

特集／第11次道路整備五箇年計画(案)の概要

第11次道路整備五箇年計画(案) 道路局企画課課長補佐 笹森 秀樹 1

道路整備の長期構想(案) 道路局企画課課長補佐 柘屋 誠 42

第11次道路整備五箇年計画(案)における道路整備の経済効果 道路局企画課道路経済調査室 53

第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画(案)について 道路局企画課道路防災対策室 62

第8次奥地等産業開発道路整備計画(案)の概要 道路局地方道課課長補佐 深澤 淳志 69

生活大国5か年計画と社会資本整備 建設大臣官房政策課 77

阪神高速道路における道路法第四十七条第二項違反による告発

阪神高速道路公団業務部交通管理課 82

都道府県道の路線認定基準について(その1) 道路局路政課総務係 86

◆時・時・時…… 90

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

特集／第11次道路整備五箇年計画(案)の概要

第11次道路整備五箇年計画(案)

建設省道路局企画課課長補佐

笹森 秀樹

一 はじめに

平成五年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画、第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画及び第8次奥地等産業開発道路整備計画の案を策定したので紹介する。

第11次道路整備五箇年計画は、道路整備緊急措置法第二条に基づいて、平成五年度以降五箇年間に言うべき道路の整備の目標及び道路の整備の事業の量を定めるものであり、今後この計画に即して、日常生活の基盤としての市町村道から国土構造の骨格としての高規格幹線道路に至る道路網の整備が、体系的かつ計画的に推進されることになる。

第10次雪寒五箇年計画及び第8次奥産五箇

年計画は、それぞれ積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法第四条及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法第四条に基づき、積雪寒冷特別地域及び奥地などにおいて平成五年度以降の五箇年間に言うべき道路の事業の量を定めるものである。なお、これらの計画の投資規模は、第11次道路整備五箇年計画の投資規模の中に含まれるものである。

二 第11次道路整備五箇年計画の大概

1 第11次道路整備五箇年計画の基本的方向
「生活大国」をめざし、活力ある経済に支えられた「ゆとり社会」を実現するためには、

国民の要請に応え、道路整備の立ち遅れに緊急に対応すべく第11次道路整備五箇年計画を策定する。

その策定に際しては、各界、各地域からの意見などを参考にまとめられた道路審議会の「建議」、ならびに「建議」をもとにおおむね二一世紀初頭（二〇一〇年～二〇一五年）を整備目途としてとりまとめた「道路整備の長期構想(案)」の考え方を基本に「公共投資基本計画」(投資総額・おおむね四三〇兆円)や「生活大国5か年計画―地球社会との共存をめざして―」との整合性を図りつつ、(1)生活者の豊かさを支える道路整備の推進、(2)活力ある地域づくりのための道路整備の推進、(3)良好な環境創造のための道路整備の推

表1 道路整備五箇年計画の推移(第1次～第10次)

	第1次	第2次	第3次	第4次	第5次	第6次	第7次	第8次	第9次	第10次	第11次
計画期間	29-33	33-37	36-40	39-43	42-46	45-49	48-52	53-57	58-62	63-H4	H5-H9
閣議決定	29.5.20	34.2.20	36.10.27	40.1.29	43.3.22	46.3.30	48.6.29	53.5.19	58.5.27	63.5.27	-
事業内訳	億円	億円	億円	億円	億円	億円	億円	億円	億円	億円	億円
一般道路	2,600	6,100	13,000	22,000	35,500	52,000	93,400	135,000	160,000	238,000	310,000
有料道路	-	2,000	4,500	11,000	18,000	25,000	49,600	68,000	92,000	140,000	210,000
地方単独	-	1,900	3,500	8,000	11,000	25,500	47,000	75,000	117,000	139,000	240,000
調整費	-	-	-	-	1,500	1,000	5,000	7,000	13,000	13,000	-
計	2,600	1,000	21,000	41,000	66,000	103,500	195,000	285,000	382,000	530,000	760,000
経済計画		新長期経済計画	国民所得倍増計画	中期経済計画	経済社会発展計画	新経済社会発展計画	経済社会基本計画	昭和50年代前期経済計画	新経済社会7カ年計画	1980年代経済社会の展望と指針	世界とともに生きる日本-経済連綿5カ年計画-
計画期間閣議決定		(33-37) 32.12.17	(36-45) 35.12.27	(39-43) 40.1.22	(42-46) 42.3.13	(45-50) 45.5.14	(48-52) 48.2.13	(51-55) 51.5.14	(54-60) 54.8.10	(58-H2) 58.8.12	(63-H4) 63.5.27
国土計画			全国総合開発計画	新全国総合開発計画	第三次全国総合開発計画	第四次全国総合開発計画					
計画期間閣議決定			(36-45) 37.10.5	(40-60) 44.5.30	(40-60) 44.5.30	(40-60) 44.5.30		おおむね10カ年計画 52.11.4	おおむね10カ年計画 52.11.4	おおむね10カ年計画 52.11.4	おおむね10カ年計画 52.11.4
			拠点開発方式	大規模プロジェクト構想	定、住構想	定、住構想					交流ネットワーク構想

注) 第8次計画までの調整費は予算費である。

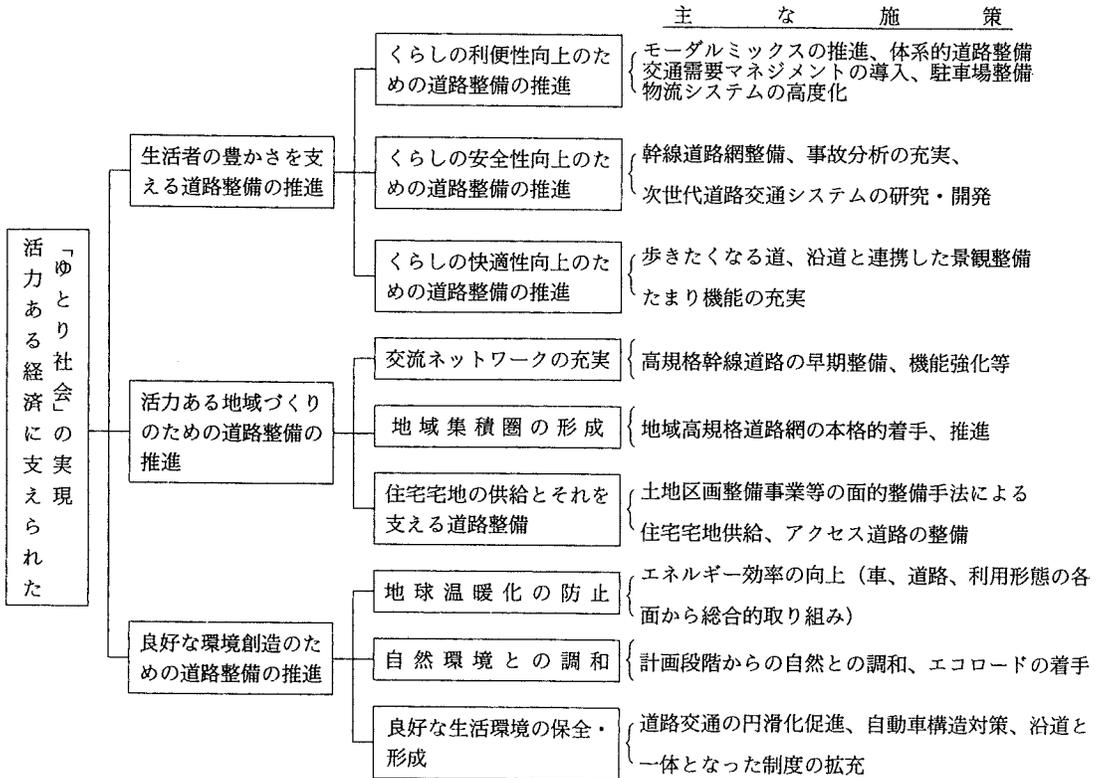


図1 道路整備の基本的方向(体系図)

表3 事業別事業費

(単位：億円)

	第11次五	第10次五箇年計画		第11次計平均初項
	箇年計画	計画	実績	
一般道路	310,000	238,000	219,350	1.10
道路	230,500	174,300	160,416	1.11
一般国道	123,400	92,420	83,831	1.11
直轄	89,300	65,660	59,358	1.12
補助	34,100	26,760	24,473	1.10
地方道	73,800	59,420	55,048	1.10
都道府県道	48,600	38,960	36,068	1.10
市町村道	25,200	20,460	18,980	1.10
交通安全	24,370	15,600	15,380	1.11
警察	8,300	6,280	5,625	1.11
調査	630	580	532	1.10
街路	77,000	62,530	57,954	1.10
街路整理	55,270	45,140	41,930	1.10
区画整理	17,970	14,400	13,228	1.11
再開発	3,510	2,780	2,608	1.11
調査	250	210	189	1.10
機械	1,350	1,120	962	1.10
治道整備融資	150	50	18	1.60
その他	1,000	—	—	—
有料道路	210,000	140,000	141,140	1.09
日本道路公団	117,000	88,600	85,711	1.07
高速自動車国道	97,600	72,400	74,787	1.05
一般有料道路	19,400	16,200	10,924	1.19
首都高速道路公団	32,300	16,500	18,473	1.14
阪神高速道路公団	19,500	13,100	14,908	1.03
本州四国連絡橋公団	12,400	5,100	6,411	1.13
東京湾横断道路財団	8,600	3,900	3,294	1.11
地方公社等	16,000	9,800	9,695	1.13
指定都市高速道路	6,600	3,600	3,015	1.16
地方公社等	9,400	6,200	6,680	1.11
その他	1,000	100	—	—
小計	206,800	137,100	138,493	1.09
道路開発資金	6,200	4,000	3,528	1.12
一般・有料計	520,000	378,000	360,490	1.09
地方単独事業	240,000	139,000	173,703	1.06
計	760,000	517,000	534,193	1.08
調整費	—	13,000	—	—
合計	760,000	530,000	534,193	1.08

注) 1. 一般道路の区分の計数には住宅地関連連、緊急地方道路整備事業、およびNTT-B型事業を含む。
 2. 第10次五箇年計画の実績には住宅地関連連(一般会計)を含む。
 3. 東京湾横断道路株式会社の第11次五箇年計画には、道路開発資金6,200億円から融資予定額3,000億円を重複計上、第10次五箇年計画実績には881億円を重複計上。
 4. 有料道路の区分の計数には、NTT-A型事業を含む。
 5. その他には現時点では事業主体未定のプロジェクトに係る事業費を計上。

表2 投資規模

(単位：億円)

	第11次五箇年計画要求	第10次五箇年計画			計画倍率	平均倍率①初項
		計画	実績	達成率		
一般道路事業	310,000	238,000	219,350	82.2	1.30	1.10
有料道路事業	210,000	140,000	141,140	100.8	1.50	1.09
小計	520,000	378,000	360,490	95.4	1.38	1.09
地方単独事業	240,000	139,000	173,703	125.0	1.73	1.06
計	760,000	517,000	534,193	103.3	1.47	1.08
調整費	—	13,000	—	—	—	—
合計	760,000	530,000	534,193	100.8	1.43	1.08

進を主要な課題とし、今後の道路整備の推進を図ることとする。
 なお、道路は極めて社会性の強い空間である

り、「人とくらしを支える「社会空間」であるとの認識のもと、つぎのような視点に立つて、施策の展開を図る。

(1) 複合的施策の展開

道路に関しては、道路利用者、地域生活者、関係機関、自動車メーカー、道路管理者など極めて多くの関係者が存在している。

『道路は「社会空間」である』という認識から、各関係者の既存の枠を越えた協力が必要である。

このため、さまざまな関係者の協力と連携のもとに、作り方から使い方まで含めた複合的な取り組みを推進する。

(2) 多様な空間機能の充実

道路の役割として、今後、一層重要になってくると考えられる、景観形成、収容機能など、多様な空間機能の充実を図る

(3) 総合的な交通機能の強化

「ゆとり社会」を支える交通基盤を形成するため、自動車交通に対応するとともに、他の交通機関との連携、歩行者・自転車の復権、「たまり」空間の重視など、地域特性、交通特性に応じた交通機能の強化を図る。また、渋滞解消により省エネ型社会の形成に資する。

(4) まちづくり、地域づくりの支援

各都道府県において地方版長期構想及び地

方版五箇年計画も策定し、道路整備計画を国民により身近なものとして役立てていただくとともに、これからのまちづくり、地域づくり、さらに地域の社会・経済活動などを支援していく。

2 第11次道路整備五箇年計画の投資規模及び財源

道路整備を計画的かつ着実に推進するとともに、生活の豊かさの向上、活力ある地域づくり、良好な環境創造などの課題に緊急に対処するため、平成五年度から九年度の五箇年間に道路投資額七六兆円が必要である。

また、第11次道路整備五箇年計画を円滑に実施するため、所要の財源の確保を図る必要がある。

このため、四年度末を適用期限とする揮発油税など、五年四月末を適用期限とする自動車重量税の道路特定財源諸税の暫定税率を五年延長し、揮発油税、軽油引取税を一々当たり、それぞれ五円、一〇円引き上げるとともに、一般財源の大幅な投入を行う。

また、道路整備特別会計への直入制度を継続し、必要な見直しを行うこととする。

三 主要課題

1 生活者の豊かさを支える道路整備の推進 I ぐらしの利便性向上のための道路整備の推進

活力ある経済に支えられた「ゆとり社会」を実現するためには、豊かな生活環境の創造を図る必要がある。このため、生活者の豊かさを支える道路の整備を推進するため、ぐらしの利便性向上、ぐらしの安全性の向上、ぐらしの快適性向上の三つの観点からその整備を推進することとする。

まず、ぐらしの利便性の向上のためには、道路交通渋滞の解消・緩和を図るため、道路の使い方の工夫を促す交通需要マネジメントなど、ソフト面を含めた総合的な施策を含めた新しい渋滞対策プログラムを策定し、ボトルネックの解消などを推進するとともに、地域特性、交通特性に応じて各種交通機関の特性を十分に引き出すための地域モーダルミックス施策を進める。また、都市における違法路上駐車場の解消および、中心市街地の活性化を図るため駐車場の整備などを推進する。

ぐらしの安全性の向上のためには、交通事故死者数の減少をめざし、事故分析の充実、交通安全対策の推進、信頼性の高い道路網の

整備、雪国の振興のための冬期道路交通対策を推進する。

ぐらしの快適性向上のためには、歩きたくなる快適な歩道、自転車ネットワーク及び自転車駐車場などの整備、沿道と連携した景観整備と「たまり」機能の充実を図る。

(1) 総合的な渋滞対策の推進

道路交通需要の大きな伸びや自動車の使われ方の非効率化などにより、道路交通渋滞の状況は悪化しており、渋滞による時間損失は莫大なものとなっている。

道路交通渋滞の解消ないし、緩和を図るために、高規格幹線道路をはじめとする体系的な道路ネットワークの整備、なかでもバイパス、環状道路などの整備を重点的に行う。

加えて、従前の交通容量拡大を目的とした交差点改良や立体化などによりボトルネックの解消の事業を行うとともに、新たに輸送効率の向上や交通需要の時間的平準化などの交通需要マネジメント施策を併せて行う「新渋滞対策プログラム」を策定し、渋滞対策を推進する。

また、道路と開発計画との調和を図る観点から交通アクセスメントを実施し、道路管理者、地方公共団体、開発者の適切な協力の下に所要の施策を行う。



表 4

(単位：km/h)

	4年度末	9年度末	長期構想
朝夕の走行速度			
地方都市	22	24	30
三大都市圏の人口集中地区	18	20	25

このような総合的な渋滞施策の推進により、長期構想においては、朝夕のラッシュ時間帯でも大都市圏では二五km/h、地方都市では三〇km/hの走行速度を確保することが可能となることを目標とする(表4、図2)。

五箇年計画においては、交差点の改良や立体化などボトルネック解消事業を約七〇〇地点、連続立体交差事業を約一〇〇km実施するなどして走行速度の向上を図る。

① ボトルネックの解消

交通量の拡大を目的とした施設の整備としては、体系的な道路ネットワークの整備及び「多車線化」などによる「幅」の確保を基本として、隘路打開のための「交差点改良」、

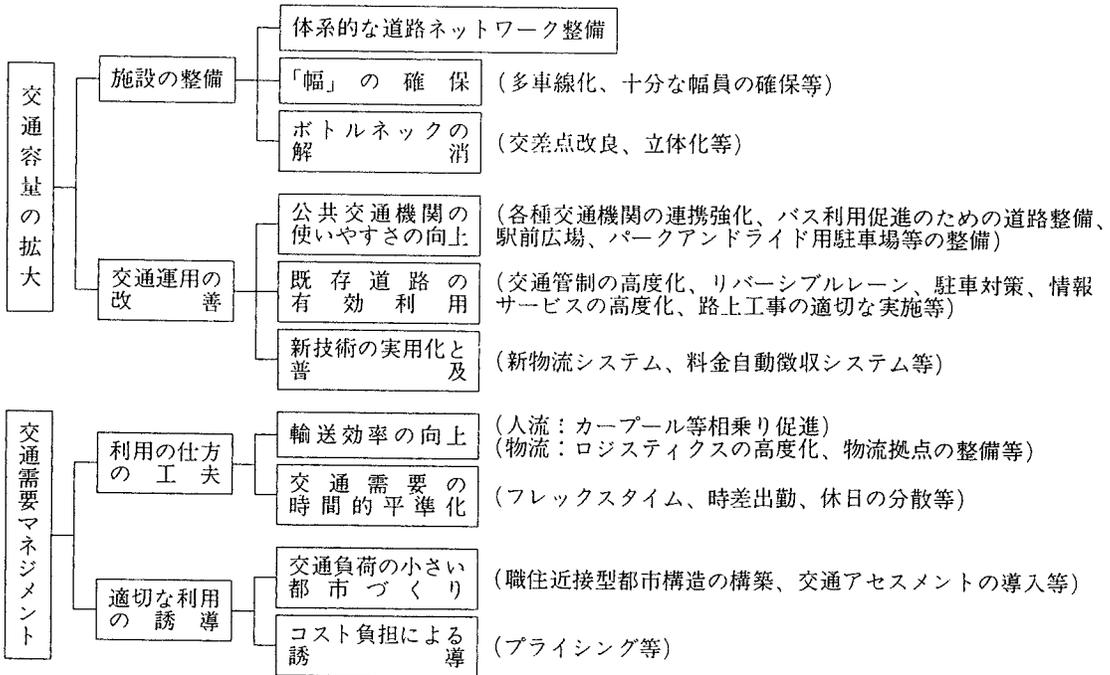


図2 総合的な渋滞対策

「立体化」などのボトルネック解消を行う。

特に交通が恒常的に著しく集中してボトルネックとなっている主要な交差点については、交差点の立体化や鉄道の連続立体化などを推進することにより、交通容量の部分的な改善とネットワークとしてのバランスを保つ道路整備を行う。

② 連続立体交差事業

都市内道路交通の円滑化と踏切事故の解消を図り、良好な市街地の形成に資するため連続立体交差事業を推進してきており、現在までに全国で七五カ所、二六〇kmの鉄道を連続立体交差化することにより、八三〇カ所の踏切を除去し、渋滞を大幅に解消するとともに市街地の一体的発展に寄与してきている。

今後、大都市及び主要な地方都市において連続立体交差事業を推進することとし、長期構想においては、整備延長をこのような事業効果の高い約二二〇カ所、約八〇〇kmとする。

五箇年計画においては、拠点都市などにおいて都市開発事業が進捗している地区、大都市などにおいて緊急に渋滞解消を図る地区などを重点に三〇カ所、約一〇〇kmの区間の事業を整備し、約三七〇カ所の踏切を除去する。

(2) 公共交通機関の使いやすさの向上

(地域モータリミックス施策の推進)

社会全体として調和のとれた総合的な交通政策が必要であり、地域特性、交通特性などに応じて、自動車、鉄道、内航海運など各種交通機関のそれぞれが特性を十分發揮し、連携を強化して、国民のニーズを満足し得る交通体系を確保するモータリミックス施策を推進する。

その一環として、空港、港湾、新幹線駅へのアクセスの強化やバス利用促進のための道路整備、乗り継ぎの利便性を向上させるための交通結節施設の整備及び交通結節点にかかるとる歩行者優先の道路整備などを行う地域モータリミックス施策を実施する。

① 交通拠点へのアクセス強化

空港、港湾、新幹線駅と高規格幹線道路網とを自動車専用道路などの質の高い道路で連結することにより、アクセス性を高め、各種交通機関の使いやすさの向上を図る。

長期構想においては、第1種及び第2種空港の大半、各都道府県に一港以上の重要港湾、比較的乗降客数の多い新幹線駅について直結道路の整備を行うことを目標とし、そのために五箇年計画において約一七km整備する(表5)。

② バス利用促進のための道路整備

バス交通の定時性の確保及び利便性の向上を図るため、バスレーンのカラー舗装化、道路拡幅、交差点改良などのバス路線整備を推進するほか、歩道拡幅、駐輪場などの整備と合わせて休憩施設都市を集約設置するハイグレードバス停の整備を行う。

また、バス交通が公共交通機関の主体となつている都市においては、地域の交通拠点の形成のためのバス交通広場を整備する(図3)。

長期構想においては、市街地におけるバス表定速度をおおむね二割向上させ定時性の確保を図ることを目標として、五箇年計画では、市街地のバス路線約一二〇、〇〇〇系統のう

表 5

(単位:%)

	4年度末	9年度末	長期構想
主要な空港・港湾・新幹線駅への直結率	8.5	15.1	約5割

注) 1. 対象とした交通拠点
 空 港: 全国の公共の用に供する空港(84港)のうち、離島に位置するものを除く49港。ただし、将来には今後開港予定の空港を含む。
 港 湾: 全国の重要港湾・特定重要港湾のうち、離島に位置するものを除く122港。
 新幹線駅: 全国の63駅
 2. 「直結する」とは、自動車専用道路およびそれに準ずる質の高い道路によって、高規格幹線道路のインターチェンジから当該交通拠点までが連結されている状況を示す。なお、ここには対象拠点のうち直結されているものの割合を示す。



表 6

	4 年度末	9 年度末	長期構想目標
平均バス表定速度			
：三大都市圏	14km/h	15km/h	17km/h
：地方都市	16km/h	17km/h	19km/h
市街地におけるバス路線 系統カバー率	30%	46%	おおむね充足

注) 1. バス表定速度は総運行キロを延べ通行時間で除した値である。
2. 市街地におけるバス路線系統カバー率は、市街地の全バス路線(約12,000系統)のうち、バス利用促進のための道路整備が実施されているバス路線系統数の占める割合である。

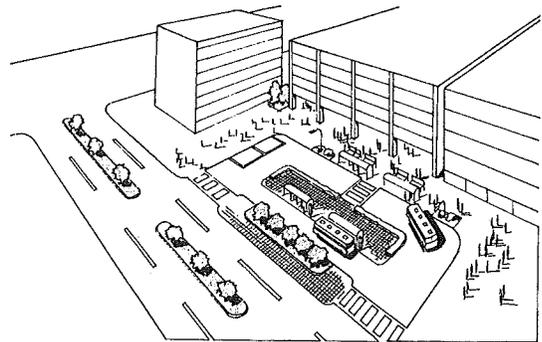


図 3 バス交通広場のイメージ

ち、バス運行本数が多く、かつ表定速度が著しく低位にある区間を中心に約二、〇〇〇系統のバス路線においてバス利用促進のための道路整備を重点的に推進する(表6)。

このほか、地域の幹線道路のうち、路線バスのすれ違いが困難な区間について長期構想において解消することを目標に、五箇年計画では約一、〇〇〇kmを整備する。

③ 都市モノレール及び新交通システムなどの整備

都市における道路交通混雑を解消し、公共交通機関の利便性向上を図るため、都市モノレール、新交通システムの整備を推進してきており、現在までに八路線、五六kmを供用し、約二五万人の足として利用されている。

今後、都市モノレール及び新交通システムのインフラ整備を推進するとともに、地方都市などの公共交通機関の整備に資するガイドウェイバスシステムの普及、導入を進める。長期構想においては都市の骨格となる主要な路線、環状交通を支える路線、拠点開発を支援する路線などを中心に整備を行い使用延長を約四〇路線、約五〇〇kmとする。

五箇年計画においては大規模開発地区へのアクセス路線及び大都市における環状方向の路線を重点的に整備を進め約六〇kmについて

供用を図る。

④ 駅前広場など交通結節点の整備

鉄道と道路交通の円滑な乗り継ぎを図り、公共交通機関の利便性を向上させるため、駅前広場の整備を推進してきており、現在までに約一、三〇〇カ所を整備することにより、乗降客約一、〇〇〇万人の利便性の向上及び都市の交通拠点の形成が図られている。

今後、駅前広場などの交通結節点の整備を推進するとともに、一定距離以上離れている公共交通機関相互の円滑な乗り継ぎのため、動く歩道、エスカレーターなどの歩行支援施設の整備を図る。

長期構想においては、乗降客数が多く、バス、タクシーなどのアクセスの確保が必要な駅前広場などを中心に約二、〇〇〇カ所の整備を行い、全国の駅前広場を概成させる。

五箇年計画においては、大都市における公共交通機関の利便性向上、地方都市などにおける拠点の形成を図るため、乗降客数一人/日以上の駅、地方都市の核となる駅を中心に約二五〇カ所の駅前広場などを整備する(表7)。

(3) 駐車対策の推進

路上駐車が原因となっている交通渋滞の解消や交通事故の防止、中心市街地の活性化を

表 7

	4年度末	9年度末	長期構想目標
駅前広場等整備率	36%	41%	約8割

注) 1. 駅前広場等とは駅前広場と交通広場をあわせたものである。
 2. 駅前広場等整備率とは、おおむね乗降客5,000人/日以上である駅前広場等の箇所数(3,700カ所)に対する整備済箇所数の割合である。

表 8

	4年度末	9年度末	長期構想目標
市街地における路上駐車台数	約100万台	約70万台	おおむね解消
市街地における駐車場充足率	約50%	約65%	おおむね充足
駐車場案内システムのカバー率	4%	23%	おおむね充足

注) 1. 路上駐車台数は、ピーク時の瞬間値である。
 2. 駐車場充足率は、一般公共の用に供する駐車場の需要量に対する供給量の割合である。
 3. 駐車場案内システムとは、駐車場の位置や混雑状況などの情報をドライバーに提供するシステムであり、カバー率はおおむね人口10万人以上の都市圏の駐車場利用者の多い都心部等300カ所に対する割合である。

図るため、道路地下空間などの活用、官民共同整備などにより、自動車駐車場の整備を推進する。また、荷捌きによる短時間の駐車需要に対応するため、荷捌き施設などの整備に着手するとともに、中心市街地への自動車交通需要を軽減するために、パークアンドライド駐車場の整備を推進する。長期構想においては、市街地における路上駐車をおおむね解消することを目標に、五箇年計画では、路上駐車場の著しい都心の商業業務地区を中心として、自動車駐車場一五万台を設備する。

また、既存の駐車場ストックの有効利用を促進し、路上駐車やうろつき交通の解消、利

用者の利便性向上などを図るため、駐車場案内システムの整備を推進する。長期構想においては、おおむね人口一〇万人以上の都市圏を対象とし、五箇年計画では、駐車場整備地区など整備優先度の高い地区を中心に、五六カ所で導入を図る(表8)。

(4) 情報サービスの高度化

道路利用者の多様化・高度化する情報ニーズに答え、安全で円滑な道路交通を実現するために、わかりやすい道路案内システムを構築するとともに、路車間情報システムの整備などによる道路交通情報提供の一層の充実を図る。

① POINTERプロジェクトの推進

標識BOXの活用などにより、道路利用者の意見を反映した道路標識の充実に努める。さらに路線番号・標識・キロポスト・地図の連動化により、わかりやすい道路案内システムの構築を図るため、以下の施策を推進する。

交差する道路の路線番号を表示する案内標識を、小型の案内標識も導入することにより適切に整備する。また、ルートや現在位置を示す、道路利用者にも分かりやすいキロポストを幹線道路に設置する。長期構想においては、都道府県道以上が相互に交わる交差点の案内標識を概成させることとし、五箇年計画

では、交差点案内標識整備率を五二%にするとともに、キロポストを一般国道指定区間において概成させる。さらに、高規格幹線道路の通称番号の設定、都道府県道以上の幹線道路への体系的な路線番号の設定、路線番号やキロポストの整備などに対応した地図の作成を推進する。

POINTER: Positioning and Orientating Information for Traffic en Route.

② 道路交通情報システムの充実

ITV・気象観測装置・災害検地装置などの情報収集装置、道路情報板や路側通信システムなどの情報提供装置の整備を推進し、的確な情報提供を図る。特に高速道路などにおいては、交通量測定器や図形情報板などの重点設備を行い、道路利用者の高度化するニーズに対応した整備を図る。また、高速自動車国道、都市高速道路、一般国道指定区間などの幹線道路に光ファイバーケーブルを設置し、より高度な道路管理・情報提供と道路機能の多面的展開を図る(図4)。

さらに、道路交通情報など多様な情報の効果的な提供が可能な路車間情報システムを適用化する。長期構想においては、主要地方道以上の道路において整備を図ることとし、五箇年計画では、高速自動車道、都市高速道路、

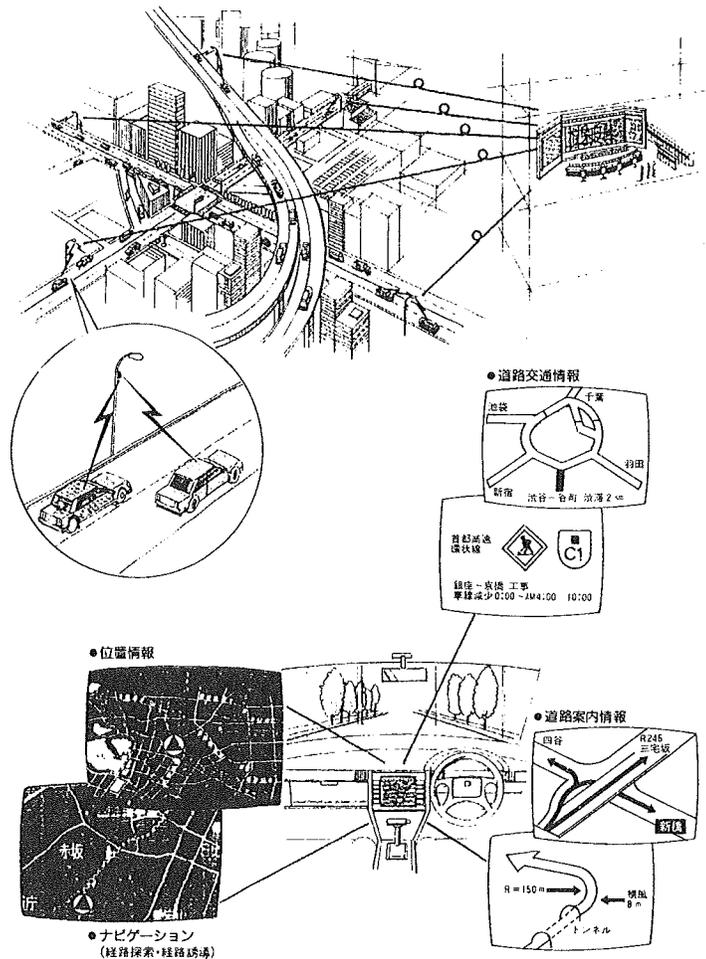


図4 路車間情報システム

一般国道指定区間において整備を概成する。
 (5) 路上工事の適切な実施

道路の維持修繕工事や上下水道、ガス、電気、電話などの公益物件の占用工事などの路上工事は、交通渋滞を招くなど円滑な道路交通を阻害することが多い。可能な限り路上工事による渋滞を解消するため、その縮減に努め、特に大都市部などにおいては、現在の路

上工事件数を長期構想においては半減することとし、以下の施策を講ずる。

道路の維持修繕にあたり、工法並びに材料の開発などにより工事期間の短縮を図るとともに、舗装や構造物などの耐久性の向上を図るほか、路線集中工事を実施する。

また、公益物件を集約して道路の地下に収容する共同溝の整備を積極的に推進し、長期

構想においては県庁所在都市及び地方の中核都市などおおむね八〇都市の幹線道路において約一、一四〇kmを整備することにより、占用工事の削減を図る。

さらに、道路管理者と占用者との緊密な調整のもとに、共同施工や集中工事を行うほか、占用工事の工事量や工事期間の縮減を図るための工法や制度など総合的な施策の検討を進める。

このほか、路上工事に関する情報を道路利用者 に適時適切に提供する。

(6) 物流システムの高度化

多様化・高度化する物流ニーズに対応しつつ、道路交通混雑、エネルギー・環境問題などの交通問題の軽減を図るとともに、労働力不足、物流コスト増大などの産業課題を解決する必要がある。このため、地域特性、時間特性、交通特性に応じたモータリミックスを進める中で物流効率化を図ることとし、高規格幹線道路と空港・港湾などへの連携を強化し広域物流ネットワークを構築するとともに、広域物流拠点などの基盤整備、高度な道路交通情報システムの開発、自動車交通を代替する新たな物流システムの構築など総合的な物流システムの高度化を推進する(図5)。

① 道路と広域物流拠点の一体整備

地域の道路環境と調和のとれたロジスティクスの高度化を図るため、高規格幹線道路など道路ネットワークとロジスティクスセンターなどが立地する広域物流拠点の一体的整備を推進する。長期構想においては、三大都市圏及び地方中核都市などを重点に全国約七〇カ所の広域物流拠点と高規格幹線道路などの一体的整備を行うことを目標とし、五箇年計画期間内においては、新たな整備手法を確立し三大都市圏など物流施設立地ニーズの高い地域を中心として一〇カ所の事業に着手する。

② 新物流システムの研究・開発の促進

道路、空間を人に優しい豊かな空間として活用していくため、地下空間、高速道路空間を利用することにより、物流のための専用空間を確保し、自動車の特性を生かした自動車交通を代替する新たな物流システムの研究・開発を推進する。長期構想においては、東京で現在の地下鉄の半分強、名古屋、大阪においては現在の地下鉄並の密度で都市内新物流システムのネットワークを、また、東京、大阪間においては優先度の高い区間で都市間新物流システムを概成することを目標とし、五箇年計画では官民共同推進体制の下、実験線の建設を行うこととする。

(7) 国際化に対応した道路整備

増大している国際輸送に対応して、旅客の出入国、国際貨物の輸送の拠点となる空港・港湾と高規格幹線道路網との連絡強化を図るため、長期的にはすべての国際空港・港湾と高規格道路網とを規格の高い道路で連絡することを目標に、五箇年計画では、福岡空港などの空港・港湾の連絡道路について整備を行う。

外国人に対する道路案内、道路交通情報提供を充実するため、標識のローマ字併記、路線番号やキロポストなどのわかりやすい道路案内システム、外国語による道路交通情報提供を行う。

開発途上国の道路計画・建設や日本を含むアジア地域の国際交通の基盤であるアジア・ハイウェイに関するプロジェクトなどに対する技術協力に積極的に貢献する。また、欧米

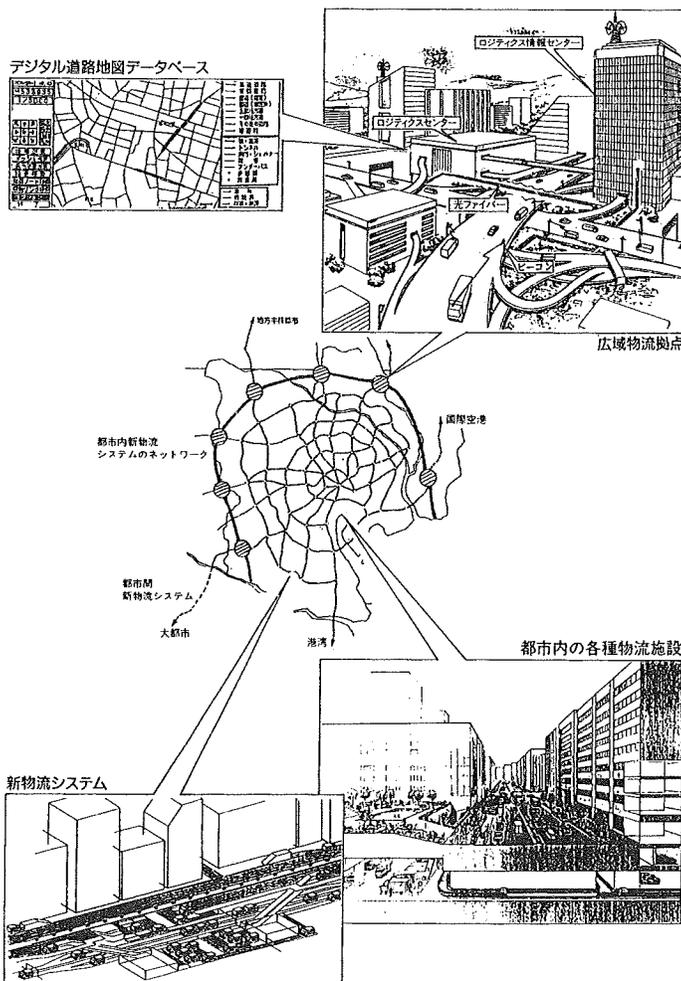


図5 総合的な物流システムの高度化

諸国との技術交流を推進するため、平成四年度に調印した「日米・道路技術に関する協力実施取り決め」に基づく、道路技術情報の交換などを行うとともに、欧州についても道路技術に関する取り決めなどを行い積極的な交流を行う。

さらに、道路と自動車の高度システムなどに関する国際基準制定の働きに対応する。

II ぐらしの安全性向上のための道路整備の推進

(1) 交通安全対策の推進

長期構想においては、交通事故死者数（平成三年・一一、一〇五人）の半減を目指し、五箇年計画中には年間一人を下回ることを目標に、抜本的対策として、一般道路に比べて安全性の高い高速自動車国道などの高規格幹線道路やバイパス・環状道路などの幹線道路のネットワーク整備を推進する。

さらに、高速自動車国道などの安全性をなお一層高めるため、交通安全施設などの整備的確な道路情報の提供、渋滞区間の改良などを推進する。

また、交通事故の科学的な調査分析に基づき、交差点の改良、道路照明の設置など交通安全事業などによる事故多発箇所での改良を進

める。

渋滞している道路は一般的に事故率も高いことから、交差点の立体化や改良、渋滞区間の拡幅、道路情報の提供などにより渋滞の解消を進め、交通事故の削減を図る。

さらに、運転者への事故警告や車の自動制御、自動操舵などを行う道路と自動車が一体となった道路安全システムを含む「次世代道路交通システム」の開発を図る。

① 交通安全施設などの整備

歩行者・自転車の安全対策として、長期的には、市街地や住宅地などの二車線以上の道路及び幹線道路で歩行者が通行する区間約二六万kmについて歩道の設置を概成させることを目標に、五箇年計画においては、約二六、〇〇〇kmの道路について歩道を設置し、平成九年度末までに歩道の設置率を四六％から五六％に高める。

また、住宅地や商店街などの生活エリアにおいて、「路地の復権事業」など適切な交通規制と連携して歩行者専用道路、コミュニティ道路、ランプなどの整備を推進し、通過交通の排除による歩行者、自動車の安全確保を図るとともに、併せて良好な生活環境を確保する。

さらに、近年急増している自動車乗車中の

事故死者及び多発する夜間事故の減少を図るため、事故多発箇所などにおける改良や道路照明の設置などを推進する。

② 踏切道の改良

踏切事故防止のため、長期的には、一般国道に係わる踏切道についてはすべて立体交差化し、都道府県道及び市町村道に係わる踏切道については、自動車交通が遮断される量が多い（踏切交通遮断量二、〇〇〇台時/日以上）などの踏切道を立体交差化する。

このうち、五箇年計画では、踏切交通遮断量が一〇、〇〇〇台時/日以上上の踏切道を重点に約七四〇カ所の整備を行う。

また、踏切事故防止のため改良が必要な踏切道について構造改良を行うものとし、五箇年計画では、踏切道の幅員が接続する道路の幅員より狭いものを重点に約八四〇カ所の整備を行う。

（注）踏切交通遮断量とは、当該踏切道における一日当たり自動車量に一日当たり踏切遮断時間を乗じた値。

(2) 高齢者などのための道路整備

高齢者や身障者、児童などが、安心して日常生活を遅れるよう、幅の広い歩道、ペデストリアン・デッキ、できるだけ緩やかなスロープや昇降装置を付加した立体横断施設な

表 9

	4年度末	9年度末	長期構想目標
幅の広い歩道などの設置率	12%	15%	約4割

注) 1. 幅の広い歩道等の設置率とは、市街地や住宅地などの2車線以上の道路および幹線道路で歩行者が通行する区間約26万kmに対する、幅の広い歩道等(幅員おおむね3m以上)の設置された道路延長の割合である。

どの整備を図るとともに、近年の高齢者の増加などにも対応して、休憩施設や付加車線(ゆずりあい車線)などの整備を推進する。
また、児童などの交通の安全を確保するため、通学路などにおいて幅の広い歩道などの整備を推進する。

① 幅の広い歩道などの整備

高齢者や身障者、児童などが安心して通行できるように、長期構想においては、市街地や住宅地などの二車線以上の道路及び幹線道路で歩行者が通行する区間約二六万kmのうち、歩行者の通行が多い区間から幅の広い歩道

(幅員おおむね3m以上)の設置を進める。
五箇年計画では約九、五〇〇kmの道路について幅の広い歩道などを整備し、平成九年度末までに幅の広い歩道の設置率を現況の一二から一五%に高める(表9)。

(3) 地域の生活を支える信頼性の高い道路網の整備

道路の利用が国民のくらしのあらゆる面を支えていることから、いつでも安全・確実に利用できる信頼性の高い道路が強く求められている。このため、いつでも安心して利用できる災害に強い道路ネットワークの整備を推進する。

① 安全で信頼性の高い道路ネットワークの整備

豪雨や地震などに対する道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図るため、従来から定期的に点検を実施し、その結果に基づき所要の対策を講じてきている。

五箇年計画においては、平成二年度防災点検に基づき、緊急性の高い個所から逐次計画的に防災対策を実施し、要対策個所の対策を概成する。また、生活の基幹となるネットワークにおいては、災害の発生そのものを抑制する工法を用いることにより、事前通行規制区間の解消を図る。

また、震災対策として平成三年度震災点検による橋梁、共同溝などの要対策個所のうち、緊急度の高い個所から順次計画的に対策を実施し、要対策個所の対策を概成する。また、道路施設外の関連施設に対する点検に基づき、地震時の道路の安全対策を推進する。

② 都市の安全性を確保する避難路などの整備

都市生活の安全性の向上を図るため、三大都市圏及び東海地域などの主要都市の密集市街地において、大震災時に住民が歩いて安全に広域避難地に到達できるように、避難路を長期的に約五〇〇km整備する。

五箇年計画では、特に対策が急がれる強化地域の避難路については、整備を完了し、その他の地域については三大都市圏を重点に整備し、あわせて約七九kmを整備する。

また、避難地、補助避難路の整備を推進するため、防災区画整理・防災再開発を推進することとし、長期構想では、一二〇kmを整備する。五箇年計画においては、木造家屋が密集した地域を重点に約一三kmを整備する。

③ 消防活動困難区域の解消

長期構想では、三大都市圏、県庁所在地都市などを中心に道路が未整備のため消防活動が困難な区域の解消を図ることとし、五箇年

計画では、三大都市圏の密集市街地を重点に約四六kmを整備することにより、約二三km²の消防活動困難区域の解消を図る。

(4) 雪国の振興のための冬期道路交通対策

雪国における生活の安定を確保し、地域の振興を図るとともに、国民に広く諸活動の場を提供するため、雪国社会の変化に対応しながら、地域の特性に応じた適切な冬期道路交通対策を推進することが必要である。

このため、第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画を策定し、雪寒施策の拡充強化を図る。

計画の策定にあたっては、一般国道から市町村道にいたる道路網においてより効果的な対策を行うため、新たに地方単独事業を含めた総合的な計画として策定する。

(5) 道路サービスの安定的な提供

日々の生活や社会経済活動は、道路サービスを前提として成立している。さらに社会活動の二四時間化や高速情報化の進展、個人的な地域づくりを求める働きなどに伴い道路に求められるサービスもより多様化、高度化している。今後とも豊かな生活と経済活動を支えていくためにより安全で快適な道路交通を常に確保できるよう道路管理の充実と舗装、橋梁、トンネルなど道路ストックの適切な保

全に努め、道路サービスの安定的な提供を図る。

① より快適な自動車走行の確保（路面の維持管理の充実）

交通量の増大に伴い修繕を必要とする舗装路面は増加しつつあり、より快適で円滑な自動車走行を確保できるよう路面の適切な維持管理に努める。現在、都道府県以上の道路のうち路面の凹凸やひびわれがほとんどなく、快適に走ることができる延長は全延長の約三割あるが、長期構想においては約七割の区間で快適に走行できるよう維持修繕することを目標に、平成九年度末には約四割とする。

さらに、市街地などにおいて長期的には工事件数の削減が図れるよう耐久性の高い舗装にするほか、雨の日でも快適な走行ができるよう排水性の高い舗装を実施するなど機能のより高い舗装の実施に努める。

② 橋梁の修繕と老朽橋の架替の充実

現在、橋長一五m以上の橋梁は全国で約一八、四〇〇橋あり、その約半数は架設後二五年経過し修繕の時期を迎えている。これまでの橋梁点検などに基づき特に早急に修繕が必要な橋梁について、五箇年計画では約八、五〇〇橋の修繕を行う。

また、架設後五〇年を超える老朽橋は今後

増加していく傾向にありこれらの更新（架替）が重要な課題となる。五箇年計画ではこれらの老朽橋のうち損傷度合いの高い橋梁や、幅などの機能向上を図る必要のある橋梁のうち早急に対応が必要なもの約三、五〇〇橋について架替を推進する。

なお、橋梁耐荷力総点検を実施し、対策が必要な橋梁について修繕あるいは架替など適切な対策を実施する。

③ トンネルの修繕と設備の更新

現在、トンネルは全国で六、二〇〇カ所あるが、そのうち二五年以上経過したものは全体の約四割を占める。

このうち特に漏水箇所や換気施設・非常用施設などの老朽化が進行しているものについて必要な修繕や更新を推進するものとし、五箇年計画では約二〇〇カ所について対応する。

④ より効率的な道路管理の充実

今後増大する道路ストックの合理的・効率的な管理を行うため、必要な技術開発やその活用を図る。

幹線道路においては、道路構造物の諸元、損傷状況、修繕履歴などのデータベースの完成を図り、その活用により維持管理業務のより一層の効率化を図る。

本格的な修繕・更新の時代を迎えるにあた

り、極力維持的な経費の軽減が図れるよう、材料や構造、工法などの技術開発を進める。また、同時期に大規模な修繕・更新が必要となる連続した高架橋などについての修繕や更新の工法などに技術開発を進める。

⑤ 道路利用者サービスの向上

住民からの道路に関する苦情や意見、相談などに対し迅速かつ適切に対応するとともに、今後の道路管理者や道路整備に資するため、道路に関する相談などの総合的な窓口（道路一一〇番）を設置するなど、道路利用者からの意見収集に努める。

さらに社会活動の二四時間化などに対応し、夜間の走行安全性の向上などを図る観点から主要な道路について二四時間の管理体制による情報提供の充実を図るなど、道路利用者サービスの向上に努める。

III ぐらしの快適性向上のための道路整備の推進

(1) 歩行者・自転車のための空間整備

歩行者・自転車の復権を目指し、歩行者及び自転車の動線に即した歩道、自転車道ネットワークの整備を進めることとし、長期的に歩道などの必要な道路約二六万kmについて地域ごとに歩道網整備計画を策定し、幅の広い

歩道、コミュニティ道路、スロープや昇降装置をつけた立体横断施設などの整備を推進する。

また、より歩きやすい歩道の整備のため、透水性舗装やカラー舗装などの歩道舗装を行うとともに、公園や河川など公共空間の活用、建築物内通路やセットバックとの連携などにより歩道などの整備を推進する。

さらに、都市における交通手段としての自転車利用を促進するため、自転車道の整備を進めるとともに、道路上の放置自転車を排除し安全で快適な通行空間を確保するため、自転車駐車場の整備を推進する。

① 幅の広い歩道などの整備

歩行者、自転車の安全で快適な通行を確保するため、長期構想においては、市街地や住宅地などの二車線以上の道路及び幹線道路で歩行者が通行する区間約二六万kmのうち、歩行者の通行が多い区間から幅の広い歩道となるよう整備を進める。

② コミュニティ道路などの整備

通過交通を排除することにより、歩行者、自転車の安全で快適な通行を確保するとともに、生活環境の改善を図るため、コミュニティ道路の整備を推進する。

また、交通結節点や拠点開発地区の周辺な

ど、歩行者の通行が多い個所において、ペDESTリアン・デッキや地下歩道などによる立体的な歩行空間及び歩行者専用道路などの整備を推進する。

さらに、自転車交通の安全を確保し、併せて国民の心身の健全の発達に資するため、大規模自転車道の整備を推進する。

③ 人にやさしい歩道舗装

雨の日でも歩きやすく、また、歩きたくないような、人にやさしい歩道とするため、透水性舗装やカラー舗装を実施するよう努める。長期構想においては、商業系地域内のおおむねすべての歩道舗装を質の高いものとすることを目標とし、平成九年度末には約三〇%とする。

④ 自転車駐車場の整備

自転車の適正な利用のあり方を踏まえつつ、自転車駐車場に関する附置義務条例や自転車放置禁止条例の制定と併せながら、通勤通学、買物などによる放置自転車の解消を図り、安全で快適な歩行者空間を確保するため、自転車駐車場の整備を推進する。

特に三大都市圏などの駅周辺においては、長期構想では、放置自転車をおおむね解消することとし、五箇年計画では、自転車の大量放置により歩行者や緊急自動車の安全な通行

に支障のある個所を重点に整備を行い、二〇〇〇年において民間による整備と併せて放置自転車半減する。

(2) 沿道と連携した景観整備と「たまり」機能の充実

ゆとりの豊かさを求める国民のニーズに対応し、沿道と連携しつつ、景観整備及び道路の「たまり」の機能の充実を図る。

① 道路の「たまり」機能の充実

自動車利用者のための「たまり」空間として、一般道路に休憩施設を計画的に配置する。

その際、地域の状況に応じ、地方公共団体などの設置する郷土資料館などの地域振興施設と連携し、「道の駅」として地域交流の核の形成とサービスの高度化・多機能化を図る。

長期構想においては、民間などの休憩機能を持つ施設も活用しつつ、主要幹線道路において休憩施設間隔が一〇～二〇kmを目安とし、最大でも二五km程度となるよう整備を図る。

バス停のハイグレード化、駅前広場の整備、公園と歩道とを一体化した緑の散歩道の整備などにより、歩行者のための「たまり」空間の充実を図る。

② 景観整備

駅前道路、目抜き通り、並木道などを沿道と連携して景観整備を行い、住民が誇りとし、

祭りやイベントなどの場としても活用できる都市や地域のシンボルとなる道路空間とする。その際、沿道景観整備の観点からも、電線類の地中化を一層推進する。

長期構想においては、おおむね三分の二の市町村についてシンボルとなる道路空間を整備する。また、約八、〇〇〇kmの電線類の地中化を進め、都市中心部の主要道路において、おおむね無電柱化を図る。

(3) 道路地下空間の計画的利用の推進

道路地下空間の利用ニーズが高まっており、その計画的、効率的な利用を図る必要がある。このため、道路地下空間を活用して交通環境の改善を図るべき都市や道路地下利用の輻輳が見込まれる都市から、順次道路地下空間利用計画を策定する。また、都心部における交通の円滑化及び安全で快適な歩行者空間の確保を図るため、地下歩道網、地下駐車場などの総合的、計画的な整備を推進する。さらに、ライフラインの収容や情報伝達などの空間を確保するため、共同溝やキャブシステムなどの整備を推進する。

安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上などの観点から、地域と調和を図りつつ、県庁所在都市及び地方の中心的都市の市街地で電力や通信の需要密

度が高く、需要の安定している地区や、歴史的景観に配慮すべき地区などにおいて電線類の地中化を図る。このうち、高度情報化社会にも対応した情報伝達空間の形成を図るため、中心市街地などにおいて広幅員の歩道や道路の整備に併せてキャブシステムによる整備を図ることとし、長期構想においては約三、〇〇〇kmを目標に整備を行う。また、五箇年計画では、必要性の高い地区において約五〇〇kmの整備を行う。

2 活力ある地域づくりのための道路整備の推進

1 交流ネットワークの充実

活力ある地域づくりを推進し、多極分散型国土の形成を図るため、全国的なネットワークの充実が必要不可欠であり、二一世紀初頭までに一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路ネットワークの完成を目標にその整備を強力に推進する。また、各地方圏において、地域の広域的な連携による強い地域集積圏の形成をめざし、地域高規格道路を軸とした質の高い地域の幹線道路ネットワークの整備を進め、地域の発展の核となる地方都市における高次都市機能の育成・集積を促進するための道路整備を推進する。

表10 高規格幹線道路等の交通分担率
(単位：%)

	4年度末	9年度末	長期構想目標
地方圏	7	9	17
三大都市圏	13	15	23
全国	11	13	21

注) 交通分担率は全自動車走行台キロに占める高規格幹線道路等(都市高速道路を含む)の走行台キロの割合である。

また、日常生活の基盤となる道路、個性ある地域づくりを支える道路、各種地域振興施策を支える道路などの整備を充実するとともに、過疎地域や奥地など定住条件の相対的に厳しい地域の振興・活性化を支える道路整備を計画的に推進する。

一方、大都市圏におけるゆとりある暮らしを実現するため、交通の円滑化に資する自動車専用道路網の整備と併せ、多核型都市圏構造の形成をめざし地域集積圏の形成を支える幹線道路の整備を推進する。

さらに、道路整備と一体となった良好な住宅地の供給を図るとともに、住宅地の供給に必要な不可欠なアクセス道路の整備を促進

する。

(1) 高規格幹線道路網の整備

高規格幹線道路網一四、〇〇〇kmについて、二〇〇〇年までにおおむね九、〇〇〇kmの供用、二一世紀初頭までにネットワークの完成を目標に、地方圏の横断道、大都市圏の環状道路、第二東名・名神高速道路などに重点を置いてその整備を強力に推進し、平成九年度末の供用延長を約七、八〇〇kmとする(図6、表10)。

・高規格幹線道路調査一三〇億円(五箇年計画期間内)

① 国土開発幹線自動車道などについて、

五箇年計画期間内に新たに約一、三二〇kmの供用を図り、平成九年度末供用延長を予定路線一一、五二〇kmの五割を超え約六、七〇〇kmとする。

また、国土開発幹線自動車道に並行する一般国道において、自動車専用道路として整備する区間の事業を積極的に推進し、五箇年計画期間内に約二〇〇kmの供用を図る。

② 本州四国連絡道路については、平成一

〇年度までにその概成を図ることを目途に、五箇年計画内に、神戸・鳴門ルート
の明石海峡大橋関連区間三六km及び、尾

道・今治ルートの生口橋関連区間三kmの合わせて三九kmの供用をはかり、平成九年度末までに三ルート全体の八割を超える一四七kmとする(図7)。

③ 一般国道の自動車専用道路などについては、計画延長二、三〇〇kmについては、二一世紀初頭までに完成させることを目標に、五箇年計画期間内に高規格幹線道路調査を積極的に推進し調査を完了させ、おおむね全線の着手を図り、約三二〇kmの供用を図る。

(2) 新交通軸の形成

第二東京湾岸道路、東京湾口道路、大阪湾環状道路、伊勢湾口道路などについては、地域の活性化施策の推進に合わせて、事業の具体化を図る。

関門海峡道路、離島振興のための新たな海洋架橋などについては、具体化のため調査を進める。

西瀬戸地域や有明湾岸地域など、全国的な視点から広域経済圏の基盤を形成する新たな交通軸については、長期的な視点から調査を進める。

II 地域集積圏の形成

(1) 地域構造を強化する幹線道路網の整備

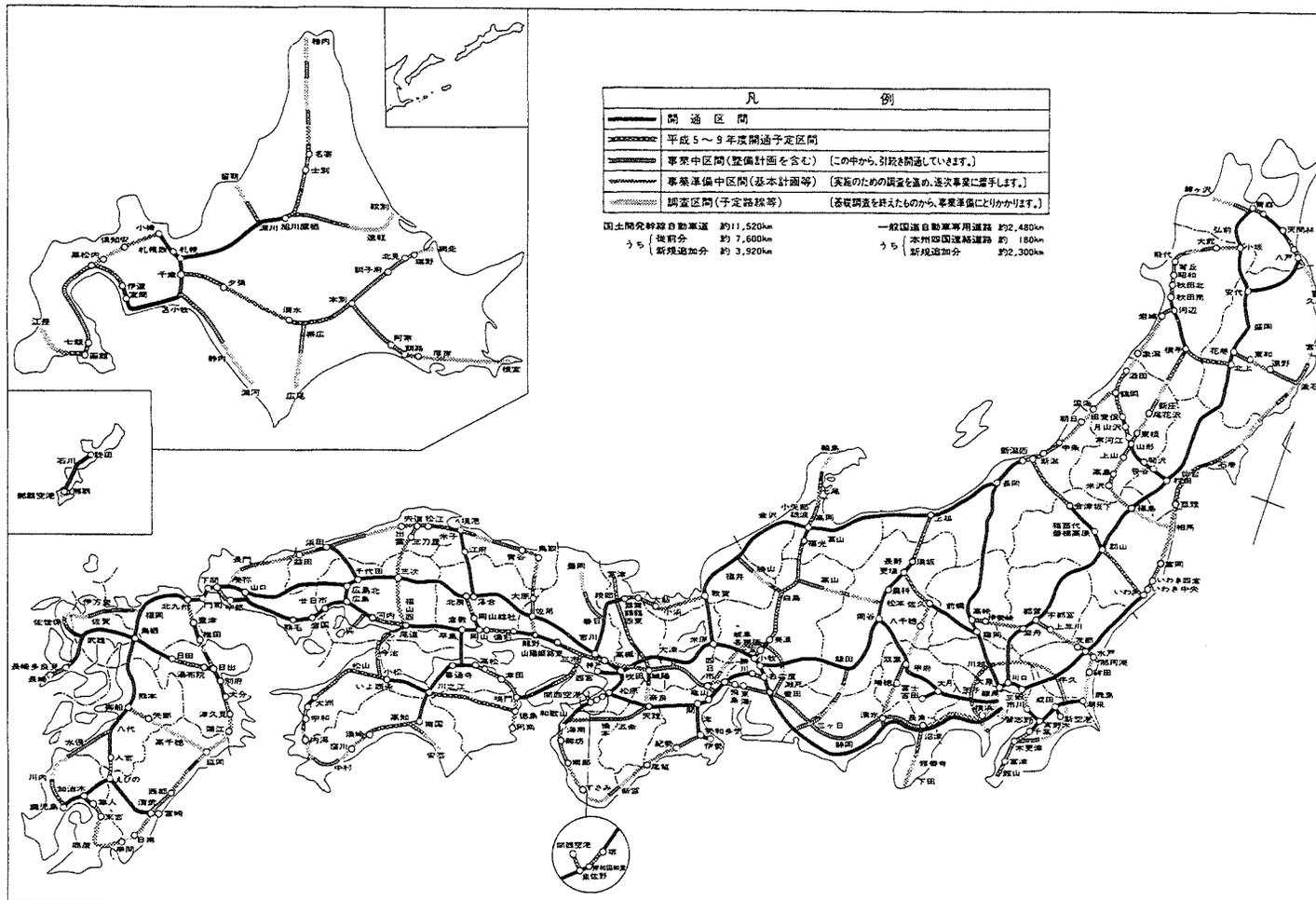


図6 高規格幹線道路網図(平成5年4月現在の状況)

本州四国連絡橋図

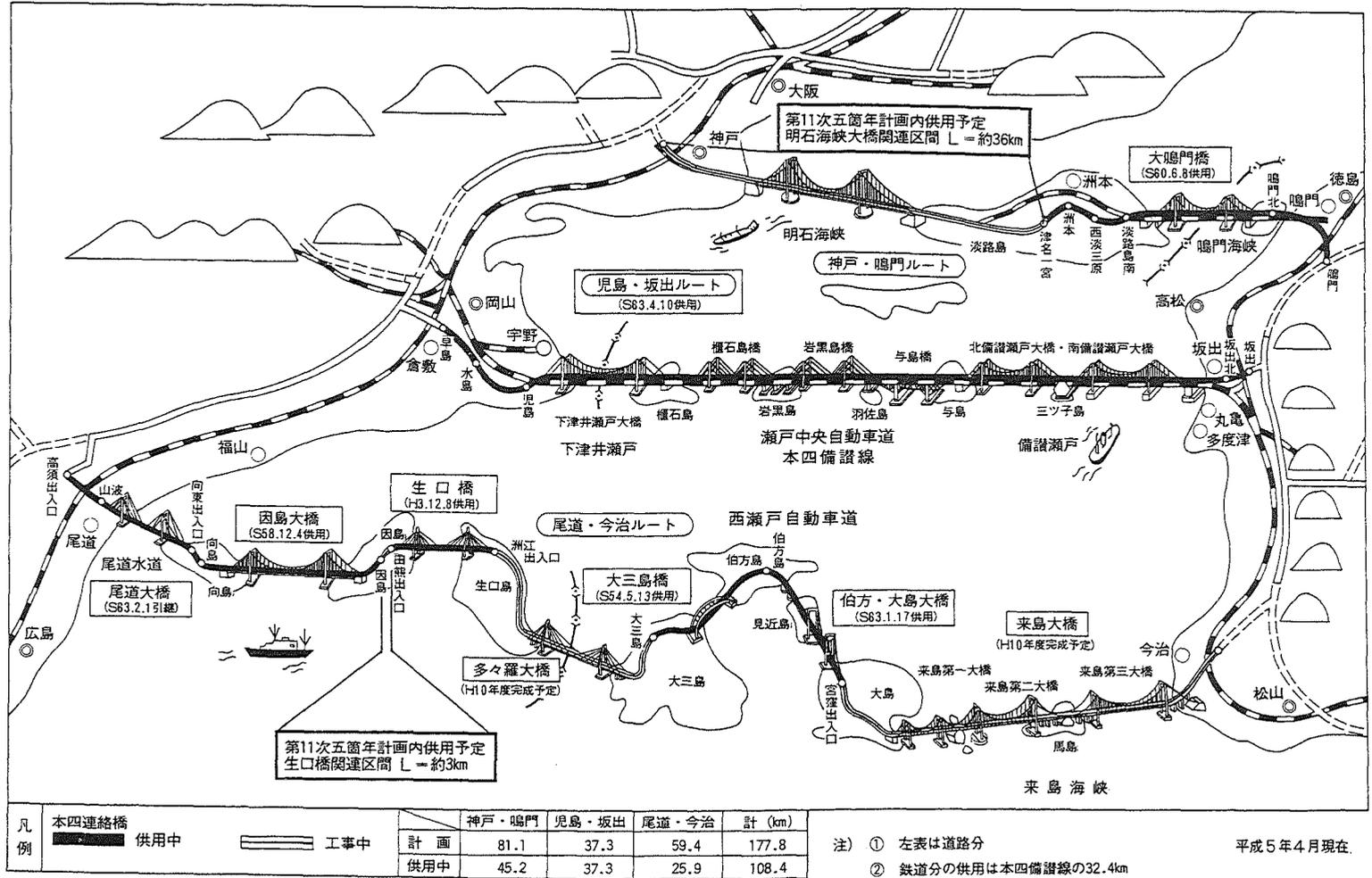


図7 本州四国連絡橋図

表11

(単位：%)

		4年度末	9年度末	長期構想 目
1時間圏カバー率	地方圏	49	54	約7割
	三大都市圏	80	82	8割台半ば
	全国	68	71	約8割

- 注) 1. 県庁所在地あるいは同一都道府県内の人口30万人以上の都市へ、おおむね1時間以内で到達できる定住人口の割合。
 2. 当該都市の人口は除く。

地域が一体となって連携する広域的な「地域集積圏」形成、集積圏相互の交流、交通拠点などの連結を図るため、全国レベルの高規格幹線道路と連携して地域構造を強化する地域高規格道路を軸とした道路ネットワークの整備を推進する(表11、図8)。

① 地域高規格道路網の整備

地域構造と地域活性化の方向を取りまとめ、地域振興施策に併せて整備することが効果的な、規格の高い幹線道路として整備すべき、路線・区間の具体的な調査を行う。

広域道路整備基本計画を踏まえて、五箇年計画期間中に重点整備すべき区間を、熟度の増したことから地域高規格道路として指定し、

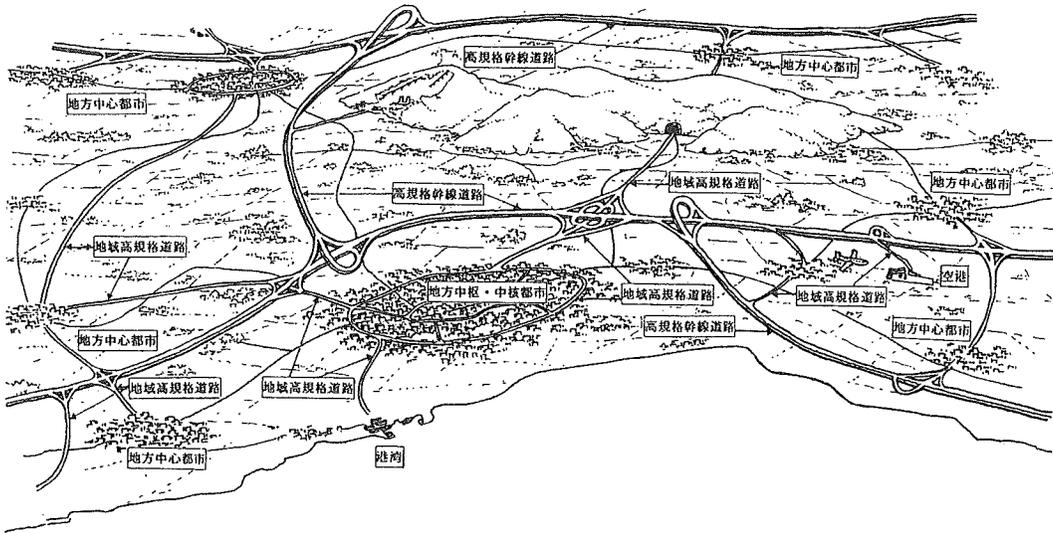


図8 地域高規格道路のイメージ

約二、〇〇〇kmの路線・区間で新たに事業に着手する。なお、長期構想では六、〇〇〇〜八、〇〇〇kmの整備を図ることを目標とする。

② 一般国道の整備の推進

国道網の充実・強化を図るため、一般国道五三、一九〇kmについて、バイパス、環状道路などの整備を促進する。高規格幹線道路と一体となって全国的な幹線道路網を構成する一般国道の整備を推進する。長期構想においては、交通不能区間の解消などを進め、全路線について改良済みとする。また、地域集積圏の形成と交流促進及び広域的交通拠点を連絡する区間並びに交通需要の増大に対応し、円滑な交通の確保に必要な区間など約二二、〇三〇kmを四車線以上のゆとりある道路構造とする。五箇年計画では、交通混雑の著しい区間におけるバイパス、環状道路などの整備、地域間の交流の円滑化に資する県際・峠越えの交通不能区間解消などに重点を置いて、一般国道約三、七八〇kmを整備する。

(2) 強い地方圏の形成

活力に満ちた魅力ある地域圏を形成し、多極分散型の国土づくりを推進するため、地域高規格道路を軸とした幹線道路ネットワークの整備により、広域的な地域の連携を強化するとともに、地方拠点都市地域をはじめ、地

域の発展の格となる地方都市における高次都市機能の育成・集積を促進するための道路整備を推進する。

さらに、日常生活などの基盤となる道路、

個性ある地域づくりを支える道路、各種地域振興施策を支える道路などの整備を実施するとともに、過疎地域や奥地など定住条件の相対的に著しい地域の振興、活性化を支える道路整備を計画的に推進する。

① 広域的な地域の連携強化のための幹線道路の整備

広域的な地域の連携強化のため、全国レベルの高規格幹線道路とともに、これを連携する地域高規格道路を軸とした幹線道路ネットワークの整備を推進する。

なお、地方中枢・中核都市などにおいては、都市の骨格を形成するとともに都市圏の広域的な交通を適切に分担し、都市圏の道路混雑を解消するための規格の高いバイパス、環状道路などの整備を推進する。特に、札幌、仙台、広島、北九州、福岡の政令指定都市においては、自動車専用道路などによる都市高速道路ネットワークの整備を推進する(表12、図9、10、11、12、13)。

② 都市の活力を支える都市内道路の体系的整備

活力ある良好な市街地の形成を図るため、その骨格を形成する幹線道路から住区を形成する幹線道路に至る体系的な幹線道路網を、市街地面積当たりおおむね三、五kmの密度で整備することを目標とし、長期構想においては、都市骨格幹線道路のネットワークを、改良済みではないが幹線道路としての最低限の交通機能を有する現道を含めて概成するほか、市街地道路密度を現在の二、三kmから二、三kmまで引き上げる。

五箇年計画においては、地域高規格道路など、都市交通の円滑化や望ましい都市構造への誘導に資する路線を重点に約四、〇〇〇kmの整備を行い、市街地道路密度を一、五kmま

表12

	4年度末	9年度末	長期構想目標
都市の骨格を形成する規格の高い環状道路等の整備率	19%	28%	約7割

注) 1. 三大都市圏を除く県庁所在地あるいは人口20万人以上の都市を対象とする(58都市)。
 2. 都市の骨格を形成する規格の高い環状道路等の総延長に対する供用延長の割合。
 なお、環状道路等には高規格幹線道路を含む。
 3. 平成9年度末に環状道路等が半分以上供用している都市は4都市となる(平成4年度末1都市)。

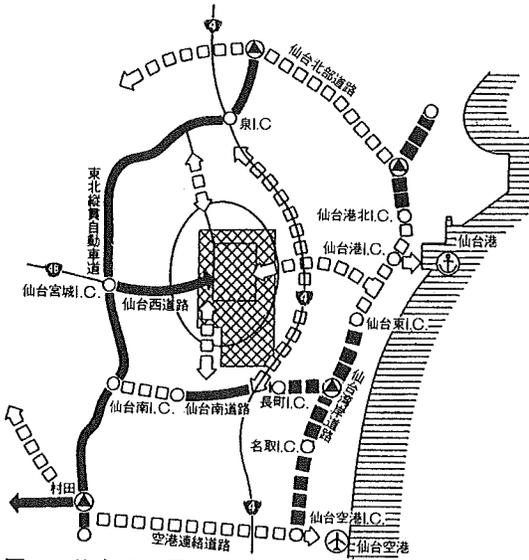


図10 仙台都市圏

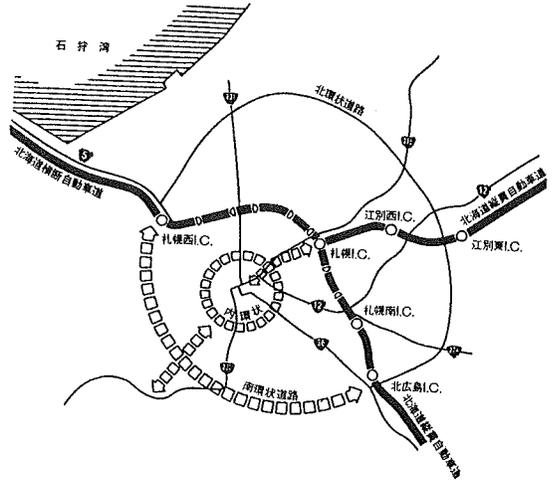


図9 札幌都市圏

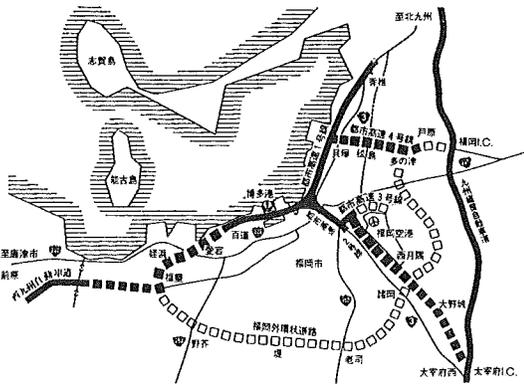


図12 福岡都市圏

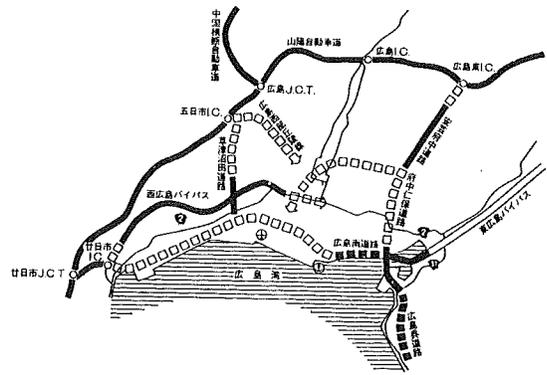


図11 広島都市圏

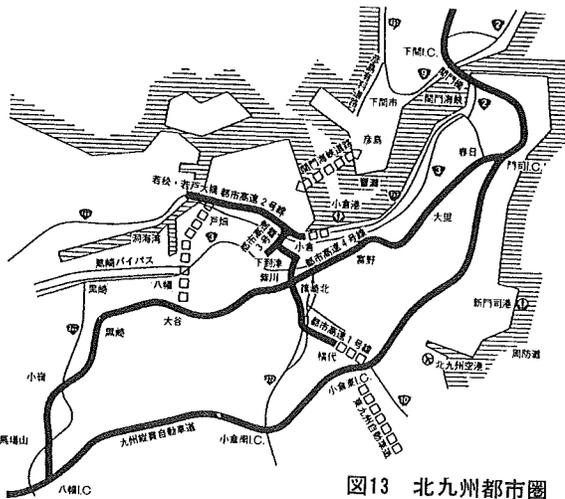


図13 北九州都市圏

凡 例	
自動車専用道路等(計画・構想)	□ □ □ □ □ □
自動車専用道路等(事業中)	▬▬▬▬▬▬
自動車専用道路等(供用)	▬▬▬▬▬▬
自動車専用道路等(11次五計内供用予定)	▬▬▬▬▬▬
主要幹線道路(一般)	▬▬▬▬▬▬

で引き上げる。

③ 地域活性化の核となる都市拠点などの整備

地方において活力に満ちた魅力ある地域づくりを推進するため、地域の発展の核となる都市において、国鉄跡地などの大規模空地地を活用し、高次都市機能の集積を図る新たな都市拠点地区の面的整備を推進する。また、拠点が都市内で有機的に機能するために不可欠な関連道路整備及び連続立体交差事業を推進する。

地方圏における新たな都市拠点については、長期構想目標として都市拠点の整備完了個所を一一〇カ所として、五箇年計画においては、新規に四〇カ所の事業に着手するとともに一

四カ所の完了を図る。

また、地方都市の既存中心市街地における都市機能のリストラクチャリングを行う市街地の面的再整備を推進するとともに、市街地の通過交通を適正に分離し良好な市街地の形成に資する幹線道路網の整備や、地方の魅力高める個性豊かなシンボル道路の整備を推進する。

④ 地方都市の市町村相互を連絡する道路の整備

通勤・通学や日常の買い物などで中心となる近隣都市や、日常生活上関連の深い隣接市町村との時間距離を短縮することにより、単独の市町村では立地が困難な各種施設や、種々の公共サービス・就業・就学機会の提供などを可能とする市町村相互の連絡強化に必要な道路の整備を推進する。

このため、長期構想においては、おおむねすべての市町村について、近隣都市や関連の深い隣接市町村との連絡時間を三〇分以内とすることを目標に、五箇年計画においては、特に利用交通量の多い区間を重点に整備する(表13)。

⑤ 個性あふれるまちづくり・地域づくりを支える道路の整備

地方部の市町村において、住みよく、個性

豊かで、生き生きとしたまちづくりを支援するため、まちの核となり骨格となる市町村道について、地域の特性、創意工夫を活かし、計画的な道路整備を推進する。

このため、長期構想において、全市町村のおおむね三分の一において、まちづくり市町村道整備モデル事業により、市町村が地域の特性や発展の方向を踏まえて、市町村道に関して具体的な整備計画を策定し、地方単独事業なども含めた計画的整備を図り、まちづくりの根幹となる道路の重点的、効率的整備を進めることとし、五箇年計画期間内に二〇〇の市町村において実施する。

また、地域振興施策に関連する道路について地域のアイデアを活用し、個性ある道づくりを進めるマイロード事業についても、長期構想においておおむね三分の一の市町村で実施することとし、五箇年計画期間内に二五〇カ所を整備する。

⑥ 公共施設利用を支える道路の整備
学校、福祉・文化施設、医療施設、公園などの公共施設に関連して利便性などを向上させる道路約五、一四〇kmの整備を推進する。

⑦ 地域振興プロジェクトを支援する道路の整備

表13

	4年度末	9年度末	長期構想目標
生活中心都市30分連絡率	55%	約60%	約9割

注) 生活中心都市30分連絡率とは、地方生活圏(2次生活圏)中心都市(352都市)へ30分以内で到達できる市町村の割合



地域の活性化をめざして各地で展開される各種地域振興プロジェクトなどの地域振興施策を支援するために必要な道路整備を各プロジェクトなどの進捗に併せ計画的に推進する。長期構想においては、現在計画されている主要プロジェクトを支援するため必要な道路約三三〇、八〇〇kmの整備を計画的に実施するものとし、五箇年計画においては、このうち各プロジェクトの進捗に併せ必要な道路約九、三四〇kmの整備を実施する。

⑧ 過疎・山村地域、奥地などの振興・活性化のための道路の整備

過疎・山村地域、奥地など自然的・地形的条件などの厳しい地域において、地域内の幹線道路、都市や高速道路などへの連絡道路、地域資源の総合的な開発・活用の基盤となる道路など地域の振興を図る上で必要な道路の整備を計画的に推進する。長期構想においては対象となる道路をすべて改良することを目標に、五箇年計画においては、このうち特に緊急に整備すべき区間を対象に整備を推進する。

(3) 安定した大都市圏の形成

大都市圏におけるゆとりある暮らしを実現するため、交通の円滑化に資する自動車専用道路網の整備と併せて、核都市を中心とする

自立的な地域集積圏を形成して多核型都市圏構造を形成する道路の整備を推進する。また、大都市の都心部において業務機能などの分散と居住機能や新たな高次都市機能の導入を図る道路整備、既成市街地においてゆとりある居住環境の実現を図る道路整備を推進する。これら道路網整備との交通容量拡大策と併せ、効果的に交通の円滑化を図ることを目的に、交通需要マネジメント施策を推進する。

① 大都市圏の自動車専用道路網の整備

表14 大都市圏自動車専用道路網整備計画

区分	4年度末 供用延長	第11次五箇年計画		9年度末 供用延長	長期構想		長期構想 目標	
		事業量	事業費		事業量	事業費		
東京圏	東京湾岸道路	(79)	(5)	(84)	(51)		(130)	
	66	35	7,400	101	94	26,000	160	
	東京外かく環状道路	25	(2)	(27)	(19)		(44)	
	21	9	1,800	30	64	69,300	85	
	首都圏中央連絡自動車道	0	20	5,200	20	270	23,900	270
	東京湾横断道路	0	15	9,500	15	15	9,500	15
	首都高速道路 (東京湾岸道路除き)	193	22	27,400	215	147	125,000	340
その他	(7)	(7)	(7)	(7)	(26)		(26)	
276	60	4,200	336	599	98,900		875	
小計	(104)	(14)		(118)	(96)		(200)	
556	161	55,500	717	1,189	352,600		1,745	
大阪圏	大阪湾岸道路	17	41	5,400	58	63	10,800	80
	京奈和自動車道	14	3	760	17	106	5,600	120
	第二京阪道路	(0)	(9)		(9)	(30)		(30)
	0	0	4,800	0	30	7,100	30	
	阪神高速道路 (大阪湾岸道路除き)	141	38	14,100	179	199	79,200	340
	258	120	10,500	378	352	42,400	610	
小計	(0)	(9)		(9)	(30)		(30)	
430	202	35,560	632	750	145,100		1,180	
名古屋圏	名古屋環状2号線 (伊勢湾岸重複部除き)	(33)	(9)	(42)	(21)		(54)	
	18	13	2,100	31	36	5,200	54	
	伊勢湾岸道路	3	5	3,400	8	49	11,600	52
	0	0	1,300	0	160	7,600	160	
	東海環状自動車道	39	17	4,000	47	50	9,500	80
	名古屋高速道路	129	14	1,640	143	300	51,100	429
その他	(33)	(9)	(42)	(21)		(54)		
180	49	12,440	229	595	85,000		775	
小計	(137)	(32)		(169)	(147)		(284)	
1,166	412	103,500	1,578	2,534	582,700		3,700	
合計	(137)	(32)		(169)	(147)		(284)	
1,166	412	103,500	1,578	2,534	582,700		3,700	

(注) 1. 事業量は専用部の延長を計上しており、上段()は一般部の延長を外書きである。
 2. 事業費は一般部を含む。
 3. 三大都市圏は次のとおりである。
 東京圏：おおむね首都圏中央連絡自動車道の内側で都心より40～50km圏
 大阪圏：おおむね京奈和、第二名神、西神自動車道の内側で都心より40～50km圏
 名古屋圏：おおむね東海環状自動車道の内側で都心より30～40km圏
 4. 各都市圏の自動車専用道路延長には、高規格幹線道路延長を含む。
 5. 長期構想は21世紀初頭を目途。なお、都市高速道路の長期構想には基本計画路線以外に検討中路線を含む。

交通渋滞の緩和、環境、エネルギー効率の向上、多核型都市圏構造の形成促進を図るため、自動車交通の円滑化に資する自動車専用道路網の整備を推進する(表14、図14、15、16)。

東京湾横断道路については、供用を図る。東京湾岸道路、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道、大阪湾岸道路、京奈和自動車道、第二京阪道路、伊勢湾岸道路、名古屋環状2号線、東海環状自動車道などの整備を推進する。

第二東京湾岸道路、核都市広域幹線道路などについては、地域の活性化施策の推進と併せて、事業の具体化を図る。

首都高速道路五七km、阪神高速道路七九km、名古屋高速道路一七kmの供用を図るとともに、混雑緩和、利用者サービスの向上を図るため、出入口の増設、合流部の拡幅、道路情報提供装置の整備などを推進する。

② 核都市を中心とした自立的な都市圏の形成

大都市圏において核都市を中心とする自立都市圏の形成などを図るため、国鉄跡地などの大規模空閑地を活用した高次都市機能の集積を図る拠点地区の面的整備と、拠点が都市内で有機的に機能するために不可欠な関連道

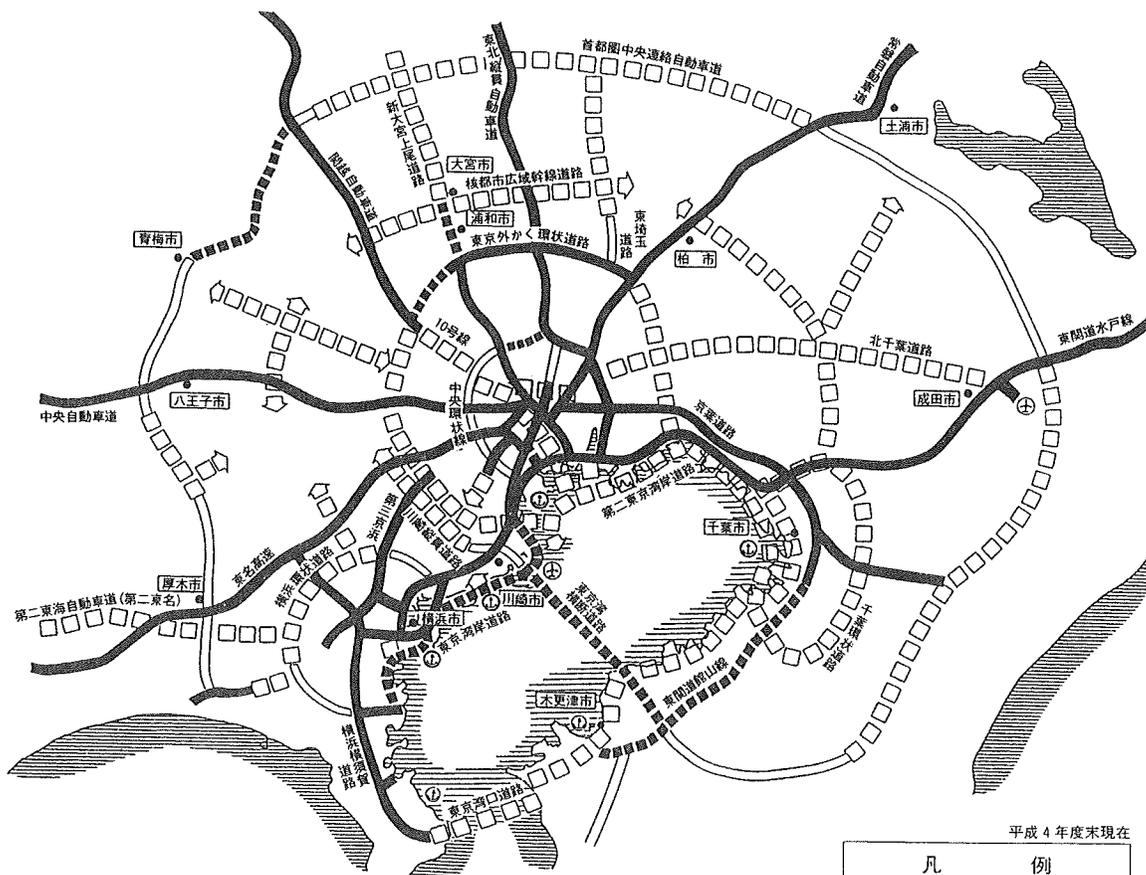


図14 東京圏自動車専用道路

路整備及び連続立体交差事業を推進する。

大都市圏における新たな都市拠点については、長期構想において五〇カ所の都市拠点の整備を図ることを目標とし、五箇年計画においては新規に約一〇カ所の事業に着手するとともに約一〇カ所の整備を完了させる。

また、核都市を中心とする放射・環状道路や新交通システムなどの総合的な交通体系の整備を推進する。

③ 都市機能のリストラクチャリング

大都市圏において、日本全体の活力や世界における日本の役割を支えるための新たな高次都市機能や居住機能の導入を図る都市機能のリストラクチャリングを進めるため、過去に面整備事業が行われたものの基盤施設の水準が経済社会の動向に適合しなくなっている地域において、道路の再拡幅や街区の統廃合を図る土地区画整理事業や市街地再開発事業による市街地の面的整備を推進する。

長期構想においては再整備完了面積を約四〇km²とすることを目標とし五箇年計画においては活性化の必要とされている中心市街地において四km²の面的再整備を行う。

④ 良好な都市環境の創出

市街地の拡大に対応しつつ、将来的には市街地二一、〇〇〇km²について市街地の通過交

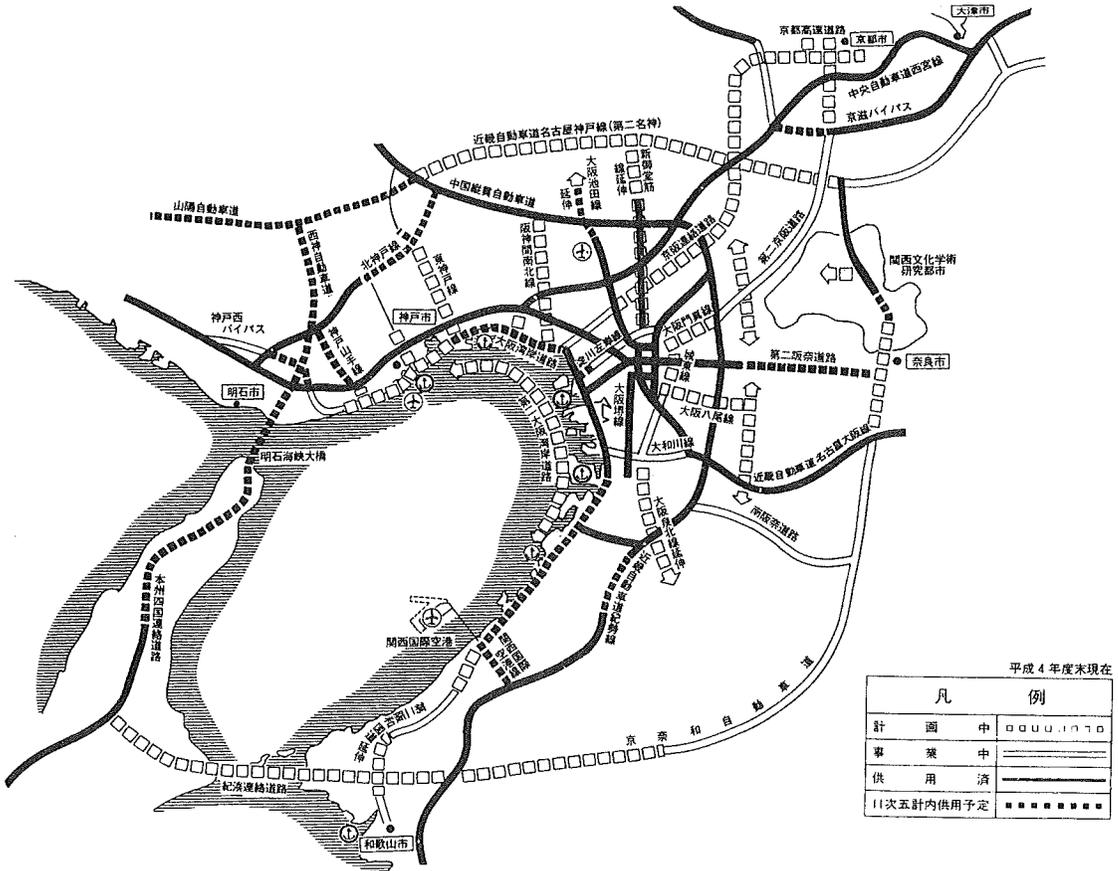


図15 大阪圏自動車専用道路

表15

	4年度末	9年度末	長期構想目標
良好な市街地面積	6,675km ²	7,880km ²	13,200km ²
うち面整備事業によるもの	4,229km ²	4,943km ²	8,400km ²
良好な市街地の形成率	38%	44%	約7割

- 注) 1. 全国集計値である。
 2. 良好な市街地とは、土地区画整理事業等により通過交通を適正に分離する道路網等の基盤が整備された市街地をいう。
 3. 面整備事業には、民間の面整備事業による区画道路等の整備と幹線道路整備事業の組み合わせによるものを含む。
 4. 良好な市街地の形成率とは、市街地面積(市街化区域と用途地域の合計面積)に対する通過交通が適正に分離された良好な市街地の面積の割合。

通を適正に分離する道路網などの基盤が整備された良好な市街地を形成する。また、その中で大都市圏などにおける住宅宅地供給、都市の新しい拠点整備、既成市街地における商業業務機能の更新と地域の活性化に資する事業を重点に、土地区画整理事業、市街地再開発事業、居住環境整備事業の面整備事業を推進する。さらに、駅前道路など地域のシンボルとなり、ゆとりある良好な都市環境の創出に資する道路の整備を推進する。

長期構想においては、良好な市街地の割合を約7割とすることを目標とし、五箇年計画においては、土地区画整理事業などの公的事業による三四七km²の市街地整備を含む面整備

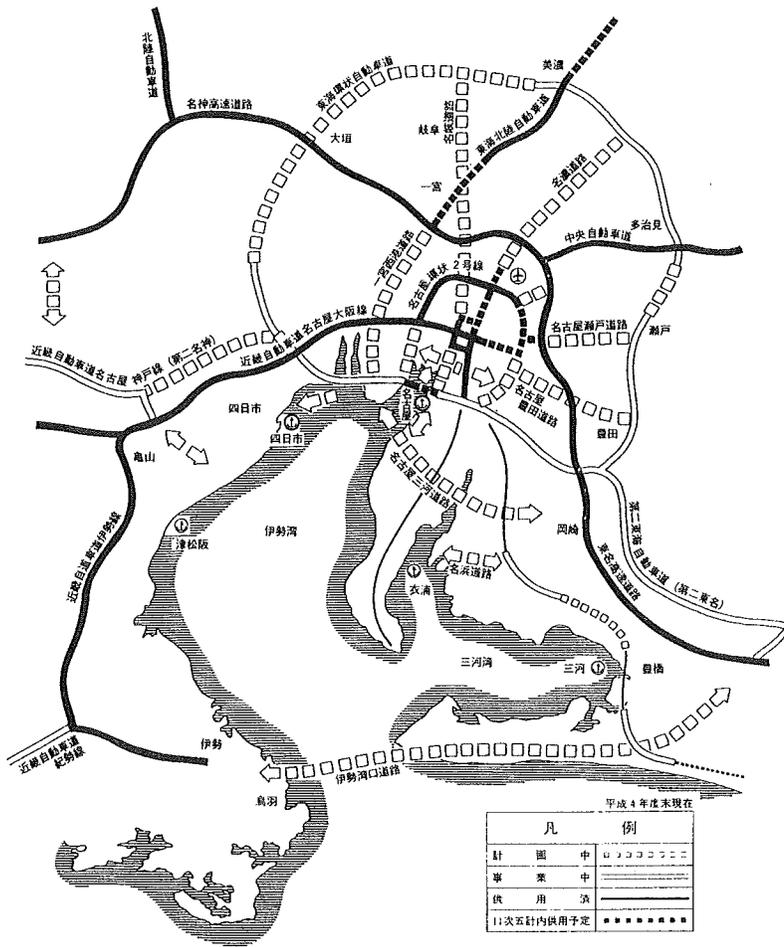


図16 名古屋圏自動車専用道路

III 住宅宅地の供給とそれを支える道路整備
 新市街地において土地区画整理事業などの事業及び道路整備事業により一、二〇五km²の良好な市街地を形成することにより、良好な市街地の形成率を現在の三八%から四四%に引き上げる(表15)。

面的整備手法により、道路整備と一体となった良好な住宅宅地の供給を図るとともに、住宅宅地供給に必要な不可欠なアクセス道路の整備を推進する。特に、大規模宅地開発を誘導する先導的な道路整備を積極的に促進する。

五箇年計画においては、総宅地供給量五七〇km²(三三〇万戸相当)のうち、約四四%に

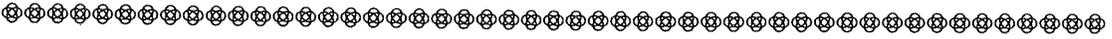


表16

(単位：万戸,km2)

	第11次五箇年計画	2000年まで
住宅地供給量	570km ² (330万戸分)	約900km ² (約530万戸分)
地方圏	290km ² (170万戸分)	約460km ² (約270万戸分)
大都市圏	280km ² (160万戸分)	約440km ² (約260万戸分)

注) 1. 住宅地供給量は、「第三次宅地需給長期見通し」(平成3年5月建設省建設経済局)により見込まれる宅地供給量およびこれに相当する住宅供給量をいう。
 2. 住宅供給量は幹線道路等の面積を除いたものである。

あたる二五〇km²を土地区画整理事業などの面的整備手法により整備するとともに、住宅地供給に必要不可欠なアクセス道路三、一kmを整備する(表16)。

3 良好な環境創造のための道路整備の推進
 道路環境政策においては、社会・経済活動の活力を維持しつつ、地球、自然、沿道の三つの視点から、良好な環境の形成に強力に取り組む。

地球温暖化の防止に向けては、バイパス・環状道路の整備、交差点の改良による渋滞解消など、自動車走行のエネルギー効率を向上させるための道路整備を推進し、モビリティ

の向上とCO₂排出量の抑制を同時に図る。

また、計画段階から地形や自然環境を勘案した路線選定を行うとともに、周辺の生態系に応じた構造・材料の採用を進めるなど、道路事業と自然環境との調和を図る。

さらに、環境施設帯や遮音壁の設置など、道路構造による環境対策を推進するとともに、沿道土地利用の転換などを進め、良好な沿道環境の保全・形成を図る。

以上の基本的方針の下に地域の地理的条件、土地利用、交通条件などに応じた地域ごとの「道路環境計画」を策定し、道路環境に係わる施策を総合的かつ計画的に推進する。

良好な道路環境の創造のため、地域ごとに、その地理的条件、住居や商業施設などの土地利用、交通条件、産業配置など、道路をめぐる地域の状況に応じて、地域モダリティックス、エコロード整備、沿道環境対策など、総合的な道路環境施策の推進に関する「道路環境計画」を策定する。同計画に基づき、地球温暖化の防止、自然環境との調和、良好な生活環境の保全・形成の三つの視点から、道路環境施策を推進する(図17)。

I 地球温暖化の防止

地球温暖化の防止の観点から、省エネ型社

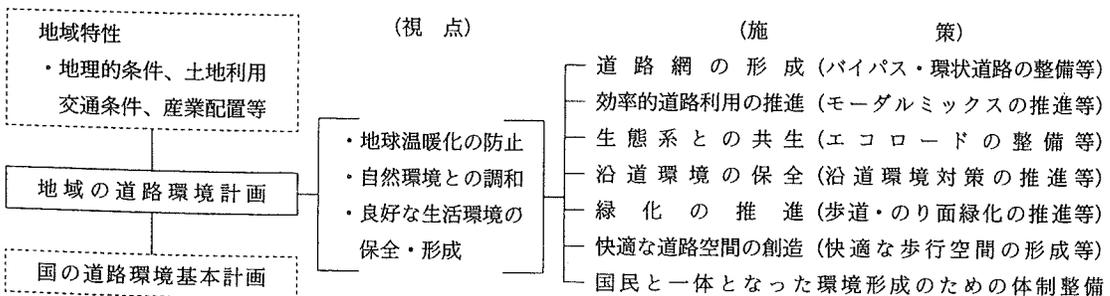


図17 道路環境計画の概要

会の形成に資する交通体系を目指し、自動車交通部門のCO₂（二酸化炭素）の抑制を図る。このため、自動車メーカー、道路利用者など、関係期間と連携しつつ、

① バイパス・環状道路整備による渋滞解消など、道路網の整備によるエネルギー効率の高い走行速度の実現

② 自動車構造改善による燃料費の向上
③ 輸送効率の向上など適切な自動車利用形態の実現

を図り、それぞれおおむね一割程度のCO₂排出量の低減を目指す（表17、図18）。

このため、道路整備について、長期構想においては都市部における朝夕の走行速度について約七〜八km/h程度の向上を用途とし、道路網の着実な形成を推進するとともに、公共交通機関との一層の連携強化を図る。

五箇年計画では、渋滞を解消するため特に緊急に整備すべき二〜八kmの都市高速道路などの整備を進める。また、地域の交通条件などを勘案した「地域モータリックス計画」を策定し、公共交通機関の有効活用や徒歩・自転車利用を促進するため、二五カ所の交通結節点の整備を進めるとともに歩道・自転車道の整備などを強力に推進する。

さらに道路空間を利用して、太陽光や地熱

などのクリーンエネルギーを有効活用する新たなシステムの試験施工などに取り組む。

II 自然環境との調和

良好な自然環境との調和をめざし、道路の計画や設計・施工に際して周辺の生態系との共生を図るための具体的手法をとりまとめたガイドラインを策定する。同ガイドラインに沿って、道路の計画にあたっては、地域の地形や自然環境をふまえた路線選定を行うとともに、自然環境の豊かな地域では、けもの道の確保など生態系全般との共生を図るための構造・工法を取り込んだ「エコロード」の整

備を推進する。五箇年計画では、国立公園の区域内など自然環境の豊かな地域で整備される主要な幹線道路、約二〇〇カ所についてエコロードとして整備を行う（図19）。

また、これまでの道路整備において生じた盛土や切土については、長期構想においては、幹線道路の盛土・切土のり面の再緑化を構成させる。五箇年計画では、特に規模が大きく緑量の増大を図る上で効果の大きい約一、〇〇haについて再緑化を進める（表18、図20）。

さらに、国立公園などの拠点へのアクセス方法についてマイカーからバスなどへの転換を促すため、五箇年計画では、拠点周辺部に

表17

	4年度末	9年度末	長期構想目標
走行速度向上による燃料消費率	1.00	0.98	おおむね0.9

注) 走行速度向上による燃料消費率は、自動車の単位走行あたり燃料消費量について、平成4年度末を1.00とした場合の将来の渋滞解消などによる走行速度の向上の効果として試算される燃料消費量の割合である。

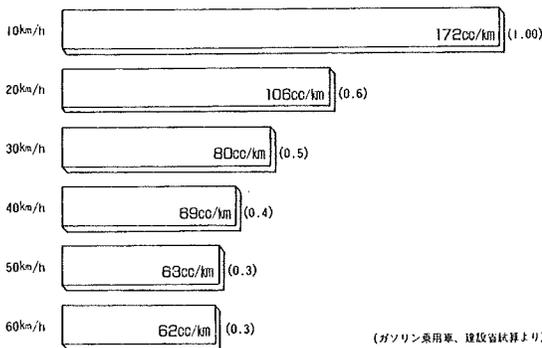


図18 燃費と走行速度の関係

表18

	4年度末	9年度末	長期理想目標
のり面積栽率	0%	21%	構成

注) のり面積栽率とは、一般国道および都道府県道において第11次五箇年計画スタート時ののり高が5m以上の盛土のり面あるいは切土のり面の面積(約4,800ha)に対する再緑化済み面積の割合である。

において乗り換え駐車場の整備を推進する。

III 良好な生活環境の保全・形成

幹線道路の沿道における騒音や大気汚染を防止し、良好な生活環境を保全・形成するため、長期構想においては、おおむね騒音や二酸化窒素(NO_2)に係る環境基準を達成することを目的に、五箇年計画では、既設道路において騒音が著しく緊急に対策が必要となる区間約三、五〇〇km及び新設・改築などに伴い環境保全対策が必要となる区間に関連して、バイパス・環状道路の整備、環境施設帯

遮音壁の設置、「幹線道路の沿道の整備に関する法律」などに基づく沿道整備事業を推進するほか、沿道土地買収制度を活用して幹線道路の沿道に適した土地利用を誘導していく。

さらに、緑豊かで親しみのある道路空間を確保するため、長期構想においては、家の連担する地域の幹線道路については緑化を概成することを目的に、五箇年計画では、特に

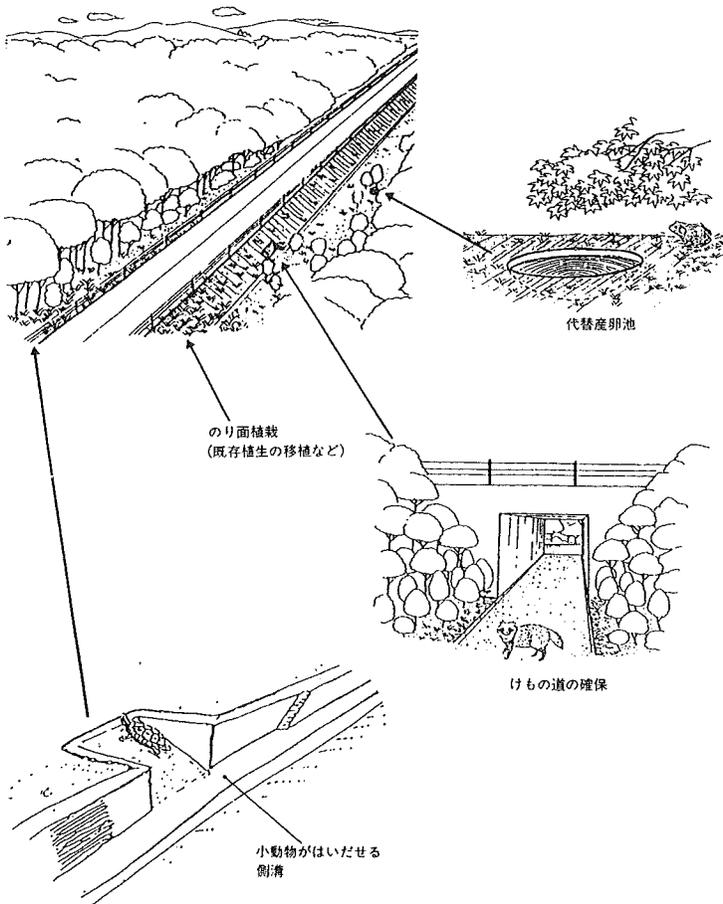


図19 エコロードのイメージ

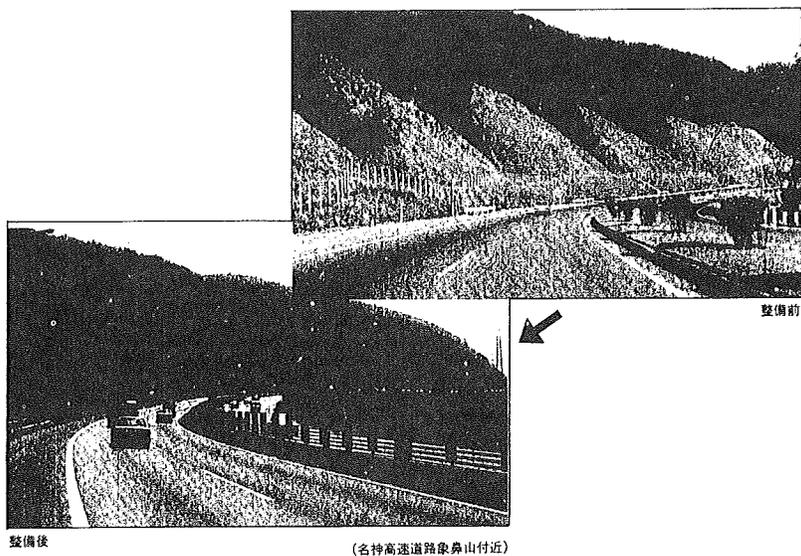


図20 のり面植栽の事例

表19

		4年度末	9年度末	長期構想目標
緑化率	一般国道	12%	16%	約4割
	都道府県道	6%	8%	約3割
	計	8%	11%	約3割

- 注) 1. 緑化率は一般国道および都道府県道の全延長に対する緑化済み延長の割合である。
 2. 長期的には、人家の連担する地域の幹線道路について、おおむね緑化を行う。

利用者の多い歩道や広幅員歩道などについて、植樹帯の設置など約九、五〇〇kmの緑化を進め、九年度末の幹線道路(都道府県道以上)の緑化率を約一―一%引き上げる(表19)。

また「環境対策特別推進事業」を推進し、新たな環境対策技術に関し民間と連携しつつ研究・開発を進めるとともに、高架裏面吸音板、低騒音舗装などに関する試験施工を拡大し、沿道環境保全技術の一層の拡充を図る。

表20 課題別整備目標

項目	指 標		平成4年度末	第11次道路整備五箇年計画目標	長期構想(案)目標(21世紀初頭)
くらしの利便性向上	朝夕の 走行速度	地方都市	22km/h	24km/h	30km/h
		三大都市圏の人口集中地区	18km/h	20km/h	25km/h
	主要な空港・港湾・新幹線駅への直結率		8.5%	15.1%	約5割
	平均バス表定速度	地方都市	16km/h	17km/h	19km/h
		三大都市圏	14km/h	15km/h	17km/h
	駅前広場等整備率		36%	41%	約8割
市街地における駐車場充足率		約50%	約65%	概ね充足	
くらしの安全性向上	交通事故死者数		11,105人/年	1万人を下回る	半減
くらしの快適性向上	幅の広い歩道等の設置率		12%	15%	約4割
	電線類地中化延長		1,290km	約2,600km	約8,000km
交流ネットワークの充実	高規格幹線道路等の 交通分担率	地方圏	7%	9%	17%
		三大都市圏	13%	15%	23%
		全 国	11%	13%	21%
地域集積圏の形成	1時間圏カバー率	地方圏	49%	54%	約7割
		三大都市圏	80%	82%	8割台半ば
		全 国	68%	71%	約8割
	都市の骨格を形成する規格の高い環状道路等の整備率		19%	28%	約7割
	生活中心都市30分連絡率		55%	約60%	約9割
良好な市街地の形成率		38%	44%	約7割	
住宅地の供給とそれを支える道路整備	アクセス道路が整備された良質な新たな住宅供給戸数 (()内は、土地区画整理事業など面的整備手法の道路事業により供給される良好な住宅地の供給戸数) (長期構想目標は2000年である。)	地方圏	—	約170万戸 (約77万戸)	約270万戸 (約122万戸)
		三大都市圏	—	約160万戸 (約73万戸)	約260万戸 (約118万戸)
		全 国	—	約330万戸 (約150万戸)	約530万戸 (約240万戸)
地球温暖化の防止	走行速度向上による燃料消費率		1.00	0.98	概ね0.9
自然環境との調和	のり面植栽率		0%	21%	概成
良好な生活環境の保全・形成	緑 化 率	一般国道	12%	16%	約4割
		都道府県道	6%	8%	約3割
		計	8%	11%	約3割

(注) 1. 朝夕の走行速度とは、午前7時から9時、午後5時から7時における走行速度であり、三大都市圏の人口集中地区とは、埼玉・千葉・東京・神奈川・愛知・三重・京都・大阪・兵庫の県庁所在都市における人口集中地区、地方都市とは三大都市圏を除く地域の県庁所在都市である。
 2. 主要な空港への直結率とは、自動車専用道路及びそれに準ずる質の高い道路によって、高規格幹線道路のインターチェンジから当該交通拠点までが連結されているものの割合である。空港は公共の用に供する空港(84港)のうち、離島に位置するものを除く49港を対象としており、将来値には今後開港予定の空港(平成9年度末4港、21世紀初頭5港)を含む。港湾は全国の重要港湾・特定重要港湾のうち、離島に位置するものを除く122港。新幹線駅は63駅を対象とする。

次ページにつづく

四 整備目標及び整備水準

計画期間中における課題別整備目標は表20、道路別及び施策別整備目標は表21のとおりである。
 生活者の豊かさを支える道路整備の推進として、三大都市圏のDIDにおける朝夕の走行速度が、平成四年度末の一八km/hから平

3. バス表定速度とは、総運行キロを延べ運行時間で除した値であり、三大都市圏は、埼玉・千葉・東京・神奈川・愛知・三重・京都・大阪・兵庫の主要11都市、地方都市とは三大都市圏を除く地域の主要23都市である。
4. 駅前広場等整備率とは、概ね乗降客5千人/日以上である駅前広場等（駅前広場及び交通広場）の箇所数(約3,700箇所)に対する整備済箇所数の割合である。
5. 市街地における駐車場充足率とは、市街地(人口集中地区)における一般公共の用に供する駐車場の需要量に対する供給量の割合である。
6. 交通事故死者数とは、道路において車両等及び列車の交通によって起こされた事故で、事故の発生から、24時間以内に死亡した人の数である。なお、交通事故死者数の平成4年度末の水準は、平成3年における値である。
7. 幅の広い歩道等の設置率とは、市街地(既成市街地及び21世紀初頭までに市街地を形成することが見込まれる地域)や住宅地等(「市街地」に含まれない住宅用地及び一団の集落)の2車線以上の道路及び幹線道路で歩行者が通行する区間約26万kmに対する、幅の広い歩道等(幅員概ね3m以上)の設置された道路延長の割合である。
8. 電線類地中化延長とは、道路において電力・通信等のケーブルをキャブシステム、管路方式等により地中化した部分の延べ延長である。
9. 高規格幹線道路等の交通分担率とは、全自動車走行台キロに占める高規格幹線道路等(都市高速道路を含む)の走行台キロの割合である。三大都市圏とは、首都圏整備法、近畿圏整備法、中部圏開発整備法の対象都府県であり、地方圏は三大都市圏を除く地域である。
10. 1時間圏カバー率とは、県庁所在地あるいは同一都道府県内の人口30万人以上の都市(81都市)へ、概ね1時間以内で到達できる定住人口の割合である。三大都市圏とは、首都圏整備法、近畿圏整備法、中部圏開発整備法の対象都府県であり、地方圏は三大都市圏を除く地域である。
11. 都市の骨格を形成する規格の高い環状道路等の整備率とは、三大都市圏(埼玉・千葉・東京・神奈川・愛知・三重・京都・大阪・兵庫)を除く県庁所在地あるいは人口20万人以上の都市(58都市)において、都市の骨格を形成する規格の高い環状道路等(高規格幹線道路を含む)の総延長に対する供用延長の割合である。
12. 生活中心都市30分連絡率とは、地方生活圏(2次生活圏)中心都市(352都市、人口概ね3万人以上)へ30分以内で到達できる市町村の割合である。
13. 良好な市街地の形成率とは、市街地面積に対する通過交通が適正に分離された良好な市街地(土地区画整理事業などにより、市街地の骨格となる幹線道路が体系的に整備され、住区内への通過交通の流入が排除されている市街地)の面積の割合である。
14. アクセス道路が整備された良質な新たな住宅供給戸数とは、新たな宅地供給に伴う住宅供給戸数であり、住宅宅地供給量は、「第三次宅地需給長期見通し」(平成3年5月建設省建設経済局)により見込まれる宅地供給量及びこれに相当する住宅供給量をいう。ここで、三大都市圏は「大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法」第二条で定める地域であり、それを除く地域が地方圏である。
15. 走行速度向上による燃料消費率は、自動車の単位走行あたりの燃料消費量について、平成4年度末を1とした場合、バイパス・環状道路の整備、現道拡幅等による将来の渋滞解消等による走行速度の向上の効果として試算される燃料消費量の割合である。
16. のり面植栽率とは、一般国道及び都道府県道において平成4年度末ののり高が5m以上の盛土のり面あるいは切土のり面の面積(約4,800ha)に対する再緑化済面積の割合である。
17. 緑化率は、一般国道及び都道府県道の全延長に対する緑化済延長の割合であり、緑化済とは、道路の上り側、下り側の少なくともどちらか、あるいは中央分離帯、交通島に植栽されている状態を示す。

2 整備水準

五箇年計画の実施による一般道路の交通機能を総合的に表す指標として整備率による道路整備の水準を見ると表22のとおりである。

成九年度末の二〇km/hに、地方都市では二二km/hから二四km/hに向上すると見込まれる。また、活力ある地域づくりのための道路整備の推進として、地域高規格道路網の整備による県庁所在地などへの一時間圏カバー率が四九から五四%に、さらに、良好な環境整備創造のための道路整備の推進として、都道府県以上の道路における緑化率が八から一%に向上すると見込まれる。



表21 道路別及び施策別整備目標

区 分	平成4年度末		第11次道路整備五箇年計画			長期構想(案)目標 (21世紀初頭)		備 考
	整備済延長	(率)	5～9年度 整備延長	平成9年度末		整備済延長	(率)	
				整備済延長	(率)			
高規格幹線道路	5,929km (285km)	42	1,877km (201km)	7,806km (486km)	56	14,000km	100	(注) 1.
国幹道等	5,404km	47	1,319km	6,723km	58	11,520km	100	
本州四国連絡道路	108km	60	39km	147km	82	180km	100	
一般国道	132km	6	318km	450km	20	2,300km	100	
都市高速道路	473km	47	174km	647km	65	1,000km	100	
首都高速道路	222km		57km	279km				
阪神高速道路	158km		79km	237km				
指定都市高速道路	93km		38km	131km				
地域高規格道路			約2,000km 事業着手			6,000～8,000km 整備推進		(注) 2.
2車線以上改良済	183,220km	48	22,950km	206,170km	54	295,900km	78	
一般国道	46,600km	88	1,910km	48,510km	91	53,190km	100	
主要地方道	30,470km	68	3,500km	33,970km	76	44,680km	100	
一般都道府県道	4,980km	52	5,980km	46,960km	60	76,660km	98	
幹線市町村道	65,170km	32	11,560km	76,730km	38	121,370km	60	
4車線以上改良済	11,490km	3	2,870km	14,360km	4	44,430km	12	
一般国道	5,250km	10	1,480km	6,730km	13	22,030km	41	
主要地方道	1,820km	4	500km	2,320km	5	6,720km	15	
一般都道府県道	1,600km	2	410km	2,010km	3	5,570km	7	
幹線市町村道	2,820km	1	480km	3,300km	2	8,090km	4	
一般市町村道改良済	295,180km	40	27,030km	322,210km	44	368,610km	50	(注) 3.
連続立体交差 新交通システム等	260km 56km		103km 58km	363km 114km		800km 500km		
駅前広場等	1,342ヵ所		254ヵ所	1,535ヵ所		2,900ヵ所		
自動車駐車場	7万台		15万台	22万台		60万台		
共同溝	308km		138km	446km		1,140km		
歩道設置	119,000km		26,000km	145,000km		210,000km		(注) 4.
広幅員歩道設置	30,000km		9,500km	39,500km		100,000km		
大規模自転車道	2,450km		800km	3,250km		6,450km		
キャブシステム	490km		500km	990km		3,000km		
遮音壁	3,088km		1,087km	4,175km		8,500km		
環境施設帯	447km		196km	643km		1,200km		
道路緑化	32,943km		9,500km	42,443km		97,000km		

(注) 1. ()書きは、国幹道に並行する一般国道自専道で外書きである。なお、高規格幹線道路の総計には含まれる。

2. 地域高規格道路は、将来的におおむね2万kmを想定している。

3. 1車線以上改良済を含む。

4. 歩道設置必要道路延長は、26万kmである。

表22 整備水準

区 分	計画対象延長 A	4 年 度 末			9 年 度 末			長 期 構 想 目 標		
		改良区間延長	改良区間のうち混雑度1.0未満 B	整備率 B/A	改良区間延長	改良区間のうち混雑度1.0未満 C	整備率 C/A	改良区間延長	改良区間のうち混雑度1.0未満 D	整備率 D/A
一 般 国 道	(km) 53,190	(km) 46,600 (88)	(km) 30,440 (68)	(%) 57	(km) 48,510 (91)	(km) 31,870 (66)	(%) 60	(km) 53,190 (100)	(km) 44,680 (84)	(%) 84
主 要 地 方 道	44,680	30,470 (68)	22,790 (52)	51	33,970 (76)	24,440 (60)	55	44,680 (100)	34,410 (77)	77
一 般 都 道 府 県 道	78,220	40,980 (52)	35,130 (67)	45	46,960 (74)	39,040 (83)	50	76,660 (98)	59,450 (77)	76
小 計	176,090	118,050 (67)	88,360 (50)	50	129,440 (73)	95,350 (73)	54	174,530 (99)	138,540 (79)	79
幹 線 市 町 村 道	202,280	65,170 (32)	65,170 (32)	32	76,730 (38)	76,730 (38)	38	121,370 (60)	121,370 (60)	60
計	(202,280) 378,370	(140,300) 183,220	(140,300) 153,530	(69)	(152,370) 206,170	(152,370) 172,080	(75)	(182,050) 295,500	(182,050) 259,910	(90)

注) 1. 計画対象延長は、平成3年4月1日現在の実延長である。ただし、一般国道の追加指定(平成5年4月1日施行)後の見込み延長を加えたものである。
 2. 改良区間とは、幅員5.5m以上改良済みの区間をいい、()は改良率である。
 3. 整備率は改良区間のうち混雑度が1.0未満の延長(幹線市町村道は改良区間延長)の計画対象延長に対する割合である。
 4. 幹線市町村道の下段警きは、幅員5.5m未満改良済み区間を含んだ場合の数値である。

表23 地域の社会経済指標の伸び

	高速度道路インターチェンジ30分圏内都市の平均伸率	高速度道路インターチェンジ30分圏外都市の平均伸率
人口増減率 (平成2年/昭和60年)	1.7%	-1.8%
課税対象所得額増減率 (平成3年/昭和61年)	27.1%	16.8%
製造品出荷額増減率 (平成2年/昭和60年)	34.0%	20.0%
卸小売販売額増減率 (昭和63年/昭和57年)	17.1%	11.6%

注) 1. 高速度道路インターチェンジは、昭和62年4月1日時点の供用インターチェンジによる。
 2. 社会経済指標の増減率平均値は、都市別増減率の単純平均値である。
 3. 対象都市は三大都市圏外。

五 第11次道路整備五箇年計画による効果

1 道路の役割と効果

道路は社会経済活動を支える最も根幹的な社会資本であり、人や物を運び、沿道の土地利用を促す交通機能と、都市の骨格を形成し公共公益施設を収容する空間機能を有している。道路整備は、これらの多面的な機能の向上を通じて国民生活に大きな効果をもたらしている。

① 稚内〜鹿児島間の時間距離の短縮

一般国道利用…約七八時間
 高規格幹線道路利用…約四一時間
 (平成四年末五、九二九km供用時)

② 地域の社会経済指標の伸び

③ 宅配便の翌日配達圏の拡大(東京から) 昭和五三年・一九九一年↓平成三年・三八

④ 電気・ガス・水道などの公共公益施設は、ほとんど道路空間を利用。

これらの効果を全体的に捉え、概観すれば次のとおりである。

道路整備の効果は、その建設に伴い、多くの有効需要を創出する短期的な効果(フロー効果)と、道路が建設された後その本来の機能から発生する長期的な効果(ストック効果)がある。

これらの効果は、道路を直接利用する人が受ける直接効果と道路を直接利用しない人を含めて広く社会一般が受ける間接効果とに分けられる。直接効果としては、走行経費の節約、走行時間の短縮、交通事故の減少、走行快適性の増大などがある。間接効果としては、道路のもつ空間機能、すなわち環境・防災空間、公共公益施設の収容空間としての効果、交通機能の向上による生産力の拡大、地域開発の誘導、土地利用の促進、生活機会の増大、

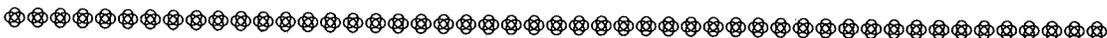


表24 直接便益

直接便益	10兆1,000億円	平成10年度分 (平成4年度価格)
走行便益(走行経費の節約)	4兆4,000億円	
時間便益(走行時間の短縮)	5兆7,000億円	

表25 国民総生産の増加

国民総生産の増加	212兆円	平成5年度から14年度までの10 年間の累計 (平成4年度価格)
生産力拡大効果	74兆円	
需要創出効果	138兆円	

行財政の効率化などや道路投資そのものが生み出す最終需要の創出(フロー効果)がある。道路整備は、これらの効果を通じて地域振興に大きな役割を果たし、内需拡大に大きく貢献している。

2 第11次道路整備五箇年計画による効果

第11次道路整備五箇年計画の効果について、現在計測可能な効果を示せば次のとおりである。なお、これらの効果は、第11次道路整備五箇年計画による道路投資が実施され、道路の整備水準が向上する場合と、道路投資がな

表26 第11次道路整備五箇年計画による効果の計測項目と非計測項目

道路整備および道路投資の効果		計測項目	非計測項目
スト ック 効果	交通機能に対応する効果	① 走行経費の節約 (②燃料の節約) ③ 走行時間の短縮 (④生活時間の創出)	① 定時制の確保 ② 運転者の疲労の軽減と走行快適性の増大 ③ 大量輸送処理の効果 ④ 荷傷みの減少と梱包費の節約 ⑤ 交通事故の減少 等
	空間機能に対応する効果	⑤ 生産力の拡大効果 (⑥税収の増加) (⑦雇用の創出) ⑧ 物価の低減	⑥ 地域開発の誘導 ⑩ 人口の増大 ⑦ 土地利用の促進 ⑪ 行財政の効率化 等 ⑧ 生活機会の増大 ⑨ 生活環境の改善
フ ロ ー 効果	財政支出効果	⑨ 道路投資の需要創出効果 (⑥税収の増加) (⑦雇用の創出)	⑫ 通風、採光、緑の空間としての生活の快適性を向上させ、都市のアメニティーを高める。 ⑬ 防災空間として都市の安全を保障する。 ⑭ 電気、電話、ガス、上下水道、地下鉄等各種施設を収容し、都市活動の基盤を確保する。 等

(注) ⑥税収の増加、⑦雇用の創出は生産力拡大効果、需要創出効果を通じて副次的に実現する。

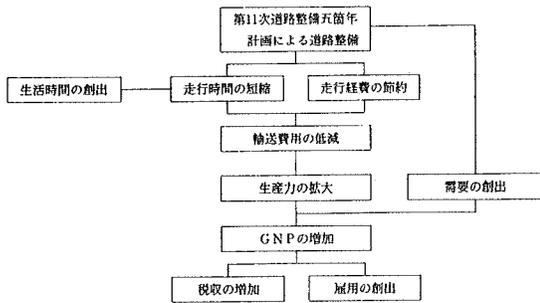


図21 第11次道路整備五箇年計画による効果の波及過程概念図

されず、整備水準が向上しない場合を比較して算定されたものである。

(1) 直接効果
① 直接便益

走行条件が改善され、燃料費などの走行経費が節約される。また、走行速度の向上や混雑の緩和などにより走行時間が短縮される。この結果、五箇年計画終了後の平成一〇年度においては、年間約一〇兆一、〇〇〇億円の直接便益が生ずるものと推計される。

② 燃料の節約

走行経費のうち、平成一〇年度においてドラム缶二、〇〇〇万本分に相当する約四〇〇

万ℓ(ガソリン換算)の燃料が節約される。

③ 生活時間の創出

走行時間の短縮により、平成一〇年度においては平均してドライバー一人当たり年間約四六時間の生活時間が生み出される。

(2) 間接効果

① 国民総生産の増加

道路整備は、輸送条件の改善による流通の合理化、生産性の向上などを通じて生産力を拡大させ、また、道路投資そのものが最終需要を創出することにより、国民総生産(GNP)を増加させる効果をもっている。

こうした効果を第11次道路整備五箇年計画についてみると、五箇年計画を実施しない場合と比較してGNPの増加額は、平成五年度から一四年度までの一〇年間の累計で約二二兆円になるものと推計される。

このうち生産力拡大効果は、輸送費の低減などから発生する計測可能な効果のみをとりあげても平成五年度から一四年度までの一〇年間で約七四兆円にのぼると計算され、さらに将来とも続くものである。加えて計測が困難な地域開発の誘導、土地利用の促進、生活機会の増大などの効果を考えれば、道路整備の内需拡大効果は極めて大きい。

② 税収の増加

国民総生産が増加し、平成五年度から一四年度までの一〇年間に、税収が累計で六〇兆円増加する。

③ 物価の低減

輸送費用が節約され、平成一〇年度の消費者物価が約〇、七％低下する。

六 道路整備促進のための諸方策

1 二一世紀に向けた道路構造の基準

(1) 安全な交通確保のための道路構造
自動車の性能、利用者の特性を考慮して、曲線半径や勾配をゆるくするなど、より安全な道路構造とする。

道路と車が一体となってドライバーに事故の危険を知らせ、また、車を抑制する事故回避、自動制御、自動操縦などのシステムが導入できるような道路構造とする。

(2) ゆとりある道路構造

交差点、トンネル、橋梁などのボトルネックになるような個所の交通容量に基づき、車線数などの道路構造を決定するシステムとする。

車線数・横断面構成・設計速度などについて、交通量のみで決定するのではなく、例えば、緊急時の道路網の確保のため、主要な国道は四車線以上とするなど、走行性のゆとり、

空間的なゆとりなどに配慮した道路構造とする。

(3) 沿道環境と調和した道路構造

環境施設帯を拡充して車道と住宅との間を広くするなど、環境を重視した道路構造とする。

動植物の生態系を乱さないよう道路の構造面で工夫する。

(4) 歩行者・自転車などのための道路構造

歩行者・自転車等の量、質、流れの歩道の構造を定めるようにし、歩行者と自転車の分離について配慮する。

コミュニティ空間、生活空間としての「たまり」空間を持つ道路構造とする。

(5) 高齢者などのための道路構造

高齢者や身体障害者などが安全かつ円滑に自動車を運転できるように、視距や側方余裕などにゆとりがある道路構造とする。

幅が広く平坦な歩道、ゆるやかなスロープ・エレベーターなどを備えた立体横断施設、休憩のための「たまり」空間などを持つ道路構造とする。

(6) 余暇時間に対応した道路構造

人が人・歴史・文化・自然との触れ合いができるような社会空間を創出できるように道路構造にも配慮する。

(7) 地域特性に応じた道路構造

自然条件や土地利用など、地域の実情に応じた個性的な道づくりができるよう道路構造の基準にも配慮する。

2 道路整備財源及び融資制度

(1) 道路財源の確保

道路特定財源制度の堅持と充実を図る。自動車重量税は道路財源として確保し、その負担の公平を図る。

(2) 融資制度の活用

道路の機能及び整備効果を高める関連事業に対して道路開発資金を積極的に活用する。融資などの手法による整備促進施策について検討を進める。

3 有料道路制度

(1) 有料道路制度の一層の活用

地域活性化を図り、均衡ある国土構造を実現するうえで重要な高規格幹線道路などの整備を計画的に進めるため、有料道路制度の一層の活用が不可欠である。

(2) 有料道路制度の活用方策

適正な料金水準のもとで有料道路制度を活用していくため、建設・管理の経費の節減、

償還制度の運用の改善や助成方策の拡充などを進める。

(3) 利用者の視点にたった一層の充実

渋滞対策や情報サービスなど有料道路としてふさわしいサービスの提供、料金徴収システムや割引制度の見直しなど、有料道路に対する利用者の理解を一層得られやすいものとするための施策を充実する。

4 整備推進方策の拡充

沿道と沿道地域との一体的整備を推進するとともに、幹線道路の沿道に官民の共同により歩道を補完する公共的空間の整備を図る。道路事業を円滑に実施するため、各種施策の活用による用地取得と工事の平準化を推進するとともに、高度化する課題に対応する新技術の導入・普及などを推進する。

5 道路新技術の開発・導入の促進

(1) 道路新技術開発・導入の条件整備

① 道路新技術開発計画の策定

道路新技術の計画的な開発を推進するため、重点開発テーマ、開発目標年次や目標水準などを明らかにした道路新技術開発計画を策定する。

② 体制の整備

自動車技術、情報・通信技術をはじめ、他分野との技術の連合を図りながら道路新技術開発を推進していくための体制を整備する。

③ 研究開発経費などの拡大
研究開発予算の拡大などを図る。

(2) 技術開発の具体的方向

① ドライバーなどの安全性・快適性の向上を図る技術

事故回避・自動制御・自動操舵システムなどの運転支援技術、自動運転技術など。

② マルチメディア時代に対応した高付加価値サービスを実現する技術

路車間情報通信システム、歩行者用情報案内システム、料金自動徴収システム、車種判別システムなど。

③ 新たな物流を可能とする技術

地下開発技術、デュアルモードシステムなどの新たな搬送技術など。

④ 環境保全及び地球資源の有効活用のための技術

排気ガス・騒音などの低減技術、緑化技術、アスファルトやコンクリートの再生利用技術、土質改良技術、ソーラ・ヒートポンプなどの自然エネルギー活用技術

など。

⑤ 新たな交通軸の形成を可能とする技術
超長大橋梁、水中トンネルなどの超大规模構造物技術(超軽量高強度素材技術、構造解析・設計技術、計測・施工技術など)。

⑥ 施工・維持管理の安全性向上・省力化
・高度化・低廉化を図る技術

工事作業ロボット、プレハブ化・ユニット化技術、急速施工技術、走行車両の軸重自動計測技術、道路情報のデータベース化、道路施設の長寿命化技術など。

七 第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画

国土面積の約六割、人口の約二割を占める

積雪寒冷特別地域における生活の安定を確保し、地域の振興を図るとともに、国民に広く諸活動の場を提供するため、雪国社会の変化に対応しながら、地域の特性に応じた適切な冬期道路交通対策を推進することが必要である。

このため、第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画を策定し、雪寒施策の強化を図る。

計画の策定にあたっては、一般国道から市町村道にいたる道路網においてより効率的な対策を行うため、新たに地方単独事業を含めた総合的な計画として策定する。

1 全国的な交流の拡大に対応できる幹線道路の冬期モビリティの確保

積雪時にも道路幅員が確保できるように、消雪施設、流雪溝の整備を推進するとともに、特に堆雪幅の整備を積極的に推進する。

また、冬期交通ネック個所を解消するため、なだれや地吹雪の要対策個所の解消を促進するとともに、急坂路区間の対策としてチェーン着脱場の整備を進める。さらに、急勾配、急カーブ区間における冬期交通の安全を確保するため、局部的な拡幅などを行う雪寒局部改良事業を推進する。

2 人に優しい冬期歩行モビリティの確保

通学路など、日常生活において頻繁に利用される路線を中心として早急に安全な冬期歩行者空間を確保するため、歩道除雪の拡大を図るとともに、消雪施設、流雪溝などの整備を促進する。

表27 第10次五箇年計画

区 分	第10次五箇年計画 (要 求)		第9次五箇年計画 (計 画)		A/B
	事業量	事業費A	事業量	事業費B	
雪 寒 道 路		8,300	—	6,280	1.32
除 雪	60,787	1,880	58,876	1,690	1.11
防 凍	2,489	3,600	1,614	2,550	1.41
害 防 止	2,190	2,820	2,732	2,040	1.38
除 雪 機 械	5,873	1,100	5,502	920	1.20
小 計		9,400		7,200	1.31
地 方 単 独 事 業		4,500		2,252	2.00
計 費		13,900		9,452	1.47
調 整		—		200	—
合 計		13,900		9,652	1.44

注) 第9次における地方単独事業を除く事業は、7,400億円である。
除雪の事業量は最終計画年度での除雪区間延長である。

表28 雪寒地域の面積人口

	面 積		人 口	
	km ²	対全国シェア, %	千 人	対全国シェア, %
全 国	377,737		123,611	
雪 寒 地 域	226,694	60.0	27,773	22.5
積 雪 地 域	200,999	53.2	22,753	18.4
寒 冷 地 域	192,194	50.9	21,004	17.0

注) 人口は平成2年国勢調査による。面積は平成2年10月1日現在。

3 雪に強い地域づくりに資するコミュニティによる雪対策の推進

市街地において、きめ細かく冬期道路交通を確保するため、効率的な運搬・排雪に資する堆雪場を積極的に確保するとともに、必要に応じ新たに堆雪場の整備を図る。さらに、地域住民が中心となって実施する除排雪に対し、流雪溝や小型除雪機械、堆雪場の整備などの支援を行う。

(参考)

1 雪寒指定路線の規準 (参照条文 雪寒

法第三条、施行令第一条)

二月の積雪の深さの最大値の累年平均(最近五年以上の間における平均をいう。以下同じ)が五〇cm以上の地域または一月の平均気温の累年平均が摂氏〇度以下の地域内に存する道路で、その交通量が建設大臣が運輸大臣の意見を聞いて定める道路の交通量の基準に適合し、かつ産業の振興または民生の安定のため道路の交通確保が特に必要であると認められるもの。

2 雪寒地域の面積人口

4 構造的・恒久的な雪寒対策の拡充・強化

道路整備にあたっては必要な堆雪幅を確保するなど道路構造による対応を図るほか、雪寒対策の効率化のため、よりの確かつ効率的な除雪と道路利用者への情報提供に資する気象情報システムの整備を図る。さらに、消雪施設などの既存ストックを効率的に活用できるように適切な維持修繕を行うとともに老朽施設の更新を進める。

八 第8次奥地等産業開発道路整備計画

奥地等産業開発道路整備事業は、交通条件が極めて悪く産業の開発が十分に行われていない山間、奥地などの地域における産業の総合的な開発の基盤となる道路(奥地等産業開発道路、以下「奥産道路」という)の整備を行うものである。

この事業は、昭和四〇年度より開始され、第7次整備計画まで事業規模を拡大しつつ実施してきたが、奥地などにおいては、交通条件が悪いため、産業開発が十分行われていない地域がなお多数残されており、整備すべき路線も多く、国土の均衡ある発展を遂げるためには引き続き奥産道路を整備する必要がある。

表29

(単位：km)

区 分	第 6 次 指 定		第 7 次 指 定 (案)	
	路線数	延長(km)	路線数	延長(km)
一般都府県道	215	2,784	203	2,767
市町村道	85	498	82	537
小 計	300	3,282	285	3,304
主要地方道	—	—	69	1,286
合 計	300	3,282	354	4,590

また、奥地などの活性化と地域産業の開発を進める上で、近年は特に都市を含めた他地域との交流の必要性が増大しており、地域間の連携にも配慮した総合的なネットワークを計画的に整備する必要がある。

このため、新たに平成五年度を初年度とする第8次奥地等産業開発道路整備計画を策定する。

計画の策定にあたっては、地方単独事業との連携を図り、奥産道路の整備を促進する観点などから、地方単独事業を含めた総合的な計画として策定する。

1 奥地等の指定及び奥産道路指定の見直し
 計画の策定にあたっては、奥地等の地域指定を見直すとともに、奥地などの産業の総合的な開発を促進するため、主要地方道を新たに含め奥産道路の指定の見直しを行い、奥産等の地域として二六八市町村、奥産道路として三五四路線四、五九〇kmを指定する(表29)。

2 第8次奥地等産業開発道路整備計画の事業規模
 道路整備の長期構想のうち地方道については二一世紀初頭(二〇一〇年～二〇一五年)までに一次改築を概成することとしているが、奥産道路については地域の振興を図る観点より整備を促進することとし、二〇〇五年までに産業開発に必要な道路としての整備をおおむね完了させるものとする。

第8次整備計画においては、奥産道路として指定された道路のうち一般都道府県道及び市町村道については、平成九年(一九九七年)度末の改良率をおおむね五〇%にするにとともに、それらと一体的に機能する主要地方道については、長期的に全国の主要地方道の整備水準に達することを目標として、必要な事業費を確保するものとする。

このため、平成五年度以降五箇年間に地方

表30 第8次奥地等産業開発道路整備計画

(単位：km, 億円, %)

区 分	第6次奥産道路整備計画(案)		第7次奥産道路整備計画		倍 率 A/B	指 定 延 長	4 年 度 末		9 年 度 末	
	事業量	事業費 A	事業量	事業費 B			改 良 済 長 改 延	改 良 率	改 良 済 長 改 延	改 良 率
一般都府県道	370	1,450	545	1,630	0.89	2,767	940	34.0	1,310	47.3
市町村道	120	300	125	250	1.20	537	143	26.6	263	49.0
計	490	1,750	670	1,880	0.93	3,304	1,083	32.8	1,573	47.6
主要地方道	120	700	—	—	—	1,286	716	55.7	836	65.0
計	610	2,450	670	1,880	1.30	4,590	1,799	39.2	2,409	52.5
地方単独事業		510		(145)	(3.52)					
計		2,960		2,025	1.46					
調整費		—		50	—					
合 計		2,960		2,075	1.43					

注) 1. 第7次奥産道路整備計画における地方単独事業は実績である。
 2. 第7次奥産道路整備計画における地方単独事業を除く事業費は、1,930億円である。

公共団体の行う単独事業を含めて総額二、四五〇億円を奥産道路に投資するものとし、このうち国が負担または補助するものに係る道路の整備に関し、第8次奥地等産業開発道路整備計画として、総額二、四五〇億円をもって奥産道路六一〇kmを整備する。

(参考)

1 政令指定地域(奥地等産業開発道路整備臨時措置法第二条第一項及び第三移動項、施行令第一条)

①一般国道等から一時間以内に到達できない地域の面積が当該市町村の面積の二分の一以上を占め、かつ、②第1次産業就業者比率または人口密度が一定の要件を満たす市町村の区域内で豊富な森林資源の存する地域や観光適地等でその開発が十分に行われていない地域である。

2 路線指定の要件

上記政令指定地域と一般国道等とを連絡する地方的な幹線道路で、地域の産業開発の総合効果を発揮するために必要な道路。

これまでは、一般都道府県道及び幹線市町村道を対象としていたが、これらと一体的に機能し一般国道等と連絡する主要地方道についても対象に含めることとする。

九 おわりに

道路は最も根幹的な社会資本のひとつであるが、その整備は遅れており、また道路整備に対する国民の強い要請にこたえるためにも、第11次道路整備五箇年計画に基づいて道路の整備を計画的かつ着実に推進し、その完全達成が図られるよう努めて行く必要がある。

このためには、これまでの五箇年計画の推進を支えてきた道路特定財源制度を確保・充実しつつ、長期的視点に立って、国民各層の理解を得ながら事業の円滑な推進を図ることが基本と考えており、関係各位のご理解、ご支援をお願いする次第である。



特集／第11次道路整備五箇年計画(案)の概要

道路整備の長期構想(案)

建設省道路局企画課長補佐 柵屋 誠

はじめに

建設省道路局は、昭和五二年八月に「道路整備の長期構想」を策定し、第8次道路整備五箇年計画以来、第10次道路整備五箇年計画まで、この長期構想に示された考え方をもちに高規格幹線道路から市町村道に至る道路網の体系的整備を進めてきた。

しかし、その後約一五年が経過しており、最近では平成二年六月に二一世紀に向けて着実に社会資本整備の充実を図っていくための指針として「公共投資基本計画」(投資総額…概ね四三〇兆円)が策定され、平成四年六月には新たな経済計画「生活大國5か年計画—地球社会との共存をめざして—」が策定されるなど、社会・経済の状況は大きく変化して

いる。

また、道路行政においても昭和六二年六月には既定の国土開発幹線自動車道等七、六〇〇kmを拡充し、一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路網計画が決定されるなど、大きな転換期を迎えており、今般、第11次道路整備五箇年計画の策定に際して、「道路整備の長期構想」の抜本的な見直しを行うこととした。

見直しにあたり、平成四年六月には道路審議会から、道路を「社会空間」ととらえ、社会の側から道路を眺め、長期的な視点に立つた今後の道路整備の進むべき方向を示した「建議」を提言していただいた。

この「建議」は、道路審議会における審議を基本とし、平成元年—二月から平成三年八月にかけて二一世紀の道づくりやアイデアに

ついでに一般募集をもとに道づくりのコン

プトをまとめた「夢ロード21委員会(委員長…堺屋太一)」からの提言や、平成三年一月から平成四年五月にかけて地方単位で今後の道路整備に対する意見を聞くために全国各地で開催された合計二〇二回、延べ参加人数約八、二〇〇人の「地方懇談会」からの意見、さらに平成四年三月から四月にかけてオピニオンリーダー一、三〇〇人を対象として行われたアンケート調査による「二一世紀の日本と道路についてのオピニオン調査」などを参考として、とりまとめられたものである。

「建議」をもとに、「生活大國5か年計画」や「公共投資基本計画」との整合性を図りつつ、二一世紀初頭(二〇一〇年—二〇一五年)を整備目途とした、新しい「道路整備の長期

構想」をまとめることとした。

「道路整備の長期構想」は、現在、案の段階であるが、以下に本文の内容に沿って、整備水準を中心として簡単に紹介する。

第1章 交通と道路の現状と課題

(1) 交通の推移と現状

鉄道等の他の交通機関との比較により、自動車交通の推移、役割、特徴などについてまとめた。

(2) 地域の変化と現状

ブロック別人口の推移、人口階級別都市数、自動車保有台数や走行台キロなどの地域別割合から、地域の変化、地域と自動車交通との関係等をまとめた。

(3) 道路及び自動車交通の現状と展望

社会の急激な進展に対応して、着実に道路整備が進められてきたこと、道路は経済の発展はもちろん、豊かな生活、暮らしの安定を支えてきたことを示した。また、道路に関する世論調査（平成三年二月、総理府）による道路に対する不満、高速道路整備水準の国際比較、一般道路の整備水準、交通渋滞の状況、交通事故死者数を示し、整備水準の低さ、

及び整備推進の必要性を述べた。さらに自動車交通の展望として、将来の運転免許保有者数や自動車保有台数の増加、国民経済及び地方経済の拡大から、二〇一〇年の走行台キロは、一九九〇年の四割増程度になると予測した。

(4) 社会の新たな変化と道路

道路整備の量的、質的な遅れに対応するとともに、これからの道路整備を推進するにあたり、生活の豊かさを求める動き、活動時間帯の二四時間化など交流の拡大、東京への一極集中の激化、高齢化の進展など産業・経済の新しい変化への対応も必要であることを示した。このため、量的な整備はもとより、「ゆとり」や「うるおい」といった質的な向上も望まれていること、特に、今後は高齢者や女性のドライバーが一層増加すると予測されており、「だれもが使いやすい道路」が求められていること、加えて、自然環境の保全、地球温暖化の防止など、環境との調和も求められていることを示した。

第2章 道路整備の基本的考え方

(1) わが国の住宅・社会資本整備のめざす基本的方向

「生活大国5か年計画―地球社会との共存をめざして―」で示された「地球社会と共存し、豊かさゆとりを実感できる生活大国」を受け、道路整備の長期構想においては、住宅・社会資本整備のめざす基本的方向として、『活力ある経済に支えられた「ゆとり社会」の実現』を指向することとした。

(2) 道路整備の基本的方向

社会・経済状況の変化や生活大国5か年計画等を踏まえ、活力ある経済活動に支えられた「ゆとり社会」の実現のために、「(1)豊かな生活の実現」、「(2)活力ある地域づくり」、「(3)人・自然に優しい環境の形成」の主要課題(図1参照)に重点を置き、道路整備の推進を図ることとする。

なお、道路は、国民生活や経済活動等あらゆる社会活動を支える空間であり、個人による使い方によってその機能に大きな影響を受ける。つまり、道路は極めて社会性の強い空間であり、「社会空間」としてとらえられる。従って、今後、「人とくらしを支える「社会空間」の認識のもと、次のような視点に立つて施策の展開を図る。

(1) 複合的施策の展開

道路に関しては、道路利用者、地域生活者、

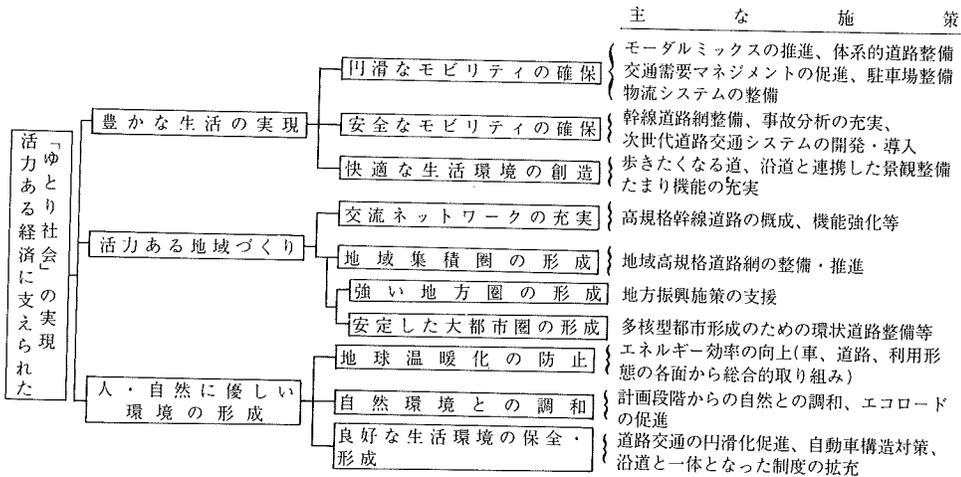


図1 道路整備の基本的方向(体系図)

関係機関、自動車メーカー、道路管理者など極めて多くの関係者が存在している。「道路は「社会空間」である」という認識から、各関係者の既存の枠を越えた協力が必要である。このため、様々な関係者の協力と連携のもとに、作り方から使い方まで含めた複合的な取り組みを推進する。

(2) 多様な空間機能の充実

道路の役割として、今後、一層重要になってくると考えられる、景観形成、収容機能など、多様な空間機能の充実を図る。

(3) 総合的な交通機能の強化

「ゆとり社会」を支える交通基盤を形成するため、自動車交通に対応するとともに、他の交通機関との連携、歩行者・自転車の復権、「たまり」空間の重視など、地域特性、交通特性に応じた交通機能の強化を図る。また、渋滞解消により、省エネ型社会の形成に資する。

(4) まちづくり、地域づくりの支援

各都道府県において地方版長期構想及び地方版五箇年計画も策定し、道路整備計画を国民により身近なものとして役立てていただくとともに、これからのまちづくり、地域づくり、さらに地域の社会・経済活動等を支援していく。

(3) 道路整備の主要課題及び整備水準

図1の基本的方向に従って、それぞれの主要課題毎に整備水準を示した。

(1) 豊かな生活の実現

① 安全なモビリティの確保

(a) 円滑な道路交通の確保

高規格幹線道路網から歩行者、自転車のための道路網まで、体系的な整備の推進が必要であり、諸外国との比較、将来の土地利用状況、幹線道路で連絡すべき拠点等をもとに、幹線道路網の将来構想(表1)を定め、これに基づき道路網の体系的整備を推進する。また、環境、エネルギー問題等の中、利用者の交通ニーズを尊重しながら、自動車交通では無駄を省き、強制的ではない範囲で需要をマネジメントする必要がある。以上のような円滑な道路交通の実現のための施策の体系をとりまとめると図2のようになる。

必要な道路整備、既存ストックの有効活用、交通需要マネジメントなどの施策を総合的に推進し、地方都市及び三大都市圏の人口集中地区における朝夕の道路の平均走行速度を、それぞれ二二km/hから三〇km/h、一八km/hから二五km/hに引き上げる。また、一般道路を走るとき混雑に巻き込まれる割合

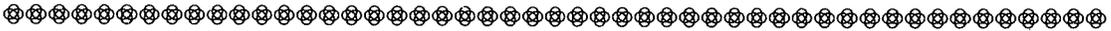


表1 幹線道路網の将来構想

		(単位: km)					
		現在の将来構想	現 況		新たな将来構想	交 通 分 担	
		延 長	実 延 長	整備済延長	延 長	1990年	将 来
広 域 幹 線 道 路 網	高規格幹線道路	10,000	5,930	5,930	14,000	7%	18%
	一 般 国 道	50,000	53,190	30,440	概ね 70,000	31%	31%
	都 道 府 県 道	150,000	122,900	57,920	概ね 170,000	33%	31%
	うち						
	主要地方道	(60,000)	44,680	22,790	(概ね 70,000)		
一般都道府県道	(90,000)	78,220	35,130	(概ね 100,000)			
	計	210,000	182,020	94,290	250,000	71%	81%
幹 線 市 町 村 道		200,000	202,280	140,300	200,000	29%	19%
合 計		410,000	384,300	234,590	450,000	100%	100%

(混雑交通量率)を現在の概ね半分に下げる。
 (b) 地域モータリミックス施策の推進
 歩行、自転車、自動車、鉄道、内航海運等
 各種交通機関を、その特性に応じながら利用

- 注) 1. 現況の高規格幹線道路の延長は平成4年度末、その他の道路の実延長は平成3年4月1日現在の値。また、整備延長は平成4年度末の見込み値。但し、一般国道の追加指定(平成5年4月1日施行)後の見込み延長である。
 2. 改良済延長とは、幅員5.5m以上の改良済の区間をいう。但し、幹線市町村道の改良済延長には、幅員5.5m未満も含む。
 3. 一般国道、主要地方道の中から概ね2万kmを規格の高い道路である地域高規格道路網として計画。

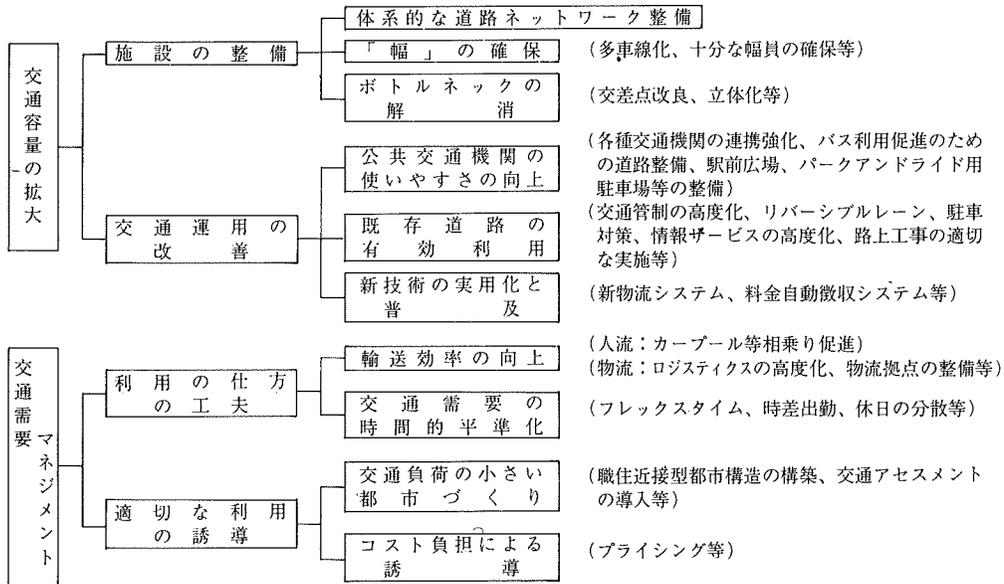


図2 円滑な道路交通の実現の体系

して社会生活が営まれている。このことを前提として、社会全体として調和のとれた総合的な交通体系をめざし、モータリミックス政策の推進を図る。なかでも自動車は、それ自体が最も身近で使いやすい交通機関であると同時に、各種交通機関を支える性格を有していることから、自動車の特性を十分に発揮できる道路整備を行うとともに、特に各種交通機関の特性が十分発揮できるよう、地域モータリミックス施策を推進する。

モータリミックス政策とは、地域特性、交通特性等に応じてあらゆる交通機関がその特性を十分発揮・活用できることをめざす、総合的な交通政策のことであり、これに基づき、道路整備においては、特に、各種交通機関の使いやすさを向上させる地域モータリミックス施策を推進する。地域モータリミックスを実現するために、関係機関が一体となって、「地域モータリミックス行動計画」を策定する。これに基づき、特に、空港・港湾・新幹線駅等へのアクセス道路、交通結節点等の整備を重点的に実施する。

地域モータリミックス施策の実施により、主要な空港、港湾、新幹線駅のうち、第一種及び第二種空港の大半、各都道府県に一港以上の重要港湾、比較的乗降客数の多い新幹線

駅等全体の約五割について、自動車専用道路など質の高い道路によって高規格幹線道路のインターチェンジまで連結する。また、バスレーンのカラー舗装化、道路拡幅等のバス利用促進のための道路整備により、市街地におけるバス表定速度を現在より二割程度引き上げるとともに、三大都市圏と地方中枢都市の環状方向や拠点地区における新交通システム、及び地方中核都市のガイドウェイバスを中心に約四〇路線の新交通システム等を完成する。

さらに、全国の乗降客数概ね五、〇〇〇人以上の駅前広場の約八割を概成、乗降客数の多い地区における歩行者支援施設を約六〇地区整備、地方都市の中心都市等におけるバス交通広場を約二五〇箇所整備、など交通結節施設の整備を推進する。その結果、交通の輻輳する都市部及びその周辺において適切な交通機関分担を図り、渋滞緩和、環境改善、省エネルギー化を図る。

(c) 総合的駐車対策

官民の役割分担による駐車場整備の計画的推進により市街地における駐車場充足率を引き上げ、概ね充足させる。また、概ね人口一〇万人以上の都市圏を対象として、駐車場の位置や満空状況などの情報をドライバーに提供する駐車場案内システムを導入し、駐車場

の有効利用を促進する。関係機関との連携のもと、これらの総合的な駐車対策を推進し、交通渋滞や交通事故の原因となっている市街地における路上駐車を概ね解消する。

(d) 総合的な道路交通情報の提供

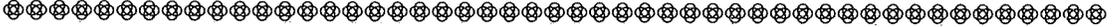
路線番号・標識・キロポスト・地図の連動化による利用者にわかりやすい道路案内システムの構築を図る。IC・ETCプロジェクトを推進するとともに、路車間情報システムの整備等による道路交通情報提供の一層の充実を図る。これらにより、都道府県道以上が相互に交わる交差点の案内標識の整備を概成させ、また、都道府県道以上を走行した場合、約八割の区間で路車間情報システムによる多様な情報提供を受けることが可能となる。

(e) 道路空間利用の適正化

共同溝の整備促進により県庁所在都市及び地方の中核都市等、概ね八〇都市の幹線道路(約一、一四〇km)において占用工事に伴う掘り返しを抑制する。さらに、工事の共同施工、集約化等の調整、集中工事の実施、工期短縮のための工法・制度などの検討等により、大都市部の路上工事件数を概ね半減させ、道路空間利用の適正化を図る。

(f) 総合的な物流対策

三大都市圏及び地方中枢都市等において高



規格幹線道路と一体的に広域型物流拠点約七〇箇所及び広域物流ネットワークを整備する。また、東京では現在の地下鉄の半分強、名古屋、大阪においては現在の地下鉄並の密度で都市内新物流システム約三六〇kmのネットワークを整備するとともに、東京―大阪間の優先度の高い区間で都市間新物流システムを概成、及び三大都市圏でループ部の一部を整備し、併せて約四九〇kmのネットワークを形成する。これらにより、社会システムとしての道路交通のロジスティクス機能の強化、物流の効率化を図る。

(g) 国際化社会に向けた道路の整備

日本語を理解できない外国人でも目的地まで円滑に到達することができるよう案内標識のローマ字併記を概ね概成するとともに、外国語による道路交通情報の提供を推進する。また、出入国、国際交通の拠点となる港湾・空港と、道路ネットワークとの連絡強化を図り、国際交通に対応した道路整備を推進し、国際空港については自動車専用道路等によるアクセス率を約七割とする。

② 安全なモビリティの確保

(a) 総合的交通安全政策

安心してたくらしを支える道路は、災害に対する安全性、交通事故に対する安全性が確保

されていることが不可欠である。なかでも、年間一万一千人（平成元年から三年連続）にも達する交通事故死者数の削減が急務であり、国民的課題となっている。

(イ) 抜本的対策として、高規格幹線道路等の幹線道路ネットワークの整備

安全性の高い自動車専用道路、バイパス・環状道路等を整備するとともに、高速自動車国道等の交通事故を減らすため、交通安全施設等の整備、的確な道路情報の提供、渋滞区間の改良等を推進する。

(ロ) 事故多発地点の改良等

歩道設置による人と車の動線分離を推進する。また、死亡事故の約四割は交差点及びその付近で生じており、約六割は夜間において発生しており、交差点改良、及び道路照明の設置を推進する。さらに、事故多発地点の抽出、事故原因の解析、効果的な対策の立案を科学的総合的に行うため、勘交通事故分析センター等を活用し、その結果に基づいた対策を推進する。

(ハ) 計画的な歩行者・自転車空間ネットワークの整備

歩行者、自転車の動線と自動車の動線を分離するため、連続性の確保された歩行者・自転車空間ネットワークの計画的整備を推進す

る。

(ニ) 次世代道路交通システムの開発・導入
事故発生危険を予知し、未然に回避行動がとれるよう、事故回避（事故警告）、自動制御、自動操舵などのシステムを含む次世代道路交通システムについて早急に開発を進め、逐次導入する。

また、踏切事故防止のため、踏切道の立体交差化及び構造改良を推進する。

関係機関との連携を図りながら、ここに示した幹線道路の整備や事故多発地点の改良、歩行者自転車空間ネットワークの整備、事故回避のための新しいシステムの開発・導入等により、交通事故死者数を半減させる。

(ホ) 高齢者等のための道路整備

歩行者等の利用の多い道路において、車椅子利用者も乗に通行できるよう、また、児童等の交通安全を確保するため、歩道二二万kmの約五割、一〇万km（歩道の必要な延長二六万kmに対しては約四割）は、幅員概ね三m以上の幅の広い歩道とする。さらに、ペDESTリアンデッキ、スロープや昇降装置付の立体横断施設等を整備する。また、高齢者ドライバーの増加等に対応して、休憩施設や付加車線等を整備する。これらにより、高齢者、身体障害者や児童等も安心して日常生活を送

の相互連携の強化により、多極分散型国土の形成を図るため、高規格幹線道路網（一四、〇〇〇km）を中心とした全国的な交流ネットワークを早期整備する。また、ゆとりある走行、安定的な交通容量の確保、安全性の向上等を実現するため、基幹ネットワークの六車線化等を推進する。

高規格幹線道路を中心とした全国的な交流ネットワークの充実により、自動車専用道路等における高速走行の割合（走行台キロのシェア）を約二倍に上げる。

(b) 新交通軸の形成
国土の均衡ある発展と国際社会における交流拠点の形成などに資する、新たな交通軸の整備について検討を進める。具体的には、東京湾口道路、伊勢湾口道路、紀淡海峡道路等について、引き続き、技術的な検討を進め、地域の活性化施策の推進とあわせて、事業の具体化を図る。

(2) 地域集積圏の形成
(a) 地域構造を強化する幹線道路網の整備
地方拠点都市地域をはじめとして、地域の発展の核となる主要な都市等の拠点性を高め、地域が一体となって連携（Combination）する地域集積圏を形成する。また、地域集積圏相互の交流（Communication）を充実す

る。さらに、空港、港湾等広域的交通拠点との連結（Connection）を強化する。このような地域づくりを支援するため、地域高規格道路網を軸とした地域の幹線道路ネットワーク整備を推進する。なお、地域高規格道路網は、自動車専用道路、または同程度の機能を有する質の高い道路として整備する。地域高規格道路網の将来目標としては、概ね二万kmと想定し、二一世紀初頭までには約六、〇〇〇〜八、〇〇〇kmの整備を図ることとする。

地域高規格道路網を軸とした地域の幹線道路ネットワークの整備を推進し、地方圏で周辺地域から地方中核都市に一時間以内到達できる人口の割合を現在の四九％から約七割に上げる。

(b) 強い地方圏の形成
(i) 広域的な地域の連携強化のための幹線道路の整備
広域的な地域の連携強化のため、全国レベルの高規格幹線道路とともに、これと連携する地域高規格道路網を軸とした幹線道路ネットワークの整備を推進する。なお、地方中心城市等においては、都市圏の広域的な交通を適切に分担する規格の高いバイパス・環状道路等の整備を推進する。

(ロ) 地方中心城市における高次都市機能の育成・集積

大規模空閑地の活用等による拠点整備を推進する。都市の骨格を形成する幹線道路網、新交通システム、駐車場などを総合的に整備する。

(イ) 地方部の定住の活性化の推進

日常生活を営む上で中心となる都市や隣接市町村相互の連絡道路、各種地域振興プロジェクトを支える道路、住みよいまちづくりの基礎となる道路、過疎地域、奥地等における都市部等との連絡道路、地域間を連絡するトンネル・橋梁、地域資源の活用等に資する道路の整備を推進する。

整備の推進により、買い物等、日常生活を送る上で中心となる都市へ約九割の市町村（三大都市圏を除く）から三〇分以内で行けるようにする。

(c) 安定した大都市圏の形成

(i) 大都市圏の自動車専用道路網の整備
東京湾岸道路、東京外かく環状道路、東海環状道路、京奈和自動車道等の概成を図るとともに、大都市圏の交通の円滑化に資する自動車専用道路ネットワークの整備を推進する。
(ロ) 核都市を中心とした自立的な都市圏の形成

業務機能等を導入すべき拠点地区の面的整備を推進する。また、核都市を中心とする放射・環状道路や新交通システムなど総合的に整備する。さらに、核都市相互を連絡する環状方向の質の高い道路を整備する。

(イ) 既成市街地における都心再編とゆとり
の創出

交通需要のさらなる増大を招かないよう配慮しつつ、居住機能や新たな高次都市機能の導入を図るリストラクチャリングを進めるための道路整備を推進する。

(ニ) 大都市における交通の円滑化

環状道路の整備、ボトルネック解消（交差点改良、鉄道の立体化等）、駐車場の整備、道路交通情報提供の充実を推進する。また、物流の効率化、自動車利用慣習の見直し等、交通需要マネジメントを実施する。さらに、交通アクセスメントの実施による適切な開発を誘導する。

地方圏及び大都市圏において、通過交通を適正に分離する道路網等の基盤が整備された良好な市街地の割合を現在の三〇％から約七割に高めるよう、区画整理等の道路整備を推進する。また、地方都市の活性化や大都市圏の核都市育成等のため、国鉄跡地などの大規模空閑地等を活用して高次都市機能の集積を

図る都市拠点を整備し、整備済箇所を約一六〇箇所とする。

(d) 住宅宅地供給の促進

二〇〇〇年までに良質な住宅宅地を約五三〇万戸供給することを目標にアクセス道路を整備する。また、地方圏、大都市圏を通じ、土地区画整理事業やアクセス道路の整備を進め、このうち、約二四〇万戸を道路事業により供給する。

(3) 人・自然に優しい環境の形成

① 地球温暖化の防止
道路整備により適切な自動車走行速度を実現し、現在よりも単位走行当たり概ね一割程度、燃料消費量の節約を図る。また、物流の効率化、自動車構造の改善等、関係機関との連携した取り組みにより、エネルギー効率の向上を図る。これらにより、自動車交通部門におけるCO₂排出量を抑制する。

② 自然環境との調和

これまでの道路整備において改変した地形（幹線道路における規模の大きい切土・盛土のり面）の概ね全てについて緑化を行い、四季折々の豊かな自然環境を形成する。

③ 良好な生活環境の保全・形成

幹線道路の沿道の騒音や二酸化窒素(NO₂)に係る環境基準を概ね達成することをめざす。

また、緑豊かで親しみのある道路空間を確保するため、人家の連担する地域の幹線道路について緑化を概成し、一般国道、都道府県道の緑化率をそれぞれ約四割、約三割に引き上げる。これらにより、良好な生活環境を保全・形成する。

(4) 目標とする主要な整備水準

ここまでに示してきた主要な整備水準をまとめると、表2のようになる。また、このような整備水準を達成するため、表3に示すように道路整備を進める。二一世紀初頭を目標とし、これらの整備目標を達成するためには、概ね四〇〇兆円が必要である。

第3章 長期構想達成のための方策

長期構想達成のため、「(1)二一世紀に向けた道路構造の基準」、「(2)道路整備財源及び融資制度」、「(3)有料道路制度」、「(4)整備推進方策の拡充」、「(5)道路新技術の開発・導入の促進」についての方策を示した。

その他、資料として「社会・経済の新しい変化」、「欧米における最近の動き」を最後に付けている。



表2 整備指標及び水準

	整備指標		整備水準	
			平成4年度末	21世紀初頭
円滑なモビリティの確保	朝夕の道路の平均走行速度	地方都市	22km/h	30km/h
		三大都市圏の人口集中地区	18km/h	25km/h
	市街地における駐車場充足率		約50%	概ね充足
安全なモビリティの確保	交通事故死者数		(平成3年) 11,105人	半減
快適な生活環境の創造	歩道等の必要な道路の延長に対する幅の広い歩道(幅員概ね3m以上)の整備済道路延長の割合		12%	約4割
	電線類地中化延長		1290km	約8000km
交流ネットワークの充実	高規格幹線道路及び都市高速道路の交通分担率	地方圏	7%	17%
		三大都市圏	13%	23%
		全国	11%	21%
		高規格14,000km概成時		
地域集積圏の形成	1時間圏カバー率	地方圏	49%	約7割
		三大都市圏	80%	8割台半ば
		全国	68%	約8割
	生活中心都市30分連絡率		約55%	約9割
	幹線道路による良好な市街地の形成率		38%	約7割
	アクセス道路が整備された良質な新たな住宅供給戸数(()内は、土地区画整理事業など面的整備手法の道路事業により、供給される良好な住宅地の供給戸数)(2000年目標)	地方都市	—	約270万戸(約122万戸)
		三大都市圏	—	約260万戸(約118万戸)
全国		—	約530万戸(約240万戸)	
地球温暖化の防止	速度向上による燃料消費率		1.0	概ね0.9
自然環境との調和	のり面植栽率		—	概成
良好な生活環境の保全・形成	緑化率	一般国道	12%	約4割
		都道府県道	6%	約3割

社会・経済状況の大きな変化に対応するため、昭和五二年八月に策定された「道路整備

め、昭和五二年八月に策定された「道路整備
 社会・経済状況の大きな変化に対応するため、
 長期構想、並びに道路審議会の建議に示
 された考え方をもとに、生活大国をめざし、
 活力ある経済に支えられた「ゆとり社会」を

実現するため、国民の要請に応え道路整備の
 立ち遅れに緊急に対応すべく第11次道路整備
 五箇年計画を策定する。

おわりに

表3 整備目標

区 分	平成4年度末 整備済延長	長期構想(2010年～2015年)		備 考
		整備延長	整備済延長	
高規格幹線道路	5,929km (285km)	8,071km	14,000km	()書きは、国幹道に 並行する一般国道自専道 で外書きである。なお、 高規格幹線道路の総計に は含まれる。
国幹線道等	5,404km	6,116km	11,520km	
本州四国連絡道路	108km	72km	180km	
一般国道	132km	2,168km	2,300km	
都市高速道路	473km	527km	1,000km	
首都高速道路	222km	—	—	
阪神高速道路	158km	—	—	
指定都市高速道路	93km	—	—	
地域高規格道路	—	6,000～8,000km整備推進		将来目標としては概ね2 万kmを想定
2車線以上改良済	183,220km	112,680km	295,900km	
一般国道	46,600km	6,590km	53,190km	
主要地方道	30,470km	14,210km	44,680km	
一般都道府県道	40,980km	35,680km	76,660km	
幹線市町村道	65,170km	56,200km	121,370km	
4車線以上改良済	11,490km	32,940km	44,430km	
一般国道	5,250km	16,780km	22,030km	
主要地方道	1,820km	4,900km	6,720km	
一般都道府県道	1,600km	3,970km	5,570km	
幹線市町村道	2,820km	5,270km	8,090km	
一般市町村道改良済	295,180km	73,430km	368,610km	1車線以上改良済を含む。
連続立体交差	260km	540km	800km	
自動車駐車場	7万台	53万台	60万台	
新交通システム等	56km	444km	500km	
駅前広場等	1,342箇所	2,070箇所	2,900箇所	
共同溝	308km	832km	1,140km	
歩道設置	119,000km	91,000km	210,000km	
広幅員歩道設置	30,000km	70,000km	100,000km	
大規模自転車道	2,450km	4,000km	6,450km	
キャブシステム	490km	2,510km	3,000km	
遮音壁	3,088km	5,412km	8,500km	
環境施設帯	447km	753km	1,200km	
道路緑化	32,943km	64,057km	97,000km	

注) 1. 平成4年度末整備済延長は、一般国道の追加指定(平成5年4月1日施行)後の見込み延長である。

2. 地域高規格道路の延長と一般国道及び主要地方道の延長は、重複がある。

第11次道路整備五箇年計画(案)

における道路整備の経済効果

建設省道路局企画課道路経済調査室

一 道路整備の効果

道路は、社会経済活動を支える最も根幹的な社会資本であり、人や物を運び、沿道の土地利用を促す交通機能と、都市の骨格を形成し、公共公益施設を収容する空間機能を有している。道路整備は、これら多面的な機能の向上を通じて国民生活に大きな効果をもたらしてきた。これらの効果を全体的に捉え、概観すれば次の通りである(表1)。

道路整備の効果は、道路整備の際の財政支出が有効需要を創出して国民総生産(GNP)の増加等をもたらすというフロー効果と、道路が建設された後その本来の機能から発生するストック効果に分類できる。また、これら

表1 第11次道路整備五箇年計画による効果の計測項目と非計測項目

道路整備及び道路投資の効果		計測項目	非計測項目
直接効果	交通機能に対応する効果	①走行経費の節約 (②燃料の節約) ③走行時間の短縮 (④生活時間の創出)	①定時性の確保 ②運転者の疲労の軽減と走行快適性の増大 ③大量輸送処理の効果 ④荷傷みの減少と梱包費の節約 ⑤交通事故の減少 等
		⑤生産力の拡大効果 (⑥税収の増加) ⑦物価の低減	⑥地域開発の誘導 ⑦土地利用の促進 ⑧生活機会の増大 ⑨生活環境の改善 ⑩人口の増大 ⑪行財政の効率化 等
間接効果	空間機能に対応する効果		⑫通風、採光、緑の空間としての生活の快適性を向上させ、都市のアメニティーを高める。 ⑬防災空間として都市の安全を保障する。 ⑭電気、電話、ガス、上下水道、地下鉄等各種施設を収容し、都市活動の基盤を確保する。等
フロー効果	財政支出効果	⑧道路投資の需要創出効果 (⑥税収の増加)	

(注) 「計測項目」、「非計測項目」とは、第11次道路整備五箇年計画による効果として現在計測可能であるもの、ないものをいう。

の効果は、道路を直接利用する人が受ける直接効果と道路を直接利用しない人を含めて広く社会一般が受ける間接効果とに分けられる。直接効果としては、走行経費の節約、走行時間の短縮、交通事故の減少、走行快適性の増大などがある。間接効果としては、道路もつ空間機能、すなわち環境・防災空間、公共公益施設の収容空間としての効果、交通機能の向上による生産力の拡大、地域開発の誘導、土地利用の促進、生活機会の増大、行財政の効率化などや道路投資そのものが生み出す最終需要の創出がある。道路整備は、これらの効果を通じて地域振興に大きな役割を果たし、内需拡大に大きく貢献している。

二 第11次道路整備五箇年計画(案)による効果の計測

1 第11次道路整備五箇年計画(案)による効果

以上のように、道路整備の効果は極めて広範多岐に亘っており、全ての効果を定量的に把握することは困難であるが、第11次道路整備五箇年計画(案)以下「11次五計」という。)の効果について、現在計測可能な効果を示せば表2のとおりである。

直接効果及び間接効果のうちの物価の低減については、平成一〇年度一年間において発

生ずる効果で示している。これは、効果を推計する上での基礎となる走行状態は五箇年計画実施期間を通じて徐々に改善されていき、五箇年計画が全て終了した時点で初めて確定するものである。五箇年計画終了の次年度一年間に生ずる効果便益把握の期間(効果算定年度)としているためである。

また、国民総生産の増加、税収の増加については、平成五年度から一四年度までの一〇年間の累計で示してある。これらの効果は、道路整備のフロー効果としての需要創出効果とストック効果としての生産力拡大効果を通して実現するものであるが、生産力拡大効果は五箇年計画実施期間を通じて徐々に大きく

表2 第11次道路整備五箇年計画(案)による効果

直接効果	1. 直接便益	10兆1000億円	平成10年度分 (平成4年度価格)
	(1)走行便益	4兆4000億円	
	(2)時間便益	5兆7000億円	
間接効果	2. 燃料の節約	400万kl	平成10年度分(ガソリン換算値)
	3. 生活時間の創出	46時間	平成10年度ドライバー平均
	1. GNPの増加	212兆円	平成5～平成14年度までの 10年間の累計 (平成4年度価格)
	(1)生産力拡大効果	74兆円	
	(2)需要創出効果	138兆円	
	2. 税収の増加	60兆円	平成5～平成14年度までの10年間の累計
3. 物価の低減	0.7%	平成10年度の消費者物価の低下	

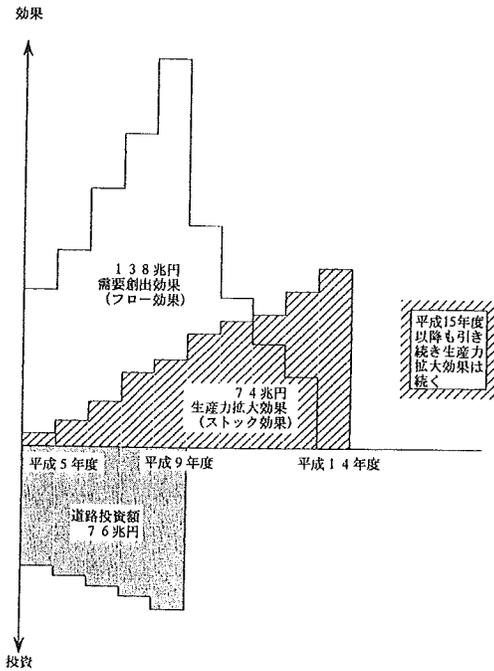


図1 第11次道路整備五箇年計画による国民総生産の増加

なつていき、五箇年計画による道路整備の終了後もさらに大きく拡大する。これに対し、需要創出効果は、五箇年計画による道路整備の終了後には毎年急速に縮小していくことによるものである(図1)。

2 直接効果の計測

(1) 時間便益

道路整備は、二地点間の物理的距離を短縮し走行時間を短縮する。また、距離は変わらなくても、自動車の走行をより容易にし走行時間を短縮することとなる。この短縮時間を、自動車一台当たりの時間価値で金銭換算した

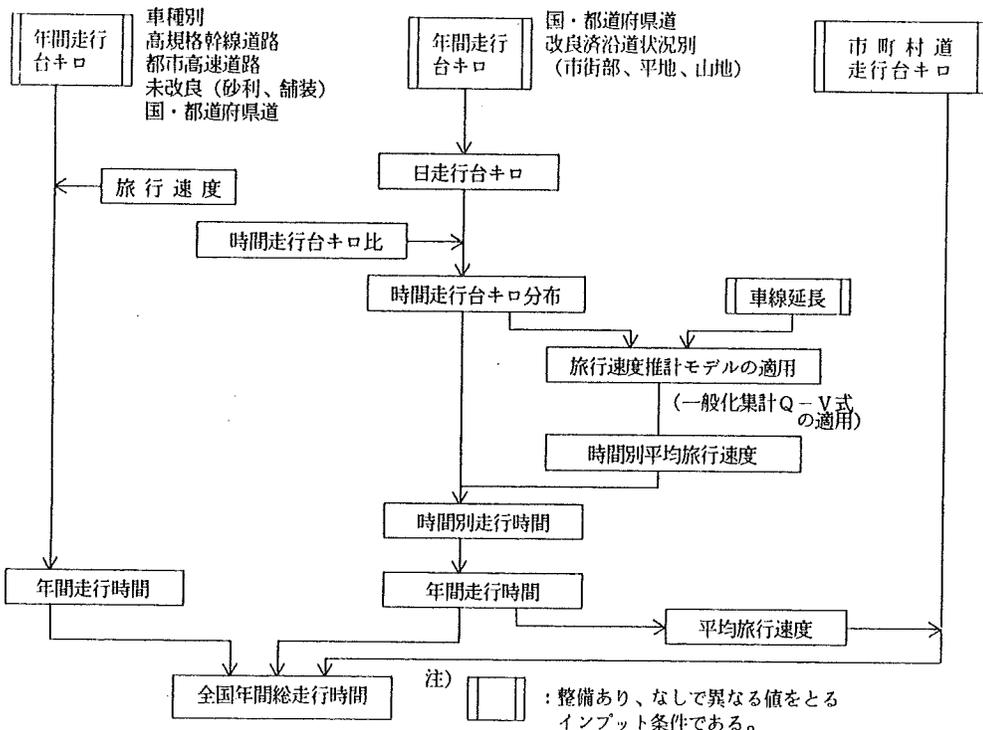


図2 全国総走行時間推計フロー

ものが時間便益である。

具体的には、①11次五計有無別・道路分類別・車種別の走行台キロを②道路分類別・車種別の走行速度で除して求めた車種別走行短縮時間に③乗車人数を考慮し賃金等により設定した車種別時間評価値を乗じて求めたものである(図2)。

(1) 道路分類別走行台キロの設定

道路分類別の走行台キロは、平成一〇年度における総走行台キロは整備の有無により変わらないものと仮定したうえで、整備なしの場合については図3のフローにより、整備ありの場合については一定の走行台キロの転換を考えた上で図4のフローにより設定している(但し、高規格道路、都市高速道路の走行台キロは与件としている)。ここで高規格道路への転換については、高規格道路が比較的長トリップの交通目的で用いられることを勘案し、どちらかといえば主に狭い範囲での域内交通として用いられている市町村道からの転換はないものと考え、都市高速道路への転換については、当該道路が市街部に整備されることを勘案し、市街部からの転換を考えている。

(2) 道路分類別走行速度の設定

走行速度の設定は、推計方法の相違により、①高規格道路、都市高速道路及び未改良の国・都道府県道(道路整備のあり、なしによる速度の変化なし)、②改良済み国・都道府県道、③市町村道の三つのグループに分けられる。

まず、高規格道路、都市高速道路及び未改良の国・都道府県道については、道路交通センサスによる平均旅行速度を参考に設定(固定)した。これは、高規格道路及び都市高速道路上では自由(定速)走行が可能であること、未改良道路はもとも交通量の少ない地域に多く、ほとんど定速走行していることが想定されることによるものである。

次に、改良済み国・都道府県道については、一般化集計QV式により推計することによりマクロ的な走行速度の設定を行った。一般化集計QV式とは、ある地域における平均走行速度をその地域の車線延長、走行台キロから求める式であり、速度は車線延長が長いほど速く、走行台キロが多いほど遅いという傾向を沿道状況別(市街部、平地、山地の三分類)に定式化したものであり、次のように表すことができる。

$$V = f(R, DK)$$

V: 平均旅行速度 (km/h)

R: 車線延長 (km)

DK: 走行台キロ (km)

また、道路交通センサスデータを用いた統計分析によれば、次の式型が最も優れているという結論を得ている。

$$V = \alpha \frac{R^\beta}{DK^\gamma}$$

α, β, γ: 上のパラメーター

最後に、市町村道については、データの制約により一般化集計QV式での推計が困難であることから、上記により求めた平均走行速度を適用した。

(3) 車種別時間評価値の設定

自動車1台当たりの時価評価値は車種によって異なると考えられるので、乗用車、バス、普通貨物、小型貨物の四車種に分類し設定した。乗用車、バスについては、時間当たりの賃金を乗車人数を考慮し設定し、貨物類については、荷主の都合により車両を待機させた場合に荷主が支払う料金(車両留置料)を参考に設定した。

(2) 走行便益

道路整備により、走行速度が上昇し、或いは走行状況が改善されることにより、燃料費、

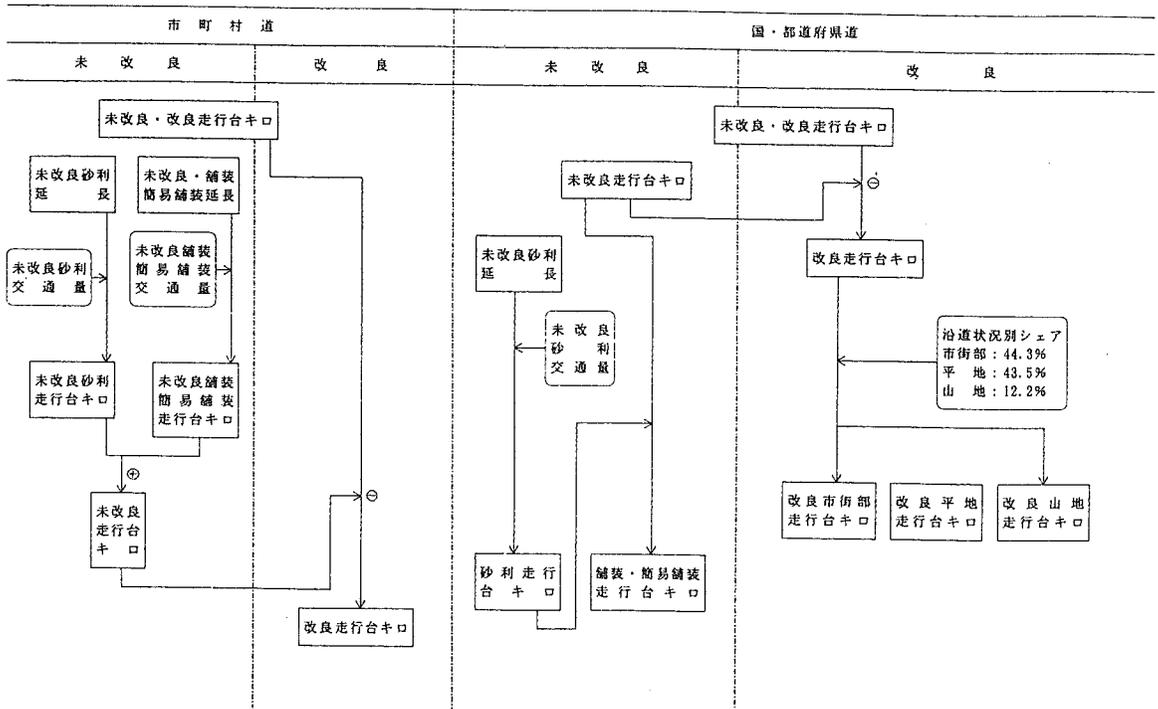


図3 整備なし走行台キロの推定フロー

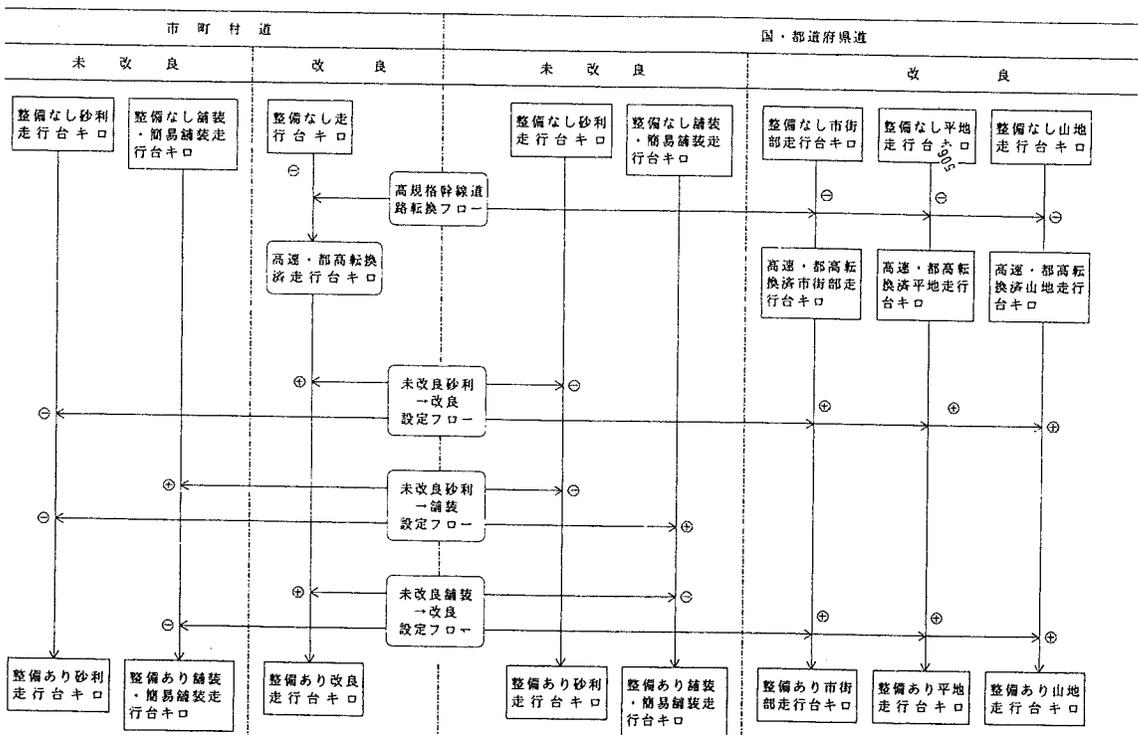


図4 整備あり走行台キロの推定フロー

タイヤ・チューブ費、車両修繕費等自動車の走行に要する経費の節約が図られる。走行便益は、整備なしの場合の走行経費と整備ありの走行経費の差として算定される(図5)。

具体的には、①道路分類別の走行速度を②走行経費原単位曲線に代入し道路分類別・車種別の走行経費原単位を求め、これに③11次五計有無別・道路分類別・車種別走行台キロを乗じて得た走行経費の差額である。

2 間接効果の計測

(1) 国民総生産 (GNP) の増加

道路整備は、輸送条件の改善による輸送コストの低下により物価水準を低下させ、これに伴う実質所得の上昇により消費や投資を増大させるとともに、立地条件の改善により企業の立地や地域間の交易が拡大・改善され、生産活動の活発化、所得水準の向上をもたらす、GNPを増加させる効果(ストック効果)がある。さらに、道路投資そのものが有効需要を創出し消費や投資を誘発するとともに、さらに新たな有効需要を生み出すことによりGNPを増加させるという需要創出効果(フロー効果、乗数効果)があり、これら効果をそれぞれ計測する必要がある。

(1) 計測手法

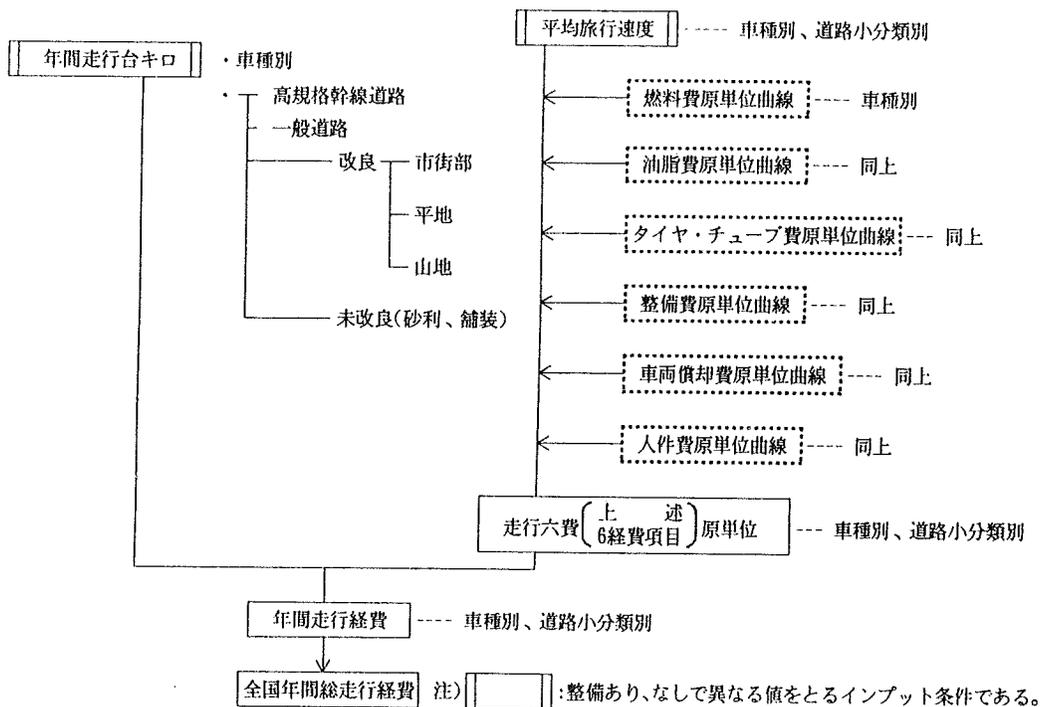


図5 全国総走行経費推計フロー

みならず、GNPデフレーターや各種最終需要項目のデフレーターといった価格変数も内生的に決定される「価格内生化モデル」とすべての価格変数が固定されているという暗黙の前提のもとに、実質GNP、実質国民所得及び雇用レベルなどの実物変数だけで表現される「実物モデル」とから成っている。

「価格内生化モデル」は、道路整備の効果も価格の低下を通じてアプローチするものである。道路整備によって輸送費は低下し、生産物の価格は低下する。その結果、実質所得の増加や生産活動の活発化等の効果が引き起こされるといふ考え方に立脚したモデルである。

これに対して、「実物モデル」は、道路整備による輸送費の低下は原材料等の中間生産物の価格低下と同様な効果をもたらすものであり、これは一種の技術進歩としてみなすことができる。簡単に言えば、同量の資本と労働を投入して、以前よりも大きな実質付加価値を得ることができ、その結果最終需要も増加するという考え方に立脚したモデルである。

為替レートの変化、原油価格の変化や賃金の上昇等による国内諸物価の変化が

激しい局面においては、「価格内生化モデル」が効果予測モデルとして適切であると考えられる。しかしながら、より長期的な効果についてみようとするとときには、道路整備の国内諸物価に及ぼす影響、さらには国内諸物価が各経済主体の経済行動に及ぼす影響はあまり重要とは考えられないため、価格を一定とした「実物モデル」がよりふさわしいものとなる。

この二つのモデルは完全に代替的なものと考えする必要はなく、「価格内生化モデル」はどちらかといえば中期のモデルとしての性格をもち、「実物モデル」はより長期的モデルとしての性格を持つという意味において、両者はむしろ補完的な関係にあるといえる。何れのモデルも従来開発された「MPCBC」といった大規模なモデルと比較すれば非常にスリムなモデルとなっており、極めて高い操作性を有している。

道路整備は地域の経済構造に大きな影響を与えるものであるため、その効果を地域別に計測しておくことも重要であり、この様な意図のもと地域間の取引を明示的に考慮にいたれた地域計量経済モデルも併せて開発した。地域計量経済モデルは、

全国を九つの地域に分け、それぞれの地域の基本構造は実物モデルの構造を前提に交易ブロックを追加したものになっている。地域計量経済モデルは、それ自身単独でも動かすことが出来るが、全国モデルのアウトプットをコントロールツールとして地域配分用モデルとしても使用できるという性格も有している。

なお、道路整備の効果推計にあたっては、前述のストック効果の計測手法を開発することが必要不可欠である。本推計では、輸送費の低減を道路近接性という形でモデルに取り込んでいる。道路近接性は時間距離の関数であると考えられるが、時間距離を設定するためには全国の道路ネットワークをある程度の精度を保ちつつ作成するなど膨大な作業を伴う。そこで、時間距離のいわゆる誘導型として道路資本ストックを道路近接性として求めている。

二種類の全国計量経済モデルで用いている道路近接性(道路近接性Ⅰ)は、都道府県別の道路資本ストックを人口で重み付け、高規格道路、一般道路別に設定している。

一方、地域計量経済モデルで用いてい

る地域別の道路近接性（道路近接性II）は、地域内と地域間で設定している。地域内は、一般道路利用を前提としており、自地域内の一般道路ストックにより設定している。また、地域間については高規格道路利用を前提としており、その作成

方法は、自地域と他地域間の高規格道路ストックをそのペア間の距離でまず割り引く。地域計量経済モデルの地域区分は九地域に分割されているので、自地域から他の八地域間への集計は、自地域から八地域へのOD交通量によりウェイト付けして地域間の道路近接性を設定している。

(2) 税収の増加

GNPの増大に見られる経済活動の拡大は、法人税、所得税等の税収を増加させる。前述のモデルには、税収ブロックが内生化されており、GNPや国民所得を説明変数として、税負担額を計測することが可能であり、当該モデルにより計測した。

(3) 物価の低減

道路整備による輸送条件の改善は、輸送コストの節約を通して物価を低下させる。これは、貨物自動車で発生する直接便益を輸送コストの低下分として捉え、これが各産業の生

産物の価格に及ぼす影響を産業連関表により推計し、消費者物価指数のウェイトで加重平均して求めた。

三 おわりに

以上、道路整備がもたらす諸効果と11次五計の経済効果及びその計測方法について、その概略を説明してきた。

道路整備の効果は極めて多様である一方、その効果を定量的に計測する方法が確立されているのはそのうちのごく一部にすぎない。今後新たな計測方法を確立する必要があることは言うまでもないが、計測方法が確立されている効果のみ見ても、いかに道路整備が大きな経済効果を有していることが分かるものである。



第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保

五箇年計画(案)について

建設省道路局企画課道路防災対策室

一 雪寒事業の経緯

冬期に積雪の多い地域では、道路交通が途絶して交通マヒが発生し、寒冷の度が甚だしい地域では路面の凍結による道路の構造破壊が発生する。このような積雪寒冷の甚だしい

地域においては、冬期にあらゆる生活・生産活動がストップするので、このような地域内の道路につき、除雪、防雪、凍雪害の防止について特別な措置を定め、もってこれらの地域における産業の振興と民生の安定に寄与することを目的として、昭和三二年四月一四日「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法(雪寒法と略称)」(法律第七二号)が制定された。

雪寒事業は、道路交通の確保が必要であると認められる道路を指定し(雪寒法第三条)、

その道路に関する「積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画(雪寒五計と略称)」を策定し(雪寒法第四条)、事業を実施することとされている。

雪寒五計については、除雪(除雪機械の整備も含む)、防雪、凍雪害の防止に関する事項について定めることとなっており(雪寒法第五条)、現在まで9次にわたり、五箇年計画を実施してきた。

現在、雪寒五計は昭和六三年度を初年度とする第9次雪寒五箇年計画を実施しているところである。

二 冬期道路交通問題懇談会

昭和三二年に策定された第1次五箇年計画以来三五五年間にわたって実施されてきた雪寒事業は、雪国の冬期道路交通を確保し、生活と経済を支える上で、極めて大きな役割を果たしてきた。その間、雪国においては、都市人口の拡大、サラリーマン化、核家族化、高齢化などの進行によって、個々の世帯の雪に対する対応力の低下が進むとともに、近年の全般的な労働力不足にもない作業に頼る雪寒対策が次第に困難化してきている。一方で、モーターゼーションの進展等により冬でも夏と変わらない生活が一般化しつつあるほか、高齢者、女性の社会参加が進んでおり、冬期

積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の計画の経緯

(単位：億円)

計 画	防 雪	除 雪	凍雪害 防 止	雪寒道 路事業 計	除 雪 機 械	計	調整費	合 計	備 考	主 な 出 来 事
第 1 次計画 (昭和32年～37年度)	12 (11)	11 (9)	104 (95)	127 (115)	26 (22)	153 (137)	—	153 (137)	第 2 次道路整備五箇年計画 (昭和33年～37年度 1兆円)	スーパーマーケット誕生(33) 池田内閣成立(35) ソ連人間衛星打ち上げ成功(36)
第 2 次計画 (昭和36年～40年度)	27	15	200	242	52	294	—	294	第 3 次道路整備五箇年計画 (昭和36年～40年度 2兆1,000億円)	東海道新幹線開業(39) 東京オリンピック開催(39)
第 3 次計画 (昭和39年～43年度)	70	30	280	380	120	500	—	500	第 4 次道路整備五箇年計画 (昭和39年～43年度 4兆1,000億円)	名神高速道路全線開通(40) 日本の総人口1億人を超える(41)
第 4 次計画 (昭和42年～46年度)	105	78	469	652	158	810	—	810	第 5 次道路整備五箇年計画 (昭和42年～46年度 6兆6,000億円)	いざなぎ景気(44) 日本万国博覧会を大阪で開催(45)
第 5 次計画 (昭和45年～49年度)	184	156	600	940	270	1,210	—	1,210	第 6 次道路整備五箇年計画 (昭和45年～49年度 10兆3,500億円)	田中角栄内閣誕生(47) 沖縄の施政権返還(47)
第 6 次計画 (昭和48年～52年度)	301	462	1,137	1,900	366	2,266	—	2,266	第 7 次道路整備五箇年計画 (昭和48年～52年度 19兆5,000億円)	山陽新幹線博多まで開通(50) ロッキード汚職事件表面化(51)
第 7 次計画 (昭和53年～57年度)	912	964	1,324	3,200	730	3,930	—	3,930	第 8 次道路整備五箇年計画 (昭和53年～57年度 28兆5,000億円)	成田空港開港(53) 東北・上越新幹線、大宮から営業開始(57)
第 8 次計画 (昭和58年～62年度)	1,420	1,610	1,500	4,530	810	5,340	—	5,340	第 9 次道路整備五箇年計画 (昭和58年～61年度 38兆2,000億円)	電電公社民営化N T Tがスタート(60) つくば科学万博開催(60)
第 9 次計画 (昭和63年～平成4年度)	1,690	2,550	2,040	6,280	920	7,200	200	7,400	第10次道路整備五箇年計画 (昭和63年～平成4年度 19兆円)	青函とんねる開業(63) 瀬戸大橋開通(63)

出典：「道路交通経済要覧」等 建設省

(注) 第1次計画は、32年度に六箇年計画で発足したが、33年度に道路整備五箇年計画に合わせて五箇年計画に修正した。



道路交通の確保に対する要求は強まっている。さらに、多極分散型国土の形成の担い手として、全国の約六割の面積を占め、美しい自然や豊かな資源をもつ雪国が果たすべき役割が、大きくなっているなど、雪国と雪国における冬期道路交通を取り巻く状況は大きく変化している。

従って、これらの変化に的確に対応するため、今後の冬期道路交通の確保に関して、新たな対策の必要性を含め幅広く検討する必要があることから、学識経験者や各界にわたる有識者を委員として構成した「冬期道路交通問題懇談会」を設置して、検討を進め、その内容を「提言」としてとりまとめた。

また、「冬期道路交通問題懇談会」とともに、各地方において「冬期道路交通問題地方懇話会」を設置し、個別の課題やこれからの地域のあり方について幅広くかつ具体的な検討を行うとともに、その結果を懇談会に報告することにより提言への反映を図ることとした。

開催状況		議題
第1回	平成4年2月7日	雪国の現状と課題
第2回	平成4年3月31日	冬期の道路交通の現状と課題
第3回	平成4年5月28日	冬期道路交通問題懇談会提言(案)について
提言	平成4年6月25日	道路局長提出及び建設政務次官報告

① 懇談会開催経緯

② 冬期道路交通問題懇談会メンバー

委員長 市原 薫 (社)日本道路協会交通

委員 安藤哲郎 網走市長
工学委員会委員長

委員 大塚久郎 新井市長

委員 小田貞夫 NHK文化研究所主

委員 加来照俊 北海道大学教授

委員 菊地恒夫 (社)日本自動車連盟新

委員 梶野秀幸 北海道観光連盟理事

委員 梶野秀幸 北海道観光連盟理事

委員 梶野秀幸 北海道観光連盟理事

委員 梶野秀幸 北海道観光連盟理事

佐々木誠三 青森市長

柴田光栄 (株)モアクリエーシ

ン代表取締役

中井和子 中井建築研究所環境

デザイン室長

中村公英 (株)中三代代表取締役社

長

福田 正 東北大学教授

堀井 望 北陸経済連合会専務

理事

丸山暉彦 長岡科学技術大学教

授

藪内博文 日本通運常務取締役

東北支店長

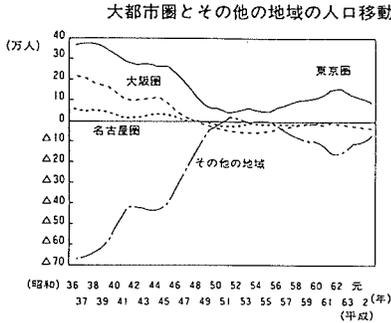
和田 惇 (社)雪センター理事

注) 提言については「安心と活力ある雪国をつくるため

に」(冬期道路交通問題懇談会、ぎょうせい) 参照



【人口の一極集中と通勤時間の増大】



(原資料) 「住民基本台帳人口移動報告年報」総務庁
 (注) 1. プラスは流入超過、マイナスは流出超過を示す。
 2. 東京圏は東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、大阪圏は大阪府、京都府、兵庫県、名古屋圏は愛知県、三重県である。
 出典: 「国民生活白書 平成3年度版」経済企画庁

① (1) 雪国振興の必要性
 我が国が経済的に大きく成長する過程において、あらゆる機能の東京圏への一極集中が進んだ結果、東京圏はもろもろの限界に近づきつつあると考えられることや、国家システムの災害脆弱性の観点から、一極集中的な国土構造から多極的

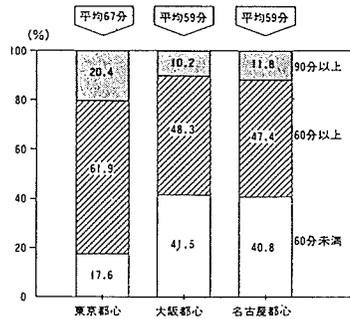
三 第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画策定の背景

な国土構造への大きな転換が求められている。

②

日本の雪国は、国土面積の約六割を占める広大な地域であり、水や可住地などが豊富で開発余地が大きいことから、我が国の安定的な経済成長と多極分散型国土の形成のためには、今後、雪国の積極的な振興をよかつていく必要がある。

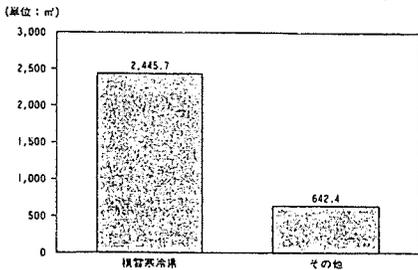
大都市圏における通勤時間別構成



(原資料) 「大都市交通センサス」運輸省
 (注) 1. 調査対象者は、一定地域内の定期券利用者である。
 2. 「東京都心」は、千代田、中央区及び港区の3区、「大阪都心」は、西区、北区の一部(旧北区)及び中央区(旧東区及び旧南区)、「名古屋都心」は、中村区、中央区、熱田区及び東区。
 出典: 「国土レポート'91」国土庁

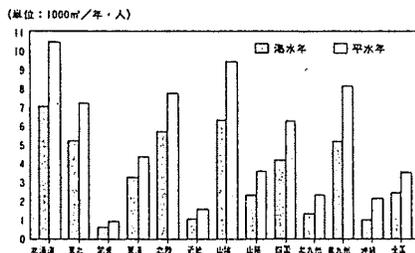
【豊富な資源を持つ雪国】

1人当たり可住地面積 (平成2年)



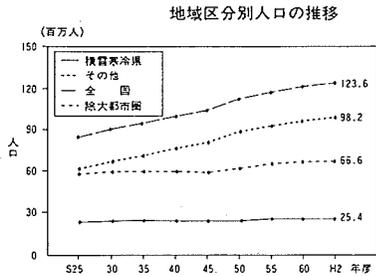
資料: 「全国都道府県市区町村別面積調」建設省、「林野面積統計」農林水産省

地域別1人当たり水資源賦存量 (昭和63年)



(注) 地域区分は、次による。
 北海道: 北海道、東北: 岩手、宮城、秋田、山形、福島、新潟、関東: 茨城、栃木、群馬、山梨、埼玉、千葉、東京、神奈川、東海: 長野、岐阜、静岡、愛知、三重、北陸: 富山、石川、福井、近畿: 滋賀、京都、奈良、大阪、兵庫、和歌山、中国: 鳥取、島根、岡山、広島、山口、四国: 徳島、香川、愛媛、高知、九州: 福岡、佐賀、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島、沖縄: 沖縄。
 出典: 「水資源賦存量調査」国土庁、「国勢調査」総務庁統計局

【停滞する雪国の人口】

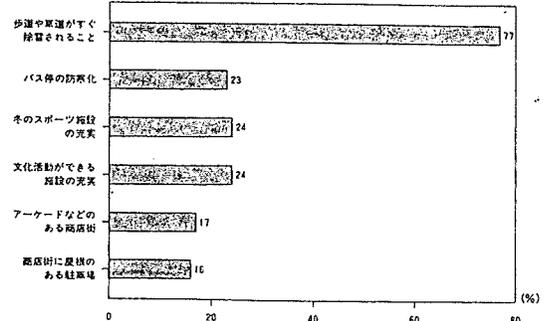


(注) 1. 本書でいう雪国とは、「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」における寒冷特別地域(通称「雪寒地域」)を指す。
 2. 本書では特に地域の定義をしない限り、「積雪寒冷県」を積雪地域の面積と人口がともに当該過半以上を占める道府県とする。具体的には、北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、鳥取県、島根県である。
 3. 本書では特に定義をしない限り、「大都市圏」を東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県としている。
 また、「除大都市圏」は、全国から大都市圏を除いた地域を指す。
 出典：「国勢調査」総務庁統計局

③ しかし、近年雪国では、人口の停滞、高齢化の進行などが顕著で雪国以外の地域との格差是正が課題となっている。このため、今後さらに安全で信頼性の高いモビリティの確保により経済活動の活性化や文化の振興、生活の快適さの向上などを通して、地域の振興を促進する必要がある。

【コミュニティで求められる雪対策】

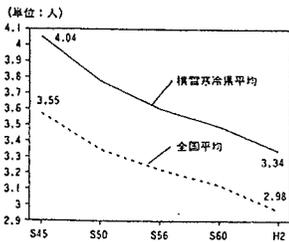
快適な冬の生活に必要なことおよび除排雪の徹底・改善の必要性
 冬の生活を快適にするために必要なこと



(原資料) 「住民アンケート調査結果」325件複数回答
 出典：「昭和63年度 利根・克雪プログラム基礎調査報告書」北海道

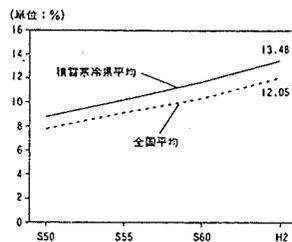
【核家族化】

1世帯当たり人数の推移



資料：「国勢調査」総務庁統計局

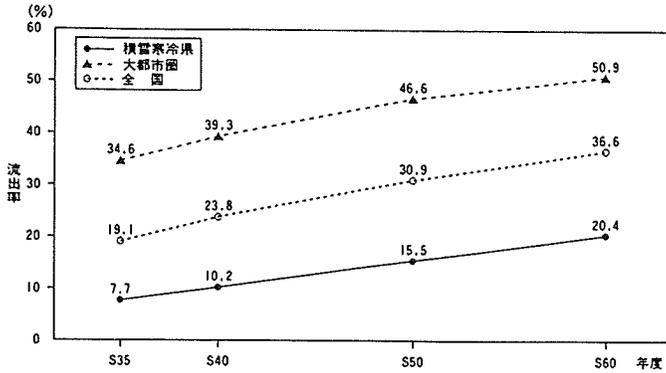
高齢者(65歳以上)割合の推移



資料：「国勢調査」総務庁統計局

(1) 雪国における社会の変化
 (2) 都市化等にもなう雪に対する対応力の低下
 核家族化、サラリーマン世帯の増加、高齢化の進行などによって個々の世帯の雪に対する対応力が低下している。また、市街地が拡大している地域では推雪場が減少し、運搬排雪により雪処理が困難化しつつある。このため、これらに配慮したよりきめの細かい対応が必要である。

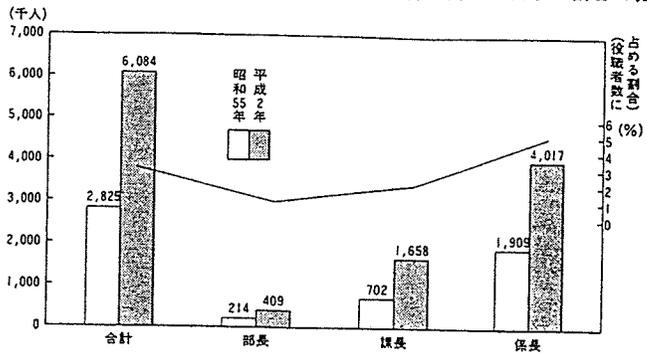
地域区分別通勤・通学者の他市区町村への流出率



資料：「国勢調査」総務庁統計局

(2) 生活や経済に係る活動の広域化、通年化等
 通勤圏や商圏の拡大など、地域間相互の依存、連携が広域化し、強まりつつある。このため、冬期においてもより信頼性の高い交通の確保が必要である。また、高齢者や女性の社会進出が進みつつあり、これを支援するためにも、より人にやさしい雪寒対策が求められている。

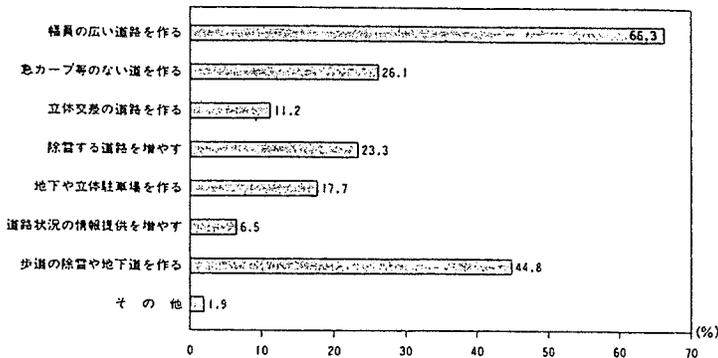
階級別女子役職者数および役職者に占める女子の割合の推移



(原資料) 「賃金構造基本統計調査」

出典：「平成3年版 婦人労働の実状」労働省婦人局

雪国の道路整備で重要なこと

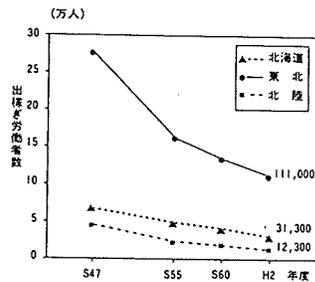


出典：「冬期道路交通に関する意識調査 平成2年度新潟県冬期道路交通センサス」1991. 2. 北陸地方建設局

(3) 作業力に頼る雪寒対策の困難化
 近年の全般的な労働力の不足により、雪寒対策についても作業力に頼る対策は次第に困難化するものと考えられることから、雪寒対策の質の向上のためにも、構造的に雪に強い道路整備が必要である。

【減少する季節労働者】

地域別出稼ぎ労働者の推移



(原資料) 「労働省調べ」

① 「出稼ぎ労働者」：1カ月以上1年未満居住地を離れて他に雇用就労する者であって、その就労期間経過後は居住地に帰る者。

② 「就労者数」：各都道府県の公共職業安定所が市町村、農業関係団体の協力を得て、各年度の期間について把握(10位四捨五入)。

資料：「労働省職業安定局地域雇用対策課農外就業対策係資料」

四 第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の主要課題と施策

(1) 概説

第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画においては、雪国の生活の安定を確保し、地域の振興を図るとともに、国民に広く諸活動の場を提供するため、雪国の社会の変化に対応しながら地域の特性に応じた適切な冬期道路交通対策を推進する。

第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画(案)
(単位：億円)

区分	第10次五箇年計画 (要求) 事業費(A)	第9次五箇年計画 (計画) 事業費(B)	A/B
雪寒道路	8,300	6,280	1.32
除雪	1,880	1,690	1.11
防雪	3,600	2,550	1.41
凍雪害防止	2,820	2,040	1.38
除雪機械	1,100	920	1.19
小計	9,400	7,200	1.31
地方単独事業	4,500	2,252	2.00
計調整費	13,900	9,452	1.47
合計	13,900	9,652	1.44

(注) 第9次計画における地方単独事業を除く事業費は、7,400億円である。

特に以下の主要課題に配慮し、各種施策の推進を図る。

また、一般国道から市町村道に至る道路網においてより効率的な対策を行うため、新たに地方単独事業を含めた総合的な計画を策定する。

- ① 全国的な交流の拡大に対応できる幹線道路の冬期モビリティの確保
- ② 人にやさしい冬期歩行モビリティの確保
- ③ 雪に強い地域づくりに資するコミュニティによる雪対策の推進

④ 情報化の推進と維持管理の充実・強化
主要課題と施策

(1) 全国的な交流の拡大に対応できる幹線道路の冬期モビリティの確保

- ・積雪時にも道路幅員が十分確保できるように消雪施設、流雪溝を整備するとともに特に堆雪幅の整備を進める。

- ・チェーン着脱が容易で休憩所等の機能も有する多機能型チェーン着脱場の整備を促進する。

(2) 人に優しい冬期歩行モビリティの確保

- ・歩道除雪の拡充をはかるとともに、無散水消雪施設、流雪溝等の整備を促進する。

(3) 雪に強い地域づくりに資するコミュニティによる雪対策の推進

- ・地域住民が中心となって実施する除排雪に対し、流雪溝や小型除雪機、堆雪場の整備等の支援を行う。

(4) 情報化の推進と維持管理の充実・強化

- ・効率的で的確な除雪等のため、精度の高い気象情報システムの整備を推進する。

- ・ストックの効率的な活用のため、消雪施設等の適切な維持・修繕及び老朽施設の更新を進める。

第8次奥地等産業開発

道路整備計画(案)の概要

建設省道路局地方道課課長補佐 深澤 淳志

一 はじめに

奥地等産業開発道路整備計画は、昭和三九年度に制度ができて以来、道路整備五箇年計画とともに、計画の改訂を行い、現在の計画で第7次を数える。現計画は、昭和六三年五月二七日に閣議決定されたもので、昭和六三年度以降五箇年間の整備計画が計上されているが、本年度をもって計画期間が終了することに伴い、新たに、平成五年度を初年度とする第8次計画を策定することとなったので、ここにその概要を述べる。

二 奥産法の体系

奥地等産業開発道路整備臨時措置法(昭和

三十九年法律第百十五号) (以下「奥産法」という。) は、奥地等における産業開発の総合的な開発の基盤となるべき奥地等産業開発道路(以下「奥産道路」という。) の整備を促進することにより、いわゆる山間地、奥地等の未開発資源を開発し、地域格差の是正と民生の向上、国民経済の発展に寄与することを目的としている(法第一条)。

この目的を達成するため、当該未開発資源の開発に必要な奥産道路を具体的に指定し(法第三条)、この路線において行われる道路の新設及び改築に係る事業を計画的に行うため、奥地等産業開発道路整備計画を策定する(法第四条)。

さらに、同計画を達成するため、新設又は

改築に係る事業に要する費用に対する国の補助率を、通常であれば新設については二分の一、改築については三分の二であるものを四分の三(ただし、平成四年度については、一分の六)に嵩上げしている(法第五条第二項)。

三 奥地等とは

奥地等とは、①交通条件がきわめて悪く、②産業の開発が十分に行われていない山間地、奥地その他のへんびな地域で政令で定める基準に該当する地域と定義されている(法第二条第一項)。これを受けて奥産法施行令第一条では、奥地等の基準として次のように定められている。

① 高速自動車国道若しくは一般国道又は鉄道の停車場から通常の交通の方法及び経路により一時間以内に到着することができない地域の面積が、当該市町村の区域の面積の二分の一以上を占めていること。

② 公表された最近の国勢調査の結果による当該市町村の産業分類別就業者数のうち、農業、林業・狩猟業及び漁業・水産養殖業に係るものの合計数を当該市町村の産業分類別就業者数の総計で除して得た数値が〇・五六八をこえていること又は当該市町村の1km当たりの人口が一九九人未満であること。

交通条件がきわめて悪い状況の基準として国道等の主要な交通施設への到達時間が採用されているのは、迅速性、安全性、快適性、随意性、経済性といった人と物の輸送における基本的な必要要件のうち、「産業開発」という奥産法の趣旨に合致する迅速性と経済性に着目したからである。また、一時間という時間帯は、農林水産物の輸送実態と自動車の平均走行速度との関係、自動車による短距離輸送の採算性と積み下ろし時間等を考慮して設定されたものである。

次に、産業の開発が十分に行われていない

地域を示す基準として、第一次産業就業者率及び人口密度を採用したのは、未開発地域は人口密度が低く、しかも、農林水産業といった第一次産業が地域住民の主たる職業であるという一般的な特徴に着目したものである。第一次産業就業者率及び人口密度の基準値は、昭和三五年国勢調査の全国郡部平均値を用いている。

奥地等の地域の考え方は以上のとおりであるが、奥産法第二条第三項の地域の指定に際しては、奥地等の地域のうちから奥産法第二条第三項各号に掲げる事項に該当するものを政令で指定することとなる。この地域指定については、奥地等に該当する地域で各号に該当するものは全て政令で指定する方針をとっているが、北海道においては、道路法施行令第三、四条の二の三の特例があり、沖縄県、離島振興対策実施地域及び奄美群島における道路整備については、沖縄振興開発特別措置法等に基づき、別途の整備計画でその実施が行われ、いずれも高率の補助率が設けられているので、これらの地域内の市町村については、地域指定が行われていない。

奥産法第二条第三項各号に掲げる事項は、いずれも開発すべき種々の資源が存在する地域を類型化したものであり、次のように定め

られている。

一 森林資源が豊富に存し、かつ、その開発が十分に行われていない地域
二 酪農振興法（昭和二十九年法律第百八十二号）第三条第一項の規定により指定された集約酪農地域
三 農用地としての開発及び整備が必要とされる相当規模の開発適地その他の地域

四 地下資源が豊富に存し、かつ、その開発効果が期待される地域

五 水産物の集散地としての発展が予想される地域

六 観光適地での開発が十分に行われていない地域

七 低開発地域工業開発促進法（昭和三十六年法律第二百十六号）第二条第一項の規定により指定された低開発地域工業開発地区、産炭地域振興臨時措置法（昭和三十六年法律第二百十九号）第二条第一項に規定する産炭地域その他の工業の発展が予想される地域

なお、これらの地域はいずれも、市町村単位で規定される奥地等の一部であるが、第二位で規定される奥地等及び第七号の低開発地域工業開発地区及び産炭地域については市町村単位で定められていること、その他の地域に

ついても奥産道路の路線を指定する段階で当該地域を特定することが可能であることから、整理の便宜上、市町村単位で指定することとしている。

四 地域及び路線指定と奥産道路整備計画の推移

地域指定に関する政令は、昭和四〇年三月に制定され、その時点における指定地域は、四三二五市町村に達した。その後、道路整備の進捗や、国道昇格等に伴って奥産法施行令第一条第一号の要件等を満たさなくなることによって、指定地域の数は逐次減少し、現在指定を受けているのは二八九市町村である(表1)。

奥産道路は、①政令で指定する地域と主要な道路とを連絡する地方的な幹線道路で、②産業開発の総合的效果を発揮するため必要なものとして、建設大臣が関係行政機関の長及び関係都道府県知事の意見を聴いて指定することとなっている(法第二条第三項及び第三条第一項)。また、奥産道路の路線名、道路の種類及び区間を官報で公示することとされている(法第三条第三項)。

奥産道路の路線指定は、昭和四〇年より6次にわたって指定(解除)されてきたが、奥地等の指定地域数の減少等により、指定路線

数は順次減少してきている(表1)。奥産道路の整備は、昭和四〇年度以降、各整備計画に基づいて進められてきたが、奥産道路の整備を促進し、奥地等の振興を図る必

表1 指定市町村数及び路線指定の推移

指 定	第1次指定 (S40.3)	第2次指定 (S41.6)※	第3次指定 (S47.2)	第4次指定 (S53.5)	第5次指定 (S58.5)	第6次指定 (S63.5)
指定市町村数	435	-	435	372	302	289
増 減						
減				△99	△74	△19
増				36	4	6
指定路線数	130	52(182)	242	296	289	300
増 減						
減			△35	△83	△88	△41
増		52	95	137	81	52
都道府県道 市町村道	130	42	215	229	220	215
	-	10	27	67	69	85
指定延長(km)	2,094	620	3,178	3,381	3,293	3,282
増 減						
減			△586	△1095	△865	△412
増		620	1,050	1,298	777	401
都道府県道 市町村道	2,094	529	2,976	3,043	2,943	2,784
	-	91	202	338	350	498

※第2次は追加のみ

表2 五箇年計画の推移

	第1次	第2次	第3次	第4次	第5次	第6次	第7次
年次 計画事業費	39~43 110	42~46 250	45~49 360	48~52 600	53~57 1,000	58~62 1,400	63~H4 1,880
年次 実績事業費	39~41 25	42~44 106	45~47 154	48~52 461	53~57 901	58~62 1,206	63~H4 1,720
達成率(%)	22.7	42.6	42.8	76.3	90.1	86.1	91.5

(単位:億円)

要から事業規模も次第に拡大されてきた(表2)。第7次計画では、昭和六三年度以降の五箇年間に調整費を除き総額一、八八〇億円(都

表3 第7次計画の実績

(単位：km, 億円)

	7次計画(計画)		7次計画(実績)		達成率 B/A (%)	平成4年度末 改良率 (%)
	事業量	事業費 A	事業量	事業費 B		
都道府県道 市町村道	545 125	1,630 250	389 110	1,470 250	90.2 100.0	42.7 48.6
計 調 整 費	670	1,880 50	499	1,720 -	91.5	43.6
合 計		1,930		1,720	89.1	

道府県道一、六三〇億円、市町村道二五〇億円)をもって六七〇km(都道府県道五四五km、市町村道一二五km)の整備を行う予定であったが、実績は、事業費で九一・五%、事業量で七四・五%にとどまっている。このうち都

表4 都道府県道事業(補助事業)の対前年度事業費伸率の推移

	63	元	2	3	4
都道府県道全体	1.018	0.999	(1.015) 1.000	(1.024) 1.005	
奥産道路(県道)	1.028	1.010	1.035	1.050	

(注) 上記() 書きは、生活関連含みである

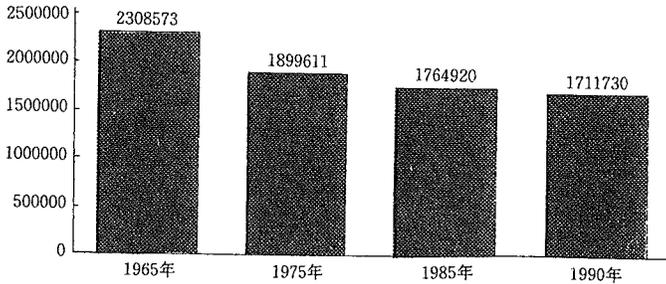


図1 奥地等の人口の推移

五 第8次計画策定の背景

奥地等においては、7次にわたる奥産道路整備計画に基づく道路整備により地域の産業、

道府県道の達成率が九〇・二%と相対的に低い(表3)、奥産道路については、毎年、都道府県道全体の伸率以上の伸びを確保し、事業の促進を図ってきたところである(表4)。

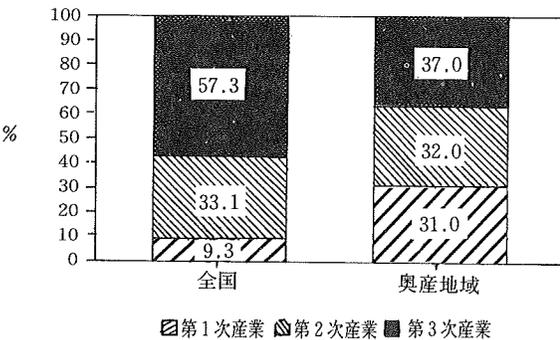


図3 産業別就業者比率の比較(1985年)

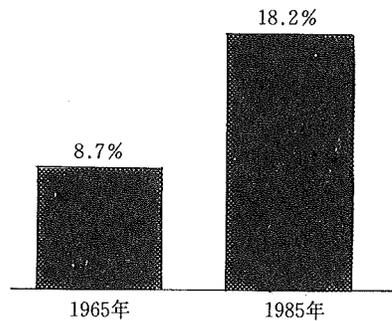


図2 奥地等の高齢者比率の推移

表5 財政力指数の比較(1990年)

	奥地等地域 (指定市町村)	奥産地域を 有する府県	全 国
市町村の財政力指数	0.22	0.38	0.43

表6 奥地等における道路整備の水準

	改良率 (%)	
	奥産地域	全 国
主要地方道	44.6	66.1
一般府県道	27.4	49.0
幹線市町村道	16.9	30.3
合 計	25.5	40.1

(注) 1. 平成2年4月現在
2. 幅員5.5m以上の改良率

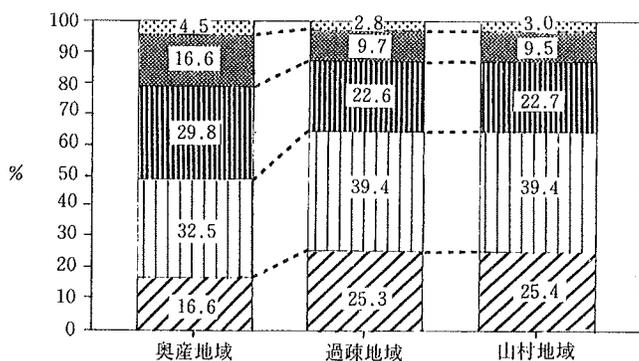


図4 地方生活圏中心都市までの所要時間帯別市町村の割合

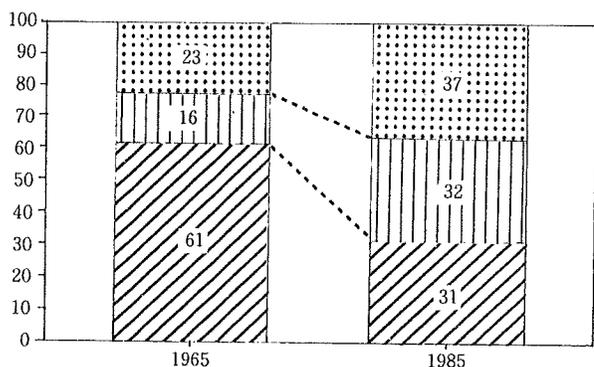


図5 奥地等における産業別就業者比率の推移 (出典：国勢調査)

経済、社会開発にきわめて大きな役割を果たしてきたが、奥地等は、今なお厳しい条件におかれている。
例えば、人口は、この二五年間で七四％に減少するとともに、特に、高齢化の進展が著しくなっている(図1、図2)。また、奥地等に指定されている市町村の産業構造をみると、全国平均に比べ第一次産業就業者の占める割合が高く、さらに、財政力の弱い地域となっている(図3、表5)。

一方、奥地等における道路整備の水準は全

国平均に比べ遅れており、かつ、都市等へのアクセス性の面で他地域に比べ劣っている地域が多い(表6、図4)。
このように、奥地等地域の活性化が緊急の課題となっている中で、特に、地域産業の振興の基盤となる奥産道路の整備を引き続き推進し、交通条件の改善を図っていく必要があると考えられる。
期限切れとなる奥産法を延長し、第8次奥地

等産業開発道路整備計画を策定するものである。
六 第8次計画策定の基本的考え方
奥地等における産業構造は、図5に示すように、近年、第一次産業から第二次、第三次産業へ移行しているとともに、また、奥地等の地域は、自然が豊かで観光地等としてのポテンシャルが高いことから、近年、観光・余暇産業等による地域の活性化が図られている

表7 今後の地域産業振興方策

(アンケート調査)

目 的	
①森林資源開発	35.6%
②集約酪農開発	6.6%
③農用地開発	2.4%
④地下資源開発	0.3%
⑤水産資源開発	2.4%
⑥観光資源開発	47.1%
⑦低開発地域・ 産炭地域振興	4.8%
⑧その他	0.7%

アンケート調査：「奥地等の今後の振興に関するアンケート調査」建設省 H4.2

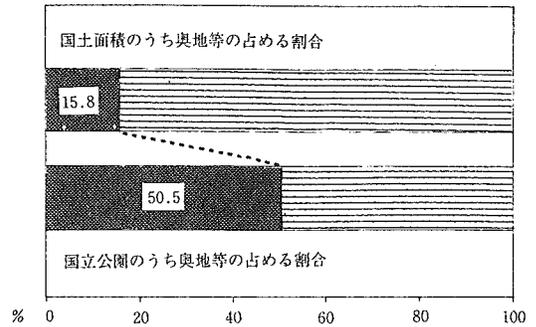


図6 国立公園のうち奥地等市町村の占める割合

表8 産業開発のため今後必要な道路整備

(アンケート調査)

道路の種類	
①幹線道路から開発拠点まで	2.9...3%
②拠点から役場まで	3.4%
③都市や高速ICまでの連絡	1.9...0%
④観光地周遊道路	1.7...5%
⑤隣接市町村間連絡道路	1.6...6%
⑥集落内道路	6.4%
⑦農道・林道	7.6%

アンケート調査：表3と同じ

事例が多い。例えば、図6に示すように、全国の国立公園のうち奥地等が占める割合は五〇％に上り、一方、国土面積のうち奥地等が占める割合が一五・八％であることを考えると、奥地等は観光ポテンシャルの非常に高い地域といえよう。したがって、今後は、農業等第一次産業の振興はもとより、特に、奥地等の観光資源等を活用した「ひと」の交流による地域振興が期待されている(表7)。

このような地域のニーズに応えるためには、各種開発適地までのアクセス道路の整備と併せて、それらと一体的に機能する都市等との連絡道路や観光地間の周遊道路等を含めた総

合的なネットワークの整備が求められている(表8)。

ところで、このようなネットワークにおいては、従来の奥産道路と一般国道等とを連絡する主要地方道は重要な構成要素であるが、奥地等における主要地方道の整備水準は相対的に低く、地域の産業の開発を進める上では、これら主要地方道についても一体的に整備を図る必要があると考えられる。

さらに、地域資源の有効活用を図り、奥地等の地域がもつ魅力を一層高めるための基盤として、地域の個性を活かした道路の整備を進める必要がある。

このような地域の課題を踏まえ、これらを実現するため、第8次計画においては以下の措置を講じる予定としている。

一 主要地方道の一部を奥産道路として指定する(ただし、主要地方道については、補助率の嵩上げ対象としない)

奥地等の産業の開発のため、その基盤となる総合的なネットワークを整備するため、従来より奥産道路の対象としていた一般都道府県道及び幹線市町村道に新たに主要地方道を加え、一体的かつ体系的なネットワーク整備を実施する。

二 地方単独事業を含めた総合的な計画と

する

奥地等の地域の振興を図るためには、ネットワークとして機能する奥産道路の早期完成に向け事業の一層の促進を図る必要がある。また、奥地等の魅力を高め、地域の振興と活性化を図るためには、地域の自主性に基つき地域にマッチした付加価値の高い奥産道路（例 交流広場、遊歩道、ポケットパーク等の整備）を整備する必要がある。

そこで、地域において策定する「ふるさと発展道路網整備計画（仮称）」のうち、国は特に緊急に整備を要するものについて、産業開発道路としての機能が早急に発揮できるように整備を進めるものであるが、これと地方単独事業による整備を有機的に連携させることにより、より一層の事業の促進並びにより効果的な奥産道路の整備が可能となる。

このため、第8次計画より、見込まれる地方単独事業の投資規模を含め計画を策定することとした。

七 地域及び路線の指定

今回、平成二年の国勢調査結果等をもとに地域を見直し、第8次計画においては、二六

八市町村の地域指定をする予定である。

また、第8次計画においては、計画策定の基本的考え方を踏まえ、次のような方針に基つき路線を指定する予定である。

- ① 地域指定が解除される市町村に係る路線は除外する。
- ② 既指定路線で、奥産道路として効果が発揮できるまで整備の進んだ路線又は地域の事情等から当面事業を休止せざるを得ない路線は除外する。
- ③ ①及び②以外の既指定路線は継続指定路線とする。
- ④ 新規に指定を行う路線は、地域の産業の振興を図る上で具体の振興計画に照らし緊急に整備が必要なものと並びに従来の奥産道路と一体的に機能し、一体的・計画的に整備することが地域の振興上不可欠な主要地方道に限り指定する。

これらの考え方に基つき、路線指定を見直す

すと、一般都道府県道は三七路線が除外となり、二五路線が新たに指定となる。一方、市町村道は、二五路線が除外となり、二二路線が新たに指定となる。これらを合計すると、一般都道府県道で一二路線減、市町村道で三路線減で、前回指定の三〇〇路線から一五路線減の二八五路線となり、これに新たに指定

表9 第8次計画における指定予定路線数及び指定予定延長(第7次指定)

区分	第6次指定		第7次指定	
	路線数	延長(km)	路線数	延長(km)
一般都道府県道	215	2,784	203	2,767
市町村道	85	498	82	537
小計	300	3,282	285	3,304
主要地方道	-	-	69	1,286
合計	300	3,282	354	4,590

される主要地方道六九路線を加え、次期の指定路線は三五四路線となる予定である(表9)。

八 第8次計画の事業規模

第8次計画においては、奥産道路として指定された道路のうち一般都道府県道及び市町村道については、平成九年度末の改良率を概ね五〇%にするるとともに、それらと一体的に

表10 第8次奥地等産業開発道路整備計画

(単位: km, 億円, %)

	第8次奥産整備計画		第7次奥産整備計画		倍率 A/B	指定 延長	事業量			
	事業 量	事業費 A	事業 量	事業費 B			平成4年度		平成9年度	
							改良 延長	改良 率	改良 延長	改良 率
一般都府県道	370	1,450	545	1,630	0.89	2,767	940	34.0	1,310	47.3
市町村道	120	300	125	250	1.20	537	143	26.6	263	49.0
計	490	1,750	670	1,880	0.93	3,304	1,083	32.8	1,573	47.6
主要地方道	120	700	-	-	-	1,286	716	55.7	836	65.0
計	610	2,450	670	1,880	1.30	4,590	1,799	39.2	2,409	52.5
地方単独事業		510		(145)	(3.52)					
計		2,960		2,025	1.46					
調整費				50						
合計		2,960		2,075	1.43					

(注) 1. 第7次計画における地方単独事業は実績である。
 2. 第7次計画における地方単独事業を除く事業費は、1,930億円である。

機能する主要地方道については、長期的に全国の主要地方道の整備水準に達することを目標として必要な事業費を確保するものとしている。
 このため、平成五年度以降五箇年間に地方公共団体の行う地方単独事業を含めて総額二、九六〇億円を奥産道路に投資するものとし、

このうち国が負担又は補助するものに係る道路の整備に関し、第8次奥産道路整備計画として、総額二、四五〇億円をもって六一〇kmを整備する予定である(表10)。

九 おわりに

新しい道路整備の長期構想においては、多極分散型国土の形成を図り、活力ある地域づくりを進めるため、各地域に「地域集積圏」を形成することを提案している。魅力的な地域集積圏を形成するためには、地域の中心となる都市等を核として、周辺地方部を含め地域が広域的に連携することが必要である。

高度な集積を活用した地域全体の発展の核として、また、多様な就業機会・都市的サービスを提供する都市地域と、豊かな生活環境自然とのふれあい、食糧・物資・エネルギー等の生産の場を提供する地方部とは、相互依存・共生の関係にある重要なパートナーと考えられ、この両者が連携することによって、はじめて魅力的な地方圏が創出できるものと考えられる。

このためには、圏域内外との広域的なネットワークづくりが重要となるが、これと併せて、地方部に暮らす人々が、地域に誇りを持ち、安心して安定した生活を営む上で、そのた

めに必要な基盤を整備していくことが、活力ある地域づくりを推進していく上で忘れることのできない重要な課題となっている。

その中でも、山間奥地等については、特に定住条件の厳しい地域が多い。しかし、逆に、これらの地域は、豊かな自然に恵まれ、また、潜在資源も豊富である。これらの資源の有効活用を図るとともに、他の地域等との交流を一層促進し、もって地域の振興と活性化を実現する上で、交通条件の改善は必須の条件であり、道路整備が果たす役割は非常に大きい。

山間奥地等の道路整備は、平地以上に高つくものであり、また交通量も相対的に少なく、効率性等の観点からややもすれば、これら人口の少ない地域への多額の投資に対する批判がないわけではない。しかし、道路整備の重要性は、単に全国一律の交通量、経済効率性等のみで決まるものでなく、それぞれの地域が道路整備によってどう活性化していくかといった観点も踏まえ判断するべきであろう。

このような意味で、奥産道路に対する投資は地域振興の観点から決して怠ることはできず、第11次道路整備五箇年計画と同様、奥産道路整備計画についても、その投資規模の確保にご支援を願うものである。

生活大國5か年計画と社会資本整備

建設省建設大臣官房政策課

一 はじめに

「生活大國5か年計画―地球社会との共存をめざして」は、本年一月一四日、内閣総理大臣よりその策定を諮問されて以来、経済審議会における五カ月あまりの審議を経て、六月二五日に経済審議会会長より内閣総理大臣に答申された。政府はこれを受けて、同月三〇日の閣議において、本経済計画を平成四年度から八年度までの期間における経営運営の基本とすることを閣議決定した。本計画は、戦後に策定された我が国の経済計画としては、「経済自立五カ年」以来一二番目のものとなる(表1)。

ここでは「生活大國5か年計画」の概要を紹介するとともに、社会資本整備(特に道路整備)に

関する取り組み部分について、利用者の視点に立った新しい整備指標を交えながら詳述する。

二 新計画の概要

―建設省関係を中心として―

(1) 我が国の課題と政策運営

新しい計画では、地球規模で考えるという視点と人間一人一人を尊重するという視点を併せ持ち、「地球社会と共存する生活大國」を目指すことを我が国の基本的課題とする。

(2) 生活大國への変革

国民一人一人が豊かさやゆとりを日々の生活の中で実感でき、多様な価値観を実現するための機会が等しく与えられ、美しい生活環境の下で簡素なライフスタイルが確立された社会とし

表1

(これまでの経済計画)

〔名称〕	〔閣議決定日〕	〔計画期間〕
① 経済自立五ヶ年計画	昭和30年12月23日	昭和31～35年度
② 新長期経済計画	昭和32年12月17日	昭和33～37年度
③ 国民所得倍増計画	昭和35年12月27日	昭和36～45年度
④ 中期経済計画	昭和40年1月22日	昭和39～43年度
⑤ 经济社会発展計画	昭和42年3月13日	昭和42～46年度
⑥ 新经济社会発展計画	昭和45年5月1日	昭和45～50年度
⑦ 经济社会基本計画	昭和48年2月13日	昭和48～52年度
⑧ 昭和50年代前期経済計画	昭和51年5月14日	昭和51～55年度
⑨ 新经济社会七ヶ年計画	昭和54年8月10日	昭和54～60年度
⑩ 1980年代经济社会の展望と指針	昭和58年12月1日	昭和58～平成2年度
⑪ 世界とともに生きる日本―経営運営5ヶ年計画―	昭和63年5月27日	昭和63 ～平成4年度

(3) ての「生活大国」を目指す(表2)。地球社会と共存する生活大国のための施策

第1 生活大国への変革
 (1) 個人の尊重

① ゆとりのための労働時間の短縮(計画期間中に年間労働時間一、八〇〇時間を達成する

表2 生活者の立場に立った住宅・社会資本整備指標(建設省関係)

整備指標	現況	将来目標	指標の考え方
1. 高齢者や障害者も安心して快適に利用できる幅の広い歩道等の設置率(広幅員歩道等の設置率)	<1990年度> 20%	<1996年度> おおむね30%	・歩行者利用が見込まれる主な道路のうち、高齢者や障害者も安全で快適に利用できる幅の広い歩道等(幅おおむね2m以上)が設置されている割合
2. 集中的な降雨による洪水に対して安全の確保が必要とされる人口(氾濫防御必要人口)	<1991年度> 2,900万人	<1996年度> 2,300万人	・洪水の発生により浸水する可能性のある区域の約6,300万人のうち、1時間に雨量50mm相当の降雨による洪水に対処する治水施設により安全の確保が必要とされる人口を示す
3. 首都圏における1991年度以降の距離圏別の住宅供給量	(1991年度～2000年度の目標) 0～30km 約260万戸 30～50km 約145万戸 50km以遠 約25万戸		・特に住宅事情の逼迫している首都圏において、1991～2000年度の住宅供給目標量を都心からの距離圏別に示す。これにより首都圏において供給される住宅戸数(建て替えを含む)の目安を示す
4. 下水道処理人口普及率	<1990年度> 44%	<2000年度> 7割程度	・総人口のうち、下水道が整備された区域に住む人口の割合
5. 都市内道路網等の基盤が整備された地区の割合	<1991年度見込> 約38%	<1996年度> 約46%	・良好な市街地形成のため、通過交通を適正に分離する道路網等の基盤が整備された地区の割合
6. 歩いて行ける範囲の公園の普及率	<1990年度見込> 約48%	<1996年度> 約59%	・どこからでも250m以内で児童公園に、500m以内で近隣公園に、1km以内で地区公園に到達できるように公園が整備された市街地の割合
7. 道路、河川、急傾斜地において景観や親しみに配慮して緑化が行われている割合	<1991年度見込> (道路) 33% (河川) 10% (急傾斜地) 10%	<1996年度> 42% 18% 16%	・道路、河川、急傾斜地において景観や親しみに配慮した緑化が行われている割合 ・道路(国道、都道府県道)、河川、急傾斜地については、当面緑化が必要とされる延長のうち緑化済延長の割合
8. 道路の平均走行速度(大都市圏の人口集中地区)(地方圏)	<1990年度見込> 23km/h 40km/h	<長期的目標> 30km/h 46km/h	・道路整備の進展により渋滞等が緩和され、走行時間の短縮が図られることにより、円滑な道路交通が確保される程度を示す。
9. 中心市街地の駐車場整備地区における一般用の駐車場の充足率	<1990年度> 70%	<1996年度> 80%	・駐車場整備地区(予定も含む)における一般の用に供する駐車場の必要量に対する整備量の割合(米客用として附置されている駐車施設を除く一時預かり駐車場の現在の充足率は約50%である)
10. 高規格幹線道路のインターチェンジへ1時間以内で到達できる人口の割合	<1990年度> 87%	<長期的目標> 98%	・高規格幹線道路インターチェンジへ1時間以内で到達できる地点に住む人口の割合(1990年度の現況値:大都市圏95%、地方圏74%)

ことを目標とする)

② 誰もが社会参加できる環境の整備(住宅の改造や設備の開発・普及、官公庁施設における配慮)

【指標】(広幅員歩道等の設置率)

計画期間中に、歩行者利用が見込まれる主な道路について高齢者や障害者も安全で快適に利用できる幅の広い歩道等(幅おおむね2m以上)の設置率をおおむね三〇%(一九九〇年度二〇%)に引きあげる。

③ 安全で安心できる生活の確保(交通事故死者数の減少を目指し、交通安全施設等の整備等を推進、国民生活の基盤となる安全を確保するため、国土保全施設の整備を着実に推進)

(2) 特色ある質の高い生活空間の実現

① 住生活の充実

国民生活の最も重要な基盤をなす住生活の充実を図ることは、「生活大国」を築く上で最も重要な課題の一つである。このため、居住関連の投資の持続的拡大を図り、良質な住宅ストックの蓄積と安全で良好な居住環境を整備することにより、居住水準の向上を図る。特に、大都市圏では地価が依然として高水準で中堅勤労者の住宅取得が困難となってい

ることから、東京を始め大都市圏においても、勤労者世帯の平均年収の五倍程度(諸条件の下における住宅の取得のために調達可能な資金額)を目安に良質な住宅の取得が可能となることを目指して、できる限りこれに近づけるよう、適正な地価水準の実現を図るための総合的な土対策を着実に推進するとともに、住宅対策等の諸施策の充実を図る。

② 生活に関連した社会資本整備

生活大国の実現のためには、立ち遅れが見られる生活に関連した社会資本整備を重点的に図っていることが必要不可欠である。

(イ) 基礎的な生活環境の整備(排水の衛生処理の遅れている地方都市と農山漁村に重点を置きつつ推進、良質な水質の水資源の確保により安定的に美しい水供給を確保)

(ロ) 良好な生活空間の確保(面的整備や道路整備の推進、都市計画の詳細化等による土地利用の適正化、建築物の誘導等による良好な市街地の整備、都市公園等の整備)

【指標】(都市内道路網等の基盤が整備された地区の割合)

計画期間中に、都市内道路網等の基盤が整備された地区の割合を約四六%(一九九一年度見込み約三八%)にする。

(ハ) 美しい社会資本の整備や景観の形成(地域の個性をいかした美しく、潤いのある社会資本整備、緑の整備)

【指標】(景観や親しみに配慮して緑化が行われている割合(道路))

計画期間中に、景観や親しみに配慮して緑化の行われている道路の割合を四二%(一九九一年度見込み三三%)に高める。

(ニ) 交通渋滞や路上駐車との緩和(環状道路を始めたとする体系的な道路網の整備や交差点改良等の各種渋滞対策を推進、民間駐車場への助成、公共駐車場の整備等)

【指標】(道路の平均走行速度)

長期的には、道路の平均走行速度を大都市圏、地方圏においてそれぞれ三〇km/h、四六km/h(一九九〇年度二三km/h、四〇km/h)まで改善する。

【指標】(中心市街地の駐車場整備地区における一般用の駐車場の充足率)

計画期間中に、中心市街地の駐車場整備地区における一般用の駐車場の充足率を八

〇%（一九九〇年度七〇%）に引き上げる。

(ホ) 地方圏の交通の利便性の向上（広域的な生活圏において全国どこでも都市的利便性が享受されるよう、地域高規格幹線道路を軸とした道路ネットワーク整備等を推進）

【指標】（周辺地域から地方中核都市に一時間以内には到達できる人口の割合）

長期的には、周辺地域から地方中核都市に一時間以内には到達できる人口の割合は八割台半ば（一九九一年度七割台半ば）となると見込まれる。

第2 地球社会との共存

(1) 地球社会との調和

① 受容力の高い社会の構築

(イ) 外国人労働者問題に対する考え方（いわゆる単純労働者の受入れ問題については、中長期的な視点に立って慎重に検討）

(ロ) 技能実習制度（仮称）の創設・具体化

(2) 地球社会への貢献

地球的な広がりをもつプロジェクトで地球環境保全に資するものについて、十分調査検討を進める（グローバル・スパー・プロジェクト）。

第3 発展基盤の整備

(1) 環境と調和した活力ある経済社会の構築

① 環境と調和した経済社会の構築

(イ) 環境調和型の地域構造の形成（未利用エネルギーを利用した地域熱供給システムの整備、建築物・住宅での省エネルギー等の推進、環境に負荷の少ない効率的な交通体系を形成するために、貨物輸送の効率化、道路交通の円滑化等を促進、水質保全等のための施設整備、河川空間の再自然化）

(2) 国土の特色ある発展

① 多様性をいかした地域の発展

特色ある生活圏域の形成を図りつつ、経済圏の広域化やグローバル化に対応した多極分散型国土の特色ある発展を促進。

広域経済圏全体として、多様な機能集積を進めるとともに、域内外の交流ネットワークの一層の整備を進め、広域的な生活圏相互の連携を深める。

【指標】（高規格幹線道路のインターチェンジへ一時間以内には到達できる人口の割合）

高規格幹線道路のインターチェンジへ一時間以内には到達できる人口の全人口に対する割合を長期的に九八%（一九九〇年度八

七%）に高める。

第4 経済の姿と経済運営

(1) 計画期間における経済の姿

適切な政策運営の下、経済は計画期間の早期に内需中心のインフレなき持続可能な成長経路に円滑に移行。↓実質経済成長率 1.2%程度（うち内需寄与度 3.4%程度）

(2) 行財政運営

投資的経費については、「公共投資基本計画」に基づき、着実に社会資本の整備を図る。

「公共投資基本計画」に示す生活環境・文化機能に係るものの割合を一九九一―二〇〇〇年度には六〇%程度を目途に増加させるといふ目標の達成に向けて、利用者の視点に立った整備目標等を踏まえ、生活に関連した社会資本整備に重点を置く。

三 新計画における社会資本整備（表3）

以上、建設省関係を中心として「生活大国5か年計画」の概要を述べたが、この新計画の特徴の一つは利用者の視点に立った新しい整備目標を掲げたことであり、先に紹介した指標は特に道路整備関係の新たな整備指標である。そしてこの新計画での新たな整備指標の考え方は、平成五年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画（案）で

表3 第11次道路整備五箇年計画(案)の整備目標及び整備水準

項 目	指 標		平成4年度末	第11次道路 整備五箇年 計画目標	長期構想 (案)目標 (21世紀初頭)
くらしの利便性向上	朝夕の 走行速度	地方都市	22km/h	24km/h	30km/h
		三大都市圏の人口集中地区	18km/h	20km/h	25km/h
	主要な空港・港湾・新幹線駅への直結率		8.5%	15.1%	約5割
	平均バス表定速度	地方都市	16km/h	17km/h	19km/h
		三大都市圏	14km/h	15km/h	17km/h
	駅前広場等整備率		36%	41%	約8割
市街地における駐車場充足率		約50%	約65%	概ね充足	
くらしの安全性向上	交通事故死者数		11,105人/年	1万人を下回る	半減
くらしの快適性向上	幅の広い歩道等の設置率		12%	15%	約4割
	電線類地中化延長		1,290km	約2,600km	約8,000km
交流ネットワークの 充 実	高規格幹線道路等の 交通分担率	地方圏	7%	9%	17%
		三大都市圏	13%	15%	23%
		全 国	11%	13%	21%
地域集積圏の形成	1時間圏カバー率	地方圏	49%	54%	約7割
		三大都市圏	80%	82%	8割台半ば
		全 国	68%	71%	約8割
	都市の骨格を形成する規格の 高い環状道路等の整備率		19%	28%	約7割
	生活中心都市30分連絡率		55%	約60%	約9割
良好な市街地の形成率		38%	44%	約7割	
住宅宅地の供給と それを支える道路整備	アクセス道路が整備された良 質な新たな住宅供給戸数 ()内は、土地区画整理事 業など面的整備手法の道路事 業により供給される良好な住 宅地の供給戸数) (長期構想目標は2000年であ る。)	地方圏	—	約170万戸 (約73万戸)	約270万戸 (約122万戸)
		三大都市圏	—	約160万戸 (約73万戸)	約260万戸 (約118万戸)
		全 国	—	約330万戸 (約150万戸)	約530万戸 (約240万戸)
地球温暖化の防止	走行速度向上による燃料消費率		1.00	0.98	概ね0.9
自然環境との調和	のり面植栽率		0%	21%	概成
良好な生活環境 の保全・形成	緑 化 率	一般国道	12%	16%	約4割
		都道府県道	6%	8%	約3割
		計	8%	11%	約3割

の整備目標にも原則として受け継がれており、「公共投資基本計画」及び「生活大国5か年計画」との整合性を図りつつ、「(1)生活者の豊かさ

を支える道路整備の推進」、「(2)活力ある地域づくりのための道路整備の推進」、「(3)良好な環境創造のための道路整備の推進」を主要な課題とし、今

後の道路整備の推進を図ることとしている。

阪神高速道路における道路法

第四十七条第二項違反による告発

阪神高速道路公団業務部交通管理課

一 はじめに

経済の発展に伴い、人や物の流動が増大し、都市部における生活と経済を支える大動脈としての都市高速道路の役割は、ますます重要となっている。また近年、輸送に用いられる車両は合理化のため大型化・重量化が著しく、これらの車両の中には、車両制限令を始め法令等に違反して通行し、道路構造の損傷又は交通の危険を引き起こす恐れのある過積載車両が含まれている。

阪神高速道路公団では、道路資産の保全と交通安全の上から、過積載車両の通行防止の徹底を図るため、こうした車両の取締りを専従班によるものと料金所での固定式軸重計によるものの二つの方法で実施している。

① 専従班による取締り

昼間 八箇所（一日当たり）

夜間 六箇所（週当たり）

平成三年度には、二、一一九回の取締りを実施、三、九二三台の車両に対して警告等を行った。この内、警察との合同取締りは一四〇回であった。

② 固定式軸重計による取締り

主な料金所及び入路に設置された軸重計によって二七以上を計測すると記録紙にプリントアウトする。一三七以上の場合には警告表示板に「軸重超過」が表示され、ドライバーに警告を与えるとともに、「指導警告書」が打ち出され、料金収受員によってドライバーに手渡される。さらに一五七以上

になると、カメラにより撮影記録され、そのデータに基づき、文書による「警告書」の送付、運輸局への累犯者リストの送付及び指導依頼、また警察、運輸局の協力を頂き、累犯ワースト一〇〇社を呼んでの講習会などを行い、違反の抑制を目指している。

しかし、こういった種々の取締りを実施しているにも係わらず、違反は後を断たないのが現状である。

このような状況の中で、阪神高速道路において最大の道路損傷事故が発生し、当公団で初の道路法第四十七条第一項違反による「告発」をするに至った。以下、その概要についてご紹介していきたい。

二 事故の概要

平成三年八月二九日(休)の午前五時三五分頃、阪神高速道路一三号東大阪線・井東線一・三kp及び同一号環状線五・二kp(大阪市中央区船場中央一丁目地先 図1)において、大阪市住之江区のA社所有のセミトレーラが積み荷のクレーン用カウ(図1)を落下させた。aは井東線一・三kpの路面を

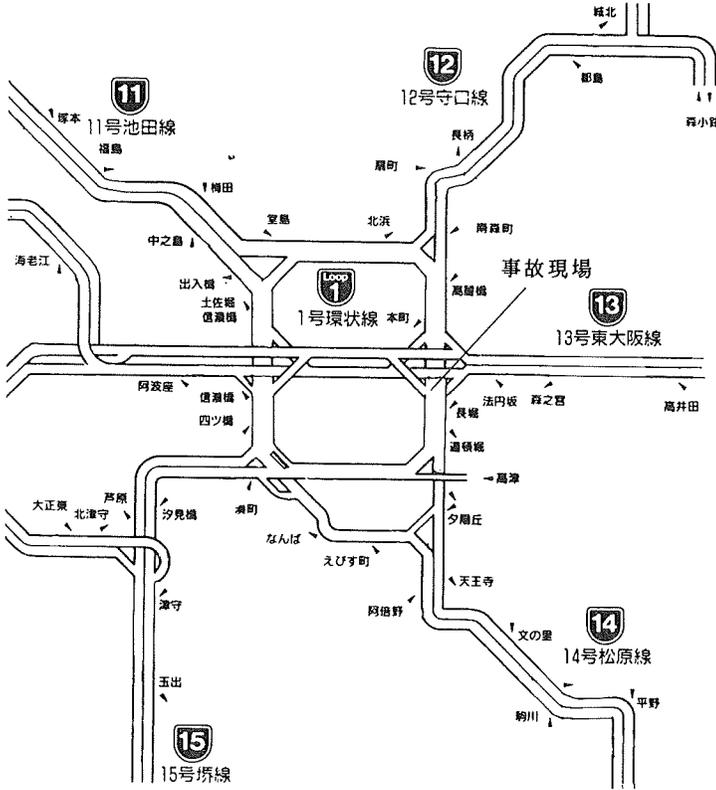


図1

陥没させ、bは左側高欄を越え、約一二m下の環状線五・二kpの路面にめりこみ、床板が路下(水路)へ抜け落ち、鋼桁が変形した(図2)。また、その際に高欄コンクリート片により、環状線を走行中の乗用車のフロントガラスを破損させた。

当該車両は、道路法第四十七条の二第一項の規定による許可を要する、いわゆる特認車両である。

実際、包括申請により、A社所有の他の車両と併せて複数の経路を走行する許可を得ていたのであるが、その経路中には阪神高速道路は含まれておらず、かつ、許可証に記載された車両諸元は阪神高速道路においては許可されない値であった。つまり、無許可通行であった(表1)。

三 告発に至る経緯

この事故による損害は、公団史上類を見ないのであった。変形してしまった鋼桁は交換を要する状態であったが、工事のため、環状線を数日間

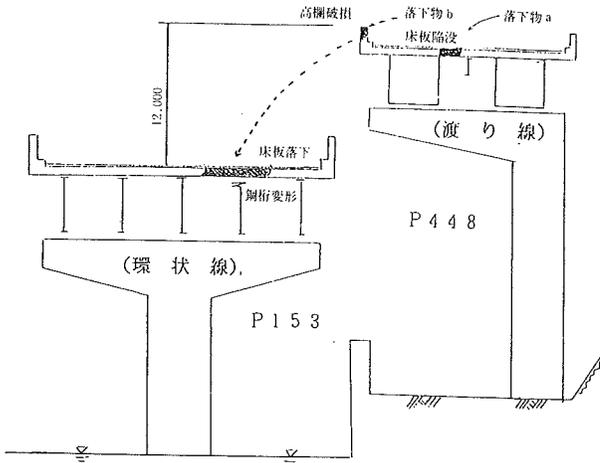


図2

通行止めにすることはできないため、仮復旧の方法として、変形した桁の両側の桁に鋼板を渡し、鉄筋で補強した上、床板を打設する方法がとられた。しかも、この応急工事のために環状線四車線の内、二車線を五日間にわたって規制するなど、影響は事故後も大きいものであった。

また、A社は阪神高速道路において、平成二年四月から事故を起こすまでの間、二七回に及ぶ軸

表1
車両諸元

	幅 (m)	高さ (m)	長さ (m)	総重量 (t)	最大重量 (t)	積 載 物
許可	3.00	3.90	16.20	28.44	6.18	産業機械・工作機械
実際	2.49	2.80	15.34	52.25	不明	建設機材

通行経路

許 可	大阪市住之江区泉～大阪内環状線～大阪臨海線～国道43号～国道2号～神戸市内
実 際	(阪神高速道路) 大阪市住之江区～南港北入口～大阪港線～井東線～環状線～阿波座～神戸線～神戸市内南港中

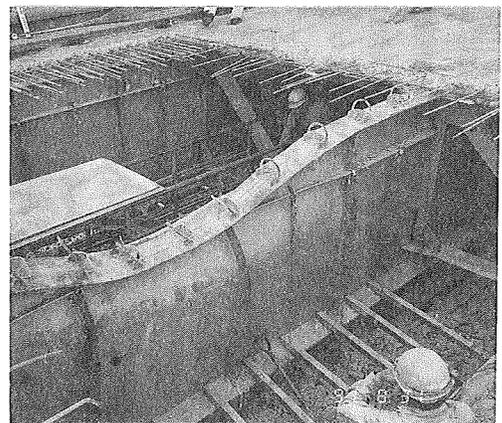
重違反を犯しており、公団からの数度にわたる警告にも、一向に改善する様子が見られなかった。

そこで、道路管理者である公団として、当該車両の運転手及びその使用者であるA社の責任を追求すべく、道路法違反による告発を行うべく検討した。

特殊車両の取締りについては、昭和五三年の道路局長通達中、「特殊車両の通行に関する指導取締要領」で定められているところであるが、新たに平成三年七月二四日付建設省道路局長通達「特殊車両の通行に関する指導取締りの強化について」の中で、「特殊車両を違法に通行させて重大な交通事故を発生させた者、措置命令に違反して特殊車両を違法に通行させた者又は常習として特殊車両を違法に通行させた者については、告発すること。」とあり、悪質事例については告発する旨をうたっている。

また、A社は原因者工事負担金命令により、高額な補修費用を支払わされることで、経済的制裁は受けることになるが、社会的に糾弾することにより、重量違反車の事故に警鐘を鳴らし、違反に對する抑止効果になる。

さらに、道路法以外のより罰則の重い法令の適用を考慮し、刑法の「往来妨害罪」、「器物損壊罪」、「過失往来危険罪」のいずれかが適用できないか検討したが、いずれも成立要件を満たさない



ため適用できないことがわかった。

これらの理由から、道路管理者としてできる最も有効な手段は、道路法第四十七条第二項違反により告発を行うことが適当であると結論するに至った。

なお、警察による処分については、道路交通法第五十七条第一項（乗車又は積載の制限等）、同第七十条（安全運転の義務）、同第七十五条の十第一項（自動車の運転者の遵守事項）違反によるものが考えられる。

従来からの公団、警察合同の取締りに際しても、公団は道路法、警察は道路交通法による取締りを行っており、対象とする違反形態も異なっていた。ちなみに、今回の事故では、違反車の総重

量は車検証記載の総重量の範囲内であったため、道路交通法第五十七条第一項の積載違反の適用はなく、他の二つの規定の適用が考えられる。ところが、第七十条及び第七十五条の十第一項違反の罰条には両罰規定がなく、使用者の責任を追求することができない。

公団としては今回の事故の性格を鑑み、道路法による告発を行いたい旨、早期に府警高速道路交通警察隊へ伝え、協力をお願いした。

このような経緯で、平成三年九月二十四日に阪神高速道路公団理事長から大阪府警察本部交通部高速道路交通警察隊長へ告発を行った。

罰状 (運転手) 道路法第百二条第一号



〔使用者〕道路法第百五条

四 告発の結果

告発後の経過を時系列に沿い簡単に紹介する。

10月1日 警察から大阪地方検察庁へ送致された。

11月29日 大阪地方検察庁から処分の通知があった。

〔運転手〕道路法及び道路交通法違反

〔中止〕※

〔使用者〕道路法違反

〔略式起訴〕

※被疑者が所在不明のため、所在判明後処分する。

4年

11月18日 大阪地方検察庁から運転手に対する処分の通知があった。

〔略式起訴〕

五 他の行政機関に対する処分依頼とその結果

① 近畿運輸局

9月9日 自動車部長へ指導要請

12月6日 処分結果の通知があった。

(1) 輸送施設の使用停止命令

五両 六二日間

(2) 保安基準緩和車両の制限事項違反に係る文書警告

② 近畿地方建設局京都国道工事事務所

(当該車の特殊車両通行許可窓口)

9月24日 同工事事務所長へ指導要請

同日付けで処分結果の通知があった。

車両二台 (トラクタ十トレール) の通行許可の取消

六 おわりに

今回の告発は、事故の規模、影響が大きく、事故当初から告発まで新聞、テレビ等の報道機関にも大きく取り上げられて社会的に注目され、公団が意図した違反車両の抑制に効果はあったと考えている。また、警察の協力を得られ、比較的にスムーズに事が運んだ背景には、A社が以前から違法な積載による運行を繰り返し、警察からもマークされていた業者であったことなどがある。

この事例紹介が特認車両の度重なる違反、事故により告発を考慮しておられる道路管理者の方々にとり御参考になれば幸いである。

最後に、告発の準備段階で道路交通管理課並びに近畿地方建設局道路部交通対策課に相談に伺い、大いに参考にさせて戴いたことを付け加えておく。

都道府県道の路線認定基準について

(その1)

建設省道路局路政課総務係

一 はじめに

本年四月に「一般国道の追加指定」がなされ、全国で六千km余りの都道府県道が国道に昇格し、平成五年四月から施行される予定である。

その後、「主要地方道の追加指定」の作業に移行し現在、各都道府県からの要望を受け本省において選定作業中である。

それが完了すると、一般国道、主要地方道について約一〇年振りの見直しが見直しが完了し、新たな幹線道路網の構築が進むものであるが、一般都道府県道の総量は増えることにならない。

一般都道府県道については一般国道や主要地方道のように何年かに一度「昇格」のような作業を行うことはなく、各都道府県が必要に応じて都道府県議会の議決、建設大臣の認可を経た上で路線

を認定するものであるが、その際には道路局長通達である「都道府県道の路線認定基準について」

(昭和四六年一〇月一五日建設省道政発第一〇八号)に合致する必要がある。しかしながら、現行の「都道府県道の路線認定基準」は昭和四六年に改正された基準であり、既存の都道府県道に追加して新たに路線を認定することは道路網基準的に厳しいものとなっており、一般都道府県道の総量を増やすためには現行の基準の改正が必須であるとの考えから、今回その基準を見直すべく作業中である。

そこで、本稿においては現行の路線認定基準の経緯等と問題点について検討するとともに、現在作業中の基準改正が確定した場合には、その改正内容についても解釈を加えてまいりたい。

なお、本稿における解釈、改正案等はまだ筆者

の個人的な見解であることを念のため申し添える。

二 路線認定基準の歴史

① 旧道路法(大正八年法律第五八号)時代の都道府県道は同法第一一条において、府県道として知事が認定するものとされていた。

その際の認定の実務について資料、文献等が残っており、どの様な運用方針で認定されたかどうかは不明であるが現在において旧法時代から残っている都道府県道の形態から考えると、かなり弾力的な運用がなされていたのではないかと考えられる。

当時の府県道はこの法定要件に基づき、第五二条により監督官庁の認可を受けた上で都道府県知事が認定したものと思われるが、実

資料 1

旧法第11条と新法第7条第1項の比較

旧法第11条 (カナは直した)	新法第7条第1項 () 内は省略
府県道の路線は左の路線にして府県内のものにつき府県知事これを認定す	第3条第3号の都道府県道とは、地方的な幹線道路網を構成し、且つ、左の各号の一に該当する道路で、都道府県知事が当該都道府県の区域内に存する部分につき、その路線を認定したものをいう。
一 府県庁所在地より隣接府県庁所在地に達する路線	一 市又は人口五千以上の町とこれらと密接な関係にある主要地、港湾法第二条第二項に規定する重要港湾若しくは地方港湾、漁港法第6条に規定する第二種漁港若しくは第三種漁港若しくは飛行場、鉄道若しくは軌道の主要な停車場若しくは軌道の主要な停車場若しくは停留場又は主要な観光地とを連絡する道路
二 府県庁所在地より府県内郡市役所在地に達する路線	二 主要港とこれと密接な関係にある主要停車場又は主要な観光地とを連絡する道路
三 府県庁所在地より府県内枢要の地、港津又は鉄道停車場に達する路線	三 主要停車場とこれと密接な関係にある主要な観光地とを連絡する道路
四 府県内枢要の地よりこれと密接な関係を有する枢要の地、港津又は鉄道停車場に達する路線	四 二以上の市町村を経由する幹線で、これらの市町村とその沿線地方に密接な関係がある主要地、主要港又は主要停車場とを連絡する道路
五 府県内枢要の港津よりこれと密接な関係を有する枢要の地又は鉄道停車場に達する路線	五 主要地、主要港、主要停車場又は主要な観光地とこれらと密接な関係にある高速自動車国道、国道又は前各号の一に規定する都道府県道とを連絡する道路
六 府県内枢要の鉄道停車場よりこれと密接な関係を有する枢要の地又は港津に達する路線	六 前各号に掲げるものを除く外、地方開発のため特に必要な道路
七 数市町村を連絡する重要な幹線にしてその沿線地方と密接な関係を有する枢要の地、港津又は鉄道停車場に達する路線	
八 枢要の港津又は鉄道停車場よりこれと密接な関係を有する国道又は府県道に連絡する路線	
九 地方開発の爲必要にして将来前各号の一に該当すべき路線	

② 実際のところ第九号の「地方開発の爲必要にして」を運用し、同一市町村内の都道府県道が多数存在することとなったものであると考えられる。

そして昭和二十七年に道路法が全面改正され、いわゆる新法の時代を迎えるわけであるが、都道府県道についても新法の第七条において第一号から第六号までの六種類に分類されることとなった(資料1 参照)。

新法は基本的には旧法の精神を受け継いだものとなっているが、当時において旧法の規定に基づいて認定した府県道をどの様に新法の都道府県道に受け継ぐかが問題となった。

それを解決するためにとられた方法は具体的な方法は、まず道路法施行法(昭和二十七年法律第一八一号)第三条において、新法施行の日までに新法に基づく認定がされないものは新法に基づく認定がされたものとみなすとされ、一応の経過措置が定められたものである。

このように都道府県道について、国道の経過措置のように一度路線を廃止する手続きをとらなかったのは、新法の公布から施行に至る間の短期間に新規路線に全国的に切り替えることが技術的、時間的に無理であるという判断に基づくものであると考えられる。

③ その後、昭和二八年二月四日に建設事務次官通ちようにおいて都道府県道の再編成の指示がなされ、(資料2 参照) 新法において認定されたとみなされた路線についても、真に地方的幹線道路路網として再編成することを目的に新基準に適合させて再確認することを指示した。

④ さらにその具体的な方針として昭和三二年五月二十九日に道路局長通達(資料3 参照)が出され、再編成の対象路線、その取り扱い方針が示され、各都道府県において再編成の作業が始まったものである。

⑤ その際には、「旧来の路線を新法の認定基準に厳密にあてはめて整理しようとするれば、当時の府県道の延長で約三〇%、大きいところで五〇%が失格するのではないか」(過去の道路セミナーより)と言われ、特例の必要性が論じられ、「その一つとして認定基準に合致しない路線のうち、従来から府県道として認定してきており、地方開発のため特に必要な路線は、法第七条第一項第六号該当の特例として認定する措置がとられたのである」(同)

⑥ 以上のような経過で都道府県道については旧法から新法に移行されたものである。したがって、現在の都道府県道のうち昭和三三年

三四年に大量に路線認定がされているのはこの再編成が行われた結果であり、また、現在の都道府県道の路線で六号該当が多く、かつその認定理由がはっきりしないのも上記のように六号該当の特例により認定されたものがほとんどであるためであると考えられる。
(つづく 担当高鍋誠治)

資料2

◎ 旧道路法(大正八年法律第五八号)の規定により認定した府県道の路線の整理について

(昭和二八年二月四日建設省発道第六号)

各都道府県知事あて建設事務次官通ちよう)

旧道路法の規程により府県道又は市道若しくは町村道に認定された路線で、昭和二七年一月五日迄に一級国道、二級国道、都道府県道又は市町村道のいずれかの路線の指定又は認定をされないものは、道路法施行法(昭和二七年法律第一八一号)第三条の規定に基き、新道路法(昭和二七年法律第一八一号)第七条又は第八条の規定により路線を認定された都道府県道又は市町村道とみなされるのであるが、旧道路法は市町村道とみなされるのであるが、旧道路法第一条の規定は新道路法第七条の規定基準と異なるものであり、且つ、旧道路法の規定によつて認定された府県道の路線には、他の路

線を重用しているものが多く路線名が錯綜して交通の実態に適合しない場合が少なくない。よつて新道路法の施行と共にその路線を新道路法の基準に適合せしめ、且つ、実態に即した路線に整理綜合し、真に地方的幹線道路路網として再編成することが必要であると認められるので、左記によりできる限り速かに新道路法に基く変更又は廃止の手續をとられたい。

記

- 一 既認定の重用路線は整理して、必要やむを得ないものを除き、重用を廃止すること。
- 二 既認定路線で新道路法第七条第一項各号の認定基準に適合しない場合は、路線の変更、統合又は廃止等の方法により、これに適合するよう再編成を行うこと。
- 三 海上渡船の路線は異営渡航を現に実施しているもの又は将来実施する計画のあるもの以外は整理すること。

道発第一四八号

昭和三十三年五月二十九日

建設省道路局長

各都道府県知事 殿

旧道路法（大正八年法律第五十八号）の規定により認定した府県道の路線整理について

昭和二十八年二月四日、建設省発道第六号、建設事務次官通牒に基く標記の、いわゆる路線再編成については、その後鋭意検討中のことと史料されますが、この再編成に関する事務処理は左記によらねたい。

記

一、再編成の対象となる路線等について

1 事務次官通牒に基く路線の再編成（以下「再編成」という。）は、旧道路法の規定に基き認定した府県道の路線（以下「旧路線」という。）で、道路法施行法（昭和二十七年法律第八十一号）第三条の規定により路線を認定された都道府県道とみなされたものすべてがその対象となる。

したがって、道路法（昭和二十七年法律第八十号、以下「新法」という。）の規定により認定した路線は含まないが、これら路線（主要地方道指定に伴い認定した路

線は除く。）と旧路線とを併せて整理、統合等をなすことが路線網構成上、より妥当な場合は、この限りでない。

なお、旧路線が交通上又は道路の現況等よりみて適当でなく、既に良好な状態の道路が存在するときは、旧路線の代替的性格を有し、且つ、道路交通の実態に即応するときに限り、これを認めることは差し支えない。

2 一の路線が二以上の都道府県の区域にわたるときは、関係都道府県と十分協議をなすこと。

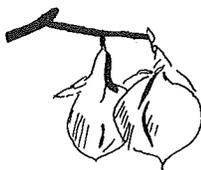
二、再編成路線の取扱について

旧路線を新法の規定により認定されたものとみなした道路法施行法第三条の規定は、新法における都道府県道の性格と旧法におけるそれと同一であるという立場をとったものではなく、新法施行時における路線の切替への混乱をさける意味から、新法に規定する都道府県道と同様の法律効果を経過措置として旧法の規定による府県道に与えたものに外ならないのであり、再編成は、新法第七条第一項各号に該当せしめるよう行うのであるから、再編成路線は、旧路線と異なる性格の路線となる関係上、この際、再編成路線のすべてについて、新

法第七条の規定に基き路線を認定するものとし、旧路線のすべてについて、新法第十条の規定に基き路線を廃止するものとする。

なお、これら路線の認定並びに廃止については、新法第七十四条第二号の適用があるから念のため。

追って、再編成路線について、建設大臣の認可があったときをもって再編成が完了したものとす。



編集雑記

一向に上達しない作文を、あつかましくも連載している我が身にとって、他人の書いたものを批判する気には到底なれない。だが公衆の場に掲示されたもので、変だと思ふ文章に出会うと、気になって仕方がない。

私の職場は地下鉄日駅に近いから、毎日のようにこの駅を利用する。せわしく動く乗降客の大方と同様、ホームの柱に貼ってあるお願いや、お知らせの類はめつたに見ない。ところが最近何かの調子でこれを読んで驚いた。

「お願い」

当駅では/静かな駅をめざして/列車出発時の/ブザーと/車掌の手笛を/省略しております。/ご理解とご協力を/お願いします。

白のプラスチック板に黒い文字で肉太に印刷されたこの文には、利用者の意向を先取りした、という当局の自負が伝たわってくる。ここまではよい、ところが次がいけない。

但し下記時間はブザーが/鳴動し/します。
平日・土曜日 七時三〇分から九時三

〇分まで。一七時三〇分から一九時
まで。

要はラッシュ時は従来どおりだということ。ここで驚いたのは鳴動の二文字である。鳴動は鳴り動くこと。特に地震の時に生ずる土地の震動と音響と辞書にある。この字面から推しはかると、この駅の出発ブザーは構内を揺り動かすような大音響のもののようなのだ。とすると静かな駅をめざしたお願い文の趣旨は、この鳴動によって打ち消されてしまうことになる。びっくりしたのは私だけではなさそう。この字の上には複数の人がこれを消そうと、指の腹でこすった跡がうす黒く残っている。本文の印刷文字は地下鉄本社で作られ、但し書きはあとから現場の駅務区あたりのワープロで貼り足したもののよう。字も小さい。私は何もこの掲示文の揚足をとるつもりはない。しかし世論を気にする経営陣と、乗客の安全に直接責任を持たねばならぬ現場との相剋を、垣間見たような気がした。そして便利になった事務器を、安易に使うこわさも感じた。

ワープロは日本語の文書作成に革命をもたらした電子機器である。一々辞書を引き文字の意味を確かめなければならない漢字も、字音

を知っていれば簡単に表示される。単に鳴らしますで通じるものを、鳴動の方が強く作用すると感じたのだろう。が使うべき文字でなかった。戦前、漢字の本家中国人が大げさな表現をすることを、白髪三千丈式と笑ったものだ。だがその大げさな表現を、今度はワープロを通じて、日本人がやろうとしている。ワープロは開発されてまだ日が浅い、やがて言葉選びが精練された新しい機器が出てこよう。それだけに使い手も余程しつかりしないと、この機器に振廻されかねない。

道路の長期構想の本、NEXTWAYが、判りやすいと好評である。この本の中で情報発信基地の一つとして、「道の駅」の構想が述べられている。道の駅はドライバーにとって、私達が鉄道の駅を利用するのと同じくらい身近な存在になると思う。と同時に、お知らせお願いの「札の辻」的な役割も持つことになる。その時ハードとソフトが均質に機能するようお願いしたいものだ。(崎)

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

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

定価 700 円 (本体価格 679 円)

FAX 03(3234)4471

〈年間送料共 8,400 円〉

払込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金 771303

口座名：道路広報センター