

# 8

## 道路行政セミナー

1999 AUGUST

川崎公害訴訟の和解について

道路局道路  
交通管理課

1

日本電信電話株式会社の再編成に伴う  
道路占用関係事務の取扱い

道路局道路  
利用調整室

9

平成一一年 国土建設の現況(建設白書)の概要

道路総務課

15

平成九年度道路交通管理統計の概要

道路局道路  
交通管理課

32

秋田県の「道路の整備に関するプログラム」

秋田県土木部  
道路建設課

39

シルクロード自転車見聞録(5)

海拔マイナス46mのトルファンからクチャをめざす

長澤 法隆

46

道路管理事務担当者便り

首都高速道路における管理業務について

首都高速道路  
公団管理部

51

地域活性化促進道路事業

山梨県の地域活性化促進道路整備事業

山梨県土木部  
道路建設課

60

時・時・時

68

表紙の説明：

Yの字の道路を中心に置き、自然と生活を結ぶ道路の役割を強調した。毎月ビルの色を変え季節感を出すことにした。

# 川崎公害訴訟の和解について

## 道路局道路交通管理課訟務係

平成一一年五月二〇日、東京高等裁判所に於いて、川崎大気汚染公害訴訟（第一次及び第二次（第四次一括）の和解が成立し、昭和五七年の提訴以来一七年の長きにわたった本件訴訟が円満に解決されることとなった。そこで、訴訟の経緯及び和解の内容について紹介することとした。

### 【訴訟の経緯】

川崎大気汚染公害訴訟は、川崎市川崎区及び幸区に居住又は勤務する公害健康被害補償等に関する法律に定める指定疾病（気管支喘息等）の認定を受けた患者及びその遺族ら四〇〇余名が、国、首都高速道路公団及び川崎市臨海部において操業している大手企業一四

社に対し、窒素酸化物、硫黄酸化物及び浮遊粒子状物質の排出の規制（差止請求）とともに損害賠償を求めて、昭和五七年の一次提訴以来一七年の長きにわたり裁判所に係属していた訴訟事件である。

この間、硫黄酸化物（SO<sub>2</sub>）等ばい煙排出企業一四社は、一審一次の敗訴判決（平成六年）の後、平成八年に高濃度の硫黄酸化物が健康被害に寄与していることを認めた上で解決金の支払いにより本件係争を終結させ、以降は国・公団のみを被告とした国家賠償法第二条をめぐる民事訴訟である。

### 【大気汚染をめぐる現状認識】

まず裁判長の認識を示す和解前文では、本

件地域における大気汚染の現状認識として、

①・昭和三〇年代から昭和四〇年代にかけての時期において、高濃度の大気汚染が現出したこと

・これに伴い公害健康被害補償等に関する法律の認定患者が多発し、現在もその疾病に苦しんでいることが示されている。

②・また、環境基準を上回る二酸化窒素、浮遊粒子状物質による大気汚染が現在も続いていること  
・沿道の生活環境が影響をうけていること

・以上の大気汚染は、工場などの排煙だけでなく、自動車排ガスによっても

たられること

が示されている。

### 【沿道環境改善に向けた努力】

次に、沿道環境改善に向けた努力として、

① 昨年十一月、道路審議会が「よりよい沿道環境の実現に向けて」と題する沿道環境対策の総合的取組みを提言したこと

② 環境庁は、微小粒子状物質（PM<sub>2.5</sub>）の測定法の確立等の研究を開始したこと

③ 「一審被告らは、法的責任の有無に係る第二―四次訴訟の第一審判決の判断は受け入れ難いとしているが、建設省、首都高速道路公団は道路整備のあり方に対する警鐘として受け止め、一月一四日に「川崎市南部地域の沿道環境対策のための道路整備の方針」を発表し、本件地域の高濃度の汚染の改善及び生活環境の回復・改善を図るための諸施策に着手したこと」

が明示された。

建設省としては、この一月一四日に発表した道路整備方針を原告が評価して和解申出につながり、今回の和解に至ったものと理解している。

### 【和解による解決の妥当性】

以上の状況の下で、「当事者双方が将来に向かってより良い沿道環境の実現を目指して互いに努力することが最も妥当な解決である」と考え、以下のとおり和解を勧告する」と裁判長の見解が示された。

### 【和解条項の内容】

和解状況の骨子としては、大きく四つ、

① 道路管理者は、関係行政機関及び地方公共団体とも連携して、環境基準の達成に向けて、真摯に取り組むこと

② 道路管理者は、「一括和解調書（要旨）」にあるような施策の検討ないし実施に努めること

③ 一審原告らと道路管理者は「川崎市南部地区道路沿道環境に関する連絡会」を設置すること

④ 一審原告らは、損害賠償請求及び差止請求を放棄すること

となっている。

【参考1】

川崎大気汚染公害訴訟 一括和解調書(要旨)

(平成一一年五月二〇日成立)

前文

(1) 本件地域における大気汚染の現状認識

① 昭和三〇年代から四〇年代にかけての時期において、高濃度の大気汚染が現出した

② 公害健康被害補償法に基づく、重篤な認定患者が多発したこと

③ 現在も一審原告らをはじめとする多くの認定患者が認定疾病のために苦しんでいること

④ 環境基準を上回る二酸化窒素、浮遊粒子状物質による大気汚染が現在も続いていること

⑤ 沿道の生活環境が影響を受けていること

⑥ 以上の大気汚染は、工場などの排煙だけではなく、自動車排ガスによってもたらされていること

(2) 沿道環境改善に向けた努力

① 近年に至り大気汚染の改善、環境の復元の必要性についての認識が深まり、平成一〇年七月二九日の西淀川訴訟における

原告らと国等の間の和解の成立、同年一月には道路審議会が「より良い沿道環境の実現に向けて」と題する答申をし、沿道環境改善の総合的な取組みを提言した

② 一審原告らは、自らの被害体験に根ざした要求をまとめ、実践活動を開始した

③ 環境庁は、微小粒子状物質(PM2.5)の測定法の確立等の研究を開始したこと

④ 一審被告らは、法的責任の有無に係る第二次ないし第四次訴訟の第一審判決の判断は受け入れ難いとしているが、建設省及び首都高速道路公団は、道路整備のあり方に対する警鐘として受け止め、平成一一年一月一四日に、川崎市南部地域において、従前からの沿道環境対策を更に推し進めて道路整備の方針を発表し、本件地域の高濃度の汚染の改善及び生活環境の回復・改善を図るための諸施策の実施に着手したこと

(3) 和解による解決の妥当性

裁判所は、以上の諸事情を総合考慮して、当事者双方は、現段階で争いを止め、和解によって本件訴訟を終結させるとともに、将来に向かつてより良い沿道環境の実現を目指す

て互いに努力することが最も妥当な解決であると考え、和解を勧告したこと。

和解条項

一 道路管理者は、関係行政機関及び地方公共団体とも連携して、環境基準の達成に向けて、真摯に取り組むこと

二 道路管理者は、以下の施策の検討ないし実施に努めること

1 平成一一年一月一四日に公表された「川崎市南部地域の沿道環境改善のための道路整備の方針について」に従って、道路ネットワークの整備、環境施設帯の整備、大気測定局の設置等、本件地域の沿道環境改善のための道路の整備に取り組むこと

2 環境庁その他の国の関係行政機関等と連携して、交通の円滑化等の交通流対策、公共交通機関の利用促進対策、交通量抑制対策等が総合的に実現できるような誠実に取り組むこと

3 関係機関と協力して、本件地域の道路沿道において浮遊粒子状物質を含む大気質等の状況の把握に努めること(なお微小粒子状物質(PM2.5)については、適切な測定方法を検討し、測定データの解

析手法等を見極めたうえで、状況の把握に着手すること)

三 一審原告らと道路管理者は「川崎市南部地区道路沿道環境に関する連絡会」を設置すること

四 一審原告らは、損害賠償請求及び差止請求を放棄すること

五 一審原告らと一審被告は、本和解条項に定めるほか、何ら債権債務がないことを相互に確認すること

六 訴訟費用及び和解費用は各自の負担とする

【参考2】

和解内容の比較（川崎訴訟と西淀川訴訟）

和解前文

〔川崎訴訟〕	〔西淀川訴訟〕
①訴訟の経緯	
<p>本件訴訟は川崎市川崎区及び幸区（以下「本件地域」という。）における公害健康被害の補償等に関する法律の規定に基づく認定患者らが、日本鋼管、東京電力など企業14社とともに、国道1号、15号、132号及び409号を設置管理している国と、神奈川県道高速横浜羽田空港線を設置管理している首都高速道路公団に対し、二酸化硫黄（SO<sub>2</sub>）、二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）及び浮遊粒子状物質（SPM）の排出の差止と右物質の排出に基づく損害の賠償とを請求している事案であって、その提訴は、昭和57年、58年、60年及び63年の合計4次に及んでいる。（以下、昭和57年提訴事件を「第1次訴訟」、58年、60年及び63年提訴事件を「第2次ないし第4次訴訟」という。）そして、いずれの提訴事件についても企業14社との間では平成8年12月25日に裁判上の和解で解決しており、また、第1次訴訟並びに第2次及び第3次訴訟の一部については平成6年1月25日に、残余の第2次ないし第4次訴訟については平成10年8月5日にそれぞれ第1審判決が言い渡されている。</p>	<p>本件訴訟は、大阪市西淀川区における公害健康被害補償法に基づく認定患者らが、関西電力などの企業10社とともに、国道2号、同43号を設置管理している国と、大阪府道高速大阪池田線、同大阪西宮線を設置管理している阪神高速道路公団に対し、大気汚染物質の排出差止めと損害賠償を求めた事案であり、控訴は、昭和53年4月、同59年7月、同60年5月、平成4年4月の合計4次に及んだ。（以下、昭和53年4月提訴事件を「第1次訴訟」、同59年7月、同60年5月、平成4年4月提訴事件を「第2次ないし第4次訴訟」という。）いずれも、すでに企業10社との間では平成7年3月2日に和解により解決している。また、第1次訴訟に関しては、平成3年3月29日に、第2次ないし第4次訴訟に関しては平成7年7月5日に、それぞれ第1審判決が言い渡されている。</p>

<p>②本件地域の大气汚染の状況</p> <p>本件地域においては、昭和30年代から40年代にかけての時期において、全国的に見ても高濃度の大气汚染が現出したこと、昭和49年に施行された公害健康被害の補償等に関する法律の規定に基づく重篤な認定患者が多発したこと、現在も1審原告らをはじめ多くの認定患者が認定疾病のため苦しんでいること、そして、道路沿道を含めて環境基準を上回る二酸化窒素、浮遊粒子状物質による大气汚染などが現在も続いていること、沿道の生活環境が影響を受けていることが認められる。</p> <p>こうした大气汚染は、工場などの排煙だけでなく、自動車排ガスによってももたらされている。</p>	<p>西淀川区では、昭和30年代から同40年代にかけて全国的に見ても高濃度の大气汚染が現出したこと、昭和49年に施行された公害健康被害補償法による認定患者が多発したこと、現在も第1次訴訟控訴人ら及び第2次ないし第4次訴訟被控訴人らを含む多くの認定患者が疾病のために苦しんでいること、そして、現在も道路沿道を含めて環境基準を上回る二酸化窒素などの汚染が続いていることが認められる。</p> <p>こうした大气汚染は、工場などからの排煙だけでなく、自動車排ガスによってももたらされているとされている。</p>
<p>③沿道環境改善に向けた当事者の努力</p> <p>ところで、第1次訴訟の提訴以来既に17年、第2次訴訟ないし第4次訴訟提訴以来10余年という長期間が経過し、1審原告の中には高齢者も多く、また、多数の患者が死亡している。他方、近年に至って大气汚染の改善、環境の復元の必要性についての認識も深まり、平成10年7月29日の西淀川訴訟における原告らと国及び阪神高速道路公団との間の和解の成立、同年8月5日の第2次ないし第4次訴訟の第1審判決の言渡しなどがあり、また、同年11月には、建設大臣の諮問を受けた道路審議会が「環境時代への政策転換」を目指して「より良い沿道環境の実現に向けて」と題する答申をし、環境基準の確保に向けて真摯な取組みが必要であるとの認識の下、経済、社会活動を支えている幹線道路の役割と沿道に居住する人々の生活環境の保全との両立を図ることを基本理念として、地方公共団体や関係行政機関との連携、住民参加と協力等による沿道環境改善への総合的な取組みを提言するに至った。</p> <p>1審原告らは、自らの被害体験に根ざした要求をまめ、第1次提言として「[クルマ社会]の見直しと道路公害の根絶をめざして」、第2次提言として「被害者の完全救済と道路公害の根絶をめざして」の緊急提言を公表し、「かわさきま</p>	<p>また、第1次訴訟の提訴以来すでに20年、第2次ないし第4次訴訟の提訴以来10余年という長期間が経過し、第1次訴訟控訴人ら及び第2次ないし第4次訴訟被控訴人らの中には高齢者も多く多数の患者が死亡している一方、近年、大气汚染に対する認識も高まり、第1次訴訟被控訴人ら及び第2次ないし第4次訴訟控訴人ら（以下「国、阪神高速道路公団」という。）も、その解決に向けた努力を行いつつある。</p> <p>さらに、第1次訴訟控訴人ら及び第2次ないし第4次訴訟被控訴人らはすでに本件地域の再生の取組みに踏み出しているという事情もある。</p>

ちづくり隊」を組織してその実践活動を開始した。また、環境庁は、微小粒子状物質（いわゆるPM2.5）の測定法の確立等を開始した。

1 審被告らは、法的責任の有無に係る第2次ないし第4次訴訟の第1審判決の判断は受け入れ難いとしているが、建設省及び首都高速道路公団は、道路整備のあり方に対する警鐘として受け止め、かつ、本件地域の深刻な大気汚染の実態を重視して、平成10年7月31日に設置した「川崎市南部地域道路沿道環境対策検討会」等の関係行政機関との協議、検討を踏まえつつ、平成11年1月14日には、従前努力してきた沿道環境対策を更に推し進めて道路整備の方針を発表し、本件地域の高濃度の汚染の改善及び生活環境の回復・改善を図るための諸施策の実施に着手した。

④和解による解決の妥当性

当裁判所は、以上のような諸事情を総合考慮して、当事者双方は現段階で争いを止め、和解によって本件訴訟を終結させるとともに、当事者双方が将来に向かってより良い沿道環境の実現を目指して互いに努力することが最も妥当な解決であると考え、以下のとおり和解を勧告する。

以上の事情一切を総合すれば、当裁判所は、現段階で争いを止め、和解によって本件訴訟を終結させるとともに、当事者双方が将来に向かってより良い沿道環境の実現を目指し互いに努力することが最も妥当な解決であると考え、以下のとおり和解を勧告する。

和解条項

〔川 崎 訴 訟〕	〔西 淀 川 訴 訟〕
<p>一 1 審被告国及び1 審被告首都高速道路公団は、前文記載の諸事情に照らし、本件地域が現在においても環境基準を上回る高濃度の汚染地域となっていることを認識し、国の道路管理者である建設省及び首都高速道路公団は、関係行政機関及び地方公共団体とも連携して、環境基準の達成に向けて真摯に取り組む。</p>	
<p>二 国及び首都高速道路公団は、本件地域の交通負荷を軽減し、大気汚染の軽減を図るため、</p>	<p>一 国・阪神工作道路公団は、西淀川地区における沿道環境を改善し、良好な生活環境を形</p>

道路管理者としてとり得る以下の施策の検討ないし実施に努めることとする。

1 国の道路管理者及び首都高速道路公団は、川崎市と連携を図りながら、平成11年1月14日に公表された「川崎市南部地域の沿道環境改善のための道路整備の方針について」に従って、

(1)自動車交通を臨海部へ適切に誘導するための道路ネットワークの整備

(2)市街地内の幹線道路の自動車交通が沿道に及ぼす影響を緩和するための

①環境施設帯の整備、遮音壁の設置、低騒音舗装の敷設等の道路構造の改善

②道路拡幅、交差点構造の改良、連続立体交差の整備による交通流の円滑化

③沿線道路の沿道の整備に関する法律の規定を活用した沿道地域の整備

(3)光触媒、土壌による浄化システムの設置の試行的実施、大気測定局の設置など、本件地域の沿道環境改善のための道路の整備に取り組むとともに、

(4)中長期的に着手する対策として、

①国道357号（大黒埠頭～羽田空港）の整備

②生麦ジャンクション等の整備の検討

③ロードプライシングの首都高速道路への適用についての制度的、技術的な問題、他の幹線道路への影響等を含めた検討、を行うこと。

2 国の道路管理者及び首都高速道路公団は、道路管理者以外の国の関係行政機関が道路管理者と連携して実施する対策について、環境庁その他の国の関係行政機関等と連携して、交通円滑化等の交通流対策、公共交通機関の利用促進対策、交通量の抑制対策等の沿道環境改善のための環境対策が総合的に実現できるよう、誠実に取り組むこと。

3 国の道路管理者及び首都高速道路公団は、関係機関と協力して本件地域における国及び首都高速道路公団が管理する道路沿道において、浮遊粒子状物質を含む大気質等の状況の把握に努めること。なお、微小粒子状物質（いわゆるPM2.5）については、適切な測定方法を

成するため、沿道住民の協力を得たうえで、以下の施策の実施につとめることとする。

1 沿道環境の改善

(一)本件対象道路（国道2号、同43号、大阪府道高速大阪池田線、同大阪西宮線）の交通負荷の軽減を図るため、交差点改良、案内標識の設置等、道路管理者としてとり得る施策の実施につとめるとともに、交通需要の動向を踏まえ、国道43号西淀川区佃地区の車線削減を行うこと。さらに、公共交通機関の利便性の向上を図るため、バス停留所の休憩施設を整備するほか、自転車道の整備につとめること。

(二)植樹帯の設置、低騒音舗装の敷設等につとめること。

(三)橋桁の美装化等の景観整備につとめること。

(四)必要な調査を実施の上、関係機関と協力して、沿道法を活用した街づくりの支援につとめること。

(五)その他の総合的な環境対策については、関係機関との連絡調整会議等の場で、関係機関と連携して、誠実に取り組んでいくこと。

2 新しい施策への取組み

(一)本件対象道路において、光触媒をモデル的にガードレール、遮音壁等に塗布し、窒素酸化物等の大気汚染物質の分解及び景観整備に関する効果等を把握すること。

(二)関係機関と協力し、浮遊粒子状物質を含む本件対象道路沿道においての大気汚染等の状況把握につとめること。

微細粒子状物質（いわゆるPM2.5）については、適切な測定方法を検討し、測定データの解析手法等を見極めたうえで、本件対象道路沿道において、その状況把握に着手することとする。

3 前各号に掲げるもののほか、今後とも積極的に必要な環境対策の推進につとめることとする。



<p>検討し、測定データの解析手法等を見極めたうえで、本件地域における国及び首都高速道路公団が管理する道路沿道において、状況の把握に着手すること。</p>	
<p>三 1 審原告らと国の道路管理者及び首都高速道路公団とは、「川崎市南部地区道路沿道環境に関する連絡会」を設置することを合意する。</p>	<p>二 第 1 次訴訟控訴人ら及び第 2 次ないし第 4 次訴訟被控訴人らと国・阪神高速道路公団は、「西淀川地区沿道環境に関する連絡会」を設置することに合意する。</p>
<p>四 第 1 次ないし第 4 次訴訟の 1 審原告らは、前文記載の諸事情及び前項までの和解条項の内容に鑑み、その余の請求を放棄する。</p> <p>五 第 1 次ないし第 4 次訴訟の 1 審原告らと国及び首都高速道路公団は、本件訴訟に係る請求に関し、本和解条項に定めるほか、何らの債権債務がないことを相互に確認する。</p> <p>六 訴訟費用及び和解費用は第 1、2 審を通じ各自の負担とする。</p>	<p>三 第 1 次訴訟控訴人ら及び第 2 次ないし第 4 次訴訟被控訴人らは、その余の請求を放棄する。</p> <p>四 第 1 次訴訟控訴人ら及び第 2 次ないし第 4 次訴訟被控訴人らと国・阪神高速道路公団は、本件訴訟に係る請求に関し本和解条項に定めるほか、何らの債権債務がないことを相互に確認する。</p> <p>五 訴訟費用は各自の負担とする。</p>



# 日本電信電話株式会社の再編成に伴う 道路占用関係事務の取扱い

## 道路局路政課道路利用調整室

ほうしんせい

我が国の情報通信市場における競争の促進を図ることを目的に、平成十一年七月一日に「日本電信電話株式会社法の一部を改正する法律」(平成九年法律第九八号。以下「改正法」という。)が施行され、日本電信電話株式会社(以下「会社」という。)が再編成された。これにより、会社が行っていた国内電気通信業務等は、東日本電信電話株式会社及び西日本電信電話株式会社並びにエヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社の三社(以下「承継会社」という。)に引き継がれた(図1)。

このため、会社が行う道路の占用に関する事務の取扱いについて、遺憾のないようにするため、その留意事項に関し、道路局長通達及び路政課長通達が六月二八日付けで各道路管理者に発せられ、同通達は七月一日から施行された。以下通達の内容を紹介したい(表1)。

### 一 会社の再編成に伴う道路法等の適用に関する経過措置について

- (1) 道路法等の適用に関する経過措置
- ① 道路法等に基づく占用許可

会社の事業が承継会社へ適切かつ円滑に引き継がなされるよう、改正法において関係法

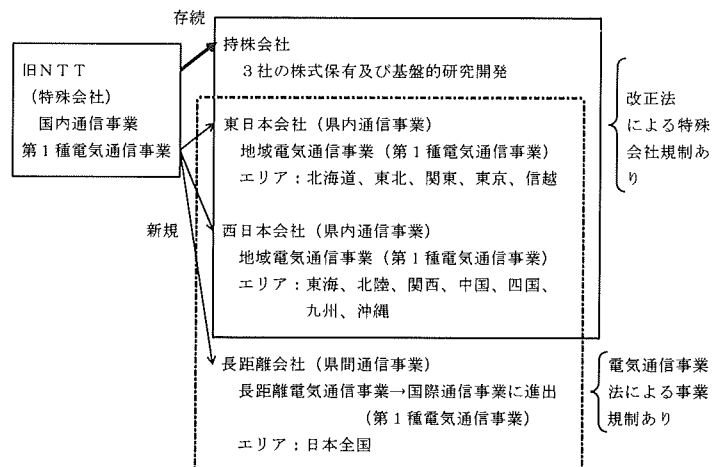


図1 再編成の形態

令の適用に関する経過措置が規定され、道路法等に基づく占用許可については、改正法附則第十九条第一項において、改正法の施行日前に道路法(昭和二十七年法律第一八〇号)第三十二条第一項又は第三項、共同溝の整備等に関する特別措置法(昭和三十三年法律第八一号。以下「共同溝法」という。)第一四条第一項及

び電線共同溝の整備等に関する特別措置法(平成七年法律第三九号。以下「電線共同溝法」という。)第一〇条の規定により会社に対して道路管理者がした許可は、それぞれ当該許可に係る権利及び義務を承継した承継会社に対して道路管理者がした許可とみなされることとされた。

② 電線共同溝法に基づく占用予定者の地位

また、改正法第一九条第五項において、改正法の施行日前に電線共同溝法第四条第一項の規定により会社が道路管理者に対してした占用の許可の申請に係る同法第五条第二項の電線共同溝の占用予定者の地位は、当該申請に係る権利及び義務を承継した承継会社が承継するものと規定された。

なお、共同溝の占用予定者の地位について

表1 NTT再編成に係る通達一覧

件名	日付	文書番号	発出者	宛先
日本電信電話株式会社の再編成に伴う道路占用関係事務の取扱いについて	6月28日	建設省道政発第42号	道路局長	地方建設局長 沖縄総合事務局長
		建設省道政発第42号の2		北海道開発局長
		建設省道政発第42号の3		道路関係4公団の長 地方道路公社理事長
		建設省道政発第42号の4		都道府県知事 政令指定市長
日本電信電話株式会社の再編成に伴う道路占用関係事務の取扱いについて	6月28日	建設省道政発第43号	路政課長	地方建設局道路部長 北海道開発局建設部長 沖縄総合事務局開発建設部長 道路関係4公団担当部長 地方道路公社理事長
		建設省道政発第43号の2		都道府県担当部長 政令指定市担当局長
日本電信電話株式会社と締結していた覚書等の日本電信電話株式会社再編成後の取扱いについて	7月1日	建設省都街発第47号 建設省道政発第48号	都市局長 道路局長	地方建設局長 北海道開発局長 沖縄総合事務局長 道路関係4公団の長 都道府県知事 政令指定市長

は、改正法において規定されていないが、これは、共同溝法第一〇条第二項の規定により、共同溝の占用予定者の事業について譲渡があったときは、当該事業を譲り受けた者が承継することとされていることから、今般の再編成に当たっても同規定が適用されるからである。(共同溝の建設費、管理費については、後述)

③ 再編成により、道路占用に係る申請事項で

変更となるのは基本的には占用主体の変更であるが、これらの占用許可等のみなし規定が措置されない場合、NTT再編成の七月一日以降に承継会社名義で占用許可の申請をしてもらうこととなり、会社が占用している物件が電柱、管路等膨大な量があることを考えると、各道路管理者は一度に膨大な量の占用申請を処理することを迫られるであろうし、申請から許可を与える期間について、承継会社は道路を占用する根拠を失うこととなり、不法占用の状態が発生することとなる。また、今般の再編成を契機として既存の道路占用物件について取扱いを変更し道路占用を認めないとするのは想定されないため、道路管理者としてもみなし規定を措置する必要があったものである。

(注)1 今般のNTT再編成にあたり、地域会社(東日本電信

電話株式会社又は西日本電信電話株式会社をいう。以下同じ。又は長距離会社（エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社をいう。以下同じ）への事業の承継については、承継会社が承継する権利及び義務は会社の有する権利及び義務のうち特定のものを承継することから「一般承継」には該当しないものである。

2 N T T法附則の共同溝法のみなし規定の条文中「整備法附則第二六条の規定により許可を受けたものとみなされて会社がした占用に係る許可を含む」とあるが、整備法附則第二六条の規定とは、電電公社が民営化された際に電電公社に対する占用許可をN T Tに対する許可とみなしたものであり、共同溝の占用許可については期限の概念がないため、当時みなした許可も含めて、今回のみなし規定の対象とするということである。なお、道路法の占用許可は一〇年という期限が付されていること、電線共同溝は電電公社の民営化の際にはなかったものであり、それぞれ当該条文を措置する必要がなかったものである。

## (2) 道路占用関係事務の取扱い

前述のとおり、新たな占用の許可の申請の手続等には必要ないことになるが、占用の許可又は占用予定者の地位（以下「占用許可等」という。）がいずれの承継会社に対してした許可とみなされ、又はいずれの承継会社が承継したかを正確に把握することは、道路管理上必要である。このため、それぞれの承継会社から、速やかに改正法の施行日後における占用許可等の状況を明らかにした承継届出書を提出させることとした。

なお、占用許可等の状況を把握するため、承継届出書には必要な図面等を添付させることとした

が、図面の整備にはかなりの時間と作業を要するため、道路管理に支障がなく、道路管理者が占用許可等の状況を把握できる場合においては、承継会社と協議の上、承継届出書に添付する必要な図面の提出に代えて、会社の占用物件をそれぞれの承継会社ごとに分計した調書や承継会社が会社から引き継いだ既存の占用物件管理台帳の図面（企業別管理台帳図）の提出とすることができるとした。

(3) 七月一日前になされた申請に対する許可が七月一日以後になる場合の取扱い

改正法において、七月一日前に会社から受けた占用の許可の申請について承継会社がした占用の許可の申請とみなす規定はない。これは、法令でその占用手続の経過措置を規定しなくとも行政措置で足りるとした昭和六〇年の電電公社の民営化の際と同じで、通達においては「やむを得ずその処理が再編成後となる場合には、承継会社から占用の許可の申請を受けたものとみなして処理」すべきこととされた。

## 二 占用料の取扱い

(1) 七月一日後の施設の形態及び占用料の徴収方法  
再編後の施設の形態は三通りに分けられ、それに伴う占用料の徴収方法は以下の通りに整理される（表2）。

ア 一の承継会社のみならず占用物件が引き継がれる単独区間では、それぞれの承継会社から所定の占用料を徴収する。

イ 地域会社のいずれかと長距離会社との二の承継会社にそれぞれ引き継がれる占用物件が混在する混在区間では、それぞれの承継会社から所定の占用料を徴収する。

なお、地域会社の電話柱に長距離会社が電線を共架する場合は、他の事業者が共架電線として取扱われていることとの公平の観点から共架電線として占用料を徴収することが適切であろう。

ウ 洞道及び中口径管路の一部の区間において、同一の施設を地域会社のいずれかと長距離会社が共同所有することとなる共有区間は、再編成により新たな占用形態が生じる。これは、承継会社毎にその所有する固定資産を明確に分けることがN T T再編成の前提であり、一の構造物について、地域会社又は長距離会社いずれかに帰属するものとはできない洞道又は中口径管路に係る占用料については、それぞれの承継会社が当該物件に関して有する持分に応じて按分した額を徴収することが必要となつたものである。

(註) 1 区間ごとに共有持ち分の比率が異なり、その比率がかわることに占用料を算定することが、いたずらに事務の

表 2

	施設の形態	占用料の徴収方法
地下埋設管路等	単独区間	承継会社より徴収
	混在区間	それぞれの承継会社より徴収
	共有区間(注1)	それぞれの承継会社より持分に応じた額を徴収
電 話 柱	単独(地域)(注2)	地域会社より徴収
架 空 線	単独(地域)	地域会社より徴収 (注3)
	混在区間	それぞれの承継会社より徴収

- (注) 1 会社の再編成に伴って生ずる新たな占用の形態である。  
 2 電話柱は原則として地域会社の所有となる。一部において長距離会社が占有する電話柱があるが、これには地域会社の電線は添架していない。  
 3 電話柱と一体的に占有するものとして取り扱う。

繁雑を招くと道路管理者が判断する場合は、施設の態様等を考慮した区間の平均の比率により算定しても差し支えないと考えられる。  
 また、再編前の占用料が「1」とすれば、再編後の地域会社と長距離会社の占用料の合計は「1」となることが基本であるが、端数処理のため全く同額とならない場合もあり得るであろう。

2 洞道及び中口径管路以外に資産を共有する物件として、マンホール、ハンドホール、防護コンクリートがあるが、マンホール、ハンドホールについては一部の道路管理者

が別個に占用料を徴収している実態はあるものの、ほとんどの道路管理者においては、地下埋設物件の一部として徴収していることや、防護コンクリートについては地下埋設物件の一部として提えられることから、通達において記述する必要性がなかったものであるが、当然に資産割合による按分で占用料の額を算定すべきものである。

また、平成一一年三月三十一日付けの路政課長通達「電気通信設備等の共同収容のうち占用の許可を受けた管路の所有者等が当該許可に基づく権利及び義務の範囲内で行う他の電気通信事業者等の電気通信設備等の設置に係る取扱いについて」(建設省道政発第三一号)の取扱いについては、一般のNTT再編成により地域会社のいずれかと長距離会社が共同所有することとなる物件がある場合、同通達に定める取扱いにより措置できるものである旨示されている。これは、地域会社と他の電気通信事業者との間で同取扱いが行えるとしているのに対して、地域会社と長距離会社との間では行えないとしたのでは不公平と考えられるからである。なお、同通達に定める取扱いは、承継に係る事務手続とは別個のものであることに留意しなければならぬ。つまり、別途占用の目的の変更の許可の申請が必要であり、いずれか一方の占用許可を受ける会社は当該占用物件に係る持分割合に對する占用料ではなく、当該占用物件に係る全体の占用料を納付することになる。

(2) 占用料の徴収時期

平成一一年度の占用料については、会社から年度当初に徴収されたことから、年度の途中で新たに占用を許可するものを除き、承継会社から新たに占用料を徴収するのは、平成一二年年度からとなる。

ただし、混在区間において、地域会社の所有する電柱に新たに長距離会社が電線を共架する形態となる場合には、前述のとおり長距離会社から本年七月一日からの共架電線に係る占用料を徴収することになる。

(3) 占用料の経過措置の取扱い

平成八年四月の占用料改正に際して、事業者の負担軽減措置として、平成八年度以降の各年度の

表 3 経過措置の取扱い  
再編成↓

	平成10年	平成11年	平成12年
会社	(1.1) <sup>3</sup> A	(1.1) <sup>4</sup> A	
地域会社			(1.1) <sup>5</sup> A × m
長距離会社			(1.1) <sup>5</sup> A × (1-m)

A : 平成7年度の占用料の額。ただし、(政令に定める占用料の額) > (1.1)<sup>5</sup>A とする。  
 m : 占用物件のうち、地域会社に引き継がれることとなったものの当該占用物件全体に対する割合

占用料の額は、前年度の占用料の額に一・一を乗じて得た額を限度とする措置がとられた。N T T再編成により会社が分割されたことをもってこの経過措置を適用しないこととするは適切ではないから、「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」(昭和四十二年一月一三日付け建設省道政発第九〇号)記 3 (ロ)(a)の取扱いは、承継会社に対して継続して適用されることが示された。その際、算定の基礎となる前年度の占用料の額は、会社が前年度に支払った占用料をそれぞれの承継会社が引き継ぐ占用物件に応じて分計した額となる(表3)。

### 三 共同溝の建設負担金、管理負担金に関する取扱い

共同溝の建設に係る諸手続きが、N T T再編成の七月一日にまたがり、かつ地域会社のいずれかと長距離会社の二の承継会社に引き継がれる場合の建設費、管理費の取扱いについては、N T Tの有する権利及び義務が各承継会社に引き継がれることから、次のとおり通達で示された。

- ① 七月一日前に会社が既に共同溝法第一四条第一項の規定による許可を受けている場合の管理費用については、会社が負担すべき管理費用の額を共同溝の整備等に関する特別措置

法施行令(昭和三十八年政令第三四三号)第六條第一項の規定に基づいて分割し、それぞれの承継会社に負担させることになるが、同条第二項の規定の「前項の規定によることができない場合又は同項の割合によることが著しく公平を欠くと認められる場合」に該当するときは、共同溝を占用する者の意見をきき、負担金の額を定めることができるものである。

- ② 七月一日前に会社が既に共同溝法第五條第二項の規定による申出を行っているが、同法第一四條第一項の規定による占用の許可を受けていない場合には、会社が負担することとされていた建設費の額を承継会社の占用物件の数量及び規模の割合に応じて分割し、それぞれの承継会社に負担させることとなる。(管理費用については、①と同じ取扱いである。)

(注)電線共同溝については、二の承継会社に引き継がれる例が全国で数例ということから、通達では示されなかったが、取扱いは共同溝の例によることになろう。

### 四 地下埋設電線の名称等の明示について

道路法施行規則第四條の三の二において、電線の名称等の明示について規定されているが、既設の地下電線についても改めて掘り返して承継会社の名称を明示することは不合理であるから、電線の取替時等に際して承継会社の名称を明示する

ものとした。

### 五 覚書等の取扱いについて

再編成に伴い、これまでに会社と締結した覚書等(①占用物件等の移転等に要する費用の負担の取扱い、②橋の新設又は改築に際し、電気通信線路を添架する場合の費用負担の取扱い、③一般国道等(有料道路を除く。)の管理に用いる通信施設の設定及び通信役務の提供の取扱い)については、N T Tが再編成されても従前どおり取り扱うことが必要であることが、各承継会社と建設省との往復書簡により確認され、七月一日付けで建設省都市局長及び道路局長名で通知された。

なお、電電公社の民営化の際においても、従前の覚書の「例による」措置が取られている(表4)。

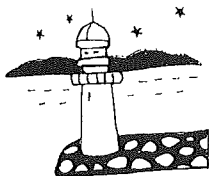
### あとがき

N T T再編に係る占用に関する事務の取扱いの留意事項及び覚書等の取扱いについて、通達で示された内容は以上のとおりである。各道路管理者におかれましては、改正法及び通達の趣旨に鑑み、適切な対応を取られるようお願いしたい。

表 4

覚 書	締結者	読み替え
<p>①占有物件等の移転等に要する費用負担</p> <p>日本電信電話株式会社に係る道路の占有物件等の移転等に要する費用の負担に関する覚書 (平成10年7月21日)</p> <p>日本電信電話株式会社に係る道路の占有物件等の移転等に要する費用の負担に関する覚書 (平成10年7月21日)</p>	<p>建設省道路局長 日本電信電話株式会社代表取締役社長</p> <p>建設省都市局長 日本電信電話株式会社代表取締役社長</p>	<p>日本電信電話株式会社</p> <p>↓</p> <p>東日本電信電話株式会社 西日本電信電話株式会社 NTTコミュニケーションズ</p>
<p>②橋の新設又は改築に際し、電気通信線路を添架する場合の費用負担</p> <p>橋の新設又は改築に際し、公衆電気通信線路を添架する場合の費用負担に関する覚書 (昭和39年3月25日)</p>	<p>建設省道路局長、都市局長 日本電信電話公社施設局長</p>	<p>日本電信電話公社</p> <p>↓</p> <p>東日本電信電話株式会社 西日本電信電話株式会社 NTTコミュニケーションズ</p>
<p>③一般国道等(有料道路を除く。)の管理に用いる通信施設の設置及び通信役務の提供</p> <p>一般国道等の通信施設に関する覚書 (昭和45年4月17日)</p> <p>一般国道等の通信施設に関する覚書の細目事項 (昭和45年4月17日)</p>	<p>建設省道路局長 日本電信電話公社営業局長 同公社施設局長 建設省道路局長 日本電信電話公社公社営業局長、同公社施設局長</p>	<p>日本電信電話公社</p> <p>↓</p> <p>東日本電信電話株式会社 西日本電信電話株式会社</p>

(注)③について、長距離会社であるNTTコミュニケーションズは通信施設の設置及び通信役務の提供を行わない。



# 平成一一年 国土建設の現況(建設白書)の概要

道路局道路総務課

## はじめに

今年の国土建設の現況(建設白書)では、まず「第1 総説」において、過去将来の人口のみならずそれに関連する動きとの関係に着目しつつ、日本がこれまで創り上げてきた国土や都市、住宅・社会資本ストックの特徴や課題、さらには人口動態の変化の中で生まれつつある社会経済の変化をとらえ、その観点から改めて人口動態を見つめ直して今後の方向性を考えている。

また、「第2 国土建設施策の動向」のうち道路関係施策については、「社会、経済、生活を支える道づくり」と題し、道路をめぐる現状と課題を最新の資料・情報に基づいて整理・分析するとともに、平成一〇年度、平成一一年度の主要施策につ

いて解説している。

以下、本年の建設白書のうち、総説、道路関係部分を中心にその概略について紹介する。

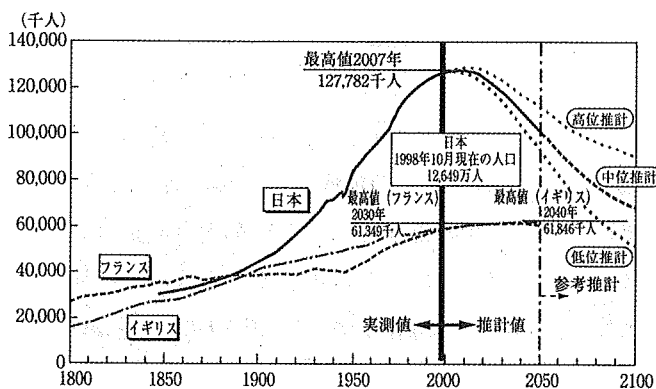
### 第1 総説

～人口の動きから見た住宅・社会資本～

## 第一章 住宅・社会資本の形成と人口の動き

### 第一節 戦後の住宅・社会資本形成の軌跡

高度成長の出発点とされている昭和三〇年から現在まで我が国の経済規模はおよそ一〇倍、人口規模も戦後から約一・六倍となった。こうした急激な変化は国土の上で繰り広げられる活動をより活発で高密度のものとし、国土と住宅・社会資本



資料) 国立社会保障・人口問題研究所「人口の動向」、「マクミラン世界歴史統計」、国際連合「世界人口予測 (1950→2050)」

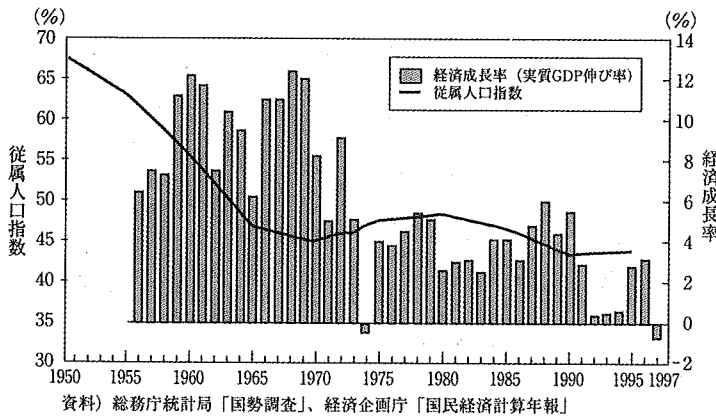
図表1 日本・イギリス・フランスの人口の推移 (実測値・推測値)



の形成過程にも大きな影響を与えることとなった  
(図表1)。

戦後、我が国の合計特殊出生率は長期的に低下し、従属負担の継続的な低下をもたらした。こうした時期は世界人口白書においては「人口ボーナス期」と呼ばれているが、我が国の場合は高度成長の時期とちょうど重なっている(図表2)。

高度成長期には、大都市圏へ膨大な人口が移動すると同時に、主として第二次産業で雇用され、



図表2 従属人口指数と経済成長率 (実質GDP伸び率)

我が国の就業形態を雇用者化するとともに急速に工業化を押し進める原動力ともなった。また、新しい世帯の増加により住宅や耐久消費財の需要が創出され、それが高度成長を需要面から支えることとなった。このように、人口の動きは一方では人口ボーナスという人口構成上の要因を通じて、他方では人口移動による労働力の供給と需要の創出を通じて、高度成長の実現を支えた。

この時期の我が国の資本形成を振り返ると、昭和四五年頃までは経済の高度成長に伴って民間の資本形成が急激に延び、社会資本に関しては、人口集中・都市化・工業化の中で大都市圏への投資の比率が高く、また事業目的別投資額の構成比も比較的産業基盤で高かった。

結局、人口の動きの観点から見れば、我が国は人口ボーナスを最大限利用する形で大都市に人口を集めつつ第二次産業に投入し、また民間資本や産業基盤社会資本に集中的な投資を行って奇跡的な高度成長を達成し、国民に大きな福利をもたらしたが、反面で過密・過疎問題など、国土形成・国土利用のゆがみといえる問題も引き起こした。

昭和四八年の石油ショックの前後に我が国の経済は安定成長の時代に入った。この時期は高度成長がもたらした国土形成過程のゆがみがある程度修正していく時期となった。まず、社会資本がその遅れを少しずつ取り戻していった。地域的にも

大都市に比べて遅れていた地方の社会資本整備が進み、また、内容的にも生活関連基盤整備への投資が拡大していった。

昭和六〇年頃からのいわゆるバブル経済の時期には、再び人口移動の波が訪れ、東京圏への人口の一極集中が起こるとともに、民間の投資が盛んになった。この時期には三大都市圏を中心に地価高騰が発生し、結果として大都市中心部に虫食いの低未利用地が残されるなど、住宅・社会資本に関する課題を残した。

このように、我が国の住宅・社会資本は、経済の急成長や人口の大規模な移動など急速に変化する経済・社会に対応するため急速に整備されてきた。特に高度成長期にその傾向が顕著であり、その後少しずつ手薄であった部分の充実が図られてきたとはいえ、将来へ先送りされた課題も少なくない。その中で国土及び住宅・社会資本という観点から残された主な問題として、次の三点が上げられる。

- ① 人口の配置と年齢構成のバランスのゆがみ
- ② ストックの総合的な機能の弱さ
- ③ 大量生産・大量消費の生活様式

## 第二章 今後の人口の動向と関連した動き

### 第一節 世界と我が国の人口の将来推計

我が国の人口は二〇〇七年をピークとして減少

局面に入り、二〇五〇年には現在の約八割の約一億人にまで減少するとされている。これに対し、世界人口は一九九五年現在で五七億人余であるが、二〇五〇年には現在の水準の七割増の一〇〇億人に近づくなど圧倒的な人口爆発が予想され、世界的に見れば我が国の人口減少の規模は微々たるものに過ぎない。

次に生産年齢人口の将来推計を見てみると、我が国では二〇五〇年までに三〇〇〇万人の減少となるのに対して、我が国周辺のアジア地域では中国で約二億人、インドで約五億人など億単位での膨大な増大が予想されている。これらの国々では、我が国が経験したように「人口ボーナス」の時期を迎えている。これら近隣諸国が人口ボーナスをうまく利用して順調に経済発展を持続できれば、それは財の貿易等を通じて我が国にとっても利益となる。

このように、我が国の人口減少は、当面全く逆の傾向を示すであろう世界人口の中での現象であるとともに、数十年後に同様の傾向を示すであろう世界人口の先陣を切っていることに注目する必要がある。

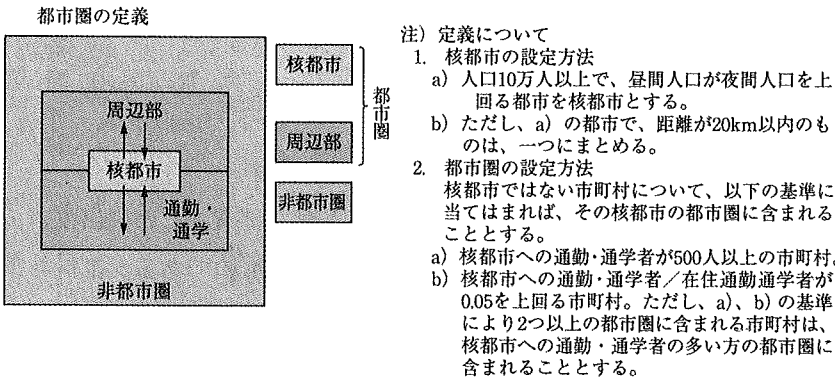
## 第二節 地域別に見た人口の将来推計

国内での今後の人口減少の進行は地域的に見て決して均等ではない。こうした人口偏在が起こる

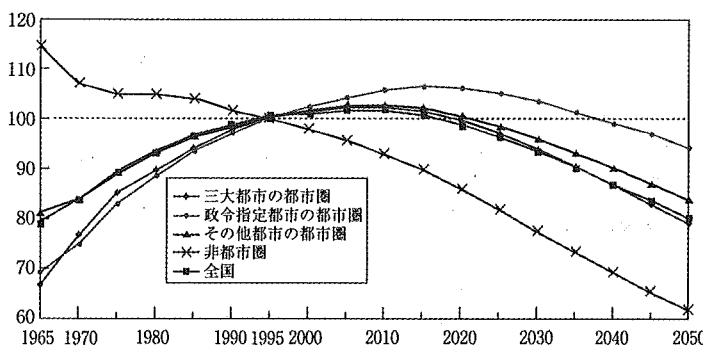
のは、高度成長期の生産年齢層の移動による地域ごとの年齢構成のゆがみが今後も影響を及ぼしてくるからである。

地域的な人口減少の姿を詳細に見るため、全国に八七の都市圏（図表3）を設定し、これを各都市の規模に応じて①三大都市の都市圏、②政令指

定都市の都市圏、③その他都市の都市圏、とそれ以外の地域である④非都市圏の合計四つの地域に分けると、いずれの都市圏グループも時期の前後はあるものの将来的に減少局面に入り、都市規模を小さくさせていく。この中で②の政令指定都市の都市圏では減少は緩やかで、二〇五〇年時点にお



図表3 都市圏の設定について

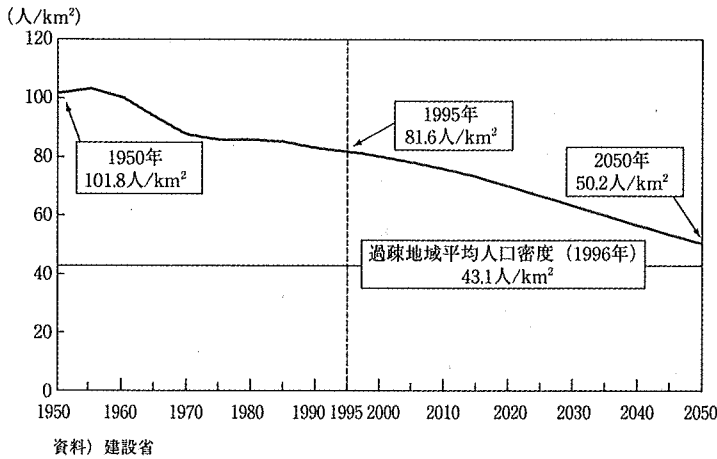


参考) 代表的な都市圏の人口ピーク時期  
 三大都市の都市圏計(2010年): 東京都市圏(2010年)、大阪都市圏(2000年)、名古屋都市圏(2010年)  
 政令指定都市の都市圏計(2015年): 札幌都市圏(2025年)、仙台都市圏(2025年)、広島都市圏(2010年)、福岡都市圏(2045年)

その他都市の都市圏計(2010年)

資料) 建設省

図表4 都市圏グループ別人口指数の推移(1995年=100)



図表5 非都市圏の人口密度の推移

いても現在の九割を超える人口を保つと予測されるが、他方④の非都市圏においては二〇五〇年には現在の六割程度にまで大きく減少すると予測される(図表4)。その結果、全国の面積の約六割を占める非都市圏全体の平均人口密度は現在の過疎地域並に低下し、国土の「広大なる過疎化」がもたらされると予測される(図表5)。

次に都市圏を核都市と周辺部に分けて都市圏の中で的人口偏在化の動きを見ると、総体として核

都市部分の人口シェアが低下し、周辺部の人口シェアが拡大していくことが予測される。

さらに、三大都市の都市圏の周辺部においては人口が相対的に集中していくというだけでなく、高齢者の集中度が著しいところに大きな特徴がある。高齢者の集中度を見るために全国の高齢者数に占める三大都市の都市圏周辺部の高齢者の割合は、二〇五〇年には三〇%を超え、非都市圏の高齢化率に迫ることとなる。三大都市の都市圏の周辺部では高度成長期に生産年齢人口の流入に伴う急激な人口増加を経験したが、今後は全国的な人口減少の中で結果的に高齢者が集中する「静かなる集中」を経験すると予測される。

### 第三節 人口に関連する指標の将来推計

今後の我が国の人口の動きは人口が量的に減るといっただけでなく、財政や経済さらには家族のあり方や個人の生活にまで影響を与える幅の広さを持つている。

まず、人口減少と並行して今後さらに少子・高齢化が進行する。従属人口指数は現在の四五%程度から二〇五〇年には八三%へと上昇していくと予測され、今後の高齢者の自立性の高まりを考慮しても、今後の財政や社会全体に与える影響は大きい。

次に、近年の女性労働力率の増加を考慮に入れ

ても労働力人口は二一世紀を迎えてしばらくして減少し始めると予測されている。人口減少による労働力投入の減少はそれを補う形で労働生産性が上昇しない限り我が国の経済成長に影響を与える。世帯数は、人口が減少局面に入っても二〇一四年まで増加し、その後緩やかに減少し始めると予測されているが、その間平均世帯人員規模は縮小し続け、二〇二〇年では「単独世帯」が最も一般的な家族類型となり、特に高齢単独世帯は大きく増加すると予測されている。

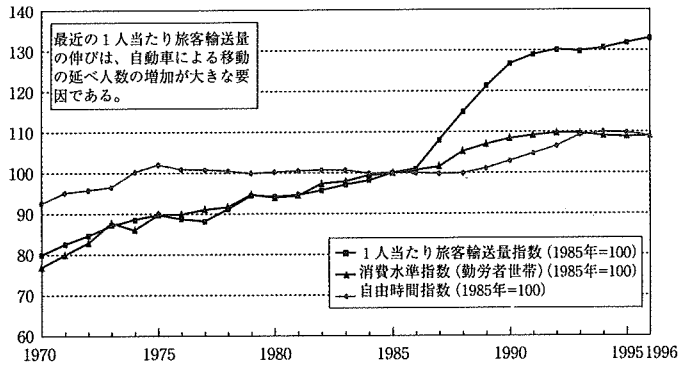
### 第四節 交流人口の趨勢

今後の人口の動きを考える場合、見落としてはならないのは交流人口の動きである。我が国の人口自体は減少に向かうとしても、自由時間の増大やネットワークの整備等により人の移動を伴う交流が盛んになりつつある。交流人口は我が国の活力という観点からも国土利用のあり方という観点からも将来を考える上で重要な要素である。

近年、交流が活発化している様子を一人当たり旅客輸送量を参考として見てみると、昭和六一年度以降は自由時間や消費水準の趨勢を大きく上回る勢いで伸びている(図表6)。また、人口が減少している地域ブロックでも着実に増加しつつある。

したがって、人口減少社会においても、自由時

間の増大や所得水準の向上、ネットワークの整備などの要因から人のモビリティ（移動性）は高まり、交流は盛んになっていくと考えられる。



- 注) 1. 1人当たり旅客輸送量指数とは、国内旅客輸送人キロを総人口で除し、指数化したもの。  
 2. 消費水準指数とは、月々の1世帯あたりの消費支出額を4人世帯及び30.4日の金額に調整し、消費者物価指数で実質化、1985年平均を基準に指数化したもの。  
 3. 自由時間指数は、年間総実労働時間を1985年度を100として指数化し、100との差のプラスマイナスを逆転させて100に加えたもの。数値の増大は労働時間の減少、自由時間の増大を意味する。

資料) 運輸省「陸運統計要覧」、「自動車輸送統計年報」

図表6 1人当たり旅客輸送量指数 (1985年度=100)

### 第三章 社会・経済・地域への影響

#### 第一節 今後の人口の動きのプラス面とマイナス面

人口の動きの中でも特に人口減少に関しては、その影響として、経済成長の低下、高齢化の進行による従属負担の増大などマイナスの面があげられることが多い。

しかし我が国の人口減少は、子どもの労働からの解放・女性の社会進出など、これまでプラスとして追求してきたことの結果としての一面もある。今後は人口減少の中で次なる目的を見定め、それを達成する手段としての経済社会構造のあり方を探ることが必要である。

また、人口の減少はマイナス面ばかりではないことにもつと目が向けられる必要がある。安易に樂觀することはできないが、少なくとも環境負荷の低減や土地や住宅のゆとり等の点等では人口減少がプラスの面を持っている可能性がある。

#### 第二節 社会への影響

まず、環境問題であるが、我が国の人口が減少していけば環境に対する負荷は総量として低減する可能性がある。一応はプラスに評価できるが、大量消費・大量廃棄の生活様式が定着し、人口減少の影響を打ち消すような一人当たりのエネルギー

消費の伸びがあるため、人口減少が実際に環境負荷の低減に結びつくとも言えない。また、現在の我が国の都市の人口密度と千人当たりの自動車保有台数の関係を調べてみると、人口密度の低い都市ほど保有台数が多い傾向があり、今後都市の人口規模の小規模化と郊外化が進み、非都市圏においても広大な過疎化が進行する結果、我が国における自動車依存度はますます高まり、環境に対する負荷も高まる可能性がある。人口の減少を環境負荷の低減に結びつけるためには様々な工夫と努力が必要であり、住宅・社会資本分野においても、その建設、利用、廃棄・処分各段階で環境に対する負荷を最小化することが求められる。

次に、人口が減少する中で、従来個人の帰属先として意識されてきた家族や地域がそれぞれに変容し、生活支援機能の変化として現れてくる可能性がある。まず、世帯の小規模化と高齢化がもたらす影響がある。今後、自己決定や自己責任が求められる機会が多くなる一方で、同居者のいない単身高齢者が増加する社会においては、日常生活の色々な局面で困難やトラブルが増え、日々考えられる。高度成長期以来の過疎化の進行により、集落機能も次第に低下してきており、農業集落数は減少してきている。こうした中で、最近、都会に出た子供世代に呼び寄せられて都会に移住するいわゆる「呼び寄せ老人」という人たちが現れて

いる。こうした例は大都市周辺部で特に多い。

人口が減少すれば生活空間に余裕ができ、ゆりの生活が実現する可能性があるが、必ずしも容易ではない。まず、人口減少が地域的に不均等に進行し、本当に必要なところでゆとりが生まれることにはならず、人口と住宅・社会資本の余裕のミスマッチが生じることとなる。また、住宅・社会資本の中には、今後の社会情勢の変化により生じてくる新しい社会の要請に十分に対応できないものも出てくると考えられ、人口の減少を利用してゆとりや豊かさを実現していくためには、既存の住宅・社会資本ストックの機能が長期間にわたることができる限り総合的なものとなるよう不断に改良を加えていかなければならない。また、人口減少や世帯の小規模化それ自体は生活のゆとりの実現に寄与すると考えられるが、将来においても、例えば、若年家族世帯が狭小な借家住まいを強いられる一方、单身となった高齢者が広大な住宅に居住するという可能性など、個々の世帯と居住する住宅の間にミスマッチが存在している可能性がある。こうしたミスマッチは賃貸住宅市場等が未発達であるためであり、人口減少によるゆとり実現のチャンスを生かすため、制度インフラの整備等住宅市場が適正に機能するような条件整備が必要になる。

以上のようなことを考えると、人口減少をゆと

りの実現につなげるためには工夫と努力が必要であることが分かり、「人口減少社会においては一人当たりの住宅・社会資本ストック量が増え、自然にゆとりの生活が実現するからもう新たな整備は必要ない」という議論も性急であることが分かる。

住宅・社会資本の一人当たり整備指標は、既存の住宅・社会資本ストックがある中でミスマッチを伴いながら人口が減少していく社会では、必ずしもゆとりや豊かさを示すものではなくなる。一人当たり整備指標に限らず、これまでの住宅・社会資本の整備水準は一般に「どれだけ整備したか」という供給者の立場に立ったアウトプット指標で把握されることが多かったが、これに加えて今後は「整備した結果、利用者のニーズをどれだけ満足させたか」という利用者の立場に立ったアウトカム指標の確立も必要である。

### 第三節 経済への影響

まず、生産年齢人口が減少を続ける中で、今後の高齢者や女性の就業率の高まりを考慮しても、大きさについては議論はあるが、将来的に労働力人口は減少し、労働力の質的な変化として労働力の高齢化が見込まれる。ただし高齢者は一般的に動作性能力は衰えるものの言語性能力（知的能力）はあまり衰えないとの指摘もあり、今後高齢化する労働力は高い教育水準を持ち、円熟した

智慧を蓄積してきていると考えられると、将来の生産のあり方が多様性を重視するものに変化していく中でその価値を高めていく可能性もある。

次に、投資に影響を与える貯蓄の動きである。今後、我が国では急速な高齢化の進行により、社会全体の貯蓄率は低下し、投資余力の面から資本形成は制約を受ける可能性があるが、貯蓄率は近年下げ止まりの傾向を見せ、確定的なことは言えない。ただ、量的な側面からの貯蓄率を考えると重要であるが、貯蓄がいかに生産性の高い資本投資に効率的に配分されるかという、投資により形成される資本の質も重要である。

次に技術進歩である。我が国の労働生産性の向上の度合いが低下してきている中、今後の経済を支えていくために技術進歩が重要性を増してくる。社会資本は、例えば道路や港湾が物流を円滑にしたり上下水道や都市交通体系が都市的な生産活動を可能にしたりするように、生産活動に貢献している。既存ストック機能の充実や新たな機能の付加により生産力効果の高い社会資本を整備していけば、労働力も民間資本も延びない中でも経済成長に貢献するものと考えられる。

また、人口が減少局面に入らる中で、これまでのようなピラミッド型の人口構造を前提とした年功序列型の組織は維持が困難になり、雇用形態は多様化し、会社組織に閉ざされていた智慧や技能が

解放され、情報通信技術と結びついて創造的な活動がNPO活動やボランティア活動の中で行われるようになる可能性もある。こうした活動は、通常のGDPの数字には現れてこないものの、豊かさを生むという観点から考えれば、経済成長にとられない新たな経済の可能性としての意義を持つと考えられる。

#### 第四節 地域への影響

三大都市の都市圏の周辺部は、今後高齢者を中心として静かなる集中を迎え、そこに居住する主体が変化することに伴い新たな課題への対応を迫られることになると考えられる。

第一に、就業形態の多様化等により遠距離通勤する人口が減少する一方、周辺部の高齢者を中心とした昼間人口の増大が地域の社会資本への需要を増やしていくことも考えられ、従来とは質的異なる集中問題が生じる可能性がある。

第二に、子育てのための施設機能・サービスなどが次第に不必要となる一方で、高齢者が安心して余暇時間を過ごすための施設機能・サービスなどが必要となる。集中する高齢者等が住みやすく働きやすい環境という観点からは、住宅・社会資本整備は不十分であり、既存の住宅・社会資本ストックと増加する高齢居住者のミスマッチが起る可能性がある。

広大なる過疎化が進行すると予測される非都市圏では、地域の存続も含めて厳しい状況になると予測される。現在の全国の町村の人口規模と一人当たり歳出額の関係を見ると、人口規模が小さくなると急激に一人当たり歳出が増加している。今後人口規模が縮小していくに従って地方自治体の財政効率が低下していくことが懸念される。従って、非都市圏では高齢化する住民にいかにして基礎的なサービスを効率的に提供していくかが問題となり、物流などにおける一層の効率化の努力が必要である。また、コミュニティの存続そのものが困難なところも予想され、それを維持していく上で、近年ますます活発になりつつある交流の役割が注目される。

### 第四章 新たな展望と住宅・社会資本の役割

第一節 展望を開く個人の活動の量的・質的拡大  
高度成長期に継続的な従属負担の低下と人口の移動集中を利用することで発展を遂げた我が国の経済社会は、今後、人口が減少する中で従属負担を高めていく。従って、従属負担の増大によって引き起こされるマイナス面を緩和する（登り坂を緩くする）ための子育て支援施策などの継続的な取組が必要である。

また一方で、人口減少の中での従属負担の増大

による「逆人口ボーナス現象」も、可処分時間の増加、経験知の蓄積、交流の拡大・深化など個人の活動を量的・質的に拡大充実していく環境条件が整ってくることを考えるとプラス面を実現、発展させることができれば、それを新たな人口ボーナスとして利用する（登り坂を逆手に利用する）方が考えられることになる。

そこで、まず我が国が経験した「人口ボーナス」のメカニズムと対比しつつ今後の新たな展望について考えることとする。

人口ボーナスの特徴としては、①新たに形成された生産年齢層世帯の消費の自由度の増大、②画一的な消費文化の普及、③継続的に拡大する消費と労働供給の循環、④就業形態における雇用者化の四点があげられる。

一方、人口減少社会における「逆人口ボーナス現象」を見た場合、①（高齢）単身・夫婦のみ世帯の自由度の増大、②より多様で高度な消費文化の普及、③継続的に拡大する智慧・技能と社会参加の循環、④ベンチャー企業の創業やボランティア活動など活動形態の多様化が人口ボーナスと対照する点としてあげられる。

こうした「逆人口ボーナス現象」の特徴を活かし、「新人口ボーナス」とするためには、まず特定の層の特定分野における活動に着目するのではなく、個々人の行う様々な活動を量的・質的に拡大

していくことが望まれる。そこで、今後の経済社会の中で、「個人の活動の量的・質的拡大の可能性」を考えると、(ア)個人の役割や裁量の範囲の拡大、(イ)活用可能資源・可処分時間・経験知量の増大、(ウ)新たな高齢者文化の萌芽、の三つの側面がある。

右記個人の活動の量的・質的拡大の可能性が現実には今後の人口減少社会の活力につながっていくためには、過渡期の生み出す変革のエネルギーと個人の自己実現の可能性が個人々々の様々な活動の中で実感できることが必要である。

こうした環境づくりは社会全体として取り組んで初めて意味があるものであるが、住宅・社会資本はその一部ではあるものの重要な役割を果たすと考えられる。

## 第二節 住宅・社会資本の役割

こうした環境づくりを志向するため住宅・社会資本として今後重視していくことは、

- 1 住宅・社会資本の機能を再編成すること
- 2 都市の集積による活力の維持と都市の魅力を高めること
- 3 循環型社会の構築や交流の維持拡大を支援すること

などである。以下ではこれらの観点から順次考えをみることにする。

この場合に注意すべきことは、我が国において

は人口の増加から減少への変化が急速であるため、右記のような個人の活動の量的・質的拡大を図る施策と同時に、子育て支援について継続的な施策を取る点が重要な点である。政府内部においては平成六年一二月に「今後の子育て支援のための施策の基本的方向について(エンゼルプラン)」を

まとめ、社会全体の子育てに対する機運を醸成するとともに子育て施策を総合的・計画的に推進している。建設省としてもエンゼルプランの中で、

①良質なファミリー向け住宅の供給②仕事と子育ての両立、家庭の困らんのためのゆとりある住生活の実現③子供の遊び場、安全な生活環境等の整備、の観点から各種の施策を講じている。こうした子育て支援により、結果的に社会の急速な変化の影響が緩和される可能性もあると考えられる。

このように、登り坂を逆手に利用する施策と登り坂を緩くする施策を両面から行っていく必要がある。

### 1 住宅・社会資本の機能の再編成

人口減少社会の中で人々の活動を量的にも質的にも充実させていくために、住宅・社会資本が支えている様々な活動ができるだけ効率的に行われるように支援することが求められる。

そのため、住宅・社会資本としては利用者サイドに立って活動の支援機能を徹底的に効率化する

ことが必要となる。住宅・社会資本の機能は人々の実質的な諸活動を後方で支え必要な時に必要なだけ必要なサービスを提供する機能(ロジスティクス機能)であるが、今後変化する需要に対して本来のロジスティクス機能を発揮するためには、機能の再編成を図る必要がある。もちろん、ロジスティクス機能の効率化以前に安全性を確保する機能が災害に対して柔軟かつ効率的に働くことが求められる。

このような観点からの住宅・社会資本の機能の効率化について、「範囲の経済」や「連携の経済」を活かした民間企業における効率化の動きを参考にしながら考えてみる。

「範囲の経済」とは複数の生産物を生み出す際に、それらの間に共通の生産要素を複数の生産過程に汎用させ、総体としての費用を低減させることをいう。住宅・社会資本に関する「範囲の経済」を考えると、それぞれの場合、それぞれの社会資本の持つ能力や資源の汎用性を追求し、既存の社会資本に新たな社会的機能を付加することにより社会経済全体の効率化を図ることが可能である。

「連携の経済」とは、広くはネットワークを利用することによって生まれる経済性一般をいう。社会資本が提供するサービスも一連の供給過程の連鎖として考える必要がある。例えば、場所を移動する場合の鉄道と道路といった社会資本の連携

や、物流サービスなど社会資本と民間の活動の連携が考えられる。このように一つの結果を形成するためには、供給の連鎖の間の機能の連携が重要であり、社会資本の生み出すサービスに関して、一連の供給過程の中で関係者と情報を共有して「連携の経済」を追求していくことは今後の社会資本を考える上で重要な視点である。

また、人口減少社会においては、住宅・社会資本が既に整備されたところで人口が徐々に減少するため、利用者との施設のミスマッチが生まれてくる可能性がある。今後の人口減少社会においては、既にある住宅・社会資本を所期の目的と新たな需要対応との調整の中でいかに再構築していくのかも大きな課題となる。

現在、民間企業においても生産要素や組織を再編成し、効率化に向けて質的な転換が行われつつある。住宅・社会資本においても同様に、真に必要とされるものを誰がどのように供給するのが最も合理的かを考えて効率化に向けた質的な転換を図ることが必要である。国・地方公共団体など公共事業の主体も自らの行うべきコアとなる領域を考えて、PFIなどによる民間との連携や公的部門内部での役割分担の見直しが必要である。また、民間が収益を生まない生産設備を廃棄するように社会資本においても利用者がなくなり管理コストだけがかかるものは、社会資本の多様性を

考慮しつつもその機能の廃止を検討する必要もある。

建設省では、これらの点も踏まえて公共事業における直轄事業の範囲の見直しや公共事業の事後評価システムの確立を行っている。直轄事業の見直しについては、全国的な見地から必要とされる基礎的又は広域的な事業に限定し、それ以外は地方公共団体に委ねることとしている。また、完了後の事業の事後評価システムに関しては、平成一年度中に導入することとしており、施設の利活用状況など事業の必要性や効果の確認、環境への影響の確認等を行うこととしている。

## 2 都市の集積による活力の維持と都市の魅力

個人の活動の量的・質的拡大の可能性を考えるにあたって都市の集積は改めて重要な意味を持つてくる。

今後大都市に集中する高齢者がNPO活動等の新たな経済社会活動や深化する交流の主役として活躍していく「場」として都市の集積の意味を再確認することが人口減少社会の活力を生み出すための重要なヒントになるものと考えられる。

将来においても相対的に都市化が進展するが、都市圏の人口自体の絶対数は減少していき、都市人口の持っていた従来の集積密度は小さくなる可能性はある。また、今後の人口減少局面において

は、既に居住する人々が点々と減少していくと考えられ、これまでの都市の集積の魅力が徐々に様々な形で減退するおそれがある。

このようにこれからの人口減少社会においては、これまでのような魅力によって現在の都市の集積を維持することは困難になると考えられる。しかしながら、将来においても都市集積の重要性は変わらず、むしろ人口減少とそれに伴う経済社会の変化の中で新しい意味づけを得るようになると考えられる。そのことを、以下の三点から考えてみる。

### ① 重層的なネットワークの母体としての都市の集積

会社組織の存在意義が大きく揺らぎ、会社組織から退いた年齢層が支配的になる中で、目的や考え方を共有する人々による様々な小さな集団が創られるようになりつつある。このような協力の関係が社会全体の活力となるためには、諸々の関係の量的質的な密度が高く保たれるとともに活力のポテンシャルを向上させる実践や実験の機会が多い都市という舞台が重要な役割を果たす。

### ② 企業の孵卵装置としての都市の集積

我が国で都市化が進行する中で、雇用においても生産額においても第三次産業の重要性が増してきた。



今後、経済のサービス化が進展していけば、都市の集積の持つ意味はさらに大きくなっていくと思われる。都市の集積が企業の孵卵装置として機能するためには、連携できる多様な業態の集積とそれを支える顧客の集積が必要である。

### ③ 国際的活力の受け皿としての都市の集積

現在の国際化の流れの中で企業や人の活動範囲も徐々にグローバルなものになってきており、十分にその能力を活かして活躍できる場所が必要である。また、今後の人口減少により我が国の活力が低下すれば、我が国の重要な資本である高い能力を持つ人材が海外へ流出する可能性もある。これを防ぐためには我が国の都市を国際的な活動の基盤としても魅力ある都市にしていく必要がある。

以上、三点から今後の都市の集積の重要性を見てきた。今後都市の集積を維持するためにはこれからの都市の集積の位置づけの変化に対応して、個人の活動の量的・質的拡大の可能性が最大限保証され、知的・文化的なサービスを介して個人が相互に高めあう関係が構築されるような新たな魅力を創出する事が必要になる。

## 3 循環型社会の構築と交流の維持拡大

### (1) 循環型社会の構築

人口減少が予測されている我が国においてもそ

れが直ちに環境負荷の軽減に結びつくわけではなく、環境問題に対応するための技術や社会システムを構築することが急務である。ここでは住宅・社会資本が循環型社会への転換にどのように関わることができるかについて考える。

住宅・社会資本は時々の社会経済的な需要にできるだけの確に対応する形で整備されてきた。その中で住宅・社会資本はそれを利用する人々の行動形式を無意識のうちに規定してきた。今後はこのような住宅・社会資本の持つ行動規定性を的確に活用し、個々の活動が持続可能なものとなるよう、循環型社会構築のインセンティブ（誘因）を高めていく必要がある。

また、高い生活水準を維持しつつ循環型社会を構築するためには、都市のコンパクトな集積を大事にしていく必要がある。今後も予想される郊外への人口集積のシフトは、都市全体としての環境負荷をさらに増大させる方向に向かう。コンパクトなまちづくりを通じて日常の交通需要を抑えることにより自動車に過度に依存した生活を回避したり、ゴミ焼却熱や下水熱の利用を行うことにより日常生活のエネルギー効率を上げることができると考えられる。国土全体にわたり市街化が相当進んだ我が国においても、既成市街地の集積をこれ以上分散させないようにした上で、コンパクトな都市構造と新たなエネルギーや資源の循環軸を

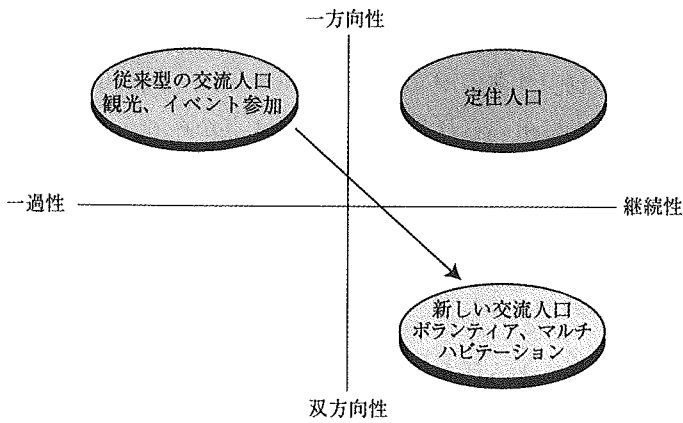
基本とした集積の構造を構築する必要がある。

また、住宅・社会資本をつくる過程においても循環型社会構築への貢献が期待できる。技術的には廃棄物を再生資材として加工できても、需要が小さいため再利用されにくい結果になっているものが相当ある。こうした場合、公共事業の現場でリサイクル材を大量に利用できれば、住宅・社会資本の形成にも役立ち、社会全体のリサイクルの促進にもつながる。こうした取組は、従来のように公共事業の現場から出る廃棄物をなるべく少なくしようという考え方を超えて、社会全体の循環型システムづくりのために公共事業が積極的な役割を果たしていこうとするものである。

### (2) 国土の展望

これまでの我が国の多くの地方公共団体は、地域社会の活力の源としての定住人口の増加を目指して数々の施策を講じてきた。しかし、今後の人口減少局面において「広大なる過疎化」の進行が予測される中で、これまでのような定住人口の増大を確保することは難しい。一定の定住人口の必要性については、集落や地方都市の伝統的発展や既存資源の有効活用、日本の原風景や伝統文化の保持、国土の保全等色々な観点が提示されており、いずれも重要なことではあるが、定住という枠組みで考える限り今後の継続的な人口減少の中でこれらすべてを実現することは困難となる。

このような中で定住人口に変わるものとして交流人口が重要視されてきている。今後交流が盛んになれば、双方向で様々な場所を訪れ新しいものにふれることにより消費の機会も増えるものと考えられ、地域の経済的な活性化につながるものと考えられる。今後個人々の活動が量的・質的に拡大する環境を整えていく中で、これまで定住が果たしてきた役割の一部を交流が果たしていくようになるかと期待できる。交流の内容はボランティア



図表7 「定住」、「従来型の交流」、「新しい交流」の違い

等を通じて相互理解を進めるなど質的に深化しつつあり、今後この傾向が定着すれば経済的效果のみならず、文化・伝統の継承という面においても好影響を及ぼすと考えられる。

この「定住」「従来型の交流」「新しい交流」の違いを、一過性・継続性の軸と一方向性・双方向性の軸で考えると、「定住」は継続性・一方向性であるのに対し、「従来型の交流」は一過性・一方向性であり、さらに「新しい交流」は継続性・双方向性へと変化しつつあると考えられる(図表7)。こうした交流の深化を促すために、公共部門の行うべき重要な役割として、交流主体が活動できるステージづくりがある。そのためには、以下のことが必要である。

- ・ 移動ロスを低減する幹線道路ネットワークの早期整備
- ・ 双方向での交流を促進する美しく安全な魅力ある交流拠点の整備
- ・ 交流の中継拠点としての地方都市の機能の充実

実

先に、高度成長期以来の国土と住宅・社会資本に残された課題が今後の人口の動きの影響を受けて新たな問題を生んだり複雑化したりしていくことを見たが、住宅・社会資本が右記三つの役割を果たしていくことができれば、これらに対する対応としても望ましい効果を持つものと考えられる。

静かなる集中に対しては都市の活力維持と魅力の向上が、広大な過疎化に対しては交流の維持拡大が、社会情勢の変化に住宅・社会資本が十分対応できないミスマッチの問題に対しては住宅・社会資本の機能の再編成が、人口が減少しても必ずしも軽減しない環境負荷の問題に対しては循環型社会の構築がそれぞれ効果を持つと考えられる。今後の社会における個人の役割の量的・質的拡大の可能性を現実のものとし、高度成長期以来の課題から生じる新たな問題に対応していくため、住宅・社会資本はその役割を果たしていかなければならない。

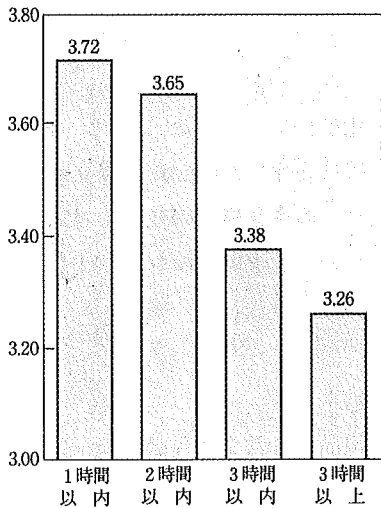
第2 国土建設施策の動向

III 社会、経済、生活を支える道づくり  
1 現状と課題

- (1) 道路をめぐる現状
  - イ 社会・経済・生活と道路の関わり
  - ① 社会を支える
  - (イ) ライフラインの確保に資する道路の役割

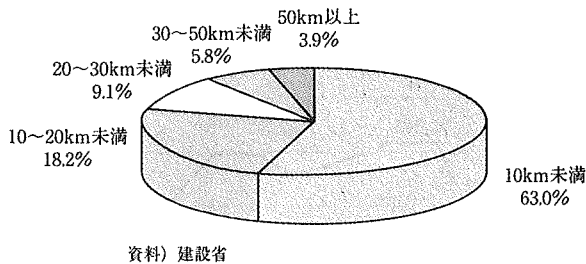
道路は、国民生活に不可欠な、電気・電話・ガス・上下水道などのライフライン収容空間として活用されている。

↳ 道路占用割合…上下水道、電気(管路) …一〇〇% 電話(管路) …九九% ガス…九〇%



注) IC迄の時間距離区分で見た小売売上高の伸び(昭和160年時間距離区分平成9年の売上高/昭和51年の売上高)  
資料) 通商産業省、日本道路公団

図表8 インターチェンジまでの時間距離区分でみた小売額



資料) 建設省

図表9 インターチェンジからの距離別工場立地件数(平成9年)

(ロ) 道路の防災空間としての役割

阪神・淡路大震災の際には、幅員の広い道路がライフラインの確保とともに延焼の防止に大きな効果を発揮した。

延焼防止率・幅員二二m以上・一〇〇%、四m未満・二〇%弱

(ハ) 国内輸送における自動車交通の役割の拡大  
国内旅客、貨物輸送における自動車交通の

占める割合は年々増加している。

(ニ) 地方社会をさせる自動車交通

地方圏においては自動車交通が社会活動の基盤となっている。

② 経済を支える

(イ) 経済発展と密接不可分な自動車交通

経済の発展とともに運転免許保有者数、自動車保有台数は急激な伸びを示している。こ

れに伴って自動車走行台キロも大きな伸びを示している。

(ロ) 地域の経済活動の活性化に寄与

高速交通網の整備は、空港ターミナル機能の向上や地域の商業活動の活性化など、地域の経済活動の活性化に寄与している(図表8)。

(ハ) 加工組立型への産業構造変化に対応した工場立地

重厚長大型から加工組立型への産業構造の変化に対応して、必要な材料の調達、製品の輸送が容易な高速道路のインターチェンジ(IC)周辺に多くの工場が立地している(図表9)。

③ 生活を支える

(イ) 日常生活を支える自動車輸送

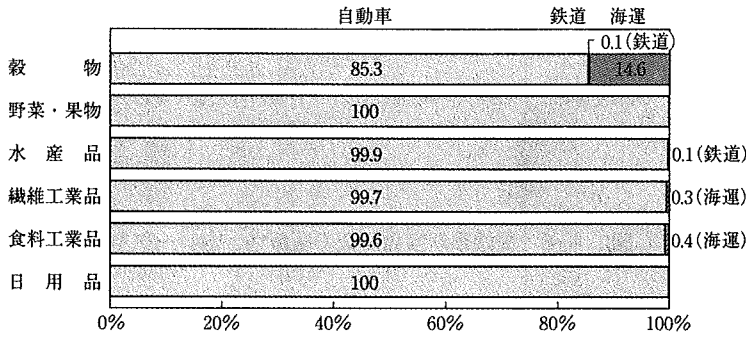
野菜、果物、水産品、日用品等日常生活に必要な主要品目の輸送のほとんどを自動車輸送が分担している(図表10)。

(ロ) 高速交通の確保が物価の安定に寄与

阪神・淡路大震災の影響によって高騰したレタスの価格が、高速交通が確保されるにつれて次第に安定した。

(ハ) 宅配便による生活の利便性の向上

宅配便の取扱量は大幅に増加しており、高速道路網の整備による一日配達圏の拡大は、



資料) 運輸省「陸運統計要覧」(平成10年版)

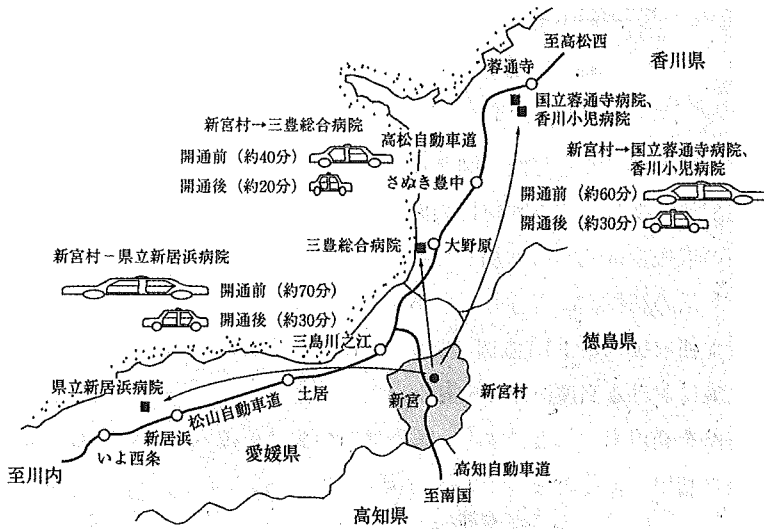
図表10 品目別機関別輸送分担率(平成9年度・輸送トンベース)

- ① 社会・経済・生活を支える多様な道路の機能
- ② 生活の利便性に寄与している。

地域における高度医療を支援  
 高速道路を利用することにより、医療機関  
 の少ない地域においても、高度医療、救急医  
 療の利用が可能となっている(図表11)。

道路の機能は多面的であり、使われ方は多  
 様である。鉄道や航空等の様々な交通機関を  
 支える基盤であるとともに、長距離から短距  
 離まであらゆる自動車交通を担っている。

自動車を利用する目的を見ると、買い物や  
 レクリエーション等を目的とする日常生活に



資料) 宇摩地区広域市町村圏組合消防本部、道路時刻表1985年、1995年

図表11 愛媛県新宮村周辺の医療ネットワーク

- ② 社会空間(社会の共有空間)の確保・再生
- 道路は、国土空間の有効利用を図り、地域  
 を支える総合的な社会基盤である。特に、生  
 活や社会面での安全性の確保や質の高い生活  
 空間の充実を図っていく上で、道路は社会の
- 関連するものの割合が増加しており、道路整  
 備の進展は、多様な生活活動を可能にしてい  
 ることがうかがえる。
- また、道路整備の進展により生鮮食料品の  
 輸送期間が短縮され、各地での食生活が変化  
 に富むようになってきた。
- 高速道路インターチェンジ周辺には多数の  
 工場立地が見られることから、高速道路は沿  
 道の住民に新たな勤務地を供給しているとい  
 える(図表9)。
- 戦後、人流、物流における自動車の分担率  
 は、我が国の産業構造及び消費構造の高度化  
 多様化等により、飛躍的に増加を続けている。  
 ただし、物流における多品種・少量輸送、  
 ジャストインタイム輸送等国民のニーズの多  
 様化・高度化がみられるなか、都市内道路に  
 おける貨物輸送の積載効率が低下してきてお  
 り、渋滞、人流とともに、地域別、距離帯別  
 に、自動車の使われ方が異なっており、各種  
 交通機関の連携のもとで、効率的な輸送体系  
 を形成することが重要となっている。

共有空間として、地域、都市の極めて重要な構成要素である。

例えば、水道管の全て、ガス管の九〇%が道路の下に収容されているなどライフラインのほとんどが道路の地下に収容されており、道路は空間という側面においても、人とくらしを支える最も根幹的な施設として、あらゆる分野の社会活動と深い関わりを持っている。

また、道路は良好な市街地の骨格形成、都市や地区のシンボル形成等の機能、消防活動や避難路、緊急輸送路など防火活動のための空間としての機能を有している。その上、緩衝空間、通風、採光、修景、人々が集い、憩う場としての活動空間の形成、美装化といった環境空間としての機能、地下鉄などの公共交通施設等の収容空間としての機能を担っている。

このため、今後は、道路の持つ空間機能を発揮させ、個性や魅力あるまちづくりを行うため、歩道、植樹帯、中央帯の幅員をより広くするよう配慮するなど、空間機能に着目した新たな道路整備のあり方を構築するとともに、全国の情報通信ネットワーク形成に資することが重要な課題である。

ハ 道路整備の現状

・道路整備の水準

戦後五〇年が過ぎ、道路整備について、戦後の歩みを振り返ると、そのスタート段階である終戦直後の我が国の道路は、空襲や財源不足から、荒廃が甚だしく、損傷の激しい簡易舗装がわずかに残されたばかりは、砂利道ばかりで、人や自動車の通行はいたるところで難渋を極めている状態であった。当時の状況を、昭和三十一年、名神高速道路建設の調査のため来日したラルフ・J・ワトキンスはその報告書の中で、「日本の道路は信じがたいほど悪い。工業国にしてこれほど完全にその道路網を無視してきた国は他にない。」と指摘している。

このような中、本格的な道路整備は、昭和二十九年に策定された「第一次道路整備五箇年計画」から始まり、現在の「新道路整備五箇年計画」によって強力に進められているところであるが、未だ整備の途上段階にあり、今後とも着実な整備の推進が求められているところである。

例えば、高規格幹線道路については、平成一〇年度末で供用延長が七、三七七kmとなるが、これはようやく全体計画の半分に達した状況であり、高速道路の整備水準（図表12）や空港・港湾と高速道路網のアクセス状況は欧米と比べて依然低い水準にある。また渋滞による時間損失は年間国民一人当たり約四二時間、金額に換算すると全体で一二兆円にも及び、交通渋滞

国名	高速道路延長 (km)	高速道路延長 国土面積 (km/万km <sup>2</sup> )	高速道路延長 人口 (km/万人)	高速道路延長 $\sqrt{\text{面積} \cdot \text{人口}}$ (km/√万km <sup>2</sup> 万人)	高速道路延長 自動車保有台数 (km/√万台)
アメリカ	88,601	90	3.29	17.2	4.32
ドイツ	11,309	317	1.38	20.9	2.58
イギリス	3,226	140	0.57	8.9	1.31
フランス	9,900	180	1.69	17.4	3.19
イタリア	6,460	215	1.11	15.5	1.93
日本	7,377	195	0.59	10.7	1.08

注) 1. IRF「World Road Statistic '98」による。  
日本の高速道路延長は道路局調べの1998年度末現在の高規格幹線道路の供用延長。

図表12 高速道路整備水準の国際比較

が大きな問題となっている。

防災性・利便性等と関係の深い都市の道路面積割合については、東京都区部においても一三・六%と欧米都市に比べ低く（ワシントンDC二五%）、歩道の整備状況をみても必要延長量の五

三％に過ぎないなど、社会の共有空間としての機能向上が求められている。

さらに、全国で夜間の環境基準を超える道路の割合が約六五・五％に及んでいるなど、環境面での対策の一層の充実も求められている。

## (2) 道路整備の三つの視点

道路は人や物、情報の交流を支える基盤施設であるとともに、航空・船舶・鉄道などの全ての交通機関をネットワーク化して、交通体系全体を支えている。また、ライフラインの収容空間としての機能や都市の骨格を形成する機能を果たすなど、様々な空間機能を備えた国土・地域・都市を支える最も基礎的な社会資本である。

こうした道路の有する多様な機能を人中心の視点から再構築し、国土・地域・都市を支える公共空間としての道路の機能を最大限に発揮させるため、以下の三つを施策の展開における基本的な視点として据える。

### ○空間機能の向上

質の高い生活環境を形成するため、国民が活動できる唯一の連続した公共空間としての特性を活かし、社会の共有空間としての機能を高める施策を展開する。

### ○交通機能の向上

効率的な社会経済活動を支援するため、様々な交通機関を支える道路の特性を活かし、人や

モノ等の移動の効率性を高める施策を展開する。

### ○新しいライフスタイルへの対応

二一世紀の新しいライフスタイル実現の鍵となる、情報化や環境保全に関する施策を展開する。

以上の視点を踏まえ、道路政策を強力に推進する。

## 2 平成一〇年度、一一年度の主要施策

### (1) 新道路整備五箇年計画の推進

二一世紀を目前に控え、社会生活、経済活動が、人中心の安全で活力に満ちた社会・経済・生活の実現を図るとともに、参加と連携による国土づくり・地域づくり、輸送の合理化に寄与し、もって均衡ある国土の発展と活力ある経済・安心できるくらしの実現に資することを今後の道路整備の基本的な方針とする新道路整備五箇年計画に基づき、道路整備を効果的・効率的に推進する。

### イ 社会・経済・生活の緊急課題への対応

社会、経済、生活が直面する物流の効率化、中心市街地の活性化、高度情報化、渋滞対策、交通安全対策、防災対策、環境保全等の緊急課題を解決していくため、新道路整備五箇年計画の基本的方針の下、道路の持つ多様な機能を効率的に発揮できるように、道路政策を推進する。具体的には、「新たな経済構造実現に向けた支援」「活力ある地

域づくり・都市づくりの支援」「よりよい生活環境の確保」「安心して住める国土の実現」を四つの柱として、道路整備を効果的・効率的に推進するとともに、道路網の管理の充実を図ることとする。

まず、新たな経済構造実現に向けた支援として、交流ネットワークの充実と地域相互の交流促進を図るため、高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進する。また、複合一貫輸送を促進する空港、港湾等への連絡道路の整備や車両の大型化に対応した橋梁の補強等を推進するとともに、中心市街地の活性化に資する道路の整備を推進する。さらに高度情報通信社会の構築に向け、光ファイバー等収容空間の整備、高度道路交通システム（ITS）に対応した道路の整備等を推進する。

また、二つ目の柱である活力ある地域づくり・都市づくりの支援としては、「第3次渋滞対策プログラム」等に基づき、バイパス・環状道路等の整備など交通容量拡大策を推進するとともに、交通需要マネジメント施策やマルチモーダル施策、路上工事の縮減に資する共同溝の整備等を推進する。また、都市構造を再編しつつ、快適で活力ある都市を構築するため、都市高速道路等の整備を推進するとともに、土地区画整理事業、市街地再開発事業、電線共同溝の整備等による電線類の地中化については、今年三月に策定した新電線類地中化計画に基づき強力に推進する。さらに、自立的な

地域社会の形成を図るため、交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業など地域の連絡を強化する道路の整備や奥地等産業開発道路等の整備を推進する。

三つ目の柱であるよりよい生活環境の確保を図るための施策としては、安全な生活環境を確保するため、歩道の設置や交差点改良などによる道路交通環境の整備や交通安全教育の充実など関係機関と連携して総合的な交通安全施策を推進する。

また、良好な環境創造のため、地球温暖化の防止に資する渋滞対策等を推進するとともに、自然環境と調和の取れた道路の整備、良好な生活環境の保全・形成に資する環境施設等の整備や沿道整備事業等を推進する。

四つ目の柱である安心して住める国土の実現を図るための施策としては、国土の安全とくらしの安心を確保するため、維持管理の充実等を図るとともに、防災対策、震災対策、避難路の整備、積雪寒冷特別地域における冬期交通の確保を図る事業等を推進し、道路網の管理の充実を図る。

#### ロ 道路政策の進め方の改革

事業目的と社会的な効果を十分に確認しながら投資を判断する時代へ移行していることに対応して、道路政策をより効果的・効率的に推進するため、重点化・効率化、事業等の評価・改善、透明性の確保、適切な役割分担等の視点から道路政策の進め方の改革を図る。

具体的には、コスト縮減の推進など道路事業の効率化、事業の評価などの評価システムの導入、透明性の確保、パブリックインボルブメント（P I）の実施など国民参加型のオープンな道路政策、国民と行政、官と民、国と地方が適切に役割分担した新しいパートナーシップの確立などを図る。

#### ハ 新技術の開発・導入の促進

環境・エネルギー問題の顕在化、安全・安心に対する要請の高まり、産業の空洞化、道路ストックの老朽化等の喫緊の課題に対応しつつ、道路利用者のニーズに即応した効果的・効率的な道路整備を推進するため、新道路技術五箇年計画に基づき、産学官及び異分野の技術開発の促進・連携強化を図り、計画的・総合的な技術研究開発を推進する。

#### (2) 平成二一年度の主要施策（項目のみ列挙）

##### イ 新たな経済構造実現に向けた支援

① 地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築

イ 高規格幹線道路

ロ 地域高規格道路

ハ 新交通軸の形成

##### ② 物流効率化の支援

イ 広域交通基盤連携強化の推進

ロ 車両の大型化に対応した道路整備

ハ 物流拠点の整備の支援

#### ニ) 都市内物流対策

③ 中心市街地の活性化

イ) 中心市街地の活性化基盤の充実

ロ) 中心市街地活性化（賑わいの地区形成）

方策の充実

④ 情報ハイウェイの構築

イ) 光ファイバー等収容空間の整備

ロ) 道路管理用光ファイバーの整備

⑤ 道路交通システムの高度化（ITS）の推進

ロ) 活カある地域づくり・都市づくりの支援

① 都市圏の交通円滑化の推進（渋滞対策）

イ) 総合的な交通円滑化対策

ロ) 路上工事の縮減

② 地域・都市の基盤の形成

イ) 地域・都市の基盤づくり

ロ) 電線類地中化の推進

③ 地域づくりの支援

イ) 広域的な連携に基づく地域振興施策の重点的支援

ロ) 地域間相互の交流・連携機能の強化

ハ) 地域交流の核となる拠点の整備

① 安全な生活環境の確保

イ) 交通安全施策の推進

ロ) 安全な生活環境の確保

ハ) よりよい生活環境の確保

イ) 交通安全施策の推進

ロ) 駐車対策の推進

ハ) 安心できる生活環境の形成(豊かな生活空間づくり)

点化

ハ) 道路開発資金制度

② 良好な環境の保全・形成

イ) 沿道環境対策の総合的な推進

ロ) 二酸化炭素排出規制等の地球環境への負荷の低減

ハ) 自然環境の保全・回復

ニ) 安心して住める国土の実現

① バランスのとれた全体道路ネットワークの考え方

イ) 道路管理の現状と課題

ロ) 道路ストックの管理

ハ) 道路空間の管理

③ 道路の防災対策・危機管理の充実

イ) バランスのとれた全体道路ネットワーク管理

ロ) 災害に強い国土づくりのための道路整備の推進

ハ) 阪神・淡路地域における復興対策の推進

ニ) 冬期道路交通確保の推進

(3) 道路政策の進め方の改革

イ) 道路政策の進め方の改革

ロ) 道路事業の効率化

イ) 重点投資を行う分野の明確化

ロ) 投資効果の早期発現を目指した投資の重

ハ) 事業コストの縮減策の推進

ニ) 多様な連携施策の推進

② 評価システムの導入

イ) 事業評価

ロ) 施策の評価

ハ) 社会実験の推進

③ 透明性の確保、パブリック・インボルブメント(PI)の実施

イ) パブリック・インボルブメントの実施

ロ) 「道の相談室」など国民のニーズ把握の

取り組み

④ パートナーシップの確立

イ) 国民と行政の役割分担

ロ) 官と民の役割分担

ハ) 国と地方の役割分担

ロ) 道路新技術開発及び国際技術協力

① 技術研究開発

イ) 社会ニーズに応える研究テーマの重点化

ロ) 研究開発マネジメントの強化

② 国際技術協力

ハ) 道路技術基準の整備

(4) 道路整備を支える道路特定財源制度、有料道路制度等

イ) 着実な整備のための財源確保の必要性

ロ) 有料道路制度を活用した道路整備





# 平成九年度道路交通管理統計の概要

## 道路局道路交通管理課

### 一 はじめに

道路交通管理統計調査は、全国の道路について道路交通管理の実態を的確に把握するとともに、今後の社会情勢の変化に対応し、道路の実態に即した望ましい道路交通管理のあり方について研究するための基礎資料を得ることを目的として、毎年度実施しているものである。

本調査の対象は、道路法に基づき指定又は認定され、道路管理者が管理しているすべての道路路であり、道路運送法に基づく一般自動車道等は含まれていない。

調査項目については次のとおりである

- ① 道路監理員の任命状況
- ② 道路管理用車両の保有状況

### 1

#### 道路管理の現況

#### 二 平成九年度道路交通管理統計の概要

道路交通管理統計においては、道路管理の現況

- ③ 道路パトロールの実施実績
- ④ 道路環境施設の整備状況
- ⑤ 道路情報管理施設等の設置状況
- ⑥ 道路災害の発生状況
- ⑦ 異常気象時の通行規制実績
- ⑧ 異常気象時の警戒・緊急体制の発動実績
- ⑨ 道路情報モニターの活動実績
- ⑩ 車両取締り機器等の設置状況
- ⑪ 道路標識による高さ、総重量等の制限の状況
- ⑫ 特殊車両の指導取締り実績
- ⑬ 路上放置車両の処理実績

表1 道路監理員の任命状況(平成10年4月1日現在)

項 目	出先機関		
	本庁(本局) 道路監理員数 (人)	事務所数 (箇所)	道路監理員数 (人)
道路管理者			
日本道路公団	0	115	4,053
本州四国連絡橋公団	0	12	193
都市高速道路公団等	76	47	804
地方建設局等	145	364	3,259
都道府県	1,254	643	12,943
指定市	471	119	1,570
市町村	12,548	496	1,565
一般有料道路			
土木部企業局		5	12
地方道路公社		164	554
計	14,494	1,965	24,953

表2 道路環境施設の整備状況(平成10年4月1日現在)

(単位: km)

	緑化済 道路延長	遮音壁設置		環境施設帯 設置延長	
		道路延長	延べ設置延長		
高速自動車国道	4,046.4	1,458.2	2,270.1	173.9	
本州四国連絡道路	67.2	14.7	23.7	2.2	
都市高速道路	71.1	403.1	826.6	26.3	
国一般道	指定区間内	4,765.5	274.5	422.2	189.8
	指定区間外	3,314.0	43.0	49.1	19.2
都道府県道	8,064.1	176.5	160.6	75.7	
市町村道	21,899.5	47.0	51.6	143.2	
料一般道 道路有	日本道路公団	378.5	201.7	258.0	27.3
	土木部企業局	11.8	8.3	10.5	0.0
	地方道路公社	463.0	62.0	72.3	6.9
計	43,081.1	2,689.0	4,144.7	664.5	

を知るため、道路の管理体制、施設の整備状況について調査を行っている。

(1) 道路監視員の任命状況について  
道路監視員とは、道路法第七一条四項に基づき、道路管理者がその職員のうちから命じた者であり、自ら現場において各種の必要な措置を命ずる権限を持つ。

平成一〇年四月一日現在における任命状況は表1の通りである。

(2) 道路環境施設の整備状況について

道路管理者は、沿道環境保全対策として道路網整備による対策とともに、道路構造の改善による対策を行っている。

具体的には、遮音壁、植樹帯、環境施設帯等の整備を行っており、平成一〇年四月一日現在の整備状況は、緑化済道路延長が約四万三、〇〇〇km、遮音壁設置延長が約四、一〇〇km、環境施設帯延長が約七〇〇kmとなっている(表2)。

(3) 道路情報管理施設の整備状況について

道路情報管理施設とは、道路管理者が安全かつ円滑な道路交通の確保のため必要な情報を収集し、又は道路利用者に当該情報を提供するために設置される施設であり、道路上の道路情報提供装置、車両監視装置、気象観測装置、緊急連絡施設等が含まれる。

平成一〇年四月一日現在における主な施設の整備状況は道路情報板約一万九、〇〇〇基、車両監視用テレビ(ITY)約五、八〇〇台、雨量計約六、二〇〇基、温度計約三、三〇〇基となっており、これら施設の設置状況を道路種別にみても、車両監視テレビや交通量測定器は高速自動車国道や都市高速道路で多く設置されており、一方、雨量計、温度計等の気象観測装置は都道府県道や市町村道においても多く設置されている(表3-1・3-12)。

表3-1 道路管理施設等の設置状況(道路情報板等:平成10年4月1日現在)

道路種別	道路情報板 (基)				警報表示板 (基)		車両監視用テレビ (台)		交通量測定器 (基)		路側放送 (区間)	ビーコン (基)	道路交通 遮断装置 (基)		
	A型	B型	C型	電光式	計	トンネル	その他	トンネル	その他	料金所				その他	
高速自動車国道	1,659	866	0	790	3,315	1,833	105	1,679	211	2,493	0	130	1,228	81	
本州四国連絡道路	35	13	0	29	77	15	0	2	52	94	16	3	5	0	
都市高速道路	56	0	1	1,816	1,873	85	6	368	1,041	561	2,023	46	474	125	
国一般道	指定区間内	223	450	18	1,564	2,255	965	77	517	721	154	607	90	239	548
	指定区間外	237	529	1,047	1,427	3,240	711	74	88	37	2	23	19	11	187
都道府県道	202	957	2,657	1,266	5,082	422	143	57	10	0	9	15	5	633	
市町村道	134	74	726	271	1,205	79	119	13	24	0	26	32	0	94	
料一般道 道路有	日本道路公団	305	204	0	256	765	301	1	313	44	333	0	111	6	92
	土木部企業局	11	0	40	8	59	4	1	0	4	0	0	0	0	0
	地方道路公社	55	152	122	417	746	132	25	480	146	471	90	18	0	237
計	2,917	3,245	4,611	7,844	18,617	4,547	551	3,517	2,286	4,112	2,794	464	1,968	1,997	

表3-2 道路管理施設等の設置状況(気象観測装置：平成10年4月1日現在)

(単位：基)

道路種別	雨量計				温度計		積雪深計		路面凍結観測装置		風速計		視程障害観測装置		
	道路管理者設置		その他の者の設置	計	自動伝達	その他	自動伝達	その他	自動伝達	その他	自動伝達	その他	自動伝達	その他	
	自動伝達	その他													
高速自動車国道	562	15	0	577	572	20	258	0	695	0	511	1	268	0	
本州四国連絡道路	12	0	0	12	16	0	0	0	16	0	23	4	12	2	
都市高速道路	18	0	0	18	55	0	9	0	63	0	33	0	8	0	
国道	指定区間内	812	90	63	965	534	183	433	162	373	144	316	79	71	14
	指定区間外	165	75	466	706	225	382	262	101	151	73	42	31	22	2
都道府県道	320	179	730	1,229	234	416	313	336	166	109	93	58	23	4	
市町村道	507	740	1,219	2,466	171	344	80	348	4	19	144	222	14	2	
有料道路	日本道路公団	80	7	0	87	83	5	26	0	82	1	79	5	27	0
	土木部企業局	0	3	0	3	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
	地方道路公社	44	78	3	125	43	44	10	22	23	9	46	23	40	6
計	2,520	1,187	2,481	6,188	1,933	1,395	1,391	969	1,573	355	1,288	423	485	30	

表4 道路災害の発生状況(平成9年度実績)

災害内容		落石等	盛土法面等崩壊	石積擁壁等損傷	地すべり	道路洗掘	橋脚等洗掘	トンネル崩落	雪崩	その他	計	
規制区間内外の別	道路種別											
高速自動車国道	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	外	4	3	0	3	0	0	0	0	1	11	
	計	4	3	0	3	0	0	0	0	1	11	
本州四国連絡道路	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
都市高速道路	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
一般国道	指定区間内	内	17	5	0	0	1	0	0	2	13	38
		外	18	15	0	1	4	1	1	3	14	57
		計	35	20	0	1	5	1	1	5	27	95
	指定区間外	内	108	44	6	3	11	0	0	8	27	207
		外	83	62	16	4	20	3	1	2	48	239
		計	191	106	22	7	31	3	1	10	75	446
都道府県道	内	239	147	38	7	14	2	0	4	57	508	
	外	317	283	51	19	42	13	0	11	198	934	
	計	556	430	89	26	56	15	0	15	255	1,442	
市町村道	内	82	128	52	6	30	9	0	1	27	335	
	外	994	1,489	532	110	276	63	2	8	328	3,802	
	計	1,076	1,617	584	116	306	72	2	9	355	4,137	
一般有料道路	日本道路公団	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		外	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2
		計	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2
	土木部企業局	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		外	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
		計	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	地方道路公社	内	2	1	0	0	0	0	0	0	3	6
		外	1	5	0	0	0	0	0	0	0	6
		計	3	6	0	0	0	0	0	0	3	12
計	内	448	325	96	16	56	11	0	15	127	1,094	
	外	1,422	1,857	599	138	342	80	4	24	589	5,055	
	計	1,870	2,182	695	154	398	91	4	39	716	6,149	

2 異常気象時の対応

(1) 道路災害の発生状況について

道路災害の発生件数はここ数年減少傾向にあったが、平成九年度の発生件数は約六、一〇〇件と、平成八年度(約三、九〇〇件)に比べ、大幅に増加している。平成九年度の主な災害内容・件数は、

盛土法面等崩壊が約二、二〇〇件、落石等が約一、九〇〇件、石積擁壁等損傷が約七〇〇件、道路洗掘が約四〇〇件となっている(表4)。

(2) 異常気象時における通行規制実績について

豪雨、地震等の異常気象時において道路の通行が危険であると認められる場合に、道路交通の安

表5 通行止め回数(平成9年度実績)

原因		豪雨	地震	豪雪	地吹雪	路面凍結	雪崩	霧	強風	波浪	河川氾濫	その他	計	
原因	規制区間内外の別													
	道路種別													
		内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
高速自動車国道	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
本州四国連絡道路	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	外	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	
	計	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	
都市高速道路	内	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	3	
	外	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
	計	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	4	
一般国道	指定区間内	内	74	0	0	10	16	1	0	0	5	45	54	205
		外	34	0	2	10	16	2	0	0	5	25	8	102
		計	108	0	2	20	32	3	0	0	10	70	62	307
	指定区間外	内	803	4	65	0	25	3	0	1	5	0	13	919
		外	138	0	20	0	24	1	0	1	2	7	16	209
		計	941	4	85	0	49	4	0	2	7	7	29	1,128
都道府県道	内	1,415	10	166	9	60	6	0	1	14	5	59	1,745	
	外	739	2	91	58	45	7	0	8	1	4	36	991	
	計	2,154	12	257	67	105	13	0	9	15	9	95	2,736	
市町村道	内	131	1	36	0	14	0	0	3	1	4	4	194	
	外	1,811	35	82	2	27	3	0	5	3	27	39	2,034	
	計	1,942	36	118	2	41	3	0	8	4	31	43	2,228	
一般有料道路	日本道路公団	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	土木部企業局	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		外	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6
		計	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6
地方道路公社	内	33	0	59	0	72	0	3	14	0	0	3	184	
	外	7	0	2	0	5	0	0	2	8	0	0	24	
	計	40	0	61	0	77	0	3	16	8	0	3	208	
計	内	2,456	15	327	19	187	10	3	21	25	54	133	3,250	
	外	2,729	37	204	70	117	13	0	19	19	63	99	3,370	
	計	5,185	52	531	89	304	23	3	40	44	117	232	6,620	

全、円滑を確保するため、各道路管理者は、通行規制基準、通行規制区間を定め、事前の通行規制を実施している。

平成九年度の通行規制実績は、通行止め回数で約六、六〇〇件となっており、原因別では、豪雨が約五、二〇〇回と最も多く、続いて豪雪、路面凍結の順となっている(表5)。

3 違法車両の取締り等

(1) 車両取締り機器等の設置状況について

道路法に違反して道路を運行する車両の指導取締りを行うため、道路管理者は、取締り基地を設置するとともに、これら取締り基地等において、車重計、軸重計等の重量測定機器の整備を行っている。

現在、高速自動車国道、都市高速道路及び指定

表6 車両取締り基地の設置状況(平成10年4月1日現在)

道路種別	箇所数(箇所)	
高速自動車国道	185	
本州四国連絡道路	8	
都市高速道路	27	
一般国道	指定区間内	114
	指定区間外	3
都道府県道	12	
市町村道	1	
一般有料道路	日本道路公団	30
	土木部企業局	0
	地方道路公社	3
計	383	

区間内国道では整備が進んでいるのに対し、都道府県道、市町村道等ではあまり整備が進んでいない状況である(表6・7)。

(2) 特殊車両の指導取締り実績について

道路管理者は、特殊車両通行許可を得ずに通行している車両及び特殊車両通行許可の条件に違反して通行している車両に対し、道路法に基づき、取締りを行っている。

違反車両数は、平成六年度には道路交通法の改正で過積載に対する罰則が強化されたこと等に伴い、大幅に減少(約五万台)したが、その後、若干の復活傾向を示しており、平成九年度は約六万台であった(表8)。

(3) 違反車両の違反内容

違反件数については、道路法第四七条の二第一項に基づく特殊車両通行許可を有していない場合

表7 車両取締り機器(定置式)の設置状況(平成10年4月1日現在)

機器		車重計		軸重計		輪荷重計		車高計	
		箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)	箇所数	全基数 (カメラ付き)
道路種別									
高速自動車国道		185	185 ( 0)	578	846 ( 0)	0	0 ( 0)	576	1,167 ( 0)
本州四国連絡道路		12	12 ( 0)	12	26 ( 0)	0	0 ( 0)	11	11 ( 0)
都市高速道路		9	9 ( 0)	226	475 ( 437)	6	12 ( 7)	258	447 ( 0)
一般国道	指定区間内	94	92 ( 8)	10	13 ( 4)	2	2 ( 1)	29	33 ( 7)
	指定区間外	4	4 ( 0)	0	0 ( 0)	0	0 ( 0)	2	3 ( 0)
都道府県道		12	12 ( 2)	15	25 ( 0)	0	0 ( 0)	0	0 ( 0)
市町村道		0	0 ( 0)	0	0 ( 0)	1	1 ( 0)	0	0 ( 0)
一般有料道路	日本道路公団	30	30 ( 0)	81	149 ( 0)	0	0 ( 0)	74	174 ( 0)
	土木部企業局	0	0 ( 0)	0	0 ( 0)	0	0 ( 0)	0	0 ( 0)
	地方道路公社	2	2 ( 0)	5	5 ( 0)	0	0 ( 0)	25	27 ( 0)
計		348	346 ( 10)	927	1,539 ( 441)	9	15 ( 8)	975	1,862 ( 7)

が約六万件、特殊車両通行許可を有している場合が、約一万五、〇〇〇件となっており、特殊車両通行許可を有していない場合が前年に比べ増加したのに対し、特殊車両通行許可を有している場合

については減少している。道路管理者においては、運送事業者、特殊車両の運転者等が特殊車両通行許可制度の趣旨、内容について理解を深め、道路法・車両制限令を遵守するよう、広報活動等を今

後一層強化する必要があると考えられる。

主な違反内容としては、特殊車両通行許可を有しない場合においては、重量超過が約三万一、〇〇〇件、寸法超過が約二万八、〇〇〇件となっており、特殊車両通行許可を有している場合においては、重量超過が約四、八〇〇件、寸法超過が約三、五〇〇件、経路違反が約三、一〇〇件となっている(表9)。

#### (4) 路上放置車両の処理実績

近年、廃棄車両の処理費用の高騰等により、道路上に放置あるいは廃棄され、一般交通の障害となっている車両(いわゆる路上放置車両)が増加しており、社会問題となっている。

平成九年度の路上放置車両発見台数は全体で約二万五、〇〇〇台であり、このうち約四〇%が指定市であり、特に大都市で問題となっていることがわかる(表10)。

また、全体の約一〇%が未処理のままであり、道路管理者としては今後も他機関との連携を緊密にし、この問題に取り組んでいかなければならない。

### 三 おわりに

我が国は国土の四分の三が山地であり、豪雨、地震などが頻繁に発生する自然条件の下にある。こうした自然条件の下で、道路管理者は道路を良

表 8 特殊車両の指導取締り実績(平成 9 年度実績)

道路管理者	取締り活動			検問車両 (台)	違反車両 (台)	措置内容						
	回数	時間	人員			指導警告 (件)	措置命令 (件)	許可取消(件)		刑事告発(件)		
	(回)	(時間)	(人)					取締りに 係るもの	事故に 係るもの	取締りに 係るもの	事故に 係るもの	
日本道路公団	2,607	10,845	27,149	36,481	21,314	1,686	8,305	0	0	0	0	
本州四国連絡橋公団	275	2,380	1,971	312	158	0	0	0	0	0	0	
都市 高速 等	首都高速道路公団	1,924	4,625	23,434	25,435	25,121	23,597	1,524	0	0	0	1
	阪神高速道路公団	3,501	8,862	26,520	5,168	5,168	5,071	97	0	0	0	0
	名古屋高速公社	100	60	724	3,118	2	2	0	0	0	0	0
	広島高速公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	福岡北九州高速公社	6	8	45	95	1	4	0	0	0	0	0
	小計	5,531	13,555	50,723	33,816	30,292	28,674	1,621	0	0	0	1
地方 建設 局 等	北海道開発局	30	75	337	389	83	59	24	0	0	0	0
	東北地方建設局	96	201	1,335	864	274	50	184	0	0	0	0
	関東地方建設局	106	246	1,739	1,636	484	70	414	0	0	0	0
	北陸地方建設局	40	84	695	774	95	56	20	0	0	0	0
	中部地方建設局	95	280	1,211	1,102	487	218	259	0	0	0	0
	近畿地方建設局	182	468	2,308	2,787	673	573	100	0	0	0	0
	中国地方建設局	94	353	1,088	2,579	653	361	290	0	0	0	0
	四国地方建設局	48	84	696	265	107	89	18	0	0	0	0
	九州地方建設局	145	292	2,245	2,137	393	269	123	0	1	0	0
	沖縄地方建設局	20	42	297	126	13	12	1	0	0	0	0
小計	856	2,125	11,951	12,659	3,262	1,757	1,433	0	1	0	0	
都道府県	22	45	230	135	57	53	0	0	0	0	0	
指定市	3	8	68	27	8	8	0	0	0	0	0	
市町村	3	3	12	58	0	0	0	0	0	0	0	
一般 道路	日本道路公団	316	1,254	3,192	10,855	4,804	155	1,344	0	0	0	0
	土木部企業局	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	地方道路公社	1	2	18	4	1	1	0	0	0	0	0
計	9,614	30,217	95,314	94,347	59,896	32,334	12,703	0	1	0	1	

好に保ち、道路交通の安全を確保しなければなら  
ない。このため、道路管理者は、豪雨等の自然現  
象により災害発生の恐れがある箇所について、常  
に異常の有無を把握し、異常が認められた場合は  
速やかに対策を講ずる必要がある。さらに、災害  
発生時においては状況を的確に把握して対処する  
ことが必要であることから、関係機関との協力的  
制、情報収集・提供体制を整備する必要がある。  
また、近年、車両の大型化が進展している状況  
にあり、平成一〇年五月二九日に閣議決定された  
新道路整備五箇年計画においても、物流の効率化  
を支援するため、平成一四年度末までに車両の大  
型化に対応した約六万 km の道路ネットワークを整  
備することとされている（このうち平成一〇年度  
末までに約三万三、〇〇〇 km を整備済み）。これ  
ら道路の整備により、車両の大型化の傾向は今後  
更に強まるものと予想される。道路管理者は、道  
路構造の保全及び交通の危険防止の観点から、道  
路法違反車両に対する指導取締りを実施している  
ところであるが、今後とも、指導取締り体制や関  
係機関との連携を一層強化することによって、よ  
り効果的に違反車両数の抑制を図ることが重要で  
ある。

さらに、道路利用者の道路交通情報に対するニ  
ーズはますます高度化、多様化してきており、従  
来の道路交通情報をより充実させるとともに、高

度化していくことが必要である。  
 以上のような道路管理上のさまざまな課題を  
 討つてくため、今後も本調査を活用して所存で  
 あるので、全国の道路管理者のご協力をお願い  
 たい。最後に本調査にご協力をいただいた全国の担当

表9 違反車両の違反内容(平成9年度実績)

道路管理者	許可なし(件)			許可あり(件)							
	重量超過	寸法超過	計	経路違反	積荷違反	重量超過	寸法超過	条件違反	その他	計	
日本道路公団	9,603	6,746	16,349	1,046	609	2,628	1,351	125	643	6,402	
本州四国連絡橋公団	8	166	174	0	0	0	0	0	0	0	
都市高速 道路公団等	首都高速道路公団	7,596	17,476	25,072	596	0	0	0	111	0	707
	阪神高速道路公団	1,447	2,487	3,934	951	246	661	1,642	2	116	3,618
	名古屋高速公社	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0
	広島高速公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	福岡北九州高速公社	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0
	小計	18,656	19,967	38,623	1,547	246	661	1,642	113	116	4,325
地方建設局等	北海道開発局	12	16	28	2	0	2	1	9	41	55
	東北地方建設局	65	37	102	32	6	45	22	37	82	224
	関東地方建設局	119	248	367	44	21	74	49	155	9	352
	北陸地方建設局	12	3	15	7	5	18	5	13	1	49
	中部地方建設局	78	116	194	32	32	220	66	55	55	460
	近畿地方建設局	136	239	375	151	33	235	131	106	153	809
	中国地方建設局	59	142	201	70	39	240	76	97	171	693
	四国地方建設局	19	53	72	18	11	32	15	12	30	118
	九州地方建設局	116	128	244	28	12	35	11	50	99	235
	沖縄地方建設局	6	6	12	0	1	0	0	1	0	2
	小計	622	988	1,610	384	160	901	376	535	641	2,997
都道府県	7	12	19	20	4	5	1	6	11	47	
指定市	6	1	7	0	0	0	0	0	0	0	
市町村	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
料一般 道路有	日本道路公団	2,590	541	3,131	87	155	634	178	53	245	1,352
	土木部企業局	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	地方道路公社	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
計	31,492	28,422	59,914	3,084	1,174	4,829	3,548	832	1,656	15,123	

表10 路上放置車両の処理実績(平成9年度実績)

道路管理者	放置車両 発見台数	放置車両処理台数						未処理
		所有者 撤去台数	道路管理者撤去台数		清掃当局 撤去台数	警察 撤去台数	計	
			廃棄物	違法放置物件				
日本道路公団	484	179	56	42	3	4	284	200
本州四国連絡橋公団	2	0	0	2	0	0	2	0
都市高速道路公団等	201	142	12	42	0	5	201	0
地方建設局等	664	266	204	72	3	19	564	99
都道府県	992	198	468	142	9	11	828	155
指定市	10,146	3,333	2,559	2,482	987	2	9,363	604
市町村	12,410	3,991	4,685	1,314	314	66	10,370	2,041
一般有 料道路	土木部企業局	0	0	0	0	0	0	0
	地方道路公社	68	32	29	1	2	65	4
計	24,967	8,141	8,013	4,097	1,318	108	21,677	3,103

者に、この紙面をお借りして御礼を申し上げ、本  
 稿を終ることとする。

# 秋田県の「道路の整備に関するプログラム」

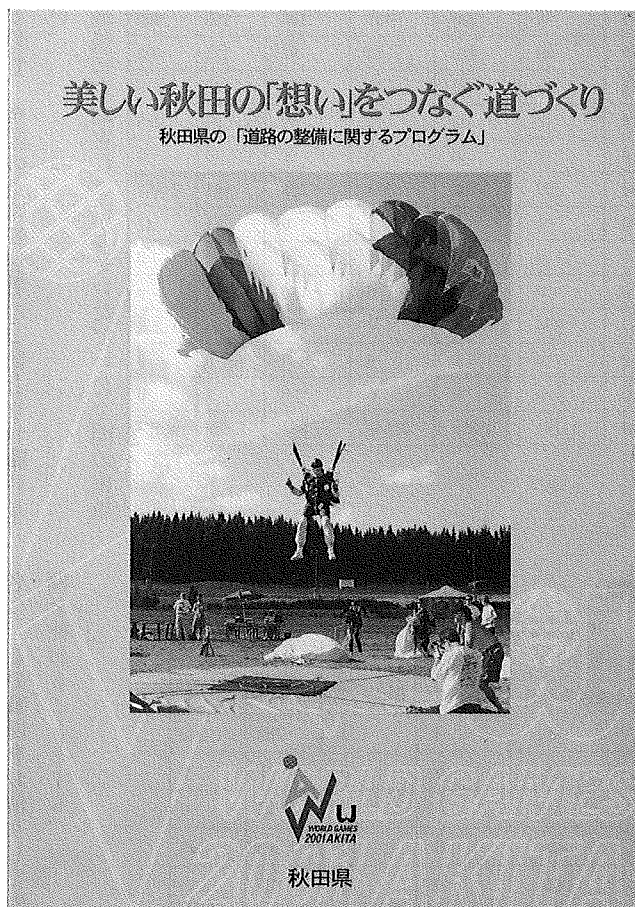
## 一 秋田のすがた

秋田県は、東京都の真北約四五〇kmの日本海沿岸に位置して、その面積は一一、六一三km<sup>2</sup>です。全国では第六位の広さで、九市五〇町一〇村に区分されており、米代川、雄物川、子吉川に沿って肥沃な耕地があり、秋田、能代、本荘の各平野が米所として、そのブランド名「あきたこまち」の名前は特に有名であります。

また、四季折々の自然豊かさも自慢であり、十和田湖、田沢湖、八幡平、鳥海山等が知られておりますが、世界遺産に指定された白神山地は広大なブナの原生林に囲まれており、日本海沿岸の厳しい環境で、その存在感をみせております。

一方、人口は昭和五七年から減少しており、現

## 秋田県土木部道路建設課



プログラムの表紙は2001年に秋田県で開催されるワールドゲームズの種目「パラシューティング」の競技風景です。ワールドゲームズとはオリンピックの正式種目以外のスポーツの国際総合競技大会で、30~40種目の競技に50カ国以上から2,500人を越える選手が参加します。主な種目としては、空手、ポーリング、エアロビック、トランポリン等の多様なスポーツの祭典です。



在では約一二〇万人となっておりますが、平成三七年には一〇〇万人を割るものと推計されております。

産業構造については、第一次産業のシェアが昭和五〇年との比較で一八％から平成九年で四％にまで減少しており、深刻な状況といえるものであります。県民所得の対全国比は八五・八％であり、所得格差は縮まっていないといえ、道路、上下水道、鉄道などのインフラの整備は、まだまだ充分とはいえない状況であります。

## 二 秋田県の道路現況

秋田県の道路は実延長はそれぞれ、国道一、二六七・九六八km、県道二、四一二・三八九km、市町村道一八、六五〇・三八九kmとなっております。道路改良率は、国道で九五・二％、県道では七一・七％、市町村道では五七・七％であります。

うち交通不能区間は一五路線約六〇kmとなっております。冬期交通不能区間については、国道五路線で六九km、県道四一路線で三二四kmとなっております。主な理由としては、県際の急峻な山岳地帯を經由する国道・県道があり、標高が高く積雪が多くて、除雪が出来ないことなどから、冬期の通行が出来ない状況であるためであります(図1)。

高速自動車道の供用は、平成一一年四月現在で、計画延長三六一kmに対し、四五％に当たる一六三

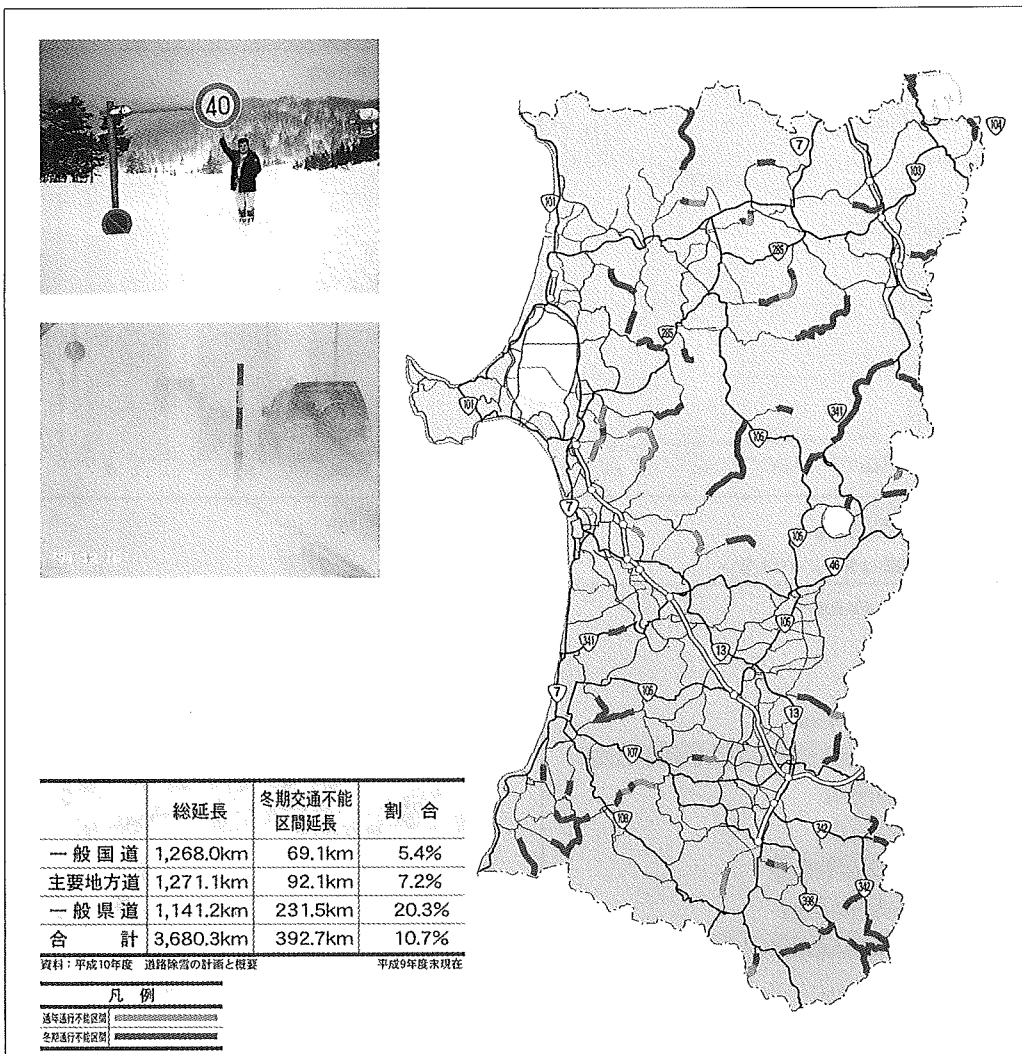


図1 通行不能区間

kmしか開通していない状況であります。

また、地域高規格道路については、現在計画路線が三路線一〇八km、候補路線が二路線一五〇kmとなっており、整備区間は三箇所一五kmで調査区間が一箇所二kmであります。一方、市街地における道路交通の状況は、交通量の増加に伴い朝夕の渋滞は深刻であります(図2)。

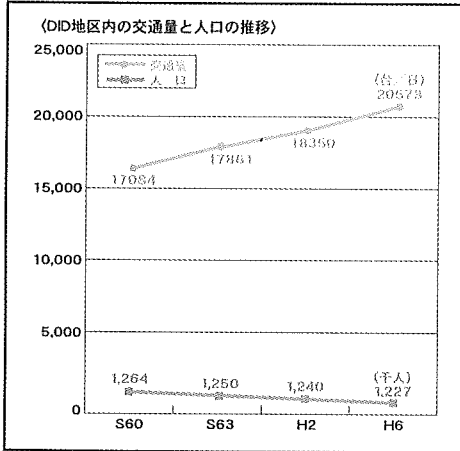
### 三 新道路計画の策定スケジュール

新たな地域版道路計画の策定は、平成八年一月の県内ブロック懇談会で地域が求める道路整備の方向性を検討し、一二月には六九市町村へのアンケートを実施しました。

平成九年一月からは県地方懇談会を開催し、地域のビジョン(案)、道路整備の基本方針(案)を出し、四月からはこの地域ビジョン道路整備の基本方針(案)に対する意見公募をしました。その結果を踏まえて、六月から道路整備プログラムの原案作成をし、八月には要望版を公表しました。その後、平成一〇年には道路行政懇談会やフォーラムで地域づくりへの提言をして、道路整備プログラム素案を作成し、関係機関と最終調整をして、平成一一年五月三十一日知事が記者発表をしました。

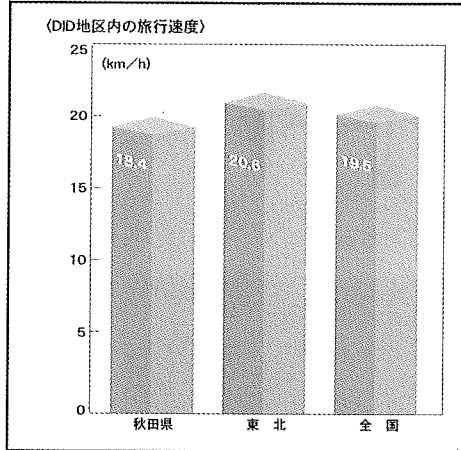
現在、このプログラムを活用したPR活動を、新聞、テレビなどのほか、経済界、市町村会、イ

●交通量は人口を上回る勢いで増加している



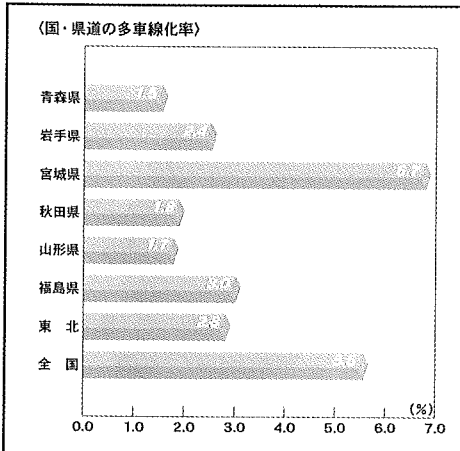
注1: DIDとは人口集中地区のこと  
注2: 交通量は国・県道の平均値  
資料: 道路交通センサス、住民基本台帳

●DID内の旅行速度は自転車なみに低下している



注1: DIDとは人口集中地区のこと  
注2: 旅行速度は国・県道の平均値  
資料: 道路交通センサス(06)

●多車線の道路は東北の中でも低い



資料: 道路交通センサス(06)

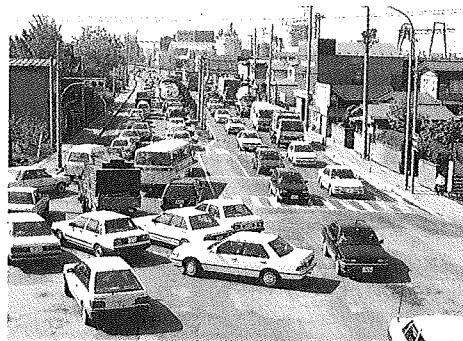


図2 秋田県の道路現況

ンターネット「美の国秋田」などで実施しております。

以下に「秋田県の道路の整備に関するプログラム」の概要を紹介します。

#### 四 道路整備への二一ス

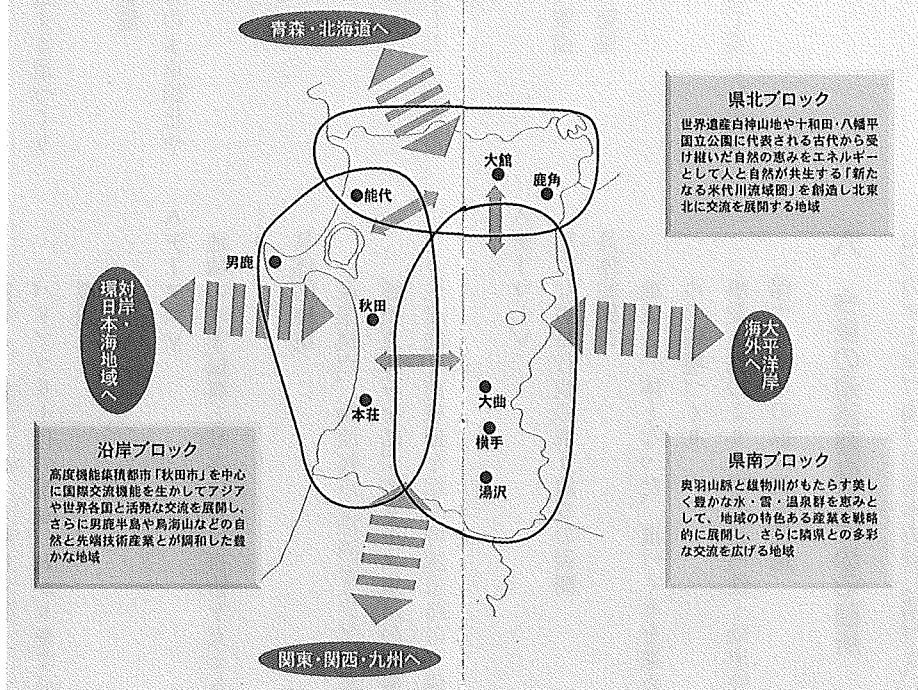
道路整備に対する意見・要望を各方面から公募した結果を主な項目にすると次の通りであります。

- ① 道路整備の視点について
  - 雪・災害に強い道づくり
  - 人に優しい道づくり
  - 自然・環境に優しい道づくり
  - 広域観光ルートの整備
  - 地域の個性を生かした道づくり
  - 産業や都市の発展を支える道づくり
  - 住民参加型道づくり
- ② 行政、投資などの考え方について
  - 高速道路の整備促進
  - 地域の発展を支える道づくり
  - 交通拠点、中心都市等へのアクセス強化を図る道路整備
  - 幹線道路の整備
  - 都市内の交通環境の改善
  - 生活に身近な道路の整備
  - 広域観光ルートの整備
  - 住民参加型道づくり

### 基本理念

ゆとりと活力に満ちた  
「新しいふるさと秋田」をめざして

#### 地域の将来像のイメージ



- ③ 行政が一体となった道づくり
  - 交通安全性の向上
  - 利用者によりわかりやすい景観に配慮した道づくり

- 休憩施設等の整備
- 交通渋滞等の解消
- 維持管理の徹底

図 3

## 五 秋田県の道路整備の基本方針

秋田県の道路整備の基本方針は、各種アンケート調査や懇談会などを通じて、県民のニーズを反映して、七つのテーマを設定して計画的、効率的に整備することにした。

### △テーマ一▽

環日本海時代の新たな交流軸を形勢する道づくり

#### 具体的施策

- 高規格幹線道路の整備
- 地域高規格道路の整備
- 高速交通拠点へのアクセス道路強化（空港、新幹線駅、高速IC間相互）
- 全国一日交通圏への参入を図る道路の整備（高速ICまで三〇分、空港まで一時間、新幹線駅まで九〇分以内）

### △テーマ二▽

地域内外との交流と連携を強化する道づくり

#### 具体的施策

- 都市間相互を結ぶ幹線国道の重点整備
- 県内九〇分交通体系を実現する道路の整備
- 生活圏三〇分交通体系を実現する道路の整備

### △テーマ三▽

魅力あるきれいな都市環境を創造する道づくり  
具体的施策

- 都市内の放射・環状道路の整備
- 都市内の渋滞緩和を図るための多車線化や総合的な渋滞対策の実施
- 電線類の地中化の整備促進
- 交通機関相互の連携強化

### △テーマ四▽

自然、歴史、文化など特色を生かした「個性ある地域づくり」を支援する道づくり

#### 具体的施策

- 観光拠点間を結ぶ幹線道路の整備
- 環境や景観に配慮した道路の整備

### △テーマ五▽

いのちと暮らしを守る安全・快適で美しい道づくり

#### 具体的施策

- 道路のメンテナンス強化
- 交通安全対策の推進
- 緊急輸送道路整備、震災対策、防災対策
- 代替性のある幹線道路の整備
- 冬道の安全対策の推進、冬期交通不能区間の解消

○ 踏切の立体交差化、老朽橋対策

○ バリアフリー化の推進、わかりやすい案内標識

### △テーマ六▽

地域の産業振興と日本の食料自給を支える道づくり

#### 具体的施策

- 産業拠点、物流拠点（港湾を含む）、高速交通拠点相互を結ぶアクセス道路の整備
- 生産地と消費地を結ぶ幹線道路の整備

### △テーマ七▽

新たな道路行政の取り組みの展開  
具体的施策

- 地域と一体となった、道づくりを進めるための環境づくり
- 事業実施のより一層の透明性・効率性を確保するための取り組み推進

## 六 今後の道路整備を進める箇所

七つのテーマに掲げた基本方針に基づき、高速道路や国道・県道そして主な市町村道について、図示しました（図4、表1、図5）。

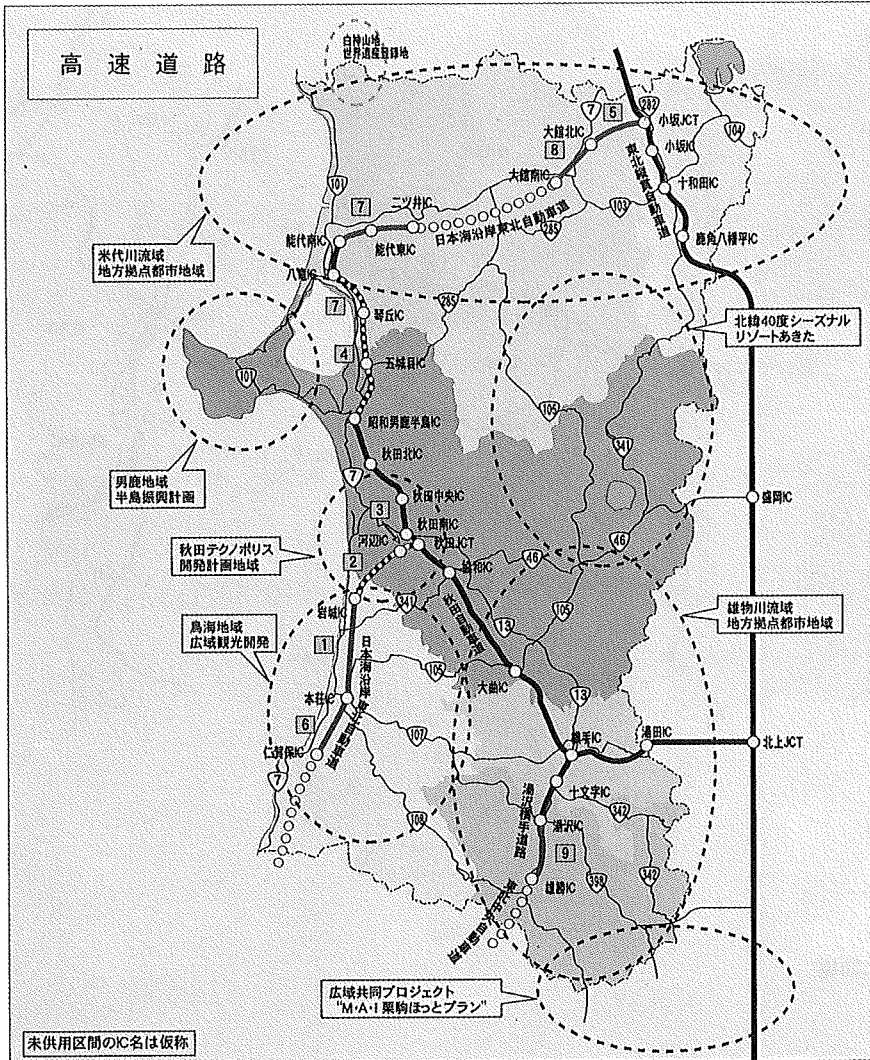


図 4

表 1

テ ィ マ	路線名	箇所名	前期5年		図中 Na
			H10~H14	H15~H19	
1	日本海沿岸東北自動車道	本庄~岩城	事業継続	事業継続・概成	1
1	日本海沿岸東北自動車道	岩城~河辺	全線完成(H14:暫定)		2
1	日本海沿岸東北自動車道	河辺~秋田JCT	全線完成(H13:暫定)		3
1	日本海沿岸東北自動車道	昭和男鹿半島~琴丘	全線完成(H14:暫定)		4
1	日本海沿岸東北自動車道	大館~小坂	事業継続(H10新規)	事業継続・概成	5
1	国道7号	仁賀保本庄道路	事業継続(H10新規)	全線完成(暫定)	6
1	国道7号	琴丘能代道路	部分完成(H13:暫定)(注1)	全線完成(暫定)	7
1	国道7号	大館西道路	部分完成(H10:暫定)(注2)	全線完成(暫定)	8
1	国道13号	湯沢横手道路	事業継続	全線完成(暫定)	9

(注1) 部分完成は琴丘~八竜IC間  
(注2) 部分完成は大館南IC~釈迦内間  
(注3) 日本海沿岸東北自動車道の「象潟~仁賀保」、「二ツ井~大館」については、  
現在、基本計画区間であり、整備手法の検討を行った上で事業着手を図る。  
(注4) 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路も記載しています。

プログラム対象事業の基準

高速自動車国道	整備計画箇所
一般国道	主要改築事業等
都道府県道・街路(県事業分)	全体事業費10億円以上 または全体延長1km以上
市町村道・街路(市町村事業分)	主要な改築事業
区画整理事業	補助事業分が30億円以上

予算、用地所得、埋蔵文化財調査等が予定どおり進捗した場合の現時点における目標です。

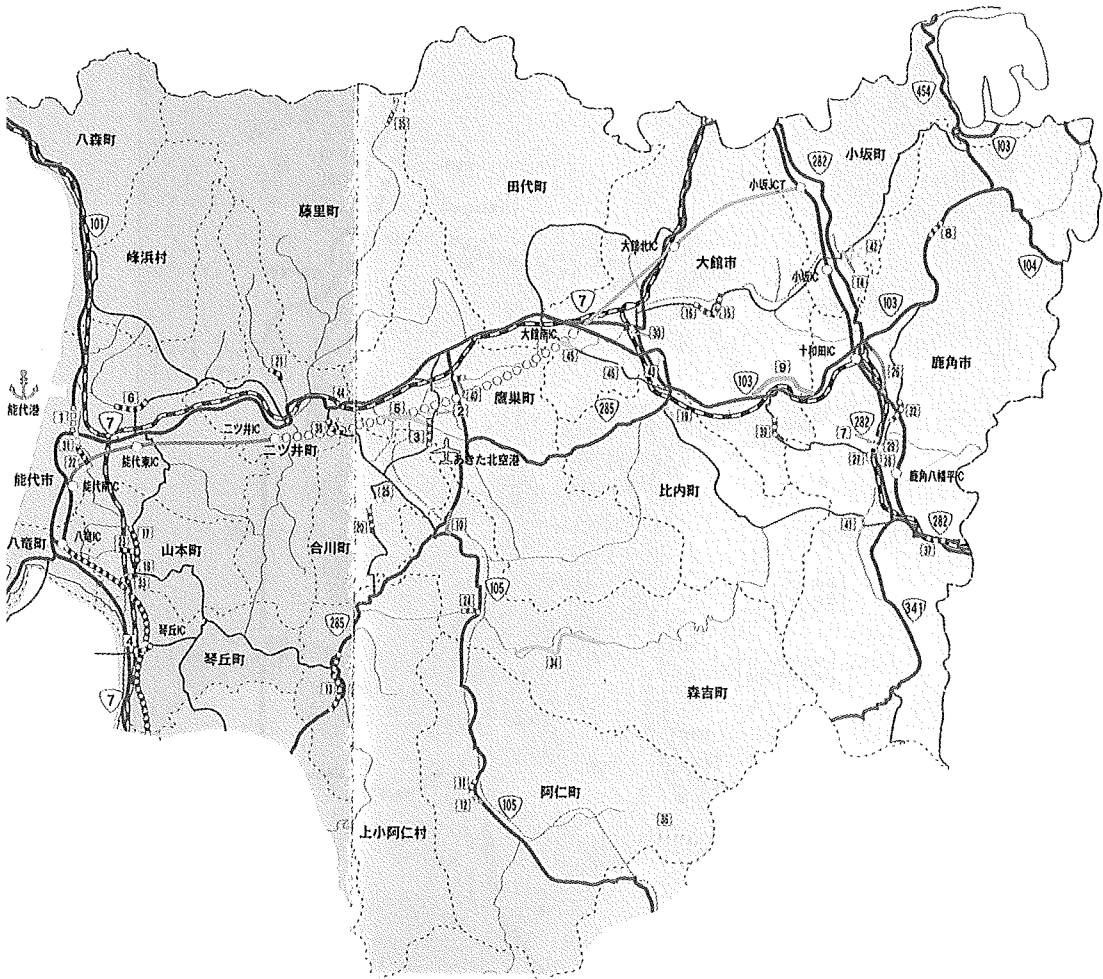


図5 県北地域

## 七 終わりに

秋田県では、平成一二年度からスタートする次期総合計画を策定中ですが、基本目標の中のひとつに「地域が活発に交流・連携する秋田」を掲げております。

政策の方向としては、「高速交通ネットワークの整備」、「環日本海交流活動を支える物流ネットワークの整備」、「地域間交流・連携を支える交通ネットワークの整備」、「地域内交通ネットワーク・生活圏交通の整備」を打ち出しております。このことから、高速道路の整備促進はもとより、国道、県道などの広域的幹線道路や日常生活に密着した道路の整備を県民のニーズに沿いながら、今後重点的に進めてまいります。

最後に、「秋田県の道路の整備に関するプログラム」の策定にあたり、関係者の多大なご協力をいただきましたことについて、深く感謝を申し上げますとともに、道路整備についての、今後のご理解とご協力をお願いいたします。

# 首都高速道路における管理業務について

## 首都高速道路公団管理部

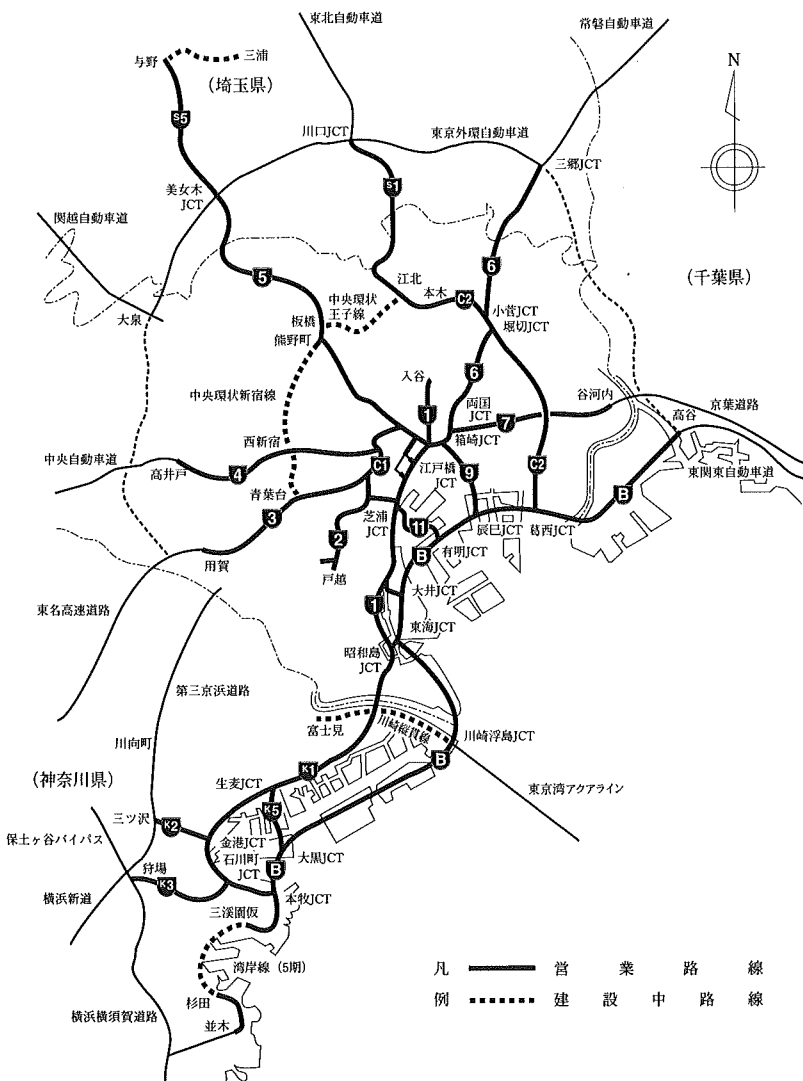
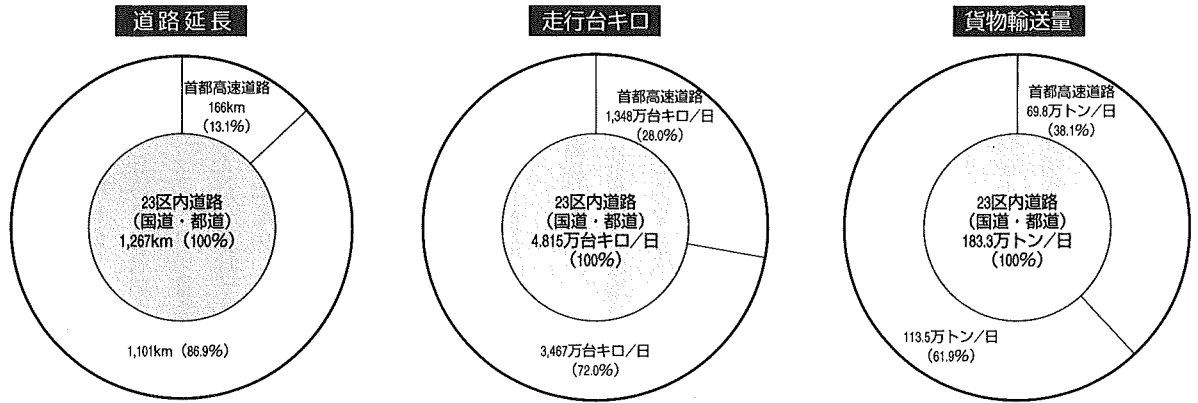


図1 首都高速道路網図

### 一 はじめに

首都高速道路は、昭和三〇年代の急激に増加する自動車交通に対応し、圧倒的に不足する都心の街路交通容量を補充することを主な目的として建設され、昭和三七年に最初の供用を迎えた。その後、東京都内はもとより、川崎、横浜市内、さら

には千葉県、埼玉県内へと延伸され、平成一一年八月現在で二六三・四kmを供用している(図一)。後述するように、首都高速道路は、その構造の大部分が高架構造であること、膨大な交通量を円滑に処理しているなどの構造的、機能的な特色があり、管理業務にもその特色が反映されている。以下、首都高速道路の管理業務の一端について



出典：平成5年度首都高速道路交通起終点調査及び平成6年度道路交通センサス

図2 東京区部自動車交通における首都高速道路の占める割合

紹介する。

## 一一 首都高速道路の概要

### (1) 首都高速道路の現況

首都高速道路の延長は、昭和三七年に最初の供用（東京都中央区宝町から港区海岸四・五km）以来、年々伸び、平成一年八月現在、二六三・四kmに達している。最近では、平成一年七月一五日に高速湾岸線が部分供用（神奈川県横浜市金沢区並木から同県同市磯子区杉田及び同県同市中区千鳥町から同県同市同区本牧ふ頭七・六km）したところである。

首都高速道路が首都圏の産業や人々の日常生活を支える大動脈としての役割を果たしているという事は、東京二三区内の幹線道路の延長約一、三〇〇kmのうち、首都高速道路の占める割合は約一三％に過ぎないが、走行台キロではその約二倍の約二八％、貨物輸送量では約三倍の約三八％をそれぞれ分担していること、また、東京二三区における輸送物資のうち、衣料等の日用品の六割、野菜・魚などの農水産物の四割が首都高速道路を経由して運ばれていることなどからわかる（図2）。

### (2) 首都高速道路の構造等

首都高速道路は、立地条件が建物等が密集している市街地であることから、広幅員の街路、河川、

港湾、公園等の公共用地を高架あるいは地下を立体的に使用して建設されている。

構造種別みると、高架構造が約八二％の二一・五・七km、トンネル構造が約六％の一四・九km、半地下構造が約七％の一七・六kmとなっており、首都高速道路の構造の大部分を占めるのが高架であることがわかる（図3）。

首都高速道路が密集している市街地に建設されることから、休憩施設であるパーキングエリアについても、一部郊外に設置されているものを除き、比較的空間の狭いものとなっている。また、その位置についても大部分が高架上又は高架下に設置されている。

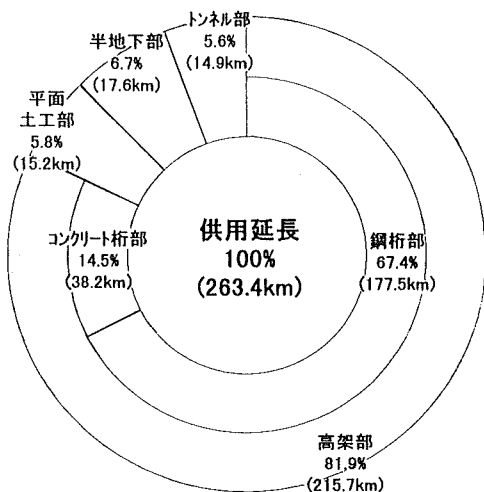


図3 首都高速道路の構造種類



(3) 首都高速道路の交通量

平成一〇年度の一日の平均通行台数は約一一六万台であり、一日の推定利用者は約二〇〇万人に達している。この一日の推定利用者は、群馬県又は栃木県の人口に匹敵する規模である。

一日の平均通行台数のここ数年の経年変化をみてみると、平成七年度約一一五万台、平成八年度約一一六万台、平成九年度約一一五万台、平成一〇年度約一一六万台となっており、ほぼ横ばいとなっている(図4)。

三 構造的・立地的特色による管理業務

(1) 高架下空間の活用

既述のように首都高速道路の構造は、平面部分やトンネル構造の部分を除いた高架構造の部分が総供用延長の八〇%以上を占めている。この高架下の土地については、街路、河川等となっている部分を除くと、公園等で利用可能な部分は総供用延長の一割程度である。この高架下の土地は、都市内に残された貴重な公共的な土地であることから、公園では未利用の土地については、できる限り活用を図ることとしている(図5・写真1)。

この利用可能な土地の大部分は、公園が補修基地等の道路管理用施設、都市計画駐車場、賃貸施設等として、また、地方公共団体が公園、派出所、消防倉庫、公共的駐車場等として利用してい

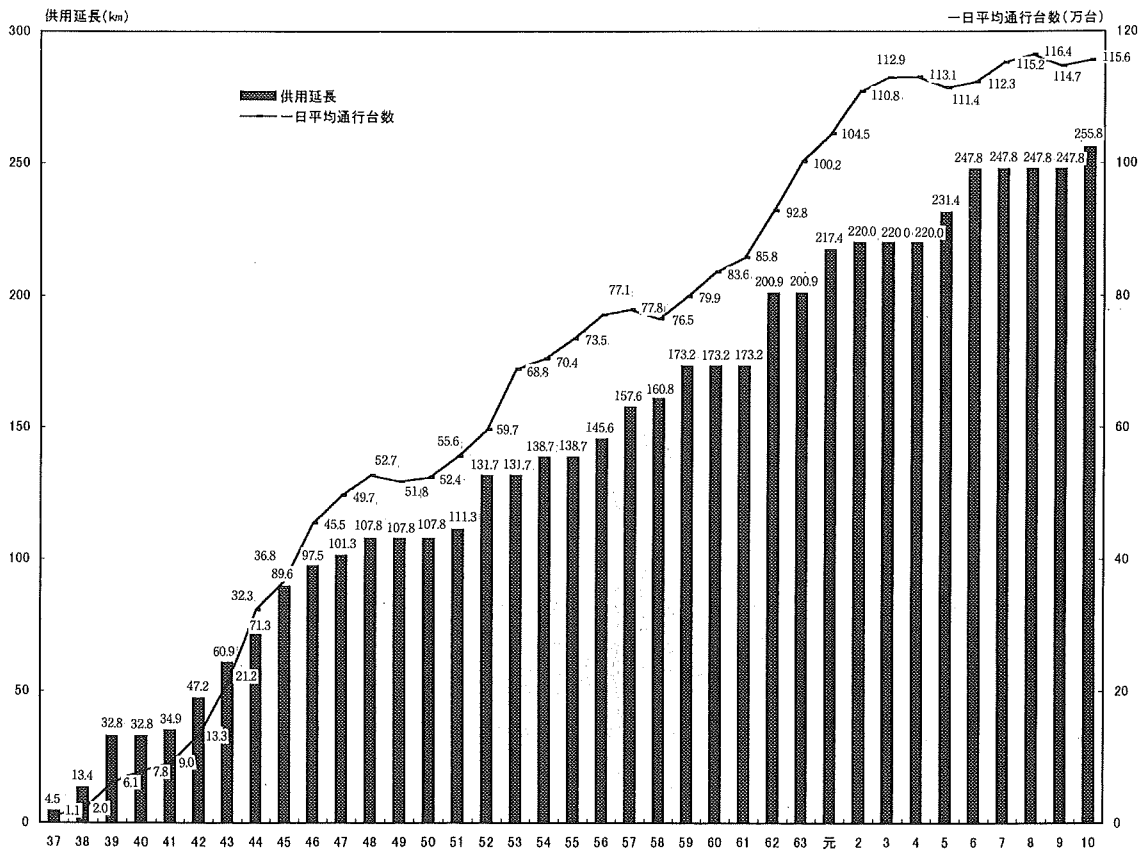


図4 一日平均通行台数と供用延長の推移(平成10年度まで)

る。最近では、高速湾岸線の高架下（千葉県市川市本行徳約二二、〇〇〇㎡）を新たに公共的駐車場として活用しているところである。

また、土地の活用と併せて、これらによる占用料収入等を道路の建設・管理の費用に還元させて、首都高速道路を利用するお客様の負担を少しでも軽減するよう努めている。

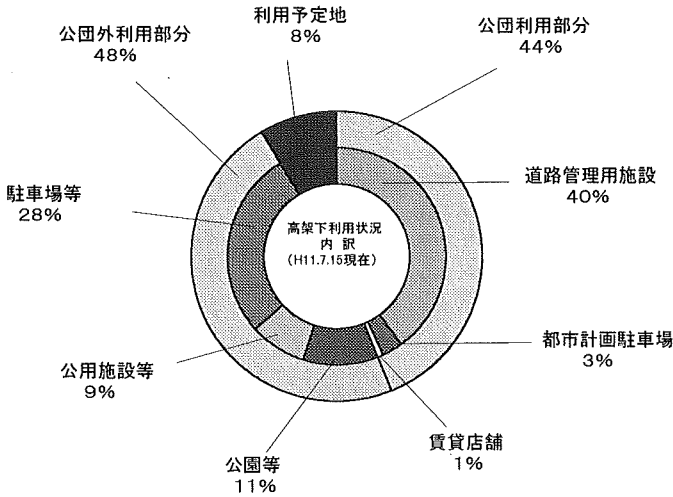


図5 高架下利用状況（平成11年7月15日現在）



写真1 高架下の利用

① (2) パーキングエリア空間の活用

首都高速道路のパーキングエリア（PA）は、一九箇所を設置されている。これらのPAは、最近の供用延長の延伸、日本列島を縦断する高速自動車国道との接続等による長トリップ利用者の増加、さらにはお客様サービスの観点から、その重要性が高まっていると

ころである。

公団ではお客様が快適に利用できるように、お客様からの意見書であるグリーンポストや首都高速道路モニターからの意見、要望を積極的に検討の上、これを取り入れてきめ細かいサービスの提供に努めている。特に身体障害者に配慮した多目的トイレ、公衆電話、駐車スペース等の設置に努力しているところである。また、平成九年度から平成一〇年度にかけて改修を実施した川口PA（高速葛飾川口線）においては、工場直送のパンコーナーを設置するなど、公団ではPAを魅力ある空間にするよう努力しているところである（図6）。

② パーキングエリアにおける屋外広告物の掲示

平成九年一〇月に「高速自動車国道又は自動車専用道路に設ける休憩所、給油所及び自動車修理所の取扱いについて」(昭和四十二年一月一四日付け建設省道政発第九一〇号)の「道路サービス施設占用許可基準」が改正され、従来は制限の方針であったPA内の広告物について、地域の屋外広告物条例等を遵守し、当該道路の美観を損なわないよう十分な配慮をすれば、掲出可能となった。

このような通達改正の動きを受けて、公団

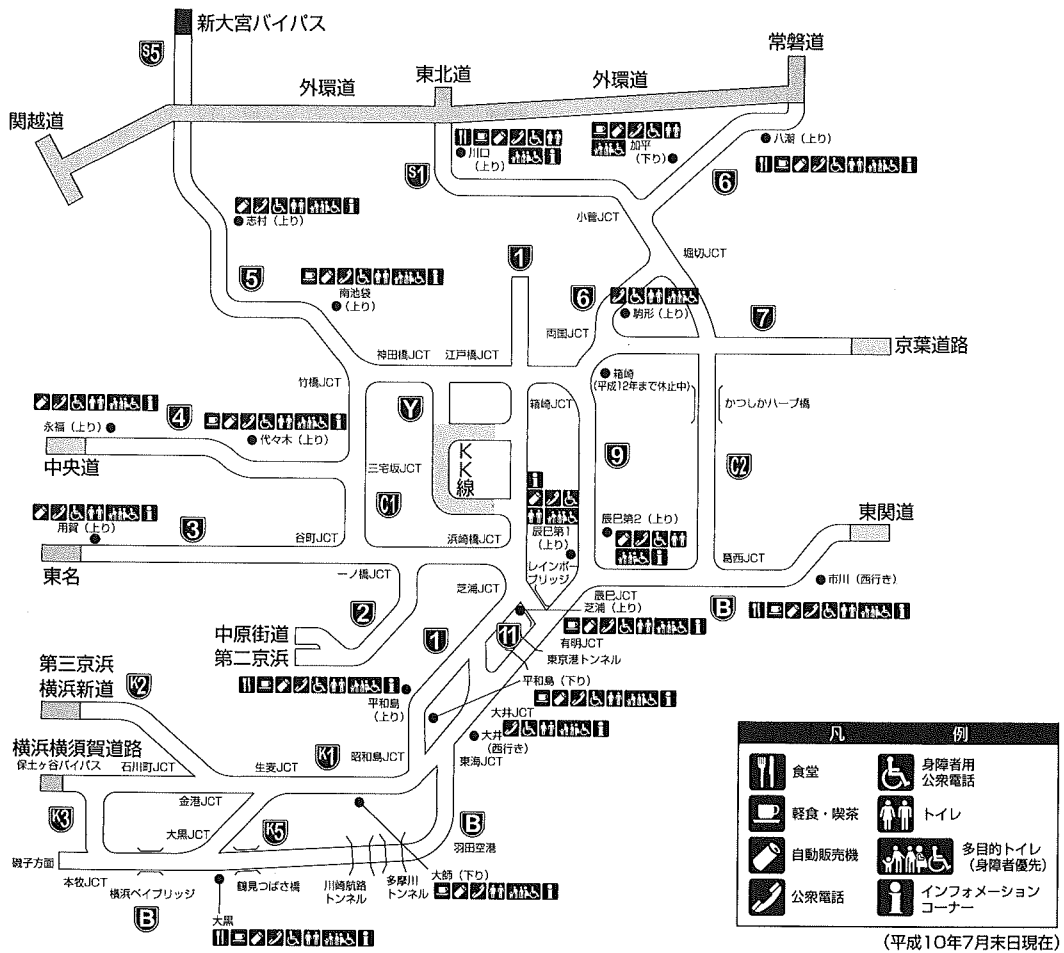


図6 パーキングエリア位置図



写真2 大黒PAにおける屋外広告物

では、平成一〇年四月から大黒PA（高速湾岸線）において広告物掲示板を二面設置し、屋外広告物の掲出を開始した（写真2）。これによりPA空間の有効利用が図られるとともに、新たな占用料収入を得ることが可能となった。



写真3 川口PAにおける「道の日」イベント

③ パーキングエリアを利用したイベントの開催

公団では、毎年八月一〇日の「道の日」に関連するイベントを川口PA（高速葛飾川口線）、平和島PA（首都高速一号线上り）、大黒PA（高速湾岸線）の三箇所で行っている。

これは、日頃、首都高速道路を利用するお客様や地元住民に対して感謝の意を表すとともに、公団の事業等への理解を深めてもらうことを目的として実施されるものである。具

体的には、パネル、ビデオ等による首都高速道路の役割、現在建設中の路線等の紹介、広報資料の配布、お客様等に参加していただく首都高速道路に関するゲームの開催等を含み、また、高速道路交通警察隊の協力を得てパトロールカー等の展示も行っている。さらに、川口PAにおいては、例年、地元自治体である川口市と共催しており、地元

の物産の展示・販売等も行っている（写真3）。

(3) 震災対策と安全性の強化

既述のように首都高速道路の構造の八〇％以上が高架であることから、公団では平成七年一月に発生した兵庫県南部地震での教訓を踏まえ、耐震性、安全性を強化するために、以下の対策を実施している。

① 橋脚の耐震性向上対策

平成七年度から平成一〇年度にかけて、コンクリート及び鋼製橋脚約七、二〇〇基を対象に補強を実施した（図7-1）。

② 支承・落橋防止構造の耐震性向上対策

落橋防止対策については従来から実施してきたが、新たに桁がかり長に余裕を持たせ、落橋防止装置の耐震性を更に向上させるとともに、支承についてもゴム支承が耐震上望ましいとの設計基準が建設省から示されたこと

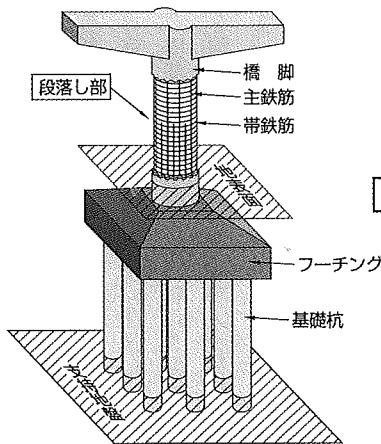
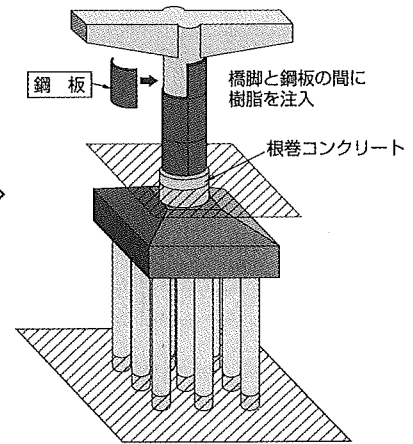


図7-1 構造物の震災対策（鉄筋コンクリート橋脚の補強）

から、平成八年度から支承・連結装置の耐震性向上対策に取り組んでいる（図7-2）。

③ 地盤流動対策

首都高速道路には、河川等の護岸と近接あ

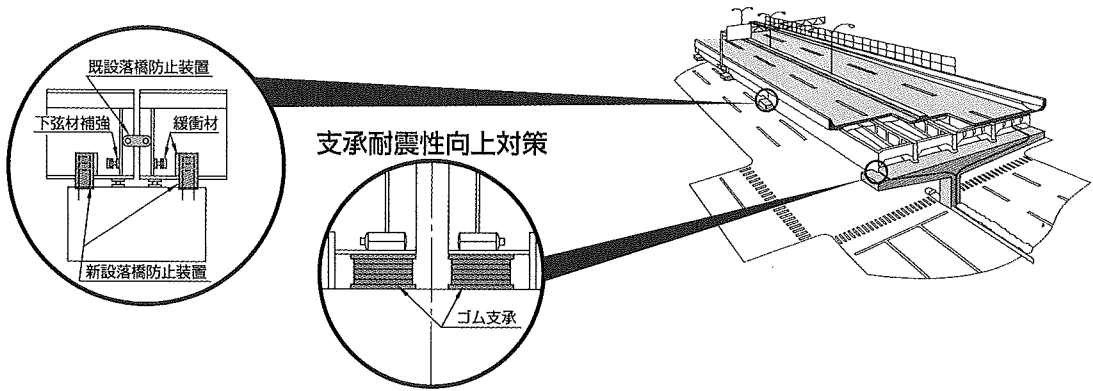


図7-2 構造物の震災対策（連結装置耐震性向上対策・支承耐震性向上対策）

るいは一体化して建設された橋脚も存在する。これらの橋脚は、地震時の液状化に起因する地盤流動等による影響が懸念されるため、基礎フーチング前面に鋼管矢板壁を打設する地盤流動対策に取り組んでいる。

④ その他

全路線に地震計（速度計）及び伝送装置等を構築し、地震情報が直ちに中央装置に伝送集計、表示可能な地震計測システムを整備した。また、災害時にも管理当局間の通信が途絶しないで有効に機能するようなマイクロ（多重無線）通信網を平成一〇年度に整備した。

(4) 立体道路制度の適用

市街地における幹線道路の整備は、道路管理者が用地を買収して事業を行うのが原則であるが、

用地費の高騰、代替地の取得難等により用地取得が難しく、円滑な事業の進捗が図られていなかった。こうした状況を打開するために、平成元年六月に道路法等の一部を改正する法律が制定され、立体道路制度が導入された。本制度の活用により、大都市を中心とした地域における幹線道路の整備に併せ、その周辺地域を含めた一体的かつ総合的な整備が可能となった。

首都高速道路では、以下の地区において高速浦和戸田線と道路上部に整備される施設との重複利用を図るために道路の立体的区域を決定している。

① さいたま新都心地区

さいたま新都心は、埼玉県南域における都市機能の発展のための計画である「彩の国 Y O U A n d I プラン」の象徴となるもの

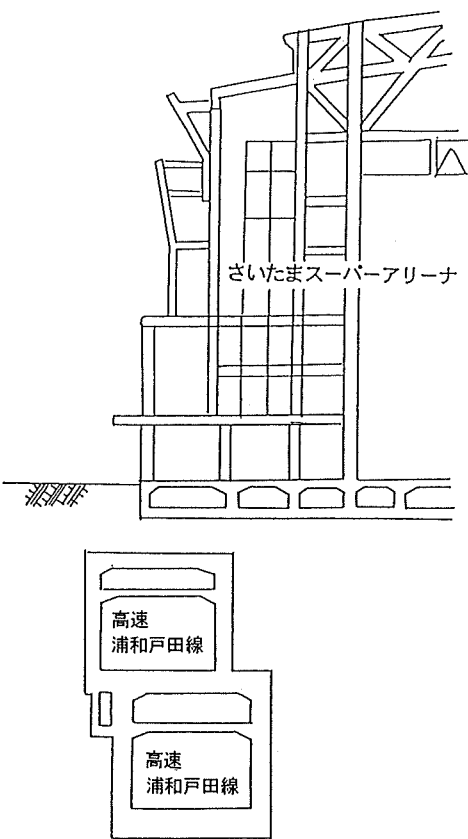


図8 さいたまスーパーアリーナと首都高速道路との断面イメージ

であり、東京への過度の依存を是正した自立性の高い都市圏の実現等を目標として整備が進められている。

さいたま新都心地区においては、住宅・都市整備公団が行う土地区画整理事業の施行地区と公団が行う高速浦和戸田線の事業区域が重複していた。したがって、同地区内に建設される「さいたまスーパーアリーナ」、「けやきひろば」及び「複合交通センター」は、その建築敷地の一部として高速浦和戸田線の事業区域を必要としており、「さいたまスーパーアリーナ」等と高速浦和戸田線との重複利用を図るため、公団は当該箇所において、平成八年二月及び平成一〇年二月に道路の立体的区域を決定している(図8)。

## ② 後原中央東地区

後原中央東地区は、埼玉県与野市北部に位置し、一般国道一七号と埼玉県道新方須賀・与野線とに囲まれた地区であり、高速浦和戸田線の建設計画を契機として再開発計画事業が進められている。

同地区においては、市街地再開発組合が行う市街地再開発事業の施行地区と公団が行う高速浦和戸田線の事業区域が重複していた。したがって同地区内に整備される施設(共同住宅・店舗)は、その建築敷地の一部として

高速浦和戸田線の事業区域を必要としており、同施設と高速浦和戸田線との重複利用を図るため、公団は当該箇所において、平成一〇年一二月に道路の立体的区域を決定している。

## 四 膨大な交通量を処理する交通管制業務

### (1) 交通管理業務

#### ① 道路交通情報の収集・処理・提供

お客様に安全・円滑かつ効率的に首都高速道路を利用していただくために、公団では交通管制システムを構築し、様々な交通状況に対し必要な情報を提供している。

具体的には、車両感知器、気象観測装置等から道路交通状況に関する情報を収集し、収集された情報を基に、情報提供に必要な処理を一分以内に行い、図形情報板、文字情報板、所要時間表示板等によってお客様に正確かつ効率的に提供している。

#### ② 巡回・機動

首都高速道路の状況を常時的確に把握し、お客様の安全走行を確保(落下物の除去)し、事故の防止を図るため、パトロールカーによる定期的な道路巡回を実施している。

#### ③ 取締り補助

道路構造の保全及び交通の危険防止を目的として、公団単独あるいは警察と合同で以下

の取締りを実施している。

A.. 積載物の落下防止等の処置

B.. 水底トンネル及び水際トンネルにおける危険物積載車両の通行禁止又は制限

C.. 車両制限令による車両の幅、高さ、長さ等の制限

#### ④ 事故・故障車の処理

公団は、交通事故・故障等の通報を受けると、直ちに関係機関(警察、消防等)へ連絡を行うとともに、パトロールカーを現場に急行させ、警察又は消防との協力の下、交通整



写真4 小型高性能レッカー車

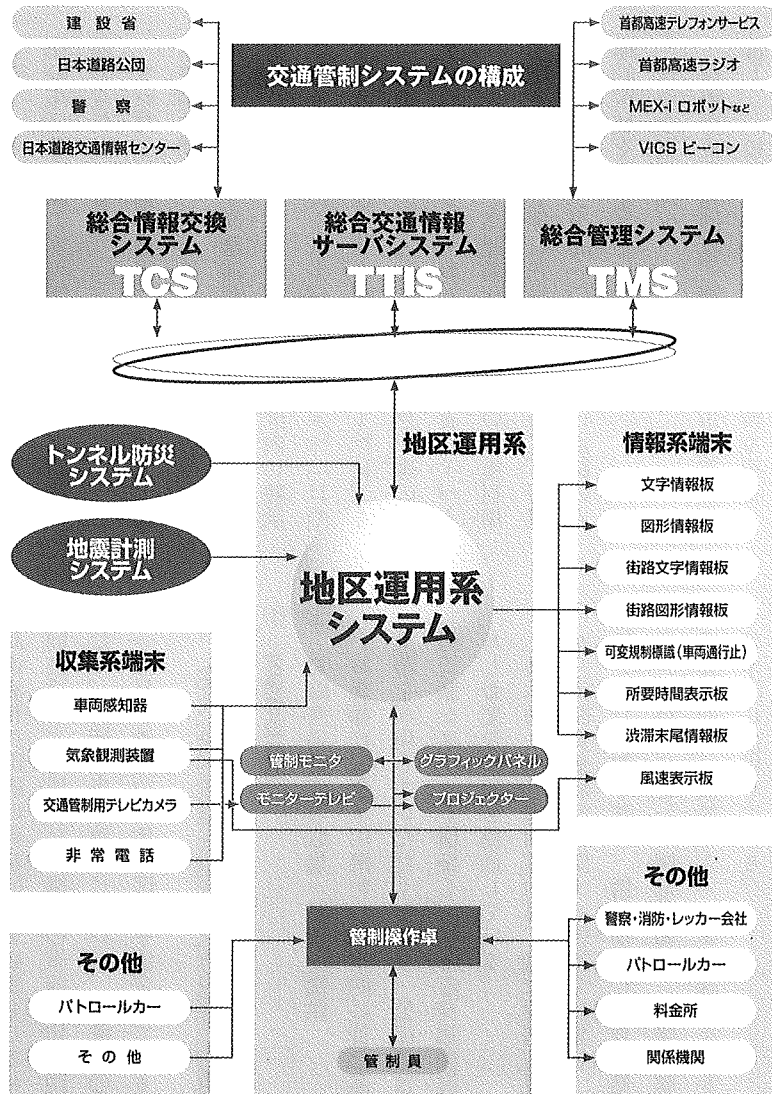


図9 交通管制システムの構成

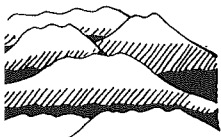
理及び事故・故障車の処理を行っている。  
 なお、公団では事故・故障車に起因する渋滞の早期解消を目的として、小型高性能レッカー車を開発・導入している。このレッカー車は、渋滞中の車両をかき分けて走行できる小型でスリムな車両であるが、性能は従来の小型レッカー車をはるかに凌ぐものとなっている

いる(写真4)。  
 (2) 交通調整業務  
 首都高速道路の過大な交通需要による渋滞の解消又は予防のために、交通管制室で収集した道路交通情報及び一般道路の交通状況を考慮し、警察との協議の上、警察の権限により単独料金所の入口閉鎖や集約料金所の流入制限を行っている(図

9)。

## 五 おわりに

以上、首都高速道路の管理業務の一端を紹介したが、供用延長の延伸とともに管理業務も複雑・多岐にわたってきている。公団としては、首都高速道路が首都圏の産業や人々の日常生活を支える不可欠の社会資本であることを十分認識し、今後とも首都高速道路の管理に万全を期していきたいと考えている。



# 山梨県の地域活性化促進道路整備事業

## 山梨県土木部道路建設課

### 一 はじめに

山梨県は、関東地方の西部にあり、日本列島のほぼ中央に位置しております。県庁所在地である甲府市は東京都心から約一二〇kmの位置にあり、面積は四、四六五・三七km<sup>2</sup>（国土総面積の一・二％）で全国第三二位の広さであります。地形的には、南に富士山、北西には八ヶ岳、西には南アルプスと三、〇〇〇m級の急峻な山々に囲まれた典型的な山岳県であり、県土の七八％が森林で覆われ、可住地面積の割合は二一％とごく僅かです。その反面、富士箱根伊豆国立公園、南アルプス国立公園、秩父多摩国立公園、八ヶ岳中信高原国立公園に二つの県立公園を加えて、県土の

二八％を占める自然公園があります。気候は全国第一位の日照時間を誇り全国でも有数の優れた自然環境を有しています。人口は八八万一、九九六人（平成七年一〇月一日）で、全国第四二位、全国人口の〇・七％を占めています。人口は増加傾向にあり、その増加率は全国第一五位ですが、一方では平均寿命の伸びや少子化等により、老年人口の割合が一八・一％と高く、すでに高齢人口が年少人口を上回り全国に比べいち早い高齢化が進んでいます。

では、貴金属製品、産業用ロボット、果実酒が製造品出荷額等において全国トップとなっており、平成七年度の製造品出荷額等の対前年伸び率九・五％は全国平均の一・七％を大きく上回る第一位となっています。

山梨県では、県民誰もが真に生活の豊かさを実感できるような郷土「やまなし」を築き上げようと「幸住県やまなし」の建設を基本理念とし「環境首都・山梨」の実現を目指して様々な取組みを行っております。この「幸住県やまなし」の実現のためには、人々の活発な交流を可能にする利便性の高い、総合的な交通体系の整備が不可欠であり、その中で



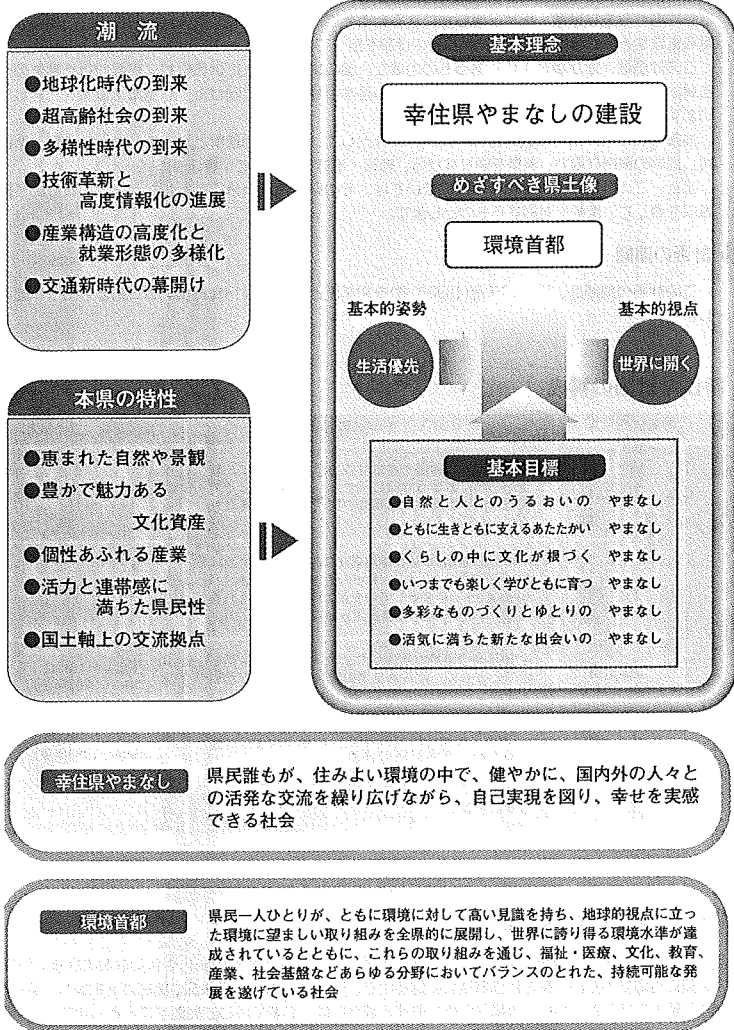


図1 幸住県やまなし計画

も、最も基本的な社会基盤である道路の整備  
 に関しては、「やまなしの道づくり新構想」を  
 策定し、これに基づき道路整備を進めていま  
 す。

【やまなしの道づくり新構想】

「やさしい道づくり」

「まちやぐらしを支える道づくり」

「なかまとつどう道づくり」

「しんらいされる道づくり」

のや・ま・な・しの四文字を配した四つの柱  
 を目標にし、計画的、効率的な道づくりを進  
 めております。

①やさしい道づくり

山梨県の恵まれた自然や道路周辺の生態  
 系と調和した道づくりを行うとともに、子  
 供から高齢者まで生活する人々の立場から  
 考えた道づくりを行っています。障害者に  
 配慮した広幅員歩道の設置、歩道段差の解

消、また昨年完成した清里高原有料道路に  
 おいては、八ヶ岳南麓の恵まれた自然や景  
 観に調和し、動植物と共生できる道を目指  
 し建設されました。具体的には、生態系に  
 配慮し、活動領域を確保した道路位置の決  
 定や、貴重種の生息する森林を保護するた  
 めに伐採、開削を避けトンネルとしたこと、  
 また、ロードキル防止のための動物誘導柵  
 を設置し、けもの道を適宜設けるなど最大  
 限の配慮を行っています。

また「環境首都・山梨」を目指す本県で  
 はTDM施策を展開しておりパークアンド  
 ライドの実践や駐車場整備などの地域モー  
 ダルミックスの推進、商工会によるコミュ  
 ニティバスの運行等、官民一体となり地  
 球規模の環境にも配慮した道づくり、交通  
 施策を行っています。

②まちやぐらしを支える道づくり

地域の活性化やまちづくりを支援し、魅  
 力ある地域の形成に貢献できる道づくりを  
 行っています。都市部においては産業や甲  
 府地域テクノポリス計画等のプロジェクト  
 を支援しつつ、居住環境の向上に貢献でき  
 る道路整備を進めております。また、山間  
 部が面積の大半を占める当県において山村  
 地域の活性化は極めて重要でありその恵ま

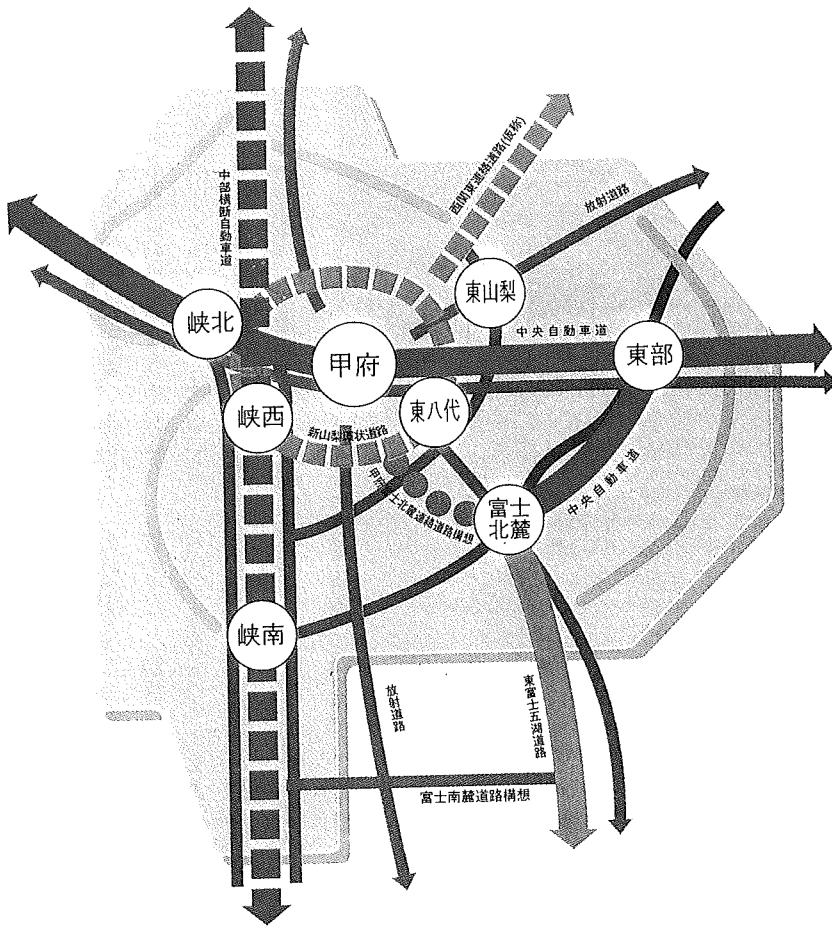


図2 道路網形成の概念図

れた自然環境、独自の文化などの観光資源を活かし地域の活性化につながる道づくりの整備、また定住化を促進する交通基盤の整備に努めています。

③ なかまつつどう道づくり

山梨県全体が県都甲府市を中心として、

より均衡ある発展を遂げていくため、地域相互の連携強化と交流範囲の拡大を図るため「県内一時間交通圏」の確立を目指しています。これは県内八圏域間を概ね一時間以内で結ぶこと、甲府市と県内各市町村を概ね一時間以内で結ぶこと、圏域内の主要

な地域間相互を三〇分以内で結ぶこと、各地域と最寄りの鉄道駅・高速道路インターチェンジまで概ね三〇分以内でアクセスすることの時間的目標を掲げ道路整備を進めております。

④ しんらいされる道づくり

県民一人ひとりが安心して生活ができ、不安なく、安全な暮らしが営める地域づくりを支援するため、本県では豪雨、地震などの自然災害による道路被害を最小限に食い止め災害時における道路交通を確保するため危険箇所を解消しさらに、地震時の緊急輸送路を確保するため、道路の耐震性向上に努めております。

三 重点プロジェクトとこれを支援する道路整備事業

山梨県では、以上のような道路整備の構想から地域の活性化、個性豊かな魅力的な地域づくりを目指し、以下のような主要プロジェクトを支援する道路整備事業を推進しています。

1 甲府圏域地方拠点都市地域整備事業

本圏域は、山梨県のほぼ中央に位置し、県都甲府市を中心とした一市一五町五村で構成

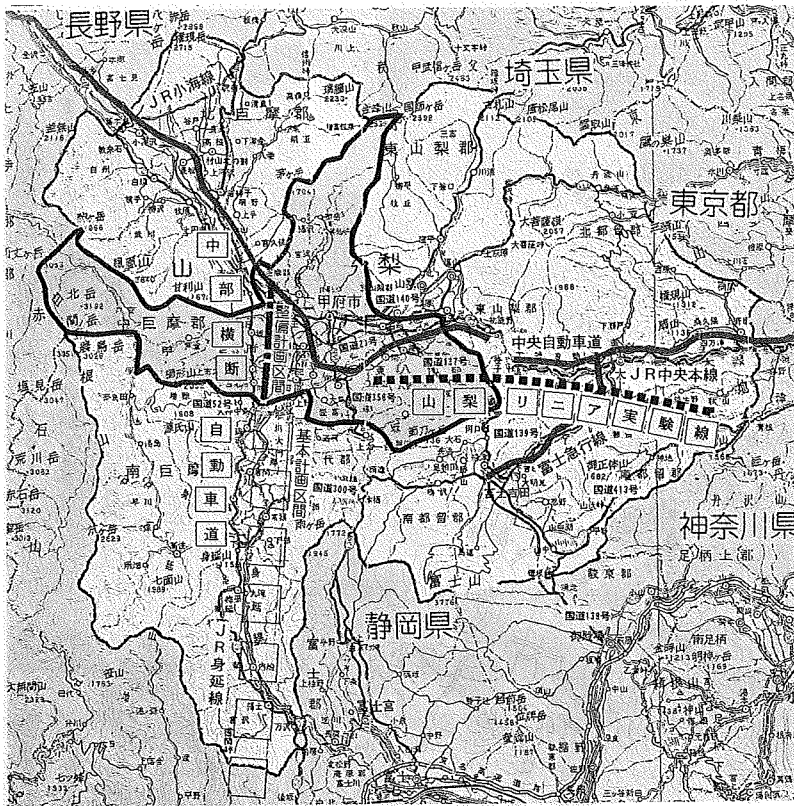


図3 位置図

凡例	
甲府圏域地方拠点都市地域	
中心都市名	
JR線	
JR線以外の鉄道	
高速自動車道	
一般国道	
主要地方道	
その他の道路	
山梨リニア実験線	
中部横断自動車道	
整備計画区間	
基本計画区間	



され、面積は七五七km<sup>2</sup>であり本県人口の約五〇％に当たる四四万三、〇〇〇人を擁し、県内の主要な都市機能や質の高い産業が集積しています。また中央自動車道やJR中央線などによって東京や中京圏と結ばれた広域的な交流拠点となっています。一方、本地域の道路ネットワークの形態は、甲府市から放射状

に展開しているため、甲府市街地及びその周辺で交通渋滞が生じ、各地域間の連絡に多くの時間を要しており、本圏域のより一層の発展にとって障害となっておりことから、その対応が急務となっております。そのため「快適で高質な生活環境の形成」美しく夢のある広域交流拠点の形成」の二つの整備目標を掲

げ以下のような交通基盤整備に取り組んでいます。

【支援する道路整備事業】

①高規格幹線道路

広域交通の骨格を形成する幹線道路については、東西方向においては中央自動車道があり、東京から中京圏、京阪神圏への強いつながりを持っています。しかし、南北方向については現在骨格となる高規格幹線道路がなく、強化を図る必要があります。このため、北関東甲信越地域を連絡する「関東大環状連携軸構想」の一部を担う中部横断自動車道の事業を促進することにより広域的な交通利便性を高めるとともに、国際交通基盤へのアクセスを高め、より国際性に富んだ地域への発展を目指しております。

現在、県南部の増穂町から中央自動車道双葉ジャンクションまでの一六kmについては施工中であり、昨年一二月には増穂町以南についても、清水市までの約五八km（うち山梨県分約四七km）区間に施行命令が出されたところであり、また県北部の長坂町付近から長野県の八千穂村までの約四〇kmについては基本計画区間となっております。今後も早期の全線完成に向けて整備を促進していきたいと考えております。一

方、中央自動車道については山梨県の産業経済の発展に大きく寄与しており、とりわけ本県の主要な産業である観光に対する貢献は計り知れないものであります。しかし、近年、観光シーズンはもとより週末などの休日においても交通渋滞が激しく、中央自動車道のみならず、周辺の一般道路にも渋滞が発生するなど地域に深刻な影響を与えている。このため、特に渋滞が恒常化している大月市から上野原町までの間において六車線化工事が実施されております。

② 地域高規格道路

本都市地域内において、新山梨環状道路と西関東連絡道路の二つの路線が指定されており、地域内の連絡強化を図り、広域的機能にも優れた都市機能の形成を目指しています。このうち新山梨環状道路は甲府市中心部に一極集中する地域構造に起因し、生じている交通渋滞や道路環境問題の緩和を図り、また多極型都市構造を有する均衡ある地域の発展に期待されている路線です。平成六年一二月に地域高規格道路の計画路線の指定を受けました。形態としては、本都市地域をぐるりと取り囲むように走る全延長約三九kmの環状の道路であり、東西南北の四つの区間により構成されています。



図4 甲府圏域地方拠点都市地域のゾーニング

このうち西部区間は先に紹介しました中部横断自動車道を利用した約一〇kmの区間であり、現在日本道路公団において施工中であります。

南部区間については、国道三五八号から中部横断自動車道の仮称若草櫛形インターチェンジまでの約九kmの区間であり、平成七年に一部整備区間の指定を受け、平成一〇年からは全区間で事業着手されております。北部区間は、甲府市街地の北部を通る約一五kmの区間であり平成八年度に調査区間の指定を受け建設省において調査に着手しております。残る東部区間については、北部区間及び西関東連絡道路との接続位置、構造等について調査中であります。一日も早くこの環状道路ならびに西関東連絡道路が完成し、交通渋滞等による都市機能の低下を解消するよう努力しているところでありす。

### ③地域活性化促進道路事業

甲府圏域地方拠点都市地域内においても平成八年度より実施された「地域活性化促進道路事業」を積極的に活用し地域振興プロジェクトを早期かつ重点的に支援するための道路整備事業を進めております。

本都市地域の西部に位置する白根町は現

在建設が進められている中部横断自動車道白根インターチェンジ（仮称）の完成後は当地域の西の玄関口となり得ます。しかし、甲府市街地とのアクセス道路の整備が不十分であったことから山梨県主体事業として二路線を県単独事業も併せ整備を進めてきました。直轄事業においても甲府市街地、またその周辺の渋滞解消等のための整備が進められています。

- ・ 国道二〇号竜王拡幅  
山梨県を東西に横断する国道二〇号の二車線区間の一部を四車線化し慢性的な渋滞の解消を図ります。
- ・ 国道五二号甲西道路  
国道五二号のバイパスとして渋滞の解消、付近の工業団地の開発促進を図ります。
- ・ 国道五二号寿町拡幅  
土地区画整理事業に合わせ国道五二号の道路拡幅を行い渋滞緩和を図ります。

#### 以上直轄事業

- ・ 主要地方道今諏訪北村線、主要地方道甲府櫛形線  
都市地域西部と甲府市街地のアクセス強化を図ります。

#### 以上県事業

## 2 桂川ウェルネスパーク建設事業

「環境首都やまなし」を目指す本県では県内各所で大規模な都市公園の整備を進めており、このうちのひとつ、桂川ウェルネスパークは山梨県東部の大月市に位置し現在、整備促進中であります。この地域は東京都に隣接しており、また中央自動車道やJR中央線などの交通手段の発達等その地理的な優位性から東京のベッドタウンとしての機能、東京圏からの企業進出等が進んでいる地域でもあります。そのためレクリエーションや健康保養の拠点として、また、観光振興の拠点として地域の活性化に寄与する都市公園として期待されています。

### 【支援する道路整備事業】

- ・ 国道二〇号大月バイパス  
国道二〇号のバイパスとして交通渋滞の解消と、計画的な都市開発を目指した地域の活性化を図ります。

#### 以上直轄事業

- ・ 公園通り線  
周辺地域からのアクセス強化を図ります。
- 以上大月市事業

## 3 身延町総合会館建設事業

県南部に位置する身延町は富士川に沿って

広がり、豊かな自然を包蔵する地域であります。また、しだれ桜で有名な身延山久遠寺を有することから県内外から多くの観光客が訪れ、交流拠点としてのポテンシャルを充分に備えています。しかし、これまでコンサートホール、会議場、図書館などの学術、芸術、交流機能などの都市機能の集積が県内でも相対的に低く他圏域に依存している現状でした。そのため交流拠点としての機能を拡大し地域の活性化を図るため、自治省のリーディングプロジェクト事業の「地域間交流」拠点として総合会館の建設が進められました。

#### 【支援する道路事業】

・国道五二号身延バイパス

周辺地域からのアクセス強化のため国道

五二号のバイパスとして建設されました。

以上直轄事業

・国道三〇〇号上之平拡幅

周辺地域からのアクセス強化を図ります。

以上県事業

## 四 「道の駅」

山梨県には現在九つの道の駅があります。道路利用者の利便性の向上のみならず観光山梨の推進インパクトの一つとなるよう、地域の特性を盛り込んだ「道の駅」を地域と一体

となり整備し、活力ある地域づくりを行っていきます。県内の「道の駅」を紹介させていただきます。

### ○「とみざわ」

(国道五二号、南巨摩郡富沢町)

富沢町は山梨県の最も南に位置し、山梨県と静岡県・中京地域を結ぶ国道五二号沿いにあります。付近にはしだれ桜で有名な身延山久遠寺や下部温泉郷などの観光名所があります。四月下旬に行われるだけのこ祭りには県内外から多くの方が訪れる盛況ぶりです。

### ○「甲斐大和」

(国道二〇号、東山梨郡大和村)

五街道のひとつ、甲州街道の要所であった笹子峠の西側に位置する山あいの村です。戦国期の甲斐国主武田家の終焉の地として知られ、村内には武田氏にちなんだ史跡や文化財が数多く残っております。また、自然も豊かで竜門峡や日川渓谷、南大菩薩連邦などのハイキングコースもあります。施設内では天然きのこや山菜といった村の特産物やぶどう、桃などのフルーツも豊富に販売しています。

### ○「なるさわ」

(国道一三九号、南都留郡鳴沢村)

日本一の富士山のある鳴沢村は富士五湖の中間に位置し、青い空と緑に囲まれた大自然の里です。富士山と原生林、富士五湖噴火の溶岩が残した洞窟鳴沢水穴・富岳風穴や東海自然歩道とこれ以外にも観光名所は多数有り国際的な観光地として親しまれています。「道の駅」の施設内には富士山周辺の自然と歴史を紹介した博物館や富士山が眺望できる温泉施設もありドライバーにとって絶好の憩いの場となっています。

### ○「みとみ」

(国道一四〇号、東山梨郡三富村)

笛吹の里「みとみ」は山梨県を南北に縦断する笛吹川の源流に位置し面積の大半が秩父多摩国立公園内に含まれる風光明媚な地です。平成一〇年、開かずの道と呼ばれていた「雁坂みち」が開通したことにより山梨県と埼玉県の交流拠点として変化を遂げました。付近には日本の滝百選、森林浴の森百選に選定された「七ツ谷五段の滝」を有す西沢渓谷や森林が広がり新緑や紅葉冬季には渓谷の滝が氷結し四季折々の彩りを呈しています。施設内には村営の温泉施設や特産品加工工場、陶芸教室などもあります。豊富な自然条件と合わせて、広い駐車場、芸術的な木造建物がドライバーの興

# 編集雑記

こ、数回、夫婦の卦といわれる 恒 (ら いふうこう) について説明している。恒とは心変わらず常なることである。No.108号から恒の卦の外延を述べて来たが、易の本文にはどんなことが書いてあるのか、説明したい。易の本文とは易経にある家曰、象曰といった儒学的注釈を除いた易占い本来の文章のことである。

- 九三 不恒其德。或承之羞。貞吝。
  - 九四 田无禽。
  - 六五 恒其德貞。婦人吉。夫子凶。
  - 上六 振恒。凶。
- 震下 恒。とあるのは八卦の巽を下に震を上に組み合わせたのが 恒 だとい、雷も風も共に実体をつかむのがむずかしいという卦全体の象を示している。次に 恒 亨。无咎。利貞。利有攸往。恒の心変わらず常なることは人間社会に共通する正しいみち

で、この精神で行動すれば、誰からも非難されることはない。……といった至極当然な義理を述べている。この部分は誰れもが納得することだろう。が、このあとの初六から上六までが問題なのである。本来静かな恒が、動き始め変化するのである。

初六 浚恒。貞凶。无攸利。初六とは恒の卦の一番下にある 二 のマークのことである。易では 二 を六、一 を九という。この卦を下から数えると初六、九二、九三、九四、六五、上六となる。上に行くに従って恒の精神が変化して行くのである。初六にある、浚の字は溜めておいた井戸の水を全部外に出してしまうことである。今も浚深なる語がある。心変わらず常なることの恒の精神は、自分の心の中に留めておくべきなのに、それを全部吐き出す。即ち相手に対し恒を要求するのである。私はあなたに恒の気持ちを持つから、あなたも私に対し恒の気持ちを持ちなさい。こんな心の中のことまで強制されたら、自分も相手も傷つくのである。だから、貞凶だという。老夫婦がお互いに長い年月をかけて自然に恒を体現しているように、恒は口に出して要求すべき性質のものではない。妻が夫に対し絶えず恒を要求したら、夫は耐えきれ

なくなってしまうだろう。无攸利である。

次に六五。恒其德貞。婦人吉。夫子凶。

夫と妻とは恒に違いがあるというのである。一般論として妻は夫に従順しその生涯を託す。夫は妻や家族の平安と、自分が属する社会の一員として身を尽さねばならない。妻は単眼的でよいのに、夫は複眼的視野を持たざるを得ないのである。妻が夫に自分と同じ恒を要求することは、自分と同じ単眼になれというようなものである。妻にはよい(婦人吉)が、夫にとっては迷惑なことである(夫子凶)。これが高じてくると恒がこわれてしまうのである。上六。振恒。凶。恒がブル／＼と振動してこわれてしまうことである。上六は 恒の卦の一番上にあつて恒の心変わらず常なることの精神が遂に崩壊してしまうのである。相手から見れば裏切りで、乱のもとだということだから凶である。

本稿の説明では恒を夫婦の卦としてみた。易占いでは占的に合わせ解釈しなければならぬ。この卦を占断するときの基本は「並行相背の象」(お互いが別々のことを考えている象)と見れば間違いない。

— 山水蒙 —

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

9月号の特集テーマは「平成12年度道路関係重点施策」の予定です。

月刊「道路行政セミナー」 ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

監修：建設省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

〒102-0082 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5階 TEL 03(3234)4310・4349

定価770円 (本体価格733円)

FAX 03(3234)4471

<年間送料共9,240円>

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター