

口 絵

西瀬戸自動車道開通

特集／西瀬戸自動車道全橋開通

西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）開通について

本州四国連絡橋
公団総務部広報課

1

新たな交流の創造——広島県の地域振興施策

広島県土木建築
部道路建設課

17

瀬戸内しまなみ海道と愛媛県の実地発展

愛媛県土木部
道路建設課

23

幹線道路の沿道の整備に関する法律施行令の
一部を改正する政令について道路局路政課
同 道路環境課

29

福岡高速二号線・四号線供用について

道路局
有料道路課

37

〈河川審議会答申〉

河川敷地占用許可準則の見直しの方針は
いかにあるべきか

河川局水政課

43

シルクロード自転車見聞録⁽³⁾

万里の長城の西端 嘉峪関を経て西域の入口敦煌へ

長澤 法隆

46

道路管理事務担当者便り

神奈川県における道路の維持管理

神奈川県土木
部道路管理課

51

地域活性化促進道路事業

宮崎県における「地域活性化促進道路事業」

宮崎県土木部
道路建設課

60

時・時・時

68

表紙の説明：

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

西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）

開通について

本州四国連絡橋公団総務部広報課

一 はじめに

平成十一年五月一日、新尾道大橋、多々羅大橋及び来島海峡大橋が完成し、広島県尾道市と愛媛県今治市が陸路で結ばれることとなり、ここに西瀬戸自動車道（通称・瀬戸内しまなみ海道）が開通いたしました。

西瀬戸自動車道は本州四国連絡橋三ルートの中のひとつで、広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ延長約六〇kmの自動車専用道路です。

このルートは西瀬戸尾道ICで国道二号から分岐し、向島、因島、生口島、大三島、伯方島、大島といった芸予諸島を経て今治ICで国道一九六号に連結するものです。

このルートは全橋開通に伴い、尾道・今治

間の所要時間はそれまでの二時間四〇分から一時間二〇分へと大幅に短縮され、気象条件に左右されることも少なくなりました。

また、尾道から芸予諸島、四国北部までが一体となり、産業、文化面への大きな効果が予想されます。特に島嶼部では通動、通学、買い物、救急医療、消防といった生活面での利便性、安全性が高まります。

本州四国連絡橋のうち、昭和六三年に開通した瀬戸中央自動車道は、今や中国と四国を結ぶ大動脈として産業や生活に欠かせないものとなっています。また、平成一〇年に開通した神戸淡路鳴門自動車道、そして今回の西瀬戸自動車道の開通により、本格的な瀬戸内三橋時代が幕を開けることとなります。本州

と四国のアクセスの自在がいつそう高まり、中国、四国、近畿が一体となった広域経済及び文化圏が形成され、行政、産業、文化などさまざまな分野での発展と交流が期待されます。以下、この道路の開通までの経緯、各橋の概要、開通効果等について紹介していきます。

二 開通に至るまでの経緯

1 架橋構想の実現に向けて

瀬戸内海に橋を架ける構想は、明治の中頃からいくつか提唱されてきましたが、それらは架橋の技術的な可能性まで検討したものではありませんでした。しかし、昭和二九年六月に青函連絡船洞爺丸の事故、昭和三〇年五月に宇高連絡船紫雲丸の事故等、海難事故が

多発し多くの犠牲者が発生し、本州と四国を陸路で連絡する必要性が広く認識されるところとなりました。

広島、愛媛両県の間でも、そのころ広島にあった建設省中国四国地方建設局の肝いりでそれぞれ準備会議が作られ、昭和三〇年八月に第一回連絡会議がもたれました。ここで、両県はそれぞれ関係市町村を含めた「中国四国連絡道路建設促進期成同盟」を結成し、同道路の経済調査を「四国地方総合開発所」と「中国地方総合調査所」に委託することが決まりました。

その後、昭和三二年五月にその経済調査報告書がまとまったのを機会に、広島、愛媛両県と大分県の三県の知事が連名で、初めて政府、国会に陳情を行い、先行する他のルートとの誘致運動の仲間入りをしました。

昭和三七年一月、建設省と国鉄が土木学会に共同委託し設置された「本州四国連絡橋技術調査委員会」により調査・検討が進められることとなり、昭和四三年二月、本州四国連絡橋（尾道・今治ルートを含めた五ルート）の工費、工期等に関する検討結果が、建設省ならびに運輸省から発表されました。

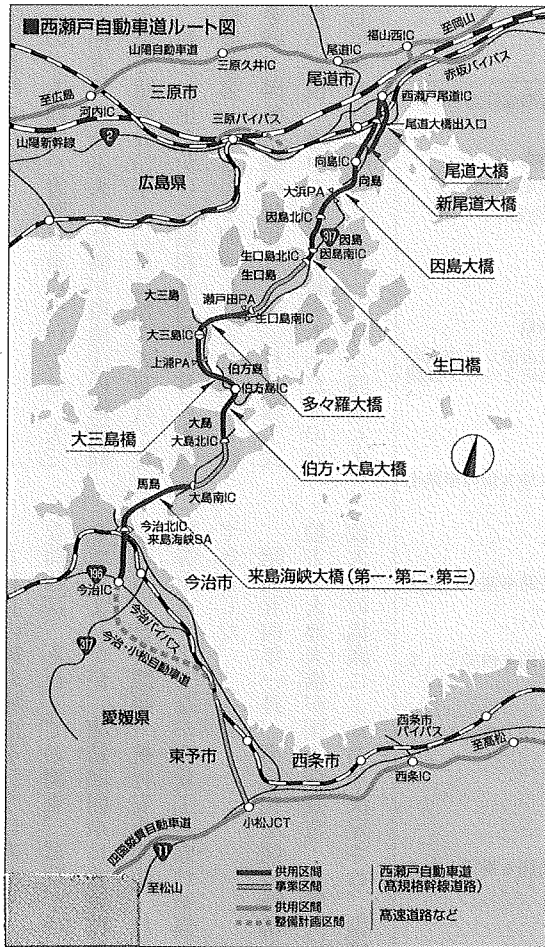


図1

昭和四四年五月に閣議決定された「新全国総合開発計画」において本州四国連絡橋の神戸・鳴門ルート、児島・坂出ルート及び尾道・今治ルートの三ルートの建設が明記され、架橋実現に向けて大きく前進することとなりました。

これらの本州四国連絡橋の建設は、技術的難問題を克服しつつ、あるルートは道路と鉄道を一体として総合調整しながら実施する必要があることなどから、新たな機関を設立することが必要となり、昭和四五年に本州四国連絡橋公団法の成立を受け、同年七月本州四国連絡橋公団が設立されました。

2 建設から開通へ

本州四国連絡橋公団設立の後、約三年間の調査期間を経て、昭和四八年一〇月、建設・運輸両大臣から三ルートの工事実施計画が認可され、同年一月には三ルート同時の起工式が行われる予定となっていました。直前になり第一次オイルショックに起因する総需要抑制策の一環として、工事は全面的に凍結されました。

二年後の昭和五〇年八月、本四架橋に関する当面の政府方針が決定され、以降、その方針に基づき一ルート三橋（児島・坂出ルート、

表1 西瀬戸自動車道年表

昭和32年4月	広島県及び愛媛県で中国四国連絡道路建設促進期成同盟会結成
34年4月	建設省が本州四国連絡橋の調査を開始
36年5月	中国・四国・九州連絡道路建設推進期成同盟結成
41年5月	中国・四国・九州連絡道路建設推進議員連盟発足
44年12月	今治～尾道間の国道指定（国道317号）を閣議決定
45年7月	本州四国連絡橋公団設立
48年9月	建設大臣及び運輸大臣より工事基本計画指示
48年10月	建設大臣及び運輸大臣より工事実施計画認可
48年11月	第1次オイルショックにより工事が全面的に凍結
50年8月	経済企画庁長官、国土庁長官、建設大臣の三者会談にて当面の建設方針を決定（当面1ルートの早期完成、他の2ルートは関係省庁間で早期着工橋梁を決定）
50年12月	大三島橋起工式
52年1月	因島大橋起工式
54年1月	国土庁、運輸省、建設省の協議により伯方・大島大橋の事業化追加決定
54年5月	大三島橋供用開始
56年3月	伯方・大島大橋起工式
56年11月	「本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法」施行
58年12月	因島大橋供用開始
60年12月	国土庁、運輸省、建設省の協議により事業化を図る橋梁として明石海峡大橋及び生口橋が追加決定
61年5月	生口橋起工式
62年12月	国土庁、運輸省、建設省の協議により事業化を図る橋梁として、来島海峡大橋が追加決定
63年1月	伯方・大島大橋供用開始
63年2月	尾道大橋を日本道路公団より引継
63年5月	来島海峡大橋起工式
平成元年12月	国土庁、運輸省、建設省の協議により事業化を図る橋梁として、多々羅大橋が追加決定
2年8月	多々羅大橋起工式
2年9月	来島海峡大橋現地工事着手
3年12月	生口橋供用開始
4年11月	多々羅大橋現地工事着手
5年7月	新尾道大橋起工式
7年4月	尾道道路、今治北道路が建設省直轄で事業化
8年9月	新尾道大橋現地工事着手
10年4月	因島北IC・因島南IC間供用開始
10年9月	西瀬戸自動車道の供用予定日発表<平成11年5月1日>
11年3月	西瀬戸尾道IC・尾道大橋出入口間4車線供用開始
11年5月	新尾道大橋・多々羅大橋・来島海峡大橋供用開始

大鳴門橋、大三島橋及び因島大橋の事業化が決定されました。

このうち西瀬戸自動車道については、大三島と伯方島を結ぶ大三島橋が環境庁の建設同意を経て昭和五〇年一二月に起工式を行った後、約三年半をかけて昭和五四年五月に本四連絡橋の第一号として開通し、また向島と因島を結ぶ因島大橋が昭和五二年一月に起工式を行った後、途中二度の中断があったものの約七年をかけて昭和五八年一二月に開通しま

した。

これらの橋の建設を行うにあたり、技術的な問題は、それまでの調査、試験でほぼ解決していましたが、凍結期間中に重要性を増した環境・公害問題、航行安全問題、旅客船問題等をクリアしながら着工に向け準備を進めました。

昭和五四年一月、事業化を図る橋梁として、伯方・大島大橋が国土庁長官、運輸大臣、建設大臣の協議により追加決定され、環境庁協

議等の諸手続を経て、昭和五六年三月に着工し、約七年をかけて昭和六三年一月に開通しました。

その後、昭和六〇年一二月に国土庁長官、運輸大臣、建設大臣の協議により事業化を図る橋梁として、明石海峡大橋と同時に生口橋が追加決定され、昭和六一年五月に生口橋が着工され、約五年半をかけて開通しました。続いて、六二年一二月に国土庁長官、運輸大臣、建設大臣の協議により事業化を図る橋

梁として来島海峡大橋が、平成元年一二月に同じく国土庁長官、運輸大臣、建設大臣の協議により事業化を図る区間として多々羅大橋が追加決定されました。来島海峡大橋は昭和六三年五月に起工され約一年をかけて、また多々羅大橋は平成二年八月に起工され約九年をかけて、両橋とも平成五年七月に起工した新尾道大橋とともに平成十一年五月一日に開通する運びとなりました（表1）。

三 各橋梁、施設の概要

西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）はさまざまな形式の橋で結ばれているのが特徴です。各橋は長期間かけて順次着工してきましたが、その時点での新しい技術を取り入れることができました。

以下、西瀬戸自動車道の主要な橋梁と施設の概要を示します。

(1) 新尾道大橋

新尾道大橋は本州と向島の間、尾道水道に架かる中央支間長二一五mの斜張橋です。関連区間の供用により、国道二号と接続する西瀬戸尾道ICから向島ICまで直接乗り入れることが可能となりました。

本橋は、我が国の本格的な斜張橋の先駆けでもあり、尾道の景色のシンボルともいえる

尾道大橋（昭和六三年二月、日本道路公団より引継）の西側に隣接して架けられました。尾道大橋の完成から約三〇年後に、最新技術を駆使した新尾道大橋が建設され、新しい景観が生まれました（写真1）。

(2) 因島大橋

本州四国連絡橋の中で最初に建設された吊橋で、昭和五八年一二月、本橋を含む向島IC～因島北IC間が開通しました。本橋は、向島と因島の間、布刈瀬戸に架かるトラス形式の補剛桁を有する吊橋です。架橋地点は瀬戸内海国立公園第二種特別地域に指定されており、風光明媚な多島美の景観が広がります。高くそびえる塔とケーブルの曲線が吊橋特有のフォルムを作り、優美な形状の橋として知

られています（写真2）。

(3) 生口橋

因島と生口島との間に架かる生口橋は、中央支間長四九〇mの世界有数の規模を誇る斜張橋で、平成三年一二月、本橋を含む因島南IC～生口島北IC間一・五kmが開通しました。これにより広島県側の向島、因島、生口島が道路で結ばれました。この橋の特徴は、架橋地点の地形条件から中央径間が鋼桁、側径間がプレストレストコンクリート（PCC）桁を用いた複合構造を採用していることで、我が国の斜張橋では初めてのものです。A字型の主塔と斜めに張られたケーブル、そしてスレンダーな主桁が優美な橋のフォルムを形成しています（写真3）。

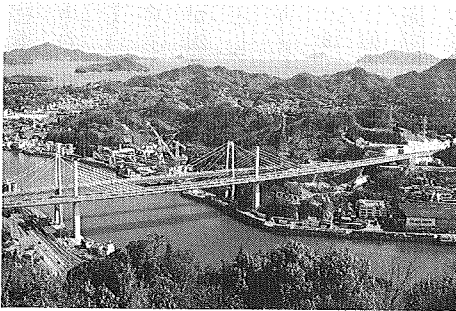


写真1 新尾道大橋

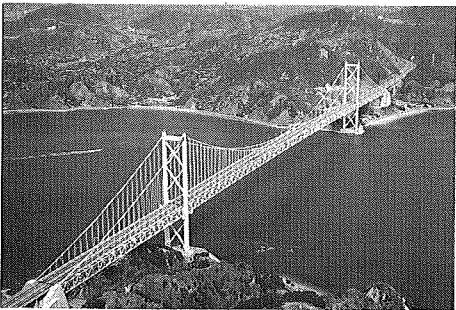


写真2 因島大橋

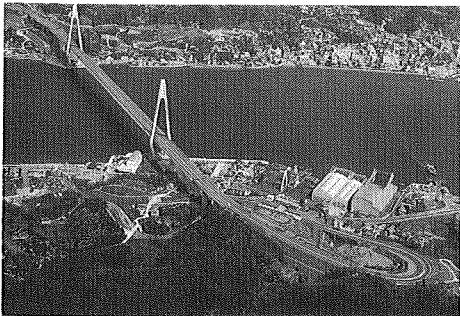


写真3 生口橋

(4) 多々羅大橋

広島県の生口島と愛媛県の大三島の県境に架かる多々羅大橋は、中央支間長八九〇mの世界最長の斜張橋です。平成四年十一月現地工事に着手し、本年五月一日、本橋を含む生口島南IC〜大三島IC間五kmが開通しました。

本橋は、当初は吊橋として計画されていましたが、斜張橋の架橋技術の進歩により斜張橋に変更されました。なお、同じ斜張橋で世界第二位のフランス・ノルマンディー橋と姉妹橋縁組を結んでいます（写真4）。

(5) 大三島橋

大三島橋は大三島と伯方島との間、鼻栗瀬戸に架かるアーチ橋です。昭和五〇年一二月

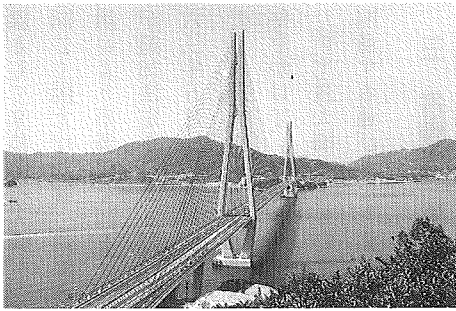


写真4 多々羅大橋

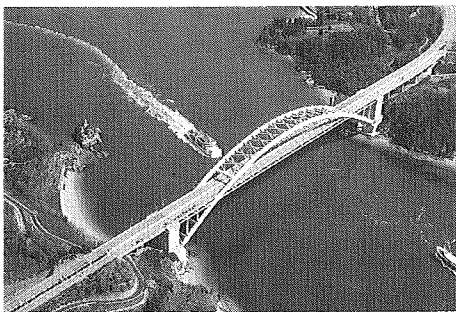


写真5 大三島橋

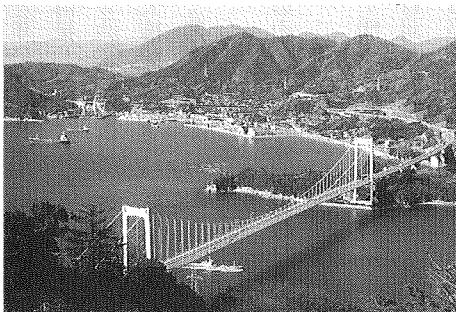


写真6 伯方・大島大橋

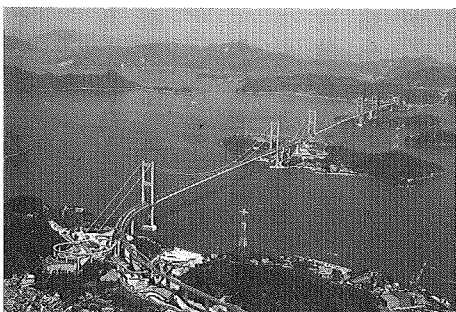


写真7 来島海峡大橋

に本州四国連絡橋の中で最初の橋として着工され、昭和五四年五月、本橋を含む大三島IC〜伯方島IC間六・八kmが開通しました。アーチ支間長は二九七mで、当時としては我が国最長の規模でした。塗色はライトグレーとし、その後の本州四国連絡橋の基本色となりました（写真5）。

(6) 伯方・大島大橋

伯方島と大島との間、宮窪瀬戸は、瀬戸内海国立公園第二種特別地域及び普通地域に指定される風光明媚な場所です。中間に無人島の見近島があり、伯方島と見近島の間に伯方橋が、見近島と大島の間に大島大橋が架かっています。伯方橋は橋長三二五mのスマートな桁橋です。大島大橋は中央支間長五六〇m

の吊橋で、我が国で初めて補剛桁に箱桁が採用されました。昭和五六年三月に着工し、昭和六三年一月に本橋を含む伯方IC〜大島北IC間四・三kmが開通しました。これにより、愛媛県の大三島、伯方島、大島の三島が橋で結ばれました。本橋は多島美に調和した姿を見せています（写真6）。

(7) 来島海峡大橋

大島と今治の間、幅約四kmの来島海峡に架かる来島海峡大橋は、世界初の三連吊橋です。平成二年九月着工し、本年五月、本橋及び関連区間を含む大島南IC〜今治IC間一二・五kmが開通しました。

架橋地点の来島海峡は多島美が広がる景勝地で、急潮流のため海の難所としても有名で

す。また、多くの船舶が航行する海上交通の要衝でもあります。この厳しい諸条件から三連吊橋が計画されました。空にそびえる六基の主塔、美しい弧を描くケーブルが優美な姿をみせています（写真7）。

(8) 休憩施設

西瀬戸自動車道にはPAが三箇所、SAが一箇所が整備されています。大浜PA、上浦PAに、今回、多々羅大橋北詰に瀬戸田PA、来島海峡大橋南詰に来島海峡SAが加わりました。ドライブの休憩には多島海美と橋梁の織りなす新しい景観が満喫できます。

(9) 自転車歩行者専用道

西瀬戸自動車道の各橋には、新尾道大橋を除いて、自転車歩行者道とバイク道（一二五cc以下）が併設されています。設置場所は橋により、補剛桁内部、車道の両側などさまざま、橋の両端に設けられた連絡道路から出入りします。このほか、沿線の島々では広島・愛媛両県により自転車道の整備が進められています。西瀬戸自動車道の橋梁の自転車歩行者道とこれらの自転車道を合わせると、その延長は約八〇kmに及びます。

四 今回完成した橋梁の特徴

1 新尾道大橋

(1) 景観と耐風安定性に配慮した設計

新尾道大橋と尾道大橋が並列橋となることによって、風上の橋によって風が乱されて風下の橋が揺れやすくなる現象が生ずることがあります。そこで、風洞試験を行い、両橋の離れ距離を五五m以上とすることで尾道大橋への影響はほとんどなくなる結果を得ました。新尾道大橋の架橋地点は、他の制約条件の他に、この結果も踏まえ選定されました。

また、並列橋の課題として既設橋との調和があります。尾道大橋は周囲の景観とも調和し、地域のシンボルとして認識されています。そこで、新橋の橋梁形式は、周囲の景観や並列橋としての調和、耐風安定性などを考慮して、ハープ式ケーブル配置のスレンダーな一本塔柱斜張橋が採用されました（図2）。

(2) 厳しい条件下での施工

尾道側の施工地点は国道三一七号、JR山陽本線、国道二号、尾道水道に近接しています。また、向島側の施工地点は国道三一七号に近接しています。このため、工事にあたっては、施工場所にに応じて、周囲の安全対策を講じながら入念に施工されました。

なお上部工の桁架設では、場所にに応じて単材架設、送り出し架設、直下吊り架設の三つの方法が採用されました。

(3) 桁内防錆システム

新尾道大橋の桁の内部は塗装を行わず、桁内に設置した除湿システムでの防錆対策がとられています。除湿システムにより、桁内の湿度を六〇％以下に保つことで、錆の進行を防ぐことができます。

2 多々羅大橋

(1) 吊橋から斜張橋への計画変更

当初、中央支間長九〇m級の橋の形式としては吊橋が最適と考えられたため、本橋の形式は補剛トラス吊橋でありました。その後、斜張橋建設技術の進歩に伴い、瀬戸中央自動車道の櫃石島橋・岩黒島橋、本ルートの生口橋といった斜張橋が相次いで完成しました。

これらの技術の蓄積と実績に基づき、橋梁形式の再検討が行われました。その結果、アンカレイジが不要で地形の改変が軽減できたり、工期や工費面で有利となること、中央支間長九〇〇m級の斜張橋建設の技術的な見通しを得たことから橋梁形式として斜張橋を選定しました（図3）。

(2) 耐風設計

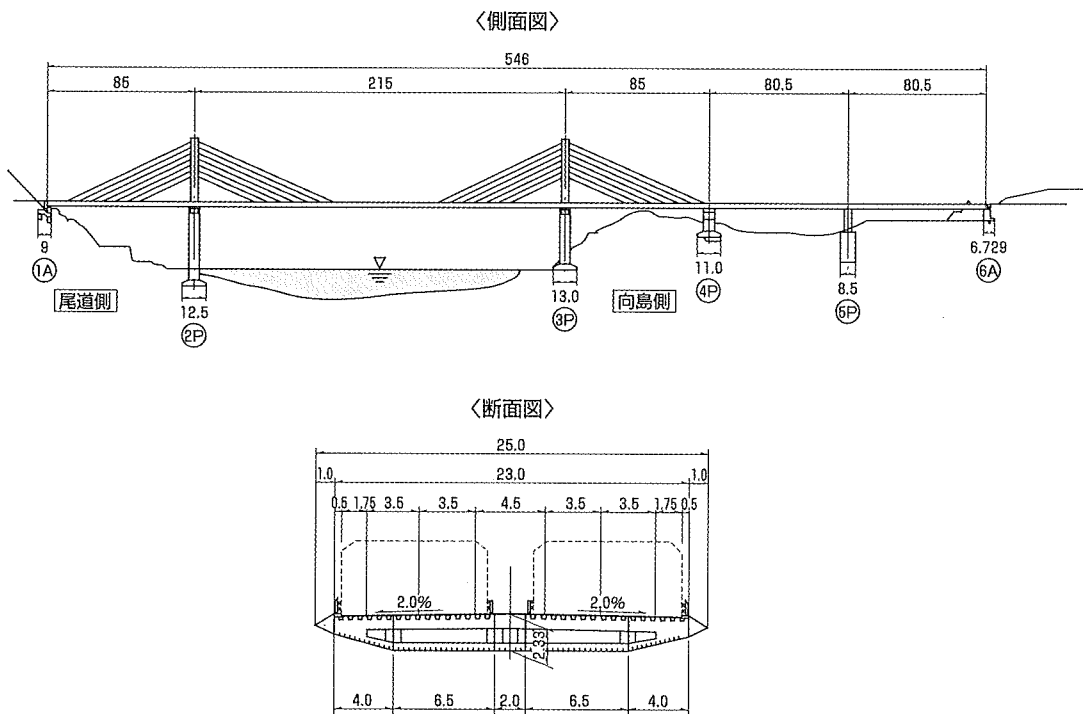


図 2 新尾道大橋の一般図 (単位：m)

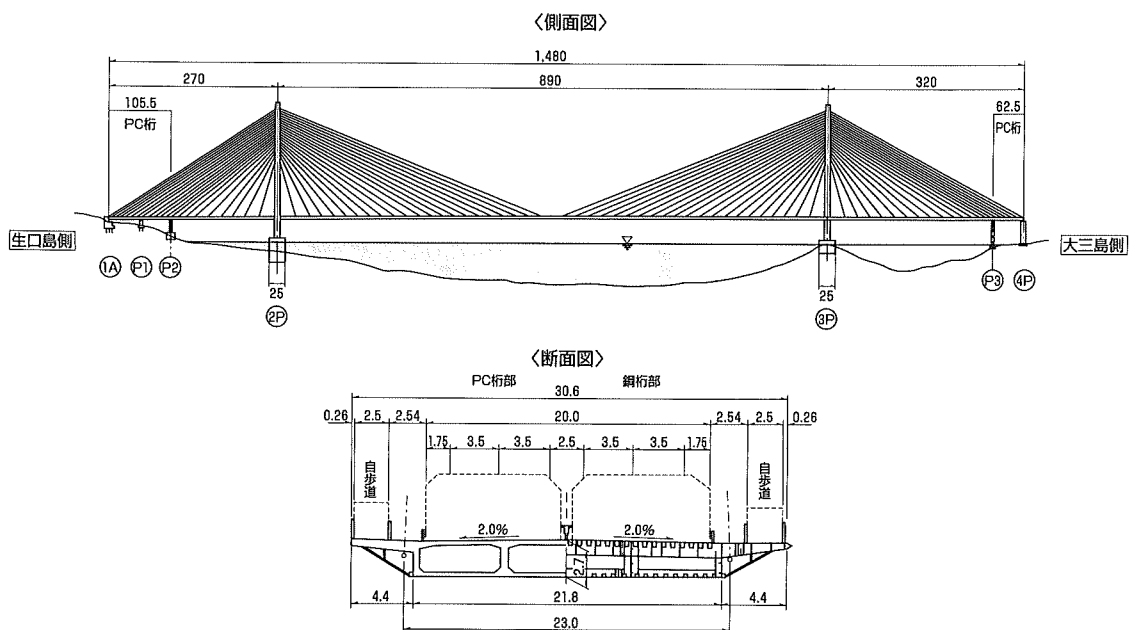


図 3 多々羅大橋の一般図 (単位：m)

多々羅大橋は世界最長の斜張橋であり、耐風安定性が重要な検討課題でした。そこで、桁の部分模型を用いた風洞試験に加え、橋梁全体の模型による風洞試験を行い、風に対する安定性が照査されました。

ひとつは、構造特性を最大限に正確に模型化した大型模型（縮尺70分の1）を用いた試験で、橋全体の振動特性に影響すると考えられる多くの斜めケーブルの挙動も考慮した検討実施されました。また、多々羅大橋を囲んでいる島の影響により風の特性が偏るなど特殊な風条件になることが考えられます。そこで、縮尺200分の1地形模型と橋梁模型を用いた風洞試験により、周辺地形の影響も考慮した検討を実施しました。

(3) 景観への配慮

他の橋と同様、本橋も瀬戸内海の多島美の景観との調和に配慮する必要がありました。このため塔の形状、ケーブル配置などについて検討が行われました。本橋では力学的な合理性の追求と耐風安定性の確保を条件に塔の形状が選定されました。そして、スマートなイメージとスリットの陰影から生まれる独創的な形が景観性に優れていることから、逆Y型が採用され、ケーブルは二面吊り二一段のマルチファン型が採用されました。桁はPC

桁、鋼桁ともに桁高二・二mの三セル箱桁で耐風安定性を確保するため桁の外縁にフェアリングが設けられています。

(4) デインブルタイプケーブル

斜張橋のケーブルは降雨時に風によってレインバイブレーションと呼ばれる振動が発生する可能性があります。その対策として、多々羅大橋ではケーブルの表面に離散的に凹部を設けたデインブルタイプのケーブルが採用されています。円形ケーブルに比べて雨水の流れ方が変化し、振動の発生を抑えることができます。

(5) 施工法の特徴

二基の海中基礎の施工に、瀬戸大橋、明石海峡大橋で実績のある設置ケーソン工法が採用されました。水中不分離性コンクリート及び気中コンクリートには、温度上昇の抑制効果の高い低発熱型セメントが使用されました。

上部工のうち、主塔架設においては、クリーン船による大ブロック架設、クライミングクレーンによる架設を組み合わせたリ、また、桁架設においては、クレーン船による大ブロック架設、台船で輸送した桁ブロックを桁上クレーンで吊り上げる直下吊り架設を組み合わせたなど効率的な架設が行われました。なお、ケーブル架設については、側径間側の架

設が先行して行われ、次いで中央径間側の架設が行われました。

3 来島海峡大橋

(1) 世界初の三連箱桁吊橋の計画

架橋地点である来島海峡は、大小の島々が点在し、瀬戸内海でも屈指の多島景観を誇る景勝地であります。海峡はそのほぼ中央に位置する中渡島・武志島と馬島によって東から東水道、中水道、西水道と呼ばれる三つの水路に分かれており、航行船舶は一日約一、〇〇〇隻を数えます。

本橋は、景観保全上重要な中渡島の通過を避け、大島の火内鼻から馬島を経由して今治市の糸山に至る直線ルートとするともに、橋梁基礎位置を航路から離し、東水道は中央支間長六〇〇m級吊橋、中水道及び西水道を一、〇〇〇m級吊橋二橋を配置する計画としました。そして、経済性、力学的合理性から中間のアンカレイジ二基を共用アンカレイジとすることで、世界で初めての三連吊橋が実現することとなりました（図4）。

(2) 箱桁の採用

本橋の補鋼桁は、大島大橋で培った箱桁の技術を発展させ、中央支間長一、〇〇〇m級の吊橋では我が国で初めてとなる箱桁形式の

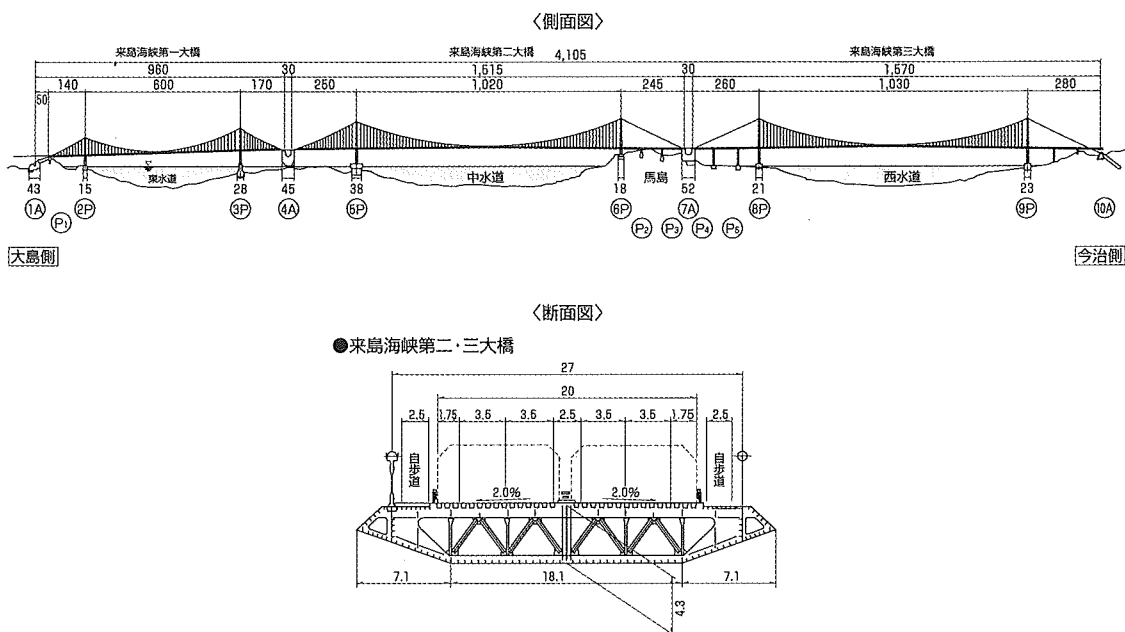


図 4 来島海峡大橋の一般図 (単位 : m)

補鋼桁が採用されました。全橋模型を用いた大型風洞試験により耐風安定性を確認するとともに、アンカーを用いずに定点保持が可能な「自航台船」とワンタッチで玉掛け作業が可能な「クイックジョイント」を組み合わせ、短時間の海上作業で桁架設の可能な新たな直下吊り工法を確立させたことにより、厳しい施工条件の下での箱桁の採用が可能となったものです。

(3) 自然環境に配慮した陸上部施工

来島海峡大橋の架橋地点は瀬戸内海の多島美景観を誇る景勝地で、瀬戸内海国立公園の第二種特別地域に指定されています。橋の建設にあたっては景観上の配慮を必要とし、できるだけ地形の改変を避けることが望まれました。

そこで、橋の構造物の規模を小さくするとともに、地形改変を減らす対策がとられました。1A、6P及び7Aでは基礎に直掘山留工法を採用しました。また、10Aは地形改変量が少なく、経済性にも優れたトンネルアンカレイジが採用されました。

(4) 海中基礎の施工

来島海峡大橋の主塔基礎は六基あり、そのうちの五基が海中基礎です。そのうち2P、3P、5P、9Pの四基は瀬戸大橋、明石海

峡大橋で実績のある設置ケーソン工法で施工されました。海底掘削では大量の硬岩掘削を行うため、大型グラブ浚渫船と破碎棒による掘削方法を採用したり、最も強潮流下の5Pケーソンの設置にはガイド杭に沿って沈設する方法を採用するなど、新たな工夫が施されました。

(5) 上部工の施工

六基の主塔は高さ約一二〇—一八〇mで、ラーメン形式ですが景観上の配慮から塔高を変化させ、三橋の連続性を損なわないようにしています。また、2P、3Pの塔ブロック接合は、塔の内部で作業ができる引張接合継手による方法が新たに採用されました。

ケーブル架設の始まりとなるパイロットロープの渡海は、ヘリコプターによる渡海工法が採用され、また、ケーブルを構成するストランドには、引張強さ180kgf/m²の素線が使用されています。いずれも明石海峡大橋での実績が反映されました。

補剛桁の架設は、新たに開発した自動船位保持装置を備えた自航台船による直下吊り工法で行われましたが、この工法により架設作業の時間は従来の三時間から約三〇分へと大幅短縮されました。また、本橋の架設では、架設ブロックを架設ヒンジで仮連結し、全ブ

ロック架設後に剛結する全ヒンジ工法が我が国で初めて採用され、工期の短縮が図られました。

(6) ケーブル防食システム

来島海峡大橋ではケーブルの防食システムとして、ケーブル被覆の遮水性の向上と内部の腐食環境の改善という、二つの要素を組み合わせた方法が採用されています。気密性に優れた新開発のS字型のワイヤによるラッピングを行い、乾燥空気送気システムによってケーブル内部の水分を除去することで、ケーブルの防食効果を高めています。

五 開通式の状況

平成一一年五月一日、開通式の一連の行事が行われたこの日は春霞がかかっていたものの、朝から快晴となり初夏を思わせるおどやかな絶好の日和となりました。

(1) 鉄入れ式・パレード

鉄入れ式は、本四公団主催で、午前九時一五分から広島県側では新尾道大橋の橋上で、愛媛県側では来島海峡第三大橋橋上でそれぞれ行われ、出席者一同が乗用車とバスに分乗して渡り初めを行った後、広島・愛媛県境の多々羅大橋の中央部で合流し、そこで再度行われました。

新尾道大橋橋上では、内閣総理大臣代理の古川内閣官房副長官、菅野参議院副議長、桜内元衆議院議長、亀井元建設大臣、佐藤建設省技監、谷川国土政務次官、藤原本四公団総裁ら二〇名が、司会者のかけ声に合わせ、一斉に鉄を入れました。それと同時にくす玉が開披されました。

一方、来島海峡大橋橋上では、関谷建設大臣をはじめ、越智元建設大臣、加戸愛媛県知事、西田前自治大臣、井上建設省道路局長、緒方日本道路公団総裁、藤川本四公団副総裁ら二〇名が鉄入れを行い、同時にくす玉が開披されました。

その後、多々羅大橋橋上で、合流した広島県側と愛媛県側の関係者がアーチを背にしてそれぞれ鉄入れを行い、くす玉を開披したのち双方の鉄入れ者が握手を交わし、開通を祝いました。上空には報道機関のヘリコプターが円を描き、海上では多数のヨットがクルージングをして式典を盛り上げていました。

(2) 開通式典

開通式典は正午過ぎから本四公団主催で、生口島の瀬戸田パーキングエリア（上り）の特設テント内で、皇太子、同妃両殿下をお迎えして約九〇〇名の来賓出席のもとで行われました。

式典では、まず主催者である藤原本四公団総裁が式辞を述べ、今回新たに供用する区間のうち新尾道大橋、多々羅大橋、来島海峡大橋については航行安全、環境保全などに細心の注意を払いつつ、我が国の架橋技術の総力を結集、新技術開発を行いながら工事を進めたことを説明し、その過程での多方面の関係者の協力に謝意を表しました。

続いて関谷建設大臣が挨拶、西瀬戸自動車道の開通で本格的な瀬戸内三橋時代を迎えることの意義の大きさを強調し、その波及効果に期待を示しました。また、未着手の生口島と大島の島内区間について今年度に事業着手することとし、引き続きの支援・協力を要請しました。

その後、ご出席の皇太子殿下が、大学の卒業で瀬戸内海の交通史を取り上げ、その時船でこの海域を回られたことを回顧し、「瀬戸内しまなみ海道と呼ばれる今回の道路が他の二ルートと同様、人々の生活に豊かさをもたらす、地域発展につながることを期待します。」とお言葉を述べられました。

また、内閣総理大臣の祝辞を古川内閣官房副長官が代読し、今回開通した橋の架橋技術について絶賛した上で、「地域の経済発展と生活・文化の向上が図られることを強く願ひ、

景気回復にも寄与するよう期待する」と結び、藤田広島県知事が、島根・広島・愛媛・高知を南北に結ぶ中四国連携軸構想を推進していることを、加戸愛媛県知事が、架橋が人と物の交流軸だけでなく、生活・福祉、文化の架け橋でもあることを強調、西瀬戸自動車道で結ばれることとなった両知事がそれぞれ祝辞を述べました。

(3) 開通祝賀会・しまなみ海道'99開幕式

開通祝賀会及びしまなみ海道'99開幕式は、大三島の多々羅しまなみ公園で広島・愛媛両県の主催で午後二時過ぎから行われました。沿線地域の関係者が盛大に開通を祝うとともに、この中で、秋にかけて半年間各地で行われる一、〇〇〇を超える多彩な架橋記念イベントの開幕が告げられました。藤田広島県知事と加戸愛媛県知事の挨拶のあと、関谷建設大臣が、自転車歩行者道の設置にふれ地域生活に密着した地域活性化と発展を期待する祝辞を述べました。

引き続き、多々羅大橋とフランスのノルマンディ橋の姉妹橋の調印式が藤原本四公団総裁とクロード・グロスルアーブル商工会議所会頭の間で執り行われ、その後因島に古くから伝わる村上水軍陣太鼓・跳楽舞が披露され、また、しまなみ海道沿線三市七町の市町

旗入場などのステージイベントが続き、地元代表者による「瀬戸内しまなみ宣言」の後、フィナーレはしまなみ海道'99イメージソング「遙かしまなみ」を出席者全員で合唱し最高潮に達して閉幕となりました。

(4) 供用開始

新尾道大橋では正午から、来島海峡大橋と多々羅大橋は午後五時半から一般車両の通行が開始されました。数日前から待機していた車も含めて多くの車両が一斉に乗り入れました。また、各橋には自転車・歩行者道が併設されているため、供用開始とともに多数の自転車や歩行者も一斉に渡りはじめて橋梁構造の壮大さや橋からの景観のすばらしさに見入っていました。

六 西瀬戸自動車道の管理

西瀬戸自動車道の来島海峡大橋、多々羅大橋などの橋梁群は、雨、風、霧などの気象条件の厳しい海峡部に位置しています。他に代替のない重要な構造物であるために、社会的影響の大きい通行規制や通行止めを極力少なくするとともに、長期間にわたり橋梁本体の健全性を確保する必要があります。本州四国連絡橋公団では交通管理、維持管理を十分に行い、本四道路を利用されるお客様に二四

時間、安全で快適な走行を提供できるよう努めています。

(1) 交通管理

車両の安全で快適な走行を維持することを目的として交通管理を行います。その内容は、道路に設置された各種のセンサーや道路情報板による交通情報・気象情報の収集と提供、道路巡回、事故車や故障車の発見や援助などです。

また、尾道交通管制室では、海峡部橋梁に設置したＩＴＶカメラなどを用いて、二四時間体制で交通流の監視を行っています。

(2) 維持管理

道路構造物を長期間にわたって良好な状態に保つことを目的として維持管理を行います。路面、法面、橋梁及びトンネルなどの構造物の種類に応じて、点検、補修・補強、改良などを適切に実施します。

特に、海峡部の長大橋梁は、各種の作業車や管理用通路を利用して、十分な点検、補修・補強を行い、長期間健全な状態が確保できるように維持管理に努めています。

七 西瀬戸自動車道の料金

西瀬戸自動車道全橋開通後の料金については、平成一〇年四月一日の本州四国連絡道路

の料金改定の認可を受けて設定しています。新しい料金体系が適用されるにあたり、関連する地域に、より早く道路建設の効果をもたらすために、早期に利用層を拡大し、その定着を図るため平成一五年三月三十一日までの五年間に限って基本料金から二割引の特別料金としています。

特別料金によると、西瀬戸自動車道の最長区間（西瀬戸尾道ＩＣから今治ＩＣまで）の普通車料金は、現在五、二五〇円となっています（表２）。

この特別料金のほか、西瀬戸自動車道の開通を記念し、開通直後の一層の利用促進と定着を図ることを目的としたしまなみ海道前売り割引通行券を平成一一年二月一日から四月三〇日まで三カ月間発売しました。これは、沿線の五〇カ所の観光施設等で利用できる優待券がついているほか、途中のＩＣで出て各島に立ち寄ることができるものでありお客様から大きな反響を呼び、その結果、期間中の販売枚数は約八万枚となりました。

さらに、平成一一年四月二〇日からは、日本道路公団のハイウェイチケットと提携して、西瀬戸自動車道と瀬戸中央自動車道を各一度ずつ利用して瀬戸内海を一周できる瀬戸内・しまなみ周遊チケットを平成一一年一〇月三

一日（同日まで利用可）まで発売しています。販売価格は、軽自動車等が一二、〇〇〇円、普通車が二六、〇〇〇円、中型車が二九、〇〇〇円で、割引率は約二〇％となっています。沿線の約一五〇カ所の観光施設や宿泊施設の割引券、ＳＡのコーヒーマービス券などもついています。

この周遊券は、利用区間内のＳＡ、ＰＡ、料金所のほか、沿線のデパートなどで購入できます（図５）。

また、今回の開通に伴い料金收受システムについて、従来のレシート発行方式から、一部区間を除いて磁気カード方式に変換し、ハイウェイカードも利用可能となりました。

八 沿線の観光資源

西瀬戸自動車道沿いは、美しい自然環境と豊かな文化遺産に恵まれており、今回の開通により、新たな観光振興も期待されています。

(1) 文化遺産

文化遺産では由緒ある神社仏閣が点在しています。尾道には本堂と多宝塔が国宝に指定されている浄土寺などの名刹が数多くあります。生口島には西の日光といわれ、毎年数万人の観光客が訪れる耕三寺があります。大三島には、源義経の鎧など全国の国宝、重要

表2 西瀬戸自動車道料金表 (平成11年5月1日から平成15年3月31日まで)

西瀬戸尾道～今治間ご利用の場合の料金

軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大型車
4,200	5,250	6,250	8,600	15,350

1,150		800	250	西瀬戸尾道
950		650	向島	300
		因島北	800	1,000
350	因島南			
生口島北	400		1,200	1,450

軽自動車等

1,650	1,500	大島南	大島北	600	950	1,750
	今治北	1,900				
今治		2,050				

普通車

1,700		1,200	400	西瀬戸尾道
1,450		950	向島	550
		因島北	1,300	1,650
500	因島南			
生口島北	700		2,000	2,350

中型車

2,450	2,250	大島南	大島北	950	1,600	2,850
	今治北	3,100				
今治		3,400				

大型車

4,150		2,900	900	西瀬戸尾道
3,550		2,300	向島	
		因島北		
1,200	因島南			

特大型車

6,100	5,650	大島南	大島北	
	今治北			
今治				

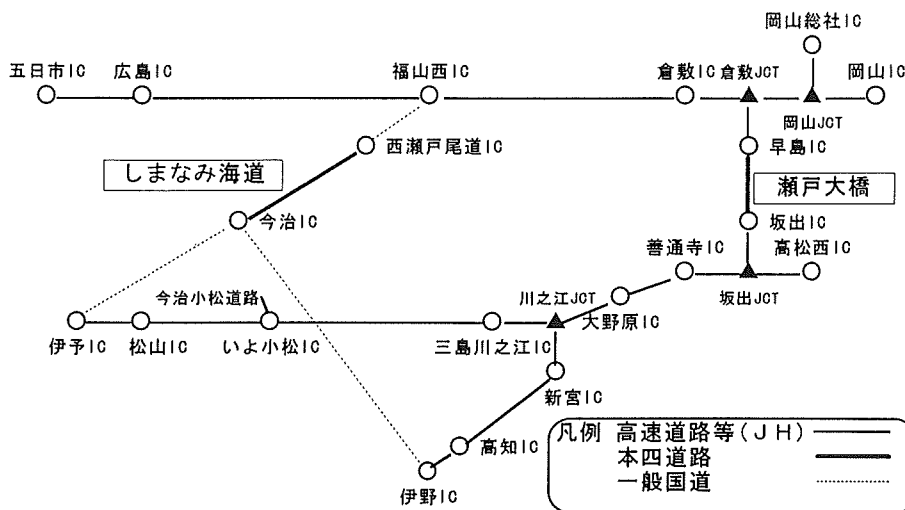
尾道大橋【旧橋】

軽自動車等	普通車・中型車	大型車	特大型車
50	150	250	580

軽車両等【自転車歩行者道】

尾道大橋	因島大橋	生口橋	多々羅大橋	大三島橋	伯方・大島大橋	来島海峡大橋
10	50	50	100	50	50	200

※歩行者は無料です。



文化財に指定された武具・甲冑の八割が納められていた大山祇神社があります。伯方島には春の大祭や村芝居で知られる八幡神社があります。今治には名城として誉れ高い今治城

が残っています。また、古くから霊場として信仰を集める島も多く、五百羅漢や石仏群が並ぶ「因島八十八ヶ所」や大島の「島四国八十八ヶ所」など

を巡礼するお遍路さんの姿も見られます。志賀直哉、林芙美子など著名な文学者が訪れた尾道は、千光寺公園の「文学のこみち」が有名です。最近では古い港町の風情が映画

に描かれることも多く、ロケ地巡りにも人気があります。生口島には瀬戸田町出身の日本画家平山郁夫美術館やクラシックの専用ホール「ベル・カントホール」などが並んでいます。大三島には大山祇神社の中に約八〇〇点の現代日本画を収蔵する大三島美術館や上浦町出身の書道家村上三島氏の作品を収蔵する上浦芸術会館などが建っています。

今治城の近くには中国や朝鮮の古美術を展示する愛媛文華館があります。

(2) 自然公園、観光施設

一方、自然を生かしたリゾート施設の整備も急ピッチで進んでいます。尾道では美しい景観を海から眺める遊覧コースや海沿いのカフェ・レストランが人気を呼んでいます。向島では国立公園高見山の展望台や洋ランセンタ―、立花地区の立花自然活用村、海岸沿いの向島町マリン・ユース・センタ―、立花臨海公園などが整っています。因島には、フラワーセンタ―があり、国立公園特別地域指定の因島公園からは瀬戸内海の大島美が一望できます。生口島には中四国唯一の海浜スポーツ公園のほか、特産品の柑橘類をテーマにした観光滞在型の農業公園「シトラスパーク瀬戸田」があります。伯方島には広大な敷地にホール、体育館、テニスコート、プールなど

の施設が集まっているS・Cパークがあり、また、鎌倉時代の山城を復元したふるさと歴史公園もあります。大島には四国最大のスケールを誇る吉海町バラ公園があります。タオルで有名な今治には、市の西部に四国初の国民保養温泉地である湯の浦温泉や大型レジャーランドの唐子浜パークが、市の北部に来島海峡のパノラマを楽しめる波止浜展望台や糸山公園の来島海峡展望館などが整備されています。

このように、西瀬戸自動車道の開通を機に施設の建設や整備が進んでいます。

九 西瀬戸自動車道の効果、今後の展望

(1) 交流圏の拡大

西瀬戸自動車道の開通効果として、移動や輸送時間の短縮及び輸送安定性の向上があげられます。広島県尾道と愛媛県今治までの移動にかかる所要時間は、開通前の二時間四〇分から一時間二〇分へと約半分に短縮されます。また、それらの地域間の移動の短縮により、交流圏が拡大します。今治市から三時間で到達可能な本州のエリアを開通前後で比較しますと、面積で約二四倍、人口で二三・八倍の広がりをもつこととなります。

さらに、広島空港や松山空港へのアクセスも格段に便利になり、関係地域の国際化にも貢献します。こうして、人の移動や物の輸送の活発化、広域化が促進され、地域の社会及び産業に大きな効果が生じることとなります(図6)。

(2) 日常生活の利便性の向上、安全性の向上
西瀬戸自動車道の開通により、各島間の移動時間が短縮され、移動の自由性が得られることにより、人々の日常生活の利便性が向上します。

本州と四国間や島と島間での通勤通学、買い物、レジャーにおける利便性が高まり、生活圏が拡大します。

また、島嶼部の医療機関では対応が困難な急病人が発生した場合や山火事等大規模な火災や災害が発生した場合は、救急車での搬送や消防車等の出動が随時可能となり、離島地域の住民の安定的な暮らしが実現します。

(3) 観光産業の振興

西瀬戸自動車道の沿線には尾道の古刹をはじめ、全国の国宝及び重要文化財に指定された武具の約八割が集められている大三島の大山祇神社をはじめ中世の村上水軍に関する史跡、シトラスパーク瀬戸田など、全国的に見ても高い水準の観光資源があります。また、

島々を結ぶ橋梁は瀬戸内海の多島美と調和し、それ自体が新しい観光資源となります。

西瀬戸自動車道の開通に伴い、観光客の大幅な増加が見込まれます。

(4) 物流への効果

島嶼部では、農業（例えば柑橘類）や漁業が盛んです。架橋により、出荷の安定、輸送時間の短縮による鮮度の確保が可能となり、産地イメージの向上につながります。

また、本州四国間の新たな幹線道路として物流に利用されることも期待されます。

(5) 本四架橋三ルート時代へ

今から約一年前の昭和六三年に瀬戸中央自動車道（児島・坂出ルート）が開通し、昨年四月には世界最長の吊橋である明石海峡大橋を擁する神戸淡路鳴門自動車道（神戸・鳴門ルート）が全通しました。

そして、平成一年五月一日西瀬戸自動車道（尾道・今治ルート）の開通により、本州と四国を連絡する三つのルートが全て揃うことになりました。近畿、中国及び四国からなる圏域は、人口約三、四〇〇万人でカナダ、GDP約一二九兆円でイギリスに匹敵し、我が国の人口の約二七％、GDPの約二六％を占めています。今後近畿、中国及び四国の一体化が進んで広域圏が形成され、経済、文化

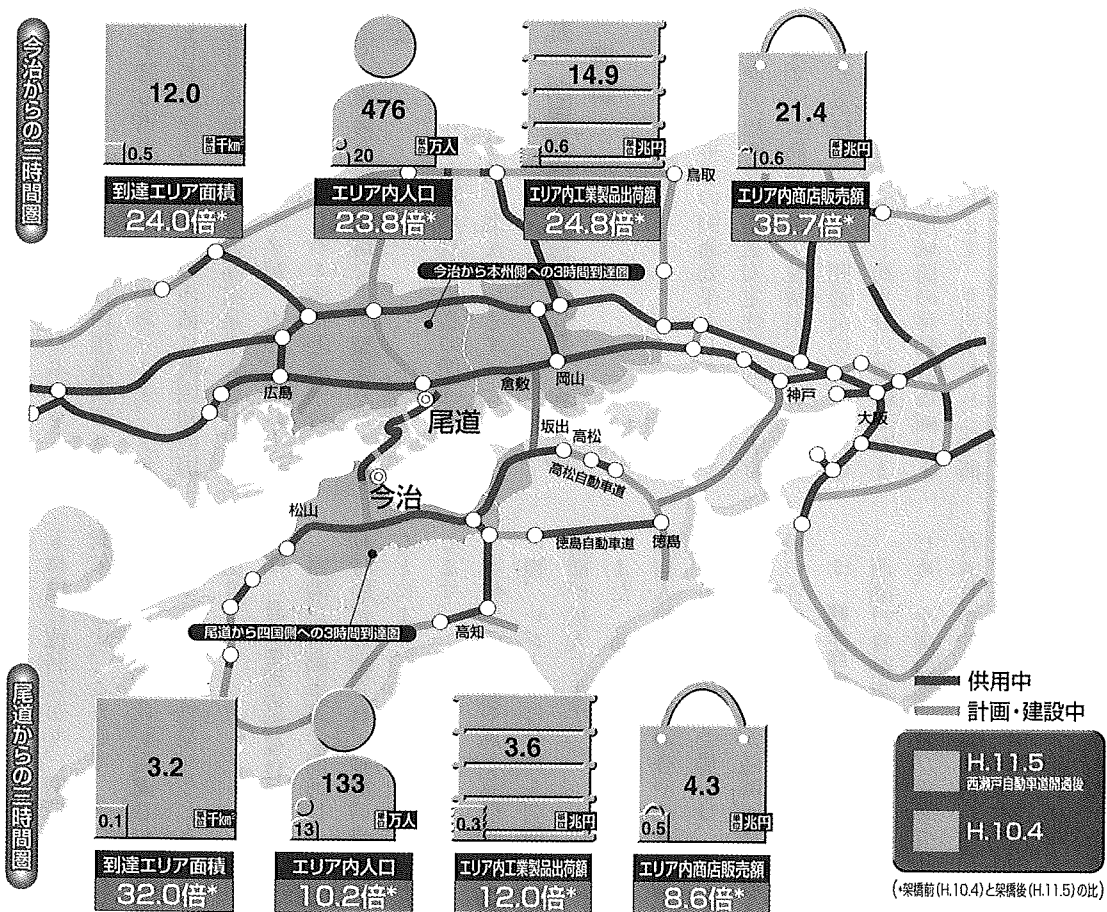


図6 西瀬戸自動車道開通により広がる交流圏（片道3時間）

及び生活の交流が進み、経済社会が進展することが大いに期待されます。

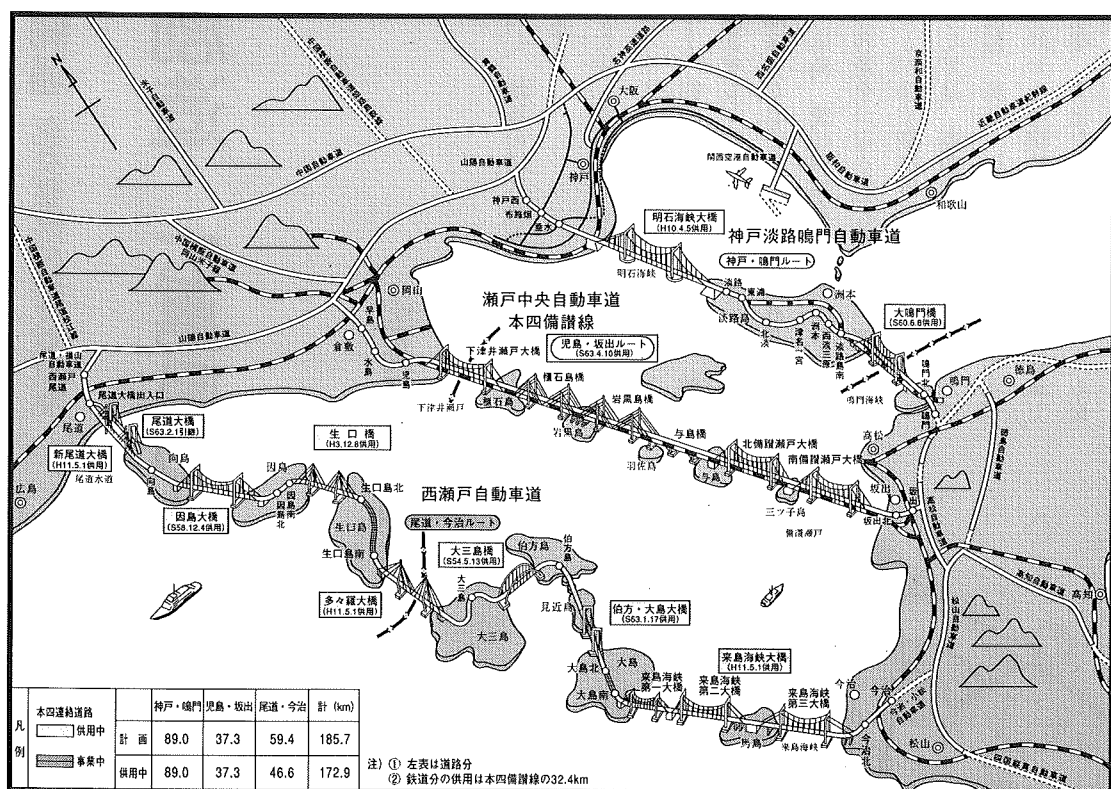
一〇 おわりに

このたびの西瀬戸自動車道の開通により、本州と四国の間の交通は瀬戸内三橋時代を迎えることとなりました。

本州四国連絡橋公団が発足してから約三〇年、鉄道建設公団及び建設省が調査を開始してから約四五年が経ちました。瀬戸内海を越えて三つのルートで本州と四国を結ぶ二〇世紀の大プロジェクトは、ここにほぼ完成し、本州四国連絡橋公団は本格的な管理段階を迎えたこととなります。

本四連絡橋は、全国的な幹線交通網の一環をなす貴重な資産であるとともに、それ自体が瀬戸内海の景色と調和して新たな美しさを創造する優れた観光資源です。

これらの長大橋梁群を安全で快適に利用していただけるよう今後とも管理に万全を期するとともに、お客様へのサービス、利用促進についても努力をし、関係地域ひいては西日本地域の連携にこれらの連絡橋をどう活用していくかを考えることがますます重要となっています（図7）。



平成11年5月現在

図7 本州四国連絡橋図

新たな交流の創造——広島県の地域振興施策

広島県土木建築部道路建設課

五月一日、念願でありました瀬戸内しまなみ海道が開通し、瀬戸内海を中心とする中四国地域の新たな交流時代が幕開けを迎えました。そこで、広島県の地域振興に関する施策や、しまなみ海道沿線の観光、また道路に関する利用者の意見等をご報告したいと思います。

一 広島県の地域振興策

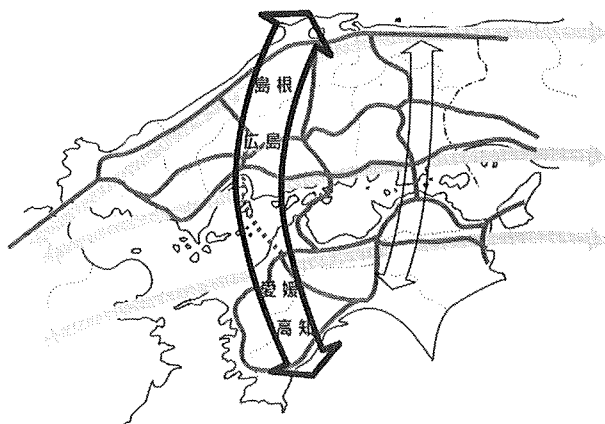
1 地域連携軸と国際交流圏の形成

本格的な人口減少と高齢化社会の到来を迎え、また、経済、産業といった様々な分野でのグローバル化が進む中で、来る二一世紀に向けて、豊かで魅力ある社会を実現していくためには、個性を活かした地域づくりを進めるとともに、他地域との多種多様な交流と連

携を強化し、地域の活性化を図っていく必要があります。

こうした中、瀬戸内しまなみ海道の開通は、他の二ルートとは異なり、瀬戸内海の九つの島々と本土、四国を結ぶ生活橋として、離島性を解消させるものであり、沿線住民の安全・安心を確保する上で大きな意義があります。同時に、広島、愛媛両県をはじめとして中四国地方の各県をつなぐ新たな交流・連携が生まれることが強く期待されています。

本県としては、本四3橋広域交流圏構想のほか、島根、広島、愛媛、高知各県を南北に結ぶ広域のかつ循環的な地域連携軸を形成し、経済、産業、文化など多様な分野にわたる交流、連携を促進する中四国地域連携軸の形成



中四国地域連携軸構想のイメージ図

に取り組んでいく所存です。

2 基盤整備、広域観光ネットワーク、そして新産業の創出

こうした地域連携軸の創出や、広域国際交流圏の形成を図るため、取り組んでいる施策を以下に紹介させて頂きます。

一点目としては、これまで述べた交流、連携をサポートする国際的な交流拠点である国際空港や国際港湾、或いはそれらを結ぶ高規格幹線道路をはじめとした道路ネットワークの整備の促進です。

本県では、国際交流拠点としての強化を図るため、広島港、福山港における外貿機能の強化や広島空港における輸入促進地域（F A Z）の整備を進めています。これらの空港、港湾を活用して、国際物流における適正な役割分担を図りながら、本県の国際競争力の向上を図ります。

また、これらのゲートウェイ機能を發揮するため、中国横断自動車道尾道松江線をはじめとした高規格幹線道路の整備促進に取り組んでいきます。

二点目は、地域の個性を活かした地域間や国際的な広域観光ネットワークの構築です。中四国地方には、日本海・瀬戸内海・太平

洋の三つの海と、中国山地・四国山地の二つの山地からなる「三海二山」に代表される多彩な自然のほか、歴史、文化、スポーツ・レジャー、伝統工芸など、多様化するライフスタイルのニーズを充足する資源が多くあります。これらの資源を活用し、国が策定した「ウェルカムプラン21」に基づく国際観光テーマ地区を形成することにより、国内外から多くの人々が訪れ楽しめるテーマ性、ストーリー性を持った循環型の広域観光ネットワークの形成を図ります。

三点目は、ひと・ものづくりを背景にした取り組みとして、科学技術、研究開発での交流連携による新産業の創造です。

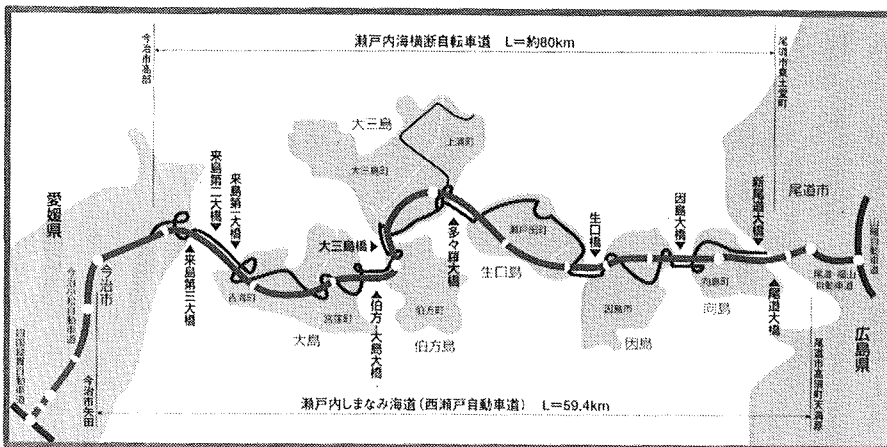
当地域は、自動車関連、一般機械、電気機械などをはじめとする多様な産業集積とそれをサポートする各種学術、研究機関が立地しており、これらの産業集積と研究開発機能の有機的な交流、連携を促進し、世界に向けて高度な産業科学技術を発信し、二一世紀に向けた活力ある新産業を創造するネットワークを構築していきます。

二 しまなみ海道沿線の観光

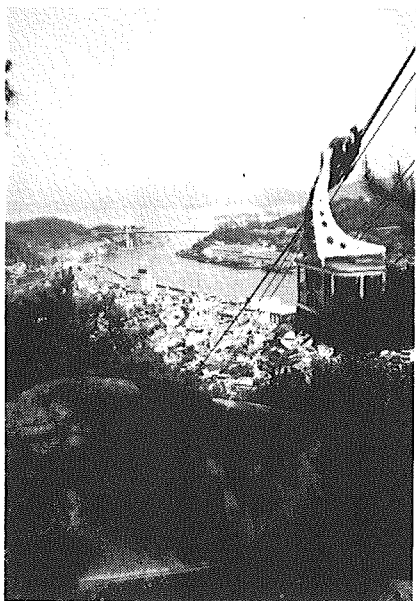
波静かな碧い海にさまざまな島々が浮かび、波のきらめきと白い航跡がのどかな景色を見

せてくれる瀬戸内海は、世界に比類のない美しい海です。しまなみ海道は、そのような中、九つの島を一〇本の橋で結んでいます。

橋の形は吊橋、斜張橋、アーチ橋…とバラエティに富んでおり、新尾道大橋を除くどの



凡例 瀬戸内海横断自動車道 瀬戸内しまなみ海道(西瀬戸自動車道)



文学のこみち

橋も、徒歩や自転車でも渡ることのできる自転車歩行者道が併設されています。本州と四国を結ぶ幹線道路、島々に住む人々の生活道路としての役割に加えて、観光道路として大きな役割が期待されています。自転車歩行者道については、後で詳しく述べさせていただきますとして、まず、沿線の街々の観光について触れてみたいと思います。

(1) 尾道市

しまなみ海道の広島県側の玄関口となる尾道市は、東西に長い港町。沿岸部まで山が迫り、坂が多い町としても知られています。尾道出身の映画監督、大林宣彦の数多くの映画のロケ地としても有名です。

標高一三六・九mの千光寺山の山頂から中腹にかけて広がる千光寺公園は、それ自体が

見どころであるだけでなく、ここからの眺望は素晴らしい、展望台からは尾道水道が一望できます。ここに至るには、山麓駅からのロープウェイ、約1kmの参道を徒歩で上る、車で山頂まで行くの三通りあります。遊園地、尾道市立美術館、山の斜面には、尾道ゆかりの文学者の石碑が並ぶ「文学のこみち」等があります。千光寺は大同元年（八〇六年）の開基といわれ、除夜の鐘で有名な鐘楼と共に、尾道市のシンボルとなっています。

大林宣彦監督の尾道三部作の最初の作品「転校生」で、主人公の一美（小林聡美）と一夫（尾美としのり）が石段を転げ落ちて男女が入り替わってしまうシーンに使われたのは、御袖天満宮です。小林聡美がリハーサルで捻挫した石段は、五五段、高低差が約一五mある幅五mの段に継目はなく、それぞれ一つの石でできています。記念撮影に欠かせないポイントです。

坂と路地の町、尾道を象徴するような観光ポイントといえる場所、タイル小路。人がすれ違うのもやっとの舗装路地に、小さきまざまなタイルが、道に壁にぎっしり並んでいます。映画「時をかける少女」では、吾郎（尾美としのり）の家が火事になり、心配で駆けつけた和子（原田知世）が家に帰るシーンに

登場しました。近所の人々が余ったタイルを張ったことから始まったこの路地は、映画に登場以来、今も多くのメッセージが残されています。

再開発が進むJR尾道駅前の核となるのがしまなみ交流館（テアトロシエルネ）です。貝のような丸い天井を持つこの施設は、六九〇名収容のホールを中心としています。交流館のオープンは、しまなみ海道のオープンと同じ五月一日で、開通記念のイベントが多数開催される予定になっています。

(2) 向島町

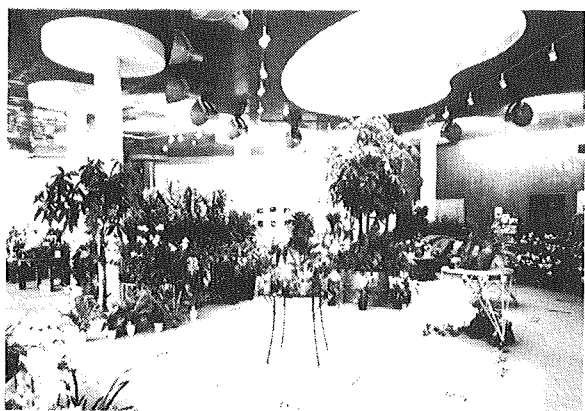
尾道の対岸に位置する向島は、平安時代中期は和泉式部がこの島に滞在したとき、地方の名士や歌人が集い、多くの歌を読んだことで、『歌島』とも呼ばれていたといわれています。温暖な気候によりみかんなどの果物やランを初めとした花の生産が盛んです。また海洋性スポーツ施設も充実しています。

国立公園特別地域に指定されている高見山の麓にひろがる向島洋らんセンターは、向島の温暖な気候を活かして、ランのバイオ研究から栽培、展示、販売までを行う施設です。館内には常時三〇〇四〇種、一、〇〇〇鉢以上のランが展示されており、甘い香りが漂っています。

(3) 因島

因島市は瀬戸内海のはば中央に位置し、島のいたるところで、瀬戸の美しい景色を望むことができます。また温暖な気候に恵まれ、花の栽培が盛んです。

一・八haもの広大な敷地に、四季折々の花が咲き乱れている県立フラワーセンターには総ガラス張りの大温室（一、四〇九㎡）があります。世界の珍しい植物が鑑賞でき、花壇などを合わせて約九万五、〇〇〇本もの花が栽培されています。園芸教室などを行うフラワー会館や芝生広場、ショップ、レストハウ



向島洋らんセンター

スなどを完備しており、花を愛する人はもちろん、家族連れなどのくつろぎの場となっています。

NHK大河ドラマ「毛利元就」にも登場した村上水軍は、室町時代から戦国時代にかけて、数百年間この海域を支配していました。その村上水軍の拠点は因島水軍城です。水軍城と呼ばれるのは全国でもここだけで、水軍の武具、遺品などが一般公開されています。

(4) 生口島

生口島は、温暖な気候を利用して古くから柑橘類の栽培が盛んで、中でも国産レモンの

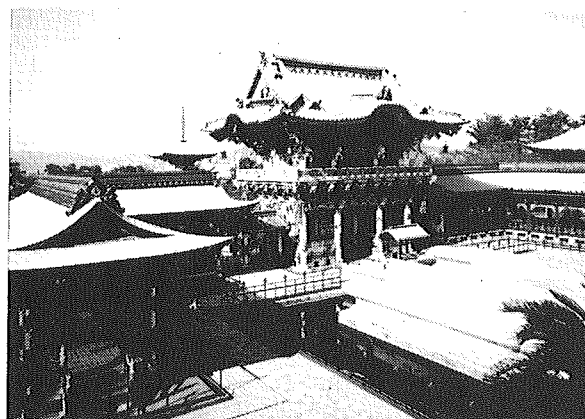


因島水軍城

発祥の地として知られ、生産高も日本一を誇っています。

日本初の柑橘類専門のテーマパーク「シトラスパーク瀬戸田」が平成一〇年にオープンしました。園内にはかんきつ情報センター・シトラスパビリオンや、香りを中心にした施設・香りの館、瀬戸田町の特産品を使ったレストラン、ハーブガーデンなどがあります。

耕三寺は、耕三和尚が母親の死に際して僧籍に入り、その菩薩追悼のために建てた浄土真宗本願寺派の寺院です。昭和一一年以来約三〇年かけてつくられた約二〇もの堂塔は飛



耕三寺

鳥、奈良、平安、鎌倉、江戸など、時代時代の仏教建築の手法や様式を取り入れています。なかでも一〇年間かけて完成させた孝養門は、日光の陽明門を原寸復元したもので、そのきらびやかで精巧な彫刻や色彩は目を見張るものがあります。また、京都御所と同じ様式の山門、奈良法隆寺の楼門と同じ様式の中門、羅漢尊像五〇〇体が安置されている羅漢堂など見どころがいっぱいです。

また、日本を代表する日本画家・平山郁夫は、昭和五年（一九三〇年）にここ生口島の瀬戸田町に生まれ、幼いころから青い海と空のもとで育ちました。この瀬戸内海の景色は現在の作品の原点ともいわれており、今日までの偉業はこの瀬戸田町を抜きにしては語れません。その作品の数々を紹介する美術館が平山郁夫美術館です。近年の大作、新作はもちろん、少年時代の絵画やスケッチ、ハイビジョンなどの貴重な資料を通して平山芸術を知ることができます。

いくつかの観光スポットをご紹介しますが、これらだけではなく、しまなみ海道沿線には数え切れないほどの、さまざまな名所、旧跡があり、訪れた人々の目を楽しませることでしょう。

三 自転車道について

本四連絡橋三ルートの中で、しまなみ海道の大きな特徴の一つに自転車道があります。広島県の自転車道整備事業をご紹介します。

広島県では、自転車交通の安全を確保し、併せて心身の健全な発達に資することを目的に、向島町から瀬戸田町を連絡する自転車道として、県道向島因島瀬戸田自転車道線を昭和五五年に建設大臣より認定され、合わせてその整備を行っています。この自転車道の整備により、瀬戸内海の島々の風情をゆっくり堪能できるスペースを確保できると同時に、レクリエーション活動の幅を増大させることが可能となります。また、他の二ルートと異なるしまなみ海道の特色をアピールすることで、しまなみ海道の利用促進が図られるのと同時に、島内の観光交通の集中による混雑の緩和にも十分貢献するものです。

広島県では、因島大橋の架橋に伴い、昭和五五年より、建設省所管の大規模自転車道整備事業により、向島、因島、生口島の各島内に自転車道の整備を進めているところです。

まず、海峡部の整備概要として、広島県側で初めて供用された因島大橋については、当初、自転車歩行者道と原動機付自転車道（一

二五cc以下のバイク、及び原動機付自転車道）は計画されていなかったため、車道部真下にあるトラス構造の中の管理道（幅二・五m）に添架物の扱いで、本州四国連絡橋公園において整備して頂き、昭和五八年二月より供用されています。次に生口橋については、計画車線四車線のうち、両端の二車線を防護柵により車道と分離し、自歩道、及び原付道を区別して平成三年二月より暫定供用しています。最後に、多々羅大橋については、四車線の車道部の外側に、自転車歩行者道と原付道をそれぞれ整備し、この度のしまなみ海道の開通に合わせて供用されたところです。

次に、陸上部の整備概要として、上述の橋梁部への自歩道、原付道の整備に合わせ、橋梁部から島内の国道、県道の自歩道を利用することとし、道路改良事業、及び交通安全事業により、自歩道の整備を進めています。とりわけ因島島内については、自転車道のルートとして計画している自歩道の整備が完了していないため、交通安全上の観点から、当面は自歩道の整備が比較的進んでいるルートを選定して、パンフレット、案内板などにより広報に努めています。今後自転車道の早期整備に向けて、事業の促進に取り組んでいきます。

以上が自転車道の概要、整備状況についてですが、このようなハード施設の利用促進と利便性向上を図るためにも、ソフト施策の充実に必要があります。この一環として、レンタサイクルシステムの充実が挙げられます。現在、公的機関によるレンタサイクルを行っているところは、向島、因島にそれぞれ一箇所、生口島に二箇所あり、乗り捨て利用が可能となっています。しかし、今後の課題として、広島県の愛媛県間の乗り捨ての運用は行われておらず、利用者のニーズにこたえられるよう関係機関との間で調整を行う必要があります。また、安全、安心して自転車道を利用していただけるよう、一般の方々への自転車道のルートの広報を充分行うことも必要であり、本県では、尾道市から瀬戸田町の各所に、サイクリングロードと称する自転車道の案内板の設置やパンフレットの作成、配布を愛媛県と連携して行っており、特にパンフレットの中では自転車道の経緯の広報はもちろんのこと、沿線市町にある観光名所の紹介や、自転車を利用して観光名所を訪れる、いくつかのモデルコースの紹介を行っています。

四 しまなみ海道の利用状況

五月一日の開通以来、一カ月を経過したと

ころですが、本州四国連絡橋公団がしまなみ海道の開通を記念して発売した「しまなみ海道前売り割引通行券」の販売枚数は、約八万枚で、販売目標だった五万枚を大幅に上回りました。また各區間の交通量もほぼ予想交通量を上回るなど、好調なすべり出しのようです。

自転車道関連については、多島美を楽しみながら走る魅力に健康ブームも追い風となり、中高年を中心に幅広い年齢層に支持され、レンタサイクルなどは週末に順番待ちも出るほどです。

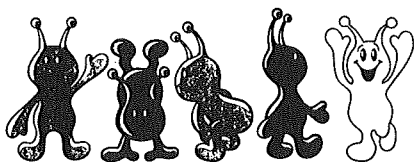
しかし、開通直後や、週末など交通渋滞がひどく、ドライバーのストレスもたまり気味のようです。定期バスなど、時間が読めないという問題もあります。その大きな原因となっている、生口島、大島の島内道路の早期整備が強く望まれるところです。

五 今後の展望

しまなみ海道開通後の、広島県の今後の方針については、冒頭に述べました、瀬戸内広域交流圏構想、中四国地域連携軸構想などに基づき、短期、中長期それぞれの視点に立って、バランスの取れた施策を行っていきたいと考えます。

また、関係各機関とは、「交流と共生」を指針とし、具体策を早急に実践できるよう調整していききたいと考えます。

最後に、しまなみ海道開通を記念して、愛媛県と共同で開通記念イベント「しまなみ海道'99」を開催しています。開催期間は平成一年一〇月までとなっており、総数一、〇〇〇を超える多彩なイベントを用意致しました。これを機会に是非一度おいで下さい。



瀬戸内海大橋完成記念イベント

しまなみ海道'99

テーマ／ときめき 瀬戸内新時代
～新しい海の道の誕生～
開催場所／瀬戸内海大橋周辺地域および
広島県、愛媛県の関連市町村
開催期間／平成11年(1999年)春から秋

瀬戸内しまなみ海道と愛媛県の地域発展

愛媛県土木部道路建設課

一 はじめに

平成一一年五月一日、愛媛、広島両県民はもとより瀬戸内海を取り巻く多くの人々の長年の悲願であった西瀬戸自動車道「瀬戸内しまなみ海道」が開通しました。

これにより、本四３ルートの着工から四半世紀近く、更に中川虎之助氏が提唱した本四架橋の構想にまでさかのばれば、実に一一〇年という長い年月をかけて、架橋技術の粋を尽くした二〇世紀有数の大プロジェクトである「夢の架け橋」が完成したわけであり、四国が離島性から脱却する本格的な本四３橋時代の幕が切つておとされました。

この架橋により沿線地域における保健・医

療・福祉の増進、農林水産業や観光の振興等
はもとより、県全体の活力向上につながるものと期待するとともに、今後は四国と中国を結ぶ広域経済圏の形成と新しい瀬戸内連携時代の創造など架橋効果を最大限に活かすことが重要となっております。

二 架橋活用のための施策と地域発展の方策

1 しまなみ海道関連道路網の概要

愛媛県は、四国の北西部に位置し、東西約二四〇km、南北二〇～八〇kmの瀬戸内海に面した細長い地形であり、人口は約一五〇万人で四国の約三六％を有しています。

県内は南予、中予、東予と大きく三つに区

分され、今回開通した「瀬戸内しまなみ海道」は、このうち中予と東予の境で瀬戸内海に大きく突き出た高縄半島の先端部、今治市に結ばれています。

この「しまなみ海道」と県内主要地を結ぶルートとしては、四国縦貫・横断自動車道に直結し、高規格幹線道路に位置付けられている今治小松自動車道が、また、県都松山市に海岸回りで連絡する一般国道一九六号及び山間部で標高約七〇〇mの水が峠を越え最短で結ぶ国道三一七号の三ルートがあります。

○今治小松自動車道

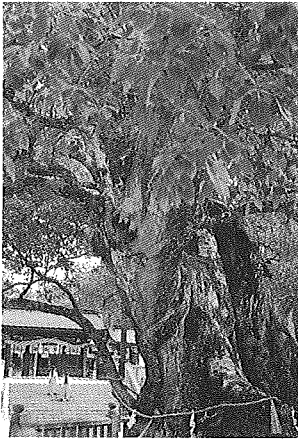
西瀬戸自動車道今治インターと四国縦貫自動車道いよ小松インター間二三kmを結ぶ自動車専用道路であり、このうちほぼ中間

断自動車道の南予地方への延伸や高知県への連絡道路となる高知松山自動車道など地域高規格道路のほか、これら幹線道路を補完する国県道についても積極的な取り組みを進めています。

2 地域の歴史と個性の創出

本県は、西日本最高峰の石鎚山（一、九八二m）を頂く四国山脈を背にし、北は瀬戸内海国立公園、南は足摺宇和海国立公園と青い海と緑の山々に囲まれ、豊かな自然に恵まれています。

特に、しまなみ海道沿いは多島美を誇る瀬戸内海にあり、村上水軍に代表される歴史・ロマンのかおり豊かな史跡等も多く、守るべきものは守り、新たに創造を付加し発展させるものは積極的に取り入れ、个性的で魅力あふれた地域づくりに努めています。



大山祇神社



石文化伝承館

《大山祇神社》（愛媛県越智郡三島町）

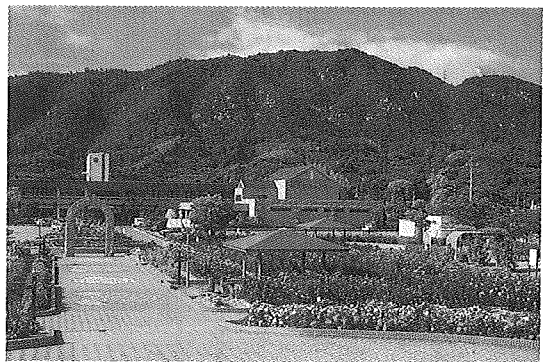
伊予の一の宮で、海の神、武人の神として歴代の朝廷や武将たちから広く崇拝を集めた。国宝館には、全国の国宝・重要文化財の武器甲冑のうちの約八割りが収蔵されている。また、海軍博物館には、伊予水軍資料や瀬戸内海付近の鳥獣、魚類などが展示されている。

交通 大三島ICから西へ七km

大三島宮浦港から徒歩一〇分

《石文化運動公園》（愛媛県越智郡宮窪町）

大島石の西日本一の山地・宮窪町で、石文化を育むためにできた公園。



吉海町バラ公園

展望台、石彫屋外展示広場、多目的グラウンドなどがあり、石文化伝承館には、中国や韓国の展示コーナーや石彫刻の実習コーナーなどがある。

交通 大島北インターから徒歩一〇分

《吉海町バラ公園》（愛媛県越智郡吉海町）

八、二〇〇㎡という四国最大のスケールを誇る園内には四、五〇〇株、一二〇種類の世界各国のバラが集められている。入口には、大島石のゲートと花時計があつて、公園のシンボルとなっている。

交通 大島ICから車で約一〇分

3 「しまなみ海道'99」

（瀬戸内海大橋完成記念イベント）

愛媛・広島両県では、しまなみ海道のイメージのアピール、観光ルートの定着化、地域の活性化を図るとともに、二一世紀に向かう瀬戸内の新しい姿を国内外に向けて強くアピールを行い、活用を促進し新しい交流・連携の時代を切り開いていくため、「ときめき瀬戸内新時代」→新しい海の道の誕生へのテーマのもと架橋周辺地域全体を会場と見立てイベントを連続的に展開する瀬戸内海大橋架橋完成記念イベント「しまなみ海道'99」を展開しています。

このイベントは、両県が実施する四七の「コアイイベント」や地元自治体が地域特性を活かして実施する「地域企画イベント」、地域住民・団体や企業等が実施する「自主企画イベント」合わせて約一、〇〇〇のイベントを相互に連携し開通から今秋までの期間、各地で開催しています。

【本年秋までにある主なイベント】

○ツール・ド・しまなみ（七月、八月）

瀬戸内しまなみ海道に併設された自転車歩行者道を通じて、今治・尾道間の六島一

〇橋を走破するサイクリング大会。

お問合せは、「ツール・ド・しまなみ」

愛媛県事務局へ

TEL〇八九一九四六―八六一八
FAX〇八九一九四六―八六三三

○地球を歩こう・歩け歩け世界大会（八月）
世界初の三連吊橋・来島海峡大橋を中心にしたウォーク大会。世界各国のウォーカ

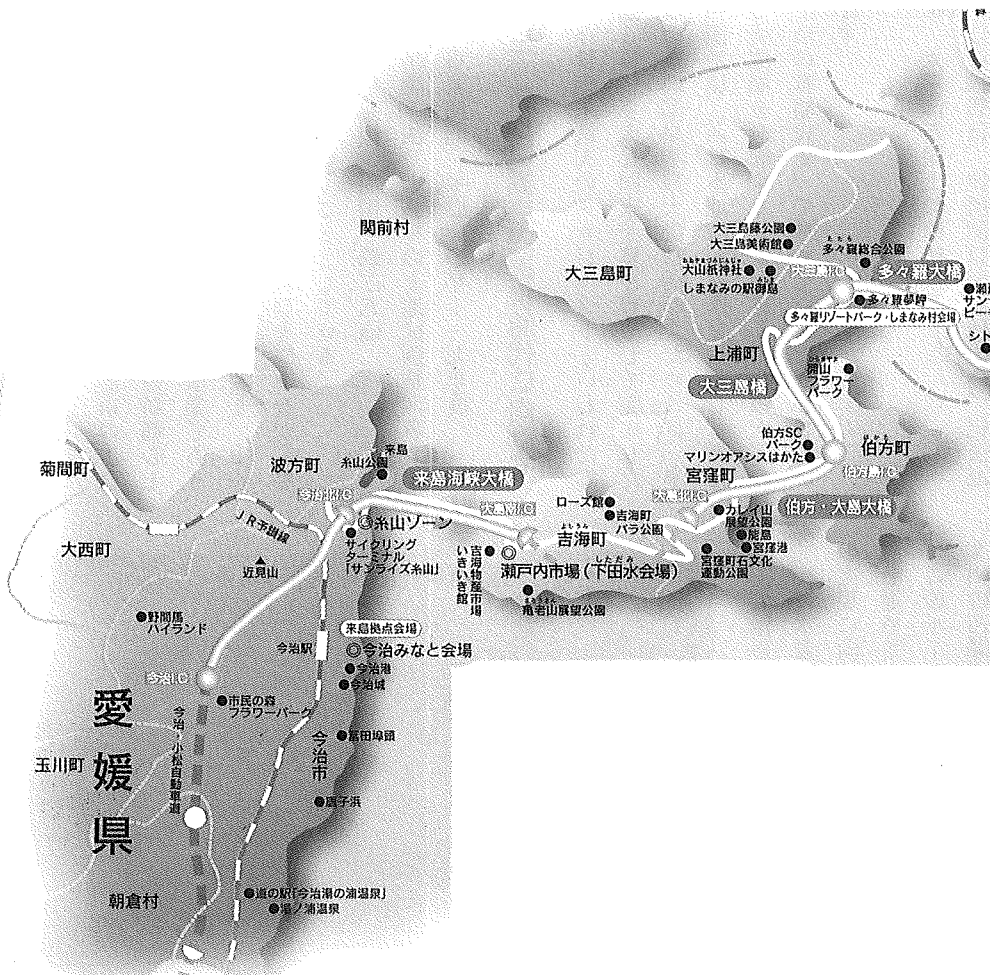


図 2

ーも参加し、六kmから二〇kmまでの三コースが準備されている。

お問合せは、南海放送内地球をあるこう・歩け歩け世界大会事務局

FAX 〇八九一九二七七一五六

E-mail : shimanami@rnb.co.jp

○国際俳句コンベンション（九月）

海外からの招待客も交えて、瀬戸内しなみ海道沿線で吟行を行うほか、「海」「島」「橋」をテーマにした俳句をインターネット等を使い公募し、コンテストを行う。

4 県内中心都市の地域活性化計画

広域交流圏の拡大に伴い、都市の近代化は都市機能を維持し拡充する上で不可欠となっています。

〔今治新都市開発整備事業〕

しまなみ海道の四国側の玄関となる今治市において、工業、流通、住宅、教育、文化、レクリエーション機能等の複合機能を有する新都市を建設し、四国・中国両地域の交流拠点機能の強化・充実を目指す。

事業規模 面積…約一七〇ha

計画人口…約三、〇〇〇人

整備手法 地域振興整備公団による地方

都市開発整備事業

事業期間 事業着手から約一五年

〔新居浜駅前土地区画整理事業〕

東予地方の中心工業都市新居浜市のＪＲ予讃線新居浜駅前において、市の新都心とし再整備を目指す土地区画整理事業であり、平成一〇年度から事業着手しており、中心市街地活性化計画とも調整を図りながら整備を進めていくこととしている。

事業規模 面積…約二八ha

事業手法 市施行の土地区画整理事業

事業期間 平成一〇年～一九年度

三 新しい瀬戸内連携時代に向けて

今世紀末最大のプロジェクトといわれた本四三橋、多大な国家予算を費やして完成したこの橋の効果を最大限に活かすためには、中国四国地域、西日本地域が連携を強化し、新たな交流圏を形成する必要がある、今後次ぎの三つの戦略にそって進めていくこととしています。

1 太平洋新国土軸構想

この構想は、伊勢湾口、紀伊半島、紀淡海峡を通じて四国に渡り、豊予海峡を経て九州に至る新たな国土軸を形成しようとするもので、西日本における広域経済文化圏を確立す



図 3

る上で極めて重要な役割を果たすものです。特に本県では、大分と結ぶ豊予海峡ルートの実現に向け、架橋とトンネルの両面から検討を進めているところであります。

このルートと本四架橋により本州・四国・九州の西瀬戸環状ルートが形成されることになり、引き続き調査検討を進めることとしております。

2 中四国地域連携軸構想

この構想は、日本海の島根から広島、愛媛を通じて太平洋側の高知にいたる横断ルートを形成し、多様な分野での交流、連携を促進しようというものであり「瀬戸内しまなみ海道」は、四国と中国を結ぶルートの一つとして、この構想の一翼を担うことになります。

引き続き、四国縦貫・横断自動車道の延伸や、地域高規格道路の高知松山自動車道の整備など、連携軸を形成する交通基盤の拡充が重要となっています。

3 瀬戸内中央都市圏構想

この構想は、西日本国土軸と太平洋新国土軸の二つの国土軸と、南北軸となる中四国地域連携軸が交差する瀬戸内中央部に、広島県と連携して、発展の核となる人口約三八〇万人規模の広域都市圏を形成するもので、関西圏や北九州圏に匹敵するような都市圏を、両経済圏の中央に構築するというものであります。

こうした中で、昨年三月に策定された新・全国総合開発計画において、太平洋新国土軸構想や豊予海峡ルート、中四国連携軸等が明記され、また四国地区を瀬戸内三橋時代の実現による交流環境の飛躍的な向上を踏まえ、

「国内外にわたる広域的連携型発展の先導的地区」と位置付けされたことから、今後とも引き続き多軸循環型の国土づくりを目指し、これらの構想を進めていきたいと考えております。

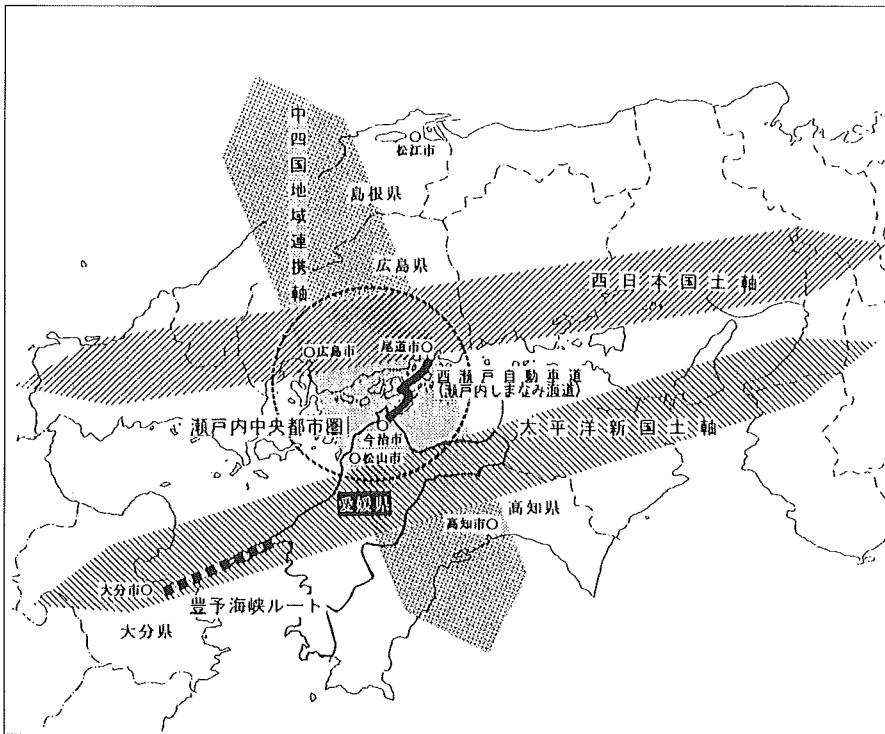


図4 瀬戸内海地域における愛媛県の戦略イメージ

四 これからの愛媛県の道路整備

本県では、教育・文化・スポーツ等の振興による未来を支える人づくりや地域産業・情報産業の育成による新産業の創出など、活力

ある産業づくりを展開し、「明るくさわやかで活力ある愛媛」を目指しており、これらを支える基盤施設として四国縦貫・横断自動車道や今治小松自動車道など高規格幹線道路やこれらと一体的となる地域高規格道路等、県土の高速交通体系を形成する道路の整備を中心に、整備の遅れている道路全体の嵩上げや都心部における渋滞対策を図るため国・県道の整備等、今度も引き続き積極的に進めてまいります。

幹線道路の沿道の整備に関する法律施行令の一部を改正する政令について

道路局路 政 課
道路局道路環境課

一 はじめに

幹線道路の沿道の整備に関する法律施行令の一部を改正する政令（平成一〇年政令第一一五号）及び幹線道路の沿道の整備に関する法律施行規則の一部を改正する省令（平成一〇年建設省令第七号）が、平成一一年三月三十一日に公布され、同年四月一日から施行されたところである。

幹線道路の沿道の整備に関する法律（以下「沿道法」という。）は、最近の道路交通騒音と沿道的生活環境の現状に鑑み、まちづくりと一体となつてより良い沿道環境の整備を図るため、平成八年、沿道整備計画の拡充、沿道の整備を促進するための措置の拡充等の改正を行ったところである。

二 改正の経緯と背景

1 騒音に係る環境基準の改定

旧環境基準が設定（昭和四十六年五月二五日閣議決定）されてから、二十数年が経過し、この間に騒音影響に関する新たな科学的知見の集積や、建物の防音性能の向上等の変化が見られることとなった。中央環境審議会において、騒音問題の現状及び今後の対策の方向を踏まえた検討がなされ、平成一〇年九月三〇日に騒音に係る環境基準が改定されたものである。

改定の内容は以下の通りである。

(1) 等価騒音レベルの採用

騒音の評価手法として、これまでの中央値から等価騒音レベルに変更した。

(注) L_{eq} （等価騒音レベル）…観測時間の騒音のエネルギー平均。間欠的な騒音も含めて

評価することができ、環境騒音に対する住民反応との対応が L_{50} に比べて良好。国際の採用されている。

L_{50} （中央値）…一定の時間間隔で読みとつた騒音レベルを順番に並べた時の中央の値。突発的に大きな音が生じてても観測時間に対して短かければ反映されにくい。

(2) 新たな環境基準値の設定

従来の環境基準と比べ全体的に強化されたものとなっている。その中で、幹線道路の騒音実態、居住実態等に鑑み、幹線交通を担う道路に近接する空間（以下「幹線道路近接空間」という。）が新たに特例として設けられ、また、当該

幹線道路近接空間において、個別の居住等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（以下「屋内基準」という。）が導入されたところである。

(3)その他

この他に、新たな環境基準の達成期間及び施行日（平成十一年四月一日）等を示した。

2 環境基準と国道四三号等公害訴訟最高裁判決との関係

平成七年七月七日の一般国道四三号及び阪神高速道路に係る訴訟における最高裁判決において、騒音^{Leq}65ホン以上の原告及び道路からの距離が二〇m以内に居住する60ホンを超える原告に対し、睡眠・会話等の生活妨害が認容された。

同判決は、個別の事案における民事賠償責任について、侵害行為の態様と侵害の程度、被侵害利益の性質と内容、侵害行為の持つ公共性ないし公益上の必要性の内容と程度等を比較検討するほか、侵害行為の開始とその後の継続の経過及び状況、その間に採られた被害の防止に関する措置の有無及びその内容、効果等の事情をも考慮し、これらを総合的に考察した結果示された判断であり、全国的には環境基準を対策の目標として、その達成に向けて施策の段階的かつ計画的な実施が必要で

あるとされている。

三 沿道法の課題

沿道における生活環境の保全を図るため、従来から、低騒音舗装、遮音壁、環境施設帯の設置等の道路構造対策を講ずる一方で、沿道法に基づく沿道整備事業等を推進してきたところであるが、全国の道路交通騒音測定点について六五・五％が夜間の環境基準未達成（平成九年）であるなど、幹線道路を中心として、沿道の騒音は依然として厳しい状況にある。

平成八年、沿道整備計画の拡充、沿道の整備を促進するための措置の拡充等の改正を行ったところであるが、平成一〇年度までに、同法に基づいて指定された沿道整備道路は、八路線（重複区間を除くと六路線）、計一一五・七km（同九五・八km）のみであり、そのうち沿道地区計画が策定されているのは、五路線、七四・三kmにすぎない（表1）。

四 改正の具体的内容

1 自動車交通量の基準の改正（第一条関係）

(1)法制定時の基準

沿道整備道路における自動車交通量の基準は、経済社会活動や日常生活の基盤となる道路のうち、その大量輸送機能、公共輸送機能等に着目

して、沿道法を適用して沿道整備を図るべき幹線道路を選定する基準である。

これについては、法制定当時には、

① 道路環境対策のための予算の制約がある中で沿道法を優先的に適用すべき幹線道路を、都市部の四車線以上の道路で、かつ、容量を超えるような交通量がある（つまり、交通量が道路の設計基準交通量程度ある）状態の道路に限ったこと

② 四車線に満たない道路については、原則として四車線化することに合わせて道路構造上の対策を講じつつ、事業の進捗に応じて逐次沿道整備道路に指定すれば足りると考えていたこと

から、自動車交通量につき日交通量が四万台以上であることを要件としたものである。

(2)基準を四万台から一万台に変更すること

大都市中心部で拡幅予定のないものや、大都市中心部から郊外に向けて延びる放射状の道路でバイパス建設の予定のない道路等の中には、自動車交通の一層の稠密化により四車線の幹線道路と同等の機能を有する二車線道路が存する一方、それらの二車線道路に代わるべき幹線道路の新設及び改築はあまり進捗していないのが現状である。

他方、これらの二車線道路の沿道の住民等か

表1 沿道整備道路の指定及び沿道地区計画の決定状況

(平成11年4月1日現在)

No.	道路名	区 間	延長(km)	公告年月	地 区	延長(km)	公告年月
1	一般国道43号	尼崎市東本町 ～神戸市灘区味泥町	20.2	S 57. 8			
	阪神高速 神戸西宮線	(神戸市灘区大石南町 ～西宮市今津水波町)	12.6				
	阪神高速 大阪西宮線	(尼崎市東本町 ～西宮市今津水波町)	7.3 (計40.1)				
2	環状7号線	大田区大森本町 ～江戸川区臨海町地先	55.5	S 58.11 S 59. 8 S 62.12 S 62.12 H 2. 3	大田区	6.4	S 63. 1
					目黒区	2.7	"
					世田谷区野沢地区南部	1.0	S 62.11
		うち			" 北部	0.7	S 61. 8
		(大田区大森本町 ～練馬区小竹町)	23.2		" 三軒茶屋・上馬地区	0.9	S 62. 3
		うち			" 代田南部・若林地区	1.7	S 62.11
		(足立区新田 ～同区中川)	10.9		" 代田北部地区	0.5	"
		うち			" 大原・羽木地区	1.1	S 62. 3
		(練馬区小竹町 ～足立区新田)	6.5		杉並区	4.2	S 62. 1
		うち			中野区	1.9	S 60. 6
		(足立区中川 ～葛飾区東新小岩)	5.0		練馬区桜台・栄町・豊玉地区	2.1	S 63. 1
		うち			" 羽沢・小竹地区	0.8	S 62. 1
		(葛飾区東新小岩 ～江戸川区臨海町地先)	9.9		板橋区	4.2	H 1.10
					北区	2.4	H 1. 4
					足立区 (A地区)	1.2	S 62. 4
					" (B地区)	1.7	S 63. 1
					" (C地区)	4.5	H 1. 3
					" (D地区)	2.8	"
					葛飾区	4.8	H 3. 1
		(計55.5)			江戸川区 (計55.5)	9.9	H 4.12
3	環状8号線 (羽田高井戸線)	練馬区春日町 ～同区北町	0.8	S 62. 3	練馬区北町・早宮地区	0.4	S 59.11
		うち			" 春日町2丁目地区	0.4	S 61. 8
		(練馬区北町)	0.4	S 58.11			
		板橋区相生町 ～同区小豆沢	2.4	H 5. 7	板橋区 (A地区)	0.7	H 2.12
		うち			" (B地区)	1.7	H 6. 4
		(板橋区相生町 同区志村)	0.7	H 1. 9			
4	一般国道4号	足立区梅田 ～同区西保木間	5.1	S 59. 8	足立区 (A地区)	3.7	S 62. 1
					" (B地区) (計5.1)	1.4	H 1. 3
5	一般国道23号	四日市市北納屋町 ～同市西末広町	1.2	S 59. 9	四日市地区	1.2	S 62.11
6	一般国道254線	板橋区中丸町 ～同区桜川	4.1	H 8. 9	板橋区中丸町	4.1	H 9.11
		合 計	95.8 延べ (115.7)		合計 (29地区)	74.3	

らは、一刻も早く道路交通騒音対策を講じるべきとの要望が絶えず地方公共団体に対してなされているところである。

幹線道路の沿道において、騒音や大気質の現況は非常に厳しい状況が続いており、今後の道路整備を推進していく上で、沿道環境の改善は最重要課題の一つである。そこで、経済・社会活動を支えている幹線道路の役割と沿道に居住する人々の生活環境の保全との両立を図ることを基本理念として、沿道環境の改善に向けて施策を総合的・重点的に推進するため、沿道環境改善事業を創設することとした（平成一一年度事業費四八六億円、国費二九五億円）。

このため、四車線道路のみならず、幹線道路として機能している一定の二車線の道路について沿道整備道路として指定できるようにすることが必要であるが、都市部の二車線道路としては、道路構造令の第四種第二級の道路が一般的であり、この道路のうち容量を超えるような交通量がある道路、つまり日交通量が設計基準交通量を上回っている道路は、道路構造令第五条第二項の表により日交通量が一万台を超えている道路となる。

そこで、一万台を新たな自動車交通量の基準とするものである。

(3) 大型車混入率による自動車の日交通量の基準

の補正

幹線道路の自動車交通量の基準としては、幹線道路の大量物流、人流に果たしている機能から、大型の自動車の混入状況について考慮する必要がある。このため、日交通量が一万台に満たない道路であっても、自動車の日交通量のうち大型の自動車の日交通量の占める割合（大型車混入率）が幹線道路網を構成する道路における標準的な値を超える道路にあつては、一万台未満四千台以上の範囲内で当該割合に応じ建設省令で定めるところにより算定した台数を日交通量の基準とすることにより、対象となり得るようにする。

※ 自動車の日交通量の基準は、一万台であるが、幹線道路における大量輸送の機能を考慮することが必要であるので、大型車の混入が大きい場合には、これを加味して基準値を補正する必要がある。そこで、ある日交通量について、大型車交通量を小型車交通量に換算した交通量（以下「等価小型車交通量」という。）で評価すると、次の式になる。

等価小型車交通量＝小型車交通量＋輸送量比×

大型車交通量

日交通量＝T、等価小型車交通量＝t、
大型車混入率＝P、輸送量比＝αとすると、

$$t = (1 - P) \times T + \alpha \times P \times T$$

$$t = (1 + (\alpha - 1) P) T \dots\dots\dots ①$$

$$T = t / 1 + (\alpha - 1) P \dots\dots\dots ②$$

平成九年道路交通センサスによると、平均大型車混入率＝二二％（表2）、輸送量比＝二九（表3）であるので、大型車混入率が平均値である場合の日交通量一万台の等価小型車交通量は、
①より、

$$t = (1 + (29 - 1) \times 0.22) \times 10,000 \\ = 7.16 \times 10,000 = 71,600 \text{ 台}$$

表2 大型車混入率

	延長 (km)	24時間交通量(千台%)		大型車／自動車類 合計
		大型車	自動車類合計	
日交通量 1 万台未満	130,372	55,269	379,395	14.6%
日交通量 1 万台以上	53,326	239,239	1,108,000	21.6%

注1) データはH9 道路交通センサス

2) 大型車はバス、普通貨物車、特殊貨物車

表3 輸送量比

	大型車 輸送量	小型車 輸送量	大型車／ 小型車	走行台キロ 構成比	輸送量比
貨物用	2.87 t／台	0.07 t／台	41.0	41.7%	28.9
乗用	26.4人／台	1.3人／台	20.3	58.3%	

注1) データはH9 道路交通センサス

2) 大型貨物車は普通貨物車、特殊貨物車。大型乗用車はバス。

3) 走行台キロ構成比は、24時間交通量 1 万台以上の区間の走行台キロの構成比

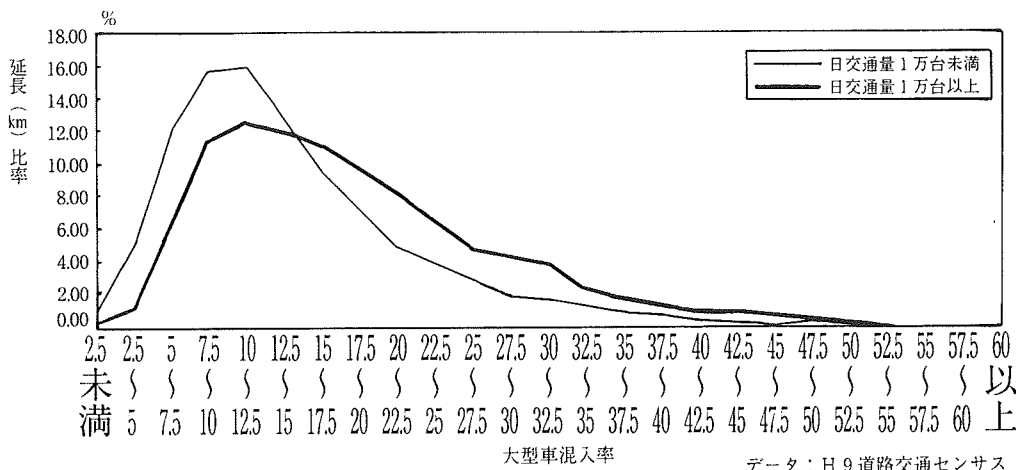


図1 大型車混入率ランク別延長

大型車混入率Pに応じて、等価小型車交通量
 $\parallel 七 \cdot 一六 \times 一〇$ 、 $\parallel 〇〇〇 \parallel 七 \cdot 一$ 、 $\parallel 六〇〇$ 台に
 相当する日交通量を求めるには、②より次式を
 得る。

$$T = 7.16 \times 10,000 / 1 + (29 - 1)$$

$$P = 10,000 \times 7.16 / 1 + 28P$$

Tは大型車混入率が最大であるときに最小と
 なる。Pの最大値は、 $P \parallel 〇 \cdot 六$ (図1)であ
 るので、Tの最小値は、

$$T = 10,000 \times 7.16 / 1 + 28 \times 0.6$$

$$= 4,022 \approx 4 \text{ 千台}$$

以上の考え方は、昭和五五年の沿道法制定時
 にも同様であり、当時は、昭和五二年道路交通
 センサスにより、平均大型車混入率 $\parallel 一八\%$ 、
 輸送量比 $\parallel 一八$ であったので、大型車混入率が
 平均値である場合の日交通量四万台の等価小型
 車交通量は、①より、

$$t = (1 + (18 - 1) \times 0.18) \times 40,000$$

$$= 4.06 \times 40,000 = 162,400 \text{ 台}$$

大型車混入率Pに応じて、等価小型車交通量
 $\parallel 一六二$ 、 $\parallel 四〇〇$ 台

$\parallel 四 \cdot 〇六 \times 四〇$ 、 $\parallel 〇〇〇$ 台に相当する日交通
 量を求めるには、②より、次式を得る。

$$T = 4.06 \times 40,000 / 1 + (18 - 1)$$

$$P = 40,000 \times 4.06 / 1 + 17P$$

Tは大型車混入率が最大であるときに最小と

なる。Pの最大値は、同様に $P \parallel 〇 \cdot 六$ である
 ので、Tの最小値は、

$$T = 40,000 \times 4.06 / 1 + 17 \times 0.6 = 14,500$$

$$\approx 1 \text{ 万五千台}$$

2 道路交通騒音の基準の改正 (第二条関係)

(1) 従来の基準の設定の考え方

沿道法制定時に設定された L_{60} ホンは、当時
 の騒音と睡眠との関係に係る知見、騒音規制法
 第一七条第一項の規定に基づく二車線を超える
 車線を有する道路に面する住居系の区域の要請
 限度が L_{60} ホンであったこと等を考慮して設定
 されたものであって、環境基準の達成自体を目
 指す基準ではなかった。

これは従来の環境基準が、幹線道路の沿道に
 ついても他の「道路に面する地域」と同じ基準
 としていたほか、屋外騒音のみを対象としてお
 り、沿道法による防音工事助成等の対策を講じ
 ても、環境基準の観点からは評価されなかった
 こと等、沿道法の基準を環境基準に合わせて設
 定する合理性がなかったことによる。

(2) 環境基準に合わせた新たな基準の設定

今回の環境基準では、二の1で述べたように、
 幹線道路の騒音実態等に鑑み、従来からの「道
 路に面する地域」とは別に新たに幹線道路近接
 空間の基準が特例として導入され (その水準

は従来の環境基準と同等の水準となっている。)、さらに、当該幹線道路の近接空間については、室内騒音の基準として屋内基準が導入されている。

また、騒音の評価手法として、従来の環境基準で採用されていた中央値(L_{50})が、騒音の総暴露量を正確に反映し住民の受ける感覚にあった手法であって国際的にも広く採用されている等、近年の騒音影響に関する科学的知見の集積を踏まえたものとなっている。

今回の環境基準では幹線道路近接空間の区分の導入により、幹線道路の沿道についての基準として合理的な水準が設定され、また、屋内基準の導入により、沿道法により講じられる防音工事助成等の施策が正当に評価されるようになったこと等、道路管理者が、他の関係行政機関とともに、まさに達成すべき目標として基準値が設定されている。

さらに、沿道法の基準が従来、夜間の基準のみとしていたのは、沿道法の制定時(昭和五五年)、特に夜間における道路交通騒音による睡眠妨害が問題視されていたことによるものであるが、四三号最高裁判決において、騒音が一日平均で評価されていること、会話等の生活妨害についても認容されていることを踏まえると、昼

間の基準も導入することが適当である。

したがって、今般の改正では、騒音に係る指定基準を環境基準(昼・ Leq 70 dB、夜・ Leq 65 dB)に合わせることににより、環境基準を超える幹線道路の沿道については、沿道法による総合的対策を講じることにより、環境基準の達成に努めることとしたい。

なお、平成四年の計量法の全部改正により「ホン」が計量単位から削除されたため、計量単位については、「ホン」から「デシベル」に改められており、今回併せて、計量単位を見直すこととする。

環境基準は、時間帯区分毎の全時間を通じた等価騒音レベルと騒音影響の関係に関する科学的知見に基づいて設定されるため、時間帯区分毎の全時間を通じた等価騒音レベルによって評価を行うことが原則である。

しかしながら、騒音レベルの変動等の条件に応じて、連続測定した場合と比べて統計的に十分な精度を確保しうる範囲内で実測時間を短縮することができる旨省令で規定されている。

五 おわりに

表1で示すように、依然として道路交通騒音の著しい道路は多く残されているにもかかわらず、沿道整備道路の指定がなされているのは一〇〇 km

程度である。

今回、沿道整備道路の指定基準のうち、自動車交通量及び道路交通騒音の基準に併せて、車線数要件(「幹線道路の沿道の整備に関する法律の施行について」に規定)も見直すこととし、沿道整備道路の指定対象延長は飛躍的に拡大されることとなった。

今後、このような改正の趣旨を踏まえ、環境基準を継続的に超えている道路であって、道路構造対策や道路ネットワークの整備などの道路整備を講じて、なお沿道環境の改善のために沿道の整備が必要な場合については、沿道整備道路の指定がなされることを期待するものである。

幹線道路の沿道の整備に関する法律施行令の一部を改正する政令案新旧対照条文

○幹線道路の沿道の整備に関する法律施行令（昭和五十五年政令第二百七十三号）

（傍線部分は改正部分）

改 正 案	現 行
（自動車交通量の基準） 第一条 幹線道路の沿道の整備に関する法律（以下「法」という。）第五条第一項第一号の政令で定める基準は、自動車の日交通量が一万台（自動車の日交通量のうち建設省令で定める大型の自動車の日交通量の占める割合が幹線道路網を構成する道路における標準的な値を超える道路にあつては、一万台未満四千台以上の範囲内で当該割合に応じ建設省令で定めるところにより算定した台数）であることとする。 2 （略） （道路交通騒音の基準） 第二条 法第五条第一項第二号の政令で定める基準は、次の各号のいずれかに該当することとする。 一 路端における夜間の道路交通騒音の大きさが六十五デシベルであること。 二 路端における昼間の道路交通騒音の大きさが七十デシベルであること。 2 （略）	（自動車交通量の基準） 第一条 幹線道路の沿道の整備に関する法律（以下「法」という。）第五条第一項第一号の政令で定める基準は、自動車の日交通量が四万台（自動車の日交通量のうち建設省令で定める大型の自動車の日交通量の占める割合が幹線道路網を構成する道路における標準的な値を超える道路にあつては、四万台未満一万五千台以上の範囲内で当該割合に応じ建設省令で定めるところにより算定した台数）であることとする。 2 （略） （道路交通騒音の基準） 第二条 法第五条第一項第二号の政令で定める基準は、路端における夜間の道路交通騒音の大きさが六十ホンであることとする。 2 （略）

幹線道路の沿道の整備に関する法律施行規則の一部を改正する省令案新旧対照条文

○幹線道路の沿道の整備に関する法律施行規則（昭和五十五年建設省令第十二号）

（傍線部分は改正部分）

改正案	現行
（令第一条第一項の台数） 第三条 令第一条第一項の台数は、次の式により算定した台数（当該台数が四千台に満たないときは、四千台）とする。 $10,000 \div \frac{I + 28P}{7.16}$ 備考 Pは、自動車の日交通量のうち大型の自動車の日交通量の占める割合で百分の二十二を超えるものとする。 （夜間等） 第四条 令第二条第一項の「夜間」とは、午後十時から翌日の午前六時までの間をいい、「昼間」とは、午前六時から午後十時までの間をいう。 2 令第二条第一項の「デシベル」とは、計量単位令（平成四年政令第三百五十七号）別表第二第六号に定める音圧レベルの計量単位（同号の聴感補正に係るものに限る。）をいう。 （令第二条第一項の道路交通騒音の大きさ） 第五条 令第二条第一項の道路交通騒音の大きさは、当該道路の道路交通騒音の状況が年間を通じて標準的と認められる日の夜間又は昼間の全時間を通じて測定し、等価騒音レベルによって評価するものとする。ただし、全時間を連続して測定した場合に比べて統計的に十分な精度を確保しうる範囲内であれば、実際に測定する時間を短縮することができるものとする。 2 （略）	（令第一条第一項の台数） 第三条 令第一条第一項の台数は、次の式により算定した台数（当該台数が一万五千台に満たないときは、一万五千台）とする。 $40,000 \div \frac{I + 17P}{4.06}$ 備考 Pは、自動車の日交通量のうち大型の自動車の日交通量の占める割合で百分の十八を超えるものとする。 （夜間等） 第四条 令第二条第一項の「夜間」とは、騒音規制法第十七条第一項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める命令（昭和四十六年総理府令第三号）の表の備考第三項の規定に基づき都道府県知事が夜間として定めた時間をいう。 2 令第二条第一項の「ホン」とは、計量法（昭和二十六年法律第二百七号）第五条第四十四号に定める騒音レベルの計量単位をいう。 （令第二条第一項の道路交通騒音の大きさ） 第五条 令第二条第一項の道路交通騒音の大きさは、当該道路の道路交通騒音の状況が年間を通じて標準的と認められる日の夜間又は昼間の全時間について行う一時間毎の測定による値のうち、大きい順に一番目から四番目までの値の平均値によるものとする。この場合において、一時間毎の測定による値は、中央値によるものとする。 2 （略）

福岡高速二号線・四号線供用について

道路局有料道路課

一 はじめに

平成十一年三月二十七日、午後三時に福岡高速二号線月隈～水城（太宰府IC）間六・三km、同高速二号線半道橋出入口及び同高速四号線貝塚～粕屋間四・五kmが供用された（図1及び図2参照）。

特に高速二号線が太宰府ICと接続することにより、福岡高速道路は初めて高規格幹線道路である九州自動車道と直結することになり、福岡地区の地域経済や産業・観光等の発展に大きな効果をもたらすとともに、九州をはじめとする各地との連携の一層の強化が図られるものと、その期待される役割はこれまでに大きいものがある。

以下では、供用開始後約二カ月が経過した福岡高速二号線・四号線を中心に、その意義、供用開

始に至るまでの事業変更経緯及び今後の整備路線等について記していく。

二 期待される役割

今回の新規供用に期待される役割は大きく以下の三つがある。

(1) 走行時間の短縮

一般国道三号（福岡南バイパス）は、都心部と福岡都市圏の南部方面を結ぶ幹線道路で、日交通量が六・三万台（平成九年度）と慢性的な渋滞が発生している路線である。また、一般国道二〇一号（福岡東バイパス）及び市道松島貝塚線は、都心部と福岡都市圏の東部方面を結ぶ幹線道路であり、同様にこの路線も日交通量が六・〇万台（平成九年度）あり、慢性的な渋滞が発生している路線で

ある。

今回、高速二号線及び高速四号線の供用により、この区間の定時性、高速性が確保され以下のような効果があらわれた。

① 太宰府ICから福岡都心部（天神）までのピーク時の所要時間が約四五分から約二〇分になり、約二五分の短縮が図られた。

② 福岡ICから福岡都心部（天神）までのピーク時の所要時間が約三五分から約二〇分になり、約一五分の短縮が図られた。

③ 国道三号、国道二〇一号の交通量が二―三割程度減少し、一般道路の混雑も緩和された。

(2) 他地域との交流拡大

今回、特に九州自動車道から直接福岡都心部へ乗り入れができるようになったため、地域間の連

携・交流が益々盛んになり、福岡都市圏のみならず、九州全体の社会経済の発展に大きく貢献することが期待されている。

- ① 福岡都心部からの六〇分圏域は従来の一五市三七町村から一九市五四町村に拡大された。
- (3) その他

高速二号線半道橋出入口の設置で九州自動車道方面からは太宰府IC、高速二号線経由で福岡空港（国際線）への接続が可能となり利便性が大幅

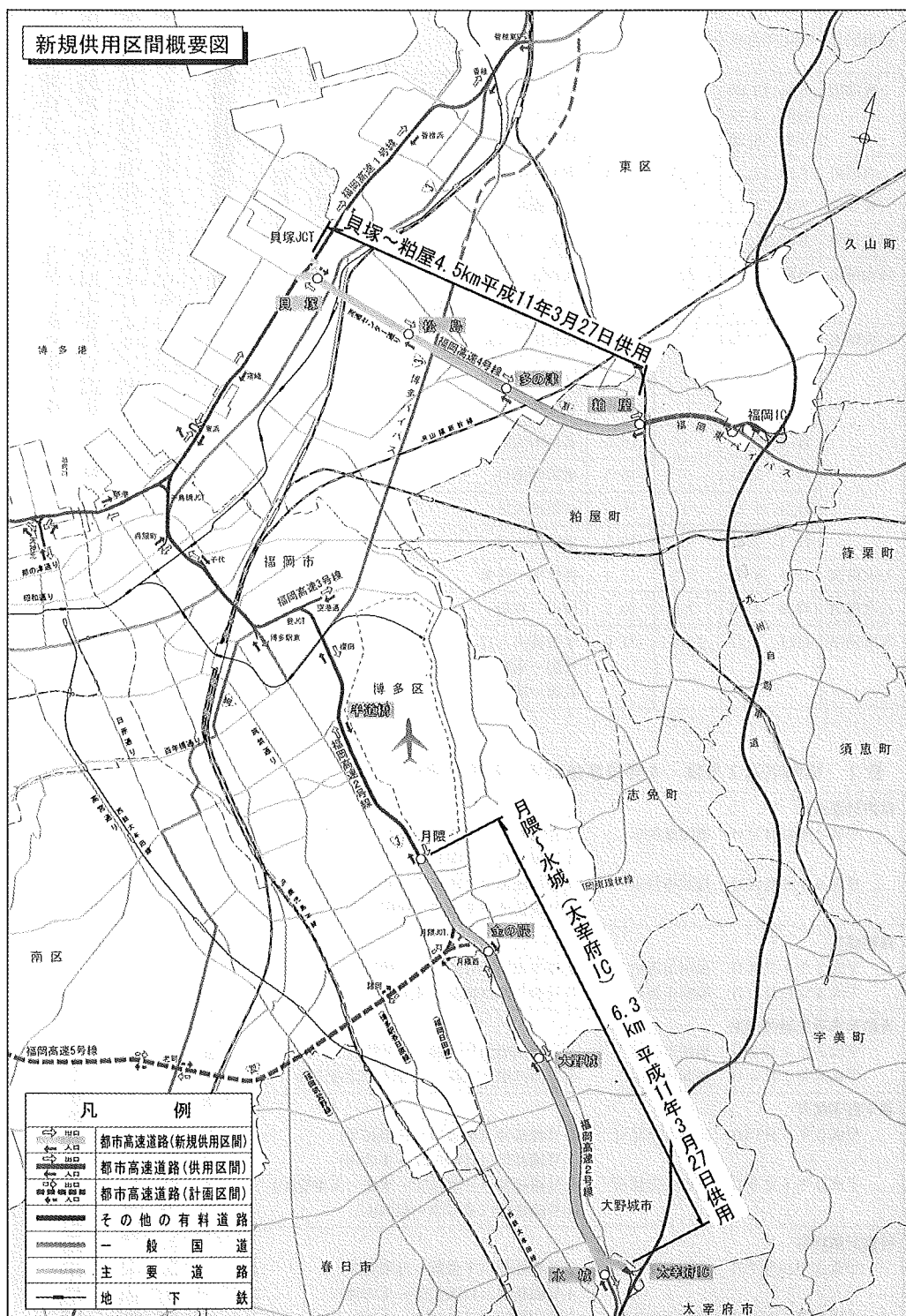


図1 福岡高速道路新規供用区間概要図

に向上すると期待され、また、九州自動車道方面からの国内線利用についても、今回の供用の高速二号線金の限出入口を利用することにより、利便性の向上が図られると考えられている。

二〇・二kmを供用してきた。そして今回新規供用延長一〇・八kmを加えることで計三一・〇kmの都市高速道路となった。表1ではこれまでの供用経緯を見ていく。

三 福岡高速道路の供用経緯

福岡高速道路では、昭和五五年一〇月の香椎～東浜間五・九kmの供用を皮切りに、これまでに

表 1 福岡高速道路の供用経緯

供用区分	供用年月日	供用延長(km)		供用区間
		区 間	延 長	
一次供用	S 55.10.20	5.9	5.9	香椎～東浜
	S 57. 3.27	—	5.9	貝塚入口
	S 58. 6.30	—	5.9	貝塚出口
二次供用	S 58.10. 6	1.5	7.4	東浜～築港
三次供用	S 61. 4.23	0.8	8.2	千鳥橋JCT～呉服町
四次供用	S 62.11. 6	1.0	9.2	築港～天神北
五次供用	S 63.10.31	2.1	11.3	天神北～西公園
				千鳥町JCT（渡り線）
六次供用	H 元. 3. 4	5.2	16.5	西公園～百道
				呉服町～榎田
				豊JCT～空港通
				名島本線料金所抜巾
	H 2.12.25	—	16.5	東浜西出口
	H 3. 3.21	—	16.5	名島出入口
	H 4. 4.23	—	16.5	東浜西入口
七次供用	H 5. 4. 2	0.9	17.4	香椎東～香椎
八次供用	H 6. 4. 4	2.8	20.2	榎田～月隈
九次供用	H 11. 3.27	10.8	31.0	半道橋出入口
				月隈～水城（太宰府IC） 貝塚～粕屋

表 2 福岡高速 2 号線・4 号線事業概要（新規供用分）

都市計画決定			
平成 2 年12月17日	福岡県告示	2 号線延伸（半道橋～月隈JCT）	
		4 号線新規（貝塚JCT～多の津）	
平成 4 年 8 月26日	福岡県告示	2 号線延伸（月隈JCT～水城・太宰府IC）	
		4 号線延伸（多の津～福岡IC）	
路線認定			
平成 3 年 1 月 4 日	福岡市告示	2 号半道橋西月隈線、4 号線	
平成 4 年12月21日	福岡市告示	2 号西月隈水城線、4 号多の津蒲田線	
自動車真専用道路指定			
平成 3 年 1 月 7 日	福岡市告示	2 号半道橋西月隈線、4 号線	
平成 5 年 1 月 4 日	福岡市告示	2 号西月隈水城線、4 号多の津蒲田線	
基本計画認可			
平成 3 年 8 月13日	建設大臣認可	2 号線延伸（半道橋～月隈JCT）	
		4 号線新規（貝塚JCT～多の津）	
平成 5 年 4 月 9 日	建設大臣認可	2 号線延伸（月隈JCT～水城・太宰府IC）	
		4 号線延伸（多の津～福岡IC）	
整備計画許可			
平成 3 年10月 7 日	建設大臣許可	2 号線延伸（半道橋～月隈JCT）	
		4 号線新規（貝塚JCT～多の津）	
平成 5 年 6 月23日	建設大臣許可	2 号線延伸（月隈JCT～水城）	
		4 号線延伸（多の津～粕屋）	
平成 9 年 8 月25日	建設大臣許可	工期延期等	
平成10年 2 月 6 日	建設大臣許可	2 号線延伸（太宰府IC連結）	
		4 号線延伸（粕屋～福岡IC連結）	

四 事業経緯及び計画の概要

福岡高速二号線・四号線（今回新規供用分）についての主な事業経緯及び計画の概要についてそれぞれ表 2 及び表 3 で見ていく。

表 3 計画の概要

	福岡高速 2 号線	福岡高速 4 号線
路線名	福岡市道福岡高速 2 号線 福岡市道福岡高速 2 号半道橋西月隈線 福岡市道福岡高速 2 号西月隈水城線	福岡市道福岡高速 4 号線 福岡市道福岡高速 4 号多の津蒲田線
事業区間	福岡市博多区半道橋二丁目及び 福岡市博多区西月隈二丁目から 太宰府市水城二丁目まで	福岡市東区箱崎ふ頭二丁目から 糟屋郡粕屋町大字戸原まで
延長	6.3km	4.5km
出入口	半道橋、金の隈、大野城、水城	貝塚、松島、多の津、粕屋
道路の規格構造	2 種 1 級、2 種 2 級	2 種 2 級
設計速度	80km/h、60km/h	60km/h
車線数	4 車線	4 車線
代表幅員	20.35m、18.1m	18.1m
事業費	852億円	628億円

五 福岡高速道路の交通量

ここでは供用前後の交通量を比較することによって供用の効果を見ていくこととする（表 4）。

(1) 全体利用交通量

供用前の九二、七〇〇台／日から供用延伸で一

二一、九〇〇台／日に、率にして三一％の増加となっている。

(2) ランプ利用交通量

新規供用区間についてみると、高速 2 号線の端末である太宰府 IC（九州自動車道接続）及び水城（国道 3 号接続）の出入りは合わせて約三四、〇〇〇台／日であり、全体利用交通量の二八％が利用、高速 4 号線の端末である粕屋（国道 2 号接続）を合わせると約五〇、〇〇〇台／日で、全体の四一％が利用している。

一方、既供用区間の都心部ランプである天神北、築港、呉服町、千代の利用は合計で二六％の増となっており、内訳を見ると従来利用の少なかった

表 4 福岡高速道路の交通量（供用前後） 台/日

		供用前	供用後	増加量	増加率
全体利用交通量		92,700	121,900	29,200	31%
端 末 部	香椎東	24,900	23,800	－1,100	－4%
	西公園	13,800	16,000	2,200	16%
	百道	34,500	36,900	2,400	7%
	水城	――	11,500	11,500	――
	太宰府IC	――	22,400	22,400	――
	粕屋	――	15,700	15,700	――
都 心 部	天神北	16,100	19,500	3,400	21%
	築港	4,000	4,700	700	18%
	呉服町	10,000	10,700	700	7%
	千代	1,700	5,300	3,600	212%

注 1：供用（3 月 27 日）前後で、前は 1 週間の平均、後は 2 週間の平均、代表例として端末部及び都心部のランプのみを比較している。

2：高速 1 号線の端末は百道であるが、百道の利用が多い時間帯は手前の西公園が利用されていると考えられるため、ここでは西公園も百道同様端末ランプとした。

六 福岡高速道路の事業計画

千代が大きく増加し、都心部における高速利用交通の分散が図られているといえるであろう。

福岡高速道路では、現在五六・八 km の整備計画（平成一〇年二月二五日建設大臣許可）を実施しており、今回の新規供用によりそのうち三一・〇 km が供用中区間となっている（図 2）。

路線網の策定にあたっては、都心と市街地周辺の連結により、都市内の交通混雑の緩和を図り、都心との連絡強化を図るとともに、九州自動車道の福岡 IC、太宰府 IC 及び西九州自動車道との連結により、他の都市との連携を図ることを基本

方針としている。

〈高速一号線〉

東区の副都心香椎から博多区、中央区、早良区を経て西区の福岡に至る延長一八・〇kmの路線で、都心と東西部を結ぶほか、国道三号や国道二〇一号といった幹線道路のバイパス的役割も果たし、都市内の混雑緩和を図るものである。

なお、現在百道～福岡間（五・三km）について事業中である。

〈高速二号線〉

高速一号線千鳥橋JCTから国道三号、福岡南バイパス（国道三号）等の上空を走行し、太宰府市に至る一三・二kmの路線で、福岡都市圏南部方面との連絡を図るほか、九州自動車道太宰府ICとの連結により、他の都市との連携強化を図るものである。

〈高速三号線〉

高速二号線豊JCTから空港方面への連絡を図る〇・六kmの路線である。

〈高速四号線〉

高速一号線貝塚JCTから福岡東バイパス（国道二〇一号）等の上空を走行し、東区蒲田に至る延長六・九kmの路線で、福岡都市圏東部方面と都心との連絡を図るほか、九州自動車道福岡ICとの連結により、他の都市との連携強化を図るものである。

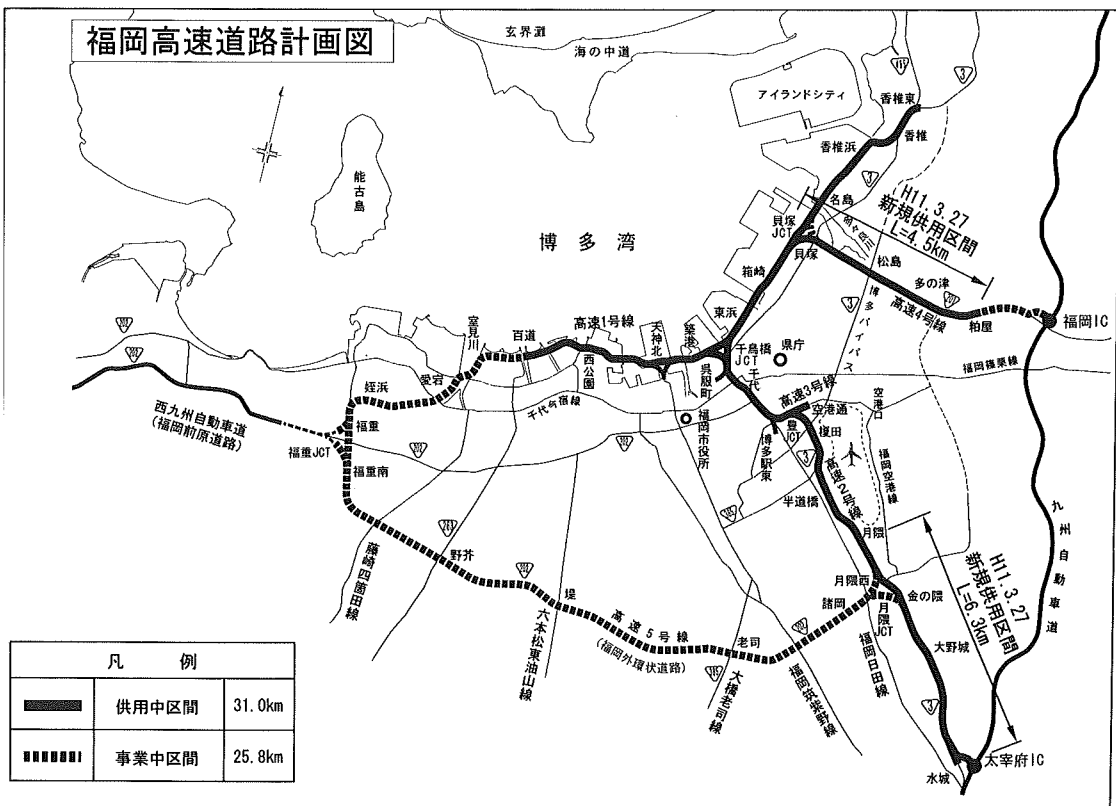


図 2 福岡高速道路計画図

なお、現在、貝塚JCT・5km及び粕屋JCT福岡IC間（一・九km）について事業中である。

（高速五号線）

高速二号線（月隈）と高速一号線（福重）を連絡する一八・一kmの路線で、高速一号線から高速四号線までの既路線に加え、高速五号線の整備を行うことにより、九州自動車道、西九州自動車道と連携した放射環状型の自動車専用道路網を形成し、福岡市西南部と他地域との連絡強化、都心部通過交通の排除、交通の分散による幹線道路の交通混雑緩和及び都市機能の充実・強化、地域の活性化を図るものである。

なお、現在全線（一八・一km）が事業中区间となっている。

七 福岡高速道路の料金

福岡高速道路の現行料金は表5のとおりである。今回の新規供用及び震災対策等の改築事業の実施に伴い、福岡県知事及び道路管理者である福岡

表5 福岡高速道路の現行料金

現 行 料 金	
普通車	大型車
510円	1,030円

（平成12年3月27日まで適用）

表6 福岡高速道路の新料金

新 料 金	
普通車	大型車
550円	1,100円

（平成12年3月28日から適用）

市長の同意を経て、福岡北九州高速道路公社より平成一一年二月一九日に運輸、建設両大臣に表6のような料金認可申請がなされ、同年三月九日に申請のとおり認可を受けている。

なお、今回の供用に伴い、九州自動車道と直結

表7 回数券割引の概要

券の種類	現行回数券（平成12年3月27日まで適用）				新回数券（平成12年3月28日から適用）			
	普通車		大型車		普通車		大型車	
	販売価格	割引率	販売価格	割引率	販売価格	割引率	販売価格	割引率
100回券	42,000円	約18%	84,000円	約18%	44,850円	約18%	89,700円	約18%
24回券	10,500円	約14%	21,000円	約15%	11,200円	約15%	22,400円	約15%
9回券	4,200円	約8%	8,400円	約9%	4,500円	約9%	8,950円	約10%

したこともあり、ハイウェイカードを利用することが可能となった。



河川敷地占用許可準則の見直しの方針はいかにあるべきか

河川の地下にも道路

河川局水政課

平成一一年三月二五日の河川審議会総会において、建設大臣に対し「河川敷地占用許可基準の見直しの方針はいかにあるべきか」が答申された。

これは、昨年三月三二日の建設大臣からの諮問「川の三六五日を重視した河川行政を展開するために、河川敷地占用許可準則を見直し、河川環境に配慮しつつ河川敷地の多様な利用をより一層推進するとともに、その利用方法を地域の要請にこたえたものとする必要があると考えるが、その見直し方針はいかにあるべきか」に対するものである。

一 河川敷地占用許可準則とは

河川敷地は、公園、グラウンド等として、また、道路橋等の敷地として利用されているが、このような利用を行うためには河川法第二四条に規定す

る占用の許可や同法第二六条第一項に規定する工作物の新築の許可等を受ける必要がある。

河川敷地占用許可準則（以下「準則」という。）は、この占用の許可等を河川管理者が行う際の審査基準であり、建設事務次官から通達されている。当初の準則は新河川法が施行された昭和四〇年に制定され、その後、スポーツ・レクリエーション活動の場としての河川敷地の利用の要請の増大等に対応するため、平成六年に全面的な改正が行われ、現在に至っている。

今後、今般の答申に基づき、新たな河川敷地占用許可準則を通達することとしている。

二 準則の主な改正点

(1) 占用許可申請について、地元市町村等の意

見を聴くこととしたこと。

(2) 占用主体に、

- ・市街地開発事業を行う者及び当該事業と一体となって関連事業に係る施設の整備を行う者を追加したこと。

(3) 占用施設に、

- ・水面利用調整協議会等で認められた船舶係留施設等の整備を行う者を追加したこと。
- ・堤防の天端若しくは裏小段又は地下に設置する道路を追加したこと。
- ・遊歩道、階段等の親水施設を追加したこと。

と。

(4) 地元市町村が占用許可後に河川敷地の具体的利用方法を決定することができ「包括占用許可」制度を創設したこと。

河川敷地は、公園、グラウンド等として、また、道路橋等の敷地として利用されているが、このような利用を行うためには河川法第二四条に規定す

三 諮問の背景

平成九年度河川法改正により、河川の管理は治水、利水及び環境の整備と保全が達成されるよう

総合的に行うべきこととされた。これに対応した河川敷地の占用許可制度の見直しを検討することになった。見直しの視点は以下のとおりである。

(1) 平成八年六月の河川審議会答申「二十一世紀

の社会を展望した今後の河川整備の基本的方向について」において「川の三六五日」を意識しつつ河川行政を展開することが重要である。このため、自然豊かで貴重なオープンス

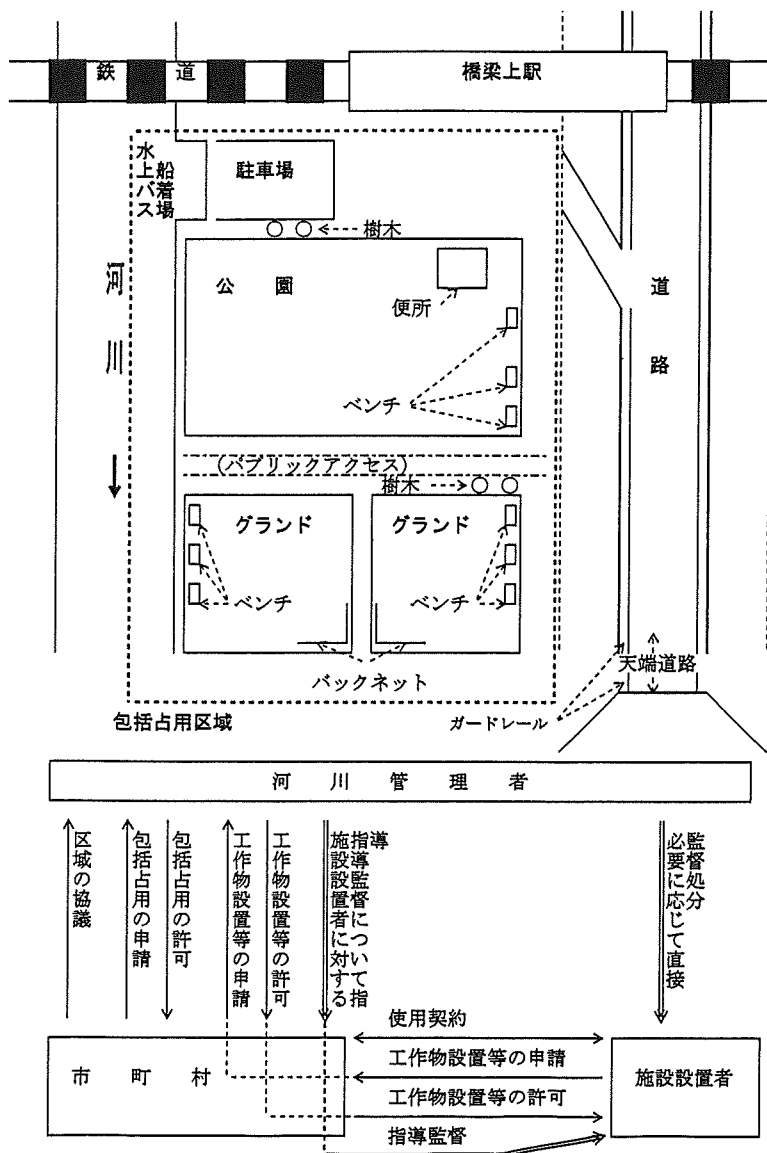
河川敷地占用許可準則改正の要点

項 目	現行制度の概要	改正の要点
○目 的	河川本来の機能が維持され良好な環境の保全と適正な利用が図られるよう、占用許可の基準を定める	河川の有する「治水、利水及び環境に係る本来の機能が総合的かつ十分に維持」され、良好な環境の保全と適正な利用が図られるよう、「地域の意向を踏まえつつ」適正な河川管理を推進することとした
○地域の意向の反映	――	占用許可申請について、地元の「市町村の意見を聴く」ものとし、地域の意見を反映
○占用主体・占用施設	○占用主体 ・国、地方公共団体、公共法人等の「公的主体等」 ・必要やむを得ない事業者等 ○占用施設 面的占用、工作物占用に2分類	占用主体、占用施設をわかりやすく分類整理し、明確化 ○占用主体 ・公共公益性のある事業・活動を行う者を原則とし、6分類に区分して主体を明確化 ・「市街地開発事業関連施設の整備を行う者」を追加 ・「水面利用調整協議会で認められた船舶係留施設の設置事業者」を追加 ○占用施設 ・利用形態により6分類に整理 ・「堤防の天端又は裏小段に設置する道路」を追加 ・「遊歩道、階段等の親水施設」を追加 ・「地下に設置する道路」を追加
○治水上の基準	面的占用、工作物占用に区分し占用方法の基準を画一的に規定	占用施設の位置、構造等についての「画一的な基準を廃止」して、治水上支障を生じないことについて、具体的な工作物ごとに26条等の許可と一体的に判断
○自由使用との調整	河川の自由使用を妨げないものであること	必要に応じて、一般公衆の「パブリックアクセスのための通路」、「占用施設相互間の連絡歩道、便所等」の確保を追加
○適正な許可の条件の付与	水質、占用に伴う騒音の抑制等環境の保全上必要な条件を付す	「情報伝達体制の整備」、「工作物の撤去等緊急時の適切な対応を確保」するために必要な条件を追加
○履行状況の確認	――	「占用許可後の管理状況の確認」と「是正指示、監督処分等の実施」を明確化
○占用の継続	――	「占用の継続時に改めて内容審査」、「必要に応じて、期間の短縮、不許可処分等の実施」を明確化
○包括占用許可	――	「包括占用許可」の制度の創設 地元市町村が占用許可後に河川敷地の具体的利用方法を決定することのできる制度を創設

包括占用許可

- 包括占用区域は、治水上、環境の保全上等の河川管理上の支障が生ずるおそれが少ない区域で市町村が河川管理者に協議
- 利用方法は、都市計画に関する基本的な方針等の範囲内

[包括占用のイメージ]



ペースである河川敷地については、河川環境に配慮しつつ、個々の河川の実態に即して、適正かつ多様な利用を一層推進することにより、国民の河川への親しみを醸成していくことが必要。

(2) ① 景観や自然環境と調和を図りつつ街づくりへの活用を図ること、及び地域の意見を十

分反映することが重要。
 ② 平成一一年一〇月に地方分権推進委員会第五次勧告において、地先の河川敷地の利用について地元市町村が主体的に判断できるようにするための包括占用許可を実施する旨指摘。
 (3) 地域づくりの観点から、河川管理上の配慮

を行いながら、都市開発、道路整備に河川敷地を適正に活用していくことが重要。
 (4) ① 占用許可の準則をできる限り具体的に、かつ、国民に分かり易いものとする。
 ② 占用許可の運用が厳格に過ぎるのではないかという批判に対応する。

神奈川県における道路の維持管理

神奈川県県土整備部道路管理課

一 はじめに

神奈川県は、首都圏に位置し、面積二、四一四km²（全国四三位）の小県ですが、高度成長期を中心に産業の集積、またベクトタウン化による人口の集積があり、平成一一年四月現在八三〇万人（全国第三位）に至っています。

現在、県内には一九市七郡一七町一村の三七の市町村がありますが、県東部に横浜・川崎両政令指定市を抱えていることから、本県の管理道路は、三浦半島部、県中央部及び県西部の約一、二九〇kmであり、その内訳は表1のとおりです。

本稿では、本県で抱える道路管理上の諸問題のうち、苦情や管理上の瑕疵の現状及び街路樹管理の問題と道路防災への取り組みの状況について記述します。

二 県管理道路における管理瑕疵に関する事故の現状について

本県では、県管理道路上で発生した事故のうち、道路の設置・管理に係わるものについては、管轄の土木事務所から本庁の道路管理課に事故の報告をすることとなっております。事故者等から補償要求があった事故について

表1 県内道路延長調

(平成10年4月1日現在)

道路種別	計				管 理 者 別 内 訳														
					国			県			指 定 市			公団・公社			市町村（指定市を除く）		
	実延長	路面別内訳		舗装率	実延長	路面別内訳		実延長	路面別内訳		実延長	路面別内訳		実延長	路面別内訳		舗装道	砂利道	舗装率
		舗装道	砂利道			舗装道	砂利道		舗装道	砂利道		舗装道	砂利道		舗装道	砂利道			
高速自動車国道	km 79.0	km 79.0	km —	% 100.0	km —	km —	km —	—	km —	km —	km —	—	km 79.0	km 79.0	km —	—	km —	km —	km —
一 般 国 道	685.6	684.1	1.5	99.8	266.3	266.3	—	242.0	240.5	1.5	33.1	33.1	—	144.2	144.2	—	—	—	—
国 道 計	764.6	763.1	1.5	99.8	266.3	266.3	—	242.0	240.5	1.5	33.1	33.1	—	223.2	223.2	—	—	—	—
主 要 地 方 道	732.3	712.1	20.2	97.2	—	—	—	553.4	533.2	20.2	176.2	176.2	—	2.6	2.6	—	—	—	—
一 般 県 道	629.4	567.7	61.7	90.2	—	—	—	493.5	431.9	61.7	95.7	95.7	—	40.2	40.2	—	—	—	—
県 道 計	1,361.7	1,279.8	81.9	94.0	—	—	—	1,047.0	965.1	81.9	271.9	271.9	—	42.8	42.8	—	—	—	—
市 町 村 道	22,399.2	19,491.1	2,908.1	87.0	—	—	—	—	—	—	9,290.8	8,855.8	435.0	13.7	13.7	—	13,094.6	10,621.5	2,473.1
合 計	24,525.4	21,534.0	2,991.5	87.8	266.3	266.3	—	1,288.9	1,205.5	83.4	9,595.9	9,160.9	435.0	279.7	279.7	—	13,094.6	10,621.5	2,473.1

(注)単位未満の数字を四捨五入してあるため必ずしも計に一致しない場合があります。

は、主に本県における過去の事例、または判例等を参考に、道路管理者としての道路の設

表 2 道路管理瑕疵に関する事故一覧表

	スリップ	蓋不善	路上障害物	穴ぼこ	倒木・落木	照明施設不全	ガードレール	落石	冠水	段差	その他	合計
6年度	0	0	1(1)	0	5(3)	0	0	2(2)	0	1(0)	3(1)	12(7)
7年度	2(1)	5(5)	4(3)	2(2)	2(2)	0	0	0	0	0	1(0)	16(13)
8年度	2(0)	0	2(1)	0	10(9)	0	0	1(1)	1(1)	4(3)	4(0)	24(15)
9年度	1(0)	3(1)	2(1)	5(2)	4(0)	1(1)	1(1)	4(1)	0	2(0)	2(1)	25(8)
10年度	0	4(2)	5(1)	3(1)	4(3)	0	0	1(0)	3(0)	3(1)	4(1)	27(9)
合計	5(1)	12(8)	14(7)	10(5)	25(17)	1(1)	1(1)	8(4)	4(1)	10(4)	14(3)	104(52)

注：()は瑕疵を認めた件数

置・管理に瑕疵があったか否か、及び瑕疵を認める場合はその過失相殺は何割であるかを判断し、その結果をもとに各土木事業所が事故者等と交渉することとしております。

本県における過去五年間の道路管理瑕疵に関する事故の状況は、表 2 にあるとおり、総数としては年を追って増加しております。事故態様別に見ると「倒木・落木」事故が突出しておりますが、これは平成八年度において本県を直撃した台風一七号により「倒木・落木」が頻発したということが大きな原因となっております。これを除いては特定の態様の事故が著しく増加しているなどといった特徴は見られないようです。

しかし、個々の事故の中には注目すべきものがあり、平成一〇年度に発生した事故、または平成一〇年度に事故報告があったものの中からその幾つかを紹介します。

①段差・穴ぼこによる歩行者の転倒事故

事故の原因となった段差・穴ぼこは、長年にわたる歩行者等の往来により発生したもので、道路パトロール等でも発見されず、事故の発生に至ったものですが、その段差・穴ぼこが非常に浅いものであったことなどから、通常の注意を払っていれば転倒は避けられたと考え、道路の設置管理に瑕疵は

なかったと判断しました。このような事故が三件発生しております。

しかし、同様の事故でも、事故者が視力障害者であったケースについては、危険を回避することは困難であったと考え、道路の設置・管理に瑕疵があったことを認めております。

②穴ぼこによる車両損傷事故

事故の原因となった穴ぼこは降雨により発生したもので、事故者はその発見が遅れたため、タイヤを落とし車両の底部を損傷してしまったのです。事故車両の形態には違法性はなかったため瑕疵を認めましたが、改造等により車両の地上高が一般的な車両に比較し低かったことから、こうした特殊な形態の車両で走行する時は、通常より更に高度な注意が必要であると考え、事故者の過失はかなり大きいと判断しました。

③穴ぼこによるアルミホイール損傷事故

事故原因となった穴ぼこは、降雨により発生したものと思われしますが、その深さは比較的浅いものでした。事故車両の形態には違法性はなかったため瑕疵を認めましたが、事故車両が装着していたタイヤはゴム部が薄く、一般的なタイヤと比較し、路面状況の変化による影響を受けやすいという

特殊性があったため、通常のタイヤを装着しているときよりも更に高度な注意をもって走行すべきであったと考え、事故者の過失は大きいと判断しました。なお、これとほぼ同様の事故がほかにも一件発生しています。

④大型車両増加等に関連した事故

車道の左側を走行していた自動二輪車が、路上の突出した部分に乗り上げ、ハンドルを取られて転倒する事故が発生しました。事故が発生した道路は大型車両が輻輳しており、特に事故発生地は大型車両が頻繁に出入りする箇所であったため、路面が歪んで突出した箇所が発生してしまったものと思われれます。

また、トンネル内を走行中、垂れ下がっていた照明用コードに車両が接触し損傷するという事故が発生しました。調査の結果、コードの設置状況及びその破損状況から判断し、違法な形態の大型車両がコードに接触し、これを破損しながらそのまま走り去ったと思われるものでした。

以上の事例から、まず、道路とは老若男女、障害者等あらゆる方々が利用するものであり、道路整備の面でもバリアフリーなど、社会的弱者等に対する配慮が進んでおり

ますが、道路管理面でも同様の配慮が必要であることを再確認するものであります。

また、大型車両の増加や規制緩和に伴う特殊車両の通行量の増加に伴い、道路の負担も増加していることや、前述した特殊な形態の車両（違法ではないものの一般的な車両に比較して特殊である）の通行も増加することが予想されることから、こうした利用形態に対応できる、安全な道路状態を維持することが、従来にも増して道路管理者に求められてくると思われれます。

三 街路樹（道路の緑）の管理上の

問題（倒木事故後の対応を中心として）

1 街路樹管理の現状

本県管理道路の街路樹は、道路延長一、二九〇kmに対し、緑化済み延長は二二六kmであります。現在の街路樹本数は全体約一一九万本を数え、そのうち高木（高さ三m以上のもの）は約四万七、〇〇〇本になっています。

図1に高木の樹種の構成等を示します。高木の構成としては、2/3がサクラ、イチヨウ、ユリノキ、ケヤキを中心とした落葉樹、

1/3がツバキ、クロマツなどの常緑樹です。街路樹の整備事業としては、道路（街路）の整備の一環としてここ数年の間、年間五、〇

〇〇本〜一万本（高木では四〇〇本〜一、五〇〇本）の増加がありますが、財政難のおり、街路樹の適正管理に必要な予算確保が出来ないため、種々の問題（住民等からの苦情・要望）が絶えず発生しており、現場土木事務所ではその対応に苦慮している現状です。

街路樹に係わる主な苦情・要望

- ・害虫の発生
- ・日照
- ・落葉
- ・根による歩道の凹凸の発生

街路樹等のみどりの計画を本県でも策定し、重点的な整備や管理を目指していますが、予算確保が困難な状況にあることは、非常に残念です。

本県の街路樹の特徴は、戦前の軍用道路の整備や終戦直後からの道路整備に伴い植樹された経緯から、高齢化し、また排気ガスの影響や植樹ます等の制限による十分な根張りが出来ない等過酷な条件で生育していることから、台風等の強風時ではかなり危険な状況の箇所が多く存在することにあります。

2 サクラの倒木事故とその後の対応について

平成八年九月の関東地方を襲った台風一七

高木名	本 数
サ ク ラ 類	8,974
ツ バ キ 類	6,040
イ チ ヨ ウ	4,251
ユ リ ノ キ	2,939
ケ ヤ キ	2,363
ク ロ マ ツ	2,198
カ エ デ 類	1,779
マ テ バ シ イ	1,519
エ ン ジ ュ	900
ハ ナ ミ ズ キ	968
ニ セ ア カ シ ア	705
セ ン ダ ン	674
ア オ ギ リ	520
そ の 他	10,998
街 路	2,200
計	47,028
(常緑樹)	15,645
(落葉樹)	31,383

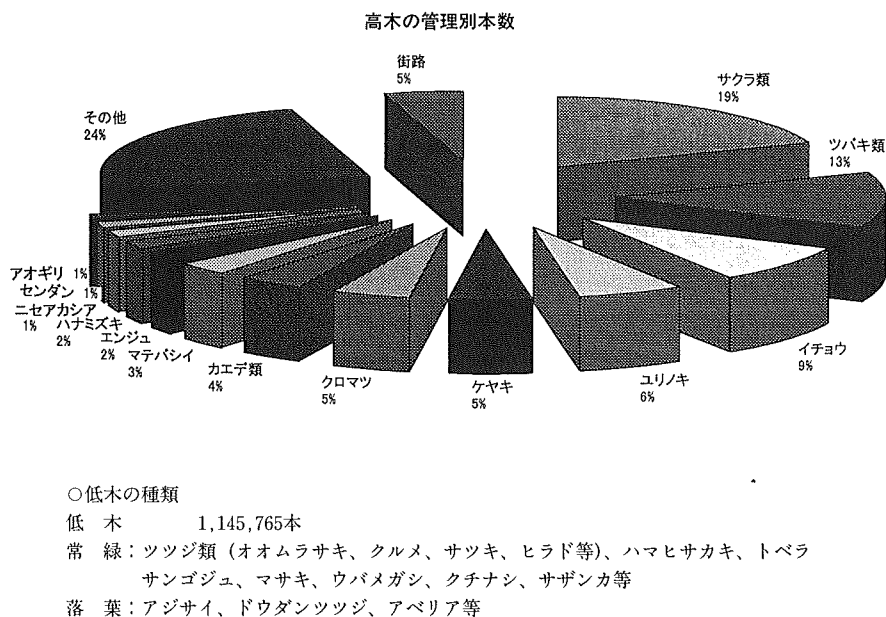


図1 県管理道路の緑化状況（平成11年4月1日現在）

号により、県道のサクラ（ソメイヨシノ）が倒木し、不幸にも乗用車を直撃し、乗っておられた四名のうち二名が亡くなるという事故が発生しました。（この事故については、和解により補償しています。）

その事故後、再度同様の事故発生を避けるため、街路樹の倒木対策に着手しており、次のような経過により進行中であります。

○平成八年度

一〇月から二カ月間、職員による目視点検により、倒木の危険が想定される古木（老木）の把握調査を実施し、四三路線二三樹種三、四八〇本を確認した。

調査対象樹木は次の通りとしました。

- ・幹周八〇cm以上（樹齢四〇年以上）のソメイヨシノ…短命で幹心が腐朽している場合が多い。
- ・幹周六〇cm以上のマツ…マツ食い虫による樹木が弱っている場合が多い。
- ・双幹樹（幹周六〇cm以上）…台風一七号の倒木は双幹樹であったため。

○平成九年度

三、四八〇本のうち老木対策として再整備事業中の箇所の本数を除いた二、八五七本を対象に、専門家（コンサルタント委託による）による調査を実施し、Aランク…

倒木の危険がなく、対策が不要Ⅱ一、六五
五本、Bランク…追加調査、経過観察が必
要Ⅱ四八二本、Cランク…倒木の危険があ
り、対策が必要Ⅱ七二〇本の三区分に分類
しました。

なお、Bランクの追加調査の必要な樹木
の詳細調査やCランクの対策が必要な樹木
のうち、緊急性があるものについて、伐採
更新・剪定等の対策に着手しました。

なお、強風時の街路樹や法面樹木の倒木に
よる事故を未然に防止するため、風速による
事前通行規制の検討も行いましたが、その指
定の対象となる区間は市街地が多く、通常の
通行規制の実施が山岳地の降雨による事前通
行規制区間であるのと異なり、社会的な影響
及び通行規制手法が困難であるとの結論でし
た。ただし、暴風警報発令時で、老木のサク
ラの区間で過去に落枝等が発生した箇所につ
いて、九年度二区間各一回通行規制を実施し
ました。

四 道路防災への取り組み

神奈川県では従前から、道路法面の防災工
事、橋梁をはじめとする道路施設の耐震補強
工事、万一の被災に備えた応急復旧資機材の
備蓄基地の整備などのハード対策を進めてい

表3 「道路防災カルテパトロールマニュアル(案)」抜粋

4. パトロールの種類と時期

パトロールの種類と実施時期は下表に準じることとする。

パトロールの種類	頻 度	対象箇所	点検方法
①年次一斉道路防災 パトロール	2回/年	防災カルテ作成全箇所	§1 通常点検
②定期道路防災 パトロール	1回/4カ月	防災カルテで「ランク1」 に評価された箇所	§1 通常点検
③異常時パトロール	異常気象・地震 後の適切な時期	各土木事務所が選定した着 目全箇所	§2 簡易点検

一解説一

点検対象と点検時期及び方法に関しては、防災カルテの作成に際して、専門技術者が適切に設定している。そのため、本マニュアルにおいてはカルテの運用に際して、神奈川県としての道路防災管理の観点より、以下のような点検とする。

①年次一斉道路防災パトロール (§1 通常点検)

防災カルテを作成した全箇所に対して、その安定度の経年的変化を追跡するためのもので年2回(春季、秋季)期間を決めて通常点検を実施する。

点検は、カルテに箇所毎の時期が示されているが、道路管理者の防災意識の向上を図り、また、効率的に実施できるよう神奈川県下の土木事務所で同時期に一斉に行うものとし、1週間の「道路防災パトロール週間」を設け、その時期は以下のとおりとする。

春季パトロール：毎年5月上旬(梅雨シーズン前)

秋季パトロール：毎年9月上旬(台風シーズン前)

②定期道路防災パトロール (§1 通常点検)

4カ月に1回程度の頻度で危険度の高い対象施設に対して定期的に通常点検を行うものであり、防災カルテにおいて「被災ランク1」に分類されたものについて実施する。なお、点検対象箇所も「ランク2」の箇所まで点検を実施するのが望ましく、各土木事務所の点検対象箇所等により適切に設定する。

ます。いうまでもなくハード対策は多額費用
と日時を要し、また、新しい施設も日時を経
れば老朽化し、気象状況による道路法面も日々
経年変化にさらされ、いわば終わりのない維
持管理が続くこととなります。そこで、ソフ
ト対策にも重点をおいて、総合的な防災管理
を進めることが重要だと考え、いくつかの取

り組みを図っています。

まだ、取り組みの緒にいたばかりのもの
もありますが、その内容の主なものとして、

(1)「災害を未然に防ぎ、道路交通の安全を
確保するための管理体制づくり」

(2)「被災した場合、速やかに復旧するため
の関係機関の連携体制づくり」

の二点について、以下、その取り組み状況を紹介します。

(1) 「災害を未然に防ぎ、道路交通の安全を確保するための管理体制づくり」について

神奈川県では、平成八年の道路防災総点検を受け、昨年度までに必要な箇所「防災カルテ」を作成しました。このカルテに基づく点検パトロールにより、災害に至る可能性のある要因を事前に把握し、災害を未然に回避すること（応急対策工事や異常気象時の事前通行規制の実施など）目標において、本年度



写真 1

からの運用に向け、神奈川県版のマニュアルの作成を進めています。

点検はカルテに箇所ごとにその時期が示されていますが、点検箇所が多いので効率的に実施できるように、また、道路に携わる者の防災意識の向上を図るよう県下の土木事務所を挙げて体制を整え、時期を定め、一斉に行うことを基本にマニュアルの作成作業中です（表3）。

このほか、道路交通の安全を確保するための工夫として、鉄道の踏切遮断機を利用した事例を紹介します。これは、過去に崩落し今後もその前後で崩落のおそれがあるとされ、対策規模が大きく完了までに日時を要する区間において、対策完了までの間、道路交通の安全確保のために、斜面に設置した計測装置（伸縮計）の変状と連動させ、警告灯・警告表示と共に自動的にその区間に進入する片車線分に遮断機を下ろすシステムです。鉄道の踏切遮断機を用いたのは、比較的安価で市場汎用性があり、設置期間が対策完了までのいわば暫定的なものであることを考慮したことによりです（写真1）。

(2) 「被災した場合、速やかに復旧するため
の関係機関の連携体制づくり」について

阪神・淡路大震災の教訓から、道路啓開・

応急復旧においてそれぞれの道路管理者のみならず関係各機関の連携がいかに重要かは関係者の認識の一致するところ です。そこで、具体的にすべき基本的事項を整理するため、神奈川県では、県内の各道路管理者、港湾管理者（臨港道路管理者）、警察、自衛隊、県市の防災部局などをメンバーとする協議会を設置し、ここで議論を重ね、「緊急輸送道路管理マニュアル」を作成しました。

このマニュアルにおいて、各関係機関の情報伝達・一元化・共有のシステム、道路啓開・応急復旧の優先順位の策定体制、道路啓開のための道路（港湾）管理者・警察・自衛隊の人員の協力・資機材の提供体制などを定めました。また、このマニュアルの付図として、官公署・ヘリポート・病院などの防災拠点をはじめ、耐震バースの位置・諸元、道路管理者及び警察の道路（交通）情報板の位置、主要交差点名などを記載した「緊急輸送道路ネットワーク図」を作成し、役立てることとしています（図2）。

図 2 - 1 「緊急輸送道路管理マニュアル」 抜粋

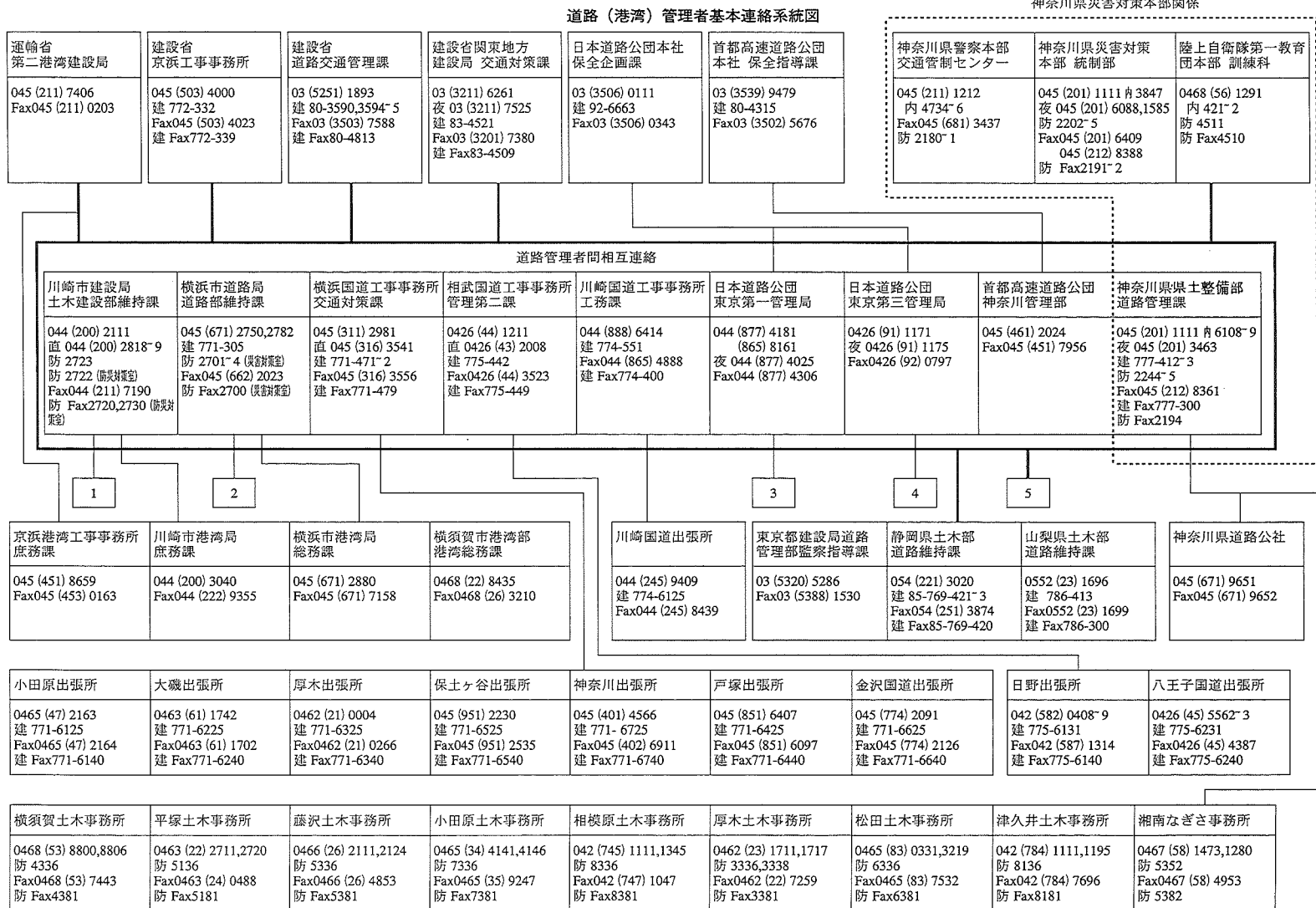


図 2 - 2

1

川崎土木事務所	幸土木事務所	中原土木事務所	高津土木事務所	宮前土木事務所	多摩土木事務所	麻生土木事務所
044 (244) 3206 Fax044 (246) 4909	044 (544) 5500 Fax044 (556) 1650	044 (788) 2311 Fax044 (788) 1106	044 (833) 1221 Fax044 (833) 2498	044 (877) 1661 Fax044 (877) 9429	044 (932) 0505 Fax044 (932) 0066	044 (954) 0505 Fax044 (954) 6283

2

鶴見土木事務所	神奈川土木事務所	西土木事務所	中土木事務所	南土木事務所	港南土木事務所	保土ヶ谷土木事務所	旭土木事務所	磯子土木事務所
045 (521) 6651 Fax045 (505) 1318	045 (491) 3363 Fax045 (491) 7205	045 (242) 1313 Fax045 (241) 7582	045 (641) 7681 Fax045 (664) 6196	045 (741) 3121 Fax045 (741) 5411	045 (843) 3711 Fax045 (845) 6489	045 (331) 4445 Fax045 (335) 0531	045 (953) 8801 Fax045 (952) 1518	045 (761) 0081 Fax045 (753) 3267
金沢土木事務所	港北土木事務所	緑土木事務所	青葉土木事務所	都筑土木事務所	戸塚土木事務所	栄土木事務所	泉土木事務所	瀬谷土木事務所
045 (781) 2511 Fax045 (781) 2822	045 (531) 7361 Fax045 (531) 9699	045 (981) 2100 Fax045 (981) 2112	045 (971) 2300 Fax045 (971) 3400	045 (942) 0606 Fax045 (942) 0809	045 (881) 1621 Fax045 (862) 3501	045 (895) 1411 Fax045 (895) 1421	045 (801) 3131 Fax045 (801) 3161	045 (364) 1105 Fax045 (391) 6974

3

横浜管理事務所	御殿場管理事務所	京浜管理事務所	小田原管理事務所	東京第二管理局 東京湾7カ所管理事務所
045 (922) 1141~5 Fax045 (922) 4727	0550 (82) 3100~2 Fax0550 (83) 0762	045 (471) 2030~4 Fax045 (471) 2043	0465 (47) 5147 Fax0465 (48) 6070	

4

八王子管理事務所
0426 (91) 7121 Fax0426 (92) 5556

5

日本道路交通情報センター 横浜センター	日本道路交通情報センター 九段センター
045 (662) 8310 Fax045 (681) 3437	03 (3261) 5671 Fax03 (3234) 7528

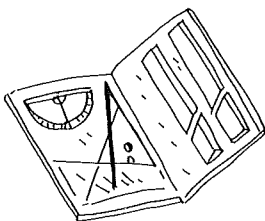
日本道路交通情報センター 神奈川県土木部駐在
神奈川県土木部 道路管理課内

建：建設省マイクロ無線
防：神奈川県防災行政無線

図 2-3 道路啓開のシステム

緊急輸送道路（緊急交通路）の啓開優先順位の整備

- 神奈川県土木部は、県警察警備本部交通管制班（交通管制センター）から県公安委員会による緊急交通路指定の情報を収集し、各道路管理者に伝達する。
- 各道路管理者は、その機関の災害対策本部（支部）の統制を担当する部門と連携して、それぞれが管理する地域・区間及び隣接する他機関が管理する道路・港湾に関するすべての被害状況及び道路の被災状況、応急復旧の見込み、緊急交通路指定状況等を考慮（港湾管理者は関係する道路管理者を介す）して、緊急輸送道路（緊急交通路）の啓開・復旧に関する優先順位の方針を策定し、神奈川県土木部へ連絡する。
- 神奈川県土木部は、緊急輸送道路（緊急交通路）の啓開・復旧について各道路管理者が策定した優先順位の方針を取りまとめ、神奈川県災害対策本部統制部、県警察警備本部交通管制班（交通管制センター）及び同交通規制班（交通規制課）と、緊急輸送道路の啓開・復旧の優先順位、緊急交通路の指定について調整する。
- この調整を受け、神奈川県土木部は各道路管理者にその結果を伝達し、必要に応じ関係機関で再調整を行ったうえ、優先順位を策定する。
- 被害が甚大で広範囲に及び場合については、神奈川県土木部は、
 - 1) 神奈川県災害対策本部統制部
 - 2) 各道路管理者（港湾管理者は関係する道路管理者を介す）
 - 3) 県警察警備本部交通管制班（交通管制センター）
 - 4) 県警察警備本部交通規制班（交通規制課）に対し、緊急輸送道路（緊急交通路）の啓開・復旧等に関する関係者の召集を要請し、県内の被災地域全体に関する緊急輸送道路の啓開・復旧の優先順位、緊急交通路の指定について調整を行う。（以下「調整会議」という。）
- 調整会議においては、必要に応じ、建設省横浜国道工事事務所が、神奈川県周辺地域を含めた広域的な見地から、各道路管理者間の総合調整について助言する。



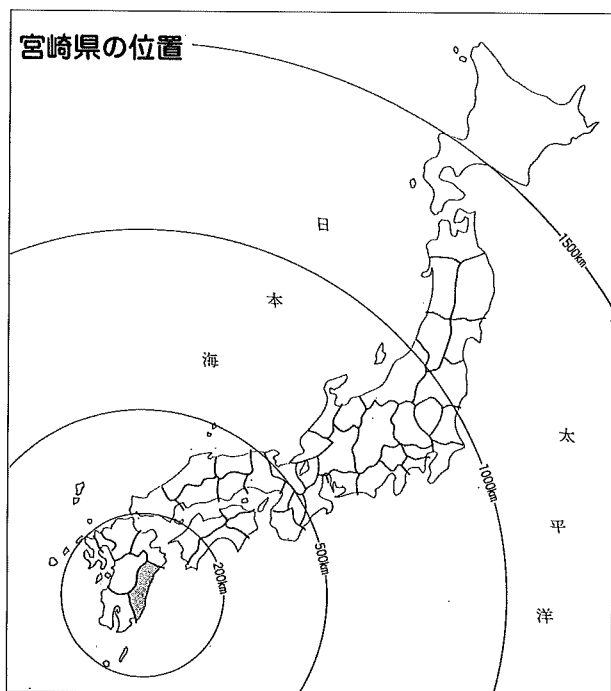
宮崎県における「地域活性化促進道路事業」

宮崎県土木部道路建設課

一 はじめに

宮崎県は九州の東南端を占め、北は大分県に、西は九州山地を挟んで熊本県に、西南は鹿児島県に隣接し、東方一体は太平洋に面しています。

本県は約七、七三四km²と広大な県土面積を有していますが、その大部分は山地部で、県土面積の七六・八%が森林で占められています。また、平均気温が高く温暖な気候に恵まれているとともに、日照時間、快晴日数は全国でもトップクラスにあるなど、優れた自然条件を有しています。降水量も多く、県北の祖母・傾連山や国見岳、市房山をはじめ南北に走る九州山地、そして、韓国岳・高千穂峰



等の霧島連山から流れる大小四七三河川により、豊富で良質な水資源に恵まれています。県の人口は一一七万六千人（九年）で、全国人口の約一％となっており、そのほとんどが平地・盆地部に居住しており、中山間地では過疎・高齢化が進んでいます。

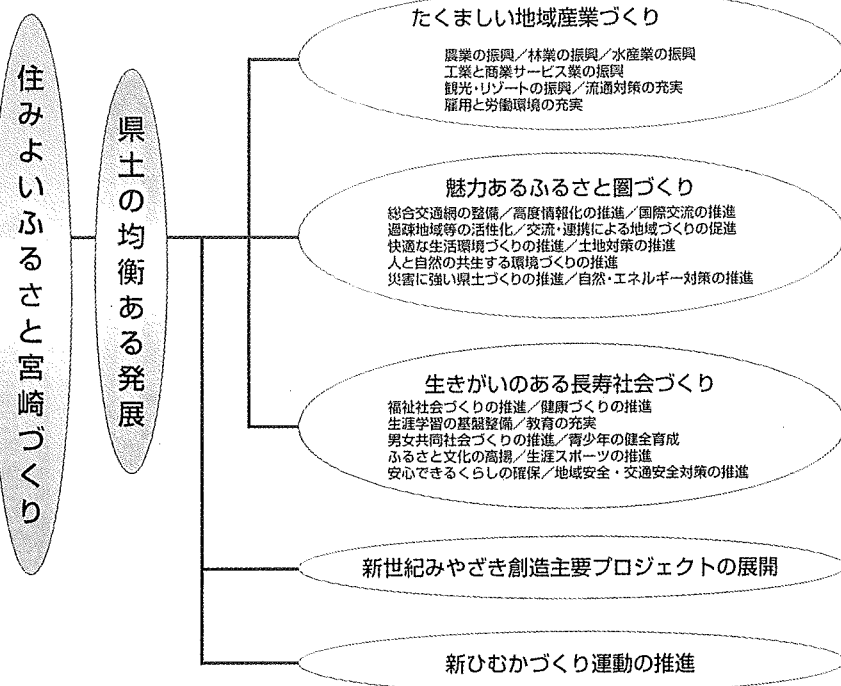
また、豊かな自然環境と変化に富んだ風土気候に恵まれた宮崎県には、国立公園として霧島屋久国立公園、また、日南海岸国立公園など四つの国定公園、六箇所の県立自然公園

が指定されています。

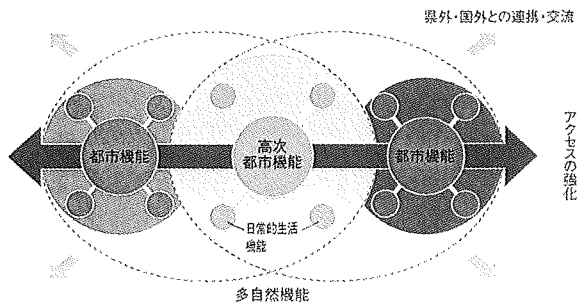
目前にせまった二一世紀を迎えるにあたり、このような本県の特徴を活かした観光・交通・農林水産業や観光など各種産業の振興をはじめ健康・スポーツ・福祉関連産業等の振興など、自立性の高い産業構造の確立を目指しています。

二 住みよいふるさと宮崎つくり「新世紀みやざきのシナリオ」

平成八年四月に第四次宮崎県総合長期計画「新世紀みやざきのシナリオ」を策定し、親子孫三代が豊かに暮らせる「住みよいふるさと宮崎づくり」を基本理念に掲げ、その実現を目指して、高度技術に支えられ、国際化に対応できる「たくましい地域産業づくり」、快適、便利で災害に強く、ふれあいのある「魅力あるふるさと圏づくり」、健やかで、安心な暮らしのできる「生きがいのある長寿社会づくり」を三つの柱にして、三四の「新世紀みやざき創造主要プロジェクト」を中心に、各部門別施策を重点的に展開していくこととしています。



県土における各機能連携のイメージ



三 宮崎県の今後の道路整備の基本方針

宮崎県では、県民の皆様からいただいた意見、要望を踏まえ、「地域の連携・交流による『住みよいふるさと宮崎づくり』」を基本目標とした道路整備の基本方針を策定しました。

(1) 道路整備の基本方針

地域の連携・交流による「住みよいふるさと宮崎づくり」を目標に、県内一時間構想の実現を図るとともに、人々が安定した生活を営むための「産業経済の活性化を促す道づくり」、地域の連携・交流による交流圏拡大を図る「ふるさと交流圏を形成する道づくり」、さらには人々が安全かつ安心して暮らすための「生活創造圏を支援する道づくり」を進めます。

また、これらの実現のため、「モラルの向上」「部局間の連携促進」「開かれた道路行政」などの取り組みも進めます。

(2) 道路整備の基本目標

【産業経済の活性化を促す道づくり】

①産業の活性化を支える道づくり

東九州自動車道などの高規格幹線道路の整備や生産地及び消費地を連絡する高速道路、また高速ＩＣと空港、港湾などを連絡

基本目標

地域の連携・交流による「住みよいふるさと宮崎づくり」

- 県内1時間構想の実現
- 都市部、地方部（中山間地域を含む）の豊かな暮らしを支える道路網の実現
- 県境を越えた広域交通ネットワークの実現

基本方針1 産業経済の活性化を促す道づくり

- 産業の活性化を支える道づくり
産業活動の広域化や活性化を図る道づくりを目指します。
- 観光リゾートを支える道づくり
観光客が宮崎を訪れやすく、また再び訪れたいくなる道づくりを目指します。

基本方針2 ふるさとと交流圏を形成する道づくり

- 快適な都市づくりを支援する道づくり
都市生活者が快適に暮らせる都市空間や環境づくりを支援する道づくりを目指します。
- 中山間地域を支える道づくり
過疎化・高齢化が進化する中山間地域の活性化を図る道づくりを目指します。
- 歴史や文化を活かした道づくり
地域で暮らす人と訪れる人がふれあい・交流できる質の高い地域づくりを支援する道づくりを目指します。

- 自然環境に配慮した道づくり
豊かな自然環境に配慮した自然とふれあい・交流できる道づくりを目指します。
- 自然災害に強い道づくり
交通途絶のない地域づくりを支援するネットワークとしての道づくりを目指します。

基本方針3 生活創造圏を支援する道づくり

- 人に優しい道づくり
地域で暮らす人や訪れる人、また外国人にも優しい、人中心の道づくりを目指します。
- 安全な地域社会を支える道づくり
人と車の事故を防ぐ安全な道づくりを目指します。

実現に向けた取り組み

●モラルの向上

「住みよいふるさと宮崎」の実現に向けては、あらゆる人々が、「道路は利用者全てが共有する財産」であると認識することが重要です。そこで、道路の利用の仕方など、道路利用に当たってのモラルの向上に向けた取り組みを進めていきます。

●部局間の連携促進

利便性の高い道づくりを目指すには、国県道や市町村道ばかりでなく農林道も含めたネットワークづくりが必要です。そのため、部局間さらには行政の枠を越えた連携・協力による道づくりが重要であり、連携促進に向けた取り組みを進めていきます。

●開かれた道路行政

道路整備の重点投資や透明性・客観性に配慮した道づくりを目指すには、道路行政に対する県民の理解と協力が必要です。そのため、情報公開による道づくり、住民参加の道づくりなど、開かれた道路行政に向けた取り組みを進めていきます。

するアクセス道路の改善など、産業活動の広域化や活性化を図る道づくりを目指します。

② 観光リゾートを支える道づくり

観光地の景観と調和した連絡緑化や沿道修景、道路標識の整備、また、観光地と高速ＩＣのアクセス改善など、観光行動圏の拡大を図るとともに、観光客が再び訪れたくなる道づくりを進めます。

【ふるさと交流圏を形成する道づくり】

① 快適な都市づくりを支援する道づくり

バイパス・環状道路などのハード対策に加え、時差出勤、公共交通機関の活用などのソフト対策を行うことにより、都市内の交通渋滞を解消するとともに、電線類の地中化、道路緑化など都市生活者が快適に暮らせる都市空間や環境づくりを目指します。

② 中山間地域を支える道づくり

中山間地域の日常的な交流を支える橋梁やトンネルなどを整備するとともに、地域情報の発信拠点ともなる「道の駅」の整備など、過疎化・高齢化が進展する中山間地域の活性化を図る道づくりを目指します。

③ 歴史や文化を活かした道づくり

地方部に残る歴史的・文化的遺産や景観と調和する道路緑化や舗装材の採用など、

そこで暮らす人や訪れる人がふれあい・交流できる質の高い地域づくりを支援する道づくりを目指します。

④ 自然環境に配慮した道づくり

道路法面の緑化や自然への影響が少ないトンネルや橋梁を採用するなど、豊かな自然環境に配慮した自然とふれあい・交流できる道づくりを目指します。

⑤ 自然災害に強い道づくり

集中豪雨時の災害に強い規格の高い道路を整備し、交通途絶のない地域づくりを支援するネットワークとしての道づくりを進めます。

【生活創造圏を支援する道づくり】

① 人に優しい道づくり

歩道の段差の解消、広幅員歩道の整備など高齢者などが歩きやすい歩道の整備を目指すとともに、シンボルロードの整備など、地域で暮らす人々やそこを訪れる人々、さらには、外国人にも優しい、人中心の道づくりを目指します。

② 安全な地域社会を支える道づくり

子供が安全かつ安心して通学できる歩道ネットワーク（通学路）の整備を図るとともに、自動車の流入を制限するコミュニティ道路の整備を図り、人と車の事故を防ぐ

安全な道づくりを目指します。

四 地域活性化道路整備事業

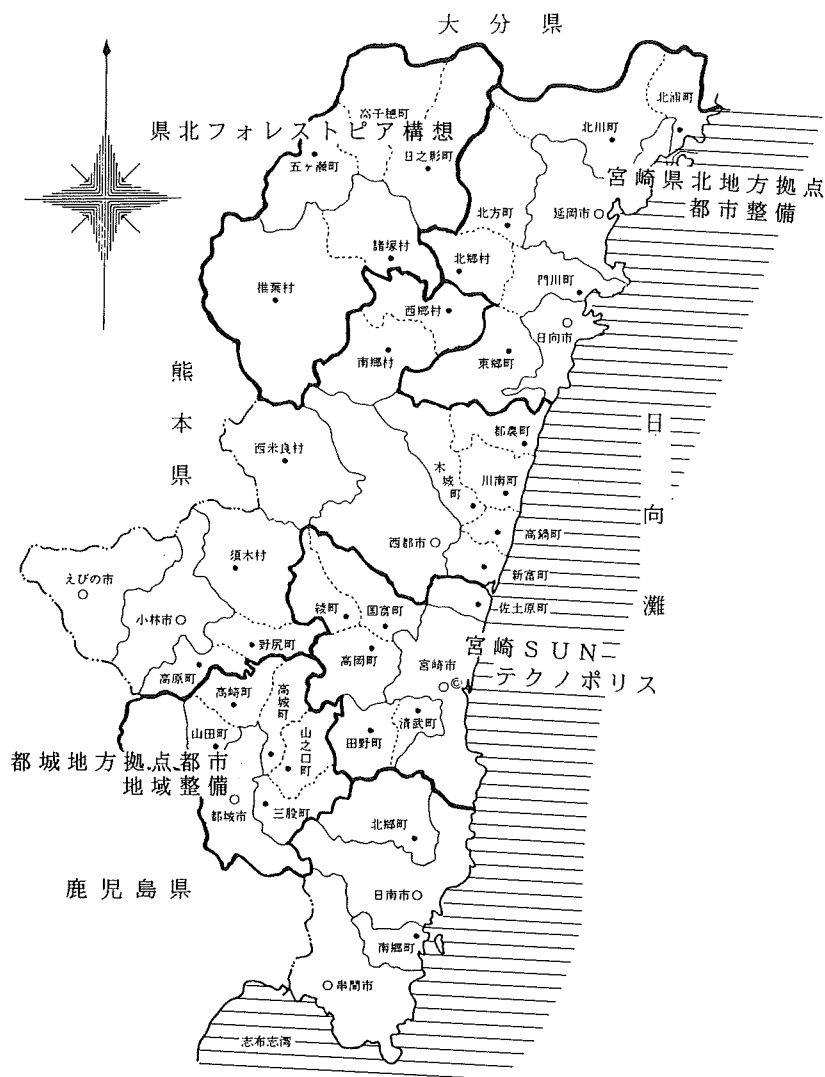
宮崎県では、以上のような観点から地域の特色ある発展を目指し、以下のような主要プロジェクトを支援する、道路の整備を進めています。

1 宮崎県北地方拠点都市整備

当地域は、宮崎市と大分市の中間に位置し、熊本市とも直結する位置にあり、東九州における要衝となっています。さらに、東九州屈指の工業集積地であるとともに、九州では、首都圏との最短航路を持つ重要港湾細島港を擁しているなど、産業・物流の拠点としての高いポテンシャルを備えています。

また、地域内の都市部と周辺町村部は、就業・就学関係をはじめ、産業・文化・生活の全般にわたって密接なつながりを有しており、地域の一体化が進んでいます。

一方、当地域は、若者の流出等に起因する人口の通減、周辺町村部における過疎化の進行、基幹産業たる第二次産業における構造変動、高速道路が未整備であるなどの課題を抱えており、これらへの対応が急務となっています。



このような状況の中、平成六年九月に地方拠点都市地域に指定された当地域は、以上にみられる地域の発展可能性や課題及び地方拠点法の主旨に鑑み、「高度な産業集積に立脚した東九州における人流・物流・情報発信拠点」

及び「自然と人と産業が調和したハートランド」の形成を目標として、地域の振興整備を図ることとしています。

・地域の構成
・延岡市、日向市を中心都市とする二市五町

一村

○計画期間

・平成七年から概ね一〇年間

○基本方針

① 高速道路等広域交通体系や情報通信基盤の整備

② 蓄積された産業集積・技術集積を活かした産業・流通基盤の一層の強化と先端産業の育成

③ 高次都市機能の増進と快適な居住環境の整備を図る

④ 多彩な自然を活用した交流空間やゆとりある定住環境の整備

⑤ 定住の安定化を図るための六次産業の育成

⑥ 県北部全域の振興に資する交流ネットワークの形成

○支援する道路事業

(直轄事業)

国道一〇号延岡道路 他五事業

(補助事業)

国道三八号道路改築事業(延岡市、北浦町、門川町、西郷村)

(県道の整備)

延岡インター線建設事業 他五路線

(街路事業)

2 都城地方拠点都市地域整備

都城地方拠点と市地域は、宮崎県南西部に位置し、霧島山系、鰐塚山系に囲まれる広大な盆地の内側に存しており、県内最大の河川である大淀川の上流部に位置するなど、自然環境に恵まれた地域です。

また、当地域は、宮崎市まで五〇km、鹿児島市まで七〇kmと両市のほぼ中間点に位置し、宮崎空港、鹿児島空港、宮崎港、油津港の交通拠点までの所要時間が一時間以内であるなど、恵まれた地理的条件を有しています。

当地域は、県内第二の都市である都城市を中心都市とする都城・北諸県地方生活圏と同じエリアで構成されており、一市五町、人口約一九万四千人、面積約七六四km²を有しています。「盆地はひとつ」という共通意識のもと、歴史的、文化的につながりの強い地域であり、市町の垣根を越えた生活圏、経済圏を構成しています。

地域全体の基礎的産業は、我が国有数の畜産を主体とする農業であり、林業も県下第一の生産量を有しています。

また、工業は、都城インターチェンジ周辺に企業が集積が進みつつあり、製造品出荷額

は近年急速な伸びを示しています。

このような状況から、当地域は、今後さらに、広域的な交通網が整備されるにつれ、宮崎、熊本、鹿児島及び福岡等に通じる交通の要衝として、また、南九州の活性化の鍵を握る地方拠点都市として、一層の発展が期待されています。

○地域の構成

・県内第二の都市である都城市を中心都市とする一市五町

○計画期間

・平成五年度から概ね一〇年間

○基本方針

都城地方拠点都市地域では、これらの整備の基本的方向に基づき、本地域の特性とポテンシャルを活かすため、開発整備の中心として次の六地区を設定し、重点的な整備を進めるとともに、拠点地区外においても、積極的な社会資本の整備を進めることにより、地域全体の活性化を図ることとしています。

○地域整備の基本理念と整備の方向

アメニティー（快適性）、モビリティ（機動性・利便性）、エコロジー（自然環境との共生）を基本理念とするウェルネスランド（元気都市地域）を目指して、次の基本的方向に基づき整備を図ることとしています。

①南九州の拠点都市にふさわしい高次都市機能の集積

②快適な居住空間の創造

③公共基盤の充実と広域交通・情報ネットワークの確立

④第二次、第三次産業の高度化と多角化の推進

⑤先進的農業の創出

⑥魅力ある広域観光拠点の形成

⑦健康の増進と福祉の充実

⑧うるおいと生きがいの創出

⑨自然と共生する快適な環境の創造

特に、③「公共基盤の充実と広域交通・情報ネットワークの確立」については、安全性、利便性、快適性を実現する公共基盤や業務核機能支援のための情報ネットワークを整備することにより、南九州を牽引する都市地域としての役割を実現することとしています。また、地域内はもとより他地域や他県との産業交流や生活交流をさらに促進するため、地域内循環道路や市街地の幹線街路をはじめ、他地域と連絡する各主要道路、高速交通拠点へのアクセス道路及び広域交通拠点と連結する規格の高い道路等の整備に努めます。さらに、都城市と五町及び地域内外間の交通・情報ネットワークシステムの確立を図ります。

○支援する道路事業

(国道事業)

国道二六九号道路整備事業 他八事業

(県道事業)

県道都城北郷線道路改良事業 他三路線

(街路事業)

県道都城霧島公園線シンボルロード事業

他九路線

3 県北フォレストピア構想

フォレストピア構想は、県北五町村をモデル圏域に指定し、山村地域に育まれてきた心豊かな人間性、生活文化などの総合的な活用を図り、二一世紀に向けて圏域の人々が生きる道としての最大資源である森林を切り口とした、新たな山村社会の建設を目指すものです。近年、人々は都会の過密から逃れ、山村社会に精神的な「ゆとり」を求めるようになってきており、二一世紀には森林が人間の生活に欠かすことのできないような社会「森林化社会」が訪れると考えられています。そこで、豊かな森林資源と伝統的な生活文化が残る山村に、これら資源を地域の創意と工夫により上手に利用することによって、都市との交流や産業などを盛んにして、生き生きとした山村、森林と人間の共生による「森とむら

の文化圏」を創り上げようとするものです。

昭和六三年に「県北フォレストピア整備基本方針」がつけられ、「人おこし」、「交流の促進」、「産業振興」の三つの推進方策と「基盤整備」、「福祉の増進」の二つの支援方策が掲げられています。この「基本整備」として以下の路線の整備を進めています。

○支援する道路事業

(直轄事業)

国道二一八号(高千穂バイパス)

(補助事業)

国道二六五号(下椎葉拡幅) 他四路線

(地方道事業)

日之影字目線(湯の元工区) 他四路線

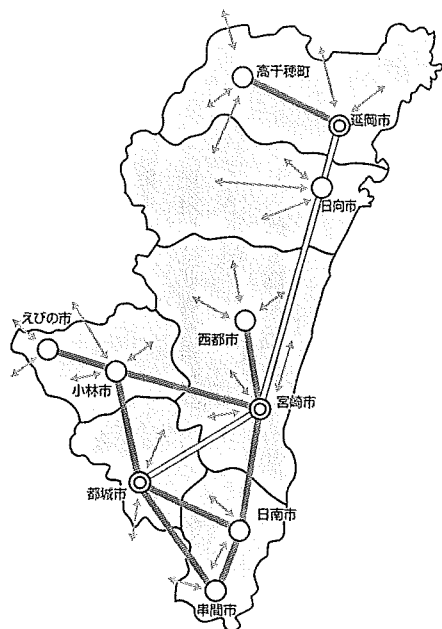
4 宮崎SUNテクノポリス構想

本計画は、県央地域の一市六町を対象地域とし、地域の産・学・官が一体となって高度技術に立脚した工業開発を一層促進するものです。「人と産業と自然を融合させた、人々を魅きつける活動空間を創成し、二一世紀を展望しつつ多様な人々が新たな「産業文化」を創出する『産業・技術・文化・都市複合圏』の形成」を基本理念とし、さらに県内各産業集積拠点間の連携による全県の産業振興を進めるSUN-RAY構想推進の先導的役割を

担うと同時に本県の進める「住みよいふるさと宮崎づくり」に大きく貢献するものです。

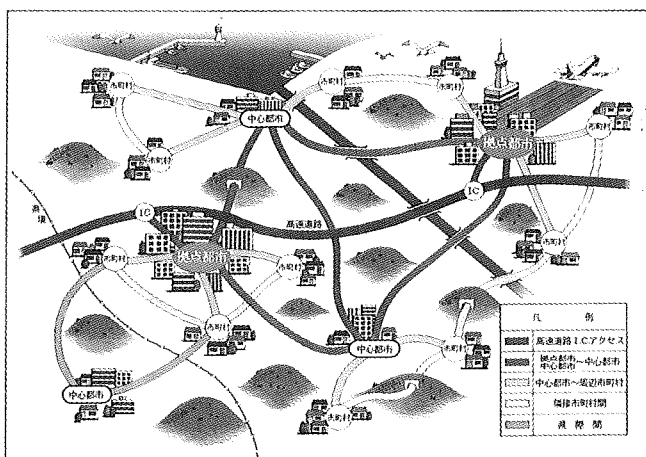
昭和五九年三月に高度技術工業集積地域の指定を受けた宮崎SUNテクノポリスは、これまで各種の施策推進等により大きな成果を上げてきており、より一層高度技術の開発定着への可能性を高めています。

交通体系は、本圏域の中心地宮崎市に宮崎空港、宮崎港があり、また、宮崎市から放射状に九州縦貫自動車道、国道、鉄道が延び、周辺六町の市街地と宮崎市街地とを結んでいます。さらに宮崎市を取り囲む環状線のうち、宮崎外環状線は大規模住宅団地を結ぶ生活道路として、テクノポリス環状線は周辺各町市街地の連携と学園都市、空港とを結ぶ生活道路として整備されつつあり、これらの交通体系により本圏域は良好な高速交通へのアクセス条件を有し一体的に結ばれる地域です。先行して、着々と整備が進むインフラストラクチャー(産業・都市基盤)、宮崎学園都市などを活用し、地場企業の技術先端化と、先端技術の導入を重点的にすすめ、美しい自然の中に先端技術の開花する『新しいまちづくり』を行います。さらに、東九州自動車道清武以西都間の整備が進められており、本圏域の交通体系は今後一層充実します。



—— 県部（宮崎市）～各拠点都市
 - - - 各拠点都市～隣接地域の中心都市
 < - - - 各地域内、中心都市まで

機能イメージ



○ 圏域
 ・ 宮崎市を中心とする一市六町
 ○ 指定年月
 ・ 昭和五十九年三月
 ○ 支援する道路事業（平成九～一二）
 以下の放射状道路、環状道路意外にも、
 一般県道・福王子佐土原線他八路線、市町村道など、圏域内の道路網整備を進めています。
 （放射状道路）
 国道一〇号（宮崎北バイパス、宮崎西IC
 関連、花見改良） 他国道三路線
 宮崎須木線（森永、太田原橋、大口、木脇）
 他県道二路線
 （環状道路）
 宮崎西環状線（浮田、柏田、生目、宮ノ下）
 他六路線

五 おわりに

本県では、県民生活・産業経済の広域的な展開を支え、県土の均衡ある発展を図るため、東九州自動車道をはじめとする高規格幹線道路や国県道等の整備を促進するなど、体系的に整備された道路交通網を形成することにより、県内主要都市間及び主要都市と周辺市町村を概ね一時間で結ぶことなどを目指した「県内一時間構想」を推進しています。

二一世紀を迎えるにあたり県民一人ひとりが真の豊かさを実感できる社会の実現が求められており、美しく豊かな自然環境に恵まれ、リゾート構想の進展や交通網の整備が進むと同時に産業の集積が図られつつある本県は、ゆとりと生きがいをもって豊かに自己実現を図ることのできる生活空間として、どこにも負けない発展可能性をもっています。このように今後は地方の自立がますます重要視されるようになり、いわゆる「新地方の時代」として、本県も地域的特性を活かした個性ある発展を自らの意思で築き上げる時代になるものと思われれます。

このような中、本県では県内六つの広域行政ブロックにおいて、「ひむか歴史ロマン街道形成構想（仮称）」を共通のコンセプトとして、それぞれ地域特性を活かしたテーマに基づき、地域戦略プランの策定を行ったところであり、地域活性化促進道路事業とともに、同プランの推進についても積極的に支援していきます。



月・日	事 項	月・日	事 項	月・日	事 項
4・26	○主要七カ国蔵相・中央銀行総裁会議が共同声明を発表。日本経済について「あらゆる景気刺激策と構造改革」を進め、一九九九年度の政府経済見通しの「〇・五％のプラス成長」を実現するよう求めた。 ○ユーゴの首都ベオグラードの中国大使館が、北大西洋条約機構（NATO）の空爆を受け、新華社電は二人死亡、二人不明、二人余りがけがと伝えた。翌日、NATOは誤爆を認め、謝罪した。 ○イスラエルの首相公選は、即日開票され、エフド・バラク労働党首が現職のベンヤミン・ネタニヤフ氏（右派リクード）を破って当選。	4・27	○政府は閣議で中央省庁改革関連一七法案を決定した。今国会中の成立を目指す。 ○小淵恵三首相が二〇〇〇年に日本で開く主要国首脳会議（サミット）について各国首脳の会合を沖縄県で開催することを決定。蔵相、外相の会合は福岡県と宮崎県で分離開催し、全体で「九州・沖縄サミット」と名付ける。 ○総務庁の労働調査によると、三月の完全失業率は四・八％（季節調整値）で、現行調査開始の一九五三年以降最悪の前月より〇・二ポイント上昇して記録を更新。完全失業者は三三九万人と前月を二六万人上回った。 ○総務庁の調査（四月一日現在）で、一五歳未満の子どもの人口が、昨年より三二万人減って一、八八八万人となり、総人口に占める割合も一四・九％と初めて一五％を割った。	4・26	○中部縦貫自動車道 油坂峠道路の白鳥西ICから油坂峠料金所までの六・三kmが開通。 ○国道一一六号の和島バイパスの起点側一・二kmが開通。 ○尾道と今治をつなぐ西瀬戸自動車道が開通。 ○上信越自動車道 八風山トンネル（延長四、四六〇m）が開通。 ○建設省、神奈川県、藤沢市、湘南台二丁目ワークショップで構成されるバリアフリーの街づくり実行委員会が「バリアフリーの街づくりシンポジウム」を開催する。
5・7	○経済協力開発機構（OECD）が加盟一九カ国の経済見通しを発表。日本経済については今年の国内総生産（GDP）の実質成長率をマイナス〇・九％と前回見通し（昨年一月）のプラス〇・二％から大幅に下方修正した。 ○ロシア下院はエリツィン大統領が指名したステパンシン首相代行に対する首相承認投票を行い、可決した。プリマコフ前首相は大統領に解任された。	5・5	○大蔵省の一九九八年度の国際収支によると、經常収支の黒字額は前年度比一七・六％増の一五兆二、二七一億円となり、過去最高を記録。輸入額が内需低迷を反映して大きく落ち込んだ。 ○国税庁が一九九八年分の確定申告で一千万円を超える所得税を申告した高額納税者を公示し、上位一〇〇人を発表した。公示されたのは約八万四、五〇〇人で、九七年分に比べると、約九、五〇〇人の減。史上最多の九一年分に比べると約九万人の減少。	5・1	○「川崎公害訴訟」（二次―四次）の控訴審で、東京高裁が原告の川崎市の公害病認定患者らと被告の国と首都高速道路公団に和解を勧告、正式に成立した。
17	○米商務省発表の三月の貿易統計によると、米国の貿易赤字は季節調整後の数字で、前月比二・九％増の一九六億九、八〇〇万ドルで九二年の統計開始後の最高額となった。	17	○国税庁が一九九八年分の確定申告で一千万円を超える所得税を申告した高額納税者を公示し、上位一〇〇人を発表した。公示されたのは約八万四、五〇〇人で、九七年分に比べると、約九、五〇〇人の減。史上最多の九一年分に比べると約九万人の減少。	20	○建設省、神奈川県、藤沢市、湘南台二丁目ワークショップで構成されるバリアフリーの街づくり実行委員会が「バリアフリーの街づくりシンポジウム」を開催する。
18	○ロシア下院はエリツィン大統領が指名したステパンシン首相代行に対する首相承認投票を行い、可決した。プリマコフ前首相は大統領に解任された。	17	○大蔵省の一九九八年度の国際収支によると、經常収支の黒字額は前年度比一七・六％増の一五兆二、二七一億円となり、過去最高を記録。輸入額が内需低迷を反映して大きく落ち込んだ。 ○国税庁が一九九八年分の確定申告で一千万円を超える所得税を申告した高額納税者を公示し、上位一〇〇人を発表した。公示されたのは約八万四、五〇〇人で、九七年分に比べると、約九、五〇〇人の減。史上最多の九一年分に比べると約九万人の減少。	20	○建設省、神奈川県、藤沢市、湘南台二丁目ワークショップで構成されるバリアフリーの街づくり実行委員会が「バリアフリーの街づくりシンポジウム」を開催する。
19	○米商務省発表の三月の貿易統計によると、米国の貿易赤字は季節調整後の数字で、前月比二・九％増の一九六億九、八〇〇万ドルで九二年の統計開始後の最高額となった。	17	○大蔵省の一九九八年度の国際収支によると、經常収支の黒字額は前年度比一七・六％増の一五兆二、二七一億円となり、過去最高を記録。輸入額が内需低迷を反映して大きく落ち込んだ。 ○国税庁が一九九八年分の確定申告で一千万円を超える所得税を申告した高額納税者を公示し、上位一〇〇人を発表した。公示されたのは約八万四、五〇〇人で、九七年分に比べると、約九、五〇〇人の減。史上最多の九一年分に比べると約九万人の減少。	20	○建設省、神奈川県、藤沢市、湘南台二丁目ワークショップで構成されるバリアフリーの街づくり実行委員会が「バリアフリーの街づくりシンポジウム」を開催する。
20	○米商務省発表の三月の貿易統計によると、米国の貿易赤字は季節調整後の数字で、前月比二・九％増の一九六億九、八〇〇万ドルで九二年の統計開始後の最高額となった。	17	○大蔵省の一九九八年度の国際収支によると、經常収支の黒字額は前年度比一七・六％増の一五兆二、二七一億円となり、過去最高を記録。輸入額が内需低迷を反映して大きく落ち込んだ。 ○国税庁が一九九八年分の確定申告で一千万円を超える所得税を申告した高額納税者を公示し、上位一〇〇人を発表した。公示されたのは約八万四、五〇〇人で、九七年分に比べると、約九、五〇〇人の減。史上最多の九一年分に比べると約九万人の減少。	20	○建設省、神奈川県、藤沢市、湘南台二丁目ワークショップで構成されるバリアフリーの街づくり実行委員会が「バリアフリーの街づくりシンポジウム」を開催する。

口 座 名：道路広報センター