

口 絵

「道の日」フェスティバル'99

エッセイ

同時代を生きる

倉林 公夫

1

特集／平成一二年重点施策

当面の緊急課題への対応について

道路総務課

3

効率的な都市・地域活動の支援

道路局調査室

7

大都市圏環状道路の整備促進

道路局国道課

10

物流効率化・地域連携のための総合的な支援

道路局国道課

14

スマートウェイの展開

道路局高度道路交通システム推進室

16

特集／地方分権と道路行政

地方分権と道路行政(第2回)

道路局路政課

19

地方分権に伴う道路関係法律の改正について(道路法編)

道路局路政課

33

道路審議会「直轄管理区間の指定基準に関する答申」

道路局路政課

40

里道等の法定外公共物に係る国有財産の
市町村への譲与について

道路局路政課

44

平成一一年度「道の日」中央行事報告

道路局路政課

47

平成一二年年度「道路をまもる月間」行事報告

道路局路政課

49

地方行事報告

北海道開発局・各地方建設局・沖縄総合事務局

道路局路政課

68

環境影響評価法の施行と
省令改正及び関連通達について

道路管理事務担当者便り

道路局路政課

79

道路管理事務担当者便り

阪神高速道路公団における道路管理

阪神高速道路公団業務部業務課

88

時・時・時

表紙の説明：

Yの字の道路を中心に置き、自然と生活を結ぶ道路の役割を強調した。毎月ビルの色を変え季節感を出すことにした。

三面の緊急課題への対応について

道路局道路総務課企画係

はじめに

現下の我が国の経済情勢と頻発する災害状況に鑑み、平成一二年度の建設省重点施策は、従来のものとは趣を変え、「当面の緊急課題への対応」と銘打って去る八月一三日に発表された。ここでは、その主要課題と本重点施策の主要なものについて、道路局関連部分を中心に概要を紹介する。

I 国土交通省に向けた政策展開と当面の緊急課題への対応

1 二一世紀をまもなく迎えようとしている今、我が国は、少子・高齢化、グローバル化、環境問題の地球レベルでの深刻化、高度情報化の急速な進展など歴史的な転換期を迎えており、戦後の経済成長を支えてきた経済社会全体の仕組

みや国民の意識の抜本的な変革が不可欠となっている。

建設行政においても、戦後一貫して行ってきた需要に合わせて足らざる住宅・社会資本を整備するという「国土建設」から、住宅・社会資本ストックの有効活用や自然環境の保全等を含めた総合的な「国土マネジメント（整備・利用・保全）」への転換を進めてきており、美しく安全な国土、安心でゆとりある快適な暮らし、魅力と活力ある都市・地域づくりを目指すという基本的考え方に基づき、少子・高齢化、環境問題等にも対応した各般の施策を展開するとともに、併せて国民との対話を重視したコミュニケーション型行政の推進や、公共事業のアカウンタビリティの向上など、行政の進め方の改革を行ってきている。

2 (1) このような社会経済情勢の中でも特に緊急の課題は、景気の失速を回避しつつバブル経済崩壊後の本格的な調整を早急に終了させ、経済・産業構造の改革を推進することにより、我が国経済を新生し、自律的な成長軌道に乗せることである。

我が国の経済の現状は、民間需要の回復力が弱く、雇用情勢は厳しさを増しているなど、厳しい状況にあるが、緊急経済対策等の各般の政策効果が浸透し、公共投資は総じて堅調に推移し、住宅建設は持ち直しているなど、景気は、このところやや改善しており、当面の財政運営においても、今後の我が国経済の動向を見極めた上で、景気の腰折れを招くといったことのないよう、引き続き景気に十分配慮して行うこととされている。

建設省においても、公共事業予算の大幅な前倒し執行、住宅ローン控除制度の創設、住宅金融公庫の金利引上げ幅の圧縮等の施策により需要面での対策の一翼を担ってきたところであるが、今後は、引き続き需要面において求められる施策の実施に万全を期すとともに、雇用対策及び経済の供給面における体質強化に資する施策についても積極的、重点的に行っていく考えである。

(2) また、社会経済活動の舞台である国土の現状を見ると、本年の六月末梅雨前線豪雨による広島や福岡における土砂災害、浸水被害をはじめとして、近年においても国民の暮らしや経済活動を脅かす水害・土砂災害が頻発しており、元来脆弱な国土条件の下で着実な対策を行ってきたところではあるが、改めて被害を最小限に抑えることを目的とした新たな災害対策を緊急に講ずることが求められている。

3 このような中で、1に述べた社会経済情勢の変化に対応した国土マネジメントの展開については、総合性及び包括性をもった行政機能の発揮が期待される二〇〇一年に移行予定の国土交通省において、多様な施策の連携等を通じて国民にとってより良い行政サービスを提供することを目指して、北海道開発庁、国土庁、運輸省とも連携した政策展開の検討に今後早急に取り組んでいく考えであるが、2に述べたような現

下の我が国の経済情勢と頻発する災害の状況にかんがみ、以下においては、

① 経済新生を支える都市の再構築と地域の活性化

② 産業再生、新産業・新市場創出及び市場構造改革

③ 総合的緊急災害対策

の三つの緊急課題に対応する主要な施策をとりまとめるものとする。

II 経済新生を支える都市の再構築と地域の活性化

1 社会経済情勢の変化や産業構造転換を踏まえた新たな都市機能の形成、再構築

2 交通（物流・人流）の円滑化・効率化、定時性の確保、コスト削減

(1) ボトルネック踏切等解消の促進
(現状・課題)

① 朝夕のピーク時に四〇分以上遮断されているなどのボトルネック踏切が全国に約一、〇〇〇箇所存在し、円滑・効率的な都市活動を阻害、地域を分断

② 構造に起因する事故発生踏切が全国に多数存在

③ 鉄道による地域の分断

(施策)

① 鉄道の高架化、道路の立体化によるボトル

ネック踏切解消の一層の推進

・ 連続立体交差事業の対象の拡充

② 道路の立体化、構造改良により、事故発生踏切を概ね三年以内に緊急改善

③ 地方における連担した踏切の集約・立体化の一層の推進

・ 踏切除却事業の対象の拡充

(効果)

① 大幅な渋滞緩和

② 踏切の安全性の向上

③ 鉄道により阻害された地域交通の円滑化、一体的な地域の形成

特に、連続立体交差事業を契機とした一体的なまちづくりの促進

(鉄道の高架化により市街地の分断が解消され、一体的な市街地整備が図られることにより快適で利便性の高いまちづくりが推進される。)

④ 鉄道の高速化に資する

(2) 交通結節点機能強化
(現状・課題)

① 都市部の鉄道駅等の交通結節点

② 交通結節点及び地域社会で活動する上での主要な施設（商業文化施設、福祉施設等）を含む周辺地域における円滑な歩行環境が確保されていない地区が多数存在。

(施策)

① 乗降客五、〇〇〇人以上の鉄道駅(約二、

四〇〇駅)を対象に、バス、タクシー、自転車等から鉄道への乗り継ぎ環境を三年以内に全ての駅で総点検。

・総点検結果を踏まえて、歩行空間のバリアフリー化、バスと鉄道の乗り継ぎの改善(例…バス停と改札口間の距離短縮、全天候化)のためのプログラムを策定し、駅前広場、歩道、駐輪場、駐車場等の整備を短期集中的に実施するとともに、パークアンドライドの定着促進等ソフト面に対する支援を充実する。

・バスを中心とした効率的な交通ネットワークを形成するため、バス交通広場(バスの駅)の整備を重点的に実施する。

② 交通結節点の周辺地域等において街の面的なバリアフリー化を推進するためのプログラムを新たに策定し、各種事業間の計画的な調整、重点的な実施を図るとともに、昇降機器の開発や社会的効果の計測手法等の検討を行う。

(効果)

① 公共交通機関の利用促進、TDM(交通需要マネジメント)の視点も踏まえつつ効率的な都市・地域活動の支援

② すべての国民が自由に移動し、活動する機会の確保。

(3) 三大都市圏の環状道路等の整備

(現状・課題)

都市構造の再編を促進し、また通過交通の都心部への流入を避け、都市圏内の交通の円滑化に大きな効果を発揮する環状道路の整備が著しく遅れている。

(例…首都圏の場合、三環状道路(圏央道、外環、中央環状)の整備率は二割、ロンドン九九%、パリ七四%、ベルリン九六%)

(施策)

① 三大都市圏の環状道路等について、
・物流効率化枠により事業費を別枠で大幅確保するなど全体の事業費を大幅増額することによる用地取得の重点的な推進
・公的助成の拡充等による有料道路制度の活用

・都市基盤整備公団等と連携した代替地提供システムの構築
等により、大幅な整備促進を図る。
② 広域幹線道路について、新たに土地画整理事業と道路事業の一体的整備を行い事業の推進を図る。

(効果)

次のような経済的效果が期待される。

① 環状道路の整備効果

首都圏の三環状道路についてみれば、早期供用予定区間(現在のペースで今後概ね一〇

年)の整備により、圏央道内側の渋滞ポイントの約六割が解消され、直接効果は年間約二兆円と推定される。さらに全線完成時には、直接効果は年間約四兆円と推定される。

② 用地補償による土地流動化効果

早期供用予定区間の整備に当たっては約四〇〇haの用地需要。これにより想定される代替地需要だけでも約四〇〇ha。

3 地域の経済拠点の形成と地域活性化ICを核とした経済拠点形成の支援

(現状・課題)

地域経済の浮揚や雇用の創出を図る上で、高規格幹線道路のICの整備は、特に企業立地を促進し、就業機会や所得の増加など地域経済の浮揚や定住人口の増加につながるものとして、意欲的に地域づくりに取り組む地域から大きな期待が寄せられているところである。

このため、高規格幹線道路が既に整備され、通過しているが、ICからは離れている地域においては、追加ICの整備による既存高規格幹線道路の有効活用が、地域活性化の観点から大きなポイントの一つとなっている。

(施策)

地域活性化ICを核とした地域連携の推進を支援する。

① 地域活性化ICの整備促進

・地域が希望する追加ICを一般道路事業等

により整備する地域活性化IC制度の創設

・建設費、管理費の縮減を可能とするETC専用IC（スマートIC）の導入

② 地域活性化IC整備と一体となった物流拠点の整備に対する融資制度の創設などICを核とした地域づくりを総合的に支援する。

（効果）

地域活性化ICの整備とそれに合わせた地域づくりにより、企業立地をはじめとした地域経済の浮揚や雇用の創出に貢献する。（既存ICの周辺地域では従業員数や所得の大きな伸び等の効果が現れている。）

III 産業再生、新産業・新市場創出及び

市場構造改革

1 建設産業の構造改革／建設産業再生プログラムの推進

2 新産業・新市場の創出

(1) スマートウェイの展開

（現状・課題）

渋滞、交通事故、環境悪化等の道路交通問題の解決や物流の効率化を実現する有効な施策の一つとして、情報通信技術を活用した高度道路交通システム（ITS）の早期の展開を目指した諸施策を推進する必要がある。また、新たな市場の創出等による経済発展に資するため、ITSの積極的な推進が各界から強く求められている。

（施策）

このため、ITSの基盤となる次世代の道路（スマートウェイ）の展開を目指した諸施策を推進する。

・平成一・二年度末までに、東名・名神高速、東北自動車道、山陽自動車道、阪神高速道路等全国約四〇〇箇所の主要な料金所においてノンストップ自動料金収受システム（ETC）サービスを実施する。また、全国の料金所でETC—ICカードによるキャッシュレスでのサービスを実施する。

・早期にETCの整備効果を発現させるため、ETC車載器等の急速な普及を促進する施策を導入する。

・建設費、管理費のコスト縮減が可能となるETC専用IC（スマートIC）や、Uターン可能なSA・PAの整備を促進する。

・交通事故の大幅削減を目指す走行支援システムについて、関係省庁との連携のもと平成一四年度内の実用化を視野に入れた実証実験を行う。

・概ね五年程度で携帯電話の不感地となっている全ての高速道路トンネル、直轄国道の長大トンネル等において携帯電話の利用を可能とする。

（効果）

これらの施策により、次のような経済的効果が

期待される。

① 渋滞解消、物流効率化等に関する効果

・高速道路の渋滞箇所約三〇％を占める料金所渋滞の解消に有効。

・車載器及びICカードの普及促進策により、平成一四年度末までに約四〇〇万台以上の自動車へのETC車載器等の普及を目指す。ETC専用ICとすることにより建設・管理費削減が可能となり、自治体や民間事業者による追加ICの整備が容易となる。

② 新産業創出等に関する効果

・新たな電気、電子、情報関連機器産業の創出、電子マネーをはじめとする関連技術の発達。

・民間の創意工夫に基づくICカードの複合化による新しいサービスの展開。

3 住宅市場の構造改革

IV 総合的緊急災害対策の展開

1 総合的な水害・土砂災害対策の推進

2 震災対策の充実

V 結び

国土マネジメントを支える技術開発と政策推進手法

効率的な都市・地域活動の支援

道路局企画課道路経済調査室

一 施策の必要性

全国で年間約一二兆円にのぼる渋滞損失の削減や、地球温暖化防止への対応として自動車から発生するCO₂排出量の削減を図るため、効率的な渋滞対策が必要である。

具体的な渋滞対策の取組みとしては、第三次渋滞対策プログラム（H10～H14）の推進、また都市圏の交通円滑化を図るために、平成一三年度から都市圏交通円滑化総合対策事業を推進している。

しかし、都市部においては、全国約一、〇〇〇箇所のボトルネック踏切※や六四万台の放置自転車が存在し、これらにより効率的な都市活動が阻害されている。一方、地方部においても、鉄道による地域分断や、鉄道の高速化により踏切事故の

危険性が增大するといった課題が存在している。

このため、ボトルネックとなる踏切の解消や駅前広場等交通結節点の機能強化を推進するとともに、地域づくりとあわせて鉄道高速化を支援する踏切対策を総合的に実施し、TDM（交通需要マネジメント）の視点も踏まえつつ効率的な都市・地域活動の支援を行うことが重要である。

※ボトルネック踏切：ピーク時間の遮断時間が四〇分／以上である踏切と踏切交通遮断量（一日当たりの交通量に一日当たりの踏切遮断時間を乗じた値）が五万台時／日以上である踏切

二 施策の概要と効果

(1) ボトルネックとなる踏切の解消

連続立体交差等によるボトルネック踏切の除却や鉄道の立体化を契機とした一体的なまちづくり

を促進するとともに、踏切除却による地域づくりと併せて鉄道高速化を支援するため、「踏切道等総合対策プログラム」に基づき、踏切改良等を計画的かつ重点的に実施する「踏切道等総合対策事業」を創設・実施する。その際、連続立体交差事業や踏切道改良事業の採択基準を緩和する。

本事業の創設により、歩行者の往来が多く遮断時間の長い駅周辺の踏切立体化や歩行者通行帯が確保されていない踏切の構造改良、連担した踏切の集約・立体化などに重点化するとともに、ボトルネック踏切に対する集中的な鉄道高架化を実施する。

事業の効果としては二点が挙げられ、まず、ボトルネックとなる踏切の解消を行うことにより、大幅な渋滞緩和に貢献する。また、鉄道の立体化

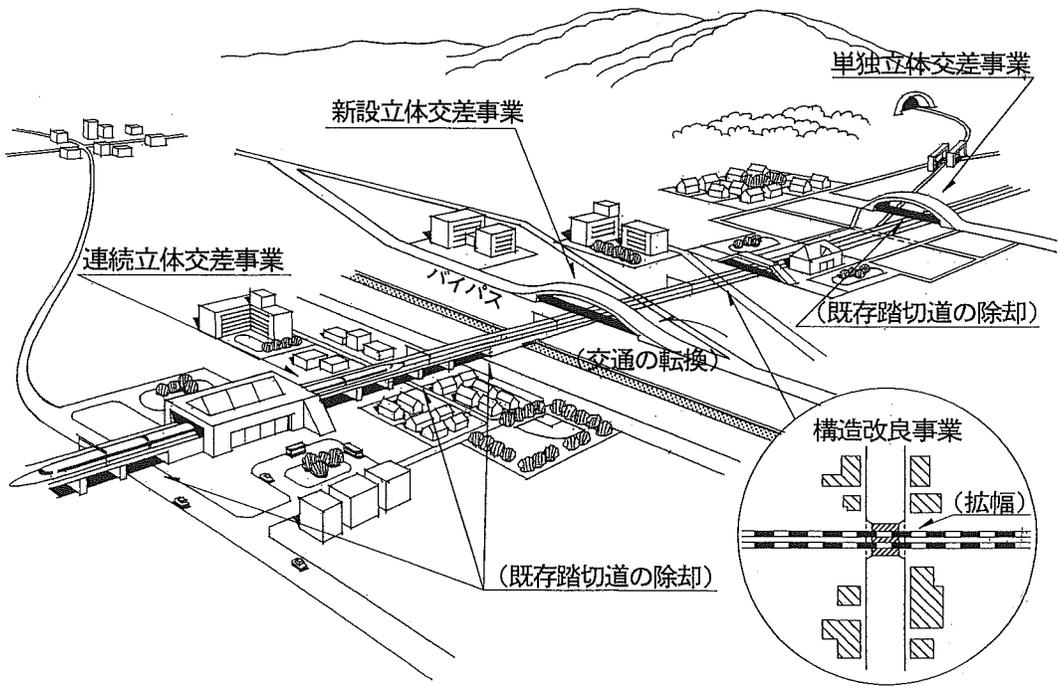


図1 踏切道等総合対策事業のイメージ

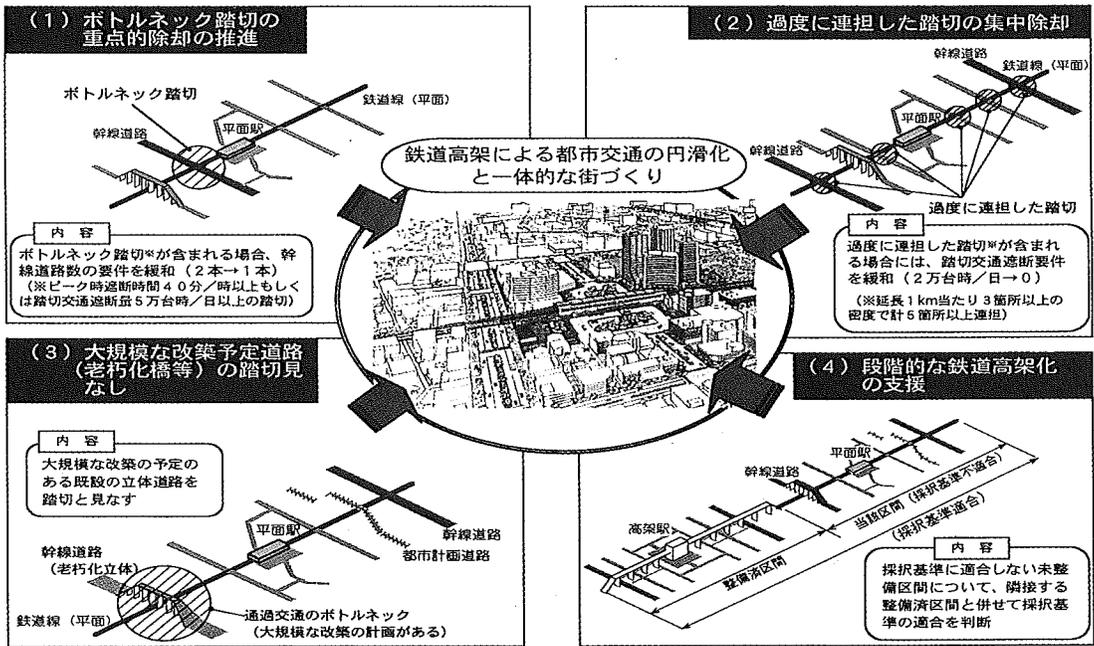


図2 連続立体交差事業の要件緩和と内容

により市街地の分断が解消されるとともに、連続立体交差事業を契機として土地区画整理事業等が実施されることにより、周辺の街並みが一新され、あわせて効率的な都市活動を可能とする基盤が整備される。

例えば、環状八号線井荻（いおぎ）地区の踏切が解消された事例では、谷原交差点（四面道交差点付近（延長四・六km）の通過時間が整備前の七八分から整備後の一分へと、約八六％短縮されている。また、連続立体交差事業によるまちづくりの面での効果としては、東京都府中市での連続立体交差事業の事例では、周辺の都市計画道路の整備率が整備前の五七％から整備後には六八％になり、一〇ポイント上昇している（図1・2）。

(2) 交通結節点の機能強化による公共交通機関の利用促進

① 鉄道駅等結節点の機能強化

大都市ターミナル駅等乗降客五、〇〇〇人以上のすべての駅（約二、四〇〇駅）を対象として駅周辺総点検を三年間で実施する。

そして、総点検の結果を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化や乗り継ぎの改善を行う「駅周辺交通環境改善アクションプログラム」を策定し、交通結節点改善事業等の活用により、駅前広場、歩道、駐車場等の整備を短期・集中的に実施するとともに、パークアンドライ

ドの定着促進等ソフト面に対する支援を充実する。

これにより、乗り継ぎが改善され、ホームからバス停までの乗換がスムーズとなり、交通結節点機能が強化される。例えば、小田急小田原線狛江駅の利用環境の改善の場合、改札口とバス停間の距離が整備前一五〇mから整備後一〇mへ、一四〇m短縮されるとともに、改札口からバス停までが全天候型化された。

また、自転車駐車場の整備と併せた地方公共団体による放置自転車の撤去などの放置自転車対策を実施する。

② バス関連結節点の機能強化

高速道路バス停近傍や郊外部の拠点地域におけるバス交通広場整備等により、バスを中心とした効率的な交通ネットワークを形成するため、「バスの駅」としてバス交通広場を重点的に実施する。

これにより、例えば高速道路バス停近傍におけるバス交通広場が整備により、高速バスの利便性が向上する。神戸淡路鳴門自動車道鳴門IC近傍のバス交通広場整備の場合は、徳島・神戸間が高速艇利用で所要約三時間、約五千円かかっていたものが、本四連絡橋を活用した高速バスを利用した場合、約二時間、

約四千円で移動が可能となった（図3）。

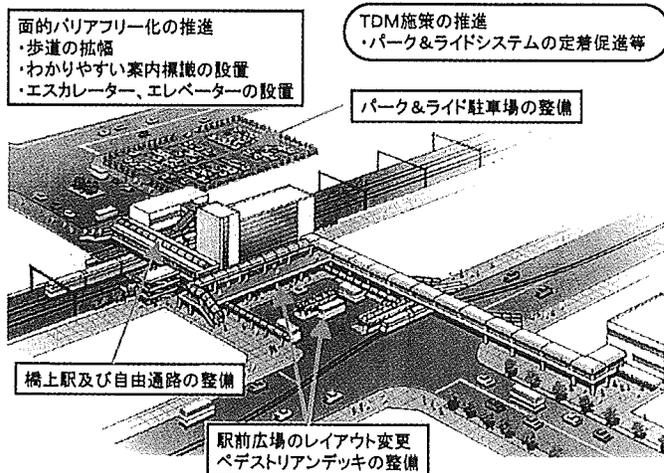


図3 交通結節点整備のイメージ図

大都市圏環状道路の整備促進

道路局国道課

一 はじめに

大都市圏には人口や都市機能が集中しており、首都圏においては全国比で一％に満たない面積に一二％の人口が集中するなど、諸外国に比べても集中の度合いが高い。

そのため、大都市圏への交通集中により慢性的な交通渋滞が発生しており、首都圏では東京二三区をまたぐ交通量の二割に相当する一日約三五万台の交通量が二三区に用がないにもかかわらず都心に流入している(図1)。また、中部圏でも名古屋市域をまたぐ交通の四割が通過交通である。

大都市圏環状道路の整備は、通過交通の都心部への流入を避け、交通の円滑化を実現することにより都市再生を目指す上で喫緊の課題であるが、

その整備は遅れている現状にある。首都圏の環状道路の整備率は、放射道路の整備率九割に対し環状道路二割、中部圏では放射道路六割に対し環状道路二割といずれも低い状況であり、諸外国の主要都市(パリ、ロンドン、ベルリン)が環状道路の整備を概成していることに比べ、著しく整備が遅れている(図2)。

また、大都市圏環状道路の整備については、経済界をはじめ各種の答申でもその整備を強く要望されているところであり、今後一層整備を促進し早期に供用を図る必要がある。

注 大都市圏環状道路とは、首都圏の首都圏中央連絡自動車道(圏央道)、東京外かく環状道路(外かん)及び首都高速道路中央環状線の三環状道路、中部圏の東海環状自動車道及び名古屋環状二号線の二環状道路、近畿圏の京奈和自動車道等をいう。

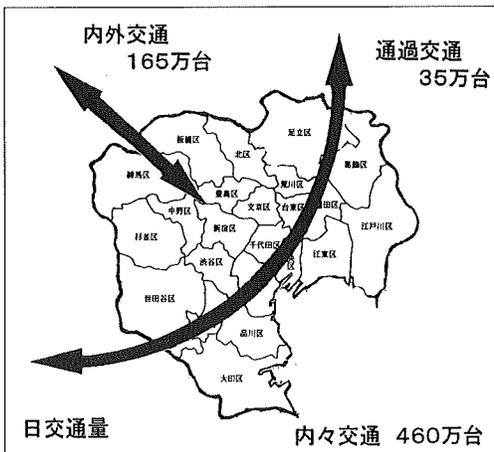
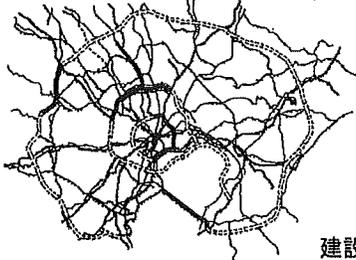


図1 首都圏の交通流動

(人口：概ね環状道路の内側)

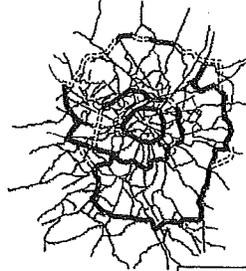
東京 (人口:2,940万人)



建設省

計画延長	供用延長	整備率
518km	105km	20%

パリ (人口:850万人)



出典:パリ首都圏建設局
交通建設部

計画延長	供用延長	整備率
320km	236km	74%

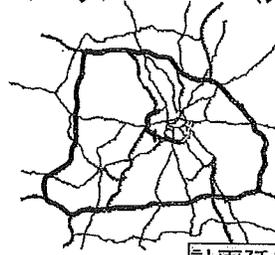
ロンドン (人口:860万人)



出典:英国交通省
出典先 Transport Research Laboratory

計画延長	供用延長	整備率
282km	278km	99%

ベルリン (人口:410万人)



出典:ドイツ連邦交通省

計画延長	供用延長	整備率
222km	213km	96%

図2 諸外国の主要都市における環状道路の整備状況

二 施策の概要

大都市圏環状道路の整備を促進するためには、事業費の重点的配分を図るとともに道路用地を効率的に取得することがポイントであると考えられ、これら課題に対応する以下の施策について紹介する。

① 事業費増額による事業の促進

平成一三年度は、公共事業関係費について物流効率化による経済構造改革を引き続き推進する観点から設定された「経済新生特別枠」のなかで事業費の大幅確保を要望しているところであり、これにより事業の一層の促進を図ることとしている。

② 代替地提供システムの構築

道路用地買収時における用地提供者からの代替地ニーズに応えるため、道路事業者等が都市基盤整備公園や民間都市開発推進機構等と代替地に関する情報交換を行い、代替地を効率的・積極的に提供するシステムを構築する(図3)。

③ 公的助成の拡充等による有料道路制度の活用

平成一二年度は、国費助成の充実、償還機関の延長等を行い有料道路制度を一層活用することとし、新たに首都圏中央連絡自動車道

④ 土地区画整理事業の活用
 (圏央道)で約一〇五km、東海環状自動車道で約七三kmの有料事業化を要求している。

都市圏環状道路等の整備促進にあたり、同時に沿道地域の一体的整備を行い良好な環境のまちづくりを行うとともに、道路用地の先行取得を実施するためには土地区画整理事業の活用が有効である。このため、土地区画整理事業と道路事業を一体に推進する沿道区画整理型道路事業を新たに環状道路等広域幹線道路の整備に適用する(図4)。

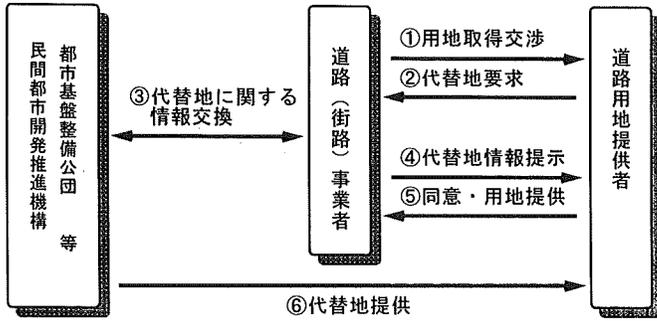
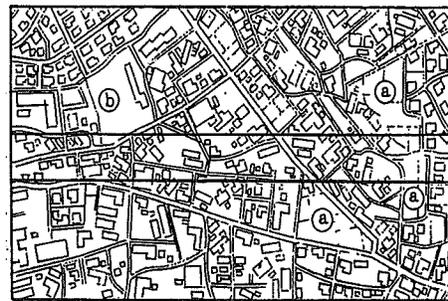


図3 代替地を効率的に提供するシステムの構築イメージ

<掘割構造の広域幹線道路の場合>

周辺の低未利用地の状況



←都市計画決定された
 広域幹線道路

直買方式による道路整備



■ 用地買収時の残地

- 無計画な開発で生じた街並みは改善されない。
- 沿道の市街化区域内農地等の低未利用地は残存。

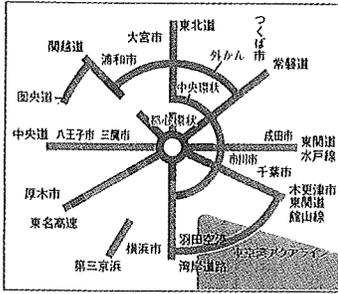
土地区画整理事業による
 広域幹線道路の沿道一体整備



- 沿道との一体整備により良好な市街地が形成される。
- 低未利用地の活用により道路用地を効率的に生み出すことができる。

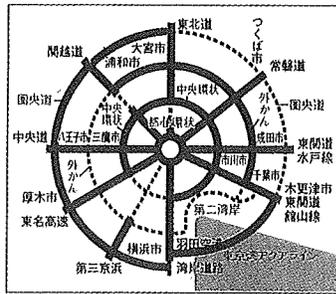
図4 既成市街地における広域幹線道路整備イメージ図

現 状



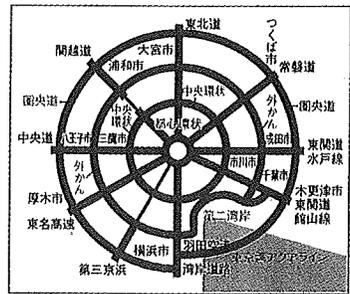
○圏央道内側の渋滞ポイント
約600箇所

早期供用予定区間



○圏央道内側の渋滞ポイント
約600箇所の約6割解消
○直接効果は、約2兆円/年

完 成



○圏央道内側の渋滞ポイント
約600箇所は、概ね解消
○直接効果は、約4兆円/年

図5 環状道路の整備効果（首都圏の3環状道路）

三 施策の効果

(1) 大都市圏環状道路の整備効果（首都圏の場合）

環状道路の整備効果は、たとえば首都圏三環状道路の場合、今後概ね一〇年以内に整備を進める「早期供用予定区間」が完成すれば、圏央道内側の交通渋滞が激しい箇所（主要渋滞ポイント）約六〇〇箇所の約六割が解消するとともに、走行時間の短縮、走行費用の減少等による直接効果は年間約二兆円と試算される（図5）。

また、首都圏三環状道路が完成した場合、圏央道内側の主要渋滞ポイントが概ね解消するとともに、直接効果は年間約四兆円と試算される。

(2) 環状道路整備に伴う土地流動化による経済波及効果（首都圏の場合）

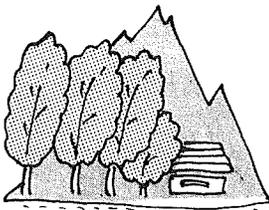
「早期供用予定区間」の整備に伴い約四〇〇haの土地取引が生じ、土地の流動化による経済波及効果は約二兆円と試算される。

さらに、全線完成の場合は約一、五〇〇haの土地取引が生じ、経済波及効果は約六兆円と試算される。

四 あわりに

大都市圏環状道路の整備は、二一世紀における我が国の国際競争力の強化や経済活性化を図る上で不可欠な事業であり、その整備効果は極めて大

きく、また事業に伴う土地流動化による経済波及効果も見込むことができる。建設省としては、環状道路について今後さらに重点的に整備を進めてまいり所存であり、引き続き関係各位のご支援ご協力をお願いするところである。



物流効率化・地域連携のための総合的な支援

道路局地方道課市町村道室

一 施策のポイント

約七、四〇〇kmの高規格幹線道路等の既存ストックを活用し、地域づくりに意欲的に取り組む自治体の意向を受け、追加ICを一般道路事業等により整備する地域活性化IC制度を創設する。そしてICを核とした地域づくりに統合補助金を活用するなど地域自ら主体的に取り組む地域づくりを総合的に支援する。

その際、第三セクターが物流拠点を整備する場合の支援制度を創設し、物流の効率化を図る。

二 施策の必要性

○地域経済の浮揚や雇用の創出を図るためには、高速道路等の既存ストックを有効に活用し、物

流拠点や先端企業の立地を核とした地域づくりが重要

○特に、高規格幹線道路のICの整備は、企業立地を促進し、就業機会及び所得の増加など地域経済の浮揚や人口定着の可能性をもたらすものとして、意欲的に地域づくりに取り組む地域にとって、地域活性化のための重要な手段として期待されているところ

○昨年には、高速自動車国道法の一部改正（平成一〇年九月施行）により民間施設の連結を可能とするとともに、高速道路と直結する物流拠点の立地支援のための融資制度を創設

三 施策の概要

(1) 地域活性化ICを核とした物流効率化・地域連携の推進

① 地域活性化ICの整備促進

高規格幹線道路等の既存ストックを活用し、地域づくりと一体となったICの整備をさらに促進するため、追加ICを一般道路事業等により整備する地域活性化IC制度を創設するとともに、建設費、管理費の縮減を可能とするため、ETC専用ICの導入を図る。

② ICを核とした地域づくりへの総合的支援

地域活性化ICを活用した地域づくりを進めるため、市町村が例えば、快適な職住空間の整備などテーマとエリアを定めて独自に策

定する、地域づくり計画に基づき、先端産業の立地や周辺地域づくりを、個別補助事業、平成一三年度に創設する統合補助金、交付金事業により、総合的、重点的に支援する。さらに、IC整備を核とした近隣の市町村を含めた地域づくりの促進のため、「地域連携強化支援道路事業※」により、地域間の連携強化を進める。

※：公共・公益施設の共同利用や観光周遊ルートの形成など、複数市町村が地域独自に作成した計画に基づき道路の整備を実施

③ 地域活性化ICと一体となった物流拠点の整備促進

積載効率の向上等、物流の効率化を図るためには、高規格幹線道路等の沿道及びIC周辺において、貨物の積み替え機能等を有する物流拠点を整備することが効果的である。

このため、地域活性化IC整備と一体となつて第三セクターが物流拠点の整備を行う場合、駐車場等に対する融資制度を創設する。

四 施策の効果

地域経済の浮揚と雇用の創出

既存ICの周辺地域では、従業員数や所得の伸びが大きい等の効果が現れており、今後、地域活性化ICの整備とそれに合わせた地域づくりによ

り、新産業の創出をはじめとした地域経済の浮揚や雇用の創出に大きく貢献する。

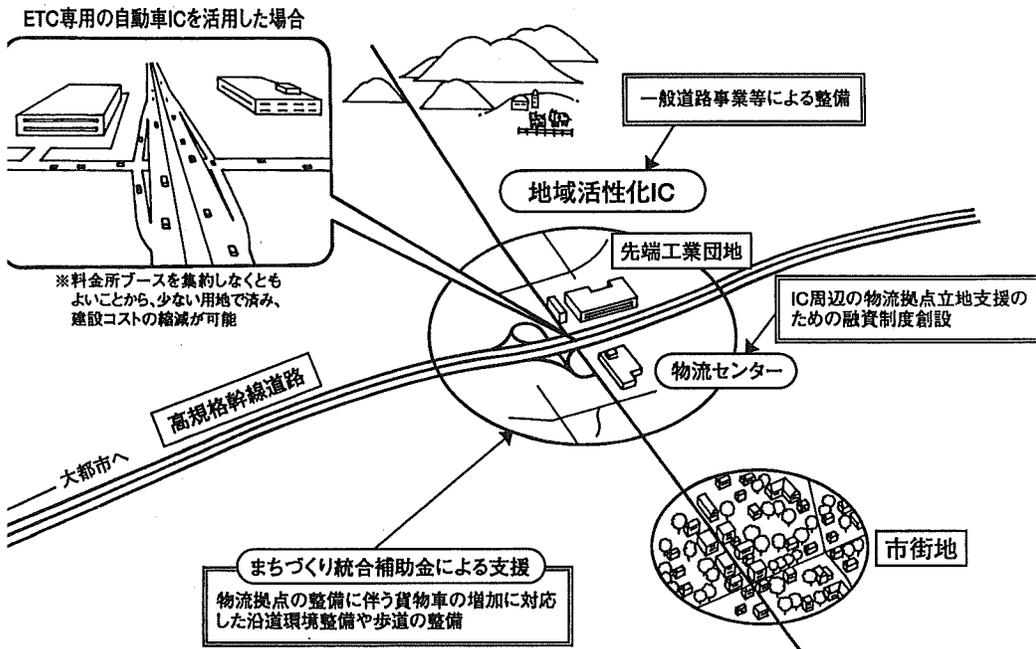


図1 地域活性化ICを核とした経済拠点形成のイメージ図

スマートウェイの展開

道路局道路交通管理課
高度道路交通システム（ITS）推進室

ITS（高度道路交通システム）は、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する事により、ナビゲーションシステムの高度化、有料道路等の自動料金収受システムの確立、安全運転の支援、道路管理の効率化等を図るものであり、深刻化する渋滞、交通事故や環境の悪化など現代の道路交通問題を解決する戦略的な手段である。

平成一二年度は、スマートウェイ推進会議（委員長：豊田章一郎経団連名誉会長）からの提言（「スマートウェイの実現に向けて」平成一一年六月）を受け、ITSの多様なサービスの提供を支える通信システム、センサー、光ファイバー等を総合的に備えた道路（スマートウェイ）の展開を目指し、関係省庁や産学との連携のもと以下の諸

スマートウェイ推進会議提言

～「スマートウェイの実現に向けて」～ 概要

平成11年6月 多様なITS技術を統合して組み込んだスマートウェイの整備の進め方について、「スマートウェイ推進会議」（委員長：豊田章一郎（社）経済団体連合会名誉会長、また、アメリカ及び欧州連合（EU）のITS代表も参加）が「スマートウェイの実現に向けて」建設大臣に提言

【提言のポイント】

- ① 2015年頃に、全国主要幹線道路網においてスマートウェイ化を実現すべき。
- ② 国際標準化活動に積極的に貢献すべき。
2000年開催予定の走行支援システムに関わる実証実験については海外からも幅広く参加を募り、オープンな実験の場として提供すべき。
- ③ スマートウェイ整備による実現する将来の姿を提示。
 - ・交通事故を現在の1/3程度に削減。
高齢者ドライバーの安全確保に極めて有益。
 - ・渋滞解消効果は2015年には年間約1.2兆円。
渋滞が原因で付加されている物流コストを約15%低減。
 - ・ETC専用の低廉なインターチェンジ（スマートIC（称））の整備により、土地の有効利用が促進。
 - ・高度で低廉な地域医療サービスの実現にも効果。
- ④ 多様なサービス内容については、道路利用者や民間からのアイデアを求めるべき。

図1

施策を推進する。

- ① ETC（ノンストップ自動料金収受システム）の展開
- ② 走行支援システムの実証実験の実施
- ③ ETC専用の追加ICやUターン可能なS・PAの促進
- ④ トンネル不感地解消の推進

一 ETC（ノンストップ自動料金収受システム）の展開

料金所渋滞の解消、ドライバーの利便性の向上、コストの縮減等を図るETCについて、平成一四年度までを目途とした全国の主要な料金所への導

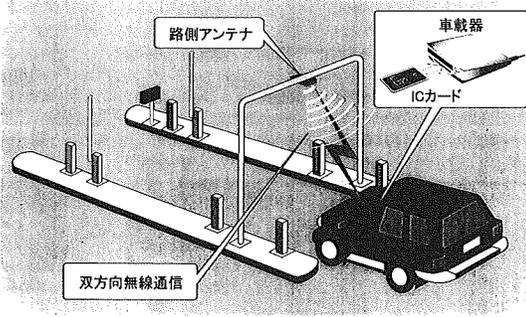


図2 ETCのしくみ

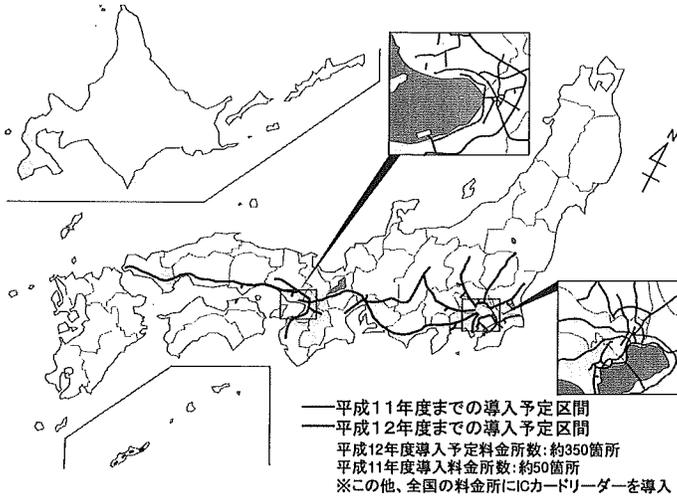


図3 平成12年度末のETCサービス区間

入に向け、サービス区間を大幅に拡大※するとともに、ETC車載機やICカードの普及促進を図り、多様なサービス、新たな市場の創出を促進するため、車載器及びICカードの普及促進策を導入する。

※東名・名神高速、東北自動車道、山陽自動車道、阪神高速道路等全国約三五〇料金所において新たにETCを導入し、全国約四〇〇料金所でノンストップでのETCサービスを実施。また、全国の料金所にETCカードリーダーを導入し、ETC-ICカードによるキャッシュレスでのサービスを実施。

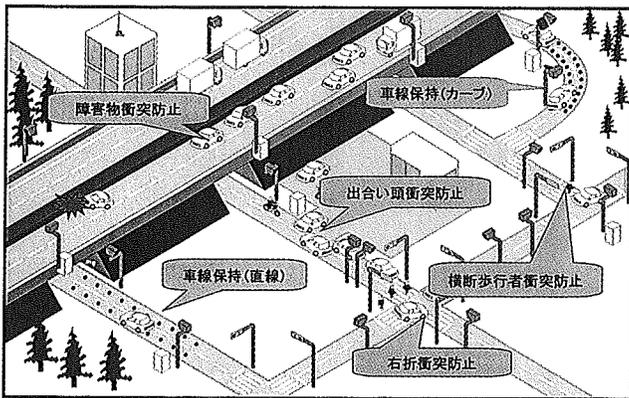


図4 走行支援システムが目指すサービス

ETCの展開により、高速道路の渋滞箇所の約三〇%を占める料金所渋滞の解消が促進されるほか、民間の創意工夫に基づくICカードの複合化により新しいサービス展開の促進が期待される。

二 走行支援システムの実証実験の実施

スマートウェイとスマートカーが協調してドライバーへの危険警告・運転補助を行うことにより、交通事故の大幅削減を目指す走行支援システムに

ついで、関係省庁との連携のもと平成一四年度内の実用化を視野に入れた実証実験を実施し、新技術の実用性、社会的受容性の確認を行う。

交通死亡事故死者数の約五〇％は「発見の遅れ」、約二七％は「操作・判断ミス」に起因。走行支援システムにより、これらの原因に対して有効な情報提供や危険警告、運転補助を行い交通事故の大幅削減を目指す。

三 ETC専用の追加ICやUターン可能なSA・PAの促進

建設費、管理費のコスト削減が可能となるETCの積極的な活用により、ETC専用IC（スマートIC）による追加ICやUターン可能なSA・PAの整備を促進し、商業施設、レクリエーション施設、物流拠点等と一体となったICやSA・PAを活用した地域経済の活性化の支援を行う。

ETC専用IC（スマートIC）とすることにより、建設費・管理費を削減し、自治体や民間事業者による追加ICの整備が容易となることが期待される。

四 トンネル不感地解消の推進

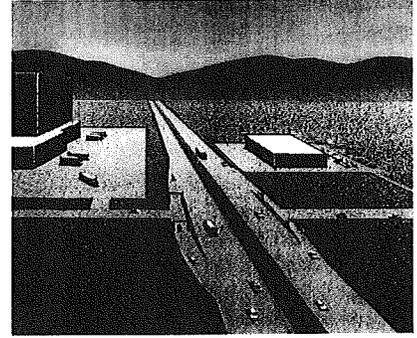
道路管理の効率化、利用者の利便性向上を図るため、民間の負担を軽減した新たな事業方式により、携帯電話等のサービス提供エリア内でありな

これまでの約1/3の用地と1/2の費用で整備可能との試算
(H11.6スマートウェイ推進会議提言より)



料金所ブースを1箇所を集約するため、広い敷地が必要となる。

<いわゆるトランペット型のI.C.>



料金所ブースを集約しなくてもよいことから、少ない用地で済み、建設コストの削減が可能。

<いわゆるダイヤモンド型のI.C.>

図5 スマートICのイメージ図

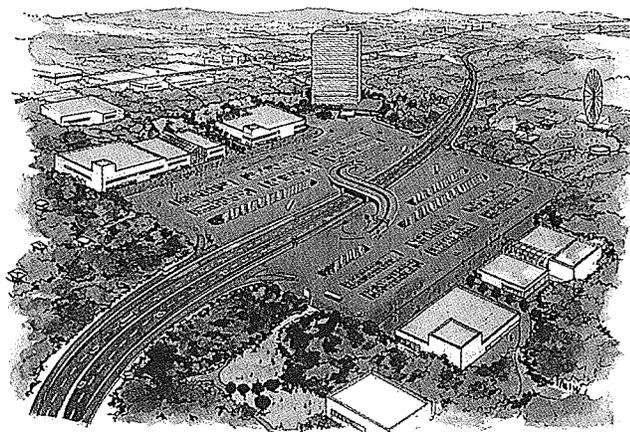


図6 Uターン可能なSA・PAのイメージ

から携帯電話等の利用が出来ないトンネル（トンネル不感地）の解消を推進する。

携帯電話等のサービス提供エリア内においても、高速道路、直轄国道等の約四〇〇箇所（トンネル（二〇〇m以上のトンネルを対象）が携帯電話等

を利用出来ない不感地となっている。概ね五カ年程度で、携帯電話等のサービス提供

エリアにおける高速道路の全てのトンネル、直轄国道の長大トンネル等で携帯電話等の連続した利用が可能となる。

地方分権と道路行政 (第2回)

地方分権に伴う道路関係法律の改正について(道路法編)

道路局路政課

一 はじめに

平成一二年七月八日、地方分権推進計画(平成一〇年五月二九日閣議決定)に基づき、各般の行政を展開する上で国及び地方公共団体が分担するべき役割を明確にし、かつ、地方公共団体の自主性及び自立性を高めることにより、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現を図るため、関係法律四七五本に及ぶ改正案を一括した「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律案(以下「地方分権一括法」という)」が、第一四五回参院本会議にて賛成多数で可決・成立した。目下、平成一二年四月一日の施行期日に向けて関係

政省令の改正準備等を進めているところである。本誌五月号では「地方分権と道路行政(第1回)」

と題し、平成五年衆参本会議の「地方分権の推進に関する決議」から地方分権一括法案まで地方分権推進の流れをたどったわけであるが、次に各論として地方分権一括法を受けた道路関係法律の改正について二回に分けて解説することとしたい。

二 地方分権一括法の概要

地方分権一括法は地方分権の推進を図るための四七五本の法律改正を一括してとりまとめたものである。その内容は以下のとおり。

① 国と地方公共団体との間に対等・協力の新しい関係を築くため、機関委任事務制度を廃止し、地方公共団体の処理する事務を自治事務と法定受託事務に再構成した上で、新しい事務区分に基づき、関係法律において所要の整備を図ること

と

(参考)

従来機関委任事務であったものを法定受託事務とするための法的措置

・ 国の機関であることを示す用語の改正

EX 都道府県知事→都道府県

(道路法においては従前、機関委任事務の主体を「都道府県知事」、団体委任事務の主体を「都道府県」と表していたため)

・ 国の包括的な監督指揮権を廃止し、国が地方公共団体の事務執行の適正を担保する上で必要な最小限度の関与とする。

・ 法定受託事務である旨を法律又は政令で明確に規定する。

「第〇〇〇条の事務は、地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第二十九条第一号に規定する法定受託事務とする。」等

② 国等の関与について、国と地方との新しい関係を確立するため、地方自治法の新たな規定と

- の整合性に配慮した見直し・整備を行うとともに、関与に係る係争処理手続を定め、個別法における関与は基本類型に沿った必要最小限のものにするべく所要の改正を図ること
- ③ 必置規制については、地方公共団体の自主組織権を尊重し、行政の総合化・効率化を進めるため、その廃止・緩和を進めること
- ④ 権限委譲を積極的に推進することとし、個別法において所要の改正を行うこと
- ⑤ 地方公共団体の行政体制の整備・確立を行うこと

三 地方分権一括法による改正する道路関係法律

- 建設省道路局所管法律で本則改正するのは以下の①～⑩の一〇本である。
- ① 道路運送法の一部改正（運輸省と共管）
 - ② 道路法の一部改正
 - ③ 道路整備特別措置法の一部改正
 - ④ 踏切道改良促進法の一部改正（運輸省と共管）
 - ⑤ 共同溝の整備等に関する特別措置法の一部改正
 - ⑥ 道路法の一部を改正する法律の一部改正
 - ⑦ 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部改正（警察庁と共管）
 - ⑧ 地方道路公社法の一部改正
 - ⑨ 幹線道路の沿道の整備等に関する法律の一部改正

正

⑩ 東京湾横断道路の建設に関する特別措置法の一部改正

本号では、道路関係法律の中心となる道路法についての解説及び新旧対照表を掲載する。

別表 1

従 前

管理の内容 道路の種類	新設	改築	災害復旧	修繕	維持	その他の管理	
						工事に伴うもの	その他
一般国道 指定区内	建設大臣	同左	同左	同左	同左	同左	建設大臣 ※ 1
一般国道 指定区間外	建設大臣又は 都道府県知事※ 2	同左	都道府県知事 又は建設大臣	同左	同左	建設大臣又は 都道府県知事	都道府県知事
都道府県道	都道府県	同左	同左	同左	同左	同左	同左
市町村道	市町村	同左	同左	同左	同左	同左	同左

※ 1 第13条第2項の規定により都道府県知事に委任することができる

※ 2 第12条但し書による場合、都道府県知事が行う

注 指定市の区域内の一般国道について知事とあるものは指定市の長、指定市の区域内の都道府県道について都道府県とあるものは指定市



改正後

管理の内容 道路の種類	新設	改築	災害復旧	修繕	維持	その他の管理	
						工事に伴うもの	その他
一般国道 指定区内	建設大臣	同左	同左	同左	同左	同左	建設大臣 ※ 1
一般国道 指定区間外	建設大臣又は 都道府県※ 2	同左	都道府県 又は建設大臣	同左	同左	建設大臣又は 都道府県	都道府県
都道府県道	都道府県	同左	同左	同左	同左	同左	同左
市町村道	市町村	同左	同左	同左	同左	同左	同左

※ 1 第13条第2項の規定により都道府県が行うこととすることができる

※ 2 第12条但し書による場合、都道府県が行う

注 指定市の区域内の一般国道について都道府県とあるもの及び指定市の区域内の都道府県道について都道府県とあるものは指定市

四 道路法の改正ポイント

・第十二条・第十三条関係

従前では一般国道のうち指定区間外国道の維持、修繕その他の管理は機関委任事務として都道府県知事が行い、都道府県道の管理は団体（委任）事務として都道府県知事が行う

こと等が定められていたが、機関委任事務の廃止に伴い、指定区間外国道に関する管理が法定受託事務とされ、都道府県又は指定市の事務となることから、事務の主体を(別表1)のように整理し、他の関係条項においても同趣旨の改正を行う。

・第十七条第二項関係

改正後の道路法においては「(相手方の同意を要しない)協議」と「同意を要する協議」を明確に区分することとなったため、「(指定市以外の市は、都道府県と)協議して」とあるものを「協議し、その同意を得て」に改める。

・第二十五条関係

有料の橋又は渡船施設につき、道路管理者がその利用者から料金を徴収するため建設大臣から受けた許可について、その内容を変更するために要することとされている許可のうち、工事方法及び元利償還年次計画の変更については、同意を要しない協議とする。

・第二十六条関係

有料の橋又は渡船施設の構造が検査の結果により基準に適合しないと認める場合の(建

設大臣から地方公共団体への)是正措置命令を是正の要求に改める。

・第三十五条関係

国が行う事業の道路の占用の際に必要な道路管理者との協議について、同意を要する協議に改める。本項の「協議」は、国が行う事業につき道路の占用の許可に代わるべきものとしての協議であり、道路管理者が不同意の場合にも許可に代えることができることは認められないので、「同意」が必要であることを明確にするものである。

・第四十七条の二第二項関係

特殊車両の通行の許可申請が二以上の道路管理者になされる場合に、一方の道路管理者が他の道路管理者と協議した上で当該許可権限を代行する際の当該協議につき、他の道路管理者が不同意の場合にも許可権限を代行できるとすることは認められないので、当該協議を同意を要する協議とする。

・第七十四条関係

都道府県道の路線の認定、変更、及び廃止に係る建設大臣の「認可」については、地方分権の推進の観点から、建設大臣との「同意

を要しない)協議」に改める。

・第七十五条関係

第一項では建設大臣が指定区間外国道の道路管理者に対して行う監督処分について規定するとともに、第二項、第三項においては、緊急時等に限定した建設大臣又は都道府県知事が行う指示等について規定する。

・第七十七条関係

道路の交通量、道路の構造その他道路に關し必要な調査を自治事務と位置づけるに際し、地方公共団体の長に調査結果を建設大臣へ報告することを義務づける。

・第九十七条関係

都道府県、指定市等が指定区間外の国道の道路管理者として処理することとされている事務等を、法定受託事務として指定する。なお、地方分権推進計画の中で道路法において法定受託事務と位置付けられている事務を(別表2)としてまとめた。

別表2 道路法における法定受託事務一覧（地方分権推進計画に記載のあるもの）

条項	事務の内容
12条	指定区間外国道の新設又は改築で工事の規模が小であるもの等
13条1項、3項、4項	指定区間外国道の維持、修繕、災害復旧事業その他の管理等
17条1項、2項	指定区間外国道の新設又は改築で工事の規模が小であるもの、維持、修繕、災害復旧事業その他の管理等
17条2項	指定区間外国道の新設又は改築で工事の規模が小であるもの等、維持、修繕、災害復旧事業その他の管理に関する協議
以下に掲げる指定区間外国道の管理に関する事務	
18条	道路区域の決定、供用の開始等
19条1項、2項、3項、5項	境界地の道路の管理方法に関する協議等
19条の2第1項、2項、3項、5項	共用管理施設の管理方法に関する協議等
20条1項、3項、4項、6項	兼用工作物の管理方法の協議等
21条	兼用工作物に係る他の工作物の管理者に対する工事施行命令等
22条	工事原因者に対する工事施行命令等
23条	附帯工事の施行
24条	道路管理者以外の者の行なう工事の設計及び実施計画についての承認
24条の3	自動車駐車場の駐車料金等の表示
28条	道路台帳の調整、保管等
31条	道路と鉄道が交差する場合の、交差方式等の協議等
32条	占用の許可等
34条	占用許可への必要な条件の不可、意見の聴取
35条	国の行なう道路の占用に関する協議
36条	水道、電気、ガス事業等のための道路の占用に係る工事計画書の受理
37条	道路占用の禁止又は制限する区域の指定等
38条	道路の占用に関する工事の施行
40条	占用期間満了時等の現状回復等の指示
42条	道路を常時良好な状態に保つための維持、修繕
43条の2	車両の積載物の落下の予防等の措置命令
44条	沿道区域の指定等
44条の2	違法放置物件の除去等
45条	道路標識、区画線の設置
46条	通行の禁止又は制限等
47条	トンネル、橋等における通行の禁止又は制限
47条の2	特殊な車両の通行の許可等
47条の3	車両の通行の中止等の措置命令
47条の4	通行の禁止又は制限の場合における道路標識の設置等
47条の5	道路の立体的区域の決定、変更
47条の6	道路一体建物に関する協定の締結、建物の管理等
47条の9	道路保全立体区域の指定等
48条	道路保全立体区域における措置命令
48条の2	自動車専用道路の指定等
48条の4	道路等と自動車専用道路との連結又は交差に関する協議又は許可
48条の5	自動車専用道路の出入制限等に係る道路標識の設置
48条の6	自動車専用道路の出入制限等に係る措置命令
48条の7	自転車専用道路、自転車歩行者専用道路、歩行者専用道路頭の指定等
48条の8	自転車専用道路等を道路等と交差させる場合の自転車専用道路等の安全な交通の確保等
48条の9	自転車専用道路等の通行制限等に係る道路標識の設置
48条の10	自転車専用道路等の通行制限違反行為に対する通行中止等の措置命令
54条	境界地の道路の費用負担に関する協議等
54条の2	共用管理施設の費用負担に関する協議等
55条	兼用工作物の費用負担に関する協議等
66条	他人の土地の立ち入り又は一時使用等
67条の2	長時間放置された車両の移動等
68条	非常災害時の土地の一時使用等
71条	違反行為に対する監督処分等
72条	監督処分に係る損失補償等
75条2項、3項	是正措置命令により処分を取り消し、変更した際の損失補償等
76条	道路整備計画等の報告
85条	道路附属物の新設、改築
87条	許可等への条件の附与
91条1項、3項、4項	権原取得前の道路区域における土地の形質の変更の許可等
92条	不用物件の管理等
93条	不用物件使用の申出とその引渡
94条1項、3項	不用物件の所有者への返還等
95条の2	都道府県公安委員会の意見聴取、通知等
13条2項	指定区間内国道の維持、修繕及び災害復旧以外の管理
94条5項	不用物件が国有財産であるときの譲渡割合の決定

※政令についての記載は除く

○道路法(昭和二十七年法律第百八十号)(第四百十五条関係)

改正案

第十二条 国道の新設又は改築は、建設大臣が行う。ただし、工事の規模が小であるものその他政令で定める特別の事情により都道府県がその工事を施行することが適当であると認められるものについては、その工事に係る路線の部分の存する都道府県が行う。

(国道の新設又は改築)

第十三条 前条に規定するものを除くほか、国道の維持、修繕、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法(昭和二十六年法律第九十七号)第二条第二項に規定する災害復旧事業(以下「災害復旧」という。)その他の管理は、政令で指定する区間(以下「指定区間」という。)内については建設大臣が行い、その他の部分については都道府県がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う。

2 建設大臣は、政令で定めるところにより、指定区間内の国道の維持、修繕及び災害復旧以外の管理を当該部分の存する都道府県又は指定市が行うことができる。

3 建設大臣は、工事が高度の技術を要する場合、高度の機械力を使用して実施することが適当であると認める場合又は都道府県の区域の境界に係る場合においては、都道府県に代つて自ら指定区間外の国道の災害復旧に関する工事を行うことができる。この場合においては、建設大臣は、あらかじめその旨を当該都道府県に通知しなければならない。

4 第一項の規定により都道府県が維持、修繕、災害復旧その他の管理を行う場合において、その行おうとする国道の修繕又は災害復旧に関する工事が都道府県の区域の境界に係るときは、関係都道府県は、あらかじめ修繕又は災害復旧に関する工事の設計及び実施計画について協議しなければならない。

5・6 (略)

(管理の特例)

第十七条 指定市の区域内に存する国道の管理で第十二条ただし書及び第十三条第一項の規定により都道府県が行うべきもの並びに指定市の区域内に存する都道府県道の管理は、第十二条ただし書、第十三条第一項及び第十五条の規定にかかわらず、当該指定市が行う。

2 指定市以外の市は、第十二条ただし書、第十三条第一項及び第十五条の規定にかかわらず、都道府県に協議し、その同意を得て、当該市の区域内に存する国道の管理で第十二条ただし書及び第十三条第一項の規定により当該都道府県が行うべきもの並びに当該市の区域内に存する都道府県道の管理を行うことができる。

3 (略)

(道路の区域の決定及び供用の開始等)
第十八条 第十二条、第十三条第一項若しくは第三項又は第十五条から前条までの規定によつて道

現行

第十二条 国道の新設又は改築は、建設大臣が行う。但し、工事の規模が小であるものその他政令で定める特別の事情により都道府県知事がその工事を施行することが適当であると認められるものについては、その工事に係る路線の部分の存する都道府県を統轄する都道府県知事が行う。

(国道の新設又は改築)

第十三条 前条に規定するものを除く外、国道の維持、修繕、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法(昭和二十六年法律第九十七号)第二条第二項に規定する災害復旧事業(以下「災害復旧」という。)その他の管理は、政令で指定する区間(以下「指定区間」という。)内については建設大臣が行い、その他の部分については都道府県知事がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う。

2 建設大臣は、政令で定めるところにより、指定区間内の国道の維持、修繕及び災害復旧以外の管理を当該部分の存する都道府県又は指定市を統轄する都道府県知事又は指定市の長に行わせることができる。

3 建設大臣は、工事が高度の技術を要する場合、高度の機械力を使用して実施することが適当であると認める場合又は都道府県の区域の境界に係る場合においては、都道府県知事に代つて自ら指定区間外の国道の災害復旧に関する工事を行うことができる。この場合においては、建設大臣は、あらかじめその旨を当該都道府県知事に通知しなければならない。

4 第一項の規定により都道府県知事が維持、修繕、災害復旧その他の管理を行う場合において、その行おうとする国道の修繕又は災害復旧に関する工事が都道府県の区域の境界に係るときは、関係都道府県知事は、あらかじめ修繕又は災害復旧に関する工事の設計及び実施計画について協議しなければならない。

5・6 (略)

(管理の特例)

第十七条 指定市の区域内に存する国道の管理で第十二条ただし書及び第十三条第一項の規定により都道府県知事が行うべきものは、これらの規定にかかわらず、当該指定市の長が行い、指定市の区域内に存する都道府県道の管理は、第十五条の規定にかかわらず、当該指定市が行う。

2 指定市以外の市の長は、第十二条ただし書及び第十三条第一項の規定にかかわらず、都道府県知事と協議して、当該市の区域内に存する国道の管理でこれらの規定により当該都道府県知事が行うべきものを行い、当該市は、第十五条の規定にかかわらず、都道府県と協議して、当該市の区域内に存する都道府県道の管理を行うことができる。

3 (略)

(道路の区域の決定及び供用の開始等)
第十八条 第十二条、第十三条第一項若しくは第三項又は第十五条から前条までの規定によつて道

路を管理する者（指定区間内の国道にあつては建設大臣、指定区間外の国道にあつては都道府県知事。以下「道路管理者」という。）は、路線が指定され、又は路線の認定若しくは変更が公示された場合においては、遅滞なく、道路の区域を決定して、建設省令で定めるところにより、これを公示し、かつ、これを表示した図面を関係建設省地方建設局若しくは北海道開発局又は関係都道府県若しくは市町村の事務所（以下「道路管理者の事務所」という。）において一般の縦覧に供しなければならない。道路の区域を変更した場合においても、同様とする。

2 (略)

第十九条 (略)

2 前項の規定による協議が成立しない場合においては、関係道路管理者は、当該道路が都道府県の区域の境界に係るとき、又は関係道路管理者のいずれかが都道府県知事若しくは都道府県であるときは建設大臣に、その他のときは都道府県知事に裁定を申請することができる。

3 第七條第六項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、第七條第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事」とあるのは「関係道路管理者」と、「当該都道府県の議会の議決を経なければならない」とあるのは「都道府県知事である道路管理者にあつてはその統轄する都道府県の議会の議決を経なければならない」と読み替へるものとする。

4・5 (略)

(共用管理施設の管理)

第十九条の二 (略)

2 前項の規定による協議が成立しない場合においては、共用管理施設関係道路管理者は、そのいずれかが建設大臣である場合を除き、共用管理施設関係道路管理者のいずれかが都道府県知事又は都道府県であるときは建設大臣に、その他のときは都道府県知事に裁定を申請することができる。

3 第七條第六項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、第七條第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事」とあるのは「共用管理施設関係道路管理者」と、「当該都道府県の議会の議決を経なければならない」とあるのは「都道府県知事である道路管理者にあつてはその統轄する都道府県の議会の議決を経なければならない」と読み替へるものとする。

4・5 (略)

(兼用工作物の管理)

第二十条 (略)

3 第一項の規定により協議する場合において、建設大臣以外の道路管理者と他の工作物の管理者

路を管理する者（指定区間内の国道にあつては建設大臣、指定区間外の国道にあつては都道府県知事。以下「道路管理者」という。）は、路線が指定され、又は路線の認定若しくは変更が公示された場合においては、遅滞なく、道路の区域を決定して、建設省令で定めるところにより、これを公示し、かつ、これを表示した図面を関係建設省地方建設局若しくは北海道開発局又は関係都道府県若しくは市町村の事務所（以下「道路管理者の事務所」という。）において一般の縦覧に供しなければならない。道路の区域を変更した場合においても、同様とする。

2 (略)

第十九条 (略)

2 前項の規定による協議が成立しない場合においては、関係道路管理者は、当該道路が都道府県の区域の境界に係るとき、又は関係道路管理者のいずれかが都道府県知事若しくは都道府県であるときは建設大臣に、その他のときは都道府県知事に裁定を申請することができる。

3 第七條第六項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、第七條第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事」とあるのは「関係道路管理者」と、「当該都道府県の議会の議決を経なければならない」とあるのは「都道府県知事である道路管理者にあつてはその統轄する都道府県の議会の議決を経なければならない」と読み替へるものとする。

4・5 (略)

(共用管理施設の管理)

第十九条の二 (略)

2 前項の規定による協議が成立しない場合においては、共用管理施設関係道路管理者は、そのいずれかが建設大臣である場合を除き、共用管理施設関係道路管理者のいずれかが都道府県知事又は都道府県であるときは建設大臣に、その他のときは都道府県知事に裁定を申請することができる。

3 第七條第六項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、第七條第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事」とあるのは「共用管理施設関係道路管理者」と、「当該都道府県の議会の議決を経なければならない」とあるのは「都道府県知事である道路管理者にあつてはその統轄する都道府県の議会の議決を経なければならない」と読み替へるものとする。

4・5 (略)

(兼用工作物の管理)

第二十条 (略)

3 第一項の規定により協議する場合において、建設大臣以外の道路管理者と他の工作物の管理者

との協議が成立しないときは、当該道路の道路管理者又は他の工作物の管理者は、そのいずれかが国又は都道府県であるときは建設大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣に、その他のときは都道府県知事（他の工作物に関する主務大臣の事務を分掌する地方支分部局長があるときは、都道府県知事及び当該支分部局長の長。以下本条並びに第五十五条第三項及び第四項において同じ。）に裁定を申請することができる。

4 第七条第六項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣及び他の工作物に関する主務大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事の意見」とあるのは「当該道路の道路管理者又は他の工作物の管理者の意見」と、「関係都道府県知事は」とあるのは「当該道路の道路管理者は」と、「当該都道府県の議会の議決を経なければならない」とあるのは「指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県の議事に諮問し、その他の道路にあつては道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない」と読み替えるものとする。

5・6 (略)

(自動車駐車場の駐車料金及び割増金)

第二十四条の二 道路管理者（指定区間内の国道にあつては、国。第三項、第三十九条第一項、第四十四条の二第八項、第四十九条、第五十八条第一項、第五十九条第三項、第六十一条第一項、第六十四条第一項、第六十九条第一項及び第三項、第七十条第一項、第七十二条第一項及び第三項、第七十三条第一項から第三項まで、第八十五条第三項並びに第九十一条第三項において同じ。）は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、自動車駐車場に自動車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める自動車がかかる場合においては、この限りではない。

2・3 (略)

(有料の橋又は渡船施設)

第二十五条 (略)

2・4 (略)

5 道路管理者は、第三項第五号又は第六号に掲げる事項を変更しようとする場合においては、建設大臣の許可を受け、同項第一号又は第七号に掲げる事項を変更しようとする場合、同項第五号又は第六号に掲げる事項を併せて変更しようとする場合を除く。）においては建設大臣に協議しなければならない。

6 (略)

(許可を受けた道路管理者の義務)

第二十六条 (略)

2 建設大臣又は都道府県知事は、前項の規定による検査の結果当該橋又は渡船施設の構造が前条第一項の許可に係る同条第三項第一号の工事方法（同条第五項の規定による変更の許可に伴い変更されたものを含む。）に適合しないと認める場合においては、許可を受けた道路管理者に対し

との協議が成立しないときは、当該道路の道路管理者又は他の工作物の管理者は、そのいずれかが国又は都道府県知事若しくは都道府県であるときは建設大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣に、その他のときは都道府県知事（他の工作物に関する主務大臣の事務を分掌する地方支分部局長があるときは、都道府県知事及び当該支分部局長の長。以下本条並びに第五十五条第三項及び第四項において同じ。）に裁定を申請することができる。

4 第七条第六項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣及び他の工作物に関する主務大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事の意見」とあるのは「当該道路の道路管理者又は他の工作物の管理者の意見」と、「関係都道府県知事は」とあるのは「当該道路の道路管理者は」と、「当該都道府県の議会の議決を経なければならない」とあるのは「都道府県知事である道路管理者にあつてはその統轄する都道府県の議事に諮問し、その他の道路管理者にあつては道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない」と読み替えるものとする。

5・6 (略)

(自動車駐車場の駐車料金及び割増金)

第二十四条の二 道路管理者（指定区間内の国道にあつては、国。指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統轄する都道府県。以下この条において同じ。）は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、自動車駐車場に自動車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める自動車がかかる場合においては、この限りではない。

2・3 (略)

(有料の橋又は渡船施設)

第二十五条 (略)

2・4 (略)

5 道路管理者は、第三項第一号又は第五号から第七号までに掲げる事項を変更しようとする場合においては、建設大臣の許可を受けなければならない。

6 (略)

(許可を受けた道路管理者の義務)

第二十六条 (略)

2 建設大臣又は都道府県知事は、前項の規定による検査の結果当該橋又は渡船施設の構造が第三十条第一項又は第二項の規定に基づく政令で定める技術的基準に適合しないと認める場合においては、工事方法の変更その他必要な措置をとるべきことを許可を受けた道路管理者に命ずることが

て、工事方法の変更その他必要な措置をとるべき旨の要求（都道府県知事にあつては、勧告）をすることができる。

3 道路管理者は、建設大臣から前項の規定による要求を受けたときは、工事方法の変更その他必要な措置をとらなければならない。

4 都道府県知事は、第一項の規定に基づき検査をしたときはその結果を、第二項の規定に基づき必要な措置をとるべき旨の勧告をしたときはその内容及びこれに従つて道路管理者がとつた措置を建設大臣に報告しなければならない。

5 (略)

(道路と鉄道との交差)

第三十一条 (略)

2・3 (略)

4 第七条第六項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣及び運輸大臣」と、「関係都道府県知事の意見」とあるのは「当該道路の道路管理者、日本鉄道建設公団、本州四国連絡橋公団又は当該鉄道事業者の意見」と、「関係都道府県知事は、」とあるのは「当該道路の道路管理者は、」と「当該都道府県の議会の議決を経なければならない。」とあるのは「指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県の議会に諮問し、その他の道路にあつては当該道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。」と読み替えるものとする。

5 (略)

(国の行う道路の占用の特例)

第三十五条 郵便その他国の行う事業のための道路の占用については、第三十二条第一項及び第三項の規定にかかわらず、国が道路管理者に協議し、その同意を得れば足りる。この場合において、同条第二項各号に掲げる事項及び第三十九条に規定する占用料に関する事項については、政令でその基準を定めることができる。

(占用料の徴収)

第三十九条 道路管理者は、道路の占用につき占用料を徴収することができる。ただし、道路の占用が国の行う事業で政令で定めるもの及び地方公共団体の行う事業で地方財政法（昭和二十三年法律第九号）第六条に規定する公営企業以外のものに係る場合においては、この限りではない。

2 (略)

(違法放置物件に対する措置)

第四十四条の二 (略)

2・7 (略)

8 第三項の規定による公示の日から起算して六月を経過してもなお第二項の規定により保管した

できる。

3 (略)

(道路と鉄道との交差)

第三十一条 (略)

2・3 (略)

4 第七条第六項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣及び運輸大臣」と、「関係都道府県知事の意見」とあるのは「当該道路の道路管理者、日本鉄道建設公団、本州四国連絡橋公団又は当該鉄道事業者の意見」と、「関係都道府県知事は、」とあるのは「当該道路の道路管理者は、」と「当該都道府県の議会の議決を経なければならない。」とあるのは「都道府県知事である道路管理者にあつてはその統括する都道府県の議会に諮問し、その他の道路管理者にあつては当該道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。」と読み替えるものとする。

5 (略)

(国の行う道路の占用の特例)

第三十五条 郵便その他国の行う事業のための道路の占用については、第三十二条第一項及び第三項の規定にかかわらず、国が道路管理者と協議すれば足りる。この場合において、同条第二項各号に掲げる事項及び第三十九条に規定する占用料に関する事項については、政令でその基準を定めることができる。

(占用料の徴収)

第三十九条 道路管理者（指定区間内の国道にあつては国、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統轄する都道府県。以下本条中同じ。）は、道路の占用につき占用料を徴収することができる。但し、道路の占用が国の行う事業で政令で定めるもの及び地方公共団体の行う事業で地方財政法（昭和二十三年法律第九号）第六条に規定する公営企業以外のものに係る場合においては、この限りではない。

2 (略)

(違法放置物件に対する措置)

第四十四条の二 (略)

2・7 (略)

8 第三項の規定による公示の日から起算して六月を経過してもなお第二項の規定により保管した

違法放置物件（第四項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。）を返還することができないときは、当該違法放置物件の所有権は、当該違法放置物件を保管する道路管理者に帰属する。

第四十七条の二（略）

2 前項の申請が道路管理者を異にする二以上の道路に係るものであるとき（建設省令で定める場合を除く。）は、同項の許可に関する権限は、政令で定めるところにより、一の道路の道路管理者が行なうものとする。この場合において、当該一の道路の道路管理者が同項の許可をしようとするときは、他の道路の道路管理者に協議し、その同意を得なければならない。

3 前項の規定により二以上の道路について一の道路の道路管理者が行なう第一項の許可を受けようとする者は、手数料を道路管理者（当該許可に関する権限を行う者が建設大臣である場合にあつては、国）に納めなければならない。

4 前項の手数料の額は、実費を勘案して、当該許可に関する権限を行う者が建設大臣である場合にあつては政令で、その他の者である場合にあつては当該道路管理者である地方公共団体の条例で定める。

5 1 7（略）

（自動車専用道路の指定）

第四十八条の二（略）

2（略）

3 道路管理者は、第一項又は前項の規定による指定をしようとする場合においては、一般自動車道（道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第二条第八項に規定する一般自動車道をいう。以下次条中同じ。）との調整について特に考慮を払わなければならない。

4（略）

（道路の管理に関する費用負担の原則）

第四十九条 道路の管理に関する費用は、この法律及び公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法並びに他の法律に特別の規定がある場合を除くほか、当該道路の道路管理者の負担とする。

（国道の管理に関する費用）

第五十条 国道の新設又は改築に要する費用は、建設大臣が当該新設又は改築を行う場合においては国がその三分の二を、都道府県がその三分の一を負担し、都道府県が当該新設又は改築を行う場合においては国及び当該都道府県がそれぞれその二分の一を負担するものとする。

違法放置物件（第四項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。）を返還することができないときは、当該違法放置物件の所有権は、当該違法放置物件を保管する道路管理者（建設大臣が道路管理者である場合においては国、都道府県知事が道路管理者である場合においてはその統括する都道府県）に帰属する。

第四十七条の二（略）

2 前項の申請が道路管理者を異にする二以上の道路に係るものであるとき（建設省令で定める場合を除く。）は、同項の許可に関する権限は、政令で定めるところにより、一の道路の道路管理者が行なうものとする。この場合において、当該一の道路の道路管理者が同項の許可をしようとするときは、他の道路の道路管理者に協議しなければならない。

3 前項の規定により二以上の道路について一の道路の道路管理者が行なう第一項の許可を受けようとする者は、手数料を道路管理者（当該許可に関する権限を行なう者が建設大臣である場合にあつては国、都道府県知事である場合にあつては当該都道府県知事の統括する都道府県）に納めなければならない。

4 前項の手数料の額は、実費を勘案して、当該許可に関する権限を行う者が建設大臣である場合にあつては政令で、都道府県知事である場合にあつては当該都道府県知事の統括する都道府県の条例で、その他の者である場合にあつては当該道路管理者である地方公共団体の条例で定める。

5 1 7（略）

（自動車専用道路の指定）

第四十八条の二（略）

2（略）

3 道路管理者は、第一項又は前項の規定による指定をしようとする場合においては、一般自動車道（道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第二条第九項に規定する一般自動車道をいう。以下次条中同じ。）との調整について特に考慮を払わなければならない。

4（略）

（道路の管理に関する費用負担の原則）

第四十九条 道路の管理に関する費用は、この法律及び公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法並びに他の法律に特別の規定がある場合を除くほか、当該道路の道路管理者（指定区間内の国道にあつては国、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統括する都道府県、その他の道路にあつては道路管理者である地方公共団体をいう。以下第五十七条、第六十条、第六十二条、第六十四条第二項、第六十六条、第六十七条の二及び第六十八条を除き、この章において同じ。）の負担とする。

（国道の管理に関する費用）

第五十条 国道の新設又は改築に要する費用は、建設大臣が当該新設又は改築を行う場合においては国がその三分の二を、都道府県がその三分の一を負担し、都道府県知事が当該新設又は改築を行う場合においては国及び当該都道府県がそれぞれその二分の一を負担するものとする。

214 (略)

(負担金の納付又は支出)
第五十三条 (略)

2 都道府県が国道の新設又は改築を行う場合においては、国は第五十条第一項の規定に基づく負担金を、同条第三項の規定により分担を命ぜられた他の都道府県は当該規定による分担金を、政令で定めるところにより、当該都道府県に対して支出しなければならない。

3 (略)

(境界地の道路の管理に関する費用)
第五十四条 (略)

2 (略)

3 第七条第六項の規定は、前項において準用する第十九条第二項の規定による建設大臣又は都道府県知事の裁定について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事」とあるのは「関係道路管理者」と、「当該都道府県の議会」とあるのは「道路管理者である地方公共団体の議会」と読み替えるものとする。

4 (略)

(共用管理施設の管理に要する費用)
第五十四条之二 (略)

2 (略)

3 第七条第六項の規定は、前項において準用する第十九条の二第二項の規定による建設大臣又は都道府県知事の裁定について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事」とあるのは「共用管理施設関係道路管理者」と、「当該都道府県の議会」とあるのは「道路管理者である地方公共団体の議会」と読み替えるものとする。

4 (略)

(兼用工作物の費用)
第五十五条 (略)

2 (略)

3 第七条第六項の規定は、前項において準用する第二十条第三項の規定による建設大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣又は都道府県知事の裁定について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事の意見」とあるのは「当該道路の道路管理者又は他の工作物の管理者の意見」と、「関係都道府県知事は」とあるのは「当該道路の道路管理者は」と、

214 (略)

(負担金の納付又は支出)
第五十三条 (略)

2 都道府県知事が国道の新設又は改築を行う場合においては、国は第五十条第一項の規定に基づく負担金を、同条第三項の規定により分担を命ぜられた他の都道府県は当該規定による分担金を、政令で定めるところにより、当該都道府県に対して支出しなければならない。

3 (略)

(境界地の道路の管理に関する費用)
第五十四条 (略)

2 (略)

3 第七条第六項の規定は、前項において準用する第十九条第二項の規定による建設大臣又は都道府県知事の裁定について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事」とあるのは「関係道路管理者」と、「当該都道府県の議会」とあるのは「都道府県知事である道路管理者にあつてはその統轄する都道府県、その他の道路管理者にあつては道路管理者である地方公共団体の議会」と読み替えるものとする。

4 (略)

(共用管理施設の管理に要する費用)
第五十四条之二 (略)

2 (略)

3 第七条第六項の規定は、前項において準用する第十九条の二第二項の規定による建設大臣又は都道府県知事の裁定について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事」とあるのは「共用管理施設関係道路管理者」と、「当該都道府県の議会」とあるのは「都道府県知事である道路管理者にあつてはその統轄する都道府県、その他の道路管理者にあつては道路管理者である地方公共団体の議会」と読み替えるものとする。

4 (略)

(兼用工作物の費用)
第五十五条 (略)

2 (略)

3 第七条第六項の規定は、前項において準用する第二十条第三項の規定による建設大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣又は都道府県知事の裁定について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事の意見」とあるのは「当該道路の道路管理者又は他の工作物の管理者の意見」と、「関係都道府県知事は」とあるのは「当該道路の道路管理者は」と、

「当該都道府県の議会」とあるのは「道路管理者である地方公共団体の議会」と読み替えるものとする。

4 (略)

(収入の帰属)

第六十四条 第二十四条の二第一項の規定に基づく駐車料金及び同条第三項の規定に基づく割増金、第二十五条の規定に基づく料金並びに第四十四条の二第七項、第五十八条から第六十一条まで及び第六十二条後段の規定に基づく負担金は、道路管理者の収入とし、第三十九条の規定に基づく占用料は、政令で定める区分に従い、道路管理者又は第十三条第二項の規定により指定区間内の国道の維持、修繕及び災害復旧以外の管理を行う都道府県若しくは指定市の収入とする。

2 (略)

(負担金等の強制徴収)

第七十三条 この法律、この法律に基づく命令若しくは条例又はこれらによつてした処分により納付すべき負担金、占用料、駐車料金、割増金又は料金（以下これらを「負担金等」という。）を納付しない者がある場合においては、道路管理者は、督促状によつて納付すべき期限を指定して督促しなければならない。

2 5 (略)

(建設大臣との協議等)

第七十四条 都道府県知事は、都道府県道の路線を認定し、変更し、又は廃止しようとする場合（第七条第五項から第七項までの規定により路線の認定について建設大臣が裁定をした場合及び第十條第三項の規定により第七條第五項から第七項までに規定する手続に準じて路線の変更又は廃止について建設大臣が裁定をした場合を除く。）においては、建設省令で定めるところにより、建設大臣に協議しなければならない。ただし、建設省令で定めるところからは、この限りでない。

2) 指定区間外の国道の道路管理者は、当該国道を新設し、又は改築しようとする場合においては、建設省令で定めるところにより、建設大臣の認可を受けなければならない。ただし、建設省令で定める軽易なものについては、この限りでない。

(法令違反等に関する指示等)

第七十五条 建設大臣は、指定区間外の国道に関し、次に掲げる場合においては、当該指定区間外の国道の道路管理者に対して、その処分の取消し、変更その他必要な処分又はその工事の中止、変更、施行若しくは道路の維持のために必要な措置をすること（以下この条において「必要な処分等」という。）を指示することができる。

「当該都道府県の議会」とあるのは「都道府県知事である道路管理者にあつてはその統轄する都道府県の、その他の道路管理者にあつては道路管理者である地方公共団体の議会」と読み替えるものとする。

4 (略)

(収入の帰属)

第六十四条 第二十四条の二第一項の規定に基づく駐車料金及び同条第三項の規定に基づく割増金、第二十五条の規定に基づく料金並びに第四十四条の二第七項、第五十八条から第六十一条まで及び第六十二条後段の規定に基づく負担金は、道路管理者の収入とし、第三十九条の規定に基づく占用料は、政令で定める区分に従い、道路管理者又は第十三条第二項の規定により指定区間内の国道の維持、修繕及び災害復旧以外の管理を行う都道府県知事若しくは指定市の長の統轄する都道府県若しくは指定市の収入とする。

2 (略)

(負担金等の強制徴収)

第七十三条 この法律、この法律に基づく命令若しくは条例又はこれらによつてした処分により納付すべき負担金、占用料、駐車料金、割増金又は料金（以下これらを「負担金等」という。）を納付しない者がある場合においては、道路管理者（指定区間内の国道にあつては国、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統轄する都道府県、以下この条において同じ。）は、督促状によつて納付すべき期限を指定して督促しなければならない。

2 5 (略)

(建設大臣の認可)

第七十四条 都道府県知事又は都道府県知事である道路管理者は、それぞれ左の各号の一に該当する場合においては、建設省令で定めるところにより、建設大臣の認可を受けなければならない。但し、建設省令で定める軽易なものについては、この限りではない。

一 都道府県道の路線を認定し、変更し、又は廃止しようとする場合（第七條第五項から第七項までの規定により路線の認定について建設大臣が裁定をした場合及び第十條第三項の規定により第七條第五項から第七項までに規定する手続に準じて路線の変更又は廃止について建設大臣が裁定をした場合を除く。）

二 国道を新設し、又は改築しようとする場合

(法令違反等に関する監督)

第七十五条 左の各号の一に該当する場合においては、建設大臣は国道、都道府県道及び指定市の市道に関し、都道府県知事は指定市の市道以外の市町村道に関し、それぞれ当該道路管理者（建設大臣である道路管理者を除く。以下本条及び次条同じ。）に対して、その処分の取消し、変更その他必要な処分を命じ、又はその工事の中止、変更、施行若しくは道路の維持のために必要な措置をすることを命ずることができる。

一 道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため特に必要があると認められる場合

二 道路管理者のした処分又は工事がこの法律若しくはこの法律に基づく命令又はこれらに基づいて建設大臣がした処分に違反すると認められる場合

2 建設大臣は都道府県道及び指定市の市道に関し、都道府県知事は指定市の市道以外の市町村道に関し、次の各号に掲げる場合においては、それぞれ当該道路の道路管理者に対して、当該各号に定める措置をすることができる。

一 道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため緊急の必要があると認められる場合 必要な処分等の指示

二 道路管理者のした処分又は工事がこの法律、この法律に基づく命令又はこれらに基づいて建設大臣若しくは都道府県知事がした処分に違反すると認められる場合 必要な処分等の要求（都道府県知事がするときは、勧告）

3 建設大臣は、指定市の市道以外の市町村道に関し、次の各号に掲げる場合においては、当該道路の道路管理者に対して、当該各号に定める措置をすることができる。

一 前項第一号に掲げる場合であつて特に必要があると認められる場合 必要な処分等の指示

二 前項第二号に掲げる場合であつて特に必要があると認められる場合 必要な処分等の要求

4 道路管理者は、建設大臣から前二項の規定による要求を受けたときは、必要な処分等を行わなければならない。

5 第一項から第三項までの規定による建設大臣又は都道府県知事の指示又は要求若しくは勧告により道路管理者が自己の処分を取り消し、又は変更したことにより、損失を受けたものがある場合においては、道路管理者は、損失を受けた者に対し通常生ずべき損失を補償しなければならない。

6 (略)

(報告の提出)

第七十六条 道路管理者は、建設省令で定めるところにより、次に掲げる事項を都道府県である場合にあつては建設大臣に、市町村である場合にあつては都道府県知事に報告しなければならない。

一 四 (略)

(道路に関する調査)

第七十七条 建設大臣は、道路の交通量、道路の構造その他道路に関し必要な調査をその職員に行わせ、又は当該道路の存する地方公共団体の長若しくはその命じた職員が行うことができる。

2 地方公共団体の長は、前項の規定による調査の結果を建設大臣に報告しなければならない。

3 第一項の規定により道路の交通量を調査するため特に必要があると認められる場合においては、当該調査を行うとする者は、道路を通行する車両を一時停止させ、当該車両の長さ、幅、高さ、総重量その他調査に必要な事項について質問することができる。この場合においては、当該調査

一 道路管理者のした処分又は工事がこの法律、この法律に基づく命令若しくは地方自治法第十四条第三項の規定による条例又はこれらに基いて建設大臣若しくは都道府県知事がした処分に違反すると認められる場合

二 道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため特に必要があると認められる場合

2 前項の規定による建設大臣又は都道府県知事の処分に因り道路管理者が自己の処分を取り消し、又は変更したことに因り、損失を受けたものがある場合においては、道路管理者は、損失を受けた者に対し通常生ずべき損失を補償しなければならない。

3 (略)

(報告の提出)

第七十六条 道路管理者は、建設省令で定めるところにより、次に掲げる事項を都道府県知事又は都道府県である場合にあつては建設大臣に、市町村である場合にあつては都道府県知事に報告しなければならない。

一 四 (略)

(道路に関する調査)

第七十七条 建設大臣は、道路の交通量、道路の構造その他道路に関し必要な調査をその職員又は当該道路の存する地方公共団体の長若しくはその命じた職員に行わせることができる。

2 前項の規定により道路の交通量を調査するため特に必要があると認められる場合においては、当該調査を行うとする者は、道路を通行する車両を一時停止させ、当該車両の長さ、幅、高さ、総重量その他調査に必要な事項について質問することができる。この場合においては、当該調査を

を行おうとする者は、その身分を示す証票を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを呈示しなければならない。

4 | (略)

5 | 前各項に規定するものを除くほか、第三項後段の規定による証票の様式その他道路の調査に關して必要な事項は、建設省令で定める。

(道路の附屬物の新設又は改築)

第八十五条 (略)

2 | (略)

3 | 道路の附屬物の新設又は改築に要する費用は、道路の附屬物の新設又は改築が国道の新設又は改築に伴うものである場合においては、当該国道の新設又は改築に要する費用を負担する者がその負担の割合に応じて負担し、その他の場合においては、道路管理者が負担する。

(都の特例)

第八十九条 都の特別区の存する区域内においては、都知事は、第七条第一項各号に掲げる基準によらないで、議会の議決を経て、都道の路線を認定し、変更し、又は廃止することができる。この場合においては、第七十四条第一項の規定により建設大臣に協議することを要しない。

2 | (略)

(不服申立て)

第九十六条 (略)

2 | (略)

3 | 第一項に規定する処分を除くほか、第二十条の規定による協議に基づき他の工作物の管理者が道路管理者に代わつてした処分に不服がある者は、他の工作物の管理者である主務大臣若しくはその地方支分部局の長又は都道府県がした処分については建設大臣及び当該他の工作物に關する主務大臣に対して、その他の者がした処分については都道府県知事に対して審査請求をすることができる。この場合において、都道府県、市町村その他の公共団体である他の工作物の管理者がした処分については、異議申立てをすることもできる。

4・5 | (略)

(事務の区分)

第九十七条 この法律の規定により地方公共団体が処理することとされている事務のうち次に掲げるものは、地方自治法第二十一条第九項第一号に規定する第一号法定受託事務(次項において「第一号法定受託事務」という。)とする。

一 この法律の規定により都道府県、指定市又は第十七条第二項の規定により都道府県の同意を得た市(次項において「都道府県等」という。))が、指定区間外の国道の道路管理者として処理することとされている事務(第二十四条の二第一項及び第三項、第三十九条第一項(第九十

行おうとする者は、その身分を示す証票を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを呈示しなければならない。

3 | (略)

4 | 前各項に規定するものを除く外、第二項後段の規定による証票の様式その他道路の調査に關して必要な事項は、建設省令で定める。

(道路の附屬物の新設又は改築)

第八十五条 (略)

2 | (略)

3 | 道路の附屬物の新設又は改築に要する費用は、道路の附屬物の新設又は改築が国道の新設又は改築に伴うものである場合においては、当該国道の新設又は改築に要する費用を負担する者がその負担の割合に応じて負担し、その他の場合においては、道路管理者(建設大臣が道路管理者である場合においては、都道府県知事が道路管理者である場合においては、その統轄する都道府県)が負担する。

(都の特例)

第八十九条 都の特別区の存する区域内においては、都知事は、第七条第一項各号に掲げる基準によらないで、議会の議決を経て、都道の路線を認定し、変更し、又は廃止することができる。この場合においては、第七十四条の規定による建設大臣の認可を受けることを要しない。

2 | (略)

(不服申立て)

第九十六条 (略)

2 | (略)

3 | 第一項に規定する処分を除くほか、第二十条の規定による協議に基づき他の工作物の管理者が道路管理者に代わつてした処分に不服がある者は、他の工作物の管理者である主務大臣若しくはその地方支分部局の長又は都道府県若しくは都道府県知事がした処分については建設大臣及び当該他の工作物に關する主務大臣に対して、その他の者がした処分については都道府県知事に対して審査請求をすることができる。この場合において、都道府県、市町村その他の公共団体である他の工作物の管理者がした処分については、異議申立てをすることもできる。

4・5 | (略)

(道路管理者の権限の行使)

第九十七条 第十八条 第二十一条 第二十二條第一項 第二十三條第一項 第二十四條 第二十四條の三 第二十六條第三項 第二十八條 第三十二條から第三十八條まで(第九十一條第二項において準用する場合を含む。)、第四十條第二項(第九十一條第二項において準用する場合を含む。)、第四十三條の二、第四十四條第一項、第二項及び第四項(第九十一條第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。)、第四十四條の二第一項から第五項まで(第九十一條第二項において準用する場合を含む。)、第四十五條第一項、第四十六條第一項及び第三項、第四

一条第二項において準用する場合を含む。)、第四十七条の二第三項、第四十九条、第五十条第一項、同条第二項において準用する第十九条第二項、第五十四条第三項において準用する第七十条第六項、第五十四条の二第二項、同条第二項において準用する第十九条の二第二項、第五十四条の二第三項において準用する第七十条第六項、第五十五条第一項、同条第二項において準用する第二十条第三項、第五十五条第三項において準用する第七十条第六項、第五十八條第一項、第五十九条第一項及び第三項、第六十条、第六十一条第一項、第六十九条、第七十条第一項、第三項及び第四項、第七十一条第三項(道路監視員の任命に係る部分に限り、第七十一条第二項において準用する場合を含む。)、第七十二条第一項(第九十一条第二項において準用する場合を含む。)、第七十二条第二項において準用する第六十九条第二項及び第三項並びに第七十二条第三項(これらの規定を第九十一条第二項において準用する場合を含む。)、第七十三条第一項から第三項まで(これらの規定を第九十一条第二項において準用する場合を含む。)、第七十五条第五項並びに同条第六項において準用する第六十九条第二項及び第三項(これらの規定を第九十一条第二項において準用する場合を含む。)、第八十五条第三項、第九十一条第三項並びに同条第四項において準用する第六十九条第二項及び第三項の規定により処理することとされているものを除く。)、及び指定区間外の国道を構成していた不用物件の管理者として処理することとされている事務(第九十五条(第九十一条第二項において準用する場合を含む。))の規定により処理することとされているものを除く。)

二、第十三条第二項の規定により都道府県又は指定市が処理することとされる事務(政令で定めるものを除く。)

三、第九十四条第五項(第九十一条第二項において準用する場合を含む。))の規定により都道府県が処理することとされている事務

四、他の法律及びこれに基づく政令の規定により、都道府県が指定区間外の国道の道路管理者又は道路管理者となるべき者として処理することとされている事務(費用の負担及び徴収に関するものを除く。))は、第一号法定受託事務とする。

4 国は、当分の間、都道府県に対し、第五十条第一項の規定により国がその費用について負担する都道府県が行う国道の新設又は改築で日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法(昭和六十二年法律第八十六号。以下「社会資本整備特別措置法」という。))第二条第一項第二号に該当するものに要する費用に充てる資金について、予算の範囲内において、第五十条第一項の規定(この規定による国の負担の割合について、この規定と異なる定めをした法令の規定がある場合には、当該異なる定めをした法令の規定を含む。以下同じ。))により国が負担する金額に相当する金額を無利子で貸し付けることができる。

17条第三項、第四十七条の二第一項、第二項及び第五項、第四十七条の三、第四十七條の四、第四十七條の六第二項、第四十七條の九第一項及び第三項(第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。)、第四十八條第二項及び第四項(第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。)、第四十八條の二、第四十八條の四、第四十八條の五第二項、第四十八條の六、第四十八條の七、第四十八條の九第四項、第四十八條の十、第六十六條第一項、第六十七條の二、第六十八條、第七十条第一項後段、第七十一条第一項から第五項まで(第九十一条第二項において準用する場合を含む。)、第八十七條第一項(第九十一条第二項において準用する場合を含む。)、第九十一条第一項、第九十三条(第九十一条第二項において準用する場合を含む。))並びに第九十五条の二に規定する道路管理者(道路管理者が建設大臣、都道府県知事又は国である場合を除く。))の権限は、道路管理者である地方公共団体の長が行う。

4 国は、当分の間、都道府県に対し、第五十条第一項の規定により国がその費用について負担する都道府県知事が行う国道の新設又は改築で日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法(昭和六十二年法律第八十六号。以下「社会資本整備特別措置法」という。))第二条第一項第二号に該当するものに要する費用に充てる資金について、予算の範囲内において、第五十条第一項の規定(この規定による国の負担の割合について、この規定と異なる定めをした法令の規定がある場合には、当該異なる定めをした法令の規定を含む。以下同じ。))により国が負担する金額に相当する金額を無利子で貸し付けることができる。

32 道行セ 99.9

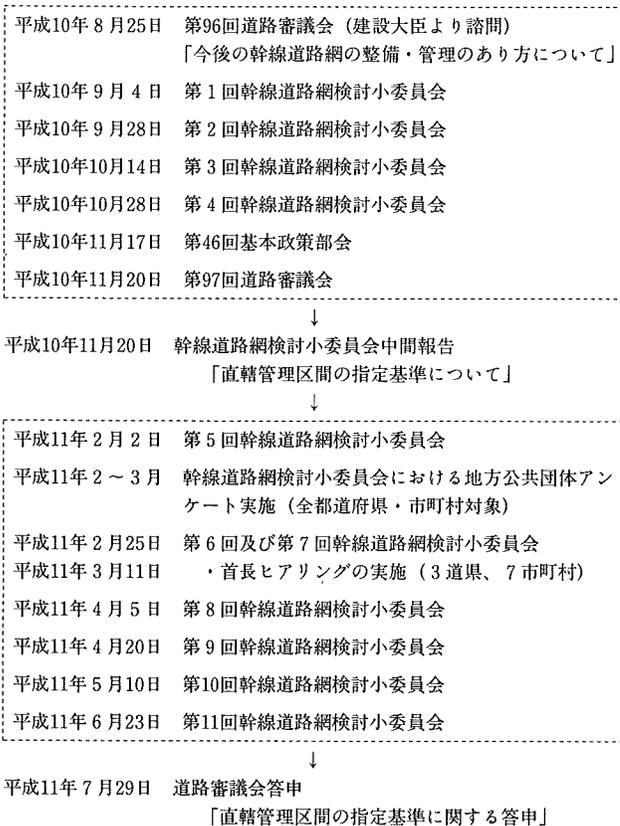
道路審議会「直轄管理区間の指定基準に関する答申」

道路局企画課道路経済調査室

平成一〇年八月二五日、建設大臣から道路審議会に諮問された「今後の幹線道路網の整備・管理のあり方について」（諮問第四八号）については、同審議会において、専門的かつ集中的に検討を進める観点から、同審議会基本政策部に幹線道路網検討小委員会が設置され、合計一五回にわたる審議が行われるとともに、地方公共団体の意見を踏まえ、諮問に係る検討事項のうち一般国道の直轄管理区間の指定基準のあり方についてとりまとめられ、七月二九日に答申がなされたところである。本稿はその内容を紹介する。

一 検討経緯

（下図参照）



二 国の役割と広域交通の確保

(1) 道路の整備・管理における国の主な役割

答申では、道路の整備・管理における国の主な役割について、歴史的な経緯や諸外国との現状比較から以下のとおり提言している。

① 我が国の経済・社会活動の基盤等としての中枢的・根幹的な道路の整備・管理

② 道路網の整備・管理にあたって必要となる道路構造や標識などに関する統一的な基準・手続等の策定

③ 道路のネットワークとしての機能を効果的に発揮させるための道路管理者間における調整や広域的効果を持つ根幹的な事業等への助成

この三つの役割そのものは今後も大きく変化するものではないが、その対象となる範囲については、経済・社会・国民生活の状況等にに応じて変化していくものとしている。

(2) 中枢的・根幹的な道路の範囲を検討する視点

また、答申では、国の主な役割の一つである中枢的かつ根幹的な道路の範囲の検討にあたっては、国が直接整備・管理する必要性・緊急性等を勘案し、次の視点により検討すべきであると提言している。

① 全国レベルの経済・社会活動に伴う広域交通の確保などの我が国の経済・社会活動の基盤

形成

② 災害時においても機能する信頼性の高い広域ネットワークの確保、道路空間に収容されている幹線のライフラインの保全など広域的な危機管理

③ 地域連携の推進や自立的な都市の育成など国土・地域の骨格形成、国土の保全、国の経済・社会の中核を成す大都市地域の都市機能の維持・向上などの国土の適正管理

④ 車両の大型化への対応など物流効率化の支援をはじめ、道路環境対策、光ファイバー網の整備による高度情報通信社会の実現などの国家的な緊急課題への先導的かつ統一的な対応

(3) 経済・社会活動の広域化と国の役割

戦後、人の移動やモノの輸送における自動車利用の割合は年々増加し、道路の役割は増大してきた。戦後の経済発展は自動車交通の拡大とともにあり、現在では生活用品をはじめモノの輸送の大半を自動車交通が担っていることなど道路は我が国の経済・社会活動を根幹から支えている。近年、我が国の経済・社会活動は一層活発化するとともに都道府県境を越えますます広域化している。

こうした中で、新しい国土づくり・地域づくりの方向として従来の行政単位を越えた広域的な地域連携を推進することが求められている。

また、輸出入、製造、売買、消費といった様々な経済活動と密接に関連する物流機能の高度化・効率化は、我が国の産業全体の競争力の強化や多様な消費者ニーズの充足のために不可欠である。

このため、今回の答申では、人流・物流の大半を担う道路の役割は重要であり、活発化・広域化する絶え間ない経済・社会活動を支えるため、円滑な広域交通を効率かつ安定的に確保することは、我が国の持続的な発展にとって極めて重要な国家的な課題であり、直轄管理区間を検討する上で最も重要な視点であるとしている。

(4) 円滑な広域交通を確保するための道路の整備・管理主体

円滑な広域交通の効率かつ安定的な確保という観点から、道路の整備・管理の主体の決定にあたっては、道路がネットワークとなって初めて機能するという特性を十分に考慮することが必要である。

この点を考慮し、答申では、都道府県境を越えるような広域交通の確保のためには、常に安定的にそのサービスを提供する連続した幹線ネットワークが必要であり、このため、円滑な広域交通を確保するための中枢的・根幹的な道路については部分的には地域的・地先的な利用が卓越しているとしても、以下の①から③を踏まえれば、複数の都道府県による整備・管理よりも国による一元的

な整備・管理の方が効率的であるとしている。

① 都道府県境を越える人流・物流のほとんどを高速自動車国道と直轄国道で分担している現状

② 地方公共団体の範囲を越えて広域化する人流・物流のニーズに対して、特定地域のニーズを充足することに責任を有する地方公共団体で対応するのは、非効率な面が存在

③ 仮に、都道府県境を越える広域交通の確保を都道府県等の地方公共団体が担うとすれば、県境部の道路整備状況の格差に見られるように、整備等のプライオリティが必ずしも一致しない地方公共団体間では整備・管理の各段階にわたって多くの調整が必要

(5) 直轄管理区間の地先的な管理への地方公共団体の参画の推進

一貫性のある道路管理を行うためには、その管理事務を道路毎に一つの管理者が一元的に担うことが効率的であり、また道路の利用者にとっても単純でわかりやすい。

一方、道路については、交通機能のみならず都市の緑化や景観形成といった空間機能などその機能が多岐にわたることから、少なからず地域的・地先的な利用は存在しており、直轄管理区間についても例外ではない。

したがって、答申では、直轄管理区間であつて

も地域に密着した面を有するという性格を踏まえ、道路管理のうち、歩道の植樹・照明の管理等の地先的な分野については、地域の意見を適切に取り入れた管理を行うことが重要であり、その一つの方策として、地方公共団体の参画を進めることも必要であるとし、このため、地方公共団体の参画を推進するために必要となる仕組みについて整理することが必要であると提言している。

三 直轄管理区間の指定基準のあり方

(1) 指定基準の基本的な考え方

先に述べたように、円滑な広域交通の効率的かつ安定的な確保により我が国の経済・社会活動を根幹から支えることは国の重要な責務の一つである。

この責務に照らして、国が直接整備・管理する一般国道の区間を指定する基準については、都道府県境を越える広域交通を確保するという国土レベルの広域性の視点、災害時においても広域交通を安定的に確保するという信頼性の視点に着目して整理することが必要である。

また、我が国の経済・社会活動を根幹から支えるという視点は、円滑な広域交通の効率的かつ安定的な確保との関連で見れば、全国レベルの経済・社会活動の中核となる重要な拠点（都市、空港・港湾など）間を効率的・効果的に連絡すること

あるといえる。

一方、国土づくり・地域づくりにおける国の基本的な役割として、効率性を重視しつつ、国土や地域の骨格形成、国土の保全、大都市地域の都市機能の維持・向上といった国土全体を適正に管理するという視点も重要であるが、特に主要な道路においてはその空間に幹線のライフラインや高度情報通信網を収容・保全しているという視点も合わせて検討することが必要である。

なお、高規格幹線道路は、全国的な高速道路網を構成し、地域間の活発な交流を支え、活力ある国土づくり・地域づくりを推進するなど、我が国の産業発展や地域振興に不可欠な基盤であることから、その整備・管理については国の責務とすべきである。

答申では、以上のような考え方を示した上で高規格幹線道路の整備・管理を国の責務とするほか、直轄管理区間については、国家的見地から重要な拠点を効率的・効果的に連絡する最小限の重要なネットワークとすることとし、拠点都市の連絡、空港・港湾等の連絡の順に整理している現在の道路法の枠組みに従い、次のとおりとすべきであると提言している。

国土の骨格を成すとともに、国土を縦貫・横断・循環する人やモノ（道路空間を移動す

る電気、ガス、水、情報等を含む)の移動を
安定的に確保するため、原則として次の①又
は②のいずれかに該当する区間

- ① 都道府県庁所在地等の広域交通の拠点と
なる都市を効率的かつ効果的に連絡する
主要な区間(大都市圏における広域にわ
たる環状道路を形成している区間を含む)
- ② 重要な空港・港湾と高規格幹線道路又は
①の区間を連絡する区間

(2) 拠点の選定の考え方

答申では、直轄管理区間の検討の基礎となる重
要な拠点は、人口や産業が集中し、広域交通の拠
点となる都市、人流・物流の拠点となる重要な空
港・港湾等について選定することが適当であると
して、その考え方を次のようにとりまとめている。
なお、北海道、沖縄においては、地域の特殊性
を考慮し、支庁所在地等を重要な拠点として選定
すべきであるとしている。

① 広域交通の拠点となる都市の選定

都市については、人口や産業が集中し、我
が国の経済・社会活動の中核を成す拠点であ
るとともに、地域の中心として大量の広域交
通が発生する拠点でもあることから、直轄管
理区間の指定にあつては、その規模や特性を
考慮しつつ重要な拠点として位置づけるべき

地方公共団体に対するアンケート結果の概要

○地方公共団体アンケート回答状況

	全体数	回答数計	回答率 (%)	内 訳						
				都道府県		政令市		区市町村		
				全体数	回答数	全体数	回答数	全体数	回答数	
合計	3,302	2,486	75.3	47	44 93.6%	12	12 100.0%	3,243	2,430 74.9%	
地域別内訳	北海道	213	204	95.8	1	1	1	1	211	202
	東北地方	406	302	74.4	6	6	1	1	399	295
	関東地方	669	483	72.2	9	7	3	3	657	473
	北陸地方	191	157	82.2	3	3	-	-	188	154
	中部地方	334	268	80.2	4	4	1	1	329	263
	近畿地方	368	293	79.6	7	6	3	3	358	284
	中国地方	323	217	67.2	5	5	1	1	317	211
	四国地方	220	156	70.9	4	4	-	-	216	152
	九州地方	524	369	70.4	7	7	2	2	515	360
	沖縄	54	37	68.5	1	1	-	-	53	

○主なアンケート項目の結果

【道路の整備・管理における国の3つの役割について】

概ね適切である 97.6% 削除・変更・追加すべき点がある 2.0%

【国が整備・管理を行うべき中核的・根幹的な道路の範囲を検討する4つの視点について】

概ね適切である 96.8% 削除・変更・追加すべき点がある 2.5%

【「高規格幹線道路の整備・管理を国の責務とする」考え方について】

概ね適切である 91.4% 改善すべき点がある 1.7%

【「重要な拠点を連絡する」直轄管理区間の基本的な考え方について】

概ね適切である 82.2% 改善すべき点がある 8.5%

【「重要な拠点」としての「地方の中核となる都市」の規模について】

概ね30万人以上の都市のうち、さらに限定すべき 6.4%

概ね30万人以上の都市のみに限定すべき 18.2%

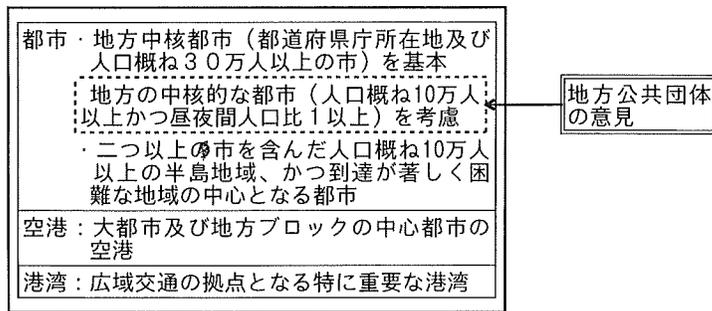
概ね10万人以上とすべき 39.7%

概ね5万人以上とすべき 21.9%

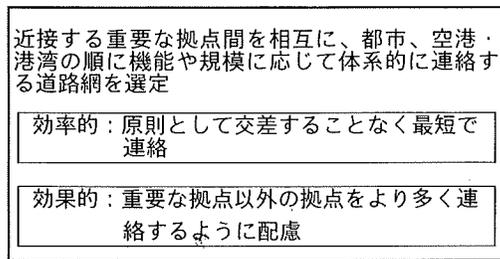
である。
広域交通の拠点となる都市については、都
市の規模や拠点を重視し、全国総合開発計
画である「21世紀の国土のグランドデザイン」
(平成一〇年三月閣議決定)を踏まえ、都道
府県の総合計画や国内外の拠点都市につい

ての考え方の類似事例を参考に選定すべきで
ある。具体的に答申では、地方中核都市(都
道府県庁所在地及び人口概ね三〇万人以上の
市)を基本としつつ、地方都市においては、
経済・社会活動や生活の基盤となる中核的な
都市(人口概ね一〇万人以上かつ昼夜間人口

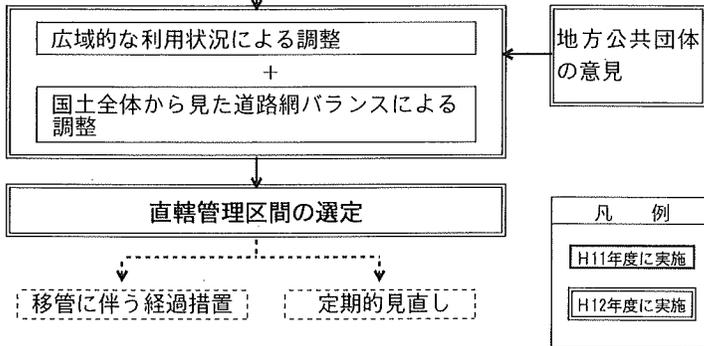
【重要な拠点の選定】



【重要な拠点間を効率的、効果的に結ぶ道路網の選定】



【直轄管理区間の調整】



② 重要な空港・港湾の選定
 重要な空港・港湾については、外国や他の地域への連絡口として、人流・物流の拠点となる施設であり、かつ道路との重要な結節点であることを踏まえると、直轄管理区間の指定位にあたって重要な拠点として位置づけるべきである。

③ その他の重要な拠点の選定
 港については、その利用の広域性を考慮し、大都市及び東北、九州など地方ブロックの中心となる都市の空港を基本とすべきであるとしている。
 また、重要な拠点となる港湾については、国際競争力の強化等の観点から、広域交通の発生状況、諸外国とのつながりを考慮して、広域交通の拠点となる特に重要な港湾とすべきである。

③ その他の重要な拠点の選定
 海に突き出している半島地域等においては、その地形上の特性等から広域交通の拠点となる都市が存在しない場合が多く、内陸に位置する地域に比べて直轄国道のネットワークを形成する可能性が低い。
 このため、答申では、①及び②に掲げた重要な拠点間の連絡により、ネットワークとしてのサービスを享受することができる内陸部とのバランスの確保や国土の適正管理の観点から、広域交通の拠点となる都市の選定要件や半島振興法の考え方を参考に、二つ以上の市を含んだ人口概ね10万人以上の半島地域等であり、かつ広域交通の拠点となる都市への到達が著しく困難な地域においては、その中心となる市を広域交通の拠点となる都市とすべきであるとしている。
 (3) 重要な拠点間の効率的・効果的な連絡の考え方
 選定された重要な拠点間は、主として国土を縦貫する路線によって連絡することが可能であるが、答申では、
 イ) 経済・社会活動が広域化する中で、従来の行政単位を越えた多方向の地域連携のための広域ネットワークの確保

ロ) 広域的な危機管理の観点からネットワークの信頼性の確保

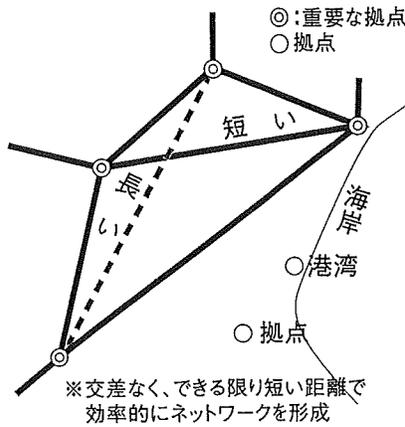
ハ) 国土・地域の骨格形成等の国土の適正管理などの観点からみて、隣接する重要な拠点間を効率的・効果的に連絡するネットワークを構成することが必要であるとし、具体的な連絡方法として次のとおり提言している。

① 重要な拠点を効率的に連絡する方法

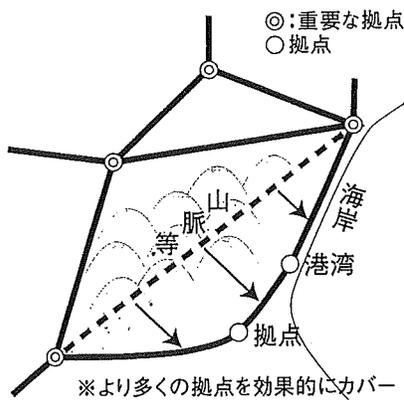
重要な拠点間の連絡方法については、効率的かつ信頼性の高い広域ネットワークの形成と国土の適正管理などの見地から、都道府県境を意識することなく、近接する重要な拠点を相互に、原則として機能や規模に応じて重要度の高いものから体系的に直線で連絡するネットワーク（以下「仮想ネットワーク」という）を基礎として、実際の道路網に当てはめることが適切であるとしている。

具体的には、広域交通の拠点となる都市間を効率的に連絡した上で、重要な空港・港湾を最短の距離で連絡するように、仮想ネットワークを構築するとし、その際、地形上の理由から広域交通の拠点となる都市が少なく仮想ネットワークが形成できない場合や、環状道路を形成する場合を除き、近接する全ての都市間を連絡する直線が交差することなく、距離が最短になるように効率的に連絡するとしている。

重要な拠点を効率的に連絡する方法



重要な拠点を効果的に連絡する方法



る。

なお、都市部においては広域交通の拠点となる都市が狭いエリアに集中する場合がありますことから、広域的な視点から仮想ネットワークを形成するには拠点の整理が必要であると提言している。

② 重要な拠点を効果的に連絡する方法

①で構築した仮想ネットワークを実際の道路網に当てはめる際には、重要な拠点間を効果的に連絡するため、仮想ネットワークを形成する直線が

ら著しく逸脱しない範囲において、重要な拠点以外の拠点（都市が連担する地域、広域交通の発生が多い空港・港湾、観光地等）をより多く連絡するよう配慮する必要があるとしている。

また、大量の広域的な交通需要がある区間においては、その交通を処理する観点から互いに並行する複数の道路に当てはめることができるものとしている。

なお、大都市圏をはじめ放射状の道路が集

中する都市圏においては、交通を効率的に処理する観点から、実際の道路網に当てはめる際に、中心部への分散導入や都市機能の向上に寄与する環状道路の形成を図るよう配慮する必要があると提言している。

(4) 直轄管理区間の調整

具体の直轄管理区間の指定にあたっては、地方の中核的な都市（人口概ね一〇万人以上かつ昼夜間人口比一以上の市）を考慮するほか、広域的な利用状況や国土全体から見た道路網配置のバランスにより調整を行う必要があるとして、以下のとおりとりまとめている。

その際、地方公共団体の財政状況や一般国道の整備・管理の現状など地域の実情を勘案することが必要であり、このため、地域の代表である関係地方公共団体の意見を反映する手続を導入することが必要であるとしている。

① 広域的な利用状況による調整

東北や九州など地域ブロック毎に、都道府県（北海道の場合は支庁）境を越える交通や大型車交通の状況の指標（大型車混入率、大型車交通量等）により、広域的な交通が多く利用されていることを確認し、その結果、広域的な利用が相対的に見て少ない区間については、都道府県庁所在地間を連絡するなど区間の重要性や地域の実情を勘案した上で直轄

管理区間から除外すべきであるとしている。

② 国土全体から見た道路網配置のバランスによる調整

国土全体を広くカバーし、国土を適正に管理する観点から、人口又は面積に対して地域毎に著しく大きな偏りがないことを確認し、全国の平均値等に対して著しく格差がある場合は、地域の実情を踏まえて調整すべきであるとしている。

四 直轄管理区間の指定基準の運用

(1) 直轄管理区間の定期的見直し

直轄管理区間については、経済・社会・国民生活の状況変化を踏まえて、定期的に見直すことが必要であり、その際、前述したとおり地域の代表である関係地方公共団体の意見を反映する手続を導入することが必要であるとし、直轄管理区間の指定基準の見直しを伴う場合は、専門的かつ総合的な立場から検討を行うことが必要であると提言している。

(2) 直轄管理区間の指定に伴う経過措置

直轄管理区間の指定の結果、国から地方あるいは地方から国へ移管される区間がある場合、当該区間に関係する地方公共団体の意見をもとに、移管される側の管理体制や財政状況等を勘案しつつ、必要に応じて経過措置を講じるものとしている。

五 その他

(1) バイパス整備後の現道等の整理

現在の直轄管理区間のうち、バイパス整備後の現道等については、直轄事業が施行中であるなど特別な事情がある場合を除き、調整の上、地方公共団体に引き継ぐべきであるとしている。

(2) 広域的なネットワーク調整とその手続の明確化

道路はネットワークとして機能することが重要であることから、国の役割や直轄管理区間の指定基準が明確化されることを踏まえて、広域的な幹線道路網が全体として効率的・効果的に機能を発揮するよう、関係する道路管理者間の調整を円滑に行うための手続を明確化する必要があるとしている。また、関係する道路管理者間の調整により策定される広域的な幹線道路網の整備計画の位置づけや内容についても併せて明確化することが必要であるとしている。

六 おわりに

建設省としては、今回答申された内容をもとに、平成一一年度に、直轄管理区間の指定基準を策定し、それに照らし、個々の直轄管理区間の点検を行った上で、平成一二年度を中途に關係地方公共団体との調整を進める予定である。

里道等の法定外公共物に係る国有財産の 市町村への譲与について

道路局路政課

はじめに

里道、水路等の道路法、河川法等の公物管理法の適用又は準用を受けない小規模の公共物は法定外公共物と総称されている。これら法定外公共物は、行政財産のうち、公共用財産に該当し、建設省の所管となっているが、その管理のあり方には、様々な問題点が指摘されてきた。例えば、地方分権推進委員会第四次勧告（平成九年一〇月九日）では、次のような指摘がされている。

「(法定外公共物は)都道府県知事が国有財産法及び建設省所管国有財産取扱規則に基づき、境界確定、用途廃止等の国有財産としての管理を行っている。これらの事務は機関委任事務と解されてきたが、機関委任事務としての

法的根拠が法律・政令上は明確でないうえ、委任されている事務の範囲、内容等も具体的には明らかではない。また、地域開発や宅地開発等に伴い、国有財産の売り払い等が行われる際には、都道府県や市町村がその境界確定や用途廃止の事務を処理しているとともに、その売払収入は国庫に帰属されることとされていることなど、地方公共団体、特に市町村にとって大きな負担となっている。他方、これらの法定外公共財産の日常的な維持管理や災害の防止、復旧等の行政上の管理（機能管理）については、事実上市町村がこれを行っているが、法的な位置付けを明確にした法令の規定はない。市町村としては、住民福祉の観点から機能管理に関する事務を放置するこ

とはできないことから、法律上の管理責任が不明確なまま、事実上維持管理を行うことを余儀なくされていることも多く、これに伴う経費を負担したり、事実上管理を行っていることを理由に国家賠償責任を問われるなど、種々の問題を生じている。」

このように法定外公共物の管理は国（国の機関としての都道府県）と市町村との二元管理となっている上、「法定外」であるが故に、経費の負担、管理責任が不明確になるという問題をはらんでいる。

このため法定外公共物を市町村への譲与を進めるための法改正が地方分権一括法の中で行われたところであるが、本稿では、その法改正の内容等について紹介したい。

一 法改正の経緯

地方分権推進委員会第四次勧告において、法定外公共物は、国の公共用財産でありながら、事実上の機能管理は市町村が行っており、また、国家賠償法による管理の瑕疵に係る責任を市町村が負うなどの問題点があるとして、①国有財産である法定外公共物を地方公共団体に譲与することにより、機能管理、財産管理ともに地方公共団体の自治事務とする、②機能管理は法定受託事務とする、③機能管理は自治事務としつつ、財産管理は国の直接執行事務とする、との三案を基に関係省間で検討するよう指摘を受けた。

そして、地方分権推進委員会の指摘を踏まえ、関係省（大蔵省・建設省・自治省）において検討した結果として、法定外公共物である里道・水路は、住民の生活に密接に関連するものであることから、基礎的な地方公共団体である市町村が機能管理、財産管理とも行うことが適当であると判断し、そのため、現に公共の用に供されている里道・水路に係る国有財産を市町村に譲与することとしたものである。

二 法改正の内容

法改正の内容としては、

① 国有財産特別措置法を改正し、里道・水路の用に供されている国有財産を市町村に譲与するための根拠規定を設けるとともに、
② 地方分権一括法案の附則に、早期に譲与手続が完了するための経過的措置を規定するというものであり、具体的には、以下の規定が設けられ、平成一二年四月一日から施行することとされている。

○国有財産特別措置法

（昭和二十七年法律第二百十九号）

（地方分権一括法第百十三条で改正）

（譲与）

第五条 普通財産は、左に掲げる場合においては、当該地方公共団体に対し、譲与することができる。（以下略）

一 四（略）

五 河川等（河川、湖沼その他の水流又は水面をいい、河川法（昭和三十九年法律対百六十七号）が適用又は準用される河川及び下水道法（昭和三十三年法律第七十九号）が適用される下水道を除く。以下この号において同じ。）又は道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）が適用される道路を除く。以下この号において同じ。）の用に供されている建設大臣の所管に属する土地（その土地の定着物を

含む。）について、国が当該用途を廃止した場合において市町村が河川等又は道路の用に供するとき。

2 （略）

○地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律（地方分権一括法）

（平成十一年法律対八十七号）

附則

（国有財産特別措置法の一部改正に伴う経過措置）

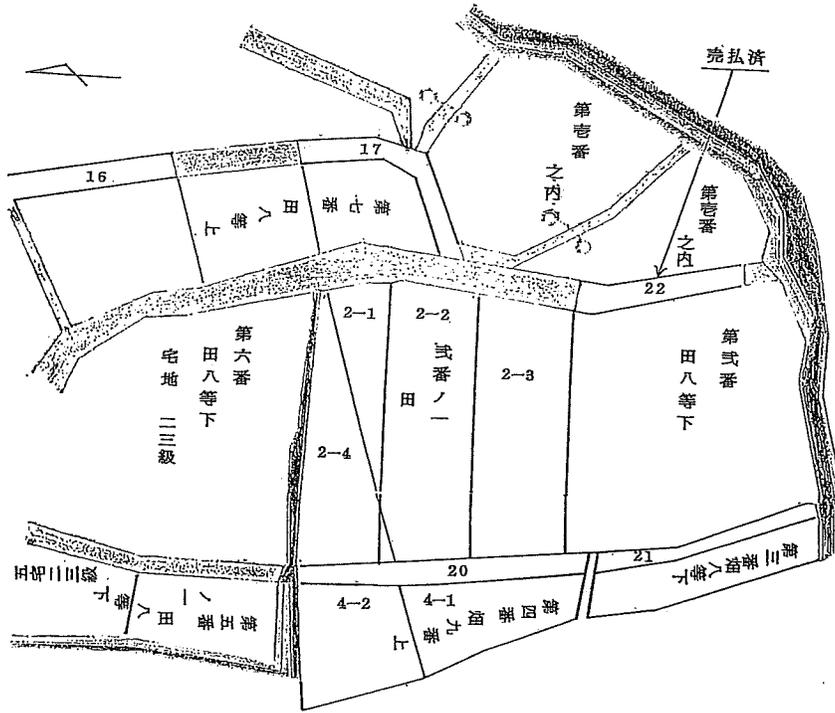
第五十四条 市町村は、この法律の施行の際現に第百十三条の規定による改正後の国有財産特別措置法第五条第一項第五号に規定する土地で当該市町村の区域に存するものについて、同号の規定により国から譲与を受けようとするときは、速やかにその土地を特定し国に対してその旨を申請するものとする。

2 前項の申請に係る土地であつて国が当該土地を譲与するため用途を廃止し普通財産となつたものについては、国有財産法第四章の規定は、適用しない。

三 法改正の効果

前述のとおり、法定外公共物である里道・水路は、住民の生活に密接に関連するものであること

公図（写）（京都地方法務局嵯峨出張所備付）明治31年4月調製



葛野郡川岡村

から、基礎的な地方公共団体である市町村が機能管理、財産管理とも行うことが適当であるが、市町村においても、権原を取得することにより、里道・水路の管理権限の所在が明確になるほか、地域住民の要請に応えつつ、里道・水路を適切に維

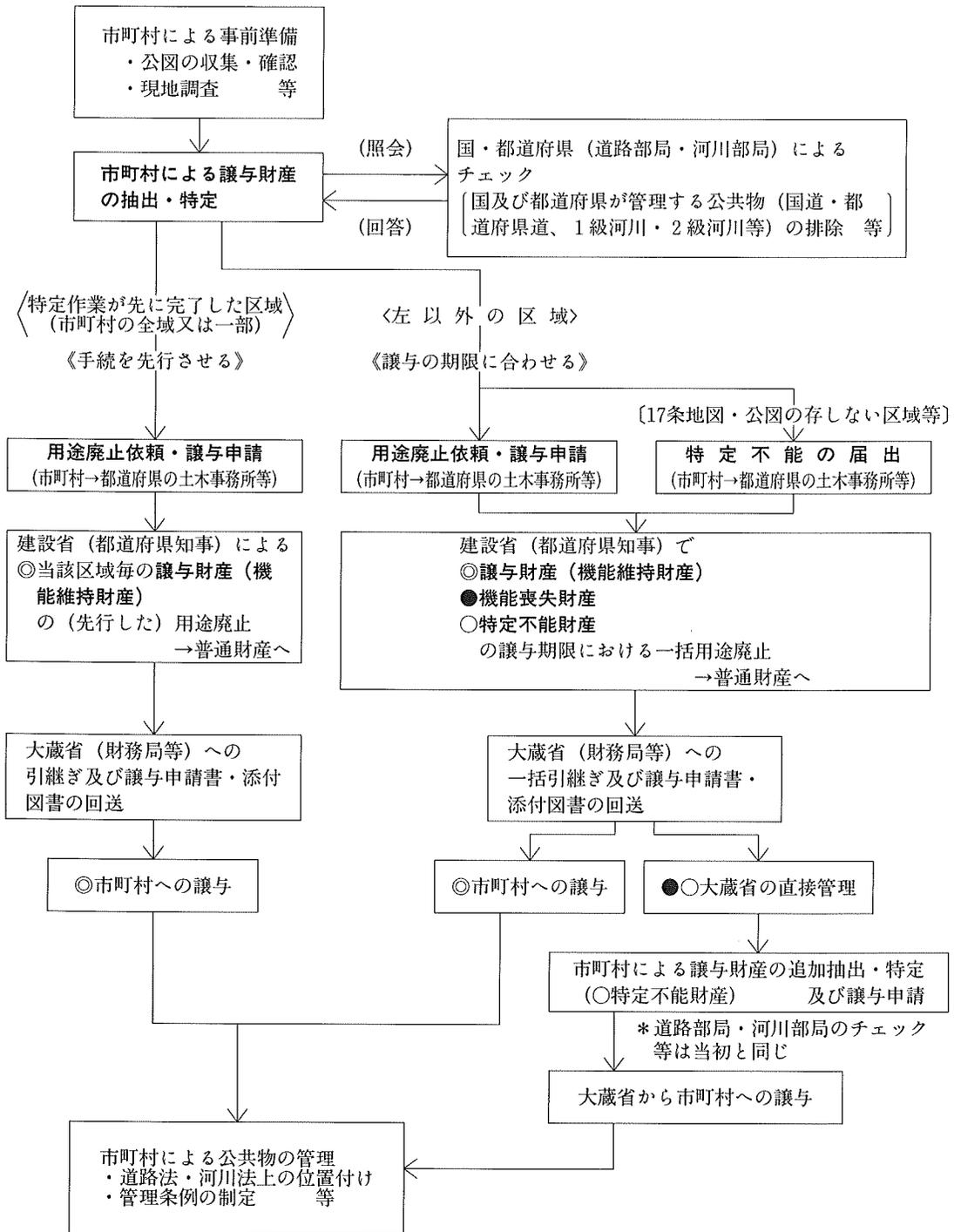
持・管理していくことが可能となるので、そのメ리트は大きいものと考えられる。例えば、里道・水路の改修や付け替え等の工事を市町村の自主的判断において行うことが可能となり、また、里道・水路部分を含んだ面的整備を

行うに当たり、土地所有者である国の承認を受ける必要がなくなる等、市町村が自ら考え自ら行う地域づくりの推進にも大いに寄与するものと考えられる。

- 【凡例】
- ① 里道
 - ② 水路
 - ③ 堤塘
 - ④ 畦畔
 - 脱落地（公図上、無地番の土地）
- } 法定外公共物

(注)地番を算用数字で表示しているのは、分筆がなされたものについて法務局で記入したものである。

譲与財産の特定及び財産の用途廃止・譲与手続フロー（想定）



平成11年度

「道の日」中央行事報告

道路局道路総務課

本年も八月一〇日の「道の日」を記念して、「道の日」実行委員会（会長 浅井新一郎氏）主催による中央行事が、八月七日（土）に開催されました（口絵参照）。

一四回目を迎えた今年は、「未来につながる「道」ネットワーク」をテーマに、道路に関する施設を親子で見学する「道のこども親善大使」施設見学会や都内イベントスペースにおいてファミリーで楽しめる「道の日」ライブステージ、「道の日」特設ステージが実施されました。

「道のこども親善大使」施設見学会

・時 間… 9:00～13:30

・見学施設… 国道三五七号浮島共同溝

海ほたるパーキングエリア

首都高浮島換気塔

親善大使一行（親子一八組）は、午前九時に恵比寿ガーデンプレイスに集合、出発式が行われました。冒頭に主催者側を代表して、「道の日」実行委員会の事務局である全国道路利用者会議の天目石一也事務局長より「日常の生活を支えるために活躍している道路関連施設を見学し、道路を大事に利用する気持ちを是非持っていたきたい」と激励の挨拶がありました。続いて、親善隊長として同行するタレントのダチョウ倶楽部さんが登場



「道のこども親善大使」出発式 「出発だ！ ヤー！」

テレビなどでよく見ているタレントの登場に子供たちからは歓声が沸き起こり、「親善隊長である私たちの命令をよく聞き、楽しく見学しましょう」とのダチョウ倶楽部さんのかけ声のもと、一行はバスに乗り込み出発しました。

まず訪れたのは、国道三五七号浮島共同溝。川崎の浮島ジャンクション内にあるこの共同溝は、千葉県袖ヶ浦市から東京湾を通り神奈川県横浜市につながるガスを既に収容し、今後電話線、電



清水アキラさんとダチョウ倶楽部のトークショー

力線を収容する予定となっているなど、道路の下には私たちの生活には欠かせないこのような空間があることを知った子供たちは、施設の説明者の話を熱心に聞いていました。

次に見学したのは、東京湾アクアラインの海はたるパーキングエリア。実際にトンネルを掘削したシールドマシンを記念して製作された巨大なミニュメントを前に、改めて道路建設技術の高さに感心していました。また、今回は一般に公開されていない車道下の避難用地下通路も見学。万が一、

トンネル内で火災事故があった場合でも、煙が地下通路に出来ないよう気圧調整されることなど、新たに知り得たことも多く、有意義な見学となりました。

最後に見学したのは、首都高浮島換気塔。ここからは、浮島ジャンクションが一望でき、子供たちからは、「まるで模型みたい」、「胃袋みたいな形をしている」などの声が聞かれました。また、身近な首都高速の道路事情等についての説明では、参加者から質問も出るなど、道路に対する関心の高さが伺われました。

「道の日」ライブステージ

・時 間…14:00～15:50 (開場…13:30)
 ・場 所…恵比寿ガーデンプレイス内
 ガーデンホール

「道の日」ライブステージは、フジテレビの菊間千乃アナウンサーの司会のもと、屋内のガーデンホールにおいて行われました。最初に主催者代表挨拶（浅井新一郎「道の日」実行委員会会長）が行われ、浅井会長は、「道路は生活に欠くことの出来ない大切な施設であるにも関わらず、あまりに身近であるため、その存在が忘れられがちである。この「道の日」を契機に、改めて道路というものを考えてみましょう」と強く訴えられました。引



満員の会場

き続き来賓の大石道路局長が、「万葉集では「みち」という言葉がよく用いられ、中でも「美知」という漢字が多くあてられました。私たちの先輩たちが「みち」という言葉に「美しく」「知る」という字をあてたこの感性を大切に、「道の日」を契機に暮らしと道というものについて考えを深め、道を大切に正しく使って頂きたい」と挨拶されました。

次に、「道路をまもる月間」推進標語表彰式では、建設大臣賞（最優秀作品）、道路局長賞（優秀

作品)の表彰が行われました。建設大臣賞は、山口県在住の柿本敏雄さんの作品

「いい道を 歩けば軽い 靴の音」

で、大石道路局長より表彰状、審査員の山田美保子さん(放送作家・コラムニスト)、陣内貴美子さん(元オリビック選手)より、盾・記念品がそれぞれ授与されました。

この後は、「道の日」スペシャルステージと題し、まず最初に「道のこども親善大使」施設見学報告会が行われました。親善大使の子供たちと親善隊長を務めたダチョウ倶楽部さんにより、見学会の感想などが映像を使いながらおもしろおかしく紹介され、会場は笑いに包まれました。引き続き、ダチョウ倶楽部さんの楽しい寸劇やもう一人のゲストである清水アキラさんを交えた「道」に関するトークショーが行われ、会場は笑いの最高潮に達しました。

さらに、清水アキラさんが、空き缶などのゴミを道路に捨てないようにとのメッセージを込めた持ち歌の「空き缶のうた」を披露。「道の日」に相応しいものとなりました。

最後に、来場者に折りたたみ式自転車やチャイルドシート、タレントグッズなど素敵なプレゼントがあたる抽選会が行われ、およそ六〇〇名が訪れた満員の会場は最後まで大いに盛り上がりました。

「道の日」特設ステージ

・時 間…11:00～15:50
・場 所…恵比寿ガーデンプレイス内

センター広場

「道の日」特設ステージは、恵比寿ガーデンプレイスに人が集まり始める午前一時から、文化放送の三島美佳子アナウンサーの司会のもと、屋外のセンター広場において行われました。

最初に、司会者より「道の日」の趣旨、「道」に関する歌などが紹介され、続いて、竹馬に乗った足長おじさんや一輪車に乗って繰り広げられるジャグラーなどの楽しい大道芸人ショーが行われました。大道芸人ショーが始まると、未だ疎らであった人たちがセンター広場に集まり始め、会場は特に子供連れの人たちが賑わいました。

次に、「道」ステージと題し、ゲストの清水アキラさんが登場。「道」に関するクイズやトークショーなどが楽しく繰り広げられ、会場は溢れんばかりの人となり、盛り上がりは最高潮に達しました。また、文化放送「露木茂のHOTTはっと土曜ワイド」番組の生中継も行われ、会場を訪れた人々以外にも広く「道の日」をアピールすることができました。

その後、一四時からは、ガーデンホールで行わ

れた「道の日」ライブステージの模様をモニターにて放映し、ライブステージ会場外のガーデンプレイスを訪れた一般の方々にも「道の日」を知っていただく良い機会となりました。

なお、「道の日」特設ステージ開催中は、「道」に関する歌のリンクエストを募集する「Road Song リクエストコーナー」を常設。リンクエスト曲は、特設ステージで紹介するとともに、当日の文化放送「みのもんたのウィークエンドをつかまえろ」番組の中でも随時紹介されました。

また、「道の日」実行委員会では、「道の日」を国民の祝日とするための運動として、署名コーナーを設け、広く署名を集めました。

△最後に▽

今年の中央行事は、イベント参加者以外の方々にも広く「道の日」を知っていただくため、恵比寿ガーデンプレイスにおける屋外センター広場の利用、文化放送とのタイアップ、屋外電光文字広告の活用などがなされました。

「道の日」実行委員会では、この「道の日」中央行事を通じ、多くの方々に「道の日」を知っていただき、また「道の日」を契機に、改めて道路の役割・重要性を理解してもらえればと考えています。

平成11年度

「道路をまもる月間」行事報告

平成一一年度「道路をまもる月間」活動報告

道路局道路交通管理課

建設省では、道路の意義・重要性に対する国民の関心の高まりを受けて、毎年八月を「道路をまもる月間」としており、運動期間中、道路を常に広く美しく、安全に利用する気運を高めるため、地方自治体等の道路管理者とともに関係機関と協力して全国各地で各種運動を実施している。

本月間は今年で四二回目を迎えた。その間、建設省をはじめとする各道路管理者は、関係省庁、関係団体等の協力を得つつ、子供からお年寄りまでの幅広い層に様々な行事を通じて、道路整備の必要性や道路の持つ役割、使い方や道路愛護等についての認識を深めていただくために各種運動を展開してきたところである。

本年度も八月一日から八月三十一日までの一カ月間を「道路をまもる月間」として、国民生活に欠かせない道路を良好に保持するため、交通安全施設等の点検と整備を行うとともに、道路の正しい利用の指導と道路愛護思想の普及を図ることとした。

「道路をまもる月間」の中心行事として「道の日」（八月一〇日）が制定されており、道路の意義・

重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めるため、本年度も全国各地で八月一〇日の「道の日」を中心にパレードやシンポジウム、道路清掃などの道にちなんだ行事が行われた。

また、「道路をまもる月間」の行事の一環として、八月四日(水)午前八時四十五分から九時三〇分まで、建設省道路局、関東地方建設局主催による「桜田通りクリーンアップ大作戦」が実施された。

これは、一般国道一号（桜田通り）の警視庁前



官庁街の道路清掃（中央は倉林道路局次長）



平成11年度「道路をまもる月間」推進標語表彰式

桜田門交差点から虎ノ門交差点までの約1kmの歩道や緑地帯を、沿道の官庁やビルなどに勤務されている方々がそれぞれ箒、熊手等を手に清掃を行い、快い汗を流すとともに通勤途中の方々にも道路の大切さをアピールした。

この他、道路交通の安全確保、道路の正しい利用、道路愛護等に関して永年にわたり取り組み、その功績が顕著であった五九団体、二九個人について建設大臣から表彰した。



受賞者のみなさんと審査員

さらに、道路管理者のみならず道路利用者の方々に、生活の向上と経済の発展に結びつきを持つ国民共有の財産である道路を安全で快適なものとして維持し、子孫に受け継いでいくという認識にたっていたりするために「道路をまもる月間」推進標語を広く一般から募集するなど、各種行事を通じて、多くの方々から道路の重要性についての関心と理解をより一層深めていただくことで、道路愛護精神の普及と高揚を図ることとした。

推進標語は、「道路は国民共有の、つまりあなたの財産、常に広く、美しく、安全に」をテーマに募集したところ全国から五、二、三三点もの応募があり、浅井新一郎（「道の日」実行委員会会長）、陣内貴美子（スポーツキャスター）、杉浦日向子（江戸風俗研究家）、山田美保子（放送作家・コラムニスト）、渡辺文雄（俳優）の各氏により審査が行われ、最優秀作／建設大臣賞一点、優秀作／建設省道路局長賞五点が選定された。

そして、八月七日（土）に恵比寿ガーデンプレイス（東京都渋谷区）で開催された「道の日フェスティバル'99」において、平成一一年度「道路をまもる月間」推進標語表彰式が執り行われ、建設大臣賞の柿本敏雄さん、道路局長賞の大野猶一さん、青田里砂さん、藤森のりさん、河井一晃さんに、大石道路局長から賞状が、審査員の陣内貴美子さんと山田美保子さんからそれぞれ副賞が手渡された。（谷口定彦さんは当日欠席のため、後日手渡された。）

表彰後、受賞者の柿本さんのコメント、審査員の陣内さんと山田さんの「審査に当たったの総評」を以て平成一一年度「道路をまもる月間」推進標語表彰式は幕を閉じた。

なお、選ばれた標語は道路情報板等に掲示するほか、各自治体の広報誌等にも掲載され、本月初の広報に活用された。

「道路をまもる月間」・「道の日」関連行事

北海道開発局

北海道開発局では今年度も、八月の「道路をまもる月間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨にそって、道路フェスティバル実行委員会（北海道開発局、北海道、札幌市、日本道路公団北海道支社）を組織し、各種協賛団体の協力を得て、多彩なイベントを開催した。また、旭川市や帯広市などの道内各地においても、関連イベントとして北海道開発局開発建設部、北海道土木現業所及び各市町村等の道路管理者が協賛してフェスティバルや街頭PRキャンペーンを開催した。

'99 HOKKAIDO 道路フェスティバル

メイン会場である札幌市においては、八月八日（日）に札幌市内中心部にあるアミューズメントスペース「サツポロフアクトリー」を会場として、『99 HOKKAIDO 道路フェスティバル』（メインテーマ「北の道再発見」）を開催した。当日は、サツポロフアクトリーのアトリウムにあるステージにおいて、記念式典が行われ、実行委員長（北海道開発局平野道夫建設部長）の挨拶の後、道内各地から多数応募のあった「道の日」フォトコンテス

トと絵画コンクールの表彰式が行われた。式典終了後、道路管理者代表とミス札幌によって会場を訪れた人々にパンフレット、ノベルティを配布し、道路の意義・重要性、道路の正しい利用、道路愛護思想の啓蒙を行った。ステージイベントでは、「ダカール・アガデス・ダカールラリー」で総合優勝した国際ラリードライバーの篠塚建次郎さんによるラリー体験談や北海道の道路についてのト



「道の日」絵画コンクール表彰式



「FM AIR-G」特別番組 公開録音
歌手岡本真夜さんを迎え賑わう会場

ークショー、じゃらん副編集長ヒロ中田さんによる「旅・風景人気コンテストトーク」のほか、「FM AIR-G」特別番組」の公開録音が現在若者に絶大な人気のある歌手岡本真夜さんをゲストに迎え行われた。岡本真夜さんからはニューアルバムのお話や彼女自身の北海道にまつわる思い出などが語られ、楽しいトークタイムに多くの若者達が聞き入り、終始会場は和やかな雰囲気になりました。また、会場内の一角には「旅」と「風景」をテーマにして道の役割や大切さを伝える「北海道の道路パネル展」、「道の日」フォトコンテスト・絵画コンクール入選作品展示コーナーなどが設けられ、賑わいを見せた。

また、HOKKAIDO道路フェスティバルシンボルキャラクターである『Mr. DO』（ミスター・ドウ）が今年も大活躍し、沢山の人々に子供達に囲まれ「みちの大切さ」をぬいぐるみのからだ全体で訴えかけていた。

今年の北海道は、例年になく暑い日が続いており、当日も三〇度を超える暑さの中、会場に涼しさを求めにやって来た人々も多く見受けられたが、盛り上がる会場の熱気に汗を流していた。こうして多くの来場者を迎え、イベントは大盛況のうちに終了した。

その他のイベント

札幌市以外の会場では、帯広市の帯広中央公園北側広場を主会場として、八月一〇日に「99道の日 道路フェスティバル」（帯広開発建設部、帯広土木現業所、帯広市、日本道路公団帯広工事事務所）が開催された。実行委員長の挨拶の後、開会宣言それに併せるように花火が打ち上げられてイベントがスタートした。

「道のふれあい広場」と称したイベントコーナーには、ふれあい緑日が設けられたほか、道路維持用機械及び災害対策車が展示され、道路標識当クイズ、ゲーム大会、道路維持用機械及び災害対策車の体験試乗が行われた。別会場の藤丸デパート前などでは、道路愛護思想の啓蒙に努めるため道

路管理者と十勝青空レディによる街頭啓発キャンペーンも実施された。会場では夏休みの子供達や家族連れで賑わい、さまざまなイベントを満喫した様子であった。特に道路維持用機械及び災害対策車の展示・試乗は盛況であり、道路管理者の仕事を理解してもらおう試みは達成されたものと思う。

その他にも、道内各地の「道の駅」や市町村街頭でのPRキャンペーン（五〇箇所以上）、「道路維持用機械の試乗及び見学会」、「道路工事現場見学会」、「建設機械写真会」が行われ、「北海道の道路パネル展」なども催された。また、PRキャンペーンなどの際には道路に関するアンケート調査も実施しており、幅広い意見等を聞ける方法として来年以降も実施していく必要がある。

今年も、各地のイベントには多くの方々に参加していただき、改めて道路について関心をもって

道路フェア'99

東北地方建設局

東北地方建設局では、八月の「道路をまもる月間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨にそい、道路愛護の精神を高めるべく本局をはじめとして管内の各事務所種々の行事を実施した。簡単に主なものを紹介すると以下のとおりである。

ただけだものと考えている。そのほか「道路をまもる月間」の期間中には、道路情報板及び道路パトロールカー等による広報道路功労者に対する北海道開発局長表彰、道路占有物件の適正化指導、道路清掃、特殊車両の現地指導取締等を行い、道路愛護思想の普及に努めるとともに、道路の正しい利用を訴えた。

最後に、この場をお借りしまして、道内各地の実行委員会、各協賛団体の方々に厚く感謝申し上げますとともに、今後とも「道路をまもる月間」及び「道の日」の充実を図り、広く一般の方々に道路の正しい利用、道路の重要性、道路整備の必要性等について、積極的なPRを行っていきたいと考えています。

青森…「道路パネル展」（青森工事事務所）

岩手…「道の日in宮古」

（三陸国道工事事務所）

秋田…「ロードフェアあきた'99」

（秋田工事事務所）

山形…「道路ふれあい広場」

(山形工事事務所)

福島…「道路フェスティバル」

(福島工事事務所)

「マリノロードアドベンチャー'99」

(磐城国道工事事務所)

宮城県内では、七月三十一日(土)八月一日(日)の二日間、道路をまもる月間行事実行委員会(東北地方建設局、仙台工事事務所、東北幹線道路調査事務所、宮城県、仙台市、日本道路公団東北支社、宮城県道路公社)主催の「道路フェア'99」を仙台市青葉区の勾当台公園市民の広場において開催した。



働く車両コーナーで体験試乗する来場者

初日にはオープニングセレモニーを行い、東北地建田崎局長の挨拶、主催者によるテープカットに引き続き、仙台市内の小学生の応募による「道路の絵画展」及び東北地方の道路を対象とした「東北地方道路写真コンテスト」の入賞者の表彰式を行った。今年の絵画展には、四、六七二点、写真コンテストには、三、二二四点もの応募があり、毎年多数の応募作品があることから、道路に対する関心の高さを伺うことができる。その後、「道路をまもる月間」、「道の日」、「道路フェア」をPRするため市内の商店街を中心に街頭パレードを行った。

今年、「人と道路が主役です。」をテーマにお互いのコミュニケーションを図っていこうということで、会場のメインとなるテーマゾーン内に道路について気軽に立ち止まり話ができるよう「道路ものしりコーナー」を設置(職員を配置)し、道路について少しでも関心をもってもらおうよう努めた。その他、絵画展及び写真コンテストの入賞作品の展示の他、ITS(高度道路交通システム)、視覚障害者誘導システム、道の駅等のパネルや模型等の展示、ビデオ上映を行った。また、「これからの歩道空間モデル」での車椅子による段差体験や自動車の模型を交通法規に則り自ら運転する「マイカードライブ体験装置」等の参加型の展示には多くの来場者が積極的に参加していた。他に働く



クイズを通し道路について学んでもらった「道路資料館見学」

車輛展示・体験コーナーでは、高所作業車、除雪車、パトカー、白バイ等を間近で見たり、体験試乗するために順番待ちをする人々が集まっていた。土・日曜の開催ということもあり親子連れに楽しんでからおうちこっこだヨウ平をエアートランポリンにした「ふわふわヨウ平」やなつかしい道を再現する「なつかしの道ゾーン」、道路に関する工作等を親子で体験できる「手作り工房コーナー」等を設けた。会場内ステージでは、女優として活躍されている「香坂みゆき」トークショー、そしてアニメ「ポケットモンスター」の主人公「サトシ」役や主題歌でおなじみの「松本梨香」トーク＆ライブショーでは、道路に関する話題を織り交ぜ

ながらお話ししていただくなど来場者には好評であった。また、東北大学等で英語講師を行いながら幅広い分野でイベント等に出演されているブルースウィットレット氏による「ワールドパフォーマンス」「きぐるみポケットモンスターショー」は、子供達の人気を博していた。さらに、もつと道路について知りたいという方に、「道路資料館」までシャトルバスを運行。館内の施設を見学することにより、道路への関心を深めてもらった。

「道路をまもる月間」・「道の日」の取り組み

関東地方建設局

関東地方建設局では、毎年八月の「道路をまもる月間」、八月一〇日の「道の日」の制定趣旨を踏まえ、広く道路の愛護精神を高め、道路事業に対する理解を得てもらうため、本局はじめ管内の各事務所において、地方公共団体等の協力を得て様々な取り組みを実施した。以下にその主なものを紹介したい。

関東道路フェア'99

今年の「関東道路フェア'99」は「ハートフルロードインフォメーション」は、「いっしょにみち」の声を聞いてみませんか?」をテーマに、八月二

当日は三〇度を超える炎天下にもかかわらず二日間で約二六、〇〇〇人の入場者を迎えることができ盛況の内に閉幕した。

以上のように東北地建管内各地において、幅広い年齢層の地域の方々の参加を対象に多数のイベントが開催され、「道路をまもる月間」・「道の日」の趣旨を理解していただくとともに、道路愛護思想の普及を図ることができ、今後ともこうした参加型のイベントを続けていきたいと考えている。

日(月)は東京駅で、八月六日(金)は池袋サンシャインシティ噴水広場において開催した。

東京駅では、丸の内北口ホールに道路事業に関するパネルの展示を行い、またステージ上においては、東京芸術大学音楽部の「弦楽四重奏」による道に関する曲の演奏会、人気お笑いコンビの「びる」による「道の日コンサート」等が行われた。美しい演奏や楽しいコンサートに、多くの東京駅を利用されている方々が足を止めていた。

サンシャイン噴水広場では、協賛団体企業のJH、首都高速道路公園、NTT東日本(株)、東京電力(株)、東京ガス(株)の協力を得て、お笑いコンビ「へ



道の日トークライブ

びいちごによる「お笑いライブ」、人気アニメ「ち亀」の「キヤラクターショー」、多彩なゲストを迎えての「道の日トークライブ」、協賛各社によるクイズアトラクション等が行われた。「トークライブ」では、野球解説者の大沢啓二さん、元ノルディック複合日本代表の萩原次晴さん、タレントのヒロコ・グレースさんなど様々な分野で活躍されている方々に、今までの道づくりや今後の道路に期待すること等を語っていただき、会場は大いに盛り上がった。

また、イベント当日には、会場の各ブースにおいてチラシ・パンフレット等の配布を行った。イベントには約三、〇〇〇名の皆さんに参加してい

ただくことができ、特にサンシャイン噴水広場ではお子さんから大人まで広く集まっていたことができ、道路を利用する多くの方々に、道路の役割や重要性を理解していただく機会を提供できたと考えている。

道のある風景写真コンクール

八月一〇日から八月二〇日まで北の丸公園の科学技術館において、第一二回「道のある風景写真コンクール」の入選作品の写真展が開催された。

本コンクールは、小中高校生はそのさまざまな観点、目にとらえた「道」の写真撮影を通して、また、一般の方々は入選作品を鑑賞していただく



写真展示会の様子

ことにより、「道路の果たす役割、大切さ、正しい利用」について理解していただくことを目的として実施している。三、五〇〇点にも及ぶ多くの応募作品が寄せられ、写真展には約二〇、〇〇〇人の方々に鑑賞していただいた。この写真コンクールを通じて、多くの人たちに道路愛護思想の普及を図ることができたと確信している。

「道路をまもる月間」行事報告

北陸地方建設局管内の各事務所では、「道路をまもる月間」行事の一環として、道路の正しい利用の啓発と道路愛護思想の普及を図ることを目的として、各地域の特性を活かしながら多彩なイベントを実施した。

以下に各地で行われた主なイベントの模様を紹介したい。

'99にいがた道路フェスティバル

(八月五日(休)新潟市万代シティ通り)

会場中央のお祭り広場では、県警音楽隊とカラダガードによるパレードと演奏、バルーン・アート・ショー、交通安全紙芝居、マーチングバンド

官庁街清掃

八月四日に「道路をまもる月間」の「官庁街道路清掃」を実施した。本道路清掃は、主要官庁のある霞ヶ関をきれいにするを目的に、各省庁・民間ビルの方々四六八名が参加し、霞ヶ関の国道一号(桜田通り)及び都・区道の歩道清掃を行った。当日は早朝から歩道清掃を実施し、約一時間で歩道・植樹帯がきれいになった。

北陸地方建設局



'99にいがた道路フェスティバル
市内の小学生による万代太鼓演奏

が行われ、地元小学生による「万代太鼓」には、多くの人が足を止め演奏を熱心に聞き入っていた。各イベントのコーナーでは、道路愛護ポスターの展示をはじめ、リフト車等を展示した自動車コーナー、普段ではできない道路上での落書きコーナーなど、盛りだくさんのイベントを実施した。

昨年は、新潟市を襲った記録的な集中豪雨の影響で残念ながら中止となったが、今年は晴天に恵まれ、イベントの開催を待ち望んでいた市民等約二万人の参加があり、盛況のうちに終了した。

長岡まつり

わんぱくお祭り広場「道のコーナー」

(八月三日(火)長岡駅前大手通り)

当イベントは、「長岡まつり わんぱくお祭り広場」に道路管理者グループ(建設省、日本道路公団、新潟県、長岡市)として「道のコーナー」を出展して広報活動を実施しているものである。「道のコーナー」では、プールを使ったクイズゲーム、メルヘン号(山車)と記念撮影、除雪車の展示、PR用品の配布コーナーなどさまざまに楽しめるコーナーを設けたところ、オープニングと同時に続々と子供たちや家族連れが訪れ、どのコーナーも子供たちの楽しく弾んだ声で活気があふれ、イベント終了まで多数の参加者で大いに賑わった。

道とあそぼう・どうろばーく

(八月二〇日(火)上越観光物産センター)

遊びの中で道路に親しみを持ってもらおうというねらいで、色々楽しめるコーナーが設けられ、多くの子供たちや家族連れで賑わった。

今年から始めた「くじ引きコーナー」は、朝から長蛇の列が出来るほどの盛況で、時間調整のための一時的閉店のタイミングに苦労した。恒例の「ミニ四駆コーナー」は、まだまだ根強い人気があるようで、今年は昨年に比べ参加者が盛り返し、子供たちはそれぞれ自慢の車の調整・試運転をした後、いよいよタイムレースになるとなかなかスピードが出ない車、逆にスピードが過ぎてスピンスたり、コースアウトしてしまつてなかなかうまくいかない車等々、スピードありハブニングがあり観客も一緒に楽しめるコーナーであった。その他のコーナーも盛況で、子供達にも大人達にも賑やかに十分楽しみ道路について学んでもらえたものと思つている。

99 出会いふれあいの道フェスティバル

(八月二〇日(火)JR富山駅前)

午前中の式典では、道路功労者や道路愛護団体等の表彰、「おもしろアイデア道路標識コンテスト」入賞作品の表彰、同展示会開催のテープカット等が行われた。午後は、ジャズバンド等で構成する

オープニングパレードで幕を開け、園児を対象にした婦警さんによる交通安全腹話術、白バイの体験乗車、大道芸、ぬいぐるみとジャンケンなど楽しいアトラクションが盛りだくさんで、会場は多くの子供たちや家族連れで賑わった。

更に、各企業コーナーによる展示や、ぬいぐるみを着たスタッフ等が、行き交う人々に風船やPRグッズなどを配布し、「道の日」の意義と道路愛護について呼びかけを行った。大勢の人が足を止め、興味深くイベントに参加し、とても有意義な一日となった。

道路まつり「歩行者天国」

(八月一日(日)金沢市香林坊(片町))

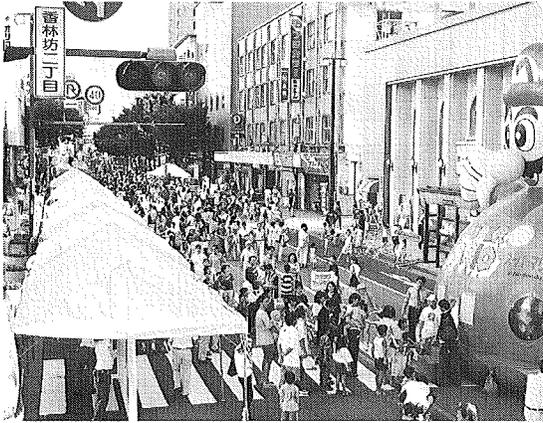
今回で二三回目を数えるこの道路まつりは、「石川の夏まつり」として地元に着した行事となっている。また、観光地金沢の中心街での催しとあつて県外からの参加者も多く、まつりに参加した人たちは、猛暑の中、勇壮な太鼓の音とともに路上を練り歩く「能登きりこ」や、和太鼓による迫力満点の演奏を楽しんだり、各種のイベントに参加され、歩行者天国は午後七時三〇分の終幕まで若者や家族連れで賑わった。

おわりに

この夏の北陸地方は、記録的な集中豪雨に見舞

われた昨年とは打って変わって、近年希な猛暑であったため、イベントを主催したスタッフも参加者も全員汗まみれになってイベントを盛り上げていた。

これらのイベントにたくさんの方々の市民の方々、とりわけ子供たちの多数の参加を得て、大切な道路の重要性や役割について理解していただいたことは大変有意義であった。また、道路管理者として、未来を担う子供達に道路愛護の精神を少なからず伝えることができたことが最大の収穫であったと思う。



道路まつり(歩行者天国)
県内外から参加した人達で賑わう金沢市の会場

「道路をまもる月間」中部からの報告

中部地方建設局

はじめに

中部地方建設局では、道路愛護思想の普及、高揚を図るため、毎年「道路をまもる月間」を管内の各県、市町村などの協力を得て、道路美化活動等様々な催しを行い、多くの方々の参加を得ている。

これらの催しの中から「みちフェスティバル」、「青葉ロードパーク」、「マナーロードみえ'99」、「道フェスタ岐阜」、「自由研究お助け隊」についてご紹介したい。

第一回「みちフェスティバル」

中部地方建設局

八月七日(土)名古屋市中区栄の久屋大通り公園(久屋広場)において、名古屋地区道路をまもる月間実行委員会(建設省、愛知県、名古屋市、日本道路公園、愛知県道路公社、名古屋高速道路公社、中部建設協会)の主催により、第一三回「みちフェスティバル」を開催した。

当日は天候も良く、一三時から一七時三〇分までの四時間三〇分にわたりフェスティバルを開催

し、約一、〇〇〇名の方々が来場した。

会場のステージでは、一三時からプレアトラクションの「みちフェスバンドライブ」をスタートさせ、中部地建の職員で構成しているロックバンド「コンストラクション」の生バンド演奏と高校生三人娘のヴォーカルグループ「ドリーム」による歌と踊りを満喫してもらった。オープニングセレモニーでは、路政調整官による主催者の挨拶、



中部地建職員で構成されている
「コンストラクション」

愛知県トラック協会所属トランコム(株)の小林さんによる「セーフティロード宣言」を行ってもらい、道路の大切さ、道路整備の必要性を呼びかけた。

一方、会場内では、「道の駅」、「私たちの『道』写真展」、「伊勢湾台風から40年」のパネル展示、協賛企業等による各種ゲーム大会、建設機械や道路パトロールカーの体験乗車など趣向を凝らした「みち」に関する催しを行い、来場の皆さんに「みち」についての認識と理解を、楽しみながら深めていただいた。

建設省のブースにおいては、小学校高学年を対象とする「ボール紙でつくる橋(ペーパーブリッジ)コンテスト」の募集を行い、約八〇名の児童に素材(ボール紙と接着剤)と応募用紙等を配布した。

また、第一回から実施している恒例のシティーウォークでは、「みんなで快適な『みち』を考え、つくりましょう」を合い言葉に、約二・三kmのコースを「クリーンウォークラリー」として実施し、約七〇〇名の参加者が「一日道路パトロール員」として歩道の空き缶やゴミを拾い(収集量約一トン)、「道路を常に広く美しく」の気運をアピールした。

このように、今年も暑さの中のイベントであったが、子供から若者、年輩者まで含め約一、〇〇

〇名の来場者があり、無事終了できたのもご協力戴いた協賛団体や関係各位のたまものと深くお礼を申し上げる次第である。

今後も更に充実したイベントにするように心掛け、住民参加型のイベントとして永く継続して行きたいと考えている。

第一〇回「青葉ロードパーク」

静岡県国道工事事務所
八月一日(火)「道の日」、静岡市呉服町の「青葉ロードパーク」において、建設省静岡県国道工事事務所、静岡県、静岡市、J日静岡管理局、静岡県道路公社、N T T、中部電力、静岡ガス、静岡県道路舗装協会、静岡県土木施工管理技士会、静岡県道路路標識標示業協会の共催により、第一〇回「青葉ロードパーク」を開催した。

このイベントは平成二年度より開催してきており、本年度で一〇回目を迎え、多数の報道関係者が取材に訪れテレビ・新聞で報道される等、この広報イベントを通じて広く一般市民に「道路をまもる月間」・「道の日」を周知するという点で、認知された行事となっている。

午前九時、静岡県国道工事事務所長の挨拶で幕を開けた「青葉ロードパーク」は、朝から雨が降ったりやんだりの天候であったが、午前午後一回ずつの大道芸の演技やミス静岡による来場者プレゼント

ントなどの多彩な催しや、各ブースにおける埋設ケーブルの展示、水を流して排水性舗装と透水性の比較実験とその効果を見てもらうためのカットモデル、新しい標識、「東海道ルネッサンス」のパネル展示、道路パトロールカーの体験乗車も行われ、日頃乗ることのできないパトロールカーに目を輝かせる子供達も見受けられた。

また、会場内での輪投げゲーム・ヨーヨー釣り、パソコンを使って作る「手作りうちわ」など、工夫を凝らした各ブースの展示内容に、子供から大人まで楽しんだ夏休みの一日となった。当日は、雨が降ったりやんだりの天候であったため、参加者は例年の半分の約三、〇〇〇名程度であったものの、テレビや新聞報道、広く一般市民に道路の意義・重要性について広報活動を推進するという点で意義深い催しとなり、盛況のうちに幕を閉じた。

マナーロードみえ⁹⁹

三重・北勢・紀勢国道工事事務所
FM三重の公開生放送を介して、広く道路をまもる月間の周知、道路の正しい利用や道路愛護思想の普及を図る事を目的として、八月一二日(休)一〇時から一六時まで、松阪市のショッピングセンター松阪マームにて、三重「道路をまもる月間」実行委員会の主催(建設省三重工事事務所・北勢

国道工事事務所・紀勢国道工事事務所・三重県・三重県道路協会)により「マナーロードみえ'99」を開催した。

当日は、一〇時から維持作業車等の建設機械の展示、小学生をはじめとした「夢の道」イラスト展、ボランティアによる道路清掃等パネル展示、「道路をまもる月間」アンケートの実施や、ストリートオルガン、風船ショー等を行い、一二時台にはステージ上で主催者挨拶、イラストコンクールの表彰式、道路に関するクイズ大会を行った。一三時からはFM三重による全国二三局ネットの公開生放送を行い、その中で、パーソナリティーと職員による「道・道路監視・道路巡回」に関する



マナーロードみえ'99

るトーク、道の駅レポート、東紀州体験フェスタ紹介、そしてドライブをテーマにしたFAX募集、ゲストトーク・ライブ等を行った。

一日を通して延べ三、〇〇〇人程度の人がイベントに参加し、その内約五〇〇名からアンケートを回収するなど、ラジオ放送と合わせ、広く一般市民に道路の意義・重要性について広報活動を推進するという点で、意義深い催しとなった。

道フェスタ岐阜

岐阜国道工事事務所

「道路をまもる月間」の広報活動の一環として、岐阜市正木の大型ショッピングセンターマーサ21で八月二一日(土)建設省岐阜国道工事事務所、岐阜県、岐阜市、日本道路公団、中部電力、NTT西日本、岐阜ガスの道路管理者と公益事業者との共催で、「みちフェスタ岐阜」を開催した。

実施した内容は次のとおり。

- ・岐阜国道のシンボルマスケット「れんげちゃん」のキーホルダー作り
- ・「れんげちゃん」と道の日キャラクター「こっちだヨウ平くん」との記念写真プレゼント
- ・バルーンショー
- ・道に関するクイズ大会
- ・「道路をまもる月間」関連、「道の駅」パネルの展示

- ・風船プレゼント
- ・道路作業車展示
- ・共催団体イベントコーナー
- ・スタンプリ

このイベントは、楽しみながら道路の意義や重要性について理解を深めてもらうのが狙いで、当日はたくさんのお親子連れが訪れ、一、〇〇〇個用意した風船がまたたくまになくなってしまいうほど大盛況であった。また、今年は、日頃なじみのない道路作業車等五台(道路パトロールカー、路面清掃車、トンネル清掃車、調査車、待機支援車)を屋外駐車場に説明看板とともに展示して、道路維持作業の大切さを紹介するとともにゴミのポイ捨て禁止を呼びかけた。

今後もさらに充実した広報活動を推進するとともに、これからも積極的に市民の中に飛び込む広報活動を続けていきたいと考えている。

自由研究お助け隊

名古屋・愛知・名四国道工事事務所
東海幹線道路調査事務所

八月二日から二〇日まで、愛知県内道路関係の四事務所は、合同で夏休み「自由研究お助け隊」を開設した。これは、「道路をまもる月間」の広報事業として県内の小学生を対象に、昨年度に引き続き実施したものである。「お助け隊」は、夏休み



自由研究お助け隊

の自由研究に「道路」を選び、勉強のサポーターとして利用してもらうため、道路に関する質問を電話、FAX、メール等によって受け付け、それに対する回答と資料の提供を行うものである。八月八日(日)には『お助け隊』のPRを兼ね、名古屋市科学館で一日相談室を設けた。科学館で開かれていた特別展の待ち時間等に約五〇人が『お助け隊』を訪れた。各事務所から夫々三名の「道博士」が対応し、中学生の「最近、温度が下がる舗装があることを聞いたが、どんな舗装なの?」。また、「雷は、どうしておきるの?」と道路以外の質問にも明快な回答! 期間中の利用者は、市町村の広報で知ったという生徒が目立ち、全体で四七

件の質問があった。

質問の内容は、校区の窒素酸化物調査のための交通量調査や、自分の住んでいる地域の道路に関する質問等、生活と道路の関わりについても関心もたれていることが判った。この『お助け隊』が、子供たちの疑問に答える場として利用され、道路への理解を深める契機になればと考えている。最後に担当者の感想を一言。

「道路をまもる月間」行事報告

「ホームページにも載せましたし、市町村広報や図書館への案内などいろいろやったのに、質問が予想外に少なかった。(まるで、大きな鬼が家をきれいに掃除してお菓子もそろえて待っていたのに村人が来ない、あの「泣いた赤鬼」の童話のようだ)でも、道路を研究する子供たちのため、来年もまた、がんばるぞー!」

近畿地方建設局では、八月の「道路をまもる月間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨にそって、道路に対する意識の高揚を図るべく、関係機関の協力を得て管内の道路関係事務所において多彩な行事を行った。

「道路をまもる月間」フェスティバル'99

奈良国道工事事務所

八月九日、JR奈良駅西口にある奈良一〇〇年會館において、奈良県、県下市町村、県警とともに「道路をまもる月間」フェスティバル'99を開催した。当日は、来場者が約一、〇〇〇名になるほどの盛況で、PRビデオ「暗越奈良街道」の上映

近畿地方建設局



フェスティバル'99セレモニー
各市町村長による「くす玉開披」

に始まり、功労者表彰では局長表彰の三団体、事務所長表彰の三名が、その活動状況の映像をパツクに表彰され、続いて、生駒市内在住で元婦人警官の「宮川花子さん」の迫力ある講演で盛況の内を終了した。

会場内には車椅子で体験する「バリアフリーコーナー」や、「京奈和自動車道」の模型やパネルの「展示コーナー」が設けられており、多くの方々の関心を集めた。

また、八月二四日には、橿原市内のかしはら万葉ホールで、「ちびっこふれあい劇場'99」を開催。約七〇〇人の元気なちびっこが集まる中、子供向けのPRビデオに始まり、歌のお姉さんと歌う「道



「道の相談コーナー」(紀南工事事務所)

の歌」では会場が歌声で一体となり、創作ぬいぐるみ劇「一休さんといたずらギツネ」(道路にいたずらはいけないよ)では、やさしく子供たちに「道路を大切に」と呼びかけ、夏休みの終わりを楽しく有意義に過ごしてもらった。

「ロードフェスタ'99」ほか

―道から知る遊びのいま、むかし―

紀南工事事務所

八月一日(日)那智勝浦町体育文化会館において、建設省、那智勝浦町の主催による「ロードフェスタ'99」を開催した。

今回のイベントは、道で行われた「遊び」をテーマに「道から知る遊びのいま、むかし」と題して、今と昔の道風景を再現し、多くの方々とコミュニケーションを図りながら、道路行政の活動をわかりやすく理解して頂くことを目的とした。「むかしの遊び」のイメージとして竹馬・竹細工を始めとする懐かしい道具を多数揃え、「いまの遊び」では、やすらぎ空間と題しインラインスケート、大道芸を中心に人にやさしい見せる道風景を再現した。また、ステージにおいては、CCガールズと事務所長及び町長による「道路」を題材にしたミニシンポを開催し、楽しく理解しやすい道路愛護の啓発を行った。

また、八月一〇日(火)には、南紀熊野体験博田辺

新庄シンボルパーク内「紀のみち・道づくり・未来びらきラリー館」において、パイレーツを一日館長として迎え「道に関するクイズ大会」やマラソンランナーの谷川真理さんのトークを催した。

さらに、熊野古道と隣接する国道等の紹介パネル展示、VICSのビデオ紹介のほか、今回新たな試みとして、道路に関する相談や質問・疑問にお答えする「道の相談コーナー」を本局路政課、和歌山工事事務所、日本道路公団、和歌山県、田辺市の各職員が、相談者からの質問にわかりやすく回答し、道路の愛護に対する理解や親しみ易い道路行政の呼びかけを行った。

「みちガエル・おおさかのみち」

―どーろおーきに大作戦'99―

大阪国道工事事務所

大阪国道工事事務所の今年の「道路をまもる月間」行事は、「みちガエル・おおさかのみち」―どーろおーきに大作戦'99―と題して、大阪梅田の「そねちか」(曾根崎地下道)と「クリスタ長堀」を中心に展開した。「そねちか」では、まず、「道路をまもる月間」に先だって、児童絵画の募集と「道」をテーマにした写真の募集を行い、これに応募していた子供達による絵画・写真展の除幕式を「道の日」のメインイベントとして行った。

もう一つのイベントは、日本ボーイスカウトの

子供達による「道路美化宣言」と道路愛護団体への感謝状贈呈である。これら一連のセレモニーを三〇分の間で一気に行ったので、スピード感があり、また、子供達を中心にして賑わい感のあるイベントになったと思う。

続いて、タレントの浜村淳さんと事務所長による事前打ち合わせなしのスリリングな「みちまちトークショー」が行われ、さらに、御堂筋の梅田と淀屋橋間で建設省、大阪府、大阪市の職員が一緒にチャラシの配布や不法駐輪へのエフ付けを行い市民に啓発を行った。

このように、市民との対話を念頭におきながら、道路管理者だけでなく、関係機関が一同に会して街頭PRを実施した今回のイベントは、同時に行った通行市民とのインタビュ方式の対話やアンケート対話に数多い建設的な意見が寄せられたこともあり、市民の反響も多く、大変有意義であった。

「道の日」オープニングセレモニーほか

滋賀国道工事事務所

八月一日(日)に彦根市駅前で行ったこのイベントは、広く道路をまもる月間の周知促進、道路の正しい利用や道路愛護思想の普及をはかることを目的とし、主催者滋賀国道工事事務所、滋賀県、彦根市、日本道路公団彦根管理事務所により、オ



「道の日クイズ」
「道の日」親子ふれあい劇場

オープニングセレモニー、たそがれライブを開催した。

当日は、午後四時からJR彦根駅前で行ったオープニングセレモニーとして、開催宣言、主催者挨拶、ゲスト森口博子さんの紹介と今年度の道路をまもる月間推進標語の紹介を行い、その後、オープニング会場の彦根市駅前から彦根市民会館までを彦根警察署のパトカーを先導に地元小学校のマーチングバンドといっしょにパレードを行い、沿道の市民に「道路をまもる月間」のPRを行った。

引き続き、花火大会が開催される彦根港に場所を移し、集まった市民を対象に「クイズ大会」を行い、道の大切さ、重要さをわかりやすく解説を加えながら訴えた。そして、舞台はみんなが待つ

ていた「道の日」たそがれライブと題して歌手の森口博子さんによるライブを行い、多数の観客で会場の盛り上がりは最高潮に達した。

また、八月二日(日)大津市民会館では、夏休みの子供を対象にしたマジックショー、クイズ大会、キャラクターショーを道の大切さや正しい使い方等の理解を深めてもらうため実施した。地元大津市をはじめ、滋賀県在住の子供とその両親から約一、九〇〇名の応募者より会場の都合上、一、三〇〇名を厳選した。とりわけ例年、参加者は幼少の子供が大半となっていることから対象をこの層に絞り、魔女軍団マジカルガールズ、ステイファニーの大マジックショーで幕をあげ、その後、主催者の挨拶を「道の日」キャラクターこっちだヨウ平が影の声で演出したり、「道の日クイズ」を参加者全員で行った。

休憩後の親子ふれあい劇場には、子供たちのヒーロー、テレビでも人気のあるアニメ「名探偵コナン」のぬいぐるみキャラクターショーで会場の子供から大人まで、夏休みの一日を十分楽しんでいたと思う。

これまで紹介した以外にも、将来は建設省の仕事につきたいと目を輝かせる小学生の「体験一日パトロール」、道路に捨てられるゴミの多さを実感していただいた地元住民との合同「クリーン作

戦」、高齢者、身体障害者の方々によるバリアフリー歩道の点検や意見交換など各事務所において、それぞれ地域の実情に応じたイベントが多数開催され、多くの方々に参加していただき、道路をま

もる月間の趣旨を理解していただいたとともに、私たち担当者においても、イベント参加者と直接ふれあうことで道路に対する期待や要求を直に感じ取ることのできた月間であったと思う。

「道路をまもる月間」・「道の日」関連行事

中国地方建設局

中国地方建設局では、毎年八月の「道路をまもる月間」、八月一日の「道の日」の趣旨にそつ

またた素直な気持ちで表現されているものであった。

て、「道の日」中国実行委員会、各地方公共団体並びに関係公益事業者等の協力を得て、本局及び各道路関係事務所において地域の特性を活かした多彩な行事を実施し、道路の正しい利用と道路愛護思想の普及を図ったのでその一部を紹介したい。

そのうちから特に優秀な作品として作文四編、ポスター六点の計一〇作品を中国地方建設局長賞に決定し、七月二十七日に広島市内のホテルにおいて表彰式を実施した。

また、八月四日までの九日間、市内の大型スーパーの正面玄関において受賞作品を展示した。

なお、この局長賞受賞作品を含めた一三六点の優秀作品については、後日作成する「平成一一年度作文・ポスター集」に掲載し、関係諸機関及び募集参加学校に配布する予定である。

道路に関する作文・ポスターの募集

中国地方建設局の主催で、中国地方の小中学生を対象に昭和五六年から実施し、今年で二〇回目となった「道路に関する作文・ポスターの募集」を行った結果、小学生二〇五校、中学校五五校のあわせて二六〇校から作文四四編、ポスター一、三三一点の応募があった。

いずれも道路の役割や未来の道路像等を原稿用紙や画用紙に描いたものであり、自分の体験をふ

中国地方道路写真コンテスト

「道の日」が制定された昭和六一年に、中国地方建設局と道路関係機関の計一一機関で発足した「道の日」中国実行委員会により、「道の日」のPRの

一環として第一三回中国地方道路写真コンテストを実施した。

昨年同様、腕に自信のある方を対象とした「一般Aの部」、スナップ写真等で気軽に参加できる「一般Bの部」、ちびっこ参加の「小・中学生の部」の三部門に分けて募集した結果、今年は「一般Aの部」が五〇六点、「一般Bの部」が二八八点、「小・中学生の部」が三九点の計八三三点という応募があった。

応募作品の内容は、道路と自然との調和を前面に出したもののや、人々の憩う場としての道路を表現したもの、あるいは、道路維持作業やボランティアの方々による道路清掃等を通して、道路を守ることの大切さを訴えたもの等、優れた作品が多数あった。

その中から「一般Aの部」から金賞一点、銀賞三点、銅賞六点の他に、「地域の道賞」として中国地方五県一市から一〇点ずつ計六〇点、「一般Bの部」から入選作品一〇点、「小・中学生の部」から入選作品五点を選出し、八月二十七日以降に中国地方建設局を初めとする中国地方各地の会場で表彰式を行った。

また、この入賞作品は中国地方各地のギャラリー等で展示されるほか、作品集として製本する予定である。

「道の駅」スタンプラリー

「道の駅」スタンプラリーは、「道の駅」をより多くの方々に知っていただき、利用者の方々の生の声を聞かせていただくために、昨年度に引き続き中国地方の「道の駅」及び高速道路のSA・PA等において実施した。

応募期間は七月一日から八月三十一日までで、応募者の中から抽選で、各「道の駅」周辺地域の特産品やハイウェイカード等をプレゼントした。

事務所における主な行事

「浜田・道の日フェア」について

浜田工事事務所

八月七日、浜田市内のしまねお魚センター横広場において、浜田・道の日PR協議会主催、浜田工事事務所協賛による、第九回「浜田・道の日フェア」を開催した。この「浜田・道の日フェア」は、道路利用者や周辺住民の方に、道路愛護思想の啓発と普及を目的として、協議会を結成し、平成三年から開催している。

今年も、建設機械の試乗や、道路に関するクイズ、騒音計による測定で大声を競う「大声コンテスト」など、道路に関係する様々なイベントを行い、二、〇〇〇名をこえる人々が集まった。

特に、今回初めて企画した「モデル歩道」は、会場内に延長四六mの歩道に、幅員・段差・勾配



人気の建設機械の試乗

に変化を持たせ、基準に合致した歩道と問題のある二種類の歩道を設置し、入場者に徒歩・自転車・車椅子・電動三輪車などで通行してもらい、歩道整備の大切さを実感してもらった。

その場で行ったアンケートの結果でも、八%以上の縦断勾配では車椅子での走行は無理があるなど、八〇%以上の人が、モデル歩道の構造上の問題を指摘したことなどによると、今回の企画が、歩道に対する問題意識の高揚に役立ったと実感している。

この他にも「道の日」記念イベントとして、「ま



モデル歩道

すだキャンペーンガール」が「一日出張所長」となり、益田国道維持出張所管内の道路パトロールを行ったり、道の駅ではチラシ・ウチワ等を配布するなど、道路に関する広報活動を行った。

管内の他の工事事務所においても、浜田工事事務所と同様に、パレードなどによる街頭PR活動や、利用者の意見・感想を道路行政に反映させるための「道路見学会」、一般市民の参加も得た「道路一斉清掃」等を実施し、道路愛護思想の啓発と普及を図った。

「道路をまもる月間」・「道の日」の行事

四国地方建設局

「道路をまもる月間」・「道の日」を迎え、四国地方建設局管内においても、道路愛護の精神の普及を目的として、様々な工夫を凝らしたキャンペーン活動を行った。

香川県内においては、香川地区道路をまもる月間運動推進連絡協議会（四国地方建設局、香川県高松市、日本道路公団四国支社、本州四国連絡橋公団第二管理局）の主催により、八月二日のオー



街頭キャンペーン

ピング街頭キャンペーンを皮切りに、メイン行事である「道の日」街頭パレードなどを行った。以下簡単にその内容について紹介すると、まず八月二日にオーピング街頭キャンペーンとして、高松市内ほか四カ所で、「道の日」のシンボルマークをプリントしたオリジナルTシャツを着用した約一〇〇人がうちわやチラシ入りグッズ等を配布して道路愛護を訴えた。

また四日には、国道一〇号・三〇号（中央通り）等の中央分離帯や歩道などを、NTTや四国電力、四国ガスその他の民間団体ボランティアも加わって、早朝道路一斉清掃を実施し、通勤途上の人々にアピールした。吸い殻や空き缶の投げ捨てが目立ち、道路を大切に使用することについての意識向上が不可欠であることが痛感された。六日には、小学校四～六年生の児童とその保護者一八組三十六名を招き、今春開通した来島海峡大橋や今治北道路等の高規格幹線道路、国道一〇号等の香川県内の主要道路などをバスで見学し、「道路」の役割や重要性等について認識してもらおうとともに、道路愛護の意識をより高めてもらうことを目的とした



道路一斉清掃

親子道路見学会を実施した。橋や道路一つにも大変な時間と労働力、膨大な費用等がかかることを学んでもらい、道路が果たしている役割、道路等の技術などについて大きな関心をもっていただけたらと考えている。

最後にメイン行事である「道の日」街頭パレードを一日に、高松市中心街において、香川県知事、高松市長、四国地方建設局長ほか、各機関の幹部が参集して実施された。香川県知事、高松市長の挨拶、四国地方建設局長の「道の日」メッセージ、さらにはミス高松による「道路愛護宣言」と続き、香川県警音楽隊による演奏等での出発式を行った後、商店街アーケード内一・五kmをパレ

ードし、うちわやチラシ入りグッズを配布しながら、買い物客等に、道路を広く、美しく大切に使いましょうとPRして、成功裡にキャンペーン活動を終了した。

「道路をまもる月間」行事報告

以上紹介した他、各工事事務所においても、街頭キャンペーン、道路清掃、道路見学会などが行われ、いずれも道路愛護の意識向上のための大きなPR効果があったものと考えている。

九州地方建設局

九州地方建設局では、八月の「道路をまもる月間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨にそい、道路の正しい利用と道路愛護の気持ちを高めるべく本局をはじめとして、管内の各事務所においても種々の広報行事を実施した。

以下、主な行事をいくつかご紹介したい。

福岡県内

八月八日(日)、福岡県内の道路関係機関(九州地方建設局及び福岡国道工事事務所・北九州国道工事事務所、福岡県、福岡市、北九州市、久留米市、日本道路公団九州支社、福岡北九州高速道路公社、福岡県道路公社)で構成する「道路をまもる月間行事実行委員会」主催の「道の日フェスタ'99」を福岡市の中心街である天神地区のホールと歩行者空間において実施した。

ホールのオープニング・セレモニーでは、主催

者代表挨拶の後、道路絵画コンクールの入賞者の表彰式と審査していただいた滝福岡教育大学教授の講評が行われた。今年で一七回を迎えるコンクールは、みんなにやさしい道²のテーマで、福岡県内の小学生九、三七二名の参加による共同作品を含む八、五四二点もの応募があり、入賞作品の選考は各機関参加のもと二日間にあわたって実施した。ホールでは元NHKうたのおねえさんによる「歌ってあそぼコンサート」、三遊亭歌之介の「独演会」のアトラクションが引き続き行われ、つめかけた約五〇〇名の方たちには楽しいひとときであった。

また、歩行者空間においては道の日パネル展、道路絵画の入賞・入選作品の展示、各道路管理者・公益事業者の広報コーナー、道に関するクイズを解いて回る道の日スタンプラリー等を実施し、二、〇〇〇名を超える参加者があって盛況だった。

また、歩行者空間においては道の日パネル展、道路絵画の入賞・入選作品の展示、各道路管理者・公益事業者の広報コーナー、道に関するクイズを解いて回る道の日スタンプラリー等を実施し、二、〇〇〇名を超える参加者があって盛況だった。



道の日フェスタ'99
各道路管理者・公益事業者紹介コーナー

用意したうちわやタオルなどの広報グッズも残らず配布し、行事を終了した。

長崎工事事務所

長崎では、建設省長崎工事事務所、長崎県、長崎市、佐世保市、諫早市、大村市、道路公団長崎管理事務所、長崎県道路公社の道路管理者及び一の協賛団体の協力により道路をまもる月間実行委員会を設立し広報活動を実施した。

八月一〇日の「道の日」に長崎県庁前で横断幕のぼりを持った建設省、長崎県、長崎市の職員約五〇名が参加して道の日キャンペーン出発式及び道路愛護団体と道路功労者の表彰伝達式を行った。

「道路は常に広く、美しく、安全に」をスローガンに長崎市内の主要道路の空き缶拾いを行った後、市内の繁華街でミス長崎を招いて風船などのPR用品を配布して道路愛護を呼びかけた。佐世保市では広報車と建設省、長崎県、佐世保市の道路パトロールカーで市内を街宣走行して道路の意義、重要性について広報した。

また、長崎市、佐世保市、諫早市及び大村市の小学生を対象に工事現場見学などのバスツアーを企画したところ、二八〇名の参加者があり道路の大切さを理解してもらえたことと思う。

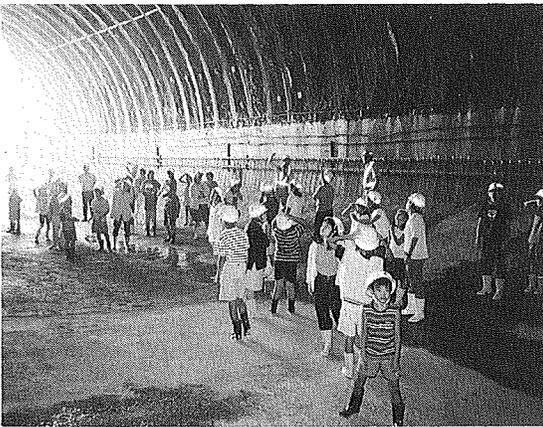


商店街でPR用品配布（長崎）

大分工事事務所

月間の初めには、街頭PRを大分市ほか二市一町で行った。広報チラシ・グッズなどを道行く人々に配布し、用意したラベンダーの鉢植はあつという間になくなる程の大盛況であった。

八月一〇日の「道の日」には、国・県・市の道路管理者合同で、今回で五回目となる「ふれ愛ロードセッション'99」を大分市竹町ガレリア広場で開催。ラジオの公開生放送を通じて、各道路管理者の事業説明や道路愛護を呼びかけた。広場内にはゲームコーナーやパネル展示・PRコーナー、安全運転体験コーナーなども設けられ、通りがかりの人々が興味深く見入ったり楽しんでいった。ま



ふれ愛ロードセッション'99 親子バスツアー

た、親子バスツアーには二〇組四〇名が参加し、日出B・P南端トンネルや大分自動車道米良―宮河内間の工事現場見学などをおこなった。初めて入るトンネル工事現場では、工事関係者の説明に興味深く熱心に聞き入っていた。

管内の道路清掃を各出張所毎に実施した。事務所全体に呼びかけ河川系・事務系の職員も多数参加し、延べ六五名で炎天下のもと汗を流して、歩道や植栽帯の空き缶やゴミ拾いを行った。清掃の様子はテレビニュースで放送された。

夜間特車指導取締りには、事務所の今年度新規採用職員にも参加してもらい、取締りの状況を見学したり、広報チラシやPRグッズの配布などをしてもらった。参加者からは、初めての体験に「道路管理って大変な仕事をやっているんだなあ」など驚きの声がかけていた。

宮崎工事事務所

八月一〇日道の日を、「'99宮崎道の日まつり」と銘打って、他の道路管理者と共同で市内のボンベルタ橋ポケットパークで街頭キャンペーンを実施した。

当日は、オープニングセレモニーの橋太鼓響座による太鼓、小学生の道の絵コンクール表彰式、街角クイズ、道の日シティFM公開生放送を行った。また、沿道の市民にチラシや道の日グッズの

配布を行った。

特に、道の日シテイFM公開生放送では、イベント会場に集まってくる人だけに広報するのではなく、シテイFMというメディアを通すことによって、通りすがりの人ももちろん、ラジオを聞いているリスナーに「道の日」の存在、「道」の持つ役割をわかりやすく伝え、道への関心や道の大切さを訴えた。また、放送の中で、当事務所の道路事業の紹介、三二kmという全国で一歩長い規制区間のある国道二二〇号線がなぜ度々通行止になるのか等を説明して、道路事業や通行止への理解と協力をお願いした。

マスコミも、地元NHK、MRT、UMKテレビ、宮日新聞が取材に訪れ、テレビ放映、新聞への掲載もなされ、「道路をまもる月間」の目的であ

る道路への関心と道路愛護精神の普及を図ることができた。

その他にも、八月三日〜一〇日まで、道の日道路絵画写真展をJR宮崎駅中央コンコースで行い、道の絵コンクールとして、宮崎市内の小学生へ道の絵を公募し、応募のあった一、七六八点の中から最優秀賞一点、優秀賞四点、入選四五点に選ばれたいずれも夢のある絵計五〇点と道路事業を紹介する写真パネルを展示した。初日の三日は、テレビ放映もされた。また、八月二七日は、昨年度に引き続き、日南市立油津小学校六年生による一日道路巡視員を実施した。一日道路巡視員を通して、小学生に道路の維持管理状況や道路の出来る過程を見てもらい道路への関心と道路の大切さを培ってもらった。

「道路をまもる月間」・「道の日」の行事

沖繩総合事務局

今年度も、「道路をまもる月間」沖繩地方推進協

議会（会長沖繩総合事務局長、構成沖繩県下の道

路管理者）は八月の「道路をまもる月間」、八月一

〇日の「道の日」の趣旨にそい、テレビ、ラジオ、

新聞による広報をはじめ、次の各種行事を実施し、道路の正しい利用と道路愛護思想の普及に努めた。

図画・作文コンクール

県下の小・中学生を対象に図画・作文の募集を行い、図画と作文あわせて七、六四八点もの素晴らしい作品の応募があった。その中から最優秀、優秀、佳作、入選を決定し、七月二日に表彰式を行い、賞状・副賞を授与した。作文の最優秀作

品については、本人の朗読によるラジオ放送を行った。図画の最優秀及び優秀作品については、「道の駅」許田にて八月七日から八月一三日まで展示会を行った。

また入選以上の図画と作文については七月二八日より八月二日まで那覇市内のとまりんにおいて展示会を行い、連日多くの方に見ていただいた。

中央地区オープニングセレモニー及び

街頭パレード（八月一〇日）

「道の日」の当日は、午前中までの豪雨で開催が心配され、関係者をヤキモキさせたが、午後からは雨はやみ予定どおり開催することができた。

街頭パレードに先立ち那覇市の中心街にあるパレットくもじ「ふれあい広場」において華々しくオープニングセレモニーが行われた。まずはじめに、沖繩総合事務局山本企画調整官が挨拶をし、道路の大切さ、必要性について理解を求めた。

次に今年度「道路をまもる月間」推進標語が横断幕の掲示とともに読み上げられた後、ミス沖繩の三嬢が「道の日」の宣誓を声高々に力強く行い、大きな拍手を受けた。その後アトラクションに移り、最初に沖繩の伝統芸能であるエイサーの衣装をまとった「琉球國祭り太鼓」の子供たちが勇壮な踊りとともに力強い太鼓の音を響かせ、道行く多くの人の足を止めて魅了した。



「道の日」街頭パレード

次に平成9年度全国マーチングフェスティバルで金賞を受賞した金城中学校によるマーチングバンドが行われ、軽快な演奏とリズムカルな動きで、広場に集まった多数の人々を楽しませ、アトラクションは大盛況の内に終えることができた。

また、会場の一角では、国道沿いに植えてあるヤシの木から採ったヤシの実を人々に配った。

アトラクション終了後、パトロール車を先頭に金城、上山の両中学校のプラスチックバンドも加わった約二五〇名の街頭パレードに移り地元の人のみならず多数の観光客が見守るなか、那覇市のメインストリート「国際通り」約一・五kmを横断幕を掲げ行進した。それに合わせ、国際通りにPR活動

の拠点を設け、道行く人々にパンフレットや粗品を手渡し「道の日」と「道路をまもる月間」の広報を行った。

なお、中央地区以外でも、宮古・八重山地区など沖縄県内五地区において街頭広報等種々の活動を行った。

道路愛護功労者表彰

八月一〇日に、沖縄総合事務局において表彰式を行った。これは、長年にわたり、道路の美化、道路の正しい利用など道路愛護に努め、その功績が顕著な者として県内道路管理者から推薦のあった者を厳選して表彰するもので、今年度は個人二名と七団体（建設大臣表彰一団体含む）が表彰された。

一日道路パトロール（八月一〇日）

道路の正しい利用と道路愛護の普及を図るため、県内の小学生を対象に国道事務所及び県土木事務所において、一日道路パトロールを実施した。事務所において、小学生二三名に「一日道路パトロール員」の任命書を授与した後、パトロール車や路面清掃車に乗車して事務所管内の一日道路パトロールを実施した。

親子道路施設見学会（八月一三日）

道路施設を親子で見学することにより、道路の



道路愛護功労者表彰

もつ役割、正しい利用のあり方等道路に対する認識を深めることを目的に実施している。今回は、沖縄自動車交通管制室や浜比嘉大橋などの見学に二三組五二人の親子が参加し、熱心に職員の話に耳を傾け、多くの質問を発し、道路についての関心を深めた。子供達にとっては、道路施設がより身近になったと思われる。

今度とも「道路をまもる月間」「道の日」の充実を図り道路の正しい利用、道路の大切さについての認識を広めていきたい。

環境影響評価法の施行と 省令改正及び関連通達について

道路局道路環境課

一 はじめに

建設省所管の道路事業に係る環境影響評価については、これまで、昭和五九年八月二八日付閣議決定「環境影響評価の実施」を受けて作成された

「建設省所管事業に係る環境影響評価実施要綱（昭和六〇年四月一日、以下「実施要綱」という）」

により実施されてきたところであるが、平成一年六月一二日より環境影響評価法（平成九年法律第八一号、以下「法」という）が全面施行されたことにより、今後はこの法に基づいて行うこととされたところである。

そこで、本稿では、

①これまでの実施要綱による環境影響評価と法による環境影響評価の違い

②法公布以降制定された施行令、規則、省令の内容
③今般の法施行に伴い、改正された省令及び新たに発出された通達の内容
について概説することとする。

二 実施要綱による環境影響評価と法による環境影響評価の違い

実験要綱による環境影響評価と法による環境影響評価の違いを、①法制上の位置づけ、②対象とする事業、③環境影響評価の内容、④環境影響評価の手法、⑤地方公共団体の条例との関係及び⑥環境影響評価の手続きの特例等、の観点から整理したものを表1に示す。また、実施要綱による環境影響評価と法による環境影響評価の手続きフロ

ーを比較したものを図1に示す。

表1、図1からも解るように、実施要綱による環境影響評価と法による環境影響評価の最も大きな違いは、法による環境影響評価では、実施要綱による環境影響評価にはなかった、①スクリーニングの連続性と②スコوپピングの連続性が導入されたことである。

1 スクリーニング手続き

スクリーニングとは、必ず環境影響評価を行うとされている事業（以下「第一種事業」という）の規模に満たない事業（以下「第二種事業」という）の事業（以下「第二種事業」という）については、主務大臣が都道府県知事の意見を勘案して個別に環境影響評価の必要性を判断するという手続きで

表1 「実施要綱」と「法」による環境影響評価の違い

実施要綱による環境影響評価	法による環境影響評価
<p>(1)法制上の位置付け</p> <p>1)環境影響評価の法律上の義務化 行政指導という形で、事業者の任意の協力に依拠して実施。</p> <p>2)事業実施の制限 (規定なし)</p> <p>3)環境影響評価の結果の許認可等への反映 行政指導であるため、環境影響評価の結果を許認可等に反映させることには限界。(許認可等に係る法律の規定に反しない限りにおいて、配慮。)</p> <p>(2)対象とする事業</p> <p>1)事業種の追加 道路、河川等11事業。</p> <p>2)スクリーニング手続 (規定なし)</p> <p>(3)環境影響評価の内容</p> <p>1)環境影響評価の対象と視点 対象となる環境は、公害の防止(大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、悪臭、地盤沈下、土壌汚染)及び自然環境の保全(動物、植物、地形・地質、景観、野外レクリエーション地)。 〔あらかじめ事業者が環境基準等を環境保全目標として設定し、これを達成するか否かの観点から評価。〕</p> <p>2)スコージング手続(早期段階からの環境情報の収集) (規定なし)</p> <p>3)準備書・評価書の記載事項の拡充 (規定なし)</p> <p>(4)環境影響評価の手続の改善</p> <p>1)意見聴取手続 意見提出の機会は1回(準備書段階)。地方公共団体以外の一般の意見提出者は、関係地域の住民に限定</p> <p>2)評価書の補正 評価書の公告後、評価書を主務大臣に送付。主務大臣は、許認可等に当たり配慮。(評価書の補正手続なし)</p> <p>3)環境庁長官の意見 環境庁長官は、主務大臣から求められたときのみ意見。</p> <p>4)評価書の公告後の環境評価の再実施 (規定なし)</p> <p>(5)地方公共団体の条例との関係 地方公共団体の環境影響評価条例等について、閣議決定要綱との整合性の配慮を要請。</p>	<p>事業者の法律上の義務として実施。</p> <p>事業者は、評価書の公告を行うまでは、対象事業を実施してはならない。</p> <p>環境影響評価法で横断条項を規定することにより、許認可等に係る個別法の審査基準に環境の保全の観点が含まれない場合であっても、環境影響評価の結果を許認可等に確実に反映。</p> <p>発電所を追加し、12事業。 事業種の詳細は政令で定められ、新たに大規模林道、在来線鉄道を追加。</p> <p>必ず環境影響評価を行う事業(第一種事業)の規模に満たない事業であっても、一定規模以上の(第二種事業)については、主務大臣が都道府県知事の意見を勘案して個別に環境影響評価の要否を判断する手続(スクリーニング手続)を導入。事業者はこれに従い環境影響評価を実施。</p> <p>対象となる環境は、環境基本法の環境一般。(公害の防止及び自然環境の保全のほか、例えば生物の多様性、地球環境問題、廃棄物の発生の抑制、人と自然の触れ合い、アメニティ等のよりよい環境の状況の確保等が検討) 〔実行可能な範囲内で環境への影響をできるだけ回避し、低減するも〕 〔のであるか否かを評価する視点を取り入れる。〕</p> <p>事業者が環境影響評価の方法書を公告・縦覧し、地方公共団体や住民等の意見を聴いて、環境影響評価の項目と手法を個別に選定する手続(スコージング手続)を導入。</p> <p>準備書等の記載事項に、以下の事項を追加。 ・予測の不確実性に関する事項。 〔環境影響評価を行ったにもかかわらず、影響の内容、程度が明らか〕 〔にならなかった事項。〕 ・環境保全措置の検討の経過。 (複数案の比較検討、実行可能なよりよい技術の導入の検討等。)</p> <p>・評価後の調査と、これに基づく環境保全措置。 (フォローアップ)</p> <p>・委託先の名称等。</p> <p>意見提出の機会は2回(方法書及び準備書段階)。 一般の意見提出者については、地域限定を撤廃。</p> <p>評価書の公告前に、主務大臣や環境庁長官の意見を求め、必要に応じ評価書を補正。補正後の評価書を送付後、公告。</p> <p>環境庁長官は、自らの判断で必要に応じ主務大臣に意見。</p> <p>評価書の公告後、事業実施区域及びその周辺の環境変化等特別の事情があるときは、事業者は環境影響評価の再実施が可能。</p> <p>①環境影響評価法の対象事業以外の事業に係る環境影響評価の手続、②環境影響評価法の手続についての地方公共団体における手続(地方公共団体の意見形成のための審議会や公聴会の開催等)について、条例を定めることは可能。</p>
<p>(6)環境影響評価の手続の特例等</p> <p>①都市計画に定められる対象事業等に関する特例 都市計画決定権者が事業者に代わるものとして、都市計画決定手続と併せて環境影響評価を実施。</p> <p>②港湾計画に係る環境影響評価の手続 港湾管理者が重要港湾に係る一定の港湾計画の決定について環境影響評価を実施。</p>	

ある。第一種事業及び第二種事業の要件は、環境影響評価法施行令で定められており、その内容は表2に示すとおりである。

法の項目並びに調査、予測及び評価の手法を記載した方法書を公告・縦覧し、地方公共団体の意見等を聞いて、項目と手法を個別に選定するという手続きである。

2 スコーピング手続き

スコーピングとは、対象事業に係る環境影響評価

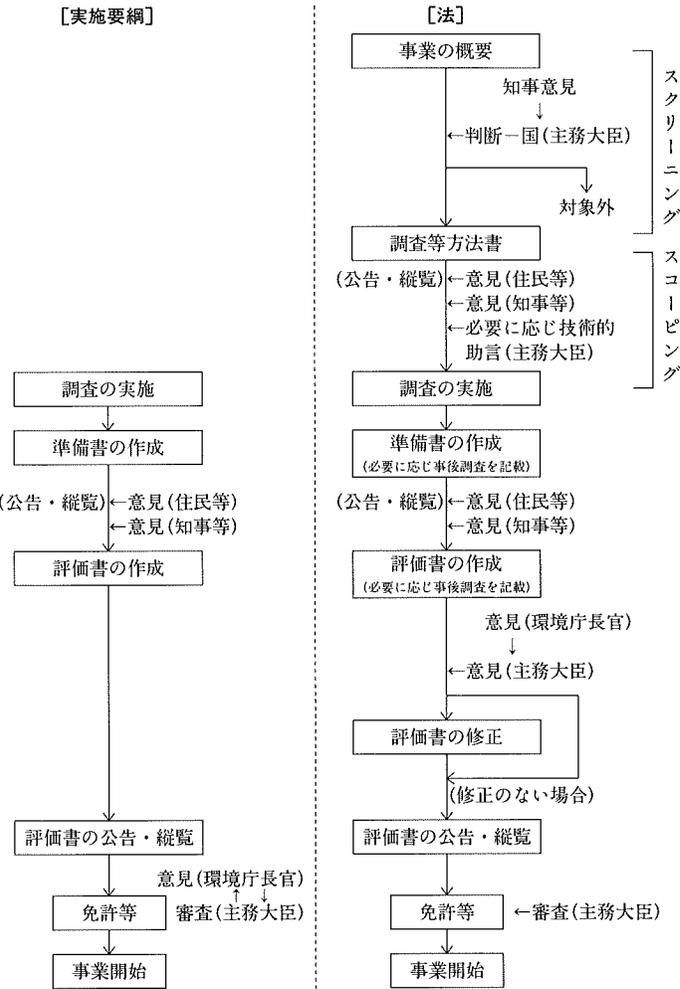


図1 「実施要綱」と「法」による環境影響評価の手続きフローの比較

表2 第一種事業及び第二種事業の要件（環境影響評価法施行令の別表第一より）

第一種事業の要件	第二種事業の要件	法律の規定
イ 高速自動車国道法（昭和三十一年法律第七十九号）第四十一条の高速自動車国道の新設の事業		
ロ 高速自動車国道法第四十一条の高速自動車国道の改築の事業であつて、車線（道路構造令（昭和四十五年政令第三十二号）第二条第六号の登坂車線、同条第七号の屈折車線及び同条第八号の変連車線を除く。以下同じ。）の数の増加を伴うもの（車線の数の増加に係る部分の長さが一キロメートル以上であるものに限る。）		道路整備特別措置法第七條の三第一項又は第七條の十四第一項若しくは第六項
ハ 道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）第七條の二第一項に規定する首都高速道路若しくは同条第二項に規定する阪神高速道路又は同法第七條の十四第一項に規定する指定都市高速道路（以下「首都高速道路等」という。）の新設の事業（車線の数が四以上である道路を設けるものに限る。）		
ニ 首都高速道路等の改築の事業であつて、車線の数の増加を伴うもの（改築後の車線の数が四以上であり、かつ、車線の数の増加に係る部分の長さが一キロメートル以上であるものに限る。）		
ホ 道路法（昭和二十七年法律第八十号）第五條第一項に規定する道路（首都高速道路等であるものを除く。以下「一般国道」という。）の新設の事業（車線の数が四以上であり、かつ、長さが一キロメートル以上である道路を設けるものに限る。）	一般国道の新設の事業（車線の数が四以上であり、かつ、長さが七・五キロメートル以上十キロメートル未満である道路を設けるものに限る。）	事業を実施しようとする者（以下「事業主体」という。）が建設大臣以外の者である場合につき、道路法第七十四條第二号
ヘ 一般国道の改築の事業であつて、道路の区域を変更して車線の数を増加させ又は新たに道路を設けるもの（車線の数の増加に係る部分（改築後の車線の数が四以上であるものに限る。）及び変更後の道路の区域において新たに設けられる道路の部分（車線の数が四以上であるものに限る。）の長さの合計が一キロメートル以上であるものに限る。）	一般国道の改築の事業であつて、道路の区域を変更して車線の数を増加させ又は新たに道路を設けるもの（車線の数の増加に係る部分（改築後の車線の数が四以上であるものに限る。）及び変更後の道路の区域において新たに設けられる道路の部分（車線の数が四以上であるものに限る。）の長さの合計が一キロメートル以上であるものに限る。）	道路整備特別措置法第三條第一項若しくは第四項若しくは第七條の十二第一項若しくは第十四項又は本州四国連絡橋公団法（昭和四十五年法律第八十一号）第三十一條第一項

表3 環境影響評価手続き中において手続きのやり直しを必要としない軽微な修正の要件

事業の諸元	手続きを経ることを要しない修正の要件
道路の長さ	道路の長さが20パーセント以上増加しないこと。
対象事業実施区域の区域	修正前の対象事業実施区域から100メートル以上離れた区域が新たに対象事業実施区域とされない。
車線の数	車線の数が増加しないこと。
設計速度	設計速度が増加しないこと。

表4 環境影響評価手続き後において手続きのやり直しを必要としない軽微な修正の要件

事業の諸元	手続きを経ることを要しない修正の要件
道路の長さ	道路の長さが10パーセント以上増加しないこと。
対象事業実施区域の区域	変更前の対象事業実施区域から100メートル以上離れた区域が新たに対象事業実施区域とされないこと。
車線の数	車線の数が増加しないこと。
設計速度	設計速度が増加しないこと。
盛土、切土、トンネル、橋若しくは高架又はその他の構造の別	盛土、切土、トンネル、橋若しくは高架又はその他の構造の別が連続した1,000メートル以上の区間において変更しないこと。
高速自動車国道と交通の用に供する施設を連結させるための高速自動車国道の施設その他道路と交通の用に供する施設で当該高速自動車国道の施設に準ずる規模を有するものを設置する区域（以下「インターチェンジ等区域」という。）の位置	変更前のインターチェンジ等区域から500メートル以上離れた区域が新たにインターチェンジ等区域とならないこと。

三 法公布以降制定された施行令、規則、省令の内容

法の公布の後、制定された関連する施行令、規則、省令は以下の通りである。

- ① 環境影響評価法施行令（平成九年一月三日、以下「施行令」という）
- ② 環境影響評価法施行規則（平成一〇年六月一日、以下「規則」という）
- ③ 道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に

行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令（平成一〇年六月二日、以下「主務省令」という）

1 施行令

施行令は、平成九年二月三日付で制定されたものであるが、その主な内容は、①法の第二条第一項に従って規定された前述の第一種事業と第二種事業の要件と②法の第二十一条及び第三十一条に従って規定された軽微な修正において環境影響

評価のやり直しの手続きを要しない修正の要件等である。

環境影響評価のやり直しの手続きを要しない修正の要件とは、具体的には、方法書の公告・縦覧以降評価書の公告・縦覧までのいわゆる環境影響評価の手続き実施中における、軽微な修正において環境影響評価手続きのやり直しを行う必要のない要件（表3）と、評価書の公告・縦覧以降事業の実施までのいわゆる環境影響評価手続き終了後の軽微な修正において環境影響評価手続きのやり直しを行う必要のない要件（表4）のことである。それぞれを表3、表4に示す。

2 施行規則及び主務省令

施行規則と主務省令は、ともに平成一〇年六月二日付で制定されている。

(1) 施行規則

施行規則では、方法書・準備書・評価書についての公告の方法、縦覧の場所、公告する事項、意見書の提出及び説明会の開催に関する事項について規定している。

(2) 主務省令

主務省令では、①第二種事業の判定基準、②方法書の作成、③環境影響を受ける範囲と認められる地域、④環境影響評価の項目等の選定指針、⑤環境保全措置に関する指針、⑥準備書の作成、⑦

評価書の作成及び⑧評価の補正に関し、定めることとしてたが、平成一〇年六月一二日段階では、上記のうち①から⑤までについて制定し、⑥から⑧については平成一一年六月一二日付の省令改正時において、①、②に関する修正・追加分とあわせて制定されたところである。

平成一〇年六月一二日段階における主務省令の概要を以下に示す。

① 第二種事業の判定基準

届出に係る第二種事業について、その第二種事業が以下の要件のいずれかに該当するときは、判定権者（免許権者等）が環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあると認め、法に基づく環境影響評価その他の手続きを実施させるものと判定することとした。

a. 事業の内容により、同種の一般的な事業と比べて環境影響の程度が著しいものとなる恐れが大きいこと。

b. 環境影響を受けやすい対象が存在し、当該第二種事業の内容が相当程度の環境影響を及ぼす恐れがあること。

c. 環境の保全を目的として法令等により指定された対象が存在し、当該第二種事業の内容が相当程度の環境影響を及ぼす恐れがあること。

d. 既に環境が悪化している地域が存在し、当

該第二種事業の内容が相当程度の環境影響を及ぼす恐れがあること。

e. 他の密接に関連する同種の事業と一体的に行われ、事業の規模の合計が第一種事業の規模に該当し、又は総体としてb.、d.のいずれかに該当することとなること。

② 方法書の作成

方法書の作成に関し、事業の内容、対象事業実施区域及びその周囲の概況、環境影響評価の項目・手法のそれぞれについて、具体的な記載事項及びその要領を定めた。

③ 環境影響評価を受ける範囲と認められる地域

a. 方法書の周知を図る範囲として定められる環境影響を受ける範囲と認められる地域について、事業者がこれを定める際の要件を定めた。

b. 環境影響を受ける範囲であると認められる地域は、対象事業実施区域及び既に入手している情報によって一以上の環境要素に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とした。

④ 環境影響評価の項目等の選定指針

事業者が環境影響評価を行う項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定するに当たっての指針を定めた。

a. 項目等の選定に際して把握する事業特性及び地域特性の内容について規定した。

b. 環境影響評価の項目の選定に当たっては、事業の環境要因が環境に及ぼす影響の重大性を踏まえて、主務省令で示す標準項目に必要に応じ追加、削除を行うことにより選定すること等を規定した。

c. 環境要素の範囲には、従来の環境影響評価の項目である大気汚染、水質汚濁などの典型七公害、動植物等に加え、生態系、人と自然との触れ合い活動の場、廃棄物等が含まれることを規定した。

d. 環境要素の区分ごとの調査・予測・評価の手法の基本的内容、標準項目に係る調査及び予測の手法は主務省令で示す標準手法に必要に応じ重点化（標準手法より詳細な手法）、簡略化（標準手法より簡略化された手法）を行うことにより選定すること等を規定した。

e. 評価の手法は、環境影響が事業者のより実行可能な範囲内でできる限り回避され、または低減されており、必要に応じその他の方法により環境保全についての配慮が適正になされているかどうか、環境基準等と調査・予測結果との間に整合が図られているかどうかを評価する手法であること等に留

意して選定することを規定した。

⑤ 環境保全措置に関する指針

事業者が環境影響評価を行う過程において環境保全措置を検討するに当たつての指針を定めた。

a. 事業者は、環境影響がないまたは極めて小さい場合以外は、事業者により実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避し、又は低減すること、必要に応じ損なわれる環境の有する価値を代償すること及び環境基準等の達成に努めることを目的として、環境保全措置を検討することを規定した。

b. 環境保全措置は、回避・低減を検討した後、必要に応じ代償措置を検討すること、検討後に複数案の比較検討や実行可能なより良い技術が取り入れられているかどうか等の検証を行うこと等を規定した。

c. 事業者は、予測の不確実性が大きい選定項目についての環境保全措置又は効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合で、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるときは、事後調査（工事の実施中及び供用後の環境の状況を把握するための調査）を行うこと等を規定した。

四 改正省令と関連通達

1 改正省令

平成一〇年六月一二日付けの主務省令は、前述のように平成一一年六月一二日付けで改正されている。改正の主な内容は以下のとおりであり、新旧対照表は表5に示すとおりである。

(1) 第二種事業の届出（第一条）

（法第四条第一項関係）

第二種事業を実施しようとする者が、第二種事業に係る判定を受けるため、判定権者（免許権者等）に届け出る届出書の様式を定めた。

(2) 方法書の作成（第二条）

（法第五条第一項関係）

方法書の作成に関する記載事項のうち対象事業の内容に係るものについて、環境影響評価のやり直し手続きを要しない前述の軽微な修正等の範囲を定めた環境影響評価法施行令を踏まえ、所要の改正を行った。

(3) 準備書の作成に（第十八条）

（法第十四条第一項関係）

準備書の作成に関し、①対象事業の内容、②調査、予測及び評価の結果、③環境保全措置、④事後調査、⑤環境影響の総合的な評価、等についての記載事項及び記載上の留意事項を定めた。

(4) 評価書の作成（第十九条）

（法第二十一条第二項関係）

評価書の作成に関し、準備書の記載事項及び記載上の留意事項の規定を準用するとともに、その作成に当たつては、準備書に記載した事項との相違を明らかにしなければならぬものとした。

(5) 評価書の補正（第二十条）

（法第二十五条第二項関係）

評価書の補正に関し、補正に当たつては、修正前の評価書に記載した事項との相違を明らかにしなければならぬものとした。

2 関連通達

主務省令の改正にあわせて、道路事業に係る環境影響評価を適正に行うため、主務省令の解説を目的とした通達を別紙（一部省略）のように平成一一年六月一日付で発出したところである。

表5 道路事業に係る環境影響評価の項目並びに該当項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令の一部を改正する省令案

改正案

現行

第二種事業の届出

第一条 環境影響評価法施行令(平成九年政令第三百四十六号。次条第二項第一号及び第二條第一項において「令」という。別表第一の一の項のホ又はへの第三欄に掲げる要件に該当する第二種事業(次条において「第二種道路事業」という。)に係る環境影響評価法(以下「法」という。)

(第二種事業の判定の基準)

第一条の二 第二種道路事業に係る法第四條第三項(同条第四項及び法第二十九條第二項において準用する場合を含む。)の規定による判定については、当該第二種道路事業が次に掲げる要件のいずれかに該当するときは、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあると認めるものとする。

一 一四 (略)

2 第二種道路事業が前項各号のいずれの要件にも該当しない場合において、当該第二種道路事業が他の密接に関連する同種の事業と一体的に行われ、かつ、次のいずれかに該当することとなるときは、前項の規定にかかわらず、当該第二種道路事業は環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあると認めるものとする。

一 当該第二種道路事業の規模及び当該同種の事業の規模の合計が、令別表第一の一の項のホ又はへの第二欄に掲げる要件のうち事業の規模に係るものに該当することとなるとき。

(方法書の作成)

第二条 令別表第一の一の項のイからへまでのいずれかの第二欄又は第三欄に掲げる要件に該当する対象事業(以下「対象道路事業」という。)に係る事業者(以下単に「事業者」という。)は、対象道路事業に係る方法書に法第五條第一項第二号に規定する対象事業の内容を記載するに当たっては、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 一三 (略)

四 対象道路事業に係る道路の車線の数

五 対象道路事業に係る道路の設計速度

六 前各号に掲げるもののほか、対象道路事業の内容に関する事項(既に決定されている内容に係るものに限る。)であつて、その変更により環境影響が変化することとなるもの。

2 事業者は、対象道路事業に係る方法書に法第五條第一項第三号に掲げる事項を記載するに当たっては、入手可能な最新の文献その他の資料により把握した結果(当該資料の出版を含む。)を第

(第二種事業の判定の基準)

第一条 環境影響評価法施行令(平成九年政令第三百四十六号。次項第一号及び次条第一項において「令」という。別表の一の項のホ又はへの第三欄に掲げる要件に該当する第二種事業(以下この条において「第二種道路事業」という。)に係る環境影響評価法(以下「法」という。)

一 一四 (略)

2 第二種道路事業が前項各号のいずれの要件にも該当しない場合において、当該第二種道路事業が他の密接に関連する同種の事業と一体的に行われ、かつ、次のいずれかに該当することとなるときは、前項の規定にかかわらず、当該第二種道路事業は環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあると認めるものとする。

一 当該第二種道路事業の規模及び当該同種の事業の規模の合計が、令別表の一の項のホ又はへの第二欄に掲げる要件のうち事業の規模に係るものに該当することとなるとき。

(方法書の作成)

第二条 令別表の一の項のイからへまでのいずれかの第二欄又は第三欄に掲げる要件に該当する対象事業(以下「対象道路事業」という。)に係る法第五條第一項第二号に規定する対象事業の内容は、次に掲げる事項とする。

一 一三 (略)

四 前三号に掲げるもののほか、対象道路事業の内容に関する事項(既に決定されている内容に係るものに限る。)であつて、その変更により環境影響が変化することとなるもの。

2 事業者(対象道路事業に係る事業者をいう。以下同じ。)は、対象道路事業に係る方法書に法第五條第一項第三号に掲げる事項を記載するに当たっては、入手可能な最新の文献その他の資料に

五条第一項第二号に掲げる事項の区分に応じて記載しなければならない。

3 事業者は、対象道路事業に係る方法書に第一項第二号に掲げる事項及び前項の規定により把握した結果を記載するに当たっては、その概要を適切な縮尺の平面図上に明らかにしなければならない。

4 5 (略)

(準備書の作成)

第十八条 事業者は、法第十四条第一項の規定により対象道路事業に係る準備書に法第五条第一項第二号に規定する対象事業の内容を記載するに当たっては、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 第二条第一項第一号から第五号までに掲げる事項

二 対象道路事業に係る道路の区間

三 対象道路事業に係る道路の区分、計画交通量及び構造の概要（盛土、切土、トンネル、橋若しくは高架又はその他の構造の別を含む。）

四 対象道路事業の工事計画の概要

五 対象道路事業に係る道路のインターチェンジ等区域（高速自動車国道と交通の用に供する施設を連結させるための高速自動車国道の施設その他道路と交通の用に供する施設を連結させるための施設で当該高速自動車国道の施設に準ずる規模を有するものを設置する区域をいう。）の位置

六 前各号に掲げるもののほか、対象道路事業の内容に関する事項（既に決定されている内容に係るものに限る。）であつて、その変更により環境影響が変化することとなるもの

2 第二条第二項から第五項までの規定は、法第十四条の規定により事業者が対象道路事業に係る準備書を作成する場合について準用する。この場合において、第二条第二項中「その他の資料」とあるのは、「その他の資料及び第五条第二項の規定による聴取又は確認」と、同条第三項中「前項」とあるのは、「第十八条第二項において準用する前項」と、同条第四項中「第五条第一項第四号」とあるのは、「第十四条第一項第五号」と読み替えるものとする。

3 事業者は、対象道路事業に係る準備書に法第十四条第一項第七号イに掲げる事項を記載するに当たっては、第九条第五項並びに第十条第四項及び第六項において明らかにしなければならないこととされなければならない。第九條第六項において比較できるようにしなければならないとされた事項、第十條第五項において明らかにできるようにするに留意しなければならないとされた事項の概要を併せて記載しなければならない。

4 事業者は、対象道路事業に係る準備書に法第十四条第一項第七号ロに掲げる事項を記載するに当たっては、第十四条の規定による検討の状況、第十五条の規定による検証の結果及び第十六条各号に掲げる事項を記載しなければならない。

5 事業者は、対象道路事業に係る準備書に法第十四条第一項第七号ハに掲げる事項を記載するに当たっては、第十七条第三項の規定により明らかにされた事項を記載しなければならない。

6 事業者は、対象道路事業に係る準備書に法第十四条第一項第七号ニに掲げる事項を記載するに

より把握した結果（当該資料の出典を含む。）を第五条第一項第二号に掲げる事項の区分に応じて記載しなければならない。

3 事業者は、対象道路事業に係る方法書に第一項第二号及び前項の規定により把握した結果を記載するに当たっては、その概要を適切な縮尺の平面図上に明らかにしなければならない。

4 5 (略)

第二種事業概要等届出書

年 月 日

建設大臣 殿

届出者 住所
氏名
〔法人にあつてはその名称、代表者の氏名及び
主たる事務所の所在地〕

道路事業に係る第二種事業について、環境影響評価法第4条第1項の規定により次のとおり届け出ます。

第二種事業の名称	
第二種事業の目的	
第二種事業の種類	
第二種事業の規模	
第二種事業が実施されるべき区域	
第二種事業に係る技術、工法その他の事業の内容のうち同種の一般的な事業と比べて特に異なっていると認められる事項	

記載要領

- 1 第二種事業の種類は、一般国道の新設又は改築の別を記載すること。
- 2 第二種事業の規模は、道路の長さについてキロメートルを単位とし、小数点以下第2位を切り捨てて記載すること。
- 3 第二種事業が実施されるべき区域は、当該第二種事業が実施されるべき区域が含まれる都道府県及び市町村（特別区を含む。）の名称を記載するものとし、当該区域及び周囲の概況を明らかにした適切な縮尺の平面図を添付すること。
- 4 用紙の大きさは、日本工業規格A4とすること。

当たつては、同号イからハまでに掲げる事項の概要を一覧できるとりまとめて記載しなければならぬ。

（評価書の作成）

第十九条 前条の規定は、法第二十一条第二項の規定により事業者が対象道路事業に係る評価書を作成する場合について準用する。

2 事業者は、法第二十一条第二項の規定により対象道路事業に係る評価書を作成するに当たつては、対象道路事業に係る準備書に記載した事項との相違を明らかにしなければならない。

（評価書の補正）

第二十条 事業者は、法第二十五条第二項の規定により対象道路事業に係る評価書の補正をするに当たつては、補正前の対象道路事業に係る評価書に記載した事項との相違を明らかにしなければならない。

道路事業に関する環境影響評価の実施について

平成十一年六月十一日 建設省環境発第21号 建設省道路局長から各地方建設局長、北海道開発局長、沖縄総合事務局長、日本道路公団総裁、首都高速道路公団理事長、阪神高速道路公団理事長、本州四国連絡橋公団総裁、各都道府県知事、各政令指定市長あて通知

環境影響評価法（平成九年法律第八十一号。以下「法」という。）が平成九年六月十三日に公布され、平成十一年六月十二日から全面施行されることとなり、これに伴い、道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令（平成十年建設省令第十号。以下「省令」という。）が平成十年六月十二日に公布施行され、また、同省令の一部を改正する省令（平成十一年建設省令第十八号）が平成十一年六月十一日に公布され、同年六月十二日から施行されることであるが、道路事業に係る環境影響評価その他の手続を実施するに当たっては、下記の事項に十分留意されたい。

記

第1 第二種事業の届出関係

第二種事業の届出の段階では、事業の諸元が決定していないことが想定されることから、届出書では、事業の詳細な内容までを記載する必要はなく、事業の目的、種類、規模、事業が実施されるべき区域、及び、事業に係る技術、工法その他の事業の内容のうち同種の一般的な事業と比べて特異な点と認められる事項を記載する。

第2 第二種事業の判定の基準関係

1 省令第一条の二第一項第二号及び第四号という「入手可能な知見」とは、出版物に記載されていること等により、一般的に入手することが可能な知見を指し、判定権者が通常入手できないものは含まれない。

2 省令第一条の二第一項第二号ロという「人の活動によっ

て影響を受けていない若しくはほとんど受け付けていない自然環境」には、自然環境保全法（昭和四十七年法律第八十五号）に基づく自然環境保全基礎調査における植生自然度十から八の区分に相当する植生（自然草原、自然林、二次林のうち自然林に近いもの）、原生流域、河川の水際線の中で人工改変を受けていない河岸、自然湖岸、自然海岸等が該当する。

なお、植生自然度七の区分に該当する植生（二次林）等であっても、「野生生物の重要な生息地若しくは生育地」に該当するものは、同号ロに該当する。

3 省令第一条の二第一項第四号ニという「相当範囲にわたる地盤の沈下が発生している地域」とは、国及び対象となる道路事業が実施される区域を管轄する地方公共団体等が既に公表している資料等により、ある程度の地域的な広がりをもつて、年間二センチメートル以上の地盤の沈下が認められる地域をいう。

4 省令第一条の二第二項という「他の密接に関連する同種の事業と一体的に行われ」とは、当該第二種道路事業に該当する道路と他の道路が相互に連続する場合、当該第二種道路事業に該当する道路と他の道路がインターチェンジ又はジャンクションにおいて連結する場合等、一体的に計画される場合をいう。

第3 方法書の作成関係

1 省令第二条第一項第二号という「対象道路事業実施区域」とは、当該道路事業により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増設が想定される概ねの範囲とし、工事施工ヤード及び工用道路等の設置が想定される概ねの範囲も含むものとする。

なお、「対象道路事業実施区域」は、方法書の作成の時点において、既に変更の余地のないものとして決定されている区域という趣旨ではなく、その時点において対象事業の実施が見込まれる区域をいう。

2 省令第二条第一項第六号の「既に決定されている内容」とは、方法書の作成の段階において、事業者が方針として

決定しているものを指すものである。

3 省令第二条第二項という「入手可能な最新の文献その他の資料」とは、出版物等であつて、事業者が一般的に入手可能な資料を指す。

4 省令第二条第三項という「適切な縮尺」は、対象道路事業実施区域及びその周囲の概況を平面図上に示すことが可能な縮尺とし、標準的には、二万五千分の一から五万分の一程度の縮尺とする。

第4 事業特性及び地域特性の把握関係

1 省令第五条第一項第一号ホという「計画交通量」とは、道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第二条第十七号という「計画交通量」をいう。

2 省令第五条第一項第一号ヘという「構造の概要」とは、以下の内容をいう。

(1) 道路構造の種類（盛土、切土、トンネル、橋若しくは高架、その他の構造の別）、概ねの位置、延長

(2) インターチェンジ等の有無、概ねの位置

(3) 休憩所（パーキングエリア、サービスエリア）の有無、設置が想定される概ねの位置

(4) 換気塔の存在の有無、設定が想定される概ねの位置

3 省令第五条第一項第一号ヘという「工事計画の概要」とは、以下の内容をいう。

(1) 本線工事における区分（土工、トンネル、橋梁・高架、概ねの位置、延長

(2) 工事施工ヤード、工用道路等の設置が想定される概ねの位置

(3) 想定される主な工種等

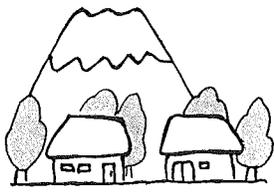
4 省令第五条第一項第二号ロ(7)という「環境の保全を目的」として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況」とは、以下のとおりとする。

イ 省令第一条の二第一項第三号のイからヨまでに掲げる区域等の状況
ロ 環境基本法（平成五年法律第九十一号）第十六条

- 第一項の規定により定められた騒音及び水質汚濁に係る環境基準の類型の指定状況
- ハ 環境基本法（平成五年法律第九十一号）第十七条第三項の規定により策定された公害防止計画の策定の状況（策定の時期、計画の期間、計画の目標値等）
- ニ 騒音規制法（昭和四十三年法律第九十八号）第十七条第一項に規定する自動車騒音の限度、地域指定状況、区域の区分、時間の区分の状況
- ホ 振動規制法（昭和五十一年法律第六十四号）第十六条第一項に規定する道路交通振動の限度、地域指定状況、区域の区分、時間の区分の状況
- ヘ 水質汚濁防止法（昭和四十五年法律第三十八号）第三条第三項の規定により排水基準が定められた区域
- ト 水質汚濁防止法（昭和四十五年法律第三十八号）第四条の二第一項に規定する指定地域
- チ 瀬戸内海環境保全特別措置法（昭和四十八年法律第百十号）第五条第一項に規定する関係府県の区域
- リ 瀬戸内海環境保全特別措置法（昭和四十八年法律第百十号）第十二条の七の規定により指定された自然海浜保全地区
- ヌ 湖沼水質保全特別措置法（昭和五十九年法律第六十一号）第三条第二項の規定により指定された指定地域
- ル 排水基準を定める総理府令（昭和四十六年総理府令第三十五号）別表第二の備考6に規定する湖沼及び海域
- ヲ 排水基準を定める総理府令（昭和四十六年総理府令第三十五号）別表第二の備考7に規定する湖沼及び海域
- ワ 森林法（昭和二十六年法律第二百四十九号）第二十五条の規定により指定された保安林のうち、公衆の保健又は名所若しくは旧跡の風致の保存のために指定された保安林
- カ 都市緑地保全法（昭和四十八年法律第七十二号）

- 第二条の二第一項の規定により定められた緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画
 - ヨ 都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第八条第一項第一号の規定により定められた用途地域
 - タ その他の環境の保全を目的とする法令等に規定する区域等の状況（必要に応じて把握する。）
- 5 第3の3の規定は、省令第五条第二項という「入手可能な最新の文献その他の資料」について準用する。
- 第5 調査、予測及び評価の手法関係
 - 1 省令第七条第三号の規定においては、必ずしも、上位性・典型性及び特殊性のそれぞれの観点から複数の種・群集を抽出する必要はなく、生態系の特性に応じて適切に種・群集を抽出する。
 - 2 省令第十一条第一号という「実行可能な」とは科学的知見、経済性、施工性等を総合的に踏まえて実行可能であることをいう。
- 第6 環境保全措置の検討関係
 - 第5の2の規定は、省令第十四条第一項及び省令第十五条という「実行可能な」について準用する。
- 第7 準備書の作成関係
 - 1 準備書の手続における法第十五条という「環境影響を受ける範囲」と認められる地域は、準備書の手続の段階までに新たな環境に関する情報が得られ、環境影響を受けると認められる地域が拡大したり、環境影響の予測及び評価の結果、環境影響を受けないことが確認される地域が生じた場合には、方法書の手続における法第六条第一項という「環境影響を受ける範囲」と認められる地域」と異なることがあり得るものである。
 - 2 第3の1の規定は、省令第十八条第一項第一号という「対象道路事業実施区域」について準用する。この場合において、第3の1中の「方法書」とあるのは「準備書」と読み替えるものとする。

- 3 第4の1の規定は、省令第十八条第一項第二号という「計画交通量」について準用する。
- 4 第4の2の規定は、省令第十八条第一項第三号という「構造の概要」について準用する。
- 5 第4の3の規定は、省令第十八条第一項第四号という「工事計画の概要」について準用する。
- 6 第3の2の規定は、省令第十八条第一項第六号という「既に決定されている内容」について準用する。この場合において、第3の2中の「方法書」とあるのは「準備書」と読み替えるものとする。



阪神高速道路公団における道路管理

～都市高速道路の上下空間の活用と
管理の両立をめざして～

阪神高速道路公団業務部業務課

一 はじめに

阪神高速道路公団は、昭和三十七年五月に設立され、以来、三十七年間にわたって関西都市圏の都市高速道路網の整備に携わっています。現在、阪神高速道路の総延長は、一二二・二kmに達し、一日の平均利用台数も九五万台(平成一〇年度実績)を数え、関西都市圏の大動脈として、経済、文化などの発展に寄与しています。

創業期の一〇年間は、大阪万国博覧会関連道路の建設が続き、急速に営業路線を伸ばして現路線の骨格づくりをしました。その後、着実に整備を続け、昭和五〇年代中頃から阪神間が高速道路で結ばれ、平成に入ると関西国際空港のメインアクセスとして湾岸線を開通させるなど、営業路線二〇〇km時代を迎えました。

これからの高速道路建設事業については、大阪地区では、新規路線として臨海部と内陸部を結ぶ淀川左岸線(2期)、大和川線の基本計画の指示を今年三月末に建設大臣から受けており、これら東西軸の整備により都心部の渋滞緩和を図ります。神戸地区では、神戸山手線、北神戸線東伸部などの整備を進め災害などに強いラダーネットワークを充実させて

まいります。京都地区では、新十条通の整備を促進し、新たに油小路線についても基本計画の指示の手続きが進めば、事業に着手して京都市内の慢性的な交通渋滞の緩和をめざします。また、利用者の方々の利便性を向上させるためノンストップ自動料金収受システム(ETC)の試行運用に向け準備を進めています。

二 阪神高速道路公団の道路の現況

阪神高速道路公団では、昭和三十七年一月八日に最初の基本計画の指示を受け、現在までに、三七回の変更の指示を受けています。

平成一一年三月三十一日に建設大臣から変更の指示を受けた現行基本計画では、二二路線総延長二七二・四kmの高速道路を建設・管理することになっています。このうち現在、供用中の路線は、一七路線、延長一二二・二kmです(図1)。

建設中の路線につきましては、大阪建設局神戸第一建設部、神戸第二建設部、京都建設事務所の中の四つの部局が建設を担当し、供用中の路線につきましては、大阪管理部、湾岸管理部、神戸管理部の三つの管理部が管理を担当しています。

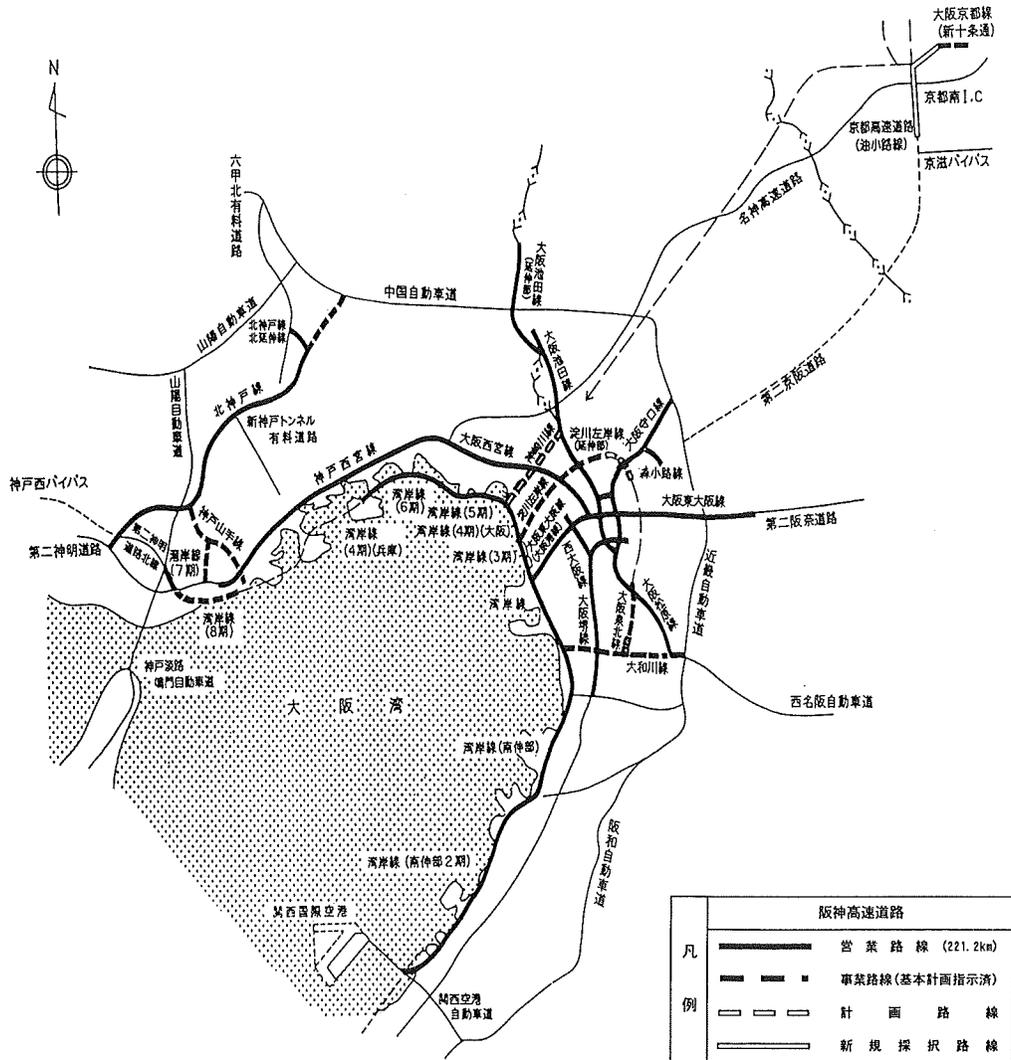


図1 阪神高速道路図

三 阪神高速道路公団の道路管理の特徴

特徴

阪神高速道路公団の道路管理の特徴として、都市高速道路の上下空間の活用と道路の管理の両立があげられます。次にこれらの事例をご紹介します。

都心部に整備される阪神高速道路は、その約九〇%が高架構造となっているため、道路の上下空間が都市にとっての貴重な空間資源となっています。

阪神高速道路公団では、この資源を有効に活用する道路の整備・管理を行っています。

1 高架下利用

阪神高速道路公団では、建設省の定めた基準を遵守しつつ、学識経験者や地方公共団体から選出された委員などで構成される阪神高速道路高架下利用審議会の答申を尊重し、都市美観を考慮しつつ広場、公園、駐車場等の公共、公益的施設を優先させて計画的な高架下利用を図っています(表1、写真1・2)。

表1 高架下利用部分内訳（平成11年3月末日現在）

地区	路線名	区別	公団施設	占 用 物 件						小 計	合 計					
				店 舗 等	駐 車 場 等	公 園 等	そ の 他 面 積 物 件	そ の 他 線・管・柱等								
大 阪 地 区	大阪池田線	(49)	65,600	(24)	15,880	(55)	44,630	(9)	6,890	(33)	6,500	(110)	(231)	73,900	(280)	139,500
	大阪守口線	(3)	2,560	(4)	500	(9)	1,560	(4)	14,440	(27)	22,000	(48)	(92)	38,500	(65)	41,060
	大阪東大阪線	(17)	34,500	(2)	20,450	(11)	10,260	(1)	2,010	(15)	6,240	(44)	(73)	38,960	(90)	73,460
	大阪堺線	(15)	13,750	(8)	1,780	(13)	12,120	(3)	1,460	(12)	1,600	(63)	(99)	16,960	(114)	30,710
	森小路線	(0)	0	(0)	0	(2)	870	(1)	220	(1)	20	(1)	(5)	1,110	(5)	1,110
	西大阪線	(0)	0	(1)	90	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(9)	(9)	90	(9)	90
	湾岸線(大阪)	(54)	59,090	(7)	4,660	(57)	87,550	(2)	3,190	(58)	81,730	(97)	(221)	177,130	(275)	236,220
	大阪松原線	(54)	48,720	(19)	6,100	(12)	11,580	(2)	500	(9)	1,810	(47)	(89)	19,990	(143)	68,710
	大阪西宮線(大阪)	(34)	37,550	(11)	3,750	(11)	17,220	(3)	3,120	(11)	4,020	(19)	(55)	28,110	(89)	65,660
	淀川左岸線	(2)	970	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(2)	4,120	(4)	(6)	4,120	(6)	5,090
小 計	(228)	262,740	(76)	53,210	(170)	185,790	(25)	31,830	(168)	128,040	(441)	(880)	398,870	(1,108)	661,610	
兵 庫 地 区	神戸西宮線	(6)	14,710	(10)	2,660	(17)	28,260	(2)	560	(6)	870	(49)	(84)	32,350	(92)	47,060
	大阪西宮線(兵庫)	(2)	4,310	(1)	2,230	(4)	3,360	(2)	5,660	(12)	8,190	(24)	(43)	19,440	(45)	23,750
	湾岸線(兵庫)	(18)	47,850	(2)	5,100	(22)	76,340	(1)	3,700	(25)	21,560	(32)	(82)	106,700	(100)	154,550
	北神戸線	(10)	26,050	(1)	180	(3)	1,610	(3)	2,750	(14)	10,190	(21)	(42)	14,730	(62)	40,780
	小 計	(38)	92,920	(14)	10,170	(46)	109,570	(8)	12,670	(57)	40,810	(126)	(251)	173,220	(289)	266,140
合 計	(266)	355,660	(90)	63,380	(216)	295,360	(33)	44,500	(225)	168,850	(567)	(1,131)	572,090	(1,397)	927,750	

注 1. ()は件数を示す。

2. 店舗等とは、店舗、事務所、倉庫、その他これらに類する施設をいう。 駐車場等とは、自動車駐車場、自転車駐車場、その他これらに類する施設をいう。 公園等とは、公園、運動場、その他これらに類する施設をいう。 その他面積物件とは、通路、目よけ、商品置場、水道施設等をいう。

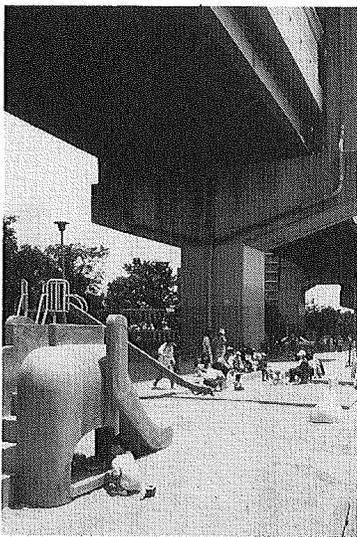


写真2

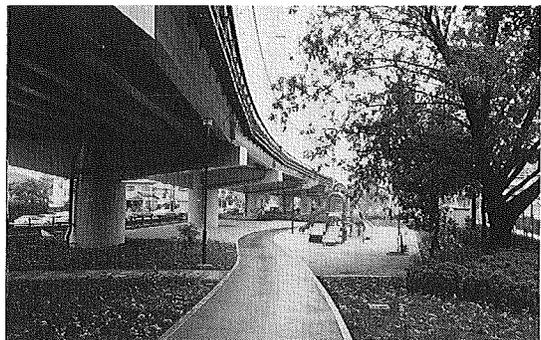


写真1

2 道路と建物の一体的整備

(1) 立体道路制度創設以前

高架下の占用制度を活用した有効利用のほか、阪神高速道路公園では、立体道路制度の創設以前から道路と建物の一体的整備を進めてきました。

これらは、市街地の貴重な空間の活用とともに、高速道路の建設によって変化する地域や施設を補完し、さらに、一層その活性化に資するため進められてきたものです。

これらの中には、建物上部を道路が通過している船場センタービルや、建物の中を道路

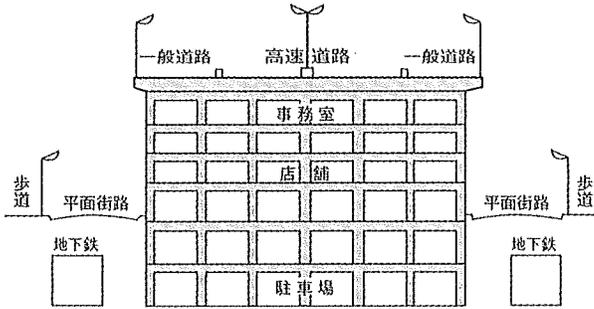


図2 船場センタービル断面図

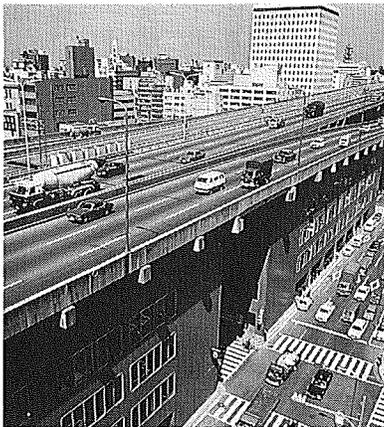


写真4 船場センタービル

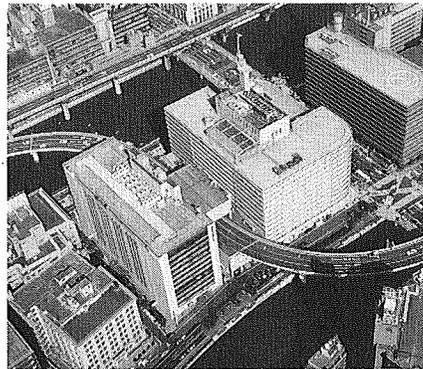


写真3 朝日新聞社ビル

が通過している朝日新聞社ビルのように、大都市の道路整備にとって先駆的となった顕著な事例もあります(図2、写真3・4)。しかしながら、これらの事例は、占用制度の枠組みの中で整備されたものであるため、建物の利用に制約を受けることとなります(表2)。

表2 一体的整備事例(立体道路制度創設以前)

	船場センタービル	木津市場・新川商店街	朝日新聞社ビル
建物の建設主体	株式会社 大阪市開発公社	財団法人阪神高速道路協会	朝日新聞社
土地に対する権利関係	道路側の権原	土地所有権	無償使用貸借(契約)
	建物側の権原	占用許可	土地所有権
建物に対する権利関係	道路側の権原	道路の橋脚(兼建物の柱・梁)を所有 無償使用する権利(契約)	無償使用貸借(契約)
	建物側の権原	建物所有権(登記済)	建物所有権(登記できず)
建物の用途	店舗、事務所等	市場、店舗、事務所等	事務所、体育館等
道路側の建物に対する負担	道路が建物に垂るため、建物の柱等に対する補強費を道路側が負担	(建物として使用することにより必要となる橋脚補強費を占有者が負担)	ビルの中を道路が過ることにより必要となる補強費を道路側が負担
道路区域の決定範囲	道路幅員全般にわたり決定	道路幅員全般にわたり決定	道路幅員全般にわたり決定

表3 立体道路制度活用事例

	りんくうタウン	湊町南出路	泉大津パーキングエリア	栲田出路
都市計画の種類	地区計画	再開発地区計画	再開発地区計画	高度地区
建物の建設主体	大阪府	株式会社湊町開発センター	泉大津港湾都市株式会社	民間
建物の構造	道路一体建物	道路一体建物	区分所有建物	分離方式
土地に対する権利関係	道路側の権原	共有	共有 (区分所有権に基づく敷地利用権)	区分地上権
	建物側の権原	共有	共有 (区分所有権に基づく敷地利用権)	所有権
建物に対する権利関係	道路側の権原	協定に基づく権利	区分所有権	———
	建物側の権原	所有権	区分所有権	所有権
建物の用途	事務所・店舗	複合交通センター等	事務所・ホテル	事務所
道路と建物との管理協定等	道路一体建物に関する協定	道路一体建物に関する協定	区分所有に関する管理規約	区分地上権設定契約の内、重要なものを登記
道路の立体的区域の決定	決定済 (平成6年供用開始)	決定済 (平成9年供用開始)	決定済 (平成8年供用開始)	決定済 (平成4年供用開始)
道路保全立体区域の指定	未指定(道路一体建物協定の定めにより保全)	未指定(道路一体建物協定の定めにより保全)	未指定(区分所有管理規約の定めにより保全)	指定済 (平成4年)

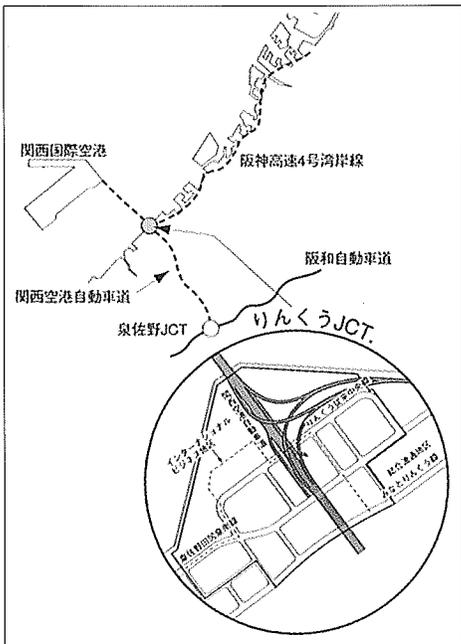


図3 りんくうタウン位置図

(2) 立体道路制度創設以降の立体利用

阪神高速道路公団では、立体道路制度創設後、制度を活用して、積極的に市街地における道路空間の高度利用に取り組んでいます。既に四件の制度適用事例に加えて、さらに一件に着手したところ です(表3)。

次にこれらの事例をご紹介します。

① りんくうタウン

関西国際空港の機能をサポートするとともに地域の環境を整えるため計画されたりんくうタウンに、阪神高速道路の湾岸線及び日本道路公団の関西空港自動車道が連絡するジャンクションが建設されました。

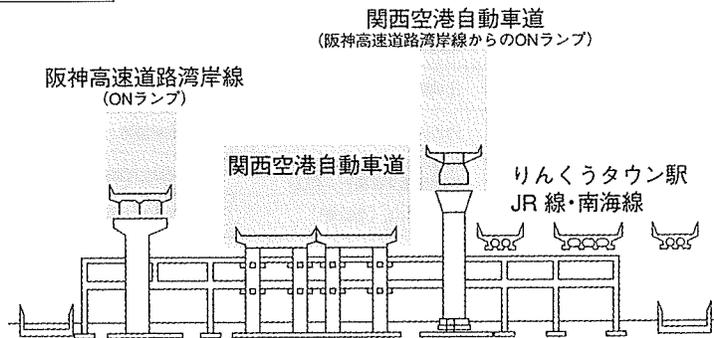


図4

道路の立体的区域



写真5 リンクタウン

この地区において、道路の建設と同時に大阪府が、制度を活用して商業施設・地域の利便施設を整備しました。道路一体建物としては、わが国初のケースです（図3・4、写真5）。

② 湊町出路（南側出路）

大阪難波の西に位置する湊町地区の再開発計画に併せて、既設の湊町入路の位置の変更と出路の新設が計画されました。このうち、南側の出路は、制度を活用



写真6 湊町出路（南側出路）

して、大阪市の第三セクターである株式会社湊町開発センターが管理運営する大阪シティエアターミナルビル（ジェイアール難波駅やリムジンバス、長距離バスのターミナルとしての複合交通センター機能と関西国際空港のチェックイン機能をもつ施設）との一体構造となった道路一体建物となっています（写真6）。

③ 泉大津パーキングエリア

都心地域と関西国際空港や大阪の南部エリアをつなぐ湾岸線の利用者の利便性向上に資するため、関西国際空港と都心の中間に位置する泉大津市域において、パーキングエリアを整備しました。

このパーキングは、泉大津港湾再開発と連携して、立体道路制度を活用することにより、再開発で整備されたテナントビルとホテル施設のそれぞれの一部フロアにパーキング施設を整備したものです。ただし、これら再開発側の各施設と

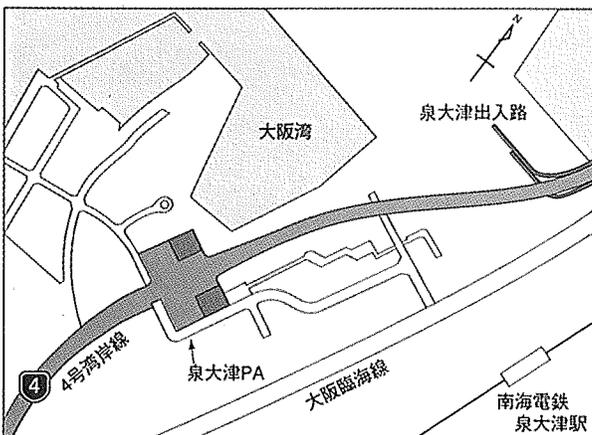


図5 泉大津PA位置図

パーキング施設との間は、道路法第四八条の五の自動車専用道路への出入り制限の規定により、厳密に区画され機能的に分離されており、再開発側の各施設とパ

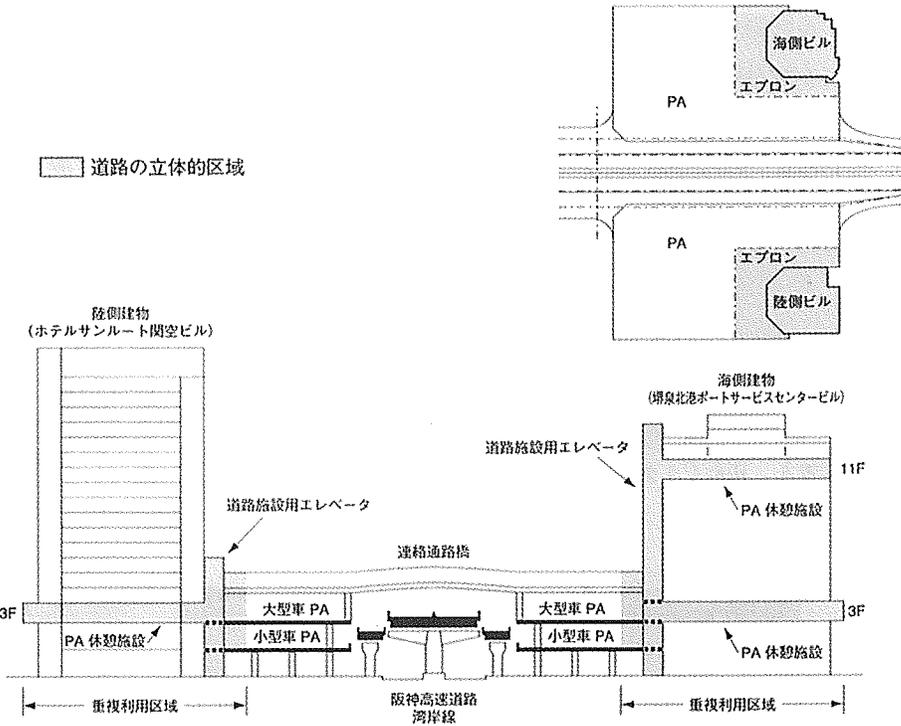


図6 泉大津PA北面断面図

ーキング施設との間を行き来することができます(図5・6、写真7)。



写真7 泉大津PA

④ 梅田出路

全国でも有数の商業・業務地区である梅田地区周辺は、従来、梅田入路が存在するだけでしたが、西梅田地区の再開発に併せて既設の入路の移設と出路の新設が計画されました。

当該地区は、土地の高度利用が望まれる地域であり、移転が困難な土地所有者のテナントビル建設計画と複合利用を図

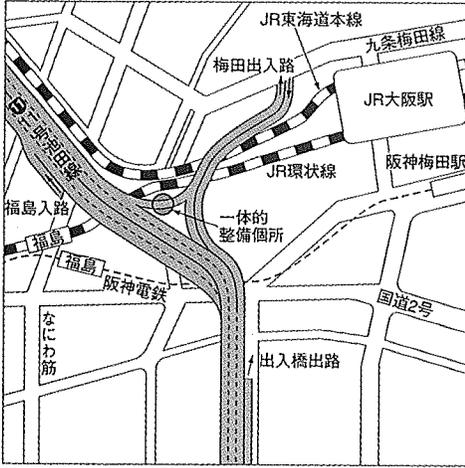


図7 梅田出路位置図

るため、制度を適用して道路とビルの一
体的整備を行いました。
一体的整備に際しては、技術的に建物
に道路構造物を支持させなくても整備が
可能であったことから、民間のテナント
ビルへの道路の振動にも配慮して、分離
構造を採用し、ビルの五階から七階の部
分を貫通させました。
また、シェルターを設置して道路側か
らの粉塵等が建物側貫通部分に堆積しな
いように配慮しています(図7・8、写
真8)。

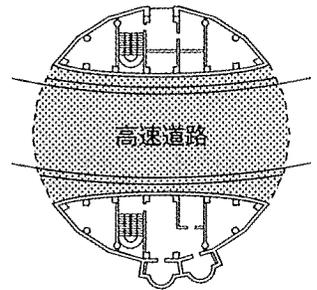


写真8
梅田出路

ここまでの四件が整備済みの事例で、次に
現在事業中の案件を紹介します。

⑤ 湊町北出入口(仮称)

先にご紹介した港町出路の北側に計画



道路の立体的区域
道路保全立体区域

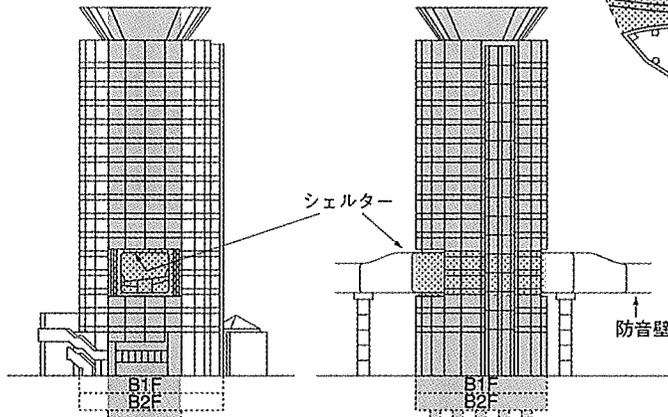


図8

されているのがこの湊町北出入口(仮称)
です。

これまでの制度適用事例は基本的には
分離構造又は一体構造のいずれか一方の

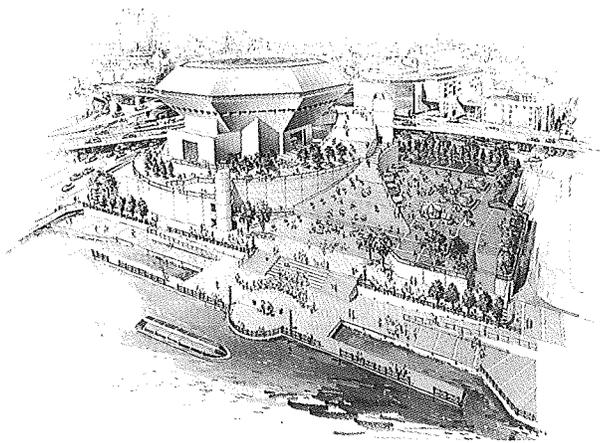


図9 湊町北出入路イメージ図

構造を採用しているのに対して、立地上の制約から限られた空間に出路と入路として公園と一体となった大阪市の施設が整備されるといふ、分離構造と一体構造が混在する複雑な構造になっています(図9)。

現在、立体道路制度を適用するため関係機関と協議を行っています。

四 建物と一体となった道路の管理の課題

ご紹介したとおり、阪神高速道路にはいくつもの建物との一体的整備地域があります。

今日までは、道路管理上特に支障となるような事案は発生していません。

しかしながら、今後検討が必要となる課題がいくつか考えられます。

(1) 道路の改築・建物の建替え

一体的整備事例で最も初期のものは昭和三九年一月に供用開始した朝日新聞社ビルで、既に整備後約三五年を経過しています。

建物側の建替えの問題は、遠い将来の問題ではなく、近くなってきています。

仮に、建物側の事情により建替えの申し出があった場合、道路側の改築事業が連携することができるとは、両事業を調整することにより建物の建替えが比較的容易に実施可能となり得ますが、道路側に改築の予定が無い場合は、相当の困難が予想されます。

また、道路側に改築の必要が生じた場合も同様の事情が発生すると予想されます。

道路及び建物への影響を最小限にする建物の建替え及び道路の改築の工法等については、個々の地域においての中長期的な技術的課題

として検討する必要があります。

(2) 一体的整備施設の相互利用

阪神高速道路公園の一体的整備事例は、道路の本線又はランプと建物が一体となっているものが中心であるため、それぞれの施設が完全に区画され、機能的に分離されているのは当然のことですが、泉大津パーキングエリアでは、パーキング施設である道路側の利便施設が他の利便施設と一体的に整備されているので、施設間の相互利用の要望がユーザーや地元から実際に出ています。

これは、道路法第四八条の五の取り扱いをはじめ慎重な検討が必要との認識を持ちつつも、施設相互間の活性化の観点を含め、ユーザーや地元からの要望にどう応えていけるか、引き続き検討していく必要があると考えています。

五 終わりに

以上、阪神高速道路公園の道路管理の特徴的な一部を紹介いたしました。

ここにご紹介しました事例は、都市高速道路特有のものと思われませんが、道路管理に携わる皆様のご参考になれば幸いです。

参考資料 「阪神高速道路公園のしごと」

「阪神高速道路の立体利用」

編集雑記

外国図書や洋品の「丸善」で、輸入もの、万華鏡展があった。如何にも老舗らしい催しものだった。万華鏡は我が国では、昔のオモチャ、扱いたが、欧米では今なお大人達に親しまれているようだ。文房具だからそう大きなものはない。長さ二五cm、直径四cm位の円筒型が多かった。筒を光源に向けて覗くと、中に入っている色セルロイドの小片が幾何学模様になり、まるで結晶の標本を見ているように美しい。筒を静かに廻すと色小片が動き、新しい模様が次から次へと湧き出て、夢幻の世界へと誘ってくれる。展示品の中には超小型など随分と凝ったものもあった。

万華鏡は英語で KALEID SCOPE と云い、カレイドとは「絶えず変化する」という意味である。直訳すると変化鏡ということになる。これでは商品の名にはならない。明治期の知恵者が万華の字を充てた。万華とはさかんに美しいという意味だからカレイドの「変化する」ということから外れた名前になってしまった。それにしても萬年筆と同様に、夢を追う文房具には大袈裟な名前が多い。

変化といえ、易経を英語で the book of change という。直訳すると変化の本ということになる。易の字源は蜥蜴即ちトカゲのことである。トカゲは皮膚の色が時間によって変化するところから天地間の事物の変化、即ち陰陽転変して萬物が消長する義となったという。字源のむづかしい話は別にして、易占いで算木という横長一〇cmほどの矩形をした木片、六本一組で一つの卦が出来る。その木片一本くを交とい、二面は二のマーク、他の二面は一のマークになっている。一の裏は一の裏は二という仕組みである。占いで筮竹の操作によってこの爻が裏表に変化し、まるきり違った卦になるのである。

爻に關係するが學問の字は略字で、學が本字である。この字を分解すると、交、白、一、子になる。交は右に述べた易の交、白は両手で物を囲む象形である。一は机で、子は子供のことである。分解したのを合わせると、學とは、子弟が机に向かって算木を見つめ、爻の変化を学んでいる象形文字ということになる。學問の間とは先生に問うことから口の字がある。要するに學問とは変化に対応する心構えを先生から教えてもらっている象なのである。

この爻の変化を今迄に説明してきた雷風恆を例を示したい。恆はお互いに心変わらず常なる気持ちで生涯を終えたいと願う夫婦の卦である。この卦の初爻が変化したらどうなるか。☳の下の二が一に変わって☱の大壯(雷天たいそう)に変化する。大壯とは大いに壯んの意味で、前に進み過ぎる暴走の卦である。恆というのは心の中に秘めておくべき問題で静的なもので、それが大いに壯んぬの卦に変化したのである。☰の大壯の象を模様として見ると、☳は角に見える。そして☱を胴体と見ることが出来る。雄羊が突進し過ぎて垣根の中に突込み角がまがきに引っかかって進むことも退くことも出来ず苦しんでいる象(羝羊觸藩累其角)とみる。こゝから少々お説教調になるが、人生さかんな時は驕慢が生じやすい。猪突猛進の戒めである。占的にもよるが一般的に恆から大壯への変化は、心変わらず常なることを願うのはよいが、それを他人や自分自身に強調(大壯)し過ぎると物事をすべてが円滑に行かなくなるから気をつけよというのである。

— 山水蒙 —

10月号の特集テーマは「平成12年度道路関係予算概算要求」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。また副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」 ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

監修：建設省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

〒102-0082 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733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