

巻頭言 ■ 道路は何処にゆく 帝京技術科学大学長 八十島義之助 1
□ エッセイ □ 視聴率 道路局道路交通管理課長 大堀 一平 3

特集 / 平成七年度道路関係予算概算要求

平成七年度道路予算概算要求の概要 道路局道路総務課企画官 高田 順一 6
一般国道関係予算の概要 道路局国道第一課建設専門官 奥平 聖 17

有料道路関係予算の概要 道路局有料道路課課長補佐 森永 教夫 23
同 国道第二課建設専門官 森永 教夫 23
同 高速国道課課長補佐 森 昌文 23

地方道関係予算の概要 道路局地方道課建設専門官 金井 道夫 29
同 地方道課市町村道室建設専門官 水本 良則 29

ベンチ及び上屋の道路占用の取扱いについて 道路局路政課占用係長 山田 祐三 35

交通需要マネジメント(TDM)シンポジウムの開催 都道府県渋滞対策協議会・TDMシンポジウム事務局 45
都道府県道の路線認定基準の改正について(その二) 道路局路政課総務係 50

シリーズ / あの道 この道

「魚みち」中道往還(国道三五八号)の歴史と展望 山梨県土木部道路維持課 58
道路が結ぶ阿波の観光 徳島県土木部道路保全課管理係 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および座談会等実施時のものです。

特集／平成七年度道路関係予算概算要求

平成七年度道路予算概算要求の概要

建設省道路局道路総務課企画官 高田 順一

平成七年度予算の概算要求については、七月二十九日に閣議了解された概算要求基準に基づき建設省内の事業別調整等を経て確定、八月三十一日に大蔵省へ提出された。

以下、概算要求基準について紹介するとともに、建設省及び道路事業の概算要求の概要等について紹介する。

一 平成七年度概算要求基準について

平成七年度概算要求基準（シーリング）については、今後急速に進展する人口の高齢化や国際社会における我が国の責任の増大など、今後の社会経済情勢の変化に財政が弾力的に対応していくため公債依存度の引下げに最大限の努力を払うなど行財政改革を更に推進することを基本とし、歳出

面において制度の根本にまでさかのぼった見直しや施策の優先順位の厳しい選択を行うなど、従来にも増して徹底した洗直しを行うとともに、税外収入等歳入面においても見直しを行っていくこととして、概略次の通り策定された。

(1) 経常的経費については、六年度予算額から一〇パーセントを削減した金額とする。

(2) 投資的経費（公共事業等）については、六年度予算額に五パーセントを加えた金額（ただし、六年度予算における当該所管の公共事業費に、三、〇〇〇億円を公共事業費の総額で除した率を乗じた金額を控除するものとする。）とする。

(3) 投資的経費（公共事業等）については、本格的な高齢化社会の到来する二一世紀を控え、新たな時代のニーズに的確に対応して公共投資の

重点化を図るため、総額三、〇〇〇億円の「公共投資重点化枠」を新たに設け、各省庁の要望を踏まえてこれを配分する。

この要望については、概算要求と同時に提出することとなるが、要望に当たっては、各省庁の公共事業関係費及び施設費のうちで二一世紀に向け特に重点化を図るべきものとして原則額のなかでは対応できないものにつき、総額を六年度予算における各省庁の対象経費の大きさを按分した額の二倍の額の範囲内を原則とし、これが五〇億円を下回る省庁にあっては、五〇億円の範囲内で行いうるものとする。

(4) 日本電信電話株式会社の売り払い収入を活用して社会资本整備を行ういわゆるNTT事業については、昨年度シーリング通り一兆三、

〇〇〇億円の枠とする。

このうち、一兆二、三〇〇億円は公共事業分、七〇〇億円は民活事業分とし、また、公共事業分のうち二、〇五〇億円は収益回収事業分（NTT-A）、一兆二五〇億円は補助事業分（NTT-B）とする。

なお、ここで注意すべきことは、六年度決定予算におけるNTT-B（旧NTT-B）事業分に比し、シーリングのNTT-B事業枠は約一割程度縮小されており（例年通り）、全体の要求枠の伸びがこれによる分低くなることである。その分NTT-Aの要求枠が膨らんでいるわけであるが、年末の予算編成時にこの配分が例年同様変更されることになるのかどうかは、今後の財政事情等によることになろう。

以上の結果、平成七年度の概算要求は、公共投資重点化枠が原則として二倍まで要望できることとされたことの影響から昨年度要求伸率に比しかなり高い伸びが確保されるが、同枠は予算編成で最終的に三、〇〇〇億円に圧縮されるものであり、この歩留まりを確保することが七年度予算の最大の眼目となつてこよう。

一一 建設省関係概算要求の概要

1 概算要求の基本方針

(1) 高齢社会の到来を前に、益々少なくなつてい

る投資期間内に、質の高い住宅・社会資本整備を積極的に推進するとともに、内需主導型の経済成長を図るため、公共投資重点化枠を含め所要の公共事業関係費の確保を図る。

(2) 高齢化・情報化、産業構造の変化等我が国の社会経済情勢の変化を的確に見据えつつ、中長期的視点に立って、以下により、戦略的・重点的な住宅・社会資本整備を促進する。

① 活力ある地域、二一世紀の国土を支える基盤となる住宅・社会資本の整備・充実を図る。

② 大都市、地方を通じて、快適でゆとりある生活を実現できるよう、引き続き、国民生活の充実・向上に不可欠な生活関連分野への重点配分を図る。

(3) 国民の理解を得ながら住宅・社会資本整備を着実に推進するため、公共工事の入札・契約手続きの透明性、競争性の一層の向上、コスト低減に向けた取組み、補助金等の簡素合理化等を進めるとともに、所管事業の総合的・一体的推進、省際的な事業調整による効率的な事業執行等を推進する。

2 概算要求額

平成七年度の建設省関係予算の総概算要求額は、国費六兆五、四八八億円（対前年度一・〇六）、事業費二兆八兆四、三〇三億円（対前年度一・一一）、

財政投融資資金一兆五兆六、七六九億円（対前年度一・一一）となっている。このうち公共投資重点化枠については概算要求基準で二倍まで要求できることとされたことを受け、枠を上回る三、六五三億円の国費要求となっており、それらの事業別内訳は表1の通りである。

また、一般公共事業費（上記額から災害関係、官庁営繕、建設行政経費を除いたもの）については、国費六兆四、一一六億円（対前年度一・〇六）、うち公共投資重点化枠三、六四〇億円、事業費二兆八兆二、三八一億円（対前年度一・一一）となっており、六年度概算要求の伸び（国費一・〇三倍、事業費一・〇四倍）に比し相当高い伸びとなっている。

3 概算要求の主要事項

平成七年度予算概算要求に当たっては、道路、治水、公園、下水道、住宅、市街地整備等の所管事業について、五箇年計画等に従い計画的かつ着実な推進を図るとともに、特に、以下の事項に重点をおいて、公共投資重点化枠の活用等により所要の要求を行うものとする。

(1) 全国的な交流ネットワーク形成の推進

〇二一世紀に向けて、活力ある地域づくりや質の高い生活空間づくりの基礎的条件であり、我が国の発展の基盤となる全国的な交流ネットワーク

クの形成の推進を図るため、公的助成の拡充等により高規格幹線道路網の整備の推進を図る。

【主な重点要求事項等】

高規格幹線道路網の整備の推進

(2) 活力ある地域づくりの推進

○国土の均衡ある発展を図るため、国民一人一人が誇りと生きがいをもって充実した生活をおくることにつながる活力ある地域づくりを推進する。

○特に、農山村地域をとりまわく社会経済情勢を

踏まえつつ、交流の拡大による生き生きとした

地域づくり、快適で魅力ある地域づくり、安心して暮らせる地域づくりを基本として、地域の特性を生かした個性豊かな地域づくりを推進する。

【主な重点要求事項等】

① 空港等のアクセスとなる地域高規格道路等の道路整備、交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業等の推進

② 広域的なスポーツ・健康施設、オートキヤ

③ 雲仙・普賢岳対策の推進

④ ふるさと下水道の整備、河川・湖沼の水質浄化による快適で魅力ある地域づくりの推進

⑤ 災害弱者のためのがけ崩れ対策、小規模生活ダムの整備による安心して暮らせる地域づくりの推進

表1 平成7年度建設省関係予算概算要求事業費・国費総括表

事 項	事 業 費		倍 率 (A/B)	国 費		倍 率 (C/D)	摘 要
	7年度要求額 (A)	前年度予算額 (B)		7年度要求額 (C)	前年度予算額 (D)		
道路整備	8,258,413	8,271,584	1.00	2,652,520	2,494,703	1.06	1. 本表は、北海道開発庁、沖縄開発庁、国土庁計上の建設省関係分を含んだ計数である。 2. 本表には、NTT・B型事業費 7年度要求額 1,373,500百万円 前年度予算額 1,504,734百万円 7年度要求額 692,750百万円 前年度予算額 761,997百万円 を含む。 3. 本表には、NTT・A型は含まれていない。 4. 国全体国費 7年度要求額 205,000百万円 前年度予算額 102,541百万円 うち建設省 95,784百万円 うち建設省 (住宅建設部門) を除く計数 ・一般公共事業計 事業費 17,091,298百万円 (1.03倍) 国費 6,000,686百万円 (1.07倍) ・住宅対策 事業費 2,721,601百万円 (1.08倍) 国費 710,352百万円 (1.09倍)
治山治水	2,180,613	2,068,075	1.05	1,303,132	1,230,312	1.06	
海岸	2,019,268	1,916,371	1.05	1,216,782	1,149,138	1.06	
急傾斜地等	67,710	63,819	1.06	39,242	36,989	1.06	
都市計画	93,635	87,885	1.07	47,108	44,185	1.07	
公園	2,457,987	2,303,798	1.07	1,283,054	1,198,285	1.07	
下水道	381,591	354,965	1.08	159,045	147,837	1.08	
住宅・市街地	2,076,396	1,948,833	1.07	1,124,009	1,050,448	1.07	
住宅対策	15,341,057	12,813,357	1.20	1,172,880	1,100,919	1.07	
住宅地対策	13,868,373	11,361,697	1.22	1,121,252	1,053,623	1.06	
市街地整備	941,992	894,806	1.05	0	0	-	
一般公共事業計	530,692	556,864	0.95	51,628	47,296	1.09	
災害関係	28,238,070	25,456,814	1.11	6,411,586	6,024,219	1.06	
公共事業関係	47,945	54,584	0.88	39,457	48,854	0.81	
官庁営繕	28,286,015	25,511,398	1.11	6,451,043	6,073,073	1.06	
建設行政経費	72,510	71,704	1.01	26,870	24,967	1.08	
計	71,808	70,008	1.03	70,917	69,131	1.03	
計	144,318	141,712	1.02	97,787	94,098	1.04	
計	28,430,333	25,653,110	1.11	6,548,830	6,167,171	1.06	

(単位：百万円)

(3) 住宅・宅地対策の充実

○真に豊かな国民生活の実現の上で住生活の充実は最も重要な課題の一つであり、大都市、地方を通じて住宅・宅地対策の充実を図る。

○このため、特に、大都市地域の都心部（乗車時間三〇分圏）における良質な住宅の供給、地方定住の促進のための住宅・宅地供給の推進等を図る。

〔主な重点要求事項等〕

① 良質な公的住宅供給の推進

② 都心住居促進のための住宅市街地の整備の推進

③ 地方定住促進のための住宅・宅地供給と居住環境整備の推進

④ ニュータウンのための基盤整備の推進

⑤ 定期借地権方式による住宅供給の促進

④ 快適な生活環境の整備

○大都市・地方を通じ、生活者の視点に立って、日常生活の快適性、利便性、安全性等の向上に資する身のまわりの生活空間の整備を促進し、うるおいのある暮らしを送ることのできる快適な生活環境の整備を推進する。

○このため、緑と水辺づくりの推進、高齢者・障害者等にやさしいまちづくり、浸水・濁水対策等所管事業の積極的な推進を図る。

〔主な重点要求事項等〕

① 緑サンサングリーンプランによる緑と水辺づくりの推進

② 濁水対策の推進

③ 都市内の床上浸水解消対策の推進

④ 水循環・再生下水道モデル事業の創設

⑤ 高齢者・障害者にやさしい住宅供給・まちづくりの推進

⑥ 立体交差化等による渋滞対策の推進

⑦ 美しいまちづくりの推進

⑤ 情報基盤整備の推進

○快適な質の高い生活や経済社会の諸分野の発展の基盤となる新たな基幹的な情報通信ネットワークの形成と高度情報化の成果の活用を図るため、情報ハイウェイの整備等を推進する。

〔主な重点要求事項等〕

情報ハイウェイ等の整備の推進

⑥ 適正かつ効率的な住宅・社会資本整備の推進

○国民の理解を得ながら住宅・社会資本整備を着実に推進するため、入札・契約制度の改善による透明性、競争性の一層の向上、コスト低減に向けた取組みを推進する。

○また、補助金等の簡素合理化を引き続き推進し、地域の主体性・自主性を尊重した事業の実施に努めるとともに、圏域単位での所管事業の総合的・一体的推進や省庁的・省費的調整により、国民のニーズに対応した住宅・社会資本整備を

推進する。

〔主な重点要求事項等〕

① 入札・契約制度の改善の推進

② 建設・建築コストの低減への取組みの推進

③ 補助金等の簡素合理化の推進

④ 的確な事業調整の推進

三 道路事業関係概算要求の概要

1 平成七年度概算要求の基本方針及び要求額

平成七年度は、本格的な高齢化社会の到来する二一世紀に向け特に重点化を図る事業として、全国的な交流ネットワークの形成のための高規格幹線道路網の計画的な整備、情報ハイウェイの整備とそれに伴う電線類の地中化のほか、活力ある地域づくりのための地域高規格道路の整備を推進する。

また、立体交差化等による交通渋滞の解消、高齢者・障害者等に配慮した幅の広い歩道の整備等身近な生活基盤整備のほか、住宅宅地関連道路の整備を推進する。

以上の基本方針に基づき、道路整備特別会計の平成七年度概算要求額として、事業費八兆二、五八四億円（対前年度比一・〇〇）、国費三兆二、九四九億円（対前年度比一・〇五）（うち、一般会計計上額国費二兆六、五二五億円（対前年度比一・〇六）を計上した（表2参照）。

表2 道路整備予算要求総括表

(単位：百万円)

区 分	7年度要求 (A)		前年度 (B)		倍率 (A) / (B)		備 考
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	
一般道路	5,021,151	2,983,683	4,833,216	2,853,217	1.04	1.05	<注> 1. 道路整備の各区分の計数には、(公共投資重点化枠)を含む。 2. 一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)及び(NTT-B型事業)を含む。 3. 住宅宅地関連には、住宅宅地関連公共施設整備促進事業のみを計上した。 4. 道路開発資金の事業費には、東京湾横断道路株式会社への融資予定額7年度57,800百万円、前年度48,800百万円を含む。 5. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資である。 6. NTT-A型事業は含まない。 7. 高規格幹線道路の計数は各区分の再掲である。 8. 高規格幹線道路の一般国道は、一般道路の一般国道、日本道路公団の一般有料道路の高規格幹線道路分である。 9. 高規格幹線道路の調査は、一般道路の調査の高規格幹線道路分である。 10. 前年度NTT-B型事業は旧NTT-B型事業である。 11. 街並み・まちづくり総合支援事業については、建設省全体分を計上している。
一般国道	2,000,988	1,299,467	1,907,368	1,232,122	1.05	1.05	
直轄	1,442,322	998,632	1,368,041	941,503	1.05	1.06	
補助	558,666	300,835	539,327	290,619	1.04	1.04	
地方道	1,194,745	642,421	1,149,642	618,300	1.04	1.04	
街路	1,222,366	636,470	1,178,707	613,731	1.04	1.04	
街路	882,305	459,013	851,611	442,857	1.04	1.04	
区画整理	285,365	149,409	274,265	143,745	1.04	1.04	
再開	54,696	28,048	52,831	27,129	1.04	1.03	
交通安全	395,991	215,875	376,743	206,350	1.05	1.05	
雪害	130,755	84,291	125,944	81,170	1.04	1.04	
調査	13,950	10,794	21,103	13,893	0.66	0.78	
機械	21,550	14,654	20,999	14,280	1.03	1.03	
補助率差額等	-	59,111	-	46,771	-	1.26	
住宅宅地関連	39,906	20,000	51,810	26,000	0.77	0.77	
住道整備融資	900	600	900	600	1.00	1.00	
(緊急地方道整備事業)	(1,135,521)	(596,200)	(1,132,565)	(594,800)	(1.00)	(1.00)	
(NTT-B型事業)	(515,387)	(270,979)	(566,846)	(298,066)	(0.91)	(0.91)	
有料道路	3,237,262	311,180	3,438,368	280,713	0.94	1.11	
日本道路公団	1,884,076	168,425	2,025,715	146,421	0.93	1.15	
首都高速道路公団	406,616	13,200	478,081	10,650	0.85	1.24	
阪神高速道路公団	300,603	9,850	297,143	6,550	1.01	1.50	
本州四国連絡橋公団	253,391	34,766	239,293	33,048	1.06	1.05	
東京湾横断道路株式会社	217,057	0	218,191	0	0.99	-	
地方道路公社等	135,319	35,939	131,745	35,544	1.03	1.01	
小計	3,197,062	262,180	3,390,168	232,213	0.94	1.13	
道路開発資金	98,000	49,000	97,000	48,500	1.01	1.01	
道路整備計	8,258,413	3,294,863	8,271,584	3,133,930	1.00	1.05	
(公共投資重点化枠)	(197,832)	(150,168)	(-)	(-)	(-)	(-)	
住宅宅地関連(一般会計)	143,096	71,700	108,440	54,280	1.32	1.32	
再計	8,401,509	3,366,563	8,380,024	3,188,210	1.00	1.06	
街並み・まちづくり							
総合支援事業	31,403	10,574	25,234	8,515	1.24	1.24	
高規格幹線道路	2,503,191	583,830	2,597,664	526,724	0.96	1.11	
高速自動車国道	1,540,200	167,700	1,703,221	146,121	0.90	1.15	
本州四国連絡道路	253,391	34,766	239,293	33,048	1.06	1.05	
一般国道	707,514	379,278	653,064	345,469	1.08	1.10	
調査	2,086	2,086	2,086	2,086	1.00	1.00	

このうち、公共投資重点化枠については後述する事業に重点的に充当することとして、事業費一、九七八億円、国費一、五〇二億円を計上している。

なお、一般会計上ベースの国費（公共投資重点化枠を含む）は、道路予算について概算要求基準に基づいて算出した額とおおむね同額が確保されている。

日本道路公団等道路関係四公団及び東京湾横断

道路（株）の事業の主要な財源となる財政投融资資金については、三兆八八一億円（対前年度比〇・九〇）を計上した（表3参照）。

なお、道路整備特別会計の事業費の伸びが低いのは、主として高速自動車国道について従来の国幹道に係る既事業化区間が概成し、事業実施中区間延長が少なくなっている一方、料金改定の遅れにより新規施行命令区間の本格事業化が遅れてい

ること等によるものである。

2 道路整備財源について

道路整備五箇年計画に基づいて、一般道路、有料道路及び地方単独事業をそれぞれバランスよく、かつ、計画的に推進するためには、道路整備財源を確保することが重要である。

このため、受益者負担・損傷者負担の考え方に

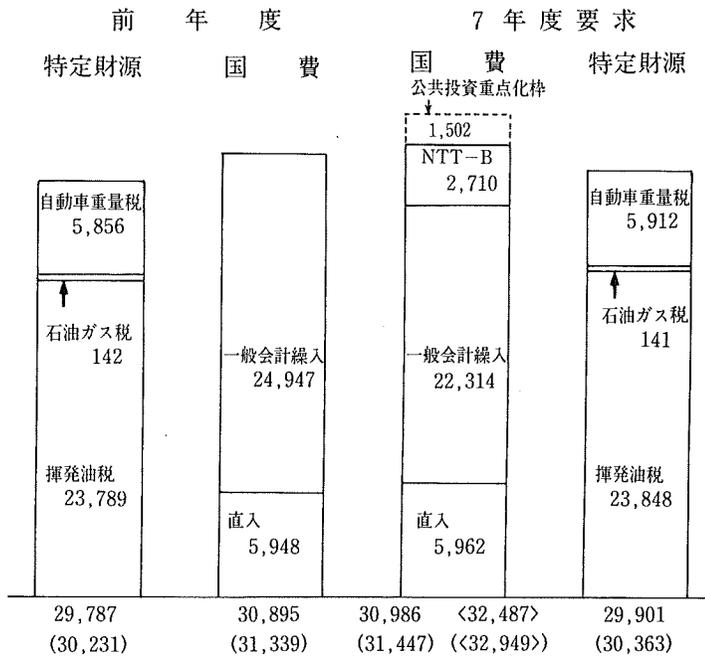
表3 財政投融资等総括表

区分	資金内訳		財政投資		融資		道路特会		その他		合計		合計	
	7年度要求(A) 前年度(B) 比較(A)-(B)	資金運用部 資金 確保資金	政府補償債	小計(C)	倍率(A)/(B)	道路特会 出資等	自己資金等	小計(D)	倍率(A)/(B)	合計(C)/(D)	倍率(A)/(B)	合計(C)/(D)	倍率(A)/(B)	
日本道路公団	1,841,200 2,081,200 △240,000	129,900 146,800 △16,900	1,971,100 2,228,000 △256,900	0.88	168,425 146,421 22,004	2,209,023 2,024,214 184,809	2,377,448 2,170,635 206,813	1.10	4,348,548 4,398,635 △50,087	0.99	744,024 797,970 △53,946	555,549 544,243 11,306	1.02	
首都高速道路公団	428,500 471,900 △43,400	0 50,000 △50,000	428,500 521,900 △93,400	0.82	13,200 10,650 2,550	302,324 265,420 36,904	315,524 276,070 39,454	1.14	744,024 797,970 △53,946	0.93	555,549 544,243 11,306	1.02		
阪神高速道路公団	347,300 302,200 45,100	0 30,000 △30,000	347,300 332,200 15,100	1.05	9,850 6,550 3,300	198,399 205,493 △7,094	208,249 212,043 △3,794	0.98	555,549 544,243 11,306	1.02	555,549 544,243 11,306	1.02		
本州四国連絡橋公団	243,300 218,000 25,300	0 20,000 △20,000	243,300 228,000 15,300	1.02	34,766 33,048 1,718	283,271 269,268 14,003	318,037 302,316 15,721	1.05	561,337 540,316 21,021	1.04	561,337 540,316 21,021	1.04		
東京湾横断道路株式会社	0 0 0	97,900 111,800 △13,900	97,900 111,800 △13,900	0.88	0 0 0	128,610 112,788 15,822	128,610 112,788 15,822	1.14	226,510 224,588 1,922	1.01	226,510 224,588 1,922	1.01		
合 計	2,860,300 3,073,300 △213,000	227,800 358,600 △130,800	3,088,100 3,431,900 △343,800	0.90	226,241 196,669 29,572	3,121,627 2,877,183 244,444	3,347,868 3,073,852 274,016	1.09	6,435,968 6,505,752 △69,784	0.99	6,435,968 6,505,752 △69,784	0.99		

〔注〕本州四国連絡橋公団は、道路分である。

(単位：百万円)

(単位：億円)



- 〈注〉 1. < > 書きは、公共投資重点化枠を含む額である。
 2. () 書きは、貸付金償還金を含む額である。
 3. 国費にはNTT-Aを含まない。
 4. 前年度の一般会計繰入額には、旧NTT-B2,981億円を含む。
 5. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある。

図1 道路整備特別会計国費

基づく道路特定財源（揮発油税収の全額、石油ガス税収の二分の一、自動車重量税収の国分の八割）の全額を道路の整備に充てる。また、道路は歩行者・自転車の利用や電気・ガスなど公益施設の収容、防災など多様な機能をもつ空間であり、特定財源の確保と併せて一般財源の大幅な投入を図る。

このような考え方に基づいて、平成七年度概算要求の道路財源については、図1のとおり計上し

た。

なお、揮発油税の平成七年度税収については一定の伸びが見込めるものの、マイナスの決算調整金が約五七〇億円発生しているため、これを差し引いた実質の伸びはほとんど見込めない。この結果、地方道路整備臨時交付金の財源である揮発油税の直入予算についても対前年度一・〇〇の要求となっている。

3

主要重点施策の概要

- (1) 国土の交流基盤の整備を推進
- (1) 高規格幹線道路網の整備

国土の骨格として交流ネットワークの充実を図るため、高規格幹線道路網について、二世紀初頭の完成を目標に積極的に整備を進める。

このうち、高速自動車国道については、事業総点検に基づき、経営の一層の合理化に努めるとともに、公的助成の拡充を行い、適正な料金水準のもとで、採算性を確保しつつ、重点的に整備を推進する（表4、表5参照）。

〔重点事項〕

- ・平成七年度供用予定延長三一八km（関越道等の拡幅を含む）
- ・九州縦貫道全通により青森から鹿児島が高速道路で連絡
- ・公的助成の拡充

② 情報ハイウェイの整備

高度情報化社会の早期実現と電線類の地中化を図るため、道路地下空間に光ファイバー等電線類を収容する「電線共同溝（C・C・BOX）」の整備を行う事業を創設するとともに、併せて必要な法制度の整備を図る（図2参照）。

表 4 高規格幹線道路供用延長 (単位: km, %)

区 分	総延長	6 年度末	7 年 度 末	
			供用延長	進捗率
高規格幹線道路	14,000	6,284	6,565	47
高速自動車国道		(325)	(345)	51
本州四国連絡道路	11,520	5,712	5,930	
一般国道	180	108	108	60
一般国道	2,300	139	182	8

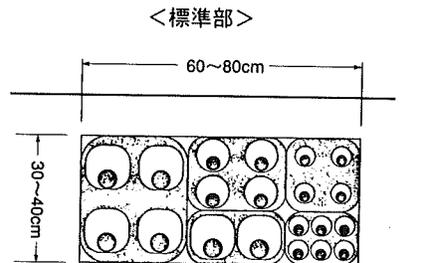
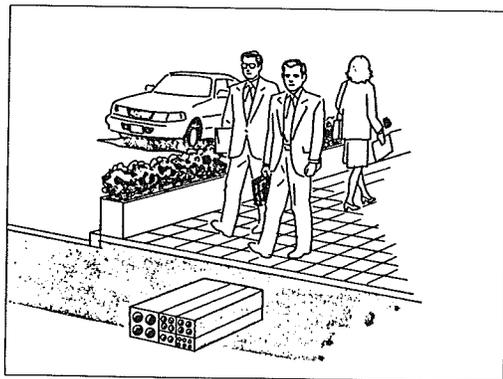
〈注〉 () 書きは、高速自動車国道に並行する一般国道自専道で外書きである。なお、高規格幹線道路の総計には、含まれている。

表 5 平成 7 年度供用予定区間

高規格幹線道路名	区 間	延長 (km)
高速自動車国道		
北海道横断自動車道	清水～池田	50
東北横断自動車道	湯田～横手	20
" "	いわきJCT～郡山JCT	71
関越自動車道	佐久～小諸	11
" "	須坂長野東～中野	12
四国縦貫自動車道	徳島～藍住	9
九州縦貫自動車道	人吉～えびの	22
九州横断自動車道	玖珠～湯布院	22
高速自動車国道並行一般国道自専道		20
小 計		238
一般国道自動車専用道路		
能越自動車道	高岡砺波道路	7
首都圏中央連絡自動車道	青梅～鶴ヶ島(関越道)	20
京都縦貫自動車道	八木園部道路	16
小 計		43
高規格幹線道路新規供用 計		281
高速自動車国道の拡幅供用		
関越自動車道	大泉～新座TB等	26
近畿自動車道	久居～松坂	11
小 計		37
合 計		318

〔重点事項〕
 ・電線共同溝整備事業の創設及び事業の推進
 ③ 次世代道路交通システム (ARTS) の整備
 人と車と道路とを情報通信により一体化する次世代道路交通システムの構築に向けて、渋滞情報などをリアルタイムで提供する道路交通情報通信システム (VICS) の整備を推進するとともに、道路安全システム (AHSS)、ノンストップ自動料金徴収システム (重点事項) などについて研究開発を進める。

④ 新交通軸の形成
 ・道路交通情報通信システム (VICS) 三大都市圏で本格サービス開始
 新たな交流圏域の形成による地域の活性化、振興を図る新交通軸について、地域の主体的な取り組みへの支援を含めた調査を推進する。
 ⑤ 物流システムの高度化・効率化
 渋滞を解消し、環境保全等を図るため、総合的な物流システムの構築を目指して、道路と広域物流拠点との一体的整備、都市内の物流施設の整備などを進めるほか、新たな物流システムの研究開発等を推進する。



- コンパクト、フレキシブル } → 整備速度の飛躍的なアップ
- 低コスト
- 事後の入溝が可能 } → 新規事業者の参入が可能

電線共同溝 (C·C·BOX) の最初のCには、Community (地域、共同) やCommunication (通信、伝達)、そしてCompactの意味が込められています。2番目のCは、Cable (ケーブル線) の頭文字です。

図 2 電線共同溝 (C·C·BOX) の構造と特徴

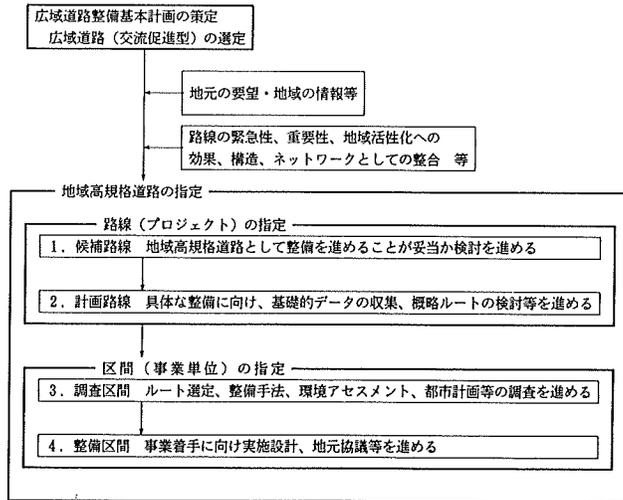


図3 地域高規格道路の指定の手順

(2) 活力ある地域づくりを支援
① 地域高規格道路の整備

全国的な高規格幹線道路網と一体となって、地域の連携による「地域集積圏」の形成、集積圏相互の交流の促進、空港、インターチェンジなどの交流拠点や地域開発拠点等との連絡を図るための道路である地域高規格道路について、自動車専用道路またはこれと同程度の機能を有し、高いサービスを提供できる道路として整備する（図3参照）。

② 地域連携の推進

「重点事項」
・ 地域高規格道路の本格的な整備の推進
歴史、文化、自然、産業等の様々な面での特色を活かした新たな地域間の交流・連携を推進するため、新たな地域連携を目指す組織づくり、地域連携の計画策定、策定された計画に沿ったソフト・ハード両面からの支援を総合的に行う「地域連携プロジェクト総合支援事業」を創設する。

また、サービスエリア（SA）、パーキングエリア（PA）とその周辺地区を、地域の特性を活かしつつ人の出入りを確保して一体的・計画的に整備し、新たな地域拠点の形成を図る「SA・PAを活用した地域拠点整備事業」を創設する。

③ 強い地方圏の形成

「重点事項」
・ 地域連携プロジェクト総合支援事業の創設
・ SA・PAを活用した地域拠点整備事業の創設
活力ある地域づくりを支援するため、「交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業」など地域間の交流促進、拠点となる都市等の整備、地域振興施策の実現等に資する道路整備を推進するとともに、快適な生活環境を創造する

ための道路整備を進める。

また、農山村地域の活性化を支援するために、定住基盤の拡充、生活環境の改善、農産物の出荷先の拡大を支援する道路事業を総合的に推進する。

④ 魅力ある都市の形成

「重点事項」
・ 交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業の推進
幹線道路の整備や連続立体交差事業を推進するとともに、これらとあわせて、駅前広場、人口地盤、地下駐車場等の整備、電線類の地中化等や面的整備事業を一体的かつ総合的に、市民の利便性の向上を図り、ゆとりとるおいのある街づくりを進める。特に、大都市のターミナルにおいては、「都市ターミナル・リフレッシュ事業」により整備を推進する。

① 渋滞の解消

「新渋滞対策プログラム」に基づき、バイパス・環状道路の整備、交差点改良や立体化等によるボトルネック解消など交通容量拡大策を一層推進するとともに、道路の利用の仕方に工夫を求める交通需要マネジメント施策を本格的に導入するため、企業シャトルバス、

パークアンドライド、時差出勤等の総合的な施策の試行を支援する。

〔重点事項〕

・立体交差等による渋滞対策の推進

② 高齢者等にやさしい道路整備

高齢者、障害者等を重視した安全かつ快適な道路空間の整備を図るため、病院、福祉施設、鉄道駅等の周辺を中心に、幅の広い歩道、立体横断施設等の歩行者空間を整備するとともに、高齢運転者等の利用しやすい道路空間の整備を推進する。

〔重点事項〕

・幅の広い歩道（幅員概ね3m以上）の整備の推進

③ 暮らしのみちづくりの推進

地域の個性を活かしつつ、質の高い生活空間づくりを進めるため、地域住民等の参画を得て策定する整備計画に対して支援を行うとともに、周辺の市街地の景観対策等と一体となって行う各種道路事業（道路拡幅、歩道設置、コミュニティ道路、電線類の地中化、駐車場整備等）を面的に一括して助成する「暮らしのみちづくり事業」を創設する。

また、沿道と連携し、歴史国道等の文化の香りの高い美しいみちづくりを進める。

〔重点事項〕

・暮らしのみちづくり事業の創設

④ 良好な沿道環境の創造

道路対策と沿道整備を一体的・計画的に推進するため、沿道環境整備基本方針を策定し、関係機関の連携を強化するとともに、背後地を含めて沿道整備計画を策定する。また非住居系土地利用への転換を促進するため、沿道住宅の移転または除去等に対して助成を行うとともに、沿道整備に関連する道路、公園、河川等の公共施設の整備を総合的に推進する

（図4参照）。

〔重点事項〕

・沿道住宅の移転又は除去に対する助成等沿道環境整備制度の拡充

⑤ 緑の創造・リサイクル

自然環境と調和し、地域の個性ある道路空間の形成を図るため、地域特性に応じた多様な道路の緑化を推進する。特に平成七年度は、地域に自生する樹種の苗、間伐材、風倒木等を活用して法面を緑化する「木の香る道づくり事業」を創設する。

また、資源の有効活用を図る観点から、街路樹等の維持作業において剪定された枝葉等を堆肥化し、有機肥料として再利用する「緑

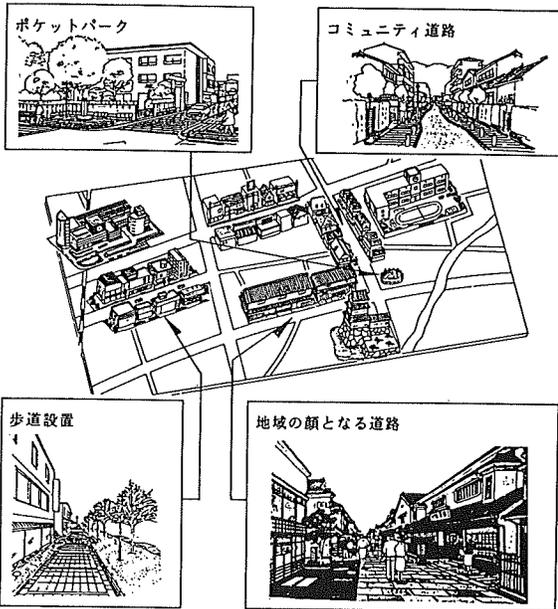


図4 暮らしのみちづくり事業のイメージ

のリサイクル事業」を創設する。

〔重点事項〕

- ・木の香る道づくり事業の創設
 - ・緑のリサイクル事業の創設
- ⑥ 住宅地対策の推進

大都市等の住宅地供給を支援するため、土地区画整理事業等により基盤整備の整った良好な住宅地供給を推進するとともに、アクセス道路や広域的ネットワークを対象とした住宅地関連道路の整備を推進する。

〔重点事項〕

- ・住宅地関連道路等の整備事業の推進

4 公共投資重点化枠の要求内容

本格的な高齢化社会の到来する二一世紀を控え、新たな時代のニーズに的確に対応した事業に重点的に充当することとして、次の項目について、公共投資重点化枠を要望した。

(1) 全国的な交流ネットワーク形成の推進

- 高規格幹線道路網の整備と推進

国費五三六億円

多極分散型国土の形成と活力ある地域づくりを推進するため、高規格幹線道路網一四、〇〇〇kmを初めとした全国的な交流ネットワーク形成を推進する。このため、重点化枠により有料道路事業における出資等の拡充及び直接高速自

動車国道に接続する一般国道の自動車専用道路一七路線（一九箇所）の整備に重点投資し、高規格幹線道路の早期完成、現在暫定二車線で供用している区間の四車線化及び都市高速道路の整備推進を図る。

(2) 活力ある地域づくりの推進

○ 空港、インターチェンジのアクセス道路等地域高規格道路等の整備の推進 国費一八〇億円
六年度中に指定を行うこととしている地域高規格道路のうち、空港、インターチェンジのアクセス道路及び地方中心都市の環状道路等整備の緊急性の高い路線約三〇箇所の整備を推進し、地方圏の中心都市を中心とする地域の活性化を重点的に図る。

○ 交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業等地域間交流促進のための道路整備の推進

国費一四五億円

「交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業」二

七箇所、大規模な事業の推進により地域間交流の抜本的促進が図れる補助国道等の整備を推進し、高齢化社会にむけて、地域の医療・福祉施設等への利便性の向上、救急・消防等広域行政の確立・効率化等に資する。

(3) 住宅・宅地対策の充実

○ ニュータウンのための基盤整備の推進

国費四〇億円

大都市圏等における一九団地に係る土地区画整理事業、宅地開発誘導道路等の整備を促進する。

(4) 快適な生活環境の整備

○ 高齢者・障害者にやさしい住宅供給・まちづくりの推進

国費四〇億円

駅、福祉施設等の高齢者、障害者等の利用の多い施設の周辺における幅の広い歩道（三m以上）の整備や緊急性の高い通学路の整備を推進する。

○ 立体交差化等による渋滞対策の推進

国費一九五億円

「新渋滞対策プログラム」に基づく立体交差化等の渋滞対策事業約六〇箇所について、八年度完成予定箇所の七年度線上げ完成を図る。

(5) 情報基盤整備の推進

○ 情報ハイウェイ等の整備の推進

国費三六五億円

平成七年度に創設する電線共同溝（C・C・BOX）整備事業について、新たに着手する事業箇所四四〇kmの整備を推進する。

また、自動車から行き先案内、所要時間、渋滞状況等の各種交通情報が必要に応じて任意に受け取ることができる道路交通情報通信システム（VICS）の平成七年度サービス開始（三大都市圏等）を図る。

特集／平成七年度道路関係予算概算要求

一般国道関係予算の概要

建設省道路局国道第一課建設専門官 奥平 聖

同 国道第二課建設専門官 森永 教夫

はじめに

一般国道は、平成五年四月一日施行の一般国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令（平成四年政令第一〇四号）により一〇二路線約六、〇〇〇kmが新たに加わり、現在四五九路線、実延長約五三、〇〇〇kmのネットワークを構成している。これら一般国道は、高速自動車国道などとして一体となって全国的な高規格幹線道路網を形成しつつ、都市においては都市活動の基幹的施設として機能し、地方にあっては地域間の円滑な交通を支えるなど極めて広範多岐にわたる使命を担っているものである。

一般国道の延長は、都道府県道以上の一般道路の全延長の約三〇％を占めるにすぎないが、全国

の自動車走行台kmの約五〇％（平成二年度道路交通センサスによる）を分担している。このような一般国道の重要性にも拘わらず、その整備は十分とはいえない。たとえば、平成四年度末現在、四車線以上で整備されている区間はわずか五、一三七km（九・六％）しかない現状にある。また、改良済み区間（四六、〇八二km）であっても交通がスムーズに通行していない区間（混雑度一・〇以上の区間）が二三、〇六四km（四三・三％）に達している。

このような現状に鑑み、事業実施にあたっては、平成五年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画の三年目として本格的な高齢化社会の到来する二一世紀に向けた社会生活基盤の整備を推進することを基本方針とし、特に、活力ある地域づく

りを図るため、高規格幹線道路に指定された一般国道の自動車専用道路の整備を重点的にすすめる。また、大都市圏における環状道路、高規格幹線道路網と一体的に機能する国道ネットワークの充実・強化を図るため、交通混雑の著しい区間においてバイパス・拡幅による多車線整備を推進するほか、果際・峠越えにおける交通不能区間等の解消等に重点をおいて整備をすすめる。さらに沿道の環境の改善、良好な生活環境の形成、ゆとりとうるおいのある社会空間の創造のため、環境施設帯や遮音壁の設置、道路の緑化、電線共同溝（C・C・BOX）の整備等を推進することとし、表1及び表2に示す事業規模を計上している。

以下に平成七年度的一般国道関係予算（概算要求）の概要について述べる。

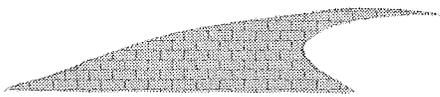


表1 平成7年度一般国道(直轄)要求

(単位:百万円)

事業種別	建設省			北海道			沖縄			合計		
	6年度当初	7年度要求	対前年度比	6年度当初	7年度要求	対前年度比	6年度当初	7年度要求	対前年度比	6年度当初	7年度要求	対前年度比
改築	857,517	897,073	1.05	155,426	165,177	1.06	29,470	33,129	1.12	1,042,413	1,095,379	1.05
高規格	403,040	425,233	1.06	46,030	60,000	1.30	13,580	15,700	1.16	462,650	500,933	1.08
一般	454,477	471,840	1.04	109,396	105,177	0.96	15,890	17,429	1.10	579,763	594,446	1.03
一次	33,690	33,690	1.00	23,370	20,700	0.89				57,060	54,390	0.95
二次	420,787	438,150	1.04	86,026	84,477	0.98	15,890	17,429	1.10	522,703	540,056	1.03
共同溝	36,140	46,765	1.29							36,140	46,765	1.29
維持(うちつぶれ地)	115,554	119,514	1.03	39,000	39,734	1.02	3,324	2,550	0.77	157,878	161,798	1.02
							1,270	370	0.29	1,270	370	0.29
修繕	104,500	110,280	1.06	25,190	26,220	1.04	1,920	1,880	0.98	131,610	138,380	1.05
小計	1,113,711	1,173,632	1.05	219,616	231,131	1.05	34,714	37,559	1.08	1,368,041	1,442,322	1.05
雪寒	10,460	10,883	1.04	13,400	14,000	1.04				23,860	24,883	1.04
交通安全	95,393	105,295	1.10	16,645	17,415	1.05	2,380	2,560	1.08	114,418	125,270	1.09
合計	1,219,564	1,289,810	1.06	249,661	262,546	1.05	37,094	40,119	1.08	1,506,319	1,592,475	1.06

表2 平成7年度一般国道(補助)要求

(単位:百万円)

事業種別	建設省			離島			沖縄			合計		
	6年度当初	7年度要求	対前年度比	6年度当初	7年度要求	対前年度比	6年度当初	7年度要求	対前年度比	6年度当初	7年度要求	対前年度比
改築	410,991	426,445	1.038	7,274	7,699	1.058	4,050	4,480	1.106	422,315	438,624	1.039
高規格	23,043	23,044	1.000							23,043	23,044	1.000
一般	387,948	403,401	1.040	7,274	7,699	1.058	4,050	4,480	1.106	399,272	415,580	1.041
一次	226,051	230,037	1.018	6,265	6,915	1.104	510	260	0.510	232,826	237,212	1.019
二次	161,897	173,364	1.071	1,009	784	0.777	3,540	4,220	1.192	166,446	178,368	1.072
共同溝	430	200	0.465							430	200	0.465
特殊改良	58,754	65,042	1.107	2,552	2,567	1.006	50	100	2.000	61,356	67,709	1.104
道路補修	53,590	50,566	0.944	466	427	0.916	170	140	0.824	54,226	51,133	0.943
維持							1,000	1,000	1.000	1,000	1,000	1.000
小計	523,765	542,253	1.035	10,292	10,693	1.039	5,270	5,720	1.085	539,327	558,666	1.036
雪寒	22,717	23,625	1.040							22,717	23,625	1.040
交通安全	45,942	53,544	1.165	104		-	820	794	0.968	46,866	54,338	1.159
合計	592,424	619,422	1.046	10,396	10,693	1.029	6,090	6,514	1.070	608,910	636,629	1.046

一 高規格幹線道路の整備

二一世紀の地域づくりを進めていくためには、「速さ」「時間の正確さ」と「安全性」に優れた高規格幹線道路網約一四、〇〇〇kmの整備が重要であると考えられることから、今後の道路政策の中心的課題として取り組んで行く。

一般国道の自動車専用道路として整備する高規格幹線道路は、総延長で約二、三〇〇km(本州四国連絡道路除き)であり、平成七年度予算は、七、〇七五億円(一般有料含み、NTT・A型事業費含まない)対前年度比一・〇八倍を要求し、既に事業に着手している首都圏中央連絡自動車道、東海環状自動車道・京奈和自動車道等の路線一、五〇一kmの区間について事業を継続実施するほか、新たに首都圏中央連絡自動車道(愛川(王子)・東海環状自動車道(瀬戸(土岐))等一〇〇kmの区間の事業に着手(表3)を要求している。

また、高速自動車国道に並行する一般国道において既に事業に着手している自動車専用道路の整備を促進し、当面その活用を図る。

さらに、高規格幹線道路の事業と密接に関連する東京外かく環状道路、名古屋環状二号線等の事業について継続実施する。

一般道路の整備

高規格幹線道路を除く一般国道改築予算は、直

表3 平成7年度一般国道の自動車専用道路新規要求箇所一覧

名称	国道名	箇所名	延長(km)	事業主体	県名
日高自動車道	235	厚賀静内道路	15	直轄	北海道
帯広尾自動車道	236	中札内大樹道路	22	直轄	北海道
八戸久慈自動車道	45	八戸南道路	9	直轄	青森
首都圏中央連絡自動車道	468	愛川～八王子	15	直轄	神奈川 東京
三遠南信自動車道	474	佐久間道路	10	直轄	静岡 岡知
東海環状自動車道	475	瀬戸～土岐	11	直轄	愛知 岐阜
西九州自動車道	497	伊万里道路	8	直轄	佐賀
南九州自動車道	3	山川内之城道路	10	直轄	鹿児島
		合計	100		

轄五、九四四億円、補助四、一五六億円の合計一兆一〇〇億円（対前年度比一・〇三倍）を要求しており、これにより計画的・効率的な事業の執行に努めていく。

なお、平成七年度の主な新規事業は、直轄権限代行一次改築事業として、福島二八五号・甲子道路、大規模二次改築事業として、広島二号安芸バイパスを要求している。

1 一次改築

一般国道の一次改築は、交通不能区間及び幅員狭隘区間の解消、冬期交通の確保を図ることにより地域交流の拡大、地域開発の促進、地方都市と周辺農山漁村との一体化、過疎対策の推進等に極めて大きな役割を有する事業であり、指定区間及び権限代行区間については直轄事業により、それ以外の区間については補助事業によりそれぞれ整備を進めている。

平成七年度においては、直轄五四四億円、補助二、三七二億円の合計二、九一六億円を要求し事業を推進する。

直轄事業においては権限代行区間として山梨・埼玉一四〇号（雁坂道路）、高知・愛媛一九四号（寒風山道路）、等二三路線について事業を継続実施し、新たに福島二八九号の甲子道路の事業着手を要求している。また、指定区間では北海道二

二九号（沼前道路）、二三六号（上杵白道路）等の路線について事業を継続実施する。補助事業においては、岩手三四〇号、静岡三六二号、奈良一六八号、高知四三九号、宮崎二六五号等の整備を促進する。

2 二次改築

一般国道の二次改築は、交通混雑の著しい区間におけるバイパス・環状道路の整備、現道の拡幅、交差点の立体化、交通安全対策の推進を図るため、幅の広い歩道等の整備、良好な生活環境の保全、形成を図るための道路の緑化等を推進する。

平成七年度においては、直轄五、四〇一億円、補助一、七八四億円の合計七、一八五億円を要求し事業を推進していく。

(1) バイパス・環状道路の整備

県庁所在地等地方中心都市及びその他の地方都市の周辺部における交通混雑の抜本的な解消と沿道環境の改善を図るためには、既成市街地から通過交通を迂回させるとともに都市に発生集中する交通を分散導入させる役割を持つバイパス・環状道路による多車線整備を推進する必要がある。

平成七年度は、既着工事業箇所を中心に交通混雑や沿道環境の悪化が特に著しい箇所に重点を置いて整備を促進する。

(2) 渋滞対策の拡充

都市内の幹線道路網は、都市の諸活動を支える基盤として必要不可欠なものであり、従来からその計画的・体系的な整備の促進に努めてきているところである。しかしながら、道路交通需要の大きな伸びにより、道路交通渋滞の状況は悪化しており、渋滞による時間損失は莫大なものとなっている。

平成七年度においては、道路交通渋滞の解消ないし緩和を図るために、バイパス、環状道路等の整備を重点的に行うこととする。加えて、従前の交通容量拡大を目的とした交差点改良や立体化等によりボトルネック解消の事業を行うとともに、新たに輸送効率の向上や交通需要の時間的平準化等の交通需要マネジメント施策をあわせて行う『新渋滞対策プログラム』により、渋滞対策を推進することとしている。

一般国道においては、この「新渋滞対策プログラム」に基づき、幹線道路相互の連結部等の立体交差事業等、及び都市に発生集中する交通を分散導入する役割を持つバイパス、環状道路の重点的促進を図ることとしている。

(3) 交通安全に寄与する整備

交通安全の向上を図るために特定交通安全施設等整備事業との適切な役割分担のもとに、改築事業により現道拡幅、バイパス等の整備に伴う歩道等の整備を推進する。

(4) 防災・震災対策

道路交通の安全を確保するため、平成二年度に実施した防災点検に基づく落石、法面崩壊、洗掘等の危険箇所のうち特に緊急を要するものについて、法面防護工（植生、コンクリート吹付、ブロック張り）、落石防護工（柵工、網工、落石覆工）等を施すとともに、必要に応じて線形改良等の改築事業を実施する。

また、平成三年度に実施した震災点検に基づき地震による被災の危険性のある構造物のうち緊急を要するものについて橋梁の架替等の道路の耐震性向上のための事業を実施する。

さらに、豪雨・豪雪等の異常気象による長期にわたる交通途絶を防止し民生の安定を図るため、防災対策・雪崩対策及び冬期除雪の効率化に資する現道拡幅事業を実施していく。

(5) 沿道環境対策

自動車交通の集中やそれに伴う渋滞のため、騒音・大気汚染は依然として厳しい状況にある。良好な沿道環境を形成するため、既設及び新設の道路について、必要に応じ環境施設帯や遮音壁の設置を進めるほか、沿道地域において良好な環境を形成するため、植樹帯の設置等の道路環境整備を重点的に実施する。

(6) 新交通システム

都市交通の円滑を図るため、道路の空間を利用

して、道路交通の補完的役割を果たす新交通システムの建設を推進する。

(7) その他

耐荷力の不足している老朽橋の架替、踏切道の改良などの事業を推進するほか、半島振興対策道路（昭和六三年二月三日官報告示）の整備促進を図る。

三 共同溝

大都市及びその周辺の道路には、電話・電気・ガス・上下水道等の都市活動に不可欠な公共施設が多数埋設されており、これらのケーブル・管路の新設や補修等のための路面の掘り返しは道路交通に著しい支障を与えている。このような掘り返しを防止し道路構造の保全と円滑な道路交通の確保を図るとともに、道路地下空間の効率的利用の観点から昭和三八年度より共同溝の整備を進めてきており、平成六年度末までの整備延長は、約三三〇kmに達する見込みである。

平成七年度は、仙台・東京・川崎・横浜・静岡・名古屋・京都・大阪・神戸・岡山・広島・福岡・熊本の各都市及びこれらに隣接する地域において、二四路線七五ヶ所で整備を推進し、さらに約一八kmの延伸を図る予定である。このため、道路管理者分の事業費として四七〇億円（対前年度比一・二八倍）を計上している。

四 電線共同溝（C・C・BOX）

安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等の観点から電線類の地中化を積極的に推進するとともに、高度情報社会の早期実現に寄与するため、道路の地下を活用して光ファイバー、電力線等を収容する空間「電線共同溝（C・C・BOX）」の整備を新たに平成七年度から推進する。

五 維持修繕

道路ストックを保全し、道路機能を最大限に發揮させるとともに沿道環境の保全を図るため、經常的な業務として維持・修繕は必要不可欠な重要業務である。

一般国道の特に重要な広域幹線を形成するものについては、指定区間として国が直轄事業により維持・修繕を実施しているところである。また、指定区間外については、一定規模以上の補修などを補修事業の対象とし、通常の維持及び小規模な補修は地方単独事業により実施しているところである。

平成七年度は、バイパスの完成に伴う延長の補正などにより、全国で国が直轄管理する指定区間が、一五一路線、一九、七七五kmになる。この指定区間にかかる維持修繕費は、二一、九九八億円

（沖縄県の未買収道路用地費を除く）を計上しており、このうち維持については、路面、路肩・路側部、橋梁等構造物及び交通安全施設の維持、補修等のほか、清掃・緑地管理、巡回等の經常的作業を行っていく。また、沖縄県の未買収道路用地の処理を行うため約四億円を別途計上している。修繕については路面、歩道、トンネル、側溝等の修繕のほか、特に車両の大型化に対応した橋梁の補修・補強等を行う。また、道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図るため、防災対策事業については平成二年度点検に、震災対策事業については、平成三年度点検に基づき緊急性の高い箇所から計画的に事業を進めていく。

指定区間外については、補助事業として実施される維持及び補修の事業費として五二一億円を計上している。このうち維持については、沖縄県の未買収道路用地の処理を特例として計上し、補修については、舗装の補修、平成三年度震災点検に基づく震災対策及び床版補修を主とする永久橋の補修、並びに平成二年度防災点検に基づく災害防除事業を実施する。

六 雪害

第10次雪害五箇年計画（日五〇日九）に基づき、雪害地域における冬期間の安全かつ円滑な道路交通を確保し、地域住民の生活安定を図ることを目

的として、平成七年度は直轄二四九億円、補助二二六億円をもって除雪・防雪・凍雪害防止の整備を行う。

このうち、防雪事業についてはスノーシエッド、なだれ防止柵、消雪パイプ、チェーン着脱場等の整備を図ることとし、凍雪害防止事業については、流雪溝等の整備を促進する。

七 交通安全

平成七年度は、第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の最終年度として、交通事故の防止と交通の円滑化の一層の推進を図っていく。

このため直轄一、二五三億円、補助五四三億円を計上し、一種事業については歩道・自転車歩行者道の整備並びに交差点改良を重点的に推進する。特に高齢者や障害者の利用に配慮し、幅の広い歩道や使いやすい立体横断施設（昇降機付）を整備する。二種事業については、道路照明・道路標識及び道路情報提供装置の整備を推進するほか、自動車駐車場についても整備を促進する。また、疲労運転による交通事故を防止するとともに、個性豊かな地域づくりを支援するため、一般道路の休憩施設「道の駅」の整備を推進する。さらに、新たな情報提供方式としてVICS（道路交通情報システム）（図1）の整備を進める。

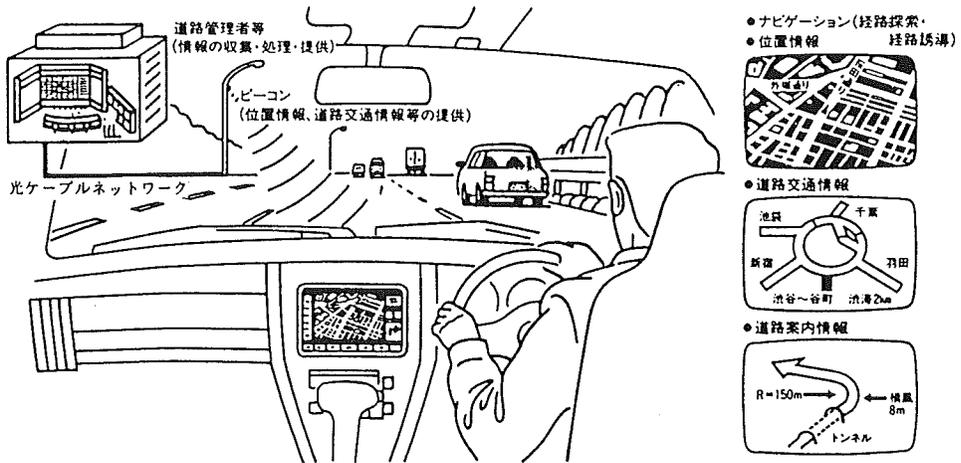


図1 VICSのイメージ

おわりに

建設省においては、従来より国の直轄事業及び補助事業として鋭意一般国道の整備を進めてきたところであるが、高規格幹線道路の早期整備、交通混雑の緩和、交通不能区間や危険箇所解消など緊急に整備しなければならない多くの箇所を残しており、整備の要望も極めて大きい。

このため、一層効率的な整備の推進に努めるとともに、必要な予算の確保に今後とも努めていきたい。



特集／平成七年度道路関係予算概算要求

有料道路関係予算の概要

建設省道路局有料道路課課長補佐 吉崎 収

同 高速国道課課長補佐 森 昌文

はじめに

有料道路事業は、財政投融资資金や民間からの借入金等を活用することにより道路整備を進めるもので、極めて少ない国費で事業を推進できるという特色があるため、現下の厳しい財政状況に置いては、特に有料道路制度を積極的に活用することが必要となっている。

平成七年度有料道路関係予算要求額は、五箇年計画対象事業費で、三兆二、三三三億円であり、有料道路関係事業費が全体事業費に占める割合は、三九%となっている(表1)。

あわせて、有料道路事業の事業基盤の強化を図るため、建設コストの削減、維持管理の合理化等事業の一層の効率化を進めると共に、国及び地方

公共団体による助成措置の拡充を要求している。以下、有料道路の事業主体別に要求の概算を述べることにする。

一 日本道路公団

1 要求の概要

平成七年度要求額は、日本道路公団全体で四兆三、四七二億円(対前年度比〇・九九倍)であり、そのうち高速自動車国道が三兆六、九五七億円(対前年度比〇・九八倍)、一般有料道路が六、五一五億円(対前年度比一・〇六倍)となっている(表2)。

2 高速自動車国道の建設

国土の基幹的ネットワークの形成、国土の均衡

ある発展に資するため、東北横断自動車道、関越自動車道、山陽自動車道等の建設を促進するとともに、東北自動車道及び中央自動車道等の改築、第二東名・名神等新規整備道についての整備を推進し、平成七年度は、九州縦貫自動車道の入吉〜えびの間二二・三kmの供用をはじめ六道八区間二一七・五kmの供用を図るとともに、関越自動車道の大泉〜新座間などの拡幅工事三六・五kmを完成し、あわせて二五四・〇kmの供用を図る。これにより、平成七年度末の供用延長は、五、九二九・六kmとなり、予定路線(一一、五二〇km)に対する割合が五一%となる。(表3)

平成七年度における建設費としては一兆一、〇〇億円(対前年度比〇・八七倍)を計上している。

表1 平成7年度道路整備予算総括表

(単位:百万円)

区 分	7年度要求 (A)		前年度 (B)		倍率(A)/(B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
有料道路	3,237,262	311,180	3,438,368	280,713	0.94	1.11
日本道路公団	1,884,076	168,425	2,025,715	146,421	0.93	1.15
首都高速道路公団	406,616	13,200	478,081	10,650	0.85	1.24
阪神高速道路公団	300,603	9,850	297,143	6,550	1.01	1.50
本州四国連絡橋公団	253,391	34,766	239,293	33,048	1.06	1.05
東京湾横断道路株式会社	217,057	0	218,191	0	0.99	-
地方道路公社等	135,319	35,939	131,745	35,544	1.03	1.01
小 計	3,197,062	262,180	3,390,168	232,213	0.94	1.13
道路開発資金	98,000	49,000	97,000	48,500	1.01	1.01
道路整備計	8,258,413	3,294,863	8,271,584	3,133,930	1.00	1.05
(公共投資重点化枠)	(197,832)	(150,168)	(-)	(-)	(-)	(-)
住宅宅地関連(一般会計)	143,096	71,700	108,440	54,280	1.32	1.32
再 計	8,401,509	3,366,563	8,380,024	3,188,210	1.00	1.06
高規格幹線道路	2,503,191	583,830	2,597,664	526,724	0.96	1.11
高速自動車国道	1,540,200	167,700	1,703,221	146,121	0.90	1.15
本州四国連絡道路	253,391	34,766	239,293	33,048	1.06	1.05
一般国道	707,514	379,278	653,064	345,469	1.08	1.10
調 査	2,086	2,086	2,086	2,086	1.00	1.00

- <注> 1. 道路整備の各区分の計数には、(公共投資重点化枠)を含む。
2. 一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)及び(NTT-B型事業)を含む。
3. 住宅宅地関連には、住宅宅地関連公共施設整備促進事業のみを計上した。
4. 道路開発資金の事業費には、東京湾横断道路株式会社への融資予定額7年度57,800百万円、前年度48,800百万円を含む。
5. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資である。
6. NTT-A型事業は含まない。
7. 高規格幹線道路の計数は各区分の再掲である。
8. 高規格幹線道路の一般国道は、一般道路の一般国道、日本道路公団の一般有料道路の高規格幹線道路分である。
9. 高規格幹線道路の調査は、一般国道の調査の高規格幹線道路分である。
10. 前年度NTT-B型事業は旧NTT-B型事業である。

表2 平成7年度日本道路公団概算要求額(高速・一般別)

(単位:百万円)

区 分	7年度要求 (A)			前年度 (B)			倍率 (A)/(B)		
	高速	一般	計	高速	一般	計	高速	一般	計
(事業計画)									
建設費	1,100,000	252,300	1,352,300	1,268,000	234,900	1,502,900	0.87	1.07	0.90
維持改良費	282,300	31,250	313,550	257,300	29,718	287,018	1.10	1.05	1.09
調査費	5,200	1,010	6,210	6,710	1,192	7,902	0.77	0.85	0.79
建設利息	152,700	59,316	212,016	171,211	56,684	227,895	0.89	1.05	0.93
小 計	1,540,200	343,876	1,884,076	1,703,221	322,494	2,025,715	0.90	1.07	0.93
業務管理費等	2,155,461	307,617	2,463,078	2,083,433	289,487	2,372,920	1.03	1.06	1.04
合 計	3,695,661	651,493	4,347,154	3,786,654	611,981	4,398,635	0.98	1.06	0.99
(資金計画)									
政府出資金等	167,700	725	168,425	146,121	300	146,421	1.15	2.42	1.15
財投資金	1,595,500	375,600	1,971,100	1,868,900	359,100	2,228,000	0.85	1.05	0.88
縁故債	96,100	33,900	130,000	103,400	24,600	128,000	0.93	1.38	1.02
外債	99,900	20,100	120,000	68,200	11,800	80,000	1.46	1.70	1.50
民間借入金	98,600	23,000	121,600	97,500	13,100	110,600	1.01	1.76	1.10
業務収入等	1,637,861	198,168	1,836,029	1,502,533	203,081	1,705,614	1.09	0.98	1.08
合 計	3,695,661	651,493	4,347,154	3,786,654	611,981	4,398,635	0.98	1.06	0.99

表3 平成7年度高速自動車国道供用予定区間

道路名	区間	延長(km)
北海道横断自動車道	清田 水～池田	50.3
東北横断自動車道	湯田 田～横手	20.3
〃	いわきJCT～郡山JCT	71.4
関越自動車道	佐久～小諸	10.8
〃	須坂長野東～中野	11.5
四国縦貫自動車道	徳島～藍住	9.1
九州縦貫自動車道	人吉～えびの	22.3
九州横断自動車道	玖珠～湯布院	21.8
小計		217.5
[拡幅]		
関越自動車道	大泉～新座TB	3.4
〃	大藤岡～前橋	13.4
〃	長野～須坂長野東	9.0
近畿自動車道	久居～松坂	10.7
小計		36.5
合計		254.0
平成6年度末 供用延長		5,712.1km
平成7年度末 供用延長(予定)		5,929.6km

注) 1. インターチェンジ等の名称については、仮称である。
2. 拡幅延長は供用延長には含まない。

3 一般有料道路の建設

前年度に引き続き、高規格幹線道路網の一環を形成する道路、広域的な都市圏の形成に資する大規模な幹線道路等三六路線の建設を推進し、うち仙台東部道路(岩沼～仙台北空港)(三・三・三km)、湯浅御坊道路(御坊～広川)(二・三・〇km)、首都圏中央連絡自動車道(八王子～鶴ヶ島)(青梅～鶴ヶ島)(二九・八km)、京都縦貫自動車道(京都丹波道路)(丹波～千代川)(二五・七km)、東京湾横断道路連絡道(神納～東関湾横丁CT)(三・二km)、新湘南バイパス(茅ヶ崎西～茅ヶ崎海岸)(二・二km)を完成させる(表4)。

また、新規路線として秋田外環状道路(九・

表4 完成予定路線

道路名	路線名	区間	延長(km)
首都圏中央連絡自動車道(八王子～鶴ヶ島)	一般国道468号	東京都青梅市今井五丁目 埼玉県鶴ヶ島市大字藤金	19.8
京都縦貫自動車道(京都丹波道路)	一般国道478号	京都府船井郡丹波町須知 京都府亀岡市千代川町北ノ庄	15.7
仙台東部道路	一般国道6号	宮城県岩沼市押分 宮城県名取市本郷	3.3
東京湾横断道路連絡道	一般国道409号	千葉県袖ヶ浦市神納 千葉県木更津市菅生	3.2
新湘南バイパス	一般国道1号	神奈川県茅ヶ崎市下町屋 神奈川県茅ヶ崎市柳島	1.2
湯浅御坊道路	一般国道42号	和歌山県御坊市野口 和歌山県有田郡広川町大字井関	13.0

表5 新規道路

道路名	路線名	区間	延長(km)
中部縦貫自動車道(安房峠道路)	一般国道158号	長野県南安曇郡安曇村中ノ湯 岐阜県吉城郡上宝村大字平湯	5.7
那覇空港自動車道(南風原道路)	一般国道506号	沖縄県中頭郡西原町池田 沖縄県島尻郡南風原町山川	5.2
秋田外環状道路	一般国道7号	秋田県上新城道川 秋田県南秋田郡昭和町大久保	9.0
米沢南陽道路	一般国道13号	山形県米沢市窪田町 山形県東置賜郡高島町大字深沼	8.8
磐田バイパス(拡幅)	一般国道1号	静岡県磐田市岩井 静岡県磐田郡豊田町小立野	7.2
米子道路	一般国道9号	鳥取県西伯郡大山町安原 鳥取県米子市尾高	5.4
安来道路	一般国道9号	鳥取県米子市陰田町 島根県八束郡東出雲町出雲郷	19.1
高松東道路	一般国道11号	香川県大川郡津田町鶴羽 香川県木田郡三木町池戸	15.6

4 環境保全対策

高速自動車国道及び一般有料道路の建設にあたっては、やむを得ず住居地域を通過する場合には、良好な環境を保全するために必要な道路構造(環境施設帯、遮音築堤、遮音壁の設置、植栽による緑化等)の採用等の対策を講ずるとともに、供用中の路線についても必要な防音対策(遮音壁の設置等)を実施する。

〇km)、米沢南陽道路(八・八km)、米子道路(五・四km)、安来道路(二九・一km)、高松東道路(二五・六km)、中部縦貫自動車道(安房峠道路)(五・七km)、那覇空港自動車道(南風原道路)(五・二km)、磐田バイパス(拡幅)(七・二km)を要求している(表5)。

5 道路管理の強化

高速自動車国道及び一般有料道路において、大型車の多い道路等のわだち掘れ等の対策として舗装のオーバレイ、橋梁床版等の補強対策、防護柵の整備、道路情報提供施設の整備、管理用通信幹線の整備、休憩施設等の改良及び災害を未然に防止するための防災、震災対策を計画的に実施する。うち、道路交通情報通信システム(VICS)について、三大都市圏及び東名・名神において平成七年秋の本格サービス開始を目指して整備を推進することとしている。

また、救急体制の強化並びに維持管理の充実に、道路管理の強化を図る。

一一 首都・阪神高速道路公団

1 首都高速道路公団

前事業年度に引き続き首都高速板橋足立線等、二三路線の建設事業等を実施する。特に、

① 都心部の交通渋滞の緩和を図る首都高速板橋足立線、首都高速中央環状新宿線

② 東京湾岸道路の一部を形成する高速湾岸線(五期)、高速湾岸線(二期)(東京港トンネル付近改良)

③ 業務核都市の育成・機能強化に資する高速大宮線、高速川崎縦貫線の整備の促進に努める。

(単位：百万円)

表6 首都高速道路公団

区 分	7年度要求 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設費等	221,300	294,900	0.75
高速道路改築費	54,340	37,600	1.45
関連街路分担金	24,000	34,000	0.71
調査費	1,460	1,166	1.25
維持修繕費	47,620	44,591	1.07
建設利息	57,896	65,824	0.88
小計	406,616	478,081	0.85
業務管理費等	337,408	319,889	1.05
合 計	744,024	797,970	0.93
(資金計画)			
出 資	26,400	21,300	1.24
政 府	13,200	10,650	1.24
地 方 公 共 団 体	13,200	10,650	1.24
財 投 資 金 等	428,500	521,900	0.82
業 務 収 入 等	289,124	254,770	1.13
合 計	744,024	797,970	0.93

④ 利用者サービスの改善・充実に、道路交通情報通信システム(VICS)について、平成七年秋の本格サービスを目指して整備を推進する。

これらの事業を推進するため、建設事業費等として四、〇六六億円(対前年度比〇・八五倍)を、計上している(表6)。

2 阪神高速道路公団

前事業年度に引き続き大阪池田線等、二〇路線の建設事業等を実施する。特に、

① 明石海峡大橋の完成(平成九年度)にあわせて関連路線(湾岸線(七期、八期)、北神

戸線、神戸山手線)の推進を図る。

② 第二環状線を形成する淀川左岸線、大阪泉北線等

③ 利用者サービスの改善・充実に、道路交通情報通信システム(VICS)について、平成七年度秋の本格サービスを目指して整備を推進する。

これらの事業を推進するため、建設事業費等として三、〇〇六億円(対前年度比一・〇一倍)を、計上している(表7)。

表7 阪神高速道路公団

(単位：百万円)

区 分	7年度要求 (A)		前 年 度 (B)		倍 率 (A)/(B)
	全 体	うち 道路分	全 体	うち 道路分	
(事業計画)					
高速道路建設費	195,000		210,000		0.93
高速道路改築費	27,438		20,865		1.32
関連街路分担金	10		109		0.09
調査費	964		836		1.15
維持修繕費	32,813		30,495		1.08
建設利息	44,378		34,838		1.27
小 計	300,603		297,143		1.01
業務管理費等	254,946		247,100		1.03
合 計	555,549		544,243		1.02
(資金計画)					
出 資 金	19,700		13,100		1.50
政 府	9,850		6,550		1.50
地方公共団体	9,850		6,550		1.50
財 投 資	347,300		332,200		1.05
緑 故 債	11,800		11,800		1.00
民間借入金	9,000		9,000		1.00
業務収入等	167,749		178,143		0.94
合 計	555,549		544,243		1.02

三 本州四国連絡橋公団

神戸・鳴門ルートにおいては、明石海峡大橋関連区間の海峡部について、アンカレッジ上屋工事、ケーブル工事及び補剛桁工事を継続するとともに、ケーブル後期工事等に着手する。陸上部については、西神地区工事、神戸側のトンネル・高架橋、淡路島内島の橋梁・土工等の工事を継続するとともに、舞子トンネルの設備工事に着手する。大鳴門橋関連区間については、暫定二車線で供用している区間の四車線化工事を継続する。

表8 本州四国連絡橋公団

(単位：百万円)

区 分	7年度要求 (A)		前 年 度 (B)		倍率(A)/(B)	
	全 体	うち 道路分	全 体	うち 道路分	全 体	うち 道路分
(事業計画)						
建設費	195,612	195,580	189,538	189,500	1.03	1.03
調査費	679	662	703	686	0.97	0.97
維持修繕費	7,595	6,726	7,528	6,583	1.01	1.02
建設利息	50,423	50,423	42,524	42,524	1.19	1.19
小 計	-	253,391	-	239,293	-	1.06
業務管理費等	393,722	307,946	379,203	301,023	1.04	1.02
合 計	648,031	561,337	619,496	540,316	1.05	1.04
(資金計画)						
出 資 金	52,150	52,150	49,573	49,573	1.05	1.05
政 府	34,766	34,766	33,048	33,048	1.05	1.05
地方公共団体	17,384	17,384	16,525	16,525	1.05	1.05
補 助 金	39	-	26	-	1.50	-
財 投 資	243,300	243,300	238,000	238,000	1.02	1.02
緑 故 債	197,300	197,300	191,300	191,300	1.03	1.03
民間借入金	16,700	16,700	16,900	16,900	0.99	0.99
業務収入等	138,542	51,887	123,697	44,543	1.12	1.16
合 計	648,031	561,337	619,496	540,316	1.05	1.04

〈注〉 本社移転費については、事業計画では業務管理費等に、資金計画では、とりあえず業務収入等に計上している。

尾道・今治ルートにおいては、多々羅大橋関連区間の海峡部について、下部工事及び上部工事を継続する。陸上部については、生口島内島の土工事等を継続するとともに、大三島島内の土工事等に着手する。来島大橋関連区間の海峡部については、下部工事、主塔工事及びケーブル工事を継続するとともに、補剛桁工事に着手する。陸上部については、用地取得を推進し、大島島内の橋梁下部工事を継続するとともに、大島島内

のトンネル工事及び今治側の橋梁下部工事に着手する。尾道大橋関連区間については、四車線化工事のための測量・試験等を継続するとともに、用地取得を推進し、新橋の下部工事に着手する。生口橋関連区間については、因島島内の橋梁工事を継続するとともに、土工事等に着手する。これらの事業を推進するため、建設費として一、九五六億円(対前年度比一・〇三倍)を計上している(表8)。

四 東京湾横断道路株式会社

本体工事等を引き続き推進する。
 会社の平成七年度における建設費として、一、八五〇億円（対前年度比〇・九六倍）を計上している（表9）。

表9 東京湾横断道路株式会社 (単位:百万円)

区 分	7年度要求 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
建設費	185,020	193,484	0.96
建設利息	32,037	24,707	1.30
小 計	217,057	218,191	0.99
その他経費等	9,453	6,397	1.48
合 計	226,510	224,588	1.01
(資金計画)			
道路開発資金	57,800	48,800	1.18
財 投 資 金	97,900	111,800	0.88
外 債	26,000	27,000	0.96
民間借入金等	44,810	36,988	1.21
合 計	226,510	224,588	1.01

五 有料道路融資事業

概算要求にあたっては、NTT-A型事業を除いたものとなっている。

1 一般有料道路の建設

(1) 一般有料道路

継続五路線一五・二kmの事業を推進する。

表10 平成7年度有料道路融資事業（一般有料道路）新規要求事業

道 路 名	事業主体	路 線 名	区 間	延 長
六甲北有料道路	神戸市(公)	(一)三田唐櫃線	神戸市北区有野町有野～ 神戸市北区八多町吉尾	3.6km

表11 平成7年度有料道路融資事業（駐車場）新規要求箇所（主な箇所）

駐 車 場 名	事業主体	路 線 名	工 事 箇 所	台 数
安土町駐車場	大阪市(公)	(市)井池筋線	大阪市中央区安土町	500台
新三田駅前駐車場	三田市	(市)福島駅前線	兵庫県三田市福島字家成	280台

表12 平成7年度有料道路融資事業（指定都市高速道路）新規要求事業

道 路 名	事業主体	区 間	延 長
名古屋市高速道路 高速3号線 (北部区間)	名古屋高速道路公社	名古屋市西区那古野～ 愛知県西春日井郡清洲町大字朝日	7.0km

(2) 駐車場

また、新規事業として、六甲北有料道路（神戸市道路公社三・六km）を要求している（表10）。
 城址第二地下駐車場（高崎市）等二箇所
 の事業を推進し、うち、練馬駅北口地下駐
 車場（東京都道路公社）等七箇所の完成を図る。
 また、新規事業箇所として安土町駐車場

2 指定都市高速道路の建設

(1) 名古屋高速道路

名古屋高速一号線等継続四路線の事業を推進するとともに、新たに高速三号線（北部区間）七・〇kmを要求している（表12）。
 また、高速二号線等五・九km区間の完成を図る。

(2) 福岡北九州高速道路

福岡高速道路は福岡高速一号線等継続三路線の事業を推進する。
 また、北九州高速道路は北九州高速四号線の改築事業を推進する。

（大阪市道路公社）等五箇所を要求している（表11）。

特集／平成七年度道路関係予算概算要求

地方道関係予算の概要

建設省道路局 地方道課 建設専門官 金井 道夫

同 地方道課市町村道室建設専門官 水本 良則

一 はじめに

地方道は都道府県道と市町村道で構成され、高速自動車国道や一般国道等を補完して幹線道路網の一部を構成するとともに、各種地域振興施策の推進、地域の生活環境の向上を図るうえで欠くことのできない基盤的施設である。

地方道事業で行われている施策は大別して次の三つに分類できる(図1)。

- ・ 高速自動車国道のインターチェンジアクセス道路など広域的なネットワークを構成するための事業 (三七・七%)

- ・ 地域振興支援、地域の大規模プロジェクトの基盤となる道路を整備する事業 (二八・九%)
- ・ 渋滞解消、住宅宅地開発に関連した広域ネット

トワーク整備、電線類地中化等の新しい重点
施策 (三三・四%)

このように地方道は地域の活性化にとって不可欠な多くの機能を持つため、地方道の整備に対する地域の期待は極めて高いが、一方現時点での整備率は都道府県道で四六・六%、市町村道で二三・五%にとどまっている。このため地方道の整備にあたっては、特に地域の重点事業に対して重点投資を行い、上位道路との計画の整合、プロジェクトとの連携をとった計画的な事業執行により早期に整備効果を発現させることが不可欠である。さらに昨今の「国と地方」に関する議論をふまえ、地方道に対する補助事業については、幹線道路の整備もしくは施策目的を達成するための面的な重点投資に限定するなど大型化・重点化に努めている

るところである。

○ 都道府県道の整備率は五・五m以上改良済かつ混雑度一・〇の延長比。また市町村道の整備率は五・五m以上改良済の延長比である。

また、今後さらに多面的、効率的な地方道整備を推進する観点から、平成七年度新規施策として以下の施策を重点的に推進することとしている。

- ・ 地区の関係者が一体となって、面的に質の高い道路空間整備を行う「くらしのみちづくり事業」等

- ・ 自然植生を活用して、道路法面の緑化や間伐材・風倒木の活用を図る「木の香る道づくり」
- ・ 街路樹の剪定により発生する枝葉等を堆肥化し、法面植栽などの有機肥料として利用する「緑のリサイクル事業」

地方道補助事業の施策内訳

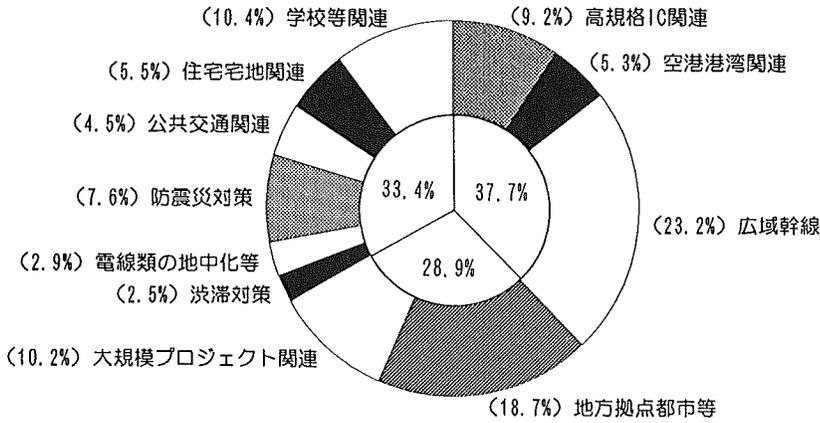


図1 地方道事業の施策内訳

以上のような観点に基づき、平成七年度の地方事業として、緊急地方道路整備事業を含め、一、一九四、七四五百万円（対前年度比一・〇四）を要求している（表1）。

表1 平成7年度地方道概算要求状況

	建設省		北海道開発庁		沖縄開発庁		国土庁		合計	
	7要求	伸率	7要求	伸率	7要求	伸率	7要求	伸率	7要求	伸率
改築	208,509	1.10	56,841	1.12	32,045	1.06	21,648	1.12	319,043	1.10
	408,021	1.11	95,905	1.13	37,050	1.06	35,976	1.11	576,952	1.11
特殊改良	17,095	0.81	11,260	0.87	2,038	1.01	5,928	0.96	36,321	0.86
	34,190	0.81	22,520	0.87	2,546	1.01	11,462	0.96	70,718	0.86
補修	2,356	0.94	1,555	0.99	99	2.20	874	0.92	4,884	0.96
	4,713	0.94	3,110	0.99	110	2.20	1,726	0.92	9,659	0.95
共同溝	267	0.99							267	0.99
	534	0.99							534	0.99
自転車道	4,730	1.06	375	1.00	450	1.00	225	1.29	5,780	1.06
	9,459	1.06	750	1.00	500	1.00	450	1.29	11,159	1.06
維持等					1,192	0.80			1,192	0.80
					1,345	0.94			1,345	0.94
緊急地方道整備事業	250,387	1.01	13,443	0.90	6,401	1.00	4,703	1.00	274,934	1.00
	480,608	1.01	25,044	0.90	10,342	1.00	8,384	1.00	524,378	1.00
合計	483,344	1.04	83,474	1.04	42,225	1.04	33,378	1.06	642,421	1.04
	937,525	1.04	147,329	1.03	51,893	1.04	57,998	1.05	1,194,745	1.04

この事業費には、平成七年度公共投資重点化枠（道路事業分国費一五〇、一六八百万円）のうちの地方道分を含んでいる。

一 計画的・重点的な地方道補助事業の推進

地域にとってわかりやすく、透明性・計画性の高い地方道事業を推進するため、昨年度より地方公共団体が地方道整備に関する中期的事业計画である「地方道路計画」を策定し、公表しているところである。

・「地方道路計画」は、各地方公共団体が、高速道路や国道の整備計画との整合をとりつつ、都道府県道、主要な市町村道に関する中期的な整備計画として策定・公表する。

・「地方道路計画」は、農道等各種道路計画とも調整を図り、地域の総合的なネットワーク計画として策定し、効率的な社会資本整備を推進する。

地方道補助事業の採択・事業展開は、基本的にこの「地方道路計画」に基づき、国の支援が必要な事業に対して計画的・重点的な支援を行うこととしている（図2）。

平成六年四月現在における地方道路計画の策定状況は都道府県については四七都道府県すべて、市町村については五八九市町村となっている。

地方道補助事業の推進にあたっては、このような計画性の確保のほか、上位道路の計画や地域のプロジェクトと整合のとれた重点整備が要請され

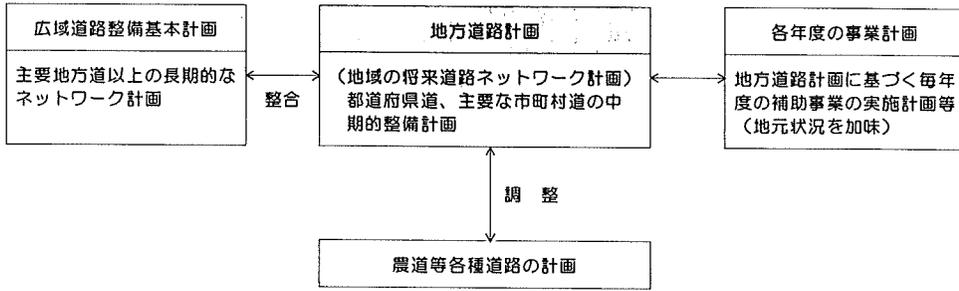


図2 地方道路計画に基づく計画的・重点的な地方道補助事業の推進

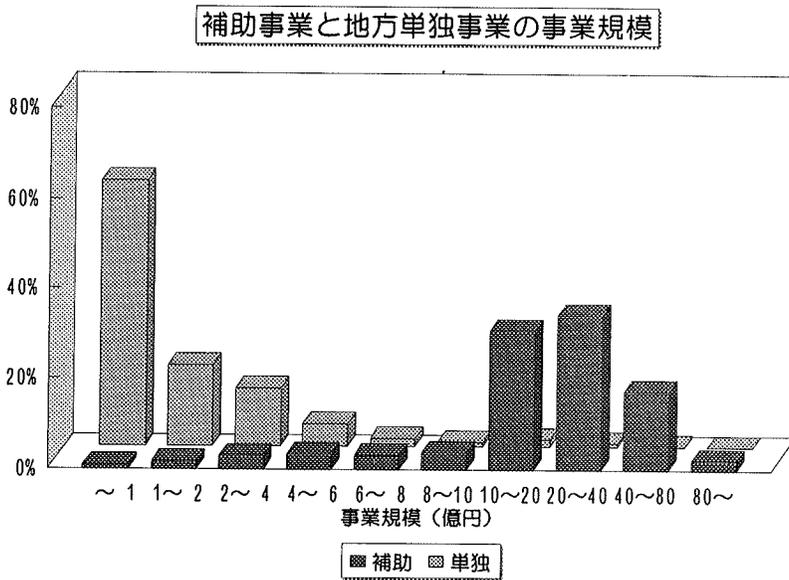


図3 補助事業と単独事業の規模

ること、また昨今の「国と地方」の議論の中で国と地方の明確な役割分担が求められていることから、補助事業の大規模化に取り組んでいるところであり、補助事業は単独事業に比べて大規模な事業を対象としていることがわかる(図3)。

このような中で地方道補助事業を実施するにあたり、国としての支援の観点を明確にするために、地方道補助事業の観点を次の四つに限定し、一層の重点投資に努めているところであり、補助事業は単独事業に比べて大規模な事業を分担している。「地方道整備の観点」

- ① 全国的にバランスのとれた広域ネットワークの形成
 高速道路、国道の整備と一体となった広域ネットワークの形成、大規模な空港・港湾の整備に合わせたアクセス道路整備、都市間を連絡する大規模バイパスなどの整備
- ② 特別立法等の法律による地域の支援
 地方拠点都市地域整備法、半島振興法、過疎地域活性化特別措置法、総合保養地域整備法など地域振興に関する特別立法等による計画的な道路整備
- ③ 大規模プロジェクト等の支援
 オリエンピック、国体関連道路、交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業など自治体の財政力の観点から単独事業のみでは整備が著しく困難な大規模事業の支援
- ④ 特定の重点施策や新技術の促進
 渋滞解消、住宅地開発支援、電線類地中化など急務となっている特定の施策を支援する道路整備のうち、事業規模の観点から補助

事業としての支援が不可欠な事業

三 平成七年度新規施策

平成七年度においては、さらに多面的、効率的な地方道整備を推進する観点から、以下の新規施策

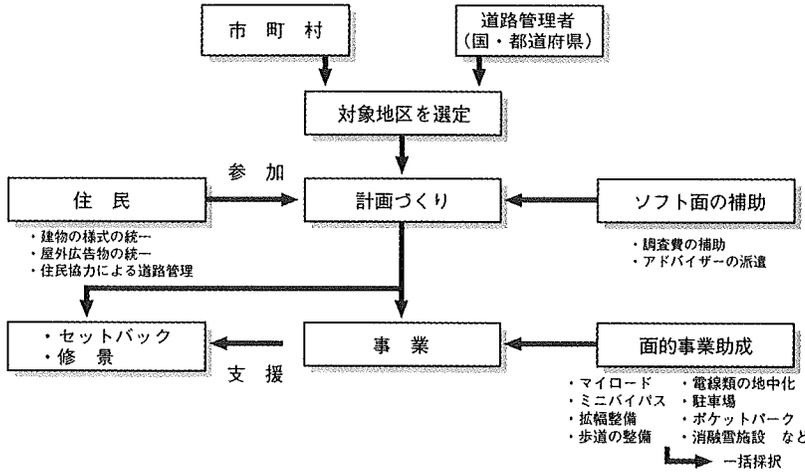


図4 「くらしのみちづくり」施策の構成

策を重点的に推進することとしている。

「くらしのみちづくり事業」

・対象地区

駅前などまちの顔となるような地区、地域の歴史や文化を感じさせるような地区、密集市街地など良好な住環境整備を必要とする地区等

・事業の内容

地区の関係者（道路管理者、市町村、住民等）が一体となって策定する「くらしのみちづくり計画」に基づいて複数の路線で行われる各種道路事業（道路拡幅、歩道設置、コミュニティ道路、電線類の地中化等）を面的に一括採択して整備（図4）

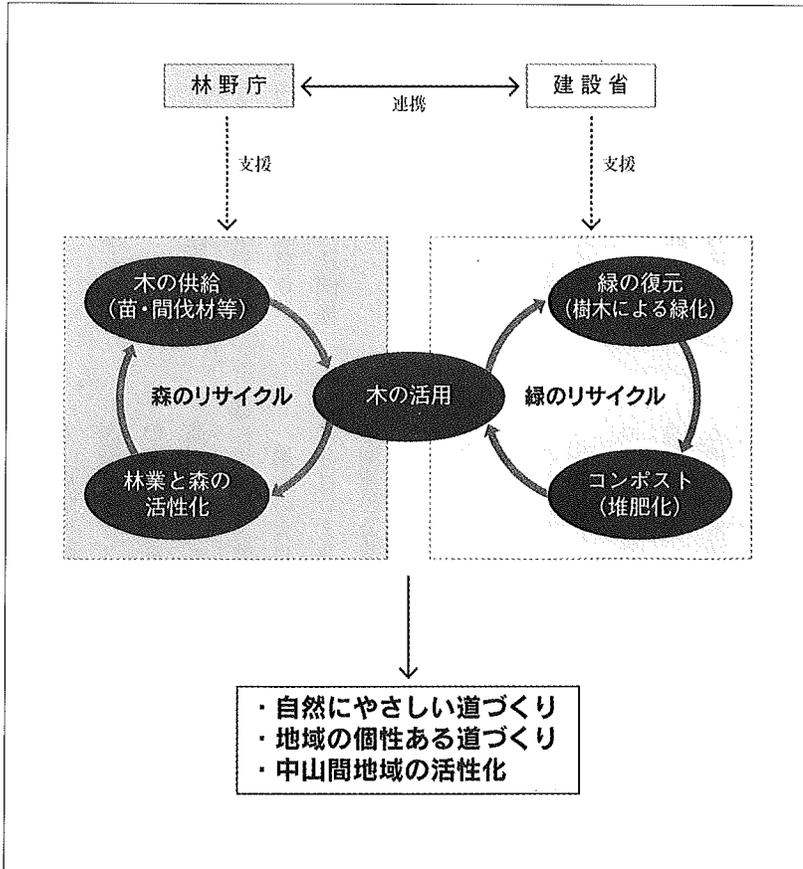


図5 緑のリサイクル

〔木の香る道づくり事業〕

- ・対象地域
- ・優れた自然環境が残されている地域の道路の法面等

・事業の内容

潜在自然植生を活用したポット苗工法などによる樹木植栽

※ このほか、道路構造物への木材の適用範囲の拡大を図り、周辺の自然と調和した良好な道路環境を形成し、森林地域の個性ある道づくりを推進する（図5）。

〔緑のリサイクル事業〕

・事業の内容

街路樹等、公共用地の樹木の剪定や草刈りによって発生する植物廃材を堆肥化するコンポストプラントを計画的に設置し、製品を有機肥料として公共事業の法面植栽や樹木の維持管理に利用する。

四 平成七年度公共投資重点化枠

本格的な高齢化社会の到来する二一世紀を控え、新たなニーズに的確に対応して道路整備事業の重点化を図るため、平成七年度においては

- ・全国的な交流ネットワーク形成の推進
- ・活力ある地域づくりの推進
- ・住宅・宅地対策の充実

- ・快適な生活環境の整備
- ・情報基盤整備の推進

の各項目について公共投資重点化枠を要望している。

この重点化枠の各省市からの要求額は総額で六、四五六億円となっており、今後の予算編成の課程において総額三、〇〇〇億円の範囲内で調整される予定である。道路事業分のうち、地方道路関係の要求概要は以下のとおりである。

① 空港、インターチェンジのアクセス道路等
地域高規格道路等の整備の推進

地方の拠点都市を中心とした広域的な地域の連携を強化するため、高規格幹線道路網と一体となって地域構造を強化する地域高規格の整備を推進する。

重点化枠において、地域高規格道路のうち空港、インターチェンジへのアクセス道路や地方中心城市の環状道路等、整備の緊急性の高い路線に係る事業が促進される。

② 交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業等
地域間交流促進のための道路整備の推進

地形的な制約により相互の交流が遅れている都道府県間、市町村間等を連絡する大規模なトンネルや橋梁を重点的に整備することにより、地域間の交流を促進し、地域の活性化を図る。

本事業を重点化枠により実施することにより、病院等の利用圏域の拡大により質の高い医療サービス等が受けられるなど、二一世紀の高齢化社会の到来へ向けての基盤整備の推進が図られる。

③ ニュータウンのための基盤整備の推進

過度の人口集中により住環境が必ずしも良好とはいえない大都市圏等において、住宅宅地関連の公共施設の先行的な整備を促進する。本事業を重点化枠で促進することにより、大都市圏等において基盤性の整った住宅の供給を早期に実現することが可能となる。

④ 渋滞対策の推進

平成五年一二月に策定された新渋滞対策プログラムに基づくバイパスの整備、交差点改良等の推進により、主要渋滞ポイントにおける渋滞の解消を図る。

重点化枠により、渋滞解消の効果の早期発現を図る。

⑤ 情報基盤整備の推進

高度情報化社会の実現を支援するとともに、電線類の地中化を推進するため、道路地下空間に光ファイバー等電線類を収容する電線共同溝を先行的に整備する。

重点化枠によって、平成七年度新たに電線共同溝の整備に着手する箇所を重点的に整備

し、二二世紀の高度情報化社会への対応を進める。

五 おわりに

地方道の整備は、道路管理者が自ら行う地方単独事業と国として必要な支援を行う補助事業の組み合わせにより行われるが、昨今、国と地方の関係が厳しく問われ、その役割分担を明確にする必要があることから、国としての支援は、広範性、先進性のあるものなどに限定し、先に述べた補助の観点にしたがって行われている。

また、今後は複数の目的を持った道路整備の事業を面的に一括採択し、柔軟性のある道路づくりを推進することや、周辺の環境とも調和した道路整備を行うなど、新たな施策へ向けて取り組んでいくことも必要である。

今後とも、地方道補助事業については、関係各地方公共団体等との連携を図りつつ、その整備を展開してまいりたい。



ベンチ及び上屋の道路占用の取扱いについて

建設省道路局路政課占用係長 山田 祐三

はじめに

建設省は、本年六月三〇日付けてベンチ及び上屋それぞれの道路占用の取扱いについて基本方針を定め、道路の歩行者等の利用形態から判断し、地域の実情に応じて設置することが妥当であり、円滑な交通の確保の上から支障がない場合には、道路への設置を許可することとした旨の通達を各道路管理者に発出した。

これまで、バス停留所の上屋の道路占用については、昭和五二年に運輸省自動車局長(当時)から道路局長あて依頼があり、これを受けて「バス停留所の上屋の道路占用の取扱いについて」(昭和五二年一月二七日付け建設省道政発第七二号道路局長通達)(以下「バス停上屋の通達」とい

う。)を策定し、この許可基準に従って運用してきたところである。

また、ベンチの道路占用については、これまで統一的な基準が策定されていなかったため、それぞれの道路管理者が独自の運用をしていたことから、その運用に統一性を欠く場合もあった。(前記バス停上屋の通達においては、ベンチは原則として認められていなかった。)

しかし、平成五年七月の道路審議会の間答申において、歩行者へのやさしさやゆとりを持った道路の整備が提示され、それを受けた道路法施行令の改正(平成五年一月二五日政令第三七五号)により、「ベンチ又はその上屋で道路管理者の設けるもの」が道路の附属物として道路管理者が設けることができることとなったことに伴い、ベン

チ及び上屋の道路占用の取扱い方針を明確にしたものである。(別紙一)

本稿は、通達の内容を紹介し、今後の参考に供しようとするものである。

通達の主な内容と意義

1 ベンチの道路占用許可について

一 ベンチ占用許可の基本方針

ベンチ占用許可についての基本方針では、歩行者や自動車などの道路の利用形態から判断し、地域の実情も勘案して公益上設置することが妥当な場合には、許可することとした。

また、通達には許可にふさわしい場合の例示を掲げているが、最終的には各道路管理者が、対象基準、主体等を勘案して許可していかどうかの

判断をすることとなる。

二 ベンチの設置場所

既存の道路に道路附属物であるベンチ又はその上屋を設ける場合には、道路構造令により必要な幅員を確保することとなっているが、占用物件の場合は道路の現状がどうなっているかで判断することとなる。すなわち、電柱等の他の占用物件や植樹帯など具体的に道路の現在の状況により個々具体的に検討されなければならないものであり、(1)道路の法敷(2)歩道(自転車歩行者道及び自転車歩行者専用道路を含む。以下同じ。)(3)駐車施設(4)その他が考えられる。

(1)については、道路法施行令第一条第二号の趣旨からすれば、路上占用物件の占用場所は歩道がある場合でもない場合でも一義的には法敷を考えるべきである。

(2)については、歩道へ設置する場合には、ベンチ設置後の歩道有効幅員が二メートル以上(自転車歩行者道又は自転車歩行者専用道路にあっては、三メートル以上)確保できる歩道でなければならぬが、歩道有効幅員が二メートル以上確保できない未改築の道路においては、地域の実情により、各道路管理者が二メートル未満(自転車歩行者道又は自転車歩行者専用道路にあっては三メートル未満)の数値を規定で定めた場合には、その定めた数値の幅員が確保できる歩道であること。

たとえば、〇〇県全体の未改築の道路については、一律一メートルとするような数値の定め方は「地域の実情」から交通量とか特殊事情等を勘案すべきであり、できない。よって、未改築の一般県道〇〇線については、歩行者の交通量は比較的小さいが高齢者が多いなどにより、道路管理者が一メートルの有効幅員が確保できればよいというように個別の道路の実情から判断することとなる。

(3)については、歩行者の利用形態からみて道の駅、サービスエリア、パーキングエリア、自動車駐車場の区域にベンチを設置する場合には、自動車の駐車のために供される以外の場所とすること。

(4)については、道路の利用状況を勘案し、道路管理上支障のない場所ということ、セービング・クローズとして設けたものである。

三 ベンチの構造等

ベンチは、固定式とするなど容易に移動することができないものとするにより、心ない者などのいたずら等からベンチが簡単に移動されるものだと歩行者や利用者に迷惑となり、また、道路管理上支障となることが予想されるためである。

ベンチは、十分な安全性及び耐久性を具備したものであることとし、ベンチの長さや幅などの規模や構造については、通達上細かい点には触れず、常識の範囲であるものとして各道路管理者の判断に委ねたものである。

また、構造や色彩については、周囲の環境と調和するものであることはもちろん、信号機、道路標識等の効用を妨げるものであってはならないことは当然である。

なお、ベンチへの広告物の添加等については、通達上特段規定をしなかったが、これは、屋外広告物条例等の規制を受けるところでの添加は当該条例等により排除されるものであり、それ以外の場合の広告付きベンチを設置させることについての判断は各道路管理者の裁量ということとなる。

ただし、指定区間内の一般国道においては、「指定区間内の一般国道における路上広告物等の占用許可基準について」(昭和四四年八月二〇日付け建設省道政発第五二号道路局長通達)別紙第五、(1)、トの規定があるため、こちらの通達で排除されることとなる。(別紙2)

四 ベンチの占用主体及び管理

(1) 占用主体は、路線バス事業者、タクシー事業者の団体、地方公共団体、自治会、商店会その他これらに準ずるものであって、適確な管理能力を有すると認められるものとする。これは占用主体が占用後にならメンテナンスなどを行わない者であると壊れた場合などに道路管理に支障がたり苦情等が寄せられたりするのは結局道路管理者ということになり、占用者によって適切に管理されることにより、いたずらに道路管理者の

負担を増加させないためである。

なお、タクシーについて「タクシー事業者の団体」としたのは、路線バス事業のバス停が、通常当該路線バス事業者単独のものであり主体もはっきりしているが、タクシー乗場の場合には、営業エリアであればどの会社のタクシーでも客待ちでき、主体が不明確となるため、タクシー近代化センター等の団体を占用主体としたほうが合理的であり、責任体制も明確となるからである。

(2) ベンチ設置に付随するゴミ箱は、原則として認めないこと。ただし、固定式で歩行者等の交通の支障にならず、かつ、公衆の利便に著しく寄与する場合で、ゴミ箱の管理が万全に行われるものであれば認めても差し支えない。これはゴミ箱の設置を全面的に禁止するものではなく、ただし書の状況のような場合には許可しても差し支えないものである。

また、ここでは灰皿の取扱いについて触れていないが、灰皿も「ゴミ箱」の一形態と考えることができ、道路管理者の判断で許可することも可能であると考ええる。

(3) ベンチの管理（ゴミ箱を設置する場合は、その管理を含む。）については、占用者からあらかじめ管理規定等を徴し、その管理に万全を期すよう指導すること。これはベンチあるいはゴミ箱の管理状況によっては、ベンチがベンチとして

の効用を果たさない状態であったり、ゴミ箱からゴミがあふれ出て道路上に散乱している状態になっているような場合にあつては、その苦情は結局のところ道路管理者に対し寄せられることとなる。これらの占用物件が占用者によって適切に管理されることにより、道路管理者の負担がいたずらに増加させられることのないよう措置させなければならぬであろう。

このため、道路管理者が占用を認めたことによつて必要以上の負担を強いられることのないように、占用者からあらかじめ、管理規定等を提出させ、その管理に万全を期す必要がある。

2 上屋の道路占用許可について

一 上屋占用許可の基本方針

上屋占用許可についての基本方針では、歩行者や自動車などの道路の利用形態から判断し、地域の実情も勘案して公益上設置することが妥当な場合には許可することとした。

また、通達には許可にふさわしい場合の例示を掲げているが、最終的には各道路管理者が、対象基準、主体等を勘案して許可していかどうかの判断をすることとなる。

なお、道路管理者が設ける上屋は、「ベンチ又はその上屋」ということでベンチとセットでなければ道路の附属物とはならないが、占用の場合は、

上屋単独でも許可できるという点に注意を要する。

二 上屋の設置場所

ベンチと同様、電柱等の他の占用物件や植樹帯など具体的に道路の現在の状況により個々具体的に検討されなければならないものであり、(1)道路の法敷(2)歩道(3)駐車施設(4)その他が考えられる。

(1)、(3)、(4)については、「ベンチの設置場所」と同じ。

(2)については、原則として三メートル以上の幅員のある歩道であり、バス停上屋の通達の際の基準と変わっていないが、これは上屋の幅を二メートル以下としていることから、上屋が三メートルの歩道上に設置されたとしてもまた余裕幅が一メートル程度あり、歩行者が上屋の下でバスを待っている人の列に妨げられることなく歩道を通行することが可能であると考えられるからである。

なお、バス停上屋の通達と違う点は、ただし書により、未改築の道路で、歩道の幅員が三メートル以上ない道路においては、地域の実情により、各道路管理者が三メートル未満の数値を規定で定めた場合には、その定めた数値以上の歩道の幅員があれば、設置しても差し支えないこととしたことである。

三 上屋の構造等

(1) 上屋は、歩行者等の交通の支障とならない規模及び構造であること。これは例えば、上屋の

長さを何メートルにするとか、雨水の処理に配慮するといったことは、本通達で規定しなくても常識の問題であるからである。

(2) 上屋の幅は、原則として二メートル以下とすること。これは上屋を設置したとしてもまだ余裕幅があり、歩行者の通行に支障がない場所であることを考慮するならば、その余裕幅は少なくとも一メートル以上は確保する必要があるところから二メートルの数値が考えられたものである。

なお、歩道幅員が五メートル以上あり、バス利用者が多い場所では道路管理上支障がない場合には、バス利用者が多い場所では道路管理上支障がない場合には、バス利用者は、上屋の幅を二メートル以上として設置することもバス利用者の利便を図る観点から差し支えないものとしている。

(3) 上屋の高さは、原則として路面から二・五メートル以上とすること。これは建築限界を犯さないための配慮である。

なお、上屋の上限を設けなかったのは、常識の問題だからである。そもそも、必要以上に高い上屋を設けても、上屋としての効用がなくなるばかりでなく、信号が見えにくくなるとか道路交通の安全等に問題が出てくるものと思われる。

(4) 上屋の構造及び色彩は周囲の環境と調和するものであり、信号機、道路標識等の効用を妨げないものとする。これは交通安全及び道路環境を含め周囲の環境とも調和のとれたものとする

よう配慮するためである。

(5) 上屋には原則として壁面を設置しないこと。ただし、風雪等のため特に壁面を設ける必要があり、かつ、道路管理上支障のない場合においては、この限りでない。これは一般的な地域においては、壁面がなくても利用上支障がないものと考えられるところから、道路における見通しの確保あるいは防犯上の観点から原則として壁面を認めないこととした。しかし、積雪地域や風雨の激しい地域においては壁面を有したもののほうが上屋の効用が増すものと考えられるため、このような場合にあっては道路管理上支障のない範囲内で認めることができることとした。

(6) 上屋には広告物等の添加及び塗装又は装飾のための電気設備の設置は認めないこと。これは道路本来の目的及び道路空間を公共空間として確保するうえから上屋本来の目的とは異なった広告の添加等は認めないこととしたものである。

なお、本通達においてベンチへの広告物の添加は特段規定しなかったが、上屋はその構造からして広告物を添加する余地がなく、仮に認めたとしてもその躯体の大きさから、広告物もかなり大きなものとなることが予想され、道路の美観や視認性を損うおそれがあるからである。

四 上屋の占用主体及び管理

本項については、「ベンチの占用主体及び管理」

と同じ。

五 その他

(1) ベンチ及び上屋の道路占用料の取扱いについて

道路法施行令別表の占用料を適用している道路管理者の道路占用料の取扱いについては、「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」（昭和四二年一月一三日付け建設省道政発第九〇号）（以下「九〇号通達」という。）（別紙3）等によっているところであるが、この九〇号通達の運用として「ベンチ及び上屋の道路占用料の取扱いについて」（平成六年七月一九日付け建設省道政発第三七号）により次のとおり取り扱うこととした。

① 占用料を徴収しない場合

高齢者等の交通弱者が多数利用する施設の周辺、コミュニティ道路、遊歩道、道の駅、サービスエリアなどに設置されるもので、広告の添加及び営利目的がなく、かつ、道路を利用する公衆の利便に著しく寄与するベンチ及びその上屋については、九〇号通達の3(2)(a)(ii)のカーブミラー、くずかご、灰皿、花壇、掲示板等で営利目的がなく交通安全、道路の美化及び公衆の利便に著しく寄与する物件の運用として取り扱うこととし、このような場合の占用料は免除することとした。

② 占用料を減額する場合

バス事業者及びタクシー事業者については、営利目的ではあるが、公共輸送機関としての公共性を考慮して次のとおり取り扱うこととした。

ア、バス事業者が設けるバス停に付随するベンチ及び上屋

九〇号通達の3(2)(ホ)(ニ)のバス停留所標識及びバス待合所 政令で定める額の五〇%の運用として政令で定める額の五〇%とした。

イ、タクシー事業者の団体が設けるタクシー上屋及びそのベンチ

九〇号通達の3(2)(ホ)(ニ)のバス停留所標識及びバス待合所に準ずるものとして取り扱うこととし、同通達の3(2)(ホ)(六)の地方建設局長等が定める減額率において政令額の五〇%とした。(別紙4)

(2) ベンチ及び上屋は、道路法第三二条第一項第一号のその他これらに類する工作物に該当するものとして許可すること。

(3) 道路管理者によつては、既にベンチあるいは上屋の占用許可基準を策定していて、この通達に基づく取扱いが難しい場合が出てくること予想されるので、この場合、当分の間は道路管理者

が既に定めていた基準で取り扱うこともやむを得ないものとした。

なお、以上の場合以外において、既に占用を許可したベンチ又は上屋が、この基準に適合しないものについては、今後における占用許可の更新時あるいは修繕時等の機会をとらえて逐次この基準に適合するよう指導する必要がある。

おわりに

道路管理、取り分け、占用関係事務に従事されている方の中には本通達が物足りないと感じた方もおられると思います。事実、バス停上屋の通達と比べると構造についての基準なども縛る項目が減っているが、これは、常識として判断されるものや他の法令等により規制を受けるものについては特段規定しなかったためである。

また、細部については、各道路管理者は地域ごとの実情に応じた統一の基準を設けるなどして道路管理上支障のないよう措置されたい。

なお、本通達の施行に伴い、バス停上屋の通達は廃止されたので、念のため申し添える。

(別紙1)

建設省道政発第三号
平成六年六月三〇日
各都道府県知事
各政令市市長
各地建等局長
あて
道路関係四公団長
建設省 道路局長

ベンチ及び上屋の道路占用の取扱いについて

平成五年一月の道路法施行令の改正により、「ベンチ又はその上屋で道路管理者の設けるもの」が道路の附属物となり、道路の管理上必要なものは、道路管理者自らが設けることとなった。これに伴い、ベンチ及び上屋の道路占用の取扱いを明確にすることとした。今後は道路管理上支障のない場合にあつては、下記の道路占用の取扱いに従い、その運用に遺憾なきを期されたい。

また、ベンチ及び上屋の道路占用の許可に際し、建築基準法第六条、消防法第七条又は道路交通法第七七条の許可等が必要な場合には、これらの関係機関とも十分な連絡調整のうえ適正な処理を行うこととされた。

おつて、貴職より貴管下道路管理者(地方道路公社を含む。)に対しても周知徹底方お取り計らい願いたい。

記

I ベンチの道路占用許可について

1 ベンチ占用許可の基本方針

ベンチは、バス停留所、タクシー乗場、高齢者等の交通弱者が多数利用する施設の周辺、ショッピングモール、コミュニティ道路、遊歩道、道の駅、サービスエリアなどに設置する場合など道路の歩行者等の利用形態から判断し、地域の実情に応じ、公益上設置することが妥当な場合は許可するものとする。

2 ベンチの設置場所

電柱等の他の占用物件、植樹帯の所在など具体的な道路状況を勘案し、以下の道路管理上支障のない場所とすること。

(1) 道路の法敷

(2) ベンチを設置した後、歩道(自転車歩行者道及び自転車

歩行者専用道路を含む。以下同じ。の幅員から路上施設及び占用物件の幅員を減じた幅員が原則として二m以上（自転車歩行者道又は自転車歩行者専用道路にあっては、三m以上）確保できる歩道。ただし、地域の実情により、未改築の道路については、二m未満（自転車歩行者道又は自転車歩行者専用道路にあっては、三m未満）の幅員を定める場合には、原則としてその数値の幅員を確保できる歩道。

(3) 道の駅、サービスエリア、パーキングエリア、自動車駐車場にベンチを設置する場合には、自動車の駐車のために供されている以外の部分

(4) その他、道路の利用状況を勘案し、道路管理上支障のない場所

3 ベンチの構造等
ベンチは、原則として固定式とするなど容易に移動することができないものとし、十分な安全性及び耐久性を具備したものであること。また、その構造及び色彩は周囲の環境と調和するものであること。

4 ベンチの占用主体及び管理
(1) 占用主体は、路線バス事業者、タクシー事業者の団体、地方公共団体、自治会、商店会その他これらに準ずるものであって、適確な管理能力を有すると認められるものとする。

(2) ベンチ設置に付随するゴミ箱は、原則として認めないこと。ただし、固定式で歩行者等の交通の支障にならず、かつ、公衆の利便に著しく寄与する場合で、ゴミ箱の管理が万全に行われるものであれば認めても差し支えない。

(3) ベンチの管理（ゴミ箱を設置する場合は、その管理を含む。）については、占用者からあらかじめ管理規定等を徴し、その管理に万全を期するよう指導すること。

II 上屋の道路占用許可について
1 上屋占用許可の基本方針

上屋は、バス停留所又はタクシー乗場に設置される場合、ベンチに付随して設置される場合等道路の歩行者等の利用形態から判断し、地域の実情に応じ、公益上設置することが妥当な場合は許可するものとする。

2 上屋の設置場所
電柱等の他の占用物件、植樹帯の所在など具体的な道路

状況を勘案し、以下の道路管理上支障のない場所とすること。
(1) 道路の法数
(2) 幅員が原則として三m以上の歩道。ただし、地域の実情により、未改築の道路については、三m未満の数値を定めるときは原則としてその数値以上の歩道
(3) 道の駅、サービスエリア、パーキングエリア、自動車駐車場に上屋を設置する場合には、自動車の駐車のために供されている以外の部分
(4) その他、道路の利用状況を勘案し、道路管理上支障のない場所

3 上屋の構造等
(1) 上屋は、歩行者等の交通の支障とならない規模及び構造であること。
(2) 上屋の幅は、原則として二m以下とすること。ただし、五m以上の幅員を有する歩道及び駅前広場等の島式乗降場については、この限りでない。
(3) 上屋の高さは、原則として路面から二・五m以上とすること。
(4) 上屋の構造及び色彩は周囲の環境と調和するものであり、信号機、道路標識等の効用を妨げないものとする。
(5) 上屋には原則として壁面を設置しないこと。ただし、風雪等のため特に壁面を設ける必要があり、かつ、道路管理上支障のない場合においては、この限りでない。
(6) 上屋には広告物等の添加及び塗装又は装飾のため電気設備の設置は認めないこと。

4 上屋の占用主体及び管理
(1) 占用主体は、路線バス事業者、タクシー事業者の団体、地方公共団体、自治会、商店会その他これらに準ずるものであって、適確な管理能力を有すると認められるものとする。
(2) 上屋設置に付随するゴミ箱は、原則として認めないこと。ただし、固定式で歩行者等の交通の支障にならず、かつ、公衆の利便に著しく寄与する場合で、ゴミ箱の管理が万全に行われるものであれば認めても差し支えない。
(3) 上屋の管理（ゴミ箱を設置する場合は、その管理を含む。）については、占用者からあらかじめ管理規定等を徴し、その管理に万全を期するよう指導すること。

境の確保を図るため指定区間内の国道（道内の主要な一般国道を含む）における路上広告物の占用は本基準に従い厳正に取り扱うものとする。

第2 定義

本基準において「路上広告物」とは、次に掲げる工作物は物件をいう。

- (1) 添加看板等
電柱、街灯、標識、アーケードその他道路区域内の工作物又は物件に添加される看板（以下「添加看板」という。）
広告用の幕若しくは旗ざお、はり札、はり紙及びこれらに類するもの。
- (2) 突出看板等
建物、へい、その他道路区域外の工作物若しくは物件に添加され又は道路区域外の土地に設置され道路区域内に突出する看板、広告用の幕、若しくは日よけ及びこれらに類するもの。
- (3) 立看板等
道路区域内の土地に設置される立看板、広告板、広告用旗ざお、標識、広告塔、アーチ及びこれらに類するもの。
- (4) 自家用看板等
突出看板等及び立看板等のうち沿道で営業又は事業を行なう者が自己の営業所（店舗を含む。）又は事業所若しくは作業所に添加する自己の店名、屋号、商標若しくは自ら販売若しくは制作する商品の名称又は自己の営業若しくは事業の内容を表示するもの。

第3 適用除外

次に掲げる広告物については、本基準を適用しない。

- (1) 法令の規定により設置されるもの。
- (2) 国又は地方公共団体が公共的目的をもって設置するもの。
- (3) 公職選挙法による選挙運動のために使用するポスター、立札等。
- (4) 冠婚葬祭のため一時的に設置するもの。

第4 禁止場所等

路上広告物、又はこれを掲出する工作物若しくは物件（以下「路上広告物等」という。）は、次に掲げる道路若しくは場所又は工作物若しくは物件に設置又は添加してはならない。ただし、自家用看板についてはこの限りでない。

- (1) 自動車専用道路。ただし、道路の区域内に設ける休憩所給油所及び自動車修理所の業務のために設ける必要最小限の路上広告物については、この限りでない。
- (2) 今後改築となる道路の区間（舗装工事又は局部改良等小規模のものを除く。）
- (3) 次の各号に掲げる物件、工作物、場所
イ 橋、トンネル、高架構造（横断歩道橋を含む。）及び分離帯。
ロ 街路樹、信号機、道路標識、防護柵、駒止めの類及び里程標の類。
ハ 消火栓、火災報知機、郵便ポスト、電話ボックス、変圧塔、及びこれらに類する物件。
ニ 道路が交差し、及び連結する場所、横断歩道並びに踏切道。
ホ 車両等が徐行する必要のあるまがりかど（交差点を除く。）及び勾配の急な坂。
ヘ 橋（長さ二〇メートル以下のものを除く。）及びトンネルの前後それぞれ一〇メートルの区域内、警戒標識、規制標識（駐車禁止、駐車禁止の標識を除く。）及び横断歩道の指示標識の前後それぞれ一〇メートルの区域内並びに信号機の前後それぞれ二〇メートルの区域内。
ト 車道幅員五・五メートル以上の道路が交差若しくは連結している交差点又は連結点、横断歩道及び踏切道の前後それぞれ一〇メートルの区域内。

第5 設置方法

路上広告物等の設置は次に掲げる方法によつてしなければならない。

- (1) 添加看板等
イ 添加看板等（添加看板のうち巻付看板及び照明式バス停留所標識に添加する看板を除く。）の最下部と路面との距離は四・五メートル以上とする。ただし、歩道においては二・五メートル以上とすることができる。
ロ 原則として道路中央側につき出してはならない。
ハ 電柱、街灯等の柱類に添加する添加看板等の大きさは縦一・五メートル以内横〇・八メートル以内とし、その表示面積は一・〇平方メートル以内とする。

ニ 添加看板は一柱につき一個（巻付看板及び照明式バス停留所標識に添加する看板については、一平方メートルの範囲内において一個を二面として掲出することができる。）に限るものとする。

ただし、市街地を形成している区域内の道路にあつては、一柱につき取付一個、巻付一個とすることができる。この場合において巻付看板は一面とし対面禁止としなければならない。

ホ 第4(3)へ及びトの場合にあつては、巻付看板を対面禁止として掲出することができる。

ヘ 電柱に添加する看板等の相互間の距離は、道路一側につき二〇メートル以上とする。

ト はり紙、ぬり広告等路上工作物又は物件に直接貼付、又は塗装したものであつてはならない。

(2) 突出看板等

イ 自家用看板等に限るものとし、一営業所又は一事業所若しくは一作業所につき二個以内とする。ただし、たばこ、塩又は切手の販売店、専門店、加盟店、代理店等を表示する〇・五平方メートル以下のもの及び広告用日よけを除く。

ロ 看板の最下部と路面との距離は四・五メートル以上とする。ただし、歩道においては二・五メートル以上とすることができる。

(3) 縦看板等（アーチを除く。）

イ 縦看板等のうち縦看板、旗ざおは、催物、集会等のため一時的に設けるものとし、その大きさ（旗ざおについては旗の部分の大きさ）は縦二メートル、横一メートル以内とする。

ロ 地面に接する部分の位置は、法敷、側こう上又は路肩とする。ただし、横〇・五メートル以内の立看板、標識又は旗ざおを幅員四メートル以上の歩道に設ける場合は、歩道内の車道寄りに設けることができる。

(4) アーチ

イ 原則として、祭礼、催物等のために一時的に設けるものに限る。
ロ 車道を横断するものであつてはならない。ただし、車

道幅員九メートル未満の道路を横断するものであって、交通の円滑を妨げるおそれがないものはこの限りでない。
ハ 道路を横断する部分の最下部と路面との距離は、五メートル以上とする。ただし、歩道を横断する部分の最下部と路面との距離は三・五メートル以上とすることができる。
ニ 路面に接する部分の位置は法敷とする。ただし、交通の円滑を妨げるおそれがない場合は、路端寄り又は歩道内の車道寄りに設けることができる。

第6 構造色彩等

- (1) 路上広告物等は、相当強度の風雨、地震等に耐える堅固なもので、倒壊、落下、はく離、老朽、汚損等により美観を損い、又は公衆に危険を与えるおそれのないものでなければならぬ。
- (2) 路上広告物等の構造、色彩等は、信号機又は道路標識に類似し、又はこれらの効用を妨げるものであってはならない。路上広告物等の地色は、原則として白色又は淡色に限るものとする。
- (3) 路上広告物等は、電光式、照明式又は反射材料式であってはならない。ただし、自家用看板等及び照明式バス停留所標識に添加する看板については、電光式又は照明式に限り認めることができる。
- (4) 路上広告物等のデザイン及び表示内容は、美観風致を十分考慮して定めるものとする。

第7 既設の路上広告物等の取扱等

- (1) 占用許可物件であつてこの基準に適合しないものは、占用許可更新の際に、この基準に適合するよう強力に指導するとともに、耐用年数の経過により改造又は修繕する際には、除却、移転、改造等の必要な措置を命ずるものとする。なおこれらの処理については、今後計画的に順次整理し、三年後に完了するものとする。
- (2) 不法占用物件については、この基準に適合するものは占用許可申請を行なわせるものとし、この基準に適合しないものは適合するよう移転、改造等を行なわせる上で占用許可申請を行なわせるものとする。なおこれらの占用許可申請の行なわれないものは所定の手続により除却させる。
- (3) 本基準実施後に新たに設置される柱類に添加される追加看板については、占用許可を与えないものとする。(消火栓

標識、バス停留所標識、防犯灯等公共的目的をもつ物件で、やむを得ない事情により広告つきとなるものについてはこの限りでない。

- (4) 本基準実施前に既に設置された柱類であつて、看板の追加されていないものについては、本基準に適合するものであつても、追加看板の占用は慎重に取り扱うものとする。

第8 その他

路上広告物の占用許可を与えるに際しては、この基準によるほか、道路交通法、屋外広告物法及び屋外広告物条例の許可基準をあわせて勘案し、かつ屋外広告物関係機関と緊密な連絡をとつて公正な処理を行なうよう努めるものとする。

(別紙3)

道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について

昭和四二年一月一日建設省道政発第九〇号
〔各地方建設局長あて建設省道路局長通達〕
改正 昭和五二年九月一日建設省道政発第四九号
昭和五八年九月一日建設省道政発第八六号
昭和六〇年三月二八日建設省道政発第三号
昭和六二年三月二日建設省道政発第二四号
昭和六二年九月二五日建設省道政発第六八号
平成元年一月三日建設省道政発第五八号

昭和四二年一月二六日付け政令第三三五号で別添のとおり道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令が公布、施行されたので、左記事項に留意の上、その運用に遺憾のないようにされたい。

記

1 工事開始等の告示

指定区間の一般国道において建設大臣が工事を行なう場合の工事の開始又は完了の告示を行なわないこととした。

なお、定期バスの運行の円滑化を図るため、工事の内容が定期バスの運行に影響を与えるような場合、例えば、工事の実施に当該道路が通行禁止又は一方通行の措置を必要とするとき、バスの停留所の移動を必要とするとき等の場合には、工事の開始又は完了の日をあらかじめ所轄陸運事務所に通知

すること。

2 占用物件の追加

高速自動車国道又は自動車専用道路の区域において、道路の占用物件として休憩所、給油所及び自動車修理所を追加した。これらの占用物件の許可基準については、別途通達する予定であるが、許可にあつては当局と事前協議すること。

3 占用料の額

- (1) 第一九条の二第一項
(イ) 占用の期間が翌年度以後にわたる場合は、各年度ごとに占用料を算出して徴収する。
(ロ) 一件の占用許可に係る各年度ごとの占用料の額が一〇〇円に満たない場合は、占用料の額を一〇〇円とする。
- (2) 第一九条の二第三項
(イ) 第一号
国有林野事業、印刷事業、造幣事業、アルコール専売事業及び地方財政法第六条に規定する公営企業に係る占用料は、徴収しない。
なお、前記以外の国及び地方公共団体の行なう事業に係る占用料は、法第三九条第一項、令第一九条及び道路法施行規則第四条の三により徴収することができるものとされていることから、国及び地方公共団体の行なう事業のための占用物件に係る占用料は全て徴収しないこととなる。

(ロ) 第二号

- (a) 日本鉄道建設公団が建設し又は災害復旧工事を行なう鉄道施設に係る占有料は、徴収しない。
- (b) 鉄道事業法第二条第一項に規定する鉄道事業で一般の需要に應ずるもの用に供する施設(本線、支線及び車庫等への引込線)及び同条第五項に規定する索道事業で一般の需要に應ずるもの用に供する施設並びに新幹線鉄道保有機構が建設し、保有し、又は大規模な災害復旧事業を行う鉄道施設(以下「鉄道等」という。)に係る占用料(主として地下鉄の形態により鉄道事業を営業者の保有する鉄道等に係るものを除く)は、次による。
(一) 道路が鉄道等の敷地を使用する場合無償であるとすきは、当該鉄道等に係る占用料は徴収しない。

(二) 道路が鉄道等の敷地を使用する場合有償であるときは、当該鉄道等に係る占用料は、政令に定める額を徴収する。

(三) 主として地下鉄の形態により鉄道事業を經營する者の保有する鉄道等に係る占用料は次のとおりとする。

(一) 帝都高速度交通営団の保有する鉄道等に係る占用料は、路上施設(通風孔、出入口等)に係るものを除き徴収しない。

(二) 国、地方公共団体又はこれに準ずる公法人から出資を受け、主として公共的な目的をもって設立された事業主体の保有する鉄道等に係る占用料は、政令で定める額に二五%を上限として地方建設局長等が定める率を乗じて得た額とする。

(三) (一)又は(二)に該当しない鉄道等に係る占用料は、政令に定める額を徴収するものとする。

(イ) 第三号

公職選挙法による選挙運動のために使用する物件に係る占用料は、徴収しない。

(ロ) 第四号

(a) 街灯(アーチ型のを除く。)に係る占用料は徴収しない。

(b) 農道、林道その他の公共通路(公衆が常時道路交通の一環として通行している通路)に係る占用料は、徴収しない。

(c) 駐車場法第一七条第一項に規定する都市計画として決定された路外駐車場に係る占用料は、政令で定める額の二五%の額とする。

(ホ) 第五号

(a) 占用料を徴収しない物件

(一) 道路の付属物を無償で添加している電柱又は電話柱

(二) 占用物件たる電柱又は電話柱を支えている支柱

(三) 公共的団体が設置する有線放送電話柱

(四) 公益法人が設置する有線テレビ(CATV)電柱及びその支柱、架空の道路横断電線及び各戸引込電線

(五) 公共的団体又は電気事業者若しくは電気通信事業

法(昭和五十九年法律第八六号)第二二条第一項に規定する第一種電気通信事業者(以下「第一種電気通信事業者」という。)が設ける架空の道路横断電線及び各戸引込電線

(六) ガス、電気、電気通信(第一種電気通信事業者の設けるものに限る。)、水道及び下水道の各戸引込地下埋設管

(七) 公共的団体が設ける水管及び下水道管

(八) 積雪の度がはなはだしい地域におけるがんぎ

(九) 塩及び郵便切手の販売場所を示す規格化された看板(店舗に取付けられたもので、一店舗一個に限る。)

(十) 無料で不特定多数人に開放している公園、広場及び運動場

(十一) かんがい排水施設その他農業用地の保全又は利用上必要な施設

(十二) カーブミラー、くずかご、灰皿、花壇、掲示板等で営利目的がなく交通安全、道路の美化及び公衆の利便に著しく寄与する物件

(十三) 地上権等により道路敷の権原を取得し、道路を築造した場合における当該道路敷内の占用物件

(十四) ただし、地上権等設定の際占用料徴収を前提としている場合はこの限りでない。

(十五) 前各号に掲げる物件のほか、慣行等から占用料を徴収することが不相当であると地方建設局長等が認めた物件

(十六) 占用料を減額する物件及びその減額率

(一) 民営の水道事業(専用水道事業を除く。)に係る占用物件 政令で定める額の五〇%

(二) バス停留所標識及びバス待合所 政令で定める額の五〇%

(三) 駐車場(駐車場法第一七条第一項に規定する都市計画として決定された路外駐車場を除く。) 政令で定める額の五〇%

(四) 公安委員会の設置する交通信号灯を無償で添加している電気事業者又は第一種電気通信事業者の設置する電柱又は電話柱 政令で定める額の五〇%

(五) 公益法人が設ける有線テレビ(CATV)の架空

道路縦断電線 政令で定める額の五〇%

(六) 前各号に掲げる物件のほか、慣行等から政令に定める額の占用料を徴収することが不相当であると地方建設局長等が認めた物件、地方建設局長等が定める減額率

(3) 占用料の特例(経過措置)

船橋市及び浜松市の区域に係る既存の占用物件の占用料については、昭和六五年度中に調整が終わるよう所要の経過措置を講じることができる。

(4) 別表備考の運用

(イ) 削除

(ロ) 別表中備考六の計算は、占用物件一個ごとに行う。

(ハ) 占用料の額が月額で定められているものの月の計算は、民法第一四三条の規定による。

4 特殊な占用物件の別表適用

(1) 「法第三二条第一項第一号に掲げる工作物」の項

(イ) 「電話柱」の項 電気事業者が設ける電力保安通信設備(独立電話柱)については、本項を適用する。

(ロ) 「その他の柱類」の項 有線放送業務の用に供する柱(有線放送電話業務の用に供するものを除く。)については、本項を適用する。

(ハ) 「変圧塔その他にこれに類するもの及び公衆電話所」の項 ガス事業者が地上に設けるガス整圧塔については、本項を適用する。

(ニ) 「その他のもの」の項 バス待合所、時刻表示板及び非常用救助袋固定環(一対で一㎡とする。)については、本項を適用する。

(2) 「法第三二条第一項第二号に掲げる物件」の項

(イ) 削除

(ロ) 「その他のもの」の項 熱供給管路、都市廃棄物管路及び石油管(令第九条に規定するものを除く。)については、本項を適用する。

(3) 「法第三二条第一項第三号に掲げる施設」の項

鉱石運搬のための索道及びその保安施設については、本項を適用する。

(4) 「法第三二条第一項第五号に掲げる施設」の項

「その他のもの」の項 地下駐車場、通路(上空又は地

下に設けるもの以外のもの)及びベルトコンベアについては、本項を適用する。

(5) 「法第三十二条第一項第六号に掲げる施設」の項

コインロッカー、靴みがき及び新聞売りについては、本項を適用する。

(6) 「第七条第一号に掲げる物件」の項

(イ) 「看板」の項 ショールウィンド及びサインポールについては、本項を適用する。

(ロ) 「標識」の項 商店・会社・商品名を表示せず理容所、クリーニング所等の業種を示すマーク及び工場 寮等への道程を示す案内板については、本項を適用する。

(ハ) 「アーチ」の項 アーチ型の街灯については、本項を適用する。

5 その他

(1) 占用者以外の者が占有物件に新たな物件を添加した場合及び占用者が自己の占有物件に占有目的外の物件を新たに添加した場合には、当該物件について別途別表に定める占有料を徴収する。

(2) 更新もれの占有物件は新規占有として処理する。

(3) 新規の占有物件については、減免の適用を受けるものを除き、政令で定める占有料の額を徴収する。

(4) 督促状を発する場合 督促状に指定する納付すべき期限は、その発行の日から二〇日以上三〇日以内とする。

別添 (略)

(別紙4)

平成六年七月一九日
建設省道政発第三七号

地方建設局 道路部長
北海道開発局 建設部長
沖繩総合事務局 開発建設部長
道路関係四公団 担当部長

建設省道路局路政課長
ベンチ及び上屋の道路占用料の取扱いについて

ベンチ及び上屋の道路占用料の取扱いについては、昭和四二年一月一三日付け建設省道政発第九〇号、九〇号の二、九〇号の三建設省道路局長通達「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」(以下「九〇号通達」という)によつておこなわれているところであるが、九〇号通達の運用として下記のとおり取り扱うこととされたい。

記

1 占有料を徴収しない場合

高齢者等の交通弱者が多数利用する施設の周辺、コミュニティ道路、遊歩道、道の駅、サービスエリアなどに設置されるもので、広告の添加及び営利目的がなく、かつ、道路を利用する公衆の利便に著しく寄与するベンチ及びその上屋(九〇号通達三(2)(a)(イ))

2 占有料を減額する場合及びその減額率

① バス事業者が設けるバス停に付随するベンチ及び上屋
政令で定める額の五〇%

(九〇号通達三(2)(b)(イ))

② タクシー事業者の団体が設けるタクシー乗場に付随するベンチ及び上屋
政令で定める額の五〇%

(九〇号通達三(2)(b)(ロ)に準ずるものとして、3(2)(b)(イ))

交通需要マネジメント(TDM)シンポジウムの開催

都道府県渋滞対策協議会
TDMシンポジウム事務局

一 はじめに

我が国では、道路交通需要の増大とそれに対し充分には整備されていない道路ネットワークの現状から、都市部を中心に道路交通渋滞対策が大きな政策課題としてクローズアップされている。

大都市での平均旅行速度は、最近一〇年間、マラソンランナー並の時速約二〇km前後で推移し、渋滞による平成二年度の全国の時間損失は直接的なものだけで約一二兆円と推定されている。

この道路交通渋滞の現状を改善し、道路交通の円滑化を図るために、近年、道路ネットワークの整備や交差点の改良、立体化等による交通容量の拡大策に加え、都市または地域レベルの道路交通の混雑緩和を、シャトルバスの利用促進、フレック

クスタイム・時差出勤の導入、相乗りや共同集配の実施促進などの交通の需要を調整することによって行う「交通需要マネジメント(TDM: TRANSPORTATION DEMAND MANAGEMENT)」の考え方が広がりにつつある。

TDMは、欧米において調査研究が進み、特に米国においては、具体的な施策としてカープール、HOVレーンの整備、交通管理組合の設置などのTDM適用事例が数多く見受けられるが、日本においては施策として未だ定着するに至っていない。

このような現状の中で、本シンポジウムは欧米でのTDMの取り組み、日本における先進的なTDMの取り組み等を踏まえつつ、TDMの日本への普及・定着の方向を展望することを目的に実施された。



プログラム

13:00～	開場、受付	
13:30～13:45	開会の辞	
	来賓あいさつ	
	警察庁交通局長	田中節夫
	運輸省運輸政策局長	豊田 実
	建設省道路局長	藤川寛之
13:45～14:35	基調講演	
	太田勝敏 東京大学工学部教授	
	～交通需要マネジメントの展開に向けて～	
14:35～14:45	休憩	
14:45～16:55	パネルディスカッション	
	～日本におけるTDMの実施に向けて～	
	コーディネーター	岡野行秀 東京大学名誉教授
	パネリスト	岩越和紀 JAF MATE編集長
		太田勝敏 東京大学工学部教授
		高田邦道 日本大学理工学部教授
		橋本昌史 新東京国際空港公園理事
		藤原まり子 (株)博報堂生活総合研究所客員研究員
		山出 保 金沢市長
		山根 孟 勸道路経済研究所理事
16:55～17:00	閉会の辞	
17:00	閉会	

二 シンポジウム開催概要

本シンポジウムは、平成六年九月六日(火)一三・三〇(一七・〇〇)、東京都千代田区大手町の経団連ホールにおいて開催された。

開催テーマは「日本におけるTDMの実施に向

けて」であり、前述したとおり欧米でのTDMの取り組み、日本における先進的なTDMの取り組み等を踏まえつつ、TDMの日本への普及・定着の方向を展望することを目的として、都道府県渋滞対策協議会の主催(後援:警察庁、運輸省、建設省、日本道路公団、首都高速道路公団、経済団

体連合会、日本商工会議所、(財)道路経済研究所、(財)計量計画研究所、(財)全日本交通安全協会、(社)日本バス協会、(社)全国乗用自動車連合会、(社)日本トラック協会)で実施された。

開会三〇分前には、開場は約五〇〇人の聴衆で埋め尽くされ、その後の入場者も合わせると約六〇〇人に達し、TDMに対する関心の高さが充分うかがえるシンポジウムであった。

開会にあたって、開催地の協議会会長である首都圏道路交通渋滞対策協議会会長(石河信一 建設省関東地方建設局道路部長)が主催者を代表して開会の挨拶を行い、来賓として建設省道路局長、



基調講演



パネルディスカッション

警察庁交通局長、運輸省運輸政策局長の挨拶があった。
これに引き続き、東京大学・太田勝敏教授の基調講演(演題「交通需要マネジメント「TDM」の展開に向けて」)に移った。

太田教授は、「渋滞解消の方法として道路を供給してバランスを保つのは、環境問題などもあるが、困難な状況にある。そこで、ここに来てTDMという新しい次元の課題が出てきている。このTDMについて政策の焦点をどこに当てるのか、ま

た、交通システム自体についても議論しないと効果は上がらないと思う。米国をはじめオランダ、シンガポールなどでは交通渋滞などに関してTDMを導入し大きな成果を挙げている。」と、TDMの現状と問題点などを外国の諸例をもとに解説し、「短期的には適当な方策を採用して交通需要を調整し、TDMの本格導入を図ること、長期的には大気保全などの環境政策において、また交通計画、都市計画の策定との関連でTDMを位置づけていく必要がある。」ことなどを強調した。

基調講演のあと、八人の有識者(コーディネイター・東京大学・岡野行秀名誉教授、パネリスト・JAF MATI・岩越和紀編集長、東京大学工学部・太田勝敏教授、日本大学理工学部・高田邦道教授、新東京国際空港公団・橋本品史理事、(株)博報堂生活総合研究所・藤原まり子客員研究員、金沢市・山出保市長、(財)道路経済研究所・山根猛理事)によってパネルディスカッションが行われた。

パネルディスカッションでは、「日本の道路の場合、それぞれの道路が担っている役割や機能がきちっと考えて使われていない。また、ドライバーや周辺住民の負担、たとえばロードプライシングの問題をどうするかなど、TDMに関する課題は少なくない。」「TDMはドライバーにとってモビリティの自由を奪うものであるが、しかし、こ

の対応策の実践は避けて通れない。行政はこのような状況説明や啓蒙をもっと行うべきだ。」「人と行政の信頼関係がなければTDMは成立しない。交通需要のすべてを満足させるには相当なお金と時間が必要である。この損失をどうやってフォローしていくか。だから、需要サイドの対策がどうしても必要となってくる。」といった意見が出されたが、日本の交通渋滞を解消させるにはTDMの本格導入が不可欠であるという点では全員の意見の一致を見た。

三 おわりに

今回のシンポジウムは、都道府県渋滞対策協議会の主催により行われたが、関係諸機関からの多数の後援を頂き、大変盛会であった。特に、道路交通渋滞に対してスクラムを組んで対策を実施していくことになった、建設省、警察庁、運輸省の三省庁の後援、協力があつたことは、今後のTDM施策実施に向けて大きな弾みになったものと思われる。

日本のTDMへの取り組みは欧米に比べてまだまだ遅れているが、本シンポジウムがその端緒を開いたことになれば幸いである。

(文責：建設省関東地方建設局道路部計画調整課)

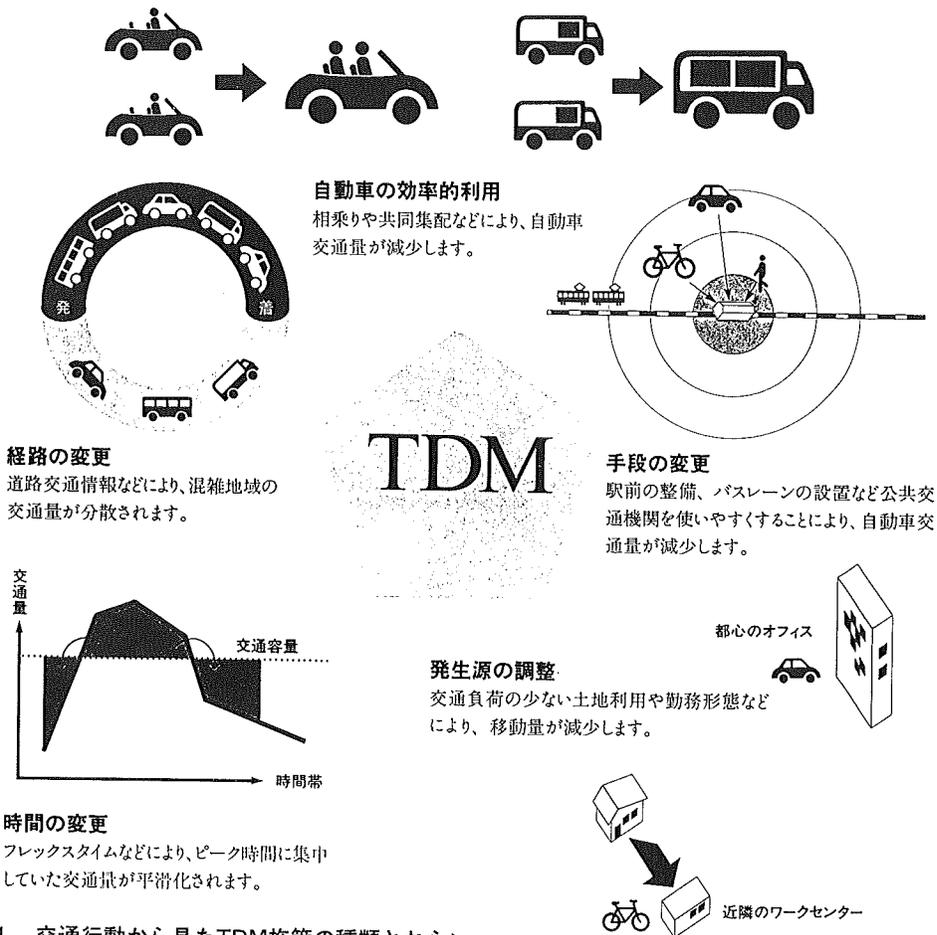


図1 交通行動から見たTDM施策の種類とねらい

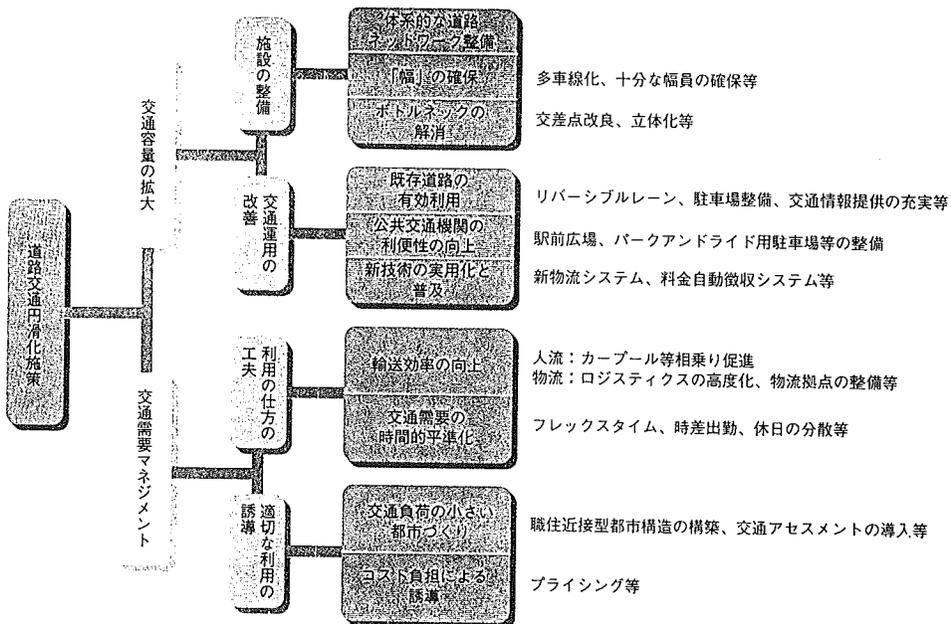


図2 道路交通円滑化のための施策の体系図



図 3
渋滞削減のためのツールボックス

表 1 国内外で実施されている主なTDM手法

交通マネジメント組合 (TMA)	TDM推進のために企業、商店、住宅団地などが結成する組織のことで、相乗りや共同集配など以下に示すTDMを企業や道路利用者が実施する際の計画、情報交換、調整などの場となります。また、パーク&ライド駐車場などTDMに必要な施設整備を公的組織に提案したり、需要調査などを公的組織と協力して実施したりします。
相乗り (カープール、バンプール、シャトルバス)	1台あたりの乗車人員を増やし自動車の効率的利用を図る手法です。カープールは乗用車による相乗りです。バンプールは人数が多い場合に相乗りのために用意されたバンを用いるものです。シャトルバスは企業などが運行するバスによる相乗りです。相乗り実施者への緊急時の帰宅サービスや相乗り車の優先駐車場・優先レーンの整備を合わせて行います。
パーク&ライド、パーク&バスライドなど	都市の外縁部において、一人乗り車から鉄道、バスなどの公共交通機関へ乗り換える手法です。乗用車から鉄道への乗り換えをパーク&ライド、乗用車からバスへの乗り換えをパーク&バスライドといいます。多くの場合、乗り換え拠点の駐車場、公共交通機関、バスレーンの整備などを合わせて行います。
公共交通機関の利用促進	鉄道、バスなどの公共交通機関の整備、サービスレベル向上などにより適正な交通機関分担を図るものです。駅前広場、交通情報コーナーなどの整備を合わせて行います。
自転車利用・徒歩の推奨	自転車道・歩道の整備、自転車愛好クラブの結成、企業における駐輪場・シャワー室などの整備により自転車利用、徒歩の推奨を行うものです。
歩行者・自転車・公共交通機関優先ゾーン	業務集積地域や商業地域の特定道路において、鉄道、バスなどの公共交通機関や自転車・歩行者を優先させたり専用としたりするものです。
物資の共同集配	個別に行われていた物資の集配を集配センターで行ったり、共同集配用のトラックが各店舗を回ることにより貨物車の積載率を高め、効率化を図るものです。
ロジスティクス	物流に関して、物流拠点の整備、荷捌きの自動化・情報化などを行い、貨物車の配車時間及び交通量の削減を図るものです。
フレックスタイム・時差通勤	従業員に勤務時間帯を選択させたり、企業の一部または全体の勤務時間を変更し、通勤交通のピーク時間帯への集中を緩和するものです。
圧縮勤務	1日の労働時間を延長し、1週あたりの勤務日数を減らすものです。
遠隔地勤務	通勤や出張の代わりにファクシミリ、テレビ、コンピュータなどの通信技術を利用するため、テレコミュニケーションワークセンターの整備などを行うものです。
道路交通・駐車場情報の提供	運転者に道路交通や駐車場の情報を提供することにより、無駄な走行を減らすものです。
駐車マネジメント	駐車場の位置、容量、料金などを調整することにより、適正な自動車利用を推進するものです。
交通アセスメント	開発により発生・集中する交通を事前に予測・評価して、適正な交通サービスレベルが確保されるように開発が計画されることを求めるものです。

都道府県道の路線認定基準の改正について(その二)

建設省道路局路政課総務係

(3) 第三 地方開発路線の要件について

地方開発路線は法第七条第一項第六号「前各号に掲げるものを除く外、地方開発のため特に必要な道路」であり、かなり抽象的な条文となっている。認定基準では、これを補足し地方開発の内容を明確にしているものである。地方開発路線は大きく二種類に分けられる。従来の基準では一つはいわば本来の地方開発路線であり、工業団地や住宅団地等と幹線道路等の拠点を結ぶ路線であり、一つはいわゆる特例開発路線で、環状線や離島、半島道路等、本来の地方開発とは必ずしもいえない場合もあるが、地域の交通の円滑化や、地域の定住化、活性化、生活利便の確保といった観点から特に都道府県道として認定整備する路線と位置付けられよう。

今回の改正では、本来の地方開発路線についておれば、従来の認定基準で要求されていた、①網値の充足②路線延長が原則4km以上あること③費用便益比率が一より大であることの廃止と開発の種類④の例示の追加となっている。

(1) 網値の充足に関しては、既述のとおりこれを廃止したので地方開発路線についても当然これを廃止した。

(2) 路線延長については、昭和二九年制定の基準では6km、昭和四六年の従前の基準では、4kmとされているところである。

その4kmの根拠としては、全国平均人口密度二六六人/km²に対応する網間隔値であること及び貨物旅客の平均輸送距離にほぼ合致すること等から地方開発としての産業活動、生活圏域の交流を図

る上での最小必要延長であるとされ、そしてこの全国平均人口密度を全国市部平均人口密度七六〇人/km²に対応する間隔値まで引き上げたものが4kmとされた理由と資料には記されているが、必ずしも明確ではなく、これだけでは説明がつかない部分もある。いずれにせよ基本的考え方として地方的幹線道路網の一部を構成する以上、都道府県道として一定の延長を有し、あまりに短い路線は都道府県道としてふさわしくないとの認識にたつものと考えられるが、本来法が要求する認定要件には延長に関するものはなく、短路線であっても駅、港湾等を結ぶ路線等重要な路線は数多く都道府県道として認定されているのであるから、地方開発路線についても都道府県道として整備する必要のあるものは、認定すべきであるとの考えか

ら延長要件を削除したものである。

(3) 費用便益比率とは、要するに道路の新設または改築によって得られる走行便益と時間便益の一定期間の総和と、道路の新改築に要する経費と維持管理費の総和の比率であり、これが一を超える場合はいわば投資に見合った便益の得られる優良な路線と判定できるというものである。昭和二十九年の当初の認定基準から存在した地方開発路線特有の要件であり、道路整備に投入できる財源が厳しい状況にあった当時において特に投資効果が大きい開発路線に限って路線認定を行うべきであるとの考えがうかがえるところであるが、当時とは費用原単位についても大きく変化しており、何よりも地方開発のために新たに都道府県道を認定するか否かは、単に走行便益や時間便益といった直接便益だけでなく、開発による経済効果や雇用の促進、定住の促進あるいは生活の利便性の増大等開発がもたらす総合的效果が地域の活性化に寄与するか否かを考慮して判断すべきものであり、現時点においては、地方開発路線に費用便益計算を行うことは時代の要請に似合わないものといわざるを得ないとの考えから廃止することとした。

(4) 地方開発の類型の例示の追加

従来の認定基準では「資源の開発、産業の振興、観光開発等の具体的計画が樹立され」又は「住宅計画、若しくは工業団地計画等、具体的土地利用

計画が樹立され」ている場合にこれらの計画の推進上必要とされる地点と主要地、幹線道路等の拠点を連絡する路線を開発路線としている。観光開発等又は、工業団地計画等と表現されるようにいずれも開発類型の例示であり、今回の改正で追加した、研究学園都市開発、流通業務施設整備計画及び地方拠点都市地域の拠点地区もいずれも従来の基準で認定可能であるが、特に開発類型の重要性に鑑み、明文で確信的に例示として加えたものである。

① 研究学園都市開発は筑波研究学園都市や関西化学術研究都市のように国家プロジェクトとして「筑波研究学園都市建設法」あるいは「関西化学術研究都市建設促進法」といった特別法を制定して建設を進めているものもあるが、宮崎研究学園都市、賀茂学園都市、長岡都市開発等、区画整理事業等の手法により整備を行っているものもあり、通常の住宅開発や、工業団地開発と組み合わせて開発しているケースが多い。また、開発の区域も複数の市町村に及び認定基準上は一号（主要地→主要地）又は四号（二以上の市町村→主要地）で認定可能なケースも多いと考えられるが、一の市町村の区域内に大学等の移転等が行われ、既存の国道とを連絡する都道府県道を認定する場合にも本号（六号）として十

分認定可能であることを示したものである。

② 流通業務施設とは、流通業務市街地の整備に関する法律第二条第一項に定義があり、同法第五条にトラックターミナル、御売市場、倉庫、荷さばき場、道路貨物運送業の用に供する事務所等が規定されているところであるが、必ずしも同法の定義に限定する必要はなく、既に都道府県道認定のポイントとして明記されている駅、港湾、空港等を除く物流拠点と考えて差しつかえない。

物流システムの高度化、効率化は道路整備の長期構想、第一二次道路整備五箇年計画の中でも重点的な施策となっており、道路管理者として取り組むべき施策も多岐にわたるが、都道府県道認定の面においても重要な物流拠点開発をアクセス面から都道府県道として支援する必要性は極めて高いものと考えられるので、確信的に開発の例示として加えたものである。

③ 地方拠点都市地域の拠点地区は地域拠点都市地域の整備及び産業業務施設の配置の促進に関する法律に基づき、地方拠点都市地域として指定された地域のなかで都市機能の増進、住宅地の供給等のための事業を重点的に実施すべき地区である。同法は多極分散型の国土形成を目指して地域の主体性、自主性を尊重

しつつ生活圏域が広域化してきている現状を踏まえ、行政界にとられない生活・交流の実態に即した圏域を単位とした施策を総合的、計画的に展開することにより、活力ある個性豊かな地域づくりを推進していくとともに、

地域の創意工夫をいかし、広域の見地から都市機能の増進及び居住環境の向上を推進するための施策を講ずることにより地方拠点都市地域の一体的な整備を図ろうとするものであり、このうち拠点地区は事業を重点的に実施するいわば核となる地区である。既に全国で四四地域の地方拠点都市地域に指定され、さらに二六地域が指定されると聞いている。これら拠点地区へのアクセス道路は都道府県道として整備すべき必要性が高いものであり、従前の基準でも地方開発路線として十分認定可能であるが、開発の重要性に鑑み、都道府県道認定の面から明文の例示として追加したものである。

(5) 特例開発路線について

前述のとおり、本来の開発路線について従来要件とされていた、網値の充足、路線延長の制限、費用便益比率の充足といった制約が外されたため、特例開発路線として開発路線を二つに分類する実益は無くなったところであるが、路線のもつ性格に着目して一応、従来の区分により基準の改正を

行ったところである。以下改正部分について若干の解説を行う。

① 第三二(三) 特別豪雪地帯に存する道路のうち積雪期に道路交通の確保が特に必要な道路

については、日交通量が三〇〇台以上、又はバス路線であること、戸数五〇戸以上の集落とこれと密接な関係にある国道等と連絡する道路である場合を要件としていたが、既述のように都道府県道の認定権者である都道府知事の裁量に委ね、その自主性を尊重する見地から、交通量、バス路線であること、集落の戸数に関する要件を削除した。

② 二(四) 戸数二〇〇戸ないし五〇〇戸程度の

集落の中心と日常生活圏域として密接な関係のある市町村の中心部を連絡する道路についても戸数要件を「相当規模の主要な集落」と改めた。

③ 二(五)は新たに追加された項目である。振興

山村又は過疎地域に存する道路のうち、地域の振興活性化のため特に重要な幹線的なものを都道府県道として認定できるようにしたものである。山村振興法、過疎地域活性化特別措置法、半島振興法、豪雪地帯対策特別措置法では、該当地域内の指定された市町村道について都道府県が道路管理者である市町村の

権限を代行し、補助事業者となってその整備を進める制度が存するが、これら地域の地方自治体の財政能力等を勘案し、地域の活性化、振興等のため特に重要な路線については、むしろ都道府県道として整備管理することが望ましいとの判断に基づいて、新たに追加したものである。

④ 二(六)は活力ある地域づくりを支援するため、山岳、河川等の地形的制約により相互の交流が妨げられている都道府県間、市町村間を大規模なトンネル、橋梁で結ぶことにより、地域間の交流促進を図り、地域の活性化を図るため、平成六年度より事業化された「交流ふれあい、トンネル・橋梁整備事業」に対応するものである。市町村間を結ぶ都道府県道は主要地と主要地(一号)、二以上の市町村と主要地(四号)等が考えられるが、事業の規模から市町村が整備を行うには困難が伴うことが考えられることと、また、都道府県道認定の他の該当号に該当しない場合であっても、当該事業の地域振興に及ぼす影響等を考慮し、都道府県道整備事業としても対応できるように改正を行ったものである。

⑤ 二(七)はインター線に関する追加条項である。

いわゆるインター線は、法第七条第二條第一項第五号、「主要地……と密接な関係にある高速自動車道……とを連絡する道路」として

都道府県道としての認定が可能であるが、当該高速自動車国道のインターチェンジが当該主要地の市町域に存する場合インターチェンジと当該主要地は連絡路となるし、主要地に該当しない人口五、〇〇〇人未満の町村と連絡する場合も文理上都道府県道の認定は不可能となる。しかしながら、全国的な高速自動車道網と一般道路の接続点であるインターチェンジを連絡する一般道路は、幹線道路網の一部として一般国道又は都道府県道であることが望ましい。五号の厳密な文理解釈により取扱を異にすることも道路行政上必ずしも好ましいものとはいえないとの観点から、インターチェンジの設置場所如何にかかわらず当該インターチェンジと密接な関係のある一般国道等を連絡する道路はインターチェンジの設置が地方開発に寄与する度合の大きいことに着目し、六号該当として都道府県道認定対象として整理したものである。

⑥ 二(八)は昭和三十九年五月一日付道路局長通達「国道改良工事により旧道となる区間に関する

都道府県道の路線認定基準について」を廃止して、同通達の内容を認定基準に取り込んだものである。同通達はもともと一般国道であったものが、バイパス工事等により旧道区間を一般国道以外の道路として他の道路管理者に引継ぐに当り、都道府県道として認定する必要があるが生じた場合、交通量や延長等一定の条件を満たせば認定基準上の処理できないものについても認定できることとする道路局内規の体裁をとった通達であるが、認定基準の体系上基準の一部として位置付けると共に交通量等の要件については、当該旧道区間の道路交通の実態に即し、特に重要なものを都道府県道に認定できるとし、道路管理者間の旧道処理に関する調整に委ねる範囲を広げた内容となっている。

旧道の処理に関しては、国、都道府県等ともその処理に悩んでいるところであるが、旧道区間の交通量、延長、路線の性格、他の都道府県道との連絡状況等総合的に勘案し、特に重要なものについて路線認定を行うべきであって、その適切な運用が望まれるところである。

(6) 基準第四 路線の連絡方法

第五路線の起終点のとり法、第六路線名のつけ方については特に大きな改正点はない。

八の地方開発路線の連絡方法の項は、第三の二に特定開発路線の要件がいくつか追加されたことによるものである。

ここでは路線の交通の流れを考える際人の少ない地域から多い方への交通の流れを基本として、四号該当路線と同じ考えとしている。

ただし、(六)のインター線の連絡に関してはインター側を終点としている。これは五号該当路線とひょうそくをそろえたかたちで、改正作業のなかでインターにアクセスする路線で五号該当のように他の地域から結ぶ場合はインターが終点で、同一地域内からつながるものはインターが起点となるのはかえって混乱を招くこととなり好ましくないという議論の結果である。第六路線名のつけ方についても原則的なものは変わらないがもう少し柔軟性を持たせる注書きを追加している。すなわち主要地の範囲が相当に広い場合、その市町名をつけただけではわかりやすく、単に行政区域の名称では限界があるので、その道を利用する一般人にとってわかりやすい地域名等を起終点にした路線名をつけられるようにしたものである。

(7) 第七 路線番号のつけ方、第八 自転車道に

関する特例を追加しているが、特に目新しいものはない。

都道府県道の路線番号のつけ方については、昭和四六年の道路標識令の改正により都道府県道番

号(118-2)が追加された際そのつけ方について通達が発せられている。都道府県道の認定と路線名・路線番号は密接に係っているため、今回の基準の改正に際し、その一部として位置づけたものであり、従来の取扱いと変るところはない。

また自転車道に関する特例は昭和四八年五月二八日道路局長通達「自転車道における都道府県道の路線認定基準について」を廃止し、その内容を改正基準の一部として取り込み体裁を整えたものであるが、路線名のつけ方については一般県道の

路線名のつけ方を原則としつつも、自転車道の特性に着目し、より親しみやすい名称も正式路線名とできるような例えば「〇〇川自転車道線」等も採用できることとした改正を加えている。(おわり)

項目	昭和四六年基準	改正基準	項目	昭和四六年基準	改正基準
・交通の流れ ・網構成の原則 ・網値の原則	第一 通則 一 路線は、交通の流れに沿うように認定するものとする。 二 路線は、原則として、国道又は都道府県道と一体となって網を完結しなければならぬ。ただし、主要港、主要停車場若しくは主要な観光地に連絡するもの又は開発的性格を有するものはこの限りではない。 三 路線の認定の結果構成される網の間隔は、国道及び都道府県道で囲まれる網内の人口密度に応じて別表一に示す間隔を有することを標準とする。ただし、地形上標準に示す間隔に路線を認定することが著しく困難な場合その他特別な事情がある場合は、この限りではない。	改正なし 一 一般国道 一 社会的条件及び自然的条件等から適切なものであること。	・河幅大なる河川の横断の場合 ・重用の原則 ・道路改修の原則 ・海上ルートの原則	設を行なう計画が決定しているものである場合。 注四 河幅大なる河川を横断する路線を認定した結果構成される網間隔は、特に当該橋梁に密接な関係をもつ市町村の平均人口密度に応じた別表一に示す間隔を下まわってはならない。 四 路線の重用、延長は、原則として総延長の三〇%以下とし、特別な理由がある場合は五〇%以下とすることができる。 五 路線は、原則として自動車交通可能な道路でなければならない。ただし、当該路線の新設又は改築を行う確実な計画がある場合は、この限りではない。 六 海上渡航の路線は、都道府県営の渡船を実施中のもの又は将来実施する計画のあるものとする。 第二 主要港等の基準	(削除) 改正なし 改正なし 改正なし (削除) 一 第三号 (削除) 一 主要な観光地とは、次に掲げるものをいう。
(注) 網値を除外する場合	注一 一の「交通の流れに沿う」とは、当該路線の起終点路線の起終点間日交通量が任意の地点での当該路線の平均日交通量の一〇%以上ある場合をいう。 注二 二の「地形上標準に示す間隔に路線を認定することが著しく困難な場合」とは、おおむね次に掲げる地形状況によって網内の勢力圏が判然と区別されている場合とする。 (一) 高峻な山脈(道路面からの垂直高三〇メートル以上若しくは斜面勾配二五%以上の山が連なるもの) (二) 河幅大なる河川(一〇〇メートル以上の橋梁を必要とする河川) (三) 深い渓谷(道路面と河水面との垂直距離が三〇メートル以上の谷) 注三 三の「その他特別な事情がある場合」とは、次のとおりとする。 (一) 有料道路を新設しようとする路線である場合 (二) 都市高速道路(指定都市高速道路を含む)の建設に関連して設けられる都市計画街路に係る路線で当該都市高速道路の建設とあわせて新	(削除) (削除)	・港湾・飛行場の基準 ・停車場の基準 ・観光地の基準	一 主要港中「地方港湾」とは、公有水面埋立法施行令第三二条第四号の規定による指定港湾とし、「飛行場」とは、航空法第一〇〇条の規定による定期航空運送事業者の使用する飛行場及び同法第一二二条の規定による不定期航空運送事業者が路線を定めて運行する場合に使用する飛行場とする。 二 主要停車場とは、旅客の発着人員(定期券による人員を含む)が、年間四万人以上又は貨物取扱屯数(車扱小口扱)が年間一萬八千屯以上の駅とする。 三 主要な観光地とは、次に掲げるもので年間観光客が三万人以上のもの又は将来三万人以上となることを確実であると推定されるものをいう。 (一) 自然公園法第二条に規定する国立公園、国立公園又は都道府県立自然公園	(追加) (二) 都市公園法第二条に規定する都市公園のうち

・地方開発路線の基準

(一)文化財保護法第六十九条第一項の規定に基づき指定された史蹟、名勝若しくは天然記念物の所在地又は同法第二十七条第一項の規定に基づき指定された重要文化財である建造物の所在地

(二)都道府県(指定市を含む)の条例等により(又は(一)に準ずるものとして)指定を受けた公園等

第三 地方開発路線の要件

一 地方開発のため特に必要な道路とは、次に掲げる要件を具備したものとす。

(一)路線の認定の結果構成される網の間隔が第一の二に基づいて適正と認められるものであること。

(二)当該道路の存する地域における資源の開発産業の振興、観光開発等の具体的な新興開発計画が樹立され、又は宅地計画若しくは工業団地計画等具体的な土地利用計画が樹立されている場所において、当該計画の推進に必要とされる地点とこれと密接な関係にある主要地、主要港若しくは主要停車場又は高速自動車国道、国道若しくは道路法第五十六条に規定する主要な都道府県道とを連絡する路線であつて、当該計画を推進するために特に必要と認められるものであること。

(三)路線の実延長は原則として四キロメートル以上のものであること。

(四)道路の新設又は改築によつて受ける年間便益が年間に使用される費用より大きいものであること。すなわち別表二により求めた費用便益比率が一より大きいものであること。

二 次に掲げた道路については、一にかかわらず、地方開発のため特に必要な道路とすることができる。

(一)人口五万人以上の市の区域及びその周辺の地域において、既存の都道府県道以上の路線と有機的に連けいして環状(半環状を含む)を形成する道路のうち特に必要なもの。

(二)離島又は半島に存する道路のうち特に必要

ち、国が設置する都市公園及び同法施行令第二

条第一項第四号に規定する一の市町村の区域を

超える広域の利用に供することを目的とする都

市公園

一(三)

(追加)

(一)総合保養地域整備法第五條第四項の規定に

基づき主務大臣の承認を受けた基本構想に定め

られた重点整備地区

一(内)主要な

一温泉地

一(四)

一(三)

一(追加)

一(一)研究学園都市開発等の

一、工業団地計画若しくは流通業務施設整備

計画等の

一並びに地方拠点都市地域の整備及び産業業

務施設の再配置の促進に関する法律第二条第二

項に定める拠点地区に係る基本計画が作成され

ている場合において

一一般国道若しくは都道府県道

一(削除)

一(削除)

一(削除)

一(削除)

一(削除)

なものである。

注「半島」とは、海中に突出した周囲が殆ど

海に囲まれている地域で、背後地とその勢力圏

を区別されているものをいう。

(三)豪雪地帯対策特別措置法第二条第二項の規

定に基づき指定された特別豪雪地帯に存する道

路のうち、積雪期における道路交通の確保が特

に必要と幹線的な道路であつて、次に掲げる要

件を具備しているもの。

一自動車の出交通量が三〇〇台以上の道路又

はバス路線であること。

一(四)五〇戸以上の集落とこれと密接な関係

にある開道又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第三条の規定に

基づき指定された都道府県道とを連絡する道路

であること。

(四)戸数二〇〇戸ないし五〇〇戸程度の集落の

中心分と当該集落の日常の生活圏域として密接

な関係のある市町村の中心部とを連絡する道

路で、当該生活圏域の総合的かつ計画的な整

備を促進するため特に必要なもの。

(五)追加

(一)山村振興法第七條第一項の規定に基づき指

定された振興山村又は過疎地域活性化特別措

置法第二条第一項に定める過疎地域に存する道

路のうち地域振興又は活性化のため特に必要

な幹線的なもの。

(内)地形的制約により地域間の交流が妨げられ

ている二以上の市町村をひとつの生活圏域とし

て密接に結びつける道路で、当該生活圏域の総

合的かつ計画的な整備を促進するため特に必要

な幹線的なもの。

(内)高速自動車国道等のインターチェンジと当

該インターチェンジと密接な関係のある一般国

道又は都道府県道とを連絡する道路で、当該地

域の開発を促進するため特に必要なもの。

(内)一般国道の改良工事により旧道となる区間

の道路のうち、道路交通の確保上特に必要な幹

線的なもの。

一(追加)

一(一)山村振興法第七條第一項の規定に基づき指

定された振興山村又は過疎地域活性化特別措

置法第二条第一項に定める過疎地域に存する道

路のうち地域振興又は活性化のため特に必要

な幹線的なもの。

(内)地形的制約により地域間の交流が妨げられ

ている二以上の市町村をひとつの生活圏域とし

て密接に結びつける道路で、当該生活圏域の総

合的かつ計画的な整備を促進するため特に必要

な幹線的なもの。

(内)高速自動車国道等のインターチェンジと当

該インターチェンジと密接な関係のある一般国

道又は都道府県道とを連絡する道路で、当該地

域の開発を促進するため特に必要なもの。

(内)一般国道の改良工事により旧道となる区間

の道路のうち、道路交通の確保上特に必要な幹

線的なもの。

一(追加)

一(一)山村振興法第七條第一項の規定に基づき指

定された振興山村又は過疎地域活性化特別措

置法第二条第一項に定める過疎地域に存する道

路のうち地域振興又は活性化のため特に必要

な幹線的なもの。

(内)地形的制約により地域間の交流が妨げられ

ている二以上の市町村をひとつの生活圏域とし

て密接に結びつける道路で、当該生活圏域の総

合的かつ計画的な整備を促進するため特に必要

な幹線的なもの。

(内)高速自動車国道等のインターチェンジと当

該インターチェンジと密接な関係のある一般国

道又は都道府県道とを連絡する道路で、当該地

域の開発を促進するため特に必要なもの。

(内)一般国道の改良工事により旧道となる区間

の道路のうち、道路交通の確保上特に必要な幹

線的なもの。

一(追加)

一(一)山村振興法第七條第一項の規定に基づき指

定された振興山村又は過疎地域活性化特別措

置法第二条第一項に定める過疎地域に存する道

路のうち地域振興又は活性化のため特に必要

な幹線的なもの。

(内)地形的制約により地域間の交流が妨げられ

ている二以上の市町村をひとつの生活圏域とし

て密接に結びつける道路で、当該生活圏域の総

合的かつ計画的な整備を促進するため特に必要

な幹線的なもの。

(内)高速自動車国道等のインターチェンジと当

該インターチェンジと密接な関係のある一般国

道又は都道府県道とを連絡する道路で、当該地

域の開発を促進するため特に必要なもの。

(内)一般国道の改良工事により旧道となる区間

の道路のうち、道路交通の確保上特に必要な幹

線的なもの。

一(追加)

一(一)山村振興法第七條第一項の規定に基づき指

定された振興山村又は過疎地域活性化特別措

置法第二条第一項に定める過疎地域に存する道

路のうち地域振興又は活性化のため特に必要

な幹線的なもの。

(内)地形的制約により地域間の交流が妨げられ

ている二以上の市町村をひとつの生活圏域とし

て密接に結びつける道路で、当該生活圏域の総

合的かつ計画的な整備を促進するため特に必要

な幹線的なもの。

(内)高速自動車国道等のインターチェンジと当

該インターチェンジと密接な関係のある一般国

道又は都道府県道とを連絡する道路で、当該地

域の開発を促進するため特に必要なもの。

(内)一般国道の改良工事により旧道となる区間

の道路のうち、道路交通の確保上特に必要な幹

線的なもの。

一(追加)

・主要港―主要停車場の連絡

図2 三 主要港とこれと密接な関係にある主要停車場又は主要観光地(三において「主要停車場等」という)とを連絡する路線は、主要港を起点とし、原則としてそのいずれもが主要地に含まれていない場合とする。

図3 三 主要港及び主要停車場等のいずれか一方又は、いずれもが主要地に含まれる場合においては、その連絡は次の方法によるものとする。ただし、主要港と主要停車場等とが交通上密接な関係を有しており、直接連絡することが交通の流れに沿うものである場合は、この方法によらず、両者を直接連絡することができるものとする。

図4 四 主要停車場とこれと密接な関係にある主要観光地とを連絡する路線は、主要停車場を起点とし、連絡方法は三に準ずる。

図5 四 主要停車場とこれと密接な関係にある主要観光地とを連絡する路線は、主要停車場を起点とし、連絡方法は三に準ずる。

図6 四 主要停車場とこれと密接な関係にある主要観光地とを連絡する路線は、主要停車場を起点とし、連絡方法は三に準ずる。

・四号該当路線の取扱

五 法第七条第一項第四号に該当する路線は、主要地、主要港又は主要停車場(五において「主要地等」という)を起点とし、起終点の市町村を含めて最小限三市町村を必要とする。

六 主要地と高速自動車国道、国道又は都道府県道とを連絡する路線は、主要地を起点とし、原則として連絡地点の国道等が当該主要地と密接な関係にある他の主要地に含まれていない場合又は連絡地点附近に当該主要地と密接な関係にある他の主要地がない場合とする。

図7 六 主要地と高速自動車国道、国道又は都道府県道とを連絡する路線は、主要地を起点とし、原則として連絡地点の国道等が当該主要地と密接な関係にある他の主要地に含まれていない場合又は連絡地点附近に当該主要地と密接な関係にある他の主要地がない場合とする。

図8 六 主要地と高速自動車国道、国道又は都道府県道とを連絡する路線は、主要地を起点とし、原則として連絡地点の国道等が当該主要地と密接な関係にある他の主要地に含まれていない場合又は連絡地点附近に当該主要地と密接な関係にある他の主要地がない場合とする。

・主要港―国道の連絡

図9 七 主要港、主要停車場又は主要観光地(七において「主要港等」という)と高速自動車国道、国道又は都道府県道とを連絡する路線は、主要港等を起点とし、原則として主要港等を含む主要地内の国道等と連絡する場合とする。

図10 七 主要港、主要停車場又は主要観光地(七において「主要港等」という)と高速自動車国道、国道又は都道府県道とを連絡する路線は、主要港等を起点とし、原則として主要港等を含む主要地内の国道等と連絡する場合とする。

図11 七 主要港、主要停車場又は主要観光地(七において「主要港等」という)と高速自動車国道、国道又は都道府県道とを連絡する路線は、主要港等を起点とし、原則として主要港等を含む主要地内の国道等と連絡する場合とする。

なお、主要港等と国道等のいずれか一方又は

改正なし

一(図削除)

改正なし

改正なし

一四号に該当する
一主要停車場を起点とし

一一般国道

一一般国道

一(図削除)

一一般国道

一一般国道

一(図削除)

一一般国道

一一般国道

一(図削除)

一一般国道

図12 八 地方開発のため特に必要な道路の連絡は次のとおりとする。

図13 八 地方開発のため特に必要な道路の連絡は次のとおりとする。

図14 八 地方開発のため特に必要な道路の連絡は次のとおりとする。

(一)第三の一に規定する地方開発路線は、主要地、主要港、主要停車場、高速自動車国道、国道又は主要な都道府県道を起点とする。

(二)第三の二(一)及び(二)に規定する地方開発路線は、原則として交通上の拠点となる地点を起点とする。

(三)第三の二(三)に規定する地方開発路線は、国道等を起点とする。

(四)第三の二(四)に規定する地方開発路線は、市町村の中心分を起点とする。

(五)第三の二(五)に規定する地方開発路線は、人口の多い市町村の中心部又は交通上の拠点を起点とする。

(六)第三の二(六)に規定する地方開発路線は、高速自動車国道等のインターチェンジを起点とするものであるが、インターチェンジの両方向に接続すべき一般国道等がある場合は両者を直接連絡することができるものとする。この場合原則として交通上より重要な一般国道等の交点を起点とする。

第五 路線の起終点のとり方

一 主要地を路線の起終点とする場合は、原則として主要地内の国道又は都道府県道の交点を起終点とする。

二 主要港前又は主要停車場を路線の起終点とする場合は、原則としてこれらの施設の管理区域の出入口前を起終点とする。

三 主要な観光地を路線の起終点とする場合は、原則として自動車交通可能な地点であって、公園区域内の拠点又は観光施設等の管理区域の出入口前を起終点とする。

一一般国道

一を

一一般国道又は都道府県道

一第三の二(一)、(二)、(四)及び(六)に規定する地方開発路線は、原則として交通上の拠点となる地点がいくつかある場合は、交通上より重要な拠点を起点とする。

一一般国道

(追加)
(六)第三の二(六)に規定する地方開発路線は、人口の多い市町村の中心部又は交通上の拠点を起点とする。

(七)第三の二(七)に規定する地方開発路線は、高速自動車国道等のインターチェンジを起点とするものであるが、インターチェンジの両方向に接続すべき一般国道等がある場合は両者を直接連絡することができるものとする。この場合原則として交通上より重要な一般国道等の交点を起点とする。

一一般国道

一一般国道

改正なし

改正なし

・路線名のつけ方

四 高速自動車国道、国道又は都道府県道を起終点とする場合は、原則として最初に達した道路の交点を起終点とするが、その先に交通上より重要な又は密接な関係にある道路である場合は、当該道路の交点を起終点とすることができ、

第六 路線名のつけ方

路線名は原則として路線の起点と終点の名称（主要地は市名又は町名、主要港等は港湾名等、主要な観光地は公園名又は観光施設名、その他村名又は字名）を起終点の順に呼称するものとし、同一名称の路線が別にある場合は起終点の中間に経過地の地名を挿入する。

注一 五号当該路線のうち、主要港、主要停車場又は主要な観光地を起点とする路線であつて起終点同一市町村内となる場合は「○○港線」、「○○停車場線」、「○○公園線」等と呼称し、起終点が異なる市町村となる場合は必要に応じて終点の村名又は字名を挿入することができる。

注二 高速自動車国道等のインターチェンジに連絡する路線の場合は、インターチェンジの名称により「○○インター線」とすることができ、

↓ 一般国道

注一 主要地の辺端部に路線の起終点がある場合等、市名又は町名で路線名を表示することが利用者に対して著しく不便をきたすこととなるときは、他に適切な名称をつけることができるものとする。

↓ 注二

↓ 注三

（追加）

第七 路線番号のつけ方

都道府県道の路線番号は、原則として主要地方道は「一」から、一般都道府県道は「一〇」から連続した番号を付けるものとする。

なお、隣接の都道府県道にまたがる路線の場合は、当該隣接部都道府県道と調整して同一番号をつけるものとする。

第八 自転車道に関する特例

自転車道（もつぱら自転車の一般交通の用に供する道路並びにもつぱら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路をいう）を都道府県道として認定する場合においては、第一から第七までの基準にかかわらず、次によるものとする。

- 一 基準のうち読み替えて適用する規定
第一通則五中「自動車交通可能な道路」及び第五路線の起終点のとり方三中「自動車交通可能な地点」とあるのは、それぞれ「自転車交通可能な道路」及び「自転車交通可能な地点」と読み替えて適用する。

二 基準の特例

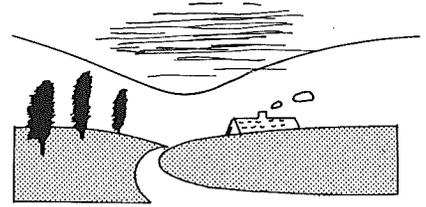
(一) 第一通則三は適用せず、次の基準によるものとする。
路線は、当該道路の存する地域における自転車交通に対応した適切な網を構成するよう認定するものとする。
(二) 第六路線名のつけ方は適用せず、次の基準によるものとする。

路線名は、原則として路線の起点と終点の名称（主要地は市名又は町名、主要港等は港湾名等、主要な観光地は公園名又は観光施設名、その他は村名又は字名）を起終点の順に呼称し、同一名称の路線が別にある場合は起終点の中間に経過地の地名を挿入する。
注一 五号当該路線のうち、主要港、主要停車場又は主要な観光地を起点とする路線であつて起終点同一市町村内となる場合は、「○○港自転車道線」、「○○停車場自転車道線」、「○○公園自転車道線」等と呼称し、起終点が異なる市町村となる場合は、必要に応じて、終点の村名又は字名を挿入することができる。

三 基準のうち適用しない規定

第三地方開発路線の要件の二の(三)から(六)並びに第四路線の連絡方法の標準の八の(三)から(六)は適用しない。

「魚みち」中道往還(国道358号)の歴史と展望



シリーズ あの道との道

山梨県土木部道路維持課

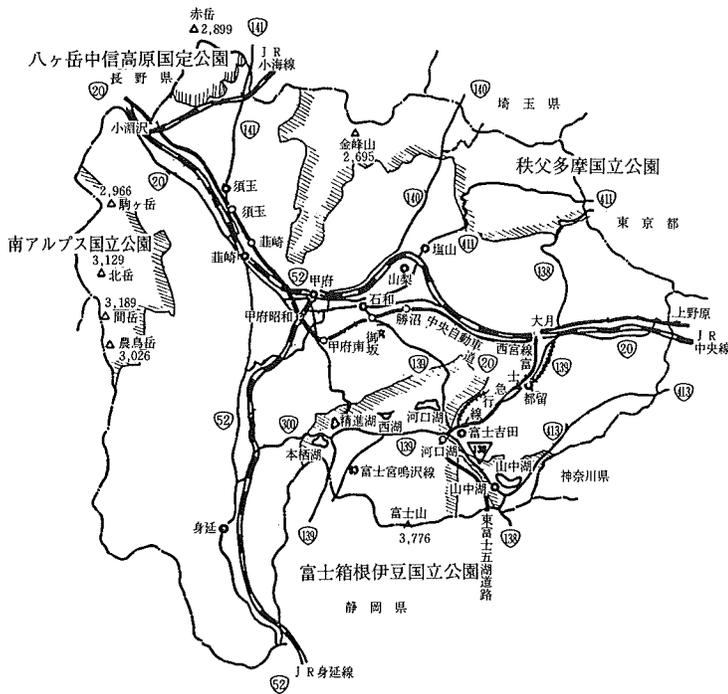


図1

一 はじめに
日本のシンボルであり、富士箱根伊豆国立公園の中心である富士山、そして富士山を取り巻く五つの湖(東から山中湖、河口湖、西湖、精進湖、本栖湖)。富士山に次ぐ日本第二位の高さを誇る北岳をはじめとする三、

〇〇〇m級の高山が連なる本格的な山岳公園南アルプス。すそ野の広さは富士山級であり、雄大なエキゾチックな山にふれる八ヶ岳高原。昇仙峡や西沢渓谷等の渓流と飛瀑のシンホニー秩父多摩。山梨県はこれらの雄大で表情豊かな山々を抱く国立、

国立公園に囲まれており、まさに自然の宝庫です(図1)。

この様に周囲を山に囲まれた山国である山梨県は、古くは甲斐と呼ばれており、隣接する信濃(現在の長野県)、相模(現在の神奈川県)、武蔵(現在の埼玉県)、駿河(現在の静岡県)などの国へ向う道は、いずれも峠越えの道として古くから開かれていました。

この中には、五街道(東海道、中山道、日光街道、奥州街道、甲州街道)の一つである甲州街道が、直轄天領甲斐と江戸を結ぶため、江戸時代のはじめにつくられました。これは、現在の国道二〇号の原道であり、この「甲州街道」は国道二〇号の道路愛称名として、現在も使われています。

この甲州街道以外に、「甲斐国志」(文化十一年(一八一八年)成立)では、「甲斐の九筋」の名で知られる古道が、地域における基幹道路として、古くか

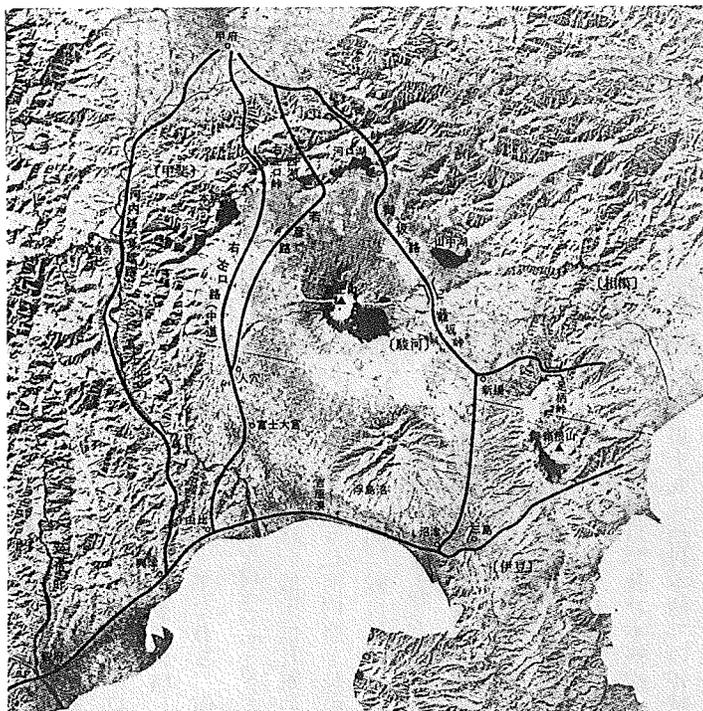


図 3

する道で、御坂路と並んで最古の官道だったものです。

9 中道(右左口・中道往還)

甲府から右左口峠を越え、精進・本栖両湖畔の間を抜け、富士西麓を駿州根原村(静岡県富士宮市)へ出て、東海道吉原宿へ達する道のことをいい、河内

路と若彦路のちようど中間を走っていたので中道と呼ばれました。近世に入って右左口路と

も呼ばれ、鎌倉往還とともに、魚介類など海産物が馬の背で運ばれる輸送路となっていたものです。これは国道一三九号及び国道三五八号の原道となってい

るものです(図3)。

一一 中道往還の発展の歴史

道は、古くから人馬の交流の基点であり、物資の流入や文化の伝播の窓口として、私たちの生活に深く関わってきました。

特に、海のない山梨県においては、生鮮魚介類を運ぶ「魚みち」となる道は、昔から地域において重要なものとなりました。

この様な意味で、古代から開かれたといわれる中道往還は、甲斐と駿河とを結ぶ最短距離の街道として、夏でも涼しい利点を活かし、「魚みち」として古くからにぎわってきました。では、ここで、中道往還の歴史について触れてみたいと思います。

中道往還が甲府盆地に接する場所に位置する中道町は、山梨県にとって、考古学の豊庫といつてよく、古くは先土器時代に始まり、縄文式時代・弥生式時代・古墳時代に引き続いて、その遺跡がいたるところに濃密

に分布し、そのどれ一つを取り上げて、山梨県の指標となり得るものばかりであって、その香り高い文化遺産は、山梨県の大きな誇りとなっています。

この様な遺跡の分布と性格などから、古代から中世にかけての中道往還は、記録にこそ残されたものはありませんが、三々四世

紀頃には主要な交通路であったと考えられています。そして、大和朝廷成立期、甲斐の地方統治体制が確立してゆくにつれて、

官道が若彦路あるいは御坂路となり、さらに中世の鎌倉往還となりましたが、駿河への経路として、中道往還も主要なルートとして使用されていたと考えられます。

戦国の勇将、武田信玄はまた著名な土木家であり、種々の土木工事に力を尽くした人物とされています。中でも盆地の甲斐にとつて、外部への道を整備することは領地の繁栄につながることを、力が注がれたと

考えられています。その信玄の政策でもっとも有名なのが棒道（大門嶺口）です。これは、越後の上杉勢に対抗するための道であり、信州攻略のための軍用道路で、八ヶ岳山麓を棒のように一直線に善光寺平へと通じるものです。その信玄が、天文四年（一五四五）九月九日駿河今川氏と相模北条氏の和が破れ、今川義元の要請によって駿河に軍を進めたとき、通って行ったのはやはり中道往還でした。その後も、武田信玄の活動のうち駿河への進攻の多くは、中道往還が用いられたと言われています。

こうした中道往還の存在を記したものと記録に残る最も古いものは、史書『吾妻鏡』の中の治療四年（一一八〇）のことを記した一節であるとされています。しかし、「中道」が史的に用いられた初めは、天正一〇年（一五八二）の徳川家康の甲斐入国の時のことを記した

文書であると言われています。

家康は、天正一〇年（一五八二）二月の武田氏の滅亡を目前にして、早くも甲斐の経路に着手しています。すなわち、河内領主穴山梅雪を味方にひきいれ、同年三月には、織田信長軍の甲斐進攻とともに河内路を経由して甲斐に入国。戦後処理を武田信玄旧館において行った信長は、家康が整備した中道往還を経由して、同年四月に安土に凱戦。この時の家康の中道往還の整備においては、右左口宿（山梨県中道町右左口）及び本栖宿（山梨県上九一色村本栖）の普請が入念に行なわれ、その後の両宿の発展につながったとされています。そして、本能寺の変の後、甲斐の経路をめぐって、家康は小田原北条氏と争うこととなりますが、武田旧臣に本領安堵状を発行して宣撫工作を行う等の準備を重ねた上、信長を案内した中道往還を、同年七月に逆に通って甲斐に入ってきました。

この時、道路の補修や荷物の継送にあたった上九一色郷及び右左口郷の村民に、家康は諸商売の免許状を与えています。甲斐を支配した家康は、同年一月に浜松城に凱戦。このように、天正一〇年の三月から一二月にかけての中道往還は、織田信長軍の通行にはじまって、徳川家康軍の往来で忙しい一年であったことが推察できます。家康は、三河・遠江・駿河・甲斐・信濃の五カ国を領有することとなり、しばしば甲斐に入国しました。その数は合計七回といわれていますが、初めに河内路を入った以外は、すべて中道往還を経由しています。近世以降の中道往還の発展は、徳川家康軍の通行によって始まったといっても過言ではありません。

中道往還沿いの中道町の右左口宿は、南北に約1km。往還の両側に水路があり、間口四間二尺の東西の地割によって整然と並んだ街並みは、かつて繁栄した宿場町の景観がそのまま残されています。そして、この宿は上宿・中宿・下宿に分かれています。南側の最高地点には家康の仮御殿跡があります。また、この中道往還の交通の要衝である山梨県上九一色村古関と同村本栖には、関所跡があります。地名としても、本栖に関所が設けられる以前に関があったため、「古関」と言われるようになったといわれています。

家康が九一色郷や右左口郷の村民に与えた諸商売の免許状により、両村においては、煙草・荒物・魚類・絹・紬・糸・木綿などの多品物の各地の物産を、東海道は大井川まで、甲州街道は江戸まで出かけて購入して他方へ運んで売るといふ商人も出現しました。このように近世を通じての中道往還は、甲斐と駿河とを結ぶ最短距離の交益路となり、右左口郷・九一色郷・根原郷の村民の活躍とともに経済活動の大動脈となりました。こ

うした中道往還の経済的な重要性は、明治三六年の中央本線の開通まで続きました。

三 中道往還から県道甲府大宮線へ

明治に入り、明治政府は中央集権的行政の浸透を図るため、従来の封建的道路の改編を図る必要がありました。このため、道路法の基となる種々の制度が設立されましたが、道路に関する統一的法規としての道路法は、明治二九年第一〇回帝国議会に法案が提出されて以来数回帝国議会に提出されたものの、国道に関する費用負担等に異論があったため、その成立は、大正七年第四一回帝国議会まで待たなければなりません。

この間、中道往還は、河港道路修築規則（明治六年大蔵省番外達）により、山梨県内の他の八路線とともに二等道路に認定され、また、明治九年のこの河港道路修築規則の改正（明治九

年太政官達六〇号）により、他の七路線とともに山梨県道に認定されました。

明治初期の交通運輸としては、東海道において明治四年五月頃から設立が始まった陸運会社（後に通運会社に発展。）が、山梨県においても甲州街道において明治五年二月に設立されました。そして、甲州街道に次いで、同年八月に駿州街道・信州佐久往還・駿州東往還の三往還、そして、同年一〇月に駿州中道往還に設立されました。そして、これらの通運会社は、中央線開通前における山梨県の陸運の主要な運輸機関としての役割を果たしたのです。

山梨県内の道路の改良は、明治二四年の府県制施行以後のこととなります。明治三〇年に駿州東往還及び佐久往還の改修に着工し、明治末期には近代的技术を道路構造物に採用するようになり、明治三三年には中道往還の笛吹川に本県ではじめて木

造トラス橋の中道橋を架設しました。

大正に入り自動車の普及に伴い道路改良の気運が高まり、大正六年には山梨県内でも乗合自動車事業が開始されるようになりました。この様な背景の中で大正八年四月に公布された道路法に基づき、山梨県においても大正九年四月一日に三六路線が府県道に認定されました。この結果中道往還は、起点を山梨県甲府市、終点を静岡県大宮（富士宮市）とする路線番号7の「甲府大宮線」となり、同時に認定された他の路線とともに、後年の道路網の基礎となりました。その後、甲府大宮線は、大正一三年に路線認定を受けた甲府富士線及び吉田精進線と、また、昭和一八年に路線認定を受けた右左口東花輪停車場線と重複区間を作りながら、昭和三三年までこの路線名が使われてきました。

四 甲府大宮線から甲府精進湖線へ、そして国道三五八号へ

戦後における諸制度の民主主義的変革、そして、地方公共団体の本質の変化の結果により、昭和二七年には旧道路法の全部が改正されました。これにより、同年には一級国道（山梨県内においては国道二〇号）、翌二八年には二級国道（山梨県内においては国道一三七号、一三八号、一三九号、一四〇号、一四一号）が指定されました。また、新道路法の中では、路線の認定方法についても改められたこと、そして戦後の経済の発展に伴う道路整備の急務が叫ばれたことから、山梨県においては昭和三十一年一〇月に、それまでの全路線を廃止し、新たに一〇〇路線を県道として認定しました。ここに、甲府大宮線は、起点を甲府市、終点を上九一色村精進とする路線番号3の「甲府精進湖線」

に生れ変わり、後の国道三五八号
の先駆けとなるものでした。更
に、昭和三九年二月の第二次
主要地方道昇格により、この甲
府精進湖線は路線番号13の主要
地方道に昇格しました。

峠越えとなるこの甲府精進湖
線の本格的な改築として、昭和
二七年に制定された「道路整備
特別措置法」により、山梨県内
五番目の有料道路事業として、
山梨県企業局（昭和四〇年に発
足）が昭和四六年に甲府精進
湖有料道路の建設に着手しまし
た。昭和四八年四月にこの甲府
精進湖有料道路が供用開始する
と、国道一三九号または主要地
方道富士宮鳴沢線と合わせた
ルートは、山梨県と静岡県を結
ぶ重要な物流路線として、利用
が開始されました。なお、今年
一月二〇日には、この甲府精
進湖有料道路を無料化する予定
ですので、一層の交通量の増加
が見込まれています。

昭和五〇年四月一日には、前

年一月の政令（国道の追加指
定）により、山梨県内九番目の
国道（現在は一二路線）として
現在の路線名である「国道三五
八号」に昇格しました。

一方、甲府市街地におけるこ
の路線の改築の歴史は、戦後の
昭和二二年に甲府市が戦災復興
土地区画整理事業の一環とし
て着工したことに始まります。

これにより、国道三五八号の延
長線上に位置するJR甲府駅南
の区間八六〇m（現在の国道五
二号及び主要地地道甲府敷島
崎線）が昭和三〇年に完成しま
したが、甲府市民は戦争の遺産
ともいえるこの道を、平和への
願いをこめて「平和通り」と呼
ぶようになりました。そして、
国道三五八号上の改築は、上記
区間に引続いて土地区画整理事
業及び都市計画街路事業により
一、一二二m（主要地方道甲府
市川大門線交差点までの区間）
が昭和四四年に、また、国道二
〇号までの残る区間（L11一、



七九一m)は、都市計画街路事業により昭和五三年に完成し、ここにJ R甲府駅から国道二〇号を結ぶ山梨県を代表する幹線道路(L11三、七六三m、このうち国道三五八号の延長11二、九〇三m)が完成しました。

更に、国道二〇号から中央自動車道甲府南インター(中道町)までの四車線化は、昭和五二年に着工し、平成六年三月に完成しました。このことによって、国道三五八号は中央自動車道と甲府市街地、そして、国道二〇号と甲府市街地を直結するルートとして、そして「山梨県都」甲府の玄関としての道路の整備が完成しました。

山梨県内の防災計画上の第1次緊急輸送路に指定されている甲府市街地の国道三五八号は、南進する場合に霊峰富士山を正面に望むことができるすぐれた景観を有する道路でもあります。そのため、安全で快的な通行空間の確保、都市災害の防止、都

市景観の向上等のため、電線類の地中化を電力会社やN T T等と調整を図りながら平成四年度から開始し、平成五年度には自治体管路事業を導入しました。山梨県においては国道三五八号線は、今後も計画的に電線類の地中化を進めてゆく路線として位置づけています(写真)。

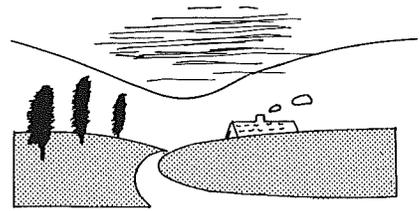
平成五年度からスタートした第11次道路整備五箇年計画における道路整備の目標の一つである「活力ある地域づくりのための道路整備の推進」の中の一つの項目「地域集積圏の形成」の具体的な手法として、地域高規格道路の整備があげられています。山梨県内においても、甲府地方拠点都市地域の整備を推進するため、甲府市内から伸びる放射状道路を連絡し、甲府都市圏を取り囲む環状道路(山梨県内では「新山梨環状道路」と仮称しています)が計画されています。この新山梨環状道路の敷地所建設が予定されているイ

ンターチェンジのうち、最初に建設に着手しているのも、国道三五八号とのインターチェンジです。このように、生活者の豊かさを支え、活力ある地域づくりのため、そして良好な環境創造のための道路整備において、今後も国道三五八号は山梨県において中心的な役割を果たしてゆくことになると思います。



道路が結ぶ阿波の観光

徳島県土木部道路保全課管理係



シリーズ 阿波の道 どの道

「阿波の国」

最初に徳島県の歴史を一くさり。

古代、忌部氏の時代、吉野川（徳島県北部を東西に貫流している一級河川で、関東の「坂東太郎」、九州の「筑紫次郎」に次いで「四国三郎」と称されています。）の流域を開拓したとき粟がよく実っていたことからこの地域は粟の国と呼ばれ、後に阿波の国と言われるようになりました。

その後、豊臣秀吉の家来であった蜂須賀小六の子、家政が天正一三年（一五八五年）に阿波へ入国し、以後明治維新まで蜂須賀家が城主の地位にありました。この約三〇〇年の間、藍、塩、砂糖、葉たばこの専売によって藩の富を築いています。ことに藍については、明治末期に化学染料が登場するまでは、藍商人の活躍と合わせて全国に「阿波藍」の名を欲しいままにして

いました。

徳島県の現在と将来

ここで本県のデータを少し。

面積四、一四四km²、人口八二万八、九一一人（平成六年八月一日）、県内総生産二、三二九、九二七百万円（平成三年度）。

本年九月、本県から海上約七〇kmの位置に関西国際空港が開港しました。また、平成九年度には明石海峡大橋も完成される予定です。更には第二国土軸の構想等もあり、将来の飛躍に向けて本県が現在正念場を迎えていることは間違いありません。県においても平成二年から架橋新時代への行動計画、三〇〇〇日の徳島戦略を策定し、県民挙げての新しい郷土づくりを目指しているところです。

徳島県の道路整備の目標

本県では、広域道路整備の基本的目標として

①明石海峡大橋の開通による近

畿圏と徳島の連携や高速交通体系を強化し、その効果を県内全体へ波及させるため広域交通ネットワークの整備。

②徳島市を中心とする都市部での交通混雑、地方部の幹線道路の未整備に対し、都市活動の高度化に資するための都市環状ネットワーク、交流促進のための幹線道路や生活圏域の拡大に対応するための地域間交流ネットワークの整備。

③余暇時間の拡大、スポーツ・レクリエーション活動の増大に対応するための道路や、交通不能区間、異常気象時通行規制区間や降雨時に冠水する潜水橋を解消し、日常生活の安全性・信頼性を確保するための道路網の整備。

④「徳島県長期ビジョン—H〇T構想」での、一日国内日帰り交通網、一時間圏内交通網の形成を図ることとした「交通ネットワーク拡充構想」を実現するため、また、「ヒューマンリゾ

「徳島県マリノベイション構想」、
「徳島東部地方拠点都市地域基本計画」を支援するための道路整備を揚げ、広域道路網の整備効果を示す指標として、徳島市を中心とする一時間圏域を現在の約二五％から広域道路網が整備されると約七〇％の面積カバー率を目指しています。

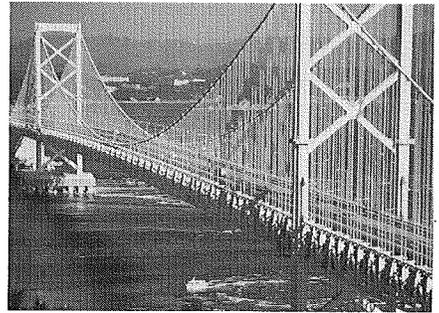
徳島県の道路の現状

道路の役割と言えば、大きくは、政治、経済、文化の基盤となっていることですが、利用する人や、利用する目的によって多種多様な役目を果たしています。現在、県が管理している道路は、国道八路線四三三・三三、主要地方道四三路線八二六・三三、一般県道一五五路線九一三・一kmであります。今回は、これらの中から特に本県の観光において大きな役割を果たしている道路の紹介をいたします。

1 主要地方道鳴門公園線

鳴門公園から本島（徳島県自体が四国という「島」という観点からこう呼ぶこととします。）の国道一一号までの八・六kmの路線です。ところで鳴門という渦潮であり、阿波を代表する景観の一つです。渦潮は鳴門市の大毛島の北東端孫崎と淡路島の門崎との間一、三四〇mの海峡に生じます。この鳴門海峡は断面がV字形をしており、海峡の北側が播磨灘、南側には紀伊水道が開けています。紀伊水道に入ってきた満潮は、大阪湾を回り播磨灘に到着するのに約六時間かかり、海峡の北側の水位差は最大二mにも達します。そこには激しい潮流が生じ、春秋の大潮の際には時速二〇kmにも及ぶことから、この激流の左右に渦がでる訳です。

ここでこの路線の起点である鳴門公園というのは、普通、終点側の本島から小鳴門橋を渡って大毛島に入った後、海岸線を



鳴門公園から見る渦と大鳴門橋

経て渦潮を展望する千畳敷一帯のことを指しています。

阿波の鳴門は、古来四国に入る重要な表玄関であり、道範阿者梨の書いた「南海流浪記」には、畿内から淡路沿岸を通過して鳴門に渡り、そこから撫養街道を経て板野町大寺に至り、そこで讃岐、伊予、土佐、阿波の国府方面に分かれると出ています。つまり、四国の陸上路の分岐点でありました。現在でも、鳴門海峡には本州四国連絡道路の大鳴門橋（全長一、六二九m）が架かり、四国の東の玄関口の役目を果たしています。

2 主要地方道鳴門池田線



四国一番札所 霊山寺

鳴門市から三好郡池田町までの総延長九七kmであり、この路線は吉野川の北方を東西に走っています。

さて、この沿道鳴門市大麻町に四国霊場一番札所霊山寺があります。霊山寺の本尊は弘法大師が弘仁六年（八一五年）にここで修行した時に作ったと言われる釈迦如来ですが、この寺自体は聖武天皇の勅願により奈良時代の名僧行基が建てたものと伝えられています。霊山寺が「四国八十八か所」と呼ばれる霊場めぐりの起点「第一番札所」

とされたのは諸説ありますが、江戸時代になって交流の便が開け近畿をはじめ各地の民衆が四国遍路をするようになってから、高野山に近いこと（鳴門が玄関口であった）、高野山における阿波寺院の勢力が大きかったことなどによるものと考えられています。いずれにしても、四国八十八か所めぐりは、阿波の国を「発心の道場」としてこの霊山寺から始まるのです。

3 旧国道貞光剣山線 (国道四三八号)

美馬郡貞光町から三好郡東祖谷山村にある剣山登山口までの総延長四三・五kmの道路ですが、昨年四月一日、徳島市から香川県坂出市に至る国道四三八号の一部となりました。

剣山は、正式には「けんざん」と言われますが、一般には「つるぎさん」として親しまれている山で、標高は一、九五五mであり、愛媛県の石鎚山（標高は



剣山

一、九八一m)に次いで四国で二番目に高い山です。剣山の名前の由来については、色々とありますが、その一つに壇ノ浦の合戦に敗れた平家の落武者がこの山に安徳天皇の御剣を隠したことによるという説があります。ここには、吉川英治の小説「鳴門秘帖」において公儀の隠密である甲賀世阿弥が閉じこめられた石牢とされる間者牢もありますが、史実という訳ではなさそうです。ともあれ、剣山には、ソロモン王の財宝が埋められているという話もあり、歴史のロ

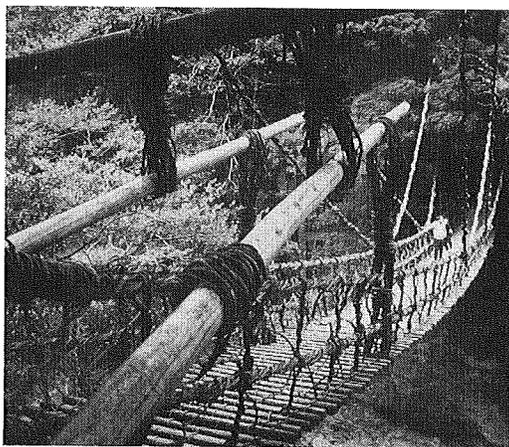
マンに関心をそそられる方は、時には太平洋や瀬戸内海も見渡せる雄大な自然の中を散策されるのも一興と思います。

4 主要地方道山城東祖谷山線
三好郡山城町から東祖谷山村に至る総延長三三・三kmの路線であります。

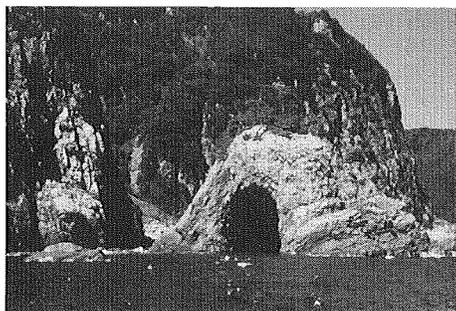
剣山の西部にある祖谷(いや)地方は、もともと祖谷山と呼ばれ、東西五二km、南北二八kmに及ぶ広大な産地は、「秘境」とも呼ぶべき土地でありました。

この地方は、平家の落武者が隠れ住んだ所と言われ、それを証する「平家の赤旗」を大事に保存している家も残っています。下って吉野朝時代になると、南北朝方についた阿波山岳武士の拠点ともなりました。

ところで、この路線の沿道、西祖谷山村善徳には「かずら橋」があります。この地方に自生するシラクチカズラ(別名さるなし)で作った吊り橋は、長さ四・五m幅一・四mのもので、三年に一度架け替えられること



かずら橋



千羽海崖

になっていきます。昔はこのよう
なはずら橋が何本も架けられて、
祖谷の深い谷の往来に貢献して
いましたが、現在のものは、む
しろ観光用としての意味が強い
ようです。この地方に伝わる
「祖谷の粉挽き歌」の一節

祖谷のかずら橋や

ユラユラ揺れど

主と手をひきや こわくない

手をひきや 手をひきや主と

主と手をひきや こわくない

皆さんもユラユラ揺れるかず

ら橋を渡ってみませんか？ごく
ごく小さなスリルです。

5 一般県道日和佐牟岐線

(旧南阿波有料道路)

海部郡日和佐町を起点として
牟岐町に至る総延長一六・三km
の路線です。この路線は、もと
もと有料道路として第一次オイ
ルショックの最中の昭和四九年
四月に開通したもので、その後、
昭和六三年四月一日に一般県道
として認定されて無料化された
ものです。したがって、今でも
一般には「南阿波サンライン」
と呼ばれており、県南の黒潮洗
う海岸美を楽しむための絶好の
ドライブコースとなっています。

昭和三九年に国定公園に指定
された室戸・阿南海岸は、北は
阿南市の橋湾から南は高知県の
羽根岬に至る二百kmの海の公園
です。自然公園の中で特に景観
の優れた場所を特別保護区とし
ていますが、この室戸・阿南海
岸国定公園にも二つの特別保護

区があります。一つが高知県の
室戸岬であり、もう一つがこの
道路の沿線にある千羽海崖です。
日和佐港付近から南に続く沿岸
は、砂岩や泥岩の浸蝕作用に
よって海蝕洞や海崖が2kmにも
及んでいるのです。

さて、日和佐町というと全国
的に有名なものとして、国の天
然記念物とされている大海亀の
産卵があります。日和佐町の大
浜海岸は、南北六〇〇m幅七〇
mで、全面が開けて黒潮につな
がって傾斜も緩かで、海亀に
とって格好の産卵場所となつて
います。日和佐に上陸する亀は
アカウミガメという種類ですが、
上陸は毎年五月から九月にかけ
て(最盛期は六月中旬から七月)
行われます。深夜から早朝にか
けてピンポン球ぐらいの卵を八
〇〜一五〇個産み落とします。か、
その産卵中の姿は、まるで涙を
流しているように見え、静かに
周りを囲んでいる人間達を感動
させずにはおきません。

6 主要地方道徳島環状線

徳島市国府町から徳島市八方
町までの総延長三三・七kmの道
路で、徳島市を中心として半環
状を形成する路線です。

この沿道、徳島市川内町宮島
に十郎兵衛屋敷があります。

「うーむ してまあその親たち
の名は何と言うぞいのう。」
「あーい ととさんの名は阿波
の十郎兵衛、かかさんの名はお
弓と申します。」

御存知、人形浄瑠璃芝居の
「傾城阿波の鳴門」巡礼歌の段
です。これは近松半二らによつ
て書きおろされ、明和五年(一



十郎兵衛屋敷の母子像

七六八年)六月一日に大阪の竹本座で公演され、以来お弓、お鶴の母娘の情愛、切なさが日本人の共感を誘ってきたものです。

この屋敷には、十郎兵衛関係の遺品や、人形芝居に使う木偶(てこ)人形、阿波藍に関する資料等が展示されています。また、鶴亀の庭と呼ばれる庭には、お弓お鶴の母子別の像があり、そこから一帯に哀感を漂わせています。

7 一般県道宮倉徳島線

徳島市から那賀郡羽ノ浦町宮倉までの総延長一八kmの路線です。

ところで、徳島を代表するものの一つだけ挙げるとなると、やはり「阿波踊り」です。今や世界的にも知名度を持つに至った阿波踊りは、毎年八月一二日から一五日までの四日間徳島市内において行われます。その起源はというと、阿波入国を果たした蜂須賀家政が二年後徳島城



阿波踊り (宮倉徳島線にて)

を築城し、この年の七月一五日、一六日に大工、左官等に酒を与えて無礼講を許した際に彼等が踊り出したのが始まりという天正一五年説がありますが、この説は現在定説となっておりません。阿波踊りの踊り子たち(「天水」と言われます)は、すべて〇〇連と呼ばれるグループに属して踊りますが、これには愛好家の連(プロのような連もあります)、企業や学生の連、果ては子供の連まで老若男女様々な階層の人たちが踊りを楽しんでいます。元来、阿波踊りは街中を練り歩いて踊っていたもの

ですが、近年交通上とても整理できないということで、現在、徳島市内に棧敷(さじき)と呼ばれる演舞場が七か所設営されており、原則的にその中で踊ることとされています。そうしたことも手伝って、最近阿波踊りのショー(見せ物)化への批判が多く聞かれるようになってきました。ここで、なぜこの路線かとい

いますと、実はこの路線の一部(徳島市紺屋町)が七つの棧敷の一つなのです。何と一般の交通の用に供する道(道路法第二条第一項)が演舞場とは! そうなのです。この時ばかりは、その一帯は天水たちに占領されるのです。

このように、色々と問題もあるものの、笛や太鼓のおはやしの音が鳴り出せば、踊り子はもちろん、阿波っ子達いえ全国からの見物客も居ても立ってもいられなくなるのです。もう理屈などどうでもいいと。

踊る阿呆に見る阿呆

同じ阿呆なら 踊らにや損々

そうです、みんな阿呆になつてしまっています。この開放感が人々の心を捉えています。阿波踊りは大衆のエネルギーが爆発する「祭り」なのです。

おわりに

これまで本県の主な観光地を道路にちなんだ御紹介してきました。しかし、本県には筆者の拙い文以上に豊かな自然と人情があります。その昔、お遍路さんを接待したように、阿波の地にはもてなしの精神が根付いております。どうか皆様も四国の方へも足をのびしていただき、是非とも徳島へお寄りくださるようお待ちしております。

時・時・時・時・時……

月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
8・24	○米議会予算局が、夏季経済見通しを発表、今年の米国内総生産（GDP）の実質成長率予測を三・六%と上方修正した。同局が前回、一月に発表した冬季見通しの二・八%、七月発表のホワイトハウス見通しの三・〇%を、いずれも上回っており、これ以上の景気拡大は、インフレを引き起こす恐れがあると警告している。	8・29	○農水省のまとめによると、今夏の農作物に対する干ばつ被害は五九七億円ののぼった。被害額は一九七八年の一、三二二億円、八四年の八〇九億円に次いで多い。	8・25	○建設省平成七年度関係予算概要要求まとめる。道路関連は、道路特会ベースで事業費八兆二、五八四億円、国費三兆二、九四九億円。前年度と比べ事業費はほぼ同額、国費は五%増。
25	○米国の犯罪防止法案が上院で賛成多数で可決、事実上成立した。同法案はクリントン大統領が実現を強く望んでいたもので、六年間で一〇万人の警官増員、死刑適用の拡大、強い威力のある銃器の製造、販売禁止などを盛り込んでいる。	9・4	○関西空港が開港。世界初の本格的な海上空港で、二四時間運用の空港となる。	9・20	○日本道路公団高速道路料金改定正式認可。
9・8	○ドイツ連邦統計庁発表の今年上期（一〜六月）の国内総生産（GDP）の伸び率は、前年同期比で実質二・八%となった。半期ベースでのプラス成長は一九九二年の下期（七〜二月）以来で、同序は「景気回復の兆しが見え始めた」と景気回復宣言。	9	○高村正彦経済企画庁長官が月例経済報告閣僚会議に九月の月例報告を提出、この中で「緩やかながら回復の方向に向かっている」と景気の現状についての判断を示した。	9・28	○日本道路公団と北海道建設協会による「ハート&サービス94お客様感謝デー」を北海道を除く全国サービスエリア・パーキングで実施。
18	○カーター元大統領ら米国の政府特使団とハイチの軍政指導部との間で、軍政指導者三人が実権を放棄するなど合意書が署名された。これにより、米国など多国籍軍による武力介入は回避された。	14	○総省庁発表の推計調査によると、一五日現在の六五歳以上の老人人口は、一、七五七万人で、総人口の一四・一%を占めている。これは人数総人口に占める比率とも過去最高。昨年と比べると、人数で七〇万人、比率で〇・六ポイント増えた。		
19	○米政府が高速道路の標識にメートル法を採用する計画を断念した。連邦高速道路局（FHWA）は、九六年九月までに各州に表示の変更を指示する方針だったが、国民の大多数が反対した。	19	○国土庁が七月一日現在の都道府県の地価（基準地価）を発表。東京、大阪、名古屋の三大都市圏の住宅地は、前年に比べ四・五%の下落。これにより前年まで二年続けた一〇%を越す大幅な下落傾向は鈍化した。		

編集雑記

象潟 (三)

「奥の細道」の旅で芭蕉が見た象潟は、女の子がおおじきや小貝を集め、きれいな小箱に大事にしまつて置いたような、こま／＼しい景色であつた。芭蕉は象潟の章を次のように、しめくくつてゐる。

「佛お釈 松島にかよいて、又異なり。松島は笑うが如く、象潟はうらむがごとし。寂しさに悲しみをくはえて、地勢魂をなやますに似たり。」象潟や 雨に西施が ねぶの花

短歌や俳句は感情の極端な表出をおさえるから、作品の意図を味うには作者と心象を共有しなければならぬ。だから先人の足跡をたづねる鑑賞の旅は、いつの世までも続く。

西施は中国の春秋時代越の国の傾国の美女の名だったことよりも、嬌うつく々しいことを表現する代名詞として使われていた。中国ではこの種の用法は今でも使う。例えば「気持をゆつたりさせること」を、簡単に「全身ぜんしん放はな松」という。松が枝を地上に上げた姿を、人になぞらえたものである。象潟なる名は都人みやこびとが、遠方にある美しい潟を想像することから発して

いる。ねぶの花は綿の花の先端に紅にじをうすくさしたようなぼあーとした幻想的な花姿をしている。そして雨。とすれば「象潟や」は深い霧きりの中に鳥影を見ような、まことに把とえどころのない俳句ということになる。芭蕉はこの句で一体何を訴えたかつたのか。答は「佛 松島にかよいて：地勢魂をなやますに似たり。」の前書きにある。大方の解釈では松島の明に対する象潟の暗。太平洋岸と日本海側の風土の相対としてゐる。が結論は同じとしても、島海の雄々しい山影を江上に借りなければ、江山水陸の風光となり得ない弱々しい潟の島々。太平洋の荒波の影響をもちに受け、それに立向かうが如き男性的な松島の島々と比べたとき、芭蕉は象潟の景観に陰性を感じたに違いない。それを女性的と言ひ換れば、子を生む性として常に受身に立たされる宿命の悲しみ、寂しさである。それは同時に自分の運命の鍵を握られてゐる、男性に対するうらみつらみでもあつた。

よく男まさりの学者や評論家の中に、髪を男のように短くし、服装も背広に近いものを着ている女性がいる。本人から言わせれば、男社会の中で男並みに活動するには、これが便利だという。その女性は限りなく陽に近い

のである。だがたった一つどうにもならないのが、女という生まれながらの性である。その性の拘束から脱け出て、男と肩を並べたいという潜在願望が、このようなスタイルをとらせていると思うのである。易では男を陽的、女を陰的なものと把とえる。相対する二極と考えるのである。その陰が強くなると、ものの考え方身の処し方まで限りなく陽に近づいて来る。これが煮につまつてくると、遂に本来の陽と争うことになる。易経坤（純陰）の卦かはこれを陰疑於陽必戰。為其嫌於无陽也。（陰の陽に疑しきときは必ず戦う。其の陽なきを嫌うためなり）と言つてゐる。簡単に言うると男と比肩する能力ある女性が、自分が男に生まれればもつと／＼社会的に活躍できたものをと、心をなやませ自分の宿命をうらむ。その拳句こぶし、自分が持てなかつた陽性に対し反抗の戦を挑むのである。

今年の梅雨期に象潟を訪ねた。駅から線路沿いに北に行くと、急に視界が開け、いろ／＼な形をした松の小島群が霧の中に浮かんで見えた。その時ふと、一本／＼の松が嬌々しい女の立姿に見えた。象潟の句の印象はこれだと思つた。
(経)

11月号の特集テーマは「道路と渇水対策」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 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5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