

表-1 道路整備5カ年計画実施後の道路整備状況見込み (単位 km)

① 高速自動車国道

区 分	整 備 状 況	
	39年3月末状況	44年3月末状況
高速自動車国道	71	629

② 都市高速道路 (単位 km)

区 分	整 備 状 況	
	39年3月末状況	44年3月末状況
首都高速道路	13	103
阪神高速道路	0	52
計	13	155

③ 一般道路 (有料道路を含む) (単位 km)

区 分	昭和39年 3月末 実延長 (A)	改 良 状 況			舗 装 状 況				
		39年3月 末状況		44年3月 末状況		39年3月 末状況		44年3月 末状況	
		延長 (B)	増進率 (%)	延長 (C)	増進率 (%)	延長 (D)	増進率 (%)	延長 (E)	増進率 (%)
一般国道	27 341	15 685	57.4	22 225	81.3	12 000	43.9	23 406	85.6
主要地方道	32 948	14 935	45.3	18 251	55.4	6 436	19.5	15 708	47.7
都道府県道 (主要地方道 を除く)	87 519	20 353	23.3	22 733	26.0	7 730	8.8	15 177	17.3
合 計	147 808	50 973	34.5	63 209	42.8	26 166	17.7	54 291	36.7

1. ま え が き

1965年は道路整備5カ年計画の第2年目に当っており、わが国初の高速道路として名神高速道路の全線が6月に開通、さらに中央道東京～富士吉田線および東名高速道路の起工式が4月に行なわれ、また年度内に東北、中央、中国、九州、北陸の五自動車道も一部について基本計画が決定されるなど、高速道路建設時代に入った年として意義深いといえよう。しかし、本格的な高速道路建設体制に入るまでには、網体系、財源、用地、執行、管理などの難問題解決の必要があり、青森～鹿児島間縦貫道10カ年貫通構想の実現のため、今後の努力が期待されている。

高速道路とともに5カ年計画の重点の一つである一般道路網の整備においても、今年は、元一級国道のうち昭和38年度に昇格した路線を除いて全線がほぼ完成すること、元二級国道の直轄施行が新規に開始されたこと、奥地等産業開発道路整備計画が決定され事業開始に至ったことなど、新しい躍進の年であったと考えられる。

2. 行 政

(1) 第4次道路整備5カ年計画

総額4兆1000億円の第4次5カ年計画を昭和39年度を初年度として実施することは、39年1月に閣議了解されていたが、その後39年以降5カ年間に於ける経済運営の基本的方向を示す中期経済計画が40年1月に閣議決定をみたことにとともに、道路整備5カ年計画も40年1月29日の閣議により、その具体的な内容が正式に決定されるに至った。

この計画においては、㊸ 主要な開発拠点相互間を効率的に連結する高速自動車国道網の整備、㊹ 国土の均衡ある発展をはかるための一般道路網の整備、㊺ 都市およびその周辺における交通混雑の緩和をはかるための道路の整備に重点がおかれる。その結果、5カ年計画実施後の道路整備状況は表-1のように見込まれる。

(2) 積雪寒冷特別地域道路交通確保5カ年計画

本計画が、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法に基づき、道路整備5カ年計画と同時に閣議決定され、昭和39年度以降5カ年間に、総額500億円に相当する事業を行なうこととなった。

事業の内容としては、除雪(除雪機械の整備を含む)、防雪および凍雪害防止の各事業にわかれていたが、これらにより積雪寒冷地における冬期の道路交通確保の対策が推進される。

(3) 奥地等産業開発道路整備計画

本計画が奥地等産業開発道路整備臨時措置法に基づき、道路整備5カ年計画と同時に閣議決定され、昭和39年度以降5カ年間に総額110億円に相当する事業を行なうこととなった。

このため昭和40年3月、同法第2条に基づき奥地等の地域435市町村(北海道を除く対国土面積比27%)を政令で指定し、ついで建設省公示により整備計画の対象となる路線130本、延長およそ2100kmが指定された。これらの路線は森林資源、鉱山資源等が豊富に存在する地域にあって、道路の現況がいちじるしく悪く、その整備により当該地域の開発の基盤になると考えられる都道府県の中から選定されている。

なお、指定路線の改築事業においては、国庫補助率を3/4(通常は2/3)とし地方負担の軽減がはかられている。

(4) 新産業都市建設基本計画、および工業整備特別地域整備基本計画

これらの計画が、前者は昭和 39 年 12 月 25 日に、後者は昭和 40 年 2 月 27 日にそれぞれ内閣総理大臣によって承認され、昭和 39 年度から 50 年度までの 12 年間に整備すべき内容が定められた。

そのうち道路関係総投資額は、新産業都市については 13 地域全体で地方単独事業を含めておよそ 6 500 億円、工業整備特別地域については 6 地域全体で地方単独事業を含めておよそ 3 100 億円とそれぞれ見込まれる。

(5) 九州横断自動車道建設法、および中国横断自動車道建設法

これらの法律議員立法により昭和 40 年 5 月、第 48 回通常国会において制定された。前者は国土開発縦貫自動車道である九州自動車道と、後者は同じく縦貫道である中国自動車道とそれぞれ相まって、地域開発の推進のため、全国的な自動車交通網を構成するものとして建設すべきことを定めたものである。

これにより、いわゆる法定路線は、中央、東北、北海道、中国、四国、九州、北陸（以上がいわゆる縦貫道）、東名、関越、東海北陸と合せて 12 路線となった。

(6) 中央、東北、中国、九州、北陸各道の基本計画

中央道甲府～小牧間、東北道岩槻～盛岡間および十和田～青森間、中国道吹田～千代田間、および鹿野～下関間、九州道福岡～熊本間、北陸道富山～米原間の 7 区間、合計延長約 1 540 km についての建設線の基本計画が 11 月 1 日付で決定された。

3. 事業概要

昭和 40 年度における道路整備事業は、新道路整備 5 ヵ年計画の第二年目としてつぎの事項を重点として実施された。

- ① 東名高速道路および中央高速道路（東京～富士吉田間）の建設促進、ならびに予定路線の決定をみた 5 路線の自動車道のうち緊急を要する区間の建設着工。
- ② 国土開発縦貫道等の調査、および本州四国連絡架橋、東京湾環状道路、第二関門道路等の調査の促進ならびに全国道路交通情勢調査の実施。
- ③ 国道および地方道の一次改築の促進、ならびに交通上あい路となっている幹線道路の二次改築の促進。また元二級国道のうち、府県の境界にまたがる大規模工事等の直轄施行の開始。

④ 大都市における交通上のあい路となっている幹線街路、ならびに新産業都市、および工業整備特別地域等地方開発の拠点となる都市の開発に必要な幹線街路の整備促進。

⑤ 首都高速道路の 2 号線環状部分、2 号分岐線、および 3 号線、ならびに阪神高速道路の梅田～上大和橋間の完成。

⑥ 元二級国道 200 km を含む一般国道約 11 000 km の直轄維持管理の実施。

⑦ 雪積寒冷地域における道路交通確保をはかるための雪寒道路事業、特に除雪事業の拡大強化。

⑧ 交通安全施設の整備促進。

これらの事業を実施するために、事業費で約 5 569 億 8 600 万円が計上され、対前年比では 15% 増となった。またこれに対する財源措置としては、新たに特定財源として石油ガス税収入額が 3 億 9 400 万円見込まれたほか、一般財源から 620 億円が投入された。表一 2, 3 に昭和 40 年度予算総括表、ならびに財源内訳を示す。

事業の実施状況を道路種類別にみると、元一級国道については、昭和 38 年度に昇格した路線を除く全路線が

表一 2 昭和 40 年度予算総括表

(単位 100 万円)

区 分	前年度 (A)		40 年度 (B)		比 率 (B)/(A)	
	事業費	予算額	事業費	予算額	事業費	予算額
一般道路						
国 道	170 368	158 500	197 219	183 764	1.16	1.16
元 一 国	125 241	123 570	142 940	141 727	1.14	1.15
元 二 国	45 127	34 930	54 279	42 037	1.20	1.20
地 方 道	78 673	51 627	92 251	60 793	1.17	1.18
雪 寒	5 354	4 040	6 242	4 703	1.17	1.16
調 査	1 756	1 756	2 412	2 143	1.37	1.22
街 路	95 838	63 715	104 630	69 515	1.09	1.09
機 械	4 341	3 420	4 766	3 816	1.10	1.12
補 助 率 差 額	—	4 383	—	5 306	—	1.21
計	356 330	287 441	407 520	330 040	1.15	1.15
有料道路						
日本道路公団	80 377	10 800	94 788	12 000	1.18	1.11
首都高速道路公団	34 179	1 700	33 567	1 500	0.98	0.88
阪神高速道路公団	12 502	600	21 111	1 000	1.69	1.67
計	127 058	13 100	149 466	14 500	1.18	1.11
合 計	483 388	300 541	556 986	344 540	1.15	1.15

注：有料道路事業は 5 ヵ年計画対象額である

表一 3 財 源 内 訳 (単位 100 万円)

区 分	前年度 (A)	40 年度 (B)	比 率 (B)/(A)
揮 発 油 税 収 入 額	230 988	264 112	1.14
揮 発 油 税 収 入 額	233 709	267 922	1.15
同 上 決 算 調 整 額	△ 2 721	△ 3 810	—
交付公債元金収入加算額	480	511	1.06
石油ガス税収入額	—	394	—
前年度剰余金等	1 021	600	0.59
一 般 財 源	45 000	52 000	1.16
国 費 所 要 財 源 計	277 489	317 617	1.14
直 轄 事 業 地 方 負 担 金	23 052	26 923	1.17
合 計	300 541	344 540	1.15

表-4 昭和40年度末整備率見込み

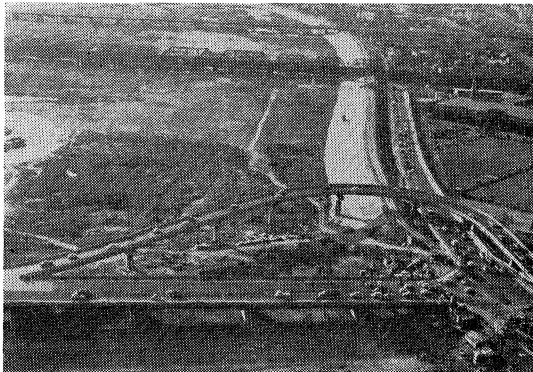
道路種別		実延長 (km)	38年度末 整備率 (%)	39年度末 整備率見 込み(%)	40年度末 整備率見 込み(%)	43年度末 整備率見 込み(%)	
一般国道	元1国	改良舗装	12 230.0	71.7 61.0	80.2 68.1	87.1 79.1	96.7 96.1
	元2国	改良舗装	15 110.6	45.7 30.1	48.7 34.9	52.3 42.2	68.8 77.1
	計	改良舗装	27 340.6	57.4 53.9	62.8 49.7	67.9 58.7	81.3 85.6
主要地方道	改良舗装	32 948.0	45.3 19.5	47.0 22.1	48.4 25.0	55.4 47.7	
一般地方道	改良舗装	87 519.0	23.3 8.8	23.8 9.5	24.5 10.6	26.0 17.3	
国府県道計	改良舗装	147 807.6	34.5 17.7	36.2 19.8	37.8 22.7	42.8 36.7	

本年度中に概成し、北は青森から南は鹿児島まで舗装道路で結ばれるほか、仙台バイパス、熊本バイパス、岩国バイパス、名阪国道等が供用開始される。元二級国道以下については特に舗装事業（現道舗装を含む）を促進しており、およそ4900kmの舗装が実施される。この結果昭和40年度末の道路の整備状況見込みは表-4のとおりとなる。

なお、昭和40年度において新規事項として実施された事業は、つぎのとおりである。

- ① 縦貫自動車道の新規着工
- ② 元二級国道の直轄施工（直轄改築の実施ならびに直轄維持管理の実施）
- ③ 奥地等産業開発道路に関する事業の実施
- ④ 安全施設整備費補助事業による防護柵の整備

写真-1 大阪高槻京都線道路改良（長柄バイパス工事）



4. 有料道路事業

(1) 日本道路公団

まず高速道路においては、本年6月に名神高速道路最後の区間一宮～小牧間約8kmが完成し、正式に全線

190kmが開通した。

中央高速道路（延長92.7km、総事業費820億円）については4月6日、八王子市内インターチェンジ予定地内で、また東名高速道路（延長345.3km、総事業費3425億円）は4月22日、清水市内インターチェンジ予定地内でそれぞれ起工式が行なわれた。両高速道路とも、それぞれ43年3月、44年3月完成を目ざして、目下工事発注が大幅に進められており、まもなく工事最盛期に入る。

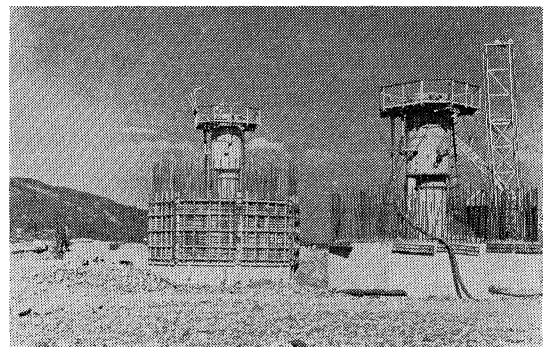
また、東北、中央、中国、九州、北陸の五縦貫道についても、目下施行命令を前にして、東京、名古屋、大阪、福岡の各支社内に高速道路調査室を設け、調査、設計準備に入っている。

一般有料道路については、本年完成のものは表-5のとおりであるが、目下工事中の主なものは、京葉道路第二、三期（延長17.5km、事業費147億円）、小田原厚木道路（31.7km、140億円）、大阪天理道路（27.4km、210億円）、尾道大橋（2.9km、15億5000万円）、北九州道路第三期（15.7km、125億円）、天草道路（4.2km、22億4000万円）等がある。

表-5 日本道路公団・昭和40年開通道路

道路名	延長(m)	車道幅員(m)	工 期	事業費(100万円)
伊勢道路	3 713 (うちトンネル 1 315)	5.5	37.8~40.7	745
金精峠道路	8 141 (うちトンネル 755)	6.5	37.6~40.9	1 090
日光道路	9 462	6.5	38.7~40.9	1 100
富士山麓道路	12 151	6.5	38.12~40.9	664
第三京浜道路	16 600	21.6	36.12~40.12	27 800

写真-2 富士川橋梁下部工（ケーソン工）近況



(2) 首都高速道路公団

首都高速道路公団は、昭和40年度予算275億円をもって東京都、および神奈川県川崎・横浜地区の高速道路、ならびに関連街路の建設を行なうとともに、すでに開通した高速道路の維持管理を行なっている。すなわち、現在工事中の部分は、1号線(2km)、2号線(7km)、

3号線(3.2km)、5号線(1.5km)、横浜羽田空港線(13.5km)の5線の高速道路であり、ほかに高速関連街路事業として116億円の街築を受託している。しかし、昨年度にオリンピックを目途として多くの工区を開通させたので、今年中に竣功して供用開始された工区はない。

現在工事中の構造物としては、2号線の一の橋インターチェンジ(工費約20億円)、3号線の谷町インターチェンジ(工費約20億円)、横浜羽田空港線の多摩川橋梁(工費8億円)などが大規模なものである。上記のインターチェンジは、それぞれ3方向からの高速道路を連結するものであって、用地をできるだけ少なくするように、運河の上や公園を利用して建設されている。多摩川橋梁は鋼管杭を基礎として、中央支間132mの連続鋼桁を主径間としたもので、この種形式の橋梁としては、わが国第2の長支間橋となる予定である。新工法としては、フレシネー方式によるプレハブブロックPC工法をわが国で最初に採用し、3径間連続橋(支間30+40+30m)が施工されている。また、2号線では延長500mにわたる区間で、商店街を高速道路下に収容する工事も行なわれている。

横浜～羽田空港線では、世銀融資を受けたため、鋼上部構造に対して国際入札を行なうこととなり、横浜工区の約5000tの上部工について第1回の入札が行なわれ、西ドイツからG.H.H.社の応札があったが、落札に至らなかった。

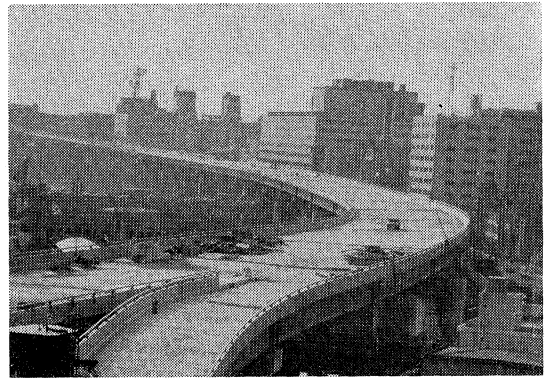
供用中の32kmの区間については、1日平均約70000台の交通量があり、昭和39年8月～40年7月の1ヵ年間に38億円余の収入を得たが、本年度は53億円の収入を予定している。交通量の増加にともなって高速道路の維持補修の事業量も多大なものとなり、4月には中央管理局が設けられた。そのほかに、5ヵ所の駐車場で約7億円の料金収入が予想されている。

41年以後の工事としては、現在7号線の実施設計を作成中であり、また調査中の路線としては、内環状線、9号線、城南線などがある。

(3) 阪神高速道路公団

阪神高速道路公団は、昭和40年度当初予算234億円、うち高速道路建設費200億円をもって大阪～神戸の高速道路の建設を進めている。現在、大阪1号線のうち難波～出入橋間3.2kmが供用中であり、1日の通行台数は約6400台(7月の平均)である。今年12月には、大阪1号線のうち出入橋～梅田間0.3km、および堂島浜通～上大和橋間4.1kmが竣功した。本路線は、堂島川および東横堀川上に架けられた高架道路で、現在供用中の部分(西横堀川上)と合せて、右回りの一方交

写真-3 大阪1号線堂島工区
(橋上町ランプ分岐点より、堂島川下流側を望む)



通で供用される。そのほか、1号線の上大和橋～湊町間、および梅田～加島町間については、全区間にわたり用地補償を終え工事にとりかかった。

また神戸1号線については、すでに着工中の神戸市京橋～柳原間3.7kmに続いて、今年7月京橋～摩耶間、および柳原～月見山間5.1kmを加え、延長12.4km、事業費245億円をもって事業許可がなされ、工事に着手している。神戸1号の本年事業予算は、49億円である。

なお年度途中において、公共投資促進の一環として、事業費約40億円が追加され、大阪1号線の加島町～大阪空港、および大阪3号線の一部について、事業許可をまわって着工する予定である。

(4) その他の有料道路

a) 地方公共団体の有料道路

これは道路公団の行なう有料道路と同じく、道路整備

写真-4 三重県北伊勢有料道路

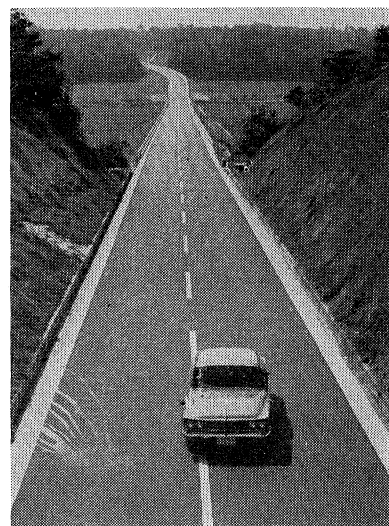


写真-6 長野県大町有料道路

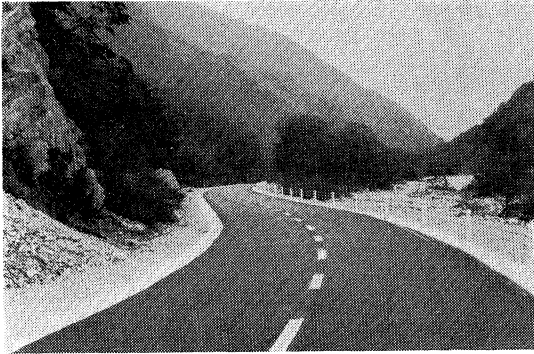
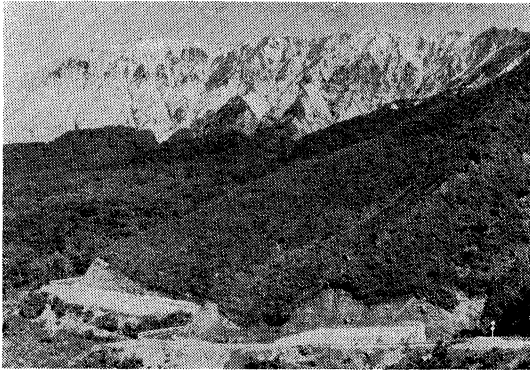


写真-6 鳥取県大山環状道路



特別措置法に基づいて、県、市等の地方公共団体が行なう有料道路であり、道路の事業費を償還するまで有料とされるものである。40年9月現在供用中の地方公共団体の有料道路は18路線で、延長204km、工事中のものは17路線で延長132kmにおよんでいる。今年度完成したのものには、6月に栃木県那須高原有料道路10.3km、7月に兵庫県但馬海岸有料道路9.9km、8月に山

形県蔵王有料道路6.3km、9月に三重県北伊勢有料道路9.1km、鳥取県大山環状有料道路10.0km、長野県大町有料道路15.2km（いずれも4月～9月間）がある。

b) 一般自動車道

これは、主として民間会社が道路運送法の一般自動車道事業として経営する有料道路である。40年9月現在営業中のものは44路線で、延長350km、工事中のものは12路線で延長109kmに達している。今年度完成したものは、4月に茨城県開発公社の筑波スカイライン4.4km、7月に箱根ターンパイクKKの箱根ターンパイク13.8km、伊吹山観光自動車道KKの伊吹山ドライブウェイ5.4km（残区間）、8月に熱海観光道路KKの熱海海岸自動車道6.1km、弘南バスKK津軽岩木スカイライン9.7km（いずれも4月～9月間）がある。

5. 海外との技術交流

タイ国に対する経済技術協力の一環として、タイ道路建設技術訓練センターが南タイのリンクラに設置され、本年2月山高茂氏を団長とする、建設省の道路および建設機械の専門家10名が赴任した。当センターは、タイ国政府職員に対する建設技術の訓練と、南タイ開発道路の建設にあたることを目的としており、業務が進められている。

また、常設国際道路会議協会（PIARC）の第13回国際道路会議が、昭和42年11月に東京において開催されることになったが、この会議の議題は、道路の計画、設計、建設等の全領域にわたるとされている。参加者は1500名（うち外国から700名）にのぼると予想されており、わが国の道路事情、および技術水準を外国に示す好機となるであろうと期待されている。

CIVIL ENGINEERING IN JAPAN 1965

標記の図書ご希望の方は土木学会へお申込み下さい。本図書には最近のわが国の土木工事が口絵写真で紹介してあるのをはじめ、地震工学の研究状況・日本の上下水道等の報告のほか土木賞・吉田賞受賞論文要旨をはじめ、土木学会論文集掲載論文の要旨が英文で記述してありますので英文で報告書等を作成する上にも貴重な参考資料となることを確信し、ご一読下さるようおすすめいたします。

体裁：A4判 口絵24ページ 本文138ページ
定価：1200円（送料共） 外国：US 4\$