道路行政セミナー

1996 APRIL

4

巻頭言

道路一一九番……井口雅一 1

エッセイ

休日雑感……井上啓一 3

特集／各種道路の最近の動向

各種道路事業の概要……川嶋久義 5

農道整備事業の特徴と概要……河野元信 7

林道事業の概要……西尾保之 12

港湾の円滑な輸送を支える臨港道路……環境庁計画課 21

長距離自然歩道……鈴木康夫 25

規制緩和推進計画の改定……増田圭 31

地方分権推進委員会中間報告について……道路局企画課 37

一般国道二二九号豊浜トンネル崩落事故……道路局企画課 42

都道府県道の路線認定基準改正後の路線認定状況……道路局路政課 46

第三期電線類地中化五箇年計画……荻原直彦 49

シリーズ／あの道 この道

越前・若狭 歴史の道あれこれ……福井県土木部 53

神奈川の東海道……橋田敏 61

時・時・時……68

表紙について：トンネル、橋、渡船施設など道路と一体となってその効用を全うする施設を、デザインしました。

特集／各種道路の最近の動向

各種道路事業の概要

「道路」とは、通常、一般交通の用に供する施設と定義されるが、これらは単一の法の下に建設・管理されているものではなく、道路の基本法である道路法に基づくもののほか、種々の法律に基づくもの、特定の法律に根拠を持たないものがある。

1　道路法に基づく道路

道路法上の道路には、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道の四種類がある。

道路法は、道路に関する基本的・中心的な法律であり、道路の種類、路線の指定及び認定、管理方法、費用負担方法、監督等について定めている。

また、高速自動車国道法は、道路法の特別法として、高速自動車国道に関する道路法の特例を規定したものである。

2　土地改良法等に基づく道路

土地改良法等に基づく道路としては、農業用道路（いわゆる農道）がある。

このうち、基幹的な農道として農林水産省において整備されているものに、農林漁業用揮発油税財源身替農道（農免農道）と広域営農団地農道（広域農道）とがある。また、農用地整備公団法に基づき、農用地整備公団によって整備されている農道等もある。

3　森林法に基づく道路

森林法に基づく道路としては、いわゆる林道がある。

林道は、森林の開発・保全を目的として森林地帯に設けられる道路であり、法律上の明確な定義はないが、森林法、林業基本法、森林開発公団法において、その開設について定められている。

4　漁港法に基づく道路

漁港法に基づく道路としては、漁港整備計画に基づく漁港修築事業により建設される漁港施設としての道路がある。

また、農林漁業用揮発油税財源身替漁港関連道として整備され、完成後は道路法による道路として道路管理者に引き継がれる漁免道（漁港関連道）がある。

5　自然公園法に基づく道路

自然公園法に基づく道路とは、自然公園内において公園事業として整備される道路をいい、車道、

自転車道、歩道がある。

6　道路運送法に基づく道路

道路運送法に基づく道路には、専用自動車道、一般自動車道の二種類がある。

専用自動車道は、自動車運送事業者がもっぱら自らの自動車運送事業の用に供することを目的として設けた道路であり、一般自動車は、もっぱら自動車の交通の用に供することを目的として設けられた道路で専用自動車道以外のものをいう。

7　港湾法に基づく道路

港湾法に基づく道路としては、臨港道路がある。

臨港道路とは、臨湾地区内における臨港交通施設として整備される道路のうち、港湾管理者である港湾局または地方公共団体が管理するものをいう。

8　都市公園法に基づく道路

都市公園法に基づく道路としては、都市公園の効用を全うするために園内に設けられる園路がある。

9　鉱業法に基づく道路

鉱業法に基づく道路としては、鉱山道路がある。

鉱山道路は、鉱業権者または租鉱権者が鉱区若しくは租鉱区またはその周辺地域において、開発及び採掘のために設置する道路であり、性格的には私道であるが、土地の使用、収用権を付与されている。

10　法定外公共物としての道路

法定外公共物としての道路は、一般的に里道または赤道といわれており、道路法等の適用のない、いわゆる認定外道路のひとつである。

11　特別法の関与しない私所有権に基づく道路

もっぱら私人の財産権の行使として管理される道路は、私道といわれ、原則として公法上の規制は働かないが、建築基準法、道路交通法等の規制は及ぶものである。

12　その他

これらの道路については、その制度、目的、整備方法等が異なるため、全体的に理解することはなかなか難しいところである。

そこで、今回の特集においては、これらの道路についての認識をより深めるため、道路法に基づく道路以外の2～5の道路の概要について、それぞれの担当部局に解説していただくこととする。

（なお6、7、8については、一九九一年七月号を参照されたい。）

特集／各種道路の最近の動向

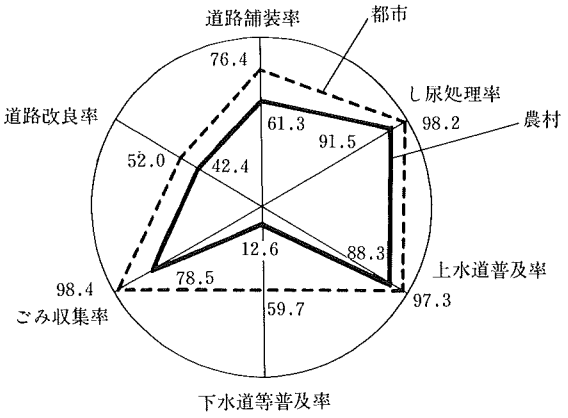
農道整備事業の特徴と概要

川嶋　久義

一　はじめに

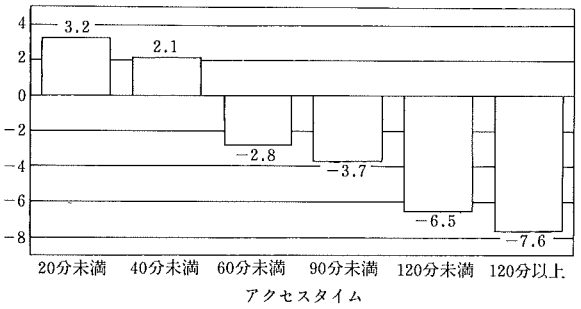
農村地域は、近年過疎化、高齢化が進展し、地域社会の維持が困難な地域も見受けられる状況にある。このような中で、活力ある農村地域社会を形成し、将来にわたって食料の安定的な供給を確保するためには、生産性の高い高能率農業や収益性の高い高付加価値農業の展開が可能となるような生産基盤の整備を通じた農業の振興が必要であり、同時に都市部と比較して立ち遅れている農村地域の生活環境基盤等の整備を図ることが急務である。

特に、農道整備事業は、農村地域住民の発意と申請に基づく農村地域の振興・活性化に密着した事業として、関連する農業農村整備事業と一体的・総合的に整備が進められるものである。



資料：自治省「公共施設状況調」（平成６年３月末現在）
農村は「公共施設状況調」による「町村」
都市は「大都市、特別区、中都市、小都市」

図１　都市と農村の生活環境施設の整備状況



市町村の中心的施設から交通拠点までのアクセスタイムが短いほど、人口の減少に歯止めがかかります。

資料：農林水産省構造改善局調べ
（注）　都市近郊農業地域を除いた農業振興地域のある2,524市町村での集計。
交通拠点とは、高速道路I.C、空港、港湾など。

図２　アクセスタイムと人口増減率

二　農道の分類

(1)　機能

農道は、農産物の流通の合理化、農作業の効率化等の農業上の機能のみならず農村の生活環境の改善、地域社会の開発等、多面的な役割を果しているが、主として農業上の機能、役割から分類すると次のように区分できる（図3）。

- 農道
  - 農産物・農業資材等の広域的な流通のための農道 ―― 広域連絡道（広域的に営農団地を連絡する農道）
  - 営農のための農道 ―― 基幹農道（農地内の基幹となる農道及び営農団地と上位道を連絡する農道）
  - 営農のための農道 ―― 末端農道（農地に直接接する農道）

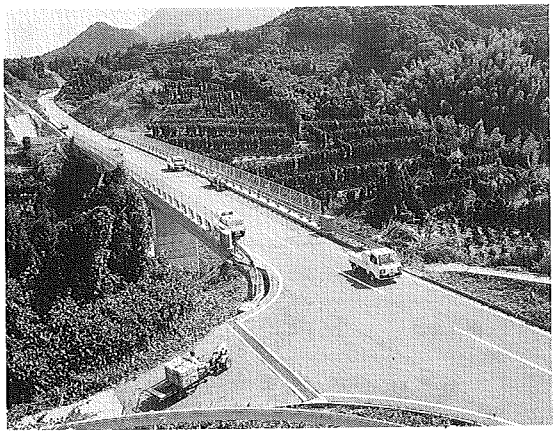
図3　農道の分類

(2)　制度

農道の整備を事業内容に含む事業制度は、数多く設けられており、農道を整備する場合には、その農道の目的、関連農業基盤の整備状況を勘案し、最も適切な事業により整備が行われるが、ここでは単独事業として農道を整備している次の三事業について述べる。

①　広域営農団地農道整備事業（広域農道）

相当広範囲な農業地域を対象に、各種の生産、流通、加工施設の整備を図るとともに、その効果を十分発揮しうるよう、生産、集出荷、加工、販売体制等の組織化と管理体制の整備を促進するため、都道府県によって広域営農団地農道整備計画が樹立されている。

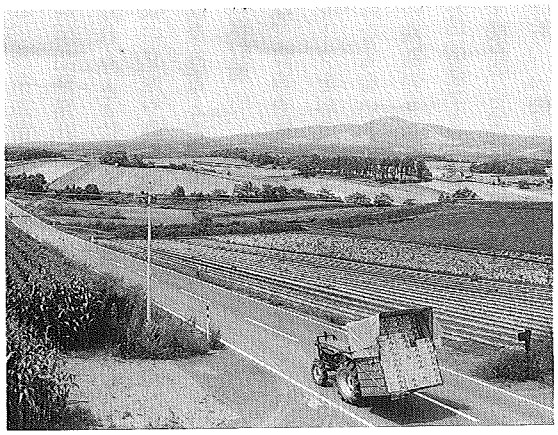


広域農道（長崎県）

広域営農団地農道整備は、この広域営農団地整備計画に基づき、都道府県が事業主体となって団地内における農道網の基幹となる農道を整備するものであり、昭和四五年度に創設された。

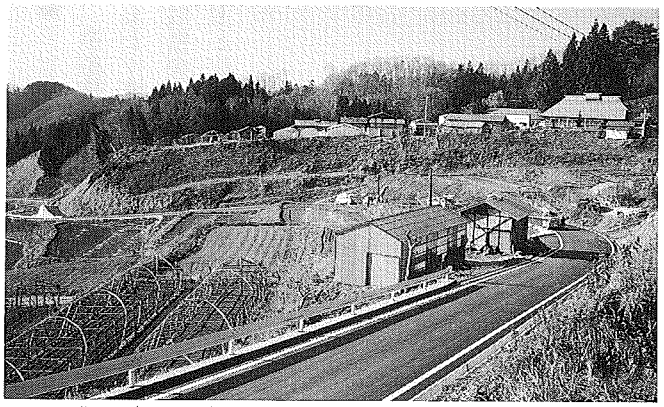
②　農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業（農免農道）

揮発油税が昭和二四年に創設され、国の一般財源とされていたが、昭和二八年道路整備費の財源に関する臨時措置法（現在の道路整備緊急措置法）の制定に伴い、本税の収入額は



農免農道（岩手県）

道路整備財源に充てられることとなった。このため、「農林漁業用に使用される揮発油については、課税を免除すべきである。」との世論が昭和三四年頃から強くなり、免税の替わりに免税相当額を財源として、昭和四〇年度に事業が創設され農業を振興すべき地域において基幹となる農道の新設及び改良を実施している。



一般農道（福島県）

③　一般農道整備事業（一般農道）

本事業は、広域農道、農免農道以外の農道網の基幹となる農道の整備を行うものとして、昭和四六年度に創設された。

表１　農道整備事業の整備実績（平成５年度まで）

事業名	整備延長(km)
広域農道	3,560
一般農道	32,380
農免農道	12,400
計	48,340

三　農道の特徴

農村地域は、農業生産の場であると同時に住民の生活の場であるという性質を持っているため、農道は、生産施設であると同時に生活施設という基本的性格を持たなければならない。

(1)　制度

農道は、他の農業農村整備事業と同様に、土地改良法に基づく事業として、受益者の発意・申請と同意に基づき事業が実施される。

また、事業実施による経済効果が投資額を上回り、しかも農家負担金が農家経済から償還が可能であることが必要となる。

さらに、農業施策の中での総合性が必要である。広域営農団地整備計画に基づく広域農道の路線計画に見られるように、路線の設定等に際して、農業用施設の立地や農地の区画等との一体的な施工など、農業施策との連携が求められる。

(2)　路線計画

農道は、農地や集出荷施設等を連絡し一体的なネットワークを形成するよう路線の配置を決定しなければならないとい。

道路の機能のうち交通機能は、トラフィック機能（移動性機能）とアクセス機能（沿道の土地等への出入り機能）に分けられる。

このうち、一般道路が基本的にトラフィック機能を第一に考えるのに対し、農道では、基幹農道から末端農道になればなるほど、アクセス機能を強めなければならない。我が国のように傾斜地に分散している農地が比較的多いという条件の下では、より強くこの機能が要求される。このため、農道の線形の決定にあたっては、設計速度やカーブセッティング、縦断勾配等への配慮が必要となる。また、農業機械等の農地への進入や農作物の積み卸し等の農道自体の農作業空間としての機能も、考慮されなければならない。

(3)　構造

農道は、地域の幹線農道から農作業道までその用途に応じて広範な機能の発揮が求められる。

① 幅員

農道はトラック等の高速自動車とトラック等の大型の農作業機械の低速車輌の混合交通となるとともに農作物の集荷、肥料等の積み卸し等農作業空間としても利用されることから幅員決定に当たっては、このような特質を考慮する必要がある。

② 舗装

舗装構造は交通量に応じて決定されるが、農道は一般道と比較すれば相対的に交通量は少ない。この特質に即し、実態調査に基づいて低交通量の領域で一般道路にない細区分を設け、地域に適合したきめの細かい設計を可能にしている。

③ その他

一般的な農道と異なり、農作業に直結する農道として、基幹農道から支線・末端耕作道、さらには軌道・索道施設までを含めた樹園地農道網、急傾斜農地の保全を考慮した水兼農道、草生農道等といった特殊な用途に応じた構造を持つ農道も必要である。

四 農道の事業効果（図4）

(1) 直接効果の算定

農道整備事業の直接的な経済効果としては、走行経費節減効果、営農経費節減効果、作物生産効果及び維持管理費節減効果が算定されている。

(2) 波及効果の算定

農道の整備によって生じる新たな開発や経済活動の再編成からもたらされる波及効果の計測は重要である。

しかし、農道の波及効果算定は、網羅的・定量的に計測することが困難であること、直接・間接的効果の内部関連についても理論的に究明すべき余地が多く残されていること、社会経済の一般的な発展と農道投資そのものによる発展との識別が明瞭でないことなどの課題があるが、こうした波及効果のうち計測が可能な一般交通の走行経費節減効果と安全性向上効果等が生活環境整備効果として算定されている。また、環境に配慮した構造によって地域の景観等が保全・創造される効果を景観保全効果として算定されている。

五 道路事業との調整

基幹農道（広域農道及び農免農道）の計画策定に当たっては、幹線市町村道等との調整を図るため、従来より建設省等道路担当部局と協議・調整を実施してきたところである。この結果、平成七年度時点で広域農道事業実施地区三三二地区のうち、二〇四地区において、幹線市町村道等の一般道路と事業間調整をとりながら整備が行われている。さらに、平成六年一二月の財政審報告（歳出の削減合理化の方策に関する報告）等を受け、両事業の投資の効率化、一層の調整の円滑化を図るため、平成七年度より両省間に連絡調整会議を設置するなど以下の措置を講じている。

① 都道府県における措置

両事業の効果的な投資及び整備の推進に努めることを目的として、道路担当部局と農林担当部局の間に連絡・調整の場を設置するとともに、地域の幹線道路と幹線農道を対象とした地域道路整備計画図を作成する。

② 農林水産省、建設省における措置

両省間に「道路と農道の連絡調整会議」を設置し、両事業間の一層の情報交換、調整の円滑化を推進する。

六 おわりに

我が国の農業及び農村は、食料自給率の極端な低下、兼業化の進行、混住化の進展等大きな変化を遂げている。このような状況の下で、農業・農村の健全な発展を図っていくためには、農業生産基盤の整備を推進するとともに、中核農家（担い手農家）への農用地の利用集積による規模の拡大等、農用地の効率的かつ総合的な利用を促進する必要がある。

また、このような施策を進めるに当たっては、地域における安定的な就業機会の確保や都市に比

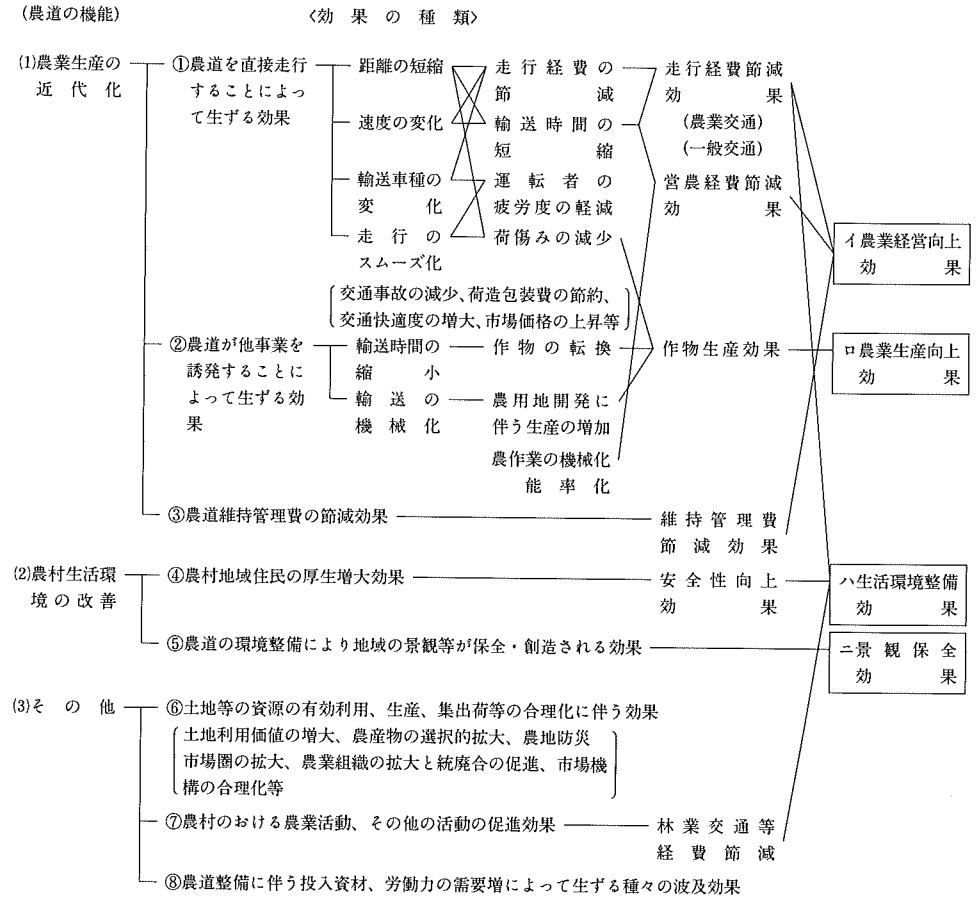
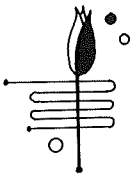


図4　農道の機能と効果の分類

べて立ち遅れている農村の生活環境の整備を図る等、総合的に農村地域社会の整備を図る必要がある。

このような条件を満たす一翼を担っているのが農道であり、今後ともこの農道整備事業を積極的に推進し、農村の生産、生活環境整備に貢献することが重要であると考える。

（農林水産省構造改善局建設部開発課農道整備調査官）



特集／各種道路の最近の動向

林道事業の概要

河野　元信

一　はじめに

森林は、木材の生産、国土の保全、水質源のかん養、森林レクリエーションの場の提供といった個人的あるいは地域的なレベルから地球温暖化の防止など地球環境的レベルに至るまで私たちの日常生活と密接な関係を持っている。

これら森林の有する多くの機能は単に自然の推移に任せるだけでは十分に発揮されるものではなく、持続的な林業経営活動の展開や適切な森林の保育が継続されることによって初めて高度に発揮されるものである。

しかしながら、活発な生産活動を通じて健全な森林の維持や造成に大きな役割を果たしてきた我が国の林業は、木材価格の低迷、林業経営諸経費の増嵩、山村地域の過疎化、高齢化等の労働力事情の悪化など極めて厳しい状況におかれており、林業、山村の活性化が林政の重要な課題となっている。

このような中で、かつて、林道は林産物の搬出のための施設であるとの認識が強かったが、現在、森林の造成・管理、林産物の生産・流通など林業生産の全過程を通じての基礎施設として位置付けられるとともに、森林の有する公益的機能を高度に発揮させるための適正な森林施業を行う上で欠かせない施設となっている。また、林道は農山村地域における地域交通の改善や地域振興にも寄与しており、その役割は、多様化、高度化してきている。

二　林道とは

「林道」という用語を条文に有する法律は、林業基本法、森林法等の森林・林業に関するものなどに数多くあるものの、「林道」を定義しているものはない。これは、林道の概念が歴史的に一般化・定着化していることによるものと考えられる。

林道は一般的に、「森林の内外に通じ、森林の総合的かつ合理的な管理・経営を行うための必要な交通を目的として造られる恒久的施設」と定義される。

昭和六二年七月閣議決定の「森林資源に関する基本計画」においては、「林道は、外材、代替材に互して競争し得る効率的な林業経営の展開や森林の適正な維持管理にとって必要不可欠であり、ま

た森林空間の総合的な利用の推進、山村の生活環境の整備、地域産業の振興等にとって重要な役割を果たしていることから、林業の整備促進を図ることが必要である。」とその意義を明らかにしている。

このように、林道は農山村地域における交通施設の一部として地域の生活環境の向上や産業振興にも資するなど、結果として市町村道などの一般道路と同様の機能を併せて発揮するものも多いが、林道は林業経営及び森林管理の基盤として開設・管理されるものであり、道路法上の道路とは性格を異にするものである。

三　林道整備の方針

1　森林計画の体系

森林は、その造成に超長期間を要し、その多様な機能を高度に発揮するためには一定のストックを必要とすることなどから、長期的・計画的な取り扱いが不可欠である。

このため、国は、林業基本法、森林法に基づき森林計画の体系化を図っており、林道は、林業経営及び森林管理のための基幹的な基盤施設として、それぞれの計画段階で整備計画量等を定めている。

2　林道の整備目標

林道の整備目標は、林業基本法第一〇条に基づく「森林資源に関する基本計画」（昭和六二年七月二四日閣議決定）に定められている。本計画では、林業を取り巻く厳しい条件を克服する上での林道整備の重要性の観点から、労働事情、林業技術体系等を踏まえて、きめ細かい森林施業の展開に見合った合理的な林業経営と森林管理のために必要な林道延長を確保するため、二八万五、〇〇〇km を整備目標とし、森林に対する多様な要請にこたえ得る森林資源が整備できるよう、おおむね平成三七年までに全量を完了することとしている。

また、森林法第四条第一項に基づき農林水産大臣が樹立する「全国森林計画」においては、「森林資源に関する基本計画」に即して一五年間の林道整備量が計画されている。

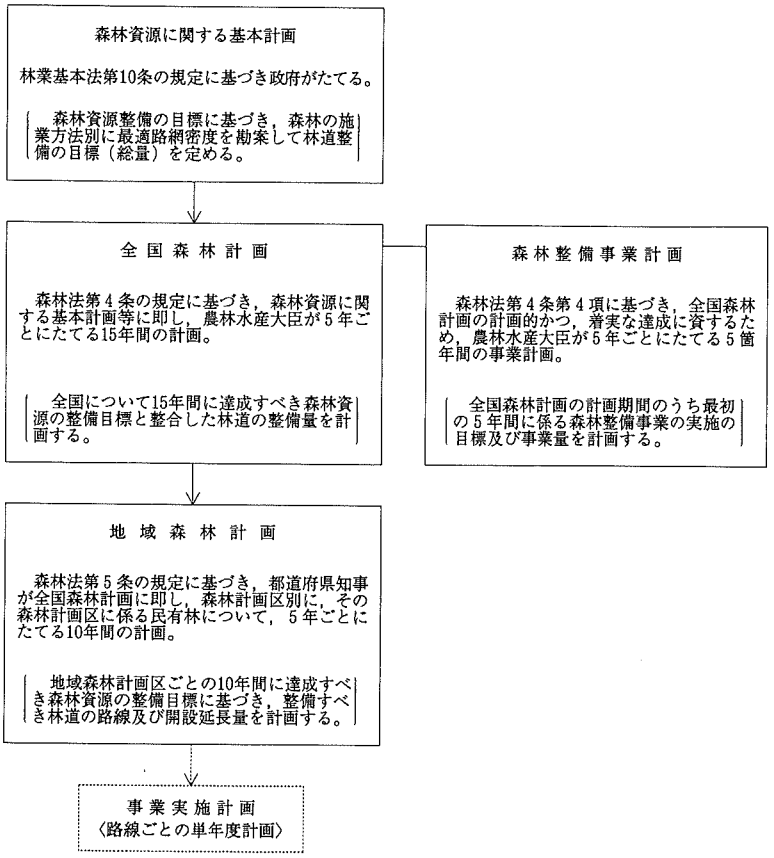


図1　林道計画の体系

なお、従来、林道に関する投資計画はなかったが、造林及び林道整備を含む森林整備事業の計画的かつ着実な実施を促進するため、「全国森林計画」の計画期間の最初の五年間に係る整備量を定めるものとして、森林法第四条第四項に基づく「森林整備事業計画」を平成四年四月に閣議決定した。これによれば、平成四年度以降の五年間に、総額三兆九、〇〇〇億円に相当する事業を実施するものとされている（図1）。

3　林道整備の考え方

林道網の量的基準としては、一般的に単位面積当たりの林道延長である林道密度（単位：m／ha）でとらえている。

この林道密度の算定基準は幾つかあるものの、現在、採用しているものは、林道開設費を含めて森林施業に必要なコストを最小とするコストミニマム方式によるものである。森林の中には、公益的機能発揮のための施業制限が課される区域等が含まれているが、この方式によれば、通常の施業を行う森林（皆伐→新植）では、二〇m／haの路網密度が必要となっている。

なお、森林内には、林業生産活動に寄与している一般道路や農道等も存在しており、これらの道路を含めた路網密度（前述の二〇m／ha）を林内道路密度と呼び、これらの道路の密度を差し引いたものを純粋の林道密度としている。

4　林道の種類、規格等

林道の整備にあっては、補助金や融資など制度的な援助を受けずに自己資金のみで開設する自力林道もあるが、大部分の林道は補助金、融資等を受けて整備が図られている。林道の種類、規格・構造については、林道規程（林野庁長官通達）において基本的事項を定めており、補助制度等に係る林道についてはこれによることとされている。

〈林道の種類〉

(1)自動車

①自動車道1級

国道、都道府県道等と連絡する幹線

②自動車道2級

自動車道1級及び3級以外のもの

③自動車道3級

小利用区域に係る支線及び分線

(2)軽車道

全幅員一・八m以上三・〇m未満のもので軽自

表1　林道の構造（林道規程）

自動車道の構造

項目		1級 車線の数を2とするもの	1級 1車線のもの	2級	3級
設計速度（km／時）		40又は30(20)	40、30又は20	30又は20	20
車道幅員（m）		2.75	4.0	3.0	2.0又は1.8
路肩幅員（m）		0.75(0.50)	0.50(0.25)	0.50(0.25)	0.50(0.25)
曲線半径	設計速度（km／時）40	60(50)	60(40)	—	—
	30	30(25)	30(20)	30(20)	—
	20	20	15	15(10)	15(6)
縦断勾配	設計速度（km／時）40	7(10)	7(10)	—	—
	30	8(12)	8(12)	8(12)	—
	20	9(12)	9(14)	[16] 9(14)	[16] 9(14)

(注) 1. 設計速度欄の（　）は、地形の状況その他の理由によりやむを得ない場合。
2. 路肩幅員欄の（　）は、長さ50m以上の橋、高架の自転車道又は地形の状況その他の理由によりやむを得ない場合。
3. 曲線半径欄の（　）は、地形の状況その他の理由によりやむを得ない場合。
4. 縦断勾配欄の（　）は、地形の状況その他の理由によりやむを得ない場合、［　］は、延長100m以内に限る。

動車の通行できるもの

以上のように、林道規程には林道の種類として自動車道及び軽車道の二種類が、また自動車道の区分として1級～3級の区分が定められている。

〈自動車道の規格・構造〉

主な規格・構造は表1のとおりである。

四　林道の開設実績等

林道は民有林林道と国有林林道に大別され、これを助成制度等により体系化すると、図2のとおりとなる。

林道の現況延長及び開設量等の実績は、表2～表4のとおりとなっている。なお、林道開設量は、開設対象地域の奥地化、環境保全工法の採用等による開設コストの増嵩等により減少傾向で推移しており、平成六年度の実績は二、〇五六kmとなっている。

一方、林道の現況延長は平成六年度末で一二万二、〇〇〇kmとなっており、これを五年前の現況延長と比較すると、五年間の開設実績を加算したものより相当少なくなっていることがわかる。この差は、林道として開設されたものが相当程度公道等に移管されていることによるものであり、このことは、結果として、林道が森林・山村地域における路網のパイオニア的役割を担っていることを示している。

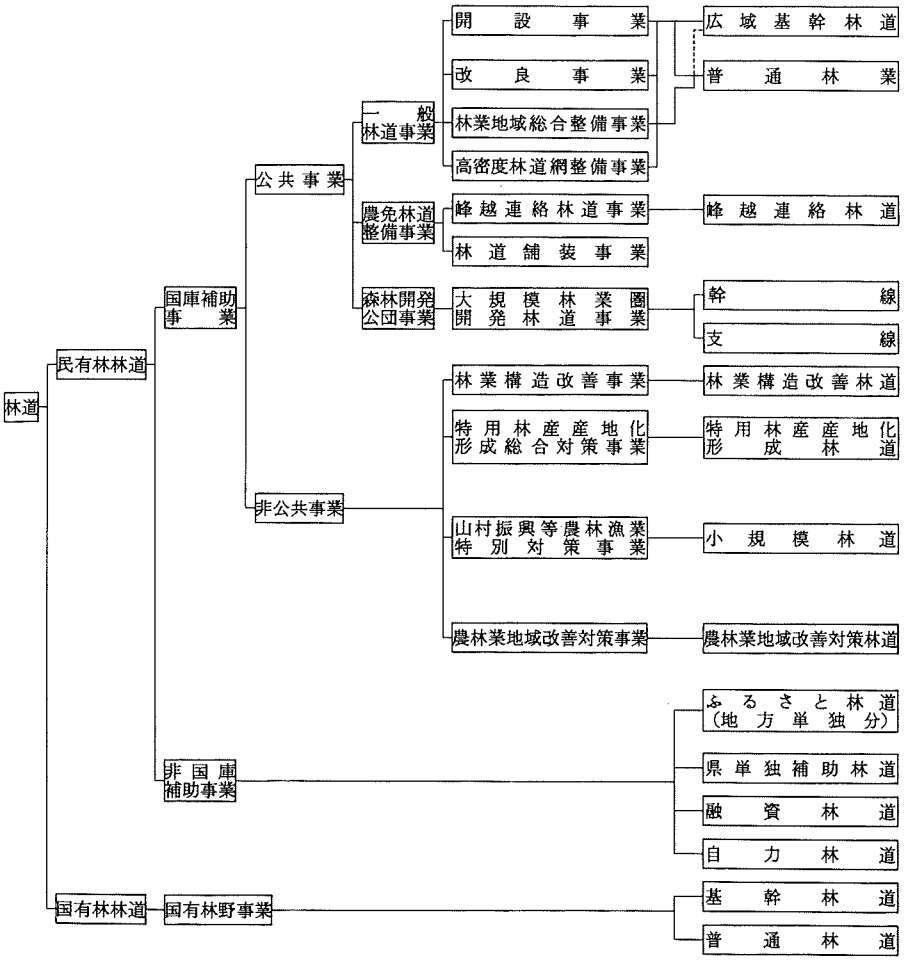


図2　林道事業の体系

五　民有林林道

民有林林道は、国庫補助金を受けて開設する国庫補助林道とそれ以外の非国庫補助林道の二つに大きく分けられる。

国庫補助林道は、公共事業で実施するものと特定目的のために非公共事業で実施するものに分けられる。さらに、公共事業に係る林道については、都道府県、市町村、森林組合等が事業実施主体として実施する一般補助林道と、全国七つの大規模林業圏を対象として森林開発公団が実施する大規模林業圏開発林道に区分され、補助率、採択基準等は**図3**のとおりである。

非国庫補助林道には、都道府県の補助制度により実施するもの、農林漁業金融公庫の長期・低利融資を受けて実施するものや自己資金だけで開設

表2　林道の現況延長（平成6年度末現在）

（単位：km）

民有林	国有林	計
79,544	42,712	122.256

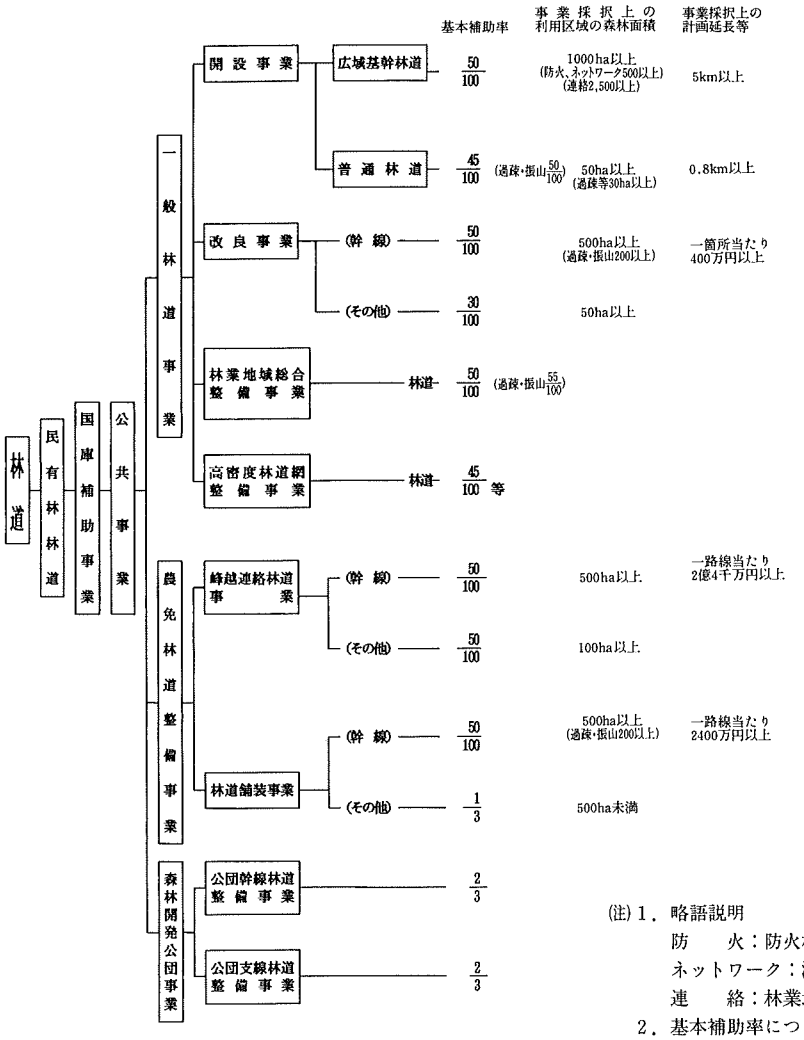
表3　林道の開設量の推移

（単位：km）

年　度	民有林	国有林	計
昭和60	2,285	828	3,113
平成2	1,903	610	2,513
3	1,677	517	2,194
4	1,542	440	1,982
5	1,545	341	1,886
6	1,551	505	2,056

表4　林道舗装の推移（民有林林道）

年　度	舗装延長(km)	舗装率(%)
昭和60	10,672	15.9
平成2	15,838	21.2
3	17,739	23.4
4	18,171	23.6
5	21,291	27.2
6	22,864	28.7



(注) 1．略語説明
防　　火：防火林道整備事業
ネットワーク：流域ネットワーク林道整備事業
連　　絡：林業地域連絡林道整備事業
2．基本補助率については、内地の都道府県、市町村が事業主体となる場合についてのものである。

図3　民有林林道国庫補助事業の補助番号等

する自力林道がある。

また、平成五年度から、山村地域の振興と定住環境の改善に資するため、林野庁と自治省が協力して、国庫補助事業及び地方単独事業を効果的に推進するふるさと林道緊急整備事業を実施している。

1　一般補助林道

民有林林道の開設に対する国の補助は、大正一五年に初めて実施された。その後、その補助体系は、大きく分けて木材搬出効果の発揮（大正一五年度～昭和四一年度）、未開発林への林業経営圏拡大効果の発揮（昭和四二年度～昭和四七年度）、森林の多面的機能の総合的な発揮（昭和四八年度以降）等森林・林業に対するそれぞれの時代の要請に対応して変遷してきている。

一般補助林道には、民有林林道開設及び改良事業、林業地域総合整備事業、農林漁業用揮発油税財源身替林道整備事業（農免林道整備事業）等がある。

(1)　林道開発事業

〈広域基幹林道〉

森林の多面的機能の発揮が期待される広域な森林地域を開発管理する骨格的林道であって、その起・終点は国・県道等に連絡し、地域内の林業団地、市場、集落、森林景勝地等を結ぶことによって、林業労働力を有効に活用しつつ、林業団地の広域化、組織化による生産性の向上、適正な森林管理による森林の公益的機能の発揮とともに、山村地域の振興等の効果が期待される林道である。

〈普通林道〉

広域基幹林道を補完して林道網を形成し、直接林業経営活動に必要となる林道であって、森林施業の効率化等に効果を発揮する林道である。

この中には、戦後の積極的な人工林化に伴い間伐（抜き伐り）を必要とする人工林の増大に対処する間伐林道や、大都市圏を中心とする水需給のひっ迫に対処するため、森林の有する水土保全機能の強化に資する林道など、近年の重要な林政上の課題に対処するための林道事業が実施されている。

(2)　林道改良事業

開設当時の規格・構造では、車両の大型化、重量化に対応できなくなった既設林道について、自動車の走行を容易ならしめるよう、その局部的構造等の質的向上を図るものである。

(3)　林業地域総合整備事業

林業の発展と林業従事者の定住の促進、農山村地域の活性化を図るため、林業の振興を図るべき地域を対象として、林道等の林業生産基盤の整備と一体的に用排水施設等の生活環境基盤の整備、フォレストアメニティ（森林公園）の整備及び森林コミュニティの整備を総合的に実施するものであり、昭和五五年度から実施している。

〈事業内容〉

①　生産環境基盤整備事業

林道の開設及び改良事業等の林業生産基盤の整備を実施する。

②　生活環境基盤整備事業

集落林道、用地整備、用水施設、林業集落排水施設等の生活環境施設の整備を実施する。

③　交流促進施設整備事業

広場、キャンプ場、駐車場等のフォレストアメニティ（森林公園）施設等の整備を実施する。

④　滞在施設整備事業

公営の宿泊施設、山村留学施設等の滞在施設にかかる用地整備、用排水施設の整備を実施する。

〈事業規模〉

①　一地区当たりの標準事業費　七億円

②　事業実施期間　五年間

(4)　高密度林道網整備事業

高性能林業機械作業システムを導入しようとする地域を対象に、当システムに適した林道網の整備を早急に促進するとともに、トラクタ、集材機等在来型の林業機械を用いた効率的な森林施業の実施に必要な林道網の整備を促進し、国産材時代の実現に向けた低コスト林業の確立に資すること

として、平成五年度から実施している。

〈事業内容〉

① 広域基幹林道整備事業　五―1―(1)の広域基幹林道と同じ

② 普通林道整備事業　五―1―(1)の普通林道と同じ

③ 施業林道整備事業

高性能林業機械等による集材作業等を実施するための路網として、普通林道を補完し、合理的な林業経営を確立するために、地形、地質になじんだ線形の採用等により従来の林道よりも比較的安価に開設できる林道を整備する。

④ 作業ポイント整備事業

高性能林業機械を用いた作業等の効率的な稼働に必要な造材・集運材等広範な作業に利用できる用地及び取付け道等を整備する。

〈事業規模等〉

① 一地区当たりの標準事業費　一五億円

② 事業実施期間　六年間

(5) 農林漁業用揮発油税財源身替林道整備事業

(略称　農免林道整備事業)

林業用機械が消費する揮発油の税額に相当する財源をもって、昭和四一年度から峰越連絡林道の開設を、また、昭和四六年度から林道の舗装事業を実施している。

〈峰越連絡林業〉

民有林、国有林の既設林道と他の既設林道または公道等との相互間を、峰越し等により連絡し、市場距離の短縮、林業経営の合理化、さらには農山村地域の振興を図るため林道を開設する。

〈林道舗装事業〉

林道の機能向上を図り、農山村地域の環境の改善に資するため、既設林道を舗装する。

2　公団林道

〈大規模林業圏開発林道〉

林野庁は、森林の多くが旧薪炭林で占められており、林野率が極めて高い山村地域（大規模林業圏）において、林業を中心として総合的な地域開発を推進するため、昭和四八年度に大規模林業圏開発基本計画を策定し、全国七地域の大規模林業圏を対象に圏域開発の促進を図っているが、大規模林業圏開発林道は、その基幹となる林道である。

当該林道は、国・県道、市町村道等の公道と有機的に連携し、圏域の林道網の枢要部分となるものであり、その利用は多目的かつ広域に及び、山間僻地の産業振興、生活環境の整備等に大きく寄与している。

このような林道の性格を反映し、構造・規格は原則として二車線(全幅七m)、舗装となっている。

当該林道の整備は、農林水産大臣が定める基本計画に基づき施行することとしており、平成六年度末までの実績は**表5**のとおりである。

なお、一部の圏域においては、大規模林業圏開発林道の開設効果が及ばないことから豊富な森林資源を有しながら、その開発が十分に行われない、地域が存在しており、これら地域の振興を図るため、既存の公団幹線林道の支線として公道等に連絡し、幹線林道路網を形成する公団支線林道を平成三年度から実施している。

表5　大規模林業圏開発林道開設経過表

地域名	該当道県	基本計画策定済		平成6年度までの実績(km)
		路線数	延長(km)	
北海道	北海道	3	229	56
北上	青森、岩手	3	220	110
最上、会津	山形、福島	3	275	106
飛越	富山、岐阜	5	359	82
中国	鳥取、島根、岡山、広島、山口	9	493	231
中国西南	愛媛、高知	6	370	111
祖母・椎葉・五木	熊本、大分、宮崎	3	321	133
計		32	2,267	829

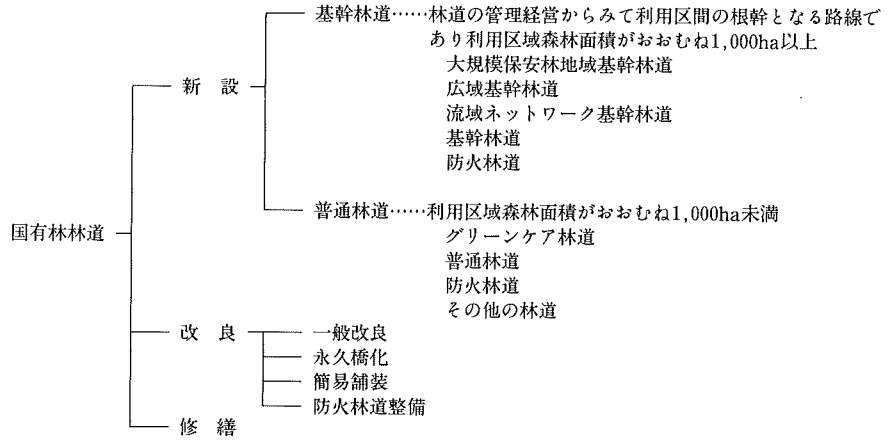


図4　国有林林道事業の区分

六　国有林林道

国有林林道は、国有林野事業特別会計によって開設される林道であり、国有林の伐採、造林等の森林施業や管理のために必要な基盤施設であるばかりでなく、公道や民有林林道等と道路網を形成し、農山村地域の振興にも寄与するものであり、開設に当たっては、「森林資源に関する基本計画」及びこれに即して樹立される「全国森林計画」、「国有林の地域別森林計画」等に基づいて計画的に実施されている。

国有林林道は、林道の管理経営からみて利用区域の根幹となる路線であり利用区域森林面積がおおむね一、〇〇〇ha以上の基幹林道と利用区域森林面積がおおむね一、〇〇〇ha未満の普通林道に大別される（**図4**）。

国有林林道の開設、改良等に要する経費は国有林野事業の林産物販売収入等で賄うことを原則としているが、最近の国有林野事業の財務状況の悪化等に鑑み、五二年度から財政投融資資金の導入が行われるとともに、五三年度からは同年に制定された「国有林野事業改善特別措置法」に基づき国有林野事業の経営改善を計画的に推進することとし、改善合理化の自主的努力と併せて一般会計資金の繰入が行われている。この一般会計からの繰入対象となる林道の要件は政令で定められており、国有林野事業の財務事情を勘案しながら随時対象を拡大してきており、平成三年度には利用区域森林面積が五〇ha以上の林道の開設、改良及び災害復旧が繰入対象となり、その後平成四年度には防火林道の開設、改良、平成六年度には流域ネットワーク幹線林道等、平成七年度には大規模保安林地域基幹林道等が繰入対象となっている（**表6**）。

一般会計からの繰入率は、民有林林道の助成制度を勘案して、毎年度の予算で定めている（**表7**）。

表6　林道事業における一般会計繰入対象の推移（平成3～7年度）

年　度	平成3年度	平成4年度	平成6年度	平成7年度
繰入事業	利用区域面積50ha以上の林道開設改良及び災害復旧（新規）	防火林道の開設、改良（新設）	流域ネットワーク幹線林道広域激甚災に係る災害復旧への繰入率の嵩上げ（新規）	大規模保安林地域基幹林道グリーンケア林道流域総合間伐林道事業（新規）

表7　平成7年度予算における国有林林道の繰入対象の要件及び繰入率

林道区分		要件	開設	改良	災害復旧
基幹林道	大規模保安林地域基幹林道	大規模保安林地域内 利用区域森林面積1,000ha以上 うち民有林面積200ha以上 保安林率50%以上 林道の延長が15km以上 道路網を形成するもの	2／3	①50/100 ②30/100	①65/100 ②50/100 広域激甚災による嵩上げ率 70/100 80/100 90/100
	広域基幹林道	利用区域森林面積1,000ha以上 うち民有林面積200ha以上 林道の延長が15km以上 道路網を形成するもの	50/100		
	流域ネットワーク基幹林道	利用区域面積500ha以上 林道網を形成するもの			
	基幹林道	利用区域森林面積1,000ha以上	45/100		
	防火林道	利用区域森林面積50ha以上 防火機能を有するもの	50/100		
普通林道	グリーンケア林道	〈間伐林道〉 利用区域森林面積200ha以上 おおむね50%以上が要間伐林分 〈複層林施業林道〉 利用区域森林面積50ha以上 おおむね50%以上が複層林施業対象林分 〈森林災害復旧林道〉 利用区域森林面積50ha以上 おおむね20ha以上の復旧を要する林分	50/100		
	普通林道	利用区域森林面積50ha以上	45/100		
	防火林道	利用区域森林面積50ha以上 防火機能を有するもの	45/100	45/100	
	その他の林道				

(注) 1. 利用区域森林面積500ha以上
2. 利用区域森林面積50ha以上500ha未満

七　林道の維持管理

開設された林道が良好な状態で維持され、十分にその機能、役割を発揮していくためには、適切な維持管理が特に重要である。民有林林道の管理主体は、大部分が市町村である。

市町村が管理している林道の維持管理費は、地方交付税の基準財政需要額に算入されている。

おわりに

森林・林業を取り巻く状況は、担い手の減少・高齢化、生産基盤の立ち遅れ等極めて厳しく、このまま推移すれば、適切な森林の育成に支障が生ずるとともに、山村の過疎化等国土の均衡ある発展が困難となるおそれがある。

このような状況の中で林道は、林業生産コストの引き下げとともに山村地域社会の振興にとってその重要度を増してきている。

このため、森林資源に関する基本計画等に基づき、今後とも、自然環境に配慮した路線の配置や工法の採用等を行い、更に積極的な林道の整備促進を図ることが重要である。

(林野庁指導部基盤整備課課長補佐)

特集／各種道路の最近の動向

港湾の円滑な輸送を支える臨港道路

西尾　保之

一　臨港道路の位置づけ

港湾は、一定の水域（港湾区域）と陸域（臨港地区等）からなる空間であり、海上・陸上交通の結節点としての機能を中心とした、多種多様な活動の場を提供している。このような活動を支えるため、港湾区域内及び臨港地区内において港湾を構成する施設を、港湾法では港湾施設として定義（港湾区域及び臨港地区内にないものについても、運輸大臣が港湾管理者の申請によって認定したものは、港湾施設と見なす。）している。この中で、道路を臨港交通施設の一つとして定義している。

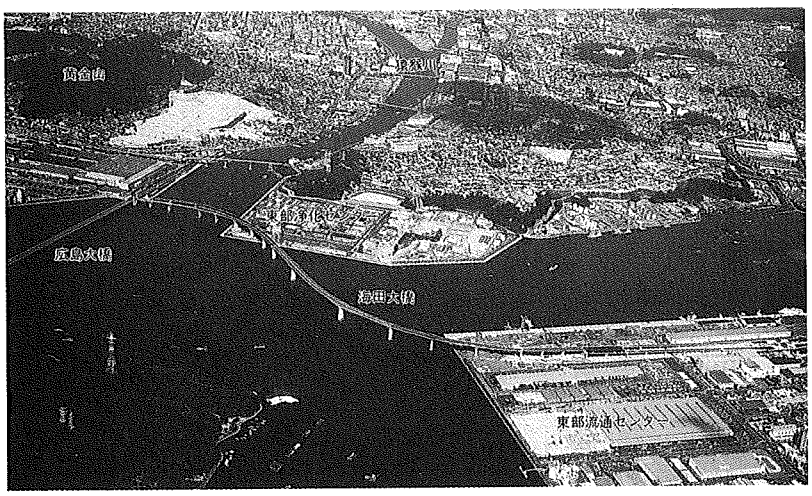
港湾が水陸交通の結節点として十分な機能を発揮するためには、港湾内及び港湾背後圏への港湾関連交通の円滑な連絡が不可欠であり、これを実現する臨港道路は、港湾の基幹施設といっても差し支えないであろう。このため、臨港交通施設（道路を含む。以下同じ）については、防波堤や岸壁と並んで直轄事業または補助事業となっている。臨港交通施設の国庫負担または補助率は、港湾法上、港格、直轄・補助の別、地域等によって異なっており、また補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律によって制限を受けている。従って、港湾法における国庫負担率・補助率と実際のものは異なっている。その一例として内地（本州、四国、九州及び一部の離島）のものを**表1**に示す。

直轄事業で整備した臨港交通施設は国有財産となるが、港湾の管理は港湾管理者である地方自治体等が行うことになっているため、臨港交通施設についても地方自治体等に管理を委託することと

表1　臨港交通施設の国庫負担率・補助率

港格	特定重要港湾		重要港湾		地方港湾
直轄・補助の別	直　轄	補　助	直　轄	補　助	補　助
法律上の国庫負担率・補助率	2／3	5／10以内	5／10	5／10以内	4／10以内
実質の国庫負担率・補助率	2／3	5／10	5／10	5／10	4／10

なる。また、臨港道路の維持管理費は、港湾管理者の負担となっており、その通行はほとんどは無料で、維持管理費分として料金を徴収しているのは、神戸港ハーバーハイウェイ、広島港海田大橋、衣浦港海底トンネル等ほんの一部である。



広島港・海田大橋

二　臨港道路の特徴

①　運輸省では、港湾及びその周辺の道路交通の特性を体系的に把握するため、平成三年度に全国規模の実態調査を行っている。全国二一港の埠頭直背後四二地区一四二地点で秋期の平日一日における観測を行い、建設省が平成二年度に実施した全国道路交通情勢調査と比較分析を行った。

まず、港湾周辺の道路と一般道路の車種構成並びに大型車（バス、貨物車、特殊車類）混入率を比較したものを**表2**に示す。港湾周辺の道路は貨物車率が六一・五％、大型車混入率が四一・四％となっており、一般道路に比べて格段に高い値を示している。これより、臨港道路を整備する上で大型車対策に十分配慮する必要があることがわかる。

また、**表3**に示すように港湾周辺の道路のピーク率は一三・六％（昼間一二時間で交通が一定ならば八・三％）、ピーク時重方向率は六三・七％（ピーク時の双方向の交通量の比が、六三・七：三六・三）はともに一般道路に比べて高く、港湾の道路は時間的な集中だけでなく、方向的な集中も激しいことがわか

表2　臨港道路と一般道路の車種構成と大型車混入率

車種構成特性値 ＼ 調査・道路区分	車種構成		大型車混入率
	乗用車類	貨物車類	
平成3年度運輸省調査	39.5%	61.5%	41.4%
一般国道（DID：人口集中地区）	54.9%	45.1%	16.4%
一般国道（その他市街部）	51.1%	48.9%	17.5%
主要地方道(DID：人口集中地区)	56.1%	43.9%	14.1%
主要地方道（その他市街部）	52.7%	47.3%	14.2%

(注)一般国道及び主要地方道は平成2年度道路交通情勢による（全国平日12時間）。表3も同様である。

表3　臨港道路と一般道路のピーク時の交通特性

時間変動特性値 ＼ 調査・道路区分	ピーク時交通の特性	
	ピーク率	重方向率
平成3年度運輸省調査	13.6%	63.7%
一般国道（DID：人口集中地区）	10.3%	55.5%
一般国道（その他市街地）	10.8%	55.7%
主要地方道(DID：人口集中地区)	10.2%	56.3%
主要地方道（その他市街地）	11.5%	57.9%

(注)　ピーク時交通量＝ピーク時間自動車類交通量(台／h)

$$\text{ピーク率}=\frac{\text{ピーク時間自動車類交通量}}{\text{12時間自動車類交通量}}\times 100(\%)$$

$$\text{ピーク時重方向率}=\frac{\max(\text{ピーク時上り交通量、ピーク時下り交通量})}{\text{ピーク時間自動車類交通量}}\times 100(\%)$$

る。

このピーク率と重方向率から単純な試算を行うと、同一の昼間一二時間交通量に対し、港湾の道路のピーク時における交通量が多い方向の交通量は一般道路の約一・五倍となる。交通特性の平均的なデータを用いた試算ではあるが、臨港道路の時間変動と交通の方向の偏りの激しさを示す一つの目安とはなりうる。

② 港湾の道路交通は一般的に次のような流動パターンとなっている。すなわち、各種の土地利用の末端から発生する交通を、各土地利用の区画割を形成する道路で受け止め、これらの交通を集約して埠頭内の骨格を形成する上位ランクの道路へ流す。また、これらの各埠頭からの交通を、さらに港の骨格を形成する上位ランクの道路で受け止め、港湾の背後の幹線道路へ誘導する。

三 臨港道路の計画

臨港道路の計画においては、港湾周辺の自動車交通の実態に対応した計画手法や構造のあり方を考えることが重要であり、ピーク率・重方向率・大型車混入率の高さ及び流動パターン等を考慮することが必要となっている。

なお現在の臨港道路の技術上の基準については、原則として道路構造令を準用するとしているが、

表4　計画交通量の算定

計画交通量の算定方法は、式(1)によることを標準とする。

$$\text{計画交通量(台/時間)} = \text{年間取扱貨物量(フレートトン/年)} \times \frac{\alpha}{W} \times \frac{\beta}{12} \times \frac{\gamma}{30} \times \frac{(1+\delta)}{\varepsilon} \times \sigma \qquad (1)$$

ここに

α；自動車分担率＝自動車輸送分/全交通機関輸送分

β；月変動率＝ピーク月貨物量/平均月貨物量

γ；日変動率＝ピーク日貨物量/平均日貨物量

W；トラック実車積載量（フレートトン/台）

積荷を積んでいるトラック１台当りの貨物輸送量（調査により、又は他港の実績を参考にして定める。）

ε；実車率＝積荷を積んでいるトラック台数/全トラック台数

δ；関連車率＝関連車台数/全トラック台数

σ；時間変動率＝ピーク時時間当り発生交通量/日発生交通量

ただし、ほかに適切な推定根拠がある場合は、この算定式によらなくてもよい。

なた、カーフェリー又は旅客船を対象とする係留施設及び港湾業務施設等の施設に至る道路にあっては、車両の集中率を十分考慮して、別途算定するものとする。

表5　車線数の決定

車道及び車線は、そのふ頭に発生する貨物を円滑に輸送するために十分なものとする。

(1) 計画交通量が表５－１の道路の種類に応じた設計基準交通量（道路の時間当り最大許容自動車交通量をいう。以下同じ。）の欄に掲げる値以下である道路の車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。以下同じ。）の数は、２とするものとする。

表５－１　道路の種類と設計基準交通量

道路の種類	設計基準交通量（台／時間）
港湾と国道等を連絡する道路	650
その他の道路	500

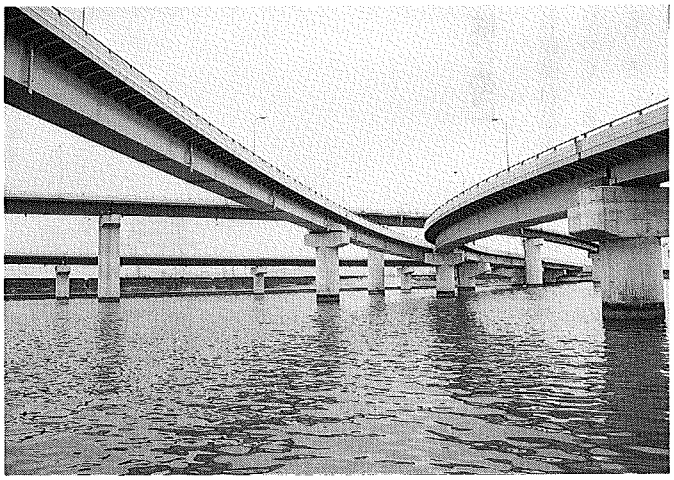
(2) (1)に規定する道路以外の道路の車線数は、４以上(交通の状況により必要のある場合を除き、２の倍数)とし、表５－２の道路の種類に応じた１車線当りの設計基準交通量に対する当該道路の計画交通量の割合によって定めるものとする。

表５－２　道路の種類と設計基準交通量

道路の種類	設計基準交通量（台／(時間・車線)）
港湾と国道等を連絡する道路	600
その他の道路	350

計画交通量及び車線数の決定については**表4・5**の方法によって行っている。

また、臨港道路の配置計画に際しては、一般道路と異なるネットワーク特性に対応するため、体系的・有機的なネットワークとしていくことが大切である。さらに、個別の臨港道路の計画においても、その路線がネットワーク全体に対して果たす役割を十分認識した上で、ネットワークとの整合を図るような配慮が不可欠である。



三河港・港大橋

四　最近の動向

背後市街地の道路の渋滞、海運を軸にした複合一貫輸送の進展、ジャストインタイム方式に代表される輸送の定時性に対する要求の高まり、モーダルシフトの進展等、港湾における物流の円滑化に資する臨港道路の整備の必要性はますます高まっている。特に、港湾関係車両がこれまで大幅に迂回して結んでいた隣接する埠頭間を連絡することにより、背後都市への通過交通の流入負荷を軽減する臨港道路の整備が進展している。

また、景観に優れた橋梁や船舶航行への影響が少ない大規模な沈埋トンネルの整備が各地で行われており、そのうちの代表的な事業は**表6**のとおりである。

表6　事業を行っている主な臨港道路

港　名	地　区　名	構　造	延　長
東京港	南部	橋梁	約2.8km
大阪港	南港～港区	沈埋トンネル	約2km
神戸港	ポートアイランド～新港	沈埋トンネル	約1.8km

さらに、マルチモーダル輸送の進展により、港湾と背後の道路との円滑な接続が求められており、港湾整備事業と他事業のより一層の連携の強化が必要となってきている。

（運輸省港湾局計画課企画調査室第一調査係長）

特集／各種道路の最近の動向

長距離自然歩道

環境庁自然保護局計画課

はじめに

長距離自然歩道は、国土スケールの長い距離にわたって、多くの人々が自らの足で歩くことによって、美しい風景を楽しみ、訪れた地域の文化にふれ、その地域の人々との交流を通じ、健全な心身を育むことを目的として、昭和四五年の東海自然歩道を初めに、整備を進めて来ているものである。

長距離自然歩道とは

我が国における一般的な公共施設は、ほとんどが法律の規定に基づいて設置される仕組みになっている。国道、都道府県道、市町村道の場合は、道路法に基づいて設置されるものであり、その必要性、目的、性格、規格構造、各種の手続きなど

長距離自然歩道　路線図

が定められており、計画主体、整備主体、管理主体についても同様の規定により決められている。

しかし、自然歩道は、国が計画を定める長距離自然歩道も含め、法律に基づいて設置される施設としては認定されておらず、その存在基盤は強固とはいえない。

ただし、国が路線決定した長距離自然歩道の整備については、補助制度が設けられており、その中で次のように整備主体等が定められている。

・事業主体

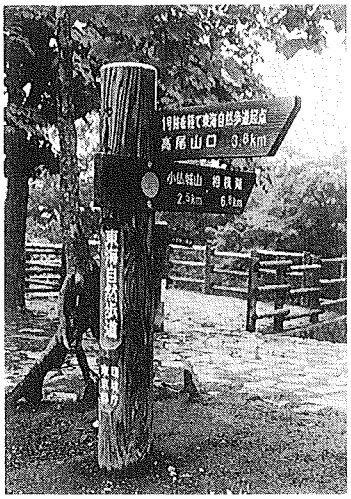
計画主体：環境庁

整備主体：各関係都道府県

・補助率

国立・国定公園内は、1／2（法律補助・自然公園法第二六条）

国立・国定公園外は、1／3（予算補助・自然公園等施設整備費国庫補助金交付要綱第



長距離自然歩道整備の概要

名称（愛称）	整備年度	路線延長	利用者数（6年）	起終点	関係都道府県	関係自然公園	
						国立公園	国定公園
	年度	km	万人				
東海自然歩道	45～49	1,697	735	(起点)東京都八王子市高尾 (終点)大阪府箕面市箕面	東京、神奈川、山梨、静岡、岐阜、愛知、三重、滋賀、京都、奈良、大阪	富士箱根伊豆	明治の森高尾、丹沢大山、天龍奥三河、愛知高原、揖斐関ヶ原養老、飛騨木曽川、鈴鹿、室生赤目青山、大和青垣、琵琶湖、明治の森箕面
九州自然歩道（やまびこさん）	50～55	2,587	763	(起点)福岡県北九州市皿倉山 (終点)〃	福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島	雲仙天草、阿蘇くじゅう、霧島屋久	北九州、祖母傾、耶馬日田英彦山、九州中央山地
中国自然歩道	52～57	2,072	220	(起点)山口県下関市火の山 (終点)〃	鳥取、島根、岡山、広島、山口	瀬戸内海、大山隠岐、山陰海岸	氷ノ山後山那岐山、秋吉台、比婆道後帝釈、西中国山地
四国自然歩道（四国のみち）	56～元	1,637	412	(起点)徳島県鳴門市 (終点)徳島県板野町	徳島、香川、愛媛、高知	瀬戸内海、足摺宇和海	室戸阿南海岸
首都圏自然歩道（関東ふれあいのみち）	57～63	1,665	696	(起点)東京都八王子市梅の木平 (終点)〃	茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川	秩父多摩、日光	明治の森高尾、妙義荒船佐久高原、水郷筑波、南房総、丹沢大山
東北自然歩道（新奥の細道）	平成2～8（予定）	4,374	741	(起点)福島県白河市 (起点)福島県郡山市	青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島	十和田八幡平、陸中海岸、磐梯朝日	下北半島、津軽、男鹿、鳥海、蔵王、南三陸金華山
中部北陸自然歩道	平成7～12（予定）	4,029	—	(起点)新潟県山北町 (起点)滋賀県大津市	群馬、新潟、富山、石川、福井、長野、岐阜、滋賀	上信越高原	佐渡弥彦米山、能登半島、越前加賀海岸、八ヶ岳中信高原、飛騨木曽川、琵琶湖、若狭湾
計		18,061	3,567				

（注）東北自然歩道の利用者数は一部供用開始部分におけるもの。

2―2）

・補助対策施設

国立・国定公園内は、歩道及び橋、園地、休憩所、駐車場、博物展示施設等

国立・国定公園外は、歩道及び橋、付帯施設（路傍休憩地、標識類）

なお、管理主体についてもその制度的裏付けが明確になっていないが、整備主体がそれぞれ「管理運営方針」を定めることとされており、その中で歩道の草刈り、清掃、施設の補修等の維持管理や巡視、利用者への情報提供等などの安全管理、利用者サービスを関係市町村等と連携して実施している。

東海自然歩道から中部北陸自然歩道まで

昭和四四年に我が国最初の長距離自然歩道となった東海自然歩道の構想が発表されてから二五年余が経過した。これまでに東海に続き九州、中国、四国、首都圏の五路線が整備され、六番目の路線として東北自然歩道が平成八年度をもって整備が完了する予定である。さらに、七番目の路線として中部北陸自然歩道が平成七年度の路線決定を受け、同年から整備が始まっている。

最初の長距離自然歩道「東海自然歩道」

昭和四三年四月、自然公園審議会から「自然公園制度の基本的方策に関する答申」が出された。その中には、急増する野外レクリエーション需要に応え、国立公園等の過剰利用を緩和するため、東京、名古屋、大阪を中心とする三大都市圏から日帰り、または一泊で行ける利用性の高い自然公園を確保することの必要性が指摘された。

厚生省は、この提言を具体化するものとして、東海道メガロポリスの外縁部に帯状に延びる自然公園群と、その中心を通る一本の歩道を発案した。公園群は、都市の住民に手軽な野外レクリエーションの機会を提供するとともに、無秩序な開発に対する歯止めの役割を果たすものとして位置づけられ、昭和四五年一二月には、揖斐関ヶ原養老（岐阜）、愛知高原（愛知）、室生赤目青山（三重、奈良）、大和青垣（奈良）の四国定公園が新規指定され、天竜奥三河（長野、静岡、愛知）、飛騨木曽川（岐阜、愛知）、鈴鹿（三重、滋賀）、琵琶湖（滋賀、京都）の四国定公園の区域が拡張されるに至った。これにより、歩道計画路線のうち新たに四四〇kmが国定公園区域内に取り込まれることとなり、東海自然歩道は、既設の自然公園と併せて、これらの公園相互を有機的につなぐ中心線として位置付けられた。

この背景には、新幹線の開通、高速道路の整備等により生活が休息に便利になっていく中で不便ではあっても人々が自らの足で何日もかけて歩きながら、すぐれた自然や文化にふれ、人間性の回復を図るための手段や施設も同時に担保されるべきといった考え方が根底にあった。

その後の長距離自然歩道

東海自然歩道に対する反響は想像を越えるものがあり、その後の各地における自然歩道整備の動きとなって現れた。東海自然歩道の整備が始まって間もない昭和四五年頃から、九州、中国等の県から整備要望の声が高まり、昭和五一年の九州、昭和五三年の中国、昭和五六年の四国、昭和五七年の首都圏と集中的に各路線が計画決定され、平成二年の東北を経て、昨年の中部北陸まで計七路

線が計画決定している。

そもそも、東海自然歩道の構想が具体化される際、ゆくゆくは長距離自然歩道を全国に整備し、ネットワーク化を図るといった考え方があり、これに添った形で、計画が順調に進んでいるといえよう。

ただし、東海自然歩道の整備以後、九州自然歩道の計画から長距離自然歩道に対する考え方には変化がみられる。これは、各地域の地域事情や社会条件によるものや、それまでの計画に対する反省点を踏まえ、改善されてきた結果と考えられる。

その一点目は、路線全体の形態である。東海自然歩道が東京、大阪という明確な起終点・方向性を持っていたのに対し、九州自然歩道以降の路線は、これにとらわれず、主要都市等の拠点からの利用性を重視している。東海自然歩道は東海の大都市間を結ぶ直線型になっているのに対し、九州、中国、四国、首都圏、東北の路線は、地域を一周する形態となっているほか、中部北陸に至っては、三本の軸が交差する複雑な形態を示している。これは、すぐれた自然景観や文化景観を有する地域をつなぎながら、個々の興味地点を中心とする日帰り利用を主な利用形態として想定しているためであり、東海自然歩道のような、東京から大阪までの全線を歩き通すといった利用はあまり考えていない。利用性に関し、やや難のあった東海自然歩道の反省の上に、このような方針が採用されたものと思われる。

二点目は、沿線に新たに自然公園を設定するという手法をとらなかったことである。これは、東海地方に比べて開発の圧力がまだまだ小さい実態であったこともあって、無秩序な開発に対する歯止めの役目を大々的に謳う必要がなかったことに加え、前述の利用性重視の観点から、たとえ国立・国定公園のような自然の資質に欠けるところであっても、自然歩道としてふさわしいルートがあれば積極的に路線に取入れ、多様でより身近な存在としての長距離自然歩道を整備していくという方

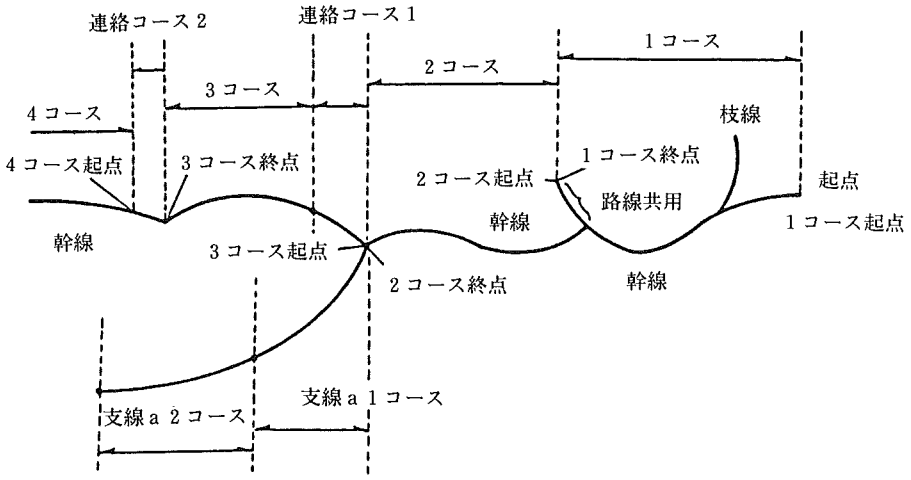
幹線・枝線の考え方

	単　位	性　格　・　役　割	目安の数量	設定時の注意
幹線	1日利用コース	・利用の基本単位で日帰り利用に対応するコース ・利用上まとまりのある1つないし複数のテーマを持つ	・標準5～10km 最長15km程度	・船下りや遊覧船等も含め、多様な魅力性を有するコースとし、変化に富んだテーマを設定する
	連続利用コース	・数日間かけて連続的に利用できるコースで、基本的に1日利用コースが複数連なったもの ・区間によっては連絡コース的なところを含み、資源の密度が小さいが、歩き通すことが可能である ・全国的なテーマを持つ	・2日以上連続して歩ける（1日コースの2倍以上）	・淡々とした魅力を含み個々の魅力の集合体としての全体的テーマを持つ ・区間内の宿泊拠点及び代替的な公共交通機関に配慮する
	連絡コース	・歩道としての適性や魅力に乏しく当面歩道としての整備を考えないコース ・連絡手段としてはバス、鉄道などの公共交通機関を利用する ・場合によっては歩くことも可能である		・極端に長い連絡コースの設定は避ける
枝線	資源探勝路線	・利用のバリエーションや路線の魅力を高めるため、幹線近くの資源とを結ぶ迂回路または分岐路（環状型、往復型）で幹線に付加されるコース	・総歩行距離のおおむね半分以下	・数kmのものから、1日コースや連絡コースを含む比較的長い距離のものまで考えられる ・自然研究路等などで既存歩道を活用する場合、その接続に配慮する。 ・冬季クロスカントリースキーの活用も面白い
	連絡路線	・場合によっては1日利用コース及び連絡コースを含む ・自然研究路等、それ自体が自然等を探勝する目的の歩道（ビジターセンターや解説板等が整備されている）も含む	・総歩行距離の半分以下 ・1本は1～2km程度	・短い時間距離で、快適な歩道となるよう配慮する。

(注) 幹線は長距離自然歩道網を形成する骨格となる路線であり、自然歩道の主たる方向性を示すものであると同時に、地域相互を有機的につなげるものである。

向付けが確認されたことによるものと思われる。

この二つの考え方は、長距離自然歩道の基本的な考え方として、若干型を変えながらではあるが、現在まで踏襲されてきており、今後の新たな計画においても、計画の根幹となるのはいうまでもない。



路線の選定手法

計画手法の概要

次に、長距離自然歩道の路線を選定する際にはどういった手法がとられているのか紹介したい。

路線の構成

路線を選定する際の単位区間（路線延長）は、人が一日で楽しめる距離を想定し、五～一五km程度で設定することとなっており、路線全体は、この単位の集合体として計画する。魅力ある歩道がどうしても設定できない区間は、無理に整備を行わずに公共交通機関で移動する「連絡コース」とする。

また、歩道はその性格や役割に応じて大きく「幹線」と「枝線」に分けられる。「幹線」は、文字どおり、長距離自然歩道の基幹的路線であり、路線構成の骨格をこなすものである。「枝線」は魅力ある資源や交通拠点等を幹線から分岐して連絡する比較的短距離な路線がある。

路線選定の手法

路線選定の際には、地方レベルのような比較的大きな視野で路線全体のバランス等に配慮する必要があるが、実際の利用は、単位区間ごとのいわゆる「一日コース」で行われるものであり、計画に当たっては、この両面がうまく整合するよう留意しつつ合理的に行う必要がある。

このため、路線選定作業は、歩道の方向性等を示した大まかな路線（概略路線）の選定を行った後、概略路線に添って具体的な路線（詳細路線）を選定するといった段階的なアプローチをとる。

具体的には、まず対象とする地域全体について、路線の魅力（自然資源、文化資源、旧街道等の分布状況）や利用のし易さ（公共交通機関の有無、宿泊施設の分布等）等について二〇万分の一スケールのマクロな調査を行い、各項目の評価に重み付けをして組み合せ、概略路線を選定する。次に、概略路線に基づき上記項目について現地調査等により五万分の一スケールのミクロな調査を行い、詳細路線を決定する。

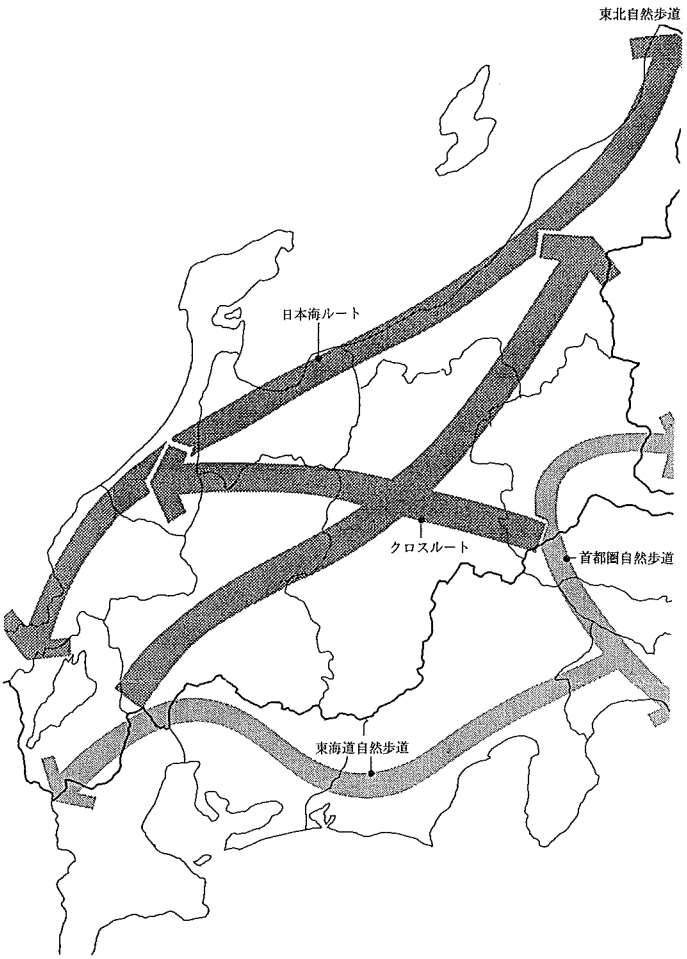
また、各地域における路線の選定の際は、その地域が持つ特性を十分に活かす事が肝要であることから、路線選定の作業に取り掛かる前に、配慮事項等を盛り込んだ路線選定方針を定めている。ここでは、昨年路線決定した中部北陸自然歩道の方針を幾つか紹介する。

中部北陸自然歩道概略路線選定の方針

・関東、関西からの方向性を示す、この先の地域への「クロスルート」を導入する。

・東北と近畿とを日本海に沿って結ぶ「日本海ルート」を導入する。

・東北、首都圏、東海自然歩道との接続を考慮する。
・日本海へ向かう道、中心に集まる道、峠を越える道などのテーマのバリエーションを持たせる。
・より多くの魅力的な資源を有する地域を通過するとともに、中部北陸地域のすぐれた自然環境や旧街道、公共宿泊施設などに配慮する。
・峠の魅力や山岳景観などを積極的に活かす。ただし、高標高の山岳地域、利用上の困難や危険を伴う地域は避ける。
・既存の道を活用するとともに、既存の自然歩道とのネットワーク化に配慮する。
・主要な都市や観光拠点、公共交通機関からの到達性、利用性に配慮する。
・地域間交流を促すことに配慮する。



中部北陸自然歩道概略路線の骨格イメージ図

・実現の可能性、地域の受容性、地域間のバランスの妥協性などについて地域の意向について考慮する。

なお、詳細路線選定の際にも基本方針を定め、魅力性、利用性の向上や地域の特性の活用を図ることとしている。

おわりに

東海自然歩道から中部北陸自然歩道まで、これまでに全国で七路線が整備（一部整理中）され、総延長は一八、〇〇〇kmを越え、その利用者数は、三、五〇〇万人（平成六年）といわれている。この間、長距離自然歩道の整備と並行して、各自治体における独自の自然歩道も数多く整備されてきており、全国の自然歩道網の形成は着実に進んでいるといえる。

今後、長距離自然歩道がまだ整備されていない近畿、北海道において計画策定及び整備が進めば、全国の自然歩道のネットワークの骨格が結節することとなり利用のバリエーションが飛躍的に増大することが期待される。なお、近畿地区においては、平成九年度の整備着手を目指し、本年度より路線選定調査にとりかかることとなっている。

規制緩和推進計画の改定

鈴木康夫

一　はじめに

平成八年三月二九日、「規制緩和推進計画」の改定が閣議決定された。本計画は、昨年三月、我が国経済社会を国際的に開かれたものとし、自己責任原則と市場原理に立つ自由な経済社会としていくことを基本として、内外価格差の縮小、内需拡大、輸入促進、国民負担の軽減、行政事務の簡素化等の観点から定められたもので、住宅・土地分野から危険物・防災・保安分野まで一、〇九一項目に及んでいる。さらに、翌月には、経済対策閣僚会議において決定された「緊急円高・経済対策」において、当初、五年間であった計画期間を、平成七年度から九年度までの三年計画として前倒し実施することとされた。

この計画の推進方法の特徴の一つは、「内外からの意見・要望、行政改革委員会の監視結果等を踏まえ、毎年末までに見直し、毎年度末までに改定する」としている点で、今回は、このプロセスを経て、改定に至ったものである。

以下では、改定計画に盛り込まれた約一、七五〇項目（改定前の項目を含む。）のうち、道路行政に密接に関係する項目を中心に、これまでの規制緩和推進の取り組みとともに、今回の改定の経緯について記述する。

二　これまでの規制緩和推進に向けた取り組み

規制緩和の必要性の議論は、おおよそ、昭和五六年の臨時行政調査会（第二次臨調）まで遡る。ここでは、公的部門の役割の見直し、民間活力の発揮の必要性を背景に、行政改革の主要分野として規制緩和が取り上げられた。

その後、昭和五八年から平成五年の間、三次に及ぶ臨時行政改革推進審議会（行革審）が設けられ、各行革審の度、規制緩和に関する答申が打ち出された。特に、第二次行革審の「公的規制の緩和に関する答申（昭和六三年）」では、①国民のより個性的で多様性に富んだ需要に対応した供給構造への変革を推進し、国民生活の質的向上を図ること、②市場原理を基本として産業構造の転換を進め、産業活力の維持・増進を図ること、③国際経済社会における我が国の地位を踏まえ、市場アクセスの改善を一層進めること、の三点を重視し、流通、物流、情報・通信、金融等に係る事業規制

を主に取り上げ、その改革方策を提言している。政府は、これを受け、同年一二月「規制緩和推進要綱」を閣議決定している。

三　最近の規制緩和措置

最近では、政府は、平成五年九月、六年二月、同年七月の三回にわたって規制緩和を決定し、公表しているが、その間の経緯を簡単に整理してみると表1のとおりである。

このうち、道路行政に係る主な緩和措置としては、平成五年の「緊急経済対策」において、「自動車の総重量等車両諸元に関する制限の緩和」が盛り込まれており、その具体的措置として、同年一一月二五日に車両制限令等の改正を行い、自動車の車両総重量を軸距に応じて最大二〇トンから二五トンまで引き上げた。これにより、物流の効率化が図られるとともに、新規格車の開発促進及びこれに対する新規需要の創出等の経済効果をもたらした。

また、平成六年の「行革大綱」では、「軌道事業の仮設工事施行の許可の廃止」等一三項目の規制緩和等の措置が位置付けられた。さらに、同年七月の「規制緩和推進要綱」では、情報・通信関係規制緩和事項として「道路占用許可手続の一層の簡素化（CATV）、占用期間の延長（CATV）」をはじめとする二項目と、輸入促進・市場アクセス改善・流通等関係規制緩和事項として「トレーラーによる分割可能貨物の輸送に関する特殊車両の通行許可」等、二項目の措置を打ち出している。

四　規制緩和推進計画の策定

平成七年三月三一日に閣議決定された「規制緩和推進計画」は、その特徴として、策定にあたり内外の要望・意見を聞くこと、及びその策定過程を極力透明にしたことがあげられる。具体的には、平成六年中に、政府において、経団連、EU等内外からの要望を取りまとめ、把握するとともに、行革推進本部の下に民間の専門委員を含む規制緩和検討委員会を設置し、同委員会での意見書が、全閣僚がメンバーとなっている同本部に報告された。本計画はこれら要望、意見等を踏まえて策定されており、さらに透明性の確保においては各省庁所管の規制の中間見直しを同年一月、三月に随時公表するとともに、国際的にも関心が高かった

表1　規制緩和の推進に関する最近の経過等

平成5年	
○4月13日	「総合的な経済対策の推進について」経済対策閣僚会議決定 ・公的規制の目的・内容を緊急に見直し、この結果に応じ許認可等の大幅な整理を図る。
緊急経済対策	
○8月19日	閣議において、内閣官房長官から規制緩和、円高差益の還元策について早急に取りまとめを要請
○9月16日	「緊急経済対策」経済対策閣僚会議決定 ・94事項の規制緩和措置を決定
行革大綱	
○10月27日	「最終答申」（第三次行革審） ・公的規制緩和のためのアクションプランの策定 ・申請、報告等に係る国民負担の軽減　等
平成6年	
○1月21日	内閣に「行政改革推進本部」設置
○2月15日	「今後における行政改革の推進方策について」閣議決定 ・規制緩和等250事項、届出・報告等の整理合理化531事項を決定 ・平成6年度内に「規制緩和推進計画」（仮称）の策定　等
規制緩和推進要綱	
○3月1日	行政改革推進本部「住宅・土地作業部会」発足
○3月14日	行政改革推進本部「情報・通信作業部会」発足
○3月28日	行政改革推進本部「輸入促進・市場アクセス改善・流通作業部会」発足
○3月29日	「対外経済改革要綱」閣議決定 ・住宅・土木関係等4分野について検討項目の設定、6月末を目途に具体化
○5月23日	「住宅・土地作業部会」専門員の意見公表
○5月27日	「情報・通信作業部会」専門員の意見公表
○6月6日	「輸入促進・市場アクセス改善・流通作業部会」専門員の意見公表
○6月28日	「今後における規制緩和の推進等について」行政改革推進本部決定
○7月5日	「今後における規制緩和の推進等について」閣議決定 ・住宅・土地等重点4分野について279事項の規制緩和措置を決定

ことから、三月の中間見直しの際と決定計画の公表直後にそれぞれ、外国の団体等に対する説明会を開催している。

本計画では、これまでの規制緩和策のうち、未措置のものを統合しており、全体一、〇九一項目のうち、建設省所管が八九項目、うち、道路局所管が一六項目となっている。特に、新規項目では、市場開放問題苦情処理体制（ＯＴＯ）の推進会議でも議論された「海上コンテナの道路輸送に係る規制」について、平成九年度末までに、物流上重要な路線について、ＩＳＯ規格フル積載に対応できる道路ネットワークを整備することを前提に規制緩和すること等、道路関係で約一〇項目を盛り込んだ。

五　規制緩和推進計画の見直し

国民の期待に応えた規制緩和の推進が図られるためには、国民的視点からその実施状況を監視し、計画の見直しを議論する第三者機関の役割はきわめて重要である。このため、平成六年一二月、三年の時限で総理府に行政改革委員会が設置された。同委員会では、平成七年四月に規制緩和に関する専属の下部組織として、規制緩和小委員会を設け、七年度の計画改定に反映させるための委員会報告の策定に向けた取り組みを始めた。

各省庁においても、同年秋以降、内外の団体等の意見・要望を積極的に聴取し、その際、行政監察、ＯＴＯの成果も活用して、同年末までに「規制緩和等に関する意見・要望」をとりまとめ、個々の項目に対する回答を翌年一月末までに公表した。建設省関連では、七六団体から二〇七件の意見・要望が提起され、この段階では、措置済・措置予定八八件、検討中一一件、措置困難・その他一〇八件となった。

一方、行政改革委員会からは、平成七年一二月に「規制緩和の推進に関する意見（第一次）」が総理大臣に報告され、同月二五日、いわゆる行革大綱の一部として、同意見を最大限尊重し、計画改定を行う旨閣議決定された。道路関係では、情報・通信分野において、第一種電気通信事業者及びＣＡＴＶ事業者に係る道路占用手続の一層の簡素化とＣＡＴＶの普及状況を踏まえた将来的な占用期間延長が計上され、改定計画に盛り込むべく、十分な検討が重ねられた。

その後、各省庁において、更なる検討、他省庁等との調整等を経て、平成八年三月二九日、既定計画一、〇九一項目に新規項目として約五五〇項目、また、計上外の措置済項目として約一〇〇項目をそれぞれ加え、合計約一、七五〇項目の改定計画が閣議決定に至った。

建設省関係では、既定計画八九項目に、新規等で四九項目が加わり、計一三八項目となっている。このうち、一部措置または措置済は、半数を超える七二項目で政府全体の進捗率（約八〇〇／一、七五〇件）を上回っている。

道路関係は、**表2**に示す二七項目で、この内訳は新規が一〇項目、既定計画上の未措置七項目、措置済九項目、及び計上外措置済が一項目となっている。これは、一月の中間公表で検討中となっていたすべての項目及び行政改革委員会の意見のすべてを盛り込んだもので、今後は本計画の最終年次である平成九年度までに、各項目のスケジュールに基づき、着実に実行に移すことが期待されている。

表 2

	事項名	措置内容	実施予定時期 7年度	実施予定時期 8年度	実施予定時期 9年度	備考	既定計画との関係	所管省庁
住宅・土地関係	道路を占用する導管、制圧器等の協議	一定の高圧ガスの供給施設に係る道路占用許可の建設本省への事前協議を廃止する。		8年度			新規	建設省
住宅・土地関係	道路管理者以外の者が行う道路工事承認に係る申請書様式	道路管理者以外の者が道路管理者の承認を受けて行う道路工事を実施する際の申請書について、運用実態の調査を行い、その結果に基づき、統一様式を策定する。	措置済 8年3月29日				1 (5) ⑨	建設省
住宅・土地関係	道路損害予防義務に係る許可申請	道路の沿道区域内における建築物等の道路損害予防義務に係る許可について、関係機関と調整を図った上、申請書類の簡素化、処理の迅速化を図る。	措置済 8月3月29日				1 (5) ⑩	建設省
情報・通信関係	特殊車両通行許可における審査	特殊車両通行許可の申請手続について、電子ファイルによる通行許可申請、パソコンを用いた通行許可算定システムの導入を図る。(再掲)		8年度			新規	建設省
情報・通信関係	電気通信事業者の道路占用許可	電気通信事業者による道路占用について、手続の一層の簡素化を図る。		8年度			新規	建設省
情報・通信関係	CATV事業者の道路占用許可	CATVなど占用期間が「3年以内」とされている占用物件について占用期間の延長を行う。 CATVの普及状況を踏まえ、将来的には占用期間の一層の延長を検討する。	措置済 7年10月25日	CATVの普及状況を踏まえ、将来的には延長を検討		道路法施行令の一部を改正する政令	2 (9)	建設省
情報・通信関係		CATV事業者による道路占用については、添付書類の簡素化を図るとともに、事業の公益性等を勘案して、第一種電気通信事業者に準じて許可を与えることとする。		8年度			新規	建設省
情報・通信関係	CATV事業用電線の共同溝の使用	CATV事業用電線の共同溝の使用の可否に関する検討を行う。		8年度以降、検討結果を踏まえ対応			新規	建設省
情報・通信関係	二次占用の係る道路占用許可	いわゆる二次占用に係る道路占用の取り扱いについて、見直しを行う。		8年度			新規	建設省
運輸関係	路線バス事業に係る道路管理者の意見聴取	路線を定める旅客自動車運送事業の免許等に際しての道路管理者の意見の聴取を不要とする場合を追加する。	措置済 7月5月8日			許可、認可等の整理合理化のための運輸省関係法律の一部を改正する法律による道路運送法の一部改正等	4 (2) ⑦	建設省 運輸省
運輸関係	デュアルモード型交通システムに係る諸規制	「軌道法」と「道路運送車両法」の双方の適用を受ける車両等に係る規制については、二重の規制となって事業者に過度の負担とならないよう調整を図る。		8年度以降			4 (2) ⑲	建設省 運輸省
運輸関係	特殊車両運用許可限度	道路整備状況に応じ、高速自動車国道等における特殊車両の通行許可の限度重量の引き上げを行う。			9年度末		4 (5) ①	建設省

表 2

	事項名	措置内容	実施予定時期 7年度	実施予定時期 8年度	実施予定時期 9年度	備考	既定計画との関係	所管省庁
運輸関係	分割可能貨物を積載した車両に係る規制	バン型等の車両と同様に、貨物の落下等の恐れのない一定の構造を有するトレーラーについて、特殊車両通行許可の対象とする。	措置済 8月3月29日				4 (5)②	建設省
運輸関係	海上コンテナの道路輸送に係る規制	物流上重要な路線について、道路整備を進め、特殊車両通行許可により、ISO規格の40フィート及び20フィートコンテナをフル積載した状態でのセミトレーラーの通行を可能とする。なお、迂回路の確保等一定のネットワークが形成されれば、当該路線におけるフル積載を可能とする。			9年度末	物流上重要な路線について、ISO規格フル積載に対応できる道路ネットワークを整備	4 (5)③	建設省 運輸省
運輸関係	特殊車両通行許可における審査	特殊車両通行許可の申請手続について、電子ファイルによる通行許可申請、パソコンを用いた通行許可算定システムの導入を図る。		8年度			新規	建設省
運輸関係	危険物積載車両に係る規制	危険物積載車両の水底トンネル等の通行規制について、一般交通への影響の回避、交通の安全の確保を前提にエスコート方式の導入等による緩和の可否を検討する。		8年度以降、危険防止措置、一般交通への影響の回避方策等、具体的課題を検討し、その結果を踏まえて対応			4 (5)④	建設省
運輸関係	一般自動車道の工事着手の届出等	(a)自動車道事業者が、一般自動車道を設置しようとする場合の工事着手の届出を廃止する。	措置済 7年4月1日			許可、認可等の整理及び合理化に関する法律による道路運送法の一部改正	4 (6)(a)①	建設省 運輸省
運輸関係	一般自動車道の工事着手の届出等	(b)自動車道事業者が、運輸大臣及び建設大臣の指定した期間内に一般自動車道の工事に着手することができない場合に必要な一般自動車道の工事着手期間の延長の届出を廃止する。	措置済 7年4月1日			〃	4 (6)(b)①	建設省 運輸省
運輸関係	鉄道・軌道財団に係る規則	(b)軌道財団に係る抵当権の設定又は変更の認可を廃止する等の規制緩和を行う。	措置済 7年5月8日			認可、許可等の整備及び合理化のための運輸省関係法律の一部を改正する法律による鉄道抵当法の一部改正等	4 (7)(b)⑪	建設省 運輸省
運輸関係	軌道法と鉄道事業法の整合性	鉄道及び軌道の特性に配慮しつつ、両者の整合性確保のための改善方策について検討を行い、関係機関について調整を図る。			8年度以降		4 (7)⑫	建設省 運輸省
運輸関係	鉄道の道路への敷設に係る許可申請手続	審査期間等の短縮が図れるよう許可の条件を見直し、許可手続の簡素化を図る。		8年度			新規	建設省
運輸関係	鉄道事業者の道路管理者との交差協議による道路占用許可手続	道路に鉄道を交差する場合の踏切道の新設又は改築に関して、道路管理者と鉄道事業者の交差協議を道路占用許可に替える取り扱いについて、その趣旨の徹底を図る。		8年度			新規	建設省

	事項名	措置内容	実施予定時期 7年度	実施予定時期 8年度	実施予定時期 9年度	備考	既定計画との関係	所管省庁
基準・認証関係	特殊自動車に関する輪荷重規制	特殊自動車（ロードローラー）に関する輪荷重規制について、使用の実態、構造等を把握し、その把握結果を踏まえ緩和する。		8年度以降			新規	建設省 運輸省
エネルギー関係	水力発電所に係る道路占用許可	直轄国道に係る道路占用許可事務手続の簡素化を行う。	措置済 8年3月29日				7(4)⑩	建設省
	ガス導管、地中電線類の埋設深さ	ガス導管、地中電線類の埋設深さについて、道路構造の保全の観点等を踏まえて、技術的検討を実施し、基準の緩和の可否を検討する。		8年度以降、検討結果を踏まえ対応			7(6)③	建設省
	熱供給導管の道路占用許可	熱供給導管の道路占用について、いわゆる義務占用物件に準じて許可を与えることとする。		8年度			新規	建設省
	熱供給導管の共同溝の使用	熱供給導管の共同溝の使用の可否に関する検討を行う。		8年度以降、検討結果を踏まえ対応			7(7)②	建設省

表 2

（計画計上外措置済事項）

運輸関係	事項名	措置内容	実施期間	所管省庁
	鉄道・軌道財団に係る規制	(b)軌道財団に係る財団目録の様式について、記載方法の適正化、記載項目の削減等の見直しを行った。	7年9月29日	建設省 運輸省

（道路局道路総務課前企画係長）

地方分権推進委員会中間報告について

増田　圭

平成八年三月二九日に地方分権推進委員会（諸井虔委員長）から中間報告が橋本龍太郎内閣総理大臣に提出された。道路行政にも多大な影響を与えるであろう地方分権に関する議論の概要について、この中間報告の紹介等によりご説明することとする。（なお、意見にわたる部分は私見であることをご了承願いたい。）

一　中間報告、その位置付け

1　地方分権推進法の制定

平成五年一〇月の第三次行革審最終答申において、「地方分権推進の基本理念、取り組むべき課題と手順等を明らかにした地方分権大綱を今後一年程度を目途に策定する。」とされたことを端緒として、平成六年一二月二五日に「地方分権の推進に関する大綱方針」が閣議決定され、平成七年五月一九日に「地方分権推進法」（以下「法」という。）が公布された（同年七月三日から施行）。

法の主な内容は次の三点である。

① 地方分権の推進に関する基本方針（第四条～第七条）

法第四条において、地方分権の推進を行うに当たっての国と地方公共団体の役割分担として、国は、

・国際社会における国家としての存立にかかわる事務

・全国的に統一的に定めることが望ましい国民の諸活動や地方自治に関する基本的な準則に関する事務

・全国的な規模で若しくは全国的な視点に立って行わなければならない施策及び事業の実施

・その他の国が本来果たすべき役割

を重点的に担うこととされる一方で、地方は、地域における行政の自主的かつ総合的な実施の役割を広く担うべきものとされている。

② 地方分権推進計画（第八条）

地方分権の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、政府に作成が義務付けられた計画で、①の基本方針に即し、講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めるものである。

計画の作成は閣議決定によることとされ、

当該計画については国会に報告されるとともに、その要旨を公表することが義務づけられている。

③　地方分権推進委員会（第九条）

地方分権推進委員会は、法第九条に基づき、主に「この法律に定める地方分権の推進に関する基本的事項について調査審議し、その結果に基づいて、法第八条に定める地方分権推進計画の作成のための具体的な指針を内閣総理大臣に勧告する」ことを目的として、総理府に置かれる委員会であり、現在諸井委員長（日経連副会長）以下七名の委員が任命されている。

なお、委員会は、この他にも、地方分権推進計画に基づく施策の実施状況を監視し、その結果に基づき内閣総理大臣に必要な意見を述べることも所掌している。

2　中間報告

平成七年七月に発足した委員会は、一〇月に「地域づくり部会」と「くらしづくり部会」を設置し、個別具体の検討を行わせるとともに、有識者・関係者からのヒアリング等を重ね、年末には機関委任事務廃止を内容とする「検討試案」等を発表した。平成八年三月一五日に同部会からの中間報告を受け、二九日に委員会としての中間報告が決定・公表されたところである。

中間報告は、委員会としての中間的な取りまとめを行ったものであり、今後の検討の方向や検討を進めるべき基本的課題を提示したものであることから、今後は、これを踏み台として関係各方面との意見調整を行い、年内には具体的な指針の「勧告」が出される予定となっている。

法第一一条により、内閣総理大臣は「勧告」を尊重しなければならないとされている。

二　中間報告、その概要

中間報告のポイントは以下のとおりである。

1　国と地方の役割分担の基本的考え方

国は、

①　国際社会における国家としての存立にかかわる事務

②　全国的に統一して定めることが望ましい国民の諸活動や地方自治に関する基本的な準則に関する事務

③　全国的な規模・視点で行わなければならない施策事業で、ナショナルミニマムの維持達成、全国的規模・視点からの根幹的社会資本整備等に係る基本的な事項

などを重点的に担うことを徹底し、地方公共団体は地域における行政を自主的かつ総合的に広く担う。（法の規定よりも国の事務を限定的に捉えている点に注目されたい―筆者注）

2　機関委任事務制度の廃止

機関委任事務制度そのものを廃止する決断をすべきである。

3　地方公共団体が担う事務の整理

機関委任事務制度の廃止により、その根幹たる主務大臣の一般的指揮監督権が消滅することになるので、これに代わる国の関与の制度も抜本的に見直す。

また、機関委任事務以外の公共事務、団体委任事務といった従来の事務区分もこの際再構築することが適当である。

(1)　地方公共団体の担う事務は「自治事務（仮称）」とし、さらに、「法律に定めのない自治事務」と「法律に定めのある自治事務」とに区分する。

(2)　専ら国の利害に関係のある事務であるが、国民の利便性又は事務処理の効率性の観点から法律の規定により地方公共団体が受託するものを「法定受託事務（仮称）」とする。

(3)　国の関与については、必ず法律の規定にその根拠及び態様等を定めることとし、その態様については、それぞれの事務の区分に対応して、

次に掲げる範囲内のものとする。

① 法律に定めのない自治事務

→報告徴収・届出、技術的助言・勧告を行うことができる。

② 法律に定めのある自治事務

→報告徴収・届出、技術的助言・勧告のほか、事前協議、違法是正措置要求（合法性のチェック）を行うことができる。

③ 法定受託事務

→②に掲げたもののほか、指示（合法性、合目的性のチェックを含む）、認可・承認、代執行により、事前又は事後の関与を行うことができる。

(4) 従前の機関委任事務の取扱い

機関委任事務については、事務自体の廃止を検討した上で、今後とも存続が必要なものについても、原則として「自治事務」に移行することとされている。ただし、「専ら国の利害に関係のある事務であるが、国民の利便性又は事務処理の効率性の観点から、法律の規定により（地方公共団体が）受託すべきもの（例・国勢調査などの指定統計、旅券の交付、国政選挙、国庫金の配分、国家賠償等）」については「法定受託事務」とするほか、例外的には国が直接処理するものも考えられるとしている。

4 国・地方公共団体間の関係調整ルールの創設

地方分権の推進により、国と地方間の調整は、対等・協力の関係の観点から、基本的には中央省庁による行政統制によるのではなく、国家による立法統制・裁判所による司法統制にできるだけ委ねることとし、このため、国・地方公共団体間の関係調整ルールを一般法で定め、個別法においては、3(3)の範囲内で、一般法に列挙されたメニューの中から必要な関与の方式を選択するものとする。また、両者の係争については、客観的中立的な判断のできる「第三者機関」の仕組みを一般法で定めることを検討する。

さらに、一定の事項につき地方公共団体からの意見の申出ができることとし、これに対して国の応答義務を定めることとする。

5 国庫補助負担金と税財源について

(1) 国庫補助負担金の機能と問題点

国庫補助負担金は、国と地方が協力して事務を実施するに際し、一定の行政水準の維持や特定の施策の奨励のための政策手段としての機能を担うものであるが、一方では、

・国と地方の責任の所在の不明確化を招き、

・地方公共団体における地域の相違を生かした自主的行財政運営を阻害し、

・行政の簡素・効率化等の妨害要因となる、等の弊害もあることから、真に必要な分野に限定すべきものである。

(2) 国と地方の財政関係の見直しの方向

① 国庫補助負担金の整理合理化

地方公共団体の事務として同化・定着・定型化している補助金等は一般財源化する。その際、奨励的補助金等は基本的に縮減する等、補助負担金の性格に応じて整理合理化を進める。

② 存続する国庫補助負担金も統合・メニュー化、交付金化等を進める。

③ 地方交付税については総額の安定的確保を図るとともに、地域の実情に即した地方公共団体の自主的・主体的な財政運営に資する方向で制度の運用のあり方を見直し検討する。また、地方債制度についても見直し検討する必要がある。

6 その他

上記のほか、必置規制、国の地方出先機関等についても改革の方向が示されているほか、都道府県と市町村の関係を対等・協力の関係とすることや、受け皿である市町村の自主的合併の促進、地方行革についても推進すべきものとされている。

三　中間報告と道路行政

1　道路行政に関係する議論

道路行政については地域づくり部会のテーマの一つとされているが、同部会においては、これまでのところ「土地利用関連行政等」を中心に議論が進められたため、道路に関する具体的な指摘はない。

しかしながら、機関委任事務廃止の議論は、指定区間外国道の管理事務が機関委任事務であることから直接の影響がある。また、地方道の整備が未だ不十分な中で、道路整備における国庫補助負担金の果たすべき役割も大きいことから、税財源論についても今後の議論が注目されるところである。

2　機関委任事務の廃止について

中間報告においては、機関委任事務が廃止された場合に指定区間外国道や河川の管理に係る事務が具体的にどのようなものとなるのかは触れられておらず、今後の議論に委ねられるものと思われるが、「法定受託事務」について国勢調査や旅券交付事務等が例示される一方で、「今後とも存続が必要な事務については、原則として地方公共団体の自治事務とする。」とされていることからすると、指定区間外国道の管理についても「自治事務」とするものと考えているようにも見える。

しかしながら、全国的な幹線道路網である国道と、県内における地方的な幹線道路である都道府県道とはその性格が異なり、指定区間外の国道を自治事務として都道府県道にしてしまうと、社会・経済活動の広域化等に対応した全国的な幹線道路網の形成に支障を生じるおそれがある。

すなわち、従来から全国の道路延長の九五％は地方公共団体の団体事務であり、国道の延長は高速道路と合わせてもわずか五％にすぎないが、さらに指定区間外国道を地方道にすれば、全国で国道空白地域が生ずることとなる。

また、全国的な幹線道路網である国道については全体としてひとつのネットワークを形成し、県域を超える広域的な交通を担っているという特質があり、その整備等については全体のバランスの考慮や広域的な調整等が不可欠である。現在は、指定区間外国道であっても、その整備については最終的には国が責任を負う仕組みとなっているため、県境部の難工事部分等については国が直接整備を行うなど、国と県が適切な役割分担のもと整備を進めているところであるが、自治事務化により、国・県の一体的整備が困難となり整備が立ち遅れるおそれもある。

さらに、国道は全国的な幹線道路という役割とともに地域住民の足であり地域振興の基盤施設であるという二面性を有しているものであり、「中間報告」のように国と地方とを対立的に捉えるのではなく、国と地方が互いに協力し、適切に役割分担をしてその整備を進めることの方が、国民の利益につながるのではないだろうか。

都道府県を国道にするよう求める地方からの要望が依然として強いことを踏まえれば、道路管理の現場の実態や「生の声」を十分に踏まえた検討が行われることが望まれるところである。

3　国庫補助負担金制度について

道路事業に係る補助金制度については、地方道のうち政策的・重点的・集中的に進めるべき規模の大きな事業に限定して支援するものであり、一の地方公共団体を超える広域的観点からの地方道整備を可能とする等の重要な役割を有している。

また、道路局関係の補助事業については、近年広域的・根幹的な規模の大きな事業へのシフトを図っており、一層の重点化・集中化を進めているところである。

中間報告では、補助負担金制度の見直しの基本的な方向が示されたのみであるが、奨励的補助金の原則縮減など道路行政に少なからず影響を及ぼす事項が含まれており（報告に明記されていないが、中間報告関係資料の中に、奨励的補助金の例として、交通安全対策特別交付金等が挙げられて

いる。)、四月以降の具体的な検討の行方が注目されるところである。

なお、ややオーバーに表現されることの多い補助申請書類の量やヒアリング回数等の事務手続き上の問題についても、道路局としてはその簡素化を従来より積極的に進めてきたところであり、今後とも、国・地方の双方の事務の効率化の観点から、簡素化の方針をさらに推進していくこととしている。

四　今後の地方分権の議論の行方

中間報告が委員会としての中間的な取りまとめを行ったものであり、今後の検討の方向や検討を進めるべき基本的課題を提示したものであることから、今後は、これを踏み台として関係各方面との意見調整を行い、具体的な指針の勧告に向けて調査審議することとなるとのことである。

これまでは道路等については具体のテーマではなかったことから、個別具体的な事務毎の検討はされなかったが、今後は実態を踏まえた十分な論議を尽くした実りのある結論が得られるよう期待されるところである。

（道路局路政課調査係長）

［参考］　機関委任事務制度を廃止した場合における地方公共団体が担う事務の新たな整理

事務区分		自治事務（仮称）		法定受託事務（仮称）
細区分		法律に定めのない自治事務	法律に定めのある自治事務	
事務の性質等		・地方公共団体が担う事務は自治事務とすることを基本とする。		・専ら国の利害に関係のある事務であるが、国民の利便性又は事務処理の効率性の観点から法律の規定により地方公共団体が受託して行うこととされる事務
		・実施は地方公共団体の随意	・地方公共団体が、法律の定めに従い、自らの事務として処理する。 ・実施は、法律上任意とする場合と義務づける場合とがある。 ・なお、実施は任意としながらも、実施する場合の方法等を法律で規定する場合もある。	
国の関与	助言・勧告 事前協議等	・報告徴収・届出、技術的な助言・勧告	・報告徴収・届出、技術的な助言・勧告 ・特に必要がある場合における事前協議	・報告徴収・届出、技術的な助言・勧告 ・事前協議
	指示等		・事後的な違法是正措置要求（合法性に関するチェック）	・合法性及び合目的性に関する指示 ・認可、承認 ・代執行

(参考) 地方公共団体が担う事務に係る国の役割	・必要に応じ、地方公共団体の施策に係る情報提供、施策の奨励・誘導を行うこと		
		・法律の規定が必要なものについては、個別の法律により法的権限を付与すること ・必要な場合において、個別の法律により、事務の性質に応じて最小限度の基準の設定等事務の管理執行に当たっての基本的な仕組みを定めること ・法理論上国家が有するものと解されている形成的な権能を、国別の法律の定めるところにより、地方公共団体に付与すること	・法律の規定が必要なものについては、個別の法律により法的権限について定めること ・個別の法律により、事務の性質に応じて必要な基準の設定等事務の管理執行に当たっての仕組みを定めること
		・地方公共団体と国との調整が必要な場合に、法律の認める範囲内で、所要の措置をすること	
	・地方自治に関する基本的準則に係る法律を定め、これに基づく関与その他の事務を処理すること		

※　国の関与（報告徴収・届出、技術的助言・勧告、事前協議、認可、承認等）に係るルールに関する制度は一般法で一般的に定めるものとする。

※　この一般制度においては、自治事務及び法定受託事務のいずれについても、国の関与や基準の設定等に関して、地方公共団体は国に意見を申し出ることができ、国は応答義務を負う旨を定めることとし、併せて争訟手続等についても定めるものとする。

※　「法律の定めのない自治事務」及び「法律に定めのある自治事務」にいう「法律」は、個別の行政分野について定める法律をいう。

一般国道二二九号豊浜トンネル崩落事故

道路局企画課道路防災対策室

一　はじめに

平成八年二月一〇日(土)午前八時一〇分ころ、一般国道二二九号北海道余市町～古平町にある豊浜トンネル坑口部において、トンネル上方の岩盤が約二万m³にわたって大規模に崩落し、トンネルが約三〇mにわたり押しつぶされた。

これにより、通行中の路線バス一台と乗用車一台が落石土砂に埋まり、二〇名の方々が亡くなるとともに一名の方が負傷する事故が発生した。

我が国は山地が多く、地形が急峻である上、豪雨、豪雪、地震など、厳しい自然条件のもとで、道路交通の安全を確保する必要があることから、道路の防災対策を重要課題として、全国的な防災点検や独自の調査、日常的なパトロールなど実施してきたところであるが、結果として、事故を防ぐことができなかった。

今回の事故を重く受け止め、事故後直ちに、北海道開発局内に学識経験者からなる調査委員会を設置し、事故の原因について徹底究明を図ることとしているとともに、全国の道路管理者に対して、トンネル坑口部等ののり面・斜面について緊急点検を指示したところである。

また、今回のような大規模岩盤の崩落による被災の再発を防止するために、幅広い学術分野の専門家の英知を結集した委員会を設置し、崩壊のメカニズムとあわせて、調査・計画から点検方法も含めた維持管理に至るまでの技術的な諸課題を対象に幅広い視野から検討を進めているところである。

今回の豊浜トンネル崩落事故の経過についてここに述べる。

二　事故の概要

(1)発生時刻　平成八年二月一〇日(土)午前八時一〇分ころ

(2)発生場所　北海道古平郡古平町沖町　豊浜トンネル

(3)発生状況　豊浜トンネルの古平町側坑口から約四五m付近で、トンネル上方の岩盤（高い約六〇m、幅約四〇m、厚さ約一〇m）が崩落し、トンネルが約三〇mにわたり押しつぶされた

(4)気象状況　二月九日　四時一五分　大雪なだれ注意報（一〇日一七時四〇分解除）

二月九日　一七時二〇分　風雪波浪注意報

三　道路及び豊浜トンネルの概況

一般国道二二九号の中で余市町潮見から歌棄間は、ニセコ・積丹・小樽海岸国定公園の内、積丹半島の玄関口に位置し、積丹岳、余別岳の凝灰岩の山塊が断崖絶壁として日本海に迫り、その荒波にもまれる極めて厳しい地勢となっている。またこの国道は、積丹町、古平町における唯一の幹線道路である。

トンネルの完成　昭和五九年一二月完成

トンネル延長　一、〇八六m

規　　格　三種二級　幅員（車道七・五m、歩道二・〇m）

交　　通　量　約四、三〇〇台／12h

四　事故後の対応

2月10日

10：00　小樽開発建設部「一般国道二二九号古平町豊浜トンネル崩落事故対策本部」を設置（本部長：小樽開発建設部長）

11：00　「余市町豊浜トンネル事故対策本部」を設置（本部長：余市町長）

12：00　建設省「一般国道二二九号古平町豊浜トンネル崩落事故対策本部」を設置（本部長：道路局長）

開発庁「一般国道二二九号古平町豊浜トンネル崩落事故対策本部」を設置（本部長：事務次官）

開発局「一般国道二二九号古平町豊浜トンネル崩落事故対策本部」を設置（本部長：局長）

13：30　「古平町豊浜トンネル事故対策本部」を設置（本部長：古平町長）

開発局　事故調査団現地派遣（団長：開発土木研究所構造部長、他一二名）

15：50　小樽開発建設部「現地連絡本部」を設置（本部長：小樽道路事務所長）

16：30　余市町から後志（しりべし）支庁（ちょう）を通じ陸上自衛隊に災害派遣を要請

（余市側）人力でトンネル内の土砂除去作業開始

17：00　開発局「一般国道二二九号豊浜トンネル崩落事故調査委員会」を設置（委員長：芳村北大名誉教授）

18：00　建設省　現地調査団四名派遣

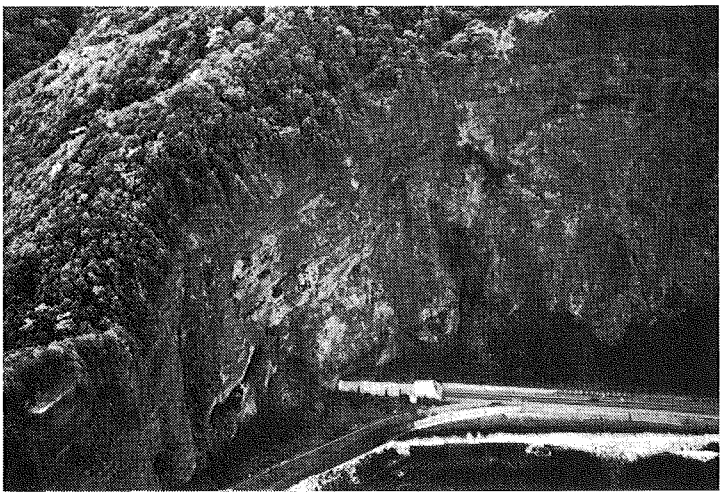
20：00　国土地理院から現地調査に必要な航空写真等を資料提供

22：20　「豊浜トンネル事故現地合同対策本部」を設置（本部長：小樽道路事務所長、メンバー：小樽開発建設部、警察、陸上自衛隊、関係町等）

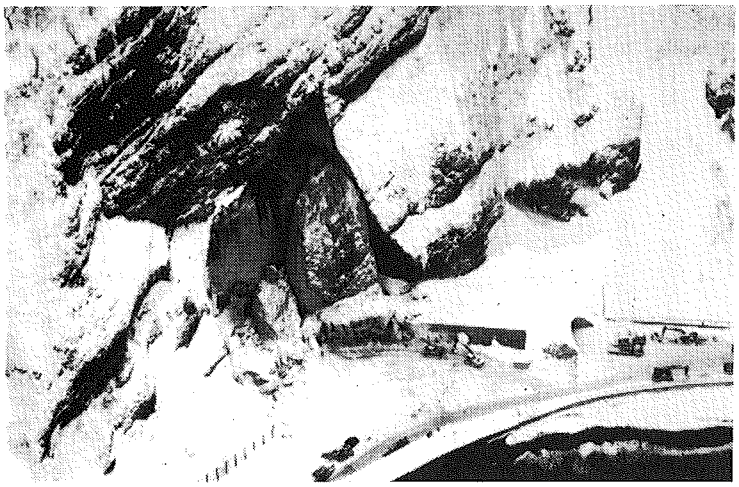
2月11日

2：30　建設省　現地調査団現地到着、調査開始

16：25　**第一回発破実施**（穿孔本数：二二本、



一般国道229号 豊浜トンネル付近 事故前（平成５年10月撮影）



一般国道229号 豊浜トンネル付近 事故後
（平成８年２月11日撮影）

火薬量：二五〇kg）
・破砕土量：一、六〇〇m³
・海側へ下の方から先に滑り落とす計画

2月12日

9：00 国土地理院の現地調査（二名）を派遣

10：00 岡部開発庁長官 第一回現地視察

16：00 **第二回発破実施**（穿孔本数：一一本、火薬量：一八五kg）
・破砕土量：二、四〇〇m³
・頭部を先に海側へ倒そうと計画

2月13日

7：30 建設省 岩盤除去作業専門家八名を現地に派遣

12：30 **第三回発破実施**（穿孔本数：一五本、火薬量：二六六kg）
・破砕土量：二、五〇〇m³
・岩塊を粉砕目的で実施
・岩塊の内部にクラックがかなり発生し、細かく分割された状態と推定
・おおむね2／3程度を破砕

2月14日

11：00 **第四回発破実施**（穿孔本数：一二本、火薬量：一四三kg）

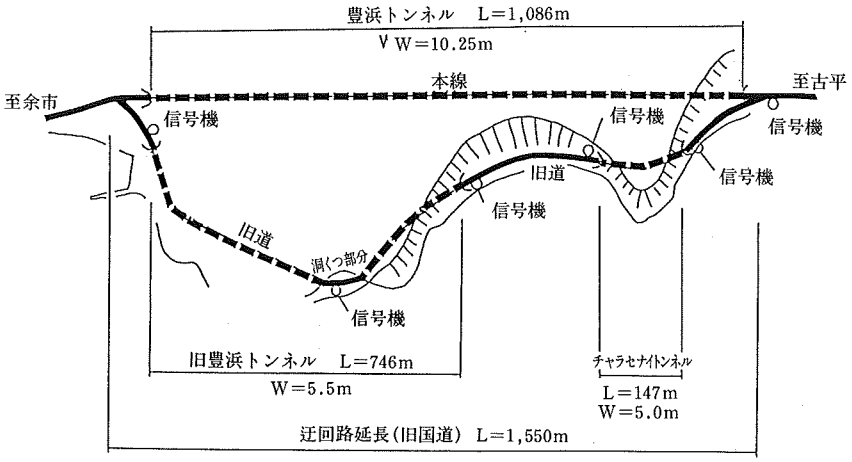
・破砕土量：三、五〇〇m³
・岩塊の破砕をほぼ完了

22：00　建設大臣現地督励

2月15日

5：00　トンネル上の土砂は除去完了

10：35　破砕岩の除去作業着手



交通確保の状況

17：30　自衛隊がトンネル坑内の掘削作業を開始

2月16日

11：51　乗用車の車体の一部（右側ドア）発見（道警発表）

15：00　開発局「一般国道二二九号豊浜トンネル崩落事故調査委員会」第一回委員会開催

20：49　被災者（一名）発見

20：59　被災者（一名）死亡確認

2月17日

3：41　乗用車被災者身元確認

7：50　バスの後部確認（現地対策本部発表）

21：00頃　一九人の死亡（バス）を確認とともに搬出完了

21：30　現地合同対策本部解散

2月17～18日　建設大臣遺族宅を弔問

2月19日

7：00　迂回路供用開始

15：00　道警、余市署に「古平町豊浜トンネル崩落事故捜査本部」を設置

2月28日　開発局「一般国道二二九号豊浜トンネル復旧工法技術委員会」を設置

3月1日　「大規模岩盤崩落に関する技術検討委員会」を設置（土木学会）

五　道路の復旧対策

旧道の復活

事故後、一般道道古平神恵内線を迂回路として利用した。その後、旧道を国道区域に編入し、平成八年二月一九日より二四時間体制で誘導員等を配置し、終日片側交互交通にて通行確保した。三月一一日から三月二〇日まで夜間通行止めとして、雪崩及び落石対策のためふとん籠等の安全施設を整備した。

現道の復旧

現道の復旧については、現場検証後トンネルの安全性確保のため、地質、構造物等の調査を実施、二月二八日に「復旧工法技術検討委員会」を設置し、三月一八日に第一回委員会を開催。早急に復旧工法に関する結論を出すこととしている。

六　おわりに

当該事故を受けて実施した、トンネル坑口部等の緊急点検の結果、対策が必要と判断された箇所については、平成八年度予算において重点的に対策を実施するとともに、平成八年度において全国総点検の実施を予定しており、全国的な防災対策を推進することとしている。

都道府県道の路線認定基準改正後の路線認定状況

道路局路政課

一　はじめに

平成六年六月、都道府県道の路線認定基準の改正が行われ、

①網値の廃止

②主要停車場、主要観光地等の数値要件の廃止

③主な観光地の追加

④地方開発路線要件の緩和

⑤高速道路インター線等開発類型の追加

等がなされたところである。

基準改正から約二年が経ち、各都道府県においても、国道昇格（平成五年四月）や、主要地方道の追加指定（同五月）後、広域道路網計画、地方道路計画等、将来構想をふまえた道路網の計画、既存地方道の改良の進捗や財政制約、管内市町村からの要望等、様々な要因、観点から認定作業を行っていると聞いているので、基準改正後の各都道府県の新規路線認定状況を概報し、参考に供したいと考える。

二　都道府県の路線認定状況

平成六年度中に認可されたものは認定約三五〇路線、約三、五〇〇km、廃止が約二三〇路線、約一、二〇〇kmで、実質約二、〇〇〇km以上の都道府県道の増となった。

基準改正前からある程度の準備をしていたところもあるが、平成六年の六月に改正通達を出してからわずか半年の間に県内調整を行い、議会の議決まで取りつけた自治体の苦労は並大抵ではなかったと推察する。

また、地方選挙等の事情で作業が翌年度にずれ込んだり、じっくり腰をすえて既存の路線まで見直しをした県は七年度認定を目指し、現在、大臣認可申請中（平成八年三月認可予定）のものも含

表1　平成6・7年度のブロック別認定状況

ブロック	認定 約(km)	廃止 約(km)
北海道・東北	1,450	450
関　　東	700	160
北陸3県	400	100
中　　部	850	400
近　　畿	400	100
中　　国	600	170
四　　国	400	50
九州・沖縄	500	70
計	5,300	1,500

め、約二五〇路線、約一、八〇〇kmが認定、約六〇路線、約三〇〇kmが廃止されることとなる。

この結果、基準改正後約六〇〇路線の地方道が新たに認定され、約三〇〇路線が廃止となり、実延長で約三、八〇〇kmの昇格となった（**表1**）。

三　今回認定路線の特徴

認定路線を道路法第七条の都道府県道認定該当号別で見てみると、1号該当、5号該当、6号該当がおよそ二：三：四の比率で全体の約九割をなしている。残り一割の中では4号該当路線が目立つ程度で、2号、3号該当はほとんどない（**表2**）。

特に6号該当の地方開発路線は、地域開発計画等を推進・支援する「開発計画推進路線」と環状線や半島・特別豪雪地帯などその地域の活性化等を目的とした「特例開発路線」とに分かれているが、**表2**に示すとおり基準改正後の認定路線はこの6号該当が一番多い。（詳しい資料はないが、改正前、つまり既存の都道府県道も6号路線が多数を占めていると思われる。）

この開発計画推進路線と特例開発路線は、前者には旧基準の中に他の1～5号該当路線と同じようにいわゆる網値の充足が求められていたこと、また別に最低実延長や、費用便益計算のしばりがあり、それぞれを具備することとされていたのに対し、後者はこれらの制約がもともとなかったところが認定の際の大きな相違点であった。

その点から考えれば、「網値の廃止」、「最低路線延長の廃止」、そして「費用便益比率の撤廃」、「主要地方道以上へのアクセスを一般都道府県道接続でもよいことにした」ことにより、路線の性格はともかく、認定上の差異はなくなったように思う。

認定数は開発計画推進路線だけで今回約六〇〇路線のうちおよそ一五％にあたり、特例開発路線を含めた6号該当路線全体の中でも1／3近くを占めている。

各県の認定担当者の話を聞いてみても、「網値と延長の制約がなくなったのが非常に大きい。」そうである。

開発計画推進路線というからには何らかの開発計画があり、そこから路線を引くことになるが、この開発計画に新基準では、

・研究学園都市開発
・流通業務施設整備計画
・地方拠点都市地域の拠点地区

を追加した。

しかし、今回認定された路線の中で、新たに追加されたような計画を用いたものは一〇路線にも満たなかった。これは前記した三つの開発計画等が新しい基準で明文化されはしたものの、従来基準でも認定することができたものである、という裏返しなのかもしれない。（計画の内容としては工業、住宅団地計画が大多数で、観光開発が少数あった程度である。）

それでも、この開発計画路線が多数認定となったのは網値という制約がなくなり、四km以上でなければならないとされていたものがなくなったことによるものであることは間違いない。主要地方道以上にタッチしなくてもよいという条件の緩和も少なからず影響しているように思う。

一方、6号の中で特例開発路線の方に着目して

表2　該当号別認定路線数

1号	主要地と主要地・主要港・主要停車場・主要な観光地を連絡する道路	111
2号	主要港と主要停車場等を連絡する道路	2
3号	主要停車場と主要な観光地を連絡する道路	7
4号	二以上の市町村を経由し主要地等を連絡する道路	42
5号	主要地等と高速自動車国道等を連絡する道路	189
6号	地方開発のための道路　（開発計画推進路線 84） （特例開発線 180）	264

みることにする。改正後の認定基準で「第三地方開発路線の要件」の二の㈠から㈧がこれにあたるが、旧基準からある㈠から㈣をA群に、新たに追加または他の通達を取り込んだ㈤から㈧をB群に分類する。A群についてはもともと基準にあったものではあるが、㈠の環状線以外は数値基準をはずしているし、逆にB群の㈧旧国道区間については、今回追加とは言っても、もともと通達（数値的基準は今回の取り込み時に廃止）があったものなので、単純に分類すべきではない感もあるが、A群の一・五倍、一〇〇を越える路線数がB群として、つまり今回追加された基準の路線が認定されたことになる。

A群が㈠から㈣までそれぞれ一〇～二〇路線と平均的なのに対し、B群の㈤から㈧の方は、約七割が㈤の山村過疎地域内の路線で圧倒的多数であり、A群の合計数と㈤の単独路線数とがほぼ同数なのに驚かされた。

次いで、㈦のインター線がB群の1／4を占め、㈤の半分以下ではあるが、A群の㈠から㈣のどれよりも多かった。

㈥と㈧はそれぞれ一桁にとどまった。㈧の旧国道処理関連はともかく、㈥の交流ふれあいトンネル等を適用したものはほとんどなかった（**表3**）。

表3　6号 地方開発路線内訳

一	開発計画推進路線	84	
二	特例開発路線	180	
㈠	環状線	(11)	A
㈡	離島・半島	(18)	A
㈢	特別豪雪地帯	(23)	A
㈣	相当規模の主要な集落	(19)	A
㈤	振興山村・過疎地域	(70)	B
㈥	地域間交流	(3)	B
㈦	インター線	(29)	B
㈧	旧国道区間	(7)	B

四　今後の認定路線の見通し

平成六年度当初に各都道府県とヒアリングを行い、基準改正を前提に都道府県道昇格の延長予定をまとめたところによると、総数約八、八〇〇kmが新たに認定されるであろうとのことだった。

基準改正後、約二年で各都道府県のうち四三で一度ないし二度、大臣認可作業がなされた。都道府県によっては、一度大規模な追加認定を行って、今後しばらくは昇格はしないというところと、何年かに分けて、県内調整を行い、順次行っていくというところがあり、平成八年度は、いくつの都道府県が認定作業を行うかは不明であるが、前記したヒアリングの予定数からすると、今後数年間で、六・七年度と同数かそれ以上の延長の都道府県昇格も予想されるところである。

第三期電線類地中化五箇年計画

荻原　直彦

新たな電線類の地中化計画（第三期電線類地中化第五箇年計画）を策定するため、関係省庁、関係事業者等からなる「電線類地中化推進検討会議」において検討を進めてきたところであるが、平成八年一月一六日、同会議報告が**別添**のとおりとりまとめられた。

現在、当該報告に基づき、具体的な整備箇所等を決めるため、格地方建設局ブロック単位ごとに関係省庁や関係事業者等の間で調整を進めているところである（平成七年度の整備箇所等については、他年度に先行して取り決め済みである）。

一　報告ポイント

(1)　背景及び基本的な考え方

安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、都市景観の向上等の観点からの電線類地中化に対する社会的要請の高まりや「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」の制定などを踏まえ、平成七年度以降、より一層積極的に電線類の地中化を推進していくこととする。

(2)　地中化の規模

地中化規模は、電線共同溝の先行的整備を実施する規模を加え、今後、平成一一年度までの五年間で二、〇〇〇km程度の地中化を実施することを目標として関係者が努力していくものとする。

二　建設省の取り組み

第三期電線類地中化五箇年計画に基づき、電線共同溝の整備を強力に推進する。また、電線共同溝の整備のほか、道路、下水道、河川の公共施設管理用光ファイバーの整備と提携しつつ、情報ハイウェイの構築を推進する。

なお、道路管理用光ファイバーについては平成一一年度までに約五、〇〇〇kmを整備することとする。

（別添）

電線類地中化推進検討会議報告

1　経緯及び現状

電線類の地中化については、二期にわたる電線類地中化五箇年計画に基づき、関係行政機関の支援、地域住民等の協力の下に電線管理者の多大な投資努力及び道路管理者の取り組みにより、当初の計画を前倒ししつつ、積極的に推進してきたところである。その結果、平成六年度末には約二、〇〇〇kmの地中化を達成するに到っている。

近年、価値観の多様化等を背景にゆとりと豊かさが求められる時代を迎え、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、都市景観の向上等の観点から、電線類地中化の社会的要請は一層高まっている。

さらに、こうした社会的要請を背景に、平成七年三月には「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」が制定され、電線類地中化に係る新たな制度が作られたところである。

2　基本的考え方

電線類の地中化は、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、都市景観の向上等の観点から、地域との調和を図りつつ、社会資本整備の一環として、関係都市者間の密接な協力の下に、平成七年度以降、より一層積極的に推進していくこととする。

その際、建設費用、需要変動への即応性、事故時の早期復旧等の面で留意すべき点もあることにかんがみ、電気事業、電気通信事業等の健全な発展との調和を図るものとする。

3　地中化地域の範囲の考え方

地中化実施箇所は、その必要性、整備効果等が高い以下の地中化対象地域の中から選定する。

①　需要密度及び需要の安定性、施工の難易性並びに景観保持の重要性から昭和六〇年一〇月の「キャブシステム研究委員会報告」における地中化地域の範囲に相当する地域

②　都市の再開発等に合わせて総合的な都市造りの一環として先行的に地中化を行う、上記①の地域となることが見込まれる地域

③　上記①又は②に該当しない地域であって、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、都市景観の向上等の観点から特に地中化の必要性が高い以下の地域

- 地域活性化に資する地方都市の主要道路沿道地域
- 比較的大規模な商業業務地域
- 地域住民等多数の人が集まる文化施設周辺地域
- 主要官公庁等事務所が集中しているオフィス街
- 主要な駅の周辺等街の玄関口を中心とする地域
- 歩行者等の通行が優先されるべきコミュニティゾーンを形成する地域
- ニュータウン開発地域
- 歴史的風土保存・形成地区
- 都市計画法における風致地区、美観地区
- 国際観光施設周辺地域

なお、地中化対象地域内に、歩道整備等の事業が行われている箇所、災害時の避難道路等として指定されている道路等が含まれる場合には、具体的な地中化実施箇所の選定過程において実施時期等を考慮することとする。

4　地中化の進め方

(1)　地中化の方式

電線類の地中化は、道路管理上の要請、電力・通信の安定供給の確保、収容及び作業空間の確

保の観点からの施工の難易性、支障物件の状況、経済性等を総合的に評価し、適切な方式を選定する。その際、関係者が協力し、道路管理上の観点から「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づく＊電線共同溝方式を積極的に採用するよう努めるものとする。

また、電線共同溝方式以外の方式には、地方自治体が管路設備を整備する方式（以下「自治体管路方式」という。）、電線管理者が単独で実施する方式（以下「単独地中化方式」という。）があるが、地方自治体が管理する道路においては、道路の機能及び需要密度等地域の実態に即し、関係者が協力して、電線共同溝方式又は自治体管路方式を採用するよう努める。

＊　電線共同溝方式には、地方自治体が管理する道路においては、道路管理者が補助事業として行うものと、地方単独事業として行うものがある。

道路管理者以外の者の行う地方単独事業として行う電線共同溝方式においては、地方自治体が道路法第二四条に基づく工事により整備し、道路管理者が電線共同溝として管理するものである。

(2)　電線共同溝の先行的整備

3③の地域であって、都市開発等により電力・通信の需要が増大し、需要密度が比較的高位で安定している地域等3①に準ずる地域になることが高い確度で見込まれる地域において、電線共同溝の占用予定者の一部が将来需要が増大した後に入溝することを前提として、電線共同溝の整備を行うこととする（以下「電線共同溝の先行的整備」という。）。

電線共同溝の先行的整備の区間における電線類の地中化の時期は、後に入溝することとなる一部の電線管理者に係る需要密度の動向を踏まえ、先行的整備完了後概ね数年以内を目途とする。

(3)　地中化の推進組織

電線類の地中化を実施するに際しては、道路管理者、電線管理者、地方自治体等関係者から成る電線類地中化協議会（全国一〇ブロックごとに設置、以下「協議会」という。）において、構成員の意見を十分反映した協議により、地中化の実施箇所等をまとめた五年間の基本構想を策定して計画的に進めるものとする。

その際、共架物件及び支障物件の移設調整、工程調整など円滑で効果的な地中化の事業実施に資するために、道路管理者、電線管理者、地方自治体等関係者から成る都道府県単位などの地方部会を設置することとする。

5　費用負担の有り方

電線類地中化に伴う費用については、以下のとおり、道路管理者、電線管理者、地方自治体等で負担するものとする。

(1)　電線共同溝方式

1)　3①又は②の地域

「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき道路管理者及び電線管理者が負担する。

2)　3③の地域であって、需要密度が比較的高位で安定している地域等3①に準じた地域

道路管理者は、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき道路管理者が負担する費用に加え、電線管理者の行う設備の移設費用に対して一部補償を行う。道路管理者以外の地方自治体が行う場合には、地方自治体は、電線共同溝の建設費用について電線管理者と調整した額を負担するとともに、電線管理者の行う設備の移設費用に対して一部補償を行う。

3)　3③の地域であって、需要密度が比較的高位で安定している地域等3①に準じた地域になることが高い確度で見込まれる地域

先行的整備完了後概ね数年以内に入溝する場合は、＊原則として1)の費用負担に同じ。

＊　電線共同溝の整備後即時入溝の場合は2)の費用負担に同じ。

(2)　自治体管路方式

管路設備の材料費及び敷設費を地方自治体が負担し、残りを電線管理者が負担する。

(3)　単独地中化方式

3①又は②の地域において、全額電線管理者が負担する。

(4)　その他

例えば以下の地域であって、需要密度が比較的低いが、地中化の実施に係る技術的問題が回避できる地域については、原則として全額要請者が負担する。

・歩行者等の通行が優先されるべきコミュニティゾーンを形成する地域
・ニュータウン開発地域
・歴史的風土保存・形成地区
・都市計画法における風致地区・美観地区
・国際観光施設周辺地域　等

6　地中化の規模

地中化規模は、電線共同溝の先行的整備を実施する規模を加え、平成七年度から一一年度までの五年間に二、〇〇〇km程度の地中化を実施することを目標として関係者が努力していくものとする。

7　地中化事業の進め方

電線類の地中化は、電線類地中化協議会で協議し合意された道路において、合意された方式により進めることとする。

（道路局道路環境課情報システム係長）

◇投稿歓迎◇

本誌は、平成二年四月の創刊以来、皆様の御支援を頂いておりますが、この度、誌面のなお一層の充実のため、読者の皆様方からの原稿を掲載するコーナーを設けることに致しました。

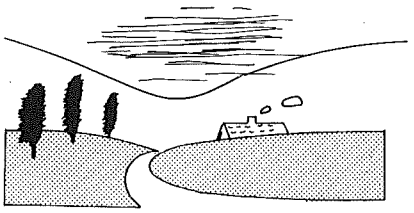
日頃道路・道路行政に対して感じていること、現場からの生の話題、ユニークな試み、海外への出張報告等、それぞれの御立場から自由にテーマを選び、四〇〇字詰め原稿用紙五～一〇枚程度にまとめてください。

奮っての御応募お待ち申し上げております。

なお、投稿原稿の採否、掲載号、送りガナ等文章表現につきましては、事務局に御一任下さい。掲載原稿につきましては、薄謝を進呈いたします。

宛先　〒一〇〇　東京都千代田区霞が関二―一―三
建設省道路局路政課内
「道路行政セミナー」事務局

越前・若狭 歴史の道あれこれ



シリーズ あの道 この道

福井県土木部道路建設課

はじめに

福井県は日本列島の日本海沿岸のほぼ中央部に位置し、越前と若狭の二国からなる。敦賀市と美浜町の境の「関峠」以東が越前、以西が若狭であるが、現在、敦賀市と今庄町との間の木ノ芽山嶺を境として、以北を嶺北地区、以南西を嶺南地区とよんでいる。

嶺北地区は、石川・岐阜県境から続く山地部と九頭竜川、日野川、足羽川の三河川が形成する福井平野などからなる。平野部のほぼ中央部には、産業経済の中心である福井市、鯖江市、武生市が南北に並び、九頭竜川上流部の盆地には大野市と勝山市があり、奥越高原リゾート構想が推進されている。海岸部は、東尋坊・越前松島などの景勝地、冬季には水仙の咲き匂う隆起性海岸の越前海岸があり、越前加賀海岸国定公園に指定されている。

嶺南地区は、若狭湾の陥没によりできたリアス式海岸と、狭小な平野部にわかれていて、対岸貿易の拠点敦賀港のある敦賀市、海のある奈良といわれる若狭国府の小浜市がある。若狭湾沿岸には豪壮な断崖の蘇洞門、女性的な美しさの三方五湖があり、若狭湾国定公園に指定され、近畿や中京から多くの海水浴客が訪れる。嶺南地区は、嶺北地区の北陸型の気候に比べ、山陰型に近い気候で雪は少ない。また、畿内に隣接しているだけに、言語、風俗等京都風の文化の色彩が濃厚である。

北陸は古くは越国（こしのくに）とよばれ、越国が越前・越中・越後の三国に分かれたのは七世紀の持統朝の頃であり、若狭はそれ以前に成立していたといわれる。越前国は、のちの七一八年（養老二）に能登国が独立し、八二三年（弘仁一四）に加賀国が独立した。こうして若狭・越前・加賀・能登・越中・越後・佐渡の七国が畿内・七道の一つ北陸道とよばれるようになった。北陸道は、京から北に向かう陸の「道」であるとともに、その道に繋がる「地域」を表していた。

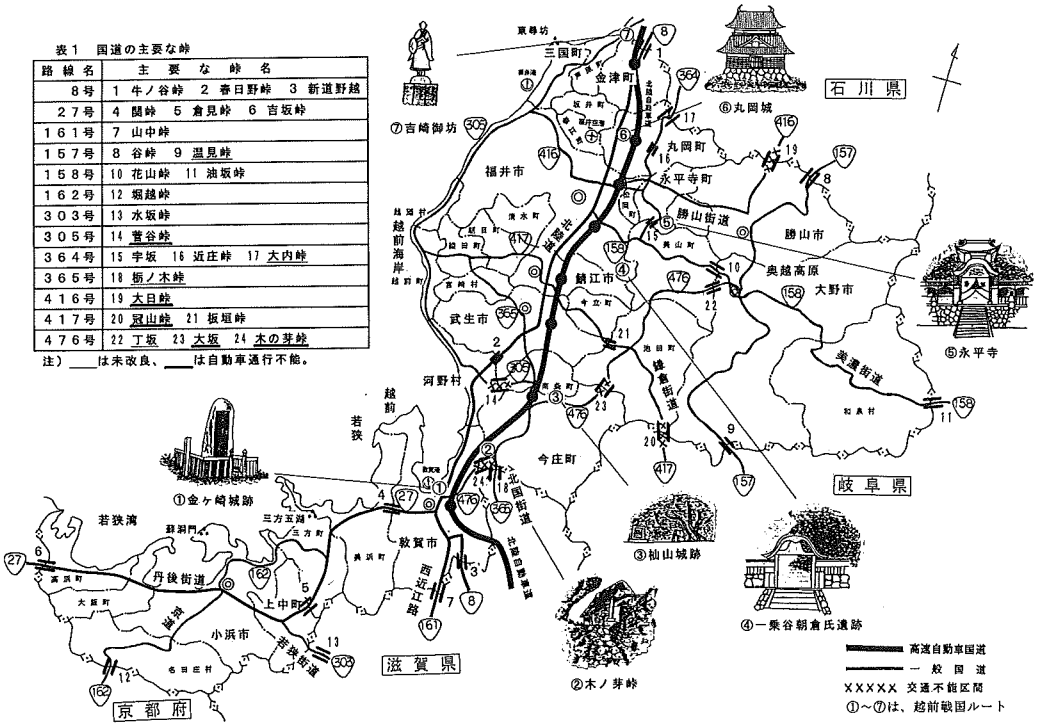
越前・若狭の両国は、畿内から北陸道への入口にあたり、地理的に近畿に近いことから、古来より近畿とのつながりが深く、交通、文化、経済ともに盛んな交流があった。また、大陸とのつながりも深く、渤海国から越前に六回来着している。平安初期には、大陸からの渡来人を接待するため敦賀に松原客館が設けられ、大陸からの玄関口でもあった。このため、本県は、近畿地方に次いで、社会・経済の発展がはやくすすんだ地域であった。

現在の福井県は、北陸地方、近畿地方、中部地方の三つの地域の重なり合ったところにあり、各々の地域との交流の歴史があること、いろいろな文化の通り

表1　国道の主要な峠

路線名	主要な峠名
8号	1 牛ノ谷峠　2 春日野峠　3 新道野越
27号	4 関峠　5 倉見峠　6 吉坂峠
161号	7 山中峠
157号	8 谷峠　9 温見峠
158号	10 花山峠　11 油坂峠
162号	12 烏越峠
303号	13 水坂峠
305号	14 萱谷峠
364号	15 宇坂　16 近庄峠　17 大内峠
365号	18 栃ノ木峠
416号	19 大日峠
417号	20 冠山峠　21 板垣峠
476号	22 丁坂　23 大坂　24 木の芽峠

注）＿＿は未改良、＿＿は自動車通行不能。



福井県の主要な道と峠

道となったことから、各地域の影響を反映し、重層的で特色のある地域文化がみられる。

県境の道

福井県は、日本海に面する県の北西のほかは、北東から南西の三方を山々に囲まれている。このため、隣接する石川県、岐阜県、滋賀県、京都府から県境を越えて福井県に入るには、トンネルか峠を越えることとなる。

鉄道、自動車のなかった時代、徒歩で峠を越えるのは、大変な苦労であったと思われるが、峠は交通の難所であるとともに、交通の要衝であり、宿場町、物資の中継地点、交流拠点として賑わった。

自動車が主要交通手段となった現在、福井県の県境を越える主要な街道は国道に指定されている。自動車通行不能などの道路整備の遅れている地域がある一方で、道路が整備されて、かつての峠の中継拠点としての賑わいを失った地域もある。都市から離れた山間地域では、こうした交流経路の変化や拠点性の低下による地域間交流機能の低下が、地域経済の停滞や過疎化の問題を増大させていると思われる。

こうした地域では、歴史的な文化の再発見による歴史資源を活かした地域づくりと地域の情報提供拠点としての峠部の道路整備を図ることにより、古の交流を取戻し、また、新たな地域間の連携を築くことで、地域振興の道が開けてくる。

越前若狭歴史街道構想

近畿二府六県では、「日本文化の発信基地づくり」、「歴史文化資源を活かした地域づくり」、「新しい余暇ゾーンづくり」をめざして、歴史街道推進協議会による「歴史街道計画」が推進されている。計画は、伊勢・奈良・京都・大阪・神戸を結ぶメインルートとそこから派生するいく

つかのテーマルートからなり、福井県では、テーマルートの一つ「越前・近江戦国ルート」が設定されている。

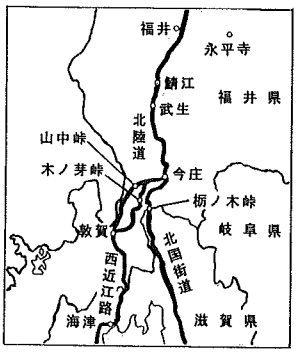
このルートは、京都・近江・越前と、近世への歴史の変革期に重要な舞台となった戦国時代の史跡をたどるものである。南北朝から戦国時代は、福井県の歴史の中でも特にドラマチックな時代で、ほぼ北陸街道に沿って、新田義貞が戦った「金ヶ崎城跡」や「杣山城跡」、北陸道の要所の「木ノ芽峠」、戦国大名朝倉氏がおよそ百年間文化の華を開かせた「一乗谷朝倉氏遺跡」、曹洞宗開祖の道元が建立した「永平寺」、日本最古の天守閣を持つ「丸岡城」、連如が浄土真宗布教の拠点とした「吉崎御坊」などの主要な歴史遺産がとりあげられている。

福井県は、歴史の宝庫といわれるほど数多くの歴史文化資源が各地に残されている。県では、ふるさとの歴史文化遺産をわかりやすいルートの流れとして知り、親しむことができるよう、「越前・近江戦国ルート」に加え、若狭をはじめ県内各地に歴史文化資源をつないだサブルートを拡大し、県全体の「越前若狭歴史街道構想」を検討している。

残念ながら、まだその内容は紹介できないので、以下、歴史的に興味のある道のいくつかを紹介することとする。

北陸道の要衝・今庄

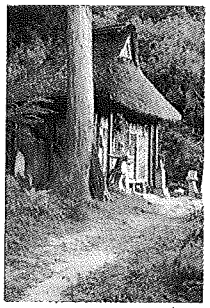
敦賀と今庄の間にある木ノ芽峠付近は、JRの北陸トンネル（全長約一四km、開通当時日本最長）が貫く、福井県を嶺北と嶺南にわける山地である。この地は、いにしえより都から北陸に入るとき、必ず越えなければならない北陸道最大の難所で、ここを通過する道は幾度も変遷を重ねてきた。

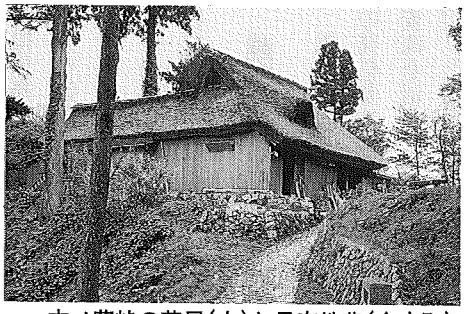


最も古い道は、敦賀から海岸部を経て、山中峠を越える道といわれる。この道は、松原から杉津の海路は荒天では危険で、また、陸路では松原から山中峠までに小さな幾つもの峠を越えなければならない面倒さがあった。

平安時代八三〇年（天長七）、この南に開かれたのが、木ノ芽峠越えの道で、険しい悪路であったが、山中峠越えより大幅に時間短縮できるため、やがてこちらが主要な道となり、街道沿いの二ツ屋が峠集落として発達した。

山中峠越え、木ノ芽峠越えの道は、鹿蒜（かひる、かへる）の地を通っていたため、この辺りを往来した旅人が詠んだ歌で、「かへる山」と題したものが多い。「かへるみの道行かむ日は五幡の坂に袖振れ吾をし思はば（万葉集　大伴家持）」、「行きめぐり誰も都にかへる山いつはたときく程のはるけさ（紫式部集　紫式部）」などがある。





木ノ芽峠の茶屋（左）と言奈地蔵（今庄町）

中世になると戦略上の一大要衝とされ、木曽義仲、新田義貞、朝倉義景、織田信長、豊臣秀吉らの名だたる武将がこの峠を越えて戦った。信長の一向一揆制

板取の集落（今庄町）

圧後、越前に入った柴田勝家は、安土への参勤の便を図るため、栃ノ木峠越えの道を改修した。これがのちに北国街道と呼ばれるようになり、峠下の集落板取が発展するようになる。

江戸時代になると、北陸道と北国街道の合流点である今庄は、参勤交代の大名行列の宿泊地となり、本陣、脇本陣、問屋場などの施設も整い、おしもおされぬ宿場町として賑わった。

明治になり、明治二〇年に敦賀街道（現在の国道八号）が敦賀・河野・武生間に整備されると木ノ芽峠越えは次第に忘れられてしまった。明治二九年に鉄道が開通すると、急坂を越えるため今庄に機関区が置かれ、全列車が停車する鉄道の町となった。「今庄そば」は、当時駅で売られていたものが評判となり、名物になったものという。やがて、昭和三七年にJR北陸トンネルが開通し、特急・急行も止まらなくなるとかつての賑わいも失せ、過疎化が進行した。

昭和五二年に北陸自動車道今庄ICが設けられ、近畿・中京からの連絡が便利になると、木ノ芽峠周辺に平成二年にオープンした今庄365スキー場やキャンプ場、そば道場などスポーツ・レクレーション拠点として地域づくりを図っている。

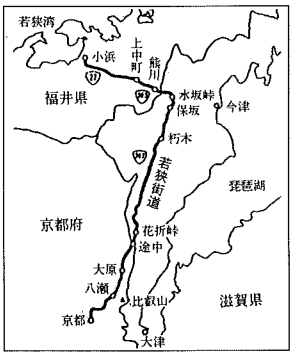
今庄町には、宿場町の街並みをよく残す今庄宿をはじめ、萱葺きの板取宿や峠の茶屋とよばれる前川家、鉢伏山城跡など豊富な史跡、歴史遺産がある。前川家は、江戸時代には福井藩の口留番所の番人とこの辺りの山廻り役をされていたという。

当地区は、平成七年度に建設省近畿地方建設局の「歴史街道モデル事業」の実施地区に選定され、今庄町では歴史街道整備プランを策定し、計画を推進することとしている。一方、木ノ芽峠の近くで、国道四七六号今庄町板取～敦賀市新保間のトンネルが事業化されており、同トンネルの開通とあいまって、今庄が再び交通の表舞台にたち、峠・街道・宿場のまちとして脚光を浴びるものと期待される。

今庄の宿場街並み（今庄町）

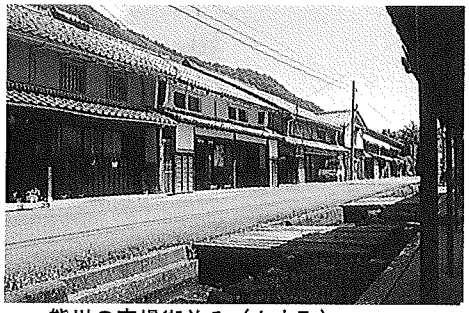
鯖街道と熊川宿

若狭街道は、若狭湾に面した福井県小浜市を起点として上中町、滋賀県朽木村をへて京都府大原から京都の町中にはいる街道で、江戸時代に最も賑わった街道である。昔、水揚げされた日本海の新鮮な海の幸は、小浜～京都間二五里（約九八km）の道のりを一気に運ばれて、京の台所にのぼった。中でも有名なのが鯖。朝、浜に揚がった鯖は、塩でしめられ、丸一昼夜かけて京に運ばれた。その一昼夜の道のりが、鯖を絶妙な塩加減にしたという。新鮮な海の幸が手に入らなかった京都では、この鯖が格好の鯖ネタ（鯖ずし）とな



り、いつしかその山あいの道を南下してくる道を「鯖街道」と呼ぶようになったとのことである。若狭の鯖を主材とした鯖ずしは、京料理の傑作として高められ、カレイやアマダイとともに塩鯖は「若狭のひと塩もの」と呼ばれ、今も珍重されている。

近江国境に接する山あいの交通・軍事の要衝である上中町熊川は、安土桃山時代に小浜城主浅野長政によって諸役免除の特権的待遇を受け、以来、江戸時代を通じて宿場町としてさかえた。魚介類だけでなく、日本海の海運を利用して小浜港に陸揚げされた物資は、熊川を通って京都を中心に関西方面に運ばれるようになり、商業経済ルートとしての重要性を増し、江戸時代には年間延べ馬二十万頭分の荷物が運ばれたとの記録がある。


熊川の宿場街並み（上中町）

物資の輸送の便を図るため、熊川宿には、休憩・宿泊等の宿場機能に加えて上り荷、下り荷の人馬継ぎたて（物資中継）、資金の貸借、人足・馬方の出入りなどの問屋が立ち、熊川は、交通、経済、物流拠点としての役割を有していた。

こうして街道沿いには、生活に密着した前川（用水路）のせせらぎが流れ、独特の美しい町並みを形成していた。

熊川は今も江戸時代の街並みをよく残しており、上中町では伝統的建造物群保存条件を制定し、歴史的な遺産を活かした町づくりを図るとともに、若狭湾一帯の観光リゾート地域への入口の情報拠点、若狭と湖西をつなぐ交流拠点として「道の駅」の整備を計画、現代の鯖街道の再生をめざしている。

若狭鯖街道文化資料館（上中町）

海の道と北前船

中世は交通の発展もめざましく、港湾をむすぶ廻船もさかんになり、陸上では馬借、車借などの交通業者がふえて、各地の産物を輸送した。日本海沿岸の港から上方に送られる物資は、敦賀や小浜で陸揚げされ、陸路あるいは琵琶湖を経て、京都、大阪へと運ばれていた。

敦賀に陸揚げされた海産物や米などの日本海側の物資は、峠を越えて、滋賀県の海津や今津から琵琶湖の水運によって、京都や大阪に運ばれた。峠の麓にある疋田（ひきた）は、湖東と湖西に分かれる道の分岐点となる交通の要衝として、古くから交通軍事の両面で重要な位置をしめ、古代三関の一つ「愛発（あらち）の関」がこのあたりにあったという説が有力視されている。疋田の集落内を北流する幅約二・八mの小川は、一八一六年（文化一三）竣工の舟川遺構で、深坂峠を掘削して琵琶湖につなぐ運河計画があったが、ここで中断されたものである。今では、舟溜りと重みのかかった舟の運行を助ける転（ころ）の役割をした川底の胴木が当時の名残を伝えている。小川の両側に旧道がならび、曳子が道の両側から曳舟を曳いて汗を流した。敦賀から疋田までは、川舟で運送され、疋田から琵琶湖畔までは馬借が陸送した。

江戸時代になると、年貢米や特産物が、江戸、京都、大阪などの大都市の集散地に送られた。一七世紀半ばすぎに、河村瑞賢によって東廻り・西廻りの両航路の安全がたもたれるようになり、さらに松前までの航路もひらけた。北前船は、江戸中期から明治三〇年代にかけて、日本海を西廻りで、大阪～北海道をむすび、各寄港地で商い（買積）をしながら往復した商船で、三国、敦賀、小浜は、北前船の寄港地として栄えた。

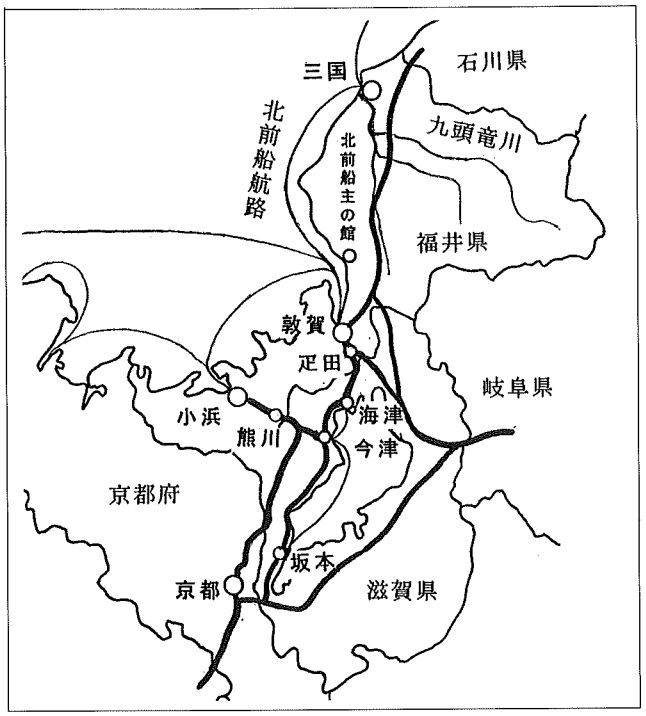
現在は、敦賀と北海道小樽を結ぶフェリーが就航している他、北海道の松前から北前船で運ばれた昆布により、敦賀市には昆布加工業が発達し、トロロ昆布は全国の八五％を生産している。

三国町は、九頭竜川河口にできた港町で、九頭竜川の水運を利用して越前の物資の集散地として発展してきたが、特に江戸時代には、西廻り航路の北前船の寄港により大いに栄えた。例年五月一九日から二一日に開催される北陸三大祭の一つ三国祭は、三国湊の総氏神であった三国神社の祭礼で、高さ五・五mにも及ぶ巨大な武者人形山車が、笛・太鼓のお囃子とともに狭い町中の路地を練り歩く。その様は、港町の面影を残す町並みとともに、かつて北前船により繁栄した港町のエネルギーを感じさせる。三国の活力を感じさせるものとして、もう一つ忘れてならないのが、八月一一日に三国サンセットビーチで開催される北陸一といわれる花火大会で、水面に扇形にさく裂する水中花火が壮快である。

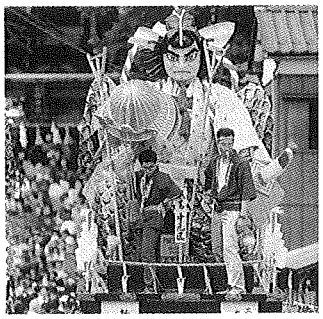
国内物流の主役が、船運から鉄道、自動車へと移り変わり、商港としての役割を終えた三国港は、漁港として蘇り、水揚げされる新鮮な魚介類が訪れた観光客に提供される。日本海の荒波にもまれた魚介類の美味は定評があるが、なかでも冬の味覚、越前がにを代表するのが三国港の市場である。

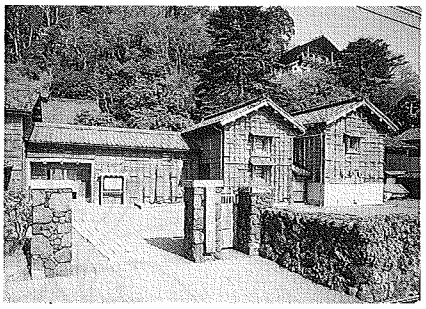
三国は、往時の港町の伝統や古い家並みを残す一方、東尋坊、海水浴場、ヨットハーバー、朝市などの観光資源を活かした観光とマリーンスポーツの町として賑わっている。

北前船ゆかりの地をもう一つ紹介する。越前海岸の河野村には、日本海五大廻船主の一つに数えられ、最盛期には三十余隻の弁財船（北前船）を所有した右近家の邸宅があり「北前船主の館」として北前船関係資料とと



海の道による交通路


三国祭（三国町）



北前船主の館（河野村）

もに公開されている。旧道沿いには、道を挟んで海側に白壁の倉庫群、山側に船主たちの豪邸が建ち並んでいる。

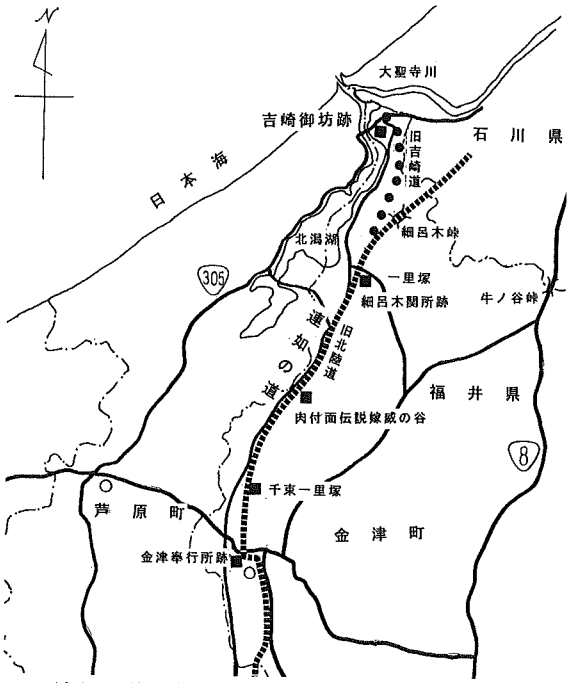
近年、北前船の寄港地を訪ねる催しも開催されているようであるが、北前船による地域のつながりを見直し、地域の交流・連携のあり方を考えてみるのもおもしろいと思う。

連如の道と吉崎

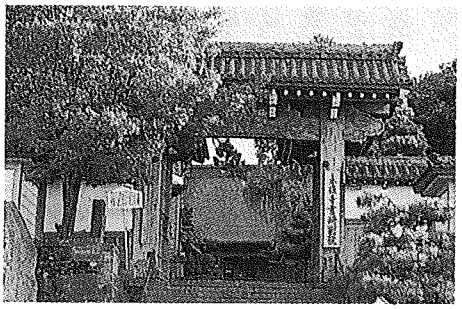
福井県での北陸道の最北端、京への道なら越前国入口が金津町吉崎である。この吉崎は、浄土真宗中興の祖といわれる真宗本願寺派第八世法主連如上人が布教の拠点として吉崎御坊を構えた地として知られる。

吉崎は、北潟湖と背後の山が前後した自然の要害の地である。絵図によると、当時の規模は現在よりはるかに大きく、御坊の建てられた御山（お山）の周囲には、土塁や石垣を築き、町内には堀を巡らせてあった。現在、御坊跡は国指定史跡となっており高村光雲作の連如上人銅像を中心に遊歩道や史蹟が整備されている。

連如が吉崎で布教活動を行ったのは、一四七一年（文明三）から約五年間、御坊を構えてから僅か二年余りに過ぎなかったが、その間に越前はもとより加賀能登、越中越後、信濃出羽までも門徒を拡大している。連如については、最近、作家五木寛之氏が「連如」でその生涯を著しており、そのなかで吉崎での布教活動の様子が紹介されている。



連如の道と吉崎

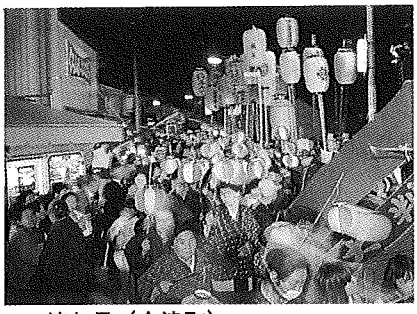


吉崎御坊（金津町）

余談であるが、福井県は、生活環境の整備率の指標で全国的に高い位置をしめているが、実際、県民の意識調査においても生活に満足している人の割合が高い。これは、「真宗王国」と呼ばれるほど仏教が浸透しており、県民性に影響しているためともいわれる。ともあれ、「生活満足度日本一」は、県政のスローガンとなっている。

いつもは静かな村も年に一度、全国から多くの参拝客が集まり盛大に賑わう。それは、例年四月二四日から五月二日まで、吉

崎東西両別院で、京都東本願寺から連如上人直筆といわれる自画像「御影」を迎えて行われる「連如忌」である。この連如忌は、はるばる京都から二七〇km、七日間「御影」の入った御輿を門信徒が徒歩で運んで開く法要である。京都を出た一行は、連如ゆかりの地に立ち寄りながら、琵琶湖西岸を北上し、マキノ町から山中峠を越えて敦賀市正田へ、今庄町木ノ芽峠を越えて旧北陸道を一路北進して吉崎に着く。これが「連如の道」と呼ばれている。


連如忌（金津町）

金津町では、吉崎・北潟湖周辺地区を景観づくり重点整備地区とし、「湖水に映える緑と連如をしのぶ歴史拠点をつくる」を目標に、歴史資料館、湖畔広場や散歩道、湖畔周遊サイクリングロードの整備など、「連如の里づくり」や「越前・加賀みずといで湯の文化連邦プラン」の推進を計画している。

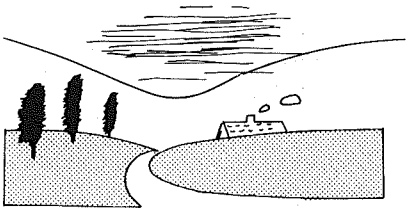
おわりに

福井県の歴史の道について書くつもりが、いささか御国自慢や観光ガイド的な内容となってしまった。

ゆとりある余暇時代を迎え、地域の伝統的な文化や町並みへの関心も高まるなか、各地のこうした歴史・文化資源を活かした個性豊かな地域づくりを支援するため、広域的な幹線道路の整備による快適な移動ルートの形成に加え、歴史的な雰囲気に調和し、地域情報の拠点となる道づくりが求められている。今後とも、「生活満足度日本一をめざした福井の魅知づくり」に努めてまいりたい。

なお、本文は次の資料を参照させていただいたことをお断りする。

・福井県の歴史散歩／山川出版社　・越前若狭歴史街道／上杉喜寿著　・詳説日本史／山川出版社　・福井県―新風土記／岩波書店　・森と水とロマンのまちいまじょう／今庄町　・福井の文化第23号／福井県文化振興事業団　・MICHI VOL・1／近畿地区道路広報連絡協議会　・若狭街道熊川宿／上中町教育委員会　・駅ルネッサンス鯖街道21プラン／福井県・滋賀県



シリーズ あの道この道

神奈川の東海道

橘田　敏

一　はじめに

「東海道」は、県を東から西に横断する神奈川を代表する道である。歴史的にもルートが移り変わり話題に富んでいる。そこで、「神奈川の東海道」を紹介したい。

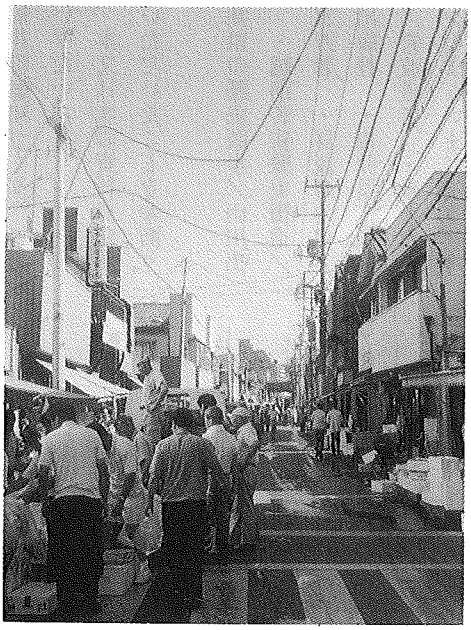
二　横浜・川崎あたり

江戸時代、多摩川・六郷の渡し舟をおりると川崎宿だった。少し進むと万年横丁だ。そこから「大師道」が、川崎大師に向かっていた。「川崎大師」への参詣は、信仰と行楽を兼ね、江戸時代の初めからたいへん盛んになった。江戸時代後期になると、将軍による厄除け詣でが恒例となった。安政二年（一八五五）にはアメリカの総領事ハリスも、伊豆の下田から東海道を通って江戸へ向かう途中、川崎宿で一泊し、川崎大師に参詣したそうだ。

参詣者のため、寛文三年（一六六三）に「従是弘法大師江之道（これよりこうぼうだいしへのみち）」の道標が建てられた。当時の道標は万年横丁にあったが、現在は川崎大師の境内に移されている。道標の高さは、一七一cmと大きなもので、菱川師宣（ひしかわもろのぶ）の東海道分見絵図（元禄三年・一六九〇年）にも描かれている。

川崎から東海道は、国道一五号近くの旧道を通り横浜に入り、京浜急行の花月園前駅前海側の「生麦魚河岸通り」を通った。ここは、江戸時代、将軍に新鮮な魚を献上する御菜浦（ごさいうら）だった。現在も新鮮な魚介類を扱う約七〇軒の店が並び、朝八時から一一時頃まですし屋、料理屋の買い出しでにぎわう。

文久二年（一八六二）、薩摩藩島津久光の行列がこの生麦村を通行した。そのとき、四人の英国人が馬に乗ったまま行列にまぎれた。行列の警護が、これに切りかかり、そのうち一人リチャードソンが落命した。これが薩英戦争の発端となった「生麦事件」だ。現在、事件が起きたところに「生麦事件の碑」が建てられている。切られたリチャー



生麦魚河岸通り

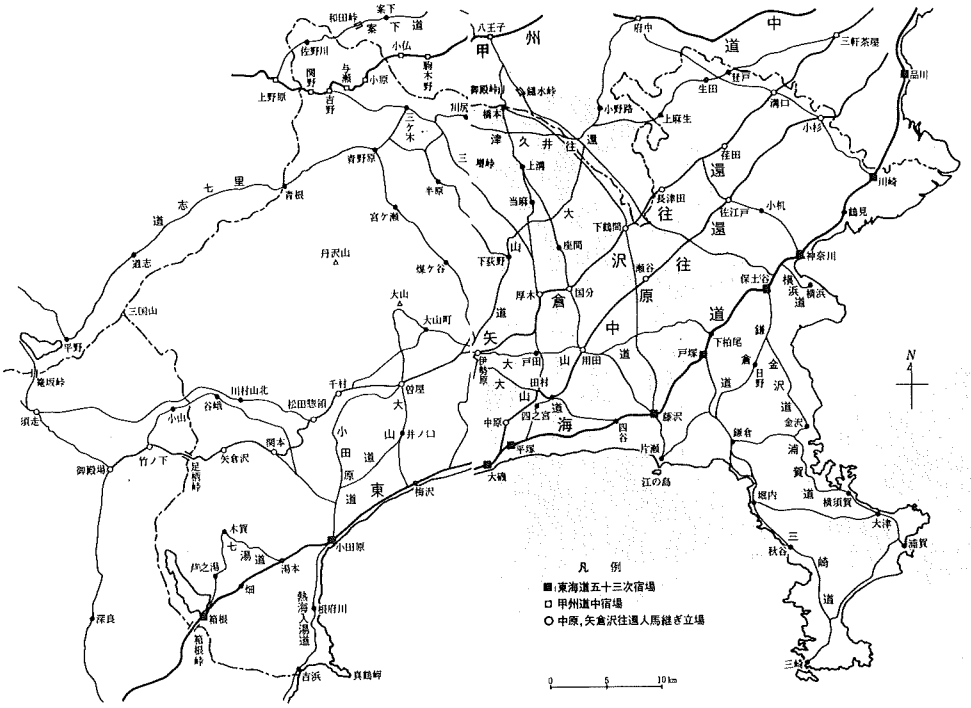
ドソンは、現在若いカップルでにぎわう横浜山手の外人墓地に埋葬されている。

生麦を過ぎると神奈川宿だ。ここは神社・仏閣が大変多い。開港当時はこのお寺に外国の領事館などがあてられた。青木橋の交差点を見おろす高台に本覚寺がある。ここはアメリカ領事館にあてられた。この山門は白ペンキで塗られ、日本初のペンキ塗り建造物となった。甚行寺はフランス公使館。浄瀧寺はイギリス領事館。成仏寺はアメリカ人宣教師の宿舎であった。ここにローマ字で有名なヘボンが住んでいたという。

東海道から少し離れるが、神奈川宿の海には「神奈川台場」がつくられた。勝海舟が設計した海防砲台で、一四門の大砲が備えられていたそうだ。この付近はかなり下町の風情を残している。夏の夕方など、おばあさんが道路にいすを出し、おしゃべりしながら夕涼みしている。

かつて、青木橋から現在の横浜駅近くにかけては、「潮騒が聞える海辺の道」だったという。ここに「神奈川台の関門」が設けられた。横浜は一八五八年に日米通商条約で開港場となる。その後、外国人が何人も殺傷されたことから、徳川幕府が警備体制強化のため各地に関門や番所を設けた。「神奈川台の関門」もその一つだった。

神奈川宿の次は保土ヶ谷で、ここを過ぎると権田坂にかかる。にぎやかな商店街などを通ってきた東海道もこのあたりから高台の住宅街にかかる。権田坂は、当時、箱根につぐ難所だったという。現在は通学路となっており、昔の厳しさも感じられない。坂を上がると「境木立場跡」と「境木地蔵」が並んでいる。この〝境〟は相模と武蔵の境の意味だ。旅人は、ここの茶屋で名物の焼餅を食べ、旅の疲れをいやしたという。現在、境木立場跡の前を通る交通量がたいへん多



近世の街道（出典：阿部正道氏「かながわの古道」かもめ文庫）

い。

境木地蔵尊を過ぎると道の様相が一変する。人も車もまばらになる。地元の古老によれば、昔はこの逆でむしろ境木地蔵尊の方がさびしいところだったという。

この少し先に江戸から九番目の「品濃一里塚」が残る。国指定史跡で、これだけが県内で道の両側に一里塚の形をとどめている。一〇mぐらいはある円丘の土盛りで、想像した以上に大きいものだ。

三　湘南海岸あたり

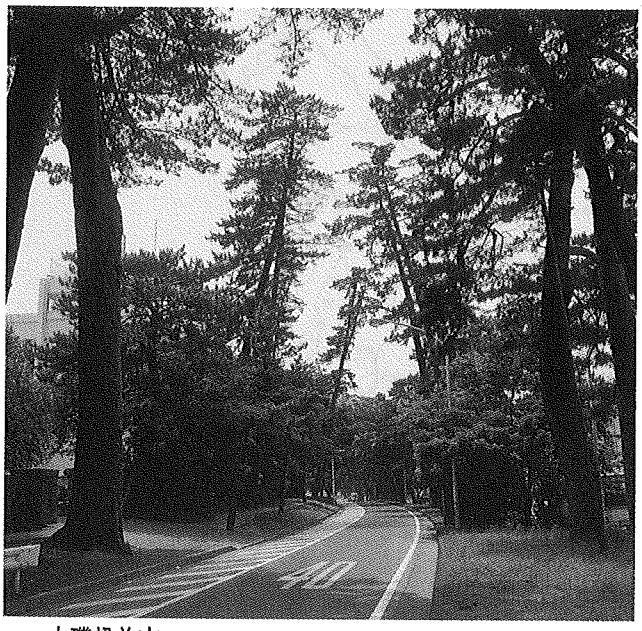
藤沢を過ぎ、茅ヶ崎に入ると東海道の道筋は国道一号になる。少し松が点在する。源氏にゆかり深い鶴嶺八幡宮あたりから、富士山が道路の左側にみられ「左富士」と呼ばれる。ここ以外、神奈川の東海道はすべて道路の右側に富士を望む。

自動車専用道路の新湘南国道のインターチェンジが見えてくると下町屋だ。ここの少し海岸よりの池に、中世の東海道（京鎌倉往還）の「旧相模川橋脚（国指定史跡）」が、保存されている。関東大震災のとき、直径五〇cmもある檜の丸材七本が、水田の中から出てきたものだ。これは、源頼朝の重臣稲毛三郎重成（いなげさぶろうよりしげ）が、亡妻（北条政子の妹）の供養のため権久九年（一一九八）に相模川の架けた橋の橋脚と考えられている。檜材の間隔から橋の幅は、七m余りと推定されている。源頼朝はこの橋の渡り初めのとき落馬したという。その落馬が原因で死亡したという説もある。なお、吾妻鏡は源頼朝の細かい記事を載せている。例えば「頼朝歯痛再発す」（建久六年八月一九日の条）とか。しかし、頼朝の死の原因についてふれていない。正史に頼朝の死の原因を書けない理由があったというゆえんだ。

現在の相模川は、ここから一km以上も西を流れている。これは鎌倉時代以降、長い間に川筋が移動したためだ。相模川を渡り平塚を過ぎると大磯に入る。

大磯には、かつての東海道が偲ばれる大きな松並木が残っている。その一つは、旧道部で「化粧坂の松並木」と呼ばれている。ここは鎌倉時代には大磯の中心だった。曽我兄弟の話に登場する虎御前が住み、朝な夕な今も残る「化粧井戸」の水で化粧をしたという。虎御前は美貌の誉れが高い舞の名手。曽我兄弟の兄十郎と結ばれた。兄弟が仇討ちを果たし死ぬと、一九歳の若さで出家し、大磯駅近くの現在の延台寺に庵をむすんだという。五月の第四日曜日に虎御前にちなんだ「虎御石まつり」が行われている。

もう一つの松並木は、国道一



大磯松並木

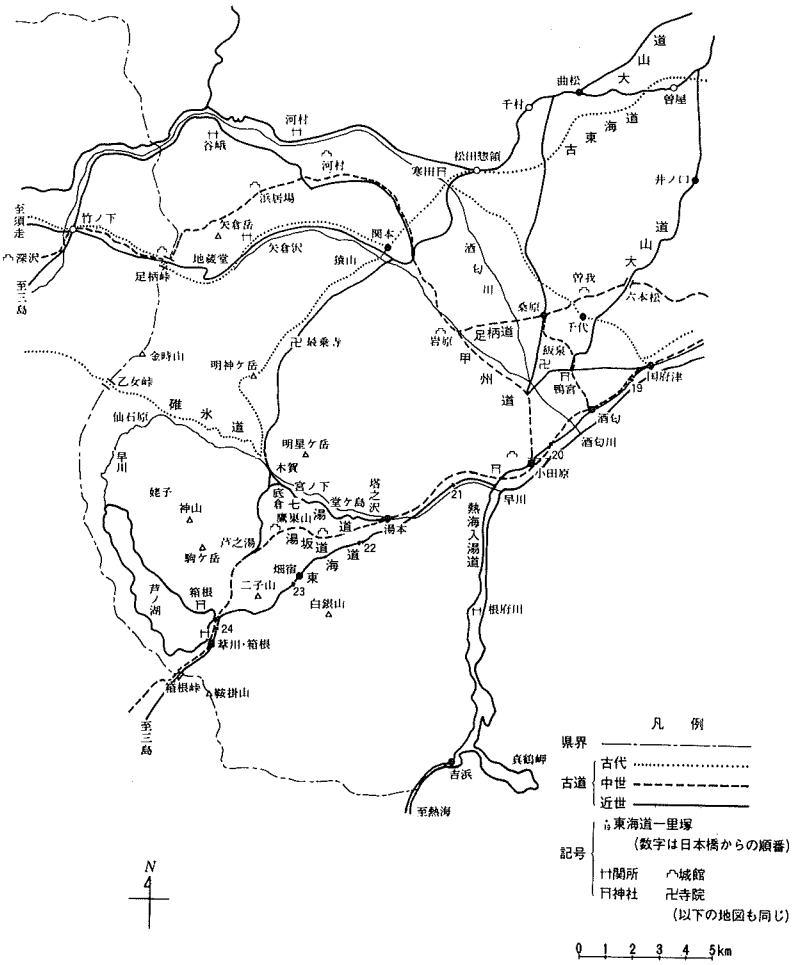
号の大磯中学校と旧伊藤博文邸との間にある。車で通ってよくごぞんじの方も多いと思う。松は、海側の歩道と中央分離帯の位置にたっている。山側の車線は後から拡幅されたものだ。この松は慶長九年(一六〇四)、一里塚と共に整備され、一五〇年前頃からきびしい管理のもとに立枯れした松を植継いできたという。歩道に、老樹の年輪が展示されている。その年輪は天明の飢饉から最近では東京オリンピックなどの時点が示されている。

四　箱根あたり

平坦な東海道が終わり、上りが始まると箱根だ。箱根湯本の三枚橋で、国道一号から箱根旧街道に入る。このあたりの道筋は、県道七三二号（湯本元箱根線）だ。箱根らしい温泉街が奥湯本まで続く。途中、早雲寺の近くに大変かわいらしい夫婦の道祖神がある。この道祖神は、箱根を紹介するテレビで見ることがある。東海道は人家が連なる地域を通ってきたが、奥湯本から本格的な山道となる。

奥湯本の上の集落が畑宿だ。畑宿は、寄せ木細工で有名だが、町並みも東海道の面影を残している。タウゼントハリスもここの本陣に来たそうだ。

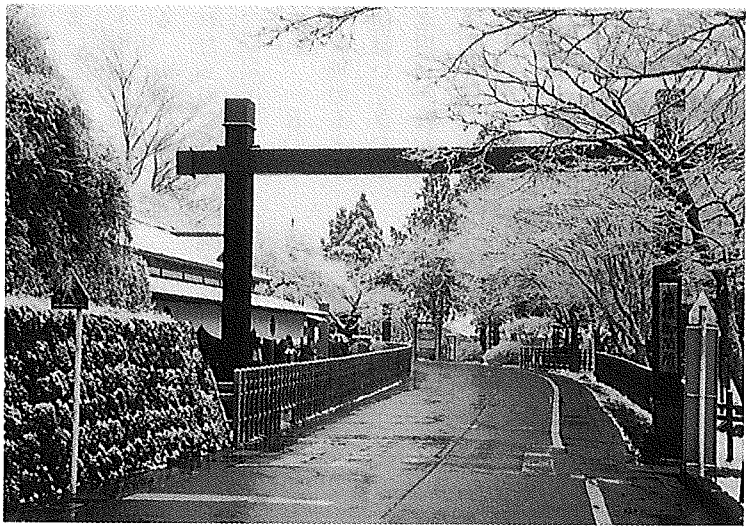
箱根旧街道は勾配が二〇%以上の急坂が続き、最大では四〇%にもなる「天下の険」だった。戦国時代の東海道は、尾根筋の「湯坂道」だったが、江戸時代に防御のし易さから、須雲川沿いで谷筋の「箱根旧街道」に付けかえられた。大変なぬかる道で、はじめは竹を敷いたりしていたが、江戸幕府がその対策として石畳を敷設いた。しかし、石畳は滑り易く、転倒したり馬が転び馬上の人間が投げ出され即死することもあったという。猿滑坂や女ころばし坂などこれにち



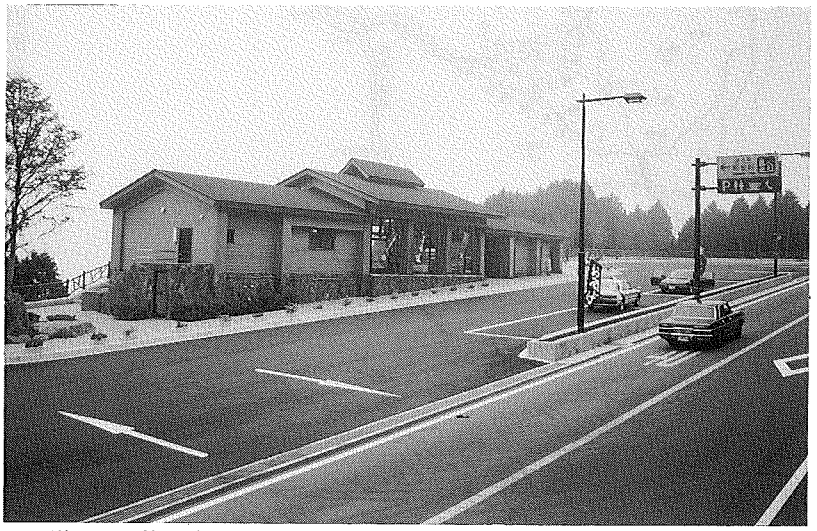
箱根、足柄地区（出典：阿部正道氏「かながわの古道」かもめ文庫）

なむ地名が残っている。現在、石畳は畑宿から上の道に多く残っている。特に、畑宿から甘酒茶屋を通り芦ノ湖までの区間はいつも訪れる人が絶えない。石畳の一部は、現車道の下に埋まっているそうだ。排水の工夫もされていた。

芦ノ湖周辺の「杉並木」も有名だ。東海道は松が植えられたので、ここが唯一の杉並木だそうだ。箱根が山地で松が育ちにくいので杉を植えたのだろう。樹齢は約三七〇年で、約四〇〇本を数える。湯本三枚橋から上の現国道一号の一部は明治になってからつくられた道だが、この杉を伐採しその売却代金を建設費にあてた。


箱根関所跡

「箱根関所跡」は、国道一号からみて杉並木の反対側だ。当時の位置は現在の復元地より湖側だったという。「箱根関所」は、元和五年（一六一九）幕府によって開かれた。諸大名の謀反を防ぐことが目的で、特に、江戸に住まされていた大名の婦女子が国に逃げ出すこと（出女）と


道の駅・箱根峠

武具がひそかに江戸に持ち込まれること（入鉄砲）を厳重に取り締まった。それと同時に、小田原から五〇戸、三島から五〇戸が移り箱根宿がつくられた。

時代は移り昨年五月に県境の箱根峠に、「道の駅・箱根峠」が供用された。休日で一日約二、〇〇〇人の利用があり、休憩や芦ノ湖をバックに写真を撮るドライブ・スポットとなっている。

五　駿河と相模の国境越えの移り変り

東海道の駿河と相模の国境越えのルートは、時代とともに移り変わった。一番古いルートは、「碓氷道」だ。御殿場方面より箱根の乙女峠を越え、碓氷峠から宮城野に抜けた。道筋も明確ではないが、ロマンあふれる道だ。国道一三八号の仙石原から別荘地の中に入る。標高は六〇〇～七〇〇mで、南に大涌谷を望める。白い噴煙が、山の急斜面を這い上り雲にとけこんでいる。

「碓氷道」は、ヤマトタケルノミコト東征伝説の道だ。峠にその碑が建っている。ヤマトタケルノミコトは、東征の帰りここで亡きオトタチバナヒメを、「吾が妻よ」と偲び、それが東国をアズマと呼ぶゆえんになったという。

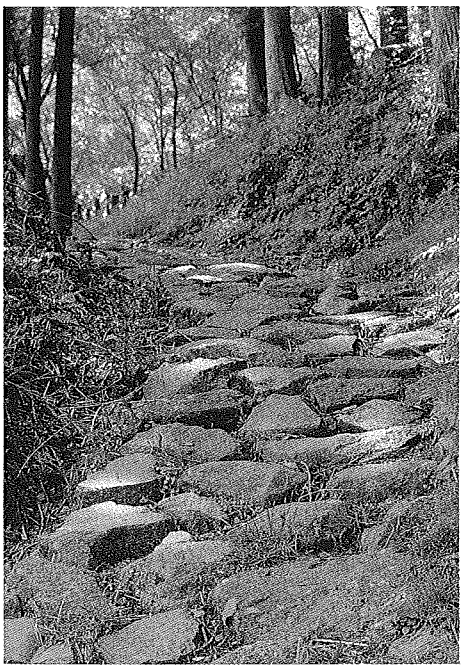
平安時代になると、東海道は延喜式（延喜時代に制定された律令の施行細則）に位置づけられた。これの国境越えルートは足柄峠を越える「足柄古道」だ。足柄峠からは秀麗な富士と雄大な裾野を望める。平安時代に造られた「足柄関所」跡も残る。盗賊の取締りにあたったという。峠から下る林の中は、古道の雰囲気を残し、〝ギャギャ〟という鳥の鳴き声ぐらいしか聞こえない。まさに古代の盗賊が出てきそうな静寂の世界が展開する。

この道は、歴史も古く国境であったから、いろいろな史実、伝承が伝えられている。菅原孝標（すがわらたかすえ）の娘（当時一三歳）は、更級日記（さらしなにっき）に「足柄山といふは、四五日かねておそろしげにくらがりわたれり。――」と書いている。万葉集の「防人歌」にも、ここを詠んだものが見られる。きっと、この峠を越えたら再び帰れないという思いで任地へ行ったのだろう。戦国時代になると、後北条氏が、足柄峠の頂上に武田氏に対する最前線の足柄城を築いた。近世になると、このルートは東海道の脇往還・矢倉沢往還と呼ばれた。

「日本紀略」延歴二一年（八〇二）足柄路を廃し箱根路を開くとある。富士山の噴火で足柄路が使えなくなったためという。

中世にはこの箱根越えの「湯坂道」が東海道となる。現在「湯坂道」は、箱根を代表するハイキングコースの一つだ。よく古道は尾根筋の道という。

「湯坂道」はたいへん見晴らしのよい道だ。藤原為家の妻・阿仏尼（あぶつに）は、相続に伴う訴訟を行うため京から湯坂道を通り鎌倉に下った。その時の紀行文「十六夜日記（いざよいにっき）」に「――いとさかしき



足柄峠「防人達も歩いた道」

山をくだる　人の足もとどまりがたし　湯坂とぞいふなる――」と書いている。

「湯坂道」の途中、精進池のほとりには国指定重要文化財の石仏群が残っている。史跡探勝歩道に沿い、曽我兄弟の墓や元箱根石仏群が点在する。特に、国道一号沿いの崖には、仏様がたくさん彫り込まれている（磨崖仏）。なかでも六道地蔵の大きさは圧巻だ。鎌倉時代、ここは地蔵信仰の霊地で、六道の辻あるいは賽の河原と呼ばれた。今も精進池、宝蔵獄、死出の沢、血の池などの地名が残る。

徳川家康は、豊臣秀吉の小田原攻めに加わったとき、しばらく「湯坂道」に滞在した。そのとき「湯坂道」は、攻めやすいと知り、東海道をこの道から「箱根旧街道」に付けかえた。

六　本県の取り組み

最近、県道路管理者が進めた歴史の道に関する取り組みを紹介したい。

(1)　平成五、六年度に「かながわの古道50選」事業を行った。県民に「ふるさと神奈川」への親しみと理解を深めていただこうと始めた「かながわの50選・100選」シリーズの一環だ。一年目に県民等からの推薦を受け、報道関係者及び学識経験者からなる選定委員会が五〇の古道を選定した。その内容は伝説の道、中世の鎌倉武士団の道、近世の大山参詣の道、近代日本を象徴する道などだった。神奈川の長い歴史の中から、各時代の道が選定された。

その後、県民から「選定箇所を歩きたい。ルートの資料がほしい。」との極めて多数の問い合わせを受けた。これに応えるため、二年目に「かながわの古道50選写真集」と「てくてくマップ（ガイドブック）」を作成した。できるだけ県民の要望に応える努力をした。現在、一部の一般書店から有料販売しているが、大変好評で今でもともどき問い合わせを受けている。

「かながわの古道50選」
「てくてくマップ」の表紙

(2)　東京新聞に週一回の連載で一年間「神奈川の歴史みち」を紹介した。道の歴史的な話題に加えて、道の周辺の現況にも視点をあて紹介した。

(3)　神奈川でも「東海道ルネッサンス」が平成七年度からはじまった。事業主体は、建設省横浜国道工事事務所をはじめとする東海道沿線の道路管理者と県、横浜市、川崎市、藤沢市、茅ヶ崎市、平塚市、小田原市、大磯町、二宮町、箱根町だ。平成八年二月二八日に第一回協議会を開いた。東海道制定四〇〇年の西暦二〇〇一年を目標にサイン計画策定などを進める。

なお、今回紹介した内容は、(1)の「かながわの古道50選」と(2)東京新聞に連載した「神奈川の歴史みち」の記事を多く引用した。

（神奈川県土木部道路管理課長）

時・時・時・時・時・時……

世界の動き

月・日	事項
2・22	○シラク仏大統領が仏テレビのインタビュー番組で、①地上発射核ミサイルの全廃②軍事用核物質の生産中止③今後六年で徴兵制の廃止と兵力削減―などの国防近代化計画を明らかにした。
23	○米商務省が発表した一九九五年第四・四半期（一〇～一二月）の国内総生産（GDP）の実質成長率は、前期比年率換算〇・九％で、前期の三・六％に比べ減速した。個人消費が伸び悩んだ。
3・5	○中国の李鵬首相が、全国人民代表大会の第八期第四回会議に第九次五ヵ年計画と二〇一〇年までの長期計画の政府案を報告。今後五年間の年平均成長率を八％とする目標を掲げた。
6	○欧州委員会が欧州連合（EU）加盟、一五ヵ国全体の一九九六年経済報告を発表。それによると、九五年の域内の国内総生産（GDP）が二・五％にとどまった。当初の予測は三・〇％だった。
8	○ドイツ連邦雇用庁発表の二月の雇用統計によると、失業者は四二七万人となり、一月の四一五万九〇〇〇人を上回って最悪記録を更新。 ○英の中央銀行、イングランド銀行が、日本の公定歩合に当たる最低貸出金利を〇・二五％引き下げ、年六％とすることを決め、翌日実施。今年二回目の利下げで、景気の減速が続いている。

国内の動き

月・日	事項
2・23	○「新潟水俣病二次訴訟」のうち、第一陣（原告九一人）控訴審の第一八回口頭弁論が、東京高裁であり、原告と原因企業の昭和電工（本社・東京）との間の直接交渉で調印された「協定書」に基づき、和解が成立した。他の原告についてもその後、和解が成立、新潟水俣病は発生公表以来約三〇年ぶりに決着した。
29	○電気通信審議会（会長、那須翔・東京電力会長）が、NTTの分離分割を日野市朗郵政相に答申。答申には「少数反対意見」が付記された。
3・1	○経済企画庁が一九九三年度の県民所得について発表、それによると、一人当たりの県民所得は、全都道府県平均で三〇三万七〇〇〇円となり、前年度より〇・五％減少した。初の二年連続減少となった。 ○総務庁が発表した一月の完全失業率は三・四％で、三ヶ月連続で最悪記録を更新。完全失業者数は、前年同月比三四万人増の二三〇万人、これも最多記録を更新した。
5	○政府、与党が住専処理の追加措置を正式決定。母体行などの金融機関と農協系金融機関のリストラなどで税収増を図り、これで税金投入分の六、八〇〇億円を穴埋めする。
19	○経済企画庁が発表した一九九五年一〇～一二月期の国民所得統計速報によると、国内総支出（国内総生産＝GDP）の成長率は、実質で前期（七―九月期）比〇・九％増、年率換算で三・六％の高い伸びとなった。

道路行政の動き

月・日	事項
3・26	○首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の青梅IC～鶴ヶ島JCT（一九・八km）が開通。今回の開通が圏央道として初めての開通。
28	○大分自動車道の玖珠IC～湯布院IC（二一・八km）が開通。

編集雑記

以下は先日見たテレビの受け売りだが、マルチメディアの時代になると情報の交換が国際的になる。どんなむずかしい計算式のものでも日本で端末機のボタンを押すと人工衛星を通じ、アメリカ本土にある巨大な電算機に接続され、答が瞬時にかえって来るそうである。とするとその時、端末機のブラウン管に表示される文字は英語だろう。従って英語が出来ないと世界的な情報ネットワークから弾き出されてしまうことになる。最近になって文部省が小学校の教科に英語を加えることを検討しているというニュースも、このような時代に備える為かと勘繰りたくなる。漢字文化を採り入れて組み立てられた日本語はこれから、英語圏におけるラテン語のように極く一部の人が知っていればそれでよい言葉になってしまうのかと、杞憂にも似た気持になる。

それはさておき。通常、私達が文章を書くときは漢字と仮名をまぜて書く。仮名だけだと良寛さまの手紙のようになって、読みづらい。漢字を適度に入れると文章が締ってくる。ただ漢字は種類が多く、馴染まで大変だ。戦争中に敵性語と言ってあれほど排斥した英語が、負けたらとたんに氾濫した戦後。今度は繁雑な漢字教育の反動から、文部省は常用する漢字の数を制限したり略字を作った。漢字を暗記するエネルギーを、理科など他の教科に向けようという魂胆である。今の人達が語彙が少ないと言われるのも、便利さだけを追及したこの当用漢字制度のせいかも知れない。そこでこの欠陥を補うワープロの登場となる。この機器には辞書コーナーが内蔵してあるからキーを押すと同音の漢字がズラリと映し出される。その中から当たりの漢字を見つけ、意味の確認は国語辞典があれば充分間に合う。字画をいち〳〵数えて引く漢和辞典は煩わしいから敬遠されがちだが、長い伝統に育くまれた漢字の持つ意味がわかってくるとこれはまたこれで面白くなる。

例えば岩波の国語辞典でたたりを引くと、祟り……神仏・怨霊などから悪いむくいがあること……と説明している。祟りは山と宗の合字である。宗の宀は社のこと、示は祀りを意味する。だから文字のとおり解釈すれば、山の社にお祀りしてある神ということになる。それがなぜたたりと結びつくのか、国語辞典では解説がない。そこで漢和辞典を引くと、たゝりは出と示の合字即ち祟が本当の字で——神が人を戒しむる為に出す禍い。——と説明している。国語辞典では「神を祀る」祟りと、「神の怒りにふれた禍い」の祟りとをごっちゃにしてしまった。だから文字本来の意味が判らなくなってしまったのである。

話は変るが、たたりと関係がある恨の字の艮は、扁を変えると銀、退、根などになる。これらを見ると艮の字は相い対している二つのものが、それ〴〵反対方向に働くことを示した文字であることが判る。木の幹は天の方へのびるのに対し、艮の字のある根は地の中をはう。進むの反対は退くでこゝにも艮がある。銀は金と対比される。艮の字源は目で日（太陽）と匕（人）の合字である。これは日の当たる方向に背中を向けて僻み反抗している人の姿勢を表している。恨は対立する二人の関係から生まれる。以前にも書いたが、易六四卦の一つ䷳山山艮為山は山と山とが相い対し、お互いの山が自己主張している象である。お互いが自己主張すればどうなるか、ソムキあうことになるのである。この卦が難解と言われるのは、「矛盾する関係」を扱っているからである。

——未済——

5月号の特集テーマは「道路関係法令改正」の予定です。

本誌は、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。また肩書は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

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770円　(本体価格748円)　FAX 03(3234)4471
〈年間送料共9,240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