

目次

特集／都市圏環状道路新時代

東京圏における3環状道路の整備について……………	大寺 伸幸	1
名古屋都市圏の新たな可能性の幕開け「環状時代」!……………	中部地方建設局 道路部	6
近畿都市圏の道路ネットワーク整備……………	日本道路公団 関西支社	13
広島高速道路ネットワーク整備とその効果について……………	広島高速道路公社 企画調査部	18
「本州四国連絡橋公団創立30周年」を迎えて……………	本州四国連絡橋 公団総務部	24
尼崎訴訟第一審判決をめぐって……………	浅野 直人	31
道路占用許可申請手続の電子化について……………	道路局路政課 道路利用調整室	36
危機管理体制の充実を目指して		
～北海道有珠山噴火災害の事例を参考として～……………	道路局企画課 道路防災対策室	46
「安全な道路交通環境の整備に関する推進方針」について……………	道路局 道路環境課	49
規制緩和推進3か年計画の再改定について……………	道路局路政課	53
岡山県の「道路整備に関するプログラム」……………	岡山県土木部 道路建設課	57

軌道の風景④

うだつを下げて(?)しまった美濃町線(前編)……………	桑田 龍太郎	65
シリーズ「道の駅」		
錦江湾を望む景勝の地 道の駅「根占」(鹿児島県)……………	税 所 篤 朗	70
自然を活かして施設を整備 道の駅「南ふらの」(北海道)……………	池 部 彰	72
時・時・時……………		74

東京圏における3環状道路の整備について

関東地方建設局道路企画官 大寺 伸幸

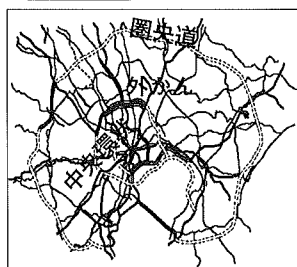
一 東京圏における道路交通の現状と課題

1 はじめに（東京圏の道路交通問題）

首都東京を中心とした東京圏は、全国の約四％の面積に人口の二六％が集中しており、人口八〇〇万人以上の先進国の主要都市圏の中では最大の人口集中率となっている。また、東京は海外の主要都市に比べ、従業者が昼間は都心に集中し、夜間は郊外に分散するという傾向が顕著である。東京圏には、従業者の約三割、株式売買高の約八割、資本金一〇億円以上の普通法人の五割強、外資系企業の約九割、商品販売高の約三割が集積するなど、人・物が一極集中する構造となっている。

その結果、東京区部の道路は、全国平均の約五

東京

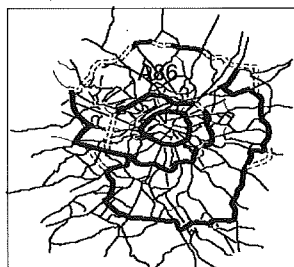


人口：2,940万人
人口密度：3,700人/km²

計画延長	供用延長	整備率
518km	105km	20%

建設省

パリ

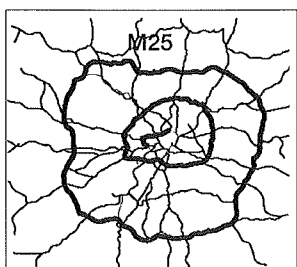


人口：850万人
人口密度：4,400人/km²

計画延長	供用延長	整備率
320km	236km	74%

出典：パリ首都建設局
交通建設部

ロンドン

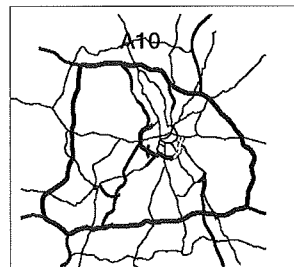


人口：860万人
人口密度：2,100人/km²

計画延長	供用延長	整備率
282km	278km	99%

出典：英国交通省
出典先 Transport Research Laboratory

ベルリン



人口：410万人
人口密度：1,400人/km²

計画延長	供用延長	整備率
222km	213km	96%

出典：ドイツ連邦交通省

図1 世界の主要都市の環状道路の整備状況（実線部分が供用中）

倍の交通量を担い、混雑時の走行速度は毎時一九kmと、全国平均の約半分と、「慢性的な渋滞状況」を呈している。首都圏中央連絡自動車道（圏央道）内側の主要渋滞ポイントは、約六〇〇箇所あり、全国三二〇〇箇所の約二割がこの地域に分布している。

当該地域の道路交通渋滞により年間に発生する損失は、全国一二兆円の約三割程度、都内では約一・六兆円と試算され、社会・経済はじめ、交通

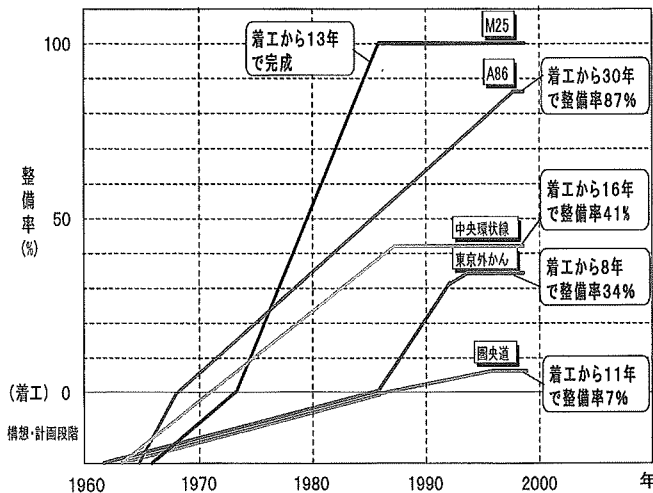


図2 世界の主要都市の環状道路の整備スピード

環境等に深刻な影響を及ぼしている。

東京圏の渋滞の最大の要因は、東名、中央高速をはじめとする放射方向の高規格幹線道路の整備率が約九割に達した現在、これらの高規格幹線道路と一般国道一号、四号、一七号等主要な幹線道路が担う都心に集中する広域自動車交通約一四〇万台を捌くための環状道路が未整備であることが挙げられる。

世界の主要都市の環状道路の整備率を比較すると、ロンドン（圏域人口約八六〇万人）、ベルリン（同約四一〇万人）が概ね完成、パリ（同約八五〇万人）の七四％に対し、東京圏（同約二、九四〇万人）においては、未だ二〇％という低水準である（図1参照）。

東京圏の環状道路は、一九六〇年代ほぼ同時期に計画が策定されたロンドンやパリの環状道路に比べ整備スピードが遅い。原因としては歴史的背景、地理的条件、制度面での差が挙げられる（図2参照）。

2 リダンダンシーの不足及び沿道環境問題等

道路の未整備、特に環状道路の整備の遅れによる弊害として、先ずリダンダンシーの不足が挙げられる。交通の集中や事故・故障車による首都高速道路の年間の渋滞量は、約二〇万km時にも及び、四回に一回は渋滞に遭遇する状況であるが、外か

んや中央環状線の未整備により、都心環状線では、利用交通の六割、約二七万台の通過交通の集中を余儀なくされており、放射方向道路が事故や災害で利用できなくなった場合、代替路線を選択することが極めて困難な状況となっている。

また、NO₂や夜間騒音の環境基準達成状況を見ると、一都三県では約三割と極めて低い水準にあり、交通事故件数も全国の約四分の一を占めており、沿道環境問題とあわせ深刻な事態となっている。

3 物流

全国から東京に輸送されてくる年間三億tを超える貨物量の約九割はトラック輸送が受け持っている。東京周辺では、一般トラックターミナルバース数の約四割が存在しているが、慢性的な交通渋滞により配送効率の低下を招いていることから、道路、空港、港湾等の交通インフラとの連携を強化するため、環状道路の整備に伴う東京西南部への物流拠点整備も睨みつつ、地理的バランスに配慮した物流拠点の再配置が検討されている。

二 3 環状9放射のネットワーク整備

1 必要性及び目的

大都市圏においては、都市部を通過する交通を排除し、都心へ流入する交通の分散・導入を図るため、環状道路や効率的な交通処理を図る自動車

専用道路など、機能的な道路交通ネットワークの整備が急務である。

具体には、都心に集中する東名、中央、関越、東北、常磐、東関東の国幹道及び主要な一般国道などの放射方向道路と中央環状線、外かん、圏央道の三リングを重ね合わせることににより、それぞれの放射方向道路間を自在にトラバースさせ、都心に起終点を持たない交通の転換を図り、交通の円滑化を図る必要がある。

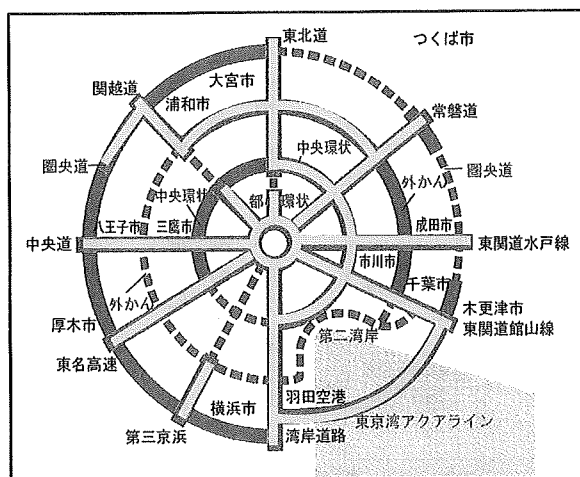


図3 3環状9放射のコンセプト

表1 3環状道路の交通特性

路線名	連絡する都市地域及び拠点	受け持つ交通
中央環状線 (L=46km)	●都心から約8km, 副都心地域, バイエリア	●都心に集中する交通
外かん (L=85km)	●都心から約15km, 京浜・京葉工業地帯と内陸部の諸都市, 羽田空港	●東京都外縁部及び都内関連交通
圏央道 (L=300km)	●都心から約40~60km, 横浜市, 八王子市, つくば市など首都圏の業務核都市, 成田空港	●首都圏及び全国に関連する交通並びに広域物流交通

2 整備状況及び当面の整備方針

首都圏の骨格となる自動車専用道路のネットワークは、一九五〇～六〇年代に調査され、一九六七年の第5次道路整備五箇年計画において、「3環状9放射」のネットワークシステムとしての位置づけがなされた。

調査開始から半世紀を経て、9放射道路については概ね整備目標が達成されたが、環状道路にあっては、首都高速道路中央環状線の東側区間約二〇km、外かんの埼玉県区間の約三〇km、圏央道の

埼玉県区間の約二〇kmの完成をみたものの、東京湾アクアラインを含めた環状道路の整備率は、前述したとおり、未だ二割にとどまっている。

当面の整備方針としては、整備率が約九割の放射方向道路を効率的に運用するため、擬似的な環状道路の早期形成を目指しており、新道路整備五箇年計画においては圏央道西側区間、外かんの東側区間、首都高速道路中央環状線的首都高三号線以北区間は次期五計内の供用を目指すこととしている。

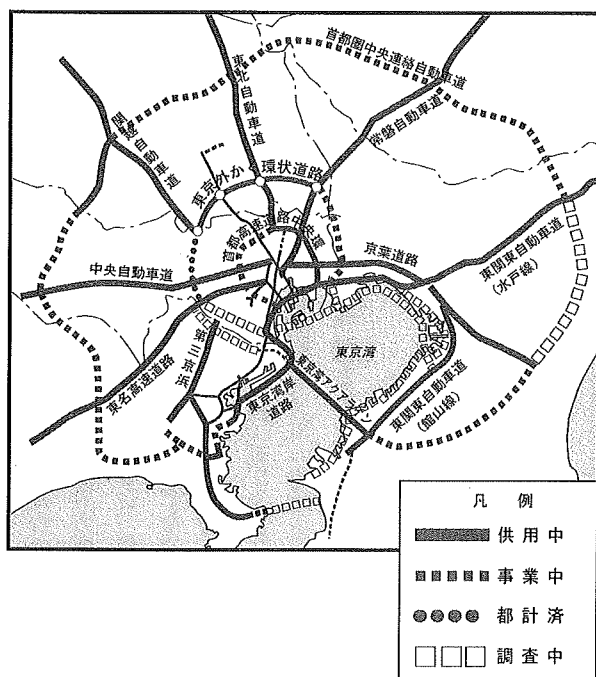


図4 東京圏の自動車専用道路ネットワーク

3 整備効果（あとがきにかえて）

環状道路の未整備等による都市としての基盤の不備は、諸活動への弊害のみでなく、物流をはじめ高コスト構造をもたらし、国際競争力の維持といった観点からも深刻な事態を招いており、ビジネスのみでなく観光やコンベンションの面でも国際都市東京の魅力の低下を顕在化させている。

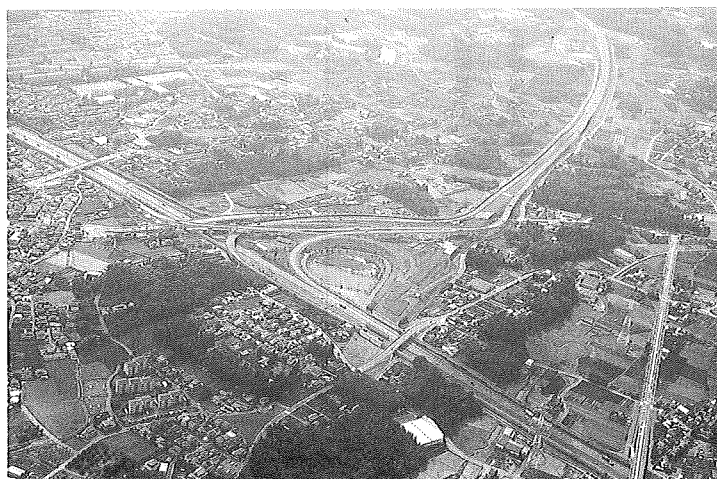
当面の3環状（疑似環状）の整備に必要な概算事業費は、約四兆円と見込まれているが、疑似環状の整備が図られた段階では、圏央道内側にある主要渋滞ポイント約六〇〇箇所のうち、約六割の解消が図られるほか、走行時間の短縮等による直接的な効果だけでも、年間約二兆円と試算される。

加えて都市防災に必要な空間の確保やエネルギー、情報・通信施設などの公共・公益施設を包含するなど、成熟する都市基盤の構築のためにも、集中的な投資により、喫緊の課題である東京圏の3環状道路の重点整備に努めていくこととしている。



緑豊かな外かんの環境施設帯は「安全・安心」な通学路として機能

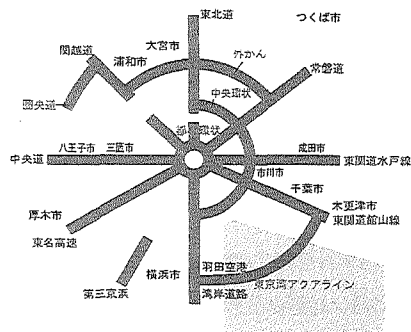
写真1 外かんの環境施設帯（埼玉草加市）



関越自動車道から青梅方面を望む

写真2 圏中央「鶴ヶ島JCT」（埼玉県鶴ヶ島）

●現況(平成10年3月末現在)



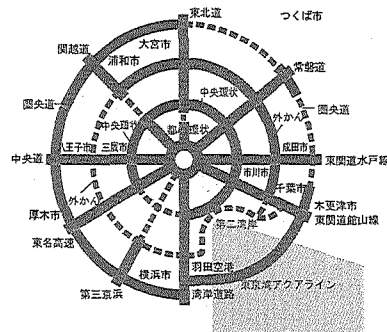
整備状況:放射9割、環状2割

渋滞状況:圏央道内側の
主要渋滞ポイントは
約600箇所

渋滞による損失額

全 国:約 12 兆円/年
東京圏:約 3.4 兆円/年
東京都:約 1.6 兆円/年

●当面の目標



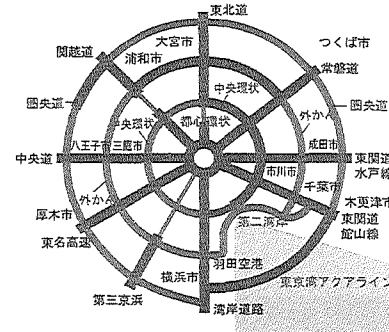
効果:直接効果 約2兆円/年
圏央道内側の主要渋滞
ポイントは、約6割解消

土地の流動化による
経済波及効果:約2兆円

整備方針

- ・整備率約9割の放射方向道路を効率的に運用
- ・圏央道西側区間、外かん東側区間、首都高速中央環状線の3号線以北区間の整備を行い、擬似的な環状道路を形成

●完 成 形



効果:直接効果 約4兆円/年
圏央道内側の主要渋滞
ポイントは、概ね解消

土地の流動化による
経済波及効果:約6兆円

直接効果:走行時間の短縮、走行経費の減少
及び交通事故の減少の便益

土地流動化による経済波及効果:
用地補償費が不動産購入、建築物
の新築、増改築等に使われること
による生産誘発効果

図5 東京圏の環状道路の整備方針と効果

名古屋都市圏の新たな可能性の幕開け「環状時代」！

中部地方建設局道路部

一 はじめに

二一世紀を目前にして、我が国の社会・経済を取り巻く状況は大きな変革期を迎えるとともに、社会・経済システムの改革が求められている。これらに対応するためには、経済構造改革を遂行し、国際競争力に耐えうる社会基盤の構築が不可欠であり、とりわけ、生活にもっとも密着した社会基盤で、かつ社会、経済、生活を支えている道路整備により、地域経済の活性化を図ることが重要である。

このため、人中心の安全で活気に満ちた、社会、経済、生活を実現するため「新道路整備五箇年計画」に基づき、新たな経済構造の実現に向けた支援、活力ある地域・都市づくり、生活環境の確保、

安心して住める国土づくりを着実に推進しているところである。

ここでは、来たる二一世紀に向け、名古屋都市圏における健全な都市形成や発展のカギを握る環状道路の計画について紹介する。

二 名古屋都市圏の環状道路計画

1 経緯

名古屋都市圏の環状道路の計画は、昭和三〇年代に〇サを基本とする計画が立案された。この計画は、名古屋環状二号線の「〇」と名古屋都市高速道路の「サ」部分を基本とした計画であった。

その後のモータリゼーションの進展への対処と名古屋都市圏の健全な都市形成を図るため、昭和五〇年代の後半には東海環状自動車道の計画を立

案。さらに第10次道路整備五箇年計画の策定に併せ、名古屋都市圏における自動車専用道路網計画を策定したところである。

2 環状道路計画

名古屋都市圏の健全な都市形成や道路交通渋滞緩和及び環境改善などに資する環状道路は、名古屋市中心とし約一〇～一五km圏に位置する「名古屋環状二号線」及び約三〇～四〇km圏に位置する「東海環状自動車道」により構成される(図1)。

【東海環状自動車道】

名古屋の周辺三〇km～四〇km圏に位置する愛知、岐阜、三重三県の豊田市、瀬戸市、岐阜市、大垣市、四日市市等の諸都市を連絡し、東名・名神高速道路、中央自動車道、東海北陸自動車道や

第二東名・名神自動車道などの高速道路と一体となつて、広域的な環状ネットワークを形成する延長約一六〇kmの環状道路計画である。

〈経緯〉

- ・昭和57～58年東海環状都市帯整備計画調査
- ・昭和62年高規格幹線道路に指定
- ・平成元年土岐～関（事業化）、2年豊田～瀬戸、北勢～四日市（事業化）
- ・平成6年関～養老（事業化）、7年瀬戸～土岐（事業化）、10年養老～北勢（着工準備）
- ・平成12年豊田東～美濃関（有料事業化）

〔名古屋環状二号線〕

名古屋市中心に約一〇～一五km圏に位置する延長約六六kmの環状道路の計画で、放射状道路や名古屋都市高速道路と連絡する事により名古屋都市圏の流入交通の分散を図るとともに都市内の交通混雑緩和を図る路線で、一般部の一般国道三〇二号と自動車専用道路の複断面で構成されている。

〈経緯〉

- ・昭和42～43年幅員五〇～六〇mを基本にした陸上部の都市計画決定
- ・昭和49年環状線全線が一般国道三〇二号に路線指定される。
- ・昭和53年北回り区間（東名名古屋IC～東名阪名古屋西IC）が国幹審の基本計画区間に決定

- ・昭和54年海上部の都市計画決定
- ・昭和57年陸上部の都市計画変更

〈進捗状況〉

専用部…全長六六kmの内三七kmが供用済（約五六％）
 一般部…全長五九kmの内四八kmが二～四車線整備済（約八一％）

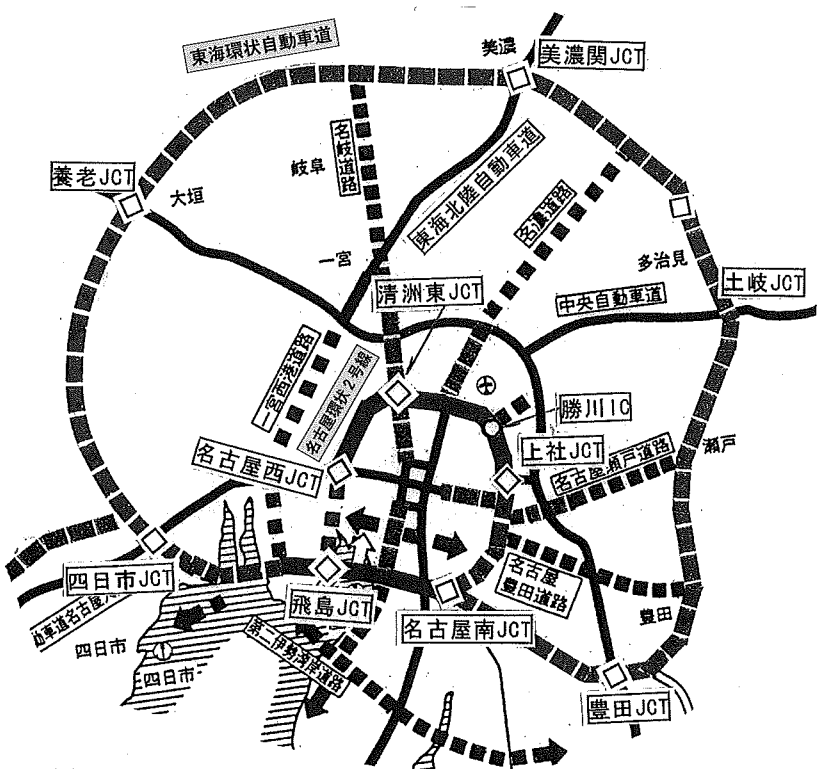


図1

- ・昭和57年北回り区間（東名名古屋IC～東名阪名古屋西IC）の整備計画決定
- ・昭和60年海上部…名港西大橋関連区間（LⅡ三・二km）暫定供用開始

- ・昭和63年名古屋西JCT～清洲東IC（LⅡ八・五km）間が東名阪自動車道として供用開始
- ・平成3年清洲東IC～勝川IC間（LⅡ八・七km）供用開始
- ・平成5年東名名古屋IC～勝川IC（LⅡ一一・〇km）供用開始
- ・平成9年名古屋南JCT～上社JCT間の基本計画決定
- ・平成10年名古屋南JCT～飛鳥JCT（LⅡ一一・二km）間が伊勢湾岸自動車道（第二東名・名神）として供用開始
- ・平成10年名古屋南JCT～上社JCTの整備計画決定
- ・平成12年名古屋西JCT～飛鳥JCT間の基本計画決定

三 名古屋都市圏の現況と課題

(1) 名古屋都市圏の都市構造

名古屋都市圏は、太平洋ベルト地帯を中心としたきわめて強い東西軸及び日本海側との南北軸を基幹とし、我が国の基幹産業である輸送機を中心とした製造業、地域特性を活かしたトックス、繊維などの産業を擁した諸都市が、を中心とした三〇〇四〇km圏域に分散し、

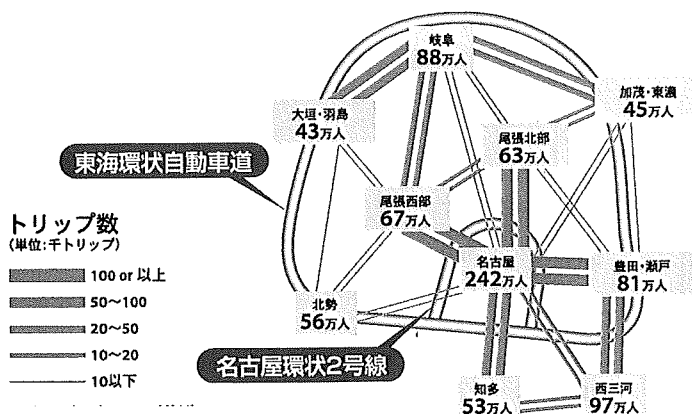


図2 名古屋都市圏の構造

れている。

しかしながらこれらの諸都市は、個性的な産業立地を背景に自立性が強い反面、都市間相互の連携は希薄であり、都市圏の広がりも名古屋市を中心に周辺に拡大する方向にある（図2・3）。

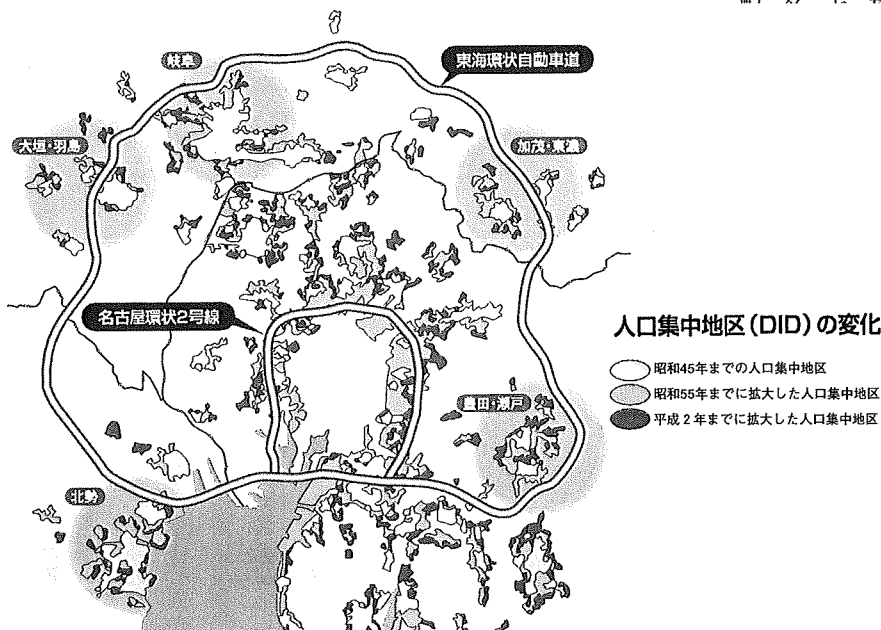


図3 DID地区の広がり

(2) 名古屋都市圏の交通特性

名古屋都市圏は三大都市圏の中でも自動車の依存度が特に高く、また放射状道路の整備に対し環状方向の道路整備の遅れにより、東西交通が都市圏に流入するなど、都市圏流出入の約四割が通過交通となっている。これらにより都市の中心部では通過交通と発生集中する交通により渋滞が各所で発生し、都市内の走行速度の低下や沿道環境の悪化などを引き起こしている（図4・5・6）。

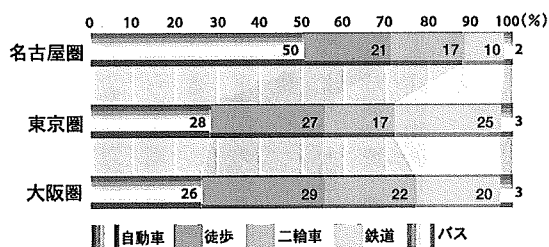


図4 3大都市圏の代表交通手段の比較



図6 名古屋市圏の交通流動

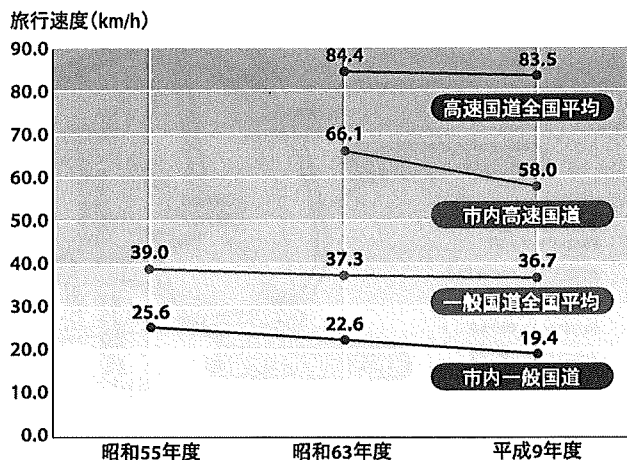


図5 名古屋市内の旅行速度の推移

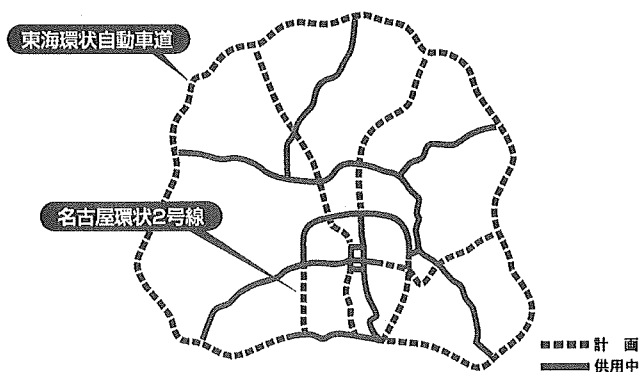


図7 環状道路の整備状況(平成11年)

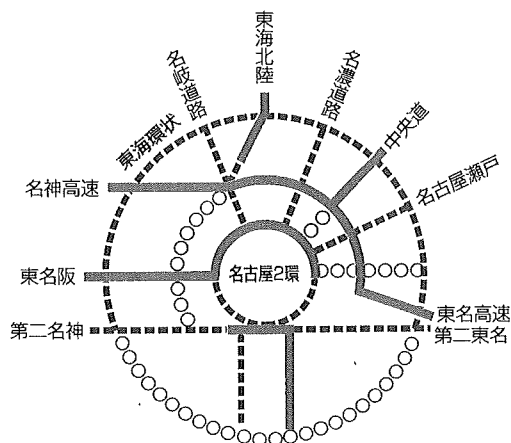


図8

(3) 名古屋都市圏の道路整備の現状

名古屋都市圏の道路整備は、その地域的条件から首都圏と近畿圏を連絡する東西交通への対応と、名古屋都市圏の交通需要に対応するため道路が整備され放射道路を中心に現在、全体計画の約六割が完成している。一方、環状道路は現在二割の完成で、放射道路に比べ著しく整備が遅延しておりその機能が十分に発揮されていない状況である(図7)。

(4) 名古屋都市圏の道路整備構想

名古屋都市圏においては、「地域半日交通圏」を確保するため二環状一〇放射から構成される自動車専用道路ネットワークを基本としている(図8)。

(構想コンセプト(東海環状内側))

- ・名古屋市内から東海環状自動車道の拠点まで一時間以内で連絡

- ・東海環状自動車道内の拠点相互を概ね一・五時間以内で連絡

これらの整備により、大都市名古屋を中心とした周辺諸都市の地域間交流・連携のための基盤が確保され、競争条件の均衡化を図り、地域の自立的な発展を支援する。

四 環状道路の整備効果等

(1) 通過交通の排除

環状道路の整備により名古屋都市圏に流入する通過交通を迂回させることにより渋滞ポイントの解消・緩和や都市の交通環境の改善を図る(図9・10)。

・東海環状自動車道の内側を通過する交通二四万台/日を約七〇% (二七万台) に減少、名古屋環状二号線の内側を通過する交通二二万台/日を一〇万台/日に減少する事が可能となる。

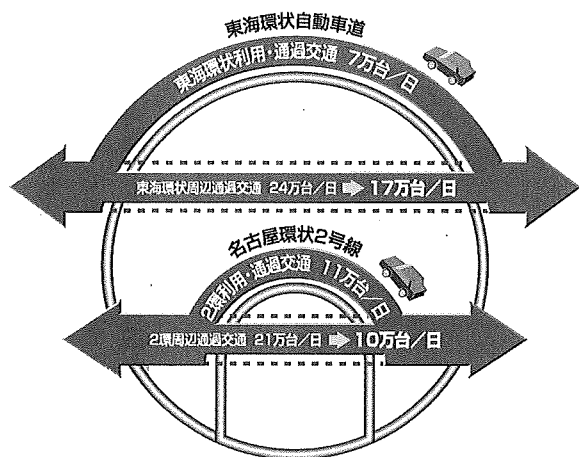
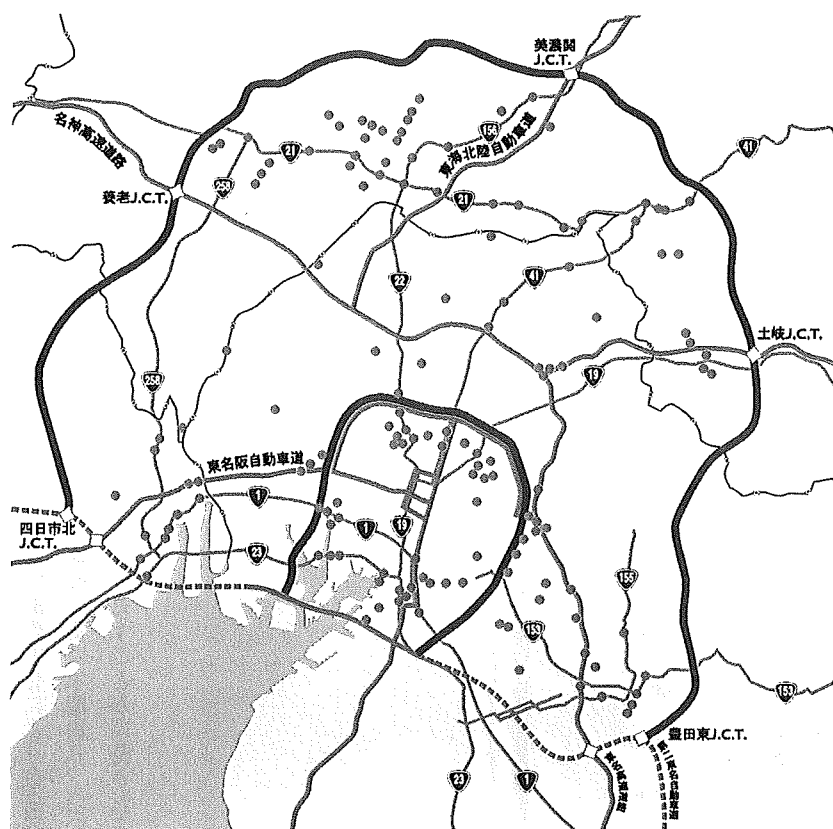


図9

・東海環状自動車道の内側に在る渋滞ポイント一五〇カ所の解消・緩和により健全な都市形成が可能となる。

これら渋滞の解消・緩和によりエネルギーの効

率化が図られ東海環状自動車道整備により年間約六〇万klの燃料削減が期待できるとともに、都市圏の災害時における緊急輸送路や集中工事時の迂回路としての期待も大きい。

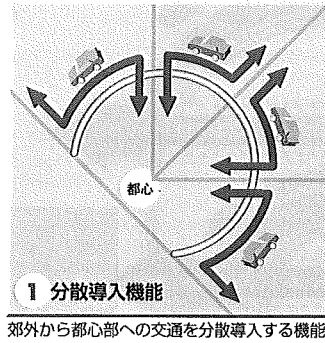


● 解消・緩和される渋滞ポイント

図10

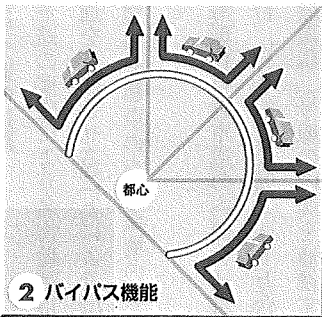
(2) 分散導入効果

放射状道路から都市圏に流入する交通を環状道路で迂回、導入分散する事により、都市圏へ流入・出する交通の混雑緩和が可能となる(図11・12)。



郊外から都市部への交通を分散導入する機能。

図11 環状道路の機能



都市に起終点を持たない通過交通をバイパスさせ、都市の交通混雑を緩和する機能。

図12 環状道路の機能

(3) 地域間の所要時間の減少

環状道路の整備により都市間相互の時間距離が短縮し、都市間連携を促進するとともに物流拠点(港湾、空港、トラックターミナル)と諸都市及び物流拠点相互を直結することにより物流の効率化が期待される(図13)。

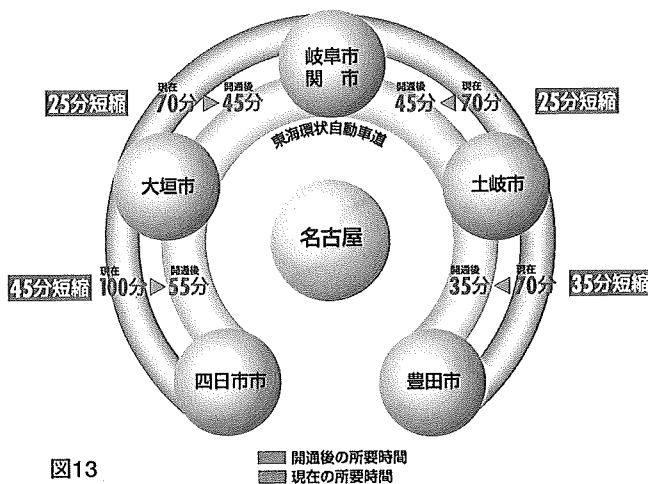


図13

(4) 地域経済に与える影響

これら物流効率化により東海三県(愛知、岐阜、三重)地域産業に年間約八、〇〇〇億円の生産額増加をもたらすことが期待される(図14)。

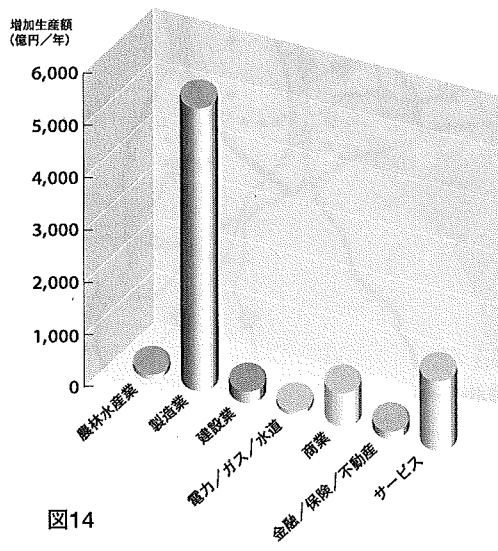


図14

(5) 各種プロジェクトの支援

名古屋都市圏では中部国際空港、2005年日本国際博覧会などのプロジェクトが進展されている。また、沿線諸都市では物流、学術研究などのプロジェクトが展開されており、これらのプロジェクトを支援し地域活性化を促す道路として期待されている(図15)。

近畿都市圏の道路ネットワーク整備

日本道路公団関西支社

一 はじめに

近畿圏には、首都圏や中部圏と同様に、人口や都市機能が集中しているため、各都市圏及び都市圏間では依然として交通混雑が多発している状況であり、近畿圏の快適で豊かな居住環境の実現、産業の進展、魅力ある国際文化都市づくりのためにも、各都市圏内や都市圏間を相互に結ぶ新たな高規格幹線道路等の整備が望まれているところである。

現在、近畿圏の高規格幹線道路網については、長期的な整備目標約一、六〇〇kmのうち、整備率は約六割となっている（図一）。

日本道路公団では、近畿全域において事業を展開中であるが、今回は特に、近畿都市圏における、

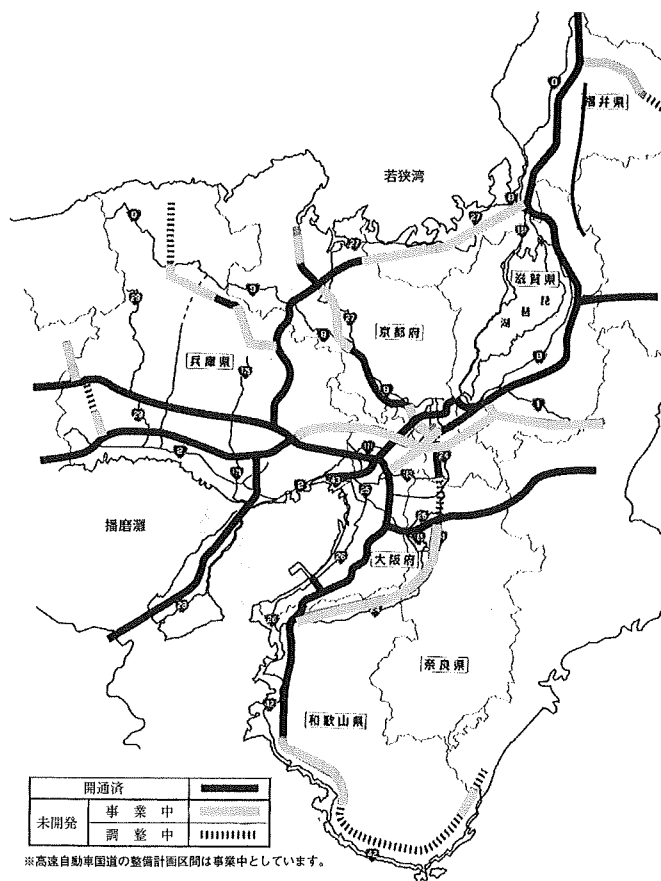


図1 近畿圏における高規格幹線道路の整備状況

以下のような高規格幹線道路等の事業について、それぞれの事業実施状況を紹介する。

- ① 神戸と大津・名古屋方面を結び近畿圏の、さらには日本の社会・文化・経済の発展に大きく寄与する第二名神の整備
- ② 大阪と京都・名古屋方面を結ぶ名神高速道路

③ 京都と大阪を結び、京阪地域の交通混雑の緩和と沿道の環境改善及び地域整備の促進等

④ 京都、奈良、和歌山を結び近畿都市圏の環状機能を持ち、拠点都市の連携強化を図るとともに国道二四号の渋滞緩和、走行時間の短縮など地域の活性化に寄与する京奈和自動車道の整備

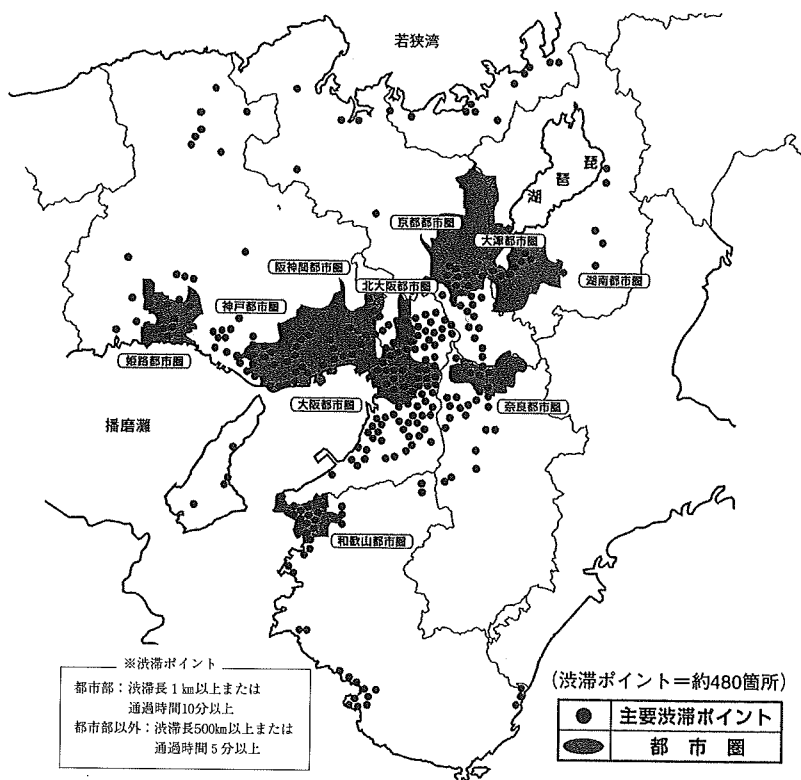


図2 近畿圏における渋滞箇所

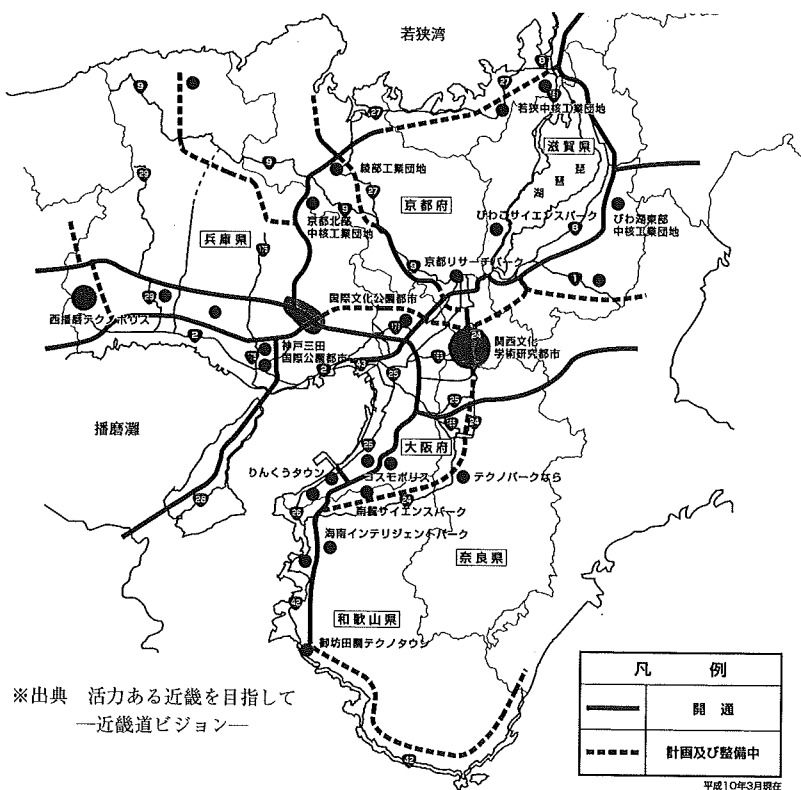


図3 近畿圏における主要工業団地

用地買収を行っており、引続き早期整備を目指し
関係機関と調整を図っていく。

五 京奈和自動車道の整備

京奈和自動車道は京都市から奈良市を経由して
和歌山市に至る約一二〇kmの高規格幹線道路であ
り、西名阪自動車道、阪和自動車道等と連結し近

畿都市圏の環状道路として機能するとともに、一
般国道二四号等の交通混雑の緩和、沿道地域の開
発促進、観光開発等の地域活性化に寄与する道路
である（図7）。

そのうち、京奈道路は城陽～山田川間約一四km
が平成五年三月までに開通したが、残りの山田川
～木津間約三kmを建設省と日本道路公団により事

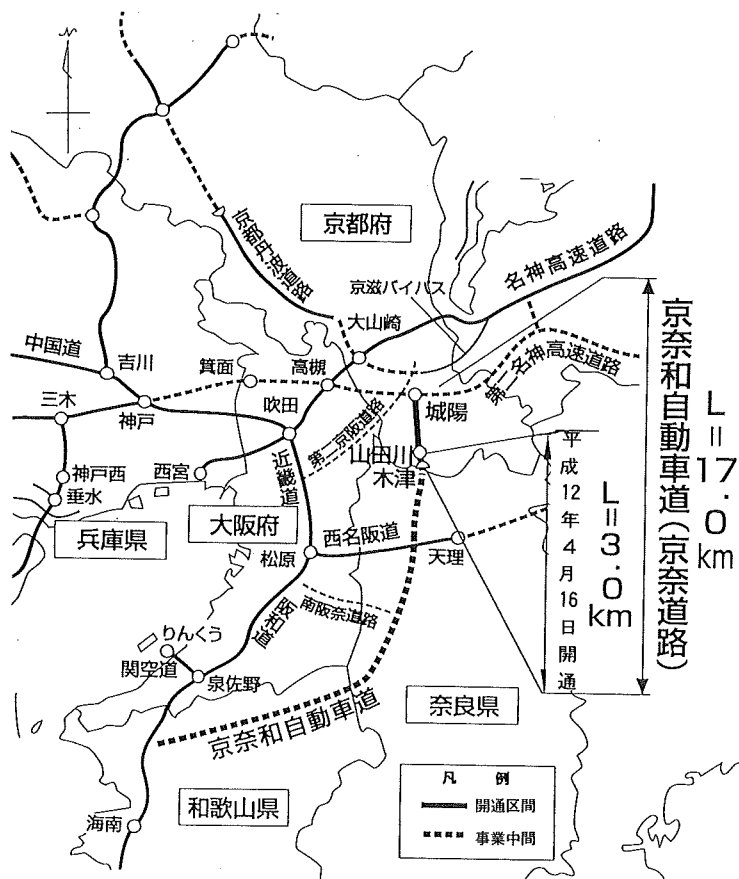


図7 京奈和自動車道の位置図

業を進め、平成二二年四月一六日に開通を迎えた。
この京奈道路全通により、京都と奈良が短絡さ
れるとともに、一般国道二四号、一般国道一六三
号の交通混雑の緩和や関西文化学術研究都市間の
アクセス性が向上することとなった。

京奈道路から西名阪自動車道までは、平城京跡
付近を通過するため慎重な調査が必要な区間とな
っている。西名阪自動車道から阪和自動車道につ
いては全線が都市計画決定され、建設省により事
業が進められている。工事を全面展開している区
間、用地買収を行っている区間及び測量調査等の
調査を行っている区間があり、今後は早期整備に
向けた有料道路制度の活用等についての検討が必
要となっている。

六 おわりに

近畿圏の高規格幹線道路網等の整備は、二一世
紀における快適で豊かな居住環境の実現、産業の
進展等を図る上で不可欠であり、その整備効果は
極めて大きく、活力あふれる近畿の創出を支援し
ていくこととなる。日本道路公団としては、今後
とも、地域の皆様のご意見を踏まえつつ、有料道
路制度を活用して近畿圏の道路ネットワーク整備
を進めてまいりる所存であり、関係各位のご支援と
ご協力をお願いするところである。

広島高速道路ネットワーク整備とその効果について

広島高速道路公社企画調査部企画調査課

一 はじめに

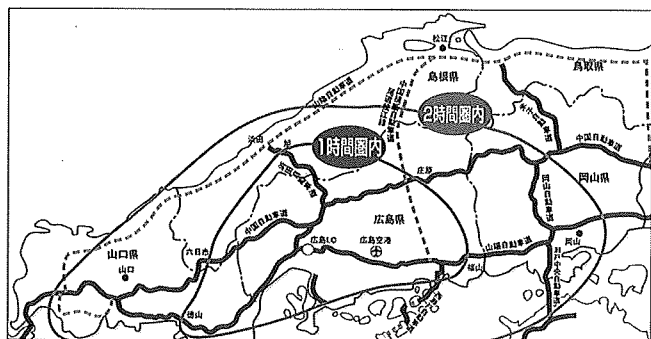
広島市は中国四国地方の中核都市として拠点的かつ先導的な役割を担っている。しかしながら都心部周辺地域での急激な市街化の進展及び地形的な要因などから商業施設等が都心部に集中集積しているため、都心及び都心部入り口付近で慢性的な交通渋滞が発生している。

このような状況のなか、広島市周辺部においては、中国自動車道・山陽自動車道・中国横断自動車道などの国土開発幹線自動車道の整備が進み、また、市街地の拡大に対応した都市部周辺の放射道路についても、国道二号西広島バイパス・国道三一号広島県道路の供用、国道二号東広島バイパスの整備といったように、着々と計画が進められ

てきている。

その一方で、都市内の主要幹線道路は整備が遅れており、中国四国地方の中核都市である広島市の都市機能をより高めるため、都市交通の高速性・定時性が確保できる自動車専用道路網の構築が急務となっている。

建設省、広島県及び広島市では、このような状況を踏まえ、広島都市圏の主要な幹線道路網を効率的かつ早期に整備するため、指定都市高速道路方式を導入することで合意し、その整備主体として平成九年六月、広島県・広島市の共同出資により広島高速道路公社を設立した。現在、広島高速道路の整備に着手して三年が経過するところである。



凡 例			
	供用中の高速道路		広島ICから1時間圏内
	計画中の高速道路 (予定路線を含む)		広島ICから2時間圏内

※高速道路上で到達できる範囲を示す

図1 中国地方の高速道路ネットワーク

二 広島高速道路の概要

現在、名古屋市、福岡市と北九州市、及び広島市で整備されている指定都市高速道路とは、人口五〇万人以上の政令で定める都市においてのみ事業が実施できるもので、都市圏及びその周辺地域

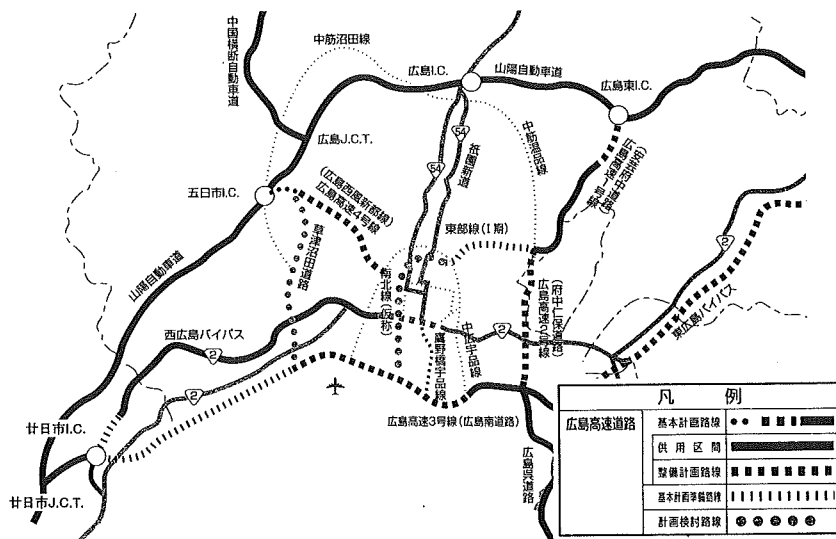


図2 広島高速道路 概要図

の複数の自動車専用道路を一つの道路網として整備するものである。料金プール制をとるため、料金格差の回避、無料解放時期の差の回避、道路網全体の早期整備が可能となるメリットがある。

この指定都市高速道路である広島高速道路は、都市内交通に密接に関連する七路線から構成されており、基本計画路線として、四路線が広島高速道路公社の定款に定められている。これら四路線は平成二〇年代初頭までに段階的に供用を行う予定であり、残りの路線についても計画熟度の高まりに応じて整備に取り組み予定である。

現在は、早期整備を図る四路線二七・一kmを整備計画路線として、建設大臣の事業許可を得て整備を進めているところであり、また、今年度新規事業採択された一路線について、事業化に向け諸準備を行っているところである。

1 広島高速一号線

(東区福田町～東区温品二丁目間約六・五km)

高速一号線は、広島市北東部地区の主要幹線道路として、この地域の交通混雑の解消と山陽自動車道広島東ICから広島市中心部へのアクセス道路として整備するものである。既に供用されていた安芸府中道路(東区馬木町～東区温品二丁目)を平成九年一〇月に広島県道路公社から取得する形で管理を開始しているほか、現在は馬木IC付

近から山陽自動車道広島東ICまでの延伸について、平成一〇年代半ばを完成目標に整備中である。

2 広島高速二号線

(東区温品町～南区仁保沖町間約五・九km)

本路線は、高速一号線と高速三号線を結ぶ周辺市街地環状型道路網の一部を構成する路線で、平成一一年度に新規着手となった。一部区間で平面街路を併設した全線高架構造であり、平面街路併設区間においては既に広島県・広島市が用地買収を進めている。今年度は詳細設計の実施とともに、高架道路単独区間の用地買収に着手し、平成一〇年代後半を完成目標に整備を進めている。

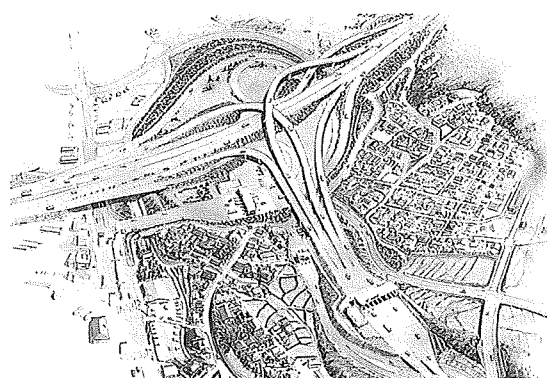


図3 広島高速1号線 広島東IC付近

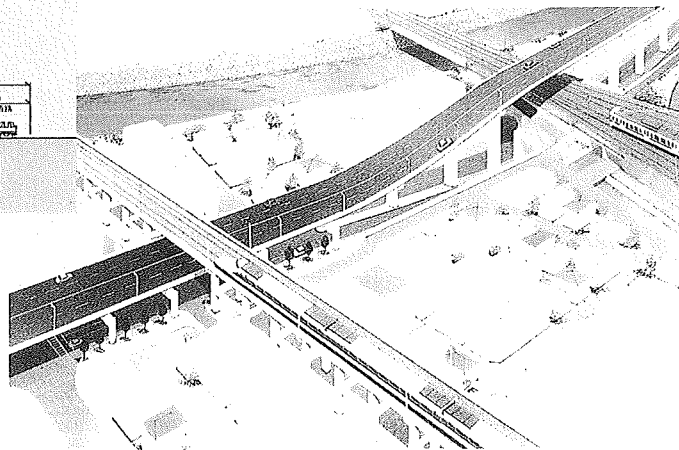
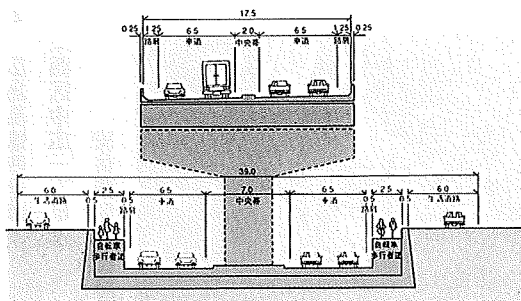


図4 広島高速2号線
J R 山陽本線交差部付近

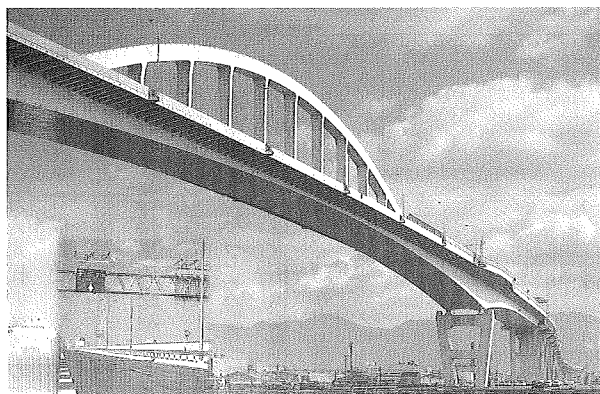


写真1 広島高速3号線 宇品大橋

3 広島高速三号線
(南区仁保沖町)
西区商工センター一丁目間約九・八km
安芸郡海田町から廿日市市までの臨海部の東西軸となる広島南道路の一部で、自動車専用道路部分を受け持つのが高速三号線である。このうちⅠ期区間二・六kmについては、整備完了により平成一二年三月一九日に供用開始をした。Ⅱ期区間七・二kmの整備は、建設省及び広島市で施行中の平面街路における用地買収の進捗を見極め、効率的な時期に事業着手する予定であり、平成二〇年代初頭の完成を目標にしている。

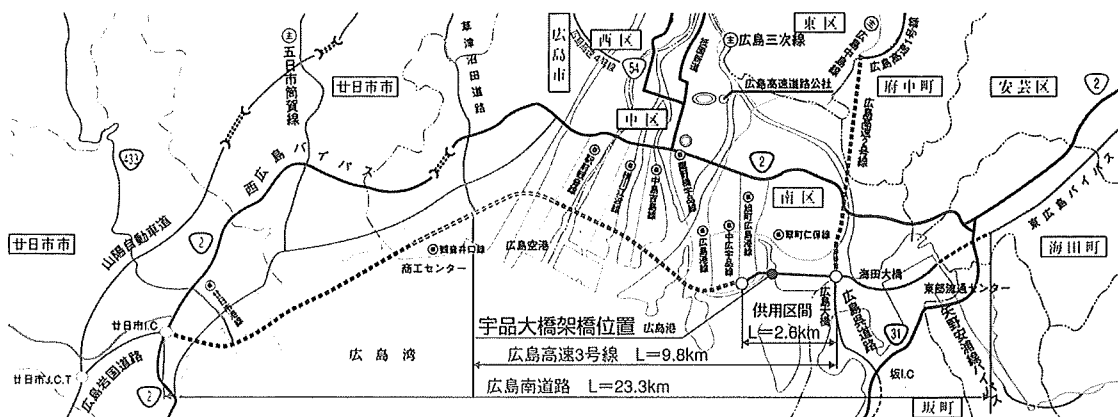
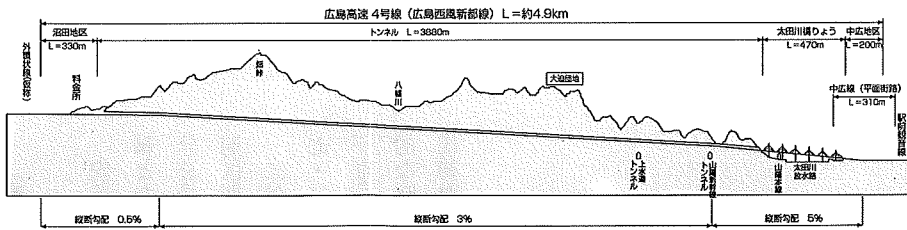


図5 広島高速3号線(広島南道路)路線図

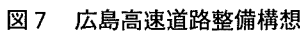
安佐南区沼田町大塚間約四・九km



人口一〇万人規模の新たな都市とな
る。それを支える根幹的な都市基盤施設で
は、山陽自動車道五日市ＩＣと広島市
中心部を連絡する路線である。全線
四・九kmのうち、約三・九kmはトン
ネル構造となっている。現在はトン
ネル工事及び太田川橋梁（四七六m）
工事を実施しており、来年中には供

三 基本計画準備路線 東部線Ⅰ期区間
(東区温品町～東区二葉の里三丁目間約4km)

基本計画四路線のほかに、基本計画準備路線として東部線Ⅰ期区間がある。この路線は高速一号線と都心部を接続し、都心部―山陽自動車道広島東ⅠC間の時間短縮、温品・中山地区の交通混雑



の解消を狙い計画されたものである。平成一二年三月三十一日に都市計画決定告示され、平成一二年度に新規事業採択された。現在は整備計画に組み入れるべく諸準備を行っているところである。

四 広島高速道路のネットワーク構想

整備中の四路線と基本計画準備路線に加えるものとして、東部線Ⅱ期区間（仮称）、南北線（仮称）、草津沼田道路の三路線の構想がある。東部線Ⅱ期区間（仮称）は都心部と高速四号線の間を接続するものであり、この路線により都市圏西北部と東部地区が結ばれると、自動車専用道路網の中央部の東西軸が形成されることとなる。これとともに、都市圏中央部を縦断する形の南北線（仮称）、そして、北西部地区と高速三号線を接続し西端の南北軸となる草津沼田道路により、各自動車専用道路が環状道路網となり、国土開発幹線自動車道と合わせた広島都市圏の幹線道路網整備が大きく進展することになる。

五 ネットワーク構想の整備効果

はじめにも述べたが、広島都市圏は、都心部周辺の急激な市街化、都心部デルタを山が囲い、六派川が流れる地形的制約などから、商業機能が一極集中型になり、特に周辺部から都心部への入り口において慢性的な交通渋滞が発生している。現

在進めている広島高速道路の基本計画四路線の整備が完了すると、主に周辺市街地からの流入交通については高速性・定時性などで大きな効果が上がるものと期待されるが、これに基本計画準備路線と構想三路線の整備が加わることにより、この環状自動車専用道路網が、広島都市圏を一極集中型から多心型都市構造へ転換させる上での大きな役割を果たし、都市活動を支えるための重要な施設となるものと考えられる。

例えば、広島湾臨海部にある宇品・出島沖地区については、メッセ・コンベンション施設や海の玄関にふさわしいターミナル機能を有する広域拠点の一つに位置づけられているが、環状自動車専用道路網によるアクセス強化は、この拠点の開発計画の推進において大きく寄与していくものと期待される。

また、住宅や企業、学校・商業・文化施設などの複合機能を備えた人口一〇万人規模の総合自立都市として開発が進められる広島市北西部の西風新都周辺についても、都心部や西部開発地区（商工センター）と短時間で結ばれることで、広域拠点としての利便性・発展性が向上していくことになる。

広範囲な部分においても、広島中央地域で進められているテクノポリス賀茂学園都市地域との連携や、都市間競争の上で重要なポイントとなる広

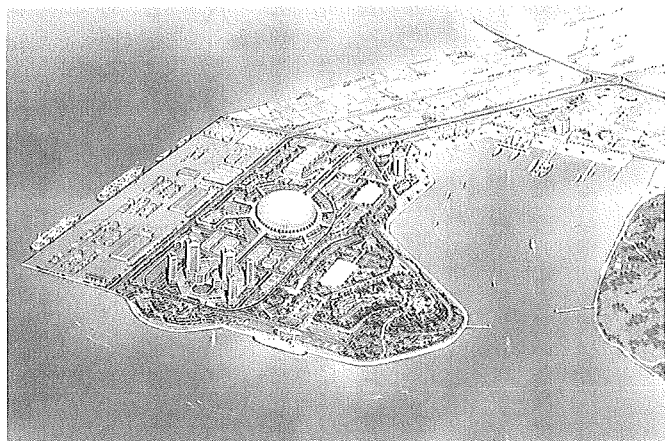


図8 広島ポートルネッサンス21事業

島空港までの所要時間の短縮が図られ、広島都市圏の中国四国地方での中枢性・拠点性の向上に大きく貢献することになる。

このように自動車専用道路網の環状化がもたらす効果は、広島高速道路整備の直接効果である広島都市圏の慢性的な交通渋滞の緩和等に加え、間接効果である都市構造の多心型への転換に寄与する部分が大きく、都市圏の中枢性の発展には必要



「西風新都」は広島市都心部から北西5～10kmに位置し、南北に約10km、東西に約5km、総面積約4,570haというスケールで建設が進んでいます。面積は広島市中区の約3倍、都心部のデルタがすっぽり収まってしまう広さ。全国の新都市開発と比べても、多摩ニュータウン(東京)の1.5倍、千里ニュータウン(大阪)の4倍。国内でも有数の開発事業です。「西風新都」には住宅だけでなく企業も立地し、学校、公園、商業・文化施設など都市生活に必要な機能をバランスよく配置。「住む・働く・学ぶ・憩う」という複合機能を備えた総合自立都市をめざし、21世紀初頭には人口10万人規模の新都市が誕生します。

西風新都開発事業概要図

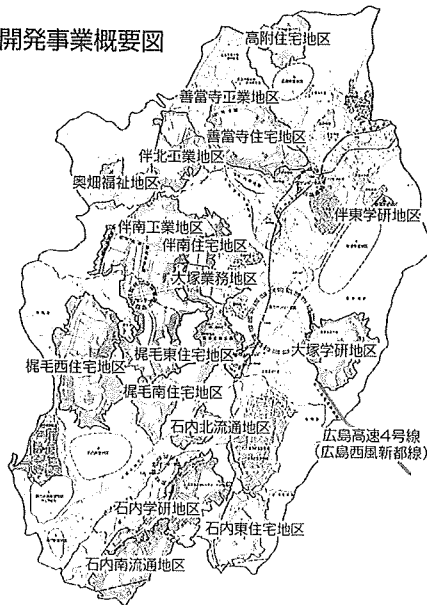


図9 西風新都開発事業

六 おわりに

不可欠で整備効果に寄せる期待は大きいものであるといえる。

広島高速道路は、本年三月に高速三号線を供用開始し二路線となったが、この開通により県民・市民の広島高速道路への期待と関心は、ますます高まってきている。当公社としても、これらの期待に応えるべくより一層の事業促進を図り、地域の利便性の向上、産業経済の活性化に少しでも貢献できるような積極的に取り組んでいきたいと考えており、今後とも、関係機関の皆様方に一層のご指導とご支援をお願いする。

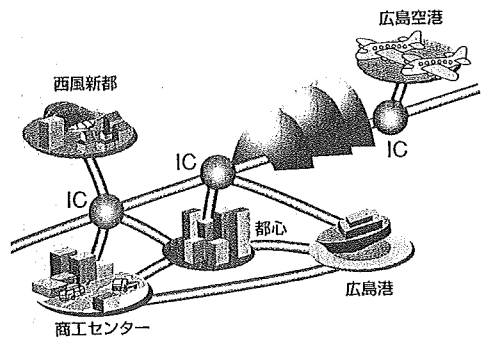


図10 多心型都市構造イメージ

「本州四国連絡橋公団創立30周年」を迎えて

本州四国連絡橋公団総務部総務課

一 はじめに

本州四国連絡橋公団は、本年七月一日をもって創立三〇周年を迎えることになります。

一昨年四月には世界一の吊橋「明石海峡大橋」が完成し、昨年五月には「西瀬戸自動車道」（瀬戸内しまなみ海道）が開通して、瀬戸内海に本州四国連絡橋三ルートが概成いたしました。

本稿では、本四架橋の構想から建設までの経緯、本州四国連絡橋の整備効果、今後の公団の展望と課題等について述べ、公団三〇年の歴史を振り返ります。

二 本四架橋構想のはじまり

本州と四国の間に長大橋を架けるといふ壮大な

構想は、明治二二年に香川県議會議員大久保護之丞が讃岐鉄道開通式のあいさつの中で提唱したのが最初であるとされています。昭和一五年には、内務省神戸土木出張所長であった原口忠次郎氏（のちの神戸市長）が、神戸と四国を結ぶことによって双方の発展を図ろうという構想を固め、同年四月東京で開かれた内務省の全国土木出張所会議で発表しています。

その後、昭和三〇年五月、修学旅行生を乗せて高松港を出港した国鉄宇高連絡船「紫雲丸」が霧の中で「第三宇高丸」と衝突して沈没し、小中学生を含む一六八人が犠牲となる事故が起こり、これを機に本四架橋の必要性が声高に叫ばれるようになります。

建設省が初めて本州四国架橋調査費を計上した

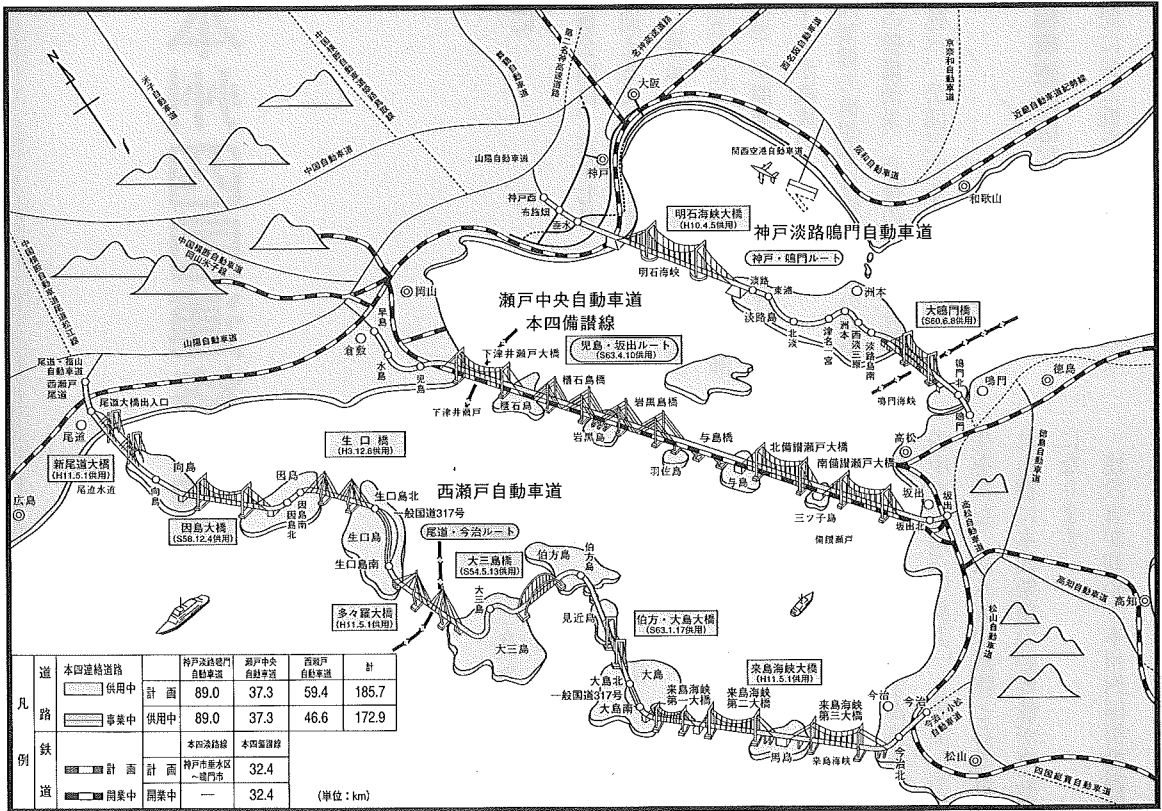
昭和三四年以降は、香川県や岡山県といった中国、四国地方の自治体はもとより、熊本県、鹿児島県などの九州地方の自治体も架橋建設を促進するための協議会を結成し、架橋誘致運動はしだいに地域的な連携の輪を広げていきました。昭和三六年頃からは、運動の舞台は東京に移り、地元選出の国会議員を含めての激しい誘致合戦が繰り広げられることとなりました。

こうした架橋建設の運動が高まる一方で架橋に向けての調査も進められていました。

まず、日本国有鉄道は昭和三〇年にいち早く調査を開始しました。その後、同調査は日本鉄道建設公団に引き継がれ、道路・鉄道併用橋の建設は技術的には十分可能という判断がなされています。

また、建設省も本四連絡道路橋の調査に乗り出

本州四国連絡橋図



平成12年4月現在

事業の現況

項 目	神戸・鳴門ルート		児島・坂出ルート		尾道・今治ルート	合 計	
	一般国道28号	本四淡路線	一般国道30号	本四備讃線	一般国道317号	道路	鉄道
区 間	自) 神戸市西区 押部谷町 至) 鳴門市撫養町 木津	自) 兵庫県三原郡 西淡町阿那賀 至) 鳴門市鳴門町 土佐泊浦	自) 岡山県都窪郡 早島町大字早島 至) 坂出市川津町 下川津本村	自) 倉敷市茶屋町 至) 香川県綾歌郡 宇多津町	自) 尾道市高須町 天満原 至) 今治市矢田	—	—
計画延長 (km)	89.0	3.5	37.3	32.4	59.4	185.7	35.9
車線数または 単線・複線の別	6車線 (西神地区及び鳴門 北IC以南は4車線)	複線 (共用部は単線載 荷)	4車線	複 線	4車線	—	—
事業費 (億円) (暫定形)	15,600 (14,700)	300 (300)	6,700 (6,700)	5,000 (5,000)	8,100 (7,500)	30,400 (28,900)	5,300 (5,300)
供用延長 (km)	89.0 (100%)	0.0 (0%)	37.3 (100%)	32.4 (100%)	46.6 (78%)	172.9 (93%)	32.4 (90%)

注) 1. 本四淡路線は工事実施計画認可を受けている大鳴門橋共用部のみを記載し、事業費については既投資額のみ計上している。

2. 神戸・鳴門ルートには、西神自動車道を含む。

本州四国連絡橋事業の経緯

昭和30年 4月	日本国有鉄道において本四淡路線調査開始
昭和30年 5月	国鉄宇高連絡船「紫雲丸」事故、死者168人
昭和34年 4月	建設省において調査開始
昭和44年 5月	新全国総合開発計画閣議決定(本四連絡橋3ルートの建設)
昭和45年 7月	本州四国連絡橋公団設立
昭和48年11月	総需要抑制策の一環として3ルートの起工式を延期
昭和50年 8月	1ルート3橋(大三島橋、大鳴門橋、因島大橋)の着工方針決定(関係大臣協議)
昭和52年11月	第三次全国総合開発計画閣議決定(早期完成を図るルートとして児島・坂出ルート決定)(閣議決定)
昭和54年 1月	事業化を図る橋梁として、伯方・大島大橋を追加決定
昭和54年 5月	大三島橋供用開始
昭和58年12月	因島大橋供用開始
昭和60年 6月	大鳴門橋供用開始
昭和60年12月	事業化を図る橋梁として、明石海峡大橋及び生口橋を追加決定
昭和62年 6月	第四次全国総合開発計画閣議決定(西暦2000年までに本州四国連絡橋3ルートの概成を図る)
昭和62年12月	事業化を図る橋梁として、来島海峡大橋を追加決定
昭和63年 1月	伯方・大島大橋供用開始
昭和63年 4月	瀬戸中央自動車道(児島・坂出ルート)供用開始及び本四備讃線(瀬戸大橋線)の開業
平成元年12月	事業化を図る橋梁として、多々羅大橋を追加決定
平成 3年12月	生口橋供用開始
平成 7年 1月	阪神・淡路大震災発生
平成10年 4月	明石海峡大橋供用開始
平成11年 5月	新尾道大橋、多々羅大橋、来島海峡大橋供用開始

その後、政府・与党間の折衝の結果、昭和四五年一月三十一日に臨時閣議で新公団の設立が認められ、公団設立の基礎となる本州四国連絡橋公団法案は、昭和四五年三月一六日に国会に提出され、

工事の凍結期間中においても、用地補償業務、調査設計、準備工事等は進められていましたが、その後の社会情勢の変化もあり、昭和五〇年八月一五日に関係大臣(経済企画庁長官、建設大臣、国土庁長官)の協議により事実上一ルート三橋の着工凍結が解除され、これを受け一八日には建設・運輸両省から公団に対して大三島橋の着工凍

し、昭和三十八年四月には神戸市に本州四国連絡道路調査事務所を設置するとともに、土木研究所は、昭和三十六年から四四年までの間、地質調査、設計調査等の中枢的調査に直接参加し、技術的可能性を明らかにしていきました。

三 本四公団の誕生

本四架橋の建設については、昭和四三年当時の養輸道路局長が「建設事業主体として、単独橋の場合は日本道路公団がやるが、鉄道併用橋の場合については本州四国架橋公団(仮称)の新設も考

えられる」と述べています。建設・運輸両省では、建設主体を日本道路公団や日本鉄道建設公団といった既存の公団とするか、あるいは新たに公団を設立するか様々な方向性を検討しましたが、厳しい自然条件のもとで建設するには高度な技術を要すること、道路・鉄道併用橋の建設には両者を総合調整する組織が必要なこと、本四架橋は民間資金の調達を含めて、関係地域から資金を調達する必要があること等の理由から、最終的には、本四架橋の事業主体として新たに本州四国連絡橋公団(仮称)の組織を設ける構想をまとめ、昭和四四年八月に四五年年度予算として両省合わせて約四〇億円を概算要求しましたが、大蔵省予算原案では新公団の設立は認められませんでした。

その後、昭和四八年一〇月二六日に建設・運輸両大臣より工実施計画の認可を受け、同年一月二五日に三ルートの起工式を行う予定となっていました。折からの石油危機による総需要抑制政策の一環として、同年一月二〇日に三ルートの着工延期が指示されました。

その後、昭和四八年一〇月二六日に建設・運輸両大臣より工実施計画の認可を受け、同年一月二五日に三ルートの起工式を行う予定となっていました。折からの石油危機による総需要抑制政策の一環として、同年一月二〇日に三ルートの着工延期が指示されました。

両院の審議を経て、五月一二日成立しました。五月二〇日の公布、施行の後、設立準備が進められ、昭和四五年七月一日に本州四国連絡橋公団は発足しました。

四 本州四国連絡橋の建設の経緯

本四公団では、昭和四五年の設立以降、それまで建設省、日本国有鉄道、日本鉄道建設公団及び日本道路公団が実施してきた調査を引き継ぎ、道路・鉄道併用橋二ルート(神戸・鳴門ルート及び児島・坂出ルート)と道路単独橋一ルート(尾道・今治ルート)の工実施計画を策定するための調査を実施しました。

その後、昭和四八年一〇月二六日に建設・運輸両大臣より工実施計画の認可を受け、同年一月二五日に三ルートの起工式を行う予定となっていました。折からの石油危機による総需要抑制政策の一環として、同年一月二〇日に三ルートの着工延期が指示されました。

世界の長大橋梁

1. 吊 橋

2000年1月現在

順位	橋 名	中央支間長 (m)	国 名	完成年
1	明石海峡大橋	1991	日本	1998
2	グレートベルト・イースト橋	1624	デンマーク	1998
3	ハンバー橋	1410	イギリス	1981
4	江陰長江大橋	1385	中国	1999
5	青馬橋	1377	中国	1997
6	ベラザノ・ナロウズ橋	1298	アメリカ	1964
7	ゴールデンゲイト橋	1280	アメリカ	1937
8	ヘガクステン橋	1210	スウェーデン	1997
9	マキノ橋	1158	アメリカ	1957
10	南備讃瀬戸大橋	1100	日本	1988

2. 斜張橋

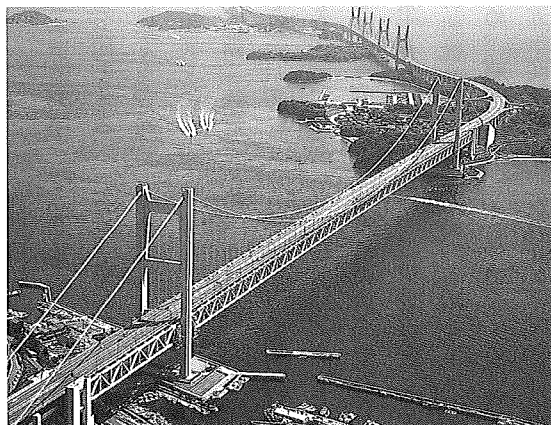
順位	橋 名	中央支間長 (m)	国 名	完成年
1	多々羅大橋	890	日本	1999
2	ノルマンディ橋	856	フランス	1995
3	南京長江第二大橋	628	中国	2001予定
4	武漢白沙洲大橋	618	中国	2000予定
5	青州門（閩）江大橋	605	中国	2001予定
6	楊浦大橋	602	中国	1993
7	徐浦大橋	590	中国	1997
8	名港中央大橋	590	日本	1998
9	リオン・アンティリオン橋	560	ギリシャ	2004予定
10	スカルスンド橋	530	ノルウェー	1991

結、大鳴門橋の準備及び因島大橋の着工時期検討が指示されました。

そして、昭和五十二年一月四日に閣議決定された第三次全国総合開発計画において早期完成を図るルートとして児島・坂出ルートに道路・鉄道併用橋を建設することとされました。更に昭和五十四年一月一〇日に事業化を図る橋梁として、伯方・大島大橋が追加決定されました。また、昭和六〇年一月二七日に明石海峡大橋及び生口橋の事業化が決定され、さらに、来島海峡大橋が昭和六二年一月二七日に、多々羅大橋が平成元年一月二

二八日に事業化が追加決定され、本四架橋の全ての橋梁を着工することができることとなりました。

このように、本四架橋は政府方針を受けて順次着工され、昭和五十四年五月の大三島橋の供用を初めとして、昭和五十八年一月の因島大橋、昭和六十年六月の大鳴門橋、昭和六三年一月の伯方・大島大橋、同年四月の瀬戸中央自動車道（児島・坂出ルート）、平成三年二月の生口橋、平成一〇年四月の明石海峡大橋と順次供用区間を増やし、平成一一年五月の新尾道大橋、多々羅大橋、来島海峡大橋の供用により、本州四国連絡橋三ルート



道路鉄道併用橋 瀬戸大橋（昭和63年完成）



鳴門海峡をまたぐ大鳴門橋（昭和60年完成）

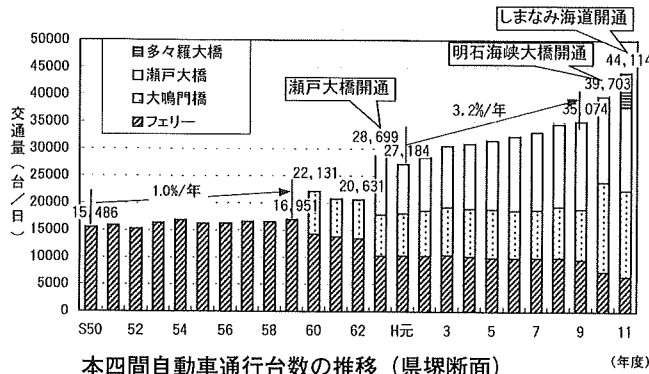
の全ての橋梁が完成にいたりました。このうち、瀬戸中央自動車道の海峡部については鉄道が併設されており、同道路の供用とほぼ同時期の昭和六三年三月に本四備讃線も開業しました。

五 本州四国連絡橋の整備効果

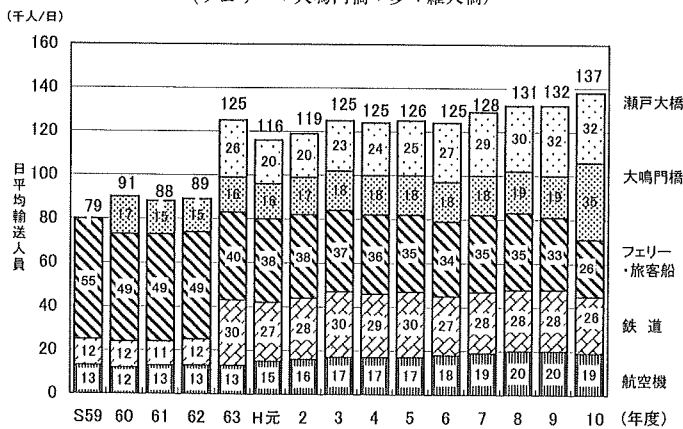
近畿、中国、四国を合わせた本州四国連絡橋関連地域の規模は、人口約三、四〇〇万人、域内総生産一二九兆円となります。これは、人口でカナダに、経済規模でイギリスに匹敵します。本州四国連絡橋三ルートの概成により、本州・四国間の交流圏が大幅に拡大し、今後、近畿、中国、四国



世界最長の吊橋 明石海峡大橋（平成10年完成）



本四間自動車通行台数の推移（県堺断面）
（フェリー＋大鳴門橋＋多々羅大橋）



本四間輸送人員の推移

の一体化が進んで広域圏が形成され、経済、文化、生活の交流が進み、経済社会が進展することが期待されます。

以下、本州四国連絡橋による具体的な整備効果をご紹介します。

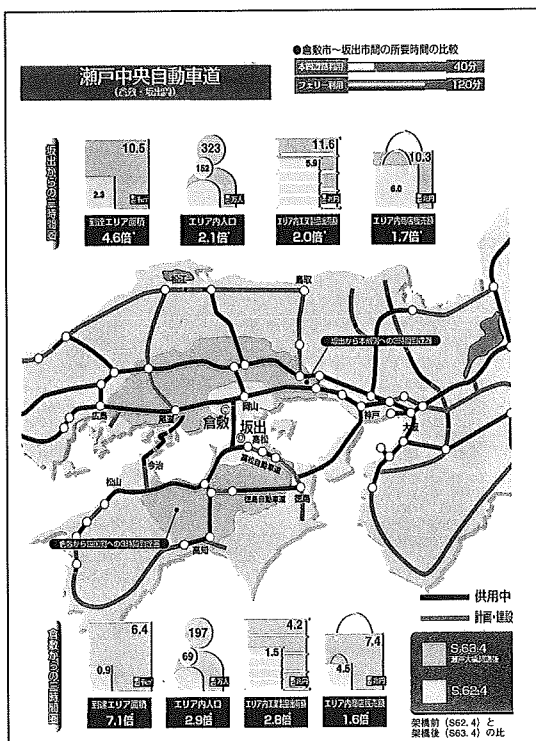
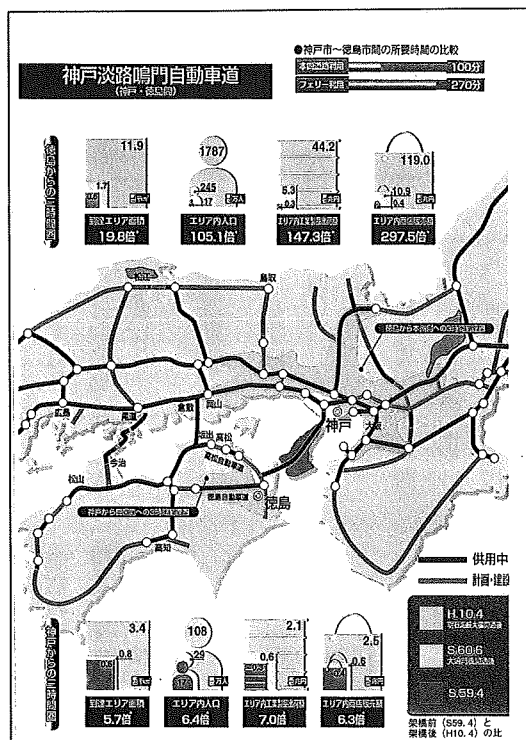
まず、本州・四国間の移動にかかる所要時間が大幅に短縮しました。例えば、神戸市と徳島市間の所要時間は、フェリー利用時の一八〇分から、一〇〇分に短縮されました。

また、本州・四国間の車や人の移動も増加して

おり、平成一一年度における本州・四国間の自動車通行台数は、瀬戸中央自動車道開通前の昭和六二年度と比較して約二・一倍に増加しました。さらに、平成一〇年度の本州・四国間輸送人員は昭和六二年度と比較して約一・五倍に増加しており、本州四国連絡橋が、本州・四国間の交流の活性化に大きく寄与していることが分かります。

観光客の増加も架橋の整備効果のひとつですが、ここでは平成一一年五月に概成した西瀬戸自動車道の供用後の様子をご紹介します。

時間短縮効果及び交流圏の拡大

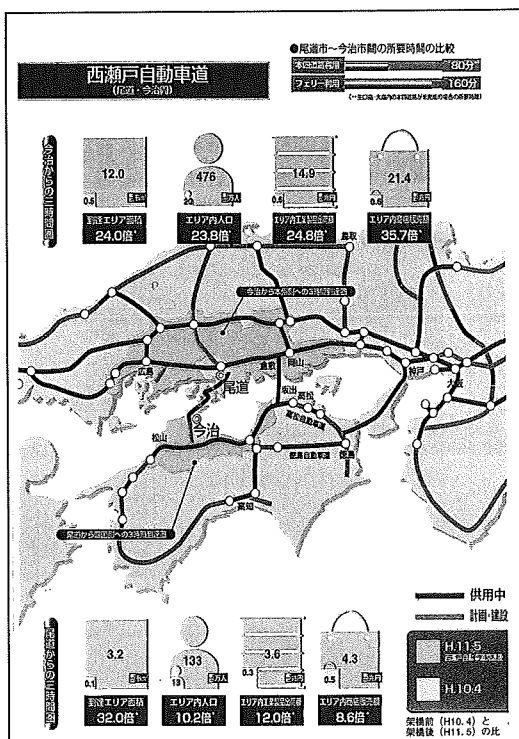


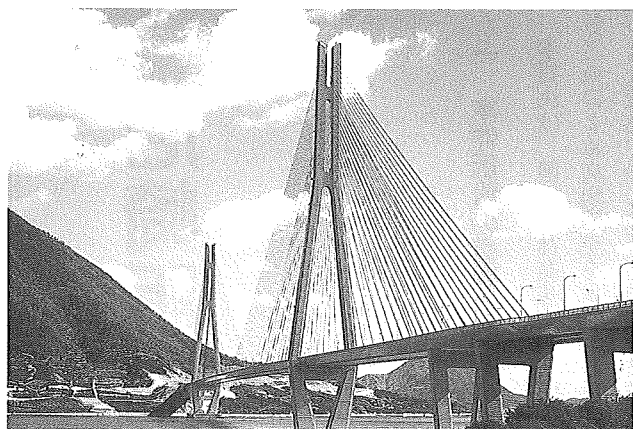
【時間短縮効果（フェリー利用から本四道路利用による時間短縮）】

ル ー ト	区 間	開通前	開通後	時間短縮
神戸・鳴門	神戸市～徳島市間	270分	100分	170分
児島・坂出	倉敷市～坂出市間	120分	40分	80分
尾道・今治	尾道市～今治市間	160分	80分	80分

【交流圏の拡大（3時間で到達可能な本州エリアの拡大）】

ル ー ト	起 点	面 積	人 口
神戸・鳴門	徳島市から	19.8倍	105.1倍
児島・坂出	坂出市から	4.6倍	2.1倍
尾道・今治	今治市から	24.0倍	23.8倍





世界最大の斜張橋 多々羅大橋（平成11年完成）



三連吊橋 来島海峡大橋（平成11年完成）

西瀬戸自動車道は、芸予諸島の風光明媚な多島海に位置し、「瀬戸内しまなみ海道」の愛称で親しまれており、沿線には、平山郁夫美術館（生口島）、大山祇神社（大三島）等の多数の著名な観光施設に恵まれています。また、海峡部橋梁には、原付・自転車・歩行者専用道路を併設しており、原付、自転車または徒歩により本州・四国間を往来できることが大きな特徴でもあります。

しまなみ海道沿線の島嶼部における平成十一年五月から一〇月までの観光施設への入込客数は、前年同期比で約一・七倍～一七・八倍、道後温泉

の宿泊者数も約一・三倍と著しく増加しています。こうした観光客の増加は、観光消費の増大をもたらした観光産業の振興に大きく寄与しています。

供用直後は、観光客の増加が注目されがちですが、今後、周辺の関連道路網の整備と相まった広域ネットワークが形成され、また島嶼部住民の生活道路として定着することにより、生活や産業面での役割が一層大きくなるものと期待されます。

六 今後の展望と課題

これら三ルートの概成により、本四公団は管理

を主たる業務とする新しい局面を迎えることになりました。この局面における当公団の当面の課題は、まず第一に開通した三ルートと長大橋梁群を安全快適にご利用いただけるよう、また、後々の世代へ立派に引き継いでいけるようその維持管理に万全を期することです。

第二に、三ルートの利用促進策の積極的な展開です。本年は、三月から半年間に渡り淡路島で淡路花博「ジャパンフロラ二〇〇〇」が開催され、たいへんな人気を博していますが、当公団では、この地元を挙げてのイベントと提携して通行料金の記念割引を実施しています。このような地元地方公共団体、地域社会との密接な連携を図り、具体的方策を企画・実行してまいります。

第三は、長年にわたり蓄積してきました長大橋技術の継承・高度化です。長大橋梁群の管理という技術的に未知の分野に挑戦していくとともに、世界の中で当公団にしかない情報を積極的に発信し、内外の要請に的確に応えていくことも重要な使命と考えています。

さらに、閣議決定等を踏まえ、今後も引き続き組織の合理化、定員の削減を行うとともに、更に一層の経費節減や利用促進に努め、国や地方公共団体のご協力を得つつ、計画的な償還が図られるよう努めてまいりたいと思います。

尼崎訴訟第一審判決をめぐって

福岡大学法学部長 浅野 直人

一 本件訴訟の概要と判決の結論

本判決は、国、阪神高速道路公団に対して、大気汚染による疾病罹患を主張する患者三七九名から九五億七、〇〇〇万円の賠償請求及び国道二号线、四三号线、高速大阪西宮線（三道路）を自動車走行の用に供することにより排出する二酸化窒素と浮遊粒子状物質の排出の差止を請求したものである。

これに対して、平成一二年一月三十一日、神戸地裁は、請求を一部認容し、五〇名の患者（死亡者を含む）に対して、予備的請求の慰謝料三億三、三〇〇万円を認容するとともに、差止請求についてもその一部を認容して、被告に対し、国道四三号线、高速大阪西宮線での自動車走行による一部原告（沿道五〇m以内）居住地への浮遊粒子状物

質の一時間値の一日平均値が 0.15 mg/m^3 を超える大気汚染形成を禁じることを命じた。

二 本判決の位置づけ

いわゆる四日市判決（津地裁四日市支部昭和四七・七・二四）以来これまでに大気汚染による健康被害に関する民事訴訟をめぐる判決は、多奈川、千葉、西淀川一次、水島、川崎一次、西淀川二―四次、川崎二―四次に各判決と多数にのぼってきた。

それらのうち、道路管理者が被告となつたのは西淀川、川崎、そして本件尼崎の各訴訟であった。

西淀川及び川崎訴訟は、一次判決（大阪地裁平成三・三・二九、横浜地裁川崎支部平成六・一・二五）では、民間企業被告のみが有責とされ、窒素酸化物と健康被害（公害健康被害補償法の指定疾病）との因果関係はないとして道路管理者は免

責された。しかし、控訴審段階で、二―四次訴訟分まで含めて、まず民間企業被告との間で和解が成立し、残された道路管理者被告は二―四次訴訟判決（大阪地裁七・七・五、横浜地裁川崎支部平成一〇・八・五）で、一部敗訴とされている。本件訴訟では、民間企業被告と原告の間では判決に先立って和解が成立し、残された道路管理者のみに対する判決が出されたわけであり、前述のように道路管理者が一部敗訴となった。

西淀川二―四次判決では、窒素酸化物の二酸化硫黄との相加的影響を認めて、その限りで沿道に居住する一部原告の指定疾病罹患への賠償が認められた。また川崎二―四次判決では、窒素酸化物と指定疾病罹患との因果関係を肯定し、沿道居住原告への賠償が認められた。しかし、この二つの判決は、差止請求についてはいずれも否定してい

る。これに対して、本判決は、窒素酸化物や浮遊粒子状物質と地域居住者一般の指定疾病罹患との因果関係は否定しつつも、自動車排出ガスによる浮遊粒子状物質と沿道居住者の気管支喘息罹患との因果関係を肯定、賠償に加えて差止請求まで肯定した。

本判決の差止の論理構成については、検討の余地が多いが、差止肯定の重要な根拠が、道路供用に伴って生じる自動車排出ガスによる深刻な健康被害（指定疾病罹患・増悪）の存在であることから、以下では、まず、大気汚染と健康被害との因果関係についてコメントし、ついで差止め等についてコメントする。

三 大気汚染と健康被害の因果関係

1 判決の論理

本判決は、二酸化窒素について、それが尼崎市レベルの濃度では、いずれにせよ指定疾病の発症因子とならないとする（*）。また、本件訴訟で問題とされる三道路排煙の硫黄酸化物・浮遊粒子状物質について、その沿道以外の尼崎地域の指定疾病の発症・増悪との因果関係も否定した（**）。

これに対して、三道路沿道の局所的大気汚染については、国道四三号線沿道五〇m以内の局所的自動車排出ガスによる大気汚染は、慢性気管支炎、肺気腫との因果関係は肯定できないが、気管支喘

息発症の危険がある。ただし国道二号線沿道については道路の利用状況から見て自動車排出ガスと健康被害との因果関係は認められないとした。その理由として判決は、幹線道路沿道五〇m以内に居住する学童には比較対照した非汚染地域の四倍の確率で気管支喘息発症の危険があると結論づけている千葉大調査（**）をあげる。そして、

幹線道路沿道の危険増大は自動車由来の粒子状物質の影響と説明するべきであり、とりわけディーゼル排気微粒子（DEP）関与が疑わしいこと、米国では化石燃料燃焼に伴う粒径〇・二五ミクロンの微小粒子につき厳しい環境基準が提案されつつあることをあげる。そのうえで、国道二号線は大型車の混入が少なく、千葉大調査の知見はあてはまらないが、国道四三号線は交通量・大型車混入率からみて、昭和四五年三月以降現在まで、千葉大調査の知見のあてはめが可能であるとする。

そして、本判決は、公健法の暴露要件を充足する程度に、沿道に居住して汚染に暴露し発症した患者は、沿道汚染を原因とする気管支喘息発症の高度の蓋然性が肯定され、健康被害と沿道汚染との個別因果関係が認められる（ただし城内小へ通学したことが、通勤により汚染に暴露したと同様であるとはいえない）とした。

また、沿道汚染に暴露する以前に発症した患者についても、沿道に居住し汚染に暴露したことに

よって、症状が増悪したものと認定することが可能であるとして、増悪による健康被害と沿道汚染の個別因果関係を認めた。

その上で、以上に該当する患者五〇名は、公健法の認定の合理性を覆す立証はなく、重症度は公健法認定等級で認定できるとしている。また、アトピー素因者には、因果関係競合を認めて、損害額を三分の二に減額している。

2 コメント

窒素酸化物と健康被害の因果関係を安易に肯定した川崎二―四次訴訟から余り間をおくことのない判決で、全く異なった判決が出されたことは、証拠の評価の問題とはいえるものの科学的事実を扱う裁判のあり方を考えさせられる。しかし、本判決の（一般論としての大気汚染の健康被害発生の可能性に関する認定部分は別として）窒素酸化物の健康被害に関する判断部分は、かねてから指摘されてきた専門家の見解に近いものであり、評価できるところである。また自動車排出ガス、とりわけ浮遊粒子状物質による健康被害発生との因果関係についても疑いは相当程度あるものの、浮遊粒子状物質を指標とした分析的疫学的知見がなく、沿道以外の地域の指定疾病の発症・増悪因子と結論づけることはできないとした点は、正当な評価といえよう。

しかし、沿道五〇mについての判断は、千葉大調査を唯一の証拠とし、これにデイズル自動車の排出する粒子状物質が健康に悪影響をもつはずであるとする「経験則」を用いて、沿道五〇m以内の居住原告の気管支喘息の発症と増悪の継続（沿道から転居した場合はその後の一年のみ）との因果関係を肯定したものであるというべきであろう。千葉大調査は平成四～七年に各単年度行われた調査をもとに、追跡調査の手法を加えて再整理したものといわれる。新たな観点が加えられた研究ではあるが、その学問的な評価は必ずしも一定しているとはいえないようであるし、何よりも本件訴訟地域をフィールドとして行われたものでない。その結論をどの沿道にどこまで「あてはめ」うるかは、法的評価の問題として裁判所の専権に属するものといえるかどうかは疑問が多い。さちに判決のいう自動車排出ガスについての「経験則」は、膨大な別冊が付されているにもかかわらず、裏付け資料が極めて乏しい「マスコミの常識」程度の域内にある（最近のこの種の判決では、別冊が流している。しかし、本文の認定事実はずしも膨大な別冊とは無関係なことがある。本判決の疫学的事実の認定はその典型である）。政策決定に際して、疑いが強いことを理由に、完全なデータがなくても決定が行われることはありうる（それでも自動車の通行規制といった強行な措置は反対

が強くてもなかなか実現困難である）。しかし、民事訴訟での賠償請求権の確定、さらには差し止め肯定の論理的前提たる法的判断の根拠・データが、政策の発動段階よりもさらに緩やかな「たしからしさ」で足りると考えてもよいとされる根拠は何であろうか。まさか、和解に応じない被告には、三七二人中五〇人程度への支払いをさせることがあってもかまわないのではないか、といった結論が先にあって、論理はあと、といった思考がとられたとは思わないが、政策提言と司法判断の区別は堅持されるべきであろう。このような点からいえば、沿道居住患者について公健法による認定をそのまま個別因果関係の法的認定と直結させた論理には（これは汚染暴露の程度から強く事実上の推定が働く高濃度の硫黄酸化物汚染地域でかろうじて認められる論理であり、判例法規範のようなものと理解されるべきものではないので）疑問があると言わざるを得ない。

* 尼崎でも過去の汚染濃度は環境基準は超えるがしかしそれは米国の環境基準、WHOの推奨値を下回ること、一般環境の二～三倍の濃度の屋内暴露を受けた者にも指定疾病症状の差異がないこと、過去の著名な疫学調査での二酸化窒素による大気汚染の程度の把握は大雑把で、調査方法・解析方法にも現在の水準でみれば問題があること、現在も二酸化窒素は各地で環境基準未達成、他方疫学調査は精緻化しており、二酸化窒素濃度上昇と指定疾病症状過剰との明確な関係が発現するはずであるのに、しかし現実とは逆で

あることをあげ、昭和六一年の中央公害対策審議会専門委員会報告が出した否定的結論を覆す事情はないとするのが、その理由である。

** 昭和四九年頃までの硫黄酸化物・浮遊粒子状物質は指定疾病の発症・増悪因子と認められるが、しかし、三道路分の硫黄酸化物の割合は〇・三％～一％で、これでは関与ありとはいえない。また昭和五〇年代以降の浮遊粒子状物質は環境基準を超え、城内小の学童の呼吸器症状の過剰をもたらした疑いは相当程度ある、しかし浮遊粒子状物質を指標とした分析的疫学的知見がなく、沿道以外の地域の指定疾病の発症・増悪因子と結論づけることはできないとするのが、その理由である。

*** 千葉大調査では、家屋構造、暖房器具等要因を考慮したが、居住地、アレルギー歴要因にのみ気管支喘息新規発症との有意の差があったとされていること、この結論は過去の多くの断面調査の結論とも一致する上、千葉大調査は追跡調査手法に新規性が認められると評価されている。

四 差止請求肯定の論理構成

1 判決の論理

本判決は、原告は、環境基準適合の環境条件下での生活享受の人格的利益、環境権を根拠に請求しているが、しかし、これは汚染による健康被害又はその現実の危険を前提としないはずはなく、生命・身体を脅かされない人格的利益（身体権）にもとづく人格権的請求権としての差止請求権は絶対権である身体権に由来するものとして肯定すべきものであるから、そのような請求として取り扱おうとする。ただし判決は、原状回復があり

えない身体権侵害の場合には、身体権侵害の継続または現実的危険があるときにのみ差止請求権が発生するとする。

なお、義務違反状態を生じさせないという不作為義務が必要な措置（作為）によってはじめて実現できる場合であっても、なすべき措置を特定することが訴訟物の特定に不可欠とはいえない。ただし、いかなる措置をとれば不作為義務を履行したかが不明確な不作為命令は、執行力の限界が不明確であるから、訴えは不適法となるが、本件は道路排煙の大気中への排出抑制措置の実現に尽き、数値により客観的にされたレベルの大気汚染を対象とするものであって、履行の判定も容易であるとする。さらに不作為命令が強制執行不能なら、訴えは不適法となるが、本件では道路以外に由来する二酸化窒素や浮遊粒子状物質の濃度をおおむね容易に把握できるのであるから、訴えは不適法でないとする。また、原告に汚染の詳細を調査させ、排出抑制措置の存在、内容の確定を要求することは不当であり、当事者の公平の観点からも不適法の主張は失当というべきであるとする。さらに、本件道路は、高度の公共性があり、国家的行政目的達成のため不可欠な施設として行政主体の排他的独占的管理をすべき營造物にはあたらない。したがって、民事訴訟の差止請求でなく、行政訴訟によるべきものとの主張も失当である、

とする。

本判決は、その因果関係に関する判断にもとづき、窒素酸化物に係る差止請求と国道二号線に係る差止請求はいずれも理由がないとしたが、国道四三号線、大阪西宮線に係る差止請求は、沿道五〇mの範囲で、気管支喘息を発症・増悪させ、健康被害（身体権侵害）の生じる蓋然性の高い判示のレベル（原告の請求よりは〇・〇五ppm/日高く、かつ一時間値は定めなかった）の大気汚染を形成しないとの不作為命令を求める限度で理由があり、このような健康被害の前では、公共性を理由とする違法性阻却は認められないと判断した。

2 コメント

本判決が差止を肯定したことについては、好意的な見解が示されることがある。特に被告に義務づけられる具体的行為内容を特定しないいわゆる「抽象的差止」について肯定的な立場をとる論者には、歓迎すべき判決とされるようである。たしかに、道路管理者に義務を課す場合には、行政の裁量の余地を認めることが合理的であり、実際にもこれまでの西淀川、川崎訴訟では、賠償認容の判決後に、被害者集団と道路管理者との交渉で合意が沿道対策を前進、発展させてきたことからすれば、差止肯定判決は、このような傾向を加速させるものとして意義がある、との考え方もあ

う。先のべたように本判決では、因果関係の判断の合理性に疑問がある。したがって（特に、差止を絶対権である身体権にもとづく請求権という、時代がかった論理によって認めようというのであればなおさらに）違法性の判断にも、禁止命令の判断基準設定のしかたのいづれにも同様に疑問がある。しかし、この点は置くとしても、なお、自らが汚染物質の排出者である固定発生源を前提とする場合と、道路を供用・管理し、法に基づいて不特定多数の国民に利用させる立場にある道路管理者（したがって、利用の規制には法的根拠を求められる。司法の判決が超法規的措置を命じる権限をもつとする考え「などとは見あたらない」）のようないわば間接的な排出者を前提とする場合を同列に論じることが、適當ではない。川崎判決以来本判決も含めて、工場の煙突と道路を排出ガス発生源として同様に扱う傾向が見られるが、それほど単純な話であれば、今日の自動車排出ガス問題は存在しなかったはずである。

沿道から五〇mの範囲の原告居住地での不作為義務の履行の判定、また道路外に起因する浮遊粒子状物質の量の把握がおおむね可能であるとの判決の認識も、沿道汚染の実態や環境行政の現場の感覚からはかなりかけ離れている。さらにここでも、およその傾向を把握し、予防的・先見的に対策を講じるという形で行政の職責を果たすべき場

合の論議と、被告の権利義務に影響する民事執行を考へる場合の論議との混乱が見られるのではないかと思われる。本判決が、もっぱら行政への警鐘を鳴らし、政策提言を目的とするものであったのであれば、判決の結論としてではなく、傍論なり所見なりの形式でことを論ずる方法（が判決として適切かどうかは論議があろうけれども）にゆするべきであつた。

五 その他の論点

本判決は損害の認定については、財産損害の重症度別一律請求を採用せず、慰謝料及び弁護士費用について、気管支喘息の重症度との因果関係が肯定される月数に応じ算定したうえで、級外を除き、喫煙者については最大四〇％の過失相殺をした。しかし、公健法受給分、訴外会社見舞金について損益相殺をうけるべき事由を欠くとして、これを否定している。

また被告の責任について、国賠法二条にも共同不法行為が成立するとしうえで、道路管理者と工場経営者の共同不法行為に関しては、これを否定し、他方、国道四三号線と高速大阪西宮線の構造は不可分一体であるうえ、管理主体も資本・業務管理運営面で密接な関連があり、したがって道路管理者には、互いに七一九条一項前段の共同不法行為責任が成立するものとした。

その上で、二道路の設置管理には瑕疵があり、これによつて沿道住民の身体への直接的侵襲を加え、発作性呼吸困難を主要症状とする看過しがたい症状を生じさせたことは、受忍の限度を超えるものとする。そして道路供用行為に高度の公共性ありといえず違法性阻却の主張は認められないとして、沿道住民に健康被害についての国賠法二条の責任を肯定した。

なお、消滅時効に関しては、因果関係立証可能な実験的知見及び疫学的知見存在の事実関係認識段階までは「損害及び加害者ヲ知りタル時」とはならないとして、時効の成立を否定した。

共同不法行為、時効に関しては、従来からの裁判例の流れに沿つたものである。また国賠法の適用は判決の因果関係に関する理解を前提にすれば、ありうる判断であろう（もつとも相当に問題があることはすでに述べた）。ただし、公健法給付の損益相殺否定は、これらの給付に慰謝料的要素を含まないとの誤解にもとづくもの（ただ損益相殺をすれば賠償額がなくなつたであろうことは予想できる）といえる。また見舞金が損害賠償でない（と解することは自由であるが、ではこれが所得税の対象であつたかどうかは興味あるところである）。

六 今後の課題

以上のように問題点の多い本判決ではあるが、

このような判決が出されるほど、今日の自動車排出ガスや騒音による幹線道路沿道、ひいてはこれによる都市環境問題（またこれらはさらに、温暖化などの地球環境問題とも無関係とはいえないものがある）が深刻であることは否定できない。自動車排出ガスと気管支喘息等の疾病罹患との直接的なつながりはさらに今後の研究を進める必要があるが、研究の成果が明らかにされる前であつても、対策の強化が必要である。この場合、道路のユーザーや、道路を利用した人流・物流に関する社会システムそのものが問われる必要があることは、たびたび各種審議会から答申されているところである。そしてまた、たとえば「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」や「幹線道路の沿道の整備に関する法律」の実際の効果、また「大気汚染防止法」「騒音規制法」にもとづく公安委員会への交通規制の要請制度の実情に関心が払われるべきであつた。不十分とはいへ、すでに存在する法制度を検証し、その改善を図る努力をあわせ行いながら、道路管理者にも最大の努力をはらわせる、という総合的な取り組みが今こそ必要である。本件訴訟のように道路管理者だけに（あるいは自動車メーカーだけに）責任を負わせるというやりかただけでは、この種の判決が今後も繰り返されることになるおそれがあるものと思われる。

道路占用許可申請手続の電子化について

道路局路政課道路利用調整室

近年の経済・社会諸分野における情報通信の高度化の進展に伴い、ミレニアムプロジェクト（平成一一年一月二十九日内閣総理大臣決定）においても「二〇〇三年度までに、民間から政府、政府から民間への行政手続をインターネットを利用しパーパールで行える電子政府の基盤を構築する」とされているように、申請・届出等の行政手続について電子化を図ることが求められています。

このような状況等を踏まえ、建設省では、占有事業者（申請者）の利便性の向上と負担の軽減を図ることを目的として、平成一二年度中に、全国の直轄国道における道路占用許可申請をインターネットを利用してオンラインにより行うことを可能とすることとして準備を進めてきています。

これに先立ち、建設省道路局路政課では、平成一〇年一〇月から、「道路占用許可申請手続の電子化研究会（委員長・浅野孝夫中央大学理工学部情報工学科教授）」を開催して道路占用許可申請手続の電子化について検討を行ってきましたが、このほど同研究会の最終報告が取りまとめられました。その概要は、後掲のとおりです。

また、建設省では、同報告の提言を受けて、平成一三年度～一四年度に全国の都道府県道及び市町村道での運用開始を図ることを目標として、導入拡大のための具体的な方策についての検討を更に行っていくこととしています。そのため、道路管理者である地方自治体や占有事業者の意見を反映させて中期的な展開計画を策定し、今後の方策を明確化する等、関係者の共通認識を形成するべ

く、「自治体版電子化研究会（仮称）」を地方自治体等の参加も求めて平成一二年度中に組織するとともに、全国の複数地域において自治体版パイロットシステムの実証実験を実施することを計画しています。

道路占用許可申請手続の電子化研究会

最終報告（概要）

一 申請・届出手続の電子化の要請

行政が国民・企業等に課している申請や届出等の手続は、本人出頭の義務づけや書類の提出を前提としたものが多くみられ、情報化が進んだ企業

等にとっては大きな負担となっている。行政と国民・企業等との間を電子化・オンライン化することは、国民・企業等にとって時間的・場所的な制約を受けることが少なく行政手続が行え、また行政にとっても業務の情報システム化を並行して進めることにより、業務の効率化・迅速化が実現でき、計り知れない社会的・経済的なメリットが期待できる。

このような状況を踏まえ、政府では、「行政情報化推進基本計画」（平成六年一二月二五日閣議決定）等の各種計画において、国民・企業等との間のような行政手続等について、事案審査等行政機関内部の事務処理を合理化・迅速化する情報システムの整備に合わせ、申請、届出、報告、相談等の電子化・オンライン化を業務内容に即して推進すること等を定めている（図1）。

二 行政情報化の要請事項と占用事業者、道路管理者等からの検討要求事項

政府における申請・届出手続の電子化の実現への取り組みは、「行政情報化推進基本計画」以降、順次具体的な作業指針が示されている。本研究会ではこれらの政府の作業指針について、道路占用許可申請手続の電子化に当たっての検討事項と考え、行政情報化の要請事項として整理するとともに、それらの事項を踏まえた上で同手続の電子化

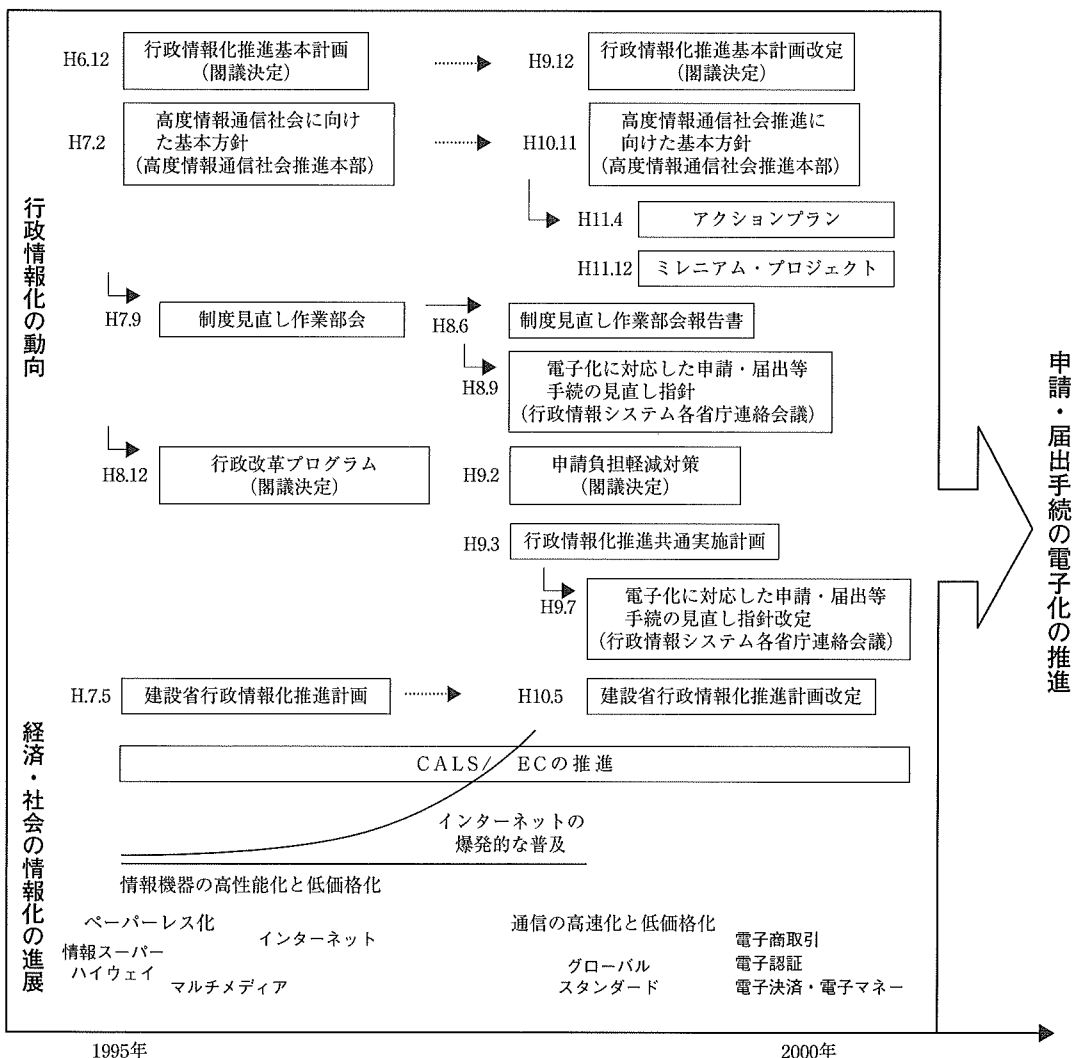


図1 道路占用許可申請手続の電子化の背景

を推進していくために、占用事業者や道路管理者をはじめとする関係者から要求された検討事項を整理した（表1）。

表1 行政情報化の要請事項と占用事業者、道路管理者等からの検討要求事項

行政情報化の要請事項		占用事業者、道路管理者等からの要求事項
要請・届出の簡素化	・申請書記載事項等簡素化 ・変更申請等簡素化 ・ワンストップサービス ・同種申請簡素化	・図書の簡素化等 道路占用許可申請手続に必要な図書の簡素化、道路管理者内の業務の高度化、関連する法制度の見直し等を検討する必要がある。
	・制度慣行、事務処理手順等見直し ・処理期間短縮 ・有効期間倍化	・ワンストップサービス 道路占用許可申請手続と道路使用許可申請手続との連携を検討する必要がある。
	・押印・手数料納付合理化 ・関係法令改正等の措置	
申請・届出の電子化・ペーパーレス化	・既存システム活用	・既存システムと新たなシステムとの関係 将来展望も踏まえた上で、道路管理システム等の既存システムと新たなシステム双方の位置付けと整合性を検討する必要がある。
	・関連システムとの連携	・ワンストップサービス (同上)
	・複雑な図面等の取り扱い	・図面の取り扱い 事務簡素化及び情報技術的な観点からの道路占用許可申請のための平面図等の図面の取り扱いを検討する必要がある。
	・可能なものから電子化	・システムの適用範囲 新たなシステムが対象とする業務の範囲、区域の範囲、占用物件の範囲、工事規模の範囲等を検討する必要がある。
	・効率的・効果的・標準的な情報システムの構築 ・C/Sへの転換 ・TCP/IP採用 ・グループウェア機能活用 ・SGML等の採用 ・電子文書の原本性 ・申請者等の認証	・システム的方式 「建設省行政情報化推進計画」による情報インフラ整備の進捗に合わせたシステムのオープン化、OS・システム・データ間の互換性、通信方式、情報の安全性確保等を検討する必要がある。
	・GISデータ標準化推進	・地図データの取り扱い 新たなシステムで取り扱うべき地図データの精度、データ形式（イメージ、次元）、データ管理体制、利用者の範囲等を検討する必要がある。
	・利便性向上 ・アウトソーシング推進 ・手数料等納付	・システムの運用 新たなシステムと従来の紙媒体による申請の共存方法、サーバの設置場所、データの管理体制、費用負担の仕組み等を検討する必要がある。
	・推進体制の整備・充実 ・関係部局連携強化 ・推進状況フォローアップ ・国民等への推進状況公表 ・パイロットシステム運用	

三 道路占用許可申請手続における新たなシステムの位置付け

(1) 新たなシステムの位置付け

全国的な道路占用許可申請手続の電子化を図るに当たっては、申請及びその処理の実態を考慮した場合、一つのシステムですべての状況に効果的に利用できるシステム構築を図ることは現実的ではなく、当面、適材適所にシステムを利用することを基本的な考え方とする必要がある。

そのため、既存の道路管理システム等とすみ分けた「安くて軽いシステム（簡易システム）」の構築を目指すべきである。簡易システムは、申請手続の電子化による占用事業者の負担軽減という効果を損なうことなく、低コストで電子化を実現できるような仕組みでなければならない。すなわち、簡易システムの構築は、その適用範囲において、汎用ソフトの利用によるインシャルコストの低減と電子化の対象となる申請手続書類の統一によるシステムの保守コストの低減を目指す必要がある。

(2) 簡易システムの対象業務の範囲

簡易システムの構築に当たっては、必要最低限の機能を具備することとし、対象とする業務の範囲は、表2に示す道路占用許可申請手続に係る諸業務のうち、道路占用許可申請から工事完了までの業務とする必要がある。

表2 道路占用許可申請手続の業務区分

	道路占用許可申請から工事完了までの業務		その他の業務
	占用事業者処理	道路管理者処理	
業務内容	・申請書作成・提出 ・道路使用許可申請 ・着手届、完了届作成・提出等	・受理・審査・占用料計算 ・許可処理 ・占用台帳管理 ・処理進捗管理等	・道路工事調整業務 ・事前協議 ・占用物件管理業務等

また、区域等は、政令指定都市域外における公益物件とし、対象とする道路は、当初、全国の直轄国道とし、システム導入・運用のために必要となる諸要件の整備状況等を踏まえて、順次、都道府県道、市町村道へと拡大を図る必要がある（表3）。

表3 簡易システムの業務対象範囲

手 続		道路管理者の支援	占用事業者の支援
政令指定都市域内	公益物件	道路管理システム	道路管理システム
	一般物件	道路占用許可システム	
政令指定都市域外	公益物件	簡易システムの業務対象 (道路占用許可申請から工事完了までの業務)	
	一般物件	道路占用許可システム	

四 電子化の効果

申請手続の電子化により、占用事業者及び道路管理者において期待される主な効果を、以下のとおり挙げることができる。

① 占用事業者（申請者）側

- ・申請書提出、許可書受取等の都度、道路管理者の窓口まで往復することが不要となるばかりでなく、二四時間提出も可能となる。
- ・占用事業者内の関係システムとの連動が可能となる。
- ・申請データの保存・再利用の促進により、同種申請における申請書作成が容易となる。

② 道路管理者側

- ・電子化率が向上すれば、申請受付窓口業務の効率化が図られる。
- ・申請データを利用した占用料計算が可能となる。
- ・占用事業者からの着手届、完了届に連動し、進捗管理が容易にできるようになる。

五 簡易システムの検討とパイロット実証実験

(1) 道路占用許可申請手続を効率的・効果的に支援するシステム機能

① 占用事業者を支援する機能

申請書を作成する機能、申請受付サーバにアクセスし申請書の送信をする機能、道路管理者の審査の進捗状況を閲覧する機能等が必要である。

② 道路管理者を支援する機能

申請書等の受理・保管機能、許可処理機能、占用料計算機能、審査の進捗管理機能、申請書を印刷出力をする機能等が必要である。

③ 運用を支援する機能

申請データの受付・データ変換機能、ユーザID等による申請者の認証管理を行う機能、セキュリティ対策機能等が必要である。

④ データ送信を支援する機能

情報の機密性保証の機能、数MByteを超える大量のデータについて何らかの通信障害が発生した際も再送信あるいは分割送信する機能、申請者の認証機能等が必要である。

(2) インターネットを活用したシステム方式

行政情報化推進基本計画の基本的な方針を踏まえ、効率的・効果的・標準的な情報システムの観

点から、オープンなコンピュータ・ネットワークであるインターネット（以下、単に「インターネット」という。）を活用したシステム方式とする。

(3) 簡易システムの構成

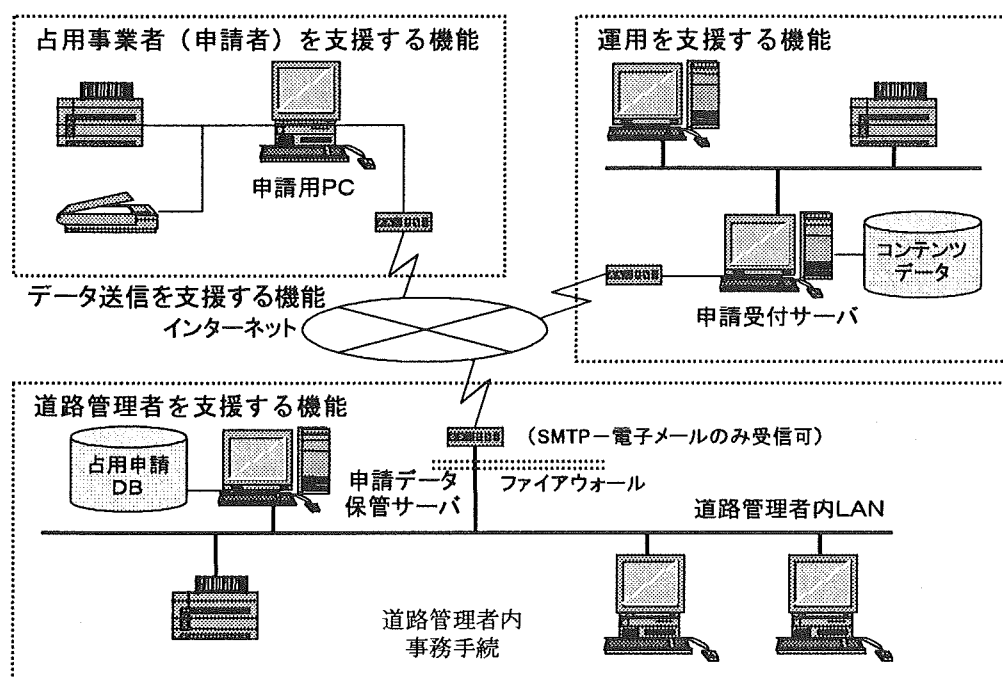


図2 簡易システムの構成

簡易システムは、その役割と機能に応じて、以下の四つのシステムで構成する（図2）。

■ 占用事業者（申請者）を支援する機能を具備する申請用クライアントPC

■ 道路管理者を支援する機能を具備する申請データ保管サーバ

■ 運用を支援する機能を具備する申請受付サーバ

■ 通信ネットワーク（道路管理者内LAN、インターネット）

(4) 簡易システムの処理フロー

簡易システムを利用した道路占用許可申請手続

の流れを図3に示す。

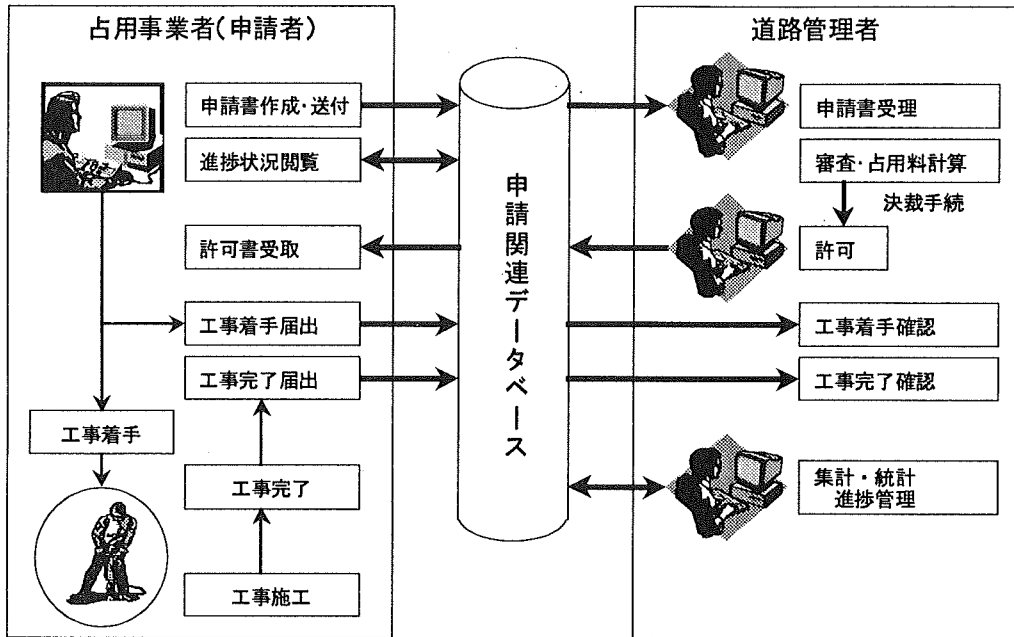


図3 簡易システムを利用した道路占用許可申請手続の流れ

(5) パイロット実証実験

道路占用許可申請手続の電子化における事務簡素化の有用性、簡易システムの実用性や利便性、システム運用方法の実現性等の検証、実運用に当たった問題点の抽出を目的に、パイロットシステムを開発し、近畿地方建設局の奈良国道工務所管内において、西日本電信電話株式会社、関西電力株式会社、大阪ガス株式会社の三占用事業者の協力を得て、平成十一年一〇月五日から平成十一年一二月一七日の期間で実証実験を実施した。評価結果等は以下のとおりである。

① システムに対する評価

占用事業者側の評価として、二四時間受付による申請の自由度向上、書類提出における移動時間の短縮効果等による作業効率の向上が挙げられた。問題点として、進捗状況閲覧等で電子メールによる情報受渡し方式によるタイムラグが指摘された。

道路管理者の評価として、出張所と事務所間の書類運搬時間の短縮効果が挙げられた。問題点として、図面参照における図面の見にくさ等、パイロットシステムの機能不足による審査作業効率のやや低下が指摘された。

② 未解決課題等について

占用事業者から指摘を受けた申請受理までにかかる時間は、メールシステムの設定を変

更することにより短縮が可能である。

道路管理者からの添付図書の参照機能の改善要望については、ファイル形式の統一化（PDF形式にする等）によって改善が期待できる。

六 道路占用許可申請手続の電子化の検討

(1) 申請手続の簡素化・標準化

道路占用許可申請手続の電子化の効果を一層高めるためには、情報通信技術の成果を活用するとともに、これまでの慣行を見直し、事務の簡素化・迅速化、申請手続書類の簡素化・標準化を図ることが重要である。

① 事前協議における図書の簡素化

道路法第三六条工事計画についての事前協議書等について、簡素化案を作成した。

② 申請添付図書の簡素化・標準化

申請添付図書については、道路占用許可申請手続で処理する工事の種類毎に簡素化・標準化案を作成した。

③ 軽微な工事等に係る届出様式の標準化と添付図書の簡素化・標準化

道路法施行令第八条に該当する軽微な工事等について、届出様式の標準化案と添付図書の簡素化案を作成した。

(2) 申請書等の電子化方法

① 電子文書フォーマット

- ・ 国際標準規格であること等から、SGMLを電子文書フォーマットとして採用するべきである。

- ・ XMLについては、他省庁の動向等を踏まえながらそれへの転換を検討するべきである。

② PDFについては、文書や図面の用途に合わせた適用を図ることとするべきである。

③ 図面の技術的な取り扱い

- ・ 図面サイズは、A3サイズを基本とするべきである。

- ・ 図面データは、イメージデータのほか、CADデータとして取り扱う場合は、業界標準であるDXF形式あるいはJWC形式による図面データの受け渡しを実現するべきである。また、将来的には建設省の「建設CADS/ECアクションプログラム」に基づき作成されたCADデータ交換標準仕様書（SCADEC）に対応していく方向で図面データの取り扱いを適宜見直していくこととするべきである。

④ カラー表示とする場合は、色圧縮及び通常の圧縮技術を採用するべきである。

地図データの取り扱い

- ・ 平面図の背景としては、申請者が作成する図面をイメージデータまたはCADデータとして取り込むこととする。

- ・ 位置図としての地図データは、国土地理院の1/25000数値地図等を利用することとする。

- ・ G—XMLの採用についても検討するべきである。

④ 電子文書の原本性確保

道路占用許可申請手続が電子文書により行われる場合、申請者から道路管理者に送信された電子文書（申請書、届出書、添付図書等）については、書類と同様に道路管理者側に保存する義務が生じる。電子文書を保存する場合には、外部からの物理的な不正アクセスを防止すること、道路管理者側の利用者による論理的な不正アクセスを防止すること、記録媒体の経年劣化等による内容の消失等を防止することなど、「電子文書の原本性確保」の対策が必要である。

そのため、総務庁の「共通課題研究会中間報告—電子文書の原本性確保方策を中心として—」を参考に、組織体制、アクセス管理、記録媒体及びバックアップ、ウイルス対策、見説対策等について具体策を整理した。

(3) 簡易システムの運用方法の検討

① システムの運用方式

簡易システムの運用に当たっては、表4に示す役割分担が考えられる。

② 申請受付サーバの運用形態

申請受付サーバの運用形態については、運用管理面、コスト面から、全国的に共用する

申請受付サーバを一ヶ所に設置する「全国共用方式」を採用することが望ましい。

なお、申請受付サーバの運用を支援する組織・機能の活用について検討すべきである。

③ オフライン申請

電子化を進めるに当たり申請者が電子化に対応できない場合を考慮し、従来どおり紙による申請もできるようにする必要がある。

(4) セキュリティ対策

道路占用許可申請手続の電子化及びオンライン化によって、道路占用許可申請に係る重要な情報が脅威にさらされる可能性がある。そのため、発生し得る脅威とそれにより想定される被害からセキュリティレベルを見積り、適切なセキュリティ対策を講じる必要がある(表5・図4)。

また、簡易システムはインターネットを利用したシステムであることから、運用面におけるセキュリティに関する対応については、当面、以下のようなことが求められる。

■ オンライン申請・通知の到達確認システム(手続)を構築する。

■ 一般占用のオンライン申請は行わない。

■ 道路管理者から申請者への通知文書(書面)は、許可の真正性を担保するものとして継続する。

(5) システム開発及び運用に当たっての必要整備

負担

システム開発及び運用に当たっての必要整備に
関しては、占用事業者の設備及びその保守等は占

表4 システム運用の役割分担

項 目	管理運用担当
申請者登録関連データ保守	道路管理者が一元的に管理
地図データ保守(国土地理院の数値地図等利用)	すべての申請者がローカルに実施
道路管理者内処理用データ保守	道路管理者
申請書作成用申請者固有データ保守	申請者
申請データ保守	道路管理者
申請者間のデータ相互参照	当面不可

表5 セキュリティ対策の要点

脅 威	セキュリティ対策	
	通信の安全性確保	認証局の機能を利用した通信の暗号化 パスワードによる認証と監視システムの導入 認証局の機能を利用した不正行為の防止
ネットワーク上での盗聴・改ざん・偽造・なりすまし		
侵入を伴う盗み見・複製・改ざん・偽造・消去 コンピュータウイルスの侵入	申請受付サーバの安全性確保	ファイアウォールによるアクセス制御
		申請受付サーバの要塞化の実施
		不正アクセス検知体制の整備 ウイルス検知

用事業者が負担し、道路管理者の設備及びその保守等は道路管理者が負担することが当然と考えるべきである。

また、システム開発費や、全国共用される申請受付サーバの運用における必要整備費用、その運

用・保守等の費用負担については、道路占用許可申請手続の電子化が進展した段階にあっては、関係する道路管理者の共同負担とすることを検討するべきである。

(6) 法令面の検討

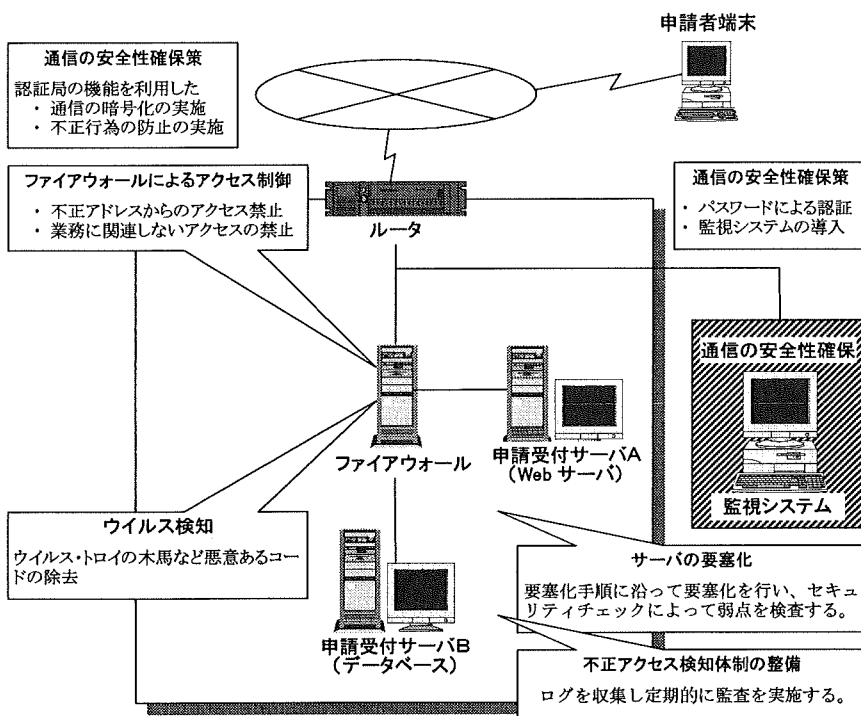


図4 セキュリティ対策

① オンラインによる電子化のための措置

他省庁における最近の動向等からして、道路占用許可申請手続のオンラインによる電子化に当たっては、法改正はせず、省令レベルでそれが可能である旨を確認的に規定する方向で検討を進めることによりと考える。

省令に規定する場合、追加する規定は概ね下記の事項であると考えられる。

- ・ 電子情報処理組織（行政のコンピュータと申請者のコンピュータとの間のオンラインシステム）の定義

- ・ 電子情報処理組織の使用によることができる手続

- ・ 電子情報処理組織を使用する場合の文書の到達時点

また、占用許可制度は道路管理者が行う許可であるため、手続の詳細については、所管地域の事情を踏まえ、各管理者の条例、規則、通達等により定められる必要がある。

② FDによる電子的手続

FDによる電子化についても別途検討されるべきである。

(7) 今後のシステムの展開

① 道路管理業務に係るシステム間の連携

将来的に対象を道路工事調査等に拡大し、道路占用に係るシステムを充実させていくと

すれば、道路管理業務に係るシステム間の連携について、引き続き検討を行うことが必要である。

② 道路台帳のデジタル化

道路占用許可申請手続の電子化の進展の一方、道路台帳のデジタル化が推進され、将来的に双方の連携が図られ、道路管理の高度化が実現されることが望ましい。

③ 電子決裁

電子決裁については、申請処理の短期間化等が期待できるため、将来的なグループウェアの活用等を図りつつ行うよう引き続き検討を行うことが必要である。

④ 電子決済

道路占用料の支払いについて、債権発生通知から道路占用料の納入までを電子化できるよう引き続き検討を行うことが必要である。

⑤ 道路使用許可申請手続との連携

今後の道路占用許可申請処理のためのシステム及び道路使用許可申請処理のためのシステムの開発、運用を通じ、双方のシステムの相互連携に向け、引き続き関係機関の情報交換と協力を行うことが適切である。

⑧ 道路占用許可申請手続の電子化の全国展開

① 全国の地方建設局管内での広域的な本格展開

道路占用許可申請手続の電子化研究会名簿

研究会委員 (委員長) 中央大学理工学部情報工学科教授	浅野 孝夫
(副委員長) 中央大学理工学部情報工学科助教授	久保田 光一
(委員) (社)電気通信事業者協会専務理事	宮原 英明
日本電信電話(株)第二部門設備高度化担当部長	鈴木 雅夫
電気事業連合会理事・事務局長	高本 久雄
東京電力(株)用地部長	宮田 剛
(社)日本ガス協会常務理事	牧内 靖幸
東京ガス(株)専管部長	桜井 正
(社)日本水道協会専務理事	川北 和徳
東京都水道局給水部長	鈴木 三夫
(社)日本下水道協会常務理事	小垣 尚生
東京都下水道局施設管理部長	内田 眞吾
自治省大臣官房情報政策室長	井筒 郁夫
警察庁交通局交通規制課長	松本 治男
建設省道路局路政課長	榊 正剛
建設省道路局国道課長	藤本 貴也
建設省関東地方建設局道路部長	鈴木 忠治
(財)道路管理センター常務理事	北之 園 宏
(幹事) 建設省道路局路政課道路利用調整室長	平井 賢治
建設省道路局国道課道路保全対策官	上野 進一郎
(財)道路管理センターシステム開発部長	遠藤 幸雄
(株)日本総合研究所公共事業本部官庁担当部長	松本 明夫

・平成一二年度はパイロットシステム実証実験の運用結果を基に、簡易システムの開発を実施し、全国の地方建設局管内の国道工事事務所及び出張所における広域的な本格運用を開始する。

・その上で、平成一三年度～一四年度には直轄国道の電子申請普及率一〇〇％を目標とすることが望ましい。

② 都道府県道及び市町村道への展開

・平成一三年度～一四年度に全国での自治体版簡易システムの実運用開始を図ることを目標とするべきである。

・速やかに都道府県道及び市町村道も対象と

する新たな電子化研究会を組織し、地方自治体への導入拡大のための具体的方策を検討するとともに、平成一二年度中に、導入の希望を有する地方自治体において自治体版パイロットシステムの実証実験を開始するべきである。

・自治体版簡易システムを導入する地方自治体の数とシステムの開発コストとの相関関係や、導入によるメリットとの比較衡量についても検討するべきである。

・先行して自治体版簡易システムを導入・運用する地方自治体に対して支援を行うことについても検討することが望ましい。

危機管理体制の充実を目指して

～北海道有珠山噴火災害の事例を参考として～

道路局企画課道路防災対策室

一 はじめに

1 北海道有珠山噴火の概要

平成一二年三月二七日から始まった地震動は断続的に続き、三月二八日には臨時火山情報第三号で「今後、噴火が発生する可能性あり要警戒」が発表となり、伊達市・壮瞥町・虻田町で約四〇〇人が避難した。三月二九日には緊急火山情報第一号が火山予知連絡会から出され、「数日以内に噴火の可能性が大きい」と発表された。その発表を

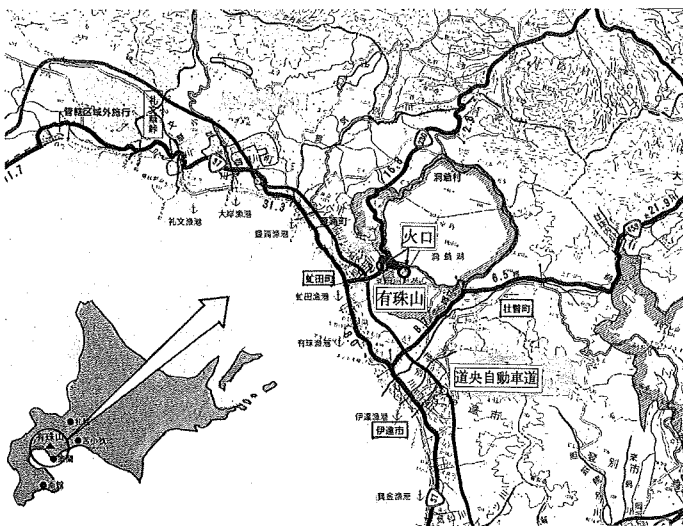


図1 北海道有珠山周辺の位置図

受けて伊達市・壮瞥町・虻田町が地域住民に避難指示を発令し、約九、五〇〇人の方が避難した。三月三〇日には北屏風山^{きたびょうふうさん}などで地割れが発見され、三月三十一日の一三時一〇分頃西山西側で噴火が発生した。四月一日には、金比羅山^{こんぴらさん}西側山腹で新たな噴火が発生している。避難の規模は、四月一日には約一六、〇〇〇人となった。その後順次、避難指示地域は、縮小されているところだが、六月一日時点はまだ火山活動は継続中であり、予断が許されない状況である。

2 道路関係の主な被害状況

有珠山の活発な噴火活動により、道路にも被害が発生した。西山西側では、国道二三〇号上に噴火口が出現し、火口前後の約一km区間に断層が発生した。国道、道道等において、噴火による大量の降灰、地形・地殻変動にともなう路面の段差が多く発生している。

西山川では虻田町洞爺湖温泉付近の木の実橋等二橋で、熱泥水の影響を受け橋梁上部工が流失した。

また、道央自動車道では橋梁部のジョイントの開きや段差が発生したり、橋台前面にクラックが発生しているほか、洞爺トンネル^{とうや}ではトンネル覆工部にクラックが発生していることが判明した。道路に関する被災状況を写真1から4に示す。

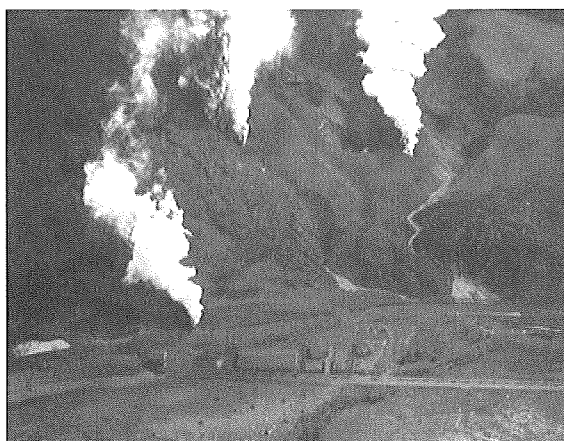


写真2 国道230号付近に発生した噴火口
(斜め上空から撮影) 撮影平成12年4月1日

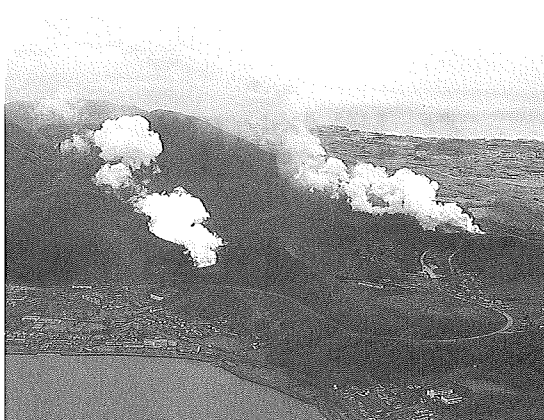


写真1 有珠山周辺



写真4 国道230号の降灰状況

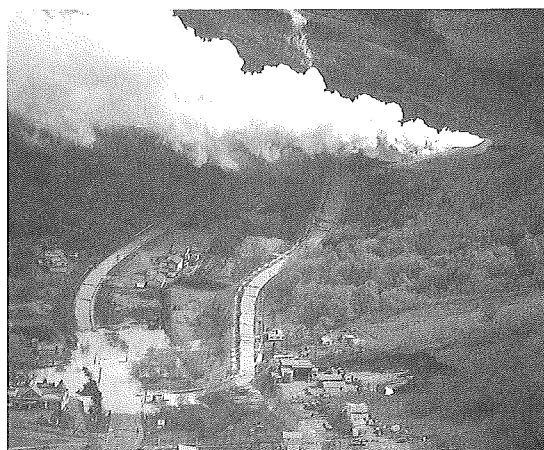


写真3 国道230号の路面冠水

二 危機管理体制の充実

今回の有珠山噴火災害では、危機管理体制の面から次のような特徴が見られる。まず、ハザードマップ等の情報が事前に整備されており、住民の防災意識の向上が図られていたことに加えて、早期の段階から火山活動の前兆が的確に捉えられ、地域住民の避難等の措置がとられた。道路においてもこれらと連携し、通行規制や迂回路の設定等迅速な対応がなされた。

すなわち、ハザードマップ等を参考にして、事前に影響範囲を想定することにより、道央自動車道、国道、道道において通行止めを実施するとともに、広域迂回路を検討、設定することで一般住民や通行車両への影響を最小限にすることができた。

また、現地での対応として、まず避難指示地域が順次解除されるのに伴い、国道、道道の規制区間を機動的に解除した。また、一部避難指示地域への一時帰宅等に伴い、国道、道道を避難住民の車両及び緊急車両が通行することとなったが、その際、緊急事態を想定した対策として火山活動状況のカメラによる監視を行い、霧やガスのためにカメラによる監視できない場合は通行禁止措置をとるなどの対策をとった。

さらに、虻田町では泥流対策を考え独自の雨量管理を行い、緊急時の体制に備えた。通行可能な

道路においても泥流の恐れがある区間において、一時間雨量、連続雨量の独自の基準を設けるなど、有珠山現地対策本部との連携のもと様々な事態を想定した危機管理がとられている。

三 噴火災害を踏まえて道路管理者がとった措置

このほか、被災地域における避難活動の支援、代替交通機能の確保として、以下のような措置をとっている。

- ・道央自動車道（長万部IC～豊浦IC及び伊達IC～室蘭IC）を通行する避難住民に対して無料通行措置を実施。

- ・道央自動車道を活用した緊急避難路の確保（緊急時※に現在通行止めしている道央自動車道を利用して避難するための避難用入口を設置。設置箇所は長万部方面へ一カ所、室蘭方面へ二カ所を設置している。）

- ・道道豊浦洞爺線及び道道豊浦京極線の一部を国道二三〇号に編入し、直轄事業により所要の整備及び管理をすることとした。

（四月二六日告示済み）

- ・道央自動車道において、緊急輸送機能の確保及び一般車両の利便性の向上を図るため、国道二三〇号に編入した道道豊浦京極線に長万部方面への虻田洞爺湖仮出入口の設置を決定し、現在

工事中である。

これらの措置を図2参考図に示す。

※緊急時とは、火山活動の活発化など、緊急避難の指示が発せられた時を指す。通常は使用できないように施錠して管理している。

四 おわりに

今後は、有珠山噴火災害において取り組まれた事例を踏まえ、災害の予兆や災害発生に対応するための対策、すなわち緊急時の情報収集・連絡体制、道路啓開や復旧等

様々な活動を支援する通信・情報技術の導入を積極的に推進する必要がある。また、災害に強い地域づくりの根幹となる、安全で安心して利用できる代替性を持った道路ネットワークを整備することが重要である。

※原稿を執筆している時点では、まだ有珠山の噴火活動は終息しておらず、記載内容については、六月一日現在で記載している。

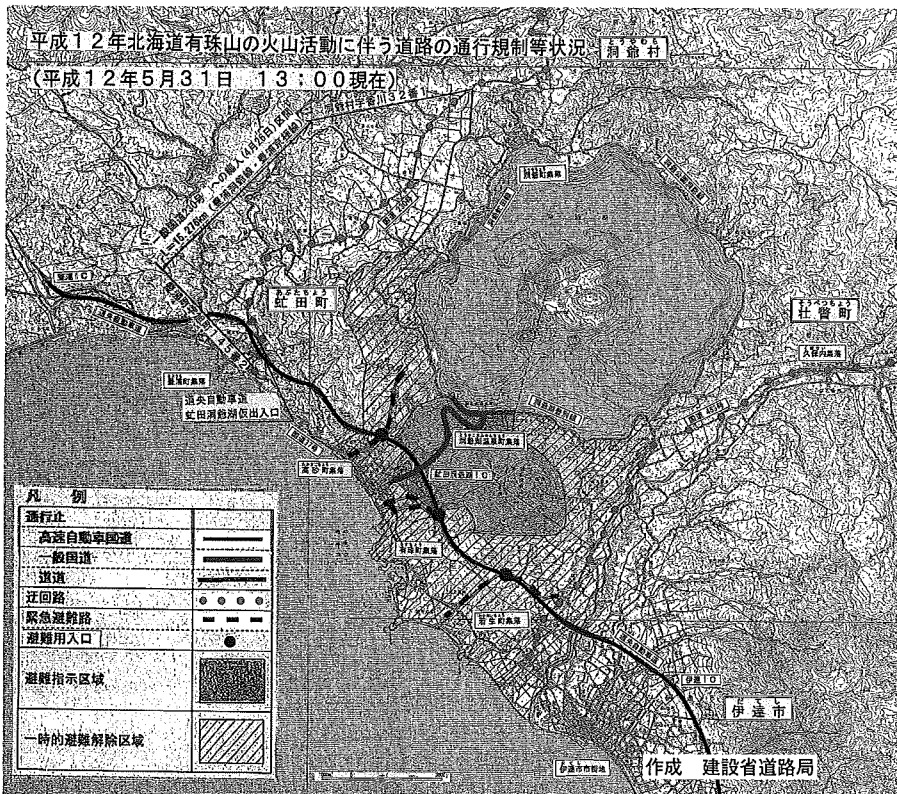


図2 参考図

「安全な道路交通環境の整備に関する

推進方針」について

道路局道路環境課

一 はじめに

我が国の道路交通の安全については、依然として、毎年一万人近い人命が交通事故により失われているなど厳しい状況が続いており、加えて、二一世紀を間近に控え、我が国は史上例を見ない少子高齢社会を迎えつつあり、子供や高齢者を含むすべての人が安全かつ安心して社会参加できる道路交通環境の構築が喫緊の課題となっています。

道路における交通事故の発生は、特定の区間、箇所集中する傾向が見られ、自動車の運転ミスなどの直接的な原因のほかに、その背後には当該箇所の道路交通環境も関係を有している可能性があると考えられます。

このため、安全な道路交通の確保のためには、

道路利用者の交通ルールの遵守の徹底等と並行して、安全な道路交通環境を実現することが極めて重要な課題といえます。

警察庁・建設省においては、平成八年度より、特定交通安全施設等整備事業七箇年計画（以下「七箇年計画」という。）（計画期間：平成八年度（一四年度）に基づき、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、歩行者等の交通事故の防止や通学路における交通事故の防止、車両の交通事故の防止等のための交通安全施設等の整備を進めているところであり、整備に当たっては、幹線道路の事故多発地点における事故削減策の集中的な実施（事故多発地点緊急対策事業）、身近な生活道路における安全な歩行環境の面的整備（コミュニティ・ゾーン形成事業）について重点

的に推進するなど、道路整備と交通規制の連携を図りながら、効果的かつ効果的な交通事故の防止に取り組んできました。

平成一一年度に七箇年計画の中間年度を迎え、事故多発地点緊急対策事業及びコミュニティ・ゾーン形成事業について、一定の進捗が得られてきた段階となってきたところではありますが、今後、七箇年計画の所期の目的の達成を図るためには、交通安全対策を講じた後に改善状況の評価を行うこと、安全な道路交通環境の整備に一層の住民参画を図ること、諸事業の進捗状況を体系的に管理することなどにより、交通事故削減に係る実効性の一層の向上を図る必要があります。

そのため、建設省・警察庁においては、平成一年、一二年に開催した「アドバイザー会議（座

長 越正毅 日本大学教授」における学識経験者の方々のご意見等を踏まえ、今後の安全な道路交通環境整備の基本的考え方、具体的な取組み方針及び両省庁間の連携体制について、平成一二年三月に「安全な道路交通環境の整備に関する推進方針」（以下、「推進方針」という。）として定め、もつて的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図ることといたしました。

二 今後の安全な道路交通環境整備の基本的考え方

推進方針においては、安全な道路交通環境整備に当たって、警察と道路管理者の緊密な連携の下に、次の考え方を基本として推進することとしております。

① 事故が多発しているなど道路交通安全の観点から問題が生じている箇所ごとに、当該箇所における事故の特性や発生要因について分析を行い、その結果を踏まえ、対策を立案し実施するものとする。

また、対策の実施後においては、整備結果の評価を行い、必要に応じてフィードバックするという事故削減対策の取組みのサイクルに従って、的確に安全な道路交通環境が実現できるようにすること。

② 我が国全体において、着実に安全な道路交

通環境を形成していくため、安全な道路交通環境の整備に係る施策の推進全般について、体系的にその進行を管理すること。

③ 安全な道路交通環境の整備のための計画、推進の状況等について公表するとともに、安全な道路交通環境の整備に当たっては関係住民の理解と参加を得ながら進めることにより、国民的課題としての取組みを図ること。

三 具体的な取組み方針

推進方針においては、二の基本的考え方を踏まえ、安全な道路交通環境整備に関する主要な施策について、以下の通り、その具体的な取組み方針を定めています。

1 幹線道路における事故多発地点の解消

幹線道路における交通事故対策としては、平成八年度より、幹線道路の事故の発生が特定の区間に集中する傾向が見られることにかんがみ、当面、事故の発生頻度及び死亡事故の発生状況等の客観的指標からみて緊急的に安全性を確保する必要性が高いと考えられる約三、二〇〇箇所を対象として、事故の集中の解消を図ることを目的に、事故の特性を分析し、それを踏まえた所要の対策を集中的に実施しているところです。（事故多発地点緊急対策事業）

今後、幹線道路における事故多発地点の着実な

解消を図るため、対策の立案・実施に当たっては、事故の多発状況が解消されることを目指して、対策を立案・実施するとともに、対策の実施後においては、事故発生の平均的な水準との比較や事前事後の事故件数の比較などの定量的な評価、改善状況等に関する地域住民等へのヒアリング等を実施し、対策効果が不十分な箇所においては、事故発生要因の分析・対策立案段階に立ち返り、追加的な対策の実施を適切に図ることとします。

また、対策が完了するまでの間の応急的・簡易的な対策や道路利用者等に対する広報・啓発等についても積極的に取り組みます。

2 生活道路における暮らしの安全の確保

身近な生活道路における交通事故対策としては、平成八年度より、住居系・商業系地区等において、通過交通を抑制し、歩行者が安全に安心して歩ける生活環境を形成することを目的に、歩車共存道路やコミュニティ道路などの道路整備と速度規制等の交通規制を面的かつ総合的に実施しているところです。（コミュニティ・ゾーン形成事業）

このような歩行者が安全に安心して歩ける生活環境を着実に形成していくため、地域住民等の意見を参考としつつ、商業系・住居系地区等の生活

道路において、交通事故が多発している地区や通過交通量の多い地区、歩行者等に不安感・不快感を与えるような走行をしている車両の多い地区等、安全で快適な歩行等環境の確保の観点から問題が生じている地区について抽出し、整備の必要がある地区について事業の対象地区として特定した後、公表することとします。

また、対策の立案・実施に当たっては、安全にかつ安心して地域住民が歩行等できる道路交通環境を実現することを目指して、地域住民の理解と協力を得つつ、歩行者の歩行等に車両の通行を調和させるという考え方の下に、通過交通の車両の進入の抑制、車両の通行の緩行化等のための道路整備及び交通規制について立案し、実施します。

特に、コミュニティ・ゾーンの形成は、身近な生活道路の利用の在り方に密接に関係することから、対策の立案段階においては、関係住民との意見交換を行い、また、社会実験を適宜活用するなどにより、関係住民の理解と協力を得ることに十分配慮します。

事業実施後は、事故の発生状況調査や通過交通量調査、改善状況等に関する地域住民等へのヒアリング等を実施し、施策の効果を評価するとともに、対策効果が不十分な場合は、必要に応じて事故発生要因の分析・対策立案段階に立ち返り、追加的な対策の実施を適切に図ることとします。

3 分かりやすい道路標識の整備

道路標識は、安全かつ円滑な道路交通を確保するために重要な交通安全施設であり、その整備に当たっては、視認性、標識相互の整合性・連続性等の確保を図ることが重要です。

このため、道路標識の設置に際して、設置位置、共架等について計画段階から所要の調整を図るとともに、既存の道路標識の集約化等の改善を進めることにより、利用者に分かりやすい道路標識の整備を推進することとします。

また、道路標識の整備・改善に関する利用者の意見を収集する標識BOXを一層積極的に活用し、利用者の意見を反映した道路標識の整備を図ることとします。

4 住民の参画による安全な道路交通環境整備

道路交通の安全の確保は国民的課題であり、また、歩行者等、道路を利用する人の日常生活・経済・社会活動と密接に関係することから、安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路利用者の視点を活かしつつ、住民の参画を得て推進することが重要です。

このため、地域住民や道路利用者の主体的な参画のもとに、一斉に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検をより一層積極的に推進し、道路交通環境の安全性の向上を図ることとします。

加えて、今後は、日常的に、地域住民や職業運

転手などの道路利用者が道路を利用する中で感じた意見について、関係機関で密に連携して、はがき、インターネット等を活用して取り入れ、安全な道路交通環境の整備に反映することとします。

また、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るとともに、住民の意見を安全な道路交通環境の形成に反映させるため、事故多発地点緊急対策事業やコミュニティ・ゾーン形成事業、交通安全総点検などの施策の進捗状況、効果等について、定期的に公表いたします。

5 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、必要に応じて、速やかに、学識経験者、専門家等の協力を得つつ、当該箇所の道路環境等事故発生 の要因について調査するとともに、早急に、発生要因に即した所要の対策を講ずることに より、当該事故と同様な事故の再発防止を図ることとします。

四 安全な道路交通環境整備の推進体制

推進方針においては、安全な道路交通環境整備を推進するための推進体制について、以下の通り、定めております。

1 地域における安全な道路交通環境整備の推進体制

(1) 都道府県道路交通環境安全推進連絡会議の設置
特定交通安全施設等整備事業七箇年計画に基づく、安全な道路交通環境の整備に係る施策の適切な進捗管理、重大事故の再発防止のための対応等を目的に、各都道府県ごとに都道府県公安委員会、道路管理者、地方公共団体等から成る「都道府県道路交通環境安全推進連絡会議（仮称）」（以下「推進連絡会議」という。）を設置することとします。

(2) 推進プログラムの策定

推進連絡会議においては、事故多発地点緊急対策事業やコミュニティ・ゾーン形成事業、交通安全総点検、重大事故の再発防止など、各都道府県において推進すべき安全な道路交通環境の整備に係る主要施策の計画的で着実な推進を図るため、

- ・ 推進連絡会議の運営に関する事項
- ・ 主要施策の実施方針に関する事項
- ・ 地域住民等への広報及び地域住民等の意見の反映に関する事項

等について明らかにする「安全な道路交通環境の整備に向けた推進プログラム」を定めます。

(3) 主要施策の進捗管理

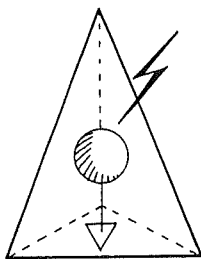
また、推進連絡会議においては、各都道府県内における安全な道路交通環境の整備に係る主要施

策の推進状況について、対象箇所の特定、対策の立案・実施、事業が概成した箇所における効果の評価等を、各年度ごとに総括整理し、管内における施策の推進全体に係る進捗管理を行うこととします。

また、箇所の特定や対策の立案・実施の進捗が滞っている、対策の効果が不十分であるなど、事業を着実かつ効果的に進めるに当たつての問題が生じている箇所においては、対応方針について検討することとします。

2 全国的な安全な道路交通環境整備の推進体制

安全な道路交通環境の整備に関し、道路整備と交通規制の効果的で一体的な推進を図るため設置された「道路交通環境安全推進会議（平成十一年九月三〇日設置）」においては、各都道府県に設置される推進連絡会議と連携しつつ、全国における安全な道路交通環境の整備に関する諸事業の効果の評価及び進捗管理を総括的に行うことにより、七箇年計画の所期の目的が達成されるよう努めます。



規制緩和推進三か年計画の再改定について

一 はじめに

平成七年度から平成九年度にかけて行われた「規制緩和推進計画」の後、新たに平成一〇年三月三十一日に「規制緩和推進三か年計画」が閣議決定され、昨年の改定を経て、平成一二年三月三十一日に「規制緩和推進三か年計画（改定）」の再改定が閣議決定された。再改定にあたり、道路関係は新たに六項目が追加された（図1参照）。

以下、本計画の概要について説明する。

二 計画の目的

「規制緩和推進三か年計画」は、我が国経済社会の抜本的な構造改革を図り、国際的に開かれ、自己責任原則と市場原理に立つ自由で公正な経済社会としていくとともに、行政の在り方について、

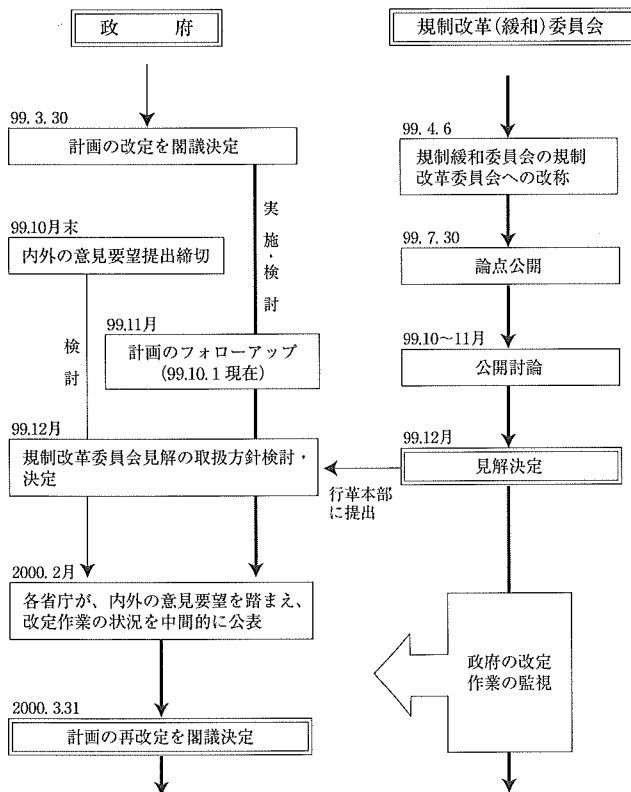


図1 規制緩和推進三か年計画（改定）の再改定の流れ

道路局路政課

いわゆる事前規制型の行政から事後チェック型の行政に転換していくことを基本としている。

本計画は、平成一〇年度（一九九八年度）から一三年度（二〇〇〇年度）までの三か年にわたり、

①経済的規制は原則自由、社会的規制は必要最小限との原則の下、規制の撤廃又はより緩やかな規制への移行、②検査の民間移行等規制方法の合理化、③規制内容の明確化、簡素化、④規制の国際的整合化、⑤規制関連手続の迅速化、⑥規制制定手続の透明化を重視して規制緩和等を計画的に推進し、規制の緩和や撤廃と一体として、市場機能をより發揮するための競争施策の積極的展開と、事前規制型の行政から事後チェック型の行政に転換していくことに伴う新たなルールの創設や、自己責任原則の確立に資する情報公開及び消費者のための必要なシステムづくりなどの改革にも取り組んでいくことを目的として定められた。

建設省所管の規制については、住宅・土地に関する規制や公共施設等の管理に関する規制等のように、安全・健康の確保、災害防止、環境保全や良好な街並みの形成等を目的とした、いわゆる社会的規制が中心である。しかし、これらの規制についても社会経済の情勢変化に的確に対応するため、規制本来の目的の確保に十分に配慮しつつ、絶えず見直しをしていく必要があることから、国民生活の質の向上と経済の活性化を図るといふ従

来からの観点に基づき、規制改革の推進に努めてきた。

三 再改定までの経緯

「規制緩和推進三か年計画」について、平成一〇年度から今回の再改定までの流れは、表1のとおりである。

表1

平成10.2.5	行政改革推進本部規制緩和委員会発足
3.31	「規制緩和推進3か年計画」閣議決定
12.15	規制緩和委員会が「規制緩和についての第1次見解」を提出
12.18	「規制緩和委員会第1次見解の取扱方針について」行政改革推進本部決定
平成11.3.30	規制緩和推進3か年計画（改定）閣議決定
4.6	規制緩和委員会が「規制改革委員会」に改称
12.14	規制改革委員会が「規制改革についての第2次見解」を提出
	「規制改革委員会第2次見解の取扱方針について」行政改革推進本部決定
平成12.3.31	規制緩和推進3か年計画（再改定）閣議決定

表2 中間公表の概要

措置済	43 件	(36%)
措置予定	8 件	(7%)
検討中	27 件	(23%)
措置困難	41 件	(34%)
	119 件	(100%)
その他（事実誤認等）	33 件	
合 計	152 件	

注1) 「措置困難」は、①安全上、防災上の最低基準を満たす必要があるもの、②環境保全等の観点から現行の基準が最低限必要であり、一律の緩和は困難であるもの等により規制緩和推進3か年計画に盛り込むことが困難なものである。

注2) 「その他」は、意見・要望等が事実誤認等によるものである。

注3) 1件の要望に対して、複数の項目に分類しているものがあるため、要望総数（132件）とは合っていない。

平成一一年一二月に、規制改革委員会から行政改革推進本部に対して「規制改革についての第二次見解」が提出され、同見解の内容を、規制緩和推進三か年計画（改定）の再改定に最大限に盛り込むこととされた。この後、行政改革推進本部規制改革委員会及び総務庁に対して提出された内外からの意見・要望等（平成一一年一〇月末までに提出されたもの）及び規制改革委員会の第二次見解を踏まえて、平成一二年一月に検討状況についての中間公表を行った。

この中間公表対象事項においては、建設省所管の規制に係るものについての内容の重複を避けつつ整理し、その事項数は、二二団体等からの一三二

件となった(表2)。

中間公表を経て、前述の内外からの意見・要望等及び規制改革委員会からの第二次見解に加えて、規制行政に関する調査結果に基づく勧告―基準・規格及び検査・検定―(平成十二年三月総務庁)を踏まえ、平成十二年三月三十一日に、再改定計画が閣議決定された。

本計画においては、計画に定められた措置を積極的に推進するとともに、その実施状況に関するフォローアップや実施予定時期を前倒しするなど計画事項の早急な実施等に努めることとしている。

四 道路関係の計画項目

本再改定計画において、建設省関係では新たに三六項目を追加し、内容の精査・深化を行い、一三〇項目の規制改革措置が盛り込まれた(分野別内訳表3)。このうち、七〇項目については平成一一年度中に措置済となっている。

また、道路関係については新たに六項目が盛り込まれ、計一五項目であり、内訳は一部措置済または措置済九項目、新規六項目となっている。今回の再改定計画に盛り込まれた道路行政に係る項目については、表4のとおりである。

五 今後の予定

計画終了時点の計画実施状況のフォローアップに併せて、平成十一年(一九九九年)一月一日から平成十三年(二〇〇一年)三月末までに提出された内外からの意見・要望、行政改革推進本部規制改革委員会の監視結果等について各省庁の対応状況を公表する。

あわせて、平成一二年度は本計画の最終年度となるが、建設省としては、この計画に基づいて今後とも規制改革の積極的な推進を図っていくものである。

表3 規制緩和推進3か年計画の分野別措置事項の項目数(建設省関係)

	項 目 数	
		うち新規
1 競争政策関係	—	—
2 住宅・土地、公共工事関係	102	26
(1) 建築	(20)	(1)
(2) 設備・工事等	(3)	(1)
(3) 容積率等	(7)	(1)
(4) 宅地供給等土地利用	(27)	(10)
(5) 公共工事	(15)	(2)
(6) その他	(30)	(11)
3 情報・通信関係	13	4
4 流通関係	—	—
5 運輸関係	2	1
6 基準・規格・認証・輸入関係	4	1
7 金融・証券・保険関係	3	—
8 エネルギー関係	2	—
9 雇用・労働関係	—	—
10 公害・廃棄物・環境保全関係	1	1
11 危険物・防災・保安関係	—	—
12 教育関係	—	—
13 医療・福祉関係	—	—
14 法務関係	—	—
15 資格制度関係	3	3
16 その他	—	—
合 計	130	36

図 4

	事項名	措置内容	実施予定時期			備考	改定計画との関係	所管省庁
			平成10年度	平成11年度	平成12年度			
住宅・土地、公共工事関係	高速道路空間等を活用した民間事業機会の創出	高速道路空間等を活用した民間事業機会を創出し、高速道路の機能の増進と利便の向上を図るため、次のような規制緩和措置を講ずる。 1) 既存インターチェンジとの利用可能地に民間企業が多様な利便施設を設置。 2) 民間企業が既存のサービスエリア、パーキングエリア等を活用したインターチェンジを設置。 3) サービスエリア、パーキングエリアに隣接する土地について、民間企業による利便施設を設置。	措置済 10年9月2日	—	—	高速自動車国道法等の一部を改正する法律の施行	2 (6) ⑤	建設省
	車両出入口のための歩道乗り入れ	道路から各建設敷地への進入の際の歩道への乗り入れのための歩道の切り下げについて、各道路管理者が適正に審査基準を定め、地域の特性・状況等に応じた適正な弾力的運用を図るよう、会議等の機会をとらえて道路管理者の注意を喚起する。			12年度 (逐次実施)		新規	建設省
	道路占用許可申請様式の統一	道路占用許可申請様式の統一について、引き続きその徹底に努める。			12年度 (措置)		新規	建設省
情報・通信関係	線路敷設	(a) 電気通信事業者、ケーブルテレビ事業者に関連する線路敷設権 (right of way) の枠組みについて検討を行い、その結果を平成10年中にとりまとめる。	措置済 10年12月25日	—	—		3 (7) ① (a)	外務省及び関係省庁
		(b) 電気通信事業者、ケーブルテレビ事業者の線路敷設については、上記検討の結果を踏まえ、平成11年3月26日までに関係事業者等による、取扱窓口、線路敷設に関する諸手続、料金又はその算定方法等の明確化など自主的な改善策の現状を調査・公表したところであり、引き続き円滑化に努めるとともに、関係省庁会議が事業者からの線路敷設に関する苦情を受け付け、事実関係等の必要な調査を行い、適宜とりまとめて回答等の対応を行う。また、同会議は、寄せられた苦情や内外の関係者からの意見等を参考としつつ、レビューを行う。		措置済 12年3月24日	—		3 (7) ① (b)	外務省及び関係省庁
		(c) 関係省庁会議において、引き続き、事業者からの線路敷設に関する苦情の受付等を行うとともに、平成12年3月24日に公表したレビュー結果報告を踏まえ、線路敷設の円滑化に努める。また、同会議は、寄せられた苦情や内外の関係者からの意見等を参考としつつ、再レビューを行う。			12年度		新規	外務省及び関係省庁
	高速道路におけるノンストップ自動料金収受システム (ETC) の導入促進	高速道路におけるノンストップ自動料金収受システム (ETC) について、道路4公団を通じて設置を急ぎ、早期の普及を促進する。	一部措置済	11年度以降順次実施		11年度中に首都圏の一部料金所において路側機器を整備	3 (7) ②	建設省
運輸関係	車両の高さ制限	海上コンテナ積載車両についての道路法上の車両の高さ制限の緩和に係る費用対効果を、国民経済全体への影響といった視点を盛り込みつつ、民間の機関に委託して調査し、分析結果を得る。		措置済 12年3月	—		5 (1) ⑨	建設省
	エアサスペンション装備車の軸重制限	エアサスペンション装備の車両の道路構造物に与える影響について、自動車業界等との協力のもとで技術的検討を行い、その結果を踏まえて、エアサスペンション装備の車両の軸重制限の緩和の可否について検討する。			12年度以降 (早期に技術的結論)		新規	運輸省 建設省
	特殊車両通行許可手続	(a) 特殊車両通行許可手続について、線路図の提出部数の削減、包括申請における車両区分の見直し、審査期間の短縮等について検討する。			12年度 (実施)		新規	建設省
		(b) 経路図について、コンピュータ端末による自動作成やフレキシブルディスクによる提出を可能とする等のためのシステムを開発、供用する。			12年度以降 (早期に実施)		新規	建設省
金融・証券・保険関係	信用金庫等への政府関係機関等資金運用先等の拡大	(b) 水資源開発公団、首都高速道路公団、森林開発公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団、社会保険診療報酬支払基金の余裕金の運用先については、「銀行その他主務大臣の指定する金融機関又は郵便貯金」などとされているが、実質的には、「銀行又は郵便貯金」に限定されているのを改め、信用金庫及び全信連を加える。	措置済 10年9月29日	—	—	建設大臣通達 (本州四国連絡橋公団)	7 (1) ② (b)	建設省
		(c) 石油公団、日本鉄道建設公団、運輸施設整備事業団、新東京国際空港公団、森林開発公団、日本道路公団、金属鉱業事業団、日本下水道事業団、日本国有鉄道清算事業団、空港周辺整備機構、郵便貯金振興会、自動車事故対策センターの余裕金の有価証券運用対象についての告示等に、全信連の発行する債券を加える。	措置済 10年9月29日	—	—	建設大臣通達 (日本道路公団)	7 (1) ② (c)	建設省
		(d) 以上のほか、法改正を要するものも含めて、資金運用先の拡大に努めるものとする。	一部措置済	11年度以降		法改正を要する場合は、次期法改正時に措置	7 (1) ② (d)	各省庁
	ガス導管、地中電線類の埋設深さ	ガス導管、地中電線類の道路の埋設深さについて、道路構造物の保全の観点から技術的検討の結果を踏まえ、浅層埋設を可能とする措置を講じる。	措置済 11年3月31日	—	—	道路局路政課長・国道課長通達	8 (2) ⑧	建設省

(道路局関係抜粋)

岡山県の「道路整備に関するプログラム」

岡山県土木部道路建設課

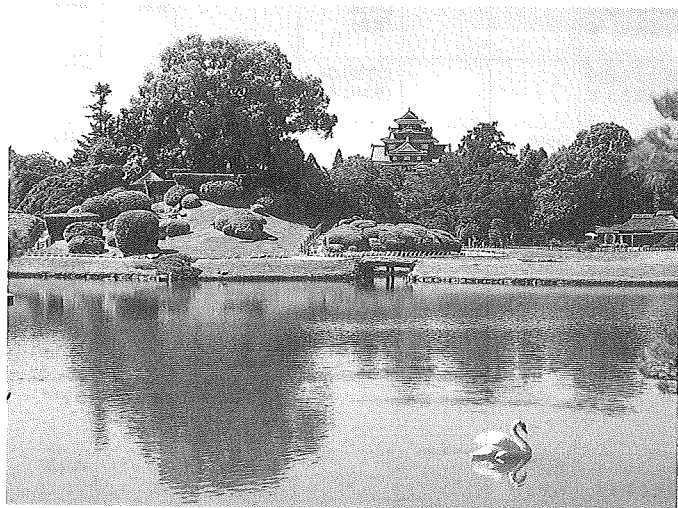
一 岡山県の概要

岡山県は、南は瀬戸内海に面し、北には中国山地を有し、「晴れの国おかやま」と言われるように雨が少なく、温暖な瀬戸内式気候のもと、香り高い文化を誇る「吉備文化」発祥の地として古くから栄えてきました。県土面積は約七、一一一km²、東西南北約一〇〇kmのほぼ正方形をなし、人口約一九六万人の、中国地方の東部に位置する県であります。

この恵まれた自然条件のなか、かつては農業の先進県として位置づけられていましたが、繊維工業や水島臨海工業地帯を中心とする重化学工業に加え、近年では吉備高原テクノポリスを中心とした先端技術産業、高度な研究開発機関などについ

ても、その誘致が積極的に進められています。さらに、国内はもとよりアジア、太平洋地域も視野に入れた国際的、広域的な交流・連携を目指して、岡山空港の滑走路の三、〇〇〇m化による機能拡充や、水島港外貿コンテナターミナルの整備を進め物流県岡山を目指しています。

また、県内の道路交通は古来より山陽道、出雲往来、金比羅往来などの陸上、海上交通網が発達していました。近年では、中国縦貫自動車道、瀬戸中央自動車道（瀬戸大橋）、山陽自動車道の全線供用など、広域交通網の整備に伴い、本格的な高速交通時代を迎えたところであります。さらに、平成九年三月には、中国横断自動車道岡山米子線が開通し、日本海から瀬戸内海を経て太平洋に至る全国初の南北軸である西日本中央連携軸が構築



岡山城・後樂園（岡山市）

されました。これにより、本県は、県内二箇所、南北軸と東西軸の接続点が形成されることとなり、中四国における交流拠点としての優位性が高められ飛躍的な発展が期待されています。

本県の名産としては、全国的にも有名な白桃、マスカットなどがあり、また観光地としては、岡山のスィンボルである岡山城と日本三名園のひとつ後楽園、伝統が息づく美しい町並みを残す白壁のまち倉敷美観地区、デンマークの首都コペンハーゲンにある一五〇年の歴史を誇るチボリ公園の哲



中国横断自動車道岡山米子線 見延橋（総社市）

学を受け継いだ倉敷チボリ公園、古代吉備王国を偲ばせる吉備路のスィンボル備中国分寺、贅沢に自然を楽しむ蒜山高原など数多くあります。

とくに、後楽園は今年築庭三〇〇年を迎え、さまざまなイベントが催されています。昨年一二月三十一日深夜からの、西暦二〇〇〇年を迎える「カウントダウンin後楽園」により築庭三〇〇年祭が始まり、これまでに数多くのイベントが催されました。今後、夏季に向けては、夜間開園により後楽園を幻想的にライトアップする「幻想庭園」、江戸時代を再現する「歴史再現イベント」、秋にはクラシック・邦楽音楽会を行う「名月観賞会」など、一二月のクロージングイベントまでに十数種のイベントが予定されています。

二 岡山県の道路現況

県内の道路網は、高規格幹線道路網として全線が供用されている中国縦貫自動車道、山陽自動車道、瀬戸中央自動車道、中国横断自動車道岡山米子線があり、また幹線ネットワークとしては、県南と県北、主要都市間を連絡する国道二号、三〇号、五三号、一八〇号、三二三号等の一般国道があります。さらに、これら一般国道と有機的に接続し、県内各地域の主要拠点を連絡する主要地方道、地域の生活を支える一般県道、市町村道があります。

岡山県の道路の実延長は、それぞれ

・ 国道 九九〇・一 km

・ 県道 三、五九七・八 km

・ 市町村道 二六、二六八・四 km

で、全体での改良率は四三・七%となっています。

また、高速自動車国道は、整備計画延長三〇〇 kmに對し、九七%に当たる二九〇 kmが既に供用されており、面積当たりの供用延長は四一 m/kmで、全国第二位になっています。

さらに、地域高規格道路は

・ 計画路線 五路線 一八八 km

整備区間 一〇区間 四九 km

調査区間 五区間 二五 km

・ 候補路線 二路線

が、それぞれ指定されています。

三 道路が創る快適生活県

本県では、二一世紀初頭を展望し、新たな時代を切り開いてくために長期ビジョンを作成し、県民一人ひとりが、豊かな人間性のつながりの中で、快適にいきいきと生活できる地域社会を形成する「快適生活県おかやま」の実現を県政の基本方針と定め、各種施策を推進しています。

このうちとくに、道路は、人・物・情報が流れる県民に最も密着した社会資本であり、まちづくり・地域づくりをはじめ、社会経済・文化活動を

支えていく最も基本的な社会基盤施設であることから、「快適生活県おかやま」を実現する最重要施策の一つとして、積極的に道路事業を推進しています。

(1) 身近な暮らしの安全確保

◎安全な交通環境づくり

- ・歩道の設置や交差点の改良など、交通危険箇所等に対する交通安全施設の整備を図るとともに、高齢者等に優しい交通環境づくりを促進する。

・歩道整備が必要な県管理道の歩道整備率

一九九八年 約五〇% ↓

二〇一〇年 約七五%

(2) ゆとりある生活環境の整備

◎地域交通の新たな方向

- ・日々の暮らしを支え、地域の活性化に重要な役割を果たす安全で快適な生活道路など、地域交通網の充実強化を図る。

・主要集落間等を連絡する市町村道改良率 幹線市町村道の体系的な整備促進

一九九八年 約三七% ↓

二〇一〇年 約五〇%

- ・都市部における慢性的な交通渋滞の解消、緩和を図るため、平成一〇年度に始まった「第三次渋滞対策プログラム」を推進

する。

・「渋滞対策プログラム」の推進

- ・中山間地域において交通不能箇所及び幅員狭小区間等交通難所の解消を計画的に進めるとともに地域に密着した道路整備に努める。

・「交通難所対策プログラム」の推進

- ・安全で快適な生活環境の形成に当たって、高齢者が安心して歩けるよう、幅の広い歩道の整備を市街地部を中心に進めるとともに、歩道段差の解消等のバリアフリー化を推進する。

・幅の広い歩道の整備延長

一九九八年 約一二km ↓

二〇一〇年 約一〇〇km

(3) 広域交通ネットワークの質の向上

◎中四国の交流拠点形成する道路整備

- ・均衡ある県土づくりに向け、基盤となる高速道路とそれへのアクセス道路や、県内各地を有機的に結ぶ道路を整備するなど、道路ネットワークの質の向上に取り組む。

・高速道路の機能向上

・地域高規格道路の整備促進

美作岡山道路、倉敷福山道路、空港津山道路、岡山環状道路など

・県道改良率

一九九八年 約六五% ↓

二〇一〇年 約八〇%

・国道改良率

一九九八年 約九五% ↓

二〇一〇年 約一〇〇%

- ・中部縦貫道、備北新線、西部総合開発基幹道の概成

・「IC30」構想の推進（達成率）

一九九八年 約九五% ↓

二〇一〇年 概ね一〇〇%

- ・空港、主要港湾、交流拠点、物流拠点とのアクセス道路の整備

・情報BOXの整備など道路利用の高度化

(4) 情報通信高度化への対応

◎岡山情報ハイウェイの整備

- ・情報通信の地域格差を解消し、県民が広く高度情報化の恩恵を受けることができるよう、情報通信基盤の整備を推進するとともに、教育、医療、福祉などさまざまな分野において利用しやすい各種の応用技術やシステムの開発に取り組む。

・基幹回線（光ファイバー）の整備・拡充

・ITS（高度道路交通システム）の推進

四 岡山県の道路の整備に関するプログラム

ラム（平成一〇年度～平成一九年度）

「快適生活県おかやまをめざして」

「岡山県の道路の整備に関するプログラム」は、「新道路整備五箇年計画（平成一〇年度～平成一四年度）」の地方版として、岡山県の道路事業の透明性を確保するとともに、計画的・効率的な整備を図る目的で、平成一〇年度から平成一九年度までに行う主な道路事業についてとりまとめ、パンフレットを作成し、平成一一年八月に公表しました。

このプログラムにおいては、道路整備に対する県民の皆様のご意見や岡山県長期ビジョンをふまえ策定した道路整備の基本方針に基づき、積極的に道路整備を進めることとしています。

① 中四国の交流拠点形成する道路の整備

- ・ 広域交通網の整備及び広域交通拠点へのアクセス道路の整備

- ・ 生活圏中心都市間を結ぶ道路の整備

② 県民の日常生活を支え地域を活性化する道路の整備

- ・ 都市部における環状道路・バイパス等の整備

- ・ 公共交通機関との連携強化
- ・ 魅力ある都市の形成

- ・ 交流・連携の強化、中山間地域の活性化

③ 安全で快適な道路環境の形成

- ・ 歩道の設置、交差点改良等による交通安全の確保
- ・ 高齢者等の交通弱者に配慮した道路の整備
- ・ 災害に強い道路の整備
- ・ 豊かな自然、沿道環境に配慮した道路の整備

備

④ 時代の流れに対応した道路の整備

- ・ 道路行政に対する住民参加
- ・ 道路情報提供の高度化
- ・ 国際化社会、交流圏の拡大に対応する道路の整備

また、この基本方針に基づく当初の五年間の道路整備やソフト施策の推進による、直接的な効果もあわせて示しています。

① 渋滞が少なくなり日常生活が快適になります

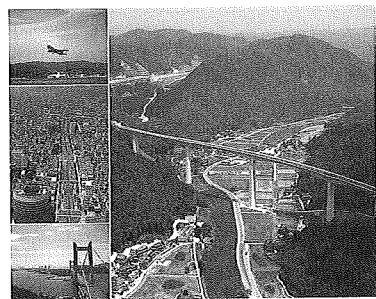
- ・ 伊部東交差点（備前市）など主要渋滞交差点が五七箇所から三九箇所に減少します。

- ・ インターネット等により駐車場の満空情報、道路工事情報が提供されます。

岡山県の道路の整備に関するプログラム

（平成10年度～平成19年度）

快適生活県おかやまをめざして



岡山県

パンフレット表紙

② 車も人も安心して通れます

- ・ 国道一八一号（久世町草加部）など交通事故多発地点での事故削減対策が進みます。
- ・ バリアフリー歩行空間が確保されます。
- ・ 歩道整備が必要な県管理道の歩道整備率が五〇%から六〇%にアップします。

③ 地域に活力がでてきます

- ・ 県道改良率が六七%から七二%にアップします。

- ・ 主要集落間を連絡する市町村道改良率が三八%から四二%にアップします。

- ・ 交通難所対策が進みます。（主要地方道矢掛寄島線・遙照山トンネルなど）

平成一〇年度から一四年度（前期）については、

1 広域交通網の整備及び広域交通拠点へのアクセス道路の整備

番号	路線名	H10～H14	H15～H19
1	中国横断自動車道姫路鳥取線 (大原町～西粟倉村)	事業継続	事業継続・概成
2	(国) 373号志戸坂峠道路 (西粟倉村)	事業継続	全線完成 (暫定)
3	(国) 53号津山バイパス (津山市)	全線完成 (H14:暫定)	—
4	(国) 179号奥津上斎原バイパス (鏡野町～上斎原村)	部分完成 (H14)	全線完成
5	(国) 180号総社一宮バイパス (岡山市～総社市)	事業継続	部分完成 (暫定)
6	(国) 313号禾津バイパス (湯原町)	部分完成 (H14)	全線完成
7	(国) 429倉敷総社バイパス (倉敷市～総社市)	部分完成 (H14)	全線完成
8	(主) 倉敷玉野線 (玉野市)	事業継続 (H11:新規)	全線完成
9	(主) 西大寺山陽線 (岡山市～山陽町)	部分完成 (H12)	全線完成
10	(都) 堀貫線 (倉敷市)	部分完成 (H12)	全線完成

(国)：一般国道 (主)：主要地方道
(一)：一般県道 (市)：市道
(都)：都市計画道路 (町)：町道 (村)：村道

2 生活圏中心都市間を結ぶ道路の整備

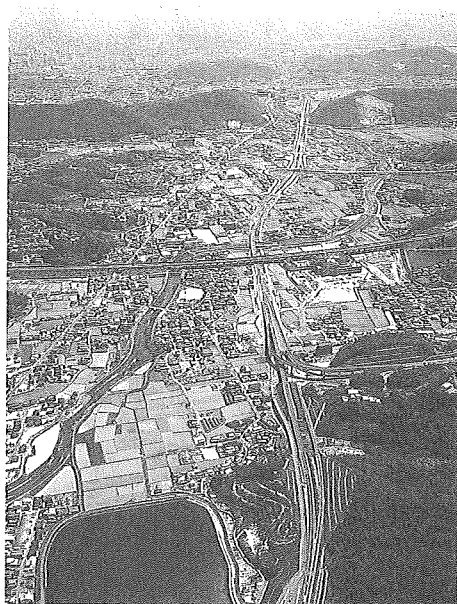
番号	路線名	H10～H14	H15～H19
11	地域高規格道路 美作岡山道路 (国) 374号湯郷勝央道路 (美作町～勝央町)	事業継続	全線完成 (暫定)
12	地域高規格道路 美作岡山道路 (主) 岡山吉井線 (主) 佐伯長船線 (吉井町～瀬戸町：山陽自動車道)	事業継続	全線完成 (暫定)
13	地域高規格道路 倉敷福山道路 (国) 2号 玉島バイパス (倉敷市)	部分完成 (H12,H14:立体化)	部分完成 (暫定)
14	地域高規格道路 倉敷福山道路 (国) 2号 玉島笠岡道路 (倉敷市～笠岡市)	事業継続 (H11:新規)	事業継続
15	地域高規格道路 倉敷福山道路 (国) 2号 笠岡バイパス (笠岡市)	事業継続	全線完成 (暫定)
16	地域高規格道路 空港津山道路 (国) 53号 岡山北バイパス (岡山市)	全線完成 (H10:暫定) 部分完成 (H12,H14:4車線化)	—
17	地域高規格道路 空港津山道路 (国) 53号 岡山御津道路 (岡山市～御津町)	新規着手	事業継続
18	地域高規格道路 空港津山道路 (国) 53号 津山南道路 (津山市～中央町)	新規着手	事業継続
19	(国) 30号 児島玉野拡幅 (岡山市～玉野市)	部分完成 (H10,H11,H14)	全線完成
20	(国) 180号 鳴戸拡幅 (高梁市)	部分完成 (H12)	全線完成
21	(国) 486号 川辺尾崎バイパス (真備町)	全線完成 (H13:暫定)	—

①中四国の交流拠点を形成する道路の整備

新規事業着手箇所、継続箇所及び完成予定箇所を紹介し、また、平成一五年度から一九年度(後期)では、前期に着手した事業及び継続事業の完成予定等を紹介しています。なお、主要な箇所として例示しているのは、六〇箇所であり、このうち、新規事業着手箇所は一五箇所、前期に完成する予定箇所は一四箇所となっています。

五 事業の概要

「岡山県の道路の整備に関するプロگرام」のパンフレットに掲載している主要な事業について、道路整備の基本方針に従い紹介します。



国道53号岡山北バイパス (岡山市)

4 交流・連携の強化・中山間地域の活性化

番号	路線名	H10～H14	H15～H19
47	(主) 津山智頭八東線 (加茂町)	部分完成 (H11)	全線完成
48	(主) 足立東城線 (神郷町)	事業継続	全線完成
49	(主) 新見勝山線 (新見市)	事業継続	全線完成
50	(主) 湯原奥津線 (富村～奥津町)	事業継続	全線完成
51	(主) 北房川上線 (新庄村～川上村)	新規着手	全線完成
52	(主) 矢掛寄島線 (矢掛町～鴨方町)	全線完成 (H12)	——
53	(主) 高梁坂本線 (高梁市)	事業継続	全線完成
54	(一) 寒河本庄岡山線 (備前市～日生町)	事業継続 (H10:新規)	全線完成
55	(町) 御津建部線 (御津町～建部町)	事業継続	全線完成
56	(村) 蒜山高原線 (川上村)	事業継続	全線完成

1 都市部における環状道路・バイパス等の整備

番号	路線名	H10～H14	H15～H19
22	(国) 2号 岡山バイパス (岡山市～倉敷市)	全線完成 (H10:暫定) 部分完成 (H14:6車線化)	部分完成 (4車線化)
23	(国) 180号 岡山西バイパス (岡山市)	事業継続	部分完成 (暫定)
24	(国) 313号 井原拡幅 (井原市)	事業継続 (H10:新規)	全線完成
25	(主) 岡山吉井線 (岡山市)	部分完成 (H13)	全線完成
26	(主) 岡山牛窓線 (岡山市)	事業継続 (H11:新規)	全線完成 (暫定)
27	(主) 東岡山御津線 (岡山市)	事業継続	全線完成
28	(都) 万成国富線 (旭川橋梁) (岡山市)	全線完成 (H11)	——
29	(都) 下中野平井線 (旭川橋梁) (岡山市)	新規着手	事業継続
30	(市) 浦安南町築港栄町線 (岡南線) (岡山市)	新規着手	部分完成
31	(市) 駅前古城池霞橋線 (倉敷市)	全線完成 (H11)	——
32	(市) 船倉曾原線 (倉敷児島連絡道路) (倉敷市)	新規着手	全線完成 (暫定)



主要地方道 矢掛寄島線
遥照山トンネル (矢掛町～鴨方町)

2 公共交通機関との連携強化

番号	路線名	H10～H14	H15～H19
33	岡山駅南地区土地区画整理 (岡山市)	事業完成 (H11)	——
34	新倉敷駅南第一地区、第2地区 土地区画整理 (倉敷市)	部分完成 (H12)	事業完成
35	駅前広場の整備 J R宇野線 早島駅 (早島町)	事業完成 (H11)	——

・路面電車の延伸に向けて計画策定 (岡山市)
・サイクルアンドライド、パークアンドライド等交通需要マネジメント施策の推進

3 魅力ある都市の形成

番号	路線名	H10～H14	H15～H19
36	(一) 川入厳井線 (岡山市)	新規着手	全線完成
37	(都) 久米東岡山線 (岡山市)	事業継続	全線完成
38	(都) 大谷一宮線 (吉井川橋梁) (津山市)	全線完成 (H13)	——
39	J R宇野線大元駅付近連続立体 交差 (岡山市)	全線完成 (H14)	——
40	J R山陽本線等倉敷駅付近連続 立体交差 (倉敷市)	事業継続 (H10:新規)	事業継続
41	(市) 川崎八出線 (天神橋) (津山市)	新規着手	全線完成
42	西部第4地区土地区画整理 (岡山市)	事業継続	事業完成
43	新保下中野地区土地区画整理 (岡山市)	事業完成 (H14)	——
44	倉敷駅周辺第二地区土地区画 整理 (倉敷市)	新規着手	事業完成
45	笠岡駅前地区土地区画整理 (笠岡市)	事業継続	事業完成
46	岡山市駅元町地区市街地再開発 (岡山市)	部分完成 (H12)	事業完成



シリーズ

『道の駅』

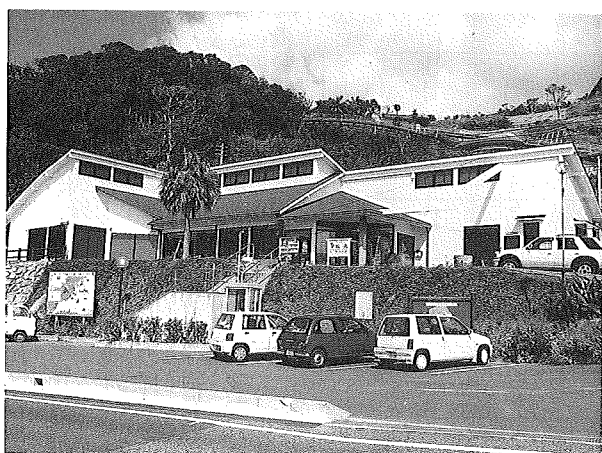
錦江湾を望む景勝の地

道の駅「根占」(鹿児島県)

「道の駅」根占駅長 税所 篤朗

年々人気は右肩上がり

当駅は、大浜海浜公園内に平成一〇年一〇月、九州で三六番目、鹿児島県で八番目の道の駅「根占」として開駅しました。鹿児島県大隅半島の本土最南端、佐多岬に至る国道二六九号線沿いの霧島屋久国立公園内の景勝の地にあります。眼前には、薩摩富士とも呼ばれる開聞岳と錦江湾を望み、国道を挟んだ海側では、美しい黄金色の砂浜を活かした海水浴場のオープンも今年の七月二〇日には予定されています。



自然に囲まれた道の駅「根占」全景

また、当駅では、新鮮な海の幸を活かしたレストランやモツ鍋などが堪能できるほか、パターゴルフやアドベンチャーコースターなどの遊具施設やバンガロー、テントサイトなども整備されております。

図を見てもらうと判りますが、平成五年に開園した大浜海浜公園は、オープン人気の初年度をピークに年間入園者数が下がり続けていました。これが平成一〇年一〇月道の駅の開駅と同時に右肩上りに転じました。最近の、ドライバーの道の駅に対する関心の高さに驚くと共に、道の駅「根占」というブランドの重さをひしひしと感ずるしだいです。

道の駅の指定を受ける前、当駅は大浜海浜公園内のレストランや管理事務所が入ったビーチヒル大浜として平成七年四月にオープンしました。

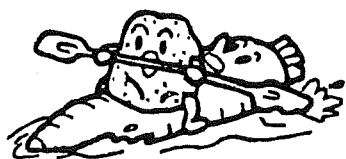
レストランは、地元の飲食業者さんに委託し、公園を訪れる方に提供していました。レストランの経営は大変苦勞をされたようで、現在までを含め三名の経営者が変わっています。施設を含め備品・付属物等、町の所有物となっている関係で、細かい規制もあり経営的にはプラス・マイナスがあったものと思えます。

平成一〇年の道の駅の指定を受けた時点



販わう道の駅「南ふらの」

太陽と森と湖まち



南ふらの町

号線沿いにカヌーの先端をかたどった建物で、正面入り口には幻の魚・イトウが泳ぐ水槽が置いてある。広いフロアでは南富良野町産の物を中心に様々な特産物を販売し特に南富良野町農産物処理加工センターで作る「くまささ茶」は自然の笹の香りがさわやかなお茶を缶入りとして販売し、「バタじゃが」は特別な手法でイモの中にバターを注入した南富良野町特産の馬鈴薯を使用して販売しており、お客様に喜ばれている。

道の駅周辺は農村公園・山村広場として緑化等が図られラベンダー畑や噴水、パークゴルフ場などを整備し、来町される方々や町民の憩いの場として活用しており、毎年九月一五日には、道の駅「南ふらの」の駐車場を会場に「南ふらの産業まつり」を開催している。

道の駅「南ふらの」(北海道)

「道の駅」南ふらの駅長 池部 彰

交通網は、J R根室本線や国道三八号（釧路から札幌・旭川方面）、国道二三七号（函館から旭川・稚内方面）が走り、その国道三八号線沿いに道の駅「南ふらの」が位置している。

花に飾られた道の駅「南ふらの」

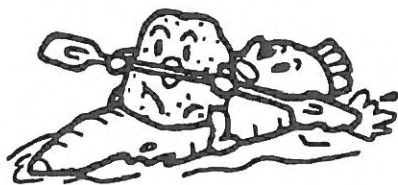
道の駅「南ふらの」は、昭和六三年七月に完成の南ふらの物産センター（センター部分九〇一・八三㎡、トイレ部分九八・〇九㎡、駐車場六、二九一㎡、事業費三億三、四〇〇万円）を、平成五年四月二二日付けで道の駅として登録認定を受け現在にいたっている。

道の駅「南ふらの」は、釧路・帯広から旭川・稚内・札幌方面に向かう途中の国道三八



販わう道の駅「南ふらの」

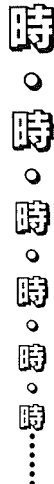
太陽と森と湖まち



南ふらの町

号線沿いにカヌーの先端をかたどった建物で、正面入り口には幻の魚・イトウが泳ぐ水槽が置いてある。広いフロアでは南富良野町産の物を中心に様々な特産物を販売し特に南富良野町農産物処理加工センターで作る「くまさ茶」は自然の笹の香りがさわやかなお茶を缶入りとして販売し、「バタージャガ」は特別な手法でイモの中にバターを注入した南富良野町特産の馬鈴薯を使用して販売しており、お客様に喜ばれている。

道の駅周辺は農村公園・山村広場として緑化等が図られラベンダー畑や噴水、パークゴルフ場などを整備し、来町される方々や町民の憩いの場として活用しており、毎年九月一日には、道の駅「南ふらの」の駐車場を会場に「南ふらの産業まつり」を開催している。

74 道行セ 2000.6

編集後記

海軍兵学校出身の友人より「おじいちゃん戦争のこと教えて」という本を勧められて読んでみた。旧職業軍人だから推薦したのだらうと思っていたがページを捲るうちに、同年輩の作者であり、育った時代背景も同じなためか夢中で一気に読み下してしまった。

著者中條高德氏は、陸軍士官学校に在席したAビールの会社の大幹部OBであるが、ニューヨークで勉強中の孫娘との交信文が纏められて記載されている。アメリカンスクールで歴史を学ぶ過程で陸士に入学した経験のある祖父に質問を投げかけているのである。軍人としての考えを敗戦によって無残に打ち砕かれた筆者は、一人の婦人によって方向転換させられたロマンを含めて第二次世界大戦の正当性まではゆかぬが妥当性を強調している。そのことにある程度納得があり、主張を肯定しながら興味を湧き立たせたのである。戦争の一端を味わった者として、また孫を持つ身として重ね合せて思わせられ、特に孫の質問に真剣に考えて調べて答を出してくれたことの孫娘の感謝に溢れるお礼のことばで締め括られている。課題を与えたアメリカンスクールの教師も中條氏の眞摯な取り組みで答えてくれた手紙を見て、立派な祖父を持って幸せだと激賞

したという。宜しなるかなと思うし、またただ孫に甘いだけでなく心から尊敬できる祖父であると書いてあるが、まさにおじいちゃん冥利であろう。

さて、これを自分に置き換えてみて米国籍を持つ孫二人について色々と思い巡らすことが多い。娘は米国人と結婚して米国東部に永住しているものの国際化されているミレニアムの時代とはいえ、国境という壁はまだ極めて高いのである。今後各種の難問を解決しなければならぬがそのうちで最も蟠りがあるのは米国の戦争であると考えている。「何故アメリカと日本が戦争したの」と質問されたら孫たちに何んと返答すべきか、今から気持ちを整理しておく必要があると覚悟している。日本と米国は徳川時代より深い係わりがあったとはいえ、あくまでも外交上の関係であって戦争をしたからこそ本音がでて激突し、お互いがしつかりと理解できるようになったのだ。実戦に泥塗れてこそ手を握れるのだと答を用意している積りである。

国士を気取る精神は持ち合わせていないが、現在知識が氾濫し、過剰な情報飛び交っていてそれが近代化だといっている。確かにそうかもしれないが、実際に直接体験をすることが強調されず、地につく堅実さが軽視されがちなことに少なからぬ不安を抱くものである。独り善がりの紹介と浅薄な義憤につき妄言多謝。

(S)

7月号の特集テーマは「人と物の流通効率化～踏切問題対策～」の予定です。

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

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

監修：建設省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

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

定価770円（本体価格733円）

（年間送料共9,240円）

FAX 03(3234)4471

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター