各市町村が選んだシンボルマーク、名所、町木、特産品などをデザイン化し、現在まで約三九〇基の標識が設置されています。各市町村の個性がわかり、道路利用者に好評です。

五 リアス式海岸の旅

東和町から新水界トンネルを抜けて、志津川町に入ると、太平洋を望むこととなります。水界道路は、志津川町から北上川船運の中継地として栄えた東和町米谷に通ずる道で、享保の頃（一七二〇年頃）開かれ、明治一九年にトンネルが掘られ、現

在のトンネルは昭和五六年に完成しています。三九八号は、志津川町で国道四五号と一部重用し、その後、南三陸金華山国定公園の中を進むこととなります。

北上町にかけては海岸部に散在する集落を結んでいます。現道がリアス式海岸特有の急峻な地形の中にあることから、トンネル、高架橋の工事が進められており、交通環境は飛躍的に向上しつつあります。北上町の道路案内標識のシンボルマークは、国の天然記念物に指定されているイヌワシです。三九八号は、新北上川の河口を左手に、イヌワシが生息している翁倉山を右手にみながら、新北上大橋に向かいます。新北上大橋は昭和五一年に架橋されましたが、架橋前は県が渡船を運営していました。渡船は、毎朝七時の始発から始まって、夕方六時半が最終で、毎日三〇往復の運行でした。渡船場は、藩制時代からの歴史があり、利用者は月平均四、〇



新北北大橋（手前は渡船場跡）

〇〇人、バイクは約一、〇〇〇台、自転車九〇〇台で、屈指の賑わいだったそうです。新北大橋を越えると、間もなく昭和六一年に完成した釜谷トンネルが見えてきます。釜谷トンネルは、海と山で囲まれ、陸の孤島と呼ばれていた雄勝町と、石巻市などを最短時間で結ぶもので、雄勝町民の悲願が結実したものです。雄勝町の道路案内標識のシンボルマークは、硯です。六〇〇年の伝統を誇る雄勝硯は、日本一の生産量を誇り、伝統的

工芸品として通産大臣に指定されています。三九八号の脇の雄勝硯伝統産業会館には、釜谷トンネルを通って多くの方が訪れています。雄勝町から女川町に至る区間は、リアスブルーラインと呼ばれ、つづら折りの国道から太平洋に浮かぶ島々や、天候によって刻一刻と変化を見せる海面の色彩が楽しめます。また、春には二、〇〇〇本近くの桜が沿道を飾り、見事な景観美を見せてくれます。屈曲した道路なので、地元からは改築の要望がされ、一部着工されていますが、完成後には多くの観光客が訪れるものと期待されています。女川町から石巻市に至る区間は、一二時間交通量が二万台を越える産業経路上重要な路線です。石巻市は、江戸時代伊達政宗の命により北上川が改修され、江戸へ運ばれる産米が集まり、奥州随一の大湊として発展した町です。現在、石巻市内では、政宗の命でローマに向かっ

た慶長遣欧使節の帆船「サン・フォン・パウティスト号」が五〇〇トンの実物大の木造船として復元されています。本県では、大航海に乗り出した先人のスピリッツを継承し、「伊達なクニづくり」の理念のもと事業を展開していますが、均衡ある県土づくりのためには、県下第二の都市である石巻市の発展が不可欠です。折しも、石巻圏が地方拠点都市に指定され、石巻圏域の交通機能を再検討する時期にあります。三九八号も、この新たな観点から、新たな路線を検討することが必要になってきています。

六 終わりに

国道三九八号は、県北の四土木事務所（築館、迫、気仙沼、石巻）が管理しています。管理業務は、道路パトロール、ポットホールなどの修繕、除融雪、災害復旧工事、舗装補修、標識設置、通行規制、占用工事の許



ボランティアの植栽作業（一迫町）

可監督など、多種多様なものがあります。しかし、これらいろいろの業務をとつても、道路利用者、あるいは地域住民の方々の理解なくしては、仕事は進みません。本県においては、地域の方々の道路愛護活動への参加を支援するため、愛護団体への奨励金交付、愛護活動中の傷害事故の補償などを行っており、ボランティアによる花壇の植栽と管理、空き缶などのゴミ拾い、路肩の除草などの輪が広がっています。今後も、ボランティア活動を支援するための方策を拡大し、県民とともに道路を守っていきたいと考えています。

月・日	世界 の 動き	月・日	国内 の 動き	月・日	道 路 行 政 の 動 き
5・26	○ドイツ連邦議会は難民流入を規制するための基本法(憲法)の亡命規定改正案を賛成多数で可決、これにより基本法一六条の寛大な亡命規定は、政治亡命者だけに厳しく限定され、経済難民は締め出されることになった。	5・25	○一九九三年三月期決算によると、JRの旅客六社と貨物会社の七社すべてが、経常減益となった。景気低迷に伴う旅客、貨物需要の伸び悩みによるもので、経常減益は八七年四月の分割・民営化以来初めて。	6・8	○平成五年度補正予算が成立 ・道路事業関係は総事業費一兆八〇億円 ○国土庁が第四次全国総合開発計画(四全総)における総合的点検の中間報告をとりまとめた ・東京一極集中問題など七項目について報告 ○東京高裁にて、東名・日本坂トンネル事故の控訴審判決 ・日本道路公団の控訴を棄却して、同公団に対し総額約二億一、九〇〇万円の支払いを命じた
27	○クリントン米大統領がホワイトハウスでの市民との対話集会で、中国への最恵国待遇更新問題について「基本的に一年延長することを決めた」と述べた。延長の理由については「中国の近代化を支援したいし、それは米国内にとつての大きな(経済的)機会でもある」と説明した。	6・4	○厚生省が発表した「一九九二年人口動態統計(概数)」によると、昨年一年間の出生数は、二二〇万八、九七七人で、前年を約一万四、三〇〇人下回って史上最低を記録。合計特殊出生率比一・五〇も史上最低となった。	24	○東京高裁にて、東名・日本坂トンネル事故の控訴審判決 ・日本道路公団の控訴を棄却して、同公団に対し総額約二億一、九〇〇万円の支払いを命じた
6・1	○経済協力開発機構(OECD)が主要加盟国の一九九三年、九四年の経済見通しを発表した。昨年一二月の見通しを、おおむね下方修正するもので、加盟国全体(二四カ国)の実質経済成長率は九三年が一・二%(昨年一二月の見通し一・九%)、九四年が二・七%(同二・九%)に落ち込んだ。主要国の成長率は、九三年が米国に二・六%(同二・四%)、日本一・〇%(同二・三%)、ドイツマイナス一・九%(同二・二%)で、米は上方修正。	8	○一九九三年度補正予算が、参院本会議で否決されたものの、衆院との両院協議会を経て成立。増額補正したのは、二兆一、八八七億円、これにより補正後の一般会計の歳入歳出規模は、七四兆五、四三五億円になった。		
2	○カンボジアの総選挙は、全州の開票状況が出そろい、フンシンベック党(ラナリット派)の第一党が確定。	10	○船田元・経済企画庁長官が、月例経済報告閣僚会議で「景気は、おおむね底入れした」との判断を表明。しかし、消費や設備投資の力が依然弱く、政府の「景気回復宣言」は、七月以降に持ち越された。		
3	○米自動車メーカーと輸入車メーカーと輸入車販売各社の発表によると、五月の米国内乗用車新車販売台数は、八一万七八三台で、前年同月比一・三%増。三カ月連続で前年実績を上回った。	18	○経済企画庁が発表した国民所得統計速報によると、今年一―三月期の国民総支出は実質ベースで前期の九二年一〇―一二月期に比べて〇・六%増。この結果、九二年度のGNPの実質成長率は〇・八%にとどまった。 ○野党三党が提出した宮沢内閣不信任案が衆院本会議で可決された。政府は直ちに臨時閣議で衆院の解散を決定、同日夜、衆院を解散した。		

編集雑記

尾籠な話で恐縮するが、ご辛抱いただきたい。一口に牛飲馬食と言うように、馬は飼料を沢山食べ、牛は多量の水を飲むものらしい。食べたり飲んだりしたのはそのまま大量の糞や小便となって、場所を選ばず排泄される。

私が小学生の頃は、牛馬車が道路運送の主役であった。通学の途中にちよつと勾配のついた踏切があった。遮断機が開くと馬の轡を持つ馭者は、掛声で気合を入れ手綱で馬体を打つ。馬はたてがみを上下に振り、ひづめの先をコンクリートの路面につき立てて力一杯に荷車を引く。寒い冬の日など馬の体から湯気が立つ。と同時に苦しまざれか大量の糞を落し、その糞の山からも同じ湯気が立っていたのを思い出す。馬糞の始末は踏切番が手際よく処理していた。無人の踏切ではそれがいつまでも残り、やがて雨に流され、風に吹かれて飛散した。昭和三〇年代のはじめ、ワトキンス調査団が来日した。その報告書の冒頭に「日本の道路は信じ難いほど悪い。工業国にして

これほど道路を粗末にした国はない」との有名な言葉があった。この警句は我が国の道路整備にはづみをつけた。当時の道路関係者の中には「日本には馬車の時代が無かったから…」と言って、人と車の分離を考えなかった道路の歴史の長さを思い、ヨーロッパの道路との根本的な違いを嘆いてみせた。

ローマ帝国時代の道路の絵に馬車が画かれている。馬の轡を取る人が前に居ない馬車は、歩行者にとって危険である。だからローマの道路は歩車道を分離し、車道は轍がめり込まないよう石で舗装されていたという。この考え方がそのまま近代に引き継がれ、自動車時代に対処できたと言っているのである。成るほどと思った。

三年前の秋、ヨーロッパの道路を見学する機会に恵まれた。せわしい団体旅行の日程だったがストックホルムとボンベイで古い道路を見ることができた。スウェーデンの首都ストックホルムの旧市街には、一七世紀の建物が並び、狭い敷石の道路が石造りの家並を区画していた。イタリアのボンベイ遺跡ではローマ帝国時代の道路が実際にあった。両方とも僅かの時間だったが、歩いてみた。

そこで感じたことは、この二つの道路は私が日本で想像していたものとは、大分違っていた。先ず歩道の中が狭いこと。歩車道分離と言うから歩道の中は充分な広さがあると思っていたが、二ヶ所の道路とも大人の肩巾相当の五〇センチほどしかない。車道の舗石はさすがにしっかりし、歩道は一段高くなっていたが、この中では歩道の上で行き交うことはできない。おそらく歩行者も平常は車道を歩き、馬車が来たときとか、その馬車が落ちて行く馬糞を避けるため、しばし歩道を利用する程度の使われ方ではなかったのか。もう一つの特長は両方とも道路が縦方向に勾配がついている所謂ゆるい坂道になっていることであった。沢山の馬が沢山の馬糞を残して行く車道での排泄物処理は、水で流すのが手っ取り早い。そのため縦の水勾配は必要である。車道は時に下水の役目を果たした。そのようなとき、歩行者はどつと流れて来る汚水から身をかわすため、一段高い歩道を利用したのではないだろうか。馬の時代と自動車時代のでは、歩道の使われ方は違っただ然である。

(瑞)

8月号の特集テーマは「大規模プロジェクトと道路整備」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 TEL 03(3234)4310・4349

定価700円(本体価格679円)

FAX 03(3234)4471

<年間送料共8,400円>

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター