

## ■ 「国土形成計画（全国計画）」の変更基準について

平成 27 年 8 月 14 日に国土形成法(昭和 25 年法律第 205 号)に基づき、国土形成計画(全国計画)の変更の閣議決定がなされましたのでご紹介します。

本計画は平成 26 年 7 月に策定された「国土グランドデザイン 2050」等を踏まえて、急激な人口減少、巨大災害の切迫等、国土に係る状況の大きな変化に対応した、平成 27 年から概ね 10 年間の国土づくりの方向性を定めるものです。

本計画では、国土の基本構想として、それぞれの地域が個性を磨き、異なる個性を持つ各地域が連携することによりイノベーションの創出を促す「対流促進型国土」の形成を図ることとし、この実現のための国土構想として「コンパクト+ネットワーク」の形成を進めることとしています。

## 新たな国土形成計画(全国計画) について



### ～本格的な人口減少社会に正面から取り組む国土計画～

○ 計画期間: 2015年～2025年(2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の前後にわたる「日本の命運を決する10年」)

○ 国土づくりの目標とすべき我が国の将来像

- ①安全で、豊かさを実感することのできる国 ②経済成長を続ける活力ある国 ③国際社会の中で存在感を発揮する国

国土を取り巻く時代の潮流と課題	国民の価値観の変化	国土空間の変化
<ul style="list-style-type: none"> <li>急激な人口減少、少子化</li> <li>異次元の高齢化の進展</li> <li>変化する国際社会の中で競争の激化</li> <li>巨大災害の切迫、インフラの老朽化</li> <li>食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題</li> <li>ICTの劇的な進歩等技術革新の進展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ライフスタイルの多様化(経済志向、生活志向)</li> <li>共助社会づくりにおける多様な主体の役割の拡大・多様化</li> <li>安全・安心に対する国民意識の高まり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>低・未利用地や荒廃農地、空き家、所有者の把握が難しい土地等の問題顕在化</li> <li>森林の持続的な管理</li> <li>海洋環境及び海洋権益の保全、海洋資源の利活用、離島地域の適切な管理</li> </ul>

## 国土の基本構想

### 「対流促進型国土」の形成:「対流」こそが日本の活力の源泉

- 「対流」とは、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な動き
- 「対流」は、それ自体が地域に活力をもたらすとともに、イノベーションを創出
- 地域の多様な個性が対流の原動力であり、個性を磨くことが重要

### 「対流促進型国土」を形成するための重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」

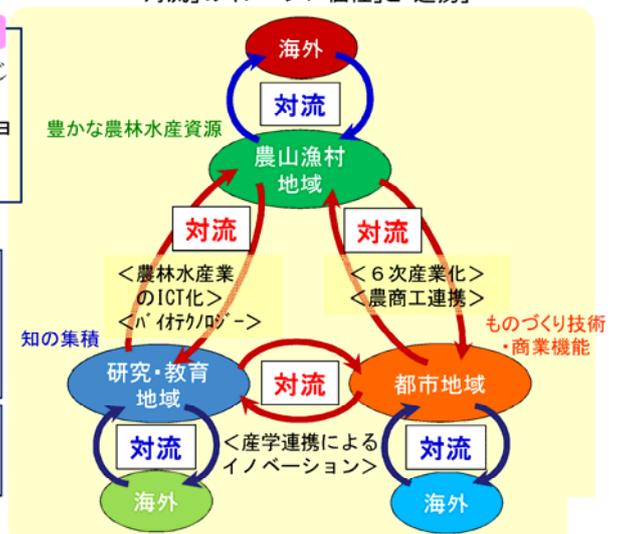
- 「コンパクト」にまとまり、「ネットワーク」でつながる
- 医療、福祉、商業等の機能をコンパクトに集約
- 交通、情報通信、エネルギーの充実したネットワークを形成
- 人口減少社会における適応策・緩和策を同時に推進

### 東京一極集中の是正と東京圏の位置付け

- 東京一極滞留を解消し、ヒトの流れを変える必要
- 魅力ある地方の創生と東京の国際競争力向上が必要

### 都市と農山漁村の相互貢献による共生

「対流」のイメージ:「個性」と「連携」



## □道路の機能と経済性・施工性に特化した狭小道路の改良整備について

～経済性と施工性を重視して実施した災害時代替輸送路の整備の事例紹介～

### 1. 業務概要

近年、相次ぐ災害の発生により各地で甚大な被害が発生していることから、行政は防災への取り組みを強く求められています。一方、長引く不況による財政難から、特に少子高齢化の進行する地方では公共投資への予算が削減されるなど厳しい制約があります。

以上の背景を踏まえ、災害時の緊急輸送路である国道の代替輸送路として位置づけられる狭小道路において実施した道路拡幅業務設計についてご紹介します。

### 2. 技術的課題・問題点

#### 2.1 業務の課題

本設計箇所は対象路線の中でも最も狭小な区間であり、現況道路においては普通車(大型車)の通行は困難であり、これにより国道の代替輸送路としての機能が確保できていない、緊急時の集落の孤立が懸念されました。

そのため、大型車の通行が可能となる道路改良を行い、円滑な輸送を可能とする方法を検討しました。

#### 2.2 課題に対する問題点

上記課題に対する問題点は以下となります。

- 1) 狭隘な溪谷を通過する路線で、地形的制約がある。
- 2) 工事予算に限りがあり、大規模な工事は困難である。

### 3. 技術的提案

#### 3.1 道路構造令第38条の採用

現況道路を拡幅して機能を確保する経済的となる方策を条件とし、道路管理者への提案と協議により、道路構造令第38条「小区間改築の場合の特例」を適用することとしました。以上の方策の採用により道路構造令基準外となる幾何構造を一部採用して、最小限の道路改良の比較検討を行いました。

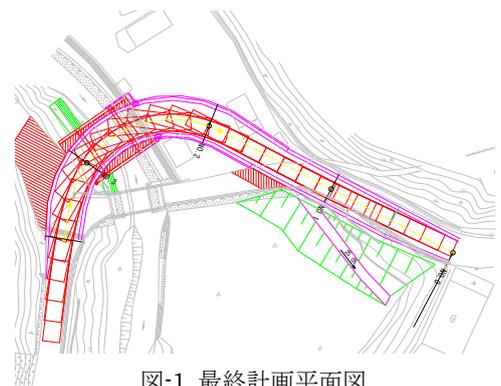


図-1 最終計画平面図

### 4. 技術的成果

道路構造令第38条を採用することで、迅速かつ応急的な改築を行うことが可能となり、道路管理者並びに利用者の要求を満足させる道路構造とすることができました。

道路管理者からの要求及び目的である大型車の通行を可能とただけではなく、曲線長や緩和区間を構造令基準値外とすることで、大型車の通行を可能としたまま工事費用を抑えることができました。工事費用は当初計画の約1/4となり、複数年度施工の計画であったものが単年度施工で可能となりました。

また、経済性だけでなく、施工性にも優れたものとするべく、平面曲線数を現況より低減し、大規模な構造物は河川横断箇所の箱型函渠のみとするなど、ほとんどを小規模な土工となる計画とすることができました。

### 5. 現時点での評価と今後の取り組み

3か年計画であった本事業を線形等の変更により1年計画とすることで余剰予算を他の事業に振り替えることができました。また、本事業用地取得は所有者の寄付によるなど、地元の理解も得られており、地元への行政サービスは向上(防災対策の改善)したものと考えています。

今後も、国土強靱化を目標とする我が国では、道路は防災・減災において大きな役割を担うものであります。今後も、基準にとらわれず、対象となる道路の現況と求められる機能を総合的に判断し、経済的かつ施工に優れた道路整備の提案を行なっていく所存です。



株式会社 東光コンサルタンツ

営業担当：

〒111-0041 東京都台東区元浅草4丁目9番13号

TEL: 03-5830-5600 FAX: 03-3847-6026

URL: <http://www.tokoc.co.jp>

担当： 本社 技術本部 笹木・山本

20150930