

特集／親しみのもてる道路づくり施策

「親しみのもてる道路づくり施策」を特集するにあたって 3

「住みやすい街をめざして」北九州市―北九州市建設局土木部長 田島 忠彦 5

熱きドラマと歴史のロマン、忠臣蔵のよみがえるみちづくり 兵庫県土木部道路補修課 12

夢のマイロード・池間大橋 沖縄県土木建築部道路建設課 17

マイロード事業について 道路局地方道課市町村道室 21

八丁道歴史的景観整備事業 高岡市道路建設課 24

日光杉並木リフレッシュマイロードモデル事業について 栃木県土木部道路維持課 30

和歌山県における「きのくに一里塚」整備事業について 和歌山県土木部道路建設課 35

今後の有料道路制度のあり方についての中間答申について 道路局道路総務課 45

冬期道路交通問題懇談会の提言について 道路局企画課道路防炎対策室 53

「道の日」(八月一日)について 道路局道路総務課 64

☒法令ニュース☒

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令について 道路法令研究会 66

スーパーロードカップサッカー 道路局道路総務課 72

シリーズ ■ 日本の道100選より

しゃんしゃん傘踊りの道―鳥取市若桜街道、本通り― 中国地方建設局 74

◆時・時・時…… 78

本誌の掲載文は、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。また肩書等は原稿執筆時および座談会等実施時のものです。

「親しみのもてる道路づくり施策」を

特集おこなうにあたって

社会資本整備における国民の要請は高度化かつ多様化してきており、道路整備においても地域特性に配慮したうえのある快適な生活空間の創出、とりわけ優れた道路景観の形成に対するニーズが高まってきている。これらの情勢を受け、広い歩道の整備、道路緑化、電線類の地中化等を重点的に進めるとともに、各種のモデル事業を実施し、歴史的・文化的環境、自然環境を生かした景観整備を実施している。以下に道路景観施策の概要について述べる。

一 道路景観整備の動向

従来より、良好な道路景観を形成するため、道路の緑化を進めてきたが、より質の高

い道路空間を実現するために、昭和五〇年代後半より、道路緑化をはじめ、広幅員歩道、電線類の地中化、歩道舗装や標識類のデザイン化などを総合的に実施する各種の景観施策に取り組んできたところである。

また、道路景観の整備方法については、「道路景観整備マニュアル(案)」、「道路景観の創造のために(パンフレット)」をとりまとめ、一般道路における景観整備の基本的考え方や各地の事例を体系的に整備している。

二 道路景観整備のための各種事業

良好な道路景観を創出し、親しみとつるおののある道路空間を提供するために実施している代表的なモデル事業として、下記のもの

がある。

1 シンボルロード整備事業

昭和五九年度から実施しており、都市や地方の顔となる道路を「シンボルロード」として整備すべく関係機関が一体となって、郷土豊かな並木の形成、狭い歩道の拡幅、電線類の地中化等を行うものである。

2 まちなみ景観総合整備事業

昭和六一年度からの事業であり、道路と沿道が一体となった総合的な道路景観の整備を積極的に推進しようとするもので、道路管理者においては道路拡幅、キャブシステム、緑化、高級舗装等を行う。沿道利用者においてはオープンスペースの確保、ストリートファニチャーの整備等を行い、これらに対して道

路開発資金の低利融資等を行う。

3 リフレッシュマイロードモデル事業

昭和六一年度からの事業で、バイクパス整備にあわせて、市街地においては現道の快適性を高め、地方では旧街道を保存し、親しみのある道路として復元し、地域の利用に資するものである。

4 コミュニティ道路

昭和五六年度から実施しており人と車の共存を図りつつ、快適な歩行者空間を創出しようとするものである。具体的には歩道の幅員を広くとり、場所によって車道幅員を変化させたり、ハンブを設け自動車の速度を抑制するとともに、高木の植樹や歩道のカラー舗装にも配慮している。

5 キャブシステム整備事業

試験施工安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等の観点から、電線類の地中化を進めるものである。昭和五八年度より昭和六〇年度にかけて試験施工が行われ、平成二年度末までに約一、〇〇〇km整備されている。

6 みどりの一里塚モデル事業

ドライバーに、目的地までの道路案内や、現在の自分の位置を確認させるとともに、場所によっては休憩スペースを提供するため、

地域の特徴を表す県木等を主体とした高木植栽や地方色豊かなモニュメントを設置した小空間を整備する等、道路サービスの向上を図る。

三 道路景観整備の考え方と方策

道路景観整備の今後のあり方を考える研究会報告の「道路景観の創造のために」(パンフレット)では、以下に示すように、道路景観整備の抱える今日的な問題を画一性・奇抜性・浅薄性の三つの傾向に整理し、その問題点を克服するために、美しい道路景観の実現、景観の質の向上を図るため四つの基本的考え方にとまとめた。

1 道路景観整備の問題点

- (1) 画一性
全国各地で様々な道路景観整備の試みが行われるに伴い、ある成功例が全国各地で模倣される結果、各地域の個性が適切に反映されないケース。
- (2) 奇抜性
他の地域との相違性を意識しすぎて、周囲と調和しない場違いなデザインとなり、周辺環境とのミスマッチとなるケース。
- (3) 浅薄性
整備後の維持管理よりも完成直後の評価を

重視しすぎて、資産として後世に残るような道路にならない結果となるケース。

2 基本的な考え方

- (1) 地域の特性をふまえ、道路の性格に応じた個性的な道路景観を形成する。
- (2) 道路景観構成要素の全体調和と沿道環境との相互関係を検討する。
- (3) 地域社会における道路の使い方の多様性を考慮し、各道路空間領域へ配慮する。
- (4) 公共空間としての永続性を考慮し、ストックとして後世に残る景観整備とする。

四 おわりに

今後の道路においては、上記のような「道路景観の考え方」に基づいて、各種モデル事業を活用しながら、積極的に景観に配慮した親しみのもてる道路づくりを推進していく必要がある。

今回の特集は、これら景観に配慮した各種モデル事業の概要を紹介するため、各事業部に実施例を解説していただくこととする。

“住みやすい街”をめざして

―北九州市―

北九州市建設局土木部長 田島 忠彦

はじめに

北九州市は、九州の最北端、関門海峡を挟んで本州と接する位置にある。市内には、都心の小倉を流れる紫川をはじめとする数多くの河川が流れ、個性的な美しい山々が峰を連ねている。

本市の都市交通としては、まず軌道系では、門司を起点とするJR鹿児島本線が海岸沿いに東西に走り、小倉で山陽新幹線と連絡するとともに、小倉から大分方面にのびるJR日豊本線、若松から筑豊方面に向かう筑豊本線と結節している。また、日本最初の都市モノレールとして建設したモノレール小倉線が小倉の市街地を走り、小倉都心地区と住宅地の

広がる小倉南区を結ぶ交通の動脈となつてい

る。空路では、小倉南区曾根にある北九州空港が平成三年三月に定期便を再開し、現在、東京便を一日二往復運行している。また、周防灘海上の人工島に大型ジェット機が就航できる二、五〇〇mの滑走路をもつ新空港を平成一〇年代初頭に開港できるよう関係機関に働きかけている。

道路網としては、西九州方面に九州縦貫自動車道が、門司区を起点に国道三号と平行に走り、鹿児島市に至っている。また、東九州方面の都市との連携強化をはかるため、東九州自動車道整備促進にむけた活動を実施している。

国道網では、本市を起点として九州の西岸を国道三号、東岸を国道一〇号が鹿児島市までつながり、国道二〇〇号が福岡県内を筑紫野市まで走っている。本市の副都心黒崎地区での交通混雑の解消を図るため、国道三号黒崎バイパスの整備が建設省により平成三年度から着手されている。

その他の国道二号、一九八号、一九九号、三三二号の四路線と併せた七路線で北九州都市圏の重要な幹線道路網を形成している。さらに、福岡方面との連絡強化を図るため主要地方道の国道四九五号線への昇格が決定している。

都市内の自動車専用道路としては、全国第三位の都市高速道路（平成四年現在四五・五

km供用)が都市内ハイモビリティを確保する重要なネットワークを形成している。

本市の産業は、明治三〇年の官営八幡製鉄所の設立を契機に、鉄鋼・化学・窯業等の基礎素材型産業を主軸として発展してきたため、今日の我が国における経済のソフト化や産業構造の急激な変化によって深刻な影響を受け、厳しい経済環境の中にある。

本市の人口は、産業構造の調整にともなう人口の社会減の影響で近年減少傾向にあり、平成四年七月現在では約一〇二万人となっている。

このため、二一世紀にむけた新しい街づくりの指針となる「北九州市ルネッサンス構想」(昭和六三年二月策定)を掲げ、「水辺と緑とふれあいの『国際テクノロジー都市』へ」を基調テーマに、快適で質の高い生活環境のもとで、国際社会の発展を担う創造的な産業都市への再生をめざしている。

この理念のもと、交通ネットワークをはじめとする貴重な社会資本の蓄積を生かしながら、市民の英知と熱意をまちづくりに結集することにより、快適で活気あふれる大都市へ飛躍しようとしている。

さらに、近年では生活の豊かさの実現、地域集積圏の形成、地球環境問題等、生活・国

土・地球レベルでの新たな潮流へ対応することが全国的な課題となっている。

北九州市としてもこのような課題に対処すべく様々な取り組みを行っているが、今回は本市における道路・街路事業等における親しみ・潤いのある都市景観整備への取り組みについて紹介する。

都市景観整備へのアプローチ

1 北九州レイスフォーラムについて

北九州市は豊かで明るいまちから、さらに美しいまちへの飛躍をめざして、都市景観の整備を進めてきた。しかし、かつての工業都市・北九州市のイメージは根強く、イメージチェンジは十分とはいえなかった。

そこで、美しく魅力あるまちづくりにファッション感覚が豊かな女性の細やかな感性を生かし、北九州市のイメージアップを図るため、昭和五九年から昭和六二年にかけて、各種の都市景観に関するテーマで北九州レイスフォーラムを開催し、女性ならではのアイデアや提言を求めることができた。

2 北九州市都市景観条例について

北九州市が持つ自然的、歴史的条件と調和した北九州らしい個性ある都市景観を守り、

つくり、育てることによって、誇りある郷土の建設と健康で文化的な市民生活の向上に資することを目的として、昭和六〇年四月一日に北九州市都市景観条例を施行した。

本条例の主要な柱としては、次の四点があげられる。

ア 都市景観整備地区(五箇所：平成四年七月現在)の指定

イ 大規模建築物等の事前届出制(景観づくりについての協議)

ウ 歴史的建築物等の保存
エ まちづくり協議会の認定(援助、助成)

また、都市景観条例の施行後、工場景観や沿道景観等を含めた都市景観に関する総合窓口として、平成三年七月一日に都市美デザイン室を設けた。

3 北九州市景観アドバイザー制度について

市長が、都市景観に関して学識経験者や専門家から意見を聞くために制度化したもので、平成元年六月にスタートした。景観アドバイザーは、道路・公園・建築物など市が実施する公共事業のデザインに関すること、都市景観条例の運用に関すること、その他都市景観整備について必要な事項に関することに、専門的立場から指導・助言を行うこ

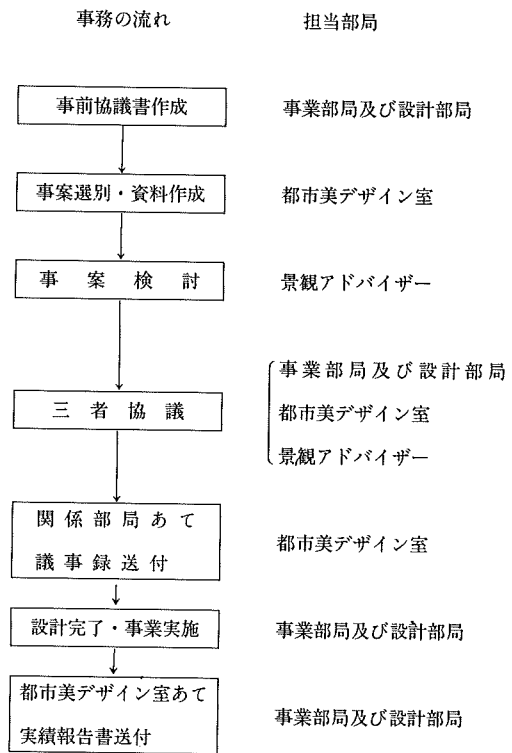


図1 北九州市景観アドバイザー制度の事務手続き

とになっている。

公共事業のデザインに関する協議の時期は、設計等を行うものにあつては設計委託前及び設計着手前と設計中で具体的な方針が定まったとき、事業計画等の策定にあつては計画着手前、その他予算編成時等になっており、その事務手続きは図1のようになっている。

景観アドバイザーに対する協議件数は、平成元年度三九件、平成二年度五三件、平成三年度六〇件と年々増加しており、着実な成果をあげている。

4 北九州の道路整備を考える懇談会について

この懇談会は、平成五年度からスタートする第11次道路整備五箇年計画の策定に向けて、学識経験者・道路利用者等から広く意見・提言をいただいたうえで、北九州市の道路の将来ビジョンを考えるために開催したものである。

懇談会は、テーマを第一回目が「北九州都市圏の連携にむけて」、第二回目が「ハイモビリティの確保、都市の顔づくり」にむけて、第三回目が「美しいまちなみと優しい道づくりにむけて」とし、それぞれメンバーを変えて

開催した。どの懇談会においても道路整備に伴う都市景観のあり方に関しても貴重な意見・提言をいただくことができた。

「住みやすい街」をめざして

本市では、北九州レイスフォーラムや北九州の道路整備を考える懇談会でのアイデアや提言、都市景観条例施行の目的等をふまえて、「住みやすい街」をめざして、次のような観点から親しみや潤いのある道路整備を進めたいと考えている。

- ①安全でわかりやすい道路整備
- ②山や森林、ウォーターフロントを生かした道路整備
- ③美しく人や環境に優しい道路整備
- ④地域の歴史や文化的資源を生かした道路整備

では、ここでいくつか親しみや潤いのある道路整備についての事例を紹介しよう。

最初に、本市では、北九州都市圏の核となる都心づくりをめざして、紫川マイタウンマイパー整備事業を推進しているが、これを支援する街路事業等で特色のある一〇の橋梁の整備を計画し、平成四年度までに火の橋、太陽の橋、風の橋の三橋が完成した。

火の橋（室町大橋）は、鵜飼いの「漁火」



写真1 火の橋(室町大橋)

をモチーフにした八本の火のオブジェを設置している。この橋の川面を照らす炎が、「北九州市の灯」として、ここに住む人々や訪れる人々の心に刻まれることを期待している(写真1)。

また、建設者が制定されている平成四年度の「手づくり郷土賞」を受賞することができ、御尽力頂いた方々に、御報告し、御礼申し上げます。

太陽の橋(中の橋)は、市の花「ひまわり」を橋のシンボルとし、太陽のように活力あるまちとなる願いを込めて整備した。歩道デザインはひまわりを、高欄はこの付近から望む

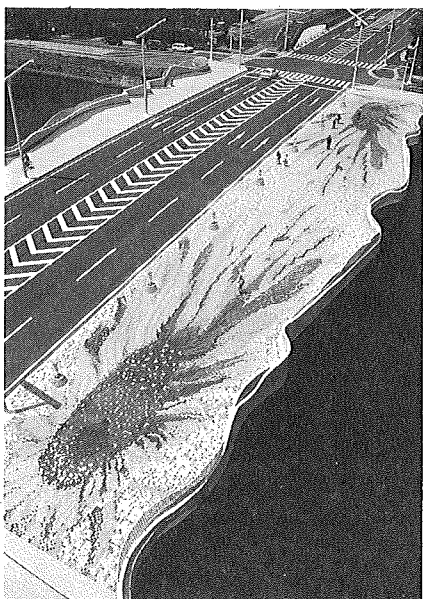


写真2 太陽の橋(中の橋)

ことのできる山並を現している(写真2)。

風の橋(中島橋)は、自然の要素である「風」を街の中で感じることができるようなモニュメントを設置している。高欄も風通しの良いシンプルなデザインを用いている(写真3)。

次に、副都心黒崎地区の顔になる駅前広場づくりとして、JRR黒崎駅前に商店街や再開発ビル等と連絡するベデストリアンデッキを平成元年度に整備した。エレベーター一基、エスカレーター三基を設置しており、お年寄りや身障者等にも安心して利用していただけるよう考えている。また、イベント空間として利用することなどにより、多様なロードスタイルに対応できるものと考えている(写真4)。

安全な、暮らしを支える生活道路を整備す

るため、建設省所管の住区総合交通安全モデル事業(ロードピア事業)を活用し、一地区で事業完了し、二地区で事業実施している。また、ロードピア事業地区外でもコミュニティ道路整備事業を推進しており、現在までにコミュニティ道路は二六箇所完成している。

JICAの九州国際センターを核に国際交流基盤整備事業を推進している八幡東区平野地区の例を示すが、この国際性と近代製鉄発祥の地としての地域性を考え、世界的な彫刻家であるイギリスのフリーリップ・キング氏の鉄鋼彫刻「牡牛座の月」が設置してある通りを「牡牛座の道」として整備した(写真5)。

快適な生活環境づくりのための施設整備として、電線類の地中化を推進しており、安全

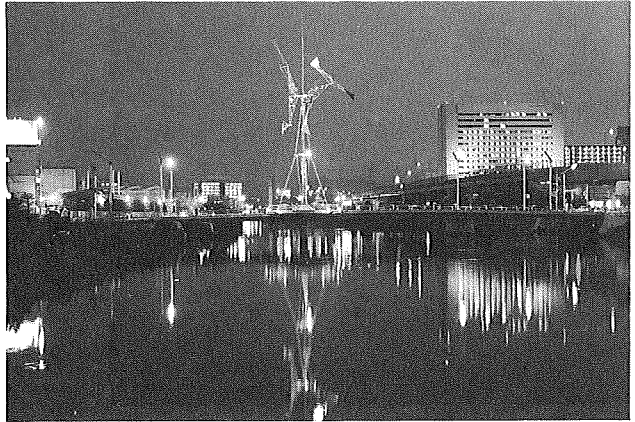


写真3 風の橋(中島橋)

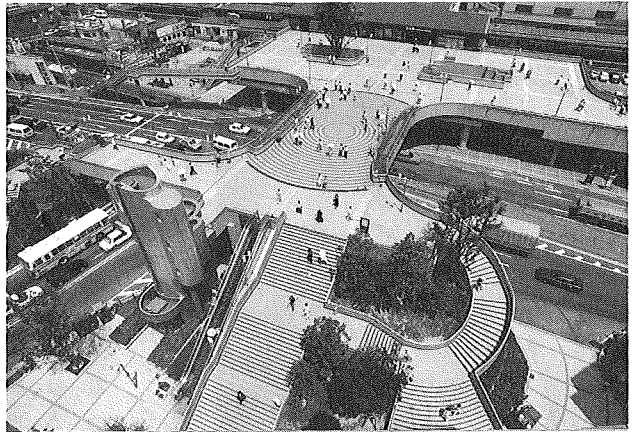


写真4 黒崎駅前ペDESTリアンデッキ

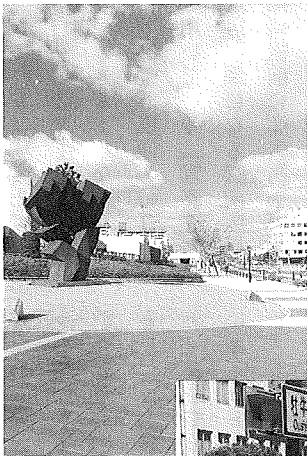


写真5①
牡牛座の道



写真5② 彫刻「牡牛座の月」

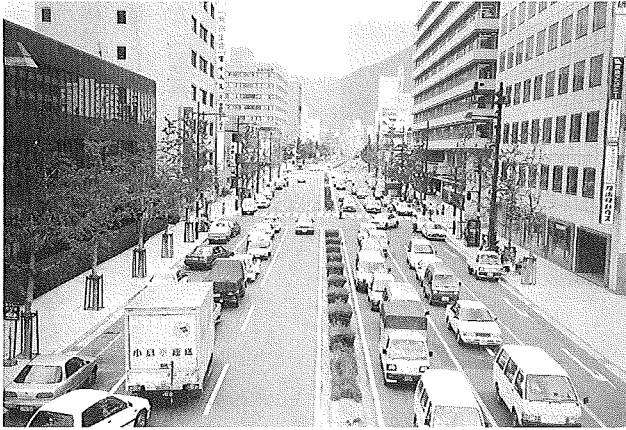


写真6 小文字通り

で快適な歩行者空間の確保や都市景観の向上等を図っている。写真は中心市街地における整備例であるが、将来の地中化を想定して道路整備と併せてキャブを整備しておく「先行キャブ」や観光開発プロジェクト支援の地中化も実施している（写真6）。

わかりやすい道路整備をめざして、全市で統一した観光案内標識、歩行者用案内標識といった公共サインの設置を推進している（写真7）。



写真7 統一した公共サイン



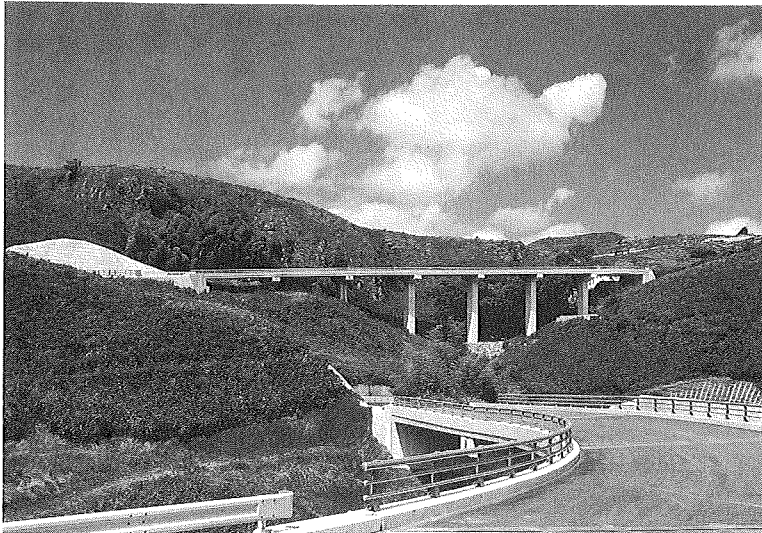


写真8 直方行橋線

最後に環境に優しい道路整備の例であるが、国定公園（平尾台）内を通る直方行橋線建設にあたっては、極力切土を避けて高架構造とし、豊かな自然と共生できるように配慮した（写真8）。

おわりに

地域の発展を図り、豊かな市民生活を築くためには、ひと・モノ・情報・文化等の様々な交流を促進する社会基盤の整備が必要である。なかでも道路整備はその中核になるものと考えている。この道路整備において、地方

の個性や独自性を大切にし、なおかつ将来の多様なニーズに対応できるものが望まれている。そのためには、以下の二つが大切だと思われる。

まず、最近都市計画中央審議会等で、これからの道路づくりとして、主要幹線道路など、かなり思い切った広幅員の道路が提言されている。誠に時宜を得た考え方と受けとめている。ただその中で、地方の独自性をどのように盛り込むか、道路空間、地上、地下を含めてまちのあり方など、きめ細かい計画の煮詰めが必要ではないかと思う。

次に、景観・環境設計について、その方面の技術者を育成する必要があると思う。土木技術者の中に景観や環境に興味のある職員を、是非とも育成する必要がある。

来世紀に残る質の高い公共投資を行い、真に豊かな都市生活を実現するためにも、より優れた感性の高い資産を残す必要があると考える。

したがって、親しみや潤いのある都市空間を創造するため、景観・環境設計に秀でた職員とともに、北九州市景観アドバイザーの指導・助言や環境の専門家の意見を生かし、都市景観や都市環境ならびに生態系に配慮した道路整備を実施していきたいと考えている。

熱き「元禄」の歴史と「忠臣蔵」のよみがえるまちづくり

「元禄ロマン街道」市道文化会館通線

兵庫県土木部道路補修課



写真1

元禄の香りが漂ってきそうな道にたたずめば、どこからかふつと義士が現われてきそな気がしてくる。大石内蔵助と妻りくが、一緒に歩いたかもしれない道を通れば、赤穂城跡や、大石神社に出合い、義士邸跡の石標が見つかる。日本人の心のふるさとと言われる忠臣蔵のまち、塩の国赤穂市におけるマイロード事業を紹介したい(写真1)(図1)。

赤穂市は、播磨の国の中の一つであり、兵庫県は、そのほかに但馬、丹波、摂津、淡路と五つの国から成り立っている。北は日本海に南は瀬戸内海を経て太平洋に面し、各地域それぞれ、気候風土が異なり、個性豊かな顔をもっている(図2)。兵庫県では、地域の個性あふれるまちづくりを支援するため、平成二

年度より、建設省道路局において制定されたマイロード事業に積極的に取組んでいるところである。平成二年度に県道で二路線、市道で一路線、平成三年度は、赤穂市の文化会館通線を、さらに平成四年度には町道で一路線選定を受け、地域振興施策を支援し、地元のみなさんの創意工夫にあふれるまちづくりを展開している(別表1)(図3)。

今回紹介する赤穂市は、義士のまちとして知られているが、吉良上野介が赤穂藩の持つ製塩技術を導入しようとし、浅野家に冷たく断わられたことが、浅野嫌いにつながり、刃傷のきっかけとなったとの説があるくらい、製塩技術にすぐれ、塩田が姿を消した現在でも、全国の七分の一を製塩している

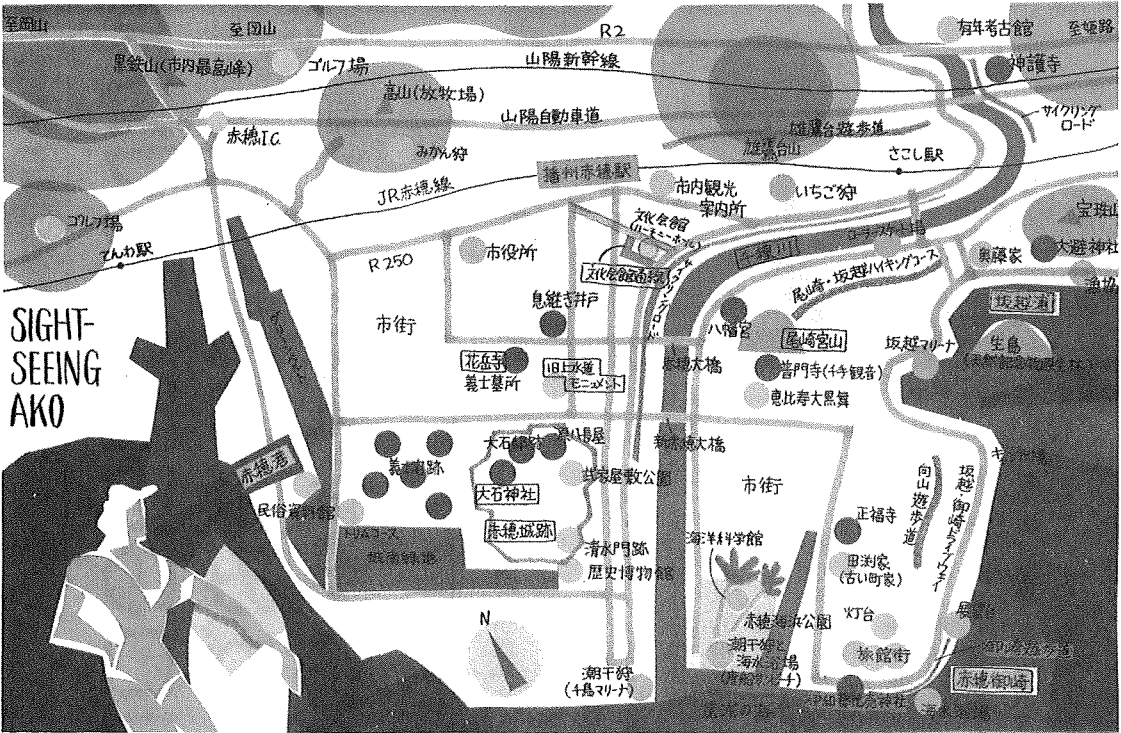


図 1

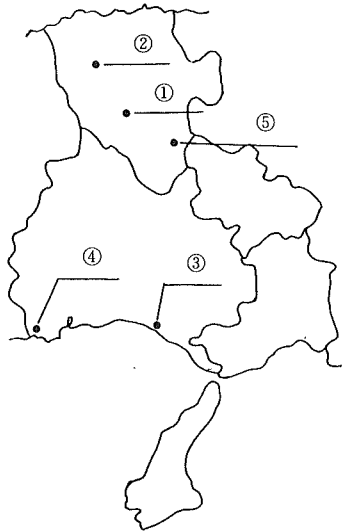


図 3

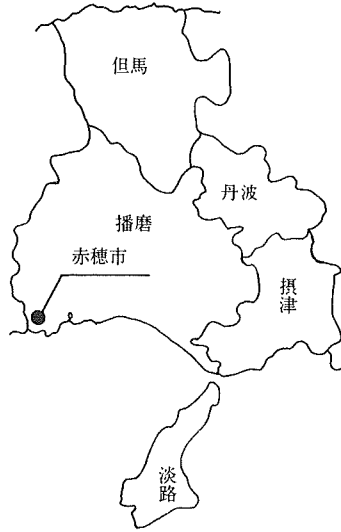


図 2

認定年度	事業主体市町名	路線名	概要	国 道 位 置
H2	兵庫県大屋町(注)	八鹿山崎線	明延工芸保養村にふさわしい道路整備	①
H2	〃 温泉町(注)	若桜温泉線	「夢千代の里ゆむら」のイメージをとり入れた道路整備	②
H2	高砂市高砂市	曾根15号線	曾根天満宮の参道、お祭り広場としての道づくり	③
H3	赤穂市赤穂市	文化会館通線	熱きドラマと歴史のロマン忠臣蔵のよみがえる道づくり	④
H4	山東町山東町	楽音寺寺奥線	ヒメハナバチをテーマとする公園と一体となった道路整備	⑤

塩のまちでもある。赤穂の個性、赤穂らしさを演出するため、赤穂市は緑のプロムナード整備事業として、市道、県道、河川等を含めて緑あふれる環境整備を企画し、昭和五十九年度より各担当機関において実施されているところである。一方、かねてから市民の懸案で

あった文化の活動拠点としての文化会館は、赤穂城をイメージし、平成元年度より着手され、この周辺を走る文化会館通線を、これら整備事業と一体として取組み、地元のみならずの創意工夫により、赤穂らしさが演出されたものである。

本路線の計画にあたっては、地元自治会を中心として、数回にわたり検討会が開かれ、多くの意見が出されたが、要約すると次のとおりであった。

- ① 文化会館敷地と歩道を仕切らず、フェンス等を設けないようにしたい。
- ② 南側の神社（稻荷神社）の景観に考慮した修景にする。
- ③ 文化会館とマッチし、一体となった道路にしたい。

- ④ 歩道の舗装は、アスファルト舗装にせず、カラーのタイルや、ブロック舗装にしたい。
- ⑤ 防犯上、街灯をたくさん設置したい。

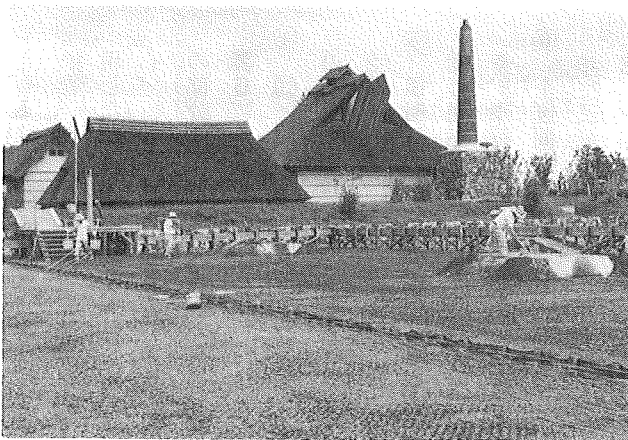


写真2 入浜式塩田と製塩作業所



写真3

- ⑥ 文化会館付近の緑化に力を入れてほしい。
 - ⑦ 電柱をなくしてほしい。
 - ⑧ ※総合意見として「忠臣蔵と塩の国赤穂」をイメージしたい。
- これらの意見を市が、検討し、次の形で、反映することとなった。

- ① 文化会館敷地を取りこんで、歩道と一体的整備を行う(写真3)。
- ② 民家の壁を、しっくりの土塀のイメージで仕上げるよう支援する。また、案内板も、その感覚でデザインする(写真4)。
- ③ 赤穂城をモチーフした文化会館と一体



写真4



写真5

- ④ ③と同じで、インターロッキングにより行い、色は、塩を意識して、白を基調とする。
- ⑤ 照明灯の照らす範囲が、重ならない程度の間隔(三〇m)を基本とし、交差点や、歩行者溜りに重点的に設置する。
- ⑥ 全区間に、緑を施し、高木(マテバシイ) 三三本、低木(ヒラドツツジ、市の花) 一、三三〇本を植栽する。
- ⑦ 無電柱化については、極力進めること

となるよう、忠臣蔵のイメージを取り入れた。たとえば、討入りに際に義士が使用した「がんどう(あかり)」と槍をデザインした照明灯(写真5)、義士装束の袖の部分の模様を取り入れた歩道舗装(写真6)とする。

標準断面図

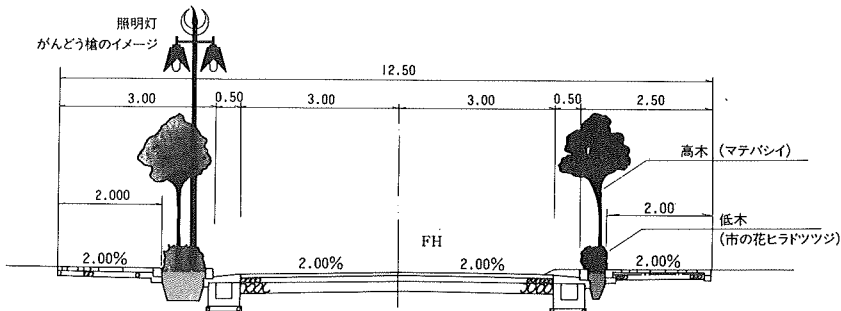


図4



写真6

とするが、電線の幹線区間は、美装化粧柱で対応する(図4)。

以上のように、地元の意見を反映しながら、事業を進め、全長三七一m、全幅一二・五mの道路が、事業費一億四、〇〇〇万円で平成四年三月末に完成した。

緑のプロムナード事業も、かなりの区間が完成しているが、そのほとんどが行政サイドの計画であり、今回のように地元の意見を取り入れるだけでなく、地元の主体的な取り組みの中での事業は、初めてである。

文化会館は、平成四年五月二八日に落成式が挙行され、ハーモニーホールの愛称にふさ

わしく、音楽会を中心に毎日のように、利用されている。今年度は、NHK交響楽団の演奏から、島倉千代子ショーまで、多彩な催し物が予定され、年内の観客動員数は一〇万人を超えようとしている。

ここに来られた人は、必ず、このマイロードを通り、赤穂に触れ、赤穂を感じ、赤穂に親しむわけである。その一つ一つのデザインが、そこに住む地域の人々の心がこめられていることは、素晴らしいことではないだろうか。そこにみちづくりやまちづくりの原点があり、喜びがあるような気がする。この道路は、江戸時代、参勤交代の大名行列の際に

通ったという説もある。だとすれば、昔のおもかげをなくしてしまった道路を平成の時代に、新たな形で、地元の人々が主体となって復活させたわけである。

毎年一二月一日には市をあげて、盛大な赤穂義士祭が催され、大石神社の祭典、花岳寺の法要、呼びものの忠臣蔵パレード、大名行列などにぎやかな行事があり、いつも数万人の人出で全市が湧きたつ。もし大石内蔵助が、タイムマシンで今日現われたなら、このマイロードを見て、きっと喜んでくれるだろう。

赤穂市は、マイロードの完成を記念してパンフレットを作成し、広く、まちづくり、みちづくりの大切さをアピールしている。内蔵助が、このパンフを元禄の時代に持ち帰ったなら、妻りくも、四十七士もビックリするであろう。浅野内匠頭が、江戸に向う前に見たなら、歴史が変わるかも知れない。

兵庫県の各市町のみちづくり、まちづくりへの波及効果もあり、平成五年度においても事業に取り組むべく、準備を進めている。今後はより質の高いマイロード事業を追及しつつ、個性あるさわやかな兵庫の道路を、演出して行きたいと考えている。

夢のマイロード・池間大橋

沖縄県土木建築部道路建設課

一 夢の架け橋

沖縄県は、日本列島の最南西端に位置し、東西一、〇〇〇km、南北四、〇〇〇kmに及ぶ広大な海域と、そこに点在する四〇の有人島を含む一六〇の島しよから構成される離島県である。

池間島は、沖縄本島から南西へ三〇〇km離れた宮古島より、さらに北西へ一、八kmの洋上に位置し、人口が、一、〇〇〇名弱でサトウキビ、漁業を主産業とする島である。

今から約三〇年前、宮古島と池間島を結ぶ架橋構想が打ち出された頃「夢のまた夢」とまで比喩された池間大橋が今年二月一四日に完成し、ついに住民の悲願が達成したのであ

る。

池間大橋は、橋長一、四二五mの離島架橋であり、島の離島苦を解消し、宮古島と一体となった生活圈及び経済圏の形成を図る目的で昭和五六年度に国庫補助採択され、一ヶ年の歳月と総事業費約九九億円で完成・開通した。

離島の離島という特殊条件の中、地元への粘り強い要請と関係者の熱き想いにより県下最大の橋梁がここに実現したのである。

特に橋梁の景観については、平成二年度から始まった建設省の進める「魅力と活力のある地域づくりを道づくりの面から支援すること」を目的とした「マイロード事業」に選定され、橋面工や橋詰広場に積極的に意匠を施した、

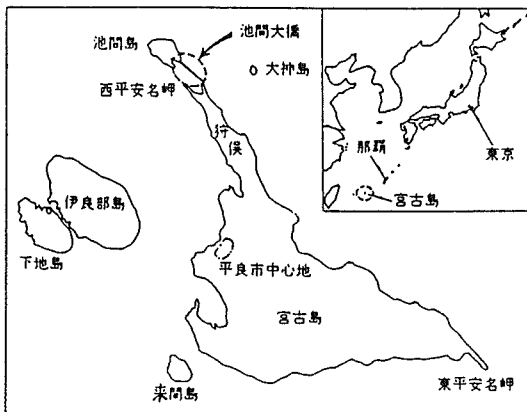


図1 池間大橋の位置図

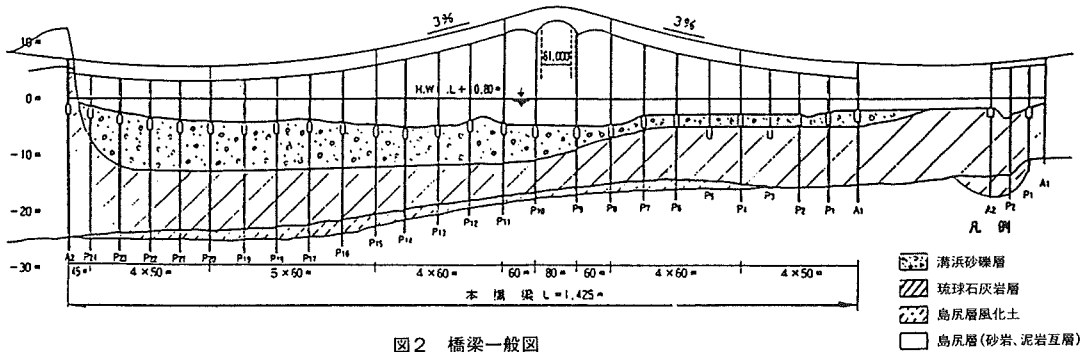


図2 橋梁一般図

まさに夢の架け橋の誕生である。

ここに、開通以来地元のみならず県内外の観光客から好評を博している池間大橋マイロード事業の詳細について紹介したい。

一 修景方針

架橋地点は、干潮時の水深が〇、五m〜三〇mと浅い海で、珊瑚礁に覆われた極めて風明媚な地域である。

また、池間島は日本最大の台礁である八重干瀬や県内唯一の湿原等自然の宝庫に恵まれており、その表玄関としてコバルトブルーの雄大な海にかかるダイナミックな橋梁景観の創出を目指した。

その際、修景検討委員会を設置して多方面から審議したが、特に要望されたことは「池間島の美しい海、八重干瀬、湿原等の島の自然や文化を橋梁の中で表現する」ことであった。

幸いにも、建設省からマイロード事業として認定を受け、橋面工や橋詰広場に積極的にグレイドの高い意匠を施すことができた。

ここに、歩道を散策しながら七色に変化する海景色を堪能しつつ中柱に表現された動物達や手造り作品のタイル壁画に触れ合う情感豊かな演出の橋が創出されたのである。

三 マイロード事業内容

親柱

県下最大のゲート性を強調するため、一〇mで奥行き深い迫力、重量感のある親柱とした。入った瞬間に、別世界の演出を効果的に生かすため、シンプルなデザインとし、素材は地元産の石材(トラバーチン)を使用し、温かみやローカル色が溢れるものとした。

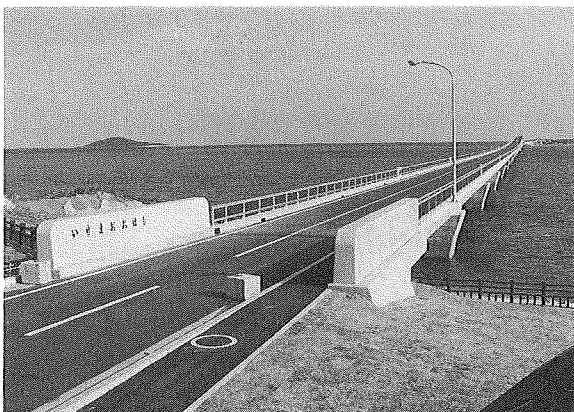


写真1 親柱

中柱

連続する高欄に節目をつけ、約六〇mピッチの橋脚上に中柱を設置して、ともすれば間延びしがちな橋梁空間にポイント形成を図った。

当地で自然とともに息づいている亜熱帯の魚や貝、野鳥や蝶などをモチーフとしてアルミ鋳物の透かし彫りで表現し、トロピカルな海洋性イメージを創出した。

また、この記念すべき橋への愛着や結びつきを深めるため、地元の小・中学生にモザイクタイル壁画製作に加わってもらった。各学級単位で、宮古島の観光・文化に関連したデザインを出し合い、粘土を整形しタイルを製作した。また、子供たち各自の橋への思い出文もその壁画に書き綴ってある。まさに、マイロード、いやマイブリッジだと好評だ。

高欄

当現場は、冬の季節風が強く台風常襲地帯であることから、強風時には歩行者や車の通行にかなりの影響がある。

また、全国的に名を馳せたトライアスロンコースにも組み込まれていることから、その風対策が問題となった。よって、風洞実験で検証し全国でも初めての遮風対策の

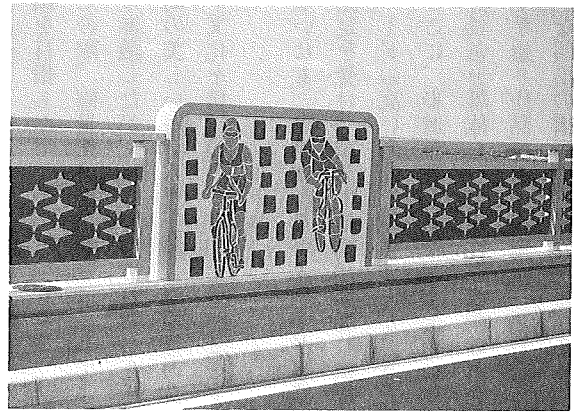


写真2 中柱及び高欄

高欄を実施するとともに、高欄のデザインに地元の宮古上布の織物の絵柄で有名な星形を抜き取り背後の海を浮きだたせ情緒をかもしだした。

バルコニー

本橋梁には、眺望とレクリエーションな利用を考慮してバルコニーを四カ所設置したが、池間島が俳句の島として有名であることから、地元の中学生のカツオ漁や架橋への思い出を詠った俳句をパネルで紹介し池間島の表情を演出した。

「漁に出た父を迎えに十三夜」

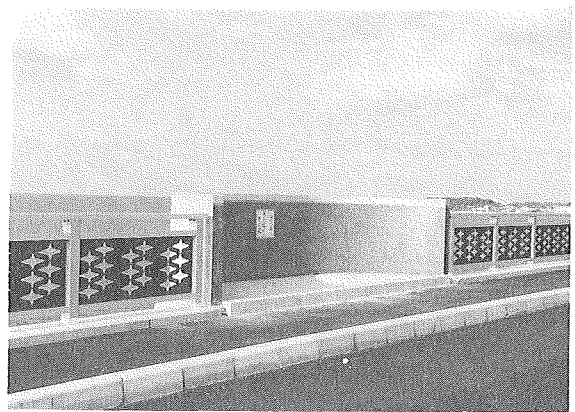


写真3 バルコニー

「渡る日はもうすぐそこに海の橋」
橋詰広場

仮栈橋の取付や作業ヤードとして使用した橋詰を有効に利用して橋梁景観を直接間近で見上げる憩いの広場として駐車場とポケットパークを造成した。観光地ともなることから、広場の中心には地元の要望を受けて橋桁と同じPCブロック三基で東屋を設置しマンロープで日陰をつくり、その中に橋梁の構造や工事の状況、方位盤を設置し学習体験のできる憩いの広場とした。

四 人にやさしい道への

池間大橋は、単に島と島とを結ぶ離島架橋というだけでなく、建設省の進めるマイロード事業を活用し、より親しみのある景観性豊かな橋梁となった。

開通以来、はや半年が過ぎたが、連日、多くの観光客がおとづれまた駅伝大会やトライアスロン大会等各種のイベントが行われ、地域にとけ込んだ橋梁として親しまれている。

「夢の大橋から島おこしの大橋へ」と、池間島のみならず宮古圏域全体の振興に大きく寄

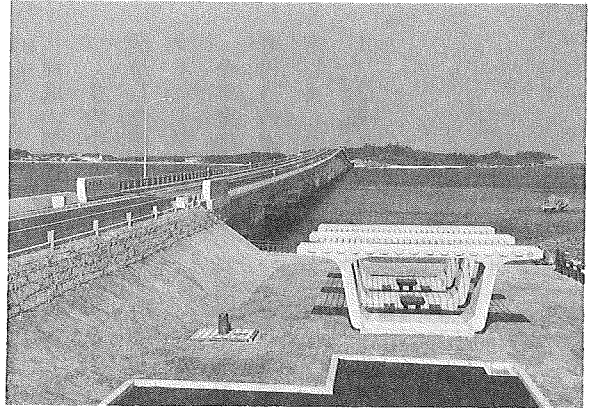


写真4 橋詰広場



写真5 開通 喜びにわく池間の人々

与する橋として期待されているが、今後とも、より景観に配慮した人にやさしい道づくりに努力したいものである。



写真7 池間大橋開通後の状況



写真6 トライアスロン初めて池間島へ

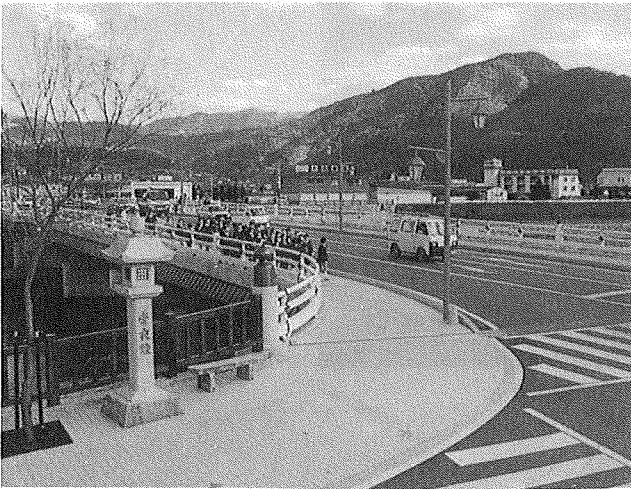
マイロード事業について

建設省道路局地方道課市町村道室

皆さんのまちには、ほかのどこにもない、
全国に自慢できるみちがありますか？

地域の個性を活かした魅力と活力ある地域
づくりの中で、住民の皆さんのアイデアを
活かした個性ある道づくりをしていくのが、
マイロード事業です。

今年度は、下表の45箇所的都道府県道、市
町村道の道路事業をマイロード事業として選
定しました。どうぞ、ご支援・ご協力をよろ
しくお願いいたします。



愛媛県五十崎町 「大凧合戦」のイメージをとり入れた橋梁整備

豊秋橋は、300年余の伝統を持つ「大凧合戦」をイメージし、連凧を模した歩道舗装、凧上げを観覧するバルコニー、町特産の竹をイメージした照明灯の設置により、町のシンボルとなるように配置しました。

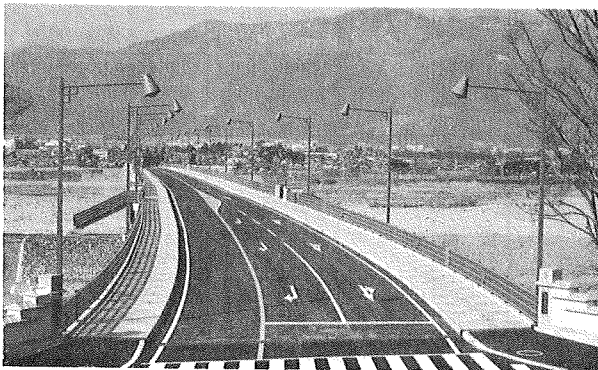
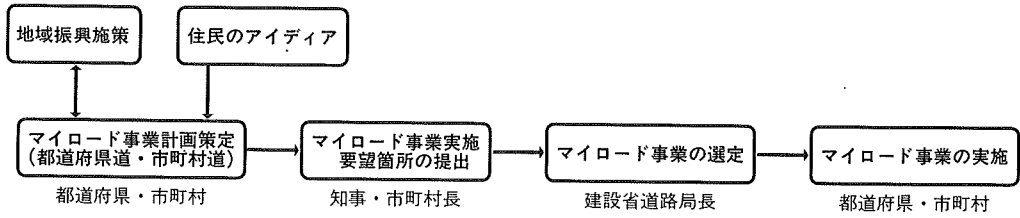
●都道府県道(24箇所)

都道府県	事業箇所	愛称名	概要
北海道	雨竜町	ナイス暑寒ロード	雨竜沼へのエントランスゾーンの創出
	登別市	登別サクラロードin湯トピア	国際観光都市「湯トピア」登別にふさわしい道づくり
	壮瞥町	くだものロード	くだものをモチーフにやさすぎ空間を創出
	函館市	函館ロマンチックロード	空港整備事業等と一体となった道路整備
秋田	湯沢市	「羽州・王朝街道」	西栗駒地域開発の支援
福島	福島市	「福島」土湯ふれあいロード	温泉とこけしの町「土湯」にふさわしい道づくり
栃木	烏山町	「烏山あゆ街道・宮境橋」	那珂川と八溝山地に融和する橋づくり
長野	大町市	アルプスあずみの街道	北アルプスの大自然にかけ込む橋梁整備
岐阜	清見村	自然と親しむ「せせらぎ街道」	原生林の自然景観に配慮し、緑と水辺に調和した道路整備
	武儀町	エコピア街道	日本平成村花街道づくり
	大垣市	水都ピアパークロード	大垣水都ピアパーク(野口公園)を支援する橋梁修景
京都	美山町	「京・MIYAMA虹のロマンティックロード」	虹の湖ロマンの里づくり事業
島根	津和野町	歴史と自然の街道	「山陰の小京都」を支援する橋梁整備
広島	湯来町	やすらぎと、ふれあいの湯来温泉街道	「湯の町湯来」を支援する道づくり
山口	東和町	サザンセット・サンシャインロード	「サザンレク片添」を支援する道づくり
徳島	松茂町	「愛する人と翔く町」にふさわしい道づくり	徳島の玄関にふさわしい道路整備
香川	塩江町	「ホテルの里」	自然に囲まれた保養地塩江「ほたるの里」を支援する橋梁整備
佐賀	三根町久留米市	大河筑紫次郎の自然を生かした橋梁整備	筑後文化圏を支援する橋梁整備
大分	緒方町清川村	神楽街道	深い緑と水に囲まれた「神楽の里」を支援する道づくり
宮崎	木城町	新しきむら夢ロード	「平成新しき村」を支援する道づくり
鹿児島	東町	マンダリンロマン街道	みかんの里を支援する道づくり
	志布志町	千軒街道	「水と緑と歴史の里・千軒まち」にふさわしい道路整備
沖縄	糸満市	「平和の杜」ロード	第44回全国植樹祭及び平和の杜を支援する道づくり
	名護市	きらめく風の屋我地大橋	羽地内海ウォーターフロント構想を支援する橋梁整備

●市町村道(21箇所)

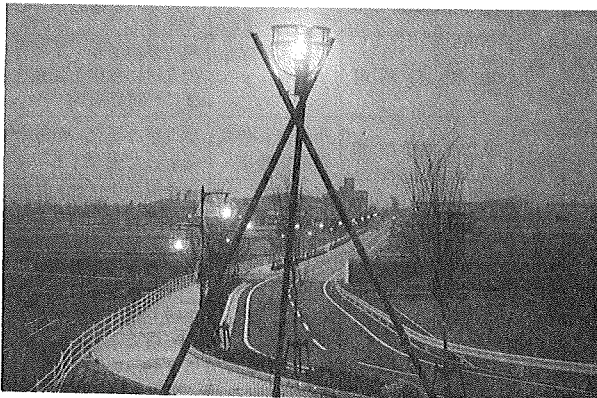
都道府県	事業箇所	愛称名	概要
北海道	女満別町	ふれあい通り	女満別駅舎と調和する周辺道路整備
	熊石町	ひらたない公園道(り)	青少年旅行村等を中心とするミニリゾート地へのアクセス道路整備
	阿寒町	マリモロード	マリモとタンチョウの里へつながる道づくり
青森	田子町	サンモール通り	歩道に小川を設けたうるおいのある道づくり
岩手	浄法寺町	天台寺歴史と漆の里のみち	柱と漆をとり入れた、天台寺へのアクセス道路整備
山形	最上町	義経通り	温泉リゾート「お湯トピア瀬見」を目指した道づくり
群馬	水上町	「山と水と光の水上」をイメージした道	温泉街活性化を支援するICアクセス道路整備
千葉	銚子市	みなと銚子のお祭り通り	商店街の活性化を支援し、みなとまつりのメイン会場となる道路の整備
石川	中島町	「杵旗まつり」ロード	国重要無形民俗文化財「お熊甲まつり」のための道づくり
静岡	由比町	YOU・I スポーツロード	由比川スポーツ公園と一体となった道路整備
京都	加悦町	古代ロマン街道	古代ロマンをイメージできる古墳公園につながる道づくり
兵庫	山東町	ヒメハナ舞ロード	ヒメハナバチをテーマとする公園と一体となった道路整備
鳥取	泊村	とまりんこ街道	グラウンドゴルフのふる里・緑と文化を一体化した、いこいのみちづくり
島根	木次町	おろち神話に桜が映えるやすらぎロード	おろち神話と桜並木をとり入れた中心市街地へのアクセス道路整備
山口	秋芳町	カルストロード	壮大な秋芳台、幽玄の秋芳洞へと誘うプロムナードづくり
香川	観音寺市	琴弾パークライン	「琴弾公園」と一体となった憩いの場としての道づくり
愛媛	弓削町	弓削大橋記念公園ロード	周辺景観にマッチした弓削大橋の整備と記念公園までの道路整備
福岡	柳川市	水と緑と歴史の六駟通り	水と緑と歴史の町並みを活かした道づくり
佐賀	有田町	ロマンチックポーセリン街通	国際陶磁文化都市「有田」にふさわしい有田焼を活かした道づくり
大分	蒲江町	ハマユウ街道	県民の海、海洋リゾートとハマユウの里づくりを目指した町づくり
鹿児島	知覧町	知覧いにしへのみち	古い町並みと新しい町並みを結ぶ観光道路の整備

マイロード事業のフロー



山梨県電王町～八田村 信玄の里の橋梁整備

信玄橋の周辺は、武田信玄が築いたといわれる信玄堤があることから、「歴史文化公園」となっています。このため、「信玄の里の橋梁整備」として戦国時代をイメージして橋づくりを行いました。



石川県川北町 火まつり広場への道づくり

川北町で行われる夏の一大イベント「手取りの火まつり」をイメージして整備したものです。道路照明灯は、「大かがり火」を、モニュメントは「川倉の火」をアレンジしたもので、愛称を「かがり火ロード」にしました。

八丁道歴史的景観整備事業

一 高岡のあゆみ

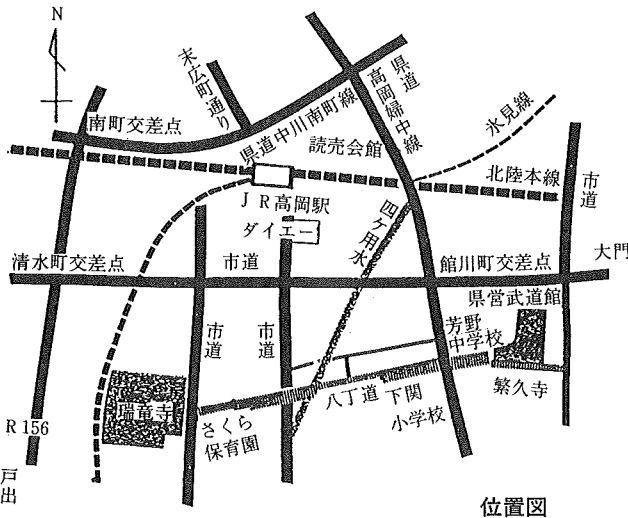
高岡市は富山県の西部に位置し、日本海に面した人口一七万人余りの中核都市である。

本市の歴史は極めて古く、八世紀には、越中の国府が置かれ、天平一八年（七四六年）に万葉の歌人大伴家持が国守として赴任。また、慶長一四年（一六〇九年）加賀藩二代藩主の前田利長が築城。城下の繁栄をはかる産業施策の一つとして、鋳物工場を開かせたのが都市としての高岡の始まりである。「高岡」の地名はこの時利長により命名された。利長亡き後、一国一城の令により高岡城は廃城となったが、三代藩主利常は、商工業の町として残れるように町人を保護し、特権を与えて

産業の育成に力を注いだ。今日の商工業都市高岡の礎は、ここに築かれたのである。

明治四年（一八七一年）、廃藩置県により金沢県が置かれ、高岡町はその管内に属した。その後、県の分合により幾度もその所属を変え、明治一六年（一八八三年）富山県射水郡高岡町となった。明治二二年四月一日、我が国初の市制施行とともに、全国三一市の一つとして高岡市が誕生した。藩政時代に培われた鋳物、銅器、漆器、捺染などの技術は、市の代表的な伝統産業として栄え、さらに大正末期からは、豊富な電力や工業用水、港湾などの好条件のもとで、繊維、紙、パルプ、化学、アルミ工業などが育ち、日本海沿岸有数の工業集積を有している。

高岡市道路建設課



位置図

また、商業についても、県西部地域の中核的都市として商業集積度が高く、特に卸売機能にすぐれた実績を持ち、現在に至っている。

二 「ゆたかな万葉の詩情と地域に根ざした文化のまち」

万葉の歌人大伴家持が四季折々に詠んだ美しい情景は、現代の高岡におお脈々と息づいている。この「万葉のふるさとづくり」をはじめ、歴史的な景観を大切にし、特色ある伝統や文化を生かした個性豊かなまちづくりを、市民の参加で進め、香りある文化都市を築いているものである。

三 「歴史のみち」へのまでの経緯

高岡市は、明治三二年（一八八九年）四月、全国の三〇市とともに、我が国最初の市制を



施行し、平成元年市制百周年、開町三八〇年を迎えた。

市制百周年という、歴史的な節目を契機として「愛と個性と活力ある明日の高岡」をテーマに新しいまちづくりに取り組んでいる。

また、富山県においても「とやまウルオイ委員会」を設置し、文化的環境づくり・魅力あるまちづくり・すぐれた景観づくり・を進めているところである。

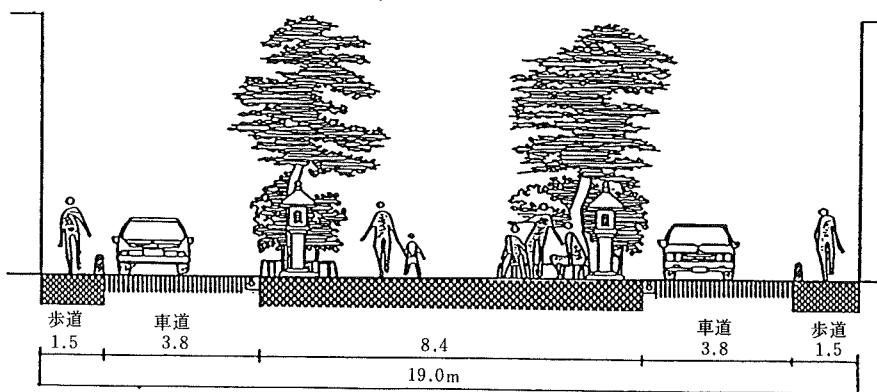
今回は、先人から受け継いだ優れた歴史的・文化的資源を継承しつつ、地区の街路としての個性をもたせた「うるおいのあるまちの道すじ」としての八丁道の都市景観形成整備について紹介するものである。

四 景観整備の基本方針

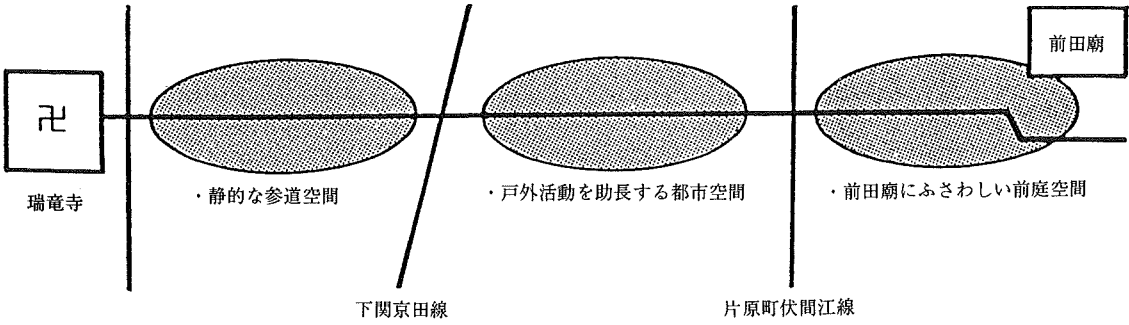
固有の歴史と伝統が、現代の都市の視覚から見失われつつある中で、市街地の中によみがえらせ、触れやすくなる必要がある。よって、参道機能の復元に留まらず、都市イメージを高める基幹的空間として、景観整備を図るべきである。また、伝統文化としての参道を生かしながら、都市の戶外空間を、快適で豊かな環境に形成してゆく。

整備の方針をまとめると次のとおりである。

- (1) 歴史的参道としての八丁道を継承する。
高岡開町以来の歴史を持つ参道としての性格を重視し、緑豊かで歴史性のあるプロムナードとして、燈籠やストリートファニ



標準横断面図



区間別整備方針

- (2) 駅南地区における基幹的な公共空間として整備する。
 チャーを配し、デザイン化に工夫をほどこす。
 - (3) 高木（黒松）を中心に、中・低木を適宜に植栽し、緑量を多くとることにより、市街地における「緑の回廊」づくりの基幹的な役割を持たせる。
 - (4) 子供達の楽しい遊び場となるように整備する。
- 道路沿いに保育園、小、中学校が立地しており、それらの施設の周辺において楽しめる戸外空間づくりを行う。



- (4) 生活道路としての機能を確保する。
 歩行者の安全性を考慮した道路整備を行うと共に、冬期交通の確保を図るため、消雪施設の設置を行う。

五 事業の概要

- 事業名 八丁道歴史的景観整備事業
- 総事業費 約四億八、六〇〇万円
- 事業区間 瑞竜寺～前田廟前
- 形状寸法 延長八七〇m、幅員一九m
- 事業期間 昭和六二年度～平成二年度

六 整備内容

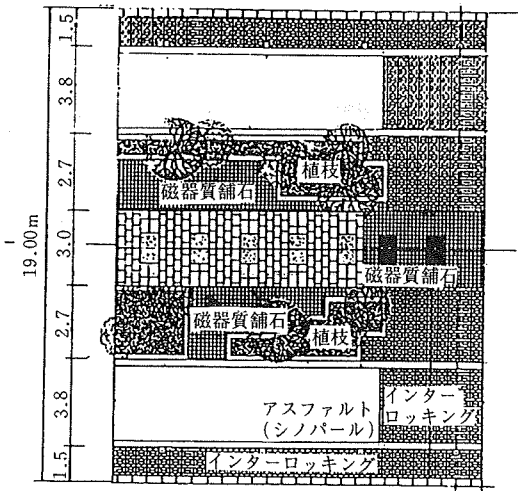
長い歴史をもつ八丁道の参道としての伝統を重視し、歴史性のあるプロムナードを目指した。よって、訪れる市民、観光客に北陸の四季を通して散策を楽しめる。緑豊かな歴史的な雰囲気の漂う戶外空間を提供するため、整備を進めた。

〈歴史的な道路〉

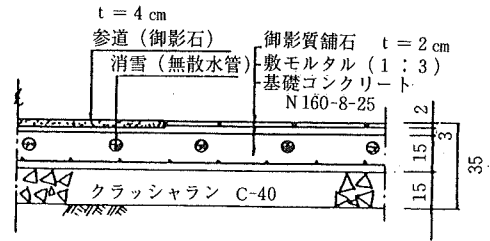
道路全体をデザイン化し、幅員一九mで構成され道路中央部に八・四mの参道を配し、その内三・〇mを石畳化し両側に植栽帯を設けた。また、参道部両側に三・八mの車道を通して片側一方通行にした。さらに外側に一・五mの歩道を設置した。

●参道（中央部）

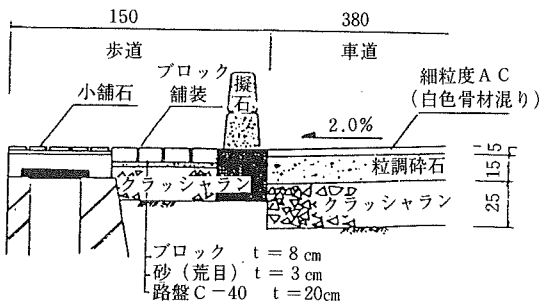
- (1) 「見えるみちすじ」の景観を、静かな参道空間に生かすため、自然石（白御影石）を飛石イメージ（@二・〇m）で配置し、そのまわりに御影質舗石を施工。
- (2) 参道に連続性をもたせるため、所々（約三〇m毎）にプレート部（凸部）を設置し、快適な歩行リズムが生まれるようにした。
- (3) かつてあった用水の継承として、せせらぎ親水空間を設けて戶外活動を助長させ



整備パターン図



参道中央部の構造



歩車道舗装の構造

- (1) 八丁道の歴史性、文化秩序を考慮し古典的な樹種の選定と植栽形式を取り入れ、周辺の施設等に合わせた効果的なものとする。
- 参道（植栽部）
- (2) 八丁道の歴史性、文化秩序を考慮し古典的な樹種の選定と植栽形式を取り入れ、周辺の施設等に合わせた効果的なものとする。
- (3) 八丁道の歴史性、文化秩序を考慮し古典的な樹種の選定と植栽形式を取り入れ、周辺の施設等に合わせた効果的なものとする。
- (4) 歩車共存道路と交通形態（片側一方通行）から、サービス面として停車帯（長さ一九m、幅一・五m）を設置した。
- (5) 積雪期の快適な参道空間を確保するため、無散水消雪の設備を行った。また地下水有効利用のため無散水消雪の水を、車道散水消雪に再利用する。

高木……クロマツ等
 中木……ヒイラギモクセイ、ネズミモチ、ツゲ等

低木……ツツジ、コグマザサ等

(2) 植栽と参道の調和を考え、縁石を天然御影石で囲んで歩行者を楽しませる。

●車道

(1) 白色骨材(シノパール)を使用したアスファスト舗装とし明色効果を高め、景観・美観に配慮した。

(2) 参道優先の散策道要素の高い道を意識し、車輛走行速度を制御するため、凸状の路面(ハンブ)を設けた。また、路面材を



インターロッキングブロックとして、イメージハンブにより視覚的にも効果を出すように配慮した。

●歩道

道路沿線に宅地が接近しているため、交通安全、そして沿道サービスとして歩道(一・五m)を設けた。

路面は、インターブロックとし車道とを色別させ、両端側溝蓋を舗版(舗石)改良しデザイン化を行い、歩道の一部としての利用を図る。

また、歩車共存道路の空間を生かすため、ガードレールによる連続的な分断をなくし、柱状の車止めを設置し、周囲にマッチするようなデザインにした。

●占有・附属物

(1) 街路灯

参道としてのイメージを演出するため、前田家の家紋である梅鉢模様をあしらった燈器と八丁道にふさわしい照明ポール(耐候性鋼材)のデザイン化を行った。

(2) 信号機

八丁道を横断する二つの幹線道路の交差点には、既設の信号機を参道景観に合わせた色調とデザイン化を行った。

(3) 地下埋設物

① 電線類の地中化

美観的な配慮と道路空間の確保を図り、長い歴史を持つ道すじから電柱や架空線の姿をなくし、より由緒ある景観にしようと、電話線と電力線の地中化を行った。

② 道路埋設物の先行工事

道路整備完成後の維持管理を容易にし、また、道路埋設物の掘り返しを極力少なくするため、地下埋設物(水道、下水道、ガス管類)の先行工事と整備を行った。

(4) ストリートファニチャー(街具)

道路空間全体に統一的、調和的デザインを行うことで、歴史ある八丁道の魅力を高め、静かな参道の中に憩いのある散策道としての快適性を持たせる。特に燈籠については、その昔八丁道に設置されていた戸室石の燈籠を列柱廊によるシンメトリーな配置にし、さらに新しい照明機能を持たせた燈籠を集合させ、群としての形成を図る。

また、ベンチ、電話BOX、水呑場などを配した。さらに、八丁道のもつ個性を尊重しつつ、空間と調和させたサイン(標識、案内板、表示板など)の設置に配慮した。

七 あとがき

快適性を重視した道づくり・みちづくりの機運が、官民あげて大きくクローズアップされてきた今日、本事業は、着手にいたるまで、八丁道景観整備基本計画策定委員会が、官民一体（有識者、地元代表者、市）となった組織で構成された。

単に、参道機能の復元に留まらず、都市イメージを高める基幹空間としてを基本に、現況調査からはじまり、景観形成の必要性、整備方針、基本計画設計について多種多様な角度から協議がなされた。

中でも、当地区は土地区画整理事業により、沿道の環境に著しい変化があり、八丁道自体が都市的幹線道路としての役割をなすようになった。

また、都市化によって生じる住宅の推移など、沿道住民の歴史的な参道としての意識が、薄れかけてきた。そのために、一番大きな問題となったのが、交通形態であった。生活に便利な車道中心型から歩行者中心とした参道型となるため、利用の不便さと交通安全面の不安が表面化した。

しかしながら、歴史的な遺産を物心共々、後世に残す事に情熱を傾けて積極的に取り組

むため、「八丁道通りまちづくり協議会」が組織され、整備計画が前向きに運ばれる事となった。道路完成後、自宅を武家屋敷風に新築される人も現われ、沿道に面した小学校の改築に当たり、校舎及び体育館に、江戸時代風のデザインを取り入れた。

今後、地元組織を母体とし、さらに市民自らが魅力あるまちづくりに情熱を注ぎ、その愛護の精神が維持管理において反映され、新たな歴史を刻む「まちづくり」が展開されることに、期待をよせている。

さらに本事業が、「うるおいのあるまちづくり」に波及し、快適な都市景観の創出に一役を成すことを、願っているものである。

※八丁道（はつちようみち）

加賀藩二代藩主、前田利長公の菩提寺である瑞竜寺（境内には織田信長公の分骨廟もある）とその廟所である利長公墓所とを、直線で結ぶ参道である。長さが約八丁（約八七〇m）あるところから八丁道と呼ばれている。

前田利長公は、一六〇九年に高岡城を築くと共にその城下町を開いた。加賀藩三代藩主利常公が兄利長公に家督を譲らずともらった恩に報いる為、利長公の三三三回忌に

合わせて瑞竜寺の改造を行った。これと共に利長公の廟所が一六四六年に造営され、これを結ぶ参道として八丁道が築造された。



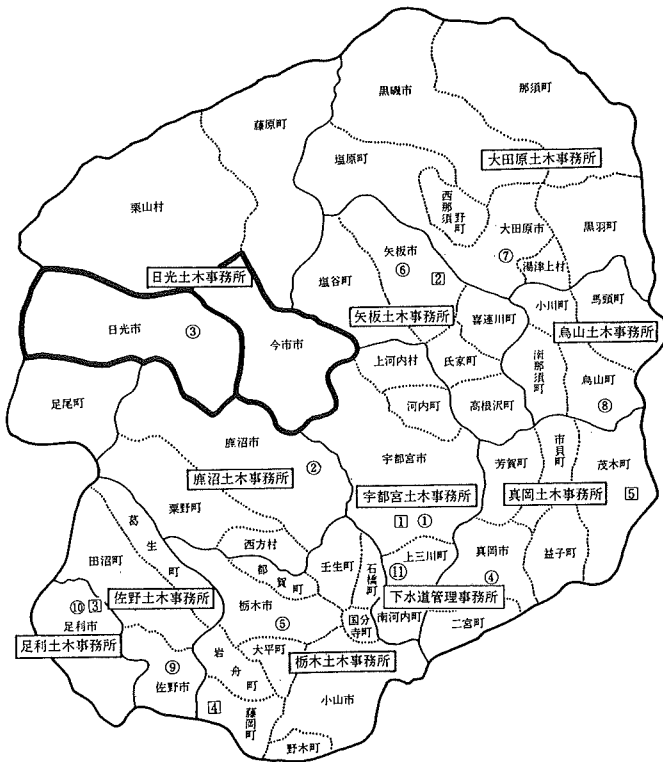
日光杉並木リフレッシュプロジェクト モデル事業について

栃木県土木部道路維持課

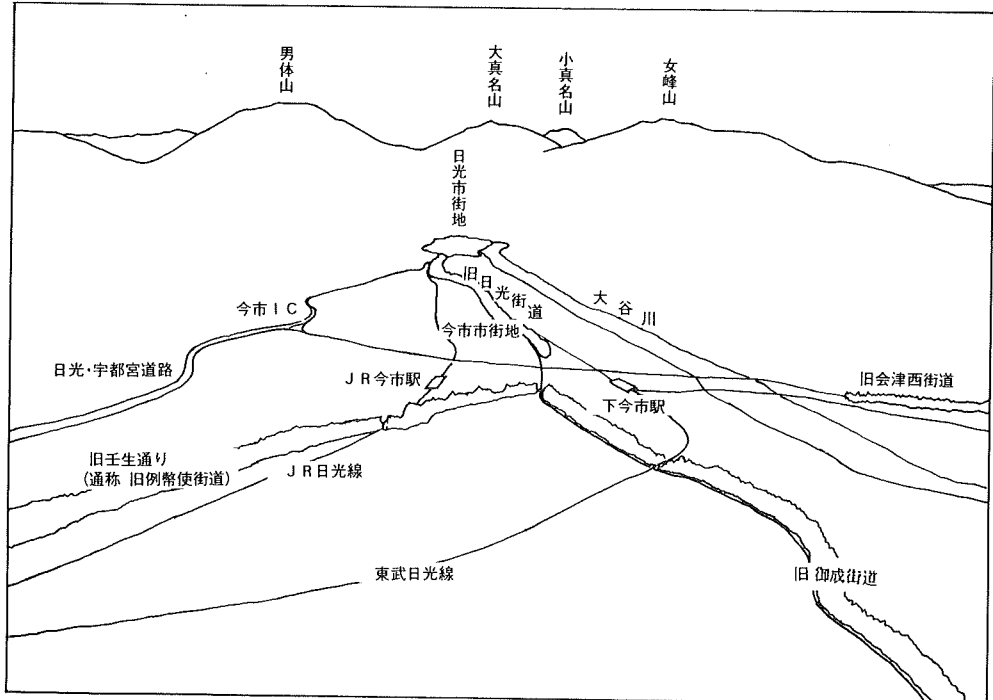
一 はじめに

日光杉並木街道は、日光街道、御成街道、例幣使街道、会津西街道の四街道から成り、参道の道しるべとして、また東照宮の威光を高める精神的な演出効果として、今からおよそ三六〇年前、松平正綱・正信親子により二〇年余りの歳月をかけて植栽されたものである。

この杉並木は総延長三七km、総本数一三、三〇〇本にも及び、戦後、特別史跡及び特別天然記念物の二重の指定を受け、名実ともに我が国を代表する文化財となっており、日本の道一〇〇選にも選ばれている。



位置図



日光連山と日光杉並木街道

二 歴史を活かしてリフレッシュ

本県において、昭和六一年度に「とちぎ新時代創造計画」を策定した中で、個性と潤いのあるまちづくりが提唱され

- 自然とのふれあいの場をつくる
- 美しい景観と魅力あるまち並みをつくる
- 親しみをもてるみち空間をつくる
- 魅力あるつどいの場をつくる

の基本的な考えに基づき、「日光杉並木街道周辺景観づくりモデル事業調査」が行われ、この調査結果が国庫補助リフレッシュマイロードモデル事業（特改三種）の趣旨に合致したため、昭和六二年度より採択されました。

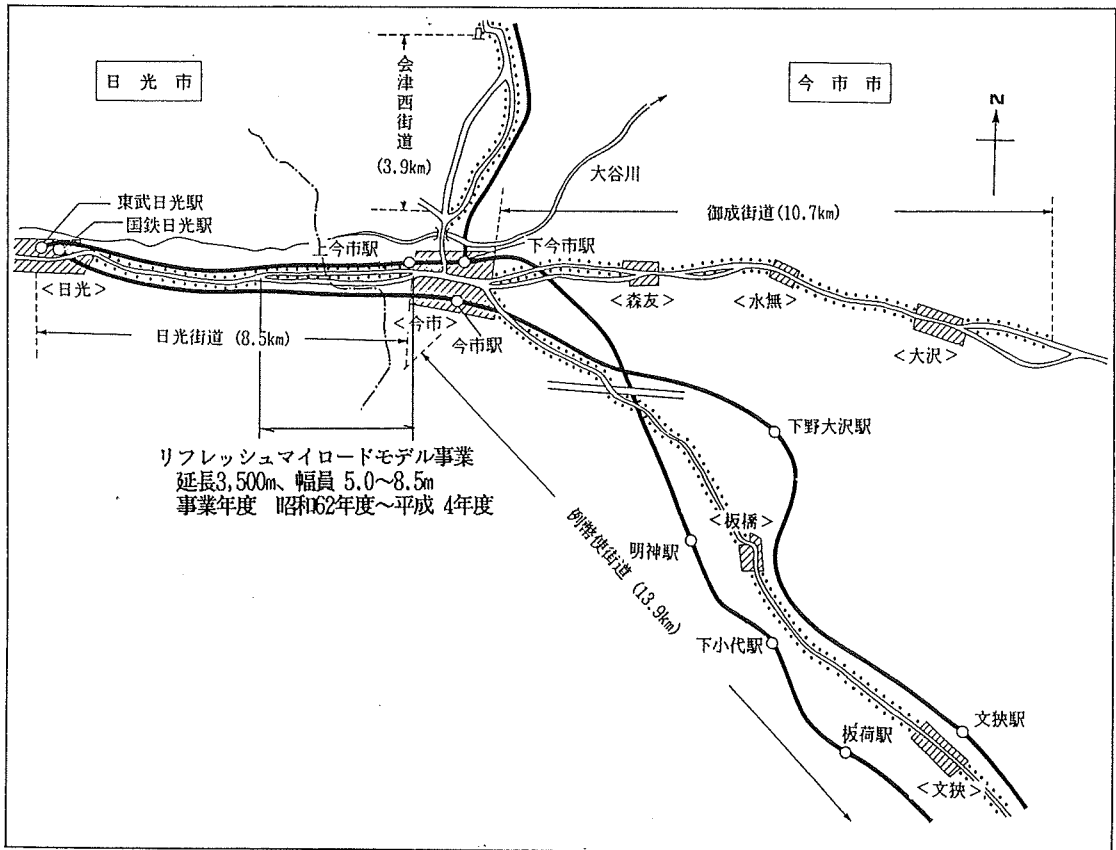
(一) 事業概要

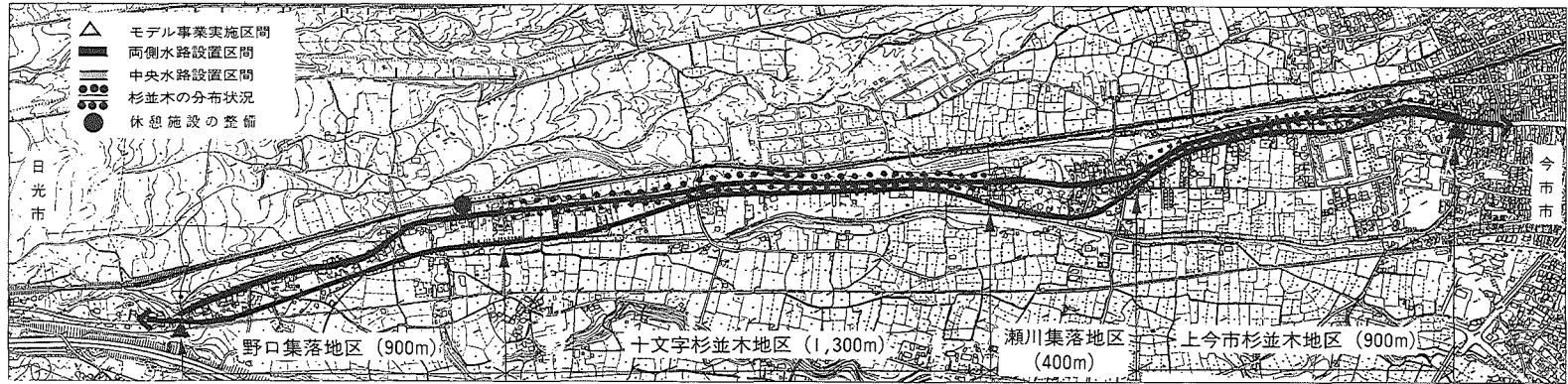
(1) 施工箇所

栃木県今市市瀬川地区～日光市野口地区

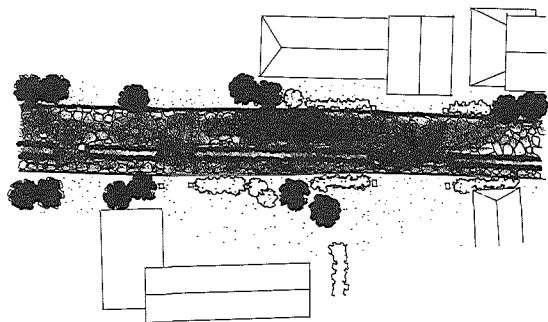
(2) 工事概要

- 延長 三、五〇〇m
- 幅員 五・〇～八・五m
- 事業費 約九億円（県単独費含む）
- 事業年度 昭和六二年度～平成四年度
- 道路デザインと舗装の方針（別表1）

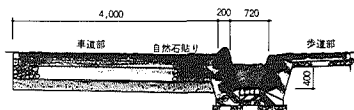




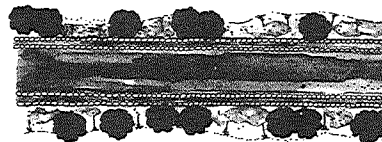
◎コミュニティ道路



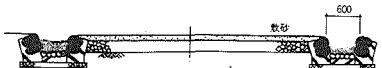
コミュニティ道路 標準断面図



◎歩行者専用道路（遊歩道）



遊歩道 標準断面図



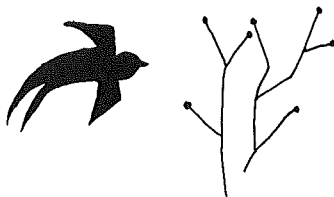
道路デザインと舗装の方針（別表1）

	野口集落地区 (0.9km)	十文字杉並木地区 (1.3km)	瀬川集落地区 (0.4km)	上今市杉並木地区 (0.9km)
道路デザインの方針	・コミュニティ道路（鉢石宿をイメージした街道）	・自然探勝路（遊歩道）	・コミュニティ道路（今市宿をイメージした街道）	・自然探勝路（遊歩道）
整備方針	<ul style="list-style-type: none"> 路面は自然石を使用し車の通行可能な構造とする。 縁石は自然石を加工したものを使用する。 水路は自然石積とし、車道部は立上りを設け安全対策を行う。ただし、一部は路面と同じレベルとし排水を行う。 電線については、道路敷以外に移設する。 	<ul style="list-style-type: none"> 路面は基本的に現況より高くし、樹根の保護を図る。 排水勾配を設け、雨水のスムーズな排水を行う。 砂の流出を防止するため、両側に水路（自然石）を設ける。 	<ul style="list-style-type: none"> 路面は自然石を使用し、車の通行可能な構造とする。 縁石は自然石を加工したものを使用する。 水路は自然石積とし、車道部は立上りを設け安全対策を行う。ただし、一部は路面と同じレベルとし排水を行う。 電線については、通路敷以外に移設する。 	<ul style="list-style-type: none"> 路面は基本的に現況より高くし、樹根の保護を図る。 排水勾配を設け、雨水のスムーズな排水を行う。 砂の流出を防止するため、両側に水路（自然石）を設ける。
舗装方法	<ul style="list-style-type: none"> 自然石乱張り舗装 古道のイメージを醸し出しながら、自動車・自転車・乳母車等の交通にも配慮 	<ul style="list-style-type: none"> 砂舗装 杉並木との調和のとれた自然探勝路を創出する 	<ul style="list-style-type: none"> 自然石乱張り舗装 古道のイメージを醸し出しながら、自動車・自転車・乳母車等の交通にも配慮 	<ul style="list-style-type: none"> 砂舗装 杉並木との調和のとれた自然探勝路を創出する
材質	・芦野石(県北部産)を使用	・砂を使用	・芦野石(県北部産)を使用	・砂を使用

三 おわりに

杉並木街道は全線にわたり特別史跡等の指定を受けているため、文化庁、関係機関及び地元住民との調整等、いろいろ問題はあったが、まもなく完成となるところである。

往時の街道風景や徳川家康公が詠んだ「人の一生は重荷を負って遠き道をゆくが如し、いそぐべからず」の言葉をかみしめながら、新しく生まれ変わる日光杉並木街道を歩いてみては如何ですか。



和歌山県における「きのくに一里塚」整備事業について

和歌山県土木部道路建設課

一 はじめに

和歌山県は、我が国最大の半島である紀伊半島にあり、潮岬は本州最南端に位置している。県土面積は四、七〇〇km²で、人口は約一〇七万人である。地形は紀州「木の国」と呼ばれるように森林地域が県土の約八〇%を占め、平野が少なく山地が多い。気候は温暖で、海、山、川などの美しい自然や温泉、及び熊野や高野山をはじめとする豊かな歴史文化に恵まれている。

このような条件の中で、本県は「テクノ&リゾート」を地域振興の基本方針として施策が進められており、その中でも道路整備は、南北三軸、東西五軸を広域幹線道路として位

置づけ、重点的に整備を進めている。

「きのくに一里塚モデル事業」は、道路の交通機能を整備するだけでなく、親しみとつながりのある道路環境整備に対する社会的なニーズや本県のもつ観光リゾート地としての特色を受けて、道路を楽しく快適に利用できるとともにふるさと振興にも資することを目的として実施するものである。

内容としては、和歌山県の主要観光ルートである8の字ルートを選定し、目的地までの「道案内」、「周辺の観光案内」、「休憩施設」ならびに「地元の活性化のための施設」などの整備方針や配置方針などを総合的に整備するための計画である。

事業としては、平成二年度に建設省近畿地

方建設局及び和歌山県で「きのくに一里塚モデル事業基本計画」を作成し、平成三年度でモデル地区を選定して実施設計を行い、平成四年度に工事施行を予定している。

二 一里塚整備の基本的な考え方

(1) 一里塚整備の基本方針

● みやすくわかりやすい道

ドライバーがスムーズに目的地に到達できるように、見やすくわかりやすい案内標識や案内板の設置を図る。また、植栽などにより景観に配慮した道づくりや、運転が単調にならないようなアクセントづくりを行う。

● 文化を創る道

● 新しい時代を創造する一里塚であるために「地域の文化」「地域の環境や生態」「国際化への対応」「新しい技術」「快適性」「情報化時代への対応」など新しい時代の社会に対応した文化の創造を表現する道とする。

● 地域らしさを感じさせる道

地域の誇りや愛着を感じさせたり、地域性をシンボリックに演出するために、地域の花木を植栽する他、地域の文化、歴史、自然景勝地や地域の特産品などの特性を考慮した空間づくりを演出する道とする。

● ふるさとのふれあいのある道

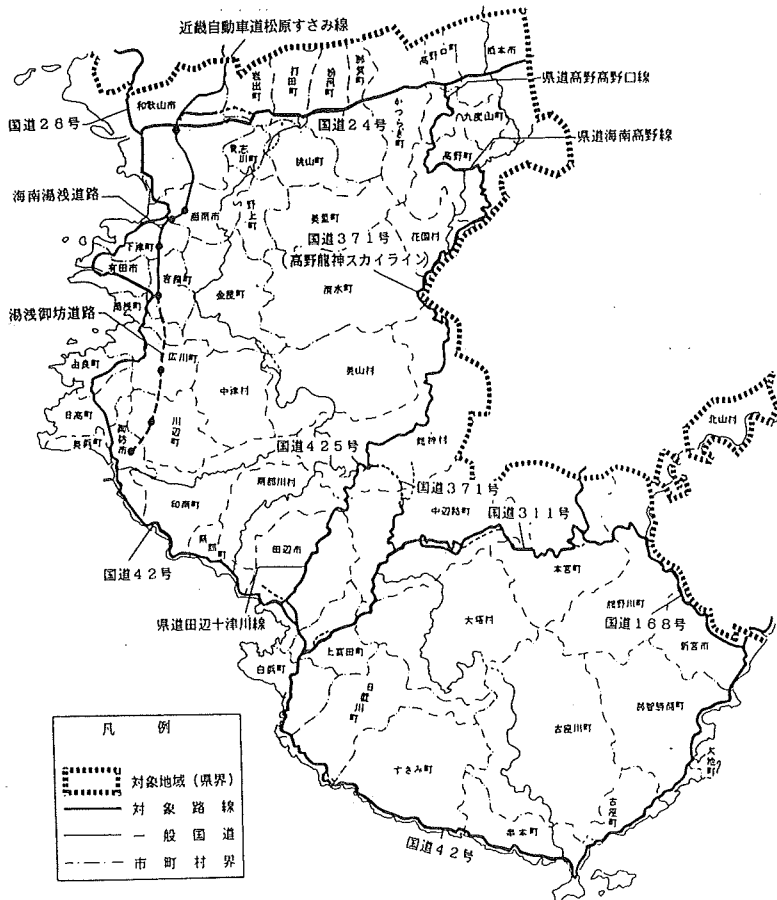
地域とドライバーとのふれあいを感じさせる交流スペースづくりや自然とのふれあいを感じさせる空間づくりを行い、心にとどまるホットスポットづくりを行うっていく。

● 情報発信のある道

わかりやすい道づくりを進めるために道路の情報化を進め、道路情報板の設置など情報提供機能の充実を図っていく。また、地域との交流や地域の発見を促すために観光情報や地域情報等の提供を図っていく。

きのくに一里塚の対象路線図

(対象外路線を含む)



(2)

一里塚の配置の考え方

- 一里塚の配置密度は概ね三〜五kmに一カ所配置していく。
- そのうち駐車・休憩をとるスペースを確保するものは、概ね一五kmに一カ所程度整備していく。

一里塚の設置場所の考え方

- 駐車・休憩スペースを設ける一里塚については、主要観光目的のトリップ長が長いところや観光の中心地、各地域の出入口、交差分岐点、景勝地などの対象路線に配地する。
- 一里塚の設置場所は、見通しの良さや一里塚利用に際しての交差点への影響等、交通安全上の配慮を行い設置位置を定める。
- 用地の確保については、道路用地の残地を活用し、必要に応じて新たな用地買取も行う。
- 一里塚の機能を高めるため、既存の地元関係機関の地場産品販売所の隣接地への設置の他、新たな整備に際しても地元関係機関と調整を行い、必要に応じて地場産品販売所等を隣接地へ立地誘導を行う。

三一里塚の配置の考え方

一里塚の種類と配置

一里塚の種類は以下の五種類とし、その配置の考え方は図のとおりである。

- 一里塚の標準となるもので、概ね三〜五kmごとに整備していくもの
アみちしるべ
- 一里塚の基本パターンであり、駐車スペースをもたないもの
みはらしP
- 施設規模は、概ね一〇〇㎡程度とする
ふれあいP
- 一里塚の基本パターンであり、駐車スペースをもたないもの
あんないP
- 施設規模は概ね二〇〇〜五〇〇㎡程度とする
あんないP

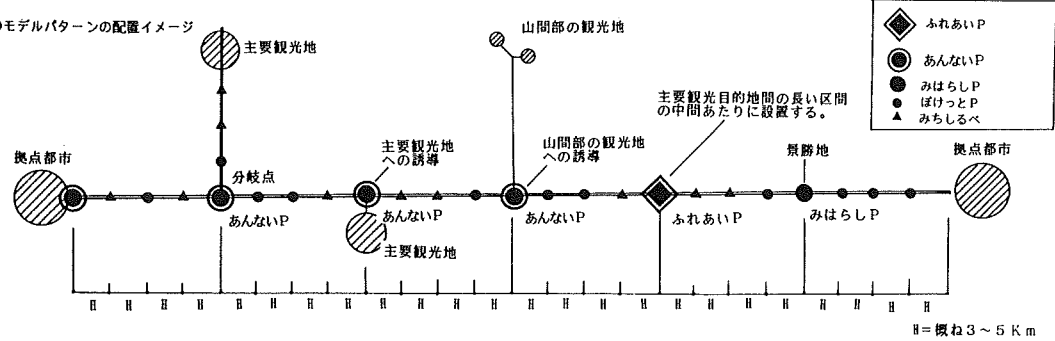
駐車・休憩スペースを有し、立地特性やサービスの水準によって分類する概ね一五kmごとに一カ所整備していくもの

特に景勝地に設置し、駐車・休憩スペースを有するもの
エあんないパーキング

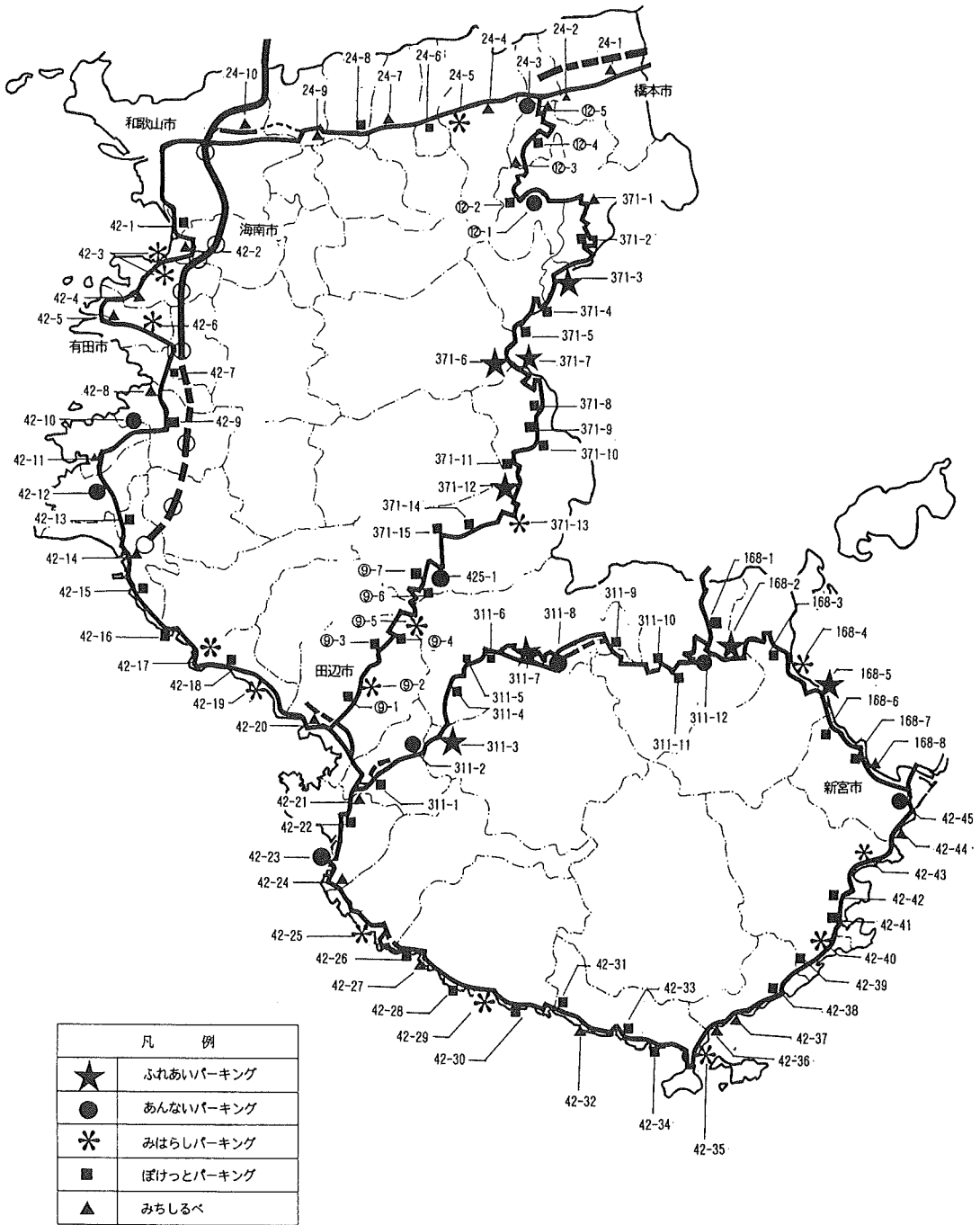
施設規模は概ね五〇〇㎡以上とする。
エあんないパーキング

道路案内や観光案内が必要となりそのようなところに設置し、駐車・休憩スペース

●モデルパターンの配置イメージ



和歌山地域みどりの一里塚西位置計画図



ス有し、各種情報提供を図っていくものとする。

施設規模は概ね500㎡以上とする。
オふれあいパーキング

和歌山地域みどりの一里塚の拠点パターンといえるもので、比較的長時間の休憩がとれるような各種高次サービスの提供を行うほか、地場産品の展示即売等を行い、地域との交流が可能なもの。主に山間町村において整備を図っていく。

施設規模は概ね1000㎡以上とする。

(2) 種類毎の整備内容

一里塚の各種類毎に必要な機能、役割に応じた一里塚の整備水準を満足するための施設の構成を整理すると次の表のとおりである。

四 事業主体と維持管理方法について

(1) 基本的な考え方

きのくに一里塚の施設の利用増進を図るためには、利用者にとって必要のある施設を整備するとともに常に快適に利用していただくことが重要である。そのため公衆トイレやレストハウスなどの施設整備が望まれるとともに、これらの維持管理ならびに円滑な運営が

〈モデルパターンと一里塚の整備水準〉

施設 \ パターン	みちしるべ	ぼけつとP	みはらしP	あんないP	ふれあいP
緑化修景ゾーン	○	○	◎	◎	◎
シンボル施設					
一里塚の碑	◎	◎	◎	◎	◎
モニュメント	△	○	○	◎	◎
シンボル樹	○	○	◎	◎	◎
案内施設					
道路標識	○	○	◎	◎	◎
道路情報案内板	×	△	○	◎	○
観光情報案内板	×	△	○	◎	○
情報端末機	×	×	△	○	○
駐車・休憩施設					
駐車スペース	×	○	◎	◎	◎
ベンチ	×	○	○	◎	◎
東屋・シェルター	×	△	○	○	◎
トイレ	×	×	△	○	◎
広場・ポケットパーク	×	×	△	△	◎
物産販売所	×	×	△	△	◎
電話box	×	△	○	○	○

凡 例： ◎必ず整備するもの ○原則として整備するもの
△必要に応じて整備する ×整備しない

必要である。

特に、道路管理者が整備する公衆トイレや広場、パーキングの清掃、樹木や花木の育成などは、快適な休憩施設を確保するためには必要不可欠であるが、これらは日常的に清掃、水撤きなどの維持管理を心がける必要がある、道路管理者ではその対応がなかなか難しい。

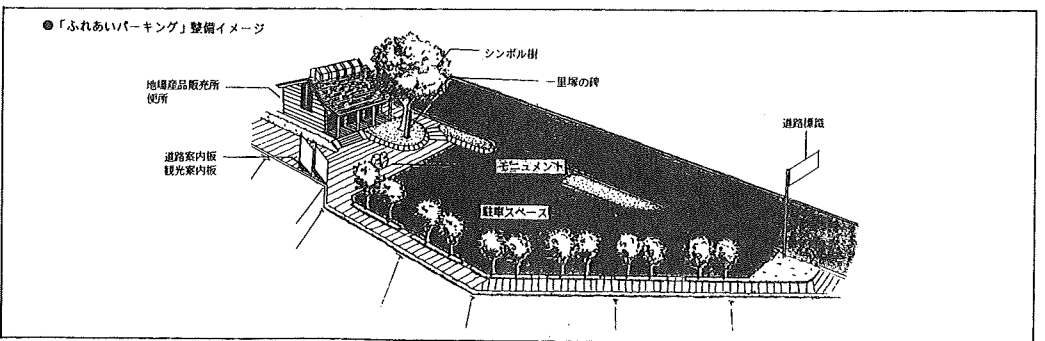
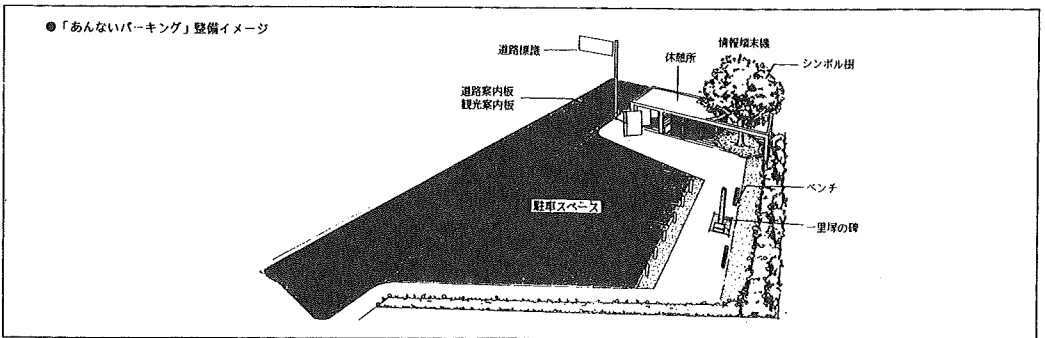
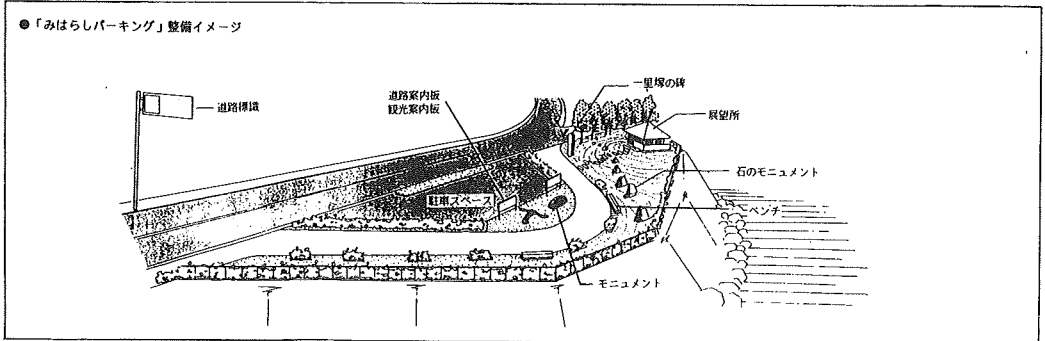
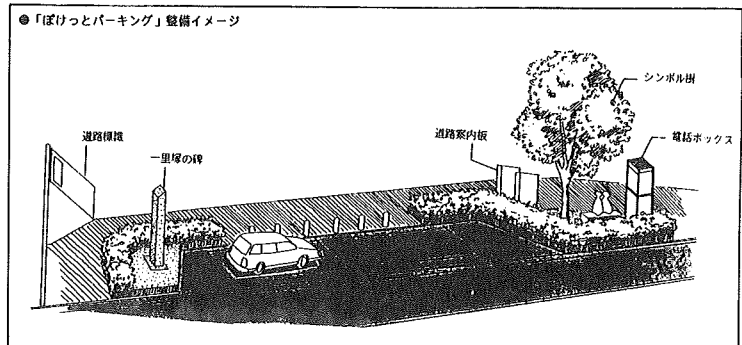
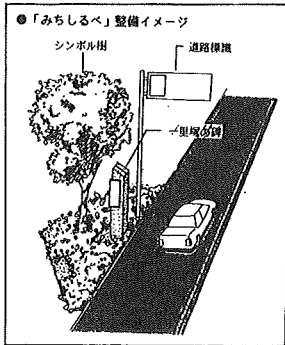
このことから地域に密着しての日常の維持管理が必要であることから、地元市町村に一里塚施設の維持管理についての委託を行い常

に快適な休憩施設の確保を図っていく。特に、道路管理者との協力により整備する一里塚については、誰が何を整備し、維持管理を分担するのかを、道路管理者と地元市町村、地元関係機関とのあいだで調整し、管理協定を明確にしておく必要がある。

(2) 整備についての考え方

ア道路管理者が整備するもの

●一里塚の基本機能となるもの、一里塚を



シンボルするものについての施設は道路管理者が原則として整備する。

●施設としては次のものがある。

◆植栽(緑化修景)

◆一里塚の碑

◆シンボル樹

◆道路標識

◆駐車場

◆広場・ポケットパーキング等

●整備が可能なもの

◆ベンチ、シェルター、東屋

◆モニユメント

◆トイレ

◆情報端末機等

イ地元関係機関が整備するものが望ましいもの

●道路占用許可の運用によるもの

◆モニユメント

◆観光情報案内板

◆四季の草花

◆電話BOX(NTT)等

●隣接地で一体として整備するもの

◆地場産品販売所

◆地域活性化センター等

(3) 維持管理についての考え方

○一里塚施設の補修については、道路管理者が整備した施設は、基本的に道路管理者が補修をおこなうものとする。

○一里塚施設の日常の清掃などの維持管理については、地域に密着したかたちでの維持管理が必要であることから、地元市町村が行うか、または地元市町村からさらに委託を受ける地元関係機関が行うものとする。

(4) 維持管理のための管理協定の考え方

●管理協定を結ぶ対象

「ふれあいパーキング」など道路管理者と地域の協力によって整備する一里塚では(この場合の地域とは、地元市町村、観光協会、農林漁業組合、自治会などが想定される)、道路管理者が管理協定を結ぶ対象をその安定的な維持管理を委託するために、基本的に道路管理者と地元市町村との間で管理協定を締結することとする。

また、地元観光協会や農林漁業組合などが、一里塚施設の維持管理を行う場合においては、道路管理者は地元市町村と維持管理についての管理協定を結び、地元市町村がこれら地元関係機関に委託するという形態をとることとする。

●管理協定を結ぶ時期

管理協定を結ぶ時期については、整備計画時点より道路管理者と地元市町村、地元関係機関との間で協議を行う必要があるが、事業分担などを定めるのと同じく維持管理についても協議が望まれる。

また、維持管理についての具体的な取り決めは、実施計画時点(実施設計段階用地測量までは段階)で道路管理者と地元市町村とで管理協定を結ぶものとする。



施設名称		演出の方針(案)	決定の方法	事業主体
対象路線全域において統一する施設	<ul style="list-style-type: none"> ●一里塚の碑 ●シンボルマーク ●道路標識 ・地点案内板 ・予告案内板 	<p>きのくに一里塚としてトータルなイメージを効果的に認識させ、存在をPRするための施設については、対象路線全域において統一感ある施設整備を行っていく。</p> <p>また、統一感を創出するために素材、様式、形態や色彩などについて統一を図るものとする。</p>	決定の方法については、資料-2を検討の上、決めていく。	道路管理者
	各計画地ごとに演出方針を定める施設	<ul style="list-style-type: none"> ●モニュメント ●シンボル樹 ●ベンチ・東屋 ●トイレ ●観光案内板 ●道路案内板 <p>各計画地の立地特性などを考慮しながら、地域の風土を生かしたデザインとする</p> <p>施設整備については、各計画地の演出方針に基づき、道路管理者や地元関係機関が調整を図りながら、統一感ある施設整備を行う。</p> <p>※モニュメントなど地域を表現する施設を道路管理者側が整備をする場合、地元市町村と協議を行い、デザインを定めるものとする。</p>		

きのくに一里塚としてのイメージを効果的に表現するために次のような一里塚演出の基本方針を定める。

(1) 一里塚の愛称とテーマ

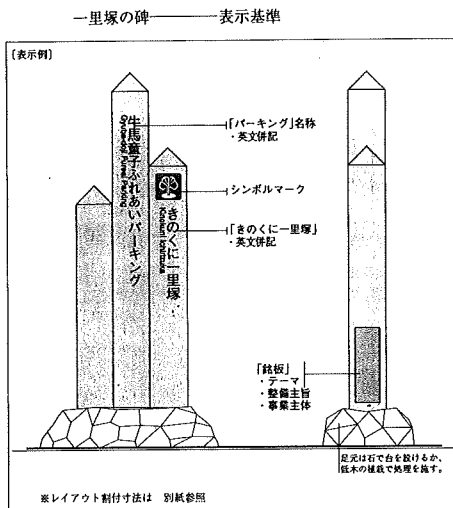
五「きのくに」一里塚の演出方針

愛称 「きのくに一里塚」

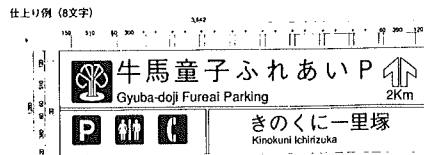
テーマ 「街道、海道、快道」

(2) 各施設の演出の方針

演出の一例



道路標識 —— 表示基準



サイン —— 表示内容

和文：ゴナリロ

和歌山県きのくに一里塚モデル事業
牛馬童子ふれあいパーキング

記号類：ピクト・矢印



六 事業実施計画の概要「牛馬童子ふれあいパーキング」

(1) 計画地の概要

計画地は、紀南地方の中核都市田辺市と新宮市を結び、本県の8の字広域観光ルートの一部を形成する国道三二一号沿いの、中辺路町大字近露地内の約三、五〇〇㎡の土地である。

当地区は熊野古道（中辺路）と近接しており、熊野古道の中でも有名な「牛馬童子」が近くにあり観光名所となっている地区である。当地区が熊野古道の牛馬童子の登り口にあたり、地場産品販売施設を備えた「きのくに一里塚」であることから施設名称は「牛馬童子ふれあいパーキング」とした。

(2) 事業のねらいと施設内容

① 事業のねらい

「(仮称)牛馬童子ふれあいパーキング」整備の狙いは、計画地が田辺市と新宮市の中間に位置するため、長距離ドライバーのため駐車・休憩スペースを確保し、また、田辺・白浜・本宮・新宮・龍神温泉など広域観光ルートなどの道路案内機能を整備することにより、ドライバーに

快適で親しみとるおいのある道路環境を提供する。

また中辺路町ならびに地元住民の協力により、パーキングにレストハウスや熊野古道や中辺路町の観光案内板等を整備することでドライバーにより高次なサービスが提供できるとともに、地域の産品の販売やPRにより地域の活性化の一助としていく。

② 施設内容と事業主体

事業種別		事業主体
○敷地造成	造成工、河川工、法面工 等	和歌山県
○施設整備		
パーキング	アスファルト舗装、照明灯、マーキング、排水施設 等	
園路・広場(県有地分)	豆砂利舗装材、緑石、飛び石、芝生、低木植栽、シンボル樹、照明灯、ベンチ、排水施設、童子の泉 等	
公衆トイレ	RC造トイレ、合併処理浄化槽(4用)	
その他	一里塚の碑、道路案内板、観光案内板、計画地内の受水槽、給水槽、電気設備等	中辺路町
レストハウス	休憩所、自動販売機、浄化槽 等	
園路・広場(町有地分)	豆砂利舗装材、緑石、法面緑化排水施設 等	
その他	計画地までの飲料水供給施設(給水タンク、給水管)、ごみ箱 等	

(3) 維持管理の方針

「牛馬童子ふれあいパーキング」の維持管理の考え方は、施設の利用増進を図るために、公衆トイレや広場などの行き届いた清掃や樹木等の関連な育成、レストハウスの円滑な運営など高度なサービスが望まれる。

そのためにも今後、整備計画時点より県と中辺路町とで協議を行うものとするが、施設の維持管理の基本的な考え方としては次のとおりとする。

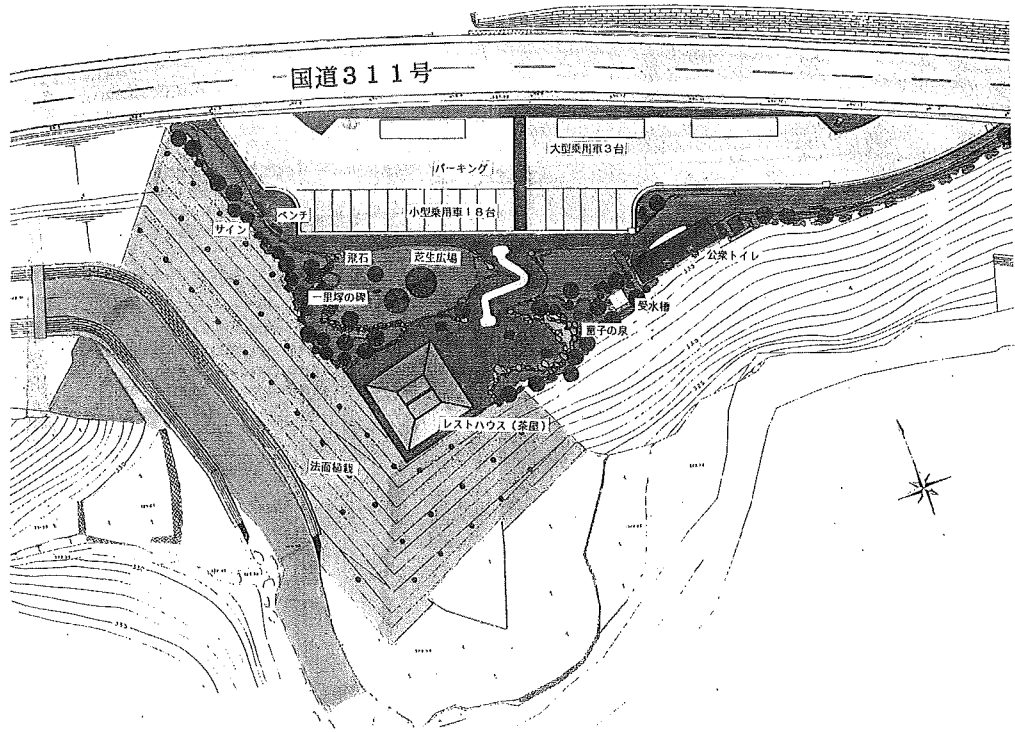
○施設の補修については、各整備主体が補修を行うものとする。

○施設の補修以外の日常の管理については中辺路町が行うものとする。

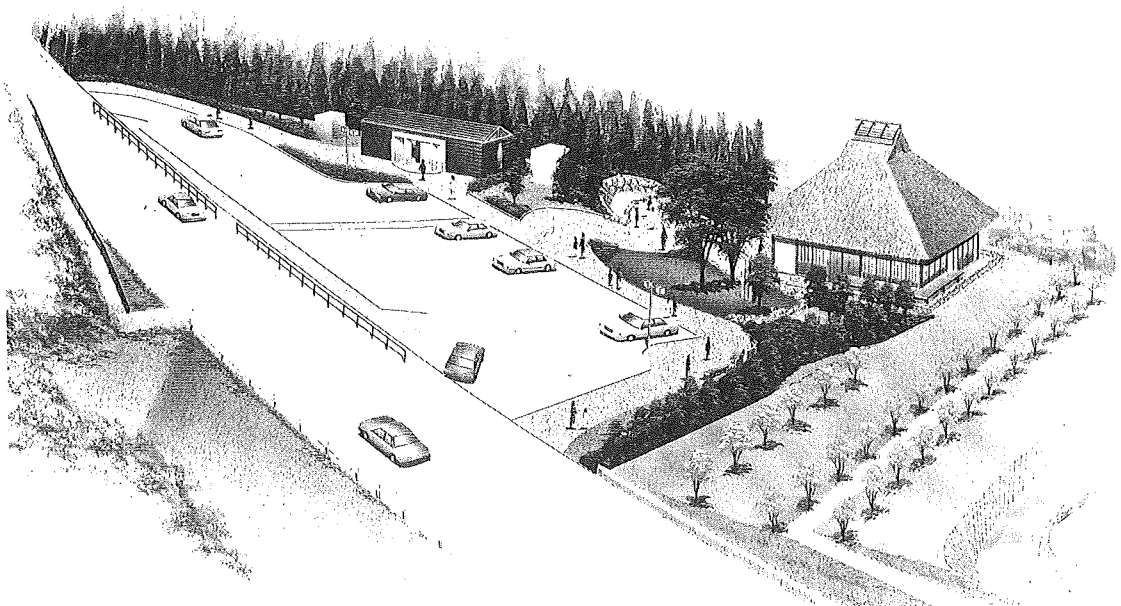
○また、施設の運営にあたっては地域に密着したかたちでの日常管理が不可欠であることから、地元関係機関にこれらの維持管理の協力を依頼する。

これらの維持管理についての取り決めについては、県と中辺路町との間で「管理協定」を締結する。また、地元関係機関が施設運営を行う場合は、県は中辺路町を通じてこれら機関への管理委託契約を行う。

全体計画平面図



完成予想図



今後の有料道路制度のあり方についての 中間答申について

建設省道路局道路総務課

本年一月一六日、建設大臣から道路審議会に対し、「今後の有料道路制度のあり方について」諮問がなされ本誌二月号参照）、道路審議会においては、有料道路部会を中心に、合計一九回にわたり審議が行なわれてきた。去る六月一五日に開催された第八一回道路審議会において、同諮問に対する中間答申がとりまとめられ、建設大臣に答申されたので、以下にその全文を掲載する。

今後の有料道路制度のあり方についての 中間答申（全文）

一 有料道路制度の現状と課題

(1) 有料道路制度は、遅れていた我が国の道路整備の状況と財政上の制約の下で、財政投融资資金等の借入金を活用して道路を建設し、利用者の料金でその償還を行う制度として創設された。

その活用により、道路の早期整備が推進され、高速道路をはじめとする我が国の幹線道路の整備水準の向上に大きく貢献してきた。平成四年五月末現在で、高速自動車国道の五、〇七七kmを含む七、八〇二kmの有料道路が供用され、全国的なネットワークを形成しつつある。

その結果、高速性、快適性といった一般の道路と異なる高度なサービスを提供するようになってきている。

しかしながら、我が国の道路整備の現状は、諸外国に比べ未だ遅れており、東京一極集中の是正、多極分散型国土の形成、地域の活性化等の課題に対応し、真に豊かでゆとりのある社会を実現するためには、一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路をはじめとする道路の整備を国土全体にあまねく展開していくことが重要である。これらの整備を、財政上の制約下で早急に進めていくためには、有料道路制度の活用が今までも増して重要である。

(2) 一方、近年の道路整備においては、環境対策をはじめとした地域の多様なニーズに適切に対

応することが求められていることに加えて、都市部では、用地費が増大しており、地方部ではトンネル、橋梁等の施設費が増大している。さらに、国土の均衡ある発展と地域の活性化を図るために、当面、多くの交通量を見込めない道路の整備も重要となってきた。これらのことから、適正な料金水準の下での採算性の確保が有料道路制度にとって重大な課題となっている。

採算性を確保しながら、ネットワークの拡充を図るために、これまで、経費節減、有料道路と一体的に利用される関連道路の整備等の利用促進策、プール制の下でのネットワーク全体の段階的整備、公的助成の拡充、一般道路事業との合併施行、料金改定等を実施してきたが、これまでの方策だけでは、十分な対応とはなり得ないものと見込まれる。

(3) また、有料道路が社会経済活動にとって重要性を増し、日常生活に不可欠の施設として定着してきたことから、負担の公平確保を図るなどこれまで以上に利用者の理解を得られやすい料金制度とするための一層の努力が必要である。その際、有料道路のネットワークの拡充に伴い、事業主体や料金徴収体系を異にする各種の有料道路の一体的な利用が進展してきていることから、それに対応した利用者の利便性向上を図る

ことも課題となっている。

(4) これらの有料道路をとりまく現在の諸状況を踏まえると、高規格幹線道路等の建設及び管理を進めるに当たって、有料道路制度が、今後とも、利用者の理解と信頼を得ながら、一層活用されるようにするためには、償還制度の運用改善や助成方策の拡充により適正な料金水準の下で採算性を確保するための方策や、より一層利用者の理解を得られやすい料金制度とするための方策について検討し、逐次実施に移す必要がある。また、これと併せて、ネットワークの拡充、渋滞対策の推進、情報提供の充実、休憩施設の拡充等のサービス水準の向上や交通安全対策に一層努める必要がある。

二 有料道路制度の活用方策

今後、道路整備のコストが高くなる中で、引き続き、社会的コンセンサスの得られる利用者負担を求めつつ、ネットワーク全体を逐次整備していく必要がある。ネットワークの整備に伴う料金改定に際しては、物価上昇や利用者の負担力の上昇（例えば、一人当たり国民所得の伸び）に配慮して、適正な料金水準とすることが適当である。適正な料金水準の下で採算性を確保しつつ有料道路制度を活用するためには、前述のこれまでの方策

に加え、建設及び管理に際しての一層の経費節減、有料道路の利用促進策の推進、現行償還制度の下での運用改善及び助成方策の拡充が必要と考えられるので、各種有料道路の実情に応じて、以下の諸方策を総合的に実施するよう検討を進める必要がある。

なお、具体の事業の実施に際しては、当然、その採算性について、慎重に検討する必要がある。

(1) 経費節減と利用の促進

適正な料金水準の下で採算性を確保しつつ有料道路制度を活用するためには、まず有料道路事業主体による自助努力が不可欠である。これらで、交通量に応じた暫定二車線施工の採用、インターチェンジの簡素化等による建設費の節減や料金収受の省力化、管理体制の見直し等による管理費の節減を行ってきた。引き続き、これらの諸方策を強力に推進するとともに、技術開発の成果の一層の活用による経費節減に努める必要がある。

また、有料道路と一体的に利用される関連道路の整備、インターチェンジ周辺の開発整備、広報の充実等の有料道路の利用促進策の推進にも努める必要がある。

(2) 用地費の取扱い

① 有料道路制度は、前述のとおり、財政上の制約下で、道路の早期整備を図るために、借

入金を活用して道路を建設し、利用者の料金で、その償還を行うという制度であり、利用者の料金により償うべき費用、即ち償還対象経費は、用地費を含む建設費、管理費、利息等の総費用とされている。用地は、有料道路が償還を終えて無料開放されるときにおいても、現存するばかりでなく、そのまま道路施設として機能しうる状態が維持されているものであることから、用地費について、利用者に料金負担を求めることが適当であるかどうか、本審議会においても従来より議論され、検討課題とされるところである。

② 今後、道路整備のコストが高くなる中で、適正な料金水準の下で採算性を確保しつつ有料道路制度を活用するためには、用地費についての負担軽減策を検討する必要がある。この場合、用地費相当額について、現在運用している償還期間内の償還対象経費には含まないこととする方策（この場合でも、用地費相当額については、現在運用している償還期間以降の一定期間内で、利用者に料金負担を求めることとなるが、これに対する国、地方の公的助成のあり方は、引き続き検討すべき課題である。）や、用地に係る利子相当額について、国、地方の公的助成を行うこと等が考えられる。

(3) 償還期間の延長

① 償還期間については、社会経済情報の変動による交通量の予測と実態の差異に伴う採算面のリスク等を勘案し、現在、三〇年を基本として運用している。しかし、近年では、交通量の予測精度も向上してきていることから、道路整備のコストが高くなる中で、適正な料金水準の下で採算性を確保しつつ有料道路制度を活用し、併せて世代間の負担の公平確保にも資するために、償還期間の延長について検討する必要がある。

② 一方、償還期間の延長については、その時期、程度によっては、交通量の予測と実態の差異等による採算面の不確実性が増大し、採算性の確保に大きな影響を与えるという問題がある。

③ したがって、高規格幹線道路、都市高速道路及び多額の事業費を要する大規模な一般有料道路について、ネットワークの充実、地域の動向等による交通量の見通しや全体事業費の見通しを踏まえ、それぞれの道路の実情に応じて、採算面の不確実性への影響を慎重に判断し、適切な範囲内で償還期間を延長することを検討する必要がある。償還期間を延長する場合、その料金水準への低減効果には限界があること及び採算面の不確実性が増大す

(4) 等

ることを勘案すると、延長の範囲については、当面、五年程度を検討することが考えられるが、今後のネットワークの充実や交通量の予測精度の一層の向上により、将来は、一〇年程度を検討することも考えられる。

① 高速自動車国道等の整備により、沿線地域が地域開発効果を享受したり、都市の諸機能の向上が図られることに着目して、より一層地方との連携を図りつつ道路整備を推進する必要がある。

このため、例えば、一般道路との接続部であるインターチェンジ、ランプは、地域整備の拠点となる施設であり、その設置により地域が大きな開発効果を享受することから、その整備について、接続する道路との事業区分を見直すなどにより一般道路事業を活用することを検討する必要がある。

② 都市高速道路の整備に伴い必要となる一般道路の整備に要する費用に対する都市高速道路側の負担（関連街路分担金）については、その制度創設時に想定していた構造形式が大きく変化していること等から負担のあり方を見直すことを検討する必要がある。

都市高速道路の用地については、土地の有

効活用を図る観点から、道路、公園等の公共空間の活用、立体道路制度の活用等により、

地方公共団体の協力を得て、都市高速道路としての用地買収を少なくする工夫を行う必要がある。都市高速道路としての用地買収が必要となる場合にも、都市高速道路の本来の道路管理者である地方公共団体の道路事業と一体となって整備を進めることを検討する必要がある。

③ 地方公共団体からの高速自動車国道等の早期整備の要請に応えるために、土地開発公社による用地の先行取得等地方の協力を得た用地取得について検討する必要がある。

④ 出資金、利子補給金等公的助成の充実
適正な料金水準の下で採算性を確保しつつ有料道路制度を活用するため、これまで、高速自動車国道及び本州四国連絡道路の資金コストの低減等国、地方の公的助成の拡充に努めてきたところである。今後とも、出資金、利子補給金等の公的助成を充実する必要がある。都市高速道路については、地域のニーズの高度化、多様化に対応して、例えば地下構造等特に多額の建設費を要する構造が必要となる場合には、地方の協力も得てこれに應えることも考えられる。

三 料金制度のあり方

より一層利用者の理解を得られやすい料金制度とするため、以下の諸点について、改善を図っていく必要がある。

(1) 各種有料道路の一体的利用への対応

近年の有料道路のネットワークの拡充に伴い、道路の種類、事業主体又は料金徴収体系（対距離料金制、均一料金制等）を異にする有料道路の一体的利用が進展してきた結果、停車回数が多くなるなどの課題が出ている。利用者の利便性向上を図るため、次のような対応が必要である。

① 車種区分及び車種間料金比率の統一化

一般有料道路の車種区分は、料金徴収業務の合理化と利用者サービスの向上を図りつつ、車種間の負担の公平をできる限り確保する見地から、昭和四八年に、原則として三車種区分に簡素化することとされた。高速自動車国道については、平成元年に、料金徴収機械の著しい改良を背景に、より負担の公平を確保する観点から五車種区分に変更され、現在に至っている。一般有料道路のうち、高速自動車国道に接続する道路及び高規格幹線道路については、高速自動車国道との一体的利用が多く見込まれることから、原則として、高速

自動車国道と同一の車種区分及び車種間料金比率とすることが適当である。この場合、供用中、事業中の道路にあっては料金改定の機会をとらえて順次変更するよう努める必要がある。

都市高速道路については、料金徴収手続を効率的に行い、大量交通の円滑な処理による利用者サービスの向上を図るため、車種区分は、二車種と簡素化している。負担の公平の観点からは、車種区分を増やすことが考えられるが、都市高速道路の車種区分のあり方は、料金所における利用者サービスの悪化を招かないためにも、車種別装置と連動した料金収受システムの開発導入状況をも勘案しながら、今後、引き続き検討すべき課題である。本州四国連絡道路の車種区分は、その設定当時の高速自動車国道の車種区分（三車種）を基本として、周辺地域において、軽自動車の保有率が高いことから、軽自動車を加えて四車種を原則としている。その後、平成元年に、高速自動車国道の車種区分が変更されたことから、本州四国連絡道路の車種区分は、本審議会において、引き続き検討すべき課題とされている。これについては、瀬戸中央自動車道の供用開始から間がなく、その料金は、二度にわたる割引拡充によりようやく定着し

てきた状況にあることから、現時点で直ちに、料金改定を伴う車種区分の変更を行うことは適当でなく、なお、引き続き検討すべき課題である。

② 一体的な料金徴収の推進

各種有料道路が相互に接続する場合について、今後整備する場合は、利用者の停車回数を減らすとともに、料金徴収事務の効率化を図るため、所要の施設整備のために必要となる増加費用や均一料金制の採用理由を勘案しつつ、極力、一体的な料金徴収を行うことにより、料金徴収方法の改善を図る必要がある。また、既に整備されている場合には、料金所付近の構造、土地利用、増加費用等を検討の上、可能なものから逐次、料金徴収方法の改善に努める必要がある。

③ カードシステムの導入の推進

イ プリペイドカードの共通利用の推進

近年の経済社会のキャッシュレス化の進展に対応して、有料道路においても、高速自動車国道を中心として、プリペイドカードの導入が進んでおり、現在では高速自動車国道の全ての料金所その他、一般有料道路、都市高速道路及び本州四国連絡道路の一部の料金所でも利用が可能となっている。今後、更にプリペイドカードの共通利用を推

進するため、各公団において、共通のプリペイドカード收受機の導入を逐次進める必要がある。

ロ クレジットカードの導入の検討

現在、広く使用されているクレジットカードの有料道路への導入についても検討を進める必要がある。

ハ リモートカードの導入の研究

さらに、迅速性や多機能性を確保するために、カードの受け渡しの必要がないノンストップ型のリモートカードの導入についても研究を進める必要がある。

(2) 別納制度の見直し

高速自動車国道に係る別納制度は、大口利用者の定着及び大量利用の促進を図るため、昭和三八年に、割引なしの後納制度として導入され、昭和四一年からは、割引制度とし、その後、割引率の引上げや利用額に応じた割引区分の見直しが行われてきている。現在では、別納制度は、キャッシュレス化の促進等の一定の役割を果たしているが、別納制度における大口の利用者の割引率が大きいことから、他の利用者との均衡が問題となっている。

別納制度については、他の割引制度との均衡等を考慮し、大口の利用者に対する割引率の変更を含めて、割引内容の見直しを検討する必要

がある。

(3) 身体障害者割引制度の見直し

① 現行の身体障害者割引制度は、肢体不自由者が自ら自動車を運転する場合には、身体的苦痛や疲労が著しいため、交通混雑の激しい一般道路を回避して走行条件の良い有料道路を利用することが相当程度余儀なくされている実情にかんがみ、その社会経済的自立を阻むことのないよう、有料道路の通行料金を特別に割引くこととしているものである。なお、この措置の導入に当たっては、肢体不自由者が走行条件の良い有料道路を通行することが交通安全対策上も望ましいとの判断も加わっている。

近年、内部障害者等肢体不自由者以外の身体障害者が自ら運転する場合、身体障害者や精神薄弱者の介護者が運転する場合等をも割引対象とすべきであるという割引制度の適用範囲の拡大を求める要望が非常に強くなっている。

② このような社会的要請及び「国連・障害者の一〇年（一九八三―一九九二年）」宣言等に見られる障害者福祉に関する社会情勢の変化を踏まえ、現行の身体障害者割引制度について、検討を加える必要がある。この場合、現行の割引制度の趣旨を踏まえつつ、道路交通

における障害者福祉の観点に一層配慮するとともに、料金の割引を負担することとなる他の利用者の理解を得られるものとするのが適当である。このため、新たに、以下の場合を割引措置の対象とすることについて、具体的な適用要件を含め、検討する必要がある。なお、介護者が運転する場合には、介護者の範囲等を十分検討する必要がある。

イ 内部障害者等肢体不自由者以外の身体障害者が自ら運転する場合

ロ 単独での移動が困難であること、自動車に頼らなければ移動が困難であること及び長時間乗車等による苦痛や疲労が著しいことにより、介護者の運転で有料道路を通行することが特に必要と認められる重度の身体障害者又は重度の精神薄弱者について、その介護者が運転する場合

(4) 都市高速道路の料金圏のあり方

① 都市高速道路においては、

イ 都市高速道路は、常に大量の交通を能率よく円滑に処理することが要請されており、対距離料金制を採用すれば、料金体系が複雑化し、料金徴収にそれだけ時間がかかるため、料金所の渋滞により利用者にとって時間的損失が生じるとともに、徴収費用が増加すること

ロ 対距離料金制を採用すると、構造上、出路に料金徴収施設の設置が必要となり、付加的スペースが増加するが、これを入手することが困難であり、仮に入手できたとしても、その費用が莫大となり、料金負担が大きくなること

などの理由により、均一料金制を採用している。その料金圏については、現在、首都高速道路は東京圏と神奈川圏、阪神高速道路は阪神東圏と阪神西圏のそれぞれ二つの圏域に区分している。その理由は、

イ 横浜市、神戸市を中心として一つの都市圏が形成されており、神奈川圏及び阪神西圏それぞれに固有のネットワークがあり、それぞれ別の圏内交通の比重が高いこと

ロ 二つの料金圏を連続して利用する車両の平均的な利用距離が一方のみを利用する車両の利用距離より長いこと

② 首都高速道路の東京圏及び阪神高速道路の

阪神東圏については、それぞれ、東京外郭環状道路の外側に伸びる大宮線や関西新空港へのアクセス道路となる湾岸線南伸部の整備が進められている。これらを現行の料金圏に含めるとすると、同一料金圏内における利用距離に著しい長短が生ずる。都市高速道路につ

いては、大量交通の円滑な処理による利用者サービスの向上等の観点から、均一料金制が妥当であるが、これらのような路線については、現行の料金圏とは分離して別途の料金を設定することを検討する必要がある。

なお、料金負担の一層の公平性を確保するために、この他にも、現行の都市高速道路のそれぞれの料金圏を見直すことが必要であるとの考え方もある。このことは、ネットワーク効果の減殺、新たな料金徴収施設のための用地取得及びこれに伴う利用者負担の増加等の問題点を十分に踏まえ、さらに、ノンストップ型のリモートカードの開発状況も視野に入れつつ、引き続き検討すべき課題である。

(5) プール制の場合の料金改定のあり方

① 現在、料金プール制は、高速自動車国道(全路線プール制)、都市高速道路(密接関連プール制)、本州四国連絡道路(全路線プール制)及び一般有料道路の一部(関連道路プール制)において採用されている。これらのプール制は、

イ 全国的な枢要自動車交通網を形成するものであって同質の機能、目的を有していること(高速自動車国道)、大都市圏内の自動車専用道路網を構成し、交通上密接な関連を有していること(都市高速道路)、又は、

共通性、代替性という交通上密接な関連を有していること（本州四国連絡道路、一般有料道路）から、料金の水準、徴収期間に一貫性、一体性を持たせることが適当であること

ロ 個別採算制を採用する場合には、事業実施時期の違いにより、料金の水準や徴収期間に差が生ずることとなり、利用者の負担の公平を欠くことになるので、これを回避する必要があること

ハ 借入金償還を円滑に行い、有料道路事業の安定的な活用を図る必要があること

から採用されているものである。プール制の採用により、利用者負担の公平を確保するとともに、先発路線の利益の後発路線への還元等により、ネットワーク全体の段階的整備に大きく貢献してきている。今後とも、高速自動車国道における内部補助の適正な運用を図りつつ、前述の有料道路制度の活用方策と併せて、プール制を活用していく必要がある。

② 今後ともプールの対象となるネットワークの拡大が見込まれる高速自動車国道並びに首都高速道路及び阪神高速道路については、ネットワークの拡大に伴う料金改定に際して、次のような対応により、理解を得られやすいものとするように努める必要がある。

イ 公聴会を的確に実施する等により、これらのプール制の意義について、利用者に周知し、理解促進を図る。

ロ 社会的コンセンサスの得られる料金負担の下で整備の推進が図られるよう、物価上昇や利用者の負担力の上昇（例えば、一人当たり国民所得の伸び）に配慮して適正な料金水準とする。

(6) 高速自動車国道の車種間料金比率の暫定措置の解消

昭和六三年の本審議会答申において、高速自動車国道の車種区分を三車種から五車種とすることが提案され、その車種間料金比率が示されたが、同時に、実際の運用に当たっては必要に応じ段階的に激変を緩和する措置を行うことが考えられてよいとされた。これを受けて、平成元年から暫定的な車種間料金比率が適用されているが、既に相当の期間が経過しており、激変を緩和する措置を解消していく必要がある。

四 高規格幹線道路等の整備と管理のあり方

二一世紀に向けて、東京一極集中の是正、多極分散型国土の形成、地域社会の活性化等を実現するため、高規格幹線道路等の整備推進が必要であり、これまで述べてきた方策に加え、次の点に留

意する必要がある。

(1) 一般国道の自動車専用道路（二、三〇〇km）の整備と管理のあり方

① 一般国道の自動車専用道路として整備する高規格幹線道路については、本審議会の答申において、高速自動車国道と連続したネットワークを構成し、利用者と同様の高速交通サービスを提供するものであり、更に、早急な整備が要請されていることから、原則として有料道路制度を活用して整備を行うこととされている。このため、合併施行の活用等により、有料道路制度を活用して整備することが望ましい。なお、地域の活性化にとって重要な道路の中には、その利用状況からみて、有料道路制度の活用が困難な区間があることに留意して、整備を進める必要がある。

また、同一の路線において複数の道路管理者が存在することとなる場合には、利用者に対する均質な高速交通サービスの提供や緊急時における迅速な対応ができるように、管理の一貫性が確保されるよう配慮する必要がある。

② 一般国道の自動車専用道路としての高規格幹線道路の料金水準については、一般有料道路であるため、償還主義及び便益主義によって決められることが基本であるが、本審議会

の答申にあるように、高速自動車国道と同様の高速交通サービスを提供するものであることから、高速自動車国道との整合性を持たせることが望ましい。

③ 一般国道の自動車専用道路としての高規格幹線道路の各路線については、段階的に事業を進めていく際にも、料金徴収期間等に整合性を持たせることにより、利用者の負担の公平確保と利用交通量の適正配分を図るために、原則として、単一の有料道路として取り扱うよう措置することが望ましい。

(2) 一般国道の自動車専用道路を活用した高速自動車国道ネットワークの連続性の確保

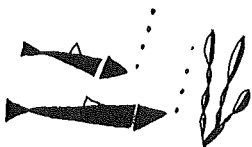
国土開発幹線自動車道が計画されている区間に並行する一般国道を先行して整備する場合には、それを活用して、高速自動車国道ネットワークを実質的に補完する観点から、自動車専用道路として整備を進めてきている場合がある。その一般国道の自動車専用道路に加えて、新たに、高速自動車国道を整備するほどの交通需要が見込めない区間については、高速自動車国道ネットワークの連続性を確保する観点から、高速自動車国道の整備の進展にあわせ、当該自動車専用道路を高速自動車国道として組み入れることが望ましい。

(3) 渋滞対策による利用者サービスの向上

有料道路制度が、利用者の理解と信頼を得ながら、今後とも、一層活用されるように、特に渋滞対策による利用者サービスの向上に努める必要がある。このため、ハード面として、抜本的なネットワーク整備と併せて、混雑区間の拡幅等緊急対策を推進するとともに、ソフト面として、利用者のニーズに応じた確かつ多様な情報提供、交通運用の改善、効率的な維持修繕工事の実施等を推進することにより総合的な取り組みを進めていく必要がある。

(4) 今後の検討課題

高規格幹線道路や都市高速道路については、償還期間満了後であっても、常に高いサービス水準を維持するために、多額の維持管理費を要する。一方、現行法上、一般有料道路等については、維持管理に特に多額の費用を要するなどの場合には、償還期間満了後も料金を徴収することができるといふ制度もある。これらを踏まえ、高規格幹線道路や都市高速道路の償還期間満了後の維持管理費の負担のあり方について、他の道路を利用する場合との負担の公平の確保、質の高いサービス水準を維持するための維持管理費の確保等の幅広い視点から、今後、議論されることを望ましい。



冬期道路交通問題懇談会の提言について

—安心と活力のある雪国をつくるために—

安全で信頼性の高い冬期モビリティ確保を—

建設省道路局企画課道路防災対策室

一 はじめに

冬期の道路交通の確保に関する施策は、昭和三十一年に制定された「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、いわゆる「雪寒五箇年計画」を中心として進めてきた。昭和三十二年に策定された第一次五箇年計画以来三五年間にわたって実施されてきた雪寒事業は、雪国の冬期道路交通を確保し、生活と経済を支える上で、極めて大きな役割を果たしてきた。

その間、雪国においては、都市人口の拡大、サラーマン化、核家族化、高齢化などの進行によって、個々の世帯の雪に対する対応力の低下が進むとともに、近年の全般的な労働力不足にともない作業に頼る雪寒対策が次第に困難化している。

一方で、モータリゼーションの進展等により冬でも夏と変わらない生活が一般化しつつあるほか、高齢者、女性の社会参加が進んでおり、冬期道路交通の確保に対する要求は強まっている。

さらに、多極分散型国土の形成の担い手として、全国の約六割の面積を占め、美しい自然や豊かな資源をもつ雪国が果たすべき役割が、大きくなっているなど、雪国と雪国における冬期道路交通を取り巻く状況は大きく変化している。

したがって、これらの変化に的確に対応するため、今後の冬期道路交通の確保に関して、新たな対策の必要性を含め幅広く検討する必要があることから、今般、「冬期道路交通問題懇談会」を設置し、検討を進めてきた。

本懇談会は、学識経験者や各界にわたる有識者

を委員として構成され、平成四年二月に設置されたものであるが、このたび、検討の結果を「提言」としてとりまとめた。

二 冬期道路交通問題懇談会

1 懇談会開催経緯

開催状況	議題
第一回 平成四年二月七日	雪国の現状と課題
第二回 平成四年三月三十一日	冬期の道路交通の現状と課題
第三回 平成四年五月二十八日	冬期道路交通問題懇談会提言(案)について
提言 平成四年六月二十五日	道路局長提出及び建設政務次官報告

地方懇話会名	開催地	開催日	主要議題
北海道	札幌市	第1回 3月9日 第2回 5月13日	〔議題〕 北国の冬みち対策を考える ①北国の産業振興、観光レクリエーションを支援する道づくり ②地方生活のセキュリティ（生活の安定・緊急医療など）を確保する道づくり ③北国のまちづくりのための道づくり
東北	秋田市	第1回 3月24日 第2回 5月12日	〔議題〕 ①地域コミュニティによる雪寒対策 ②地域振興のための雪対策 ③高齢化への対応
北陸	新潟市	第1回 3月12日 第2回 5月25日	〔議題〕 女性・子供の目から見た雪国の道路の在り方
関東中部	名古屋市	第1回 3月17日 第2回 5月22日	〔議題〕 ①車道除雪のレベルアップ ②歩道除雪の拡充 ③除雪等、労働力確保の困難化
近畿	豊岡市 大阪市	第1回 3月27日 第2回 4月27日	〔議題〕 ①雪国の社会と道路交通の現状 ②地域振興のための雪寒対策 ③非雪国から見た雪国の在り方 ④雪に関する情報の充実
中国	鳥取県三朝町 鳥取市	第1回 3月26日 第2回 5月28日	〔議題〕 ①雪寒地域と非雪寒地域を往来するドライバーへの雪情報提供の必要性 ②高齢化への対応

2 冬期道路交通問題懇談会メンバー

委員長 市原 薫 (㈱日本道路協会交通工学)

委員会委員長

委員 安藤 哲郎 網走市長

大塚 久郎 新井市長

小田 貞夫 NHK文化研究所主幹研

究委員

加来 照俊 北海道大学教授

菊地 恒夫 (㈱)日本自動車連盟新潟支

部事務所長

杵淵 秀幸 北海道観光連盟理事

佐々木 誠三 青森市長

柴田 光栄 (㈱モアクリエーション代

表取締役

中井 和子 中井建築研究所環境デザ

イン室長

中村 公英 (㈱)中三代取締役社長

福田 正 東北大学教授

堀井 望 北陸経済連合会専務理事

丸山 彦 長岡科学技術大学教授

藪内 博文 日本通運常務取締役東北

支店長

和田 惇 (㈱)雪センター理事

3 冬期道路交通問題地方懇談会

地方における現状や、個別の課題、これからの地域のあり方等について具体的かつ幅広い意見を伺うため、各地域で「冬期道路交通問題地方懇談会」を開催した。特に地域の現状等を踏まえ、必ず御議論いただくテーマを「主要課題」として設定し、議論に直接関係する立場の有識者にも御参加いただいた。

地方懇話会での意見はとりまとめのうえ、冬期道路交通問題懇談会に報告して提言に反映させた。

二 提言

基本的認識

I 雪国社会の変化と今後の雪国の果たすべき役割

1 世界の中で日本が果たすべき役割

(1) わが国は国土の地形地質がきわめて脆

弱であること、火山活動が活発で地震も

多いこと、豪雨豪雪にいつもみまわれる

ことなどいろいろな自然条件からみて最

も厳しい災害国の一つであるが、これを

克服するため多くの防災上の技術やノウ

ハウを蓄積してきた。世界のなかには、

砂漠などの著しい乾燥地帯や台風やハリ

ケーンの常襲地帯、氷点下何十度という

極寒地帯など自然条件の厳しい地域があ

りここでも多くの人々が生活や経済活動を続けている。これらの地域に対してわが国は技術やノウハウを提供することにより貢献してきているが、とりわけ降雪積雪についてはわが国の雪国は世界のどの国にもまして厳しい環境下にあり、この中で種々の雪氷技術やノウハウを蓄積しながら、活発な活動を続けている。

- (2) 近年、わが国がアメリカやEC諸国とともに世界経済の三極の一つを構成するほどに経済的に大きく成長する過程においてあらゆる機能の東京圏への一極集中が進んだ結果、東京圏域は、もろもろの限界に近づきつつあるのではないかとの懸念がある一方、国家システムの災害脆弱性などの観点からも、一極集中的な構造から多極的な構造への大きな転換が求められている。このためには国土面積の六割を占める雪国が今後一層大きく発展していく必要がある。

- (3) 今後、急速に進行する高齢化、生産人口の減少などの状況の変化に対応して、国民一人一人の自由で豊かな生活の営みを求め、経済的な支援や自然環境の厳しい地域への技術的支援などにより世界に貢献できる国づくりを目指していくため

には、すべての地域に豊かなモビリティが確保され、すべての地域が生き生きとアイデンティティを主張できるように社会資本の整備をすすめていかなければならない。

したがって、雪国は豪雪などの自然条件や、高齢化などの社会条件を克服し、豊かで美しい自然に恵まれた環境のもとで豊富な資源を活用して人々の暮らしを豊かにしていく必要がある。

2

- (1) 雪国の振興と雪国が今後果たすべき役割
占める広大な地域であるが、豪雪地帯であったこと等により、明治以降わが国が太平洋側を基軸として発展してきたことから、現在でも豊富な水資源や利用可能な可住地などが多く、これらがわが国全体の豊かな資源として存在している。

一方、東京圏など太平洋側の地域には、人口が集中して、土地、水資源、環境など様々な面で限界が指摘されるようになっていくことから、引き続き安定的な経済成長を続け多極的な国土構造を形成するためには、今後、雪国がもつ豊かな資源を有効に活用していく必要がある。

わが国の雪国は世界でも類を見ない多雪地帯にあり、世界のどこよりも厳しい条件下で活発な活動が行われているが、かつては、冬期においてはそれぞれの地域が交通遮断のため、独立的な生活を余儀なくされたいわば「閉ざされた地域」であった。

その後昭和三〇年代以降冬期道路交通が確保されるようになると、地域間が相互に結ばれ、広域的な交流が始まるなど、いわば「開かれた地域」に変貌しつつあるところである。ところが、近年、人口の停滞、高齢化の進行などが顕著で太平洋側との格差は正が課題になっている。

このため、今後さらに豊かで多様なモビリティの確保により経済活動の活性化や文化の振興、生活の快適度の向上などを通して、雪国の人々の暮らしをより豊かなものにしていく新たな施策の展開が可能であり、また望まれているところである。

- (2) また、わが国が今後安定的に発展していくためには雪国の豊かな土地、豊富な質の高い水資源や自然に恵まれた環境などを資源として活用しながら雪国の振興を図り、多極的な国土構造を形成していく

必要がある。さらに、雪国はその豊かで美しい自然と豊富な観光等の資源をさらに有効に活用して、国民すべてが季節を問わずレクリエーション、スポーツ、観光等、個人の選好に基づく諸活動を自由に行うことのできる場を提供する必要がある。このことにより、今後さらに進む個人の自由時間の拡大を背景として、すべての国民の豊かな生活に寄与するとともに、雪国自らの地域振興を図ることができる。

(3) 近々予定されるEC統合や最近の東欧情勢の変化に見られるように、今後の国際社会における近隣諸国との相互関係はこれまでになく強化される方向に推移していくものと考えられる。

これはアジアにおける日本に関しても同様であり、近年活発化しているアジア「ニーズ」諸国との交流にとどまらず、今後、ロシアをはじめとする日本海沿岸諸国との国レベル、都市レベル等さまざまなレベルでの本格的な交流がわが国にとって重要なものとなることが予想され、この交流を担う拠点として日本海側の雪国の役割は重要なものとなっている。

また、わが国の雪国は東アジア地域に

おいて数少ないスキー等多様な冬期スポーツを楽しむことができる恵まれた地域の一つである。これを利用した外国からの観光の動きも出ており、今後国際的な冬期観光の拠点として役割を果たすことも期待される。

3 雪国社会の変化と課題

雪国においては、冬期道路交通の確保に關係する次のような社会的な変化が進行しつつあり、今後、これらの変化に対応していくことがきわめて重要なものと思われる。

(1) 都市人口の拡大、サラリーマン化の進展、核家族化、高齢化の進行等によって個々の世帯の雪に対する対応力が低下している。とくに高齢化は全国平均を上回る割合で進行している。また、市街地の拡大により雪の処理が困難となりつつある。

(2) 高齢者や女性の社会活動への参加が拡大し、その役割が高まっている。今後さらにその役割が高まるものと考えられる。

(3) モーターゼーションの急速な進展とこれまでの冬期道路交通対策の進捗などを背景として、冬期においても降雪によって交通が遮断されないことを前提とした

経済活動や生活が一般化しつつある。すなわち施設野菜の生産、畜産、酪農、漁業、水産加工あるいは製造業などが通年的に活性化するとともに、食品など生活必需物資に関しても冬期のストックをつくらず、必要に応じて随時購入するなど生活のスタイルは冬期においても夏期とかわらない方向に変化している。

また、ものの輸送や人の移動などの点でも地域間相互の連携が進み、通勤圏の拡大に見られるように地域間の相互依存構造が広域化し、強まりつつある。

(4) 従前、積雪地域においては冬期における余剰労働力を前提として社会の仕組みが成り立っていた面もあるが、近年の全般的な労働力の不足により雪国においても冬期の労働力が不足するようになっており、雪寒対策についても今までのように作業力に頼る対策は次第に困難となるものと思われる。

(5) 過去六年にわたり降雪量が全国的に過去平均を大きく下回る「少雪年」が続いており、雪国においても雪に対する知識、経験が薄れつつある。技術の継承や豪雪等異常気象時の対応といった面でも雪に対する対応力の低下が懸念されるところ

である。

II 今後の冬期道路交通の確保に関する考え方

―安心と活力のある雪国をつくるために

安全で信頼性の高い冬期モビリティ

確保を！

1 全国的な交流の拡大に対応できる幹線道路の冬期モビリティの確保

雪国の振興による多極的な国土構造の形成や国民の豊かな生活のための雪国の自然

や資源の活用がすすむにつれ、雪国に関連する全国的な規模の交流がますます拡大するものと考えられる。また、交流の拡大によってさらに雪国の振興が加速することが期待される。このため、雪国居住者以外の人も容易に雪国にアクセスできるように幹線道路の冬期モビリティの確保をすすめる必要がある。

幹線道路は、生活必需品の輸送、生産物の出荷、観光客の入込みなど雪国の生活と経済を支える最も根幹的な役割を担っており、この施策の充実は雪国における生活の安心の確保のためにも極めて重要である。

2 雪につよい地域づくりの推進

安心して生活できる雪国をつくるためには、幹線道路に加えて、これとネットワーク

クを構成する幹線道路から生活道路やコミュニティに至るまで、一体的・体系的な雪寒対策を行うことが必要である。このためには、きめの細かい雪対策が必要であり、地方公共団体の果たすべき役割が大きくなっていく。また、地域住民の主體的な参加・協力が不可欠であるため、地方公共団体やコミュニティに対する支援を強め雪に強い地域づくりのための施策をすすめる必要がある。

3 人にやさしい豊かな歩行モビリティの確保

冬期における歩行者のモビリティの確保のため、車道に比較して相対的に立ち遅れている歩行者空間をネットワークとして確保する必要がある。とくに通学路など日常生活において頻繁に利用される区間については確保を急ぐ必要がある。また、高齢者や女性の社会進出を支援するため、地域の実情に応じた質の高い歩行者空間の確保にも努める必要がある。

4 「都市構造」や「道路構造」など構造的・恒久的な施策による道路の雪寒対策

今後の労働力不足等の状況のもとでは雪寒対策を除雪などの作業に頼ることとしていたのでは、今後のランニングコストの負

担に耐えられなくなるおそれがあるほか、雪寒対策の水準の向上を図ることが困難となるおそれがある。このため、対策の一層の効率化を図るとともに、雪に強い道路構造、都市構造の整備などできるだけ人手を必要としない恒久的な施策をすすめることが求められる。

提言本文

前文

雪国における冬期道路交通対策は、昭和三十一年に制定された「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」に基づく、除雪、防雪、凍雪害の防止等の雪寒事業を中心として実施されてきたところであり、三十有余年にわたって実施されてきた雪寒事業は雪国の冬期道路交通を確保し、生活と経済を支える上で、極めて大きな役割を果たしてきた。

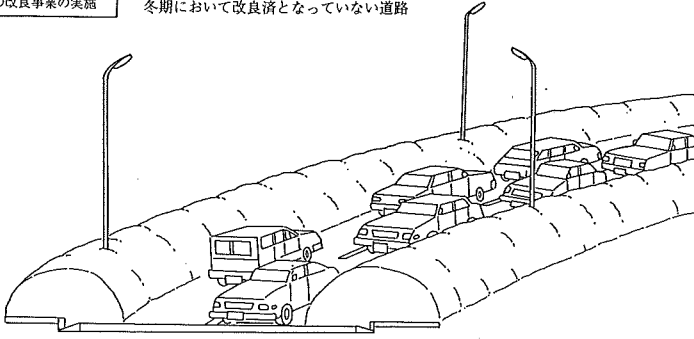
道路交通の確保は雪寒地域においていかなる施策を考えるにしても何にもまして重要な課題であり、今後とも引き続き雪寒施策の拡充、強化によって信頼できる冬期道路交通の確保を図り、安心して生活できる活力ある雪国づくりを目指すことが必要である。

1 実施すべき冬期道路交通確保のための施策

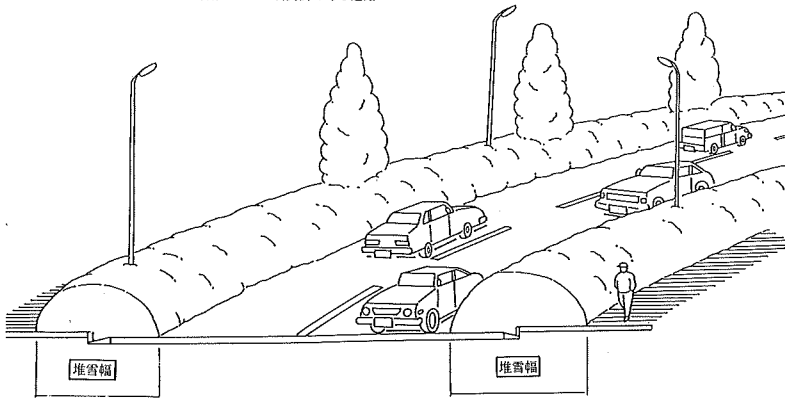
施策(1)①

積雪期に対応する道路構造と
するための改良事業の実施

冬期において改良済となっていない道路



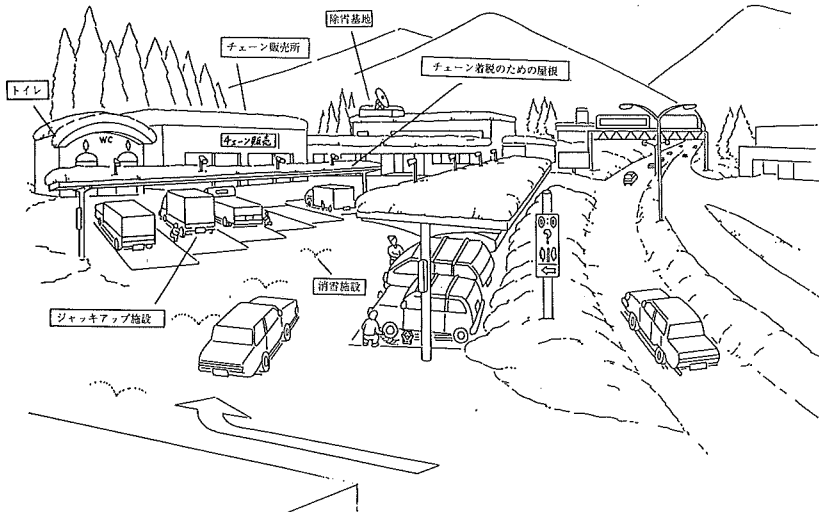
堆雪幅が確保され
冬期において改良済である道路



施策(1)②

チェーン着脱が容易であり、夏期
においても休憩施設として利用で
きるチェーン着脱場

多機能型チェーン着脱場



今後早急には実施すべき主要な施策について
以下に提示する。

(1) より信頼性の高い幹線交通の確保

雪国の地域振興によって多極的な国土
構造の形成を図るとともに豊かな自然や
観光等の資源をすべての国民に提供し、
豊かな国民生活に寄与するため、幹線交

通の確保を図る必要がある。

① 信頼性の高い幹線交通を確保するた
めに、新たに積雪期における交通の状

況と道路の構造を反映した冬期におけ
る改良率や冬期における整備率という
考え方を導入し、これら指標のもとに
道路整備をすすめるべきである。

② 急カーブ、急坂路、雪崩危険箇所な
どの冬期道路交通のネック箇所の解消

をすすめる必要がある。この場合、チ
ェーン着脱場の整備にあたっては、冬
期にチェーン着脱が容易であることは
もちろん、夏期においても休憩施設等

として多様な利用が可能となるよう配慮すべきである。

③ 冬期交通不能区間の解消をすすめる必要がある。このため、線形など道路構造の改善、スノーシエッド等の防雪施設の整備、山越え道のトンネル化等を促進すべきである。

(2)

市街地における除排雪対策と、コミュニティとともに行う雪寒対策の充実
市街地における生活道路を含む道路ネットワークに対してきめ細かく冬期道路交通を確保するため、コミュニティによる雪対策に対する積極的な協力により、地域の雪に対する対応力の向上を図る必要がある。

① 市街地等において幅員狭小等により

十分な拡幅除雪ができないところでは運搬排雪の強化が必要である。このため、今後とも堆雪場を積極的に確保していくべきである。とくに道路沿道に一定間隔をもって小規模な堆雪場を確保することが効果的である。堆雪場については、夏期においては地域住民やドライバーのためのオープンスペースとするなど夏期における利用方策についても十分配慮する必要がある。

② 地域住民が中心となって実施する除排雪の充実を図るべきである。このため、新たにコミュニティによる生活道路の除排雪に対し、流雪溝や小型除雪機械、堆雪場の整備など、地域住民が主体的に雪寒対策を行うことを支援する施策を実施すべきである。

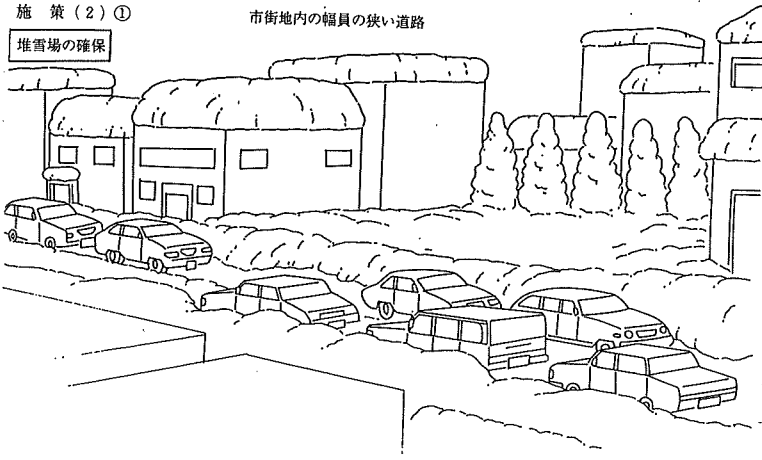
(3) 安全で快適な歩行者空間ネットワークの創出

雪国においては、冬期に二輪車利用が減少して歩行者が増加する傾向があるにもかかわらず、歩行者空間の確保はまだまだ不十分であり、安全な歩行者空間が確保されていない。従って、とくに通学路など、日常生活において頻繁に利用さ

施策(2)①

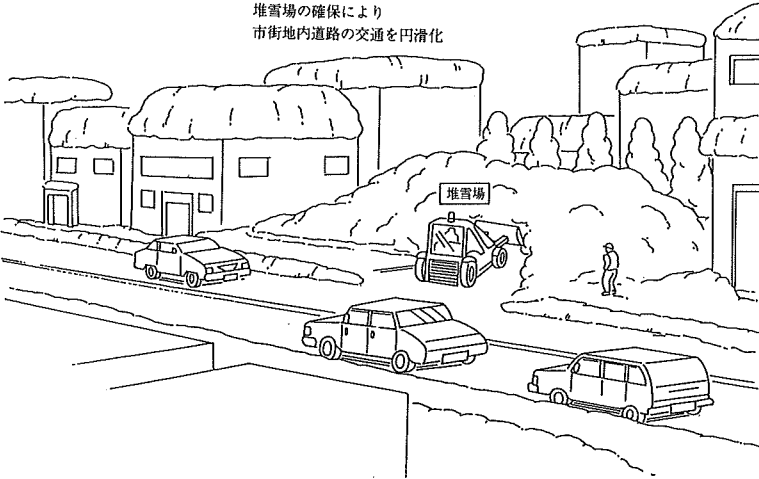
市街地内の幅員の狭い道路

堆雪場の確保



堆雪場の確保により
市街地内道路の交通を円滑化

堆雪場



れる路線を中心として早急に歩行者空間を連続的に確保しネットワーク化を図るべきである。その際、高齢者や女性の社会進出を支援する観点から地域の実情にに応じて、より質の高い歩行者空間の確保に努めるべきである。また、降雪時における信号機や道路標識、道路標示の視認性を十分に確保するなど利用者の視点から十分に配慮すべきである。その際、景観を考えた修景等、地域の視点からの配慮を加えることが必要である。

- ① 歩道除雪、消雪施設、流雪溝などに加えて、新たにアーケード構造の施設等も防雪のための道路施設として整備することを検討しつつ、冬期歩行者空間ネットワークを確保する必要がある。
- ② 冬期歩行者空間の確保状況を利用者の立場に立ってわかりやすく的確に示すために、新たに地域の住民がどの程度歩行者空間をネットワークとして利用できるかを示す人口カバー率等の指標を導入して、進捗状況と目標を明らかにしつつ整備をすすめるべきである。
- ③ 通学路の歩行者空間ネットワークについてとくに重点的に確保を急ぐ必要がある。

(4) 都市や道路の構造上の空間確保

労働力不足や高齢化に対処し、今後とも恒久的に冬期における道路交通を確保していくためには、構造的に雪に強い道路を整備することが重要である。とくに、都市部においては、現在の都市構造が車社会以前の形態を保っている場合が多いうえに交通量も多く堆雪等のための道路空間の確保が困難である場合があることから、沿道等も含めた都市の構造的対応を図ることが重要である。

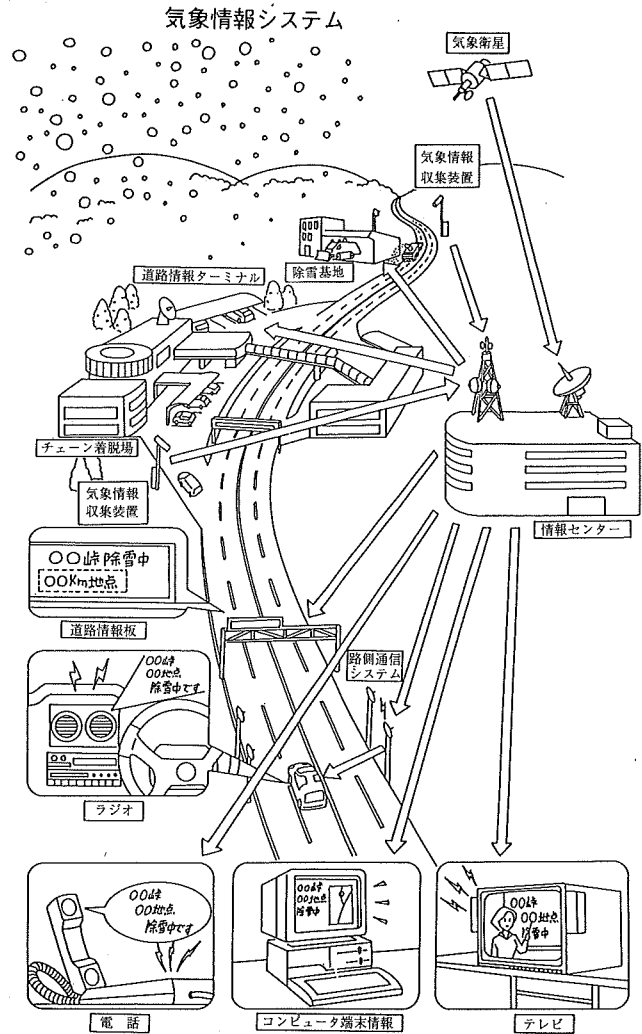
- ① 道路整備にあたっては円滑な道路交通確保のために必要な堆雪幅を確保するなど、道路構造による対応を図る必要がある。
- ② 消雪施設や流雪溝の積極的な整備、下水道処理水の有効利用等をすすめるとともに、新たにローカルエネルギーを利用した融雪槽の整備等により、雪に強い道路の整備をすすめるべきである。また、必要に応じて、融雪槽には浄化施設を設けて、周辺環境に配慮すべきである。
- ③ 地下空間を有効に利用し、地下駐車場や除雪の効率化に資するC A B システム等の整備をすすめるべきである。

(5) 気象情報システムの整備

地下空間を地下道等として利用する場合、自然光の取込み等により、快適な空間となるよう配慮する必要がある。

- ④ 中心市街地等ではアーケードや地下空間の利用、沿道との一体的整備等により無雪空間の確保に努めるべきである。

- より効率的で的確な冬期道路交通を確保するため、精度の高い道路気象情報の収集が必要である。また、雪に不慣れな人も安心して運転することができるよう道路利用者に気象情報や除雪情報を提供することが必要である。
- ① 道路の気象情報を的確に把握できる気象情報収集装置の早急な整備を図り、その情報を利用して的確な除雪などの適切な対応が行えるようにすべきである。
 - ② 気象情報、路面情報や除雪の実施状況については、道路利用者自らの行動判断に資するため、すみやかに提供すべきである。その際、多様なメディアを利用するとともに、新たに雪寒情報提供装置についても整備を図ることとすべきである。



(6) 克雪技術の開発

多様化・高度化しているニーズに対応して冬期道路交通をより適切に、より効率的かつ強力に確保するためには、環境保全に留意しつつ、施設の改良、新たな技術の導入等をすすめ、耐久性が高く、省力型、省エネルギー型である雪寒技術を開発することが必要である。とくに雪寒機械については、次の事項を参考に開発をすすめる必要がある。

② 今後、除雪等、雪寒対策に携わる技術者や技能者の不足が予想されることから、資格制度等の導入によりその確保を図るべきである。また、とくに雪寒対策の主要部分を構成する除雪については、労働者の不足を補うために高速化などの効率化をはかり、技能者の練度の不足を補うため、雪質など作業環境に関する判断能力を有する除雪機械の開発をすすめている。

今後、除雪等、雪寒対策に携わる技術者や技能者の不足が予想されることから、資格制度等の導入によりその確保を図るべきである。また、とくに雪寒対策の主要部分を構成する除雪については、労働者の不足を補うために高速化などの効率化をはかり、技能者の練度の不足を補うため、雪質など作業環境に関する判断能力を有する除雪機械の開発をすすめている。

(7) 雪寒施設の維持・保全・更新

雪寒事業が開始されて以来、三十有余年が経過しており、その間整備された施設はかなりのものとなっている。これらの中には老朽化や供用条件の変化によって機能が低下しているものが相当あり、かつ、それらは増加しつつある。

(8) スパイクタイヤを使用しない交通形態への円滑な移行

これに対応して安全で円滑な冬期道路交通を確保するためには、適切な維持・保全・更新をすすめる必要がある。このうち、更新については老朽施設の機能回復のため重点的に取り組むべきである。

環境保全のためのスパイクタイヤの禁止に伴う冬期道路交通の安全の確保のため、道路管理者としても関係機関と協力しつつスタッドレスタイヤの性能や利用

② 地域の実態に即したより効率的かつ効果的な除排雪のため、太陽エネルギー、温泉等のローカルエネルギー、廃棄物の処理熱などを活用した融雪システムや一般の人も安心して使用できるより安全かつ操作の簡単な小型除雪機械など、地域の雪対策に対応する技術開発をすすめるべきである。

雪寒施設の維持・保全・更新

雪寒事業が開始されて以来、三十有余年が経過しており、その間整備された施設はかなりのものとなっている。これらの中には老朽化や供用条件の変化によって機能が低下しているものが相当あり、かつ、それらは増加しつつある。

の方法に関する正しい知識の普及を図り、安全で快適な運転が行われるよう努めるべきである。

除雪作業等に当たっては、今後とも積雪、堆雪、凍結等道路の状況を把握し、地域の実情に応じた適切な作業が必要であるが、路面の凍結が起きやすいところでは、薬剤散布等の凍結防止やすべり止めなど対策を講ずるとともに、気温など気象情報の提供につとめ、安全運転に関する注意を喚起する必要がある。

また、雪寒施設の整備にあたってはそれぞれの地域の実情に応じた施設の整備を推進し、さらに路上の積雪または路面の凍結により通行車両にチェーンの着脱の必要がある箇所においては、チェーンに着脱場の積極的な整備を推進するとともに市街地では必要に応じ無散水消雪施設を整備するなど適切な施設整備を行うべきである。

なお、冬期における安全な道路交通は人・車・道の三位一体の調和したシステムの中で実現されることに鑑み、安全教育や冬期の道路環境の整備とともに、自動車についても一層の改良が行われるべきである。

2 施策を実施する上での留意点

冬期道路交通の確保を効率的かつ的確にすすめるために、地域や地域社会の実情をふまえたきめの細かい対策を行うなど、とくに留意すべき点について以下に述べる。

(1) 雪寒総合計画の策定

地域の特徴を踏まえ、効率的かつ効果的な雪寒対策を実施するためには市町村等を単位として、除雪、雪寒施設、道路や都市構造による対応などを適宜適切に組み合わせ雪寒総合計画を策定して対策を講ずることが効果的である。この場合、コミュニティによる雪寒対策については住民の主体的な参加・協力により計画の策定が行われる工夫が望まれるところである。

(2) 地域の特徴にあわせた的確な施策の実施

一口に雪国といっても、それぞれの地域によって気象や社会・風土の条件は異なり、冬期道路交通の確保のためには、その地域の実情に合わせた適切な対策を選択して、効率的で効果的な事業を実施することが重要である。

(3) 克雪用水の確保

消雪施設、流雪溝などの施設整備をす

ずめるためには、それに要する水源を確保する必要がある。このため、今後、河川水や下水道処理水の利用や、冬期に不要となる用水の利用等を含め、雪寒総合計画等に基づき総合的に調整を行い、克雪用水の確保をすすめるべきである。

(4) 夏期を考慮した雪寒施設の通年利用への配慮

堆雪場やチェーン着脱場をはじめ雪寒施設の整備にあたっては、すべて夏期における利用についても配慮し、一年を通じて道路利用者や地域住民の利用に供しうるよう計画すべきである。

(5) 都市計画の活用

雪に強い都市を実現するためには、個々の施設による対応でなく、街区単位や地区単位の対策を取ることが有効であり、そのために地区計画や再開発など都市計画に係る各種制度を利用することも積極的に検討されるべきである。

(6) 自然の材料の使用

環境の保全や景観への配慮がとくに必要となってきたり、豊かな自然を有する雪国においては地ふき対策や雪崩対策に防雪林や雪崩防止林を活用するなど極力自然の材料を活用していくことが必

要である。自然の材料の利用については年とともに防雪効果が年々高くなることにも十分留意してその活用を図る必要がある。

(7) 屋根雪処理・民地の雪処理

雪国では屋根や民地にたまった雪の処理に苦慮し、時として道路に無秩序に排雪されることにより道路交通に支障を与える場合がある。コミュニティによる雪寒計画に際しては、屋根雪や民地の雪の処理に配慮すべきである。

(8) 適切な舗装補修等の実施

路面凍結につながる路面水の排除のため、排水路の機能の保持に努めるとともに、舗装補修などの適切な対策をとることが重要である。

(9) 地域住民・コミュニティの役割

およそ雪寒対策は、除雪であれ、雪寒施設による対策であれ、道路管理者のみで十全の効果が発揮できるものではなく、市町村をはじめ、地域住民やコミュニティの主体的な参加・協力のもとに効率的に実施することが必要不可欠である。今後、雪国社会の変化に対応し、さらにきめ細かい雪寒対策を行うためにはいままです以上に地域住民やコミュニティの果

たすべき役割は重要であり、地域住民やコミュニティが参加・協力を主体的に行い得る環境条件をととのえるよう努める必要がある。

四 おわりに

今後、雪国が豪雪などの自然条件や高齢化などの社会条件を克服し、豊かで美しい自然に恵まれた環境のもとで豊富な資源を活用して人々の暮らしを豊かにしていくために、雪寒地域における道路行政を積極的に進める上で参考としていきたい。懇談会ならびに地方懇談会においては、精力的かつ活発な御議論をいただき、また短い時間の中で提言をとりまとめていただくなど、委員長をはじめ懇談会、懇談会の委員各位に謝意を表すとともに、あらためて御礼を申し上げる次第である。



「道の日」(8月10日)について

建設省道路局道路総務課

建設省では、昭和六一年度より毎年八月一〇日を「道の日」としており、今年で「道の日」は七年目を迎えます。

道は、水や空気のようにあまりに身近すぎて、その大切さを忘れがちです。

道の将来や安全性、生活との関わり、そして魅力ある地域づくりのための道路の役割など、国民みんなで考えていくべき問題がたくさんあります。そのようなところから生まれたのが「道の日」です。

「道の日」が八月一〇日に定められたのは、①大正九年八月一〇日に我が国で最初の道路整備についての長期計画である第一次道路改良計画が実施されたこと、②「道路をまもる月間」(八月一日～三十一日)の期間中であることなどの理由によります。

「道の日」の制定については、昭和五七年三月五日の道路審議会の建議において、「今後の道路整備を推進するにあたっては国民の理解と協力がその前提であり、そのためには道路整備の目標をわかりやすい指標で国民の前に示すことや、「道の日」を定めるなど道路に関する国民の関心を高める努力が必要である。」との指摘があり、また、昭和六一年一月二八日には、全国道路利用者会議から、「明日を旨とした道路づくり・円滑な道路整備・

道路管理を推進し、道路財源の確保等を図るためには、国民の理解と協力がその前提である。このため、「道の日」を設け、あらためて道の意義・重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めることを目指した日とする。」との提言がなされました。

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

「道の日」は昭和六一年度に制定されて以来、中央、地方(地方公共団体、地方建設局、関係公団等)とも「道の日」には毎年様々な行事や活動を実施してきましたが、中央行事として行ったもののうち主なものは次のとおりです。

昭和61年	「道の日」制定記念式典、パレード(銀座中央通り)の実施 「日本の道100選」(第1期:中央区中央通り外52道)の顕彰
昭和62年	「道の日」テーマソングの作詞募集(「たまには…道で」に決定) 「日本の道100選」(第2期:江東区ほか湾岸道路外50道)の顕彰
昭和63年	「道の日」キャンペーンキャラクター(ハンミョウ)の愛称募集(「こつちだヨウ平」に決定)
平成元年	「周遊ドライブコース企画コンテスト」の実施(沖縄西海岸周遊コース外12コースが入賞)
平成2年	「道の日」記念式典(「夢ロード21」入賞作品表彰式、「道の日」の歌コンサートなど)
平成3年	「道の日」イベント「ヨウ平ランド」(47都道府県の協力による物産展等)の開催

七回目となる今年度は、次のような行事等を予定しています。

① 街頭イベント

・実施月日…八月八日(土)

・場所…代々木公園B地区

・内容…「道の日」記念ヨウ平ランド(セ

レモニー及び物産展)

代々木公園屋外ステージ及びそ

の周辺にて開催。「物産展の開催に

より、生鮮食料品、日用品の大部

分が道路を利用して輸送されるな

ど、生活に密着する道路の役割に

ついてPRする。また、「道の日」

テーマブースや地球環境、自然環

境等と道路についての説明ブース

を設け、「道の日」の趣旨や地球環

境時代における道のあり方等を訴

える。さらに、メインステージに

おいてはセレモニー、コンサート

等を実施、メインストリートにお

いてはストリートパフォーマンス

を実施するなど、「道の日のお祭

り」的な雰囲気を出し、参加性

の高いイベントとする。

・内容等…八月一〇日(月)の新聞に掲載予定。

道路整備の長期構想の内容を周知

するとともに、第一一次道路整備

五箇年計画の策定に向けて道路整

備の目標や必要性を明らかにする

ことをねらいとして、シンポジウ

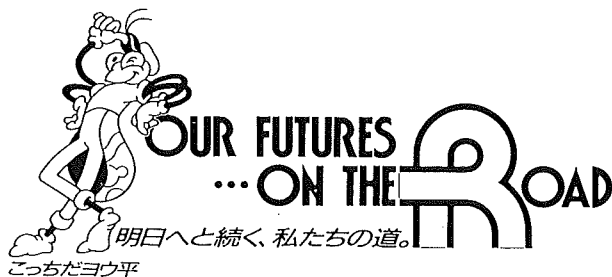
ムを行い、これを紙上に掲載する

予定。

②

「道の日」

記念紙上シンポジウム



道路標識、区画線及び道路標示に関する 命令の一部を改正する命令について

道路法令研究会

はじめに

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令（平成四年総理府・建設省令第一号）は、平成四年六月八日に公布されたところであり、同年十一月一日から施行されることとなった。本稿においては、改正の背景及び概要について紹介することとしたい。

一 改正の背景

近年の道路交通情勢の著しい変化並びにドライバー及び地域住民のニーズの多様化に対応するため、交通規制はきめ細かくなり、道路標識等の設置数が増大するとともに補助標識の内容も複雑となっている。その結果、個々の道路標識の視認性・

判読性の低下を招き、ドライバー等からも道路標識等の簡素化及び合理化を求める意見が出されていたところである。

このような状況を背景に、今回、道路標識等の視認性・判読性の向上及び規制内容の合理化等を行うため、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（以下「標識令」という。）の改正を行ったものである。

二 改正の概要

1 道路標識「特定の最大積載量以上の貨物自動車通行止め」の新設

「特定の最大積載量以上の普通乗用自動車以外の普通自動車、大型乗用自動車以外の大型自動車及び大型特殊自動車の通行を禁止する」道路標識

（305の2）を新設した。ただし、本板には、道路標識「大型貨物自動車等通行止め（305）」を用いることとし、これに補助標識（503のC）を附置して対応することとした（図1参照）。

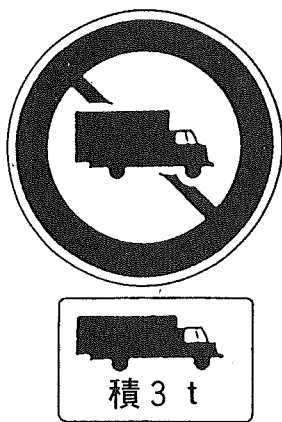


図1

近年、大型自動車でない貨物自動車が増加しており、最大積載量による規制を実施する必要も大きくなっている。しかし、従来、大型貨物自動車でない貨物自動車の通行を禁止する場合、図2の



図2

ように、道路標識「二輪の自動車以外の自動車通行止め(304)」に「最大積載量〇t以上の貨物自動車」という補助標識(503)を附置して対応していたため、視認性、判読性に問題があるうえに、大型特殊自動車の通行は認められており、交通規制上不合理であったため、新たな標識を設けてこれらの問題に対応したものである。

なお、図1中の「積3t」は、最大積載量3t以上の貨物自動車の通行止めである。

2 道路標識「横断歩道・自転車横断帯」の新設等
 道路標識「横断歩道(407-A)」と「自転車横断帯(407の2)」の図柄を組み合わせた道路標識「横断歩道・自転車横断帯(407の3)」を新設した(図3参照)。

これは、横断歩道と自転車横断帯を併設する場合、「横断歩道(407-A)」と「自転車横断帯(407の2)」の双方を設置しており、交差点付近の道路標識の集中化の一因となっているため、

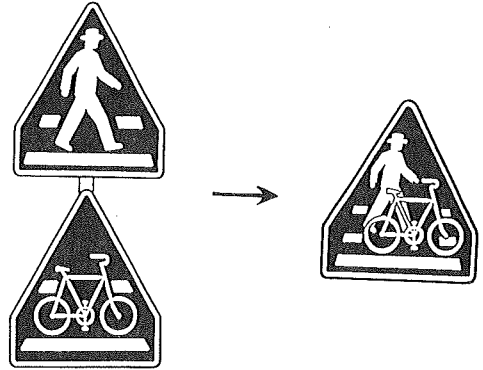


図3

双方を組み合わせたものを新設したものである。

なお、当該道路標識の背面利用を行う場合において、当該道路標識を道路の右側に設置する場合、図柄の向きが反対となるため「横断歩道(407-A)」、「自転車横断帯(407の2)」及び「横断歩道・自転車横断帯(407の3)」について、左向きの様式を用いることができることとした。

3 道路標識「大型自動車通行止め」の表示する意味の変更

(1) 道路標識「大型貨物自動車等通行止め(305)」の規制対象を「大型乗用自動車以外的大型自動車、車両総重量八トン以上的大型特殊自動車及び乗用自動車以外の車体が八メー

トル以上の自動車」から「大型乗用自動車以外的大型自動車及び大型特殊自動車」に変更した。

現行の規制対象はその意味がドライバーにとって分かりづらいことに加えて、この道路標識を用いている全国約九、四〇〇カ所のうち、補助標識を用いて規制対象を「大型貨物・大特」に変更しているものが四、〇〇〇カ所以上に上っている。今回の改正は、当該道路標識の規制対象を「大型貨物・大特」にすることにより、その意味を分かりやすくするとともに、補助標識の枚数の削減を図ったものである(図4参照)。

(2) 道路標識「大型乗用自動車通行止め(30

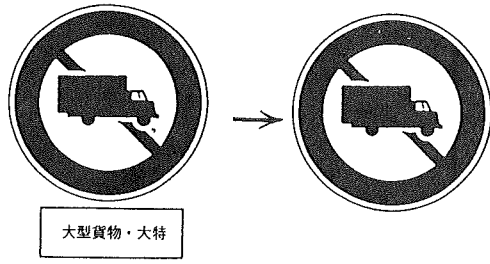


図4

6)の規制対象を「大型乗用自動車(乗車定員三〇人以上のものに限る。)」から「大型乗用自動車」に変更する。

現行では、道路交通法施行規制で規定されている「大型乗用自動車(乗車定員一人以上)と、道路標識「大型乗用自動車通行止め」の規制対象である「大型乗用自動車(乗車定員三〇人以上のものに限る。)」の意味が異なるためドライバーの混乱を招いているので表示する意味を変更するものである。また、実際も、大型乗用自動車通行止めの規制標識を用いている全国約一、一〇〇カ所のうち、補助標識を用いて規制対象にマイクロバスを含むように変更し、規制対象を標識令改正後の「大型乗用自動車通行止め」と同様のものとしているものが五〇〇カ所以上上っている。

なお、5で述べるとおり、この意味の変更により、「大型・大特」という補助標識をシンボル化した「大型貨物自動車等」と「大型乗用自動車」の記号の組合せにより表示することができるようになった。

4 道路標識の設置場所の変更等

(1) 補助標識「区間内」の省略

道路標識「追越しのための右側部分はみ出し通行禁止(314)」、「追越し禁止(314

の2)」、「駐車禁止(315)」、「駐車禁止(316)」、「駐車余地(317)」、「最高速度(323)」、「特定の種類の車両の最高速度(323の2)」、「並進可(401)」及び「軌道敷内通行可(402)」について、補助標識「区間内(506)」を省略できることとした(図5参照)。

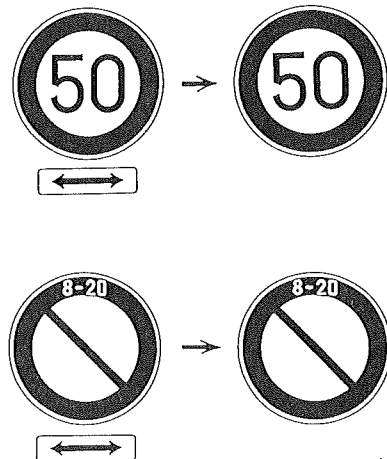


図5

補助標識「始まり(505)」や「終り(507-A)」と、「区間内(506)」の判別は遠方からは困難であることや、現在推定約六五〇万枚設置されている補助標識の大半を占める「区間内」の補助標識を削減しようとするものである。

(2) 道路標識「指定方向外進行禁止」等の中央分離帯への設置

道路標識「指定方向外進行禁止(311A

(F)」、「車両横断禁止(312)」、「転回禁止(313)」の設置場所に中央分離帯を追加した。

多車線道路等においては、ドライバーの運転行動及び視線から考えて、これら道路標識を路端ではなく中央分離帯に設置した方が視認性に優れている場合があると考えられるためである。

5 補助標識に用いる車両のシンボル化

補助標識「車両の種類(503-B)」(本標識が表示する交通の規制の対象となる車両であることを示す)として、シンボル化した「二輪自動車以外の自動車」、「大型貨物自動車等」、「大型乗用自動車」、「二輪の自動車・原動機付自動車」、「自動車以外の軽車両」、「自転車」を様式に加える。

なお、その図柄及び意味は通行止めの道路標識(304(309))に用いているものと同様とする。

現在、「大型貨物・大特」や「大型・大特」の補助標識が非常に多いが、3で述べたとおり大型自動車通行止めの意味を変更するとともに、シンボル化した車両の種類補助標識を新設することにより、補助標識の視認性、判読性を高めようとするものである。これにより、前者はトラックの記号により、後者はトラックとバスの記号の組合せにより表示されることとなる(図6参照)。

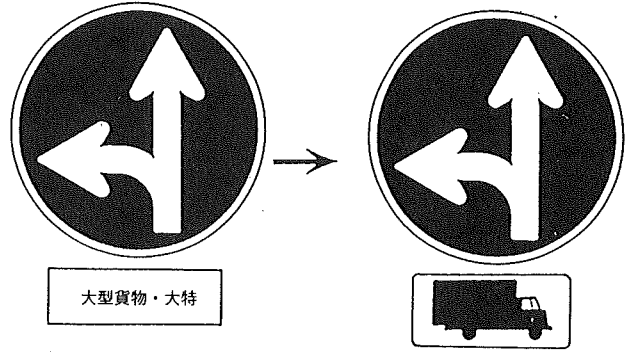


図6

6 道路標示「横断歩道」の側線の省略

道路標示「横断歩道(201)」の側線を省略した様式を追加するとともに、現行の様式(201)のうちの側線のみのも及び二(道路標、石又はこれに類するものによるもの)を削除した(図7参照)。

これは、①走行中の車両より横断歩道を前方から見た場合、横断歩道の側線は細くみえるため、側線の有無は横断歩道の視認性にあまり影響しない、②水はけが良くなり標示面でのスリップを防

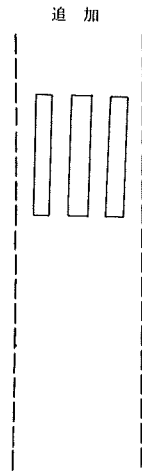
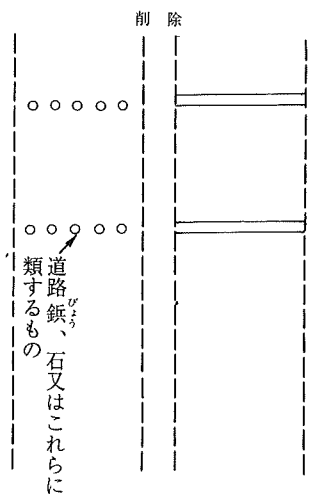


図7

止する効果がある、③設置に係る時間が短縮され、道路交通に与える影響も小さくなると見込まれること、④(201)のうちの側線のみのも及び二は現在使用されていないこと等の理由によるものである。

7 二段停止線の法定化

道路標示「二段停止線(203の2)」を新設し、その意味を「二輪の自動車、原動機付自転車及び軽車両(以下この項において「二輪」という。)が停止する場合の位置及び二輪以外の車両が停止する場合の位置が、それぞれ二本の線のうちより

前方の線の位置及びより後方の線の位置であること。」とした(図8参照)。

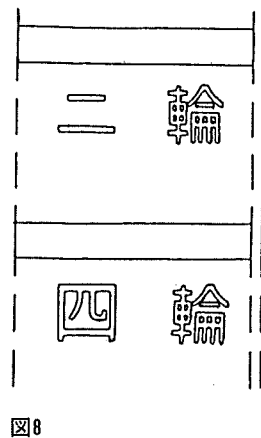


図8

二輪と四輪の停止位置を区別する二段停止線は、各都道府県において法定外標示として用いられ、二輪の事故防止に効果があると認められるので、これを正式に標識令上規定したものである。

8 その他

(1) 補助標識に用いる車両の種類、略称及び略称の意味の変更

車両の種類、略称を補助標識の視認性等の向上のために短縮する(表1参照)とともに、略称の意味を整理する(表2参照)。

(2) 補助標識「歩行者専用」の廃止

補助標識「歩行者専用(509の2-A・B)」「歩行者専用道路(509の2-A)」及び「歩行者用道路(509の2-B)」を廃止する。

当該補助標識は、本標識「自転車及び歩行

表 2

略 称	改正前の意味	改正後の意味
貨 物	貨物自動車	大型乗用自動車以外の大型自動車及び普通乗用自動車以外の普通自動車
大 貨	大型自動車である貨物自動車	大型乗用自動車以外の大型自動車
大 貨 等	大型乗用自動車以外の大型自動車、車両総重量八トン以上の大型特殊自動車及び乗用自動車以外の車体の長さが八メートル以上の自動車	大型乗用自動車以外の大型自動車及び大型特殊自動車
普 貨	普通自動車である貨物自動車	普通乗用自動車以外の普通自動車
タクシ-	道路運送法第三条第一号ハに規定する一般乗用旅客自動車運送事業の用に供する自動車のうち、いわゆるハイヤーを除いたもの	道路運送法第三条第一号ハに規定する一般乗用旅客自動車運送事業の用に供する自動車

表 1

改正前	改正後
大型貨物	→ 大貨
大型貨物等	→ 大貨等
普通貨物	→ 普貨
普通乗用	→ 普乗
マイクロバス	→ マイクロ

以上、改正の概要について述べたが、道路管理者が設置する道路標識に關係する改正事項は、道路標識の設置場所の変更(前述4關係)、補助標識に用いる車両のシンボル化(前述5關係)、補助標識「歩行者専用」の廃止(前述8關係)、補助標識「始まり」及び「終り」の様式の追加(前述8關係)の四点である。なお、この四点に關しては、

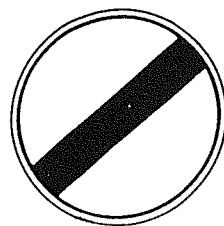
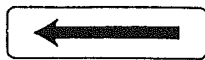
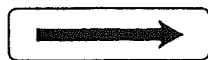
者専用(325の3)及び「歩行者専用(325の4)」の意味の周知徹底を図るために、これらの本標識に附置することとされたものであるが、現在では意味が定着しているため廃止するものである。

(3) 補助標識「始まり」及び「終り」の様式の追加

補助標識「始まり」の様式として「ここから(505-B)」を、「終り」の様式として「ここまで(507-B)」を追加する(図9参照)。

補助標識「始まり(505-A)」又は「終り(507-A)」をオーバーヘッド型道路標識等に附置している場合において、一般ドライバーの混乱を招いていたため、前述の様式を補助標識として使用できることとしたものである。

現 行



追 加

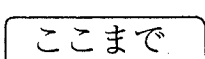
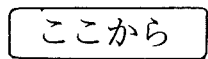


図9

平成四年六月八日付建設省道路政発第四八号により、各地方建設局長、都道府県知事、指定市の長等に於て、道路局長より通知が出されたところである(別添参照)。

建設省道政発第48号
平成4年6月8日

なお、貴管下各道路管理者に対しても、この旨周知徹底方お願います。

本件については警察庁次長から関係機関に別添のとおり通達されているので、参考にされたい。

記

北海道開発局長
各地方建設局長
沖縄総合事務局長
各都道府県知事
各指定市長
あて

日本道路公団総裁
本州四国連絡橋公団総裁
首都高速道路公団理事
阪神高速道路公団理事

建設省道路局長

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部改正について

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令（平成四年総理府・建設省令第一号）が平成四年六月八日付で公布され、同年一月一日から施行されることとなった。

今回の改正は、道路標識等の設置数の増加により、道路標識等の視認性が低下している現状等にかんがみ、道路標識等の簡素合理化、視認性の向上を図るためのものである。

今回の改正中、道路管理者が設置する道路標識に係る部分は下記のとおりであるので、運用に遺憾のないようにされたい。

1、道路標識の設置場所の追加

「指定方向外進行禁止」（別表第1の（311—A）（F））の設置場所に「中央分離帯」を追加すること。

2、車両の種類シンボル化

本標識板が表示する規制の対象となる車両の種類を記号によって表示する補助標識を新設すること（別表第1及び第2の（503—B））。

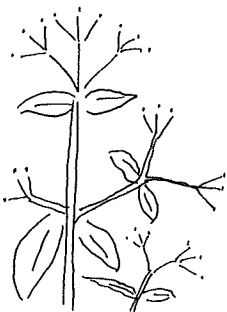
3、補助標識「歩行者用道路」及び「歩行者専用道路」の廃止

補助標識「歩行者用道路」及び「歩行者専用道路」（改正前の別表第1及び第2の（509の2—A・B））を廃止すること。

4、補助標識「始まり」及び「終り」の様式を追加

始まりの補助標識の様式として「ここから」（別表第1及び第2の（505—B））を、終りの補助標識の様式として「ここまで」（別表第1及び第2の（507—B））を新設すること。

（別添）略



スーパーロードカップサッカー

「日本縦断「少年サッカー教室」&「エキシビジョンゲーム」」

いま、スポーツ・芸術等様々な分野で、一人一人の「生活文化」が充実へと向かっています。それを支えるためには、日本のあらゆる地域での生活文化基盤を充実させていくことが欠かせません。

を果たすことを地元住民をはじめ、広く国民に訴える機会として適当であるとの判断により、このイベントを後援しています。

このイベントの概要は以下のとおりです。

(1) 大会名称 スーパーロードカップイン○○

(開催地名)

(2) 主催 財団法人サッカー協会、各道県サッカー協会、(財)日本プロサッカーリーグ、読売新聞社、各開催地テレビ局

から生活文化基盤を結び付けるなど、もつと心の豊かさのために役立つことが求められています。全国各地での人々の交流をより速く、より快適に、より豊かなものにするために、今後交流の基盤としての高速道路をはじめとする道路の役割はますます高まっていくと考えられます。

(3) 共催 新国土形成研究会、各道県建設省、文部省、日本道路公団、報知新聞社

現在、各地でプロ選手による「少年サッカー教室」及びプロチームによる「交流試合」の開催が予定されています。これは、プロチームが各地域に移動し、地元と交流しようとするものです。建設省としては、上記の趣旨にかながみ、このイベントが、道路が文化交流、地域振興に多大の役割

(4) 協賛 民間各社

(5) 趣旨 今後、高速道路等の整備を円滑に行い、投資規模を拡大していくためには、高速道路等の果たす役割が生産基盤であるのみならず、情報や文化をも運ぶ、生活・文化基盤であることを強く訴えていく必要がある。このためには、道路に関連したイベントの実施により幅広い層への波及を図ることが効果的であると考えられる。

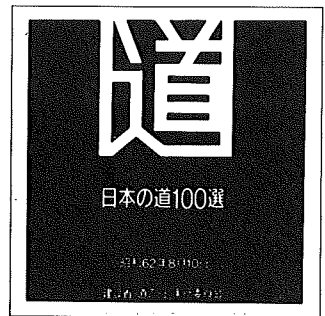
(6) 趣旨 各地で開催が予定されているプロ選手による「少年サッカー教室」とプロチームによる「交流試合」では、プロサッカーチームが高速道路等により各地域に移動し、地元と交流するというものであり、この機会を通じ、道路が文化交流、地域振興に多大の役割を果たすことを地元住民を始め、広く国民に

対し訴えるものである。すなわち、

72 道行ヤ 99 7

しやんしやん傘踊りの道

——鳥取市若桜街道、本通り——



建設省中国地方建設局

はじめに

鳥取県は、古くは東を因幡、西を伯耆の国と称し、因幡の白兔にみられるように出雲(島根)と並び神話の地としても有名である。

江戸時代にはいり、池田光政が鳥取城を居城とするところから因幡と伯耆の国をまとめて鳥取と呼ぶようになったというが、鳥取の名の由来は、この地に鳥取部が居住しており、鳥を取って朝廷に献上していたことによるとというのが通説となっている。ちなみに、鳥取県の県章は飛ぶ鳥の姿をひらがなの「と」に造形したマークとなっており、これは自由と平和と鳥取県の明日への進展を象徴したものである。若桜街道のほぼ半ばに位置する若桜橋の親柱には、この鳥をモチーフとしたみごとな造形がほどこされている。

その鳥取県の中心にあり、美しい自然環境に恵まれた鳥取市

のまちづくりは、市街地の背後に位置する久松山に一五四五年布勢城主、山名誠通が出城を築いたことにはじまり、以来、江戸時代は、池田三二万石の城下町として栄え、明治三二年一月全国で三六番目に市制を施行し、一〇〇年の歴史のもとに発展した。その結果、鳥取市は県庁所在地として政治、教育、文化の中心的役割をにない、昭和一八年の鳥取大地震、昭和二七年の鳥取大火災という二度にわたる壊滅的打撃をうけたものの、昭和四五年から鳥取駅前土地区画整理事業に着手し、これに伴い昭和五三年には鳥取駅が高架となり鳥取市は高層ビルの立ち並ぶ人口一四万人の代表的都市に生まれ変わったのである。

若桜街道今、昔

若桜街道は、鳥取市の中央にそびえる通称「お城山」と言われる久松山を扇の要として放射状に延びる若桜、智頭、鹿野の

鳥取三街道のうちのの一つで、江戸時代において、鳥取城下を出て、八頭郡若桜の宿駅を経由し戸倉峠に至る街道として整備され、特に若桜の谷筋の村々の豊かな物産を大消費地である城下町鳥取へ運送する重要な役割を果たしていた。

播磨から若桜街道を通って鳥取に來た著名な人物として豊臣秀吉がいる。

天正九年(一五八一)六月二五日姫路城を發した秀吉は、戸倉峠を越えて因幡国へと進攻した。その軍勢は「太閤記」によれば約三万余と伝えられる。秀吉は、かねてからの兵糧攻めの作戦計画どおり鳥取城の背後にある山の山頂(現在、太閤ヶ平と呼ばれる)に本陣をおき、嚴重な包圍網をはりめぐらした。当時の城主で毛利武將の吉川経家は、絶望的な飢餓状態のもとで防戦を続けたが、同年一〇月二五日秀吉に降伏自決している。同街道は、明治期においては



若桜橋 鳥の Monument と記念顕彰碑

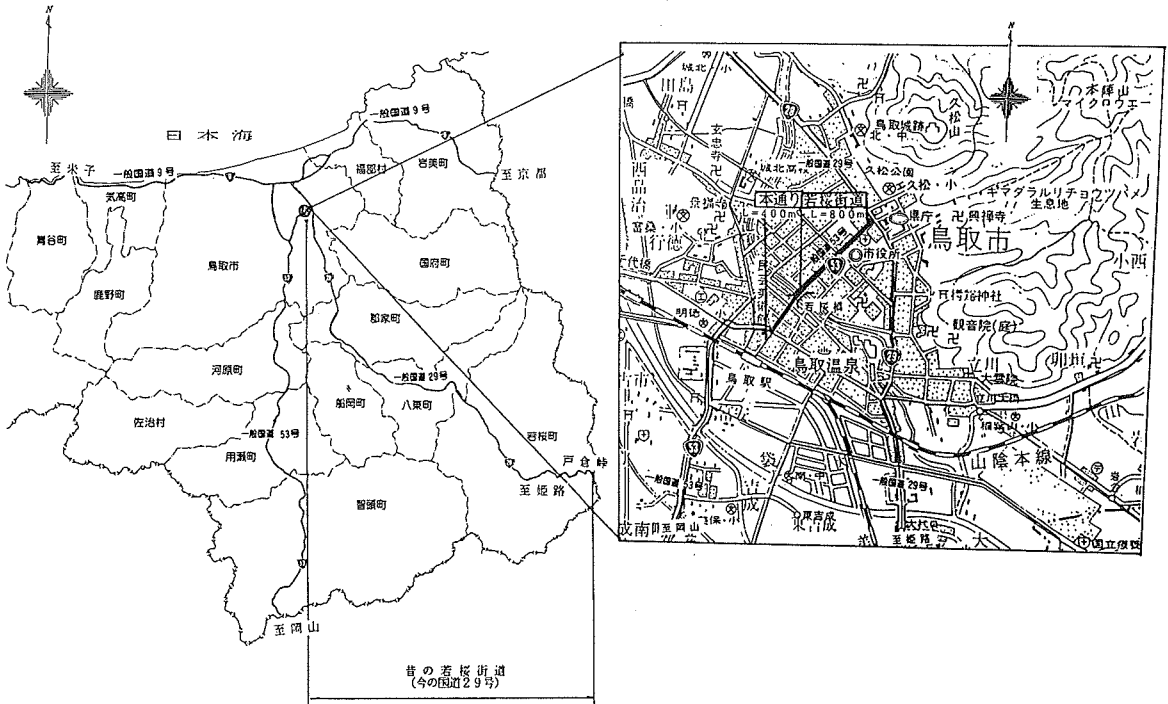
伊勢道としても整備されたが、現在は鳥取県庁前から若桜橋までの間の一般国道五三号約八〇mを「若桜街道」、若桜橋から鳥取駅前までの間約四〇〇mを「本通り」と呼ぶようになって

いる。この通りは、昭和四六年に建設省の手によって車道巾員四車一四m、両側に巾四mの歩道を有する鳥取のメインストリートにふさわしい道路として整備され、その後五三年に歩道は美しいカラータイルにお色直しがな

されている。また、通りの両側には等間隔で植樹帯が設置され、初夏にはアペリアが白い花を咲かせ、若桜橋付近にある花壇には地元の人達によって四季の花が植えられ、人々の目を楽しませて

している。ちなみに、歩道上には山陰で雪が多いということもあって、アーケードが通り全線に設置されており、若桜橋より県庁側を若桜商店街、鳥取駅側を本通商店街と呼び、連日ショッピングストリートとしてのにぎわいを

位置図





若桜街道 しゃんしゃん踊り

みせている。しかし、なんといつてもこの通りの特色は四季を通じて行われる数々の祭りといベントの場所として、市民に開放されることにつきるだろう。

まつりの道若桜街道

通りで行われるまつりのなかでも毎年お盆の八月一六日に行われる「しゃんしゃん祭り」は特にその派手さとにぎやかさから有名である。まさに、山陰随

一の祭りといつていいだろう。

この祭りは、一九六五年（昭和四〇年）から始められた鳥取市新興のまつりで、「しゃんしゃん祭り」の名称の由来は、この祭りのフィナーレに「しゃんしゃん傘踊り」が踊られることからきており、そのしゃんしゃんとは、新民謡「きなんせ節」の文句に「町にいで湯がシャンシャンわいて」とあることと傘につけた小鈴が「シャンシャン」

鳥取しゃんしゃん傘踊り

鳥取温泉は泉都の街中に湧くので知られ、砂丘をはじめ名勝旧跡に恵まれている。湯がしゃんしゃん湧く、鈴の音がしゃんしゃん鳴る」という意味で鳥取全市あげての「しゃんしゃん祭り」の傘踊りに唄われている。

きなんせ節

「きなんせ」とはこの地方の方言で、いらつしゃい、来てくたさいの意である。しゃんしゃん祭り」の振付けで華やかに舞うようになつて、急速に知られるようになった。

「花ははまなす 砂丘のかけでネ

ソレ ハイハイハイ

サテ シャンシャンシャン
咲いて嬉しい咲いて嬉しい

ソレ ハイハイハイ 心意気よ

サテ シャンシャンシャン
やるならどんとやれついで根性すえてやってみな
ソレ シャンシャンシャン

「うちもあんだも 鳥取生れネ
同じいで湯の同じいで湯の湯の育ちよ

「山は久松 出てくる月はネ

色も黄金の色も黄金の日本一よ

「昔恋しい 白兔の涙でネ
娘心は娘心は誰を待つよ

「音にきこえた しゃんしゃん

花の鳥取鈴になるよ

踊りネ

「街にいで湯がシャンシャン

湧いて

「こは鳥取いで湯鳥取君を待つ
キナンセ キナンセ踊りやんせ
サツテモ ヤレコノヨイト」セ

「行こか鳥取 砂丘を越えりや
因幡白兔も いとし白兔も

浜つづき

「おおち谷から 城山かけて
もえる紅葉に 松の緑に

虹が立つ

「峰の松風 稲葉の山に

想い出すよな いつか見たよな

月が出る

「多鶴が池には 弁天椿

通つ心の 乙女ごころの

花が咲く

と鳴ることにかけたものである。そもそも「しゃんしゃん傘踊り」の起源は、徳川時代の末期因幡

地方に大かんばんが続いたとき、その雨乞いのために踊られたこ

とにある。村の古老が三日三晩雨を願って傘踊りを続けると、

その悲願が天に通じ、ついに慈雨に恵まれたと伝えられている。

この「因幡の傘踊り」は若い男性でなければ踊ることができな

いような勇壮な踊りであるため高山柳蔵なる人が女性でも踊れ

るように改作したものが現在の「しゃんしゃん傘踊り」である。

八月一五日夜の千代川原の納涼花火大会に始まり、八月一六

日の昼間は各種のイベントが行われる。夕方からは市の目抜き

通りの若桜街道、智頭街道、片原通りに約七〇団体、四、〇〇

〇人をこえる踊り子がきらびやかな山車とともにくりだし、長

柄の傘にちりばめた軽快な鈴の音とともに、華麗きわまりない

「しゃんしゃん傘踊り」が一斉

に披露され、一〇万人をこえる見物人の目を楽しませることとなる。

この祭りのほかにも若桜街道では、花のまつり(四月二十九日)、

土曜日夜市(六月下旬から八月上旬の土曜日)、木のまつり(一

一月三日)等の各種のイベントが地方商店街連合会、市民及び

公団体の一致協力体制のもとに開催される。このとき通りは、

歩行者天国として広く一般市民に開放され、好評を博している。

特に、四月二十九日(みどりの日)に行われる鳥取市主催の「花

のまつり」は今年で一五回を数え、市民のまつりとして年々定

着しており、パレードや市民への花のプレゼント、ライブコン

サート、ジャンボ巻きずしのコーナーなど盛り沢山のイベント

が行われ、多くの人々が家族連れで足を運んでいる。

観光のまち鳥取

話はこの通りを離れるが、鳥

取にはその名を全国に知られる名勝、名産が数多くある。

有島武郎の一首にも「浜坂の遠き砂丘の中にしてさびしき我

を見いでけるかも」とうたわれる鳥取砂丘は、山陰海岸国立公

園の西端に位置する起伏最高九二m、東西一六m、南北二kmに

わたる日本一の海岸砂丘であり、鳥取の観光のシンボルとして年

間四〇〇万人の観光客が訪れる。また、浦富海岸、白兔海岸など

美しい海岸線とともに海水浴場を有する名勝地も多い。

また、海岸線や山間の地にはまるで真珠をまき散らしたかの

ように温泉の湧く地がちりばめられ昨今ので湯ブームで脚光

を浴びている。一方、鳥取を代表する味覚として松葉がにはあ

まりにも有名である。ゆでてよし、なべにしてもよし、山陰の

冬の味覚を十分に満喫させてくれることだろう。もう一つ忘れ

てはならないのが、秋の味覚の王者二〇世紀梨で、国内はもと

より海外にも輸出されるほど有名である。

おわりに

少なくとも今の車社会になるまでは、本来道は、通行人そし

て付近に住む人々のものであり、そこで子供達がこまをまわした

り、かけっこをして遊び、人々が行商をしたり、会話を楽しむ

ふれあいの場所であったはずである。

けれども今では、遊歩道は別として我々が道になれ親しむ機

会はあまりないだろう。しかし、少なくとも若桜街道

は年に数回であるが、道本来の姿を我々に取戻させてくれる。

人と道のふれあいの姿……いつまでも大切にしていきたいものである。

編集雑記

私は長い間、ドイツのアウト・バーンを日本語に訳すと、高速自動車国道の意になるとばかり思っていた。機能面では確かにこれで間違いない。が昨年の秋に道路調査団に参加してアウト・バーンを走ったとき、ガイドさんが「バーン」と言うのは「限りなく続くもの」を指す言葉であると教えてくれた。ドイツでは高速鉄道をアイゼン(鉄)・バーンと言うらしい。とするとバーンには道路や鉄道ばかりでなく、水海における航路(アイス・バーン)のようにどこまでも続く一定の広がりを目指す感嘆調の語感が込められていると感じた。だからもし、中国の万里の長城がドイツにあったとしたら、〇〇バーンと名付けられるに違いないと思った。

さて、長くウネウネするものと言えば、動物の蛇を連想するだろう。蛇はその独得な体形から気味の悪い生きものとして扱われると共に、神格化されその崇(た)れられた。蛇の伝説は洋の東西を問わず古くからある。古代中国人もこの細長い生きものを神格化し、数々の思惟(しゆい)の装飾を施して龍と言う神を創造

した。

黄河。古来この大河は流域に数々の恵みをもたらし、中国文明発祥の源となった。しかし河水に含まれる黄土質は河底に推積し河床を上げて、時が至ると洪水となって人々の生活を奪い去った。洪水が引くとそこには不気味な渚(よち)や鱗状の水紋、蛇行する水流などが生まなましく残された。それは人智を超えた巨大な動物のかたちを連想させるに充分な光景であつたらう。龍を考えたのは、黄河流域に住む漢民族である。彼等は煩瑣(はんさ)と思われる独自の美的感覚をもって、身近な動物それぞれの特長を集め、創造した神に巧みに組合せた。「姿は蛇に似て剛鱗を持ち、四足角は鹿に、眼は鬼に耳は牛に似。地上では深淵に住み時に自由に空中を飛翔し、雲を起し雨を呼ぶ」と辞書にある。龍を絵画や彫塑(ちようそく)に表現するためにはこの位の説明をしなければ形にならない。牛や犬が空を馳けたり水中に潜ぐると陳腐なものになるが、神秘の動物ならば雲を呼び水にもぐつても神秘性の故に許される。易経を構成する六四卦は乾为天と言う卦から始まる。文字どおり天を表す卦である。現在も天気、天国、天下など天の字はよく使われている。だが、私達はその意味をつきつめ

て考えないようにしている。天気を気象と言ひ換えても天の持つ概念を言い表したことはない。易経を作った中国古代の人々も、当然のように易経の筆頭に「天」を置き、次に「地」を置いた。しかし簡単な言葉で説明のしようがないこの偉大なる天を、どのような象に表現したらよいか迷ったことだろう。そこで洪水のたびに現れて荒神になり乾天の日には雨を呼んで慈神となる龍を、天の卦に代入した。すると実によくおさまる。かくして乾为天の卦には次のように龍が活躍するのである。

初九 潜龍

(潜龍なり)

九二 見龍在田

(見龍、田に在り)

九四 或躍在淵

(或いは躍りて淵に在り)

九五 飛龍在天

(飛龍天に在り)

上九 亢龍有悔

(亢龍悔あり)

用九 見羣龍无首

(羣龍首なきを見る)

ドイツ語のバーン(Bahn)や漢字の龍のように、限りなく続くものを簡潔に表現する言葉を探したが、どうしても思いつかない。或いは無いのかも知れない。その代りと言うと変だが、世界一短かい詩「俳句」がこの種の日本語の語意の不足を補っているものと考えられる。(崎)

8月号のテーマは「都市圏環状道路の整備」の予定です。

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

〒102 東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階 TEL 03(3234)4310・4349

定価700円(本体価格679円)

FAX 03(3234)4471

<年間送料共8,400円>

払込銀行：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