

■巻頭言 ■遊牧国家の草が危ない 武蔵野女子大学教授(比較都市論) 岡 並木 1

特集／国土軸、地域連携軸と道路整備

建設省における地域の連携・交流への取組み 建設経済局事業調整官室調整官 板倉信一郎 3

日本中央横断軸をはじめとする地域連携軸構想と国土開発 富山県企画部計画課副主幹 向井 文雄 9

三遠南信地域の新しい道づくりと地域づくり 三遠南信地域づくり懇談会(平成六年度座長)・豊根村教育委員会 黍嶋 久好 15

新しい国土づくりをリードする西日本中央連携軸の形成に向けて 西日本中央連携軸推進協議会事務局・鳥取県企画部長 竹内 功 20

今後の有料道路制度のあり方についての中間答申(高速自動車国道について) 道路局有料道路課 同 高速国道課 26

道路法施行令の一部を改正する政令について 道路局路政課道路利用調整室 39

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の改正について 道路法令研究会 50

(判例速報)

滋賀県道大津信楽線土砂崩壊損害賠償請求事件の控訴審判決について 道路局道路交通管理課訟務係 53

道路管理事務担当者便り

道路管理における住民参加について 沖縄県土木建築部道路維持課長 石原 昌廣 54

シリーズ／あの道この道

歴史が通った防長路 山口県土木建築部道路整備課 60

信仰の道からオリンピックの道へ 長野県土木部道路建設課 66

◆時・時・時… 72

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。

建設省における地域の 連携・交流への取組み

建設省建設経済局事業調整官室調整官 板倉信一郎

はじめに

建設省では四全総の理念である多極分散型国土の形成、交流ネットワークを踏まえ、住宅・社会基盤整備の推進を通じて、個性あふれ活力ある地域づくりを支援してきたところである。

また、近年では、四全総の総合的点検の結果等において提唱されている、地域間での広域的な「連携・交流」の形成・強化による地域づくりという方向性を踏まえ、交流ネットワークの形成、地域内の交流拠点づくりの推進等のための施策を講じている。

さらに、平成七年一月には住宅や福祉などを整備して快適な生活を実現し、個性ある地域を結び合う「新社会連携」を通じて「いきいき・ふれ

あい列島」を形成するため、二一世紀に向けた社会資本整備の方向を示した「新連携時代の快適生活ビジョン」を発表したところである。

本稿では、特に「新連携時代の快適生活ビジョン」及び地域の連携と交流に着目した地域づくりの諸施策のうち主なものの概要を紹介する。

一 四全総の総合的点検における連携・交流と建設省における地域づくり

国土審議会調査部会において約二年にわたり実施されてきた四全総の総合的点検作業では、二一世紀初頭には本格的な人口減少・高齢化局面に突入することが確実であり、「地域間での広域的な連携・交流の形成・強化による活力とゆとり」の両立した地域社会の形成を図ること」と指摘さ

れ、地域間での広域的な「連携・交流」がキーワードとなっている。

これらの国土計画を踏まえ、建設省の地域政策においても、「連携・交流」の機能を高めることも留意の上、「個性あふれ活力ある地域づくり」を推進している。

二 新連携時代の快適生活ビジョン

さらに建設省は、高齢化、産業の空洞化、価値観・ライフスタイルの多様化等の社会経済や個人生活に大きな変化が到来している現状に鑑み、二一世紀に向けて、「生活の質の向上」という切り口からの横断的な取組みやフルセットではなく、連携を通じた役割分担による地域の持ち味を活かした選択型の地域づくりなどを推進していくため

の指針を定めた「新連携時代の快適生活ビジョン」を平成七年一月に策定した。

ビジョンのポイントは以下のとおりである。

■二世紀初頭までに全国どこでも地域の特性に応じた「快適生活」を享受可能に

■生活者の視点に立って快適生活を実現する

■「生活インフラ」整備の推進

■地域を越えた多様な連携（新社会連携）を通じて

じた個性的で活力のある地域からなる「いきいき・ふれあい列島」の形成の推進

これらの実施に当たり、低コストの施設整備、省エネ、環境にやさしいまちづくり等の「地域・都市マネジメント」の充実が必要であるとしている。

こうした地域連携を支える施策としては、交通ネットワークの整備が重要である。空港、港湾、道路ネットワークの一体的整備や、地域ブロック同士を連携する新たな交通軸整備、都市と地域をつなぐネットワークの強化などを打ち出している。このほか、地域の特性に応じた機能を形成するため、核となるプロジェクトの支援や地場産業の育成、豊かな自然や文化を活かした環境づくりなどを挙げている。

ビジョンは、こうした新たな地域連携を実現すること、例えば大都市から自然環境に恵まれた地域、田園地域から都市の商業・娯楽施設、高度

の教育・文化施設などへのアクセスを片道一時間程度に短縮。二世紀の初頭までには、全国どこでも、地域の特性に応じた快適な生活が可能になることを目指している。

三 建設省における連携・交流施策

今後、ビジョンを具体のものとして実現していくためには、快適な生活の源となる地域の産業に活力があることが重要である。このためにはそれぞれの地域を強化するとともに、その地域がさらに発展できるよう「連携・交流」を行えるような施策が必要となってくる。この「連携・交流」のための施策は大きく二つに分類される。第一は「交流ネットワークの形成」であり、例えば「地域高規格道路」等があげられる。第二は「地域内の交流拠点づくりの推進」であり、例えば「オートキャンプ場整備事業」等があげられる。

また、これらの「連携・交流」施策を総合化し有機的に結びつけ、計画的に実施していくため「地域づくりアクションプログラム」がある。

1 交流ネットワークの形成

(1) 地域高規格道路

「地域高規格道路」は、広域的な連携・交流・連結の機能を有し、高規格幹線道路と一体となって交流ネットワークを形成し、地域構造を強化す

るものであり、表1のいずれかの機能を有する道路である。

① 地域高規格道路のイメージ

地域高規格道路においては、上述の機能を全うするため、四車線以上の車線を確保し、自動車専用道またはそれと同等の機能を有し、設計速度を原則80km/h以上とし、沿道や交通の状況に応じて60から80km/h以上の速度サービスを提供できる質の高い道路をその構造イメージとしている。

表1 地域高規格道路の機能

機能	内容
連携機能	通勤圏の拡大、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・放射道路等
交流機能	高規格幹線道路を補完し、物質の流通、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等
連結機能	空港・港湾等の広域交流拠点や地域開発拠点等との連絡道路等

② 地域高規格道路の今後の展開

これまでに、地域高規格道路として整備を進めている路線である「計画路線」及び、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」を指定（平成六年一二月）している。

今後は指定された計画路線の中から、事業着手に向け実施設計、地元協議等を進める「整備区間」と、ルートの選定、整備手法、環境アセスメント、都市計画等の調査を進める「調査区間」を指定し、重点的に整備を行う予定である。

(2) 歴史国道整備事業

古くから、多くの人々の往来を通じ、くらし、文化、経済等の交流の場となってきた道路やその沿道の街並み・遺跡等を、地域づくりの新たな拠点や地域間の連携・交流のためのネットワークとして活用することが近年望まれてきている。

このため、歴史上、広域的に重要な道路として利用され、国として特に重要な歴史的・文化的価値を有すると考えられる道路について、その整備、保存、復元及び活用を図る「歴史国道」整備事業を平成七年度より新たに創設することとしている。この「歴史国道」については、「歴史とロマンの体験の道づくり」をコンセプトとし、以下を目的

としている。

■歴史・文化を軸とした地域づくりと活性化
■地域の歴史・文化と触れあうことのできる魅力的な空間の創造

■道と地域の歴史・文化の継承

現在、歴史的な道路の保存、整備のあり方と、地域づくりへの活用方針について、経済評論家の堺屋太一氏を座長とする「歴史的な道路整備と活用に関する委員会」において検討を頂き、平成七年六月二〇日に全国で一二箇所「歴史国道」の第一回指定を行い、年度内の整備計画の策定を予定している。指定された箇所については、関係道路管理者等、沿道自治体の連携により整備を推進する。

2 地域内の交流拠点づくりの推進

(1) 街並み、まちづくり総合支援事業

本事業は、国民のニーズの多様化等に対応するとともに、各都市が多様な個性を持ちそれぞれ発展し、美しい街並みの形成と創意工夫を活かした個性豊かなまちづくりを進め、質の高い都市空間を形成するよう支援するため、従来の都市拠点総合整備事業等を整理・統合し、まちづくりに関する総合的な事業としたものであり、中心市街地や住宅地等の多様な箇所での実施を想定している。

対象地区は、街路事業、公園事業、土地区画整

理事業、市街地再開発事業等の基幹的な事業の実施に併せ、地区の特性を活かしつつ全体として市民共有の優れた街並みの形成を図るべき社会経済的条件を備えている地区としている。

(2) いきいき都市フロントリア事業

地方都市等の鉄道駅を含む中心市街地の活性化が緊急の課題である地域においては、地域の創意・工夫や各種のまちづくり事業を一体的・総合的に実施する必要がある。

このため、平成七年度より「いきいき都市フロントリア事業」として、連続立体交差事業の実施に併せ、土地区画整理事業等を実施することにより都市基盤を再編成し、快適で利便性の高い、連携・交流拠点として再生させることを推進していくこととしている。

対象地区は、連続立体交差事業により鉄道の立体整備を実施する地区で、特に関連街路、駅前広場に加えて、一体的に相当規模の区画整理事業等を実施する必要性の高い拠点駅周辺地区である。

なお、この事業は、各種事業と一体的・総合的に実施することが重要であるため、県市並びに鉄道事業者により構成されるまちづくり協議会を設置し、計画の策定とこれに基づく各事業の円滑な推進に必要な調整等を行っていく。

(3) 都市公園におけるオートキャンプ場整備

宿泊滞在型レクリエーション需要に対応した低

廉で良質な施設整備が必要とされているが、その一環として、緑豊かな環境を有する都市公園内のオートキャンプ場を計画的に整備する。これらのオートキャンプ場を、地域の特性を活かした都市公園と一体的に整備することにより、観光面や地域の連携・交流機能等を活かした地域の活性化に大きく資すると考えられる。また、各オートキャンプ場をネットワーク化することで、地域の活性化を広域的に展開する。

具体的には、全国の地方建設局等毎にオートキャンプ場のネットワーク計画（配置計画）を順次策定し、平成六年度から全国約一八〇箇所の地方生活圏毎に少なくとも一箇所以上のオートキャンプ場を整備することとして、現在、整備を推進している。

(4) 桜つつみモデル事業

本事業は、周辺の自然的、社会的、歴史的環境等との関連から堤防の緑化を推進することにより良好な水辺空間の形成を図り、併せて堤防の強化及び土砂の蓄積等水防活動に必要な機能等のために設置する堤防側帯とし、河川管理者及び市町村が共同して桜つつみを設置する事業である。

水辺は貴重な水と緑の空間であり、河川の清涼な流水と緑の堤防は、昔から地域社会の憩いの場として地域の連携・交流のための重要な役割を果たしてきた。一方、沿川地域の市街化等に伴い、

緑が減少しつつあることから、近年良好な水辺空間の整備の一環として、堤防及びその周辺の緑化に対する要請には非常に強いものがある。

このため、特に周辺の自然的、社会的、歴史的環境との関連から堤防の緑化を推進することにより良好な水辺空間の形成を図る必要のある一級河川の直轄管理区間について昭和六三年度、補助事業区間については平成元年度から桜つつみモデル事業を実施している。

(5) 地域に開かれたダム事業

近年、自然環境、レクリエーション等に対する国民の要請が高まる中で、ダム、ダム湖及びその周辺区域は、水と緑のオープンスペースとしての利活用、自然環境の保全等を図ることにより、連携・交流の拠点として地域の活性化に重要な役割を果たすことが期待されている。

本事業は、以上のようなニーズも踏まえ、地域の創意工夫を活かすとともに、ダムを地域に一層開放し、地域の連携・交流拠点として機能させることにより、地元にとってより密着した施設となるよう平成四年度に創設された事業である。

今後は、計画内容を達成するため関連する各種事業の支援を図ることとしている。

(6) コースタル・コミュニティ・ゾーン(C・C・Z)

国民の生活水準の向上、自由時間の増大、価値観の多様化等に伴い、余暇時間の需要はますます

増大し、マリンスポーツなどの海洋性レクリエーションへの関心が高まり、その内容も多様なものとなっている。このような中で、海浜地域をレクリエーションの場として極めて重要な役割を担っており、海浜空間の整備に対する国民の要望もますます大きなものとなってきている。

本事業は以上のようなニーズを踏まえ、沿岸域の持つ自然その他の多様な機能を活かし、海浜の特性、地域の特性を十分活かした施設の整備を民間活力の導入等も考慮の上、総合的・計画的に実施することにより、地域住民が海と親しみ、集い憩える交流の場を創出することを目的とした事業である。

平成六年度までに四〇箇所の整備計画を認定しており、認定後五年を経過した整備計画については、フォローアップを行っていく方針である。

(7) 道の駅整備事業

「道の駅」は、道路管理者が整備する休憩施設と、地域の市町村等が設置し道路や地域に関する情報提供機能を始めとして様々な機能を持つ施設を一体化したものであり、休憩サービスの提供を契機として道路利用者と地域、あるいは、地域と地域を結びつける新しい空間である。

道の駅は、表2に示す三つの機能を基本として備えつつ、地域の創意工夫により社会のニーズに対応して変化・発展させることが望ましい。

表2 道の駅の機能

機能	内容
休憩機能	道路利用者がいつでも自由に休憩し、清潔なトイレを利用できる快適な休憩施設であること。
情報交流機能	人と人、人と地域の交流により、地域振興が図れるよう人・歴史・文化・風景・産物等の地域に関する情報を提供できること。
地域の連携・交流機能	地域が一体となって「道の駅」をつくることや地域と地域が道路軸として協力するなど、地域内外の連携の場が形成されることになり、「道の駅」を契機とする広域的な交流と連携により、活力ある地域が創出される。

平成七年四月現在全国で二一五箇所の「道の駅」が誕生している。今後とも、地域の市町村や関係道路管理者と連携しつつ、新しい機能を随時備えながら、柔軟に対応していくこととしている。

(8) SA・PAを活用した地域拠点整備事業

地域の連携・交流に向けた地域整備のため、高速道路等が通過する市町村においては、サービスエリア(SA)・パーキングエリア(PE)を地域拠点形成の核として活用するニーズが高まっている。

一方、高速道路等の利用時にSA・PAに求められるサービス機能も、観光・レジャー情報の提供、地元特産品の紹介等に対するニーズが高まるなど多様化・高度化している。

本事業は、こうした地域及び利用者のニーズに対応するとともに、高速道路等の整備効果の一層の拡大を図るため、高速道路等のSA・PAとその周辺地区を地域の特色を活かしつつ、人の出入りを確保して一体的・計画的に整備するものである。

3 地域づくりアクションプログラムの概要

(1) 地域づくりアクションプログラムの概要

創意工夫を活かした総合的・計画的な地域づくりを促進するため、地域が主体となって、地域の実態に即した圏域を設定し、地域づくりの基本方針と、これを具体化するための地域活性化に資する建設省所管事業を組み合わせアクションプログラムを策定できるよう、概ね以下のようなスキームを定めるものである。詳細については現在検討中である。

① 策定主体

策定主体は圏域内の市町村、都道府県、地方建設局等が構成する協議会である。なお、後述する地域経営戦略の核となるプロジェクトの内容に応じ、構成員は地域が自主的に定めることができる。

② 内容

地域づくりの基本方針(地域経営戦略)を関係市町村が策定の上、これに照らした具体的な地域の整備目標と、これを実現するため

に必要な、建設省所管事業を選定し、タイムスケジュールを含め明示するものである。

③ 事業実施とフォローアップ

アクションプログラムに基づき、協議会の構成員が、それぞれの住宅・社会資本の整備を推進する。また、協議会において、そのフォローアップを行い、必要に応じて結果のプログラムへのフィードバックを行うこととする。

(2) 地域づくりアクションプログラムの連携・交流への適用例…「地域連携の軸」の形成を図るためのアクションプログラム

地域のポテンシャルを十分に発揮させ、活力を高めるためには、地域が単独で活性化を模索するのではなく、地域相互間でそれぞれの特性に応じた適切な役割分担を行い、相互に補完し合いながら発展することが望ましい。

このためには、各地域の魅力ある自立的発展を促すべく、

■ 複数の中小規模の都市圏間の連携・交流

■ 地方中核・中核都市圏相互やその周辺地域との連携・交流

■ 流域を単位とした上下流の連携・交流等

などの地域のつながり(地域連携の軸)の形成を図る必要がある。

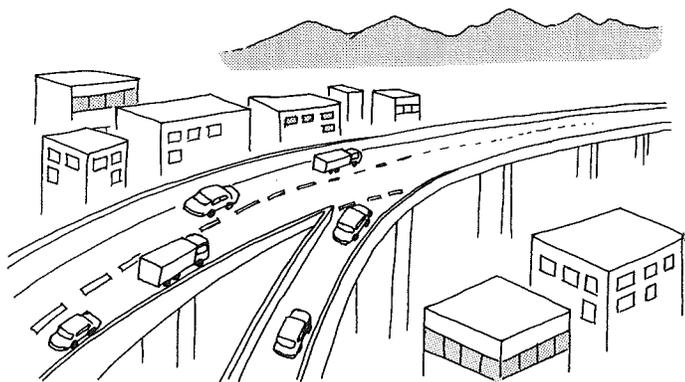
このような視点から、複数の地方公共団体等が中心となって地域の特性を活かした「地域連携の

軸」の形成を目指し、地域間の連携・交流に関する諸施策を盛り込んだアクションプログラムを策定した際には、これを実現するために必要な建設省所管事業による支援を行うものである。

おわりに

本稿では建設省における地域の連携・交流への取組みについて紹介した。「新連携時代の快適生活ビジョン」が発表されて間もないこともあり、ビジョンに基づく施策の紹介が必ずしも完全にできないところもあるが、ここに掲げた施策に加えて、現在ビジョンを反映した具体的な連携・交流の施策を検討しているところであり、今後さらに施策を充実させていきたいと考えている。

なお、ここに掲げた施策を地域の活性化に結びつけるには、インフラ整備以上に地域の連携・交流に向けた地域の基本的なビジョンづくりが大切である。地域の皆様方においては、このようなビジョンを確立した上で、ハード・ソフトの様々な施策を有機的に結びつけ、連携・交流に向けた地域づくりを主体的に推進して頂ければ幸いである。



日本中央横断軸をはじめとする 地域連携軸構想と国土開発

富山県企画部計画課副主幹 向井 文雄

分散型国土の形成は、国土資源の有効活用を図り多様で豊かな国土を形成するとともに、過密、過疎を解消し二一世紀の国民の新しいライフスタイルの実現にとって大きな意義を持つと考える。その手段の一つとして本県などが推進している日本中央横断軸構想をはじめとする地域連携軸の考え方は重要な意義を持つものである。

一 大きな環境の変化と分散型国土

1 環境の変化

平成六年六月の四全総の総合的点検では、「人と国土をめぐる経済社会情勢の変化」として、

- ① 経済のグローバル化、ボーダーレス化の1層の進展などをはじめとする「地球（国際化）時代」

② 地球環境問題の世界的広まり等を契機とした「自然再認識の時代」

③ わが国が本格的な人口減少・高齢化局面を迎える「人口減少と高齢化時代」

④ 地方の経済的実力の高まり等を背景に、地方の主体性を重視する「新地方の時代」

⑤ 地域間の時間・距離の制約を大幅に縮小させ、国土構造の自由度を高める「本格的な高度情報化の時代」

を挙げている。

これらは、いずれも我が国の今後に大きな影響を及ぼす変化であるが、これらのほかに、あまりにも自明であるためか、あるいは、従来のハード中心の全総との決別を意識してか取り上げられなかったテーマとして、高速道路網をはじめとする

「高速交通体系整備」の進捗がある。確かに、我が国の高速道路網は、太平洋ベルト地帯を中心に長い歴史があるが、地方の高速道路、特にいわゆる横断道の建設はようやく先が見えてきた状態であり、この整備の進捗は今後の国土構造の再編に向けて大きな影響を及ぼすと考える。したがって、第六番目の項目として独自に「高速道路網の時代」を加えたい。

2 環境の変化が国土構造に及ぼす影響

地方に与える影響の視点から、これらの環境変化は、次のように国土構造に大きな影響を与えていくと考えられる。

- (1) 「地球時代」と環日本海交流
環境面や資源面での地球のゆとりの低下、アジア

アの経済発展、冷戦構造の崩壊などの中で、「地球時代」に関連して、プラス面で国土構造に大きな影響を及ぼすテーマは、環日本海時代の到来であろう。

東西冷戦構造の終結に伴って、日本海が「緊張と対立の海」から「平和と発展の海」へと変貌を遂げつつある。この結果、短期的にはいろいろな障害があるとしても、長期的に見れば、二一世紀には日本海が文化的にも経済的にも、相互に活発に交流し合う海となると考える。そして、このことは、日本海国土軸地域の文化、経済面に大きなプラス面の影響を与えらるるとともに、日本海側地域と太平洋側を結ぶ高速交通網ひいてはそこに展開されるソフトを含めた地域連携の意義を大きく高めていくと考える。

(2) 「自然再確認の時代」のライフスタイルと地域開発

経済が発展し、人々の価値観の変化や、都市開発に伴う自然破壊、都市の過密化を背景に、国民の自然志向が強まっている。このような国民の価値観の変化は、一方で自然に恵まれた地方に回帰する人々を生むとともに、利便性や都市的刺激などの都市的な魅力を提供する大都市と、豊かな自然を持つ地方の双方の魅力を享受しようというニーズを高めている。こうした変化は、大都市と地方を結ぶ高速道路網のニーズに大きな影響を与える

とともに、地方において、個性の強化を通じた地域の魅力づくり、あるいは余暇、レクリエーションやマルチハビテーションへの対応など、地方の開発のあり方に大きな変革を迫っている。

(3) 「人口減少と高齢化時代」と地方

人口減少と高齢化は、もちろん、我が国全体に大きな影響を及ぼす課題であり、地方の社会資本投資にも大きな影響を与えるだろう。しかし、そもそも人口の減少と高齢化は、地方にとって早からの課題であった。特に若者の流出は地域の人口の減少と相対的な高齢化を早くから引き起こし、地方の経済や地域共同体の存立ひいては福祉等にも大きな影を落としてきた。

(4) 「新地方の時代」と地方制度

国民の豊かさが増すとともに、行政に対するニーズも多様化している。このため、かつては海外の先進国の例を参考にキヤッチアップ型の（全国一律の）行政施策を考えれば足りたが、現在では、その重要性は相対的に低下し、住民の高度化し、多様化するニーズに応える施策が重要になってきている。この結果、地域づくりや行政サービスの「現場」を抱える地方の役割がますます重要になるとともに、過疎、高齢化、人口減少が速いスピードで進む地方、特に小さな市町村において抱えきれない行政負担が生じつつある。このことは、国と地方の関係や問題、地域の個性を踏まえた地域

間の連携や機能分担の必要性を強く認識させ、今後、地方制度のあり方にも大きな影響を与えていくだろう。

(5) 「本格的な高度情報化の時代」と地方産業・雇用

FAXのない時代に比べ、FAXのある現在の仕事のやり方やスピードは大きく変化している。それと同様に、インターネットやテレビ会議システムの普及などの情報通信技術、あるいは光ファイバー網等の情報通信基盤の整備発達によって、遠隔地域間で従来は考えられなかったような綿密なコミュニケーションが可能となりつつあり、距離を気にしない協働作業が可能になりつつある。この結果、中央と地方の間の情報格差の縮小や、大都市に集中している業務活動を地方へ分散する可能性が生じ、都市部での過密や交通渋滞も低減できる可能性が開けつつある。

(6) 高速交通網の整備が及ぼす影響

新幹線や高速道路等の高速交通体系は、従来の交通体系に比較して、圧倒的に地域間の時間距離を短縮する。これにより、従来は考えられなかった遠隔地域間の密接な連携が可能となり、地方の生活・産業基盤に大きな影響を与えらるると考える。特に、我が国の北東地域、西南地域や日本海沿岸地域などの地方においては、高速交通基盤整備の遅れによって、太平洋ベルト地帯との格差が拡大

してきたが、高速交通基盤の整備がようやく進みつつあることにより、分散型国土の実現がようやく現実のものとなろうとしている。

二 広域的な連携—地域連携軸—の意義

以上の中で、主として(1)～(4)からは各地域の個性の發揮と「広域的」な地域間の交流連携の必要性が、また、(5)、(6)からは広域的な地域間の交流連携の可能性が明らかになってきたと考える。これらを受けて、新たな全総の策定に関連しても、次のような「広域的」な交流連携をその内容の一部とする概念が提示されている。

① 平成六年六月の「四全総の総合的点検調査部会報告」における「地域連携軸」、「新たな国土の軸」

② 平成七年三月の「新たな国土の軸を考える調査」における「広域交流圏」

③ 平成七年三月の「国際間の交流・連携を活性化させるための国土の軸・地域連携軸形成戦略調査」における「広域国際交流圏」「連結国際交流圏」

1 現実に見られる地域連携軸構想の特性

このような環境の変化や広域連携概念の提示を踏まえて各地で声を上げた「地域連携軸」構想の多くは、次のように共通するいくつかの特性を持つ

ていると思われる。

① 二一世紀に向けて発展が期待される環日本海地域と太平洋側を結ぶこと。

② 建設が進められている高速道路が結ぶ地域であること。

③ 具体的な連携主体を想定したマイクロレベルの交流連携から、マクロの人流、物流まで広範囲の交流、連携を視野に収めていること。

④ 軸内の近接した地域間での連携は別として、軸全体を通じた広範囲の広域的な交流、連携はこれからであるように見えること。

もつとも、これについては、従来、交流連携のなかった、異なった（文化、産業、生活を持つ）地域間の新しい交流連携だからこそ、大きな効果が期待されているものであろう。

2 理論面で見えた地域連携軸の特性

広域交流圏、広域国際交流圏、新たな国土の軸などの広域的な交流連携に係わる考え方の多くは、どちらかと言えば、物流や人の流れといったようなマクロの視点から地域間の連携を見ているように見えるのに対して、「地域連携軸」は、マクロの視点と併せて、具体的な連携主体をも視野に入れた、マイクロの視点を持つ連携概念として特異の位置を占めていると考える。

これまで、地域連携軸については、四全総の総

合的点検や新しい全総の「基本的考え方」において、「複数の国土軸を結ぶ地域連携軸の意義」というような形で、マイクロレベルの役割は十分意識されている。このマイクロレベルの交流連携が、現実にも地域連携軸の機能の中で大きな比重を占めることはまぎれもない事実であり、本県などが推進している日本中央横断軸構想もその点を重視しているところである。

しかし、このことを意識しつつも、以下では、地域連携軸の特性であるマイクロレベルの課題等を中心に、理論面の地域連携軸構想について考えてい。

さて、現在のところ、地域連携軸の理論的な定義は、必ずしも明確でないように見える。しかし、地域連携軸には以下のように他の地域（連携）概念とは異なる優れた特性があると考ええる。

(1) マクロ・マイクロ両レベルの連携交流を含む点
これについては既述のとおりである。

(2) 対等な地域間の役割分担論

「広域圏」、「広域交流圏」や、首都圏、中部圏、近畿圏などの大都市圏構想などは、規模や目的、性格など多くの点で異なるものであるが、いずれも、実質的には、中心的な（大）都市と周辺の（地方や）農村の機能連携によって圏域全体の発展を図ろうという「機能地域」の考え方が背景にあり、その機能分担は、中心都市と周辺地域とい

う都市規模の相違を実質的な中心的基準として、地域の役割を考えていくというところがあるように見える。もちろん、そこにおいても、各地域の特性が取り上げられ、それに基づいた地域整備が計画されているが、それらは、都市規模の階層に応じた役割分担の思想が一般論として明快である結果として、その陰に埋没してしまっているように思える。

これに対して、地域連携軸や新たな国土の軸においては、構成する地域間の関係は、中心城市と周辺地域という関係ではなく、「並列的」で対等な関係を含みうるという点において大きく異なると思われる。

(3) 多様性と個性を重視する地域連携の概念

二一世紀に向けて、都市集積の重要性がますます高まっていくことは確かであるが、現在の枠組みは、やや都市の役割を過大に評価しすぎているようにも思える。

二一世紀を先導すべき次期全総においては、必ずしも都市集積にこだわることなく、自然志向の高まり、高速道路網の発達や本格的な高度情報化等を踏まえ、二一世紀のライフスタイルや社会像等を見通した新たな地域間の連携の枠組みを提示していく必要があると考える。

地域連携軸や新たな国土の軸の交流連携のあり方としては、大都市と農村というような都市規模

の違いによる画一的な機能分担ではなく、山間の町と海辺の町、北の町と南の町、歴史と文化の町と新興の活気のある町といった、もっと多様な地域間の分担と連携を中心的な概念として想定していく必要がある。つまり、各地域の「個性」、「多様性」を重視し、それを結ぶことに、新たな地域連携概念の存在意義の一つがあると考えていくべきである。この意味で、地域連携軸については、今一度、大都市圏などの実質的に都市規模を基準とする考え方との相違点を、明確に意識していく必要があるのであり、地域連携軸は、地域間の機能連携において新たな可能性を拓く概念であると考えられる。

三 広域的な交流連携の課題

さて、地域連携軸構想の具体化に取り組むに際して、従来存在しなかった「広域的」な地域間の連携には、その広域性の故に生ずる次のような課題がある。

- ① 交流連携に必要な時間距離の長大化
- ② 交流連携の参加候補者（地域、団体）の数の増加

1 広域的な「交流連携に必要な時間距離の長大化」とその解決手段

- (1) 広域交通基盤整備の意義

近時、従来の広域圏に加えて、新たに、地域連携軸、新たな国土の軸や広域交流圏などのより広域の交流連携に係る概念が構想されることとなったのは、上記の①に関連して、高速交通体系の発達によって時間距離短縮の効果があつた（あるいはそれが改善される見通しである）ことと無関係ではないだろう。まさに高速交通体系の発達によって、はじめて地域連携軸、新たな国土の軸、広域交流圏の構想が可能になったのである。この意味で、高速交通基盤を欠く構想は、現実面で、従来の「広域圏」等のレベルの具体性、現実的な意義・役割を果たすようになることはなかなか難しいと思われる。

(2) 情報通信基盤整備の意義

一方、最近における本格的な高度情報化の進展は、交流連携に係る時間距離の短縮に大きな効果を発揮するだろう。すなわち、遠隔地間でも、密接なコミュニケーションを保ちながら交流ができる時代がまもなく来ようとしているのであり、その結果として、遠隔地間の距離を気にしない協働作業や連携が飛躍的に増えていくと考える。

2 広域的交流連携における交流連携の参加候補の数の増加と情報通信システムの意義

第二の「交流連携の参加候補者（地域、団体）の数の増加」とは、広域的な交流連携においては、

連携のための候補となる参加候補者の数が多くなくなりすぎるという問題である。

密接な広範囲の連携や交流を促進させる視点からは、他の市町村に存在する資源（施設、自然、環境、人材、文化、（イベント）や、各市町村や各種団体の施策や運動の方向、住民のニーズ、ライフスタイルなど各地域の情報が、その検討や企画に不可欠であり、その情報量が多いほど適切で効果的な交流連携の具体化がなされると考えられる。

この情報の共有に関しては、広域圏のように数市町村〜十数市町村で構成される地域では、比較的容易に他市町村の動向を把握できるため、大きな問題ではない。これに対して、広域的な連携においては、数十から二〇〇を超える市町村が含まれることはまれではない。このような数の市町村が、各市町村等の動きを相互に詳細に知ることは、従来の会議、文書などの手段による限りは困難である。したがって、従来の遠隔地との交流や連携は、多分に偶然的要素に左右されていたのであり、さもなければ、その連携の内容は極めて粗いものにならざるを得なかったのである。まさに、このような情報の共有手段として、インターネットやパソコン通信などの情報通信システムは大きな役割を果たすこととなる可能性がある。

四 日本中央横断軸構想の概要

以上を踏まえ、地域連携軸の代表的な事例として、富山県などが推進している日本中央横断軸構想についてその概要を紹介したい。

日本中央横断軸構想については、富山、岐阜、愛知の三県が、平成五年一月に日本中央横断軸構想推進協議会を設置したが、さらに、この構想に関連して、東海北陸道沿線の国、県、市町村等により東海北陸道広域地域整備連絡会議が平成六年二月に設置され、また同年八月には、関係する地域の経済団体により東海北陸道地域整備推進協議会が設置され、各組織が連携しながら日本中央横断軸構想の推進に努めている。

また、平成七年度からは、それぞれ日本中央横断軸構想推進協議会にあっては石川県能登地域、東海北陸道広域地域整備連絡会議にあっては能越自動車道沿線市町村等を新たに加えている。

このような中で、平成六年七月に地方を主体とするものとしては初めて、日本中央横断軸構想推進協議会が、「日本中央横断軸構想」を取りまとめ公表した。その内容は次のとおりである。

1 対象地域の特徴

日本中央横断軸構想の対象とする地域は、

1	日本の中央—日本の地理上及び人口上の重心地域において、東日本地域と西日本地域を結節する位置にある。
2	日本海側と太平洋側それぞれに国際交流拠点をもち、環日本海経済圏と太平洋経済圏を結ぶ。
3	大都市圏に直結し、その都市的、文化的、産業的な集積が活用可能であるとともに、全国の八%を占める人口集積がある。

という三点において、他の軸にない際だった特色を有しているとしている。

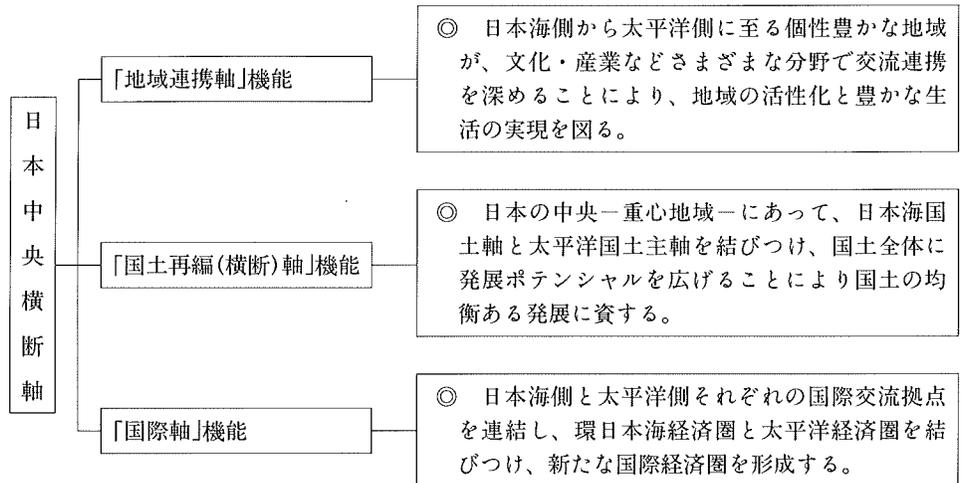
2 日本中央横断軸の役割

このような対象地域の際立った特色の下、日本中央横断軸は、図のような特色を併せ持つ地域連携軸であるとしている。

なお、平成七年度に新たに加わった石川県能登地域については、これらのうち主として地域連携軸機能において意義を持つ地域として整理されている。

3 日本中央横断軸形成の基盤整備

日本中央横断軸は、豊かな自然、固有の文化、産業や人口の集積などを背景にさまざまな発展ポテンシャルを有している。しかし、現在は、交通通信基盤の問題がそのポテンシャルの現実化を妨げている。このため、日本中央横断軸を形成していくためには、以下のような基盤の整備が是非と



も必要であるとしている。

- 1 広域交通基盤の整備
 - (1) 東海北陸自動車道の早期整備・南伸、能越自動車道、中部縦貫自動車道、東海環状自動車道の整備
 - (2) 国道四一号の地域高規格化、国道一五六号の改良
 - (3) 高山本線の抜本的改善、七尾線・能登線の近代化
 - (4) 能登空港の早期実現、七尾港の整備
- 2 国際交流拠点の整備
- 3 新社会資本の整備
 - (4) 中部新国際空港の早期実現
 - (5) 伏木富山港、名古屋港、富山空港、名古屋空港の整備
- 4 伏木富山港、名古屋港、富山空港、名古屋空港の整備
- 6 大容量光ファイバーネットワーク等の情報通信基盤の整備

4 今後の方向

先に、広域的な交流連携の二つの課題を解決する方策として、①広域交通基盤の整備と②情報通信基盤の整備の二つを上げたが、当日本中央横断軸の形成においても、まず第一に、当地域が持つ様々なポテンシャル発揮のネットワークとなる広域・高速交通体系などハードの整備が重要であると考えている。まさにハードの整備は、ハードの交流の基礎となるものであり、地域連携の推進にとって大きな鍵を握っている。

また、第二に、ソフト・ハード両面の情報通信基盤の整備も極めて重要である。日本中央横断軸構想の対象地域には、二四〇余の市町村があるが、これらの多数の市町村が密接な地域間の連携を具体化するには、各市町村が、他の市町村のイベン

トや文化施設、観光資源、施策の方向などの各種の情報共有することが重要である。

このような視点から、日本中央横断軸構想推進協議会では、インターネットやパソコン通信網などを活用してイベント情報などはじめとする市町村間の情報の共有を進めるとともに、市町村の連携に係る協議や相談のネットワーク形成等を進める情報連携方策の研究を開始しようとしているところである。

五 おわりに

日本中央横断軸地域には、民俗文化の宝庫とも言える飛越地域（富山県南部地方と岐阜県飛騨地方）があるが、平成四年には、この地域を「日本の心のふるさと」としていくため、関係両県や市町村等が「日本の心のふるさとを守り育てる飛越協議会」を設立し、匠、まつり、味、語りべの四つの回廊づくりに向けて交流と連携を進めている。このような飛越地域など優れた連携の実績のある地域が構成する日本中央横断軸構想は、地域連携構想のモデルとなるものであり、今後も建設省、国土庁などのご支援の下、関係四県等が協力してその推進に努めていきたいと考えている。

1 三遠南信地域の「みちの現状・二題」

※三遠南信地域の幹線国道のうち、R一五一（愛知県豊橋市～長野県飯田市）、R一五二（静岡県浜松市～長野茅野市）、R一五三（愛知県名古屋～長野茅野市）が並列的に走っている。しかし、道路地図をよくよく見ると道が消えている場所があることに気づく、R一五二である。古き街道の交通の難所の名残であろう。つまり交通不能である（写真1）。道が行止り、地域にとっては悲痛な場面であった青崩峠は、静岡・長野の県境にあり、毎年、南信農村（長野県）



写真2 国盗り綱引合戦

と水窪町（静岡県）の峠で向い合い「国盗り綱引合戦」を演じている。閉ざされた道の峠越えをするイベントとしては、切なさを感じる（写真2）。

※県境・町村境は、みちづくりの標本館まがいの様相が見られるところでもある。みちづくり

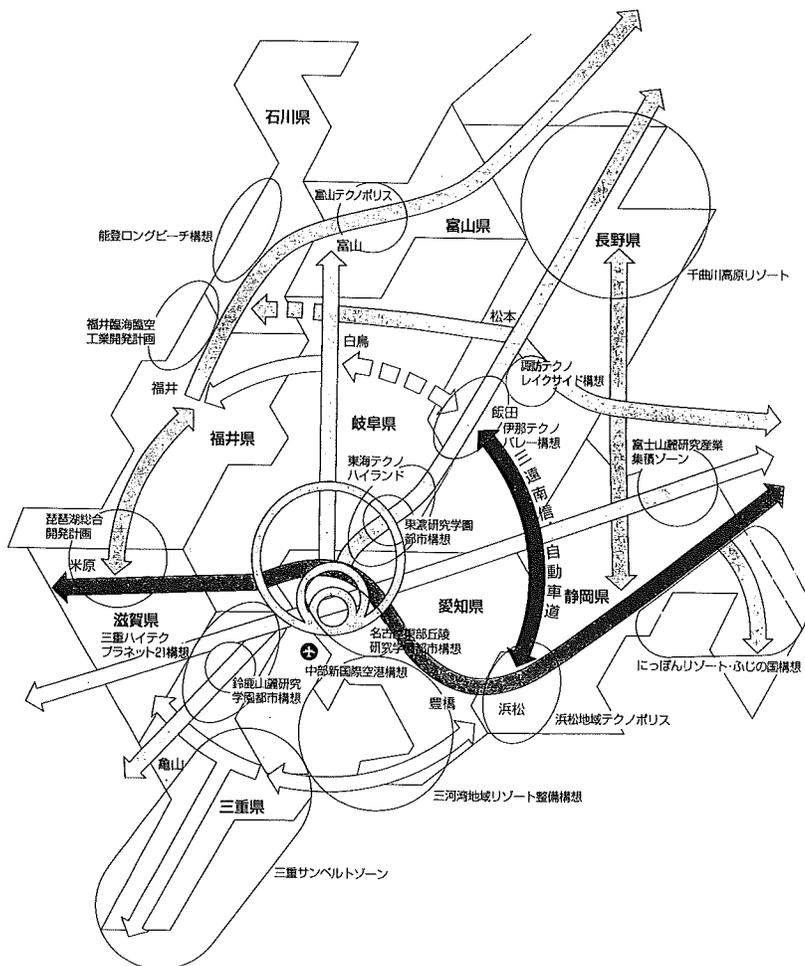


図2 中部地域の環状ルート（資料：中部地方建設局）

対する行政計画の相違であろうか。行政施策の連携が取りにくいハード分野であろうか。例えば、愛知県側の県道VS長野側の「の道路改良の結果、境では、一車線VS二車線となっている。また町村道の場合でも愛知側VS長野側で、一車線VS二車線の改良となっている。笑えない現実が

ある。

この「二題の不思議場面」からの進展は、地図に消えている道は、新たなみち「三遠南信自動車道」の着工によりトンネルでの開通になった。二車線VS一車線は、広域連携、手の届く範囲での行政連携の守備弱さであるかも知れない。我まぢ、我むらをベースにした自治体施策、計画技術の力量が問われるのではなからうか。地域間の連携と合せて足元の小さくても内発的な連携も成熟しなければ、行政が担う先導的な地域づくりは、スローテンポになって行くのではなからうか!!

2 みちづくり、地域づくりへの相互運動

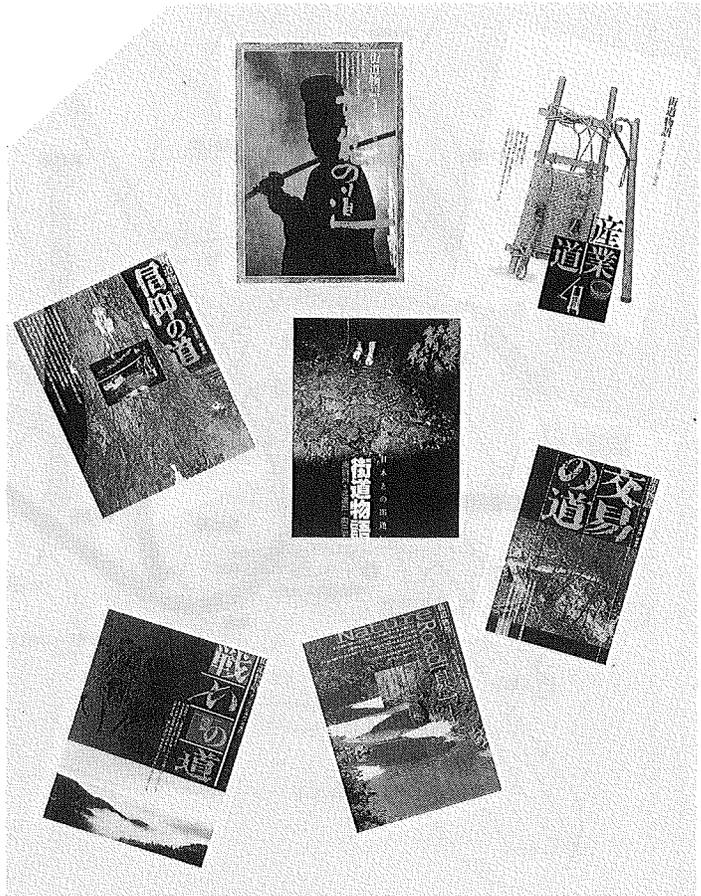
平成三年～四年の「三遠南信地域整備計画調査」で建設省によって「みちづくり、まちづくりの新たな地域振興（地域づくり）の切り口が示された。

三遠南信地域でも、地域づくりへの連携を構想し共同行動をしている事例を紹介する。

① 広域行政の事業連携で生れた『街道物語』

この地域の歴史街道に注目し、県境三圏域の南信州（飯田市他一八町村）、北遠州（天竜市他四町村）奥三河（新城市他八町村）の広域行政圏の連携体で実施した地域情報の発信事業である。

古い街道で、遠信街道or別所街道（現R一五一）、秋葉街道or信州街道（現R一五二）、三



州街道or飯田街道（現R一五三）、川の道（天竜川）、鉄道の道（J R飯田線）等々の「みち」である。

昭和六二年より毎年『街道物語』を発行している。問いかける「みち」は、「道は文化」「芸能の道」、「交易の道」、「産業の道」、「戦いの道」、「信仰の道」、「Nature Road・自然」であり、みちを語り、地域を語る資源である（平成七年一月に奥三河開発協議会（愛知）において地域の語りべ（ガイド）が

組織された。

確かに地域資源、情報の共有が出来てもフィールド活用へと連動させる行政と地域の中間で機能する、ある種の機関なり組織が必要となってくる。

② 国が主導した「道の駅」地域が主導した小さなスポット（溜り場）との連動

新たなみちが峠を越え、谷を渡って伸び、ループして、みちの線形を描く道路景観と自然空間から新たな「みちの景」へと変身する。

東名高速道と中央自動車道に接続する三本の国道沿線では、道の駅と小さなスポット（溜り場）が、いい意味での競合関係を醸している。道の駅も溜り場も地域経済の循環から見ても新たなセンスでありシステムでありそして語りとして転化しはじめている。

※特記すると、R一五三沿線の足助町のまちづくりは、三州足助屋敷、紅葉の香嵐渓、町堂ホテル百年草等々地域資源の付加価値を高め、これを求めて人が動いている。

R一五二沿線の下栗の里は、三遠南信自動車道矢筈トンネルの開通により、三、〇〇〇m級の南アルプスを眼下におく「日本のチロルの景」として地域の価値を高めている。

R一五一沿線のグリーンポート宮嶋は、村営喫茶として、地域の溜り場として出発した。地域内交流から外へ向かっての交流の場を拡

大したのである（図3）。

浜松、豊橋、飯田のトライアングルを形成するこの三遠南信地域は、一時間〜二時間の移動圏域に山岳、中山間地、都市地域、臨海がある。いわば、クラスタ的な開発を素地として先導してきた「まちやむら」の顔が次第に見えつつある地域に変身しつつある。道が伸びて行く方向が拠点都市に向っては急テンポで、背後地となる中山間地のテンポはスローであるが、地域づくりの「三遠南信人たち」の活動には、ハイなテンポのきざしがうかがえる。

③ 三遠南信トライアングル交流連携の人たち
 「三遠南信人（びと）」と呼ぶことは是非はともかくとして、元気印の人たちが目立ってきている。交流・連携を仲介する「通訳かっ実践家」の人達でもある。表1は「95 三遠

南信サミット&シンポジウム「飯田」で紹介された一〇〇団体のうちから列記したものである。交流であり連携であれ、基本は継続的に持続可能な「人・もの・こと」が連動しなくてはならない。地域づくりが非営利である限り、例えば地域間、行政と地域、民間相互間を中間で束ねる機関なり機能が必要となってくる。交流・連携の実利が地域に還元することをめざす三遠南信版NGOの活動が新たな場面として求められているのではなからうか!!

みちのさと地域NVS

新たな道が出来上がる期待とその道を走る・人・もの・情報が地域を通過してしまうことに手を拱くとしたら地域にとっては悲惨である。三遠南信という共通ブランドでの地域づくりは、緒につい

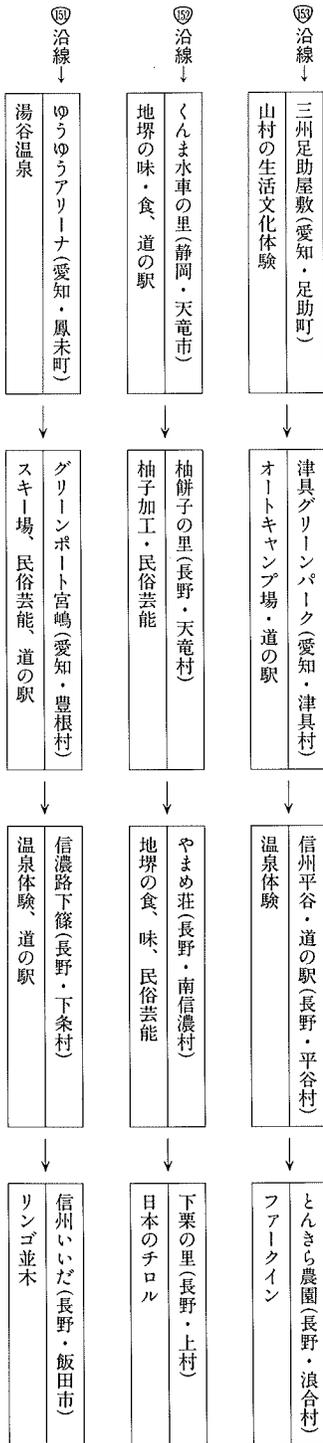


図 3

たばかりである。新たな地域づくりの一手法として、地域連携軸という「交流」の考え方をベースに、それぞれの地域が、競争と協調で自治体の界を越える仕掛けづくりはエンドレスで継続しなければ

表1 三遠南信交流団体・活動

	シンクタンク活動	技術交流活動	生活、文化活動
東三河 (愛知)	<ul style="list-style-type: none"> ○奥三河ビジョンフォーラム ○奥三河開発協議会 ○日本列島どまんなかの会 ○東三河開発懇話会 	<ul style="list-style-type: none"> ○豊橋・浜松商工会議所交流 	<ul style="list-style-type: none"> ○奥三河芸能祭 ○豊根村山村生活体験宿泊協会 ○山の湊よいとこ祭実行委員会
北 (静岡)	<ul style="list-style-type: none"> ○三遠信山岳都市研究会 ○サンクラブ ○三遠南信地域商工会交流懇談会 	<ul style="list-style-type: none"> ○浜松技術交流プラザ82 ○三遠南信交流会 ○浜松産業フェア ○ハイテク浜松 	<ul style="list-style-type: none"> ○引佐めだかの学校 ○遠州信濃会 ○峠の国盗綱引合戦 ○天竜川ゆめーと実行委員会 ○三遠南信文化交流会・風の権 ○浜松市・飯田市中学生交流会
南 (長野)	<ul style="list-style-type: none"> ○県境域開発協議会 ○三遠南信地域経済開発懇談会 	<ul style="list-style-type: none"> ○この指とまれ塾 ○根羽村新作物栽培技術研究会 ○矢作川水源の森を守る会 ○飯田市ハイテク技術交流事業推進協議会 	<ul style="list-style-type: none"> ○トンキラ農園 ○飯田人形劇カーニバル ○りんご(飯田)とみかん(三ヶ目)の住民交流

(資料'95・三遠南信サミット&シンポジウム in 飯田実行委員会)

供用開始となった三遠南信自動車道

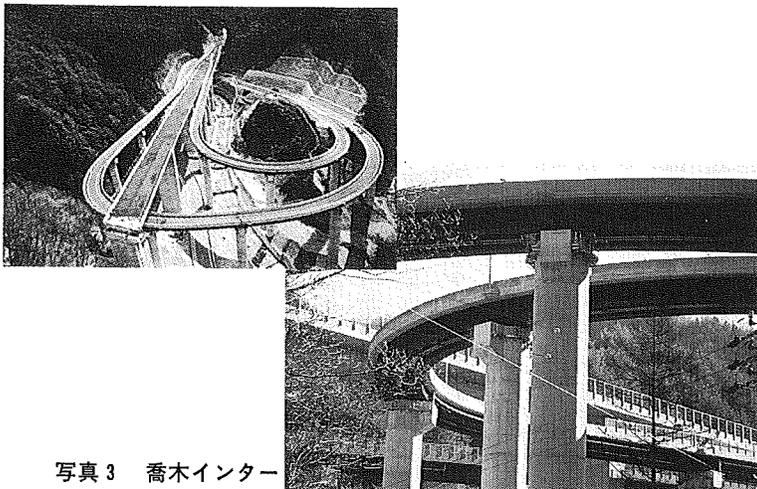


写真3 橋木インター

ば、地域は変えられないと考える。かねてより、三遠信山岳都市研究会が、構想し提案した山岳都市(地域づくり)のイメージから、三遠南信地域の地域づくりを担う非営利な機関設置を三県を越えた連携事業の実証モデルとして展開する時が来ているのではなからうか。まちづくり、地域づくりにとって、「道は生活・文化」に成

り得るからである。三遠南信自動車道!! たかが一〇〇km、されど一〇〇kmに日本列島どまんなかの地域の「井桁道」がアクセスを始めている。

SAN-EN-NAN-SHIN

この地に新しいライフスタイルを求めて。
The story is in the land
That you are looking for

U・I・タウンのご相談は
時代に先駆け、居住ある政郷を創造する 奥三河ビジョンフォーラム

事務局 愛知県新城市字中野16-10 TEL (05362)3-2554
新城市商工会館内 FAX (05362)3-6840

© Vision Forum

新しい国土づくりをリードする

西日本中央連携軸の形成に向けて

～鳥取・島根・岡山・香川・高知五県の取組み～

西日本中央連携軸推進協議会事務局・鳥取県企画部長 竹内 功

はつめい

中国横断道岡山米子線が平成九年に全線開通することによって、松江・米子～岡山～高松～高知に至る地域が高速道路でつながり、かつて、日本海側の米子市から太平洋側の高知市まで片道に約八時間を要したこのルートが、約三時間半で結ばれる。

このことは、単に交通基盤の整備による時間短縮にとどまらず、日本海から瀬戸内海を経て太平洋に至る三海二山の変化に富んだ豊かな自然やそれぞれの地域の特徴を活かした画期的な交流・連携を生むものと確信している。

このような状況のもと、鳥取・島根・岡山・香川・高知の五県は、平成六年五月に各県の企画担

当部長で構成する中四国横断地域連携軸構想推進連絡会議を設置し、地域連携軸構想策定のための調査に取り組んできたが、このたび、五県にまたがる圏域を「西日本中央連携軸」と名付け、中四国の一体的発展と広域国際交流圏づくりの基盤として、その形成に向けた七つの戦略プロジェクトを提案したところである。

これを受けて、平成七年一二月九日には、関係五県の知事で構成する「西日本中央連携軸推進協議会」を設立し、生活、研究、産業、物流、交通、情報等の分野における戦略プロジェクトを積極的に推進していくことを確認したところである。

西日本中央連携軸の基本的な考え方

西日本中央連携軸は、三海二山の変化に富んだ

豊かな自然や地球環境やバイオテクノロジー等の分野で世界に誇る研究機関など自らの資源や特性を活かし、交流・連携することにより、豊かで活力ある圏域づくりを推進するための地域活性化戦略である。

また、この軸は、日本海国土軸・太平洋新国土軸という新しい国土軸や国土の主軸との循環構造を形成することによって、国土の安全性を高め、多軸型の国土構造を構築するための基盤となるものである。

さらに、この軸の両端には、FAZの指定港として、中国大連港や韓国釜山港等との定期航路を有し、新たな日本海航路開設に向けて日本海新時代の拠点港を目指す境港と、東南アジア航路等の開設に向けて環太平洋フロントを目指す高知新港

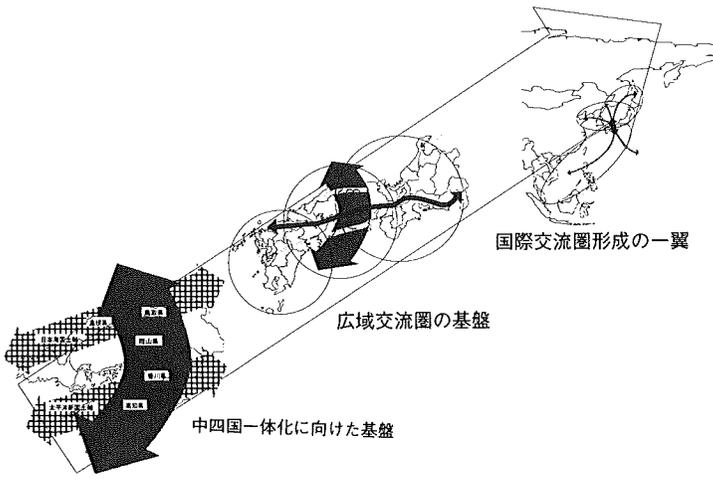


図1 西日本中央連携軸の発展イメージ

がある。また、ソウルとの国際定期便を有し、アジア・太平洋地域における新たな定期航空路の開設計を指す岡山空港、高松空港があることから、この圏域は、日本海沿岸諸国や東南アジア諸国との人・物・情報の密度の高い交流を活発化させる上で大きな発展可能性を有しており、国際交流圏形成の一翼を担う圏域になるものと考えている(図1)。

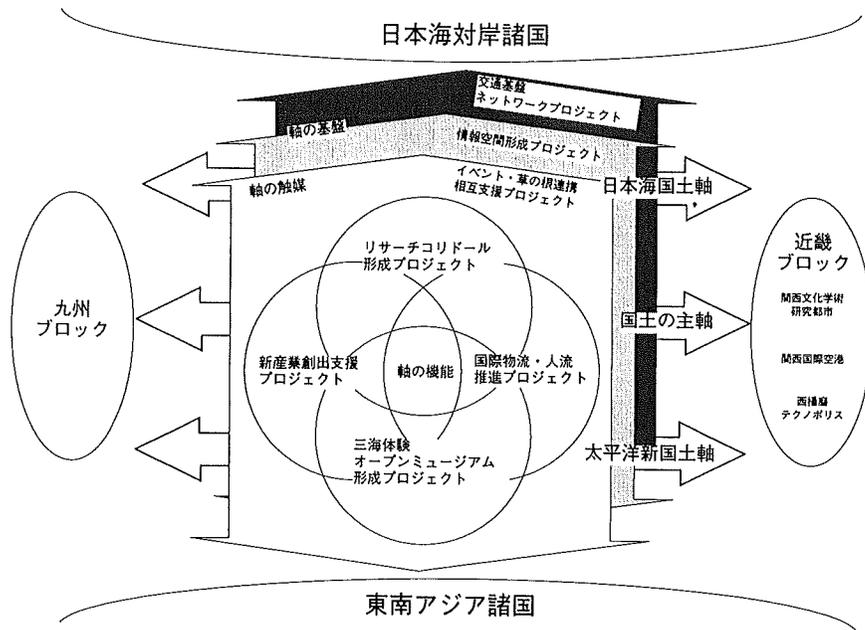


図2 7つの戦略プロジェクトの連関

このような考え方にに基づき、西日本中央連携軸の形成に向けて、次の七つの戦略プロジェクトに

7つの戦略プロジェクト

五県が連携して取り組んでいきたいと考えている。七つのプロジェクトは、軸の機能創出や基盤整備の役割を持っており、それぞれが相互に共鳴し、補完し合うことによって展開していく(図2)。

1 三海体験オープンミュージアム形成プロジェクト

この圏域は、三海二山の変化に富んだ豊かな自然環境の中を、わずか三時間半程度で移動できる機動性と、スキーやスキューバダイビングなど多

彩なレジャーを体験できる全国有数の高い選択性を持つている。また、圏域内の個性ある美術館・博物館は文化的、知的欲求を十分に満足させうる内容を持つている。このプロジェクトでは、圏域全体を余暇活動の

博物館に見立て様々な展示室を設置し、この圏域に住み、訪れる人々が多様なライフスタイルを提案し展開できる生活空間を創造していく(図3)。

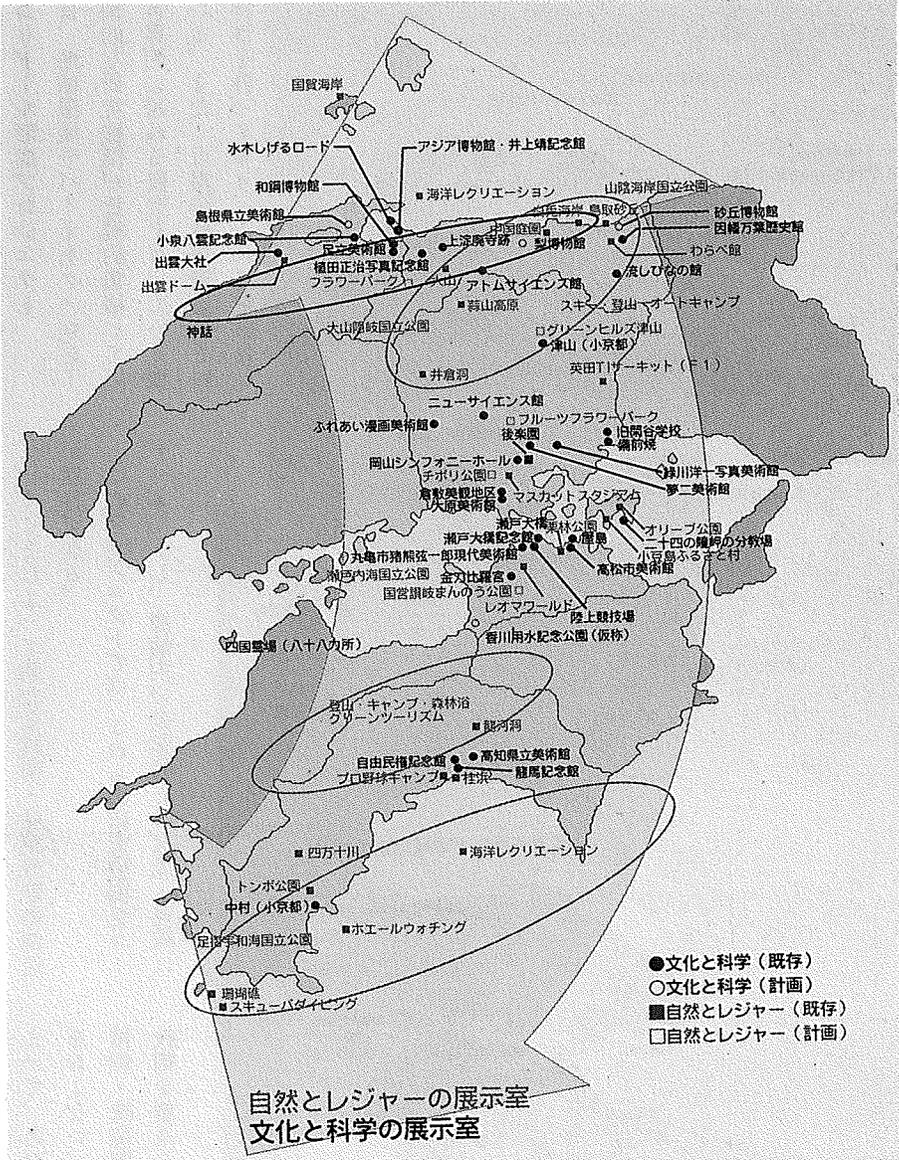


図3 三海体験オープンミュージアム

2 リサーチコリドール形成プロジェクト

この圏域には、地球環境やバイオテクノロジー等に関する独創的な研究機関が比較的集積しているとともに、世界的に誇れる研究を行っている機関も立地している。また、五県の産業構造はそれぞれ異なった特性を持っており、これらを融合し

ていくことによって新たな技術・産業分野の創造が期待できる。

このプロジェクトでは、これらの研究機関をコーディネートし、圏域内の企業等との交流・連携に

よって、あたかも研究回廊とも呼べる圏域づくりをおこない、地球科学関連、ライフサポート関連、情報・映像関連等の分野における先導的・基盤的技術を創造していく(図4)。

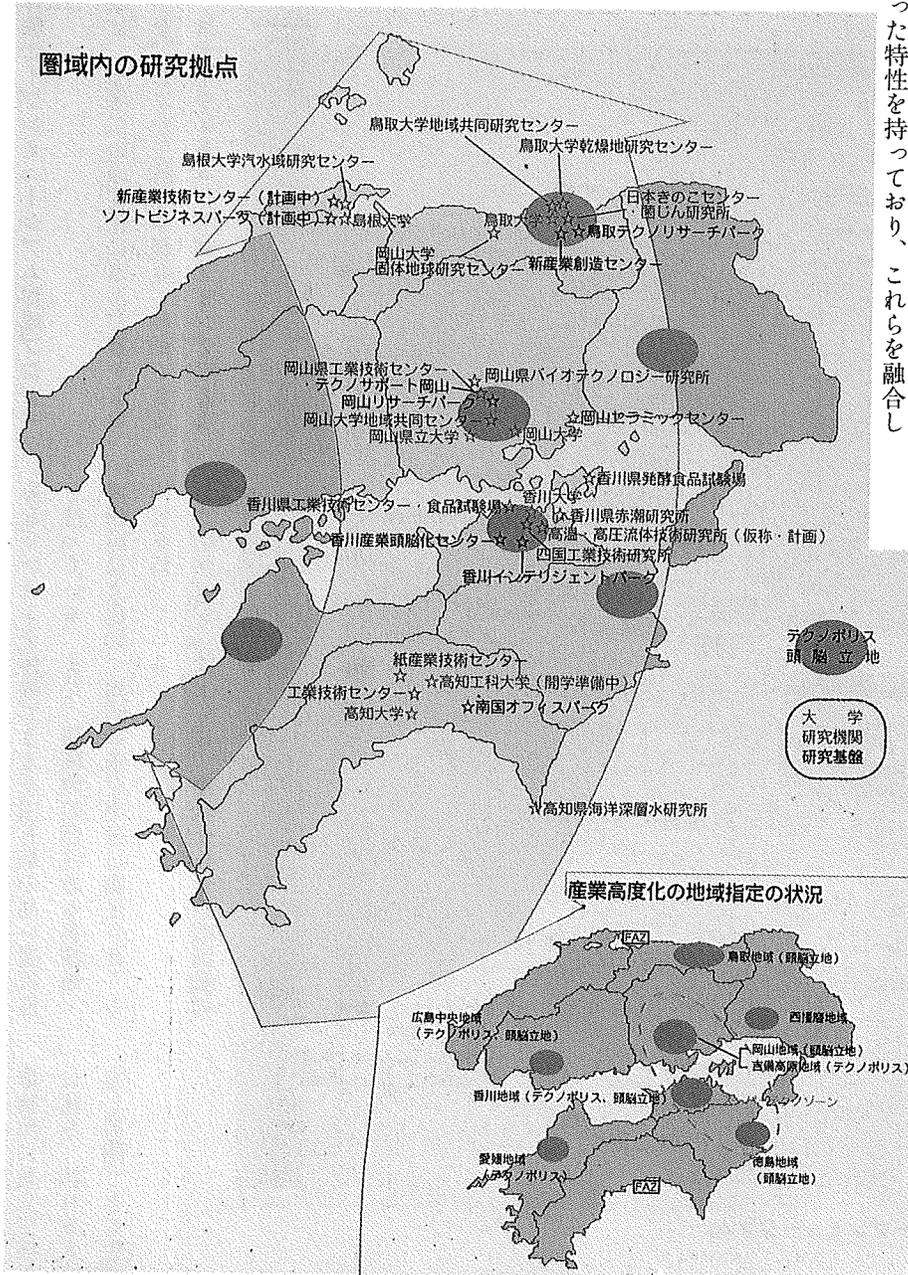


図 4

3 国際物流・人流推進プロジェクト

グローバル化の進行の中で、国際社会とのつながり無くして地域の発展は成し得ないとまでいえる

このような時代が到来しつつある。このプロジェクトでは、日本海対岸諸国や東南アジア諸国等との定期航空路、航路等の強化・開

設、国際会議・コンベンションの共同誘致、海外共同事業所の設置等により、アジア発展の一翼を担う仕組みづくりを行っていく(図5)。

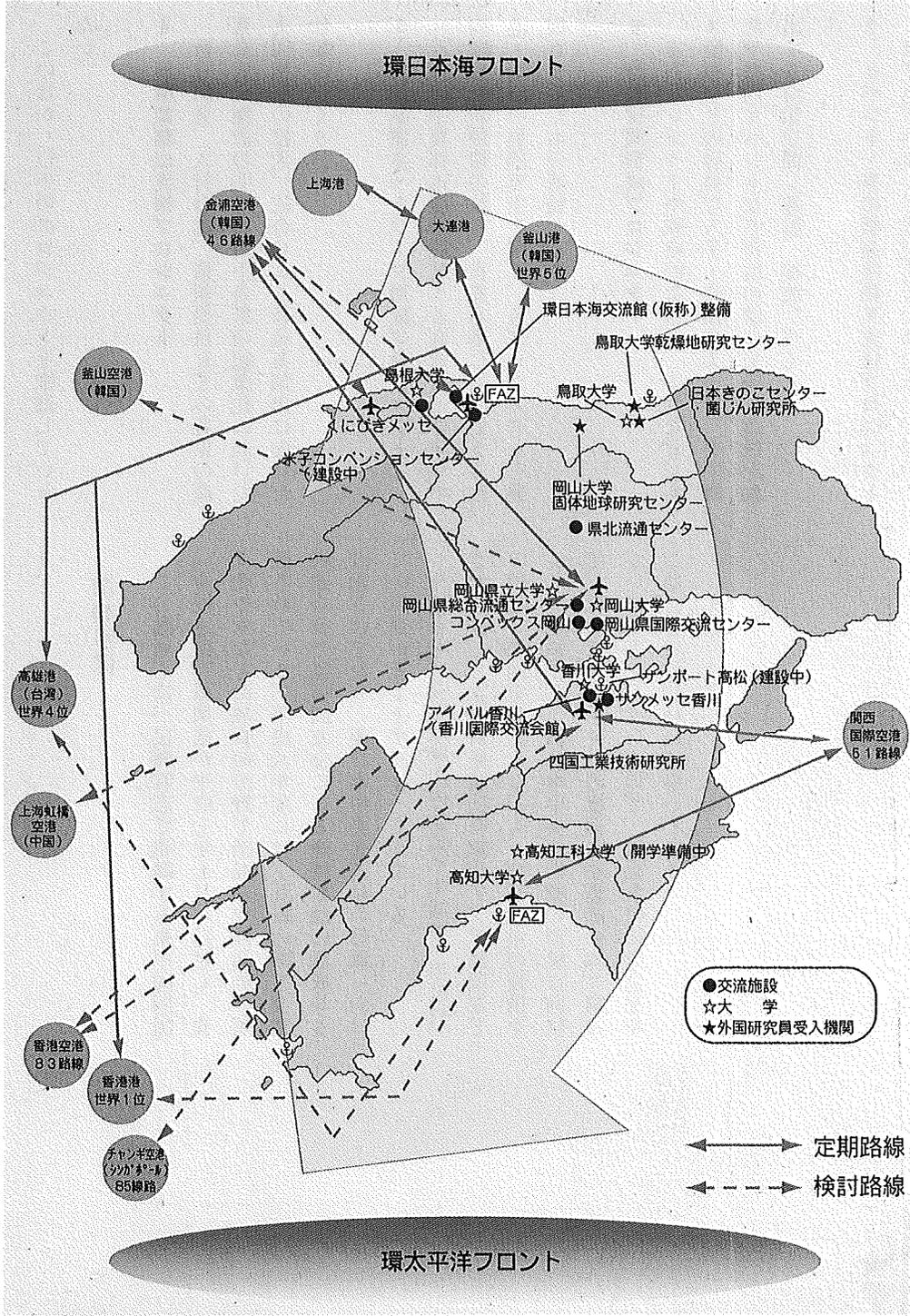


図5 圏域内の交流拠点

このほか、以下のプロジェクトを推進していきたい。

4 新産業創出支援プロジェクト

研究開発、人材育成、情報提供などの各県の産業高度化施設の共同利用や各県の起業化に向けた支援施策の拡大、統合による新産業創出に向けた仕組みづくり

5 交通基盤ネットワーク形成プロジェクト

五県の主要都市圏を連結する高速交通体系や中国横断新幹線の整備、世界水準に対応できる空港・港湾の整備充実を図り、各プロジェクトを発展させるための基盤づくり

6 情報空間形成プロジェクト

多彩なレジャーや戦略的な研究、多様なビジネス情報などの容易な入手・交換によって、共同研究や共同イベントなど密度の高い交流・連携を創出する情報空間（基盤、機能）づくり

7 イベント・草の根連携相互支援プロジェクト

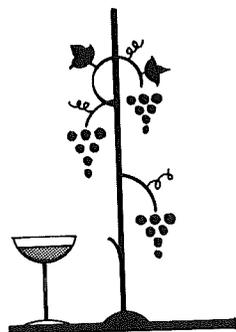
各プロジェクトを推進するためのきっかけづくりとして、この圏域で開催される全国的なイベントの相互支援や市町村、企業、生活者から発生する草の根的な交流・連携を定着させる仕組みづくり

り。

おわりに

この圏域では、民間有志で組織する東中国四国「交流連携」倶楽部が平成七年七月に発足し、食文化や本などの独自の分野で活発な交流活動が展開されている。平成八年度には、五県の商工会議所連合会や経済同友会による連携組織の設置等も計画されており、西日本中央連携軸の形成に向けての気運がますます高まってきている。

今後とも、この圏域内の企業や生活者、市町村、さらには、日本海対岸諸国や東南アジア諸国などの現状と動向を踏まえながら、関係五県の連携をより一層強化し、西日本中央連携軸の形成に向けて、戦略プロジェクトの推進に積極的に取り組んでいくこととしているので、関係各位のご意見やご助言をいただければ幸いです。



今後の有料道路制度のあり方についての 中間答申（高速自動車国道について）

建設省道路局有料道路課
同 高速国道課

一 総論

道路審議会は、昨年一一月に建設大臣から諮問された今後の有料道路制度のあり方について、約一年間にわたり、道路審議会に設置されている有料道路部会を中心に、有識者や道路利用者からも意見を幅広く聴取して審議を行い、一一月三〇日に、高速自動車国道に係る課題について中間答申した。また、高速自動車国道以外の有料道路の課題については、今後引き続き検討し、追って答申することとした。

二 検討経緯

平成六年九月二〇日に認可された高速自動車国道の料金改定にみられたように、料金改定に対す

る利用者の受け止め方は非常に厳しいものがあり、料金上昇の抑制を図りつつ、高速自動車国道の着実な整備を図る必要があることから、道路審議会において、有料道路事業により整備する高速自動車国道等の建設及び管理に関して、有料道路制度のあり方や高規格幹線道路網等のネットワーク整備のあり方について、社会経済情勢の変化を十分に踏まえながら、既に検討されているものも含めて改めて幅広く検討してもらうため、平成六年一月一〇日に、建設大臣から道路審議会に対し、今後の有料道路制度のあり方について諮問が行われた。

それを受けて、道路審議会では、現行の有料道路制度の根幹を成す部分について、利用者間あるいは世代間の負担の公平確保等の観点からそのあ

り方に関し検討を行った。制度の改変は、現在の利用者の負担のあり方に影響を与えると同時に、将来世代の負担をも規定することとなることから、できる限り長期的視点にたつて検討を行ったところであるが、社会、経済、国民生活の状況変化に応じ、将来更に検討を加えられるべき課題もあると考えられる。

なお、中間答申では、提言を具体的施策に反映する場合には、更に広範かつ多様な意見の把握に努めることが望ましいと付記している。

三 中間答申における主な提言

(1) 今後の高速自動車国道の建設予定地域に一般国道の計画があり、その整備が急がれている場合、一般国道の整備に際して自動車専用

道路として建設することにより、高速自動車国道の機能を代替させ、高速ネットワークの一部として活用することを提言した。

(2) プールに新たに追加して整備する路線に対しても、出資金や利子補給金による公的助成の拡充に努める必要があること、一般道路事業の活用を通じて地方からの支援の拡大を図る必要があることを提言した。ただし、地方公共団体からの直接的な助成については、その是非を含め広範な議論が必要であり、一般財源からの助成の強化等については、引き続き幅広い検討が必要であると付記している。

(3) 償還期間については、世代間負担の公平等の観点から、施設の平均的耐用年数を基本とすることが望ましいとされ、また、用地費については、施設費の償還期間中の料金算定対象から除外することが認容されうるとした。

なお、施設費の償還後の用地費に係る負債の取り扱いについては、維持・更新費を引き続き料金負担に求めていくこと等も踏まえ総合的に検討する必要があると付記している。

(4) 高速自動車国道は、高速走行等の高度なサービス水準を確保するため一般道路に比べて多額な維持・更新費を要し、今後の維持・更新費の増加、高度なサービスの受益と負担の公平を勘案すれば、償還期間後も税によるので

はなく料金により維持・更新を行うことが適当であると提言した。

四 中間答申本文

一 高速自動車国道整備の経緯と課題

(1) 高速自動車国道整備の経緯

① 高速自動車国道は、戦後の復興期において、国土の普遍的開発を図り、画期的な産業の立地振興及び国民生活領域の拡大を期するものであるとともに、産業発展を図るためには不可欠な基盤とされ、国土開発縦貫自動車道建

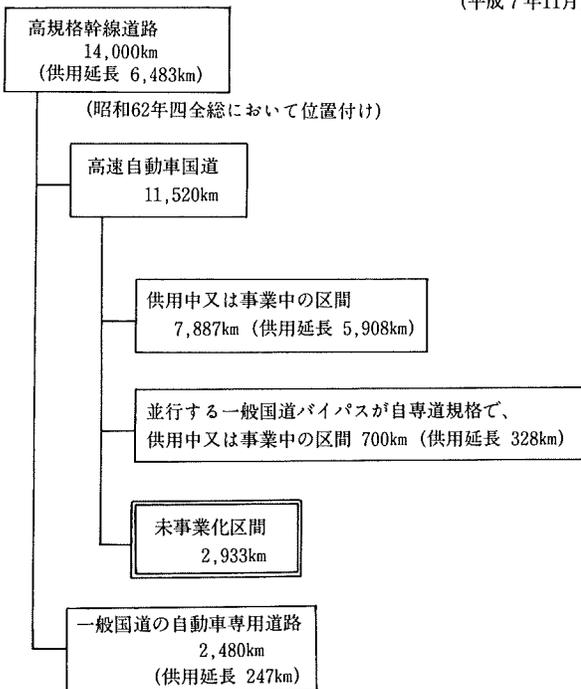
設法」の公布施行を受け、昭和三二年、建設に着手された。その後昭和四一年、同法が

「国土開発幹線自動車道建設法」に改正され、七、六〇〇kmの国土開発幹線自動車道（以下「国幹道」という。）計画が定められた。

また、戦後の我が国の道路整備全体が著しく立ち遅れた状況の下で、高速自動車国道の整備には巨額な費用を要し、また、その利用によって受けるサービスも高度であることから、利用者に料金負担を求める有料道路制度を活用することとされた。さらに、全路線が一体となって機能する高速自動車国道につい

図表 1 高規格幹線道路の整備の状況

(平成 7 年 11 月)



ては、料金について一貫性、一体性を持たせ、整備時期の違いによる料金格差の解消を図る観点等から、昭和四七年、全国プール制による画一料率制が採用された。

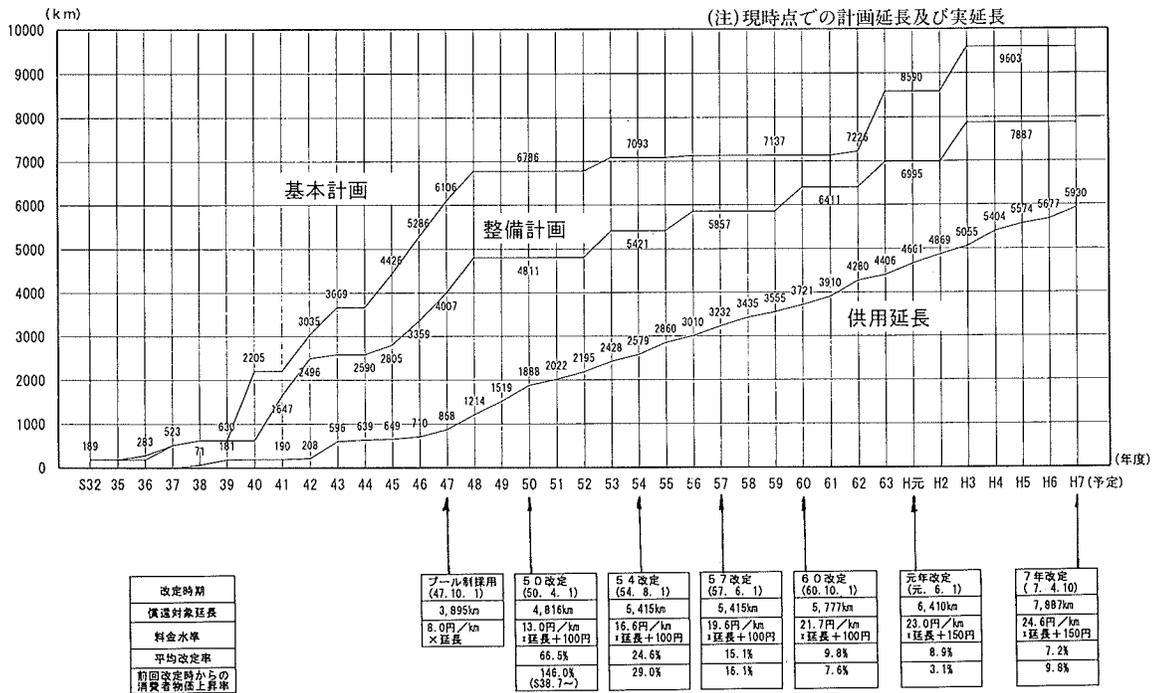
② 昭和六二年、七、六〇〇kmの国幹道計画では、高速道路へのアクセスビリティの不均衡により地域経済や生活の利便性の格差拡大が懸念されることなどから、第四次全国総合開発計画の「交流ネットワーク構想」に基づき、全国のほぼ全市町村からインターチェンジまで一時間以内で到達可能とすることを目標とし、全体で一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路網計画が策定された。

また、その構造については、高速性、定時性の確保や高速走行における安全性の確保等の観点から、アクセスコントロールされた自動車専用道路として整備を進めることとされた。

一四、〇〇〇kmのうち、従前の七、六〇〇kmを含め、国幹道の「国土を縦貫し、又は横断する」という考え方に合致する一、五二〇kmは高速自動車国道として、残る二、四八〇kmについては一般国道の自動車専用道路として整備することとされている。

③ 高速自動車国道一、五二〇kmのうち七、八八七km（平成七年一月末現在、このうち

図表 2 高速自動車国道自動車道の建設と料金改定の経緯



五、九〇八kmが供用中)の建設については、既に建設大臣から日本道路公団(以下「公団」という。)に対し施行命令が出され、平成六年九月の料金認可に基づく料金水準(普通車についてkm当たり二四・六円十ターミナルチャージ一五〇円)の下で整備が進められることとなっている。

(2) 高速自動車国道整備の課題

1) 高速自動車国道整備をとりまく環境の変化

① これまでも高速自動車国道の料金制度に関しては多くの議論がなされ、全国プール制における路線間の内部補助について一定の目安が設けられるとともに、国費助成の強化が図られるなどの措置が講じられてきた。しかし、長引く景気低迷、物価の下落傾向の中で、国民の公共料金に対する関心は一層高まってきており、高速道路料金の水準や公団の経営合理化などについて様々な意見が出されている。

② また、高速自動車国道の整備の進展に従ってより多くの人が身近に利用できるようになるとともに、生鮮食料品の流通の広域化などを通じて、高速自動車国道が国民の生活において重要な役割を果たすようになったことに伴い、その整備や費用の負担のあり方について、都市部と地方部の整備の進捗状況や交通需要

等の違いを背景とした議論が一層活発化している。

2) 高速自動車国道整備の課題

① 高規格幹線道路網一四、〇〇〇km計画については、以下の理由から、早期実現の必要性は高い。

a 大都市及びその周辺等においては、著しい渋滞により日常生活や経済活動に支障をきたしており、このような状況を解消するため、大都市圏の環状道路や、第二東名・名神高速道路を整備する必要があること。

b 都市相互又は都市とその周辺地域が、経済、文化、生活など様々な側面で連携・交流する相互補完型地域構造を形成することにより、質の高い快適な生活の確保、安定した魅力ある雇用の確保等を図る必要があること。

c 新たな産業の創出、育成、定着等を図る地域の発展基盤として、高速交通網を早期に整備する必要があること。

d 災害時等における代替性のある安定したネットワークを確保する必要があること。

② しかし、平成六年九月の料金認可においては、料金上昇を極力抑制するため、より徹底したコスト意識の下、建設・管理費の節減を行うことにより、料金の改定幅については一

〇・六%の申請に対し九・七%の認可とし、大型車等については平成九年一月までの間に三段階に分けて実施するよう緩和措置が講じられたが、プール制のあり方なども含め料金改定に対して厳しい意見が寄せられた。

③ 一方、我が国の高速自動車国道については、高い地価、高い耐震性確保の必要性、急峻な地形的条件に起因するトンネルや橋梁等の構造物の採用など、諸外国に比べコスト高になる様々な要因があるが、今後の建設についてみると、環境対策の拡充、安全性の確保など、更にコスト増を伴う要請があること等から、採算性を確保することが難しい状況にある。

④ このため、プール制についてその意義やあり方について検討するとともに、高速自動車国道一一、五二〇kmのうちまだ建設に着手されていない約三、六三〇kmについて、料金上昇の抑制を図りつつ、採算性を確保しながら着実な整備を進めることが最重要の課題である。

また、平成四年の中間答申において検討課題として残された償還期間終了後の維持・更新費の負担のあり方など、管理段階をも見通した建設・管理のあり方について方向性を見出す必要がある

さらに、建設の進め方と料金水準は密接な

図表3 高速自動車国道の料金に占める建設費等の割合

24.6円/km（普通車）の内訳

建設費等 17.3円(70.3%)		維持・更新費 7.3円(29.7%)
建設費 8.6円(34.9%)	利息 8.7円(35.4%)	

(算出方法)

現在の償還計画表に基づき、建設費、維持・更新費(維持補修費、料金徴収経費等の管理費に更新費を加えたもの)、利息を償還期間の40年間にわたって計算し、その構成比により現在の高速自動車国道料金水準24.6円/km(普通車)に占める割合を算出している。

関連を有することから、料金水準見直しを勘案した未着工区間に係る事業計画のあり方や、割引制度などのあり方も重要な課題である。

二 着実な整備と料金水準のあり方

近年の長引く経済の低迷状態の中で利用者の負担感の増大を背景として、料金改定に対する利用者の受け止め方は一層厳しいものとなる一方、今後早期整備が望まれる残された区間については、従来の考え方を前提とすると採算性の確保が難し

い区間が多い。

後述するとおり、料金、建設の進め方、公的助成の必要額は相互に関連しており、それぞれが独立的に定まるものではない。また、有料道路制度の基本的枠組みであるプール制や償還制度の内容如何によって、これらの相互関係も異なったものとなる。以上の観点から、料金上昇の抑制を図りつつ、高速自動車国道の着実な整備を図るため、有料道路制度に係る構成要素全体を見通して総合的に検討を行った。

(1) 建設・管理費の節減

- ① (2)で述べたような諸外国に比べコスト高になる様々な条件の下で、公団においては新技術や新工法の開発・導入、料金所の入口自動化、委託業務の合理化等、建設・管理費の節減の努力や、占用料の見直しによる増収策等の取組みがなされてきた。また、建設費は公共工事として競争入札により価格が決定されるものであり、中央建設業審議会等における検討も踏まえ、公団においても入札・契約制度の透明性・客観性、競争性を高めるため、一般競争入札の導入等が行われている。
- ② 平成六年一〇月、公団においては事業執行の効率化や経費節減、サービスの向上等事業運営全般にわたり、なお一層の経営合理化・

活性化を推進するため、民間の経営者などからなる経営改善委員会を設置している。今後とも経営改善委員会の活発な活動を通じて、多方面からの意見も積極的に取り入れ、また、他の分野での合理化努力も参考としながら、厳しく建設費や管理費の節減などに努めることが必要である。

特に、内外の価格動向を勘案した廉価な資材の調達、委託業務の競争性確保、低利な資金構成による利息負担の軽減、インターネットやサービスエリア周辺での収益性の高い事業分野への公団事業の拡充などを図る必要がある。

さらに、これらに関しては、具体的目標やその実績を公表する等、多方面から客観的評価を受けられる仕組みについて考える必要がある。

(2) 料金水準のあり方

料金水準のあり方に関しては、これまでも物価上昇や、負担力の上昇(例えば、一人当たり国民所得の伸び)に配慮されてきたところであるが、平成六年九月の料金認可の際に出された利用者の料金に対する意見を重く受け止め、より一層利用者の理解が得られるような料金水準の下で整備の推進が図られる必要がある。

このため、高速自動車国道の料金に関する利用者の負担感について、よりきめ細かな配慮をし、今後新たな料金改定を極力伴わないよう有料道路制度の運用・改善を進めることが望ましい。

また、整備計画の追加に当たっては、特に、物価上昇がなく、金利も極めて低い状況の下では、料金上昇を回避するよう最大限の努力が必要である。

(3) プール制のあり方

① 全国プール制については、先発路線の収入が過度に他の路線の内部補助にあてられているのではないかとの問題提起を受けて、各路線毎の収支状況が公表されるとともに、各路線に対する内部補助の限度額を路線毎の料金収入と国費等を合わせた額程度までとすることを目安とし、この目安を越えないよう採算性の厳しい路線に対する国費助成の強化が図られてきた。

昭和六十二年に、従前の七、六〇〇kmに新たに三、九二〇kmが予定路線として追加され、全体で一、五二〇kmの高速自動車国道の計画が決定された後も、採算性確保の観点から国費助成の強化を図りつつ、順次プールへ編入して整備を推進してきている。

② 高速自動車国道の残る区間の整備を進める上で全国プール制の持つ意義について取りま

とめると、以下のとおりである。

a 高速自動車国道の整備において、その建設時期に差が生じ、いわゆる先発路線と後発路線が発生することは避けられないが、各路線により提供されるサービスがほぼ同質であることから、料金については同じ水準とする必要がある。プール制により、建設時期の違いに起因する料金水準の格差を回避することが可能になる。

b 大都市圏等における混雑解消のため整備が急がれる第二東名・名神高速道路や大都市圏の環状道路は、相当の交通量が予想されるものの、その整備には巨額の費用を要し、採算性は極めて厳しい状況にある。プール制により、先発路線の料金収入を適切に活用し、これら路線の整備推進が可能となる。

c また、先発路線を有する地域が、これまでに地域開発の進展等のいわゆる「先発の利益」を受けていることを勘案すれば、整備着手が遅れている地域の路線整備にあたり、公的助成の強化を図りつつ、先発路線の料金収入を一定の範囲で充当することもやむを得ないと考えられる。

③ 一方、高速自動車国道のネットワークを、いくつかの路線や地域にグループ化し、グルー

図表4 大都市部と地方部の採算性

大都市部の道路：交通需要大、建設費大
地方部の道路：交通需要小、建設費小

道 路 名	建 設 費	延 長	平均断面 交通量(H5年度)	走行台キロ(H5年度) (走行台キロ当たり建設費)
東京外環自動車道 (大都市部)	8,200億円 (273億円/km)	30km	48,800台/日	376万台キロ (55円/台・キロ)
東北横断自動車道 (地方部)	4,600億円 (28億円/km)	164km	6,600台/日	397万台キロ (29円/台・キロ)
中国横断自動車道 (地方部)	3,500億円 (26億円/km)	137km	6,600台/日	329万台キロ (27円/台・キロ)

注) 走行台キロ当たり建設費 = $\frac{\text{建設費}}{\text{H5年度走行台キロ} \times 40\text{年}}$

プ毎にプール制を採用すべきではないかとの意見がある。仮にそのようなグループ・プール制を講じた場合、グループによってこれまでの整備状況や今後の追加整備量の違い、あるいは交通量の違い等により料金水準に大きな格差を生じることとなる。このため、一部

図表5 グループ毎にプール制を採用した場合の試算

対象ネットワーク：11,520km-700km=10,820km
(700kmについては、既着手の一般国道の自動車専用道路で当面高速ネットワークの一部として活用可能と考えられる区間の延長)

路線名等	最終料金水準 (2005年)
------	-------------------

[ケース0：全国プール制とした場合]

全国プール	1.30~1.40
-------	-----------

[ケース1：地区別に8分割した場合]

北海道地区	4.20~4.30
東北地区	1.30~1.40
関東地区	1.70~1.80
東海地区	1.10~1.20
近畿・北陸地区	1.20~1.30
中国地区	2.10~2.20
四国地区	2.80~2.90
九州地区	1.40~1.50

(注)1. 現行料金水準(24.6円/km+150円)を1.00とする。
2. 物価上昇率2%/年(最終料金改定時までの物価上昇率1.27)とし、建設費についても同様の上昇を見込んでいる。

のグループにおいては大幅な料金改定が必要となり、同一の料金水準にしようとすれば現在に比べて多額の助成が必要となる。このため、グループ・プール制は、現実的な方策としては適切ではないと考えられる。

④ なお、東名高速道路等単独でみれば既に償還しているとみられるような一部路線については、料金改定に当たって、他路線と比して改定幅に一定の歯止めを設けることも考えられるが、当該路線の混雑緩和のために必要な別路線(第二東名高速道路等)の整備等に充当すべき収入が不足することが懸念されるとともに、当該路線への交通集中による混雑の激化も予想されることなどから、慎重な対応が必要である。

⑤ 以上のとおり、全国プール制が高速自動車国道の整備推進に果たしてきた役割や、今後

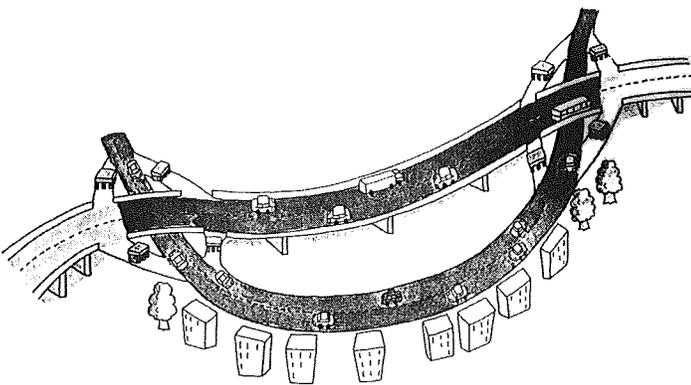
の都市部を中心とする混雑解消、あるいは地方部を中心とするネットワークの拡充の必要性からみて、今後とも基本的には全国プール制を活用していくことが必要と考えられる。その際、料金の上昇をできる限り抑制するとともに、新たな建設が既存のプールからの内部補助に過度に依存することのないよう、以下の(4)、(5)に示す方策を講じる必要がある。あわせて、こうした方策の具体的内容やその効果について積極的に公表し、全国プール制に対する国民の一層の理解が得られるよう努めることも必要である。

(4) 全国プールの負担軽減と高速ネットワークの早期整備

— 一般国道自動車専用道路による代替 —

① 未だ整備計画が策定されていない三、六三

図表6



○ kmの全てを、高速自動車国道として、これまでの公的助成の枠組みの下で利用者の料金負担を基本に建設しようとすれば、比較的高い水準での料金改定が必要となる。

一方、出資金や利子補給金などの国による公的助成を大幅に拡大させ、現行の財源制度を前提として税負担を基本に高速自動車国道を建設しようとする場合、基本的には同じ財源により賄われる一般道路整備の進捗に大き

な影響を及ぼすこととなる。

このように、国の出資金や利子補給金による公的助成の従来からの枠組みのもとで、料金負担を基本とする方策、あるいは公的助成の大幅な拡充のみを基本とする方策では、今後の高速自動車国道の整備が困難になっている。

② 一方、今後の高速自動車国道の建設予定地域の中には、高速自動車国道計画のほかにこれと並行して混雑解消や山間部の隘路解消のため一般国道の整備が急務となっている場合もある。このように並行して二つの道路計画がある場合、高速自動車国道と一般国道の両方を各々建設するのではなく、両者の性格をあわせもった一つの道路を建設することが投資効率等の面から有効であることも多い。

具体的には、一般国道の整備に際して高速走行可能な自動車専用道路として建設することにより、一般国道としての役割も果たしつつ高速自動車国道の機能を代替させ、高速ネットワークの一部として活用する方策が考えられる。

(5)に述べる高速自動車国道に対する公的助成の強化と併せて、この方策の活用によって、高速ネットワークの早期整備と高速自動車国道の採算性確保を図ることが現実的かつ適当

と考えられる。

特に、高速自動車国道の未整備区間が多く、交通需要が比較的少ない地域においては、このような方策を積極的に活用することにより、当該地域への他地域からの内部補助が軽減され、高速自動車国道の全国プールへの負担がより軽減されることとなる。したがって、このような方策は、広い意味での高速自動車国道整備全体への公的助成の強化とみることができる。

③ また、このような整備手法をとる場合においても、例えば、前後を高速自動車国道に挟まれて高速ネットワークの一部を構成する区間等については、整備の促進やサービスイター水準等の一貫性の確保等の観点から、一般道路事業と有料道路事業とのいわゆる「合併施行方式」を活用し、整備を進めることも必要である。その際、料金水準については、高速自動車国道と同様の高速サービスイターを提供するものであることから、高速自動車国道との整合性を持たせることが望ましい。

④ なお、高速自動車国道の機能を代替する一般国道の自動車専用道路については、供用後の交通状況等を踏まえ、将来段階的に高速自動車国道へ編入することも含め、高速ネットワークにおけるその位置付けについての検討

が必要である。

(5) 公的助成のあり方

① 公的助成と料金水準は相互に関連するものであり、料金の上昇は、その助成に依りて抑制しうるものとなる。このため、高速自動車国道の整備を推進するにあたっては、採算の厳しい路線について資金コストを三割とし、利子補給による公的助成の拡充を図る等、出資金及び利子補給金を併用して国費助成を行うことにより、料金上昇の抑制に努めてきている。

しかし、今後採算の厳しい区間の整備を計画的に進めるためには、プールに新たに追加して整備する路線に対しても出資金や利子補給金による公的助成の一層の拡充に努める必要がある。

② 従来、高速自動車国道に対する出資や利子補給等の財政的助成は国により行われてきている。今後、国と地方の一層の連携の下で、高速ネットワークの着実な整備を図る観点から、前述のような一般国道自動車専用道路による代替や、インターチェンジ整備における高速自動車国道と取り付け道路との事業区分の見直し等、国と地方が一定の分担のもとで整備を進めている一般道路事業の活用を通じて、地方からの支援の拡大を図ることが必要

である。

また、高速自動車国道整備による大都市圏の交通環境の改善、地方圏の地域開発効果にかんがみ、整備に係る費用の一部に、地方からの直接的な助成を導入することによって高速自動車国道への助成水準を引き上げることでも考えられる。

当該方策については、高速自動車国道の国土基盤としての性格や、地域に直接与える開発効果も勘案しつつ、国と地方の新たな連携のあり方も考慮し、その是非を含めて今後広範な議論が必要である。

③ 今後、高速自動車国道の供用により自動車利用者以外の者が受ける利益も、適切に高速自動車国道の建設に充当する観点から、一般財源からの助成の強化や現行の道路特定財源以外の分野に新たな助成のための財源を求めることも考えられる。その場合、当該受益の波及範囲や受益の程度を適切に評価する手法の開発が必要であるとともに、一般道路も含め、他の交通機関等においても、同様の議論があり得ることから、引き続き幅広く検討すべき課題である。

(6) 償還制度のあり方

償還制度とは、建設に要した費用と維持・更新

費、利息等の合計額である料金算定対象経費（全ての対象経費を一定期間内に償還させることから、「償還対象経費」ともいう。）を一定の料金徴収期間（同「償還期間」ともいう。）の料金収入により賄うという有料道路制度の根幹を形成する制度である。

1) 施設資産の償還期間

① 施設の建設に要する費用の償還にあたっては、当該施設を利用する各世代が等しく負担すべきであるという、世代間負担の公平性確保の観点から、その取り扱いを検討する必要がある。

② 償還期間について客観的な基準を設けるという観点から、例えば、現行の建設国債の償還期間（六〇年）や、税法上適用される耐用年数を高速自動車国道の諸施設に当てはめた場合に算出される平均的な耐用年数（概ね四五〜五〇年程度と計算される）を、施設資産に係る償還期間とする考え方もある。

③ 後述するように、償還期間後は無料化し、国が税により維持・更新を行うというこれまでの考え方から、維持・更新に係る費用については償還期間後も引き続き料金に求めていく考え方への転換を勘案すれば、施設に係る償還期間の設定については、世代間負担の公平性確保を図る観点から、採算面の不確実性

への影響等も踏まえ、高速自動車国道全体の平均的な耐用年数を基本とすることが望ましい。具体的な償還期間については、これを踏まえるとともに、有償資金を活用していることを勘案して総合的に検討する必要がある。

2) 料金算定対象経費の範囲

① 本審議会においても、用地費に関して、償還期間内の償還対象経費に含めることが適当であるかどうかについて、従来より議論されてきたところである。

用地は償還期間後も現存し、そのまま道路施設として利用されるとの意見もあり、1)と同様に、償還期間後も維持・更新に係る費用を引き続き料金に求めるという考え方への転換を勘案すれば、用地費元本については償還対象経費から除外し、償還期間の料金負担は、施設の建設に係る費用、維持・更新費用、利息等とする方策が認容されうる。

② その場合、除外した用地費の処理については、以下の方策が考えられる。

- a 今後の用地取得とあわせ公的資金を充当する又は国が償還後負債を引き取る方策
- b 償還期間後、料金により負債を返済する方策
- c 将来にわたり負債として持ち続ける方策

a の方策は、各々の時点での公的資金の負

担の大幅かつ急激な拡大が必要となることから、今後の財政事情の見通しも勘案し、その妥当性について検討する必要がある。

bの方策は、負債の負担を一定期間の世代にのみ求めることとなり、それを現時点で定めることは、現行制度と同様の課題等が残るため、その妥当性について検討する必要がある。cの方策は、当該負債の利息負担を利用者に永続的に求めることとなり、利用者の負担する料金総額が他の方策に比べて多額となることから、引き続きその妥当性について検討する必要がある。

また、b、cの方策においては償還期間以降も用地に係る利息を利用者の負担に求めることとなるが、当該負担に対して国、地方の公的助成を行うことについて、引き続き検討する必要がある。

これら方策については、今後の財政事情の見通しや有償資金を活用していること、維持・更新に係る費用を引き続き料金負担に求めていくことも踏まえ、総合的に検討する必要がある。

③ なお、維持・更新により道路としての機能が維持されるとして、用地費・施設費の元本全体を料金算定対象から除外するべきであるとの意見がある。

この場合、将来において、施設の老朽化や、

自動車交通や道路自体に求められる機能の変化に対応するために必要となる更新により、撤去される施設等の負担をも後世代に残すこととなり、世代間負担の公平性の観点から問題である。さらに、一旦は料金水準が低下するものの、その後負債が増加の一途をたどるため、料金水準が上昇し続けることとなり、利息負担さえも困難になる状況が生じることにも懸念される。

3) 採算の安定性

1)、2)を選択するにあたっては、交通量減少や金利上昇等償還条件と実態が乖離した場合、採算性の確保方策が必要となるため、例えば料金への影響を及ぼさないような方策や、物価上昇による維持・更新費用の見直しと併せ、必要に応じて、交通量・金利変動等に対応した料金の見直しを行う方策等、引き続き、将来の採算の安定性を確保する具体的方策を検討しておく必要がある。また、上に述べた償還制度の見直しの検討と併せ、具体的料金算定方法や経理処理方法についても明確にする必要がある。

三 管理段階をも見通した建設・管理のあり方

(1) 高速ネットワーク全体の一体性の確保

一般国道の自動車専用道路によって高速自動車

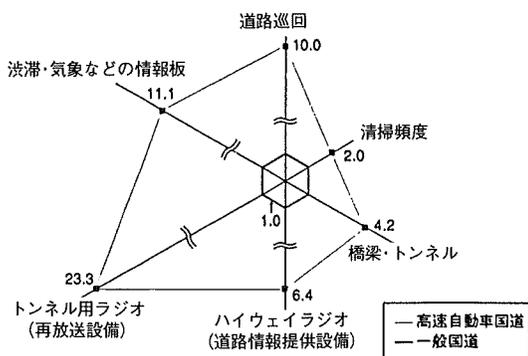
国道の機能を代替させる場合に、これと接続している高速自動車国道との間で、構造規格や管理水準に差があるとすれば、高速走行上の安全確保等の面で問題が生ずる恐れがあり、このような問題を回避する観点から、高速自動車国道と当該一般国道との間で、構造規格や維持管理の水準、道路情報提供等に関して、一定の連続性を確保する必要がある。

(2) 償還期間後の維持・更新費の負担

1) 高度な管理水準の確保

高速自動車国道の管理については、安全な高速走行の確保の観点から、パトロールの拡充、維持

図表7 サービスレベルの比較 (一般国道=1.0)



管理業務の的確な実施が引き続き必要である。

さらに騒音対策等の環境対策の他、道路交通情報通信システム(VICS)やノンストップ自動料金収受システムなど、利用者ニーズに対応したサービスの拡充も必要である。

2) 償還期間後の維持・更新に係る費用負担のあり方

① 高速走行の確保や安全性・快適性の維持・向上のための高度な管理は、償還期間内にとどまらず、高度なサービスが求められる限り継続して対応しなければならない課題であるが、その費用に関しては一般道路の場合に比べ高いサービス水準の維持のために多額の費用を要するものであることに加え、今後、供用延長の増大や、施設の老朽化、利用者ニーズに対応したサービスの拡充等に伴って、維持・更新費は更に増大せざるを得ない状況にある。

このため本審議会においても、維持管理業務の一層の合理化・効率化による経費の節減を前提としつつ、将来も含めてその費用の負担に関し、どのような方策が必要であるのか、かねてより検討課題としてきたところである。

② これまでは、建設費の償還期間中は建設のための借入金の返済に加え維持・更新費を料金で賄い、建設費の償還後は国が税により維

持・更新を行うものとされてきた。しかし、

今後の維持・更新費の増加、高速自動車国道の利用による高度なサービスの受益と負担の公平を勘案すれば、償還期間後も料金により維持・更新を行うことが適当と考えられる。

また、無料化した場合には、路線によっては混雑が助長されることも懸念される場所である。

なお、諸外国においても、近年、維持・更新のための財源確保や交通量調整等の観点から従来無料であった道路が有料とされる事例が見られる。

③ 償還期間後の維持・更新に係る費用負担のあり方については、これまで述べた公的助成のあり方や償還期間の考え方、用地費の取扱いなど料金算定対象経費の範囲の考え方の検討に当たって新たに発生する課題ととらえ、高度なサービス水準の確保、国際的動向も踏まえて、将来を展望し受益者の負担を導入することも、今回併せて提言した。

④ なお、償還期間後の料金は、償還方法等によって差があるものの、大幅に低減するものと考えられる。しかし、全ての費用を一括して償還させ、その後の維持・更新費は税により賄うという考え方からの転換となるものであり、幅広い議論を通じて、国民の理解を得

るよう努める必要がある。

四 割引等の料金制度の運用のあり方

(1) 割引制度の見直し

① 割引制度は、基本的には画一料率制の下、利用者間の一定の公平が保たれる範囲で、高速自動車国道の利用の定着や促進を図ることにより、増収に資するという観点から行われるものであることから、以下について検討する必要がある。

a 別納割引制度については、大口の利用者の割引率が大きく、他の利用者との均衡が問題となっていることから、他の割引制度との均衡等を考慮し、大口の利用者に対する割引率の変更を含めて割引内容の見直し

b 混雑が慢性化している区間で、現在以上の利用促進が実態的に困難な区間についても割引が適用される仕組みとなっていることから、割引制度の適用範囲の見直し

c 地方部の一部閑散路線にあっては、料金水準の引き下げによって利用促進が図られ、結果的に増収を期待できることも考えられることから、閑散(区間、時)割引制度

② 割引制度については、制度導入の可否やその具体的内容については、利用実態や地域の事情にきめ細かく配慮したマーケティングリサー

チを十分行い、小口利用者をはじめとする利用者に対するサービス向上を図りつつ、施設の有効利用に資するよう、今後積極的に検討を進める必要がある。

③ なお、既に実施されている割引制度を見直して割引の縮小等を行う場合には、社会・経済・生活等の諸活動への影響に配慮する必要がある。

(2) 弾力的な料金制度

① 競合する有料道路間の料金格差によって一方に過度に交通が集中することを回避する観点から料金調整を行った例があり、今後、高速自動車国道のネットワークの整備が進み、代替ルートが形成される場合について、状況に応じて料金調整を行うことを考える必要がある。

② 基本的には画一料率制の原則の下で、高速自動車国道の効率的利用、採算性の確保等の観点から、例えば時間帯によって割安や割高料金を設定し、渋滞時間帯の交通量を閑散時間帯に分散させる等、時間帯、曜日等に応じて弾力的に料金を設定する料金制度についても、今後の料金徴収システムの開発状況を踏まえ、引き続き検討する必要がある。

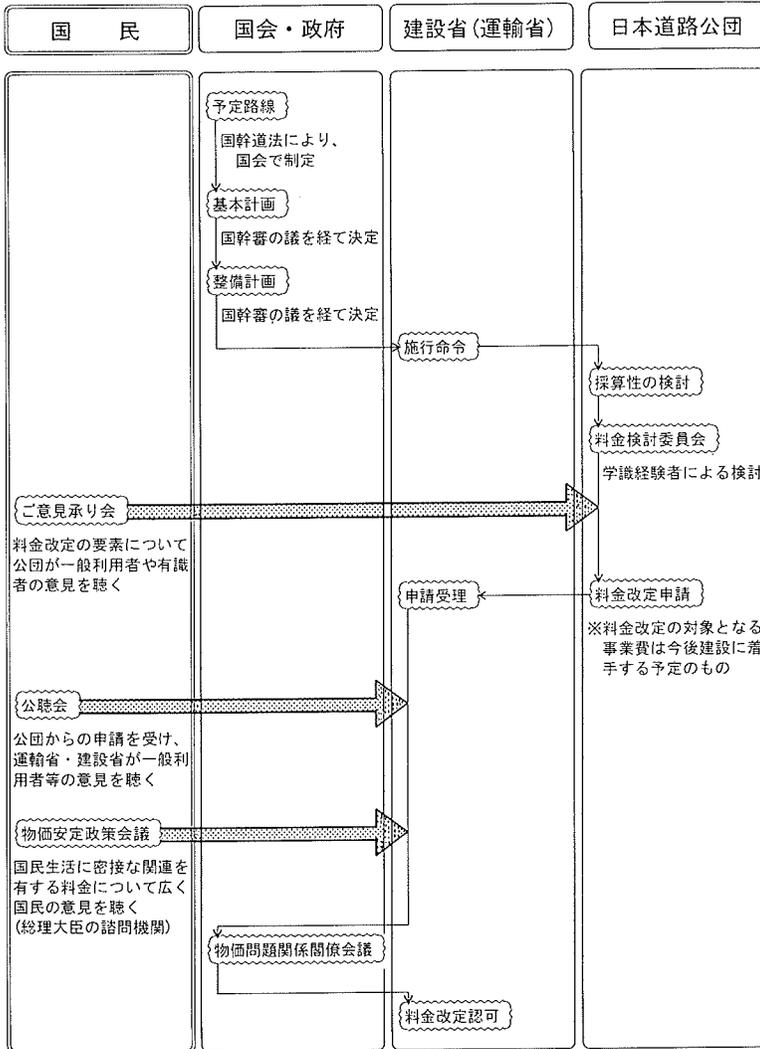
③ 高速自動車国道のネットワークの整備の進

展により、利用者の多様なニーズに答えられる条件が整ってきたことから、これらの事情に応じた周遊券割引や地域のイベントにあわせた特別割引など、地域ごとに地域固有の交通事情や高速自動車国道の利用実態等を勘案した割引を、増収が図られる範囲内で積極的

に行いうる枠組みが必要と考えられる。

④ なお、新しい割引制度や弾力的な料金制度の実施に当たって、導入に伴う利用動向、採算性等の効果を検証する必要がある場合には、本格導入に先立ち試行段階を設けることが望ましい。

図表 8 現行の高速自動車国道の計画策定及び料金決定手続き



五 建設の進め方への料金水準見通しの反映

① 料金水準は、償還制度やプール制など有料道路制度の基本的枠組みが定められればその下で、建設の進め方（未着手区間に係る事業計画、経費節減等）と公的助成との関係において決定される。したがって、残区間について新規着手を図るとすれば、それに応じて料金水準や公的助成について見直しを行うことが必要となり、また、料金水準に対して社会的制約が加えられるとすれば、それに応じて新規着手の見直しや公的助成の拡充が必要となる。

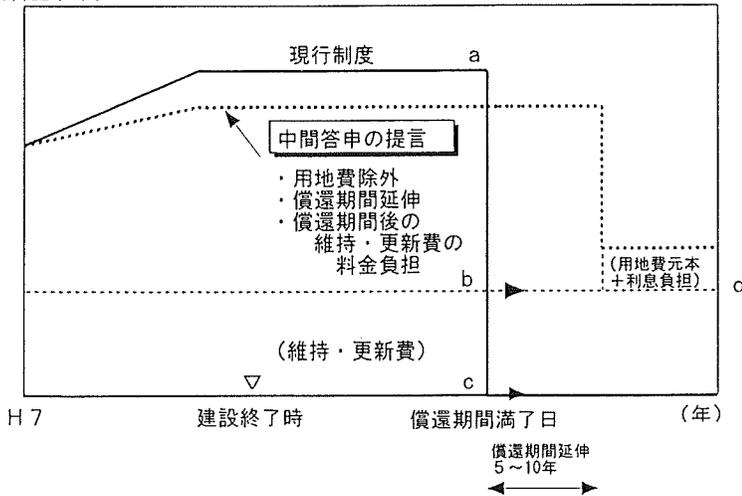
このような相互関係を勘案すると、これらを一体的に検討することが必要である。あわせて、建設に要する費用、料金水準の見直し、経費節減等に関する資料を公表するなど、国民が料金と計画等の関係を理解できる情報を適切に開示し、幅広く意見を把握していくことが重要である。

具体的には、計画段階、例えば整備計画策定時において、公的助成のあり方や料金水準の見直し等を公表することによって、多方面の意見を把握し、建設の進め方に反映させるよう努める必要がある。

② また、整備計画時や施行命令時等において、経営に関する公団の自主性をより発揮させる観点からの対応について考える必要がある。

図表9 今後の料金水準の推移

(料金水準)



道路法施行令の一部を改正する政令について

建設省道路局路政課道路利用調整室

一 おおむねに

建設大臣が管理する指定区間内の一般国道に係る占用料の額は、道路法第三九条第二項の規定に基づき、道路法施行令第一九条の二第一項及び同施行令別表に定められているところであるが、この度「道路法施行令の一部を改正する政令（平成七年政令第三六三号）」が公布され、平成八年四月一日から占用料の額が見直されることとなった。また、下水道管、ガスパ管等以外の占用物件の占用の期間の最高限度については、三年から五年に延長され、公布の日（平成七年一〇月二五日）から施行されている。

今回の占用料の見直しに当たっては、近年、収容空間としての道路の役割が従前以上に注目され、

道路占用制度の適切な運用とともに適正な占用料の設定が強く求められており、また、現行の占用料制度が昭和四二年に創設されて以来、制度としてはほとんど変更が行われておらず、最近の占用の形態や地価の状況等とはそぐわない点が生じていたことから、道路局内に「道路占用料制度調査委員会」（委員長・成田頼明横浜国立大学名誉教授）を設置し、占用料制度の問題について種々の観点から幅広くかつ根本にわたって議論、検討していただき、その検討を踏まえて、見直しを行ったところである。

また、下水道管、ガスパ管等以外の占用物件の占用の期間の最高限度については、道路占用許可に係る規制緩和の推進を図る観点から、「経済対策について」（平成七年九月二〇日経済対策閣僚会議決

定）及び「規制緩和推進計画」について（平成七年三月三十一日閣議決定）等を踏まえ、延長を行った。なお、今回の政令改正にあわせて、「開発道路に関する占用料等徴収規則」（昭和四二年建設省令第二九号）について、同規則第三条に規定する別表を道路法施行令別表と同一のものとする改正を行った。

二 見直しの概要等

1 占用料の見直し

(1) 見直しの必要性

道路占用料は、特定の事業者が事業用の施設等を設置して道路を排他的に使用する場合に、土地の使用の対価として徴収するものであり、こうした土地の利用形態は、一般の土地利用形態と基本

的に異なるものでないことや、道路は国民の負担により設けられた公の財産であることなどから、常に適正かつ妥当な水準であることが要請されており、今般、次のような諸要因にかんがみその見直しを行うこととした。

① 地価水準の大幅な上昇

地価が前回の占用料の改正時（昭和六二年一〇月）に比べ公示価格で約四割上昇しており、これを踏まえ適正な占用料を設定する必要があること。

② 占用料制度の基礎となる諸制度の変更

占用料を算定する際の基礎となる固定資産税の評価額が公示価格の七割を目途に算定され平成六年の見直しのときに従来の約四倍（前回改正時と比べると約五・五倍）に引き上げられるとともに、国有財産の使用料率が四％から二・三％に引き下げられたこと。

③ 電線類地中化の促進の必要性

安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図るため、電線類の地中化を図ることが重要となっており、今般、新たに電線共同溝の整備等に関する特別措置法（以下「電線共同溝整備法」という。）を施行するなどの施策を進めているが、占用料の体系についても、電線類の地中化が促進されるよう見直す必要があること。

④ サービスエリア等の占用料見直しの要請

高速道路のサービスエリア等の占用料に関して、日本道路公団が「特殊法人の整理合理化について（七・二・二四 閣議決定）」の中で見直しを求められており、サービスエリア等の占用料の在り方について再検討が必要であること。

(2) 見直しの内容

a 総論

① 占用料算定の際に固定資産税評価額を用いることについて

従来、道路占用料の算定の基礎としていた固定資産税評価額が公示価格の七割を目途に大幅に引き上げられたことから、占用料算定の際の土地評価として引き続き固定資産税評価額を用いるかが問題となるが、固定資産税評価額は、他の土地評価に比べ全国各地域にわたって調査が行われており調査地点数も多いことから、これについては引き続き占用料算定の際の土地評価として用いることとした。

なお、占用料を算定する際に固定資産税評価額は用いているものの国有財産法が相続税課税標準価格を用いていることとの調整（相続税課税標準価格は公示価格の八割程度とし、固定資産税評価額は公示価格の七割程度を目

途としていることから、固定資産税評価額に八／七を乗じるなど）は行い、結果的に国有財産法に基づく土地の使用料の額と道路の占用料の額（道路法に基づく土地の使用料の額）は同じになるよう措置している。

また、固定資産税評価額の引き上げ幅は、本来平均で約四倍となるところ、地価が下落傾向にあることから、地方税法の改正（臨時的な課税標準の特例措置を定めたもの）でこれを約二〜三倍にしているが、占用料の算出においても、措置後の評価額を用いることとした。

② 造成費について

今まで占用料を算定する際に、造成費として加算してきたものについては、その性格から言えば本来調整費というべきものであり、これまでは、全地目について、固定資産税評価額に造成費の一／三を加えてきた。

今回の見直しに当たり、国有財産法に基づく使用料の算定方法が改められ台帳価格から相続税課税標準価格が用いられるとともに、宅地部分については、

相続税課税標準価格＝

固定資産税評価額×八／七

という関係が成り立つこととなったことから、固定資産税評価額に八／七を乗じることに

り国有財産法に基づく使用料との調整は行われることとなり、特に造成費を加える必要はなくなったものである。

ただし、宅地部分以外の農地・山林部分については、固定資産税評価額に八／七を乗じたものが相続税課税標準価格に等しくなるという関係が成り立たないことから、造成費の全額に相当する額を加えることにより、国有財産法による使用料と道路の占用料とが合うようにしている。

③ 使用料率について
国有財産については、その使用料の算定に係る土地評価の方法が台帳価格から相続税課税標準価格に変更され、これに伴い使用料率が民間の賃料水準を踏まえ四％から二・三％に引き下げられたが、占用料の算定に用いる基本となる使用料率についてもこれを参考として四％から二・三％に引き下げることとした。

④ 修正率について
上空又は地下の占用の占用料については、地表の占用と異なり道路の効用に対する影響の度合いも少ないことから、修正率として一／二を乗じることとしているが、これは、昭和四二年の現行制度発足時に、国鉄等の上空又は地下の使用料率あるいは上空又は地下に

地上権を設定する場合の地上権価格等を参考に定めたもので、国鉄等が高架部分等の鉄道を設けるために民地に地上権を設定する場合の地上権価格が一般的に土地価格の五割程度であったことなどによる。

しかしながら、上空に占用物件があることは安全、快適な歩行、歩行に支障があるといった点を考慮すると、上空に比べ地下に占用物件がある方が道路の本来の効用に対する影響が少ないので、道路の目的からいって地下の修正率の方を上空より低くする方が合理的と考えられる。

また、最近の民間の土地賃貸借の実態をみると、ビル協会の効用比率等をもても上空の修正率を高くし、地下を低くする方が実態に適合するものと考えられる。あるいは、民地における通信用施設の地下と上空の土地の使用料についても、上空に比べ地下が低くなっているところである。

これらの点を踏まえ、現在、地下及び上空の修正率については、それぞれ一／二となっていたところ、地下を一／三、上空を二／三とすることとした。

⑤ 地目について
道路の占用物件については、国有財産の使用のように個別の土地評価を行っていないこ

とから当該占用物件の地目の状況がわからな
いので、逆に各占用物件の特性から、例えば
電柱、電話柱は平均地地目（平均地地目は宅
地、田畑及び山林部分を平均化した地目）に、
公衆電話所は宅地地目に、アーチは商業地地
目というように各占用物件ごとにその地目
を特定しているところである。今回、各占用
物件の占用実態等を踏まえ、宅地地目を平均
地地目に統合する等必要な見直しを行った。

b 各論

① 「地下電線」等の項目の新設

地下に埋設される占用物件の増加等に適切
に対応するため、「地下電線」、「地下に設け
る変圧器」、「路上に設ける変圧器」等の項目
を新設することとした。

なお、今年、電線共同溝整備法が成立、施
行されたが、電線共同溝に収容される電線の
占用料については、道路法に基づき定められ
た占用料を徴収することとなっており、今回
新設された「地下電線」として占用料を徴収
することとなる。

② 地下埋設管の外径区分の細分化

地下埋設管の占用の実態にかんがみ、地下
埋設管の外径区分のうち、〇・二メートル未
満となっている区分を、〇・一メートル未
満と〇・一メートル以上〇・一五メートル未

○・一五メートル以上○・二メートル未満の三分区に細分化することとした。

③ 電線条数による「電柱」等の区分化

支持する電線の条数により「電柱」等を「第一種電柱」等に区分し、占用実態（支持する電線の条数）に応じて占用料を徴収することとした。

④ 定率物件の占用料を求める際の近傍類似の土地の時価に乘じる率の引下げ

国有財産の使用料率が民間の賃料水準を参考として引き下げたことを踏まえ、地下街等いわゆる定率物件の占用料を求める際に近傍類似の土地の時価に乘じる率を引き下げることとした。

◇ いわゆる定率物件の使用料率を一・八%とする理由について

国有財産の使用料については、次式により算定される。

国有財産の使用料 \parallel 相続税課税標準価格 \times 使用料率 $\circ\cdot\circ二三$ ：

⑦

相続税課税標準価格は、公示価格の八割程度を用途としている。

相続税課税標準価格 \parallel 公示価格 \times 八 \div 一〇：

①

道路の占用料については、次式により算定さ

れる。

道路の占用料 \parallel 近傍類似の土地の時価 \times 使

用料率 \times ⑦

時価と公示価格はほぼ同等であるとされる。

(近傍類似の) 土地の時価 \parallel 公示価格 \div ⑤

国有財産法に基づく土地の使用料と道路の占用料の額(道路法に基づく土地の使用料の額)

は同じになると考えられることから、

道路の占用料 \parallel 国有財産の使用料

の関係が成り立ち、⑦、①、②及び④から、

近傍類似の土地の時価 \times 使用料率 \times 相続税課

税標準価格 \times 使用料率 $\circ\cdot\circ二三$

公示価格 \times 使用料率 \times 公示価格 \times 八 \div 一

$\circ\cdot$ 使用料率 $\circ\cdot\circ二三$

使用料率 \times ① $\circ\cdot$ 一八

となる。

(参考) 階数が二の地下街を設ける場合の占用料

近傍類似の土地の時価 \times 一・八 \div 一〇〇(使

用料率) \times 一 \div 三(地下の修正) \times 八 \div 一〇

(階数の修正) \parallel 近傍類似の土地の時価 \times 〇・

〇〇五(〇・〇〇四八)

⑤ サービスエリア等の占用料の見直し

高速道路のサービスエリア等の占用料に関

し、高速道路等が閉鎖空間であるという特殊

性を考慮し、サービスエリア等の土地利用の

実態にみあった適正な土地評価が行われるよ

う、サービスエリア等については、近傍に類

似の土地が存しない場合には、立地条件、収

益性等土地価格形成上の諸要素が類似した土

地をとることができることとした。

⑥ 看板等商業地地目に係る占用物件の占用料

看板等商業地地目に係る占用物件の乙地、

丙地のいわゆる道路の価格については、これ

まで甲地の $\frac{1}{2}$ 、 $\frac{1}{4}$ としてきたが、所

在地の実態にあわせるべくそれぞれの固定資

産税評価額を用いることとした。

2 占用の期間の最高限度の延長

占用の期間に最長の定めがあるのは、道路の占

用の許可基準である

・ 「道路の敷地外に余地がないためにやむを

得ないもの」であるか否か

・ 道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の

交通の確保に、占用物件が支障を及ぼさない

ものであるか否か(政令の基準に適合してい

るかどうか)

などについて、適宜再チェックを行い、適格性を

欠く物件については、これを排除する必要が道路

管理上あるためである。このチェックはできる限

り頻繁に行うことが望ましいが、許可を受けてい

る側の利便や行政側の事務負担等を勘案し、所管

大臣が必要な規制を行っている道路法第三六条等

(別表) 許可等の有効期間の延長の事例

法律名	摘要	変更年	変更前	変更後
塩専売法 (昭和59年に 全面改定)	販売人指定	昭和57年	3年以内	5年以内
建築士法	建築士事務所の登録	昭和58年	3年	5年
測量法	測量業の登録	昭和60年	3年	5年
建設業法	建設業の許可	平成6年	3年	5年
(参考) 河川法 (事務次官通達)	公園、緑地、運動場その他これらに類する施設又は工作物の占用許可	平成6年	5年以内	10年以内
	その他の施設	平成6年	3年以内	5年以内
(参考) 道路交通法	運転免許 (ただし、政令で定める基準に適する「優良運転者」のみ)	平成5年	3年	3～5年 70歳未満 5年 70歳 4年 71歳以上 3年

に規定するもの(水道、電気、ガス事業等のための道路の占用物件)を含め少なくとも一〇年に一度は実施することが必要であると考えられたことから、道路法第三六条等に規定するものについては最長期間を一〇年、それ以外の占用物件についてはより頻繁にチェックを行う必要があることから最長期間を三年としていたところである。

今回、下水道、ガス管等以外の占用物件の占有期間を最長三年から五年に延長することとしたが、

これは、近年、各種の公的規制において、有効期間は、国民負担の軽減の観点から延長される方向にあること。(別表参照)

- 許可の更新申請を審査する行政庁の事務が膨大なものとなっており、また、今年度から電線共同溝に係る事務が加わるなどから行政側も事務の合理化を図る必要があること。
- CATVに係る占用物件等事業規制が行わ

れている占用物件が増加していること。(ただし、道路法第三六条等に規定するものに比べると規制が弱いことなどから、いわゆる義務占用物件とするのは適当でない。)

などを勘案したものである。

なお、道路法第三六条等に規定するものの占有期間については、今回延長しなかったが、これは、

- 一〇年を超える占有期間を認めることは、少なくとも一〇年に一度は必要な再チェックを行えなくなるから、現行どおりとしたものである。

三 おわりに

政令改正後、地方公共団体等の道路占用許可に係る担当者から条例改正の問題もあつて数多くの質問を受けているところであるが、本稿が各担当者の今回の政令改正に対する理解を深め、条例改正作業等を円滑に進める一助になれば幸いである。

なお、本政令の運用上の留意事項については、今後、道路局長通達等により示される予定である。

道路法施行令の一部を改正する政令新旧対照条文

○ 道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）（抄）

改 正 後	改 正 前
<p>(占用の期間)</p> <p>第九条 占用の期間は、水道法（昭和三十一年法律第七十七号）、工業用水道事業法（昭和三十三年法律第八十四号）、下水道法（昭和三十三年法律第七十九号）、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）若しくは全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）、ガス事業法（昭和二十九年法律第五十一号）、電気事業法（昭和三十一年法律第七十号）若しくは電気通信事業法（昭和五十九年法律第八十六号）の規定に基づいて設ける水管（水道事業、水道用水供給事業又は工業用水道事業の用に供するものに限る。）、下水道管、公衆の用に供する鉄道、ガス管（ガス事業法第二条第六項に規定する大口ガス事業の用に供するものを除く。）若しくは電柱、電線若しくは公衆電話所（これらのうち、電気通信事業法に基づくものにあつては、同法第十二条第一項に規定する第一種電気通信事業者がその事業の用に供するものに限る。）又は石油パイプライン事業法（昭和四十七年法律第五号）による石油パイプライン事業の用に供する石油管については十年以内とし、その他の占用物件については五年以内としなければならない。占用の期間が満了した場合において、これを更新しようとする場合の期間についても、同様とする。</p> <p>(指定区間内の国道に係る占用料の額)</p> <p>第十九条の二 指定区間内の国道に係る占用料の額は、別表占用料の欄に定める金額に、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により協議が成立した占用の期間（電線共同溝に係る占用料にあつては、電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成七年法律第三十九号。以下「電線共同溝整備法」という。）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り許可をし、又は電線共同溝整備法第二十一条の規定により協議が成立した占用することができる期間（当該許可又は当該協議に係る電線共同溝への電線の敷設工事を開始した日）が当該許可をし、又は当該協議が成立した日と異なる場合には、当該敷設工事を開始した日から当該占用することができる期間の末日までの期間。以下この項、次項、次条第一項及び別表の備考第九号において同じ。）に相当する期間を同表占用料の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあっては、百円）とする。ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、同表占用料の欄に定める金額に、各年度における占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあっては、百円）の合計額とする。</p> <p>254 (略)</p>	<p>(占用の期間)</p> <p>第九条 占用の期間は、水道法（昭和三十一年法律第七十七号）、工業用水道事業法（昭和三十三年法律第八十四号）、下水道法（昭和三十三年法律第七十九号）、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）若しくは全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）、ガス事業法（昭和二十九年法律第五十一号）、電気事業法（昭和三十一年法律第七十号）若しくは電気通信事業法（昭和五十九年法律第八十六号）の規定に基づいて設ける水管（水道事業、水道用水供給事業又は工業用水道事業の用に供するものに限る。）、下水道管、公衆の用に供する鉄道、ガス管（ガス事業法第二条第六項に規定する大口ガス事業の用に供するものを除く。）若しくは電柱、電線若しくは公衆電話所（これらのうち、電気通信事業法に基づくものにあつては、同法第十二条第一項に規定する第一種電気通信事業者がその事業の用に供するものに限る。）又は石油パイプライン事業法（昭和四十七年法律第五号）による石油パイプライン事業の用に供する石油管については十年以内とし、その他の占用物件については三年以内としなければならない。占用の期間が満了した場合において、これを更新しようとする場合の期間についても、同様とする。</p> <p>(指定区間内の国道に係る占用料の額)</p> <p>第十九条の二 指定区間内の国道に係る占用料の額は、別表占用料の欄に定める金額に、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により協議が成立した占用の期間（電線共同溝に係る占用料にあつては、電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成七年法律第三十九号。以下「電線共同溝整備法」という。）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り許可をし、又は電線共同溝整備法第二十一条の規定により協議が成立した占用することができる期間（当該許可又は当該協議に係る電線共同溝への電線の敷設工事を開始した日）が当該許可をし、又は当該協議が成立した日と異なる場合には、当該敷設工事を開始した日から当該占用することができる期間の末日までの期間。以下この項、次項、次条第一項及び別表の備考第七号において同じ。）に相当する期間を同表占用料の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあっては、百円）とする。ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、同表占用料の欄に定める金額に、各年度における占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあっては、百円）の合計額とする。</p> <p>254 (略)</p>

別表（第十九条の二関係）

占 用 物 件	占 用 料		
	甲 地	乙 地	丙 地
第一種電柱	一、二〇〇	一、〇〇〇	七七〇
第二種電柱	三、四〇〇	一、六〇〇	一、二〇〇
第三種電柱	四、七〇〇	二、二〇〇	一、六〇〇
第一種電話柱	一、〇〇〇	九三〇	六九〇
第二種電話柱	三、二〇〇	一、五〇〇	一、一〇〇
第三種電話柱	四、五〇〇	二、一〇〇	一、五〇〇
その他の柱類	一五〇	七二	五三
共架電線その他上空に設ける線類	二〇	一〇	七
地下電線その他地下に設ける線類	一〇	五	四
路上に設ける変圧器	一、五〇〇	七〇〇	五二〇
地下に設ける変圧器	一、〇〇〇	四八〇	三六〇
変圧塔その他これに類するもの及び公衆電話所の郵便差出箱	三、〇〇〇	一、四〇〇	一、一〇〇
表示面積一平方メートルにつき一年	一、三〇〇	六〇〇	四五〇
広告塔	二、六〇〇	四、四〇〇	一、一〇〇
占用面積一平方メートルにつき一年	三、一〇〇	一、四〇〇	一、一〇〇
その他のもの			

別表（第十九条の二関係）

占 用 物 件	占 用 料		
	甲 地	乙 地	丙 地
電柱	一、七〇〇	八七〇	六八〇
電話柱（電柱であるものを除く。）	六二〇	三三〇	二五〇
街灯（電柱又は電話柱であるものを除く。）	七四〇	三三〇	二二〇
その他の柱類	四、三〇〇	二、一五〇	一、〇七五
変圧塔その他これに類するもの及び公衆電話所の郵便差出箱	二、二〇〇	九九〇	六二〇
広告塔	八、五〇〇	四、二五〇	二、二二五
送電塔	一、二〇〇	六四〇	五〇〇
長さ一メートルにつき一年	二、二〇〇	六四	五〇
表示面積一平方メートルにつき一年	二、二〇〇	九九〇	六二〇
その他のもの			

法第三十二 条第一項第 五号に掲げ る施設	法第三十二 条第一項第 五号に掲げ る施設	地下街及び 地下室 の 階数が三以上も の	階数が一のもの	階数が二のもの	階数が三以上のもの	上空に設ける通路	地下に設ける通路	その他のもの	法第三十二 条第一項第 五号に掲げ る物件	外径が〇・一メートル未満のもの	外径が〇・一メートル以上〇・一五メートル未満のもの	外径が〇・一五メートル以上〇・二メートル未満のもの	外径が〇・二メートル以上〇・四メートル未満のもの	外径が〇・四メートル以上一メートル未満のもの	外径が一メートル以上のもの	長さ一メートルにつき一年	占用面積一平方メートルにつき一年	一〇〇	一五〇	二〇〇	四一〇	一、〇〇〇	二、〇〇〇	四八〇	九五〇	七二	五三	三八	三六
																		三、一〇〇	一、四〇〇	一、一〇〇	Aに〇・〇〇三を乗じて得た額	Aに〇・〇〇五を乗じて得た額	Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	七二〇	三六〇	一、一〇〇			

法第三十二 条第一項第 五号に掲げ る施設	法第三十二 条第一項第 五号に掲げ る施設	地下街及び 地下室 の 階数が三以上も の	階数が一のもの	階数が二のもの	階数が三以上のもの	上空又は地下に設ける通路	その他のもの	法第三十二 条第一項第 五号に掲げ る物件	法第三十五 条に規定す る事業のた めに設ける もの、法第 三十六条に 規定するも の及び第九 条に規定す る石油管	外径が〇・二メートル未満のもの	外径が〇・二メートル以上〇・四メートル未満のもの	外径が〇・四メートル以上一メートル未満のもの	外径が一メートル以上のもの	外径が〇・二メートル未満のもの	外径が〇・二メートル以上〇・四メートル未満のもの	外径が〇・四メートル以上一メートル未満のもの	長さ一メートルにつき一年	占用面積一平方メートルにつき一年	一三〇	二五〇	六二〇	一、二〇〇	二二〇	四四〇	二〇〇	九九	六四〇	三三〇	一、三〇〇	六四	五〇
																			二、二〇〇	四、三〇〇	二、一五〇	Aに〇・〇一を乗じて得た額	Aに〇・〇二を乗じて得た額	Aに〇・〇三を乗じて得た額	九九〇	六二〇	六二〇	五〇〇	六二〇	六二〇	六二〇

第七十二条 法第三十二 条第一項第 六号に掲げ る施設										第七十一条 第七号に掲げ る施設									
祭礼、緑日等に際し、一時的に設けるもの					その他のもの					祭礼、緑日等に際し、一時的に設けるもの					その他のもの				
占用面積一平方メートルにつき一日					占用面積一平方メートルにつき一月					表示面積一平方メートルにつき一月					表示面積一平方メートルにつき一年				
二六〇					二六〇〇					二六〇〇〇					二六〇〇〇				
四四					四四〇					四四〇〇					四四〇〇				
一一					一一〇					一一〇〇					一一〇〇				

第七十二条 法第三十二 条第一項第 六号に掲げ る施設										第七十一条 第七号に掲げ る施設									
祭礼、緑日等に際し、一時的に設けるもの					その他のもの					祭礼、緑日等に際し、一時的に設けるもの					その他のもの				
占用面積一平方メートルにつき一日					占用面積一平方メートルにつき一月					表示面積一平方メートルにつき一月					表示面積一平方メートルにつき一年				
八五					八五〇					八五〇〇					八五〇〇〇				
四三					四三五					四二五〇					四二五〇				
二二					二二三					二二三五					二二三五				

備考

一 (略)

二 所在地とは、占用物件の所在地をいい、その区分は、次のとおりとし、各年度の初日後に
占用物件の所在地の区分に変更があつた場合は、同日におけるその区分によるものとする。

イ 甲地、都の特別区の存する区域並びに札幌市、仙台市、千葉市、船橋市、川崎市、横浜
市、相模原市、浜松市、名古屋市、京都市、大阪市、堺市、東大阪市、神戸市、岡山市、
広島市、北九州市、福岡市、熊本市及び鹿児島市の区域をいう。

ロ・ハ (略)

三 第一種電柱とは、電柱(当該電柱に設置される変圧器を含む。以下同じ。)のうち三条以
下の電線(当該電柱を設置する者が設置するものに限る。以下この号において同じ。)を支
持するものを、第二種電柱とは、電柱のうち四條又は五條の電線を支持するものを、第三
種電柱とは、電柱のうち六條以上の電線を支持するものをいうものとする。

四 第一種電話柱とは、電話柱(電話その他の通信又は放送の用に供する電線を支持する柱を
いい、電柱であるものを除く。以下同じ。)のうち三条以下の電線(当該電話柱を設置する
者が設置するものに限る。以下この号において同じ。)を支持するものを、第二種電話柱と
は、電話柱のうち四條又は五條の電線を支持するものを、第三種電話柱とは、電話柱のうち
六條以上の電線を支持するものをいうものとする。

五 共架電線とは、電柱又は電話柱を設置する者以外の者が当該電柱又は電話柱に設置する電
線をいうものとする。

六 表示面積とは、広告塔又は看板の表示部分の面積をいうものとする。

七 Aは、近傍類似の土地(第七条第八号に掲げる休憩所、給油所又は自動車修理所につい
て近傍に類似の土地が存しない場合には、立地条件、収益性等土地価格形成上の諸要素が類似
した土地)の時価を表すものとする。

八 表示面積は、占用面積若しくは占用物件の面積若しくは長さが一平方メートル若しくは一メー
トル未満であるとき、又はこれらの面積若しくは長さが一平方メートル若しくは一メー
トル未満の端数があるときは、一平方メートル又は一メートルとして計算するものとする。

九 占用料の年額で定められている占用物件に係る占用の期間が一年未満であるとき、又はそ
の期間に一年未満の端数があるときは月割をもつて計算し、なお、一月未満の端数がある
ときは一月として計算し、占用料の額が月割で定められている占用物件に係る占用の期間が一
月未満であるとき、又はその期間に一月未満の端数があるときは一月として計算するものと
する。

備考

一 (略)

二 所在地とは、占用物件の所在地をいい、その区分は、次のとおりとし、各年度の初日後に
占用物件の所在地の区分に変更があつた場合は、同日におけるその区分によるものとする。

イ 甲地、都の特別区の存する区域並びに札幌市、仙台市、千葉市、船橋市、川崎市、横浜
市、浜松市、名古屋市、京都市、大阪市、堺市、東大阪市、尼崎市、神戸市、岡山市、
広島市、北九州市、福岡市、熊本市及び鹿児島市の区域をいう。

ロ・ハ (略)

三 表示面積とは、広告塔又は看板の表示部分をいうものとする。

四 「法第三十二条第一項第一号に掲げる工作物」の「その他のもの」の項中「長さ一メー
トにつき一年」の項に定める占用料の額は線類について、「占用面積一平方メートルにつき
一年」の項に定める占用料の額は線類以外のものについて適用するものとする。

五 Aは、近傍類似の土地の時価を表すものとする。

六 表示面積は、占用面積若しくは占用物件の面積若しくは長さが一平方メートル若しくは一
メートル未満であるとき、又はこれらの面積若しくは長さが一平方メートル若しくは一メー
トル未満の端数があるときは、一平方メートル又は一メートルとして計算するものとする。

七 占用料の額が年額で定められている占用物件に係る占用の期間が一年未満であるとき、又
はその期間に一年未満の端数があるときは月割をもつて計算し、なお、一月未満の端数があ
るときは一月として計算し、占用料の額が月割で定められている占用物件に係る占用の期間
が一月未満であるとき、又はその期間に一月未満の端数があるときは一月として計算するも
のとする。

道路標識、区画線及び道路標示に関する 命令の改正について

道路法令研究会

はじめに

真の豊かさを実感できる社会の実現、より良い生活環境の創造等に対する国民の期待が高まっている昨今、道路においても、「人とくらしを支える社会空間」として、人にとって使いやすい道路構造の実現、美しい街並みの形成等に配慮した整備を行うことが求められている。なかでも、住宅地内や商業地内の道路は地域住民に最も身近な公共空間であることから、特に上記の視点に配慮して、安全かつ快適で親しみやすい空間として整備する必要がある。また、こうした地区内の道路においては、道路標識が乱立することは望ましいことではない。

このような観点から、今般、道路標識、区画線

及び道路標示に関する命令（昭和三十五年総理府令・建設省令第三号。以下「標識令」という。）の一部を改正し、区域を定めて行う交通規制を表示する道路標識を新たに位置付けたところである。（平成七年十一月二十一日公布、平成八年四月一日施行。）

以下、本稿においては、今般の標識令の改正の内容等について概観する。

一 改正の趣旨

建設省及び警察庁においては、上述のような観点から、今後、特定のゾーン内の道路を対象として、コミュニティ道路等の面的整備によるハンンプ、狭さく等の物理的デバイスの設置（建設省）と区域を定めて行う交通規制を表示する道路標識の設

置（警察庁）を適切に組み合わせることにより、住宅地、商業地等の生活の場における交通事故の削減と道路標識の少ない美しい都市景観の整備に取り組むこととしている。このため、必要となる区域を定めて行う最高速度規制、駐車禁止、大型車通行止め等の交通規制を表示する道路標識を新たに位置付けるものである。

三 改正の概要

- (1) 本標識が表示する交通の規制が行われている区域の始まり、区域内、区域の終わりを示す補助標識として次の三標識を新たに規定することとした。

別表第一	別表第二	表示する意味
「始まり(505-C)」	区 域 ここから	本標識が表示する交通の規制が行われている <u>区域の始まり</u> を示すこと。
「区域内(50602)」	区 域 内	本標識が表示する交通の規制が行われている <u>区域内</u> であることを示すこと。
「終わり(507-D)」	区 域 ここまで	本標識が表示する交通の規制が行われている <u>区域の終わり</u> を示すこと。

(注) 「(505-C)」等の番号は、標識令別表第一による分類番号である。

(2) 区域を定めて行う交通規制を表示する道路標識を設置する場合には、当該道路標識に白色又は灰色の長方形の背板を設けることができることとする(図1参照)。

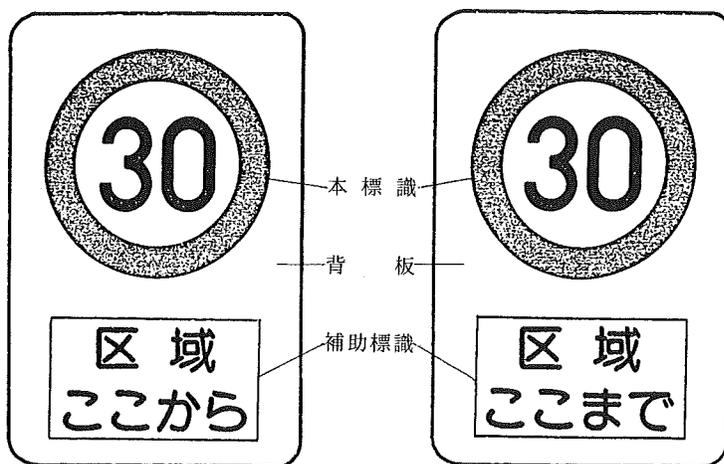


図1 標識の設置例

四 コミュニティ・ゾーン形成事業

建設省においては、今回の標識令の改正に合わせて、歩行者等の交通等が優先されるべき住居系及び商業系地区における歩行者等の安全を確保する観点から、「コミュニティ・ゾーン形成事業」の創設に取り組んでいることである。

参考

コミュニティ・ゾーン形成事業について

概要

歩行者等の通行等が優先されるべき住居系・商業系地区において、通過交通の進入を抑え、地区内のくらしの安全を確保するため、道路管理者によるコミュニティ道路や歩車共存道路(歩道のないコミュニティ道路)等の面的整備と公安委員会によるゾーン規制等を適切に組み合わせた整備を地域住民や関係機関との綿密な連携を図りつつ実施する事業であり、現在、策定中の平成八年度を初年度とする新たな交通安全施設等整備事業五箇年計画(第六次)において本事業の創設に取り組んでいることである。

施策の内容(案)

(1) ゾーンの策定範囲

ゾーンは、日常生活圏や小学校区等、設定する範囲が地区としてまとまりをもつものであることを基本とし、原則として幹線機能を有する道路、河川、鉄道等で囲まれた概ね二五ha〜五〇ha程度の範囲とするが、土地利用等の地区特性を勘案のうえで適宜設定する。

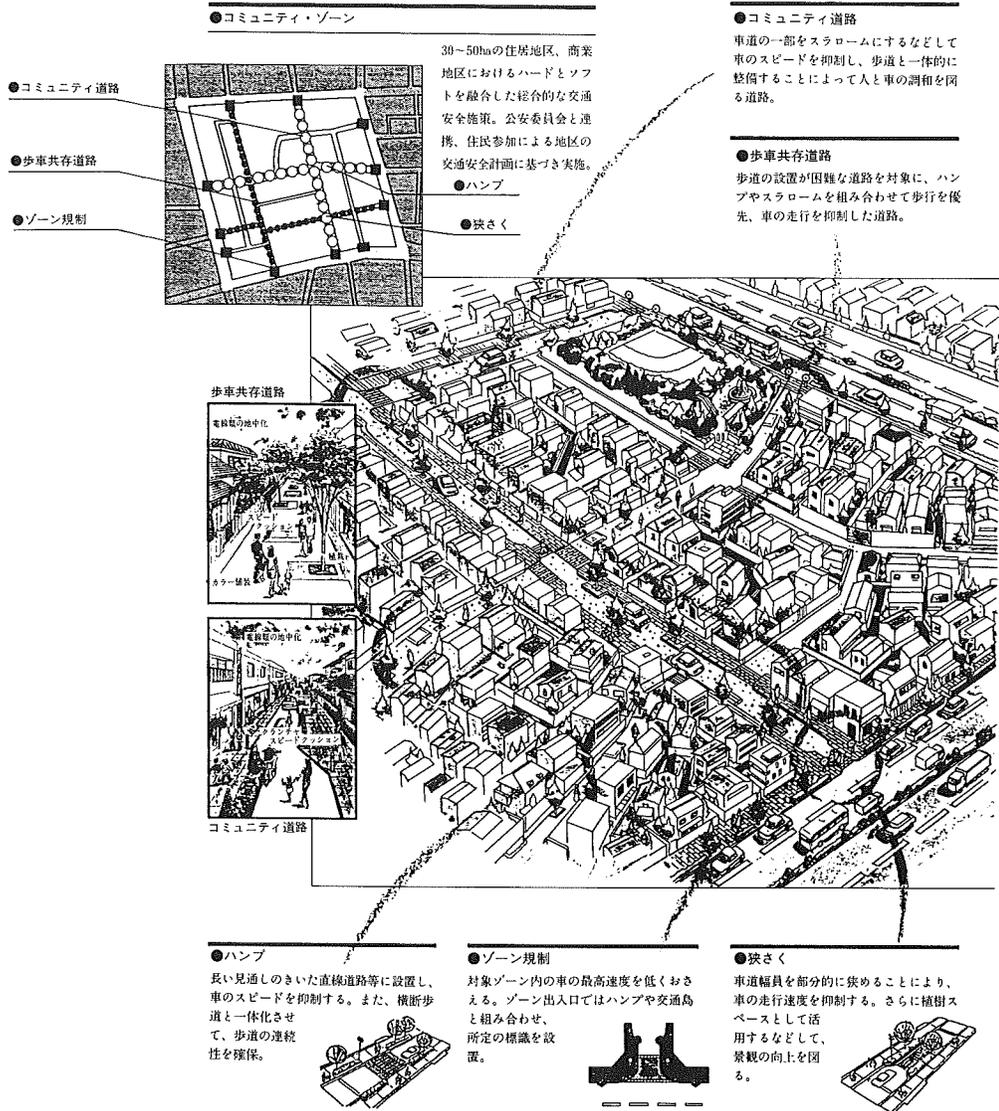


図 2

(2) ゾーンの明示手法
今回の改正による地区規制標識をゾーンの境界に設置し、ゾーンの境界であることを明示すると

ともに、ゾーン内については、景観上及び維持管理上の観点から標識を極力少なくする。また、ゾーンの境界部には、境界を印象づける

ために、標識と併せて、スムーズ歩道等を積極的に導入する。
(3) ゾーン内での施策内容
ゾーン内の道路については、コミュニティ道路や歩車共存道路の整備により車の走行速度の抑制を図るとともに、ゾーン内の速度規制標識を削減し、標識の乱立による景観阻害の防止や標識の維持管理の簡素化を図る。また、地域の実情に応じ、ゾーン内の一部のみ駐車可能区間を設けるなどの駐車対策を面的に実施する。

※コミュニティ道路
車道の一部をスラロームにするなどして車の速度を抑制し、歩道と一体的に整備することによって人と車の調和を図る道路
※歩車共存道路(歩道のないコミュニティ道路)
歩道の設置が困難な道路を対象に、ハンブやスラロームを組み合わせて歩行を優先、車の走行を抑制した道路

(4) 周辺道路の対策
ゾーン境界となる道路については、通過交通のゾーン内進入を抑制し、また、ゾーン規制のメモリハリをつけるという観点から、円滑化を推進する。

整備計画(案)

五年間で全国の人ロ一〇万人以上の約二二〇市を中心に約三〇〇箇所を整備を行う。

滋賀県道大津信楽線 土砂崩壊損害賠償請求事件の 控訴審判決について

建設省道路局道路交通管理課訟務係

さる、一〇月二七日(金)大阪高等裁判所において
標記事件の控訴審判決が言い渡された。

標記事件は、滋賀県知事が管理する県道大津信
楽線において、突然の道路法面からの土砂崩壊が
走行中の自動車を襲い、乗員二名が死亡したとい
うものである。

第一審の判決は平成五年二月二〇日に大津地
方裁判所で言い渡されており、このような災害は
道路管理者によって予見することは困難であると
の判断を示し、道路管理者側が全面勝訴していた
ものであるが、控訴審では一審判決を破棄し、損
害賠償を認容する判決を言い渡したものである。

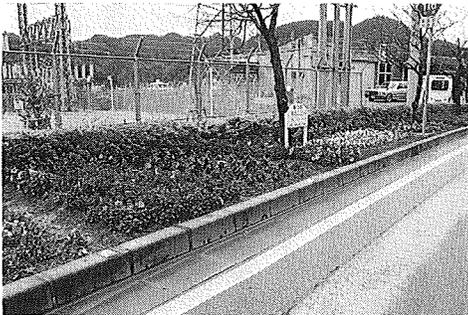
詳しい事件の経過、判決の内容は次号に掲載す
る予定である。

なお、滋賀県としては本判決を不服とし、一
月一五日上告している。



道路管理における

住民参加について



地域ボランティアにより手入れの行き届いた植栽帯

沖縄県土木建築部道路維持課長 石原 昌廣

一 はじめに

沖縄県は、我が国の最西端で北緯二七度から二四度に位置し、東西一、〇〇〇km、南北四〇〇kmに及ぶ広大な亜熱帯の海域に散在する一六〇の島々から成り、そのうち有人島は五〇島となっている。

県土面積は、二、二六五km²で全国で四番目に小さな県である。しかし、海域を含めると東京から九州まで及ぶ広さを有しており、赤道海域から押し寄せる暖かい黒潮の影響を受けて、年間を通して温暖な気候で平均気温は二、三度、冬場においても一〇度以下に下がることは殆どない。

このような、亜熱帯の温暖な気候の下で樹木も落葉することなく一年を通して葉を広げ島々を緑に染めている。

ところで、本県は第二次大戦後二七年間にわたる米軍の統治という特異な経験をしたあと、昭和四七年五月一日日本国に復帰した。

このことから、復帰時における沖縄は長い間米軍の施政権下にあった影響を受け、各面にわたる振興開発が本土に比べ、極めて立ち後れている状況にあった。

そのような格差の是正と自立的発展の基礎条件の整備を図ることを基本目標にして、沖

縄振興開発計画が策定され、その下で諸施策が積極的に推進され、その結果、道路、空港、港湾を始めとする社会資本を中心に各面の整備が進み、全国との格差が次第に縮小され、経済社会環境は着実に発展している。

しかしながら、依然として交通通信体系の整備を始め、自立化を支える産業の振興、生活環境施設等の社会資本の整備の後に加え、広大な米軍施設・区域の存在が各種開発計画の障害となるなど、多くの課題が山積みしている状況を踏まえ、平成四年九月に、新たに第三次沖縄振興開発計画が策定されたところである。

目下、この計画にもとづき、沖縄の有する特性を生かしつつ、広く我が国の経済社会と文化の発展に寄与する「特色のある地域として整備」を図り、同時に「平和で活力に満ち潤いある県土づくり」を目指して取り組んでいるところである。

道路整備についても、このような理念の下で、建設省における第11次道路整備五箇年計画に沿って、これからの道路整備の方向を示す長期構想が策定され、「亜熱帯の島・沖縄から世界へ通じる・道づくり」をキャッチフレーズとして位置づけ事業を展開しているとこ

特に、沖縄における陸上交通は軌道交通が無く、専ら道路交通に依存している現況から、道路整備が県民生活や産業活動に及ぼす影響は極めて大きいものがあり、増大を続ける交通需要や、多様化する利用者のニーズに対応するためには、なお一層の交通網の体系的な整備と質的な向上を図る必要がある。

また、道路管理者としての立場からは、道路が安全、円滑に利用される交通環境を確保することを最大の目標とすることと併せて、うるおいとゆとりのある道路空間の創造に努めていきたいと考えている。

このたび、沖縄県の道路管理の現状について紹介する機会を得たので、平成六年度にスタートした、道路植栽樹木管理のボランティア制度等について紹介させていただく。

一 道路現況について

平成六年四月一日現在、県が管理している道路延長は、国・県道合わせて一四一路線、一、一一・四kmであり、内訳としては国道六路線、延長一六二・七km、主要地方道二五路線、延長三八一・六km、一般県道一〇路線、延長五六七・一kmとなっており、これらを五の土木事務所で管理している(表1)。

表1 道路現況について

平成6年4月1日現在 単位：m, %

		路線数	実延長	改良 延長	改良率	舗装済延長 (高級)	舗装率 (高級)	舗装済延長 (簡易含)	舗装率 (簡易含)	歩道設置 延長	歩道率
一般 国道	指定区間	(2) 5	291,500	291,500	100.0	291,500	100.0	291,500	100.0	276,640	94.9
	指定区間外	(2) 6	162,657	156,110	96.0	150,489	92.5	161,175	99.1	118,207	72.7
	計	9	454,157	447,610	98.6	441,989	97.3	452,675	99.7	394,847	86.9
県 道	主要地方道	25	381,656	352,841	92.5	345,611	90.6	375,755	98.5	249,911	65.5
	一般県道	110	567,064	472,797	83.4	395,850	69.8	563,638	99.4	321,832	56.8
	計	135	948,720	825,638	87.0	741,461	78.2	939,393	99.0	571,743	60.3
国・県道計		144	1,402,877	1,273,248	90.8	1,183,450	84.4	1,392,068	99.2	966,590	68.9
県管理計		141	1,111,377	981,748	88.3	891,950	80.3	1,100,568	99.0	689,950	62.1
市町 村道	一級	656	874,948	651,715	74.5	444,304	50.8	809,174	92.5	281,293	32.1
	二級	1,236	1,112,630	628,577	56.5	295,873	26.6	955,699	85.9	150,677	13.5
	その他	11,790	3,848,462	1,808,570	47.0	862,225	22.4	2,827,932	73.5	242,806	6.3
計		13,682	5,836,040	3,088,862	52.9	1,602,402	27.5	4,592,805	78.7	674,776	11.6
国・県・市町村		13,826	7,238,917	4,362,110	60.3	2,785,852	38.5	5,984,873	82.7	1,641,366	22.7

(注)1.路線数の()は、同一路線が指定区間、指定区間外双方に重複している。

2.有料道路(沖縄自動車道57.3km)を除く。

三 モノレール建設について

本県陸上交通の特徴は、大正初期に敷設された鉄道が、戦災によって焼失して以来、鉄道・軌道システムによる公共交通機関がなく、バス・タクシー・自家用車などの自動車交通に依存している。しかしながら、飛躍的な自動車保有台数の増加や急速な都市化の進展等のため、那覇市を中心とする都市部においては、交通渋滞の発生に起因する都市機能の低下や排気ガスや騒音の発生による生活環境の悪化が大きな問題となっている。

また、唯一の大量交通機関であるバスも都市部においては、交通渋滞のためその機能を十分に発揮できない状況にあり、こうした交通問題の解決が緊急の課題となっている。

このような現状と将来への対応のため、第三次沖縄復興開発計画において、都市モノレールの早期建設を推進する旨、位置づけ、本年九月議会で議会の同意を得て、現在、国への特許申請の提出に向けた段階に入ったところである。今後、軌道の敷設・営業開始に向けて県民の期待は高まるばかりである(図一)。

一方、県庁周辺地区の駐車場需要や交通混雑の緩和を図るため、県民広場地地下駐車場整備事業が、今年一二月に起工式がとり行われ、

施行が本格化する運びとなった。

本県における道路行政は、いよいよ道路空間の高度利用の局面へと、その歩を進めつつあり、施設の建設もその緒に付いたばかりであるが、道路の管理の面からも、新たな課題への対応が必要となってくるものと考えられる。

四 道路植栽樹木管理のボランティア制度について

安全で快適な通行空間の確保、ゆとりと潤いのある道路づくりを目標に、近年、道づくりに当たって、歩道幅員の拡大と同時に植栽帯の確保は不可欠の要素となっている。

本県の場合、亜熱帯気候で、年間を通して比較的雨量に恵まれている気象条件の下にあって、雑草の繁茂が旺盛であるため、道路植栽樹木を管理する上で、特に、雑草対策に頭を悩ませているところである。

現在、道路の除草・剪定をはじめとする植栽樹木管理については、県管理道路一四一路線を路線毎にランク付けを行い、年間一回から四回程度の頻度で実施しているが、沖縄特有の高温多湿の気象条件の中で、雑草の伸びが早く、除草した後、数週間て元の状態に繁殖する状況にあり、限られた道路維持管理予

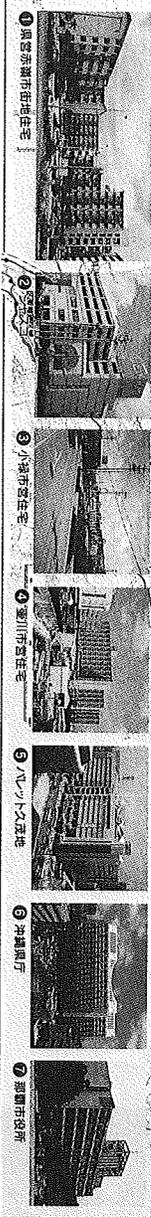
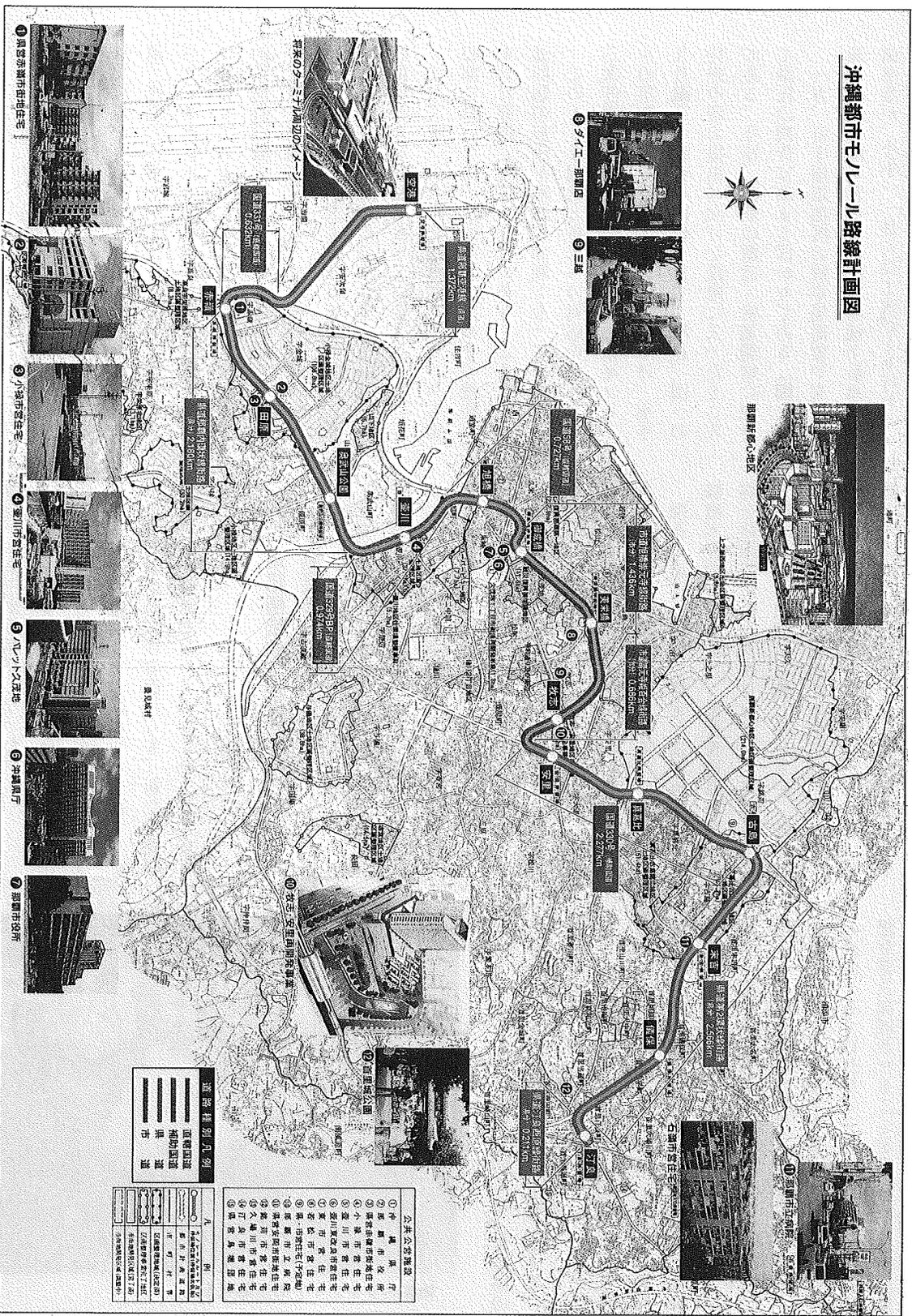
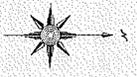


地域ボランティアの活動状況

算の中で、いかに所期の目的に沿った道路の維持管理をしていくか、常に苦慮しているところである。

このような中で、県下の一部地域において、自主的に道路の清掃をはじめ、植栽帯の除草や、くさ花の植え込み手入れを続けている団体が存在することが確認されたことから、そのような団体を育成していくことと、併せて、潜在している同様な団体の掘り起こしを図り、加えて、新たに参加者を募り、道路維持管理の補助をしていただくと同時に、道路愛護思想を普及発展させることを目標に、道路植栽

沖繩都市モビリティ路線計画図



道路種別凡例

——	主要幹線
——	補助幹線
——	集路
——	支路

- 公共公営施設**
- ① 県庁市庁舎
 - ② 県庁市庁舎
 - ③ 県庁市庁舎
 - ④ 小波市宮住宅
 - ⑤ 瀬川市宮住宅
 - ⑥ 東市宮住宅
 - ⑦ 東市宮住宅
 - ⑧ 東市宮住宅
 - ⑨ 東市宮住宅
 - ⑩ 東市宮住宅
 - ⑪ 東市宮住宅
 - ⑫ 東市宮住宅
 - ⑬ 東市宮住宅
 - ⑭ 東市宮住宅
 - ⑮ 東市宮住宅
 - ⑯ 東市宮住宅
 - ⑰ 東市宮住宅
 - ⑱ 東市宮住宅
 - ⑲ 東市宮住宅
 - ⑳ 東市宮住宅

樹木管理ボランティア制度を、平成六年七月一日にスタートさせたところである(図2)。

このボランティア制度は、道路植栽樹木管理等を恒常的・継続的に行っている地域ボランティアの団体を登録し、当該団体に対して、県から、年間一定額(茶菓子代程度で二五、〇〇〇円〜五〇、〇〇〇円の範囲)を助成するとともに、地域ボランティア活動の参加者に、傷害保険を適用することを内容とするものである。

なお、地域ボランティア団体として登録の条件は①団体構成員五人以上②管理延長五〇m以上あるいは植栽管理面積五〇㎡以上としている。

地域ボランティア制度の発足に際しては、土木建築部の出先機関である各土木事務所毎に存在する地区振興会等とタイアップし、同振興会を通じてボランティア団体としての登録を受け付け、県からの助成についても、振興会を経由実績報告を取りまとめる仕組みをとっている。

なお、八重山土木事務所管内においては、振興会が組織されていないため、土木事務所が直接の窓口となって所要の業務を行っているが、地域の主体性の発揮という目的に沿って、今後、他の地域と同様に振興会の結成を

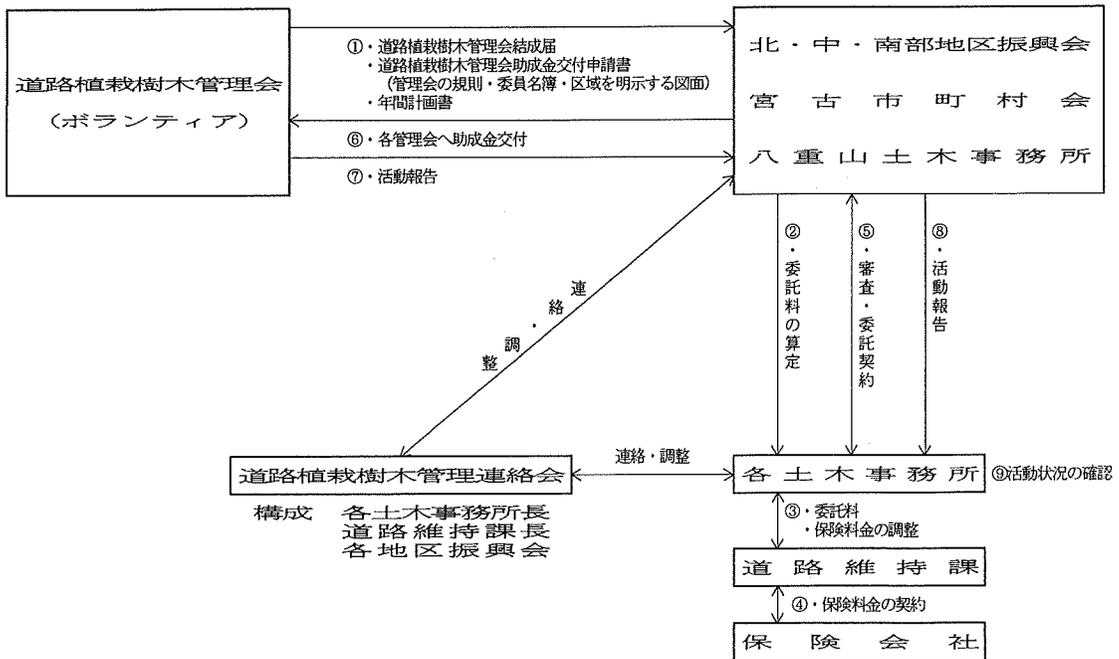


図2 道路植栽樹木管理会への助成のフロー図

表2 道路植栽樹木管理会総括表

	団体数	人員	助成金 (千円)	事務費 (千円)	計 (千円)
北 部	21	730	770	88	858
中 部	14	343	460	67	527
南 部	4	240	195	37	232
宮 古	2	291	100	31	131
八重山	30	1,803	1,400	115	1,515
合 計	71	3,407	2,925	338	3,263

促していく必要があると考えている。
 当該ボランティア制度発足時の平成六年七月一日には、三六団体、二、〇一二人でのスタートであったが、一年間を経過した現在七一団体三、四〇七人と着実に増加の傾向にあり、今後、更に増えていくものと期待しているところである(表2)。
 以上、地域ボランティア制度について簡単に紹介したところであるが、この制度は緒についてばかりであり、県都の那覇市を始めとする都市地域での加入者が少ない等、取り組むべき課題が山積みしており、今後多くの機会を捉えて県民に広報を行うと同時に、優れたボランティア団体に対する表彰制度を検討



地域ボランティアの活動状況

する等、行政と住民が一体となって道路愛護の気運を醸成すべく、一層充実させていきたいと考えている。
 そのことにより、近い将来、県内各地域において、行政の補完機能として、地域ボランティアによる沿道の花一杯運動が展開されることを秘か思い描いているところである。

五 おわりに

以上、本県における道路管理の一部を紹介

したところであるが、近年、道路整備が急速に進み、管理延長をはじめ、植栽管理面積が増大するなど道路管理を取りまく環境は、質・量ともに複雑化し、多様化している状況にある。

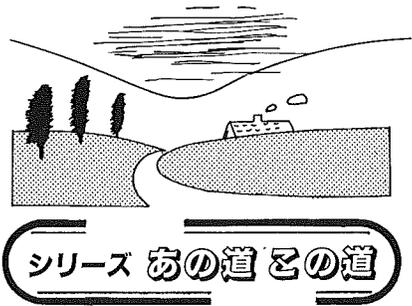
特に、今後予想される本格的な高齢化社会の到来に向けて、道路づくりも、生活者や交通弱者の立場を重視した整備が求められている状況にあり、その傾向はさらに顕著になっていくことが想定される。

そのような中で、道路管理者の立場からも、安全で円滑な交通環境の確保に向けた取り組みを強化する必要があると考える。

特に道路行政の中で見た場合、管理部門は守りの行政といわれているが、多様化する社会情勢の下で管理瑕疵を問題とされる事案を未然に防止するため、その基本となる道路パトロールを徹底して実施し、それら要因の把握に努めるべく体制を整える必要がある。

また、道路を始め公物の管理に対する一般県民の認識を高め、道路愛護の精神を高揚する面からも、道路植栽管理ボランティア制度を一層充実、発展させていきたいと考えている。

歴史が通った防長路



山口県土木建築部道路整備課

峠に続く道がある。やがて峠の向こうから人々がやってくる。菅原道真、源義経、雪舟、フランシスコ・ザビエルそして明治維新の英傑達。彼らは山口県の道を通してそれぞれ己れの目的地に行き、そして歴史を作っていました。

本県は、本州の西端に位置し、九州や大陸との交流の窓口であつたため、古くから本県の道を利用して盛んに人は行きか、様々な歴史を作ってきました。その歴史は、ときには日本の歴史の一部となり、ときには歴史を大きく転換させることもありました。二一世紀を間近にした今、国際化、高速化に対応すべく道路網体系が次々に整備されつつある中で、県内のいろいろな所に残る古い街道跡や史跡を改めて見直し、古くより歴史上にはたしてきた道路の役割を見つめ直してみたいと思います。

まず、本県の位置なり地形を頭にいれていただきたいと思います。

まず。本県の東側は、瀬戸内海側に広島県、日本海側に島根県と接し、あとは瀬戸内海と日本海に囲まれています。また、西側は関門海峡をへだたて九州に面していますが、山間部は中国山地の端に当たることから、奥深く山々が連なり、昔から海沿いの地方が発達してきました。

余談ですが、山口県で最大の人口を有するのは、人口二六万人の下関市であり、外に県庁所在地の山口市を含め、一〇万人以上の人口を有する市は五つあり、ほとんど山陽側に点在しています。いわば、人口の一極集中がないことが本県の特徴です。

一 律令時代

交通の要衝であつた本県は、古くから海路の拠点となるとともに、陸上においては、畿内と地方を結ぶ七道（東海、東山、北陸、山陰、山陽、南海、西海）の中でも、九州太宰府と京を結ぶ山陽道が最も重要な路線とし

て認められていたことから、本県を東西に横断する山陽道は、大化の改新以降、朝鮮、中国と大和地方を結ぶ表道として、外交使節が往来し、重要な官道として利用されてきました。

山口県には、当時周防と長門の二国があり、国衙（国の出先役所）は、周防国では現在の防府市国衙に、長門国では下関市長府に置かれ、京より赴任する国司などの役人や交易で行きかう商人などでにぎわつたようです。こうした通行者の便を確保するため駅が配置されました。

当時の駅制度は、三〇里（約一六km）ごとに駅家（うまや）を設け、馬二〇足（頭）を置いて駅馬を提供したとのことであり、「延喜式」によれば、県内にこの駅は一四あつたそうです。これらの駅名と現在ある地名を照らし、その位置をつないでみると、広島県境から下関市までを結ぶ、ほぼ最短のルートとなり、現在の山陽側の主要ルートである

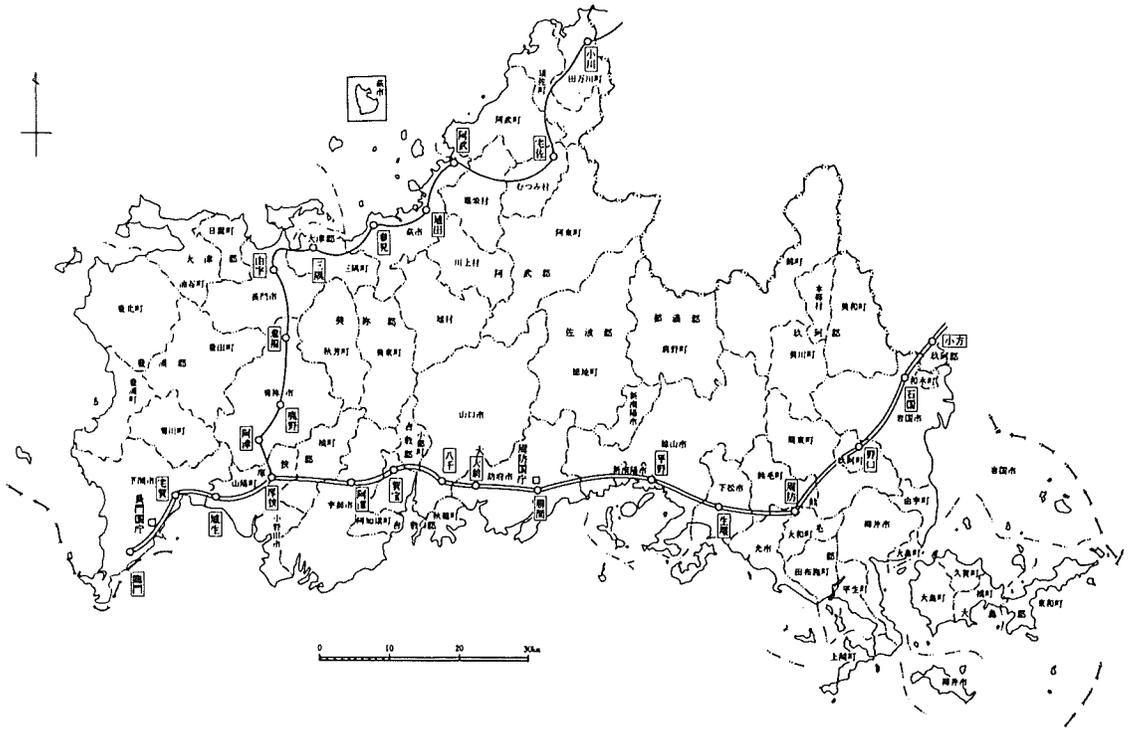


図1 古代の主要路と駅

下関付近 (山口県文書館蔵「行程記」より)

る国道二号や山陽新幹線とほぼ一致しています。今も大動脈であるルートが既に律令時代に確立し、現代人が東や西に行きかうと同じように、当時の人が同じルートを東や西に行きかっていたかと思うと、このルートを切り拓いた先人の知恵と労苦に驚嘆させられます。

現在、防府市には九〇一年に太宰府へ流された菅原道真を祀った防府天満宮や国分寺、国衙跡があります。また、国産の錢貨である和同開珎を生産した官司を鑄錢司ちゅうせんしといいますが、周防国にあった鑄錢所は、山口市陶にあり、現在もここを鑄錢司ちゅうせんしと呼んでいます。東洋一の鍾乳洞、秋芳洞で有名な秋吉台の東方にある美東町長登のからみ（鑄滓・いかす）を分析した結果、東大寺の大仏に使われた銅と同じ品質のものであることが分かって、ここより産出した銅を大仏造営のために納めたことが明らかになっています。

県内のもう一つの官道は、山陰道の延長の阿武郡から厚狹に至る路線であり、一〇の駅家にそれぞれ三足（頭）の馬が置いてあったそうです。こうした官道は、もっぱら官使が使い、天兵一〇年（七三八年）の半年間に周防国庁を通った官使は四〇組、二二三〇人を数えたそうです。一般の人は、これらの駅家はおろか、駅馬も使うことはできず、野宿の旅だったようです。また、駅の維持管理は、駅付近の郷戸（ごうこ）四〜五親等の直系・傍系親族を中心に二五人程度で



写真1 周防国衙跡 (防府市)

構成する大家族。)が当たり、馬の世話、建物の修理を行っていましたが、とりわけ山陽道は表道で外交使節が往来するため、駅館は瓦ぶき、白壁造りであったため、その負担は大変なものであり、政府もその作業の軽減の布令を出さねばならなかったくらいだったようです。

なお、これらの駅家を使った旅は、周防国庁から都まで一日、長門国庁から都まで二日の日程だった。

二 中世

中世になると、一四世紀なかばに大内氏二四代の弘世が周防、長門二国を平定し、山口市に京に都を模した町をつくりました。

この頃の街道は、先の駅制が崩れ、宿を中心とする集落は地方豪族が支配するところとなり、山陽道も海寄りのルートに移っていったようです。大内氏の興隆とともに、山口を中心とした放射状の道が整備されていきま

した。主要な道は、山口から防府を経て山陽道へ至る道(現国道二六二号)、山口から厚東、厚狭、吉田へ至る道(現国道四九〇号から二号)、山口から美祢を経て神田、阿川へ至る道(現国道四三五号)など五方向に道が開かれました。これらの道は、おおよそ古代の道が受け継がれ、人、モノの交流はもとより、兵力移動のルートともなり、動員の場合の所要日数も定められました。例えば、大島郡から山口への旅程は四日ということであったようです。

大内弘世は、山口が石見方面、周防国府方面、九州方面に至る十字路的位置にあったため、当地を城館の地と定め、京に似た町づくりをしました。県庁所在地であるこの町には、今も伊勢大路、大殿大路、堅小路といった町並みや八坂神社、五十鈴川、祇園祭といった名称が使われ、当時の名残りを色濃く残しています。また、県庁のすぐ裏には、

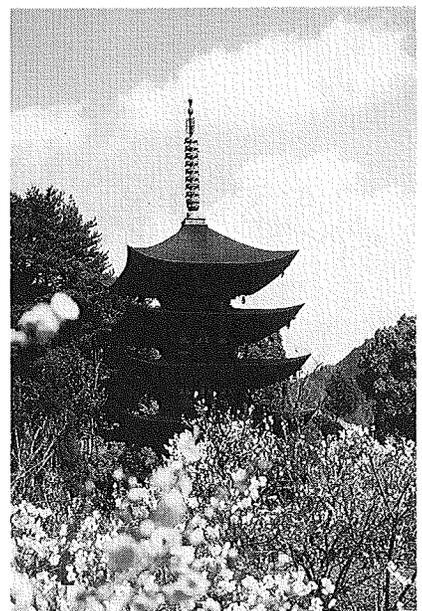


写真2 国宝瑠璃光寺五重塔
大内文化栄華のシンボル

一五世紀中頃に大内盛見が建てたといわれる国宝瑠璃光寺五重塔が美しい姿をみせています。

大内氏は、歴史治世において文化の理解、受容に卓越した力を見せましたが、その代表が雪舟でしょう。雪舟は、一四六七年、大内氏の勘合船に乗り、明に至り画法を学び帰国、その後山口の地で作画活動をし、一五〇六年山口雲谷庵で没したといわれています。

一五四九年に日本を訪れたフランシスコ・ザビエルは、鹿児島、平戸、山口を経て京へ上りましたが、京は応仁の乱後で

荒廃しており、布教の目的が果たせないため離京、当時繁栄していた大内氏を頼りに山口へ来て、大内氏の許可を得て、布教活動を開始します。山口にはセミナリオ(司祭、修道士の予備学校)やキリスト教の初級学校なども設けられ、信者数は二千人を数えたといわれています。ちなみに山口市の亀山公園にあったザビエル記念聖堂は、ザビエル来訪四〇〇年を記念して、一九五二年に建設されたものでしたが、平成三年九月五日に焼失してしまいました。

三 近世

大内氏は、一五五一年に家臣の陶晴賢の謀反により亡ぼされ、また、陶氏も毛利氏に亡ぼされ、防長二国は毛利氏の支配下に入ることになりました。秀吉の時代、山陽道は九州島津氏攻略や朝鮮出兵を契機として、毛利輝元によって整備され、一里ごとに御茶屋が設けられたり、橋が架けられ、また、道の幅は二間(三・六m)に整備されました。しかし、一六〇〇年、毛利氏



写真3 今も当時の姿を残す萩往還

は、西軍に属し、徳川家康率いる東軍に関ヶ原で敗れ、防長二国三六万九千石に減じられ、萩城を本拠地とすることになります。江戸幕府がとった参勤交替制は、全国の道路網の形式に大きな役割を果たします。萩藩にとって江戸を中心とした五街道に次ぐ脇街道として整備された山陽道を軸に、萩と山陽道、更に山陽道を越えて海に達し、港のある三田尻(防府市)までを結ぶルートが最重要の幹線道でした。この道は萩往還と呼ばれ、現在でも山口市から萩市までの約四〇km部分のいたる所に昔の街道跡である石畳や休憩所跡地が残され、ハイキングなどのコースや県民の散策路として利用されています。

この頃の萩藩の幹線は、山陽道の三六里(広島県境より下関、一四一・四km)、萩往還の二一里三四町(防府市三田尻より萩、四三・二km)、石州街道の二二里二八町(島根県境より小郡、四

近世防長主要路・馬継(慶安2年)

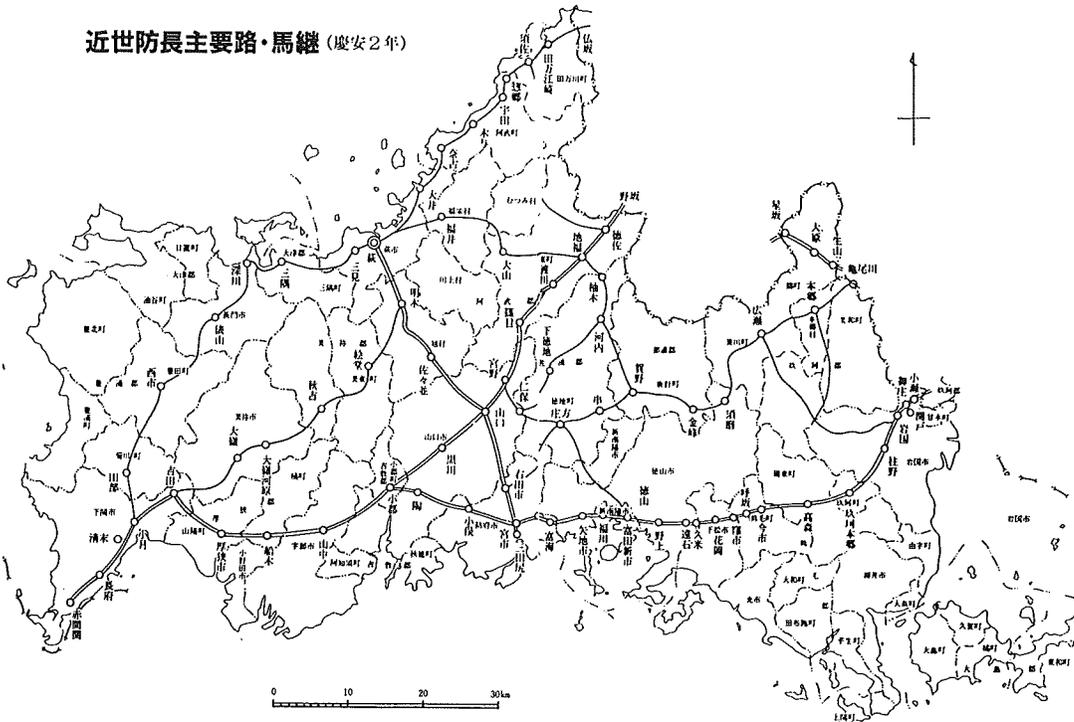


図2 防長主要路(1649年)

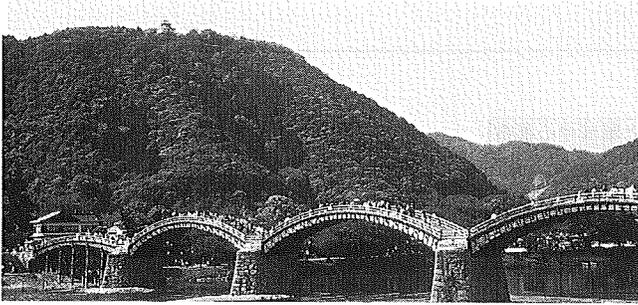


写真4 岩国藩が1673年につくったもので、一本の釘も使われていない錦帯橋（岩国市）

七・一km)、更にこれに準ずる道として、亀尾川、本郷(いずれも本郷村)、広瀬(錦町)、賀野(鹿野町)、柚木(徳地町)、大山(阿東町)を経て萩に至る二・三里二四町(九〇・三km)、賀野から串(徳地町)、右田(防府市)を経て三田尻までの八里二四町(三二・四km)、萩から明木(旭村)、絵堂(美東

町)、秋吉(秋芳町)、大嶺(美祢市)を経て厚狭(山陽町)までの二・三里三二町(五一・一km)の三道がありました。参勤交替では、萩から萩往還で三田尻まで出て、ここから船に乗り、上方へ向かいましたが、享保二二年(一七二七年)以降は陸路をとり、山陽道をのぼりました。一行は、千人近い規模であり、その道の維持は、農民が当たられされていましたが、道松を植え、枯れたものはおこたりになく植継ぎするよう万治三年(一六六〇年)には郡中制法まで出されており、苦労は大変だったようです。その他、駕籠建場番所、一里塚なども設けられていました。第一次長州征伐の後、藩の政権をとった守旧派(俗論派・幕府に恭順しようとするグループ)に対し、高杉晋作が結成した奇兵隊は、一八六四年、下関で挙兵し、政権をとるべく萩へ向い、翌年藩軍と戦ったのが大田村絵堂です。この戦いで奇兵隊は勝



写真5 大陸への窓口でもあった下関市長府に残る古い町並み

利し、これ以降藩は一路維新の道をひたすら進むことになりました。一八六六年の第二次長州征伐では、幕府軍と萩藩は藩の四方面で戦いましたが、そのうち石州口と呼ばれた山陰方面での戦いは、大村益次郎率いる部隊が山口を出て、島根県津和野町、益田を経て浜田に至っています。このルートは、現在国道九号に相当し、山陰路の大動脈となっています。

四 近代

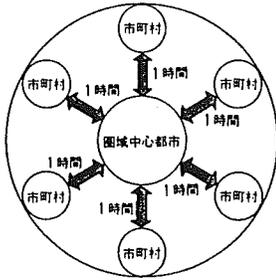
明治になると移動手段は、道路から鉄道へと変わって行きます。政府の殖産興業の政策のもと、炭鉱の開発、セメントをはじめとした近代産業の勃興等様々な産業活動が活発化し、また、大正になって自動車普及が第二大大戦後の本格的モーターリゼーション時代を迎え、道路の時代になります。

五 おわりに

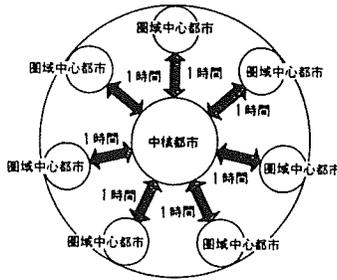
なぜ山口県の道路のガードレールは黄色なのか。これは道路行政に従事する我々が最も多く受ける質問です。確かに、県が管理する国道、県道はすべて黄色に塗られています。これは、昭和三八年に本県で開かれた国民体育大会を契機として、本県特産の夏みかんの色にちなみ、よく目立つ色ということで景観整備の一環として、始めた

県土 1 時間 構 想

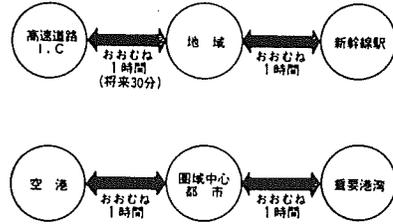
圏域中心都市と圏域内市町村



中核都市と圏域中心都市



高速交通機関等へのアクセス



- 1 圏域中心都市と圏域内市町村を1時間で結ぶ。
- 2 中核都市とその他の圏域中心都市を1時間で結ぶ。
- 3 県内各地域から高速道路1.Cまでおおむね1時間、将来構想はおおむね30分でアクセスできるようにする。
- 4 県内各地域から新幹線駅までおおむね1時間でアクセスできるようにする。
- 5 圏域中心都市から空港までおおむね1時間でアクセスできるようにする。
- 6 圏域中心都市から重要港湾までおおむね1時間でアクセスできるようにする。

図 3 県土 1 時間 構 想

ことによりります。

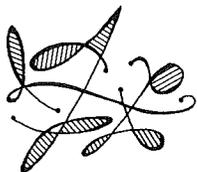
このように本県では、安全で快適な道路づくりを目指して道路網の整備を進めていますが、今、「県土1時間構想」により、県内各地がおおむね1時間で交流可能となるよう高速道路、アクセス道路等の整備事業を進めています。

国際化、高度情報化といった時代を迎え、道路整備をめぐる環境も利用者や地域住民などから多種多様なニーズが示されており、これからも我々はそれに応えていかねばなりません。しかし、振り返ってみれば、道とは本来人が移動するために利用してきたものです。そこには人との出会いがあった筈です。喜怒哀楽の感情も生まれたでしょう。安全で快適な機能の追及も大事ですが、人の感情を豊かにし、憩いややすらぎといった情感を感じさせる道づくりも大事だと思います。そして、かつて人々で賑やいだ街道の面影を残す跡

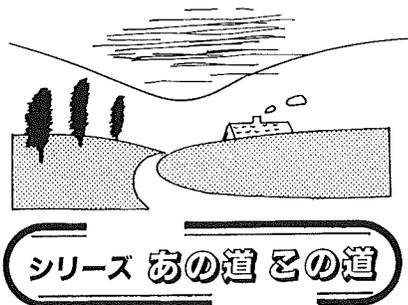
がまだ山口県には沢山残っています。ぜひ、山口県に来て頂き、道路、そしてその風土もあわせて御覧になって頂きたいと思えます。そして、明日の道づくりについての意見を聞かせて頂ければ幸いです。おいでませ山口へ。

(文責 道路整備課長補佐

辻 晴政)



信仰の道から オリンピックを迎える道へ



長野県土木部道路建設課

一 はじめに

長野では今、一九九八年に開催される長野冬季オリンピックに向けて関連道路の整備が着々と進められている。その内の一つ、主会場の長野市からアルペン、ジャンプ、ノルディック複合が行われる白馬会場への白馬ルート(図1)は、その大部分が近世に於いて現長野市(善光寺)と現大町市を結ぶ大町道(土尻川通り大町道・善光寺街道)に沿っているので、その街道を紹介したい。

二 信州の街道

律令国家の時代、全国を五畿七道に分けた行政区画のうち、信濃は東山道に属していた。東山道は行政区画を意味すると同時に、また別に官道としての東山道の意味もあった。奈良を都とした場合、東山道は、近江(滋賀県)・美濃(岐阜県)を経て信濃国にはいり、上野(群

馬県)へと抜けていった。

鎌倉時代になると、鎌倉との交通が重要となり、信濃から上野国へ出る通路が発達した。この頃には、律令制度の中で駅制に代わって、交通の要地に宿が発生してきた。鎌倉・室町時代を通じて信濃国では、旧東山道を通じて美濃国と深い交通が結ばれており、さらに北は糸魚川道・直江津道が重要であった。

室町時代に入ると、農業生産力の発展により農産物と工作物の交換・商業がいちじるしく発展しはじめ、各地の交換の場たる市が立ちはじめた。大町道でも一四一六世紀にみられる市名のある地名で定期市ないし町名のある集落は、大町・三日町がある。

戦国時代の交通は、大名の領国制の形成とともに整備されていったが、現安曇地方と日本海を最短に結ぶ糸魚川街道も交通が活発になり、その中継地である大町は宿駅として成長した。

信州の交通路は江戸時代に完備されたが、五街道のうち信濃を通過するのは中山道で、東海道を一級とすれば二級にあたり、江戸と京都を結ぶ東海道が表街道であるのに対して、裏街道に当たった(図2)。

信州では、この中山道と甲州街道を軸にして、大石川の千曲川・犀川・天龍川・奈良井川・木曾川の流域に沿って、有力な脇街道が発達整備され、それらは表日本と裏日本を連絡する重要な意味を持っていた。これらの脇街道につらなって、峠越えして、越後・上州・甲州・遠州・三州・美濃・飛騨へと結ぶ険阻な山道がいくつもあり、大町道(善光寺街道)もその一つである(図3)。

三 大町道

善光寺平と北安曇郡を結ぶ大町道は、北から、裾花川通り大町道、土尻川通り大町道、大町峰街道、新町道があるが、オ

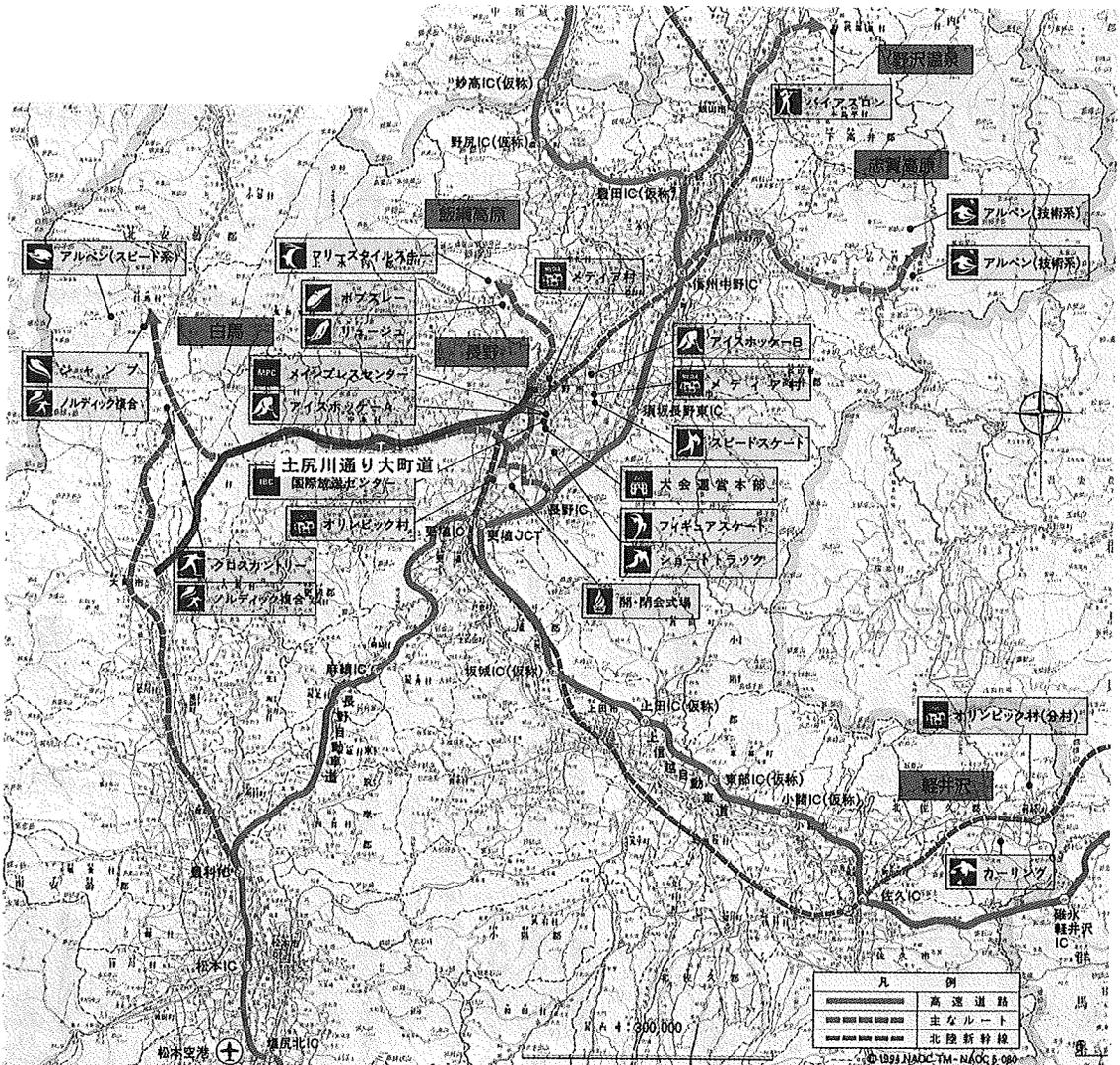


図1 オリンピック関連道路白馬ルートと土尻川通り大町道

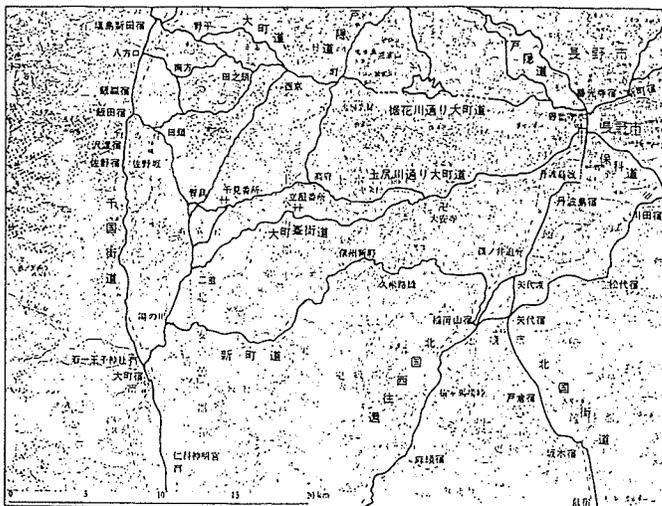


図3 大町道の筋道

リンピック白馬ルートは、ほぼ土尻川通り大町道に平行している(図3)。なお、大町道は主に長野方面からの呼称で、大町方面からは善光寺街道とも呼ばれる。信濃で一般に善光寺街道というのは、現松本からほぼJR篠ノ井線に沿っての会田〜稲荷山〜丹波島〜善光寺の道筋をいう。善光寺は東国における阿

弥陀信仰の中心的な霊場となつた平安時代中期以降、信濃はもとより広く全国に善男善女の参拝客を集めるに至つた。地方からの参拝客も多くなるにつれて善光寺につながる道は、すべて善光寺道といわれるようになってきたようである。

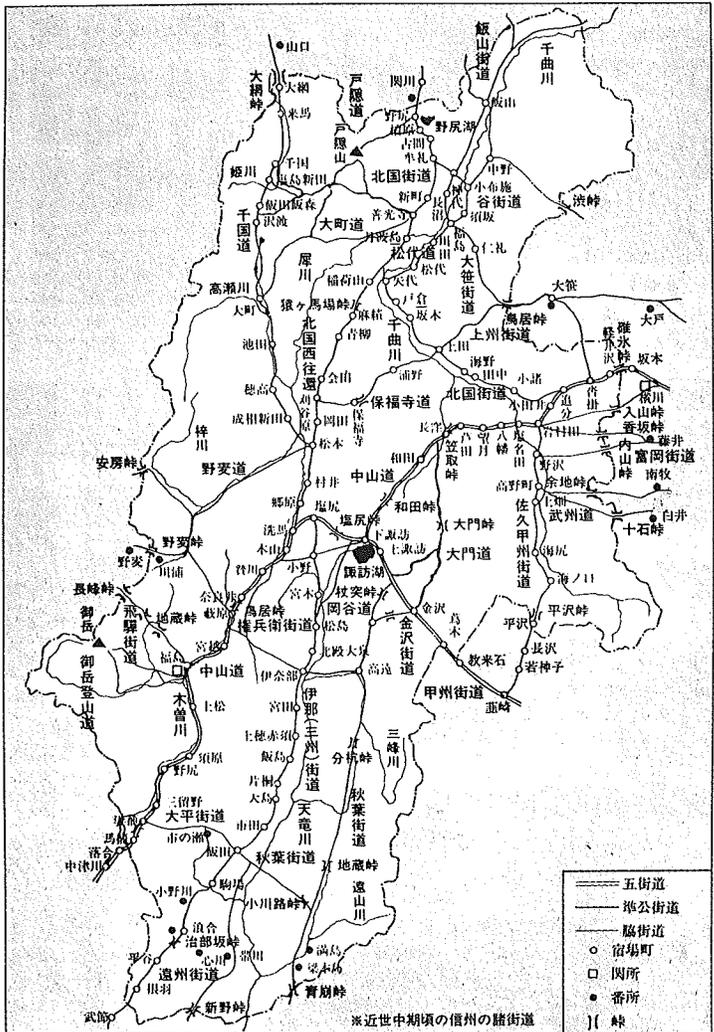


図2 江戸時代の道路網

四 土尻川通り大町道

善光寺宿から犀川・土尻川に沿って大町宿に至る約四八kmの大町道は、ほぼ現在の主要地方道長野大町線と重なっている。長野市小柴見て裾花川を渡った道は、長野市小市からこの街道最大の難所である犀川溪谷の左

岸を通じて瀬脇に至る。現在の国道一九号に沿っているが、犀川溪谷の入り口に明治一一年両郡橋が架けられ、同二二年の改修時に路線は犀川の右岸に移された。昨年両郡橋は新たに斜長橋に架け替えられ、その優美な姿を犀川に映している(写真1)。両郡橋から瀬脇にか

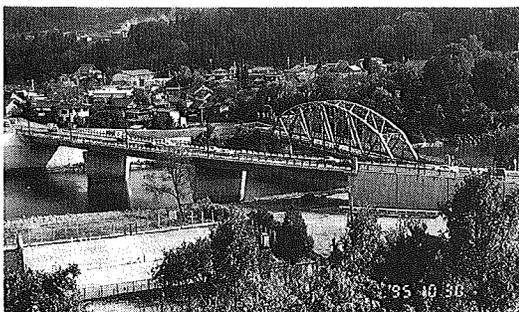


写真2 国道19号明治橋(手前が新橋、奥が旧橋)

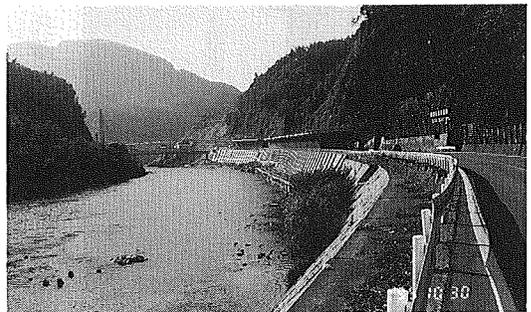


写真1 犀川と国道19号両郡橋



写真3 (主)長野大町線旧道の
家並(小川村高府)

ての小田切ダム湖畔は、春になると桜の美しい所である。瀬脇は舟渡しがあつた所であるが、国道一九号の明治橋も昨年新橋に架け替えられた(写真2)。長野市笹平から、街道は犀川と分かれて土尻川沿いに進む。笹平の西の大安寺から大町街道と分かれて、土尻川を渡り南の山々の峰伝いに大町へ達するのが、大町峰街道である。笹平から西の中条村・小川村にかけては、地質的には第三紀層の泥岩が主で、地すべり多発の地であつたことから災害の恐れが少ない峰通りの道が拓かれた。また、戦国時代見通しの得られることは軍道の条件でもあり、こ

さて、大町街道に戻るが、長野市の西方にあたるこのあたり一体は通称「西山」と呼ばれ、雑穀耕作地帯で水田は少なく、大小麦、大小豆を主要作物としている。西山を代表する味といえば、「おやき」である。おやきは、小麦粉を練って丸くつくるが、その「まる」をとって、



写真4 小川村高府の市神

の峰街道は、明治時代まで利用の多かつた道であり、眺望がよく、北には戸隠連峰、西には北アルプス、南には浅間山が望まれ、今でも遠く県外から景色を見に来る人もいる。

まとめ、まるめるといって、おめでたい意味にもつなげ、家族の生活の無事を祈ったり、神への感謝、また、先祖へのごちそうにしたりしていた。あんに使う野菜は四季おりおりのものを組み合わせ入れて、丸めたおやきは焼くか、ふかすかする。最近は、郷土食として知られるようになり、県道沿いには専門店看板もみられる。

小川村高府は近世末期に市場が開かれ、市神が残っている(写真3・4)。また、ここから北へ戸隠街道が分岐しており、

大町道(善光寺街道)は、農業の神(作神様)戸隠へ通じる信仰の道でもあつた。

美麻村の千見には口留番所跡があり、門が残っている(写真5)。口留番所は、幕府の直接支配する「関所」とは性質を異にするが、藩境の出入口に設けられ、旅人を取り締まったり、物資の流出を防止したことからこれを口留番所といった。この番所は小川村日影の松代藩の口留番所と対置しており、寛永年間(一六二四〜一六四四年)松代藩によって設けられ、下條寛

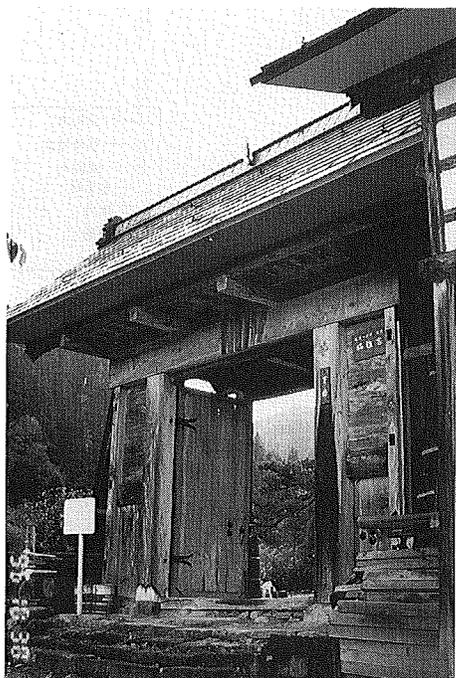


写真5 美麻村宝の下條家関守門

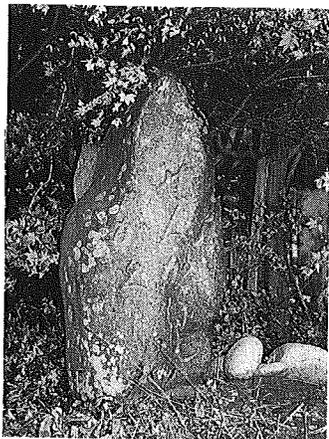


写真6 三日町の道標

兵衛が代々五十石の地行で番人を勤めた。門は「関守門」と呼ばれ、村の文化財に指定されている。

土尻川を上ってきた街道は、千見の番所から紅葉の美しい千見坂を上り、湯ノ海、三日町を経て大町へ下る。現在の県道は千見から少し西進し、青具あぐから三日町へと南下しているが、この道が開けたのは明治以降である。さらに、オリンピック白馬ルートは、青具から白馬へと北上する。

三日町の一般県道川口大町線と主要地方道長野大町線との交点には、「左志んまち、せんこうし（善光寺）、とがくし」と刻まれた、天保一一年建立の道



写真7 追分の道標

標がある（写真6）。三日町からならかな坂をくだると、千国街道の大町宿である。大町からアルプスは目の前であり、その雄大な姿に圧倒される。大黒町北端に位置する「追分」は古くからの地名であるとともに、糸魚川街道と善光寺街道との分岐点である。この追分の地点にある庚申塔の背面には「延享三年申子三月（一七四六年）」とあり、右側面に「右善光寺」、左側面には「左越後道」と刻まれている（写真7）。市内の人々は、この道標のある場所を「追分」と呼んでいる。

五 オリンピック白馬ルート

長野市から大町市に至る現在の主要地方道長野大町線は、明治九年六月県三等道路に認定されて以来改良工事が行われ、特に明治二六年には大規模な改良が行われた。その後、今日まで改良を進めてきたが、基本的には土尻川に沿った人家が連担し

ている道であった。平成三年六月、長野冬季オリンピックが決定してからは、主会場となる長野市とアルペンやジャンプ、ノルディック複合競技会場の白馬へとオリンピック長野白馬ルートとして、改良が進められている。長野市から白馬までのルートのうち、長野市安庭やすだまでの一般国道一九号は直轄事業で事業

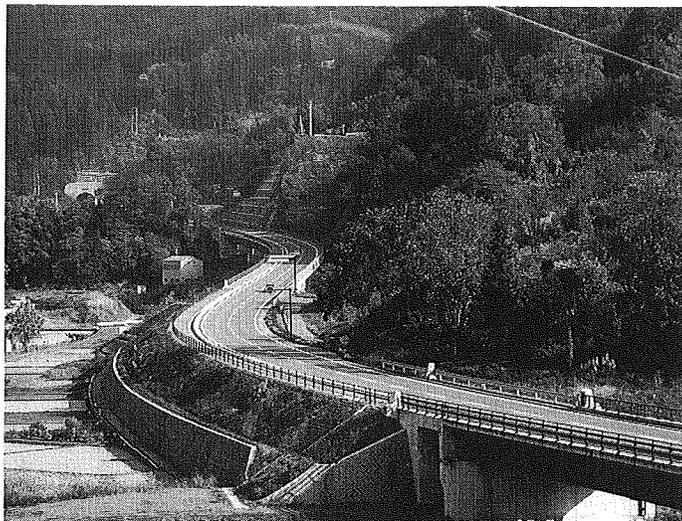


写真8 白馬ルートのバイパス



写真9 開通記念フェスティバル

化されており、明治橋、秋古改良工区は完成供用されており、長野南バイパス、笹平改良が進められている。安庭の一般国道一九号分岐から、白馬会場までは、主要地方道長野大町線、白馬美麻線、一般県道白馬岳線、白馬村道など五路線約三・一kmを整備する計画である。改良計画の基本的方針は、大町街道沿いは、人家が密集し歩道もないの

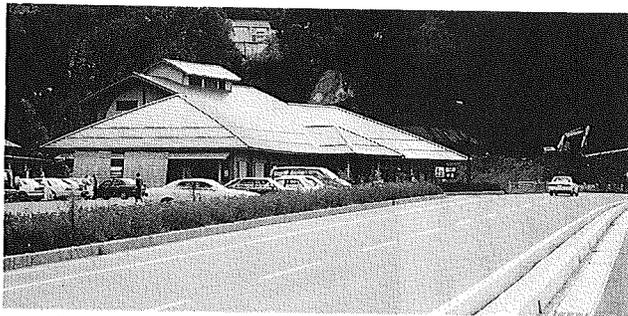


写真10 道の駅 中条

で、集落を迂回し、蛇行の著しい土尻川を直線的に橋梁、トンネルで貫くバイパス計画とした。このため、白馬ルートの橋梁は三・一橋、延長二・一四六m、トンネルは四か所、延長二・七八〇mに及ぶ。ルートの内、平成六年には、三・五kmが供用され、また、今年二月には白馬長野有料道路を含む延長七・四kmが供用された(写真8)。開通記念

として、平成六年一月一三日に「せせらぎ・さえずり・虹の道」フェスティバルがバイパス沿線で開かれ、地元をはじめ多くの人々が参加し新しい道の完成を祝ったところである(写真9)。バイパス沿道には、「道の駅」もできて人々にやすらぎの場を提供すると共に、地元名物のおやきもあつたりして、新たな観光名所になろうとしている(写真10)。

六 おわりに

最初は山から山、峰から峰、尾根から尾根と伝って、次第に山麓に降りてきて善光寺への信仰の道として発達してきた大町道は、今、まったく新しい道として生まれ変わり、オリンピックに集う世界の人々を迎えようとしている。道は歴史とともに発達してきたことはいままでもないことであり、先人の足あとであり、努力の結晶である。先人の英知を辿りながら、新し

い道が新しい歴史を拓き、人々の生活を豊かにすることを願ってやまない。西山一帯は、県内の多くの山村と同様過疎地域であり、地元の人が「新しい道は、『出』の道でなく、是非『入り』の道になってほしい。」と語っていた言葉が印象的である。

今回、紹介させてもらうにあたり引用、参考にさせて頂いた書籍は次のとおりです。

「信州の街道」「信濃 長野 県の歴史と風土」「小川村誌」「中条村誌」「大町市史」「古信濃の交通」「聞き書 長野の食事」

時・時・時・時・時・時……

月・日	世界の動き	月・日	国内の動き	月・日	道路行政の動き
10・27	<p>○米商務省の発表によると、米国内総生産（GDP）の本年第三・四半期（七・九月）の実質成長率（速報）は、前期比年率換算四・二％となり、前期の一・三％から反転した。九四年第四・四半期の五・一％以来の高い伸びで、住宅投資、耐久消費財、企業の設備投資などが好調だった。</p> <p>○フランス国防省が、南太平洋・ムルロア環礁で、三日目の地下核実験を行ったと発表。爆発は六〇キロトン以下の中規模程度。</p> <p>○イスラエルのイツハク・ラビン首相兼国防相（七三）が、テルアビブの中東和平の平和集會会場で、極右ユダヤ人学生に銃撃されて死亡。ペレス副首相兼外相（七二）が首相代行に就任。</p>	10・30	<p>○日本自動車工業会の本年度上半期の自動車輸出実績によると、トラック、バス、軽自動車を含む全輸出台数は、一八二万九、九六七台で、前年同期比一五・八％減。現地生産が進んだ。</p> <p>○東京地裁がオウム真理教団に対し教団を解散する決定をした。裁判所が宗教法人の解散を命じたのは初めて。教団は東京高裁に即時抗告した。</p> <p>○ペリー米国防長官と河野洋平外相、衛藤征士郎防衛庁長官との會議で、沖縄の米軍基地の整理縮小について日米両国政府が努力することと一致、新たな協議機關を設けて具体的な計画づくりを進めることと合意。</p>	10・30	<p>○道東自動車道十勝清水IC⇨池田IC（五〇・三km）が開通。</p> <p>○上信越自動車道佐久IC⇨小諸IC（二〇・八km）が開通。</p> <p>○秋田自動車道湯田IC⇨横手IC（二〇・三km）が開通。</p>
11・4	<p>○韓国最高検が盧泰愚前大統領（六二）を収賄の疑いで逮捕。大統領在任中に政府発注の工事などをめぐっていろいろを受け取るなど財閥オーナーから二、三五八億ウォン（約三一四億円）を収賄した容疑。大統領経験者の逮捕は初めて。</p> <p>○アジア太平洋経済協力會議（APEC）大阪會議は、首腦會議を開き、自由化や経済協力の段取りを示した「大阪行動指針」と、首腦の「行動宣言」（大阪宣言）を採択して閉幕した。</p>	11・1	<p>○江藤隆美総務長官が村山富市首相に辞表を提出、首相が受諾した。江藤長官の日本の朝鮮半島に対する植民地支配に関する発言が、韓国の反発を招いた。後任は自民党の中山正輝元郵政相。</p> <p>○大蔵省の発表によると、本年度当初予算の公共事業の上半期（四・九月）分の契約率は、七五・九％に達した。この数字は、六月末の「緊急円高・経済対策」の具体化・補強を図るための諸施策」の前倒し目標五・六％を上回った。</p> <p>○大蔵省の発表によると、国内の金融機関が、九月末時点で抱える不良債権は、総額三七兆三、九〇〇億円で、このうち貸し倒れ引当金などでカバーできない「損失」は一八兆二、八九〇億円にのぼった。</p>		
16		13			
19		14			

編集雑記

東京のサントリー美術館で公開された高台寺の名室の中で、秀吉の正室ねね（敬称は略させていただく）の等身大の木彫座像に、私は強い印象を受けた。このことは十月号の本欄で「ねねはお多福だった」という記事にしたので、これ以上はふれない。私は美術館を出るとき「秀吉とねねの寺・高台寺の名室」という展示品を解説したアート紙二〇〇頁の部厚い本を買った。しばらくたつて、この本の頁をべら／＼めくっていたら、物凄い形相をした神官姿の画像があるのに気付いた。室町時代の作といわれるこの画像の顔は、憤怒の文字を絵にするとこのような顔になるのかと、思う位である。両眼は気持の高ぶりのため、眼珠が飛び出さんばかりに見開き、歯をむき出しにしている。本来なら捧げ持つべき笏を、両手で押し潰さんばかりに握りしめ怒の爆発をこらえている。しかも荒縄で編んだ敷物に座っているのである。この像主は一体何者かと思つた。解説書にはこうあつた。

網敷天神像 一幅 絹本着色

左大臣藤原時平の中傷により太宰府に左

遷されることになつた菅公天神すなわち右大臣菅原道真は、船で西下の途次、船内に敷物さえなく、ために漁師が使う綱を円座のように巻いてその代用とした。そのとき、己れの身の落莫をあらためてつよく感じられ、込み上げる怒りからその髪が瞬時にして真白くなつた。というのが網敷天神の由来である。通常の天神像と同じくやはり衣冠束帯姿であらわされるが、敷物が綱の円座であることのほかに憤怒の形相を取る点に特色があり、ときに「怒り天神」などと呼ばれることもある。豊臣家の政敵であつた徳川家康さえも、ねねには厚意を持ち、高台寺の造宮には莫大な協力をしている。この明るくいつまでも庶民性を失わず、人々に愛されたねねが、なぜこのような気味の悪い画像を身近に持つていたのか。説明はなおも続く。

網敷天満宮縁起 木下家定筆 紙本墨書

慶長一二年（一六〇七年）に木下家定が

高台院の感得した霊夢を記したもの。家定（二五四三―一六〇八年）は高台院の兄で高台院領の代官を勤めるなど、公私にわたり高台院に親しく仕えており、この網敷天満宮縁起もそのような関係から執筆を高台院から依頼されたものであろう」と説明している。縁

起本文は可成り長文なので省略するが、簡単に言うと、「高台院の夢の中に現れた天神が、お前のことはしっかりと護持してやるといつて掻き消えた。夢から覚めた高台院の枕辺には錦包の一軸が置いてあつた。高台院自からその包みを開けてみると、網敷天満宮自画の尊像だつた。〓というのである。

私はこれだけの文書が残っている以上、ねねの守護神の一つとして高台寺の境内に天満宮の建物がある筈だと思つた。解説本をめくと文久二年（一八六二年）作の花洛名勝図会、鷲峰山高台寺境内図があつた。木版画を縦五横七の小さな写真版にしたので文字はよく読めないが、往時の寺域の広大さがよく判る。現在の寺域はいわば奥の院に相当する部分だけが残されていることになる。拡大鏡でこの版画写真を見ると、今はない惣門、鐘楼、仏殿、塔頭寺院の数々が画かれている。その中に天満宮と書かれた建物がたしかにあつた。それにしてもねねはなぜ、この掛軸を大切にしたのか。易占いに関心を持つ私は、恨即ち「うらみ」に関係ありと見た。稿を改めてこの考へを述べてみたい。（既済）

1月号の特集テーマは「阪神・淡路大震災から1年」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