

新しい年を迎えて ■建設省道路局長 藤井 治芳 1
平成三年の道路行政をふりかえって 道路局路政課長 山本 正堯 3

特集／安全・快適な道路をめざして

モーダルシフトと道路 NHK解説委員 横島 庄治 9

安全快適な道路をめざして 社団法人日本自動車連盟副会長 鎌倉 節 11

第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の概要について

道路局企画課交通安全対策係長 後藤 貞二 同道路交通管理課企画係長 下村 善夫 13

高速道路における快適性の追求 日本道路公団保全交通部保全企画課 調査役 吉川 良一 30

第二九回国土開発幹線自動車道建設審議会について 道路局高速国道課 小口 浩 37

高規格幹線道路のうち一般国道として整備する路線の調査計画について

道路局企画課道路経済調査室 43

平成二年度道路交通センサス報告——(その一)一般交通量調査——

道路局企画課道路経済調査室 鹿野 正人 48

シリーズ■日本の道100選より

雄大な富士への道 山梨県 66

◆時・時・時…… 70

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。また原稿等は原稿執筆時および座談会等実施時のものです。

特集／安全・快適な道路をめざして

モーターミフトと道路

NHK解説委員 横島 庄治

去年十一月、首都高速道路公団が行った環状七号線の完全ストップによる集中工事は、慢性化している都心型交通渋滞の対策を考える上で興味深い実験結果を示してくれた。

一つは一週間にわたる通行止めという異常事態にもかかわらず、大方の利用者から決定的な苦情もなく、誠意をもって説明し協力を求めれば、納得を得られることが証明されたこと。ことによると、小出しの工事渋滞を繰り返すより集中工事の方が助かる」という利用者心理を、謀らずも実証したのかも知れず、公団はもとより関係者にとって重要なヒントになったはずだ。

もう一つは七号線を通るはずだった一日八万五千台の車がそのルートから姿を消しただけで、首都高のネックになっている箱崎付近での自然渋滞が、ウソのように無くなったこと。八万五千台という車は首都高を走る一日の総台数の八%足らず。七号線から湾岸線などに逃げた車を予想すれば、減車率はもっと低かった計算になるにもかかわらず、効果は大きかった。

首都公団は日頃から一五%減車でできれば首都高の渋滞は避けられると予測しているが、その半分程度でも減車が実現すれば、首都高速が復活することが証明された収穫は大きかったと思う。

○ 今年の六月ブラジルのリオデジャネイロで開かれる国連環境開発会議、通称地球サミットは、国連参加一六六カ国のほとんどすべての国の代表団の他、各国の主なNGOのメンバーなど合わせて二万人が参加する最大級の国際会議となる。

地球環境の破壊を食い止め、持続可能な開発のあり方をさぐる上で、先進工業諸国が重大な責任を認め、途上国側も環境破壊こそ自国の発展を脅やかすものであるという認識を持ち始めた。こうした流れに乗って、地球サミットでは地球を救う世界の決意としての「地球憲章」を採択し、具体的な行動計画として、「アジェンダ21」を定めようとしている。現在事務局から提示されているのは、①大気保全②森林③海洋保全④有害廃棄物⑤有害化学物質など一〇の分野

で、例えば二〇〇〇年までに農薬の使用量を現在より二五%減らすうといった数字が地球サミットで書き込まれようとしている。地球の温暖化を防ぐための二酸化炭素の削減計画についても、同様の具体的目標を設定しようとしているが、各国の事情の違いもあって、こちらは難航が予想されている。

持続可能な開発という命題に向けて、道路交通行政が受け持つべきフィールドは広く、最終的には車社会そのもののシステムを再検討するというステージに行き着かざるを得ないにしても、取あえずは二酸化炭素の排出量を可能な限り削減する努力を各国が尽くすべきだというのは共通の認識である。そのための方法論の一つとして、モーダルシフトの概念を考えてみたい。

この和製英語は専ら「貨物の輸送手段をトラックから列車に切り換える」という意味の用語として使われているようだが、もっと広義の交通システムの転換という把え方をしていると思う。成田空港であふれ返っている航空貨物を海上コンテナ輸送に切り換える。乗用車をやめて電車かバスに乗る。通勤や通学の手段をできる限り自転車や徒歩にする。いずれも移動時間は延長するが、こうしたモーダルシフトによって得られる様々な効果、例えば化石燃料の節約、大気汚染や騒音・振動の改善、交通渋滞の緩和など、交通・道路行政が直面している多くの課題の解決がいくつか見えてくる。

総延長一一〇kmに及ぶ日本の道路のうち高速道路はわずか五千km。一方、一番規格の低い市町村道路は九三万kmで、一八六倍もある。これに対して市町村道路を走る車の台数は、高速道路を走る車の台数の三倍程度しかないから、高速道路への集中率は実に六二倍という片寄りとなる。このひずみをどう修正するのか。すべての車

が八〇kmとか一〇〇kmの高速で走らなければ、社会、経済活動が停止してしまうものでもない。盆、暮、五月のいわゆる帰省ラッシュ、レジャー渋滞は「仕方のない年中行事」だと諦めては脳がないわけで、何か智慧があっても良い。

○ 高速走行が必要な車とそうでない車の区分は容易ではないが可能なはずである。高速で走らなければならぬ場所とそうでない場所の選別も同様で、それは車に乗っている本人が一番良く知っている。冒頭でふれた首都高速の「実験」の結果はその証明にもなっている。

○ 高速車と低速車の棲み分けができれば、道路利用の快適さは大幅に改善されよう。例えば都市周辺部は高速道路網を整備し、インターチェイネットワークを充実させる。一方インターチェイはソーラーカーや電気自動車などの低速車専用道路を整備し、その網の目を埋める型で自転車と歩行者専用道路を配する。地下鉄のない地域は、バス専用路線を充実させる。モーダルシフトを前提にした次世代型エコシチェイの構想である。

世界中の自転車の台数はすでに自動車の二倍に達している。これが一〇倍になる日は遠くないという予測もある。その時自動車は、これまで四〇年間守ってきた陸上輸送の主役の座から、脇役に落ちるかも知れない。あるいは主役の座には止まりつつも、スピード走りのメカニズムから、安全低速の別のメカニズムに姿を変えてしまいかも知れない。ヨーロッパの都市や観光地ではすでにその傾向が見えている。そうした変化を視野に入れた道路行政をすすめないとい、道路は快適なものとしてもやさしいものとしても成立しなくなるだろう。

安全快適な道路をめざして

社団法人 日本自動車連盟副会長 鎌倉 節

昨年の十二月には、浜田自動車道の千代田ジャンクションと旭インターチェンジャンが開通して、わが国の高速道路の供用延長が遂に五、〇〇〇kmを超えた。

また新年早々に国賓として来日したアメリカのブッシュ大統領の一行にはアメリカの三大自動車メーカーの首脳が随員として加わっており、首脳会談の最重要テーマの一つが自動車産業をめぐる日米の経済摩擦問題であったという。

道路と自動車をめぐるこの二つの出来事は、私にとって格別に感慨深いものを覚えるのである。それは私が警察庁に入庁して三年目の昭和三一年頃のことであった。道路交通取締法の道路交通法への大改正や、高速自動車国道法や日本道路公団法の立法作業のため、現在の迎賓館の前身である廃墟のような建物内にあった内閣法制局に日参していた頃、建設省や運輸省の係官が説明される高速道路や有料道路というものの概念がどうしても想像できず、外国の雑誌に載っていたインターチェンジの写真を見せられて、その壮大な幾何学的曲線美のシルエットにただ／＼

感嘆したことを覚えている。

その後昭和三八年に、私が初めてアメリカ合衆国に出張して見た道路と車の印象は文字通り強烈であった。とてつもなく広大な土地にまるで定規で線を引いたような一直線の道路が縦横に走り、大型の自動車が猛スピードで走り廻っているし、いたる所に野積みされた廃車の山があり、都心部ではおびただしい車によって渋滞現象が起きているのである。文字通り自動車王国とはこういうものかと思つたものである。国力、経済力の隔差に改めて愕然としたあの時から、考えてみれば三〇年の時の経過が今日である。色々な感傷を伴つて問題を考えさせられる次第である。さて今日わが国は世界経済をリードする程の経済大国に成長した。殊に自動車産業においては、アメリカやヨーロッパの先進諸国と深刻な経済摩擦を引き起こす程の主要生産国となった。今や日本の車は世界各国の道路上で見られるようになったし、その声価はゆるぎないものとなっている。もちろん国内においても車社会と言われるように、車を中心として生活するしくみが定着し、車無しでは生活が成立しない時代になつ

ている。こうした自動車の発展に比較して、肝腎の道路の方はと言えば、甚だお粗末な現状と言わざるを得ないのではなからうか。これはわが国の経済全体の跛行性の一典型であつて、社会資本の充実が急がれる理由であるが、自動車産業の隆盛に比較して、道路整備の遅れは喜劇的でないと言へる。それは道路の総延長といった量的側面ではなくて、安全で快適な道路という質的な側面において特に顕著である。もちろんわが国の狭小な国土や山岳中心の地理的条件が大きな制約となつてゐることは理解できるのであるが、それにしても政治や行政の面で、もっと国民のニーズにそつた対応が、大胆かつ機敏にとられてもいいのではなからうか。それらの点について若干の観察と希望を述べてみたい。

道路に要求される要素は、安全性と円滑な走行性であろう。安全の問題は絶対の必要条件ではあるが、十分条件ではない。道路が本来目的とする常に円滑な交通を確保するためには、その障害が何であるかの正しい認識が必要である。現在の交通にとって円滑な走行を阻害している最大のものは、おびただしい駐車車両の存在である。車がエンドレスに走行し続けると錯覚したような道路構造は、人間の生活条件を無視した虚構である。走行車両が最少限必要とする駐停車を前提にして車線を確保する構想がなければ、折角の道路機能が減殺されることを強調したい。

道路整備の面についての最大の問題点は、総合性と整合性の欠如といふことである。自動車専用道路や高速道路と一般道路との接点における渋滞の慢性化現象は、道路管理者同士の縄張りや無責任と無関係ではない。交通流の円滑化のためには、総合的な観点に立つて、整合性のある道路作りが為されて然るべきではなからうか。

総合的な観点といふことでは、道路のメンテナンスの段階においても同様である。常に指摘されることであるが、各種地中工事が相互連携なく再三繰返される現状には、多くの国民の怨嗟と嘆息が集中してい

ること周知の通りである。

前述のように狭小な国土という地理的条件が隘路であることは十分承知してはいるものの、諸外国のように道路の緑化を大いに推進してもらいたいものである。花と緑、特に風格のある街路樹を大きく育て、道という道を自然で装飾するとよい。並木道のもつ魅力は、安直な交通安全ポスターや看板の氾濫よりはるかに効果的な交通安全対策でもあること疑いなくはずである。

道路の緑化といふこととの関連において強調したいことの一つに、無法状態に近い広告看板類の一扫と規制がある。野立広告や立看板類の美観上の問題は国の文化政策にも直結する課題である。また商店街等の看板や商品による道路占有状態も問題が多過ぎる。これらを一扫して道路を本来の機能に戻すために強力な市民運動が起こつてもよいのではないかと考える。看板類の規制との関連で今一つの問題は、市街地における電柱類の撤去の問題である。地下埋設を着実に推進していることは理解するが、もっと早急な実現方策はないものであろうか。住宅地域等で歩道部分を電柱によつて通行遮断しているような状態は、人権上の立場から悲鳴が聞こえてきそうな問題である。

道路に関する問題は、多くの学者や専門家によつて様々に論じ尽くされたものばかりである。一方わが国の経済力は世界で一、二を競うばかりとなつてゐる。処方箋もあり経済力も備わつてゐるのに、諸外国と比較して道路事情が必ずしも比肩しうる状態に達しないのは何故だろうか？ 不思議な話である。

これから二一世紀へ向かつて、より豊かで安心でき、ゆとりある生活をめざしていくわが国にとつて、道路は生活基盤の大前提である。そのために「安全快適な道路」をめざして、あらゆる努力が払われなければならないと思ふのである。

特集／安全・快適な道路をめざして

第5次特定交通安全施設等整備事業

五箇年計画の概要について

建設省道路局企画課交通安全対策係長 後藤 貞二

同 道路交通管理課企画係長 下村 善夫

一 はじめに

道路交通の安全確保は、道路行政の中でも最も重要な柱のひとつであり、第10次道路整備五箇年計画においても第一の施策として位置づけられているところであるが、交通事故の増加傾向に歯止めをかけ、事故死者数の減少を図るためには、抜本的対策としての自動車専用道路の整備、交通の混雑解消・分散を図るバイパスや環状道路の整備、歩車道の分離した道路の整備、踏切の改良などの改築事業を積極的に行うことがまずもって重要なことである。

併せて、既存の一般道路を対象に、緊急措置としての交通安全事業を推進し、歩道や自転車道の整備、交差点の改良、道路標識や道路情報提供装

置の設置など、交通安全施設等の拡充強化を行わなければならない。

これまでも、「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（昭和四一年制定）」に基づき、公安委員会と道路管理者は交通安全施設等の重点的な整備により、交通事故の防止と交通の円滑化を図ってきたところであり、その他の交通安全対策の推進と相まって、昭和四五年にピーク（一六、七六五人）に達した年間交通事故死者数は昭和四四年には概ね半減する（八、四六六人）など大きな成果をもたらした。

しかし、これ以降、交通事故死者数は再び増加に転じ、特に平成元年以降三年連続して交通事故死者数が一万一千人を超えるなど、近年の交通事故の状況は憂慮すべきものとなっている。

このため、今後とも交通安全施設等の整備拡充に努め、安全、円滑かつ快適な道路交通環境の確保を図ることを目的として、平成三年度を初年度とする第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画を策定したところである（平成三年一月二十九日閣議決定）。

以下、これまでの交通安全事業の経緯を踏まえ、第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の概要について述べることとする。

なお、以下、次のように法令を省略する。

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法

……法

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施

行令……施行令

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施

行規則……施行規則

二 「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」の制定経緯

1 「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」制定以前の交通安全施設の整備

昭和三十九年度を初年度とする第4次道路整備五箇年計画においては道路の新設改築による交通安全施設整備に加え、新たに交通安全施設の整備(道路標識、防護柵、道路照明)に対する予算補助の途を開いた。

また、四〇年度には警察および道路管理者は直轄国道のうち一〇路線約五〇〇kmのモデル路線を選定し、交通安全施設の整備とその効果についての共同研究を行うなど、従前の体制下で交通安全施設の整備に努めてきた。

しかし、交通安全施設の整備については、主として地方公共団体の責務と考えられ、また、道路改良延長を延ばすことに重点が置かれていた従前の態勢の下では、指定区間外の一般国道、都道府県道、市町村道においては制度的にも予算的にも国の助成措置が十分でなかったこと、当時の地方財政の窮状などにより、その実施をますます困難にしていた。

2 「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」の制定

交通事故の急増という事態に対処するため、国は人命の尊重がなにもにも優先することを確認し、昭和四一年一月一三日「交通事故防止の徹底を図るための緊急対策について」(交通対策本部決定)を決定し、その第一に「交通安全施設の整備、拡充」を掲げて、これを緊急かつ強力に推進することとした。

こうした施策を強力に推進するためには、交通安全施設等の整備について、国の責務を明確にし、さらにその整備に積極的に参加するため、国が交通安全施設等の整備を実施すべき道路を指定し、その整備のための計画を定め、指定道路の整備に要する費用について助成を行う等交通安全施設等の整備について必要な事項を法定することが、交通事故防止のために最も効果的であると考えられた。

このような観点から、交通事故が多発している道路その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画の下に交通安全施設等整備事業を実施することにより、これらの道路における交通環境の改善を行い、もって交通事故の防止を図り、あわせて交通の円滑化に資することを目的として、「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」が、昭和四一年二月一日閣議決定されて第五一回国会に提出され、同年三月三十一日可決成立し、関連の法令とともに同年四月一

日公布施行された。

三 交通安全施設等整備事業五箇年計画策定の手続き

交通安全施設等整備事業五箇年計画の策定手続きの概要は(図1)のとおりである。

1 特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路の指定

(1) 事業の対象道路

① 法は、交通安全施設等整備事業の対象となる「道路」を「道路法による道路」と規定している(法第二条第一項)。道路法による道路は、「一般交通の用に供する道で、高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道をいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となってその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含む」と規定されている(道路法第二条、第三条)。

② 一般に道路と呼ばれるものには、道路法による道路のほか、道路運送法に規定する自動車道、認定外道路、私道等があるが、道路運送法に規定する自動車道については、その事業者が必要な措置を講ずるのが法の建前となっている(道路運送法第六八条)ことなどに

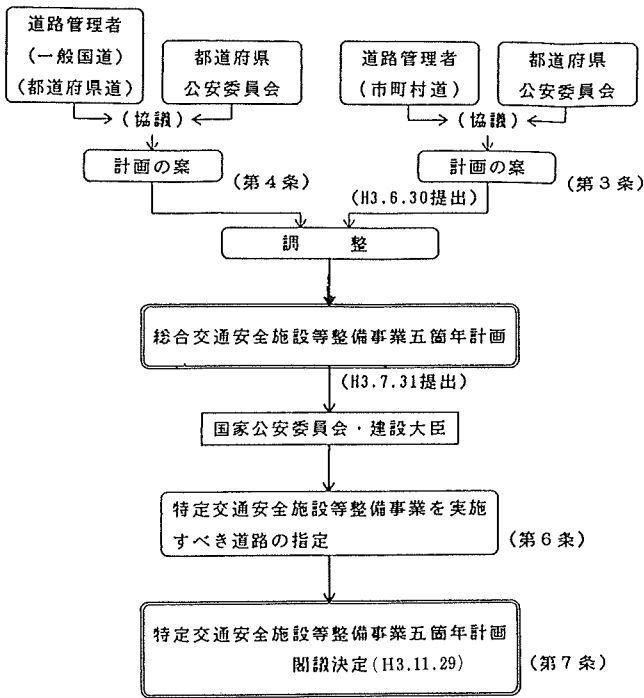


図1 「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」に基づく五箇年計画の策定の流れ

より、この法律では事業の対象を道路法による道路に限定している。なお、道路法による道路であっても、いまだ供用開始のなされていないものについては、交通事故が発生することは考えられないので、この法律の事業の対象とはならない。

③ 高速自動車国道は、本来、交通安全施設等が整備された道路であり、また、都市高速道

路、一般有料道路は、国の負担または補助制度になじまないものである。この法律の事業の対象とはならない。

(2) 道路の指定基準

① 特定交通安全施設等整備事業は、国が五箇年計画を作成し、当該事業に要する費用については、国が負担し、又は補助する等国が積極的に参加して行う事業であるので、交通事

故が多発している等の「緊急に交通の安全を確保する必要がある道路」について重点的に対策を講じ、効果的に交通事故を防止するため、国家公安委員会及び建設大臣が特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路を指定することとなっている（法第一条、第六条第一項）。

② 道路の指定基準は、施行規則第一条で定められているが、これによると次の二つの基準のいずれかに該当する道路の区間について、指定が行われることとなっている。

なお、道路の指定は路線ごとに全体を道路及び交通の状態がほぼ同一と認められる区間（おおむね二〇km）に区切り、それぞれの区間について基準に該当するかどうかを判断して行われる。

(ア) 当該道路の区間における一日当たりの自動車及び原動機付自転車（道路運送車両法第二条第二項に規定する自動車及び同条第三項に規定する原動機付自転車をいう。以下同じ。）の交通量が次の表の左欄に掲げる交通量に該当し、かつ当該道路の区間における交通事故死傷率が、当該交通量に應じ、それぞれ同表の右欄に掲げる数値以上であるもの（緊急措置法施行規則第一条第一項第一号）。

交通量	交通事故発生率
500台以上 1,000台未満	300
1,000台以上 3,000台未満	250
3,000台以上 5,000台未満	200
5,000台以上 7,500台未満	150
7,500台以上 10,000台未満	100
10,000台以上	50

*交通事故発生率

当道道路の区間における1年間の交通事故による死者数
当道道路の区間における1日当たりの人・365×当道道路の区間の延長 ×1位
自動車及び軽自動車1日当たりの交通量

(イ)前記(ア)に掲げるものを除くほか、付近に保育所、幼稚園、小学校又は児童公園があること、市街地を形成している地域内にあり、かつ、交通が著しくふくそうしていることその他特殊の事情により交通事故が多発するおそれが大きいと認められるもの（施行規則第一条第一項第二号）。

○「市街地を形成している地域内にあり、かつ、交通が著しくふくそうしていること」に該当する道路の指定は、原則として、人口集中地区（最近時の国勢調査結果による。）内における車道部の幅員が五・五m以上の区間について、当該道路の交通実態を勘案して行う。

○「その他特殊の事情により交通事故が多発するおそれが大きいと認められるもの」とは例えば次のようなものがある。

・付近にろう学校、身体障害者の利用の多い施設、その他特殊な施設があるために

交通事故の発生する危険性が特に大きいと認められるもの。

・特殊な地形で交通事故の発生する危険性が特に大きいと認められるもの。

・自動車が高速で通行するため交通事故の発生する危険性が特に大きいと認められるもの。

・特殊の事由により特に大型車が集中して通行するため交通事故の発生する危険性が特に大きいと認められるもの。

・道路の新設、改築等のため交差することとなるなどの理由で既設道路の形状及び交通の流れが著しく変化することが明らかであり、交通事故が多発するおそれが大きくなることが予想されるもの。

・自転車及び歩行者の交通量が多く、交通事故の発生する危険性が特に大きいと認められるもの。

(3) 道路の指定の手続き

① 道路を指定する場合には、国家公安委員会及び建設大臣は、あらかじめ、関係都道府県公安委員会及び当該道路の道路管理者の意見をきくことになっている（法第六条第二項）。

② 国家公安委員会及び建設大臣は、道路の指定をしたときは、道路の種類、路線名及び区間を官報で公示しなければならない（法第六

条第三項・施行規則第二条）。

2 交通安全施設等整備事業五箇年計画

(1) 交通安全施設等整備事業五箇年計画の作成
手続の概要

交通安全施設等整備事業に関する計画の作成方法はいわゆる積上げ方式をとるものであり、都道府県公安委員会と道路管理者が協議により都道府県ごとに作成する総合交通安全施設等整備事業五箇年計画の提出をまって、その中から国がその費用の一部を負担し、または補助するものとして、特定交通安全施設等整備事業五箇年計画を閣議決定することとしている。また、その特定交通安全施設等整備事業以外の事業が地方単独交通安全施設等整備事業となる仕組みになっている。それぞれの計画の詳細については以下の通りである。

(2) 市町村計画

都道府県公安委員会及び市町村道の道路管理者である市町村は、協議により、国家公安委員会及び建設大臣が定める基準に従い、緊急に交通安全を確保する必要があると認められる市町村道（建設大臣が道路管理者である市町村道を除く。）について、平成三年度以降の五箇年間に於いて実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画の案を作成し、平成三年六月三〇日までに、都道府

県公安委員会及び道路管理者である都道府県に提出する（法第三条）。

(3) 総合交通安全施設等整備事業五箇年計画

都道府県公安委員会及び道路管理者（市町村道の道路管理者である市町村を除く。）は、協議により、法第三条に規定する基準に従い、緊急に交通の安全を確保する必要があると認められる一般国道、都道府県道及び建設大臣が道路管理者である市町村道について、平成三年度以降の五箇年間に於いて実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画の案を作成し、当該計画の案と法第三条の規定により提出された市町村の交通安全施設等整備事業に関する計画の案とを調整して、当該都道府県の交通安全施設等整備事業に関する総合的な計画である総合交通安全施設等整備事業五箇年計画を作成し、平成三年七月三十一日までに、当該計画を国家公安委員会及び建設大臣に提出する（法第四条）。

3 特定交通安全施設等整備事業五箇年計画

- (1) 特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の作成手続

① 国家公安委員会及び建設大臣は、協議により、法第四条の規定により提出された総合交通安全施設等整備事業五箇年計画に係る交通安全施設等整備事業のうち、法第六条第一項の規定により指定された道路について、平成三年度以降の五箇年間に於いて実施すべき事業でこれに要する費用の全部又は一部を国が負担し、又は補助する事業に関する計画である特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の案を作成し、内閣総理大臣及び建設大臣は、この案について閣議の決定を求める（法第七条第一項・第二項）。

② 特定交通安全施設等整備事業五箇年計画には、五箇年間に於いて実施すべき交通安全施設等整備事業の実施の目標と、五箇年間に於いて実施すべき特定交通安全施設等整備事業の量を定めなければならない。（法第七条第三項）。実施の目標としては、五箇年間に実施すべき事業の重点、たとえば歩行者の安全を確保するための施設の整備等及びその重点を達成するための方法が、事業の量としては特定交通安全施設等整備事業の事業費及びその実施者別内訳が定められる。

③ 五箇年計画を閣議決定に係らしめたのは、国の負担又は補助の対象となる特定交通安全施設等整備事業の緊急かつ計画的な遂行を確保

保するため予算及び制度の両面において国の体制を確立することにある。

(2) 総合交通安全施設等整備事業五箇年計画と特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の関係

① 総合交通安全施設等整備事業五箇年計画は、交通安全施設等整備事業の実施の責に任ずる都道府県公安委員会及び道路管理者が、国家公安委員会及び建設大臣の定める基準に従い、緊急に交通の安全を確保する必要があると認められる管内の道路について作成するものである。したがって、これらの計画は、全国的な斉一性が確保されており、また、それぞれの交通状況に即応した適切な計画である。

② 一方、特定交通安全施設等整備事業五箇年計画は、総合交通安全施設等整備事業五箇年計画に係る交通安全施設等整備事業のうち、交通安全施設等に関する国全体の補助体系等を勘案しつつ、これに要する費用の全部又は一部を国が負担し、又は補助するものに係る計画である。この計画は、平成三年度以降五箇年間に全国において実施すべき交通安全施設等整備事業で、その費用の全部又は一部が国庫負担又は国庫補助の対象となるものの計画的な整備の促進を図るために作成されるものである。

(3) 特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の公表

① 国家公安委員会及び建設大臣は、特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の閣議決定があつたときは、遅滞なく、法第四条の規定により提出された総合交通安全施設等整備事業五箇年計画を取りまとめた資料を添えて、これを公表しなければならない(法第七条第四項)。

極的に参加することを目的としたからである。

第1次三箇年計画の概要は次のとおりである。

- ・指定道路延長…四三、六九五・二km(当初)
- ・事業内容…

○道路の改築に関する事業(一種事業)

横断歩道橋(地下横断歩道を含む)、歩

道、中央分離帯、緩速車道(自転車、荷

車等の通行用)、視距改良、交差点改良、

車両停車帯(バス停)の七工程

○道路の附属物及び区画線の設置に関する事業(二種事業)

道路標識、防護柵、道路照明、視線誘

導標、道路反射鏡の五工程

○公安委員会の事業

信号機、道路標識、道路標示

重点…歩行者の交通事故防止

・計画総額…道路管理者分五六〇億円(公安委員会分四三億円)

(2) 通学路事業計画(昭和四二〜四三年度)

通学路における交通安全対策は緊急措置法等により措置されていたが、通学児童等の交通事故の多発、踏切道における重大な交通事故の発生状況にかんがみ、第五五特別国会において通学路に係る交通安全施設等の整備及び踏切道の構造改良等に関する緊急措置法(以下、通学路法という)案が議員提出法案として提出、可決され、四二年七

月三十一日公布施行された。

これにより、通学路について、公安委員会および道路管理者は、地方単独事業を含めて必要事業量を把握、計画作成し、このうち法の規定による交通安全施設等整備事業に関する計画を作成することとされた。

また、市町村道の通学路の交通安全施設等整備事業については補助率のかき上げがなされた。通学路事業計画の総額は四九二億円(公安委員会分は六二億円)、

うち、交通安全施設等整備事業…三五八億円、地方単独事業…一三四億円である。

関連して交通安全施設等整備事業三箇年計画が閣議で変更決定され、通学児童及び幼児の交通事故防止を図るため通学路に歩道、防護柵、横断歩道橋等を整備するものとし、三箇年計画の事業の量は総額七二二億円(公安委員会分は六〇億円)となった。

(3) 第2次三箇年計画(昭和四四〜四六年度)

第2次三箇年計画においては、交通安全対策特別交付金(反則金)を地方単独事業の財源に充て得ることとなったことから、地方公共団体に對する二種事業の助成は廃止され、また、地方単独事業の計画策定が行われた。

このため、交通安全施設等整備事業は緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について行

② 特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の公表は、官報に掲載して行われる。これは、計画の内容を都道府県公安委員会及び道路管理者に知らせるとともに、国民に対しても国の意思を周知させ、その積極的な協力を求めるために行うものである。

四 これまでの交通安全施設等整備事業に関する計画の変遷(表1)(表2)参照

(1) 第1次三箇年計画(昭和四一〜四三年度)

昭和四一年に制定された「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」に基づき、第1次の三箇年計画が策定された。

当時の法においては、交通安全施設等整備事業は国が負担又は補助する事業のみであり、地方単独事業は含まれていなかったが、これは法が、それまでの交通安全施設の整備はすべてが地方公共団体の責務であるという考えを転換し、交通事故の防止において特に重要な道路の交通安全施設等の整備については、国の責務を明確にし、国が積

事業とされ、地方単独事業を含むものとされた。

また、指定道路について国が負担または助成して行う事業は新たに特定交通安全施設等整備事業と定義された。

なお第2次三箇年計画においては、市町村道の通学路事業の補助率のかさ上げ及び地方単独事業の計画化が行われたため、通学路法は法、踏切法の1次改正により吸収され廃止された。

(4) 第1次五箇年計画（昭和四六～五〇年度）

増加の一途をたどる交通事故に対応するため、四五年に交通安全基本法が制定され、四六年度を初年度とする五箇年間の陸、海、空の交通安全に関する総合的な施策の大綱を示す交通安全基本計画が策定された。

この基本計画においては交通安全施設の整備を第一の柱として位置づけたが、これとの関係で第2次三箇年計画を中途拡大改訂し、新たに四六年度を初年度とする交通安全施設等整備事業五箇年計画を策定することとした。

法の第2次改正においては、新たに交通管制センターの設置を行うこととし、これとの関連において、都道府県公安委員会および道路管理者は指定区間内の一般国道から市町村道に至るすべての一般道路についての単一の計画を策定することとした（総合交通安全施設等整備事業五箇年計画）。

これにより、総合交通安全施設等整備事業五箇

年計画の策定、特定事業を実施すべき道路の指定、特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の策定という、現在に至る交通安全施設等整備事業に関する計画策定のスキームが確立した。

道路管理者が行う新規事業として、四五年の「自転車道の整備等に関する法律」（自転車道法）制定および道路構造令の改正（緩速車道が自転車道に吸収されるなど）との関連により、自転車道、自転車歩行者道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路および歩行者専用道路の設置を加えた。

第1次五箇年計画においても歩道等の整備を重点にすすめたこともあり、五箇年間に歩行者の死者数を半減するという交通安全基本計画の目標をほぼ達成することができた。

(5) 第2次五箇年計画（昭和五一～五五年度）

第2次五箇年計画は、交通安全施設等整備事業の最大の飛躍を遂げた時期であった。

計画規模については特定事業で五、七〇〇億円、二・五倍、地方単独事業で四、三〇〇億円、一・九倍という高い伸びを確保した。

また、着実な計画推進に努め、ほぼ一〇〇％達成をもって終了したこともあり、四五年の交通事故死者数の半減という交通安全基本計画の目標についてはおおむね達成することとなった。

重点等については次のとおりである。
・歩道橋の整備がピークを過ぎたこともあり、歩

道・自転車道の整備が重点とされ、事業費の約八割を投入する計画としたこと。

・二種事業についても、自転車駐車場を新規工種に追加し、大型道路標識についての三カ年間の予算補助による助成制度を創設するなどの拡充が図られた。

・一種事業に路肩改良が追加された。

・道路の指定基準が大幅変更され、指定道路が大幅に増加した。

(6) 第3次五箇年計画（昭和五六～六〇年度）

第3次の五箇年計画においては、二種事業に道路情報提供装置の設置が加えられ、都市部等において通過交通を抑制し、歩行者優先の道づくりをめざす「コミュニティ道路」の整備を創設し、歩道等の整備の一環として実施することとした。

途中五九年からは、人と車の調和した道づくりにより人々の暮らしやすい生活環境の確保を図るというロードピア構想を提案し、この実現の一手法として、幹線道路に囲まれた住宅地帯等においてコミュニティ道路整備、広幅員の歩道整備、交通規制等、面的な総合的な交通安全対策を実施する住区総合交通安全モデル事業を実施している。

このように、第3次五箇年計画期間においては、従来の線的な対策から面的な対策へと発展し、歩行者・自転車系の交通安全対策のメニューがほぼ確立したのであった。

しかし、オイルショックの影響等により国の経済は大きな下降期に直面し、厳しい財政状況の中で第3次の五箇年計画は完全達成せずに終了し、第3次交通安全基本計画の目標であった年間の交通事故死者数を八、〇〇〇人以下に押さえるには至らなかった。

(7) 第4次五箇年計画（昭和六一～平成二年度）

これまでの、交通安全施設等整備事業に関する計画は道路交通上弱い立場にある歩行者・自転車に対する対策に重点に置き、また全体として安全確保を主眼とした対策がほとんどであった。

第4次五箇年計画は、こうした「安全」に加え、法の趣旨のひとつでもある「円滑」を念頭において対策に注目されるようになったこと、車系の対策を充実したことがもつとも大きな変化であった。車社会がますます発展するとともに、道路利用者のニーズも変化しつつある現状を踏まえつつ、著しく円滑性が損なわれることが間接的にはあるが事故の原因になるという理解が反映されたわけである。

新規事業としての登坂車線の設置は、これを端的に示すものであり、車の円滑化を主体とした線的な対策としては今までの対策と発想が異なる。

また、車系の交通安全対策の典型である交差点改良についても、事業費の大幅拡充及び事業の限度額の大幅引き上げがなされた。

表1 交通安全施設等整備事業計画の推移

区 分		特 定 事 業			地方単独事業			指定道路 延長(km)	備 考
		計 画 (億円)	実 績 (億円)	達成率 (%)	計 画 (億円)	実 績 (億円)	達成率 (%)		
第1次3箇年計画 (S41～43)	道路管理者	721.9	722.1	100.0	(134)	253.2	—	(43,695) 57,178	閣議決定(変更) 昭和42年12月1日
	公安委員会	60.3	60.3	100.0	(38)	112.0	—		
第2次3箇年計画 (S44～46)	道路管理者	750.0	(507.4)	67.7	623.0	(456.2)	73.2	70,389	閣議決定 昭和44年12月2日
	公安委員会	46.3	(28.5)	61.6	230.7	(151.1)	65.5		
第1次5箇年計画 (S46～50)	道路管理者	2,292.8	2,380.9	103.8	2,304.1	2,324.0	100.9	(88,061) 89,170	閣議決定(変更) 昭和48年2月20日
	公安委員会	685.5	720.9	105.2	1,052.7	1,000.1	95.0		
第2次5箇年計画 (S51～55)	道路管理者	5,700	5,922.1	103.9	4,115.3	4,525.5	110.0	138,769	閣議決定 昭和51年11月9日
	公安委員会	1,500	1,424.2	94.9	2,300.0	1,636.4	71.1		
第3次5箇年計画 (S56～60)	道路管理者	9,100	8,153.8	89.6	6,876.9	6,144.0	89.3	158,416	閣議決定 昭和56年11月27日
	公安委員会	1,900	1,311.5	69.0	3,049.6	2,365.4	77.6		
第4次5箇年計画 (S61～H2)	道路管理者	(13,500)	11,596	100.8	10,235.0	7,739.1	75.6	168,875	閣議決定 昭和61年11月28日
	公安委員会	(11,500)	1,165	101.3	3,680.1	3,509.1	95.4		
		(1,350)							
第5次5箇年計画 (H3～H7)	道路管理者	(2,600)	—	—	14,400	—	—	182,304	閣議決定 平成3年11月29日
	公安委員会	(18,500)	—	—	4,970	—	—		
		(100)	—	—					
		1,650							

- 注1) 第1次三箇年計画の地方単独事業は、S42～43年度の2ヵ年分の通学路分のみである。
 2) 第2次三箇年計画の実績は中途改定したので、S44～45年度の2ヵ年分である。
 3) 第4次五箇年計画の特定事業の上段()書きは、調整費を含む総計画額である。また、実績は見込みである。
 4) 指定道路延長の上段()は計画途中で追加指定があった場合の当初指定延長である。

表2 交通安全施設等整備事業の経緯

計画期間	事業の概要	死者数
第1次3箇年 通学路計画 (昭和41～43年度)	<ul style="list-style-type: none"> ●歩行者および児童・幼児の交通事故防止に重点 ①歩行者：歩道、防護柵、信号機、横断歩道橋、安全島、道路照明灯、道路標識、道路標示等 ②通学路：歩道、防護柵、横断歩道、横断歩道橋、道路標識、道路標示等 ③車両：交差点改良、信号機、緩速車道、車両停車帯、中央分離帯、防護柵、視線誘導標、道路照明、道路標識、カーブミラー 	昭和43年 14,256人
第2次3箇年 (昭和44～46年度)	<ul style="list-style-type: none"> ●歩行者保護のための歩道整備が最重点施策 ●地方単独事業が計画の対象になる ①歩行者 ②通学路 ③車両 の各事業内容は第1次3箇年と同様 	昭和45年 16,765人
第1次5箇年 (昭和46～50年度)	<ul style="list-style-type: none"> ●基本計画の目標：歩行者の死亡事故の半減(約8,000人(予測値)→4,000人) ●新規事業 自転車道、自転車歩行者道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路、歩行者用道路、交通管制センター ①歩行者・自転車 ③車両 ②通学路 ④交通管制センター 	昭和50年 10,792人
第2次5箇年 (昭和51～55年度)	<ul style="list-style-type: none"> ●基本計画の目標：過去最高時(S45)の死者数の半減(16,765人→8,383人) ●新規事業 道路管理者：路肩改良、自転車駐車場 ①歩行者・自転車 ③車両 ②通学路 ④交通管制センター 	昭和55年 8,760人
第3次5箇年 (昭和56～60年度)	<ul style="list-style-type: none"> ●基本計画の目標：交通事故死者数 8,000人以下 ●新規事業 道路管理者：道路情報提供装置、コミュニティ道路 ●法律案改正時の付帯決議(衆院、交通安全対策特別委員会) 高齢化社会に対応した道路交通環境確保 ・身体障害者に配慮した整備 ・立体交差化事業の促進 等 	昭和60年 9,261人
第4次5箇年 (昭和61～ 平成2年度)	<ul style="list-style-type: none"> ●基本計画の目標：交通事故死者数 8,000人以下 ●新規事業 道路管理者：登坂車線：助成措置の拡充(2種事業) ●法律案改正時の付帯決議(衆院、交通安全対策特別委員会) ・道路交通の過密化に対応した安全と円滑の確保のため、信号機等の高性能化 ・高齢化社会の到来・情報化促進に対応した道路交通整備 	平成2年 11,227人
第5次5箇年 (平成3～7年度)	<ul style="list-style-type: none"> ●基本計画の目標：交通事故死者数10,000人以下 ●新規事業 ・道路管理者：付加車線(ゆずりあい車線)、自動車駐車場、地点標(キロポスト) ：助成措置の拡充(道路照明) ・公安委員会：高速走行抑止システム等 	

やはり、車系の安全対策として、「道路標識、区画線および道路標示に関する命令(いわゆる標識令)」が改正され、案内標識のローマ字、シンボル

マーク併記が行われるようになり、加えて、大型案内標識についての助成設置が創設された。なお、道路附属物の設置として、道路標識以外

に、道路情報提供装置及び自転車駐車場の設置についても助成対象となったが、二種事業の法律補助は第2次三箇年計画で廃されて以来、一八年ぶりのことであった。

また、歩行者・自転車系の対策においても利用者ニーズの変化に対応し、できる限り幅の広い歩道等の整備など、安全で快適な質の高い整備に努めることとし、歩道等の整備計画延長を延ばすことに主眼をおいた旧計画の考えを改めた内容となっている。

第4次五箇年計画には、計画策定時の社会・経済の動向の不透明さ、財政事情の厳しきを受け、同時期に改正する他の七つの五箇年計画(下水道、公園、住宅、海岸、空港、港湾、廃棄物)と並び、はじめて調整費(道路管理者分二、〇〇〇億円、公安委員会分二〇〇億円)が導入された。

五 第5次特定交通安全施設等整備事業 五箇年計画について

1 法令等の改正概要

第一二〇回国会の審議を経て平成三年三月八日に成立した「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部を改正する法律」(平成三年法律第四号)は、三月一五日に、また、「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令」(平成三年政令第七八

号)は、三月二十九日に公布され、ともに四月一日から施行された。

(1) 法の一部を改正する法律について

本法は、交通事故が多発しているという緊急事態に対処するための措置を五箇年間に限り定められているものであることから、今回の改正の内容としては、平成三年度以降五箇年間に於いて実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画を定めることとするものである。

(2) 施行令及び道路法施行令の一部を改正する政令について

① 交通安全施設等整備事業の内容の拡充(工種の追加)(施行令第一条関係)

法第二条第三項第二号は、「交通安全施設等整備事業」のうち道路管理者が行う事業を、横断歩道橋の設置に関する事業または歩道・自転車道の設置その他の道路の改築で政令で定めるものに関する事業(以下、「一種事業」という。)及び道路標識、さく、街灯その他政令で定める道路の附属物または区画線の設置に関する事業(以下、「二種事業」という。)とし、「道路の改築」及び「道路の附属物」の範囲については、政令に委任している。

交通安全施設等整備事業の内容(工種)については、これまで、事故特性の変化等に於いて追加されてきたところであるが、今回の

改正は、一種事業として「付加車線」を二種事業として「自動車駐車場」及び「地点標」に関する事業を新規工種として追加したものである。

② 二種事業に対する国の助成措置の拡大(施行令第二条の三関係)

法第一〇条第二項及び第三項は、指定区間外の一般国道、都道府県道及び市町村道について実施する二種事業について、国の負担または補助の特例(負担補助率 $\frac{1}{2}$)の対象となる事業の範囲を政令に委任している。

今回、従来より二種事業とされている「街灯」及び今回新規工種として追加される「自動車駐車場」について、その整備の促進を図るため、国の負担または補助の特例の対象としたものである。(なお、街灯については平成二年度から予算補助が行われている。)

③ 道の区域内の道路に係る交通安全施設等整備事業に要する費用の特例(道路法施行令第三四条の二の三関係)

道路法第八八条第一項に基づき、道の区域内の道路について実施する交通安全施設等整備事業の費用負担については、道路法施行令においてその特例が定められている。

このうち、道の区域内の一般国道並びに道道及び道の区域内の市町村道で建設大臣が開

発のために特に必要と認めて指定したものである(いわゆる開発道路)については、一般国道に係る二種事業を除き、高率の負担率が定められている(道路法施行令第三一条、第三二条)が、それ以外の道道及び道の区域内の市町村道については、従来より、五年毎の法による措置を講ずる期間の延長に併せて法の定める措置と同様の助成措置を本政令において定めてきた。

今回、法の一部改正により同法による措置が五箇年間延長されることに伴い、従来と同様に、平成三年度以降五箇年間に於いて内地と同様の補助制度を設けることとしたものである。

④ 施行規則の一部を改正する命令について

施行規則第一条第一項第一号に定める、特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路の指定基準については、第4次交通安全施設等整備事業五箇年計画期間内における交通量の増加、交通事故の発生状況等にかんがみ、交通量が七、五〇〇台以上一〇、〇〇〇台未満に対応する交通事故死傷率の数値については一五〇から一〇〇に、一〇、〇〇〇台以上に対応する数値については一〇〇から五〇に、それぞれ改正を行った。

2 第5次特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路の指定について

第5次特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路については、平成三年一月二一日指定が行われ、同日官報に掲載して公示が行われた。その概要は(表3)のとおりである。

3 第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画

特定交通安全施設等整備事業五箇年計画については、平成三年一月二十九日閣議決定がなされ、一二月二日官報に掲載して公示が行われた。閣議決定された特定交通安全施設等整備事業五箇年計画は次のとおりである。

特定交通安全施設等整備事業

五箇年計画

(平成三年一月二十九日閣議決定)

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法(昭和四一年法律第四五号)第七条に規定する特定交通安全施設等整備事業五箇年計画を次のとおり定める。

1 特定交通安全施設等整備事業の実施の目標

表3 第5次特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路の指定の概要

道路の種類	指定延長 (km)		
	1号該当	2号該当	計
一般国道	(9,946.9) 18,859.6	(8,786.6) 22,015.3	(18,733.5) 40,874.9
指定区間内	(4,967.8) 10,704.5	(2,753.6) 9,391.0	(7,721.4) 20,095.5
指定区間外	(4,979.1) 8,155.1	(6,033.0) 12,624.3	(11,012.1) 20,779.4
都道府県道	(14,195.7) 21,931.4	(30,542.4) 51,989.0	(44,738.1) 73,920.4
市町村道	(17,036.9) 24,145.2	(32,849.4) 43,363.9	(49,886.3) 67,509.1
計	(41,179.5) 64,936.2	(72,178.4) 117,368.2	(113,357.9) 182,304.4

注1) 1号該当とは緊急措置法施行規則第1条第1項第1号に規定する基準に該当する道路の延長を、2号該当とは施行規則第1条第1項第2号に規定する基準に該当する道路の延長をいう。

注2) ()内書は通学路分を示す。

最近における交通事故の発生の状況にかんがみ、緊急に交通安全を確保する必要がある道路について、新たに平成三年度を初年度とする特定交通安全施設等整備事業五箇年計画を作成し、国及び地方公共団体が一体となって総合的な計画の下に特定交通安全施設等整備事業を実施することにより、これらの道路における交通環境の改善を行い、交通事故の防止を図り、併せて交通の円滑化に資するものとする。

この計画においては、主として次に掲げる事業を行うものとし、その実施に当たっては、歩行者及び自転車利用者、特に、児童、幼児、高齢者及び身体障害者の交通安全を確保するとともに、併せて車両の交通安全を確保すること

とを重点に、交通事故の実態を的確に把握するための調査、分析及びこれに基づいた交通事故多発箇所における対策を体系的に行うなど、交通事故の態様、交通及び道路の状況等を考慮して、効果的に交通事故を防止し、併せて円滑な自動車交通を確保するように配慮するものとする。

(1) 歩行者及び自転車利用者(以下「歩行者等」という。)の交通事故を防止するための事業

イ 車両と歩行者等の交通が分離されていないため歩行者等の交通事故が発生するおそれ大きいと認められる道路には、歩道、自転車歩行者道等(以下「歩道等」という。)を整備することとし、その際、快適な通行空間を十分確保した幅の広い歩道等の整備に努める。また、住宅地域等において、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善に資する人と車の調和のとれた安全で快適な道路交通環境の整備を進めるため、コミュニティ道路の整備、生活ゾーン対策としての交通規制の実施等を行う。

ロ 歩行者等が道路を横断する際に交通事故が発生するおそれ大きいと認められる道路には、信号機の弱者感応化等の高性能化を行うとともに、利用しやすい立体横断施設

設等を整備する。

ハ 夜間において歩行者等の交通事故が発生するおそれが大きいと認められる道路には、道路照明灯を整備する。

ニ その他歩行者等の交通の安全を確保する必要がある道路には、道路標識等を整備し、また、自転車駐車を整備する。

(2) 通学路における交通事故を防止するための事業

イ 車両と歩行者の交通が分離されていないため児童又は幼児の交通事故が発生するおそれが大きいと認められる通学路には、歩道等を整備する。

ロ 児童又は幼児が道路を横断する際に交通事故が発生するおそれが大きいと認められる通学路には、信号機、立体横断施設等を整備する。

ハ その他児童又は幼児の交通の安全を確保する必要がある通学路には、道路標識等を整備する。

(3) 車両の交通事故を防止するための事業

イ 交通の流れが円滑でないこと等のため車両の交通事故が多発するおそれが大きいと認められる道路については、信号機の高度化改良又は交差点の改良を行うとともに、登坂車線、付加車線、車両停車帯又は中央

帯を整備する。

ロ 見通しがきかないこと等のため交通事故が多発するおそれが大きいと認められる道路では、見通しをよくするための道路の改良を行い、又は路肩の改良を行うとともに防護柵、道路反射鏡等を整備する。

ハ 夜間において車両の交通事故が多発するおそれが大きいと認められる道路には、道路照明灯又は視線誘導標を整備するほか、高速走行抑止システムを整備する。

ニ 多数の路上駐車のため安全で円滑な道路交通が阻害され、追突事故などの交通事故が多発するおそれが大きいと認められる都市内の道路において、自動車駐車場、違法駐車抑止システム等を整備する。また、都市間の一般道路において、簡易パーキングエリアを整備する。

ホ その他特に車両の交通の安全と円滑を図る必要がある道路には、道路標識、区画線又は地点標を整備し、また、異常気象時の道路状況に関する情報等を提供する道路情報提供装置を整備する。

(4)

交通管制センターの整備に関する事業
信号機、道路標識及び道路標示の操作、道路交通に関する情報の収集、分析及び伝達その他の道路における交通の規制を広域にわた

って総合的に行うため交通管制システム機能を充実・高度化する。

2 特定交通安全施設等整備事業の量

この計画においては、総額二兆一五〇億円(調整費二、七〇〇億円を含む)に相当する事業を行うものとし、このうち都道府県公安委員会は総額一、六五〇億円(調整費一〇〇億円を含む)、道路管理者は総額一兆八、五〇〇億円(調整費二、六〇〇億円を含む)に相当する事業を行うものとする。

なお、この計画は、今後の社会・経済の動向、財政事情等を勘案しつつ、弾力的にその実施を図るものとする。

区 分			総合交通安全施設等 整備事業五箇年計画		内 訳			
					特定交通安全施設等 整備事業五箇年計画		地方単独交通安全施設 等整備事業五箇年計画	
			事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費
都道府県公安委員会	交通管制	中央装置		507.4		448.4		
		地域制御機(基)	12,000	489.5	12,000	489.5		
		交通情報提供装置(基)	290	36.2	290	36.2		
		その他(注4)		74.3		67.0		
		小計		1,107.4		1,041.1		
	信号機改良	系統化(基)	4,805	113.8	4,200	104.9		
		高性能化		376.2		353.7		
		小計		490.0		458.6		
	信号機新設(基)	(5,993) 15,119	(120.1) 469.8	(27) 119	(0.4) 3.5	(5,99) 15,000	(119.7) 466.3	
	道路標識(本)	5,002,186	1,551.0	18,814	5.0	4,983,372	1,546.0	
	道路標示		2,234.8		6.4		2,228.4	
	その他(注5)		767.0		35.4		729.3	
	計		6,620.0		1,550.0		4,970.0	
	調整費				100.0			
合計		6,620.0		1,650.0		4,970.0		
道路事業者	一歩道等	(注7)	(8,590)	(11,741.0)	(5,244)	(7,493.2)	(2,837)	(3,279.5)
		自転車歩行者道(km)	11,652	15,916.2	7,069	10,003.4	3,874	4,560.0
		(注8)	(2,735)	(2,187.6)	(145)	(156.6)	(2,470)	(1,911.6)
		歩道(km)	3,365	2,720.7	160	172.7	3,063	2,410.2
		小計(km)	(11,325) 15,017	(13,928.6) 18,636.9	(5,389) 7,229	(7,649.8) 10,176.1	(5,307) 6,937	(5,191.1) 6,970.2
	交差点改良(箇所)	5,238	2,846.6	1,362	1,482.1	3,637	1,127.4	
	その他(注9)		(295.1) 1,977.7		(187.5) 1,054.7		(79.9) 758.0	
	計		(14,223.7) 23,461.2		(7,837.3) 12,712.9		(5,271.0) 8,855.6	
	二種事業	道路照明(基)	235,561	961.2	38,093	228.5	191,687	695.5
		道路標識(本)	230,629	1,370.4	37,794	504.6	187,311	793.1
		区画線(km)	498,230	1,189.7	159,670	302.7	316,250	834.8
		道路情報提供装置(基)	3,310	1,055.7	1,665	745.0	1,488	199.4
		その他(注10)		4,861.8		1,406.3		3,021.6
	計		9,438.8		3,187.1		5,544.4	
一種二種計		32,900.0		15,900.0		14,400.0		
調整費				2,600.0				
合計		32,900.0		18,500.0		14,400.0		
総計		39,520.0		20,150.0		19,370.0		

注1) 総合交通安全施設等整備事業五箇年計画は、平成3年7月31日までに提出された各都道府県の総合交通安全施設等整備事業五箇年計画を取りまとめたものである。

注2) 特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の工種別の事業量は調整費分を除いたものである。

注3) 上段()書は、通学路に係る分で内書である。

注4) その他は、旧五箇年計画では中央線変移装置、監視用テレビ、バス感知器であり、新五箇年計画では、中央線変移装置、監視用テレビ、バス感知器、高速走行抑止装置である。

注5) その他は、車線分離併用標示、信号機電源付加装置、調査器材、灯器改良、信号機定数設定費、信号機移設費、調査費である。

注6) 一種事業、二種事業とは、それぞれ交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第2条第3項第2号イに掲げる事業、同号ロに掲げる事業をいう。

注7) 自転車歩行者道は、自転車道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路を含む。

注8) 歩道は、歩行者専用道路を含む。

注9) その他は、立体横断施設、中央帯、視距の改良、車両停車帯、路道改良、登坂車線、付加車線である。

注10) その他は、防護柵、視線誘導標、道路反射鏡、自転車駐車場、自動車駐車場、地点標である。

4 第5次五箇年計画の基本方針

第5次五箇年計画においては、交通事故等近年の道路交通の状況に対応して交通安全施設等の整備を進めることとしており、基本方針は次のとおりである。第4次計画の基本方針には無かった駐車対策と事故分析システムを新規基本方針としたほか、高齢者等についての配慮事項を柱として位置づけた点の特徴となっている。

- ① 自転車・歩行者の安全で快適な通行の確保
- ② 安全かつ円滑な自動車交通の確保
- ③ 増加する駐車需要への対応
- ④ わかりやすく、使いやすい道路交通環境の整備
- ⑤ 高齢者等の利用にも配慮した交通安全対策の推進
- ⑥ 交通事故分析システムの充実

各基本方針の概要は次のとおりである。

- (1) 自転車・歩行者の安全で快適な通行の確保
- ① 歩道及び自転車道等の整備を引き続き重点的に実施し、平成七年度までに歩行者等が交通事故の危険にさらされている区間、おおむね二五、〇〇〇km程度について改築事業等による整備とあわせて歩道等の整備を推進し、歩道等の整備済み道路延長をおおむね一三五、〇〇〇kmに引き上げる。

その際、快適な通行空間を充分確保した幅

の広い歩道等の整備に努める。

- ② 住宅地域等において、通過車両の進入を抑え、人と車の調和のとれた安全で快適な道づくりをめざすロードピア構想を進めるため、「コミュニティ道路」の整備や「住区総合交通安全モデル事業」を引き続き推進する。
- (2) 安全かつ円滑な自動車交通の確保

- ① 全交通事故の約六割、死亡事故の約四割が集中する交差点及び交差点付近の交通事故を防止し、安全で円滑な交通を確保するため、交差点改良を重点的に推進する。
- ② 近年の夜間死亡事故の多発傾向にかんがみ、道路照明の設置等による夜間事故対策を推進する。

- ③ いらいら事故の防止のための付加車線（ゆずりあい車線）の整備を進める。
- ④ 過労運転にともなう事故の防止のため、都市間の一般道路において簡易パーキングエリアの整備を進める。

- (3) 増加する駐車需要への対応
- ① 多数の路上駐車のため、安全で円滑な道路交通が阻害されている都市内の道路において、自動車駐車場、駐車場案内システム等の整備を推進する。

- (4) わかりやすく、使いやすい道路交通環境の整備
- ① 道路利用者の多様なニーズに応え、安全で

円滑な道路交通の確保を図るため、異常気象時の道路状況に関する情報、都市間のルート選択に資する情報等を迅速かつ的確に提供するため、路車間情報システム等の道路情報提供装置の整備を推進する。

- ② 利用者の立場に立った系統的で判り易い案内標識の充実を図る。その際、ローマ字表示、シンボル表示を積極的に取入れる。
- ③ 車の現在位置や目的地までの距離が容易に確認できるようキロポストの整備を進める。

- (5) 高齢者等の利用にも配慮した交通安全対策の推進

① 高齢者、身体障害者等の活動機会の増大にも対応して、幅の広い使いやすい歩道等の整備、段差の適当な切下げ等を推進し、安全で快適な歩行空間の確保に努める。

② 駅前など高齢者等の利用が多く、交通が輻輳している箇所において、使いやすい立体横断施設の整備を進める。

- (6) 交通事故分析システムの充実
- ① 関係省庁と連携して、交通事故多発箇所における調査、分析、対策を行う交通事故分析システムの充実を図り、効果的な交通安全対策の推進に努める。
- ② 容易に交通事故発生地点を把握し、速やかな事故処理、的確な事故調査が行えるようキ

ロポストの整備を進める。

5 事業内容

基本方針に基づき、自転車歩行者道等の整備、交差点改良、道路照明の設置等の緊急性の高いもの、道路標識や道路情報提供装置の整備等道路利用者のニーズの高いものを中心に交通安全施設等の整備を推進することとする（図2）、（図3）参照）。

また、第5次五箇年計画から、次の三事業を新規に推進することとしている（図4）参照）。

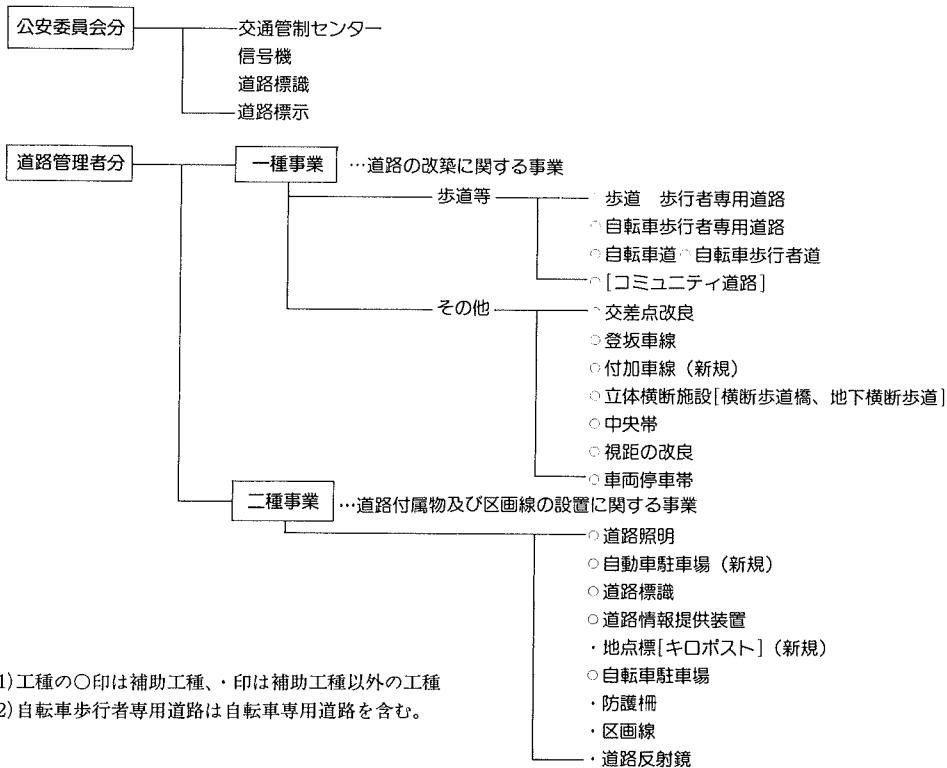
〔新規工種の概要〕

●付加車線（ゆずりあい車線）

第4次交安五計から縦断勾配が5%以上の区間について登坂車線の整備に着手しているが、縦断勾配が5%未満の区間についても地形等の状況により二車線の長い追い越し禁止区間が連続する場合があり、大型車等の低速車の通行による無理な追い越しにより事故が発生する等交通障害となっている。このような区間において車線を一車線付加することにより、いらいら事故を防止し、交通を円滑化する。

●自動車駐車場

都市部における路上駐車蔓延は、駐車車両への追突、飛び出し等の交通事故、交通渋滞の激化の大きな原因となっている。このような地域にお



注1) 工種の○印は補助工種、●印は補助工種以外の工種

注2) 自転車歩行者専用道路は自転車専用道路を含む。

図2 交通安全施設等整備事業の工種

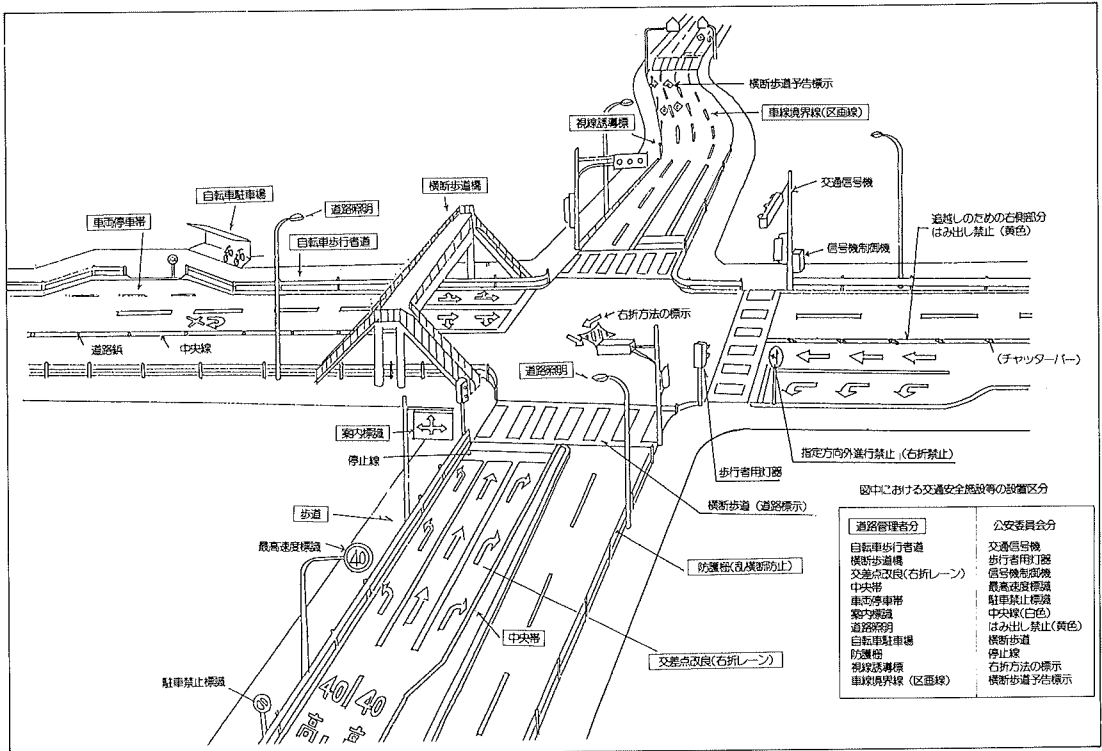


図3 交通安全施設設置例

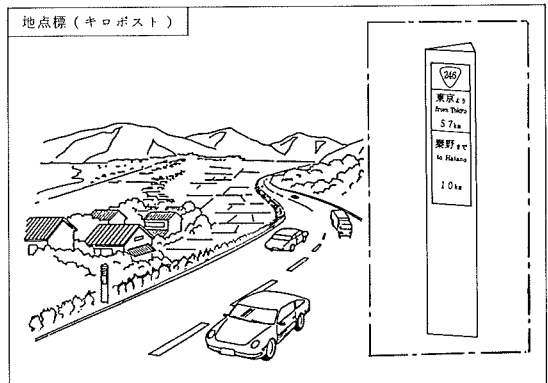
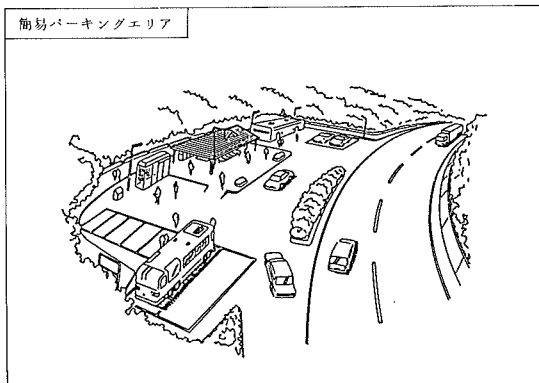
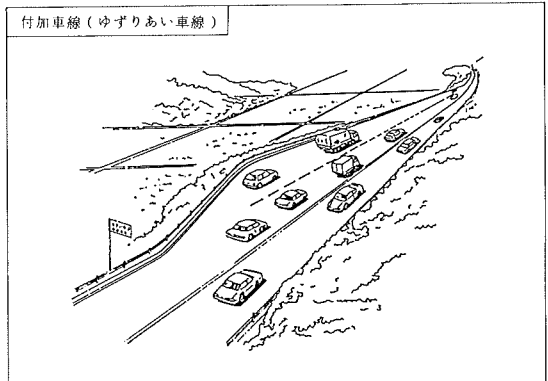
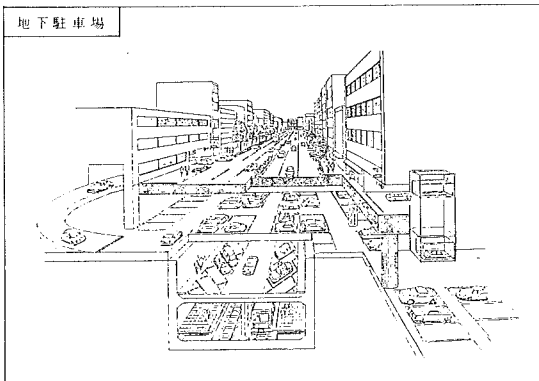


図4 新規事業のイメージ図

いて道路地下等の公共空間を活用して自動車駐車場の整備を進めるほか、沿道商店への立ち寄りや荷の積み降ろし等の短時間駐車需要に対応した路上駐車施設の整備を推進する。

また、夜間運転や過労運転による交通事故の防止のため、都市間の一般道路において簡易パーキングエリアの整備を新たに行う。

● 地点標（キロポスト）

一般道路利用者の利便性向上のため、道路の路線名と位置が容易に確認できるようにキロポストの整備を行う。また、これは的確な事故調査を実施するためにも不可欠なものである。

また、住宅地域等において、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善に資する人と車の調和のとれた安全で快適な道づくりをめざすロードピア構想を進めるため、コミュニティ道路の整備、歩道の拡幅、交差点ランプ等の整備、一方通行規制等の交通安全対策を面的に実施する住区総合交通安全モデル事業を引き続き推進することとしている。

6 事業規模

道路管理者分の総額は一八、五〇〇億円（うち調整費二、六〇〇億円）であるが、これは第4次五箇年計画と比較して一・三七倍の計画規模に相当する。

表4 第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の事業規模

(単位: 億円)

	第5次五箇年計画 (平成3～7)	第4次五箇年計画 (昭和61～平成2)	倍率
道路管理者分	(2,600) 18,500	(2,000) 13,500	1.37
都道府県 公安委員会分	(100) 1,650	(200) 1,350	1.22
合計	(2,700) 20,150	(2,200) 14,850	1.36

注1) 上段()書きは計画の調整費で内数である。

注2) この他に地方単独事業として

都道府県公安委員会分 約4,970億円(対4次計画1.35倍)

道路管理者分 約14,400億円(対4次計画1.41倍)がある。

なお、平成三年度の特定交通安全施設等整備事業の道路管理者分の事業費は二、六六六億円であり、この場合、調整費を除く計画額に対する第5次五箇年計画の進捗率は、一六・八％である。また、平成四年度予算案においては、二、八四〇億円(対三年度一・〇七倍)の事業費を見込んでいる。

六 おわりに

最近の交通事故の特徴は、自動車乗車中の事故の急増、夜間事故の多発傾向と高齢者の死亡事故

の増加など幾つか挙げられるが、重要なことは、これら事故特性の把握を事故防止対策に結びつけることである。

このためには、関係機関と連携してきめ細かな事故データの調査分析と対策の検討、対策の重点実施、対策の評価を内容とする交通事故分析システムの充実が不可欠である。

現在、第5次五箇年計画に基づき交通安全施設等整備事業を推進しているところであるが、今後もしも引きつづき、関係機関と連携して、交通安全施設等の整備拡充に努め、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図ってまいりたい。



高速道路における快適性の追求

日本道路公団保全交通部保全企画課 調査役 吉川 良一

一 おはじめに

平成三年一月七日に、高速道路の供用延長が五、〇〇〇kmを越え、ネットワーク化がますます進展する中で、今や高速道路は我が国の国民生活、経済活動に不可欠の存在となっている。

その意味では高速道路における快適性には、安全性・円滑性の要素が広義には含まれる、高速道路は一般的には安全・円滑な走行ができることから、走行すること自体が快適である。

しかし、人間の緊張感を持続しないこと、また快い単調さには飽きるといことから、高速道路を長時間運転した人なら誰でも感ずる体験として、高速道路の運転はきわめて退屈である。そのことが、本来快適な走行空間であるはずの高速道路に

漠然とした不愉快さをもたらしたり、また周辺地域からも大きな連続構造物である高速道路が漠然とした不快感の対象となったりする。このことは、(1) 高速道路がインターチェンジ以外での出入を許さない完全にアクセスコントロールされた道路であるという閉鎖性

(2) その裏返しとして、周辺地域にとっても、高速道路は地域の社会生活と完全に切り離されているという隔離性

によって特徴付けられる。

また、これらはお互いに関連しあっている。何故なら、周辺住民にとっての隔離性は、空間を伝播する騒音等に対しては当てはまらないため、遮音壁の設置等の対策を要し、それが更に高速道路の閉鎖性を強調することとなる。ここでは論点の

整理の仕方として、一応、高速道路を走行するお客様から見た高速道路内部の快適性と周辺地域に

とつての高速道路外部の快適性について、公団（JH）が実施していることおよび試みようとしていることに焦点を当てて、いくつか紹介してみたい。

二 高速道路における快適性

1 高速道路内部の快適性

(1) 景観整備のための緑化

高速道路の切土のり面にはラウンディングなどの修景土工を施した上で、のり面緑化工を行い、長期的には周辺の植生に近付けるといのが、景観の面からも自然環境保全の面からも望ましいものである。以前、コンクリートなどにより景観上好ましくないのり面処理の行われた箇所において

も、これを緑化することにより景観を向上させようという対策が行われている。

また、遮音壁は、本来得られるべき景観を遮り圧迫感を与えやすいことから景観の面では好ましくない。そこで、この遮音壁に透光板を使用したり、遮音壁の前面や背面をツタや花木で緑化することにより目にやさしい走行景観となるようにしており、緑化可能な土工部については、その約九〇％が緑化されている。

近年、トンネル坑口部分の修景も盛んに行われ

表1 遮音壁前面の緑化率

(単位: km)

道路名	遮音壁延長(A)※	緑化済延長(B)	緑化率(B/A×100)
東名	206.8	190.2	92.0
東北	138.3	130.4	94.3
関越	95.9	91.5	95.4
名神	104.6	82.3	78.7
中央	75.8	62.8	82.8
全体	925.7	797.0	86.1

※緑化可能な土工部の延長

平成3年4月1日現在

ている。ここにも花木などによる緑化がなされている。

また、休憩施設はお客様との歩行者レベルでの接点であり、周囲の景観や休憩施設内の建物、植栽、造園工作物等、全体として調和のとれた景観とすることが必要である。ここでは、県花・県木および造園工作物等による地域の歴史や文化の紹介、さらに花木、紅葉木、草花等を加えた色彩豊かで季節感のある緑化を心がけている。

(2) 休憩施設の多機能化

ひたすら走ることを義務付けられた高速道路で、唯一止まることが許された休息の場所はSA・PAである。そこでは、単に生理的欲求に対するだけでなく、心と体のリフレッシュのためのゆとりとるおいのある環境づくりが求められる。また、道路管理者にとっても、お客様ニーズにこたえるべく腕の振るえる所でもある。そこで、公団(JH)では、ハイウェイ懇談会やハイウェイポスト等の広聴制度によりいただいた意見を参考として、フアクシミリ通信(一三二六箇所)、シャワールーム(三箇所)、現金自動預払機(二箇所)、休憩施設混雑情報提供板(三箇所)、郵便ポスト(三七箇所)、洗車機(四箇所)等のサービスを行っている。また、それ以外にも利用交通量の特多い東名・名神から休憩施設に新しい設備が設けられてきている。

表2 東名・名神休憩施設の新設備

設備	箇所	実施場所
レストイン(仮眠休憩施設)	2	東名足柄SA(上り) 名神多賀SA(下り)
風呂	3	レストイン足柄・多賀 東名足柄SA(下り)
コインランドリー	5	レストイン足柄・多賀 東名中井PA(下り) 東名鮎沢PA(上り) 東名足柄SA(下り)
コンビニエンスコーナー	2	東名海老名SA(上り、下り)
ドラッグストア	1	東名足柄SA(下り)

(3) ハイウェイ・オアシス

高速道路の移動の途中、あるいは高速道路そのものをレジャーやレクリエーションの場として活用を図ることを目的として、高速道路の休憩施設とそれに隣接する都市公園等を一体的に整備し、高速道路から容易に公園を利用できるようにすれば、公園の利用促進が図られ、高速道路を利用するお客様には自然に包まれた潤いのあるスペースを提供でき、地域にとっては活性化を促進することができるといえる。このような観点から生まれたのが「ハイウェイ・オアシス」であり、都市公園等の中に高速道路の休憩施設と連結した第二駐車場を設置

することにより、高速道路のお客様に都市公園等への出入りを可能にすることとしている。

現在、北陸自動車道徳光サービスイリア（石川県）と道央自動車道砂川サービスイリア（北海道）の二個所のハイウェイ・オアシスがオープンしており、九州横断自動車道金立サービスイリア（佐賀県）等5個所において検討が進められている。

2 高速道路外部の快適性

(1) 外部景観の整備

高速道路を単に道路機能を発揮する場としてとらえるだけでなく、周辺地域に親しみとうるおいを与える景観的配慮が期待されている。外観の美しさは人に快適さを与え、そこから新しい文化や暮らしが創造される。そのためには、道路設計に当って次の景観への配慮が必要である。

① 地域の人々の生活空間として定着するためには、日常見る風景であることを念頭においてデザインが要求される。例えば、従来の構造物では一般的であったような直線によるトゲトゲしさから曲線・曲面により柔かな表現とする。

② 高速道路による地域分断に対し、空間を広く取るようにして圧迫感を軽減する。

③ のり面、環境施設帯の植樹により周辺地域との間に適当な空間を保つとともに、そこに

花木等を植えることによってやすらぎと潤いの場を提供する。

(2) 周辺地域との調和

高速道路が違和感なく周辺地域に溶け込むような景観上の配慮から、更に一歩進めて周辺地域との自然な形での関係が求められる。

例えば、

① 環境施設帯やのり面を周辺地域に開放して公園等として活用するとともに、その管理を地元が行うことによって地元に着した、愛着のわく空間として成長する。

② また、人間だけでなく、生きものと道路が共存できる道路を目指して、周辺植生との調和を考えた植樹や生きものが容易に移動できる道路の確保等、個々の生息状況に応じた生きものにやさしい道路づくりが求められている。

三 高速道路における事例の紹介

1 内部の快適性の事例

(1) 高速道路の緑化

従来の高速道路の緑化においては、視線誘導植栽や遮光植栽といった安全運転機能植栽や遮音壁前の遮蔽植栽、あるいは生活環境保全のための植栽といったように、樹木の存在により生まれる機能を重視していたため、冬期でもその機能が確保

される常緑樹が主体に植えられていた。しかし、常緑樹ばかりの道路では、地域性や季節変化といったような植物本来が持っている機能がほとんど感じられないため、近年においては四季の変化が楽しめる、花木、紅葉木、草花が多く使用されるようになった。その一環として、高速道路には約一五万本のサクラの木が植えられており、すでに立派な花を咲かせているものも少なくない。将来のサクラの名所となることを期待している。



写真1 東北自動車道志波姫PAのコブシ



写真3 阪和自動車道紀ノ川SAのソメイヨシノ



写真2 八戸自動車道折爪SAのシバザクラ

(2) 山形自動車道のフラワーハイウェイ
 高速道路が各地に展開してくると、路線の特徴を打ち出すことによって、新たなドライブの楽しみを提供する試みがなされてきた。このような例としては、高速道路の沿道をワールドフラワーにより緑化した山形自動車道のフラワーハイウェイが有名である。他にも、路傍植栽にシラカバを多用した長野自動車道のシラカバロード、ニッコウキスゲの近縁種であるヘメロカリスによる日光宇都宮道路のキスゲライン、サクラとモミジにより季節感を強調した米子自動車道と浜田自動車道、ハイビスカスを植栽した沖繩自動車道等がある。



写真4 山陽自動車道の高架下生活環境調和植栽

(3) 透光性遮音壁
 遮音壁による走行時の圧迫感を軽減させるとともに、周辺地域に対する日照の確保を目的として透光性遮音壁を設置している。
 (4) 砂川ハイウェイ・オアシス
 道央自動車道砂川サーブisiaエリアに平成三年四月二六日、ハイウェイ・オアシスがオープンした。これは、昭和四九年に工事に着手して以来、順次整備を進めてきた北海道立石山公園（北海道子どもの国）と道央自動車道砂川サーブisiaを一体的に整備したものである。これにより、北海道子ども園の来園者数は、ハイウェイ・オアシス

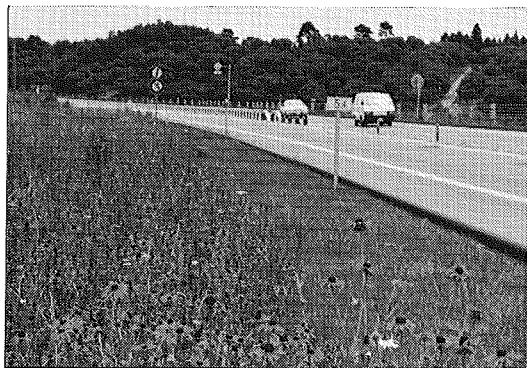


写真5 山形自動車道フラワーハイウェイ

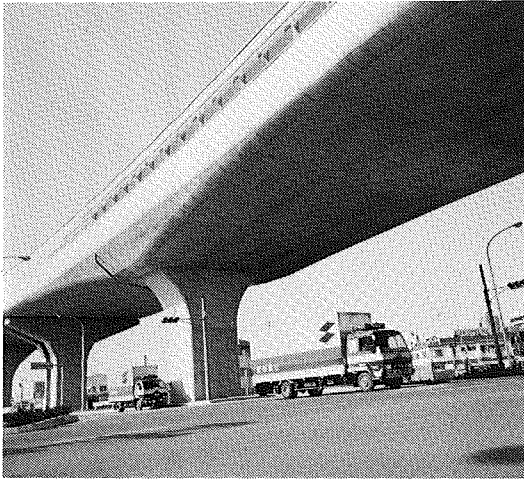


写真7 透光性ドーム型遮音壁



写真6 透光性遮音壁



写真9 オアシス館



写真8 砂川ハイウェイ・オアシス全景

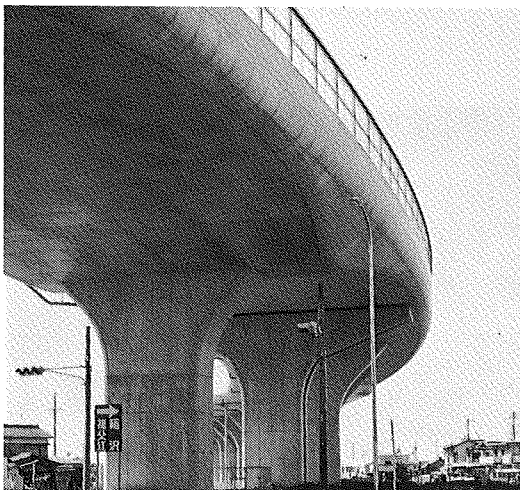


写真10 曲面形状によるPC連続ラーメン橋

オープン前の平成二年度は年間約三三万人であったものが、平成三年四月から八月末までの五カ月間で約六四万人へと急増した。

2 外部の快適性の事例

(1) 東名阪自動車道の道路景観

昭和六三年三月に開通した東名阪自動車道清洲東ICから名古屋西JCT間は、名古屋環状二号線の一部であり、その標準構造は、東名阪自動車道と一般国道三〇二号、バスレーンおよび環境施設帯を併設した多機能道路空間である。当自動車道は全区間高架橋であることから、橋梁、遮音壁、植樹等一体となった道路景観に配慮している。

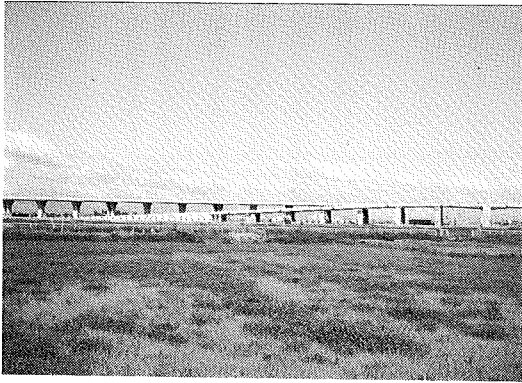


写真12 空間の遮蔽感を減らす橋梁形式

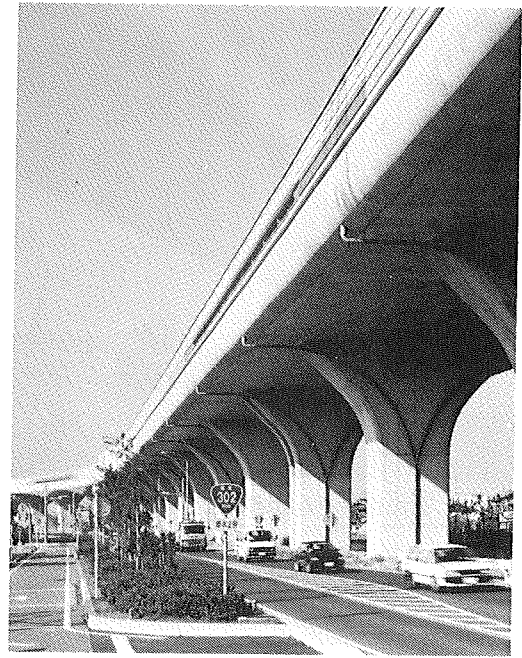


写真11 橋脚に合わせた排水管の曲線形状

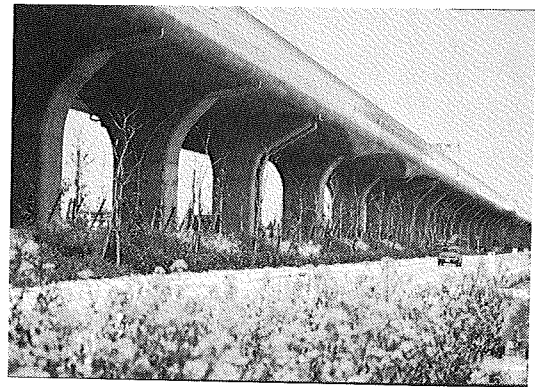


写真13 四季折々の花木を植えた植樹帯

(2) 中国自動車道宝塚IC付近の花壇のり面
 高速道路の盛土のり面は、多くが草地である。以前の中国自動車道宝塚IC付近の遮音壁外側のり面は雑草地化していたが、現在はレンガが積まれ、色とりどりの花々が咲き揃う美しい小道となっている。これは、地域と道路のより良い関係を実現するため、学校・市・公団（JH）の三者により花壇を造成することにより生まれた。

造成工事および草花の提供を公団（JH）が行い、散水による水道代を市が負担し、年二回の草花の植付けは児童が社会学習の一環として父兄と共にを行っているものである。

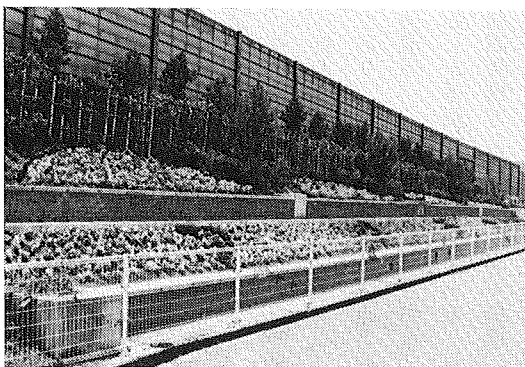


写真15 完成した花壇



写真14 草花の植付け

(3) 環境施設帯の開放

東名高速道路（厚木～大井松田）の改築区間の環境施設帯については、高速道路と都市公園を兼用工物とすることにより環境施設帯を都市公園として活用し、また、維持管理費を公園管理者が負担できるように検討を進めている。

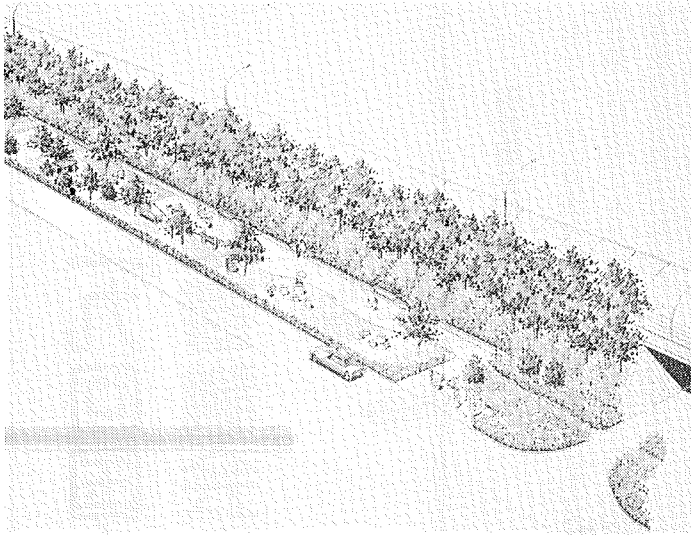


図1 環境施設帯完成予想図

(4) 中国自動車のけもの道カルバートボックス

動物の生息域や通過道の分断を避けるため、けもの道を確保する必要がある。生息種や地形に対応して、橋梁・オーバブリッジ・カルバートボックス・カルバートパイプ等が適宜採用され、中国自動車道では、カルバートボックスでけもの道の修復を図っている。他にも、日光宇都宮道路や

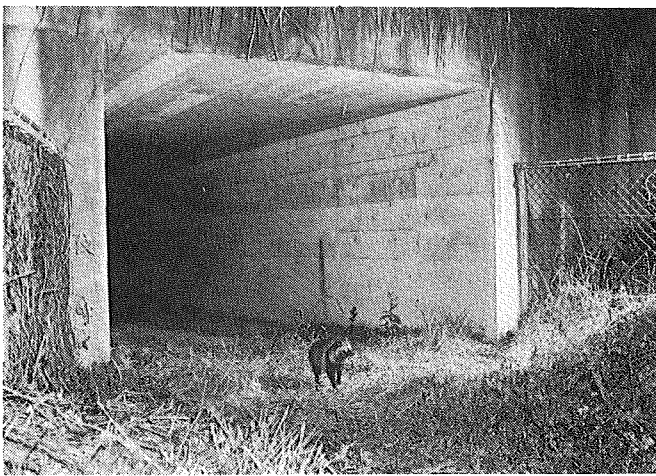


写真16 中国自動車道庄原IC付近のカルバートボックス

名神高速道路では鹿の侵入を防ぐため高さ2・5mの柵が設置され、中国自動車道では、亀の本線横断を避けるため立入防止柵の下段と地面の隙間や縦溝に立入防止対策を行っている。鳥類や飛翔性昆虫の保護のためには、高速道路の横断を可能にするため、のり面に樹高の高い植樹帯を設けて飛行高度を確保する工夫が、日光宇都宮道路や東富士五湖道路で実施されている。

四 FOCUS2

高速道路の求める快適性の大きな部分は、安全、円滑に高速運転ができる状態を常に確保しておくことである。しかし、ここでは交通安全対策や渋滞対策は他に譲り、いわゆる人間の感覚に関する部分に注目した快適性について若干の事例等を紹介してみた。

そのような快適性を求める地道な努力の一方で、スピード超過抑止対策として舗装路面に敢えて段差を設け、不快な走行状態とすることによって交通事故への警告をさせざるを得ないという状況もある。高速道路を利用する人が皆、ルールを守ることによって格段に快適なドライブが確保される。このような基本的なことについての働きかけも大変重要な意味を持つものであり、そのための努力も地道に行っていかなければならないと考えている。

第一九回国土開発幹線自動車道 建設審議会について

建設省道路局高速国道課 小口 浩

一 国幹審の位置付け

昭和六二年に閣議決定された第四次全国総合開発計画（四全総）においては、その基本目標である多極分散型国土の形成に向けて、「交流ネットワーク構想」を提唱しており、これを実現するため、高規格幹線道路一四、〇〇〇kmの形成が必要であるとしている。

歩調を合わせて、同年九月に国土開発幹線自動車道建設法（国幹道法）が改正され、国土開発幹線自動車道（国幹道）の予定路線が従来の七、六〇〇kmに追加される形で一一、五二〇kmに拡張されており、これは高規格幹線道路一四、〇〇〇kmの一部を形成するものと位置付けられた。

国土開発幹線自動車道建設審議会（国幹審）は、

この国幹道に係る重要案件について審議し、その整備の方向を定めるため、国幹道法第一条に基づいて総理府に設置されており、メンバーは内閣総理大臣を会長に、関係閣僚、衆・参議院議員および学識経験者の計三二人からなる。

以下に、去る平成三年一二月三日、内閣総理大臣官邸において開催された第二九回国幹審への付議案件の内容について紹介する。

なお、今回の国幹審は、前回（平成元年一月三十一日開催）より約二年一〇箇月を経ての開催となった。

二 付議案件の内容について

1 付議案件の構成

国幹道の建設等に係る法的手続は（図一）に示

すとおりであり、要所で国幹審の議を経ることとなっている。

今回の国幹審には国幹道の整備の方向を定めることとなる新たな基本計画・整備計画など次の案件が付議された。

- ① 国幹道の基本計画の決定（三七区間）
- ② 高速自動車国道の路線指定政令の改正
- ③ 高速自動車国道の新設の整備計画の策定（三二区間）
- ④ 高速自動車国道の改築の整備計画の策定（二二区間）
- ⑤ 国幹道の基本計画の変更（一八区間）
- ⑥ 高速自動車国道の新設の整備計画の変更（五八区間）

（五八区間）

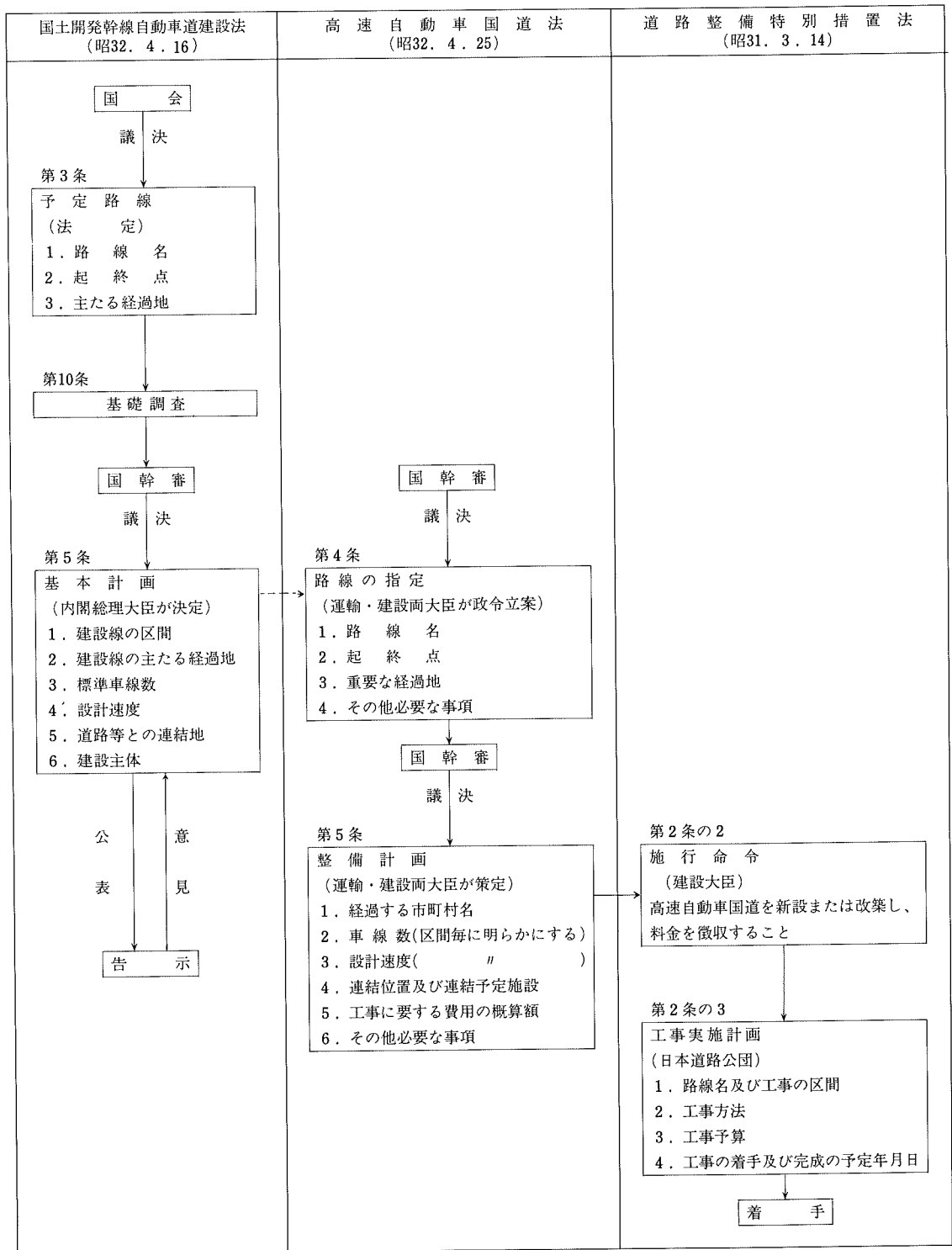


図 1 国幹道の建設等に係る法的手続

表1 新たな基本計画

路線名	基本計画	
	区間	延長(km)
北海道横断自動車道	黒松内町大成～黒松内町白井川	5
"	倶知安町～小樽市	60
"	釧路市～釧路町	16
"	北見市～端野町	13
東北縦貫自動車道	八戸市～天間林村	45
東北横断自動車道	遠野市～東和町	44
日本海沿岸東北自動車道	村上市～朝日村	10
"	温海町～鶴岡市	27
"	象潟町～本荘市	25
"	大館市～小坂町	14
東北中央自動車道	福島市～米沢市	37
"	村山市～尾花沢市	15
常磐自動車道	相馬市～亘理町	35
東関東自動車道	三郷市～市川市	20
"	鉢田町～水戸市	18
北関東自動車道	伊勢崎市～岩舟町	40
"	上三川町～友部町	40
中部横断自動車道	清水市～増穂町	58
"	八千穂村～佐久市	22
近畿自動車道	海南市～御坊市	29
"	田辺市～すさみ町	27
"	尾鷲市～紀伊長島町	23
中国横断自動車道	龍野市～佐用町	26
"	尾道市～三次市	48
山陰自動車道	鳥取市～青谷町	17
"	宍道町～出雲市	18
"	浜田市～益田市	33
四国横断自動車道	阿南市～徳島市	25
"	須崎市～窪川市	31
"	内海村～宇和島市	29
九州横断自動車道	御船町～矢部町	23
東九州自動車道	北九州市～豊津町	24
"	椎田町～日出町	46
"	佐伯市～蒲江町	19
"	清武町～日南市	27
"	串間市～志布志町	17
"	隼人町～加治木町	7
合計	37区間	1,013

⑦ 高速自動車国道の改築の整備計画の変更

(三区間)

2 新たな基本計画

新たな基本計画は、道路の整備効果、採算性等を考慮して、三七区間、一、〇一三kmについて策定した(平成三年二月二〇日決定、表1)。この策定規模は前回に引続き一、〇〇〇kmを超える大

規模なものである。この結果、基本計画策定済区間は約九、六〇〇kmに昇り、予定路線一一、五二〇kmの八割を超えたこととなる。

また、今回の基本計画策定により、常磐自動車道、北関東自動車道および中国横断自動車道については、並行する一般国道の自動車専用道路と合わせて、全区間について建設の指針が立てられたこととなる。

さらに、昭和六二年に追加された国幹道である山陰自動車道、九州横断自動車道延岡線等について初めて基本計画が策定され、追加国幹道全路線について基本計画が策定されたこととなる。

なお、新たな基本計画が策定された区間については、高速自動車国道の路線指定政令の改正によって、全て高速自動車国道に位置付けられた(平成三年二月二〇日改正)。

3 新たな整備計画

新たな整備計画は、調査の進捗状況、並行道路の整備状況等を考慮し、環境影響評価手続を実施してその手続きが完了した三二区間、八九二kmについて策定した（平成三年一月三日および平成四年一月二〇日策定、表2）。この策定規模は従来五割増程度に相当する大規模なものである。この結果、整備計画策定区間は約七、九〇〇kmとなり、予定路線の七割近くに達した。

今回は国幹道が追加されてから二回目の国幹審

であるため、前回策定の基本計画を受けて、追加国幹道で初めての整備計画が八〇〇kmについて策定されたこととなる。特に、我が国の三大都市圏を相互に結び、高規格幹線道路網の根幹をなす第二東名・名神高速道路については、三〇三kmの整備計画を策定しており、今後、二一世紀早々の供用に向けて事業に着手することとなる。

表2 新たな整備計画

路線名	整備計画		延長(km)
	区間		
北海道縦貫自動車道	士別市	～名寄市	23
北海道横断自動車道	阿寒町	～釧路市	17
"	訓子府町	～北見市	13
東北縦貫自動車道	八戸市	～八戸市	14
"	青森市	～青森市	16
東北横断自動車道	東和町	～花巻市	12
日本海沿岸東北自動車道	新潟市	～中条町	28
"	岩城町	～河辺町	17
"	昭和三	～琴丘町	21
東北中央自動車道	上山市	～東根町	27
常磐自動車道	いわき市	～富岡町	30
東関東自動車道	木更津市	～富津市	20
北関東自動車道	高崎	～伊勢崎	15
"	都賀町	～上三川町	19
"	友部町	～水戸市	22
第二東海自動車道	長泉町	～東海市	216
中部横断自動車道	増穂町	～双葉町	15
近畿自動車道	飛鳥村	～四日市	19
"	亀山市	～城陽市	68
"	御坊市	～南部町	21
"	紀勢町	～勢和村	24
"	舞鶴市	～大飯町	14
山陽自動車道	宇部市	～下関市	25
中国横断自動車道	佐用町	～大原町	11
"	刀屋町	～松江市	26
四国横断自動車道	鳴門市	～津田町	36
"	高松市	～高松市	13
"	宇和町	～大洲市	16
九州横断自動車道	長崎市	～長崎市	12
東九州自動車道	大分市	～津久見市	27
"	西都市	～清武町	27
"	末吉町	～隼人町	28
合計	32区間		892

表3 改築の整備計画

路線名	整備計画		
	区間	延長(km)	車線数
東北縦貫自動車道	鹿沼市	～宇都宮市	4→6
中央自動車道	上野原町	～大月市	4→6
合計	2区間		33

4 改築の整備計画

改築の整備計画は二区間、三三kmについて策定した（平成三年一月三日策定、表3）。両区間は、大都市圏における休日レジャー交通等の増大する交通需要に対応するため、四車線区間を六車線化するものである。

5 整備計画の暫定施工解除

整備計画の暫定施工解除は二区間、一〇三kmについて実施した（平成三年一月三日および平成四年一月二〇日変更、表4）。

表4 整備計画の暫定施工解除

路線名	整備計画変更		
	区間	延長(km)	車線数
関越自動車道	練馬区～高崎市	92	4→6
〃	須坂市～中野市	11	2→4
合計	2区間	103	

練馬区～高崎市間については、増大する交通需要に対応するため、暫定四車線区間を六車線で完成させるものである。また、須坂市～中野市間については、長野オリンピックを契機に地域の開発が見込まれるため、暫定二車線区間を完成四車線に変更するものである。

6 追加インターチェンジの整備計画

追加インターチェンジの設置を定める整備計画は一四箇所について策定した（平成三年一月三

表5 追加インターチェンジの整備計画

路線名	名称(仮称)	インターチェンジ位置	連結位置	連結予定施設
東北縦貫自動車道	北上南	水 沢—〔北上南〕—北上江釣子	岩手県北上市	県道相去飯豊線
東北横断自動車道	庄内空港	鶴 岡—〔庄内空港〕—酒 田	山形県酒田市	県道庄内空港線
〃	郡山東	三春船引—〔郡山東〕—磐梯熱海	福島県郡山市	一般国道288号
関越自動車道	小川嵐山	東 松 山—〔小川嵐山〕—花 園	埼玉県比企郡嵐山町	県道熊谷小川秋父線
〃	昭和	赤 城—〔昭和〕—沼 田	群馬県利根郡昭和村	県道下久屋浜川線
第一東海自動車道	磐田原	袋 井—〔磐田原〕—浜 松	静岡県磐田市	県道横川磐田線
東海北陸自動車道	高 鷲	白 鳥—〔高 鷲〕—莊 川	岐阜県郡上郡高鷲村	県道鮎立恩地線
近畿自動車道	一志嬉野	久 居—〔一志嬉野〕—松 阪	三重県一志郡嬉野町	県道伊勢八太停車場線
中国縦貫自動車道	作 東	佐 用—〔作 東〕—美 作	岡山県英田郡作東町	県道上福原佐用線
〃	美祢西	美 祢—〔美祢西〕—小 月	山口県美祢市	県道下関萩線
山陽自動車道	新 宮	竜 野 西—〔新 宮〕—赤 穂	兵庫県揖保郡新宮町	県道相生山崎線
中国横断自動車道	広島西部	広島JCT—〔広島西部〕—広島北	広島県広島市	県道広島湯来線
九州縦貫自動車道	筑紫野	太 宰 府—〔筑紫野〕—鳥 栖	福岡県筑紫野市	県道舟木二日市線
〃	熊本空港	熊 本—〔熊本空港〕—御 船	熊本県上益城郡益城町	県道熊本益城大津線

日および平成四年一月二〇日変更、表5)。

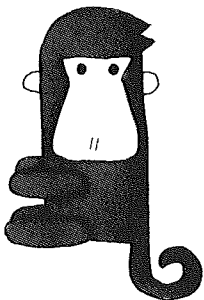
追加インターチェンジについては、前回の国幹審に引き続き、工業団地造成事業、リゾート地域整備事業等、周辺の開発事業と合わせ、当該開発事業者の負担によって整備する「開発インターチェンジ方式」を採用している。これらの整備計画を策定することにより、開発事業の促進を図り、地域の活性化に寄与することとなる。

III 今後の展開について

国幹道は延長にして高規格幹線道路の約八割を構成し、二一世紀初頭の完成を目標に整備を推進しているものであり、今後、既定の基本計画・整備計画に加えて、今回の国幹審の議を経て策定された基本計画・整備計画に基づき、計画的かつ積極的に整備を推進することとしている。

このため、新たな基本計画策定区間については整備計画の策定に向けて、また新たな整備計画策定区間については事業実施に向けて所要の調査を鋭意進める。

さらに、国幹道の計画的な整備を図るため、次回以降の国幹審に向けて、引き続き調査の進捗に努めることとしている。



高規格幹線道路のうち一般国道として 整備する路線の調査計画について

第二回 基本計画・整備計画決定通知

建設省道路局企画課道路経済調査室

一 おおむね

昭和六二年六月に決定された高規格幹線道路一四、〇〇〇kmについては、その効率的な整備を図る観点から、路線の性格を勘案し、国土開発幹線自動車道(一一、五二〇km)または一般国道の自動車専用道路(二、四八〇km、本州四国連絡道路として一八〇km、追加分として二、三〇〇km)として整備を推進することとしており、このうち、一般国道自動車専用道路については、昭和六三年の道路審議会答申においても、「高速自動車国道と同じ機能を持ち、利用者に同様の高速交通サービスを提供するものであり、高速自動車国道と整合性を持たせる」と述べられている。このため、国幹道に準じて、路線全体として計画的・効率的整

備を図る手順を明確にする必要があることから、昭和六三年六月一日に、「一般国道として整備する高規格幹線道路の計画決定について(道路局長通達)」を定めている。この通達に基づき、本年二月三日に、一般国道自動車専用道路について都市計画決定ないし環境影響評価に必要な調査を行う区間(一般国道自動車専用道路の基本計画区間)およびこれらの手続きが整った区間(一般国道自動車専用道路の整備計画区間)を関係機関に通知した。このような手続きを行うことによつて、一般国道自動車専用道路について、国および都道府県一体となつて調査および事業を計画的に推進しようとするものである。なお、一月三日第二九回国土開発幹線自動車道建設審議会が開催され、新たな基本計画三七区間一、〇一三km、新たな整

備計画三二区間八九二km、改築の整備計画二区間三三km、整備計画の変更(暫定解除)二区間一〇三km、追加インターチェンジの整備計画一四箇所
の案件が付議、承認された。詳細については、道路局高速国道課より紹介する予定である。

二 一般国道自動車専用道路として 整備する高規格幹線道路の概要

今回、道路局長通達に基づき計画を策定するのは、一般国道の自動車専用道路として整備される、高規格幹線道路についての基本計画および整備計画である。計画の手順は、概略図1のとおりである。
高規格幹線道路約一四、〇〇〇kmについては、二一世紀初頭に供用を図るべく計画的に整備を進

昭和62年 6月30日 建設大臣

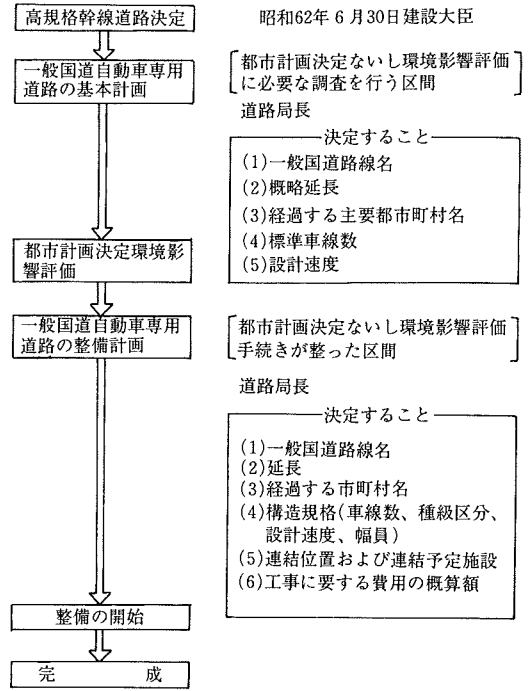


図1 計画推進手順図

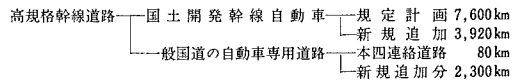


図2

めることとしており、このため、一般国道の自動車専用道路については平成三年度現在、九二五 km について事業を推進しており、このうち、平成三年一二月一日現在の供用延長は、一〇〇 km である。今後、第10次道路整備五箇年計画期間内（平成四年度まで）に前記の九二五 km を含め、約一、二〇〇 km の整備を推進し、約一九〇 km の供用を図る方針である。

三 都市計画決定ないし環境影響評価に必要な調査を行う区間（一般国道自動車専用道路の基本計画区間）

一般国道の自動車専用道路の基本計画区間は、概略調査が完了したことを示すもので、今後、都市計画手続きのないし環境アセスメント手続きに必要な具体的な路線設計や、環境の現況および影響予測などの調査を重点的に実施していく区間と位置付けられる。基本計画においては、一般国道路線名、概略延長、経過する主要市町村名、標準車線数、設計速度などの基本的計画要素を定めることとなっており、これらを踏まえ、さらに詳細な調査を実施し、調査が整った区間について都市計画や環境アセスメントの手続きを進める。

今回、一般国道自動車専用道路の基本計画については、表1のとおり一〇路線全線について一〇

表1 新たな基本計画区間

高規格幹線道路	一般国道路線名	区間	概略延長 (km)	経過する主要市町村名	標準車線数	設計速度 (km/h)
旭川・紋別自動車道	一般国道39号、273号	北海道上川郡上川町～同道同郡同町	18		4	100
日高自動車道	一般国道235号	北海道沙流郡門別町～同道同郡同町	20		4	100
三陸縦貫自動車道	一般国道45号	陸前高田市～大船渡市	8		4	80
八戸・久慈自動車道	一般国道45号	八戸市～青森県三戸郡階上町	9		4	80
中部縦貫自動車道	一般国道158号	松本市～長野県東筑摩郡波田町	5		4	80
能越自動車道	一般国道160号	永見市～七尾市	27		4	80
東海環状自動車道	一般国道21号、258号	岐阜県養老郡養老町～関市	44	大垣市、岐阜市	4	100
三遠南信自動車道	一般国道152号	静岡県磐田郡佐久間町～同県引佐郡引佐町	30	愛知県北設楽郡東栄町	4	80
京都縦貫自動車道	一般国道27号	京都府船井郡丹波町～綾部市	30	京都府船井郡瑞穂町	4	80
南九州西回り自動車道	一般国道3号	熊本県葦北郡芦北町～出水市	29	水俣市	4	100
合計	(10路線)		220			

平成二年度道路交通センサス報告

(その一) 一般交通量調査

建設省道路局企画課道路経済調査室 鹿野 正人

一 はじめに

道路の計画立案のためには、道路および道路交通の現況調査を始めとし、各種の調査を実施する必要がある。このため、建設省では道路交通センサス(全国道路交通情勢調査)を始めとする各種調査を実施している。

道路交通センサスは、全国の道路と道路交通の実態をとらえ、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車の起終点、運行目的等を調査するもので、道路交通に関する国勢調査ともいふべきものである。

二 道路交通センサスの経緯

道路交通センサスは、昭和三年に日本道路協会の前身である道路改良会が主催して、国道および指定府県道三〇、九八四kmを対象に五、〇〇五地点において交通量および道路現況把握を目的とする調査を実施したのが最初である。この調査は昭和八年度および一三年度には内務省土木局で行われた。第二次世界大戦中は実施されなかったが、二三年度には建設省道路局で実施し、以来、三三年度までは五年ごとに、次いで三七年度に、その後五五年度まで三年ごとに実施してきた。この間、三三年度からはそれまでの一般交通量調査に加え、自動車交通の質的内容を把握するための自動車起終点調査(OD調査)を実施してきた。五

五年度以降は、近年の交通情勢等を勘案し、五年ごとに実施することとし、その中間年(三年目)に一般交通量調査のみを行う補完的な調査を行うこととしている。

平成二年度は、五年ごとの大調査の実施年にあつており、一般交通量調査と自動車起終点調査を実施した。平成二年度の調査は、近年余暇活動の活発化にともなう休日交通が増大していることから、休日における交通特性を把握するため、休日においてもはじめて平日同様の規模で実施したのが大きな特徴である。

本報告では、これらの調査のうち、一般交通量調査についての概要を報告するものである。表1に一般交通量調査の変遷を、表2にその観測地点数および平均区間長の推移を示す。

表1 一般交通量調査の変遷

調査年度	調査名	主催	交通量観測地点数		調査延長(km)	観測時間	実延長(km)	調査対象道路				
			観測地点数	区間長(km)				高速道路	一般国道	主要地方道	一般県道	市町村道
昭和3	全国交通調査	道路改良会	5,005	30,984	30,984	春秋季3日間 日出～日没後 2時間	103,098	—	○	○	—	—
昭和8	不明 国道及び重要府県道交通情勢調査	内務省土木局	不明	不明	不明	不明	112,522	—	○	○	—	—
昭和13			不明	不明	不明	不明	119,901	—	○	○	—	—
昭和23	"	建設省道路局	6,353	不明	不明	春秋季3日間 6～20時	131,924	—	○	○	—	—
昭和28	1、2級国道及び重要都道府県道 交通情勢調査	"	7,067	不明	不明	" 7～19時	140,657	—	○	○	—	—
昭和33	全国交通情勢調査一般交通量調査	"	7,851	51,892	51,892	" "	146,676	—	○	○	約1/3	—
昭和37	全国交通情勢調査一般交通量調査	"	8,284	50,946	50,946	" "	147,371	—	○	○	約1/3	—
昭和40	全国道路交通情勢調査一般交通量 調査	"	12,468	108,178	108,178	" "	148,552	—	○	○	約1/2	—
昭和43	"	"	18,576	144,815	144,815	春秋季2日間 7～19時	151,803	—	○	○	約1/2	—
昭和46	"	"	23,225 (3,236)	148,748 (6,945)	148,748 (6,945)	" "	155,623	○	○	○	○	一部
昭和49	"	"	28,215 (6,820)	153,937 (21,761)	153,937 (21,761)	春秋季1日間 7～19時	163,820	○	○	○	○	約1/10
昭和52	"	"	22,716 (0)	160,344 (0)	160,344 (0)	" "	170,549	○	○	○	○	—
昭和55	道路交通センサス一般交通量調査	"	23,664 (192)	173,061 (453)	173,061 (453)	" "	173,627	○	○	○	○	一部
昭和58	"	"	23,643 (162)	176,280 (404)	176,280 (404)	秋季1日間 7～19時	176,292	○	○	○	○	一部
昭和60	"	"	24,316 (193)	177,365 (449)	177,365 (449)	春秋季1日間 7～19時	177,426	○	○	○	○	一部
昭和63	"	"	25,103 (214)	179,228 (469)	179,228 (469)	秋季平日・休 日各1日間	179,228	○	○	○	○	一部
			5,370 (37)	36,387 (89)	36,387 (89)	7～19時 " "	180,378	約1/5	約1/2	約1/5	約1/12	一部
平成2	"	"	25,609 (230)	180,490 (484)	180,490 (484)	" "	180,378	○	○	○	○	一部

注) 実延長は都道府県以上。調査対象路線の○印は全路線対象。交通量観測地点数の()内の数字は市町村道観測地点数および延長である。

表2 観測地点数の推移

道路種別	46年度		49年度		52年度		55年度		58年度		60年度		63年度				平成2年度	
	交通量 観測 地点数	平均 区間長 (km/ 箇所)	交通量 観測 地点数	平均 区間長 (km/ 箇所)	交通量 観測 地点数	平均 区間長 (km/ 箇所)	交通量 観測 地点数	平均 区間長 (km/ 箇所)	交通量 観測 地点数	平均 区間長 (km/ 箇所)	交通量 観測 地点数	平均 区間長 (km/ 箇所)	平日		休日		交通量 観測 地点数	平均 区間長 (km/ 箇所)
													交通量 観測 地点数	平均 区間長 (km/ 箇所)	交通量 観測 地点数	平均 区間長 (km/ 箇所)		
高速自動車国道	55	11.5	107	12.2	164	12.4	224	9.4	276	9.2	306	9.3	399	8.7	81	9.9	435	8.8
都市高速道路	32	5.1	27	6.8	32	6.4	35	5.8	39	6.0	40	6.1	49	5.8	2	10.5	62	5.3
一般国道(直轄)	2,085	6.2	2,173	6.0	3,031	6.2	3,164	5.8	3,277	5.8	3,344	5.7	3,491	5.5	1,368	5.4	3,588	5.4
一般国道(その他)	2,571	8.0	2,708	7.6	2,748	7.4	2,876	6.9	3,504	6.9	3,568	6.8	3,703	6.6	1,533	6.8	3,789	6.5
一般国道計	4,656	7.2	4,881	6.9	5,779	6.8	6,040	6.4	6,781	6.4	6,912	6.3	7,194	6.1	2,901	6.2	7,377	5.9
主要地方道	4,708	7.6	5,128	7.4	5,736	7.3	5,941	6.6	6,673	6.6	6,800	6.5	6,977	6.3	1,520	6.4	7,079	6.2
一般都道府県道	10,538	7.6	11,246	7.3	11,005	7.0	11,232	5.2	9,712	5.2	10,065	5.1	10,270	5.1	829	5.9	10,426	5.0
一般道路計	19,902	7.5	21,255	7.2	22,520	7.0	23,213	5.9	23,166	5.9	23,777	5.8	24,441	5.6	5,250	6.2	24,882	5.5
市町村道(一部)	3,236	2.2	6,826	3.2			192	2.3	162	2.3	193	2.3	214	2.2	37	2.4	230	2.1
合 計	23,225	6.7	28,215	6.2	22,716	7.1	23,664	5.8	23,643	5.8	24,316	5.8	25,103	5.7	5,370	6.2	25,609	5.6

注1) 昭和49年度までは「元一般国道」を「直轄」、「元二級国道」を「その他」とした。
 2) 一般国道(その他)には、指定区間内の有料道路が含まれる。

三 調査の概要

道路交通センサスの調査の体系を図1に示す。

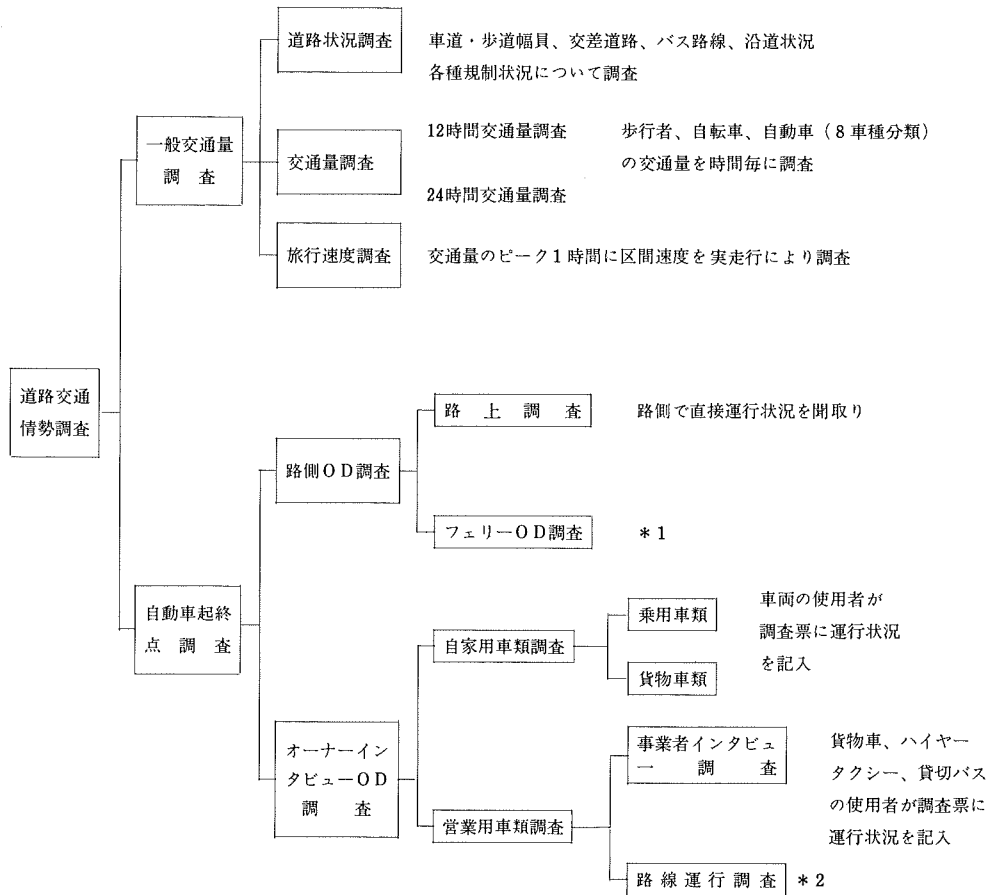
1 調査対象

調査対象とした道路は、高速自動車国道、一般国道、都道府県道（主要地方道となっている政令指定市の市道を含む）の全路線と、政令指定市の一般市道のうち、四車線以上の重要なものの一部である。これらの対象道路を道路条件、交通条件の著しい変化のない区間に分割し、各区間一カ所の交通量観測地点を設け、調査を実施した。

一般交通量調査は、道路状況調査、一二時間交通量調査（平日・休日）、二四時間交通量調査（平日・休日）、旅行速度調査（平日・休日）から構成されている。

2 調査実施機関

調査は道路管理者が行った。すなわち、原則として、高速自動車国道は日本道路公団、直轄国道は建設省、補助国道、都道府県道は都道府県、政令指定市が調査を行い、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団、地方道路公社が管理する区間については、それぞれの公団公社が調査を実施した。



* 1 フェリーOD調査については、運輸省が自動車航送船調査を行う。調査航路の自動車航送船調査票を運輸省から借出し転記する。運輸省が調査を行わないものについては道路局が調査を行う。

* 2 路線運行調査については、運輸省が行う路線バス運行系統別輸送実績報告から転記する。

図1 道路交通センサスの体系

3 道路状況調査

道路の整備状況等を把握するための調査であり、平成二年四月一日現在の状況を調査した。調査は、道路基本台帳を活用し、必要に応じ実測などの方法を用い、横断面の幅員、歩道・中央帯・バス路線などの設置状況、沿道状況、道路・鉄道との交差状況、各種規制状況などを調査するものである。

4 交通量調査

交通量調査は、従来、大調査の実施年には春季と秋季の二回の観測を行い、その平均交通量をもって当該年度の交通量としていたが、秋季一回の調査によっても、大きな誤差がないと判断されることから、春季の調査をとりやめ、秋季のみに調査を実施した。

一方、近年、国民が物の豊かさより精神的・文化的豊かさへの関心を高め、週休二日制の普及等余暇時間の増大とあいまって、生活の力点をレジャーや余暇活動に置くようになってきていることから、休日交通を考慮に入れて道路計画を立案することが重要となってきた。このため、休日の道路交通の実態を把握することが必要であり、昭和六三年度の道路交通センサスにおいて一部の地点（全観測箇所約二割の地点）で交通量観測を実施したが、平成二年度には、さらに調査範囲を拡大し、平日と同規模（同一の観測箇所、観測

時間）で調査を実施した。

観測時間は午前七時から午後七時までの昼間一時間であるが、夜間の交通量を観測する必要がある一部の地点（全観測箇所の約一割の地点）については、午前七時から翌日の午前七時までの二四時間の観測を実施した。なお、休日の二四時間観測は翌日が平日となるので、平日交通の影響が含まれないよう午前三時から翌日の午前三時までの観測とした。

観測の区分は、歩行者、自転車、動力付き二輪車、自動車（軽自動車、乗用車、バス、軽貨物車、小型貨物車、貨客車、普通貨物車、特種車の八車種）である。

5 旅行速度調査

従来は、主要地方道以上の路線について調査を実施してきたが、旅行速度は道路利用者にとってわかりやすい指標であり、そのデータの一層の蓄積を図る観点から、調査対象道路を拡大し、一般都道府県以上とした。また、交通量調査と同様、旅行速度についても休日の実態把握のため、平日と同規模で調査を行った。

調査は、調査単位区間ごとに方向時間別の交通量が最大となる時間帯（ピーク時間）に、試験車を実走行させることによって行った。

四 調査実施時期

道路状況調査は七月から一〇月にかけて、交通量調査、旅行速度調査は九月下旬から一月にかけて実施した。交通量調査、旅行速度調査の実施日については、平日調査は、年間の平均的な一日となるように月、金、土曜や日曜・祝祭日の前後の日、五、一〇日、豪雨などの異常気象の日、お祭りなど通常と交通状況が異なる日を避けて調査した。休日調査は、連休や異常気象の日、お祭りなど通常と交通状況が異なる日を避けて調査した。

五 調査結果の概要

1 主要交通指標

(1) 社会・経済の動き

過去センサス実施年の社会経済状況を見ても、昭和四六年度から平成元年度にいたる間に、人口は一・六倍（年平均〇・八％の伸び）となっており、経済指標であるGNP、国内需要はそれぞれ二・二三倍（年平均四・三％の伸び）、二・〇六倍（年平均四・一％の伸び）となっている。特に、GNP、国内需要は近年の内需拡大以降の好景気を反映して、昭和六〇年度から伸びで見ると、それぞれ年平均四・六％、五・六％の高い伸びを示している。一方、このような人口、経済指標の伸びを大きく上回って、自動車保有台数は急激に

表3 社会経済指標の推移

社会経済指標	昭和46年	昭和49年	昭和52年	昭和55年	昭和58年	昭和60年	昭和63年	平成元年
人口 (千人)	106,100	110,573 (1.04)	114,154 (1.08)	117,060 (1.10)	119,483 (1.13)	121,094 (1.14)	122,783 (1.16)	123,250 (1.16)
GNP(実質60年価格) (十億円)	181,946	207,299 (1.14)	235,004 (1.29)	268,818 (1.48)	295,788 (1.63)	323,959 (1.78)	370,312 (2.04)	388,200 (2.13)
国内需要(実質60年価格)(十億円)	188,567	216,978 (1.15)	239,334 (1.27)	270,395 (1.43)	289,321 (1.53)	312,067 (1.65)	368,425 (1.95)	388,642 (2.06)
保有台数 (千台)	20,435	27,063 (1.32)	32,163 (1.57)	37,915 (1.86)	42,890 (2.10)	46,151 (2.26)	52,461 (2.57)	55,196 (2.70)

〈資料〉・人口：総務庁「人口推計」

・GNP、国内需要：経済企画庁「国民経済計算年報」

・保有台数：自動車工業会「自動車統計年報」

注) 1. () 内の数字は、昭和46年を1としたときの指数である。

2. 各年年度末値である。人口は10月1日現在である。

表5 道路種別別沿道状況別走行台キロの推移

単位：千台キロ/12h

	沿道状況	S. 58	S. 60	S. 63		H. 2		
				前回比	前回比		前回比	
高速自動車国道	D I D	7,389	7,642	1.08	10,379	1.36	10,928	1.05
	その他市街地	1,799	2,120	1.18	2,803	1.32	3,374	1.20
	平地	22,828	25,737	1.13	34,172	1.33	38,929	1.14
	山地	15,738	16,263	1.03	22,688	1.40	27,296	1.20
	合計	47,754	51,726	1.08	70,043	1.35	80,526	1.15
都市高速道路	D I D	14,567	15,826	1.09	18,972	1.20	20,516	1.08
	その他市街地	111	114	1.03	239	2.10	258	1.08
	平地	55	72	1.31	11	0.15	46	4.18
	山地	-	-	-	-	-	-	-
	合計	14,733	16,013	1.09	19,222	1.20	20,820	1.08
高速道路計	D I D	21,956	23,468	1.07	29,351	1.25	31,444	1.07
	その他市街地	1,910	2,234	1.17	3,042	1.36	3,633	1.19
	平地	22,883	25,810	1.13	34,184	1.32	38,974	1.14
	山地	15,738	16,263	1.03	22,688	1.40	27,296	1.20
	合計	62,487	67,775	1.08	89,265	1.32	101,346	1.14
一般国道(直轄)	D I D	63,018	64,345	1.02	71,999	1.12	75,388	1.05
	その他市街地	30,733	32,825	1.07	35,625	1.09	36,265	1.02
	平地	90,210	89,284	0.99	98,722	1.11	104,564	1.06
	山地	21,119	21,948	1.04	24,464	1.11	26,364	1.08
	合計	205,080	208,403	1.02	230,809	1.11	242,582	1.05
一般国道(その他)	D I D	23,821	24,573	1.03	28,835	1.17	29,577	1.03
	その他市街地	20,638	21,382	1.04	21,292	1.00	23,366	1.10
	平地	52,344	54,672	1.04	62,766	1.14	67,046	1.07
	山地	23,925	22,922	0.96	25,882	1.13	28,731	1.11
	合計	120,728	123,550	1.02	138,775	1.12	148,720	1.07
一般国道計	D I D	86,839	88,919	1.02	100,834	1.13	104,965	1.04
	その他市街地	51,371	54,207	1.06	56,917	1.05	59,631	1.05
	平地	142,554	143,957	1.01	161,488	1.12	171,611	1.06
	山地	45,044	44,870	1.00	50,345	1.12	55,095	1.09
	合計	325,808	331,952	1.02	369,584	1.11	391,302	1.06
主要地方道	D I D	54,851	56,790	1.04	60,535	1.07	63,883	1.06
	その他市街地	26,768	25,487	0.95	28,237	1.11	28,950	1.03
	平地	71,856	74,951	1.04	85,424	1.14	92,870	1.09
	山地	26,964	26,992	1.00	29,737	1.10	31,023	1.04
	合計	180,439	184,220	1.02	203,933	1.11	216,726	1.06
一般道(都道府県道)	D I D	39,477	41,365	1.05	46,075	1.11	48,700	1.06
	その他市街地	21,591	22,564	1.05	24,837	1.10	27,091	1.09
	平地	69,430	71,251	1.03	81,432	1.14	87,655	1.08
	山地	26,843	27,102	1.01	29,890	1.10	32,534	1.09
	合計	157,340	162,282	1.03	182,240	1.12	195,980	1.08
地方道計	D I D	94,328	98,155	1.04	106,610	1.09	112,583	1.06
	その他市街地	48,358	48,051	0.99	53,074	1.10	56,041	1.06
	平地	141,286	146,202	1.03	166,856	1.14	180,525	1.08
	山地	53,806	54,096	1.01	59,633	1.10	63,557	1.07
	合計	337,779	346,503	1.03	386,173	1.11	412,706	1.07
一般道路計	D I D	181,167	187,074	1.03	207,444	1.11	217,548	1.05
	その他市街地	99,729	102,258	1.03	109,990	1.08	115,672	1.05
	平地	283,839	290,159	1.02	328,344	1.13	352,136	1.07
	山地	98,851	98,964	1.00	109,979	1.11	118,652	1.08
	合計	663,587	678,455	1.02	755,757	1.11	804,008	1.06
合計	D I D	203,123	210,543	1.04	236,795	1.12	248,992	1.05
	その他市街地	101,639	104,992	1.03	113,032	1.08	119,304	1.06
	平地	306,722	315,969	1.03	362,528	1.15	391,110	1.08
	山地	114,589	115,227	1.01	132,667	1.15	145,948	1.10
	合計	726,074	746,230	1.03	845,022	1.13	905,354	1.07

伸び、昭和四六年度の二・七〇倍(年平均五・七%の伸び)となっており、モータリゼーションが急激に進展してきたことを示している(表3)。

(2) 走行台キロ

走行台キロとは自動車の走行距離の総和であり、自動車交通需要全体を表す指標である。表4に昭和四六年度以降の主要交通指標の推移を、表5に見ると、昭和五〇年代から伸び率が次第に減少してきているが、昭和六〇年度から昭和六三年度に

推移を示す。

総走行台キロ(一般都道府県道以上)は全車で

かけて一・一三倍（年平均四・二％の伸び）と急激な伸びを示し、昭和六三年度から平成二年度にかけても、一・〇七倍（年平均三・五％の伸び）と少し伸び率が減少したものの依然として着実な伸びを示している。

車種別に見ると乗用車は前回（昭和六〇年度から昭和六三年度）の伸びが一・一〇倍（年平均三・四％の伸び）であったものが、今回（昭和六三年度から平成二年度）は一・二〇倍（年平均五・〇％の伸び）と大きな伸びを示している。一方、貨物車類は前回一・一七倍（年平均五・二％の伸び）と急激な伸びを示していたが、今回は一・〇四倍（年平均二・〇％の伸び）と伸び率を落としている。

道路種別別では、高速自動車国道の供用延長が昭和六三年度当初から平成二年度当初にかけて四、二八〇kmから四、六六一kmと一・〇九倍に伸びていることを背景として、高速自動車国道における伸びが一・一五倍に伸びているのが目立っている。沿道状況別では、山地部、平地部など地方部ほど伸びが大きくなるような傾向は見られるが、大きな差異はなく、全国的に平均して増大していると考えられる。

(3) 平均交通量

平均交通量は、各観測地点の交通量を区間延長で重みづけした平均値であり、総走行台キロを総

表6 12時間平均交通量の推移

年度	高速道路			一般道路						計	合計
				一般国道			都道府県道				
	高速国道	都市高速	計	直轄	その他	計	主要地方道	一般県道	計		
33				1,203	465	808	457	281	381	556	556
37				2,662 (2.21)	929 (2.00)	1,736 (2.15)	831 (1.82)	543 (1.93)	696 (1.83)	1,098 (1.97)	1,098 (1.97)
40	5,538	24,984	8,557	5,285 (1.99)	1,972 (2.12)	3,506 (2.02)	1,577 (1.90)	772 (1.42)	1,080 (1.55)	1,708 (1.56)	1,722 (1.57)
43	10,728 (1.94)	35,375 (1.42)	16,059 (1.88)	7,967 (1.51)	3,072 (1.56)	5,315 (1.52)	2,390 (1.52)	964 (1.25)	1,360 (1.26)	2,117 (1.24)	2,158 (1.25)
46	17,906 (1.67)	49,625 (1.40)	24,461 (1.52)	10,365 (1.30)	3,862 (1.26)	6,367 (1.20)	3,006 (1.26)	1,387 (1.44)	1,890 (1.39)	2,895 (1.37)	3,008 (1.39)
49	17,343 (0.97)	52,080 (1.05)	21,607 (0.88)	10,978 (1.06)	4,440 (1.15)	6,972 (1.00)	3,300 (1.10)	1,657 (1.19)	2,175 (1.15)	3,222 (1.11)	3,398 (1.13)
52	14,860 (0.86)	48,778 (0.94)	17,976 (0.83)	9,505 (0.87)	4,182 (0.94)	6,748 (0.97)	3,405 (1.03)	1,922 (1.16)	2,445 (1.12)	3,509 (1.09)	3,711 (1.09)
55	14,426 (0.97)	49,106 (1.01)	17,375 (0.97)	10,065 (1.06)	4,538 (1.09)	7,183 (1.06)	3,658 (1.07)	2,003 (1.04)	2,568 (1.05)	3,675 (1.05)	3,915 (1.05)
58	14,778 (1.02)	48,084 (0.98)	17,663 (1.02)	10,462 (1.04)	4,573 (1.01)	7,082 (0.99)	3,679 (1.01)	2,142 (1.07)	2,757 (1.07)	3,938 (1.07)	4,220 (1.08)
60	14,559 (0.99)	49,653 (1.03)	17,477 (0.99)	10,573 (1.01)	4,681 (1.02)	7,200 (1.02)	3,747 (1.02)	2,187 (1.02)	2,809 (1.02)	4,004 (1.02)	4,305 (1.02)
63	16,365 (1.12)	50,611 (1.01)	19,156 (1.10)	11,566 (1.09)	5,237 (1.12)	7,956 (1.11)	4,122 (1.10)	2,426 (1.11)	3,100 (1.10)	4,419 (1.10)	4,810 (1.12)
H2	17,224 (1.05)	49,453 (0.98)	19,886 (1.04)	12,097 (1.05)	5,576 (1.06)	8,375 (1.05)	4,360 (1.06)	2,588 (1.07)	3,290 (1.06)	4,670 (1.06)	5,107 (1.06)

注1) ()内は対前回伸び率。

- 昭和40年度までは一般都道府県道の全延長を対象としていない。
- 昭和55年度以降は交通不能区間を除く延長に対する数値である。
- 一般国道の区分は、昭和49年度までは「元一級国道」、「元二級国道」
- 一般国道（その他）には、指定区間内の有料道路が含まれる。
- 昭和33、37年度の数値には自動二輪車が含まれる。

延長で除して求める。

表6に昭和三三年度以降の道路種別の一二時間平均交通量の推移を示す。

これによると、平均交通量も走行台キロと同様、昭和五〇年代から伸び率が次第に減少してきていたが、昭和六〇年度から昭和六三年度にかけて一・一二倍（年平均三・八%の伸び）と急激な伸びを示し、昭和六三年度から平成二年度にかけて一・〇六倍（年平均三・〇%の伸び）と少し伸び率を落としている。

車種構成を国・県道で見ると、乗用車は前回（昭和六〇年度から昭和六三年度）四九・九%から四八・五%とそのシェアを落としていたが、今回（昭和六三年度から平成二年度）五〇・二%とそのシェアを回復させている（図2）。

(4) 混雑状況

混雑状況は、年度を追うごとに悪化してきている。幅員五・五m以上改良済み区間で見てみると、一般国道の混雑区間（混雑度一・〇以上の区間）のシェアは昭和六〇年度から昭和六三年度にかけて三三・一%から三四・五%へ増加し、平成二年度にはさらに三七・二%へと増加した。なかでも都市部での混雑状況は激しく、DIDD内において、一般国道の混雑区間のシェアは昭和六〇年度から昭和六三年度にかけて六〇・五%から七五・〇%へ増加し、平成二年度にはさらに七六・〇%へと

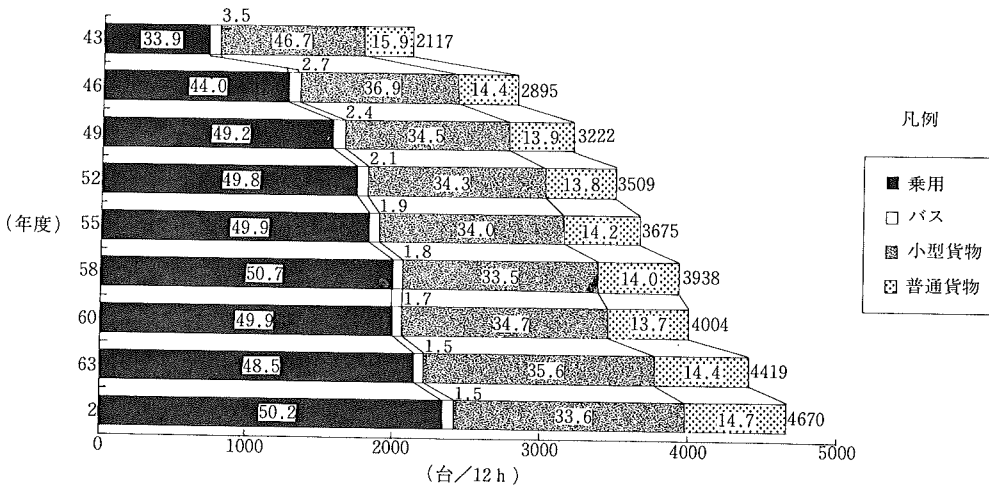


図2 平均交通量の推移(国県道)

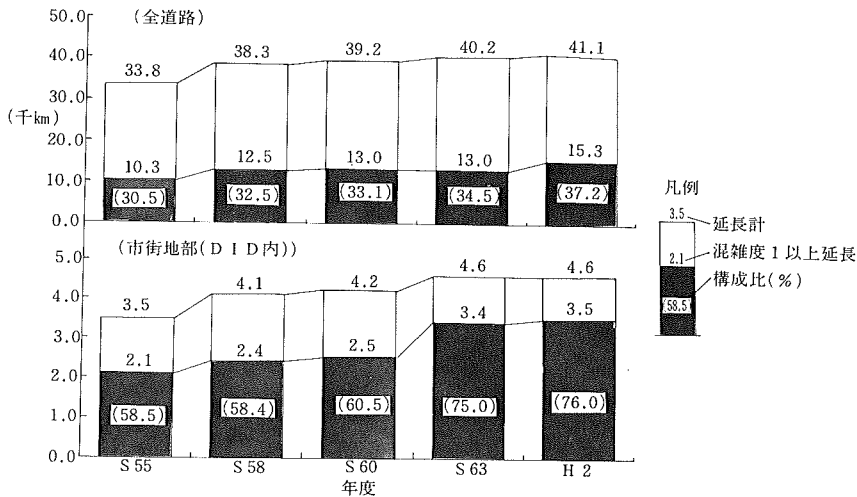


図3 一般国道の混雑状況の推移(幅員5.5m以上改良済)

表8 旅行速度の推移（平日）

単位：km/時

道路種別	沿道状況	S.58	S.60	S.63	H.2
高速自動車 国道	D I D	71.3	69.6	64.3	63.9
	その他市街地	85.9	83.6	80.9	75.0
	平地	85.1	85.7	86.5	87.2
	山地	81.1	81.3	85.4	86.4
	合計	82.8	82.8	84.4	85.0
都市 高速道路	D I D	43.2	40.0	46.0	50.8
	その他市街地	42.7	26.2	50.3	69.0
	平地	57.1	74.0	60.8	75.1
	山地	—	—	—	—
	合計	43.3	40.1	46.3	51.3
一般国道 （直轄）	D I D	22.1	23.2	23.2	23.2
	その他市街地	30.7	31.8	31.4	31.9
	平地	40.7	41.8	42.9	41.7
	山地	46.1	46.1	46.9	46.9
	合計	36.2	37.1	37.5	36.9
一般国道 （その他）	D I D	22.1	22.2	22.9	23.4
	その他市街地	32.7	31.3	30.8	31.6
	平地	38.8	39.2	40.0	40.4
	山地	38.8	39.5	40.0	40.6
	合計	36.6	36.7	37.1	37.6
一般国道計	D I D	22.1	22.8	23.1	23.3
	その他市街地	31.8	31.5	31.1	31.7
	平地	39.8	40.5	41.4	41.0
	山地	40.5	41.0	41.7	42.1
	合計	36.4	36.9	37.3	37.3
主要地方道	D I D	—	18.8	19.5	20.0
	その他市街地	—	29.0	28.9	29.3
	平地	—	36.8	37.5	37.9
	山地	—	37.6	37.8	38.1
	合計	—	33.7	34.2	34.5
一般 都道府県道	D I D	—	—	—	20.4
	その他市街地	—	—	—	28.6
	平地	—	—	—	36.6
	山地	—	—	—	35.6
	合計	—	—	—	33.8
都道府県道 計	D I D	—	—	—	20.2
	その他市街地	—	—	—	28.9
	平地	—	—	—	37.1
	山地	—	—	—	36.6
	合計	—	—	—	34.1
一般道路計	D I D	—	—	—	21.2
	その他市街地	—	—	—	29.8
	平地	—	—	—	38.2
	山地	—	—	—	37.7
	合計	—	—	—	34.9

注) 旅行速度はピーク時に測定したものである。

増加しており、約3/4の区間で混雑を呈している(表7、図3)。

(5) 整備率

道路構造令に適合して改良していても、交通混雑を生じている区間については、道路の拡幅やバイパスの整備を行う必要がある。整備率はこのような交通混雑からくる整備の必要性を考慮した指標であり、(幅員五・五m以上改良済かつ混雑度一・〇未満の延長) / (実延長) と定義している。

整備率を向上させるためには、幅員五・五m以上の改良済区間を増大させるか、バイパスを整備するなどして混雑度一・〇以上の延長を減少させることが必要である。一般国道の整備状況をみると、昭和六三年度から平成二年度の間に、幅

員五・五m以上の改良済区間は四〇、一七一kmから四一、一二二kmと九五・一km増加(二・四%の増加)しているが、このうち、混雑度一・〇以上の区間が二三、八七四kmから一五、三〇四kmと一、四三〇kmも増加(一〇・三%の増加)しているため、整備済区間(幅員五・五m以上改良済かつ混雑度一・〇未満の区間)の延長は四七九km減少していることになり、整備率では五六・四%から五五・〇%へ低下している(表7)。これは、交通需要が道路整備のペースを上回って伸びているためと考えられる。

(6) 旅行速度

ピーク時平均旅行速度は、高速自動車国道で八五・〇km/h、都市高速道路で五一・三km/h、

一般国道で三七・三km/h、都道府県道で三四・一km/hとなっている。このうち、都市内に焦点をあててみると、D I D内では、高速自動車国道で六三・九km/h、一般国道で二三・三km/h、都道府県道で二〇・二km/hと低い値となっており、一般道路では自転車なみの速度レベルでしか走れない状況である。

昭和五八年度以降の推移を見ると、都市高速道路が上昇し、それ以外の高速自動車国道および一般道路はほぼ横ばいないしは若干の上昇となっている。都市高速道路については、この間に新たに供用された路線において走行条件がよくなっていることが影響しているためと考えられる(表8)。

旅行速度の内容を一般道路についてもう少し詳

しく見てみる。一般国道をD I D内とそれ以外に分け、二五km/h(概ねD I D内の一般国道の平均値)未滿、二五km/h以上四〇km/h(概ね一般国道の平均値)未滿、四〇km/h以上の三ランク別に、延長およびそのシェアの推移をみると、D I D内での二五km/h未滿の延長およびシェアが昭和五八年度から平成二年度にかけて、一、八八六km(一般国道全延長の四・一%)から二、一八三km(四・七%)に増加しているのと、D I D以外での四〇km/h以上の延長およびシェアが昭和五八年度から平成二年度にかけて、二四、六九三km(五四・〇%)から二七、〇八三km(五八・二%)に増加しているのが目立っている(表9)。これは、都心部では道路混雑により、速度のサービス水準の低い道路が増えてきている一方で、都心部以外では道路の改良等により、速度のサービス水準の高い道路も増えてきていることを示している。

(7) その他道路状況等

道路状況、車種別交通量、昼夜率等の各種指標を表10に示す。

平均車線数をみると、一般国道で二・二車線と多車線化率の遅れを示しており、一般道路計(国・都道府県道)では、一・八車線であり、二車線も確保されていない状況である。

歩道の設置率を国・都道府県道で山地部を除く

表9 速度別延長及びシェア

	沿道状況		S58	S60	S63	H2
一般国道 直 轄	D I D	延長計	2,671.4	2,712.6	2,870.3	2,953.8
		25km/h未滿	1,165.2(6.0)	1,222.0(6.2)	1,301.2(6.5)	1,382.3(6.9)
		25~40km/h未滿	1,230.5(6.3)	1,291.0(6.6)	1,315.9(6.6)	1,298.9(6.5)
		40km/h以上	275.7(1.4)	199.6(1.0)	253.2(1.3)	272.6(1.4)
	その他	延長計	16,909.8	16,956.0	17,043.8	17,059.4
		25km/h未滿	827.3(4.2)	872.8(4.4)	713.4(3.6)	840.9(4.2)
25~40km/h未滿		4,200.6(21.5)	3,963.7(20.2)	3,786.9(19.0)	3,698.3(18.5)	
	40km/h以上	11,881.9(60.7)	12,119.5(61.6)	12,543.5(63.0)	12,520.2(62.6)	
一般国道 そ の 他	D I D	延長計	1,474.3	1,526.9	1,744.2	1,737.2
		25km/h未滿	721.1(2.8)	729.1(2.8)	872.2(3.3)	800.6(3.0)
		25~40km/h未滿	594.8(2.3)	640.6(2.5)	670.7(2.5)	742.5(2.8)
		40km/h以上	158.4(0.6)	157.2(0.6)	201.3(0.8)	194.1(0.7)
	その他	延長計	24,639.6	24,483.2	24,607.9	24,764.8
		25km/h未滿	994.4(3.8)	1,010.5(3.9)	978.5(3.7)	1,086.8(4.1)
25~40km/h未滿		10,834.6(41.5)	10,154.3(39.0)	9,574.9(36.3)	9,115.6(34.4)	
	40km/h以上	12,810.6(49.1)	13,318.4(51.2)	14,054.5(53.3)	14,562.4(54.9)	
一般国道 計	D I D	延長計	4,145.7	4,239.5	4,614.5	4,691.0
		25km/h未滿	1,886.3(4.1)	1,951.1(4.3)	2,173.4(4.7)	2,182.9(4.7)
		25~40km/h未滿	1,825.3(4.0)	1,931.6(4.2)	1,986.6(4.3)	2,041.4(4.4)
		40km/h以上	434.1(0.9)	356.8(0.8)	454.5(1.0)	466.7(1.0)
	その他	延長計	41,549.4	41,439.2	41,651.7	41,824.2
		25km/h未滿	1,821.7(4.0)	1,883.3(4.1)	1,691.9(3.7)	1,927.7(4.1)
25~40km/h未滿		15,035.2(32.9)	14,118.0(30.9)	13,361.8	12,813.9(27.5)	
	40km/h以上	24,692.5(54.0)	25,437.9(55.7)	26,598.0(57.5)	27,082.6(58.2)	
主要地方道	D I D	延長計	—	4,040.4	4,222.2	4,378.1
		25km/h未滿	—	2,664.4(5.5)	2,778.6(5.9)	2,763.9(5.6)
		25~40km/h未滿	—	1,222.3(2.5)	1,288.9(2.7)	1,459.1(3.0)
		40km/h以上	—	153.7(0.3)	154.7(0.3)	155.1(0.3)
	その他	延長計	—	44,305.8	42,752.5	44,964.3
		25km/h未滿	—	2,327.8(4.8)	2,302.7(4.9)	2,522.1(5.1)
25~40km/h未滿		—	23,069.6(47.7)	21,006.5(44.7)	20,686.8(41.9)	
	40km/h以上	—	18,908.4(39.1)	19,443.3(41.4)	21,755.4(44.1)	

注) 1. ()内は各道路種別延長計(D I D+その他)に対する比率で単位は%である。

2. 沿道状況のその他とは、D I D以外の沿道状況である。

区間の合計でみると、四三・一％にすぎず、両側歩道設置率ではさらに低く、二〇・七％となっている。

交差点密度は、道路種別には大きな差異はないが、沿道状況でみると、国・都道府県道で、D I D内では九・〇四箇所/km、全体で四・〇二箇所/kmと都市内の交差点密度が高く、ほぼ一〇mに一箇所の割合となっている。

交通事故の発生状況を、年間走行台キロあたりでみると、事故率（物損事故を除く）は、高速自動車国道で一二件/億台キロ、直轄国道で九四件/億台キロと、高速自動車国道の方が安全性に優れていることがわかる。ただし、死者率では、高速自動車国道で一・〇一人/億台キロ、直轄国道で三・三八人/億台キロとその差が事故率に比べ小さく、一旦事故がおれば大きな事故になるということを示している。また、沿道状況別に事故率をみると、D I D内で一四五件/億台キロと全体の九四件/億台キロの一・五四倍となっており、都市内では交通の輻輳により事故がおきやすくなっていることがわかる。

歩行者類、自転車類、二輪車類の交通量は、道路種別には大きな差異はないが、都市部ほど多くなっている。

ピーク率はピーク時間交通量/昼間一二時間交通量で表される指標であるが、道路種別、沿道状

況別ともに大きな差異はなく、一〇～一三％程度である。

昼夜率は、日交通量/昼間一二時間交通量で表される指標であるが、道路種別では高速自動車国道で一・五一、都市高速道路で一・五五、一般国道で一・四〇、都道府県道で一・三六であり、沿道状況別では国・都道府県道において、D I D内で一・四五、その他市街地で一・三八、平地部一・三六、山地部一・三六というように幹線性の強い道路ほど、また都市部になるほど高くなることわかる。経年的にみても徐々に増加しており、都市化の進展とそれに伴う生活の二四時間化が影響しているものと見られる。

2 都道府県別集計

都道府県別道路種別別の走行台キロ、平均交通量、混雑度、旅行速度を表11に示す。

国・都道府県の平均交通量で最も大きなものは、大阪府の一五、〇六〇台/一二hであり、つづいて東京都の一四、一一四台/一二h、神奈川県の一、九三八台/一二hとなっており、大都市圏での道路が大きな交通負荷を担っているのがわかる。逆に、最も小さいものは、高知県の一、六〇一台/一二hで、つづいて島根県の一、六四九台/一二h、北海道の一、九五一台/一二hとなっている。

また、国・都道府県道のピーク時平均旅行速度で最も遅いのは、大阪府の一〇・四km/hであり、つづいて東京都の一〇・六km/h、神奈川県の一五・六km/hとなっており、平均交通量の多いところで旅行速度が遅くなっている。

高速自動車国道の平均交通量では、神奈川県の一四九、三七九台/一二hが最も大きく、つづいて奈良県の四三、二六六台/一二h、東京都の四三、二六四台/一二hとなっており、やはり大都市圏での値が大きくなっている。

都市高速道路では、平均交通量は阪神高速道路が五八、〇六四台/一二hと最も大きく、つづいて首都高速道路が四九、一三四台/一二hとなっており、ピーク時平均旅行速度は阪神高速道路が四九・九km/hと最も遅く、つづいて首都高速道路が五〇・四km/hとなっている（表12）。

3 休日交通の特性

余暇活動に力点を置く人の増加や週休二日制の普及等により、休日活動の活発化がみられ、休日交通への対応も重要性を増してきている。平成二年度の道路交通センサスでは、このようなニーズを踏まえ、本格的に実態把握をするために、はじめて平日調査と同規模で休日調査を実施した。平均交通量とピーク時平均旅行速度について平日休日の比較をしたものを表13に示す。

表11 都道府県別道路種別別集計表

	高速自動車国道				一般国道計				一般道路計				合計			
	走行台キロ (千台キロ/12h)	平均交通量 (台/12h)	混雑度	旅行速度 (km/h)	走行台キロ (千台キロ/12h)	平均交通量 (台/12h)	混雑度	旅行速度 (km/h)	走行台キロ (千台キロ/12h)	平均交通量 (台/12h)	混雑度	旅行速度 (km/h)	走行台キロ (千台キロ/12h)	平均交通量 (台/12h)	混雑度	旅行速度 (km/h)
北海道	1,999	8,559	0.21	93.3	30,601	5,237	0.68	45.7	51,318	2,951	0.49	44.9	53,316	3,025	0.47	45.2
青森	260	3,673	0.12	90.5	6,070	5,194	0.72	40.1	11,630	3,301	0.61	39.2	11,891	3,308	0.56	39.1
岩手	1,767	8,005	0.22	95.7	7,819	5,257	0.71	41.6	13,661	3,044	0.58	39.5	15,428	3,277	0.49	40.1
宮城	2,014	14,166	0.40	91.4	8,478	8,755	0.94	34.3	15,462	4,755	0.72	35.0	17,476	5,149	0.66	35.0
秋田	148	3,534	0.14	76.6	6,954	6,177	0.83	39.7	11,428	3,411	0.64	38.0	11,576	3,413	0.61	35.2
山形	11	1,048	0.13	73.1	6,834	7,179	0.94	38.0	12,329	3,607	0.62	37.2	12,340	3,599	0.62	37.3
福島	1,823	13,047	0.32	89.8	10,298	6,039	0.82	41.0	19,297	3,413	0.60	38.9	21,120	3,645	0.56	39.4
茨城	2,627	18,845	0.38	92.5	11,075	12,332	1.17	34.2	25,250	5,982	0.93	37.2	27,877	6,393	0.82	38.0
栃木	2,611	22,662	0.43	99.1	7,144	9,602	1.01	36.2	17,435	5,037	0.82	37.3	20,046	5,605	0.73	38.1
群馬	1,364	15,858	0.40	90.8	6,448	8,464	0.94	34.3	17,594	5,623	0.84	32.7	18,957	5,897	0.78	33.2
埼玉	4,575	37,687	0.73	76.0	10,802	15,403	1.17	29.5	27,374	8,607	1.05	26.5	32,517	9,812	0.98	27.2
千葉	3,163	37,386	0.65	73.7	14,927	16,148	1.09	33.1	27,860	7,860	0.98	32.1	31,742	8,725	0.93	33.1
東京	2,064	43,264	0.92	71.1	7,535	24,487	1.13	21.4	33,021	14,114	1.15	20.6	42,963	16,886	1.09	21.7
神奈川	3,901	49,379	0.91	77.0	13,046	20,255	0.96	29.5	25,414	12,938	1.01	25.6	30,811	14,799	0.98	26.6
新潟	2,632	9,555	0.34	91.8	12,205	6,899	0.83	35.9	22,967	3,711	0.67	33.7	25,599	3,860	0.61	34.7
富山	1,118	11,215	0.28	91.1	3,744	10,131	1.04	34.1	10,307	4,133	0.73	33.4	11,425	4,405	0.63	34.3
石川	1,092	16,299	0.38	93.8	4,209	7,934	0.87	36.3	10,081	4,191	0.69	35.2	11,173	4,510	0.63	35.8
福井	1,241	14,090	0.40	89.7	3,645	5,578	0.81	40.4	7,683	3,500	0.67	36.7	8,925	3,908	0.62	37.5
山梨	2,368	19,509	0.51	80.9	3,840	7,325	0.86	36.0	7,526	4,067	0.76	34.5	9,894	5,017	0.68	35.8
長野	2,253	14,555	0.45	85.6	10,091	6,810	0.98	34.9	19,599	3,784	0.74	33.4	21,852	4,097	0.69	34.0
岐阜	2,104	18,970	0.55	81.4	8,459	6,757	0.94	39.4	19,165	4,370	0.89	33.9	21,289	4,730	0.84	35.4
静岡	6,501	35,068	1.01	85.4	12,462	11,231	1.12	34.3	24,558	5,715	0.84	32.8	31,058	6,929	0.85	33.7
愛知	5,438	39,549	0.97	70.1	15,007	14,035	1.10	30.9	41,371	7,898	0.98	29.1	47,940	8,868	0.97	29.6
三重	1,590	25,402	0.68	79.7	9,118	8,328	0.95	37.0	16,133	4,444	0.68	33.3	17,724	4,799	0.85	33.7
滋賀	3,544	29,833	0.74	83.8	4,778	8,345	0.98	38.2	10,395	4,699	0.81	35.8	13,939	5,980	0.79	36.9
京都	1,091	37,606	0.90	74.6	7,177	9,817	0.94	35.5	14,953	5,125	0.89	33.1	16,044	5,485	0.89	33.3
大阪	4,126	38,886	0.76	85.2	11,913	22,267	1.28	22.8	31,118	15,060	1.17	20.4	41,514	18,241	1.09	21.6
兵庫	3,579	17,467	0.54	88.7	15,992	12,520	0.98	36.3	30,317	6,034	0.86	35.3	35,958	6,824	0.82	36.2
奈良	787	43,266	1.15	56.6	4,617	6,364	0.92	33.9	8,063	3,997	0.91	31.9	8,850	4,348	0.93	32.0
和歌山	256	10,484	0.22	82.2	4,228	5,262	0.87	38.0	8,528	3,242	0.94	33.9	8,782	3,309	0.86	34.1
鳥取	22	1,288	0.18	71.1	3,574	7,763	0.86	39.1	6,770	3,267	0.59	39.2	6,792	3,250	0.59	39.4
島根	126	3,176	0.28	81.6	4,826	6,556	0.90	42.8	8,588	2,649	0.64	37.7	8,714	2,655	0.63	38.0
岡山	1,168	7,338	0.24	92.4	7,930	9,446	0.92	40.5	17,323	3,932	0.77	36.2	18,492	4,051	0.67	37.0
広島	1,856	8,528	0.36	89.0	10,373	8,182	0.91	39.0	19,995	4,109	0.73	35.6	21,851	4,298	0.67	36.5
山口	1,317	6,896	0.30	87.8	8,264	8,172	0.89	41.4	14,163	3,781	0.74	37.9	15,480	3,932	0.65	39.0
徳島	0	0	0.00	0.0	3,922	8,361	0.92	35.9	8,069	3,398	0.85	31.8	8,069	3,398	0.85	31.8
香川	174	5,628	0.18	99.7	3,445	11,057	0.81	36.2	8,806	4,892	0.82	34.2	8,980	4,904	0.75	34.6
愛媛	103	5,547	0.22	95.3	6,423	7,048	1.06	37.5	11,752	3,139	0.96	33.7	11,855	3,151	0.94	33.8
高松	60	2,855	0.43	83.1	4,938	5,008	0.79	37.4	8,000	2,601	0.80	32.8	8,060	2,603	0.80	32.9
福岡	3,403	20,649	0.51	82.6	13,497	14,230	1.04	30.8	28,882	6,605	0.85	31.4	32,980	7,220	0.79	32.3
北九州	1,133	13,898	0.38	80.1	4,906	9,192	1.03	34.8	8,583	5,046	0.82	35.3	9,715	5,450	0.72	36.3
沖縄	253	7,194	0.24	81.2	6,880	8,169	0.97	38.9	10,279	4,259	0.90	37.8	10,531	4,301	0.84	38.1
全国計	1,435	12,132	0.41	82.8	8,123	7,227	0.94	41.2	15,219	3,651	0.77	35.6	16,654	3,885	0.71	36.2
札幌	380	15,571	0.42	83.4	2,373	22,078	1.30	30.6	4,112	13,033	1.00	24.8	4,492	13,216	0.90	26.1
仙台	462	50,230	0.83	41.0	5,663	32,792	1.14	19.1	22,379	20,573	1.23	17.0	30,720	24,498	1.13	18.5
東京圏	903	69,473	0.92	53.7	4,968	37,520	1.09	27.0	8,911	23,654	1.15	21.1	11,010	26,091	1.06	22.7
名古屋圏	368	69,385	0.84	66.5	861	22,071	1.25	19.3	2,601	18,657	1.15	18.4	3,268	21,627	1.09	19.4
大阪圏	430	47,229	1.19	55.3	3,629	33,420	1.18	19.3	9,657	21,155	1.06	20.3	11,218	22,626	1.04	21.4
京都圏	697	50,475	1.04	71.2	2,292	24,382	1.35	20.2	5,767	11,341	1.25	22.5	6,463	12,375	1.23	22.9
神戸圏	162	42,618	0.66	50.1	2,945	33,161	1.37	18.3	8,588	25,620	1.36	18.3	13,576	32,603	1.19	20.8
広島圏	323	36,292	0.76	90.6	3,340	30,752	1.09	30.4	6,304	14,298	1.01	28.7	7,853	16,460	0.98	29.8
岡山圏	647	10,894	0.40	88.0	2,503	23,611	1.22	25.7	5,023	11,368	1.14	27.2	5,670	11,311	0.94	29.6
北九州圏	566	13,837	0.36	82.9	3,688	22,407	0.91	26.6	5,592	13,430	0.90	26.1	6,377	13,536	0.76	28.3
沖縄	82	25,765	0.58	91.9	2,223	23,182	1.43	22.2	4,459	13,516	1.27	21.8	4,997	14,327	1.16	22.3

注) 1.平均交通量は交通不能区間を除いた延長に対するものである。

2.都道府県別の値は、政令指定市等のある場合についても政令指定市等の値を含んだものとした。

表12 都市高速道路別集計表

	調査延長 (km)	走行台キロ (千台キロ/12h)	平均交通量 (台/12h)	旅行速度 (km/h)
首都高速	217.0	10,662	49,134	50.4
名古屋高速	30.2	1,131	37,447	65.2
阪神高速	143.5	8,332	58,064	49.9
北九州・福岡高速	30.3	695	22,932	53.8
計	421.0	20,820	49,453	51.3

注) 旅行速度はピーク時に測定したものである。

表13 道路種別別沿道状況別平日休日別交通量・速度

	沿道状況	平均交通量 (台/12h)			旅行速度 (km/h)		
		平日	休日	平休比	平日	休日	平休比
高速自動車国道	D I D	49,158	46,155	0.94	63.9	77.5	1.21
	その他市街地	26,055	28,966	1.11	75.0	67.9	0.91
	平地	17,844	20,828	1.17	87.2	79.0	0.91
	山地合計	12,744	14,818	1.16	86.4	83.9	0.97
	合計	17,224	19,504	1.13	85.0	80.7	0.95
都市高速道路	D I D	50,296	44,867	0.89	50.8	64.9	1.28
	その他市街地	44,547	36,824	0.83	69.0	70.1	1.02
	平地	6,247	5,694	0.91	75.1	76.4	1.02
	山地合計	—	—	—	—	—	—
	合計	49,453	44,077	0.89	51.3	65.2	1.27
高速道路計	D I D	49,895	45,322	0.91	54.8	68.9	1.26
	その他市街地	26,848	29,303	1.09	74.7	68.0	0.91
	平地	17,805	20,778	1.17	87.2	79.0	0.91
	山地合計	12,744	14,818	1.16	86.4	83.9	0.97
	合計	19,886	21,534	1.08	80.7	79.1	0.98
一般国道(直轄)	D I D	25,496	22,818	0.89	23.2	26.7	1.15
	その他市街地	15,674	14,717	0.94	31.9	34.4	1.08
	平地	9,903	9,555	0.96	41.7	42.9	1.03
	山地合計	6,244	6,997	1.12	46.9	45.0	0.96
	合計	12,097	11,568	0.96	36.9	38.7	1.05
一般国道(その他)	D I D	16,983	15,239	0.90	23.4	26.2	1.12
	その他市街地	8,891	8,628	0.97	31.6	33.2	1.05
	平地	6,141	5,957	0.97	40.4	41.2	1.02
	山地合計	2,523	2,945	1.17	40.6	39.7	0.98
	合計	5,576	5,541	0.99	37.6	38.3	1.02
一般国道計	D I D	22,340	20,009	0.90	23.3	26.5	1.14
	その他市街地	12,067	11,479	0.95	31.7	33.8	1.07
	平地	7,991	7,726	0.97	41.0	42.0	1.02
	山地合計	3,530	4,042	1.15	42.1	41.0	0.97
	合計	8,375	8,127	0.97	37.3	38.4	1.03
主要地方道	D I D	14,573	12,669	0.87	20.0	22.6	1.13
	その他市街地	7,438	6,666	0.90	29.3	31.1	1.06
	平地	4,393	3,983	0.91	37.9	38.9	1.03
	山地合計	1,529	1,666	1.09	38.1	38.0	1.00
	合計	4,360	4,013	0.92	34.5	35.6	1.03
一般都道府県道	D I D	10,220	8,437	0.83	20.4	22.2	1.09
	その他市街地	4,737	4,044	0.85	28.6	30.2	1.06
	平地	2,630	2,232	0.85	36.6	37.4	1.02
	山地合計	1,019	996	0.98	35.7	35.7	1.00
	合計	2,588	2,238	0.86	33.8	34.6	1.02
地方道計	D I D	12,306	10,465	0.85	20.2	22.4	1.11
	その他市街地	5,831	5,106	0.88	28.9	30.5	1.06
	平地	3,314	2,912	0.88	37.1	38.0	1.02
	山地合計	1,217	1,256	1.03	36.6	36.5	1.00
	合計	3,290	2,942	0.89	34.1	35.0	1.03
一般道路計	D I D	15,711	13,703	0.87	21.2	23.6	1.11
	その他市街地	7,948	7,270	0.91	29.8	31.6	1.06
	平地	4,636	4,273	0.92	38.2	39.0	1.02
	山地合計	1,750	1,897	1.08	37.7	37.5	0.99
	合計	4,670	4,349	0.93	34.9	35.8	1.03
合計	D I D	17,199	15,079	0.88	21.7	24.3	1.12
	その他市街地	8,123	7,473	0.92	30.0	31.7	1.06
	平地	5,005	4,735	0.95	38.8	39.6	1.02
	山地合計	2,086	2,293	1.10	38.4	38.1	0.99
	合計	5,107	4,843	0.95	35.5	36.4	1.03

平均交通量の平休比(休日二時間交通量/平日二時間交通量)をみると、全道路計では〇・九五と平均すれば平日交通量の方が多いが、休日交通量が平日交通量を上回る地点(平休比一・〇以上の地点)が全観測地点の約三割存在している(表14)。なかでも、高速自動車国道では平休比が一・一三と休日交通量が平日交通量の一割増し以上となっており、休日活動における高速道路の利

用の多さがうかがえる。また、都市高速道路における平休比が〇・八九であることや、国・都道府県道においてD I D内で〇・八七、その他市街地で〇・九一、平地部で〇・九二、山地部で一・〇八と都市部ほど平休比が低くなっていることから、都市部では平日の業務中心の交通が卓越していることがわかる。交通量の平日と休日の比較をもう少し詳しく、車種別交通量、ピーク率、昼夜率で

見てみると(表15)、車種別では、乗用車、バスの交通量の平休比がそれぞれ一・三九、一・一三となっており、乗用車類(乗用車およびバス)が休日交通の中で大きなシェアを占めている。なかでも、高速自動車国道において、また一般道路では山地部において乗用車類の平休比が高くなっており、これらの道路では休日において、観光等の余暇活動を目的とした乗用車の利用が多いものと考え

表14 道路種別別休日平日12時間交通量比別の地点数分布

単位：上段 地点：下段%（構成比）

	平 休 比										合 計
	0.00-0.24	0.25-0.49	0.50-0.74	0.75-0.99	1.00-1.24	1.25-1.49	1.50-1.74	1.75-1.99	2.00以上	1.00以上	
高速自動車国道	0 0.0	0 0.0	12 2.3	149 28.1	223 42.1	61 11.5	64 12.1	14 2.6	7 1.3	369 69.6	530 100.0
都市高速道路	0 0.0	0 0.0	21 26.6	43 54.4	14 17.7	1 1.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	15 19.0	79 100.0
高速道路計	0 0.0	0 0.0	33 5.4	192 31.5	237 38.9	62 10.2	64 10.5	14 2.3	7 1.1	384 63.1	609 100.0
一般国道 (直轄)	8 0.2	8 0.2	209 5.6	2,261 61.0	978 26.4	158 4.3	46 1.2	12 0.3	26 0.7	1,220 32.9	3,706 100.0
一般国道 (その他)	1 0.0	18 0.4	364 9.0	2,050 50.8	976 24.2	315 7.8	117 2.9	82 2.0	115 2.8	1,605 39.7	4,038 100.0
一般国道計	9 0.1	26 0.3	573 7.4	4,311 55.7	1,954 25.2	473 6.1	163 2.1	94 1.2	141 1.8	2,825 36.5	7,744 100.0
主要地方道	2 0.0	103 1.3	1,337 17.2	4,077 52.5	1,422 18.3	384 4.9	129 1.7	107 1.4	205 2.6	2,247 28.9	7,766 100.0
一般都道府県道	17 0.1	306 2.1	3,785 25.8	7,284 49.6	2,091 14.2	576 3.9	199 1.4	174 1.2	264 1.8	3,304 22.5	14,696 100.0
地方道計	19 0.1	409 1.8	5,122 22.8	11,361 50.6	3,513 15.6	960 4.3	328 1.5	281 1.3	469 2.1	5,551 24.7	22,462 100.0
一般道計	28 0.1	435 1.4	5,695 18.9	15,672 51.9	5,467 18.1	1,433 4.7	491 1.6	375 1.2	610 2.0	8,376 27.7	30,206 100.0
合計	28 0.1	435 1.4	5,728 18.6	15,864 51.5	5,704 18.5	1,495 4.9	555 1.8	389 1.3	617 2.0	8,760 28.4	30,815 100.0

注) 平休比とは平日12時間交通量に対する休日12時間交通量の比(休日/平日)である。

えられる。ピーク率は平日、休日で大きな差異はみられないものの、全体としてはわずかに平日の方が高くなっており、逆に高速自動車国道では若干休日の方が高くなっている。昼夜率も、平日、休日で大きな差異はみられないものの、わずかに平日の方が高くなっている。

旅行速度の平休比（休日ピーク時平均旅行速度／平日ピーク時平均旅行速度）は、交通量と反比例して、全道路計では一・〇三と休日の方が速く、なかでも都市高速道路では一・二七と大幅に休日の方が速くなっている（表14）。

今後さらに、余暇活動の活発化が進むことにより、休日交通も増大していくことが予想され、休日交通の実態把握を充実するとともに、それに対応した道路整備を推進する必要がある。

六 おわりに

産業構造の高度化、高齢化社会への移行、女性の社会進出、余暇活動の活発化、情報化の進展、国民の価値観の多様化等の経済的、社会的諸条件の変化を踏まえ、道路整備に対する様々な要請に的確に responding していくためには、これまで以上に長期的な展望に基づく計画的、効率的、戦略的道路整備を推進していく必要がある。

道路交通センサスは、道路交通の量的・質的実態を全国的に把握することができる唯一の調査で

あり、道路整備計画立案のための重要な基礎資料である。

本成果が各方面で幅広く活用されることを希望するものである。

◇投稿歓迎◇

本誌は、平成二年四月の創刊以来、皆様の御支援を頂いておりますが、この度、誌面のなお一層の充実のため、読者の皆様方からの原稿を掲載するコーナーを設けることに致しました。

日頃道路・道路行政に対して感じていること、現場からの生の話題、ユニークな試み、海外への出張報告等、それぞれの御立場から自由にテーマを選び、四〇〇字詰め原稿用紙五〜一〇枚程度にまとめてください。

奮っての御応募お待ち申し上げます。

なお、投稿原稿の採否、掲載号、送りガナ等文章表現につきましては、事務局に御一任下さい。掲載原稿につきましては、薄謝を進呈いたします。

宛先 〒一〇〇 東京都千代田区霞が関二―一―三

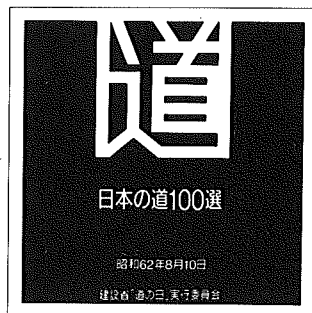
建設省道路局路政課内

「道路行政セミナー」事務局

雄大な富士への道

——河口湖町～鳴沢村・

河口湖大橋、富士スバルライン——



山 梨 県

一 はじめに

日本人の心のふるさととして、昔から慕われてきた富士山は、山梨県と静岡県の両県にまたがり、まさに富士箱根伊豆国立公園の中心的な存在である。

標高は三、七七六メートルと日本一高く、コニーデ式火山特有の裾野を長く引いた秀麗な容姿は、世界一ともいえる美しさである。

富士山は、その気高さゆえに古くから神山として崇められ、室町後期から広まった富士山信仰は、江戸中期には庶民の間でも富士講を中心として急激な広がりを見せ、山麓の上吉田地区（現在の富士吉田市上吉田）はその門前町として栄え、最盛期には、一〇〇軒近くの宿坊が軒を連ねていたと伝えられている。また、富士山の麓にある富士五湖は、東から山中湖、河口湖、西湖、精進湖、本栖湖と富士山を取り巻くように位置し、いず

れも富士山の噴火により流出した溶岩流が川をせきとめてできたといわれている。

河口湖は、標高が八三〇メートルで富士五湖中一番低く、湖面積は、六・一平方キロメートルで山中湖に次ぐ広さである。

二 有料道路の建設

「富士スバルライン」（富士山有料道路）は、昭和三四年六月、県の総合開発審議会で五合目までの自動車道路建設計画が承認

されたことにより産声をあげた。承認を受けて県では計画の具体化を図るべく、速やかに準備に取りかかった。

昭和三五年度の予算には、調査費が計上され、直ちに測量調査に着手したが、当時のことでもあり、いちいち地質調査というわけにもいかず、地元の古老から、どの程度下を溶岩流が通っているかを参考意見として聞きながら、切り盛りの計画を立てるといふ具合であった。



写真1 建設中の富士スバルライン(舗装工)



写真2 富士スバルライン除雪作業

また、測量調査のほとんどが
 広大な原生林の中での作業であ
 り困難を極めた。今ではコンサ
 ルタントに委託し、完成品をチ
 エックするところであるが、当
 時はすべて職員の手で行ったの
 である。

昭和三六年七月には、道路整
 備特別措置法に基づく有料道路
 事業として建設大臣の許可を受
 け、同九月には、総事業費一七
 億円で工事に着手した。

工事現場が、国立公園の中で
 あり、かつ、自然条件の厳しい
 富士山であることから工事の進

行には、相当の苦労があったと
 思われるが、総延長二九・五二
 キロメートル、幅員六・五メー
 トルの「富士スバルライン」は、
 予定どおり昭和三九年三月に完
 成し、同四月から供用開始とな
 った。

一方、「河口湖大橋」は、河口
 湖の船津浜一帯の交通渋滞解消
 を図るとともに、既に開通して
 いる「富士スバルライン」への
 アクセス道路として計画され、
 国道一三七号の産屋ヶ崎、一三
 九号の藤木の鼻を結ぶ有料道路
 事業として、昭和四三年一〇月

に建設大臣の許可を受け、同一
 一月には、総事業費一八億五千
 万円です事に着手した。

湖上への架橋であり、工事は
 難航を極めた。時あたかもプレ
 ストレスリングビーム工法によ
 る架橋の惨事が起き世間に大き
 な衝撃を与えたときであり、「大
 橋」についても工法の検討を行
 った。その結果、河口湖の地質
 からすると危険性があらためて

指摘され、関係方面と幾度も協
 議を重ねた末、機を失すること
 なく、フローティングケーソン
 工法に変更し、無事に工事を進
 捗させた。

昭和四六年三月には、総延長
 一、六二〇メートル（内橋梁五
 〇〇メートル）、幅員六・五メー
 トルの「河口湖大橋」は予定ど
 おり完成し、同四月から供用開
 始となった。



写真3 河口湖大橋と富士山——富士にかける橋——

三 雄大な富士への道

「富士スバルライン」と「河口湖大橋」は、県道河口湖富士線総延長三四・八二キロメートルのうち有料道路として、三一・一四キロメートルを占め、「雄大な富士」へのプロローグとなっている。

まず、スバルライン沿線は、標高一、五〇〇メートルまでの低山帯から、二、三〇〇メートルまでの亜高山帯に大きく分け

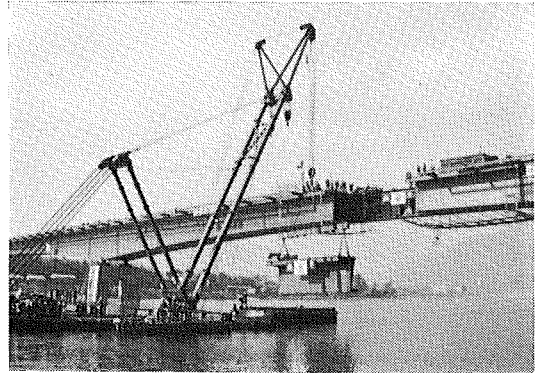


写真4 建設中の河口湖大橋(ドッキング風景)

ることができる。

ゲートを入れて両側は、美しいアカマツ林が続き、春はこの樹間にフジザクラ、ミツバツツジ等が美しく、小鳥のさえずりも気持ちよく感じられる。

カラマツ林に入って間もなく一合目(標高一、四〇五メートル)になり、シラベの人工林、シラカバ、コメツガ林帯をめぐりながら橋をわたると間もなく二合目(標高一、五九六メートル)になる。

さらに二キロメートル程進むと樹海台駐車場に到着。

ここからは、青木ヶ原、河口湖、南アルプス等が望まれる。

カラマツの人工林、コメツガ、シラベ林帯の中を抜けると三合目(標高一、七八六メートル)、一九キロメートル(標高一、八三五メートル)付近で西斜面に入り、シラベ、コメツガ、オオシラビソ林帯を抜けると大沢駐車場(標高二、〇一九メートル)となり、ここからは、天気よければ遠く駿河湾も眺めることができる。

四合目(標高二、〇四五メートル)からヘアピンカーブを二つ程過ぎるといよいよ雲上のプロムナード。

二七キロメートル付近の奥庭、御庭等の景勝地を通過して北斜面に入り、カラマツ、ダケカンバ、オオシラビソ林帯の中を等高線とほぼ並行に通って五合目(標高二、三〇五メートル)小御岳神社付近で終点となっている。

終点五合目からは、四、五時間間で世界の名峰「富士山」の頂上をきわめることができる。

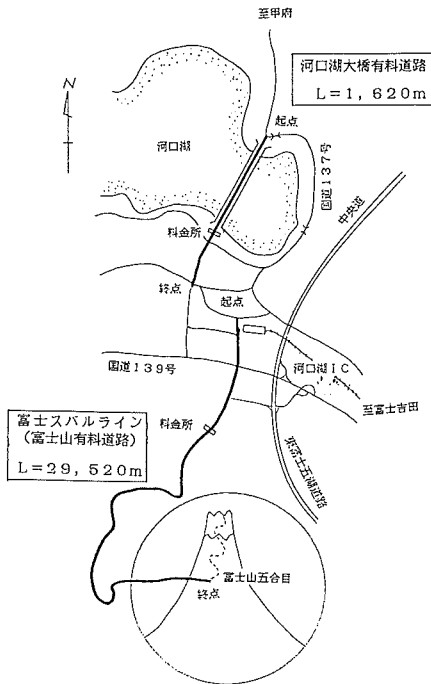


図1 富士スバルライン、河口湖大橋 位置図



写真5 富士スバルライン ゲート入口

「河口湖大橋」有料道路は、全長一、六二〇メートルのうち橋の部分が五〇〇メートル。

湖上の架橋としては、我国第三位の長さである。自然との調和に最大限の配慮を講じ、富士山の雄姿と雄大な山麓の景観にマッチし、今日では、河口湖上

の一大展望地として観光名所の一つとなっている。

また、起点となっている産屋ケ崎は、最も美しい「さかさ富士」を眺められる場所として有名であり、船津浜からの河口湖大橋、特にその夜景は素晴らし

四 富士は永遠に

「富士スバルライン」と「河口湖大橋」は、富士山頂と富士五湖周辺を結ぶ動線として、老若男女を問わず全ての人々、また、外国人に、日本のシンボル富士山と山麓にかけての大自然に親しむことを可能にするなど、その効果はまことに大きいものがある。

その大自然とのふれあいをもとめ、「富士スバルライン」は、既に七〇〇万台の車が利用し、四、〇〇〇万人の人々が富士に、その足跡を残している。

反面、本道路開設に伴う沿線植生変化等の問題点も内包させてきた。

しかし、沿線植生に対しては、開通間もない昭和四二年から道路周辺の植生の復元、景観の修復事業に着手し、専門家の指導や地元等の協力も得ながら、今日まで約五億円余りを投入し、植生の回復に努めてきた。特に、

標高一、五〇〇メートル以上の亜高山帯の植栽は、前例も少なく、困難を極めたが、独自の手法も研究開発され、順調に復元が図られている。

霊峰「富士」として、日本人の心をとらえて離さない富士山は、未来永劫にわたり「心のふるさと」としてそびえたつことであろう。

その富士山と日本人を結ぶ「かけ橋」としてこれからも「富士スバルライン」と「河口湖大橋」の果たす役割は非常に大きなものがあると思われる。

そのためにも富士山の環境保全や緑化にはあらゆる努力を傾注し、大自然の懐の中に溶け込んだ「日本のみち」として、今後も「富士」がそびえる限り「富士スバルライン」と「河口湖大橋」は生き続けるものと信じている。

編集雑記

謹賀新年。東京では迎春料理を「おせち料理」という。正月には各地それぞれの郷土料理で新年を迎える。火持ちのよい木炭や煉炭で煮炊きした以前と違って、家庭で料理する部分は極端に少なくなって来た。が日常とちがう食べ物を料理して新年を祝うのは、どこの国も同じだろう。

「料理」を広辞苑で引くと、(1)はかりおさめること。物事を処理すること。(2)食物をこさえること、またそのこしらえたものの調理。とある。大字典で見ると、(1)事をはかりおさむること。(2)我が国にて食物を割烹すること。とある。このように国語や漢和辞典では、料理の第一義は「物事を処理すること」であって、食物をこさえるという意味は二次的に扱われている。

料理と言うのは、堅くてとても食べられないものに火を加えて柔らかくしたり、なまぐさいものには味付けして、自分の好みに合せ食べられるようにすることである。言葉を変えれば、食べる本人に都合の良いように対象の質を変えてしまう行為である。

る。

易経六四卦の一つに火風鼎という卦がある。鼎とは底に細長い足のついた奇怪な形をした古代の料理用大鍋のことである。足は通常三本だから安定は良くない。一本欠けても大鍋はひっくり返ってしまう。鼎は「かなえ」とも読む。一つ欠けても困る譬えに「鼎の軽重を問う」の語源にもなっている。古代中国人はその鍋の中に獸肉果実野菜を入れてぐづぐづと時間をかけて煮込み、それぞれの食材の特長を生かした新しい食物として、神や人々の前にそれを供した。この卦はその鼎を中心にして、数々の占いの言葉をかかっている。そしてまことに興味深いのは、この料理の卦が沢火革と言う革命の卦の次に配されていることである。

沢火革とは山頂に湖を湛えた静かな山容が、ある日突然地軸を揺がす轟音と共に爆発して、頂上部分が跡片もなく吹き飛んでしまう現象。これを人間社会の革命にたとえた卦である。古い秩序は破壊され銅像は倒される。そして今まで表面に出て来なかった新しい指導者が脚光をあびて登場する。革命が成功した後、新しい為政者は大

衆に向って何をやるか。それは思想とか考え方の改造である。主義の違いや時代を越えて、いつの世でも新体制に合うよう人々の考えを改める教育が陰に陽に行われるのである。日本敗戦のあと、洗脳なる言葉を使いた人は多いし急に民主主義自由主義の言葉が流行した。国家ばかりではない。会社でもトップが変れば、その考えは時間をかけて社員に徹底される。

大鍋の中に投げ込まれた各種の食材のよいうに、新体制という鼎の中で生活する大衆は時間をかけて新しい体制に合うよう知らず知らずのうちに料理されるのである。だから易経は革去^レ故也。鼎取^レ新也（革は古きを取り去り、鼎は物事を新しくする）と書いている。

以前、日常語として使われていた言葉の一つに「食えない奴」と言うのがある。交渉事などで相手を自分のペースに乗せようとしますが、なかなか乗ってこないときに相手に対して使う陰語のようなものだ。が、この言葉今使われているかどうかは知らない。(か)

2月号の特集のテーマは「平成四年度道路関係予算」の予定です

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

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

〒102 東京都千代田区平河町1-9-3 愛3ビル2階 TEL03(3234)4310・4349

定価700円（本体価格679円）

FAX03(3234)4471

〈年間送料共8,400円〉