

巻頭言 ■ 社会資本ストックの機能保持を 本州四国連絡橋公団総裁 萩原 浩 1

特集／地域高規格道路

地域高規格道路の概要 道路局企画課道路経済調査室 3

地域高規格道路に寄せる期待―青森県 青森県土木部道路建設課長 若木 吾朗 9

地域高規格道路への地方（静岡県）の期待 静岡県土木部道路建設課長 小野田隆夫 17

地域高規格道路に寄せる期待―奈良県 奈良県土木部道路建設課長 澤田 和宏 27

熊本県の地域高規格道路に寄せる期待 熊本県土木部道路建設課長 桑田 嘉男 34

電線共同溝の整備等に関する特別措置法案の概要 道路局路政課 39

路肩走行に関する判例紹介について 道路局道路交通管理課訟務係 45

シリーズ／あの道この道

豊の道・大分の道 大分県土木建築部道路課長 前川 秀和 55

ぎふの道あれこれ 日本一住みよいふるさと岐阜県づくり 岐阜県土木部道路維持課 62

◆時・時・時 68

□一九九四年度既刊号目次 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／地域高規格道路

地域高規格道路の概要

建設省道路局企画課道路経済調査室

一 はじめに

地域高規格道路については、昨年一二月、候補路線及び計画路線を指定したところであり、今後その整備が本格化することとなる。本稿では、地域高規格道路の概要等について紹介する。

二 地域高規格道路の概要

平成四年六月の道路審議会建議『ゆとり社会』のための道づくり』においては、今後の道路整備の基本方向として「豊かな生活の実現」、「活力ある地域づくり」、「人・自然に優しい環境の形成」を掲げている。

「活力ある地域づくり」を進めるため、全国的な幹線道路ネットワークを整備することにより、

魅力的な「地域集積圏」の形成を図ることが求められており、そのネットワークの軸となるものとして地域高規格道路（建議においては「地域高規格幹線道路」）が位置付けられた。

「地域集積圏」は、核となる都市を中心にした広域的な経済・文化ブロックで、地域の発展を促すために必要であり、その形成のためには以下のような条件の整備が必要である（図1）。

- ① 核都市と農山村地域をはじめとする周辺地域が連携した広域的な地域・都市構造の形成
↓
通勤圏域の拡大や都市と農山村地域との連携の強化等による地域集積圏の拡大を図る
環状・放射道路
- ② さまざまな地域圏との活発な交流が可能となる多角的なネットワークの形成

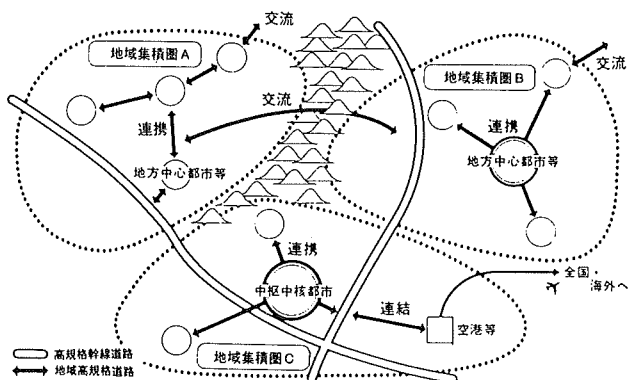


図1 地域高規格道路の機能イメージ

表1 地域高規格道路の構造イメージ

構造 タイプ	車線数	交差方法		沿道 アクセス	中央帯	車両制限 (原付等)	構造イメージ
		主 要	その他				
a	4以上	全立体	全立体	禁 止	連続	可能	自動車専用道路
b	4以上	〃	〃	事実上 禁 止	連続	難	全交差点を立体化し、ランプ形式によりフルアクセスコントロールを行うタイプ
c	4以上	〃	左折のみ (付加車線)	副道より 集約アクセス	連続	難	主要交差点を立体化し、全線幅道を設置することにより沿道からのアクセスを制限するタイプ
d	4以上	〃	〃	制限不能	連続	不可能	上記cタイプの副道に替えて緩速車道（仮称）を設置し、沿道アクセスを極力制限するタイプ

※「緩速車線」とは、沿道出入り交通の通行のため、本線車道と接して設けられる車線で、本線交通とは区画線、柵等によって明確に区分されているものを想定している。

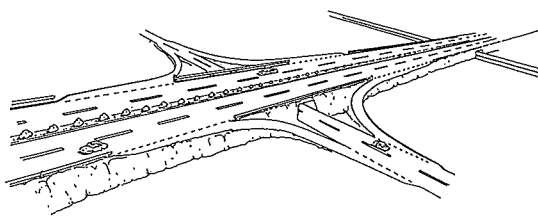
③ 全国的、国際的な交流を図るため、航空等
 ↓高規格幹線道路を補完し、物資の流通、
 人の交流の活発化を促し地域集積圏間の交流
 を図る道路
 【交流機能】

他の広域交通機関との効率的なネットワーク等の形成
 ↓空港・港湾等の広域流通拠点や地域開発

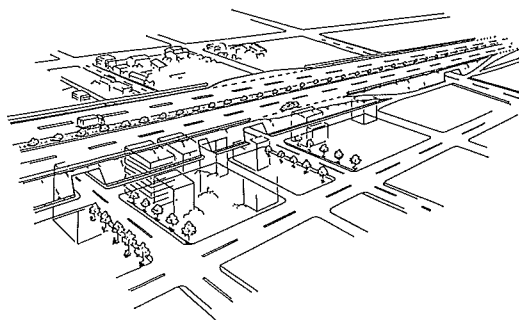
拠点等との連絡道路
 【連結機能】

将来的に一四、〇〇〇kmのネットワークを目指す高規格幹線道路については、時速八〇～一〇〇kmのサービスを提供を確保しているのに対し、既に五三、〇〇〇kmのネットワークを形成している一般国道は時速三七km程度（平均）のサービスしか提供できていないという状況が示すとおり、現時点においては、高規格幹線道路とそれに次ぐ幹線ネットワークの機能格差は大きく、従来の幹線道路の水準では、連携、交流、連結といった機能

○自動車専用道路（aタイプ）



○フルコントロールアクセスタイプ（bタイプ）
 ・都市間の例



・山間地の例

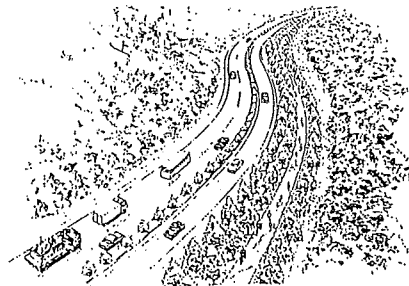
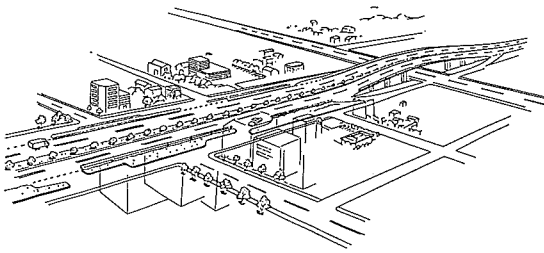


図2-1 地域高規格道路の構造タイプ

○中央分離帯連続タイプ（dタイプ）【緩速車線を設けたもの】

○沿道アクセスコントロール（副道設置）タイプ（cタイプ）



緩速車線

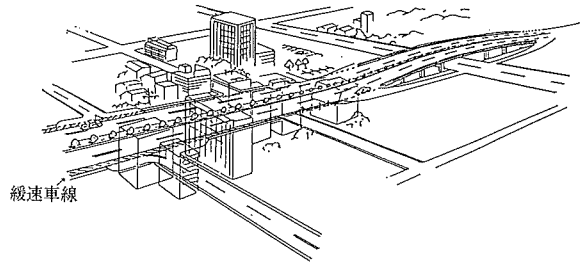
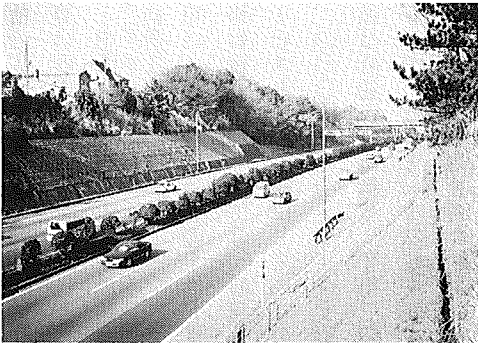
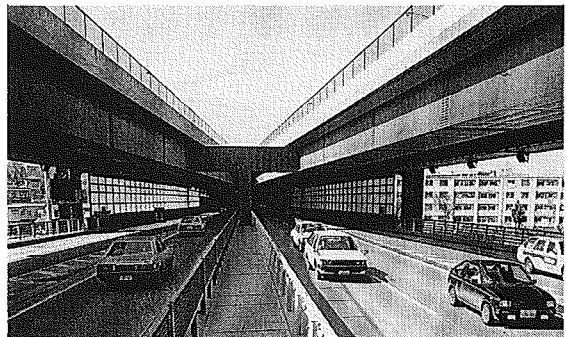


図 2 - 2 地域高規格道路の構造タイプ

地域高規格道路の事例



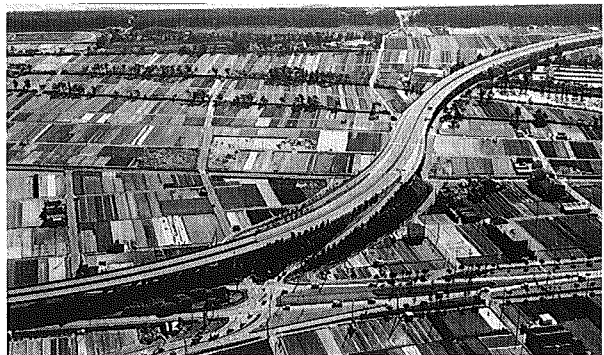
第三京浜道路（東京都、横浜市、川崎市）



仙台西道路（仙台市）



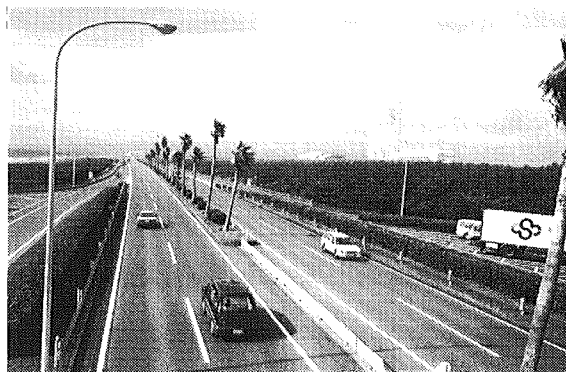
安芸仁保呉道路（広島県）



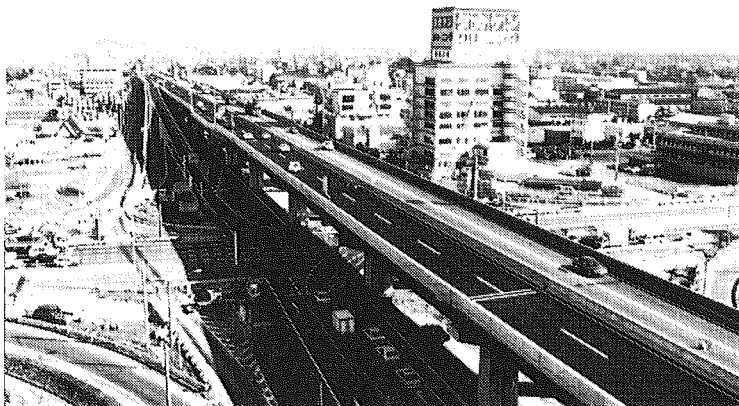
豊橋浜松道路（静岡県・愛知県）



徳島環状道路（徳島県）



宮崎東環状道路（宮崎県）



岐阜南部横断ハイウェイ（岐阜県）

を十分に発揮することは不可能である。

したがって、全国的な高規格幹線道路網と一体となつて高速交通体系の役割を果たす地域高規格道路の導入が必要であり、地域高規格道路は、その果たすべき役割から、四車線以上の車線を取り、自動車専用道路、または、同程度の機能を有する質の高い道路とし、地域の実情に応じた高速度サービスを提供できる構造とする必要があるとされた。

（平成四年六月の道路審議会建議における地域高規格幹線道路の記述）

以上から、地域高規格道路の保持すべき基本的な構造は、「四車線以上の車線を確保し、自動車専用道路またはそれと同等の機能を有し、設計速度を原則時速八〇km以上とし、沿道や交通の状況に応じて時速六〇から八〇km以上の速度サービスを提供できる質の高い道路」とした（表１・写真）。

三 地域高規格道路の指定

地域高規格道路の指定は、平成六年一月までに各都道府県及び政令指定市において策定された、長々期的なプランである「広域道路整備基本計画」に位置付けられた広域道路約一二万kmのうち、高い交流機能を発揮する道路として位置付けられた広域道路（交流促進型）約二万kmの中から地域の要望を踏まえて、行うこととした（図３）。

広域道路整備基本計画は、国土全体、地域全体という広域レベルの社会交流を支え、地域の連携を促すネットワークとして、高規格幹線道路の整備とあわせ、地域高規格道路網や、これらと一体的に機能する広域的な幹線道路網の整備を計画的に進めるため、関連する交通機関、交通拠点（空港、港湾、高速鉄道駅等）や都市拠点、振興拠点等の地域拠点をはじめ、国土利用、土地利用等と

の整合のとれた幹線道路網計画であり、広域的な道路のマスタープランとして、地域活性化施策等も考慮して想定しうる交通の流れをベースに、地域に整合した道路ネットワークの考え方を整理したものである。

広域道路整備基本計画に示された内容は、①広域道路整備の基本方針、②広域道路網のマスタープランであり、ここに位置付けられる広域道路は、有する機能から次の二つに分類されている。

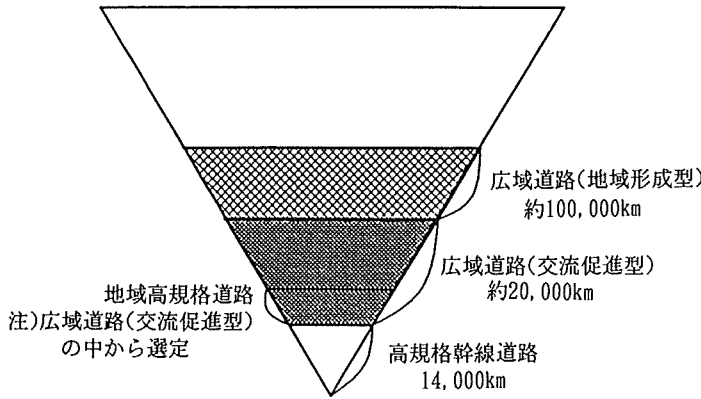


図3 広域道路整備基本計画の概要

① 広域道路(交流促進型)

本線のトラフィック機能確保のため、整備の目標として特に構造上の強化を図ろうとする道路。例えば、自動車専用道路や交通の円滑性確保のため交差点を立体化する道路など。

② 広域道路(地域形成型)

沿道からのアクセス性にも配慮した前記以外の道路。

広域道路(交流促進型)の中から要望された路線について、建設省において事業の重要性、フィードバック、緊急性、地域の活性化に与える効果、他の幹線道路ネットワークとの整合等を検討し、地域高規格道路として整備を進める路線である「計画路線」(一三八路線・延長約五、三三〇km「候補路線」に同時指定)と、地域高規格道路として整備を進める妥当性・緊急性等について基礎的な調査を実施する路線である「候補路線」(一〇七路線、「計画路線」との同時指定を含めると二四五路線)を昨年十二月一日付けで指定した。今回指定された計画路線を、連携、交流、連結の各機能別に分類してみると、交流機能を有するものが二五路線(延長約一、八三〇km)、連携機能を有するもののうち、放射道路が七六路線(約二、七二〇km)、都市環状道路が一六路線(約三六〇km)、連結機能を有するものが四三路線(約一、七〇〇km)となっている(複数の機能を合わせた)

せて持っている路線があるため、路線数及び延長の合計は計画路線の路線数及び延長と一致していない。

四 地域高規格道路の整備効果

交通容量、走行速度は、交差点の有無、沿道からの車両乗り入れの有無、また、歩行者、自転車の走行により一般に低下することとなる。これらの低下要因の少ない自動車専用道路においては、

表2 自動車専用道路とその他の一般道路の交通量、走行速度の差

		交通量 (台/日)	交通量 (台/日)	混雑度 A/B	平均旅行速度 (km/h)
		A	B		
自動車専用道路					
第三京浜	(6車線)	102,000	120,000	0.85	77
横浜新道	(4車線)	123,600	99,000	1.25	51
横浜横須賀道路	(4車線)	84,300	65,300	1.29	80
その他の道路					
国道14号(市川付近)	(4車線)	68,300	29,700	2.30	20
国道16号(千葉付近)	(4車線)	52,700	41,500	1.27	20
国道122号(浦和付近)	(4車線)	48,100	31,700	1.52	28

表3 自動車専用道路とその他の一般道路の交通事故発生頻度の差

		死傷事故率 (件/億台km)	死亡事故率 (件/億台km)
A	自動車専用道路（高速自動車国道）	11.5	0.69
B	その他の道路	110.0	1.78
A/B		0.10	0.39

表4 地域高規格道路による交通拠点との連絡状況及び都市環状道路の形成状況

	対象数	高規格幹線道路による直結・整備数	地域高規格道路による直結・整備数	広域道路（交流促進型）による直結・整備数
空 港	53空港	5 空港 9.4%	29空港 54.7%	41空港 77.4%
重要港湾	122港	7 港 5.7%	47 港 38.5%	72 港 59.0%
都市環状道路	58都市	0 都市 0.0%	27都市 46.6%	55都市 94.8%

(注)・地域高規格道路とは、今回指定した候補路線及び計画路線である。

高い交通容量、走行速度を確保することが可能となるため、地域高規格道路は高い速度サービスを提供できることとなる。自動車専用道路とその他の道路の交通量、走行速度の差を比較すると表2のようになる。

また、交通事故件数の六割をしめる交差点がなく、また歩行者、自転車交通のない自動車専用道路においては、表3に示すとおり、事故件数が激

減し、高い安全性を有することが可能となる。

さらに、今回指定された候補路線及び計画路線によって、広域的な交通拠点である空港や重要港湾とのアクセスが飛躍的に改善されるとともに、県庁所在地をはじめとする地方の中心的な都市において規格の高い環状道路網が形成されることとなる。空港を例にとってみると、五三空港のうち、高規格幹線道路のインターチェンジと連結しているものが五空港しかないのに比して、地域高規格道路により二九空港に増加することとなる(表4)。

以上のように、地域高規格道路の整備効果は、交通容量の増大、旅行速度の向上、交通安全性の向上、拠点連絡、都市環状道路の充実といった幅広いものとなる。

五 今後の整備

今後は、計画路線として指定された路線の中から、ルート選定、整備手法、環境アセスメント、都市計画等の調査を進める「調査区画」及び事業着手に向け実施設計、地元協議等を進める「整備区画」を指定し、重点的に整備を進めていくこととなる。

地域高規格道路は、高規格幹線道路と一体的に機能する広域的な一般国道及び主要地方道等(道路種別未定を含む)の機能を高めるものであり、基本的には、主として一般国道、主要地方道等の

バイパス、拡幅等の事業を実施する際に、自動車専用道路、又は交差点立体、自転車歩行者道分離等の手法を活用して同程度の機能を有する質の高い道路を建設し、地域の実情に応じた高速度サービスを提供できる構造とするもので、別途に新たなネットワークを構築するものではないため、事業の進め方は以下になると考えている。

- ① 通常の直轄・補助事業によって、それぞれの道路管理者が重点的・計画的に整備する。
- ② この場合、採算性やネットワークにおける位置づけ・役割等を勘案しながら、必要に応じて有料道路事業の活用も図る。

整備延長については、第11次道路整備五箇年計画の期間中(平成9年度まで)に概ね二、〇〇〇kmの整備に着手し、長期的(二一世紀初頭まで)には六、〇〇〇から八、〇〇〇kmの整備を図ることとする。

六 おわりに

地域高規格道路は、将来、高速自動車国道等と一体となったネットワークを形成することとなることから、高速自動車国道等と同様に高い水準の利用者サービスを行う必要があり、密度の高い道路情報提供を始めとする利用者サービスの充実を図っていきたいと考えている。

特集／地域高規格道路

地域高規格道路に寄せる期待―青森県

青森県土木部道路建設課長 若木 吾朗

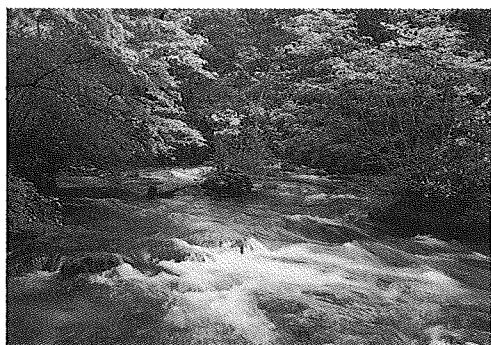
―はじめに

青森県は、東北の仙台と北海道の札幌との中間に位置し、冬の厳しさはあるものの、三方を海に囲まれ四季の移り変わりをはっきり味わうことができる特徴を有しており、平成五年一二月に世界遺産に登録された「白神山地」や「十和田湖・奥入瀬溪流」に代表される豊かな自然、日本の古代史を大きく塗り替えることとなった青森市「三内丸山遺跡」をはじめとする歴史的遺産、さらに世界の火祭り「ねぶたまつり」、日本三大霊場「恐山」など数多くの観光資源に恵まれている。

総面積は、九、六〇〇㎢で、国土の二・五％に当たり、四七都道府県中第八位の大きさとなっている。



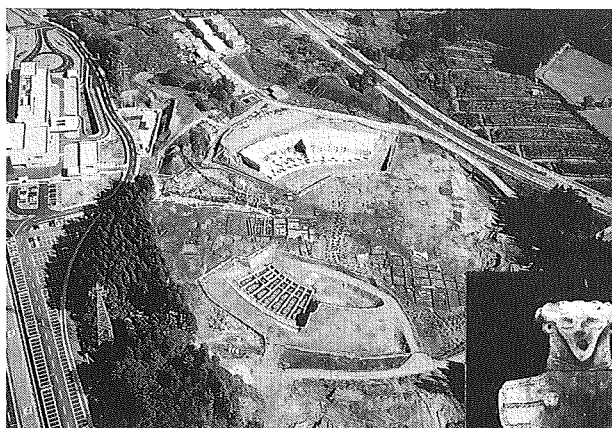
世界遺産のブナ原生林～白神山地



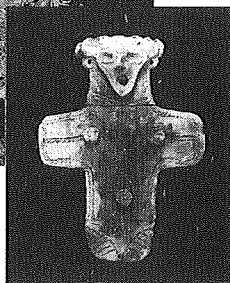
十和田湖・奥入瀬溪流

産業・行政を支える都市集積は、行政・経済の中心である青森市（人口約二九万人）、城下町としての格式と学術文化の中心である弘前市（人口

約一七万人）、水産業の拠点であり、北東北随一の工業集積を有する八戸市（人口約二四万人）がバランスある形で配置され、三極構造をなしてい

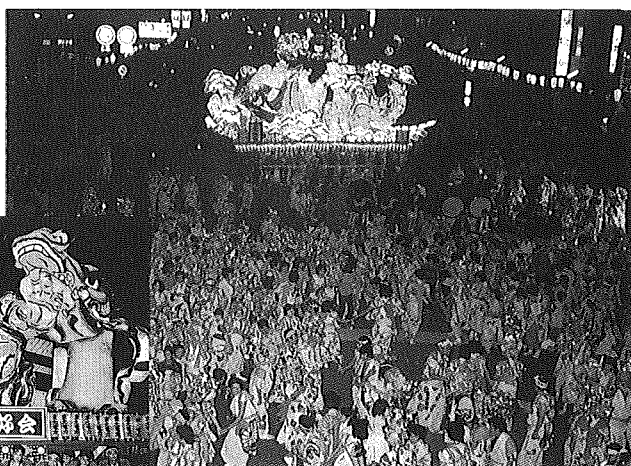


北のまほろば～三内丸山遺跡と板状土偶



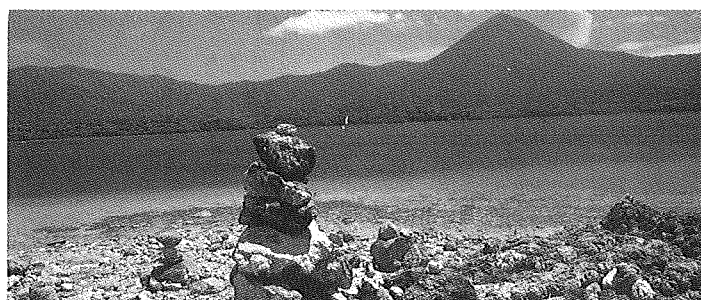
る。
さらに、「むつ小川原開発区域」を含む下北半島地域では原子力平和利用産業の国家プロジェクトが進展している。

県では、『豊かで住みよい活力のある地域社会の建設』を目指し、社会基盤整備に取り組んでおり、キーインフラとなる高速自動車国道から市町村道に至る一体的道路整備の推進に力を注いでい

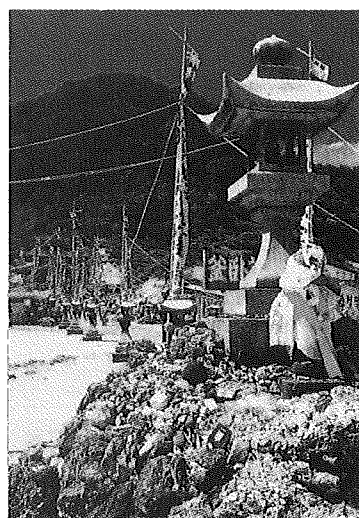


世界の火祭り～青森ねぶたまつり

るところであり、とりわけ高規格幹線道路と一体となって地域づくりを支援する「地域高規格道路」の整備に注目が集まっている。



日本三大霊場～恐山宇曽利湖



日本三大霊場～恐山大祭

表 1 指定内容

地域高規格道路 候補路線

経過する都道府県名	路 線 名	起 点	終 点
青森県	下北半島縦貫道路	青森県 むつ市	青森県上北郡 天間林村
青森県	弘前黒石 I.C 連絡道路	青森県 弘前市	青森県 黒石市
青森県、秋田県	西津軽能代沿岸道路	青森県西津軽郡 鰺ヶ沢町	秋田県 能代市

地域高規格道路 計画路線

経過する都道府県名	路 線 名	概略延長 (km)	起 点	終 点	路線の性格
青森県	下北半島縦貫道路	60	青森県 むつ市	青森県上北郡 天間林村	連 携
青森県	弘前黒石 I.C 連絡道路	10	青森県 弘前市	青森県 黒石市	連 結

建設省への指定要望に当たっては、広域道路整備基本計画に定めた地域交流促進のための将来整備目標である『県郡青森市と地方生活圏中心城市間概ね一時間』『地方生活圏中心城市と圏域内市町村間概ね一時間』『高規格道路 I.C への到達時間概ね一時間』の実現に向け、表 1 に示すとおり計画路線として、下北半島縦貫道路（概略延長 L 二六〇 km）、弘前黒石 I.C 連絡道路（概略延長 L

二 指定路線の概要

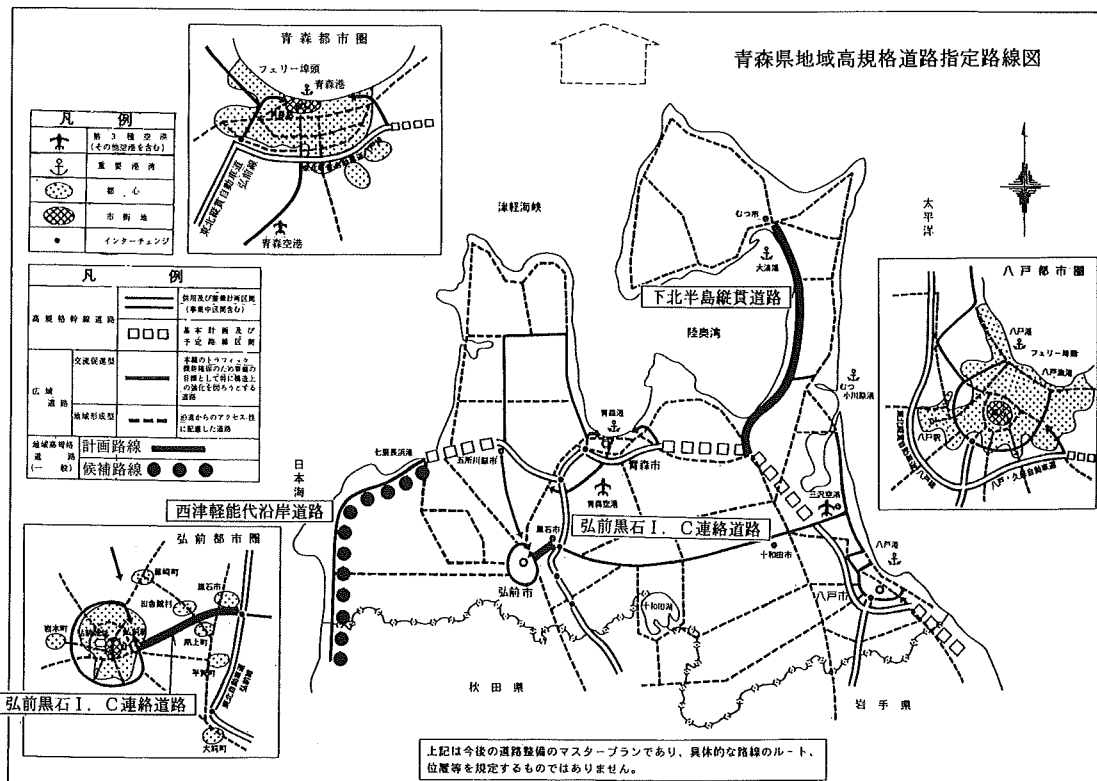
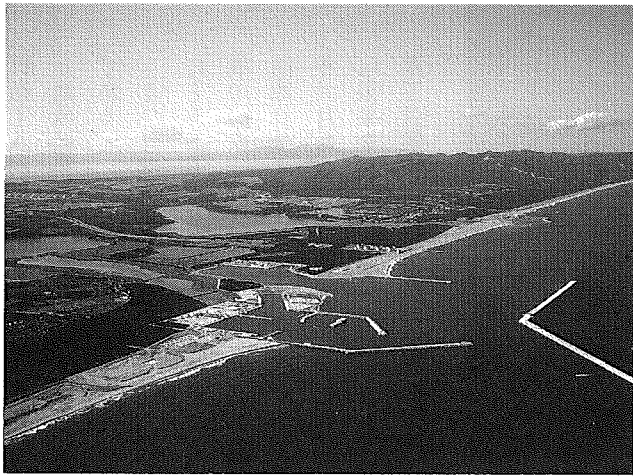


図 1



国家プロジェクト～むつ小川原開発

Ⅱ(10 km)の二路線と候補路線として西津軽能代沿岸道路を要望したところであり、平成六年二月一六日に要望どおり指定された。

路線の概要、整備方針を示す次の通りである。

① 下北半島縦貫道路「計画路線」

・路線の概要

青森県の北部に位置し、下北半島国定公園(平成四年度観光客数一二二万人)等の広大な自然環境に恵まれ、水産業、観光を基幹産業とする一方、近年大間原子力発電所や東通原子力発電所等のエネルギー拠点プロジェクト

トが進展している下北地方生活圏の中心都市であり産業経済の発展が期待されるむつ市(人口約五万人)から、原子燃料サイクル施設や石油備蓄基地等の国家プロジェクトが進展している「むつ小川原開発区域」の近くを通り、東北縦貫自動車道に至る延長約六〇 km

の道路であり、東北縦貫自動車道八戸線延伸をはじめとする交通基盤の整備促進により従来の行政、経済の中心都市から、さらには北東北の交通の要衝として一層発展が期待される青森市と、県南地域において水産業の拠点を、先端技術導入による工業の高度化を

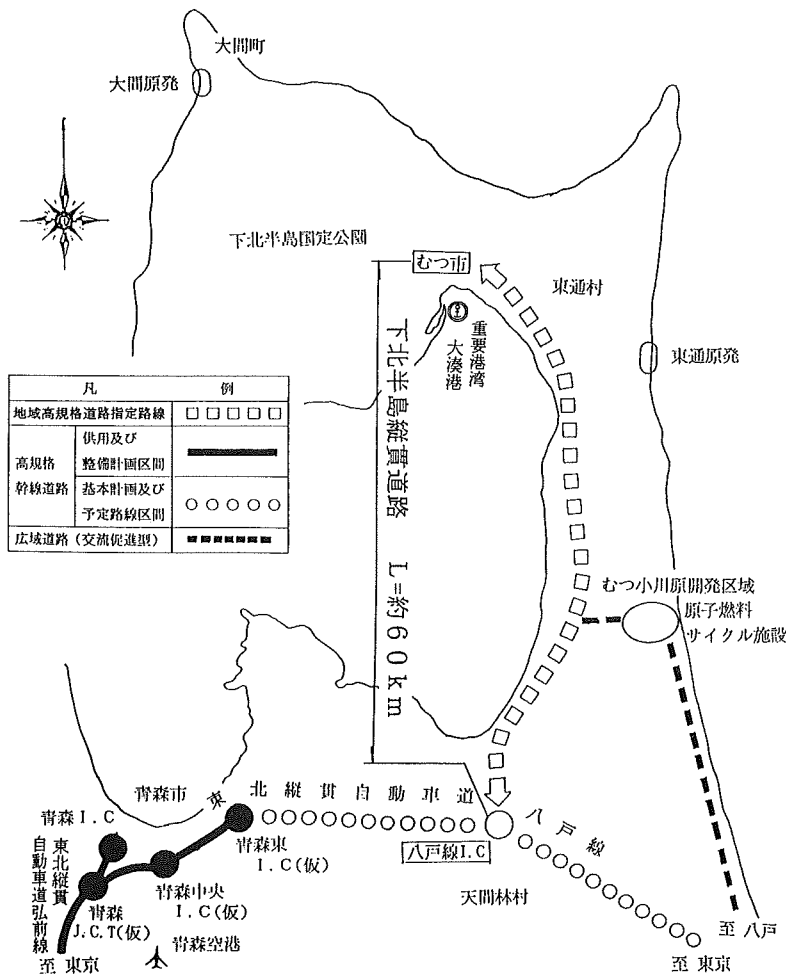


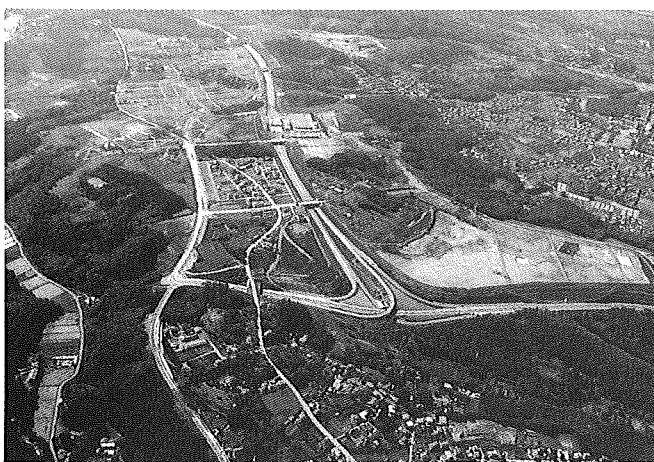
図2 下北半島縦貫道路



高規格幹線道路 下田 IC から国道45号百石道路を望む
(平成7年3月供用予定)

目指す八戸市を結び、生活圏相互の連携強化と地域振興プロジェクトの支援に資する道路である。

また、当該道路は『ダイナミックで独創性にとみあらたなる出会いを可能にする下北地域の形成』の一翼を担う道路として新地方生活圏計画「下北ハーモニー21計画」(平成四年六月策定) 及び青森県総合交通ビジョン「未来を拓く交通ネットワーク21」(平成五年三月策定) に位置付けられている。



東北縦貫自動車道八戸線 (八戸インター)

・整備基本方針

下北地方生活圏と青森地方生活圏及び南部地方生活圏の連携強化及び下北地域の高度な都市サービスの享受や高度救急医療施設の利便等の拡大を図り、人口定住環境の向上と、県土の均衡ある発展及びむつ小川原開発区域を中心とした国家プロジェクトを支援するためむつ市と東北縦貫自動車道八戸線を結ぶ当該道路を自動車専用道路として整備していきたいと考えている。

② 弘前黒石IC連絡道路「計画路線」

・路線の概要

津軽藩の城下町として栄え、神社仏閣など多くの文化財と国立弘前大学をはじめ五つの大学・短大を有する学都として、また伝統工芸や芸能を保存する観光・文化都市として、さらには昭和六〇年度の青森テクノポリス計画指定、平成六年度の地方拠点都市地域指定を受け、「北の技術定住都市」の実現を目指し、基盤整備に取り組んでいる県内人口規模三位の都市弘前市と平成六年三月に都内への直接乗り入れが可能となった東北縦貫自動車道弘前線の黒石ICを連絡する延長約一〇kmの道路で、津軽地方生活圏の拠点都市へのモビリティ向上と青森テクノポリス計画、さらには平成二年九月に承認された津軽岩木リゾート構想等の地域振興プロジェクト等の存する市町村との連携を高める道路である。

また、当該道路は、青森県総合交通ビジョン「未来を拓く交通ネットワーク21」(平成五年三月策定) に「県土東西連絡道路」の一部にも位置付けられており、青森県の津軽地方と南部地方を結ぶ交流軸としての役割を担っている。

・整備基本方針

当該道路は、昭和六一年度に東北縦貫自動

③ 西津軽能代沿岸道路「候補路線」

車道弘前線的首都圏への全面開通時期に合わせ、平面構造を主とした暫定二車線で供用を開始した国道一〇二号バイパスの活用を考慮しており、今後、地域高規格道路の構造を担保するため、将来用地を極力活用しながら主要交差点の立体化、沿道乗り入れの集約化のための副道設置等を検討し、高速性、定時性、安全性の確保を図っていきたいと考えている。

・路線の概要

青森県の西部に位置し、津軽自動車道の終点であり、日本海沿岸諸国との産業、流通、及び人的交流の拠点形成を目指し七里長浜港の建設が進められている鰺ヶ沢町と秋田県の北西部に位置し、米代川下流域地方生活圏の中心都市であり、米代川流域地方拠点都市地域の拠点都市として位置付けられ、スポーツ・木材加工技術等の特徴を生かした国際交流の

拠点として「国際健康都市」を目指す能代市（人口約六万人）を結び、高規格幹線道路である津軽自動車道、日本海沿岸東北自動車道と一体となって、日本海沿岸の各地域集積圏の交流を強化すると共に世界遺産の「白神山地」や津軽岩木リゾート構想の主要観光地を組み入れた新たな観光ルートの形成に資する道路である。

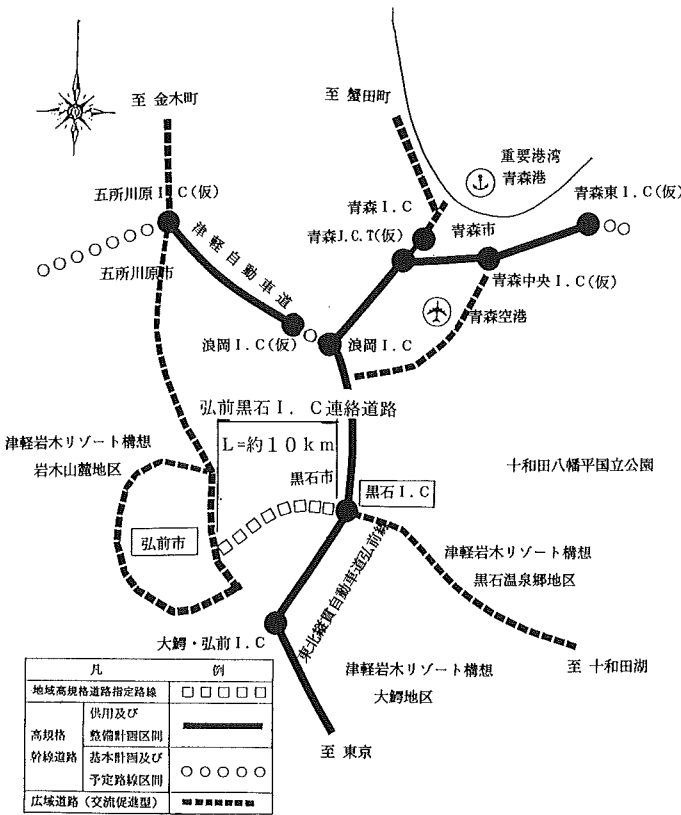


図3 弘前黒石I.C.連絡道路

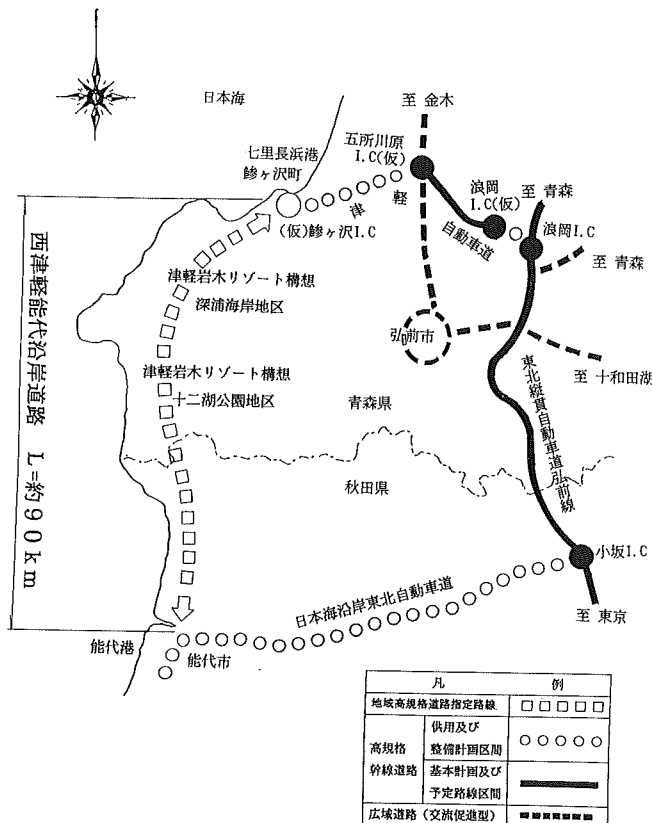


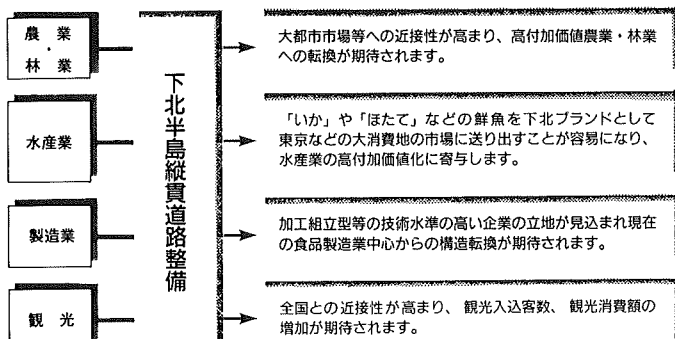
図4 西津軽能代沿岸道路

下北半島縦貫道路の効果

(1) 産業、経済

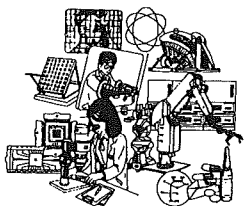
〈産業の高度化〉

国家的プロジェクト、地域振興のための各種プロジェクトは下北地域に高度な産業の立地を促進し、農業・林業、水産業などの地場産業も高付加価値産業へと発展するものと見込まれます。



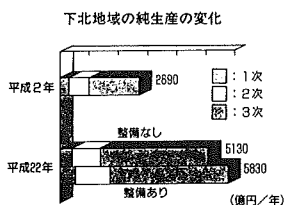
〈良好な雇用の場の創出〉

国家的プロジェクト、地域振興のための各種プロジェクトは下北地域に新たに良好な雇用機会を創出します。また地場産業の高付加価値産業への発展は従来とは異なった幅広い良質な雇用の場を創出します。



〈経済活動の活発化〉

下北地域の純生産は5,830億円/年となり、下北半島縦貫道路がない場合に比較し約700億円の増加が見込まれます。



(2) 交通

下北半島縦貫道路整備

〈モビリティの向上〉

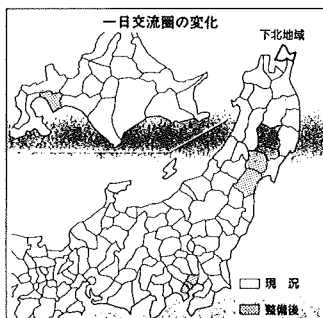
自動車保有水準は現在510台/千人(平成2年)ですが740台/千人(平成22年)に高まり、女性や高齢者の運転免許所有者の増大とあいまって下北地域のモビリティは大きく向上します。

〈都市的サービス享受機会拡大〉

むつ市、青森市、東京などへの近接性が高まり、高度な都市サービス(商業、業務、文化など)を享受したいといったニーズが満たされます。むつ市への高度な都市機能立地も可能になり日常生活の利便性は一層高まります。

〈一日交流圏の拡大〉

むつ市の一日交流圏が拡大し、東京、神奈川の一部が一日交流圏に入ります。首都圏が、必要な時にいつでも日帰りができる地域になります。



三 整備効果

地域高規格道路の整備が地域に与える社会・経済効果を定量的に示すことは難しいが、ここでは下北半島縦貫道路を例に、ある仮定条件のもとに試算した結果を示すと図5のとおりである。

※地域幹線道路について、人口・従業人口・労

働生産性・純生産など人口、経済諸変量について整備効果の計測を試みた事例はあまりなく、モデルとして取り扱うにしてもデータの制約より地域計量経済モデルとしての展開は難しく、簡単なモデル式の組み合わせにより計測を行っている。

四 おわりに

『豊かで住みよい活力のある地域社会の建設』を目指し、『新時代を担う人づくりの個性豊かな学術・文化の創造』、『豊かな地域社会を築く産業の振興』、『快適でぬくもりのある新しい調和型社会の創出』、『高度ネットワーク型社会の創出』、

図 5 - 1

③ 生活、文化

〈地域格差の是正〉

下北地域の一人当たり個人所得はおよそ140万円となり、対全国格差も約7割と約1割是正されます。

〈救急医療〉

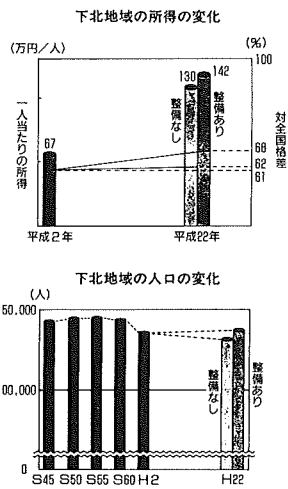
高度救急医療施設のある青森市までの所要時間の短縮は、大切な命が助かるチャンスを高めます。

〈定住社会の創出〉

質の高い雇用機会の拡大、所得水準の向上、モビリティの向上、都市機能の享受機会の拡大、必要があれば東京へ日帰り出来るといった交通環境によって、定住の場として恵まれたものとなります。

若年層の流出がとまるうえに、他地域から流入してきた人々も下北地域で活力ある質の高い生活が可能となります。

このような良好な生活環境のもとに下北地域で約136,900人(平成22年)の人が生活することになり、現況(平成2年)に比較して1,500人の人口増加となります。



「美しい県土の保全と豊かな資源の活用」を施策推進の五つの柱とする本県にとって、地域づくりを支援する地域高規格道路の整備は、最も重要なインフラであり、その経済波及効果は、先の下北半島縦貫道路の例にもあるように全県に及ぶものと期待されている。

今後は、早期事業着手に向け、国をはじめ関係機関の指導、協力を仰ぎながら積極的に進めていく所存である。

图 5-2

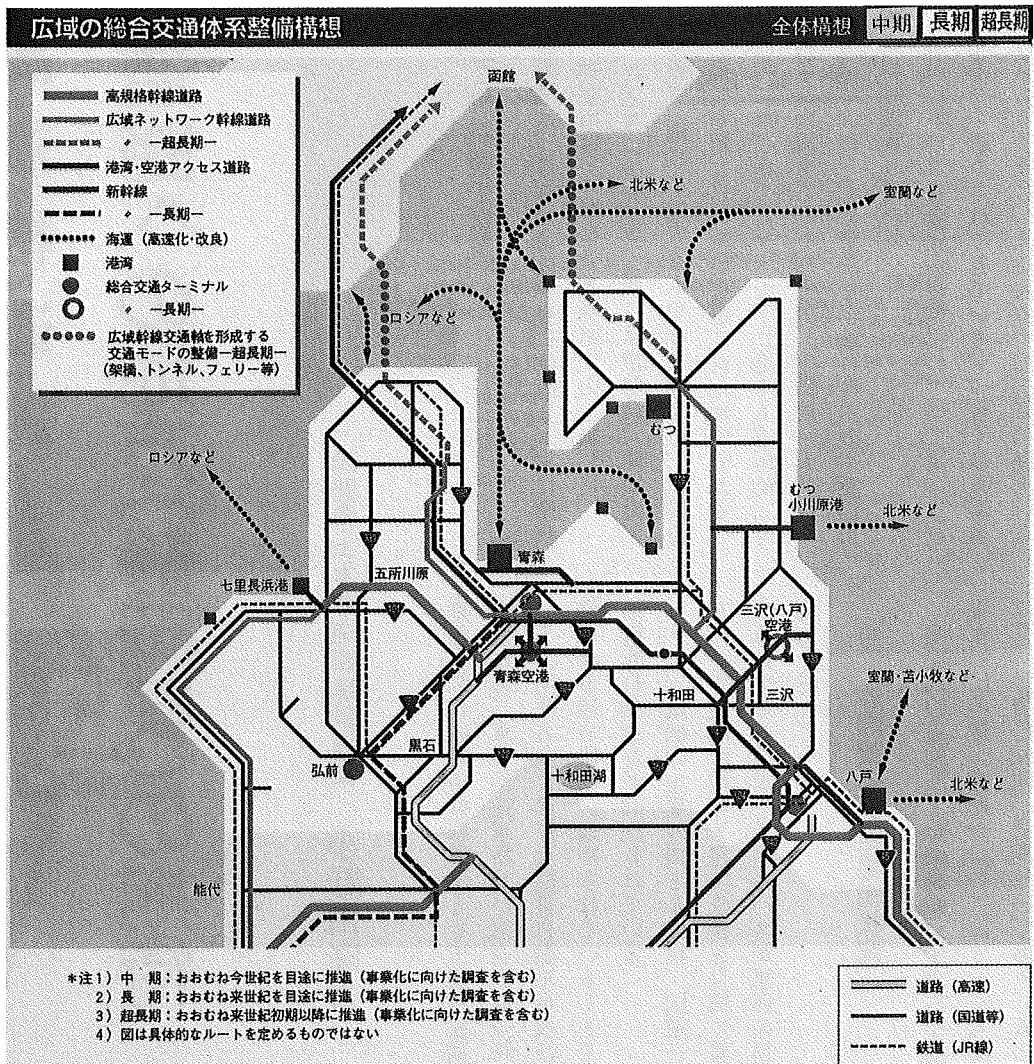


図6 青森県総合交通ビジョン

特集／地域高規格道路

地域高規格道路への地方（静岡県）の期待

静岡県土木部道路建設課長 小野田隆夫

一 はじめに

昨年一二月に国の第11次道路整備五箇年計画の重点施策である「地域高規格道路」の「計画路線」「候補路線」の指定が行われ、本県においても計画路線三路線（静岡南北道路、金谷御前崎連絡道路、豊橋浜松道路）、候補路線三路線（静岡環状道路、浜松環状道路、三遠伊勢連絡道路）が指定となった。

これを踏まえ、本県の概況、道路整備の状況及び今後の方向を紹介したうえで、地域高規格道路の必要性並びに指定された六路線別に、その概要並びに県がその整備に期待していることなどについて述べる。

二 静岡県の概況

静岡県は、日本のほぼ中央に位置し、東に箱根峠（神奈川県）、北には霊峰富士山（山梨県）・南アルプス（長野県）、西には伊勢湾（愛知県・三重県）、南には雄大な太平洋に囲まれ、気候温暖・風光明媚な自然環境に恵まれた地域である。県内には、南アルプスなどに発する全国的にも有名な四大河川である富士川・安倍川・大井川・天竜川が流れ、その肥沃な平地に県内の主要都市が概ね形成されている。

本県における社会資本の整備については、これまで着々と進められてきているが、古くは東海道にも言えるように、文化交流や産業経済発展のう

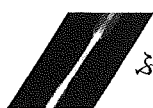
えから欠くことのできない道路に目を向けると、東西方向に高規格幹線道路として現在整備の途に

ついた第二東名高速道路及び東名高速道路が、そして、南北方向には伊豆縦貫自動車道及び三遠南信自動車道の整備が進められているとともに、中部横断自動車道が計画されている。

また、地域の主要幹線としては、国道一号とともに、その渋滞緩和・環境改善を目的に整備が進められている国道一号バイパスが東西の県内主要都市を結んでいる。

三 静岡県の道路整備状況

本県内の道路法上の道路は、平成六年四月一日現在で国道（直轄分含む）計で三二六路線にのぼり、総実延長四、三四三kmであり、その改良済み延長は三、四〇八km（改良率七八・五％）である。



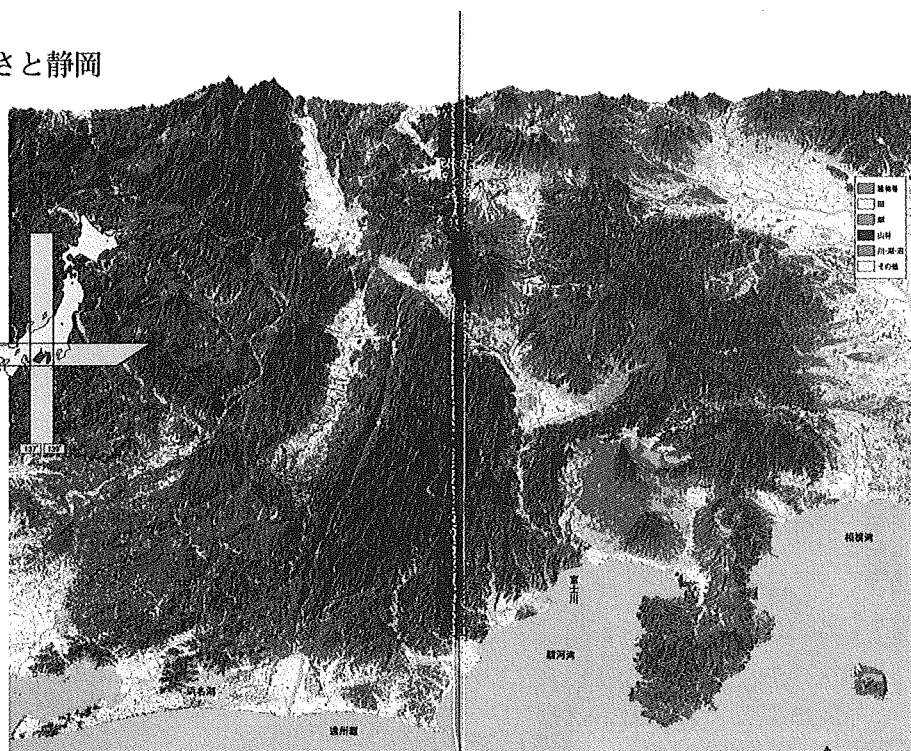
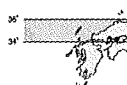
ふるさと静岡

豊かな自然環境

静岡県は日本列島のほぼ中央に位置し、面積は7,770km²、全国18位の広さです。背後に富士山・南アルプス連峰をひかえ、大井川・天竜川などの大河川が駿河湾や遠州灘に注いでいます。気候は、年間を通じ温暖で、太陽と緑にあふれています。

静岡県の位置

東経 137°28'～139°10'
北緯 34°34'～35°34'



なお、平成四年度版道路統計年報（平成五年四月一日現在）によれば、本県の国県市町村道計の全国順位は、実延長（三五、二五二km）で八位、改良済み延長（一八、六七六km）で八位、改良率（五三・〇％）で二五位となっている。

高規格幹線道路の整備状況は、長泉町～愛知県境間約一三四kmについて平成五年一月施行命令が発せられ整備の途についた第二東名高速道路をはじめ、伊豆縦貫自動車道についても道路公社有料道路「修善寺道路」（供用二・二km）を含めた国道一三六号修善寺バイパス四・四km（県・県道路公社）・東駿河湾環状道路区間一三km（建設省）・平成六年度より天城北道六km（建設省）の整備が進められている。

また、三遠南信自動車道については、建設省により「青崩峠道路」（二・二km）が平成六年七月に供用され、「三遠道路」（二〇km）についても平成五年度に着手しており、平成七年度には「佐久間道路」（二〇km）が着手予定となっている。

なお、中部横断自動車道については、平成三年一二月に基本計画区間に組み入れられている。

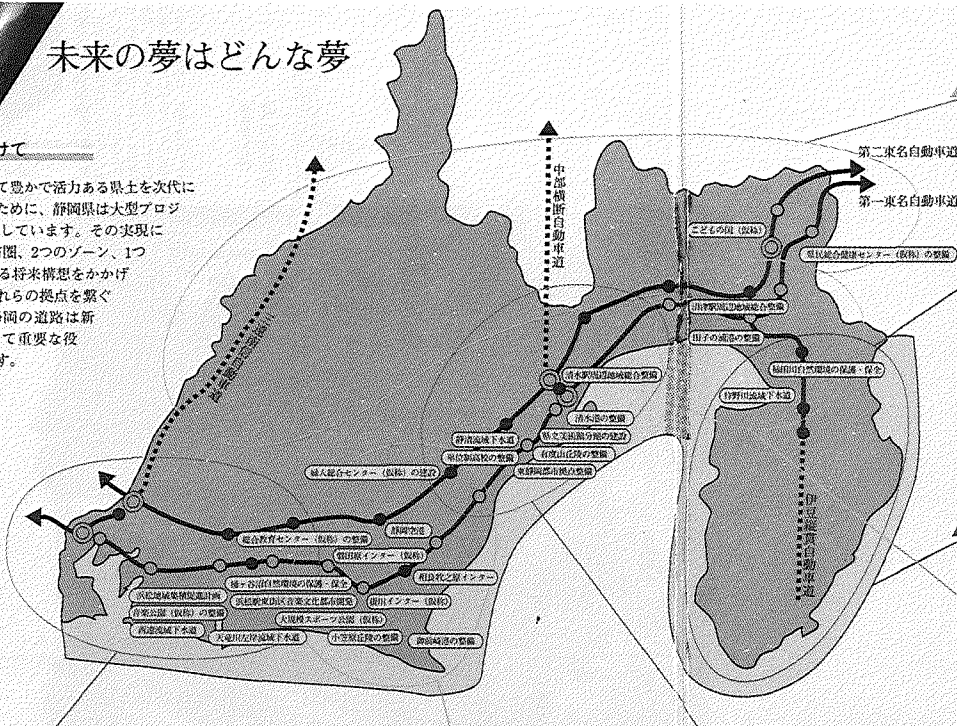
四 県内主要プロジェクト

静岡県新総合計画を推進していくために中期発展プランを策定し、新しい時代へ向けての県土づくりを進めるための二一のプロジェクトを示し、

未来の夢はどんな夢

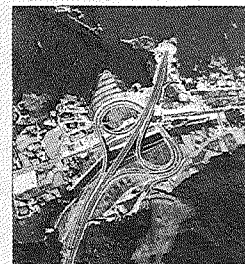
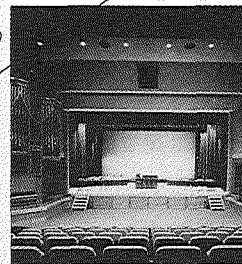
21世紀に向けて

21世紀に向けて豊かで活力ある県土を次代に引き継いでいくために、静岡県は大型プロジェクトを打ち出しています。その実現に向けて4つの都市圏、2つのゾーン、1つのベルトからなる将来構想をにかけていますが、これらの拠点を繋ぐ動脈として、静岡の道路は新たな発展に向けて重要な役割を担っています。



◆森林環境文化レクリエーションゾーン
豊かな森林資源や水資源の保全と活用を図ると共に、三遠南信自動車道交通基盤の整備、レクリエーション機能の充実、木の文化の振興を目指します。

◆国際観光レクリエーションゾーン
にっぽんリゾート・ふじのくに構想、伊豆観光21世紀プラン等の推進によるレクリエーション機能の充実、伊豆箱根自動車道等の交流基盤の整備、観光関連産業の振興を図ります。



1つのベルト

◆海洋環境レクリエーションベルト
新たな海上交通網の整備、人口島構想等の沿岸域の高度利用、海洋レクリエーション機能の充実、海洋資源の利用などが進み、海洋環境レクリエーションベルトが形成されます。



4つの都市圏



◆高度産業文化都市圏

浜松地域テクノポリス計画や浜松地域集積促進計画の推進等による先端産業の集積と既存産業の高度化を図ります。浜松産業文化都市など総合的な産業文化情報発信基地が形づくられます。



◆国際観光文化都市圏

空港を建設することにより、新たな物流拠点を中心とした都市圏が形成され、既存都市の活性が期待されます。海外への玄関口として、人・モノ・情報の交流も拡大されます。



◆国際情報文化都市圏

静岡市、清水市など県の中核となる地域の高層化する都市機能の充実を図ります。ニューメディア・情報通信機能の充実、世界的な学術文化施設の集積を通じ、未来型の国際情報文化都市圏を形成します。



◆学術研究文化都市圏

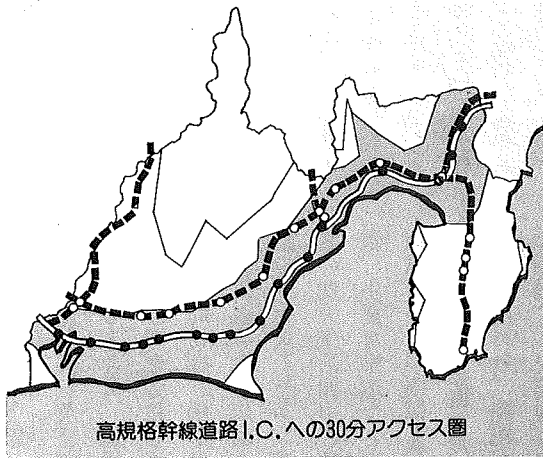
沼津市など中核都市の整備や、富士山麓を中心とした先端産業等の研究・所修施設の集積などを通じて、「職、住、遊、学」の機能が調和した多機能型新都市づくりを目指します。

現在、静岡空港、第二東名高速道路関連、東静岡地区都市拠点、音楽公園、小笠山総合運動公園、静岡県こどもの国などの特に大規模なプロジェクトが用地確保や工事実施など具体整備の時期を迎えている。

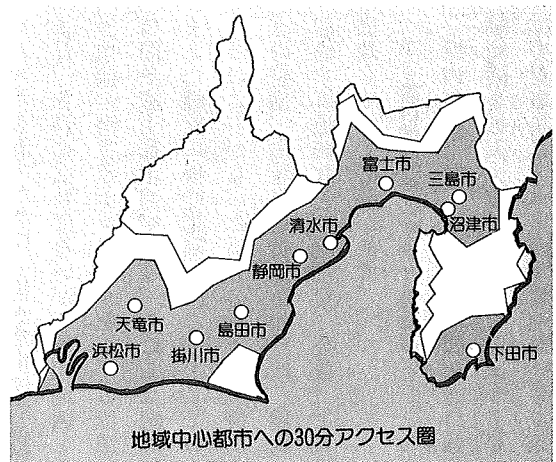
五 道路整備構想・計画

(1) 県版第11次道路整備五箇年計画

県は、将来的に県内各地から高規格幹線道路のインターチェンジ及び県内の主要都市まで30分で移動できることを目標とした「SHIZUOKA 30構想」の実現に向け県版第11次道路整備五箇年計画を策定し、次の基本方針及びその整備メニューを提示している。



■ 現況道路網による30分アクセス圏
□ 将来計画道路網の整備によって達成される30分アクセス圏



高規格幹線道路インターチェンジ行動圏域

	現況道路網	将来道路網
30分行動圏域	2,929km ²	5,504km ²
同カバー率	37.9%	70.8%
30分行動圏人口	3,223千人	3,620千人
同カバー率	87.5%	98.2%

地域中心都市行動圏域

	現況道路網	将来道路網
30分行動圏域	3,577km ²	4,915km ²
同カバー率	46.0%	63.2%
30分行動圏人口	3,267千人	3,560千人
同カバー率	88.7%	96.6%

基本方針	整備メニュー
高規格幹線道路の整備充実	高規格幹線道路の整備
主要幹線道路の整備充実	第二東名アクセス道路の整備、高規格幹線道路と連携する道路の整備
地域幹線道路の整備	主要都市と周辺地域の連絡、プロジェクトを支援する道路の整備 都市部と農山村部および半島部を結ぶ南北道路の整備
生活基盤道路の整備	長大橋による渋滞の解消、道路と沿道の一体的な整備
人・自然に優しい環境の形成のための道路の整備	避難道路の整備、うるおいある道路の整備、自転車道の整備 電線類地中化、東海道ルネッサンスの推進、道の駅の整備
交通安全施設などの整備と維持修繕の充実	交差点改良、老朽橋の架け替え ゆずりあい車線の設置、道路防災施設の整備充実

(2) 将来道路網構想（静岡県広域道路整備基本計画
画：平成五年一二月）

本計画において、道路のトラフィック機能強化のため構造上の強化を整備目標とする交流促進型広域道路の持つ機能を次のように定めている。

- 地域集積圏相互の連携強化を図る道路
- 主要都市圏の環状機能を持つ道路

○主要都市相互及び地域集積圏内の中心都市と周辺市町村との連絡強化を図る道路

○広域交通拠点及び特に重要な地域プロジェクト拠点と主要都市との連絡強化を図る道路

本計画は、県内の今後の計画的な道路整備の基礎となるとともに、地域活性化施策など種々のプロジェクトを支援し、また、地域道路網など道路整備計画を検討する際の基本となるものであり、これを基に、静岡県地方道路計画（平成六年八月）や市町村版の地方道路計画が策定または策定中である。

六 地域高規格道路の必要性

(1) 拠点間連絡（交流・連結・連携）の強化

全国的に言われている地方分権の時代を迎え、広域的な交流を、これまで以上に促進するためには、地域の独自性と高い文化・経済ポテンシャルを兼ね備えた地域集積圏の形成を図ることが必要である。

このためには、陸・海・空の交通拠点や県内の各地域振興拠点及び主要都市を相互に有機的に連結するとともに、地域の機能集積を図り、その圏域内の連携を強化していくことが必要である。

具体的には計画中の静岡空港や清水港・御前崎港に代表される広域交通拠点並びに高規格幹線道路のインターチェンジなどと、静岡市、浜松市などの地方生活圏中心都市とを、広域道路（一般国道、主要な県道など）などを介して連絡の強化、地域づくりの支援も行っていくべきと考えられる。

(2) 地域集積圏の形成

本県内には、現在政令指定都市は無いが、それに匹敵する規模の人口を持つなど文化・経済ポテンシャルを有する静岡・清水都市圏や浜松都市圏、また、それには及ばないが、周辺地域とあわせ相当規模の潜在ポテンシャルを有する沼津・三島都市圏や富士都市圏があり、これらは地域特性を踏まえた種々の機能集積を図ろうとしている。

このことから、これらの動きを支援する交通拠点の整備、広域交通拠点への連絡、環状・放射を形成する道路などの整備を、今後、より効率的に推進していく必要がある。

(3) 高い地域モビリティの確保

県内の都市間、地域集積圏間を連絡強化し、行動範囲を拡大するなど均一な県民サービスを確保するためには、本県の主要軸といえる東名高速道

路などの高規格幹線道路や国道一号などの主要幹線の本来機能を十分に活用しうるネットワークを構築し、高い地域モビリティを確保することが必要である。

しかしながら、現状での両者の旅行速度については次のとおりである。

平成2年度交通センサス旅行速度（単位：km/h）

※上段：平日 下段：休日

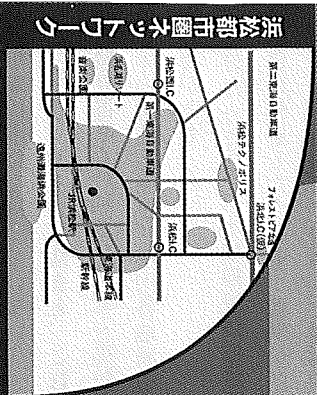
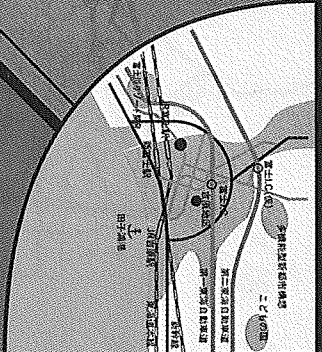
種 別	高速道路	一般国道	主要地方道	一般県道	一般道路
静岡県	85 (92)	34 (26)	33 (21)	32 (21)	33 (23)
	92 (98)	36 (29)	35 (22)	33 (24)	34 (26)
全 国	81 (55)	37 (23)	35 (20)	34 (20)	35 (21)
	79 (69)	38 (27)	36 (23)	35 (22)	36 (24)

※（ ）内DID

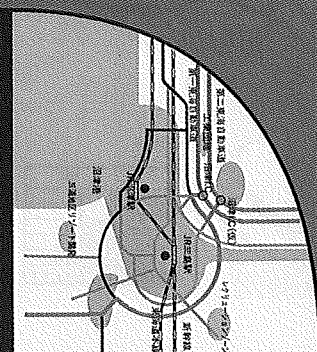
この極端な速度差をうめ、両者を補完するとともに地域の状況に適切に対応した構造規格を持つ道路を導入することが必要といえる。

(4) 地域高規格道路の必要性

本県は、首都圏など大都市にあるような都市内



N		例	
道標表示区分	表示方法	備	考
広島道 (広島市街地)	——	広島及びその管轄区域を 表示(中国区を含む)	
広島道 (広島市街地)	——	広島及びその管轄区域を 表示(中国区を含む)	
広島道 (広島市街地)	——	広島及びその管轄区域を 表示(中国区を含む)	



自動車専用道路を持っていない。

その中で、(1)～(3)を踏まえ、これまで以上に広域道路整備基本計画及び県地方道路計画を推進し、県全体の活性化並びに県内各地域の機能向上を図る必要がある。

そのためには、「地域高規格道路」を現状の道路整備に配慮したうえで、地域の活性化への支援として適時適切にその導入を積極的に図っていく必要がある。

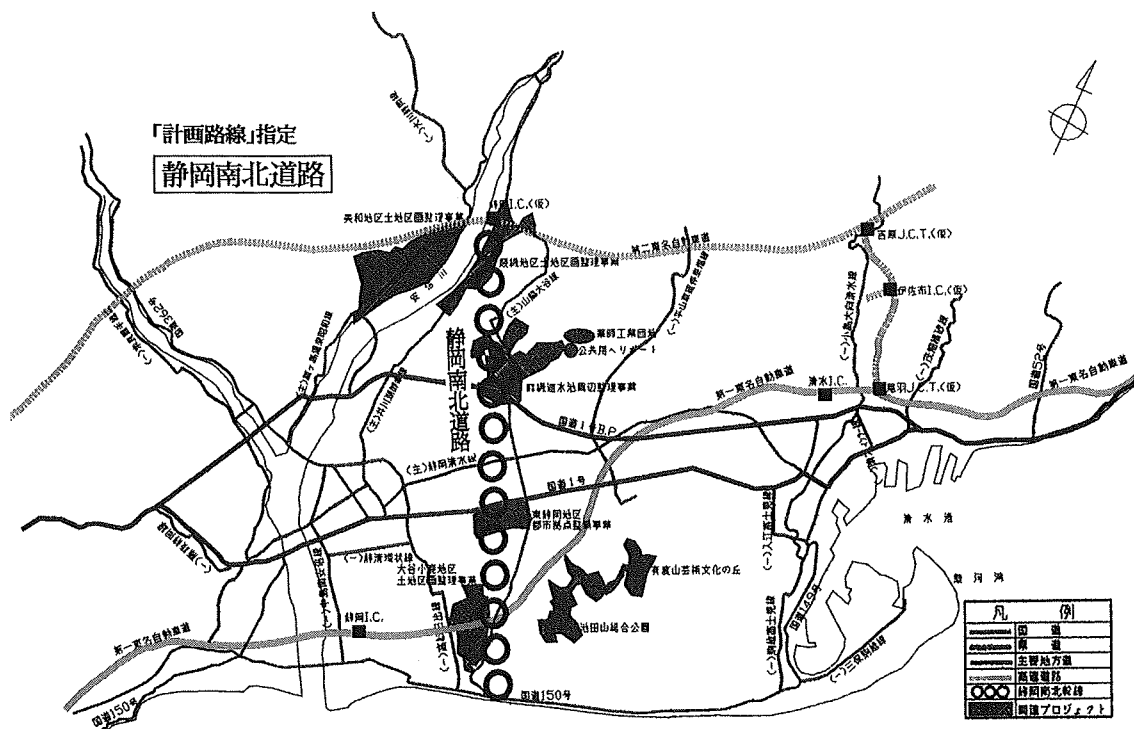
七 静岡県の地域高規格道路（平成六年 一二月指定）

ここでは、指定された六路線の内、県が主体となつて整備していくものと想定される「計画路線」指定の「静岡南北道路」「金谷御前崎連絡道路」の二路線について説明し、残りの四路線については路線概要のみを示す。

(1) 静岡南北道路（計画路線）

① 概要

当該道路は、静岡市（約五〇万人）・清水市（約二〇万人）で形成される静岡都市圏の中心を南北（第二東名・国道一五〇号）に貫く約一〇kmの道路であり、現在整備の途についた第二東名及び東名高速道路、主要幹線の国道一号・同静岡バイパス並びに一五〇号と一体となり静岡市街地を中心に効率的な交通



体系の形成並びに地域の活性化を支援・強化する道路である。

現在、本都市圏では、県都静岡市及び国際貿易港清水港を持つ清水市を中心に政令指定市化の動きもあり、また、多極分散型国土形成促進法に基づく振興拠点地域並びに都市圏の核となる東静岡地区都市拠点整備（平成二年度～）、有度山丘陵総合開発（昭和六三年度～）、清水海岸CCZ整備（昭和六三年度～）、東名高速道路新インターチェンジ構想などの機能集積や活性化施策が展開されている。

また、国道一号・同静岡バイパス・国道一五〇号など主要幹線が地域中心部に集中し、各所で渋滞が発生していることから、輻輳する交通の機能分担など都市内交通の円滑化を促進し、静岡都市圏内の連携強化、都市活動の活性化を図ることが望まれている。

② 静岡南北道路への期待

当該道路が整備されることにより、同地域の通過交通の排除や、地域内交通の分散が図られるとともに、現在進行中のプロジェクト支援並びに本道路沿線の計画的な土地利用が促進され、都心部と周辺部の機能分担並びに連携を強化するものと考えている。

また、第二東名高速道路など高規格幹線道

路から都市中心部への円滑な交通の分散が併せて図られるものと考ええる。

これにより、都市機能集積の向上や圏域の形成及び定住化・活性化に資するものと期待している。

具体的効果としては、国道一号長沼交差点など同地域の二つの主要渋滞ポイントの緩和が図られることや東名高速道路静岡インターチェンジから東静岡都市拠点までの自動車による連絡所要時間短縮（一六分→五分）など、域内道路交通の高速性・信頼性・安定性が確保できる。

なお、将来、静岡環状道路（候補路線）の必要性など熟度が増し地域高規格道路の指定が格上げされ、本環状道路と連結されれば、静岡南北道路は、地域にとって、より重要な道路に位置付けられるであろう。

(2) 金谷御前崎連絡道路（計画路線）

① 概要

当該道路は、本県榛原郡金谷町から同相良町に連絡する約三〇kmの道路であり、第二東名高速道路及び東名高速道路・主要幹線の国道一号・一五〇号、また、静岡空港・御前崎港の広域交通拠点と連結することにより、陸・海・空の効率的で質の高い交通体系の形成並びに地域の活性化を支援する道路である。

現在、当該道路沿線では、第六次空港整備五箇年計画に位置付けられた静岡空港（平成一五年頃開港予定）とあわせ整備予定の臨空公園や将来に向け港湾計画を改定（平成六年八月）した御前崎港近傍のマリンパーク御前崎（平成一〇年開園予定）などの活性化施策が展開されている。

また、本県は、海のハイウェイとして期待されるテクノスーパライナーの母港を、御前崎港・清水港の位置する駿河湾へ誘致できるよう活動している。

今後、これらの空港・港湾は、規格の高い道路と一体となることにより、太平洋ベルト地帯の新たな物流拠点として発展していく可能性も考えられる。

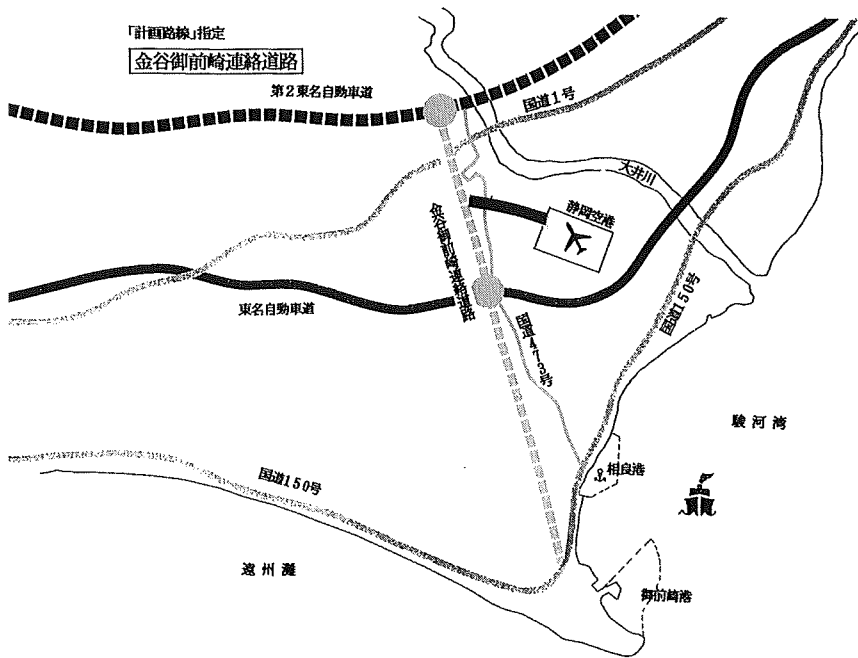
② 金谷御前崎連絡道路への期待

本地域は、当該道路が整備されることにより、陸（高規格幹線、主要幹線）・海（御前崎港）・空（静岡空港）の有機的・効率的な連携が強化されるものと考えている。

これにより、新たな物流拠点の整備にあわせ、新たな圏域の形成及び域内の定住化・活性化に資するものと期待している。

具体的効果としては、東名高速道路相良牧之原インターチェンジから重要港湾御前崎港までの自動車による連絡所要時間短縮（三〇

分(二〇分)や、第二東名高速道路から静岡空港までの連絡所要時間短縮(二八分→八分)など、域内道路交通及び拠点間相互の高速性・信頼性・安定性が確保できる。



(3) 豊橋浜松道路(計画路線)

当該道路は、地域の機能集積が進んでいる本県西部地方(浜松市)と愛知県三河地域(豊橋市)を連絡する約三〇kmの道路であり、地域の交流促進を促すとともに、重要港湾三河港を効率的に利用することにより、質の高い交通体系を形成し、地域の機能集積や活性化を支援・強化する道路である。

地域づくりについては、平成五年度の豊橋市を中心に東三河地方拠点都市地域の指定が、そして、浜松市を中心に西部地方拠点都市地域の指定(平成六年九月)、また、浜松文化都市地区都市拠点整備(平成元年度)、浜松地域テクノポリス(昭和五九年度)などの機能集積や活性化施策が展開されている。

(4) 静岡環状道路(候補路線)

当該道路は、静岡市(約五〇万人)・清水市(約二〇万人)で形成される静岡都市圏の環状を形成する道路であり、また、西に隣接する志太地域もあわせ有機的に機能する環状道路である。

現在、本都市圏では、政令指定市化の動きもあり、また、多極分散型国土形成促進法に基づく振興拠点地域並びに都市圏の核となる東静岡地区都市拠点整備(平成二年度)、有度山丘陵総合開発(昭和六三年度)、清水海岸CCZ整備(昭和六三年度)などの機能集積や活性化施策が展開されている。

また、国道一号・同バイパス(静岡、岡部)・国道一五〇号など主要幹線が地域中心部に集中し各所で渋滞が発生していることから、輻輳する交

通の機能分担など都市内交通の円滑化を促進し、静岡都市圏及び志太地域内の連携強化、都市活動の活性化を図ることが望まれている。

(5) 浜松環状道路（候補路線）

当該道路は、本県西部地方の中心都市である浜松市（約五〇万人）の環状を形成する道路であり、また、一級河川天竜川を挟んで東に隣接する中東遠地域、北遠地域もあわせ有機的に機能する環状道路である。

現在、本地域では、西部地方拠点都市地域の指定（平成六年九月）、また、浜松文化都市地区都市拠点整備（平成元年度）、浜松地域テクノポリス（昭和五九年度）、小笠山総合運動公園整備（平成二年度）などの機能集積や活性化施策が展開されている。

また、国道一号・同バイパス（磐田、浜松、浜名、潮見）・国道一五〇号・国道一五二号・国道二五七号など主要幹線が地域中心部に集中し、各所で渋滞が発生していることから、輻輳する交通の機能分担など都市内交通の円滑化を促進し、浜松市及び西部地方内の連携強化、都市活動の活性化を図ることが望まれている。

(6) 三遠伊勢連絡道路（候補路線）

当該道路は、本県西部地方生活圏と三重県伊勢志摩地域地方生活圏を連絡する道路であり、遠州地域（静岡県）・三河地域（愛知県）・志摩半島

地域（三重県）など伊勢湾周辺並びに同湾を越えた地域との交流促進を促す道路である。

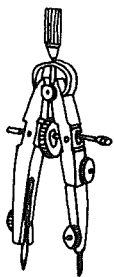
八 おわりに

今後は、地域の状況や要望・熱意に配慮しつつ関係機関と調整し、「計画路線」については、「調査区間」「整備区間」の指定に向け調査熟度を高めていくとともに、「候補路線」についても早期の「計画路線」への指定格上げを図る考えである。

なお、今回指定された六路線以外の交流促進型の広域道路についても、県道網のバランスや地域の活性化支援などから、新たな地域高規格道路の必要性について関係機関とともに検討し、高規格幹線道路の整備スケジュールにあわせ、「候補路線」の追加指定を考えていきたい。

また、今後整備具体化されるであろうこれらの「地域高規格道路」が、期待どおりの機能を発揮し、地域づくりに資する質の高い将来道路網が形成されるよう積極的に取り組んでいく考えであり、より一層の国の積極的な支援についてもお願いしたい。

最後に、本県の「地域高規格道路」の検討やその指定について協力・支援していただいた国（建設省）並びに関係機関の方々に、この場をかりて御礼を申し上げます。



特集／地域高規格道路

地域高規格道路に寄せる期待―奈良県

奈良県土木部道路建設課長 澤田 和宏

はじめに

活力ある経済に支えられた「ゆとり社会」を形成し、今後ますます進んでいく高齢化社会にも対応した「生活大国」の実現が、現在の我が国における重要な課題の一つとなっている。建設省においても、『第11次道路整備五箇年計画』において、「活力ある地域づくりのための道路整備」を五計内の道路整備における主要課題の一つに位置づけており、そのため高規格幹線道路と一体となって地域構造を強化する「地域高規格道路」の指定が、昨年一二月に行われたところである。

一方、奈良県においても、平成五年度に、二一世紀に羽ばたく奈良県の基盤づくりを目指した新しい道路整備の長期構想として、県下のいずれの

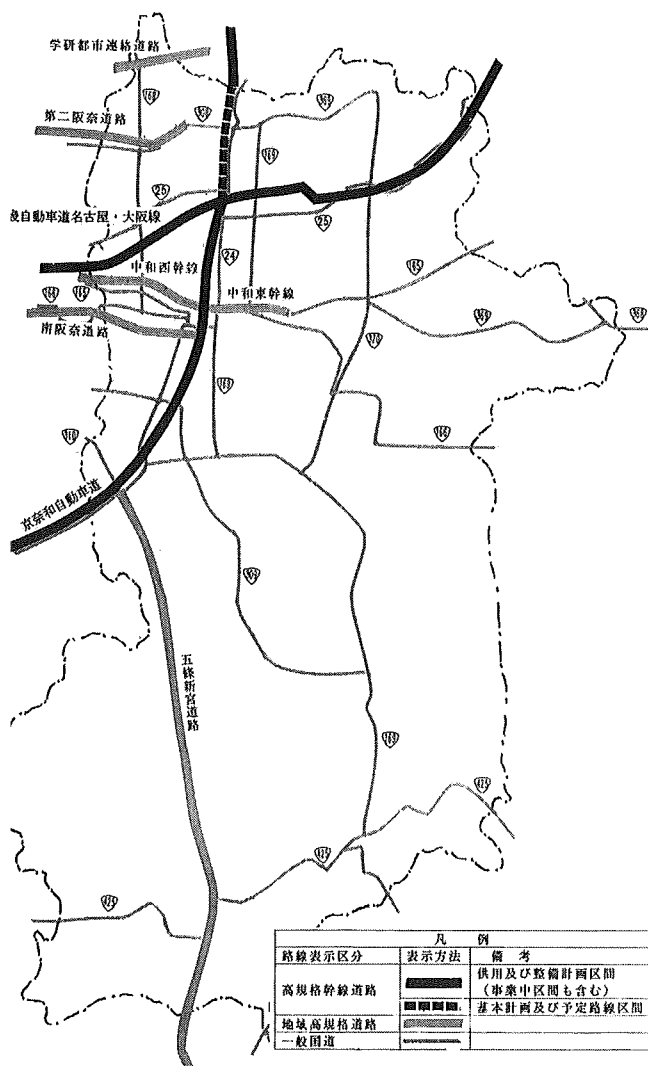


図1 奈良県の地域高規格道路

市町村間においてもおおむね二時間程度で移動し、県土を半日で往来できる道路網の形成を図るともに、市街地部でのより安全でよりスムーズな道路交通の確保をめざして「なら・半日交通圏道路網構想」を策定したところであり、地域高規格道路は、本構想実現の中枢となる路線であると考えている。今般、奈良県としても「候補路線」六路線、「計画路線」四路線の指定がなされたところであり、(図1)、地域高規格道路の整備することとは、今後の本県の振興、発展、ひいては近畿圏の振興、発展のためにも非常に意義をなすことであると期待しているところである。

今回は、本県の地域高規格道路のうち、特に紀伊半島を縦貫する「五條新宮道路」について、その概要及び期待される効果について述べたい。

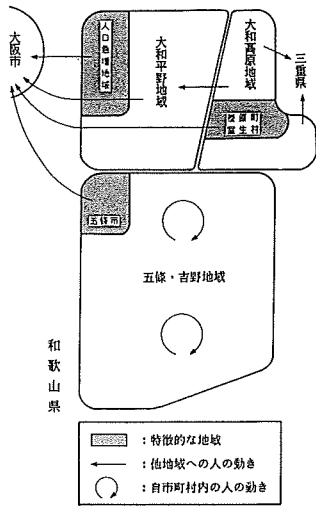


図2 奈良県の地域区分

二 奈良県とは、五條・吉野地域とは

本県は、一〇市二〇町一七村からなり、その地域特性から特に大阪近郊との結びつきが強く都市活動の集中する県北西部の大和平野地域、農業に特化し三重方面とも交流のある県北東部の大和高原地域、林業を主要産業とする農山村地域である県南部の五條・吉野地域に区分される(図2)。

(1) 豊富な歴史・文化遺産、豊かな自然環境

本県は、紀伊半島の中央部に位置する内陸県であり、その地理的条件等から、いにしえの昔から日本の文化・政治・経済の中心地として繁栄してきたところである。飛鳥、奈良は古代における日本の都がおかれた地であり、大和平野を中心に、古代日本を彷彿させる世界一級の貴重な歴史・文化遺産が数多く分布している。これらの優れた歴史・文化遺産は、県下に広く分布し、周辺の自然環境、田園風景とともに現在に残されている。神話と歴史をないまぜにした三輪を中心とする山の辺周辺、宮跡・古墳等いにしえの謎を秘めている明日香、聖徳太子ゆかりの斑鳩、天平文化の香りを漂わせる奈良、哀史の舞台吉野等は、世界に誇りうる貴重な歴史・文化遺産とそれらと一体をなす歴史的風土を合わせ持っている奈良らしい地域の一例である。

また、自然環境に目を向けると、東部に連なる

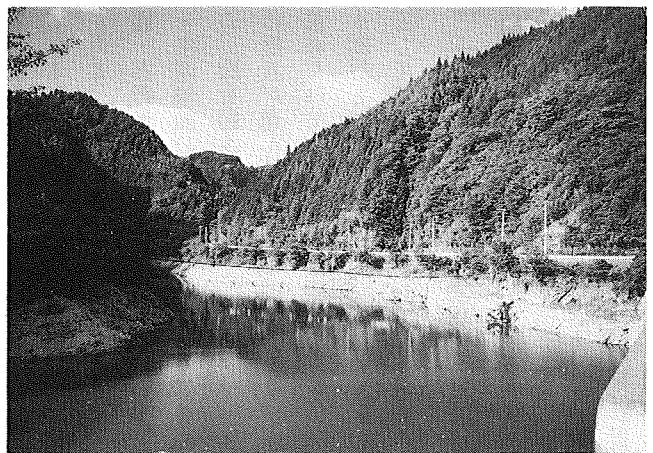


写真1 五條新宮道路沿道の豊かな自然環境

大和高原、西部に連なる金剛・生駒の山並み、県土の半分以上を占める南部の山間地域など、大和平野を山地が取りまき、京阪神大都市圏の周辺において、豊かな自然環境を有している地域であることが再認識される。

特に、五條・吉野地域は、八重桜で有名な吉野山を有する吉野熊野国定公園、豊かに湧き出る数々の温泉、澄んだ空気と清らかな水などの豊富な自然環境の中で、修験道のメッカであるなど独自の文化を育んできた地域である(写真1)。

(2) 交通網の現状

大和平野地域では、西名阪自動車道をはじめとする幹線道路網や近鉄線など京阪神都市圏とを結ぶ交通網が比較的密に形成されており、大都市からのアクセス利便性は高く、鉄道の沿線を中心に、大阪都市近郊の住宅地として開発が進められてきた。また、アクセスの利便性を活かし、京阪神都市圏の身近なレクリエーション地域として日帰り観光客を多く集めている。現在、京奈和自動車道、第二阪奈有料道路、南阪奈道路などの建設が進められているが、急速な都市化の進展、急激な交通需要の増大に対応した更なる幹線道路の整備が望まれている。



写真2 度重なる崩土や落石のため村民の足に支障をきたしている

一方、五條・吉野地域では、幹線道路の整備が遅れていること、一部の地域を除き鉄道網がないことなどから、大都市地域、関西国際空港からのアクセス利便性が非常に低く、近畿地方のほぼ中央部に位置しながら、いわば陸の孤島のような状況に陥っている。今後、本県の近郊ある発展や紀伊半島の活性化のためにも、この地域における交通網の充実がのぞまれている(写真2)。

(3) 南北地域間の格差

現在、本県の人口は約一四〇万人であるが、その九割弱は、奈良市、橿原市、大和郡山市を中心とした大和平野地域に集中している。また、工業出荷額や商品販売額などの経済活動においても、九割強が大和平野地域に集中しているうえ、本県を訪れる観光客に至っても約九割が大和平野地域に流入している状況である。

このため、大和高原地域とともに農山村地域である五條・吉野地域は、大和平野地域との間に、都市活動の面で大きな地域格差が生じている。大和高原地域、五條・吉野地域においては、大和平野地域に隣接する地域を除く大半の地域が、山村振興地域、過疎地域に指定されており、急激な過疎化の進行、若者の地域外流出、高齢化人口の著しい増加等の農山村地域の切迫した問題に対し、当地域内の各村とも、さまざまな内発的な活性化を模索し、努力しつつあるが、現状では必ずしも

十分な効果を上げているとはいえない。

(4) 奈良県及び周辺地域の動向

本県を取りまく状況としては、関西国際空港の開港を核として、大阪湾ベイエリア及び大阪都心部を中心に産業・流通・文化交流等の各種機能強化のためのプロジェクトの進展により、世界都市機能の集積が進められつつある。

本県内においては、大和平野地域北部で関西文化学術研究都市の建設及び奈良市中心市街地の都市機能の強化等が進められつつあり、また、大和高原地域においても関西文化学術研究都市と機能連携できる研究開発・産業の拠点機能の集積が構想中である。

五條・吉野地域では吉野川沿いにおいて、研究開発・生産機能の集積が図られており、五條市ではその一環を担う生産拠点としてテクノパーク・ならの建設が進んでいる。このほか、リゾート構想も進められており、和歌山県及び三重県域のリゾート構想と結びつきながら、大都市住民の保養空間として整備が進められている。

三 五條新宮道路をはじめとする地域高規格道路の概要

さきにも述べたが、本県における地域高規格道路の指定路線は、「候補路線」が六路線、「計画路線」が四路線である。以下に、その「計画路線」

の概要を示す。

(1) 五條新宮道路（一般）（図3）

概要

・起終点…和歌山県新宮市～奈良県五條市

・概略延長…L≒一三〇km

目的

・紀伊半島高規格道路ネットの補完

・五條市を中心とする南和地域集積圏と新宮市を中心とする新宮地域集積圏との連絡連携の強化

・太平洋沿岸部と紀伊半島内陸部の集積圏の相互交流の増進

・相互交流の増進

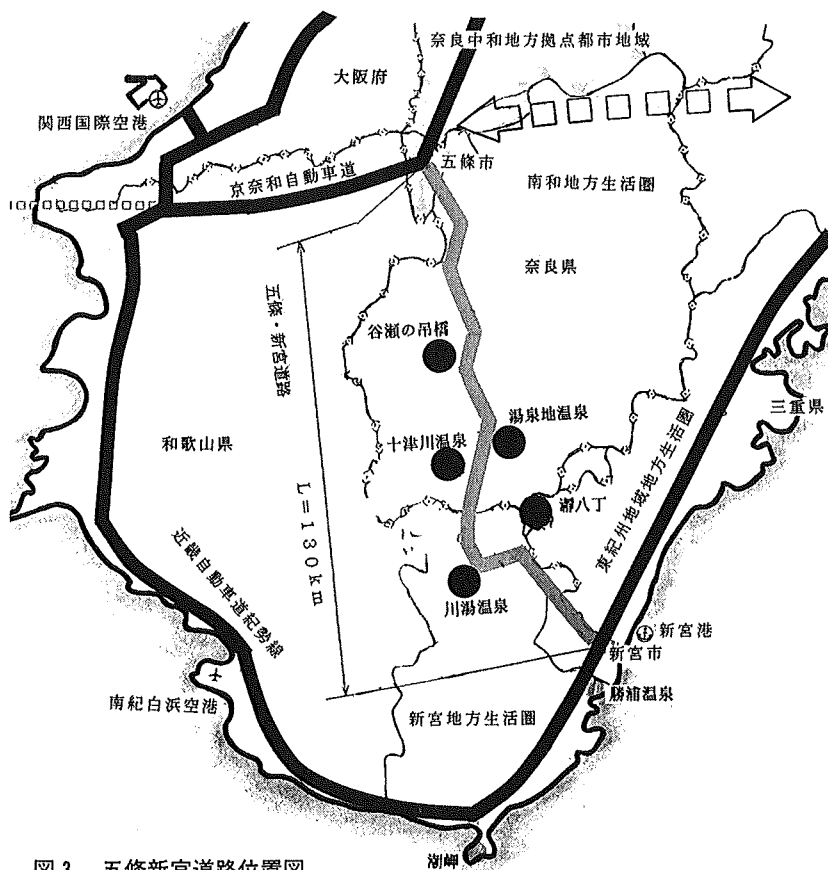


図3 五條新宮道路位置図

(2) 中和東幹線（一般）

概要

・起終点…奈良県桜井市～奈良県橿原市

・概略延長…L≒九km

目的

・桜井都市圏と橿原都市圏の連携強化

・高規格幹線道路と連絡し、広域交通体系を拡充

・中和西幹線と直結し、「奈良県中和地方拠点都市地域」の東西軸を形成

(3) 南阪奈道路（都市圏専）

概要

・起終点…大阪府南河内郡美原町～奈良県橿原市

・概略延長…L≒二〇km

目的

・大阪府南河内地域と奈良県中和地域の連携強化

・大阪圏自動車専用道路網の形成

・大阪圏の拠点都市間の走行時間の短縮、定時制の確保

(4) 第二阪奈道路（都市圏専）

概要

・起終点…大阪府東大阪市～奈良県奈良市

目的

- ・ 概略延長・LⅡ一〇km

- ・ 大阪府中河内地域と奈良県大和・平野北部地域の連携
- ・ 大阪圏自動車専用道路網の形成
- ・ 関西国際空港、関西文化学術研究都市へのアクセス強化

四 五條新宮道路に期待する効果

五條新宮道路は、和歌山県新宮市内の高規格幹線道路である近畿自動車道紀勢線の新宮ICと奈良県五條市内の高規格幹線道路である京奈和自動車道の五條ICを連絡する延長約一三〇kmの地域高規格道路である。本路線の整備により、新宮市を中心とする新宮地域集積圏と五條市を中心とする南和地域集積圏との間の連絡連携が強化され、紀伊半島が一つに結ばれることとなる。それに伴い、時間短縮効果や安全で快適な地域生活の提供等の直接効果はもちろんのこと、その他派生するはかり知れない効果により県土の均衡ある発展、紀伊半島の活性化が図られるものと期待している。

(1) 直接効果

本路線の整備により、紀伊半島内の高規格幹線道路網が補完され、当地域における高速交通の確保が図られる。現在の国道一六八号利用に比べ、和歌山県新宮市から奈良県五條市への自動車によ

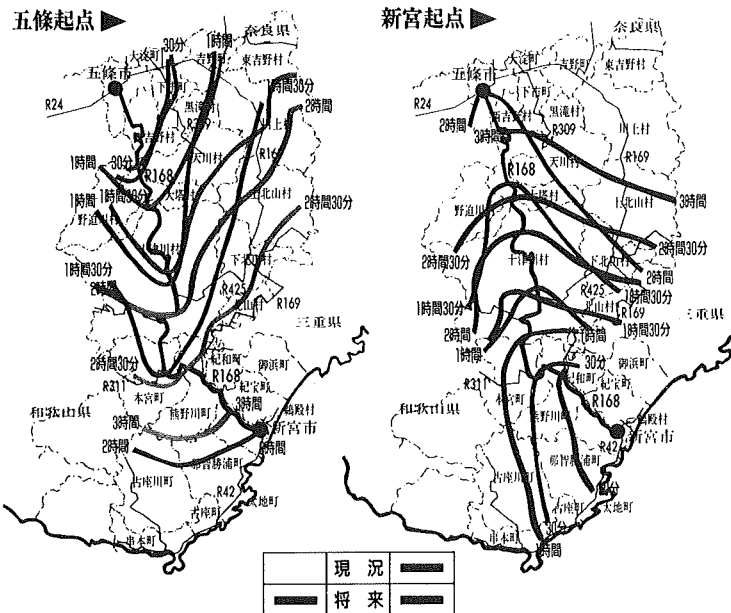


図4 時間短縮図（国道168号 十津川道路検討会より）

る所要時間が約三時間強から約二時間へ短縮される（図4）、それに伴い緊急輸送への時間的不安の解消がなされるとともに、安全な通学路の確保、天候に左右されない道路交通の確保等が確実となる。

(2) 新宮地域集積圏及び南和地域集積圏の活性化

新宮地域集積圏は、和歌山県の県南東部に位置し、人口三万五千人の新宮市、人口四千人の本宮町等からなる水産業、観光産業、林業等の盛んな地域である。

また、南和地域集積圏は、奈良県の南部地域に位置しており、人口三万五千人の五條市、人口五千人の十津川村等からなり、全国的に有名な三宝・神具、箸、樽、桶、吉野葛などの地場産業、温泉地温泉、十津川温泉などの観光産業や林業の盛んな地域である（写真3）。

地域高規格道路五條新宮道路は、これらの両集積圏の連携連絡を強化する路線であり、本路線の整備により、圏域と京阪神地域との人的・物的交



写真3 日本一の谷瀬の吊橋

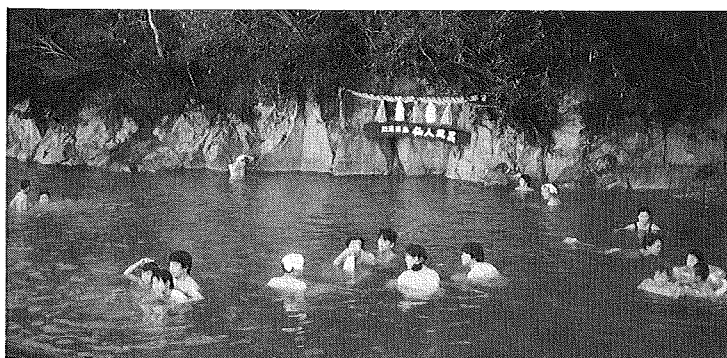


写真4 五條新宮道路沿線の豊かな温泉(川湯温泉)

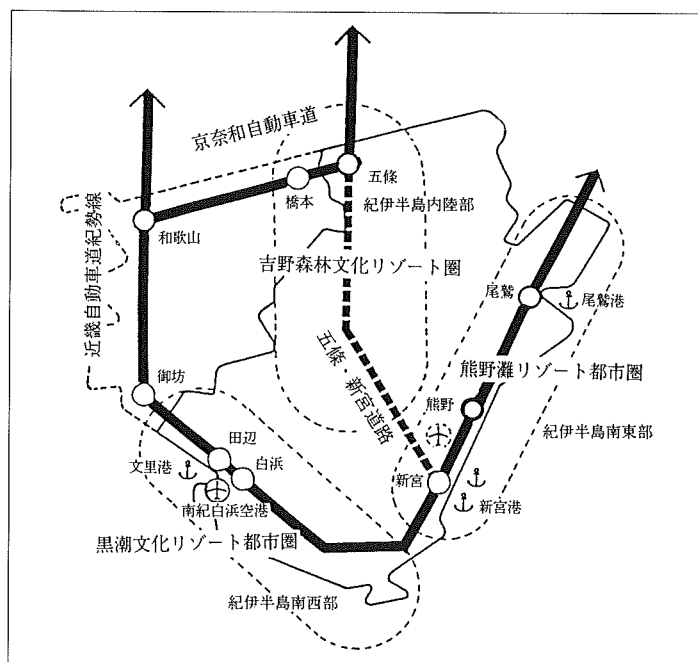


図5 京阪神都市圏へもたらす大自然

流が促進される。それに伴い、圏域内の活性化が図られ、圏域内の生活環境の向上、定住化等が促進されるものと期待している。

(3) 京阪神都市圏へもたらす大自然

紀伊半島地域は、澄んだ空気と清らかな水、山々の緑に包まれた温泉など豊かな大自然に恵まれており、本路線の整備により、都市圏の住民に紀伊半島内陸部に広がる「森林ゾーン」、太平洋沿岸部の新たな「リゾートゾーン」、半島内部に点在

する「温泉群」など(写真4)を、週末に身近に提供することが可能となり、当地域を訪れる人々に安らぎのひとつを提供するものと期待している(図5)。

(4) 新たな歴史街道ネットワークの形成

本路線の周辺には、いにしえより人々の祈りの道として歩み継がれてきた熊野古道等の古道・旧街道などが多数あり(写真5)、本路線の整備により、大和平野の歴史遺産と吉野・熊野の歴史文



写真5 五條新宮道路沿線の古街道(熊野古道)

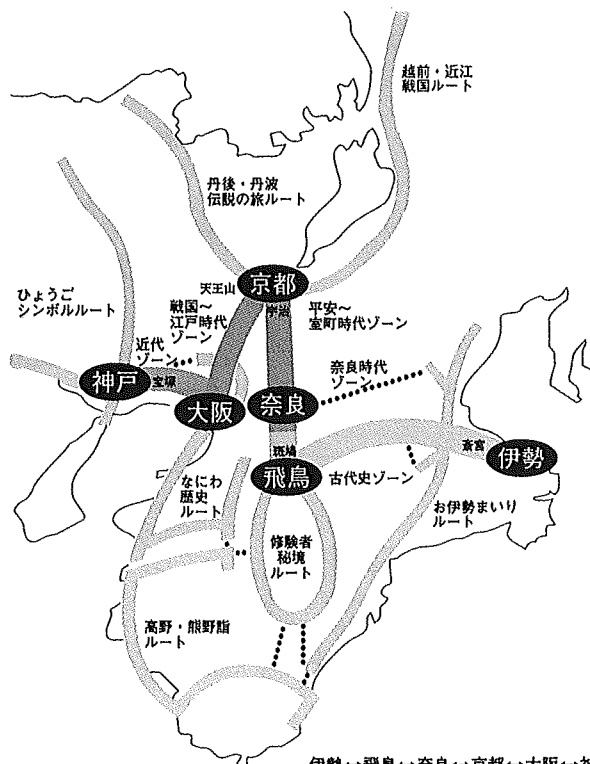
化とが接続され、伊勢から奈良、京都、神戸を結ぶ歴史街道構想のメインルートだけでなく、熊野古道を含んだより広範な歴史街道ネットワークが形成される(図6)。

(5) 内陸県奈良から海洋へのアクセス

本路線の整備により、新宮を介して本県と太平洋沿岸部との結束が強化され、人的・物的交流の促進が図られる。それに伴い、南和地域ひいては奈良県全体の特徴である内陸的閉塞感の解消が促され、二一世紀に向け紀伊半島を一つに結ぶ新しいネットワークの形成がなされるものと期待している。

(6) 新たな地域連携軸の形成

本路線が近畿自動車道紀勢線及び京奈和自動車道と連結することによって、京阪神都市圏の中核都市京都―大和平野―紀伊半島内陸部五條・吉野地域―太平洋沿岸部新宮地域という全く風土の異



伊勢↔飛鳥↔奈良↔京都↔大阪↔神戸を、歴史街道の「メインルート」に、さらに広がる地域ならではの魅力を活かした「テーマルート」。

図6 歴史街道ネットワーク

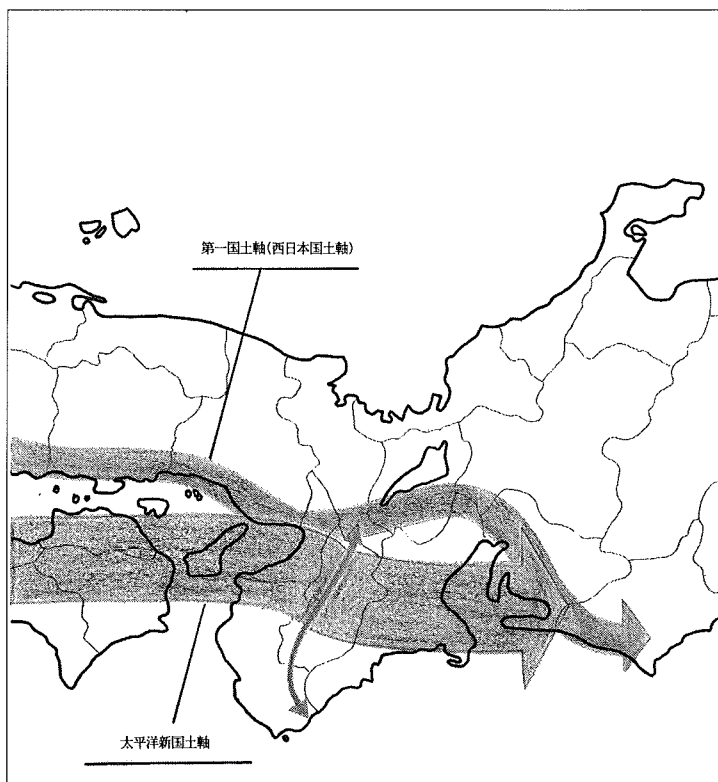


図7 新たな地域連携軸、新たな交流

なる地域相互間が互いに連携し合い、影響し合っ
て、新たな地域連携軸が形成され、これまでの国
土軸及び現在盛んに提唱されている新国土軸とも
連携し合っ、紀伊半島における新たな交流が生
まれるものと期待している(図7)。

(7) 新たな「業」の創造

本路線の整備により紀伊半島内の高規格幹線道
路網が補完され、紀伊半島内陸部における各地域
の時間距離が短縮されると、太平洋沿岸部の水産

資源、紀伊半島内陸部の森林資源がただ消費され
るだけの一次産業から脱却し、鑑賞し、育成し、
活用するような新たな「業」への転換が可能とな
り、それに伴い当地域独特の産業が派生し、当地
域の新たな発展の起点になるものと期待している。

五 おわりに

京奈和自動車道と一体となって本県の背骨とな
るべき幹線道路である五條新宮道路、その肋骨と

なるべき中和東幹線、第二阪奈道路、南阪奈道路
等が、今回地域高規格道路として指定されたこと
は、本県にとって誠に喜ばしいことと、建設省並
びに関係機関の方々に感謝している次第である。
今後は、県土の均衡ある発展、ひいては紀伊半
島の活性化を促す本県の地域高規格道路の整備を、
建設省並びに関係機関の協力を頂きながら、本県
としてもより一層推進して参りたい。

特集／地域高規格道路

熊本県の地域高規格道路に寄せる期待

熊本県土木部道路建設課長 桑田 嘉男

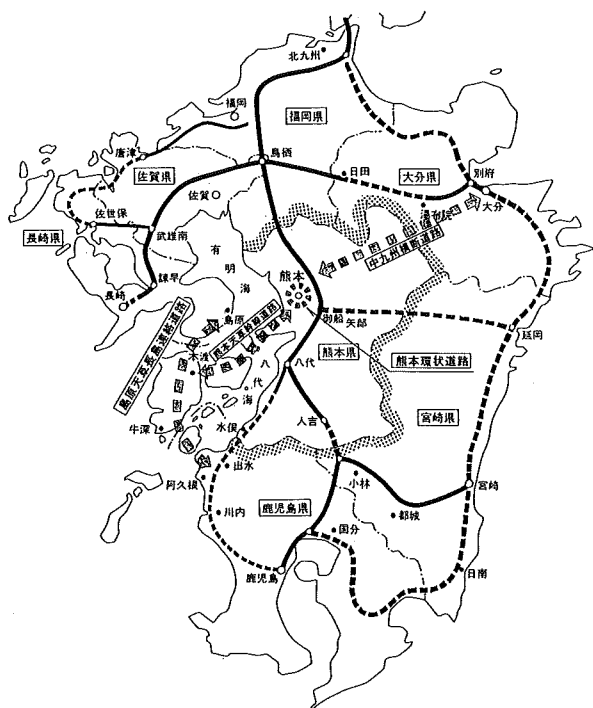
九州の明日を拓く

「四本の路線を指定いただき、大変喜ばしく思っている。」平成六年の暮れ、福島譲二熊本県知事の緊急記者会見での発言である。

四本の地域高規格道路が実現すれば、熊本市から大分市まで約九〇分、熊本市から天草の本渡りまで約六〇分、更に海峡で隔てられた天草と長崎県島原、鹿児島県北薩の三地域が連絡され島原市と阿久根市が約八〇分となる。いずれも、現在の所要時間のほぼ半分以下に短縮される。

まさに、夢の道路であり、その夢の実現が一步、二歩と着実に近づくこととなる。知事の言葉は、このことを指しているのである。

国土構造、九州の地域構造からみると、これら



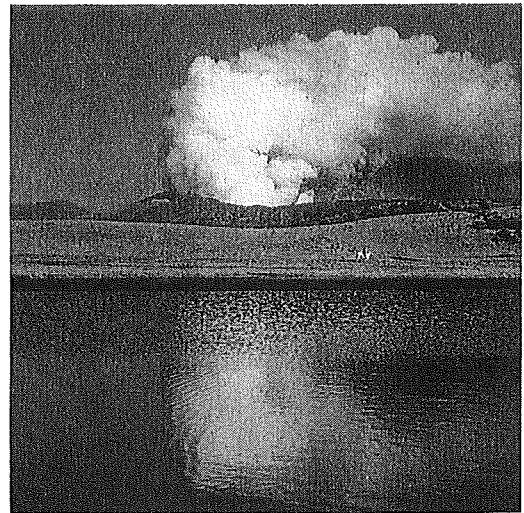
の路線は、紀伊半島、四国を経て大分―阿蘇―熊本―天草に至る「太平洋新国土軸構想」や、島原から天草―長島に至る「九州西岸軸構想」を構成する交通基盤となるものであり、中九州並びに九州西岸を貫く交流の軸が形成されることを意味している。

九州縦貫自動車道、東九州自動車道等の高規格幹線道路と地域高規格道路とがネットワークされ、地域間の交流の促進による九州の一体的発展、自立型経済圏の形成が促進されるものと、地域高規格道路に寄せる地元の期待は大きなものがある。

九州の中央を横断する・熊本と大分を近づける 中九州横断道路（計画路線に指定）

熊本市と大分市を結び、延長約一二〇キロメートルの道路である。この道路が整備されることにより、熊本市から大分市までの自動車による所要時間は約一七〇分から約九〇分に短縮される。両市を中心都市とする熊本集積圏、大分集積圏相互の結びつきが強化され、多様な交流機会が得られ、定住と活性化が促進されることとなる。

また、区間のちょうど中間には観光拠点・阿蘇が位置している。ここは、雄大な草原、世界最大級のカルデラなどの景観や、今なお活動を続ける阿蘇山などの自然景観を有し、県下でも最も多くの観光客が訪れる地域である。この地域では多彩



阿蘇

な観光資源を活かしコンベンションの開催や文化イベントが楽しめる滞在型の国際的高原リゾート基地づくりを目指しており、これの推進にも、当道路は大きく貢献するものと考えられる。

高規格幹線道路とネットワークする

地域高規格道路

北九州市から熊本市、八代市等を経て鹿児島市・宮崎市を結ぶ九州縦貫自動車道、北九州市から大分市、宮崎市を経て鹿児島市を結ぶ東九州自動車道、長崎市と大分市等を結ぶ九州横断自動車道長崎大分線・延岡線等の高規格幹線道路（予定路線を含む）がある。地域高規格道路・中九州横断道

路はこれらと一体となり、高速サービスを提供する九州を循環するネットワークを形成することとなる。

一五〇分構想を推進する地域高規格道路

熊本県総合計画「ゆたかき多彩『生活創造』くまもと」のなかで、『一五〇分構想』の推進を掲げている。これは、熊本都市圏と九州各県主要都市とを一五〇分で結び、日帰り交通圏を確立しようという構想で、その実現に当道路は大きく寄与するものである。このことから、県としても、地域高規格道路・中九州横断道路の早期整備について関係機関に対し強くお願いをしている次第である。

定住と地域の活性化を図る・都市機能を高める 熊本環状道路（計画路線に指定）

熊本市のはば外周を通る、延長約三〇キロメートルの環状道路である。熊本市は、人口六三万人を擁する熊本県の県庁所在地であり、九州の政治・経済の中心都市の一つである。当道路は、都心に集中している放射状道路の交通を分散し、市内交通の円滑化を促進するとともに高速性を確保し、都市活動を活性化させるものと期待されている。

F A Z事業を支援する地域高規格道路

本県では、輸入に関連する施設、事業、活動を

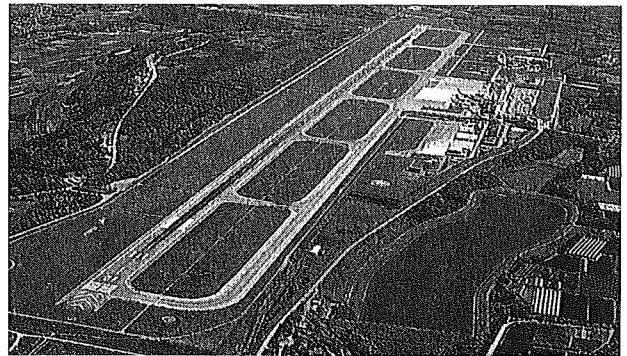
集積させ、輸入に関連した物流取引活動の円滑化を図る「フォーリンアクセス拠点整備（くまもとFAZ）」を推進している。当道路は、「くまもとFAZ」事業の核施設である熊本港、インポートマート、産業展示場、熊本空港を結ぶ主要道路の一部となっている。人、モノの交流の拡大、円滑化を推進し、新たな産業の立地等への展開を支援するものである。

熊本と天草を結び長崎をのぞむ熊本天草幹線道路（計画路線に指定）

熊本市から本渡市に至る、延長約七〇キロメートルの道路である。熊本市と天草生活圏の中心都市である本渡市との連絡が強化され、両地域の連携が促進される。

当道路が整備されることによって、熊本市から本渡市への自動車による所要時間は、約一二〇分から約六〇分に短縮される。県総合計画に掲げる「九〇分構想（熊本市圏と県内主要都市を九〇分で結ぶ県内幹線道路の整備）」がほぼ実現する。また、沿線付近には、長崎県からの玄関口の一つとして、外貿基地として機能する重要港湾熊本港、三角港等の広域交流拠点がある。これらと当道路とが連結されることによって総合的な交通体系の形成が図られる。

県総合計画では、天草生活圏の地域戦略プロジェ

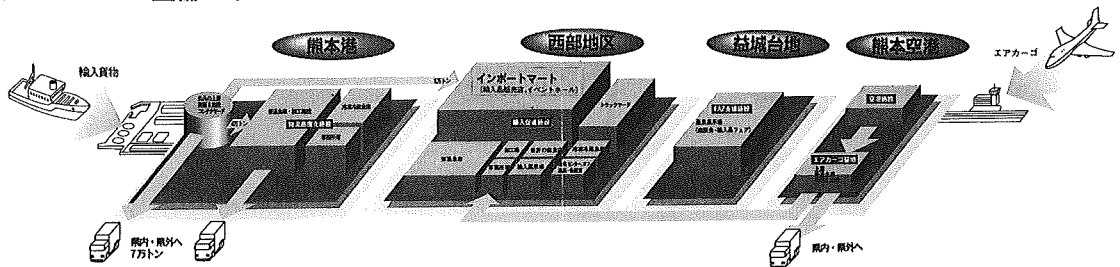


熊本空港

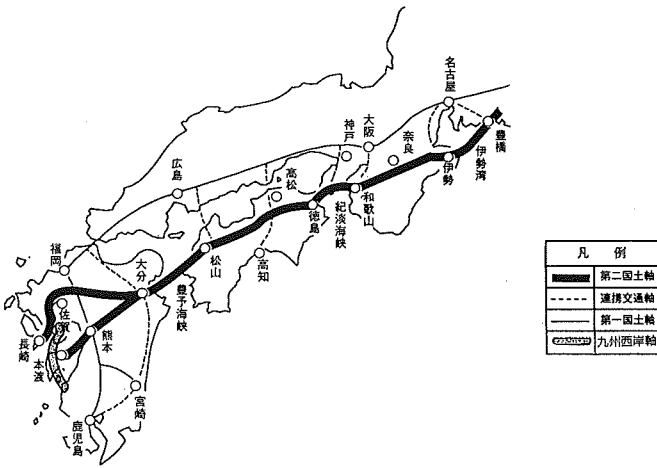
クトとして「天草海洋リゾート基地整備」の推進を掲げている。八代海、東シナ海等の美しい海に囲まれた天草地域は、雲仙天草国立公園にも指定され、毎年多くの観光客を数えている。豊かな自然を活かし、農業や水産業などの地域産業と連携を取りながら、ヨットから海水浴までさまざまなリクリエーションを気ままに楽しむことができる海洋性リゾート基地の整備を進めることとしており、当道路は、これを支援する重要な交通基盤である。

なお、当道路、特に起点側の一部区間は、前述

くまもとFAZ整備のイメージ



太平洋新国土軸構想図



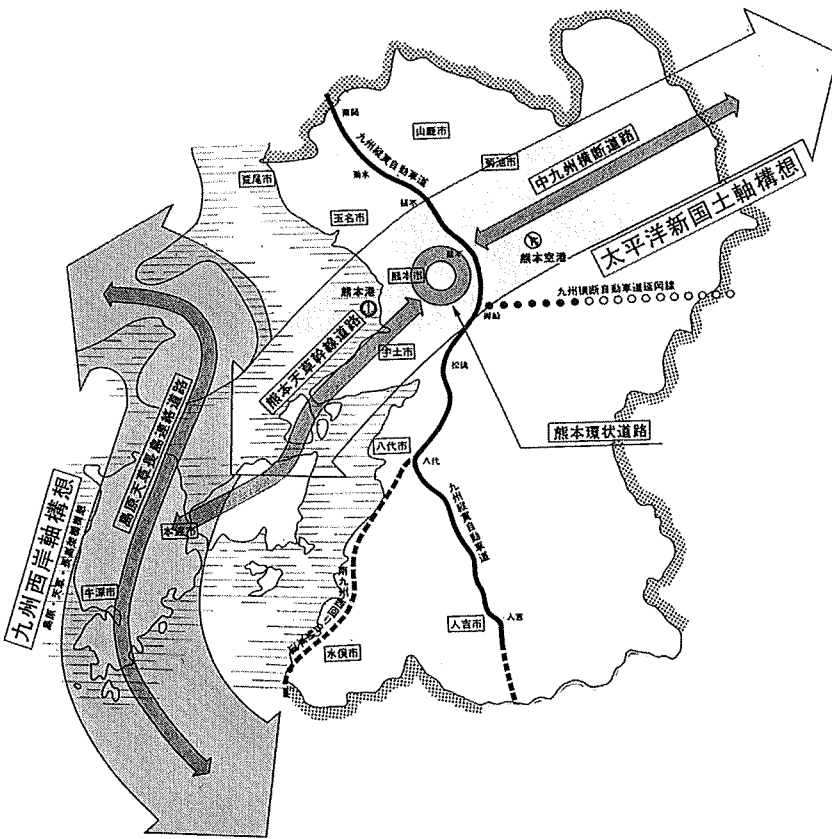
長崎県島原地域から熊本県天草地域を経て鹿児島県北薩地域に至る道路である。三地域の間は、それぞれ海峡で隔てられているが、当道路の実現によって地域相互を連絡し、これを軸とした九州

の「熊本環状道路」とともに、「くまもとFAZ」事業の核施設を結ぶ主要道路であり、FAZ事業の進展を左右する道路ともなっている。

九州西岸軸構想推進への弾み 島原天草長島連絡道路(候補路線に指定)

西海岸の広域ネットワークが形成されることとなる。県総合計画には、「九州西海岸広域基幹ルート」として位置づけており、その整備は三県の発展に大いに役立つものと期待されている。

当道路が整備されることにより、現在島原市か



ら阿久根市への自動車による所要時間(二つの海峡はフェリー利用)は約四時間であるが、これを約八〇分に短縮することができる。さらに、フェリー欠航などの不安が解消され、交通の信頼性、安全性が確保される。

国土軸構想を実現する地域高規格道路 太平洋新国土軸構想と地域高規格道路

太平洋新国土軸の範囲として、九州西部から九州中部、四国等を経て中京圏に至る東西約八〇〇キロメートルに及ぶ地域が構想されている。当軸は、第一国土軸等とそれぞれの地域的役割を分担しながら広域的な経済文化圏並びに、多軸型国土構造を形成することとなるが、中九州横断道路、熊本環状道路及び熊本天草幹線道路はその一翼を担う道路であると考えている。

九州西岸軸構想と地域高規格道路

九州西岸軸構想は、長崎から長崎県島原半島、熊本県天草、鹿児島県長島・出水地域を経て、鹿児島に至る九州西岸地域を広域基幹交通施設で結ぶことにより、地域内外との交流を拡大し、地域の持つ豊かな資源を活かしながら一体的な発展・活性化を図ろうというもので、関係の三県で考えられているものである。

九州西岸軸は、国土の最西端に位置する九州西岸地域と、九州はもとより全国各地を有機的に結び、その交流を拡大する地域連携軸として考えるとともに、県境を越えた相互交流、広域連携を可能にし産業、生活、文化などあらゆる面で有機的なつながりを持つ「広域経済文化圏」の形成を支

援するものである。また、この地域は地域的にアジアへ向けた日本の最前線基地となるものであり、我国の国際化への一翼も担うものである。

地域高規格道路・島原天草長島連絡道路は、九州西岸軸を構成する根幹的交通基盤となるもので、当道路が整備されれば、ひと・モノの交流の拡大、円滑化を促進し、産業、観光リゾートを形成し、三地域のポテンシャルを顕在化させ、地方圏の活性化が図られるものと期待している。

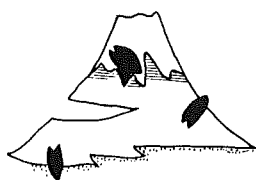
地域高規格道路の早期整備に向けて

本県の道路ネットワークは、九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道等の縦軸の整備が着実に進むなか、横軸としては九州横断自動車道延岡線の建設に加え、大分から阿蘇、熊本を結び更には天草に至る道路の強化が、県土の均衡ある発展に欠かせないものである。

このため、国において、一般国道五七号の天津バイパス、瀬田拡幅、立野拡幅はもちろんのこと熊本宇土道路の早期整備を進めていただくとともに、県としても天草の松島町において一般国道三二四号のバイパスとして、延長約三kmの自動車専用道路を平成三年度から事業着手し、その完成に向けて努力している。

更なるネットワークの強化を図るためには、地域高規格道路の早期整備が不可欠であると考えて

おり、国をはじめ関係機関とも連携を図りながら積極的に進めて行く所存である。



電線共同溝の整備等に関する特別措置法案の概要

建設省道路局路政課

I 立法の目的

電線類の地中化による安全かつ円滑な道路交通の確保と道路の景観の整備

II 法案の概要

1 電線共同溝整備道路の指定

- ① 道路管理者は、その安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図るため特に必要があると認められる道路を、電線共同溝整備道路として指定。

- ② ①の指定に当たっては、あらかじめ、地元市町村、関係の電力・通信事業者等の意見を聴取。

2 電線共同溝整備計画

- ① 電線共同溝の占用を希望する者は、電線共同溝整備道路の指定後、電線共同溝の占用許可を申請。

- ② 道路管理者は、①の申請を受けて、電線共同溝整備計画を作成。

3 電線共同溝の建設

- ① 道路管理者は、電線共同溝整備計画に基づいて電線共同溝を建設。

- ② 電線共同溝を占用する事業者は、電線共同溝の建設に要する費用のうち、一定の額を負担。

4 建設後の新規事業者への対応

- ① 電線共同溝には、将来の需要増への対応分を盛り込むことも可能。

- ② 新規事業者は、電線共同溝を占用する権利を譲り受け、電線を敷設することも可能。

5 新たな上空占用の制限

電線共同溝整備道路においては、電線類の地中化の実効を確保するため、新設の地上電線又は電柱の占用を原則として許可しない。

6 国の負担、補助の特例

電線共同溝の建設に要する費用は、3②の負担金を除き、原則として、国と地方公共団体がそれぞれ1/2ずつ負担。

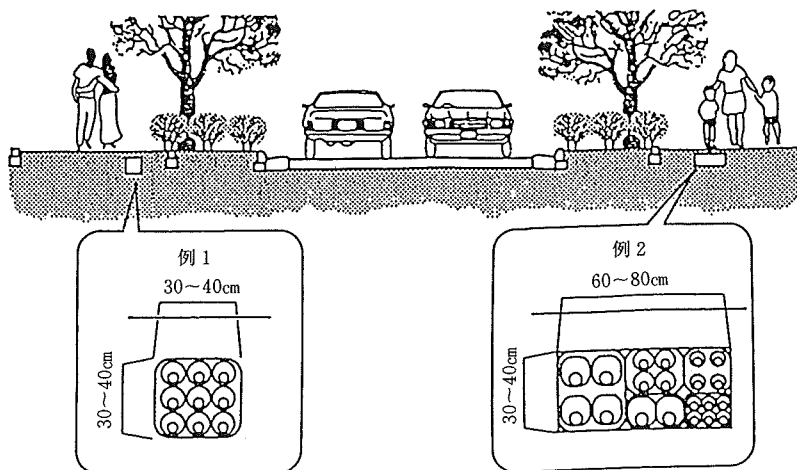
III

閣議決定 二月一〇日
国会提出日 二月一〇日

電線共同溝（C・C・BOX）の構造

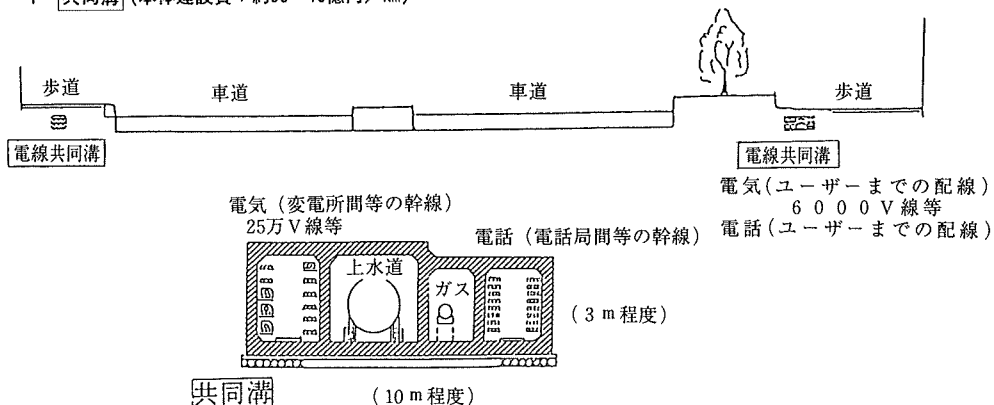
電線共同溝（本体建設費：約2億円/km）

- ・従来のキャブシステムに比べて、構造がコンパクトで安価。
 - ・電力・通信事業者等の負担単価も軽減。
- （従来のキャブ約2億円/kmが4000万円/km程度に）

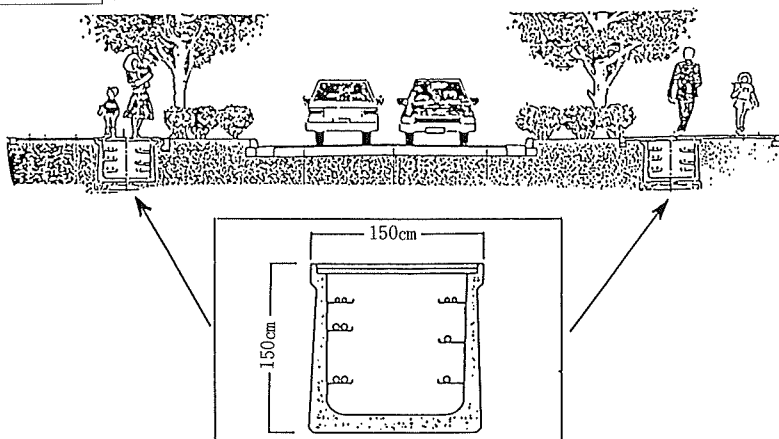


（参考）

1 共同溝（本体建設費：約30~40億円/km）



2 キャブシステム（本体建設費：約6億円/km）



電線共同溝の整備等に関する特別措置法案

目次

第一章 総則（第一条―第二条）	
第二章 電線共同溝の建設（第三条―第九条）	
第三章 電線共同溝の管理（第十条―第二十一条）	
第四章 雑則（第二十二条―第三十条）	
附則	

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、電線共同溝の建設及び管理に関する特別の措置等を定め、特定の道路について、電線共同溝の整備等を行うことにより、当該道路の構造の保全を図りつつ、安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図ることを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において「道路」とは、道路法（昭和二十七年法律第八十号）による道路をいう。

2 この法律において「道路管理者」とは、道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

3 この法律において「電線共同溝」とは、電線の設置及び管理を行う二以上の者の電線を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設をいう。

第二章 電線共同溝の建設

（電線共同溝を整備すべき道路の指定）

第三条 道路管理者は、道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況等を勘案して、その安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図るため、電線をその地下に埋設し、その地上における電線及び必要を支持する電柱の撤去又は設置の制限をすることが特に必要であると認められる道路又は道路の部分について、区間を定めて、電線共同溝を整備すべき道路として指定することができる。

2 道路管理者は、前項の規定による指定をしようとするときは、あらかじめ、都道府県公安委員会、市町村（当該指定に

係る道路の道路管理者が市町村である場合の当該市町村及び次項の規定による要請をした市町村を除く。）、当該道路の沿道がその供給区域に該当する電気事業法（昭和三十九年法律第七十号）第二条第二項に規定する一般電気事業者及び当該道路の沿道がその業務区域に該当する電気通信事業法（昭和五十九年法律第八十六号）第十二条第一項に規定する第一種電気通信事業者（政令で定める者を除く。）の意見を聴かなければならない。これを変更し、又は廃止しようとするときも、同様とする。

3 市町村は、当該市町村の区域内に存する道路の道路管理者に対し、第一項の規定による指定を行うよう要請することができる。

4 道路管理者は、第一項の規定による指定をしたときは、その旨を公示しなければならない。これを変更し、又は廃止したときも、同様とする。

（電線共同溝の建設完了後の占用の許可の申請）

第四条 前条第一項の規定による指定があったときは、電線共同溝の建設完了後における当該電線共同溝の占用を希望する者は、建設省令で定めるところにより、道路管理者に当該電線共同溝の建設完了後の占用の許可を申請することができる。

2 道路管理者は、前条第一項の規定による指定をしたときは、当該指定に係る道路又は道路の部分（以下「電線共同溝整備道路」という。）について、当該指定の日前になされた道路法第三十二条第一項若しくは第三項又は同法第三十五条の規定による許可又は協議に基づき当該道路の地上に設置された電線又は電柱（いまだ設置に至らないものを含む。）の設置及び管理を行う者に対し、前項の規定による申請を勧告することができる。

3 国が電線共同溝の建設完了後における当該電線共同溝の占用を希望する場合においては、国が道路管理者に協議することをもって、第一項の規定による申請をしたものとみなす。

4 道路管理者は、第一項の規定による申請が次の各号のいずれかに該当するときは、その申請を却下しなければならない。

一 当該申請の内容が、当該電線共同溝整備道路の構造等に照らし採用することのできる電線共同溝の規模及び構造上相当でないことと認められるものであること。

二 当該申請が、当該電線共同溝の建設及び管理に支障を及

ばすおそれがあると認められるものであること。

（電線共同溝の建設）

第五条 道路管理者は、電線共同溝整備道路について、この章に定めるところにより、電線共同溝を建設するものとする。

2 道路管理者は、前条第一項の規定による申請をした者（同条第四項の規定により却下された者を除く。以下「電線共同溝の占用予定者」という。）の意見を聴いて電線共同溝整備計画を定め、これに基づき電線共同溝の建設を行ななければならない。

3 前項の電線共同溝整備計画には、電線による道路の占用の動向を勘案してその構造の保全その他道路の管理上必要と認められる場合においては、電線共同溝の占用予定者以外の者の占用のための電線共同溝の部分を選定することができる。

4 道路管理者がこの法律の規定に基づき電線共同溝として建設する施設については、共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和三十八年法律第八十一号）の規定は、適用しない。

（電線共同溝の占用予定者の地位の承継）

第六条 相続人、合併により設立される法人その他の電線共同溝の占用予定者の一般承継人は、電線共同溝の占用予定者の地位を承継する。

2 前項の規定により電線共同溝の占用予定者の地位を承継した者は、その承継の日の翌日から起算して三十日以内に、道路管理者にその旨を届け出なければならない。

（電線共同溝の占用予定者の建設負担金）

第七条 電線共同溝の占用予定者は、電線共同溝の建設に要する費用のうち、電線共同溝の建設によって支出を免れることとなる推定の投資額等を勘案して政令で定めるところにより算出した額の費用を負担しなければならない。

2 電線共同溝の建設に要する費用の範囲、負担金の納付の方法及び期限その他前項の負担金に関し必要な事項は、政令で定める。

（電線共同溝の増設）

第八条 道路管理者は、第五条に規定するところにより電線共同溝が建設された電線共同溝整備道路について、既設の電線共同溝の収容能力に不足を生じたと認めるときは、この条に定めるところにより、電線共同溝を増設することができる。

2 道路管理者は、前項の規定により電線共同溝を増設しよう

とするときは、その旨を公示しなければならない。

3 第四條、第五條第二項から第四項まで、第六條及び前條の規定は、第一項の規定による電線共同溝の増設について準用する。この場合において、第四條第一項及び第二項中「前條第一項の規定による指定」とあるのは「第八條第二項の規定による電線共同溝の増設の公示」と、同條第一項及び第三項中「建設完了後」とあるのは「増設完了後」と、同條第二項中「当該指定」とあるのは「当該公示」と、同條第四項第二号、第五條第二項及び前條中「建設」とあるのは「増設」と、第五條第二項中「前條第一項」とあるのは「第八條第三項において準用する前條第一項」と、「同條第四項」とあるのは「第八條第三項において準用する前條第四項」と、同項及び同條第三項、第六條並びに前條第一項中「電線共同溝の占用予定者」とあるのは「増設に係る電線共同溝の占用予定者」と、第五條第二項及び第三項中「電線共同溝整備計画」とあるのは「電線共同溝増設計画」と、同條第四項中「建設する」とあるのは「増設する」と読み替えるものとする。

（電線共同溝整備道路における道路占用の許可等の制限）

第九條 道路管理者は、第三條第一項の規定による指定をした場合においては、当該指定に係る電線共同溝整備道路の地上における電線及びこれを支持する電柱による占用に関し、道路法第三十二條第一項若しくは第三項の規定による許可をし、又は同法第三十五條の規定による協議を成立させてはならない。ただし、次に掲げる場合は、この限りでない。

一 第三條第一項の規定による指定の日前になされた道路法第三十二條第一項若しくは第三項又は同法第三十五條の規定による許可又は協議に基づき設置された電線又は電柱の維持、修繕又は災害復旧を行う場合

二 電線共同溝の建設若しくは増設が完了する以前において又はその改築、維持、修繕若しくは災害復旧のために必要な期間中において、緊急の必要に基づき、当該電線共同溝の占用予定者若しくは増設に係る電線共同溝の占用予定者又はこの法律の規定に基づき当該電線共同溝を占用する者が、その建設若しくは増設の完了後又はその改築、維持、修繕若しくは災害復旧の終了後当該電線共同溝に敷設すべき電線又はこれを支持する電柱を仮に設置し、及び当該電線又は電柱の維持、修繕又は災害復旧を行う場合

三 電気事業法又は電気通信事業法の規定に基づき、電線（電気通信事業法に基づくものにあつては、同法第六條第二項に規定する第一種電気通信事業の用に供するものに限る。）を設置しようとする者が、当該電線を当該道路の地下に埋設することが当該道路の構造等に照らし困難であることその他当該道路の地上において当該電線又はこれを支持する電柱による占用を行うことについてやむを得ない事情があると認められる場合において、当該電線又は電柱を設置し、及び当該電線又は電柱の維持、修繕又は災害復旧を行う場合

四 前三号に掲げるもののほか、当該道路の地上において電線又はこれを支持する電柱による占用を行うことについて公益上やむを得ない事情があり、かつ、当該道路について安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図る上で支障を生ずるおそれがあると認められる場合において、当該電線又は電柱を設置し、及び当該電線又は電柱の維持、修繕又は災害復旧を行う場合

（占用予定者に対する電線共同溝の占用の許可）

第十條 道路管理者は、電線共同溝の建設又は増設を完了したときは、直ちに、次に掲げる事項を明らかにして、電線共同溝の占用予定者又は増設に係る電線共同溝の占用予定者に当該電線共同溝の占用の許可をすることとする。

一 占用することができる電線共同溝の部分

二 電線共同溝に敷設することができ電線の種類及び数量

三 電線共同溝を占有することができ期間

（占用予定者であつた者以外の者による電線共同溝の占用の許可）

第三章 電線共同溝の管理

（占用予定者に対する電線共同溝の占用の許可）

第十條 道路管理者は、電線共同溝の建設又は増設を完了したときは、直ちに、次に掲げる事項を明らかにして、電線共同溝の占用予定者又は増設に係る電線共同溝の占用予定者に当該電線共同溝の占用の許可をすることとする。

一 占用することができ電線の種類及び数量

二 電線共同溝を占有することができ期間

（占用予定者であつた者以外の者による電線共同溝の占用の許可）

第十一條 前條の規定による許可を受けた者以外の者であつても、電線共同溝の収容能力に余裕があるときは、建設省令で定めるところにより、道路管理者の許可を受けて、電線共同溝を占有することができる。

2 道路管理者は、前項に規定する者による電線共同溝の占有が次の各号のいずれかに該当することとなると認める場合においては、同項の許可をしてはならない。

一 この法律の規定に基づき当該電線共同溝を占有している

者の権利を侵害すること。

二 当該電線共同溝の規模及び構造上相当でないこと。

三 当該電線共同溝の管理に支障を及ぼすこと。

3 第一項の許可は、前条各号に掲げる事項を明らかにしてしなければならない。

（電線共同溝の占用に係る変更の許可）

第十二條 道路管理者は、第十條又は前條第一項の規定による許可（この項の規定による変更の許可を含む。）を受けた者から申請があつた場合においては、第十條各号に掲げる事項の変更の許可をすることができる。

2 前條第二項及び第三項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、同條第三項中「前条各号に掲げる事項」とあるのは、「変更後の前条各号に掲げる事項」と読み替えるものとする。

（占用予定者であつた者以外の者等の占用負担金）

第十三條 第十一條第一項又は前條第一項の規定による許可を受けた者は、当該許可に係る電線共同溝の建設又は増設に要した費用（第七條第一項（第八條第三項において準用する場合を含む。）の規定により電線共同溝の占用予定者又は増設に係る電線共同溝の占用予定者が負担した費用を除く。）のうち、当該電線共同溝の占用によつて支出を免れることとなる推定の投資額等を勘案して政令で定めるところにより算出した額の占用負担金を負担しなければならない。

2 負担金の納付の方法及び期限その他前項の負担金に関し必要な事項は、政令で定める。

（許可に基づく地位の承継）

第十四條 相続人、合併により設立される法人その他第十條、第十一條第一項又は第十二條第一項の規定による許可を受けた者の一般承継人は、被承継人が有していたこれらの許可に基づく地位を承継する。

2 前項の規定により許可に基づく地位を承継した者は、その承継の日の翌日から起算して三十日以内に、道路管理者にその旨を届け出なければならない。

第十五條 第十條、第十一條第一項又は第十二條第一項の規定による許可に基づく権利の全部又は一部は、道路管理者の承認を受けなければ、譲渡することができない。

2 前項に規定する許可に基づく権利の全部又は一部を譲り受

けた者は、譲渡人が有していたその許可に基づく地位を承継する。

（電線の構造等の基準の遵守）

第十六条 この法律の規定に基づき電線共同溝を占用する者は、当該電線共同溝に電線を敷設する場合においては、政令で定める電線の構造及び敷設の方法の基準に従わなければならない。

2 道路管理者は、電線共同溝を占用する者が敷設する電線が前項に規定する基準に適合しない場合は、当該占用する者に對し、当該敷設に関する工事の中止又は当該電線の改造、移転若しくは除去その他必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

（公益上やむを得ない必要が生じた場合における措置）

第十七条 道路管理者は、前条第二項に規定する場合のほか、電線共同溝の存する道路について当該電線共同溝の管理上の事由以外の事由に基づく工事を行う必要が生じた場合その他公益上やむを得ない必要が生じた場合においては、この法律の規定に基づき電線共同溝を占用する者に対し、同項に規定する措置を講ずべきことを命ずることができる。

2 道路管理者は、電線共同溝を占用する者が前項の規定により必要な措置を講ずべきことを命ぜられたことによつて損失を受けたときは、その者に對し、当該処分によつて通常受けべき損失を補償しなければならない。

3 道路法第六十九条第二項及び第三項の規定は、前項の場合について準用する。

4 道路管理者は、第二項の規定による補償金額を第一項に規定する必要を生じさせた者に負担させることができる。

（電線共同溝管理規程）

第十八条 道路管理者は、電線共同溝を適正かつ円滑に管理するため、この法律の規定に基づき当該電線共同溝を占用する者の意見を聴いて、建設省令で定めるところにより、電線共同溝管理規程を定めるものとする。

（管理負担金）

第十九条 この法律の規定に基づき電線共同溝を占用する者は、当該電線共同溝の改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に要する費用のうち、政令で定める費用を政令で定めるところにより負担しなければならない。

（原状回復）

第二十条 この法律の規定に基づき電線共同溝を占用する者は、電線共同溝を占用することができる期間が満了した場合、電線共同溝の占用を廃止した場合又は第二十六条の規定による許可若しくは承認の取消しの処分があった場合においては、電線を除却し、占用している電線共同溝の部分を原状に回復しなければならない。

2 道路管理者は、前項に規定する者に対して、同項の規定による原状の回復について必要な指示をすることができる。

（国の行う電線共同溝の占用の許可等の特例）

第二十一条 国の行う電線共同溝の占用又は占用に係る権利の譲渡については、国と道路管理者との協議が成立することをもつて、第十条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定による許可又は第十五条第一項の規定による承認を受けたものとみなす。

第四章 雑則

（国の負担又は補助）

第二十二条 道路法第十三条第一項に規定する指定区間（以下「指定区間」という。）内の一般国道に附属する電線共同溝の建設（第八条の規定による増設を含む。以下この条及び次条において同じ。）又は改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に要する費用（第七条第一項（第八条第三項において準用する場合を含む。）、第十三条第一項又は第十九条の規定により電線共同溝の占用予定者若しくは増設に係る電線共同溝の占用予定者又は電線共同溝を占用する者が負担すべき費用（以下この条において「建設負担金等」という。）を除く。）は、政令で定めるところにより、国及び都道府県又は同法第七条第三項に規定する指定市（以下「指定市」という。）がそれぞれ二分の一を負担する。ただし、道の区域内の指定区間内の一般国道に係る国の負担割合については、政令で、二分の一を超える特別の負担割合を定めることができる。

2 国は、前項の場合を除き、電線共同溝の建設又は改築に要する費用（建設負担金等を除く。）の二分の一以内を、政令で定めるところにより、予算の範囲内において、その費用を負担する地方公共団体に対して補助することができる。

3 前二項の規定にかかわらず、電線共同溝の建設又は改築が道路（道路の附属物を除く。以下この項において同じ。）の新設又は改築に伴うものであり、かつ、次の各号のいずれかに該当する場合においては、前二項の規定による負担又は補助は、当該各号に定める負担又は補助とする。

一 当該道路が国道である場合 当該国道の新設又は改築に要する費用を負担する者によるその負担割合（道の区域内の指定区間内の一般国道に係る国の負担割合については、第一項ただし書の政令で定める割合を下回るときは、当該政令で定める割合）に応じた負担

二 当該道路の新設又は改築が道路法その他の法律の規定による国の補助の対象となる都道府県道又は市町村道である場合 当該都道府県道又は市町村道の新設又は改築に要する費用に關し補助することのできる割合以内での補助

4 電線共同溝の建設又は改築に要する費用については、道路法第八十五条第三項の規定は、適用しない。

（収入の帰属）

第二十三条 第七条第一項（第八条第三項において準用する場合を含む。）、第十三条第一項又は第十九条の規定に基づく負担金は、当該電線共同溝の建設又は改築、維持、修繕その他の管理を行う道路管理者（当該道路管理者が建設大臣であるときは国、地方公共団体の長であるときは当該地方公共団体の長の統括する地方公共団体）の収入とする。

（義務履行のために要する費用）

第二十四条 この法律又はこの法律によつてする処分による義務を履行するために必要な費用は、この法律に特別の定めがある場合を除き、当該義務者が負担しなければならない。

（負担金の強制徴収）

第二十五条 道路法第七十三条の規定は、第七条第一項（第八条第三項において準用する場合を含む。）、第十三条第一項又は第十九条の規定に基づく負担金の徴収について準用する。

（行政処分）

第二十六条 道路管理者は、次の各号のいずれかに該当する者に対して、第十条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定による許可若しくは第十五条第一項の規定による承認を取り消し、その内容を変更し、その効力を停止し、又は電線共同溝の占用予定者若しくは増設に係る電線共同溝の占用予定者の地位を取り消すことができる。

一 詐欺その他不正な手段により第十条、第十一条第一項若

しくは第十二条第一項の規定による許可若しくは第十五条第一項の規定による承認を受け、又は電線共同溝の占用予定者若しくは増設に係る電線共同溝の占用予定者の地位を得た者

二 第十条又は第十一条第三項(第十二条第二項において準用する場合を含む。)の規定による許可の内容に違反して電線共同溝を占用した者

三 第七条第一項(第八条第三項において準用する場合を含む。)、第十三条第一項又は第十九条の規定により納付すべき負担金を納付しない者

四 第十六条第二項又は第十七条第一項の規定による処分に違反している者

(不服申立て)

第二十七条 都道府県又は市町村である道路管理者がこの法律に基づいてした処分に不服がある者は、都道府県又は指定市若しくは特定の市(道路法第十七条第二項の規定により管理を行う市をいう。以下この項において同じ。)である道路管理者がした処分については建設大臣に対して、市町村(指定市及び特定の市を除く。)である道路管理者がした処分については都道府県知事に対して審査請求をすることができる。この場合には、当該都道府県又は市町村に対して異議申立てをすることもできる。

2 この法律に基づく処分についての異議申立てに対する決定は、当該異議申立てを受理した日から三十日以内にしなければならない。

(権限の委任)

第二十八条 この法律に規定する道路管理者である建設大臣の権限は、政令で定めるところにより、地方建設局長又は北海道開発局長に委任することができる。

(道路法の適用除外)

第二十九条 この法律に基づく電線共同溝の占用に関しては、道路法第三章第三節(第三十九条を除く。)の規定は、適用しない。

(罰則)

第三十条 第六条第二項(第八条第三項において準用する場合を含む。)、又は第十四条第二項の規定に違反して、届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、十万円以下の過料に処する。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(道路法の一部改正)

第二条 道路法の一部を次のように改正する。

第二条第二項第七号中「共同溝整備道路」を「共同溝整備道路又は電線共同溝の整備等に関する特別措置法(平成七年法律第 号)第四条第二項に規定する電線共同溝整備道路」に、「設ける共同溝」を「設ける共同溝又は電線共同溝」に改める。

(道路整備特別会計法の一部改正)

第三条 道路整備特別会計法(昭和三十三年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

第三条中「又は沖縄振興開発特別措置法(昭和四十六年法律第百三十一号)第六条第五項」を「沖縄振興開発特別措置法(昭和四十六年法律第百三十一号)第六条第五項又は電線共同溝の整備等に関する特別措置法(平成七年法律第 号)第二十二条第一項若しくは第三項」に、「又は共同溝の整備等に関する特別措置法第二十条第一項若しくは第二十一条」を「共同溝の整備等に関する特別措置法第二十条第一項若しくは第二十一条又は電線共同溝の整備等に関する特別措置法第七条第一項(同法第八条第三項において準用する場合を含む。)、第十三条第一項若しくは第十九条」に改める。

路肩走行に関する判例紹介について

建設省道路局道路交通管理課訟務係

一 はじめに

道路管理者においては、道路における円滑かつ安全な交通を確保し、道路の機能を十分に発揮させるため、常日頃から道路の適正な維持・管理の充実を図り事故の防止に万全を期すよう努めているところであり、また、さらなる維持・管理の充実が求められているところであるが、現に道路上で事故が発生し、その被害者又はその遺族から当該事故の原因が道路の設置・管理の瑕疵にあるとして訴訟を提起される場合も少なくない。事故の態様、道路状況等も千差万別であり、また、同種の事例であっても瑕疵判断の基準が確定しているとは限らず、その対応に苦慮するケースが出てくる。

本稿では、道路の設置・管理の瑕疵を問われた事例のうち原動機付自転車等で路肩あるいは路側帯を走行し、何らかの理由から発生した事故により生じた損害について、その原因を道路の設置・管理の瑕疵にあるとして損害賠償を求められた事例のうち、最近の裁判例を中心に紹介していくこととする。

なお、路肩通行については、車両制限令（昭和三十六年七月一七日政令第二六五号）第九条の規定により歩道等を有しない道路を通行する自動車は、その車輪が路肩にはみ出してはならないこととされ、また、道路交通法（昭和三十五年六月二五法律第一〇五号）第十条第一項の規定により、車両は歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、原則として車道を通行しなければならない

とされているところであり、本来通行を予定していない路肩等を通行して事故に遭ったことを、道路管理者の免責の理由のひとつとして主張しているところである。

二 路肩上の堆積物により管理の瑕疵が問われた事例

以下の二つの事例は、積雪地域における冬季間の路肩の管理について、道路管理者の瑕疵が問われたものである。同じ新潟県内の建設省直轄国道に係るものであり双方とも事故の態様が酷似しているにもかかわらず、同じ新潟地方裁判所（二一）の事件は、高田支部の判断ではあるが（二一）を置かず相反する判断が下されている。

「一般国道七号原動機付自転車転倒轢死事件」

(裁判所の判断比較表(14)参照)

(1) 事件の概要

昭和六三年三月一八日午前七時五〇分頃、

亡Aは、一般国道七号新発田市大字三日市地内を自宅から勤務先に原動機付自転車で出勤する途中、道路が渋滞していたため、渋滞車両を追い越そうとして車道外側線と縁石の間の路肩(幅員一・〇二m)を走行したところ、何らかの要因で縁石に接触して車道側に転倒し、側方を走行中の大型貨物自動車の左後輪に頭部を轢かれ、頭蓋骨骨折による脳挫傷により死亡した。

本件事故について、その遺族らが、道路の管理に瑕疵があったとして、国を被告として新潟地方裁判所に平成三年三月一五日に提訴したものである。

(2) 原告の主張

本件事故は、路肩に堆積した厚さ約七〜八cmの泥土に原動機付自転車の車輪をとられ転倒し、おりから原動機付自転車の側部を走行中の大型貨物自動車に頭部を轢かれ即死したものである。

道路管理者においては、常に堆積する泥土、塵芥を除去し、道路を常時良好な状態に保ち、交通の安全に支障をきたさないように努める

義務があったにもかかわらず、これを怠り、路肩に約七〜八cmの泥土の堆積を放置していたことは、道路の管理に瑕疵があった。

(3) 被告の主張

本件事件は、亡Aが車道上には何ら支障がないにもかかわらず、追い越し禁止の区間において渋滞車両を左側から追い越すため、本来車両の通行の用に供されることを目的としたものではない路肩に進出した軽率な運転行為及び注意義務を怠ったことに起因して発生したもので本件道路の管理に瑕疵はなかった。仮に本件道路の泥土が除去されていたとしても、本件事故が回避できたものと断定することはできず、路肩の泥土の存在と事故の発生には因果関係は存在しない。

(4) 判決の要旨(平成五年一月三〇日判決)

国勝訴(請求棄却、確定)

本件事故は、路肩上で起きていること、路肩は本来、通行の用に供する目的で作られたものではないこと、特に本件事故現場のように積雪の多い地方では、路肩上に除雪した雪が積み上げられることがあり、その雪が除去されるか、溶解した後も堆積物がしばしば見られることは当裁判所に顕著な事実である。本件道路では追越しが禁止されており、追抜きができない場所であるのにもかかわらず、

「一般国道八号原動機付自転車転倒轢死事件」

(裁判所の判断比較表(16)参照)

(1) 事件の概要

亡Aは、敢えて濡れている道路の路肩上で軽自動車を追抜き、さらには大型貨物自動車を追抜こうとしてスリップし、本件事故に至ったことが認められるのである。そうすると、本件事故は、道路の通常の用法に則しない行動の結果生じたものである。

平成三年一月二一日午後六時頃、亡Bは、学校からの帰宅途中、原動機付自転車で一般国道八号糸魚川市大字大和川二九二番地先を走行中、道路が渋滞していたため、渋滞車両を追い越そうとして車道外側線と縁石の間の路肩(幅員〇・七八m)を走行したところ、何らかの要因で縁石に接触して車道側に転倒し、折から側方を走行中の大型貨物自動車の左後輪に頭部を轢かれ、頭蓋骨骨折による脳挫傷により死亡した。

本件事故について、その遺族らが、国に道路の管理に瑕疵があったとして、また、大型貨物自動車の運転手及び会社には過失があったとして新潟地方裁判所高田支部に平成四年九月三日に提訴したものである。

(2) 原告の主張

本件事故は、路肩に堆積した厚さ三cmの泥土に原動機付自転車の車輪がはまり惹起したものであり、本件路肩は、道交法にいう路側帯ではなく、原動機付自転車の通行が認められ、かつ、その通行が予測される道路の一部であり、車道が渋滞している場合に、原動機付自転車路肩を走行して渋滞車両を追い抜いていくことは、日常頻繁に経験するところである。

道路管理者においては、国道上の障害物を除去して道路を常時良好な状態に保ち、交通の安全に支障をきたさないように努める義務があったにもかかわらず、これを怠り、路肩に約三cmの泥土の堆積を放置していたことは、道路の管理に瑕疵があった。

(3) 被告の主張

本件事故は、亡Bが車道には何ら支障がないにもかかわらず、追い越し禁止の区間において渋滞車両を左側から追い越すため、本来車両の通行の用に予定されていない路肩を走行したことに起因するもので、通常予定する利用方法とは異なる用法である。

本件路肩には、L字型側溝が設置されており、雨水とともに流れてきた粉塵等が泥土として堆積することは避けられないものである。

(4) 判決の要旨

国一部敗訴、相被告勝訴

路肩は、道路の主要構造物を保護し、又は車道の効用を保つために設けられるものである（道路構造令第二条第一〇号、車両制限令第二条第七号）。右のような目的からすると、路肩は本来車両の通行を予定した部分ではないと認められる。しかしながら車両の走行速度を確保するための余裕幅をとることにより、車道の効用を保つという趣旨も含まれているとするのが相当である。したがって路肩はその目的からして車両が一時的に車道をはみ出して走行することがあることを予定しているものであり、路肩に泥土、段差、穴ぼこ等右の目的及び効用を阻害するような障害がある場合は、車道を外れた車両は事故の危険にさらされることとなるのであるから、道路管理者としては、車両が車道をはみ出して走行したときにおいても安全を確保されるよう管理すべきである。

しかして、本件道路は、交通量が多く、特に朝夕の通勤時には交通量が極めて多い場所であったこと、本件車道の幅員は三・五六mと狭く、大型車が通行する場合は、原動機付自転車が緩やかな坂となっている本件路肩を通行することも予期されるところであったこと、

と、本件車道と本件路肩を区切る車道外側線の表示は、タイヤに削られたり、泥土に覆われてはつきりしない部分があったこと、泥土の堆積も三cmと軽微な障害とはいえないこと、二か月以上も本件路肩を清掃せずに泥土を放置していたことからすると、本件路肩の泥土の堆積は道路の安全性を欠くものであり、道路管理に瑕疵があった。

また、被告国は、路肩は先行車両を追越すために直進して走行することを目的とするものではない旨主張し、この主張自体首肯しうるが、道路管理の瑕疵を判断するうえにおいて追越しのための走行か、一時的なはみ出し走行かを区別するのは相当でなく、この点は過失相殺をするにつき考慮すべき事情である。亡Bには路肩走行、運転注意義務違反等の過失があり、本件事故に対する過失相殺の割合は七割とするのが相当である。

なお、相被告は、後方から接近する亡Bに対する注視義務はなく、左後鏡による後方の確認によって亡Bの危険な走行状態となっていることを認識することは困難であったから、過失はないと認められる。

(5) 控訴

被告国は、一審判決を不服として、平成六年一〇月五日に東京高等裁判所に控訴した。

二―1の事例についての判断は、積雪地域の路肩の管理の実態を認め、さらに本件事故が、道路の通常の用法に則しない行動の結果生じたものと認定している。

二―2の事例についての判断は、路肩は車両が一時的に車道をはみ出して走行することも予定しているとし、道路管理者に車道をはみ出して走行する車両の安全確保の義務があるとしたうえで泥土の堆積の存在及びその放置は道路の安全性を欠くものと認定している。

たしかに過去の判例において一時的な路肩の走行は予見可能であるとの判断が示されているが、それを前提に道路の設置・管理の瑕疵が認められたのは、道路利用者の用法がこれを前提とした利用方法に則って通行した場合においても危険を及ぼすような穴ぼこ、道路崩壊、段差及び蓋不全の場合である。

この判断は、冬季間の積雪地域の状況を斟酌しておらず、道路管理者にとっては厳しい内容であるといえよう。即ち、北陸地方は有数の豪雪地帯で冬季間の積雪は顕著であり、道路の通行を確保するため除雪作業を行わなければならないことは宿命的なものである。その除雪作業は、車道に積もった雪を路肩に寄せて回収する方法が一般的であり、雪と一緒に路面の粉塵等が路肩に寄せられ、泥土として堆積することとなる。また冬が長く断

続的な降雪のため、その泥土を速やかに排除することは実態上困難な面がある（二―1の判例では顕著な事実として認定）。車道の機能確保のため、結果として路肩の管理水準が、相対的に積雪のない地方と差が出るのはやむを得ない場合もあるのではないかと思われる。

今後、積雪地域における路肩の堆積物に係る同種の事故の防止のためには、一時的な路肩の走行は予見可能であるとの前提に立てば、危険を回避するための処置が不可欠となり、路肩の維持・管理の一層の充実が必要となる。さらに路肩は除雪等により堆積物が溜まりやすく車道と同様の自動車の走行水準を維持することが難しいということ及び路肩は本来走行の用に供しているものではないということについて道路利用者への一層の周知を図る必要があるといえよう。

なお、道路交通法第十条等により歩行者又は軽車両は路肩又は路側帯の通行の義務がある（又は可能）。そうすると歩行者等の通行が予想される路肩等の管理については、通常の用法による歩行者等の通行の安全を確保しなければならない（歩道設置の促進、歩道除雪の充実等）。

三 路肩上の構造物により管理の瑕疵が問われた事例

以下の二つの事例は、それまで連続してある一

定の幅員を確保していた路肩が構造物（歩道の縁石、橋梁の高欄の基礎）によって狭隘な幅員に変化したことにより、路肩を走行していた自動二輪車等が当該構造物に衝突あるいは回避措置により転倒し事故になったもので、道路の構造につき、設置・管理の瑕疵を問われたものである。これまた相反する判断が下されている。

1 「一般国道二二二号損害賠償請求事件」

（裁判所の判断比較表(17)参照）

(1) 事件の概要

平成二年一〇月一七日午後六時四五分頃、亡Cの運転する原動機付自転車（一般国道二二二号を日田市方面から中津市方面に向け路側帯（幅員二・一m）を走行中、大分県日田市大字花月字ソラミ一〇七七番地一付近で、高さ一九cmの縁石に衝突し、転倒して死亡したものである。

本件事故について、その遺族らが、道路の管理に瑕疵があったとして大分県を被告として大分地方裁判所日田支部に平成四年一二月二六日に提訴したものである。

(2) 原告の主張

亡Cは、本件道路は大型車の通行が多く、併走すると危険であるのでやむをえず路側帯を通行していた。事故現場付近は、右カーブ

となっており対向車の前照灯に幻惑し縁右に衝突したものであり、本件事故現場付近で路側帯が急に狭くなっており、中央部に本件縁石が現れるような構造にしておきながら道路管理者は本件縁石の存在を示す標識を設ける等の特別な措置を講じていなかったから、国賠法第二条第一項の責任を負う。

(3) 被告の主張

亡Cは、道路交通法第十七条第一項の規定により車道を通行しなければならないにもかかわらず、路側帯を通行し、縁石に衝突、転倒したものであり、本人の一方的過失である。さらに本人は本件道路状況を熟知していた。また、縁石は、歩車道分離のために設けたものであり、勾配をつける必要はない。

(4) 判決の要旨

大分県勝訴（請求棄却）

本件事故の原因は、亡Cがやむを得ない事情がなく走行の禁止されている路側帯内を十分注視しないまま走行した過失によって発生した事故であり、本来走行が禁止されている路側帯部分においても、車道部分と同様の安全性を要求し、そこをやむを得ない理由がなく、しかも前方を十分注視せずに走行して来る車両に対してまで危険が生じないように本件縁石の存在を示す標識を設けるなどの特別

の措置を講じないからといってそのことをもって本件道路の設置・管理に瑕疵があったということはできない。

(5) 控訴

原告は、一審判決を不服として、平成七年一月九日に福岡高等裁判所に控訴した。

2

「一般国道一六一号損害賠償請求事件」

（裁判所の判断比較表(18)参照）

(1) 事件の概要

平成二年九月二三日午後六時一五分頃、亡Dの運転する自動二輪車が一般国道一六一号を敦賀市方面から大津市方面に向け路側帯（幅員一・一〇m）を走行中、滋賀県高島郡高島町鵜川一〇七一二付近で、バランスを崩して転倒、その結果、並進中の普通貨物自動車に轢かれて死亡したものである。

本件事故について、その遺族らが、国に道路の管理に瑕疵があったとして、また、普通貨物自動車の運転手及び会社で過失があったとして大津地方裁判所に平成五年九月一日に提訴したものである。

(2) 原告の主張

事故現場付近は、本件事故が起きた車線に約一m幅で路側帯が接しているが、事故現場ではこの路側帯上に鵜川橋欄干コンクリート

ブロックが存し、夜間照明施設もなかった。

このような状態では本コンクリートブロックに車両が衝突する事故発生の極めて高い危険性があり、道路管理者において容易に予測できたにもかかわらず、これを放置したものであり、国は、国賠法第二条第一項の責任を負う。

(3) 被告の主張

事故現場付近は、直線道路であり見通しも良く、鵜川橋の存在も、かなり手前から判別可能であり、さらに橋梁等に視線誘導標を設置している。道路照明基準上、当該箇所に照明施設の設置義務はなく、また、事故当時、薄暮であり、かりに照明が必要な程辺りが暗かったのであれば、自車の前照灯により前方を確認すべきであったのにこれを怠った。路側帯は、道路構造令を満たしており、かつ、路側帯を走行することは、緊急避難的な場合に限られ、先行車を追い越すために走行することは、本来の目的から逸脱した用法であり、道路の設置管理に瑕疵はない。

(4) 判決の要旨

被告国一部敗訴、相被告勝訴

路側帯は、軽車両や歩行者の通行を予定しているものとはいえず、一般車両であっても緊急の場合や、そうでなくても軽車両や歩行者の存在しない場合には、自動二輪車を含む二

輪車の運転者は後方からの接触事故に巻き込まれないために、違法承知の上で自衛手段として路側帯を通行する場合も日常的であるうえ、さらに不心得にも違法精神に欠ける者がこの部分を通行する場合があることも十分予想しなければならず（違法精神に欠ける者であるからといって、欠陥道路であつてよい訳ではなく、その者の違法性ないし過失が大きな、過失相殺により損害賠償を免れたり、賠償額を大幅に減額されることがあるに過ぎない。）、道路の設置管理も右の事実上の状況を予測に入れて事故回避の措置をとらなければ、国家賠償法上の責任を免れないものというべきである。

特に幅員一・一〇mの路側帯が本件橋の橋梁部の欄干コンクリートブロックにより突然遮断されており、これを明示する照明施設等の設置が何らなされていなかった点は、道路の設置管理に瑕疵があったものといわざるを得ない。

本件事故については、亡Dの過失もその責任の範囲を定めるにつき斟酌されなければならない。その割合は八割と定めるのが相当である。

相被告は、亡Dの急な接近に対し右に転把することくらいしかなすべがなかったから、過失はないと認められる。

(5) 控訴

被告国は、一審判決を不服として、平成七年一月二三日に大阪高等裁判所に控訴した。

三―1の事例の判断は、道路利用者の路肩走行をやむを得ない理由がないとしたうえで前方不注意の過失により惹起した事故であると認定した。これは、前項で述べたとおり路肩走行の可能性及び道路管理者の安全義務を限定的に解釈した過去の判例を踏襲したものといえる。（したがって、既に述べたように、限定的な路肩走行において事故の原因たり得る瑕疵は、事前に道路管理者において排除しなければならない。）

三―2の事例の判断は、道路管理者は違法行為者が路肩を走行する可能性も十分予見して安全性を確保すべきであるという道路管理者にとって予見可能性の解釈がかなり厳しいものであるといえる。（道路利用者の違法な行為は、過失相殺として斟酌するにすぎないとしている。）

四 おわりに

ここで紹介した事例は、同様の事例でありながら相反する判断が下されたものであるが、路肩走行に関する過去の判例をみても、事例によって道路管理者の責任が認められたものである。ここでは参考として各事例の概要、判断の要旨のうち路肩走行の是非、予見可能性、回避可能性及び過失

相殺について比較した「裁判所の判断比較表」を掲載することとした。これらの判決の内容を集約すると路肩走行の予見可能性は完全には否定されるものではないこと、少なくとも一時的な路肩走行に耐えられる程度の道路の管理が求められていることがいえるであろう。また、道路管理者の責任が認められたものであっても被害者の路肩走行等による過失相殺が高い割合で認められている。

前掲した道路管理者の敗訴した事例については、今後の控訴審において、道路管理者としての管理実態も含んだ主張を鋭意行っていくこととなる。

裁判所の判断比較表（路肩通行に関する裁判） 1

	(1)岐阜県美並村・国道156号親柱衝突事件	(2)高知国道321号路肩崩壊車両転落事件	(3)福岡国道3号路肩穴ぼこ事件	(4)千葉県道路肩段差車両衝突事件	(5)岡山国道2号車車転倒事件
裁判所・番号・判決年月日	岐阜地 S41(ワ)595号・S43.3.11	高知地中村支 S48(ワ)32号・S51.8.19	福岡高 S51(ホ)186号・254号・S52.9.19	東京高 S51(ホ)333号・S53.9.19	岡山地倉敷支 S50(ワ)95号・S53.4.28
原告	遺族2名	遺族2名	控訴人・被控訴人：遺族1名	被控訴人：遺族2名	遺族2名
被告	国・岐阜県	高知県	控訴人・被控訴人：国外2名	控訴人：千葉県	国外2名
被害状況	1名死亡（事故当時13才）	1名死亡（事故当時28才）	1名死亡（事故当時17才）	1名死亡（事故当時24才）	1名死亡（事故当時17才）
事故概要	自転車で行中、橋梁手前のカーブを曲がり切れずに親柱に接触し川へ転落	大型貨物自動車が対向車との離合のため停車したところ、路肩が崩壊し転落	自動二輪車が非舗装路肩を走行し約8cmの段差にハンドルをとられ走行中の普通貨物車と衝突	大型貨物自動車が未舗装の路肩に脱輪し、脱出の際にセンターラインを超え対向車と衝突	自動二輪車で路側帯を進行中、割込車両回避のため未舗装部の段差により排水溝構造物に衝突転倒
判決	被告敗訴（一部認容）	被告敗訴（一部認容）	一審被告国敗訴（一部認容）	控訴人勝訴（原判決控訴人敗訴部分取消し）	有責（補填済みのため請求棄却）
道路状況	橋手前ではほぼ直角に右折する線形親柱分だけ橋梁部が幅員狭小親柱上部破損	停車地点前後：幅員4m弱の軽舗装 停車地点：幅員3.7mのカーブ入口 自動車の往来が頻繁、土砂崩れの危険性等	車道幅員3.2m×2 路肩幅員約1.2m 段差手前に水溜り1.75m×0.8m	車道幅員5.5m 未舗装路肩幅員2.1m（オーバーレイによる段差最大約17cm）	車道幅員3.05m×2 路側帯幅員1.9m（舗装） 舗装境界に段差最大約20cm
路肩走行の是非、予見可能性等	安全速度違反者もできるだけ安全であるような措置を講ずる義務がある。 速度超過の自転車がカーブを曲がりきれずに路肩部分を通行する場合も予想可 自転車、歩行者は車限令10条によっても路肩走行は禁止されていない。	車限令9条は、歩道のない道路を通行する車両は路肩にはみ出させることを禁止しているが、路肩の性質からいって原則であり、緊急の場合はその運用は排除される。 本件事故現場は緊急事態発生が予想される場所	路肩は道交法上本来自動車の通行を禁止する規定はあるが、路肩も道路の一部である以上その構造は地形等、交通状況を検討し、通常の衝撃に対して安全なものであるとともに安全かつ円滑な交通を確保するものでなければならぬ。 車道幅員が比較的狭く大型車とのすれ違い時に單車が比較的広い路肩を走行することは予想可能	本件事故現場は未舗装であるが（広い幅員と相まって）自動車の走行等が十分可能な程堅固であったことがうかがえ、そもそも道路を走行する自動車は路肩に車両をはみ出させることを禁止している（車限令9条）。	路側帯は、軽車両や歩行者の通行を予定しているものであるうえ危険回避のため路側帯を一般車両が通行することは予測しなければならない。 路側帯は、その左端が構造上明確な場合はともかく、区画されないときは、路端まで路側帯と観念される。
回避可能性	少なくとも適当な防護柵が設置されていれば転落死は生じなかったと推認される。	緊急事態の発生の予想されうる道路に限り、路肩は少なくとも緊急事態における通常に走行が予定される自動車の通行に耐えうるだけの構造を備えることが必要	路肩は、自動車の走行速度を確保するための余裕幅である。交通頻繁な比較的狭い車道に接続する路肩は、はみ出して走行したときにも安全が確保されるのは当然	×	道路管理者は、道路の余裕地であるとする部分が車両等の通行がなしえないものであるならば、その旨を運転者らに周知徹底させる措置を講じなければならない。
過失相殺	割合示さず 被告らが定めた安全速度20km/hを遵守せず約40km/hで通過しようとしてハンドル操作を誤った過失は重大 認容額254万1,795円のうちそれぞれ100万円が相当	8割 待避所で対向車と離合すべき、しかも比較的容易になしえた等過失は重大	約8割5分 速度超過等	×	相被告との間において3割 被告国との間において6割 路側帯走行のうえ、減速等慎重を欠く運転、事故回避措置不十分
備考	確定	確定	確定 一審（熊本地 S51.3.10判決） 国敗訴（一部認容、過失相殺約8割5分）	確定 一審（千葉地 S51.1.30判決） 千葉県敗訴（一部認容、過失相殺5割）	控訴審（広島高岡山支 S54.3.29判決） 控訴人：相被告 被控訴人：一審原告 一審と旨同 確定

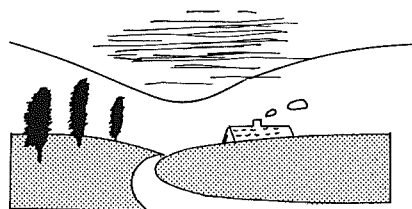
(注)×印は、判決の中で判断が示されていないものを示す。

裁判所・番号・判決 年月日	(6)北海道国道229号六ばこ事件	(7)京都府道路肩崩壊事件	(8)龍野市道大型貨物自動車転落事件	(9)国道32号自動二輪車側溝落輪事件	(10)大分市道路肩六ばこ自動車転落事件
原告	最高裁 S54(ワ)378号・S55. 6. 16	京都地 S54(ワ)836号・S56. 10. 12	神戸地延路交 S54(ワ)404号・S57. 1. 18	高松高 S59(ホ)196号・S60. 11. 19	福岡高 S58(ホ)253号・S59. 8. 30
被告	原告人：遺族2名	事故当事者本人	事故当事者本人外1名	被控訴人・附帯控訴人：事故当事者本人	被控訴人：遺族2名
被害状況	被告1名死亡	京都府 物損	龍野市 物損 1名負傷	控訴人・被附帯控訴人：国 1名負傷（事故当時57才）	控訴人：大分市
事故概要	軽自動車で大型貨物自動車追越しのため対向車線に進出の際、六ばこによる弾みて電柱に衝突	大型貨物自動車（総重量29t）が対向車との離合のため道路端に寄ったところ、路肩が崩壊し転落	道路の亀裂等を選けた対向車を避けようとした大型貨物自動車は路肩に乗り入れ路肩が崩壊し転落	自動二輪車が交差点で停止しようとしたところ、後方から自動車接近したためこれを避けようとして路側帯に進入し、無蓋側溝に転落	普通自動車で走行中、カーブに差しかかったとき対向車が道路中央付近を進行してきたため、路肩部分に乗り入れたところ左前輪が路肩上の落みに落ち、崖下に転落
判決	被告入勝訴（上告棄却）	被告敗訴（一部認容）	被告敗訴（一部認容）	控訴人勝訴（一番敗訴部分取消）	控訴人敗訴（一部認容）
道路状況	車道幅員5.6m 路肩幅員約1m 路肩部分に深さ約10cmの水溜まり 地表と水面の差最大約8cm	幅員6m弱 堤防道路	幅員5.8m 堤防道路 亀裂・段差、崩壊部分は、路端から約50cm未満	車道幅員6.4m 側溝の無蓋部分約1m	車道幅員約3.5m 路肩幅員0.3m～1m（未舗装） 狭み4か所、うち最大深30cm
路肩走行の是非、予見可能性等	当該道路の具体的状況により、安全確保のためにその路肩部分を安全に管理すべき場合もあり、これを欠いた場合に瑕疵があると解するのが相当 本件路地の存する路肩部分は安全性を欠く 本件事故は、運転者の無識運転等によるものとして当該瑕疵と事故との因果関係を否定	道路を通行する車両はその車輛を路肩にはみ出さないようにしなければならぬとされている（車限令9条）けれども路肩部分にはみ出して通行する車両も容易に予測しうるところであって右法令が置かれていることによつて路肩の構造に欠陥を許すものではない。	本件市道の交通状況としては大型車に頻繁に通行することを考慮し、一般にその通常の衝突に耐え得る安全性を確保する構造が必要である。 車限令9条は一般的原則を定めた公法上の規制であつて通常の通行によつても往々にして路肩部分への乗り入れが避け難いものである以上、単に右法令が存在することのみでは私法（国賠法）上の責任を免れるものではない。	歩道・路側帯と車道の区別のある道路においては、車両は道路の施設等に出入りするたためやむを得ない場合や路側帯に入つて停車する場合を除き、車道を通行しなければならない。このようなくときには車道の補充の役割を果たすことも路肩の効用の一つであると考えられる。 対向車によつて本件カーブにより見通しか悪く、道路中央寄りを通行しがちであり、離合の際、路肩を通行する必要が生じることが十分考えられる。	道路や交通の状況によつては、車両が路肩を通行しなければならない場合があり、このようなくときには車道の補充の役割を果たすことも路肩の効用の一つであると考えられる。 対向車によつて本件カーブにより見通しか悪く、道路中央寄りを通行しがちであり、離合の際、路肩を通行する必要が生じることが十分考えられる。
回避可能性	×	通行が予想される車両を持ち堪える構造に維持する必要があり、路肩部分の表示がなく、路肩注意も反対車線にしかなかった。 進入を防止する等危険回避の措置も講じられていなかった。	すみやかに亀裂、段差等が認められる路肩部分を補修して対面、離合するに際してもこれに耐え得る強度を与えるか、危険箇所等の情報を明瞭に知らせる措置を講じていなかった。	×	本件認むは相当期間放置されていたものと推定される。
過失相殺	×	8割 道路法47条の2に定める許可を取らずに通行したこと、安全な場所を選んて離合しなかったから、過失は重大	5割 スピードの出過ぎ	×	7割 軽車両を除く車両の通行は原則として禁止されている路肩を必要以上にはみ出して進行した。
備考	一審（札幌地 S52.10. 21判決） 国取訴（一部認容、過失相殺無） 控訴審（札幌高 S54. 4. 26判決） 国勝訴（但し瑕疵認定も、事故との因果関係否定）	確定	確定	確定 一審（高松地 S59. 7. 31判決） 国敗訴（一部認容、過失相殺9割）	確定 一審（大分地 S58. 3. 28判決） 大分市敗訴（一部認容、過失相殺2割）

	(11)国道42号路肩走行転倒死亡事故	(12)国道122号自動二輪車転倒死亡事件	(13)徳島県道路路肩崩壊車両転落事件	(14)一般国道7号原動機付自転車転倒死亡事件	(15)徳島県道原動機付自転車転倒負傷事件
裁判所・番号・判決年月日	大阪高 S62(ホ)286号・285号・S63.11.30	浦和地 H3(ワ)329号・H4.4.3	高松高 H5(ホ)11号・H5.9.21	新潟地 H3(ワ) 116号・H5.11.30	徳島地 H3(ワ)158号・H6.3.9
原告	控訴人・附帯被控訴人：遺族2名	遺族2名	控訴人：事故当事者本人	遺族3名	事故当事者本人
被告	被控訴人・附帯控訴人：国外2名	国	被控訴人：徳島県	国	徳島県外1名
被害状況	1名死亡(事故当時16才)	1名死亡(事故当時19才)	1名負傷、物損	1名死亡(事故当時42才)	1名負傷
事故概要	自動二輪車で大型貨物自動車の左方を並進して硬路肩(路側帯)を走行中、当該路肩幅員の減少並びに舗装の断絶及びそれに伴う段差(約10cm)により転倒、轢過された。	路側帯を自動二輪車で走行し、未舗装部に進入ハンドルを取られて転倒し、並走していた大型貨物自動車の後輪に巻き込まれた。	普通貨物自動車が行中、道路から崖下に転落した。	路側帯を原動機付自転車で走行中ハンドルを取られて転倒し、並走していた大型貨物自動車の後輪に巻き込まれた。	原動機付自転車で走行中、並進してきた大型貨物自動車を避けようとしたところ、道路左側の用水路の蓋の上でバランスを崩し、ガソリンスタンドの溝に挟まり転倒した。
判決	有責(補填済みのため請求棄却)	被告勝訴(請求棄却)	被控訴人勝訴(請求棄却)	被告勝訴(請求棄却)	被告敗訴(一部認容)
道路状況	車道幅員3.4m×2 路肩幅員2.5m→0.8m 未舗装部分との段差約10cm 未舗装部は未整地、大小の石散乱	車道幅員3.35m×2 路肩幅員1m 未舗装部幅員4.0m(道路改良予定地)	車道幅員約3m、L字型側溝設置のための床堀部分約0.9m 車道有効幅員約2.1m 路肩幅員約0.4m?	車道幅員3.3m×2 路肩幅員1.02m 自歩道幅員2.6m	道路幅員約7m 車道幅員約2.7m×2 路肩幅員約0.5m
路肩走行の是非、予見可能性等	本件道路のような交通複雑な幹線道路においては、自動二輪車等の車幅の狭い車両が交通状況によって路肩部分を走行することがありうることは容易に予測できる。 交通法規上の路側帯の通行が禁止されているからといって、そのことから直ちにすべての車両運転者がその法規を遵守し路側帯を通行するようなことは無いとはいえない。	道路は利用する者の常識的な秩序ある利用方法を期待し、これを前提とした相対的安全性の具備をもって足りるものとするのが相当である。 路側帯の走行は原則的に禁止されており、道路管理者は路側帯を通行する車両が安全に配慮して走行することを予定して同部分を管理することである。	本件事故現場付近南側は高さ約8m、勾配約50°の崖になっており外見上路肩と崖の法面との境界は判然としないものの、路肩の幅は狭く、直ちに崖の法面に続いており、しかも路面は平坦で概ね直線を成しているから、崖となっている状況を明確に認識できる。 そうすると、本来、路肩は車道の保護又はその効用維持のために存在するもので、人車の通行の用に供されるものではない。道路管理者が殊更その旨を明示するまでもなく、車両等の通行の用に供されているものではないことが明らかであるといえる。	本件事故は、路肩上で起きていること、路肩は本来、通行の用に供する目的で作られたものではないこと、特に本件事故現場のように積雪の多い地方では、路肩上の除雪した雪が積み上げられていることがあり、その雪が除雪されるか、溶解した後も堆積物がしばしば見られること、本件道路は追い越しが禁止されており、追抜きができない場所であるにもかかわらず、運転者はあえて濡れている路肩上で軽自動車を追抜き、さらに大型貨物自動車を追抜こうとしてスリップし、本件事故に至ったもので道路の通常の用法の則しない行動の結果により生じた。	本件道路の幅員では、大型車が走行した場合は、ほとんど車道の幅を塞ぎ、さらに路側帯内にまで車輪がはみ出すことがあり、走行者や自転車は溝蓋上を通行する以外にはない状態となっている。 大型車の通行する場合に、その運転方法によっては、バイクが溝蓋上を走行する事態が生じ得ることは容易に予想できるところであり、路側帯の内側だからといって、バイクの走行を全く予想できない又は予想する必要がないとは到底いえないところである。
回避可能性	段差を緩やかにするとか、凸凹を少なくするとか、標識・標示を設置すべきであった。	×	×	×	バイクの走行に危険が生じないような道路管理をする義務があるというべき(具体的措置に言及せず)
過失相殺	5割 無謀運転 損害は保険金の支払いによりすべて補填済み	×	×	×	9割 路側帯走行のミスがあった。
備考	確定 一審(大阪地S62.1.27判決) 国敗訴(一部認容、過失相殺3割)	確定	上告 一審(徳島地阿南支H4.9.18判決) 徳島県勝訴(請求棄却)	確定	確定

	⑩一般国道8号原動機付自転車転倒死亡事件	⑪日田市国道212号原動機付自転車転倒事件	⑫国道161号自動二輪車転倒事件
裁判所・番号・判決年月日	新潟地高田支 H4(ワ)62号・H6.9.22	大分地日田支 H4(ワ)116号・H6.12.27	大津地 H5(ワ)527号・H6(ワ)5号・H7.1.10
原告	遺族2名	遺族4名	遺族2名
被告	国外2名	大分県	国外2名
被害状況	1名死亡(事故当時16才)	1名死亡	1名死亡(事故当時36才)
事故概要	路側帯を原動機付自転車で走行中ハンドルを取られて転倒し、並走していた大型貨物自動車の後輪に巻き込まれた。	路側帯を原動機付自転車で走行中、進路左側前方の緑石に前輪部を衝突させて転倒した。	路側帯を自動二輪車で走行中、バランスを崩して転倒し、並走中の普通貨物自動車に轢かれた。
判決	被告敗訴(一部認容)	被告勝訴(請求棄却)	被告敗訴(一部認容)
道路状況	車道幅員3.56m×2 路肩幅員0.78m 自歩道幅員2.63m	路側帯幅員2.1m(歩道無)→1m(歩道有) 緑石高さ19cm	車道幅員約3.32m×2 路肩幅員1.10m 鶴川橋欄干基部のみ路肩幅員0.10cm
路肩走行の是非、予見可能性等	路肩は本来車両の通行を予定した部分ではないと認められるが、車両の走行速度を確保するための余裕幅をとることにより、車道の効用を保つという趣旨も含まれているとするのが相当である。したがって、路肩は、その目的からして車両が一時的にはみ出して走行することがあることを予定しているものであり、本件車道と本件路肩を区切る車道外側線の標示は、タイヤに削られたり、泥土に覆われてはつきりしない部分があったこと、泥土の堆積も3cmと軽微な障害とはいえないこと、2か月以上も本件路肩を清掃せずに泥土を放置していたことからすると、本件路肩の泥土の堆積は道路の安全を欠くものであった。	運転者の過失によって発生した事故であり、本来走行が禁止されている路側帯部分においても、車道部分と同様の安全性を要求し、そこにやむを得ない理由がなく、しかも前方を十分注視せずに走行して来る車両にまで危険が生じないように本件緑石の存在を示す標識を設けるなどの特別の措置を講じないからといってそのことをもって本件道路の設置・管理の瑕疵があったということとはできない。	路側帯は、軽車両や歩行者の通行を予定しているものとはいえ、一般車両であっても緊急の場合や、そうでなくても軽車両や歩行者の存在しない場合には、自動二輪車を含む運転者は後方からの接触事故に巻き込まれないために、違法承知の上で自衛手段として路側帯を通行する場合も日常的であるうえ、さらに不心得にも違法精神に欠ける者がこの部分を通行する場合があることも十分に予想しなければならない(違法精神に欠ける者であるからといって、欠陥道路であって良い訳ではなく、その者の違法性ないし過失が大ならば、過失相殺により損害賠償を免れたり、賠償額を大幅に減額されることがあるに過ぎない。))。
回避可能性	車道外側線の不明確 2か月以上も本件路肩を清掃せずに泥土を放置していた。	×	道路の設置管理も右事実上の状況を予測に入れて事故回避の措置を取らなければ、国家賠償法上の責任を免れないというべきである。 特に幅員1.10mの路側帯が本件橋の橋梁部の欄干コンクリートブロックにより突然遮断されており、これを明示する照明施設等の設置が何らなされていなかった点は、道路の設置管理に瑕疵があったものといわざるを得ない。
過失相殺	7割 運転注意義務違反	×	8割 具体的に判示していないが、事故の認定で速度違反について言及、路側帯通行?
備考	控訴	控訴	控訴

豊の道・大分の道



シリーズ あのだの道

大分県土木建築部道路課長 前川 秀和

― はじめに

大分県と聞いて何を連想されるでしょうか。別府、湯布院温泉、やまなみハイウェイなど修学旅行や観光旅行などで一度は訪れた方が多いと思われ、「観光」のイメージが強いのではないかと思います。

食通の方であれば「関アジ」「関サバ」「城下カレイ」、キモのである「フグ」など他では楽しめない「味」を思い浮かべるでしょう。

スポーツでは、古くは名横綱「双葉山」(宇佐市出身)、野球では西鉄黄金時代の豪腕稲尾投手や、甲子園で全国優勝を果たした「津久見高校」があります。最近では昨年甲子園でベスト四入りした「柳ヶ浦高校」とラグビーの「大分舞鶴高校」がらいてしょうか。

人では、中津出身の「福沢諭吉」、日田出身の「広瀬淡窓」が有名ですが、「えっ、中津や

表1 大分県に係る指標

() は47都道府県中の順位

	高 位 10 位 内	低 位 10 位 内
自然環境	温泉湧出量(2) 温泉源泉数(1) 自然公園面積の割合(7) 日照時間(10)	
人口世帯	母子世帯の割合(9) 高齢者世帯割合(9) 老年人口割合(9)	人口自然増加率(38)
医療・健康	人口当たり病院数(6) 献血者率(3)	乳児死亡率(39)
福祉	高齢者人口当たり特別擁護老人ホーム入所者割合(6) 生活保護世帯人員割合(10)	
生活環境		住宅地平均価格(40) 貸家家賃(46) 消費者物価(39) 水道普及率(43) 下水道普及率(39)
教育・文化	幼稚園就園率(9)	図書館数(44) 博物館数(39)
安全		人口当たり刑法犯発生件数(39)
経 済	経済成長率(1)	人口当たり預貯金残高(39)
労働・雇用	労働時間(6)	15才以上人口に占める就業者割合(41) 第2次産業就業者割合(38) 大学卒業業者県内就職率(39)
産 業	一人当たり製造品出荷額(10) 専業農家率(9) 林業粗生産額(8) 製造業一事業所当たり従業者数(10)	製造業事業所数(42)

日田も大分なの？」と言われることがしばしばあります。現役?の方では、ニュースキャスターの筑紫哲也氏や歌手の南こうせつ氏(杵筑市在住)がおられますが、大分県出身であることが一般には知られていないように思われます。

そういったこともあり、有名なのは何と言っても一村一品運動

動の平松知事であり、大分といえば平松守彦を思い浮かべる方が圧倒的だと思います。おかげで、「すべて転んで大分県」と陰口を言われることもなくなったようです。

二 大分県の特徴

「大分がみえる121の指標」(大分県統計情報課)という小

冊子で、四七都道府県中指標が

高いもの低いもの、それぞれベ
ストテン（ワーストテン）に入っ

ているのが三三指標あり、その

一覧表（表1）を示してみまし
た。なお、乳児死亡率のように

値が低い方が評価が高くなる指

標もあるので、高いものがベス

トテンで低いものがワーストテ

ンと単純にはいかないので注意

して頂きたいと思います。

この表を眺めて概括的に大分
県の特徴を申し上げますと、豊

かな自然環境に恵まれ、地価も

低く、気候も良く、医療も充実

しており住みやすい所であるこ

とがわかって頂けると思います。

一方、産業は一次産業、二次

産業が強く若者は県外に流出し、

人口の高齢化が進展しており高

齢化の進行に伴い福祉、医療、

健康の分野で健闘していること

が読みとれると思います。

公共施設は、生活基盤の社会

資本、図書館美術館など教育分

化に係る箱物ともに遅れている

と言えます。

三 豊の道

大分県は地理的にみると早く

から開けた北部九州にあり、重

要な交通路であった瀬戸内海の

西の起点ともいえ、古くから交

通が発達したことは容易に想像

できるところです。例えば、全

国四万余の八幡社の総本山であ

る宇佐神宮には定期的に天皇の

勅使が訪れるなど重要な交通路

が存在していました。

大分県は豊前の国の一部（残

りは福岡県）と豊後の国を合わ

せた地域ですが、現在は大大全

体の別称として「二豊」または

「豊の国」という言葉でPRを

行っています。

「豊後風土記」によると「豊

国は後に二国に分かれ、豊前、

豊後となり、その分かれしはい

つとも知れず」とあり、本居宜

長の「古事記伝」に豊国の「豊

は「ゆたかく大きな意なり」

とあります。

鎌倉幕府成立以来、豊後国を

中心に九州に覇を唱えた大友氏

は島津氏との戦に敗れ、豊臣秀

吉の島津征伐以後、豊後一国を

安堵されたものの文禄二年の朝

鮮の役を機に秀吉によって改易

され、それ以後江戸時代を通じ

「小藩分立」の状態におかれま

した。藩主や藩領の変遷を経て

八幡七領で明治維新を迎えてい

ます。八幡七領は次のとおりで、

その中心地を（ ）書きで現

在の地名で示します。

森藩（玖珠町）

幕府領
（日田市）

佐伯藩（佐伯市）

熊本藩領

臼杵藩（臼杵市）

延岡藩領

岡藩（竹田市）

島原藩領

府内藩（大分市）

時枝領

日出藩（日出町）

立石領

杵築藩（杵築市）

宇佐神宮領

中津藩（中津市）

前置きが長くなりましたが、

「豊の道」は歴史とともに変遷

を経て、江戸時代には街道とし

していますが、主なものを紹介

します。

(1) 豊前道

豊前道は、九州の代表的な脇

街道の一つで、豊前大里（現、

北九州市）と豊後府内（大分市）

を結ぶ主要幹線道路です。

現在の国道一〇号とはほぼ同じ

ルートになっていますが、中津

付近では中津城下を通る下往還

の他に少し南側に上往還があり、

これは京都から宇佐神宮へ下向

する勅使が通った道であります。

また、宇佐から別府の間は日

出城下を経由する道（現一〇号）

の他に安心院町を経由する西寄

りの道も使われたようです。

現在、国道一〇号のバイパス

的な機能を持つ北大道路が開通

しています。北大道路のルー

トはいずれもこの豊前道のうち、

サブ的なルートに沿っていて誠

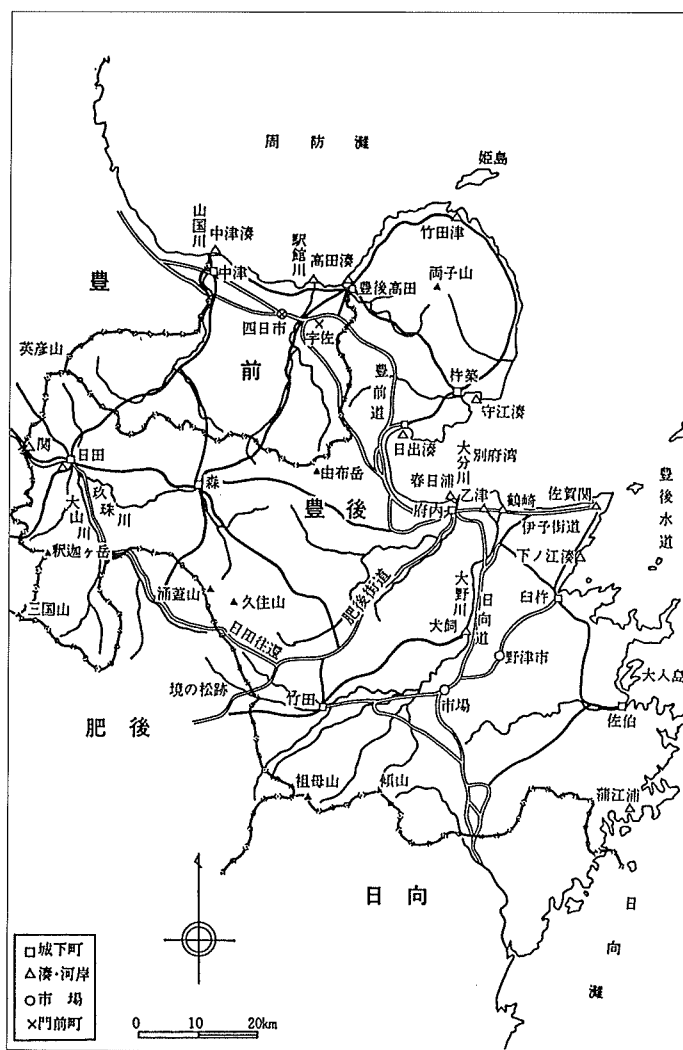
に興味深いものがあります。

(2) 肥後街道

本街道は豊後の鶴崎（現、大

分市）から野津原、久住を経て

【図1に江戸時代の交通路を示



阿蘇に入り熊本城下に達する脇街道であります。

関ヶ原の戦いののち肥後を領有した加藤清正は天草の替地として豊後の鶴崎等に飛地領を求め、熊本の下から肥後街道を

通り瀬戸内海に出るルートを確保したもので、以来この道は肥

後藩主となった細川氏も参勤交代路として使用しております。

県内では、野津原町の今市の宿に今でも石畳の街道が残って

おり往時を偲ぶことができます
(写真1)。

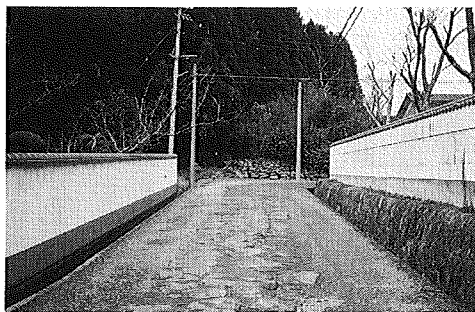
この道はおおむね国道四四二号に沿った道ですが、実際のルートは県道栢木野津原線などの県道に該当します。

(3) 伊予街道

伊予街道は府内から佐賀関へ通じる道筋で江戸時代はさがのせきろ「佐賀関路」「佐賀関街道」と呼ばれていたようです。現在の一九七号です。

(4) 日向道

豊後の府内から大野川に沿って三重市（現、三重町）を経て、祖母、傾山系の山間部を越え、日向の延岡に達する脇街道です。大分市から、犬飼町までは現国道一〇号と同様ですが、犬飼から三重を経て延岡に至るルートは現在の国道三二六号です。



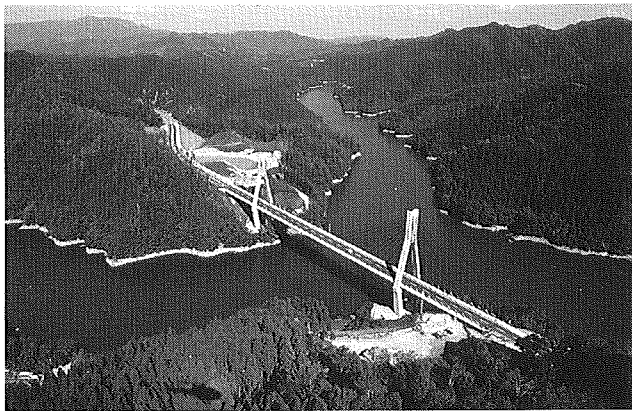


写真2 国道326号唄げんか大橋（宇目町）

本街道は府内から延岡に至る最短ルートですが、剣難な山路が多い地勢的な条件から自動車交通には向かず、J R日豊本線や国道一〇号は佐伯回りのルートになっています。

技術の進歩に伴い、この急峻なルートも建設省の権限代行事業で整備が進められ、新しい動脈として完成に近づきつつあります（写真2）。

(5) 日田往還・永山布政所路

江戸幕府は九州に幕府領を配置し、特に九州に多い外様大名の監視のため豊後日田に代官所（のち郡代所）を置いて、九州各地に散在する幕府領を支配させています。

また、日田には「日田金」と呼ばれる豪商が発達し、九州の諸大名への大名貸を行っているが、これは代官所の御用達商人が次第に発達し、諸大名に対して政治的優位に立つ郡代と結んで多くの特権を確保し、「銀行」のような地位を占めるようになったものです。

このため、日田は九州の山間部にありながら、中国渡来の珍しい産物をはじめ最高級品が集散し、美女や学者、文人、墨客などが多数訪れる一種の京様を帯びる郡市として栄えていたのです。

従って、道も日田から四方に発達したわけですが、その一つが日田から熊本の小国に入り、

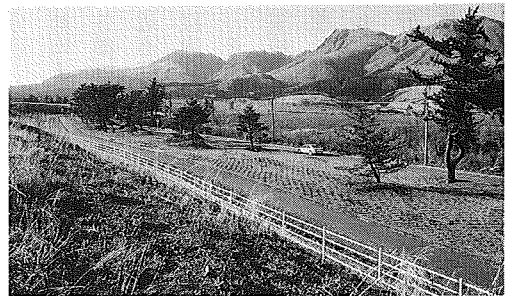


写真3 日田往還松並木（久住町）

久住で肥後街道に接続する「日田往還」です。現在の国道では日田から小国が国道二二二号、小国から久住が国道四四二号となっています。

この街道では阿蘇の五岳と九重連山の眺望が素晴らしく当時の松並木も残っており、昭和六二年に建設省が選定した「日本の道100選」に選ばれています（写真3）。

また、本年度、読売新聞社が行った「街路樹100選」においても松部門で入選を果たしています。

す。

平成四年度からは、建設省と自治省がタイアップした「広域共同プロジェクト」の「中九州歴史街道」として沿道の整備や各種地域振興施策が進められており、観光ルートとしてのグレードアップが進行中です。

次に、日田の永山におかれた代官所が「永山布政所」と呼ばれたことから、この布政所から豊後森（言、玖珠町）から大分川に沿って府内に至り幕府領の高松陣屋（現、大分市）を結ぶ永山布政所路（日田・高松コース）と、永山から中津に向かって山国川に沿って下り、豊前道に接続して幕府領の四日市陣屋（現、宇佐市）に向かう日田・四日市コースがあります。

前者は現在の国道二二〇号であり、後者は国道二二二号です。

(6) その他の道、河の道、海の道
以上主な街道を紹介してきましたが、これらの主要な街道から各藩の城下を連絡する道、城

「県内60分・圏域内30分道路交通圏構想」

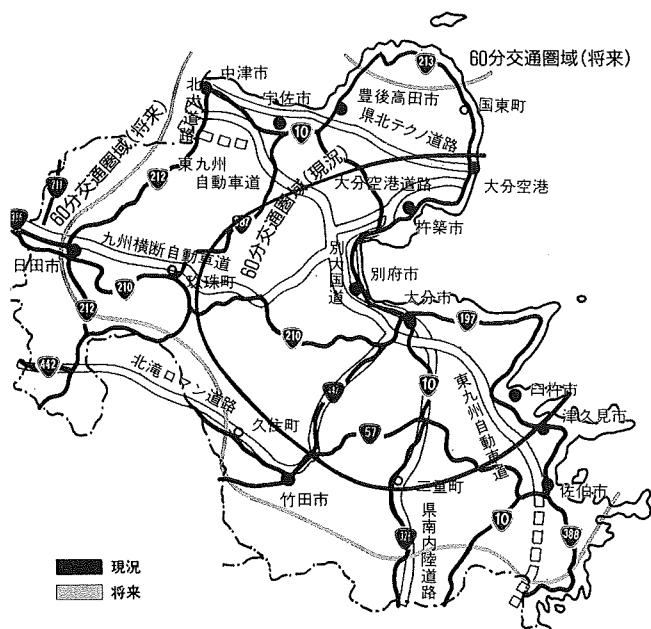


図2 大分県の道路網

下相互を連絡する道筋が幹線道路となっていたようです。臼杵と府内（現、大分市）を結ぶ「府内城路」、臼杵と竹田の岡藩を結ぶ「岡城路」、臼杵と佐伯を結ぶ「佐伯城路」などが知られています。

（幕府年貢米）の回送を機に発達しています。また、大野川の舟運も竹田の岡藩の年貢米や物資輸送に使われ、発達していたようです。

瀬戸内海に面した長い海岸線には多くの港町が発達し、九州の大名の参勤交代の発着港として、また物資流通の重要な港として発達しています。

四 大分の道

(1) 大分県内の道路整備

大分県内の道路整備の基本的考え方は、平成二年に策定された「21大分県長期計画」に定められた「県内60分圏域内30分道路交通圏構想」の実現を基本としつつ、全国平均、九州平均よりも低い国県道の改良率を平成一二年には九州中位にまで引き上げることとしています。

「県内60分圏域内30分道路交通圏構想」は県下を一二圏域に分け、県都大分市から圏域中心都市までをおおむね六〇分以内、各圏域内では、中心城市から周辺市町村までをおおむね三〇分以内に結ぼうというものです。

そのため、九州横断自動車道、長崎大分線、東九州自動車道、北大道路の整備促進とそのアクセス道路の整備、さらに地域の幹線道路となる国道、主要地方道の整備を重点的に進めているところ（図2）。

以下、新しい大分の道にふさわしい代表的な道路について紹介します。

(2) 九州横断自動車道

長崎大分線

全長二五四kmのうち鳥栖ジャンクションから大分市までが大分自動車道と呼ばれ、現在、鳥栖、日田間及び湯布院、大分間が開通しており、残る日田、玖珠間は平成七年三月に、玖珠、湯布院間は平成七年度末に、大分市内（荏隈、片島間）は11次五計内にそれぞれ開通の予定で精力的に工事が進められています。

このうち、既に開通している大分、湯布院間は眺望が素晴らしい、別府湾や湯けむりの別府市街地の眺め、豊後富士と呼ばれる由布岳の眺め、別府から湯布院にかけての十文字原高原、塚原高原の景色は通る人の目を楽しませてくれます。

また、猿で有名な高崎山に接するところではエコロードとし

て「猿橋」も架けられており、自然環境と調和した全国でも屈指の道路だと誇りに思っています（写真4）。

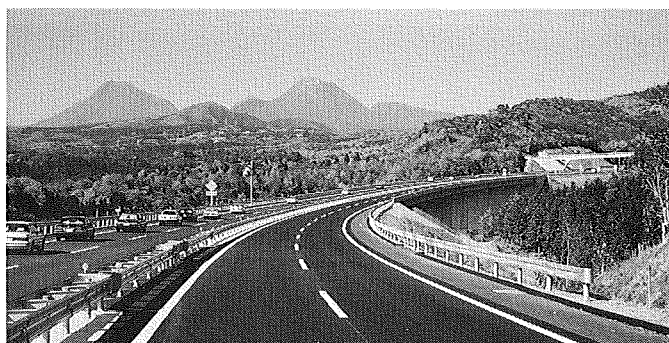


写真4 大分自動車道から鶴見岳（右）由布岳（左）を望む（大分市）

(3) 大分空港道路

本道路は、国東半島にある大分空港への定時性の確保を目的に、平成三年十一月に暫定二車線で開通した全長二〇・四kmの

自動車専用道路です。

公共事業と公社有料の合併事業で整備されたもので、本路線の開通により現道（国道二二三号）より約一五分時間短縮が図られ、大分市から空港がおおむね六〇分で結ばれました。

建設省が、第11次道路整備五

箇年計画の策定に当たり作成したNEXT WAY（新長期構想の本）において、本道路は地域高規格道路のモデルとして広く紹介されたところでは、

本道路は、九州横断自動車道との接続区間として事業中の日出バイパスとともに昨年一二月



写真5 大分空港道路八坂大橋付近（杵築市）

に地域高規格道路の計画路線として指定されています（写真5）。

(4) やまなみハイウェイ

(⑤別府一の宮線)

別府市から熊本県阿蘇郡一の宮町までの県道のうち、湯布院町から一の宮町間約五二kmを日本道路公団が有料の「別府阿蘇道路」として整備し、昭和三九年に開通、昨年六月に三〇年が経過し、無料解放となっています。

九州中部の別府から阿蘇、天草、雲仙、長崎まで観光道路で結び付けようという大構想に基づき、阿蘇から九州の屋根久住連山を貫き、飯田高原、湯布院に至る本道路の開通は九州の東西の大動脈として、また、沿線の観光開発、産業振興に多大な役割を果たしてきました。

無料解放後、その管理は大分、熊本両県が引継ぎましたが、八月から一二月までの交通量は前年に比べ平日で一・九倍、休日

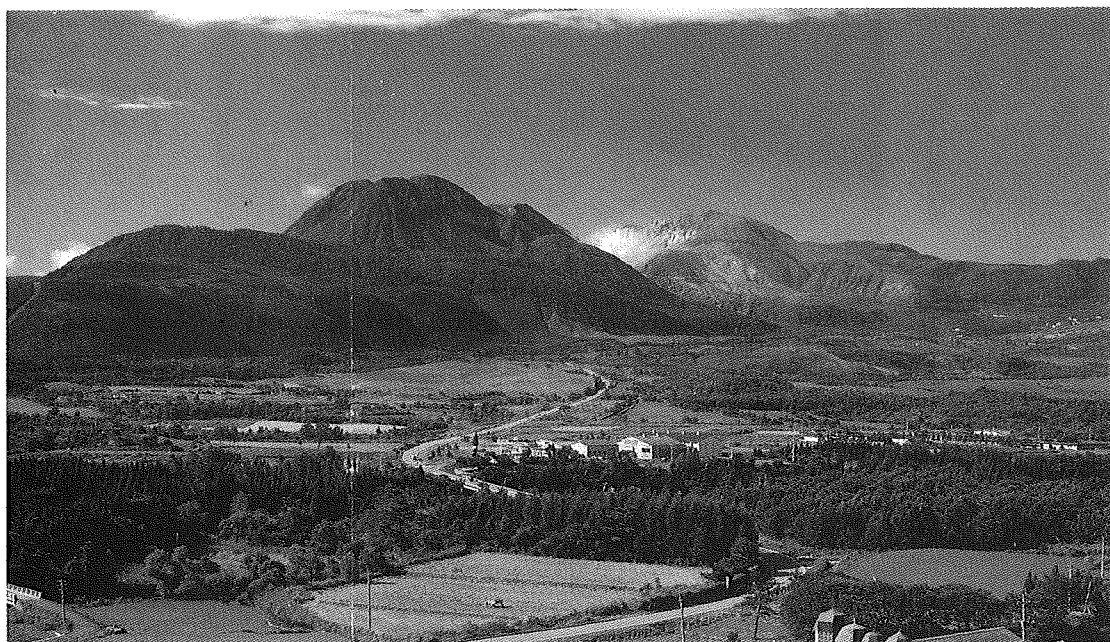


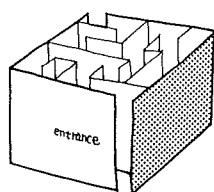
写真6 やまなみハイウェイと久住連山（九重町）

で二・六倍と大きく増加しており、観光、産業面でさらに大きな効果を発揮しています（写真6）。

六 おわりに

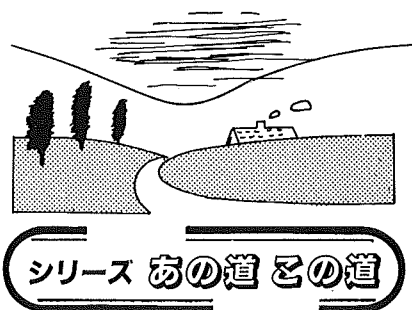
大分県も遅ればせながら高速道路時代に入り、人、ものの流れが広域化する中で福岡など他都市との都市間競走や観光地間の競走が激化し魅力ある地域づくりが一層必要になってきます。各地域が様々な創意工夫をしておりますので、プロジェクトを支援する道路整備が求められており、責任の重大性を痛感しております。

皆様も大分県の温泉、豊かな自然、山海の珍味などを体験に是非御来県くださるようお待ちしております。



ぎふの道あれこれ

～日本一住みよいふるさと 岐阜県づくり～



岐阜県土木部道路維持課

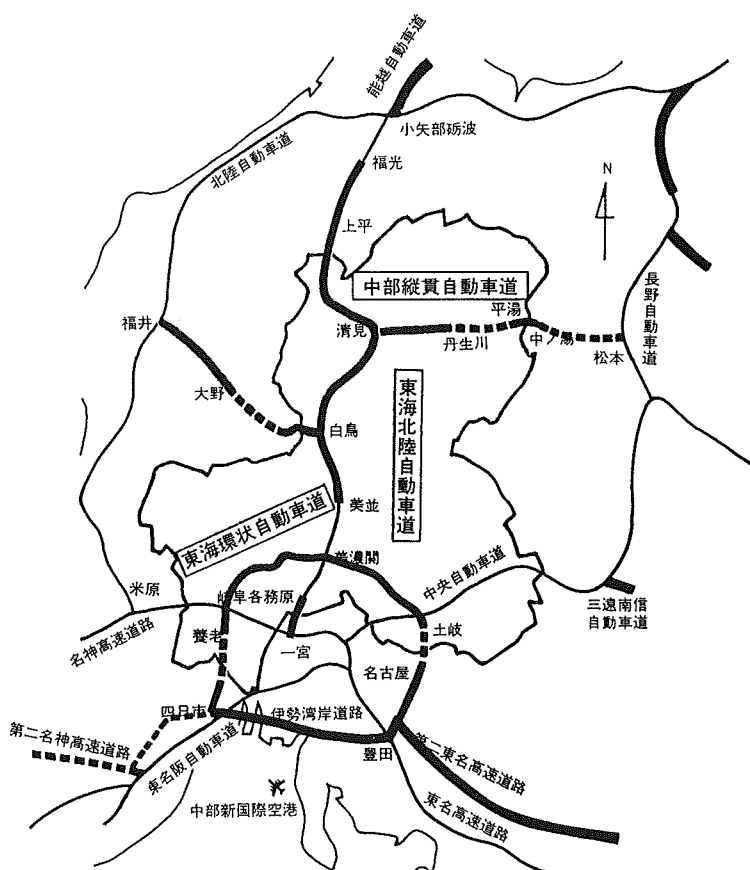


図1 新高速三道の整備

はじめに

岐阜県は、平成六年三月、平成一〇年を目標年度とする「岐阜県第五次総合計画」を発表しました。

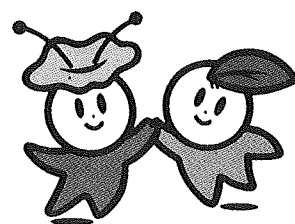
計画では県民の夢である「共生」社会を基本理念とし、活力とゆとりある「日本一住みよい

ふるさと岐阜県づくり」を基本目標としました。

今、その実現に向けて、次の四本の施策を強力に推進していきます。

安心して暮らせる岐阜県づくり
便利に活動できる岐阜県づくり
快適な生活を楽しめる
活力があふれる岐阜県づくり

この中で道路整備は、便利に活動できる岐阜県づくりの重要な柱と位置付けられ、新高速三道の整備など各種施策の推進が図られています。



ゆめかちゃん ゆめとくん
マスコットマーク

二 『花フェスタ九五ぎふ』のご案内

岐阜県では、本年四月二六日から六月四日の四〇日間、可児市瀬田にあります県営可児公園（花トピア）を会場に、国際花と緑の博覧会五周年記念 花の都岐阜・『花フェスタ九五ぎふ』を開催します。

テーマは未来へ 花・夢・人
キャッチフレーズは

地に花、人に愛
テーマ館は東海一の温室となる「花の地球館」、二一世紀に向けて花を見つめ、花に触れ、

花に学び、集い、花とともに生きるライフスタイルを提案する企画型・情報発信型の植物館です。

みどころは、公園のランドマークともなる高さ四五mの「花のタワー」、バラの苗生産日本一の岐阜県を象徴し、約四〇〇種類のバラを集めた「日本一のバラ園」など。

道路行政の立場からイベントの効果を見てみますと、イベント成功に向けて短期間に各種事業が実施されるところからくる集中投資効果といえるでしょうか。

現実に当地域においても、会場周辺の県道である主要地方道多治見白川線、同土岐可児線や一般県道御嵩可児線、同多治見八百津線の改良が進みました。

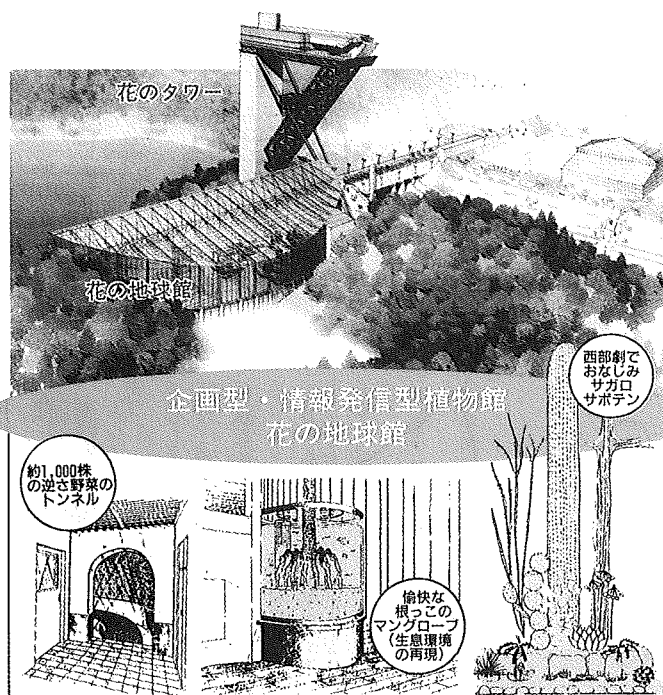


図2 花の地球館



写真1 改良された主要地方道多治見白川線

会場施設等の概要

⑧のゾーン（自然の美しさをダイナミックに演出します。日本一のバラ園、地球花壇、霧のプレリウド、ローズレストラン、花いかだの池、花の芸術アベニュー、大きな芝生広場）

⑨のゾーン（調和のとれた暮らしの中の花かざりを演出します。花の地球館、花のタワー、花トピア）

⑩のゾーン（面白さと楽しさを演出。プリンセスホール雅、ふるさと日本一広場、花夢館、華やか館、可児市館、ちびっこ広場、花の迷宮、アスレチック道場）

楽市楽座、バザール広場、花の屋台横町、ハイテク恐竜館、バーチャル館、遊タスペース

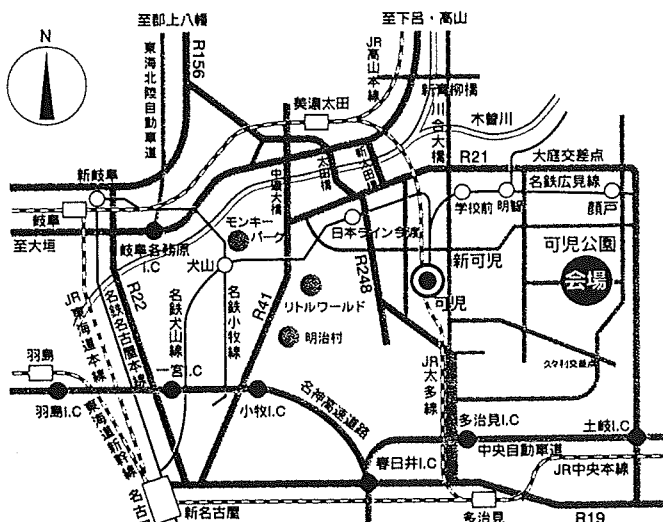
★交通のご案内

会場へは、中央高速自動車道多治見インターまたは土岐インターからのアクセス、国道二一

号、国道四一、国道二四八号などが主要なアクセス道路となります。

ります。

なお、会期中は自動車の混雑が予想されるため、県では公共交通機関の利用を呼び掛けており、名鉄可児駅前などからはシャトルバスが運行されます。



- 最寄り駅／JR 可児駅・名鉄新可児駅 直行バス運行予定
- 車で／岐阜市内から35km・名古屋市内から40km（約60分）
- 中央自動車道で／多治見インターから14km（約20分）
土岐インターから20km（約25分）

図3 会場への交通のご案内

三 県内を縦断する道路網の拡充

郡山のナー 八幡出てゆくと
きは 雨もふらぬに袖しぼる

郡山郡八幡町で、毎年夏行われる郡上踊り「川崎」の一節です。八月のお盆には、町中で徹夜踊りが繰り広げられ、踊りの輪に加わられた方も多いことと思います。

岐阜県は日本の真ん中、その中でも内陸の真ん中のこの郡上郡では、今、高速自動車国道東海北陸自動車道の建設が急ピッチで進められています。

東海北陸自動車道は、全線が開通すると、愛知県一宮市の名神高速道路の一宮インターと富山県小矢部市の北陸自動車道砺波インター間約一八五km（県内約一四二km）を結び、本州を縦断する、まさに太平洋と日本海を結ぶ基軸となる高速自動車道と位置付けられています。

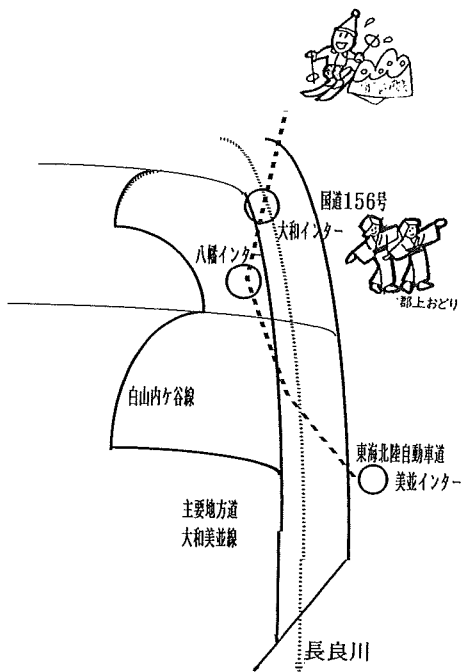


図4 郡上郡周辺の道路網計画

現在は、各務原市の岐阜各務原インターから郡上郡美並村の美並インター間約三六kmが供用されていますが、南は愛知県へ、北は県内飛騨地方から富山県へ向けて、建設工事が進められているところ です。

冬季にあつて、郡上地方から飛騨地方一帯は、スキー客で賑わいます。県内にあるスキー場は全部で四一箇所。全国でも有数のスキー場数を誇ります。県外からの利用も多く、この

冬も多くのスキーヤーが集りました。

また、四季を通じて観光地も多く、春は桜、夏はアウトドアで鮎釣り・キャンプ、秋は紅葉など多彩な見どころがあります。

こうした反面、道路の渋滞には頭が痛いところ です。せっかくの行楽が車の渋滞で台無しになつてしまうということも、なきにしもあらずです。

高速自動車道ができるまでは、この地方の道路は国道一五六号

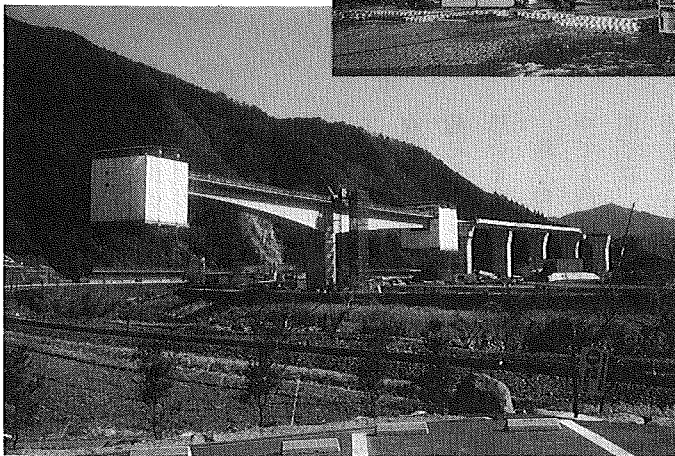
が、主たる道路でした。国道の重要性は変らないのですが、岐阜県の南北の軸の役割は、徐々に高速自動車道にその主役を移しつつあります。

岐阜県では、道路整備の一思

想として、「複線」ないしは「複々線」ルート整備として、複数の幹線道路または幹線道路プラス生活道路の整備を基本姿勢にすえております。

ここ数年、幹線道路網の見直

写真2・3 工事が進む東海北陸自動車道



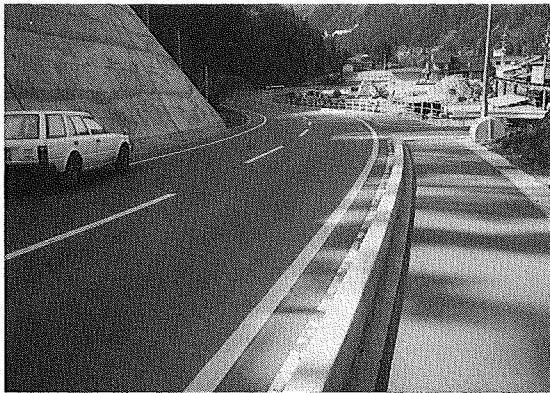


写真4 整備された主要地方道大和美並線

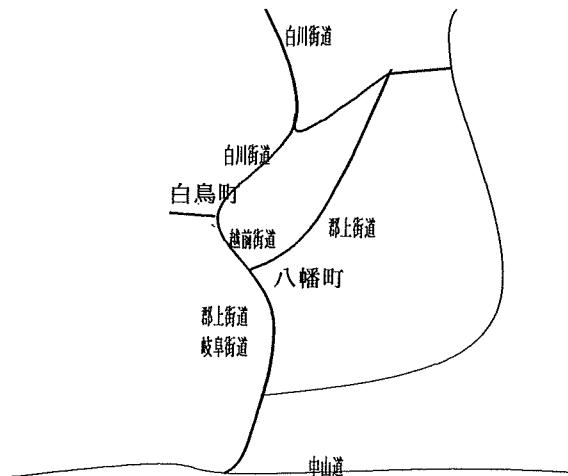


図5 旧街道図

しが全国的に実施されましたが、こうした中で、平成五年には国道一五六号のバイパス機能を持つ県道「大和美並線」の主要地方道指定、さらに、この四月には新たな県道路線として「白山^{うしろがたに}内ヶ谷線」が誕生することとなりました。渋滞対策のみならず、緊急時の迂回路としても岐阜県の南北軸を支える機能を今後発揮することが期待され、整備を推進する方針となっています。

へ歴史を尋ねると

岐阜街道、郡上街道

この街道は長良川東岸に沿って、中野、穀見、千虎、東乙原、名津佐を通り美濃へ達していた。

昔は、箱坂宝殿（法伝）、三日市坂、福野坂、恵比須坂、地藏坂の六ヶ所の難所あり、岩伝いの処もあり、荷物運搬に馬を使うことも困難であった。

明治初頃より経路を川岸の山腹に変更すると共に、障害の岩石を削除する等順次改修が進め

られた。明治一二年には美並村の篤志家、杉山茂衛門が私費を投入して改修を行い、また地元有力者の寄付による支援協力により改良が進められ、明治三二年頃面目を一新した。

越前街道、白川街道

越前街道は、白鳥より油坂を越えて越前大野に通じる道でこの越前大野を経て塩、魚、貝類等海産物を、白川街道は白鳥より長滝、高鷲を経て白川に達する道路で、荘川の舟運により運

ばれた富山地方の産物を、搬入する主要道路であったが、道路改良の文献なく不詳である。

四 渡船^{とげん}の紹介

岐阜県には、木曾川、長良川、揖斐川の三大河川があり、これらの流域に集落が発達してきましたが、一面、河川が人の往来、物流や交通を阻害してきたことは事実となっています。

こうしたことから、古くから渡船が発達し、明治一四年には県下で一七二ヶ所の渡船場があったことが確認されています。渡船場は、橋梁の架設により、必然的にその数を減少してきましたが、現在でも五ヶ所において、県道の一部として渡船が運営されています。

その一つが、岐阜市内で長良川を渡る小紅渡船です。手漕ぎの船であることから、全国的にも珍しい存在となっており、よくマスコミにも登場しています。歴史を辿りますと、古く中山



写真5 小紅渡船（一般県道文殊茶屋新田線 岐阜市）

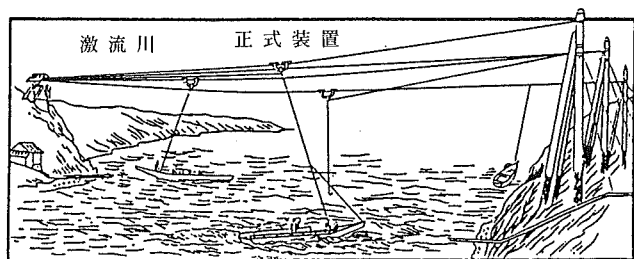


図6 岡田式渡船装置

道筋の渡し場の一つであり、長さ九間梁六尺の渡船二艘が置かれ、御入用金で修理されていたとあります。

また、この渡船には、船頭一人、水主二四人がおり、平日は一〇人が勤め、一艘に三人宛、交代で乗っていたが、出水時に

は舟人を増加し、出水が七合余になると、差止められたといえます。このほかに長さ六間から八間、梁四尺から六尺の百姓の持ち船が用意されていたこと、寛政一三年（一八〇一年）当時の渡賃は武士無料、商人荷一駄につき人馬とも一八文、旅人一

人六文であったことがわかっています。

この他、愛知県との県境となります長良川に森下渡船、長良川と木曽川間の県境をはさんで日原渡船（岐阜県分と愛知県分あり）、同様に愛知県との県境となります木曽川に西中野渡船（愛知県管理）があります。

渡船装置の改良

岡田忠治は、嘉永三年（一八五〇年）岐阜県山県郡保戸島（現在の関市）に生まれた。この村は、長良川本流と長良今川には含まれた本県唯一の島を形成する村で、長良川の出水による洪水に苦しめられていた。岡田はここに生まれ、長じて戸長となり、農事改良・治水に尽力した。洪水時には幾日も川止めとなり、急病人の救済、出産婦の処置ができず死を招くことがあった。

これらを救うため岡田は多年の研究の結果、明治三六年、渡し船に改良を加えて、川の両側にやぐらを組み、鋼鉄線を渡し、滑車によって対岸に導く新式の渡船装置を考案、明治三六年に特許を受けた。いわゆる岡田式渡船装置と呼ばれた。木曽川太田の渡しを手始めに各所に設置された。

（註）文献は「岐阜県道路史」による。

68 道行セ 95.3

編集雑記

「天地終始なく、人生生死あり。」

年のせいか昔覺えた言葉の断片が、前後の脈絡に関係なく浮かんでくる。冒頭の言葉で始まる詩の作者は幕末の水戸学の第一人者藤田東湖で、「正義の歌」の出だしの部分だったと思う。詩全体の意味は「人の一生だなんて儚いものだ。正義の為に生命を捧げれば歴史はこれを高く評価し、そのいのちは悠久の大義の中で生き続ける」と言った内容だった。私達の青春時代は第二次世界大戦の末期で、戦地は勿論のこと内地でも明日のいのちの保証はない。国の為に死ぬ割り切り方として、この詩は若者の心を抱えた。

今次大戦のときもそうだったが、儒教を背景とする忠君愛国の水戸学は、外国の圧力を受けると大いに盛り上がるものらしい。徳川三〇〇年の鎖国が、開国を迫るアメリカ、イギリス、ロシアによって破られようとしたとき。外敵を撃つことが正義だとする、尊王攘夷派の精神的支柱が水戸学であった。一方で開国さえすれば幕藩体制は維持できるとする佐幕開国派。列強の艦隊はそれぞれの思惑を

秘めて、両派の争いを海上から見つめた。結局、攘夷を名目した倒幕派が勝ち明治維新となる。勝ってしまった攘夷の旗をサラリと捨てて、「智識ヲ世界ニ求メ大ニ皇基ヲ振起スベシ」の五箇条誓文になり、君子豹変して文明開化となる。

話は変わるが、現代天文学では宇宙にも始めと終わりがあるという。宇宙は今すごいスピードで膨張を続け、その速度は計算式で説明できるといふ。膨張していくなると、起爆点が無くては困る。昔の昔。宇宙の一点で無いに等しい量の物質が、大爆発して四方に拡がり数々の星を生んだという、ビックバン理論である。これによれば天地終始ありということになって、「正義の歌」にとってまことに都合が悪い。

……はじめておわり。……易ではこれをどう見ているのか、簡単に述べてみたい。易では終わらだと思つたその一つ手前が、終わりだというのである。ゴールの白線はゴールでなくスタートの線だという。ではゴールはどこにあるのか。それはゴールだと思われている線の一步手前にある、というのである。私達が考えている終わりの線が、出発線なら終わりは無いことになる。理解しにくいかも

知れないので例を引く。易経六十四卦はそれぞれの卦が一定の秩序で配置されている。この六十四卦の一番終わりは火水未済の卦となっている。未済とは未だ済んでいないの意味である。だから終わりではない。それでは終わりの卦はというと未済の卦の一つ手前、六三番目の水火既済の卦である。既済とは既に済みましたの意である。易ではすべての現象に終始はあるけれど、始めと終わりは区別しにくいと言ふことになる。この方が天地終始なくの「正義の歌」に似つかわしい。

さて、本誌はこの三月号で満五年、通巻六〇号となった。月一回の発行では六〇が一つの区切りに当たる。発行人になった以上毎回何かを書かねば、と始めた本稿末尾のサインも亀崎瑞経（かめざき・づいきょう）のペンネームにまともだった。常識に従えば本欄は編集後記とし、毎号の目次に沿って一言書くべきだったかも知れない。がそんな器用さはあるとも持ち合わせていないから、雑記と名付け勝手気ままに書いてきた。これを許してくれた編集メンバーと、運営会議の方々には心からお礼を申し上げたい。来月号からは「既済」のサインで続けるので、またお読みいただければ有難い。

（経）

4月号の特集テーマは「阪神大震災について」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

「道路行政セミナー」一九九四年度既刊号目次

(肩書は執筆時または座談会実施時のものです)

Ⅰ 巻頭言

○これからの道路

○有料道路制度に新しい理念を

○シルクロードを走る

○道路・交通・車両インテリジェント化の推進

○道路整備に思う

○第二世代道路交通に向けて日本の現状を憂うる

○道路は何処にゆく

○交通需要マネジメントは、持続可能な交通を目指す

○道づくりの心

○年頭のあいさつ

○平成六年の道路行政をふりかえって

○社会資本ストックの機能保持を

2 エッセイ

○道路行政とシックデザイン

○絵になる風景 絵になる道

○人に優しい道路

○私の車社会化

○道路は一つ

○ふるさと

東京大学名誉教授 高山 英華 6年4月号(第49号) 1頁

勸業道路調査所・勸業道路経済研究所 武田 文夫 6年5月号(第50号) 1頁

造形デザイン学部長 柏木 博 6年6月号(第51号) 1頁

東京大学工学部教授 井口 雅一 6年7月号(第52号) 1頁

日本開発銀行 松野 信也 6年8月号(第53号) 1頁

東京大学工学部 越 正毅 6年9月号(第54号) 1頁

帝京技術科学大学長 八十島義之助 6年10月号(第55号) 1頁

長岡技術科学大学教授 松本 昌二 6年11月号(第56号) 1頁

三菱地所顧問 尾之内由紀夫 6年12月号(第57号) 1頁

道路局長 藤川 寛之 7年1月号(第58号) 1頁

道路局路政課長 有賀 長郎 7年1月号(第58号) 3頁

本州四国連絡橋 萩原 浩 7年3月号(第60号) 1頁

東京芸術大学教授・シックデザインナー 伊藤 清忠 6年4月号(第49号) 3頁

NHKリポーター 青山 佳世 6年5月号(第50号) 3頁

日本テレビ放送網 加藤 明美 6年6月号(第51号) 3頁

編成局アナウンス部 辻 靖三 6年7月号(第52号) 3頁

道路局国道第一課長 武部 健一 6年8月号(第53号) 3頁

理(財)交通工学研究会 吉岡 和徳 6年8月号(第53号) 5頁

○普通の国になることのすすめ

○視聴率

○規制される側の都合

○人に優しい道路を

○一九九四年を振り返って

3 平成七年度道路関係重点施策

○平成七年度重点施策について

○道路事業による情報通信基盤の整備推進

○物流システムの高度化・効率化の推進

○くらしのみちづくりの推進

○緑の創造・リサイクル

○地域連携プロジェクト総合支援事業の創設

4 平成七年度道路関係予算

(1) 概算要求

○平成七年度道路予算概算要求の概要

○一般国道関係予算概算要求の概要

○有料道路関係予算概算要求の概要

○地方道関係予算概算要求の概要

(2) 予算

○平成七年度道路関係予算案の概要

三菱総合研究所 牧野 昇 6年9月号(第54号) 3頁

道路局道路交通 大堀 一平 6年10月号(第55号) 3頁

道路局路政課長 有賀 長郎 6年11月号(第56号) 3頁

同志社大学法学部教授・元日本E.C.学会 金丸 輝男 6年12月号(第57号) 3頁

道路局高速国道課長 井上 啓一 6年12月号(第57号) 5頁

道路局道路総務課 下元 俊英 6年9月号(第54号) 13頁

道路局企画課 藪 雅行 6年9月号(第54号) 24頁

道路局地方道課市町 松木 洋忠 6年9月号(第54号) 27頁

道路局地方道課市町 村道室技術第一係長 島中 秀人 6年9月号(第54号) 30頁

道路局企画課 高田 順一 6年10月号(第55号) 6頁

道路局国道第一課 奥平 聖 6年10月号(第55号) 17頁

道路局国道第二課 森永 教夫 6年10月号(第55号) 23頁

道路局有料道路課 吉崎 収 6年10月号(第55号) 29頁

道路局高速国道課 森 昌文 6年10月号(第55号) 29頁

建設局地方道課 金井 道夫 6年10月号(第55号) 29頁

建設局地方道課市町 水本 良則 6年10月号(第55号) 29頁

道路局建設専門官 高田 順一 7年2月号(第59号) 1頁

道路局道路総務課 高田 順一 7年2月号(第59号) 1頁

○一般国道関係予算の概要

道路局国道第一課 奥平 聖 7年2月号(第59号) 14頁

○高速自動車国道関係予算の概要

道路局国道第二課 建設専門官 森永 教夫 7年2月号(第59号) 20頁

○有料道路関係予算の概要

道路局有料道路課 課長 補佐 森 昌文 7年2月号(第59号) 24頁

○地方道関係予算の概要

道路局地方道課 建設専門官 松下 敏郎 7年2月号(第59号) 31頁

5 道路審議会

○「21世紀に向けた新たな道路構造のあり方」新時代の「道の姿」をもとめて」について

道路局企画課 6年12月号(第57号) 7頁

6 情報基盤

○マルチメディア社会の道路の役割

通信機械工業会 増澤 孝吉 6年8月号(第53号) 8頁

○次世代道路交通システム(ARTS)について

道路局企画課 松井 直人 6年8月号(第53号) 15頁

○次世代道路交通システムを支える道路交通情報システム(VICS)

道路局交通情報課 渡辺 学 6年8月号(第53号) 19頁

○ノンストップ自動料金徴収システムについて

道路局有料道路課 加藤恒太郎 6年8月号(第53号) 22頁

○高速道路の情報システム

日本道路公団保全交通部交通対策課 6年8月号(第53号) 24頁

○マルチメディア時代に向けての展望

日本電信電話㈱マルチメディア推進室 6年8月号(第53号) 31頁

○行政情報の総合利用の推進

総務庁行政管理局行政情報システム企画課調整係長 川上美智男 6年8月号(第53号) 36頁

7 新たな道路の空間機能

○新たな道路の空間機能

道路局路政課 道路利用調整官 7年1月号(第58号) 6頁

○地下空間を活用した情報通信基盤の整備

道路局企画課 内山 重基 7年1月号(第58号) 12頁

○地下空間を活用した駐車場整備

道路局企画課 7年1月号(第58号) 18頁

○道路空間における軌道系の交通施設

道路局路政課 課長 補佐 牧 哲史 7年1月号(第58号) 25頁

○阪神高速道路における立体道路制度の活用「湊町南出路の事例・泉大津パーキングエリアの事例」

阪神高速道路公団業務部長 小川 征史 7年1月号(第58号) 32頁

8 地域高規格道路

○地域高規格道路の概要

道路局企画課 道路経済調査室 7年3月号(第60号) 3頁

○地域高規格道路に寄せる期待—青森県

青森県建設課 課長 若木 吾朗 7年3月号(第60号) 9頁

○地域高規格道路への地方(静岡県)の期待

静岡県建設課 課長 小野田隆夫 7年3月号(第60号) 17頁

○地域高規格道路に寄せる期待—奈良県

奈良県建設課 課長 澤田 和宏 7年3月号(第60号) 27頁

○熊本県の地域高規格道路に寄せる期待

熊本県建設課 課長 桑田 嘉男 7年3月号(第60号) 34頁

9 過積載対策

○過積載防止対策について

道路局道路交通管理課企画係 6年5月号(第50号) 5頁

○過積載防止対策申合せについて

総務庁全官房交通安全対策室 掛江浩一郎 6年5月号(第50号) 7頁

○過積載運転の現状と対策について

警察庁交通局 清水 敏夫 6年5月号(第50号) 13頁

○日本道路公団における車限令違反車両取締りの現状及び今後の課題について

日本道路公団保安課 6年5月号(第50号) 22頁

○過積載車両対策への取り組みの現状について

首都高速道路公団交通管理課 6年5月号(第50号) 27頁

○阪神高速道路における過積載対策への取り組みの現状と課題

阪神高速道路公団業務部交通管理課 6年5月号(第50号) 34頁

○特殊車両自動計測システムの開発

近畿地方建設局道路維持課 伊勢 達男 6年5月号(第50号) 40頁

10 道路防災

○道路の防災・震災対策について

道路局企画課 道路防災第一対策室 兼澤 秀和 6年7月号(第52号) 6頁

○鹿児島豪雨災害

九州地方建設局道路局企画課 小田 一哉 6年7月号(第52号) 11頁

○冬期の道路交通確保

道路局企画課 道路防災第二対策室 谷脇 准蔵 6年7月号(第52号) 21頁

○一九九四年一月米国ノースリッジ地震

道路局企画課 道路防災第三対策室 瀬本 浩史 6年7月号(第52号) 25頁

○北海道南西沖地震を振り返って

北海道開発局建設部道路維持課 佐藤 勝輔 6年7月号(第52号) 30頁

11 道路と渇水対策

○平成六年渇水と総合的渇水対策

河川局河川計画課 課長 補佐 尾澤 卓思 6年11月号(第56号) 6頁

○瀬戸内渇水体験記

○平成六年「青い国四国」の水飢饉と渇水対策

○渇水と道路

12 道路の行事

○「道の日」(八月一日)について

○平成六年度「道の日」中央行事について

○平成六年度「道の日」記念 感・道ランド94

○平成六年度「道路をまもる月間」行事

13 道路関係争訟

○道路に関する争訟について

○川崎大気汚染訴訟(第一次等)判決の概要

○県道大津信楽線土砂崩落事故に係る損害賠償請求訴訟について

○道路管理に係る損害賠償と争訟の状況

○路肩走行に関する判例紹介について

14 道路開発資金制度

○道路開発資金制度について

○道路開発資金貸付対象事業の概要

15 道路利用者サービスなど

○橋に抱かれた展望ラウンジ「スカイウォーク」

日本道路公団保全
交通部保全第二課
山下 密広
6年11月号(第56号) 18頁

日本道路公団広島
管理部技術部保全
企画課課長補佐
秀島 哲雄
6年11月号(第56号) 24頁

四国地方建設局
道路部道路管理課
藤目 正男
6年11月号(第56号) 31頁

香川県土木課
道路課保全課長
鎌田 正昭
6年11月号(第56号) 31頁

道路局道路総務課
6年7月号(第52号) 59頁

道路局道路総務課
6年9月号(第54号) 34頁

道路局道路総務課
6年9月号(第54号) 口絵

道路局道路交通管理課
東北地方建設局
6年9月号(第54号) 36頁

道路局道路交通管理課
中部地方建設局
6年9月号(第54号) 36頁

道路局道路交通管理課
近畿地方建設局
6年9月号(第54号) 36頁

道路局道路交通管理課
中国地方建設局
6年9月号(第54号) 36頁

道路局道路交通管理課
四国地方建設局
6年9月号(第54号) 36頁

道路局道路交通管理課
九州地方建設局
6年9月号(第54号) 36頁

道路局道路交通管理課
北海道建設局
6年9月号(第54号) 36頁

道路局道路交通管理課
滋賀県土木部道路課
6年4月号(第49号) 7頁

道路局道路交通管理課
道路局道路交通管理課訟務係
6年4月号(第49号) 23頁

道路局道路交通管理課
道路局道路交通管理課訟務係
7年3月号(第60号) 45頁

道路局道路総務課
道路局道路総務課資金企画室
6年6月号(第51号) 5頁

道路局道路総務課
道路局道路総務課資金企画室
6年6月号(第51号) 20頁

道路局道路総務課
道路局道路総務課資金企画室
6年6月号(第51号) 20頁

道路局道路総務課
道路局道路総務課資金企画室
6年6月号(第51号) 20頁

道路局道路総務課
道路局道路総務課資金企画室
6年6月号(第51号) 20頁

道路局道路総務課
道路局道路総務課資金企画室
6年6月号(第51号) 20頁

道路局道路総務課
道路局道路総務課資金企画室
6年6月号(第51号) 20頁

道路局道路総務課
道路局道路総務課資金企画室
6年6月号(第51号) 20頁

道路局道路総務課
道路局道路総務課資金企画室
6年6月号(第51号) 20頁

○阪神高速湾岸線全線開通について

○欧州諸国の道路事情／高速道路の有料化をめぐって

○平成四年度道路交通管理統計について

○有料道路における障害者割引制度

○交通需要マネジメント(TDM)シンポジウム

○交通需要マネジメント(TDM)シンポジウムの開催

○ベンチ及び上屋の道路占用の取扱いについて

○東京湾岸新ルートの開通について

○道路利用者サービスの向上

16 道路管理

(1)道路管理の実態報告

○広小路通都市景観整備事業について

○東海道ルネサンス事業について

○道路敷地の引継ぎについて

○道路管理の実態について

○高速道路における雪氷対策の事例

(2)道路占用Q&A

○道路法第32条第2項・第3項関係

○道路法第32条第4項・第5項関係

○道路法第33条関係

阪神高速道路公団総務部総務課
道路局路政課
小山 亮一
6年4月号(第49号) 37頁

道路局路政課
道路局路政課
6年4月号(第49号) 48頁

道路局道路交通管理課
道路局道路交通管理課
6年5月号(第50号) 48頁

道路局有料道路課
道路局有料道路課
6年6月号(第51号) 37頁

道路局企画課道路経済調査室
道路局企画課道路経済調査室
6年8月号(第53号) 54頁

都道府県港湾対策協議会・TDMシンポジウム事務局
都道府県港湾対策協議会・TDMシンポジウム事務局
6年10月号(第55号) 45頁

道路局路政課
道路局路政課
6年10月号(第55号) 35頁

首都高速道路公団
計画部企画課
今泉伸一郎
7年1月号(第58号) 56頁

道路局企画課
道路局企画課
曾根 真理
7年2月号(第59号) 41頁

道路局国道第一課
交通安全課係長
島村 喜一
7年2月号(第59号) 48頁

国土庁長官官房
総務課課長補佐
小林 高明
7年2月号(第59号) 48頁

名古屋土木局道路
部道路環境整備課
加藤 作次
6年4月号(第49号) 41頁

中部地方建設局道路
部道路計画第二課長
池田 豊人
6年6月号(第51号) 42頁

九州地方建設局道路部路政課
九州地方建設局道路部路政課
6年7月号(第52号) 38頁

長野県土木課
道路維持課課長
野本 宏
6年11月号(第56号) 40頁

日本道路公団仙台北
管理部技術部保全
野村 永治
7年1月号(第58号) 48頁

日本道路公団仙台北
管理部技術部保全
蒲倉 善長
7年1月号(第58号) 48頁

道路局路政課法令・占用班
道路局路政課法令・占用班
6年4月号(第49号) 52頁

道路局路政課法令・占用班
道路局路政課法令・占用班
6年6月号(第51号) 49頁

道路局路政課法令・占用班
道路局路政課法令・占用班
6年7月号(第52号) 47頁

○道路法第34条、第35条、第36条、第37条関係	道路局路政課法令・占用班	6年8月号(第53号)	44頁
○道路法第38条、第39条、第40条、第41条、第62条、第71条、第72条関係	道路局路政課法令・占用班	6年9月号(第54号)	53頁

17 法令解説

○都道府県道の路線認定基準の改正について	道路局路政課総務係	6年8月号(第53号)	40頁
○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	6年10月号(第55号)	50頁
○特殊車両の通行許可制度について(その一)	道路局道路交通管理課技術係	6年7月号(第52号)	43頁
○特殊車両の通行許可制度について(その二)	道路局道路交通管理課技術係	6年11月号(第56号)	55頁
○特殊車両の通行許可制度について(その三)	道路局道路交通管理課技術係	6年12月号(第57号)	51頁
○幹線道路の沿道の整備に関する法律施行令等の一部改正について	道路局路政課令係	6年11月号(第56号)	47頁
○行政がまもり国民が生かす新しいルール——行政手続法の施行に当たって——	総務庁行政管理局行政手続法担当室長 補佐	6年12月号(第57号)	34頁
○行政手続法の施行と道路関係法令	道路局路政課	6年12月号(第57号)	45頁
○電線共同溝の整備等に関する特別措置法案の概要	道路局路政課	7年3月号(第60号)	39頁

18 「道と文化」シリーズ・あの道この道など

(1)「道と文化」インタビュー

○中世では、道は神や仏のもので「公」の場であった!	神奈川大学短期大学部教授 インタビュアー/ 網野 善彦	6年11月号(第56号)	35頁
○道とピラミッドは人間が地上に置いた印!	博物学者・作家 インタビュアー/ 荒俣 宏	7年2月号(第59号)	35頁
(2)シリーズ/あの道この道			

○広島の新しい幹線道路へ(祇園新道)	中国地方建設局道路部路政課	6年4月号(第49号)	58頁
○鞭牛和尚ゆかりの宮古街道今昔へ(一般国道一〇六号)	岩手県土木部道路維持課長 北 柊 啓輔	6年4月号(第49号)	65頁
○歴史と文化のかおる道——大山街道——	川崎市土木部道路維持課主査 斉 藤 彰	6年5月号(第50号)	58頁
○能登は優しや、道までも	石川県土木部道路整備課長 葛 葉 靖次	6年5月号(第50号)	64頁
○二〇〇〇年・時空の旅	京都府土木建築部道路整備課長 浦 田 博史	6年6月号(第51号)	56頁
○「美しく、楽しく、たくましくふるさとづくり」をめざす長崎県のみちづくり	長崎県土木部道路維持課	6年7月号(第52号)	61頁
○弘前散策・みち案内	弘前市建設部長 船 水 義貞	6年7月号(第52号)	69頁

○奈良の道歴史紀行・過去から未来へ	奈良県土木部道路維持課長 味 波 享	6年8月号(第53号)	57頁
○ワインロード——市道鷹ノ巣線——	広島県土木部道路維持課市町村道係 和 歌 山 県 土 木 部 道 路 維 持 課 長 廣 石 忠	6年8月号(第53号)	65頁
○歴史の道「熊野古道」をたずねてへ(一般国道三一一号)	山梨県土木部道路維持課 徳島県土木部道路保全課管理係	6年10月号(第55号)	58頁
○「魚みち」中道往還(国道三五八号)の歴史と展望	鳥取県土木部道路課	6年11月号(第56号)	60頁
○道路が結ぶ阿波の観光	栃木県土木部道路維持課長 渋谷 芳弥	6年12月号(第57号)	56頁
○環日本海交流時代の拠点をめざして	愛知県土木部道路維持課長 後藤 光俊	6年12月号(第57号)	61頁
○歴史の道「日光杉並木街道」へ(一般国道一一九号・一二二号)	茨城県土木部道路維持課	7年1月号(第58号)	63頁
○古戦場をたずねて	新潟県土木部道路維持課	7年2月号(第59号)	56頁
○水戸街道を訪ねて	仙台市建設局道路部計画課	7年2月号(第59号)	63頁
○越後と佐渡を結ぶ道——国道三五〇号——	大分県土木建築部道路課長 前 川 秀和	7年3月号(第60号)	55頁
○みちのくに・杜の都のみちづくり——新仙台の道路整備——	岐阜県土木部道路維持課	7年3月号(第60号)	62頁
○豊の道・大分の道			
○ぎふの道あれこれ——日本一住みよいふるさと岐阜県づくり——			

(3)投稿

○花が結んだ福祉と道路行政	堺市 中 茶 屋 中 原 久 子	6年7月号(第52号)	77頁
---------------	------------------	-------------	-----