

### 特集／第11次道路整備五箇年計画(案) 地方版

北海道地方道路整備五箇年計画(案) ぬくもりと豊かさを育む	北海道開発局建設部道路計画課長補佐 高松 泰 1
東北地方道路整備五箇年計画(案) いい道つくろう いい明日つくろう	東北地方建設局道路計画第一課長 三橋 勝彦 10
関東地方道路整備五箇年計画(案) 21世紀の人と車と道の共生をめざして	関東地方建設局道路計画第一課長 柳橋 則夫 17
北陸地方道路整備五箇年計画(案) 魅力ある北陸 明日とつながる道づくり	北陸地方建設局道路計画第一課長 板倉信一郎 28
中部地方道路整備五箇年計画(案) 夢いろいろネットワーク 中部の道づくり	中部地方建設局道路計画第一課長 岩崎 泰彦 35
近畿地方道路整備五箇年計画(案) 美しく豊かな明日の近畿をめざして	近畿地方建設局道路計画第一課長 足立 徹 44
中国地方道路整備五箇年計画(案) 夢と希望のある21世紀への道づくり	中国地方建設局道路計画第一課長 安藤 淳 52
四国地方道路整備五箇年計画(案) 四国はひとつー活力ある四国をめざしてー	四国地方建設局道路計画第一課長 石川 雄章 60
九州地方道路整備五箇年計画(案) 活力ある豊かな九州をめざして	九州地方建設局道路計画第一課長 大井健一郎 69
沖縄地方道路整備五箇年計画(案) 亜熱帯の島 沖縄から世界へ通じる道づくり	沖縄総合事務局道路建設課長 桑原 徹郎 76

都道府県道の路線認定基準について(その4) 道路局路政課総務係 82

◆時・時……… 93

◆平成四年度既刊号目次 95

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

## 特集／第11次道路整備五箇年計画(案) 地方版

### 北海道地方道路整備五箇年計画(案)

# ぬくもりと豊かさを育む北の道

北海道開発局建設部道路計画課長補佐 高松 泰

## はじめに

北海道における第11次道路整備五箇年計画の策定にあたり、北海道の二一世紀の将来像を見通した道路整備を推進するため、平成二年度より全道四ブロックにおいて「地方懇談会」等を開催し地域の有識者等の意見をうかがうとともに、自治体首長・道路利用者等約五五〇名に対する個別のヒアリングを実施し、地域、利用者ニーズの把握を行った。

これらにおいて提言されたさまざまなご意見を踏まえ、北海道幹線道路協議会(構成…北海道開発局、北海道、札幌市、日本道路公団札幌建設局)において検討を重ね、平成四年八月に「北海道における道路整備の長期ビジョン」をとりまと

めたところである。

この長期ビジョンでは、今後の北海道における道路整備のテーマを「ぬくもりと豊かさを育む北の道」とし、これからの北海道に求められる「交流」「活力」「くらし」「環境」「ふゆ」の五つの視点を、①高速ネットワークの充実や他交通機関との連携強化による交流活動の強化、②都市内のバイパス・環状道路や地域の産業・観光を支援する道路の整備による活力ある地域づくりの支援、③交通安全、防災面に配慮し「ひと」と「くらし」が主役となる道路整備の推進、④北方的自然環境や動植物の生態系に配慮した道路整備の推進、⑤快適な冬の生活環境「ふゆトピア」を形成する道路整備の推進、として今後の道路整備の基本的方向を示した。

さらに同年九月には全道二七ブロックにおいて「地方ブロック会議」を開催し、長期ビジョンの紹介とともに第11次道路整備五箇年計画策定に向けた道路整備の課題について地域の利用者、自治体の方々と意見交換を行った。

これらの活動経過を踏まえ、このたび北海道における第11次道路整備五箇年計画(案)をとりまとめたので、以下にその内容を示す。

## 一 地域の現状と地域整備の方向

北海道は全国土面積の約二二%を占める広い国土に都市・集落が散在しており、中核都市を中心とする地域の生活・経済圏もより広域となっている。気候は冬期間は寒さが厳しく降雪量も多いが、春夏は梅雨や猛暑を経験することはほとんどなく

冷淡である。さらに、数多くの国立・国定公園等があるなど山岳・湿原・湖沼等豊かな自然に恵まれている。このような自然環境の中で農林水産業を主体とした多彩な産業基地として、また、国民的な余暇ニーズに応える観光・レクリエーション基地として日本国民の生活に重要な役割を占めてきている。さらに北端・東端は海峡をはさんでサハリンや千島列島に隣接しており、近年、ロシア、北東アジア、北方圏等これら隣接地域との交流が活発化しており、国際的にも北海道の果たすべき役割が大きくなっている。

このため北海道内相互および道外・国外を交通、情報、文化等各方面にわたるさまざまなレベルのネットワークで結びつけ「重層ネットワーク構造」の形成を図ることにより各地域が広い範囲で連携する自立的な生活・経済圏（地域集積圏）を形成するとともに、都市と農山漁村おのおの個性、特色を活かした『都市田園複合コミュニティ』の展開を図る。

#### 〈北海道のめざす社会の将来像〉

○国内外の貿易、技術、文化の「北の拠点」の形成

○北海道の個性をいかした「北の技術」による新たな産業振興

○新しい北国の生活文化「北海道ライフ」の実現

○「豊かな自然と共生するくらし」の展開

○新たなネットワークの整備による全国への一日行動圏、地域内の半日行動圏の拡大等交通、情報、研究開発の「国際交流拠点」形成

○地域における都市と農山漁村の結びつきが強まり、ともに発展する个性的な地域生活経済圏を創出

○快適な冬の生活環境「ふゆトピア」の実現

○北の情報発信基地として北海道の国際化、情報化を先導する道都「札幌」における中枢機能の高度化

### 一一 道路整備の役割と基本方針

北海道においては、特定地方交通線廃止による鉄道網の減少により、旅客輸送の八八%、貨物輸送の九八%が道路交通を利用することから、道路交通が果たす役割が高まってきている。しかし、都市間距離が長く、冬期には地吹雪等の北海道特有の交通障害が発生し、また道路整備の歴史が浅いことから防災面においても脆弱である等の多くの問題が残されており、このような中で信頼性の高い、安全・確実な道路整備が求められている。また、道内空港のジェット化、フェリー航路の開設等による道内外の交流の活発化に伴い、高速交通から地域交流まで、多様な需要に円滑に対応できる交通ネットワークの形成と魅力ある機能的な

地域づくりを目指した高規格幹線道路や地域高規格道路をはじめとした道路網の総合的・体系的な整備や、空港、港湾、高規格IC等の交通結節点から都市、観光拠点等へのアクセスの強化、さらに道路利用の多様化に伴う付加価値の高い道路整備が必要となっている。

以上のことから、北海道の道路整備の長期ビジョンにおける五つの視点『交流』『活力』『くらし』『環境』『ふゆ』より、以下の基本方針のもとに今後五年間の道路整備を推進する。

1 広さをいかし多彩な交流を活発化する道路整備

(1) 高規格幹線道路をはじめとする広域幹線道路網の充実

(2) 空港・港湾・高規格IC等交通拠点へのアクセス整備等総合交通政策の推進

(3) 一年を通じて安全・確実・快適な道路網の形成

(4) 交流活動を支える付加価値の高い道路情報サービスの提供

2 個性と活力ある北の地域づくりを支える道路整備

(1) 都市活動に活力を促す総合的な対策の推進

(2) 物流の高度化等による地域開発の支援

- (3) 観光・レクリエーション活動の支援
- (4) 地方部の活性化に資するまちづくりの支援

3 安心とゆとりある暮らしを実現する道路整備

- (1) 安全かつ安心な暮らしを支える信頼性の高い道路整備
- (2) 交通安全に資する道路交通環境の確保
- (3) 「人」と「暮らし」が主役となるやさしさのある道路整備

4 豊かな自然を育み、快適な環境を創出する道路整備

- (1) 緑豊かな環境の創出
- (2) 動植物の生態系に配慮した道路（エコロード）
- (3) 都市の生活環境に配慮した道路整備
- (4) リサイクル・省エネルギー化への対応
- (5) きめ細やかな道路管理の推進

5 ゆくもりある「ふゆトピア」を実現する道路整備

- (1) 冬でも安全・確実に走れる道路環境の創出
- (2) 冬期道路管理の高度化
- (3) 都市内雪対策の充実
- (4) 新たな冬期活動の創出
- (5) 寒地技術開発の推進

三 五箇年計画内の道路整備の目標

1 地域の道路整備水準を表す指標と目標

- (1) 広さをいかし多様な交流を活発化する道路整備

広大な大地に展開する人、物、情報の交流を活発化する高速ネットワークの形成として、高規格幹線道路網の整備を進め、目標を定める（表1）。

(2) 個性と活力ある北の地域づくりを支える道路整備

個性的な地域づくりを支援し、活力ある地域を形成する道路整備を進めるため、駅前広場、シンボルロードなどの整備を進める（表2）。

(3) 安心とゆとりある暮らしを実現する道路整備

ゆとりある運転を実現し、安全な交通を確保するため、長距離交通に配慮した休憩施設の体系的整備を行うとともに、地域活性化施策と一体となった「道の駅」の整備を積極的に進める（表3）。

(4) 豊かな自然を育み、快適な環境を創出する道路整備

北海道特有の北方的自然を育み、沿道環境に配慮するため、植樹等道路周辺の緑化を進める（表4）。

- (5) ゆくもりのある「ふゆトピア」を実現する道路整備

安全で快適な冬期交通を確保するため、峠部におけるチェーン着脱場の整備を進めるとともに、利用の高度化を進めるため、多機能型の整備を進める（表5）。

2 主な事業（例）（（ ）内は図1の対象番号）

- (1) 広さをいかし多様な交流を活発化する道路整備

- ① 高規格幹線道路をはじめとする広域幹線道路網の充実

- ・ 高速交通ネットワークの整備

- 北海道地方における国土開発幹線自動車道については、整備計画区間の整備を促進するとともに、基本計画区間および予定路線区間の調査を推進する。

北海道縦貫自動車道

供 用 長万部～伊達(1)

旭川鷹栖～和寒(2)

整備促進 七飯～長万部(3)

和寒～名寄(4)

北海道横断自動車道

供 用 千歳～夕張(5)

清水～池田(6)

整備促進 池田～釧路(7)

本別～北見(8)

表 1

内 容	4年度末	11次五計末目標	長期構想目標
高規格幹線道路	297 km	約 570 km	約 1,820 km
高規格幹線道路の自動車交通分担率	3%	約 7%	約 15%

注)・自動車交通分担率とは全自動車走行台キロに占める高規格幹線道路の走行台キロの割合

表 2

内 容	4年度末	11次五計末目標	長期構想目標
駅前広場等の整備	60カ所	約 85カ所	約 120カ所
シンボルロード等のまちづくり整備	14カ所	約 30カ所	約 150カ所

注)・「駅前広場」とは鉄道駅の広場(駅前広場)と市町村のバス交通拠点等(交通広場)をいう  
 ・「シンボルロード等」とはシンボルロード整備事業、歴史的地区環境整備街路事業等の整備をいう

表 3

内 容	4年度末	11次五計末目標	長期構想目標
「道の駅」等快適な休憩施設の整備	10カ所	約 30カ所	-

表 4

内 容	4年度末	11次五計末目標	長期構想目標
緑化率(一般道道以上)	8.2%	約 11%	約 30%

注)・緑化率とは、一般国道、主要道道、一般道道の総延長に対する歩道植樹、中央分離帯植樹、防雪林のいづれかが施工されている箇所

表 5

内 容	4年度末	11次五計末目標	長期構想目標
チェーン着脱場の整備(国道)	主要峠「着」完了	主要峠「着・脱」完了	峠部の「着・脱」完了

国道四〇号

音威子府バイパス、豊富バイパス

整備促進(26、27)

国道四四号厚岸バイパス

・ 地域高規格道路の整備

整備着手(28)

地域構造と地域活性化の方向を取りまとめ、地域振興施策にあわせて整備することが効果的な、規格の高い幹線道路として整備すべき路線・区間の具体的な調査を行い、熟度のましたものから地域高規格道路として指定し、新たに事業に着手する。

・ 不通区間の解消

国道二二九号沼前道路

完成供用(29)

国道二二六号上杵臼道路および上豊似道路

完成供用(30)

国道三九三号赤井川道路

整備促進(31)

道道白老大滝線

完成供用(32)

・ 地域間交流を強化する幹線道路網の整備

国道二二〇号花石道路

完成供用(33)

国道二七二号春別除雪拡幅

整備促進(34)

国道三三六号浦幌道路

整備促進(35)

道道岩見沢石狩線

整備促進(36)

道道遠別中川線

整備促進(37)

道道根室中標津線

整備促進(38)

道道白川美唄線富戸道路

完成供用(39)

○ 一般国道の自動車専用道路として整備する道路  
 日高自動車道 供 用 苫東道路(9)  
 整備促進 厚真門別道路(10)  
 整備着手 門別厚賀道路(11)

帯広広尾自動車道 整備促進 帯広川西道路(18)  
 函館江差自動車道 部分共用・函館茂辺地道路(20)  
 整備着手・茂辺地木古内道路(21)

○ 国土開発幹線自動車道に並行する一般国道において、自動車専用道路として高規格な機能を持たせ、整備する道路

深川留萌自動車道 部分供用 深川沼田道路(12)

整備促進 沼田幌糠道路(13)

旭川紋別自動車道 供 用 旭川愛別道路(14)

整備促進 上越白滝道路(15)

整備促進 愛別上川道路(16)

整備着手 上川上越道路(17)

② 空港、港湾、高規格IC等交通拠点へのアクセス整備等総合交通政策の推進

(2) 個性と活力ある北の地域づくりを支える道路整備

JR根室本線連続立体交差(帯広市) 完成供用(65)

国道一二号旭川新道

全線供用(40)

① 都市活動に活力を促す総合的な対策の推進

② 物流の効率化等による地域開発の支援

国道三七号白鳥新道

完成供用(41)

札幌都市圏における道路交通環境の改善

大規模プロジェクトの支援

国道三三七号新千歳空港関連

部分供用(42)

〇 バイパス、環状道路網の整備

国道三三七号新千歳空港関連

部分供用(42)

道道釧路空港線

整備着手(43)

国道五、二七四号札幌新道

完成供用(63)

国道三三七号泉郷道路

整備着手(66)

道道新千歳空港線

整備促進(44)

〇 渋滞対策

道道静川美沢線

整備促進(67)

③ 一年を通じて安全・確実・快適な道路網の形成  
・ 冬期交通不能区間の解消

国道二三〇号川沿交差点(64)・簾舞拡幅(65)・板割沢局改(66)・完成供用

・ テクノポリス、頭脳立地構想等地域振興策の支援

国道二七三号三國道路および上土幌道路

完成供用(45、46)

・ 地方都市におけるバイパス、環状道路等による交通混雑の緩和

国道五号函館新道

供用(22)

道道小樽定山溪線

整備促進(47)

〇 小樽市 国道五号長橋バイパス

国道一二号旭川新道

全線供用(40)

道道美深中頓別線

完成供用(48)

〇 旭川市 国道五号塩谷拡幅

道道上磯峠下線

完成供用(68)

・ 線形が厳しい峠部等の安全、快適な交通の確保

整備促進(49)

〇 旭川市 国道一二号旭川新道

全線供用(40)

③ 観光・レクリエーション活動の支援

国道三六号登別拡幅

整備促進(69)

国道二七七号雲石道路

整備促進(49)

〇 旭川市 国道一二号旭川新道

全線供用(40)

国道三三四、三三五号本町局改

完成供用(70)

国道三三三三号旭峠道路

整備促進(50)

〇 旭川市 道道鷹栖東神楽線

整備促進(59)

国道三九三号赤井川道路

整備促進(31)

道道八雲厚沢部線

完成供用(51)

〇 旭川市 街路環状一号線(旭川市)

部分供用(60)

道道小樽定山溪線

整備促進(47)

④ 交流活動を支える付加価値の高い道路情報サービス  
① サービスの提供

〇 室蘭市 国道三七号白鳥新道 完成供用(41)

道道鹿追糠平線 完成供用(71)

・ 峠部等における道路交通情報の提供

完成供用(52)

〇 室蘭市 国道三七号室蘭バイパス

整備着手(61)

道道利尻富士利尻自転車道線

完成供用(72)

国道三九号石北峠道路交通情報提供システム

完成供用(52)

〇 釧路市 国道三八号釧路新道

整備促進(62)

道道網走常呂自転車道線

完成供用(73)

・ 道路利用者にわかりやすい地点標の整備

完成供用(52)

〇 稚内市 国道四〇号稚内拡幅

完成供用(63)

④ 地方部の活性化に資するまちづくりの支援

・ 「道の駅」等における多様な道路情報サービス

〇 函館市 国道五号函館新道

供用(22)

・ 地方市街地の快適な沿道環境の創出による地域活性化の支援

〇 帯広市 国道二四一号帯広北バイパス

全線供用(64)

〇 帯広市 国道二四一号帯広北バイパス

全線供用(64)

国道三七号虻田市街

完成供用(75)

〇 帯広市 国道二四一号帯広北バイパス

全線供用(64)

〇 帯広市 国道二四一号帯広北バイパス

全線供用(64)

国道二三五、一三三六号浦河市街

完成供用(76)

国道二二七号占冠市街 完成供用(77)

区画整理帯広駅前周辺(帯広市) 部分供用(78)

都計道伊達街道 完成供用(79)

道道滑若新冠停車場線(新冠町) 完成供用(80)

道道スウェーデン大通(当別町) 完成供用(81)

道道西一丁目(女満別町) 完成供用(82)

・安心とゆとりある暮らしを実現する道路整備

① 安全かつ安心なくらしを支える信頼性の高い

道路整備

・災害に強い道路整備

国道三九号銀河防災 完成供用(83)

国道二二八号白神防災 完成供用(84)

国道二二七号雲石道路 整備促進(49)

道道知床公園羅臼線 完成供用(85)

② 交通安全に資する道路交通環境の創出

・自転車歩行者道、防護柵、標識等交通安全施設

の設置

・譲り合い車線の設置等人間工学的な観点からの

道路整備の推進

・都市内の交通環境改善に資する駐車場等の整備

国道二二〇号札幌市北一条地下駐車場整備促進(86)

札幌市駐車場案内システム 完成供用(87)

・『道の駅』など休憩施設の体系的整備

③ 「人」と「暮らし」が主役となるやさしさのあ

る道路整備

・快適な道路空間の創出

国道三九号旭川キャブ・ 完成供用(88)

・自転車道、歩行者専用道の整備

道道利尻富士利尻自転車道線 完成供用(72)

道道網走常呂自転車道線 完成供用(73)

歩行者専用道ウツベツ・グリーン・ロード

(帯広市) 部分供用(89)

・公園と一体となった道路整備などうるおいのあ

る都市環境の創出

(4) 豊かな自然を育み、快適な環境を創出する道

路整備

① 緑豊かな環境の創出

国道四〇号国府防雪林 完成供用(90)

道道十勝岳温泉美瑛線 整備促進(91)

道道札幌夕張線(長沼町) 完成供用(92)

② 動植物の生態系に配慮した道路整備(エコロ

ード)

道路周辺の野生動物との共生を図るため、動植

物の生態系に配慮した道路整備(エコロード)を

推進する。

③ 都市の生活環境に配慮した道路整備

国道一二号旭川新道 全線供用(40)

国道五、二七四号札幌新道 完成供用(63)

④ リサイクル、省エネルギー化への積極的対応

建設副産物の積極的活用を図るとともに、融雪

槽等省エネルギーと環境に配慮した道路整備を推

進する。

⑤ きめ細やかな道路管理の推進

沿道と一体となり、きめ細やかな道路の維持管

理を進め快適な沿道環境を創出する。

(5) ゆくもりのある「ふゆトピア」を実現する道

路整備

① 冬でも安全・確実に走れる道路環境の創出

・堆雪スペースの確保、防雪盛切土、線形の改良

等による冬道対策の推進

国道二七二号春別除雪拡幅 整備促進(34)

国道二二二号増毛バイパス 完成供用(93)

国道四〇号国府防雪林 完成(90)

道道小樽定山溪線 整備促進(47)

・チェーン着脱場の設置等による冬期走行性の向

上

主要峠部分供用における『着』『脱』場の整備

を図るとともに、多機能なチェーン着脱場を整備

することにより、利用の高度化を図る。

② 冬期道路管理の高度化

・高速度性、粗面形成の向上に資する除雪機械の改

良、開発

・道路情報収集車、道路交通情報提供システム等

によるきめ細かい各種路面管理データ収集および提供

### ③ 都市内雪対策の充実

・ 都市内における面的流雪溝の整備

北檜山流雪溝

整備促進(94)

旭川流雪溝

完成供用(95)

士別流雪溝

完成供用(96)

今金流雪溝

完成供用(97)

奈井江流雪溝

整備促進(98)

・ 融雪槽等都市環境にも配慮した都市内雪処理場の設置

### ④ 新たな冬期活動の創出

地域での雪や寒さを活かした冬期イベントにおけるイルミネーション、歩くスキー等道路空間の積極的活用による冬期活動の活発化を図る。

### ⑤ 寒地技術開発の促進

- ・ 除雪機械の高速化等機械開発の推進
- ・ 路面情報収集車による路面管理および情報提供に至る総合的路面管理システムの構築
- ・ 人間工学的観点から冬期道路交通に配慮した道路整備の推進

## 3 個別箇所での道路整備の効果の事例

### ① 活発になる交流活動

・ 高規格幹線道路網の供用

北海道横断自動車道千歳～夕張間、清水～池田間が開通することにより、札幌～帯広間の所要時間が現在の約二八〇分から約二四〇分に短縮され、

平成三年に開通した国道二七四号「愛称・石勝樹海ロード」と一体となって、道央と道東を結ぶ大動脈が強化される。これにより、経済、観光などあらゆる面において交流活動がさらに活発化することが期待される。

・ 不通区間

国道二二六号の開通により、広尾～浦河間が約五〇分短縮されるとともに、防災上の観点からも日高山脈を横断する幹線道路として代替性に富んだ安全、確実な道路網が形成される。

国道二二九号の開通により、積丹半島地域を一周する唯一の生活路線がつながり地域生活の安定に寄与するとともに、周遊観光にも大きな効果が期待できる。

・ 冬期交通不能区間

二二三号の冬期間の開通により、道北圏と十勝圏・釧路圏を結ぶ通年的な大動脈が新たに形成され、冬期もふくめた交流活動の活発化による地域の活性化が期待できる。

### ② 活力ある地域の実現

・ 都市内交通混雑の緩和

○ 札幌市国道二二三〇号川沿交差点立体交差化および四車線拡幅等により、国道二二三〇号の通勤通学時における渋滞の解消、休日の交通混雑が緩和される。

○ 国道三七号白鳥新道の開通により室蘭市内

の渋滞が緩和されるとともに、白鳥大橋を拠点とした地域活性化プロジェクトが展開され、室蘭都市圏の活性化が図られる。

○ 国道五号函館新道の全線開通により、七飯～函館間の所要時間が現在のピーク時約三〇分に比べて約一五分と短縮され、函館市周辺の定常的な交通渋滞が緩和され沿道環境が改善されるとともに、函館と道央方面を結ぶ物流、観光等が円滑化されることにより、地域生活の安定および活性化が図られる。

・ 観光・レクリエーションの支援

「ツール・ド・北海道」をはじめ、近年高まりつつあるサイクリングスポーツを支援するため、利尻島、オホーツクにおいて自転車道を整備することにより、これらスポーツを中心とした個性ある地域づくりを支援することともに、健康な暮らしを実現する。

### ③ 安心とゆとりのある暮らしの実現

・ 災害に強い道路整備

国道二二八号白神防災の完成により、福島～松前間の安全、確実な道路ネットワークが形成され、安心な日常生活の実現が図られる。

・ 交通安全対策

札幌市国道二二三〇号北一条地下駐車場および札幌市駐車場案内システムが完成することにより、札幌市内における路側駐車車の減少等により、円滑



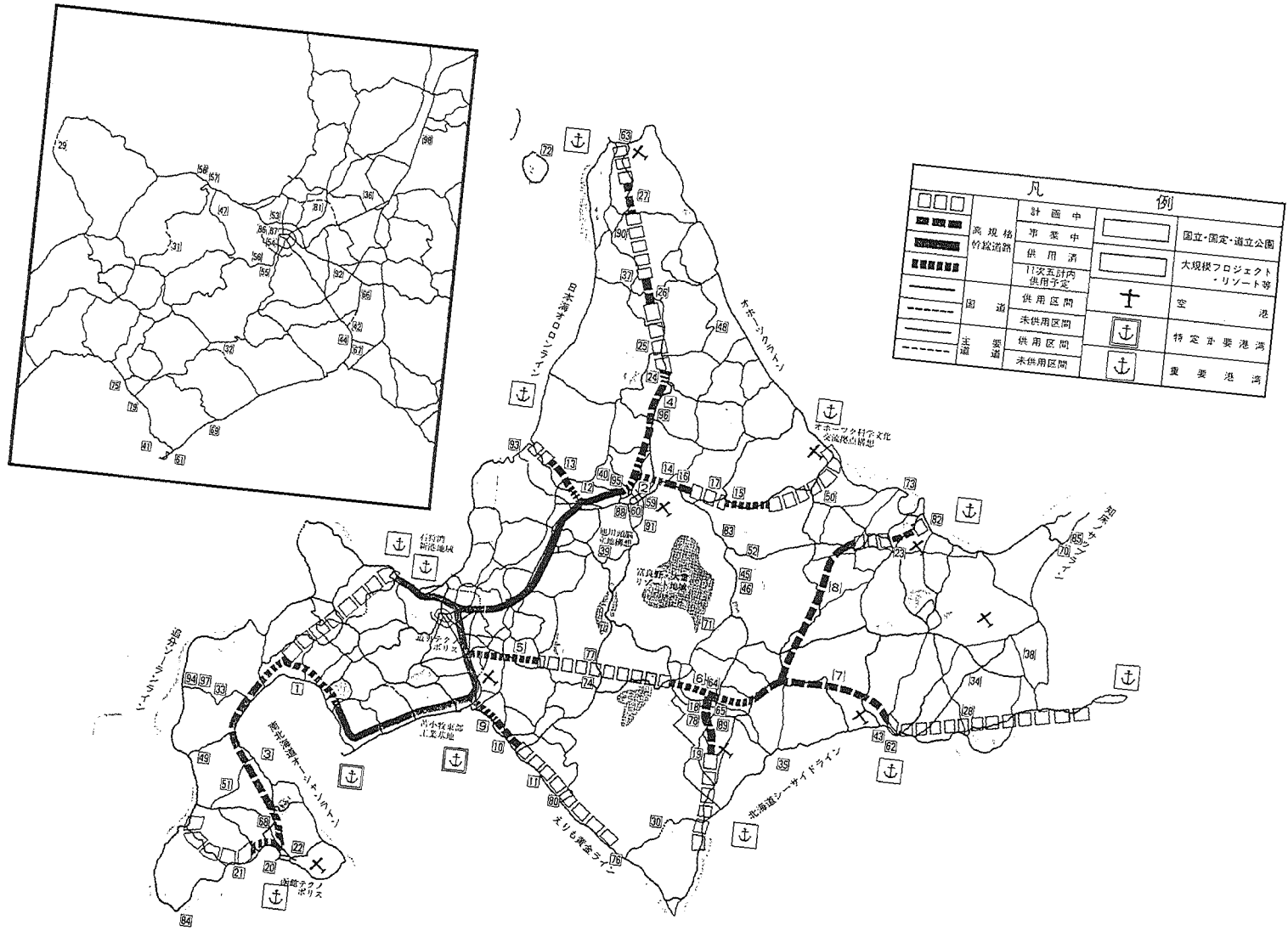


図1 北海道地方道路整備五箇年計画(案)概要図

な都市内交通が実現するとともに、都市内の交通安全に資する。

④ 豊かな生活環境の創出

・ 防雪林の整備

防雪林の積極的整備により、郊外部における地吹雪による視程障害の解消が図られるとともに、大規模な林帯の設置により沿道自然環境にも配慮した道路構造を実現する。

⑤ 快適なふゆ環境“ふゆトピア”の実現

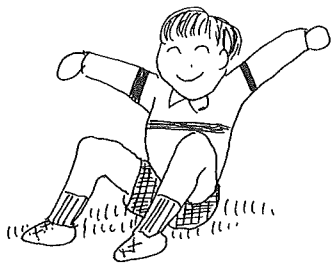
・ 流雪溝の整備

市街地部における流雪溝の整備により、冬期間も夏期と同程度の走行速度が確保されるなど、冬期間の交通環境が改善されるとともに、沿道住民等の参加による除排雪作業により地域と一体となった道路管理が実現される。

おわりに

今回五箇年計画においては、社会経済状況、利用者ニーズの変化に対応し、その重点を従来のネットワーク整備である量的整備に加え、「ゆとり社会」を形成する質的整備にもおくこととした。「重層ネットワークの形成」「都市田園複合コミュニティの展開」による二世紀の北海道の将来像を実現するため、本計画の目標達成に向け各種施策を積極的に推進し、地域の発展に寄与していく所存である。

最後に本計画の策定にあたって、懇談会、ヒアリング等に協力していただいた各機関、各市町村の関係各位の方々に対し厚く御礼申し上げる次第である。



# 特集／第11次道路整備五箇年計画(案)地方版

## 東北地方道路整備五箇年計画(案)

# いい道(11)のいい道(11)のいい道(11)

建設省東北地方建設局道路計画第一課長 三橋 勝彦

### はじめに

来るべき二一世紀に向けて、わが国が真の豊かさゆとりの実感できる生活大国を実現するうえで、新たな産業創出の場・快適な定住の場として東北地方が果たす役割は重要であり、その実現化にあたって欠くことのできないのが高規格幹線道路をはじめとする道路網の整備・充実である。特に広大な面積を有し、かつ他に有効な交通手段を有しない地域を多く抱える東北地方においては、道路の果たす役割は計り知れないものがある。全国に先駆けて進展する高齢化社会に対応し、道路整備の遅れを早急に取り戻すとともに、新たなニーズに対応した新しい道づくりも積極的に推進していかなければならない。

ここに長期的な見通しのもとに、東北地方の地域整備の課題、整備の基本的方向をふまえて策定した道路整備の将来ビジョンに基づき、その具体的な第一歩として重要な東北地方道路整備五箇年計画(案)を策定し、強力に施策を展開していくものである。以下にその計画内容を示す。

### 一 地域の現状と地域整備の方向

#### 〔期待される発展可能性〕

東北地方は首都圏と隣接し、広大な土地、豊富な水・緑などの資源に恵まれ、また伝統に培われた文化が息づいており、高い発展可能性を有しているとともに、優れた居住空間形成の場としての条件を備えている。近年は、高速交通体系の整備に伴い先端産業の立地もめざましく、さまざまな

地域開発構想プロジェクトも進められつつある。

四全総にうたわれる多極分散型の均衡ある国土を形成し、来るべき二一世紀に向けて、わが国が活力ある経済に支えられた「ゆとり社会」を実現するうえで、新たな産業創出の場、快適な定住の場として東北地方が重要な役割を果たすものと期待されている。

#### 〔克服しなければならない課題〕

東北地方は南北にいくつかの山脈が連なり、しかも全面積の約八割が豪雪地帯であり、各地域間の安定した交流の確保が課題となっている。また、都市と都市、地域と地域の間の距離が長いことも、これまで、地域間交流を行いくいものとしてきた。さらに、他の地方に比べて、都市の規模が小さく都市機能や都市的魅力が相対的に不足してお

り、都市や地域間の連携の強化等による集積の拡大が求められている。

このようなさまざまな地域の課題を克服するにあたっては、東北地方が特に自動車交通への依存の割合が高いことから、道路網の整備・充実が最大の課題である。

### 〔地域整備の方向〕

(1) もっと、地域に活力を。いきいきとした郷土づくり。

東北の地域内はもとより、国内外ともに経済・文化・情報などが活発に交流できるハイモビリティな地域をめざす。

(2) もっと快適に。くらしに洗練された便利さを。

より快適な通勤・通学・ショッピングや行きたいところに短時間でアクセスできたり、東北のどこに住んでいても生活の便利さと快適さを楽しむ地域づくりをめざす。

(3) もっと、ゆとりと潤いを。人と自然にやさしい東北をめざして。

東北地方の魅力ある歴史・文化・自然資源と地域のくらしの調和を図りながら、自然にやさしく、人にゆとりと潤いをもたらす地域づくりを進める。

(4) もっと、大きな安心を。より自由な地域交流のために。

峠や山脈による地域の孤立化を防ぎ、生活物資や情報がとだえることなく、他の都市や地域と交流でき、いつも安心してくらせる地域づくりをめざす。

## 一 道路整備の役割と基本方針

### 1 豊かな東北のために活力をつくる道

○ 活力ある東北地方を築くための骨格となるネットワークをつくる。

○ 地域間の連携を強め集積を高める地域高規格道路を軸とした幹線道路ネットワークの整備を推進する。

### 2 すべての人のくらしに快適さを運ぶ道

○ 都市の利便性、活力をいかす道路を整備する。

○ 快適なくらしを実現する道路を整備する。

### 3 人と自然にやさしい道

○ 東北らしい良好な環境を創造する道路を整備する。

○ 誰にも安心・快適な道路を整備する。

### 4 地域のくらしの安全を守る道

○ 地域のくらしを守るためのネットワークの安全性・信頼性を向上させる。

## 三 五箇年計画内の道路整備の目標

### 1 地域の道路整備水準を表す指標と目標値

(表一)

### 2 五箇年計画内の主な道路整備事業

(1) 豊かな東北のために活力をつくる道

① 活力ある東北地方を築くための骨格となるネットワーク

・東北地方における国土開発幹線自動車道については、整備計画区間の整備を促進するとともに、基本計画区間および予定路線区間の調査を推進する。

東北縦貫自動車道八戸線

八戸～八戸

整備促進(青森県)〔①〕

東北縦貫自動車道八戸線

青森～青森

整備促進(青森県)〔②〕

東北横断自動車道釜石秋田線

東和～花巻

整備促進(岩手県)〔③〕

東北横断自動車道釜石秋田線

北上JCT～横手

供用(岩手・秋田県)〔④〕

東北横断自動車道釜石秋田線

秋田南～秋田北

供用(秋田県)〔⑤〕

東北横断自動車道酒田線

寒河江～月山沢

供用(山形県)〔⑥〕

表1 地域の道路整備水準を表す指標と目標値

項目	内容	平成4年度末	第11次五計計画目標	長期構想(案)目標(21世紀初頭)
活力あふむ道	幹線道路ネットワークの整備	1時間圏カバー率 39%	46%	約7割
	主要都市間の平均所要時間	中枢・中核都市 2時間20分 約10万以上の都市 2時間	2時間10分 1時間50分	1時間50分 1時間30分
快適さを運ぶ道	都市の利便性・活力をいかにす道路の整備	主要な空港・港湾への規格の高い道路の直結率 0%	8%	約4割
	快適なくらしを実現する道路の整備	朝夕の走行速度(人口集中地区) 22km/h	24km/h	31km/h
やさしい道	東北らしい良好な環境を創造する道路の整備	道駅	1カ所	約20カ所 約100カ所
	ネットワークの安全性・信頼性の向上	冬期通行不能区間率(一般国道) 20%	18%	約1割
安全を守る道	事前通行規制区間(一般国道)	129カ所	約120カ所	約80カ所

(注) 1. 1時間圏カバー率とは、県庁所在地あるいは同一都道府県内の人口30万人以上の都市へ、おおよそ1時間以内で到達できる定住人口の割合である。  
 2. 主要都市間の平均所要時間とは、隣接都市相互のすべての所要時間の平均である。  
 3. 主要な空港・港湾への規格の高い直結率とは、自動車専用道路およびそれに準ずる質の高い道路によって、高規格幹線道路のインターチェンジから当該交通拠点までが直結されているものの割合である。  
 4. 緑化率は、一般国道の全延長に対する緑化済延長の割合である。  
 5. 冬期通行不能区間率とは、県界部の国道路線数(通行可能)に対する冬期通行不能の路線数の割合である。

東北横断自動車道酒田線

田麦俣～酒田北 供用(山形県) (7)

東北横断自動車道いわき新潟線

いわきJCT～郡山JCT 供用(福島県) (8)

東北横断自動車道いわき新潟線

会津坂下～新潟県境 供用(福島県) (9)

日本海沿岸東北自動車道

岩城～河辺 整備促進(秋田県) (10)

日本海沿岸東北自動車道

昭和～琴丘 整備促進(秋田県) (11)

東北中央自動車道

上山～東根 整備促進(山形県) (12)

常磐自動車道

いわき中央～いわき四倉 供用(福島県) (13)

常磐自動車道

いわき四倉～富岡 整備促進(福島県) (14)

・一般国道の自動車専用道路として整備する道路

三陸縦貫自動車道 国道四五号

仙塩道路 供用(宮城県、仙台市) (15)

三陸縦貫自動車道 国道四五号

矢本石巻道路 部分供用(宮城県) (16)

三陸縦貫自動車道 国道四五号

桃生登米道路 整備着手(宮城県) (17)

三陸縦貫自動車道 国道四五号

登米志津川道路 整備着手(宮城県) (18)

三陸縦貫自動車道 国道四五号

高田道路 整備着手(岩手県) (19)

三陸縦貫自動車道 国道四五号

大船渡三陸道路 供用(岩手県) (20)

三陸縦貫自動車道 国道四五号

釜石山田道路 整備着手(岩手県) (21)

三陸縦貫自動車道 国道四五号

山田道路 供用(岩手県) (22)

八戸久慈自動車道 国道四五号

八戸南環状道路 整備促進(青森県) (23)

八戸久慈自動車道 国道四五号

八戸南道路 整備着手(青森県) (24)

津軽自動車道 国道一〇一号

浪岡五所川原道路 整備促進(青森県) (25)

・国土開発幹線自動車道に並行する一般国道において、自動車専用道路として高規格な機能を持たせ、整備する道路

国道六号 仙台東道路 部分供用(宮城県、仙台市) (26)

国道七号 秋田外環状道路 供用(秋田県) (27)

国道七号 琴丘能代道路 整備促進(秋田県) (28)

国道七号 大館西道路 整備促進(秋田県) (29)

国道一三号 米沢南陽道路 供用(山形県) (30)

国道一三号 尾花沢新庄道路

整備促進 (山形県) (31)

国道一三号 湯沢横手道路

部分供用 (秋田県) (32)

国道四五号 百石道路

供用 (青森県) (33)

国道二八三号 仙人峠道路

整備促進 (岩手県) (34)

② 幹線道路ネットワークの整備

国道四号 水沢東バイパス

整備促進 (岩手県) (35)

国道四号 花巻東バイパス

整備促進 (岩手県) (36)

国道六号 相馬バイパス

整備促進 (福島県) (37)

国道七号 三川バイパス

供用 (山形県) (38)

国道四七号 仙台北部道路

整備着手 (宮城県) (39)

国道四七号 新庄南バイパス

整備促進 (山形県) (40)

国道一一三号 赤湯バイパス

整備着手 (山形県) (41)

国道二七九号 有戸バイパス

整備着手 (青森県) (42)

仙台南有料道路II期

全線供用 (宮城県、仙台市) (43)

(2) すべての人のくらしに快適さを運ぶ道

① 都市の利便性、活力をいかす道路の整備

国道四号 郡山バイパス

全線供用 (福島県) (1)

国道四号

日和田拡幅

整備着手 (福島県) (2)

国道四号

仙台北拡幅

整備促進 (宮城県、仙台市) (3)

国道四号

十和田バイパス

整備促進 (青森県) (4)

国道六号

常磐バイパス

全線供用 (福島県) (5)

国道七号

秋田南バイパス

整備促進 (秋田県) (6)

国道七号

弘前バイパス

四車化促進 (青森県) (7)

国道七号

青森西バイパス

整備着手 (青森県) (8)

国道七号

古川拡幅

完成供用 (青森県) (9)

国道一三号

福島西道路

全線供用 (福島県) (10)

国道一三号

松山交差点改良

整備促進 (山形県) (11)

国道四六号

盛岡西バイパス

整備促進 (岩手県) (12)

国道四九号

平バイパス

全線供用 (福島県) (13)

国道一〇三号 大館南バイパス

完成供用 (秋田県) (14)

国道一〇八号

古川東バイパス

整備促進 (宮城県) (15)

国道二八八号

郡山東バイパス

整備着手 (福島県) (16)

国道三四五号

鶴岡南バイパス

整備促進 (山形県) (17)

国道四五五号

北山バイパス

整備促進 (岩手県) (18)

都計道 河南川尻線

完成供用 (宮城県) (19)

一般県道 上新城土崎港外旭川工区

完成供用 (秋田県) (20)

連続立体JＲ仙石線多賀城地区

整備着手 (宮城県) (21)

② 快適なくらしを実現する道路の整備

国道四号 金田一バイパス

完成供用 (岩手県) (22)

国道六号 久之浜バイパス

整備促進 (福島県) (23)

国道七号 吹浦バイパス

整備促進 (山形県) (24)

国道七号 二ツ井バイパス

全線供用 (秋田県) (25)

国道七号 常磐バイパス

全線供用 (青森県) (26)

国道七号 浪岡バイパス

部分供用(青森県)〔27〕

都計道 北本町飛田線

完成供用(山形県)〔40〕

弘前駅前地区土地区画整理事業

完成供用(青森県)〔△〕

国道一三号 大曲バイパス

全線供用(秋田県)〔28〕

都計道 北本町飛田線  
・ 駐車場の整備

完成供用(山形県)〔41〕

都計道 横町多賀線

整備促進(岩手県)〔△〕

国道一三号 神宮寺バイパス

整備着手(秋田県)〔29〕

地下駐車場の整備促進(青森市、福島市)

〔42〕

都計道 大崎大通線

完成供用(宮城県)〔△〕

国道一三号 刈和野バイパス

整備促進(秋田県)〔30〕

駐車場案内システムの整備  
(仙台、秋田、山形、郡山等主要都市)

〔43〕

都計道 荒楯天童線

部分供用(山形県)〔△〕

国道四九五号 津谷改良

完成供用(宮城県)〔31〕

・ 観光地周辺道路の整備

完成供用(宮城県)〔44〕

ゆずりあい車線の整備促進

〔△〕

国道四九号 熱海バイパス

完成供用(福島県)〔32〕

国道四九五号 利府地区トンネル拡幅

完成供用(宮城県)〔44〕

キャブ事業の整備促進

〔△〕

国道四九号 坂本バイパス

整備促進(福島県)〔33〕

国道一〇八号 花淵山バイパス

整備促進(宮城県)〔45〕

道の駅整備促進

〔△〕

国道一〇一号 鯉ヶ沢バイパス

整備促進(青森県)〔34〕

国道二八六号 赤石バイパス

部分供用(仙台市)〔46〕

都計道 毛越寺線

整備促進(岩手県)〔47〕

国道一〇七号 奥ヶ沢バイパス

完成供用(秋田県)〔35〕

都計道 小荒塚原地区 整備促進(福島県)〔△〕

① 東北らしい良好な環境を創造する道路の整備

〔△〕

国道一一三号 落合改良

完成供用(山形県)〔36〕

国道一〇二号 惣辺バイパス

完成供用(青森県)〔△〕

主要地方道 湯沢栗駒公園線三途川工区

完成供用(秋田県)〔△〕

国道一一八号 若松西バイパス

整備促進(福島県)〔37〕

一般県道 雫石東八幡平線松川工区

整備促進(岩手県)〔△〕

国道二八二号 西根バイパス

整備着手(岩手県)〔38〕

都計道 神谷沢春日線 整備促進(宮城県)〔△〕

3 個別箇所での道路整備の効果の事例

国道二八六号 茂庭バイパス

完成供用(仙台市)〔39〕

都計道 誰にも安心快適な道路の整備

① 豊かな東北のために活力をつくる道

国道三四七号 尾花沢バイパス

完成供用(仙台市)〔39〕

② 誰にも安心快適な道路の整備

○ 高規格幹線道路の整備により、県都と県内主要都市等との所要時間が大幅に短縮され、地域間の交流が一層促進される。

- (高規格幹線道路)
- 計 画 中
  - 事 業 中
  - ===== 供 用 済
  - ..... 11次5計内供用予定
  - + 当面高規格な道路として活用する区間を寄む。
- (一般国道)
- 指 定 区 間
  - 指 定 区 間 外
- (新幹線)
- ===== 営 業 線
  - 工 事 線
- (新幹線直行特急)
- ===== 営 業 線
  - 工 事 線
- (空港)
- ✈ 第2種空港
  - ✈ 第3種空港
  - ✈ 第3種空港 (建設中)
- (港湾)
- ⚓ 重要港湾
- ⚓ 国家石油備蓄基地
  - ⊗ 地域振興整備公園事業地区
  - ⊗ リゾート整備構想
  - テクノポリス計画
  - ステップ計画
  - 新地方生活圏計画
  - 頭脳立地構想
  - ◆ コースタル・コミュニティ・ゾーン構想 (CCZ)
- 県 境

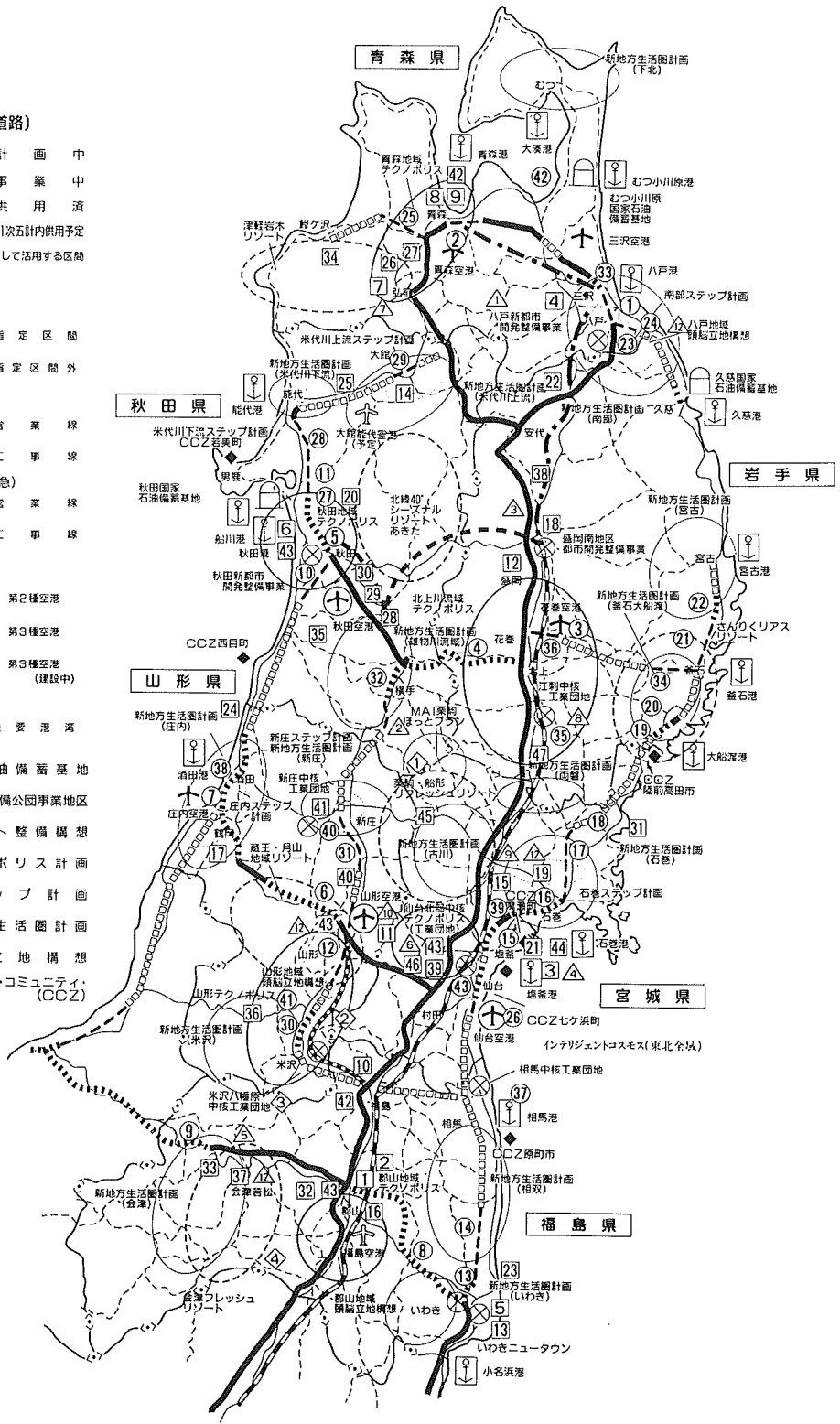


図1 東北地方道路整備五箇年計画(案)概要図



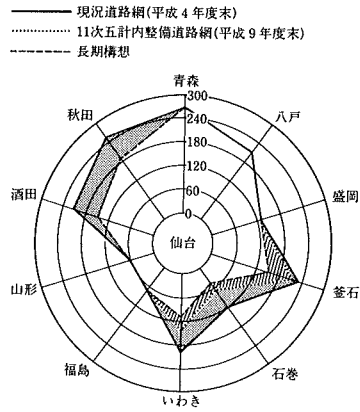


図2 主要都市から仙台までの所要時間(分)の変化

- ・秋田市↷仙台市  
四時間一〇分→三時間一〇分  
〔東北横断自動車道釜石・秋田線(北上JCT↷横手)の供用〕
- ・酒田市↷山形市  
二時間四〇分→一時間四〇分  
〔東北横断自動車道酒田線(寒河江↷月山、田麦保↷酒田北)の供用〕
- ・郡山市↷いわき市 一時間四〇分→一時間  
〔東北横断自動車道いわき新潟線(いわきJCT↷郡山JCT)の供用〕
- ・石巻市↷仙台市 二時間→一時間  
〔三陸縦貫自動車道(国道四五号 仙塩道路)

の供用)

(2) すべての人のくらしに快適さを運ぶ道

○国道四号郡山バイパスの全線供用により、郡山市街地を通過するのに要する時間が約二六分が約一三分に短縮されるとともに、現道の混雑が解消し、都市内交通の円滑化が図られ、地域に使いやすい道路となる。

(3) 人と自然にやさしい道

○仙台地区共同溝、キャブ事業(仙台市、山形市等)の推進により良好な都市景観がつけられる。  
○生態系に配慮した道路整備により、自然環境との調和が図られる。(国道一〇八号鬼首道路)

○幅の広い歩道や、地下横断歩道などの整備により、だれもゆつたりと歩ける快適な生活空間が確保される。(広幅員歩道と流雪溝の一体的整備・湯沢市、地下横断歩道・山形市)

○道の駅や情報ターミナル、ハイグレードチェーン着脱場などの整備により、より安全・快適なドライブが実現する。(道の駅・国道七号西目町)

(4) 地域のくらしの安全を守る道

○国道一〇八号鬼首道路の完成により、宮城県鳴子町↷秋田県湯沢市間の冬期の所要時間は、現在約二時間四〇分が約半分(約八五分)に短縮され、安全・確実な地域間交流が図られる。

おわりに

東北地方は、広大な面積を有し、自動車交通への依存の度合いが高いにもかかわらず、まだまだ道路の整備が遅れており、高規格幹線道路については一本の縦貫道ができて、今やつと横断道等の整備が本格化しはじめたところである。また、今なおいくつもの峠によって地域が分断されていたり、冬期に地域間の確実な交流ができなくなったり、あるいは中核都市においては、著しい渋滞や沿道環境悪化をきたすなど緊急な道路整備が求められている。また、全国的な都市化の進展の中で他の地方に比べて、都市の規模が小さく都市機能や都市的魅力が不足しており、都市や地域間の連携強化による集積の拡大も必要である。

本格的な高齢化社会を目前にして、さまざまな地域課題や新たなニーズに対応して、真に豊かで住みよい東北地方を築くためには、この「第11次道路整備五箇年計画」に基づく計画的な道路整備の推進が極めて重要な課題である。

## 特集／第11次道路整備五箇年計画(案)地方版

### 関東地方道路整備五箇年計画(案)

# 21世紀の人と車と道の共生をめざして

建設省関東地方建設局道路計画第一課長 柳橋 則夫

## はじめに

関東地方道路整備五箇年計画(案)は、関東甲信地方(二都八県)の地域の現状、地域整備の方向を踏まえ道路整備の基本方針、道路整備の目標をとりまとめたものである。計画(案)の作成にあたっては、平成二年から地方ブロック、都県、政令指定都市において道路行政に関する懇談会を開催し、一般の方、学識経験者、経済会、行政関係者計二〇人等、さまざまな方々の意見の提案をとりまとめ反映させることとした。

五箇年計画に先立ちバランスのとれた新しい関東圏をめざして「21世紀の人と車と道の共生をめざして」をテーマとして関東圏の道路整備将来ビジョンをとりまとめた。そして豊かさの実現、環

境との調和、一人ひとりが大切にされている道づくり等の将来ビジョンをより具体的に進めるため、第11次道路整備五箇年計画をとりまとめて計画的に道路整備を進めることとしている。

### 一 地域の現状

関東甲信地方(二都八県)の面積は約五万km<sup>2</sup>(全国の約一三%)、人口は約四、二〇〇万人(全国の約三四%)となっている。

このうち南関東地域(埼玉、千葉、東京、神奈川)は、国土面積の三・六%の地域に約三、二〇〇万人(全国の約二六%)が居住する世界でも類を見ない巨大な都市地域を形成しており、東京への集中傾向は依然強い。しかし、近年は都心に集めた機能の一部が業務核都市など周辺部へ分散

する動きがみられるなど、東京の社会経済圏は広域化している。

また、北関東甲信地域(茨城、栃木、群馬、山梨、長野)においては、工業製品出荷額のシェアの増加など、日本の生産機能の重要な役割を担いながら、最近ではつくばをはじめとする研究開発型産業の立地が進んでいる。

関東甲信地方の道路状況を見ると、道路整備は進んできているものの、道路混雑は悪化する傾向にある。高規格幹線道路は、首都高速道路等と一体となって地域を支えているが、東京都心部における交通混雑の原因の一つは東京を中心とする放射方向を主体に整備が進み、環状方向の整備が遅れていることにある。また、地方部では地域間の広域的な連携のための道路ネットワークが不足し

ている。

## 二 地域整備の方向

関東甲信地方は、東京を中心として、産業構造の変化、急激な情報化、国際化等の社会変革に対応して、我が国の社会発展の原動力になってきた。しかし、数多くの機能を現在のように東京都心に一極集中させたままでは社会的にも多くの問題を引き起こしており限界にきている。そこで、これからは、質の高い都市環境を整備していくとともに、東京都心に集中している機能を、都心と業務核都市に適切に配置する多核連携型都市構造をつくりあげることが必要になる。

また、北関東甲信地域は、東京への近接性に加え、我が国を代表するリゾートエリアを有していることより、職住遊近接の自立都市圏を形成し、質の高い生活を実現できる魅力的な地域へと大きく変貌していくことが期待され、これを実現させる必要がある。

## 三 道路整備の役割

地域の将来像を踏まえ、主要な道路整備の役割を整理すると次のとおりとなる。

- ① 幹線道路網整備等交通機能の強化および道路の使い方の工夫により、円滑な交通を確保する。

- ② 高速交通サービスの普及や地域間の相互連携の強化により、関東甲信地方の望ましい地域構造の形成を図る。

- ③ 沿道環境の保全・育成や、地域・自然環境との調和を図る。

- ④ 安全に歩き楽しみ憩う空間をつくり、ゆとりある生活をもたらす。

- ⑤ ライフラインの収容空間や公共空間の提供および美しい道路景観を作り出すことにより、人々のくらしを豊かにする。

- ⑥ 気象条件の変化や災害に強い交通を確保することにより、安心して生活できる社会をつくる。

## 四 道路整備の基本方針

関東甲信地方の道路整備は、快適で自由な移動の確保（モビリティ）、豊かさを実感できる活力ある地域への誘導、自然や生態系を配慮した環境との調和（エコロジー）、高齢者等人を大切にしたい社会の実現（ヒューマニティ）などの観点および、生活に密着した道路、災害に強い道路という観点を基本として次の方針により行うものとする。

### 〔1〕 ゆたかさを支える道路整備

- (1) 快適な移動のための道づくり
  - (2) 活力ある地域を形成するための道づくり
- 〔2〕 人・自然を大切にしたい道路整備

- (1) 環境との調和を考えた道づくり
- (2) 人を大切にする道づくり
- (3) 生活を支える道づくり
- (4) 信頼される道づくり

## 五 五箇年計画内の道路整備の目標

### 1 地域の道路整備水準を表す指標と目標値

- ・ 主要な空港、港湾、新幹線駅への直結率 三四％↓四六％
- ・ 一時間圏カバー率（関東内陸） 五三％↓五五％

- ・ 駅前広場整備率 三八％↓四三％

- ・ 平均速度向上による燃料消費率

一・〇〇↓〇・九八

- ・ のり面植栽率 〇％↓二一％

- ・ 緑化率（一般国道、都県政令指定市道） 一〇％↓一三％

- ・ 幅の広い歩道等の設置率 一一％↓一五％

- ・ 新たな道の駅整備箇所 約三〇カ所

### 2 主な事業（例）

#### 〔1〕 ゆたかさを支える道路整備

- (1) 快適な移動のための道づくり

快適な移動を実現するために放射状道路、環状道路の整備によりネットワーク化を図るとともに、隣接県や全国と交流する広域幹線道路網の整備を進め、さらに、高速道路インターチェンジや新幹

線駅等の高速交通機関へのアクセスの強化を図る。

① 高規格幹線道路網の整備

ア 関東地方の国土開発幹線自動車道については、整備計画区間の整備を促進するとともに、基本計画区間および予定路線区間の調査を推進する。

(一) 内の番号は図1に対応

○整備計画区間

東北縦貫自動車道

(東京外かく環状道路)(大泉～美女木JCT)

供用(東京都、埼玉県) ①

関越自動車道

上越線(佐久～更埴JCT)

供用(長野県) ②

上越線(須坂～長野・新潟県境)

供用(長野県) ③

東関東自動車道

館山線(千葉～木更津)

供用(千葉県、千葉市) ④

館山線(木更津～富津)

整備促進(千葉県) ⑤

北関東自動車道(友部～水戸)

整備促進(茨城県) ⑥

(都賀～上三川)

整備促進(栃木県) ⑦

(高崎～伊勢崎)

整備促進(群馬県) ⑧

中部横断自動車道(増穂～双葉)

整備促進(山梨県) ⑨

イ 一般国道の自動車専用道路として整備する

首都圏中央連絡自動車道、および中部縦貫自動車道のうち事業中の区間について整備を促進し、その一部区間について供用を図る。また、その他の区間について、調査を積極的に促進し、国土開発幹線自動車道や、広域幹線道路等と一体となって首都圏における広域的な幹線道路網を形成することにより効率的活用が図られる区間等から逐次整備に着手する。

○供用を図る区間

首都圏中央連絡自動車道

国道四六八号(青梅～関越道)(埼玉県) ⑩

○整備を促進する区間

首都圏中央連絡自動車道

国道四六八号

(金沢～戸塚)(神奈川県、横浜市) ⑪

(茅ヶ崎～国道二二九号)(神奈川県) ⑫

(国道二〇号～青梅)(東京都) ⑬

(関越道～国道二五四号バイパス)(埼玉県) ⑭

(常磐道～東関道)(茨城県、千葉県) ⑮

(茂原～木更津)(千葉県) ⑯

○整備に着手する区間

首都圏中央連絡自動車道

国道四六八号

(国道二二九号～国道二〇号)

(神奈川県、東京都) ⑰

(国道二五四号バイパス～常磐道)

(埼玉県、茨城県) ⑱

中部縦貫自動車道

国道一五八号(松本～波田)(長野県) ⑲

ウ 国土開発幹線自動車道に並行する一般国道

において、事業中の次の道路について高規格な道路として活用すべく、その整備を促進し、その一部区間について供用を図る。

国道六号 東水戸道路 供用(茨城県) ⑳

国道二二七号 富津館山道路

供用(千葉県) ㉑

② 道路網の体系的整備

ア 国道等幹線道路ネットワークの整備

国道四号 氏家拡幅 部分供用(栃木県) ㉒

国道一六号 八王子瑞穂拡幅 部分供用(東京都) ㉓

国道一七号 鯉沢バイパス 部分供用(群馬県) ㉔

国道一八号 坂城更埴バイパス 整備着手(長野県) ㉕

国道一九号 両郡橋 完成供用(長野県) ㉖

秋古改良 完成供用(長野県) ㉗

明治橋 完成供用(長野県) ㉘

笹平改良 完成供用(長野県) ㉙

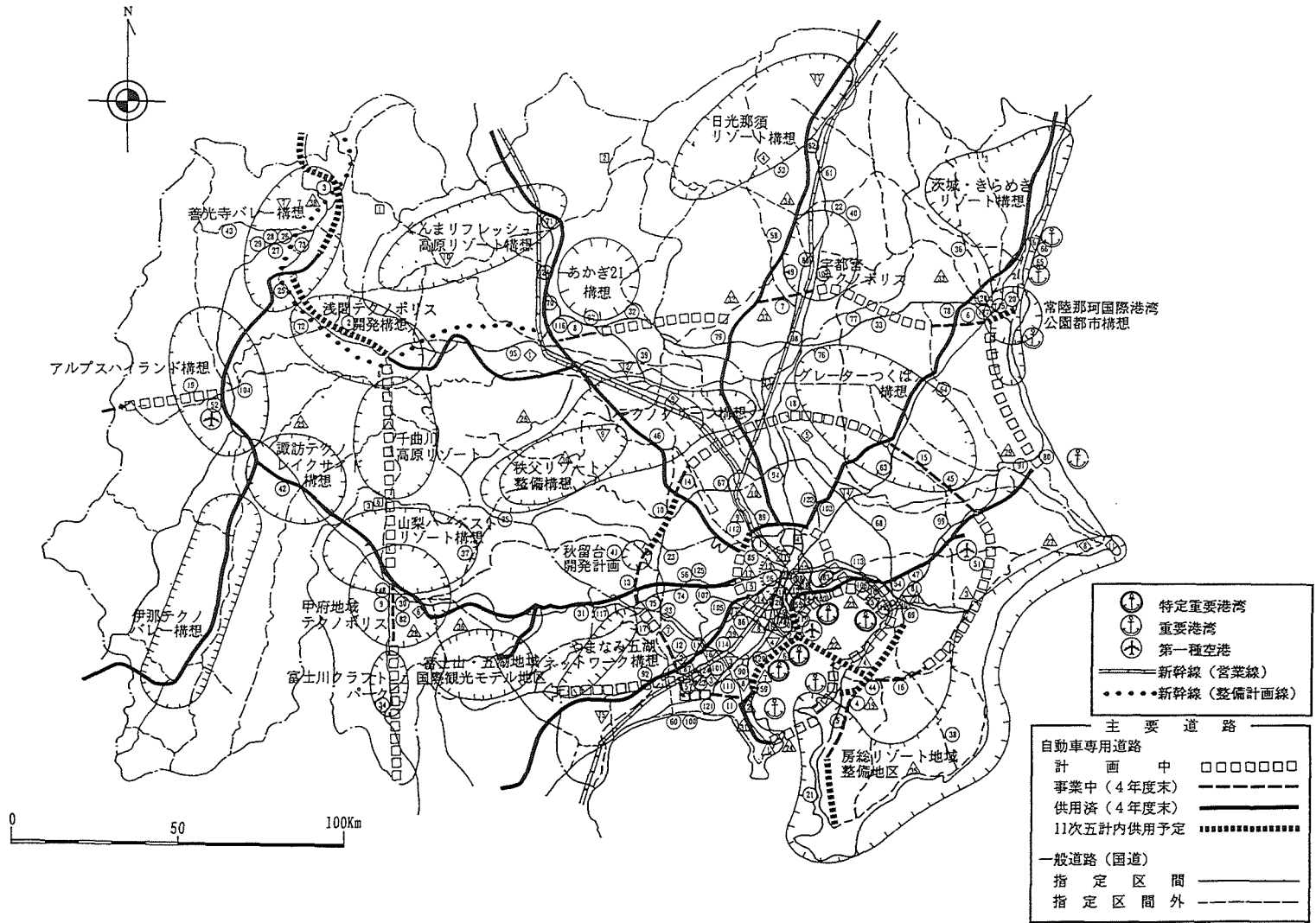


図1 関東甲信地方道路整備五箇年計画(案)概要図

国道二〇号 龍王拡幅 整備着手 (山梨県) (30)

上野原バイパス 整備着手 (山梨県) (31)

国道五〇号 前橋笠懸道路 整備着手 (群馬県) (32)

協和道路 整備着手 (茨城県) (33)

国道五二号 身延バイパス 完成供用 (山梨県) (34)

国道一四〇号 雁坂道路 完成供用 (埼玉県、山梨県) (35)

国道一一八号 瓜連大宮拡幅 整備着手 (茨城県) (36)

国道一四〇号 窪平バイパス 完成供用 (山梨県) (37)

国道二九七号 市原市 完成供用 (千葉県) (38)

国道三五四号 高崎市～板倉町 一部供用 (群馬県) (39)

主要地方道 宇都宮烏山線 部分供用 (栃木県) (40)

杉並五日市線 完成供用 (東京都) (41)

諏訪辰野線 整備着手 (長野県) (42)

長野大町線 (長野～白馬) 完成供用 (長野県) (43)

イ 高速道路インターチェンジャクセス道路の整備

備 国道四〇九号 木更津市 完成供用 (千葉県) (44)

主要地方道

成田江戸崎線 整備着手 (茨城県) (45)

主要地方道

熊谷小川秩父線 完成供用 (埼玉県) (46)

千葉白井印西線 一部供用 (千葉県) (47)

一般県道

今諏訪北村線 完成供用 (山梨県) (48)

公社有料

宇都宮鹿沼有料道路 完成供用 (栃木県) (49)

③ モーダルミックス政策の推進

交通拠点へのアクセス強化

自動車交通の特性を踏まえた道路整備 (体系的な道路ネットワークの整備等)、他の交通機関との連携強化 (結節点の整備等) 等、総合的な交通施策を推進する。

・バス利用促進のための道路整備

バス交通の利用促進のための、バスレーンのか

ラー舗装化、道路の拡幅、交差点改良等のバス路

線整備を推進するほか、ハイグレードバス停整備

を行う。

ア 空港・港湾等

国道三五七号 東京湾岸道路 (羽田) 供用 (東京都) (50)

主要地方道 成田松尾線 完成供用 (千葉県) (51)

一般県道

松本空港塩尻北インター線 完成供用 (長野県) (52)

イ 新幹線駅等

国道四六一号 舟生バイパス 整備着手 (栃木県) (53)

ウ 新交通システム等の整備

千葉都市モノレール山の手線 完成供用 (千葉県、千葉市) (54)

東京臨海新交通臨海線 (新橋～国際展示場) 完成供用 (東京都) (55)

多摩都市モノレール (上北台～多摩センター) 完成供用 (東京都) (56)

藤沢ガイドウェイバス (藤沢市) 事業着手 (神奈川県) (57)

エ 駅前広場の整備

都市計画道路 JR鹿沼駅前広場 完成供用 (栃木県) (58)

金沢八景駅東口区画整理 完成供用 (横浜市) (59)

④ 総合的、渋滞対策の推進

ア 都市のバイパス・環状道路の整備

国道一号 新湘南バイパス (茅ヶ崎～大磯) 部分供用 (神奈川県) (60)

国道四号

矢板バイパス 整備着手(栃木県) (61)

大田原バイパス 整備着手(栃木県) (62)

国道六号

藤代バイパス 全線供用(茨城県) (63)

石岡バイパス 整備着手(茨城県) (64)

日立バイパス(河原子町) 整備着手(茨城県) (65)

日立バイパス(旭町) 整備着手(茨城県) (66)

国道一六号

大宮バイパス 完成供用(埼玉県) (67)

千葉柏道路 整備着手(千葉県) (68)

千葉バイパス 完成供用(千葉県) (69)

国道一七号

前橋渋川バイパス 整備着手(群馬県) (70)

沼田バイパス 全線供用(群馬県) (71)

国道一八号

上田坂城バイパス 部分供用(長野県) (72)

国道一九号

長野南バイパス 全線供用(長野県) (73)

国道二〇号

日野バイパス 部分供用(東京都) (74)

八王子南道路 整備着手(東京都) (75)

国道五〇号

結城バイパス 部分供用(茨城県) (76)

下館バイパス 部分供用(茨城県) (77)

内原バイパス 完成供用(茨城県) (78)

佐野バイパス 完成供用(栃木県) (79)

国道五一号 鹿島バイパス 部分供用(茨城県) (80)

北千葉バイパス 完成供用(千葉県) (81)

国道五二号 甲西道路 供用(山梨県) (82)

国道三五七号 東京湾岸道路(環七立体) 供用(東京都) (83)

東京湾岸道路(荒川河口橋) 供用(東京都) (84)

川崎縦貫道路 整備着手(埼玉県) (85)

東京和光道路 整備着手(埼玉県) (86)

主要地方道(国道一五号) 整備着手(川崎市) (87)

都市計画道路 横浜伊勢原線 完成供用(神奈川県) (88)

外環状線(宇都宮市) 完成供用(栃木県) (89)

大宮東京線 完成供用(埼玉県) (90)

環状二号线 完成供用(横浜市) (91)

また、国道五一号潮来バイパス(91)については調査を推進し事業の具体化を図る。国道二四六号厚木秦野道路(92)については、事業の具体化

を図る。

イ 都市内幹線道路の整備

国道一六号 相模原拡幅 完成供用(神奈川県) (93)

小淵交差点改良 完成供用(埼玉県) (94)

国道一八号 高崎安中拡幅 部分供用(群馬県) (95)

国道二〇号 新宿跨線橋 整備着手(東京都) (96)

国道五〇号 東前橋拡幅 完成供用(群馬県) (97)

小山結城拡幅 完成供用(栃木県) (98)

国道五一号 成田拡幅 部分供用(千葉県) (99)

国道一三四号 藤沢平塚 部分供用(神奈川県) (100)

主要地方道 丸子中山茅ヶ崎線 一部供用(横浜市) (101)

都市計画道路 産業通り線(宇都宮市) 一部供用(栃木県) (102)

馬橋五香六実線(松戸市) 整備着手(千葉県) (103)

内環状北線(松本市) 完成供用(長野県) (104)

尻手黒川線 一部供用(川崎市) (105)

新港横戸町線 整備着手(千葉県) (106)

公社有料

川崎府中線 第二多摩川原橋

完成供用 (東京都) (107)

ウ ボトルネックの解消

○自動車専用道路関連

以下の箇所について早期対策を図る。

首都高速道路公団管理区間…

箱崎IC付近 (108)、東京港トンネル (109)

日本道路公団管理区間…

第一東海自動車道横浜IC付近 (110)

○一般道路関連

以下の箇所について早期対策を図る。

交差点改良等…

原宿交差点

(国道一号と主要地方道原宿六ツ浦線)

完成供用 (横浜市) (111)

田島立体 (国道一七号新大宮バイパスと主要地方

道浦和東村山線) 完成供用 (埼玉県) (112)

二俣立体 (国道三五七号東京湾岸道路と都市計画

道路京葉港線) 供用 (千葉県) (113)

保土ヶ谷バイパス (国道一六号バイパスと東名高

速道路ランプ) 完成供用 (横浜市) (114)

水戸道路 (国道三四九号渋滞対策)

完成供用 (茨城県) (115)

橋梁拡幅架替…

国道一七号

群馬大橋拡幅 部分供用 (群馬県) (116)

主要地方道

山北藤野線 日蓮大橋

完成供用 (神奈川県) (117)

東京大師横浜線 大師橋一期

完成供用 (東京都、川崎市) (118)

踏切解消 (道路の立体) …

大島居第一踏切 (都市計画道路環状八号線と京浜

急行空港線) 完成供用 (東京都) (119)

千葉駅前 (都市計画道路新町若松町線とJR内房

外房線) 完成供用 (千葉県) (120)

羽鳥踏切 (都市計画道路辻堂停車場辻堂線とJR

東海道線) 完成供用 (神奈川県) (121)

踏切解消 (連続立体) …

東武鉄道伊勢崎線連続立体交差事業

完成供用 (埼玉県) (122)

大和駅周辺連続立体交差事業

完成供用 (神奈川県) (123)

瀬谷連続立体交差事業

整備着手 (横浜市) (124)

JR中央線連続立体交差事業

整備着手 (東京都) (125)

⑤ 物流システムの高度化

多様化・高度化する物流ニーズに対応するため、

広域物流拠点等の基盤整備、自動車交通を代替する新たな物流システムの導入の検討等、総合的な

物流システムの高度化を推進する。

⑥ 駐車場の整備

国道一号 地下駐車場 (港区)

整備促進 (東京都) (126)

国道五〇号 地下駐車場 (水戸市)

整備促進 (茨城県) (127)

⑦ 情報サービスの高度化および新技術の活用

○道路情報提供

国道六、五〇、五一号水戸市駐車場案内システム

の整備 整備促進 (茨城県) (128)

関内伊勢佐木町地区駐車場案内システムの整備

完成供用 (横浜市) (129)

(2) 活力ある地域を形成するための道路づくり

① 地位高規格道路の整備

地域構造と地域活性化の方向性を取りまとめ、地域振興施策にあわせて整備することが効果的な規格の高い幹線道路として整備すべき路線・区間の具体的な調査を行い、熟度の増したものから地域高規格道路として指定し、新たに事業に着手する。

② 大都市におけるゆとりとくらしの実現

ア 東京圏の骨格となり核都市を育成する自動車専用道路整備

国道一六号

横浜横須賀道路 (佐原～馬堀)

整備着手 (神奈川県) (130)

整備着手 (神奈川県) (131)



横浜横須賀道路（金沢支線）

完成供用（横浜市）〔△〕

国道一六六号

千葉東金道路（東金～横芝）

完成供用（千葉県）〔△〕

国道四〇九号

東京湾横断道路連絡道

首都高速道路

湾岸線（三期）（大田～浮島）

完成供用（東京都、川崎市）〔△〕

湾岸線（四期）（浮島～大黒）

完成供用（川崎市、横浜市）〔△〕

湾岸線（五期）（本牧～並木）

完成供用（横浜市）〔△〕

横浜環状線（港北～生麦）

整備促進（横浜市）〔△〕

大宮線（戸田～与野）

完成供用（埼玉県）〔△〕

大宮線（与野～浦和）

整備促進（埼玉県）〔△〕

板橋足立線（板橋～足立）

完成供用（東京都）〔△〕

一号线（二期）（台東～足立）

整備促進（東京都）〔△〕

中央環状新宿線（目黒～板橋）

整備促進（東京都）〔△〕

中央環状品川線（品川～目黒）

整備促進（東京都）〔△〕

一、二号线 完成供用（東京都）〔△〕

川崎縦貫線（浮島～国道一五号）

整備促進（川崎市）〔△〕

なお、高速晴海線〔△〕および高速一〇号線

〔△〕についても東京圏の骨格となる自動車専用

道路網を構成する路線として調査を進め、事業の

具体化を図る。

イ 副都心、開発拠点の整備支援

かずさ新研究開発関連…一般県道 君津平川線

完成供用（千葉県）〔△〕

東京都臨海部開発関連…

都市計画道路 環状一号线

整備着手（東京都）〔△〕

幕張新都心関連…都市計画道路 源町大森町線

整備着手（千葉県）〔△〕

③ 新交通軸の形成

東京湾横断道路 国道四〇九号

完成供用（川崎市、千葉県）〔△〕

さらに、第二東京湾岸道路〔△〕および東京湾

口道路〔△〕については、地域の活性化施策の推

進とあわせて、事業の具体化を図る。

④ 地方部の定住と活性化の推進

○地域活性化のための道路整備

国道一四二号 下和田（和田村）

整備着手（長野県）〔△〕

富岡万場線 完成供用（群馬県）〔△〕

旭小見川線 完成供用（千葉県）〔△〕

甲府市川大門線（桃林橋） 整備着手（山梨県）〔△〕

一般県道 潮来麻生線

完成供用（茨城県）〔△〕

秩父停車場秩父公園線（秩父公園橋）

完成供用（埼玉県）〔△〕

三浦半島中央道路（仮称） 完成供用（神奈川県）〔△〕

町道（田沼町・葛生町）一〇四号線・葛生三好線

整備着手（栃木県）〔△〕

○バス路線の整備

主要地方道

水戸茂木線 完成供用（茨城県）〔△〕

藤原宇都宮線 完成供用（栃木県）〔△〕

市原天津小湊線 整備着手（千葉県）〔△〕

一般県道

芦川八代線鳥坂トンネル

完成供用（山梨県）〔△〕

⑤ 住宅供給とそれを支援する道路整備

主要地方道

宇都宮栃木線 完成供用（栃木県）〔△〕

長野荒瀬原線 完成供用（長野県）〔△〕

横浜北部新都市第一・第二区画整理

〔港北ニュータウン〕

千葉寺地区区画整理事業  
完成供用(横浜市)〔△〕

〔2〕 人・自然を大切にしたい道路整備  
環境との調和を考えた道づくり

① 道路構造による環境の改善、多様な道路緑化、  
エコロードの普及等の推進

国道二九二号他

山内町 完成供用(長野県)〔1〕

国道四〇一号

利根郡片品村 整備着手(群馬県)〔2〕

主要地方道

須玉八ヶ岳公園線 完成供用(山梨県)〔3〕

② 沿道土地利用の誘導(沿道環境整備事業等)

国道四号(足立区)〔4〕、都市計画道路環状七  
号線(東京都)〔5〕等で整備を促進する。

主要地方道

高根富士見線 完成供用(山梨県)〔6〕

(2) 人を大切にする道づくり

① 歩行者・自転車のための空間整備

ア ペDESTリアンデッキ

高崎駅前西口周辺土地区画整理事業

完成供用(群馬県)〔◇〕

イ 歩行者・自転車専用道路

さがみグリーンライン自転車道

事業着手(神奈川県)〔◇〕

ウ コミュニティ道路等

市道

名瀬第二八〇号線 完成供用(横浜市)〔◇〕  
町道(藤原町)

一―六号線 完成供用(栃木県)〔4〕

② 沿道と連携した「みち空間」の形成

主要地方道

結城野田線 完成供用(茨城県)〔5〕

甲府柳形線 完成供用(山梨県)〔6〕

一般県道

瓜生相模原線 完成供用(神奈川県)〔7〕

市道(銚子市)

本通馬場町線 完成供用(千葉県)〔8〕

都市計画道路

星川通線・市役所通線 完成供用(埼玉県)〔9〕

新宿公園プロムナード

完成供用(千葉県)〔10〕

銚子駅前前線 完成供用(千葉県)〔11〕

(3) 生活を支える道づくり

① 地下空間の積極的な活用

○ 共同溝・キャブの整備

国道一号 整備着手(東京都)〔▽〕

三田共同溝 整備着手(東京都)〔▽〕

国道一五号 完成供用(東京都)〔▽〕

東六郷共同溝 完成供用(東京都)〔▽〕

国道一六号

吉野町・磯子、伊勢佐木町共同溝

完成供用(横浜市)〔▽〕

国道三五七号 浮島、東扇島、扇島共同溝

完成供用(横浜市、川崎市)〔▽〕

主要地方道

千葉大網線 一部供用(千葉県)〔▽〕

一般県道

日立停車場線 完成供用(茨城県)〔▽〕

長野豊野線 完成供用(長野県)〔▽〕

市道

日野第二〇一号線 完成供用(横浜市)〔▽〕

② 自由時間の増大に対応した道路整備

国道一四〇号

皆野寄居バイパス 完成供用(埼玉県)〔▽〕

国道一四五号

長野原町〜吾妻町 整備着手(群馬県)〔▽〕

主要地方道

矢板那須線 恒明橋 完成供用(栃木県)〔▽〕

③ 健全で活力ある市街地の整備

国道四六二号

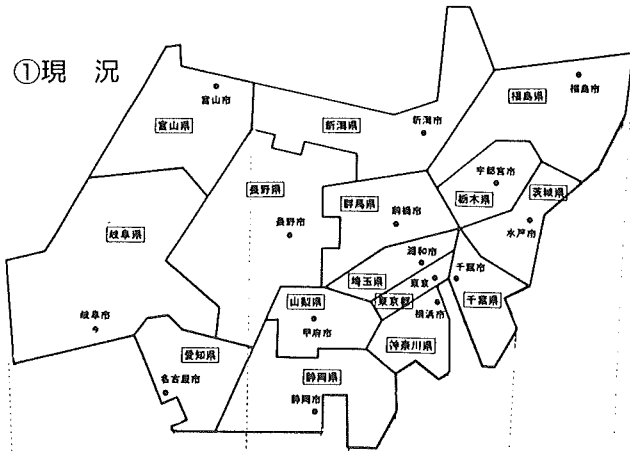
坂東大橋 整備着手(群馬県)〔▽〕

古河駅西口第一地区再開発

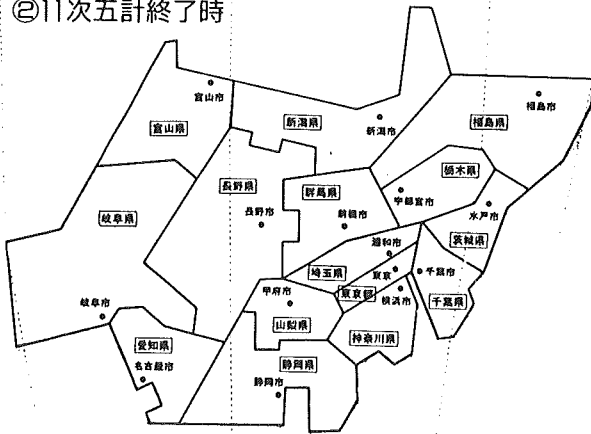
完成供用(茨城県)〔▽〕

常磐新線沿線区画整理

整備着手(千葉県)〔▽〕



②11次五計終了時



③長期



図2 長野市からの2時間到達圏域

南足柄市大雄山駅前再開発

完成供用(神奈川県) (▽)

瀬谷駅北区画整理

完成供用(横浜市) (▽)

溝口駅北口再開発事業

完成供用(川崎市) (▽)

(4) 信頼される道づくり

① 地域の安心を支える信頼性の高い道路網の整備

備

ア 雪寒事業

主要地方道

太子那須線 完成供用(茨城県) (1)

イ 防災、震災対策事業

国道六号

榊橋 供用(茨城県) (2)

主要地方道

北茨城大子線 整備着手(茨城県) (3)

川俣温泉川治線 一部供用(栃木県) (4)

横浜生田線 平沼橋完成供用(横浜市) (5)

一般県道 八幡小諸線 宮沢トンネル

飯鋼高原浅川線

整備着手(長野県) (6)

六 道路整備の効果(例示)

完成供用(長野県) (7)

主要な整備効果の例としては、次のとおりとなる。

第11次五箇年計画内に東京湾横断道路の開通により、京浜地区と対岸の木更津が直結され横浜、木更津間を例にとると、所要時間が二時間二〇

分から一時間に短縮される。また、第11次五箇年計画内に関越自動車道上越線（佐久→更埴JCT）の開通により、東京→長野間が中央自動車道

〇分（二五〇km）となり、所用時間、走行距離とも短くなる。また、長野→前橋間は、自動車専用道路で直結されることにより、二時間三〇分から二時間に短縮される。さらに、第11次五箇年計画

内に、東京外かく環状道路の大泉→美女木JCT間や首都高速道路板橋足立線など東京圏の環状道路の整備が進み、交通の分散が図れることにより交通流の円滑化に資することが期待される。

今後、首都圏中央連絡自動車道、北関東自動車道などが整備されると宇都宮→甲府間が三時間五〇分から三時間に、宇都宮→長野間が五時間二〇分から三時間一〇分になるなど、より短い時間での移動が可能になる。

### おわりに

関東地方道路整備五箇年計画（案）は、関東各地域の特性を生かした地域整備に対応する道路整備を計画的・効率的に進めるための指針として活用していくものである。

今後の道路整備は、用地取得・沿道環境・費用負担など社会的理解を得ることがますます重要となっている。

こうした問題に対し「みんなが納得できる道づくり」を目指して地域の皆さんと行政の双方のコミュニケーションを積極的かつ円滑にしていく必要がある。

また、計画（案）の実現のためには、道路整備の財源の確保が必要であり、ご理解とご協力をお願いするものである。

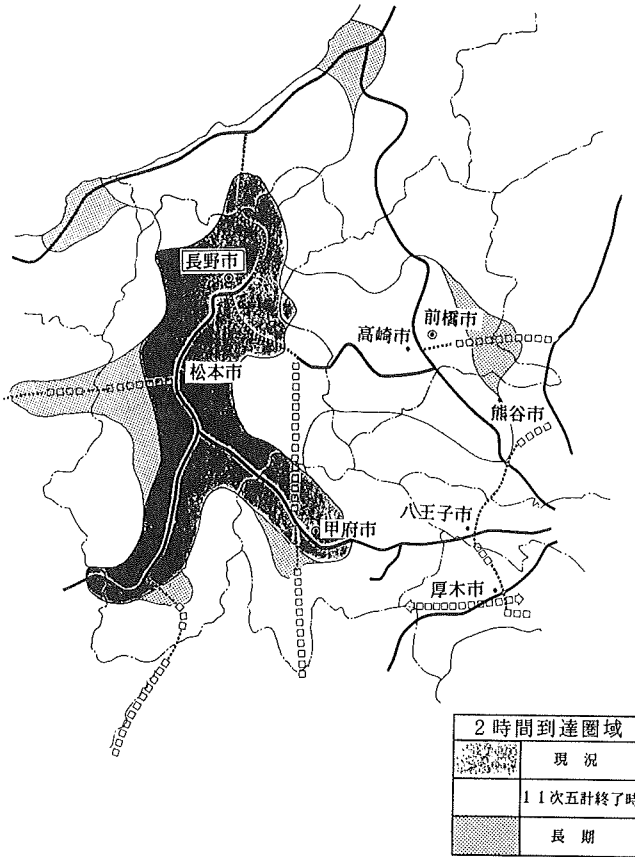


図3 県庁所在地相互間の時間距離短縮効果

## 特集／第11次道路整備五箇年計画(案) 地方版

### 北陸地方道路整備五箇年計画(案)

# 魅力ある北陸 明日とつなぐ道づくり

建設省北陸地方建設局道路計画第一課長 板倉信一郎

#### はじめに

北陸地方道路整備五箇年計画(案)の計画対象範囲は、新潟・富山・石川の三県である。これら北陸三県は、ともに日本海側のほぼ中央に位置し、太平洋側とは急峻な山岳地帯によって遮られいずれも積雪寒冷地という厳しい条件下にある。しかし、対立の海であった日本海は、新たな交流圏域として注目を集めるとともに、豊かさやうるおいを求める機運の中で北陸の諸都市の住みやすさが再認識されはじめています。

キャッチフレーズにある「魅力ある北陸 明日とつなぐ道づくり」は、このような北陸地方の持つ優れたポテンシャルを魅力として捉え、北陸地方が高速交通体系およびそれと一体となって機能

する各種の道路網をもとに、二一世紀の日本海側における交通軸の拠点地域として機能することを目指すとともに、その基盤となる道路整備への強い取り組みを表したものである。

北陸地方道路整備五箇年計画(案)は、鈴木哲新潟大学教授を座長とする北陸地方道路整備将来構想懇談会からのさまざまな提言を受けて取りまとめた「北陸地方道路整備将来ビジョン」に基づき策定されたものである。

#### 一 道路整備将来ビジョン

北陸地方道路整備将来ビジョンは、北陸地方を魅力あるものとし、明日の発展へとつなげる地域づくりを目指して、二一世紀に向けた今後の道路整備の方向を示すものであり、以下に掲げる七つ

のビジョンを掲げている。

1 環日本海時代を支える広域ネットワークづくり  
国際交流拠点づくりの支援として、日本海交通軸の形成、三大都市圏や内陸諸都市等とのアクセス強化、広域交通拠点間のアクセス強化など。

2 魅力的な都市圏を形成する地域内ネットワークづくり  
地域のモビリティを向上し、地域集積圏の形成を図るための地域高規格道路の整備、公共交通機関への乗り継ぎの利便性の向上など。

3 魅力あるリゾート空間を創出するみちづくり  
広域ネットワークの形成、休憩施設の整備、質の高い散策路の整備など。

#### 4 雪につよいみちづくり

堆雪スペースを確保した広幅員道路の整備、冬期歩行者空間の確保、代替ルートの確保、冬季交通障害区間の解消など。

#### 5 人にやさしく、地球環境にやさしいみちづくり

トイレや休憩施設等を備えたパークキングの整備、わかりやすい道路交通情報の提供、動植物の生態系の保全としてのエコロードの整備、エネルギーの有効活用など。

#### 6 安全性の高いみちづくり

災害に対する対策として、通行規制区間の早期解消、互いに補完しあう信頼性の高いネットワークの整備など。

交通事故に対する対策として、計画的な歩道整備、交通事故多発地点における原因の解析および対策など。

#### 7 個性豊かなみちづくり

シンボルロードとして、沿道景観と一体となった道路整備、ストリートファニチャーの整備など、地域の人々が誇れるみちづくりの推進など。

### 二 道路整備五箇年計画(案)

#### 1 地域の現状と地域整備の方向

北陸地方は日本海に面し、約四八〇万人の人々が生活する、豊かな自然にめぐまれた地域である一方、急峻な地形、豪雪による災害といった厳しい自然条件を抱えた地域である。近年の人口の推移をみると、新潟県では減少、富山県、石川県においても全国平均以下の伸び率となっており、人口の停滞が続いている。中でも若者の流出が顕著な特徴であるが、この原因として、各地方都市において若者を引きつける都市的魅力の不足および、高度情報化の進むなかで若者を地域内で雇用する知識集約型産業等の不足が考えられ、定住を促す上での課題となっている。

一方、北陸地方は、豊かな自然、広い居住空間、固有の優れた文化などに恵まれており、今後、大都市圏にはないこれらの特色を活かしていくことも重要である。これらを踏まえ、環日本海時代を迎え優れた位置にあるこの地域を「魅力ある北陸」とするため、以下の方向で整備を行う。

- ・三大都市圏および仙台圏との交流を深めつつ、環日本海諸国に対する日本の玄関口としての国際交流拠点地域を目指す地域づくりを行う。
- ・地域相互の交流を活発にし強い地方圏の形成を目指すとともに、ゆとりや豊かさが実感でき、安心してくらす地域づくりを行う。

- ・伝統文化や日本海側の四季折々の豊かな自然環境を活かした滞在型リゾート地域づくりを

行うことにより、国際的観光地を指向できる地域を育成する。

- ・雪を克服する技術を蓄積し、その技術を活用することにより、雪を資源として利用・活用できる地域づくりを行う。

#### 2 道路整備の役割と基本方針

上記、地域整備を促進するための道路整備の役割は、主要都市と空港、港湾等の国際交通拠点を連結し、また、当地域と三大都市圏および仙台圏を高規格幹線道路等で結ぶことで、北陸地方の日本海側の国際交流地域としてのポテンシャルを高めると同時に、地域相互の結びつきや観光地、リゾート地域へのアクセスを強化し、強い地方圏の形成に資するとともに、魅力あるリゾート空間の創出を促すことである。また、このようなネットワークの強化のほか、「人とくらしを支える社会空間」として道路をとらえ、「ゆとり」や「豊かさ」を実感できる社会の実現、自然環境等の保全に配慮し、また、地域の特色ある文化、景観を活かした整備を行うことで、「魅力ある北陸」の創造に寄与することも重要な役割である。

以上の役割を果たすための道路整備の基本方針を以下のとおりとする。

- ・環日本海広域交流ネットワークづくりの推進
- ・魅力的な圏域を形成する域内ネットワーク

くりの推進

- ・雪に強いみちづくりの推進
- ・人や地球環境に優しく、個性豊かなみちづくりの推進
- ・安全かつ信頼性の高いみちづくりの推進

3 五箇年計画内の道路整備の目標

- a) 地域の道路整備水準を表す指標と目標値  
北陸地方における五箇年計画内の道路整備水準を表す指標と目標値を示すと表1のとおりとなる。
- b) 事業箇所等の例示

(注) 〔 〕内の番号は図1対応番号)

- ① 「国際交流拠点」形成のための高規格幹線道路の整備

北陸地方における高規格幹線道路については、整備計画区間の整備を促進するとともに、基本計画区間および予定路線区間の調査を推進する。

○ 国土開発幹線自動車道

日本海沿岸東北自動車道 新潟東～中条

整備促進 (新潟県) ①

東北横断自動車道いわき新潟線

福島県境～新潟中央 供用 (新潟県) ②

関越自動車道上越線 長野県境～中郷

供用 (新潟県) ③

中郷～上越 整備促進 (新潟県) ③

表1 北陸地方第11次道路整備五箇年計画の整備目標 (例)

項目	指標	平成4年度末	第11次道路整備五箇年計画目標	長期構想(案)目標 (21世紀初頭)
環日本海広域交流ネットワークづくりの推進	高規格幹線道路の供用延長	480 km (62%)	610 km (79%)	約770 km (100%)
魅力的な圏域を形成する域内ネットワークづくりの推進	県庁所在都市1時間連絡率	53%	65%	約8割
	生活中心都市30分連絡率	57%	70%	約9割
	DID内の混雑交通量率(12時間)	26%	20%	10%
	朝夕の歩行速度(県庁所在都市のDID内)	21 km/h	24 km/h	30 km/h
雪に強い道路づくりの推進	冬期快適走行道路率(一般国道, 県道)	38%	45%	約8割
	冬期歩行者空間確保児童カバー率	44%	55%	約100%
人や地球にやさしく, 個性豊かな道づくりの推進	「道の駅」整備箇所	—	おおむね10カ所	約50カ所
	幅の広い歩道等の設置率(一般国道, 県道, 市町村道)	13%	18%	約4割
	道路緑化率	5%	10%	約3割
	歩行速度向上による燃料消費率	1.00	0.98	おおむね0.9
安全かつ信頼性の高い道づくりの推進	歩道の設置率	45%	55%	概成
	防災対策完了率	17%	概成	—
	震災対策完了率	21%	概成	—

- 注) 1. 県庁所在都市1時間連絡率とは、県庁所在都市へ1時間以内で行ける市町村の割合。  
 2. 生活中心都市30分連絡率とは、生活中心都市へ30分以内で行ける市町村の割合。  
 3. 混雑交通量率(12時間)とは、車が走る際に混雑に巻き込まれる割合。  
 4. 冬期快適走行道路率とは、堆雪幅、消融雪施設、トンネル、スノーシェッド等のいずれかが整備された道路延長の総延長に対する割合。  
 5. 冬期歩行者空間確保道路率とは、歩道除雪、歩道消融雪施設、アーケード等が整備された道路延長の通学路や歩行者の多い区間など冬期歩行者空間を確保する必要がある道路延長に対する割合。  
 6. 燃料消費率とは、1台単位走行距離あたりの平均燃料消費量の平成4年度末に対する割合。  
 7. 歩道の設置率とは、市街地や住宅地等の2車線以上の道路および幹線道路で歩行者が通行する区間に対する、歩道等が設置された道路延長の割合。  
 8. 防災対策完了率、震災対策完了とは、平成2年度に実施した防災点検ならびに平成3年度に実施した震災点検に基づく要対策箇所に対する対策完了箇所の割合。

東海北陸自動車道 上平～福光 供用(富山県)

岐阜県境～上平 整備促進(富山県)〔4〕

北陸自動車道 新潟東～新潟西

供用(新潟県)〔5〕等

○一般国道の自動車専用道路として整備する路線

線

国道四七〇号 能越自動車道

田鶴浜道路 完成供用(石川県)〔6〕

七尾水見道路

整備着手(石川県・富山県)〔7〕

高岡水見道路 整備促進(富山県)〔8〕

砺波高岡道路 部分供用(富山県)〔9〕

② 広域交通拠点間を結ぶアクセス道路の整備

地域の交流機能強化のため空港、港湾、新幹線駅等と高規格幹線道路とのアクセス道路の強化を図る。

主要地方道 新潟亀田内野線 新潟市

整備着手(新潟県)〔10〕

主要地方道 小矢部伏木港線 高岡市

整備促進(富山県)〔11〕

主要地方道 小松加賀線 浮柳新橋

完成供用(石川県)〔12〕等

(2) 魅力的な地方圏を形成する圏域内ネットワーク

クつくりの推進

① 活力ある地方圏形成のための幹線道路網の整備

国道七号

中条黒川バイパス 部分供用(新潟県)〔1〕

国道八号

柏崎バイパス 整備促進(新潟県)〔2〕

国道八号

黒部魚津バイパス 整備着手(富山県)〔3〕

国道八号

魚津バイパス 全線供用(富山県)〔4〕

国道八号

小矢部バイパス 全線供用(富山県)〔5〕

国道八号

小松バイパス 整備促進(石川県)〔6〕

国道八号

牛ノ谷拡幅 整備着手(石川県)〔7〕

国道一七号

六日町バイパス 整備着手(新潟県)〔8〕

国道一七号

小千谷バイパス 全線供用(新潟県)〔9〕

国道一七号

南長岡拡幅 完成供用(新潟県)〔10〕

国道一七号

長岡東バイパス 完成供用(新潟県)〔11〕

国道四九号

水源バイパス 整備着手(新潟県)〔12〕

国道四九号

横雲バイパス 全線供用(新潟県)〔13〕

国道一一六号

新潟西バイパス 全線供用(新潟県)〔14〕

国道一五九号

鹿島バイパス 完成供用(石川県)〔15〕

国道一五九号

二ツ屋バイパス 整備着手(石川県)〔16〕

国道一六〇号

水見バイパス 全線供用(富山県)〔17〕

国道二四九号

輪島バイパス 整備着手(石川県)〔18〕

国道三〇四号

福光～城端拡幅 福光町～城端町 完成供用(富山県)〔19〕

国道三五〇号

七曲りバイパス 完成供用(新潟県)〔20〕

国道四〇三号

新津南バイパス 完成供用(新潟県)〔21〕

主要地方道

白根安田線 安田橋 完成供用(新潟県)〔22〕

主要地方道

富山立山公園線(仮称) 利田大橋 整備着手(富山県)〔23〕

主要地方道

金沢美川小松線 小松市 完成供用(石川県)〔24〕

主要地方道

金沢美川小松線 小松市 完成供用(石川県)〔24〕

主要地方道

金沢美川小松線 小松市 完成供用(石川県)〔24〕

主要地方道

金沢小松線 川北大橋有料



一般県道 整備着手（石川県）〔25〕  
金沢羽咋線 能登有料道路（白尾IC）（柳田IC）  
完成供用（石川県）〔26〕等

② 都市の活力向上のための都市内道路の体系的整備や渋滞対策、駐車対策の推進

国道七号 万代橋下流連絡道路

整備着手（新潟県）〔27〕

国道八号 三条拡幅 部分供用（新潟県）〔28〕

国道八号 富山高岡バイパス交差点立体化

整備促進（富山県）〔29〕

国道八号

金沢東部環状道路 整備促進（石川県）〔30〕

国道八号 金沢地区環境対策（交差点立体化）

部分供用（石川県）〔31〕

国道一八号 上新バイパス交差点立体化

整備促進（新潟県）〔32〕

国道三五九号

婦中大橋 整備着手（富山県）〔33〕

都市計画道路

女池嘉木線 完成供用（新潟県）〔34〕

小松駅付近連続立体交差事業 小松市

整備促進（石川県）〔35〕等

③ リゾート計画や地域振興プロジェクトを支援する道路の整備

国道八号 南郷拡幅 部分供用（石川県）〔36〕

国道一七号 〔加賀温泉郷活性化計画〕  
浦佐バイパス 整備促進（新潟県）〔37〕  
〔奥只見レクリエーション地域整備計画〕

国道一八号

妙高野尻バイパス 完成供用（新潟県）

一般県道 原千垣停車場線 極楽橋 整備着手

〔立山山麓レクリエーション基地〕（富山県）〔39〕等

④ 地域高規格道路の整備

規格の高い幹線道路として整備すべき路線、区間の具体的な調査を行い、熟度の高いものから地域高規格道路として指定し、重点的に整備を促進する。

⑤ 公共交通機関の使いやすさの向上

バスや鉄道等の利用促進のための道路整備として、バス停のハイグレード化、駅周辺の自転車歩行者道の広幅員化等を推進する。

(3) 雪に強いみちづくりの推進

① 堆雪スペースを備えた広幅員道路（克雷道路）の整備

国道一一七号

津南町～十日町市 完成供用

（新潟県）〔1〕

国道一五六号

砺波高岡拡幅 部分供用（富山県）〔2〕  
国道四七二号 正間～茗ヶ島道路 八尾町 整備着手（富山県）〔3〕

主要地方道

上越安塚柏崎線 上越市

整備促進（新潟県）〔4〕

主要地方道 宇出津町野線 能都町～柳田村

整備着手（石川県）〔5〕等

② 冬期歩行者空間確保の充実  
歩道除雪の推進や無散水融雪施設等の技術開発を積極的に推進する。

③ 冬期道路のサービス水準向上のための予測シstem等の充実

降雪・凍結などの予測シstemや、情報伝達シstemの充実を図り、除雪体制の効率化を推進する。

(4) 人や地球環境に優しく、個性豊かなみちづくりの推進

① 快適に運転できるみちづくりの推進  
休憩機能、情報交流機能等をもつ「道の駅」や、一般道パーキング等の整備を推進する。また、道路標識や道路情報提供装置を体系的に整備する。

② 自転車や歩行者に優しいみちづくりの推進

歩道の広幅員化やハイグレード化、スロープや昇降装置の付いた立体横断施設の整備を推進する。

国道七号

新潟地下歩道 部分供用（新潟県）〔◇〕等  
③ シンボルロードとしての道路整備の推進

名勝、史跡、公園などと景観が一体となった道路整備など、個性を大切にしたいみちづくりを推進する。

主要地方道 富山上滝立山線 立山駅周辺地区

完成供用（富山県）〔◇〕

都市計画道路 中屋敷藤野新田線 上越市

整備着手（新潟県）〔◇〕

都市計画道路 寺町今町線 石川橋

完成供用（石川県）〔◇〕等

また、快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上を図るため、道路地下空間を活用したキャブシステムの整備を推進する。

④ 生態系に配慮し、自然環境と調和した道路の整備

自動車と動物の接触事故防止のための動物用横断構造物（けもの道）の設置等、生態系全般との共生を図るための構造・工法を取り込んだ「エコロード」の整備を推進するほか、盛土や切土等の法面については、潜在自然植生の活用等の緑化を図る。

(5) 安全かつ信頼性の高いみちづくりの推進

① 交通安全の推進

交通事故の原因分析に基づく事故多発区間の総合的な改良や自転車歩行者道、照明灯等の交通安全

全施設の整備を推進する。

② 信頼性の高い道路の確保

防災点検ならびに震災点検に基づき、対策の必要な箇所について緊急度の高い箇所から計画的に整備を推進する。

国道七号 鵜渡路バイパス（水明橋）

部分供用（新潟県）〔△〕

国道一五九号 白鳥橋架替

完成供用（石川県）〔△〕

国道一六〇号 防災対策事業

整備促進（富山県・石川県）〔△〕

主要地方路 朝日宇奈月線 小川橋

完成供用（富山県）〔△〕等

③ 道路サービスの安定的な提供

安全で快適な道路交通を常に確保できるよう道路管理の充実と、舗装、橋梁、トンネル等道路ストックの適切な保全に務め、道路サービスの安定的な提供を図る。

4 道路整備の効果事例

・東北横断自動車道いわき新潟線の全線供用により、新潟市～仙台市間が一時二〇分短縮（所要時間五時間→三時間五〇分）されるとともに、北陸と仙台圏との交流が活発に展開されることで、多極分散型国土の形成に寄与する。

・国道八号金沢地区環境対策（交差点立体化）

の部分供用のうち金沢市田中交差点立体化の完成によりボトルネックの解消が図られ、北陸自動車道の金沢東IC～石川県庁間の所要時間（ラッシュ時）が一〇分間短縮（所要時間三〇分→二〇分）される。

・国道四九号横雲バイパスの全線供用により、横雲橋西詰の渋滞（渋滞長一、二〇〇m、通勤時間二二分）が大幅に緩和される。また、水原町から新潟市への朝の通勤時間が三〇分短縮（所要時間一時間三〇分→一時間）されるとともに、地域内の交流が促進される。

・国道一六〇号の防災事業の整備促進により、連続雨量による事前通行規制区間の雨量規制値が緩和され、七尾市～水見市間の安全性の向上が図られる。

・主要地方道富山上滝立山線の立山駅周辺地区（マイロード事業）の完成供用により、雄大な自然景観を誇る国際的な立山黒部アルペンルートにふさわしい玄関口としての周辺と一体的な景観整備が図られ、リゾート空間における良好な環境が創造される。

・一般県道金沢羽咋線（能登有料道路）の四車線拡幅の完成供用により、金沢市～能登地域間の交流が促進されるとともに、広域ネットワークが強化される。また、安全性の高い走行が確保される。

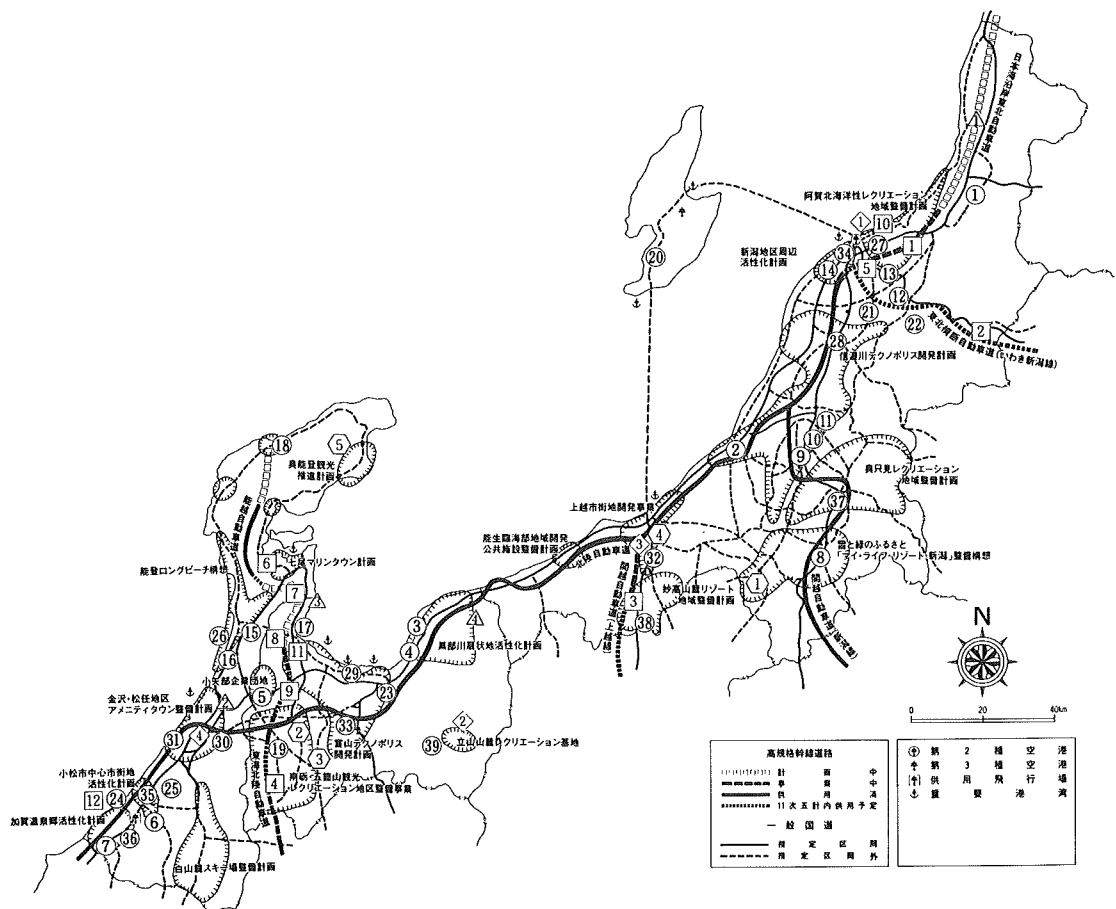


図1 北陸地方道路整備五箇年計画(案)概要図

おわすし

「人」「物」の交流の多くを車に依存する北陸地方にとって、道路は極めて重要な役割を担っている。多様化するニーズに対応し、誰もが使いやすく、より高いサービスを提供し続けていくためには、人々のニーズを的確に把握し、みちづくりを反映していく必要がある。よい道具は丁寧に手入れされて使われていくうちに、より使いやすくなり美しくなり、愛着のあるものとなっていくがこれと同様により道路を創り、それがみんなに育てられることにより、美しく親しみのある、地域の誇りになるような道となり、「ゆとり社会」の形成に貢献できるものと考ええる。

北陸地方においては、このようなみんなと創り、みんなと育てる、みんなの道づくりを進めるため、「まち・ひと・こころをつなぐ日本海ハートウェイ」を道づくりのコンセプトとして、地域の方々と一緒になって道づくりを進めていきたいと考えている。

最後に北陸地方道路整備将来ビジョンならびに北陸地方道路整備五箇年計画の策定にあたり、ご協力を賜った関係各位に対し、厚くお礼を申し上げる次第である。



た、高質な生活環境の整備と、都市的な生活サービスの充実を進めるとともに、地方部からも質の高い都市の生活サービスへのアクセスを容易とし、生活水準の向上を図る。さらに、高齢化社会の到来の中で、誰にでも安全で使いやすい社会資本づくりを進め、安全で平等な社会参加を可能とする。

## 2 活力あふれた中部

産業技術が高度に集積した圏域を有する特質を活かし、産業技術の複合化・高度化を図り、中部地方の固有の産業技術を育む活力ある地域の形成を進める。また、各地域が核となる都市を中心に高い集積を持つ圏域として自立し、圏域内外との活発な交流を通して中部地方が中枢性を高めることにより、わが国の代表的な産業技術集積地域を形成する。さらに、優れた住環境を活かして、研究機能の強化を図り、中部の産業技術の興行きを深め、独自の学術・文化を発展させるのに必要な人材の育成と交流の場を形成する。

## 3 世界に開かれた中部

国際的な人・物・情報の交流の活性化を通じて、航空宇宙産業、ファイナセラムックス等の先端技術産業の国際拠点として世界の産業技術の発展に貢献する。また、アパレル産業、自動車産業などに関連した中部地方固有の情報を国内外に発信す

るとともに、国際的な交通拠点、国際会議、国際展示会開催施設等の整備を進め、また、一方で高度な交通・情報通信網などによって、これらの拠点間の有機的な連携を図る。

### 二 第11次道路整備五箇年計画における取り組み

これまで高い独自性を持って発展してきた各都市や圏域がその独自性を保ちながら相互の交流・連携を強化するとともに、世界的な水準の研究開発機能、情報機能、国際交流機能等の充実を図る各種プロジェクトの実現を図るためには道路ネットワークの整備が不可欠である。

また、同時に、地域の人々が『真に豊かさと呼び』を実感できる安全で快適な生活環境の整備、都市的な生活サービスの充実、地方部の生活水準の向上、人と自然が共生する魅力ある地域の創造に資する道路整備の推進が必要である。

このような考えに基づき、道路整備の将来像を『活力を生む道づくり』、『生活を支える道づくり』、『安全で信頼できる道づくり』、『快適さを実感できる道づくり』、『人と自然に優しい道づくり』の五つの柱（施設）を設定し、第11次道路整備五箇年計画から取り組んでいくこととした。

### 1 活力を生む道づくり（地域間交流の強化）

(1) より速く、より確かに（全国交流ネットワークの整備、中部交流基盤の整備）

全国的な高速交通サービスの普及と主要拠点間の連携強化を図るため、高規格幹線道路等による五本の東西軸、三本の南北軸、これらの軸を連結する四重の環状道路の整備を体系的に進めるとともに、半島性の解消のための道路の整備を進める。

また、全国交流ネットワークの整備にあわせて、名古屋圏をはじめとした都市圏の自動車専用道路等の整備を進めることにより、地域の拠点性を高めるとともに、環状道路等の整備により、良好な都市環境の形成に資する。

#### ○高規格幹線道路（国土開発幹線自動車道）

中部地方における国土開発幹線自動車道については、整備計画区間の整備を促進するとともに、基本計画区間および予定路線区間の調査を推進する。

#### 東海北陸自動車道

一宮JCT～岐阜各務原

供用（愛知県、岐阜県）

美濃～清見

供用（岐阜県）

清見～岐阜・富山県境 整備促進（岐阜県）

近畿自動車道名古屋大阪線

名古屋～勝川 供用（愛知県、名古屋市）

第二東海自動車道（第二東名）

長泉～東海

整備促進（静岡県、愛知県、名古屋）  
近畿自動車道名古屋神戸線（第二名神）

飛鳥～四日市 整備促進（愛知県、三重県）

亀山～三重・滋賀県境 整備促進（三重県）

近畿自動車道紀勢線

紀勢～勢和 整備促進（三重県）等

○高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）

事業中の区間について整備を促進するとともに、一部区間について供用を図る。また、その他の区間について調査を積極的に推進し、逐次整備に着手する。

中部縦貫自動車道

安房総峠道路 供用（岐阜県、長野県）

油坂峠道路 供用（岐阜県）

高山清見道路 整備促進（岐阜県）

三遠南信自動車道

小川路峠道路 部分供用（長野県）

青崩峠道路 部分供用（長野県、静岡県）

飯橋道路 整備促進（長野県）

三遠道路 設備着手（愛知県、静岡県）

伊豆縦貫自動車道

沼津～函南 整備促進（静岡県）

大仁～修善寺 供用（静岡県）

修善寺～天城湯ヶ島 整備着手（静岡県）

河津～下田 整備着手（静岡県）

東海環状自動車道

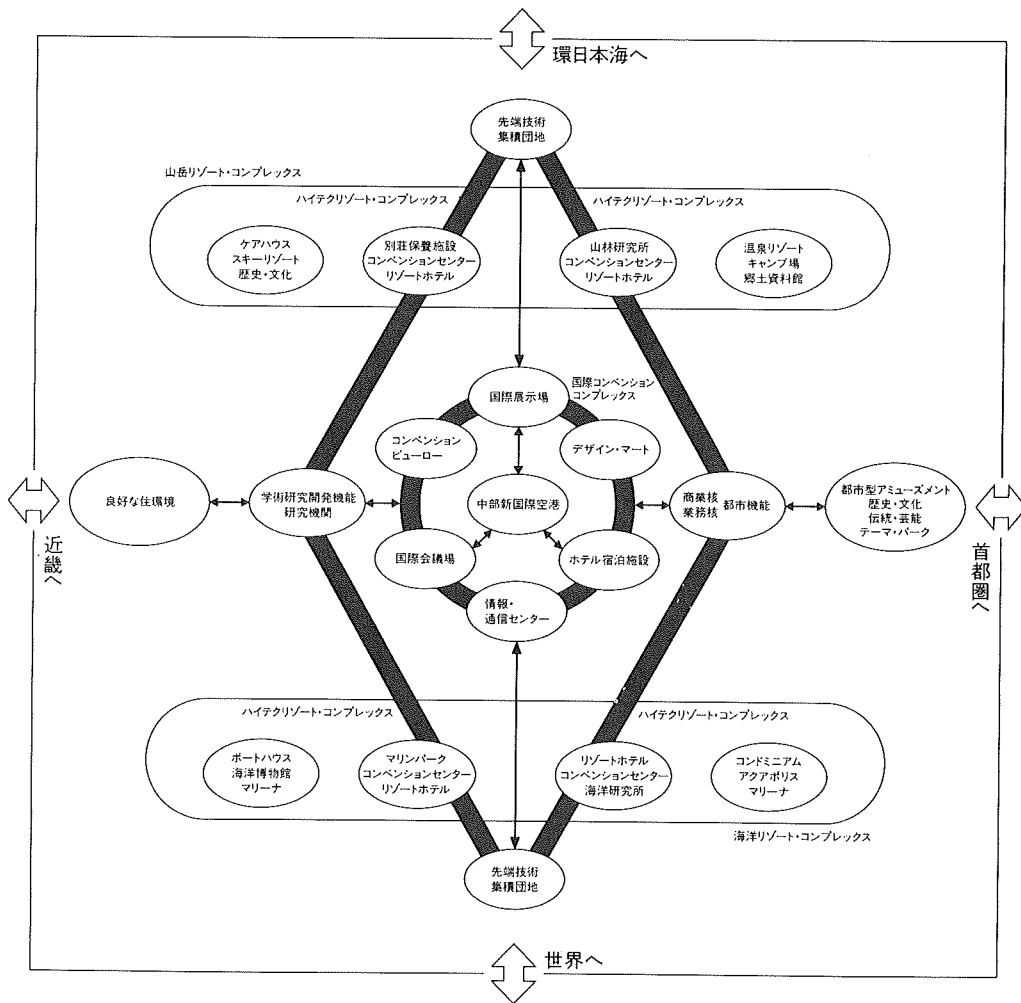


図1 国際交通拠点のネットワーク構想

- 5本の東西軸……北陸自動車道、中部縦貫自動車道、中央自動車道、東名・名神高速道路、第二東名・名神高速道路
- 3本の南北軸……中部横断自動車道、三遠南信自動車道、東海北陸自動車道
- 4つの環状道路……名古屋環状2号線、一般国道155号、東海環状自動車道、伊勢湾口道路～三遠南信自動車道～中部縦貫自動車道～北陸自動車道～近畿自動車道伊勢線

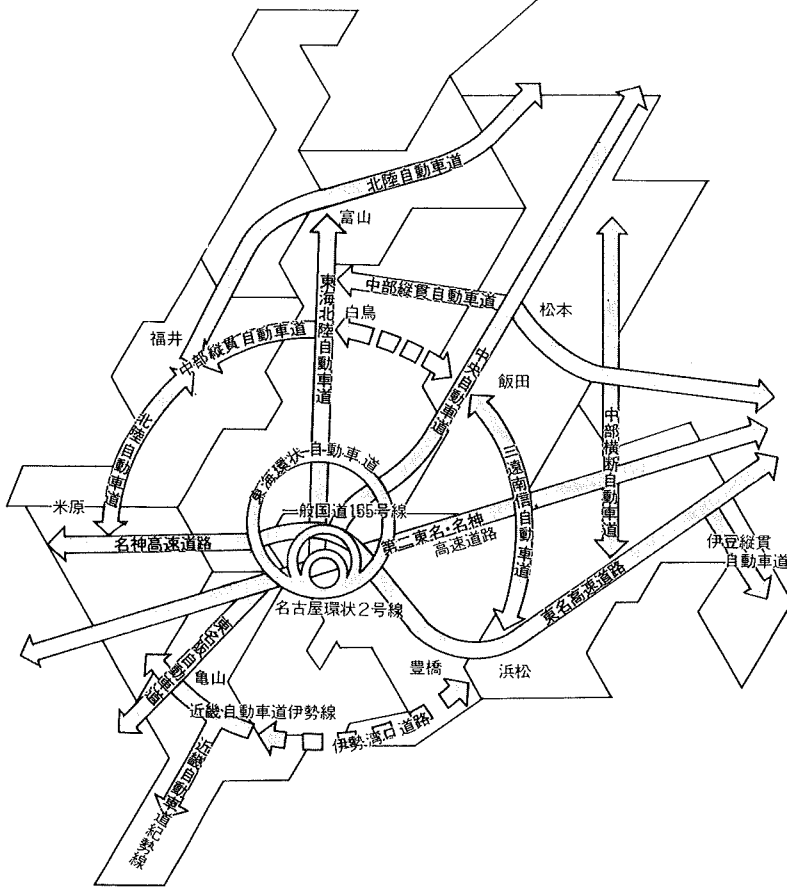


図2 中部地方の幹線道路ネットワークイメージ図

等

○名古屋圏自動車専用道路

瀬戸～豊田  
関～土岐  
四日市～北勢  
養老～関

整備促進（愛知県）  
整備促進（岐阜県）  
整備促進（三重県）  
整備着手（岐阜県）

・名古屋圏の骨格となる自動車専用道路のうち、名古屋環状2号線東部区間、名濃道路等について整備に着手し、一部区間について供用を図る。  
・また、名古屋瀬戸道路、名岐道路、名古屋高速3号線、一宮西港道路等についても調査を

促進し、路線計画の定まった区間から逐次整備に着手する。

・第11次道路整備五箇年計画において新たに位置付けられた路線について調査に着手する。

名古屋環状2号線

東部区間（上社～高針）

東南部区間

名濃道路（桶～豊山）

名古屋高速1号線（吹上～高針）

名古屋高速2号線（萩野～東新）

伊勢湾岸道路（東海～飛鳥）

等

○伊勢湾口道路

伊勢湾口道路については、地域の活性化施策の推進とあわせて事業の具体化を図る。

(2) 新たな交流を求めて（地域活性化の戦略的支援）

魅力ある自立した地域の形成を図るため、固有の機能をもった圏域間の連絡を強化するとともに、地域の発展の核となるプロジェクトを支援し、より集積を持った圏域の形成に資する広域幹線道路の整備を進める。

国道1号 静岡バイパス 全線供用（静岡県）

国道1号 日坂バイパス 全線供用（静岡県）

国道1号 潮見バイパス

全線供用（静岡県、愛知県）

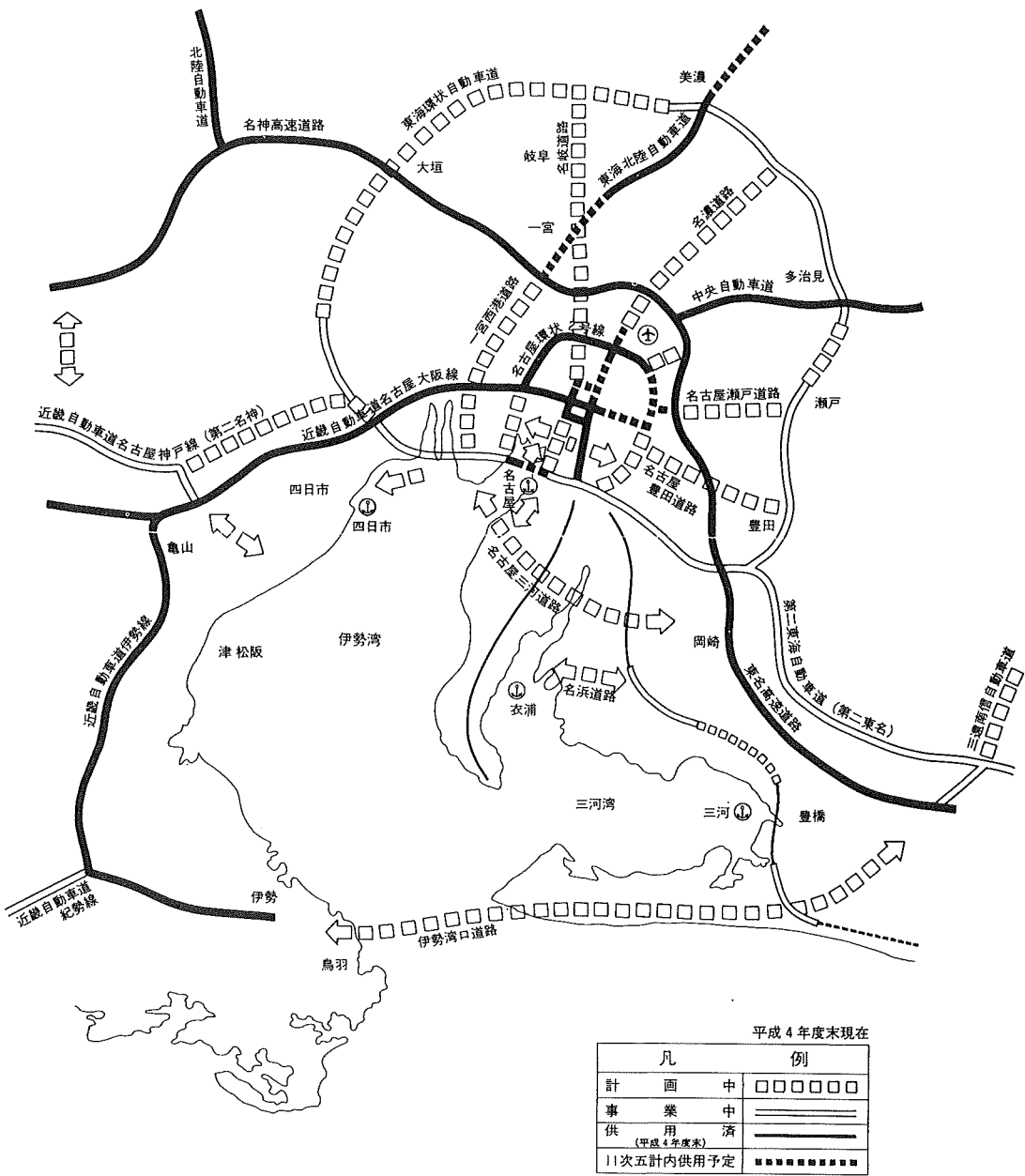


図3 名古屋圏自動車専用道路構想



国道一号 富士由比バイパス

整備促進 (静岡県)

国道一号 北勢バイパス

整備促進 (三重県)

国道二三号 南勢バイパス

全線供用 (三重県)

国道二三号 中勢道路

部分供用 (三重県)

国道二三号 名豊道路

整備促進 (愛知県)

(知立、岡崎、豊橋、豊橋東バイパス)

国道二三号 蒲郡バイパス

整備着手 (愛知県)

国道四一号 美濃加茂バイパス

整備着手 (岐阜県)

国道四一号 高山国府バイパス

整備着手 (岐阜県)

国道四二号 熊野尾鷲道路

整備着手 (三重県)

国道一三八号 須走道路

整備促進 (静岡県)

国道一三九号 富士改良

整備着手 (静岡県)

南知多道路 (拡幅)

完成供用 (愛知県)

伊勢二見鳥羽ライン

全線供用 (三重県)

国道一六七号 (第二伊勢道路) 整備着手 (三重県)

等

○地域高規格道路の整備

広域的な地域集積圏の形成に資する規格の高い幹線道路について、熟度の高まったものから、地域の高規格道路として整備を進める。

(3) 快適な都市環境をめざして (都市交通の円滑化)

主要な各都市が地域の核として拠点性の向上を

図りながら良好な都市環境を形成していくため、広域的なネットワークの整備と併せて質の高い環状道路の整備を進める。

国道三〇二号 名古屋II環

部分供用

国道三〇二号 名古屋II環

部分供用

国道三〇二号 伊勢湾岸道路

(一般部 名古屋市緑区～東海市) 供用

主要都市における環状道路の調査促進

等

(4) むだのない効率的な物流をめざして (新世代物流システム)

自動車貨物輸送の効率化・都市環境の改善を図るため、ロジスティクスの実現に向けて道路空間のインテリジェント化やロジスティクスセンターと道路との一体的整備についての検討を広域幹線道路の結節点等で進めるとともに、新たな物流システムの導入の検討を進める。

・ロジスティクスの実現に向けて、ロジスティクスセンターと道路との一体的整備について調査を促進

等

2 生活を支える道づくり

① 道路と一体となったまちづくり (都市の骨格を形成する道路整備)

都市の空間抑えを良好な都市環境を形成するため、幹線道路から生活を支える区画道路

等

(2) 都市のセキュリティの向上をめざして (都

まで、都市内の体系的な道路整備を進める。

国道二二号 岐大バイパス

部分供用 (岐阜県)

国道二二号 坂祝バイパス

整備促進 (岐阜県)

国道四二号 松阪多気バイパス

部分供用 (三重県)

国道一五三号 飯田バイパス

全線供用 (長野県)

国道一五三号 豊田北バイパス

整備着手 (愛知県)

国道二四八号 姫・可児バイパス

全線供用 (岐阜県)

主要地方道 岐阜関ヶ原線

島大橋優良道路 (拡幅) 完成供用 (岐阜県)

都市計画道路 名古屋岡崎線 (岡崎市) 整備促進 (愛知県)

土地区画整理事業

安城新幹線駅周辺 (安城市) 部分供用 (愛知県)

大曾根地区 整備促進 (名古屋)

浜松市東第一地区 整備促進 (静岡県)

上野新都市地区 (上野市) 整備促進 (三重県)

多治見駅周辺 (多治見市) 整備着手 (岐阜県)

等

市防災対策)

まちの安全性向上を図るため、共同溝・キャブシステム等都市のライフラインを収容し、地震災害時等の防災活動の空間となる道路整備を進める。  
国道一九号 大曾根共同溝 完 成(名古屋市)  
国道二二号 丸の内共同溝 完 成(名古屋市)  
国道四一号 清水キャブ 整備着手(名古屋市)  
国道一四九号 清水市キャブ 整備着手(静岡県)等

(3) 人々とふれあう道をめざして(個性とふれあいの場の形成)

まちづくりにあたっては、道づくりに地域の個性を取り入れていくとともに、歴史性の感じられる歩道やポケットパーク等シンボル性の高い施設によって、まちの個性を発揮する道路空間の整備を進める。

- 主要地方道高山八幡線 (巣野俣工区) (マイロード) 完成供用 (岐阜県)
- 一般県道引佐館山寺線 (浜松市館山寺) (マイロード) 完成供用 (静岡県)
- 一般県道大垣環状線 (杭瀬川大橋ほか) (マイロード) 部分供用 (岐阜県)等

(4) 地域生活の向上をめざして(主要施設へのアクセスの向上)

山間部や内陸部に住む人々でも、医療・文化面

で都市的サービスが受けられるよう拠点都市へのアクセス道路の整備を進める。

- 国道一号 亀山バイパス 全線供用 (三重県)
- 国道一九号 春日井バイパス 全線供用(愛知県)
- 国道一九号 内津バイパス 完成供用(愛知県、岐阜県)

- 国道一九号 恵中拡幅 完成供用(岐阜県)
- 国道一九号 上松バイパス 整備促進(長野県)
- 国道一九号 瑞穂拡幅 整備着手(岐阜県)
- 国道二一号 関ヶ原バイパス 部分供用(岐阜県)
- 国道一三八号 御殿場バイパス 整備促進(静岡県)

- 国道一五一号 東栄拡幅 部分供用(三重県)
- 国道一五三号 飯田南バイパス 整備着手(長野県)
- 国道一六六号 高見峠 部分供用(三重県)
- 国道二五六号 清内路峠 整備促進(長野県)
- 国道二六〇号 錦峠 部分供用(三重県)
- 国道三六〇号 宮川細入道路 整備促進(岐阜県、富山県)

- 国道三六一号 権兵衛峠道路 整備着手(長野県)
- 国道三六二号 本川根・静岡バイパス 整備促進(静岡県)

3 安全で信頼できる道づくり

(1) 交通事故のない道をめざして(交通安全対策)

高齢者や身体障害者の方にも利用しやすい幅の広い歩道、立体横断施設、住宅周辺の道路の整備のほか、自動車の安全対策として視距・路肩等の構造改良、交差点の立体化、右折レーンの設置等の安全対策を進める。

- 国道二五号 名阪道路 整備促進(三重県)
- 国道一三九号 朝日町交差点改良 完成供用(静岡県)等

(2) 災害に強い道をめざして(総合的な防災対策)

地震等災害時における信頼性・代替性の高い道路ネットワークを形成するとともに、災害が発生しても一刻も早く復旧する技術と態勢を整える。また、災害・気象・交通に関する的確な情報提供を行う。

- 国道一九号 向吉田防災局改 完成供用(長野県)
- 国道四一号 門坂防災局改 完成供用(岐阜県)
- 国道一五六号 名津佐防災局改 完成供用(岐阜県)
- 国道三一一号 上市木阪本バイパス 部分供用(三重県)等

(3) すみずみまで気が配られた道をめざして(質の高い道路管理)

道路管理データベースの充実や、きめ細かい管理のための態勢を強化するなど道路の維持管理水

準の高度化を進める。

国道二三号 名四国道橋梁リフレッシュ事業（床

版打替え等）

整備促進（愛知県、名古屋市、三重県）

等

連続立体交差事業

一宮市（ＪＲ、名鉄）

岐阜県周辺（ＪＲ） 完成供用（愛知県）

部分供用（岐阜県）

黄金ノ庄内河（ＪＲ、近鉄） 整備促進（名古屋市）

等

4 快適さを実感できる道づくり

(1) スムーズに走れる道をめざして（渋滞対策）

河川を渡河する橋梁の新設、都市高速道路の整備や交差点の立体化等により、交通のボトルネック箇所を解消するとともに、道路利用者の立場に立ったきめ細かい道路情報の提供等により、効率的な道路利用を実現する。

また、都市交通の過度の集中を分散軽減させるため、ソフト面の渋滞対策として交通需要マネジメントに取り組む。

国道一号 岡部バイパス 全線供用（静岡県）

国道一号 南二日町交差点（立体交差点の改良）

整備促進（静岡県）

国道一号 新天拡幅（新天竜川周辺の拡幅）

整備着手（静岡県）

国道二三号 栄交差点（立体化）

全線供用（愛知県）

国道四二号 三渡拡幅（三渡橋周辺の拡幅）

整備着手（三重県）

都市計画道路 広小路線（覚王山・本山区）

整備促進（名古屋市）

地域のむだのない交通体系をめざし、アクセス道路の整備も含めた地域モーダルミックス施策の推進を図る。

名濃道路（名古屋圏自動車専用道路）

（楠ノ豊山） 完成供用（愛知県、名古屋市）

上小玉井駅交通広場（都市計画道路枇杷島小田井

線） 完成供用（名古屋市）

飯田駅前広場（都市計画道路中央通り線）

完成供用（長野県）

金山総合駅（南口）地下式自転車駐車場

完成供用（名古屋市）

ガイドウェイバス志段味線

整備促進（名古屋市）

等

(4) 楽しみながら移動できる道をめざして（新しい道路サービスの提供）

道路情報システムの提供

路車間情報システム、わかりやすい標識、キロポストの設置など新たな道路サービスの提供を進める。また、道路の「たまり機能」の充実に資する道の駅等の休憩施設の整備を進める。

ポインタープロジェクト…主な幹線道路で一部完

成

路車間情報システム…高速道路など幹線道路にお

いてその整備促進を図る。

道の駅整備 国道一九号山口村 整備着手（長野県）

等

5 人と自然に優しい道づくり

(1) 多様で豊かな自然と調和した道づくり(自然

環境保全対策)

環境の保全と高次のバランスを保ちつつ道路の整備を進めるため、地域の自然環境の状況に応じたきめの細かい対策を講じた道路(エコロード)の普及を図る。

中部縦貫自動車道

等

(2) 都市環境の創造と地球環境への配慮

良好な都市環境の創造を図るため、バイパス・環状道路の整備による交通の円滑化やロジスティクスの導入による貨物輸送合理化、幅の広い環境施設帯、植栽帯をネットワーク化する緑の回廊の整備等を推進する。

国道一号 安城環境整備 概 成(愛知県)

国道一号 岡崎環境整備 環境促進(愛知県)

都市計画道路 桑名員弁線(桑名市)

整備促進(三重県)

等

(3) 快適な道路空間の創造

キャブスシステムによる電線類の地中化等により、ゆとりとるおいのある快適な道路空間を創造するとともに、シビックデザインの積極的な導

入等により、走ること・歩くことが楽しめるような道づくりを進める。

・シビックデザインを導入した道路整備

国道一九号神明交差点 完成供用(岐阜県)

・市道 中ノ町都田線(浜松市)(シンボルロード)

完成供用(静岡県)

・町道 登茂山本線(大王町)

整備着手(三重県)

等

(4) 歴史と文化を伝える道づくり

人の交流機能を重視したコミュニティ道路やマイロード、街道における歴史的・文化的遺産の保存・復元を図る東海道ルネッサンス・中山道歴史街道の整備等、地域の特性を表現し、道の文化の復興、創造に寄与する道路整備を進める。

・東海道ルネッサンス

国道一号 宇都ノ谷峠 整備着手(静岡県)

国道一号 本宿地区 整備促進(愛知県)

等

(5) 誰にでも使いやすい道づくり

高齢者や身体障害者の方なども安全で快適に利用できる質の高い歩道ネットワーク・動く歩道・エレベーターの設置等高度な道路サービスの提供を図るほか、誰にでも手軽に利用できる休憩施設の整備を推進する。

国道四一号 清水エスカレーター付横断歩道橋

等

完成供用(名古屋市)

おわりに

中部地方は、東京圏や大阪圏と比較し、開発可能な水資源や土地に恵まれているだけでなく、東海交通・南北交通が交差する交通の要衝であり、第二東名・名神高速道路、中部新国際空港、リニア中央新幹線等をはじめ多種多様なプロジェクトが計画・構想され、今後飛躍的な発展が期待されている。

来るべき二一世紀に向かって、その発展を支え、豊かで住みよい地域を形成していく上で、国民のさまざまな活動を支える社会空間としての道路整備は最も基本的で重要な役割を果たすことが期待されており、その整備に課せられた使命は極めて大きなものがある。

中部地方建設局においては、地域の期待に応えるべく、このたび、第11次道路整備五箇年計画(案)の作成を行ったところであるが、道路整備を計画的に進めていくためには財源の確保をはじめとして多くの課題が残されている。

地方版将来ビジョンおよび第11次道路整備五箇年計画(案)の作成に対する地域の皆様や関係機関のご指導、ご協力に深くお礼を申し上げますとともに、今度ともなお一層のご支援をお願いする次第である。

## 特集／第11次道路整備五箇年計画(案) 地方版

### 近畿地方道路整備五箇年計画(案)

# 美しく豊かな明日の近畿をめざして

建設省近畿地方建設局道路計画第一課長 足立 徹

## はじめに

近畿地方(福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県の二府五県)は、日本のほぼ中央に位置し、国土面積の約八・三%の土地に総人口の約一七%の人々が生活している地域である。

近畿地建はじめ各府県において、平成三年当初より約一年間かけて、二一世紀の社会生活を支える長期的な道路整備の目標はじめ道路行政のあり方等について意見交換・提案をうかがうために懇談会を計三五回開催し、「近畿地方における道路整備への提言―21世紀の道づくりへ―21の提言―」をとりまとめた。

これを受けて、近畿地方における道路整備の将

来ビジョンを作成するとともに、当地方の地域整備に対応した道路の役割を明確にし、計画的な道路整備を行うために、平成五年度から九年度を計画期間とする近畿地方の道路整備五箇年計画(案)を作成したところである。今後五箇年間の具体的な道路事業について、道路整備の役割と基  
本方針および整備目標、主な事業の一部例示を以下に紹介する。

## 一 地域の現状と地域整備の方向

近畿地方は、中央部を東西に国土の主軸が貫き、東は中部・北陸地方と、西は中国・四国地方に隣接し、また北は環日本海地域の一環を担い、南にはわが国最大の半島である紀伊半島地域が広がっている。

大阪湾に面した京阪神地域は、首都圏に次ぐわが国第二の大都市圏を形成し、西日本の中枢都市圏としての役割が大きい。一方、日本海沿岸および紀伊半島は山地部が海岸線におしせまり、海洋・森林等の自然環境が良く残され、歴史文化ゾーンを中心に活力とゆとりある近畿圏を保持する潜在的ポテンシャルが高い地域といえる。

このため、大都市地域においては、大阪、京都、神戸を中心とする都市相互の連携を強化するとともに、大都市地域と日本海沿岸および紀伊半島や中部・北陸、中国・四国地方との幹線道路ネットワークの形成を強め、近畿地方の各地域がそれぞれの独自性を保持しつつ、相互に連携し、それぞれの機能を分担し合う多核連携型の圏域構造を形成し、多極分散型の国土形成を先導していくこと

が期待される。

## 一 道路整備の役割と基本方針

### 1 ハイモビリティ近畿の実現

総合的な渋滞対策として、体系的な道路ネットワークの整備とあわせて、ボトルネック箇所の立体交差化等を推進するとともに、公共交通機関との乗り継ぎをしやすいするため、駅前広場、駐車場の整備を推進する。

### 2 安心と信頼の確保

一般道路に比べて安全性の高い自動車専用道路やバイパス・環状道路等の整備を推進する。また、雪・災害に強い道路の整備を推進し、より快適な道路サービスの安定的な提供ができるよう維持・管理の充実を図る。

### 3 素敵な「ふだんの道」づくり

景観整備と「たまり」機能の充実を図るシンボル道路や「道の駅」の整備を推進するとともに、広幅員歩道、自転車道の整備をさらに進める。

### 4 世界と結ぶ交流ネットワークの充実

高規格幹線道路網の整備を推進することによって、高速交通サービスの向上・地域間の相互連携、多核連携型圏域構造の強化を図る。

### 5 地域の活性を応援する道路整備

地域集積圏を形成するため地域高規格道路等の幹線道路網の整備を推進するとともに、安定した大都市圏を形成する放射・環状道路、拠点都市相互を連携する幹線道路を整備促進する。

### 6 近畿の歴史、文化遺産を活かす交流空間の形成

近畿に数多く残る歴史的文化遺産を活かし、これらをネットワーク化することにより、近畿地方を文化の発信拠点とするとともに、地域振興を促す道路整備を促進する。

### 7 「地球」「自然」「人」を尊重する環境の創造

体系的な道路ネットワークの整備を推進し、交通の円滑化を図るとともに、自然環境との調和をめざし、「エコロード」の整備を図る。また、環境施設帯や遮音壁の整備、緑化の推進等により良好な生活環境の保全を図る。

## 三 五箇年計画内の道路整備の目標

近畿地方における道路整備五箇年計画での整備水準を示す主な目標値は、表1のとおりである。

## 四 五箇年計画期間内の主な事業（例）

近畿地方における第11次五箇年計画期間内の主

表1

項目	指標	現況 (4年度末)	第11次五計 計画目標
良好な生活環境の保全・形成 安心と信頼の確保 素敵なふだんの道づくり 交流ネットワークの充実 安定した大都市圏の形成	幹線道路（府県道以上）等の緑化率 異常気象時の通行規制区間箇所の解除時（直轄国道） 「道の駅」の整備 高規格幹線道路の供用延長率 都市圏自動車専用道路の供用延長	約9%  約5割 約430km	約13% 8カ所 約20カ所 約6割 約630km

要な供用予定、事業箇所等の例示を以下に示す。

1 ハイモビリティ近畿の実現

(注)「」内の番号は図1対応番号)

(1) 総合的な渋滞対策

○直轄国道等の整備

- 国道一七六号 整備着手 (大阪府、奈良県) (11)
- 名塩道路 整備促進 (兵庫県) (12)
- 補助国道の整備
- 国道一五八号 三万谷く奈良瀬バイパス 完成供用 (福井県) (13)
- 国道一六二号 深見バイパス 整備促進 (京都府) (14)
- 国道一七六号 宮津、加悦谷バイパス 完成供用 (京都府) (15)
- 国道三〇五号 越前バイパス 部分供用 (福井県) (16)
- 国道三〇八号 大宮道路 整備促進 (奈良県) (17)
- 国道三七〇号 学文路バイパス 完成供用 (和歌山県) (18)
- 国道四八二号 久美浜但東道路 完成供用 (京都府、兵庫県) (19)
- ポトルネックの解消等
- 国道二七号 美浜東バイパス 整備促進 (福井県) (8)
- 西舞鶴道路 整備着手 (京都府) (9)
- 国道二八号 洲本バイパス 部分供用 (兵庫県) (10)
- 国道一六五号 田辺改良、穴虫拡幅
- 国道二七号 舞子交差点改良 完成供用 (神戸市) (△)
- 国道九号 丹波拡幅 完成供用 (京都府) (△)
- 国道二五号 国豊橋 供用 (大阪府) (△)
- 国道二七号 佐田交差点改良 完成供用 (福井県) (△)
- 国道二八号 岩屋改良 完成供用 (兵庫県) (△)
- 国道四二号 毛見拡幅 完成供用 (和歌山県) (△)
- 国道四二号 天満拡幅 整備着手 (和歌山県) (△)
- (2) 公共交通機関の使いやすさの向上
- 栗東駅前地区土地区画整理事業 完成供用 (滋賀県栗東町)
- 東舞鶴駅周辺土地区画整理事業 整備促進 (京都府舞鶴市)
- モノレールの整備 部分供用 (大阪府)
- (3) 駐車場対策の推進
- 曾根崎GF地下駐車場 整備促進 (大阪市)
- 若宮地下駐車場 整備促進 (神戸市)
- けやき大通り地下駐車場 完成供用 (和歌山市)
- (4) 物流システムの高度化
- 多様化高度化する物流ニーズに対応するため、広域物流拠点等の基盤整備、自動車交通を代替する新たな物流システムの導入の検討等、総合的な物流システムの高度化を推進する。

(5) 国際化に対応した道路整備

関西国際空港線 泉佐野JCT～前島JCT

供用(大阪府)〔20〕

国道四八一号 空港連絡道路

供用(大阪府)〔21〕

2 安心と信頼の確保

(1) 交通安全対策の推進

○直轄国道等の整備

国道二五号 名阪道路 整備促進(奈良県)〔22〕

国道一七八号 豊岡道路(権限代行)

完成供用(兵庫県)〔23〕

国道四二六号 登尾道路(権限代行)

整備促進(京都府、兵庫県)〔24〕

○補助国道の整備

国道一六八号

新宮市相賀 完成供用(和歌山県)〔25〕

国道一七八号

香住町余部 完成供用(兵庫県)〔26〕

国道三〇七号

田辺バイパス 完成供用(京都府)〔27〕

(2) 雪・災害に強い道路の整備

国道八号 敦賀防災 整備着手(福井県)〔28〕

国道八号

塩津防災局改 部分供用(滋賀県)〔29〕

国道二七号

和知防災局改 完成供用(京都府)〔30〕

国道四二号

日置川道路 完成供用(和歌山県)〔31〕

国道一五七号(福井県奥越地域)等のなだれ防

止対策、国道一六八号(奈良県、和歌山県)等の

災害防除工事等の整備促進

(3) 道路サービスの安定的な提供

より快適な道路サービスを常に提供できるよう

舗装、橋梁、トンネル等道路ストックの適切な保

全と管理を充実する。

(4) 情報サービスの高度化

関西国際空港関連道路等における道路交通情報

システムの整備を促進する。

国道一号(滋賀県)、国道二四号(和歌山県)

等において道路交通情報システムを整備する。

3 素敵な「ふだんの道」づくり

(1) 景観整備と「たまり」機能の充実

国道二五号 御堂筋緑化 完成供用(大阪市)

国道一七六号

与謝簡易パーキング 完成供用(京都府)

都計道本町明里線シンボルロード

整備促進(福井市)

大小路シンボルロード 完成供用(大阪府堺市)

(2) 歩行者、自転車道の整備

守山大津志賀自転車道 完成供用(滋賀県)

明日香大和高田広陵自転車道 整備促進(奈良県)

(3) 地下空間の計画的利用

国道一号 京都一号キャブ 完成供用(京都市)

国道二号

淀川共同溝 完成供用(大阪市、兵庫県)

国道二八号 大開工区キャブ 完成供用(神戸市)

国道三〇八号 深江共同溝 完成供用(大阪市)

国道四八一号 第二阪和共同溝

完成供用(大阪府)

主要地方道和歌山停車場線 キャブ

完成供用(和歌山市)

4 世界と結ぶ交流ネットワークの充実

(1) 高規格幹線道路路網の整備

○近畿地方における国土開発幹線自動車道について、整備計画区間の供用および整備促進を図るとともに、基本計画区間および予定路線区間の調査を推進する。

・整備計画区間

近畿自動車道名古屋神戸線 三重県境～城陽

整備促進(滋賀県、京都府)〔1〕

近畿自動車道敦賀線 舞鶴西～舞鶴東

供用(京都府)〔2〕

舞鶴東～大飯

整備促進(京都府、福井県)〔3〕

近畿自動車道紀勢線 堺～岸和田和泉



御坊ノ南部 整備促進  
(和歌山県)〔5〕

山陽自動車道 神戸JCTノ山陽姫路東 供用  
(兵庫県)〔6〕

中国横断自動車道姫路鳥取線 佐用ノ岡山県境  
整備促進 (兵庫県)〔7〕

・本州四国連絡道路神戸鳴門ルート  
本州四国連絡道路 垂水JCTノ津名一宮IC  
供用 (兵庫県)〔8〕

○一般国道の自動車専用道路として整備する京奈  
和、西神、中部縦貫、京都縦貫、北近畿豊岡自  
動車道のうち、事業中の区間の供用および整備  
を図るとともに、その他の区間についても調査  
を推進し逐次整備計画を策定し事業に着手する。

京奈和自動車道 国道二四号(京奈道路)  
供用(京都府)〔9〕

(大和・御所道路、五條道路)  
整備促進 (奈良県)〔10〕

(橋本道路)  
整備促進 (和歌山県)〔11〕

(紀北東道路)  
整備着手 (和歌山県)〔12〕

(紀北西道路)  
整備着手 (和歌山県)〔13〕

西神自動車道 国道二八号(西神道路)

中部縦貫自動車道 国道一五八号(福井永平寺大  
野道路) 整備促進 (福井県)〔15〕  
(油坂峠道路) 供用 (福井県)〔16〕

京都縦貫自動車道 国道四七八号(綾部宮津道路)  
部分供用 (京都府)〔17〕

(丹波綾部道路) 整備着手 (京都府)〔18〕  
(八木園部道路) 供用 (京都府)〔19〕

(京都第二外環状道路)  
部分供用 (京都府)〔20〕

北近畿豊岡自動車道  
国道四八三号(春日和田山道路)  
整備促進 (兵庫県)〔21〕

○国土開発幹線自動車道に並行する一般国道に  
おいて事業中の次の道路について高規格な道路  
としての機能をもたせ、活用すべく検討、整備  
を進めるとともに供用を図る。

湯浅御坊道路 供用 (和歌山県)〔22〕  
国道四二号  
那智勝浦道路 整備促進 (和歌山県)〔23〕

(2) 新交通軸の形成  
大阪湾を取り巻く地域の新交通軸として、紀淡  
連絡道路を含む大阪湾環状道路を地域の活性化施  
策の推進と併せて事業の具体化を図る。

志賀バイパス 部分供用 (滋賀県)〔39〕  
国道一六五号  
大和高田バイパス 供用延伸 (奈良県)〔40〕  
国道一七五号

姫路西バイパス 完成供用 (兵庫県)〔35〕  
国道二九号  
姫路北バイパス 整備促進 (兵庫県)〔36〕  
国道一六一号  
西大津バイパス 全線供用 (滋賀県)〔37〕  
国道一六一号  
湖北バイパス 供用延伸 (滋賀県)〔38〕  
国道一六一号

敦賀バイパス 供用延伸 (福井県)〔33〕  
国道二六号  
第二阪和国道 整備促進 (大阪府)〔34〕  
国道二九号

5 地域の活性を応援する道路整備  
(1) 地域高規格道路の整備  
広域的な地域集積圏の形成に資する規格の高い  
幹線道路について、熟度の高まったものから地域  
高規格道路として整備を進める。

(2) 幹線道路網の整備  
○直轄国道等の整備  
国道二号  
神戸西バイパス 部分供用 (兵庫県)〔32〕  
国道八号

整備促進 (兵庫県)〔31〕

整備促進 (兵庫県)〔30〕

整備促進 (兵庫県)〔29〕

整備促進 (兵庫県)〔28〕

整備促進 (兵庫県)〔27〕

黒田庄山南道路 整備着手 (兵庫県) (41)  
○補助国道の整備

国道一六九号

榎原・高取地区 整備着手 (奈良県) (42)

国道二五〇号

明姫幹線 整備促進 (兵庫県) (43)

国道三〇三号

木之本バイパス 完成供用 (滋賀県) (44)

国道三一一号

中辺路五バイパス

整備促進 (和歌山県) (45)

国道三六七号

葛川バイパス 完成供用 (滋賀県) (46)

国道三六九号

開路道路 部分供用 (奈良県) (47)

国道三七二号

花田バイパス 完成供用 (兵庫県) (48)

(3) 安定した大都市圏等の形成

○自動車専用道路の整備

国道一号

第二京阪道路

整備促進 (京都府、大阪府) (49)

国道一六五号・一六六号

南阪奈道路

整備促進 (大阪府、奈良県) (50)

国道三〇八号

第二阪奈道路

完成供用 (大阪府、奈良県) (51)

阪高 神戸山手線、北神戸線、北神戸線北延伸線

完成供用 (兵庫県)

阪高 大阪池田線 (延伸)、大阪東大阪線

完成供用 (大阪府)

阪高 湾岸線 (四、五、六、七期、南伸部、南伸

部二期) 完成供用 (大阪府、兵庫県)

阪高 湾岸線 (八期) 整備促進 (神戸市)

京都高速道路 整備着手 (京都市)

京阪連絡道路、大阪門真線、城東線および大阪

湾岸道路 (西伸部) については、京阪神圏の骨格

となる自動車専用道路網を構成する路線として調

査を促進し、路線計画の定まった区間について逐

次事業に着手する。

○都市内交通の基盤となる道路の整備

都計道福井縦貫線 整備促進 (福井市)

都計道大津湖南幹線 部分供用 (滋賀県)

都計道十三高槻線 部分供用 (大阪府)

千里丘寝屋川線 部分供用 (大阪府)

都計道和歌山港鳴神山口線部分供用 (和歌山市)

○良好な都市環境の創出

都計道祇園山階東上坂線 完成供用 (滋賀県)

都計道精華大通り 完成供用 (京都市)

都計道西脇山口線 部分供用 (和歌山市)

福井駅付近連続立体交差および土地区画整理事業

整備促進 (福井県、福井市)

京都駅前土地区画整理事業 整備着手 (京都市)

JR奈良駅周辺土地区画整理事業

完成供用 (奈良市)

(4) 地域振興プロジェクトを支える道路整備

○個性ある地域づくりを支える道路整備

国道一五七号 勝山市東山 なだれ防止対策

完成供用 (福井市) (▽)

国道三七二号 亀岡園部バイパス 完成供用 (京都府) (▽)

主要地方道相生山崎線 整備促進 (兵庫県) (▽)

主要地方道泉佐野岩出線

根来工区 整備促進 (和歌山県) (▽)

○過疎地域、半島地域の定住基盤となる道路整備

国道四一七号 池田町 (河内) 田代道路

部分供用 (福井県) (▽)

国道一七八号 神野バイパス

完成供用 (京都府) (▽)

主要地方道八鹿山崎線

養父町 大屋町 整備促進 (兵庫県) (▽)

国道一六八号 宇井バイパス

完成供用 (奈良県) (▽)

国道一六八号 熊野川 本宮拡幅

完成供用 (奈良県) (▽)

熊野川 本宮拡幅

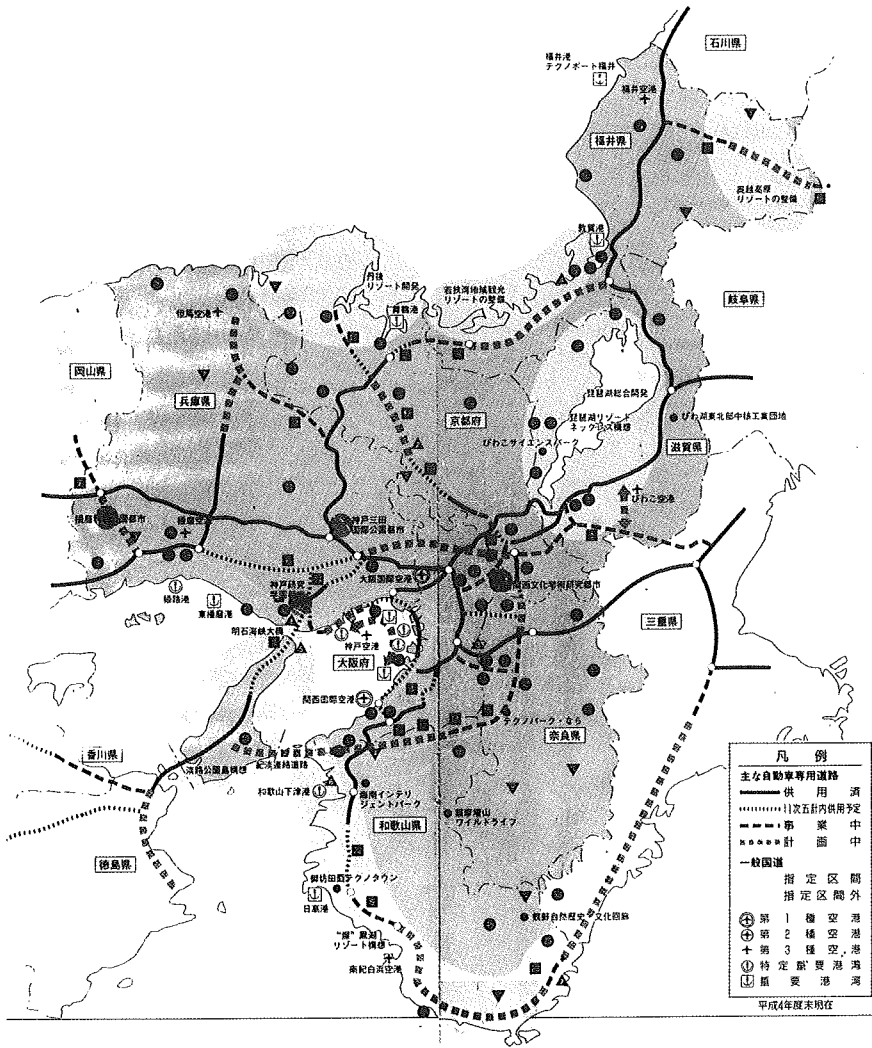


図1 近畿地方道路整備五箇年計画(案)概要図

- 国道一六九号

整備促進(和歌山県)〔▽〕
- 伯母谷道路

整備促進(奈良県)〔▽〕
- 国道三七一号

古座川三バイパス

完成供用(和歌山県)〔▽〕
- (5) 住宅地の供給とそれを支える道路整備

南塚口地区居住環境整備事業(都計道塚口線)

完成供用(兵庫県尼崎市)
- 6 近畿の歴史、文化遺産を活かす交流空間の形成

歴史街道を実現するために、標識、休憩施設、道路情報提供等の整備を推進する。また、歴史的遺産との調和を図るため以下の事業を実施する。

大津南郷宇治線(マイロード事業)

完成供用(京都府)

橿原神宮東口停車場飛鳥線(マイロード事業)

部分供用(奈良県)
- 7 “地球”“自然”“人”を尊重する環境の創造

(1) 自然環境との調和をめざした道路整備

国道一六六号

高見国道(権限代行)

完成供用(奈良県)〔②〕
- 国道一六九号

## 奥瀬道路（権限代行）

供用（奈良県、和歌山県）〔53〕

(2) 良好な沿道生活環境の保全・形成を図る道路整備

国道一号第二京阪道路、国道四三号、国道一六号西大津バイパス、阪高大阪神戸線等において環境施設帯や遮音壁の設置により良好な生活環境の保全・形成を図る。また、国道四三号線等既設道路の沿道環境を改善するため阪高湾岸線、山手幹線（兵庫県）等の整備を推進する。

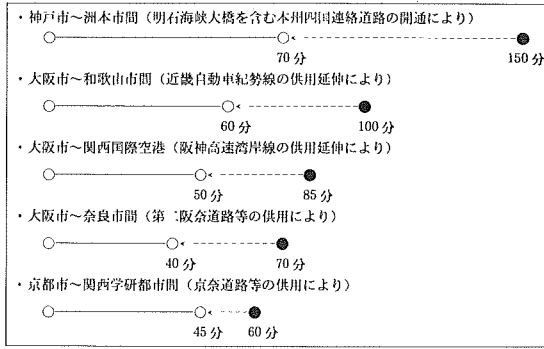
## 五 道路整備の効果（例示）

滞り間を減らすことにより、排ガスを減らし良好な沿道環境の保全を図る。

### おわりに

本計画（案）は、近畿地建および近畿地方の二府五県、三指定市、道路三公団の関係各課と調整のうえ、近畿地方全体における今後五箇年間の道路整備の方針についてとりまとめたものである。本計画（案）に基づき、期間内に関西国際空港

の開港や明石海峡大橋を含む本四関連道路の開通などを柱に、豊かな生活を支え、活力ある地域をつくり、人と自然に優しい環境を形成するために、近畿地方の道路整備を積極的かつ計画的に推進していくこととしている。

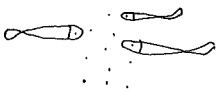


(注) ○：整備（供用）後、●：現状、数字はおおよその値

図2 各都市間の所要時間短縮効果

- (1) バイパスおよび連続立体交差事業等の推進による渋滞箇所の減少、および駅前整備により公共交通機関の利用度を高め、円滑な交通運用に寄与する。
- (2) 異常気象時における通行規制区間および危険箇所を少なくすることにより、地域の暮らしを支える道路への安全性、信頼性を高める。
- (3) 広幅員歩道、電線類地中化、シンボルロード等、安心かつ快適な道路空間が増え、活力ある生活の向上に寄与する。
- (4) 高規格幹線道路、都市内自動車専用道路の整備により高速交通サービスを提供するとともに、交通事故の減少を図り、地域振興プロジェクトの推進や良好な都市環境の形成に寄与する。
- (5) 関西国際空港線、近畿自動車道紀勢線等の整備により、各都市間等の所要時間において図2のような時間短縮効果が図られ、地域間交流の活性化が期待される。
- (6) 歴史的、文化的な遺産を生かした歴史街道を実現する道路整備により近畿地方全体が文化発信の拠点となり、併せて地域の活性化が図られる。

(7) 自動車専用道路、バイパス等の整備により渋



## 特集／第11次道路整備五箇年計画(案)地方版

### 中国地方道路整備五箇年計画(案)

# 夢と希望のある21世紀への道へ

建設省中国地方建設局道路計画第一課長 安藤 淳

はじめに

中国地方の、二一世紀にむけての長期的な道路整備の目標、方向付けを行うため平成元年度から各県等において実施した地方懇談会、アンケート調査結果、地域整備の課題等をもとにとりまとめた道路整備の将来ビジョンを受けて、今後の五箇年間(平成五年～九年度)の中国地方における道路整備の主要な努力目標を示したものであり、これからの地域づくりや地域の社会経済活動等を支援することを目的としている。

以下にその内容を示す。

#### 一 地域の現状と地域整備の方向

中国地方は、東西に中国山地が縦断し日本海沿

岸地域、中国山地内陸地域、瀬戸内海岸地域に区分され気候条件も多彩である。経済面では、重化学工業を中心に昭和四〇年代に発展を見たが、石油ショック以後、低迷を始めており、その結果、全国シェアは『七%経済』から『六%経済』へと縮小し、近年は、経済成長率、所得水準とも全国平均を下回っている。さらに、全国平均を上回る過疎化、高齢化(高齢者人口の割合一五%、全国一二%)が進展している。

中国地方は、地域間移動を自動車に依存しており、自動車保有台数が全国水準を上回っている。しかし、このように自動車交通に依存している地域にもかかわらず道路の整備水準は、全国平均を下回っている。さらに、社会・経済活動の活発化により主要都市周辺部の道路等において慢性的な

交通渋滞を引き起こしている。

以上のような状況を踏まえ中国地方の地域整備にあたっては、豊富な人材・技術・文化を活用し、瀬戸内海沿岸地域の既存工業集積、都市集積、日本海沿岸地域の自然景観、文化・歴史集積および中国山地内陸地域の新たな開発可能性など、それぞれの特性を生かしつつ中国地域内の均衡ある発展を図る必要がある。また、隣接する近畿、四国、九州および、地理的に近接した対岸諸国等との交流を深めることにより更なる発展へのポテンシャルを高めていくことが重要である。

このため、中国地域内外を結ぶ交通網を強化し、各地域の特色を踏まえた産業の振興、都市機能の充実等を図るとともに、貴重な資源である瀬戸内海、日本海の積極的活用を進める等地域の発展の

ために新たな展開を図る必要がある。

## 一 道路整備の役割と基本方針

1 活力みちる中国地方をめざした道路整備の推進

地域間および、地域内相互の時間短縮を図り、経済活動の活性化、都市機能の充実強化および新たな地域開発の促進等を図るための高規格幹線道路や、地域高規格道路等の整備を推進する。

また、中国地方の中核都市である広島市の都市機能の充実強化を図るため自動車専用道路網の整備を推進する。

2 ぐらしの利便性の向上を図るための道路整備の推進

交通渋滞がなくスムーズな移動が行えるようにするため地域モータリクス政策、渋滞対策、駐車場整備および地域ロジスティクス等を推進する。

3 ぐらしの安全性の向上を図るための道路整備の推進

歩行者やドライバー等の安全性の向上を図るための交通安全対策、高齢者対策、災害や積雪時等の緊急時における道路の信頼性を高めるための防災対策等を推進する。

また、安定した道路サービスを提供するための維持管理の充実を図る。

4 ぐらしの快適性の向上を図るための道路整備の推進

快適な道路空間の形成のため、キャブ、共同溝等の整備による道路地下空間の計画的、効率的な利用、および休憩施設と地域活性化施設を連携させた「道の駅」の整備等を推進する。

5 人・自然に優しい環境の形成のために

動植物および自然の生態系に配慮した道路の整備（エコロードの普及）や、うるおいのある道路をつくるための道路緑化等を推進する。

## 三 五箇年計画内の道路整備の目標

1 地域の道路整備水準を表す指標と目標値（表1）

2 事業箇所等の例示

(1) 活力みちる中国地方をめざした道路整備の推進

○ 交流ネットワークの充実

① 高規格幹線道路網の整備

(i) 中国地方における国土開発幹線自動車道については、整備計画区間の整備を促進すると

表1 地域の道路整備水準を表す指標と目標値

項目	内容	平成4年度	第11次道路整備五箇年計画目標	長期構想(案)目標(21世紀初頭)
ぐらしの利便性向上	朝夕の走行速度(県庁所在都市の市街地部)	25 km/h	27 km/h	35 km/h
ぐらしの快適性向上	幅の広い歩道等の設置率	10%	13%	約4割
	道の駅の整備数	2カ所	約20カ所	約100カ所
交流ネットワークの充実	高規格幹線道路等の交通分担率	9%	11%	約19%
地域集積圏の形成	1時間圏カバー率	51%	55%	約8割
	生活中心都市30分連絡率(市町村数)	49%	57%	約9割
良好な生活環境の保全・形成	緑化率 一般国道	11%	16%	約4割

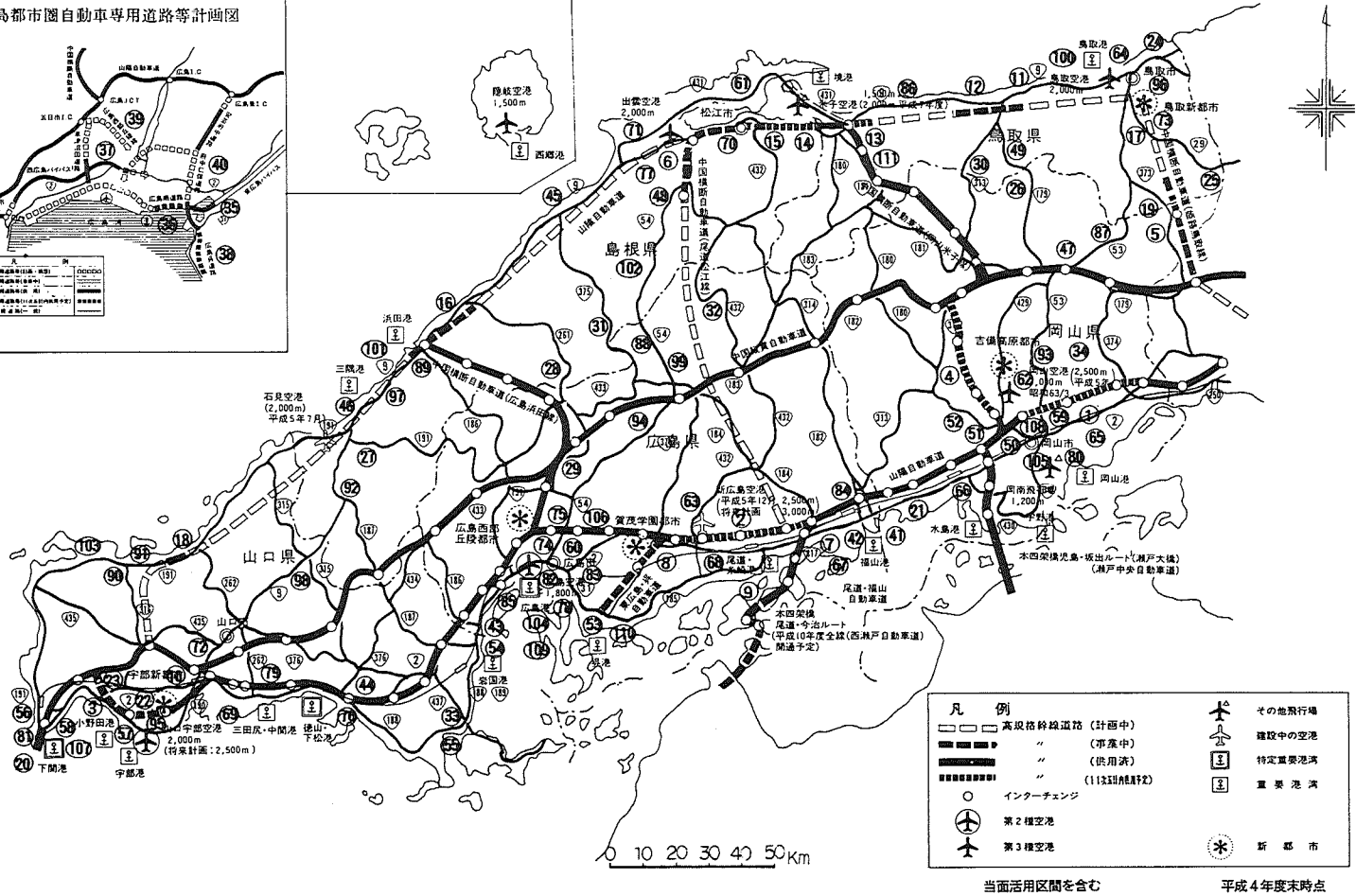
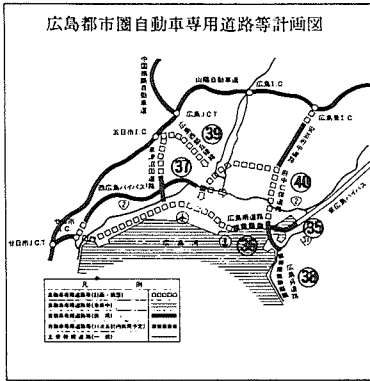


図1 中国地方道路整備五箇年計画(案)概要図

ともに、基本計画区間および予定路線の調査を推進する。(注「」内の番号は図1対応番号)

山陽自動車道

備前～岡山 供用(岡山県)〔1〕

国道九号 北条道路

整備促進(鳥取県)〔11〕

山陽自動車道

福山西～河内 供用(広島県)〔2〕

国道九号 米子道路

整備促進(鳥取県)〔12〕

山陽自動車道

字部～下関 整備促進(山口県)〔3〕

国道九号 安来道路

全線供用(鳥取県)〔13〕

中国横断自動車道 岡山米子線 岡山総社～北房

国道九号 松江道路

全線供用(鳥根県)〔14〕

中国横断自動車道 姫路鳥取線 兵庫県境～大原

JCT供用(岡山県)〔4〕

国道九号 江津道路

整備促進(鳥根県)〔15〕

中国横断自動車道 尾道松江線 三刀屋～松江

整備促進(鳥根県)〔5〕

国道五三号 河原道路

整備促進(鳥取県)〔16〕

(ii) 一般国道の自動車専用道路として整備を推進する。

尾道・福山自動車道 整備促進(広島県)〔7〕

東広島・呉自動車道 整備促進(広島県)〔8〕

(iii) 本州四国連絡道路について、整備を推進する。

西瀬戸自動車道 整備促進(広島県)〔9〕

(iv) 国土開発幹線自動車道と並行する一般国道のうち、高規格な道路としての機能を持たせる区間について、整備を推進する。

国道二号 小郡道路 整備促進(山口県)〔10〕

国道九号 青谷羽合道路

国道一九一号 萩・三隅道路

整備促進(山口県)〔17〕

国道三七三号 志戸坂峠道路

部分供用(鳥取県岡山県)〔18〕

② 新交通軸の形成  
関門海峡道路の、具体化のための調査を進める。  
(山口県)〔20〕

○ 地域集積圏の形成

① 地域高規格道路の整備の推進  
全国的な高規格幹線道路網と連携して、地域の連携による「地域集積圏」の形成、集積圏相互の交流の促進、交通拠点等との連絡を図る地域高規格道路の整備を推進する。

② 地域間相互を連絡する道路整備の推進

地域間相互の連携強化を図り、交流の円滑化に資する道路の整備を推進する。

国道二号 玉島笠岡道路

整備着手(岡山県)〔21〕

国道二号 厚狭バイパス

整備促進(山口県)〔22〕

国道二号 植生バイパス

整備促進(山口県)〔23〕

国道九号 駟馳山バイパス

整備着手(鳥取県)〔24〕

国道二九号 戸倉峠改良

完成供用(鳥取県)〔25〕

国道一七九号 奥津～上斎原バイパス

部分供用(岡山県)〔26〕

国道一九一号 益田・美都道路

完成供用(鳥根県)〔27〕

国道二六一号 中三坂バイパス

完成供用(鳥根県・広島県)〔28〕

国道二六一号 飯室バイパス

完成供用(広島県)〔29〕

国道三二二号 犬狹峠道路

完成供用(鳥取県・岡山県)〔30〕

国道二七五号 松原拡幅

整備促進(鳥根県)〔31〕

国道四三二号 玉居峠バイパス



完成供用（広島県）〔32〕  
国道四三七号 大畠～柳井バイパス  
完成供用（山口県）〔33〕

（主）岡山吉井線（美作岡山間道路）  
整備着手（岡山県）〔34〕

等  
③ 都市圏における道路整備の推進

・広島都市圏

中枢都市である広島都市圏の都市機能の充実強化を図るため自動車専用道路網の整備を推進する。

国道二号 東広島バイパス  
部分供用（広島県）〔35〕

（県）矢野海田線  
部分供用（広島県）〔36〕

（県）翠町仁保線 広島南道路  
部分供用（広島県）〔37〕

（県）矢野海田線 部分供用（広島県）〔38〕

（都）広島西部丘陵線 整備着手（広島県）〔39〕

（都）府中仁保道路（仮称）  
整備着手（広島県）〔40〕

等  
・その他の都市圏

主要都市の拠点を高めるとともに、交通混雑の解消、生活環境の改善、快適な都市づくりに資

するバイパス、環状道路等の整備を推進する。

国道二号 笠岡バイパス  
整備促進（岡山県）〔41〕

国道二号 福山バイパス  
整備着手（広島県）〔42〕

国道二号 広島岩国道路（室の木線）  
整備着手（広島県・山口県）〔43〕

国道二号 花岡拡幅  
部分供用（山口県）〔44〕

国道九号 大田拡幅  
完成供用（島根県）〔45〕

国道九号 益田バイパス  
整備着手（島根県）〔46〕

国道五三号 津山北バイパス  
整備着手（岡山県）〔47〕

国道五四号 三刀屋拡幅  
整備着手（島根県）〔48〕

国道一七九号 海田バイパス  
完成供用（鳥取県）〔49〕

国道一八〇号 岡山西バイパス  
整備促進（岡山県）〔50〕

国道一八〇号 一宮バイパス  
整備促進（岡山県）〔51〕

国道一八〇号 総社バイパス  
整備促進（岡山県）〔52〕

国道一八五号 休山局改 整備促進（広島県）

国道一八八号 岩国南バイパス  
整備促進（山口県）〔53〕

国道一八八号 柳井バイパス  
整備促進（山口県）〔54〕

国道一九一号 下関北バイパス  
整備促進（山口県）〔55〕

（都）宇部湾岸線  
整備促進（山口県）〔56〕

等  
② ぐらしの利便性の向上を図るための道路整備の推進

① 自動車、鉄道、内航海運等各種交通機関の連携を強化して国民のニーズを満足し得る輸送体系を確立するため、地域モータリミックス政策を推進する。

国道二号 下関拡幅（新下関駅）  
部分供用（山口県）〔58〕

国道五三号 岡山北バイパス（岡山空港）  
部分供用（岡山県）〔59〕

国道五四号 広島新交通  
完成供用（広島県）〔60〕

（都）高陽沼田線  
部分供用（島根県）〔61〕

国道四三二号 川津バイパス（七瀬港）  
全線供用（岡山県）〔62〕

（県）岡山賀陽線（岡山空港）

全線供用（岡山県）〔62〕

(県) 下徳良本郷線(新広島空港)

整備促進 (広島県) (63)

(都) 飛行場布勢線(鳥取空港)

完成供用 (鳥取県) (64)

等

② 交通渋滞対策として、バイパス、交差点改良等の事業を推進する。また、交通需要マネジメント施策等についても調査検討を推進する。

国道二号 岡山バイパス

全線供用 (岡山県) (65)

国道二号 玉島バイパス

全線供用 (岡山県) (66)

国道二号 赤坂バイパス

全線供用 (広島県) (67)

国道二号 三原バイパス

整備促進 (広島県) (68)

国道二号 台道拡幅

部分供用 (山口県) (69)

国道九号 玉湯改良

完成供用 (広島県) (70)

国道九号 出雲バイパス

部分供用 (広島県) (71)

国道九号 山口バイパス

全線供用 (山口県) (72)

国道二九号 津ノ井バイパス

部分供用 (鳥取県) (73)

国道五四号 祇園バイパス

完成供用 (広島県) (74)

国道五四号 可部バイパス

部分供用 (広島県) (75)

国道一八八号 末武中立体

完成供用 (山口県) (76)

出雲市駅付近 連続立体交差事業

整備促進 (鳥根県) (77)

広島市東部地区 連続立体交差事業

整備着手 (広島県) (78)

防府駅付近 連続立体交差事業

完成供用 (山口県) (79)

等

③ 路上駐車による交通渋滞の解消や交通事故の防止、中心市街地の活性化を図るため駐車場の整備を推進する。

国道二号 岡山地下駐車場

整備促進 (岡山県) (80)

国道九号 下関地下駐車場

整備促進 (山口県) (81)

国道五四号 広島南地下駐車場

整備促進 (広島県) (82)

市道中一工区 一一三号線 広島市中央駐車場

完成供用 (広島県・広島市) (83)

市道三之丸東桜町一号線 東桜町駐車場

完成供用 (広島県福山市) (84)

④ 道路利用者の多様化・高度化するニーズに

応えるため、道路案内システムおよび道路交通情報システムを拡充・強化するとともに、わかりやすい情報提供を行うため、POINTERプロジェクト、標識のローマ字併記等の事業を推進する。

⑤ 物流による道路交通需要を軽減し、道路交通混雑、道路環境などの交通問題の改善を図るとともに将来の物流ニーズの増大、質的变化に対応するため、道路、物流拠点、情報基盤等を一体的に整備することにより物流の高度化・効率化(地域ロジステイクス)を推進する。

(3) ぐらしの安全性の向上を図るための道路整備の推進

① 安全で快適な道路交通を確保するために、交通安全対策を推進するとともに高齢者や身体障害者に配慮した道路の整備を推進する。

国道二号 宮島口地下道

完成供用 (広島県) (85)

国道九号 赤碓町八幡(付加車線)

完成供用 (鳥取県) (86)

国道五三号 勝北・奈義局政(歩道設置他)

整備促進 (岡山県) (87)

国道五四号 横谷改良(線形改良)

完成供用 (広島県) (88)

国道五四号 広島新交通(エレベーター、

(都) 高田沼田線 エスカレーター)

国道一八六号 浜田市後野(登坂車線) (広島県) (60)

完成供用(鳥根県) (89)

国道一九一号 長門拡幅(交差点改良外)

完成供用(山口県) (90)

国道一九一号 三隅バイパス(踏切解消)

完成供用(山口県) (91)

等 ② 安全で信頼性の高い道路ネットワークの構築を推進するとともに、雪国の生活の安心を確保するため冬期における交通対策の展開と拡充を推進する。

国道九号 九号防災(日原町)

整備促進(鳥根県) (92)

国道五三号 大田防災

完成供用(岡山県) (93)

国道五四号 甲立防災

整備促進(広島県) (94)

国道一九〇号 厚東川大橋(震災対策)

完成供用(山口県) (95)

国道二九号、五三号 消雪および凍結防止対策

(鳥取市) 整備促進(鳥取県) (96)

等 ③ 道路管理の充実とストックの適切な保全に努めるとともに、道路に関する相談等の総合的な窓口(道路110番)を設置する。

(4) ぐらしの快適性の向上を図るための道路整備の推進

① 一般道路に計画的に配置する休憩施設と沿道の地域振興施策とを連携させた「道の駅」の整備を推進する。

国道九号 那賀郡三隅町

完成供用(鳥根県) (97)

国道九号 阿武郡阿東町

整備着手(山口県) (98)

国道五四号 双三郡布野村

整備促進(広島県) (99)

等

② 豊かな自然環境、史跡名勝等の地域特性を活かした個性ある道づくりを重点的に実施する。「ふるさとへの道づくり整備事業」等を推進する。

国道九号 因幡白兔ライン(鳥取県)

(100)

国道九号、一九一号

ゆうひライン石見(鳥根県)

(101)

国道五四号 出雲神話街道(鳥根県)

(102)

国道一九一号 シーサイドコバルトライン(仮称)

(山口県) (103)

等 ③ 道路地下空間の効率的、計画的な利用を図るため、地下歩道、共同溝、キャブシステム等の整備を推進する。

国道五四号 紙屋町地下歩道 完成供用(広島県)

国道二号、五三号 京橋・番町共同溝 (104)

完成供用(岡山県) (105)

国道五四号 祇園共同溝

完成供用(広島県) (106)

国道九号 下関市内キャブ

整備促進(山口県) (107)

国道五三号 岡山市内キャブ

整備促進(岡山県) (108)

国道五四号 広島市内キャブ

整備促進(広島県) (109)

国道一八五号 呉市内キャブ

整備着手(広島県) (110)

(主) 米子停車場線キャブ

完成供用(鳥取県) (111)

等

(5) 人・自然に優しい環境形成のための道路整備の推進

① 自然の豊かな地域における道路整備に際し、貴重な動植物の保全はもとより、地域の生態系との調和のためのきめ細かな構造を取り込んだ「エコロード」等の整備を推進する。

・エコロード 国道九号江津道路、国道一九一号萩・三隅道路 等

・雨水リサイクルシステム 国道二号西広島バイパス(佐方SA)、国道二号小郡道路、国道九

号鳥取バイパス 等

② 自然に優しく、緑豊かなうるおいのある道路整備を推進するため道路緑化（既設のり面の再緑化を含む）を推進する。

・国道五四号祇園バイパスでは約四ha（広島市民球場の約二個分）の道路緑化を実施する。

### 3 道路整備による効果（例示）

① 国土開発幹線自動車道の整備により、地域間の時間距離が大幅に短縮される。特に山陰と山陽の時間距離の短縮により地域格差の是正が期待される。

・岡山～米子間 約一八〇分↓約一二〇分  
（中国横断自動車道岡山総社～北房JCT間の供用）

・岡山～広島間 約一八〇↓約一二〇分  
（山陽自動車道福山西～河内間の供用）

② 国土開発幹線自動車道と平行する一般国道のうち高規格な道路として機能を持たせ整備している区間の供用により都市間の時間距離が短縮され地域集積圏が形成されるとともに都市における渋滞が緩和される。

・米子～松江間 約五〇分↓約三〇分  
（米子道路、安来道路、松江道路の供用）

③ 都心部から高速道路ICまでのアクセス時間の短縮により都市の中核性が強化される。

・広島都心部～山陽自動車道広島IC間  
約三〇分↓約一五分

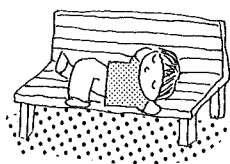
（一般国道五四号祇園バイパスの完成供用）

④ 宮島口地下歩道の整備により横断歩行者の安全性および宮島参拝者等の利便性が向上する。また広島新交通システム駅舎にエレベーター、エスカレーターを設置することにより、高齢者、身体障害者をはじめとした利用者の利便性が向上する。

⑤ 一般国道九号那賀郡三隅町や阿武郡阿東町等の「道の駅」の整備によりドライブがより安全快適なものとなるとともに、にぎわいの場として地域と道路を利用する人々の結び付きが深まり、活力ある地域づくりが支援される。

### おわりに

中国地方にとって道路は、自動車の保有率の高さからもわかるように、通勤・通学などの生活に深くかかわっているとともに産業の振興、地域の活性化を図るうえからもきわめて重要であり、道路整備に対する期待も大きいものがある。このような地域の期待にこたえていくためにも第11次道路整備五箇年計画に基づいて道路整備を着実に推進していくことが重要であると考えられる。



## 特集／第11次道路整備五箇年計画(案) 地方版

### 四国地方道路整備五箇年計画(案)

# 四国はひとつー活力ある四国をめざしてー

建設省四国地方建設局道路計画第一課長 石川 雄章

## はじめに

美しい海に囲まれた四国には豊かな自然の中に約四二〇万人の人々がくらしている。しかしこのような四国も今、本四三架橋時代という新しい局面を目前に控え人口の減少、高齢化、過疎化、産業の停滞などさまざまな問題を抱え、将来に向けて真剣にその対応を考えねばならない時にきている。

社会の流れは心の豊かさなど、くらしと経済が調和のとれた発展を望むようになってきている。

今回こうした動きを背景に四国の姿や人々のくらしを見つめ長期的な視点から道路整備を考え、第11次道路整備五箇年計画(案)を策定した。

四国地方版の策定にあたっては各県で開催された『道路懇談会』や『四国の道路を考える会』等

での有識者や各界のオピニオンリーダーからの提言をもとに、幹線道路協議会において、地域の課題に対応した道路整備の方向を取りまとめた。

道路計画を明確化することにより、今後は各地域における施策展開の参考とし、また道路の必要性、重要性がPRされ再確認されることにより、その円滑な整備につながると期待される。

以下に、その内容を紹介する。

### 一 地域の現状

四国の将来を考えるために、まずは、四国の現状を見てみることにする。

現状1 「四国の約七割が山林、地域間交流が難

しい地形」

四国の面積は一万八、七八二km<sup>2</sup>で、全国の約五%を占めている。そのうち約七〇%が山林で、平野が少なく、可住地面積は全体の二五%にすぎない。中央部には東西に急峻な四国山地が横たわり、南北の交流の障害となってきた。

面積が小さく、山が多い地形の中で、よりよいくらしを求めていくには、人や物や文化などさまざまな面で、地域間の交流を活発にすることが必要である。

現状2 「過疎化と高齢化が進んでいる」

四国の人口は、現在四一九万五、〇〇〇人で、全国の三・四%となっているが、その割合は年々減少傾向にある。

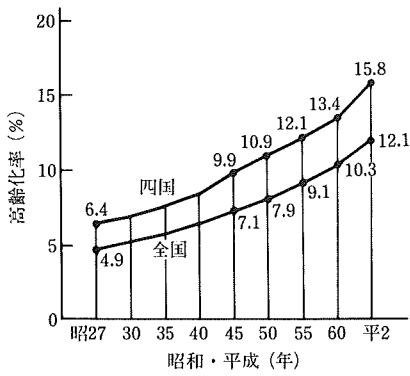
平成二年までの最近五年間でも、香川県を除く

三県で人口が減り、特に山間部での過疎化が目立っている。高齢化は全国より約一〇年先行しているともいわれ、六人に一人が六五歳以上のお年寄りである。これは、全国平均の八人に一人を大きく上回っている。

過疎化と高齢化が進む中で、生きがいを感じ安心してくらせる街づくりなどが求められている(図1)。

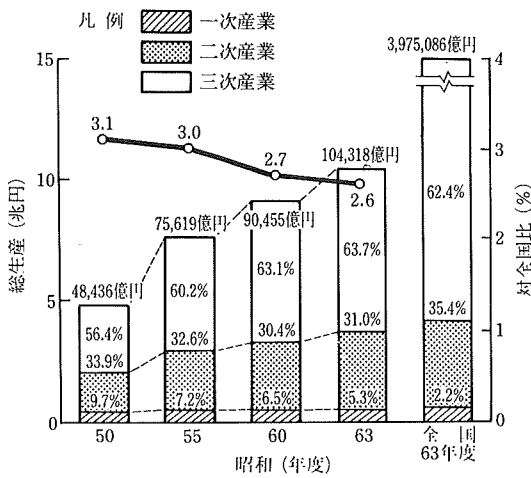
現状3 「四国内の県内総生産は、全国の二・六%、一次産業の比重が高くなっている」

四国内の県内総生産は、昭和六三年度調べで一〇兆四、三一八億円、全国の約二・六%となっ



注) 総人口に占める65歳以上の割合を示す。  
資料: 国勢調査(総務庁)

図1 高齢化率の推移



資料: 経済企画庁「県民経済計算年報」

図2 総生産の推移

ている。一人当たりの所得は約二〇三万七、〇〇〇円で、全国平均の約八〇%と低く、しかもその格差は徐々に拡大している。  
県内総生産の産業別構成比を見ると、全国と比べ一次産業の比重が高くなっている。  
今後は、生産性・収益性の向上に努め各産業の活性化を図る必要がある(図2)。

現状4 「生活基盤の整備が遅れている」

四国の生活・社会指標を見ると、公民館、ホテル・旅館、社会福祉施設、病床、持家、公園などは人口当たりの整備率が全国平均を上回っている。しかし、下水道、歩道、駐車場などの整備率は全

国平均を大きく下回っている。

中でも特に、道路の整備は遅れており、高速道路の整備状況は、計画の約二割(全国約四割)しか供用されていない。また、通行規制区間の割合は、全国平均に対し一・五倍である。

快適なくらしを営むための、基本的な生活基盤の整備が急がれている(図3)。

## 二 豊かな四国へのアプローチ

美しい山や川、海などの優れた自然環境を背景に、心の豊かさや自然との調和を踏まえ、経済とくらしがバランスのとれた発展をとげる「ゆとり社会」の実現をめざし、次の視点からさまざまな分野での活性化を図ることにより、人の定住や交流の活発化を図る。

### 視点1 「広域的な集積圏の形成」

経済や情報などさまざまな分野で地域の中心となる都市を育て、周辺地域と一体となった連携により、広域的な集積圏を生み出すとともに、これらの集積圏相互の交流を深めていくこと。

具体的には、地域の中心となる都市には、情報、研究開発、コンベンションなど高次都市機能を集積させ、後背地となる周辺市町村には、地域の特性に応じた産業や生活基盤の整備を行うとともに、地域が有機的に連携、交流し発展していくための

交通網や情報網の整備を行うことである。

## 視点2 「経済の活力向上」

四国の特色を生かした一次・二次・三次の各産業のバランスのとれた発展と、これを担う若い人材の育成を図り、経済の活力を高めていくこと。

具体的には、生産性向上や合理化を進めるなど、収益性の向上を図り、一方、成長の高い先端技術産業を積極的に育成・誘致するなど、産業の高付加価値を目指すとともに、高度な教育・研究機関の設置により、技術水準の向上、人材の育成を図ることである。

## 視点3 「生活環境の充実」

心豊かな生活、質の高いくらしを実現するために、若者と高齢者が一緒に楽しめる町づくり、個性と魅力がある町づくり、高い文化にふれることのできる環境づくりなど、生活環境の充実を図ること。

具体的には、歴史・伝統を生かした地域整備や時代の感性を反映する情報ソースへの対応などにより、地域の個性と魅力を生み出すとともに、福祉・医療の整備、文化施設の充実、安全で快適な生活基盤など、質の高い生活環境のための立体的なシステムをつくることである。

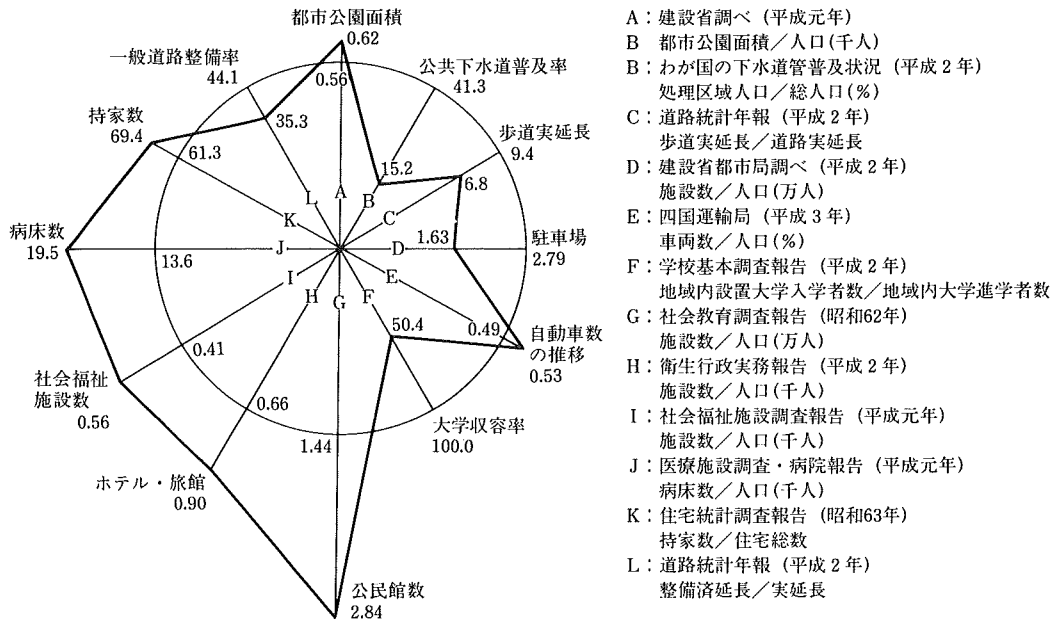


図3 生活・社会指標

#### 視点4 「自然資源を生かす」

美しい海と山、そして川など、貴重な資源として豊かな自然の恵みを再認識し、自然と調和しつつ、これを生かしていくこと。

具体的には、四国には、瀬戸内海、足摺から宇和海、室戸から阿南などの海洋資源、石鎚山・剣山などの山岳資源という貴重な自然資源に着目し、海や山の恵みを生かす漁・林業などの新しい取り組みや美しい自然と調和した観光に対する取り組みなど貴重な自然資源を育て活かしていくことである。

これらの豊かな四国を目指すアプローチのいくつかは、地域活性化プロジェクト等ですすでに実施されている。

### 三 道路整備の役割と基本方針

道路は、人とくらしを支える社会空間であり、交流の活発化、これからのまちづくり、地域づくり、さらには地域の社会・経済活動の支援等の役割を担っている。このため、上記地域整備の方向に対して、以下を基本方針として道路整備を推進する。

#### 〔地域をささえる道づくり〕

- (1) 四国の広域化および本州との一体化による人々の交流、滞在の活発化と活力ある安定し

た経済圏を創出するため、高規格幹線道路の整備による交流ネットワークの充実。

- (2) 都市間の時間距離短縮、交通拠点との連結等による地域集積圏の形成を図るとともに、地方定住のための地域活性化を促進し、活力ある地域づくりに資する幹線道路の整備。
- (3) 企業立地、産業経済の活性化など地域開発等、各種プロジェクトなどを支援する道路の整備。

#### 〔暮らしをまもる道づくり〕

- (4) 交通機能を強化し、他の交通との連携を図ることにより、都市交通の円滑など、くらしの利便性の向上を図る道路等の整備。
- (5) 災害に強く、信頼性の高いくらしの安全性の向上を図る道路網の整備。
- (6) 良好な都市空間を確保することによる、環境、景観、ゆとりなどくらしの快適性の向上を図る道路の整備。

#### 〔文化をはぐくむ道づくり〕

- (7) 人々がたまり、憩い、にぎわうなどの空間として、「道の駅」「四国のみち」など、文化と歴史が溶け合うみち空間の形成。
- (8) 豊かな四国の自然や動植物と調和・共生を図る道路の整備。

以上の基本方針を踏まえ、以下の道路整備を行う。

### 四 五箇年計画内の道路整備の目標

- 1 地域の道路整備水準を示す指標と目標値 (表1)

#### 2 五箇年計画期間内の主な事業(例)

- (1) 交流ネットワークの充実  
○高規格道路等の整備

高規格幹線道路等の整備により、経済、産業文化の交流促進を図り、四国地域全体の活性化を進める。(注)「」内の番号は図4対応番号)

#### ① 国土開発幹線自動車道

四国地方における国土開発幹線自動車道については、整備計画区間の整備を促進するとともに、基本計画区間および予定路線区間の調査を推進する。

#### 四国縦貫自動車道

徳島く川之江JCT

供用(徳島・愛媛県) ①

いよ西条く大洲 供用(愛媛県) ②

#### 四国横断自動車道

南国く須崎 供用(高知県) ③

鳴門く津田 整備促進(徳島・香川県) ④

高松く高松西 整備促進(香川県) ⑤



- 宇和く大洲 整備促進（愛媛県）〔⑥〕
- 高松く高松西、鳴門く津田については、本州  
四国連絡道路（神戸く鳴門ルート）全通に合  
わせた供用を目指して努力する。
- ② 一般国道の自動車専用道路の整備を促進す  
る。
- 国道五五号 整備促進（高知県）〔⑦〕
- 高知南国道路 部分供用（高知県）〔⑦〕
- 国道一九六号 整備促進（愛媛県）〔⑧〕
- 今治小松自動車道（今治東く小松JCT）
- 国道一九六号 整備促進（愛媛県）〔⑧〕
- 今治小松自動車道（今治南く今治東）
- 整備着手（愛媛県）〔⑨〕
- ③ 本州四国連絡道路の整備を促進する。
- 神戸く鳴門ルート 供用〔⑩〕
- 尾道く今治ルート 部分供用〔⑩〕
- ④ 国土開発幹線自動車道に並行する一般国道  
において事業中の次の道路について高規格な道路  
としての機能を持たせ、活用すべく整備を促進し、  
一部区間について供用を図る。
- 国道一一号 高松東道路 供用（香川県）〔⑫〕
- 国道五六号 須崎道路 部分供用（高知県）〔⑬〕
- 国道五六号 中村宿毛道路 整備促進（高知県）〔⑭〕
- 国道五六号 宇和島道路 供用（愛媛県）〔⑮〕

表1 地域の道路整備水準を表す指標と目標値

項目	内容	平成4年度末	五箇年計画目標 H9年度末	長期構想目標 (21世紀初頭)
交流ネットワークの充実	高規格幹線道路の整備延長	191 km (24%)	446 km (55%)	約800 km (100%)
	高規格幹線道路等の交通分担率*1	3%	10%	約20%
活力のある地域づくり	生活中心都市30分連絡率**2	44%	53%	約9割
くらしの利便性向上	都市内の朝夕の平均走行速度（4 県都）*3	23 km/h	25 km/h	33 km/h
	駅前広場等整備率*4	54%	76%	概成
くらしの安全性向上	幅の広い歩道等の設置率*5	11%	15%	約4割
くらしの快適性向上	シンボルロード等の整備箇所数	19カ所	約40カ所	約150カ所
文化と歴史が溶けあうみ ち空間の形成	道の駅	0駅	約20駅	約100駅
自然環境との調和	緑化率（一般国道）*6	11%	15%	約3割

\*1 交通分担率：全走行台キロに占める高規格幹線道路（都市高速道路を含む）の走行台キロの割合。

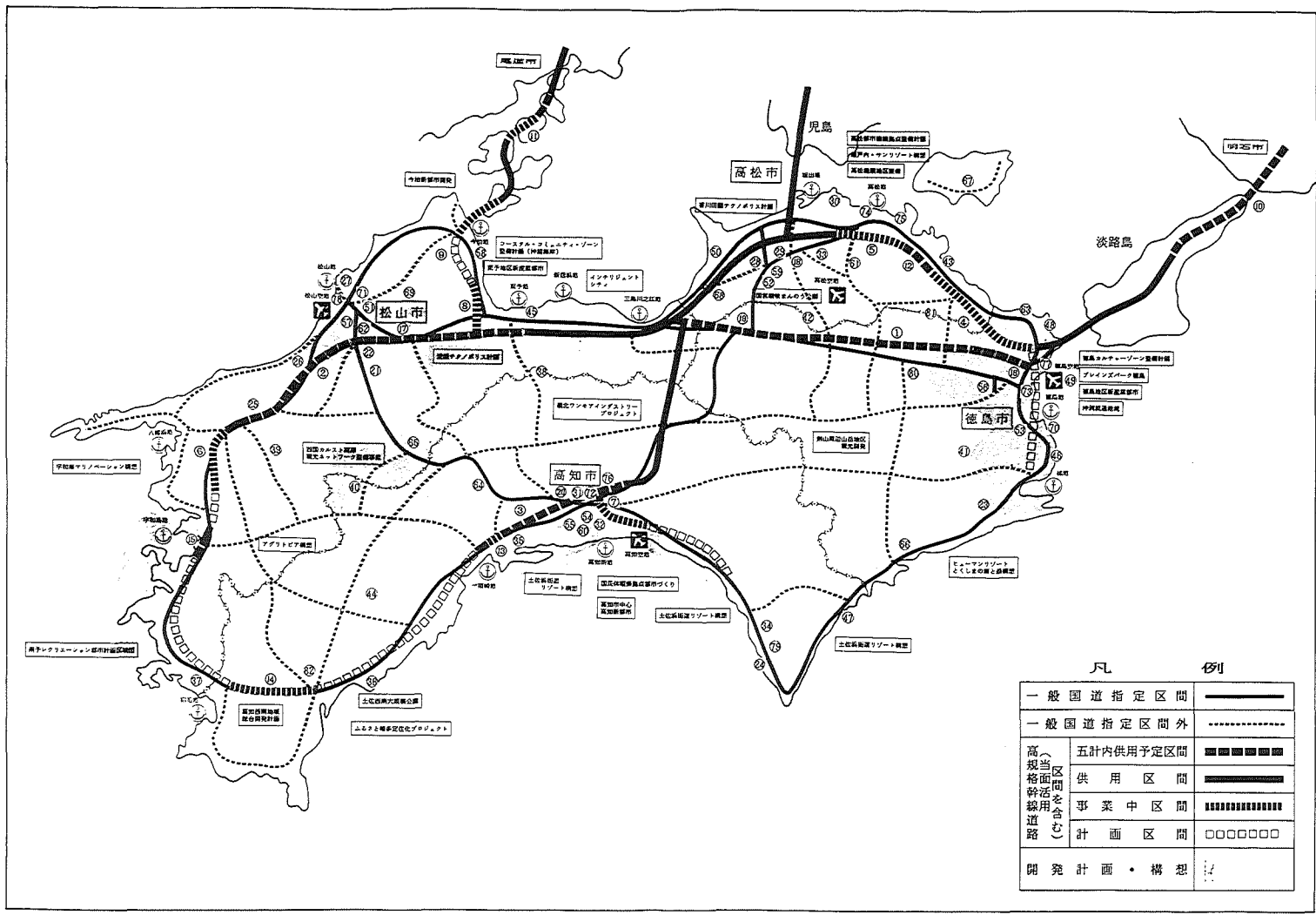
\*2 生活中心都市30分連絡率：地方生活圏（2次生活圏）中心都市へ30分以内で到達できる市町村の割合。市町村役場間の所要時間をもって算出している。

\*3 都市内の平均走行速度：4県都の市街地における朝夕の走行速度の平均値。

\*4 駅前広場等整備率：長期整備目標13カ所に対する整備率。

\*5 設置率：市街地や住宅地等の2車線以上の道路および幹線道路で歩行者が通行する区間に対する幅の広い道路（幅員おおむね3.0m以上）の設置された道路延長の割合。

\*6 緑化率：緑化率は一般国道および都道府県道の全延長に対する緑化済み延長の割合。



凡 例

一般国道指定区間	—————	
一般国道指定区間外	-----	
高規格 路面区 間を 含む 道 路 (計 画 区 間)	五計内供用予定区間	■■■■■■■■
	供用区間	—————
	事業中区間	■■■■■■■■
	計画区間	□□□□□□
開発計画・構想	~~~~~	

図4 四国地方道路整備五箇年計画(案)概要図

○新交通軸の形成

大阪湾環状道路については、地域の活性化施策の推進と合わせて、事業の具体化を図る。西瀬戸地域等、全国的な視点からの広域経済圏の基盤を形成する新たな交通軸については長期的な視点から調査を進める。

(2) 活力のある地域づくり

① 活力ある広域的な地域集積圏の形成と地域間交流の活性化を図るため、幹線道路ネットワークの整備を推進する。このうち、規格の高い幹線道路として整備すべき路線・区間の具体的な調査を行い、地域高規格道路として熟度の高いものから順次整備に着手することにより、地域構想を支援し、地域活性化を推進する。

○支援すべき構想例

- ・徳島県長期ビジョン「HOT構想」(徳島県)
- ・香川県21世紀長期構想(香川県)
- ・ハイモビリティネットワーク構想(愛媛県)
- ・県土の一日行動圏構想(高知県)

② 高規格幹線道路網と一体となり地域内交通ネットワークを強化する幹線道路の整備を促進する。

- 国道一〇号 吉野川バイパス
- 完成供用(徳島県)〔16〕
- 国道一〇号 重信道路 全線供用(愛媛県)〔17〕
- 国道三二号 綾歌バイパス

整備促進(香川県)〔18〕

国道三二号 井川拡幅 完成供用(徳島県)〔19〕

国道三三三号 高知西バイパス 部分供用(高知県)〔20〕

国道三三三号 三坂峠 整備着手(愛媛県)〔21〕

国道三三三号 松山インター関連 供用(愛媛県)〔22〕

国道五五五号 日和佐改良 整備着手(徳島県)〔23〕

国道五五五号 元改良 整備着手(高知県)〔24〕

国道五六六号 五十崎内子改良 整備着手(愛媛県)〔25〕

国道五六六号 伊予インター関連 部分供用(愛媛県)〔26〕

国道一九六号 松山北条バイパス 部分供用(愛媛県)〔27〕

国道三一九号 善通寺バイパス 部分供用(香川県)〔28〕

主要地方道 高松長尾大内線バイパス 部分供用(香川県)〔29〕

都計道路等 臨海産業道路 整備促進(香川県)〔30〕

一般県道 高知市北部環状線 部分供用(高知県)〔31〕

都計道路 五台山道路 完成供用(高知県)〔32〕等

③ 地方部の定住を促し、市町村相互の連絡強化に資する道路整備

地方部において、仕事、買い物など日常生活をおくるうえで中心となる最寄りの都市へ三〇分以内で移動可能な行動範囲を広げ、また、学校病院等の公共施設へのアクセス性を向上させることにより地方部の定住を促す道路整備を進める。

国道三二二号 綾南バイパス 整備促進(香川県)〔33〕

国道五五五号 吉良川局改 完成供用(高知県)〔34〕

国道五六六号 桑田山局改 完成供用(高知県)〔35〕

国道五六六号 佐賀改良 完成供用(高知県)〔36〕

国道五六六号 一本松町局改 部分供用(愛媛県)〔37〕

国道一九四号 寒風山道路 完成供用(愛媛・高知県)〔38〕

国道一九七号 鹿野川道路 完成供用(愛媛県)〔39〕

国道四四〇号 地芳道路 整備促進(愛媛・高知県)〔40〕

主要地方道 徳島上郡賀線(坂本工区) 完成供用(徳島県)〔41〕

主要地方道 府中琴南線

整備促進（香川県）〔42〕  
一般県道 高松志度線  
部分供用（香川県）〔43〕

主要地方道 窪川船戸線  
整備促進（高知県）〔44〕等

（3）プロジェクトの支援  
高規格幹線道路と連携する幹線道路網の計画的かつ体系的整備により、四国の産業立地、リゾート開発などの可能性を高め、活力ある地域づくりをめざす。

国道一二号 西条市バイパス（テクノパーク）  
部分供用（愛媛県）〔45〕

国道五五号 阿南道路（工業団地関連）  
部分供用（徳島県）〔46〕

国道五五号 相間局改（リゾート関連）  
完成供用（高知県）〔47〕

計画道路 黒山中山線（リゾート関連）  
完成供用（徳島県）〔48〕

一般県道 古川長原港線（頭脳集積団地関連）  
完成供用（徳島県）〔49〕

一般県道 豊中仁尾線（リゾート関連）  
完成供用（香川県）〔50〕等

（4）くらしの利便性向上  
地域モータリミックス行動計画を策定し、これに基づきバスの利用促進等のための各種施策を実施し、円滑な都市交通の確保を図る。また、バイ

パスや環状道路の整備を行い、望ましい都市構造を誘導し、これらを通じて渋滞解消を図る。

国道一一号 松山東道路  
完成供用（愛媛県）〔51〕

国道三二号 満濃バイパス  
部分供用（香川県）〔52〕

国道五五号 徳島南バイパス 四車化促進  
（徳島県）〔53〕

国道五六号 土佐道路 部分供用（高知県）〔54〕  
国道五六号 春野拡幅 部分供用（高知県）〔55〕

国道一九二号 徳島南環状道路  
整備促進（徳島県）〔56〕

国道一九六号 松山環状線  
全線供用（愛媛県）〔57〕

国道一九六号 今治バイパス  
全線供用（愛媛県）〔58〕

国道三一九号 琴平道路  
整備着手（香川県）〔59〕

主要地方道 高知南環状線（高知桂浜有料道路）  
完成供用（高知県）〔60〕

主要地方道 三木国分寺線  
部分供用（香川県）〔61〕

都計道路 松山環状線  
完成供用（愛媛県）〔62〕等

（5）くらしの安全性向上  
① 地域の生活を支える信頼性の高い道路網の

整備

地域の人のくらしを支え、いつでも安心して利用できる災害に強い道路ネットワークを構築する。

国道一一号 鳴門防災 完成供用（徳島県）〔63〕  
国道三三号 野老山道路  
整備着手（高知県）〔64〕

国道三三号 柳谷防災  
完成供用（愛媛県）〔65〕

国道五五号 牟岐道路  
完成供用（徳島県）〔66〕等

② 交通安全対策の推進と維持管理の充実  
交通事故の増加傾向に歯止めをかけ、歩行者特に高齢者及び自転車に配慮した安全かつ円滑・快適な道路交通環境の整備を図る。

国道四三六号 整備促進（香川県）〔67〕  
主要地方道 観音寺池田線  
整備促進（香川県）〔68〕

一般県道 松山川内自転車道線  
整備促進（愛媛県）〔69〕

都計道路 中田駅新港線（歩行者・自転車道）  
完成供用（徳島県）〔70〕等

（6）くらしの快適性向上  
沿道環境の保全や快適な道路空間、都市景観を作りだすため鉄道の連続立体事業や面的整備の区画整備事業、またキャブシステムなどによる電線の地中化、地下駐車場等道路地下空間の有効利用

を促進させる。

国道一〇号 松山城周辺（景観整備）

部分供用（愛媛県）〔71〕

国道三二号 高知駅前通り（景観整備）

完成供用（高知県）〔72〕

国道五五号 徳島C A B整備着手（徳島県）〔73〕

土地区画整理事業 高松港埠頭地区

整備促進（香川県）〔74〕

高松琴平電鉄連続立体交差事業

整備着手（香川県）〔75〕

高知駅周辺連続立体交差事業

整備着手（高知県）〔76〕等

### (7) 文化と歴史、みち空間の形成

歴史を感じさせる街並み、祭りや市を行える文化空間としての道、また景観の優れた場所等における一般道路の休憩施設や地域のシンボリックな道づくりを進める。

「道の駅」 整備着手（四国全域）

「四国のみち」 整備促進（四国全域）

一般県道 徳島空港線（マイロード事業）

完成供用（徳島県）〔77〕

主要地方道 松山空港線

部分供用（愛媛県）〔78〕等

### (8) 自然環境との調和、動植物の保全

良好な自然環境との調和や、自動車と動物の接触事故防止のための動物用横断構造物（けもの

道）の設置など、生態系全般との共生を図るための構造、工法を取り込んだ「エコロード」の整備を推進する。

国道五五号 元改良（室戸阿南海岸国定公園）

整備着手（高知県）〔79〕

国道一九三号 倉羅バイパス（ほたるとの共生）

整備促進（徳島県）〔80〕

国道三七七号（自然環境との共生）

整備促進（香川県）〔81〕

国道三八一号 半家拡幅（四万十川との調和）

完成供用（高知県）〔82〕等

### 3 個別箇所での道路整備の効果事例

○本四連絡道路（神戸↔鳴門）および四国縦貫・

横断自動車道の供用により

・松山↔大阪

七時間五〇分↔四時間二〇分

（三時間三〇分短縮）

・高知↔大阪

七時間↔四時間一〇分（二時間五〇分短縮）

○本四連絡道路（神戸↔鳴門）の供用による信頼

性の確保

・本州↔淡路島（フェリーの運休便数）

過去五年間平均 年五〇〇便程度の運休

↓信頼性の大幅アップ！

○四国縦貫自動車道（徳島↔川之江、西条↔大洲

間）の供用により

・徳島↔松山間

四時間二〇分↔二時間五〇分

（二時間三〇分短縮）

○四国横断自動車道（南国↔須崎間）の供用により

高松↔須崎間

二時間五〇分↔二時間一〇分（四〇分短縮）

### おわりに

本計画は四国地建および四国地方の四県等が、四国地方幹線道路協議会の場において検討を行い、四国地方全体における今後五カ年間の道路整備の方針についてとりまとめたものであり、道路整備目標の一部を例示しているものである。

本四三架橋時代を目前に控え、四国にとってこれから数年間は非常に大切な時期であるが、四国での道路整備の遅れは大きな課題である。

今後は、「四国はひとつ」を合言葉に係関係関との密接な連携のもと、地域住民やドライバーの方々の声に耳を傾けながら、本計画に基づいて道路整備を積極的かつ計画的に進めていく所存である。

最後に、本計画の策定にあたり貴重なご意見をいただいた各界の皆様方に心よりお礼を申し上げますとともに、確実な実施に向けて関係者のなお一層のご指導ご支援をお願い申し上げます。

## 特集／第11次道路整備五箇年計画(案) 地方版

### 九州地方道路整備五箇年計画(案)

# 活力ある豊かな九州をめざして

建設省九州地方建設局道路計画第一課長 大井健一郎

## はじめに

九州の道路整備五箇年計画は、九州七県（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）と政令市二市（北九州市、福岡市）の地域の整備課題に即した、今後五カ年（平成五年度～九年度）の道路整備の目標を示したものであり、「活力ある豊かな九州をめざして」をキャッチフレーズに、二二世紀に向けた「住みよい九州」の実現を図るため策定されたものである。

## 一 地域の現状と地域整備の方向

九州地方はわが国の西南端に位置し、豊富な国土資源や海洋資源、温暖な気候に恵まれた地域で、面積および人口が全国比で約一〇％を占めている。

一方、離島振興や半島振興の指定にみられるように地域間の格差や、台風常襲、火山活動、シラス等特殊土壌地帯といった地理的・自然的制約も多く、更には高齢化率が一四・三％と高齢化が進んでいる。

産業面では、近年、IC産業を中心とする先端技術産業の定着、構造不況からの立ち直り、産業構造の転換（ソフト化）、さらにリゾート開発といった新しい方向がみられるものの、昭和四〇年代後半からの人口・産業の地方分散傾向は、近年、東京圏への再集中へと変換しており、中央との社会経済格差も拡大傾向にある。

九州地方の地域整備の方向としては、「四全総」を踏まえた「九州地方開発促進計画」、「コロナプラン」等が示されている。これらの提言では、九

州のアジアへの近接性を活かし、地域全体のレベルアップをめざし、①安全で快適な国土の形成、②魅力ある豊かな地域社会の形成、③活力ある自立した経済社会の形成、④域内の交流ネットワークの形成、等を進めることにより、地域間の交流や国際交流を図り、九州が一体となった均衡のとれた活力ある豊かな地域をめざしている。

## 二 第11次道路整備五箇年計画の目標

### 1 活力ある地域を形成する道づくり

高規格幹線道路等の骨格幹線道路網の整備により、各地域が機能を分担して受け持つ多極分担型地域構造を形成し、都市と地方が共存した均衡ある発展に資する。また、地域内の時間短縮等により、地域が一体となって連携する広域的な地域集

積圏を形成し、活力ある地域づくりに資する。

(1) 主な整備内容

九州縦貫自動車道の全線供用、および九州横断自動車道（長崎大分線）長崎～大分間の連結を図り、九州地方の骨格軸を形成する。

○広域的な地域集積圏の形成に資する規格の高

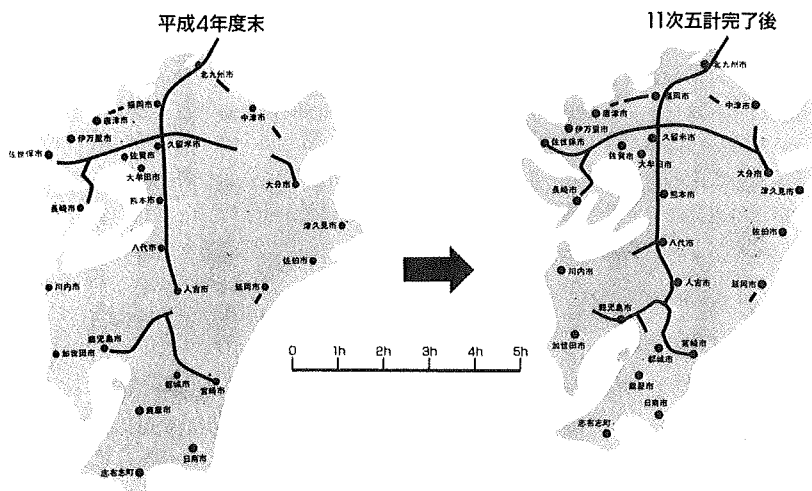


図1 主要都市間の平均所要時間

い道路については、熟度の高まったものから地域高規格道路として整備を進める。

○大分空港、佐賀空港等へのアクセス道路の整備等を推進し、広域交通拠点との連絡強化を図る。  
○関門海峡道路については、具体化のための調査を進める。

瀬戸地域等の全国的な視点からの広域経済圏の基盤を形成する新たな交通軸については、長期的な視点から調査を進める。

(2) 整備水準の目標値

九州内主要都市間の平均所要時間（図1）

（平成四年度末）約三時間三〇分

↓（11次五計完了時）約三時間一〇分

注）所要時間は、八都市相互（福岡県は政令市の福岡市と北九州市の中心、その他の六県は県庁所在地市）のすべての所要時間の平均を示す

2 快適な都市環境を支える道づくり

九州地方の中枢都市である福岡都市圏をはじめ、地方中核都市での渋滞解消や電線類の地中化等を図り、快適な都市環境の創造に資する。

〔主な整備内容〕

○福岡都市圏において都市高速道路の延伸等を行い、高規格幹線道路のICと都市中心部との連絡強化を図り、円滑な都市内交通を確保する。

○地方中核都市内外のバイパス整備や主要交差

点での右左折車線設置等、更には道路を活用した地下駐車場の整備等を実施し、都市と地方の連絡強化および交通渋滞解消を図る。

○キャブ（電線地中化）の整備等により快適な都市空間の形成を図る。

整備水準の目標値

県庁所在都市または政令市への一時間圏カバー率（人口カバー率を示す）

（平成四年度末）四六％↓（11次五計完了時）五

一％

一般国道の四車線化

（平成四年度末）八％↓（11次五計完了時）一一

3 人に優しい道づくり

交通安全施設等の整備により、高齢者や身障者、女性や子供、更には外国人等すべての人々が安全で快適な日常生活がとれる「まちづくり」に資する。

〔主な整備内容〕

エレベーター付横断歩道橋の設置（国道三号：福岡市東区）や、一般道路にトイレや休憩施設を備えたパーキングと併せて、地域振興のための物産販売所等（市町村等整備）を一体整備する「道の駅」等を推進する。

4 災害に強い道づくり

台風等の異常気象や火山活動等の災害に対応した信頼性の高い道路の整備を図り、安心して生活できる地域の形成に資する。

〔主な整備内容〕

異常気象時における通行規制区間の防災事業を進め、国道二二〇号（鹿児島県）の垂水市と桜島町間の通行規制解除を図る。また、雲仙普賢岳の噴火活動に対しても安全な通行を確保し、復興の基盤となる本格的な幹線道路として、国道五七号のバイパスを完成させる。

5 九州の豊かな自然と調和した道づくり

九州の豊かな自然を活かした道路整備を図り、自然景観や動植物等の環境保全をめざす。

〔主な整備内容〕

特に国立公園内における道路整備には、自然環境と調和した道路整備を実施する。また、九州横断自動車道（長崎大分線）で実施した「猿の道」等の動植物に配慮した道づくりを推進する。

6 国際化を支える道づくり

アジア諸国との近接性や交流の実績から、国際交流基盤の一翼を担う道路整備を図り、国際化の推進に資する。

〔主な整備内容〕

国際便が発着する空港へのアクセス強化を図るため、福岡空港と九州縦貫自動車道との連絡強化

（都市高速二号線の延伸）、大分空港と九州横断自動車道長崎大分線との連絡強化（国道一〇号日出バイパスの整備促進）を図るとともに、ローマ字を併記した道路案内標識等の整備を推進する。

三 第11次五箇年計画の主な事業箇所

1 活力ある地域の形成する道づくり

(1) 高規格幹線道路等の九州地方の骨格となる道路の整備

① 国土開発幹線自動車道の整備

九州縦貫自動車道

人吉～えびの

供用（熊本県、宮崎県）〔①〕

九州横断自動車道

長崎大分線 長崎～長崎多良見

整備促進（長崎県）〔②〕

日田～湯布院

大分～米良 供用（大分県）〔③〕

東九州自動車道

米良～津久見 整備促進（大分県）〔⑤〕

西都～清武 整備促進（宮崎県）〔⑥〕

末吉～隼人 整備促進（鹿児島県）〔⑦〕

② 一般国道の自動車専用道路として整備

西九州自動車道

国道四九七号 福岡前原道路Ⅱ期

完成供用（福岡市）〔⑧〕

唐津道路 整備促進（佐賀県）〔⑨〕

唐津伊万里道路 整備促進（佐賀県）〔⑩〕

佐々佐世保道路 整備着手（長崎県）〔⑪〕

佐世保道路 部分供用（長崎県）〔⑫〕

南九州西回り自動車道

国道三号 八代日奈久道路

供用（熊本県）〔⑬〕

日奈久芦北道路 整備促進（熊本県）〔⑭〕

芦北出水道路 整備着手（熊本県、鹿児島県）〔⑮〕

川内道路 整備促進（鹿児島県）〔⑯〕

鹿児島道路 供用（鹿児島県）〔⑰〕

③ 国土開発幹線自動車道に並行する一般国道において、自動車専用道路として高規格な機能を持たせ整備する道路

国道一〇号 宇佐別府道路 供用（大分県）〔⑱〕

国道一〇号 延岡道路（延岡外環状道路） 整備着手（宮崎県）〔⑲〕

(2) 高規格幹線道路ⅠCと主要都市および主要都市間を結ぶ幹線道路の整備

市間を結ぶ幹線道路の整備

国道三号 筑紫野バイパス 全線供用（福岡県）〔⑳〕

国道一〇号 始良バイパス 全線供用（鹿児島県）〔㉑〕



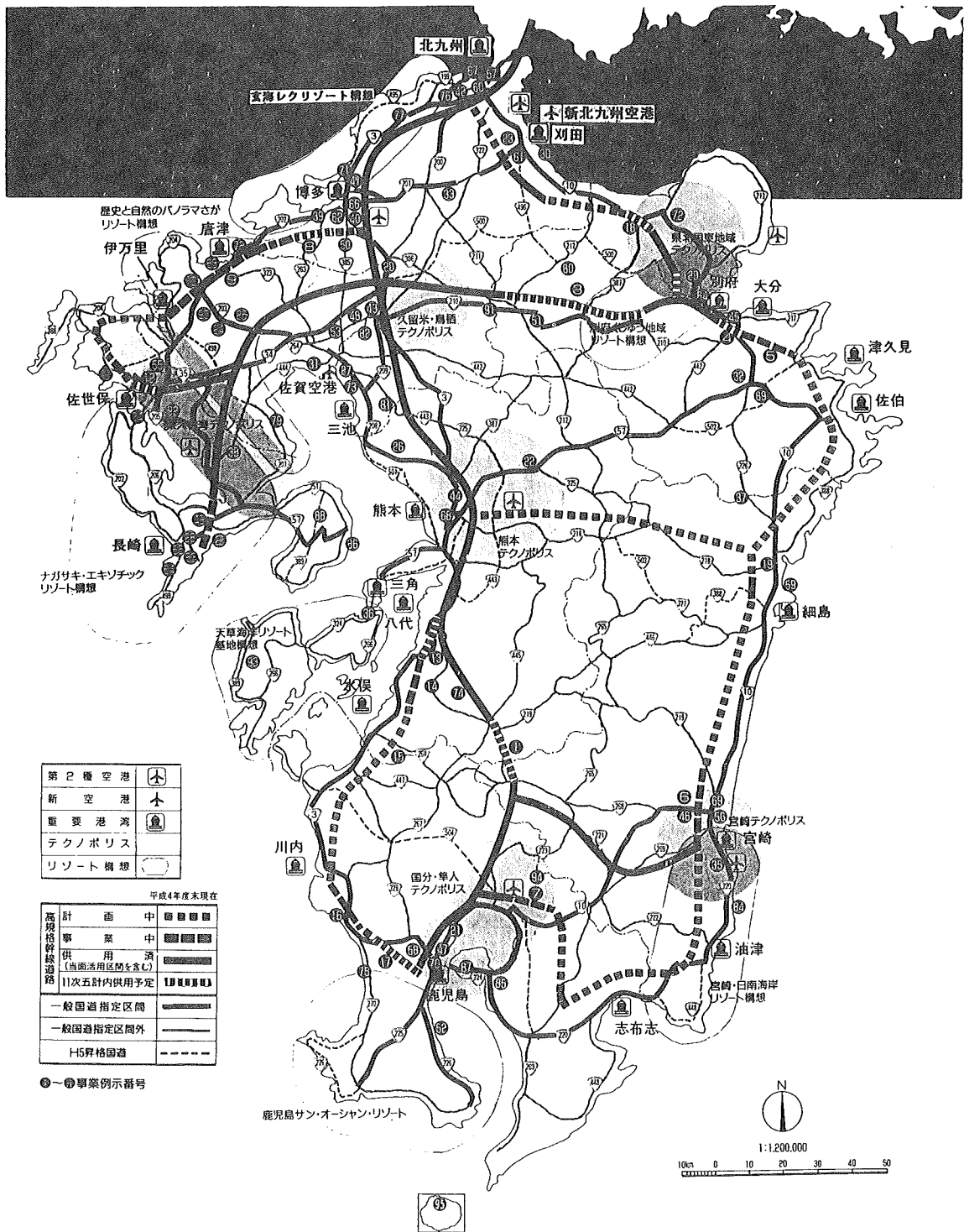


図2 九州地方道路整備五箇年計画(案)概要図

第2種空港	✈
新空港	✈
重要港湾	⚓
テクノポリス	Ⓜ
リゾート構想	Ⓜ

平成4年度末現在

計	画	中	既	開	道
高規格幹線道路	—	—	—	—	—
一般国道指定区間	—	—	—	—	—
一般国道指定区間外	—	—	—	—	—
H5規格国道	—	—	—	—	—

①～⑨事業例示番号

国道五七号 瀬田拡幅 整備着手(熊本県)〔22〕  
国道二〇一号 勝山行橋バイパス 整備着手(福岡県)〔23〕

国道二〇三号 厳木バイパス 部分供用(佐賀県)〔24〕  
国道二〇三号 厳木多久道路(有料) 全線供用(佐賀県)〔25〕

国道二〇八号 玉名バイパス 部分供用(熊本県)〔26〕  
国道二〇八号 大川バイパス 整備着手(福岡県)〔27〕

国道三二四号 出島バイパス 整備促進(長崎県)〔28〕  
空港、港湾等の広域交通拠点との連絡強化

国道一〇号 日出バイパス(大分空港アクセス) 整備促進(大分県)〔29〕

国道(仮称) 新北九州空港線(北九州空港アクセス) 整備着手(福岡県)〔30〕  
完成供用(佐賀県)〔31〕

県道 広江佐賀線(佐賀空港アクセス) 完成供用(福岡県、福岡市)〔40〕  
四号線(貝塚、戸原) 完成供用(福岡県、福岡市)〔41〕

(4) 地方部の地域振興や諸開発プロジェクト並びにリゾート開発等と一体となった道路整備

国道五七号 犬飼千歳バイパス 整備着手(大分県)〔32〕

国道二〇一号 飯塚バイパス 整備促進(北九州市)〔42〕

国道二〇二号 江上バイパス(西海パールライン) 完成供用(長崎県)〔34〕  
国道二二〇号 青島バイパス 部分供用(宮崎県)〔35〕

国道三二四号 黒木道路(交通不能区間解消) 完成供用(熊本県)〔36〕  
国道三二六号 三國峠 部分供用(大分県、宮崎県)〔37〕

国道四四四号 黒木道路(交通不能区間解消) 完成供用(長崎県)〔38〕

2 快適な都市環境を支える道づくり  
(1) 主要都市の円滑な交通を確保するための自動車専用道路、バイパス、環状道路、交差点改良、駐車場等の整備

福岡都市高速道路 一号線(百道、福重) 完成供用(福岡市)〔39〕  
二号線(榎田、太宰府) 完成供用(福岡県、福岡市)〔40〕

国道三二四号 黒木道路(交通不能区間解消) 完成供用(長崎県)〔38〕

国道三二六号 三國峠 部分供用(大分県、宮崎県)〔37〕

国道四四四号 黒木道路(交通不能区間解消) 完成供用(長崎県)〔38〕

国道二二〇号 青島バイパス 部分供用(宮崎県)〔35〕

国道三二四号 黒木道路(交通不能区間解消) 完成供用(長崎県)〔38〕

国道三二六号 三國峠 部分供用(大分県、宮崎県)〔37〕

国道四四四号 黒木道路(交通不能区間解消) 完成供用(長崎県)〔38〕

福岡都市高速道路 一号線(百道、福重) 完成供用(福岡市)〔39〕  
二号線(榎田、太宰府) 完成供用(福岡県、福岡市)〔40〕

四号線(貝塚、戸原) 完成供用(福岡県、福岡市)〔41〕

国道三二四号 黒木道路(交通不能区間解消) 完成供用(長崎県)〔38〕

国道三二六号 三國峠 部分供用(大分県、宮崎県)〔37〕

整備着手(福岡県)〔43〕  
国道三号 熊本北バイパス 部分供用(熊本県)〔44〕

国道一〇号 古国府拡幅 整備着手(大分県)〔45〕

国道一〇号 宮崎西バイパス 全線供用(宮崎県)〔46〕

国道一〇号 鹿児島北バイパス 部分供用(鹿児島県)〔47〕

国道三四号 神埼佐賀拡幅 部分供用(佐賀県)〔48〕

国道二〇二号 福岡外環状道路 部分供用(福岡市)〔50〕

国道二一〇号 日田バイパス 完成供用(大分県)〔51〕

国道二二六号 平川拡幅 整備着手(鹿児島県)〔52〕

県道 佐賀川副線(佐賀環状東線) 完成供用(佐賀県)〔53〕

県道 長崎南環状線(女神大橋) 整備促進(長崎県)〔54〕

国道三五号 佐世保地下駐車場(佐世保市) 整備促進(長崎県)〔55〕

国道二二〇号 橘通り地下駐車場(宮崎市)

整備促進(長崎県)〔55〕

整備促進（宮崎県）〔56〕

国道三号 熊本地区キャブ

完成供用（福岡県）〔78〕

北九州市小倉都心部駐車場案内システム

整備着手（熊本県）〔68〕

国道二〇七号 鹿島市飯田（休憩施設）

完成供用（北九州市）〔57〕

国道一〇号 宮崎地区キャブ

完成供用（佐賀県）〔79〕

鹿児島市駐車場案内システム

整備着手（宮崎県）〔69〕

国道二二二号 山国町宇曾（休憩施設）

完成供用（鹿児島県）〔58〕

国道二二五号 船津地区キャブ

整備着手（大分県）〔80〕

(2) 良好な市街地形を図るための道路整備

整備着手（鹿児島県）〔70〕

国道二二二号 大牟田市（南関田隈線 休憩施設）

国道一〇号 門川日向拡幅（区画整理事業）

完成供用（宮崎県）〔59〕

完成供用（福岡県）〔81〕

完成供用（宮崎県）〔59〕

3 人に優しい道づくり

(3) 地域の特色を活かした親しみとるおいのある道路の整備

都市モノレール小倉線（小倉駅との接続）

(1) 交通安全事業等の実施

国道二二四号 西島筑邦線（天建寺橋マイロード事業）

完成供用（北九州市）〔60〕

国道三号 千早横断歩道橋（昇降装置付）

完成供用（佐賀県）〔82〕

JR日豊本線行橋駅周辺連続立体交差事業

完成供用（福岡市）〔71〕

都市計画道路 市道片淵町松ヶ枝町線（歴史的みちすじ整備）

西鉄大牟田線連続立体交差事業

大分県宇佐市金丸（ゆずりあい車線設置）

整備促進（長崎県）〔83〕

完成供用（福岡市）〔62〕

完成供用（大分県）〔72〕

(3) 魅力ある都市空間の創造と、都市防災の強化を図る道路整備

都市計画道路 外堀線（柳川市 歩行者専用道路）

4 災害に強い道づくり

都市計画道路 唐津駅大手口線（シンボルロード）

完成供用（福岡県）〔73〕

(1) 異常気象時における通行規制区間の道路整備

完成供用（佐賀県）〔63〕

国道二二〇号 青島日南局改

部分供用（宮崎県）〔84〕

都市計画道路 別府駅北浜線（シンボルロード）

完成供用（熊本県）〔74〕

部分供用（鹿児島県）〔85〕

完成供用（大分県）〔64〕

市道 桃園地区住区総合交通安全モデル事業

完成供用（北九州市）〔76〕

部分供用（長崎県）〔65〕

(2) 「道の駅」等の「たまり」空間の整備

国道五七号 島原深江道路

都市計画道路 大波止小ヶ倉線（都市景観整備）

完成供用（福岡県）〔66〕

全線供用（長崎県）〔86〕

完成供用（福岡市）〔66〕

国道三号 岡垣パーキング（休憩施設）

完成供用（福岡県）〔77〕

国道二号 板付共同溝

完成供用（福岡市）〔66〕

完成供用（福岡県）〔77〕

完成供用（福岡市）〔66〕

完成供用（福岡県）〔77〕

完成供用（福岡県）〔77〕

国道二号 小倉地区キャブ

完成供用（福岡県）〔77〕

完成供用（福岡県）〔77〕

整備着手（北九州市）〔67〕

国道二〇二号 二丈パーキング（休憩施設）

完成供用（福岡県）〔77〕

部分供用（鹿児島県）〔87〕  
国道三八九号 国見町（吹越地区）

整備着手（長崎県）〔88〕

(3) 防災箇所および震災・老朽橋等の整備

国道一〇号 野津改良（防災対策）

部分供用（大分県）〔89〕

国道二〇二号 南波多局改（防災対策）

部分供用（佐賀県）〔90〕

国道二一〇号 三春局改（防災対策）

完成供用（福岡県、大分県）〔91〕

国道二〇五号 川棚改良（橋梁架替）

整備着手（長崎県）〔92〕

## 5 九州の豊かな自然と調和した道づくり

(1) 自然公園等の良好な自然環境と調和した道路の整備

国道三八九号

河浦町、天草町、苓北町（国立公園との調和）

部分供用（熊本県）〔93〕

県道 国分霧島線（国立公園との調和）

整備促進（鹿児島県）〔94〕

「エコロード」等の整備

県道 上屋久永田屋久線（野生の猿等）

整備着手（鹿児島県）〔95〕

その他小動物や植物に配慮した道づくりを行う。

## おわりに

九州地方が一体的な発展をするためには、今回策定した五箇年計画の基本方針および目標にそつた道路整備が着実に推進されることが不可欠である。本計画について、広く理解を深めていただくとともに、事業の円滑な推進に対してご支援ご協力をお願いする次第である。



特集／第11次道路整備五箇年計画(案) 地方版

沖縄地方道路整備五箇年計画(案)

亜熱帯の島 沖縄から世界へ通じる道づくり

沖縄総合事務局道路建設課長 桑原 徹郎

1 地域の現状と地域整備の方向

沖縄県はわが国の最南西端に位置し、東西約一〇〇〇km、南北約四〇〇kmの海域に点在する四一の有人島を含む一六〇の島しよから成る離島県である。

人口は、約一二二万人(日二国調)で、その約八割が県土面積の約二割にあたる沖縄本島中南部に集中し、都市部の過密化と離島・僻地の過疎化が進んでいる(図1)。産業構造については、第一次、二次、三次産業の比率が三・四%、二一・一%、七八・二%で全国平均に比べて三次産業が高い状況にある。

県民所得は全国平均の七三・二%で最下位、有

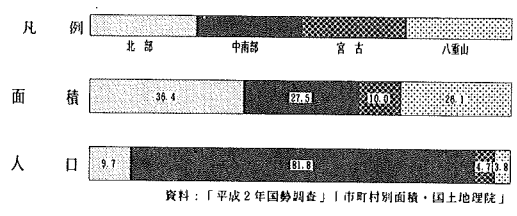


図1 圏域別面積と人口の構成比(%)

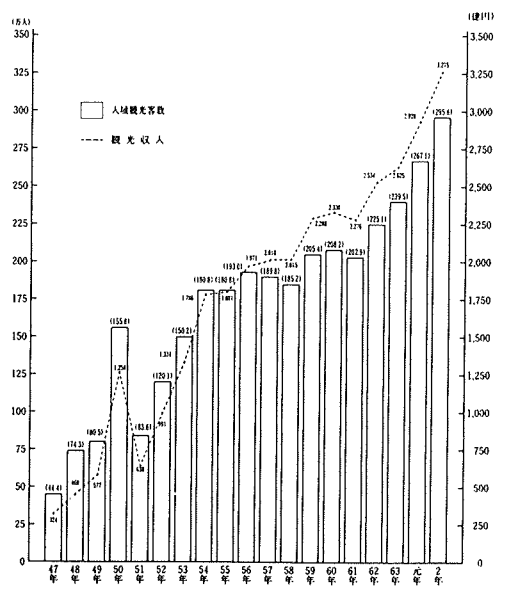


図2 年次別入域観光客数および観光収入

効求人倍率においても〇・五四で全国平均の二分の一と低い状況である。しかし、特色ある自然・文化・伝統芸能等を有する本県の観光人口は年々

増加しており、平成三年には年間三〇〇万人を超える観光客が訪れている(図2)。

## 2 地域整備の方向

これからの沖縄は、その地域特性を生かして、わが国と東南アジア諸国との架け橋として人的・物的交流を促進する諸機能の集積を図り、わが国

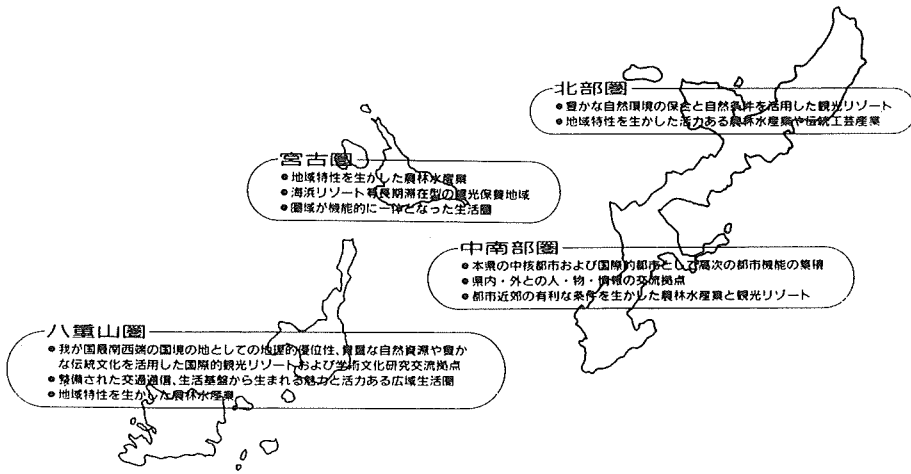


図3 圏域別開発の方向

の南の拠点を形成するとともに、豊かな亜熱帯・海洋性自然、特有の伝統文化と歴史的蓄積を活用し、余暇社会の到来に対応した国際的規模の観光・保養地を形成すること等により、地域の特性を十分に活用した産業・文化を振興し、特色ある地域として自立的発展を図ることとし、開発・整備の基本方向は圏域ごとに図3のように定めている。

### 二 道路整備の役割と基本方針

#### 1 道路整備の現状

陸上交通を道路のみに依存している本県においては、道路整備が県民生活や産業活動に与える影響は極めて大きく積極的に整備が進められてきたが、人口、自動車台数当たりの道路網密度は、全国平均の約六〇％と低く、増加する交通需要や高

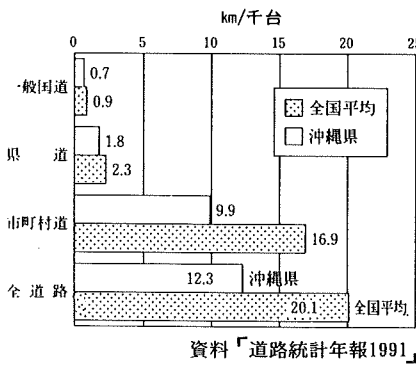


図4 道路種別自動車千台当たり道路延長の比較

速性、快適性等高度化、多様化する利用者のニーズに対応するには、なお一層の体系的な整備とその質的向上が必要である(図4)。

#### 2 道路整備の基本方針

今後の道路整備に当たっては、地域の課題、施策に対応するため「道路の絶対量不足の解消」「定時性・高速性の確保」(図5)「沖縄の活性化に資する道路」「地域生活に対応した道路」を推進する。

第11次道路整備五箇年計画においては、広域的な交流ネットワークの形成に資する高規格幹線道路の整備をはじめ、深刻化する都市地域における交通渋滞の諸対策、観光リゾート産業の振興や各種プロジェクトを支援する道路、空港・港湾の機能を支援する道路、人・自然環境に配慮した道路、さらに、本島地方および離島の産業、経済活動を支え地域住民の生活の安定向上に資する道路等の整備により、効率的な道路ネットワークの形成を図るため、図6に示す項目を道路整備の基本方針とする。

### 三 五箇年計画内の道路整備の目標

#### 1 地域の道路整備水準を表す指標と目標値

地域の道路整備水準を表す指標と目標値は、五箇年計画における道路整備の基本方針ごとに表1

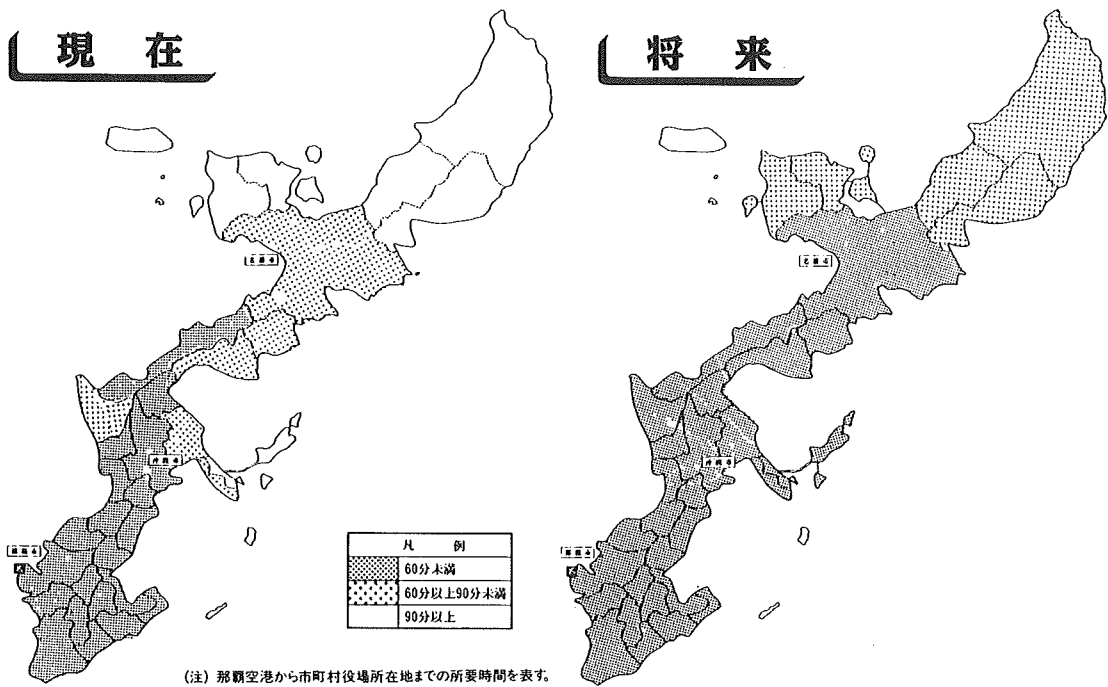


図5 那覇空港からの所要時間

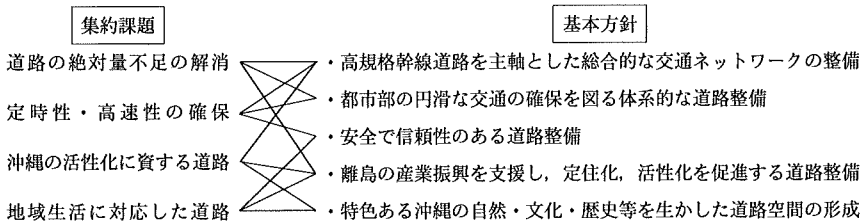


図6 道路整備の基本方針

のとおり設定した。

2 事業箇所 の例示 (図7)

- 高規格幹線道路を主軸とした総合的な交通ネットワークの整備
- (1) 高規格幹線道路等の広域幹線道路
  - 那覇空港自動車道一般国道五〇六号 供用〔1〕
  - 南風原道路 整備促進〔2〕等
  - 豊見城東道路 整備促進〔2〕等
- (2) 地域の振興開発に資する幹線道路
  - 一般国道三二九号那覇東バイパス 全線供用〔3〕
  - 一般国道三三一号糸満バイパス 整備促進〔4〕
  - 一般国道三三一号豊見城バイパス 整備促進〔5〕
  - 一般国道五〇七号津嘉山バイパス 一部供用〔6〕等
- (3) 高規格幹線道路等の広域幹線道路へのアクセス道路
  - 県道三六号線 一部供用〔7〕等
  - (4) 東西地域間連絡強化のための道路
    - 主要地方道沖繩嘉手納線 整備促進〔8〕
    - 主要地方道宜野湾北中城線 整備促進〔9〕
    - 県道三八号線 整備着手〔10〕等
- (5) リゾートアクセス道路および観光リゾート機

表1 道路整備水準を表す指標と目標値

基本方針	指標	平成4年度末	第11次五箇年計画末目標	長期構想目標
高規格幹線道路を主軸とした総合的な交通ネットワークの整備	高規格幹線道路供用延長	57 km (74%)	63 km (82%)	約 80 km (100%)
	那覇空港へ1時間圏市町村数	21カ所 (64%)	-	28カ所 (85%)
都市部の円滑な交通を図る体系的な道路整備	旅行速度 (DID 地区)	20 km/h	22 km/h	27 km/h
安全で信頼性のある道路整備	異常気象時通行規制区間	12カ所 (76.8 km)	9カ所 (71.0 km)	-
離島の産業振興を支援し、定住活性化を促進する道路整備	離島架橋箇所数	5カ所	7カ所	おおむね充足
特色ある沖縄の自然・文化・歴史等を生かした道路空間の形成	道路緑化率	13%	17%	約 3割
	電線類地中化延長	0.26 km	約 15 km	約 50 km
	道の駅	-	約 5カ所	約 10カ所
	自転車道	2 km	約 20 km	約 50 km

能を備えた道路

- 一般国道五八号恩納バイパス 整備促進 (11)
- 一般国道三三二号二見バイパス 整備促進 (12)
- 一般国道四四九号本部町々名護市 一部供用 (13)
- 県道伊計屋慶名線 整備促進 (14) 等
- (6) 開発プロジェクトの関連道路 一部供用 (15)
- 主要地方道那覇糸満線 一部供用 (16) 等
- 県道沖縄環状線 一部供用 (17)
- (7) 空港および港湾の機能を支援する道路 完成供用 (17)
- 一般国道三九〇号平良バイパス 完成供用 (18)
- 一般国道三九〇号石垣バイパス 完成供用 (18)
- 主要地方道平良城辺線 完成供用 (19) 等
- (8) 生活交通の基盤となる道路 整備促進 (20)
- 一般国道三二九号金武バイパス 整備着手 (22)
- 一般国道三三二号百名局改 完成供用 (21)
- 主要地方道糸満与那原線 整備着手 (22)
- 県道玉城知念 完成供用 (23) 等
- 〇都市部の円滑な交通の確保を図る体系的な道路整備
- (9) 環状道路、バイパスの整備
- 一般国道五八号宜野湾バイパス 完成供用 (24)
- 一般国道三二九号石川バイパス 部分供用 (25)
- 一般国道三二九号沖縄バイパス 整備着手 (26)
- 県道具志川環状線 一部供用 (27) 等
- (10) 公共輸送機関充実のための道路整備
- ① 新交通システムの整備 整備推進 (28)
- 都市モノレール 整備推進 (28)
- ② バス路線関連道路の整備 整備促進 (29)
- 都計道真地久茂地線 完成供用 (30)
- 都計道県道七号線バイパス 一部供用 (31) 等
- 都計道豊見城中央線 整備促進 (32)
- (11) 街路整備と面的整備による新しい都市の再生
- ① 土地区画整理事業による良好な街づくり 整備促進 (33)
- 那覇新都心地区 整備促進 (34)
- 名護第三地区 整備着手 (35)
- 浦添南第一地区 完了 (37) 等
- 宇地泊第二地区 完了 (36)
- 壺川地区 完了 (37) 等
- 登野城地区 完了 (37) 等
- ② 市街地再開発事業による都市構造の再編成 整備促進 (38)
- 牧志安里地区 完成供用 (39)
- (12) 都市内道路空間の有効利用 一部供用 (40)
- 都計道県庁前線 (キャブ)
- 都計道国際通り線 (キャブ)



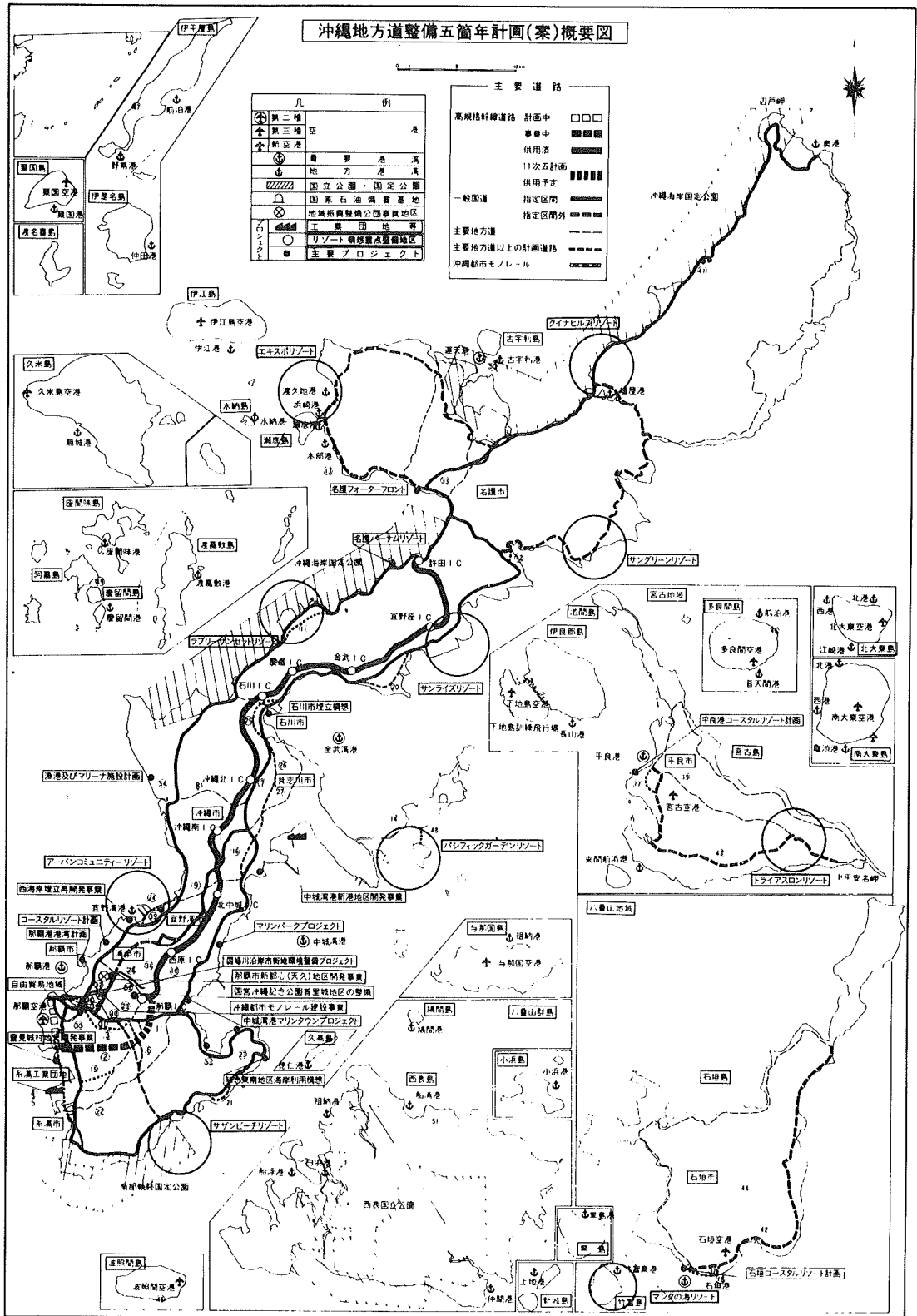


図 7 沖縄地方道整備五箇年計画(案)概要図

一般国道507号現道	～	一般国道329号	～	③那覇糸満線	～	西原 I C	(17分)
一般国道507号津嘉山バイパス	～	那覇空港自動車道南風原道路	～	西原 I C			
		整備後					(10分)
		5分		10分			15分

図 8 道路整備による時間短縮効果

(13) 駐車場の整備  
調査を促進し条件等の整った箇所より順次事業に着手する。

○安全で信頼性のある道路整備

(14) 防災対策、震災対策

一般国道五八号と那防災局改 完成供用 (41)

一般国道三九〇号 (宮良橋) 完成供用 (42) 等

○離島の産業振興を支援し、定住化、活性化を促進する道路整備

(15) 離島における生活・産業交通の基盤整備を図る

道路

一般国道三九〇号上野拡幅 整備着手 (43)

県道真栄里大川線 完成供用 (44)

町道波照間海岸線 整備着手 (45)

村道北山原線 完成供用 (46)

村道アツチャビシ線 整備促進 (47) 等

(16) 離島架橋による生活圏の一体化

浜比嘉大橋 完成供用 (48)

阿嘉橋 完成供用 (49)

古宇利大橋 整備着手 (50) 等

○特色ある沖繩の自然・文化・歴史等を活かした道路空間の形成

(17) 動物や自然にやさしい道路整備

県道白浜南風見線 整備促進 (51) 等

(18) シンボルロード等地域の顔となる道路

都計道県庁前線 完成供用 (39)

都計道国際通り線 完成供用 (40) 等

(19) 歴史的地区環境整備

都計道首里金城地区 完成供用 (52)

(20) 沖繩のすぐれた自然景観や歴史的遺跡を周遊する「沖繩のみち」

県道玉城那覇自転車道線 一部供用 (53)

(21) 道の駅

調査を促進し条件等の整った箇所より順次事業に着手する。

(22) 沿道景観の改善

一般国道五八号緑化 完成供用 (54)

3 箇所別での道路整備の効果の事例

(1) 時間距離の短縮

那覇空港自動車道南風原道路の供用と一般国道507号一部供用により、東風平町役場より沖繩自動車道西原 I C までの時間が一七分から一〇分へと約四〇％短縮される (図 8)。

(2) 沿道環境の保全

本島北部の拠点である名護市と本県唯一の国営公園である沖繩記念公園を結ぶ一般国道四四九号の整備により、休日ボトルネックの解消およびリゾートアクセス等の通過交通と域内交通との分離による生活環境の改善や交通の安全確保が図られる。また、道路そのものが観光リゾート道路として機能し、北部の活性化、観光産業の振興に寄与する。

(3) 定住と活性化の推進

浜比嘉島と平安座島とを結ぶ浜比嘉大橋の完成により、沖繩本島との往来が随時可能となり通勤・通学の利便性の向上や医療が日常的に受診できる等、本島と同等のサービスがいつでも受けられ、定住化の促進および地域振興に寄与する。

# 都道府県道の路線認定基準について

## (その4)

建設省道路局路政課総務係

### 四 路線認定基準について

#### (3) 第三 主要港等の基準について

昭和一九年旧基準	昭和四六年現行基準
<p>二、主要港、主要停車場等の規格</p> <p>(一) 主要港中地方港湾とは、公有水面埋立法施行令第三二条第四号の規定による指定港湾、飛行場とは、航空法第一〇〇条の規定による定期航空運送事業者の使用する飛行場とする。</p>	<p>第一 主要港等の基準</p> <p>一 主要港中「地方港湾」とは、公有水面埋立法施行令第三二条第四号の規定による指定港湾とし、「飛行場」とは、航空法第一〇〇条の規定による定期航空運送事業者の使用する飛行場及び同法第一二一条の規定による不定期航空運送事業者が路線を定めて運行する場合に使用する飛行場とする。</p>
<p>(二) 主要停車場とは、旅客の発着人員(定期券による人</p>	<p>二 主要停車場とは、旅客の発着人員(定期券による人員</p>

<p>員を含む。)が年間四四万人以上又は貨物取扱屯数(車扱及び小口扱)が年間一万八千屯を超える駅とする。</p> <p>(三) 主要な観光地とは、国立公園、国立公園法第一一条の二の規定により指定された国立公園に準ずる区域及びこれらの候補地(国立公園審議会の答申したもの)。都道府県(指定市を含む)。立公園文化財保護法第六九条第一項の規定により指定された史蹟、名勝及び天然記念物、同法第二七条第一項の規定により指定された重要文化財のうち建造物の所在地、ならびに都道府県(指定市を含む。)の条例等に基づいてこれらに準ずる指定を受けた区域であつて、年間観光客三万人以上で且つ原則として定期バスの開通しているものをいう。</p>	<p>を含む。)が、年間四四万人以上又は貨物取扱屯数(車扱小口扱)が年間一万八千屯以上の駅とする。</p> <p>三 主要な観光地とは、次に掲げるもので年間観光客が三万人以上のもので又は将来三万人以上となるものが確実であると推定されるものをいう。</p> <p>(一) 自然公園法第二条に規定する国立公園、国定公園又は都道府県立自然公園</p>
<p>(二) 文化財保護法第六九条第一項の規定に基づき指定された史蹟、名勝若しくは天然記念物の所在地又は同法第二七条第一項の規定に基づき指定された重要文化財である建造物の所在地</p>	<p>(二) 都道府県(指定市を含む。)の条例等により(一)又は(二)に準ずるものとして指定を受けた公園等</p> <p>(四) 国、地方公共団体、公益法人等が設置した特に公益性の強い観光施設、レクリエーション施設又は五〇〇人以上を収容する宿泊施設をもつ温泉地</p>

#### ① 概要

第三の主要港の基準は法第七条第一項第五号該当の路線を認定する場合にそのポイントとなる地点の要件を定めたものであり、当該路線の認定目的を明らかにするものとして数種類の基準が定められている。

五号該当の路線は他の都道府県道より延長が比較的短いものであるが、延長に関わらず

<p>(三) 都道府県(指定市を含む)の条例等により(一)又は(二)に準ずるものとして指定を受けた公園等</p> <p>(四) 国、地方公共団体、公益法人等が設置した特に公益性の強い観光施設、レクリエーション施設又は五〇〇人以上を収容する宿泊施設をもつ温泉地</p>
---

重要な路線が多い。例えば、港湾と幹線道路（一般国道又は一号該当〜四号該当の都道府県道）にタッチする路線は交通政策上のみならず、運輸政策上も重要な道路となる。

また五号該当路線は道案内の役割を果たすこともある。例えば、有名な観光地にドライブが行こうとした場合、観光地↓幹線道路で「（観光地の名称）線」として都道府県道に認定し標識を整備すれば利用者にとって便利なものとなる。

## ② 一について

一は「主要港」及び「飛行場」に関する規定である。

「主要港」の要件はまず法律の第七条第一項第一号本文において「港湾法第二条第二項に規定する重要港湾若しくは地方港湾、漁港法第六条に規定する第二種漁港若しくは第三種漁港」とされ、そのうち地方港湾については基準において「公有水面埋立法施行令第三条第四号の規定による指定港湾」としている（なお、公有水面埋立法施行令第三条第四号は現在では第三号となっている）。重要港湾と指定港湾は別表1、2のとおりである。（漁港法関係は省略する）

「飛行場」については、定期及び不定期の航空運送業者が使用する飛行場が要件となつ

ている。これら以外の飛行場ということになれば自衛隊の飛行場又はヘリポート等が考えられる。これらを連絡する道路を都道府県道に認定することは施設の公共性から考えて、あまりないことであると思われるが、何らかの理由でそれらを認定する必要がある場合は五号該当路線にするのではなく六号該当の地方開発路線として認定するのが妥当であると考ええる。

## ③ 二について

二は「主要停車場」の要件である。

「主要停車場」であるためには「年間四万人以上の旅客取扱又は一万八千トン以上の貨物取扱があること」が必要である。本基準は昭和二九年以来改正されていないものであるが、当時とは社会情勢が大きく変化しており、基準の改正要望の多い項目の一つである。すなわち、現代では鉄道の輸送量は激減しており、全国で廃線されていく路線も多い。しかしながら過去において認定基準を満たしていた停車場に連絡する都道府県道が認定され、以来ずっと道路法上の道路として供用されている路線について、輸送量が減ったので、道路の種別を変更したり、あるいは廃道することは現実的ではない。

さらに、古い認定には、一号該当路線の中

には主要地↓主要停車場で認定されている路線があり、これらは一〇km程度の路線となっている場合が多く、実際の使われ方はあまり停車場に深いつながりを持たないものも多い。したがって、今回の基準改正においては当然要件の緩和を考えているものであるが、現在のところ、有人・常設駅はすべて対象とし、そのうち取扱量が少量のものを除くことしたいと考えている。

しかし、そうなればほとんど都道府県道になつてしまふとの懸念もあらうと思われるが、前述したように現代では停車場線は「停車場↓幹線道路」で十分であり、その中でも都道府県道で整備すべきもの、市町村道で整備すべきものを政策的に分類すべきである。

## ④ 三について

三は「主要な観光地」に関する規定である。「主要な観光地」であるためには(一)〜(四)のいずれかに該当し、かつ、年間の観光客数が三万人以上（将来推計も可）であることが条件となっている。

(一)〜(四)のうち(一)〜(三)については文字どおりの要件であつて、あまり解釈の入る予知はない。最近の認定は(四)によるものが多く、例を示すと「市町村が建設するクラブパーク、スキー場、都市公園法に基づく広域公園」等

の認定が多くなっている。

その中でも広域公園については、都道府県内でも道路サイドとして公園事業をバックアップするため、県道に認定して整備を行なう場合が多いため、認定案件も多い。

そこで今回の基準改正においては、都道府県立自然公園と同様に基準の中でストレートに読めるよう検討しているところである。

#### (4) 第三地方開発路線の要件について

昭和二九年旧基準	昭和四六年現行基準
(三) 主要地、主要港等の連絡方法の標準 (四) 地方開発のため特に必要な道路とは次に掲げる要件を具備したものとす。 一 道路網内の平均人口密度が全国の郡部の平均人口密度(一四九人/平方キロ)より低いこと。 二 当該道路の認定の結果構成される道路網のあらさが、四角形の網ならば一辺の長さが七・〇キロ、三角形の網ならば一辺の長さが一一・一キロよりあらく、人口密度に対して別表1に示す網間隔であること。	第三 地方開発路線の要件 一 地方開発のために特に必要な道路とは、次に掲げる要件を具備したものとす。 (一) 路線の認定の結果構成される網の間隔が第一の三に基づいて適正と認められるものであること。 (二) 当該道路の存する地域における資源の開発、産業の振興、観光開発等の具体的な振興開発計画が樹立され、又は住宅計画若しくは工業団地計画等具体的な土地利用計画が樹立されている場合において、当該計画の推進に必要とされる地点とこれと密接な関係にある主要地、主要港若しくは主要停車場又は高速自動車国道、国道若しくは道路法第五六条に規定する主要な都道府県道とを連絡する路線であつて、当該計画を推進する

ために特に必要と認められるものであること。

- 三 開発のため特に必要とする道路であるからトラックを主体とする交通のある路線であること。
- 四 終点が主要地、主要停車場又は主要港であること
- 五 路線の延長は最小実延長六キロとすること。
- 六 道路の新設又は改築によつて受ける年間の便益が年間に使用される費用より大きいこと、即ち費用便益比率が一より大きいこと。

(三) 路線の実延長は原則として四キロメートル以上のものであること。

- 「註」費用便益比率の求め方は別表2のとおりとする。
- 四 道路の新設又は改築によつて受ける年間便益が年間に使用される費用より大きいものであること。すなわち別表二より求めた費用便益比率が一より大きいものであること。
- 二 次に掲げる道路については、一にかかわらず、地方開発のため特に必要な道路とすることができる。

(一) 人口五万以上の市の区域及びその周辺の地域において、既存の都道府県道以上の路線と有機的に連けいて環状(半環状を含む。)を形成する道路のうち特に必要なもの。

(五) 離島又は一村に都道府県道のない場合は(四)に拘らず、地方開発のため特に必要なものである場合は、これらの路線を認定することが出来る。なお、離島については止むを得ない場合は循環線を考える

(二) 離島又は半島に存する道路のうち特に必要なもの。注「半島」とは、海中に突出した周囲が殆ど海に囲まれている地域で、背後地とその勢力圏が区別されているものをいう。

ことが出来る。

(三) 豪雪地帯対策特別措置方第二条第二項の規定に基づき指定された特別豪雪地帯に存する道路のうち、積雪期における道路交通の確保が特に必要な幹線的な道路であつて、次に掲げる要件を具備しているもの。

ア 自動車の日交通量が三〇〇台以上の道路又はバス路線であること。

イ 戸数五〇戸以上の集落とこれと密接な関係にある国道又は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第三条の規定に基づき指定された都道府県道とを連絡する道路であること。

(四) 戸数二〇〇戸ないし五〇〇戸程度の集落の中心部と当該集落の日常の生活圏域として密接な関係のある市町村の中心部とを連絡する道路で、当該生活圏域の総合的かつ計画的な整備を促進するため特に必要なもの。

#### ① 概要

本規定はいわゆる六号該当路線の基準を定めたものである。六号該当路線については、連載の第一回でも述べたように旧法から新法へ移行する際、新基準に合致しないものは六号該当として処理されている。従つて現在の六号該当路線はすべて認定要件を説明できるものとなつていない。しかしながら都道府県

においては中長期的に再編成の検討も含め要件の整理を行っておくことが望ましいと考える。

② 一について

六号該当路線は大きく分けて二種類に分けることができる。

一つは一に定める工業団地等から幹線道路に至る路線と、もう一つは二に定める環状線等の特例開発路線である。

この二つの大きな違いは前者が網値を充足することを要件としているのに対し後者は要件としていない。これは(一)に定められており現在ではきびしい要件となっているが、特定ポイントと幹線道路を結ぶ場合で網を構成していない場合は当然適用されない。

(二)については、そのポイントを具体的に列挙しているが、五号該当路線とは異なるため例示的な表現にとどまっている。したがってこれら例示以外の施設・土地利用計画であっても認定される余地はあると考えられる。

要はこれらの路線を認定しようとする場合のポイントが「なぜ県道認定を行う必要があるのか」ということに尽きる。当該土地利用計画が県としてバックアップする必要があるのか、市町村道とするにはあまりに負担が大きい連絡道路か、等総合的に判断すべきであ

る。ここで認定しようとする路線がタッチすべき道路を高速自動車国道、一般国道若しくは主要地方道に限定しているが、今回の改正では一般都道府県道までに改正する方向で検討している。

(三)については路線の実延長を原則として四キロメートル以上としているが、これは昭和四六年に改正される以前は六キロメートルとされていた。

この規定は微妙であり、四kmであればどうして県道となるのかということは明確には説明できない。一つの推論であるが、これらの地方開発路線は特定の土地利用計画に関連する連絡道路を認定しようとするものであるため、同一市町村内に起終点を持つ場合がほとんどであろう。従ってそれらは基本的には市町村道となるべきである。しかしそれを何らかの理由で県がバックアップする必要がある場合は前述したように県道認定を行うが、四km未満であれば市町村道で管理してもそれほど財政を圧迫するものではないのではないかと考えられる。

(四)は費用便益計算と呼ばれているものであり、認定路線を改修することによって時間費用等にどれだけ便益が出るかという計算でその比率が一以上になることを要件としている。

これは有料道路事業を検討する際に行なわれる作業であるが、一般道路において現代ではこういう検討をなすこと自体古いのではないかと考えている。

この内容につき検討を進めてまいりたい。

② 二について

(一)は環状路線についての規定であり認定の要件は「人口五万以上の市及びその周辺地域」であることのみである。他に要件はなく、前述したように網値も必要としていない。これは環状線については起終点ポイントのとりようがないため認定に際しては「見た目」の判断が重要なポイントとなる。

環状線は道路のネットワークを利用して四角形の路線を認定すれば無数に考えることができ、そのような相談も多い。その場合はまず認定をして工事を行い曲線にしていくケースであれば認定は問題ないが、その認定だけして終わりというケースでは認定は困難であろう。

やはり環状線というのは規模は大きくなるが、一般国道一六号、二九八号(外環)、四六八号(圏央道)のように放射軸を補完するような路線であるべきである。

(二)は離島・半島に存する道路に関する規定である。まず離島についてであるが、離島の

中に存する道路はもちろんであり、最近の認定で多いのは離島架橋にかかる認定である。離島架橋は一号該当等でも認定可能であるが、離島間の架橋、本土側が主要地でない場合等は六号該当で認定することがある。

次に半島に存する道路であるが、微妙な場合がある。どのようなケースかという紀伊半島や房総半島などのように半島の面積が非常に大きい場合において二〜三kmの路線が認定できるかという場合である。これらについても半島振興上必要なものであるとの合理的な説明ができれば問題ないのであるが、たいへいは無理である。したがって半島に関する路線を認定するポイントとしては半島と認定路線の関係が相対的であること、いい換えると当該路線認定によって半島全体にメリットがあることが客観的につかめるもの、とでもいえるであろうか。

(三)は豪雪地帯対策特別措置法関連の路線についての規定であるが、最近ではあまり認定の例はない。

この規定には、ア及びビで比較的要件が細く定められており、客観的な認定が可能である。

(四)は同一市町村内における二〇〇〜五〇〇戸の集落と中心部が離れている場合において生活圏域の連絡を確保するために県道とする

ケースである。この認定要件は比較的多く使われており、現在の都道府県道のうち、同一市町村内に起終点を持つものは停車場線等を除けばほとんどがこの要件による認定である。この規定の意味するものは、当該集落の日常生活の確保のためその基盤となる道路は都道府県において整備・管理することができる、ということである。この規定を多用すると都道府県道と市町村道の分類が不明確になりあくまでも「都道府県道とすることができる」という考えが大切であろう。

今回の改正においては長年の懸案であった高速自動車国道等のICと同一市町村内にある幹線道路を結ぶ道路を都道府県道に認定できるよう考えているが、要件は地方開発路線で認定することを予定している。詳しくは新基準が出された段階で解説するつもりである。

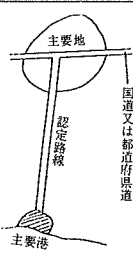
(5) 第四路線の連絡方法の標準について

昭和十九年旧基準	昭和四十六年現行基準
三、主要地、主要港等の連絡方法の標準	第四 路線の連絡方法の標準
(一) 主要地は次の順序により相互に連絡する。 一、重要都市「道路法(以下法という)第六条第一項第一号に規定する重要都市をいう。」と重要都市を連絡する	一 主要地とこれと密接な関係にある他の主要地とを連絡する路線は、都道府県道のうち、その基幹となるべき路線とし、人口の多い主要地を起点とする。

もの。  
二、重要都市と市とを連絡するもの。  
三、市と市を連絡するもの。  
四、重要都市と人口五千以上の町とを連絡するもの。  
五、市と人口五千以上の町を連絡するもの。  
六、人口五千以上の町と人口五千以上の町とを連絡するもの。

但し上記の順序に従って考えられる路線が著しく実状にそわず、又は重用延長が通則(二)の割合を超過する場合は、その順序を変更することができる。

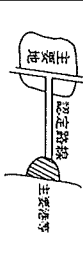
(二) 主要地と主要港を連絡する路線は、原則として主要港が主要地に含まれない場合とし、同一の主要地と同一の主要港との連絡路線は一本とする。



主要地、主要港  
「法第七条第一項第一号該当(以下該当号のみ記す)」

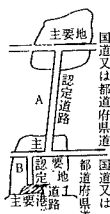
従って主要港が主要地に含まれる場合は、当該主要地と主要港とを連絡する路線は考えず、主要港及び他の主要地との連絡は次の通りとする。

二 主要地とこれと密接な関係にある主要港、主要停車場又は主要な観光地(二)において「主要港等」という。)とを連絡する路線は、主要地を起点として、原則として主要港等が当該主要地に含まれない場合とする。

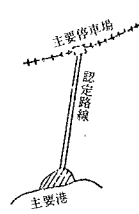


主要地、主要港等(法第七条第一項第一号該当(以下該当号のみ記す))

なお、主要港等が主要地に含まれる場合においては、主要港等と他の主要地との連絡は次の方法によるものとする。ただし、主要港等と他の主要地とが交通上密接な関係を

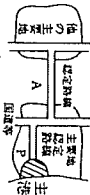


(三) 主要地と主要停車場又は主要な観光地との連絡は(二)に準ずる。



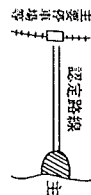
従つてそのいずれかが主要地に含まれる場合又はいずれも主要地に含まれる場合は次のとおりとする。

有しており、直接連絡することが交通の流れに沿うものである場合は、この方法によらず、両者を直接連絡することができるものとする。



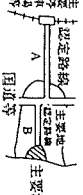
A 主要地—主要地 (二号該当)  
B 主要港—国道又は都道府県道 (五号該当)

三 主要港とこれと密接な関係にある主要停車場又は主要な観光地(三)において「主要停車場等」といふとを連絡する路線は、主要港を起点とし、原則としてそのいずれれもが主要地に含まれていない場合とする。

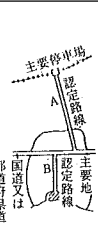


A 主要停車場等—国道等 (二号該当)  
B 主要港—国道等 (五号該当)

ただし、主要港と主要停車場とが交通上密接な関係を有しており、直接連絡することが交通の流れに沿うものである場合は、この方法によらず、両者を直接連絡することができるものとする。



A 主要地—主要停車場等 (二号該当)  
B 主要港—国道等 (五号該当)



A 主要地—主要停車場 (二号該当)  
B 主要港—国道又は都道府県道 (五号該当)

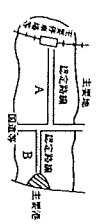


A 主要停車場—国道又は都道府県道 (二号該当)  
B 主要港—国道又は都道府県道 (五号該当)

但し現実に主要港と主要停車場とを連絡する交通が多い場合はこの限りでない。又同一の港湾区域内における主要港と主要停車場とを連絡する路線は考えない。

(四) 主要港又は主要停車場と主要な観光地との連絡は(四)に準ずる。

(六) 法第七条第一項第四号に該当する路線は、起終点の市町村を含めて最小限三つの市町村を必要とする。この要件に該当する場合といえども市町村を一部かすめる場合の如く、終点となるべき主要地等にそれらの町村が密接な関係をもたない場合は四号該当とはいえない。即ち甲、乙なる町村は主要停車場Aとは密接な関係があるが、主要停車場



A 主要停車場等—国道等 (二号該当)  
B 主要港—国道等 (五号該当)

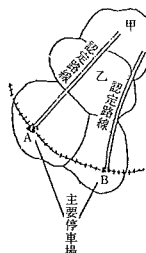


A 主要停車場等—国道等 (二号該当)  
B 主要港—国道等 (五号該当)  
C 主要地—主要地 (二号該当)

四 主要停車場とこれと密接な関係にある主要な観光地とを連絡する路線は、主要停車場を起点とし、連絡方法は(三)に準ずる。

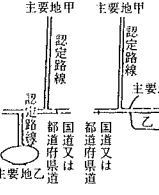
五 法第七条第一項第四号に該当する路線は、主要地、主要港又は主要停車場(五)において「主要地等」といふを終点とし、起終点の市町村を含めて最小限三市町村を必要とする。

場Bとは密接な関係のない場合は、甲—乙—Aなる路線は四号該当となるが、甲—乙—Bとなる路線は四号該当とはいえない。



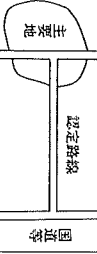
又四号に該当する路線は十分に開発的性格を有するものであるからトラックの交通可能なものでなければならぬ。

(七) 主要地と国道又は都道府県道とを連絡する路線は、原則としてその主要地に国道又は都道府県道がない場合、又はこれらがあつてもより重要な道路への連絡の場合とし、且つ連絡地点の附近に主要地等のポイントがない場合に限り、又次の如き場合でも項と乙との交通が専ら考慮されるものならば主要地—主要地と考えるべきである。



A 主要地—主要地 (二号該当)

主要地の両側に密接な関係のある道路が存在する場合は両側に連絡することが出来る。



A 主要地—国道等 (五号該当)

なお、連絡地点の国道等が当該主要地と密接な関係にある他の主要地に含まれている場合又は連絡地点附近に当該主要地と密接な関係にある他の主要地がある場合においては、その連絡は次の方法による

六 主要地と高速自動車国道、国道又は都道府県道とを連絡する路線は、主要地を起点とし、原則として連絡地点の国道等が当該主要地と密接な関係にある他の主要地に含まれていない場合又は連絡地点附近に当該主要地と密接な関係にある他の主要地がない場合とする。

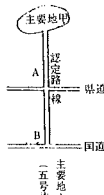




但し同一側への連絡路線は原則として一本とする。又主要地と国道又は都道府県道との連絡は原則として最初に達した道路までとするが、更にその先により重要又は密接な道路のある場合は、その道路まで延長することが出来る。

(主要港 主要停車場又は主要な観光地と国道又は都道府県道との連絡についても同様とする。)

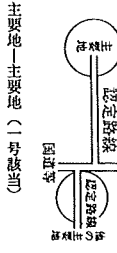
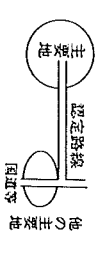
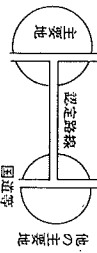
即ち、甲と連絡すべき道路が県道と国道とあつて県道が手前にある場合は、国道まで延長して甲—Bとしてもよい。



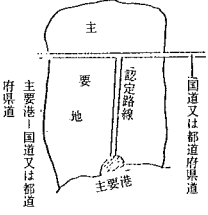
なお主要地に国道又は都道府県道があつても網間隔が適正で且つ現実に交通の流れが存在するものならば他の国道又は都道府県道への連絡も特例として認めることができる。

(八) 主要港と国道又は都道府県道とを連絡する路線は原則として主要港と直接関係のある自動車交通量が全体の交通量の五〇％以上ある路線であつて

ものとする。

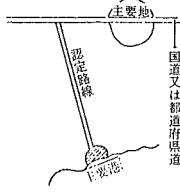


七 主要港、主要停車場又は主要な観光地(七において「主要港等」という。)と高速自動車国道、国道又は都道府県道とを連絡する路線は、主要港等を含む主要地内の国道等と連絡する場合とする。



且つ主要港を含む主要地内の道路と連絡する場合とする。又同一の道路との連絡路線は一本とする。

但し主要港が主要地の外にあつても現実の交通の流れがその主要地に含まれず密接な関係をもつ道路との交点付近に主要地がない場合は五号該当として差し支えない。



主要港—国道又は都道府県道 (五号該当)

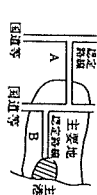
又重要港湾(法第七条第一項第一号に規定する重要港湾をいう。)以外の港湾については、港湾を連絡する都道府県(道)は一本とするが、港湾区域をかすめている都道府県道がある場合は考えない。

(九) 主要停車場と国道又は都道府県道との連絡路線は(八)



なお、主要港等と国道等のいずれか一方又ははいずれもが主要地に含まれない場合において、その連絡は次の方法によるものとする。

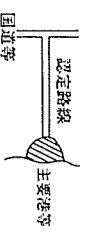
ただし、主要港等と国道等とが交通上密接な関係を有しており、直接連絡することが交通の流れに沿うものである場合は、この方法によらず、両者と直接連絡することができるとする。



A 主要地—国道等 (五号該当)  
B 主要港等—国道等 (五号該当)



主要地—主要港等 (一号該当)



主要港等—国道等 (五号該当)

に準ずるが、主要停車場の側に密接な関係のある道路が存在する場合は両側に連絡することが出来る。

但し同一側への連絡路線は一本とする。

(十) 主要な観光地と国道又は都道府県(道)との連絡は(九)に準ずる。

① 概要

第四は路線の連絡方法の標準として、認定しようとする路線の認定方法をケースごとに規定し、同種の路線は全国的に同じ認定方法をとるようになっている。ここでいう「認定方法」とは法第七条第一項各号の補足と考えられ、予想される具体的なケースを图示しつつ、起終点をどうするか等認定のテクニクを解説しているものである。

② 一について

一は、精神的な規定といえる。「基幹となる路線」と位置付けることによる効果はないが、ネットワークを考えた場合一号該当路線を基幹路線と考えるべきであろう。なお明記されているように主要地→主要地の場合人口の多い主要地を起点とする。

③ 二について

主要地→主要港等(一号該当)の路線の認定方法である。

この場合は主要地を起点とし、主要港等が当該市町村に含まれないことを条件としている。(同一主要地内に存する場合は当該路線は五号該当路線となる。)

ただし書きについては図のように主要地↓主要地と主要港等↓国道等の路線に直接連絡する交通の流れがある場合、一本の路線として認定できることとしている。このような認定を行った場合当該路線は一号該当路線とするのが妥当であろう。(ただし書については後の規定において使用されている場合も意味するところは同じである。)

- ④ 三について  
主要港↓主要停車場等(二号該当)の路線は両者とも主要地に含まれない場合であるので実例はあまりない(全国の路線数で約〇・五%程度であった)。なおこの場合は主要港を起点とする。

- ⑤ 四について  
主要停車場↓主要な観光地の認定方法は三に準ずる。

- ⑥ 五について  
五は四号該当路線についての規定であり、終点に関する規定と経過市町村数についての規定がある。

四号該当路線に関する規定はこれしかなく

客観的にどのような場合に四号該当になるのかわかりにくい。

まず四号該当にしかなり得ないケースとは、三市町村以上を經由しその起終点の片方が主要地でない場合が考えられる。三市町村以上であっても起終点の双方が主要地である場合は一号にも該当することとなる。この場合一号該当にしても四号該当にしてもメリットデメリットは生じないのであるが、第四の一号の基本的な考えから、基幹となるべき路線は一号該当、そうでない路線は主要地↓主要地でも四号該当にすべきであろう。(主要地↓主要地でも地図場直線ではなく数市町村を經由する観光的な路線は四号該当となるべきと考える。)

- ⑦ 六について  
六は五号該当の認定方法である。図では一号該当になる場合に分けて図示している。その中で「又は連絡地点附近に当該主要地と密接な関係にある他の主要地がある場合」の規定はやや意味不明のきらいはあるがなるべく主要地↓主要地の路線にした方が便利との思想に基づいたものではないかと推測される。

- ⑧ 七について  
七は五号該当路線のうち主要港等↓国道等の認定方法に関する規定である。起終点が同

一主要地にあるか、主要地内にならないことが条件となる。

なお、ただし書きの中での「両者と直接連絡することができる」は「両者を直接連絡することができる」の誤りであると思われる。

(つづく 担当高鍋誠治)

別表一 (重要港湾)

和歌山	兵庫	大阪	京都	三重	愛知	静岡	福井	石川	富山	新潟	神奈川	東京	千葉	茨城	福島	山形	秋田	宮城	岩手	青森	北海道	都道府県
和歌山下津、日高	神戸、姫路、尼ヶ崎、東播磨	大阪、阪南	舞鶴	四日市、尾鷲、津松坂	名古屋、衣浦、三河	清水、田子の浦、御前崎	敦賀、福井	七尾、金沢	伏木富山	新潟、直江津、両津、小木	横須賀	京浜	千葉、木更津	鹿島、日立、大洗、常陸那珂	小名浜、相馬	酒田	秋田、船川、能代	塩釜、石巻	宮古、釜石、大船渡、久慈	青森、八戸、大湊、むつ小川原	函館、小樽、室蘭、釧路、留萌、稚内、苫小牧、十勝、石狩、紋別、網走、根室	重要港湾
勝浦、由良	柴山			浜島	伊良湖	下田	鷹巣	輪島	二見			洞輪沢	名洗、興津		久之浜	戸賀	雄勝		尻屋岬、深浦	松前、奥尻、えりも、天売、檜	非難港	

鳥取	鳥根	島根	岡山	広島	山口	山口	徳島	香川	愛媛	高知	福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	沖縄
鳥取	境	浜田、西郷、三隅	宇野、水島、岡山	広島、尾道糸崎、呉、福	宇部、徳山下松、岩国、三田尻中関、小野田	関門	小松島、橘	高松、坂出	今治、松山、新居浜、八幡浜、宇和島、東予、三島川之江	高知、須崎、宿毛湾	博多、刈田、三池	唐津、伊万里	長崎、佐世保、福江、厳原、郷ノ浦、青方	三角、八代、水俣、熊本	大分、津久見、別府、佐伯	細島、油津、宮崎	鹿児島、名瀬、西之表、志布志、川内	運天、那覇、平良、石垣、金武中城
田後		七類			油谷					上川口、室津	大島	呼子	脇岬				大泊、古仁屋	安護の浦、船浮

別表二 (地方港湾)

○公有水面埋立法施行令第三十二條第三号の規定により港湾指定  
 〔平成二年四月二日 運輸省告示第百六十四号〕  
 〔沿革平成二年七月運輸省告示第三七一号改正〕

公有水面埋立法施行令(大正十一年勅令第九十四号)第三十二條第三号の規定に基づき、公有水面埋立法施行令第三十二條第三号の甲号港湾及び乙号港湾を指定する告示を次のように定め、昭和三十一年運輸省告示第三二十六号(甲号港湾及び乙号港湾を指定する告示)は平成二年三月三十一日限り廃止する。

公有水面埋立法施行令第三十二條第三号の規定に基づき、甲号港湾及び乙号港湾を別表第一のように定める。これらの港湾の区域は、別表第二に定めるものを除くほか、港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)第二條第三項に規定する港湾区域又は同法第五十六條第一項の規定により都道府県知事が公告した水域とする。

別表第一

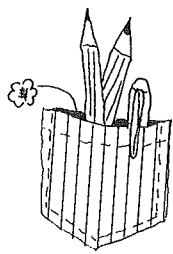
北海道	甲号港湾	乙号港湾
室蘭	宗谷、根室、十勝、西恵山、堀株、鷺泊	浜猿、枝幸、霧多布、白老、江差、石狩、稚内、香深
青森県	深浦、川原	七里長浜、関根、尻屋岬、野辺地、小湊
岩手県	八木	久慈、小本、宮古、釜石、大船渡
宮城県	石巻	気仙沼、雄勝、女川、表浜、萩浜
秋田県	本荘	秋田、船川、戸賀、能代
山形県	風ヶ関	加茂、酒田
福島県	相馬	久之浜、江名、中之作、小名浜、翁
茨城県	川尻	川原、子、土浦、常陸那珂、大洗、鹿

千葉県	東京	神奈川	新潟	富山	石川	福井	静岡	愛知	三重	滋賀	京都	大阪	兵庫	和歌山	鳥取	島根	鳥取	島根	鳥取	島根
千葉	東京	横川	新潟	山伏	石川	福井	静岡	愛知	三重	滋賀	京都	大阪	兵庫	和歌山	鳥取	島根	鳥取	島根	鳥取	島根
名洗	津	横須賀	赤川	魚津	塩屋	内浦	熱海	伊良湖	桑名	長浜	久美浜	深日	相生	池田	袋田	太日	米子	境	喜阿弥	持石
興津	波浮	葉山	直江津	津	金沢	和田	伊東	福江	千代崎	彦根	宮津	淡輪	西宮	新宮	新宮	新宮	中取	持石	益田	遠田
館山	元町	湖南	柏崎	和倉	穴水	敦賀	下田	衣浦	白子	大津	舞鶴	泉佐野	明石	宇井	日高	逢坂	赤碓	石脇	吉浦	三隅
浜金谷	三池	大磯	寺泊	七尾	和倉	鷹巣	手石	河和	津松	竹生島	伏見	二色	古池	勝浦	湯浅	赤碓	石脇	吉浦	三隅	吉浦
上総	利島	大磯	岩船	七尾	和倉	鷹巣	手石	河和	津松	竹生島	伏見	二色	古池	勝浦	湯浅	赤碓	石脇	吉浦	三隅	吉浦
湊	御蔵島	大磯	岩船	七尾	和倉	鷹巣	手石	河和	津松	竹生島	伏見	二色	古池	勝浦	湯浅	赤碓	石脇	吉浦	三隅	吉浦
木更	神楽島	大磯	岩船	七尾	和倉	鷹巣	手石	河和	津松	竹生島	伏見	二色	古池	勝浦	湯浅	赤碓	石脇	吉浦	三隅	吉浦
	二見沖	大磯	岩船	七尾	和倉	鷹巣	手石	河和	津松	竹生島	伏見	二色	古池	勝浦	湯浅	赤碓	石脇	吉浦	三隅	吉浦
	二見沖	大磯	岩船	七尾	和倉	鷹巣	手石	河和	津松	竹生島	伏見	二色	古池	勝浦	湯浅	赤碓	石脇	吉浦	三隅	吉浦

愛媛	香川	徳島	山口	広島	岡山	徳島	香川	徳島	山口	広島	岡山	徳島	香川	徳島	山口	広島	岡山	徳島	香川	徳島	
御庄	島	東	船	中折	角田	油	宇田	岩	島田	見	吉	福	井	玉	佐	賀	賀	賀	賀	賀	
岩松	船	東	船	中折	角田	油	宇田	岩	島田	見	吉	福	井	玉	佐	賀	賀	賀	賀	賀	賀
宇和島	船	東	船	中折	角田	油	宇田	岩	島田	見	吉	福	井	玉	佐	賀	賀	賀	賀	賀	賀
吉田	船	東	船	中折	角田	油	宇田	岩	島田	見	吉	福	井	玉	佐	賀	賀	賀	賀	賀	賀
玉津	船	東	船	中折	角田	油	宇田	岩	島田	見	吉	福	井	玉	佐	賀	賀	賀	賀	賀	賀
三瓶	船	東	船	中折	角田	油	宇田	岩	島田	見	吉	福	井	玉	佐	賀	賀	賀	賀	賀	賀

大分	熊本	長崎	佐賀	福岡	高知	大分	熊本	長崎	佐賀	福岡	高知	大分	熊本	長崎	佐賀	福岡	高知	大分	熊本	長崎	
浦	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津
丸	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津
尾	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津
島	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津
白	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津
日	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津
津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津
久	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津
別	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津
府	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津
向	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津
根	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津
田	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津
分	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津
小	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津	津

洞輪沢	港湾	沖繩県	鹿児島県	宮崎県
線とウロウ根(通称イルカ根)からウロウ根に引いた線及び陸岸に根より大田ヶ沢(旧村界)をたし、漁港法により指定された洞輪沢漁港の区域を除く。	神子崎(通称イルカ根)からウロウ根に引いた線及び陸岸に根より大田ヶ沢(旧村界)をたし、漁港法により指定された洞輪沢漁港の区域を除く。	伊延 茂鉄木思古宝之永尾岬西倉臨口隈 小新塩宮山二垂浜志 延徳 西手名勝屋屋仁名篠島ノ屋小木大崎島立泊浦内(東)浦米方平指木元河古根岸良 合繩室久志瀨川大菅笠切湯川楠玉籠ノ屋大島里小崎浦之湯口浦ヶ島二喜川園西道野須塚 浦地湾戸名菅笠切湯川楠玉籠ノ屋大島里小崎浦之湯口浦ヶ島二喜川園西道野須塚 論平請瀨土阿武花田名和元中中川上屋久久津田黃石加本ノ浦ヶ島二喜川園西道野須塚 野室 依治竜郷湯戸や栗房浦保脇伊桑澆堂白立浜川松入浮津浦松之浦松屋浦 和与 泊路押浦湾口す東生鯛廣関浦北瀬瀬石ヶケ 住母 角原芦徳大山浜浜上ノ宮馬牧田長崎伊柏瀧木崎野東福前島 吉間 伊上 棚間 屋川 之毛川 門之浜 唐唐栗 野東 福前 島	直海 浦美江 大々 納津 野黒 高江 井鍋 延宮岡 延大内 岡島海 新油 細 島 島	直海 浦美江 大々 納津 野黒 高江 井鍋 延宮岡 延大内 岡島海 新油 細 島 島



月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
1・27	<p>○米商務省は日本を含む一九九〇年からの鋼板輸入に対しダンピング調査を進めていたが、不当販売の事実があるとの仮決定を発表した。日本製に対しては、メーカーと品目により一五・二二%から二六・七一%のダンピング率（関税率の上乗せと同じ）を仮認定した。この結果、製品の対米輸出は事実上、困難になる。</p> <p>○米商務省の発表によると、昨年第四・四半期（一〇―一二月）の実質成長率は、前期比年率三・八%で、前期の三・四%を上回った。四半期の成長率としては四年ぶりの高水準で、景気が回復から拡大の局面に入ったことを示している。</p>	1・22	<p>○政府が閣議で「一九九三年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」を正式に決定、この中で国民総生産（GNP）の実質成長率を三・三%とすることにした。</p> <p>○大蔵省、国税庁の発表によると、一九九二年分の地価税の納税者数は、四万〇、四〇〇社・人で、申告税額は五、二九〇億円にのぼった。地価税は九二年から導入されたもので、これが初めての申告。九二年度予算では五万社・人で、四、二〇〇億円を見込んでいたが、これを一、〇〇〇億円以上、上回った。</p>	1・26	<p>○道路審議会開催</p> <p>・中村建設大臣が「21世紀に向けた新たな道路構造の在り方」についてに諮問。</p> <p>平成五年度内の答申を目標。</p>
2・4	<p>○ドイツ連邦銀行が、公定歩合を〇・二五%幅引き下げ、年八・〇%にすることを決定。景気が急速に後退しているうえ、欧州の通貨市場が不安定になっていることから、高金利政策の緩和を求める内外の声にこたえた。五日から実施。</p>	2・4	<p>○日本銀行が公定歩合を〇・七五%引き下げて年二・五%にすることを決め、即日実施した。昨年七月末以来、約半年ぶりの引き下げで、これで八七年二月から二年余続いた過去の最低水準と並んだ。</p>		
30	<p>○ロシアのインタファクス通信が伝えたロシア政府の一九九二年経済状況報告案によると、国民所得は前年比で二〇%減少、工業生産は一八・八%減、農業生産は一〇%減。これに対し消費物資の価格は前年に比べて二六倍に上昇した。</p>	29	<p>○労働省発表の一九九二年の毎月勤労統計調査によると、従業員三〇人以上の事業所の一人当たり年間総労働時間は、一、九七二時間で、五年の調査開始以来初めて二、〇〇〇時間を割った。前年に比べて四四時間少なく、不況の影響で残業時間が減ったのが主な原因。</p>		
17	<p>○クリントン米大統領が米国の経済再生計画を発表。内容は①増税と歳出抑制による財政赤字の削減②政府、民間の投資の促進③雇用拡大のための景気刺激策④の三項目。景気対策には道路建設、地域開発補助などが挙げられている。</p>	5	<p>○大蔵省発表の一九九二年一年間の国際収支状況によると、経常収支の黒字額は一、一七六億ドルで、前年比六一・三%増。一、〇〇〇億ドルの大台を超えたのは初めてで、過去最高。景気後退で原材料の輸入が減ったのに対し、輸出が微増、これに円高の影響が加わった。</p>		

# 編集雑記

レニ・リーフエンシュタール。哲学者の名  
かときかれた。

一九〇二年ベルリン生まれの、女性の元映画監督である。当年とつて九〇歳、若い人が知らないのも無理ない。彼女を有名にしたのは一九三六年、三四歳のときに監督したオリムピック・ベルリン大会の記録映画である。民族の祭典美の祭典の二部作はベニス映画祭で、金獅子賞のほか多くの賞を受けた。ドイツ光学の粋を集めた尖鋭な映像と、競技者の内面までを追求した演出。この映画は記録映画を芸術作品の域にまで押し上げた第一号と、今なお評価されている。

彼女をこの大役に起用したのは、時の権力者ヒトラー総統であるといわれている。彼女はこれ以前にもナチス党大会の記録映画や、数本の劇映画を演出している。その天賦の才を認めたヒトラーの強力な支援がなければ、沢山の器材と人材を使うオリムピック映画はできない。

ドイツ敗戦後、総統の愛人だったとかナチス宣伝のお先棒をつついだとか、いろいろな

中傷や妨害に翻弄された彼女は、映画作りをあきらめる。そしてライカ一台を持ってアフリカの原住民の生活や、海に潜ぐって自然美を探求する。その魅惑的な写真集で再び世界の注目をあびる。負けん気の彼女は五年前の八五歳のとき、自分の生涯を九〇〇頁の回想録にまとめ一九九二年には日本語版も出版された。この本の中で自分は戦争被害者でこそあれ協力者でないことを強調する一方で、敗戦を境にした人々の豹変ぶりを鋭く描写している。

話は変るが数年前、「こんどやるときはイタリヤ抜きでやろうや」とドイツ人が日本人に言ったという噂をきいてびっくりした。

ドイツには今もナチスの民族主義を継ぐ若者の集団があつて、出稼ぎの外国人に対する暴行も頻発しているという。その連中も日本人と知ると「昔の戦友じゃないか」的な親しみを示すときいた。第二次世界大戦で日独伊同盟国のうち一番はじめにイタリヤが降伏した。そして逆にドイツに宣戦したからたまらない。寝返りに怒ったドイツ軍はローマを占領するほか古い都市を破壊する。

それにしても噂の「今度やるときは……」の語感に、どうも戦後の連中の言葉ではな

そうである。敗戦を覚悟したナチスドイツの首脳が苦が苦がしく吐き捨てた言葉のように思えた。がそれきりで忘れてしまった。

レニ・リーフエンシュタールの回想録によれば、彼女は一九四四年三月にヒトラーの招待を受け、最後の面会をしている。自分を芸術家として高く評価してくれた感謝の念は変らぬものの、総統の姿がすぐ崩れてしまったことを感ずる。この出会いの中でヒトラーは「イタリヤの戦争突入は我々にとつてやっかいなお荷物であつた」とイタリヤと共に戦ったことを、許されざる過ちだったと自分を責めていたという。先きほどの物騒な噂も案外この辺から出ているのかも知れない。

戦争を体験しそれを語ることが出来る人は年々すくなくなつてきている。まして地球の裏側で起つた戦争体験者の記述は、翻訳という作業を通すから、よほど一般受けしない日本では出版に至らない。彼女の回想録はヨーロッパの人々が持つ、罪に対する報復のさびしさを垣間見せてくれる。

(崎)

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

「道路行政セミナー」一九九二年度既刊号目次

(肩書は執筆時または座談会実施時のものです)

巻頭言

- 魅力ある百万都市づくり  
千葉市長 松井 旭 4年4月号(第25号)1頁
- 太古の道・現代の道  
京都橋女子大学学長 千地 万造 4年5月号(第26号)1頁
- 創ってみたい道二題  
フクリエィティブ 岩井 珠恵 4年6月号(第27号)1頁
- 道  
色彩計画研究所 大坪 和子 4年7月号(第28号)1頁
- 豊かな社会をつくる情報ハイウェイ  
日本高速通信(株)取締役 花岡 信平 4年8月号(第29号)1頁
- 生活と道  
道の日実行委員会 高橋国一郎 4年9月号(第30号)1頁
- 就任のあいさつ  
阪神高速道路公団 大堀太千男 4年10月号(第31号)1頁
- 新しい年を迎えて  
建設省道路局長 藤井 治芳 5年1月号(第34号)1頁

平成五年度道路関係予算概算要求

- 平成五年度道路関係予算概算要求について  
道路局道路総務課 加藤 利男 4年10月号(第31号)3頁
- 一般国道関係予算の概要  
道路局第一課 渡辺 茂樹 4年10月号(第31号)22頁
- 有料道路関係予算の概要  
道路局第二課 沼田 敏樹
- 有料道路関係予算の概要  
道路局有料道路課 広瀬 輝 4年10月号(第31号)28頁
- 地方道関係予算の概要  
道路局高速国道課 小池 幸男
- 地方道関係予算の概要  
道路局地方道課 桂樹 正隆 4年10月号(第31号)34頁
- 街路事業関係予算の概要  
道路局地方道課市町 山本 善行
- 街路事業関係予算の概要  
都市局街路課 松井 直人 4年10月号(第31号)41頁

交通安全対策の推進

- 交通安全対策の推進  
道路局企画課 鈴木 克宗 4年10月号(第31号)52頁
- 平成五年度道路関係重点施策  
道路局道路総務課 加藤 利男 4年9月号(第30号)3頁
- 総合的な道路環境政策の推進  
道路局環境対策課 今泉伸一郎 4年9月号(第30号)8頁
- 渋滞対策の推進  
道路局企画課 横田 敏幸 4年9月号(第30号)14頁

平成五年度道路関係予算

- 平成五年度道路関係予算案の概要  
道路局道路総務課 加藤 利男 5年1月号(第34号)9頁
- 高規格幹線道路等関係予算の概要  
道路局企画課 徳山日出男 5年1月号(第34号)29頁
- 一般国道関係予算の概要  
道路局第一課 南部 隆秋 5年1月号(第34号)33頁
- 高速自動車国道関係予算の概要  
道路局第二課 沼田 敏樹
- 有料道路関係予算の概要  
道路局高速国道課 小池 幸男 5年1月号(第34号)38頁
- 地方道関係予算の概要  
道路局有料道路課 広瀬 輝 5年1月号(第34号)42頁
- 交通安全対策の推進  
道路局企画課 鈴木 克宗 5年1月号(第34号)54頁
- 地域の生活を支える信頼性の高い道路網の整備  
道路局企画課 服部 亮二 5年1月号(第34号)59頁
- 道路環境政策の推進  
道路局企画課 吉崎 収 5年1月号(第34号)63頁
- 街路事業関係予算の概要  
道路局街路課 松井 直人 5年1月号(第34号)68頁
- 道路事業調査費の概要  
道路局企画課 澤田 和宏 5年1月号(第34号)77頁
- 街路交通調査費の概要  
都市局都市交通調査課 望月 明彦 5年1月号(第34号)81頁



道路審議会

○今後の有料道路制度のあり方についての中間答申について

○「ゆとり社会」のための道づくり―豊かな生活・活力ある地域・優しい環境をめざして―

道路局道路総務課

4年7月号(第28号) 45頁

道路局企画課

4年8月号(第29号) 81頁

第11次道路整備五箇年計画(案)の概要

○第11次道路整備五箇年計画(案)

○道路整備の長期構想(案)

○11次道路整備五箇年計画(案)における道路整備の経済効果

○第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画(案)について

○第8次奥地等産業開発道路整備計画(案)の概要

○生活大国5か年計画と社会資本整備

道路局企画課

4年11月号(第32号) 1頁

道路局企画課

4年11月号(第32号) 42頁

道路局企画課

4年11月号(第32号) 53頁

道路局企画課

4年11月号(第32号) 62頁

道路局地方道課

4年11月号(第32号) 69頁

建設大臣官房政策課

4年11月号(第32号) 77頁

第11次道路整備五箇年計画(案) 地方版

○北海道地方道路整備五箇年計画(案)

○東北地方道路整備五箇年計画(案)

○関東地方道路整備五箇年計画(案)

○北陸地方道路整備五箇年計画(案)

○中部地方道路整備五箇年計画(案)

○近畿地方道路整備五箇年計画(案)

北海道開発局

5年3月号(第36号) 1頁

東北地方建設局

5年3月号(第36号) 10頁

関東地方建設局

5年3月号(第36号) 17頁

北陸地方建設局

5年3月号(第36号) 28頁

中部地方建設局

5年3月号(第36号) 35頁

近畿地方建設局

5年3月号(第36号) 44頁

○中国地方道路整備五箇年計画(案)

○四国地方道路整備五箇年計画(案)

○九州地方道路整備五箇年計画(案)

○沖縄地方道路整備五箇年計画(案)

親しみのもてる道路づくり施策

○「親しみのもてる道路づくり施策」を特集するにあたって

○住みやすい街をめざして―北九州市―

○熱きドラマと歴史のロマン、忠臣蔵のよみがえるみちづくり

○夢のマイロード・池間大橋

○マイロード事業について

○八丁道歴史的景観整備事業

○日光杉並木リフレッシュマイロードモデル事業について

○和歌山県における「きのくに一里塚」整備事業について

中国地方建設局

5年3月号(第36号) 52頁

四国地方建設局

5年3月号(第36号) 60頁

九州地方建設局

5年3月号(第36号) 69頁

沖縄総合事務局

5年3月号(第36号) 76頁

北九州市建設局

4年7月号(第28号) 3頁

兵庫県土木部道路補修課

4年7月号(第28号) 5頁

沖繩県土木建築部道路建設課

4年7月号(第28号) 12頁

道路局地方道課市町村連室

4年7月号(第28号) 21頁

高岡市道路建設課

4年7月号(第28号) 24頁

栃木県土木部道路維持課

4年7月号(第28号) 30頁

和歌山県土木部道路建設課

4年7月号(第28号) 35頁

道の駅

○「道の駅」について

○「道の駅」懇談会の報告と「道の駅」案内板募集デザイン決定について

○「道の駅」駅長会議「各地の道の駅」駅長さんが語る―「道の駅」はなぜ造られ、なにを目指しているか―

道路局国道第一課

4年6月号(第27号) 75頁

交通安全事業係長

4年12月号(第33号) 1頁

座長 次城 大学教授

4年12月号(第33号) 8頁

山形 耕一

津谷 正明

松田禮一郎

宮尾 栄一

○我が町の「道の駅」

新潟県能生町	室橋 隆	4年8月号(第29号)3頁
岐阜県清見村	松葉 晴彦	4年8月号(第29号)8頁
兵庫県朝来町	黒川あや子	4年8月号(第29号)15頁
鳥取県大栄町	前田 八郎	4年8月号(第29号)24頁
愛媛県瀬戸町	井上 善一	4年8月号(第29号)30頁
熊本県小国町	宮崎 俊	4年8月号(第29号)40頁
道路局国道第一課長	松浦 佐	4年8月号(第29号)49頁
北海道美深町		4年8月号(第29号)53頁
三重県飯高町		4年8月号(第29号)63頁
鳥根県大栄町		
鳥根県頓原町		

大都市圏環状道路の整備

- 大都市圏環状道路について
  - 道路局企画課道路経済調査室
  - 4年8月号(第29号)3頁
- 東京外かく環状道路
  - 関東地方建設局道路部道路計画第一課
  - 4年8月号(第29号)8頁
- 首都圏中央連絡自動車道の概要について
  - 関東地方建設局道路部道路計画第二課
  - 4年8月号(第29号)15頁
- 高湾湾岸線の整備状況について
  - 首都高速道路公団
  - 4年8月号(第29号)24頁
- 東京湾横断道路の整備について
  - 東京湾横断道路(株)
  - 4年8月号(第29号)30頁
- 名古屋環状2号線(一般国道三〇二号)の整備について
  - 中部地方建設局愛知県道工事事務所長
  - 渡口 潔
  - 4年8月号(第29号)40頁
- 東海環状自動車道の整備について
  - 中部地方建設局道路計画第一課
  - 4年8月号(第29号)49頁
- 京奈和自動車道の整備について
  - 近畿地方建設局道路部道路計画第一課長
  - 足立 徹
  - 4年8月号(第29号)53頁
- 大阪湾岸道路の整備状況について
  - 阪神高速道路公団
  - 山内 幸裕
  - 4年8月号(第29号)63頁

道路と情報

- 一般国道一・二号月山道路情報ターミナル
  - 東北地方建設局酒田工事事務所
  - 日本道路公団保全
  - 交通部交通対策課
  - 村重 至康
  - 4年5月号(第26号)3頁
  - 4年5月号(第26号)11頁
- 高速道路の休憩施設における混雑情報の提供

○首都高速道路MEX iシステム活用による道路交通情報の提供について

首都高速道路公団交通管制部交通施設課	甲賀 一宏	4年5月号(第26号)19頁
阪神高速道路公団業務部交通管制課	上山 茂	4年5月号(第26号)25頁
名古屋市計画局都市計画部施設計画課長	村瀬 巖	4年5月号(第26号)32頁

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
  - 4年6月号(第27号)3頁
- 道路法四〇年の歩み―道路法関係年表・道路法改正経緯等―
  - 道路法令研究会
  - 4年6月号(第27号)5頁
- 道路法関係法概説
  - 道路法令研究会
  - 4年6月号(第27号)21頁

道路法施行令・施行規則

- 特集にあたって
  - 道路法令研究会
  - 5年2月号(第35号)1頁
- 道路法・道路法施行令・施行規則関係年表
  - 5年2月号(第35号)3頁
- 当初の道路法施行令
  - 5年2月号(第35号)8頁
- 道路法施行令改正経緯
  - 5年2月号(第35号)15頁
- 当初の道路法施行規則
  - 5年2月号(第35号)63頁
- 道路法施行規則改正経緯
  - 5年2月号(第35号)65頁

道路をまもる月間

- 平成四年度「道路をまもる月間」行事
  - 道路局道路交通管理課
  - 4年9月号(第30号)19頁

東北地方建設局	
関東地方建設局	
北陸地方建設局	
中部地方建設局	
近畿地方建設局	
中国地方建設局	

四国地方建設局  
九州地方建設局  
北海道開発局  
沖縄総合事務局

道の日

○「道の日」(八月一日)について

○平成四年度「道の日」中央行事について

○平成四年度「道の日」中央行事(アラビア)

道路局道路総務課  
道路局道路総務課  
4年7月号(第28号)64頁  
4年9月号(第30号)33頁  
4年9月号(第30号)口録

その他

○「21世紀の高速道路アイデア募集」及び「世紀のハイウェイフォーラム」について

○本格高速交通時代をむかえた四国

○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

○道路サービス高度化に関する提言について(POINTERプロジェクト)

○冬期道路交通問題懇談会の提言について

○スーパーロードカップサッカー

○水底トンネル等における危険物積載車両の通行規制について

○危険物道路輸送の現状と問題点

○道路建設に伴う電障対策と都市型CATV事業の開局まで

○阪神高速道路梅田出口供用開始―立体道路制

○阪神高速道路における道路法第四十七条第二項違反による告発

○平成四年度道路関係10大ニュース

○平成三年度大気汚染状況及び自動車交通騒音の状況について

○平成四年度の道路行政をふりかえって

日本道路公団サービス推進企画室  
毎日新聞高松支局 岩崎日出雄  
道路局企画課 富山 英範  
道路局企画課道路経済調査室  
道路局企画課道路防犯対策室  
道路局道路総務課  
道路局道路交通管理課企画係長 下村 善夫  
財総合安全工学研究所専務理事 福山 郁生  
関東ケーブルテレビジョン(株)専務取締役 牛島 一  
阪神高速道路公団業務部業務課  
阪神高速道路公団業務部業務課  
道路局企画課道路環境対策室係長 今泉伸一郎  
道路局路政課長 吉井 一弥  
4年5月号(第26号)40頁  
4年5月号(第26号)45頁  
4年6月号(第27号)44頁  
4年6月号(第27号)66頁  
4年7月号(第28号)53頁  
4年7月号(第28号)72頁  
4年8月号(第29号)70頁  
4年8月号(第29号)72頁  
4年8月号(第29号)72頁  
4年9月号(第30号)51頁  
4年9月号(第30号)57頁  
4年11月号(第32号)82頁  
4年12月号(第33号)40頁  
4年12月号(第33号)52頁  
5年1月号(第34号)3頁

○第三回 シートベルト着用推進キャンペーンクイズ

5年2月号(第35号)86頁

法令解説

○都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律案について

都市局都市計画課  
建設経済局民間宅地指導室  
4年4月号(第25号)3頁

○地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律案について

住宅局建築指導課  
都市局都市政策課  
都市局都市計画課  
道路局企画課道路環境対策室  
4年4月号(第25号)8頁  
4年4月号(第25号)12頁

○自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法案について

建設経済局調整課  
都市局都市再開発課  
4年4月号(第25号)16頁

○公有地の拡大の推進に関する法律及び都市開発資金の貸付けに関する法律の一部を改正する法律案について―特定公共用地等先行取得資金融資制度の創設―

道路局研究会  
4年4月号(第25号)34頁

○一般国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令について

道路局研究会  
4年5月号(第26号)51頁

○「一般国道の指定区間を指定する政令の一部を改正する政令」について

道路局研究会  
4年5月号(第26号)54頁

○「軌道法の規定による主務大臣の職権を都道府県知事等に委任する政令及び「運輸省建設省関係許可認可等臨時措置令施行規則を廃止する等の省令」について

道路局研究会  
4年7月号(第28号)66頁

○道路標識、区画線及び道路表示に関する政令の一部を改正する命令について

道路局路政課総務係  
4年11月号(第32号)86頁

○都道府県道の路線認定基準について(その1)

道路局路政課総務係  
4年12月号(第33号)48頁

○都道府県道の路線認定基準について(その2)

道路局路政課総務係  
5年1月号(第34号)85頁

○自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する基本方針について

道路局路政課総務係  
5年2月号(第35号)81頁

○都道府県道の路線認定基準について(その3)

道路局路政課総務係  
5年2月号(第35号)87頁

○道路関係国会提出予定法案の概要

道路局路政課総務係  
5年3月号(第35号)82頁

○都道府県道の路線認定基準について(その4)

道路局路政課総務係

道路関係争訟

- 国道四三号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求控訴事件判決の概要  
近畿地方建設局路政課  
4年4月号(第25号)29頁
- 道路管理瑕疵に係る損害賠償と訴訟の概要  
道路局交通管理課訟務班  
4年12月号(第33号)43頁
- 平成三年度道路管理瑕疵判例  
道路局交通管理課訟務班  
5年2月号(第35号)75頁

エッセイ

- 外死の貴婦人

勸道路管理センター理事長 尾之内由紀夫  
4年5月号(第26号)38頁

シリーズ/日本の道百選より

- 歴史をきぎむ日本の名橋―瀬田唐橋(主要地方道大津能登川長浜線)―  
滋賀県  
4年4月号(第25号)68頁
- フェニックスの並木道―橋公園通り(川原通線)―  
宮崎市  
4年4月号(第25号)73頁
- 南予レクリエーション都市への道  
愛媛県  
4年5月号(第26号)58頁
- しゃんしゃん傘踊りの道―鳥取市若桜街道、本通り―  
中国地方建設局  
4年7月号(第28号)74頁

