

巻頭言 ■ 創ってみたい道二題 株式会社クリエティブフォーラム社長 岩井 珠恵 1

特集 / 道路法四〇年

道路法四〇年に当たって 道路局路政課長 山本 正堯 3

道路法四〇年の歩み 道路法令研究会 5

——道路法関係年表・道路法改正経緯等——

道路法関係法概説 道路法令研究会 21

平成二年度道路交通センサス報告

(その二) 自動車起終点調査 道路局企画課道路経済調査室 富山 英範 44

道路サービス高度化に関する提言について 道路局企画課道路経済調査室 66

(POINTERプロジェクト)

「道の駅」について 道路局国道第一課交通安全事業係長 蓮見 有敏 75

◇時・時・時… 82

本誌の掲載分は、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。また肩書等は現行執筆時および座談会等実施時のものです。

道路法四〇年に当たって

建設省道路局路政課長 山本 正堯

今年道路法制定四〇年を迎えます。同法が制定された昭和

二七年は、四月にサンフランシスコ条約が発効するなど、戦後の日本が新たな一步を刻んだ年であります。当時の我が国は、戦争による国土の荒廃から完全に脱したとは言えず、経済的な自立の達成の為に、道路をはじめとする産業基盤の整備が緊急に必要とされた時代であります。道路法制定以降の我が国の道路整備事業は、昭和二九年度以来累次にわたる道路整備五箇年計画に基づいて計画的かつ着実に推進されてきました。同法制定当時に比べれば、道路事情の向上はめざましいものがあり、日本経済の成長と国民生活の向上のため、道路は大きく貢献してきているということができます。今回の特集では、戦後の道路行政を法制度の面から支えてきた道路法を始めとする道路法制について解説等を加えることとしておりますが、ここでは現行道路法制定の意義について多少

触れてみたいと思います。

我が国において近代的道路法規の制定の機運が生まれたのは、明治時代に入ってからであります。しかし、当時は道路に関する行政需要が小さく、明治三〇年、第一〇回帝國議會に提出された「公共道路法案」が衆議院において否決されるなど、道路管理の基本法の成立には至りませんでした。このような明治期における立法の試みの失敗の積み重ねの上に、大正八年、ようやく道路法の制定を迎えるのであります。この「旧道路法」は、現行道路法制定までの三〇余年間にわたる道路行政の根本として、その存在意義には大きいものがありました。当時の政治体制を反映して、中央集権的、軍事的色彩の濃い法律でした。

第二次世界大戦後、新憲法体制への移行に伴い、諸制度は民主主義的な変革を迫られます。特に昭和二二年地方自治法

が制定され、地方制度の大改正が行われたことによって、国

と地方公共団体との相互に関連する公物管理に関する行政制度の根本的な見直しが検討され、その一環として道路法は全面改正されることとなりました。その内容としては、まず第一に、「道路はすべて国の営造物である」という考え方を改め、都道府県道、及び市町村道を地方公共団体の営造物と位置づけて、地方公共団体が道路の管理能力を十分に発揮する制度としました。第二に、国道の路線の基準に関し、政治、経済、文化上の観点から全国的に均衡のとれた国道網を配置するよう改めるとともに、都道府県道の認定等、道路行政の指揮監督体制を整えました。第三に、道路の占用について詳細な規定を設け、道路の様々な機能が発揮されるよう制度の整備を行いました。これらの改正により、国と地方公共団体が、その責任分野を明らかにしつつ、有機的一体性を有した道路網を整備することが可能となるとともに、道路の占用等の制度の充実により、道路を効率よく活用できるようにになりました。この昭和二七年道路法は、道路関係法令体系の中心となったことは言うまでもなく、戦後新たに整備された公物法規のさきがけでもあり、河川法、海岸法等に大きな影響を与えた点からも高く評価することができます。この道路法改正に続いて、昭和二七年には道路整備特別措置法制定により有料道路制度が創設され、翌二八年には道路整備費の財源等に関する臨時措置法の制定により道路特定財源制度が創設されるとともに、道路整備五箇年計画が策定されるなど、我が国の道路行政上特筆すべき大変革が行われ、今日の道路行政

の基本的な形が確立されました。

道路法は制定以降、経済社会の諸情勢の変化に対応するため、幾多の改正が加えられ、また、多数の特別法が制定されたことにより、我が国の道路法制は非常に多面的かつ複雑な構造を有するに至りました。この間、冒頭でも触れたように、道路整備五箇年計画に基づいて着実に道路整備が進められ、昨年末には高速自動車国道の供用延長五、〇〇〇kmを突破しました。また、来年四月には一般国道の供用延長五万kmを達成することになります。昭和三十一年にワトキンス調査団により指摘された「経済力と比較すると信じがたいほど悪い道路」も著しく改善されてきたと言うことができましょう。しかし、我が国の道路整備は欧米諸国に比べて歴史が浅く、また、近年のモータリゼーションが道路整備を上回る速度で進展したため、道路整備水準は未だ不十分な状況にあります。また、社会の高齢化、情報化、国際化等、今日の道路をとりまく情勢の変化の中で、道路行政が応えていくべき課題は少なくありません。特に、「エコロジー」という言葉が定着するほど環境問題への関心は強く、道路行政にも環境との調和が求められております。道路行政に携わる私どもは、このような国民の期待に沿う道路の整備を進めるとともに、着実な道路整備を支える道路法制の構築を図っていかねばなりません。そのためには道路行政に対する国民の理解と協力が不可欠であると考えます。この特集が読者諸賢の道路法制に対するより深い理解のための一助となれば幸いです。

道路関係法40年の歩み

道路法令研究会

現在の道路関係法制は、おびただしい数の法令によって構築されている。しかも、わずかの例外はあるが、それらのほとんどは第二次世界大戦後に制定されたものである。そこで、道路関係の相互の関係については「道路関係法概説」でも述べるところであり、ここでは、主要な法律ごとに、立法、改正等の主な戦後の流れを年表にまとめてみた。道路法については、過去一〇年間の改正の経緯も別にまとめてみた。

道路関係法令年譜

区分	年	基本法	計画・財源法	高速道路法	有料道路法	交通安全法	空間利用法
過渡期	昭和二三		○道路の修繕に関する法律 (法律第282号) 国が地方公共団体に対して修繕に要する費用の一部補助及び直接修繕を行うことができる旨制定する。				
基礎作り期	昭和二七	○道路法 (法律第180号) 道路網の整備を図るため道路に関して、路線の設定、管理、構造、保全、費用の負担区分等を定め、交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進するため制定する。	○特定道路整備事業特別会計法 (法律第170号) 国及び地方公共団体が行う特定道路の新設、改築に要する資金の貸付等に関する経理を定める。		○道路整備特別措置法 (法律第169号) 道路の整備を促進するため、有料の道路の新設改築その他の管理について、特別措置を制定する。		
	昭和二八		○道路整備費の財源等に関する臨時措置法 (法律第73号) 昭和29年度以降5箇年間に、揮発油税収入額相当額を道路整備5箇年計画の財源に充当する。				
	昭和三〇		○地方道路税法 (法律第104号) ○地方道路譲与税法 (法律第113号)				
	昭和三一		○積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法 (法律第72号) 積雪寒冷地域の道路交通を確保するため、除雪、		○日本道路公団法 (法律第6号) 有料の道路の新設、改築その他の管理を行う機関として日本道路公団を設立し、		

区分	年	基本法	計画・財源法	高速道路法	有料道路法	交通安全法	空間利用法
飛 躍 期	昭和三二		防雪及び凍雪害の防止について特別の措置を定める。		その組織、業務、財務、会計等に関し規定を設ける。 ○道路整備特別措置法（法律第7号）。有料道路の新設改築その他の管理に関し、道路法に対する特別の措置を定める。		
	昭和三三			○国土開発縦貫自動車道建設法（法律第68号） 国土の普遍的な開発を行うため、全国的な高速自動車道の開設に関する所要の事項を規定する。 ○高速自動車国道法（法律第79号） 高速自動車国道の路線の指定、整備計画、管理、構造、保全等に関する事項を規定する。			
	昭和三三		○道路整備緊急措置法（法律第34号） 道路整備5箇年計画を定め、これに充てる道路整備費の財源その他道路の整備に関し必要な措置を定める。 ○道路整備特別会計法（法律第35号） 道路整備5箇年計画に係る道路整備事業等に関する政府の経理を一般会計と区分して、特別会計を設置する。				
	昭和三三	道路法の一部改正 一級国道の新設又は改築を促進し、維持修繕、その他の管理を効率的に実施するため、新設又は改築は、原則として建設大臣が行なうとともに、指定区間の制度を設ける。 （第1次改正）					
	昭和三四	○道路法の一部改正 自動車専用道路の指定及びこれに伴う自動車専用道路の構造その他関連規定を整備する。 （第2次改正）			○日本道路公団法の一部改正 資本金の増加、国際復興開発銀行から外貨資金を借入れる場合における同銀行の債権者としての地位の保護等に関する規定を整備 ○首都高速道路公団法（法律第133号） 首都高速道路を建設、管理するために首都高速道路公団を設立し、その組織、財務等について定める。		
	昭和三五			○東海道幹線自動車国道建設法（法律第129号） 予定路線、整備計画等を定め、幹線自動車国道の整備を図る。			



区分	年	基本法	計画・財源法	高速道路法	有料道路法	交通安全法	空間利用法
拡大発展期	昭和三六		○道路整備緊急措置法の一部改正 昭和36年度を初年度とする道路整備5箇年計画を定める等道路整備に関し必要な措置を講ずる。			○踏切道改良促進法（法律第195号） 交通事故防止と交通の円滑化に寄与するため、踏切道の改良を促進することを目的として、改良すべき踏切道の指定、改良の実施に係る費用の負担、補助等について定める。	
	昭和三七				○阪神高速道路公団法（法律第43号） 阪神高速道路を建設、管理するために阪神高速道路公団を設立し、その組織、財務等について定める。 ○道路整備特別措置法の一部改正 権限の代行、不正に料金を免れた者から割増金を徴収する権限等に関し所要の改正を加えた。		
	昭和三八			○関越自動車道建設法（法律第158号） 予定路線、基本計画の案の作成等について定める。			○共同溝の整備等に関する特別措置法（法律第81号） 特定の道路について共同溝を整備することにより、道路の構造の保全と円滑な道路交通の確保を図るため、共同溝の建設及び管理等に関し特別の措置を講ずる。
	昭和三九		○道路整備緊急措置法の一部改正 道路を緊急に整備して経済基盤の強化に寄与するため、新たに昭和39年度を初年度とする道路整備5箇年計画を定める。 ○奥地等産業開発道路整備臨時措置法（法律第115号） 奥地等における産業の総合的な開発の基盤となるべき奥地等産業開発道路の新設又は改築に要する費用に係る国の負担割合又は補助率について特別の措置を講ずる。				

道路法40年の歩み

区分	年	基本法	計画・財源法	高速道路法	有料道路法	交通安全法	空間利用法
拡大発展期	昭和四〇	○道路法の一部改正 従来の一級国道及び二級国道の区別を廃し、国道についての建設大臣の管理責任を強化し、安全な道路交通の確保に寄与するため規定の整備を行う。 (第三次改正)	○石油ガス税法(法律第156号)	○東海北陸自動車道建設法(法律第131号) 予定路線、基本計画の案の作成等について定める。 ○九州横断自動車道建設法(法律第92号) ○中国横断自動車道建設法(法律第132号)			
	昭和四一			○国土開発縦貫自動車道建設法の一部改正 高速自動車交通網の整備を図るため、題名を国土開発幹線自動車道建設法に改めるとともに、国土開発幹線自動車道の予定路線を定め、東海道幹線自動車道建設法ほか4法を廃止する。		○踏切道改良促進法の一部改正 交通事故の防止と交通の円滑化に寄与するため、昭和41年度以降5箇年間に於いて、引き続き踏切道の改良を促進する。 ○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法(法律第45号) 交通事故の防止を図るため、交通安全施設等整備事業3箇年計画の作成その他交通安全施設等整備事業の実施に関して必要な事項を定める。	
多様化期	昭和四二		○道路整備緊急措置法の一部改正 昭和42年度を初年度とする道路整備5箇年計画を定め、道路の整備に関し必要な措置を講ずる。			○通学路に係る交通安全施設等の整備及び踏切道の構造改良等に関する緊急措置法(法律第107号) 緊急に交通の安全を確保する必要がある通学路及び踏切道について、交通安全施設等整備事業及び踏切道の構造改良に関する事業をすみやかに実施する。	
	昭和四三				○道路整備特別措置法の一部改正 国は、有料道路の新設又は改築を行う地方公共団体に対して必要な資金を貸し付けることができる。		
	昭和四四					○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部を改正する法律(法律第9号)新たに地方単独事業を対象事業として加え、特定交通安全施設等整備事業3箇年計画等の作成等について定める。(通学路法は廃止)	
	昭和四五		○道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律 建設大臣は、昭和45年度を初年度とする道路整備5箇年計画の案を作成し、閣議の決定を求めなければならないものとする、その他の規定を定めたもの。		○道路整備特別措置法の一部を改正する法律 2以上の有料道路であって、一定の要件をもつものについては、これを1の道路として料金を徴収しうるものとしたもの。 ○自動車道の整備等に関する法律(法律第16号) 自動車道の整備を促進するための措置を定めたもの。 ○本州四国連絡橋公団法(法律第81号) 本州と四国の連絡橋に係る有料の道路及び鉄道の建設及び管理を総合的かつ効率的に行うため、本州四国連絡橋公団を設立しうるものとし、所要の規定を定めたもの。		



区分	年	基本法	計画・財源法	高速道路法	有料道路法	交通安全法	空間利用法
多様化期	昭和四五				○地方道路公社法（法律第82号） 地方的な幹線道路の整備を、民間資金を導入する等によって、急速に促進させるため、地方道路公社を設立しようものとし、所要の規定を定めたもの。		
	昭和四六	○道路法等の一部を改正する法律（法律第46号） 車両の通行の規制についていわゆる車両制限令の直罰化を行うとともに、自転車専用道路等に関する規定を整備するほか、都道府県公安委員会との調整措置を設ける等所要の規定の整備を図ったもの。 ○自動車重量税法（法律第89号）				○踏切道改良促進法の一部を改正する法律（法律第14号） 踏切道改良促進法により改良すべき踏切道として指定することができ期限が昭和45年度末とされているが、これを5箇年間延長することとしたもの。 ○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部を改正する法律（法律第27号） 緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、新たに昭和46年度を初年度とする特定交通安全施設等整備事業5箇年計画等を作成することとともに、交通管制センターの設置に関する事業を交通安全施設等整備事業に加えたもの。	
	昭和四八		○道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律 昭和48年度を初年度とする道路整備5箇年計画を定める等道路の整備に関し必要な措置を講じたもの。			○石油パイプライン事業法（法律第105号）石油パイプラインの設置、石油パイプライン事業の運営の適正をはかり、あわせてその施設の保安に関し必要な規制を行うことを目的とするもの。 ○都市モノレールの整備の促進に関する法律（法律第129号） 都市モノレールの整備促進につき、必要な措置を定めたもの。	
転換期	昭和四九				○日本道路公団法の一部を改正する法律（法律第66号） 公団が高速自動車道国道と密接に関連するトラックターミナル、貨物保管施設その他の施設の管理を行うことができることとし、又、これらの業務を行うことを主たる目的とする事業に投資することができる等の改正を行ったもの。		

区分	年	基本法	計画・財源法	高速道路法	有料道路法	交通安全法	空間利用法
転換期	昭和五〇～五一		○昭和50年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律 昭和49年度の揮発油税等の決算調整額を昭和50年度の道路整備費の財源に充てることとしたもの。			○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法及び踏切道改良促進法の一部を改正する法律 昭和51年度以降の5ヵ年間に於いて、交通安全施設等整備事業の実施及び踏切道の改良の促進を図ることとしたもの。	
	昭和五二～五三		○道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律 道路を緊急かつ計画的に整備して道路交通の安全の確保とその円滑化を図るとともに、生活環境の改善に資するため、新たに昭和53年度を初年度とする道路整備5箇年計画を定める等道路の整備に関し必要な措置を講じたもの。				
	昭和五四～五五	○道路法の一部改正 自動車道専用道路について、道路交通騒音により生ずる障害の防止という面からも指定できるよう要件を緩和した。					道路環境対策法 ○幹線道路の沿道の整備に関する法律（法律第34号） 道路交通騒音の著しい幹線道路の沿道について、道路交通騒音により生ずる障害の防止と適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため、沿道整備計画の決定等を行うとともに、沿道の整備を促進するための措置を講ずることとしたもの。
	昭和五六				○本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法 本州四国連絡橋の建設に伴い影響を受ける一般旅客定期航路事業の再編成、当該事業を営む者	○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法及び踏切道改良促進法の一部を改正する法律 昭和56年度以降の5ヵ年間に於いて、交通安全施設等整備事業の実施及び踏切道の改良の促進を図ることとしたもの。	



区分	年	基本法	計画・財源法	高速道路法	有料道路法	交通安全法	空間利用法
転換期	昭和五六				に対する助成及び離職者の再就職の促進等に関する特別措置を定めたもの。		
	昭和五八		○道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備特別措置法の一部を改正する法律 昭和58年を初年度とする道路整備5箇年計画を定める等道路の整備に関し必要な措置を講じたもの。				
	昭和五九	○道路法の一部改正 ・第47条の2第4項及び第73条第2項の手数料に係る規定を改正する。 ・第35条（道路の占用の特例）から日本専売公社及び日本電信電話公社を削る。その他電気通信事業法の施行に伴い所要の改正をする。					
	昭和六〇	○道路法の一部改正 ・第50条第1項（国道の管理に要する費用）の国の負担率昭和60年度における特例 ・一般自動車道運送事業に係る運輸大臣の免許等に当たり道路管理者が運輸大臣へ提出した意見の建設大臣又は都道府県知事に対する報告を廃止（第76条関係）	○昭和59年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律 昭和58年度の揮発油税等の決算調整額を昭和59年度の道路整備費の財源に充てることとしたもの。 ○奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部改正 第5条第2項に定める国の負担割合又は補助率の昭和60年度における特例	○日本道路公団法の一部改正 余裕金の運用先を拡大。 道路債権の紛失等の場合の代わり債権の発行につき、建設大臣認可を不要とする。	○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部改正 第10条第2項に定める国の補助率の昭和60年度における特例。		

区分	年	基本法	計画・財源法	高速道路法	有料道路法	交通安全法	空間利用法
転換期	昭和六〇		<ul style="list-style-type: none"> ○道路整備緊急措置法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・第4条に定める国の負担金の割合の昭和60年度における特例 ・道路整備特別会計法の一部改正 ・地方道路整備臨時交付金の交付に要する費用の財源に充てるため、毎会計年度道路整備特別会計の歳入に揮発油税の収入の一部を組み入れることとした。 				
	昭和六一	<ul style="list-style-type: none"> ○道路法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・第50条第1項(国道の管理に要する費用)の国の負担率の昭和61年度から63年度までにおける特定 ○道路法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・国鉄改革に伴う所要の改正 	<ul style="list-style-type: none"> ○昭和59年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・昭和59年度の揮発油税等の決算調整額を昭和60年度の道路整備費の財源に充てることとしたもの。 ○道路整備緊急措置法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・第4条に定める国の負担金の割合の昭和61年度及び62年度における特例 ○積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・第6条に定める国の補助率の昭和61年度から63年度までにおける特例 	<ul style="list-style-type: none"> ○高速自動車国道道法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・国鉄改革に伴う所要の改正 	<ul style="list-style-type: none"> ○東京湾横断道路の建設に関する特別措置法(昭和61年法律第45号) <ul style="list-style-type: none"> ・民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して東京湾横断道路の建設を図るための特別の措置を定めるもの。 	<ul style="list-style-type: none"> ○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・昭和61年度以降5箇年において実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画を作成する等交通安全施設等整備事業の実施に関し必要な措置を講じたもの。 ・第10条第3項に定める国の補助率の昭和61年度から63年度までにおける特例 ○踏切道改良促進法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・昭和61年度以降5箇年において改良することが必要と認められる踏切道について指定するものとしたもの。 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道事業法(昭和61年法律第92号) <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道線路を道路に敷設しようとするときは、建設大臣の許可が必要としたもの。 ○軌道法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・国鉄改革に伴う所要の改正



区分	年	基本法	計画・財源法	高速道路法	有料道路法	交通安全法	空間利用法
転換期	昭和六二	<ul style="list-style-type: none"> ○道路法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・第50条第1項(国道の管理に要する費用)の国の負担率の昭和62年度及び63年度における特例 ○道路法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・NTT株式の売払収入の活用による道路整備の促進のための所要の改正 	<ul style="list-style-type: none"> ○積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法 <ul style="list-style-type: none"> ・同左 	<ul style="list-style-type: none"> ○国土開発幹線自動車道建設法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・国土開発幹線自動車道の予定路線を追加して定めたもの。 	<ul style="list-style-type: none"> ○道路整備特別法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・NTT株式の売払収入の活用による道路整備の促進のための所要の改正 	<ul style="list-style-type: none"> ○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法 <ul style="list-style-type: none"> ・同左 	<ul style="list-style-type: none"> ○共同溝の整備等に関する特別措置法 <ul style="list-style-type: none"> ・同左
	昭和六三		<ul style="list-style-type: none"> ○道路整備緊急措置法及び農地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律 <ul style="list-style-type: none"> 昭和63年度を初年度とする道路整備5箇年計画を定める等道路の整備に関し必要な措置を講じたもの。 				
	平成元	<ul style="list-style-type: none"> ○道路法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・第50条第1項(国道の管理に要する費用)の国の負担率の昭和63年度までにおける特例を平成2年度まで延長する。 ○道路法等の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> 道路区域を立体的に定めること等により道路の上下空間を建物の利用に共するとともに、道路と建物とを一体的に建築・管理することができることとする。 	<ul style="list-style-type: none"> ○積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・第6条の国の負担率の昭和63年度の数字を平成2年度まで延長する。 ○道路整備緊急措置法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・第4条に定める国の負担率の割合の昭和63年度の数字を平成2年度まで延長する。 ○奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・第5条第2項の国の負担割合の昭和63年度の数字を平成2年度まで延長する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○日本道路公団法 ○首都高速道路公団法 ○阪神高速道路公団法 ○本州四国連絡橋公団法 ○地方道路公社法 <p>各公団、公社の業務に道路と建築物との一体的な整備に関する業務を追加する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○道路整備特別措置法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> 有料道路について、日本道路公団等が代行する道路管理者の権限に、道路一体建物に関する協定の締結等を加える等所要の改正を行ったもの。 	<ul style="list-style-type: none"> ○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部改正 <ul style="list-style-type: none"> ・第10条第3項の国の補助率の昭和63年度の数字を平成2年度まで延長する。 		

区分	年	基本法	計画・財源法	高速道路法	有料道路法	交通安全法	空間利用法
転換期	平成三	<p>○道路法の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第50条第1項（国道の管理に要する費用）の国の負担率の平成3年度から5年度までの特例を定める。 <p>○道路法の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新幹線鉄道保有機構の解散に伴う、鉄道との交差の規定についての形式的な改正である。 <p>○道路法の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有料の自動車駐車場制度の整備、違法放置物件に対する措置の明確化及び長時間放置車両の移動等の措置の制度化を行う。 	<p>○道路整備緊急措置法の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第4条に定める国の負担率の割合の平成3年度及び4年度の特例を定める。 <p>○積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第6条の国の負担率の平成2年度の数字を平成5年度まで延長する。 <p>○奥地等産業開発道整備臨時措置法の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第5条第2項の国の負担率の割合の平成3年度及び4年度の特例を定める。 	<p>○高速自動車国道法の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新幹線鉄道保有機構の解散に伴う、鉄道との交差の規定についての形式的な改正である。 	<p>○道路整備特別措置法の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有料道路について日本道路公団等が代行する道路管理者の権限に、違法放置物件、長時間放置車両に係る権限等を加える等の改正を行う。 	<p>○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成3年度以降5箇年において実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画を作成する計画を作成する等交通安全施設等整備事業の実施に必要な措置を講じたもの。 <p>○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第10条第3項の国の補助率の平成2年度の数字を平成5年度まで延長する。 <p>○踏切道改良促進法の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成3年度以降5箇年間ににおいて改良することが必要と認められる踏切道について指定するものとする。 	

過去10年間の道路法改正経緯

① 国家行政組織法の一部を改正する法律の施行に伴う関係法律の整理等に関する法律（昭和五十八年法律第七十八号）による改正

（道路法の一部改正）

第百六十九条 道路法（昭和二十七年法律第百八十八号）の一部を次のように改正する。

第七十九条第一項中「建設省の附属機関として」を「建設省に」に改める。

第八十三条を次のように改める。

第八十三条 削除

（説明）

道路審議会の規定についての形式的な改正である。

② 各種手数料等の額の改定及び規定の合理化に関する法律（昭和五十九年法律第二十三号）による改正

（道路法の一部改正）

第四十二条 道路法（昭和二十七年法律第百八十八号）の一部を次のように改正する。

第四十七条の二第四項中「千円を超えない金額の範囲内」を「実費を勘案して」に改める。

第七十三条第二項ただし書中「但し」を「ただ

し」に改め、「手数料」の下に「の額」を加え、「二十円を」を「督促状の郵送に要する費用を勘案して定め」に、「こえない」を「超えない」に改める。

（説明）

特認車両の通行の許可の手数料及び負担金等の強制徴収の手数料について額の引き上げを図った実質的改正である。

③ たばこ事業法等の施行に伴う関係法律の整理等に関する法律（昭和五十九年法律第七十一号）による改正

（道路法の一部改正）

第五十五条 道路法（昭和二十七年法律第百八十八号）の一部を次のように改正する。

第三十五条中「日本専売公社」を削る。

（説明）

日本専売公社の解散に伴う、道路の占用の特例に関する規定についての形式的改正である。

④ 日本電信電話株式会社法及び電気通信事業法の施行に伴う関係法律の整理等に関する法律（昭和五十九年法律第八十七

号）による改正

（道路法の一部改正）

第六十七条 道路法（昭和二十七年法律第百八十八号）の一部を次のように改正する。

第三十五条中「若しくは日本電信電話公社」を削る。

第三十六条第一項中「又は電気事業法（昭和三十九年法律第七十号）」を「電気事業法（昭和三十九年法律第七十号）」又は「電気通信事業法（昭和五十九年法律第八十六号）」に、「基き」を「基づき」に、「電柱又は電線」を「又は電柱、電線若しくは公衆電話所（これらのうち、同法に基づくものにあつては、同法第十二条第一項に規定する第一種電気通信事業者がその事業の用に供するものに限る。）」に、「但し」を「ただし」に改める。

（説明）

日本電信電話公社の解散及び電気通信事業法の施行に伴う、道路の占用の特例に関する規定についての形式的な改正である。

⑤ 国の補助金等の整理及び合理化並びに臨時特例等に関する法律（昭和六十年法律第三十七号）による改正

（道路法の一部改正）

第五十一条 道路法（昭和二十七年法律第百八十八号）の一部を次のように改正する。

附則を附則第一項とし、附則に次の一項を加える。

2 第五十条第一項の規定の昭和六十年年度にお

る適用については、同項中「三分の二」とあるのは「十分の六」と、「三分の一」とあるのは「十分の四」と、「四分の三」とあるのは「三分の二」とする。

(説明)

一般国道の新設又は改築に要する費用についての国の負担割合について、昭和六十年度における特例(引き下げ)を定めた実質的かつ限時の改正である。

⑥ 地方公共団体の事務に係る国の関与等の整理、合理化等に関する法律(昭和六十年法律第九十号)による改正

(道路法の一部改正)

第四十一条 道路法(昭和二十七年法律第八十号)の一部を次のように改正する。

第七十六条中「左に」を「次に」に改め、第五号を削る。

(説明)

一般自動車道運送事業に係る運輸大臣の免許等に当たり道路管理者が運輸大臣へ提出した意見の建設大臣又は都道府県知事に対する報告義務を廃止した。

⑦ 国の補助金等の臨時特例等に関する法律(昭和六十一年法律第四十六号)による改正

(道路法の一部改正)

第三十九条 道路法(昭和二十七年法律第八十号)の一部を次のように改正する。

附則第二項中「昭和六十年度」の下に「から昭和六十三年度までの各年度」を加える。

(説明)

⑤の特例措置を昭和六十三年度まで延長した実質的かつ限時の改正である。

⑧ 日本国有鉄道改革法等施行法(昭和六十一年法律第九十三号)による改正

(道路法の一部改正)

第五十八条 道路法の一部を次のように改正する。

第七条第一項第一号中「日本国有鉄道、地方鉄道」を「鉄道」に改める。

第二十条第一項中「日本国有鉄道、」を削り、

「若しくは本州四国連絡橋公団の鉄道若しくは地方鉄道」を「本州四国連絡橋公団若しくは鉄道事業者の鉄道」に、「交さ部分」を「交差部分」に、「但し」を「ただし」に改める。

第三十一条第一項中「日本国有鉄道、」を削り、

「若しくは本州四国連絡橋公団の鉄道又は地方鉄道」を「本州四国連絡橋公団、新幹線鉄道保有機構又は鉄道事業者の鉄道」に、「交さする」を「交差する」に、「且つ」を「かつ」に、「若しくは本州四国連絡橋公団又は当該地方鉄道業者」を「本州四国連絡橋公団、新幹線鉄道保有機構又は当該鉄道事業者」に、「但し」を「ただし」に、「除く外」を「除くほか」に改め、同条第二項及び第三項中「日本国有鉄道、」を削り、「若しくは本州四国連絡橋公団又は地方鉄道業者」を「本州四国連絡橋公団、新幹線鉄道保有機構又は鉄道事業者」に改め、同条第四項中「日本国有鉄

道」を削り、「若しくは本州四国連絡橋公団又は当該地方鉄道業者」を「本州四国連絡橋公団、新幹線鉄道保有機構又は当該鉄道事業者」に、「統轄する」を「統括する」に改め、同条第五項中「日本国有鉄道、」を削り、「若しくは本州四国連絡橋公団又は当該地方鉄道業者」を「本州四国連絡橋公団、新幹線鉄道保有機構又は当該鉄道事業者」に改める。

第三十五条の見出し中「国等」を「国」に改め、同条中「又は日本国有鉄道の行う事業」を削り、「これらの事業を行う者」を「国」に改める。

第三十六条第一項中「地方鉄道法(大正八年法律第五十二号)」を「鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)」若しくは全国新幹線鉄道整備法(昭和四十五年法律第七十一号)に、「公衆の用に供する地方鉄道」を「公衆の用に供する鉄道」に、「置かなければ」を「おかなければ」に、「因る」を「よる」に改める。

(説明)

日本国有鉄道の解散及び新幹線鉄道保有機構の設立に伴う、都道府県道の路線の要件、兼用工作物、鉄道と道路との交差及び道路の占用の特例に関する規定についての形式的な改正である。

⑨ 砂防法の一部を改正する等の法律(昭和六十二年法律第十一号)による改正

(道路法の一部改正)

第五条 道路法(昭和二十七年法律第八十号)の一部を次のように改正する。

附則第二項中「から昭和六十三年度までの各年

度」を「及び昭和六十一年度」に改め、附則に次の一項を加える。

3 第五十条第一項の規定の昭和六十二年及び昭和六十三年における適用については、同項中「三分の二」とあるのは「十分の五・五」と、「三分の一」とあるのは「十分の四・五」と、「四分の三」とあるのは「十分の六」とする。

(説明)

⑦の特例措置を改め、昭和六十二年及び昭和六十三年においてはさらに国の負担割合を引き下げることとした実質的かつ限時の改正である。

⑩ 日本電信電話株式会社の株式の売却収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法の実施のための関係法律の整備に関する法律(昭和六十二年法律第八十七号)による改正

(道路法の一部改正)

第二十八条 道路法(昭和二十七年法律第八十八号)の一部を次のように改正する。

附則に次の七項を加える。

4 国は、当分の間、都道府県に対し、第五十条第一項の規定により国がその費用について負担する都道府県知事が行う国道の新設又は改築で日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法(昭和六十二年法律第八十六号。以下「社会資本整備特別措置法」という。)第二条第一項第二号に該当するものに要する費用に充てる資金について、予算の範囲内において、第五十条

第一項の規定(この規定による国の負担の割合について、この規定と異なる定めをした法令の規定がある場合には、当該異なる定めをした法令の規定を含む。以下同じ。)により国が負担する金額に相当する金額を無利子で貸し付けることができる。

5 国は、当分の間、道路管理者である地方公共団体に対し、第五十六条又は第八十八条第一項の規定により国がその費用について補助し、又は負担することができる道路の新設又は改築で社会資本整備特別措置法第二条第一項第二号に該当するものに要する費用に充てる資金について、予算の範囲内において、第五十六条又は第八十八条第一項の規定(これらの規定による国の補助又は負担の割合について、これらの規定と異なる定めをした法令の規定がある場合には、当該異なる定めをした法令の規定を含む。以下同じ。)により国が補助し、又は負担することができる金額に相当する金額を無利子で貸し付けることができる。

6 前二項の国の貸付金の償還期間は、二十年(五年以内の据置期間を含む。)以内で政令で定める期間とする。

7 前項に定めるもののほか、附則第四項及び第五項の規定による貸付金の償還方法、償還期限の繰上げその他償還に関し必要な事項は、政令で定める。

8 国は、附則第四項の規定により、都道府県に対し貸付けを行った場合には、当該貸付けの対象である国道の新設又は改築に係る第五十条第一項の規定による国の負担については、当該貸付金の償還時において、当該貸付金の償還金に相当する金額を交付することにより行うものとする。

9 国は、附則第五項の規定により、地方公共団体に対し貸付けを行った場合には、当該貸付けの対象である道路の新設又は改築について、第五十六条又は第八十八条第一項の規定による当該貸付金に相当する金額の補助又は負担を行うものとし、当該補助又は負担については、当該貸付金の償還時において、当該貸付金の償還金に相当する金額を交付することにより行うものとする。

10 都道府県又は地方公共団体が、附則第四項又は第五項の規定による貸付けを受けた無利子貸付金について、附則第六項及び第七項の規定に基づき定められる償還期限を繰り上げて償還を行った場合(政令で定める場合を除く。)における前二項の規定の適用については、当該償還は、当該償還期限の到来時に行われたものとみなす。

(説明)

道路の新設又は改築のうち一定のものについて要する費用についての国の負担金及び補助金を当初無利子で貸し付け、後にそれを負担金又は補助金に振り替える方法により事業の促進を図ろうとする実質的かつ限時の改正である。

⑪ 国の補助金等の整理及び合理化並びに臨時特例等に関する法律(平成元年法律第二十二号)による改正

(道路法の一部改正)

第三十八条 道路法(昭和二十七年法律第八十八号)の一部を次のように改正する。

附則第三項中「及び昭和六十三年度」を「から平成二年度までの各年度」に改める。

(説明)

⑨の特例措置を平成二年度まで延長した実質的かつ限時の改正である。

⑫ 道路法等の一部を改正する法律(平成元年法律第五十六号)による改正

(道路法の一部改正)

第一条 道路法(昭和二十七年法律第八十号)の一部を次のように改正する。

目次中「第四節、道路の保全等(第四十二条―

第四十八条)」を「〔第四節 道路の保全等(第四十二条―

第四十七条の四)」を「〔第四節の二 道路の立体的区域(第四

十七条の五―第四十八条)」に、「第九十八条」を「第九

十八条の二」に改める。

第十八条第一項中「且つ」を「かつ」に改め、「事務所」の下に「(以下「道路管理者の事務所」という。)」を加え、同条第二項中「且つ」を「かつ」に、「関係建設省地方建設局若しくは北海道開発局又は関係都道府県若しくは市町村」を「道路管理者」に、「但し」を「ただし」に改める。

第四十八条を第四十七条の四とする。
第三章第四節の次に次の一節を加える。

第四節の二 道路の立体的区域

(道路の立体的区域の決定等)

第四十七条の五 道路管理者は、道路の新設又は改築を行う場合において、当該道路の存する地域の状況を勘案し、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため必要があると認めるときは、第十八条第一項の規定により決定し又は変更する道路の区域を空間又は地下について上下の範囲を定めたも

の(以下「立体的区域」という。)とすることができる。

(道路一体建物に関する協定)

第四十七条の六 道路管理者は、道路の区域を立体的区域とした道路と当該道路の区域外に新築される建物とが一体的な構造となることについて、当該建物を新築してその所有者にならうとする者との協議が成立したときは、次に掲げる事項を定めた協定(以下「協定」という。)を締結して、当該道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理を行うことができる。この場合において、道路の管理上必要があると認めるときは、協定に従って、当該建物の管理を行うことができる。

一 協定の目的となる建物(以下「道路一体建物」という。)

二 道路一体建物の新築及びこれに要する費用の負担

三 次に掲げる事項及びこれらに要する費用の負担

イ 道路一体建物に関する道路の管理上必要な行為の制限

ロ 道路の管理上必要な道路一体建物への立入り

ハ 道路に関する工事又は道路一体建物に関する工事が行われる場合の調整

ニ 道路又は道路一体建物に損害が生じた場合の措置

四 協定の有効期間

五 協定に違反した場合の措置

六 協定の揭示方法

七 その他必要な事項

2 道路管理者は、協定を締結した場合においては、建設省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を公示し、かつ、協定又はその写しを道路管理

者の事務所に備えて一般の閲覧に供するとともに、協定において定めるところにより、道路一体建物又はその敷地内の見やすい場所に、道路管理者の事務所において閲覧に供している旨を掲示しなければならない。

(協定の効力)

第四十七条の七 前条第二項の規定による公示のあつた協定は、その公示のあつた後において当該協定の目的となつている道路一体建物の所有者となつた者に対しても、その効力があるものとする。

(道路一体建物に関する私権の行使の制限等)

第四十七条の八 道路一体建物の所有者以外の者であつてその道路一体建物の敷地に関する所有権又は地上権その他の使用若しくは収益を目的とする権利を有する者(次項において「敷地所有者等」という。)は、その道路一体建物の所有者に対する当該権利の行使が協定の目的たる道路を支持する道路一体建物としての効用を失わせることとなる場合においては、当該権利の行使をすることができない。

2 前項の場合において、道路一体建物の所有者がその道路一体建物を所有するためのその敷地に関する地上権その他の使用又は収益を目的とする権利を有しないときは、その道路一体建物の収去を請求する権利を有する敷地所有者等は、その道路一体建物の所有者に対し、その道路一体建物を時価で売り渡すべきことを請求することができる。

(道路保全立体的区域)

第四十七条の九 道路管理者は、道路の区域を立体的区域とした道路について、当該道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要があると認めるときは、当該道路の上下の空間又は地下について、上下の範囲を定めて、道路保全立体的区域の指定をすることができる。

2 道路保全立体区域の指定は、当該道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な最小限度の上下の範囲に限つてするものとする。

3 道路管理者は、道路保全立体区域の指定をしようとする場合には、建設省令で定めるところにより、あらかじめ、その旨を公示しなければならない。その指定を変更し、又は解除しようとする場合においても、同様とする。

(道路保全立体区域内の制限)

第四十八条 道路保全立体区域内にある土地、竹木又は建築物その他の工作物の所有者又は占有者は、その土地、竹木又は建築物その他の工作物が道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがあると認められる場合においては、その損害又は危険を防止するための施設を設け、その他その損害又は危険を防止するため必要な措置を講じなければならない。

2 道路管理者は、前項に規定する損害又は危険を防止するため特に必要があると認める場合においては、同項に規定する所有者又は占有者に対して、同項に規定する施設を設け、その他その損害又は危険を防止するため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

3 第一項に規定する所有者又は占有者は、同項に規定するもののほか、高架の道路の橋脚の周囲又は地盤面下の道路の上下における土石の採取その他の道路保全立体区域における行為であつて、道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがあると認められるものを行つてはならない。

4 道路管理者は、前項の規定に違反している者に対し、行為の中止、物件の改築、移転又は除却その他道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するための必要な措置をすることを命ずることが

できる。

第七十一条第五項中「本項及び次項中」を「この項及び次項において」に、「若しくは第四十七条の第三項」を「第四十七条の第三項若しくは第四十八条第一項若しくは第二項」に、「行なわせる」を「行わせる」に改め、同条第六項中「第四十七条の第三項」の下に、「第四十八条第四項」を加え、「行なわせる」を「行わせる」に改める。

第九十一条の見出しを「(道路予定区域)」に改め、同条第一項中「本条及び第九十六条第五項後段中」を「この条及び第九十六条第五項後段において」に、「内にある土地について」を「内にある土地に関する」に、「当該土地」を「当該区域内において土地」に、「附加」を「付加」に改め、同条第二項中「内にある土地について」を「内にある土地に関する」に、「土地又は当該土地」を「区域又は当該区域内」に、「道路予定地」を「道路予定区域」に改め、「第四十四条」の下に、「第四十七条の九、第四十八条」を加え、同条第三項中「因り」を「より」に改める。

第九十五条の第二項中「道路管理者は」の下に「道路の区域を立体的区域として決定し、若しくは変更し」を加え、「又は第四十五条第一項」を「第四十五条第一項」に、「若しくは自動車専用道路」を「又は自動車専用道路」に改める。

第九十七条中「第四項(第九十一条第二項において)」の下に「これらの規定を」を加え、「第四十八条、第四十八條の二」を「第四十七條の四、第四十七條の六第二項、第四十七條の九第一項及び第三項(第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む)、第四十八條第二項及び第四項(第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む)、第四十八條の二」に、「行なう」を「行う」に改める。

第七章中第九十八条の次に次の一条を加える。

(経過措置)

第九十八条の二 この法律の規定に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令でその制定又は改廃に伴い合理的に必要なと判断される範囲内において、所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む)を定めることができる。

第九十九条中「本条中」を「この条において」に、「五万円」を「三十万円」に改める。

第一百条中「左の」を「次の」に、「三万円」を「二十万円」に改め、同条第一号及び第二号中「道路予定地」を「道路予定区域」に改める。

第一百一条中「一万円」を「十万円」に改め、同条第一号中「道路予定地」を「道路予定区域」に改め、同条第四号中「付した」を「付した」に改め、同条第五号中「こえる」を「超える」に、「付した」を「付した」に改める。

第一百二条中「五万円」を「三十万円」に改め、同条第一号中「こえる」を「超える」に、「付した」を「付した」に改め、同条第四号中「おいて」の下に「これらの規定を」を加える。

第一百三三条中「第四十三條の二」の下に、「第四十八條第四項」を加え、「こえる」を「超える」に、「三万円」を「二十万円」に改める。

第一百四四条中「第四十四條第四項」の下に「又は第四十八條第二項」を、「おいて」の下に「これらの規定を」を加え、「二万円」を「十万円」に改める。

(説明)

市街地における幹線道路の整備を促進し、あわせて適正かつ合理的な土地利用を図るため、道路と建築物を一体的に整備する立体道路制度を創設した。

⑬ 貨物運送取扱事業法（平成元年法律第八十二号）による改正

附則

（道路法の一部改正）

第三十五条 道路法（昭和二十七年法律第八十号）の一部を次のように改正する。

第四十八条の二第三項中「第二条第八項」を「第二条第七項」に改める。

（説明）

貨物運送取扱事業法の制定による道路運送法の改正に伴う、自動車専用道路の指定と一般自動車道との調整規定についての形式的改正である。

⑭ 貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）による改正

附則

（道路法の一部改正）

第十八条 道路法（昭和二十七年法律第八十号）の一部を次のように改正する。

第四十八条の二第三項中「第二条第七項」を「第二条第九項」に改める。

（説明）

貨物自動車運送事業法の制定による道路運送法の改正に伴う、自動車専用道路の指定と一般自動車道との調整規定についての形式的改正である。

⑮ 国の補助金等の臨時特例等に関する法

律（平成三年法律第十五号）による改正

（道路法の一部改正）

第二十三条 道路法（昭和二十七年法律第八十号）の一部を次のように改正する。

附則第二項中「及び昭和六十一年度」を「昭和六十一年度及び平成三年度から平成五年度までの各年度」に改める。

（説明）

⑯ の特例措置を改め、平成三年度から平成五年度においては、国の負担割合を昭和六十一年度に適用された率まで還元することとした実質的かつ限時の法律である。

⑯ 新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡に関する法律（平成三年法律第四十五号）による改正

附則

（道路法の一部改正）

第九条 道路法の一部を次のように改正する。

第三十一条中「新幹線鉄道保有機構」を削る。

（説明）

新幹線鉄道保有機構の解散に伴う、鉄道との交差の規定についての形式的な改正である。

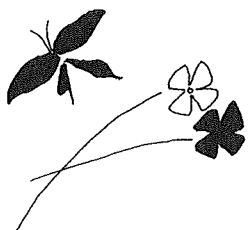
⑰ 道路法及び駐車場法の一部を改正する法律（平成三年法律第六十号）による改正

正

内容については、本誌平成三年十二月号に詳しいので参照されたい。

（説明）

有料の自動車駐車場制度の整備、違法放置物件に対する措置の明確化及び長時間放置車両の移動等の措置の制度化を行った。



道路法関係法概説

道路法令研究会

一 はじめに

道路法は、昭和二十七年に法律第八十号として交付・施行されて以来、今年で四〇年を迎えることとなった。この間、道路法は道路の整備・管理に関する基本法として道路行政の基盤を形成してきたところであり、また、道路の整備も着実に進められ、道路は、国土の開発、国民経済の発展、国民の生活水準の向上等を図るための最も基本的な社会資本として、その重責を十分に果たしてきたといえる。このような道路の役割を果たしていくうえで、道路に関する法体系は、国民の、多様化し、かつ、高度化するニーズに対応する形で、多くの法律を有することとなった。

本稿では、道路法四〇周年記念の一環として、これらの法律の体系的整理と主要な法律の簡単な内容について紹介をすることとする。

道路に関しては数多くの法律が存在するため、必ずしも道路関係法の体系は分かりやすいものとはいえないものとなっている。特に、道路に関する国の負担または補助の規定は、様々な法律で道路法の特則を定めており、複雑なものとなっている。

そこで、道路に関するこれらの法律を概説するにあたっては、まず、その性格に応じ、これらの法律をいくつかのグループに分け、全体の道路関係法の中におけるその位置づけを明らかにすることから始めることとし、その後各法律についてはできるだけ分かりやす

くするため、図表化した形で説明を進めていくこととする。

二 道路関係法の体系

(1) 道路関係法体系のうえで、最も基本的な法律として道路法がある。道路の定義、種別、指定・認定の手続きを定めるとともに、その管理体系を規定しており、道路の憲法とでもいうべき法律である。

(2) 第二に、道路法上の道路の一つの種類である高速自動車国道に関する法律のグループとして、高速自動車国道法及び国土開発幹線自動車道建設法がある。

(3) 第三のグループとしては、道路の整備の促進を図るための政策的な一群の法律が存

在する。

このグループの法律はその数も多く、また、その内容も様々であるが、その政策の内容に応じ、さらに四つのグループに分類しうる。

① 第一は、道路整備五箇年計画に基づく道路整備のための法律のグループであり、その中心となるのが道路整備緊急措置法である。また、五箇年計画に基づく道路整備のための政府の経理を明確にするため、道路整備特別会計法が制定されている。なお、これらに関連して、いわゆる道路整備のための特別財源としての道路関係税に関する一連の法律がある。

② 第二は、特別な道路についてその整備を促進することを目的とするもので、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法、奥地等産業開発道路整備臨時措置法、踏切道改良促進法、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法、道路の修繕に関する法律等がこれに該当する、なお、法律ではないが、道法第八十八条に基づく道等の特例もこのグループに整理できる性格のものである。

③ 第三は、有料道路による道路整備の促

進に関するもので、道路整備特別措置法が該当する。

また、今回は、別の分類としたが、道路関係の各公団法及び地方道路公社法並びに東京湾横断道路の建設に関する特別措置法も有料道路関係の法律として位置づけることができる。

④ 第四は、いわゆる地域特例と呼ばれるもので、前述②のうち積雪寒冷地域における道路交通の確保に関する特別措置法、奥地等産業開発道路整備臨時措置法、道法第八十八条に基づく道等の特例のほか、過疎地域活性化特別措置法、豪雪地帯対策特別措置法、沖縄振興開発特別措置法等がこれに該当する。これらの法律における地域特例の内容は、それぞれの法律により異なるが、国の負担または補助の割合の引き上げ及び道路法に基づく本来道路管理者の道路管理の権限の代行がその主な内容となっている。

(4) 第四のグループとしては、第三のグループの中の③と関連を有するが、道路の管理を行う公団または会社の組織法として日本道路公団法、本州四国連絡橋公団法、首都高速道路公団法、阪神高速道路公団法、地方道路公社法が存する。また、東京湾横断

道路の建設及び管理に関する事業を行うことを主たる目的とする会社についての特別措置等を定めた東京湾横断道路の建設に関する特別措置法もこのグループに含めることができるだろう。

(5) その他、以上のいずれのグループにも該当しないものとして、幹線道路の沿道の整備に関する法律、軌道法、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法等の法律が第五のグループとして存在する。

以上、道路関係法について、グループ化を行ったが、このようなグループ化を行う場合に、一つの法律が複数の分類の中に区分されることがある。これは、その法律の有する性格が必ずしも一義的に決定されるものではなく、一本の法律の中にも様々な性格を有する条文が混在して規定されていることに起因している。また、ここで示した法律名はそれぞれのグループの中で代表的なものをあげており、必ずしもそれに限られたものではないこと、さらに、あるグループに入るものとされている法律も単にそれにとどまらず他のグループに入るべき性格を有しているものがあることに留意されたい。

なお、以上の内容をまとめたものが図1で

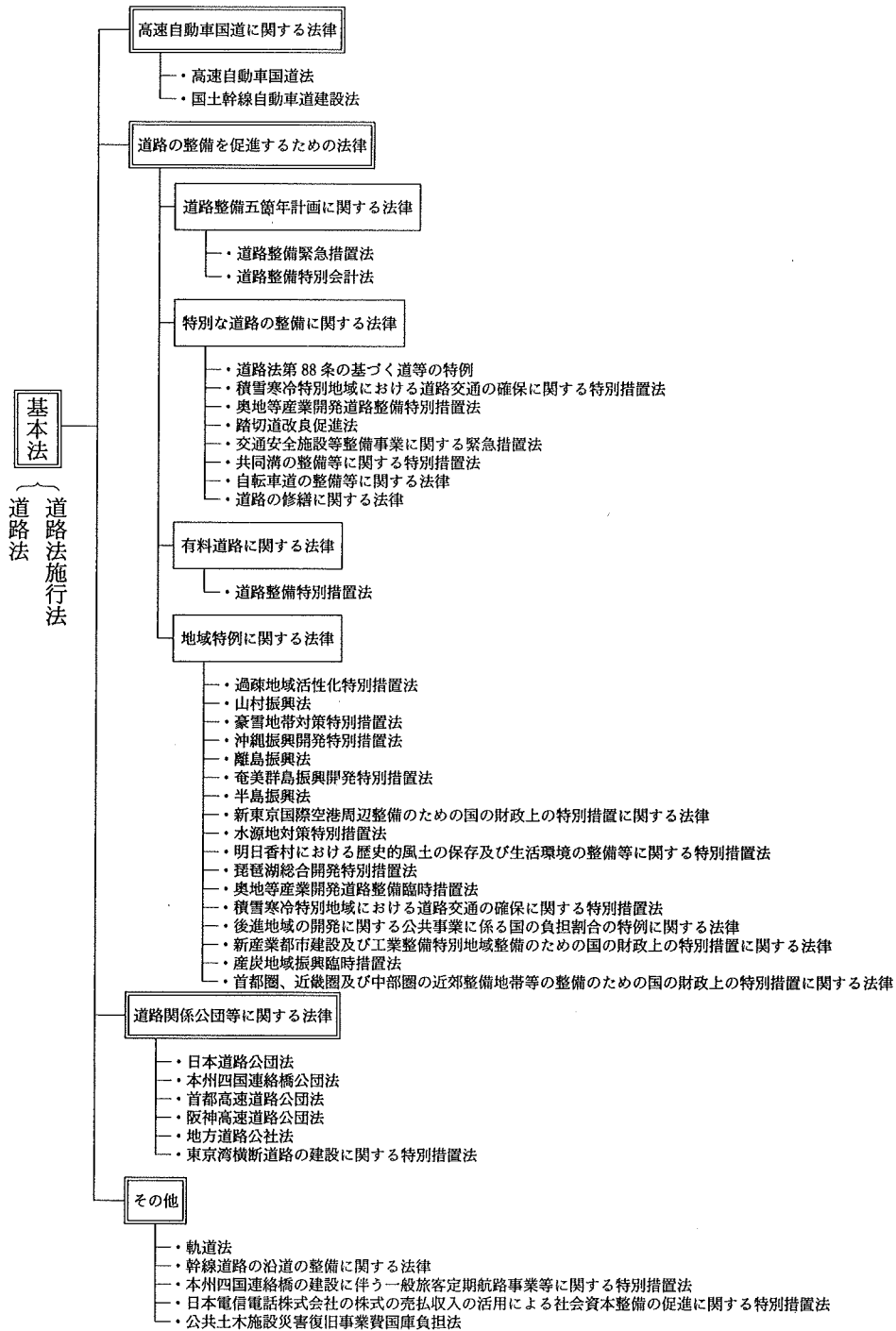


図 1 道路に関する法律の体系

あり、以下各グループの法律について、グループごとに簡単な説明を加えてみたい。

三 道路に関する基本法

(1) 道路に関する最も基本的な法律が道路法である。道路法においては、道路の範囲（第二条）、道路の種類（第三条）、道路の路線の指定又は認定（第五条）、道路の管理（第十二条）（第四十八条の十）、道路に関する費用負担等（第四十九条）（第七十条）、道路の監督（第七十一条）（第七十八條）、道路審議会（第七十九條）（八十四条）、等が規定されており、道路の成立から消滅に至るまでのすべての基本事項が定められている。

① 道路の範囲 道路法においては、道路の範囲を一般交通の用に供する道で、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となってその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物（道路法第二条第二項に掲げるものに限る。）としている。

② 道路の種類等 道路法上の道路の種類は、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道の四種類である。これら以外のいわゆる農道や林道、一般自動車

表 1 道路の管理

	路線の指定 又は認定	管 理 の 内 容				
		新 設、改 築	維 持、修 繕	災 害 復 旧	そ の 他 の 管 理	
					工事に伴うもの	そ の 他
高速自動車国道	政令 (高 4 I)	建設大臣 (高 6)	建設大臣 (高 6)	建設大臣 (高 6)	建設大臣 (高 6)	建設大臣 (高 6)
[* 1 日本道路公団が行う (特 2 の 2、4、6 の 2 I)]						
一般 国道	指定区間内	建設大臣 (道 12)	建設大臣 (道 13 I)	建設大臣 (道 13 I)	建設大臣 (道 13 I)	建設大臣 (道 13 I)
	指定区間外	政 令 (道 5 I)	知 事 指定市等の長 (道 13 I、17 I II)	知 事 指定市等の長 (道 13 I、17 I II)	知 事 指定市等の長 (道 13 I、17 I II)	知 事 指定市等の長 (道 13 I、17 I II)
都道府県道	知事 (道 7 I)	都道府県 指定市等 (道 15、17 I II)	都道府県 指定市等 (道 15、17 I II)	都道府県 指定市等 (道 15、17 I II)	都道府県 指定市等 (道 15、17 I II)	都道府県 指定市等 (道 15、17 I II)
[* 6 北海道の特例として開発道路については建設大臣が行う (道 88 II)]						
市町村道	市町村長 (道 8 I)	市町村 (道 16 I)	市町村 (道 16 I)	市町村 (道 16 I)	市町村 (道 16 I)	市町村 (道 16 I)

道=道路法、高=高速自動車国道法、特=道路整備特別措置法

- * 1 高速自動車国道については、道路整備特別措置法第 2 条の 2、第 4 条、第 6 条の 2 第 1 項の規定に基づき、日本道路公団が、新設、改築、維持、修繕、災害復旧、その他の管理を行う。
- * 2 道路法施行令第 1 条の 2 に定めるもの（占有関係事務）について委任できる。
- * 3 工事の規模が小であるもの、その他政令で定める特別の事情により知事はその工事を施行することが適当であると認められるものについては知事または指定市等の長が行う（道 12 但、17 I II）。なお、建設大臣は、当分の間、一般国道（元一級国道を除く。）の新設又は改築でその行うべきものを、知事または指定市の長に行わせることができる（昭和 39 年法律第 163 号附則第 3 項）。
- * 4 工事が高度の技術を要する場合、高度の機械力を使用して実施することが適当であると認める場合又は都道府県の区域の境界に係る場合に、建設大臣が行うことができる。
- * 5 建設大臣が新設、改築、又は災害復旧を行う場合に、道路法施行令第 4 条に定める権限を代行する。
- * 6 開発道路（道又は道の区域内の市町村道のうち建設大臣が開発のため特に必要があると認めて指定したもの）については、建設大臣が新設、改築、維持、修繕、災害普及その他の管理を行う。

道、港湾道路等は道路法上の道路ではないので、道路法の適用はない。道路法上の道路は、その種類ごとに当該道路の路線の指定または認定の方法が表1の通り定まっている。

③ 道路の管理 道路の管理は、道路の種類ごとにその管理主体が異なり、原則として道路管理者は、高速自動車国道及び一般国道の指定区間内は建設大臣、一般国道の指定区間外は都道府県知事、都道府県道は都道府県、市町村道は市町村であるが、道路法をはじめ、他の道路関係の法律において多くの例外があり、実際にはかなり複雑なものとなっている（表1参照）。

④ 道路の費用負担等 道路の費用負担については、道路法に原則的な規定がおかれているが、他の多くの法律において特別が規定されているので、これについては別項で述べることとする。

⑤ 道路の監督 道路行政を円滑に遂行し、道路管理を充実させるため、道路管理者等は、種々の監督、命令、処分等を行う権限を有している。

⑥ 道路審議会 道路は、国の産業・経済・文化の発展の基盤であり、国民生活

に与える影響が極めて大きいことから、道路に関する法制、国道の路線の指定等の重要な道路政策は公共性を充分考慮して樹立されなければならない。このため、道路行政の公正を期し、道路政策を総合的観点に立つて考察するべく、建設省に道路審議会が設けられている。

(2) 道路に関する基本法としては、道路法以外にも道路法施行法がある。道路法施行法は、旧道路法（大正八年法律第五十八号）を廃止するとともに、現在の道路法を施行する際の経過措置を定めたものである。この経過措置のなかには、旧道路法の規定による府県道、市道及び町村道の用に供されていた国有に属する土地を、現在の道路法の下で地方公共団体の営造物になった都道府県道または市町村道の用に供する場合、都道府県または市町村に無償で貸し付けられたものとみなす規定がある（道路法施行法第五条）。

(3) 道路法においては、前述のように道路に関する基本的な事項が定められているが、この道路法の規定に基づき制定された政令や省令の中にも重要なものがある。

① 道路法施行令は道路法の施行のために必要な手続等を定めたものである。

② 道路構造令は、道路法第三十条第一項及び第二項の規定に基づき、道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めたものである。

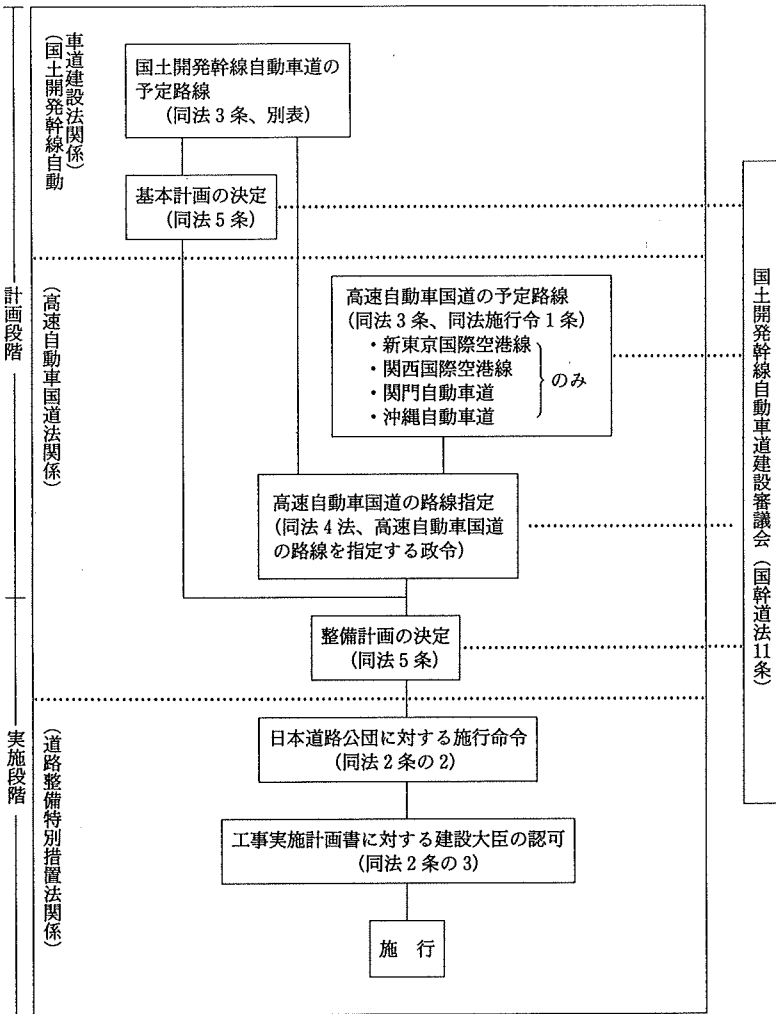
③ 車両制限令は道路法第四十七条第一項の規定に基づき、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両についての制限を定めたものである。

④ 道路審議会令は道路法第八十四条の規定に基づき、道路審議会の組織等について定めたものである。

⑤ 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令は総理府と建設省の共同省令であり、道路標識等の種類、設置場所等や道路管理者と公安委員会の設置区分等を定めたものである。

四 高速自動車国道に関する法律

高速自動車国道は道路法上の道路の種類の一つであるが、高速自動車国道に関する事項は、道路法に定めるもののほか、高速自動車国道法において定められている。さらに、高速自動車国道については、その計画に関し規定している国土開発幹線自動車道建設法及び



具体的事業に関し規定している道路整備特別措置法が存在するが、後者については有料道路に関する法律の項で述べることとする。

高速自動車国道法は、高速自動車国道に関する基本法で、路線の指定、管理、構造、罰則等について特別な規定を設けている。道路法とは別の法律で定めることとしたのは、高速自動車国道は道路法の道路ではあるが、昭

和三二年に追加されたという事情による法技術上の見地及び、高速自動車国道は自動車の高速交通の用に供するものであるため、管理、構造、罰則等について特別な規定が必要であるとともに、国民経済上特に重要な路線であるため、路線の決定、建設の手續等について特別な措置を定める必要があったことによる。管理、構造等に関する特別な規定としては、

図 2 高速自動車国道の建設手続

高速自動車国道と道路、鉄道、軌道等との完全立体交差の原則や特別沿道区域の制度等がある。

また、高速自動車国道の路線の決定を含む建設手続には次に述べるようになっていている(図2参照)。

1 国土開発幹線自動車道建設法関係

① 予定路線

国土開発幹線自動車道建設法(以下「国幹道法」という。)に定める国土開発幹線自動車道(以下「国幹道」という。)の予定路線は、全国的な高速自動車道網の形成に必要な路線を、路線名、起点、終点、主たる経過地により明らかにするものである(国幹道法第三条、別表)。

② 基本計画

基本計画は、内閣総理大臣が、国幹道の予定路線(国幹道法別表)のうち建設を開始するべき路線(建設線)の建設に関し、

- i 建設線の区間
- ii 建設線の主たる経過地
- iii 標準車線数
- iv 設計速度
- v 道路等との連結地

vi 建設主体

について国土開発幹線自動車道建設審議会（以下「国幹審」という。）の議を経て決定するものであり（国幹道法第五条、同法施行令第一条）、これにより国幹道の大綱が定まることとなる。

2 高速自動車国道法関係

① 路線指定

高速自動車国道法の路線の指定には二通りの方法がある（高速自動車国道法第四条）。

i 国幹道法上いかなる種類の道路としていかに建設管理するかについて規定されていない国幹道の予定路線の中から、政府として、高速自動車国道として建設管理すべきと判断する路線を政令で指定する。

ii 高速自動車国道法第三条に基づき、建設大臣及び運輸大臣が、国幹審の議を経たのち、さらに内閣の議を経て、高速自動車国道として建設すべき道路として定める予定路線の中から政令で指定する。

現在の高速自動車国道の大部分は i によるものであり、ii によるものとしては、

新東京国際空港線、関西国際空港線、関門自動車道及び沖縄自動車道のみである。

② 基本計画と路線指定の関係

① i の手続による場合の基本計画の策定と路線指定の関係であるが、基本計画の策定と路線指定はその根拠法が異なり、またそれぞれの根拠条項においても、これらに関連づけるような規定はないので、基本計画と路線指定との間に法律上の拘束関係はない。しかし、基本計画を策定した区間は、建設を開始すべき路線としての意志決定がなされたものであり、将来、整備計画を策定し、これを高速自動車国道として建設を具体化すべきものとなるため、基本計画を策定する区間については、同時に高速自動車国道の路線に指定することが妥当な運用と考えられるので、基本計画の決定と路線指定は同時に行うこととしている。

③ 整備計画

整備計画は、路線が指定された場合において、建設大臣及び運輸大臣が、基本計画に基づき、

i 経過する市町村名

ii 車両数（区間により異なるときは、区間ごとに明らかにすること。）

iii 設計速度（区間により異なるときは、区間ごとに明らかにすること。）

iv 連結位置及び連結予定施設

v 工事に要する費用の概算額

vi その他必要な事項

について、国幹審の議を経て定めるものであり、基本計画よりきめの細かい事業計画を定めるものである（高速自動車国道法第五条、同法施行令第二条）。

五 道路の整備の促進を図るための政策的な法律

1 道路整備五箇年計画に関する法律

① 道路整備五箇年計画に関する法律の中で最も基本的な法律は、道路整備緊急措置法である。道路整備緊急措置法は全五箇年の法律であり、法律としては極めて短いものであるが、いずれも道路整備に非常に重要な条文から構成されている。

第一条は、「道路を緊急かつ計画的に整備することにより、道路交通の安全の確保とその円滑化を図るとともに、生活環境の改善に資し、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする」と、道路整備緊急措置法の目的を明らかにしている。

第二条は、道路整備五箇年計画の策定に関する規定であり、建設大臣は、昭和六三年度以降五箇年間における道路の整備に関する計画を策定し、閣議の決定を求めると、道路整備五箇年計画においては、五箇年間に進行すべき道路整備の目

標及び道路整備の事業の量を定めること等の内容及び作成手続きが定められている。道路整備の進捗は道路整備五箇年計画によるところが大きい。現在の第10次道路整備五箇年計画は昭和六三年五月二七日に閣議決定され、地方公共団体の行

う単独事業等を含めて総額五三兆円を道路整備に投資することとされている（表2参照）。第三条は、道路整備費の財源に関する規定である。道路整備五箇年計画に基づく道路整備に要する費用についての財源

表 2 道路整備五箇年計画の推移 (第1次～第10次)

	第1次	第2次	第3次	第4次	第5次	第6次	第7次	第8次	第9次	第10次
計画期間	29～33	33～37	36～40	39～43	42～46	45～49	48～52	53～57	58～62	63～H4
閣議決定	29,520	34,220	36,102.7	40,129	43,322	46,330	48,629	53,519	58,527	63,527
事業内訳	億円	億円	億円	億円	億円	億円	億円	億円	億円	億円
一般道路	2,600	6,100	13,000	22,000	35,500	52,000	93,400	135,000	160,000	238,000
有料道路	—	2,000	4,500	11,000	18,000	25,000	49,600	68,000	92,000	140,000
地方単独	—	1,900	3,500	8,000	11,000	25,500	47,000	75,000	117,000	139,000
調整費	—	—	—	—	1,500	1,000	5,000	7,000	13,000	13,000
計	2,600	10,000	21,000	41,000	66,000	103,500	195,000	285,000	382,000	530,000
雪害計画		雪害六箇年計 (32～37)	雪害五箇年計 (36～40)	雪害五箇年計 (39～43)	雪害五箇年計 (42～46)	雪害五箇年計 (45～49)	雪害五箇年計 (48～52)	雪害五箇年計 (53～57)	雪害五箇年計 (58～62)	雪害五箇年計 (63～H4)
		15,281	29,350	500億円	810億円	1,210億円	2,286億円	3,930億円	5,340億円	7,400億円
奥地計画				奥地計画 (39～43)	奥地計画 (42～46)	奥地計画 (45～49)	奥地計画 (48～52)	奥地計画 (53～57)	奥地計画 (58～62)	奥地計画 (63～H4)
				110億円	250億円	360億円	600億円	1,000億円	1,400億円	1,930億円
交安計画				交通安全三箇年計画 (41～43) (当初) (変更)	交通安全三箇年計画 (44～46)	交通安全五箇年計画 (46～50) (変更後)	交通安全五箇年計画 (51～55)	交通安全五箇年計画 (56～60)	交通安全五箇年計画 (61～H2)	交通安全五箇年計画 (H3～7)
				道路管理費分 660～722億円 公安委員会分 43～60億円 計 703～782億円	道路 750 公安 46 公共計 796 単独 854 (うち道路 623)	道路 2,293 公安 686 公共計 2,979 単独 3,357 (うち道路 2,304)	道路 5,700 公安 1,500 公共計 7,200 単独 6,415 (うち道路 4,115)	道路 9,100 公安 1,900 公共計 11,000 単独 9,927 (うち道路 6,877)	道路 13,500 公安 1,350 公共計 14,850 単独 13,915 (うち道路 10,235)	道路 18,500 公安 1,650 公共計 20,150 単独 19,370 (うち道路 14,400)

(注) 第8次計画までの調整費は予備費である。

については、揮発油税の全額及び石油ガス税の二分の一をこれに充てなければならぬとされている。いわゆる特定財源制度である。また、この他にも財政の許す範囲において一般財源の繰入等必要な財源措置を講ずるものとされている。

第四条は、道路整備五箇年計画に基づく道路整備に対する国の負担又は補助の割合の特例を定めた規定である。昭和六三年以降五箇年計画における地方公共団体に対する道路の改築また修繕に関する国の負担金の割合又は補助金の率については、道路法等の規定にかかわらず、改築については四分の三（土地区画整理事業に係るものにあつては、三分の二）、修繕については二分の一の範囲内で政令で特別の定めをすることができるとされ、道路整備緊急措置法施行令において具体的に特例が定められている。本条は、道路法等に定められている国の負担金又は補助の割合を嵩上げすることにより道路整備の促進を図ろうとするものである。

第五条は、昭和六〇年に追加されたものであり、国は、地方公共団体に対し、昭和六三年以降五箇年間は、毎年度、

一定の地方道路の整備に要する経費の財源に充てるため、地方道路整備臨時交付金を交付することとされている。

② 道路整備五箇年計画に関する法律としては、その他道路整備特別会計法がある。道路整備特別会計法は、道路整備緊急措置法と同時施行された法律で、揮発油税の全額及び石油ガス税の二分の一の額を道路整備のための特定財源としたのに伴い、道路整備五箇年計画中の道路整備事業に関する政府の経理を明確にするため特別会計を設置することを定めたほか、特別会計の管理に関する事項等を定めたものである。

2 特別な道路の整備に関する法律

このグループに属する法律等は、北海道、積雪寒冷地域、奥地等特別な事情の存する地域にある道路、あるいは交通安全施設、共同溝等道路のうちの特別な施設等の整備を促進するためのものである。

① 道路法第八十八条に基づく道等の特別
道路法第八十八条においては、道の区域内の道路に係る国の負担又は補助の割合の嵩上げを規定するとともに、一定の割合以上の負担割合である場合には、建

設大臣は道路管理者の権限の全部または一部を行う（権限代行）ことができることとしている。これは、北海道のように自然的条件が悪く、資源の開発の必要のある地域においては地方公共団体の財政的能力が弱く、国が積極的に助成する必要があるからである。

本条第一項前段は、右の趣旨に基づき、
i 道路に関する費用を全額負担すること、
ii 道路法に規定する負担割合または補助率以上の負担又は補助を行うこと、
iii 道路法に規定する以外の負担または補助を行うことができる旨を規定している。このうち、iについては、現在においては道路法施行令に該当する規定がなく、iiについては、道路法施行令第三十一条及び第三十二条に規定するところであり、また、iiiについては、道路法施行令第三十二条及び第三十四条の二の三に規定するところである。

道路法施行令第三十一条は、道の区域内の国道について国の負担割合の特例を定めたものである。

同令第三十二条は、いわゆる開発道路について道路法第四十九条の例外を定めたいものである。開発道路とは、道道及び

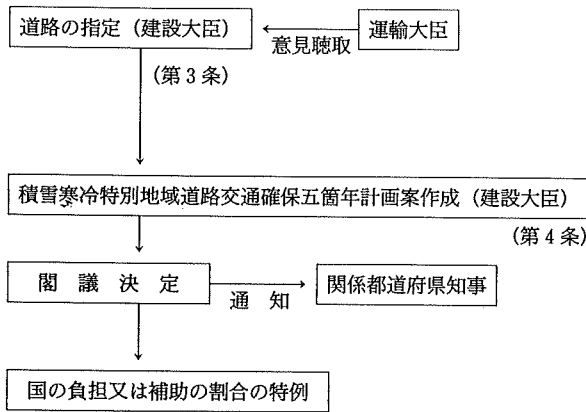


図3 積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法のしくみ

道の区域内の市町村道で、建設大臣が開発のために特に必要と認めて指定したものである。開発道路に指定されると、本条の規定が適用され、同令第三十四条の規定により、新設、改築等の道路管理権限の一部が建設大臣により代行されることとなる。

同令第三十四条の二の三は、道路法第五十六条の規定に対する特例である。以上の国の負担又は補助の割合の嵩上

げについてはまた別に述べる。

道路法第八十八条第一項後段は、地勢、気象等の自然的条件が悪く、かつ、資源の開発が充分に行われていない地域内の道路で政令で指定するものについても、国は、道の区域内の道路について行うことができるものとされる費用の負担又は補助の特例措置と同様の措置をとることができることとしているが、道路を指定する政令が未制定であることから、この規定は現在機能していない。

同条第二項では、建設大臣は、国が道の区域内の道路について、新設又は改築に要する費用にあつては四分の三以上で、維持、修繕その他の管理に要する費用にあつては二分の一以上で政令で定める割合以上の負担を行う場合において、国の利害に特に関係があるときは、政令で定めるところにより、道路管理者の権限の全部または一部を行うことができる。これについては、道路法施行令第三十三条及び第三十四条の規定するところである。なお、開発道路に係る占用料等の徴収については、道路法第三十九条等に規定する条例は不要であり、条例に代わるものとして、開発道路に関する占用料等徴

収規則が定められている。

② 積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法(図3参照)

積雪寒冷の度が特にはなはだしい地域における道路交通を確保するため、当該地域内の道路につき、除雪、防雪及び凍雪害の防止について特別の措置を定めたもので、積雪寒冷地域における産業の振興と、民生の安定に寄与することを目的としている。建設大臣は、指定した路線について、積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画(現行計画は昭和六三年度から平成四年度まで、表2参照)を作成し、閣議の決定を求めなければならない。この五箇年計画においては、除雪に関する事項、防雪に関する事項、凍雪害の防止に関する事項が定められ、これに基づいて実施される事業については国の負担または補助の割合の特例が定められている。

③ 奥地等産業開発道路整備特別措置法(図4参照)

奥地等における産業の総合的な開発の基盤となるべき奥地等産業開発道路の整備を促進することにより、地域の格差を是正し、民生の向上と国民経済の発展に

④ 踏切道改良促進法(図5参照)
 踏切道の改良を促進することによって
 交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与
 をなすうることになっている。

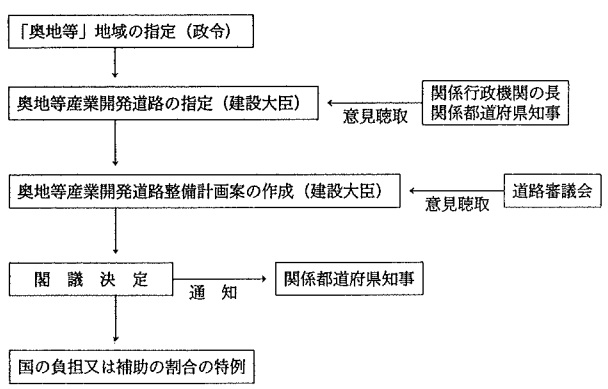
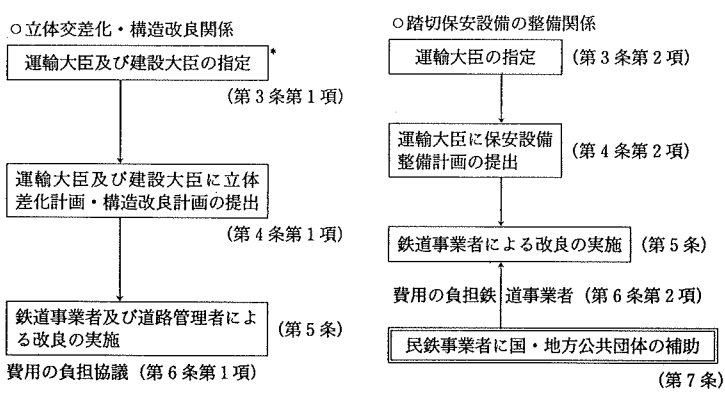


図4 奥地等産業開発道路整備臨時措置法

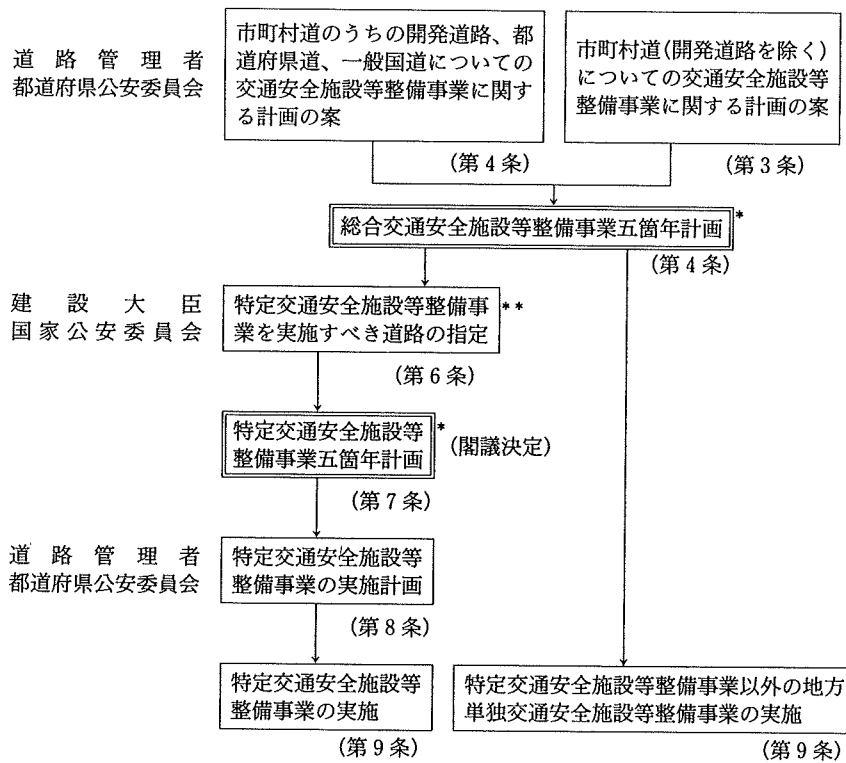
⑤ 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法(図6参照)
 交通事故が多発している道路その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画のもとに交通安全施設等整備事業を実施することによって交通環境の改善を行うことを目的としている。交通安全施設等整備事業とは、第一に、都道府県公安委員会が行う信号機、道路標識または道路標示の設置並びに交通管制センターの設置に関する事業、第二に、道路管理者が行う横断歩道橋の設置、歩道、自転車道の設置、道路標識、街灯、区画線の設置等に関する事業をいう。この法律に基づいて平成三年度を初年度として第5次交通安全施設等整備事業五箇年計画が実施されている。(表2参照)



*平成3年度以降五箇年間に於いて改良することが必要と認められる踏切道を指定する。

図5 踏切道改良促進法のしくみ

⑥ 共同溝の整備等に関する特別措置法(図7参照)
 共同溝の建設及び管理に関する特別の措置等を定めたものである。すなわち、道路の掘り返しを規制し、道路交通の障害及び道路の不経済な損傷を防止するため、大都市における特定の道路について、道路管理者が自ら共同溝を設置しうること



* 平成3度以降の五箇年間の計画
 ** 特定交通安全施設等整備事業…交通安全施設等整備事業でこれらに要する費用の全部又は一部を国が負担し、又は補助するもの。

図6 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法のしくみ

とを定めている。その費用の一部は、これまで掘り返しをしてきたガス、水道等の地下占用工事の起業者である関係公益

事業者には負担させるとともに、国は道路管理者の負担分について一定の割合で補助し、負担することができる。また、公

益事業者は道路管理者の許可を得て共同溝を占用しうる。
 ⑦ 自転車道の整備等に関する法律
 自転車道の整備等に関し必要な措置を定め、交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、併せて国民の心身の健全な発達に資することを目的としている。国及び地方公共団体はこの目的を達成するため必要な配慮をしなければならないこと、建設大臣は道路整備五箇年計画において自転車道の計画的整備の促進に配慮しなければならないこと等を規定している。

⑧ 道路の修繕に関する法律

道路法で国の負担または補助の対象とならない道路の修繕工事について、その緊急性にかんがみ、当分の間その費用の一部を補助すること等を定めている。戦後、道路の荒廃がはなはだしく、地方公共団体の負担だけでは、これを復旧整備させることがほとんど不可能であったことから制定された法律である。

3 有料道路に関する法律

道路は国民一般の生活と密接に関連し、その基本的要件となっており、また近代国家では経済活動を支える基盤として不可欠な施設

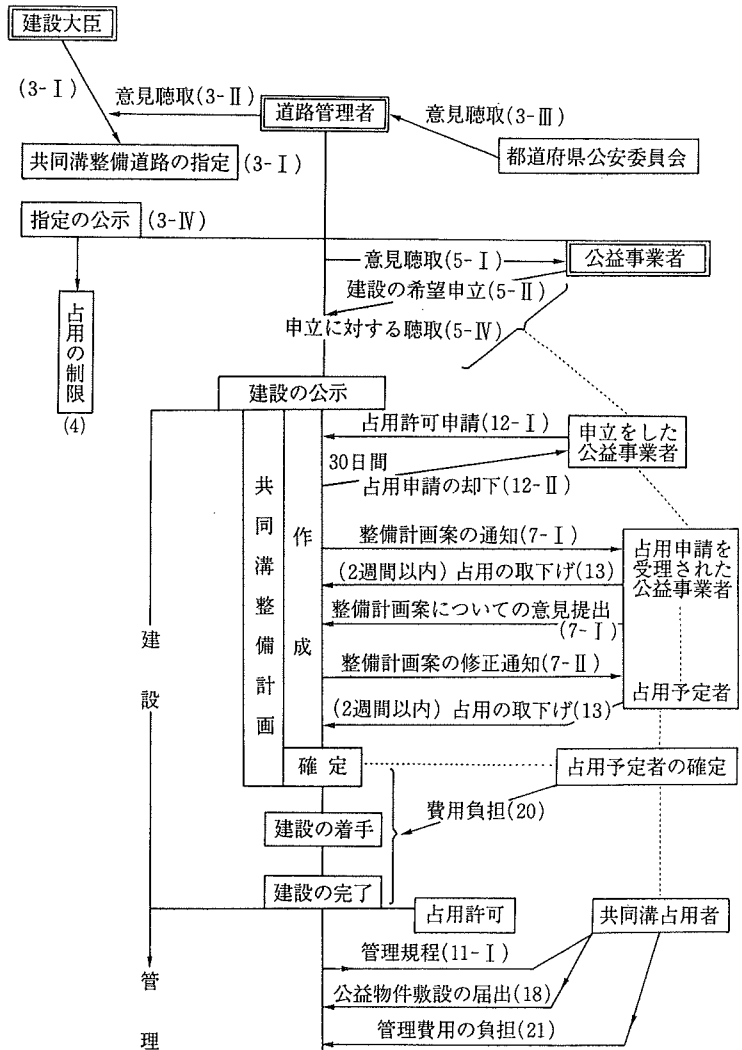


図7 共同溝の整備等に関する特別措置法のしくみ

である。したがって、道路の建設及び管理は行政主体である国・地方公共団体の責任に属し、租税等の一般財源を充当する公共事業として行われ、建設された道路は無料で一般交通の用に供されるのが原則である（道路無料公開の原則）。しかし、我が国の道路は、馬車交通の時代がなかったため極めて貧弱であり、また、明治以降鉄道優先主義がとられたこともあってその整備が著しく立ち遅れている

た。このような状況に対して昭和二九年度から第一次道路整備五箇年計画が発足し、本格的な道路整備が行われることとなったが、限られた一般財源による公共事業費のみではとても激増する道路交通需要に対処することはできなかつた。このような租税等による一般会計歳入では必要とされる道路事業のための費用はとてまかなえないという実情にかんがみて、昭和

二七年旧道路整備特別措置法が制定され、国又は地方公共団体が道路を整備するに当たり、財源不足を補う方法として借入金を用い、完成した道路から通行料金を徴収してその返済に充てるという方法が認められることになった。これは有料道路制度を本格的に認めるものであり、揮発油税等の道路特定財源制度、道路整備緊急措置法に基づく道路整備五箇年計画と並んで道路整備事業の進展に大きく寄与することとなった。

その後、昭和三十一年に旧道路整備特別措置法が廃止され、代わって現行の道路整備特別措置法が制定された。それと同時に日本道路公団が設立されて本格的な有料道路時代を迎えることになった。

この道路整備特別措置法に規定する有料道路は表3に示すとおりであるが、これらのうち第八条に規定する道路管理者の行う有料道路以外は、日本道路公団等が本来の道路管理者の権限を代行することとなっている。しかし、代行を行うことができる権限は一定のものに限られていることに注意すべきである（第六条の二等により具体的に定められており、ここに規定のないものは本来の道路管理者がその権限を行使することとなる。）。有料道路に関する法律としては、この他各

表 3 有料道路制度

全事業	日本道路公団		首都高速道路公団	阪神高速道路公団	本州四国連絡橋公団	地方道路公団		道路管理者
対象道路	一般有料道路	高速自動車国道	首都高速道路	阪神高速道路	本州四国連絡道路	一般有料道路	指定都市高速道路	一般有料道路
		一般国道又は国に特に利害があると認められる都道府県道若しくは指定市道 (㊦3 I)	高速自動車国道 (㊦2 の2)	東京都の区に存する区域及びその周辺の地域における自動車専用道路で都市計画において定められたもの (㊦7 の2 I, ㊦29 I ①)	大阪市の区域及び神戸市の区域並びにそれらの区域の間及び周辺の地域における自動車専用道路で都市計画において定められたもの (㊦7 の2 II, ㊦29 I ①)	一般国道で本州と四国を連絡するもの (㊦7 の7; ㊦29 I ①)	都道府県道、市町村道又は地域の利害に特に関係があると認められる一般国道 (㊦7 の12 I)	政令で指定する人口50万以上の市の区域及びその周辺の地域における自動車専用道路で都市計画において定められたもの (㊦7 の14 I)
認可等	建設大臣の許可 (㊦3 I)	建設大臣による整備計画に基づく施行命令 (㊦2 の2)	建設大臣が定める基本計画による指示 (㊦30 I, ㊦7 の2 I)	建設大臣が定める基本計画による指示 (㊦30 I, ㊦7 の2 II)	建設大臣が定める基本計画による指示 (㊦30 I, ㊦7 の7)	建設大臣の許可 (㊦7 の12 I)	建設大臣の許可 (㊦7 の14 I)	建設大臣の許可 (㊦8 I)
権限代行の内容等	<ul style="list-style-type: none"> 道路区域の決定・変更 兼用工作物の管理についての協議 工事原因者に対する工事施行命令 附帯工事の施行 道路管理者以外の者の行う工事の承認 	<ul style="list-style-type: none"> 道路区域の決定・変更 兼用工作物の管理についての協議 高速自動車国道と鉄道との交差についての協議 特別沿道区域における建築物等の所有者等に対し必要な措置を命ずること。 出入の制限等に違反した者に対し必要な措置を命ずること 工事原因者に対する工事施行命令 附帯工事の施行 道路管理者以外の者の行う工事の承認 道路の占用の許可等 監督処分等 道路予定地における土地の形態の変更等の許可 	日本道路公団の一般有料道路と同じ (㊦7 の6)	日本道路公団の一般有料道路と同じ (㊦7 の6)	日本道路公団の一般有料道路と同じ (㊦7 の11)	日本道路公団の一般有料道路と同じ (㊦7 の19)	日本道路公団の一般有料道路と同じ (㊦7 の19)	
(3・4・1現在)	659.5 km	4869.4 km	220.0 km	152.8 km	107.4 km	1105.6 km	92.4 km	390.4 km

㊦—道路整備特別措置法 ㊦—首都高速道路公団法 ㊦—阪神高速道路公団法 ㊦—本州四国連絡橋公団法

公団法、地方道路公社法及び東京湾横断道路の建設に関する特別措置法があるが、これらについては後述する。

4 地域特別に関する法律

道路整備については、一定の地域における開発の促進等を図るうえで重要なものであるため、各種の地域特別に関する法律において特別の規定がおかれている。その主な内容は、国の負担または補助の割合を通常の国の負担または補助の割合に比べ嵩上げするものが大部分である。この国の負担または補助の割合の嵩上げについては、大きく分けて二つに分類することができる。第一は、国の負担または補助を一定の割合に引き上げるものである。第二は、いわゆる補助率差額といわれるもので地方公共団体の財政力指数等に基づき地方公共団体ごとに一定の割合を算定するものである。この他、事業の促進を図るため、権限代行により事業の促進を図ろうとする法律がある。以下、それぞれについてごく簡単に説明する。

へ一定割合に引き上げるもの

国の負担または補助を一定の割合に引き上げるものには、次の①から⑥の法律がある。負担または補助の割合の嵩上げの内容につ

ては後述することにして、ここでは、各法律において、どのような道路が対象となるかについて述べることにする。

① 沖縄振興開発特別措置法

沖縄県知事が案を作成し、内閣総理大臣が決定する沖縄振興開発計画に基づく道路事業に関して国の負担または補助の割合の特例がある。

また、本法においては、沖縄振興開発計画に基づいて行う県道または市町村道の新設または改築で、建設大臣が沖縄開発庁長官に協議して指定した区間に係るものは、建設大臣が行うことができるという、権限代行の規定も設けられている。

② 離島振興法

内閣総理大臣が離島振興対策実施地域を指定する。指定された場合、関係都道府県知事が離島振興計画を作成し、内閣総理大臣が離島振興計画を定める。離島振興計画に基づく道路事業については、道路法第五十六条に規定する国の補助についての特例がある。

③ 奄美群島振興開発特別措置法

鹿児島県知事が案を作成し、内閣総理大臣が決定する奄美群島振興開発計画に基づく道路事業に関して国の負担または

補助の割合の特例が設けられている。

④ 新東京国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律

千葉県知事が案を作成し、自治大臣及び主務大臣が協議して決定する空港周辺地域整備計画に基づいて行われる道路事業に関して国の補助の割合の特例がある。

⑤ 水源地対策特別措置法

都道府県知事の申し出に基づき内閣総理大臣が水源地域を指定すると、都道府県知事が水源地域整備計画の案を作成し、内閣総理大臣が水源地域整備計画を決定する。政令で指定された指定ダムの建設に対応する、水源地域整備計画に基づく道路整備事業について補助率の特例があるが、ダムの指定年次により補助率は異なる。

⑥ 琵琶湖総合開発特別措置法

滋賀県知事が案を作成し、内閣総理大臣が決定する琵琶湖総合開発計画に基づく道路事業に係る経費について、法律の本則においては特例は規定されていないが、附則において、道路法附則第二項等の国の負担または補助の割合を引き下げる規定を適用しないこととすることで、実際上は国の負担または補助の割合を嵩上げ

している。

〈補助率差額〉

次に、いわゆる補助率差額といわれるものであり、この分類には、次の⑦～⑩の法律が該当する。なお、補助率差額については、通常の国の補助と異なり翌年度交付されることとなっている。

⑦ 後進地域の開発に関する公共事業に係る国の負担割合の特例に関する法律

適用団体の行う一定の道路事業については、通常の国の負担又は補助の割合に、財政力指数等を勘案した算式により得られた数を乗じたものを国の負担又は補助の割合としている。

⑧ 新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律

新産業都市建設基本計画または工業整備特別地域整備基本計画に基づいて行う一定の道路事業については、通常の国の負担または補助の割合に、財政力指数等を勘案した算式により得られた数を乗じたものを国の負担または補助の割合としている。

⑨ 産炭地域振興臨時措置法

産炭地域のうち政令で定める地区内に

おける一定の道路整備事業については、通常の国の負担または補助の割合に、財政力指数等を勘案して算式により得られた数を乗じたものを国の負担または補助の割合としている。

⑩ 首都圏、近畿圏及び中部圏の近郊整備地帯等の整備のための国の財政上の特別措置に関する法律

首都圏近郊整備地帯整備計画等に基づいて行う一定の道路事業については、通常の国の負担または補助の割合に、財政力指数等を勘案した算式により得られた数を乗じたものを負担または補助の割合としている。

⑪ 明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法

明日香村整備計画に基づく一定の道路事業に係る経費については、首都圏、近畿圏及び中部圏の近郊整備地帯等の整備のための国の財政上の特別措置に関する法律の例によるとしている。

〈権限代行〉

権限代行により事業の促進を図ろうとするものには⑫～⑮の法律があり、以下それぞれについて簡単に説明する。

⑫ 過疎地域活性化特別措置法

過疎地域における基幹的な市町村道で建設大臣が指定したものの新設及び改築については、都道府県知事が定める都道府県過疎地域活性化計画に基づいて都道府県が行うことができる。

⑬ 山村振興法

振興山村における基幹的な市町村道で建設大臣が指定したものの新設及び改築については、都道府県知事が作成して内閣総理大臣の承認を受ける山村振興計画に基づいて都道府県が行うことができる。

⑭ 豪雪地帯対策特別措置法

特別豪雪地帯における基幹的な市町村道で建設大臣が指定するものの改築については、閣議の決定を経て内閣総理大臣が決定する豪雪地帯対策基本計画に基づいて道府県が行うことができる。

⑮ 半島振興法

半島振興対策実施地域における基幹的な市町村道で建設大臣が指定したものの新設及び改築については、都道府県知事が作成して内閣総理大臣の承認を受ける半島振興計画に基づいて都道府県が行うことができる。

また、半島循環道路（建設大臣が指定）については、道路整備緊急措置法施

行令第五項による国の負担または補助の割合の引き下げの特例が設けられている。

六 公団等に関する法律

① 公団法及び地方道路公社法

道路に関する公団としては、日本道路公団、本州四国連絡橋公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団があり、それぞれ組織法たる公団法を有する。各公団法においては、法人格、事務所、資本金等について定めるほか、役員についての規定が存在する。また、事務の範囲、公団の財務及び会計等についての規定を有している。

ここで、公団法とは直接の関係はないが、各公団の設立の経緯にふれておく。

日本道路公団法は、前述のように昭和三十一年に、現行の道路整備特別措置法と同時に制定され、これに基づき日本道路公団が設立された。日本道路公団の設立は、事業の効率的運営を図るとともに広く民間の余裕資金を活用することを目的とするものであり、以後、有料道路は公団による建設方式が採用されることになった。

続いて、昭和三四年に首都高速道路公

団法が制定され、首都高速道路公団が設立された。これは、東京都内の自動車交通の急激な発達により、東京都を中心とする区域内に都市高速道路を建設する必要性が生じたことによるが、日本道路公団のほかに新公団を設立したのは、第一に首都高速道路の建設予定地は市街地内の家屋密集地域であり、用地補償等相当困難な特殊の問題が予想されたこと、第二に、首都高速道路の建設は東京都の施行する街路事業と密接な関係を持つており、この点で東京都と連絡を密にする必要があったこと、第三に、新公団を設立して民間資金の活用を図るなど資金調達に弾力性をもたせる必要があったことなどの理由による。さらに、昭和三七年には、同様の理由により、阪神地域の都市高速道路の建設にあたる阪神高速道路公団が設立された。

昭和四五年には、本州と四国の連絡橋に係る有料の道路及び鉄道の建設及び管理を行うことを目的として、本州四国連絡橋公団が設立された。本公団は、第一に、単に車両を通行させる有料道路だけでなく、鉄道も兼ねた道路、鉄道橋を建設するものであること、第二に、世界的

にも大規模な橋梁を建設するため精密かつ高度な調査及び技術が必要としていることの二点で他の公団とは異なっている。また、地方道路公社の設立、運営等について規定する法律として地方道路公社法がある。地方道路公社は、都道府県及び政令で指定する人口五〇万人以上の市が設立することができる公法人で、民間資金を積極的に活用することによって、地方的な幹線道路の整備を行うものである。

② 東京湾横断道路の建設に関する特別措置法

東京湾横断道路は首都圏の広域的幹線道路網を形成する道路であり、東京湾周辺地域における交通の円滑化のため、その早期整備が期待されている大規模プロジェクトである。事業の実施にあたっては、その整備の緊急性にかんがみ、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用し、国の負担を軽減しつつ、早期に事業着手するため、民活新方式によることとし、昭和六十一年に東京湾横断道路の建設に関する特別措置法が公布・施行された。本法に基づき、東京湾横断道路は、以下の方式で事業が推進される(図8参照)。

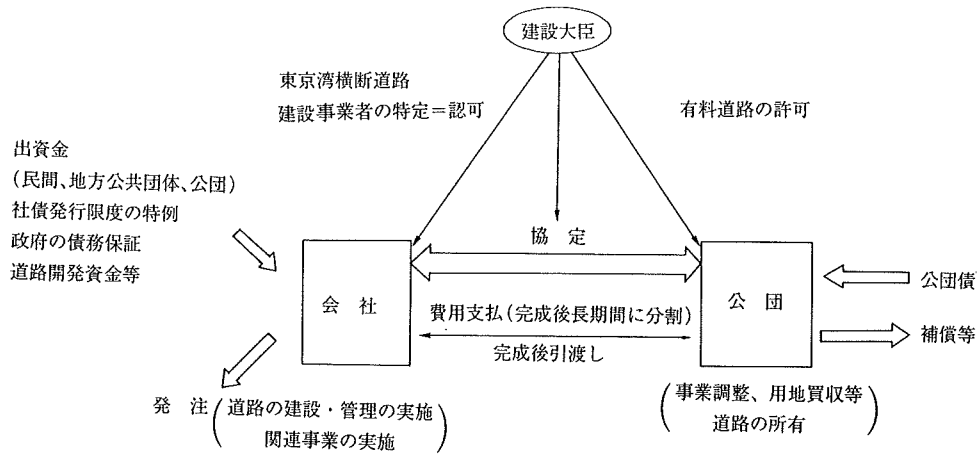


図 8 東京湾横断道路の事業の方式

- i 日本道路公団が、東京湾横断道路に ついて、建設大臣より、新設し、料金を徴収する許可を受ける。
 - ii 日本道路公団は、東京湾横断道路の建設及び管理に関する事業を行うことを主たる目的とする株式会社（以下「会社」という。）と建設大臣の許可を受けて協定を結ぶ。
 - iii 基本的な調査及び設計、計画調整、敷地の取得等については、公団が調達した資金により日本道路公団が実施する。
 - iv 会社は、協定に基づき、資金を調達し、東京湾横断道路の新設に関する工事及びその準備行為のうち日本道路公団が実施する以外のものを実施する。
 - v 会社は、完成した施設を日本道路公団に引き渡す。
 - vi 日本道路公団は、協定に基づき、東京湾横断道路の建設に要した費用を供用後長期間に分割して、料金収入等により会社に支払う。
 - vii 供用後の維持、修繕等の管理は、新たに日本道路公団と会社が結ぶ管理協定に基づき、会社が行う。
- また、大規模な公共的事業を、民間会社が

資金の大部分を民間からの調達によって実施するという特殊性にかんがみ、資金の無利子貸し付け、社債発行限度額の特例、政府の債務保証等の特例が規定されている。

七 その他の法律

① 幹線道路の沿道の整備に関する法律

(図 9 参照)

道路交通騒音の著しい幹線道路の沿道について、この騒音によって生ずる障害を防止し、あわせて適正かつ合理的な土地利用を図り、もって円滑な道路交通の確保と良好な市街地の形成に資することを目的とする。この法律は、沿道整備道路の指定、沿道整備計画の決定等について必要な事項を定めるとともに、沿道の整備を促進するため、緩衝建築物の建築等に要する費用を道路管理者が負担する等の措置を規定している。

② 軌道法

一般交通の用に供するため敷設する軌道に関する規定である。軌道は原則として道路に敷設しなければならないこと、またその際主務大臣（建設大臣及び運輸大臣）の特許を受けなければならないこと、その他軌道事業者の道路の維持修繕

義務、事業経営に対する監督等について規定をおいている。

③ 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業に関する特別措置法

本州四国連絡橋の建設に伴い影響を受ける一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図ることを目的とする。一般旅客定期航路事業等の再編成、一般旅客定期航路事業を営む者に対する助成及び離職者の再就職の促進等の措置を講ずることとしている。

④ 日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法

日本電信電話株式会社の株式の売払収入による国債整理基金の資金の一部を運用し、社会資本の整備の促進を図るため、国の融資に関する特別措置を講ずるとともに当該資金の運用に関すること等を規定している。

具体的には、NTT株式売却収入の一部を国債整理基金特別会計から一般会計を経由して産業投資特別会計社会資本整備勘定に繰り入れ、その資金をA、B、Cの三タイプの事業に対して無利子貸付けする制度である(表4参照)。

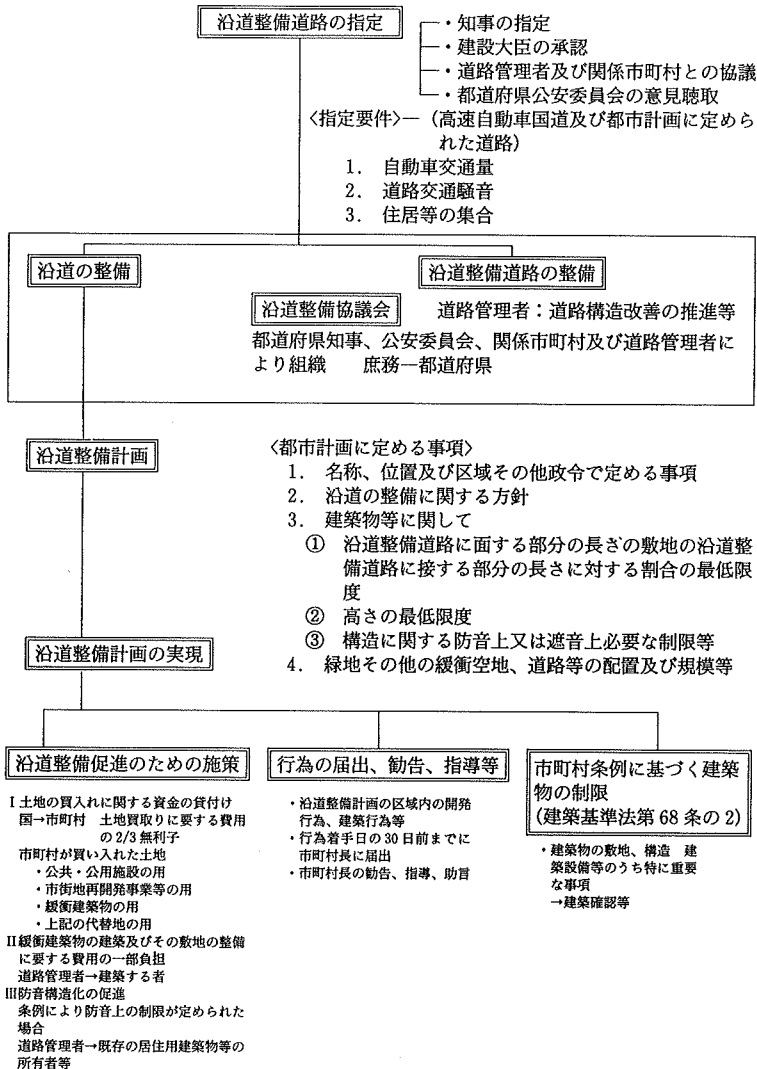


図 9 幹線道路の沿道の整備に関する法律のしくみ

表 4 N T T無利子貸付金制度の概要

タイプ	事業主体	事業の概要	償還期間	償還方法等	補助金等の交付
A	<ul style="list-style-type: none"> ・道路四公団 ・地方道路公社 	[当該事業(関連事業を含む。)から収益が生ずる公共事業 (例)] <ul style="list-style-type: none"> ・工業団地開発等と一体的に行うインターチェンジの整備 ・駐車場を核として行う関連公共施設の一體的整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・20年(5年以内の据置期間を含む。)以内 	<ul style="list-style-type: none"> ・均等年賦償還 	なし
	<ul style="list-style-type: none"> ・第三セクター [地方公共団体またはその全額出資・拠出法人の出資・拠出法人 [民間都市開発推進機構から貸付け 	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模都市開発に関連して行う公共施設整備 ・コテージ等の収益施設の周辺で行う都市公園整備 		<ul style="list-style-type: none"> ・均等半年賦償還 	
B	<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体 ・住宅・都市整備公団 ・水資源開発公団等 	[通常の公共事業] <ul style="list-style-type: none"> ・都市開発事業、工業団地造成事業等の地域開発プロジェクトの一環として一体的かつ緊急に実施する必要のある公共事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・10年(5年の据置期間を含む。) 	<ul style="list-style-type: none"> ・均等年賦償還 	<ul style="list-style-type: none"> ・償還時に交付
C	<ul style="list-style-type: none"> ・第三セクター [地方公共団体またはその全額出資・拠出法人の出資・拠出法人 	[民活事業] <ul style="list-style-type: none"> ・民活法の特定施設整備(インテリジェント・ビル等) ・特定民間都市開発事業として行われる中核的施設整備(多目的ホール等) ・リゾート施設整備等 	<ul style="list-style-type: none"> ・15年(3年以内の据置期間を含む。)以内 	<ul style="list-style-type: none"> ・大蔵大臣が定める 	なし

本法の施行に伴い、道路整備特別会計法、道路法、道路整備特別措置法、積雪寒冷地域における道路交通の確保に関する特別措置法、共同溝の整備等に関する特別措置法、交通安全施設等整備事業に

関する緊急措置法について所要の規定の整備を行った。
 ⑤ 公共土木施設災害復旧事業費国庫負担
 法
 道路、河川等の公共土木施設が災害に

遭遇した際、その復旧をより速やかに行うために地方公共団体の財政体の財政力に依じた国の負担を定めている。
 その他にも、石油パイプライン事業法、鉄道事業法や都市モノレールの整備の促



進に関する法律、都市計画に関する都市計画法、土地区画整理法、都市再開発法等多くの法律が道路に関する法律としてあげられる。

表 5 道路法に基づく国の負担又は補助の割合

道路の種類別等	管 理 の 内 容		国の負担または補助の割合
一般国道	新設または改築	・建設大臣施行（大規模工事を除く。）	2/3（負担）
		・建設大臣施行の大規模工事 ・都道府県知事施行	3/4（負担） 1/2（負担）
都道府県道又は市町村道	維持、修繕その他の管理	・指定区間内（第13条第2項の規定に基づく管理を除く。）	1/2（負担）
		・指定区間内の第13条第2項の規定に基づく管理 ・指定区間外の修繕 ・指定区間外のその他の管理	なし 1/3以内（補助） なし
道路の調査（第77条）	新設又は改築	・主要地方道 ・主要地方道以外の道路	1/2以内（補助） なし
	維持、修繕その他の管理		なし
		・建設大臣施行 ・地方公共団体の長施行	全額負担 1/3以内（補助）

八 おわりに

以上、道路に関する法律の概要をごく簡単に解説したが、最後に、道路に関する国の負担または補助がそれぞれの法律でどのように

規定されているかを概観することにより、本稿のまとめとしたい。

道路事業に関する国の負担または補助の割合の基本的制度は、道路法に規定されており、その内容は表5のとおりとなっている。しかしながら、この道路法の原則は、多くの法律によりその特例が定められており、補助率差額を除きこれを一覧表にしたのが表6である。



表 6 平成4年度負担率・補助率一覧表 ①

事業	一般			北海道の特例			沖縄県の特例			離島の特例			その他地域の特例						
	率	区分	法	率	区分	法	率	区分	法	率	区分	法	率	区分	法				
一般国道	新設	6/10	大臣施行	㊦50 I 附 2	8/10		㊦88 I 令 31 附 7	9.5/10	大臣施行	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II	8/10	奄美・大臣施行	㊦6 令 1 別表 1 附 3						
		2/3	〃 大規模	㊦50 I 附 2				9/10	知事施行	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II	7.5/10	奄美・知事施行	〃						
	改築	1/2	知事施行	㊦50 I	8/10		㊦88 I 令 31 附 7	9.5/10	大臣施行	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II	8/10	奄美・大臣施行	㊦6 令 1 別表 1 附 3						
		2/3	大臣施行	㊦4 令 2 I 附 5													7.5/10	奄美・知事施行	〃
		6/10	〃	㊦4 令 2 II 附 5												3/4	9/10	知事施行	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II
	二次改築のうち都市計画決定した4車線以上のもの	6/10	知事施行	㊦4 令 2 I 附 5	3/4			9/10	知事施行	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II	7.5/10	奄美・大臣施行	㊦6 令 1 別表 1 附 3						
		5.5/10	知事施行	㊦4 令 2 II 附 5															
	特殊改良	1/2	知事施行	㊦50 I	3/4		㊦88 I 令 31 附 7	9.5/10	知事施行	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II	5.5/10	奄美・知事施行	㊦6 令 1 別表 1 附 3						
	交通安全一種	6/10	大臣施行	㊦50 I 附 2 ㊦令 附 4													9.5/10	大臣施行	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II
	交通安全一種	1/2	知事施行	㊦50 I				9/10	知事施行	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II									
		1/2	知事施行	㊦50 I				9/10	知事施行	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II									
	修繕	1/2	指定区間内	㊦50 II	6.5/10		㊦88 I 令 31 附 7	9.5/10	大臣施行	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II	6/10	奄美・大臣施行	㊦6 令 1 別表 1 附 3						
		1/2	指定区間外大臣施行	㊦2 III 令 8												5.5/10	奄美・知事施行	〃	
	維持	1/2	指定区間外	㊦4 令 3 II	6.5/10		㊦88 I 令 31 附 7	9.5/10	指定区間内	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II	6/10	奄美・大臣施行	㊦6 令 1 別表 1 附 3						
		1/2	指定区間内	㊦50 II													5.5/10	奄美・知事施行	〃
交通安全二種	1/2	指定区間内	㊦10 I	6.5/10	指定区間内	㊦10 I 令 2 の 2 附 3	9.5/10	指定区間内	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II										
	1/2	指定区間外	㊦10 II	1/2	指定区間外	㊦10 II	1/2	指定区間外	㊦10 II										
その他管理	1/2	指定区間内	㊦50 II	6.5/10		㊦88 I 令 31 附 7	9.5/10	指定区間内	㊦5 令 2 別表 1 附 4 IV										
地方道路	新設	1/2		㊦56 令 28	8/10	開発道路	㊦88 I 令 32 I 附 7	9/10	県道	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II	6/10	離島県道、市町村道	㊦9 II 別表附 4	3/4	水源地域周辺	㊦9 I 令 6			
		8/10				市町村道		8/10	市町村道	㊦5 令 2 別表 1	7.5/10	奄美県道	㊦6 令 別表 1 附 3	2/3	水源地域周辺	㊦9 I 令 6 附 2			
	改築	5.5/10			㊦4 令 3 I 附 5	6/10		㊦88 I 令 34 の 2 の 3 附 8	9/10	県道	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II	6/10	離島県道、市町村道	㊦9 II 別表附 4	2/3	新東京国際空港 港開運県道	㊦3 I 別表附 3		
																		8/10	開発道路
	3/4	開発道路	㊦88 I 令 32 II 附 7			6/10	奄美市町村道	㊦6 令 別表 1 附 3	5.75/10	半島循環道路	㊦4 令 3 I 附 5								

表 6 平成 4 年度負担率・補助率一覧表 ②

事業	一 般			北海道の特例			沖縄県の特例			離島の特例			その他地域の特例			
	率	区 分	法	率	区 分	法	率	区 分	法	率	区 分	法	率	区 分	法	
地 方 道	特殊改良	1/2		㊦56 令 28			9/10	県道	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II	5.5/10	奄美県道 市町村道	㊦6 令別表 1 附 3				
		1/3		予算補助			2/3	市町村道	㊦5 令 2 別表 1							
	交通安全一種	1/2		㊦10 II 令 3	3/4	開発道路	㊦88 I 令 32 I 附 7	2/3	市町村道 通学路	㊦10 III ㊦5 附 7						
		5.5/10	市町村道通学路	㊦10 III 附 3	5.5/10	市町村道通 学路	㊦88 I 令 34 の 2 の 3 II 附 7	9/10	県道	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II	5.5/10	奄美県道災害防 除	㊦6 令別表 1 附 3			
	修繕 維持	1/2		㊦4 令 3 II	6.5/10	開発道路	㊦88 I 令 32 I 附 7	10/10	濃地の買収 (県道)	予算補助						
					6/10	開発道路	㊦88 I 令 321 附 7	8/10	濃地の買収 (市町村道)	予算補助						
交通安全二種	1/2		㊦10 III	6.5/10	開発道路	㊦88 I 令 32 I 附 7	1/2		㊦5 令 2 別表 III							
その他管理				6/10	開発道路	㊦88 I 令 32 I 附 7										
共 同 溝 雪 区 画 整 理 公 共 団 体 等 組 合 等 街 路	大臣施行	1/2		㊦22 I												
	知事施行	1/2		㊦22 II												
	大臣施行 知事施行(除雪)	2/3		㊦5 の 2	8.5/10	国道・開発 道路	㊦88 I 令 31、 32 I 附 7									
	知事施行 (凍雪害、防雪)	6/10		㊦6 附 2	2/3	除雪	㊦6									
					6/10	凍雪害・防 雪	㊦6 附 2									
				㊦4 令 4 附 5				9/10	国県道	㊦5 令 2 別表 I	5.5/10	奄美従前 10/10 の残事業	㊦6 令別表 1 附 5	2/3	新東京国際空 港関連市道	㊦3 I 別表 附 3
		5.5/10														
		5.5/10														
		1/2						9/10	国県道	㊦5 令 2 別表 1 附 4 II	6/10	主要地方道等	㊦9 II 別表附 4	5.75/10	半島循環道路	㊦4 令 4 附 5
		5.5/10		㊦4 令 2 II, 3 I 附 5				8/10	国県道の市 街地再開発	㊦5 令 2 別表 1	7.5/10	奄美国県道	㊦6 令別表 1 附 3	3/4	水源地域周辺	㊦9 I 令 6
	1/2	二種改良・二種舗 装	㊦50 I				6/10	市町村道	㊦5 令 2 別表 1	6/10	奄美市町村道	㊦6 令別表 1 附 3	2/3	水源地域周辺	㊦9 I 令 6 附 2	
街路交通調査	1/3		㊦56				6/10						6/10	水源地域周辺	㊦9 I 令 6 附 3	
自動車駐車場	1/3	用地	予算補助										5.75/10	半島循環道路	㊦4 令 4 附 5	
小規模改良	1/2	その他	予算補助													

凡例 ㊦道路法 ㊦道路整備緊急措置法 ㊦道路の修繕に関する法律 ㊦交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法 ㊦沖縄振興特別措置法 ㊦離島振興法 ㊦奄美群島振興開
発特別措置法 ㊦新東京国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律 ㊦奥地等産業開発道路整備臨時措置法 ㊦共同溝の整備等に関する特別措置法 ㊦積雪寒冷
特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法 ㊦水源地域対策特別措置法

※ この他、琵琶湖総合開発特別措置法による特例がある。

平成二年度道路交通センサス報告

—(その二)自動車起終点調査—

建設省道路局企画課道路経済調査室 富山 英範

はじめに

平成二年度道路交通センサス(その一)一般交通量調査に続き、自動車起終点調査(以下「OD調査」と略称する)について、その概要を報告する。

一般交通量調査が、その名の通り交通の全体的な量を調査するのに対し、OD調査は主に自動車交通の質についての調査である。

今後、ますます複雑かつ多様化が予想される道路に対するニーズを的確に把握し道路の計画、建設、管理などについて、よりきめ細かな対応をするためには、OD調査によって得られる情報が必要不可欠である。

一 ODD調査の経緯

OD調査が道路交通センサスの一環として初めて実施されたのは昭和三三年である。その時には、道路局では本州以南について、全国を九二ブロックに分割して、ブロック境界線上の主要道路における路側OD調査を行い、都市局では全国一〇六都市、七都市群における訪問及び路側OD調査を実施している。

その後、順次範囲を拡大し、昭和四六年度に初めて全国的な規模での訪問及び路側OD調査を実施した。表1にOD調査の経緯を示す。

平成二年度道路交通センサスにおいては、近年の余暇活動の活発化に対応するため、はじめて休日

今回の調査の大きな特徴となっている。

二 調査の概要

1 調査の目的及び構成

OD調査は、自動車交通の起終点、運行目的、積載品目等を調査することにより、自動車の利用実態、道路交通の形態等を把握し、今後の道路の計画、建設、管理等についての基礎資料を得る目的で実施される。

OD調査は路側OD調査及びオーナリーインタビューOD調査から成り、路側OD調査は路上調査とフェリーOD調査から、オーナリーインタビューOD調査は自家用車類調査と営業用車類調査により構成されている(図1)。

このOD調査の結果から、各種OD表、発生集

表 1 自動車起終点調査の経緯

年 度	道 路 局	都 市 局
昭和33年度	内地を80ブロック、北海道を12ブロックに分割してブロック境界線上の主要道路における路側調査を行った。	7都市群・106都市において、一斉に起終点調査(訪問調査)と路側調査を実施。
37年度	昭和33年度実施したOD調査と同様、内地を80ブロック、北海道を12ブロックに分割してブロック境界線上の主要道路における路側調査を行った。	人口20万人以上の都市をすべて対象とし、①輸送調査、訪問調査を併用、②行政区境界によってコードラインを想定し、外部からの車はこの線上にて路側調査を実施。(5都市群104都市)
40年度	① 大都市周辺・東海・山陽地域の内部を除く都道府県境における路側調査。 ② 大都市周辺における交通を対象とし車両所有者に対する訪問調査を実施した。	3都市群17都市を対象とし行政区内の車は訪問調査を実施した。区域外に在籍する車は、コードライン上にて路側面接調査を行った。
43年度	① 都道府県道以上の路線を対象とし、都道府県境及び大都市周辺地域コードライン付近にて路側OD調査。 ② 大都市周辺地域を対象とし、72時間を対象とした訪問調査を実施。	3都市群41都市を対象とし訪問調査を主調査とし、路側調査を併用した。また調査精度を上げるためのスクリーンライン調査も実施した。 なお、東京都市群はパーソントリップ調査を実施。
46年度	① 県際及び大都市圏際における都道府県道以上の全路線を対象とした路側調査。 ② 訪問調査は、離島部を除く全国を対象に実施。	46都市を対象として実施。 なお、道路局所管の調査が全国にわたって行われたため、都市周辺部における調査結果を相互に交換しあう事によって調査の補完をした。
49年度	① 設定されたコードライン上において、都道府県道以上の全路線を対象とした路側調査(24時間)。 ② 訪問調査は、離島部を除く全国を対象とし、平日及び休日に実施。	40都市を対象とし実施。 スクリーンライン調査は道路局の実施するオーナーインタビューOD調査日と同じ日に実施(平日24時間)。都市OD調査区域は、調査対象都市の都市計画区域。道路局と都市局は、調査結果を相互に交換しあって、調査の補完をした。
52年度	① 設定されたコードライン上において、都道府県道以上の全路線を対象とした路側調査(24時間)。 ② 訪問調査は、離島部を除く全国を対象とし、平日だけ実施。	29都市を対象として実施。 スクリーンライン調査は都市局の実施するオーナーインタビューOD調査日と同じ日に実施する(平日24時間)。 都市OD調査区域は調査対象都市の都市計画区域。道路局と都市局は、調査結果を相互に交換しあって調査の補完をした。
55年度	① 設定されたコードライン上において、都道府県道以上の全路線を対象とした路側調査(24時間)。 ② 訪問調査は、離島部を除く全国を対象とし、平日だけ実施。	35都市を対象として実施。 スクリーンライン調査は都市局の実施するオーナーインタビューOD調査と同じ日に実施する(平日24時間)。 都市OD調査区域は調査対象都市の都市計画区域。道路局と都市局は、調査結果を相互に交換しあって調査の補完をした。
60年度	① 設定されたコードライン上において、都道府県道以上の全路線を対象とした路側調査(24時間)。 ② 訪問調査は、離島部を除く全国を対象とし、平日だけ実施。	34都市を対象として実施。 スクリーンライン調査は都市局の実施するオーナーインタビューOD調査日と同じ日に実施する(平日24時間)。 都市OD調査区域は調査対象都市の都市計画区域。道路局と都市局は、調査結果を相互に交換しあって調査の補完をした。
平成2年度	① 設定されたコードライン上において都道府県道以上の全路線を対象とした路側調査(24時間) ② 訪問調査は離島部も含む全国を対象とし、平日及び休日に実施	31都市を対象として実施。 スクリーンライン調査は都市局の実施するオーナーインタビューOD調査と同じ日に実施する(平日・休日24時間)。 都市OD調査区域は調査対象都市の都市計画区域。道路局と都市局は、調査結果を相互に交換しあって調査の補完をした。

中交通量表、運行原単位表等が、車種別、貨物品目別、旅行目的別等の区分で作成され、自動車交通の内容分析、人口や経済指標との関連付けが行われる。この結果を利用して、自動車交通の現況及び問題点の把握がなされ、道路整備の長期計画策定のための重要な基礎資料となる。

2 調査の方針

OD調査は、基本的には自動車の所有者または使用者に対して、調査日の運行状況及び各トリップごとの運行内容について聞き取り調査を行うオーナーインタビュー方式により実施した。路側調査については、オーナーインタビュー調査で必要の精度が確保されない地建際等を通過するトリップを効率よく調査するために、オーナーインタビューOD調査を補完する目的で行っている。

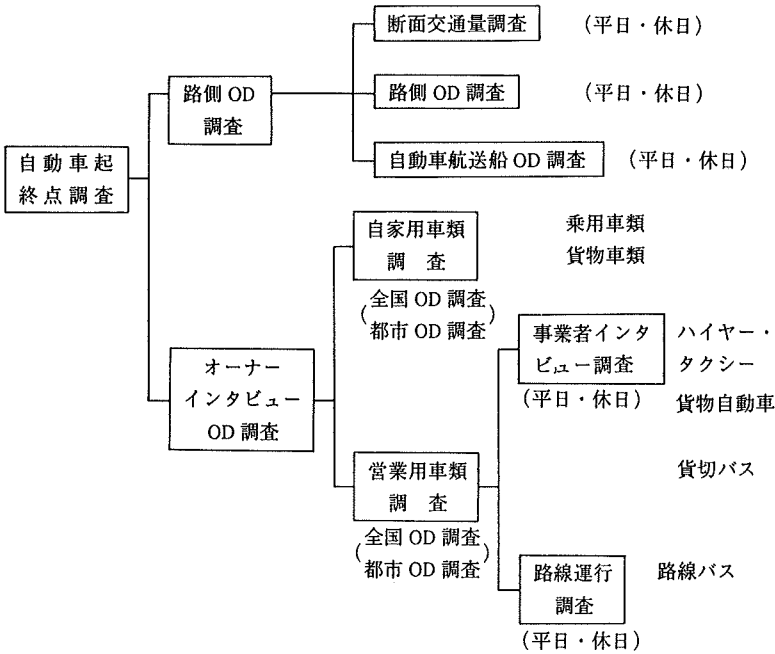


図1 OD調査の構成

また、これまでのOD調査では、離島部での登録車両は調査対象外とされていたが、本調査からは、我が国全体の交通を捉えること、休日調査の実施にあたり地域の交流、レジャー交通の占める割合が大きいこと等を考慮し、離島部も調査対象とした。

三 調査の方法

1 オーナーインタビューOD調査

オーナーインタビューOD調査は、全国の自動車を対象に調査対象車両を抽出し、訪問留置方式でのアンケート調査を行った。その内容については、自家用車及び貸し切りバスに対しては秋季の平日二四時間の運行状況と休日の完結した運行状況について、営業車は路線バス、貸し切りバスを除き、秋季の平日ならびに休日の二四時間の運行状況について調査した。

なお、調査結果は集計の際に原データを拡大して全数相当に換算し、集計を行った。

(1) 調査対象地域及び調査実施機関

調査対象地域は先に述べたとおり、本調査からは離島部を含む各都道府県全域としている。

調査は、調査対象地域の都道府県または指定市が実施するが、営業用車の実査については、交通統計研究所に委託した。

調査対象車両の抽出は、自動車検査登録協会、

全国軽自動車協会連合会、交通統計研究所に委託し、自動車登録ファイル等から行った。抽出率は建設本省により、都道府県指定市、都市OD調査対象都市圏別に定めたものである。この抽出率に基づき、車種別、業態別にランダム抽出を行った。なお、抽出率は表2に示す。

- (2) 調査方法
- ① 自家用車類

調査日は、秋季（九月下旬～一〇月下旬）の平日及び休日各一日を調査対象車両ごとにランダムに設定した。

調査方法は、調査日の一、二日前に調査対象車両の使用者を訪問し、調査票の配布と記入の依頼を行い、調査日の数日以内に調査員

表2 有効調査台数と抽出率

項目 年度	登録台数 (千台)	有効調査 台数(千台)	抽出率 (%)
昭和146年度	15,584	1,292	8.3
49年度	24,037	1,672	7.0
52年度	31,366	1,248	4.0
55年度	36,653	1,374	3.7
60年度	44,054	1,392	3.2
平成2年度	56,597	1,282	2.3

(注) 登録台数は、各年とも9月30日現在。

表3 オーナーインタビューOD調査の調査項目一覧

調 査 事 項		自家用 乗用車	自家用 貨物車	ハイヤー タクシー	営業用 貨物車	貸 切 バ ス	路 線 バ ス
A 調査対象車両の 属性	①運転者の性別	○	○				
	②運転者の年齢	○	○				
	③車種	○	○		○		
	④所有の形態	○	○				
	⑤業種		○				
	⑥運行形態				○		
	⑦乗車定員			○		○	
B 運行 状況	①その日1日の走行距離	○	○	○	○	○	
C トリップ内容 (トリップごと)	①出発地及び目的地	○	○	○	○	○	○
	②経過地						○
	③施設区分	○	○		○		
	④出発時刻	○	○	○	○	○	
	⑤到着時刻	○	○	○	○	○	
	⑥区間距離	○	○	○	○	○	
	⑦運行目的	○	○				
	⑧乗車人員	○	○	○	○	○	
	⑨駐車場所	○	○				
	⑩積載品目		○		○		
	⑪積載重量		○		○		
	⑫高速道路利用の場合	○	○	○	○	○	
	⑬系統キロ数						○
	⑭1日当たりの運転回数						○
	⑮年間輸送人員						○
	⑯年間運行日数						○
	⑰年間走行キロ数						○
	⑱1人平均輸送距離						○

が再訪問して調査票の回収を行う、という方法をとった。

- ② 営業用車類

営業用車類のオーナーインタビューOD調査は、ハイヤー、タクシー、貸し切りバス及び貨物自動車等に実施される事業所インタビュー調査と、路線バスに対して実施される路線運行調査から成っている。

この内、路線運行調査は交通統計研究所に

委託し、平成二年三月三十一日現在の運行系統別輸送実績報告を転記した。

事業所インタビュー調査については、調査日は秋季の間で都道府県別に指定された平日及び休日各一日とし、調査対象車両の事業者を調査指定日の一週間前に訪問、調査票を配布し、調査日の数日後に再訪問、回収した。

- (3) 調査項目

調査項目は、車種によって独自の運行特性を持

つため車種別に六種類ある調査票によって多少異なるが、基本的には表3に示す項目であり、調査票によって、これらの項目から取捨選択を行うかたちで設定した。

2 路側OD調査

路側OD調査は、オーナーインタビューOD調査からでは十分な精度を確保し難い地域間交通や長距離トリップを調査するものである。

調査は図2に示したコードンライン上を通過する車両を対象として、聞き取り調査を行う路側OD

表4 路側OD調査地点数一覧

道路の種類別	地点数					
	昭和46年	昭和49年	昭和52年	昭和55年	昭和60年	平成2年
一般国道	265	118	137	138	151	149
主要地方道	138	45	40	40	44	63
一般都道府県道	90	33	24	25	17	54
高速自動車国道	43	52	94	168	16	31
フェリー航路	79	102	80	170	201	205
合計	615	350	375	541	429	502

(注) 昭和46年は大都市圏際についても実施している。

D調査と、断面交通量調査を行った。

原則として全数調査であるが、交通量が多く、かつ路肩等の余裕が十分でない観測地点において、全数調査が困難と思われる場合には抽出調査とした。

(1) 調査地点及び調査実施機関

調査路線は、原則としてコードンラインを横切る都道府県道以上の全路線とし、調査地点は調査路線のコードンライン付近で路肩等の余裕のある箇所を選んで設定した。なお、調査地点数を表4に、調査台数及び抽出率を表5に示す。

また、調査は原則として調査路線の管理者が行うものとした。

なお、コードンラインを横切るフェリー航路が

表5 路側OD調査台数

項目 年度	通過台数	調査台数	抽出率(%)
昭和46年度	1,605,878	1,216,397	75.8
49年度	580,801	452,575	77.9
52年度	647,136	580,768	89.7
55年度	584,955	544,071	93.0
60年度	668,566	632,980	94.7
平成2年度	802,816	680,861	84.8

ある場合には、フェリー利用自動車を対象に調査を行い、調査は地方建設局等が行ったが、休日については、運輸省地方運輸局が実施する「自動車航送船利用動向調査」より転記している。

(2) 調査時期及び調査項目

調査は秋季の平日及び休日に全国一斉に実施することを原則としているが、今回は休日調査の日に台風が来襲したため、西日本で調査を延期している。

なお、平日は午前10時から翌日午前10時まで、休日は午前3時から翌日午前3時まで行った。

調査項目は、通過時刻、車種、所有の形態、陸運支局名、出発地、目的地、運行目的、乗車人員、積載品目、積載重量である。

3 都市OD調査

都市OD調査は、街路の計画などのために都市内のOD交通量を把握する目的で都市局により実施される。

そのような目的のため、ゾーンを細かにし、調査対象車両も高い抽出率で抽出を行った。また、調査結果を検定するために、対象圏域内に設定したスクリーンラインを通過する交通量を観測するスクリーンライン調査も合わせて行った。

なお、調査対象は表6の三一都市圏である。

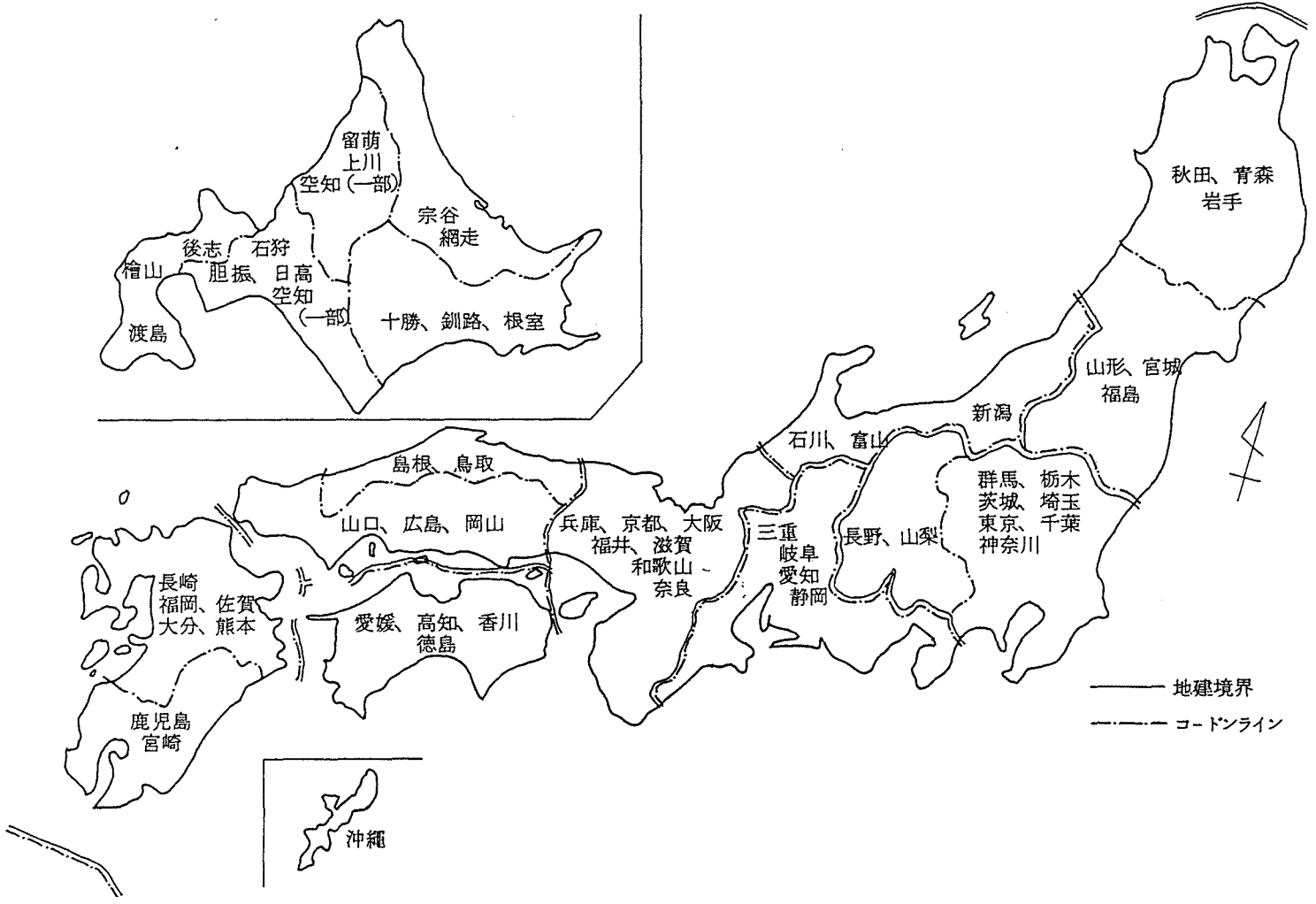


図 2 路側OD調査コードン・ライン図

表 6 平成 2 年度都市 O D 調査対象都市圏

番号	都道府県名	都市圏名	市 町 村 名
1	青 森	弘 前	弘前市
2	”	五 所 川 原	五所川原市
3	”	三 沢	三沢市
4	岩 手	北 上	北上市、江釣子村
5	”	一 関	一関市、平泉町
6	宮 城	古 川	古川市
7	”	気 仙 沼	気仙沼市
8	山 形	庄 内	鶴岡市、酒田市、三川町
9	”	新 庄	新庄市
10	福 島	会 津 若 松	会津若松市
11	”	白 河	白河市、西郷村
12	山 梨	甲 府	甲府市、韮崎市、竜王町、敷島町、玉穂町、昭和町、田富町、春白居町、石和町、中道町、三珠町、市川大門町、増穂町、鯨沢町、八田村、白根町、若草町、櫛形町、甲西町、双葉町、境川村、豊富村
13	新 潟	長 岡	長岡市、小千谷市、見附市、栃尾市、中之島町、越路町
14	石 川	小 松	小松市、寺井町、根上町
15	長 野	上 田	上田市、青木村、丸子町、東部町、真田町、坂城町
16	静 岡	島 田	島田市、金谷町、吉田町、榛原町、相良町
17	”	岳 南	富士市、富士宮市
18	福 井	敦 賀 ・ 小 浜	敦賀市、小浜市、三方町、美浜町、高浜町、大飯町
19	鳥 根	浜 田	浜田市
20	山 口	山 口 ・ 防 府	山口市、防府市、小郡町
21	”	周 南	徳山市、下松市、新南陽市、光市
22	徳 島	阿 南	阿南市
23	愛 媛	今 治	今治市
24	佐 賀	多 久	多久市
25	”	鹿 島 ・ 嬉 野	鹿島市、嬉野町
26	長 崎	佐 世 保	佐世保市
27	熊 本	八 代	八代市、千丁町
28	北 海 道	帯 広	帯広市、音更町、幕別町、芽室町
29	”	室 蘭	室蘭市、登別市、伊達市
30	”	北 見	北見市
31	”	網 走	網走市

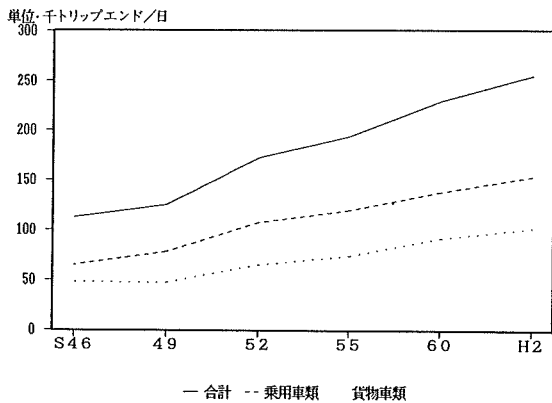


図 3 発生集中交通量の推移

四 集計結果の概要

1 集計内容

調査結果は調査実施機関により作成された調査票をもとに、建設省各地方建設局、北海道開発局及び沖繩総合事務局において各地域別の集計を実施し、建設省道路局において全国の調査結果を総合して全国集計を行った。集計項目については表 7 に示す。

2 発生集中交通量(表 8、図 3)

平成二年度調査の発生集中交通量は二五五、一

表 7 集計表一覧

1) 標本集計 (平日・休日)
① 都道府県別調査票別サンプルトリップ数及びサンプル台数表
② 都道府県別運行目的別サンプルトリップ数表
③ 都道府県別積載品目別サンプルトリップ数表
④ 車種別 B ゾーン別発生・集中サンプルトリップエンド数一覧表
2) 路側 OD 調査地点別集計 (平日・休日)
① 路側 OD 調査地点別車種別 OD 表
② 路側 OD 調査地点別車種別業態別積載品目別貨物輸送トン数表
③ 路側 OD 調査地点別車種別運行目的別旅客人数表
④ 路側 OD 調査地点別車種別トリップ長分布表
⑤ 路側 OD 調査地点別上り下り別通過時刻別車種別交通量表
3) OD 表集計 (平日・休日)
① 車種別 OD 表
② 車種別積載品目別貨物 OD 表
③ 車種別運行目的別旅客 OD 表
4) 発生集中交通量集計 (平日・休日)
① 車種別業態別発生集中交通量表
② 車種別 (貨物車類) 業種別発生集中交通量表
③ 車種別業態別積載品目別貨物発着トリップエンド数及びトン数表
④ 車種別運行目的別旅客発着トリップエンド数及び人数表
⑤ 車種別時間帯別運行目的別発生交通量表
⑥ 車種別 (自家用) 時間帯別発生交通量表
5) 運行原単位集計 (平日・休日)
① 車種別業態別トリップ回数分布表
② 車種別 (貨物車類) 業種別平均トリップ回数表
③ 車種別業態別走行キロ数分布表
④ 車種別 (貨物車類) 業種別平均走行キロ数表
6) その他集計 (平日・休日)
① 車種別業態別トリップ長分布表
② 車種別運行目的別トリップ長分布表
③ 車種別 (貨物車類) 業態別積載品目別トリップ長分布表
④ 車種別トリップ長別高速道路利用率表
⑤ 車種別運行目的別高速道路利用率表
⑥ 車種別 (貨物車類) 業態別積載品目別積載率表
⑦ 車種別 (貨物車類) 業態別トリップ長別平均積載量及び実車率表
⑧ 車種別 (貨物車類) 業態別高速道路利用の有無別平均積載量及び実車率表
⑨ 車種別ゾーン内々交通比率集計表
⑩ 車種別 (自家用) 運行目的別駐車場所別トリップ数表
⑪ 車種別業態別台数、トリップ数、平均トリップ数、台キロ数及び平均走行キロ数表
⑫ 車種別路側 OD 調査・オーナーインタビュー OD 調査対比表
⑬ 車種別年齢別性別トリップ回数分布表
⑭ 車種別年齢別性別走行キロ分布表
7) 平・休日対比集計
① 車種別業態別トリップ回数対比表
② 車種別 (貨物車類) 業種別平均トリップ回数対比表
③ 車種別業態別走行キロ数対比表
④ 車種別 (貨物車類) 業種別平均走行キロ数対比表

七〇千トリップエンドであり、前回の昭和六〇年度調査の一・一一二倍となっている。乗用車、貨物車とも伸び率は、昭和五五年度から六〇年度の伸びに比べて、やや低くなっている。

車種別の伸び率の推移に注目すると、昭和五二年度までは乗用車類の発生集中量の伸びが貨物車類を上回っていたが、近年においては、貨物車類

の伸びが乗用車類を上回っていることが分かる。これは、ジャスト・イン・タイムに代表される物流サービスの高度化に伴う貨物車のトリップ数の増加が表れたものとみられるが、今回の調査では、貨物車類の伸び率がやや低下しており、特に小型貨物車の発生集中交通量はほぼ横ばいとなっている。

表 8 発生集中交通量の推移

(単位：千トリップエンド/日)

	S.46		S.49		S.52		S.55		S.60		H.2	
		伸び率		伸び率		伸び率		伸び率		伸び率		伸び率
乗用車	63,033	74,989	1.190	104,845	1.398	117,335	1.119	135,421	1.154	150,349	1.110	
バス	1,879	2,802	1.491	2,649	0.945	2,725	1.029	2,750	1.009	3,015	1.096	
乗用車類計	64,911	77,790	1.198	107,494	1.382	120,060	1.117	138,170	1.151	153,363	1.110	
小型貨物	39,173	39,451	1.007	55,021	1.395	63,117	1.147	79,276	1.256	86,312	1.089	
普通貨物	8,454	7,607	0.900	9,722	1.278	10,813	1.112	11,937	1.104	15,495	1.298	
貨物車類計	47,627	47,058	1.988	64,743	1.376	73,930	1.142	91,213	1.234	101,807	1.116	
合計	112,538	124,848	1.109	172,237	1.380	193,990	1.126	229,383	1.182	255,170	1.112	

3 平均トリップ長(表9)

平成二年度の平均トリップ長は、全車平均で一、八kmとなっており、昭和六〇年度の一二、三kmから四・一%の減少となっている。車種別にみると軒並み減少している中で、営業用バスのトリップ長が二・四倍の伸びを示している。これは、近年の都市間高速バス路線の増加等の影響と考えられる。

また、営業用乗用車と軽貨物車のトリップ長が著しく減少しており、タクシー、ハイヤーの短距離での利用や軽貨物車での短距離輸送が増加していることを表している。

4 平均走行キロ数(表10)

平成二年度の平均走行キロ数は、一日一台あたり三七、一kmと昭和六〇年度の三九、七kmから約六・五%減少している。

車種別にみると、比較的走行キロが長い普通貨物車が、一三〇、九kmから一一八、九kmと大幅に減少している他、バスと特殊車を除いては全て減少している。

また、バスについては自家用、営業用とも増加しており、全体としては二五%以上の増加を示している。これは、比較的走行距離の長い営業用バスについて、平均走行キロの伸びが著しいこと

表9 平均トリップ長

(単位: km/トリップ・日)

		S.46		S.49		S.52		S.55		S.60		H.2	
			伸び率		伸び率		伸び率		伸び率		伸び率		
乗用車類	軽乗用車	8.2	9.1	1.110	8.4	0.923	8.2	0.976	8.4	1.024	8.2	0.976	
	乗用車	自家用	—	10.4	—	11.3	1.087	11.1	0.982	11.4	1.027	11.2	0.982
		営業用	—	—	—	4.9	—	5.8	1.184	7.9	1.362	5.4	0.684
		計	8.5	—	—	10.2	—	10.4	1.020	11.0	1.058	10.7	0.973
	バス	自家用	—	14.8	—	17.9	1.209	13.9	0.777	15.4	1.108	14.3	0.929
		営業用	—	—	—	24.6	—	12.1	0.492	12.2	1.008	29.6	2.426
		計	12.5	—	—	22.6	—	12.6	0.558	13.0	1.032	25.4	1.954
小計	8.5	—	—	10.3	—	10.3	1.000	10.9	1.058	10.9	1.000		
貨物車類	軽貨物車	6.4	7.6	1.188	6.9	0.908	7.0	1.014	9.9	1.414	7.8	0.788	
	小型貨物車	自家用	—	12.2	—	11.4	0.934	11.5	1.009	12.9	1.122	12.6	0.977
		営業用	—	—	—	17.8	—	19.0	1.067	21.0	1.105	19.3	0.919
		計	9.5	—	—	11.6	—	11.7	1.009	13.1	1.120	12.9	0.985
	貨客車	10.0	13.1	1.310	11.9	0.908	12.4	1.042	14.9	1.202	14.6	0.980	
	普通貨物車	自家用	—	28.1	—	21.5	0.765	21.2	0.986	22.1	1.042	20.7	0.937
		営業用	—	—	—	45.7	—	49.1	1.074	52.6	1.071	48.8	0.928
		計	21.8	—	—	29.9	—	31.5	1.054	35.0	1.111	33.3	0.951
特種車	15.1	19.0	1.258	20.4	1.074	19.8	0.971	22.2	1.121	22.0	0.991		
小計	10.8	—	—	12.9	—	13.0	0.008	14.3	1.100	13.1	0.916		
合計	9.5	—	—	11.4	—	11.4	1.000	12.3	1.079	11.8	0.959		

注1) 伸び率は、前年度に対する伸びである。 注2) 昭和49年度は、自家用車のみで集計したものである。

表 10 平均走行キロ数

(単位：Km/台・日)

		S.46	S.49		S.52		S.55		S.60		H.2		
				伸び率		伸び率		伸び率		伸び率		伸び率	
乗用車類	軽乗用車	27.7	24.3	0.877	24.2	0.996	24.0	0.992	24.1	1.004	23.6	0.979	
	乗用車	自家用	40.5	35.6	—	33.1	0.930	32.8	0.991	33.5	1.021	31.8	0.949
		営業用	244.4	—	—	234.6	—	236.1	1.006	219.1	0.928	214.1	0.977
		計	49.7	—	—	33.0	—	36.0	1.091	36.0	1.000	33.7	0.936
	バス	自家用	51.8	58.9	—	58.4	0.992	60.3	1.033	65.5	1.086	67.9	1.037
		営業用	208.7	—	—	198.2	—	208.3	1.051	219.0	1.051	248.4	1.134
		計	87.3	—	—	84.7	—	84.4	0.996	97.5	1.155	122.3	1.254
	小計		44.6	—	—	35.5	—	35.1	0.989	35.4	1.009	33.7	0.952
	貨物車類	軽貨物車	23.6	26.5	1.123	25.4	0.958	26.4	1.039	26.9	1.019	24.3	0.903
		小型貨物車	自家用	46.2	44.5	—	43.6	0.980	45.8	1.050	46.9	1.024	45.9
営業用			91.0	—	—	108.7	—	97.7	0.899	104.2	1.067	100.8	0.967
計			47.6	—	—	44.8	—	46.9	1.047	48.2	1.028	47.1	0.977
貨客車		50.6	46.0	0.909	45.2	0.983	48.3	1.069	50.8	1.052	49.6	0.976	
普通貨物車		自家用	90.8	83.5	—	78.8	0.944	83.2	1.056	80.6	0.969	70.2	0.871
		営業用	153.1	—	—	173.0	—	186.3	1.077	205.8	1.105	196.6	0.955
		計	118.8	—	—	106.7	—	119.3	1.118	130.9	1.097	118.9	0.908
特種車		78.0	69.6	0.892	79.7	1.145	79.4	0.996	89.5	1.127	90.5	1.011	
小計		48.7	—	—	47.1	—	49.3	1.047	46.4	0.941	42.3	0.912	
合計		47.6	—	—	39.8	—	40.3	1.013	39.7	0.985	37.1	0.935	

注 1) 伸び率は、前年度に対する伸びである。注 2) 昭和 49 年度は、自家用車のみで集計したものである。

注 3) 運休車を除いて集計したものである。

表 11 平均トリップ回数

(単位：回/台・日)

		S.46	S.49		S.52		S.55		S.60		H.2		
				伸び率		伸び率		伸び率		伸び率		伸び率	
乗用車類	軽乗用車	2.7	2.6	0.963	3.1	1.192	3.0	0.968	3.0	1.000	3.0	1.000	
	乗用車	自家用	3.1	2.8	0.903	3.0	1.071	3.0	1.000	3.0	1.000	2.9	0.967
		営業用	50.0	—	—	52.6	—	52.3	0.994	48.1	0.920	44.4	0.923
		計	5.4	—	—	3.9	—	3.7	0.949	3.6	0.973	3.3	0.917
	バス	自家用	4.2	3.9	0.929	4.8	1.231	4.5	0.938	5.3	1.178	5.0	0.943
		営業用	5.2	—	—	6.3	—	5.6	0.889	7.3	1.304	5.6	0.767
		計	4.4	—	—	5.1	—	4.7	0.922	5.7	1.213	5.3	0.930
	小計		4.6	—	—	3.8	—	3.7	0.974	3.6	0.973	3.3	0.917
	貨物車類	軽貨物車	3.5	3.3	0.943	3.7	1.121	3.8	1.027	3.5	0.921	3.1	0.886
		小型貨物車	自家用	3.7	3.4	0.919	3.9	1.147	3.9	1.000	3.8	0.974	3.6
営業用			6.3	—	—	6.6	—	5.6	0.848	7.3	1.304	5.8	0.795
計			3.8	—	—	4.0	—	3.9	0.975	3.9	1.000	3.6	0.923
貨客車		3.7	3.5	0.946	4.0	1.143	4.1	1.025	4.0	0.976	3.7	0.925	
普通貨物車		自家用	3.8	3.7	0.974	4.1	1.108	4.2	1.024	4.0	0.952	3.7	0.925
		営業用	5.0	—	—	5.0	—	4.4	0.880	4.9	1.114	4.6	0.939
		計	4.3	—	—	4.4	—	4.3	0.977	4.3	1.000	4.0	0.930
特種車		4.3	4.1	0.953	4.5	1.098	4.4	0.978	4.6	1.045	4.3	0.935	
小計		3.7	—	—	4.0	—	4.0	1.000	3.8	0.950	3.4	0.895	
合計		4.2	—	—	3.9	—	3.8	0.974	3.6	0.947	3.3	0.917	

表 12

①トリップ長分布の推移（乗用車類計）

（単位：千トリップ）

トリップ長 (km)	S.46		S.49			S.52			S.55			S.60			H.2		
	構成比		構成比	前回比		構成比	前回比		構成比	前回比		構成比	前回比		構成比	前回比	
0～30 未満	30,934	95.4	36,345	94.0	1.175	46,478	93.6	1.279	50,765	93.8	1.092	59,215	93.4	1.166	66,499	93.1	1.123
30～50 〃	920	2.8	1,650	4.3	1.794	2,014	4.1	1.220	2,207	4.1	1.096	2,713	4.3	1.229	3,135	4.4	1.156
50～100 〃	413	1.3	444	1.1	1.075	870	1.8	1.961	859	1.6	0.987	1,088	1.7	1.226	1,351	1.9	1.242
100～300 〃	144	0.4	191	0.5	1.329	278	0.6	1.457	245	0.5	0.879	332	0.5	1.355	428	0.6	1.289
300～600 〃	13	0.0	17	0.0	1.271	22	0.0	1.317	18	0.0	0.829	27	0.0	1.500	36	0.1	1.333
600 以上	3	0.0	2	0.0	0.701	6	0.0	2.708	5	0.0	0.873	6	0.0	1.200	9	0.0	1.500
合 計	32,426	100.0	38,649	100.0	1.192	49,668	100.0	1.285	54,099	100.0	1.089	63,381	100.0	1.172	71,459	100.0	1.120

②トリップ長分布の推移（貨物車類計）

（単位：千トリップ）

トリップ長 (km)	S.46		S.49			S.52			S.55			S.60			H.2		
	構成比		構成比	前回比		構成比	前回比		構成比	前回比		構成比	前回比		構成比	前回比	
0～30 未満	22,213	93.3	21,440	90.9	0.965	29,190	90.5	1.361	33,404	90.7	1.144	41,511	91.2	1.243	46,004	91.1	1.108
30～50 〃	861	3.6	1,339	5.7	1.554	1,693	5.3	1.265	1,912	5.2	1.129	2,268	5.0	1.186	2,501	5.0	1.103
50～100 〃	483	2.0	516	2.2	1.068	943	2.9	1.827	1,045	2.8	1.109	1,204	2.6	1.152	1,321	2.6	1.097
100～300 〃	194	0.8	248	1.1	1.281	367	1.1	1.479	388	1.1	1.059	453	1.0	1.168	553	1.1	1.221
300～600 〃	36	0.1	39	0.2	1.103	46	0.1	1.169	58	0.2	1.257	73	0.2	1.259	107	0.2	1.466
600 以上	10	0.0	8	0.0	0.823	12	0.0	1.540	20	0.1	1.636	25	0.1	1.250	26	0.1	1.040
合 計	23,797	100.0	23,591	100.0	0.991	32,252	100.0	1.367	36,828	100.0	1.142	45,534	100.0	1.236	50,512	100.0	1.109

③トリップ長分布の推移（全車計）

（単位：千トリップ）

トリップ長 (km)	S.46		S.49			S.52			S.55			S.60			H.2		
	構成比		構成比	前回比		構成比	前回比		構成比	前回比		構成比	前回比		構成比	前回比	
0～30 未満	53,147	94.5	57,785	92.8	1.087	75,669	92.4	1.309	84,169	92.6	1.112	100,726	92.5	1.197	112,503	92.2	1.117
30～50 〃	1,781	3.2	2,990	4.8	1.678	3,707	4.5	1.240	4,119	4.5	1.111	4,981	4.6	1.209	5,636	4.6	1.131
50～100 〃	896	1.6	960	1.5	1.071	1,813	2.2	1.889	1,904	2.1	1.051	2,292	2.1	1.204	2,672	2.2	1.166
100～300 〃	337	0.6	439	0.7	1.301	645	0.8	1.469	633	0.7	0.981	785	0.7	1.240	981	0.8	1.250
300～600 〃	49	0.1	56	0.1	1.148	68	0.1	1.213	76	0.1	1.119	100	0.1	1.316	143	0.1	1.430
600 以上	13	0.0	10	0.0	0.795	18	0.0	1.783	25	0.0	1.395	31	0.0	1.240	35	0.0	1.129
合 計	56,223	100.0	62,239	100.0	1.107	81,920	100.0	1.316	90,927	100.0	1.110	108,915	100.0	1.197	121,971	100.0	1.120

表 13 全国 15 ブロック別 OD 表 (トリップ/日)

O	D 年度	ブロック															全国計	伸び率
		北海道	北東北	南東北	関東内陸	関東臨海	東 京	北 陸	近畿内陸	近畿臨海	山 陰	山 陽	四 国	北九州	南九州	沖 縄		
北海道	46	3,284,041	324	142	95	341	119	49	54	162	1	41	20	24	14	—	3,285,427	—
	49	3,699,800	605	324	176	776	161	55	72	279	7	24	45	25	16	0	3,702,395	1.13
	52	5,912,305	703	451	228	1,247	138	74	96	340	5	34	48	43	39	1	5,915,752	1.60
	55	6,484,343	622	462	175	1,113	237	66	92	407	8	31	45	40	26	0	6,487,711	1.10
	60	7,052,136	552	583	249	1,182	297	106	62	558	15	30	64	38	11	2	7,055,885	1.09
H2	7,073,010	828	403	237	1,220	235	71	47	204	8	34	29	42	26	1	7,074,834	1.00	
北東北	46	1,708,630	14,464	14,464	514	1,903	213	76	42	100	3	18	4	24	6	—	1,726,321	—
	49	1,980,747	21,339	21,339	779	2,529	189	102	41	103	8	18	17	19	9	0	2,006,503	1.16
	52	2,942,687	23,715	23,715	999	3,305	280	104	28	163	5	40	29	42	16	1	2,972,117	1.48
	55	3,713,331	29,888	29,888	1,216	3,923	311	110	30	242	6	31	15	37	16	0	3,749,318	1.26
	60	4,368,486	35,172	35,172	1,459	4,576	427	184	30	144	3	33	56	34	23	6	4,411,185	1.18
H2	4,588,818	39,931	39,931	1,653	4,869	804	194	99	342	11	58	94	69	61	1	4,613,245	1.05	
南東北	46	3,660,682	17,493	10,260	978	2,686	146	630	14	61	30	48	18	—	—	3,707,652	—	
	49	3,923,068	22,252	13,476	1,289	3,212	133	591	17	82	55	90	29	3	—	4,985,960	1.68	
	52	6,000,302	25,213	16,927	1,570	3,519	199	779	16	81	70	56	57	1	—	6,072,956	1.52	
	55	7,562,149	26,541	16,867	1,626	3,930	189	835	40	65	43	65	46	1	—	7,142,708	1.18	
	60	8,557,749	35,937	22,918	2,360	4,682	353	1,380	25	165	139	69	47	4	—	8,659,583	1.21	
H2	9,692,101	55,669	27,378	3,969	5,838	587	2,004	27	376	204	217	65	2	—	9,761,156	1.13		
関東内陸	46	3,714,115	173,571	173,571	14,915	991	399	1,401	23	199	90	110	38	—	—	3,923,894	—	
	49	4,388,143	219,983	20,365	1,285	520	212	1,760	22	212	126	144	57	1	—	4,655,825	1.19	
	52	7,035,807	289,977	22,074	1,336	526	1,433	34	218	114	159	60	60	0	—	7,378,178	1.58	
	55	8,579,837	312,005	22,838	1,270	766	1,954	38	274	181	223	68	38	1	—	8,557,207	1.21	
	60	10,677,101	421,549	29,860	2,265	1,044	2,783	78	330	474	118	65	0	0	—	11,143,302	1.25	
H2	11,712,127	524,946	43,552	2,911	1,202	4,625	124	806	422	537	183	1	1	—	12,025,615	1.08		
関東臨海	46	11,361,219	45,691	998	1,514	5,308	100	823	362	605	220	—	—	—	—	11,602,815	—	
	49	12,823,765	52,654	4,612	1,559	6,412	107	803	447	737	324	3	13,122,992	—	—	13,122,992	1.13	
	52	16,257,345	58,172	1,445	1,331	3,764	91	592	532	789	356	1	16,635,874	—	—	16,635,874	1.27	
	55	16,874,505	67,947	1,810	1,177	5,177	125	1,019	793	793	344	3	17,287,321	—	—	17,287,321	1.04	
	60	20,604,727	73,751	2,682	2,305	6,680	190	1,197	2,433	609	302	191	2	21,145,191	—	—	21,145,191	1.22
H2	23,423,855	89,746	3,232	3,718	9,449	372	2,773	1,750	1,678	688	2	23,763,544	—	—	23,763,544	1.12		
東 京	46	8,475,609	6,721	20,769	30,745	204	1,211	562	889	204	—	—	—	—	—	8,598,370	—	
	49	8,895,413	7,182	28,190	36,035	232	1,341	742	608	361	3	9,004,785	—	—	9,004,785	1.05		
	52	12,218,016	7,990	30,815	38,694	326	1,808	795	646	714	2	12,382,040	—	—	12,382,040	1.37		
	55	13,518,148	8,410	34,305	38,711	283	2,051	1,089	649	327	3	13,686,945	—	—	13,686,945	1.11		
	60	15,466,177	10,857	42,112	47,710	330	2,594	1,433	641	307	4	15,698,263	—	—	15,698,263	1.16		
H2	18,112,324	14,852	54,012	55,214	651	4,276	1,709	722	2	18,248,010	—	—	18,248,010	1.16				
北 陸	46	1,878,625	7,594	3,686	52	150	88	60	18	—	—	—	—	—	—	1,901,794	—	
	49	2,093,299	7,310	3,921	86	198	149	74	41	2	2,118,132	—	—	—	—	2,118,132	1.11	
	52	2,899,719	10,008	5,252	87	215	132	53	25	0	2,929,959	—	—	—	—	2,929,959	1.38	
	55	3,286,897	12,048	5,797	111	337	185	73	60	1	3,320,362	—	—	—	—	3,320,362	1.13	
	60	3,811,885	14,185	6,045	134	380	236	79	31	0	3,853,511	—	—	—	—	3,853,511	1.15	
H2	4,534,532	18,076	6,574	191	662	338	246	78	2	4,560,884	—	—	—	—	4,560,884	1.18		
近畿内陸	46	2,257,630	207,484	481	847	204	1,211	562	889	204	—	—	—	—	—	2,497,700	—	
	49	2,306,924	204,363	553	1,179	644	336	150	7	2,551,981	—	—	—	—	—	2,551,981	1.02	
	52	3,109,937	274,166	639	1,226	791	457	160	0	3,430,379	—	—	—	—	—	3,430,379	1.34	
	55	3,544,816	277,410	601	1,538	850	468	137	3	3,875,073	—	—	—	—	—	3,875,073	1.13	
	60	4,159,660	302,291	767	1,781	1,243	360	182	4	4,556,265	—	—	—	—	—	4,556,265	1.19	
H2	4,748,971	390,477	827	3,097	1,324	858	328	0	4,984,920	—	—	—	—	—	4,984,920	1.09		
近畿臨海	46	6,438,733	3,309	13,908	4,436	1,583	667	—	—	—	—	—	—	—	—	6,712,152	—	
	49	7,163,352	4,667	15,563	6,155	2,287	1,047	4	7,444,739	—	—	—	—	—	—	7,444,739	1.11	
	52	8,648,265	5,303	18,499	6,048	2,359	1,106	0	9,006,171	—	—	—	—	—	—	9,006,171	1.21	
	55	9,548,776	6,123	20,466	7,820	2,081	978	149	9,916,826	—	—	—	—	—	—	9,916,826	1.10	
	60	11,055,611	7,343	23,998	12,459	2,411	858	388	11,680,449	—	—	—	—	—	—	11,680,449	1.15	
H2	12,434,995	8,136	32,144	11,882	3,699	1,463	2	12,698,897	—	—	—	—	—	—	12,698,897	1.09		
山 陰	46	660,837	179	655	325	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	676,119	—	
	49	749,617	15,775	219	415	121	1	771,867	—	—	—	—	—	—	—	771,867	1.14	
	52	954,388	17,582	233	550	78	0	979,337	—	—	—	—	—	—	—	979,337	1.27	
	55	1,316,569	20,693	345	553	97	0	1,344,592	—	—	—	—	—	—	—	1,344,592	1.37	
	60	1,559,377	23,880	330	726	145	0	1,583,797	—	—	—	—	—	—	—	1,583,797	1.16	
H2	1,732,593	28,575	531	902	151	0	1,752,856	—	—	—	—	—	—	—	1,752,856	1.12		
山 陽	46	3,536,497	3,401	15,220	630	—	—	3,583,478	—	—	—	—	—	—	—	3,583,478	—	
	49	3,483,173	4,146	21,028	992	1	3,544,535	—	—	—	—	—	—	—	—	3,544,535	0.99	
	52	4,626,251	4,334	24,794	1,053	1	4,696,728	—	—	—	—	—	—	—	—	4,696,728	1.33	
	55	5,163,489	5,464	26,270	901	1	5,242,670	—	—	—	—	—	—	—	—	5,242,670	1.12	
	60	6,158,533	9,047	31,920	1,251	2	6,225,191	—	—	—	—	—	—	—	—	6,225,191	1.16	
H2	6,506,473	8,411	40,125	2,092	0	6,586,463	—	—	—	—	—	—	—	—	6,586,463	0.95		
四 国	46	1,972,549	596	197	—	—	—	1,982,936	—	—	—	—	—	—	—	1,982,936	—	
	49	2,269,299	848	490	25	2,283,053	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,283,053	1.15	
	52	3,128,619	824	452	0	3,143,021	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,143,021	1.38	
	55	3,734,690	1,020	513	0	3,753,058	—											

が大きく影響したものとみられる。

5 平均トリップ回数(表11)

平均トリップ回数は、全車種平均で一日一台あたり三・三回と昭和六〇年度の三・六回から若干減少しており、調査を重ねるたびに減少を続けている。

これには、免許保有率の上昇、保有台数の増加等に象徴されるように自動車の利用が一般的になり、一台あたりの利用頻度が低下しているという背景があると思われる。

また、営業用のバス・小型貨物車の減少幅が特に大きい、これらは昭和五五年度から六〇年度にかけてはトリップ数が一時的に大きく増加していた車種であり、ほぼ昭和五五年度並に戻った形になっている。

6 トリップ長分布(表12)

平成二年度のトリップ長分布について昭和六〇年度と比較を行うと、五〇km以上の中長距離トリップの伸びが大きくなっている。

7 ブロック間OD(表13)

平成二年度のブロック間交通量の状況を昭和六〇年度と比較すると、全体的に発生集中交通量は増加している(ブロックの区分については表14)。

その内訳についてみると、ブロック間のトリップ数の増加が内々トリップの増加率に比べて大きく、自動車交通による交流範囲の拡大を表している。

このことは、先にみてきた平均トリップ長の減少とは矛盾した現象のようにも見えるが、短距離トリップは長距離トリップに比べて圧倒的に絶対数が多いため、平均トリップ長では短距離トリップが一層短距離化している影響が主に表れたのであり、一方では長距離トリップの占める割合も増大しているとみることができている。

このように都市内で、より短距離での自動車利用が増加している一方、全国にわたる長距離の自動車交通が増加していることは、自動車交通需要の多様化の一端とみることができよう。

この状況において円滑な自動車交通を維持するためには、特性の異なる交通の混在を防ぐよう、道路の機能分化を進めてゆく必要がある。

次に、このOD表から、大まかではあるが地域間の自動車利用を比較してみた。表15に各ブロックにおける発生集中量の全国値に対するシェアを示す。

表 14 ブロック区分

No	ブロック名	都道府県名
1	北海道	北海道
2	北東北	青森県、岩手県、秋田県
3	南東北	宮城県、山形県、福島県、新潟県
4	関東内陸	茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、長野県
5	関東臨海	埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
6	東海	静岡県、岐阜県、愛知県、三重県
7	北陸	富山県、石川県、福井県
8	近畿内陸	滋賀県、京都府、奈良県
9	近畿臨海	大阪府、兵庫県、和歌山県
10	山陰	鳥取県、島根県
11	山陽	岡山県、広島県、山口県
12	四国	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
13	北九州	福岡県、佐賀県、長崎県、大分県
14	南九州	熊本県、宮崎県、鹿児島県
15	沖縄	沖縄県

表 15 各ブロックの発生集中量が全国に占める割合

	49	52	55	60	H2	人口	自動車保有台数
北海道	5.9%	6.9%	6.7%	6.2%	5.5%	4.6%	4.8%
北東北	3.2	3.5	3.9	3.8	3.6	3.3	3.4
南東北	6.4	7.1	7.4	7.6	7.7	4.5	4.6
関東内陸	7.5	8.6	9.2	9.7	9.7	7.9	10.1
関東臨海	21.0	19.3	17.8	20.2	18.9	25.7	21.6
東海	14.4	14.4	14.1	13.7	14.4	11.5	13.5
北陸	3.4	3.4	3.4	3.4	3.6	3.9	4.3
近畿内陸	4.1	4.0	4.0	4.0	4.1	4.9	4.7
近畿臨海	11.9	10.5	10.2	10.2	10.2	12.3	10.2
山陰	1.2	1.1	1.4	1.4	1.4	1.1	1.2
山陽	5.7	5.5	5.4	5.4	5.2	5.1	5.5
四国	3.7	3.6	3.9	3.8	3.7	3.4	3.7
北九州	7.3	7.6	7.7	7.6	7.4	6.9	6.8
南九州	4.3	4.7	4.9	4.9	4.5	3.9	3.8
沖縄	1.2	1.1	1.2	1.1	1.3	1.0	1.0

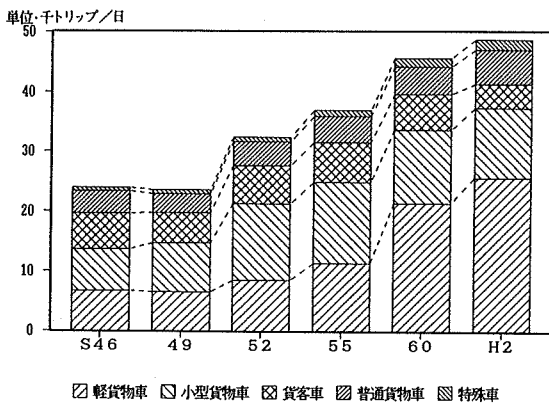


図 4 貨物車種の車種別トリップ数の推移

やはり、関東臨海、東海、近畿臨海の太平洋ベルト地帯のシェアが大きいが、平成二年度データと人口、あるいは自動車保有台数との比較を行うと、これら都市圏では人口の割に発生集中量が小さいことが分かる。このような大都市圏では、地方圏に比べて営業用車の占める比率が高いことも合わせて考えると、大都市圏における家用車の一定期間あたりの利用回数は全国平均に対してかなり低い値をとるであろうことが予想される。

また、自動車保有台数についても都市圏ではト

リップ数に比べて大きめのシェアを持っており、車を持っていない人でもあまり使わないという状況を示している。

これらは主に大都市圏においては公共交通機関が整備され、特に通勤通学目的等では、それらが十分に活用されているためと思われるが、このような状況を示す地域では、道路整備のあり方として、公共交通機関との連携を強化した輸送体系を確保することが重要である。また、公共交通の整備が比較的進んでいない地方圏では、各地域にお

けるそれぞれの交通需要に対応した体系的な道路整備が必要である。

8 貨物輸送の実態 (表16)

貨物車種のトリップ数は平成二年度では四八、六四二トリップ/日で、昭和六〇年度の一・〇六七倍となっており、経年的には増加が続いている。全自動車交通量に占める割合は、発生集中量で四〇%となっており、さらに増加傾向にある。貨物車種の車種別内訳をみると、軽貨物車のト

リップ数が急激に増加しており、平成二年度のシェアは五二・六%となっている。他の貨物車種のトリップ数は昭和六〇年度までは増加が続いていたが、平成二年度においては、やや落ち着いている(図4)。

輸送トン数については堅調に伸びており、中で

も普通貨物車がシェアを伸ばして六五・一%、特種車も急激にシェアを伸ばして二〇・二%に達している。しかし、トリップ数で急激にシェアを伸ばしている軽貨物車と小型貨物車は、反面、輸送トン数ではそれぞれ二・七%、一一・〇%と減少している

る(図5)。次に輸送効率を表す平均輸送トン数は、全体で〇、四〇トン/トリップであり、昭和六〇年度から横ばい、車種別にみると全体的に低下している。品目別にみると農水産品の輸送量が減少しており、一方で加工製品の伸びが著しい。また、空車

表 16 車種別貨物品目別輸送トン数①

車種	項目	年度	品目別内容					合計	シェア(%)
			空車	農水産品	原材料	加工製品	日用雑貨		
軽貨物車	トリップ数(A) (千トリップ/日)	46	3,780	427	336	1,198	1,005	6,746	28.3
		49	3,354	564	520	1,041	1,041	6,520	27.7
		52	4,693	1,028	105	1,065	1,594	8,485	26.2
		55	6,678	1,155	148	1,552	1,809	11,342	30.7
		60	14,339	1,503	171	2,163	3,158	21,334	46.8
		H2	18,860	1,498	148	2,041	3,014	25,561	52.6
	輸送トン数(B) (千トン/日)	46		118	101	309	272	800	6.8
		49		152	129	215	201	697	5.2
		52		168	16	101	134	419	2.9
		55		165	20	142	144	471	2.7
		60		192	23	169	214	598	3.3
		H2		172	19	162	184	537	2.7
	B/A (トン/トリップ)	46		0.28	0.30	0.26	0.27	0.12	
		49		0.27	0.25	0.21	0.19	0.11	
		52		0.16	0.15	0.09	0.08	0.05	
55			0.14	0.14	0.09	0.08	0.04		
60			0.13	0.13	0.08	0.07	0.03		
H2			0.12	0.13	0.08	0.06	0.02		
小型貨物車	トリップ数(A) (千トリップ/日)	46	3,123	430	633	1,524	1,159	6,869	28.8
		49	3,493	515	1,199	1,322	1,651	8,130	34.7
		52	5,989	992	374	2,482	2,854	12,691	39.2
		55	6,282	1,023	429	2,983	2,776	13,493	36.5
		60	5,737	912	361	2,752	2,593	12,355	27.1
		H2	5,703	773	300	2,556	2,400	11,733	24.1
	輸送トン数(B) (千トン/日)	46		349	572	1,015	836	2,772	23.7
		49		360	835	692	860	2,747	20.5
		52		460	270	870	1,036	2,636	18.5
		55		479	334	1,040	995	2,848	16.5
		60		407	269	923	891	2,490	13.7
		H2		316	224	839	773	2,153	11.0
	B/A (トン/トリップ)	46		0.81	0.90	0.67	0.72	0.40	
		49		0.70	0.70	0.52	0.52	0.34	
		52		0.46	0.72	0.35	0.36	0.21	
55			0.47	0.78	0.35	0.36	0.21		
60			0.45	0.75	0.34	0.34	0.20		
H2			0.41	0.75	0.33	0.32	0.18		
貨客車	トリップ数(A) (千トリップ/日)	46	3,941	148	187	906	794	5,976	25.1
		49	2,572	148	394	891	1,023	5,028	21.4
		52	3,774	291	57	997	1,220	6,339	19.6
		55	3,860	342	82	1,180	1,264	6,728	18.2
		60	3,371	278	43	1,053	1,204	5,949	13.0
		H2	2,449	143	25	652	691	3,961	8.1
	輸送トン数(B) (千トン/日)	46		79	150	425	369	1,023	8.8
		49		81	274	329	396	1,080	8.0
		52		47	18	119	147	331	2.3
		55		64	22	164	170	420	3.4
		60		51	11	118	145	325	1.8
		H2		24	9	84	88	205	1.0
	B/A (トン/トリップ)	46		0.53	0.80	0.47	0.46	0.17	
		49		0.55	0.70	0.37	0.39	0.21	
		52		0.16	0.32	0.12	0.12	0.05	
55			0.19	0.27	0.14	0.13	0.06		
60			0.18	0.26	0.11	0.12	0.05		
H2			0.17	0.34	0.13	0.13	0.05		

表 16 車種別貨物品目別輸送トン数②

車種	項目	年度	品目別内容					合計	シェア (%)
			空車	農水産品	原材料	加工製品	日用雑貨		
普通貨物車	トリップ数 (A) (千トリップ/日)	46	2,167	89	491	565	392	3,704	15.6
		49	1,181	114	723	401	682	3,101	13.2
		52	1,660	195	389	863	953	4,060	12.5
		55	1,647	259	497	1,020	934	4,357	11.8
		60	1,625	281	450	1,150	1,057	4,563	10.0
		H2	1,990	336	475	1,421	1,441	5,663	11.6
	輸送トン数 (B) (千トン/日)	46		257	2,540	1,976	1,314	6,087	52.1
		49		294	3,535	1,307	1,965	7,101	53.0
		52		539	2,363	2,750	3,418	9,070	63.9
		55		762	3,435	3,322	3,137	10,656	61.6
		60		784	3,107	3,878	3,788	11,557	63.3
		H2		778	3,382	4,614	4,026	12,800	65.1
	B/A (トン/トリップ)	46		2.88	5.18	3.50	3.35	1.64	
		49		2.58	4.89	3.26	2.88	2.29	
		52		2.76	6.08	3.19	3.59	2.23	
55			2.95	6.91	3.26	3.36	2.45		
60			2.79	6.90	3.37	3.58	2.53		
H2			2.31	7.12	3.25	2.79	2.26		
特殊車	トリップ数 (A) (千トリップ/日)	46	180	4	53	49	238	524	2.2
		49	296	10	108	74	216	704	3.0
		52	363	53	35	135	216	802	2.5
		55	444	40	61	232	275	1,052	2.8
		60	598	94	37	325	351	1,405	3.1
		H2	663	156	38	451	417	1,724	3.5
	輸送トン数 (B) (千トン/日)	46		13	334	310	354	1,011	8.6
		49		25	601	479	682	1,787	13.3
		52		84	311	685	689	1,769	12.4
		55		108	458	1,406	933	2,905	16.8
		60		137	328	1,718	1,080	3,263	17.9
		H2		248	241	2,305	1,158	3,952	20.1
	B/A (トン/トリップ)	46		3.45	2.18	6.35	1.49	1.93	
		49		2.58	1.83	6.45	3.16	2.54	
		52		1.58	3.10	5.09	3.19	2.21	
55			2.75	3.51	6.06	3.40	2.76		
60			1.46	8.86	5.29	3.08	2.32		
H2			1.59	6.38	5.11	2.77	2.29		
合計	トリップ数 (A) (千トリップ/日)	46	13,190	1,098	1,699	4,241	3,587	23,814	100.0
		49	10,895	1,350	2,942	3,730	4,613	23,529	100.0
		52	16,478	2,558	959	5,541	6,836	32,372	100.0
		55	18,910	2,818	1,216	6,966	7,056	36,965	100.0
		60	25,670	3,068	1,062	7,443	8,363	45,606	100.0
		H2	29,664	2,906	986	7,121	7,965	48,642	100.0
	輸送トン数 (B) (千トン/日)	46		815	3,697	4,034	3,144	11,689	100.0
		49		912	5,374	3,020	4,102	13,407	100.0
		52		1,297	2,978	4,524	5,424	14,222	100.0
		55		1,576	4,267	6,073	5,378	17,293	100.0
		60		1,571	3,738	6,806	6,118	18,233	100.0
		H2		1,540	3,875	8,004	6,228	19,647	100.0
	B/A (トン/トリップ)	46		0.74	2.18	0.95	0.88	0.49	
		49		0.68	1.83	0.81	0.89	0.57	
		52		0.51	3.10	0.82	0.79	0.44	
55			0.56	3.51	0.87	0.76	0.47		
60			0.51	3.52	0.91	0.73	0.40		
H2			0.53	3.93	1.12	0.78	0.40		
輸送トン数 伸び率	49/46		1.12	1.45	0.75	1.30	1.15		
	52/49		1.42	0.55	1.50	1.32	1.06		
	55/52		1.22	1.43	1.34	0.99	1.22		
	60/55		1.00	0.88	1.12	1.14	1.05		
	H2/60		0.98	1.04	1.18	1.02	1.08		

でのトリップが貨物車種の全トリップに占める割合が、昭和五五年度で五一・二%、昭和六〇年度五六・三%、平成二年度では六一・〇%と、急激に増加している。特に、軽貨物車のトリップに占める空車トリップの割合は、六七・二%（昭和六〇年度）から、七三・八%（平成二年度）と、非

常に大きい（図6）。これは、軽貨物車が必ずしも貨物輸送の用のみ使用されるわけではなく、乗用車代わりとして使用される場合も多いことも影響していると考えられる。全体として、本調査の結果からみた物流の傾向をまとめると、物流のトリップの増加、トリップ

長の短縮、輸送トン数の低下など、近年の物流輸送サービスの高度化による輸送の非効率化の状況がうかがえる。一方では、普通貨物車や特種車のトリップ数と輸送量の増加など、大型貨物の増加、貨物車の大型化による輸送の効率化といった面もみられ、二極化の様相を呈しているといえよう。

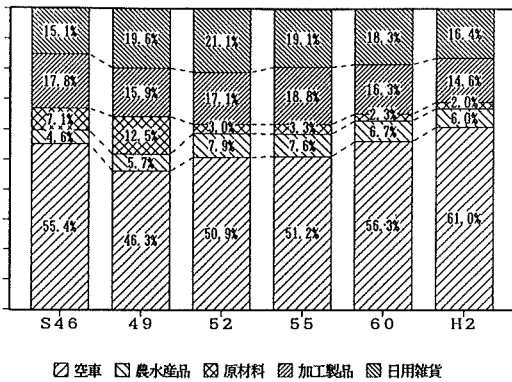


図6 貨物車品目別トリップシェア

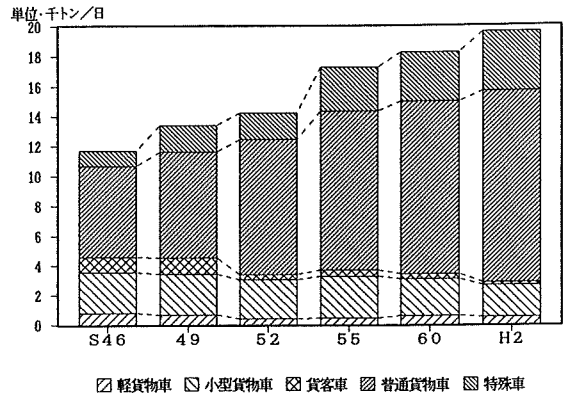


図5 貨物車の車種別輸送トン数の推移

9 旅客輸送（表17）

平成二年度の自動車による旅客トリップは、合計七六、四〇一トリップで、昭和六〇年度から約一割の増加となっている。

その内訳をみると、全旅客トリップの九二%を占めている乗用車によるトリップ数の伸びが、そのまま合計値に表れた形になっている。また、目的別にみると自家用目的（営業用以外）が全体で一五%以上の増加を示しており、出勤登校、社交娯楽、家事買物目的の交通が、それぞれ二〇%前後の増加となっている。一方、タクシーやハイヤーを主とする営業車の利用は減少している。

また、利用人数もトリップ数と同様の推移を見せているが、平均乗車人員（利用人数／トリップ数）については、バスで向上している以外は、総じて低下している。

旅客輸送についてまとめると、旅客用自動車の利用は全体として増加しているが、輸送人数の伸びが鈍くなっているにも関わらずトリップ数の増加は堅調で、輸送効率が低下している。車種別にみると、大多数を占めるマイカーの利用についてその傾向が顕著である。

目的別にみると、近年の余暇拡大や女性の社会進出などの風潮を反映してか、家事買物や社交娯楽といった私事目的が増えている。

10 休日交通

発生集中交通量について休日と平日の比較を行うと、全体量で三〇%減少しているが、貨物車の減少幅が五三%と大きく、乗用車類については一五%の減少に留まっている（表18）。

ブロック別OD（表19）についてみると、内々交通が全トリップに占める割合が、平日では九八・七%であるのに対し、休日では九八・一%とやや減少し、ブロック間のトリップの比率が大きくなっている。

個々のトリップの休日・平日比に注目してみると、内々交通で平日の七割前後、隣接ブロックへのトリップ数は平日の五割〜七割程度となっており、さらに遠距離ではさらに減少している。これは、比較的平日の長距離トリップが多い貨物車のトリップの減少が影響しているものとみられる。

次にトリップの目的別にみると、やはり社交娯楽や家事買物といった目的のトリップが多く、この二者で全体の四一・六%を占めている（図7）。

また、平均トリップ長が平日に比べかなり長くなっていること（表20）、平均走行キロで乗用車類が平日より多くなっていること（表21）、乗用車についてはトリップ数も平日に匹敵する量があること（表22）からも、休日交通が比較的長距離のレジャー交通が多いこと、さらに、休日の方が

表 17 車種別旅客目的別輸送人数表

		年 度	出勤登校	業 務	社交娯楽	家事買物	帰 宅 他	自家用計	営業用計	合 計
軽 乗 用 車	トリップ数(A) (千トリップ/ 日)	46	1,209	1,219	291	390	1,723	4,832	0	4,832
		49	1,445	1,094	209	395	1,855	4,998	1	4,999
		52	1,337	1,201	247	594	1,703	5,082	1	5,083
		55	1,133	1,087	217	568	1,548	4,553	1	4,554
		60	1,025	809	261	622	1,499	4,216	1	4,217
		H 2	1,168	802	319	758	1,675	4,742	2	4,755
	人 数(B) (千人/日)	46	1,476	1,573	513	660	2,212	6,434	0	6,434
		49	1,738	1,481	371	693	2,387	6,670	1	6,671
		52	1,573	1,528	444	1,027	2,246	6,818	0	6,818
		55	1,344	1,334	377	949	2,035	6,039	1	6,040
		60	1,187	1,008	447	1,023	1,974	5,639	2	5,641
		H 2	1,340	983	537	1,187	2,190	6,268	2	6,284
	B/A (人/トリップ)	46	1.22	1.29	1.77	1.69	1.28	1.33	1.63	1.33
		49	1.20	1.35	1.78	1.76	1.29	1.33	1.63	1.33
		52	1.18	1.27	1.80	1.73	1.32	1.34	1.39	1.34
55		1.19	1.23	1.74	1.67	1.31	1.33	1.34	1.33	
60		1.16	1.25	1.71	1.64	1.32	1.34	2.00	1.34	
H 2		1.15	1.23	1.68	1.57	1.31	1.32	1.19	1.32	
乗 用 車	トリップ数(A) (千トリップ/ 日)	46	3,059	6,322	1,111	1,022	5,174	16,688	10,000	26,688
		49	4,974	6,816	1,028	1,336	7,068	21,222	11,277	32,499
		52	8,632	10,554	2,025	3,322	11,264	35,797	11,545	47,342
		55	10,556	11,564	2,474	3,871	14,025	42,490	11,625	54,115
		60	12,574	13,285	3,399	5,283	17,538	52,079	11,414	63,493
		H 2	15,230	13,669	4,062	6,726	20,462	60,371	9,833	70,343
	人 数(B) (千人/日)	46	4,214	9,578	2,301	1,948	7,561	25,602	3,702	29,304
		49	6,327	10,345	1,958	2,393	9,566	30,589	9,918	40,507
		52	10,590	14,752	3,823	5,928	15,157	50,250	18,782	69,032
		55	12,753	15,779	4,490	6,753	18,524	58,299	19,814	78,113
		60	14,644	17,487	6,089	8,961	22,743	69,924	19,362	89,286
		H 2	17,467	17,516	6,984	10,786	25,901	78,993	16,726	95,900
	B/A (人/トリップ)	46	1.38	1.52	2.07	1.91	1.46	1.53	0.37	1.10
		49	1.27	1.52	1.91	1.79	1.35	1.44	0.88	1.25
		52	1.23	1.40	1.89	1.78	1.35	1.40	1.63	1.46
55		1.21	1.36	1.82	1.74	1.32	1.37	1.70	1.44	
60		1.16	1.32	1.79	1.70	1.30	1.34	1.70	1.41	
H 2		1.15	1.28	1.72	1.60	1.27	1.31	1.70	1.36	
バ ス	トリップ数(A) (千トリップ/ 日)	46	44	166	7	2	45	264	677	941
		49	37	213	6	1	42	299	1,103	1,402
		52	79	250	14	3	45	391	934	1,325
		55	66	247	17	2	42	374	989	1,363
		60	50	251	26	2	33	362	1,013	1,375
		H 2	69	268	25	4	40	410	891	1,303
	人 数(B) (千人/日)	46	540	1,994	114	18	336	3,002	8,651	11,653
		49	640	2,882	111	5	471	4,109	12,578	16,687
		52	1,316	2,831	245	12	486	4,890	27,193	32,083
		55	1,214	2,762	276	18	530	4,800	30,257	35,057
		60	956	3,111	437	22	419	4,945	31,825	36,770
		H 2	1,325	3,183	391	20	511	5,491	30,942	36,455
	B/A (人/トリップ)	46	12.38	12.04	16.29	9.95	7.48	11.37	12.78	12.48
		49	17.50	13.54	18.50	5.46	11.18	13.74	11.40	11.90
		52	16.75	11.33	17.50	4.04	10.77	12.51	29.11	24.21
55		18.58	11.19	16.24	7.24	12.59	12.83	30.59	25.72	
60		19.12	12.39	16.81	11.00	12.70	13.66	31.42	26.74	
H 2		19.24	11.88	15.78	5.20	12.81	13.39	34.73	27.98	
合 計	トリップ数(A) (千トリップ/ 日)	46	4,311	7,707	1,409	1,414	6,941	21,788	10,677	32,459
		49	6,455	8,123	1,243	1,732	8,965	26,518	12,380	38,898
		52	10,047	12,005	2,286	3,919	13,012	41,269	12,479	53,748
		55	11,755	12,898	2,708	4,441	15,615	47,417	12,615	60,032
		60	13,649	14,345	3,686	5,907	19,070	56,657	12,428	69,085
		H 2	16,467	14,739	4,407	7,487	22,177	65,524	10,726	76,401
	人 数(B) (千人/日)	46	6,229	13,145	2,927	2,624	10,109	35,034	12,353	47,387
		49	8,704	14,703	2,439	3,091	12,424	41,361	22,496	63,857
		52	13,479	19,110	4,511	6,967	17,888	61,955	45,975	107,930
		55	15,312	19,874	5,142	7,720	21,089	69,137	50,072	119,209
		60	16,787	21,606	6,973	10,006	25,136	80,508	51,189	131,697
		H 2	20,132	21,683	7,912	11,993	28,602	90,751	47,669	138,638
	B/A (人/トリップ)	46	1.44	1.71	2.08	1.86	1.46	1.61	1.16	1.46
		49	1.35	1.81	1.96	1.79	1.39	1.56	1.82	1.64
		52	1.34	1.59	1.97	1.78	1.37	1.50	3.68	2.01
55		1.30	1.54	1.90	1.74	1.35	1.46	3.97	1.99	
60		1.23	1.51	1.89	1.69	1.32	1.42	4.12	1.91	
H 2		1.22	1.47	1.80	1.60	1.29	1.39	4.44	1.81	
人数伸び率	49/46	1.40	1.12	0.83	1.18	1.23	1.18	1.82	1.35	
	52/49	1.55	1.30	1.85	2.25	1.44	1.50	2.04	1.69	
	55/52	1.14	1.04	1.14	1.11	1.18	1.12	1.09	1.10	
	60/55	1.10	1.09	1.36	1.30	1.19	1.16	1.02	1.10	
	H 2/60	1.20	1.00	1.13	1.20	1.14	1.13	0.93	1.05	

自家用車についてはかえって多く利用されていることがわかる。そして、これらのトリップの特徴として乗車人員が多いことが挙げられ、全トリップの平均で二・三七人／トリップと、平日（一人／トリップ）に比べ、かなり輸送効率が高くなっている。

休日交通についてまとめると、平日は業務・通勤といった比較的短いトリップが多くあるのに対して、休日にはレクリエーション目的の交通が増えるため、トリップ数では少なくなるものの、平

日よりも遠方へ出かけるトリップが乗用車を中心に大量に発生している（トリップ長分布の平日休日比較は表23）。

今後、予想される余暇活動の増大により、このような傾向は強まってゆくものとみられ、レクリエーションなトリップの特性にも配慮した道路整備の必要性が高まってくるものと思われる。

四 まとめ

以上が、平成二年度道路交通センサスの調査結

表 19 全国15ブロック別休日OD表（トリップ/日）

年度	北海道	北東北	南東北	北関東	関東内陸	関東臨海	東海	北陸	近畿内陸	近畿臨海	山陰	山陽	四国	北九州	南九州	沖縄	全国計
H2	5,234,933	318	250	122	680	119	43	50	404	1	30	44	86	19	0	5,237,099	
H2		3,364,823	25,393	892	3,029	343	83	50	211	2	37	22	38	25	0	3,395,164	
H2			7,158,719	33,513	19,136	1,250	3,112	209	726	16	145	58	88	31	0	7,242,301	
H2				9,004,642	270,460	30,878	1,771	813	1,490	27	217	115	201	91	0	9,343,885	
H2					15,404,369	48,303	978	1,126	2,877	115	891	369	756	214	1	15,731,582	
H2						11,649,153	11,109	38,171	31,579	237	1,282	550	343	216	0	11,822,289	
H2							3,035,629	13,100	4,288	57	179	91	74	30	0	3,073,415	
H2								3,141,741	166,893	662	1,326	546	198	80	0	3,383,223	
H2									7,541,770	5,258	17,640	5,208	1,117	436	0	7,771,957	
H2										1,218,882	21,743	272	511	56	0	1,249,043	
H2											4,631,030	5,145	21,932	828	0	4,702,837	
H2												3,622,399	774	315	0	3,640,280	
H2													6,606,197	46,868	5	6,680,320	
H2														4,292,976	13	4,343,922	
H2															1,159,959	1,159,977	
H2																88,757,294	

表 18 発生集中交通量

(単位：千トリップエンド/日)

	平日	休日	休日／平日
乗用車	150,349	127,658	0.85
バス	3,015	2,318	0.77
乗用車類計	153,363	129,975	0.85
小型貨物	86,312	44,494	0.52
普通貨物	15,495	3,045	0.20
貨物車類計	101,807	47,539	0.47
合計	255,170	177,515	0.70

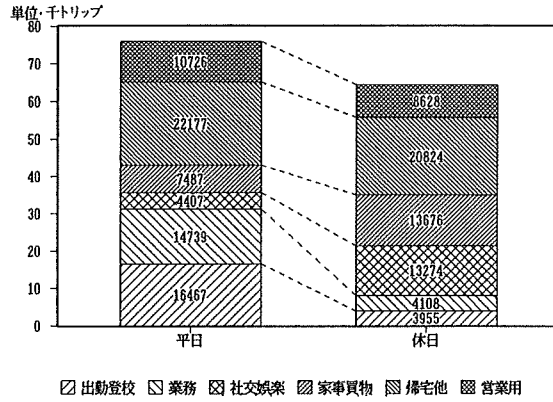


図 7 乗用車利用品目別トリップ数平日休日比較

表 21 平均走行キロ数

(単位：Km/台・日)

		平日	休日	休日/ 平日	
乗用車類	軽乗用車	23.6	30.4	1.29	
	乗用車	自家用	31.8	43.4	1.36
		営業用	214.1	226.3	1.06
		計	33.7	45.2	1.34
	バス	自家用	67.9	101.0	1.49
		営業用	248.4	347.7	1.40
計		122.3	249.1	2.04	
小計	33.7	45.3	1.34		
貨物車類	軽貨物車	24.3	24.9	1.02	
	小型貨物車	自家用	45.9	38.9	0.85
		営業用	100.8	82.1	0.81
		計	47.1	39.3	0.83
	貨客車	49.6	41.3	0.83	
	普通貨物車	自家用	70.2	58.8	0.84
		営業用	196.6	219.0	1.11
		計	118.9	99.6	0.84
特種車	90.5	82.7	1.02		
小計	42.3	32.3	0.76		
合計	37.1	41.4	1.12		

注1) 運休車を除いて集計したものである。

表 20 平均トリップ長

(単位：Km/トリップ・日)

		平日	休日	休日/ 平日	
乗用車類	軽乗用車	8.2	10.7	1.30	
	乗用車	自家用	11.2	15.2	1.36
		営業用	5.4	5.7	1.06
		計	10.7	14.5	1.36
	バス	自家用	14.3	28.7	2.01
		営業用	29.6	33.6	1.14
計		25.4	32.8	1.29	
小計	10.9	14.7	1.35		
貨物車類	軽貨物車	7.8	8.8	1.13	
	小型貨物車	自家用	12.6	13.5	1.07
		営業用	19.3	27.5	1.42
		計	12.9	13.7	1.06
	貨客車	14.6	17.8	1.22	
	普通貨物車	自家用	20.7	24.2	1.17
		営業用	48.8	85.3	1.75
		計	33.3	45.1	1.35
特種車	22.0	34.1	1.55		
小計	13.1	12.3	0.94		
合計	11.8	14.0	1.19		

表 23

①トリップ長分布 (乗用車類計)

(単位：千トリップ)

トリップ長 (km)	平日	休日	休日／平日
0～30 未満	66,499	53,642	0.81
30～50 〃	3,135	3,552	1.13
50～100 〃	1,351	2,412	1.79
100～300 〃	428	1,134	2.65
300～600 〃	36	70	1.94
600 以上	9	8	0.89
合計	71,459	60,818	0.85

②トリップ長分布 (貨物車類計)

(単位：千トリップ)

トリップ長 (km)	平日	休日	休日／平日
0～30 未満	46,004	21,610	0.47
30～50 〃	2,501	1,046	0.42
50～100 〃	1,321	572	0.43
100～300 〃	553	235	0.42
300～600 〃	107	48	0.45
600 以上	26	16	0.62
合計	50,512	23,527	0.47

③トリップ長分布 (全車計)

(単位：千トリップ)

トリップ長 (km)	平日	休日	休日／平日
0～30 未満	112,503	75,252	1.50
30～50 〃	5,636	4,598	1.23
50～100 〃	2,672	2,984	0.90
100～300 〃	981	1,369	0.72
300～600 〃	143	118	1.21
600 以上	35	23	1.52
合計	121,971	84,345	1.45

表 22 平均トリップ回数

(単位：回／台・日)

		平日	休日	休日／平日	
乗用車類	軽乗用車	3.0	2.9	0.97	
	乗用車	自家用	2.9	2.9	1.00
		営業用	44.4	45.6	1.03
		計	3.3	3.3	1.00
	バス	自家用	5.0	4.0	0.80
		営業用	5.6	7.1	1.27
計		5.3	5.8	1.09	
小計		3.3	3.3	1.00	
貨物車類	軽貨物車	3.1	2.8	0.90	
	小型貨物車	自家用	3.6	2.8	0.78
		営業用	5.8	4.5	0.78
		計	3.6	2.8	0.78
	貨客車		3.7	2.8	0.76
	普通貨物車	自家用	3.7	2.8	0.76
		営業用	4.6	3.9	0.85
		計	4.0	3.1	0.78
特種車		4.3	3.2	0.74	
小計		3.4	2.8	0.82	
合計		3.3	3.2	0.97	

注1) 運休車を除いて集計したものである。

果の概要である。

これらの個々のデータから現在の道路交通の姿を明確にまとめるのは容易ではないが、注目すべき点として次のようなことがいえるであろう。

まず第一に、交通の二極分化があげられる。すなわち、貨物車についての大型車による長距離輸送と、小型車による短距離輸送への分化、乗用車においては、極短距離の都市内トリップと長距離トリップへの分化、といった現象が調査回数を重ねるごとに明らかになってくる。

このようなニーズに応える道路整備とは、文中にも述べたとおり、道路の機能分化の推進が必要であり、具体的には、長距離トリップを快適にするための規格の高い道路ネットワークの強化や、市街地への通過交通の流入を排除するための環状道路の整備が例としてあげられる。

第二点として、乗用車、貨物車ともにみられる輸送効率の低下が挙げられる。つまり、実際に移動する人や物資に対して、自動車交通量が過剰に増加する傾向にある。

この点は、単に自動車交通の性質の変化としてだけではなく、エネルギー問題や環境問題にも関わってくる問題として捉える必要がある。よって、単に交通容量を増やして、増加し続ける交通量をさばくばかりでなく、自動車の効率的利用を促すような策を実施する必要がある。

最後に、今回の調査で明らかになった休日交通の量である。これについては、経年的変化を見ることはできないが、社会の動向を見ても増加傾向にあることは想像に難くない。

休日交通に対応した道路整備を考えるとき、景観や快適性に配慮することも必要であるが、観光等レジャー目的の交通には、平日には交通量が少ない観光地の道路に、一時に一方方向に集中するという特性があり、そのために発生する渋滞の対策も考慮せねばならないところである。

以上のように、現在の交通の質に対応するためには、まだ多くの課題が残されている。さらに、道路整備に求められる姿勢として、将来のニーズにも耐え得る道路づくりを考えていかねばならない。

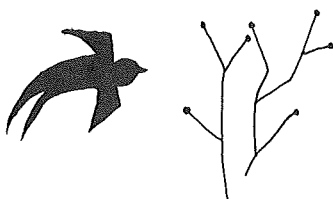
おわりに

以上が平成二年度の道路交通センサスの概要である。これだけの情報からでも道路交通の情勢について様々な見方をすることができよう。また、より詳細に集計分析を行うことにより、これまで欠けていた道路交通に対するニーズを発見できることもあり得る。

国土構造の変化、高齢化社会への移行、国民の価値観の多様化等を背景として、わが国の道路整備に対するニーズは、高度化、多様化の一途をた

どっている。そのニーズに対応するためには、道路交通の情勢を多面的に分析し、認識することが必要不可欠であり、道路交通センサスは、そのような要請に応え得るわが国唯一の総合的調査である。今後、さらに調査の高度化を目指すとともに、データを効果的に活用してゆくための努力が不可欠であろう。

本成果が各方面で幅広く活用されることを希望するものである。



道路サービス高度化に関する提言(下)として (POINT-UPプロジェクト)

建設省道路局企画課道路経済調査室

一 はじめに

自動車保有台数、免許取得人口が増加し、自動車の運転は生活そのものになり、道路は身近で不可欠なものになっている。道路サービスはこれまでハード中心に進められてきたが、これからは安心して快適に使えるソフト面でのサービスの向上が、より重要となってきた。

また、道路サービスの概念は時代とともに変わって行くものであり、二一世紀にふさわしい、人々にやさしい時代にふさわしい道路サービスのあり方の検討をしつつ道路整備を進める必要がある。

このような背景から、道路ユーザーにとってわかりやすく使いやすい道路のあり方を検討するための『道路サービス高度化懇談会(座長中村英

夫・東京大学工学部教授)』の設置経緯については、本誌九一年一二月号に説明したところである。

この『道路サービス高度化懇談会』は、平成三年一〇月に発足して以来、四回にわたる懇談を重ね、路線番号や案内標識等五項目を柱とする提言をまとめ、平成四年四月に道路局長に提出、引き続いて建設大臣に説明した。ユーザーの立場に立った道路案内システムのあり方を探ってきたものであり、ここに紹介をさせていただく。

この懇談会のメンバーは以下の通りである。
座長 中村英夫 東京大学工学部教授

生内玲子 交通評論家

河合恭平 道路評論家

岩越和紀 JAF MATE編集長

柳沢京子 ランドスケープデザイナー

金窪敏知 (財)日本地図センター常務理事
尾仲 章 (財)日本デジタル道路地図協会
専務理事

II POINT-UPプロジェクトの由来

POINT-UPとは、位置を決める (Positioning (P))、行き先の方向を決める (Orientating (O))、ための情報 (Information (IN))、で、交通 (Traffic (T)) のための、道路上 (en Route (ER)) のシステムを指す言葉で英文の頭文字を取ったものである。

ポイントというの、そもそも指示棒等、ポイントを指すものという意味がある。また、北斗七星の柄杓の先の二つの星を目印にして、それを結ぶ線の延長上に北極星を見つけていたものでこ



図 2 猟犬のポインターを使った
ロゴマーク

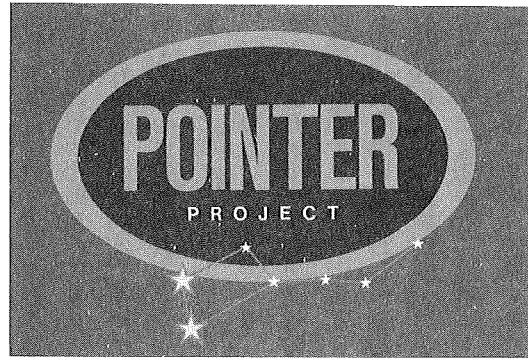


図 1 POINTER プロジェクトのロゴマーク

の星をポインターという。そして、猟犬のポインター、同じように獲物を狙って探す犬という意味がある。

今回の POINTER は、自分の場所はどこか、行き先へはどう行くか、それを的確に行うと意味をこめたプロジェクト名称である。

Positioning and Orientating Information for Traffic en Route (道路上の交通のために位置と方向を示す情報システム)

以下に五項目の提言内容について、要点を示す。

三 道路番号のあり方

道路番号は道路利用者への基本的なデータであるとともに、商標、案内図等にも広く利用されている。このため、利用者にとってわかりやすい路線番号の付番及び表示に、一層努めて行く必要がある。

今後、高規格幹線道路網一四、〇〇〇kmの整備、国道網の拡大等幹線道路網の再編成が進むほか、社会の動向としては、交通の長距離化、情報化の進展、ドライバーの増加、外国人の増加、高齢化の進展等の傾向がみられ、路線番号の付番、表示等について、利用者にとってのわかりやすさの視点から一層改善して行く必要がある。

1 高規格幹線道路の路線番号

高規格幹線道路については、道路利用者にとってわかりやすい系統的な付番方法を定め、道路名称とあわせて活用することが望ましいと考えられるので、その導入について検討する。

高規格幹線道路に路線番号を付けるにあたっては、次のような特性を備えたものとすることが望まれる。

- ① わかりやすく規則性のある番号
- ② 一般道路と区別できる番号(例：M-1等)

③ 路線の格や機能、存する地域、方向性、路線網の階層的なつながり等の情報を知ることができる

④ 将来、新たに路線が追加された場合に規則性が崩れない

⑤ これまで使われている道路名称については継続するものとし、番号と併記することが望ましい

3 高規格幹線道路の路線番号の付番については図3に示した案を参考にして、その導入を検討する。

2 一般国道の路線番号

現在の国道のうち、路線番号の統合等により利用者の感覚に、より適合することとなる場合については、地元の意向等を確認の上、路線番号の付け替え等について検討する。

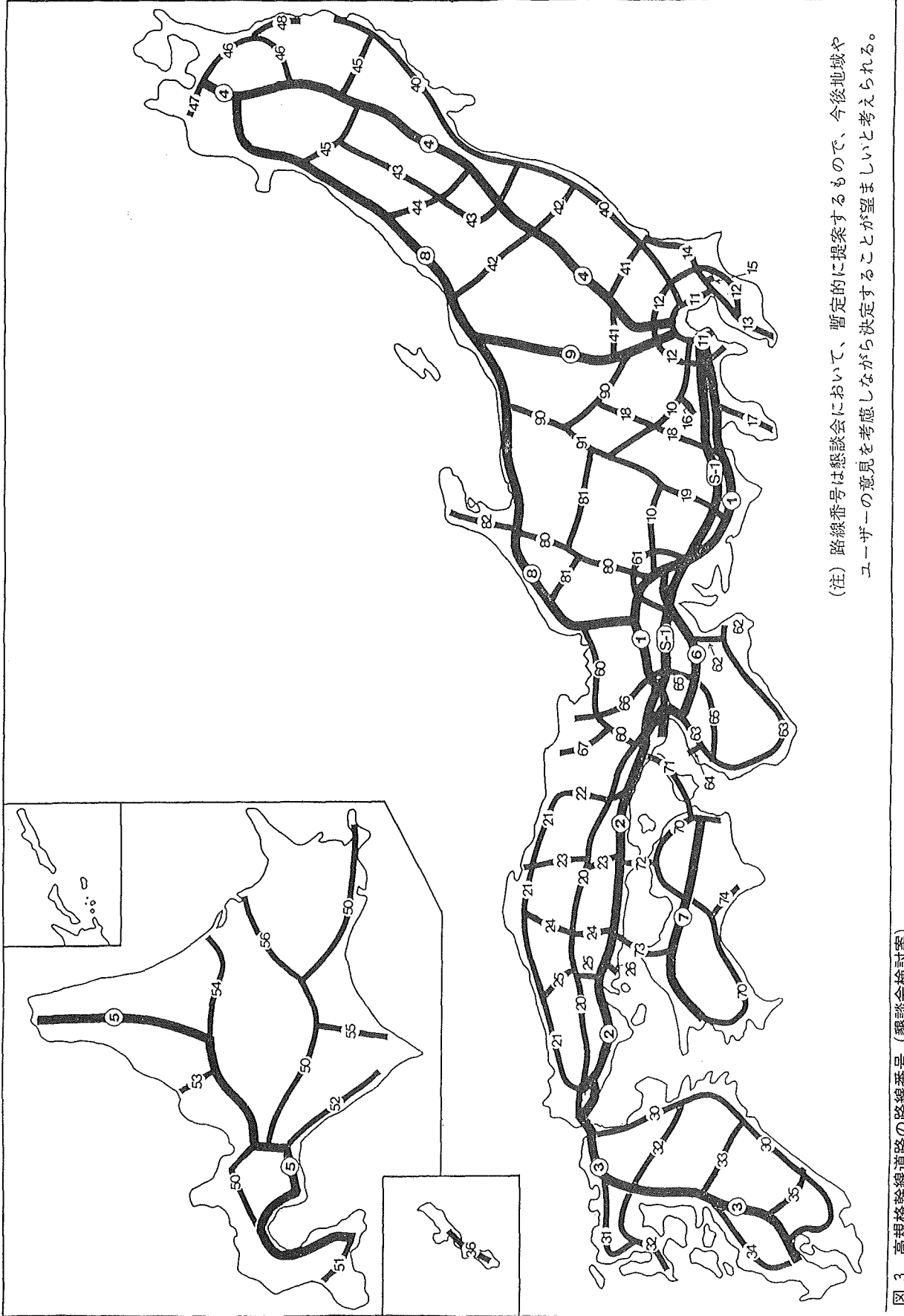


図 3 高規格幹線道路の路線番号 (懇談会検討案)

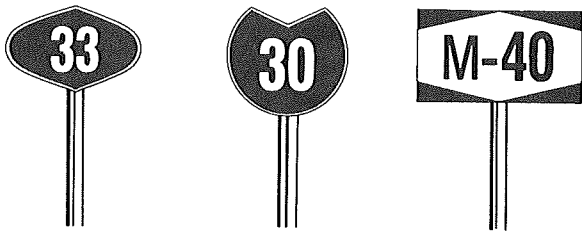


図 4 高規格幹線道路の路線番号標識 (例) (単独標識例)

3 都道府県道の路線番号

また、国道番号を体系的な番号に改める場合、社会的影響や標識・地図等の変更のためのコスト等を小さくすることができれば、利用者にとってメリットがあると考えられるので、国道番号体系化のニーズ、付番方法、社会的影響（行政上の各種台帳、沿道の商店の名前等）、変更のためのコスト（標識・地図など）、制度上の整理、時期、移行方法等について体系化の研究を進めることが望ましい。

東北自動車道郡山ジャンクションの本線



関越自動車道藤岡ジャンクションの本線



※地名は仮に表示したものです。

図 5 高規格幹線道路の路線番号標識 (例) (ジャンクション標識例)

都道府県道については路線番号の表示を積極的
に推進し、利用者への案内に活用することが必要
である。都道府県道は路線名として、一般に起終
点名をもって表示されており、路線番号が知られ
ていない場合が多い。
しかしながら、都道府県道以上の道路は延長と
しては一六％にすぎないが、交通量では七〇％を
分担しており、しかも案内を必要とする長トリッ
プの交通が多いと考えられることから、都道府県
道についても路線番号を表示し、利用に供するこ
とは効果が大きいと考えられる。

四 道路案内標識のあり方

道路案内標識は道路上でドライバーに現在地や
目的地に至るまでの経路を案内するものであり、
ドライバーが正しく経路を選択し、走行するため
に欠くことができない施設である。このため、従
来の地点表示に路線番号表示を加えることにより
ドライバーにとってわかりやすい案内情報の提供
を行うとともに的確な位置への標識の設置に努め
て行く必要がある。

都道府県道以上の道路が相互に交差する交差点
には路線番号を表示する案内標識を設置する。そ
の際、設置する場所は多数に上るため、景観に対
して配慮するとともに、交差点の大きさに応じた
小型の標識を整備する必要がある。
路線番号標識については図 6 に示した案を参考
にして、その導入を検討する。

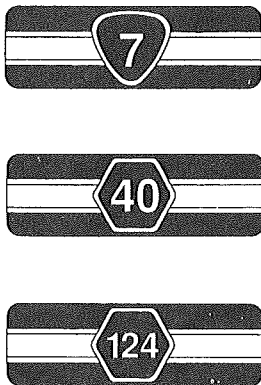


図 6 交差道路の小型路線番号標識

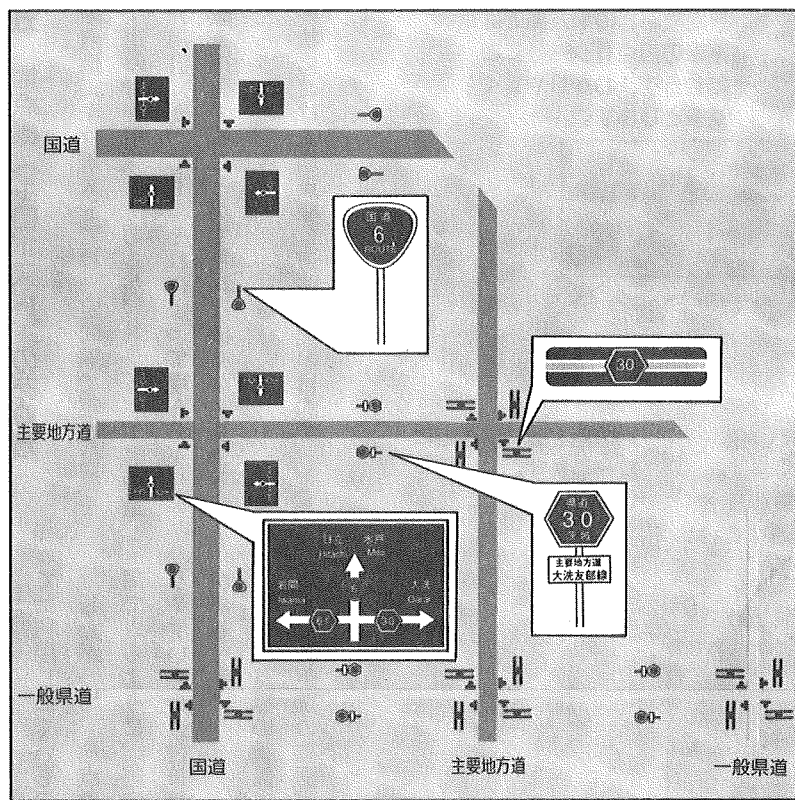


図 7 路線番号を主体にした案内標識体系

また、利用者アンケート等によれば、国道番号に対する不満の相当部分は表示が不適切なことに起因するものであり、既存の国道路線番号については表示方法を工夫する必要がある。

現在の国道番号のわかりにくさは表示方法を工夫することによって解消される場合がある。次の

- ① バイパスと旧道で同じ番号が表示されおり、混同する可能性がある場合
 - ② 複数の路線の重用区間で一方の路線番号のみが表示されている場合
- ような場合については案内標識によって路線をわかりやすくする努力を積極的に行う。



図 8 小型案内標識設置例

五 地点標（キロポスト）のあり方

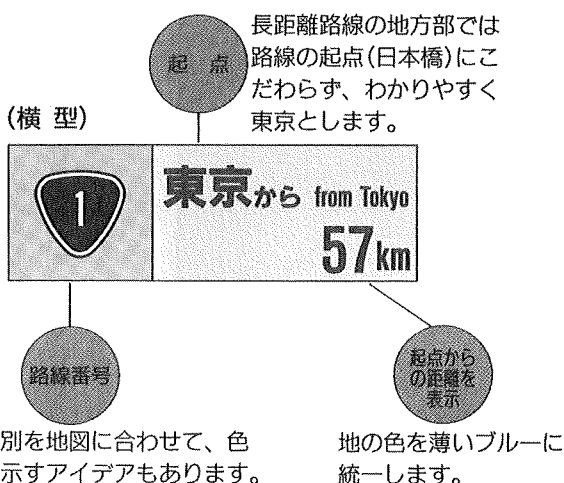
地点標（キロポスト）は一定間隔で現在位置を示す道路管理用施設であるが、ドライバー等の道路利用者にとつても、それによって現在の正しい位置を把握することができれば様々なメリットがもたらされる。

現状における地点標は道路管理の目的で、主と

して国道に設置されているが、一般利用者にとつては利用しにくいものとなっている。

したがって、地点標を一般の道路利用者にも活用できるように、国道以外の道路も含めて、わかりやすいものに付け替える、または設置する必要がある。

この地点標の整備により、現地の確認、目的地までの距離の確認、走行方向の確認等、よりわ



路線の種別を地図に合わせて、色分けして示すアイデアもあります。例えば、国道は淡い赤、主要地方道は淡い緑、一般都道府県道は淡い黄など。

地の色を薄いブルーに統一します。

(縦型)



図 9 地点標の表示内容

かりやすく使いやすいものになると考えられる。

このため現行の地点標に代えて以下のような道路利用者の多岐にわたる利用形態（利用ニーズ）に対応して、わかりやすい地点標の整備に努めて行く必要がある。

- ① 円滑な走行のための情報提供
- ② 非常時における目印の提供
- ③ 道路の管理業務や事故調査等の高度化
- ④ 道路に対する意識の向上

なお、地点標の設置には以下の点に充分配慮する必要がある。

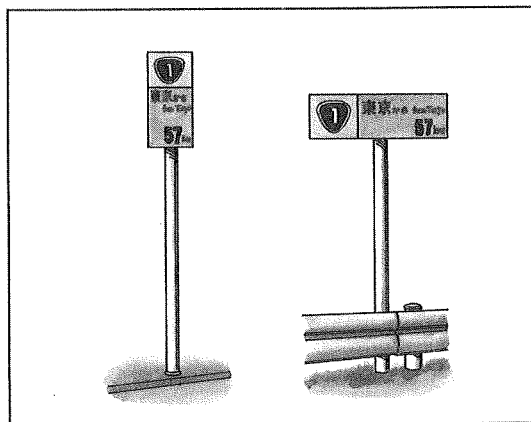


図 10 地点標の例（パネル型）

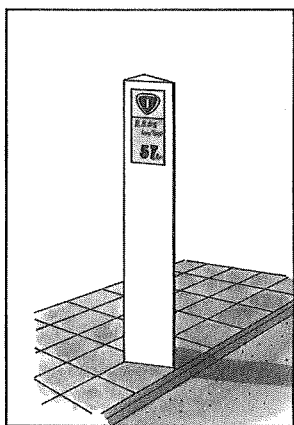
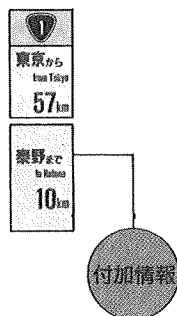


図 11 地点標の例（三角柱型）



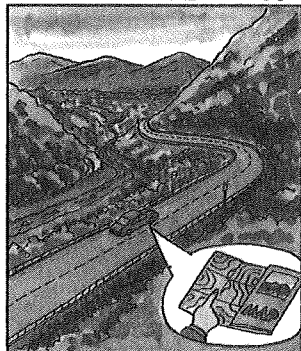
目的地までの距離や現在地名を合わせて表示することも考えられます。

- ① 歩行者、自転車の安全な通行の妨げにならないものであること
- ② 路上の設置物として美観や沿道環境との調和に配慮すること
- ③ 積雪寒冷地においては特に冬期の視認性を充分配慮すること

たとえばこんな時、キロポストは活躍します。

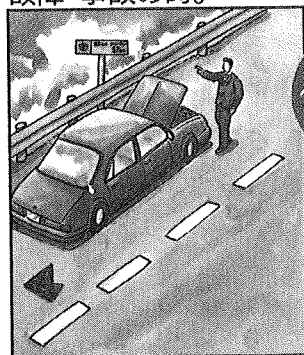
●現在、自分がどの路線のどの地点を走っているのか、目的地まではあと何kmあるのか、どこで曲がればよいのか。このような時、キロポストは活躍します。

知らない道で迷った時。



●山道をドライブ中、道に迷った時、道路地図とキロポストで、地点を特定することができます。

故障・事故の時。



●故障したり、事故にまきこまれた時、JAFや警察などに、場所を正確に連絡することができます。

渋滞にまきこまれた時。



●路線のどの地点から渋滞しているのか、地点を特定することができます。

六 道路地図のあり方

道路地図は案内標識と合わせてドライブに欠くことのできない情報源であり、快適なドライブを実現するためには現地と整合したわかりやすい道路地図を製作する必要がある。

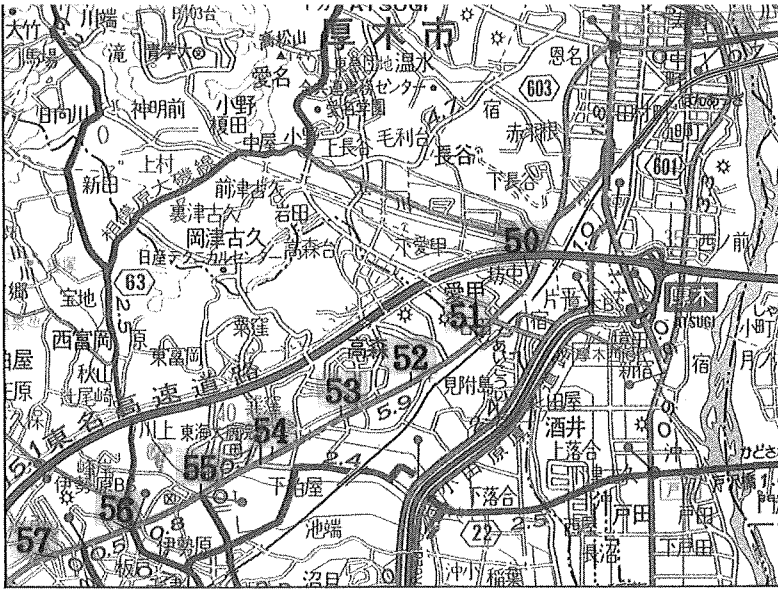


図 12 キロポストの設置表示をした例

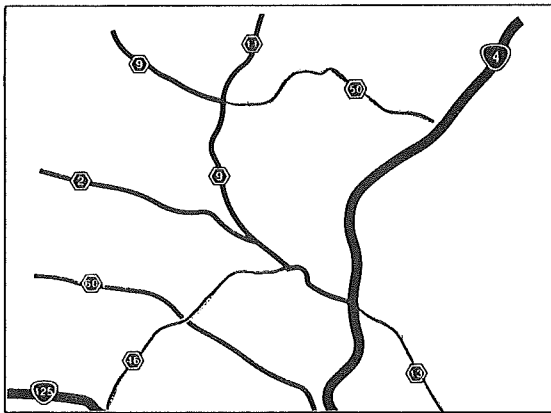


図 13 路線番号及び路線の接続状況を強調して表示した地図の例

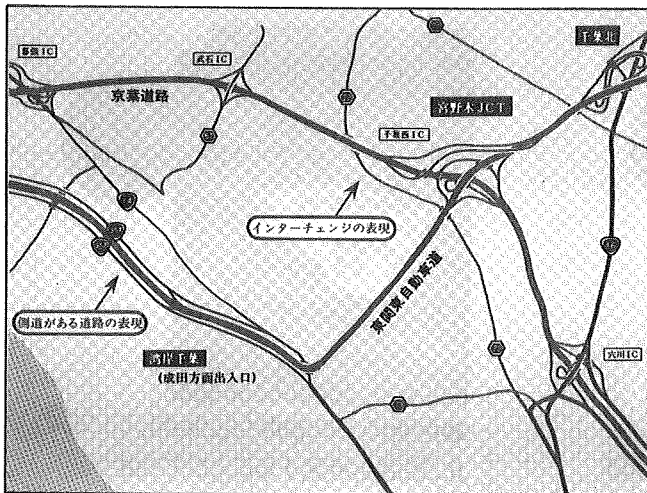


図 14 インターチェンジ等の接続状況を強調して表示した地図の例

そのためには、路線番号を道路地図上に表現したり、道路上で表示されている情報（地点名、キロポスト等）を道路地図で確認できるよう工夫したりする必要がある。

また、ある程度の縮尺以上については路線番号の始点から終点までのルートの連続性と路線の接

続状況、交差点や I C、J C T の接続状況を正確に道路地図上に表現する必要がある。

さらに、道路地図を制作するためには様々な工夫、膨大な情報が必要であり、道路地図にもり込むべき情報を開発、集積、共有、交換する仕組みを設ける必要がある。

七 将来の道路案内システムについて

路線番号を案内標識及び道路地図等にわかりやすく表示する、また案内標識の情報や距離標を地図に表示する等、各種の情報媒体と連携をとった総合的な道路案内システムを構築する。

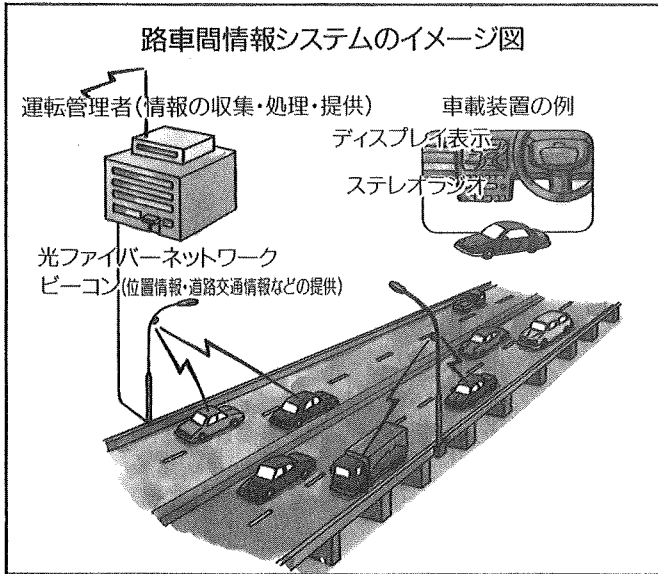


図 15 路車間情報システムのイメージ図

さらには路車間情報システム等の新しい道路案内の媒体からも路線番号を提供することにより、旅行前の計画に利用したり、旅行中の位置や方向の確認に利用したり様々な場面で路線番号を利用することができる。

したがって、各種の幅広い媒体で総合的に連携

をとって路線番号情報を提供することにより、効果的な道路案内を行うことを検討する。

八 おわりに

建設省はこれらの提言を受けて、地域やユーザー等の意見を考慮しつつ積極的に改善を図ることとし、地点標(キロポスト)については平成四年度から設置をはじめめるほか、路線番号・案内標識等の改善についても、平成五年度からスタートする第11次道路整備五箇年計画に盛り込む予定である。

また、路線番号を新たに付ける、あるいは既存の番号を改める場合は、新体系の路線番号によって多くの利点が得られる一方、社会的な影響が想定される。このため、道路利用者、地域住民等の意見を聴取して社会的な影響の軽減に努める必要があると考えている。

さらに、路線番号標識、地点標を新たに設置する場合はそのデザイン等について道路利用者、地域住民等の意見を取り入れつつ、適切なものを選択する必要があると考えている。

POINTERプロジェクトの実施により、印象の悪さを改善し、行政サービスの向上に貢献できると考えている。路線番号や標識デザインの決定にご理解とご協力をお願いしたい。

「道の駅」について

建設省道路局国道第一課交通安全事業係長 蓮見 有敏

一 はじめに

道路管理者の整備する駐車スペースと、市町村などが設ける各種の地域振興施設とを一体的に整備し、ドライバーへのサービスの高度化、多機能化を図り、「道の駅」と呼んで、地域情報の発信基地としようとする試みがいくつかの地域で行われている。

駐車スペースを「道の駅」として整備し、地域振興や交流の核とすることは、活力ある地域づくり、安全で快適なみちづくりを推進していくうえで貴重な発想であり、今後一般道路の駐車スペースの整備を本格的に展開していくにあたって、この発想がさらに発展するよう、道路や休憩施設を整備する側からも積極的に支援、協力を行うこと

が重要であると考えられる。

このような背景を踏まえ、「道の駅」が今後とも国民の身近な交流の場となるように、その設置、運営のあり方について色々な方々のご意見を頂くため、道路局ではこの度「道の駅」懇談会を設置したところである。道路における休憩施設の状況、これまでのながれも含めて、「道の駅」について以下に紹介する。

二 道路における休憩施設の様況

1 高速道路及び一般道路における現況

高速道路における休憩施設は、サービスエリアとパーキングエリアの二種類があり、これらの休憩施設の設置は、運転者の生理的要求を満たし、

連続高速走行の疲労と緊張を解きほぐし、あるいは自動車に対する給油や整備点検の必要性を満足させるものとして、表1の設置間隔で、表2のとおり設置されている。

さらに、高速道路利用者のより高度なニーズに対応するため、ハイウェイオアシス（高速道路周辺の都市公園等のなかに休憩施設と連結した公園側駐車場を整備し、都市公園等に利用者が直接入りできる）、情報ターミナル（休憩施設等の拠点において、道路交通情報をはじめとする各種の情報を、インフォメーションパネル、ビデオテックス等のニューメディアを活用して提供する）といった、休憩施設におけるサービスの高度化が図られている箇所もある。

これに対し、一般道路において道路管理者が設

表 1 休憩施設の設置間隔 (単位: km)

	標準間隔	最大間隔
すべての休憩施設相互	15	25
サービスエリア相互	50	100

(この基準は、東名・名神の経験及び諸外国の実例により作成されたものである。)

表 2 供用区間のサービスエリア、パーキングエリア H 3.4.1 現在

	供用区間延長 (km)	サービスエリア		パーキングエリア	
		箇所数	間隔 (km)	箇所数	*間隔 (km)
合計	4,869.4	83	54	186	17

(* サービスエリアを含む)

表 3 直轄国道における休憩施設整備状況

H 3.4.1 現在

	管理区間延長 (km)	箇所数 (箇所)	設置間隔 (km/箇所)	うち便所のあるもの	
				箇所数 (箇所)	設置間隔 (km/箇所)
東北	2,551.6	95	26.9	0	—
関東	2,230.2	45	49.6	5	446.0
北陸	1,010.1	71	14.3	10	101.0
中部	1,600.1	46	34.8	4	400.0
近畿	1,739.4	24	72.5	7	248.5
中国	1,623.6	103	15.8	8	203.0
四国	1,205.2	20	60.3	3	401.7
九州	2,024.3	36	56.3	3	674.8
北海道	5,850.9	185	31.7	9	650.1
沖縄	286.1	21	13.6	0	—
全国計	20,121.5	646	31.1	49	410.6

小型車 20 台以上駐車可能 (470 m²以上) の箇所、道路本線とガードレール、縁石、植樹帯等により分離されているもの。

置した休憩施設は、バイパス建設等で生じた残地の有効利用の観点から整備された箇所が多く、その整備状況は、直轄国道においては表 3 のとおりであり、道路利用者のニーズに対して量的にも質的にも極めて低水準にある。

2 休憩施設整備の必要性

近年の社会、経済は、国際化、高齢化、情報化、二四時間化が急速に進展しており、人々の生活は、精神的な豊かさや多様さを重視するようになって

いる。道路交通において夜間、週末、休日交通、あるいはレジャー交通の増加が進んでいる。一方、免許保有者は約六千万人と国民皆免許時代が到来しており、女性、高齢者、身体障害者の社会活動への参加も増大している。したがって、これらの人々に配慮した、人によさしい道路施設の設備による、安心して運転できる環境づくりが求められる。これまで、道路整備は円滑な交通、いわば「ながれ」に重点を置いて進められてきたが、その一

方で、駐車や休憩あるにはぎわいの場といった「たまり」の機能については大きく立ち遅れた状況にある。違法路上駐車が円滑な交通の妨げになっているように、「たまり」機能の立ち遅れは、いまや安全で円滑な「ながれ」を実現するうえでも大きな支障になっている。今後、余暇活動の活性化などを背景に長距離トリップが増大するとともに、女性や高齢者ドライバーが増加するなかで、道路利用者へのサービスの高度化のために「たまり」空間の整備を強力に進めていくことが必要となっている。

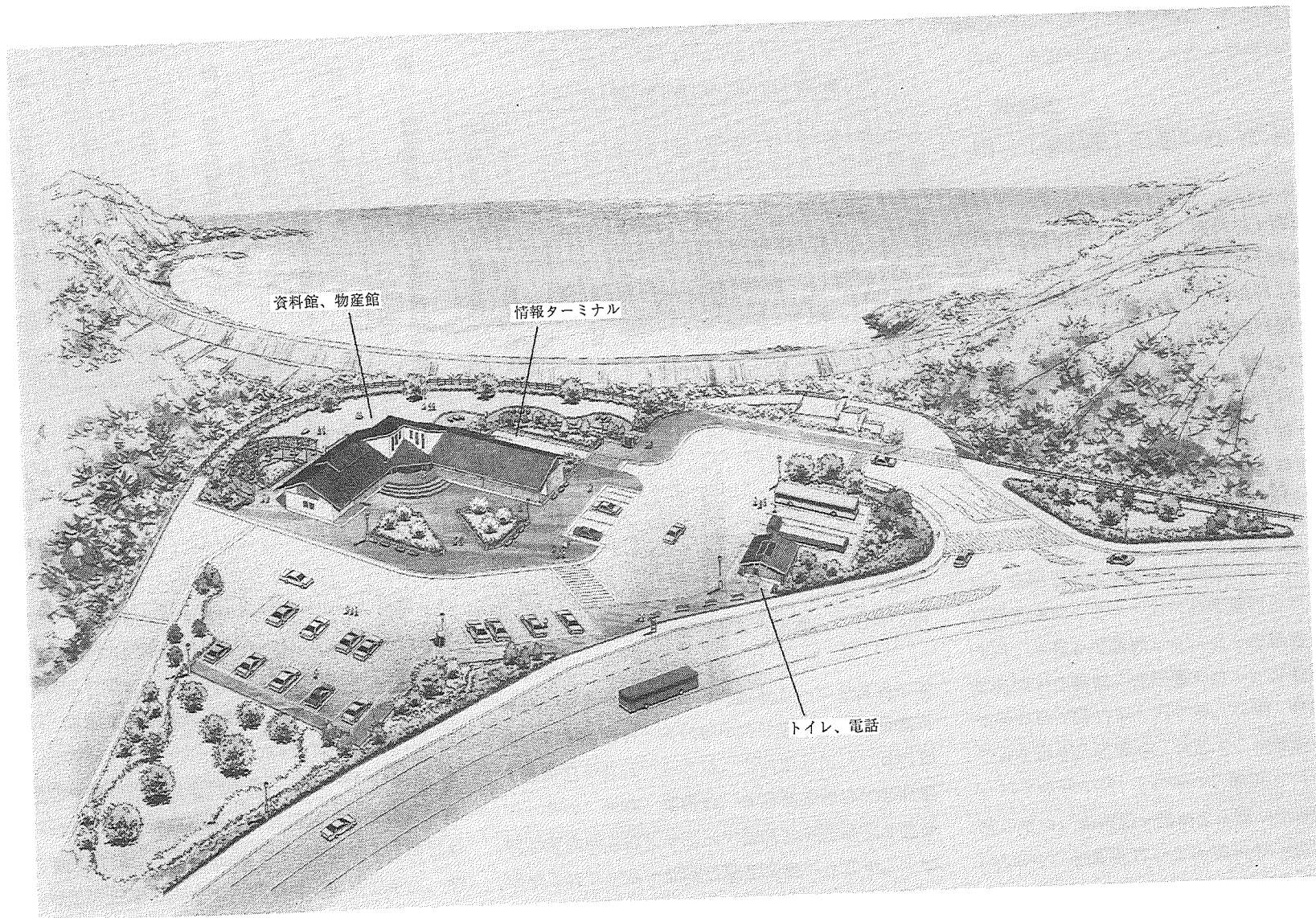
昨今行われた道路交通環境整備懇談会によりとりまとめられた提言においても、「夜間及び長距離交通の増加に対して、疲労運転と路上長時間違法駐車を防止するため、都市周辺地域における休憩施設を整備する必要がある。」とされている。

平成三年度からは、この提言等も踏まえ、交通安全施設等整備事業において新たに一般道路の休憩施設の整備に取り組み始めたところであり、平成四年度は新規一七箇所、継続二一箇所において事業を実施している。

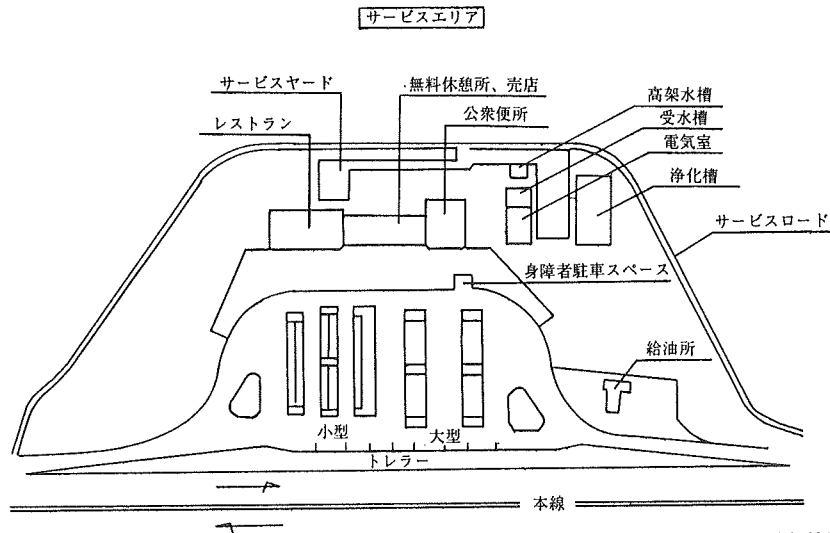
三 「道の駅」に関するもの

ながれ

昨今、全国各地でアメニティあるまちづくりや、地域の個性を生かしたまちづくりが進められてい

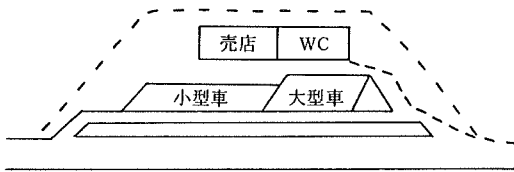


「道の駅」のイメージ図



駐車場、園地、公衆便所（身体障害者用便所を含む）、無料休憩所の他に、営業施設として食堂、給油所（修理所含む）、売店等のサービス機能を備えた休憩所をいう。

パーキングエリア



駐車場、園地、公衆便所及び売店等のサービス機能を備えた休憩施設をいう。必要に応じ給油所を設けることができるものとする。

図 1 高速道路の休憩施設の概要

る。そのような中で、美しいみちづくり、楽しいみちづくりも大きな課題となっており、平成二年一月に中国地方で行われた地域づくりシンポジウム（中国・地域づくり交流会主催）で、「鉄道に駅があるように道路に駅があってもいいではないか」という提案がなされた。

これを受けて、平成三年一〇月から一月にかけて中国地方と中部地方において、また、平成四年四月に関東地方において、それぞれ地元市町村などが中心となって「道の駅」の実験が行われた。実験の概要は、表 4、5 のとおりである。

この実験では、建物も既存のものを利用した箇所と仮設のテント等を利用した箇所があり、施設もトイレ、ゴミ箱、電話が共通である以外は、箇所によって異なっている。運営は、役場を中心に観光協会や婦人会など各種の協力者によられており、特産品の販売を行ったり、下呂町では温泉を引くなど、地域の創意工夫が生かされている。久々野町ではチップトイレの試行を行っており（トイレの維持の見通しが付き、実験後も続けているとのこと）、興味深いデータが得られている。

また、実験を行った市町村の代表の方々の、「計画、整備、運営を通じて住民の連携が図られた」、「まちづくりに対して住民の積極的な取り組みがみられた」といった感想を耳にし、「道の駅」は、地域あるいは道路を軸とした地域相互の

連携の強化にも寄与するのではないかと考えている。

なお、平成三年三月には「道の駅」を素材とした、「美しく豊かな地域づくり」シンポジウムが開催されている。

四 「道の駅」懇談会について

「道の駅」の発想は、このように地域から生まれ、地域を主体とした実験という形で育まれてきたものであるが、今後一般道路の休憩施設の整備を推進していくうえで、極めて有意義な手法である。実験の運営にご苦労された地域の方々に、深く敬意を表するとともに、「道の駅」の発想がさらに発展するように、道路整備の側からも支援、協力を行うことが重要であると考えられる。

そこで、有識者の方々からなる「道の駅」懇談会を設置し、より良い「道の駅」とするための種々のご意見を頂くこととした。「道の駅」懇談会には、座長の越先生をはじめとして、実験を行われた三地域及び道路利用者の代表の方々など、いろいろな立場の方に参加していただいております。様々な視点からの貴重なご意見が頂けるものと考えている。この懇談会で検討項目は、

① 「道の駅」のコンセプト

② 「道の駅」の設置、運営のための道路管理者と地域、あるいは地域と地域の連携のあり

方

③ 「道の駅」への支援のあり方

④ 利用者にとつてより良い「道の駅」とするための工夫

⑤ その他（一般道路の休憩施設に関する提案等）

であり、第一回の懇談会が五月二〇日に開催されている。

今後は、七月に第二回の懇談会を開催し、中間とりまとめを行い、一月に第三回の懇談会を開催して、提言としてとりまとめる予定である。

五 おわりに

「道の駅」は、地域に密着した、国民と行政が一緒になって創っていくプロジェクトであり、地域の創意工夫を生かした楽しい企画がたくさん出てくるものと期待している。道路利用者にとつての快適な休憩施設であることはもちろんであるが、地域の情報発信基地として、また、広く国民の交流の場として、利用者に親しまれる「道の駅」となるよう、この発想を育てていくことが重要であると考えている。

現在道路整備の新しい長期構想を策定中であり、平成五年度からは第11次の道路整備五箇年計画がスタートすることになるが、今後この「道の駅」のコンセプト、道路整備の側の果たす役割を明確

にしたうえで、五箇年計画のひとつの柱として、重点的に取り組んでまいりたい。



表 4 実験の概要 (その1)

地域	市町村	施設・場所	交通量 (台/ 1日)	面積 m ²		建 物		トイレ	ゴミ箱	電話機	FAX	特産品	食堂	自販機	運営主体・協力者	
				駐車台数(台)	既設	仮設	内 容									
中 国	阿武町	国道 191 号 沢松海岸 (道の 駅予定地)	4,000	3,000	○		テント 4	○	○	○	○	○	×	○	・役場・商工会 ・漁協・農協 ・阿武町産業開発 協会	
	田万川町	国道 191 号 郊外部 市味地区		1,600				○	○	○	○	○	○	○		○
中 部	古川町	国道 41 号 市街地の民地	10,000	1,000	○		民間施設 テント 1	○	○	○	○	○	×	×	・役場 ・民間企業 1 社	
	国府町	国道 41 号 郊外部 農協用地		2,717				○	○	○	○	○	○	○		×
	丹生川村	国道 158 号 緑化センター (役場裏)	4,000	2,200	○	○	プレハブ 3 テント 1	○	○	○	○	○	×	○	・役場・森林組合 ・農協・観光協会 ・商工会 ・野菜出荷組合	
	久々野町	国道 41 号 郊外部 女男滝公園	10,000	6,000	○		既存施設	○	○	○	×	○	○	○	・役場 ・なぎさ観光組合	
	下呂町	国道 41 号 市街地 バイパス沿い		2,117	○			○	×	○	○	○	×	○		○
	加子母村	国道 257 号 郊外バイパス 沿い ゆうらく館	7,000	1,200	○		既存施設 テント 3	○	○	○	×	○	○	×	×	・役場 ・ゆうらく会館 (木曾谷産直組合)
	付知町	国道 257 号 郊外バイパス 沿い 花街道センター		6,000	○			○	×	○	○	○	×	○	○	
関 東	河内町	国道 4 号 郊外部 下岡本	33,000	1,000	○		プレハブ 1 テント 2	○	○	○	×	○	×	○	・役場 ・ボランティアグ ループ	
	上三川町	国道新 4 号 (拡幅予定地)	2,950	○				プレハブ 3 テント 4	○	○	○	×	○	×		○
	南河内町	国道新 4 号 薬師寺南交差 点 (拡幅予定地)	30,000	2,000		○	○		○	○	×	○	×	○	・役場 ・農協・酪農組合 ・民間企業 2 社	

※レ：レンタル、既：既存施設、テ：テント、プ：プレハブ

表 5 実験の概要 (その2)

地域	市町村	実施期間	進入台数 通過台数	立寄り率 (%)	施設利用状況 ()内は利用率 (%)							累計 物産販売 額 (万円)
					サンプル 数	トイレ	ごみ箱	電話機	観 光 案 内	物産販売	その他	
中 国	阿武町	平成3年 10月10日 ┆ 11月9日	175 3,100	5.6	1,980 人	272人 (13.7)	10人 (0.5)	15人 (0.8)	93人 (4.7)	1,400人 (70.7)	392人 (19.8)	328
	田万川町		298 2,400	12.4	565人	68人 (12.0)	13人 (2.3)	9人 (1.6)	41人 (7.3)	440人 (77.9)	73人 (12.9)	
中 部	古川町	平成3年 10月12日 ┆ 11月10日	19 8,583	0.2	152台	28人 (18.4)	1人 (0.7)	2人 (1.3)	11人 (7.2)	115人 (75.5)	1人 (0.7)	未集計
	国府町		57 8,583	0.7	759台	383人 (50.5)	97人 (12.8)	0人 (0.0)	299人 (39.4)	1,056人 (139.5)	150人 (19.8)	55
	丹生川村		250 5,010	4.8	1,716 台	558人 (32.5)	40人 (2.3)	91人 (5.3)	166人 (9.7)	1,356人 (79.0)	226人 (13.2)	250
	久々野町		276 7,635	3.5	486台	338人 (69.5)	50人 (10.3)	0人 (0.0)	2人 (0.4)	226人 (46.5)	74人 (15.2)	90
	下呂町		54 7,952	0.7	713台	315人 (44.2)	47人 (6.6)	28人 (3.9)	134人 (18.8)	300人 (42.1)	83人 (11.6)	未集計
	加子母村		237 6,282	3.6	658台	240人 (36.5)	35人 (5.3)	17人 (2.6)	56人 (8.5)	587人 (89.2)	7人 (1.1)	300
	付知町		749 7,176	9.5	調査せず							1,050
関 東	河内町	平成4年 4月5日 ┆ 4月26日	78 14,879	0.5	35台	19人 (54.3)	0人 (0.0)	6人 (17.1)	4人 (11.4)	13人 (37.1)	0人 (0.0)	未集計
	上三川町		78 11,145	3.7	536台	175人 (32.6)	28人 (5.2)	30人 (5.6)	34人 (6.3)	375人 (70.0)	34人 (6.3)	337
	南河内町		411 11,145	5.0	962台	123人 (12.8)	13人 (1.4)	22人 (2.3)	53人 (5.5)	453人 (47.1)	4人 (0.4)	382

※進入台数・通過台数の調査日及び時間は以下のとおりである。

- ・阿武町・田万川町・国府町・久々野町 10/20 (日) 9:00~17:00
- 下呂町・加子母村・付知町 (ただし、南河内町は10:00~16:00)
- ・古川町 10/20 (日) 9:00~17:00
- ・丹生川村 11/4 (休日) 9:00~17:00
- ・河内町・上三川町・南河内町 4/26 (日) 9:00~17:00

(ただし、付知町は9:00~18:00)

※施設利用状況の調査日は以下のとおりである。

- ・阿武町 10/18 (金)~20 (日)・26 (土)・27 (日)・11/1 (金)~5 (火)
- ・田万川町 10/18 (金)~20 (日)・26 (土)・11/5 (火)
- ・中部地方7町村 実験期間中の数日
- ・関東地方3町 4/11 (土)~12 (日)・15 (水)

なお、中国地方については各日の利用者の多い時間を見計らって、中部・関東地方については終日にわたって利用状況の調査を行なったものである。

また、図中の施設の利用率については、中国地方のみ分母(サンプル数)を利用者数とし、中部・関東地方については、施設の構造上利用者が施設付近に密集し正確な人数が把握できないため進入車両数を分母とした。よって、1台あたりの乗員が2名前後となるため、結果として、利用率が100%を超えるものがある。

編集雑記

フランクフルト市はドイツ最大の国際金融都市である。空港、アウトバーンなど交通の便が良いせいか外国人の流出入が多く、治安は良くない。特に夜間の独り歩きは危険と添乗員から注意された。それでも仲間数人と酒飲みを外出して、夜遅く地下鉄のホームに立っていたらシェパード犬をつれた警官がパトロールしていた。ニューヨーク並みに地下鉄での犯罪も多いらしい。翌朝、日本人のガイドさんが「私もついにフランクフルトを脱出して、電車で一時間のハイデルベルクに移りました」と言っていた。

そのハイデルベルク市は人口一三万人、山と川の自然に恵まれた学園都市である。市内を東西に流れるネッカー河はライン上流部の一支川だが、河巾は広く一〇〇m近くある。豊かな水量が岸辺を洗い、大型の鉄鋼船が楽に航行できる。市の北と南には高さ三〇〇mほどのなだらかな山が連なり、ネッカー河の部分だけ削り取られたようになっていて。その山と川の狭間に古城がある。古城から下流の南岸は城下町になっていて、中世の家並み

と教会そしてドイツ最古の大学がある。

ハイデルベルクでの見どころは何と言っても古城である。現在の規模になったのは都市国家や封建領主が割拠した中世の頃で、この城も絶えず攻防の対象になった。ドイツ国内ばかりではない。他国による侵攻は情容赦なく残酷である。城郭の中で一番目立つ西北と東南角にある城塔は、三〇〇年前フランス軍の攻撃によって爆破されたままパツクリと大きな口を開けて、塔の中の室々が白日のもとに曝れている。その姿は何とも無惨である。空濠の中にくらげ落ちた厚さ3mもある塔の大壁には、蕪がからみ紅葉している光景など古城の名にふさわしい。と言うよりも、いたわしさの方が先立つ。城をこんな惨めな姿にしたフランスの野郎め、というドイツ人の積年の恨みは、その後三〇〇年の間に時に爆発し復讐の連鎖になったことであろう。

城内の中庭には代々の城主による宮廷建物群がある。城郭の規模といいこの建築物群といい随分と贅をこらした城である。城の北面にはネッカー河に向って広いバルコニーが張出している。ここから見下すと古い橋を行く人や車、運搬船の積荷などが手にとるように見える。城壁が河岸に接するところには河の

水位を調整する水門が対岸まで連なり、城寄りの水扉は舟の遡上用の運河になっている。ガイドブックの古い絵図を見るとここに順番待ちの数隻の舟が画かれている。おそらく積荷にかかる税金や通舟料の徴収が行われた施設もあつたらう。

山峡の地にあるにしては豪華なこの城は、輸送手段を水運のみにたよっていた時代、ライン河を経て奥地の諸都市に物や人を運んだ舟の運上金によって賄なわれていたものであろう。城下町に聳える教会や大学もこの運上金のお世話になっていたのかも知れない。とすれば河沿いのこの城をめぐる内外の執着ぶりも理解できる。国の政治の中心ともならずこれと言った産業もなく、ただ中世の古城と街並、教会、大学の三点セットが揃った、日本流に言えば山紫水明のこの文化都市を、永年支えて来たのは河川通行料にありとらんだのは旅人の儲目か。

(崎)

7月号の特集テーマは「有料道路制度」の予定です。

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

〒102 東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階 TEL 03(3234)4310・4349

定価700円(本体価格679円)

FAX 03(3234)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