

巻頭言

本・四架橋に見る感性……………日野原定男 1

特集／道路と防災

安全で安心できる道路を目指す道路の防災対策……………道路局道路
防災対策室 4

平成一一年度「道路防災週間」について……………新宅 清人 8

異常気象時における道路交通規制……………道路局道路
交通管理課 11

道路の管理の充実……………鮫島 寛 18

”一九九八“豪雨がもたらしたツメ跡……………恒石 正男 21

九・一五豪雨災害を振り返って……………竹山 僚 29

道路審議会答申

地球温暖化防止のための今後の道路政策について……………道路局
道路環境課 36

地方分権と道路行政(第3回)

地方分権に伴う道路関係法律の改正について(道路運送法その他編)……………道路局路政課 46

中国・漢の時代の長城を歩く……………長澤 法隆 50

道路の整備に関するプログラム

山形県における新たな道路計画「ゆとりとネット
ワーク200セ」について……………山形県土木部
道路整備課 55

シリーズ「道の駅」

交流と喜びのサービスステージ あさご(兵庫県)……………黒川 あや子 62

南房総の観光拠点・枇杷俱樂部(千葉県)……………加藤 文男 64

時・時・時……………66

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。

安全で安心できる道路を目指す 道路の防災対策

道路局企画課道路防災対策室

一 近年における自然災害による道路への影響

我が国の国土は地震、豪雨、豪雪、急峻な地形、脆弱な地質等、厳しい自然環境下にある。

最近では、平成七年一月の阪神・淡路大震災をはじめ、平成八年二月の豊浜トンネル岩盤崩落、平成九年八月の第二白糸トンネル岩盤崩落、平成一〇年度の八月末豪雨などの災害が多く発生している。今年度においても六月末の梅雨前線の影響で広島や福岡で土砂災害や地下街水没災害があり、八月中旬にも関東地方で豪雨による道路寸断により多くのキャンパス客が孤立する等の災害があったことは

記憶に新しい。

このように多くの被害が発生する中で、災害を未然に防止し、さらに迅速な復旧を図ることは重要であり、特に国民の生活を支える道路の防災対策を積極的に推進するものである（図1）。

二 道路防災対策事業の推進

平成一二年度においては、

- (1) 安全で安心できる道路を目指し、災害対策を重点的に実施し、安定した道路サービス確保の確保の実施
- (2) 道路の防災対策として地域との連携の強化を図るとともに、インターネット等を活用した災害情報の提供の実施

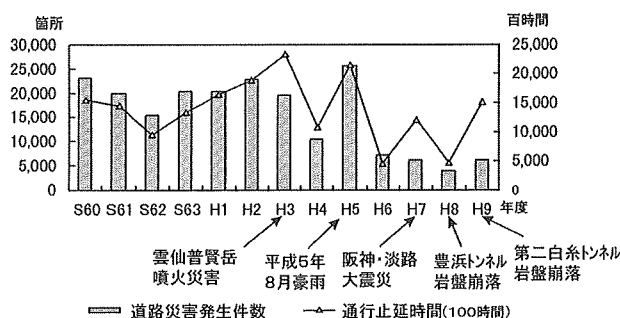


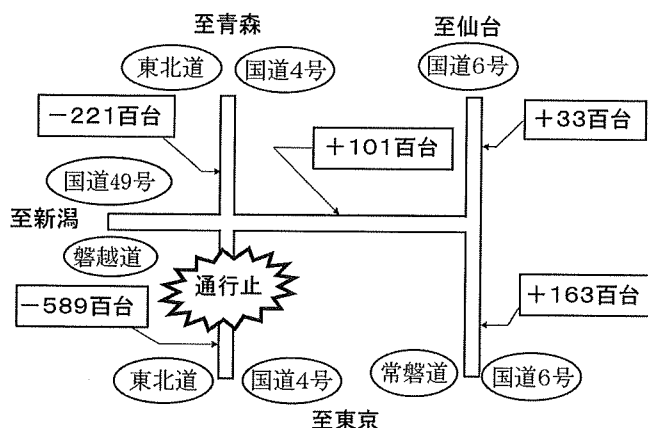
図1 近年の道路災害

を主なテーマとして道路の防災対策を進めることとしている。

三 災害に強い道路の整備

- (1) 災害に強い広域幹線道路ネットワークの形成

災害の発生に対して社会経済活動への影響を最小化するため、高規格幹線道路や一般国道等の災害に強い広域的な幹線道路のネットワーク整備を進める(図2)。



注) 台数は、災害発生前後の1日当たり交通量の増減

図2 平成10年8月末豪雨災害時の広域交通の迂回状況

- (2) 災害時のライフラインの安全性の確保

都市の高度化に伴い、水道、ガス、電気、電話等のライフラインの安全性を確保するため、道路地下空間を活用し共同溝の整備を進める。

- (3) 安心できる市街地の形成

木造密集市街地等、防災上危険な市街地の解消による安心できるまちづくりを進めるため、土地区画整理事業、市街地再開発事業を進める(図3)。

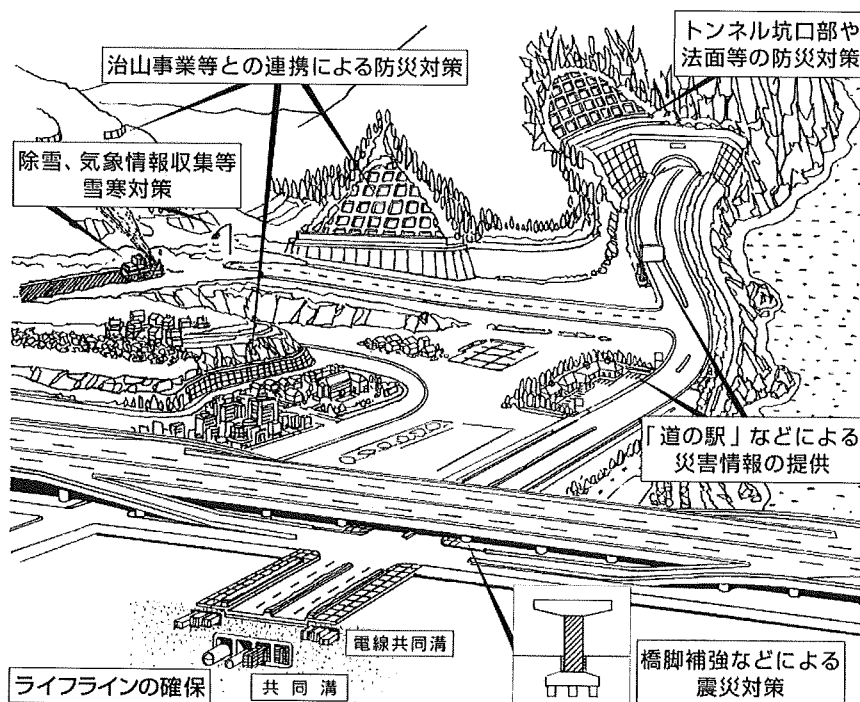


図3 防災対策のイメージ

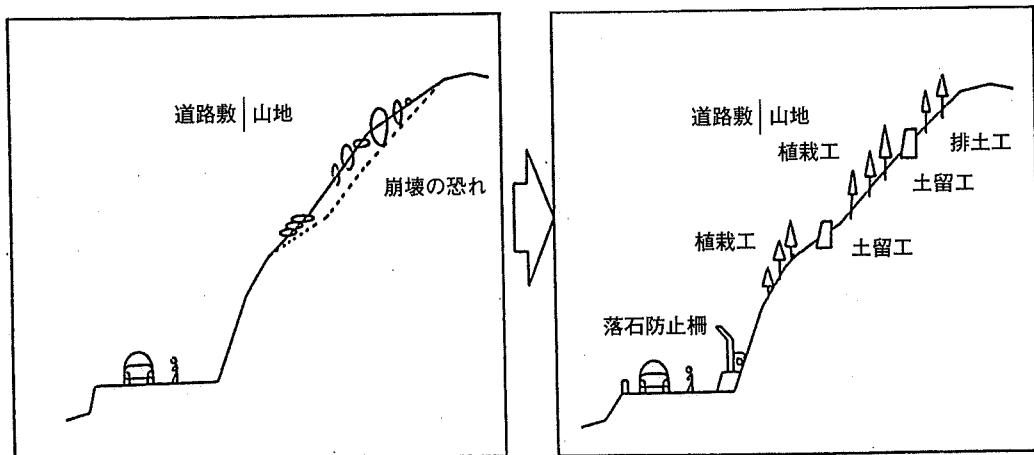


図4 治山事業と連携した対策のイメージ

四 防災・震災対策の重点的な実施 における安全と信頼性の確保

- (1) 道路利用者の立場に立った防災・震災対策の推進

道路ネットワークの代替性や高度医療機関へのアクセス等を重視し、安全で安心できる生活を支える道路空間を確保するための防災・震災対策を進める。

- (2) 道路防災総点検、岩盤斜面等の緊急調査を受けた防災対策を進めるとともに、林野庁の治山事業と連携した落石対策を進める（図4）。

- (3) 橋梁等の耐震補強の推進

阪神・淡路大震災等の災害の経験を踏まえ、緊急輸送道路上の橋梁等を中心に耐震補強を進める。

- (4) 地域と連携した防災管理体制の構築

地域の住民の方や郵便配達など日常的に道路を通行している道路利用者から情報収集することにより、よりきめの細かい防災管理を行うとともに、インターネットを活用し、路面状況など道路管理の情報化を図り、地域と連携した防災管理体制を構築する（図5）。

五 冬期道路交通確保の推進

国土面積の約六割、都道府県数の約四割、人口の二割を占める積雪寒冷特別地域において、生活の安定の確保や地域の振興を図るとともに、国民に広く諸活動の場を提供するため、地域の特性に応じた適切な冬期道路交通対策を推進する必要がある。

このため、平成一〇年度に閣議決定された新積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画に基づき除雪、防雪、凍雪害防止及び除雪機械整備を以下の課題を中心に推進する。

- (1) 新しい交流・連携時代における冬期モビリティの確保

広域的な交流機能を維持し、社会活動の安定を図るため、拠点間を結ぶ主要な広域幹線道路について、除雪、防雪事業を重点的に推進する。

- (2) 安全な歩行空間・快適で魅力ある生活空間の形成

冬期の交通支障箇所となっている凍結路面箇所等において消雪施設を重点的に整備するとともに、市街地内において流雪溝を整備し、地域と連携した雪処理を進める。

また、中心市街地や通学路、福祉施設周辺等における歩行空間の確保を図るため、除雪、

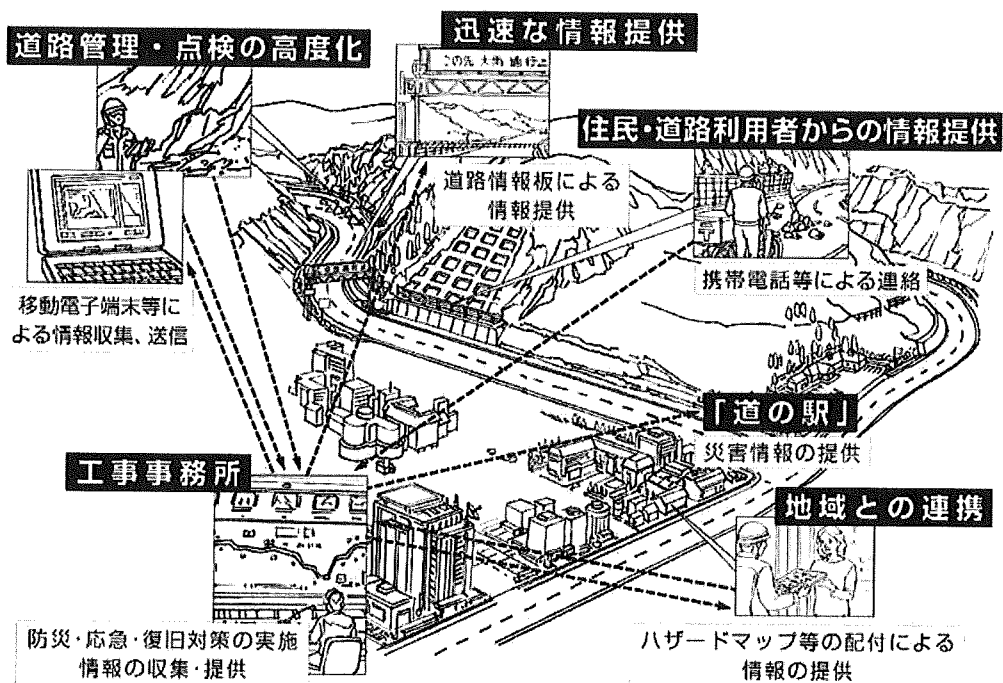


図5 地域と連携した防災管理体制のイメージ

消雪施設の整備を行う。

さらに、市町村で策定する、雪国のまちづくりやイベント等、魅力と活力ある地域づくりの計画を支える雪寒事業を推進する。

なお、老朽化した雪寒対策施設の計画的な維持保全及び更新を図る。

(3) 安全・信頼性を支える冬期道路情報提供の充実、新たな雪寒事業の活用

気象情報等の収集装置の整備を進めるとともに、きめの細かい気象情報・路面情報の提供を行う。チェーン着脱場では道の駅等の機能を備え、情報提供機能の強化を図る。

また、除雪機械の省力化・省人化、冬期の安全な走行を支援する技術等の新たな雪寒技術を積極的に活用し、より効果的、効率的な雪寒対策を推進する。

平成一一年度「道路防災週間」について

新宅 清人

（平成一二年八月三日（火））

我が国土は、地震、豪雨、豪雪、急峻な地形、脆弱な地盤といった極めて厳しい自然条件にさらされている。

六、四〇〇人もの犠牲者を出した阪神・淡路大震災、五万トンもの岩盤がトンネルを襲った豊浜トンネル岩盤崩落事故、また昨年、今年と記録的な豪雨による災害が発生するなど、自然のエネルギーの巨大さと我々の社会を支えるシステムがいかに自然の強大な力にさらされているかを強く印象づけるものである。我が国が、これらの「脆弱な国土」というハンディキャップを乗り越え、豊かな暮らしを実現し、保持していくために、また、国際的な大競争時代を克服してさらに発展・繁栄を続けていくために、この国土の有効利用と、

適正管理を実現する社会資本の整備を進める必要がある。

そのためには、地域住民の生命線として暮らしを守り、地域と地域のつながり・連携を保つ、安心・安全な信頼できる道路ネットワークを築き上げ、またそのサービスレベルを維持して行くことが肝要である。

今回の「道路防災週間」においては、「災害に強い道づくり」という視点ではなく、「適正な水準の道路管理」「国民も含めた危機管理」などという道路を利用する方々の視点から、さまざまな取り組みが実施された。

一 期 間

平成一二年八月二五日（水）

二 主 催

建設省、各地方建設局、北海道開発局、沖縄総合事務局、各都道府県、各政令指定市、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団

三 実施内容

実施にあたっては、阪神・淡路大震災、豊浜トンネルや第二白浜トンネルでの岩盤崩落、各地の災害等の教訓を十分に踏まえ、以下に示す内容に沿って実施された。

(1) 道路防災シンポジウム・講演会の開催、パンフレットの配布、新聞記事等への話題

提供等を通じ、以下の内容による地域住民・道路利用者への防災知識・防災意識の普及

○ いつでも安心して利用できる安全性・信頼性の高い道路ネットワークと暮らし、生活との関わり

○ 我が国は災害が多発しやすい厳しい自然条件にあり、その下で実施している道路防災対策事業の現状

○ 防災点検、防災カルテなどからなる道路防災管理システムとその構築に対する取り組み状況

○ 災害時に地域住民一人一人が災害に対して役割と責任を持った、地域が一



写真 1

体となった防災体制の必要性

○ 特にシンポジウムの実施にあたっては、道路審議会建議及び新たな道路整備五箇年計画方向方針を踏まえた今後



写真 2



写真 3

の道路防災対策

(写真 1・2・3)

(2) 道路管理者による防災管理体制の確認

① 防災訓練の実施による危機管理体制の確認、再検討

○ 災害の突発性、偶発性を考慮し、可能な限り事前情報(時間、場所、被災内容等)を持たない状況下で、地震による大規模災害の発生等を想定した実戦的な情報伝達訓練、非常参集訓練の実施

○ 同様に、被災情報等の収集・伝達・



写真 4



写真 5

提供の訓練、緊急輸送道路、迂回路等の設定、道路管理者間相互の情報連絡・支援活動等の相互連携体制を考慮した一連の災害対応訓練の実施

○ 地震計ネットワークシステム、映像情報収集機器等の防災情報機器・システムを活用した情報収集、応急復旧活動訓練の実施

(写真 4・5)

② 道路防災に係る施設・システムの確認

○ 地震、降雨、降雪等の気象観測機器やそれら情報の収集・伝達・提供装置

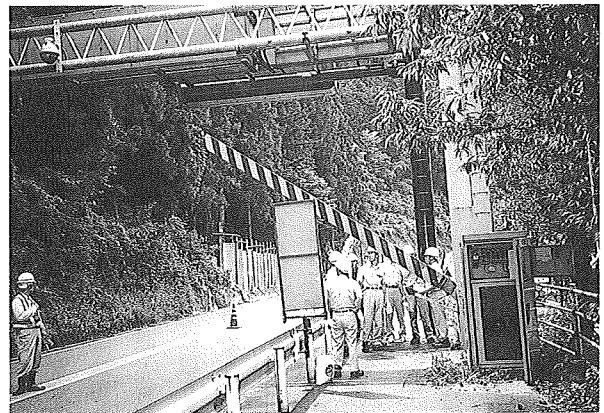


写真 6

等の機器について稼働の点検を実施し、操作方法を確認

(写真 6)

③ 応急復旧体制の確認

○ 復旧人員の確保、復旧資機材の備蓄状況の確認

(写真 7)

④ 管内施設のパトロールの強化

○ パトロール回数を増やすなど管内施設の巡視・点検の強化

(写真 8)

(道路局企画課道路防災対策室防災対策係長)



写真 8

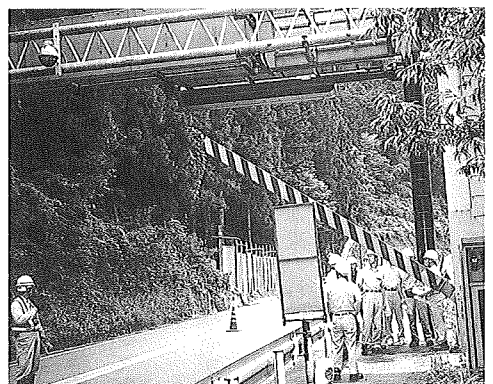


写真 7

異常気象時における道路交通規制

道路局道路交通管理課

はじめに

我が国は、国土の七割以上が山地であり、地震や火山による不安定で脆弱な地質の地域が広範囲に分布しており、またモンスーン気候帯に属し毎年のように台風、豪雨、豪雪等が発生するなど厳しい自然条件下におかれており、道路を取りまく環境は極めて厳しいものとなっている。

このような環境下であっても、完全に安全で円滑な道路交通を確保できるような道路が整備されることは、もとより望ましいことではあるが、これには莫大な経費と非常に高度な技術を必要とし、実際上困難と言わざるを得ない。

従って、今道路を建設し、管理する者にとって、この与えられた条件の下で、いかにして道路の機能を最大限に発揮させ、安全で円滑な道路交通を確保するかが大きな課題となっている。基本的には、道路の建設・管理を通じて、常に道路の安全性の向上に取り組むとともに、現在備えた安全性を超える異常事態に対しては、災害の発生を事前に予知し、道路交通を適切に誘導、規制することにより、災害による事故の発生を未然に防止することが重要である。

以下、この異常気象時の道路交通管理について説明するとともに、必要に応じて既に発せられた関係通達の紹介を行うこととする。

一 異常気象時通行規制の法的根拠

1 実質的根拠

道路管理者の行う通行の禁止又は制限（以下「通行規制」という。）は、公共用物たる道路の管理を行う道路管理者の有する特殊の包括的権限である道路管理権に基づいて行われるものである。

道路管理権とは、構学上道路管理者が道路の管理主体としての立場において、一般交通の用に供するという道路本来の目的を達成せしめるために行う公の機能とされている。道路管理者が、この道路管理権に基づいて行う作用には、積極的に道路本来の目的を達成せしめるために、道路の形態をととのえ、これ

を良好な状態に維持、管理する等の作用と、消極的に道路本来の目的に対する障害を防止し、除去し、その他種々の規制をする作用があるが、この後者の作用が道路管理者が行い得る通行規制の措置である。

道路管理権に基づく通行規制の行使に当たっては、それが、道路の一般使用の範囲を定めるものであることに鑑み、法令の根拠を必要とし、違法又は不当な行為が許されないことはもちろんであるが、さらに、不適切な通行規制の行使が、道路を一般交通の用に供するという道路管理本来の目的との不調和を招かないよう注意すべきである。

この意味で、異常気象時における事前通行規制実施の判断はなかなか難しいものとなっているが、最終的には、各道路管理者自身のこれらの通行規制権限に対する正しい認識とこれに基づく妥当な判断に委ねられているといつてよい。

2 形式的根拠

道路法第四十二条

道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。

道路法第四十六条第一項第一号

道路管理者は、道路の破損、欠壊その他の事由に因り交通が危険であると認められる場合においては、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、区間を定めて、道路の通行を禁止し、又は制限することができ。

具体的には、この二つの規定から、道路管理者は、ある程度の災害に対しては、それに耐え得るような道路の建設、維持、修繕を行うとともに、それを超えるような異常な場合には、通行規制を行うこととなる。

3 通行規制の事由

道路管理者が、通行規制を行いうるのは、「道路の破損、欠壊その他の事由に因り交通が危険であると認められる場合」であるが、これについては、従前は道路通行の確保が第一義と考えられ、容易に通行規制を認めないとする運用がなされていたこともあり、現に施設としての道路が破損又は欠壊した場合というと解されていた。

しかし、昭和四三年八月に、豪雨のため土砂が崩れ落ち、国道に停車中の観光バスが飛驒川に押し流され、多数の死傷者を出した飛驒川バス転落事故が発生するに至って、現実

に破損、欠壊等の事実が発生していなくても、道路の周辺も含めた道路としての施設の物理的条件及び豪雨、強風等の気象条件との関連において道路の損壊、落石等異常事態の発生が予見される場合も含まれると解されるようになっていく。

従って長期降雨により道路が軟弱になった場合や濃霧、路面の凍結等により、客観的に交通の危険状態が現出していると認められる場合には通行規制を行うべきと解される。

二 事前通行規制の考え方

異常気象時における通行規制については、先の飛驒川バス転落事故以降、その重要性に鑑み、その取扱いの統一と強化を図るため、「異常気象時における道路通行規制について」（昭和四四年四月一日道政発第一六号道路局長から各地方建設局長、北海道開発局長あて通達）により、「異常気象時における道路通行規制要領」が定められている。（なお、他の道路管理者においても、これに準拠して処理することとされている。同日付道政発第一六号の二道路局長から各都道府県知事あて通達）

ここで定められている内容は次のとおりである。

1 異常気象時通行規制区間の指定

地方建設局長（北海道開発局長を含む。以下同じ。）は、指定区間内の一般国道、道の区域内の一般国道、建設大臣が新設、改築等を行う指定区間外の一般国道及び開発道路のうち、道路及びその周辺の状況（道路の構造、地形、地質、過去の被害の程度、路線としての重要性等をいう。以下同じ。）から、異常気象時において被害が発生するおそれが著しい箇所を含む相当の区間を異常気象時通行規制区間（以下「規制区間」という。）として指定し、道路局長の承認を受けるものとする。

なお、異常気象時のみならず、地すべり、落石等により、通行者に危険をおよぼすおそれのある場合も随時、事前に通行規制を行う必要があるため、「危険箇所並びに異常気象時における道路通行規制の検討について」（昭和四五年一〇月九日道一発第三七号道路局国道第一課長から各地方建設局道路部長、北海道開発局道路維持課長あて通達）及び「通行規制区間及び道路通行規制基準の報告について」（昭和四九年四月二五日道交発第一一七号建設省道路局路政課、道路交通管理室長から都道府県、指定市、担当部長あて通達）により、危険箇所と異常気象の状況により、規制区間を次のように「通行規制区間」と

「特殊通行規制区間」とに分類している。

- ① 「通行規制区間」は過去の記録により危険箇所の事故発生と異常気象との間に相関関係がある場合で、異常気象による通行規制の基準値を定めて、これにより事前通行規制を実施する区間。

- ② 「特殊通行規制区間」は、危険箇所の事故発生と異常気象との間に相関関係が見られない場合で、パトロール等により、気象、現地の状況等により判断して危険が予想される場合に事前通行規制を実施する区間。

また、四五年通達では、次の事項への配慮を定めている。

- ① 規制区間の起終点は出来るだけ危険箇所の近くとする。
- ② 規制区間の起終点は規制措置が迅速に取れる場所（概ね三〇分）とする。
- ③ 規制区間の起終点は近くに駐車場等の広場があるか又は自動車の折返し可能な場所とする。
- ④ 危険箇所が長い区間に点在する場合、山間部で部落等がない場合は一区間として規制してよいが、途中に部落、交差道路がある場合には過度の規制とならないよう十分検討すること。

2 通行規制基準の作成

規制区間について規制基準を作成することとされており、その要領は次のとおりである。

- ① 地方建設局長は、関係警視庁及び道府県警察本部並びに都道府県道路担当部局の意見をきいて、規制区間に係る道路通行規制基準を作成し、道路局長の承認を受けるものとする。

- ② 道路通行規制基準は、規制区間毎に、道路及びその周辺の状況並びに気象の状況（降雨量、積雪、風速、震度等をいう。）を基準として、異常気象時において、未然に事故を防止することができるよう定めるものとする。

- ③ 道路通行規制基準における道路通行規制の種類は、通行止め、車両通行止めその他の道路管理者が行うことができる通行止め及び通行注意（異常気象により危険があるため道路の通行上注意しなければならないことをいう。）とする。

三 通行規制の方法

道路管理者は、通行規制を行う場合においては、禁止又は制限の対象、区間、期間及び理由を明瞭に記載した道路標識を設けなければならない。

この場合において、道路管理者は、必要があると認めるときは、適当なまわり道を道路標識をもって明示し、一般の交通の支障とならないようにしなければならない。（道路法第四十七条の四）

1 規制の内容

禁止又は制限の内容については特段の定めはないが、標識令の定めから見て、通行止め、車両通行止め、車両進入禁止、二輪の自動車以外の自動車通行止め、指定方向外進行禁止、重量制限、高さ制限、最大幅、一方通行、徐行等の規制を道路の状況に応じ、適宜実施することとなる。なお、この点を付言すれば、当該規制の目的からしても、速度制限が必要とされている（昭和二十九年二月二〇日道茨発第三二号茨城県土木部長あて道路局路政課長あて回答）にもかかわらず、道路標識についての定めである「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（昭和三十五年総理府・建設省令 第三号）においては、道路管理者に速度制限の道路標識の設置権限がなく、当該規制の実施にあたって問題が残っている。

なお、本項に基づき道路標識によって行う通行規制に違反した者及び道路監視員の措置命令に違反した者は、六月以下の懲役又は一

〇万円以下の罰金の刑に処せられる。

2 バリケードの設置

通行規制に関し、条文上はバリケードの設置は要件とされていないが、昭和四三年六月の道路局路政課長から福島県土木部長あて回答のなかで、橋梁の決壊流失に関し、道路標識以外の工作物（道路等の破損、決壊場所の防護柵、赤色灯）等は道路法施行令第十五条（工事実施の方法）に規定する場合とは異なり、道路管理者として必要に応じ任意設置するものと解してよいか。」との質問に対し、「設問の如く台風、災害により橋梁の一部が決壊、流失し供用できない状態にあつては必ず置すべきものと解する。」と回答し、その理由として、「法第四十二条の規定により、道路管理者は道路を常時良好な状態に保つよう維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないよう努める義務がある。したがって万一災害等により交通危険な箇所が生じた場合は、いち早く交通上の措置をとると共に早急に復旧をはかる義務がある。……設問の如き交通上極めて危険な箇所については、一般工事箇所に基づき交通安全上万全の措置をとることは道路管理者の義務と解される。」としている。

3 道路監視員制度

以上の通行規制は道路管理者が行うものであるが、道路監視員も必要があると認めるとき、たとえば、突発的に起きた災害等に対処するため必要があると認めるときは、一時的に通行規制を行うことができる。（道路法第七十一条第四項）このような場合には、道路管理者の指示を受けて道路標識を設置するいとまがないか、危険が目前に迫っているときであるので、道路監視員は、自らの判断と責任において緊急に通行規制を行う必要があるからである。しかし、これは道路監視員に現場での応急措置権を認めたもので、あくまで、緊急一時的なものに限られる。長期にわたる通行規制又は事前に予見される通行規制は道路管理者が行わねばならない。

四 異常気象時における安全性の確保

道路交通管理は、安全円滑な道路交通の確保を目的として行われるべきものであり、異常気象時において、安全のため通行規制を行う場合でも、円滑な交通が可能な限り確保されるよう次の事項に配慮すべきである。

(1) 迂回路の確保

異常気象により通行規制を行う場合においても、安全な迂回路へ交通を誘導し、円滑な

する事態が予想される旨の通報があった場合には、警戒体制に入るものとし、その後の状況に応じて道路局長の指示により緊急体制に入るものとする。

- ② 本省に建設省防災業務計画に基づく非常災害対策本部が設置された場合には、前記の体制は、これに統合されるものとする。

情報の連絡方法については次のように定められている。

- (1) 各道路管理者は、警戒体制又は緊急体制に入ったときは、すみやかに本省（道路交通管理課）に通報するものとする。但し、地方道路公社及び市町村にあっては、都道府県を経由して行うものとする。
- (2) 各道路管理者は、次の各号の一に該当する場合に遅滞なく報告するものとする。

- ① 異常気象時により事前通行規制を行った場合
- ② 異常気象等のため災害が発生したことににより通行規制を行った場合
- ③ 報告した事項に変更があった場合
- ④ 通行規制を解除した場合
- ⑤ その他連絡を必要とする事態が発生した場合

なお、豪雪災害時における情報連絡については、「豪雪災害時における道路交通確保のための緊急措置要領について」（昭和五十一年二月二七日建設省道企発第七〇号建設省道路局長から北海道開発局長、関係地方建設局長、関係都道府県知事、札幌市長あて通達）によることとされている。

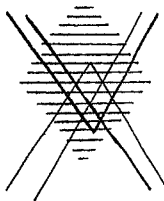
また平時より、気象庁、警察、消防等の関係機関と緊密な連絡体制を整備しておく必要があるが、特に警察とは協力体制を整えておく必要がある。（道路法第九十五条の二、道路交通法第一百十条の二参照）

おわりに

異常気象時において道路管理者が行う事前予防的な通行規制は、昭和四三年の飛騨川バス転落事故以来改めてその重要性が認識されるようになり、今までに、規制実施にあたつての基準、手法、体制等が漸次整備されてきたわけであるが、実際の運用における規制実施の判断は容易なものではない。

これは最初に述べたように、この種の規制が、道路利用者の安全と一般交通の用に供されるという道路目的との調和、換言すれば両者の接点をいかに調整するかという問題を内包しているからであるが、今後この点につい

ては、決して安易に通行止等の規制を行うべきではないものの、行う必要がある場合には、利用者の被る不利益を少しでも解消するべく、適時、適切な情報等を提供し迂回路等への誘導を積極的に行う必要があると考える。



安全性・信頼性の高い道路空間の確保

道路の管理の充実

一 国と地方の適切な役割分担による効率のよいネットワークの形成

道路は、国民生活や社会経済活動を支える最も基礎的な社会資本であり、災害の多い我が国においては、社会の安全・安定に果たす道路の役割は非常に大きい。

特に、道路は高速自動車国道、一般国道（直轄国道・指定区間外国道）、地方道（都道府県道・市町村道）から構成されているが、それぞれが緊密に連絡し、ネットワークを形成することによって、初めてその機能が発揮されるものである。

従って、国土構造の骨格を形成する高速自動車国道やこれと一体となって全国的な幹線

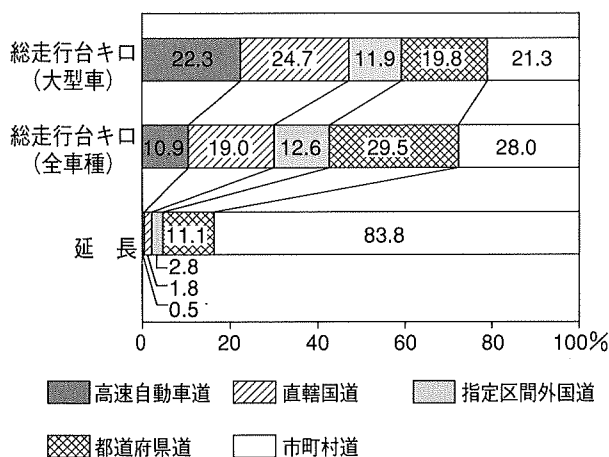
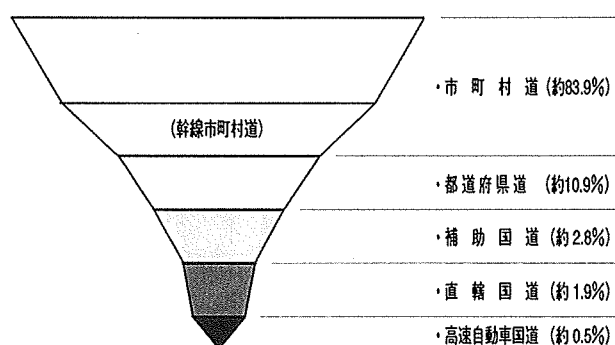


図1 我が国の道路構成及び交通量分担と延長比

鯨島 寛

道路網を形成する一般国道から日常生活の基盤としての地方道に至る全体道路ネットワークを、国土・地域・都市の各々のレベルにおける機能を総合的に勘案しつつ、国・地方の適切な役割分担と相互の密接な連携を図りながら、計画的・効率的に管理・整備する必要がある。

このため、きめ細かな日常の道路管理の実施、災害等の非常時における適切な対応により、バランスのとれた全体道路ネットワーク機能の発揮・維持に努めることが重要である。

全体道路ネットワークの中でも、国が直接管理する国道（直轄国道）は全道路延長の約二％に過ぎないが、その役割においては、約一九％の交通を分担するとともに、日本経済を支える物資の輸送では、高速自動車国道と一体となって大型車交通の約四七％を分担し、交通や物流機能の大半を担っている。また、道路交通の広域化や車両の大型化が進む中で、直轄国道の重要性はますます高まっている。

このため、国は、全国的な政策及び計画の企画立案、技術基準の作成、地方公共団体に対する助言等を行うとともに、全国的な幹線道路網の中核・根幹部分を直轄整備・管理することにより、効率の良いネットワーク形成

に努める。

二 道路の管理の充実

日本の道路ストックの大部分は、戦後五〇年間に本格的に整備されたことから、車両の大型化や交通量の増大もあり、今後急速にこれらの老朽化が進展すると考えられる。

さらに、現状では高規格幹線道路の計画延長一四、〇〇〇kmのうち、約七、〇〇〇kmが供用されているに過ぎないなど、欧米先進国と同水準の道路を保有するには、今後更に道路整備を進める必要があるうえ、国民の求めるサービスも多様化・高度化している。

国民生活や社会経済活動を支える道路の、安全で円滑かつ快適な交通の確保と、多様な道路機能の向上に資する維持管理の充実を図る。

1 道路ストックの計画的な維持管理の推進

JR山陽新幹線の福岡トンネル内覆工コンクリート剥離事故や、その他構造物からのコンクリート片落下事故等を踏まえ、道路構造物等の破損による事故防止を図るための、点検・管理を強化するとともに、橋梁等の老朽化した道路ストックの急増に対処し、ストックを健全に維持し次世代に良好な状態で引き

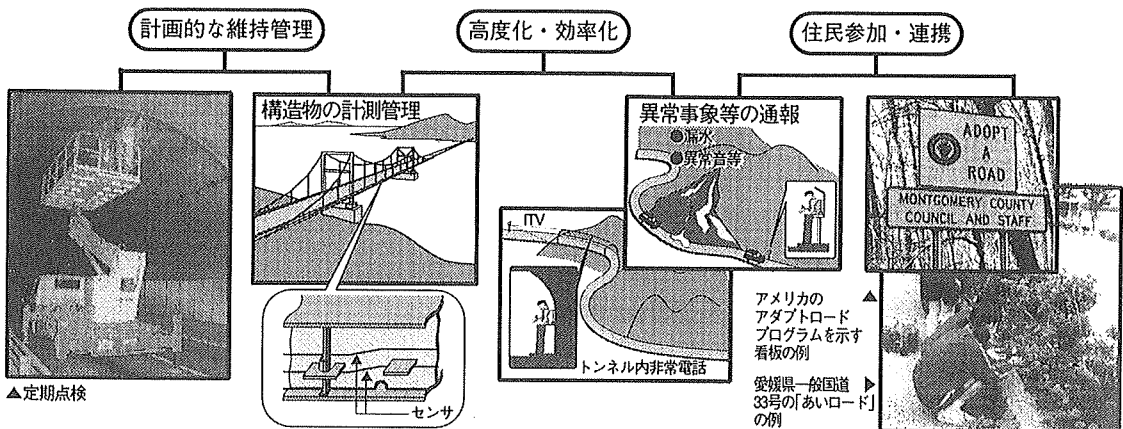


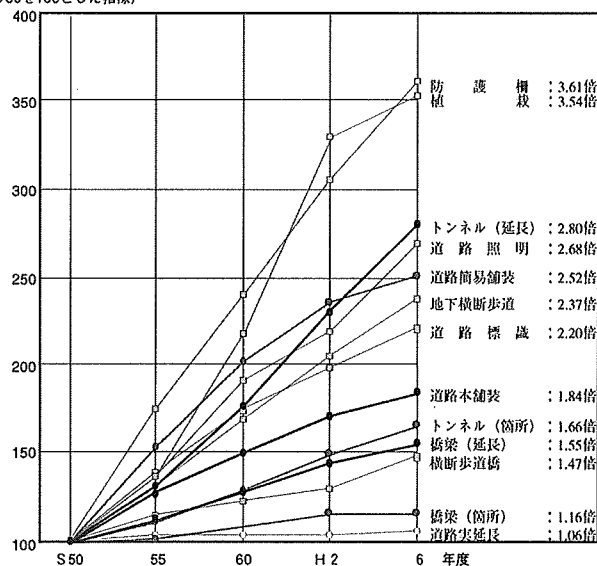
図2 道路の維持管理の主要施設

継ぐことに努める。このため、計画的な補修を進め、ライフサイクルコストを考慮した維持管理を推進する。

2 道路管理の高度化・効率化

① 管理用光ファイバーやGPS、ITV

(S50を100とした指標)



※1. 実延長・本舗装・簡易舗装・橋梁・トンネル・横断歩道橋・地下横断歩道橋は、「道路統計年報」による。
 2. 道路照明・防護柵・道路標識は、「道路交通経済要覧」による。
 3. 植栽は、直轄国道のみで、「道路現況調査」による。
 平成6年度は、平成4年値である。

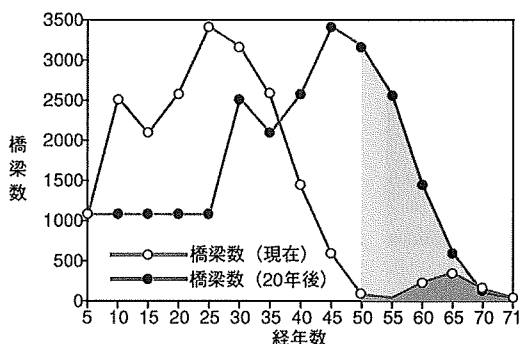


図3 道路ストックの推移と老朽化の進展

等の情報通信技術を活用した監視システムを構築する。防災対策を要する箇所、抜本対策ができない場所やバイパス等、抜本対策に期間を要する箇所、長大橋梁で頻繁に点検できない箇所などにおいて、監視システムを構築することにより、

変状等が生じた場合に即時に対応することとを可能とする。

② また、コンクリートの非破壊試験の導入など科学的な維持管理を推進するとともに、車両計測装置等を活用した車両制限令違反車の指導・取締りの効率化を進める。

③ 道路占用許可申請(公益事業者等の申請)について、インターネット・情報処理システム等を利用した手続きの電子化システムを構築し、直轄国道を重点に全国へ展開することにより、申請者の負担を軽減するとともに、管理の手続きを円滑化し、道路管理行政全般の合理化・高度化を可能とする。

3 住民参加・連携による道路管理

地域にふさわしい道づくりを進めるために、地域に密着した道路の清掃や植樹管理等について支援を行うなど、積極的に住民の参加・連携を図る。

このため、アダプト・ロード・プログラムとして、地域住民団体等の「里親」が道路管理者と協定し、道路の植樹帯等の美化活動などを行うシステムを推進する。

(道路局国道課長補佐)

“一九九八” 豪雨がもたらしたツメ跡

恒石 正男

一 はじめに

平成一〇年の四国地方は、太平洋に面した箇所度重なる局地的な集中豪雨に見舞われ、四月の低気圧による豪雨災害に始まり、九月の高知豪雨災害、さらには台風10号（一〇月一八日）が被災箇所を襲うといった、豪雨による災害の非常に多い年であった。

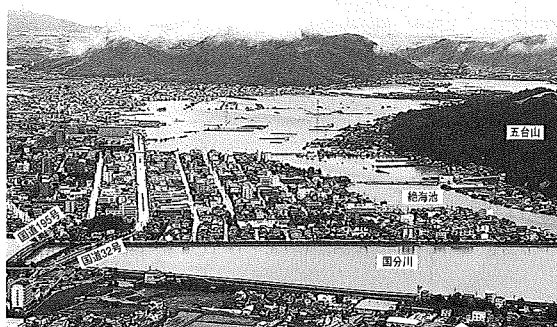
特に、平成一〇年九月二四日から二五日にかけて高知県中部を襲った集中豪雨（以下「九月豪雨」という。）は、かつて経験のないほど凄まじい豪雨となり、高知市内をはじめ県中部に大きなツメ跡を残した。

高知市内では、至る所で冠水や土砂災害が発生し、交通が途絶え被災を受けた方々の救

98年9月24日から25日未明まで降り続いた激しい雨により
高知市内、特に高知市東部一帯が水浸しとなった。



25日・高知市大津付近を望む（高知県警提供）



25日・高知市高須を望む（高知県警提供）

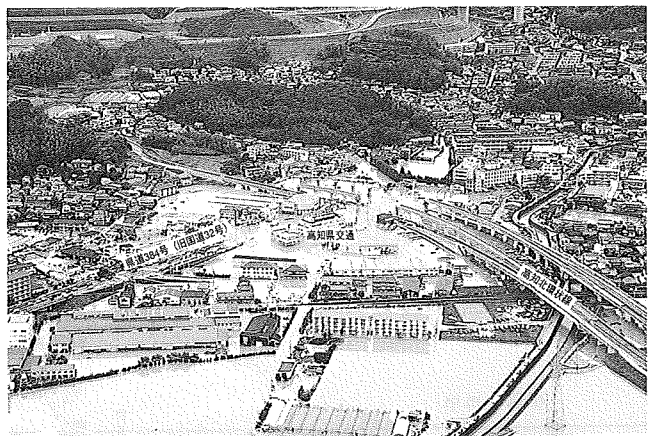


24日から25日未明まで降り続いた激しい雨により高知市内の山間部で土石流が発生し、住宅3戸の1階部分が土砂で埋め尽くされた

25日・高知市孕西町^{はらみにしまち}(高知県警提供)



25日・高知市介良付^{けら}近から南国市を望む(高知県警提供)



25日・高知市蘇野^{あそ}付近を望む(高知県警提供)

助もままならない状況であった。

直轄国道では、一般国道三二号高知県長岡郡大豊町戸手野^{とでの}で土砂崩壊、同じく高知県南国市才谷^{さいた}においては道路が流失する災害が発生した。さらには、一般国道五六号高知県吾川郡春野町弘岡^{ひろおか}では民家裏側よりの土砂崩壊により、住宅兼店舗が国道上に押し流され家屋及び陳列車両が土砂とともに国道をふさぎ、家屋とともに流された親子二人が救出を求めるという災害が発生した。

直轄管理区間では「九月豪雨」による人的被害は発生しなかったものの、水害により数名の方々の尊い命が犠牲となったことに衷心よりご冥福をお祈り申し上げたい。

また、「九月豪雨」による災害の応急復旧等に当たり、近畿地方建設局及び中国地方建設局の他、多くの事務所などから災害対策用機械の支援や人的支援をいただいたことに、本誌をお借りして改めて御礼を申し上げます。ただくとともに、無事平成一〇年一〇月七日をもって応急復旧が完了したことを報告したい。

二 豪雨に至った気象の概要

① 豪雨の発生過程

九月一七日に台風7号が西日本を通過、それに伴い前線が形成された。二三日からの日本南東海上の亜熱帯高気圧が強まるとともに前線の北上の影響により、二四日から四国地方（前線の南側）では高気圧の縁を回る暖湿流と、中下層の南西風が収束し、足摺岬や窪川付近で発生した雨雲が急速に発達しながら縄状

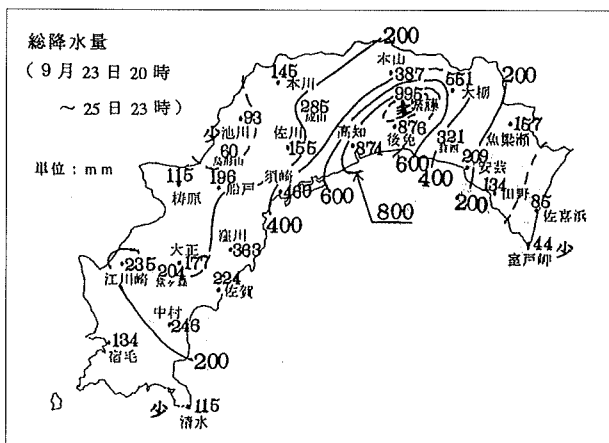


図1 高知県内の総降水量と24時間降水量
(9月23日～25日) (高知地方気象台データより)

② 豪雨の概要

のエコーとなって高知市・南国市・土佐山田町を結ぶ地域に次々と来襲した。これに風や地形の影響も加わって「特筆すべき集中豪雨」となった。

高知県中部の高知市・南国市・香美郡

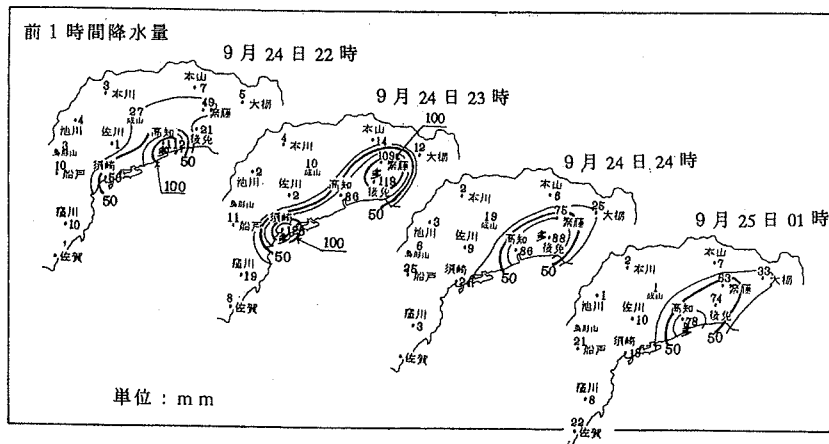


図2 高知県のアメダス降水量分布図 (高知地方気象台データより)

③ 地域別の雨量

土佐山田町を結ぶ地域では豪雨が集中し、特に九月二四日一七時以降は、高岡郡窪川町付近で発生した雨雲が急速に発達しながら北東に進み、九月二四日二一時から二五日四時にかけては、一時間に五〇mmを超す激しい雨が続き高知中央部に豪雨を降らした。このため高知市、南国市では一時間に七〇mmを超す激しい雨が四時間連続した。

今回の豪雨による三時間の降水量は、高知市で二八四mm（二四日二四時まで）、香美郡土佐山田町繁藤で二四七mm（二五日一時まで）であり、特に高知市では二五五時一時的までの四時間に三六二mmという記録的な集中豪雨となった。また、家屋浸水など被害の最も大きかった高知市は、最大二四時間八六一mmの豪雨であり、年間平均降雨量が二、六〇〇mm程度であることから年間の三分の一の雨が一日で降ったことになる（図1・2）。

建設省設置のテレメータのデータによると、太平洋側、山間部、瀬戸内側の三地域における過去五年間の降水量との比較をしてみると、太平洋側では、八月を除く四月～一〇月までの降水量は、過去

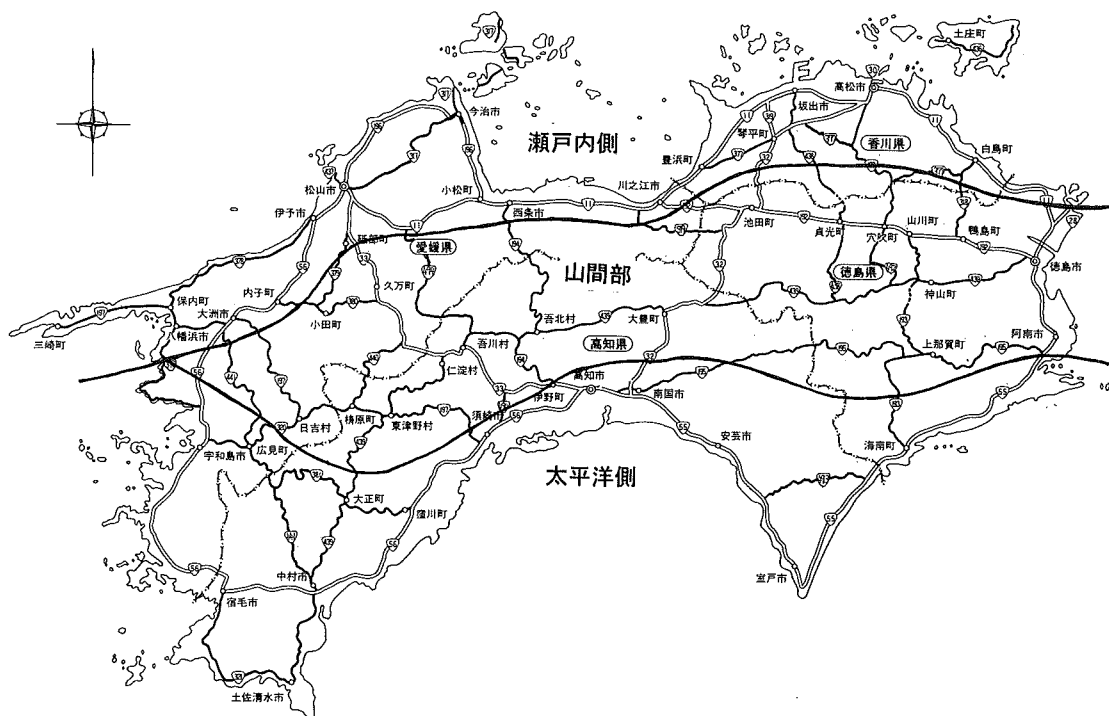


図3 降雨量による四国の地域区分

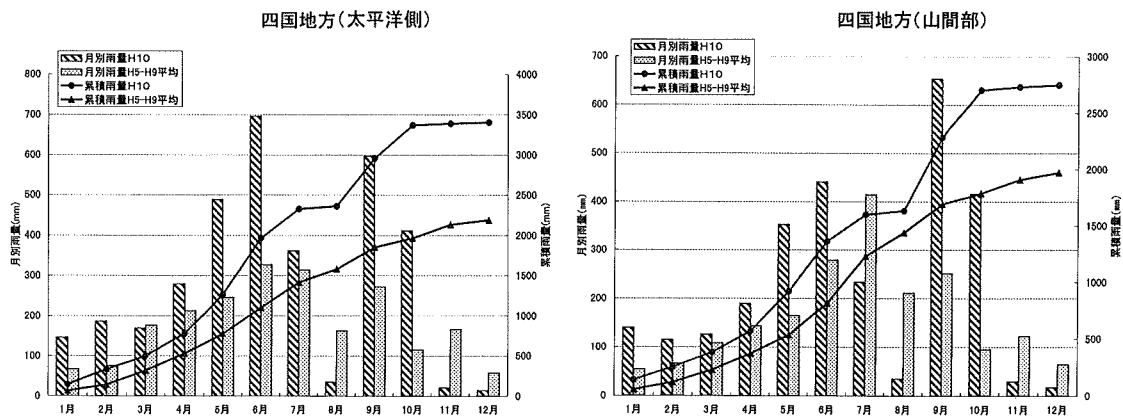


図4 四国の降雨状況

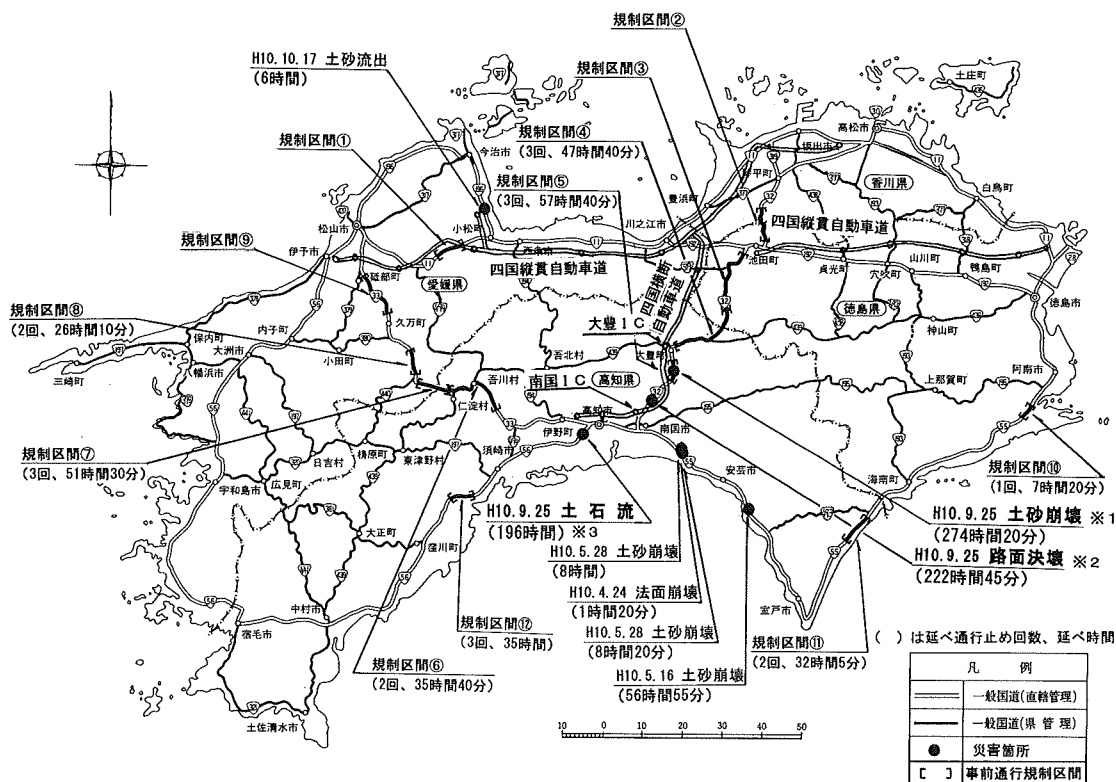


図5 平成10年度の四国の被災状況及び事前通行規制状況

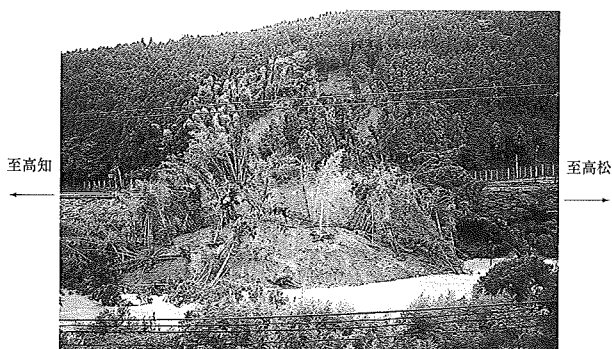


写真1-1 崩壊地全景

- ② 大豊町戸手野の被災の状況(写真1)
当災害箇所は、降雨による事前通行規制
- ① 平成一〇年度における直轄国道での災害発生箇所及び通行規制状況は、災害発生箇所で八箇所、事前通行規制区間で八箇所一九回に及んだ(図5)。

三 被災状況及び通行規制状況

五年間の降水量をはるかに上回っている。山間部では、七月と八月の降水量が少ないものの、太平洋側と傾向がほぼ同じである(図3・4)。

制区間内で発生したものであるが、降雨状況で述べたように記録的な降雨であったことより、降雨のピークを過ぎても現地の安全確認ができないため規制解除を見合わせていたところ、降雨がおさまって八時間程度過ぎて発生したものである。

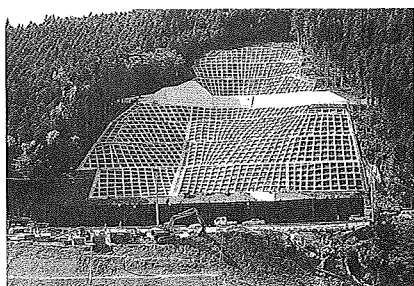


写真 1-3 復旧状況



写真 1-2 仮復旧全景

③ 南国市才谷の被災状況(写真2)

〇〇m

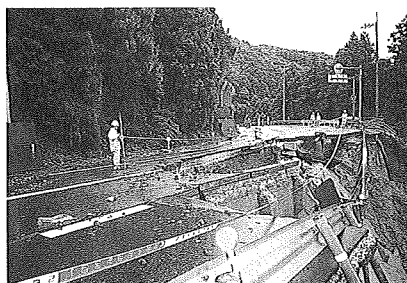
九〇m 崩壊土量二〇、〇

道路名…一般国道三二号
災害箇所…高知県長岡郡大豊町戸手野
崩壊規模…道路延長六〇m 垂直高さ

当災害箇所、盛土区間が延長四〇m、幅八m、落差八m及び道路決壊の被災を受けたものであり、流出した土砂や擁壁等の構造物は斜面下に流れ、流出された一部は一〇〇m下まで達した。

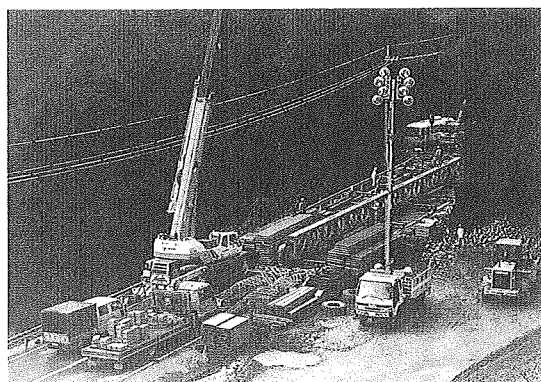
国道は幹線道路であり地域の方々の生活を支える生活道路であり、一日も早く復旧が急がれるため、応急復旧として応

至高知



至高松

写真 2-1 崩壊地全景(起点側より)



至高松

写真 2-3 照明車2台・防災支援車

至高知

至高松



写真 2-2 応急組立橋設置状況

急組立橋（トラス橋二車線四〇m）の設置を行い交通の確保を図った。

道路名…一般国道三三号

災害箇所…高知県南国市才谷

決壊規模…道路延長四〇m 幅員八m

④ 吾川郡春野町弘岡の被災状況（写真3）

高知市周辺を中心とした九月二四日四時〇〇分から降り始めた雨は翌二五日八時〇〇分までに連続八六九mmもの降雨をもたらすとともに時間最大雨量一二二mmという局所的な集中豪雨をもたらした。このため国道五六号約六〇、〇〇〇mの土砂と家屋四棟が国道を塞いだ。倒壊した家屋の中には人が居たものの幸いにも

人的被害がなかった。

道路名…一般国道五六号

災害箇所…高知県吾川郡春野町弘岡

崩壊規模…道路延長一三〇m 垂直高

さ九〇m 崩壊土量六〇、

〇〇〇m

浸水家屋…準用河川を崩壊土砂が堰き

止めたことによる

倒壊家屋…四棟（住宅及び店舗二棟、

陳列自動車約五〇台）

四 高速道路の料金措置

一般国道三三号は、主要幹線道路と生活道路を兼ねた地区唯一の道路であり、大豊町戸



写真 3-1 被災状況全景

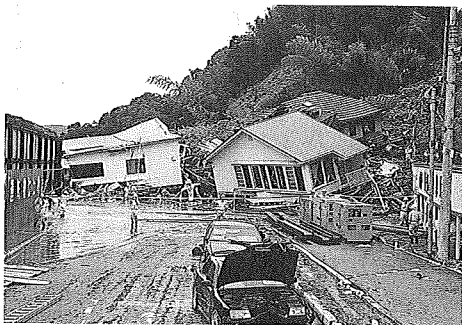


写真 3-2 被災状況

手野及び南国市才谷の二箇所での災害発生により、地元住民の生活道である国道の全面通行止めで苦しい生活を余儀なくされた。このため生活道の迂回路として高知自動車道の大豊～南国間の料金無料措置を九月二五日（金）一九時～一〇月七日（水）の二日間、道路公団四国支社の協力を得て、運輸・建設大臣の依命通知により実施した。

① 料金を徴収しない車両についての料金措置の考え方

●道路整備特別措置法第一二条

道路交通法第三九条に規定する緊急

自動車及びその他政令で定める車両

●道路整備特別措置法施行令第六条

災害救助、水防活動その他特別の理由により料金を徴収することが著しく不適当であると認められる車両で高速自動車国道等運輸大臣及び建設大臣、その他の道路、建設大臣がそれぞれ定めるもの。

※災害時において他の道路の通行が不能となった場合に、高速自動車道（高知自動車道）の無料措置については、昭和三七年度の運輸省・建設省告示第一三三三に該当する事項がないため、道路整備特別措置法施行令第六条の規定に基づき別途

表1 高知自動車道（大豊～南国間）通行料金無料措置による交通量の変化

交通量	9月25日19時から 10月7日7時まで		9月26日～10月6日 無料期（11日間）		9月5日～9月11日 通常期（11日間）		無料措置による 増加交通量		増減率 （％）
	合 計	日平均	合 計	日平均	合 計	日平均	合 計	日平均	
軽自動車	15,969	1,331	15,814	1,438	1,470	134	14,344	1,304	1,076
普通車	37,879	3,157	37,455	3,405	7,877	716	29,578	2,689	475
中型車	8,321	693	8,081	735	665	60	7,416	674	1,215
大型車	10,168	847	9,854	896	313	28	9,541	867	3,148
特大車	1,660	138	1,594	145	160	15	1,434	130	996
合 計	73,997	6,166	72,798	6,618	10,485	953	62,313	5,665	694

（資料：JH四国支社）

定められ、JHが両省（大臣）からの依頼を受け実施したものである。また、解除についても同様である。

② 高知自動車道（大豊～南国間）通行料金無料措置の状況

・大豊～南国間の相互の無料車について
平成一〇年九月二十五日（金）一九時から一〇月七日（水）七時までの無料通行した車両は、七万三、九九七台であった（表1）。

五 今後の課題

今回の災害を経験して、次のような課題が浮き彫りとなった。

- ① 情報連絡体制の改善及び情報の一本化
- ② 弱点箇所の把握
- ③ 災害時における初動対応マニュアルの作成

④ 道路利用者に対して分かりやすい情報の提供

⑤ 災害対応組織の支援体制整備などが挙げられる。

このため、今後可能な事項から改善を進めて行きたいと考えているものである。

六 「事前通行規制（国道三三号）に関する検討協議会の設立」につ

つ

一般国道三三号は四国の重要な生活基幹道路であるが落石、崩壊危険箇所の事前通行規制区間が連続し平成一〇年と平成一一年の集中豪雨で、事前通行規制九回、延べ通行規制時間約五二〇時間にも及び、沿道集落が孤立、通勤通学等の日常活動や物流等の経済活動及び救急医療等の緊急活動に大きな影響を与えた。

これらに対応するために、情報の在り方及び地域住民が抱えている問題等について整理し、道路管理者と地方自治体関係者が連携強化した規制区間内の防災対策の在り方について検討を行うものとして、平成一一年度に「事前通行規制に関する検討協議会」を設立した。

（四国地方建設局道路部道路管理課長補佐）

九・一五豪雨災害を振り返って

竹山 僚

一 はじめに

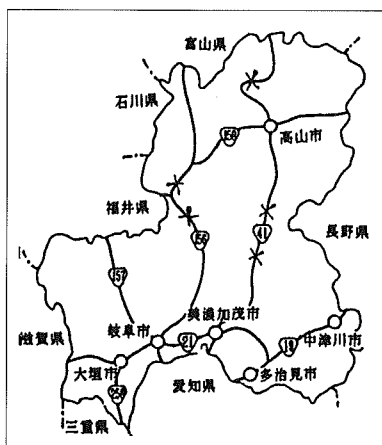
今年の九月一四日から二四日にかけて県土を襲った台風16号・秋雨前線・台風18号に伴う豪雨は、飛騨・郡上地域を中心とした県下各地に大災害をもたらし、九・一五豪雨災害と命名された。

今回の災害の特徴は、記録的雨量が狭い地域に集中したことにより各所で山腹崩壊が発生し、土砂とともに林木が流出し被害が増大したことである。

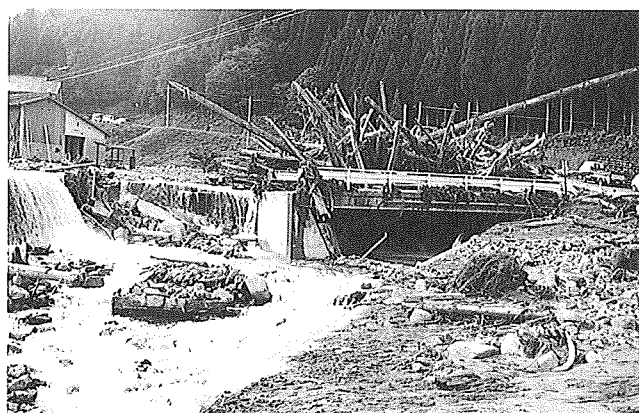
道路においては国道四一号、一五六号、東海北陸自動車道等の幹線道路が寸断され、一時は飛騨や郡上への道が閉ざされた。

国道一五六号では、建設省と道路公団の協

力を得て開通前の高速道路を全国で初めて迂回路として一般交通を通し、緊急時での道路確保を図ったことは特筆に値するものである。その中、被災から数カ月が過ぎ、県下各地域において全力で災害復旧に取り組んでいる



位置図



稲越川・河合村稲越

所であるが、今回の教訓を踏まえ今後の対応策について述べる。

二九・一五豪雨災害の概況

台風16号の影響により平成一一年九月四日一五時頃から降り始めた雨は、その後次第に強まり、同日一七時四〇分「岐阜・西濃・中濃」地方に大雨洪水警報が発表され、一七時から一八時までの一時間に郡上郡八幡町（八幡）で六五mm、武儀郡板取村（蕪山）で四九mmの激しい雨となった。その後も激しい雨は降り続き、一四日の日降水量は板取村一九五mm、郡上郡白鳥町（長滝）一七九mm、高鷲村（西洞）一九七mm、大野郡莊川村（莊川）で一八九mmを記録した。

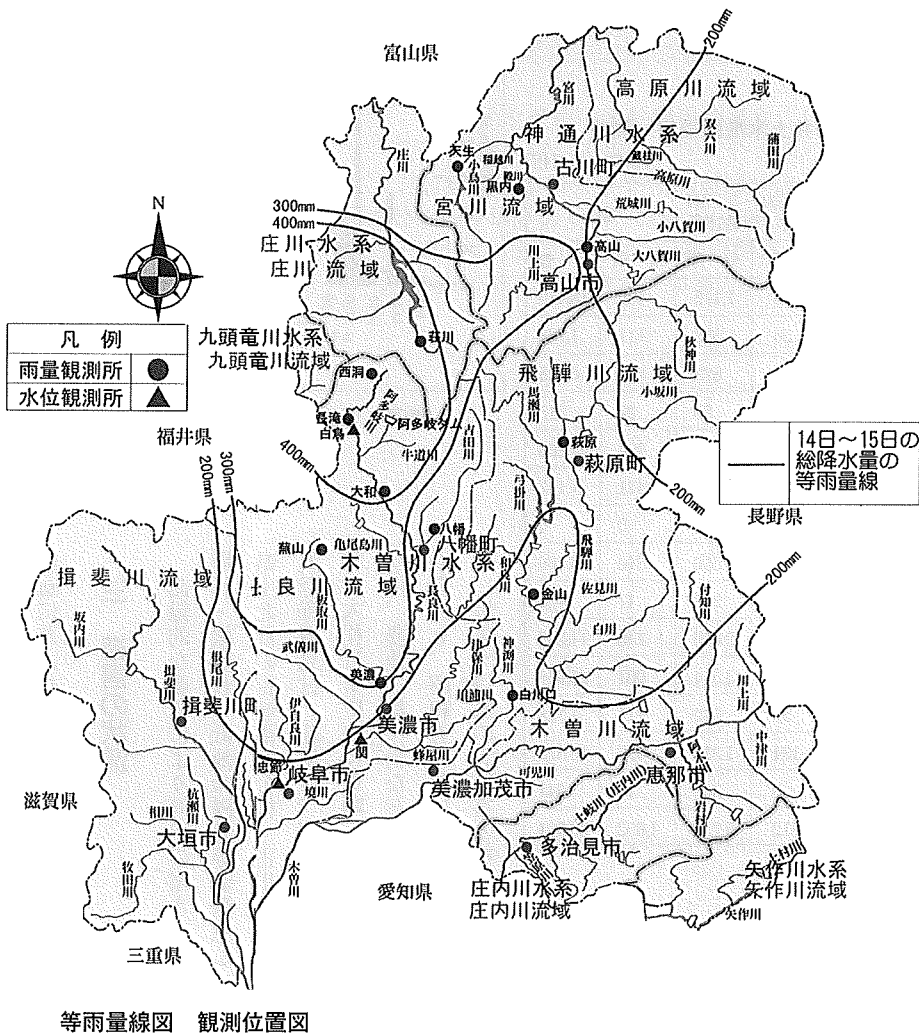
翌一五日に入っても集中的な豪雨は続き、高鷲村では九時から一〇時までの時間雨量は九五mm、吉城郡河合村（天生）で一〇時から一一時までの時間雨量は五二mmに達した。一四日の降り始めから一五日一七時までの降水量は、郡上郡高鷲村で五二六mm、白鳥町四四八mm、吉城郡河合村三九五mmなど記録的な豪雨となった。

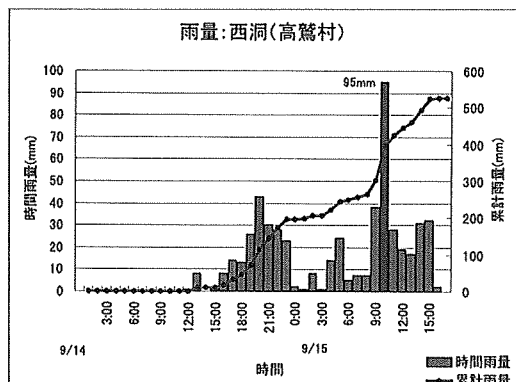
大風16号の豪雨がおさまり、復旧活動を開始していた同月二〇日には、秋雨前線の影響により午前二時頃から雨は再び降り始め、益

田郡金山町（金山）では二一日の三時から四時までの一時間に八六mm、美濃市（美濃）では二二日の二時から三時までの一時間に六四mmを記録した。二三日までの総降水量は郡上

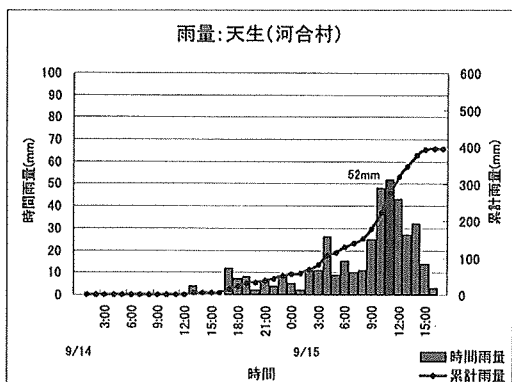
郡八幡町（八幡）で四七六mm、益田郡萩原町（萩原）で五九一mm、美濃市で四一六mmなどを記録した。

さらに二四日には台風18号により再び降雨





※時間最大雨量95mm(時間雨量確率1/100年以上)
日最大雨量 329mm(日雨量確率 1/100年以上)

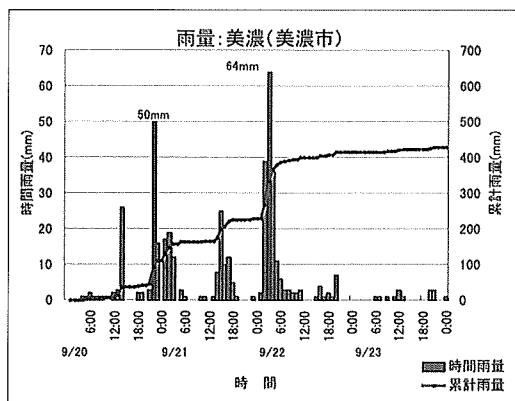


※時間最大雨量52mm(時間雨量確率1/40～1/50年)
日最大雨量 339mm(日雨量確率 1/100年以上)

表1 9・15豪雨に係る公共土木施設災害一覧表

(単位: 百万円)

工種別		9/14～9/16 台風16号		9/20～9/24 豪雨、台風18号		計	
		箇所	金額	箇所	金額	箇所	金額
県工事	河川	344	16,934	136	1,475	480	18,410
	砂防施設	55	1,146	56	582	111	1,728
	道路	234	6,092	52	823	286	6,915
	橋梁	26	195	1	20	27	215
	計	659	24,368	245	2,900	904	27,268
市町村工事	河川	240	5,108	181	2,038	421	7,147
	砂防施設					0	0
	道路	228	3,110	82	550	310	3,660
	橋梁	13	178	4	248	17	426
	計	481	8,396	267	2,836	748	11,232
合計	河川	584	22,043	317	3,514	901	25,556
	砂防施設	55	1,146	56	582	111	1,728
	道路	462	9,202	134	1,373	596	10,575
	橋梁	39	373	5	268	44	641
	計	1,140	32,764	512	5,737	1,652	38,501



西洞・天生・美濃地区の雨量の推移

三 被害の状況

があり、郡上郡白鳥町(長滝)では日雨量八
四mmに及んだ。

記録的な豪雨により河川の増水・氾濫、山
崩れ・崖崩れ、低地の浸水等が発生し、特に
県土北部の古城郡河合村、古川町、宮川村や
大野郡清見村、莊川村、郡上郡高鷲村、白鳥
町、大和町を中心に道路、河川、砂防、林道、
治山、農地、農作物などあらゆる分野で災害
が発生し、昭和五十一年に県土を襲った「九・
一二災害」以来の大災害となった。

山間部では、山腹崩壊により大量の土砂が流木とともに河川に流れ出し、河道をふさいだため、河川の氾濫が増大し被害が拡大した。岐阜県内の公共土木施設における被害は、一、六五二箇所、三八五億円にのぼり、このうち県管理道路の被害は、三三三箇所、七億円であった（表1）。

以下に代表的な被災箇所の写真を示す。



(主) 神岡河合線・河合村稲越



東海北陸自動車道・美濃市口野々
山側の斜面が崩壊、北陸自動車道の本線を埋める



金山明宝線・金山町卵野原
法面崩壊により道路が寸断



長良川・高鷺村大鷺



殿川、古川町信包

四 通行規制状況

雨量による事前通行規制と、災害による通行規制により、ピーク時の九月一五日一八時には、直轄国道三箇所、県管理国道二三箇所、県道九四箇所の合計一二〇箇所が全面通行止めとなった。また、事前通行規制箇所が、一七箇所ありその内九七箇所が止まり県内の交通が麻痺したことが明らかである。

主要な道路については、通学・通勤・生鮮食品等の輸送等に大きな影響があり、またこの時期は特に週末をはさんだため、飛騨方面等への観光予定客が多数あり、迂回路の確保には非常に苦勞した。

表2 通行規制状況

内訳 日時	事前通行規制 (全117箇所)			災 害 箇 所			合計
	直轄 国道	補助 国道	県道	直轄 国道	補助 国道	県道	
9月15日 18:00	1	19	77	2	4	17	120
9月22日 10:00	1	8	43	2	12	44	110

週があけて九月二日には、復旧作業の中、再び秋雨前線による大雨により、二三箇所まで減少していた全面通行止め箇所が、九月二二日一〇時のピーク時には一一〇箇所にまで及んだ(表2)。

この雨は九月二四日まで降り続き、飛騨高山方面では一〇月一〇日の高山祭りに向けて観光のピークとなる。この時期は、全国から高山市を中心に大型観光バスなどが集中し、そのため、復旧作業も急を要した。

東海北陸自動車道的美濃インターから美並インター間では、テレビで崩壊の様子が放映されたように、道路決壊により全面通行止めとなったため、迂回路で唯一の幹線道路である国道一五六号では大渋滞となった。

五 開通前の高速道路の緊急使用

国道一五六号白鳥町長滝では、九月一五日に延長一二〇m、幅八mにわたって道路が決壊した。

この路線は平日でも、一二時間で六、五四五台の交通量があるのに加え、世界文化遺産白川郷や金沢市を結ぶ重要な路線であり、復旧に相当の日数を要するため、迂回路を緊急に確保する必要性があった。

迂回路としては、国道一五六号と並行して

走る第三セクター「長良川鉄道」の鉄道敷きを利用する為、舗装工事を進める一方、工事完了までの間の迂回路として、当時工事中(二月二七日供用開始)であった東海北陸自動車道を、建設省及び日本道路公団と連携及び協力を得ながら、白鳥インターから高鷲インター間約八km区間を地元住民及び緊急車両に対して緊急使用した。

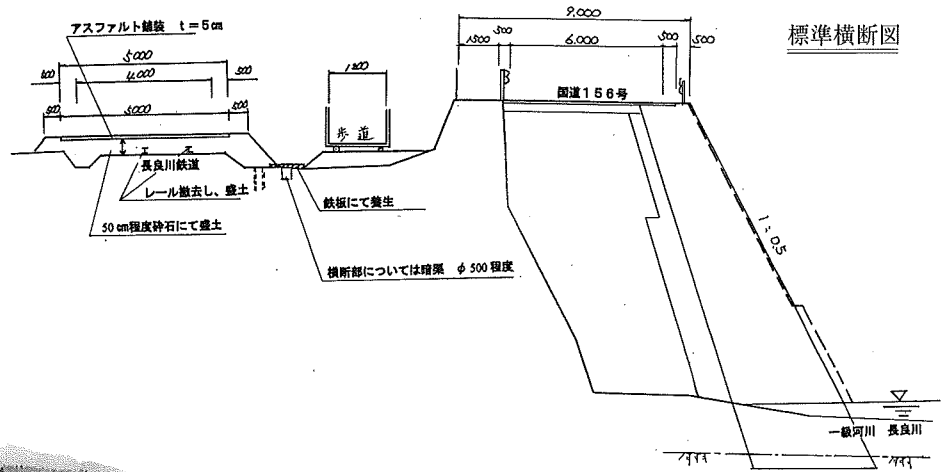
なお、この間(九月一八日から二二日一七時までの五日間)の利用台数は二万台程度であり(表3)、生活道路の確保に大きく貢献した。

表3 緊急迂回路利用状況

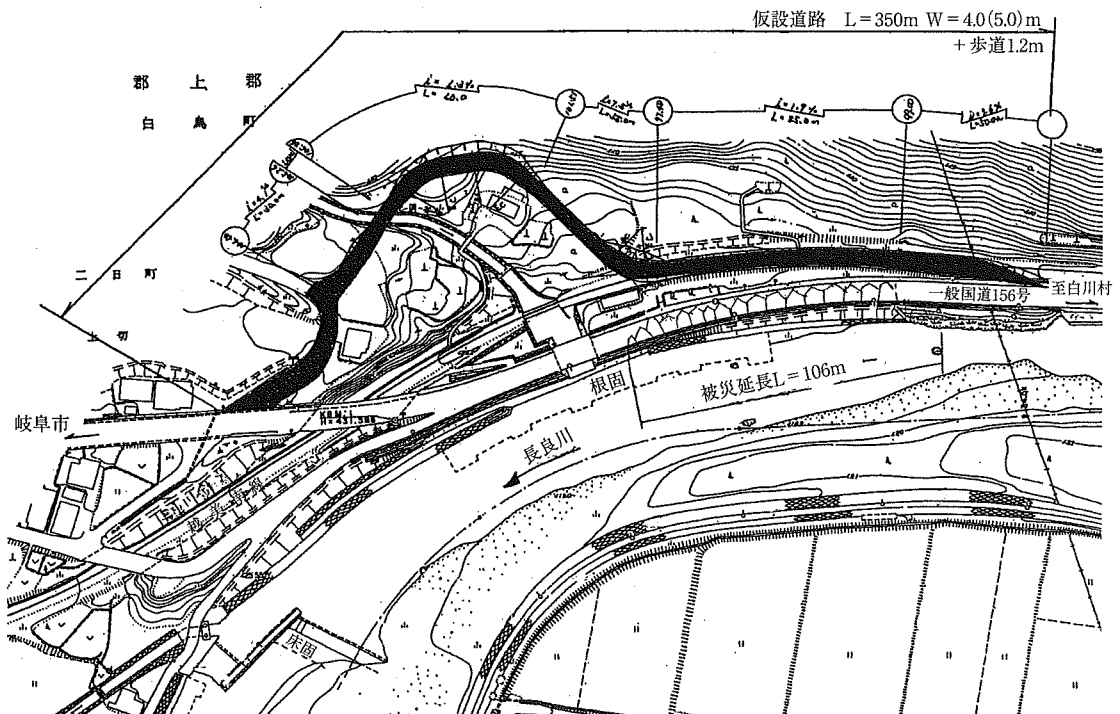
(単位:台)

月 日	白馬IC (高鷲→白鳥)	高鷲IC (白鳥→高鷲)	合 計
9月18日	2,290	1,714	4,004
9月19日	2,392	1,772	4,164
9月20日	2,234	2,251	4,485
9月21日	2,363	2,194	4,557
9月22日	1,333	1,195	2,528
計	10,612	9,126	19,738

国道156号 郡上郡白鳥町長滝の被害状況



平面図



六 情報の提供

今回の九・一五豪雨災害における報道機関への道路通行規制等の情報提供（通行規制箇所数等）を九月一六日～一五日までの間一日四回程度、県の記者クラブを通じて行った。

また、岐阜県のホームページである「県民情報ネットワーク」を通じてインターネットで広く情報提供を行った（内容、更新頻度は記者発表と同程度）。

規制箇所が多数あり昼夜問わず連日の警戒体制のためもあり、通行規制箇所の把握が充分でなかったり情報提供に対し時間が遅れることが多かった。

七 あとがき

通常の規制情報と同様に日本道路交通情報センターに情報提供を行っていたが、一般市民からの関心が高く、岐阜県庁に多数の問い合わせがあった。また休日を含んでいたこともあり、高山市など飛騨地方の観光地へのアクセスに関する問い合わせが多数あった。

現在の岐阜県の道路通行規制の連絡体制が規制区間ごとの把握であるため、岐阜県内の面的な把握ができておらず、県外から観光地へのアクセスなど通行可能路線の把握や、通

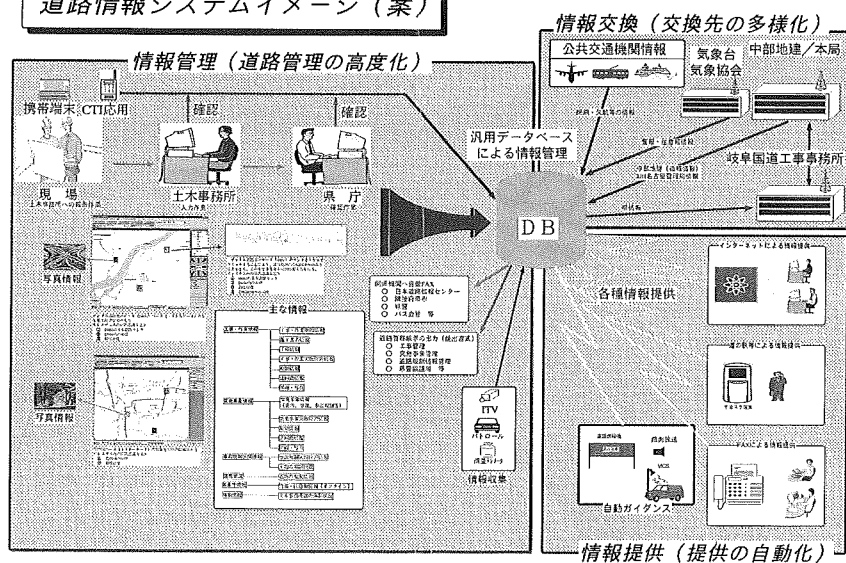
行不能による孤立集落の確認が遅れた。

また、電話及びFAXで複数の関係機関に連絡する体制であったため、連絡業務に多大な時間が割かれた。

これらの教訓を活かし、県内道路規制情報の迅速な把握、的確な災害対応に向けて

県庁と出先機関及び他機関をオンラインで結び、雨量・雪量などの気象データを取り込み加工し、道路管理者相互のみならず一般県民、さらに道路利用者全てにリアルタイムで正確な道路情報を提供するシステム（道路情報管理システム）の導入を現在検討しているところで、ソフト面の防災対策の重要性を今回の災害を振り返り認識を新たにしたところである。

道路情報システムイメージ（案）



最後に、開通前の東海北陸自動車道の緊急使用にあたりご尽力いただいた建設省、日本道路公団の関係者に対し深く感謝申し上げます。
（岐阜県基盤整備部道路維持課長）

地球温暖化防止のための今後の道路政策について

— 未来へ引き継ぐ環境のための政策転換 —

道路局道路環境課

道路審議会では平成七年九月に建設大臣より諮問された「今後の道路環境政策のあり方」について、平成九年六月に道路環境対策全般についての基本的方向を示す中間答申を行い、また、この基本的方向を受け、各論として、平成一〇年一月には、騒音・大気汚染等の沿道環境対策について取りまとめた「よりよい沿道環境の実現に向けて」を答申したところである。

地球規模の環境問題の一つである、地球温暖化問題については、平成九年十二月に我が国で開催された気候変動枠組条約第三回締約国会議（COP3）において、京都議定書が採択され、我が国には二〇一〇年前後で一九九〇年比△六%という厳しい目標が課されたところである。自動車交通を主とする運輸部門においても、早急な対策の具体化が求められていることから、平成一一年一月二十九日に「地球温暖化防止のための今後の道路政策について」をとりまとめ、建設大臣に答申した。以下に答申の全文を紹介する。

はじめに

近年、地球温暖化やオゾン層破壊など地球規模での環境問題の深刻化が指摘されており、国際的

な取り組みが求められている。なかでも、地球温暖化問題は、その予想される影響の大きさや深刻さからみて、人類の生存基盤に関わる重大な問題となっている。

一九九七年一二月に京都で開催された気候変動に関する国際連合枠組条約第三回締約国会議（以下「COP3」という。）においては、先進各国の温室効果ガスの排出について、その具体的な削減目標を定めた京都議定書が採択され、我が国には二〇〇八年から二〇一二年までの期間中に、一九九〇年の水準に比べて六%削減するという厳しい目標が設定された（図1）。

政府においては、COP3に臨むに当たり、幅広く地球温暖化対策を検討するため、関係審議会の横断的組織として「地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議」（以下「合同会議」という。）が設置され、道路審議会からも二名の委員が参画してきた。この合同会議における横断的な議論と並行して、道路審議会においても、

平成九年一月から環境部会を中心に、地球温暖化防止のために道路行政においてどのような取り組みを行うべきかについて検討・審議を行ってきた。

自動車の利用により、我々は経済社会活動の全般にわたり多くの効用を享受しているところであるが、世界に類を見ないスピードと水準の少子高齢社会の到来を目前に控え、それによる投資余力

1. 期間 2008年～2012年
2. 先進国等*全体の目標 - 5%
3. 主要各国の削減目標（1990年比）
日本：-6% 米国：-7% EU：-8%
カナダ：-6% ロシア：0% 豪州：+8% 等
4. 発効要件
・締約国約170カ国のうち、55カ国以上が批准し、かつ
・先進国道のうち、批准国の排出量の合計が、先進国等の全体の排出量合計の55%以上に達すること。

*排出削減が義務づけられているのは、気候変動枠組条約附属書Iに定められた先進国及び市場経済移行国。なお、中国、インド、韓国等は含まれない。

図1 京都議定書の骨子

の低下が懸念される中で、人類の生存基盤に関わる問題となつている地球温暖化を防止するためには、自動車の利用に伴う二酸化炭素の恒久的な発生削減につながる、効率的な国土利用と環境負荷の少ない経済社会の実現に向けて、真剣に取り組まなければならない。

従来、道路行政は、自動車等の交通需要に対応した、インフラとしての道路の整備を行うことを基本的な課題としてきたが、地球温暖化防止の取り組みが急務である今日、需要に対応したインフラ整備という考え方を超えて、道路利用者等との連携により、地球環境への負荷の少ない道路利用への転換とよりよい環境創出を目指して道路政策を展開していかなければならない。

このような基本的な課題認識に立つて、地球温暖化防止に向けた道路政策の今後の展開の方向について、ここに答申する。

一 道路行政の課題

1 温室効果ガスの排出の現状

京都議定書で削減対象とされた温室効果ガスには、二酸化炭素、メタン、亜酸化窒素、代替フロンのあるが、我が国においては、排出される温室効果ガスの約九割（地球温暖化係数換算）が二酸化炭素であり、その排出量は世界第四位で約5%を占めている。このため、我が国における地球温

暖化防止については、二酸化炭素の排出削減が基本的かつ最も重要な課題となる（図2・3）。

我が国における二酸化炭素の排出量を部門別にみると、その排出割合は、一九九七年度で産業部門が三九%、民生部門が二五%、運輸部門が二%、その他エネルギー転換や工業プロセス等による排出が一五%となつている（図4）。

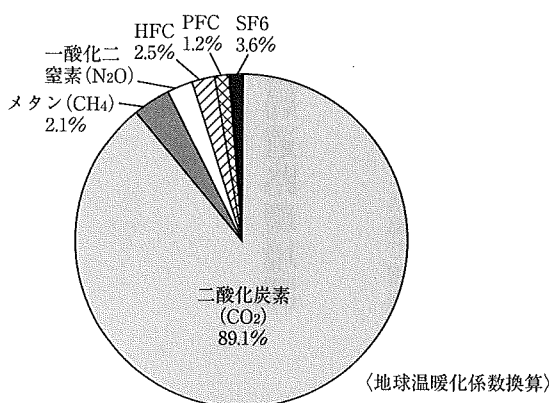


図2 温室効果ガスの排出割合（1997年度）

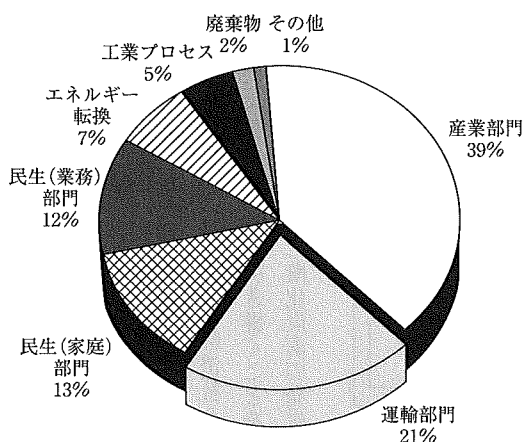


図4 部門別二酸化炭素排出割合(1997年度)

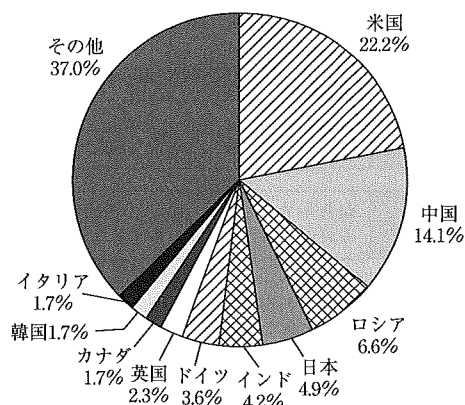


図3 国別二酸化炭素排出割合(1996年度)

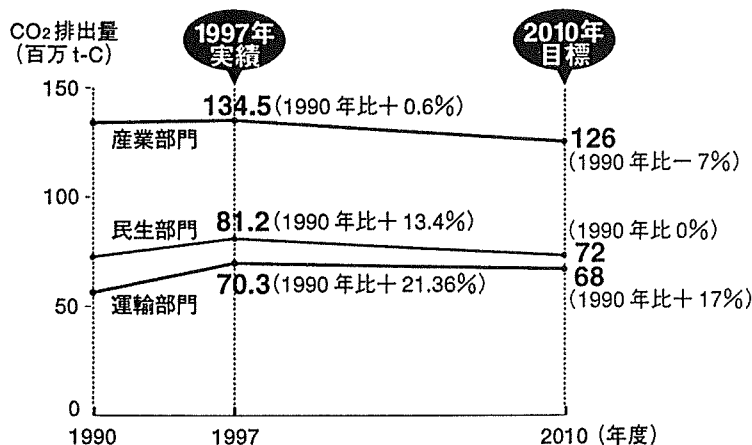


図5 部門別排出量の推移と目標

2 道路行政の課題

このような二酸化炭素の排出の実状に対して、政府は合同会議における審議を経て、二〇一〇年時点の二酸化炭素排出量を一九九〇年レベルに低減することとし、部門別には、一九九〇年の水準に比べて、産業部門は七%の削減、民生部門は伸びゼロ、運輸部門は一七%の伸びに抑えることと

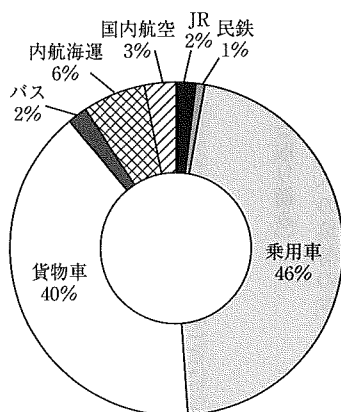


図6 交通機関別CO₂排出量

した。これに対し現状は、一九九〇年に比べ一九九七年実績で、産業部門は〇・六%、民生部門は一三%、運輸部門は二一%の伸びとなっており、目標の達成には相当な取り組みが必要とされる(図5)。運輸部門で発生する二酸化炭素の約九割は道路を通行する自動車から発生していることから、目標の達成は、自動車の利用にともなう二酸化炭素の発生削減如何にかかっており、今後の道路行政に課されたところには大きなものがある(図6)。

二 地球温暖化防止のための道路政策の基本的考え方

1 理念

地球温暖化防止に取り組むにあたっては、環境と調和した循環型の持続可能な経済社会を実現し、未来によりよい環境を引き継ぐことを理念として、自動車利用に伴う二酸化炭素の発生が削減

●基本的方向 —道路利用を地球環境への負荷の少ないものとするを旨とし、道路行政を転換—	
道 路 利 用	白自動車利用のあり方を見直し、徒歩・自転車・公共交通機関への転換・活用、効率的な自動車利用の実現
道路のあり方	緑豊かでうるおいがあり、環境時代にふさわしい利用ができる質の高い道路空間・ネットワークの実現
取 り 組 み	道路を利用する国民一人ひとりの主体的な取り組みと、創意工夫・新たな技術やアイデアを活用した取り組みの推進

図 7

されるよう、道路利用を地球環境への負荷の少ないものとするを旨とし、道路行政を転換していくことが必要である。

2 取り組みの基本的方向(図7)

(地球環境への負荷の少ない道路利用への転換)

自動車からの二酸化炭素の排出を削減するには、日常の生活や経済社会活動等のレベルから自動車利用のあり方を見直し、歩けるところは徒歩で、自転車を利用できるところは自転車で、そして公共交通機関が利用できるところは公共交通機関を利用するといったように、自動車から多様な交通モードへの転換・活用が図られるようにするとともに、自動車の利用においても、相乗りや共同輸配送を行ったり、混雑する時間や場所を避けるなど、効率のよい自動車の利用が行われるようにすることにより、地球環境への負荷の少ない道路利用への転換を目指すことが必要である。

(よりよい環境創出のための道路空間・ネットワークの実現)

このような地球環境への負荷の少ない道路利用を実現するためには、道路のあり方も、徒歩、自転車、自動車等の各々の交通モードがそれぞれ環境時代にふさわしい利用がなされるようなインフラとして、その役割を十分に発揮することができるようになるとともに、道路空間を、二酸化炭素

を吸収し地球温暖化防止に資すると同時に良好な景観を形成し都市のアメニティの向上に寄与する、緑豊かでうるおいのあるものとするなど、道路自体がよりよい環境創出のための質の高い性能や構造を有するようにすることが必要である。

それぞれの交通モードが十分な役割を発揮することは、地球環境への負荷の少ない道路利用を実現し、ひいては個々の経済活力を活かしながら、持続可能な経済社会の発展を導くことにつながるものである。

(創意と連携による取り組み)

さらに、地球環境への負荷の少ない道路利用への転換のためには、実際に道路を利用する国民一人ひとりの主体的な取り組みが不可欠であるとともに、地球規模での問題であることに鑑み、国際的な協調・協力を図りながら取り組むことが必要である。また、様々な創意工夫、新たな技術やアイデアの活用により、効率的、効果的に推進することが求められる。

このような基本的方向に沿って、地球温暖化防止に向けて取り組むことが必要となるが、一方で、我が国では、ヨーロッパ等と異なり、大都市地域を中心に、幹線道路の沿道において稠密な土地利用がなされており、自動車の排出ガスによる大気汚染(窒素酸化物、浮遊粒子状物質等)が厳しい

現況にあることをふまえて、これらの地域の沿道の生活環境の改善も同時に図られるようにすることが必要である。

三 地球温暖化防止に向けた施策展開

1 地球環境への負荷の少ない道路利用への転換

① 短距離移動の徒歩への転換の促進（図8）

自動車による人の移動のうち、徒歩でも可能な一キロメートル未満のものが約一割を占

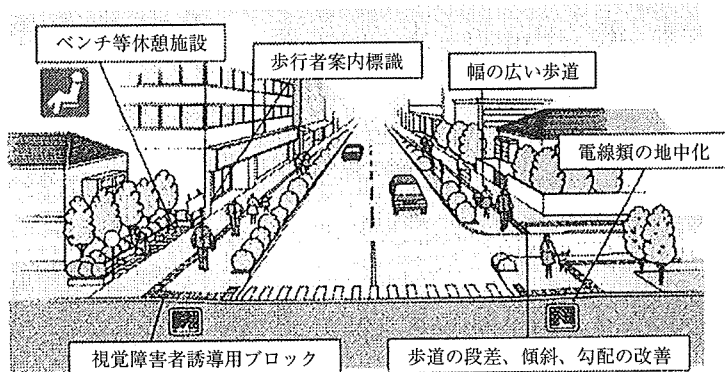


図8 短距離移動の徒歩への転換の促進

② 都市内の交通モードとしての自転車への転換の促進（図9）

めていることから、都市内において、幅の広いゆったりとした、段差・勾配・傾斜のない歩道を整備し、さらには木陰や歩行者広場を整備するなど、快適かつ安全な歩行空間を整備し、短距離移動の自動車利用を徒歩へと転換していく必要がある。

自動車による人の移動のうち、自転車でも可能な五キロメートル未満のものが約半分以上を占めていることから、短距離移動における自転車の有用性を活かし、都市内において快適

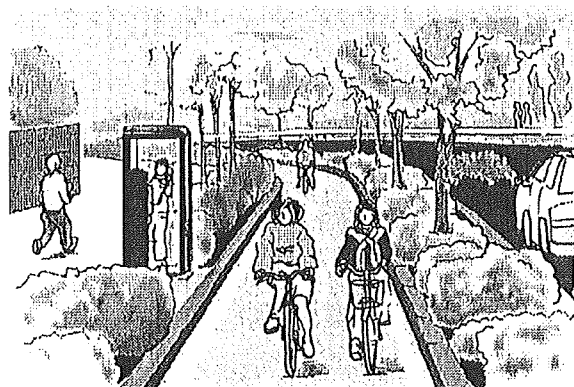


図9 都市内の交通モードとしての自転車への転換の促進

かつ安全に自転車が行走できる自転車道等をネットワークとして重点的に整備し、同時にそれらのネットワークをバックアップするための駐輪場を計画的に整備することにより、日常的な都市交通手段としての自転車利用への転換を促進する必要がある。

③ 鉄道、バス、路面電車などの公共交通機関の利用促進（図10）

比較的環境負荷の少ない交通手段である鉄道、バス等の公共交通機関の利用を促進する必要がある。

そこで、大量輸送手段である鉄道への乗り継ぎの利便性向上のため、駅前広場や歩道、駐輪場・駐車場等の整備を行うとともに、都市内の面的で網密度の高い移動手段としての役割が期待される路面電車や新交通システムの導入等により、モビリティの高い交通体系の形成を積極的に図っていく必要がある。

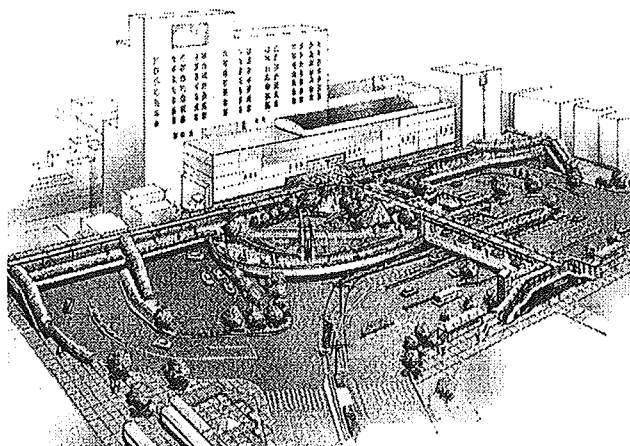


図10 鉄道、バス、路面電車などの公共交通機関の利用促進

さらに、最も身近なサービス展開が可能なバス交通については、バス優先レーンのカラー舗装化やバス交通広場等の整備を行い、バス交通の定時性の確保等による利便性の向上を図っていく必要がある。

また、都市の中心部において交通渋滞等が深刻化している地域においては、環状道路や周辺部での駐車場の整備を行い、一般的な自動車利用はそこで受け止め、当該地域内の移動については公共交通機関の利用を促進する

④

効率的で省エネルギーな自動車利用の促進

地球環境への負荷の少ない道路利用への転換を目指し、徒歩、自転車、公共交通機関の利用の促進を図るとしても、経済社会活動の多くは自動車交通に支えられているものであることから、自動車の利用そのものについて、総体的に効率がよくエネルギー消費の少ない自動車利用へと転換を促進していく必要がある。

具体的には、地域における相乗りや低公害車・低燃費車の共同レンタル利用、共同輸配送等による自動車の効率的利用や、時差通勤・通学等による混雑時間の分散・平準化などの取り組みを進める必要がある。また、そのためのレンタル車や荷捌きのための共同駐車場等の整備や、TDM（交通需要マ

ネジメント）など環境負荷の少ない自動車利用のための活動を支援する必要がある。このような地域における取り組みを、環状道路・バイパスの整備などの交通容量拡大策等とあわせて都市圏において総合的に実施し、交通の円滑化を図っていくことも望まれる。

また、電気自動車や天然ガス自動車、究極の低公害車と言われる現在実用化に向けた開発が進められている燃料電池車など、低公害・低燃費な自動車の普及が図られる必要がある。このため、例えば、天然ガス自動車など低公害車については、燃料供給施設が都市内に限られていること、一回の燃料充填による

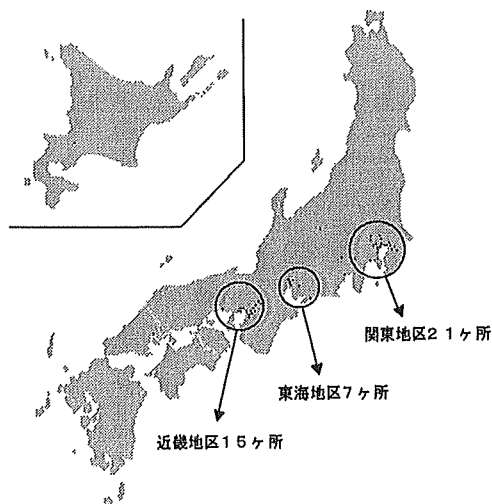


図11 天然ガス供給スタンドの分布

① 間・ネットワークの実現

よりよい環境創出のための質の高い道路空間・ネットワークの実現

走行距離が短いこと等により、その利用が都市内の短距離移動に限定されていることから、関係機関と連携して、その普及及び広域的利用を支える都市間の燃料供給施設の設置を支援し、その利用範囲の拡大を図る必要がある(図11)。さらに、都市内においても、駐車場の優先利用など、エネルギー消費の少ない自動車の普及促進方策について検討する必要がある。



図12 緑豊かな道路空間の創出(仙台市青葉通り)

②

円滑な自動車交通が確保される道路の実現

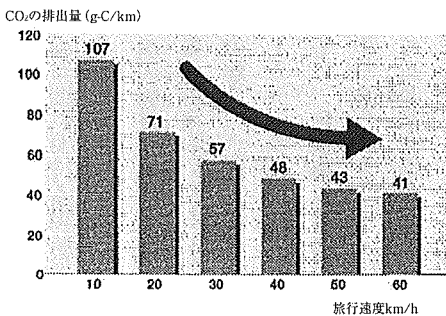
自動車からの二酸化炭素の排出量と自動車の走行速度との間には、渋滞等で旅行速度(出発地から目的地までの平均走行速度)が遅くなるほど二酸化炭素の排出量が多くなるという関係がある。これに対して現状は、大都市圏、地方都市とも朝夕のピーク時における旅行速度は、時速二〇キロメートル程度である。そこで、都市内の交通渋滞を解消・緩和し、円滑な道路交通を実現することにより、質の高いサービスを提供するとともに、自動車から排出される二酸化炭素を削減することが重要である。旅行速度と排出量の関係は、

ネットワークの形成(図12)

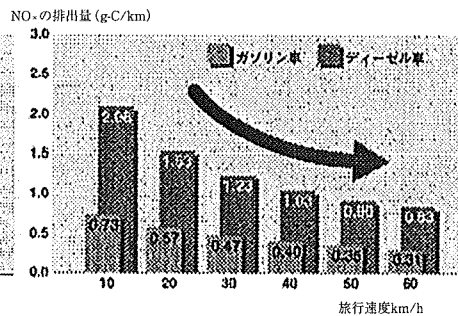
環境時代にふさわしい、よりよい環境創出のための質の高い道路の実現を図るため、良好な景観を形成し、二酸化炭素を吸収する“緑”を道路空間の主要構成要素の一つとして位置づけ、のり面や植樹帯、中央分離帯を、時間とともに成長し空間を豊かなものとする樹林によって緑化し、“緑のみち”として緑豊かな道路空間を創出していく必要がある。

さらに、このような緑豊かな道路空間である“緑のみち”と公園、河川空間等を連携させて、緑のネットワークを形成し、都市のアメニティの向上を図る必要がある。

旅行速度とCO₂排出の関係



旅行速度とNO_x排出の関係



(参考)

朝夕の平均走行速度(平成10年3月末状況)

- ・三大都市圏 21km/h
- ・地方都市 24km/h

図13 円滑な自動車交通が確保される道路の実現

沿道の生活環境に影響する窒素酸化物等についても同様の関係にあることから、円滑な自動車交通の確保は、地球温暖化の防止と沿道の生活環境の保全の両方の実現につながるものである(図13)。

このため、交差点立体化や、鉄道の高架化等による踏切の解消等のボトルネック対策、環状道路・バイパスの整備等により渋滞箇所を解消し、円滑な道路交通が確保される道路の実現を図る必要がある（図14）。

また、ITS（高度道路交通システム）の多様なサービスを支えるスマートウェイの展開により、自動車交通による環境負荷の軽減を図ることが望まれ、当面、料金所の渋滞を緩和するノンストップ自動料金収受システム（ETC）や交通渋滞等の道路交通情報をリアルタイムに提供することにより交通流の分散に資する道路交通情報通信システム（VICS）

事業の種類	箇所名	走行速度変化 (km/h)	CO ₂ 排出削減量 (炭素換算)	低燃費車の普及に置き換えた台数
バイパス整備	国道6号 西大宮バイパス	21→41 (現道)	△3,740t/年	約42,000台
立体交差化	国道8号 田中交差点	9→38	△155t/年	約1,800台
交差点改良	国道1号 中原口	3→19	△115t/年	約1,300台

（参考）低燃費車1台の普及によるCO₂排出削減△0.09t/年

図14 道路ネットワーク整備によるCO₂排出削減事例

CS）について、全国への普及をできるだけ早期に図る必要がある。

なお、大都市の有料道路として設置・管理されている都市高速道路の料金体系についても、環境問題等の観点から料金格差を設けてピークを平準化するいわゆるピークロードプライシングを導入する必要性が指摘されているところである。ETCの導入によりき細かい割引・割増や路線・区間毎の特性を踏まえた料金設定も可能となることから、今後はそのような料金制度のあり方について、ETCの普及状況を見極めつつ、一般道路への影響も含めその効果や採算に与える影響等総合的な観点から検討する必要がある。

③ 効率的で環境負荷の少ない国土利用・地域構造のための道路ネットワークの形成

持続可能な経済社会の発展を実現するためには、国土利用を効率的で環境負荷の少ないものとする必要がある。最も基幹的なインフラである道路ネットワークについては、それが実現されるように形成する必要がある。

このため、効率的で生産性の高い国土利用を実現するための全国的な高規格幹線道路のネットワークの整備を推進するとともに、一極集中型から環境負荷の少ない分散ネットワ

ーク型の地域構造への再編を支援するための大都市圏における環状道路等の整備を推進する必要がある。

国内物流については、その効率化のため、橋梁等の補強による大型車の走行可能な道路網の整備、空港・港湾などの交通拠点や物流ターミナル等に連絡する道路の整備を行うとともに、物流拠点の整備への支援を推進する必要がある。さらに、長距離の貨物車等についての複数車両の車群走行など、ITSを活用した省エネルギー対策についても検討していく必要がある。

また、通勤交通の削減など情報通信による都市の交通負荷を軽減するため、光ファイバーを収容した情報ボックスなど情報通信ネットワークを全国的に構築するとともに、在宅勤務や分散型のビジネスを行うSOHOやサテライトオフィスの整備等の支援を行う必要がある。

④ 道路の整備・管理における環境負荷の軽減

道路工事の発注等において、省エネ型の建設機械や工事車両の利用、工事期間の短縮による渋滞の緩和など、コストだけでなく環境負荷の軽減も含めた総合的な評価方法を導入し、環境負荷の小さな道路工事を推進する必要がある。

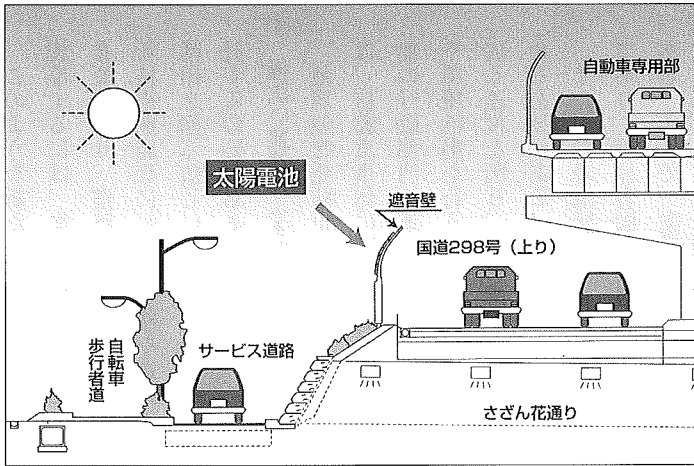


図15 太陽光エネルギーを活用した道路照明の

特に、路上工事については、車線数の減少や通行止めをとめない交通渋滞の要因となるため、これまでも共同溝等の整備、占用者の工事等の集約化、道路の地下空間の計画的利用の推進や、高速道路における集中工事の実施により縮減されてきているが、引き続き、工事による渋滞等の緩和を図る必要がある。また、路上工事の発注にあたっては、道路交通への影響の程度も評価する方式の導入を検討

3

① 創意と連携による取り組みの推進

① 道路利用者の主体的取り組みとの連携

国民一人ひとり、あるいは個々の企業におけるアイドリングストップや、時差通勤、自転車の利用などの主体的な取り組みが、地球温暖化防止のためには不可欠であり、そのための情報提供などを行っていく必要がある。

また、国民一人ひとりや個々の企業の取り組みが広がって、組織的な取り組みとなっていくことも重要であり、そのための指針等を明らかにすることにより、地域において道路利用者や企業等が連携して相乗り等のTDM（交通需要マネジメント）を行う組織の設立や活動を促進する必要がある。

さらに、それぞれの地域の特性に応じた地球環境への負荷の少ない道路利用の実現に取

討するとともに、路上工事の占用許可・承認にあたっては、同時に行われる工事について総合的に道路交通への影響を事前評価して、所要の調整を行う必要がある。

道路の維持管理においても、維持管理車両への低公害車（CNG車）の導入や、道路照明や融雪設備等への太陽光エネルギー（図15）、風力エネルギーなどのクリーンエネルギーの活用等を進める必要がある。

② 実験的な取り組みの積極的推進

地球温暖化防止に取り組むにあたっては、地球環境への負荷の少ない道路利用となるよう様々な創意工夫を行い、従来にない取り組みを図ることも必要となる。このため、効果の程度や実施にともなう関係者への影響等からその実現性等が明らかでない施策については、試行・評価を行い本格実施への移行等を判断する社会実験等を活用し、積極的に新たな施策の導入を図っていく必要がある。

③ 新たな環境・エネルギー技術やアイデアの開発・活用

地球温暖化という新たな問題に対処するためには、幅広い国民の参画を得つつ、新たな環境・エネルギー技術やアイデアの開発とその活用を図ることが必要である。飛躍的な効果が期待されるような技術やアイデアの開発により、地球環境への負荷の軽減が効率的、効果的に推進できるようにもなるであろう。

このような新たな技術やアイデアの開発を誘導するには、従来にないインセンティブが必要であり、道路技術・自動車技術に関する新技術開発等に対する支援や道路工事等への活用を図る新しいシステムの構築について検討する必要がある。

④ 幅広い連携による取り組み

地球温暖化防止を効果的に推進するためには、自動車単体に関する施策や交通規制など他の行政部門や地方自治体、地域の企業などや環境活動を行うNPO等の民間団体等と幅広く連携を図り、効率的・効果的に対策を進める必要がある。

また、地球温暖化防止は地球規模での課題であり、世界各国が協力して取り組む必要がある。そこで、先進国間での環境関連の技術情報等の交換や共同研究開発、途上国への技術協力やモデルプロジェクトの実施等を進める必要がある。

おまけ

自動車の利用は、自由で利便性の高いパーソナルな交通を可能とし、また、われわれはそのような社会システムを受け入れてきた。その結果、これまで自動車利用は、われわれの社会生活を広く支え、自動車の利用なくしては経済社会活動を繰

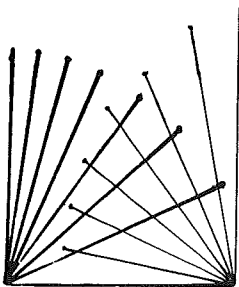
り広げることができないようになってきた。

この答申は、このような自動車利用をあらためて見直し、京都議定書で定められた温室効果ガスの削減目標の達成に向けて、道路政策として取り組むべき地球温暖化対策について明らかにしたものである。今後、着実な取り組みがなされるよう強く要請するとともに、道路政策を進めて行くにあたって、その評価に、地球温暖化防止への効果の視点を加え、効率的・効果的な取り組みが行われることを要請したい。また同時に、人々の自動車利用の見直しが現実のものとなり、地球環境への負荷の少ない道路利用を実現するには、何よりも国民一人ひとりの地球市民としての自覚に立った協力が不可欠であることをあらためて強調しておきたい。

京都議定書は、地球温暖化問題に対する世界的な取り組みの上で、画期的な意義を有するものではあるが、地球規模で進行している問題であり、かつ、地球上の人口が今後爆発的に増加することが確実視されていることなどを考えると、地球温暖化防止はまだ緒に付いたばかりであると言える。今後一層、地球温暖化対策の強化が見込まれるなかで、地球環境への負荷の少ない自動車の利用、道路の利用が強く求められることとなるであろう。

本来の意味で自動車の効用を享受するというこ

とは、地球市民としてのマナーをもった道路利用が前提となるものであることを指摘しておきたい。



地方分権と道路行政（第3回）

地方分権に伴う道路関係法律の改正について

（道路運送法その他 編）

道路局路政課

一 はじめに

本誌では五月号で「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、平成十一年七月八日に成立した「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（以下「地方分権一括法」という。）」までの地方分権推進の流れをたどり、九月号では地方分権一括法の概要と道路法の改正ポイントを解説した。本号においてはその続きとして、本則改正を行った建設省道路局所管法律一〇本の中の道路法を除く道路関係法律九本の改正ポイントを解説することとする。

二 道路運送法の改正ポイント

道路運送法は、道路運送事業の適正な運営の確保等を目的として、道路運送事業（旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業、旅客軽車両運送事業及び自動車道事業）に関する事項を定めた法律である。同法は運輸省の所管法律だが第四章（自動車道及び自動車道事業）についてが建設省・運輸省共管となっているものである。

・第二条第五項、第七項、第四十五条、第八十条第一項、第九十二条、第九十四条第一項
・第三項、第九十九条関係

地方分権推進計画においては「従前の個別の機関委任事務については、社会経済情勢等

の変化により、既に役割や使命を終えたもの」等、事務自体を廃止することが適当と判断されるものについては廃止とされたことを受けて、旅客軽車両運送事業に関する事務を廃止する。

・第八十八条関係

機関委任事務の廃止に伴い、都道府県知事に「委任することができる」としていた建設大臣の権限に属する事務のうち、政令で定めるものを、都道府県知事が「行うこととすることができる」と改める。

・第九十五条の二関係

建設大臣に提出すべき申請書その他の書類

については、自動車道事業規則（以下「事業規則」という。）第三条及び自動車道事業報告規則（以下「報告規則」という。）第四条に基づき都道府県知事を経由するものとされているが、本経由事務は、

① 自動車道事業の認可の申請等について書類の不備等の形式検査を都道府県知事に行わせているものであること

② 自動車道事業に関する申請等を行う者の利便性の観点から行うものあることから、法定受託事務として位置付ける必要がある。法定受託事務は法律又は政令で定めることを要するから、本条において規定する。

・九十五条の三関係

第九十五条の二の經由事務、一般自動車道に関する測量等のために他人の土地に立ち入る際に必要となる許可等の事務を、都道府県が処理する法定受託事務とする。

・その他条項ずれ等の形式的改正。

三 道路整備特別措置法の改正ポイント

道路整備特別措置法は、道路整備の促進、交通の利便の増進を目的として、有料道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う場合の特別の措置を定めた法律である。

・第八条第四項関係・第六項関係

地方公共団体である道路管理者が新設又は改築する一般有料道路事業について、工事方法又は工事予算を変更しようとするとき（路線名及び工事の区間と、料金又は料金の徴収期間を併せて変更しようとするときを除く。）に建設大臣の許可を受けなければならないとしていたものを、協議をもつて足りることとする。

・第九条第一項～第三項関係

地方公共団体である道路管理者が新設又は改築する一般有料道路について、工事を廃止しようとするときに建設大臣の許可を受けなければならないとしていたものを、建設大臣に協議し、同意を得なければならないこととする。

・第十五条第三項～第六項関係

地方公共団体である道路管理者が新設又は改築する一般有料道路について、工事の検査の結果、許可を受けた工事方法に適合しないと認めるときに、建設大臣又は都道府県知事が行う措置命令を、是正の要求又は是正の勧告という関与形態に緩和する。また都道府県知事は検査の結果、勧告の内容等を建設大臣

に報告することとする。

・その他、引用する道路法の規定の改正に伴う改正をする。

四 踏切道改良促進法の改正ポイント

踏切道改良促進法は踏切道の改良を促進することにより、踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、運輸大臣及び建設大臣が立体交差化又は構造改良が必要な踏切道を指定するとともに、鉄道事業者及び道路管理者に対して立体交差化計画又は構造改良計画の提出及び当該計画の実施を義務づけている。

・第四条第二項・第五項関係

指定市以外の市町村である道路管理者が、踏切道の立体交差化計画及び構造改良計画を建設大臣に提出する場合は、踏切道の立体交差化及び構造の改良に関する省令第四条に基づき都道府県知事を経由することとされているが、本経由事務は、

① 立体交差化計画等の提出について書類の不備等の形式検査を都道府県知事に行わせているものであること

② 立体交差化計画等の提出を行う者の利便性の観点から行うものであることから、法定受託事務として位置付ける必要がある。

ある。このため、法定受託事務は法律又は政令で定めることを要するから、本条において規定する。

五 共同溝の整備等に関する特別措置法の一部改正関係

共同溝の整備等に関する特別措置法は、共同溝の整備を推進することにより、路上工事を縮減し、道路の構造の保全と円滑な道路交通の確保を図ることを目的とする法律である。

・第三条第五項関係

都道府県知事又は指定市の長が道路法第十三条第二項の規定に基づき指定区間内の国道について管理を行っている場合に、第二項に基づき意見を述べる事務及び第三項に基づき都道府県公安委員会の意見を聴く事務を法定受託事務とする。

・その他、道路法の改正に伴う改正及び語句の適正化をする。

六 道路法の一部を改正する法律の一部改正

・附則第三項関係

道路法第十二条においては国道の新設・改築は原則として建設大臣が行うが、政令で定

める特別の事情により都道府県知事及び指定市の長が行う旨規定されている。本項は当該事務を当分の間、その規定にかかわらず都道府県知事又は指定市の長に委任できる旨規定しており、今回、道路法の改正にあわせて事務の主体等を改正する。

・附則第四項関係

前項の事務を都道府県又は指定市の行う法定受託事務とする。

七 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

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法は、総合的な計画のもとに交通安全施設等整備事業を実施することにより、交通環境の改善を行い、交通事故の防止・交通の円滑化を図ることを目的とする法律である。

・第八条第三項関係

都道府県公安委員会及び道路管理者が作成した特定交通安全施設等整備事業の実施計画が、特定交通安全施設等整備事業七箇年計画に照らして適当でないと認めるときには、国家公安委員会及び建設大臣は、当該道路管理者に対して、地方自治法の一般ルール（地方

自治法二百四十五条の五関係）に基づく是正の要求により七箇年計画に即した実施計画を担保することが可能であるから、本項の変更の指示を廃止する。

・その他、道路法の改正に伴う改正及び語句の適正化をする。

八 地方道路公社法の一部改正

地方道路公社は、有料道路の新設、改築、維持、修繕、その他の管理を行い、地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的としている。

・第四条第三項関係

地方公共団体が地方道路公社に出資しようとするときに必要な自治大臣の承認を、協議とする。

・第二十一条第三項、第二十四条、第二十六条

第一項、第三十八条第一項、第三十九条、第四十一条第一項、第四十四条関係

従前、都道府県及び政令で定める市が設立する地方道路公社に関し、都道府県知事及び政令で定める市の長の行う事務の主体は、機関委任事務であるものは「都道府県知事」

団体委任事務であるものは「設立団体の長」とされていた。機関委任事務の廃止に伴い自治事務と整理されたものの事務の主体については、「設立団体の長」に統一して規定する。

・第四十条第三項関係

地方道路公社が建設大臣に提出する申請書等の經由事務を都道府県又は市が処理する法定受託事務とする。

・その他条項ずれ等の形式的改正。

九 幹線道路の沿道の整備に関する法律の一部改正

幹線道路の沿道の整備に関する法律は、道路交通騒音により生ずる障害を防止し、併せて適正かつ合理的な土地利用を図り、円滑な道路交通の確保と良好な市街地の形成に資することを目的としている。

・第五条第一項関係

① 都道府県知事は国道についても沿道整備道路に指定できること、

② 沿道整備道路に関して、国の財政上、税制上の措置（防音工事の助成、緩衝建築物に係る税制上の特例等）が講じられており、沿道整備道路の指定はこれらの措置の前提

となる行為であること、

から、都道府県知事が沿道整備道路の指定をするときには、建設大臣に協議し、その同意を受けることを要することとする。

・第十条の二第四項、第十条の四第二項、第十条の七第一項関係

沿道整備権利移転等促進計画に基づき権利の移転等を受ける者に対して、国の税制上の特例（登録免許税の軽減、事業用資産の買換え特例）措置が講じられていることから、市町村が当該計画を定めようとする場合は都道府県知事に協議し、その同意を受けることを要することとする。

・第十条の七第二項

都市計画法の改正により開発許可等の事務が特例市にも移譲されるに伴う形式改正をすることとする。

一〇 東京湾横断道路の建設に関する特別措置法の一部改正

・第四条第二項関係

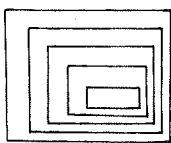
地方公共団体が東京湾横断道路建設事業者に出資しようとするときに必要な自治大臣の

承認を、自治大臣との協議とする。

あとがき

地方分権一括法は、平成一二年四月一日に施行されることになっており、これに向けて関係政省令の改正作業等が進捗中である。建設省に関しては、平成一一年一一月一〇日「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の施行に伴う建設省関係政令の整備等に関する政令」が公布された。省令についても年明けの公布が目途とされているところである。

道路行政セミナーでは本号以降、上記地方分権に伴う建設省関係政省令のうち、道路局所管部分について、追って解説を加えることとする。



道路の整備に関するプログラム

山形県における新たな道路計画 「ゆとりとネットワーク二〇〇七」について

山形県土木部道路整備課

一 はじめに

山形県は、平成一〇年度から一〇箇年間（前期H10～H14・後期H15～H19）で予定している主な道路整備の箇所を記載した「山形県における新たな道路計画」（道路の整備に関するプログラム）を平成一一年六月二十九日に公表しました。策定主体は山形県であります。このプログラムは、本県における道路の現状と課題を認識するとともに、県民参加型の新たな手法を採用して計画策定したもので、これらを県民の皆様幅広く周知し、県民と一体となった道路整備の計画策定及び計画的・効率的な整備の実施を進めることを目的としています。

なお社会経済情勢の変化などに的確に対応する



山形県における新たな道路計画
「道路の整備に関するプログラム」（山形県版）
平成11年6月29日公表

（ホームページアドレス）<http://www.pref.yamagata.jp>

ため、概ね三、四年後（平成一五年頃）に見直す予定としております。

二 道路整備の現況と課題

(1) 道路延長

平成一〇年四月現在、道路の実延長はそれぞれ国道一、一二〇・六〇九km、県道二、四九六・二六km、市町村道一一、五三七・八二二kmとなっています。また道路改良率は、国道で九三・五％、県道では八五・〇％、市町村道では五九・八％であります。

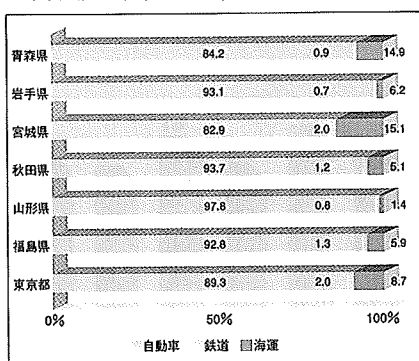
(2) 自動車の利用

東北地方の自動車分担率は東京都に比較して大きく、山形県は東北六県において最も高い率となっています。また旅客流動において増大の傾向にあり約九七％、貨物流動では旅客流動より大きなウェイトで約九八％を占めています。（平成八年度）

(3) 広域の交流を支える道路

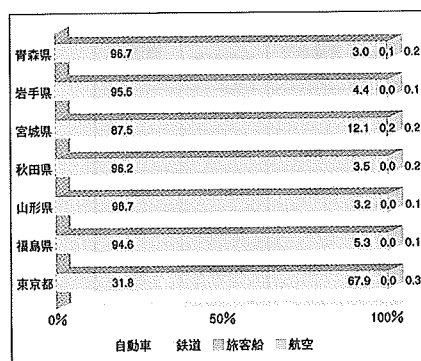
高規格幹線道路のうち、国土開発幹線自動車道の供用延長は、山形県は七二kmと青森県に次いで短く、他県と比較して大きく遅れています。また国道道の多車線化率は、東北平均にも達しておらず、全国に対しては三分の一程度であります（図1）。

■貨物流動機関分担率



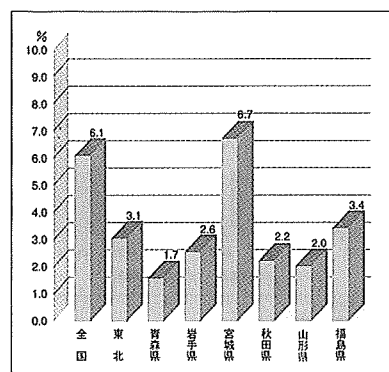
※平成8年度 貨物地域流動調査（H.10.3月）

■旅客流動機関分担率



※平成8年度 旅客地域流動調査（H.10.3月）

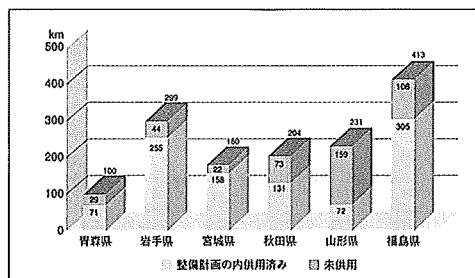
■国県道の多車線化率



※平成9年度道路交通センサス

注）多車線化率は、国道・県道の延長に対する4車線以上の道路延長の割合。

■国土開発幹線自動車道整備状況



※平成11年3月末

図1 山形県の道路整備の現況と課題（その1）

(4) 地域を支える道路

県内の混雑時旅行速度は東北地方の中で最も遅く三六kmとなっています。

また空港まで三〇分を超える市町村は二二市町村であり、高速ICまで三〇分を超える市町村は一三市町村であります。

(5) 都市活動を支える道路

県内の都市計画道路の整備率は、東北地方の中で最も低く約三九%となっています。また都市内道路の多車線化率は東北平均の約七割となっており、多車線道路の整備が遅れています。

(6) 生活を支える道路

県内において大型車のすれ違いのできない(五・五m未満)区間が約一九%で東北地方の中で最も低くなっています(図2)。

三 新たな道路計画策定までの流れ

計画の策定にあたっては、これまでよりもオープンでわかりやすい方法での策定を目指して、県民の方々と対話を行いながら作成する県民参加型の新たな方法であるPI方式を採用して広く県民の意見を取り入れた計画づくりを行いました。また県内の道路網や交通の現況について幅広く分析して、道路整備の置かれた状況を明らかにするため、長期的な視野に立った取り組みを目指しました。

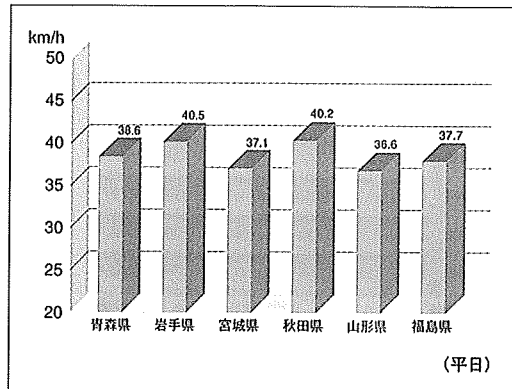
平成八年七月から計四回、山形大学柴田洋雄人

■空港及び高速ICまでのアクセス時間

市町村名	空港まで(分)	市町村名	高速ICまで(分)
小国町	115	金山町	91
米沢市	103	最上町	83
高島町	87	真室川町	78
川西町	87	新庄市	72
飯豊町	86	鮭川村	68

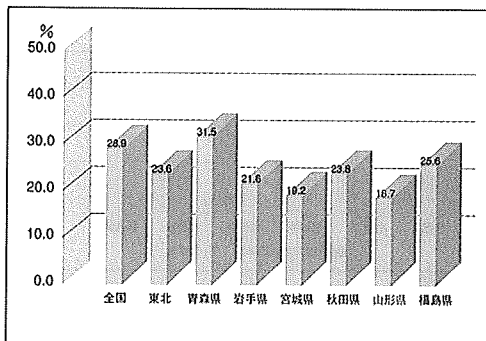
※山形県道路整備課資料(平成9年度末)
(注)市町村役場からの所要時間を示す。

■混雑時平均旅行速度



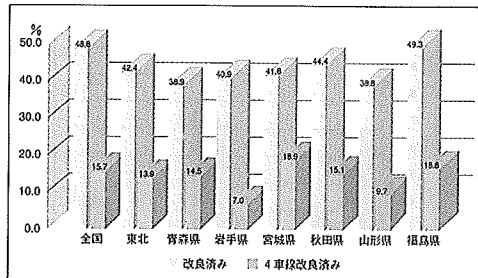
※平成9年度道路交通センサス

■大型車すれ違い不能区間率



※平成9年度道路交通センサス

■都市計画道路の整備率及び多車線化率



※都市計画年報(H9)
注)対都市計画決定済み道路延長

図2 山形県の道路整備の現況と課題(その2)

文学部長（委員長）他一〇名の委員で構成する「山形県地方懇談会」を開催し、道路整備の基本方針及び山形県の新たな道路計画の基本的な考え方（案）の検討を行いました。平成九年六月に、その（案）に対する意見を新聞掲載等で公募し、また平成一〇年一〇月には具体的な道路整備箇所例示の意見公募も行いました。これらの結果を踏まえて、道路の整備プログラムの素案を作成し、関係者及び関係機関と最終調整を行った後、平成

一一年六月二九日に公表しました。

公表後、地元地方紙へ広告の掲載、ラジオでの広報、県の出先機関での配布コーナーの設置、商工会・青年会議所での説明会の開催、県政モニターへのアンケートの実施、県のホームページ「ゆとり都」への掲載や一月二〇日にはプログラムの内容を具体的な映像で紹介した三〇分のTV番組を放映する等広報活動に努めております。更に、一月二五日に県民会館において「ゆとりとネッ

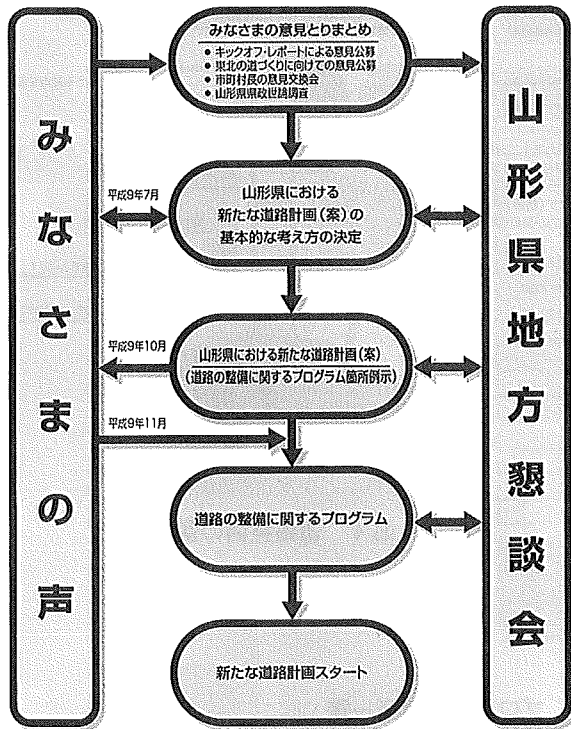


図3 山形県における新たな道路計画策定までの流れ

トワーク二〇〇七」山形県道路整備促進県民大会を開催しました。来賓として藤本国道課長ほか多数の出席を得て、約千五百人が参集し、道路の整備プログラムの実現のため関係機関に対し働きかける決議を採択し閉会しました（図3）。

以下に「山形県における新たな道路計画」の概要を紹介します。

四 道路整備に関する県民の声

山形県の新たな道路計画の基本的な考え方（案）の意見公募など、県民の方々からいただいたご意見やご提案をとりまとめました。

第一位 高規格幹線道路と地域高規格道路の整備

第二位 渋滞の緩和策の推進

第三位 生活圏間、主要都市間ネットワークの形成

第四位 広幅歩道の整備、電線類の地中化

第五位 複数高速施設（空港、新幹線、高速道路

IC等）三〇分圏構想の推進

第五位 災害に強い道路構造への配慮

第五位 災害に強い道路構造への配慮

五 道路整備の将来ビジョン

新しい全国総合開発計画、山形県新総合発展計画を踏まえ、県民の方々の声や山形県地方懇談会のご意見及びご提案を反映した道路整備の将来ビジョンをまとめました（図4・図5）。

道路整備の基本目標

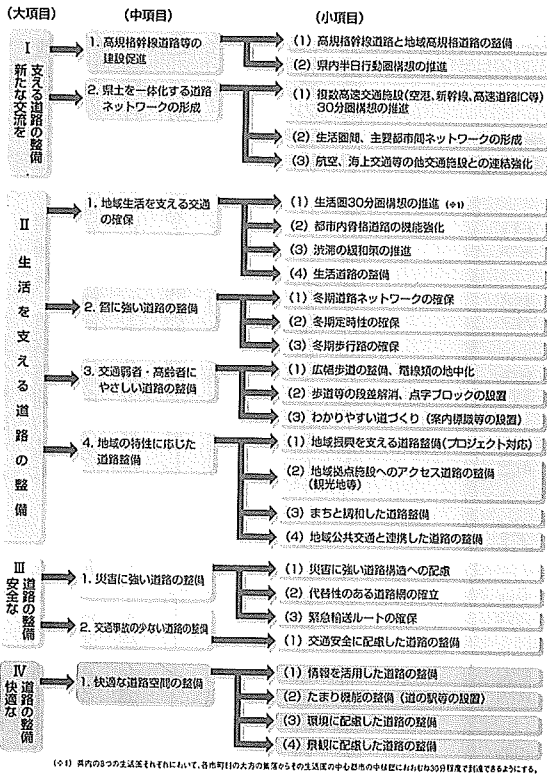


図5 道路整備の基本目標

道路整備の将来ビジョン ～新たな道路計画の考え方～

基本方針

ゆとりとネットワーク2007 をキャッチフレーズとして

もっと安全に、もっと快適に を目指した道路整備

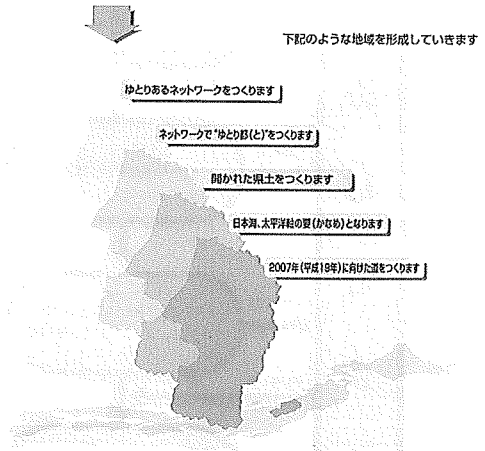


図4 道路整備の基本方針

表1 プログラム箇所一覧

No.	路線名	箇所名(市区名)	前期5箇年(H10～H14)	後期5箇年(H15～H19)
1	東北横断自動車道酒田枝	宮内江～西川	全線完成(特定)	—
2	東北横断自動車道酒田枝	西川～月山沢	全線完成(特定)	—
3	東北横断自動車道酒田枝	田安坂～庄内あさひ	全線完成(特定)	—
4	東北横断自動車道酒田枝	酒田～酒田みなと	全線完成(特定)	—
5	日本海沿岸東北自動車道	追分～鶴岡	事業継続(H10新規)	事業継続・既成
6	東北中央自動車道	福島～米沢	新規着手	事業継続
7	東北中央自動車道	米沢～米沢北	新規着手	事業継続
8	東北中央自動車道	南陽高島～山形南	新規着手	事業継続
9	東北中央自動車道	山形南～東根	全線完成(特定)	—
10	東北中央自動車道	東根～尾花沢	事業継続(H10新規)	事業継続・既成
11	国道13号	尾花沢～新庄道路	部分完成(特定:高規格)	全線完成(特定)
12	国道13号	新庄北道路	事業継続(H10新規)	事業継続
13	国道13号	主役道路	事業継続	部分完成(特定:中～大)
14	新庄酒田道路 国道47号	新庄バイパス	全線完成(特定)	—
15	新庄酒田道路 国道47号	新庄古口道路	新規着手	事業継続
16	新庄酒田道路 国道47号	余目酒田道路	新規着手	事業継続
17	新庄山形南道路 国道13号	赤根バイパス	事業継続	部分完成(特定)

(注) 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路も記載しています。

No.	路線名	箇所名(市区名)	前期5箇年(H10～H14)	後期5箇年(H15～H19)
18	国道7号	酒田市(宮内低橋)	全線完成中	—
19	国道7号	追分町(宮内バイパス)	全線完成	—
20	国道13号	米沢市(宮内低橋)	事業継続(H11新規)	事業継続
21	国道13号	上山市(上山バイパス)	全線完成(特定)	—
22	国道13号	上山市(上山南バイパス)	事業継続	全線完成(特定)
23	国道13号	天童市・東根市・山形市・尾花沢市(仙形バイパス)	事業継続	部分完成
24	国道112号	宮内江市(白鳥バイパス)	全線完成	—
25	国道112号	鶴岡市(加茂川バイパス)	全線完成	—
26	国道112号	米沢市(鶴岡バイパス2)	全線完成(特定)	—
27	国道287号	朝日町(稲合バイパス)	部分完成	全線完成
28	国道287号	長井市・川西町(長井南バイパス)	部分完成	全線完成(特定)
29	国道287号	白旗町(長尾低橋)	部分完成	全線完成
30	国道287号	白旗町(下山バイパス)	部分完成	全線完成
31	国道287号	長井市・白旗町(広野バイパス)	全線完成	—
32	国道344号	酒田南(加茂川バイパス)	部分完成	—
33	国道345号	鶴岡市(鶴岡南バイパス)	全線完成(特定)	全線完成
34	国道345号	平田町・松山町(鶴岡バイパス)	全線完成	—
35	国道347号	村山市・河北町(大久保バイパス)	部分完成	全線完成
36	国道347号	村山市(深沢低橋)	全線完成	—
37	国道347号	村山市(長島低橋)	事業継続(H11新規)	全線完成
38	国道347号	尾花沢市(尾花沢バイパス)	事業継続(H11新規)	全線完成
39	国道399号	酒田南(加茂川バイパス)	事業継続	—
40	国道458号	大鶴村(米倉海バイパス)	事業継続	全線完成
41	国道458号	山形市・上山市(長谷堂バイパス)	事業継続	全線完成
42	国道458号	宮内江市・大江町(左沢バイパス)	事業継続	全線完成
43	(主) 山形天童線	天童市・東根市(天童)	新規着手	全線完成(特定)
44	(主) 新庄戸沢線	新庄市(松本)	部分完成(特定)	事業継続
45	(主) 酒田山形線	鶴岡市・平田町(砂島)	部分完成(特定)	事業継続
46	(主) 余目酒田線	酒田南(宮内)	事業継続(H11新規)	全線完成
47	(主) 酒田大鶴線	酒田南(宮内)	全線完成	—
48	(一) 酒田川木野原大宮川線	酒田南(大宮川)	事業継続(H11新規)	全線完成
49	(一) 鶴岡上段	鶴岡町・朝日町(東根)	新規着手	全線完成

(注1) ※は四車線で全線完成を示す。

(注2) (主): 主要地方道 (一): 一般県道 (街): 都市計画道路 (区): 土地区画整理 (市): 市道 (町): 町道 を示す。

新たな交流を支える道路の整備

- 高規格幹線道路等の建設促進(右表)
 - 高規格幹線道路と地域高規格道路の整備
 - 県内半日行動圏構想の推進
- 県土を一体化する道路ネットワークの形成(右下表)
 - 複数高速交通施設(空港、新幹線、高速道路IC等)30分圏構想の推進
 - 生活圏間、主要都市間ネットワークの形成
 - 航空、海上交通等の他交通施設との連結強化

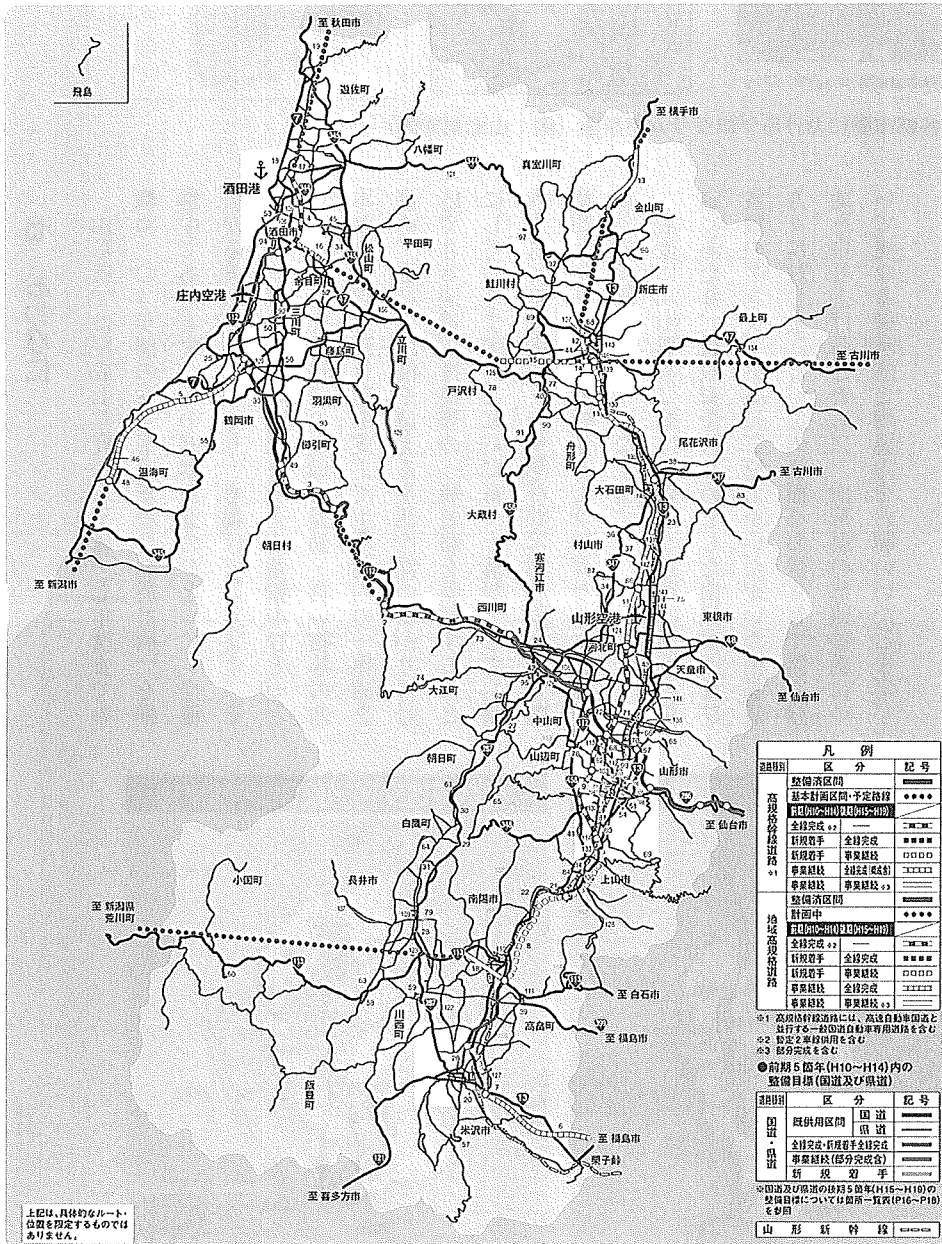
(プログラム箇所の公表基準)

1. 上記の「プログラム箇所の公表基準」を満足している箇所を掲載していますが、それ以外の箇所についても道路整備を進めてまいります。
2. 前・後期5箇年の整備目標は、用地取得や埋蔵文化財調査等が予定通りの進捗、並びに現時点で考えられる今後の県財政事情等を前提条件とした現時点でのものであり、今後それらの状況変化によっては整備目標が変更となることもあります。

高速自動車国道：整備計画箇所
 一般国道：主要な改築事業箇所
 県市町村道：全体事業費が概ね10億円（街路は30億円）以上の箇所
 交通安全施設：全体事業費が概ね5億円以上の箇所
 土地区画整理：国道・県道・街路等の交通ネットワークと密接に関連する箇所

六 道路の整備に関するプログラム箇所
 道路整備の基本目標の各項目により分類し、各

種の道路を公表基準に基づいて図示しました（表1、図6・図7）。



(平成11年6月)

図6 プログラム箇所図（全県版）



交流と喜びの サービスステージ あさご (兵庫県)

黒川 あや子

朝来町は兵庫県の但馬地域の南端に位置し、阪神地域と山陰地方、また、山陽道路を結ぶ国道三一二号が町を貫く交通の要所となっています。

町の玄関口でもある「道の駅 あさご」は、ベビーステーションと交通安全の館を備えた風車の建物、あさご情報センター、物産と食堂の村おこしセンターをはじめ、イベント広場、林業総合センター、木工加工施設、ログ喫茶、文化遺産として日本最古のミニチュア鉄橋、一円電車、人の集まるオアシスとして、人の文字をあしらった吊橋のデザイン、そんな魅力あふれる複合型駐車休憩施設です。

昭和六三年より地域小規模活性化推進事業に伴いまして、特産品開発や観光開発を目指して、町の活性化を図るための拠点施設として、人と人とのふれあいや出会い、町の顔としての重要な役割を果たしてきました。

周辺には、都会の人々のセカンドハウス村、標高四〇〇mのさのう高原には兵庫県下でも名高い八代茶園や観光農園、また、宿泊施設スカイビラさのう、オートキャンプ場、テニスコート、パターゴルフ場があり、スカイスポーツでは世界的に有名なミッシェルウェルビーも認めるパラグライダーのメッカとして公認大会・スクールも開催されます。

また、目の神様として有名な養倉神社、日本一の出力を持つロックフィルダム、一九三万二千キロワットの多々木ダム周辺には、子供達などが大自然のステイジを浴びるエコパーク、あさご芸術の森、あさご芸術の森美術館、研修施設のみどり館、キャンプ場、学童農園があるほか、朝来町市民農園として「クライガルデン伊申の郷」や、明治初期の異人館ムーセ旧居、日本最古の鉄橋(国、県、重要文化財二カ所)も点在するなど、道の駅の役割は朝来町の自然や歴史、文化を満喫できるレクリエーションゾーンの中心となっています。

但馬一市一八町の情報を提供

道の駅あさご情報センターには、ベビー家族の休息は勿論のこと、交通安全の館としての役割も大きく、また、但馬一市一八町の広報誌、パンフレット、道路マップ、全国、近畿、各道の駅のPR誌、宿泊施設、季節によってスキー場、積雪情報、ポケットパーク、観光ビデオ、その他の案内と行政としての役割があり、また物産館においても朝来町の特産品は勿論のことですが、但馬一市一八町の特産物の展示販売をし、共に販路開拓に全力を注いでおります。

また、人と人、人と地域との交流により、

地域が持つ魅力を知っていただき、但馬一市一八町の各地域に関する情報を提供致しております。

現在では、近畿のインフォメーションとして、また全国ネットワークで道の駅の役割につきまして、情報発信させて戴いております。

更に、サービスの向上から地域振興の面から、ドライバー、家族ぐるみの方々に気軽に休んで戴くため、気兼ねせずに赤ちゃんにミルクを飲ませたり、おしめの取替えをして戴くよう、ソファアールやベットも設置し、大変喜んで戴いております。

そして、もう一つの仕事があります。内面的、外面的なノウハウです。

特に道の駅では、地域の特産物を取り上げ



「道の駅」あさご

ていまして、消費者は何を求めているのかマスコミの影響は大きく響き、知名度や信用度を上げ、そのニーズに応えることが出来ました。メディアのパブリシティにより、より一層の付加価値を高めることが出来ましたし、ささやかな地域の還元を図ることが出来ました。

その為には、人と関わっているサービス業であり、一人一人のグレードアップ、気配りが原点だと思っています。

今後はより一層、人と関わるサービス業として、「一期一会」の気持を大切に、思いやりや気配り、笑顔の挨拶を忘れず、コミュニケーションを大切にしたいと思っています。

朝来町の特産品としては、日本三大ネギの一つ岩津ネギ、地元の黒大豆入り味噌、高原のお茶、あさごみどり（お茶）、など大変ご好評をいただいております。

「道の駅の看板を見つけるとホッとします」「安心してドライブが楽しめます」「僕は年金生活しながら、出来なかった青春時代を取り戻しながら、道の駅を頼って旅を楽しんでいます。大変助かっています」と、とても嬉しい言葉です。

道の駅の事業は大変素晴らしいものです。それは、道の駅のファンの方々も大変多くお

りまして各地域の情報が伝わってきます。

私は、この交流人に大変ささえられて心より感謝致しております。

更に、その事業は全国各地域に活力を与えて、魅力ある地域性を提供しそのステージを与え、日本の国土、地域全体を動かしていく全国組織での道の駅です。

その為には各地域におきまして、生産する人、加工する人、販売する人、情報発信する人、すべてが「人」であり人がキーになります。より地域の活性化につなげていく大きなキーポイントになり、人がかけがえのない最大の宝だと感謝いたしております。

また、ドライバーの皆さんが精神的な安心感を持てるためにも、道の駅がただの「お土産屋さん」で終わらないように道の駅として、また魅力ある地域としての創意工夫が不可欠になって参ります。

これから更に人と人、人と地域との交流を深め、ドライバーの方々や地域の方々により親しみを持っていただけるように努めたいと思います。交流の喜びのステージ緑の郷・朝来町の「道の駅あさご」にお立寄りをお待ち致しております。

ありがとうございました。



シリーズ

『道の駅』

誇りと思いの詰った道の駅 南房総の観光拠点・枇杷倶楽部 (千葉県)

加藤 文男

道の駅の計画時に、つらつら考えていたことがある。ほとんど速度制限が無い欧州のアウトバーンを走ると、小高い丘の上に教会の尖塔が見えて街が始まり、パーキングからはその街への道が続く。料金所も無いので、気に入った風景が目に入れば高速道路を降り、気ままにドライブできる。鉄道の駅には、故郷から都会に出てゆく家族や友人を送ったやるせない思い、またこみあげるような迎える喜びがまつている。父母の時代には、日の丸で出征兵士を見送った場所でもあった。

平成二年からこれまで「道の駅枇杷倶楽部」の企画、運営に一貫して携わってきたが、模索し続けてきたことは、道の駅にランドマークとしての役割だけでなく、思いと誇りが充満した空間にしたいという夢の実現であった。枇杷倶楽部という名前も、富浦町が全国に誇る大粒な「びわ」の特産地であることと、たくさんの思いを持つ人々に集っていただくことを祈念して命名した。

その枇杷倶楽部は、東京から房総半島を国道一二七号で下り、富浦町の中心部を過ぎたあたりで見えてくる、灯台を模した緑色の尖塔のある建物である。西に富士山を望み、南は花が咲き乱れる河川公園に接した、南房総らしいふくよかな自然に恵まれた場所に立地



菜の花の咲きみだれる河川公園と枇杷倶楽部

している。内部には、年間を通して予約で満杯という嬉しい悲鳴のギャラリィ、特製の枇杷ソフトクリームが人気の喫茶、枇杷倶楽部が商品開発をした枇杷関連商品が所狭しと並びショップ、枇杷製品を作り出す加工場が活動している。ゆったりとした休憩所には、道

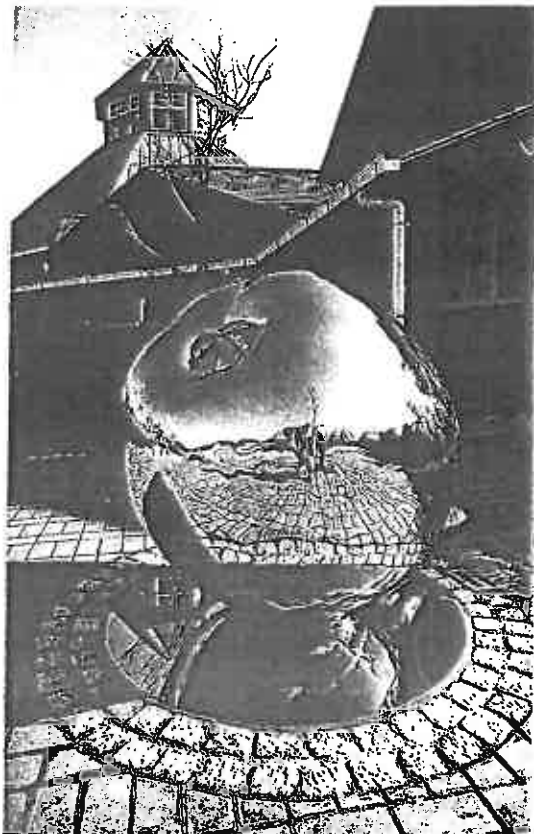
路情報ターミナルが設置され、観光情報、気象情報や道路渋滞などを確認しながら休憩している若者や家族連れの姿が多い。建設省が道路情報や標識、歩道と植栽などの道路関係を、千葉県が親水性河川公園を、そして道の駅本体の建設を町がと、三者の意欲と資金が結集された相乗効果で、南房総の観光スポットとなった。

東京湾アクアラインの開通で来客数も大きく伸びる

さらに、高速道路のパーキングエリアのよ
うな「溜まり」の機能から、目的地となるよ
うに。道の駅が「宿場」の機能を果たす「文化

と産業の拠点、情報発進の基地」となればと
いう欲張った計画は、民間産業の進出を促し、
道の駅自らも二haを超える花や苺、そして枇
杷の農場を運営し、即効性の高い観光バスツ
アーの誘致が可能となった。また、子供達が
楽しみにしている人形劇フェスティバルの開
催や、毎月の講演会、富浦再発見ツアーの開
催などを行い、さらに南房総の情報化のシス
テム開発を行うという幅広く奥行きの高い事
業を産み出した。

この複合事業を運営するために、組織も文
化事業や地域振興を行う富浦町役場に枇杷倶
楽部課を、経営のために町が全額出資した
「株式会社とみうら」をそれぞれ新設した。



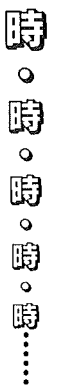
枇杷倶楽部のシンボル
びわのモニュメント

全国初のこの経営形態は、ややもすれば「ぬ
え」のようでわかりにくいと批判もあるが、
地域振興には特効薬のように効いた。平成九
年一二月の東京湾アクアラインが開通してか
らは、来客数も一挙に増加して、枇杷倶楽部
によって富浦への観光客は年間八〇万人も増
加し、一〇〇万人の大会も見えたきた。㈱と
みうらの年商は九億六千万円にのぼり町に
二、三〇〇万円を寄付しても黒字、雇用は六
〇名、町内への地域波及効果は三億七千万円
を超えた。

枇杷倶楽部には年間百数十団体が視察にお
見えになるが、「私達は、事業も人も同じだ
と考えています。枇杷倶楽部という複合施設
を、富浦町役場枇杷倶楽部課と㈱とみうらと
いう複合組織で運営しようとしたのも、人が
自立し、個性を持ち、地域にかかわろうとす
るように、枇杷倶楽部も自活し、文化性を持
ち、地域に貢献していこうと念願しているか
らです」と説明すると、一様にうなずか
れる。

オープンして六年が過ぎた。枇杷倶楽部が
たえず新しい顔をしてお客様をお迎えできる
よう、これからも道の駅への「思いの実現」
に向けて夢を追い続けたい。

(道の駅「とみうら」 枇杷倶楽部駅長)

66 道行セ 99.12

編集雑記

江戸時代の易者新井白蛾著「易学小筌」は文庫判二百頁ほどの本である。この本は今でも古書展で良く見かけるから、当時可成り大量に出版されたかその後の復刻本かも知れない。「易学小筌」は従来の解説本と違って、むしろかしい漢字の羅列を避けた大衆向けの本である。勿論、易の根本である卦象と卦名は易経のとおりだが、各々の卦の特徴を僅か六文字二行で表現するという「判じ文」形式をとっている。限られた字数の中で万象の意を表す日本人好みの俳諧や和歌的手法といってもよい。それだけに読み手側の広い知識が要求されるのだが、自分なりの読み方でも結構意味が通じるようになっていく。

鎖国によって海外の文物に耳目を閉された江戸時代の人々は、それまで支配層や富者の専用とされて来た古い輸入ものを大衆化することによって江戸文化を創造した。今日、古典的芸術といわれる浄瑠璃、歌舞伎、或いは俳諧、絵画などは鎖国によって醸成された純生の日本文化である。易占いも同じで、易経の中にひそんでいた占いの要素を取り出し、

大衆の不安に答える「易学小筌」のような占術本が流行したのもこの時代ならではの雰囲気のようなのだ。白蛾流の象意解釈は短いながらも漢文であり中国の故事が出て来るが、今日と違い漢字文化の中にどっぷりと浸っていた当時の大衆にはそのような故事も容易に理解できたであろう。

地天泰というのは、泰平、安泰の語源になった吉卦である。この卦を算木の象で表すと地天泰になる。この卦は地盤堅固即ち(陽)のマーク三本の上に、高い建物(陰)が載っているのだから安定した象になっている。だがこの泰の字をよく見ると脚部に水の字がある。川水は流れていてこそ新鮮なのである。泰平・安泰の状態もその底に常に何ものかが流れていけばこそ泰平であり安泰なのである。その流れとは、変化を先取りする為政者や経営者の心掛けをいう。今の泰平に安住していると、泰の字の足もとの水が徐々に石垣を下から崩し始め、やがて上の建物と共に崩壊してしまうという油断大敵の意が泰の字には込められているのである。泰の状態を保つには常に小刻の変化即ち修正を行う必要がある。言葉を変えれば泰は変化を前提としているのである。だから天下泰平というが家

内は安全という。家内泰平と言わないのは家内は変化を前提としたら困るからである。

それはともかくとして安泰に慣れた経営者が何かおかしいと気付き、占って地天泰の卦を得たとしよう。白蛾流の象意解釈は鱗角有肉之象。雁至衡陽之意とある。鱗角有肉之象とは、動物の角にぶく／＼と肉がついてしまつて、武器として役目が果たせなくなつた状態をいうのである。泰平の世にうまいものをたらふく食べ、力仕事は外国の傭人にまかせてしまつたローマ帝国の人々は、飢えた外敵から身を守ることが出来ず亡びてしまつたのである。会社のような組織体も同様で、鱗角に肉を生ぜしめない緊張が常に必要だといふのである。占つてこの卦が得られたときは、事態は衰運に向かつていくというのが、雁至衡陽之意である。中国大陸の冬、北方から南下して来た雁は湖南省衡山(五嶽の一つ)のあるあたりの緯度から南へはいかない。衡山が折返点である。盛運は折返点を過ぎ、衰運に向かつていくといふのである。

— 山水蒙 —

1月号の特集テーマは「ITS」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趣向をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また肩書は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

月刊「道路行政セミナー」

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