道路行政セミナ

●時

時

時

67

1995 **JULY**

巻 頭 就 言 二 一世 任 挨 拶 道路局長 橋本鋼太郎

「紀のエネルギーと道路 明治学院大学国際学部講師

1

エッセイ■人が輝く道づくり 株式会社サンケイリビング新聞社編集長 山谷えり子 田中 紀夫 3

集/大都市圏の道路 「環状と放射

スウェーデンにおける環状道路整備とロードプライシングの導入状況の報

道路局道路総務課課長補佐

中川

雅之

7

首都圏における環状道路の整備 関東地方建設局道路部計画調整課

名古屋圏における環状道路と放射道路の整備 中部地方建設局道路部道路計画第二課 21

京阪神地域を中心とする道路整備について 近畿地方建設局道路部道路計画第二課 29

平成五年度道路交通管理統計について 道路局道路交通管理課企画係 49

電線共同溝の整備等に関する特別措置法施行令等につい

て

道路法令研究会

38

シリーズ/あの道 この道

道の日」(八月一〇日)

について

道路局道路総務課

57

秋田 のみち 羽後のみち 秋田県土木部道路建設課

59

時のものです。 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 いて自由に書く建前をとっております。した 本誌の掲載文は、執筆者が個人の責任にお



の課題であります。

道路構造令は、昭和四五年に大きな改正がありましたが、今回当路構造令は、昭和四五年に大きな改正がありましたが、今回が正はそれ以来ということになります。内容的には、都市空間、の改正はそれ以来ということになります。内容的には、都市空間、の改正はそれ以来ということになります。内容的には、都市空間、の改正はそれ以来ということになります。内容的には、都市空間、が設定は、明和四五年に大きな改正がありましたが、今回

課題であると考えております。 ゾーン等を中心に七○○キロメートルの整備を進めるところとし 日に施行されたところであります。 とすることとし、そのための法律がさる三月に成立し、 線類を簡易に収容する電線共同溝の整備を大きな行政課題の一つ 済の行方もその基盤の整備如何によるともいわれているものであ ておりますが、 二一世紀は、 第三には、高度情報化社会に向けた道路施策の推進であります。 道路におきましても、 高度情報化社会の急速な進展が予想され、 将来的には、 さらに積極的に施策を遂行するべき その基盤として光ファイバ 当面、 市街地等町のシンボル 六月二 一等電 国民経

ステムの整備・研究に取り組んでいるところでございます。自動料金収受システム等安全と快適性を確保した高度道路交通シるシステム(VICS)や、料金所をノンストップで通過できるまた、情報通信を利用して、渋滞情報をリアルタイムで提供す

先にふれました今回の兵庫県南部地震での道路被害は、今まで第四には、災害に強い道路づくりの課題であります。

と認識しております。と認識しております。今後は、特に幹線道路についての考え方について、大きります。今後は、特に幹線道路については代替路の整備も含めてります。今後は、特に幹線道路については代替路の整備も含めてります。今後は、特に幹線道路については代替路の整備も含めてります。今後は、特に幹線道路については代替路の整備も含めてります。今後は、特に幹線道路については代替路の整備も含めてります。今後は、特に幹線道路については代替路の整備も含めてります。今後は、特に幹線道路については代替路の整備も含めてります。今後は、特に幹線道路については代替路の整備も含めてります。

備事業五箇年計画の策定であります。第五には、平成八年度から実施される第六次交通安全施設等整

第六次交通安全施設等整備事業五箇年計画においては、交通事第六次交通安全施設等整備事業五箇年計画においては、交通事でおります。

すようお願い申し上げる次第であります。 行政に携われる皆様におかれましても、ますますご精励下さいま効果的に諸施策の推進に努めてまいる所存でありますので、道路線で活躍される皆様とともに、努力を惜しまず、強力に、かつ、は、質量ともにますます課題が増加する傾向にありますが、第一以上、概観いたしましたように、今日の道路行政におきまして以上、概観いたしましたように、今日の道路行政におきまして

大都市圏の道路「環状と放射」

スウェーデン
 における
 環状道路整備と ロードプライシングの導入状況の報告

建設省道路局道路総務課課長補佐 中川 雅之

はじめに

あり、 現在推進されつつあるが、これらと並行して、道 用の推進、道路交通情報提供等による経路の変更、 ドプライシングに関する検討が進められている。 よって、ピーク時の交通量を抑制しようとするロー 路の利用に対して課税、 機関の利便性の向上による手段の変更等の施策が パークアンドライド駐車場の整備に伴う公共交通 ている。道路交通需要マネジメントはその代表で 様々なソフト施策の活用により交通需要をコント ロールする手法が、 した整備水準への到達を目標としていたが、現在 従来の道路整備は、 相乗り、共同集配による自動車の効率的利 道路整備に導入されようとし 自動車の自由な需要に対応 料金徴収等を行うことに

それぞれの国の政治環境、国民性等を踏まえたロー ドプライシングの実施が決定され、その準備を行っ ドプライシングを実施中の国(フランス)、ロー の導入を検討中の国(イギリス)であったため、 ている国 (スウェーデン)、ロードプライシング とノルウェーにおいて実施例がある。筆者は、三 リフォルニア州、ヨーロッパにおいてはフランス アジアにおいてはシンガポール、アメリカではカ 図る方策として、経済学の世界においては、古く を訪問する機会に恵まれた。それぞれの国は、ロー 月に一〇日間フランス、スウェーデン、イギリス から議論が行われているものである。これまで、 利用者に課すことによって、道路の最適な利用を ロードプライシングは、道路利用の社会的費用を

1

況を報告させて頂くこととしたい。 ウェーデンにおけるロードプライシングの導入状 てはまず、我が国においてあまり紹介例のないス 応を視察することができた。その中で本稿におい

スウェーデンにおけるロードプライ シングの導入状況

れてから (DENNIS AGREEMENT)、ストック ホルム市議会とストックホルム市との間で合意さ 整備を主内容とした政策パッケージが、ストック ルム地域でのロードプライシングの導入の検討 DENNIS PACKAGE と総称されるインフラ (DENNIS PACKAGE) のスキーム 九九一年一月、交通及び環境の改善の観点か ロードプライシングを含む政策パッケージ

ドプライシングに対する政府の試み、国民等の反

ホ



道路のアクセスビリティを向上させ、

公共交通

は

(を改善することによっ

゙てス

١

ッ

ク

ホ

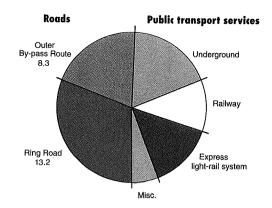
w

ム

地

域

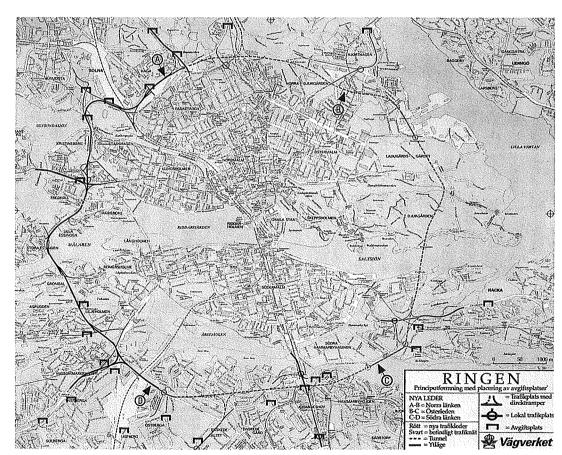
の機



The diagram shows the distribution of investments in public transport and various roads (SEK billion).

図1 DENNIS PACKAGE の財源内訳

要は国と地 用される予定である。 rail services' 環境改善を行うことを目的 公共交通 スウェーデンクロ ・から二〇〇六年までの 一○億\邸がスト (RING ROAD) そのうち、 一機関に !域が責任分担しあうという い投資することを提案して ーツク ì 及び市の 地下鉄等の公共交通機関に、 この合意は、 ホ ナ 億 jν ÍI 間 ムの SEK (= 一二円程度) から 外環 几 地 鉄 00 7 下 道 お 状 追 を 億 rapid 通る 理 加 SEK 1 解 を道路 的財 スに 環 現 九 る 基づ 状 政 在 九 $\widehat{\mathbb{Z}}$ 使 道 需



A map showing the alignment of the Ring Road. Dotted line = tunnel; green gantry = road toll station. 図 2 環状道路 (RING ROAD) の諸元

ら徴収す 心部 ている 4 · 1= b 移 る 3 勭 かき ずる車 料金によっ 道 路 に関 両 てまかなわれることとされ する 外 環状 ゔ 線 'n ジ を 使 工 用す ク 1 ż は 車 市 の中 両 か

道路投資の内訳は以下の通りだが、

有料道路システム開発等 計 外環状道路 環状道路 (RING ROAD) 22360 13170 百万 8280 910 0百万 0百万 퍼 ᅿ SEK SEK SEK

ティ 関連投 業務用 この ல் 他 資 自 交 通 動 が の 車交通削減策 料道路料金によっ 九億SEK 利便性向 ある。 上施策、 步行者、 これ てまかなわれ 公共交通機関 5 は 自 転車利用者, イン ナー る 道 0) シ 路

投資に使用されることが予定されてい に完成を目指 分はトンネル構造となる予定であ ・ンネル うつが 環状道路 (図 2)。 、環境 であ (RING ROAD) Ď, している北側 の 影響を考慮し 地 上に出 [る部 [70] は 一分は一 Ť km 兀 のうち 30 0 ほ km 一箇所し ٤ 0 九 h どの 延 九 九年 か 長 km な 部 を は

スケジュール

2

開発 ては に完成させることを目指 九九七年に 金徴収シ 九 九 九 五年に設置する。 セ 九 ステム 七年に完成 タ 1 は 0 して 九 開 発を行 を目 九 Ŧi. 指 これらを踏まえて ಕ್ಕ 年 ï 1 料 T 金所に 九 į, 九 る 九 六年 九 また つ 八 年 i. い

> ż は不明とのことであっ その段階で料金徴収をやめる 有 τ 料 制 ķ 一五年に資金を償還することとして 3 の 部 環 運 **水** 水 道 路 用を 九 (RING ROAD) 九七年に か ぞどう 開 か 始 は現段階 L 0) いる た 曹 `と考 が 用 は

過 九 九四年の する予定になっ 道 る法案が 路 U コジェ 関 春に クトの半分 九 る 九四年 法案は 通過して てい Ġ 九 月 九 z に議 Ŧ. 億 SEX Ŧi. 车 残りの保証及び 会に提案さ ر ف の 政 府 時期 保 証 有 関 通

3 執行体制

また、 経営を ゥ 通 をスウェーデン鉄道庁、 は 0 会社と協力して実現することとしている プ ブ エ ے ㅁ U ーデン道路庁とスト の 行うプ スウ ジ ジ 政策 エ エ Í ク ク パ ロジ ١ 1 1 ッ デ 0 ij ケ ン道路庁は、 エ 実 jν 1 クト 現 1 ジ Ó プ 0 大スト グ ため が ッ 実 形成 w ク 現 卞 0) Ì を ŝ デ ッ w 目 クホ ō である Ť 'n ム市の 指 ゔ Ź τ ロジ す ル b 30 下に た ム 公共 工 図 め 建 ク 3 n 0 ス

を П 将 ジ 負うこととなっ Ö 来的 のうち 建 方ソフトなPR活動としては、 エ 一設につ ク ١ 根幹をなす 有 0) ため 嵙 いては、 料 てい 金で返却されることとなる 0) 借入れを補償し、 スウ る。 環 状 そして、 エ 道 ーデン道路庁が責任 路 (RING ROAD) 玉 ス この ١ は ッ 借 この ク ホ n

> 正 4 ホ ル 確 市 ム市 な情報を提供 はDENNIS は コ AGREEMENTに関 ユ = ケーションオフィスを設 相 談に応じるた Ĺ め 7 ス 市 ١ ツ 民 ク V



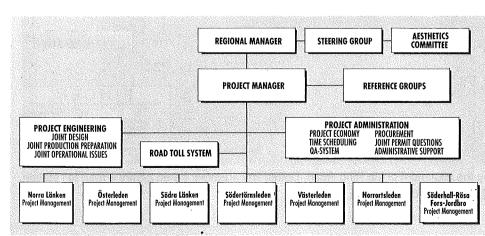


図 3 推進組織の Organization Chart

4 料金徴収体制

が

・でき、

コ

イ

シ

マ

シ

ン

0

1

は

兀

00

台

現

金

zoning わなく る者は であ 所は、 状道 交通のみならず 所を設け るだけ 等を中心 地 されている。 うとする を利用する者も料金を払わなく スして移 ントを置いた政策手段 (RING が提案に が 料 ٤ 路 一金所は、 あ 30 1 の外側に Ď, Ť ROAD ŝ はなら 3 は環境目 動きもあ 1 対 П 央管理シ ス 動する を 批 不満が 案 ľ の 0) ス 1 設 っため、 判 通行あ ١ t (= ッ 環 市 うない lt ス ッ 0 ク ŧ ため 状 八八 内の 的 30 あ ステム る ŀ ク ス ホ 外 あ 道 角所 ١ たり一 が ス ッ を達成することが ホ w ٤ 側 環状 る。 路 ・交通量を減らすことにポ ŧ ١ ク 0 w ツ 4 い 0 7 ゥ ス 12 が た 建 (RING ホ 4 ッ 市 Š み 道 ŀ Ō ク よって管理さ 設され、 環境団体を中心に提案 市 朩 w お な 代 の 外 b 内 路 ッ ホ w L 流入す ららず 替 た てはならない。 ク 0) 側に料金所 ム jν ROAD) (RING ROAD) 五. 通 市 ホ 4 案 市 め 内 これ 方向 定の 勤し 民投票を 0) Jν SEK Ź (innner 側 外側 の 不十 4 交通. 環 12 をバ 部 Ŧ 料 n b 状 ٤ ŧ -分で を設 に居 金を 移 いる予定 分 4, Ó city 料 道 る者 外 通 イ 料 1 行 動 有 環 路 過 金 あ U 住 金

は る。 有料道路は三つ 現 金による支払い 時間に二、 自 動 料 金 ν 〇〇〇台の車両 0 1 兾 Ż な ーンである。 コ つ インマ た ν] シ に対応すること ンで構成 自動料 ンによる بخ 金 n レ ì 7

> 対 0) 象とし 1 1 は T 恒 は おり、 常 五〇台 的 コ 有 0 イ 処 道 理 路 Ì を 能 ンは 使 力が 用 スト する人、 あ 3 ッ ク 自 ホ 車 動 両 料 Jν 4 ゅ 金

地 両 用 方 す た現金 備 るため 1= えて は 居 1 に必要な機器を何 住 4, な して ンは旅行者、 b 車 い ない 両 を対 Ý 象としたも インを持ち合わせ 自 b 動 か 0 料 理 金 0 由により V であ 1 ン を τ 車 使

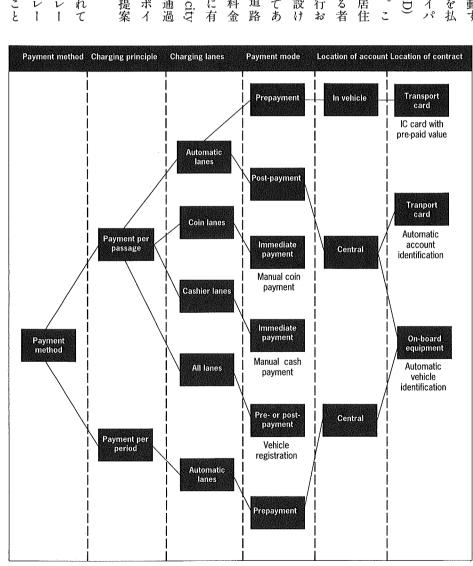


図 4 料金徴収のシステムチャート

いない人、車両を対象としたものである。

が可能と考えられている。 料金徴収は、車両のフロントグラスに備えつけが可能と考えられていることなく行われることとの方法と比べて料金の水準自体を引き下げて他なり、このスマートカードなどを使った自動料金の方法と比べて料金の水準自体を引き下げることられた機器に差し込まれたカードを使用することが可能と考えられている。

ければならない。 プライバシーの確保という観点から可能とされな による支払いを行うことのできる仕組みも市民の としているが、 問題に直面することになる。このため有料システ が許されなければならず、市民のプライバシーの 監視と車両登録組織との連携によるデータの使用 しモニターシステム導入は、 罰金の支払い請求が送付されることとなる。しか によって、その車両の特定が行われ、後日支払い、 ムの導入は、自動料金徴収システムの導入を前提 ンを通過した者については備えつけられたビデオ ンを通過した者、支払いを行うことなくコインレー 方、適切な機器を備えることなく自動料金レー 個人を特定されることなく、現金 ビデオカメラによる

によって異なる複数の料金水準が設定される予定過毎の支払い、月毎の支払い、年毎の支払い、第が、その他にも支払い方法(前払い、後払い、通料金は車両の重量に応じて異なったものとする

おおいったは対象としている)。
おおいった人のでは対象としないこととしている(シさる前払いのシステムを利用する者が多くなるもきる前払いのシステムを利用する者が多くなるもきであるとの指摘もあるが、例外措置は、外交的きであるとの指摘もあるが、例外措置は、外交的また、二輪は対象としないこととしている。また、二輪は対象としないこととしている(シンガポールでは対象としている)。

三おわりに

述べていたのが印象的であった。 出張の最後の訪問国はイギリスにおいて、筆者 出張の最後の訪問国はイギリスにおいて、次のように とで、スウェーデンの試みについて、次のように とで、スウェーデンの試みについて、次のように

金の減額(フランスにおいては、ロードプライシなる。プライシングによる収入は、他の料金、税ついて、如何に負担者を説得するかがポイントと「ロードプライシングの成否は、その負担増に

ング導入の成否を左右するものといえる。」 おり、その方向性を見誤らないことが、プライシ 各国の政治環境、 ドプライシングによる収入を如何に使用するかは、 の側の環状線の拡幅を環境面からの大きな反対に 状道路も完成している。例えば、 環境団体が大きな政治的影響力を持っており、 路建設があることは否定しない。しかし、 ている貧困層に向かう可能性があり、それへの対 ものであり、理論的にはプライシングと収入の使 らといって、それを道路の収入に向けなくては 例であるが、 DENNIS AGREEMENT のような例は、 料道路からの収入によってまかなった例)もある。 路整備に使用される場合(トンネルの建設費を有 実施(レヴェニューニュートラル))に使用され あって取り下げた経緯がある。このように、 ンでは新しい道路を作れる余地はほとんどない。 応を十分に考える必要がある。選択肢の一つに道 のしわ寄せがプライシング導入地域の車を所有し い道とは切り離して考えうるものだ。しかし、 づけを行って混雑、 らないというロジックが直接導かれるものではな ることもあり、またノルウェーのように新たな道 ングによる増収を相殺する料金減額を同 プライシングはまさに道路交通に関して価格 ロードプライシングによる収入だか 社会資本整備状況等に依存して 環境問題に対処しようとする ヒースロー空港 一路 後者の ロンド р | 線 環 そ 7

大都市圏の道路 「環状と放射」

圏における環状道路の整

建設省関東地方建設局道路部計 画

はじめに

六%、工業出荷額の約二五%が集中するなど、 生産活動が営まれている。 都市機能が集積した、 国土面積のわずか約四%弱の地域に全人口の約二 治・経済の中枢管理機能、 東京を中心とする関東臨海部 極めて高密な市民生活及び 生産流通機能等多くの (一都三県) は 政

心に各地域にその都市生産機能を適切に分散し 対して首都機能の移転等が様々なレベルで検討さ れているが、 いる現状にある。 しかしながら、 その結果都市機能の効率性は著しく低下して 交通機能に対しても大きな弊害をもたら 首都圏においても業務核都市等を中 これらの人口、 これらの首都圏への一極集中に 産業等の高密な

動

効率の高い広域多核的な都市圏の建設が必要となっ ている。

整備の遅れている環状道路の早急な整備が求めら 0 1 圏における幹線道路網として自動車専用道路ネッ れている。 中でもほぼ完成された放射幹線道路に対して ゥー そのためには、 クの整備推進を図ることが必要であり、 交通施設の整備、 とりわけ首都

環状線、 ての「三環状九放射」のうち、 図1) 軍道の 本報告は、 東京外かく環状道路、 「三環状」について述べるものであ 自動車専用道路のネットワークとし 首都圏中央連絡自 首都高速道路中央

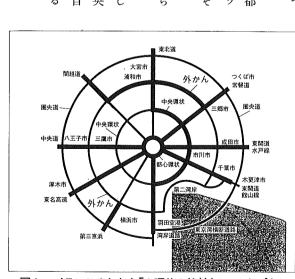


図 1 バランスのとれた[3環状9放射]のコンセプト

超え、 首都圏における交通の大動脈となっている。

首都高速道路の一日平均交通量は一一〇万台を

かし、 放射線の整備が進んでいるのに比較して

央华·原坎王干縣 (6.2km) 暋 東は道 足立区 Partition of the state of the s ◆葛飾川口線 (5.9 km) 1 18 98 18 関越道 江北I.C 北区 8 5 8 Mg (2 Mg) (2 Mg) 王子 * 板橋I.C 小菅I.C 荒川区 葛飾区 (17.0km) 板橋区 練馬区 堀切I.C 高松 熊野町I.C 菹 豊島区 鉄 文京区 中野区 朱 台東区 墨田区 Œ 新宿区 新宿 -→ 京集道 杉並区 西新宿I.C 千代田区 箱崎I.C 江戸川区 中央区 ^{(19,2}km) 江東区 渋谷区 中央道 大橋I.C 渋谷 世田谷区 葛西I.C 机树双 港区 線 東名道 (WASO) 日黒区 * 11 m 品川区 業 中路線 事業計画上の名称 ■■■■■■■■ 建設中路線 K 勮 □□□□□□□□ 建設準備中路線 ﴾

図 2 中央環状線 路線図

ప 環状線の整備が遅れており、 外側にもう一つの環状線である中央環状線を早急 に車が集中し慢性的に渋滞が発生してしまって この渋滞を解消するためには、 このため都心環状線 都心環状線の

に整備することが必要不可欠となっている。

び建設準備を進めている状況である 六㎞の路線である。このうち現在開通しているの は東側区間 高速湾岸線葛西付近から大井付近までの延長約四 中央環状線は、都心から半径約八㎞の環状線で、 (約二〇㎞) で、 残りの区間の建設及 ② 2 。

整備効果

生する場合が少なくない。 この交通容量を超える自動車が流入し、 高速道路の標準的な交通容量は一車線当たり約 ○○○台/時間であるが、 首都高速道路では 渋滞が発

ある。 その約半数以上を占める約二七万台は単に都心環 ち約四九%が都心環状線を利用している。 心環状線の渋滞を深刻なものとする大きな要因で 状線を通過するだけの交通となっているのも、 用する自動車台数は一日に約九二万台で、このう べて集中するような構造となっていることである。 つは、都心環状線に交通量の大きな放射線がす 自動車の流入が交通容量を超えてしまう原因 成五年現在、 平日に首都高速道路東京線を利 しかし、 都

の向上を図ることが出来ると考えている。であり、これにより都心環状線を通過する交通のに回・分散が図られ、また各放射線の利用効率の効率的な利用が出来るようになると考えている。効率的な利用が出来るようになると考えている。効率のな利用が出来るようになると考えている。

(3) 整備状況

① 高速中央環状線(東側部分) 各路線の現在の整備状況は以下の通りである。

和六二年九月供用開始となった。順次事業に着手し、一七年間の歳月を経て昭分は、昭和四五年に都市計画決定をして以来、現在供用している高速中央環状線の東側部

出てきている。 本路線の供用により、東北道及び常磐道方を結ぶ交通は、都心の混雑した区間を通過する必要がなくなり、中央環状線建設の効果が を結ぶ交通は、都心の混雑した区間を通過す

通り

(環状六号線)を拡幅し、その下をトン

ネルで通ることとなっている。

② 中央環状王子線

央環状線の開通区間及び高速川口線に接続す処理場の北側を通り、足立区江北橋付近で中園の地下を通過し、石神井川に沿い小台下水区板橋から中山道、明治通りを経て飛鳥山公区板橋から中山道、明治通りを経て飛鳥山公

る路線で、中央環状線の北側を形成する。 飛鳥山公園付近においては、遺跡の保護な で現在は、板橋から西巣鴨交差点付近の上・ 下部工事、滝野川から王子駅付近の半地下・ トンネル工事及び石神井川沿いの上・下部工 トンネル工事及び石神井川沿いの上・下部工 トンネル工事及び石神井川沿いの上・下部工 とを考慮しトンネル構造を採用している。ま が現在は、板橋から西巣鴨交差点付近の上・ 下部工事、滝野川から王子駅付近の開削トンネ とを考慮しトンネル構造を採用している。ま とを考慮しトンネル構造を採用している。ま でいる。ま

③ 中央環状新宿線

この路線はほぼ全域にわたり、現在の山手四号新宿線、高速五号池袋線を結び目黒区青側を形成する路線である。この路線により渋く、新宿、池袋の副都心が結ばれ、都市機能の強化・地域の活性化が期待される。

設工事等に着手している。 し、新たに東中野換気所、中野本町付近の仮シールド工事及び神山町換気所工事等を継続

④ 中央環状品川線

れる路線である。本路線の完成で中央環状線湾岸線に接続し、中央環状新宿線まで延伸さ中央環状品川線は、品川区八潮付近で高速

画決定)に向け、現在関係機関と調整中であ効率的な利用が出来るようになると考える。効率の向上が図られ、首都高速道路網全体の対率の向上が図られ、首都高速道路網全体の

東京外かく環状道路

る。

(1) はじめに

である。 東京外かく環状道路(以下「外かん」という。)東京外かく環状道路(以下「外かん」という。)

道~常磐道間(L=約三○㎞)が供用中であるいて調査が進められ現在全体の約三分の一の関越外かんは、昭和三○年代中ごろから建設省にお

(図 3)。

(2)

外かんの役割

節心部へ充入する交通を外喙部では外かんの果たす役割を、以下に述べる。

- 散導入する。
 ① 都心部へ流入する交通を外縁部で受け、分
- により、都市内交通の円滑化を図る。起終点を持たない交通をバイパスさせること② 放射状幹線道路を相互に連絡し、都心部に

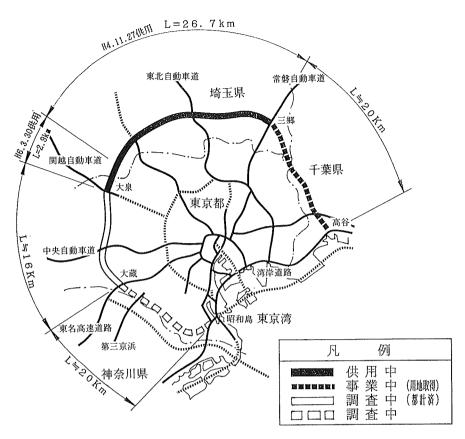


図 3 東京外かく環状道路

6.00

| 歩行者通行帯

施設の収容空間としての役割

整備状況

道二九八号として路線指定され、 関越道大泉IC~常磐道三郷IC 本区間の一 般部は、 昭和四四年度に一 四五年度に 般国

(5)

災害時の防災空間として、

また公共・公益

4

の機能を周辺地域へ分散誘導する。

開発拠点と内陸部との円滑な交流を図る。

東京・横浜・千葉等の東京湾岸の諸港及び

1 (3) 3

都心部に集中している流通・業務

教育等

供用区間 標準断面 62.00 20.00 22.00 20.00 (環境施設帯) (環境施設帯) (自動車専用部) 8.00 6.00 8.00 5.00 7.00 0.50 0.50 7.00 中央分離帯 車道 車道 サービス道路 ビス道路 (国道 298 号) (国道 298号)

図 4 関越道大泉IC~常磐三郷IC

昭和六 動車道 専用部は、 建設省直轄事業として、 月に日本道路公団に施行命令が出された。 般部の 昭和五〇年ごろからモデル道路等として、 一年一月及び三月に整備計画、 (東北道及び常磐道) として基本計画 昭和五七年一月に国土開発幹線自 部供用が始まり、 事業化された。また、 平成四年一一 同年五 月

に三郷市〜和光市間 (専用部:一般国道二五

四号~ 越 部を供用するなどして、 谷口線間 県道上笹塚谷口線間(L=二五・七 km 般部 2自動車道~常磐自動車道間 中である を、 ||国道| その後、 常 :磐自動車道間 般部として一 一五四号 般国道一 図 4 。 平成六年三月に関越自動車道 $\widehat{L} = \overline{\overline{\cdot}}$ |五四号BP~県道上笹 般国道 (L=二六· 現在専用部として関 九 の供用を開始 (L=二九・六 一五四号BP km 間の専 km 七 km × を供 甪

2 常磐道三郷IC以南

県区間は、 建設省直轄事業として事業化された。 画決定されている。 一九八号として路線指定され、 埼玉県区間は、 昭和四四年五月にそれぞれ都市 昭和六〇年一〇月に、 昭和四四年度に一般国道 四五年度より 千葉 £ 計

事より、 |に提示し、 環境に配慮した構造の検討結果を千葉県知事 再検討を求められたため、 強い反対を受け、 今後も事業を推進する予定である。 く通過するため、 埼玉県区間については、現在一部区間 しかし、 八 km 千葉県区間では、 般国道六号以南について計 あらためて事業進展の協力を求め を暫定二車線で供用中であり、 昭和五三年には、 市川市地域を中心として 昭和六二 既成市街 一年に周辺 千葉県知 :画案の 地を多

画

が策定されており、

今後、

千葉県の都

市

く予定である。

発幹線自動車道建設審議会において、

基本計

都とも協力して検討を行い、

計画を進めて

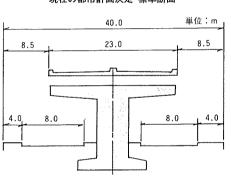
備と一

体となっ

た整備手法等について、

東京 域整

現在の都市計画決定 標準断面



六月に、 道区間は、 出され、 後の詳細な検討を経て、 平成元年 に松戸、 この埼玉県、 川市長にその検討を依頼し、松戸市からは これを受けて、 現在都市計画変更の手続き中である。 それぞれ受入れの回答があり、 市川市の都市計画原案が千葉県に提 一二月に、 平成三年 千葉県にわたる常磐道~東関 千葉県. 市川市からは、 一二月に第1 平成七年三月三一日 知事は、 一九回国土開 松戸 平成五年 その 市

> 過去の経緯やその後の土地利用の変化を踏ま 昭和四一年七月に都市計画決定されているが

環境保全に配慮した地下構造などを基本

多方面の意見を参考にしつつ、

地

3

関越道大泉IC以南

関越道~東名道間

約

一六 km)

については、

計画策定を行う予定である。

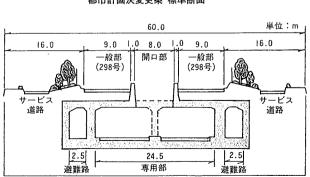
(図 5

画変更及び環境影響評価の手続きを経て、

整

市

都市計画決変更案 標準断面



常磐道三郷 | C以南 図 5

東名~中央道

図るうえで重要な役割を果たすものである。

都

圏

の諸

機能の再編成、

産業活力の向

.上等を

首

て首都圏の広域的な幹線道路網を形成し、

東京外かく環状道路等と一体となっ

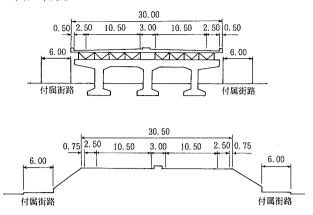
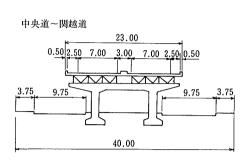


図 6 関越道大泉IC以南



(1)

四

首都圏中央連絡自動車道の概要

道路構造等について調査中である

(図 6)。

H

東名道~湾岸道間については、

現在路線

線

ための交通体系を整備する必要があ 消するため、 集中による都市環境の立ち遅れや交通混雑等を解 首都圈中央連絡自動車道 首都圏周辺に位置する中核都市を環状に結ぶ 都圏においては、 多核多圏域型の地域構造を形成する 東京都 以下、 心への諸 圏央道という) 機能 の 極

図る上で重要な路線であ 高規格幹線道路であり、 首都圏の均衡ある発展

以 下 圏央道の概要について紹介する。

(2) 画の概要

を連絡するとともに、 波研究学園都市、 六○㎞の位置に計画されている延長約二七○ km の高規格幹線道路である。 本道路 圏央道は、 は 東京都心よりおおよそ半径四○~ 横浜、 成田、 厚木、 東京湾横断道路 木更津等の中核都市 八王子、 Ш 越 東京 筎

> 画延長約五○㎞となっており、 六月現在、 査として調査を開始し、 意事業をすすめている には、 八割強に相当する二三八㎞が事業化され |車専用道路として位置づけられ、 世紀初頭に全線供用することを目途に鋭 央道は昭 高規格幹線道路のうち 基本計画延長約二五七㎞ 和 五四年より大規模事業計 (図7参照 昭和六二年六月三〇 すでに全区 般国道 平成七年 整備計 0 画 間 自 調

調査・計画の経緯

2

の

間延長約二〇〇㎞の調査を開始した。 大規模特殊計画調査として、 年 圏央道は、 <u>一</u>月 で提唱され、 第三次首都圈基本計画 昭和五四年度よ 横浜市~成田 (昭和) 市 五.

を調査区間に編入し、 トワークの必要性から、 昭和六一年度には東京湾横断道路とのネ 調査延長を約1 成田市~木更津市 二七〇 間 km

開発計 次策定されている 格幹線道路としての基本計画 して決定した。 幹線道路のうちの一 また、 これを受けて、 画において高規格幹線道路に位置づ 昭和六二年度には、 その後、 (表1参照 般国道自動車専用道路 建設省において高規格 各区間に 第四次全国総合 整備計画 おい 、て高規 ゕ゚゙ 順 ٤

(3)

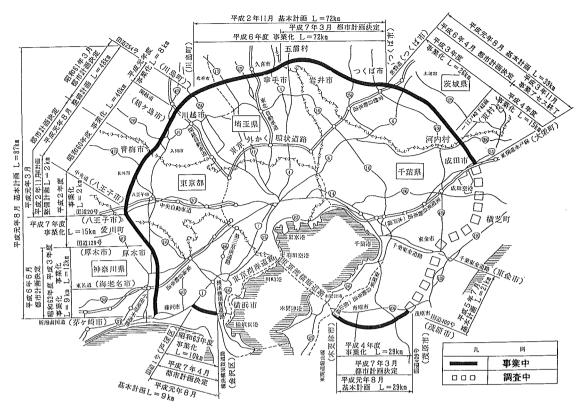


図 7 圏央道の進捗状況

表 1 圏央道の調査・計画経緯

1979	大規模事業計画調査として本格的に調査開始
1985	中央道~関越道間事業着手
1986.3	埼玉県内(都県境~国道254号間)都市計画決定
1986	第四次首都圏基本計画、首都圏整備計画において整備を位置付け
1987.6	第四次全国総合開発計画において"首都圏中央連絡自動車道"が高
	規格幹線道路に位置付け
1988	横々道路~国道1号、新湘南BP~東名高速間事業着手
1989.3	国道20号~東京・埼玉都県境間都市計画決定
1989	関越道~国道254号間事業着手
1989.8	基本計画(神奈川県横浜市金沢区~同市戸塚区、神奈川県茅ヶ崎
	市~埼玉県川島町、茨城県つくば市~千葉県大栄町、千葉県茂原
	市~同木更津市)・整備計画(中央道~国道254号)策定
1990	国道20号~中央道間事業着手
1990.11	基本計画(埼玉県川島町~茨城県つくば市)・整備計画(国道20
	号~中央道)策定
1991	東名高速~国道129号、常磐道~東村間事業着手
1992.11	茨城県境~東関道水戸線間
	環境アセスメント手続き終了
1992	東村~東関道水戸線、国道409号~東関道館山線間事業着手
1993.4	一般国道468号として路線指定、八王子~川島間を指定区間に指定
1993.7	国道254号~常磐道間事業着手
1994.4	常磐道~茨城・千葉県境間都市計画決定
1994.6	新湘南BP~国道129号間都市計画予定
1995.3	国道409号~東関道館山線間都市計画決定
1995.3	埼玉県境~常磐道間都市計画決定
1995	国道129号~国道20号間事業着手
1995.4	横々道路~国道1号間都市計画決定

南線) ることにより、 る幹線道路を郊外部におい 横浜市中心部より放射状に配置されて L=八・ 都心部に集中する交通を適 九 km て相互に連絡す

b

現在までに都市計画・

及び地域毎の整備効果は次のとおりである。

横浜横須賀道路 神奈川県内

5 国道

号

(高速横浜環状

了しているもの、

又は手続き中の区間の進捗状況

環境影響評価手続きが完

画決定されたところである。与するものであり、平成七年四月に都市計切に分散、導入し、交通処理の円滑化に寄

貫道路)L=二一・六㎞
Ξ新湘南バイパス~国道一二九号(さがみ縦

三国道一二九号~東京都境(さがみ縦貫道路)地域の南北方向の幹線道路の軸として、当該地域の南北方向の連絡強化、交通の整序化に寄与することにより、広く県内交通の利便性向することにより、広く県内交通の利便性向上に資するものである。平成六年六月に都市計画決定し、現在、用地買収に着手。

奈川県の南北方向の幹線として津久井、県前記区間と同様さがみ縦貫道路として神L=一四㎞

流、地域整備を促進する。現在都市計画手関越道へのパイプとして、産業や情報の交央、湘南地域を連絡するとともに、中央道、

② 東京都内

続き中である。

通混雑を緩和させる効果がある。現在都市するものであり、平行する国道一六号の交図り、首都圏全体の通過交通の円滑化に資東京都心への交通の適切な分散・導入を東京都川県境〜国道二〇号 L=二・〇㎞

計画手続き中である。

ii

③ 埼玉県内

- 東京都境〜国道二五四号 L=二七・七㎞ 埼玉県内の東西方向の道路整備は不十分で質・量ともに不足しており、増大する交で質・量ともに不足しており、増大する交連活道路へ進入している通過交通が排除されるなど、交通安全の面からも改善される。となり、国道一六号の交通混雑が緩和され、となり、国道一六号の交通混雑が緩和され、となり、国道一六号の交通混雑が緩和され、生活道路へ進入している通過交通が排除されるなど、交通安全の面からも改善される。 一東京都境〜国道二五四号 L=二七・七㎞ 本語の映画道についても用地買収に 本語の映画道についても用地買収に 本語の映画道についても用地買収に 本語の映画道についても用地買収に 本語の映画道についても用地買収に 本語の映画道についても用地買収に 本語の映画道についても用地買収に

れをスムーズにするとともに、圏央道を軸構想のかなめとなる道路であり、交通の流して、県の道路整備構想である県内一時間も玉県内の東西を結ぶ都市間連絡道路と国道二五四号~茨城県境 L=三〇・七㎞

ii

期待される。現在、都市計画手続き中。とした地域活性化の推進に寄与することが

④ 茨城県内

i 埼玉県境~常磐道 L=四一・二㎞ 国道四号、二九四号、常磐道などの放射 方向の道路を東西方向に連絡し、円滑な道 路交通を確保するとともに、つくばを中心 路で通を確保するとともに、つくばを中心 とした首都機能の一翼をになう地域、東京 関の新たな発展を担う地域として地域の振 興発展に寄与する。平成七年三月に都市計 興発展に寄与する。平成七年三月に都市計

ii常磐道~千葉県境 L=二九・三㎞ により、広域的幹線道路網を形成するとと もに、圏央道のバイパス機能により、国道 一二五号、国道四〇八号等における通過交 通が排除され、現道の混雑緩和、交通事故 の減少による交通機能の向上に寄与する。

⑤ 千葉県内

寄与する。 電与する。 電与する。 電子では、平成四年度事業化された。 本機的に連絡し、千葉県のほぼ中央部を連 結することにより、道路の広域ネットワー が形成され、産業、経済、観光など房総 が形成され、産業、経済、観光など房総 がお成され、産業、経済、観光など房総 があるとにより、道路の広域ネットワー があるとにより、道路の広域ネットワー を終了し、平成四年度事業化された。

平成七年三月に都市計画決定された。

(4) 今後の展望

世紀初頭にむけた本格的な事業段階に移行いた工一世紀初頭にむけた本格的な事業段階に移行いる出では、圏央道として初めて青梅~関越の供用を目途に事業をすすめている調査段階から二一世紀初頭にむけた本格的な事業化されており、

用など、住環境の保全、自然環境との調和に十分と一体となった事業手法の検討など関係自治体とと一体となった事業手法の検討など関係自治体とは力して、整備効果の高い区間から早期整備を目指していく。
また、圏央道整備にあたっては、環境施設帯やまた、圏央道整備にあたっては、環境施設帯やおた、圏央道整備にあたっては、二兆円を越える事業

配慮して事業をすすめていく。

五 おわりに

平成三年度に環境アセスメントの手続き



大都市圏の道路

名古屋圏における 「環状と放射」

環状道路と放射道路の整備

建設省中部地方建設局道路部道路計画第二 課

○~四○㎞に位置する東海環状自動車道がある。 通過する名古屋環状二号線と、名古屋市の周辺三 古屋を中心に一五~二〇㎞の名古屋市の外周部を 名古屋都市圏における大規模な環状道路は、 名

道路、 道路、 とともに、名古屋の都市高速道路との連携をは 名古屋圏の自動車専用道路である名濃道路、 動車道名古屋大阪線の国土開発幹線自動車道及び この二つの大規模な環状道路を、東名・名神高速 中央自動車道、 名古屋瀬戸道路、 東海北陸自動車道、 名古屋豊田道路等で結ぶ 近畿自 名岐

整備状況を簡単に述べたい。 号線を主体に、 今回 有機的な機能分担を図るものである 整備がもっとも進んでいる名古屋環状二 名古屋圏の環状道路と放射道路の

はじめに

いては、 状自動車道と放射道路の整備について少し触れて 路等が結んでいる。名古屋環状二号線の整備につ おくこととする。 状に国土開発幹線道路、名古屋圏の自動車専用道 古屋環状二号線と東海環状自動車道があり、放射 名古屋都市圏における大規模な環状道路は、 後で詳細に記述するものとして、東海環 名

阜 中央自動車道、 第二東名・名神高速道路や東名・名神高速道路、 位置する愛知・岐阜・三重三県の豊田、 と一体となって、名古屋市の周辺三○~四○㎞に 東海環状自動車道は、第二東名・名神高速道路 大垣、 四日市等の諸都市を有機的に連絡し、 東海北陸自動車道、 近畿自動車道 瀬戸、 岐

> 路として整備が進められている。 する高規格幹線道路で、一般国道の自動車専用道 名古屋豊田道路等と広域的なネットワークを形成 道路である名濃道路、名岐道路、名古屋瀬戸道路、 の国土開発幹線自動車道や名古屋圏の自動車専 用

交通混雑の緩和を図るなど、名古屋圏が産業・技 内々・内外交通の機能鈍化を進展させ、 ものである。また、 ための基盤として大きな役割を果たすものである。 の秩序ある発展を図る基盤としての役割を果たす 化を図るとともに、 により、これら東海環状都市帯ゾーン内の連携強 :・経済・文化等の中枢圏域として発展していく 計画の概要等は次の通りである。 本路線は、 計画沿線諸都市を有機的に結ぶこと 周辺との交流を促進し、 都市内の通過交通、 都市内の 都市の 地域

線

X 路

間 名

知県豊田市 般国道四七五号

(第二東名高速道路

道 延

路

混規格

設計速度

00

km

/ h

長

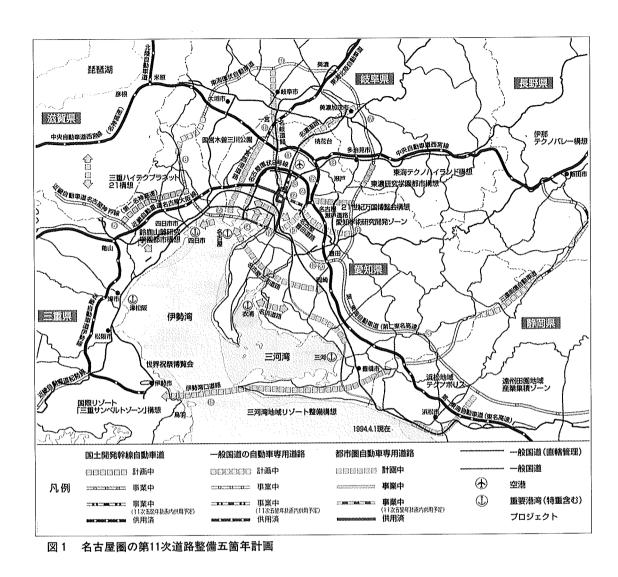
一六〇km 種第二級、

~三重県四日市市

(第二名神高速道路

車

線



平成元年12月

平成2年度 一岐~関間 九 五. km が 都 市 計 画決定さ

'n

-成3年3月

豊田~

瀬戸間1

七七

km

北

勢

ĵ

四

日

市

間 几

km

が事業化される。

kmį 北 勢町 Ś 瀬 戸 几 市 間 日 市 七 市 間 km 匹 土 km 岐 市 (

豊田市 が基本計画 関市間 決定 四〇

される。 土 一岐市~関市間 四 $\ddot{\circ}$ km が 2整備計 画決定され

平成元年度 昭和62年6月 ◆計画の経緯 -成元年8月 東海環状自動車道 の自動車専用道路) 岐~関間三 数 几 車線 九 (自動車専用道路)、 Ŧi. が に指定される。 高規格幹線道路 五. 畑が事業化され m 般 国道

几

■東海環状都市帯整備構想図

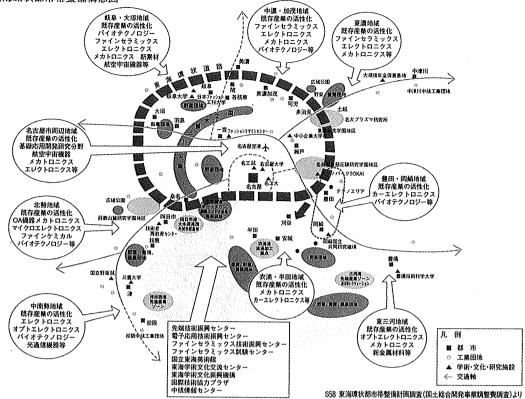


図 2 東海環状都市帯整備構想図

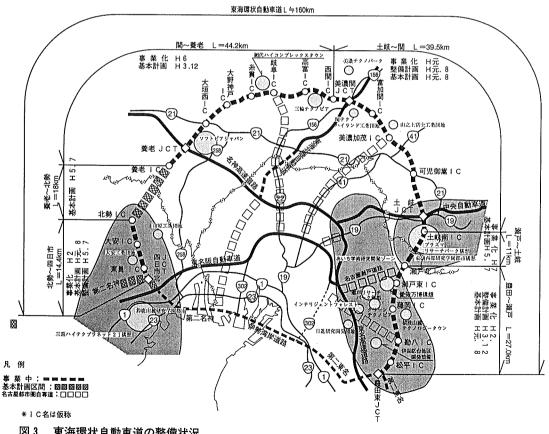


図 3 東海環状自動車道の整備状況

豊田 一瀬戸間二七 一畑が都市計画決定される。

平成3年12月

豊田市~瀬戸市間ご 関市~養老町間四四㎞が基本計画決定される。 一七㎞が整備計画決定される。

平成4年1月

北勢~四日市間 兀 几 畑が都市計画決定され

平成5年4月

定される。 東海環状自動車道が一 般国道四七五号に路線指

平成5年7月

瀬戸市~土岐市間一一㎞、 、畑が基本計画決定される。 養老町~北勢町間

る。 北勢町~四日 市市間 一四㎞が整備計画決定され

平成6年度

関~養老間約四四 Mが事業化される。

平成7年度

瀬戸~土岐間約 一一㎞が事業化される。

計画決定に入るために準備中である。これらの区 手続き中であり、 ち関ー養老間については、 田 %の一三五・九㎞が事業化しており、このうち豊 用 [~瀬戸、土岐~関、 |地買収を鋭意行っている。残る事業化区間のう 「在、東海環状自動車道約一六○㎞のうち八五 瀬戸~土岐間については、 北勢~四日市間については 現在、 都市計画決定の 都市

> 高めていくものとする。 進を図る予定である。最後に残る養老~北勢間に 間についても早期都市計画決定を終え、 ついては早期事業化が図れるように調査の熟度を 事業の促

日本道路公団が、現在、鋭意事業中である。 阜各務原ICまでについては早期供用を目指して 美並ICまでが供用しているが、一宮JCT~岐 東海北陸自動車道については、岐阜各務原IC~ ある東名・名神高速道路、 動車道名古屋大阪線については既に供用済であり、 つぎに放射道路であるが、 中央自動車道、 国土開発幹線道路で 近畿自

は 地質調査に、滋賀県側の四日市~亀山間について 高速道路と同様に日本道路公団において鋭意測量・ 飛島~四日市間及び亀山~滋賀県域内は第二東名 て地質調査を実施している。第二名神高速道路の のための測量調査に入っており、一部箇所にお 六年九月実施計画変更を受け、現在、 一一月に日本道路公団に施行命令が出され、 また、第二東名高速道路については、 平成六年七月に都市計画決定されている。 用地・工事 平成五年 平成

道路公社が事業化し、 を打ち出し、名濃道路の楠JCT~小牧ICまで ついては、 名岐道路、名古屋瀬戸道路、)約八㎞については平成六年度に名古屋都市高速 名古屋都市圏の自動車専用道路である名濃道路、 第10次道路整備五箇年計画でその整備 現在、 名古屋豊田道路等に 鋭意事業中である。

> 整を図りながら地域の発展、 の促進を図っていく。 その必要性等を十分調査し、 他の名古屋都市圏の自動車専用道路については、 関係機関との連絡調 活性化のために調査

一 名古屋環状二号線の計画の概要と経

1 計画の概要

車道、 するものである。 用道路網と一体となって高速交通サービスを提供 屋高速道路及び名古屋都市圏で計画中の自動車専 名・第二名神高速道路、 模環状道路であり、東名・名神高速道路、第二東 総延長六六・二㎞(うち海上部七・六㎞)の大規 る南北約二○㎞、東西約一五㎞の大きな楕円形で、 は、名古屋市を中心に名古屋市の外周部を通過す 名古屋環状二号線 (以下「名古屋二環」という) 東海北陸自動車道の各高速道路並びに名古 中央自動車道、近畿自動

具体的な役割としては

1 フットワークのいい街をめざして。

を通り抜ける車のバイパスの分担機能として いわば交通整理の役割を担っている。 一環は、都心に集中する幹線道路のうち都心 名古屋市の外周部をリング状に結ぶ名古屋

輸送機関への転換にも役立つ。 また、バス専用レーンを設けることで公共

2 3 断面® 断面® KING) 活空間が生まれる。 れており、 も変わる。 く街づくりや新たな流通拠点づくりなど、 新しい市街地づくりを計画的に。 い街並みが形成されている。 名古屋二環の沿線では、 名古屋二環の足もとに、電気や上下水道な 欠かせない都市施設を機能的に。 名古屋環状 2号線 近殷自動車道 西北部 L=9.25km 新市街地の開発が計画的に進めら 土地区画整理事業等による伸びゆ 野田の 無秩序な開発を防 高速3号線 選分枝 3号段 高速2号線 西南部 L=9.30km 町の表情 新しい生 野園多 L=2.73km 南部 野面包 断面④ ●断面図A・B(Bは幅員が60m) 海上部 L=7.60km 南部(I) L=4.29km 2003 MMM は利用中を示しています。 名古屋 2 環の整備状況 図 4 ●断面図 E ●断面図C ●断面図 F ●断面図 D

共同漢 智定施工于发

名古屋 2 環の名種断面図

図 5

断面®

東南部 L=11.40km 断面®(または例)

表 1 事業の経緯

名古屋市外周部に外郭環状街路として都市計画決定(幅員25m)告知される。 昭和32年9月 幅員50~60mを基本とする名古屋2環陸上部の決定が告知される。

~43年10月

一般国道302号の建設省直轄事業が決定。 昭和46年4月

昭和49年11月環状線全線が一般国道302号に路線指定される。 昭和49年11月

海上部 (自動車専用道路:延長9.83km) の都市計画決定が告知される。 昭和54年8月

昭和55年4月 北部区間(延長8.6km)が暫定2車線で供用開始。海上部直轄部分の事業開始。

昭和57年4月 名古屋市名東区高針地区(0.7km)が暫定2車線で供用開始。

昭和57年11月 都市計画変更が告知される。

昭和58年5月 名古屋市中川区服部地区 (0.4km) が暫定2車線で供用開始。

近畿自動車道(名古屋市名東区~中川区)の施工命令、工事実施認可。 昭和58年8月

昭和59年2月 春日井市勝川地区 (0.3km) が暫定 2 車線で供用開始。

昭和60年3月 名港西大橋関連区間(3.2km)供用開始。

昭和60年4月 名古屋市中川区富田地区 (延長1.0km)、飛島村木場地区 (2.7km) か暫定 2 車線で供用開始。

昭和61年3月 名古屋市名東区高針地区 (0.7km) が暫定2車線で供用開始。

昭和62年4月 名古屋市港区南陽地区 (0.4km) が暫定 2 車線で供用開始。

昭和63年3月 西南部23号交差点~1号交差点(5,3km)が暫定2車線で供用開始。 西北部名古屋西 JCT~22号交差点 (5.0km) が暫定 2 車線で供用開始。

近畿自動車道名古屋亀山線、名古屋西 JCT~清洲東 IC (8.5km) 供用開始。

平成元年4月 名古屋市名東区高針地区 (0.5km) が暫定 2 車線で供用開始。

平成2年3月 西春日井郡清洲町地区 (0.5km) が暫定2車線で供用開始。

近畿自動車名古屋亀山線、清洲東 IC~勝川 IC (8.7km) 供用開始。 平成3年3月 海部郡大治町地区 (1.6km) が暫定2車線で供用開始。

平成3年4月 名古屋市天白区上田地区 (2.0km) が暫定2車線で供用開始。

平成4年4月 名古屋市中川区富田地区 (2.2km) の開通により西南部区間 (9.3km) が暫定 2 車線で供用開始。

平成5年4月 名古屋市名東区上社地区 (0.5km) の開通により東部区間 (4.0km) が全線暫 定2車線で供用開始。

平成 5 年12月 名古屋市名東区引山~上社 IC 間 (2.4km) 及び守山区大森地区 (0.5km)、春 日井市松河戸地区 (0.5km) が供用開始。

近畿自動車名古屋亀山線、名古屋 IC~勝川 IC 間 (11.0km) 供用開始。

平成6年3月 西春日井郡清洲地区 (0.8km) 及び名古屋市守山区小幡地区 (0.2km)、天白 区植田~平針間 (0.9km) が暫定2車線で供用開始。

平成 6 年10月 春日井市勝川~名古屋市守山区間 (1.3km) が暫定2車線で供用開始。 名古屋市守山区~名東区間(1.1km)が供用開始。

平成 6 年10月 海部郡甚目寺町地区 (1.1km) が暫定2車線で供用開始。

現在までに 一般国道302号(41.2km)供用。自動車専用道路(近畿自動車道名古屋西 JCT~上社 JCT (28.2km) 及び海上部名港西大橋 (2.6km) 供用。

玉

車 間 Z 線 て ò は の 俥 般 車 道 線 12 は 路 0 植 18 が 樹帯 あ ス ٤ 用 几 m 1 0 + 合 ì ٢ ゎ Ú ス 道 7

帯 道 を有する構造となっ 及 父び三 m 0 自 転 車 Ź 歩 行者道 か 6 成 る 環 境 路 施

計 画 の 経

地下方式

掘

割

の 7

加 n

0)

動車専 線

荊 道

道 ٤

してその

い両側

にそ

ぞ

n 線

車 自

0

車

部

X

新

面構造 面構

とな

b, 車

> 中 ゕ゚

> 央部 五〇

に高 m

配架橋

及び半 路

2

成

0

基本は総幅員 整備されることに

及び六〇

m

0)

施設が新たに

ž 樹帯

など、

私たち

Ō にわた

暮

Ġ

1 7

か 緑

が

ż.

0

な

い

都

市

な 11 Ö

が がほぼ

全線

カ

1

・テン

ンをひ

る

ど生活の

動

脈

ż

訚

溝が

∞整備さ

《道は高架化され

て立 んる共

一体交差になる

H 'n

か、 3

一年に 計 画 幅 の 経 緯は Ŧī. 表 m 0 1 に 示すと 郭 環 状 ぉ 道 b 路 Ť あ Ď ٤ Ī 昭 T 都 和

市

た

兀 儞 設

部

決定され たの が 始 まりであ

計

着手できるよう措置することが望まし 体 で ŧ 含む その が 制 地 高速道 発 方建 が `後三○年代に愛知県` 組 表され、 「名古屋 ŧ 一設局の三 ñ 路 規 大都市 几 格 往 一者を中心とする 0) Ö 復 自 车 六車 整備 動 車専 線 月 計 名古屋 荊 画 12 全 懇 は 道 福六〇 心談会」 緊密 路 経済界、 刑 として な調 5 0 建 m **西連絡** 中間 とさ の 設 急 規 省 模

報

及び六〇 して現 道 部 そして、 道三〇二号として直 計 区 画 二三号 一決定 間 在 m \subseteq の六車 線 がなされ の名古屋 四 一環東部 まで三六 车 線 か 0 0 5 四 環 轄事業化され • 広 高 兀 小 六年度には名古屋 速 の 路 心基本となる 车 km 車 線 道 1= が 部 か か で中 6 11 手 て 一環西 幅員五 始 心とする 陸 め 1= 南 E 環 部 0 部 般 0 0 都 m 12

市

都 市 て五 計 画 『決定が 一四年に なさ は n 伊 勢湾岸道路 となる 海 部

その 整 根 0 1= を強備 ぎに、 |本的 お を 主 义 b τ 一な内容は、 ŋ か 計 五. 専 つ最終的 画 [決定の ŧ 七年三月 用 部を た 各所 な都 半 地 告示を背景 の近畿 地 形 条件 下方式 0 市 X 計 画 画 か 自 変更 とする計 6 整 動 1 理 車 事業と 同 東 が 道 名古屋 行 部 年 画 の ゎ 断 丘 Ō n 陵 計 月 亀 面 地 画 12 Ш

採 域

用

す

事業の整備状況

用状況を示した。 て直轄事業化してから平成六年度末現在までの供 すでに、 昭和四六年度に一般国道三〇二号とし

が取得済みとなっている。 積に相当する)のうち、平成六年度末で約九二% 積約三三一ha(これは東京ドームの一一六倍の面 現在の用地取得状況については、全体の必要面

用地の取得として順調なペースといえよう。 これは、 大都市周辺における大規模な道路事業

多大な予算措置が必要である よるものも含んでおり、再取得のために今後とも る先行取得や、 ただし、 用地取得については土地開発公社によ 用地国債、 道路開発資金の投入に

般国道三〇二号の陸上部の整備状況



IC から清州 IC 方面

おり、 ころである。 区間②バス路線となる区間③交通渋滞に起因する であるが、 の側道の整備による沿道サービスに努めていると ボトルネックの箇所等を中心に整備を進めてきて 合わせて用地取得の進捗に応じて幅員四m 般部の整備は、 ①交通需要の大きな

ため、 連続性を確保することとしたい。 名古屋二環の機能が発揮されていない状況にある。 が一八箇所あり、 のうち七〇%にあたる四一・二㎞を供用している。 このため、 三〇二号の一般部の整備は、陸上部五八・六㎞ しかしながら一般部については、交差する鉄道 その事業調整を積極的に推進し、 これらの鉄道との立体交差化が必要な 各所で道路が分断されており、 一般部の

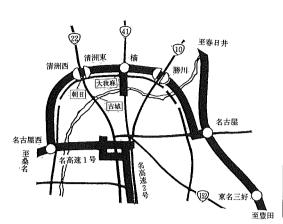
(前面に見えるは、掘割部)

北部区間の清洲東ICから勝川ICまでの八・ ICまでの八・五㎞を、また、平成三年三月には、 三年三月には西北部の名古屋西JCTから清洲東 本道路公団により供用されたのをはじめ、 橋関連区間二・六㎞が一般有料道路事業として日 港とが一部専用部を介して直結されたこととなる。 拠点である名古屋港と空の玄関口である名古屋空 の流入交通は分散導入(表2)が図られ、 これらの交通が迂回するとともに、名古屋市内へ ワークの形成が図られ、特に、近畿自動車道名古 ととなった。 自動車名古屋亀山線は東名高速道路と直結したこ 道名古屋亀山線として供用し、これにより、 ICまでの一一㎞の合計二八・二㎞が近畿自動車 畑が、平成五年一二月には、名古屋ICから勝川 面の掘削を規制し都市施設を機能的に収容する共 心部の交通混雑の緩和が図られた。また、 今まで、名古屋市内に通過交通が流入していたが、 屋亀山線が東名高速道路と直結されたことにより、 このように一般部と専用部の整備が進みネット また、激増する自動車交通に対処するため、 名古屋都 物流の 昭和六

区間の四車線整備及び渋滞ポイントにあげられて 激増する交通需要に対処するため、 北部 同溝事業についても、名古屋二環の整備に合わせ

て事業を推進している

専用部については、昭和六〇年三月に名港西大



分散導入効果 表 2

断面交通量 (放射状主要国道の名古屋 2 環の内側断面) 単位:台/日・断面

, Although (2000) Although (20					
調査箇所	(開通前)	(開通後)	交通量増減		
	H5.10.13~14	H6.10.4~5			
名古屋市北区大我麻(一般国道41号)	77,900	75,800	- 2,100		
西春日井郡清洲町朝日(一般国道22号)	92,900	81,600	-11,300		

b) 渋滞状況の変化 (平日朝 (7:00~9:00) の最大信号待ち延長 (m))

7 (114) (114)		***************************************		
調査箇所	(開通前)	(開通後)		
(路線名/観測方向)	H5.4.22	H6.11.2		
古城交差点(一般国道22号/市内方向)	2,100	900		

図 6 交通量及び渋滞観測地点図

間

一 に か、

事業主体未定である

たい。

展・活性化のために、

最大限努力をすることとし

の進め方等問題点は山積みしているが、

地域の発

四 今後の整備 の事業は着々と進みつつある。

路から名古屋西ICまでの南部 東部・東南部区間一五・四㎞及び第二名神高速道 Cから東海IC間四・三㎞を第二東名高速道路で 意事業中である。 さらに名港西大橋までの伊勢湾岸道路区間五㎞ 全線事業中であり、 般有料道路事業として日本道路公団において鋭 名古屋二環の一般部については建設省において 名四東ICから上社ICまでの 専用部については、 $\widehat{\mathbb{I}}$ 西南部区 名四東丁

する交通需要に対処するためにも名古屋二環を早 計画されており、名古屋都市圏の自動車専用道路 世紀万国博覧会構想」等の大規模プロジェクトが 期に整備をする必要がある と有機的に結ばれることにより、 名古屋圏においては、 「中部新国際空港」、 これらから発生 $\frac{1}{21}$

いて一般有料道路事業として工事中であり、 ら名港中央大橋及び東大橋からなる五㎞区間につ ても整備の促進を図ってまいりたい。 を鋭意進めているところであり、 る ___ ずれにしても、 海上部の伊勢湾岸道路も既に昭和六二年度か 般国道二三号梅之号交差点の立体化の事業 名古屋二環を全体としてみる 残る区間につい

Ļγ

写真 3

名古屋 2 環の環境整備

にあたっては、 計画に対する合意形成の方法や手

順

周知の方法、

行政間の調整、

環境問題、

おわりに

五

がますます活発になるよう努めたい。 量に対処するために、 に向けた最大限の努力をするとともに、 ついて述べてきたが、 名古屋圏の大規模な環状道路の整備状況などに また、 今後増大が予想される交通 地域の開発、 地域連携 活性化

このような状況の中で、大規模事業を施行する

大都市圏の道路 「環状と放射

兄阪神地域を中心とする 備につい

建設省近畿地方建設局道路部 画 課

東京に首都が移った時期にも、文化・経済の中心 れていた地であり、鎌倉や江戸に幕府が置かれ、 紀に求められる重層的で柔軟な国土構造とこれに として、バランスある国土形成に大きく寄与して 基づく文化の多様性発揮のモデルとなりうる圏域 近畿地方は、長きにわたって我が国の都が置か 首都圏が東京に多くの機能が集中する一極集 奈良といった個性豊かな魅力ある都市 関西国際空港を契機に大阪湾臨 都市圏の構造面で 大 福井平野 丹波高地 近江盆地山 六甲山地 和飲山平野 紀伊山地 主な河川 山地(標高200m以上)

阪

中型の構造であるのに対して、近畿圏は京都

きた歴史と伝統を有している。

はじめに

群が緩やかに連携した構造となっており、

である。

また、

近年は、

近畿圏の地勢 図 1

進められている。海部を中心として様々な地域整備プロジェクトが

域幹線道路網から形成される大阪湾を中心としたこのような圏域構造を支える道路網として、広

道路を含む大阪湾環状道路の計画、さらに、第二条和自動車道に加えて、第二湾岸道路と紀淡連絡な環状ネットワークとなる第二名神自動車道、京放射環状ネットワークの整備が必要であり、広域

である。

都市圏の放射環状道路の計画を進めているところ

京阪道路、

京阪連絡道路、

第二環状線などの大阪

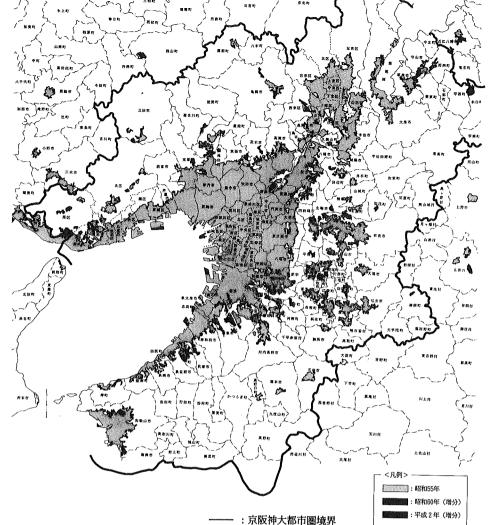


図2 京阪神都市圏における人口集中地区

一京阪神都市圏の地域構造

京阪神都市圏の地勢

都市を生み出し、これらの個性ある都市が連携 置かれた奈良、 制約があるが、 地に囲まれたこのような地勢のために可住地に 圏を構成する構造を必然的なものとしている。 がみられるものの、 これらの地域を繋ぐ河川沿いには連たんした平 て京阪神都市圏を形成している。 近江盆地、紀ノ川沿いに開けた和歌山平野であり、 開けた京都盆地及び奈良盆地、 部にかけての大阪湾に面した臨海部、 かで平地を構成しているのは、 のである。 の地域構造は、その特徴ある地勢から生まれたも 平地部に展開する都市域が相互に連携して都市 多核連携型構造と呼ばれる京阪神都市圏 比良山地等により分断されているため、 すなわち、 京都をはじめ古来より特色のあ 方で変化に富んだ地形は、 六甲山地、 総面積約八、 琵琶湖岸に開けた 神戸市から大阪南 生駒山地、 〇〇〇 kmのな 河川沿 和泉山 注 1 ö 地 Ш 95.7

生活圏及び橋本二次生活圏域の六村を除く)、和歌山二次域、神戸市及び阪神間、奈良北部及び五條市(月ヶ瀬、山域、神戸市及び阪神間、奈良北部及び五條市(月ヶ瀬、山滋賀湖南二次生活圏、京都南部都市広域行政圏、大阪府全

201 近殿団に口のる水が1十時110回のフェブ					
指標地域	近畿 2 府 5 県	京 阪 神都 市 圏	シェア (%)		
総面積 (㎞)	31,495	7,986	25.4		
夜間人口 (千人)	21,238	16,663	78.5		
就業者数 (千人)	10,089	7,868	78.0		
製造品出荷額 (億円)	592,169	449,277	75.9		
商品販売額(百億円)	13,693	12,481	91.1		

(注) 夜間人口及び就業者数は平成2年国勢調査、製造品 出荷額は平成2年工業統計、商品販売額は平成3年 商業統計による。

市 街地の 拡

3

市及びその 港付近に 市 阪神都市圏の人口集中 か Ġ か 阪 周辺部を中心に広がりを持ってお けての 神 間 大阪 大阪 芾 湾岸は連続したD 地区 泉州地域 DI DI D 関西国 Ĩ D は 際 大

自動車発生集中交通量のシェア 表 2

(単位:千トリップエンド/日)

(中屋・117	777 - 4 17 117
近畿2府5県	37,955
京阪神都市圏	26,041
(シェア:%)	(68.6)

京都的北部 京都府南部

近畿圏の地域間自動車交通流動量(平日) 図 3

经完

(平成2年度道路交通センサス)

形成してい Z 川沿 状況になっている。 の京阪間もほ る。 京都市 ぼ連続したDIDを形成 から大阪市に Ļ たる

2

京阪神都市圏に集中する人口・

一府五県に占める京阪神都市圏のシェアは

面

一積にお

いては一

一五%にすぎない

が、

夜間

八日や

が あ 7 H !網の整備とともに都市圏エリアが拡大する傾向 このように、 Ď, ての環状エリアにお しっ る 滋賀南部 Ш |地部を 京阪神都 越えて外縁部 地域でも近年のDID ķ 芾 ても D 圏 に拡大してお 0 Ī D 市 街 が 地 は の拡大傾 拡大しつ b, 分断し

交

10~20千トリップ

20~100千トリップ

100~200千トリップ

ての人口集積、

産業集積を有しており、

我が国第 や核と

が都市

遷としてまた世界都市

|関西|

0

通

このように、

京阪神都

市圏は近畿圏の中心とし

め

商品販売額におい

ては九

%を占めている。

製造品出荷額においては七五%以上を

友

京都市

から京都

南

部

奈良、

和 歌山

E

か

向

て期待されてい

をみせて

京阪神都市圏に集中する自動車交通

心 域 約 集積に伴い、 相互の交通が主となっ 七割を京阪神都 近畿二府五県における自動車発生集中交通量 とした放射方向 [動車交通流動 交通も集中している の内容は、 市 大阪市周辺部を相互に結 圏 で占めて て お b 京阪神都市圏内 おり、 特に大阪市を中 (表2)。 人口、 0 産 ぶ 嶪 地 の

自動車交通の現況と道路

状方向も多くなっている。 状方向が多く、 都市圏外縁部の地域相互を結ぶ環

また、

図3の交通流動の状況をあわせて交通圏

2 多核連携型の交通圏の形成

取り込んだ交通圏を形成していることが明らかで 交通圏を形成していることが見て取れる。 る大阪市、 圏の形成状況をみると、 自動車交通の優着トリップ(注2)による交通 また和歌山市、 京都市、 神戸市が周辺の市町村を広く 奈良市なども副核としての 京阪神都市圏の主核であ

> ていることが明らかである。 相互に連携し合うという多核連携型の構造を有し となる都市がそれぞれの交通圏を形成しながら、 の形成状況をみると、 京阪神都市圏では複数の核

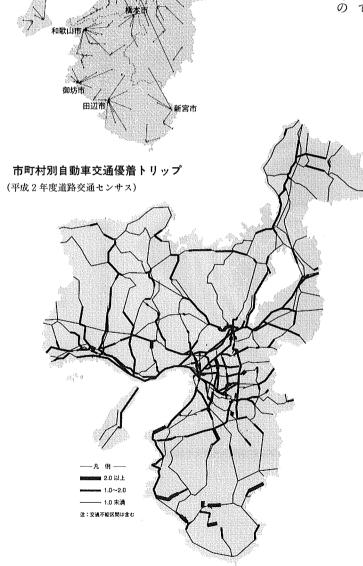
(注2) 流動量が一位の相手ゾーンを結んだものを優着トリッ

阪

混雑度の激しい幹線道路

3

して慢性的に混雑しており、渋滞が多発している。 の状況は、 京阪神都市圏内の自動車交通を支える幹線道路 面的にみた平均混雑度では、 大阪市の混雑度が高く、 特に大阪市周辺、 京都市周辺を中心と 都市圏の大部分のエ 特に京都市、 東大



名張市

図 5 近畿圏幹線道路の12時間混雑度(平日) (平成2年度道路交通センサス、一般国道以上)

図 4

豊岡市

福知山市

リアで平均混雑度が一・○を上回る状況となって いる (表3)。

表 3						
地域ブロック	滋 賀南 部	京都周 辺北部	京都市	京都周 辺南部	北大阪	東大阪
混 雑 度	1.00	0.78	1.26	0.96	1.04	1.15
地域ブロック	大阪市	南大阪	阪神間	神戸市	奈 良 北 部	和歌山 北 部
混 雑 度	1.10	0.96	1.02	1.01	1.07	0.79

表 3	Ę
地域ブロ	ッ
混 雑	
地域ブロ	ッ
混 雑	
•	

四 京阪神都市圏の将来像

1

大阪湾圏域の整備の方向

二四日施行) 「大阪湾臨海地域開発整備法_ 京阪神都市圏を含む大阪湾圏域については、 に基づき地域整備が推進されようと (平成四年一二月

大阪湾圏域の将来の地域構造のあり方としては、

している。

5 圏域が示されており する方向を目指している。 を形成し、 地域がそれぞれの持つ特色を最大限に生かしなが 大阪湾環状都市を中心とした三層構造の多核連携 世界都市機能の拠点あるいは生活機能の拠点 相互に連携しかつ競い合いながら発展 (図 6)、 圏域を構成する諸

大阪湾を中心とした三層の都市域の構成は次の

ように設定されている。

環状都市 学術・文化、 中枢業務機能、 産業、 交流機能の中心となる大阪湾 居住機能等の新展開の中

(1)

心となる内陸環状都市 豊かな余暇機能を中心に、 産業、 都市、 交流

(3)

(2)

機能等をそれぞれに充実していく地方定住都市

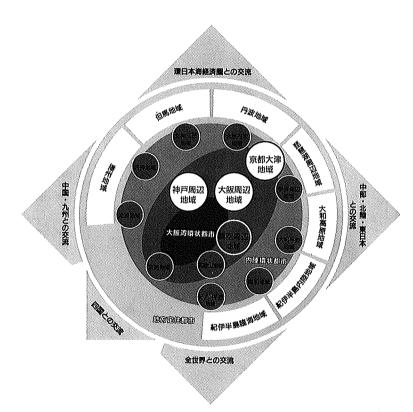


図 6 大阪湾圏域の目指すべき構造(大阪湾圏域整備連絡協議会中間報告より)

展開

展開されてい のような基本方針に沿って多くのプロジェクト る 図7。 ・枢となる京阪神都市 『圏では、

゙ゕ゙゙゙゙゙゙゙゙゙゙゙ ح

大阪湾環状都市域では関西国 |際空港の全体構想

> をはじ 用 お お 転換が þ b T 市 新たな埋立による都市 街 地 部 12 お į, てもリ ストラによる土 Ó 創出 が ,構想さ n 地

また、 内陸環状都市 域では関西文化学術研究都

Ď 計 画され 神戸 市 てい 阪 神間、 大阪 市 泉北 地 域に 利 T

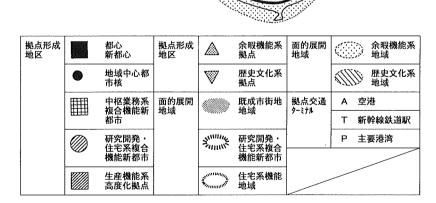
> 玉 0 成熟化とともに、 際公園都市など複合型の都市整備プロジェク 国際文化公園都市や神戸三

田 市

1

が

展開されている。



กแนกกานเกิดเก็บ

HIHIMIMIMI

unnunununun

図 7 大阪湾圏域における地域整備プロジェクトの展開

(大阪湾圏域整備連絡協議会中間報告による)

MINIMITAL PARTIES

Carrie minimum

高規格幹線道路

プロジェクトの位置関係 をわかりやすくするため、

既定計画を示している。

五 京阪神都市圏の幹線道路網整備計 画

1

大阪湾圏域の三層の都市域のうち、

内側

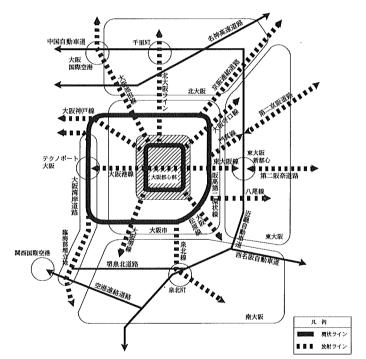
0)

幹線道路網の整備課題とネットワークパター

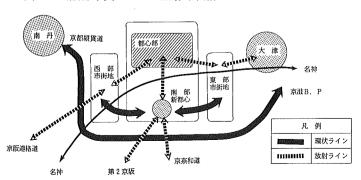
踏まえると、 これまで述べてきた近畿地方の現状や将来像を つぎのような方向での幹線道路網ネッ

中国道人 クの形成が必要である 明一种产 和]]]]]] 西名坂 ■ 秒0000 淡 凡 例 環状ライン 和歌山 ишии 放射ライン 000) 圏域外との交流ライン 近畿道紀勢線

大阪湾圏域構造を支える放射環状網のパターン 図 8



大阪都市圏における放射環状網のパターン 図 9



京都都市圏における放射環状網のパターン 図10

都 層の核都市を繋ぐ放射道路からなる放射環状 市圏構造を支える環状道路と、 それぞれの

2 域 この放射環状ネットと接続され、 近畿各地

8 ₹_

③のネットワークパターンのイメージを図

①と②のネットワー

クパ

ターンのイメージ

を

図

ーク(神戸市

3 東西方向及び南北方向の広域幹線ネットワー 京阪 あるいは近畿圏外の地域との交流を支える 神都市圏の中心都市である大阪市 京

ネットワーク

9~11に示す。

阪湾圏域の構造を支える広域の放射環状道路網と、 このように、 京阪神都市圏の幹線道路網は、 大

都市、 0 |交通課題解決をはかる放射環状ネッ (大阪市、 神戸市を中心としたそれぞれの都市 京都市) あるいはラダーネッ トワ 巻

以上のようなネットワ のとして計画したものである 長期計画における京阪神都 ク形成の方向を実現する 芾 圏の幹線道路網は、 図 12 °

道路整備計画

効率的なネットワークを形成する必要がある。 核都市を中心とする放射環状網あるいはラダー 互 いに補完し か つ 機能を分担する、 重層的で

網

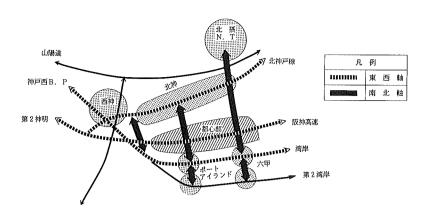


図11 神戸都市圏におけるラダー網のパターン

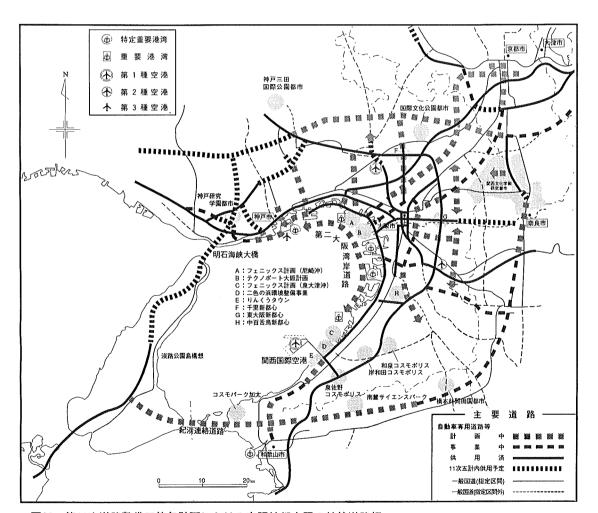


図12 第11次道路整備五箇年計画における京阪神都市圏の幹線道路網

同計画では大阪湾ベイエリアの環状道路の整備な 第二大阪湾岸道路及び紀淡連絡道路を含む大阪湾 第二大阪湾岸道路及び紀淡連絡道路を含む大阪湾 第二大阪湾岸道路及び紀淡連絡道路を含む大阪湾 の道路を環状道路としてイメージしている。この の道路を環状道路としてイメージしている。この の整備、京阪連絡道路をはおける新たな南北軸 の整備、京阪連絡道路及び第二京阪道路の整備な の整備、京阪連絡道路及び第二京阪道路の整備な の整備、京阪連絡道路及び第二京阪道路の整備な の整備、京阪連絡道路及び第二京阪道路の整備な の整備、京阪連絡道路及び第二京阪道路の整備な の整備、京阪連絡道路及び第二京阪道路の整備な の整備、京阪連絡道路及び第二京阪道路の整備な の整備、京阪連絡道路及び第二京阪道路の整備な

急時、 ている。 線の整備、 諸都市の連携強化の支援、 これによる放射道路利用の混雑緩和、 放射環状網は、大阪都心に集中する交通の分散と る新たな環状ラインの計画などを提示している。 トの選択幅の拡大など、多くの機能・役割を有し 交通の周辺 また大阪都市圏の放射環状網として、第二環状 保守・管理時の代替経路の確保、 近畿道の機能強化、 (第二環状線など) への誘導、 利用者からみた利用ルー 近畿道外側におけ 渋滞時、 都心通過 周辺の 緊

網の強化を計画している。いては東神戸線をはじめ南北軸の整備によるラダーの計画による放射環状網の整備、神戸都市圏におの計画による放射環状網の整備、神戸都市圏にお

六 おわりに

本年一月に発生した阪神大震災は未曾有の災害

をもたらし、道路整備を推進する側にも貴重な教い道路ネットワークづくりを推進し、早期の復興を支援する道路整備を進めることが肝要である。また、世界都市をめざす大阪湾ベイエリアの開発を支え、圏域全体の発展を推進する幹線道路網の整備を着々と進めることが、これらの要請に応える早道でもあろう。

考えられる。

考えられる。

考えられる。

考えられる。

考えられる。

のは、あるいはアジア世界との交流の核としての機能を強化することが基本的な方向であり、そのための道路網の整備が、我が国全体の発展、ひいてはアジア世界への貢献にも寄与する京阪神のではアジア世界への貢献にも寄与する京阪神のではアジア世界への貢献にも寄与する京阪神のでは、あるは連携型という特色ある構造を有する京阪神のでは、

(S) 703

電線共同溝の整備等に関する 道路法令研究会

はじめに

する。 おいて成立し、平成七年三月二三日に公布された。 伴い制定された政令の概要について述べることと することとされた。 関係政省令の整備と併せて、 める日から施行することとされていたが、今般、 この法律は、 「電線共同溝法」という。)は、 電線共同溝の整備等に関する特別措置法 公布の日から三ケ月以内で政令で定 以下、 電線共同溝法の施行に 六月二二日から施行 先の通常国会に (以下

電線共同溝の整備等に関する特別措 |法の施行期日を定める政令

電線共同溝法の施行期日を平成七年六月二二日

とすることを定める政令である。

置法施行令 電線共同溝の整備等に関する特別措

方法等電線共同溝法が政令に委任した事項につい する費用に係る都道府県等の負担及び国の補助の る電線の構造等の基準、 各種負担金の額の算出方法、電線共同溝に敷設す て規定している。 以下 τ 電線共同溝の整備等に関する特別措置法施行令 条文ごとに解説する 「電線共同溝法施行令」という。)では、 以下、 電線共同溝の建設等に要 電線共同溝法施行令につ

第一条 (意見聴取の対象から除かれる第一種電気

通信事業者)

事業者を意見聴取の対象から除外することとして 電気通信事業者について規定するものであり、 体的には、 本条は、 信事業者等の意見を聴取することとされている。 電線共同溝整備道路の指定に当たり第一種電気通 . る 電線共同溝法第三条においては、 この意見聴取の対象から除かれる第一 無線系及び長距離系の第 道路管理者は、 種電気通信 種

第二条(建設負担金の額の算出方法)

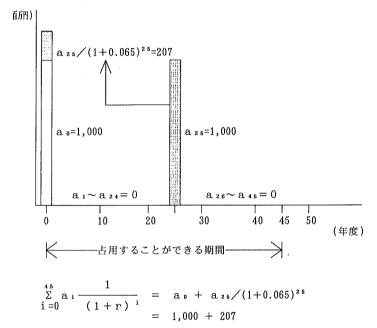
用予定者 「建設等」という。)に要する費用のうち、 電線共同溝法第七条において、電線共同溝の占 は 電線共同溝の建設又は増設 政令 议 20

「支出を免れることとなる金額」の計算方法

1. 設例

- ・電線の埋設方式は、直接埋設方式(地下30cmの深さに埋設。)とする。
- ・直接埋設方式のため、電線の耐用年数(約25年)ごとに掘削及び埋戻しを行うも のとする。
- ・掘削及び埋戻し費用は、1,000万円/kmと仮定する。
- ・占用することができる期間は、45年(電線共同溝の耐用年数)と仮定する。
- ・現在価格に割り戻す際の年利率は、6.5% (平成7年建設省告示1278号)。

2. 具体的な計算方法



及び埋戻し費用を現在価値に割戻した額 て負担させることとしている 「支出を免れることとなる金額」 費用の額並びにその後の更新のために行う掘削 (図参照)と の総和を

りである 1 共同溝法施行令との相違点については下記 「支出を免れることとなる金額 の

同溝の整備等に関する特別措置法施行令

(以 下

「共同溝法施行令」という。)

第二条と同様であ

当初の電線の埋設のために行う掘削及び埋戻

の額の算出方法を規定するものである。

建設負担金の額の算出方法は、

基本的には、

共.

ているが、この規定を受けて、本条は建設負担金

「建設負担金」という。)を負担することとされ

で定めるところにより算出した額

いの費用

以

が実際の建設等に要する費用の額を超える場 の合計 額

2

考えられる。

こととなる金額」の合計額は、 確認的に明記した。 用予定者の間でアロケーションを行うことを 合には、 る費用の額の二割程度と試算されているため 建設等に要する費用の額について占 ただし、「支出を免れる 建設等に要す

この規定が適用されることは殆どないものと

とがより明確になるよう、全体を付録で規定 年度ごとに計算した額を積み上げるというこ - 占用することができる期間」内において各 「支出を免れることとなる金額」について、

れることとなる金額」 いこととした。 占用料は別途徴収されるため、 0) 算出 の対象としな 「支出を免 することとした。

て耐用年数が異なるため、 用年数」と規定した。 付録「n」については、 施設の材質等によっ 「電線共同溝の 耐

1,207百万円/km

いないため、 として規定。) 法施行令では「照明設備その他」を附帯設備 定は設けないこととした。 電線共同溝については、 附帯設備の設置費用に関する規 を設置することは予定され 附帯設備 (共同溝 t

第三条 (建設又は増設に要する費用の範囲

建設負担金の上限 (第二条①参照)となる建設

> 20 消行み 05.7

共同溝法施行令第三条と同様である。 等に要する費用の範囲を明らかにする規定であり、

四月一日 等に係る工事設計書の作成について(昭和三四年 指定市長あて通達)」参照)である。 各費目の具体的内容は次のとおり 建設事務次官発各都道府県知事、 (「補助事業 政 令

○本工事費

労務費、 び現場管理費) 費及び直接経費)、 の場合にあっては、 者等が負担する労務者保険。 事業の主体をなす施設の工事の施行に必要な 材料費及び土地の借料並びに補助事業 及び一般管理費 間接工事費 直接工事費(材料費、 ただし、請負施行 (共通仮設費及 労務

○附帯工事費

び補償費、 要する費用のうち、 附帯工事の工事費(測量及び試験費 施設の管理者が施行する場合においては、 部分の経費の合計額。 本工事によって必要を生じた他の施設の工事に)相当額を含む。) 及び事務費の総額 補助事業者等が直接施行する場合においては、 機械器具費、 本工事費の内容に相当する 当該附帯工事に係る他の 営繕費並びに工事雑費 用地費及 当該

○測量及び試験費

工事を施行するために必要な調査、 測量及び

試験に要する費用。

○補償費

ħ, 電線共同溝が道路の地下に建設されるものであ に必要な土地等の買収費及び借料) については 補償に要する費用。 工事の施行によって損失を受ける者に対する 特に必要とされないため、 なお、 用地費(工事の施行 規定していない。

○機械器具費

修理、 の購入費、 工事の施行に必要な機械器具、 製作等に要する費用。 借料、 運送費、 据付費、 車両、 撤去費及び 船舶等

○営繕費

所 物に係る敷地の買収費及び借料 修繕に要する費用並びに借料並びにこれらの建 工事を施行するため必要な現場事務所、 倉庫、 仮設宿舎等の新築、 改築、 移転及び 見張

○事務費

人件費……補助事業等に直接従事する定数職 びに補助事業者等が負担する保険 員に対する給料及び職員手当等並

旅費…

…補助事業等施行のため必要な日額

旅費及び普通旅費

庁費… ……補助事業等施行のため直接必要な 印刷製本費、通信運搬費、手数料 使用料及び賃貸料、 食糧費及び本庁の庁費 報償費、 燃料費、 筆耕翻訳料 光熱水料 (消耗品

> 委託料、 動車損害賠償責任保険料並びに修 広告料、 備品購入費、 自

○工事雑費

補助事業等施行のための必要な出先の庁費。

第四条(建設負担金の納付の方法及び期限等)

等が想定される。 用の額が当初の見積もり額と異なった場合には、 うこととされているが、 額について占用予定者の間でアロケーションを行 こととなる金額」の合計額が建設等に要する費用 見を聴いて定める「電線共同溝整備計画」に応じ の額を超える場合であり、 第二条括弧書が適用される場合(「支出を免れる て る事項であるため、 建設等の完了後に精算することが必要となる。) している。この規定が適用される場合としては、 る規定であるが、占用予定者の利害に直接かかわ 第一 建設負担金の納付の方法及び期限について定め 建設負担金の納付額を定めることとしている。 一項では建設等の完了後の精算について規定 道路管理者が占用予定者の意 実際に建設等に要した費 建設等に要する費用の

第五条 (占用負担金の額の算出方法)

溝の占用許可を受けた者又は電線共同溝の占用に 電線共同溝法第十三条では、 事後的に電線共同

定するものである。
にするものである。
にするものである。
にするものである。
にするものである。
にするものである。
にするものである。
にするものである。
にするものである。
にするものである。

占用負担金は徴収しないという扱いにない、既に負担された建設負担金及び占用負担金の額の算出方法)と同様であるが、既に負担された建設負担金及び占用負担金のが、既に負担された建設負担金及び占用負担金の額の算出方法は、基本的には、第上用負担金の額の算出方法は、基本的には、第

より限定。) まか、占用負担金を支払うに足らない電線共同 また、占用負担金を支払うに足らない電線共同

第六条(占用負担金の納付の方法及び期限

納付することとしている。 た電線共同溝に係るものであるため、「一括して」であり、建設負担金と異なり、既に建設が完了してあり、建設負担金の納付の方法及び期限を定める規定

3

電線共同溝については、その構造上、「敷

第七条(電線の構造等の基準)

電線共同溝法第十六条において、電線共同溝を 電線共同溝法第十六条において、電線共同溝を をの他必要な措置を講ずべきを命ずることができ をの他必要な措置を講ずべきを命ずることができ をの他必要な措置を講ずべきを命ずることができ をの他必要な措置を講ずべきを命ずることができ をの他必要な措置を講ずべきを命ずることができ をの他必要な措置を講ずべきを命ずることができ をの他必要な措置を講ずべきを命ずることができ をの他必要な措置を講ずべきを命ずることができ

これを受けて、本条は、電線の構造及び敷設のこれを受けて、本条は、電線の構造及び敷設であるため、「漏電」及理に支障を及ぼす事項の例示としては、敷設理に支障を及ぼす事項の例示としては、敷設では高速に支障を及ぼす事項の例示としては、敷設であるのが電線のみであるため、「漏電」及び敷設のこれを受けて、本条は、電線の構造及び敷設のこれを受けて、本条は、電線の構造及び敷設の

② 「敷設工事の実施の届出」は、道路管理上の要請とともに、占用料徴収の始期が敷設工事の開始からとされているため、その開始時期を道路管理者が把握するという要請から規規を道路管理者が把握するという要請から規定したものである。なお、この届出は、「電線の敷設の方法」として遵守すべき事項であるため、共同溝(法律で公益物件の敷設の届出を規定。)と異なり、他の事項と併せて政令で規定している。

ある。 と実施している間は、ハ設に関する工事」を実施している間は、ハンドホール等を開けて交通を遮断することとなるため、材料等を搬入する時期だけでなく、一般的に「敷設に関する工事の時期」となるため、材料等を搬入する時期だけでなるに、「道路の交通に著しく文障を及ぼしている間は、ハ設に関する工事」を実施している間は、ハ

第八条(管理に要する費用)

共同溝法施行令第五条と同様である。(以下「改築等」という。)に要する費用の範囲)及び第三条(建設又は増設に要する費用の範囲の範囲(以下「改築等」という。)に要する費用の範囲の資理の対象、維持、修繕、災害復旧その他の管理

第九条(管理負担金の額の算出方法)

電線共同溝法第十九条では、電線共同溝を占用電線共同溝法第十九条では、電線共同溝を占用の対象等に要する費用のうする者は、電線共同溝の改築等に要する費用のうち、政令で定める費用(以下「管理負担金」といち、政令で定める費用(以下「管理負担金」といって規定するものである。

る費用のうち、建設等に要した費用の額に対する同溝法施行令第六条と同様であり、改築等に要す管理負担金の額の算出方法は、基本的には、共

二項を適用し、 担金の額の算出方法)と同様に、 の額を定めることができる。 で計算することが不公平な場合等については、 ションを行うこととしている(括弧書で規定。)。 用の額を超える場合には、 て算出した額の合計額が実際の改築等に要した費 する額を徴収するものであるが、第二条(建設負 る「支出を免れることとなる金額」の割合に相当 各占用者の建設負担金又は占用負担金の算出に係 なお、「支出を免れることとなる金額」の割合 道路管理者が、 占用者の間でアロケー 別途、 管理負担金とし 管理負担金 第

割合の特例及び国の補助) 第十条~第十二条 (都道府県等の負担、 国の負担

3 準じて規定されていることから、 置法(以下「交安法」という。)第十条の規定に 定自体、 に委任していない。電線共同溝法第二十二条の規 については、 の二及び第三条の規定に準じて規定したものであ 一条までの規定は、 共同溝法第二十二条は、 交通安全施設等整備事業に関する緊急措 都道府県等の負担方法について政令 交安法施行令第二条、 指定区間内の一般国道 第十条から第十 第二条

同溝の改築等に要する費用の額から建設負担金、 電線共同溝の建設等に要する費用の額又は電線共 すなわち、 都道府県等の負担及び国の補 助 は

> としている。 該負担金を控除した額)をベースとして行うこと 五十八条等の規定による負担金があるときは、 占用負担金又は管理負担金を除いた額 (道路法第 当

第三条及び第八条に定める費用の範囲と同じ内容 であるため、 同溝の改築等に要する費用については、 なる電線共同溝の建設等に要する費用又は電線共 なお、 都道府県等の負担、 その趣旨を明らかにした規定となっ 国の補助のベースと 実体上、

通安全施設等整備事業と同様としている。 北海道の国庫負担率(2/3)については、 交 ている。

第十三条(権限の委任)

設局長等に委任することとしている。 任することはできない。)を除き、すべて地方建 の占用許可の制限規定であり、電線共同溝法で委 電線共同溝法第九条の道路管理者の権限(道路法 共同溝法施行令第八条をベースに規定しており、

設、 な行為であり、 共同溝法施行令第八条等との整合性(共同溝の建 ただし、電線共同溝の建設、 改築等は委任されていない。)から、物理的 権限そのものでないと解して、 委

電線共同溝に電線を敷設しようとする者からの届 なお、 第七条(電線の構造等の基準)第二項で、 任規定を置いていない。

設局長等に委任することとしている。 出の受理の権限が規定されたため、これも地方建

料の徴収期間 附則第二条(道路法施行令の一部改正 占用

料を徴収することになる。 て、「占用することができる期間」について占 に基づく電線共同溝の占用については、原則とし て徴収することとされているため、 道路法による通常の占用料は、 占用期間に応じ 電線共同溝法

用料は徴収しないこととする。 に敷設する時点とが異なる場合には、 線を敷設するわけではないため、 占用予定者は、必ずしも、建設完了時に全ての電 建設負担金を徴収して事業を行うこととなるが、 設置及び管理を行う者等から占用予定者を募り、 方、電線共同溝については、建設時に電線の 許可時点と実際 その間の占

徴収することとする。 占用料についても、 事の期間中から徴収するため、 この場合、 道路法による通常の占用料は敷設工 敷設工事に着手した時点から 電線共同溝に係る

増設そのものは、

道の特例 附則第二条 (道路法施行令の一 部改正 北海

の特例を置いていることから、 北海道については、 電線共同溝法施行令で負担 電線共同溝につい

ては、

明記するとともに、

は

ない旨を明記するものである。 このため、 占用料も道路管理者が徴収することが適当である。 者が電線共同溝の建設、占用の許可等を行うため、 大臣が占用料を徴収することを規定。) を適用し また、 北海道の開発道路については、 道路法施行令第三十四条第一項(建設 道路管理 である。

施行令第三十二条を適用しない旨を明記するもの

附則第三条(住都公団法施行令の一部改正)

代わって、道路法の道路の新設又は改築ができる 代行規定を置くものである。 又は改築も含まれている。 権限の代行規定に準じて、 こととされているおり、これには、 共施設を整備する場合においては、道路管理者に 住都公団が一定規模以上の宅地造成と併せて公 電線共同溝法の権限の このため、 共同溝の建設 共同溝法の

線共同溝を住都公団が管理することとなるので、 を想定すると、 を完了するまでに必要な権限とするが、 に規定する権限のうち、 代行できる権限は、基本的には、 改築工事期間中には、 工事を開始してから工事 電線共同溝法 完成した電 改築工事

> ないこととしている。 その間に必要となる権限も、 あること等の理由により、 する者の負担に直結し、公平な負担とする必要が 負担金の徴収権限については、電線共同溝を占用 限に倣って代行することとしている。なお、 住都公団には代行させ 共同溝法に基づく権 各種

る。 いては道路法の権限の代行規定を参考に定めてい また、 共同溝法に対応する規定がない権限につ

式会社の設立に伴う改正漏れの修正である。 いても改正しているが、これは、日本電信電話株 共同溝法施行令について規定している部分につ

その取扱いを定めている め 都 住都公団に支払うこととされており、住都公団は に直接交付された上で、道路管理者がその残額を 合の工事費用については、 切費用を負担しないこととされている。このた 公団は工事費用を負担しないという原則のもと なお、住都公団が電線共同溝の建設等を行う場 徴収された各種負担金の取扱いについて、 国の補助金が住都公団 住

政令第二百五十六号

電線共同溝の整備等に関する特別措置法施行令

に第二十八条の規定に基づき、この政令を制定する。 六条第一項、第十九条、第二十二条第一項及び第二項並び 第三項において準用する場合を含む。) 、第十三条、第十 七年法律第三十九号)第三条第二項、第七条(同法第八条 内閣は、電線共同溝の整備等に関する特別措置法(平成

第一条 電線の設置及び管理を行って電気通信役務を提供する第 は、当該道路の沿道が該当するその業務区域内において 法」という。)第三条第二項に規定する政令で定める者 (意見聴取の対象から除かれる第一種電気通信事業者) 種電気通信事業者以外の者とする。 電線共同溝の整備等に関する特別措置法(以下「

(建設負担金の額の算出方法

第二条 当該費用の額に当該合計額に対する当該算出した金額の 設又は増設に要する費用の額を超える場合にあっては、 なる金額(当該算出した金額の合計額が電線共同溝の建 電線共同溝の建設又は増設によって支出を免れることと 担金」という。)の額は、付録第一の式により算出した 割合を乗じて得た額)とする。 る場合を含む。)の規定に基づく負担金(以下「建設負 法第七条第一項(法第八条第三項において準用す

(建設又は増設に要する費用の範囲

第三条 法第七条第二項(法第八条第三項において準用す めに直接必要な本工事費、附帯工事費、測量及び試験費 に要する費用の範囲は、電線共同溝の建設又は増設のた る場合を含む。)に規定する電線共同溝の建設又は増設 機械器具費、 営繕費、 工事雑費並びに事務費と

(建設負担金の納付の方法及び期限等

ばならない。 負担金を、道路管理者が定める期限までに納付しなけれ 備計画又は電線共同溝増設計画に応じて定める額の建設 溝の占用予定者は、毎年度、道路管理者が電線共同溝整 電線共同溝の占用予定者又は増設に係る電線共同

た建設負担金について精算しなければならない。子定者又は増設に係る電線共同溝の占用予定者が納付しときは、遅滞なく、前項の規定により電線共同溝の占用ときは、遅滞なく、前項の規定により電線共同溝の占用

デ目(目を) こ、5°°、) 頂は、 汁水等に) たこことで五条、法第十三条第一項の規定に基づく負担金(以下「(占用負担金の額の算出方法)

第一年の規定に基づく負担金(以下一出条)に第十三条第一年の規定に基づく負担金人び占用負担金の合計額を控除した額を超える場合にあっては、当該控め合計額を控除した額を超える場合にあっては、当該控め合計額を控除した額を超える場合にあっては、当該控め合計額を控除した額を超える場合にあっては、当該控め合計額を控除した額と超える場合にあっては、当該控制を記載した額)とする。

(占用負担金の納付の方法及び期限)

新国を受けた者は、占用負担金を道路管理者が定める第六条 法第十一条第一項又は第十二条第一項の規定によ

(電線の構造等の基準)

のでなければならない。 等により当該電線共同溝及び当該電線共同溝に敷設され等により当該電線共同溝及び当該電線共同溝に敷設され

は、次に掲げるところによらなければならない。 2 電線共同溝に電線を敷設する場合における敷設の方法

を及ぼさないために必要な措置を講ずること。 電線共同溝に敷設されている他の電線の保持に支障当該工事の期間及び概要を道路管理者に届け出ること。 敷設に関する工事の実施に当たっては、あらかじめ、

のために必要な措置を講ずること。 色灯又は黄色灯をつけ、その他道路の交通の危険防止 色灯又は黄色灯をつけ、その他道路の交通の危険防止 では、当該箇所にさくを設け、夜間は赤

障を及ぼさない時期とすること。四一敷設に関する工事の時期は、道路の交通に著しく支

(管理に要する費用)

めに直接必要な本工事費、附帯工事費、測量及び試験費、共同溝の改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理のたべ条 法第十九条に規定する政令で定める費用は、電線

旧その他の管理を行う場合においては、当該一般国道の同溝の建設若しくは増設又は改築、維持、修繕、災害復

建設大臣は、指定区間内の一般国道に附属する電線共

、る。 『賞費、機械器具費、営繕費、工事雑費並びに事務費と

(管理負担金の額の算出方法)

担金」という。)の額は、前条に規定する費用の額に当該乗じて得た額の合計額に対する当該乗じて得た額の合計額が同条に規定する費用の額に当該乗じて得た額の合計額が同条に規定する費用の額に当該乗じて得た額の合計額が同条に規定する費用の額に当該乗じて得た額の合計額が同条に規定する費用の額に当該乗じて得た額の合計額が同条に規定する費用の額に当該乗じて得た額の合計額が同条に規定する費用の額に当該無いで得た額の合計額に対する当該乗じて得た額)とする。

別に管理負担金の額を定めることができる。れる場合には、電線共同溝を占用する者の意見を聴き、れる場合には、電線共同溝を占用する者の意見を聴き、別に管理者は、前項の規定によることができない場合

(都道府県等の負担)

定める都道府県等の負担割合を乗じて得た額とする。 若しくは地方道路公社法 (昭和四十五年法律第八十二号) 速道路公団法(昭和三十七年法律第四十三号)第四十条 法(昭和三十四年法律第百三十三号)第四十条、阪神高 の額から同項に規定する建設負担金等を除いた額(道路 改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に要する費用 等負担額」という。)は、当該電線共同溝に係る第三条 定により負担する負担金の額(次項において「都道府県 て「都道府県等」という。)が法第二十二条第一項の規 号)第七条第三項に規定する指定市(以下この条におい 県等負担基本額」という。) に、法第二十二条第一項に 条において「収入金」という。)があるときは、当該除 第二十九条の規定による負担金(以下この項及び第十) 法第五十八条から第六十二条まで又は首都高速道路公団 に定める建設又は増設に要する費用及び第八条に定める いた額から収入金を控除した額。次項において「都道府 都道府県又は道路法(昭和二十七年法律第百八十

> 同様とする。 同様とする。 同様とする都道府県等負担額を変更した場合も、び都道府県等負担額を通知しなければならない。都道府所在する都道府県等自担額を通知しなければならない。都道府

なければならない。 第一項の負担金を国庫に納付しる 都道府県等は、前項の通知を受けたときは、建設大臣

こった。 歩きにここをきっぽこご (書に見ぎたら特別)合の特例)

負担割合は、三分の二とする。 第十一条 法第二十二条第一項ただし書に規定する特別の

(電線共同溝の建設又は改築に要する費用の補助額)

第十二条 法第二十二条第二項の規定による国の補助は、当該職線共同溝に係る第三条に定める建設又は増設に要当該電線共同溝に係る第三条に定める建設又は増設に要ときは、当該除いた額から担定する建設負担金等を除いた額(収入金があるときは、当該除いた額から収入金を控除した額)について行うものとする。

(権限の委任)

地方建設局長及び北海道開発局長に委任する。 第七条第二項第一号の規定による届出を受理する権限は、 第十三条 法に規定する道路管理者である建設大臣が 第十三条 法に規定する道路管理者である建設大臣の権限

ま第三条第一項の規定により電線共同溝を整備すべ ま道路として指定し、同条第二項の規定による 気通信事業者の意見を聴き、同条第三項の規定による 県公安委員会、市町村、一般電気事業者及び第一種電 県公安委員会、市町村、一般電気事業者及び第一種電 ま道路として指定し、同条第二項の規定により都道府 を道路として指定し、同条第二項の規定により都道府

出を受理すること。 場合を含む。)又は法第十四条第二項の規定による届 法第六条第二項(法第八条第三項において準用する

六 建設負担金を徴収すること。

旨を公示すること。 法第八条第二項の規定により電線共同溝を増設する

八 法第十条、第十一条第一項又は第十二条第一項の規 定による許可をすること。

占用負担金を徴収すること。

他必要な措置を講ずべきことを命ずること。 る工事の中止又は電線の改造、移転若しくは除却その 法第十五条第一項の規定による承認をすること。 法第十六条第二項の規定により電線の敷設に関す

十二 法第十七条第一項の規定により必要な措置を講ず 基づく負担金を徴収すること。 及び損失を補償し、並びに法第十七条第四項の規定に により損失の補償について損失を受けた者と協議し、 て準用する道路法第六十九条第二項及び第三項の規定 べきことを命じ、同条第二項並びに同条第三項におい

十三 法第十八条の規定により電線共同溝を占用する者 の意見を聴いて電線共同溝管理規程を定めること。 管理負担金を徴収すること。

十五 法第二十条第二項の規定により必要な指示をする

十六 法第二十一条の規定により国と協議すること。 金並びに当該負担金に係る手数料及び延滞金を徴収す の規定により負担金の納付を督促し、並びに当該負担 法第二十五条において準用する道路法第七十三条

十八 法第二十六条に規定する処分をすること。

附則

第一条 この政令は、法の施行の日(平成七年六月二十二 目)から施行する。

第二条 道路法施行令(昭和二十七年政令第四百七十九号

五.

電線共同溝の整備等に関する特別措置法施行令(

(道路法施行令の一部改正)

次条第一項及び別表の備考第七号において同じ。) 」を ができる期間の末日までの期間)。以下この項、次項、 には、当該敷設工事を開始した日から当該占用すること 当該許可をし、又は当該協議が成立した日と異なる場合 議に係る電線共同溝への電線の敷設工事を開始した日が 立した占用することができる期間(当該許可又は当該協 又は電線共同溝整備法第二十一条の規定により協議が成 第一項若しくは第十二条第一項の規定により許可をし、 以下「電線共同溝整備法」という。)第十条、第十一条 整備等に関する特別措置法(平成七年法律第三十九号。 「(電線共同溝に係る占用料にあつては、電線共同溝の の一部を次のように改正する。 第十九条の二第一項中「成立した占用の期間」の下に

敷設工事を開始した日))」を加え、「但し」を「ただ 線共同溝への電線の敷設工事を開始した日が当該許可を り許可をし、又は電線共同溝整備法第二十一条の規定に 条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定によ 共同溝に係る占用料にあつては、電線共同溝整備法第十 し、又は当該協議が成立した日と異なる場合には、当該 より協議が成立した日(当該許可又は当該協議に係る電 第十九条の三第一項中「成立した日」の下に「(電線

共同溝及び電線共同溝の管理に関する費用並びに」に改 第三十一条中「共同溝の管理に関する費用及び」を「

溝」を加える。 第三十二条第一項中「共同溝」の下に「及び電線共同

第三条 住宅·都市整備公団法施行令(昭和五十六年政令 第二百六十七号)の一部を次のように改正する。 に係るものを除く。)」を加える。 (住宅・都市整備公団法施行令の一部改正) 第三十四条第一項中「占用料」の下に「(電線共同溝

第十二号及び第十三号」に改め、同項に次の二号を加え 第七条第一項第四号中「第十三号及び第十四号」を「

> 第八号、第十号、第十一号、第十五号、第十六号及 平成七年政令第二百五十六号。以下「電線共同溝整 び第十八号に掲げるもの 備令」という。)第十三条第三号から第五号まで、

六 電線共同溝整備令第七条第二項第一号の規定によ る届出を受理すること。

号に掲げる権限、電線共同溝整備令第十三条第五号、第 令」を、「、共同溝整備令」に、「第十二号」を「第十一 くは第十六号」に改め、同条第三項中「又は共同溝整備 備令」に、「第十号まで」を「第九号まで又は電線共同 十一号若しくは第十八号に掲げる権限又は第一項第六号 溝整備令第十三条第三号、第四号、第八号、第十号若し 第七条第二項中「又は共同溝整備令」を「、共同溝整

用する場合を含む。)」を加える。 三十九号)第七条第一項(同法第八条第三項において進 線共同溝の整備等に関する特別措置法(平成七年法律第 第十二号第二項中「第二十条第一項」の下に「又は電

付録第一 (第二条関係)

$$A = \sum_{i=0}^{n} a_i \frac{1}{(1+r)^i}$$

Aは、電線共同溝の建設又は増設によって支出を免れる こととなる金額

aiは、電線共同溝の占用予定者又は増設に係る電線共同 要となるときは、これに要する費用の額を控除した額 係る電線共同溝の占用予定者ごとに追加的な設備が必 設することにより電線共同溝の占用予定者又は増設に 理に要する費用の額(当該電線を当該電線共同溝に敷 期間内のi年目の年度において支出を免れることとな 予定時期の属する年度以降その占用することができる より、当該電線共同溝の建設又は増設に係る工事完了 れる道路の地下に自ら設置する必要がなくなることに 請に係る電線を当該電線共同溝の建設又は増設が行わ おいて準用する場合を含む。)の規定によってした申 溝の占用予定者が法第四条第一項(法第八条第三項に る道路の掘削及び埋戻しその他当該電線の設置又は管

付録第二 (第五条関係) r は、 n は、 建設大臣が定める年利率 当該電線共同溝の耐用年数

$$B = \sum_{i=0}^{m} b_{i} \frac{1}{(1+r)^{i}}$$

B は、 電線共同溝の占用によって支出を免れることとな

biは、法第十一条第一項の規定による許可又は法第十二

きる期間内のi年目の年度において支出を免れること 可を受けた日の属する年度以降その占用することがで 下に自ら設置する必要がなくなることにより、当該許 該許可に係る電線を当該電線共同溝の存する道路の地 延長に係るものに限る。以下同じ。)を受けた者が当 線共同溝の部分の増加を伴う電線の種類若しくは数量 の変更又は電線共同溝を占用することができる期間の 条第一項の規定による許可(占用することができる電

> 必要となるときは、これに要する費用の額を控除した ことにより当該許可を受けた者ごとに追加的な設備が は管理に要する費用の額(当該電線共同溝を占用する

mは、法第十一条第一項の規定による許可又は法第十二 当日までの年数 同溝の耐用年数の期間の末日の属する年度における応 条第一項の規定による許可を受けた日から当該電線共

は、建設大臣が定める年利率

となる道路の掘削及び埋戻しその他当該電線の設置又

電線共同溝の整備等に関する特別措置法施行令案新旧対照条文

○**道路法施行令**(昭和二十七年政令第四百七十九号)(抄)

改

正

現

行

第十九条の二 指定区間内の国道に係る占用料 した日と異なる場合には、当該敷設工事を開 した日が当該許可をし、又は当該協議が成立 ることができる期間(当該許可又は当該協議 定により許可をし、又は電線共同溝整備法第 第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規 関する特別措置法 (平成七年法律第三十九号。 る占用料にあつては、電線共同溝の整備等に 協議が成立した占用の期間(電線共同溝に係 り許可をし、又は法第三十五条の規定により 第三十二条第一項若しくは第三項の規定によ の額は、別表占用料の欄に定める金額に、法 に係る電線共同溝への電線の敷設工事を開始 一十一条の規定により協議が成立した占用す (指定区間内の国道に係る占用料の額) 〈下「電線共同溝整備法」という。) 第十条、 第十九条の二 指定区間内の国道に係る占用料 ない場合にあつては、百円)の合計額とする。 得た数を乗じて得た額(その額が百円に満た 同表占用料の単位の欄に定める期間で除して 各年度における占用の期間に相当する期間を おいては、同表占用料の欄に定める金額に、 当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合に ない場合にあつては、百円)とする。ただし、 得た数を乗じて得た額(その額が百円に満た 同表占用料の単位の欄に定める期間で除して 協議が成立した占用の期間に相当する期間を り許可をし、又は法第三十五条の規定により 第三十二条第一項若しくは第三項の規定によ の額は、別表占用料の欄に定める金額に、法 (指定区間内の国道に係る占用料の額)

> ては、百円)の合計額とする。 得た額(その額が百円に満たない場合にあつ 位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて 占用の期間に相当する期間を同表占用料の単 占用料の欄に定める金額に、各年度における が翌年度以降にわたる場合においては、同表 は、百円)とする。ただし、当該占用の期間

第十九条の三 指定区間内の国道に係る占用料 議が成立した日と異なる場合には、当該敷設 事を開始した日が当該許可をし、又は当該協 当該協議に係る電線共同溝への電線の敷設工 規定により協議が成立した日(当該許可又は 可をし、又は電線共同溝整備法第二十一条の 成立した日(電線共同溝に係る占用料にあつ 当該占用の許可をし、又は当該占用の協議が 定により許可をし、又は法第三十五条の規定 は、法第三十二条第一項若しくは第三項の規 により協議が成立した占用の期間に係る分を ては、電線共同溝整備法第十条、第十一条第 (指定区間内の国道に係る占用料の徴収方法) 項若しくは第十二条第一項の規定により許

の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得 同じ。) に相当する期間を同表占用料の単位 次条第一項及び別表の備考第七号において の末日までの期間)。以下この項、次項、 始した日から当該占用することができる期間

た額(その額が百円に満たない場合にあつて

第十九条の三 指定区間内の国道に係る占用料 限を行わせている場合にあつては、納入通知 県知事又は指定市の長に占用料を徴収する権 合においては、翌年度以降の占用料は、毎年 し、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場 書)により一括して徴収するものとする。但 十三条第二項の規定により建設大臣が都道府 成立した日から一月以内に納入告知書(法第 当該占用の許可をし、又は当該占用の協議が により協議が成立した占用の期間に係る分を、 定により許可をし、又は法第三十五条の規定 は、法第三十二条第一項若しくは第三項の規 (指定区間内の国道に係る占用料の徴収方法) 当該年度分を四月三十日までに徴収する

(略)

工事を開始した日)から一月以内に納入告知書(法第十三条第二項の規定により建設大臣が都道府県知事又は指定市の長に占用料を徴が入通知書)により一括して徴収するものとれ入通知書)により一括して徴収するものとする。ただし、当該占用の期間が翌年度以降する。ただし、当該占用の期間が翌年度以降は、毎年度、当該年度分を四月三十日まで料は、毎年度、当該年度分を四月三十日まで料は、毎年度、当該年度分を四月三十日まで料は、毎年度、当該年度分を四月三十日まで

3

(国道の管理に関する費用の負担

第三十一条 道の区域内の国道の管理に関する費用(共同溝及び電線共同溝の管理に関する費用を近上交通安全施設等設備事業に関する費用を企設等上、保証の主に規定する交通安全施設等整備事業(同項第二号ロに掲げる事業を除く。以下「交通安全施設等整備事業」という。)のうち同項第二号ロに掲げる事業を除く。以下「交通安全施設等整備事業」という。)のうち同項第二号ロに掲げる事業を除く。以下「交通安全施設等整備事業」という。)のうち同項第二号ロに掲げる事業に関する費用を除く。)についての国の負担割合は、法第五件条第一項及び第二項本文の規定にかかわらず、次の表に掲げる割合とする。

老 (影)

(道道及び道の区域内の市町村道の管理に関 (道道及び道の区域内の市町村道で、 第三十二条 道道及び道の区域内の市町村道で、 建設大臣が開発のため特に必要と認めて指定 という。)の管理に関する費用(共同溝及び という。)の管理に関する費用(共同溝及び を立ちの「第三十四条において「開発道路」 という。)の管理に関する費用を除く。)に では、法第四十九条の規定にかかわらず、 第三十二条 道道及び道の区域内の市町村道で、 第三十二条 道道及び道の区域内の市町村道で、 第三十二条 道道及び道の区域内の市町村道で、 第三十二条 道道及び道の区域内の市町村道の管理に関

2・3 (略)

2 • 3

表

(略)

部を負担する。

告知 ものとする。

2・3 (略)

第 掲げる割合とする。 る費用の区分に応じ、 の国の負担割合は、法第五十条第一項及び第 掲げる事業に要する費用を除く。)について 定する交通安全施設等整備事業(同項第一号 四十一年法律第四十五号)第二条第三項に規 整備事業」という。)のうち同項第二号ロに 全施設等整備事業に関する緊急装置法(昭和 費用(共同溝の管理に関する費用及び交通安 に掲げる事業を除く。以下「交通安全施設等 三十一条 |項本文の規定にかかわらず、次の表に掲げ (国道の管理に関する費用の負担 道の区域内の国道の管理に関する 同表の負担割合の欄に

(道道及び道の区域内の市町村道の管理に関

する費用の負担)

第三十二条 道道及び道の区域内の市町村道で、 地対の表に掲げる費用の区分に応じ、同表に掲げの表に掲げる費用を除く。)については、法第四十九条の規定にかかわらず、当分の間、次四十九条の規定にかかわらず、当分の間、次四十九条の規定にかかわらず、当分の間、次四十九条の規定にかかわらず、当分の間、次四十九条の規定にかかわらず、当分の間、次四十九条の規定にかかわらず、当が、その一部を負担する。

(道路管理者の権限の代行)

第三十四条 建設大臣は、開発道路の新設及び第三十四条 建設大臣は、開発道路に係る法第二十四条の二第一項の規定に基づく割増金、法第三十九条の規定に基づく占用料(電線共同溝に係るものを除に基づく占用料(電線共同溝に係るものを除に基づく占用料(電線共同溝に係るものを除に基づく占用料(電線共同溝に係るものを除た。)並びに法第四十四条の二第七項、第五十八条から第六十二条まで及び地方道路公社、第三十四条の二第七項を表示といる。

(道路管理者の権限の代行

47

第三十四条 建設大臣は、開発道路の新設及び第三十四条 建設大臣は、開発道路の保を正基づく割増金、法第三十九条の規定に基づく占用料並びに法第四十四条の二第七度、第五十八条から第六十二条まで及び地方道路公社法第二十九条の規定に基づく占開料。

2~6 (略)

2~6 (略)

道行セ 95.7

○住宅・都市整備公団法施行令 (昭和五十六年政令第二百六十七号) (抄)

一~三 (略)	ప ్ట	に代わつて行う権限は、次に掲げるものとす	道路管理者(以下「道路管理者」という。)	法律第百八十号)第十八条第一項に規定する	項の規定により公団が道路法(昭和二十七年	げる工事を施行する場合において、同条第二	第七条 公団が法第三十四条第一項第一号に掲	(特定公共施設の管理者の権限の代行)	改正案
一~三(飲	ઢ	に代わつて	道路管理书	法律第百八	項の規定に	げる工事を	第七条 公団	(特定公共	現

を除く。)に掲げるもの 第十一号、第十五号、第十六号及び第十八 条第三号から第五号まで、第八号、第十号、 施行令(平成七年政令第二百五十六号。以 下「共同溝整備令」という。)第八条各号 (第一号、第六号、第十二号及び第十三号 電線共同溝の整備等に関する特別措置法 共同溝の整備等に関する特別措置法施行 「電線共同溝整備令」という。) 第十三 (昭和三十八年政令第三百四十三号。以

号に掲げるもの

電線共同溝整備令第七条第二項第一号の

うとする場合には、 ければならない。 第十号若しくは第十六号に掲げる権限を行お 溝整備令第十三条第三号、第四号、第八号、 若しくは第七号から第九号まで又は電線共同 から第八号まで、共同溝整備令第八条第三号 公団は、道路法施行令第四条第一項第六号 規定による届出を受理すること。 道路管理者の同意を得な 2

第一項第六号に掲げる権限を行つた場合には、 第十一号若しくは第十八号に掲げる権限又は 第一項第十八号に掲げる権限、共同溝整備令 遅滞なく、その旨を道路管理者に通知しなけ げる権限、電線共同溝整備令第十三条第五号、 第八条第二号、第五号若しくは第十一号に掲 公団は、前項の権限、道路法施行令第四条 3

> 『者(以下「道路管理者」という。) 1八十号)第十八条第一項に規定する **足により公団が道路法(昭和二十七年** *を施行する場合において、同条第1 4団が法第三十四条第一項第一号に掲 (共施設の管理者の権限の代行) て行う権限は、次に掲げるものとす

令(昭和三十八年政令第三百四十三号。以 共同溝の整備等に関する特別措置法施行 下「共同溝整備令」という。) 第八条各号 を除く。)に掲げるもの (第一号、第六号、第十三号及び第十四号

限を行おうとする場合には、 意を得なければならない。 号若しくは第七号から第十号までに掲げる権 から第八号まで又は共同溝整備令第八条第三 公団は、道路法施行令第四条第一項第六号 道路管理者の同

令第八条第二号、第五号若しくは第十二号に第一項第十八号に掲げる権限又は共同溝整備 の旨を道路管理者に通知しなければならない。 掲げる権限を行つた場合には、遅滞なく、そ 公団は、前項の権限、道路法施行令第四条

ればならない。

行

(法第三十七条第一項の費用の範囲等

おいて、前項の費用の額は、同項の費用の額 等に関する特別措置法(昭和三十八年法律第 行する道路につき道路管理者が共同溝の整備 から公団に支払われた負担金に相当する額を 公団に支払わなければならない。この場合に る負担金を徴収したときは、道路管理者は、 控除した額とする。 において準用する場合を含む。)の規定によ 三十九号)第七条第一項(同法第八条第三項 八十一号)第二十条第一項又は電線共同溝の 負担金に相当する額を負担金の徴収後直ちに 整備等に関する特別措置法(平成七年法律第 公団が法第三十四条の規定により工事を施

(法第三十七条第一項の費用の範囲等)

2 公団が法第三十四条の規定により工事を施 第十二条 等に関する特別措置法(昭和三十八年法律第 額とする。 に支払われた負担金に相当する額を控除した 前項の費用の額は、同項の費用の額から公団 支払わなければならない。この場合において、 金を徴収したときは、道路管理者は、負担金 八十一号)第二十条第一項の規定による負担 行する道路につき道路管理者が共同溝の整備 に相当する額を負担金の徴収後直ちに公団に

ある。 調査対象は、道路法に基づき指定又は認定され、

理課が、全国の道路管理者の協力を得て、全国の

道路交通管理統計は、建設省道路局道路交通管

理のあり方について研究するための基礎資料を得 化に対応し、道路の実態に即した望ましい道路管 確に把握するとともに、今後の経済社会情勢の変 道路法上の道路について道路交通管理の実態を適

ることを目的として、毎年度実施しているもので

このたび平成五年度調査の取りまとめが終了し

平成五年度道路交通管理統計について

建設省道路局道路交通管理課企画係

1 集計の分	}類と調査機関	
集計	の分類	調査機関
道路種別	道路管理者別	
自動車国道	日本道路公団	日本道路公団
四国連絡道路	本州四国連絡橋公団	本州四国連絡橋公団
ī高速道路	都市高速道路公団等	首都高速道路公団 阪神高速道路公団 名古屋高速道路公社 福岡北九州高速道路公社
指定区間内	地方建設局等	北海道開発局 各地方建設局 沖縄総合事務局
指定区間外	都道府県	都道府県
	指定市	指定市
府県道	都道府県	都道府県
	指定市	指定市
「村道	指定市	指定市
	市町村	市町村(都道府県とりまとめ)
日本道路公団	日本道路公団	日本道路公団
地方道路公社	地方道路公社	都道府県、指定市
土木部企業局	土木部企業局	市町村(都道府県とりまとめ)
	集 計 道路種別 自動車国道 四国連絡道路 高速道路 指定区間内 指定区間外 府県道 村道 日本道路公団 地方道路公社	集計の分類 道路種別 道路管理者別 自動車国道 日本道路公団 四国連絡道路 本州四国連絡橋公団等 指定区間内 地方建設局等 指定区間外 都道府県指定市 指定市 指定市 村道 指定市 市町村 日本道路公団 地方道路公社 地方道路公社

たので、その概要を紹介したい。 調査対象道路とその調査機関は、 調査の対象 表1の通りで

> 49 道行セ 95.7

運送法に基づく一 路管理者が管理 調査項目 して 般自動 b る全ての道路 |車道等は含まれない。 であり、

道

活動 戒・緊急体制の発動実績 管理施設等の設置状況 量等の制限の 定績 ・機器の設置 異常気象時の |管理用車両の保有状況 (1)道路 実績 (5)道路環境施設の 0 (11)延 以況 状況 特殊車両通 長 通行規制実績 (2) 道路 (13) 道 (14)特殊車 路標識による高さ、 (7)道路災害の発生状況 監 行許可実績 (10)整備状況 (4)理 道路パ 両の指導取締り実 道路情報モニター 一員の任命状況 (9)異常気象時の 1 (12) 車両取 (6)'n 道路情報 1 jν 0 重 締 警 実 0) 道

路上放置車両 の処理実績

道路情報管理施設等の設置状況

(表2参

瓶

型は一、 加したのに対し、 |路情報板の設置状況をみると、 ヘッド型ないし電光式のA型が二、五六三基 一三二基減少して 路側設置型、 おり、 全体的にA型 表示板によるC 昨年より、 オー

1

道路情報管理施設等の設置状況 (平成6年4月1日現在) 表 2

道路情報板等

国道で目立って多く設置されて

b ド

これ 高速

高

車国道は

山

地

部の延長が長く設置を要する

警報表示板や車両監視用

デレ

は ಕ್ಕ

自動 は

車

移行が進んできてい

昴 自動

が多いためと思われる。

			道路情	青報板 (基)		警報才	長示板 (基)	車両監視	囲 テレビ (台)	交通量	測定器 (基)	路測通信 システム	道路交通 遮断装置
		A 型	B 型	C 型	計	トンネル	その他	トンネル	その他	料金所	その他	(区間)	(基)
高速	恵自動車国道	2,059	720	0	2,779	1,278	119	1,660	158	1,783	0	87	61
本州	四国連絡道路	64	27	0	91	15	2	0	55	95	16	3	0
都	市高速道路	1,536	0	0	1,536	60	2	355	646	678	8,283	37	89
一般	指定区間内	1,577	753	106	2,436	834	89	251	375	0	774	88	555
国道	指定区間外	1,134	2,571	533	4,238	75	17	0	18	4	0	116	2
者	邓道府県道	432	1,123	2,644	4,199	274	82	43	4	0	6	4	496
	市町村道	232	15	761	1,008	63	105	23	5	0	28	3	59
一般	日本道路公団	256	310	0	566	152	2	180	34	309	0	0	67
有料	土木部企業局	3	11	36	50	14	4	0	0	1	0	0	21
道路	地方道路公社	282	196	147	625	72	15	314	108	387	84	15	176
	合 計	7,575	5,726	4,227	17,528	2,837	437	2,826	1,403	3,257	9,191	353	1,526

- 施設は道路管理者が所有しているものを計上し、警察等他機関に貸与しているものを含む。 注 1
 - 2 道路情報板の種類は、「道路情報装置の規格について」(昭和47年9月27日付け建設省道企発第52号道路局企画課長通達)による。 A型:オーバーヘッド型式のもの。
 - B型:路側設置型で表示幕により表示するもの。
 - C型:路側設置型で表示板により表示するもの。
 - ただし、表示方式が電光式のものは、設置型式にかかわらず、A型に計上している。
 - 3 警報表示板は、専らトンネル内事故、雪崩等災害の発生を表示するものを、トンネル内事故発生を表示するため設置したものとそ の他のものを区別して計上した。
 - 4 車両監視用テレビは、道路交通の状態を監視するため設置したテレビカメラで、トンネル内の状態を監視するためのものとその他 のものを区別して計上した。
 - 5 路側通信システムとは、中波放送機1基の放送区間を1区間とし、同一区間でも2基の放送機により上下線で異なる放送を行って いる場合は2区間として計上した。

			雨起	計		391.0	注計	積雪	an sil	路面凍結	we steller ha	風達	# &L	視程障害	细剂状概
		道路管理	里者設置	その他の	計	(in E	Łai	領当	OK BT	研釈即印	双侧双围	/80,3	za!	以往 种智	MX (NI SX (HI
道路和	钢	自動伝達	その他	者の設置	म	自動伝達	その他	自動伝達	その他	自動伝達	その他	自動伝達	その他	自動伝達	その他
高速	越自動車国道	383	83	0	466	386	70	124	28	281	52	364	14	152	1
本州	四国連絡道路	10	1	0	11	14	0	0	0	9	0	20	4	10	4
都	市高速道路	11	0	0	11	38	0	11	0	47	0	25	0	5	0
一般	指定区間内	680	165	44	889	338	213	284	251	270	38	186	103	36	3
国道	指定区間外	124	91	301	516	100	67	126	102	66	45	44	7	17	7
ŧ	邓道府県道	202	289	544	1, 035	84	249	107	351	40	86	53	20	1	4
	市町村道	283	739	934	1, 956	107	228	70	194	9	25	64	151	3	5
一般	日本道路公団	45	15	i	61	41	11	11	2	28	2	41	5	13	0
有料	土木部企業局	6	9	0	15	0	10	0	0	0	0	1	0	0	2
道路	地方道路公社	31	54	5	90	24	32	4	11	16	14	32	20	17	4
	合 計	1, 775	1, 446	1, 829	5, 050	1, 132	880	737	939	766	262	830	324	254	30

- 施設は道路管理者が所有しているものを計上し、警察等他機関に貸与しているものを含む。 注1
 - 自動伝達式とは、テレメータ等により、自動的に道路管理者の事務所等に観測結果を伝達するものをいう。

れた民間人をいう。

視程障害観測装置とは、透過率計、ITV 等の霧、吹雪等による視程障害の程度を観測する装置をいう。

τ ター二○人、二級モニター一、○二七人、となっ 区間外) 在 六○七人、都道府県道で一級モニター五八九人、 一級モニター一、三○○人、市町村道で一級モニ 設置状況についてみると、平成六年四月一日現 二級モニター一、一三八人、一般国道 一般国道(指定区間内)で一級モニター六七 で一級モニター三二五人、二級モニター 級モニターについては、 (指定

ことを示している。 府県道や市町村道において比較的多く設置されて 況に関するデータの収集がより重要視されている 気象観測装置の設置状況についてみると、 都道府県道や市町村道では気象状 都道

> も多く、 は、

ついで都道府県道の二、

四三五回、

般

般国道

(指定区間内) の六、五一七回が最

の四三八回となっており、二級モニターについ

国道(指定区間外)一、五五四回となってい

道路情報モニターの活動実績

(表3参照)

四

行うことを目的として、 じて道路標識又は道路情報板の設置、 路情報の収集及び通報を行うとともに、 道路災害の発生するおそれの高い箇所について道)収集及び提供を行うために、異常気象等により 道路情報 モニターとは、 道路管理者により委嘱さ 広範囲かつ迅速に情報 取り外しを 必要に応

> ている役割が大きいことが示されている。 占めており、 五%、都道府県道で通行規制総回数の約一三%を 情報収集においてモニターの果たし

異常気象時の通行規制実績(表4参照)

五

外と区間内に分けて集計し、 回数及び通行止回数を、 示している。 豪雨、 豪雪等の自然災害を原因とする通行注 道路管理者別に規制区間 道路種別別に内訳を 意

県道、 なっているのに対し、通行止回数の場合、 四二六回と全体の約七六%を占め、 を占めており、 通行止が実施されていることがわかる。 通行注意回数の場合、 市町村道で七、 都道府県道、 九〇九回と全体の約七四% 高速自動車国道で五六、 市町村道では頻繁に 圧倒的に多く 都道府

約三七%と多くなっている。 行止回数ともに、 通 行規制実績を原因別にみると、 豪雨によるものが約四六% 通行注意回数

ず

つで最も多く、

ついで一般国道

(指定区間内

般国道

(指定区間外)、

都道府県道が九七七回

通報回数については、

六 特殊車両の指導取締り実績(表5参照)

あり、 橋公団、 が五九回、 速道路等を中心に実施されている実状が示されて 九八回となっており、特殊車両の指導取締りが高 六、八一九回、 殊車両の指導取締りの状況について集計している。 4. 方、 30 道路管理者のうち日本道路公団、 道路法第四七条に基づき、 措置件数は八五、 都道府県、 都市高速道路公団等では、 取締り時間が一一九時間、 取締り時間が二〇、 指定市、 一一三回となっている。 市町村は、 道路管理者が行う特 本州四国連絡 五六七時間で 取締り回数が 措置件数が 取締り回数

実を図っていくことが必要である。緊密な連携のもとに、より一層の指導取締りの充の安全を確保する立場から、警察等関係機関とのの接触をでは、道路管理者としては、道路の構造の保全と交通

いて紹介した。 以上、平成五年度道路交通管理統計の概要につ

災害発生のおそれがある箇所について、異常の有道路管理者は、日頃より、特異な自然現象による態に保ち、道路交通の安全を確保するためには、態に保ち、道路交通の安全を確保するためには、意い、道路を良好な状る。こうした自然条件のもとで、道路を良好な状る。こうした自然条件のもとにある。こうした自然条件のもとにある。こうした。

一層進める必要がある。も、情報収集体制の整備及び関係機関との協力を時において状況を適確に把握して対処するために無を正確に把握しなければならず、また災害発生

また、自動車輸送需要の増大、大型車両の増加に対応した道路ネットワークの整備は一朝一夕になるものではなく、現況の下では、既存の道路をはますます高度化、多様化しており、従来の道路交通情報提供をより充実させるとともに、高度路交通情報提供をより充実させるとともに、高度路交通情報提供をより充実させるとともに、高度路交通情報提供をより充実させるとともに、高度路交通情報提供をより充実させるとともに、高度路交通情報提供をより充実させるとともに、高度路交通情報提供をより充実させるとともに、高度と対応していることが必要である。

の御協力をお願いしたい。ねていく所存であるので全国の道路管理者の皆様ねていく所存であるので全国の道路管理者の皆様して望ましい道路管理のあり方について検討を重以上のような重要性に鑑み、今後も本調査を通

本稿を終わることとする。の皆様に、この誌面をお借りして御礼を申し上げ、の皆様に、本調査にご協力を頂いた全国の担当者

52 道行セ 95.7

表 3 道路情報モニターの活動実績 (平成 5年度実績 〈モニター数に関しては平成 6年4月1日現在〉)

	(3 垣田刊等	項目	モニター数		ニ タ ー		報回	数 ₁)	モニターの基づく通行	D通報に
道路	各種別	分	(人)	災害発生	異常気象	交通事故	その他	計	通行注意	通行止
		1級モニター	0	0	0	0	0	0		
高	速自動車国道	2級モニター	167	0	0	0	10	10		
		計·	167	0	0	0	10	10	0	0
		1級モニター	0	0	0	0	0	0		
本州	四国連絡道路	2級モニター	0	0	0	0	0	0		
		計	0	0	0	0	0	0	0	0
		1級モニター	0	0	0	0	0	0		
者	『市高速道路	2級モニター	0	0	0	0	0	0		
		計	0	0	0	0	0	0	0	0
		1級モニター	67	4	324	14	96	438		
	指定区間内	2級モニター	1,138	48	3,146	377	2,946	6,517		
般		計	1,205	52	3,470	391	3,042	6,955	122	9
国		1級モニター	325	61	409	5	502	977		
道	指定区間外	2級モニター	607	131	490	82	851	1,554		
		計	932	192	899	87	1,353	2,531	247	144
		1級モニター	589	114	563	25	275	977		
	都道府県道	2級モニター	1,300	247	852	18	1,318	2,435		
		計·	1,889	361	1,415	43	1,593	3,412	228	275
		1級モニター	20	2	7	1	3	13		
	市町村道	2級モニター	1,027	97	31	1	618	747		
		計	1,047	99	38	2	621	760	58	65
		1級モニター	0	0	0	0	0	0		
	日本道路公団	2級モニター	0	0	0	0	0	0		
		計	0	0	0	0	0	0	0	0
般		1級モニター	0	0	0	0	0	0		
有 料	土木部企業局	2級モニター	8	0	3	0	0	3		
道		計	8	0	3	0	0	3	2	0
路		1級モニター	6	2	17	0	1	20		
	地方道路公社	2級モニター	11	0	0	0	0	0		
		計	17	2	17	0	1	20	0	20
		1級モニター	1,007	183	1,320	45	877	2,425		
	合 計	2級モニター	4,258	523	4,522	478	5,743	11,266		
		計	5,265	706	5,842	523	6,620	13,691	657	513

注1 名称にかかわらず、「道路の災害による事故防止の強化対策に関する実施要領」(昭和43年9月18日付け建設省道一発第32号 建設省道路局国道第一課長通達別紙) 三一二に基づく道路情報モニター、または、「道路管理の強化について」(昭和46年7月19日付け建設省道交発第76号 建設省道路局長通達) 記二に基づく道路モニターとして、異常気象により災害の発生するおそれの高い箇所について、当該付近の道路情報の収集及び通報等を行わせるために道路管理者が委嘱した民間の人を計上した。

通報連絡のみを依頼されている者は2級モニターとする。

^{2 1}級モニターとは、緊急を要する場合などに、必要に応じて道路標識又は道路情報板の設置及び取りはずしを行う ことを依頼されているモニターをいう。

表 4 異常気象時の通行規制実績(平成5年度実績)

4-1 通行注意回数

(回)

	原	因					路面				河川		
—	区間内外の別		豪雨	地震	豪雪	地吹雪	凍結	霧	強風	波浪	氾濫	その他	合 計
重	A種別												
	No. do at locks (C) No.	内	0	0	0	0.	0	0	0	0	0	0	0
局	速自動車国道	外	30,698	37	8,486	0	755	9,315	7,016	0	0	119	56,426
		計	30,698	37	8,486	0	755	9,315	7,016	0	0	119	56,426
1.1	and the day the line	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
本 少	川四国連絡道路	外	97	0	1	0	8	37	116	0	0	0	259
		計	97	0	1	0	8	37	116	0	0	0	259
	7-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
有	部市高速道路	外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 164
	#SS (C) #B (H)	外	243 66		258	54	808	310	17	23	0	750	2,464
般	指定区間内		309	6 7	1,581	33 87	3,267	215	59 76	27 50	4	13 763	5,271
		計内	129	4	1,839	17	4,075	525 3	4	5	0	48	7,735
国	指定区間外	外	24	47	18	61	127	3	0	11	0	142	433
道	1日足区间外	計	153	51	55	78	184	6	4	16	0	190	737
		内内	380	17	23	30	96	8	11	10	3	66	635
	都道府県道	外	186	1	124	24	171	23	6	3	8	66	612
	11月月月 片月	計	566	18	147	54	267	31	17	4	11	132	1,247
		内内	249	5	13	12	207	0	18	1	10	16	344
	市町村道	外	1,181	26	11	40	47	157	5	34	48	2,445	3,994
	川門(1))))	計	1,430	31	24	52	67	157	23	35	58	2,443	4,338
		内	1,430	0	0	0	0	0	0	0	0	2,401	4,330
	日本道路公団	外	1,260	7	170	0	52	118	1,185	0	0	0	2,792
	DAMESTR	計.	1,260	7	170	0	52	118	1,185	0	0	0	2,792
般		内	8	0	6	0	35	15	0	0	0	0	64
有	土木部企業局	外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
料) PETITION (M)	計	8	0	6	0	35	15	0	0	0	0	64
道		内	67	1	8	38	357	201	52	0	0	29	753
路	地方道路公社	外	0	0	0	0	43	7	29	0	0	0	79
	// reserved Etc	計	67	1	8	38	400	208	81	0	0	29	832
		内	1,076	28	345	151	1,373	537	102	30	13	909	4,564
	合 計	外	33,512	124	10,391	158	4,470	9,875	8,416	75	60	2,785	69,866
		計	34,588	152	10,736	309	5,843	10,412	8,518	105	73	3,694	74,430
		L"'					0,010		-,			0,001	

注1 道路管理者が異常気象により危険があるため道路の通行上注意しなければならないため通行注意の規制を実施したものを、主たる原因別に計上した。

² 規制区間内外の別の「内」は規制区間内で実施した規制を、「外」は規制区間外で実施した規制をさす。

なお、規制区間とは、「異常気象時における道路通行規制要領」(昭和44年4月1日付け建設省道政発第16号及び第16 号の2建設省道路局長通達別紙) 第二に規定する異常気象時通行規制区間及び「道路管理の強化について」(昭和45年9月18日付け建設省道政発第84号及び84号の2建設省道路局長通達) 記二に規定する特殊通行規制区間をいう。

³ 規制区間内外にまたがった通行規制は、区間の長い方に計上した。

⁴ 異常気象に伴うものではない通行注意は計上していない。

4-2 通行止回数 (回)

	原	因	,										(四)
規制			豪雨	地 震	豪雪	地吹雪	路面	霧	強風	波 浪	河川	その他	合 計
道路	各種別						凍結				氾濫		
		内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
高	速自動車国道	外	32	7	603	0	38	312	77	1	0	12	1,08
		計	32	7	603	0	38	312	77	1	0	12	1,082
		内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
本小	州四国連絡道路	外	0	0	7	0	0	0	4	0	0	0	1:
		計	0	0	7	0	0	0	4	0	0	0	13
		内	0	0	0	0	7	1	0	0	0	0	8
者	祁市高速道路	外	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4	8
		計	0	4	0	0	7	1	0	0	0	4	16
		内	103	4	8	23	7	0	15	6	0	5	171
	指定区間内	外	91	4	1	19	10	36	5	7	2	23	198
般		計	194	8	9	42	17	36	20	13	2	28	369
玉		内	490	3	25	12	23	2	2	1	0	55	613
道	指定区間外	外	61	8	9	28	14	7	8	10	23	218	386
		ϯ	551	11	34	40	37	9	10	11	23	273	999
		内	993	12	52	29	33	3	16	17	14	187	1,356
	都道府県道	外	901	37	32	110	83	6	22	19	39	93	1,342
		計	1,894	49	84	139	116	9	38	36	53	280	2,698
		内	324	11	12	3	10	0	14	0	39	10	423
	市町村道	外	951	56	28	32	41	74	11	247	53	3,295	4,788
		計	1,275	67	40	35	51	74	25	247	92	3,305	5,211
		内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	(
	日本道路公団	外	2	0	51	0	0	4	15	0	0	0	72
ėn.		計	2	0	51	0	0	4	15	0	. 0	0	72
般有		内	1	6	0	1	0	5	2	0	1	23	39
料	土木部企業局	外	3	45	6	0	0	0	0	0	0	48	102
道		計	4	51	6	1	0	5	2	0	1	71	141
路		内	29	0	11	6	10	1	7	0	0	4	68
	地方道路公社	外	8	0	2	0	3	1	3	0	0	0	17
	:	計	37	0	13	6	13	2	10	0	0	4	85
		内	1,940	36	108	74	90	12	56	24	54	284	2,678
	合 計	外	2,049	161	739	189	189	440	145	284	. 117	3,693	8,006
		計	3,989	197	847	263	279	452	201	308	171	3,977	10,684

- 注1 道路管理者が道路法第46条に基づき実施した通行止を、主たる原因別に計上した。
 - 2 規制区間内外の別の「内」は規制区間内で実施した規制を、「外」は規制区間外で実施した規制をさす。 なお、規制区間とは、「異常気象時における道路通行規制要領」(昭和44年4月1日付け建設省道政発第16号及び第16 号の2建設省道路局長通達別紙) 第二に規定する異常気象時通行規制区間及び「道路管理の強化について」(昭和45年
 - 9月18日付け建設省道政発第84号及び84号の2建設省道路局長通達)記二に規定する特殊通行規制区間をいう。
 - 3 規制区間内外にまたがった通行規制は、区間の長い方に計上した。
 - 4 通例の積雪による冬季閉鎖など異常気象に伴うものではない通行止は計上していない。

表 5 特殊車両の指導取締り実績(平成 5年度実績)

		取	締り活	動	検問車両	違反件数	措	置内容(件	:)
道路管	理者	回数	時間(h)	人員(人)	(台)	(件)	指導警告	措置命令	許可取消
E	本道路公団	1,993	8,277	22,915	50,807	35,534	5,358	9,581	0
本州	四国連絡橋公団	363	1,387	2,212	178	178	149	29	0
首者	『高速道路公団	2,101	5,068	24,877	64,286	12,869	60,947	3,348	0
阪神	中高速道路公団	1,952	4,563	15,734	3,755	4,645	2,673	430	0
名古	屋高速道路公社	116	83	711	5,457	117	112	0	0
福	岡北九州公社	3	3	43	15	0	22	0	0
	北海道開発局	33	90	444	537	147	111	27	0
地	東北地方建設局	124	261	1,640	1,380	388	41	282	0
. —	関東地方建設局	100	242	1,732	1,149	511	7	339	0
方	中部地方建設局	106	287	1,428	1,429	609	319	204	0
建	北陸地方建設局	45	106	873	1,726	142	51	68	0
_	近畿地方建設局	199	551	2,607	2,377	969	526	54	0
設	中国地方建設局	105	380	1,121	2,269	806	377	146	0
局	四国地方建設局	39	70	488	111	52	43	0	0
	九州地方建設局	164	345	2,410	1,451	486	233	160	0
等	沖縄総合事務局	16	67	204	224	78	50	5	0
	小 計	931	2,398	12,947	12,653	4,188	1,758	1,285	0
	都道府県	31	65	296	275	63	50	2	0
	指定市	7	12	66	59	36	24	11	0
	市町村	21	42	82	95	13	11	0	0
一般	日本道路公団	291	1,186	3,553	8,351	5,436	336	2,128	0
有料	土木部企業局	0	0	0	0	0	0	0	0
道路	地方道路公社	0	0	0	0	0	0	0	0
	合 計	7,814	23,084	83,436	145,931	63,079	71,417	18,336	0

注1 指導取締り基地等における取締りのみを計上し、他の業務に付随して行った取締り(例えば、料金収受業務中に、付随的に料金所の軸重計により違反者を発見し、措置を行った場合。)は含まない。

指導警告:措置命令の必要がない程度に違反の程度が軽微である場合に、文書をもって再発防止等を指導警告すること。

措置命令:違反車両に対し、車両構造の一部取り外し又は積載貨物の分割による重量、寸法の軽減措置、通 行の中止、通行条件の遵守等を文書をもって命令すること。

² 措置内容の区分は、「車両の通行の制限について」(昭和53年12月1日付け建設省道交発第96号建設省道路局 長通達)別添 2 「特殊車両の通行に関する指導取締要領」による。

「道の日」(8月10日)につい



建設省道路局道路総務課

「道の日」とは

「道の日」としています。 建設省では、 昭和六一年度より八月一〇日を

中であること、②大正九年八月一○日に我が国で 道路改良計画が実施されたことなどの理由により 最初の道路整備についての長期計画である第一次 「道路をまもる月間」(八月一日~三一日) の期間 「道の日」が八月一〇日に定められたのは、 (I)

「道の日」の制定について

ることを目指した日とする。」との提言がなされ 国民の理解と協力がその前提であります。このた 管理を推進し、道路財源の確保等を図るためには、 要である。」との指摘があり、また、昭和六一年 その前提であり、そのためには道路整備の目標を 要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高め 日を目指した道路づくり・円滑な道路整備・道路 わかりやすい指標で国民の関心を高める努力が必 整備を推進するにあたっては国民の理解と協力が 月二八日には、 日の道路審議会の建議において、「今後の道路 「道の日」の制定については、昭和五七年三月 「道の日」を設け、 全国道路利用者会議から、 あらためて道の意義・重 一明

むむむむむむむむむむむむむむむむむむ

的運動を展開することとしたものです。 を「道の日」とし、 国民の関心と道路愛護の精神を高めるため 向け検討を続け、 これらを受けて、 道路の意義・重要性に対する 昭和六一年度から八月一〇日 建設省では「道の日」の制定

「道の日」の行事について

ます。 ます。 뒠 清掃など毎年全国各地で様々な行事が行われてい 互に連携をとって「道の日」の運動に参加してい 建設省を中心として、地方公共団体、 関係団体等は、 その結果、 パレードやシンポジウム、道路 関係省庁の協力を得つつ、 関係四公

した行事の実施に精力的に取り組んでいます(表 会 賛同した道路関係団体により「道の日」実行委員 1参照)。 とりわけ中央においては、 (高橋国一郎会長)が組織され、 「道の日」の趣旨に 東京を中心と

平成七年度「道の日」中央行事について

のような中央行事が予定されています。 「道の日」制定一〇周年を迎える本年度は、 次

場 開催日:八月五日出一○:○○~一六:○○ 所:代々木公園B地区 (東京渋谷

概 要:代々木公園のオープンスペースを利用

称:「道の日」まつり95

「道の日」中央行事の主な内容 丰 1

इर ।	道の口」中大行争の主な内谷
昭和61年	「道の日」制定記念式典、パレード(銀座中央通り)の実施 「日本の道100選」(第1期:中央区中央通り外52道)の顕彰
昭和62年	「道の日」テーマソングの作詞募集(「たまには…道で」に決定) 「日本の道100選」(第2期:江東区ほか湾岸道路外50道)の顕彰
昭和63年	「道の日」キャンペーンキャラクター (ハンミョウ) の愛称募集 ("こっちだヨウ平"に決定)
平成元年	「周遊ドライブコース企画コンテスト」の実施(沖縄西海岸周遊コース外12 コースが入賞)
平成2年	「道の日」記念式典(「夢ロード21」入賞作品表彰式、「道の日」の歌コンサートなど)
平成3年	「道の日」イベント(ヨウ平ランド」(47都道府県等の協力による物産展等) の開催
平成4年	「道の日」イベント「ヨウ平ランド」(47都道府県等の協力による物産展等) の開催及び「道の日」記念誌上シンポジウム
平成5年	「道の日」イベント「感・道フェア'93」(47都道府県等の協力による物産展や郷土芸能披露、酒井法子コンサート等)の開催
平成6年	・「道の日」イベント「感・道ランド'94』(47都道府県等の協力による物産 展や郷土芸能披露、貴島サリオコンサート等)の開催
	・「くらしにかかる橋」フォト&エッセイ・コンテストの実施(イベント会)
	場での発表、読売新聞紙上での優秀作品の公表及び道路特集記事の掲載)
	・「道の日」ONE DAY SPECIAL STATION(文化放送による 8 / 10-
	日「道の日」特集)の展開

迎える年であり、また戦後五〇周年にも当た 加者で終日賑わいました。 ぶ出展があり、四万四、○○○人を超える参 本年度は、「道の日」制定から一〇年目を

催します。これにより、生鮮食料品や日常品 恒例行事であり、 生活に密着する道路の役割についてPRしま の九割以上が道路を利用して運ばれること等 います。ちなみに昨年は、 この物産展は、本年度で五回目を迎える 全国四七都道府県参加による物産展を開 例年たいへん好評を博して 約五三〇品目に及

> は、 りやすくまとめたビデオを作成中であり、 展望等のパネル等による展示を行います。 る記念すべき年です。 ベント当日は会場内に大型モニターを設置 戦後五〇年の道路整備の歴史と将来への 戦後五〇年の道路整備の歴史等をわ 建設省ブースにおい T

ヒデオ上映を行う予定です。

されています。 郷土芸能の披露、 本全国お国自慢対抗戦など、 みこしパレード、子供みこし体験教室、各地 とのタイアップ レント)のミニコンサートや、 「道の日のお祭り」になるような演出が予定 またこの他に、かとうれいこ(人気女性タ (現地生放送等)、「道の日」 ふるさと特選品抽選会、 参加して楽し TBSラジオ H



秋田のみち 羽後のみち



しょうか。秋田県は「小野小町 とお答えになるのではないで

「生まれ在所」であり、美人

秋田県土木部道路建設課

全国何処でもご賞味いただけま 秋田の漬物は「がっこ」(雅 と呼ばれ種類が豊富です。 最近はクール宅急便で

味があるのですが、大館市が本

とは家庭料理であり、各家庭の

リタンポ」があります。もとも 茸と山菜と比内鶏が味覚の「キ

かきといえば冬が旬ですが、

食べ物には新米の香りと旬の

の出身、 市の出身です。 れです。水泳の長崎宏子は秋田 本代表の「山内美加」は大内町 の産地としての名誉に俗してま いりました。 現代的美人のバレーボール 「藤あや子」は角館町の生ま 純和風美人の演歌歌手

がっこ」などは香ばしく酒の肴 ほんとどが家庭の主婦の手造り には最高です。 たくわんの薫製の 「いぶり

> ワイン、大森ワインなど、 た最近では十和田ワイン、

米と綺麗な水による銘酒を堪能 ないのが 生ビールには最高です。 水で冷やされ身が厚く引締まり 象潟の夏のかきは鳥海山の伏流 そして食べ物と切っても切れ 「お酒」です。秋田の

頂きたいものです。飛良泉、

強い力士がいないのが寂しいか

秋田の漬物「がっこ」

キリタンポ



るでしょうか、男性であれば、

秋田県と聞いて何を連想され

○人に八~九人は「秋田美人

雄勝町の「小町娘」

漫、 両関、 大平山、 高清水。

国などが、 古が夏の千秋公園で行われてお さんで、その縁で大鵬部屋の稽 ります。 秋田の老舗旅館「栄太楼」の娘 なりますが、大鵬のお嫁さんが ン党にも目が離せません。 スポーツでは、 元横綱照国、 秋田出身です。 ちょっと古く 元大関清



秋田の銘酒

ラグビー秋田を支えるチビッコラグビー

直木賞作家の西木正明が、 は秋田市の出身です。最近では

西木

村出身です。

観光地は枚挙にいとまがあり

です。

第一回芥川賞受賞の石川達三

沢湖

男鹿半島、

鳥海山、 八幡平、

栗駒

ません。

十和田湖、

田

太田、 日本代表選手として、吉田義人、 国優勝一五回の名門秋田工業。 カップに出場いたしました。 です。全国大会出場五二回、全 忘れてならないのがラグビー 社会人ラグビーでも秋田市役 桜庭の三人がワールド

> おります。 がラグビー王国を底辺で支えて です。小学生、中学生ラグビー レベルを堅持しているのは立派 所は自治体チームとしてトップ

校野球は驚くなかれ第一回大会 番石井などが本県出身です。高 ぎりです。

野球は巨人の落合、近鉄の四

存在です。 も全国一に輝いており、 バスケットは能代工業が何回 抜群の

げられます。国際的に誇れる賢 の明石代表(比内町出身)が挙

人物ではなんといっても国連

行かずにノンプロ(日本石油)

ンピックを目指すため、プロに 大学附属高校の小野投手がオリ ります。最近では秋田経済法科 て秋田中学が準優勝を飾ってお

に入りました。

の出身、 界的にも珍しいと思われます。 出身で、記念館があります。 木光学分野で個人の記念館は世 南極探検の白瀬中尉は金浦町

人で、秋田県の誇りです。 水理学の物部博士は協和町の この記念館もユニーク 土



男鹿半島





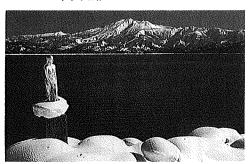
十和田湖



東北の小京都角館 (46号・105号)



角館 檜木内川の桜堤



田沢湖

Щ 世界遺産に登録された白神山地 東北の小京都角館などなど。

湖高原、

森吉山など雪質抜群ダ

も秋田です。

冬のスキーは田沢

イナミックな本格スキーをお楽

しみいただけます。



森吉山

毛馬内、 踊り、 東北ならではの素晴らしい祭り 男鹿のナマハゲ祭りなどなど、 の花火大会、花輪の花輪囃子、 秋田は祭りが春夏秋冬豊富で 秋田の夏の竿灯祭り、 横手のかまくら、 刈和野の綱引き、湯沢 日市、 大館の飴っこ市、 西馬音内の盆 六郷の

一杯です。



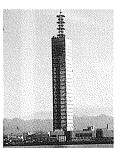
秋田の道路の見どころ

学が終わりましたら、秋田道を 四月にオープンした「秋田ふる 横手ICのすぐそばに平成六年 北上四〇分足らずで秋田市に到 秋田の全てを体験頂けます。 蘭画などの名画を始めとして、 秋田の伝統工芸、グルメ、秋田 さと村」があります。ここには 成九年度)横手市まで一時間。 東北横断自動車道で(完成は平 東北自動車道の北上ICから

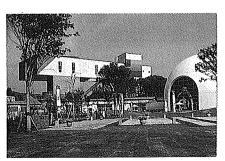
的海岸美は絶景。 ○一号経由で男鹿半島 た後、県道秋田天王線、 一〇〇メートルのタワー) 国道七号から途中土崎のセリ (秋田港を一望できる地上 国道)を観

象潟の「蚶満たを表します。 は岩浜から砂浜に変わり、 秀麗な秋田富士「鳥海山」 七号で秋田に入ります。 新潟、 「蚶満寺」にお参りし、なぇぃ 酒田方面からは、 芭蕉の立ち寄った が姿 右に 国道

大曲の花火大会



秋田市土崎港 地上100 m のセリオン



秋田ふるさと村



蚶満寺

して取り組んでいるのが

「高速

町に入ります。 湖の田沢湖、 などが牧歌的な雰囲気のなかに イクリングロード、 ンネルと橋梁の連続する仙岩峠 ンプ場、ラグビー合宿センター 盛岡から四六号で入ると、 透明度が抜群の神秘の 東北の小京都角館 さらに国道! オートキャ 三匹

象潟矢島線で由利原高原

+}-

界の温泉「玉川温泉」で暖まり

号を田沢湖から八幡平へ、

#

路十和田湖へ。

7号沿道の象潟の九十九島 (鳥海山の火山活動により隆起)

ほんの一例をご紹介しました

ます。 時間、 地帯のノンビリドライブは俗化 角館から県北の鷹巣町まで約 勧めします。 された観光地では得られない何 大曲市から角館町まで三〇分 から内陸の大曲市まで一時間 かを現代人の我々に与えてくれ 国道一〇五号のドライブもお 緑豊かな田園地帯と山 日本海側の本荘市

年までの期間にわたっておりま (1) この計画は平成三年度から一二 会基盤の整備を進めております。 イ」をキャッチフレーズとした ます。是非一度おでかけ下さい 大な自然の中を走ることが出来 「新総合発展計画」に基づき社 秋田県では「21世紀へのトラ 平成九、一〇年で秋田は変わる この中の重点施策の一番と 秋田の道路は緑の連続 雄

> が 段と充実いたします。

平成10年開港予定の「大館能代空港」とアクセス道路完成予想図

||一||世紀を前にして高速交通網 東京と直結されます。一〇年度 岡での乗り換えなしで、 湖線の秋田新幹線が完成し、 ながり、 手〜北上)が東北自動車道につ 交通体系の確立」です。 館能代空港」が県北に開港し、 には本県第二の空港となる「大 に加わります。 九年度には秋田自動車道 首都圏との全国ネット 九年春には田沢 仙台、

(横 盛 三屋であり、 北一八一㎞、 **(2)** 過ぎず未着手の県北部、 この段階でも整備率が四四%に に富んだ豊かな自然を有してお な県土を有し、 南部の整備が課題となります。 秋田県は、 しかし高速道路に関しては、 秋田県の現状と課題 東西一一一㎞ 全国第六位の広大 総面積一一、 四季折々の変化 海岸部 六二

南

62 治行よ 05.7

しかし、高速交通体系の立ち

題を抱えております。 の所得格差の増大など多くの問 遅れと産業集積の不足、 急速な高齢化の進行及び全国と 続く県人口と、若者の県外流出 減少の

秋田県新総合発展計画

理念に、 さと秋田」を目指して』を基本 りと活力に満ちた「新しいふる 度~一二年度)」を策定し、ゆと 田県新総合発展計画(平成三年 このため、平成三年二月に「秋

3

地域集積圏の形成

○若者が定住する魅力ある地 ○足腰の強い産業の展開 ○国内外との活発な交流 域社会の形成

○すこやかで個性豊かな生活 の実現

の四点を目標に掲げ、様々なプ ロジェクトを推進しております。

6

市町村から三〇分

道路整備の目標

の主要課題に「高速交通体系の 達成の為に、二一世紀に向けて 秋田県新総合発展計画の目標

7

(広幅員歩道等による市街地

を掲げております。 としての「広域道路網の整備 確立」と高速体系へのアクセス

1 以内) で六〇分、 (高速ICへ三〇分、空港ま 全国一日交通圏への参入 新幹線まで九〇分

2 **互九〇分** (県都へ九〇分、 県内九〇分体系の形成 県内都市相

連結 (隣接生活圏中心都市一 時間

(6)

高速交通体系の確立

指 県領

主要

北縦貫自動車道の四二

㎞の開通

高速道路は、

昭和五九年の東

4 是正) 寄りICへのアクセス格差の (空港、重要港湾、 交通拠点への連絡性強化 県都と最

(5) 成 (二次生活圏中心都市まで各 生活圏三〇分交通体系の形

保 (ネットワークの信頼性向上) 高質な道路網、 隣接市町村間常時一路線確 空間の形成

(5) 道路網の充実

道路現状(自転車道含まず)

	路線数	実延長	改良率
		km	%
定区間	3	391	100
管理国道	14	871	91
要地方道	56	1,264	77
般県道	127	1,112	62
計	200	3,638	75

合 主要 35 km

自動車交通不能区間 般 25 kmでおります。 のネットワーク形成を待ち望ん 県北上市間の工事が進められて の供用をめどに、横手市と岩手 識されました。現在平成九年度 の素晴らしさが、広く県民に認

県民は一日も早い本線と

東北横断自動車道「横手IC」

りです。 ている高速道路の整備は次の通 現在秋田県において実施され 開通し、

ようやく高速交通体系

年に秋田市と横手市間五六㎞が

に続き、東北横断道が、

平成三

1 東北横断自動車道

(六区間一三二・六畑

秋田~横手間 平成三年開通 五六・一 km

横手~北上間 平成九年度開通予定 五〇・六㎞

平成九年度開通予定

秋田南~昭和

二五・九

km

部,A事業中

2 日 本海沿岸東北自動 車道

県境〜象潟 一八〇㎞

予定路線 三· 〇

象潟〜岩城

四六・

0

km

岩城~河辺 基本計画区間 一七・二㎞

昭和~琴丘 平成六年 路線発表

平成六年 路線発表

琴丘~二ツ井三三・八㎞

A事業中

内四・二㎞供用中

一ツ井~大館南

二九

km

予定路線

大館南~大館北 六·二 km

> 大館北~小坂 几 0

> > km

基本計画区間

(7) 国幹道密接関連継続事業

めております。 事業も国事業として積極的に進 図るため、 高速自動車国道の整備促進を 国幹道密接関連継続

1 秋田外環状道路

2 3 琴丘能代道路 大館西道路

4 湯沢横手道路

(8) 直轄国道の整備

られております。 国道の二次改築が積極的に進 通体系を確立するために、 処するとともに、県内九○分交 起こしております。これらに対 車交通が激増し交通渋滞を引き の進展に伴い近郊における自動 している一般国道も近年都市化 本県の幹線道路で生活と密着 直轄

1 七号秋田南バイパ ス

2 3 七号二ツ井バイパス 三号刈和野バイパス

4 一三号河辺拡幅

四六号生保内改良

整備区間の指定を得、

事業着手

については、

早急に調査区間

ております。

県では、

計画路線

ております。

(9)広域道路網の整備促進

た。 県では、平成五年一一月、

類され、総延長はおよそ一、九 に配慮した「地域形成型」に分 進型」と沿道からのアクセス化 としての立体構造や、 コントロールを有する「交流促

ており、 道路が計画路線として指定され 能代沿岸道路が候補路線となっ ○五号本荘大曲道路、秋田中央 「地域高規格道路」として、一 盛岡秋田道路、 西津軽

ります。

○年の完成を目指し進めてお

|秋田大橋の架替が事業化され

路整備基本計画」を策定しまし どを盛り込んだ「秋田県広域道 速道路の整備とともに高速道路 からのアクセス道の高規格化な 高

○○㎞にも及びます。 これは、交通機能の強化区間 アクセス

この「交流促進型」の中から

なお平成六年度から国道七号

(10)

に向け作業を進めている所です。 高速交通関連道路の整備

けて、 線など五路線の整備を進めてお 線を整備し、 和五六年度から平成四年度にか ために、 への直接アクセスの利便を図る 広域道路とは別に、高速道路 金沢吉田平鹿線など九路 県単独の事業として昭 現在も秋田駅中央

(11) 空港アクセス道路の整備促進

ります。

す。 幹線、 備五箇年計画に組入れられた 化を図るために、第六次空港整 通の利便を供与し、 アクセスも非常に不便でありま 「大館能代空港」の整備を平成 本県の県北地方は、空港、 圏域三八万の住民に高速交 高速道路いずれに対する 地域の活性 新

道としての東西線、 八五号や空港に直接接続する県 このため、 国道一〇五号、 南北線の整 当得し

備を積極的に推進しております。 また昭和五六年開港の秋田空

事業着手しております。 東北自動車道の整備に合わせ ス道路についても、 港への国道一三号からのアクセ 日本海沿岸

(12)県管理国道の整備促進

められております。 滞の解消を図るため、整備が進 されており、県内九○分体系を 地域生活基盤道路としても活用 確立するため、未改良区間や渋 特に直轄代行一〇八号鬼首道 主要幹線である県管理国道は、

確保

環境をまもる道路整備が進めら 解消するために整備が進められ 路については、冬期交通不能を れております。 ており、人にも自然にもやさし 「エコロード」として、 自然

ります。 ります。一〇八号松の木道路が 四工区の国道改良を実施してお 大館南バイパスなど、九路線一 -成八年度の開通を予定してお 県管理の国道は国道一〇三号

ります。

を図るためにも重要な路線であ

(13)県道の整備

地方幹線である県道は、 生活

> に下記事項を課題として整備を と密着した重要な路線であり、 「地方道路計画」を基とし、特

1 高規格幹線道路へのアクセ

ス道路

進めております。

3 2 空港へのアクセス道路 交通渋滞の緩和と安全性の

4 解消 幹線道路として交通不能

0)

(5) 整備されております。 路線一二工区が補助事業として う冬期交通不能区間の解消 福館阿仁前田線仏社工区外九 生活に支障をきたさないよ

道 ぼ H 常の生活道路である市町村 産業、 観光等の地

|域開発

(14)

市町村道の整備

二工区の整備を進めております。 **町道岩城東幹線桜沢工区外**二

おわりに

秋田県の道路整備は、 高速交

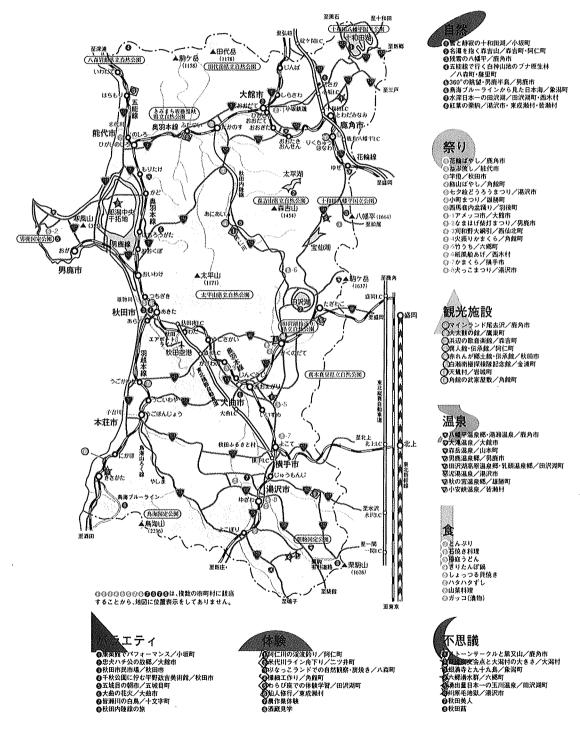
> ではありません。 に付いたばかりといっても過言 通体系の整備に関してもその緒

とする最も基本的な生活基盤は 本県においては、 整備の促進は勿論、 地域で必要 その

まで、 います。 に全力を上げてまいりたいと思 道路整備に対する県民の集約等 為の財源の確保や制度の改革、 高速道路から市町村道にいたる まさに「道路」であることから、

> 道行や 95.7 65

新·秋田八景MAP



●時。時。時。時。時。時……

	世界の動き		国内の動き		道路行政の動き
_					
月日	事項	月白	事項	月日	事項
5 27	○ロシア・サハリン州北部で強い地震、石油採掘の町ネ	5 • 25	○総務庁発表の家計調査報告によると、一九九四年度の「6	6 7	○財団法人道路交通情報通信システムセンター(VIC
	フチェゴルスクでは、住宅アパート、学校などが倒壊、		全国・全世帯の消費支出は、一世帯当たり一カ月平均三		Sセンター)の設立発起人会が開催される。VICSは、
	住民は、その下敷となり、多数の死傷者を出した。米地		三万一、七八八円で、前年度に比べ一・一%の減。		光通信や電波、FM文字多重放送を使い、渋滞などリア
	質調査所の観測によると、地震の規模はマグニチュード	26	○武村蔵相が閣議に「対外の貸借に関する報告書」を報		ルタイムの道路情報を車載装置に送信するシステム。
	7・6と推定される。		告。それによると、日本の政府や企業、個人が海外に持	9	○災害対策基本法が改正される。阪神大震災での交通渋
6 . 2	○中国国家統計局によると、一九九五年一~三月の建設		つ資産から負債を差し引いた一九九四年末の対外純資産		滞を教訓に、災害時は緊急車両が通れるように、警察官
	工事などの投資額は六四三億元にのぼり、前年同期に比		の残高は六、八九○億ドルにのぼり、四年続けて世界一		らが路上の放置車両を強制的に撤去できるようになった。
	ベ四七%の激増。		となった。	15	○有料道路の実態等に即したノンストップ自動料金収受
	○クリントン米大統領は、中国に対する最恵国待遇を一		○経済企画庁発表の内外価格差調査 (九四年一一月時点)		システムの研究開発を推進するために組織された、「ノ
	年間延長すると発表。		によると、東京の物価水準は、ニューヨークの一・五二		ンストップ自動料金収受システム共同研究推進委員会」
13	○フランスのシラク大統領が九月から来年五月まで南太		倍、ロンドンの一・五倍、ベルリンの一・四四倍。円高		の共同研究者一〇名が、共同研究に係る協定類を締結し
	平洋で計八回の核実験を行うと発表。		で格差が一段と開いた。		た。平成八年度末を目途に、一部の有料道路においてノ
16	○主要国首脳会議(ハリファクス・サミット)が経済宣	27	○総務庁の労働力特別調査 (九五年二月時点) によると、		ンストップ自動料金収受システムの試験運用を図る予定。
	言で通貨危機に対応するため、国際通貨基金(IMF)		完全失業者は一九九万人に達し、一九八五年以降で最多	21	○電線共同溝の整備等に関する特別措置法施行令及び施
	に「緊急融資メカニズム」の創設を要請。さらに最近の		となった。		行規則公布。
	急激な円高ドル安を食い止めるため、為替市場での緊密	31	○青島幸男・東京都知事が世界都市博覧会の中止を決め、	22	○電線共同溝の整備等に関する特別措置法等施行。
	な協力を打ち出した。		都議会に伝えた。		
20	○経済協力開発機構(OECD)が加盟する二五カ国の	6 • 4	○厚生省の人口動態統計によると、一九九四年中に国内		
	経済見通しを発表。日本の国内総生産(GDP)の実質		で生まれた子供の数は一二三万八、二四七人で前年を約		
	成長率は一九九五年が一・三%、九六年が二・三%と予		五万人上回った。七三年以来の大幅増加。		
	測。主要七カ国の中では最も低くなるとの見方。	6	○東京地検が地下鉄サリン事件についてオウム真理教の		
	○フランスのパナフィウ観光担当相が観光客の平均四倍		組織的犯行と断定、浅原彰晃(本名・松本智津夫)容疑		
	を消費する日本人を優先して誘致することなどを観光業		者 (四〇) ら七人を殺人、殺人未遂の罪で東京地裁に起訴。		
	者に呼びかけた。				









ら背伸びして防潮堤ごしに川をのぞくと、 区立芭蕉記念館が建てられている。 その出発地江戸深川の隅田川畔には今、 に出たのは 四六歳の松尾芭蕉が 元禄二年陰暦三月のことである。 「おくのほそ道 館の庭か 江東 の旅 油

まじりの水面が時折キラリと光る。

水上輸送

路として江戸から明治にかけて、この川の果 去の栄光の残照のようにも思われた。 て代わられた現在、 した役割は大きい。 四季を通じ同じ水位を保ってゆったりと 日を受けて光る川波は過 が鉄道や道路交通にとっ 今日で

か判らない。

まったのである。 れるこの川は、 (北区) によって、 洪水時になると岩渕水門で 昭和初期に完成した岩渕水 完全に飼い慣されてし

事業でも道路とちがった力強さを感じさせる。 利を求めて河口へと拡がった都市の宿命とし が荒川と呼ばれるように、 行く手を阻まれた濁流は、荒川放水路へと渦 を巻いて流れてゆく。 水門の無かった長い時代。 その壮観さは同じ土木 荒れ川だった。 隅田川は上流部

財すべてを流し去る凶器に等しかった。

とび込む水の音」

の句は有名だが、

一岩にし

言う動物を愛したかどうかは判らない。

時たま襲っ

てくる洪水や津波は住民の家

が、 たから、 世に残されたが、 有力な職人また同好の士と言ったパトロンが きる。 度と江戸には戻らなかった。 きりしない。 深川のどこにあったか。となると今一つはっ なく流されてしまったことは、 ·あった。 刯 その五間堀は今日で言うとどこになるの たゞ芭蕉には俳諧を通じ大店の商人や、 これらの人々によって著作や句作は後 その後の洪水、 そのあたりだろうと言う説が有力だ 芭蕉は奥の細道に旅立った後、二 には都鳥の群れ 五間堀に従者の曽良が住んでい さてそれでは芭蕉庵は江戸 津波によって跡形も が 主人を失った世 舞う自然の風流 容易に想像で

展

のものだという、 れば記念館とこの祠のあるあたりが、 神社は記念館の近くの川畔に祠がある。 境内から発見されたものだと言う。 を襲った大津波あと、 ほどの大きさのこの石蛙は、 ガラスケースに納められている。)跡と思えばよい。 ところで芭蕉記念館の展示室には芭蕉遺愛 何の変哲もない石彫の蛙が それにしても芭蕉が蛙と 現在の芭蕉稲荷神社の 大正六年に当地 両掌に乗る 芭蕉稲荷 芭蕉庵

> 思う方がロマンチックである。 れた庵の跡地にそっと石の蛙を埋めたのだと 蛙は帰るに通じるから、 み入る蟬の声」 帰らぬ芭蕉庵の主を慕って、 と言うの もある。 の門弟達が かつて通 それ 度

振込銀行:富士銀行虎ノ門支店

口座番号:普通預金771303 ロ 座 名:道路広報センター

二点も並び掛けられていた。 三六歌仙の一人のような感じさえする。 ている。 公卿さんのような下脹れた顔になってしまべず きびしさが次第に失なわれ、遂には京都の 印象だが、 示室には、 私がこの記念館を訪ねたとき、 なる企画展示をやっていた。 半身を脇息にもたれかけさせた画姿は 肥えた体に神官のような衣服をまと 描かれた年代によって芭蕉の顔 軸装の芭蕉坐像図が時代別に一 僅かな時間での 「芭蕉 一階にあ

る小川破笠による画像は目が鋭く顎の肉が のだろうか。これに比べると、 と言われ神格化されるとこのような姿になる 3 髭が黒々と伸び、 この肖像の方が相応しい。 行苦行の 「おくのほそ道」 僧形が似合う姿になっ 生前の姿を への旅立 τ 削モ

ちには、

8月号の特集テーマは「渋滞対策」の予定です。

月刊「道路行政セミナー」

修:建設省道路局 発行人:中村 春男

道路広報センター

〒102 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5階 TEL 03(3234)4310·4349 定価700円 (本体価格679円)

〈年間送料共8,400円〉

FAX 03(3234)4471