



道路局長 三谷 浩 1

特集 / 新しい時代の道路行政

特別座談会 ■ 二一世紀に向けての道路行政 3

澤井英一 / 中岡智信 / 藤川寛之 / 山本正堯 / (司会) 鈴木省三

高規格幹線道路網の整備 道路局企画課道路経済調査室 20

地域情報拠点としての道路休憩施設のあり方 道路局路政課長補佐 鈴木次雄 26

道路景観整備について 道路局企画課道路環境対策室課長補佐 山田篤司 29

道路交通情報通信システム連絡協議会の設置について 道路局道路交通管理課 32

首都高速道路の渋滞対策 首都高速道路公団計画部第一計画課長 高橋 博 34

駐車場案内システムによる道路管理 高崎市都市計画課計画係長 中嶋清男 38

財団法人 道路新産業開発機構五年間の活動 (勸道路新産業開発機構常任参与 小手澤照二 43

日本高速通信株式会社五年間のあゆみと今後の事業展開 日本高速通信(株)総合企画室課長 服部俊雅 52

連載 ■ 共同溝紹介

共同溝の整備について 道路局国道第一課共同溝係長 村尾光弘 57

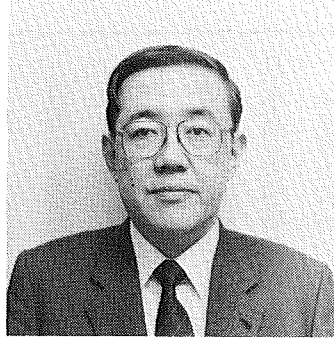
シリーズ ■ 日本の道100選より

◇ 新宿副都心街路 東京都 61

◇ 「こみせ」のある街並み 黒石市 67

本誌の掲載文は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また肩書等は原稿執筆時及び座談会等実施時のものです。

創刊に寄せて



建設省道路局長 三谷 浩

昭和二七年に現行の道路法が制定されてから既に四〇年近くの歳月が流れ、道路行政も壮年の域に入っていました。その間、道路特定財源制度と有料道路制度を二本柱として我が国の道路整備は飛躍的な発展を遂げました。しかしながら、日本経済の高度成長に伴う自動車交通の進展は道路整備のスビードをはるかに上回り、道路ストックの充実は焦眉の急を要する政策課題となっているといっても過言ではありません。

また、我が国の経済社会構造の高度化の中で、道路は産業活動の基盤としての役割はもちろんのこと、一般の国民が通常の生活を送る上でも必要不可欠のものとなっ

ています。今日では、全適齢人口の約六割にあたる五、七〇〇万人の免許保有者が五、五〇〇万台の自動車を運転する時代となっており、誰でもが特別の技術や熟練無しに安全かつ円滑に利用できるわかりやすい道路を計画的に整備していくことが求められています。さらには所得の向上に伴いプラスアルファの豊かさを求めるようになった国民の消費活動、余暇活動を支える社会資本としても大きな役割を果たすようになってきています。

こうした状況を踏まえ、今後の道路整備のテーマとしていくつかがあげることができます。

第一には、高規格幹線道路網の整備と有料道路制度に

ついでの問題です。昭和六二年に策定された高規格幹線道路網は現在四、七〇〇km余供用されていますが整備率は未だ四割に満たない状況です。この整備については、膨大な資金を要しかつ早急に整備を進める必要のあることから有料道路制度を活用していくこととなると考えられます。その有料道路制度については、料金等に関し種々の問題が提起され、さらには、プール制等の問題に踏み込んだコメントも聞かれるようになっていきます。今後は、経費の節減、国費助成の拡充等により有料道路制度の一層の充実化と活用を図り、二一世紀の早い時期に高規格幹線道路網の概世をめざしたいと考えております。

第二には、都市における渋滞の問題です。道路の交通渋滞は自動車交通の急激な進展に対し道路整備が到底追いつかないことが主な原因と考えられますが、さらに最近の好景気に支えられ交通需要の伸びも著しく特に都市部においてその激化が目立ち、都市活動に深刻な影響を与えています。

長期的な対策としての道路整備はもちろんのこと、それとあわせ昭和六三年度に策定された渋滞対策緊急実行計画（アクションプログラム）を進めるとともに、渋滞の原因となっている駐車場対策についても強化拡充していくこととしていきます。

第三には、これからの時代に対応した新たな道路整備の方策や道路構造を考えていく必要があります。土地利用の高度化が進む都市地域で道路整備を進めていくために

は、道路と建物の一体的な整備等の道路空間の有効活用が必要であり、そのような認識にたつて新たにいわゆる立体道路制度を創設したところです。

また国民の道路交通への高速性や定時性へのニーズが高まる中で、現在計画の進んでいる第二東名・名神については時速一四〇km以上の高速走行に対応した構造とすることにについても検討が進められているところです。

最後に、交通安全の問題があげられます。平成元年には一五年ぶりに交通事故死者が一、〇〇〇人を超え、第二次交通戦争の到来が危ぐされています。建設省では平成元年一月の交通事故非常事態宣言を受けて交通安全緊急対策本部を設け、二、二〇〇箇所の事故多発地点等における緊急対策の実施を行っているところですが、交通安全施策の一層の充実が望まれるところです。

このたび「道路行政セミナー」が新たに刊行されることとなりました。以上のように道路行政に求められる課題が山積し、その重要性が強く認識されているこの時期に道路行政の専門誌として本誌が創刊されたことはまことに喜ばしいかぎりです。本誌は、道路に関する法令の制定、改正等の道路行政上極めて重要な情報を満載して道路実務に携わる人をはじめとして広く国民の皆様にお届けしようとするものです。この「道路行政セミナー」が、道路行政の向上に資するとともに道路に対する国民の理解を一層深める一助となることを祈念いたしまして創刊に寄せる言葉とさせていただきます。



特集／新しい時代の道路行政

特別座談会

21世紀に向けての道路行政

出席者 澤井 英一

(建設省大臣官房政策課総括計画官)

中岡 智信

(建設省建設経済局事業調整官)

藤川 寛之

(建設省道路局企画課長)

山本 正堯

(建設省道路局道路交通管理課長)

司会：鈴木 省三

(建設省道路局路政課長)

鈴木(司会) 本日はお忙しい中をお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。今回、道路監修の雑誌として、新たに『道路行政セミナー』が創刊される運びとなりました。この雑誌は二十余年りにわたってご支援をいただいていた『道路セミナー』の廃刊に伴いまして、二一世紀に向けた新たな道路行政のあり方について考える雑誌として、このたび装いも一新して創刊されるものです。

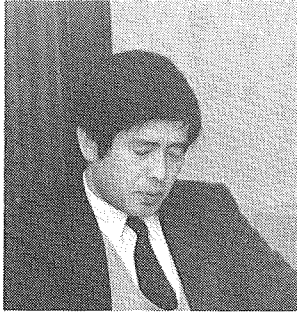
本日お集まりいただきましたのは、その創刊号の巻頭記事として、社会資本整備のあり方について、省内でも特に造詣の深い皆様に、座談会として活発な議論をお願いしたわけでございます。それでは早速ですが、建設白書のご担当であり、また、先ごろ「真に豊かな国民生活の実現のために」をまとめられた澤井総括計画官より、社会資本の中長期展望についてお話を伺いたいと思います。

社会資本の中長期展望

澤井 三つの点についてお話しいたします。一つは、今日の社会資本整備をめぐる環境、二つ目に、今後の中長期的な目標、三つ目に、その目標に関連しまして、どういう施策態度で進めていくべきか、ということです。

一つ目の、社会資本整備をめぐる環境について、一言で言いますと、大変な好機であるというふうに考えております。五点ほどございますが、一つは、財政事情の改善であります。昭和五一年度から発行され五四年度には予算ベースで八兆円を超えた赤字国債が、現在、国会に提案されております平成二年度予算案では、ゼロということになっております。

二点目に、本格的高齢化までの経済や財政の余力というものを大



澤井 英一氏

いに活用すべき時期であるというところでございます。高齢化は日本の場合、非常に急速なスピードで進んでおりまして、現在のところは欧米より低いのですが、二〇〇〇年には欧米の中でも高いほうの水準に大体並ぶと見られております。今から二十年後の二〇一〇年ごろには、多分欧米の水準を超えるだろうということが想定されております。

三点目に、社会資本のストックが増えてきますと、当然今後、維持費とか更新費が増えていく。したがって、事業規模が伸びないと新規投資ができなくなっていく、ということもよく言われているところです。一つの試算としては、I G（公的固定資本形成）が横ばいのままでいきますと、現在、約四分の三が新規投資なんです、二〇一〇年ごろには逆に新規投資が四分の一ぐらいになりまして、残りが維持費とか更新費とかになってしまおうという計算もあります。それから、四点目として国民世論、あるいは国際世論でも、豊かさの向上を求める声が非常に強まっているということがあると思います。国民世論は申すまでもないと思いますが、外国からも、日本はもつと足元の整備をすべきだということが言われているところであります。最近、目にとまったものでは、「月刊 Asahi」の今年の三月号で、オランダのジャーナリストで在日二十七年になるというカ



司会：鈴木 省三氏

レル・ウォルフレンさんという方の著作の一部が紹介されてました。ちよつと長くなりますが、関係部分を読んでみます。

「日本権力構造の謎」という日本語訳の表題になっておりますが、「欧米諸国にとっては、はた目には判然としない独自の目標に向かって一途に突き進んでいるように見えるこの太平洋の島国は、控え目に言っても、何やら人騒がせな存在である。日本人が金をもうけたがるのはわかるが、ひたすら海外のマーケットシェアを広げて市場を征服しているにもかかわらず、日本人の暮らしが顕著によくならずたり快適になつたようでもない」。要するに、一生懸命お金もつけを外でやっているけれども、その暮らし、身の周り、足元は非常によくないということを言っております。

「都会の住宅は息詰まるほど狭苦しく、法外に高い。生活費も平均所得に対して途方もなく高い。下水道普及率は日本の全世帯の約三分の一にすぎない。通勤電車は極度に混んでいる。道路網は到底考えられないほど不備である。あれやこれや悪条件を抱えたインフラストラクチャーのもとで暮らす都市圏の平均的な日本人の生活は、日本ほど豊かでないヨーロッパ諸国の大都市圏の住民に比べ、快適さの面で劣っている（国の経済力では日本のほうが高いとしても、暮らしの総合的な豊かさでは劣っているということですね）。これを

見ても、日本の政策決定者は目のつけどころを変える必要があるはずだ」というものです。

もう一つは、平成三年度は、建設省の所管する八本の五カ年計画のうち五本が改定期に当たるといことです。下水道、公園、海岸、交通安全、住宅の五つです。

こういったことから、九〇年代、さらには二一世紀に向けて、ピッチを上げて住宅・社会資本整備に取り組んでいくべき好機であり、時期であると考えております。

それでは、今後、中長期的にどういう目標に向かって整備を進めていくか。建設省では、六一年八月に国土建設の長期構想を定めております。ここで設定いたしました整備目標が、翌年の六二年の六月に策定された第四次全国総合開発計画にそのまま反映されております。よくご承知のところと思いますが、たとえば、高規格幹線道路でいえば、現在、四、五〇〇kmであるところを九、〇〇〇kmにする。下水道は四〇%を七〇%に、都市公園は一人当たり五・二㎡を一〇㎡に、河川でいえば、戦後最大洪水対応を概成する。こういうふうな目標です。これは二〇〇〇年の目標で、これだけですと、一言で言って、現在の欧米の水準の比較的低いほうにようやく追いつくという目標であります。いわば当面の目標でありまして、長期構想の理念としては、さらに先を見えております。つまり、今や日本というのは世界をリードする大国ですから、欧米へのキャッチアップという従来の思想の枠にとどまることなく、より高い我が国独自の「青写真」という言葉を使っておりますが、そういう目標に向けてさらに進むべきである。こういうような理念を踏まえた二〇〇〇年目標だということがあります。

これを事業量的な感覚で言いますと、長期構想は六〇年が初年度

ですが、六三年度までの実績を抜きまして、平成元年度以降、二二年度（二〇〇〇年）まで、実質で平均七%台の伸び率が要だという事業量になります。実質ですから、当然、最近の用地費の高騰とか、一般物価の上昇などは別です。

そういう目標に向けて整備を進める上で、今後どういう姿勢で臨むべきか。これは今度の白書でもテーマの一つとして取り上げていきたいと思っている事柄ですが、一つは、いわば生活と地域の重視だと思えます。最近よく「生活者の視点、消費者の視点」といわれますが、これを建設省の言葉に置き換えれば、「国民生活と地域」ということになると考えられます。こうした視点からのニーズへの的確な対応が必要です。もう一つは、ニーズをフォローするという観点とはいわば逆に、いろいろな潮流変化を踏まえた先導的な社会資本整備という観点も必要です。この二つの観点を踏まえ、さらに事業全体を総合的、重点的、効率的に進めていくというのが大事なことだろうと考えております。

のちほどいろいろお話が出ると思いますが、道路関係の施策の具体例で言いますと、生活者の視点という意味で言えば、渋滞アクシヨンプログラム、あるいは、休日交通のボトルネック解消モデル事業、交通安全緊急実行計画といったものが挙げられると思えます。

それから、地域の視点という意味で言えば、高規格幹線道路を進めるときに、地域の開発計画とできるだけ連携をとるという趣旨の高規格関連地域活性化調査、あるいは、プロジェクトに必要な道路について特別に事業促進を図る地域振興特別推進事業、などが挙げられると思えます。

さらに、構想としてあると聞いておりますスーパーハイウェイとか、道路に関連するいろいろな情報システムの高度化。こういうと

ころは、いわば国民生活を先導していくという観点からの施策として位置づけられると思います。

道路以外でも、住宅政策について言いますと、取得能力の向上なり、良質な賃貸住宅（特に世帯向け）といったものが切実なニーズとしてございまして、そういうニーズに的確に対応することの方が大切なのもちろんですけれども、他方、住宅の質の向上という観点から、たとえば、今後高齢化が進みますので、住宅についてもより高い安全性が求められる。高齢者のために、広い廊下とか、緩やかな階段などが必要である。あるいは、子供の体位が非常に向上しておりますので、天井とかドアの高さを高くする。こういったような内容を持った住宅を作ろうとする場合の高規格住宅融資という制度が住宅金融公庫にございますが、これなどは先ほど言いました先導的な住宅・社会資本整備というものの一つの代表的な例だと思っております。

いずれにしても、最初に言いましたような、貴重な投資余力というものを活用して、景気が落ち込んだときの浮揚策としてだけでなく、豊かさを実感できる国民生活の実現のために公共投資の着実な拡大を図るべきであろうと考えております。

国土の均衡ある発展

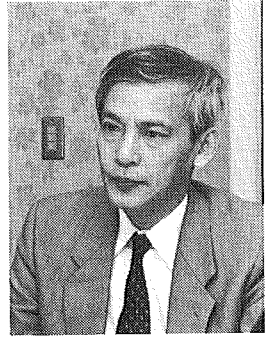
鈴木 非常に大所高所からのお話で、特にまた公共投資が今絶好のチャンスであるというお話、また今後どういう中長期的な目標をもってやっていくか、また、どういう施策態度で進めていくかというお話をいただきましたが、建設省の中で、国土の均衡ある発展に資する事業をまとめておられます中岡事業調整官のほうからお話をいただきましたと思います。

中岡 私どものところでは、地域計画、地域振興というような施策を、建設省のいろいろな事業の援助をいただきながら進めているわけでございますが、中でも、日ごろ道路には大変お世話になっておりました、お礼申し上げたいと思います。

二点ばかりお話ししたいと思えます。一つは、地域政策を振り返りながら、今後どうなっていくのだろうかということ、二つ目はそれに絡めて、道路にこうあってほしいということを申し上げたいと思えます。

まず振り返ってみますと、戦後、いろいろな地域振興施策というのが我が国の産業経済の発展に伴って打ち出されてきたわけですが、それにずっと一貫して共通しておりますコンセプトというのは、やはり国土の均衡ある発展ということでありまして、放置しておく、非常に伸びる地域、あるいは取り残される地域というのが、ともすれば出がちでありまして、それに対して、一貫して国土の均衡ある発展を目指してきたと言えようかと思えます。

皆さんよくご承知のとおりでございますが、わが国の最初の全国総合開発計画が昭和三七年に打ち出されました。この当時は格差是正の時代ということで、拠点開発方式をとりまして、新産・工特の施策を国として打ち出しております。それから、昭和四四年になりますと新全総が打ち出されまして、これはいわば国土利用再編成の時代と言えようかと思えますが、このときに広域生活圏構想、建設省の場合は地方生活圏の展開といったものを打ち出させていただいております。それから、昭和五二年になりました三全総——これは地方への定住化の時代であったと思えます。それから、最近に至りましては昭和六二年に四全総が、多極分散の時代ということで、この多極分散を支える一番大事なのが交流ネットワーク構



中岡 智信氏

想ということで、道路に対する期待は非常に大きいわけでございます。

こういった国土の均衡ある発展をめざしていろいろな計画を実行していくためには、二本柱があると思いますが、一つは産業政策であります。重厚長大といったものから、テクノポリス、あるいは、頭脳立地、リゾートといった具合に変化してきていると思います。それに応じまして、社会資本整備は、生活の多様化、産業の多様化に対応してきたと言えようかと思えます。ひもじい時代というのは大体克服してきたわけですが、言ってみれば、国土の均衡ある発展ということを図るためには、どこにいても生活が安定するすなわち、雇用機会の確保——これは産業政策に負うところが大きいわけでございます。

もう一つは、特に近年注目されていると思いますが、精神的な充足といえますか、豊かさが実感できるということに求められているのではないかと思えます。所得水準、あるいは生活水準、それから、狭義のシビルミニマムのものが一巡したということになってまいりますと、まさしく一人一人が豊かさが実感できる文化性であるとか、地域のいろいろなことに参加していくとか、ファッションであるとか、こういったものも求められているように思います。

そんな経緯を踏まえまして、これからどう社会資本を整備していけばいいだろうかということですが、ナショナルミニマムとしての整備というものは依然として着々と推進していかなければいけないと思います。安全基盤、治山・治水というようなこともさることながら、国土基盤と申しますか、地域振興の基盤については、まだまだ地方の幹線道路は非常に不十分なところもございます。さらに日本全体としては、例えば、高規格幹線道路網といったものも、いわばナショナルミニマムといったものに位置づけられて、均衡ある発展のために整備が望まれるのではないかと思います。

それから、そういったミニマムの上にあります、それを促進していく基盤。これは大都市と地方では違うと思いますが、相互に裏腹の関係にあるかと思えます。大都市では、快適基盤と申しますが、渋滞対策であるとか、住宅アメニティ、こういったものを非常に望んでいると思えますし、地方では逆に、活力基盤、社会的なインフラストラクチャーでありますとか、最近はやや全国金太郎アメ的な画一性から脱却して、個性を求めていくという動きがあるかと思えます。それから、最近になりました、こういったハードの面のほかに、ソフト併用といいますか、いろいろなソフトをハードと組み合わせ、より効果的に使ってもらおう、あるいは、より効果的にPRをしていくといった動きも盛んでございまして、各地で開かれておりますイベント、あるいはデザイン、あるいは公共空間の利用、こういったものに対する関心が非常に深まっている。こういったところを念頭において進めていただければ、各地方の活性化に大いに資するのではないかと思います。

道路について申しますと、先ほどご紹介いただきましたように、私どものところでいろいろな地域活性化のプロジェクトをやってお

ります。建設省の事業を総合的にやって、戦略的な各地域のプロジェクトを進めておるわけでございます。大きなものでは関西空港の関連事業、小さなものと言えますと、いくつかの市町村をたばねてプロジェクトを支援していくとございしますが、とにかくどこでも道路に対する要望が非常に強いということを申し上げておきたいと思えます。ぜひ高規格幹線道路のネットワークを中心に、バランスのとれたネットワークを進めていただきたいと思えます。

そこで、ちょっと離れた立場から見ますと、道路行政というのは、言ってみればはにかみ屋さんかなと、あまり仰々しくPRということもないのかもしれませんが、いいことをやったら、非常に期待されているのですから、堂々とPRをしていただければいいと思えます。私もいろいろなところで民間の方からお話を伺う機会もあるわけですが、ある女性の方に、「これだけ努力してお金を使って大規模な組織を使って、本当に一生懸命やっておられるのに、それがなかなかわかってもらえないというのはお気の毒なことですね」と言われたことがあります。もっとも堂々とPRしていただければいいと思えます。

それから、最近是个々の個性といったものを求めています。地方もミニ東京をあちこちに作るというのではなくて、自分たちの地域ということを非常に自覚しております。それから、住民もいろいろな公的な行事に参加意識を持ってきている、あるいは、参加したいというような意識を持っておられるようございしますので、たとえば、デザインであるとかイベント、ネーミングなどをやっておられますが、こういったものを取り入れていただければと思えます。それによって個性化、差別化、高付加価値化を進めていただければ

と思っております。

今後は、特に地方のほうになるかもしれませんが、道路を中心とする社会資本につきましても、建設、管理、運営、利用、こういったものを含めまして、本体そのもの、あるいは付属施設、あるいはイベント、デザインといったものを総合して、まだ人口に膾炙していない言葉ですが、シビック・パフォーマンスといいますが、住民と一緒にやって社会資本を整備していくということをご検討いただけたら幸いです。

中長期的道路事業の展開

鈴木 国土の均衡ある発展を図っていく上での、地域活性化、地域計画についてお話をいただきました。また、道路につきましても、ある面では非常にお褒めをいただいたと理解しておりますけれども、高規格幹線道路のネットワークを中心にバランスのとれたネットワークづくりをすること、また、事業を進めていくうえで個性化、差別化、高付加価値化を進めていくということにご注文をいただきました。

またさらに今後のいろいろなPRをすべきであるというようご指摘もちょうだいいたしました。

それでは、道路局として平成二年度および中長期的にどのような道路事業を展開していくというようなことを考えているのか、道路計画および道路事業執行のまとめ役であります藤川企画課長のほうからご説明をお願いしたいと思います。

藤川 今、お二人から、社会資本整備全般の話と、地域づくりに絡んだお話があったわけでございますが、私のほうからは道路ということに視点を絞ってお話をさせていただきますと思います。

最近、道路をめぐる環境というものを考えてみますと、本当に大きな変化をしつつあると考えております。特に最初に総括計画官のほうからもお話ございましたように、最近の経済活動というのは非常に高度化している。それから、我が国の経済というのは着実に成長し豊かになっていくというふうなこともありまして、所得水準は上がる、あるいは余暇時間が増大するというふうなことで、車の保有率が非常に高くなってきている。それから、運転免許を持っていく人も、現在五、八〇〇万人ぐらいいるわけですが、本当に最近増えてきているということで、国民のだけれどもが車を使って生活し、あるいは、車を運転する機会というのが非常に増えてきているというふうなところがあろうかと思えます。

そういうことに伴いまして、運転する人も男性、女性、おとしより、いろいろな方が運転するというところで、道路に対するニーズというのが非常に多様化してきているのではないかと思います。そして、運転しない人も、道路を歩く、あるいは自転車に乗るといった形で道路を利用するわけですが、国民の道路に対する要請というのは非常に多様になってきていると考えられます。

また、国土づくりなり地域づくりというものをやっていく上で、道路というのは基盤施設としてどうしても欠かせない存在になってき



藤川 寛之氏

ているわけでございます。現在、第10次の道路整備五箇年計画——これは昭和六三年度が初年度ですが、スタートしているわけでございますが、今申し上げましたような多様なニーズに的確に道路づくりとして対応していかなければいけないという観点に立ちまして、五箇年計画の主要課題としては、四つの大きな柱を立てているわけでございます。

一つは、多極分散型国土の構築を目指して、交流ネットワークを強化していくということ。それから、個性的で魅力ある都市を目指して、快適な都市のための道路を作ること。それから、地方の定住と交流の促進を目指していろいろな地域振興策が作られるわけですが、そういうものを支援してやろうということ。それから、道路がいろいろな機能を持っているわけですが、今申し上げましたように多様な要請があるものですから、そういう道路のサービスをやはり多様なニーズに沿うように、できるだけ道路機能を充実させてやるということ。この四つが大きな課題ということ。五箇年計画を作りまして、それに基づいた道路づくりということを現在進めているところでございます。

平成二年度は、この五箇年計画の第三年度でございますが、ご承知のとおり、平成二年度の前算は、事業費が三%増、国費が二%増と、これは一般道路事業と有料道路事業を合わせてですが、七兆一千億円という予算案が決まっているわけでございますが、この予算が実施されますと、全体で五箇年計画の達成率は約五五%となります。ただ、この計画を達成するためにはあと二年間残っているわけですが、今後平均一三%増の事業費を確保しなければいけないということ、そういう意味では、平成三年度以降、まだ大きな伸びを確保していく必要があるわけですが、着実に今申し上げまし

たような視点に立った道路づくりを進めていこうということで、事業を実施しているところがございます。

平成二年度予算の具体的な中身についていくつか重点的に実施している項目をご紹介しますと、まず高規格幹線道路の整備でございます。ご承知のとおり、高規格幹線道路網一四、〇〇kmの構想というのは昭和六二年に決まりました、その構想を実施しようというようなことで、今まで高規格幹線道路網というのは年間大体二〇〇kmぐらいの整備しか進んでいなかったでございますが、今度の五カ年計画では、年間の整備延長を平均三三〇kmぐらいに伸ばすということで考えておりまして、現在の供用延長は四、五〇〇kmぐらいなんですけれども、平成四年度までにそれを六、〇〇〇kmぐらいの供用延長にしようということで、特に重点を置いて整備を進めているわけでございます。

長期的な目標としては、西暦二〇〇〇年までに九、〇〇〇kmの供用延長にしようということで整備を進めております。また、特に東京・名古屋・大阪間の東名・名神高速道路が非常に混んでいるということもございまして、第二東名・名神高速道路をできるだけ早く整備着手に持っていきたいということで、特に調査の促進を図りたいと考えております。また、本州、四国連絡道路の建設につきましても、最後に尾道・今治ルートの多々羅大橋が未着手で残っていたわけですが、来年度はこれを事業化する予定でございます。

つぎに、道路利用の方が一番不満を持っているものは、やはり交通の混雑、渋滞の問題であります。特に最近、渋滞が激しいものから、いつもおしかりを受けるトップが上がってくるのがこの問題でございます。そういうことで、この渋滞対策についてもできるだけ混雑を緩和して円滑に車を流してやろうということで、六三年

一二月に渋滞対策アクションプログラムを作成しました。これは緊急の対策と、中長期的な対策に分かれているんですけども、交差点の改良であるとか、交差点を立体交差にするとか、踏切を立体交差するとか、自動車専用道路では出口を増設してやる、あるいは、混んでいる区間を部分的に拡幅してやるというような具体的な対策を、特に渋滞が著しい三七の都市圏でアクションプログラムとして改善計画を策定し、それに基づいて重点的な対策を進めております。また、都市の不法駐車が渋滞の原因になっていることもございますので、路上駐車をできるだけ排除するという観点に立って、駐車場の整備などについても特に重点を置いて対応したいと考えております。

さらに、交通量が著しく増加したことに伴って、交通事故が最近非常に増えているということでございます。昭和六三年に、一三年ぶりに交通事故の死者が一人を突破し、さらに、昨年も一一、〇〇〇人ということで、事故の死亡者が増え続けており、また増加傾向にあるということで、昨年、交通事故非常事態宣言を政府として発したわけでございます。これに基づきまして、私も道路交通環境を整備する立場としても、事故の実体等を十分把握し、分析いたしまして、それぞれの事故が起こった箇所に必要な効果的な対策、たとえば交差点を改良する、あるいは、道路照明灯をつける、視線誘導標をつける、ガードレールをつけるといった、具体的な対策を緊急に実施したところがございます。また、依然として歩行者の事故というのも多いわけでございますので、歩道の整備、あるいは自転車道の整備についても、重点的に進めたいと考えております。

それから、地域づくりに関連するお話もございましたが、地域づくりに関連していろいろな地域の振興、活性化を旨として、いろいろ

ろな開発計画等が各地域で進められているわけでございますが、その開発計画、振興計画等を進める上でやはりどうしても欠かせないのが道路でございます。その基盤になるのが道路でございますので、そういう関連する道路づくりについても、やはり開発計画の進捗に合わせて整備できるように対応していきたいと考えておりますし、また、先ほど地域の特性といったお話がありました。そういう地域の特性を出した道路づくりをやはり進めたいという希望が非常に強いものですから、「マイロード事業」と言っておりますけれども、地域がその特性を生かして創意工夫をして道路づくりをするということについても、できるだけ支援をしたいと考えております。

また、ドライブするのが目的で道路を利用するということが最近非常に増えてきているわけでございますが、道路そのものを快適な環境にする必要がありますので、たとえば、「緑の一里塚」という事業とか、「ハイウェイ・オアシス」という事業であるとか、そういう親しみと潤いのある道路づくりにも力を入れていきたいと考えております。

それから、多様な機能というお話を申し上げましたが、道路そのものが多様な役割を果たしているわけでございまして、特に最近は地価が非常に高くなったというようなこともございまして、道路空間の地下を有効に利用したいという要請が非常に強いわけでございまして、地下の利用が計画的に実施されるように、地下空間の利用計画を来年度から具体的に作りまして、地下の利用がうまくできるように対応していきたいと考えております。

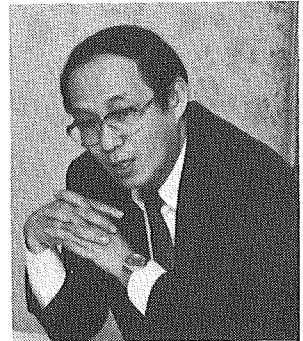
それから、情報化時代ということもございまして、道路利用者がぜひ欲しいものの一つとしてよく言われているのは、道路に関する案内の情報であるとか、道路のいろいろな交通状況の情報であると

か、そういうものを適切に、かつリアルタイムでほしいという要望が非常に強くなっているということです。そういう道路情報にかかっているいろいろなシステムの整備であるとか、あるいは、特に最近道路情報システムということで、車の中にいる人に情報を適切に与えるようなシステムについて、今、実用化の実験等を行っているわけでございますが、こういうものもやはり整備をできるだけ進めていくように、今後、努力していかなければいけないと考えております。

時代に対応した道路管理

鈴木 今、お話にありましたように、五カ年計画に基づきまして着々と道路整備を続けておられるわけですが、これを達成するためには、さらに毎年一三%以上の増加率で事業を進めていかないといけないということです。道路整備につれまして、供用延長も伸び、交通量も増大するというようなことが予測されるわけですが、その場合に、道路を利用する国民の価値観とかニーズも多様化するのではないかと考えられます。こういう観点から、円滑な交通の確保と交通の利便性の向上についてご尽力しておられます山本道路交通管理課長に、新たな時代に対応した道路管理のあり方についてお話を伺いたいと思います。

山本 私どもは道路関係の中で特に管理等について担当させていただいておるわけでございます。先ほど総括計画官、あるいは事業調整官から、日本経済全般から見た社会資本のあり方、地域振興のあり方について、大変高い見地からお話ございましたが、私ども道路局としまして、戦後、日本には道路がないと言われていたときから、道路の建設を中心に、道路の整備を中心に来てきたわけで



山本 正堯氏

ございますが、今や戦後四十数年がたちまして、道路の建設は現在高速道路四、六〇〇kmを四全総で九、〇〇〇km、あるいはまた将来にわたってもっと整備していかねばいけない、道路の建設についても十分その意を用いていかなければいけないということではあるうかと思いますが、今後は、道路の整備の中でも特に維持・管理の時代ということで、その重要性がますます高まってきているのではないかと考えております。

道路の管理といえますのは、安全性、円滑性、あるいは快適な道路交通を確保するというのが、利用者、あるいは地域の人々に対する私どもの責務ではないかと思っております。その中でも特にベーシックな問題としては、安全性の問題があるわけでございますが、先ほども話ございましたように、去年、交通事故死者数が一一、〇〇〇人を超えて非常事態宣言を出されたということで、建設省としても緊急対策本部を作って積極的に交通事故死者の減少に向けて、構造上の問題でございますとか、標識等の情報提供の問題でございますとか、総合的に道路整備について積極的に対策を立てて頑張っておるといふ状況でございます。交通安全施設等整備事業五カ年計画に基づいてその整備を積極的に進めていくということになるうかと思っております。

あるいはまた、円滑性の問題につきましては、大都市、特に首都圏等については、渋滞問題が大変大きな問題になっております。また、渋滞問題とも関連しますが、違法駐車等、大変大きな問題になっております。渋滞対策については緊急プログラムを作って積極的に整備をしていこうということになっております。また駐車問題も関係省庁等々との連携ブレーも大変必要になってくるということであらうかと思っております。

それから、交通の安全性と円滑性と同時に、さらに高度な道路交通管理の質の向上を目指すという意味から、快適性を非常に要求されるということではないかと思っております。そういう点では、道路を利用する人に快適に道路を利用していただくという観点から、情報化社会の進展に伴いまして車をオフィスとして利用する、時間を非常に効率的に利用する、そのために道路交通情報を的確に提供し、情報を最大限に利用するということが、将来のニーズに対応する非常に重要な問題ではないかと思っております。

そういう意味で私どもは、情報化に向けて路車間情報システムというものも現在開発中でございますし、あるいは、FM多重の問題についても現在また検討中でございます。特に、路車間情報システムというのは、道路に光ケーブルを敷設し、そこにビーコンを立て、いろいろな道路交通情報、渋滞情報、位置情報、ナビゲーション、さらには、駐車場のどこが空いているとか、どこがいっぱいか、そういう駐車場の案内情報とか、さらには、観光地のいろいろな情報など道路を運転する人が、運転に伴っていろいろな必要と提供するというようなシステムも、今後積極的に開発していかねばいけない。これは去年、実用化の総合実験をやりまして、今年、

追加実験をやって、実用化に向けてできるだけ早急に整備をしていくというふうに考えておるところでございます。

いずれにしても、道路の管理ということがますます重要になってくるわけです。二一世紀には新規投資のうち維持費あるいは更新費が大変大きなウェイトを占めてくるということになりますと、現在の施設をいかに維持し有効に利用していくか、いかに今後に向けて効率的な投資を行うかということが非常に重要になってくるのではないかと思います。そういう意味からも、管理の重要性が高まってくると思います。それから、道路の管理という場合に質、量、両方の問題がありますが、量的な問題——たとえば、道路区域だけではなくて、沿道の地域住民のことを考えて地域と一体的な沿道の整備、あるいは、騒音なり環境問題を十分に考えるような横の拡大、さらに、先ほども話がありましたように、立体道路とか、地下の埋設物件等の問題など単に平面的な区域のみでなく上下に対する問題。要するに、縦横の道路の管理についての区域の非常に広がってくる、その責任分担が非常に広がってくるという量的な拡大がある。それと同時に、質的な拡大。道路空間の多機能化とか情報化等に伴って、質の向上を図っていく必要があるということではないかと思えます。

二一世紀に向けて、私どもとしては道路管理の質・量ともに充実をさせていく必要があると考えております。

鈴木 今までお話を伺ってまいりまして、道路行政が社会資本整備の中で置かれている位置づけ、また道路整備が現在どういう方向に向かっているかということで大体のお話が出たわけでございます。

今後、私どもはますます道路整備に向かって事業を進めていかなければいけないということになるわけですが、今後の道路行政におい

て具体的にどういことが望まれているのか、また、どういう課題・展望を持って進めていくべきかということについて、さらにお話を続けていきたいと思えます。先ほど、総括計画官、また事業調整官のほうから、道路に対する若干のご注文がございましたが、その辺も含めてお話をすすめていきたいと思えます。

先ほど、企画課長のほうから東名・名神高速道路のお話が出ましたが、二一世紀に向かいますと、国民生活の質的向上とか産業構造の高度化に伴いまして、より質の高い道路整備が要求されるのではないかと思います。東名・名神高速道路につきましては規格の高い道路ということを考えておられるようでございますので、どのような検討をされているのか、お話をいただきたいと思います。

藤川 現在、第二東名・名神の平均交通量は、およそ六五、〇〇〇台ぐらいですが、ご承知のとおり、ほとんどの区間で交通渋滞を起こしています。また、貨物輸送のおよそ八・五％を東名・名神が分担しているということで、現在の東名・名神というのは非常に重要な役割を果たしているわけでございます。そこで日本の重要な都市圏を結ぶ最も重要な幹線道路として、第二東名・名神高速道路を早急に整備したいと調査を進めてまいりましたが、昨年一月の国土開発幹線自動車道建設審議会で全区間にわたって基本計画が策定されたところでございます。

これから整備計画を作りまして事業着手ということになるわけですが、日本の最も重要な幹線道路として位置づけられるものでございますので、やはりそれなりに将来の交通需要に十分対応できる、また、道路に対するいろいろなニーズに対応できるものになりたいということで、いろいろ技術的に申し上げますと、まだ決まったわけではございませんが、できるだけ安全に快適に走れる道路

にしようと考え、車道の幅もかなり広くし、縦断勾配もできるだけ緩やかにし、最急で二%ぐらいにする。また、曲線半径も視距のとれた、最低でも二、〇〇〇mぐらいのものにしようとするところ考えております。

現在、具体的な路線計画を決め、環境アセスメントに向けての準備をしているところでございます。今申し上げましたような、できるだけ余裕のある、将来のいろいろな需要に十分対応できるような構造ということで、できるだけ早く事業に着手するべく調査を特に重点を置いて進めているところでございます。

鈴木 これもまた企画課長にお尋ねすることになりますが、高規格幹線道路網一四、〇〇〇kmの整備を今着々と進めているわけですが、これと一体的に機能する国道網の再編成が必要になると思います。昭和五七年に国道網の見直しを行っておりますが、それ以降、状況の変化等があつて、国道網の見直しが必要だと思われておりますが、その見直しの方針等についてお話しいただきたいと思ひます。

藤川 国道網の見直しにつきましては、最近実施いたしましたのは昭和五七年でございまして、総延長で約五、五〇〇kmぐらいの国道昇格を実施しております。その後、相当な期間がたつている、また交通量もかなり増えているということもございまして、先ほど申し上げました、日本の国土の骨格を形成する高規格幹線道路網が昭和六二年に決まったということもございまして、全体的な幹線道路網のあり方等について勉強してまいつたところでございます。

国道昇格してからかなり時間がたつているということもございまして、新たに国道に昇格してほしいという要望が全国からたくさんまいっております。すでに全国からおよそ一八〇路線、一二、〇〇〇kmぐらいの延長の要望がまいっていますが、現在具体的な国道昇

格に向けての調査を昨年一月に開始したところでございます。

具体的には、現在、地方建設局と都道府県にお願いしておりますけれども、国道昇格の要望路線のそれぞれの路線が持つており、たとえば、交通量がどうなつてゐるか、沿線の人口がどうなつてゐるか、あるいは、沿線の工業出荷高なり、商業販売額などがどうなつてゐるかといった、路線ごとのいろいろなデータについて調査をしていただいております。それが近くまとまることになつております。ただ、若干、作業が遅れぎみだというふうに聞いているわけですが、その調査の成果がまとまれば、来年度に入つてからでございますが、その調査成果をヒヤリングいたしまして、昇格にしたいと思います。調査成果をヒヤリングいたしまして、昇格に向けての選定作業に着手したいと考えております。

ただ、将来の幹線道路網はどうあるべきかというような問題であるとか、現在、国道の路線番号が昇格のたびに北からつけているものですから、非常にわかりづらいというご指摘もございまして、国道の番号等についてはもう一度見直してみようということも考えております。そういう作業も並行しながら、次の国道昇格を具体化したと考えております。

交通渋滞の原因と対策

鈴木 次は、道路交通管理課長にお尋ねすることになると思ひますが、先ほど企画課長から、違法駐車対策ということで、駐車場の整備とか路上駐車車の排除といった対策が述べられておりますが、確かに、昨今の交通渋滞の大きな原因として駐車問題があらうかと思ひます。せっかく道路を整備しても、駐車でもって道路スペースがつぶされてしまうというふうなことになつておりますので、この駐車対策ということが今後の大きな柱にならうかと思ひますが、現在、



横浜ベイブリッジ

になるんでしょうか。よくあちこちでいろいろな地域振興のプロジェクトがある、あるいは過疎の振興であるとか、とにかく、どういふところで言っても、希望する三点セットというのは、飛行場と新幹線の駅と高速道路のインターチェンジです。高速道路のインターチェンジというのが、三種の神器のうちでも最も手に入りやすいんじゃないかな。

藤川 そうでしょうね。一四、〇〇〇kmですから、大体どこからでも、一時間で行けるといふことでセットしていますから。

中岡 逆に言うと、まだインターチェンジを持っていないところは非常に熱心に誘致していますけれども、できてしまうと、よその地域との差別化の武器にインターチェンジがあるということがもう当たり前になってしまつて、差別化の強力な武器にはなり得ない、どこにでもあるということになってきてしまつて——。そうすると、インターチェンジ周辺をそれぞれの地域がどううまく个性的に活用するかというのが課題になるんだろうと思いますけれどね。

鈴木 インターチェンジの設置の距離というのは、大体目安があるんですね。

藤川 私も正確には覚えていないんですけど、昔は、平均一二キロなんていう話を聞いたことがあるんですが、今はもつと短くなっているんじゃないかと思えますよ。

中岡 一〇kmとして一、四〇〇ですね。

藤川 そうですね。今は一〇kmぐらいになっているんじゃないでしょうかね。

今後のインターチェンジの整備

鈴木 今、インターのお話が出ましたけれども、最近では、インター

設置については地元の要請と負担によって行う開発インター方式によるインターチェンジの整備が行われることとなっておりますが、そういう面では、今後、民間の要望に応じて民間活力という方法も、大いにいろいろところで検討していく必要があるかと思えますね。

藤川 確かに大変な金がかかるわけですね。しかも、今、高速道路の建設というのは、すべて有料道路事業でやっているわけですね。ですから、これから作る部分というのはいつも話題になるんですが、交通量が少ない区間に入っていて、採算性が非常に悪いということになりますから、国の援助を増やしていく必要があります。うまくやってみようという財源を確保していくか。特に今お話のあったような、開発利益をうまく建設費に還元するということも、これからやはり考えていかなければいけないでしょうね。

澤井 伝統的な開発利益の負担というのは、法律で範囲を決めていくらと強制しますよね。開発インターというのは、ある意味では任意を契機にしていますね。こうした方式は、今後、非常に有力なものという気がします。範囲を決めて強制するならば、その範囲といくらとるといふのを厳密にやらなければいけない。そうすると、普通の道路ではなかなかとれない。下水道のように処理区域がはっきりしているものはとれるけれど、そうでないのはとりにくいという話になる。平たくなりますと、「おれが出すから作ってくれ」というスタイルというのは、もっともって広げていいんじゃないかと思えますね。

藤川 今まで開発利益の還元というのがうまくいかなかったというのは、開発者を特定するということが難しかったところにあると思うんですね。だから、今回の開発インター制度というのは、インター周辺で開発行為をやることははっきりしていますので、開発者が

特定しやすいというところがあって、ああいう制度が導入できたんだと思います。

澤井 ベースには協定があるわけですね。負担する人は手を挙げるわけでしょう。

藤川 あれは追加インターなんです。今までインターがなかったところに新たにインターを追加して作る、というものに限ってやっているんですけれど。

中岡 うちなどでやっている総合プロジェクトがあって、いろいろな事業を寄せ集めてということだと、大抵、道路は支援役のほうに回って本当にお世話になっているんですけれど、その中の一つで、ステップというのをやっています。地方生活圈地域振興計画というものなのですが、最近いろいろご要望がある中に、数年後にインターチェンジができるので、それにあわせていろいろなほかの事業も持ち込んで、そのインターチェンジの活用方策を考えたいというようなご要望もあります。これなどは進めていったらいいんじゃないかなという感じはしますけれどね。

鈴木 話かわりますが、道路整備を進めるのはなかなか難しいんですけれども、たとえば、河川事業とか鉄道事業などの合併施行でもってやっていくということを、今後、考えていく必要があるのではないかと考えているんですけれども、それについていかがでしょうか。

中岡 一般的に言うと、それぞれの単体でやるとなかなかやりにくい面があるし、今、日本の国内でやるいろいろな関連する課題が出てくるということで、あれとあれとを組み合わせてやればうまくできるというようなことで、最近、随分そういった事業が増えておりまして、割とすでにある計画の中でも要望の強いのが、たとえば、

海岸事業に道路とか公園とかを組み合わせたCCZというのがありますが、自転車道に公園とか下水を組み合わせたり、あるいは河川を組み合わせたりということが行われています。

藤川 鉄道とか河川と合併施行でやれというのは、山の手線の上の道路を作れとか、多摩川の中に道路を作れとか、そういう話じゃないかと思うんですけども、これについては今までいろいろ勉強はしてきているんですが、実際にやるとなかなかなしくて、とても現実的な話ではないと思います。堤防と一体的に作るというのもなかなか難しいという話を聞いているんですね。それで今、「スーパー堤防を作って、その部分に道路を入れるということは可能です」と言っているんですが、ただ、スーパー堤防を作るといっても、それがいつできるかというのはよくわからない。それが明確にできないというところがありますので、そういう合併施行というのは現実の話としては難しいところがあるのではないかと思えます。

山本 概念としては非常にいいことだと思えますね。都市の中の空間利用というのは、川にしろ鉄道にしろ道路にしろ、上に空間があるわけですから、建築限界とかいろいろな問題はあるにしても、利用できるものについてはできるだけ有効利用しようという議論はいいと思うんですね。だから、川の上にふたをかけてそこを道路なり公園なりにするとか、いろいろな意味での組み合わせの合併施行があると思うんですね。また、制度として、立体道路制度といった新しい制度もできまし、それに基づいて新しい組み合わせによるインフラ整備を考えるのも一つの方法だとは思っていますよ。

鈴木 たとえば、第二東名などにも新幹線を入れるとか（笑）。

中岡 多分、線形があわないでしょう。あれはどうですか、インフラ方式でモノレールみたいにな（笑）。

藤川 線形が全然違いますからね。道路の場合はちょっとカーブがありますから、三、〇〇mといってもカーブしますから。ただ、それは将来の課題としては、幅などもかなり余裕のある道路にしようと考えておまして、その中に、例えば新物流なり、あるいは自動運転なんていう話が出てくるかもしれない。そういうものが入るスペースとしての可能性みたいなものは、残しておかなければいけないんじゃないかと思っておりますがね。

中岡 今だってそういう意味では、情報の光ファイバーも入っていますし、いいのか悪いのか、場所によってはパイプラインみたいな話もありますしね。

鈴木 議論も尽きないようですが、本日はこのあたりでお開きとさせていただきます。道路というハード施設を提供する上で、豊かさというソフトを加味していくための方策につきまして、全力を傾注していきたいと思っております。本日は皆様のお話が大変参考になりました。また機会がありましたらならば、このような場を持ちたいと考えております。本日はお忙しいところを、まことにありがとうございます。

（※役職名はすべて対談時のものです）

高規格幹線道路網の整備

建設省道路局企画課 道路経済調査室

一 説

建設省では、道路審議会基本政策部会における審議結果等を踏まえ、昭和六十二年五月道路審議会に高規格幹線道路網を構成する路線要件および個別路線について諮問し、六月二十六日に適当と認める旨の答申を得、これに基づき一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路網計画を決定した。

第四次全国総合開発計画（昭和六十二年六月三〇日閣議決定）においても、二一世紀にむけ多極分散型の国土を形成するため、交流ネットワーク構想を推進する必要があるとしており、これを実現するため『全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路網について

では、高速交通サービスの全国的な普及、主要拠点間の連絡強化を目標とし、地方中枢・

中核都市、地域の発展の核となる地方都市およびその周辺地域等からおおむね一時間程度で利用が可能となるよう、およそ一万四千里メートルで形成する』とされている。

二 全体計画

1 高規格幹線道路の基本的考え方

(1) 高規格幹線道路の意義

高規格幹線道路は、自動車の高速交通の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路をいう。（従前の国土開発幹線自動車等および本州四国連絡道路は高規格幹線道路網の一部をなすもの

である。）

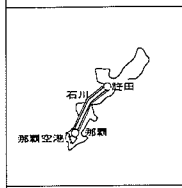
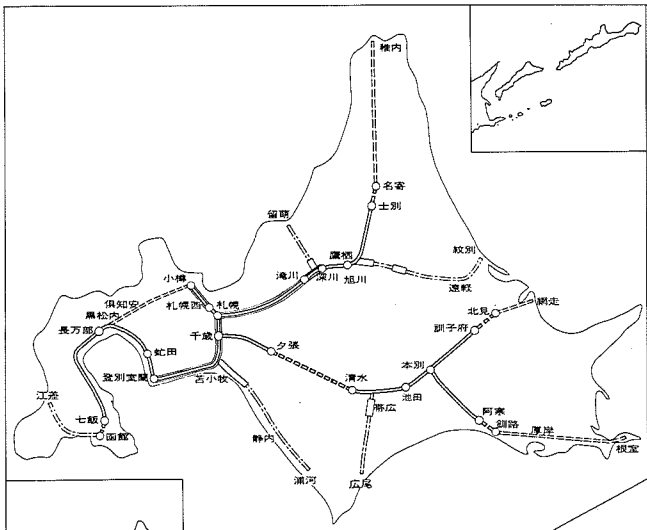
(2) 高規格幹線道路の規模

新たに高規格幹線道路網を構成する路線は図1、表1に示す四九路線六、二二〇kmである。（従前の国土開発幹線自動車道等約七、六〇〇kmおよび本州四国連絡道路約一八〇kmを含め全体で合計一四、〇〇〇kmとなる。）

(3) 高規格幹線道路の路線要件

高規格幹線道路は、従前の国土開発幹線自動車等および本州四国連絡道路ならびにこれらと接続し、次の各号のいずれかに該当するものとする。

①地域の発展の拠点となる地方の中心都市を効率的に連絡し、地域相互の交流の円滑化に資するもの。



(イ) 国土開発幹線自動車道

路線名	起点	終点	路線名	起点	終点
北海道縦貫自動車道	函館市	札幌市	伊勢自動車道	伊勢市	吹田市
北海道縦貫自動車道	旭川市	札幌市	名古屋大環状	名古屋市	吹田市
北海道縦貫自動車道	札幌市	帯広市	名古屋大環状	名古屋市	吹田市
東北縦貫自動車道	仙台市	青森市	紀勢線	松原市	勢和村
東北縦貫自動車道	仙台市	仙台市	紀勢線	吹田市	吹田市
東北縦貫自動車道	仙台市	仙台市	紀勢線	吹田市	吹田市
東北縦貫自動車道	仙台市	仙台市	紀勢線	吹田市	吹田市
東北縦貫自動車道	仙台市	仙台市	紀勢線	吹田市	吹田市
東北縦貫自動車道	仙台市	仙台市	紀勢線	吹田市	吹田市

(ロ) 一般国道自動車専用道路

路線名	起点	終点	路線名	起点	終点
目黒川自動車道	宮崎市	熊本町	目黒川自動車道	宮崎市	熊本町
目黒川自動車道	宮崎市	熊本町	目黒川自動車道	宮崎市	熊本町
目黒川自動車道	宮崎市	熊本町	目黒川自動車道	宮崎市	熊本町
目黒川自動車道	宮崎市	熊本町	目黒川自動車道	宮崎市	熊本町

国土開発幹線自動車道 約11,520km
 うち 従前分 約7,600km
 新規追加分 約3,920km

一般国道自動車専用道路 約2,480km
 うち 本州四国連絡道路 約180km
 新規追加分 約2,300km



国土開発幹線自動車道	供用区間
国土開発幹線自動車道	整備計画区間
国土開発幹線自動車道	基本計画区間
国土開発幹線自動車道	予定路線区間
一般国道自動車専用道路	供用区間
一般国道自動車専用道路	事業区間
一般国道自動車専用道路	計画区間

図1 国土開発幹線自動車道

平成2年3月末現在

表1 新たに高規格幹線道路網を構成する路線一覧表

路線	区間	主要経過地
日高自動車道	苫小牧～浦河	北海道（静内町付近）
深川・留萌自動車道	深川～留萌	北海道
旭川・紋別自動車道	旭川～紋別	北海道（遠軽町付近）
帯広・広尾自動車道	帯広～広尾	北海道
函館・江差自動車道	函館～江差	北海道
後志自動車道	黒松内～小樽	北海道（倶知安町付近）
釧路・根室自動車道	釧路～根室	北海道（厚岸町付近）
北見・網走自動車道	北見～網走	北海道
日本海沿岸縦貫自動車道	新潟～青森	新潟県（村上市付近） 山形県（鶴岡市付近、酒田市付近） 秋田県（秋田市付近、能代市付近、大館市付近） 青森県
津軽自動車道	青森～鱒ヶ沢	青森県
東北縦貫自動車道八戸線延伸	八戸～青森	青森県（三沢市付近）
北東北横断自動車道	花巻～釜石	岩手県（遠野市付近）
三陸縦貫自動車道	仙台～宮古	宮城県（石巻市付近） 岩手県（釜石市付近）
八戸・久慈自動車道	八戸～久慈	青森県、岩手県
東北中央縦貫自動車道	相馬～横手	福島県（福島市付近） 山形県（米沢市付近、山形市付近、新庄市付近） 秋田県
常磐自動車道延伸	いわき～仙台	福島県（相馬市付近）、宮城県
北関東横断自動車道	高崎～那珂湊	群馬県（前橋市付近） 栃木県（宇都宮市付近） 茨城県（水戸市付近）
首都圏中央連絡自動車道	横浜～木更津	神奈川県（厚木市付近） 東京都（八王子市付近） 埼玉県（川越市付近） 茨城県（牛久市付近） 千葉県（成田市付近）
東関東自動車道木更津線延伸	木更津～館山	千葉県（鋸南町付近）
東関東自動車道鹿島線延伸	鹿島～水戸	茨城県
中部横断自動車道	清水～佐久	静岡県、山梨県（甲西町付近） 長野県
中部縦貫自動車道	松本～福井	長野県、岐阜県（高山市付近） 福井県（勝山市付近）
第二東名自動車道	東京～名古屋	東京都、神奈川県、静岡県、愛知県
第二名神自動車道	名古屋～神戸	愛知県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県
能越自動車道	砺波～輪島	富山県（高岡市付近） 石川県（七尾市付近）

②大都市圏において、近郊地域を環状に連絡し、都市交通の円滑化と広域的な都市圏の形成に資するもの。
 ③重要な空港・港湾と高規格幹線道路を連絡し、自動車交通網と空路・海路の有機的結合に資するもの。
 ④全国の都市、農村地区からおおむね一時間以内で到達し得るネットワークを形成するために必要なもので、全国にわたる高速交通サービスの均てんに資するもの。

2 高規格幹線道路網の整備

(1) 従前の国土開発幹線自動車道等（七、

⑤従前の国土開発幹線自動車道等の重要区間における代替ルートを形成するために必要なもので、災害の発生等に対し、高速交通システムの信頼性の向上に資するもの。
 ⑥従前の国土開発幹線自動車道等の混雑の著しい区間を解消するために必要なもので、高速交通サービス

の整備の進捗状況、およびその他の自動車専用道路の整備の進捗状況等から勘案して、高規格幹線道路網（全体規模：約一四、〇〇〇km）の整備には、おおむね三〇年程度を要するものと考えられる。
 (2) 高規格幹線道路の整備に当たっては、効率的な整備を図る観点から、路線の性格を勘案し、国土開発幹線自動車道または一般国道の自動車専用道路として同時並行的に整備を推進することとしている。

路 線	区 間	主 要 経 過 地
伊豆縦貫自動車道	沼津～下田	静岡県（修善寺町付近）
三遠南信自動車道	飯田～三ヶ日	長野県、愛知県、静岡県
東海環状自動車道	四日市～豊田	三重県、岐阜県（岐阜市付近） 愛知県（瀬戸市付近）
紀勢自動車道	勢和～海南	三重県（尾張市付近） 和歌山県（新宮市付近、田辺市付近）
京奈和自動車道	京都～和歌山	京都府（城陽市付近） 奈良県（奈良市付近、五条市付近） 和歌山県（橋本市付近）
西神自動車道	神戸～三木	兵庫県
敦賀・舞鶴自動車道	敦賀～舞鶴	福井県（小浜市付近）、京都府
京都縦貫自動車道	京都～宮津	京都府（綾部市付近）
北近畿豊岡自動車道	春日～豊岡	兵庫県
姫路・鳥取自動車道	姫路～鳥取	兵庫県、岡山県、鳥取県
山陰自動車道	鳥取～美祿	鳥取県（米子市付近） 島根県（松江市付近、出雲市付近、浜田市付近） 山口県（長門市付近）
陰陽連絡自動車道	尾道～松江	広島県（三次市付近）、島根県
尾道・福山自動車道	尾道～福山	広島県
東広島・呉自動車道	東広島～呉	広島県
山陽自動車道延伸	山口～下関	山口県（宇部市付近）
今治・小松自動車道	今治～小松	愛媛県
東四国横断自動車道	高松～阿南	香川県、徳島県（徳島市付近）
高知東部自動車道	高知～安芸	高知県
西四国縦貫自動車道	大洲～須崎	愛媛県（宇和島市付近） 高知県（中村市付近）
東九州縦貫自動車道	北九州～鹿児島	福岡県（行橋市付近） 大分県（大分市付近） 宮崎県（延岡市付近、宮崎市付近、日南市付近） 鹿児島県（鹿屋市付近）
西九州自動車道	福岡～武雄	福岡県、佐賀県（伊万里市付近） 長崎県（佐世保市付近）
南九州西回り自動車道	八代～鹿児島	熊本県（水俣市付近） 鹿児島県（川内市付近）
九州中部横断自動車道	御船～延岡	熊本県、宮崎県（高千穂町付近）
那覇空港自動車道	那覇～那覇空港	沖縄県

(注) 高規格幹線道路としては、表に掲げるもののほか、従前の国土開発幹線自動車道等（約7,600km）および本州四国連絡道路（約180km）がある。

本表小計	約 6,220km
従前の国土開発幹線自動車道等	約 7,600km
本州四国連絡道路	約 180km
合 計	約14,000km

このため、昭和六十二年九月一日国土開発幹線自動車道建設法の一部改正が行われ、新たに三、九二〇kmが予定路線として追加され、国土開発幹線自動車道等は、一一、五二〇kmの網として構成されることになった。それ以外の二、四八〇kmは、一般国道の自動車専用道路として整備が進められる。(図2)

なお、その際には有料道路制度を十分活用するほか、段階的な整備方式の導入、既存道路の活用等により、整備の推進を図ること

している。

(3) 従来、国土開発幹線自動車道については、年間二〇〇km供用ペースで事業を進めてきたが、今後は、積極的整備推進という観点から、年間二五〇km供用ペースに引き上げて整備を推進する。また、一般国道の自動車専用道路については、今後年間一〇〇km供用ペースで整備を推進することとし、高規格幹線道路としては、年間三五〇km供用ペースで整備を推進する。高規格幹線道路網全体の整備

には、おおむね三〇年程度を要するものと考えられ、二一世紀初頭に全線完成を図る。このため、平成二二年（西暦二〇〇〇年）までにおおむね九、〇〇〇kmの供用を図ることを目的とし、第10次道路整備五箇年計画終了時の平成四年度末の供用延長を約六、〇〇〇km、とするようその整備を積極的に推進することとしている。

平成元年度末供用延長は、国土開発幹線自動車道四、六六一km、本州四国連絡道路一〇

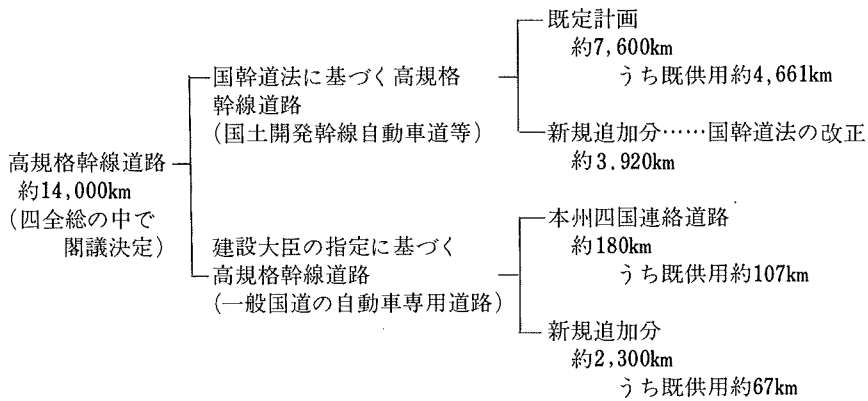
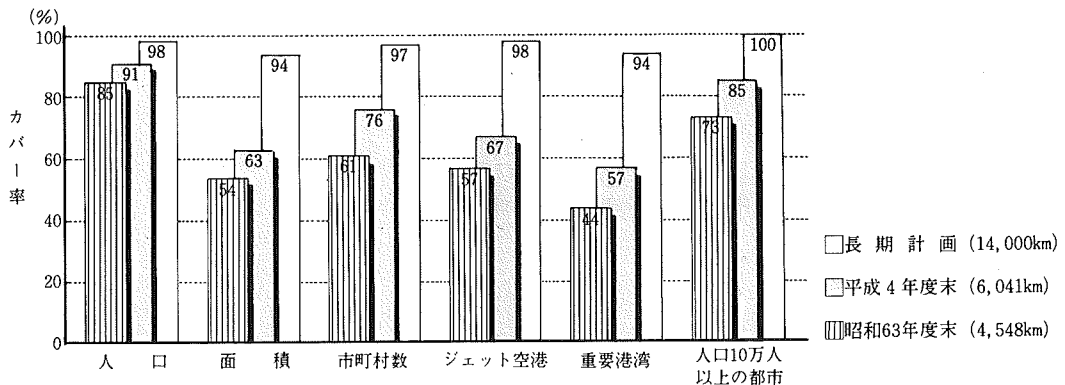


図2 高規格幹線道路網の整備体系 (平成元年度末現在)



- 注1) 人口、面積、市町村数のカバー率とは1時間以内で高規格幹線道路のインターチェンジに到達できる人口、面積、市町村数の割合である。
- 2) ジェット空港、重要港湾、人口10万人以上の都市のカバー率とは30分以内で高規格幹線道路のインターチェンジに到達できるジェット空港、重要港湾、人口10万人以上の都市の割合である。
- 3) すべて離島部を除いている。また、市町村数及び人口10万人以上の都市は三大都市圏内にあるものを対象外としている。
- 4) 市町村数は2,541市町村、ジェット空港は49空港、重要港湾は122港湾、人口10万人以上の都市は101市が対象である。

図3 高規格幹線道路のカバー率

表2 高速道路の整備水準比較

項目 国名	高速道路延長 (km)	高 速 道 路 原 単 位					
		延長 人口 (km/万人)	延長 面積 (km/万km ²)	延長 人口・面積 (km/万人・万km ²)	延長 G. N. P (km/10億ドル)	延長 保有台数 (km/万台)	延長 走行台 [※] _a (km/10億台 [※] _a)
西ドイツ	8,596	1.41	345.22	22.03	9.58	2.85	21.70
欧州4ヶ国平均	6,003	1.04	179.07	13.64	8.64	2.33	17.78
日本	現況	4,548	0.37	120.32	6.69	2.31	8.48
	長期計画	14,000	1.15	370.37	20.61	7.12	26.11

注1) 欧州諸国の高速交通の用に供する道路として、以下を対象とした。

- 西ドイツ Autobahn (1987年末値)
- イギリス Motorway (1986年度末値)
- フランス Autoroute (1987年末値)
- イタリア Autostrada (1986年末値)

- 2) この他にイギリスはDual Carriage Way、フランスはProlongement d'Autorouteがある。
- 3) 日本の現況値は1989年3月末現在。

七km、一般国道の自動車専用道路六七kmとなり、高規格幹線道路としては、四、八三五kmの供用延長となる。

3 高規格幹線道路の整備効果

- (1) 高規格幹線道路の整備によって
 - ① 全国の都市・農村地区からおおむね一時間程度以内で高速ネットワークに到達
 - ② 重要な空港・港湾の大部分とおおむね三〇分以内で連絡
 - ③ 人口一〇万人以上のすべての都市とインターチェンジで連絡が可能となり、ふるさとの交流基盤が形成される。(図3)
- (2) 欧州諸国の高速道路の用に供する道路延長に対する社会経済指標当たりの原単位を適用して試算すれば、現在の欧州四カ国と同程度の水準に達する。(表2)
- (3) 我が国の陸上貨物・旅客輸送は大部分を自動車輸送に依存しており、自動車輸送の効率性の向上は重要な課題である。

高速道路網の整備の進んでいるアメリカ、西ドイツ、フランスにおいては現在の高速道路の交通分担は既に一五%〜二五%になっているのに対し、我が国では現状で六%(昭和六〇年度)にすぎないが、高規格幹線道路網(一四、〇〇〇km)の整備により欧米並に自動車輸送の効率性の向上が図られる。(表3)

表3 高規格幹線道路の自動車走行台[※]_a分担率

高規格幹線道路網整備規模	全自動車走行台 [※] _a に占める高規格幹線道路シェア	[参考] 都市高速を含む高規格幹線道路シェア
昭和60年度末(3,721km)	6%	8%
長期計画(14,000km)	18%	21%

注1) 平成12年度(西暦2000年)の全自動車走行台[※]_aは約6,900億台[※]_aとして推計。

- 2) 都市高速道路については、基本計画延長(首都高速270km、阪神高速232km)等の完成時の走行台[※]_aを想定。

特

新しい時代の道路行政

集

地域情報拠点としての

道路休憩施設のあり方

建設省道路局路政課長補佐 鈴木 次雄

一 はじめに

かつて「交通」と「情報」は同義であった。それが一九世紀半ばに電信が登場してから、道路の情報伝達機能はより効率的なメディア（放送、通信等）にとつてかわられた。特に我が国においては、戦後の急激なモータリゼーションの発達とこれに対応する道路整備の遅れもあって、道路の機能を議論する場合、常に自動車の交通機能の確保がその中心的な話題となつて、情報の伝達機能を期待する地域の声も少なかった。

しかしながら、本来道路というものは、単に自動車交通のためのみならず、人や物のアクセスによる土地利用の促進や生活基盤の拡

充効果を有し、また、その上空および地下においては電話、電気、ガス、水道等日常生活に不可欠な公共施設を収容し、良好な居住環境や防災空間を形成するなど、多種多様な機能を有するものである。中でも道路の情報伝達機能は、現在最も普遍的な情報媒体の一つである電話線の九〇%以上が何らかの形で道路を使用しており、さらに郵便、メッセー지의配達、市民のコミュニケーションの場としての活用等を考えた場合、情報媒体としての重要性は今日でも非常に大きなものがある。

このため、全国的な幹線道路網である高速道路等において、情報ハイウェイ構想、道路情報ターミナル構想が打ち出され、情報伝達

施設としての機能の大いなる発揮が期待されているところである。本稿では、さらに地域情報の拠点としての高速道路等の活用について考えてみることにしたい。

二 情報ハイウェイ構想と

道路情報ターミナル構想

高速道路等の幹線道路網に光ファイバーケーブルを敷設することにより、従来の道路管理システムを超えた新しい情報通信システムを構築するとともに、低廉な料金で高品位の通信事業サービスの提供を可能とする情報ハイウェイ構想は、まさに道路のもつ情報伝達機能を一〇〇%発揮させるものとして打ち出されたものである。現在、東名、名神高速道

路を中心に長距離系の第一種電気通信事業者である日本高速通信(株)が日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団とそれぞれタイアップし、道路管理用通信施設との兼用工作物として高速道路等に光ファイバーケーブルを敷設し、サービスの提供を行っている。また、近畿圏においては、地域系の第一種電気通信事業者である大阪メディアポート(株)が同様の仕組みにより、この構想の具体化を図っている。

また、情報ハイウェイ構想が具体化し、情報、通信面におけるサービス内容を飛躍的に高度化することができるようになると、道路交通の量的拡大と利用目的の多様化に伴う道路利用者の各種情報に対するニーズの高まりに対し、道路管理者として積極的に対応する方策が必要とされるようになり、道路利用者が多数集中する道路休憩施設を情報拠点として整備する道路情報ターミナル構想が考えられるようになった。この構想に基づき、昭和六二年五月から東名・海老名サービスエリアの上下線で試行的なサービスが実施されているところである。

この海老名ターミナルでは、①通行止、事故、渋滞車線規制の情報を帯状に色分けして表示するインフォメーションパネル、②行先

地別の経路案内用画面やサービスエリア、パークングエリア案内用画面等ビデオテックス端末機能を有するリクエスト型端末、③インフォメーションパネルに表示されている道路交通情報を区間、発生時刻、原因等の事象別にビデオテックス画面でより詳細に表示するハイウェイテレビなどが設置されている。

サービスエリア、パークングエリアは、これまで食事、休憩等生理的な欲求を満たすというプリミティブなニーズに応えるものとして考えられてきた。それが、情報社会の進展により高速道路等においてもこうした最新情報の入手に対する欲求が強くなると、特にサービスエリア、パークングエリアにおいて各種情報に直接アクセスできる機能が求められるようになってくる。

道路情報ターミナルは、こうした時代の要請に応える方策の一つとしてその推進が期待されており、今後とも着実な整備が望まれるものである。

また、そのほかにも情報ハイウェイ構想の推進の結果として、本年三月には、東名名神高速道路のサービスエリア等において従来のN T T公衆電話に加え日本高速通信(株)に市外公衆電話サービスを開始させることとしており、従来よりも低料金で通話が可能となるな

ど、利用者の選択の幅を広げることができるようになるとともに、道路交通情報センターとの無料アクセスにより道路交通情報の提供の充実が図られているところである。

三 地域情報の拠点としての

道路休憩施設

ところで、高速道路の建設は、地場産業の県外進出を促し、多県からの観光客を増加させるなど、地域経済等の発展に大きく寄与するものであるが、一方、インターチェンジ以外にアクセスが限られていることから、特に通過市町村の地場産業に対しては、その効果が十分浸透していないという声もある。

もともと高速道路は、多くの利用者の目に触れる貴重な公共空間であり、特に一部のサービスエリア、パークングエリアについては、主要空港並みの立寄率を有するため、仮にサービスエリア、パークングエリア等を地域の情報拠点、地場産業の振興の場として有効活用できるとするならば、地域の発展および振興に大きく寄与できると考えられることから、地元の観光協会等からは、地元の観光、イベント、特産物等に関する地域情報の提供および地場産業に関する展示施設の掲出等の場の創設に対する要望が寄せられている。つまり、

高速道路において唯一車から下りてフェイス・トゥ・フェイスで利用者と接触できる場である道路休憩施設自体を、単に道路利用者の情報ニーズに応えるというイメージを超え、地域情報の発信拠点として整備することを期待する声が出され始めているのである。

こうした方向は、同時に道路利用者の期待する方向でもある。すなわち、昨今の余暇活動の充実、ゆとりの重視といった傾向から、特に有料で利用される高速道路等においては、単に高速で移動できるだけでなく、利用そのものについても積極的に楽しめるサービスが期待されており、周辺地域を含めた沿道のきめ細かな案内情報の提供や地場産業との接触の場の創設についても期待する声が道路公団等のアンケートでも多く出されている。

こうした地域の振興、活性化につながる地域情報の提供および地場産業の展示機能を有する道路休憩施設としていくことを期待する地元の要望に対しては、今後積極的に対応していく必要があると考えているが、一方では、屋外広告物法等の制限など高速道路等における広告、宣伝の取扱いについての問題や、新たな負担の問題も生じてくる。

このため、このようなニーズに対応していくために、高速道路等における広告物取扱い

の在り方についてあらためて検討を行うとともに、新しい施設の構築に対し利用者の負担を必要以上に増大させない仕組みと進め方について工夫する必要がある。こうした状況から本年四月、地域振興、公物管理、情報管理システムおよび広告等の分野における学識経験者のご協力も得て、建設省、日本道路公団および(財)道路施設協会と委員会を設置し、今後積極的に検討を進めていくこととした。利用者の情報ニーズと地元の期待に沿った地域情報拠点の創設に向けて努めていくこととしたい。

四 おわりに

高速道路等の道路休憩施設は、道路利用者と地域とを結ぶ貴重な接点として今後その役割がますます重要になっていくものと考えられる。

道路休憩施設の機能を地域との関係であらためて見直すことにより、道路利用者に対するサービスの更なる向上と地域の振興、活性化にインパクトをもつ高速道路の機能の充実が期待されることである。



道路景観整備について

建設省道路局企画課道路環境対策室 課長補佐 山田 篤司

はじめに

近年、国民生活が急速に向上し、国民のニーズが高度化・多様化してきたこともあり、ゆとりとるおいのある生活環境の形成を求め、声が高まっている。そこで、主要な公共空間である道路空間についても時代のニーズにふさわしい、親しみとるおいのある環境の整備が強く求められ、美しい景観の道路や地域の特性を生かした道路といった、ゆとりとるおいのある道路整備が望まれている。

このため、建設省ではこのような社会要請に適切に対応すべく、第10次道路整備五箇年計画において、主要課題の一つとして「各地域の自然や歴史的・文化的特性をいかした美

しく親しみやすい道路景観を創出する整備」を積極的に推進していくこととしている。

一 道路景観整備の理念

道路景観整備は、各地において様々な試みが行われ、それなりの成果を挙げ、それなりの評価を受けている。しかし、道路空間の質

の向上を追求するあまり、路面に派手な装飾を施したり、照明や車止め等に凝った場違いなデザインが流行し、しかも、これらが各地で模倣された結果、逆に画一的な道路景観になるといった問題も指摘されるようになってきた。

道路景観整備は、単に道路の修景（道路を飾り立てる、あるいは見苦しいものを隠す）

であると考えがちである。このため道路景観整備は、一定の成果を挙げつつ、その反面で設計思想や整備方針を十分に検討することなしに道路内の景観要素を安易に飾りたて、定見のないお化粧を施す思想なき修景におわるおそれがでてきた。

道路は基本的な社会基盤であり、地域の社会生活に安定した秩序と調和を与えることが期待されている。美しい道路景観づくりの実現、景観の質の向上を図るためには、道路景観のデザインの基本的な考え方を明らかにする必要がある。

①気象条件、植生、歴史等の地域性を踏まえるとともに、道路の性格に応じた、個性的な道路景観となることが必要である。

②デザインの対象および景観のコントロールの対象を道路内に限定して考えるのではなく、周囲の自然や沿道の街並み等の道路外の要素にまで広く求め、道路内の各景観要素と全体との調和を図る必要がある。

③道路景観設計を進める前提として、地域社会における道路の使い方の多様性に配慮したうえで、道路空間を構成する、自動車の通行や駐停車、および歩行者の通行や休憩等のための、それぞれの領域の必要性を問う直す必要がある。

④道路の公共空間としての永続性を考えれば、その景観も一時的な美しさを求めるのではなく、永く使われることによって醸成されていく美しさを重視する必要がある。

以上のように道路景観は空間的、時間的な広がりをもつものである。

道路景観整備においては、このような理念に基づいて行っていくことが肝要である。以下で、道路景観整備の四種のモデル事業について紹介する。

二 モデル事業の例

1 「シンボルロード整備事業」

(1) 目的

ゆとりとつらおいのある都市環境、生活環

境の形成を積極的に推進するため、都市や地方の顔となる道路を「シンボルロード」と定め、関係機関が協力して地域の特性を生かした整備を行うことで、人々に親しみとつらおいを与え、快適で美しく、楽しい道路環境を形成するものである。

(2) 事業内容

- a 郷土色豊かな並木のみちづくりを行う。
- b ゆとりのある歩道幅員を確保する。
- c 歩行者が溜まる空間としてのポケットスペースの整備を行う。
- d すっきりとした道路空間を確保するため、電線、電話線類の地中化等を推進する。

2 「まちなみ景観総合整備事業」

(1) 目的

道路の拡幅等の改築に伴って新たに創造される道路景観の整備を積極的に推進するため、その中心となる道路内の景観形成を図るとともに、道路景観の重要な要素である道路に面する沿道側の整備と調和をとり、道路と沿道が一体となった総合的な施策の展開を図るものである。

(2) 事業内容

a 道路管理者が行う事業

(i) 景観設計

(ii) 景観整備…道路の拡幅、キャブシステム、緑化、高級舗装等の整備

b 沿道利用者が行う事業

(i) 景観整備に資する建築物の建築

(ii) オープンスペースの整備

(iii) 修景施設の設置

a については直轄事業および補助事業として行われ、b については(ii)はオープンスペース整備事業として、(iii)は創造的道路関連施設整備(クリエイティブロード)事業として、道路開発資金制度による融資が行われる。

3 「リフレッシュマイロードモデル事業」

(1) 目的

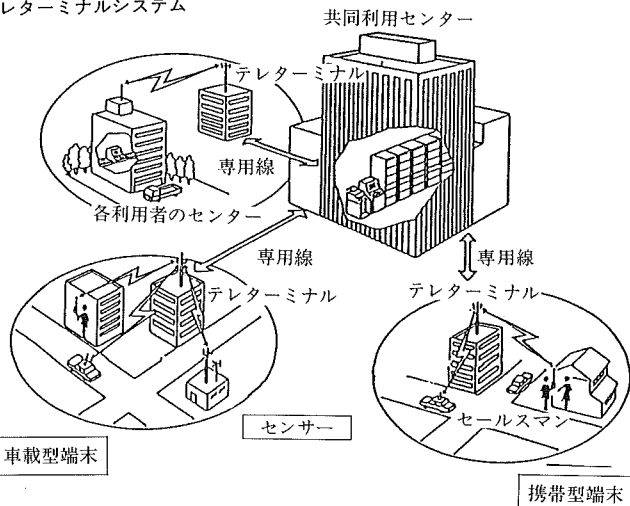
バイパス整備に合わせて、市街地においては現道のアメニティを高め、地方においては旧街道を保存し、親しみのある街道として復元し、地域の利用に資することを目的としている。

(2) 事業内容

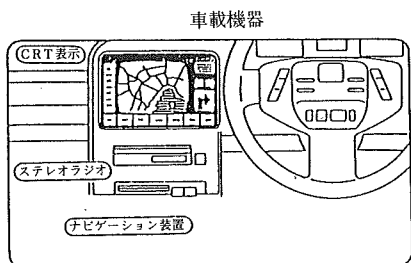
市街地においては、電線類の地中化、歩道の拡幅、植樹帯の設置等を行い、現道のアメニティを高め、また、地方においては、旧街道における路面および排水施設の整備、遊歩

システム解説

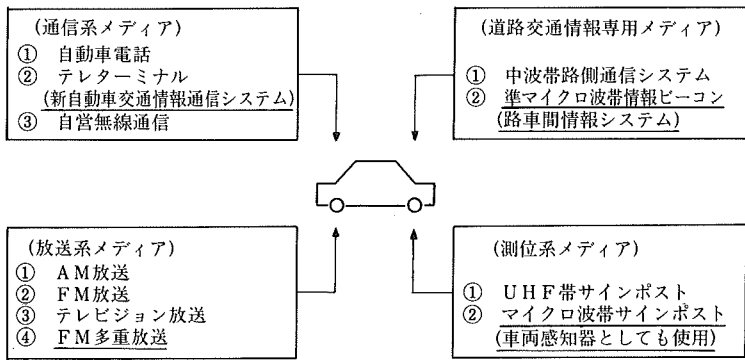
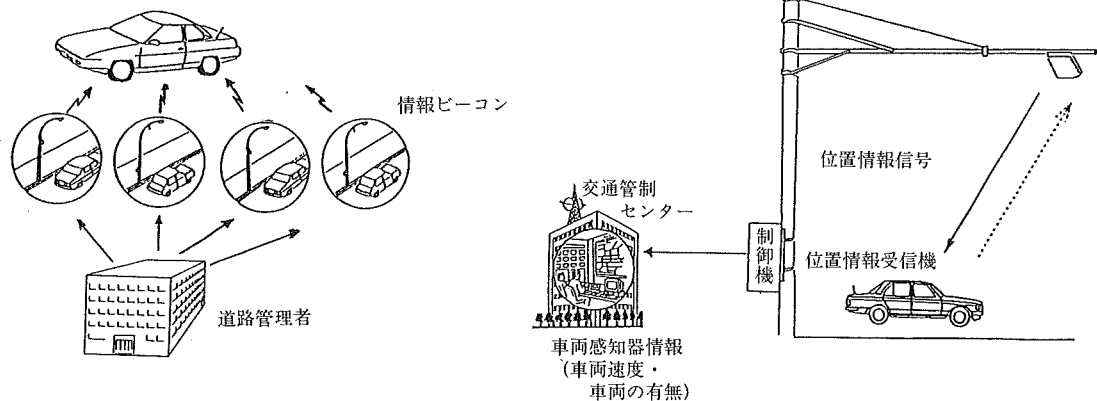
1 テレターミナルシステム



2 準マイクロ波帯情報ビーコン



3 マイクロ波帯サインポスト



道路交通情報通信システム(VICS)の全体イメージ
 —総合化された道路交通情報通信関係メディア—
 (下線は開発中)

特

新しい時代の道路行政

集

首都高速道路の渋滞対策

首都高速道路公団計画部第一計画課長 高橋 博

一 首都高速道路の交通の現況

首都高速道路は東京都区部および横浜・川崎市内に約二二〇kmのネットワークを有し、一日の平均一一〇万台の利用者があり、首都圏の自動車交通の大動脈として重要な役割を担っている。しかし、東京都区部のネットワークは、東名道や中央道など都市間高速道路と接続する放射方向の高速道路に比べ、環状方向の高速道路整備が遅れているため、唯一完成している都心環状線に交通が集中し、恒常的な渋滞を引き起こしている。

現在の首都高速道路網は、都心環状線に九本の放射線が接続しており、これら放射線相互を結ぶ交通もこの都心環状線を利用せざる

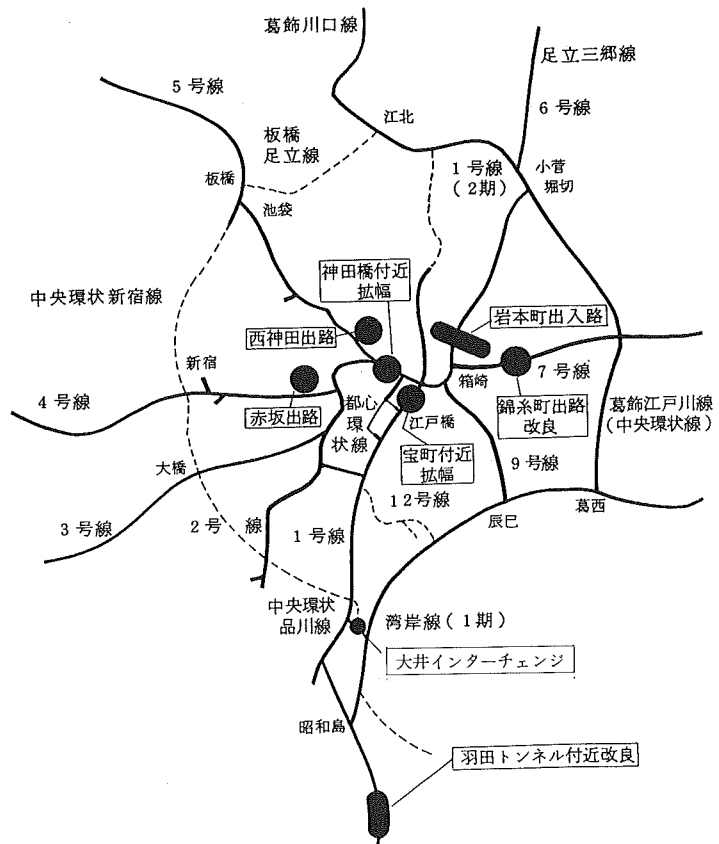
を得ない構造となっている。このため、環状線に流入するインターチェンジを起点とする渋滞が恒常化している。特に、四号線三宅坂、五号線竹橋インターチェンジへの上り方向の渋滞、六号線・七号線・九号線の三本の放射線が集中する江戸橋・箱崎インターチェンジ間の渋滞が顕著である。また、湾岸線と一号線の接続する昭和島インターチェンジおよび羽田トンネル付近でも激しい渋滞が生じている。

首都高速道路公団ではこれら恒常的な渋滞に対処するために種々の施策を行っており、以下にその概要を紹介する。

二 施設整備による渋滞対策

1 ネットワークの整備

都心環状線へ集中する交通を迂回・分散させるためには環状方向の高速道路が必要であり、中央環状線の整備を早期に進めていかなければならない。現在までに中央環状線の東側の約二〇kmの区間が開通しており、北側の七km区間の事業が進んでいる。池袋・新宿・渋谷の副都心を結ぶ西側の区間（中央環状新宿線）一〇kmについては現在都市計画の手続き中であり、近々計画決定の予定である。南側の区間九kmについても引き続き都市計画の手続きを進め、事業の推進を図っていくこととしている。

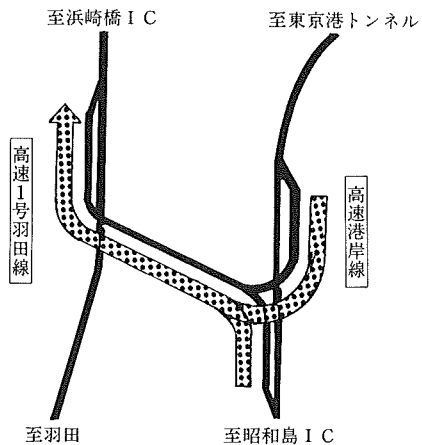


緊急的渋滞対策推進箇所図

現在、高速湾岸線と都心環状線を接続する路線は九号線だけであり、箱崎インターチェンジの交通集中の要因となっている。このため東京港を吊り橋で横断する一・二号線の建設を進めており、平成四年度には完成させる予定である。

また、緊急の対策として湾岸線と一号線の接近している箇所に向路線を接続する大井インターチェンジを平成元年一二月に開通した。

このインターチェンジは、九号線の上り方向の対策として湾岸線から一号線の上り方向への一方通行のインターチェンジであり、一号線の下り方向および一号線から湾岸線方向へは行けない構造となっている。この開通により、湾岸線から都心環状へのルートでの選択ができるようになり、湾岸線浦安方面から二号线目黒・三号线渋谷方向への旅行時間が短縮された。



大井インターチェンジ

東京と横浜を結ぶ横羽線および一号線は羽田トンネル付近を先頭に上下線共、渋滞が著しい。この対策として東京から川崎を経て横浜に至る湾岸道路の整備を進めており、横浜ベイブリッジについては平成元年九月に開通した。引き続き多摩川および川崎航路部の沈埋トンネルおよび鶴見航路橋等の大規模構造物の建設を進めており、平成六年度には東京から横浜まで完成の予定である。

その他一号線（二期）等の計画を進め、交通が特定の地点に集中しないようネットワークの整備を図っていくこととしている。

2 混雑区間の拡幅

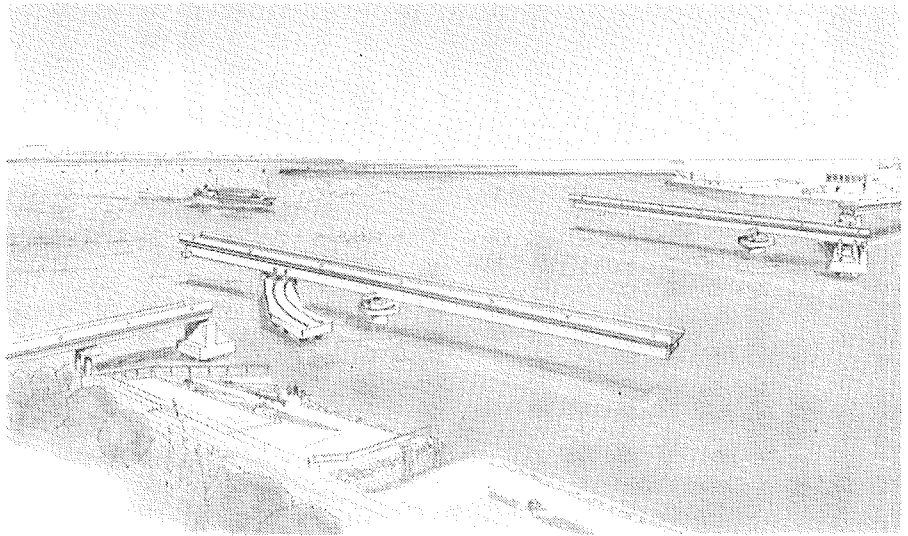
首都高速道路の計画の初期の段階では、現

在のような大量の交通が都心環状線に集中することは想定されておらず、都心環状線も基本的には四車線で計画・建設されている。混雑の緩和のためには都心環状線等の混雑区間の車線数を増加させ容量を増やすことが極めて有効であり、可能なかぎり車線数を増加させる方策に取り組んでいきたい。都心環状線の浜崎橋インターチェンジ〜汐留間八〇〇mについては昭和四八年に六車線化されている。

現在、江戸橋インターチェンジから東京高速KK線に接続する京橋インターチェンジまでの四五〇mの区間について環状外回り線を二車線から三車線に線増すの工事を進めている。当該

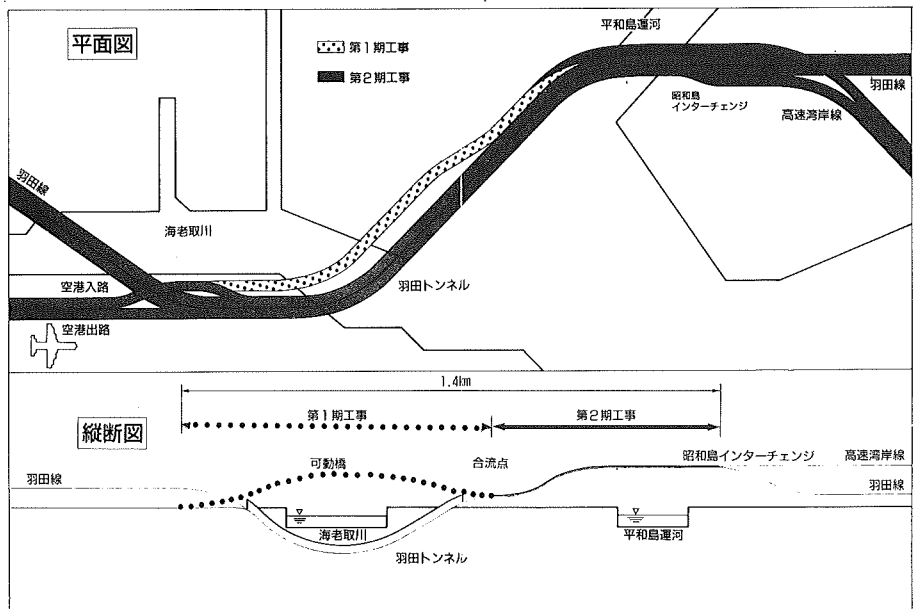
区間は堀割構造となっており、新たな用地取得をせず切り回し等により工事を進めており、平成二年度内に完成させる予定である。

高架区間の拡幅については用地の制約や構



造的な問題のほか、工事中のランプ閉鎖や交通の切り回し等非常な難工事となることが想定される。特に渋滞の著しい竹橋インターチェンジから八重洲線分合流部までの約六〇〇

mの区間については、それらの問題についても具体的な検討を進めており、関係機関との調整ができ次第、早期に都市計画決定を行い事業を進めていきたい。また引き続き他の区



間についても検討を進めていくこととしている。

羽田トンネル付近については特に上り線の混雑が激しく毎朝一〇km～一五kmの渋滞が発生している。この対策としては基本的には湾岸線を整備する必要があるが、それまでの間少しでも混雑を緩和するため空港ランプから昭和島インターチェンジの間一・四kmを三車線化する工事を行っている。現在空港ランプは羽田トンネルの入り口付近で一号羽田線に合流しているが、海底トンネル上をランプ専用の橋梁を建設することによりトンネルの出口より先で合流させることとしている。この橋梁は船舶の航行に支障のないよう可動橋として建設され、船が通る際には開橋し通行ができなくなるが、その場合は従来の合流部をそのまま利用することとなる。この可動橋を含む合流部移設区間は平成二年四月に開通し、引き続き合流部から昭和島インターチェンジまでの区間についても工事を進めて年度内に完成させる予定である。

3 ランプの増設・改良

混雑している区間の前後にランプを増設し、混雑区間を回避できるようランプの増設についても実施してきた。特に、都心環状線と放

射線の合流部の直前の放射線側にオフランプ

を設置することは、渋滞の緩和を図るとともに利用者にルートの選択の可能性を増すこととなり、有効な対策と考えている。特に四号線の赤坂オフランプ、五号線の西神田オフランプおよび七号線の岩本町ランプについては、早期に着手すべく関係機関と調整中である。

また、利用交通量の多いランプで、料金徴収や街路との接続位置での交通処理等の要因で混雑しているものについてはランプの改良を実施している。特にオフランプに料金所が設置されている七号線上り錦糸町ランプおよび横羽線下り大師ランプについては料金徴収レーンの増設を計画している。

三 その他の対策

1 情報の提供

首都高速道路を利用する利用者への確かな情報を与え適切なルートを選択させることにより高速道路網全体の効率的運用を図ることができるとしている。この情報提供については従来の文字情報板による他、大型の図形情報板により視覚的な情報提供も増やしている。その他路側放送による交通情報の提供やサービス施設内に情報ターミナルを設置する等情報提供の多面化・高密度化を図っている。

2 サービス施設

高速道路網の拡大や渋滞による走行時間の増加に伴いサービス施設の必要性が高まっており、利用者からの要望も多い。特に混雑の激しい区間では公衆電話と便所の要望が多く、高架上の限られたスペースを利用して小規模な駐車スペースに併設した公衆便所や非常電話の設置を進めている。

四 おわりに

首都高速道路の渋滞対策の施策について概略的に記した。これらの施策はいずれも関係機関の協力と地元住民の理解、そして道路利用者の共感がなければ実行できないものである。首都高速道路の機能を十分果たしていくために関係各位の一層のご理解とご協力を望むものである。

特

新しい時代の道路行政

集

駐車場案内システムによる

道路管理

高崎市都市計画課計画係長 中嶋 清男

はじめに

高崎市は東京からちようど一〇〇km圏に位置し、人口二万七千人、面積一一、〇七二ha（内市街化区域面積四、〇六四ha）の都市であり、市制は明治三三年に施行されたが、古くから中仙道、三国街道等により交通の要衝として、また関東内陸の商都として繁栄してきた。

明治一七年には国鉄高崎線が開通しており、現在の鉄道網はJR高崎・上越・信越・両毛・八高および上信電鉄が、国道では一七・一八・三五四・四〇六号が通じている。

また高速交通網としては、昭和五五年に開越自動車道新潟線が、昭和五七年には上越新

幹線（平成二年度東京駅乗り入れ）が開通し、現在本市に近接して関越自動車道・上信越線の建設が進められている。更に北陸新幹線が平成元年度事業着手され、北関東自動車道（本市より茨城県那珂湊市に至る）の本市分を含む優先着工区間約一五kmが基本計画路線として決定されている。

このように、本市は太平洋側と日本海側の諸地域を短時間で行き来できる交通ポテンシャルの極めて高い地域となっており、この好条件を活かして、人・物・文化・情報が行き交う自立性の豊かな交流拠点都市づくりを目指している。

このため、様々な事業を推進しているが、特に広域交通から地区交通にいたる総合的な

交通体系の確立を図るべく、情報を活かすシステム導入の検討を行ってきた。

高崎市駐車場案内システムは昭和六〇年から、交通の整流化、駐車場利用の平準化、中心市街地の活性化を目的に検討が進められたが、昭和六三年一〇月には七基の個別案内板で全国に先駆け、暫定稼働を開始した。

その後、順次整備を図ってきたが、今年三月に全面完成の運びとなった。

システム導入の背景

昭和四〇～五〇年代におけるモータリゼーションの急激な進展に伴い、本市のバス利用者数は自動車増加のあおりを受け、減少の一途（ピーク昭和四四年の二〇％に落ち込む）

をたどる等、交通を軸とする多くの都市問題が顕在化してきた。

それは本市の特異性ともいえる

①車と免許の保有率が極めて高い(車の保有台数は平成元年度現在で一世帯当り一・七台)

②震災をほとんど受けなかったこともあり、市街地の基盤整備が遅れた

③商業集積が高く、またデパートは県内で最も多なことから、休日などは近隣の市町村より多くの人が訪れる

等の要因も加味されて、駐車場不足の深刻化へと繋がった。

一方、近年になると、無料駐車場を完備した多様な郊外店舗の出店が相次ぎ、買物客の動線が外郭へと移行するようになった。

このことにより中心市街地は、商店街の不振というかつてない苦境に立たされ、魅力ある「街の顔」としての地位を失いつつあった。この危機感から、区画整理・市街地再開発を始め、駐車場確保を重点施策として推進してきたが、全体的にはある程度の収容台数が確保されるに至っても、ある駐車場では駐車待ちの長い行列を作り、少し離れた駐車場ではかなり余裕がある」というように、駐車場利用の片寄りが生じた。

また市民アンケートでは、「中心市街地は一方通行が多い。道路が狭い。駐車場の位置が分かりにくい」との声が多く、ドライバーにとって運転しにくく、買物に行きにくいところであることが分かった。

特に駐車場について考えてみると、「駐車場があるのに効率的な利用が図られていない」「駐車場捜しや駐車場待ちの車が交通混雑を招いている」といった問題があり、この状況を解決するため、駐車場案内システム導入に向けて次のような経緯を経て、第一歩を踏み出すこととなった。

①市内の若手経営者で組織された先端技術・新サービス産業研究会が西ドイツ(アーヘン市)の駐車場案内システムの視察や本市での市民アンケートを実施、駐車場案内システムの必要性を昭和六〇年四月、市長に提言

②市では総合都市交通施設整備計画調査の一環に位置づけ、昭和六〇年度に「駐車場案内システム小委員会」を組織、導入の効果可能性について検討

③昭和六一年度には駐車場案内システムの詳細設計が建設省補助第一号としてスタート、システム整備を円滑に推進するため「駐車場案内システム連絡協議会」を設置し、設

計を実施

④事業は昭和六二年度に着手、六三年一〇月には一部稼働、平成二年三月に全面稼働

システムの概要

(1) 対象範囲

駐車場整備地区は一七二haであるが、中心市街地の駐車場の分布状況、商店街の広がり等を考慮して二〇〇haを区域として設定した。対象駐車場は次表のとおりで、案内時間は毎日九時～一九時となっている。

(2) 案内方式

対象区域内には四五箇所の駐車場を有して

表1 駐車場案内システム施設(平成2年3月現在)

対象駐車場数

	駐車場数	収容台数
民営	33箇所	4,729台
公営	4箇所	966台

○センター 1箇所 ○個別案内板 22基
○ブロック案内板 12基 ○補助案内板 13基



写真1 ブロック案内板

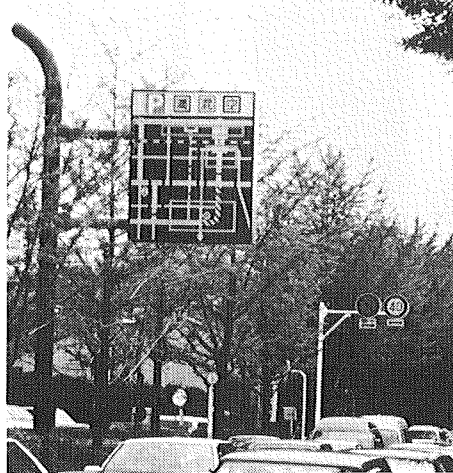


写真2 個別案内

いたが、駐車場の形態が異なることや、特に駐車料金の格差についての問題は、システム検討に当たっての大きな課題であった。
 しかしながら、駐車料金は駐車場の置かれている位置、地価、経営者の考え等により決定されるものであるから、必ずしも料金の統一にこだわることは現実的でないと判断され

た。
 本システムは、このようにある程度の料金格差を許容した形で対応が可能で、駐車場の

数、交通規制の状況を考慮に入れた二段階案内方式を採用入れることにした。
 ドライバーへの情報提供の方法は、対象区域を七つのブロックに分割してブロック案内板で案内し、その一つ一つのブロック毎に個別案内板や補助案内板で、さらに細かく目的地まで案内しようとするものである。

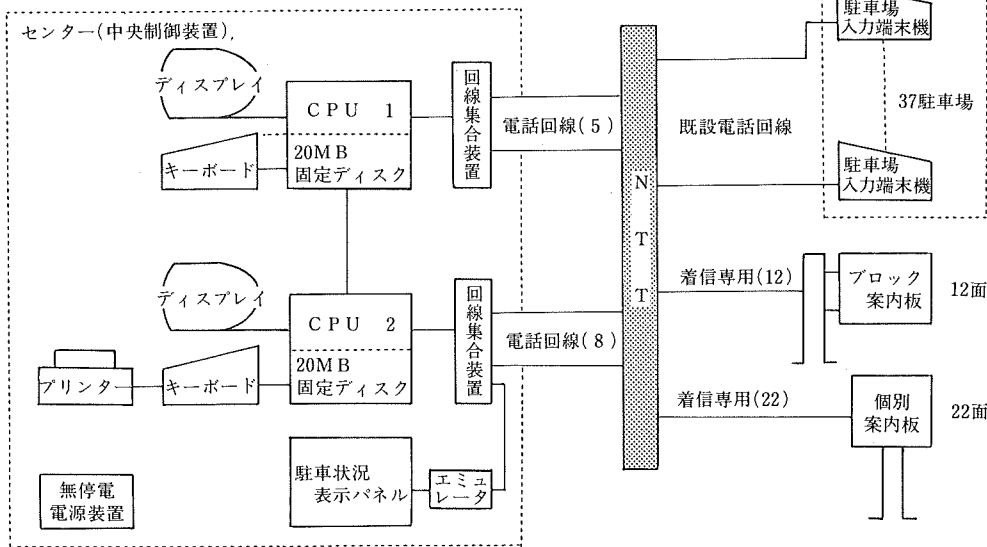


図1 駐車場案内システム全体構成図

具体的にはまず、中心市街地に入る幹線道路路上にあるブロック案内板表示により、ドライバーはそれぞれのブロックの大まかな混雑状況を知ることができる。目的ブロックに近づく、個別案内板によりブロック内の各駐車場の満車・空車の駐車場の方向・休日が表示されるので、事前に情報を知ることができ、駐車場を選定できる。さらに、補助案内板で駐車場の位置を案内するので、道に案内の人でも目的の駐車場に行き着くことができる。

システムの構成

システムは駐車場入力端末、中

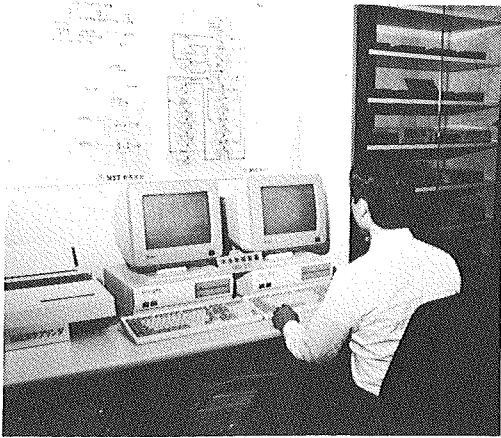


写真3 駐車場端末機

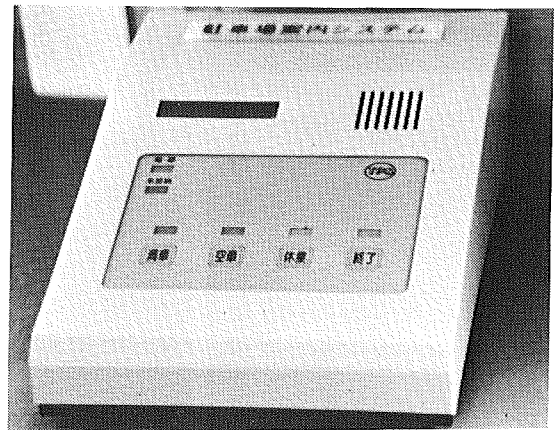


写真4 センター

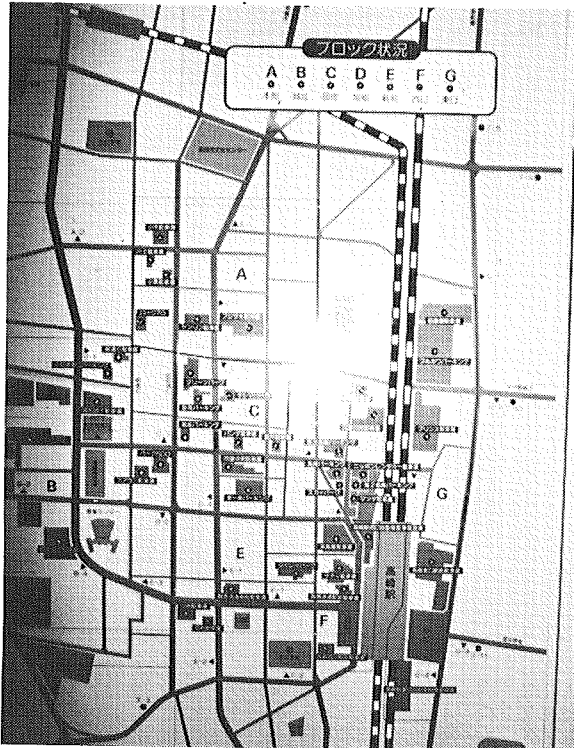


写真5 駐車場表示パネル

中央制御装置(センター)、ブロック案内板、個別案内板等で構成しており、オンライン即時処理。また、情報伝達にはN.T.T.の電話回線を使用している。

(1) 入力端末

駐車場の満・空・休情報を手動でセンターに送信する装置、各駐車場に設置され、既存の電話回線に接続。

(2) センター

駐車場からの満・空・休情報を受けて案内

板の表示内容を制御、立上りと停止時は係員によるが、それ以外はすべて自動。
センターの上記以外の主な機能については

① 駐車場への自動入力指令

② 受信時毎の情報を記録、統計処理

③ 個別駐車場状況、案内板表示状況、異常内容をディスプレイ表示

(3) ブロック案内板

センター指令により着信専用回線を介してブロック単位の表示情報を受信し、駐車場の満車(赤)、混雑(橙)、空車(緑)を発光ダイオードで表示。

(4) 個別案内板

各駐車場の満・空・休情報をセンターを介して表示、満車(赤)、空車(緑矢印)、休業(橙)を発光ダイオードで表示。

※なお案内板とも緊急時は、センターおよび交通管制センターからの指令によ

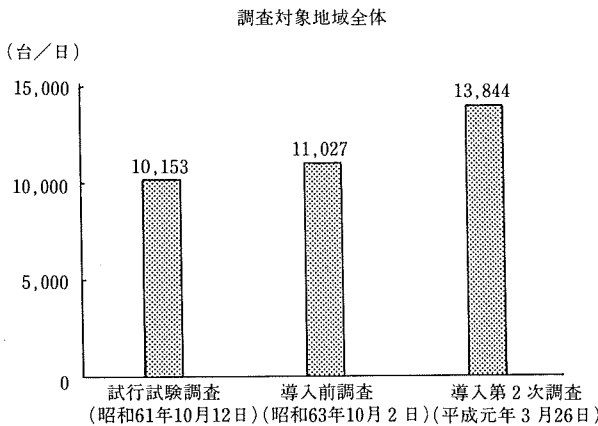


図2 導入前後の入庫台数の変化

表2 アンケート調査結果

調査日	導入後第1次 昭和63.10.16 (653票)	導入後第2次 平成元年3.26 (1,288票)
案内板を見た	24.8%	40.1%
案内板の内容が わかった	82.1%	88.6%

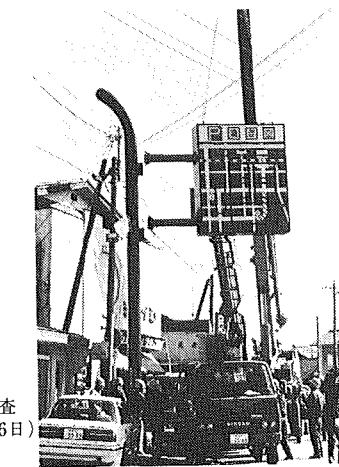


写真6 ブロック案内板施設工事

り停止する。

※総事業費は約四億円、その内補助対象はセンター、ブロック案内板、これを継ぐ電話回線で、残りは、道路開発資金を利用した。なお、道路開発資金の

返済額のうち、二、五〇〇万円は駐車場・店舗の民間負担となっている。

このシステムはNTTと保守契約を結び、年間ランニングコストは約一、〇〇〇万円と見込まれている。

システム導入の効果

システム整備に伴う整備効果調査を二回実施し、次のような結果を得た。

- ①入庫台数が増加した。
- ②特定の駐車場に集中していた車が満空案内により、近隣の空駐車場に駐車するようになったので、駐車場の利用率が高まると同時に平準化された。

③デパート、特定休日のある駐車場は休日情報が提供されるので便利となった。

また、上記のアンケート調査結果からは時間の経過に伴って、順調に効果が出てきていることが分かった。

おわりに

本市の将来の計画道路網

は「三環状一放射」といった言葉に代表されるように放射環状型を骨格としており、鉄道・河川による市街地分断を解消するための梯子型を加えて、全体的なネットワークを形づくろうとしている。

中心市街地にあつては都心環状道路を配し、その内側に歩行系路線を整備することにより「歩きやすく親しみやすい」多核回遊型の都心を創造していきたいと考えている。

駐車場案内システムは、今後その長所を活かしながら質のよい道路情報を提供していくとともに、効率的で市民に分かりやすいシステムとして運用していく。

また将来的には都心環状道路が整備された段階で、ドライバーが沿線に配置された駐車場に車を留め、徒歩や循環バスに乗り換えて中心部までいくことができる「フリンジパークシステム」との調和を図っていくことを考えており、バスロケーション・バス案内・タクシー・ベイシステム等を加えて、総合的にシステムの高度化を図っていきたいと考えている。

財団法人 道路新産業開発機構

五年間の活動

財団法人道路新産業開発機構常任参与・総務部長 小手澤 照二

はじめに

わが国経済の飛躍的發展とエレクトロニクスの驚異的進歩の中で、高度情報化社会の幕あけともいわれた昭和五九年の七月に、道路新産業開発機構は新時代の社会的ニーズに対応した新しい道路機能の創造的開発とその多面的展開をめざして、関係各方面の大きな期待と信頼を担いつつ設立された。

平成元年度は、当機構の創立五周年に当たるところから、これまでの事業活動を振り返り、その成果を紹介することといたしたい。

一 設立の趣旨

わが国は、現在、高度情報化、高齢化、成熟化、

国際化等の流れの中で、二一世紀に向けて大きな転換期を迎えているが、これに伴い国民生活における最も基本的な社会資本である道路についても、単なる交通機能ばかりでなく、公共公益物件の収容空間あるいは情報伝達路としての機能が求められるなど、豊かな生活の実現、社会経済の活性化を達成するため一層多様かつ高度な役割を果たすことが期待されている。

このような状況の中で、多様化、高度化する国民のニーズに的確に 대응するためには道路を活動の場、あるいは手段として利用している個々の民間の経済活動を新たに道路の機能の活性化という観点のもとに連携させ、新たな需要に適宜かつ効果的に対応できる体制をつくる必要がある。

このため、道路新産業開発機構は、道路に関する

る新しい産業分野について調査研究を行うとともに、その成果について、官民協調のもとに事業化を図り、道路機能の健全な発展および道路整備の拡充に貢献し、あわせて国民経済の発展と向上に寄与していくことを目的として設立されたものである。

二 執行体制

当機構の役員および組織は別表に示すとおりである。このうち「理事会」は、業務執行の最高の意思決定機関として、寄附行為の定めるところにより、業務の執行に関する重要事項について議決を行う。

「評議員会」は、諮問機関として、基本財産の処分、寄附行為の変更などの重要事項について同意

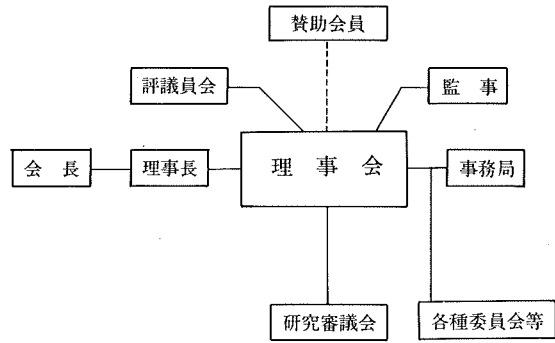


図1 組織図

を与えるほか、会長または理事長の諮問した事項について審議を行う。

また「研究審議会」は、会長または理事長の諮問に応じ、調査研究の基本計画について審議を行うこととされている。

なお、「賛助会員」としては、金融機関、損害保険会社、生命保険会社、商社、証券会社、メディア事業会社、電気通信メーカー、自動車メーカー、建設業会社、不動産会社、機械機器メーカー、運輸事業会社などの各業界から、有力企業三〇社が参画している。当機構はこれら賛助会員の協力のもとに、民間の斬新かつ独創的な発想を最大限

表1

役員名簿	氏名	職名
理事長	八木 正之	(財)道路環境研究所理事長
専務理事	久保 哲彦	(社)日本道路協会名誉会長 (常勤)
常務理事	高橋 昭治	(常勤)
理事	清水 博	(常勤)
	高橋 国一郎	(財)道路施設協会理事長
	中谷 善雄	(財)首都高速道路協会理事長
	寺田 久彌	(財)阪神高速道路協会理事長
	宮本 繁義	(財)高速道路調査会副会長
	井上 義光	(財)海洋架橋調査会理事長
	大石 泰彦	(財)道路経済研究所理事長
	浅見 善作	(財)電気通信普及財団理事長
	澤 昭義	(財)産業経済新聞社常務取締役電波担当
	永安 実	(財)読売新聞社ニューメディア本部長
	安達 五郎	日本高速通信(株)常務取締役
	近藤 道生	(株)博報堂代表取締役会長
	佐藤 俊彦	(株)毎日新聞社常務取締役
	澤田 光英	(財)日本建築センター理事長
	太田 哲夫	(株)日本経済新聞社常務取締役
	滝井 禧夫	(株)朝日新聞社ラジオ・テレビ本部長
	藤根 和夫	(株)日本放送出版協会代表取締役会長
	草加 英資	日本電信電話(株)代表取締役常務取締役
	吉田 泰夫	筑波新都市開発(株)社長
	渡辺 隆二	(財)国土開発技術研究センター副会長
監事	木村 修一	新日本製鐵(株)副社長
	徳田 康快	(株)東京タイムズ社代表取締役社長
	山田 恵康	東京ガス(株)専務取締役

反映させ、現実に即した実効性ある事業の調査研究を行うことを目指している。

三 事業活動

1 調査研究事業

当機構の調査研究事業については、発足以来これまで以上に広範にわたる各種の調査研究を積極的に進めてきたが、これを大別すれば、①道路のネットワークを活用した道路情報システムの構築とその活用方策、②幹線道路等の沿道開発やリゾート開発などの地域整備関連および③有料道路等の活性化や道路利用者への利便の増進に資するための

方策等、の三つの柱に分けることができる。

これらの調査研究は、自主研究および国、公団、地方公共団体からの受託調査研究として行われているが、この全般を紹介することは困難であるので、情報化への急速な社会変化の中で、当機構として事業化をめざし意欲的かつ精力的にこれまで取り組んできた中核的な調査研究について、その概要を紹介することとした。

(1) 高速道路等のネットワークを利用した

情報ハイウェイの構築に関する調査研究

情報ハイウェイ構想は、道路機能の多面的展開と公共性の重視を基本的なスタンスとして、①道

1. 自主研究		
・道路情報システム委員会	各部会 中間報告書 報告書・資料編各一部 第2期中間報告書（ニーズ調査編） 報告書	(昭和59年11月) (昭和61年5月) (昭和62年5月) (昭和63年6月)
・路車間情報システム研究会	路車間情報システム研究会中間報告書 個別通信部会 中間報告書 ビーコン部会 中間報告書 車載ナビゲーション部会 中間報告書 個別通信部会 中間報告書(Ⅱ) ビーコン部会 中間報告書(Ⅱ) 車載ナビゲーション部会 中間報告書(Ⅱ) 個別通信部会 中間報告書(Ⅲ) ビーコン部会 中間報告書(Ⅲ) 車載ナビゲーション部会 中間報告書(Ⅲ)	(昭和60年3月) (昭和61年3月) (昭和62年7月) (昭和63年7月)
・道路情報ターミナル研究会	中間報告書 報告書	(昭和60年3月) (昭和63年7月)
・今後の道路交通情報の充実方策について	中間報告書	(昭和60年9月)
・シンポジウム「ロードコミュニケーション」	報告書	(昭和60年11月)
・アーバン・テレウェイ・ネットワーク協議会	報告書	(昭和61年4月)
・東京BANET電気通信事業構想調査	報告書	(昭和62年3月)
・広域幹線道路網に関連する新しい産業分野の開発に関する調査研究	報告書 報告書	(昭和62年3月) (昭和63年7月)
・東京圏における広域幹線道路関連プロジェクト	報告書	(昭和62年3月)
・都市整備に関する資料の収集と高度情報化における都市ニーズの把握(その1)	報告書	(昭和62年3月)
・沿道整備研究会	報告書 報告書・概要版各一部	(昭和63年3月) (平成元年6月)
・高速道路等のオートキャンプ場に関する調査	報告書	(昭和63年7月)
・首都高度情報基盤に関する報告書	報告書	(昭和63年10月)
—海外調査—		
・アメリカにおける道路と情報	アメリカ道路交通情報・CABシステム調査団報告書	(昭和60年6月)
・地図データベース海外調査報告書	報告書 報告書(道路管理システム検討委員会 中間報告)	(昭和60年9月) (昭和60年9月)
・ヨーロッパにおける道路と情報	道路情報放送システム訪欧調査団報告書	(昭和60年10月)
・第1回海外道路新情報事情調査団	報告書	(昭和60年11月)
・路車間情報システム海外事情調査団	報告書	(昭和61年3月)
・第2回道路新産業海外調査団	報告書	(昭和61年11月)
・米国道事情調査	報告書	(昭和62年6月)
・広域幹線委員会部会欧州事例調査団	報告書	(昭和62年8月)
・第3回道路新産業海外調査団	報告書	(昭和62年11月)
・欧州立体道路並びに地域情報基盤整備状況	報告書	(昭和63年7月)
・第4回道路新産業海外調査団	報告書	(昭和63年11月)
2. 受託事業		
・情報ハイウェイに関する調査 (道路のネットワークを活用した新しい情報システムの確立)	報告書	(昭和60年3月)

・大都市圏環状道路と沿道地域開発の一体的促進に関する調査	報 告 書	(昭和60年3月)
・都市内道路と沿道市街地との一体的整備方策に関する調査(街路部会)	報 告 書	(昭和60年3月) (昭和61年3月)
・高速自動車国道のインターチェンジ周辺等・沿道開発整備に関する調査	報告書・資料編各1部	(昭和60年3月)
・キャブシステムの整備の促進に関する調査	報 告 書	(昭和60年3月)
・道路と沿道の一体的整備手法の検討	報告書・資料編(各ケースの試算結果)	(昭和60・61年3月)
・都市の総合診断マニュアル策定調査	報 告 書	(昭和60年3月)
・都市整備への高度情報システム導入調査	報 告 書	(昭和60年3月)
・北摂三田ニュータウンにおけるニューメディア導入基本構想策定調査	北摂三田 I C F 構想報告書 (本編・要約編・資料編各1部)	(昭和61年2月)
・高速自動車国道のサービスエリア周辺等における沿道開発整備に関する調査	報 告 書	(昭和61年3月)
・道路網数値情報検討調査	報 告 書	(昭和61年3月)
・沿道整備開発事業の促進方策に関する調査	報 告 書	(昭和61年10月) (昭和62年3月)
・沿道大規模建築物関連交通対策調査	中間報告書(昭和62年3月) 報告書	(昭和62年9月)
・道路交通情報の活用策に関する調査	研究報告書	(昭和62年3月)
・首都高速道路サービス施設の現状と課題等に関する調査	研究報告書	(昭和63年3月)
・都市計画道路の整備手法の研究	中環新宿線・環6整備手法の研究報告書・概要版各1部 報告書・概要版・資料編各1部	(昭和63年3月) (昭和63年11月)
・東京外郭環状道路における一体的整備道路に関する調査研究	報 告 書	(昭和63年3月)
・山口県ハイウェイ・リゾート・構想計画策定調査	報 告 書	(平成元年3月)
・環状2号線(今井・市沢・川島地区)一体道路整備複合利用構想検討調査	報 告 書	(平成元年3月)
・ハイウェイ・リゾート構想検討調査	報 告 書	(平成元年3月)

路管理の高度化、②道路利用者へのきめの細かいサービス提供、③自由化された電気通信事業への参入を目的として、高速道路等の空間およびネットワークを利用した新しい情報システムを構築するものである。

このため、当機構では道路情報システム委員会(昭和五九年八月)を設置し、情報ハイウェイの構築に向けて電気通信に関する事業の具体的なシステム、光ファイバーの敷設区間等ハード面および組織・事業形態等ソフト面の両面から調査を進め、この結果、第一段階として東京、名古屋、大阪間で第一種電気通信事業を行う日本高速通信株式会社を昭和五九年一月に設立した。

なお、第二段階として、①ネットワークの全国展開、②新しいサービスアプリケーションの検討などについて、引き続き調査研究を進めた。

さらに、情報ハイウェイ構想の一環として地域の第一種電気通信事業の可能性を研究するため、アーバン・テレウェイ・ネットワーク(UTN)協議会を発足させ、首都圏および近畿圏それぞれについて検討を行った。

この結果、近畿圏においては阪神高速道路等のネットワークを活用した大阪メディアポート株式会社(昭和六〇年一〇月)をみた。

また、首都圏における可能性については、首都情報基盤(CII)協議会を設置して、引き続き

融、財政面からの措置を的確に行う機関が必要である。

〔事業の目的〕

道路開発資金に関する審査、融資、斡旋などを行うとともに、道路開発資金が利用可能な、新しい事業分野の発掘、需要調査など各種の調査研究業務を行う。

(3) 大阪メディアポート株式会社

昭和六〇年一〇月一二日設立

代表取締役社長 宮本 一

資本金 六四億円

〔設立の趣旨〕

近畿圏の国際情報化、経済活性化のためには情報通信基盤設備が必要である。そこで、地下鉄・高速道路網等の都市施設や、電力設備を利用して、地域に密着した都市内情報システムおよび国際衛星通信回線との接続システムを構築し、経済的に信頼性の高い、良質な通信サービスを提供する。

業務の内容は、光ファイバーケーブルを主とした通信ネットワークを構築・運営し、利用者にデータ、音声、映像等を伝送するための、専用線サービスを行うことである。

〔事業の目的〕

阪神高速道路等のネットワークを活用した、関西地区における電気通信事業等に関し、次の事業

を行う。

- ①電気通信事業法に基づく電気通信事業
- ②電気通信事業に関する調査・企画ならびに研究調査の受託

調査の受託

- ③電気通信に関する機器・ソフトウェアの開発・製作・販売・賃貸
- ④電気通信設備の賃貸
- ⑤電気通信設備の設置および賃貸・保守
- ⑥前各号に関連するコンサルティング業

(4) 財団法人 道路管理センター

昭和六一年三月一〇日設立

理事長 尾之内由紀夫

基本財産 四億二、八〇〇万円

〔設立の趣旨〕

国民生活における最も基本的な社会資本である道路は、その本来の交通機能に加え、高度情報社会、ソフト化社会の到来にともない、占用物件の多様化とともに大量化が進み、公共公益物件の収容空間として機能がますます重要となっている。こうした状況下で、安全で快適な道路の維持管理のためには、道路管理行政の高度化および合理化が必要である。

そこで、道路および道路占用物件の状況データのシステム化について、調査・研究および技術開発を行うとともに、完成したシステムを活用して、

データの収集、分析、加工、提供等の事業を行い、道路空間利用の適正化および道路交通機能の確保に貢献する。

〔事業の目的〕

道路空間の有効かつ適正な活用および道路占用物件の管理の合理化、高度化に資するとともに、その一環として、道路占用物件を管理するシステムの開発、運用等を行うことにより、道路交通の安全と円滑、その他道路管理の向上をはかり、交通の発達と国民生活の向上に寄与する。

(5) 株式会社 エフエムジャパン

昭和六二年二月一〇日設立

代表取締役社長 曾山克巳

資本金 二〇億円

〔設立の趣旨〕

近年、国民の価値観の多様化のなかで、その基盤となる情報に対するニーズも、ますます高度化し、多様化しつつある。そして情報伝達の主要な媒体としての電波の効用が見直され、エフエム放送についても、社会の新しい趨勢にマッチした番組内容への要望が高まっている。

若者にとって、音楽は空気のようになくてはならないし、中高年層や主婦は、生涯教育などに関する充実した情報を求めている。また、レジャーの多様化に対応するためには、よりきめの細かな

道路・交通情報が必要となっている。

首都圏では、早くからNHKとエフエム東京が活動し、広い分野で国民生活の向上に貢献してきたが、新しい時代のニーズに取り組みするためには、敢えて民間局の複数化によって、聴取者の選択の幅を広げることが必要と思われる。

〔事業の目的〕

道路交通情報の提供等に関し、次の事業を行う。

- ①放送法による一般事業
- ②放送番組の製作および販売
- ③放送時間の販売

(6) 財団法人 日本デジタル道路地図協会

昭和六三年八月八日設立

理事長 尾之内由紀夫

基本財産 二億円

〔設立の趣旨〕

最近では、地図情報の情報処理技術を駆使したデジタル・マップ化の機運が高まりつつあり、さらに、地図情報の活用に関しても、キャプションシステムなど、コンピュータとCRTを組み合わせたシステムによる画像としての地図情報の提供が進展しつつある。

こうした傾向のなかで、地図情報のより高度な活用を進めるためには、統一した仕様によるデジタル道路地図が不可欠となっている。

そして、同地図が道路の保全、管理の高度化・

効率化ばかりでなく、タウン情報、店舗案内など、多方面の用途に活用されるためには、標準化されたデータベースとして蓄積され、維持・更新などが的確に行われなければならない。この役割を推進する公的機関が必要である。

〔事業の目的〕

道路網および道路地図に関する数値情報（デジタル道路地図）の調査研究を行うとともに、その標準化を推進し、これを広く普及すること等により、道路および道路交通の情報化に貢献し、もって国民生活の高度化および活性化に資する。

(7) 関東ケーブルテレビジョン株式会社

平成元年六月五日設立

代表取締役社長 吉川新吉

資本金 二億円

〔設立の趣旨〕

高速道路等の建設にともない、電波受信障害が生ずる沿線地域において、CATV放送施設を設置し、テレビジョン放送の再送信事業を行って、電波受信障害の解消をはかる。

また将来的には、CATVの特性を生かし、地方公共団体とも協力した公共的な映像・音声サービスの提供をはじめ、総合的な都市型CATV事業を行う。

〔事業の目的〕

①電波受信障害対策のための有線放送施設の建設および再送信業務、ならびに施設の維持管理を行う

②道路に関する各種情報をはじめ、多チャンネルの専門的な映像・情報・音声サービス等の各種サービスの提供業務を行う

③地方公共団体等とも協力し、映像・情報・音声サービス等の各種サービスの提供業務を行う

④道路に起因する電波受信障害の対策の検討・計画立案・設計等の業務を行う

⑤道路に起因する電波受信障害の対策の施工を行う

3 広報活動

当機構の事業活動の推進および道路整備の拡充について、広く一般の理解と協力を得るため、毎年度積極的な広報活動を展開しているが、その主なものは次のとおりである。

(1) 機関誌の発行

当機構の機関誌「TRAFFIC & BUSINESS」を昭和六〇年八月に創刊、毎季四、〇〇〇部を発行し関係機関、地方公共団体、賛助会員および有識者等に広く配布し広報に努めている。幸い好評を博しているので今後とも内容の充実に努め、関係各位の期待に応えていきたいと考えている。

なお、発行は現在創刊より一八号に至っている。
(2) 講演会等の開催

毎年度一〜二回、著名な学者、評論家等を招き主として賛助会員を対象に講演会を開催、約二〇〇名の出席者を得て毎回盛況であり、現在までに九回を数えている。

(4) 協賛出展

新聞社主催の「ニューメディア総合展」や政府主催の「交通安全フェア」等に協賛出展し、高速道路のネットワークを活用した道路情報システムである情報ハイウェイの紹介、路車間情報システムの実演等を行い、事業活動の啓蒙宣伝に努めている。

(5) 懸賞論文等の募集

平成元年度は、当機構の創立五周年に当たることから、記念事業としてメインテーマを「インテリジェントロード」とする、道路機能の多様化に対応した新しい産業の創造に関する「小論文」および道路にふさわしいモニメントの「アイデアスケッチ」について、広く一般企業および個人を対象に懸賞募集を行った。

この結果、全国から多数の応募があり、石原舜介東京理科大学教授を委員長とする五名の審査員の先生方の厳正な審査を経て各部門別に優秀賞三名、入選五名の合計一六名を選出し表彰した。

なお、応募作品については、今後、業務上の貴

重な資料として、参考にさせていただくことにしている。

おわりに

以上、限られた紙数のなかで当機構の業務概要を紹介したが、日本高速通信株式会社を始めとする関連組織も、それぞれ本格的な事業展開を目指しており、賛助会員各社の当機構に対する期待と評価も高まりつつあるところである。機構としては、立体道路推進機構の設立、路車間情報システムの実用化、都市内駐車対策の提唱、ハイウェイ・リゾート構想の実現等の諸課題に引き続き積極的に取り組んで、さらに賛助会員各社の期待に応えて参る所存である。

さて、百年来の通信革命ともいわれた電気通信事業の自由化の動きなどを背景とした、一九八四年の異常なまでの情報フィーバーの高まりの中で当機構は誕生したが、顧みれば情報化に揺れた激動の中の五年間であった。

この新しい時代への胎動の中で、発足以来「情報ハイウェイ」をはじめとする、新しい道路機能の開発とその事業化を行ってきたが、今後とも二一世紀を踏まえた長期的視点に立って、官民の橋渡しの役目を果たしつつ、先駆的な調査研究を積極的に進め、当機構を支える多くの方々の期待と信頼に応えていきたいと考えている。

関係各位のより一層のご支援とご協力を切望する次第である。



日本高速通信株式会社

五年間のあゆみと今後の事業展開

日本高速通信(株)総合企画室課長 服部 俊雅

はじめに

昭和五十六年夏に組織された「第二臨時行政調査会」の第一次答申の中で、電気通信関係の法体系の根本的改革が提言された。それをベースに、一部主旨が変更されたところもあるが、昭和五十九年一二月に、電気通信事業全般に及ぶ根本的な法改正が国会を通過し、翌年四月一日より電気通信事業が自由化された。

この動きを受け、建設省でも、情報ハイウェイ構想の中で、第一種電気通信事業へ進出の可否をめぐって議論されていた。

このような環境の中で、日本高速通信は、建設省・日本道路公団支援のもとに、トヨタ自動車、三井、三菱、住友の各グループが中心となって、

昭和五十九年一月に資本金四九億円で設立された。その後、二度の増資を行い、現在一二四・五億円の資本金となっている。(表1参照)

売上規模は、専用線サービス開始当初の昭和六一年に二億円であったのが、平成元年度では、二四〇億円を予定している。(表2参照)

従業員数も、発足当初は三二名であったが(男子は全員出向者)、現在では五二二名まで増加し、出向者比率も二〇%まで低下している。(表1参照)

また、当社と、同業他社との比較は、表3の通りである。

日本高速通信のサービス内容

当社は、関東地方から東海・近畿地方までの一

都二府一六県でサービスを提供しており、今後ネットワークを拡大し、サービスエリアを全国に広げる予定である。

また、サービス品目は大きくわけて、専用線サービスと市外電話サービスとがある。

専用線サービスとは、企業内で多くの通信がある本社・工場間や、本社支店間のあいだに、その企業のためにのみ回線を提供するサービスである。NTTの場合は、ユーザーからユーザーまで一社でサービスを提供しているが、当社の場合には、中継部分といわれる大都市間のみ日本高速通信がサービスを提供し、足回りといわれるユーザーまでの引込み回線は、原則NTTや、地域事業者である東京通信ネットワークや大阪メディアポート、中部テレコミュニケーションに頼っている。

表1 日本高速通信㈱の概要
資本金および大株主の推移一覧表

	昭和59年11月	昭和60年4月	昭和63年7月
資本金	49億円	83億円	124.5億円
主な株主 とシェア	㈱道路施設協会 10.2%	㈱道路施設協会 6.0%	㈱道路施設協会 6.2%
	トヨタ自動車 10.2%	トヨタ自動車 6.0%	トヨタ自動車 6.2%
	三菱商事 5.1%	三菱商事 3.0%	三菱商事 3.1%
	三井物産 3.5%	三井物産 2.0%	三井物産 2.1%
	住友商事 3.1%	住友商事 1.8%	住友商事 1.9%
	伊藤忠商事 3.1%	伊藤忠商事 1.8%	伊藤忠商事 1.9%
	丸 紅 3.1%	丸 紅 1.8%	丸 紅 1.9%
	日商岩井 3.1%	日商岩井 1.8%	日商岩井 1.9%

従業員数および出向者数推移一覧表

	昭和59年度	昭和60年度	昭和61年度	昭和62年度	昭和63年度	※平成元年度
従業員数	32名	75名	200名	341名	413名	512名
内出向者数	29名	55名	95名	103名	104名	105名

(注) ※ 平成2年3月16日現在

表2 日本高速通信㈱の売上および利益推移一覧表

(単位：億円)

	昭和61年度	昭和62年度	昭和63年度	※平成元年度
売上計	2	39	133	240
内 電話	-	23	110	213
専用	2	16	23	27
経常利益	▲54	▲67	▲43	6

(注) ※ 平成元年度は予想値

表3 NCC 3社の比較

	日本高速通信	第二電電	日本テレコム
資本金	125億円	80億円	122億円
売上	240億円	870億円	770億円
経常利益	6億円	45億円	27億円
契約回約数	約190万回線	約300万回線	約300万回線
サービスエリア の都府県数	19	31	32
従業員数	480人	974人	1,532人
事業用固定資産	366億円	704億円	1,001億円

(注) 売上および経常利益は、平成元年度予想、その他は平成元年9月期実績値

市外電話サービスとは、N T T電話で市外通話をする時、日本高速通信のアクセス番号である〇〇七〇を最初に回し、そのあと通常の市外電話番号を回せば、相手につながるサービスである。ご利用をいただくためには、日本高速通信と利用契約をする必要があるが、一度契約をすると、以降N T Tと比べて一〇％～二〇％程度安く市外電話

が利用できることになる。

また、このほかに、日本高速通信では、高速道路のサービスエリアやパーキングエリアで公衆電話サービスを予定しており、平成二年三月末より東名阪間の主な所で、順次サービスを開始することになっている。この公衆電話は、通話先によっては、N T Tと比べて、最大五〇％以上安くなる

料金のしくみ

所もあり、非常に割安なサービスといえる。

市外電話サービスの料金は、当社の中継部分の料金と、N T Tの足回り料金（発信側と着信側）の合計により構成されている。

お客様への料金は、日本高速通信より、当社の

中継部分料金と、NTT足回り部分も含めた合算料金で請求し、その後、事業者間で精算を行っている。

当社中継部分の料金計算方法は、発信地の最寄りのNTTアクセスポイント（POIと称す）と、着信地の最寄りのNTTPOI間の距離により、郵政省より認可された料金で算出している。

発信側NTT足回り料金は、発信地と、最寄りのPOI間の距離によって決まる一般電話料金と同一となっている。

したがって、発信地がPOIと同一市内にあれば、足回り料金は三分一〇円であり、POIより遠く離れていれば、足回り料金がそれだけ高くなることになる。

発信地または着信地が、当社POIより遠く離れていれば、それだけNTT足回り料金が高くなり、結果的に、全体として当社料金がNTT料金より割高になる場合もある。

次に通話時間の問題であるが、当社の場合、東京・大阪間の中継部分の料金は、八・五秒一〇円であるため、発信・着信地の足回り料金を加算すると、通話秒数が八・五秒までの料金は、三〇円である。一方NTTは、六・五秒毎に一〇円であるので、通話が六・五秒までで終了すると料金が一〇円のため、当社は、NTT料金に比べて三倍高い、とのケースも出てくる。

以上のように、現在の料金体系は、通話対地毎に、また通話時間毎に非常に複雑な組合わせになっており、不特定な対地へ市外電話をかける人にとっては、とても利用しづらい形になっている。そこで、これらの問題を解決するために、アダプターというものが登場したのであった。

アダプター

料金が複雑ゆえに利用しづらい状態を改善するために、アダプターと称するアクセス番号付加装置が広く利用され始め、現在日本高速通信では、主に法人向けに、設置料・利用料共に無償で提供している。

当社のアダプターを設置すると、次のような効果が期待できる。

- ①市外通話を普通にダイヤルした場合、いったんアダプターの中で番号を蓄え、その通話対地がNTT通話料金に比べて日本高速通信の料金が安いかわかりやすくアダプター内で判断し、安ければ自動的に〇〇七〇を付加した上で、NTT交換機に番号を送る。ゆえに、アダプターを使えば常に最も安い電話会社を、無意識に選択できる利点がある。

②通話時間が、一分、三分、六分、一〇分のどれでも設定でき、その企業に合った通話時間で、料金判定が可能なため、特異な通話パターンで

あっても、最も安い電話会社を選択できる。

- ③日本高速通信のサービスエリア外であっても、その他の新電電か、またはNTTを選択する形で、利用上まったく不便さを感じさせない。

- ④日本高速通信のエリアが広がった場合、および電話料金が改訂になった場合には、速やかにアダプター内のデータを書き替え、お客様に、常に最も安い料金で電話が使えるよう当社がメンテナンスを実施している。

以上のような、基本的機能を有しているアダプターを商品E-BOXと称し、日本高速通信ですでに数十万台設置し、お客様の利用の便を図っている。

日本高速通信の設備

当社は、東名阪間に伝送路設備を設置し、また東京・大阪・名古屋には、交換センターを設置して、電気通信事業を行っている。設備の主なもの、線路設備・伝送路設備・交換設備および料金回収用設備から構成されており、その概要は次の通りである。（図1参照）

1 線路設備

線路設備には、大きく分けて、中継伝送路とアクセス伝送路がある。中継伝送路とは、当社の交換センターおよび中継センター間を結ぶ光ファイ

パー線路であり、アクセス伝送路とは、当社の交換センターか中継センターから、N T T局舎までを結ぶ光ファイバー線路である。中継伝送路は、主に東名・名神の中央分離帯に埋設されているが、一部首都高速道や阪神高速道に敷設されているものもある。アクセス伝送路は、首都高速道・阪神高速道のほかに、一般道や、私鉄の鉄道用地に敷設されている。

2 伝送路設備

伝送路は、その費用を安くするために、デジタルハイアラキと呼ばれる多重化を行っている。まず、電話回線二四本分をデジタル一次群と称してまとめ、それを一二MUXという装置で電話回線九六本分までまとめる(二次群)。その上に二MUXという装置で同じく四八〇本分までまとめ(三次群)、さらに、三四MUXで一、四四〇本分までまとめ(四次群)、最後に、四五MUXで五、七六〇本分までまとめる(五次群)。これらはすべて、三〜五倍の整数倍で多重化されており、容易に分離・統合ができるようになっていて、一秒間に四億回(四〇〇M/s) ON-OFFできる発光素子を使って、五、七六〇本分のデジタル電気信号を一芯の光ファイバーに通して四〇km先まで送ることができるのである。四〇km先では、四〇M/sの光 ON-OFF を感知できる受光装置で

受け、一度電気信号に変えた後、再度光の信号として送り出している。この装置を送りと受けで光ファイバー二芯を使って一セットにしたのが、四〇〇M/s システムである。当社では、中継伝送路を本設備で建設しており、光増幅のための中継所を四〇km毎に設置している。

3 交換設備

当社では、東京・名古屋・大阪の各交換センター内にD一六〇といわれるデジタル中継交換機が各々二台設置されている。これらの交換機は、東京ではN T Tから入ってきた通話を、当社の大阪か名古屋の交換機へ通話を運び、また、大阪・名古屋から来た通話を東京のN T Tへ渡すスイッチのような役目を果たしている。

4 課金コンピュータ

当社の課金コンピュータは、二〇〇万回線に及ぶユーザーデータ(電話番号・所有者・銀行引落用データ等)を持っており、そのユーザーの通話がある毎に、データを蓄積し、請求書の発行から領金の回収まで行っている。

NTTとの接続

当社の市外電話サービスは、N T Tの足回りに頼っているため、あらゆる設備はN T T設備と接

続の上、調和を取るように作られている。

まず物理的な接続、つまりアクセス伝送路の建設が必要であるが、高速道路を降りてからN T T局舎までのアクセス伝送路光ファイバー敷設が問題である。電気通信事業法により、光ファイバーは自前で所有することとされているため、光ファイバーを敷設するための管路を、当社が一般道に埋設するケースが多くなってきている。

アクセス伝送路が完成して、始めて物理的にN T Tと接続できるわけであるが、それだけでは通信はつながらない。

まずN T Tから、クロックという、デジタル信号の同期を取るためのタイミング信号を受けなければ、ことは始まらない。なぜならば、すべての通話は、N T Tから受け、当社の中継部分で長距離を運び、またN T Tに渡すわけであるから、その時のデジタル信号の同期が取れないならば、ただのデジタル雑音となってしまうからである。

次に、市外通話を行うため、当社の交換機と対抗して、N T Tの専門交換機(IGS)というものが設置されている。これは、通話毎の相手先電話番号をやりとりするとともに、当社が料金を請求する相手先である発信者の番号を送ってもらうものである。このほかに、IGSは、当社からN T Tに支払う足回り料金のN T T側計算装置とし

ての重要な機能を持っている。

今後の事業展開

当社は、これまで東名阪間のネットワークを充実させて、企業基盤作りを行うことを最優先させてきたが、平成元年度に入り、業績も上向き、単年度決算での黒字化も見込めるまでになった。

そこで平成元年春頃から、ネットワーク拡大の検討を始めたのであった。

トラフィック実績も一年以上見られるようになり、また設備の建設・運用の実績を積むにしながら、新たなネットワーク拡大の事業計画も、より精度の高そうなものが、作成できるようになってきたのである。

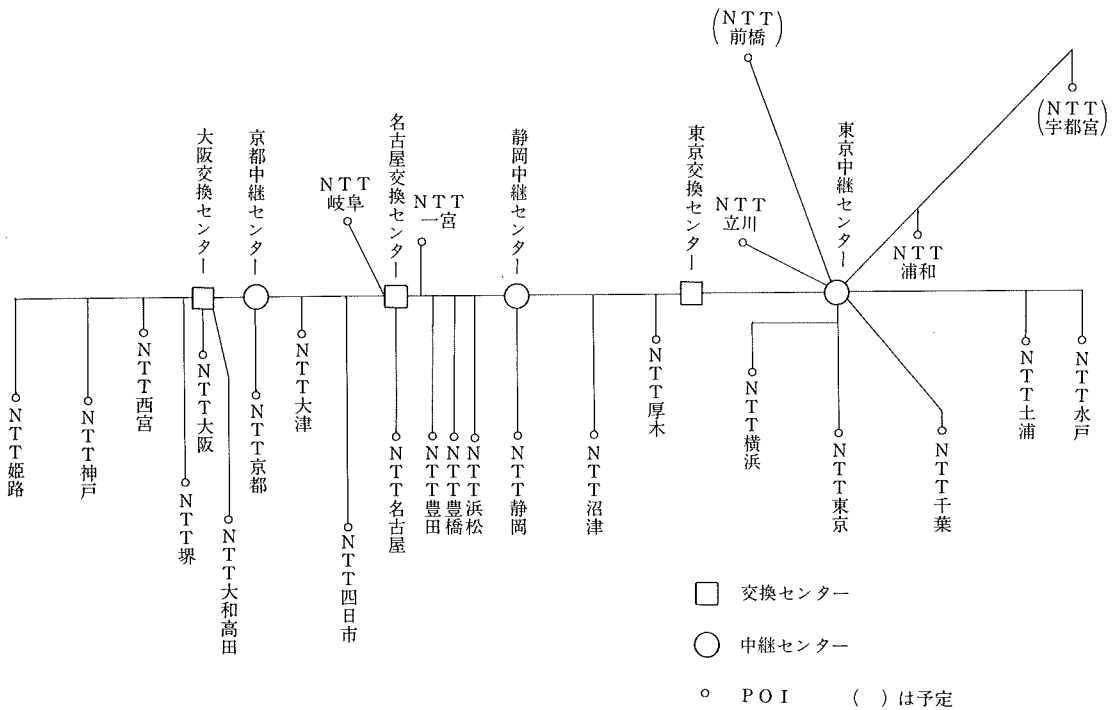
採算性、市場の大きさ、お客様のニーズ等を総合的に判断して、山陽道延伸を実施するとの社内決定に至ったのは、平成二年一月になってからのことであつた。

これからキャッチアップ

ネットワーク拡大で、他二社に大きく遅れを取ったわけであるが、やっと拡大の第一歩を歩めることとなった。

今後、山陽道に始まり、東北道・中央道他の高速道路を利用して、全国のすみずみまでネットワークを拡大し、第一種電気通信事業者として恥ず

かしくない会社にすべく努力をいたしてまいりますので、今後とも、皆様がたのご協力をいただきますようお願いいたします。



共同溝の整備について

建設省道路局国道第一課

共同溝係長 村尾 光弘

一 はじめに

道路、特に都市内の道路は単に人や車の通路であるにとどまらず、都市の街区の構成と市街化の誘導など都市形成の骨格として、都

市の通風、採光、緑化のための空間として、あるいは、火災、地震災害時の延焼防止帯や避難場所として、さらには、上下水道、ガス、電気等市民の日常生活および都市活動に必要な欠くべからざる各種供給処置施設のためのスペースとなるなど、いわば「都市の公共空間」として多目的な機能を有している。表1に公益事業用管路の占用状況、表2に東京都区内の直轄国道での公益物件の収容状況を示すが、

公益物件のほとんどが道路を利用しており、東京都区内の直轄国道では、道路延長1kmあたり実に三四kmもの公益物件が収容されている。

しかしながら、一方では、電線、ガス管、上下水道等を道路の下に埋設する工事や地下鉄の建設工事により、たびたび道路の掘り返しが行われ、単に自動車交通を渋滞させているばかりでなく、道路の不経済な損傷を招いており、これを抜本的に解消するため、建設省としては共同溝の整備を推進しているところである。

今回は第一回目として、共同溝整備の背景、共同溝法、整備経緯、新年度の事業概要、今

表1 公益事業用施設の道路占用状況（全国）

	単 位	総 数	内道路占用	率 (%)	備 考
電信電話事業	電柱	万本	1,285	43	平成元年3月現在
"	管路	千km	610	98	" "
電気事業	電柱	万本	1,738	30	" "
"	管路	千km	33	100	" "
ガス事業	"	"	173	90	昭和63年12月現在
水道事業	"	"	396	100	昭和62年3月現在
下水道事業	"	"	147	100	昭和63年3月現在
地下鉄	km	581	437	75	平成元年4月現在

(注) 地下鉄は未開業延長を含んだ値である。

後の計画について紹介することとし、次回以降、各地域での共同溝の整備状況を紹介していくこととしたい。

二 共同溝整備の背景

共同溝は、電気通信線、電力線、ガス管、水道管、下水道管等の公益物件のうち二つ以

表2 東京都区部の直轄国道(150.3km)に収容されている公益物件等

物 件	延 長 (km)		
	全 体	1 km当たり	
公益事業用管路	5,125.4	34.10	
内 訳	電 話	2,827.5	18.81
	上 水 道	352.5	2.35
	下 水 道	236.8	1.58
	ガ ス	313.3	2.08
電 気	1,395.3	9.28	
共 同 溝	88.6	0.59	
地 下 鉄	60.7	0.40	

(注) 1. 建設省資料による
2. 昭和63年度末現在
3. 各戸引管路を含まない

上の物件を共同して収容する道路の路面下の施設で、道路管理者が自ら設置するものである。(図1、2参照)

我が国の共同溝としては、関東大震災後の大正一五年に完成した東京・九段坂共同溝、その他、浜町公園付近、八重洲共同溝が初めてのものである。その後三〇年余にわたり共同溝の建設は行われなかったが、昭和三〇年代になり、高度経済成長に伴い、公益物件等の埋設工事が増大するとともに急激なモータリゼンションの進展により著しく交通量が增大したことから、その埋設工事による路面の掘り返しが一層の交通渋滞、道路の路面の悪化を招くようになった。

このため昭和三三年五月一三日、道路局長は、道路管理者に対して「地下占用工事等による道路の掘り返しについて」の通達を出し、

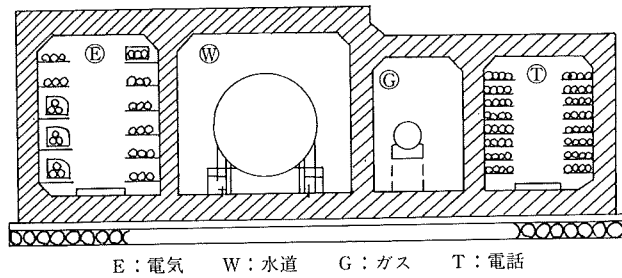


図1 共同溝断面図例

第一に、道路に関する各種工事の計画的な遂行のため道路管理者、公安委員会、公益事業者からなる連絡協議会を設けること、第二に、工事施行に当たっては面積、期間を最小限に留め、道路交通に対する支障が最小となる時間帯に行うべきことを指示した。更に同年六月一二日、事務次官等会議において、「地下埋

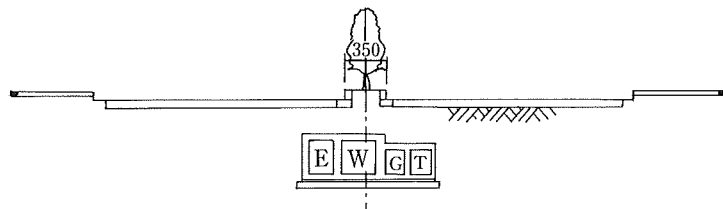


図2 一般の道路に設置する共同溝の例(横断面図)

設工事等による道路の掘り返しの規制に関する対策要綱」が申し合わせられ、上記通達内容が確認されたほか、中央連絡協議会を設置すること、道路管理者は、地方連絡協議会にはかつたう毎年占用工事計画書を策定すべきこと、抜本的対策のため共同溝の制度を検討することが決定された。

そして、共同溝は、昭和三五年には東京都の淀橋に設置され、その後も兵庫県尼ヶ崎市、東京都人形町で設置された。ただ、これらの共同溝は、いずれも道路管理者が公益事業者等に依頼することによって設けられたものであり、設置費用、管理方法等について統一的な基準は与えられていなかったため、建設は必ずしも円滑に進展しなかった。

昭和三七年一〇月二三日、「地下埋設工事等による道路の掘り返し規制に関する緊急措置について」閣議了解が行われ、道路の掘り返し防止のため大規模な改築工事、地下鉄工事等が行われる場合の共同溝の設置については、資金調達方法等を検討のうえ、その推進に努めることとされた。更に、昭和三八年四月一日には「共同溝の整備等に関する特別措置法」（共同溝法）が公布施行され、整備計画、費用負担、管理方法等が決められ、本格的に共同溝の整備が開始された。

三 共同溝法について

共同溝法の内容は概ね以下のとおりである。

① 共同溝整備道路の指定

交通が著しくふくそうしているか、又は著しくふくそうすることが予想される道路で、道路の占用工事がひんばんに行われることに

より、道路の構造の保全上および道路交通に著しい支障を生じるおそれがあると認められるものについて建設大臣が指定する。その際、建設大臣はあらかじめ道路管理者の意見を聞かなければならない。指定がなされると車道の部分の地下の占用は原則として禁止される。

② 公益事業者との調整

共同溝整備道路の指定があったときは、道路管理者は関係公益事業者に共同溝の建設を希望するかどうかをきき、希望があれば公益事業者は必要な資料、書類の提出を行わなければならない。道路管理者はその後共同溝建設の決定を行い、その旨公示する。

③ 共同溝整備計画

道路管理者は共同溝を建設しようとするときは、位置、名称、構造、占用予定者、建設費、収容占用物件等を定めた共同溝整備計画を作成しなければならない。作成した計画は、占用予定者の意見を聞いたうえで、必要な修正が加えられる。

④ 建設費用

共同溝の建設費は、共同溝の建設によって受ける効用から算定される推定の投資額等を勘案して算出した額を占用予定者が負担し、残りを道路管理者が負担する。計算方法は政令によって定められている。実績によればこ

の占用予定者が負担する推定投資額は全工事費の六〇％前後となっている。

⑤ 共同溝の占用と管理

公益事業者は共同溝建設決定の公示後占用の許可申請をする。道路管理者は、申請に付された書類等を審査し、共同溝の建設の完了をまわって、占用の許可を行う。

完成した共同溝の管理は、道路管理者が各占用者の意見を聞いて共同溝管理規程を作り、これに基づいて実施する。管理費用は、道路管理者と各占用者が負担する。

四 共同溝の整備経緯

昭和三八年以来の共同溝の整備推移は図3に示す通りである。昭和六三年度末で、全国で約二・三六kmに達し、平成元年度末には、約二・五二kmに達する見込みである。

この間、昭和四五年四月には、大阪市道大坂環状線の地下鉄工事現場においてガス爆発事故が発生し、未曾有の大惨事となったばかりでなく、地下埋設工事等に起因する事故が多発し、大規模化したことから、同年一〇月五日、事務次官等会議において「地下埋設工事等による道路の掘り返しの規制及びこれによる事故の防止に関する対策要綱」の申合せがなされ、事故の防止を図るために地方連絡

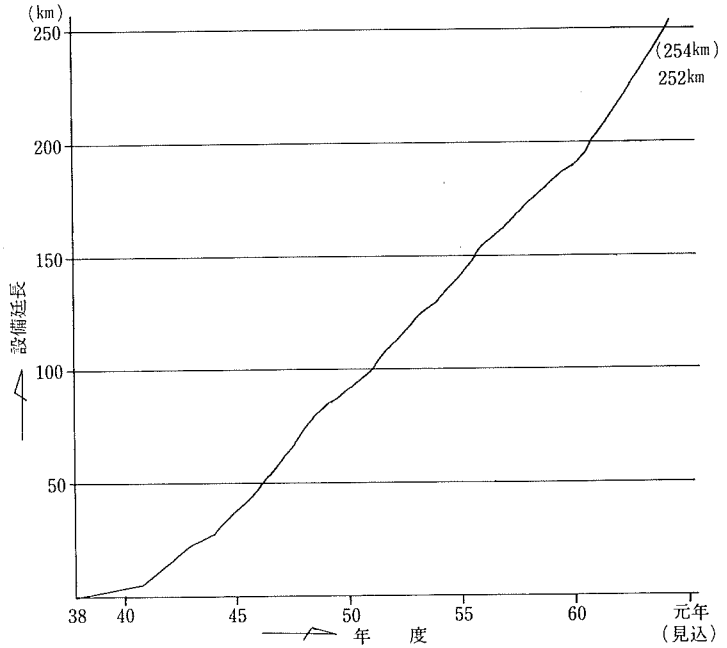


図3 共同溝整備延長の推移

表3 平成2年度共同溝整備事業費

区分	2年度事業費	前年度事業費	倍率	備考
道路	218	195	1.12	80箇所
街路	11	11	1.00	7箇所
計	(551)229	(435)206	1.11	87箇所

(注) 上段()は、企画事業者(電気通信、電気、ガス、水道、下水道)の負担すべき費用(附帯工事費)を含んだ全体事業費である。

協議会において、各地域の実情に応じた対策を協議することとともに、共同溝については、建設の促進を図ることとされた。

また、近年においては、東京湾岸道路、近畿自動車道名古屋亀山線、広島・祇園バイパス等の大規模事業の建設促進に伴い、同時施工を行う必要があることから、事業費が増大している。

五 新年度の事業概要および今後の計画

平成二年度においては、表3に示すように、全国八七カ所において約五五・一億円(内道路事業費二・二九億円)の事業費をもって共同溝の整備を実施することとしている。

なお、建設省としては、昭和六三年度を初年度とする第10次道路整備五箇年計画におい

て、約一〇〇kmの共同溝を整備することとしている。

六 おわりに

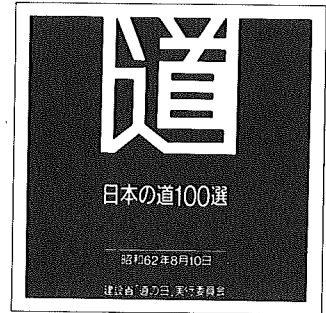
都市における諸機能の集積、高度化、地下利用技術開発の進展等を背景として、近年、道路地下空間利用の需要が急速に増大している。円滑な道路交通の確保、道路構造の保全を図りつつ、これらの需要増大に適切に対応していくためには、計画性、効率性等に十分配慮した地下利用を進めていく必要がある。

このため、道路地下空間利用研究委員会(委員長：越 正毅東大教授)において道路の地下利用のあり方について検討されているところである。昨年四月の中間報告によれば、「都市環境の改善、地下の効率的利用のため各種施設の共同収容化を図る観点から共同溝、キャブシステムの整備促進を図ることが必要」とされている。

共同溝も単に掘り返し防止のみならず、都市環境の改善、地下の効率的利用の観点からも整備を図っていく必要があると考えている。

新宿副都心街路

——都道新宿副都心4号線他——



東京都

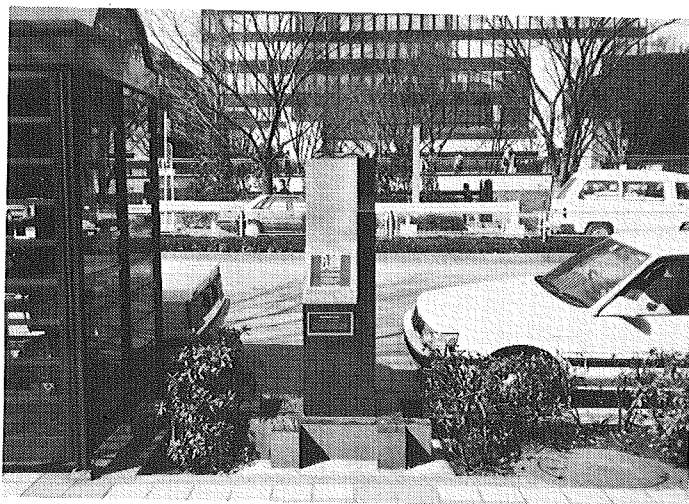
新宿副都心街路が走る新宿駅西口一帯は、みなさんご存知のように超高層ビルが林立し、丸の内と並ぶ東京の大ビジネス街を形成しています。この超高層ビル街は、東京のみならず日本を代表する近代的街並と申せましょう。そして、現在この地に建設中の新都庁舎が来年完成し、新宿は名実ともに首都東京の新しい顔となるわけです。新宿副都心街路はこの地域を縦横に走る道路網であり、幅四〇mの四号街路と一二号街路を幹線として幅三〇mの街路が基盤の目のように走っています。また、一〇号および一一号街路は地下広場との関係から高架道となっており、街路どうしが立体交差して特色あふれる姿を示しています。

新宿副都心計画

新宿は交通機関の集中により雑然とした商業地域として繁栄してきました。しかし、その自

然発生的な発展には限界があります。また、東京があまりにも巨大かつ過密になり、そのため都心機能が低下するという東京の抱える困難の解決が迫られていました。そこで、都心部の中心的機能を周辺地区に分散し、いわゆる副都心を建設することによって、少しでも都心部にか

かる重圧を緩和する施策が考えられました。もちろん、新宿、池袋、渋谷などは、従来から一種の副都心的性格を持ってはいましたが、それは大体において消費面、歓楽面に限られたものでした。それを拡大して生産に直結する副都心、端的にいえば現在の丸の内、銀座などのビジ



日本の道100選顕彰碑

ネス街の分身としての副都心を建設しようというのが副都心計画のねらいであり、これによりマンモス都市東京の悩みをいささかでも解決しようとするものでした。

このような基本的考え方の上に立って、首都圏整備計画の一環として第一に取り上げられたのが新宿副都心計画です。

なぜ新宿が最初の候補地として取り上げられたかといえば、もちろん新宿地区の人口、経済力、交通上の立地条件、背後地の状況などが他の地区に比べ特に抜きん出ていることがありますが、何といても淀橋浄水場が地元の要望もあり移転するため、その跡地三四万㎡がそのまま利用できるということが最も大きな要因となったのです。

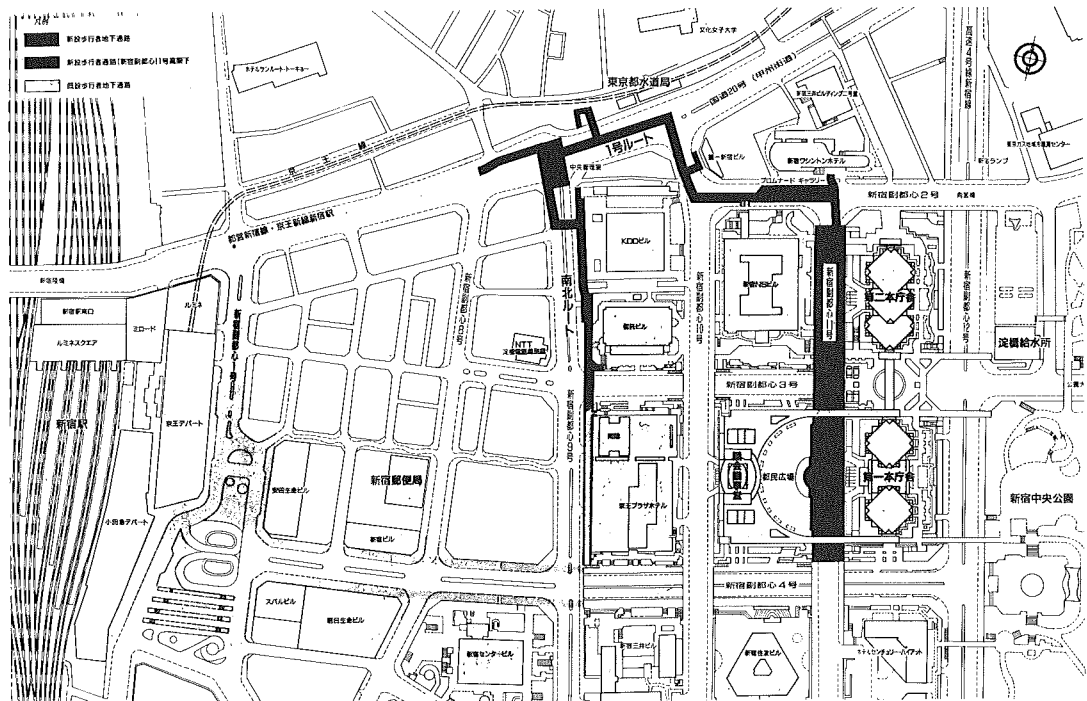
新宿副都心建設事業は、昭和三五年六月都市計画事業として建設大臣から特許を受け、その大半を執行する機関として財団法人新宿副都心建設公社（以下

「公社」という）が設立されました。民間資金を導入して公共事業を行うための形態であり、東京都として初めての試みでした。

計画の概要は、新宿駅西口をかなめとして、北は青梅街道、南は甲州街道、西は十二社通り（現在の一三号街路）で囲まれる扇形の地域、約九六万㎡の土地に対し高度の都市計画を実施し、快適なビジネスセンターを建設しようとするものです。

用地買収と移転補償

公社が最初に手がけるべき業務は用地買収と移転補償でした。当初の計画では買収すべき用地は約八六、〇〇〇㎡、移転を要する建物は二六二棟、そしてその関係者は土地については借地人などを含めて二九五五人、建物については所有者、借家人、間借人など四八〇人に上りました。昭和三六年初め頃から個々の交渉に入り、交渉は順調に進み、



歩行者専用地下通路整備計画図



新宿副都心 4号街路

設備によって排出するという方法をとりました。

工事は浄水場跡地に関係のない西口広場寄りの一六〇mを昭和三八年一二月着工し、昭和四

〇年一〇月完成、西口広場とともに供用を開始しました。残りの二層部分一五四mは浄水場移転完了後昭和四一年四月に着工、翌四二年末竣工しました。

次に、一〇号街路および一一号街路ですが、いずれも延長五〇四m、幅員三〇mの高架道でPSCコンクリート橋を採用しています。PSCコンクリート橋にしたのは、以後に建築されるであろう周囲のビルとの調和を考へ、また維持費の軽減をねらったものです。

一、二号街路は南北に走る幹線街路で延長一、一〇〇m、幅員四〇mです。これは二号街路の下をくぐって甲州街道寄りの地点で首都高速道路に接続しており、都心部との連絡道路になっています。

地下埋設物はいずれも将来の需要を充たすだけの容量をもつて設置されました。これらの埋設工事はほとんど時期を同じくして開始され、それら相互間および街路築造工事との調整を行いつつながら施行されました。

このようにして、昭和三五年の都市計画決定以来進められてきた新宿副都心建設事業は、以

上で述べてきた西口広場や街路の築造に併せ、新宿中央公園や一般に売り出す宅地の造成も行われ、昭和四三年に主要部が完成しました。

今後の新宿副都心整備

昭和四三年、主要部が完成した頃は膨大な敷地が広がっているばかりの新宿副都心でしたが、昭和四六年、まず京王プラザホテルが建ち、その後今日まで一の超高層ビルが続々と建設され、大ビジネス街を形成するに至っています。さらに、平成三年三月には新都庁舎が完成する予定で、新宿副都心建設事業は一応の完了を迎えます。

しかし、その間、沿道の開発や地下鉄等交通機関の整備が進み、道路の利用状況が大きく変化しており、しかも施設の老朽化も目立ってきました。

また、平成三年四月以降、新宿駅から都庁舎への主要ルートとなる四号街路や甲州街道など

の新宿西口周辺の道路は歩行者が増加し、かなりの混雑が予想されます。

このような背景の中で、既設道路の歩道の拡幅、景観整備などを行う「新宿副都心道路景観整備事業」を進める一方、歩行者専用地下通路を現在整備しています。

〔新宿副都心道路景観整備事業〕

近年、道路行政において、コミュニティ道路やシンボル道路の隆盛にも見られるように、交通機能の充実に加え、景観美や快適性を重視する姿勢が定着する兆しにあり、街並のアイデンティティ形成に果たす道路の役割の重要性が認識されるようになってきました。

このような情勢を踏まえ、都庁舎の新宿副都心移転というビッグプロジェクトを契機として、世界都市東京のシンボルにふさわしい街路空間を整備しようとする事業です。

平成七年度を目前に、副都心街路全体にわたってグレードアップする予定ですが、都庁舎の移転に向けた周辺整備の一環として、現在、四号街路の歩道の拡幅と一号街路高架下の歩道整備を行っています。

〔歩行者専用地下通路整備〕

都庁移転後に増加が予想される歩行者交通を円滑にするとともに、快適な歩行空間の創造を目的として、歩行者専用地下通路の整備を進めています。

地下通路は一号ルートと南北ルートの二つのルートから成っており、平成三年二月の完成を目指しています。

一号ルートは、都営新宿線、京王線新宿駅の地下コンコースから、甲州街道や二号街路を経由して一―号街路の高架下歩道に至る延長約四三〇m、幅員六mのルートで、途中二カ所の出入口を設けるほか、途中のビル内にある公共的な通路への接続を図るものです。また、このル

ートの一部には幅員を広げてプロムナードギャラリーを設置し、親しみやすい文化的な地下景観を創出します。

南北ルートは、一号ルートから分岐し、京王プラザホテルに至る延長約二七〇mのルートで、機能的には京王プラザホテル内の既設地下通路を経て四号街路まで連絡します。幅員は五―六mで、途中三カ所の出入口を設けます。

以上、道路管理者が行う副都心街路の再整備のほかに、都庁舎へのルートとして将来的には都営地下鉄一―号線や地下鉄丸の内線新駅の計画が具体化しており、また、新宿駅西口広場から都庁舎までを一周するシャトルバスの運行も実施に向け検討されています。

都庁移転を契機に始まった新宿副都心地域の再整備により、今後、新宿副都心街路の機能と活力がより高まるとともに、東

京の政治経済の中心にふさわしい文化の香り高い道路網が実現されることでしょう。



「こみせ」のある街並み

——黒石市道前町野添線——



黒石市

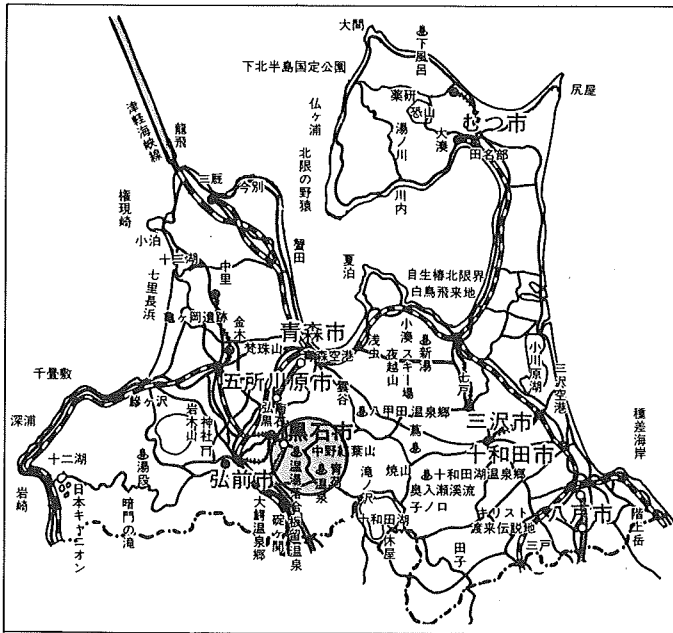
黒石市は、青森県のほぼ中央に位置し、昭和二十九年七月一日に黒石町ほか四村が合併し、県内で四番目の市制を施行した市である。

総面積の八割を占める東部の山岳地帯は、八甲田連峰に連なり、平坦部は津軽平野の一部をなしており、豊かな自然と良質な土壌に恵まれ、味の良い「青森りんご」と「黒石米」の生産地として知られております。

また、国立公園十和田湖への西口玄関であり、国道一〇二号の沿線には黒石温泉郷、県立自然公園があり、その中に東北地方でも有数の浅瀬石川ダムがある。周辺の虹の湖公園はスポーツ広場、展望広場、ふれあいの広場、遊歩道、ダム資料館、物産販売所等、自然と調和させた様々な施設があります。なお、近くの落合温泉には、津軽こけし館があり、全国の伝統こけし二、六〇〇本と津軽の伝統工芸品を展示しており、こけし工人

の実演も見られるほか、絵付けの体験学習もできます。同時に展示品として、ふるさと創生資金で製作された一億円純金こけしと純銀こけしがあります。平成元年一月に東京ドームで開催された「観光パネル展及び物産展」に出品したところ、大変な人気を博したところであり、東公園における春の桜まつり、

夏のおねぶたまつり、黒石よされまつり、秋の中野紅葉山におけるもみじまつり等がありますが、中でも黒石よされまつりの黒石よされおどりは、古い歴史をもち、日本三大おどりの一つとされ、黒石市民はもちろん、近郷近在、県内外の観光客でにぎわいます。少しこのよされについて申しのべておきます。



案内図

黒石よされ

〔黒石よされの由来〕

「ヨサレ」の由来ははっきりしておらず、いろいろな説があります。

昔、この地方に機智に富む与三郎という人がいました。この与三郎がある宴会に招かれましたが、上座にすわっている家老、目付職の方々が邪魔になって、十分に酔うことができません。そこで与三郎は、即興的にヨサレを唄ったので家老たちはその意を解して席をはずしたということです。

このほかの説としては、豊作で楽しい時には「仕事をよして楽しく踊りなされ」、凶作で苦しい時には「このような世の中は早くされ」といろいろあります。そこでヨサレ発祥の地としての市では、実行委員会が中心となつて、せめてお盆中だけでも「仕事を止して楽しみなされ」をその由来に設定し、ヨサレの普及

に努めています。

〔よされの発祥〕

黒石ヨサレが生まれた背景には、一万石という小藩の悲しさで、苦しい藩の経済を支える政策があつたということです。

一万石という小藩の黒石藩は、どうしても本家である弘前藩の力を借りなければ、やっていけません。だからといって、いつまでも本家の力を借りていては、本家の言うがままになつていなければなりません。そこでなんとかして黒石独自の策をたて、経済力の増強をはかる工夫が必要となり、そこで考えたのが年中行事や物見の興業を盛んにして、近郷近在の農民たちを吸収して、町に金を落とさせるといふ方法をとることにし、そして生まれたのが黒石ヨサレだといわれています。

この政策案の立て役者となつたのが、家老格の待遇を受けていた大目付の境刑右衛門だといわれています。

藩の財政を建てなおし、経済

サーアンヨ

力の増強政策の一端として陣屋

ア・エチャホーエチャホー

の広場まで開放し、藩士やその

歌つて見しやんせ味がある

妻女、町民農民と身分の区別な

ヨサレ サーアンヨ

く動員して「黒石ヨサレ」を踊

ア・エチャホーエチャホー

らせた境刑右衛門のねらいは見

(以下雑言葉同じ)

事に的中し、お盆ともなれば押

2 十和田帰りに車をとめて

すな押すな人の波、そのにぎ

お湯の温湯で一休み

わいは当初予想もつかないほど

3 見たか黒石聞いたかよされ

であつたといわれています。陣

盆の踊りは日本一

屋の縁台には、殿様奥方様がお

4 岩木眺めて踊ろじやないか

いでになって、夜のふけるのも

秋はりんごと米の山

忘れて観覧したということです。

5 よされこま下駄の緒こ切れた

踊り狂う人たちは、つづみ、太

よされ

鼓、三味線と三つの楽器に合わ

たてて間もなく又切れた

せて踊りあかし、また藩士は日

6 踊り踊るなら愛宕の庭で

頃腰にしていた両刀をはずし丸

深くなるほど御堂の蔭

腰で踊りましたが、顔をさらし

以上、黒石よされについて説

て踊るのは恥ずかしいというこ

明を終わります。

とから仮装して踊つたので、農

こみせ

民や町民たちもそれを見習って、

黒石は津軽を統一した津軽為

互いに思い思いの仮装をして踊

信の孫、十郎左衛門信英が明歴

つたということです。

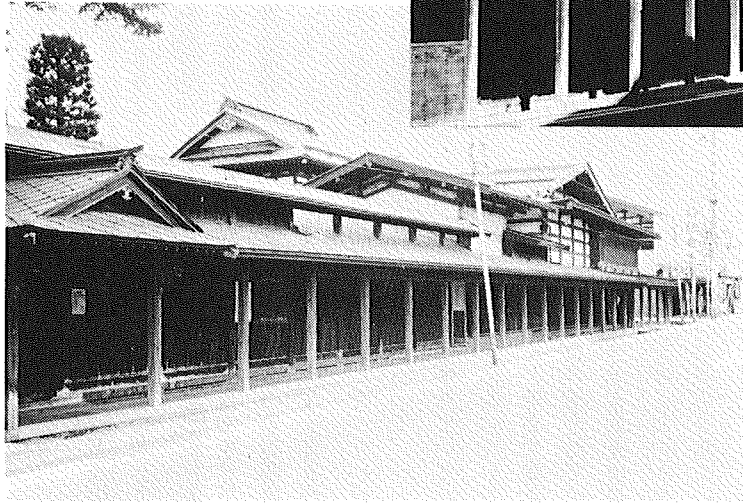
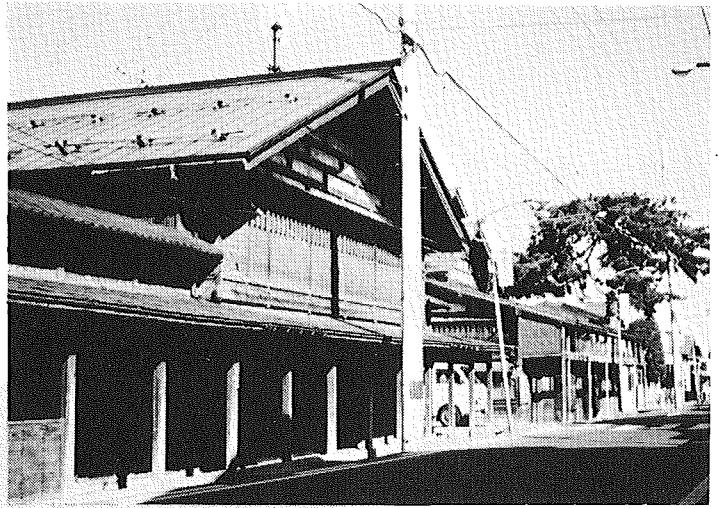
二年(西歴一六五六年)に津軽

1 黒石よされ節どこにもないよ

藩より五千石で分地幕府交代寄

ハ・エチャホーエチャホー

68



合衆に組み入れられ、黒石はその知行所として黒石陣屋が置かれ、陣屋を中心に町制がなされた。文化六年(西暦一八〇九年)八代領主津軽甲斐守親足の代には、一万石に高直りして大名の列に加えられた。この時から黒石藩と呼ぶようになった。

弘前藩の支藩として栄えた黒石には、城下町時代の町並みや文化財が随所に残り、特に「こみせ」を主体とした中町の町並みは、全国でも類例をみない伝統的建造物群であり、この中の「高橋家」は国指定の重要文化財である。

中町内の「こみせ」は、商家の軒の外側に冬の吹雪や夏の日照りから歩行者を守りながら買い物もできるよう、藩政時代に考案された木造のアーケードである。敷地はもちろん私有地で、屋根は本屋と別になって連続している。

「こみせ」は通路であるが、大通りに面している柱と柱の間に

元々は「摺り上げ戸」をはじめこんでいた。「こみせ」の家側は、単に格子にしておく程度であったため屋内の感じがしたが、今はガラス戸等で仕切られている例も多い。

明治から大正の初めにかけては、「こみせ」が前町から中町、浜町のはずれまで続き、住民生活には不可欠のものとして、いずれも所有者がそれぞれ管理しながら今日まで保存してきたが、一つの町内にまとまってあるのは現在では中町だけである。

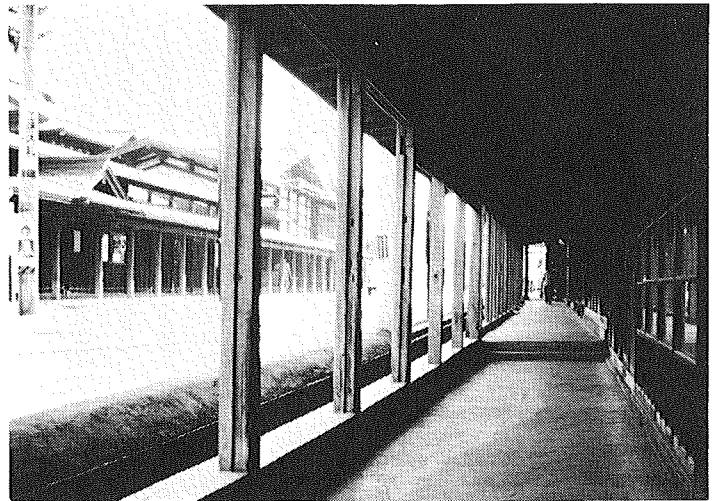
「こみせ」は通り道で、人々に四季を通して利用され、特に冬期は積雪が1m以上になっても、「摺り上げ戸」をはめ込むことで、雪の侵入から守られていた。商家の正面にあたる「こみせ」の柱には、「さつなぎ」という鉄製の環(丸い金具)が残っているが、これは遠方から荷物を運んで来た馬をつないでいたものであり、当時の生活を偲ばせる。「こみせ」の構造であるが、屋

根はすべて柂葺からトタン葺に改められているが、そのほかはほとんど原形に近い。中が内法で一・六m、軒高は約二・三m、屋根は二・五〜三寸勾配で、天井は垂木表わしである。

また、出入口の部分に、入母屋屋根を配置した例や敷石の路面も見られ、表構えの規模や業種によって「こみせ」の外観も多少変化している。

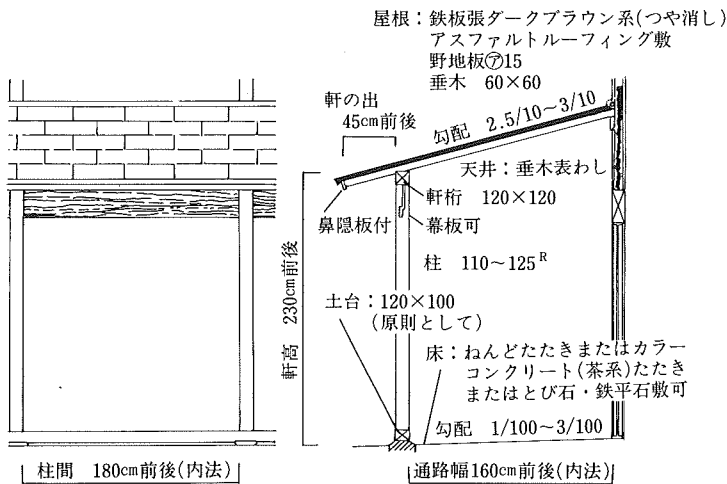
「こみせ」は敷地と共に私有物であるため、所有者が店舗に利用するなどして管理保存に努めており、関係住民の大半は生活優先の立場から、復元や修景による本格的な保存には難色を示しているものの、現況程度の維持保存には協力する意向を示している。

昭和六二年八月に「日本の道100選」の一つとして顕彰されたことに伴い、毎年一〇月初旬に行われているこみせまつり実行委員会主催「黒石こみせまつり」も、年々盛んになってきており、



黒石市のイベントの一つとして定着してきております。

全国に類例のない「こみせ」を保存するための方策については、所有者の方々と共にあらゆる角度から検討し、推進していくかなければならないものと認識しております。



* 木部は古色づけ 基礎：礎石または切石 高さGLより約20

こみせの構造

編集雑記

二月一三日の昼、銀座博品館ビル内の一室で創刊号の編集会議があった。

この日、冬にはめずらしいほどの強い日ざしが、数日前の雪をすっかりどかし、このうかれ陽気に往来する人々の足どりも軽い。歩道の柳は久しぶりの青空のもと風もないのに枝々を右に左に揺曳させ、やがての芽ぶきに備えているようだ。

一二時三〇分、テーブルも予定された委員の方々でうめられ会議がはじまった。創刊号だからかなり気負った案や意見が出るかと半ば期待したが、担当者が立案したものを説明し主だった人がこれを批判する、といったどこにでもあつたこの種の風景と何ら変わったところがない。考えてみると、長い歴史を持つ道路セミナーの後継として本誌の創刊がある以上、メンバーこそ変われ、昭和四三年五月一日の道路セミナー発行以来毎号行われている編集会議の伝統の上に今日の姿があるのだからこの会議が淡々と進行したことも当たり前のことと受け止めることができよう。ただ、直接企画立案された方は創刊号をかなり意識したのか、配布された編

た方は創刊号をかなり意識したのか、配布の編集資料を見ると、座談会や、依頼原稿のテーマに新しい時代の……といった文字がおどっている。「新しい」「新しい」というのが新しいのかとの質問が委員の中から当然のように出た。

たしかに古いものととの比較の上に新しいという言葉がある以上、古いとは何か、から問いはじめなければ新しいの概念は把握できない。昔の人はうまいことをいった。

温故知新

この熟語の「温」は温にある。温めるとは温血動物である人間が、高い低い個人差はあつても自分の体温に同化させることである。加熱でもなければ加油でもない。見聞した事柄を自分の頭脳の中で熟成させ、温存することである。他人の考えそのままの受け売りでは困る。その上で何が新しいかを模索し、古いものの流れの中で新しいものとしての存在を位置づける。これがこの熟語の意味と解せられる。

この言葉を道路行政の上にとつてみよう。我が国の道路整備が本格的にはじめられたのは、今から四〇年ほど前の昭和二十七年頃である。それ以前は道路の整備といつても掛け声だけの代物だから、趣味として研究される方はともかく、実学として学ばれる方々の温故知新の起点はそ

う古いことでない。この年には有料道路制の嚆矢となった法律、敗戦後の新体制にあわせた新しい道路法、そして翌年にはガソリン税の道路目的税化のはしりとなった法律が次々とできた。後代の人達がこの年を指して史上画期的な時代と、賛美することもうなづける。そしてこの時代を担当した方々の創造的な思考と行動力に今日でも拍手が送られている。

だが、これらの制度を受け継いで生々発展させたその後の代々の関係者には、草創された人達並みの努力が地味ではあるが求められたことと思う。現にこの時作られた道路法はその後の時代時代に合わせ、また時代を先取りする形で平成の今日まで十数回も手直しされて常に「新しい形」で現在に至っている。この辺の経緯や苦心を知るだけでも教えられることが多いと思うし、草創から現在までの一貫した流れを把握することによって、これからの時代に対処する途もおのずからさぐり出せるといったものである。

二時三〇分、会議は終わった。窓外に目をやると先ほどまでの陽光もかげり、風が強くなつたようだ。柳の枝々が寒そうにゆれている。この枝々に若葉があふれる頃、道路行政セミナー第一号が誕生する。

(H・N記)

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階

TEL03(234)4310・4349

定価650円(本体価格631円) 50

FAX03(234)4471

<年間送料共8,400円>

払込銀行：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