## 5

#### 道路行政セミナー

2002 May

#### 目 次

エッセイ

私たちはどこへでも行ける。道路が世界をつないでいるから。…石橋 真理子 1

| 田 阪                  | 昭 彦  | 4                                       |
|----------------------|--|---|
| · 道   路<br>· I T S 推 | 5 局<br>進室  | 8                                       |
| . 道路局<br>利用調         | 道路   | 14                                      |
| 三 好                  | 誠 人  | 19                                      |
| 大分県<br>建築部沿          | ·土木<br>道路課   | 24                                      |
| 川 瀧那須井山下             | 弘 之幸一寛   | 29                                      |
| 道路局利用調               | 道路   | 36                                      |
| 道路局経済調               | 道路   | 42                                      |
| 小 林                  | 靖  | 47                                      |
|                      |  | 53                                      |
|                      |  | 56                                      |
| 道路局交通管               | 道路理課   | 58                                      |
| 三川                   | 達 也  | 60                                      |
| 遠藤                   |  | 63                                      |
| 岩手県県<br>部 道 路 延      | 土整備建設課   | 66                                      |
|                      |  |   |
| 黒川                   | 利 彦  | 72                                      |
|                      |  |   |
|                      | 田道工道利 三 大建   川那山道利道経 小   道道利道交 三 遠 岩部 阪 S路用 好 分樂   瀧須 路用 路済   路路用 路通 川 藤 県路阪 路推 后調   県路   県路   県路   県路 | 道工道利 三 大建 川那山道利道経 小 道道利道交 三 遠 岩部路推局調 県道 |



*'02* 

♪ 】 特集/W杯に向けた道路整備、 道路交通対策

# 国土交通省における ワールドカップに向けた輸送対策

World Cup

総合政策局政策課2002年ワールドカップ対策室主査 河野琢次郎

同 事 業 総 括 調 整 Ė 室 係 長 田 阪 昭彦

Japanの概要 2002 FIFA World Cup Korea/

横浜で、対チュニジア戦が六月一四日(金) 四日(火)に埼玉で、対ロシア戦が六月九日(日) なっており、うち日本戦は、対ベルギー戦が六月 韓国を含む三二カ国が合計六四試合を争うことに 回の優勝国フランス並びに開催国である日本及び 日韓それぞれに一〇カ所ずつあり、日本国内につ 名称のとおり、日韓共同で開催される。開催地は 間にわたって開催されるワールドカップは、その いては、札幌市、宮城県、新潟県、茨城県、 一〇自治体が開催都市である。大会期間中は、 本年五月三一日から六月三〇日までの約一カ月 横浜市、静岡県、大阪市、神戸市、大分県の 埼玉 に大 前

阪で行われる。

## 国土交通省の ワールドカップ準備体制

か、 2年ワールドカップサッカー開催準備問題に関す 的には、関係省庁の局長級で構成される「200 とり観客輸送等について支援してきている。具体 平成九年一二月設立、会長・那須翔)等と連携を 部科学省 (担当大臣)、 関2002年FIFAワ 合政策局長がそのメンバーとして参画しているほ る関係省庁連絡会議」(平成八年七月設立)に総 ールドカップ日本組織委員会(「JAWOC」 議了解しており、以後、国土交通省としても、文 政府は平成六年度にワールドカップの招致を閣 同連絡会議の下にある「輸送対策部会」、「安

> やテロ・フーリガン対策等個別具体的な準備を進 全対策部会」等課長級の会議では、観客輸送問題 めてきている

## ワールドカップの 輸送対策の基本方針

く様相を異にするものとなろう。さらに、日本と オリンピックや国際博覧会等のイベントとは著し 者の移動は、 収用するスタジアムを転々とする観客や大会関係 州にわたって一〇カ所に所在する、四万人以上を る。 間かつ広域的な移動が見込まれるということであ は、これまで我が国が経験したことのない、長期 輸送という観点からみたワールドカップの特色 約一カ月という長期間、北は北海道、南は九 同じ国際的スポーツイベントである

警察庁、いわゆるCIQ官庁 ことももう一つの大きな特色である。 繁に大会期間中を通じて日韓間を移動するという よってチームが日韓両国を行き来するため、 韓国でそれぞれ三二試合が行われ、 を促進するために、以下に述べるような各種取組 農林水産省)と連携しつつ、円滑かつ安全な輸送 国土交通省としては、開催自治体、JAWOC、 メディア、チーム及び観客が大量かつ頻 (財務省、 勝ち上がりに 法務省

#### 四 各種輸送対策

を実施してきている。

# 国際移動、国内広域移動に係る輸送対策

1

ミュレーションを実施してきており、 に的確に対応するため、 発生する長期間かつ広域的な観客の移動需要 に第二次暫定値を公表した。 三年七月に第一次暫定値を、 観客移動需要予測 国土交通省では、 ワールドカップ開催時に 観客移動需要予測シ 平成一四年二月 平成一

りであるが、これによると、 と予測しており、 国際移動総数は片道で約四四万三、 の観客と大会関係者を合わせた約一カ月間の 人数にほぼ匹敵するものと予測している。 一次暫定値の主な算出結果は図ーのとお これは、 平常時の訪日外国 ワー ルドカップ 000人

2002年ワールドカップサッカー大会一般観客輸送需要予測

(第二次暫定値:平成14年2月公表)

大会開催期間中に移動する一般観客数

般観客の国際移動総数 海外→日本 約38万3千人 (うち韓→日:約10万8千人) →海外 約38万3千人

(うち日→韓:約10万9千人) 日韓間の大会関係者の移動総数(片道) 約6万人(JAWOC試算)

国際移動総数(片道)約44万3千人 平成12年の訪日外客数>

6月:40万人、7月(ピーク月):48万4千人

うち航空移動 約36万人 鉄道移動 約160万人 約111万人 車両移動 船舶移動 約8千人

移動需要が発生すると見込んでいる。 目安としては例年の最大約二倍の海外からの を考慮する必要もあるが、大会開催期間中は ケットを持たないファンが来日する可能性等 光目的で訪日する外客が減少する可能性やチ これを踏まえると、 大会期間中 輸送事業者 は 他 0 貑

どへ情報提供し、そのような関係機関の輸送

対策等の策定を支援してきている。

事業者、

開催自治体、

関係省庁、

韓国政府な

といった詳細にわたる一連のデータを、 ず、「日付別・出発国別・空港別到着データ」 前述したような大会期間中の合計値のみなら

る諸施設の整備等が不可欠である。 CIQ官庁等による人の移動に密接に関連す 等による需要に見合った輸送計画の策定や、 円滑な輸送の実現のためには、 国土交通

であり、

本稿執筆現在

(四月一八日)

最終調

最終予測値を、

本年四月下旬に公表する予定 一次暫定値をより精緻化した

なお、この第一

大会開催期間中の国内広域移動総数 約308万人

図 1

省は、

本シミュレーションの算出結果として、

る。 策の最終点検に活用していただく予定であ である。 戦チケット情報をより正確に反映させたもの 整中である。 に情報提供を行い、 IFA及びJAWOCによって販売された観 最終予測値についても、関係各方面 最終予測値は、 各機関が策定した輸送対 一月末までにF

2 航空輸送力の増強

生する全国的な広域移動需要に対応するため 移動需要と一カ月間にわたって日本国内に発 には不可欠である。 航空輸送力の増強は、 例年の約二倍の国際

踏まえ成田空港の輸送力を補完する観点か 四月一日から深夜早朝チャーター枠を従前 週四発着から週七○発着へと拡充するととも の週八四便から四割増の一一九便へと増加し 月一八日に暫定平行滑走路を供用開始した。 これにより、 ヤーター便の運航を出発、 国土交通省では、 〇回程度可能とした。 昼間時に観客を含む大会関係者のための ワールドカップ大会期間中、 羽田空港については、平成一四年 成田〜ソウル間の定期便は昨年 成田空港については、 到着それぞれ 需要予測を 兀

人旅行者向け特別割引運賃・優待 ワール 、ドカップサッカー大会期間中の外国

(3)

魅力に触れてもらう絶好の機会であることか 行者に対して我が国の安全ですぐれた観光の ストの低減を図るべく、特別割引運賃・優待 促進を図っている (図2)。 ワールドカップサッカー大会は、 国土交通省では、 外国人旅行者の移動 外国人旅

航空については、外国から入国した旅行者が1路線6,300円で国内航空便 を利用できる。

(参考) 現在、訪日旅客が日本国内を自由に利用できる国内航空運賃(現 行1路線12,600円) を半額に値下げ

東京~大分間 普通運賃32.500円

北海道、

九州等の高速道路において「周遊

旅客船については、博多と釜山間のジェットフォイルの運賃を20%割引 (参考) JR九州が運航、現行片道13,000円⇒10,400円

図 2

六、〇〇〇円で五日間、 題できるもの 鉄道については、 現在検討中の主なものは以下のとおり。 で五日間、 全国のJR全線自由席を乗り放 二万円を少し超える程度 試合会場である埼

鉄道を乗り放題できる ーパス」) もの (「東京圏共通フリ 至

鹿嶋、横浜と成田空港、

東京都区内の

ホテル・旅館においては、

連泊割引などの

引を導入(外国人旅行者だけでなく、 カバーする時期に、以下の期間限定の特別割 なお、ワールドカップサッカー大会期間を 特別サービスを行うもの 日本人

旅行者も対象)する。

成田空港、 ドカップ大会会場周辺のレンタカー 別割引による高速道路料金二〇%割引をレ ○台程度)にETCを搭載し、 ンタカー利用者に還元するもの 関西国際空港及び周辺のワー 期間限定特 (四()

国土交通省としては、これらの既存の特別割 等ワールドカップ期間中に限定されない外国 人旅行者向けの既存の特別割引運賃もある。 右記のほか、JRジャパン・レー トを発行するもの エリア内乗り放題\_ のスーパー割引チケッ ル パ ス

# ④ 新幹線等の深夜運行 るだけ多く旅行してもらいたいと考えている。

引運賃とあわせて、

外国人旅行者向け特別割

引運賃等を是非活用してもらい、国内をでき

臨時列車を運行させることを決定した。 京/名古屋)、 画を踏まえ、深夜に東海道新幹線 等鉄道事業者各社は、 を輸送する必要がある。そのため、JR東海 等において行われる。これらの地域のうち、 る。 後八時三〇分キックオフであり、 は、この新潟開催試合以外にも、神戸、大阪 は午後一一時以降の深夜になる可能性があ て不足している場合は、近隣の都市圏に観客 宿泊のためのキャパシティがその需要に対し K戦まで決着がもつれこむと、試合終了時刻 六月一五日に新潟で開催される試合は、午 試合時間が深夜に及ぶ可能性がある試合 上越新幹線 開催都市の観客輸送計 (新潟→東京) 延長戦、 (掛川 東 等 Ρ

線自治体に対する説明支援等を実施した。の深夜運行については、環境省との調整、沿において支援してきているほか、特に新幹線している鉄道事業者との調整を地方運輸局等している鉄道事業者との調整を地方運輸局等

# 2 開催地域内移動に係る輸送対策

試合日におけるスタジアムまでの観客の移動ル

開催地である都道府県及び政令指定都市が、それイドの活用等、開催地域内の輸送対策については、用車乗入れ抑制のためのパーク・アンド・バスラ交通機関の利用の奨励、スタジアム周辺への自家への設定、開催地域内のバス、鉄道等各種公共

ぞれの責任で輸送対策を策定してきている。

国土交通省では、開催自治体が中心となって設

で行った。 電しているワールドカップ輸送対策検討委員会な が行う輸送計画等の策定やその実現のため 自治体が行う輸送計画等の策定やその実現のため の支援・協力を行ってきている。また、開催地域 の支援・協力を行ってきている。また、開催地域 がしシミュレーションソフトを作成し、これら各 とに地方運輸局、地方整備局が参加し、これら各 とに地方運輸局、地方整備局が参加し、これら各 とに地方運輸局、地方整備局が参加し、これら各 とに地方運輸局、地方整備局が参加し、これら各 で行った。

## 3 輸送基盤の整備

め、その整備が行われてきた。 め、その整備が行われてきた。 の、その整備が行われてきた。 の、その整備が行われてきた。 の、その整備が行われてきた。 の、その整備が行われてきた。 の、その整備が行われてきた。 の、その整備が行われてきた。 の、その整備が行われてきた。

## 4 関連情報の提供

には、 セスにも対応している(日、 報発信も重要であることから、 情報については、日本国内のみならず海外への情 ついての情報を提供している。また、こういった 終電延長の情報や、スタジアムへのアクセス等に は、インターネット上に「ワールドカップ情報室 供が欠かせない。このため、 とながら、移動の主体である観客に対する情報提 (http://www.2002info.ne.jp/index.html) を設置して 六カ国語)。 ワールドカップ開催期間中の円滑な輸送のため 関連輸送基盤の整備や、 英、 国土交通省において 諸外国からのアク 輸送計画もさるこ 韓、 西 仏 伊

提供を行う予定である。

は、無外での広報が欠かせないことが重要である。も便利な輸送体系を構築することが重要である。も便利な輸送体系を構築することが重要である。も便利な輸送体系を構築することが重要である。は、海外での広報が欠かせないことから、今後特は、海外での広報が欠かせないことから、今後特は、海外での広報が欠かせないことが重要である。また、先に紹介した運賃割引の情報についても、また、先に紹介した運賃割引の情報についても、





# **◇** ▼ ▼ 特集/W杯に向けた道路整備、 道路交通対策

# W杯に向けたITSの取組み

# 道路局道路交通管理課ITS推進室

はじめに

五月三一日から六月三〇日まで開催され、その間 ッカー大会で、日韓共同開催のもと、二〇〇二年 神戸、大分の一○都市で開催され、立地状況によ 会を成功裡におさめることができるかどうか、大 会場までの移動をいかに支援するかによって、大 の観光客は三〇八万人ともいわれている。従って た世界三二ヵ国が一堂に会して行う世界最大のサ てアクセスする会場と自動車によってアクセスす って開催地を大きく分けると公共交通機関によっ きく左右することとなる。日本では北から札幌 二〇〇二年ワールドカップは、予選を勝ち抜い 鹿嶋、さいたま、横浜、新潟、静岡、大阪、

> する。 体に合わせて多様な手段でITSの取組みを行っ システムを導入した大分~福岡間での事例を紹介 ている宮城と高速バスにおけるバスロケーション な移動を支援する取組みが考えられている。 の提供等工夫をすることによって効率的・効果的 ここでは、全国に先駆けてワールドカップや国

Sを活用したシャトルバスの運行管理 支援など 道路交通情報の総合的な提供やGP |仙台

1 はじめに

る会場とがあるが、それぞれ各地で道路交通情報

が、二〇〇二年六月には「FIFAワールドカ みやぎ国体」、「第一回全国障害者スポーツ大会 宮城県内では、二〇〇一年までに「新世紀

> 割を果たすことを目的に「宮城ITSショーケ だき、東北地方におけるITS推進の牽引的役 ース」を取りまとめ、関係機関が各メニューの の際の円滑な道路交通確保を支援するととも ップ」といった大きなイベントが開催され、こ 整備にあたっている。 に、道路利用者の皆様にITSを体感していた

2 ○ビジター案内の充実 W杯に向けた課題

ジター、及び日本各地からの選手・監督団、 して五月から宮城県入りすることから、海外ビ 般観覧者に対する多様な情報の提供が必要であ 加国でも強豪のイタリアチームがキャンプ地と 宮城県では三試合が予定されるとともに、

る。

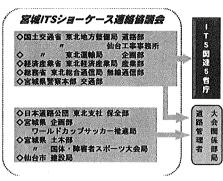
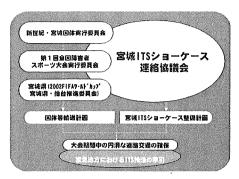


図 1 協議会の構成



協議会の位置付け 図2

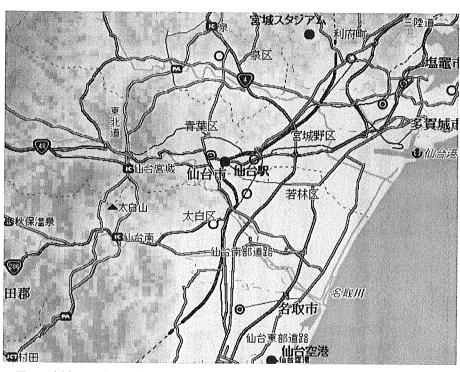


図 3

利用

した歩行者支援情報提供サー

ビスな

#### 宮城スタジアム位置図

## 具体的メニュ

規模な駐車場も確保できないことから、 機関の拠点からでも三㎞以上離れた場所で、

関係

円滑な移動の確保が必要である。

3

次記のものがある。 宮城ITSショ ] ケー ス整備メニ ユ 1 12 は

供サー 既存の通信ネットワークを利用した情報提 ・ビス (道路気象情報提供システムな

移動車両への情報提供サービス 内システムなど) 提供サービス(バスロケーションシステム 公共交通結節点や休憩施設等における情報 (駐車場案

歩行者・ビジター案内サービ (iモビリティセンターの情報端末などを

تع 有料道路料金所ノンストップ通過サー ETC (ノンストップ自動料金収受シス Ė ス

の効率化支援(迂回路検索システムなど) 道路情報システム等の充実による道路管理 テム))

## ○関係者移動への対応

スタジアムで開催されるが、

W杯の会場は仙台市近郊の利府町にある宮

城

a

大

最寄りの公共交通

歩行者・ビジター案内サ-ビス 図 4

化支援 大会関係車両運行管理による大会運営円滑 (大会関係車両運行管理システム)

びバスロケーションシステムとGPSを利用した みの代表的なものとしてiモビリティセンター及 これらのうち、上記W杯に向けた課題への取組

## ○iモビリティセンター

運行管理支援を紹介する。

できるのが特徴である。 通情報、 持たなくても公共交通機関の運行情報、 )四箇所に情報端末としてiモビリティセンタ ・を設置し、 R仙台駅、 観光情報、大会情報、 情報入手ツール 仙台空港、 仙台都心部の商店街 (携帯電話等)を 地域情報を入手 道路交

国の方にも触れて頂きたいことから、 の他国語化を進めている。 現在情報端末やITS関連ホームページ画面 スペイン語、イタリア語を対象としてい 対応言語は多くの外 英語、 韓

され、

想定外の一

般観覧者集中の際も、

部バス

本システムは

「新世紀・みやぎ国体」でも活用

の配車台数を変更し対応するなど柔軟な対応を可

る。 図 5

仙台市のバス運行情報

○バスロケーションシステムとGPSを利用した 運行管理支援

で、 携帯電話やパソコンで時々刻々提供するも をバス停に表示することに加え、 可能となり、最適経路への誘導など会場周辺 を支援する。また、GPSを活用したバスの運 が可能となり、公共交通利用、 の精度向上と移動の円滑化を支援する。 交通規制とあわせて運行を管理でき、 行管理によりシャトルバスの現在位置の把握が 、スロケーションシステムはバス停到着時刻 また出発前の自宅やオフィス等で情報入手 バス待ちでイライラが募ることがないよう 交通手段の選択 ネット対応型 到着時刻

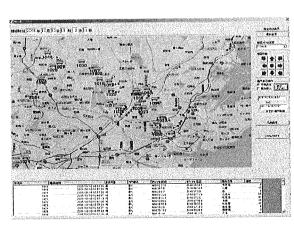
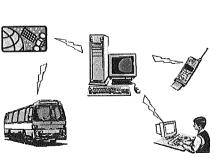


図 6 バスロケーションシステム



# 九州における高速バス利用者数は近年、道路網① はじめに 大分~福岡間

# た州「Ts(L)つ)、「ス実験対象路線 「福岡県 「福岡中で港」 大分空港 大分車 大分である。 大分で、大分車 大分での「大分車 大分での「大分郎」

図7 大分スタジアム位置図

#### GPS衛星

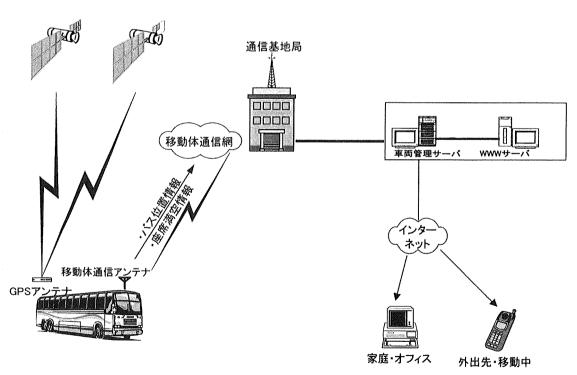


図8 九州高速バス情報提供システム

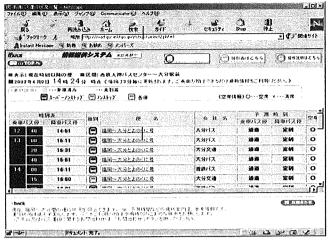


図 9 インターネット検索結果

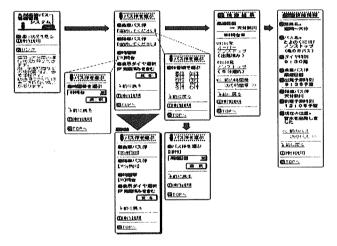


図10 携帯電話検索結果

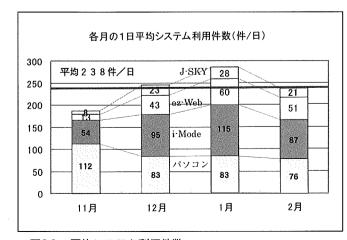


図11 平均システム利用件数

2 L 中 7 心都 連携 利 そ 本システ 用されることが期待されている ぉ Ż ŋ 市 Ĺ テ であ À W 空 A は、 Ź 席 0 杯 情報 概 崩 福岡を結ぶ 要 W杯開催地である大分と九州 催 時 0 図 提供も併せ の 移 8 動支援 高速 バ 方策 Ē ス路線を対象と 行 (図 7 め 0 7 0 14 とし る。

特有の課題

(運行状

淣

不明

確性、 ح 准

空席状況の

把 ス ズ

不慣れ

な方へ

の行き先情報)

を解決するため

が多様化

高度化して

Λž の

ため、

高速バ

者側も近年の情報通信技

術の る。

展に の

伴 る。 n

V)

=

関とし

7

重要な役割を果たし

Ŧ

V)

また利用 公共交通

整備により非常に多くなっ

てきて

ぉ

より

行

0

7

11

る。

また、

当実験では自

動車交通

局

IJ 0)

Ź

ル

タイ

4

な

道

情

報

0

収集

提供を

行

方策として、

G 路

P 交通

Sと携帯電話等を

活用

九州

高速バ

ス情

**三報提供システ** 

Á

一九州

Ι

T, 月

s

2

バ

ス

0)

実証

実験を平

成

年

を介して行わ a 高 及び 速 バ K スと れる。 基 D Ι 地 局と 基地 c d ō 局 通 m に送信されたデー 信 а は、 0 Ν n T T е 0  $\widehat{\mathbf{D}}$ 通 ġ 信網 0 を P

数 3 10 時 従平均 験開始以 7 ク セ ス 八件数 来 几 カ月でシ 図 ス テ そのうちシステム 4  $\wedge$ 0) 7 ク セ

#### 兀 八 0 件 日 であ ŋ

両管 刻 P 7 Η コ ł 表 0) ン 理 0 到 0 及び N E 着予 タ + 情 ĺ 1 報を取得することができる。 携帯 測 ネ バ 13 ·" 1 時 より、 電 1 で 刻 話 加 ع I. バ 提 乗 D Ļ ス 軍 供 大走行位 o C バ W ス停及び て W 0 M 61 W 置 る。 # o, 1 空席 降車 バ a 崩 1 u 凶 情 者 バ 13 は 報 ょ

停

パ 0 重

と考えられる。 とのよう の利用件数は平均二三八件/日であった。特に一

# ④ 利用者アンケート結果

を行った。 IT,s(いつ)バス」に関するアンケート調査 平成一四年一月に高速バス利用者に対し「九州

全体ではシステムを認知している方は約三割程度全体ではシステムを認知している方は約三割程度であったが、週に一~二回以上高速バスを利用される方の認知度は高く、過半数の方からシステムを「知っている」との回答があった。サービスへを「知っている」との回答があった。サービスへく、高速バス利用者に対し有効な情報提供が行わく、高速バス利用者に対しては、高速バス利用者

ると考えられる。の回答もあり、高速バスの利用促進にも効果があの回答もあり、高速バスの利用促進にも効果があ実際に「他の交通手段から高速バスに変えた」とまた、「交通機関の選択の判断が出来る」や、

格的な運用を望む声が多い。
「提供情報の充実(道路情報、座席予約)」など本運用、他路線への拡大」「バス停での表示板設置」本システムに対する要望意見としては、「本格

## 四 おわりに

期待されている。 期待されている。 期待されている。 知用できるものとしてワールドカップ後の活用も がとしても大きな意味を持つので、単なるイベン としても大きな意味を持つので、単なるイベン としても大きな意味を持つので、単なるイベン としても大きな意味を持つので、単なるイベン としても大きな意味を持つので、単なるイベン としても大きな意味を持つので、単なるイベン としても大きな意味を持つので、単なるイベン としても大きな意味を持つので、単なるイベン といる。

図られるよう各種取組みを推進して参りたい。本のITSを世界へアピールする絶好の機会でも接されITSの取組みが成功することを期待するとともに、今後も積極的なITSの導入・展開が支める。試合が行われる各会場では適切な移動が支める。試合が行われる各会場では適切な移動が支める。



# **\* 特集/W杯に向けた道路整備、** 道路交通対策

# W杯等に係るバ 用許可通達について ー等の

# 道路局路政課道路利用調整室

## はじめに

ッカーファンにとって大変晴れがましいことであ が風に舞っており、その光景は、大会関係者やサ カップ開催地の沿道には、色鮮やかな大会バナー この号が読者の目にとまるころには、ワールド

だろうか。 ることから、道路占用事務に携わってきた者にと れる予定であるので、いわゆる「路上広告物」と っては、この光景はいささか奇妙なものではない して従来抑制の方針がとられてきた物件に該当す にスポンサー名あるいはスポンサーロゴが掲出さ ところで、これら大会バナーは、そのほとんど

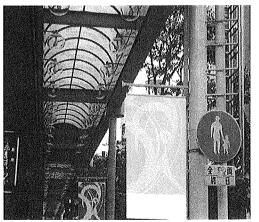
「2002FIFAワールドカップ™」(以下

理する国土交通省地方整備局(関連自治体の道路 こととしたい。 通達の発出にあたっての整理事項について述べる 用事務に積極的な一部の担当者より、当該通達に ところではあるが、その存在を聞き及んだ道路占 管理者あてには参考として通知)のみ発出された ついての問い合わせが多数あったことから、当該 ては、W杯大会会場の存する地域の直轄国道を管 「W杯」)のバナーに関する占用許可の通達につい

# 大会バナーについて

ジアムで試合が行われる。 三一日ソウル会場でのキックオフを皮切りに、 六月三〇日の横浜会場での決勝まで両国の各スタ W杯は、日本と韓国の共催で、平成一四年五月

> ま市)、神奈川県 県 日本国内においては、北海道(札幌市)、宮城 (仙台市)、茨城県 (横浜市)、新潟県(新潟市)、 (鹿嶋市)、 埼玉県(さいた



·部分は合成)

アムにおいて熱戦が繰り広げられる。戸市)、大分県(大分市)、以上一〇カ所のスタジ戸市)、大分県(大分市)、以上一〇カ所のスタジ

W杯に先立ち、日本において同大会の準備及び 運営を行うことを目的とする財団法人「2002 年ワールドカップサッカー日本組織委員会」(以 年ワールドカップサッカー日本組織委員会」(以 にて統一的なイメージで装飾を展開する計画(シ にてがいッシング)を策定したところであり、そ アィドレッシング)を策定したところであり、そ

## 三 通達について

## 〈要望事項〉

1

の要望断幕等(スポンサー名付き)に係る道路占用断幕等(スポンサー名付き)に係る道路占用

レム等の横断幕、バナー、懸垂幕等物件:スポンサー名付きの大会公式エンブ

地域:開催予定の一〇の地方公共団体域内

理者が設置した地下道・場所:地下街、アーケード、街灯、道路管

ーションズカップが開催される。J的日本サッ一〇日間、鹿嶋、横浜、新潟でコンフェデレ② W杯に先立ち、平成一三年五月末日から約

一名付き)に係る道路占用の要望カー協会から同大会関連のバナー(スポンサ

・物件:スポンサー名付きの大会公式エンブ

占用予定区域:一般国道五一号線

占用予定場所:一般国道五一号線沿いの街

灯

# 〈直轄における横断幕等の道路占用の取扱い〉

看板等の路上広告物の占用許可については、 看板等の路上広告物の占用許可基準について」(昭和四四年八月二〇日 は用許可基準について」(昭和四四年八月二〇日 が件を除き、占用場所、設置の方法、構造等に の物件を除き、占用場所、設置の方法、構造等に の物件を除き、占用場所、設置の方法、構造等に

### 〈対処方針〉

でものであるが、 いての占用許可基準によれば、認めることは困難 要望①②については、現行の路上広告物等につ

◎W杯は、日本招致を閣議了解した国際的、国

短期間のものであること。

つ特別の取扱いとすることが適当。を考慮し、現行の基準との整合性を極力図りつ

きものと判断。

ら、関係道路管理者間で統一された取扱いをすべら、関係道路管理者間で統一○(コンフェデレーシたものではなく、開催が一○(コンフェデレーシまた、オリンピック等と異なり一地域に限られまた、オリンピック等と異なり一地域に限られ

## 〈占用許可の取扱い〉

古用予定物件等を限定し特別の取扱いを定め断杯については、占用主体、期間、地域、

扱いを定める。 し、W杯の取扱いを視野に置きつつ特別の取は、W杯のプレ大会であるという性格を考慮② コンフェデレーションズカップについて

## 〈占用料の取扱い〉

従い占用料を徴収することが適当る占用物件との整合性を考慮すると、原則に・現在、道路占用料を免除として取り扱ってい

(現行制度上における占用料免除の可能性)

(昭和四二年一一月一三日付け建設省道政発令の一部を改正する政令の施行について」「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行

のについては免除という)) 記3(2)ホ(a)(十二)に該当するも第九〇号道路局長通達(以下「九〇号通達」

来場の際の公共交通機関の使用を促すものでの誘導の役割を果たすもの。入場者に対して、(例)入場者に対して、スタジアムのゲートま

# 〈コンフェデレーションズカップにおける通達〉

て
01」に係るバナー等の道路占用の取扱いについ
「FIFAコンフェデレーションズカップ20

許可ができることとするので、占用を許可する場許可ができることとするので、占用を許可する場所であることにかんがみ、「指定区間内の一般国道における路上広告物等の占用け建設省道政発第五二号)(以下「五二号通達」という。)により厳五二号)(以下「五二号通達」という。)により厳五二号)(以下「五二号通達」という。)により厳五二号)(以下「五二号通達」という。)により厳五二号)(以下「五二号通達」という。)により厳五二号)(以下「五二号通達」という。)により厳五二号)が、日本招致を閣議了解された「2002FIFAワールドカップェが」のリハーサル的な性格をもつものであること等の事情を勘案し、五二号通達にかかわらず、道路方用のを勘案し、五二号通達にかかわらず、道路方用のを勘案し、五二号通達にかかわらず、道路方用のを勘案し、五二号通達にかかわらず、道路方用のを勘案し、五二号通達にかかわらず、道路方用のを勘案し、五二号通達にかかわらず、道路方用のを勘案し、五二号通達にかかわらず、道路方用のを勘案し、五二号通達にかかわらず、道路方面の事情を勘案し、近路で通路では、道路で通内ので、方用を許可する場合、

参考通知) 合には下記によることとされたい。(自治体へは

記

1 道路の占用主体は、断日本サッカー協会とす

運営に必要な合理的な期間とすること。 2 占用の期間は、コンフェデレーションズ杯の

ンブレムが掲載されているものであること。盟が認めたコンフェデレーションズ杯の公式エ3 占用物件には、別添に掲げる国際サッカー連

に該当するものと判断される場合には、この限り、 ち 占用料についは、原則として徴収すること。 ただし、「九〇号通達」記3(2)は、a(十二)等 に該当するものと判断されるスポンサー名は、国際

りではない。



横浜スタジアム(東ゲート付近) (コンフェデ杯)



横浜会場周辺(コンフェデ杯)

## 〈W杯大会における通達

年一月一六日国道利第二三号)バナー等の道路占用の取扱いについて(平成一四バナー等の道路占用の取扱いについて(平成一四「2002FIFAワールドカップ™」に係る

扱うこととしてきたところであるが、標記につい、(以下「五二号通達」という。)により厳正に取りける路上広告物等の占用許可基準について」(昭和四四年八月二十日付け建設省道政発第五二号)の以下「五二号通達」という。)により厳正に取りに以下「五二号通達」という。)により厳正に取りに対しては、道路交通の安路上広告物等の占用については、道路交通の安路上広告物等の占用については、道路交通の安路上広告物等の占用については、道路交通の安路上広告物等の占用については、道路交通の安路上広告物等の占用については、道路交通の安路上広告物等の占用については、道路交通の安

許可する場合には下記によることとされたい。 道路占用の許可ができることとするので、占用を て、日本招致を閣議了解した国際的、国家的行事 スポーツの振興等に大きな意義を有するものとし であることにかんがみ、五二号通達にかかわらず、 (以下「FIFAワールドカップ」) が、国際親善 「2002FIFAワールドカップTM

#### 記

- サッカー大会日本組織委員会(以下「JAWO C」という。) 又は開催自治体 (注1) とする 占用の主体は、 財2002年ワールドカップ
- 営に必要であると合理的に認められる期間とす 占用の期間は、 FIFAワールドカップの運

別添2

\*\* この部分に分式エ ンプレム及びスポ ンサー名・ロゴが 入る。

]→※

場所等によっては、これ以外のものもあり得る。 る例が想定されているとのことであるが、設置 ンブレムが掲載されたものであること。 連盟が認めたFIFAワールドカップの公式エ 占用物件には、 なお、占用物件の基本形状は、別添2に掲げ 別添1に掲げる国際サッカー

1:4 (タテ・ヨコ比率)

は、 掲げる工事用施設であるものを除く。)」のうち、 JAWOCの占用物件に係る占用料について 道路法施行令別表中「幕(第7条第2号に

サッカー連盟が認めたものであること。

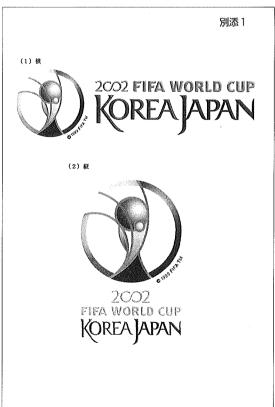
1:3 (タテ・ヨコ比率)

〈変形パターン-1〉

1:3 (タテ・ヨコ比率)

占用物件に掲載されるスポンサー名は、





行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改 徴収すること。 (本) 正する政令の施行について」 な誘導に資するもの(注2)として、 の面積について算出することとし、 「その他のもの」の項を適用し、広告表示部分 一三日付け建設省道政発第九〇号) この限りではない。 (十二) に該当すると判断される場合に ただし、 来場者の会場への円滑 (昭和四二年一 原則として 「道路法施 記 3 (2)

> 占用 であったが、今後も、道路占用許可に当たっては 弾力的かつ適正な運用に努めることが望まれる。 の目的や交通への支障等を具体的に判断し、

(注2) 「来場者の会場への円滑な誘導に資するもの」 札幌市、宮城県、茨城県、 大阪市、神戸市、大分県 開催自治体について 新潟県、 埼玉県、 横浜市、 の例につ

あっては、シャトルバス等発着場までの誘導に資するもの 色のバナー等に沿ってスタジアムに移動すれば、 青・黄・緑の四色のうち一色が提示されており、これと同 最寄り駅からシャトルバス等を利用して移動する会場に FIFAワールドカップのチケットには、 に座席に最も近いゲートにたどりつけるもの 各自に赤・

#### C 1 93

間の有効な利活用を図ることが求められてい 用許可の基本的な考え方を踏まえつつも、 価値を見直そうという機運の中で、

われてきた。

しかし、

今日、

道路の多様な機能

従前の道路占

道路空

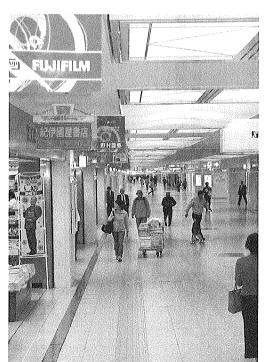
の支障という観点から、 これまで道路占用許可は、

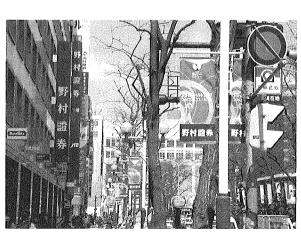
極めて抑制的に取り扱 道路の構造又は交通 四

終わりに

今般の取扱いはワールドカップを契機とするもの

チケットには4色のうち1色が提示 (他の色は×印で消去)。 この色と同色のバナーに沿って進む で自己の座席に一番近いスタジ アムのゲートに到着(チケットはコ ンフェデ杯のもの)





4月より装飾を開始したさっぽろ地下街及び駅前通





# 特集/W杯に向けた道路整備、 道路交通対策

## サッカー推進課横浜市企画局ワー カー推進課担当課長市企画局ワールドカップ 誠

## 決勝戦開催都市 横浜

1

ワールドカップいよいよ開催

韓国のソウルで開幕する。 ンピックとよく比較されるが、 五月三一日に第一七回ワールドカップ本大会が ワールドカップはオリ オリンピックをし

のぐ人気があると言う人もいる。

進めている。 がワールドカップ後も横浜を訪れるよう取組みを とともに、 世界中で「YOKOHAMA」の知名度を高める のである。 このワールドカップの決勝戦が横浜で行われる コンベンション都市として多くの人々 横浜市は、 この機会を十分に活用し、

とともに国際メディアセンターが開設され、 横浜のみなとみらい 21地区には、 韓国のソウル 日本

> 浜を世界に発信する。 ミ関係者が滞在し、サッ におけるマスメディアの中心として多くのマスコ カーの情報だけでなく横

## 2 大会関係者と観客の輸送

理大臣、 だろう。 の観戦が予定され、警備は相当厳しいものとなる を訪れる。特に、決勝戦は特別な試合で、 で販売されるため、多くの海外からの観客が日本 日本で行われる試合のチケットは、 韓国の大統領、 決勝戦出場国の元首など 半数が海外 内閣総

ワールドカップ日本組織委員会(略称JAWOC) 係者などがあり、 大会関係者としては、 国際サッカー連盟の役員、 この輸送は 選手、 1001 審判、 大会スポンサー関 一年FIFA マスメデ

表 1

1998年

2000年

#### ワールドカップとオリンピックの比較 テレビの 種目数 観客総数 延べ視聴者数 ワールドカップ フランス大会 331億人 279万人

361億人

670万人

#### シドニー オリンピック 観戦客数 (決勝戦) 表 2 対 数 主な輸送手段 大会関係者 約4,500人 自動車 般観客 約65,500人 鉄道、バス 小 計 約70,000人 ノンチケット観客 2~30,000人 鉄道 大会運営関係者 約4,000人 バス、自動車 合 計 約100,000人

28

催地の自治体が責任を持つこととなっている。 が担当する。 般観客は、 方、 横浜においてはそのほとんどが鉄 般観客の輸送については開

#### 道行セ 2002.5

○○○台を越えるものと予測される。どが車を利用し、その台数は決勝戦においては三、が、外国からの観客や一部の国内観客はバスを利が、外国からの観客や一部の国内観客はバスを利が、外国からの観客や一部の国内観客はバスを利

大会関係者の駐車場として、三、〇〇〇台強の大会関係者の駐車場として、市営地下鉄北客のための大型バス駐車場として、市営地下鉄北客の交通量に加えて、大会関係者の車両が多数来常の交通量に加えて、大会関係者の車両が多数来場することから、大変な交通混雑が予想されるため、観客の皆様においては出来るだけ鉄道を利用め、観客の皆様においては出来るだけ鉄道を利用していただくようお願いしたい。

# 路の整備 アールドカップの開催に合わせた道

# - 鶴見川多目的遊水地と新横浜公園

のは市民の理解が得にくく難しい。基本的な考えのは市民の理解が得にくく難しい。基本的な考えを関係者の理解が得にくく難しい。基本的な考えた四日間の試合のためには、道路と駐車場の整備がたかだか、四日間の開催であるとも言える。横浜ではファーストラウンド三試合と決勝戦の一試合、合わせて四試合が行われるのであるが、たった四日間の試合のために本格的な施設を整備するた四日間の試合のために本格的な施設を整備するのは市民の理解が得にくく難しい。基本的な考え

方として、恒久施設の整備をワールドカップまで方として、恒久施設の整備が行われた。
このため、全体の工程調整においては、関係者の間で意見の一致を見るまでに時間を要したが、の間でか大会開催までに必要な工事は完了することとなった。

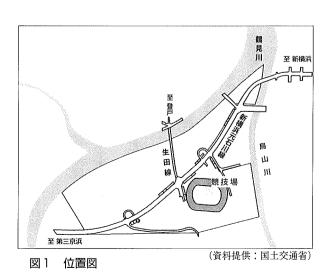
リールドカップ大会が行われる横浜国際総合競技場は平成一〇年三月にオープンしたが、競技場は将来、新横浜公園という面積七〇haの横浜市では得来、新横浜公園という面積七〇haの横浜市では飛来、新横浜公園という面積七〇haの横浜市でになっている。全体の整備計画の中で、ワールドカップまでに最低限整備しなければならない施設を整備し、ワールドカップ終了後、遊水地とスポーツ公園は順次整備されることとなっている。

# 2 鶴見川多目的遊水地関連の道路整備事業

# (1) 都市計画道路新横浜元石川線

(鶴見川多目的遊水地整備事業・国土交通省施行)

〇三m、幅員は三二mの六車線道路である。この 石川線は遊水地内に位置しているため、洪水時に 右川線は遊水地内に位置しているため、洪水時に をして平成一四年三月に完成した。総延長は一、七 として平成一四年三月に完成した。総延長は一、七 として平成一四年三月に完成した。総延長は一、七 として平成一四年三月に完成した。総延長は一、七 として平成一四年三月に完成した。総延長は一、七



なっている。

でも道路として供用できるよう計画されている。

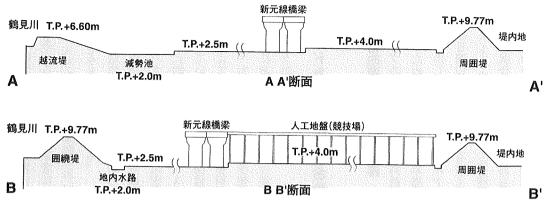
でも道路として供用できるよう計画されている。

でも道路として供用できるよう計画されている。

## **〕 主要地方道横浜生田線**

# (鶴見川多目的遊水地整備事業・国土交通省施行)

なった新横浜元石川線と接続するため、亀甲橋をの付け替えと高架化を行った区間である。高架に横浜生田線の北側区間は亀甲橋(かめのこばし)



※T.P.=日本の標高基準である、東京湾平均海面

路で、 めルートが変更になり、 の二車線道路である。 式で整備された。延長は六〇〇m 高架にした延長三八〇m、 横浜生田線の南側区間は 将来四車線化されることになっている。 周囲堤にそう形で盛土形 周囲堤の整備を行うた 幅員一三mの二車線道 幅員は一二 m

が期待されている。

なお、

本ルートはワー

ルド

力

プ時には、

一般観客のための団体バスの誘導ル

トとして利用される予定である。

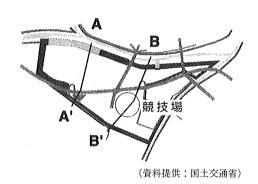
れることになり、港北インターの交通混雑の緩和

から新横浜方面への新たなルートが確保さ

ター

### 3 都市計画道路新横浜元石川線 新横浜地区・横浜市施行

開通により、 員二二~二八mの四車線の道路である。 宮内新横浜線との交差点に至る延長三五〇 ら鳥山川を渡り、鶴見川多目的遊水地内を通過し、 この道路は港北区新横浜三丁目の鳥山川右岸か 環状二号線の新横浜駅入口交差点の 本地区 m 幅 0



4

#### 図2 遊水地断面図

三二mの四車線道路である。

の道路の開通により、

第三京浜道路の都筑

五四号線に至る延長一、

0 m

幅員二二~

この道路は、

県道川崎町田線から市道新吉田第

(新羽・新吉田地区・横浜市施行)

交通総量の抑制と交通規制

交通総量の抑制

て通行を制限するということが計画されている。 市にお には、 市民生活に大きな影響を与えないようにするため うとともに、 !需要の管理も重要である。 大会関係者や一般観客の安全で円滑な輸送を行 V3 道路整備などの施設整備だけではなく、 ては、 一般交通への影響を最低限に抑え、 車 のナンバー 韓国のいくつかの都 0) 、偶数、 奇数によっ 交

てい

る。

われており、 制度的にも、 しか 頼ることが中心とならざるを得ない Ĺ 我 が 国に ソフト 慣習的にも極め お 面 14 7 の方法も車利用者の は て採用が難し そのような方法は法 良識に いと言

ある。

用車

一両の

運行調整など交通総量を抑制することが

練習会場周辺への自動車の

乗り入れ

の自粛、

不急のマイカ

利用

0

É

」 粛、

県民の協力を得て、

公共交通機関の

利

用

何よりも重要である。

機関 どの という議論が、 どれだけ減らせば、 渋滞ピー 交通量 庫協会などの 議会における実績をもとに設立された。構成員は、 る。このような交通環境下にあって、 かながわ 県内においては、 交通総量抑制の目標値として、 運 ルドカップ交通総量抑制 これは、 の 輸関係団体、 トラック協会、 国 0 整備が交通量の増 |土交通省、 お ク時の ぁ おむ ゆ 商工 協議会は、 め国体」 、交通量と、 神奈川県下における主要交差点 神奈川 ね三〇%を減少させることが |関係団体などから 神奈川県、 交差点の渋滞が解消される 年 商工会議所、 <del>-</del>\2\ バス協会、 県警の における交通総量抑 平成 加に追 渋滞前後の交通量を比 渋滞時間が増大し 推進協議会で 主催で開催さ 横浜市などの 0 Λ.<sub>2</sub> 年に開催され 渋滞ピ 駐車場協会、 タクシー が成っ つかず、 交通総量を 7 1 · ク時 協会な Và くる。 制 議 れ 行政 神 決 倉 協 た V3 0

それに比べ、約三〇%多いといわれているから較したとき、渋滞ピーク時の交通量は渋滞前後

## 2 交通規制

0

規制は線規制と面規制とから成り、線規制は新で交通規制(車両通行止め)が実施される。試合当日には、これまでになく長時間、広い範

囲

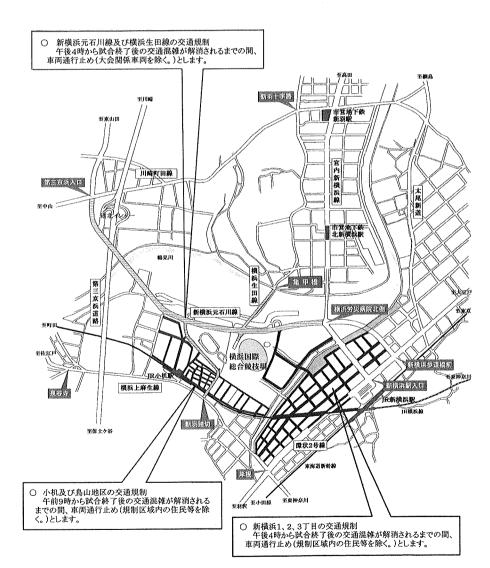


図3 交通規制図

では早ければ午後四時から車両通行止めとなり、では早ければ午後四時から車両通行止めとなり、では早ければ午後四時から車両通行止めとなり、では早ければ午後四時から車両通行止めとなり、

通規制は継続される。 試合終了後の交通混雑が解消されるまでの間、

交

横浜元石川線と横浜生田線において実施される。

でも、 る。 を防ぐこととした。 かったので、朝から車両通行止めとし、 路にマイカーを止め、 小机地区は、そのほとんどが住宅と畑で、 午前九時から交通規制がかけられ、試合終了後の んの要望があったからである。 交通混雑が解消されるまでの間、 横浜地区では午後四時から、 めに広い範囲にわたって車両通行止めとなる。 の観客が競技場に向かうため、 また、 小机地区の規制時間が長いのは、 常識に欠けるサッカーファンが地区内の道 新横浜地区と小机地区については、 駐車代を節約することが多 小机地区においては 交通規制がかかる 歩行者の安全のた 規制は継続され 地元の皆さ 違法駐車 これま 多く 新

行者が多く、車道が歩行者であふれるような状況 この識別証は地域内に車庫を持っているか借りて ことが説明できれば通行は可能になる。 もそうではなく、 地域内に乗り入れができないかというと、 いる人に対して発行される。この識別証が無いと けるために、識別証を発行することにしているが、 混雑が予想される。地域関係車両をたやすく見分 おいても交通検問があるかもしれないため、 除外することとなっている。試合日には、 規制区域の住民については、 地域内の関係車両であるという 交通規制は適用を 一方、 必ずし 道路に

地

車両番号

JAAAAANI YOKOHAMA!!

識別証

図 4

域

関

THE CITY OF THE FINAL 横浜市・2002年FIFAワールドカップ 横浜開催推進委員会・港北警察署

係

地区名

重

2C22 FIFA WORLD CUP

Ħ

が、関係者にもれなく配布することが課題である。識別証の発行枚数は約一万枚を予定しているでおり、コピーができないようになっている。になれば、識別証があっても通行はできない。

## おわりに

四

備を担当する者として心から願っている。 場する。チケットが取れた人は、荷物検査やボデスチェックがあるため、早めに競技場に来ていただきたい。チケットが無い人は横浜市が主催するださたい。チケットが取れた人は、荷物検査やボデス型画面による映像や、ご家庭のテレビでワールドカップを堪能していただきたい。横浜で行われる四試合をはじめとして、全六四試合が多くの感動を呼ぶとともに、無事に終わることを交通・警動を呼ぶとともに、無事に終わることを交通・警動を呼ぶとともに、無事に終わることを交通・警動を呼ぶとともに、無事に終わることを交通・警動を呼ぶとともに、無事に終わることを交通・警询を担当する者として心から願っている。



# ・特集/W杯に向けた道路整備、 道路交通対策

# 大分大会に向けた大分県の道路整備と

# 大分県土木建築部道

#### はじめに

ることとなっています。 合が行われ、九州では唯一、大分県で開催されま は、日本と韓国の共催により六四試合が開催され このうち、日本国内では、一〇の地域で三二試 2002年ワールドカップサッカー大会(W杯)

(六月一六日) が予定されています。 〇日、一三日)と決勝トーナメントの一試合 開催される試合は、予選リーグの二試合(六月

ポーツ公園、通称「大分スポパーク21」内のメイ 完成しました。 ンスタジアム「ビッグアイ」で平成一三年三月に W杯大分大会の舞台となる競技施設は、大分ス

> 膜の開閉式屋根を持つ、国内一〇会場中で唯一の するとともに、交通輸送面での受け入れ体制も整 のアクセス道路や各種インフラ施設が供用を開始 造で、観客席とフィールドの全てを覆うテフロン 全天候型の多目的スタジアムです。 〇人、地上三階地下二階の鉄骨鉄筋コンクリート また、このスタジアムの整備に併せて、会場へ このビッグアイは最大収容人員約四万三、〇〇

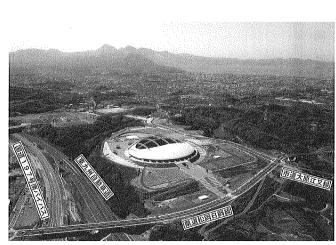
# W杯会場へのアクセス基盤の整備

客を待つばかりとなっています。

い、大会開催を目前に控えて各国からの選手や観

## 交通結節点

滑な移動を確実なものとするため、国・県・市・ 国内のみならず世界各国からの観客の安全で円



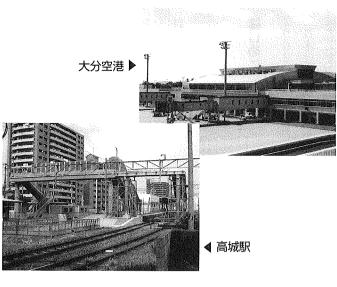
大分スポーツ公園周辺

そのな場口の役目と果です大子で悲は、着女を場周辺の道路に至るまで整備されています。どの交通結節点から高規格幹線道路をはじめ、会JRなどの関係機関の連携のもとに、空港・駅な

た。

W杯開催に対応できるようになりまし年三月にオープンし、広さが増改築前の約一・五年三月にオープンし、広さが増改築前の約一・五工事をおこなった旅客ターミナルビルが平成一四工事をおこなった旅客ターミナルビルが平成一四

R高城駅は、改札口が駅舎がある駅北側にしか設また、試合当日のシャトルバス発着場となるJ



約五㎞を歩くイベント)も予定されています。び大分スポーツ公園がある南側からも利用できるする予定となっています。大会当日には、ビッグアイウォーク(JR高城駅からビッグアイまでのように改修工事が進んでおり、W杯までには完成ように改修工事が進んでおり、W杯までには完成けられていないため、跨線橋を新設して南北を結けられていないため、跨線橋を新設して南北を結けられていないため、跨線橋を新設して南北を結けられている。

## 2 高規格道路

鍵を握るものです。 安全で円滑な移動の確保を図る上で、大会成功の 関係車両及び観客輸送車両(シャトルバス、貸切 関係車両及び観客輸送車両(シャトルバス、貸切

福岡方面からのアクセス道路である九州横断自 「工車線で全線供用開始され、玖珠ICから日出」 「工車線で全線供用開始され、玖珠ICから日出」 「工車線で全線供用開始され、玖珠ICから日出」 「大力では現在四車線化工事が進められており、 「大力では現在四車線化工事が行われていま 「大力では現在の世界を目指して工事が行われていま 「大力では現在の世界を目指して工事が行われていま 「大力では現在の世界を目指して工事が行われていま 「大力では現在の世界を目指して工事が行われていま 「大力では現るのでは現るのでは、「大力では平成」では 「大力では、「大

間に位置しています。ポーツ公園は、大分米良ICと大分宮河内ICの見市まで供用開始されました。会場である大分ス車道は、平成一三年一二月に大分宮河内から津久車のである東九州自動

また、大分空港からのアクセス道路として、

地

日出バイパス

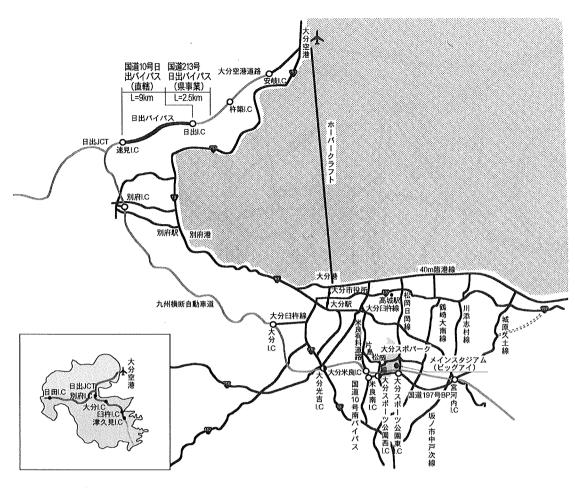
三月三〇日に供用しました。を、国・県それぞれで整備を進め、いずれも本年を、国・県それぞれで整備を進め、いずれも本年域高規格道路である大分空港道路(日出バイパス)

幅な利便性の向上が図られます。
クセス時間の短縮や定時性・安全性の確保など大ネットワークが強化されたため、大分市内へのアが宇佐別府道路の速見ICへ接続され、高速交通の日出バイパスの完成により、大分空港道路

## 会場周辺道路

3

備も順次進められています。旦の原交差点改良にの別府大分拡幅、戸次犬飼拡幅など直轄国道の整大分スポーツ公園の周辺おいては、国道一○号



大分スポーツ公園へのアクセス

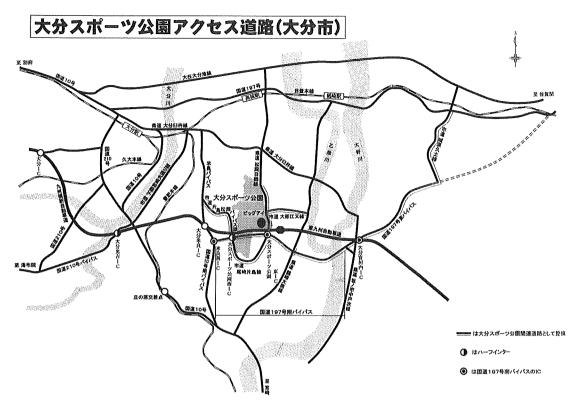
対策に大きく寄与しています。 ついては、 平成一四年三月二八日に供用し、

年四月に供用を開始しており、 きました。このうち、 号の大分東・南の両バイパスの整備を県で進めて 道松岡日岡線や鶴崎大南線、 ており、この外環状の一部を構成する国道一九七 クセス道路は全て整うこととなります。 島松岡線などを整備し、 ついても、本年四月に供用を図ったところです。 また、会場へ直接アクセスする道路として、県 さらには、大分市外環状線の整備を併せて進め W杯までには市道大原江又線も整備され、 大分東バイパスは平成一三 既に供用を開始していま 市道城原久土線や片 大分南バイパスに 7

す。 滞の緩和に大きな効果を発揮すると考えていま 方向の円滑な移動が可能となるため、 これらの整備により、 市内中心部を通らず東西 慢性的な渋

## 交通支援システム

れています。 です。また、 が大分IC、別府ICに設置されており、 大会当日の交通渋滞対策に貢献するものと期待さ システム(PTPS)もW杯までには整備され でにはこれらを含めた計五カ所が整備される予定 このほか、 九州横断自動車道において、 国道一九七号において公共車両優先 W 杯 ま ETC 道行セ 2002.5



#### 国道197号南バイパス ▶

送計画や周辺の交通規制計画の策定・実施等のソ整備などのハード対策とあわせて、事前の交通輸国内外からのW杯への観客の安全で円滑な移動国内外からのW杯への観客の安全で円滑な移動

により、シャトルバス専用車線の確保や会場周辺

検討を行うとともに、

「交通総量抑制連絡協議会」

員会」でシャトルバスの運行計画や輸送ルートの

交通機関などで構成する

「交通・輸送対策専門委

フト対策は極めて重要です。

このため、道路管理者、交通管理者並びに公共





大分ICのETC

W 証を進めてきました。 0 車 [際Aマッチ「キリン杯サッカー」などでその検 :杯のリハーサル大会として昨年七月に行われた -両乗入れ規制などの交通規制計 画を策定し、

となってきているところです。 続き協議検討を進め、 きな問題はなく、 交通規制の呼びかけなど事前の広報が浸透し、 「キリン杯サッカー」大会では、 0 〇〇〇人を集めましたが、 「キリン杯サッ 定の成果を納めました。 /カー いよいよW杯開催が目 の成功を受け、 マイカー自粛や 入場者数約三 引き 0) 前 大

#### 2 W杯時の対策

行禁止規制を行います。 を中心として半径 大分川河川敷臨時駐車場、 、ス専用レーンも設けられます。 トルバスを運行します。 本番であるW杯では、 M内のエリアで 一般車両の通 大分駅、 大在臨時駐車場からシ 部区間にはシャトル また、 別府駅、 高城駅、

バ

ヤ

ける事により円滑な移動を確保することとしてい 臨時駐車場へ向かう自家用車等の輸送ルー また、

(http://www2.pref.oita.jp/keisatu/) 大会関係者やシャトル バ ス タ 大会会場 クシー、 ・トを分

> 0 セ

キリン杯時の交通規制・シャトルバスの状況 2002ワールドカップサッカー大分開催に伴う 6月 (D) (18:00- (B) (7:10- (D) 15:10- (月) (月) (月) (月) (月) (月) (日) \*時間は予定 ウッティ周辺の 通行禁止エリア規制(エリアが限性表布日・専展用専用・ ) シャトルバスが バス専用レーン規制( 上り (※約5大分取方名) は第1章後・三種番行列 通行する 東線 バス専用 両規制時間 3日間とも 試合開始5時間前から試合終了後3時間までの間 quemp) (16721976H) (i) マトルバスの運用によって報告の交通登場が予想されますので、上記提展を中心に元本への罪の通行の目覚をお探い!

> 両市を中心に県内各地で歓迎・交流イベントを 「OITAドリームフェスタ」として大分、

别

府

閞

大会当日の交通規制PRパンフ

ます。

つのゾーンに区分し、 国ファンによる騒動を防止するため、 ス経路についても観客ゾーン区分に応じた動 分離を図ります。 大分スポーツ公園内につい 更に、 ては、 観客席に向かうアク 過熱した対 観客席を 匝

#### おわりに

円滑な移動を確保するための交通輸送計画を策定 を整備し、 線道路から国道・ ?間をワー また、 このように、 直前に控えたW杯に備えています。 五月一五日から六月一六日までの約一 なおかつ、 ルド W杯開催を契機として、 カップマンスに設定してお 県道 国内外からの観客の安全で 市町村道に至る交通基盤 高規格幹 b カ

祈念しているところです。 円滑な移動が図られ、 輪が広がる事を期待するとともに、 催してW杯を盛り上げることとなっています。 た華麗なプレイが展開され、 つ選手が集い、 そして、二〇〇二年六月には大分スポパー 「ビッグアイ」において、 緑のフィールドで国の名誉をか 大会が成功に終わることを 世界最高の技術を 訪れる人々の交流の 観客の安全で 'n 21

# 東京都心における首都高速道路のあり方委員会

首都高速道路公団計画部第一計画課長 東京都都市計画局施設計画部街路計画課長 道 路 局 有 料 道 路 課 企 画 専 門 官 那須井幸一 川瀧 此下

はじめに

おける首都高速道路のあり方委員会」を設置し、おける首都高速道路のあり方委員会」を設置し、おいいの下で河川空間等の狭隘な公共空間を様々な制約の下で河川空間等の狭隘な公共空間を格的な維持、更新の時代を迎えることとなる。一ち、二一世紀にふさわしい国際都市として、東京格的な維持、更新の時代を迎えることとなる。一島格ある都市空間へ再生することが求められている。このため、国土交通省、東京都、首都高速道路は、建設当初の都心部において、学識経験者による「東京都心にある。このため、国土交通省、東京都、首都高速道路は、建設当初の都心部における首都高速道路のあり方委員会」を設置し、路公司において、学識経験者による「東京都心に路公司において、学識経験者による「東京都心に路公司において、学識経験者による「東京都心に路公司において、学識経験者による「東京都心にといる。

検討概要を含めて提言について報告する。との度、提言としてまとめられたので、この間のる。引き続き、第三回及び最終委員会が開催され、回の委員会の主な議事内容について報告してい回の委員会の主な議事内容について検討することと

# 二 この間の検討概要

「江戸橋~竹橋JCT間(日本橋川付近)」、「汐留は、「都心環状線のカルテ」として抽出された、交通円滑性、安全性の観点からその現状分析(病交通円滑性、安全性の観点からその現状分析(病のルテから課題が多い区間として抽出された、元のは、「都心環状線のカルテ」として都心環状線の本年一月二八日に開催された第三回委員会で

東京都心における首都高速道路の将来ビジョンと

いて議論がなされ、最終的に提言がまとめられた。四回委員会では、これまでの検討結果を踏まえついても検討された。三月二〇日に開催された第

# あり方」についての提言 「東京都心における首都高速道路の

# あり方」についての提言の東京都心における首都高速道路の

東京都心における首都高速道路のあり方委員会

平成一四年四月

#### はじめに

首都高速道路は、首都圏の社会・経済活動を支たる大動脈として機能しているが、昭和三九年秋の東京五輪を間近に控え、時間的、財政的に制約の東京五輪を間近に控え、時間的、財政的に制約の東京五輪を間近に控え、時間的、財政的に制約の東京五輪を間近に控え、時間的、財政的に制約を支

来本格的な更新の時期を迎える。お、最初の開通からほぼ四〇年が経過し、近い将面で少なからず課題を今まで積み残している。なこのため、交通渋滞、交通安全、都市景観等の

空間へ再構築することが求められている。多様な機能を備えた、うるおいと品格のある都市際都市として再生を図るため、東京都心地区等を際がある。東京都市圏は、二一世紀にふさわしい国

の検討を進める必要がある。市の将来像を踏まえ、幅広い見地からそのあり方でのような状況をみるとき、早急にこの巨大都

てまとめたものである。を進めてきた。本提言は同委員会の検討に基づいあり方委員会」が設けられ、多様な観点から検討。このため、「東京都心における首都高速道路の

首都高速道路は、特殊法人改革の中でその財務や組織形態などについて検討がなされているが、や組織については敢えて特段の条件は付さずに、回民意識、価値観の変化、今日の社会通念に従いつつ、計画論的・技術論的立場から検討を進めた。今後、この内容を具体化していくためには、社会、経済および国民生活各般の状況変化を踏まえ会、経済および国民生活各般の状況変化を踏まえ会、経済および国民生活各般の状況変化を踏まえ会、経済および国民生活各般の状況変化を踏まえ会、経済および国民生活各般の状況変化を踏まえ会、経済および国民生活各般の状況変化を踏まえ会、経済および国民生活各般の状況変化を踏まえるとともない。

ることを期待するものである。

な社会資本のあり方について広範な議論がなされために、今後更新期を迎える大規模、かつ根幹的これを契機に、真に豊かな国民生活を実現する

一村 英夫 (委員長)

篠原 修 里江子

森地 茂

## 1 東京都心の将来像

を中心とする風格ある歴史的景観を備えている。 環状線の内側―は、日本の政治・経済・文化の中 市としての魅力も感じにくい状況となっている。 が少なく、働きやすさの評価も低い等国際的な都 っている。また、世界の主要都市に比べ観光客数 機能が中心で職と住のバランスに欠ける構造とな ベ職住比(昼間就業人口/夜間人口)が高く業務 口の回帰がみられるものの、世界の主要都市と比 指向等の高まりにより、東京都心三区において人 大幅に減少している。近年、住宅開発、 線の整備を始めた昭和三〇年代当初には約五五万 枢としての役割を果たしてきており、また、皇居 人であったものの、平成一二年では約二七万人と 東京都心三区の人口は、 一方で、東京都心―おおむね首都高速道路 首都高速道路都心環状 都心居住 中央

とが求められており、その将来像に向けた整備方本の政治・経済・文化を牽引する原動力となるこ

引き続きこれまでのストックを有効活用し、

針は以下のとおりである。

1

国際的なビジネスセンター機能の強化

更新を推進する。

東新を推進する。

東新を推進する。

東部の都市づくりへの積極的な参加を促進し、東間の都市づくりへの積極的な参加を促進し、東間の都市づくりへの積極的な参加を促進し、東間の都市づくりへの積極的なが上でした。

② 都市を楽しむ都心居住の推進

一次のでは、一次のでは、一次のでは、一次のでは、一次のでは、一次のでは、一次のでは、一次のできるが、</

路

③ 歴史と文化を生かした都市空間形成

市づくりを進める。世界に誇れるうるおいと風格にあふれる都市できた歴史的建造物の保存、魅力的な都市景観でる仕組みの充実等、歴史や文化を重視した都等はの形成を図るため、江戸時代以来蓄積された。

る。

2 東京都心における首都高速道路の将来ビジョ

ン

いる現在の状況を考えれば、中央環状線全線の早通過交通も含めて過度に都心環状線に集中して

向けて手続き中である。
り、残る品川線約九㎞についても都市計画決定に成一八年度には新宿線約一一㎞が供用予定であ成一八年度には新宿線約一一㎞が供用予定であ成一八年度には新宿線約一一㎞が供用が、平地では、現在までに約二〇㎞の区間が供用期完成を図ることが第一に必要である。中央環状期完成を図ることが第一に必要である。中央環状

ける利用交通量を踏まえ、以下の五つの方向性を来ビジョンとして、東京都心の将来像や将来にお中央環状線全線完成後における都心環状線の将

1) 都市景観や周辺環境と調和した首都高速道提案する。

くりと連携した再構築を進めていく必要があの調和を図るとともに、再開発などのまちづ再生を支援するため、歴史的に重要な景観と再なまがと風格あふれる首都東京の都心の

例えば、日本橋地区における首都高速道路の再構築においては、周辺の歴史的建造物のの再構築においては、周辺の歴史的建造物のの再構築においては、周辺の歴史的建造物のの再構築においては、周辺の歴史的建造物の

ら、現在のみならず将来にわたって沿道環境都心居住の進展や環境への意識の高まりか

続する必要があるが、抜本的対策として、更める。当面は、沿道環境対策の一層の推進を図るとともに、地域と一体となった緑化やT図るとともに、地域と一体となった緑化やT図るとともに、地域と一体となった緑化やT

4) 円滑な都市内交通を実現する首都高速道路4) 円滑な都市内交通を実現する首都高速道路ののネットワークの解決による既存ストックの有効活成良やTDM等による既存ストックの有効活用とともに、都心環状線の機能強化を図るためのネットワークの検討も必要である。

高速道路 高速道路

て発揮されることが求められる。 に発揮されることが求められる。 に発揮されることが求められる。 に発揮されることが求められる。 に発揮されることが求められる。 に発揮されることが求められる。 に発揮されることが求められる。

# 3 東京都心における首都高速道路の将来ビジョ

# (1) ネットワーク機能の強化

将来ネットワ 状線を東西および南北方向に結ぶ路線、 保の観点から、 機能強化を図る観点や、 る。 てもその機能が必要とされ、 心・都心・ 区間は、 都心環状線は、 このため、 将来ともに混雑が続くことが予想され 新宿副都心の連携強化に資する路線を 1 当該区間および都心環状線全体の 北側区間のバ クとして整備することが考えられ 中央環状線全線の完成後にお 更新時の代替ル イパ 特に都心環状線の ス路線、 臨海副都 1 都心環 ŀ Ó 確 北

## (2) 都心環状線の再構築

る

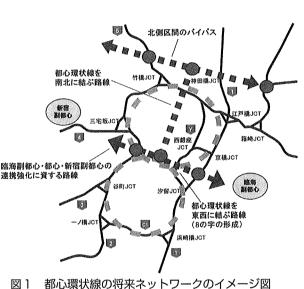
(図 1)。

宮に隣接する区間については、

円滑性、

安全性、

から、いずれ社会的ニーズに対応した構造へ順次の劣化や、安全性や環境面にも課題を有することしており、加齢と増大する交通負荷による構造物もで現状線は最初の開通からほぼ四○年が経過



円 n 更新していく必要がある。 に適した再構築案を策定する必要がある |滑性の確保等、 のうち、 0) )貢献、 日本橋付近および古川筋付近、 周辺景観との調和、 種々の観点からそれぞれ その際には、 安全性の向上、 まちづく の区間 浜離

の道路の起点でもあり、重要文化財であるにもか特に、日本橋は、国道一号をはじめとする日本として具体的なケーススタディを実施した。必要性が大きいものと考えられるため、例示区間快適性ならびに都市の再生の観点からその更新の

が必要と考える。 が必要と考える。

いて検討を行った(図2)。 築について、次頁に示す案を含めて、複数案につ祭について、次頁に示す案を含めて、複数案につ

ての検討が必要である。
一体整備案については、線状かつ大規模な開発となるため、官と民が協力して実施すべきものでとなるため、官と民が協力して実施すべきもので整合が図られるようなインセンティブ、容積率の整合が図られるようなインセンティブ、容積率のでが関係が必要である。

# 長期プログラムの策定の必要

て、 な ビジョンの実現に対し、 Ď 本委員会は、 都市再生のプロジェクトと連携した再構築に び に都 心環状線 東京都心における首都高速道路 0 うち日 ネットワー 本橋 地 クの機能強 区等にお 0

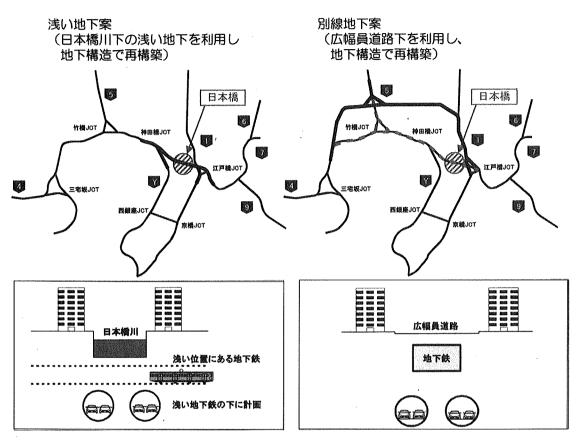


図2-1 日本橋付近の都心環状線の再構築案

ついて提案した。

時期と都心環状線の再構築時期と併せて検討され機能することから、ネットワーク強化路線の整備心環状線の再構築を行う際の代替ルートとしてもネットワークの機能強化は、今後必要となる都

るべきである。

図っていく必要がある。 的に行うことにより、首都高速道路の質的向上を今後とも時代のニーズに合わせた改良事業を計画今後とも時代のニーズに合わせた改良事業を計画がに行うことにより、首都高速道路の質的向上を

持・管理が必要である。環状線を良好な状態に保ち続けるための適切な維また、来たるべき大規模更新の時期まで、都心また、来たるべき大規模更新の時期まで、都心

策定する必要がある。の三者が連携して検討を行い、長期プログラムをの三者が連携して検討を行い、長期プログラムをためには、国、東京都ならびに首都高速道路公団画的にプロモートされることが必要であり、そのこれらのプロジェクトは、戦略的、総合的、計

#### おわりに

なる検討結果を踏まえて、十分なコンセンサスを関係者の方々の広範な意見を伺うとともに、さらもとに、国民各層、道路利用者、沿道の住民等、具体化にあたっては、本提言で提案した複数案をここで記述したネットワークの強化や再構築の

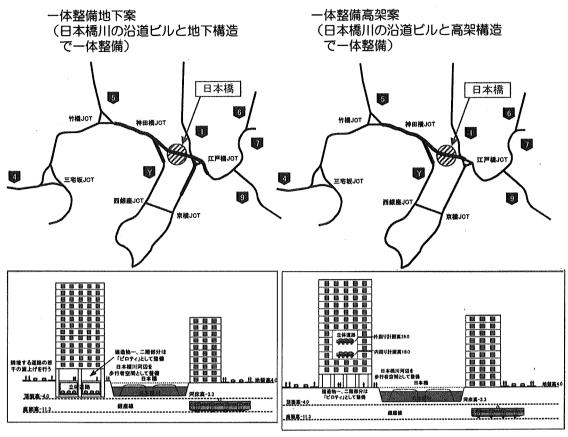


図2-2 日本橋付近の都心環状線の再構築案

四終わりに四終わりに四終わりに四終わりに

その実現に向けて、

今後とも連携して調査検討を

部における首都高速道路の最も望ましい姿および

東京都ならびに首都高速道路公団は、

都心

得たうえで最終的に実施すべきものである。

国

たり、また、翌日が現在の日本橋の開橋日にあたる四月二日に、国土交通大臣に対し提言がなされ、提言書、日本橋付近の将来パース、委員会の検討概言書、日本橋付近の将来パース、委員会の検討概要を記録したCD―ROMが手渡された(写真1、図3)。この提言を受けて、扇国土交通大臣は提言内容の早期実現に向けて最大限努力する旨を応えられた(写真2)。 提言は記者発表され、新聞各紙に取り上げられた。各紙とも、案の大胆さを評価し今後の進展をおお、提言及び関連資料については国土交通省のホームページで閲覧可能となっている。



写真 2 提言を受けて今後の進め方 を語る扇国土交通大臣



写真 1 中村委員長より扇国土交通大臣への提言

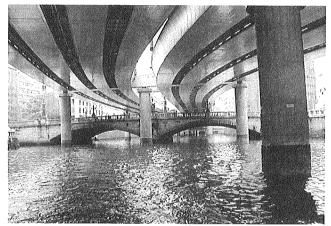




図4 提言を取り上げる新聞各紙

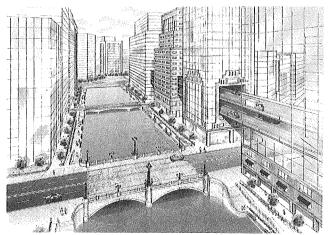


図3 日本橋付近の現状と将来イメージ(一体整備高架案)

#### 最近の道路占用を巡る 動きについて

#### 道路局路政課道路利用調整室

基本方針が定められた ファイバー網の整備を推進するため、 である超高速インター 戦略会議 |円滑化について」(平成一二年一一月六日IT n重点計画」 |日本型IT社会」の最も基本的な社会的 · I T戦略本部合同会議)、「 e において、 (平成一三年三月二九日IT 線路敷設の ネットの整備に不可欠な光 (注1)。 円滑化の 線路 j ため 基盤 а

されている 三月三〇日閣議決定) 管理者が、 また、「規制改革推進三か年計画」 n重点計画 J a (注2)。 pan重点計画」 以下のような内容を講じるよう要請 の内容を踏まえ、 においても、 等においては、 当該計画が策定 (平成一三年 e J a 渞

収容空間の )整備、 開放による敷設支援

てい

## はじめに

されている中、 ライン設備を構築するための公益物件収容機能の :緩和等の要望が寄せられているところである。 の整備の推進のため、 面もある。また、 面だけでなく、広く国民生活に不可欠なライフ 道路の役割には、 道路占用についても、 政府のIT化推進施策が推進 一般交通の用に供するという 道路管理者に対して、 光ファイバー 規

請 推進の在り方について」、「道路占用許可の電子申 置の緩和」 交通省が講じた て、「道路占用許可申請手続のワンストップ化 今回は、 (自治体版標準システム)」 現在、 について説明することとする。

及び

「掘削抑

- 改定の作業が進められている (平成一四年四月現
- 新たに 平成一四年三月 「規制改革推進三か年計画 (改定)」 一九日に閣議決定された(二〇〇二年四

## プ化推進の在り方について 道路占用許可申請手続のワンスト

占用 下 め たところであるが、 ニーズや事業者からの要望を調査するなどしてき ○○一年中に複数の道路管理者に係る道路占用 ては、「e‐Japan重点計画」において、 申請手続のワンストップ化推進のあり方をまと 道路占用許可申請手続のワンストップ化につ 「ワンストップ化」 許可申請手続のい 土交通省では、複数の道路管理者に係る道路 (国土交通省)」とされたところである。 その結果等も踏まえ、 わゆるワンストップ化 という。) につい て具体的 以

- 工事規制の見直し
- 線路敷設ルールの
- 手続の迅速化等
- (5) (4) (3) (2) 情報提供の充実 上記計画による要請等を踏まえ、 (講じることとしている)

道行セ 2002.5

当面必要と考えられる措置をインターネットで公 三年一二月二六日にワンストップ化推進のために 開した。以下、その概要を示す。

# ワンストップ化の具体的ニーズ等

りであった。 化に関する調査を実施した結果は、概略次のとお 省の委託を受け、平成一三年三月、ワンストップ 財団法人道路管理センターにおいて、 国土交通

- 七件であった。 る道路占用許可の全申請件数は一〇万八、九六 ス事業者及び電気通信事業者(新規参入事業者 る水道事業者、下水道事業者、電力事業者、 (以下「NCC」という。) の四社を含む) によ 平成一一年度中における東京二三区内におけ ガ
- 2 が、その件数は一、 たがる占用工事に係る道路占用許可申請である 一・四%であった。 は、このうち複数の道路管理者の管轄区域にま ワンストップ化の対象となると考えられるの 五一五件であり、 全体の
- (3) なっている。 またがるものは、 限ってみると、複数の道路管理者の管轄区域に 数の○・三%であった。ただし、NCC四社に 六%)であり、これは道路占用許可の全申請件 者の管轄区域にまたがるものは三〇一件(二・ 請件数一万一、七九二件のうち複数の道路管理 また、電気通信事業者による道路占用許可申 ||三・八%から七五・〇%と

重複書類等の省略化も期待されるが、道路占用許

許可申請書に記載する項目や添付資料について

れている。なお、ワンストップ化により、道路占

いことから、事前の工事調整については不要とさ いては、道路の構造や交通への支障の程度は小さ ゆる二次占用(以下「二次占用」という。)につ 場合や既設の管路等に電線を敷設するなどのいわ

用

4 標準化がまず必要であるという意見が多いほ るべきであるという意見が寄せられた。 いわゆる二次占用のワンストップ化を優先させ か、NCC四社からはいわゆる一次占用よりも 道路占用許可申請書の添付書類等の簡素化及び と、ワンストップ化の具体的方策等としては 事業者からのヒアリング調査の結果による

## 2 現行の道路占用許可制度と考慮すべき事項

## (1) 道路占用許可申請手続の特質

は、 は許可に当たって必要な条件を付するに当たって 連続する手続として把握されなければならない。 事計画書の提出、工事の調整を経る一連の過程に 面審査ではなく、長期的な工事計画の提示から工 ストップ化の検討も道路占用許可申請が単なる書 を図ることが必要不可欠である。したがって、ワン するとともに、道路工事や他の占用工事との調整 への支障の有無又はその程度を個別具体的に検討 ただし、NCCが既設の電柱に電線を添架する 道路管理者が道路占用許可の許否を判断し、又 申請に係る工事について、道路の構造や交通

a

可申請手続については、占用の場所がそもそも異 れる余地は少ないものと考えられる。 の時期等も異なることから、一般的には簡素化さ なる上、道路の種別により工事実施の方法、

# 道路占用許可申請手続の電子化

始し、平成一三年度にはすべての直轄国道におい は、平成一三年年二月以降、電子申請の受付を開 る(「線路敷設の円滑化について」及び「e‐l なるよう地方公共団体に要請することとされてい ては、概ね平成一五年度までに電子申請が可能と て電子申請が導入されることとなっている(注 1)。また、その他の国道及び都道府県道につい 直轄国道における道路占用許可申請について pan重点計画」)。

用許可申請手続の電子化の推進状況を踏まえ、 子申請を前提として検討されることが必要である。 したがって、ワンストップ化は、これら道路占 雷

# 地方公共団体における道路占用許可事務

必要不可欠であると考えられるが、その際にも地 管轄区域にまたがる場合について、一の道路管理 される必要があることから、複数の道路管理者の 否を含めた具体の判断は各道路管理者においてな 事務に属するものであること、道路占用許可の許 占用許可申請書の添付書類等の簡素化・標準化が ストップ化を実効的なものとするためには、道路 者において許可することはできない。 (3) 地方公共団体における道路占用許可事務は自治 また、 ワン

必要がある。 方公共団体における自治事務との関係に留意する

#### (4) その他

RCCが事業展開を図る場合には、複数の道路 のよりも、二次占用によって電線を敷設等する場が、RCCは、道路を掘削し自社の管路を敷設するよりも、二次占用によって電線を敷設等する場合が、RCCが事業展開を図る場合には、複数の道路

# ワンストップ化の方向性

以上を踏まえると、工事計画書の提出及び事前以上を踏まえると、工事計画書の提出及び事前以上を踏まえると、工事計画書の提出及び事前以上を踏まえると、工事計画書の提出及び事前

とができる。 とができる。

2

## 当面必要な措置

るために、国土交通省においては、今後次の措置二次占用手続についてワンストップ化を実現す

を講じることとした。

## (1) 直轄国道について

- ① 平成一三年度中に、二次占用手続について、
- ② 平成一四年度中に、現在運用中の電子申請② 平成一四年度中に、現在運用中の電子申請書を転送するなどのシステム改良を行うこととを転送するなどのシステム改良を行うことと

1

道路占用許可申請手続の電子化の流れ

# (2) 地方公共団体が管理する道路について

- で協力要請を行う(注2)。 の添付書類等の簡素化ないしは標準化について 平成一三年度中に、二次占用手続について
- 版、直轄版双方についてシステム改良を行う版、直轄版双方についてシステムの良を行うと地方公共団体版」という。)について、直轄国道と地方公共団体が管理する道路をまたがる場場合、あるいは地方公共団体間をまたがる場合に、例えば自動的に申請書の転送が可能と合に、例えば自動的に申請書の転送が可能となるようワンストップ化を視野に入れたシステムの検討を行い、平成一五年度中に自治体テムの検討を行い、平成一五年度中に、現在開発している自治

こととする。

- 力要請を行う。 申請によるワンストップ化の導入について協 公共団体に対し、二次占用手続について電子 ① ①、②を踏まえ、平成一五年度以降、地方
- 付書類の標準化・簡素化を通知及び周知。 発第二七、二八号)をもって、道路占用許可申請時の添発第二七、二八号)をもって、道路占用許可申請時の添(注2)「光ファイバケーブルの敷設等に係る道路占用許可手続

(注 1)

直轄国道については、既に導入済み

# 標準システム)四の電子申請(自治体版四の道路占用許可の電子申請(自治体版

# 本名·31-14-1

平成一四年三月から運用を開始した。 という。)の行う道路占用許可申請関係手続につという。)の行う道路占用許可申請関係手続につという。)の行う道路占用許可電いて、インターネットを経由した道路占用許可電いて、インターネットを経由した道路占用許可電いて、インターネットを経由した道路占用許可電いて、インターネットを経由した道路占用許可電いて、インターネットを経由した道路占用許可電いて、インターネットを経由した道路は一個人のでは、通信・電力・ガス・水道・下平成一四年三月から運用を開始した。

た場合の適否等について検証するため、実証実験版のシステムを都道府県道及び市町村道へ導入し理者及び関係公益事業者の協力を得て、直轄国道続の電子化研究会」を開催し、二県二市の道路管また、平成一二年度には「道路占用許可申請手

を行った。 実証実験の結果

- 直轄国道を自治体との事務のやり方等の違 起因するも Và
- るもの システムの容量又は機能の不足に起因 Iして V
- 等に関する不便さ(いわゆる使い勝手の悪さ) システムを操作する際の に起因しているもの 画面表示、 操作手順

年七月号参照 について、 問題点 課題が指摘された (1100

標準システム) 続に関する標準システムの基本仕様. 府県の道路管理者及び関係公益事業者の協力の 成一二年度に引き続き電子化研究会を開催 平成一三年度は、 - 地方公共団体における道路占用許可申 の検討を行った。 実証実験の結果を踏まえ、 自治体版 一請手 五 平

### 2 標準システム基本仕様の概要

により各道路管理者に対し、 は されるように要請されている。 については、 年度から運用の開始を、その他団体 先行団体 より提示され、 る指針」(平成一二年八月) た地方公共団体における情報化施策の推進に関す 方公共団体においては、 成 一三年 (主に都道府県) 平成一五年度以降に順次運用が開始 その中で、 一月に道路利用調整室長等名通知 については、 電子申請シ が自治省 道路占用の電子化に 「IT革命に対応 また、 (主に市町 国土交通省 (現総務省 ステムは、 平成一 兀

> る ·て「平成一五年度までに電子申請を可能とす よう要請した。

仕様を策定する。 的な窓口から行えるように、 数の道路管理者に対する申請 が標準的な手続により行え、さらに、 個 Þ の道路管理者によらずに申請 標準システムの基本 届出等手続が一元 広域圏の複 届出等手続

### システムの範囲

標準システムの基本仕様として提示する事務手 (1)

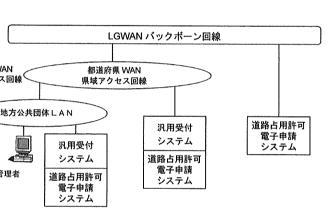


図 1 総合行政ネットワークとの接続イメージ

及び 続 業者の受領」までとする。 届 0 完了届 範囲は、 道路管理者からの許可書の発行から占用 0 作成と提出から道路管理者の受理 「占用 事 業者による申請 書 着 丰

占用物件の範囲は、 公益物件とする。

#### (2)システム構築の基本方針

と連携し、 ネットワー 申請を実現する。 盤となることが想定される のとする 標準システムの構築は、今後、 (図 ]。 ク(LGWAN) 効率的· また、連携の際には、 効果的な道路占用許可の電 0) 汎用受付システム 有効活用を図るも 電子自治体の 総合行政 基

#### (3)事務手続等の標準化

1 申請書等様式の標準化

域 るため、 にまたがる道路の占用許可申請のワンスト 請データ項目の標準化が必要である。 プ化を実現するためにも、 [用事業者の申請における利便性を確保 また、 将来的に道路管理者の管理 申請書等様式や X

#### 2 添付図書の標準化

域性等により道路管理者が審査上必要と考え 集約する。 申 0) 請種別 審査上、 「案し、各道路管理者において道路占用許可 ター |轄国道における添付図書の標準化状況を ンを策定することが望ましい 物件、 標準化の観点からは完全に統 必要最小限の添付図書を抽出 設置方法) 毎に添付図書を 地

**LGWAN** 

アクセス回線

道路管理者

6 てパターン登録できる仕組みとする。 れる図書については、 「任意添付図書」と

#### (3) 事務手続の標準化

図るためには、占用事業者における申請手続 可 及び道路管理者における審査事務を書類等の れを中心に共通化を図る必要がある。 申請から工事完了までの業務」の電子化を 占用事業者と道路管理者間の 「道路占用許

4 - 夕項目 占用料計算及び集統計の標準化 (必要なデ

バ 連携を図ることが望まれる。 等から取得できるデータを有効に活用し 道路管理者内の事務の効率化を図るために 占用事業者が入力した申請データやサー 個別審査業務及び既存業務システム等と

#### (4)システムの全体像と機能構成

#### 1 システムの全体像

果的な道路占用許可の電子申請を実現する。 として標準システムを位置付ける。 有の機能を提供する固有のアプリケーション システムと標準システムが連携し、効率的・効 インターネットによる各種申請・届出等手続 標準システムは、 元的な窓口機能を有する「汎用受付シス タルとし、 を占用事業者並びに道路管理者双方の 道路占用許可の電子申請の特 地域住民や企業等からの 汎用受付

> 能 書受領機能」、 道路管理者利用機能」から構成される(図2) 標準システムは、 「申請者利用機能」、 「申請書受領・審査結果登録」、 「申請書等作成ソフト機 「申請書送信・許可

#### 3 システムの整備形態

ずれの方式を採用するかについては、 共団体の実情に応じて検討するものとする。 用する方式」の三つの方式が考えられる。 は民間事業者が提供するASPサービスを利 備方式」、「共同利用方式」、「公益法人ある 標準システムの整備形態として、 地方公 体整

#### 今後の予定

3

準システムの基本仕様を確定し、地方公共団体に の連携等について検証を行ったうえ、 対し公開していくこととしている。 平成一四年度は、 総務省の汎用受付システムと 自治体版標

### 五 掘削抑制措置の緩和について

#### 1 掘削抑制措置の目的

2 を講じることとしてきたところである 抑 な損傷等を防止するため、道路舗装工事完了後、 上工事による渋滞等の交通の障害や道路の不経済 定期間以上、 .制する措置 道路の掘り返しを伴う占用工事を始めとする路 原則として当該箇所の掘り返しを 以下 「掘削抑制措置」 (注1)。 という。

## ・ブル敷設工事に係る措置について 第一種電気通信事業者による光ファイバーケ

旨やe‐J

高

|)度情報通信ネットワー

2

システムの機能構成

申讀書等作成 申請者利用機能 申請審送信·許可書 申請書受領・審査結果 道路管理者利用 ソフト機能 登録機能 ソフト配布申請書等作成 申請書等作成 支援無統計 申請書等編集 道路管理者用ポータル 申請者用ポータル 申請書等管理 書類データ 道路 申請等受付 ダウンロード 管理者 進捗管理 道路管理者用 申請情報管理 審查情報管理 送信データ 進捗管理 申請者用 ファイル作成 許可魯等 発行 審査結果登録 DВ 書類参照 書類参照 申請者通知 道路管理者 通知 占用事業者

ネット網の整備等を通じて、 apan戦略において、 ク社会形成基本法の 我が国が二〇〇五 超高速イン タ 趣 図 2 機能構成

行うこととした (注2)。
バーケーブル敷設工事について、特別の取扱いを置に関し、第一種電気通信事業者による光ファイすこととされていることにかんがみ、掘削抑制措年までに世界最先端のIT国家となることを目指

#### ( 措置の内容

#### (2) 措置基準

- ア 舗装後一年以上経た箇所であること。
- イ緊急性が高いこと。
- 困難なこと。 エ 掘り返しを伴わない他の手段によることが
- であること。

# (3) 措置の運用について

気通信事業者に周知。(イ掘削抑制措置に係るて、ホームページに掲載するとともに、事業者団体等を通じる等の方法により、第一種電者団体等を通じる等の方法により、第一種電気通信事業者からの工事の受付ア

事計画(注4)を提出させる。 議会等(注3)において調整し、具体的な工 あらかじめ他の占用工事と同様に地方連絡協 が光ファイバーケーブルを新設又は増設する が光ファイバーケーブルを新設又は増設する

### イ 工事計画の審査

して認定し、本件措置を適用。 られるものについては、「IT特別工事」とて、措置基準に基づいて審査し、相当と認めてのイイにより提出された工事計画につい

#### ウ 工事調整

当該IT特別工事と併せて施行することを認事を希望する他の占用事業者があるときは、事工特別工事と同時期・同区間において工

#### 工 留意事項

- (ア) 工事区間に設置する標示板については、道路占用許可条件により、別紙1、2を参考とし、「IT特別工事」の表示をさせる。 考とし、「IT特別工事」の表示をさせる。 ても、本件措置によることができるものと する。
- 行うこと。ただし、道路及び交通の状況に最も少ない時間(夜間、休日等)を選んで
  ウ 占用工事の時間については、「交通量の

よっては、昼夜兼行、その他の方法による ことができる。」とされているところであるが、総合規制改革会議や自民党 e - Ja の過程において、占用工事の時間が一律に で間に限定されているために工事期間がかえって長期化している、場合によっては、連続して工事を認めた方が道路の掘返し期間が短縮化され、全体としての混雑のコストが引き下げられるケースもある、との指摘もなされている。したがって、光ファイバケーブル敷設工事に限らず、道路及び交通の状況を勘案しながら工期の短縮化が図 あれるよう、適切かつ弾力的な運用を図るられるよう、適切かつ弾力的な運用を図るられるよう、適切かつ弾力的な運用を図る

月一三日付け建設省道政発第五十五号)等を参照。(注1)「道路の掘り返し防止対策の徹底について」(平成九年五

ことが重要である(注5)。

- 号)等。

  (注2)「掘削抑制区間における第一種電気通信事業者による光(注2)「掘削抑制区間における第一種電気通信事業者による光(注2)「掘削抑制区間における第一種電気通信事業者による光
- Ric 四五年一○月一二日付け建設省道政発第九一号)等を参加工年一○月一二日付け建設省道政発第和について」(昭和れによる事故の防止に関する対策要網について」(昭和Ric
- ついて」(平成一三年一二月二七日付け国道利第二二号)。(注5)「占用工事に関する道路占用許可の運用上の留意事項に力を、当員書館に作えてお出る対象をそり

# 今後の道 |政策のあり方|の検討状況について (その1)

# 〜社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会における議論

# 道路局企画課道路経済調査室

#### 第一回道路分科会及び 第一回基本政策部会

ることを目的とし、社会資本整備審議会道路分科 回道路分科会及び基本政策部会を開催しました。 会の下に基本政策部会を設置し、三月五日に第一 大胆な発想をもって、そのあり方を幅広く検討す 第一回道路分科会において、まず、分科会長の 今後の道路政策や行政手法について、柔軟かつ

科会へ上記事項の審議を付託しました。

分科会長

【道路分科会委員名簿

(委員) 青山

(株日産自動車会長

岡島 (日本環境教育フォーラム専務理事 (東京都副知事

金本 (東京大学教授 (上智大学教授)

黒川 (財計量計画研究所理事長

残間里江子 (㈱キャンディッド・コミュニケーション (北海道大学大学院教授

(東洋大学助教授 ズ代表取締役

員の互選により選任されました。その後、扇国土 選任を行い、塙義一氏(㈱日産自動車会長)が委

続可能な経済・社会の構築、安全で安心できる暮 交通大臣より樋口社会資本整備審議会長へ、「持

> (武蔵工業大学教授) (東京大学教授)

横島 (帝京大学教授) (高崎経済大学教授)

中条 家田 (東京大学大学院教授 (慶應義塾大学教授)

あり方」を諮問、社会資本整備審議会より道路分 らしの実現など新しい課題に対応した道路政策の

> リチャード・クー(㈱野村総合研究所主席研究員 (㈱XEED代表取締役社長

#### 【諮問事項】

策のあり方 る暮らしの実現など新しい課題に対応した道路政 持続可能な経済・社会の構築、安全で安心でき

#### 【諮問理由】

問われている。 業の空洞化、地球規模での環境問題、情報技術 構築された経済社会システムのあり方そのものが 飛躍的な発展等大きな潮流の転換期にあり、 る財政制約に加え、少子高齢化の進展、経済・産 現在我が国は、近年の経済低迷とこれに起因す

は、 また、国土の有効利用・適正管理という観点で 全国画一的との批判があり、身近な暮らしの

42

質の向上や地域の選択による個性ある地域形成を 意識も大きく変化してきている。 重視する傾向が顕著になってきているなど、 国民

検討すべき時期にあると言える。 情勢や国民意識が大きく変化している今日、 に求められるサービスについて原点に立ち返って 接に関係しあってきたところであるが、経済社会 ービスを要求するなど、暮らしと道路が相互に密 また暮らしの変化が道路に更なる高度な役割やサ これまでも、道路の整備により暮らしが変化し、 道路

手法について、柔軟かつ大胆な発想をもって、 どを真摯に評価した上で、今後の道路政策や行政 のあり方を幅広く検討することが必要である。 済・社会・国民生活に果たしてきた役割や課題な 以上のような認識を踏まえ、これまで道路の経 そ

任が行われ、 部会が開催されました。会議の冒頭、 工業大学教授)が選任されました。 第一回道路分科会に引き続き、第一回基本政策 委員の互選により中村英夫氏 部会長の選 (武蔵

# 【基本政策部会委員名簿】

(部会長

中村 英夫 (武蔵工業大学教授

(部会長代理)

(高崎経済大学教授

明 (北海道大学大学院教授

(委員)

残間里江子 (㈱キャンディッド・コミュニケーション

おける慢性的な交通渋滞や、年間死者約九、

00

今日の道路整備水準を見ると、多くの都市部に

ズ代表取締役

中条 家 白田 石 真澄 仁 (東洋大学助教授) (東京大学大学院教授

波頭 リチャード・クー(㈱野村総合研究所主席研究員) 亮 (㈱XEED代表取締役社長

(慶應義塾大学教授

まく情勢変化を認識した上で、 行政からの転換」が提案され、 席上、中村部会長から部会長試案 道路の現状、とり 道路政策の転換の 「従来の道路

### 中村部会長試案

必要性を指摘されました。

平成一四年三月五日

少したのである。

基本政策部会における議論の方向につい ての試案 ―従来の道路行政からの転換

村 英夫

1

現状認識

〜道路行政転換の機会〜

的拡大」を至上命題としてきた。 はきわめて不十分であるという認識のもとに「量 世紀にわたり精力的に整備が進められてきた。こ な状態からスタートした日本の道路は、およそ半 水準へのキャッチアップ」であり、道路の水準 )間の道路行政の基本的な姿勢は、「欧米先進国 戦後、国道さえも舗装されていないような劣悪

> とはならなくなっている。すなわち、道路ストッ クの増大とともに道路整備の限界効果は大きく減 は、地域によってはこれを必ずしも歓迎するもの いては、道路整備を熱心に望んだ国民も、 にまで形成されたと言える。そのため、 るものの、道路の量的ストックはある程度の水準 如など、確かに不十分な部分も少なからず存在す の地域格差、電線や看板などによる沿道美観の欠 ○名にも達する交通事故、 高速道路ネットワー 初期にお 現在で

も大きな転換期にあると言わねばならない。 な変化が進み、道路行政を取りまく経済社会情勢 問題などとあいまって、道路への投資環境の大き 続き、少子高齢化の急速な進展、 加えて、バブル経済の崩壊を経て経済の低迷 地球規模の環境

り、 る。 的拡大」路線から、必要性の高いものとそうでな に形成されたストックを改良して質的向上を図 いものを峻別して、無駄なく投資し、あわせて既 ックは満たされた」ことを認め、これまでの「量 この際、日本の道路行政は、「一定の量的スト 有効活用する姿勢に転換すべきであると考え

れは道路行政が時代の要請に十分対応できていな ステムや制度の改革が強く要請されているが、こ 法人民営化など、戦後の道路整備を支えてきたシ 昨今、有料道路制度、 道路特定財源制度、 特殊

意識のギャップに起因するとも言える。いがために生じた利用者や国民と道路政策の間の

る。 このような転換の方向が極めて明確に示されてい 既存施設の改善と有効活用重視へ」、と政策を切 道路行政のギャップが九〇年代以降急速に目立つ が限界に達していることを意味しており、国民と 2000:モビリティーの高い未来への構想」でも、 ツ交通住宅省の年次交通報告「Verkehrs bericht Deal for Transport: Better for Everyone」や、ドイ り替えるまたとない機会であるとも考えられる。 の時代の変化と改革への要請は、既存の「量的拡 に時代の変化に遅れをとっているともいえよう。 ようになってきたことを省みれば、道路行政は既 大」路線を転換し、「新たな選別的な重点投資と、 しかしながら、発想を変えれば、こうした今日 換言すれば、現在では、 世に出された英国の交通白書「A New 既存の道路政策の存続

し、改めるべきものは改め、今後へ向けて建設的換の契機」ととらえ、従来の政策の善きものは残政を取りまく情勢を、今後にわたる「道路行政が再び効すことを期待したい。本部会では、現在の道路行政を取りまく情勢を、今後にわたる「道路行政が再び効率とと言って良い。今こそ、道路行政が再び効率ととらえ、従来の政策の善きものは残め、今後へ向けて建設的換の契機」ととらえ、従来の政策の善きものは改め、今後へ向けて建設的換の契機」ととらえ、従来の政策の書きものは改め、今後へ向けて建設的換の契機がある。

に道路行政のあり方を審議すべきと考える。

# 2 新たな道路行政の方向性

〜選別投資、改良と活用への転換〜

できである。 さっまでもなく、道路は最も基本的でかつ大規模に広がるインフラストラクチャーであり、国民生活の向上のために必要な道路整備は十分に進められなければならない。同時に、これは国民の貴重な共有財産であり、これを有効かつ適切に活用することは、今後の我が国の経済活力や生活の質の向上に枢要な影響を持っている。このような認識に立ち、この機会を逃すことなく衆知を集めて、道路行政の転換の新たな方向を見出すよう検討すべきである。

現投資と既存施設の有効活用」へ で善と活用を最大限に考慮した「峻別した新の」「量的拡大」重視から、既存のストックの向に展開していくことが必要であると考える。

論を、

このような視座に立って、本基本政策部会の議

徹底した情報公開のもとに、次のような方

など生活者重視」の施策へ 地球環境の改善も考慮した「歩行者・自転車動車利用抑制、生活道路の復権、沿道環境・

3

「道路単独主義」から、鉄道等他の公共交

ターモーダルな総合的交通システム」の構築通機関との適切な役割分担を考慮した「イン

の支援へ域ブロックを主体した個性ある地域づくり」域ブロックを主体した個性ある地域づくり」(全国一律の、均衡ある発展、」から「地

「弾力的な料金政策の導入」への「弾力的な料金政策の導入」へので、料金を変えるなどの上等の観点に立って、料金を変えるなどの上等の観点に立って、料金を変えるなどの上等の観点に立って、料金を変えるなどの 環境改善、物・の事前評価システム」

そのための仕組みを整えることが必要と考える。に立ち返って、今後の道路行政の進むべき方向を検討すべきと考える。部会のメンバーにとどまら検討すべきと考える。部会のメンバーにとどまらとなく、道路政策の最終目的たる国民福祉の向上となく、道路政策の最終目的たる国民福祉の向上となく、道路政策の最終目的たる国民福祉の向上となく、道路政策の最終目的たる国民福祉の向上

れました。めに、その進め方について、以下の方針が確認さめに、その進め方について、以下の方針が確認さまた、部会における議論を一層活発化させるた

会議は報道関係者に限り公開とする。

会議資料は、委員ペーパーを基本とする。

サイト」で公開する。・会議資料や議事要旨は、速やかに「道路IR

### 越澤委員提案骨子

点については幅広く議論する。逐次パブリックコメントを実施し、主要な論

意見を聴取する。・必要に応じ有識者を招き、各界・各地域から

をとりまとめることになりました。議論を重ね、七月に部会としての中間報告(案)今後、月二回のペースで部会を開催、集中的に

# 二 第二回基本政策部会

議論する論点テーマを決定しました。まず、今後五回にわたって基本政策部会で第二回基本政策部会が三月二七日に開催されま

・第二回部会テーマ:「生活の質を高める」

・第三回部会テーマ:「経済活力を高める」

・第四回部会テーマ:「地域の魅力を育てる」

第五回部会テーマ:「安全を守る」「環境を保つ」

・第六回部会テーマ:「進め方を改革する」

おことをでよい、直各よび行うなまで引たりのの創造に向けて」と題して発表が行われました。越大学院教授)より「豊かで品格のある道路空間のついて議論するにあたり、越澤委員(北海道大学のいて議論するにあたり、越澤委員(北海道大学のいて議論するにある」に

働

活気とゆとりと誇り、と指摘しています。であり、都市に今欠けているのは、品格と文化と澤委員提案では、道路は都市の公共空間そのもの

# 豊かで品格のある道路空間の創造に向けて

# 1 基本的な問題意識と時代認識

「二○世紀の道路整備は、量的対応に終始せざるを得ず、質的対応や公共空間の形成は極めて不るを得ず、質的対応や公共空間の形成は極めて不に資する都市のシンボルとストックとなる道路整に資する絶好の機会であり、集中的な整備が

# は一〇年間取り組むべき基本政策)取り組むべき基本政策(今後五年間、あるい

2

①公共空間である道路と都市の再生・再開発で生

②道路空間と沿道の文化、賑わい、地権者との協問の創造を積極的に図るべき。

き。

かり、道路空間を活用したパレードなどのイ街路樹、花の維持管理への地権者の参画をは

・道路余剰地の緑地化やその維持管理などにベント等への道路空間の開放も行うべき。

を歓迎すべき。は、沿道の市民、高齢者などの積極的な参加は、沿道の市民、高齢者などの積極的な参加

業を集中的に推進すべき。
・沿道誘発効果、経済効果の高い市街地では、・沿道誘発効果、経済効果の高い市街地では、

4昭和四三年以前の都市計画道路に対する国の責

務

・同時に、必要性が薄い都市計画道路についてった時限性の積極的な支援が必要不可欠。であることを踏まえて、国による期限を区切・国が必要であると判断し、大臣決定した道路

(5)密集市街地における生活道路の整備

は早期見直しを行うべき。

果は大きいため、国の道路政策の対象とすべ災性向上及び沿道の建替、更新に伴う誘発効・密集市街地における地区内の生活道路は、防

との連動・促進。 道路・幹線道路の整備、及び沿道の市街地整備 の密集市街地、スプロール市街地における準幹線

区間が多く、実現の目途がたっていない。国路は、必要な生活幹線道路であるが、未整備の場所を表するが、大整備の関係を表していない。国際における都市計画道

限性の強力な推進が必要 はその実現化を積極的に支援するために、 時

# の文化遺産としての道路整備哲学の再構築

東京の行幸通りや日本橋、 行うべき。 とを再認識し、その適切な維持管理にあたる とともに、当初の姿の復元、 など、道路空間そのものが文化遺産であるこ 横浜の日本大通り 向上を積極的に

### (8)路面電車(トラム) 復権への強力推進

車道を廃止して路面電車専用としたり、 自動車の利用制限を行い、 市街地を維持している欧州の事例を見習うべ 歩行者優先の中心 一般

行われ、以下のような意見が出されました。 その後、越澤委員提案をベースに活発な議論が

#### 【主な意見

#### ◆移動性と多面性 (道路の機能

欧米は徹底した車社会であるが、歩行者優先 車なしに道路について語ることができたとい 中は成り立たず、車社会といかに調和させて が可能となっている。今後、車なしでは世の という二つの観点から議論する必要がある。 機能である移動性と社会資本としての多面性 があり、それを認識した上で、道路の最大の うところに、本日の越澤委員の提案の新しさ

> 確保した上で、どこかで妥協することが必要。 いくのかが我々のチャレンジ。まず移動性を

短期的課題として、渋滞解消をはじめとする が急務。その際、 移動のツールとしての道路を完成させること 客観的なクライテリアで

が都市の品格、文化、活気 (対策や箇所を)選択すべき。

都市はまだ未完成であり、その完成度を高め ることが道路行政の責任。

都市空間の美しさがないということは大きな 差が出るのではないか。 育った人たちとでは発想やスケールに大きな 人たちと、ごちゃごちゃしている環境の中で 問題。見事な景観の中で子供の頃から育った

り、 るのか等を考えることも必要。もっと日本固 戸時代の人が設計したらどのような道路にな 日本には日本固有のすばらしい美意識があ 有のものを配置してもいいのではないか。 例えばそれを橋に応用したらどうか、 江

# ・地域、国土との関係

国土全体がどういう姿になりたいのかという しくみが必要ではないか。 求とは何なのかということを見極める新しい 裏には政治要求が入っている。本当の地元要 全体像が必要である。 地元要求、 住民要求の

生活の質を高めるという視点では、

遠隔な土

地の生活の質をどうするのか。

域計画をリードする道路計画があってもい 地域計画と道路計画の整合性をとるべき。 のではないか。 地

#### ◆公と私、PI

が問題。 る。「公」のパワーが小さくなっていること を成立させるためのPIであれば、意味があ 「公」の範囲を拡大すべき。よりよい 「公」と「私」という問題を考えた場合、 「公」

PIをやるにあたって重要なのは何万人の意 とされてきたもの。どういう選択肢をとるの ではなく、先導的に行うもの、これまで見落 う国民の意見に答えるべき。国策として何を 不要な道路を造っているのではないのかとい 見を聞いたということではなく、一人でもい かという理由を明確にすべきではないか。 やるべきかという視点が重要。平均的なもの いので光るものを拾い上げることこそ重要。

46

# フランスの有料道路制度に関する調査を終えて

道路局路政課課長補佐 小林 靖

られますので、ここでは、個人的に印象に残っていることを中心に気ままにつづらせていただ が、有料の高速道路の建設・運営を行っています。今回は、高速道路のコンセッションを所堂 契約により、民間会社や特殊会社(混合経済会社と訳され、国が過半数の株式を保有している。 ら一七日(日)までの七日間フランスに出張しました。フランスでは、コンセッション(特許) 国土交通省道路局、日本道路公団、首都高速道路公団から計九名が参加しました。 するフランス設備省、コンセッション会社(SANEF、ASF)、フランス高速道路協会 (ASFA)を訪問することができました。今回、フランスの有料道路制度に関する調査には 以下、調査の概要を簡単に報告させていただきますが、調査団としての報告は、別途まとめ この度、フランスの有料道路について調査する機会をいただき、 去る三月一一日 (月)

# フランス到着まで

し、フランスのシャルル・ド・ゴール空港に到着三月一一日午後一七時三〇分に成田空港を離陸

行便の席が予約できず、香港経由となったために、ば、一二~一三時間で到着するところですが、直時間では、一二日午後二時)でした。直行便ならしたのは、現地時間で翌日一二日の朝六時(日本

約二〇時間の長旅になってしまいました。

空港からパリ市街までは、都市高速道路を走りました。パリの都市高速は無料です。都市高速にのってから一般道に降りるまで料金ゲートを通過のってから一般道に降りるまで料金ゲートを通過で無料の高速道路を通行したのでした。平日の朝七時頃は通勤ラッシュの時間帯で、都市高速が渋七時頃は通勤ラッシュの時間帯で、都市高速が渋まれ、空港から市街まで渋滞がなければ約三〇分まれ、空港から市街まで渋滞がなければ約三〇分まれ、空港から市街まで渋滞がなければ約三〇分まれ、空港からパリ市街までは、都市高速道路を走りのところが倍くらいかかってしまいました。

# インタビュー

設備省道路局コンセッション監理部への

監理部を訪問しました。ここは設備省の地方機関一三日は、リヨンにある道路局コンセッション

TGVで二時間強といったところです。リヨンに置かれています。パリからリヨンまではではなく、本省の一部なのですが、パリではなく

に対応していただき、説明を受けました。監理部プレジダンのLépingle氏を含め三名の方

① コンセッション監理部の紹介

をコントロールしている。 をコントロールしている。 をコントロールしている。 をコントロールしている。 をコントロールしている。 をコントロールしている。 をコントロールしている。 をコントロールしている。

# ② コンセッション会社

田に七、○○○ M以上ある。コンセッション会社は、昨年までは九社あり、国が過半数の株式を保有する混合経済会社八社、完全民間会社一社であったが、新しく完全民間会社二社が加わり、現在、コンセッション会社は一社はすべて株式会社であり、また、コンらー一社はすべて株式会社であり、また、コンらー社はすべて株式会社であり、また、コンらー社はすべて株式会社であり、また、コンらー社はすべて株式会社であり、また、コンらー社はすべて株式会社であり、また、コンらー社はすべて株式会社であり、また、コンらー社が株式を民間に売却しようとしているが、コンセッション上の取扱いは変わらないるが、コンセッション上の取扱いは変わらないるが、コンセッション上の取扱いは変わらないるが、コンセッション上の取扱いは変わらないるが、コンセッションとの取扱いは変わらないるが、コンセッションとの取扱いは変わらないるが、コンセッションとの取扱いは変わらない。

### ③ 高速道路の性格

「高速道路は国のもの」という考え方が基本。コンセッション会社が、高速道路の整備のため設した時点で国有財産に編入される。コンセッション会社は、元々国のものを使っているのだから、コンセッション期間が終了すれば国に使から、コンセッション期間が終了すれば国に使から、コンセッション期間が終了すれば国に使から、コンセッション期間が終了すれば国に使から、コンセッション期間が終了すれば国に使いた。

### ④ 高速道路の管理

コンセッション会社が道路工事を行う場合でする(供用する)ことが義務付けられており、コンセッション会社は、常にサービスを提供



設備省コンセッション監理部へのインタビュー

方長官)の許可が必要である。も、通行が制限されるものであれば、知事(地

許可を得て立ち退かせることになる。ずに建物が建てられた場合には、国が裁判所の警察に委託する。また、道路に知事の許可を得警のでの、当時のでは、知事が判断し、

物など障害物があればすぐに除去する。パトロールを行っており、トラックから落ちたパトロールを行っており、トラックから落ちた

日帰りは結構ハード。着したのは九時を回っていました。パリ~リヨンた。夜七時にリヨンを出発し、TGVでパリに到間に及び大変貴重な情報を得ることができまし間に及び大変貴重な情報を得ることができまし

です。 Lépinglevoんたちは終日インタビューだったようったと記憶しています。)が訪れていたらしく、ったと記憶しています。)が訪れていたらしく、

# 設備省道路局へのインタビュー

下鉄で向かいました。入っており、地下鉄が一番便利だというので、地設備省道路局は、デファンスの新凱旋門の建物に一四日午前中は、設備省道路局を訪問しました。

設備省道路局の国際担当のLéger氏を含め四名

のでした。 ました。質問を矢継ぎ早にしたためでしょうか? れているので、少し休憩したいと言われてしまい ューの途中、一時間以上も私たちから突き上げら と断られましたが、それでも約二時間インタビュ 税の仕組みに関する質問については答えられない の方に対応していただきました。専門的な質問や ーをさせていただくことができました。インタビ 設備省道路局からの説明の概要は次のようなも

#### 1 高速道路資産の所有

も構造物も建設の都度国のものになる。 は、その都度国有財産に編入される。道路本体 するために高速道路の用地として入手した土地 セッション会社が、コンセッション契約を履行 高速道路の資産は常に国のものであり、コン

### 2 コンセッション会社が支払う税

軽減してほしいという要望はない。 支払うべき税については理解しており、 業と同様に税を支払う。コンセッション会社は、 加価値税、不動産税、国有地使用料など他の企 コンセッション会社は、法人税、事業税、付 税金を

ッション期間中は用地取得費の償還と国有地使 取得と同時に国有地に編入されるため、コンセ コンセッション会社の負担で取得しているが、 も払わなければならない。(高速道路の用地は 国有地使用料は、国有地を使用する者は誰で

> まう! 用料の支払いがダブルで会社の負担となってし

### 3 有料道路とするメルクマー

例外的に、 とも可能である フランスの高速道路は無料が原則であるが、 建設・運営費のために有料にするこ

ル。 り利用者が選択できるかが一つのメルクマー れない。 の高速道路があることは、フランスでは考えら 高速道路。東京のように大都市の真ん中に有料 国土開発上、地方の活性化を図るため整備する 高速道路と都市から四〇~五〇㎞の通勤圏内の 有料道路とするかどうかは、代替の道路があ 無料にしておかなければならないものは

#### (4) 料金

がコンセッション契約で決められる。 自由に料金を設定できる。 その範囲内であれば、営業的な面から会社が コンセッション会社が徴収する料金は、 上限

会社)

へのインタビュ

四日の午後は、

コンセッション会社の一つで

SANEF(フランス北部東部高速道路

フランスに通行料を払わない」ことがあげられて 王と結婚したときからの約束で、ブルターニュは の理由の一つとして「一五世紀にアン女王がルイ ついて大変詳しく説明していただきましたが、そ ブルターニュ地方の高速道路がなぜ無料なのかに いました。このことが公式な理由なのか確認しま Léger氏は、ブルターニュ地方の出身らしく、

とおりです。

応していただきました。その説明の概要は、次の

いる混合経済会社です。

国際担当の Burger氏に対

リの北から東方面の高速道路の建設・運営をして あるSANEFを訪問しました。この会社は、 られているのでしょうか? せんでしたが、一五世紀の約束が現在も守り続け



#### 設備省道路局へのインタビュ

#### 1 SANEFの概要

社長は国からの出向者。 金徴収に従事)。国が株式の九九%を保有し、 八〇〇人がオペレーターやワーカー (二〇〇一年一月一日現在)で、そのうち約一、 ES(ラジオ放送局)などを子会社に持ってい ィの高速道路を建設・運営している会社)、し SANEFIX, SAPN SANEF本体の職員は、 (パリ〜ノルマンデ 約二、六〇〇人 (作業や料

ーランドなどに進出している。 を外国で生かしており、中国、 これまでフランス国内で培ってきたノウハウ ハンガリー、 ポ

#### 2 高速道路の建設・運営

ければ、 三〇〇㎞の高速道路を管理しているが、AIがな 断するルートの一部)という幹線を含め、約一、 リから北に延びるAI(フランスを南北に縦 他の路線の債務の返済ができない。

契約を締結してきた。 会社がやりたがらないところもコンセッション セッション期間を延長することを条件に、他の 建設して欲しいと要請されたことがある。 国から、 儲かっているからそうでない路線も コン

る横断高速を整備していくことになる。 きており、 高速道路の整備の政策は、 これからは既存の高速道路を連絡す ほぼ終了の時期に

(3)

道路情報

立し、 提供するのはSANEF。他のコンセッション 察に優先的に提供するが、道路情報を利用者に ループ外の一般のラジオ放送局を使っていた 会社も同様 グループ内に一九九三年にラジオ放送局を設 あまりやってくれなかった。事故情報は警 道路情報を流している。それ以前は、 グ

外では買収できず、契約は公証人の前で行うが日 本でも同じなんでしょうと言われ、 高速道路の用地は、国有財産部局が決めた金額以 インタビューの際、 Burger氏からフランスでは 日本では用地



SANEFへのインタビューを終えて

答えたら、 買収の契約を公正証書で交わすことはまずないと いました。 信じられないという表情をされてしま

勝することを期待していると言っていました。さ 氏が、ワールドカップでフランスが決勝に残り優 すがフランス! インタビューが終わってから、 帰り際にBurger

# ASF (フランス南部高速道路株式会社) 、のインタビュー

有)。 の四九%を民間に売却することが決まっています 経済会社の一つですが、二〇〇二年四月から株式 ンス国内ではコンセッション会社の最大手。混合 始めに訪れたのがASFです。この会社は、 (インタビューの時点では株式の九九%を国が保 五日午前は、二つの機関を訪問しましたが、 フラ

説明は、 国際担当の Bidaud氏から伺いました。

1

ASFの概要

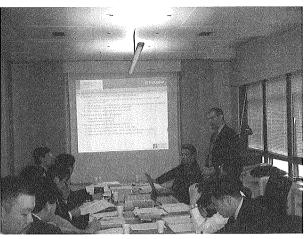
送局などがある。 路を運営するコンセッション会社) ŋ 二〇〇名 (二〇〇一年一二月三一日現在) ループ企業には、ESCOTA(ローヌ渓谷道 速道路の建設・運営を行ってきた。職員は約八 一九五七年に設立され、 そのうち約半数は料金徴収などの従事。 これまで四五年間高 やラジオ放

ルジェリア、東欧などに進出している。活用する事業が進められており、ギリシャ、ア活用する事業が進められており、ギリシャ、ア

八〇〇㎞を供用し、約三二〇㎞を建設中。ンセッション契約を締結しており、既に約二、現在、約三、一〇〇㎞の高速道路についてコ② 建設・管理している高速道路の延長

かなりの投資をしている。 騒音、水質保全、野生動物の保護については、

料金収受システム)についてぜひ説明したいと話Bidand氏は、テレペアージュ(ETCのような



ASFへのインタビュ-

フランスの有料の高速道路は現在約七、

五〇

コンセッションによる高速道路の建設・運営

すると約六、四○○億円)の料金収入がある。

五三億五千ユーロ(一ユーロ=一二○円で換算○㎞であり、コンセッション会社全体で年間約

が残念です。まいました。時間があれば、伺いたかったのですされていましたが、時間が足りずお断りをしてし

スビルでした。 の建物のように見えますが、その壁の中に入れば、の建物のように見えますが、その壁の中に入れば、

# インタビューASFA(フランス高速道路協会)への

ていただきました。 SFAでは、Mesqui氏とSeddi女史から説明をしフランス出張の最後の訪問先がASFAです。A

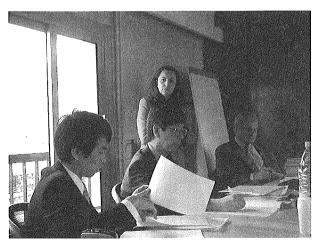
### ① ASFAの概要

> ○人である。 コンセッション会社全体の職員は約一八、○○

き継ぐ。期間が満了になれば、道路資産はすべて国に引路の建設・運営を行っており、コンセッション路の建設・運営を行っており、コンセッション会社は、国に代理して高速道

契約に明記されているので、コンセッション会料、国土整備税などを支払う。コンセッション付加価値税、不動産税、職業税、国有地使用③ コンセッション会社が支払う税

社は支払わざるを得ない。協会として税の軽減



ASFAへのインタビュー

の要望をしたことはない。

#### 4 EU指令

いる。 ったために、コンセッション期間が延長されて 社に認めれていた政府の債務保証がされなくな ている。その一環として、それまで混合経済会 EU指令により正当な競争の確保が要請され

こともできなくなった。 また、 黒字の路線で赤字の路線をカバーする

驚かされました。彼女がいないとASFAが機能 のサブコンセッションまで実に幅広くご存知で、 始まり、税金、テレペアージュ、サービスエリア 答えてくれました。コンセッションとは何かから しないのではないかと思われるほどの方でした。 Seddi女史は、私たちの質問に的確かつ迅速に

#### 雑 感

情景や感じたことを書かせていただきます。 (その1) パリの都市景観 雑感として、 今回のフランス出張で、 見かけた

から放射状に伸びる幅の広い道路、 スマンに作らせた都市計画を基礎として、 られ、上がってみました。ナポレオン三世がオー ってみては、と在仏大使館のアタッシェから教え 凱旋門の屋上からパリ市街が一望できるから上

整えられた街並みは、すばらしい。ただ、ベース

高さと色調が

凱旋門

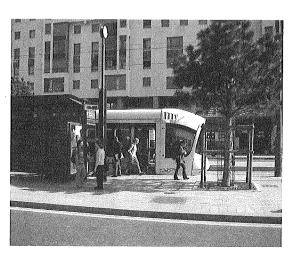
のかな、と考えさせられます。 現代とマッチしていない部分をどう修正していく では慢性的な渋滞が発生しているなど、 となる都市計画が近世のものであり、 ロータリー 機能的に

いでしょうか。 して、街並みを共有の財産として後世に伝えてい じようにしなければいけないとのこと。そこまで た外壁を一枚残して立て直すか、色調を周囲と同 こうとする姿勢には、学ぶべき点も多いのではな また、建物を建て直すときなどは、 道路に面

# (その2) リヨンの路面電車

乗ることが出来ず残念でしたが、路面電車の復権 答えが返ってきました。 ないが、近年、地球温暖化など環境問題がクロー なんですね ズアップされるようになってからだろう、という か通訳の方に尋ねてみると、 かったので、いつ頃から路面電車が走っているの 所がありました。停留所も走っている車両も新し リヨンの駅前広場を抜けると、 時間的な余裕がなくて、 いつ頃からかわから 路面電車の停留

深く感謝し、筆を置かせていただきます。 報を収集できたことをはじめ、実に有意義なもの 様と、このような機会を与えていただいた方々に でした。パリで対応していただいた関係機関の皆 今回の出張は、フランスの有料制度について情



リヨンの路面電車

# ボランティアと道路法 道路法令関係Q&A

### 道路局路政課

A:路政課係長

B:二年目突入の路政課係員

T:四月から新しく路政課の一員になった新人係

Ę

(ある昼休み、食事に向かう一コマ)

っかり初夏ですね。 じですね。沿道の木々も緑に覆われて、もうすT:いやぁ、今日はまさに「五月晴れ」という感

アで地域や企業の皆さんに積極的に参加していことある? 道路管理においても、ボランティところで、T君。ボランティア活動ってしたB:そうだね。花壇にも花が咲いててきれいだね。

T:そういや、僕も近所の道路清掃に参加したこただいているんだよ。

た活動が行われているんでしょうか。とがありますね。Bさん、具体的にはどういっ

地域では、除雪をしていただいていることもあB:道路の清掃の他、花壇の手入れや植樹、積雪

るんだよ。

すか。 T:へぇ、そうなんでしょうか。道路の清掃や除雪 だったりするんでしょうか。道路の清掃や除雪 は道路法上どのように位置付けられているんで は道路法上どのように位置付けられているんで

は何かというと、めた基本法であるけれども、では道路の管理と

B:うん、T君、道路法は道路の管理について定

する積極、消極の一切の作用」としての道路の本来の機能を発揮させるために「道路管理者が、一般交通の用に供する施設

のことをを指すんだ。

用負担を課すこと(第六十七条)など、様々な分(第七十一条)を行うこと、道路のための公四条)、道路標識の設置(第四十五条)、監督処四条)、道路標識の設置(第四十五条)、監督処四条)、道路標識の設置(第四十五条)、監督処理を対している。

単なる事実行為にすぎないこともある。あることもあり、私法上の行為のこともあり、内容が含まれるんだ。それらは公法上の行為で

では、その管理の主体は誰かというと、もちろん原則的に道路管理者なんだけれども、他のろん原則的に道路管理者なんだけれども、他の代行する場合、地方整備局長等が道路管理者の権限を委任行使する場合が表うだし、それに私人が行う場合もある。ただ、私人に関しては、人が行う場合もある。ただ、私人に関しては、人が行う場合もある。ただ、私人に関しては、上田の許可、工事の施行命令その他の行政権限を行うことは適当ではないと考えられることから、道路の新設、改築又は修繕に関する工事及ら、道路の新設、改築又は修繕に関する工事及ら、道路の新設、改築工は修繕に関する工事及が維持以外の管理を行うことはできないんだの第二十条参照)。

T:なるほど。

れ B∶道路の新設、改築、修繕、維持とは、それぞ

改築 既設の道路法上の道路の効用、機能等新設 道路法上の道路を新たに設けること。

維持 常時反復して行われる軽易な保存行を現状より改良するための工事。

為。 発展 反復して行れれる軽易な

と定義される。 する工事。 する工事。

だ。

だ。

だ。

だ。

だ。

だ。

だの

が

のうち、

「道路の維持」にあたるんれ、

除雪をしていただいているわけだけれども、

れ、

除雪をしていただいているわけだけれども、

で、ボランティア活動で道路の清掃や並木の手入

T:そういえば、Bさん。道路法で確か「道路管T:そういえば、Bさん。道路法で確か「道路管

十四条にB:おっ、T君、よく勉強してるね。道路法第二

うことができる。」 けて道路に関する工事又は道路の維持をおこな 「道路管理者以外の者は、道路管理者承認を受

と規定されているよ。

要になる、ということですか。
木の手入れをする時も、道路管理者の承認が必
T:ということは、地域住民の皆さんが清掃や並

書き及びそれを受けた道路法施行令第三条でB:それはちょっと違うんだな。第二十四条但し

与えない軽易な道路の維持」は土砂の局部的補充その他道路の構造に影響を「道路の損傷を防止するために必要な砂利又

認にからしめる実益が少なく、実際上も承認手とされているんだ。軽易な維持については、承については、道路管理者の承認を要しないこと

が望ましいからね。維持行為を行っていただくことを促進すること維持行為を行っていただくことを促進すること

の維持に該当するんだ。

T:じゃあ、清掃や並木の手入れなどのボランティア活動は特段、道路管理者の承認がなくても イア活動を行う人との間にコミュニケーションが図られないこととなると、なんらかの支障が 出てきそうな感じがするんですが。

B:うん、そうなんだ。その点、以前は必ずしも 道路管理者とボランティア活動の主体との間に 十分にコミュニケーションが図られてなかった 直があって、作業内容、規模、時期等について 道路管理者との合意がなされていなかったり、 事故等による補償についても確立されていなかったり、 マア・サポート・プログラム」というものが考 え出されたんだよ。

もあるよ。

か。
すか。Bさん、それはどういったものなんですT・「ボランティア・サポート・プログラム」で

理者の三者が協力して道路の清掃、緑化、美化域住民、企業などの皆さんと、自治体、道路管B:ボランティア・サポート・プログラムとは地

されているんでしょうか。 T:実際、どういった方々がボランティアを実施

だいているよ。

るよ。あと、NPOが実施団体になっている例の集まり等々、様々な団体に参加して頂いていB:小学生、地域の自治会、企業の有志の人たち

ことをいうのでしょうか。葉は最近よく聞くんですが、どういった団体のT:NPOですか。Bさん、「NPO」という言

法人は、その名のとおり営利をその目的としな (NPO法)が制定されて、環境の保全を図る (NPO法)が制定されて、環境の保全を図る 営利活動法人(NPO法人)として位置付け、 対して、平成一○年に特定非営利活動促進法 として位置付け、

54

○道路法

(道路管理者以外の者の行う工事)

第二十四条 道路管理者以外の者は、第十二条、第十三条第三項又は第十九条 から第二十二条までの規定による場合の外、道路に関する工事の設計及び実 施計画について道路管理者の承認を受けて道路に関する工事又は道路の維持 を行うことができる。但し、道路の維持で政令で定める軽易なものについて は、道路管理者の承認を受けることを要しない。

○道路法施行令

(道路管理者以外の者の行う軽易な道路の維持)

- 第三条 法第二十四条 但書に規定する道路の維持で政令で定める軽易なもの は、道路の損傷を防止するために必要な砂利又は土砂の局部的補充その他道 路の構造に影響を与えない道路の維持とする。
- ○特定非営利活動促進法

(目的)

第一条 この法律は、特定非営利活動を行う団体に法人格を付与すること等に より、ボランティア活動をはじめとする市民が行う自由な社会貢献活動とし ての特定非営利活動の健全な発展を促進し、もって公益の増進に寄与するこ とを目的とする。

(収益事業)

第五条 特定非営利活動法人は、その行う特定非営利活動に係る事業に支障が ない限り、その収益を当該事業に充てるため、収益を目的とする事業(以下 「収益事業」という。)を行うことができる。

(略) 2

な形で道路管理 これ 考えていかなけ から僕たちも、 着いたよ、 関 Т れば ゎ 君。 Ų4 7 ならない この店だよ。 0 てもらえば

団体が登録され きたりするんだよ。

ってい

るよ。

最近、

在までに、

参画のあり方についても、

議論が活発に行 その政府活動 五千を超える 動に支障が b

ない

限り、 れども、

収益事業を行うこともで

その行う特定非営利活

わ

Ō

であるけ

れるようになってきて ろんな人々にどのよう いるところだよ

て、 は ス V3 夕 1/1 が、 知恵もでてこない か なり お L から 1/1 んだよ。 ね っかり食 腹 が減っ

午後からも仕事、 頑張ろうね

道行セ 2002.5

# 道路占用Q&A(第10回)

# 道路占用と道路使用(その2)

# 道路局路政課道路利用調整室

ついては以上です。カーの走行、それと路面の道路標示の取扱いに近相談のあった、添加看板による案内と宣伝

#### ○○町職員

(打合せ室から出てくる。) ありがとうございました。

#### 大野係員

あっ、お疲れさまです。

#### 収上係員

ったみたいね。 一二月に予定している町政施行一〇〇周年記

#### **入野保員**

(LIKATA) きなんですよ〜。 是非参加しなきゃ。お祭りとかイベント大好

#### **圾上保員**

ちゃいましょ。まず、道路使用許可の根拠規定は?はいはい、その前に課長からの宿題を片づけ

けなければならないとされていますね。等を行おうとする者は所轄警察署長の許可を受事・作業、露店や屋台の出店、祭礼行事やロケ事ので、選路交通法第七七条第一項では、道路での工

#### 坂上係員

道路占用との違いについて何か気付いた?

#### 大野係員

「道路占用」は、道路法に定められている一定の「工作物、物件又は施設を設け、継続して定の「工作物、物件又は施設を設け、継続して定の「工作物、物件又は施設を設け、継続して定め「工作物、物件

#### 坂上係員

法による使用行為について許可が必要だというはモノの設置に限らず、一般的な通行以外の方いては、モノを設置する行為そのもの、あるいについて許可が必要であり、「道路使用」につ路に設置して継続的に当該部分を使用することのまり、「道路占用」については、モノを道

ことね。

#### 大野係員

具体的にはどういう違いになるんですか?

#### 坂上保員

一ヵ月が対象になるということになるわけ。 がに看板を設置しておく期間として一ヵ月なら だけど、道路占用許可は、基本的には、その場 だけど、道路占用許可は、基本的には、その場 で設置しようとする場合、道路使用許可は、看

#### 大野係員

なるほど。

#### 坂上係員

えてみて。 じゃあ、今回の相談で看板以外のケースも考

#### 大野係員

用許可は必要のようですね。

号として公安委員会が定めているようなので使による街宣は、道路交通法第七七条第一項第四用だから、占用許可は必要なし。ただし、車両用だから、占用許可は必要なし。ただし、車両

上での工事や作業が必要だから、道路交通法第の関係では、路面に書き込みをするためには路禁止行為に引っかかりそうですね。道路使用と禁止行為に引っかかりそうですね。道路に関するためないけど、道路法第四三条の道路に関する

使用許可が必要と言うことになるのかな? 七七条第一項第一号に該当するものとして道路

ことだと思うけど。 るような物件の設置等が禁止されていると言う そこは、道路交通法第七六条の禁止行為とし **一道路標識に類似する物件やその効用を妨げ** 

#### 大野係員

あっ、そうか。

#### 坂上係員

七七条第二項を比べてみて。 他には道路法第三三条第一項と道路交通法第

#### 大野係員

ずれかに該当するときは、 可をしなければならない。」となっていますね。 路交通法では「申請に係る行為が次の各号のい に限り・・・許可を与えることができる。」、道 は「政令で定める基準に該当する適合する場合 許可基準の規定ですね。えーっと、道路法で 所轄警察署長は、許

で、違いは?

ということでしょうか? ど、道路交通法は「許可をしなければならない。 道路法は 「許可を与えることができる。」け

そう、 講学上の整理では、 道路占用許可は、

> 管理者の自由裁量に属するものとされているの 場合に禁止を解除して適法に行うことが出来る 占用の許可をするかどうかは、原則として道路 ようにする処分と整理されているのよ。そして、 的に禁止されていることを前提として、特定の 上での工事・作業や露店の設置等の行為が一般 し法律上の地位を付与する使用権の設定行為 人が生まれながらには有していない権利を設定 (特許) とされていて、道路使用許可は、 道路

#### 大野係員

ちょっとイメージが沸かないんですが……。

坂上係員

たわよね。 道路占用の許可に当たって考えることは教え

#### 大野係員

性でしたね。 まず、占用物件該当性、次に、許可基準適合

#### 坂上係員

可しないことができるのよ。 管理者はこれらに適合する場合でも、 それは許可できる最低の基準であって、道路 占用を許

#### 大野係員

どういうことですかり

#### 坂上係員

判断して、占用を許可することができない理由 一般的には、道路管理者は客観的な事情から

> 面から、慎重な審査を行うべきであるという考 けないという考え方を「計画性の原則」、道路 の構造の保全及び安全かつ円滑な交通の確保の の土地利用計画と調整されたものでなければい 将来の道路計画や都市計画、その他の道路周辺 考え方を「公共性の原則」というの。それから、 は、公共性の高いものを優先させるべきという るといわれているわね。道路占用相互の関係で 共性の原則、計画性の原則、 の考慮要素としては、明文の許可基準以外に公 書いてあったわ。例えば、占用許可に当たって ても違法、不当なものでないって、ものの本に ものとして認められない場合、不許可処分にし があり、当該占用が必ずしも社会生活上必要な 安全性の原則があ

#### 大野係員

え方を「安全性の原則」というのよ。

ました。 なんかややこしいですね。混乱してきちゃい

(終業のチャイム♪)

坂上係員

# あ・し・た。フフフフ-----。

今日はここまでにしましょう。続きはまた、

大野係員 うっ、知恵熱が……。

#### 渡邊課長

(今回は出番無しかぁ……。)

(続く)

#### 訴訟事例紹介

# 加須市道自動車冠水事故

# 道路局道路交通管理課訟務係

# 加須市道自動車冠水事故損害賠償請求事件

[二審判決] 平成一三年五月三一日 浦和地方裁判所 請求一部認容

#### 1 事件の概要

東京高等裁判所

請求一部認容

(確定)

原告の妻が、原告所有の車両を運転して被告加原告の妻が、原告所有の車両を運転して被告がらの集中豪雨により発生していた冠水部分(最大水深二メートル超)にて、車両が水没し、走行大水深二メートル超)にて、車両が水没し、走行の道路管理に瑕疵があった旨主張し、損害賠償請の道路管理に瑕疵があった旨主張し、損害賠償請求をした。

(請求金額:一四五万四、八五〇円

ス)に通じる道路で、本件ボックスに通ずる部分設置されているカルバートボックス(本件ボックから分岐し、東北自動車道の下側を横断する形で本件側道は、東北自動車道に並行する本件市道

「冠水時進入注意」の標識が設置されている。た、本件市道との分岐点には、分岐を示す標識とを底部として下り坂から上り坂になっている。ま

### 2 両者の主張

① 本件側道及び付近の道路の瑕疵の有無

7

原告の主張

本件事故当時、本件側道付近の本件市道は、集中豪雨の後で見通しが悪く、通行者が当該道路の形状及び標識を認識し得ない状況であった。そもそも標識については、設置位置が悪く、通行者が本件側道に進入する際にこれを認識するのは困難であり、また、たとえ認を認識するのは困難であり、また、たとえ認を認識するのは困難であり、また、たとえ認を認識するのは困難であり、また、たとえ認なかったとしても、その標示内容は大規模ななかったとしても、その標示内容は大規模ななかった。よって、本件側道及び付近の道路には瑕疵があったといえる。

被告の主張

1

れば、本件側道の手前で当該道路の形状及び本件市道の通行者が通常の注意を払ってい

近の道路に瑕疵があったとはいえない。道路標識を認識し得たから、本件事故当日のような冠水時には本件側道への進入を回避でまたはずであり、また、進入したとしても、連常の運転をしていれば本件側道の傾斜を認識して、車両を停止し、後退させることにしずができたはずである。よって、本件側道及び付できたはずである。よって、本件側道及び付できたはずである。よって、本件事故当日の道路標識を認識し得たから、本件事故当日の

② 被告加須市の責任

#### ア 被告の主張

本件側道では、本件事故以前に本件ほどの大規模な冠水が生じたことがなかったため、本件事故当日、被告には本件側道が冠水し、連入車両に危害が及ぶことを予測することはできなかった。また、被告は本件事故当日、市内各所で水害対策にあたっていたため、集中豪雨からわずか四時間のうちに本件側道が冠水したことを覚知し、進入口へバリケードを設置する等の危険回避措置を講ずることは不可能であった。よって、被告は、不可抗力不可能であった。よって、被告は、不可抗力不可能であった。よって、被告は、不可抗力不可能であった。よって、被告は、不可抗力を設置する等の危険回避措置を講ずることは、本件側道では、本件事故以前に本件ほどの本件側道が対象が表し、

#### イ 原告の主張

により本件ボックスの排水設備が十分機能し照らし、本件事故当日、前日からの集中豪雨被告は、本件側道における従前の冠水例に

被告は、本件事故により原告が被った損害を 能であったとはいうことはできない。よって、 賠償する責任がある。 ていたのであるから、本件側道が冠水し、進 スの水位異常を知らせるファックスを受信し 被告は、本件事故の三時間前に、本件ボック 入車両に危害が及ぶおそれがあることを予測 なくなることを知り得たはずである。しかも、 事前に危険回避措置を講じることが不可

#### 3 過失相殺

#### 7 被告の主張

拡大につき重大な過失がある。 事故に至ったのであるから、事故の発生及び の形状及び標識を認識できたにもかかわら 故当時、 路状況を地図で調べていたことから、本件事 通行したことがあり、また、前日に付近の道 原告の妻は、本件事故以前にも本件側道を 漫然と運転して本件側道に進入し、本件 通常の注意をしていれば、当該道路

#### 1 原告の主張

囲が暗くて標識の内容は認識できず、冠水し ルで走行していたのである。事故当時は、 そのため、本件事故当日、本件市道を走行す く、付近の道路状況も熟知してはいなかった。 原告の妻は、本件側道を通行したことはな 前照灯を点灯し、時速二〇キロメート 周

> 本件において過失相殺は問題にならない。 えなかった。よって、原告の妻に過失はなく、 た本件側道も黒く濡れた平坦な道路にしか見

#### 3 判決の概要

賠償額は損害額(請求額に同じ)から七割を減じ るが、原告にも相当程度の過失が認められるため、 た額が相当である。 被告は、原告の被った損害を賠償する責任があ

#### 4 判決のポイント

(1)

に、本件側道への進入防止措置を可及的速やかに 理者としては、右危険から通行者を保護するため 本件側道の傾斜を認識する前に水没する危険があ 能性があること、また、進入時の速度によっては ることは十分に考えられたのであるから、道路管 かく本件側道を平坦な道路と過信して進入する可 件市道の通行者がその不注意の有無、程度はとも 体を禁ずるものではなかったことに鑑みれば、本 点に設置されていた標識が本件側道への進入に際 灯をつけても暗く、見通しが悪かったことや分岐 に本件側道に瑕疵があったと言うのは相当ではな しての注意を呼びかけるものにとどまり、 いが、本件事故当時、事故現場付近の道路が前照 本件側道が冠水していたという一事から、 本件側道及び付近の道路の瑕疵 進入自 直ち

> といえる。 かった本件側道及び付近の道路には瑕疵があった 講ずるべきであった。よって、これがなされてな

## 被告加須市の責任

で原告が被った損害を賠償する責任がある。 被告は、その道路管理の瑕疵を理由に、本件事故 こともまた不可能ではなかったといえる。よって、 クスにバリケードを設置し、事故発生を回避する の他のボックスに可能であったように、本件ボッ とが不可能であったということにはならず、付近 該ファックスを見た時間が事故発生後であったと 受信していたという事実が存する以上、実際に当 しても、本件側道における冠水発生を覚知するこ 本件ボックスの水位異常を知らせるファックスを 被告が、本件事故発生三時間前に道路公団から

#### (3) 過失相殺

かなく、七割の過失相殺を行うのが相当である。 べき注意を欠いた、 ら、その運転操作は車両の運転者として当然払う るほどのスピードで走行し、水没したのであるか 傾斜を認識してから停止、後退するが不可能にな 入し、また、進入後もその主張とは裏腹に側道の さらに速度を落として徐行し、細心の注意を払っ て運転すべきところ、注意を怠り、本件側道に進 読めないほど暗く、見通しが悪かったのであれば、 原告の妻は、本件事故当時、 軽率なものであったというほ 本件市道が標識も

に住む妹夫婦が家の一室を私の

ありましたが、最近では南荻窪 クで歌いまくるといったことも のため、つい宿舎付近のスナッ きまして、最初のころは寂しさ り妻子を地元に残して上京して

# 馬は温泉パラダイス



#### 群馬県東京事務所 三川 達也

#### はじめに

だいていますので今まで以上に ております。私はとんびになっ さんには日頃大変お世話になっ の三川(みかわ)と申します。 どうぞよろしくお願いします。 て二年目になります。今年はと んび会の副会長をやらせていた 国土交通省ととんび会のみな みなさんこんにちは。群馬県

ないくいんしんしん しゅんしんしん しゅんしん しゅんしん しゅんしん しゅんしん しゅんしん

は家業で忙しい妹夫婦の子育て とが多くなっています。そこに 象がおこっています。 に集結するといった不思議な現 おりますので、親子全員が東京 を手伝いにきている私の両親も

にいくことだけではけっしてな とはとんびでつるんで酒を飲み 現在、 私が、熱中しているこ

東京での生活について

く、歯の治療をすることです。

私の行く歯科では治療につい

東京に単身赴任することにな

に全部白い歯にしたいと思いま 勉強になります。東京にいる間 ということはこういうことかと ができます。説明責任を果たす のでお互いに納得した上で治療 ての説明を十分にしてくれます

えてしまい、そちらに泊まるこ ためにあけてくれたのでつい甘 さい。 ろうと思います。是非ご覧くだ

#### 東から

憶えてくださいね。

頃ですがあえてご紹介いたしま ご提供したかったのですが、急 す。実は、先日、とんび会九州 遽投稿依頼がありましたのでだ 紹介します。本当は秋か冬ごろ んだん暑くなっていく今日この の号に登場してホットな話題を さて、今回は群馬の温泉をご

す。 設予定ですから、本誌が刊行さ に熱中しています。近日中に開 務所のホームページを作ること いただけるようになっているだ れるころには皆さんに閲覧して また、仕事では群馬県東京事

> ましたので、この際ここで宣伝 行ってくださいました。そして ブロックの皆さんが草津温泉に 大変よかったと言ってください

してしまおうと思ったのです。

があるほどです。そして上毛か 文化協会発行)に慣れ親しんで 多いものです(別表のとおり)。 温泉の数だけですからなんとも のがいくつか出てきます。是非 るたの中には温泉をうたったも おり小学校でも上毛かるた大会 から上毛かるた(財団法人群馬 ります。この数字は宿泊できる 名ですがその数なんと八八もあ 私たち群馬県民は子供のころ 群馬県は温泉が多いことで有

|| € Ø く=「草津よいとこ薬の温 「伊香保温泉日本の名湯 (いでゆ)」

それぞれ温泉街の様子や源泉等 み=「水上谷川スキーと登山」 よ=「世のちり洗う四万温泉 カルタですから絵札があり、

#### 群馬の温泉一覧表 (宿泊施設のある温泉のみ)

| 地域   | 市町村名  | 温泉地名称   | 宿泊施設数                               | 収容定員  |
|------|-------|---|-------------------------------------|---|
|      | 草津町   | 草津温泉  | 181                                 | 12,954  |
|      | 六 合 村 | 尻焼温泉<br>花敷温泉<br>応徳温泉泉<br>湯の平温泉                            | 4<br>2<br>1<br>1                    | 175<br>70<br>31<br>32                                       |
| 草津   | 中之条町  | 四 万 温 泉<br>沢 渡 温 泉<br>大 塚 温 泉<br>新中之条温泉                   | 41<br>13<br>1<br>1                  | 3,257<br>492<br>20<br>24                                    |
| "    | 小野上村  | 小野上温泉   | 4                                   | 192   |
|      | 長野原町  | 川 原 湯 温 泉<br>北軽井沢温泉<br>浅間高原温泉                             | 17<br>2<br>1                        | 950<br>190<br>30  |
| 吾妻・浅 | 嬬 恋 村 | 万鹿嬬平半つ奥北大 温温温温差温温温温差温温温温度温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温          | 12<br>9<br>1<br>1<br>1<br>1         | 2,696<br>1,080<br>35<br>25<br>50<br>60<br>100<br>775<br>160 |
|      | 吾妻町   | 薬鳩温 帰島 泉泉泉 温温泉泉泉 水川 湯温泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉      | 1<br>1<br>1<br>1                    | 85<br>30<br>25<br>10<br>50                                  |
|      | 高山村   | 高山温泉  | 1                                   | 80  |
| 水上・奥 | 水上町   | 水湯宝向湯う谷<br>上小川山 曽せ 温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温    | 19<br>18<br>1<br>1<br>10<br>8<br>10 | 4,492<br>1,359<br>243<br>40<br>841<br>1,069<br>764<br>490   |
| 利根   | 月夜野町  | 上 牧 温 泉<br>奈女沢温泉<br>月夜野温泉                                 | 5<br>1<br>2                         | 419<br>120<br>94  |
| 尾瀬   | 新治村   | 法川高康ヶ岩<br>師古千葉京温温<br>温温 温泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉泉 | 1<br>2<br>1<br>45<br>1<br>7         | 140<br>80<br>312<br>3,486<br>48<br>363                      |

| 水上・奥利    | 片     | 品     | 村  | 丸白座戸片鎌花幡沼根禅倉品田咲谷温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温温 | 1<br>1<br>30<br>38<br>3<br>15 | 150<br>30<br>120<br>1,649<br>3,095<br>320<br>689<br>20 |
|----------|-------|-------|----|--|-------------------------------|--|
| 根・尾が     | )11   | 場     | 村  | 武 尊 温 泉<br>川 場 温 泉<br>塩 河 原 温 泉<br>桜 川 温 泉           | 3<br>1<br>2                   | 144<br>375<br>80<br>139                                |
| 瀬        | 利     | 根     | 村  | 老神温泉吹割温泉   | 20<br>1                       | 2,800<br>20  |
|          | 安     | 中     | 市  | 磯部温泉   | 11                            | 1,579  |
| 高        | 妙     | 義     | 町  | 妙義旅館街  | 3                             | 255  |
| 崎        | 松     | 井田    | 町  | 霧 積 温 泉<br>東軽井沢温泉                                    | 2<br>1                        | 200<br>49  |
| .        | 下     | 仁田    | 町  | 下仁田温泉  | 1                             | 70   |
| 妙        | 鬼     | 石     | ₽J | 八塩温泉   | 3                             | 297  |
| 義        | 吉     | 井     | 町  | 坂口温泉湯端温泉   | 1                             | 40<br>24   |
|          | E     | 野     | 村  | 塩の沢温泉  | 1                             | 90   |
| 磯        | 富     | 岡     | 市  | 大島鉱泉   | 1                             | 25   |
| 部        | 藤     | 面     | 市  | 猪田温泉藤岡温泉   | 1                             | 65<br>150  |
|          | 高     | 崎     | 市  | 高崎観音山鉱泉  | 1                             | 50   |
|          | 伊     | 香保    | 町  | 伊香保温泉  | 59                            | 11,000   |
| 伊        | 榛     | 名     | 町  | 梅 香 温 泉<br>榛 名 湖 温 泉<br>ハ ル ナ 温 泉                    | 1<br>2<br>1                   | 150<br>218<br>19                                       |
| 香保・      | 倉     | 渕     | 村  | 亀 沢 温 泉<br>倉 渕 温 泉<br>くらぶち相間川温泉                      | 1<br>1<br>1                   | 52<br>33<br>60   |
| 赤        | 北     | 橘     | 村  | 北橘温泉   | 1                             | 50   |
| 城        | 赤     | 城     | 村  | 敷 島 温 泉  | 1                             | 61   |
| <u> </u> | 大     | 胡     | 町  | 大 胡 温 泉  | 1                             | 45   |
| 東上       | 宮     | 城     | 村  | 赤城温泉忠治旅館街  | 3<br>1                        | 225<br>65  |
| 州        | 粕     | 111   | 村  | 滝 沢 温 泉  | 1                             | 40   |
|          |       | 保根    |    | 梨木温泉   | 1                             | 150  |
| 1        | /23 £ | たわ 小大 | +  | 工 4 泪 白  | ,                             | 40   |

ション・コーション・コーション・コーション・コーション・コーション・コーション・コーション・コーション・コーション・コーション・コート

温泉地名称

宿泊施設数

収容定員

市町村名

す。 ある露天風呂は昔から子宝の の温泉情緒をかもし出してい 土産屋が並び、 伊香保温泉(いかほおんせん) 六○段の石段の両脇には旅館や 四百年以上の歴史を誇る約 伊香保神社奥の源泉地横に 伊香保ならでは 伊勢崎市 五 色 温 泉 40 藪塚本町 藪 塚 温 泉 8 624 ※平成12年3月末現在 湯 ŧ ス三〇分) として親しまれ、

伊香保の露天風呂



伊香保温泉の石段街

換え、上越線 懐かしいです。 日には雪見風呂を楽しんだの ったものです。 かけていってこの露天風呂に入 症に効くといわれております。 (交通=上越新幹線高崎駅乗り 大学生のころはよく前橋から出 特に雪の降っ 渋川駅下車、 が バ た

れら上毛かるたにでてくる四つ

話はだいぶ脱線しましたがこ

他にも老神温泉、猿ヶ京温泉

す。

と共にご紹介させていただきま

の温泉について私の想い出など

とる時、

少々照れました。

すが上毛かるたで親しんだ四つ

いまして、子供の頃はこの札を

の様子などが描かれていますが

磯部温泉、

藪塚温泉、

万座温泉

などの大きな温泉があります。 どの温泉もそれぞれ魅力的で

ょ

の絵札は女湯が描かれて

婦人病、

不妊

#### 草津温泉 (くさつおんせん)

また、

八箇所の共同浴場や

(交通=上越新幹線上毛高原駅

いった古の入浴法があります をして温度を下げて入浴すると える必要がなく逆に「湯もみ」 泉温度は約六〇度で熱や湯を加 ルもの温泉が湧きだします。源 ては全国一位、 ます。中でも湯畑は自噴泉とし 分三万六千リットルを誇ってい われている草津温泉は総湯量毎 (「熱の湯」で実演中)。 治せないのは恋の病だけとい 毎分五千リット



湯畑

湯もみ(熱の湯)

天職だったろうと思います。

にとってとんびの仕事はまさに というものをよく知っている彼

天風呂、 巡るスタンプラリー等温泉のは (交通=吾妻線 しいですよ。 いです。草津の地ビールも美味 しごができるのがとてもうれし 老舗旅館自慢の内湯を 長野原草津口

駅下車、バス二五分

スティックです。また、周辺の 川を眺めるのはとてもファンタ です。湯船につかりながら利根 水上温泉 (みなかみおんせん) 息子です。お客様あっての商売 前任者のとんびは水上の民宿の スも非常に良いです。実は私の おり雪質も首都圏からのアクセ 水上はスキー場を九つも持って 自然があるのかと感動します。 自然はすばらしくこれほど深い 根川水上峡沿いに開けた温泉町 水上温泉は谷川岳を望む、

四万温泉(しまおんせん

下車、バス二五分又は上越線水 上駅下車、 徒歩五分

広さ草津一を誇る西の河原大露



水上温泉と谷川岳

よせていました。高校生になっ り合った女の子に密かに思いを ものです。その時に温泉宿で知 みにはよく祖母についていった た。 週間も湯治に行っておりまし 祖母は冬になると四万温泉に数 昔から賑わってきました。私の ており多くの湯治客で千年もの に効く霊泉という伝説に由来し 四万温泉の名前は四万もの病 当時小学生だった私も冬休

> でいっぱいになりました。 てたまたま再会した時にはお互 バス四〇分ご し沈黙があったものの懐かしさ いのあまりの変わりようにしば (交通=吾妻線 中之条駅下車、



四万温泉の露天風呂

い。お待ちしております。 方、体も心も癒してくれる群馬 ービスをしなくてはならない す。仕事や恋にお疲れになった る温泉がこんこんと湧いていま 肌がすべすべになるなど特色あ 温泉に是非いらしてくださ 単身赴任をしていて家族サ

群馬の豊かな自然環境の中、

0)

# 大阪で今 行ってみたいところといえば



大阪市東京事務所 遠藤 幸浩

ル・スタジオ・ジャパンではな アにオープンしたユニバーサ 年三月三一日、大阪のベイエリ ず? に地元大阪市の名所につ たいところといえば、二〇〇一 す。皆さんが大阪で今行ってみ いて紹介してみたいと思いま 誌ですが、そこもあえて触れ 触れずに、また道路行政の専門 紹介されていると思いますので の由来や活動についてはかなり と思います。とんび会について すが、ざっくばらんにいきたい いとんび会投稿欄ということで に載せていただける非常に有難 市ブロック、大阪市の遠藤と申 します。伝統ある当セミナー誌 みなさん、こんにちは。政令

ないしゅうしゅうしゅうしゅうしゅうしゅうしゅうしゅうしゅうしゅんしゅん

そこで、突然ですがライド(乗 だ行けていません。でも中身的 行く機会に恵まれず、大阪はま ンアップしている気がします。 しろ大阪のほうがよりバージョ には、それほど変わりなく、 現在東京在住のため、 でに行きましたが、幸か不幸か スタジオには妹の結婚式のつい リフォルニアのユニバーサル・ す。私事で恐縮ですが、米国カ 場者一千万人を突破したそうで ーマパークとして史上最速で入 が)。連日盛況で、先ごろ、 方もいらっしゃるとは思います ·物)攻略法を伝授します。 なかなか

# E. T. アドベンチャー

平均待ち時間一二〇分

いでしょうか(すでに行かれた

高く上り、グリーンプラネット 耳を澄ませて聞いてください。 のメッセージがありますので に向かいます。最後にETから 警官に捕まる寸前に自転車が天 に乗った自転車に乗り、グリー 映画の場面で子供とETが一緒 こで映画の名場面が再現され、 ンプラネットに出発します。こ のメッセージがあります。次に をします。ここでETから救援 その後、香りの森に行き森林浴 カードに登録してもらいます。 ます。最初係員に自分の名前を リーンプラネットを救いに行き 滅亡の危機にあるETの故郷グ 自転車型の乗り物に乗って、

#### [攻略]

このアトラクションは九人乗

# チャー・ザ・ライド(写真ー) バック・トゥ・ザ・フュー

八人乗りのタイムマシンのデロリアンに乗って過去や未来のクション。シーンは映画のバック・トゥ・ザ・フューチャー2と同じで細部まで凝っていまと同じで細部まで凝っていまと同じで細部まで凝っていまで。デロリアンは身イムトラベルの際に激しく振動します。ジェットコースター並みの激しさです。宇宙人による乗車時の説明は結構笑えます。

#### (攻略)

なり前の景色が見えにくいで後部座席は前の人の頭が邪魔に前列に乗るかということです。



バック・トゥ チャ ライド

が開いたら、すぐに前列に乗り プとしてクルーに案内されま 前の待合室には八人を一グルー 後列四人の八人乗りです。搭乗 ょう。このライドは前列四人、 背の小さい子供は悲惨でし ドアの前に張り付き、ドア

#### Ξ ザ・ライド ジュラシック・パーク・

のタワーのなかにボートが入っ シデントが起こり危険な肉食恐 竜のエリアに突入します。恐怖 のエリアを探検しているとアク パークを探検します。草食恐竜 ボートに乗ってジュラシック 平均待ち時間一三〇分

込みましょう。

番人気のライドでしょう。 さからスプラッシュダウン。 最後に恐竜の餌食になるところ ター・スライダーが二五mの高 で、日本最速といわれるウオー

ていき、

恐竜が襲ってきます。

う。前列と右側の席がよく濡れ かべましょう。 ていますので、 ョンでも役にたつからお勧めで くちゃ水に濡れます。 いやな方はカッパを買いましょ このアトラクションはむちゃ ライド落下時は写真撮影し カッパは他のアトラクシ 余裕の笑みを浮 水濡れが

### ジョーズ (写真2)

兀

ビレッジに、またジョーズが襲 つけて平和なはずのアミティ・ す。そのときにジョーズをやっ ョーズについて説明してくれま ッジを訪れます。係員が映画ジ の舞台になったアミティ・ビレ ボートに乗って映画ジョーズ 平均待ち時間九〇分

写真2 ジョーズ

味わえます。 水濡れとUSJの三大スリルが ってきます。ここでは爆発、炎、

#### (攻略)

て下さい。 入って食われそうな瞬間を狙 の撮影ポイントなので口の中に につるしているジョーズは絶好 りといけるはずです。また水辺 いします」と頼みましょう。 クルーに「水に濡れる席をお願 座りましょう。左側に座るには に出没しますので、 ジョーズは主に進行方向左側 左側の席に

まだまだたくさんあります

きはそぐわないのではないか ジュラシック・パーク・ザ・ラ ターは何を隠そう「水」です。 のテーマパークの重要なファク げてみました。 が、とりあえず人気高なのをあ 使しています。さらにはスプリ 化学的に利用した特殊効果を駆 す。また、大火災の恐怖がせま 適正量の水しぶきを保つために めのテストが繰り返され、その と、適正量の水しぶきを得るた 千トン。日本では大量の水しぶ する水がリアルな火災の恐怖に る「バックドラフト」では水を にしておく必要があるそうで は池の水面のレベルを常に一定 イドで使われる水の量は実に五 していただければ幸いです。こ 拍車をかけます。 ンクラーから、いっせいに噴出 行く時の参考に

舞台は海上浮遊都市アトール。ーターワールド」(写真3)のが人気のアトラクション「ウォ水上スタントのスリルと興奮

二mからのダイブ、水上バイク す。 うのか?)でも事情が違うので。 メリカでは気候が乾燥している すべてが水を舞台に繰り広げら によるチェイス、水上で炸裂す ン・パフォーマーによる高さ一 今度家族で帰ったら行ってきま う私も行きたくなってきたので くなってきましたか? だんだん大阪のUSJに行きた 感情的な面 本は春先や冬場は気候的にもま で誰も文句を言いませんが、 れの服もあっという間に乾くの められているらしく、 させるゲストサービスとして認 ので放水は涼しさや潤いを連想 あるため、油断できません。 かく水が飛んでくる機会が多々 れるアトラクションです。とに に着水するラストシーン・・・ しぶきをあげてラグーン る銃弾、水上飛行機が大きな水 た体に水がかかることに対する リウッド仕込みのアクショ (かかると汚いと思 びしょ濡 かくゆ 池  $\exists$ 

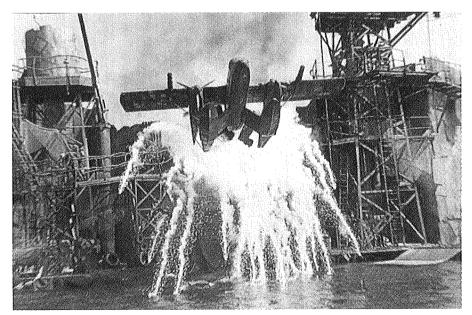


写真3 ウォーターワールド

# 備に関するプログラム」

# ~ 「夢県土いわて」の道づくり~

# 岩手県県土整備部道路建設課

#### はじめに

件によって特徴づけられ、奥羽山脈の山沿い地方南北に延びています。気候はこのような地理的条リアス式海岸に代表される変化に富んだ海岸線が上高地、西側に奥羽山脈が連なり、太平洋側には、って流れ、流域沿いに平地が形成され、東側は北って漁れ、漁域沿いに平地が形成され、東側は北って漁れ、漁の地勢は、県の中央部を北上川が南に向か本県の地勢は、県の中央部を北上川が南に向か

害がたびたび発生します。響のため全般的に気温が低く、冷害などの気象災は海洋性の気候を示しますが、北部では寒流の影は海洋性の気候を示しますが、北部では寒流の影は、冬に雪の多い日本海側の気候を、北上高地は

となっています。太平洋沿岸は、陸中海岸国立公となっています。太平洋沿岸は、陸中海岸国立公園を有し、数々の火山性地形や温泉川があり、スキー場などとともに地域の観光資源群があり、スキー場などとともに地域の観光資源群があり、スキー場などとともに地域の観光資源群があり、スキー場などとともに地域の観光資源群があり、スキー場などとともに地域の観光資源をなっています。太平洋沿岸は、陸中海岸国立公となっています。太平洋沿岸は、陸中海岸国立公となっています。太平洋沿岸は、陸中海岸国立公となっています。太平洋沿岸は、陸中海岸国立公となっています。太平洋沿岸は、陸中海岸国立公となっています。太平洋沿岸は、陸中海岸国立公となっています。太平洋沿岸は、陸中海岸国立公となっています。太平洋沿岸は、陸中海岸国立公となっています。太平洋沿岸は、陸中海岸国立公となっています。

は、世界有数の漁場が形成されています(写真海岸自然林が美しい景観を織りなし、その沖合に園を有し、奇岩の連なる海岸線とアカマツなどの

このように豊かな自然と資源に恵まれた岩手の

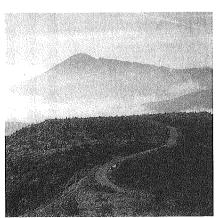


写真1 十和田・八幡平国立公園

自動車専用道路である三陸縦貫自動車道、 線及び東北横断自動車道釜石秋田線、 発幹線自動車道の東北縦貫自動車道弘前線、 く蟻と語ることもできる。」と讃えました。 本県の高規格幹線道路 岩手県の道路整備の現況 (高速道路) は、

久慈自動車道の五路線です 東北縦貫自動車道弘前線は、 図]。 東京都練馬区から 般国道の 八戸 玉 |王開 八戸



陸中海岸国立公園 (鵜の巣断崖)

す。 青森市まで約六九八㎞の全線が既に完成していま 青森県八戸市を経由して青森市に至る延長約 八戸線は本県の安代町で弘前線と分岐

Ι 六七㎞の路線であり、 東北横断自動車道釜石秋田線は、 C間の約六八㎞が供用されています。 現在、 安代JCTと八戸 本県の釜石市

盛 圖 市 100 , 山田韓 宮古盛岡横断道路/L=100km **室間秋田道路** 宮古 車道(18 東北横断自動車道 釜石秋田線 L=79km 開運橋飯岡道路 宮古盛岡横断道路 花巻 (BB) **@** 自動學選 東和 宮守四連野四 OTHE SO 北上 例 供用区間 暴減中区撤 施行命令区属 (M) 整備計画区間 基本計画区層 志津川町 予定路線 0000 臺灣中区間 供用区間 便 四石豐 **樹瀬中区間** 0000 基本計画区間 书定路線 0000 整缕区部 調政区間 ٥ 計画路線 多田田田 经损款趋 供用区間

平成13年12月31日現在

瞬にして、氷雲の上に飛躍し、

そこではあらゆることが可能である。

人は、

て、北に旅することもあれば、

赤い花杯の下を行 大循環の風を従え を込めて「イー

ヴ

大地を、

宮沢賢治はドリー ハトー

ムランドと考え、 と呼びました。

愛情

彼は

図 1 岩手県高規格幹線道路網図(※地域高規格道路も表示している)

います 上JCTから秋田県の昭和男鹿半島ICまで開通 至る延長約二一二㎞の路線です。 工事が平成一四年度内の供用を目指し進められて したほか、 一陸縦貫自動車道は、宮城県仙台市から石巻市 (写真3)。 本県の東和ICと花巻JCT間の建設 平成九年には北

を起点に花巻市を経由

北上市を経て秋田

市

 $\bigcirc$ 

写真3 東北横断自動車道釜石秋田線花巻JCT付近 (接続道路は東北縦貫自動車道)

め

八戸・

久慈自動車道を連結し、

宮古市や久

慈市をはじめとする地域が交流・連携を強化して

く上で先導的な役割を担うとともに、

三陸沿岸

現在、

本県の久慈市に至る約五〇 本県の釜石市を経由して宮古市に至る延長約三 (延長約三・二㎞) 一陸縦貫自動車道の kmį 七 km 八戸・ Ł, 久慈自動車道は、 八戸・久慈自動車道の が供用されています。 一大船渡三陸道路」 km の路線です。 青森県八戸市から 人慈道路 (延長約 現在、

在、 ぶ地域連携軸形成の支援を目的とする路線で、 岡秋田道路と一体となり、 陸沿岸地域と県都盛岡市を連絡するとともに、 貫自動車道と三陸縦貫自動車道を結ぶ路線で、 線と候補路線一 ています。 次に、本県の地域高規格道路は、 画路線のうち、 岡市の 三陸北縦貫道路は、 簗川道路や都南川目道路の整備を進 路線が指定されています。 宮古盛岡横断道路は、 宮古〜盛岡〜秋田を 三陸縦貫自動車 計画路線三 東北 現 盛  $\equiv$ 路 縦

> 道路と盛岡秋田道路の結節点に位置するなど重要 田 振 な役割を持った路線です。 無プロ を結ぶ地域連携軸の形成を支える宮古盛岡横断 ジェクトを支援するとともに、 岩手・ 秋

あり、 は六九・二%となっています。 県道合わせて二六五路線、 本県の国県道は、 国道の改良率は九六・四%、 現在、 延長で約四、 九 0) 国道と一 県道の改良率 七一 一四六の 0 km

に大きく依存していることから、 共交通の充実が図られていないため、 上も長くなっているほか、県民の移動手段は、 `重要な課題となっています 本県の都市間距離は全国平均に比較 (図2)。 道路整備は極 自動車交通 兀 割以

#### 【都市の人口が少なく、長い都市間距離】

岩手・

秋田を結ぶ地域連携軸の形成を図る骨格路

普代バイパス、

中野バイパスの整備が進められ

域

の活性化に大きな影響を持つ路線で、

、ます。

また、

盛岡秋田道路は、

盛岡市と秋田

和町を結び、

宮古盛岡横断道路と一体となって

線で、橋場改良が平成

四年度供用開始予定です。

現在整備が進め

候補路線の開運橋飯岡道路は、

れ

ている | 盛岡南地区都市開発整備事業\_

等地

|        | 平均人口    | 平均都市間距離 |
|--------|---------|---------|
| 沿岸5市   | 41.4千人  | 51.0km  |
| 岩手県13市 | 66.7千人  | 34.3km  |
| 全国653市 | 150.8千人 | 24.1km  |

<sup>『</sup>市籔は特別区、政令都市の行政区を除く。尚、平均都市間距離は次式より求めた。 平均都市問距離=(面積/都市数)17

#### 【自動車交通に依存せざるを得ない岩手】



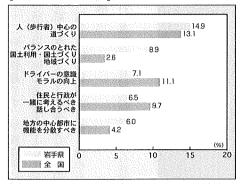
図 2

注2): 沿岸5市の平均都市開削線は実距線の平均値。 資料:H7国勢調查

画

#### ○ボイスレポートでは

#### 【これからの方向性】

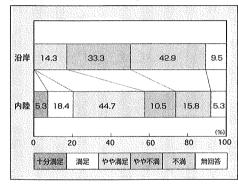


(注): 岩手県において挙げられた意見の内で上位5つの項目をグラフ 表示しています。

課題を明らかに 道づくりを考える懇談会」 するため、 県民のニーズを反映させることに努めました。 策定にあたっては、 備の将来ビジョン」 路整備に関する施策を体系化した の基本方針としてとりまとめました(図3・4 岩手県では、 を策定するにあたり、 陷 整備の将来ビジョ 有識者等からなる Ĺ 平成一 を策定しました。 地域整備の課題や道路交通 各種アン 〇年度からの を開催 ンをより明確なも ケー 世紀を直視 わての トを実施し 「岩手の道路 「新たな道 ビジョ 将来ビジョ 21世紀 ŧ 道

#### ○市町村長アンケートでは

#### 【高速道路に対する満足度】



○東北の道づくりに向けての意見募集では 【岩手に最も必要な道路】

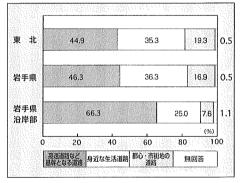


図 3 県民ニーズ

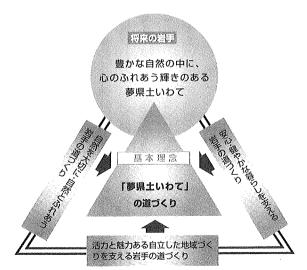


図 4 道路整備の将来ビジョン

#### 【基本目標】 【道路整備方針】 --- 基本理念を支える3つの柱 --活力と魅力ある自立した地域 づくりを支える岩手の道づくり 自立した新しい圏域づくりを 支援する道づくり 国内外との活発な連携交流を 支える道づくり C 都市部の魅力を高める道づくり 生きがいのある生活を支援する 中山間地域の道づくり 岩手の歴史・文化を表現し 発信する道づくり F 県民の命と暮らしを守る道づくり 安心・健やかな暮らしを支える 岩手の道づくり 健やかな生活を支える 人にやさしい道づくり 自然環境に配慮した道づくり 自然を大切に、自然とふれあう 岩手の道づくり 自然とのふれあいを 大切にする道づくり

### 1 岩手の道づくり 活力と魅力ある自立した地域づくりを支える

○自立した新しい圏域づくりを支援する道づく

受機会を高めるネットワークや、 します。 を整備し連合生活圏を形成する道づくりを目指 する道路の整備など高度な都市的サービスの享 広域生活圏中心都市と新幹線駅を九○分で連絡 県内九〇分交流圏を実現する道路の整備や、 都市間道路網

整備を目指します。

駅と拠点都市を結ぶ道路の整備など、全国と県 内各地域を連絡する道づくりを目指します。 など国際的な物流を支える道づくりや、新幹線 ○国内外との活発な連携交流を支える道づくり 空港・港湾と高規格幹線道路を連結する道路 国際貨物コンテナに対応できる道路の整備

○都市部の魅力を高める道づくり

魅力ある歩行者空間の形成を目指します。 ロード・コミュニティ道路整備といった快適で 都市交通体系の確立を図るとともに、シンボル ○生きがいのある生活を支援する中山間地域 放射環状道路網や都市計画道路の整備を進 都市の骨格道路の整備や主要都市圏の総合

上や、 中山間地域の高速道路等へのアクセス性の向 広域観光ネットワークの形成など地場産

> 業の高度化・輸送条件や観光振興を支える道路 整備とともに、 「道の駅」の高度利用を目指します。 中山間地域の交流拠点としての

りとして、「道の駅」の整備や、歴史的・文化 的遺産と調和する自然系の素材を利用した道路 地域の歴史・文化・情報発信を支える道づく

○岩手の歴史・文化を表現し発信する道づくり

# 2

○県民の命と暮らしを守る道づくり

整備など積雪や路面凍結に対応した道づくりを を緩和する道路の整備とともに、 域の救急医療活動に資する道路や、 輸送道路網の整備を図ることにより、 中山間地域道路の未改良区間の解消や、 消融雪施設の 災害の影響 中山間地



写真4 冬季において歩行者通行の安全性を確保する無散水消

### 融雪施設(盛岡駅前)

目指します (写真4)。

設の整備を目指します。 が広く平坦性が確保された歩道や、交通安全施 ○健やかな生活を支える人にやさしい道づくり 全ての人に優しく安全な道づくりとして、巾

# 3 自然を大切に・自然とふれあう岩手の道づく

や負荷を軽減し、岩手の豊かな自然景観に配慮 ○自然とのふれあいを大切にする道づくり した道づくりを目指します。 ○自然環境に配慮した道づくり 自然への影響が少ないトンネルや橋梁の採用 建設副産物の再利用など自然環境への影響

### 四 これからの岩手県の道づくり

クセスの向上などの高速交通ネットワークの整備 ととし、高速道路等の整備、高速交通拠点へのア 流・連携を支える交通ネットワークを整備するこ われる社会」を岩手の将来像のひとつに掲げ、交 の実現に取り組んでいます。この計画において、 「ネットワークが広がり、交流・連携が活発に行 い岩手・21世紀へのシナリオ ―みんなで創る 「夢県土いわて」― 』を策定し、「夢県土いわて」 二一年度を目標年次とする岩手県総合計画『新し 岩手県では、平成一一年度を初年次とし、平成 交流を促進する幹線道路網や生活に密着した

> を越えた、また、県内各地域の交流・連携が活発 す。 めています。これらの道路網の整備により、 道路の整備など地域交通ネットワークの整備を進 に行われる「夢県土いわて」づくりを進めていま

#### 五 おわりに

す。 海岸が連なる陸中海岸の海岸線など見所も多彩で 味覚、アワビやサケなどがあり、また、リアス式 地域です。そして、沿岸部は、夏のみならず冬の や、 部は、雪国岩手を代表する個性豊かな多くの温泉 厳美渓の二つの渓谷などが広がっています。県西 平泉の藤原文化の象徴・中尊寺金色堂や、猊鼻渓、 樺の平庭高原の牧歌的な草原美など、岩手の原風 景とも呼べる大自然が広がっています。県南部は 化が育まれてきました。県北部は、雑穀文化や白 す。また、その大地や気候風土から様々な伝統文 に富んだ多様で美しい自然や風景に恵まれていま 岩手県は、広大な県土の中で、 全国規模のスキー場など雪体験を満喫できる 四季折々の変化

待ちしております。 てお楽しみいただきますよう、御来県を心からお 度だけでは分からない広い岩手を四季を通し



#### 三つの道の駅を核に、 地域づくりを進めている天竜市

#### 道の駅「いっぷく処横川」 (静岡県)

黒川 利彦

駅長

営する既存の地域振興施設が道の駅として平 が加入した地区熊地区活性化推進協議会が運 が三つあり、 成七年に認定された施設です。 展開されています。 道の駅「くんま水草の里」 自然環境に恵まれた天竜市には、 は 。現在は、 地域の全戸 N P

駅 「天竜相津花桃の里」 は、 天竜市が われています。

〇法人の認可を受けて、

幅広い地域活動が行

のボート大会が開かれています。来年九月に によって、 会が毎年三月に開催されるのをはじめ、 一、〇〇〇mのボート場が整備されています。 一〇㎞のところに位置し、 ・のまちづくりが進められ、 そのボート場では、 が流れています。 また、天竜市域の八二・九%を山林が占め 天竜市は、 静岡国体のボート競技が開催されます。 湖が生まれその湖を利用してボー 静岡県の西部 天竜川最下流の船明ダム 全国高校選抜ボート大 市の中央部を天竜 全国でも有数な 浜松から北へ約

たまちづくりも進められています。 つに数えられています。 人が織りなすあったかタウン天竜」を目指し 天竜美林」と呼ばれ日本三大林業地帯の 二月に「森林都市」を宣言し、 天竜市は、 「森と川と 平成六年

道の駅を核とした地域づくりが 「道の駅

> 行っています。 民で組織する花桃の里地域振興組合協議会が して整備した地域振興施設が平成一三年に道 全国に誇るボートのまちづくり事業の一 い駅の認定を受けた施設で、 運営は地域の 環と

駅は、 だと思います。 分活かした運営が進められているということ 力ある地域づくりを行う地域の連携機能を充 を育む情報交流機能と街と地域が手を結び活 などを紹介することで、 道路情報、 営しているところに特徴があります。これ ているところがほとんどですが、 全国の「道の駅」 運営も自治体直営や第三セクターが行 いずれも地域の市民が主体となって運 街の文化や歴史、 は、 利用者と地域の交流 管理主体が市や町 名産品や観光地 当市の道

#### 地域の農林業家が中心に 道の駅を運営管理

平成八年度に県補助事業の中山間地農林整備 策事業により、 県・市の補助を受けて新農村地域定住促進対 所利用組合を平成六年一〇月に結成し、 農林業家を中心とした有志で横川生産物直売 [月にオープンしました。そして、 当道の駅、 「いっぷく処横川」 地場産品の直売所を平成七年 は、 翌年度 地 域 玉

り観光トイレが新設されました。これらの施増設すると共に、敷地内に天竜市の事業によ事業により、特産品加工販売施設(食堂)を

その年の一○月には特産品加工施設が整備さ所目の「道の駅」として、登録されました。設整備により、平成一○年四月、県内で八箇



道の駅「いっぷく処横川」全景

れて現在に至っています。

で地域づくりが進められています。を行っているところにあり、地域の住民の力地の確保から主な施設の整備としてその運営地の確保から主な施設の整備としてその運営がながら直売所利用組合が主体となって、土当道の駅の特徴は、国や県などの支援を受

「いっぷく処横川」は、直売所と食堂が中心施設であり、採れたての生しいたけや新鮮な野菜、天竜茶の直売と周辺地域の特産品をな野菜、天竜茶の直売と周辺地域の特産品をて天竜茶のサービスを行い、施設の名前の通り来客の皆さんに天竜茶を飲んで一服していただいています。

ある地域づくりを進めたいと考えています。事業を計画し、交流人口の増加による活力の市との交流活動のための施設整備やイベントの計画も進められていますので、今後は、都の計画も進められていますので、今後は、都

# ●問。問。問。問。問。問。問。問。問

|        | 世界の動き                                       |   | 国内の動き                       |         | 道路行政の動き                   |
|--------|---|---|-----------------------------|---------|---------------------------|
| 月白     | 事項  | 月白                                      | 事項                          | 月日      | 事項                        |
| 3<br>· | ○台湾北東部で強い地震があり、中央気象局によると、3                  | 25                                      | ○国土交通省の発表によると、今年の公示地価は、全国 3 | 3<br>27 | イパラ                       |
|        | 地震の規模はマグニチュード(M)六・八。日本の気象                   |   | 平均で一一年連続の下落。下げ幅は昨年に比べて拡大し、  |         | ランプ間(一・八㎞)が暫定二車線で供用開始。    |
|        | 庁発表ではM七・三。地震による死者五人、負傷者二七                   | *************************************** | 住宅地五・二% (昨年四・二%)、商業地八・三% (同 | 29      | ○首都圏中央連絡自動車道の青梅IC~日の出IC間  |
|        | 二人(四月一日現在)で、台北市の被害が最も大きい。                   |   | 七・五%)で、下落幅が縮小したのは東京圏の商業地だけ。 |         | (八・七㎞)が開通。                |
| 4<br>· | ○韓国南部の釜山市郊外にある金海国際空港近くの山林                   | 26                                      | ○東京都が大手銀行を対象に制定した外形標準課税条例   | 30      | ○中部横断自動車道の白根IC~双葉JCT間(山梨県 |
|        | で、中国国際航空129便(ボーイング七六七型機)が                   |   | をめぐる訴訟で、東京地裁の藤山雅行裁判長は「課税処   |         | 白根町~同県双葉町)六・八㎞が開通。        |
|        | 墜落、乗員、乗客一六六人中一一八人が死亡、九人が行                   |   | 分には極めて重大な誤りがある」として既に納められた   |         | ○秋田自動車道(琴丘能代道路)の琴丘森缶ⅠC~能代 |
|        | 方不明 (四月一六日現在)。                              |   | 約七二五億円の銀行側への返還と石原慎太郎都知事や主   |         | IC間(一七・一㎞)が開通。            |
| 16     | ○東ティモールの大統領選は、独立運動の最高指導者シ                   |   | 税局長に銀行側へ約一八億円の賠償を命じた。       |         | ○日出バイパスの速見IC~日出IC間(九・○㎞)と |
|        | ャナナ・グスマン氏(五五)が当選。東ティモールは五                   |   | ○社民党前政審会長の辻元清美代議士が、秘書給与の流   |         | 大分空港道路延伸部の日出IC~藤原JCT間(二・五 |
|        | 月二〇日に独立した。                                  |   | 用問題で、議員辞職願を衆院事務総長に提出、二八日の   |         | lm)が同時開通。                 |
| 20     | <ul><li>○主要七カ国財務相・中央銀行総裁会議(G7)が共同</li></ul> |   | 衆院本会議で認められた。                |         | ○一般国道五○号内原バイパス(茨城県内原町杉崎~水 |
|        | 声明を発表して閉幕。共同声明では世界経済が回復、拡                   | 29                                      | ○総務省の労働力調査によると、二月の完全失業率(季   |         | 戸市加倉井町)四・五畑が全線開通。         |
|        | 大の進行中であることを確認した。                            |   | 節調整値)は五・三%で、前月と同じ。しかし、女性の 4 | 4       | ○阪神高速一五号堺線の湊町出入口と湊町PAが完成、 |
|        |   |   | 失業率は五・二%と過去最悪。              |         | 供用開始。湊町出入口は大阪市の複合施設「湊町リバー |
|        | 4   | 7                                       | ○京都府知事選は即日開票の結果、自民、民主など与野   |         | プレイス」と一体構造としたもので立体道路制度を活用 |
|        |   |   | 党六党が推薦した前副知事の山田啓二氏(四八)が当選。  |         | している。                     |
|        |   | 8                                       | ○加藤紘一・元自民党幹事長が、前事務所代表の逮捕の   | 6       | ○南九州自動車道(鹿児島道路)の市来ⅠC~伊集院Ⅰ |
|        |   |   | 責任をとって議員辞職願を衆院議長あてに提出、九日の   |         | C間 (一一・一㎞) が開通。           |
|        |   |   | 衆院本会議で認められた。                | 27      | ○東北「道の駅」連絡会主催の道の駅スタンプラリー2 |
|        |   | 16                                      | ○政府は臨時閣議で外部からの武力攻撃事態(有事)に   |         | 002が始まる。域内の「道の駅(九八)」を回ったス |
|        |   |   | 対処するための有事法制関連三法案を閣議決定した。三   |         | タンプ数により、抽選で景品がもらえる(一○月三一日 |
|        |   |   | 法案には国の意思決定の枠組や首相の権限強化などが盛   |         | まで)。                      |
|        |   |   | り込まれた。                      |         |                           |
|        |   | 19                                      | ○井上裕彦参院議長が政策秘書による裏金収受疑惑をめ   |         |                           |
|        |   |   | ぐる国会混乱の責任をとるとして、本岡昭次副議長に辞   |         |                           |
|        |   |   | 任届を提出した。二二日の参院本会議で辞任が正式に決   |         |                           |
|        |   |   | まり、後任に倉田寛之・元自治相を選出した。       |         |                           |









それを極めることが、 その道に達するために鋭意努力し苦心して 終局の狙いであるから

いる。

書道、

華道、

柔道、

剣道などの武芸は勿論のこと歌道、 茶道などの芸術にも道がついて

くエネルギーの要因なのかもしれない

日本語には道のつく言葉が多い。

道という亡者が苦しみに悩む道もある。 汚さず守り貫く精神上の言葉もあるし、 最近は昔からの武芸である柔道が国際的ス また、武士道という古来から武士の名誉を 餓鬼

とかの新語を誕生させているが、 山である角界でも外国生まれの力士が活躍し ポーツとして世界的競技となり、 スポーツに対しても、 相撲道に励んでいる。 方、野球やサッカーのように外国伝来の 野球道とかサッカー道 時代の流れ 国技の総本

明治の頃より異文化を抵抗なく導入した国民 全般に積極的に拡大し取り入れる同化力は、 一柔軟性によるものであろう。 道を武芸だけに固執することなくスポーツ として面白い現象である。

手に融和させてしまう、 性は他の武芸や芸術にも強く影響してい これらが広くいえば日本の文化を残してい このようにスポー ッ 器用さというか順応 つに絞ってみても上

終局に到ることは難しい。 絶えず時勢を知り、 道を極めるためには将来の姿をしっかり捉 話を道に戻すが、 それに対応してゆかねば 武や芸を極めるためには

道なのである。 するのでなければならない。まさに狭き門の えていなければならないことは当然である 伝統を尊重しながらより良きものを創造

という言葉が各分野につけられて日本人に親 簡単でないことを今更ながら痛感するが、 なのであろう。 しまれているのであるからやはり好きな言葉 とするならば全てに及んで道なるものは、

れることを信じている ることを追い求める努力と苦労は必ず報いら その道を極めたら、さらに高度の道に挑 道路についての世論も厳し 14 が、 道を極め

することが道路関係者の願いなのである。

 $\widehat{\mathbb{S}}$ 

#### 6月号の特集テーマは「高速自動車国道等の管理」の予定です。

本誌は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意 見にわたる部分は個人の見解です。また肩書は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

月刊「道路行政セミナー」

ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

修:国土交通省道路局

発行人:字田 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

定価770円(本体価格733円)

〈年間送料共9,240円〉

TEL 03 (3234) 4310·4349 振込銀行:みずほ銀行虎ノ門中央支店

口座番号:普通預金771303

口 座 名:道路広報センター

FAX 03 (3234) 4471