

3

論評

公共事業型民主政治の責任 佐々木毅 1

特集／道路環境対策

良好な環境の保全・形成 道路環境課局 4

川崎市南部地域の道路環境対策 関東地方建設局道路部計画調整課 9

兵庫県南東部の道路環境対策 近畿地方建設局道路部計画調整課 15

沿道法の適用の状況について 東京都建設局道路管理部管理課 22

練馬区における自転車利用環境の整備 東京都練馬区土木部交通安全課 27

北九州市におけるパーク&モノライドについて 梅本治孝 34

自転車利用環境整備モデル都市の公募について 道路環境課局 39

随想

橋・物語・二題 中村春男 45

軌道の風景①

東急世田谷線紀行 桑田龍太郎 54

シリーズ「道の駅」

憩い・情報発信・ふれあいの場 桜峠（石川県） 松木和美 59

森のめぐみとグルメの休憩所 大桑（信州・木曽） 松原碩彦 61

時・時・時 63

平成十一年度既刊号目次 65

表紙の説明：

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

公共事業型民主政治の責任

東京大学法学部教授 佐々木 毅

私事で恐縮であるが、今から十五年ばかり前、「地元民主主義」という名前を付した時事的論文を書いたことがある。その当時、国会議員は地元

の公共事業願望を実現するための道具であるという議論が大いに繁盛していたことがあり、そんなことばかりでは国政はどうなるだろうかとわれながら心配になり、こうして「地元民主主義」現象の政治学的解剖を試みたのであった。「土建国家日本」という表現は当時から用いられていた。それ以来、政治の風景にそれ程の変化は見られない。若干の公共事業拒絶反応もみられるが、それが特

筆大書されるのは、いかにそうした拒絶反応が少ないかを逆証している。

戦後国家を考えて見ると、その最大のエッセンスは公共事業にあるように思われる。戦後国家は軍事外交面ではほとんど語るに足る存在感を持たなかったし、社会保障制度の面でもその役割はかなり曖昧であった。一時期まで公共事業に匹敵する国家の存在感を感じさせる領域があったとすればそれは産業政策の領域であったが、それも今や昔話の世界に属する。「昔、陸軍、今、公共事業複合体」という言葉が不自然でないほど、この領

域は政治的な凝集性が強い。

民主政治であれいかなる政治の仕組みであれ、政治的な凝集性が強い、権力があるということ自体は直ちに非難すべきことではない。問題なのはその目的指向性である。すなわち、何を目標にして何を実現しようとしているのかという問いに対してどれだけ説明能力があるかということが問題である。個人にしても「何のために」という意識がはっきりしなくなると墮落するように、これは人間が墮落しないための最低の条件である。

ところが民主政治はこの問題を回避する便利な方法を提供してくれた。すなわち、「何のために」という問題を「地元の住民が欲するから」という手続き論によって置き換える便法を提供したのである。これは目的による制限がないために、幾らでも要求の自己増殖可能な構造を提供する一方で、説明能力の「貧困さ」を抱え込むことになった。例えば、「何故、あの不便な成田空港にいつまでも行かなければならないのか」という問いに対して、まともな回答がつかないことは、説明能力の「貧困さ」を如実に示している。細々とした公共事業が頻繁に行われている一方で、まともなハブ空港やハブ港を作る能力がないということは説明能力の「貧困さ」を通り越して国家戦

略の「貧困さ」を実証するものである。

かくして、公共事業をめぐる問題は二重であるということが出来る。第一はその量的な妥当性に関わる問題である。第二はその説明能力の「貧困さ」に関わる問題である。「地元民主主義」は際限のない要求を出す大食漢であるとともに、説明能力の「貧困さ」を政治的に補強する巨大なシステムである。逆にいえば、中央政治や中央行政に独自の説明能力を発揮する力量があるのか、その意思があるのかさえ、甚だ不明である。日本の公共事業体制が政治的に墮落しているとすれば、それは何よりも説明能力の絶望的な「貧困さ」にあるのである。その原因を探っていけば、中央政治や中央政府の「地元民主主義」による浸食（中央の「地元化」という現実に突き当たる。浸食される側が「強い」とはいえないとすれば、中央は実際には「強い」どころか「弱い」ということになる。中央政府はこうした現実の中で中央の「強さ」を演出するという困難を抱えているように見える。

先に私は戦後日本国家のエッセンスは公共事業にあると述べたが、公共事業は今や一つの政策領域というよりも、日本の民主政治そのものの骨格を成すに至っている。政治の体質そのものが公共事業の力学によって規定され、やがては中央政治

の「空洞化」をもたらす可能性を秘めている。それは端的にいえば、「地元の住民」は視野に入っても「国民」は視野に入らなくなるという政治体質の瀾漫である。「官主導」に対して「政治主導」が登場したことは、こうした政治潮流の「克服」を意味するのか、それとも、その「完成」を意味するであろうか。残念ながら、前者と断言できる材料はなお十分ではなく、放置しておけば後者になる可能性が高いと言わざるを得ないのではなからうか。さればといて、「官主導」体制に擁護に値するだけの魅力があるように思えないし、新たな展望が開けるようにも思えない。「官主導」体制そのものが「地元主義」との継続的な妥協の中で



PROFILE

佐々木 毅 (ささき たけし)
1942年秋田県生まれ。東京大学法学部卒業。東京大学大学院法学政治学研究科教授。法学博士。政治学・政治学史専攻。1998年4月より東京大学法学部長（任期2000年3月まで）。

著書

「いま政治に何が可能か」（昭和63年度吉野作造賞）、「政治に何ができるか」（平成4年度東畑記念賞）、「アメリカの保守とリベラル」、「マキアヴェッリと「君主論」」、「プラトンの呪縛」（第11回和辻哲郎文化賞、第9回読売論壇賞）、「政治学講義」ほか。

「空洞化」してきたのではないか。このように公共事業に関与する人々の意識や態度は、その利害関心を越えて、政治全体の体質を決定づけている面がある。従って、問われるべきは「一体、日本をどこに連れていくつもりですか」という点である。これが政治に強い影響力を持つ集団が国民に向かって説明しなければならぬ基本的な問題である。この説明義務を進んで引き受けるか、それとも権力を放棄するか、それは一つの選択と決断の問題である。二十一世紀の日本の民主政治がどのような軌跡を辿るのかは、少なくとも、この点と関連している。

特集

良好な環境の保全・形成

道路局道路環境課

はじめに

近年、環境への意識の高まり等から、様々な環境問題がクローズアップされており、このうち、道路を取り巻く環境問題としては、騒音、大気汚染等の沿道環境問題、道路を走行する自動車からの二酸化炭素の排出増大にともなう地球温暖化問題が特に重要となっております。また、道路の整備や維持管理による動植物への影響などの自然環境問題も同様に重要な問題です。そこで、道路行政を進めるにあたっては、よりよい沿道環境、地球環境の実現と、自然環境等の保全に努めつつ、国民の経済・社会活動の確保との両立を図り、持続可能な社会を実現することを理念として取り組んでいく必要があります。

一 背景

1 沿道環境

沿道環境問題は道路を走行する自動車からの騒音や大気汚染によって沿道の生活環境に影響を及ぼすことにより生じるものであり、「大気汚染」は自動車からの二酸化窒素やSPM（浮遊粒子状物質）の排出が、「騒音」は自動車のエンジン音や路面とタイヤとの接地面からの音などが、原因となっております。

大気汚染の現況は、幹線道路の沿道に設置された自動車排出ガス測定局のうち、二酸化窒素に関する環境基準を達成していない地点が全国で約3割、東京圏・大阪圏における自動車NO_x法の特定地域*では約六割にも達しており、しかも全国

<環境基準達成状況（自動車排気ガス測定局）>

全国	達成	非達成
	68.1%	31.9%
特定地域 (注)	非達成	達成
	35.7%	64.3%

(注) 特定地域：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に基づき指定された関東・近畿圏のうちの196市区町村

(資料) 環境庁「平成10年度大気汚染状況について」

図1 大気質（二酸化窒素）

のワースト二〇の地点は全て同法の特定地域に集中しています（図1）。

騒音については、全国の沿道騒音測定地点のうち、全国で夜間の環境基準を達成していない地点が約六割、また、夜間の要請限度**を達成していない地点が約三割に達しております。全国のワースト二〇の地点を見ると、大気質の場合と異なり、東京圏・大阪圏とその他の地域とが概ね相半ばしています（図2）。

<環境基準達成状況>

全国（夜間）	達成	非達成
	35.7%	64.3%

<要請限度(注)超過状況>

全国（夜間）	非達成	達成
	75.0%	25.0%

(注) 要請限度：騒音規制法に基づき、都道府県知事が公安委員会に対し道路交通法の規定による措置をとるべきことを要請されているレベル

(資料) 環境庁「平成10年度自動車交通騒音の現況について」

図2 騒音

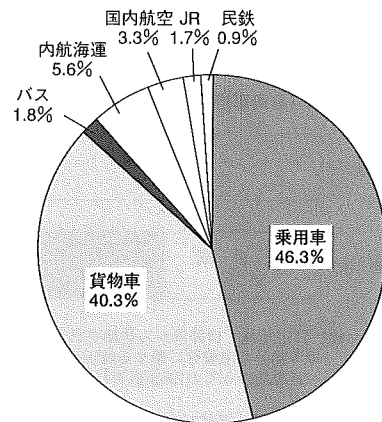
このように、大気汚染は大都市圏を中心に、騒音については全国の幹線道路を中心に非常に厳しい状況にあることから、平成二〇年一月には、道路審議会より建設大臣に、「よりよい沿道環境の実現に向けて」が答申されたところであり、これに基づき、経済・社会活動を支えている幹線道路の役割と沿道に居住する人々の生活環境の保全との両立を図ることを理念として、対策を推進していくこととしております。

* 「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」に基づき指定された東京圏及び大阪圏の一六市区町村の区域

** 「騒音規制法に基づき、都道府県知事が公安委員会に対し道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請するものとされているレベル」

2 地球環境

平成九年二月に京都で開催された「気候変動枠組条約第三回締約国会議」（以下、「COP3」という。）において、主要先進国等の具体的な温室効果ガスの削減目標等を定めた「京都議定書」が採択されました。この議定書の中で、我が国には二酸化炭素等の温室効果ガスの排出量を二〇〇八年から二〇一二年において一九九〇年比で六％削減するという厳しい目標が設定されました。地球温暖化対策を進めるにあたっては、温室効果ガスの大宗を占める二酸化炭素の排出を削減し



出典：運輸関係エネルギー要覧（運輸省）二酸化炭素排出量調査報告書（環境庁）より作成

図3 運輸部門における二酸化炭素排出割合

ていくことが重要です。我が国の二酸化炭素排出量の約二割はいわゆる「運輸部門」からのものであり、このうち九割近くは自動車からの排出であります（図3）。

平成九年度の二酸化炭素排出量をみると、一九九〇年比で総量では九・四％、運輸部門は二一％の伸びとなっており、今後、京都議定書の目標の達成に向け、積極的な排出削減に取り組んでいく必要があります。

なお、COP3に臨むにあたり、政府は、二〇一〇年時点に一九九〇年比で、運輸部門は一七％の伸びに抑え、民生部門は伸びゼロ、産業部門は▲七％に削減することとしており、この目標の達

成には、近年の実績に対して、運輸部門では約三％、民生部門では約一三％、産業部門では約六％の減とすることが必要であります。

そこで、平成一一年一月には、道路審議会より建設大臣に、「地球温暖化防止に向けた今後の道路政策について」が答申され、これに基づき、環境と調和した循環型の持続可能な経済社会を実現し、未来によりよい環境を引き継ぐことを理念として対策を推進していくこととしております。

3 自然環境

近年、猛禽類をはじめとする貴重な動植物や生態系の保全が求められており、道路事業においても、こうした自然環境との調和を進めていく必要があります。

二 道路行政における施策体系

1 道路ネットワークの整備等による自動車交通の円滑化

自動車からの二酸化窒素や浮遊粒子状物質、二酸化炭素の排出量と自動車の走行速度との間には、渋滞等で旅行速度（出発地から目的地までの平均速度）が遅くなるほど排出量が多くなるという関係があります（図4）。これに対して、現状の旅行速度は、大都市圏、地方都市とも、朝夕のピーク時で時速二〇km程度であります。

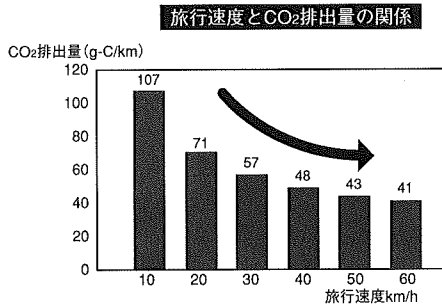
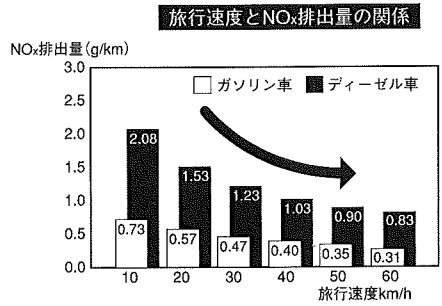


図4



このため、都市内の交通渋滞を解消・緩和し、円滑な自動車交通を実現することにより、環境負荷の少ない交通を実現するため、バイパス・環状道路や交差点立体化、交差点改良などの道路ネットワークの整備等により、二酸化窒素や浮遊粒子

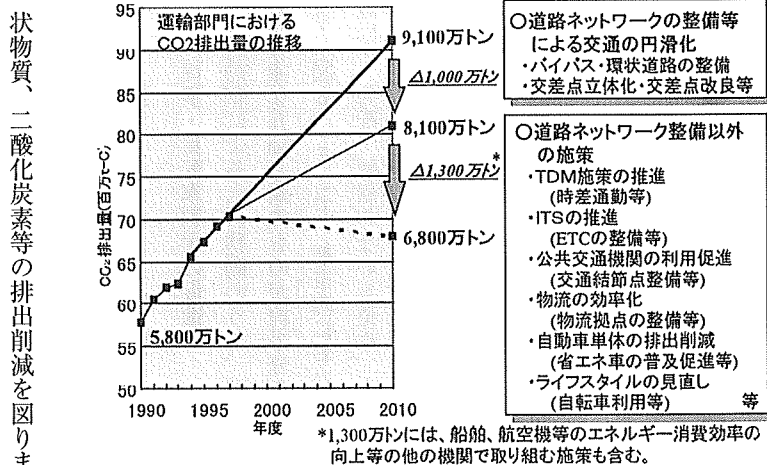
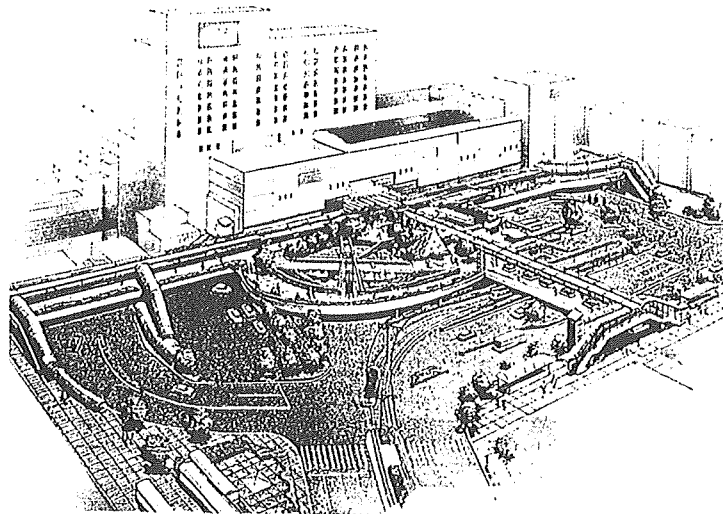


図5 道路における二酸化炭素排出削減施策の体系

状物質、二酸化炭素等の排出削減を図ります。なお、二酸化炭素に関しては、道路ネットワークの整備により、二〇一〇年時点で二酸化炭素排出量を約一、〇〇〇万トン（炭素換算）削減することとしております。これは、運輸部門の諸対策の中でも非常に大きな効果を持つものであります（図5）。



路面電車の電停をJR駅に近接した場所に移動させ、路面電車、鉄道、バス等の公共交通機関や自動車の相互の連結を強化し、乗り換えの利便性を高めることにより、公共交通機関の利用を促進

図6 公共交通機関の利用促進の例（愛知県豊橋市）

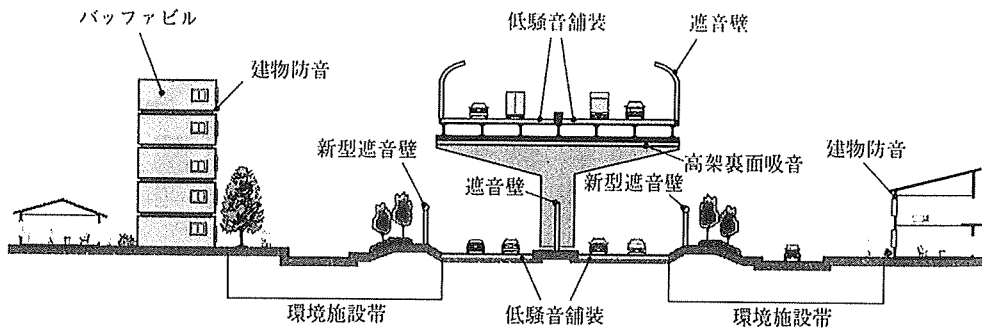


図7 沿道環境改善のイメージ（騒音）

2 道路の効率的な利用を促進するための施策

一方、道路ネットワークの整備には長期間を要することから、厳しい沿道環境の現況や京都議定書の目標年次に向け、早急な対策が求められていることに鑑み、道路ネットワークの整備にあわせて、道路を効率的に利用し、円滑な交通流を確保するため、高度道路交通システム（ITS）の活

用や、公共交通機関の利用促進、物流の効率化等の取組みを進めることとしております（図6）。

3 沿道環境改善事業の推進

現に、沿道環境が環境基準を超えている地域について、関係する各道路管理者の連携を図りつつ、交差点立体化、交差点改良などのボトルネック対策や、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置、環境施設帯の整備などの道路構造対策、住宅防音工事助成、緩衝建築物の整備などの沿道対策など、沿道環境対策を総合的・集中的に実施する「沿道環境改善事業」を推進しております（図7）。

4 徒歩・自転車利用の促進

自動車による人の移動のうち、徒歩や自転車でも可能な5km未満のものが約半分を占めております（図8）。そこで、都市内において、幅の広い、段差・勾配・傾斜のない歩道や、木陰・歩行者広場など、快適かつ安全な歩行空間の整備を進めております。また、短距離移動における自転車の有用性を活かし、快適・安全に自転車が行走できる自転車道等をネットワークとして整備し、同時にそれらのネットワークをバックアップする駐輪場を計画的に整備することとしております。

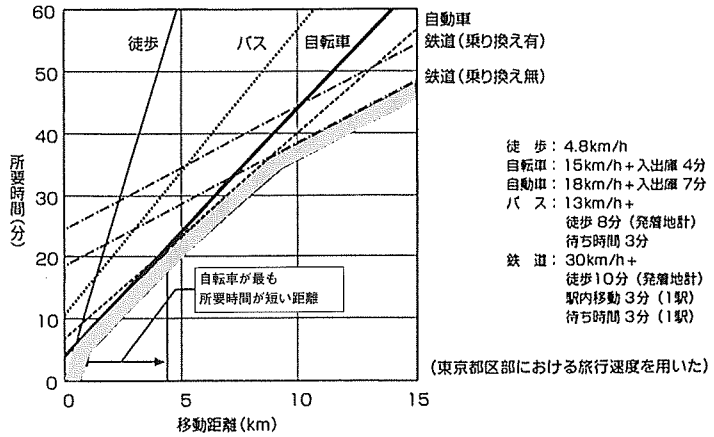
5 緑豊かでうるおいのある道路空間の創出

良好な景観を形成し、二酸化炭素を吸収する「緑」を道路空間の主要構成要素の一つとして位置づけ、のり面や植樹帯、中央分離帯を、時間と

ともに成長し空間を豊かなものとする樹林によって緑化し、「緑のみち」として緑豊かな道路空間を創出するとともに、公園、河川空間等を連携させ、緑のネットワークを形成し、都市のアメニティの向上を図ることとしております。

6 自然環境の保全

道路の整備にあたっては、潜在自然植生等を活かした法面の樹林化や、地域の状況に応じてトン



出典：自転車利用促進のための環境整備に関する調査報告書（建設省）

図8 徒歩、自転車、自動車、バス、鉄道の移動距離別所用時間の比較

ネルや橋梁構造を採用し、地形の改変を少なくすることにより、動物の生息域（けもの道など）の分断を回避するなど、構造・工法の工夫を行うこととしております。

また、インターチェンジ等を活用し、多様な生物の生息環境に配慮したビオトープの構築を進めるとともに、周辺の自然環境や河川空間・公園空間を利用したビオトープを道路の環境施設帯で結

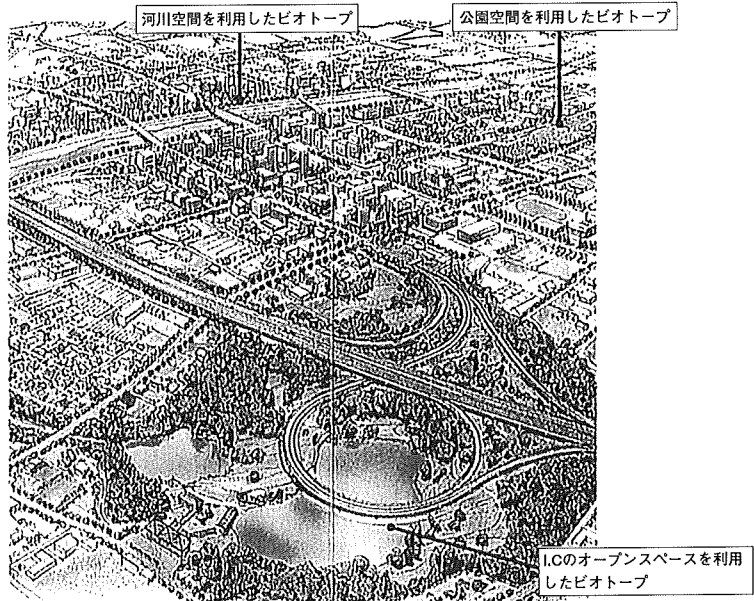


図9 ビオトープネットワークのイメージ

ぶ、ビオトープネットワークの整備等を進めております(図9)。

7 環境影響評価の実施

道路事業の実施にあたっては、環境影響評価法に基づき、事前に沿道環境、自然環境など、環境への影響を評価し、環境の保全について適正に配慮することとしております。

特集

川崎市南部地域の道路環境対策

関東地方建設局道路部計画調整課

はじめに

川崎市は東京都と横浜市に隣接する人口約一二〇万人の政令指定都市である。川崎市のうち川崎区、幸区さいわいくからなる川崎市南部地域は主要地方道東京大師横浜線（通称、産業道路）を境に、内陸側は丁R川崎駅を中心とする商業地とそれを取りまく住宅地からなる市街地、海側は埋め立て地に立地する臨海工業地域であり、人口、産業が集積している地域である。

この地域の二酸化窒素濃度は、自動車排出ガス測定局のみならず、一般大気測定局についても環境基準を超過しており、全国的に見ても大気汚染が厳しい状況にある。

このため道路管理者も含めた関係行政機関から

なる「川崎市南部地域道路沿道環境対策検討会」等を設置し、沿道環境改善のための道路整備、交通量の誘導、交通量抑制策等の各種道路環境対策の総合的な連携実施について検討を進めているところである。

道路管理者である建設省関東地方建設局、首都高速道路公団及び川崎市建設局は、この各種道路環境対策の総合的な連携実施の検討を進めるにあたり、他の施策の検討に先行して沿道環境改善のための道路整備の方針をとりまとめ、去る平成一年一月一四日に公表した。以下、川崎市南部地域の道路環境対策について報告する。

一 川崎市南部地域の現況

1 道路交通の現況

本地域の幹線道路網は、南北方向に東京と横浜間を連絡する一般国道一号、一五号、産業道路、首都高速横羽線、首都高速湾岸線、また東西方向には川崎市の内陸部と臨海部を連絡する一般国道一三二号、四〇九号、一般県道扇町川崎停車場線、市道皐橋水江町線等からなる（図1参照）。

また、主要地点の交通量は平成九年度の道路交通センサスでは、一般国道一号の幸区小向伸野町こむひのので約五五、〇〇〇台/日、一般国道一五号の川崎区元木町もとぎで約四七、〇〇〇台/日、一般国道一三二号の川崎区夜光よみつで約三五、〇〇〇台/日、一般国道四〇九号の幸区下平間しもひらまで約三一、〇〇〇台/

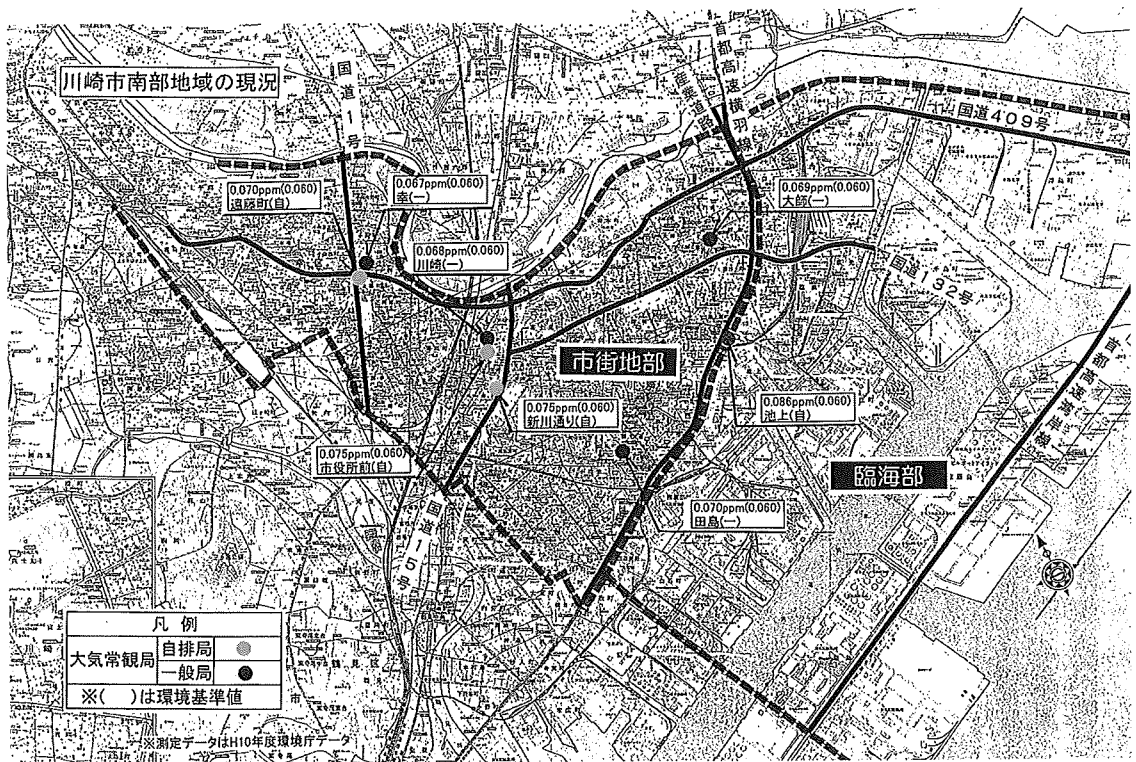


図1 川崎市南部地域の現況

表1 主要道路の交通量

(台/日)

路線名	地点名	40年度	49年度	58年度	H2年度	H6年度	H9年度
国道1号	幸区小向仲野町	60,508	53,280	52,851	60,224	54,903	54,686
国道15号	川崎区元木町	55,207	37,955	45,216	41,966	47,913	46,742
国道132号	川崎区夜光	11,598	15,472	19,246	30,978	32,754	34,887
国道409号	幸区下平間	9,200	9,453	8,742	34,511	31,759	31,071
高速横羽線	川崎区大師河原	—	53,876	71,456	85,664	93,358	80,749
高速湾岸線	川崎区東扇島	—	—	—	—	—	60,840

日となっている(表1参照)。

交通量の増減を見ると、一般国道一三二号、四〇九号については、昭和四〇年度からの三〇年間で約三倍の伸びとなっているが、一般国道一号、一五号については首都高速横羽線の供用(昭和四三年一月)により、また、首都高速横羽線は、首都高速湾岸線の供用(平成六年二月)により

それぞれ約一割程度減少している。

2 環境の現況

二酸化窒素の日平均値の年間九八％値は、経年的には各測定局ともほぼ横這いの状態が続いているが、昭和五八年度以降はほとんどの測定局で環境基準を超過している。内陸部の測定局に比べると臨海部の方が高い濃度を示しており、特に産業道路及び首都高速横羽線に隣接する池上新田自動車排出ガス測定局は、平成一〇年度において全国ワースト1という高い濃度を示している（図2参照）。

二 沿道環境改善のための道路整備の方針

本地域の道路管理者である建設省関東地方建設局、首都高速道路公団及び川崎市建設局がとりまとめた沿道環境改善のための道路整備の方針は以下のとおりである。

1 基本方針

自動車交通を適切に臨海部に分散し、沿道環境の改善に資する交通流を実現するための幹線道路のネットワークを整備するとともに、既存の幹線道路においても交通量の円滑化や道路構造の改善を行うことにより地域の沿道環境の改善を推進することとし、道路管理者として実施できるものか

単位：ppm

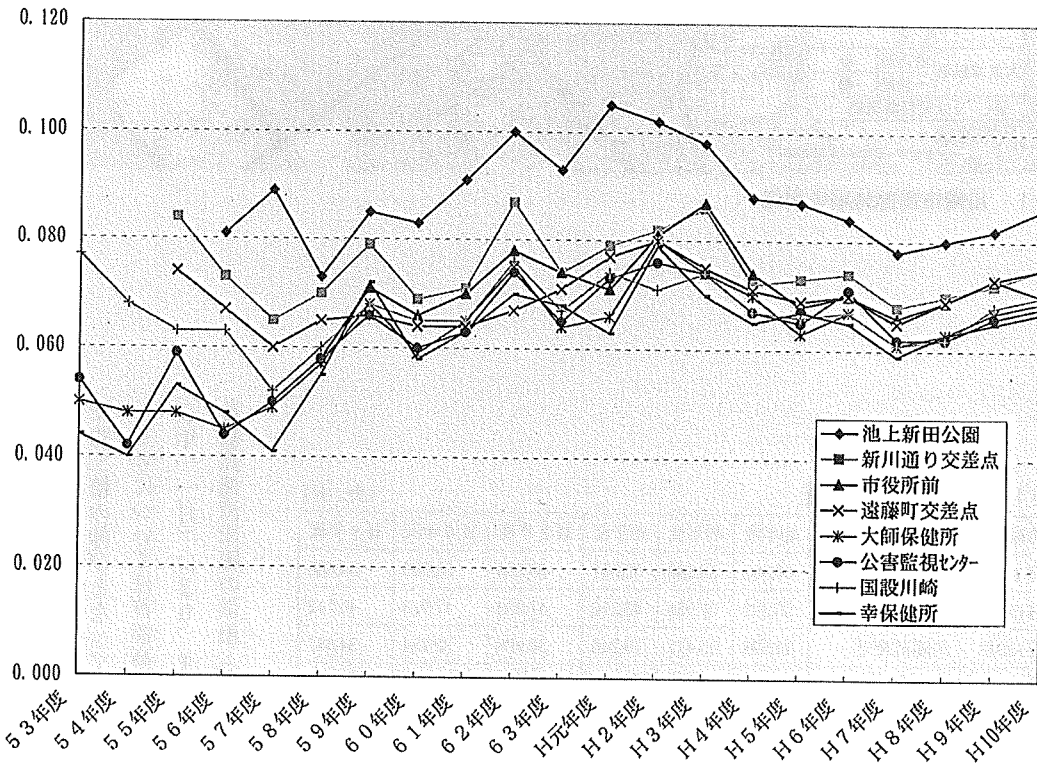


図2 NO₂濃度の推移（日平均値の年間98％値）

ら速やかに着手していくこととする。

- (1) 自動車交通を臨海部へ誘導するための道路ネットワークの整備等

東京・横浜間の通過交通を臨海部へ誘導するとともに、臨海部の工業地帯から発生する交通を臨海部内で対応することにより、市街地への流入を減少させ沿道環境を改善するため、川崎市南部地域の沿道環境の改善に資する道路ネットワークの

整備を推進する。

- (2) 沿道への影響を緩和するための道路構造の改善等

市街地内の沿道環境が厳しい幹線道路において、沿道への影響を緩和するため、道路構造の改善、交通流の円滑化を推進する。

2 具体的施策

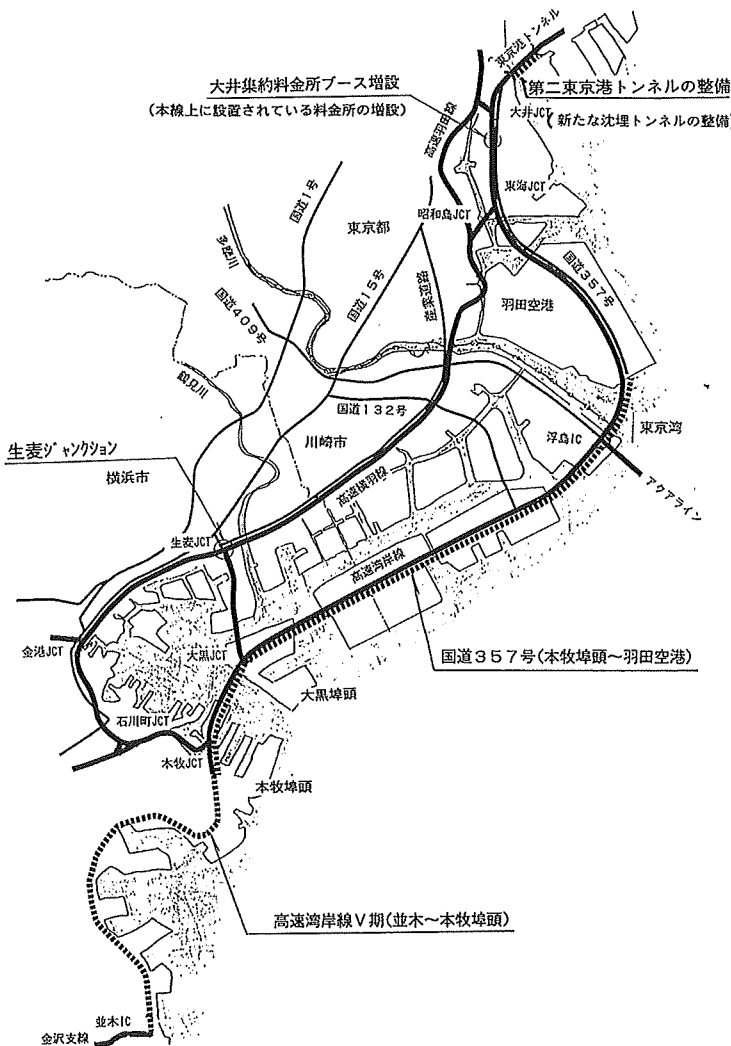


図3 川崎市南部地域で実施予定（検討）の環境対策 その1

- (1) 自動車交通を臨海部へ誘導するための道路ネットワークの整備等

- ① 東京・横浜間を連絡する道路

東京・横浜間の大型車等の通過交通等を川崎市街地から臨海部へ誘導するため、臨海部において南北方向の幹線道路を整備する。

《具体的施策》

- 産業道路のバイパス整備

・産業道路のバイパスとして、臨海部において市道殿町夜光線の延伸を整備

- 首都高速湾岸線の整備

・V期（並木〜本牧埠頭）の整備促進
・第二東京港トンネルの整備による容量の拡大

・大井集約料金所ブースの増設による円滑な交通の確保

なお、一般国道三五七号は首都圏の広域的な幹線道路ネットワークの一環として、中・長期的に整備を図っていく。

- ② 臨海部の幹線道路へ誘導するアクセス道路

自動車交通を市街地から臨海部の幹線道路へ誘導するためのアクセス道路を整備する。

《具体的施策》

- 一般道路

産業道路等から臨海部の幹線道路へ誘導するためのアクセス道路を整備する。

・市道皐橋水江町線を東扇島まで接続する道路の整備

・一般国道一三二号夜光交差点の右折レーン延伸によるアクセス性の向上

○首都高速道路

横羽線から湾岸線へ誘導するためのアクセス道路等を整備する。

・川崎縦貫道路Ⅰ期整備による湾岸線へのアクセス性の向上

・湾岸線への案内標識の設置

また、横羽線を走行する車両の湾岸線への誘導を図るため、生麦ジャンクション等の整備について検討を進める。

なお、ロードプライシングの首都高速道路への適用について、制度的・技術的な問題、他の幹線道路への影響等を含めて検討を行う。

(2) 沿道への影響を緩和するための道路構造の改善等

① 道路構造の改善

市街地の幹線道路において、環境施設帯の整備（歩道拡幅、植樹帯の整備）、遮音壁の設置、低騒音舗装の敷設等により、沿道環境の改善を図る。

《具体的施策》

〔大気汚染、騒音の低減〕

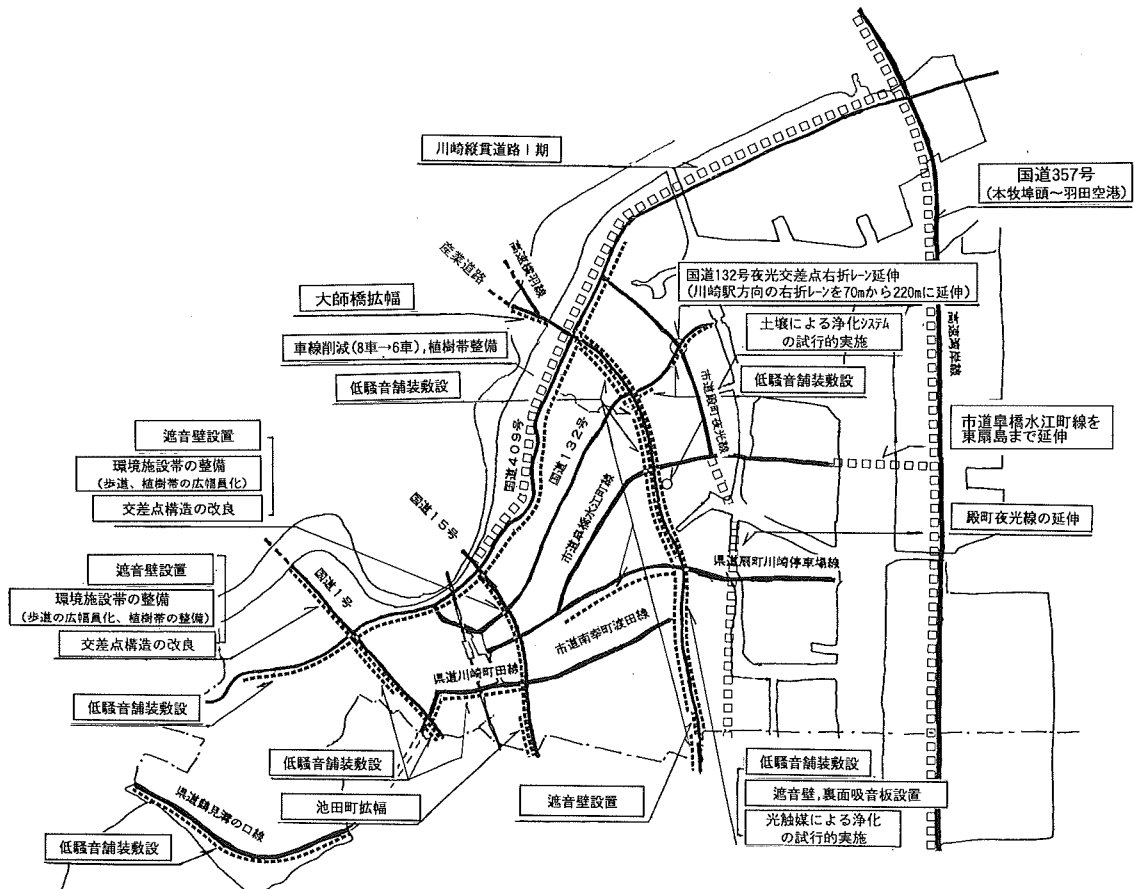


図4 川崎市南部地域で実施予定（検討）の環境対策 その2

○産業道路

- ・八車線区間を六車線に車線削減し、植樹帯を整備

○一般国道一号

- ・環境施設帯の整備（歩道の広幅員化、植樹帯の整備）

○一般国道一五号

- ・環境施設帯の整備（歩道、植樹帯の広幅員化）

〔騒音の低減〕

○首都高速横羽線

- ・遮音壁及び裏面吸音板を設置

○産業道路、横羽線、一般国道一号、一三二号、四〇九号、県道扇町川崎停車場線、県道川崎町田線、県道鶴見溝の口線

- ・低騒音舗装を敷設

○産業道路

- ・遮音壁を設置

○一般国道一号、一五号

- ・遮音壁の設置

※遮音壁は設置可能区間において実施

② 交通流の円滑化

市街地の幹線道路において円滑な交通の流れを確保するため、ボトルネックの解消、交差点構造の改良を図る。

《具体的施策》

〔大気汚染の改善〕

○産業道路

- ・ボトルネックの解消のための大師橋の拡幅

○一般国道一号

- ・交通流の円滑化のための遠藤町、都町、尻手（しっぽて）の各交差点構造の改良

○一般国道一五号

- ・ボトルネックの解消のための池田町拡幅
- ・交通流の円滑化のための宮前、川崎警察署前、元木町の各交差点構造の改良

○京浜急行大師線

- ・京急大師線の連続立体交差化による一四カ所の踏切の除却

③ 沿道地域の整備

- ・沿道法等を活用しつつ、沿道に立地する住宅の防音化を推進する。

- ・沿道の土地利用を緩衝建築物などへ転換することにより、沿道地域にふさわしいまちづくりを促進する。

(3) その他

- ・産業道路、横羽線における光触媒、土壌による大気浄化システムの設置の試行的実施

・一般国道四〇九号等に大気測定局を設置
また、関係機関と連携して推進する低公害車の

普及促進、公共交通機関の利用促進や物流対策等の自動車交通需要の調整にかかる対策に関して必要となる道路整備については、別途その計画について検討する。

おわりに

今回報告した道路環境改善のための道路整備の方針では、従来から継続して実施している道路整備の他、道路管理者として今後検討を要するものも含めて道路環境改善のために実施可能な施策を新規に盛り込んだものとなっている。道路管理者としては、事業の着実かつ円滑な推進を図るための推進体制を整備し、各対策の実施後の効果の把握に努めるとともに、検討段階の対策についても着実に検討を進め、順次実施していく予定である。

なお、本地域の環境基準達成のためには、道路整備に加え、自動車排出ガス規制等自動車の低公害化の推進、関係地方公共団体、関係行政機関や道路利用者、地元企業、地元住民との連携、協力のもとに交通流の誘導、交通需要調整などの交通量抑制策など、各種道路環境対策を総合的に実施していく必要がある。関係行政機関からなる「川崎市南部地域道路沿道環境対策検討会」等において具体的な対策案が早急にとりまとまるよう道路管理者としても積極的に協力していく予定である。

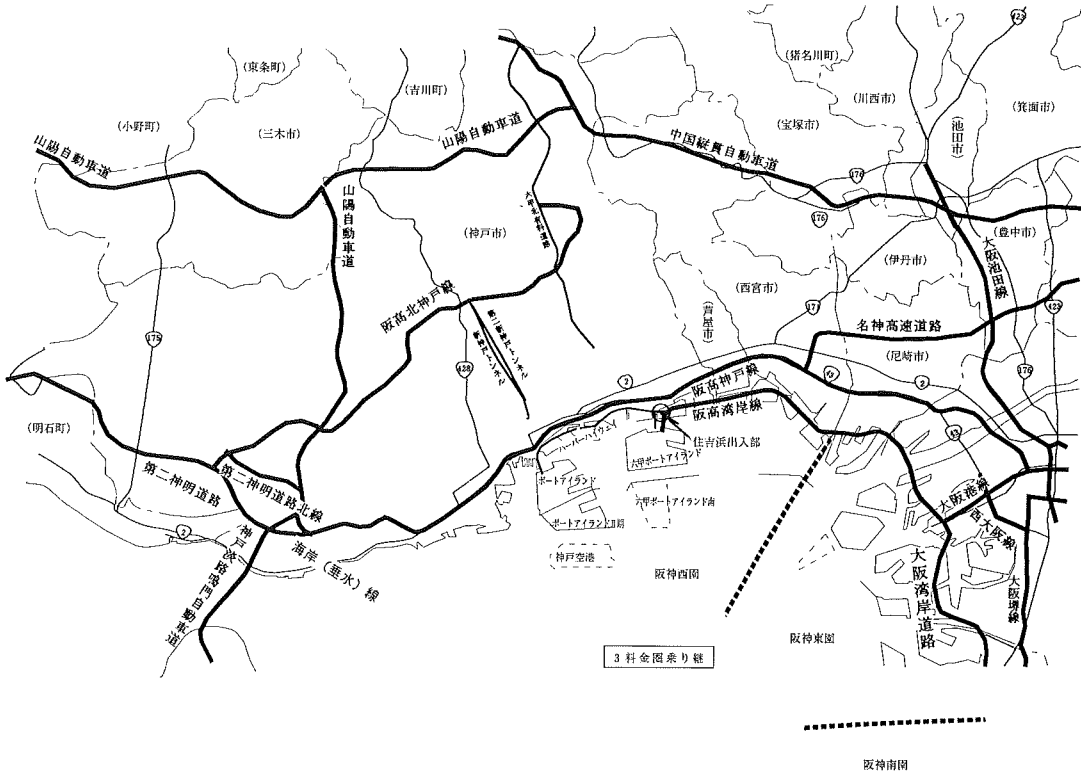


図1 兵庫県南東部

表3 ネットワーク整備における交通量の変化

阪神高速5号湾岸線の供用前と現在の状況を比較すると、
 ①国道43号、阪神高速3号神戸線の交通量の合計が、約41,000台減少。
 ②大型車については、約1万台が国道43号と阪神高速3号神戸線から阪神高速5号湾岸線へ転換したと考えられる。

	平成6年3月30日	平成9年10月21日	増減
国道43号	約84,000台 (約21,000台 25%)	約75,000台 (約21,000台 28%)	△約9,400台 (△約200台 2%)
阪神高速3号神戸線	約100,000台 (約26,000台 26%)	約68,000台 (約15,000台 21%)	△約31,000台 (△約11,000台 36%)
小計	約184,000台 (約47,000台 25%)	約143,000台 (約35,000台 25%)	△約41,000台 (△約11,000台 28%)
阪神高速5号湾岸線	—	約67,000台 (約21,000台 32%)	△約67,000台 (△約21,000台 32%)
合計	約184,000台 (約47,000台 25%)	約210,000台 (約57,000台 27%)	△約26,000台 (△約10,000台 39%)

5号湾岸線の供用：平成6年4月2日

※()内は大型車台数、及び大型車混入率

※四捨五入により計が合わないことがある

三 道路構造の改善による対策

(図2・3・4、表4・5)

① 国道二号、国道一七二号、国道一七五号、国道一七六号

○沿道への影響を緩和するための対策

沿道への影響を緩和するため、国道二号において神戸市、西宮市域において順次低騒音舗装を敷設してきている。

また、国道一七一号は西宮市域において遮音壁を高架構等に設置している。

○沿道の景観の改善及び道路緑化

沿道の景観の改善を図るために国道二号

の尼崎市〜神戸市域において橋梁の美化化
を実施してきており、国道二号、国道一七

一号、国道一七五号、国道一七六号で植樹
帯を設置するなど道路緑化にも努めてきて

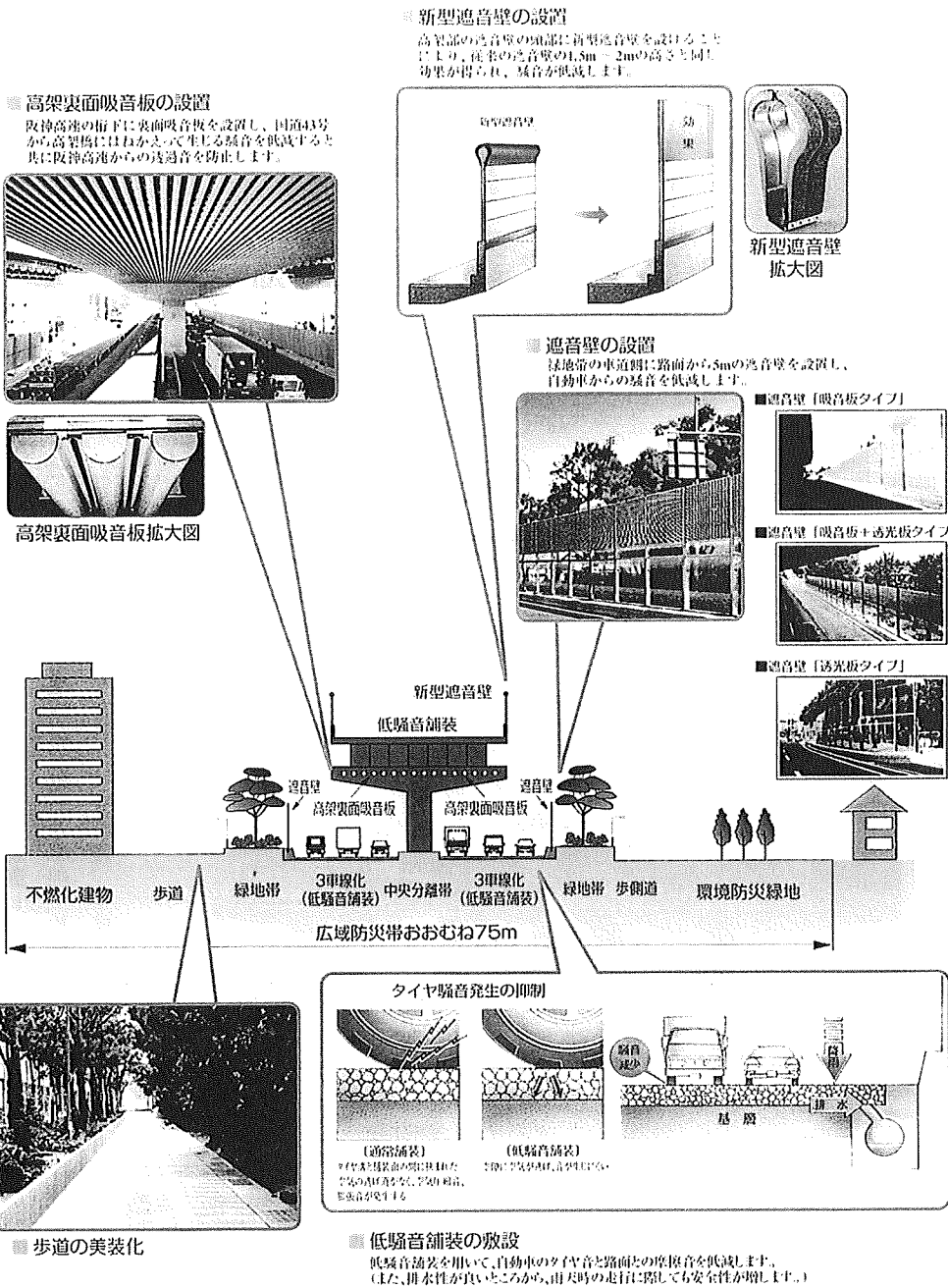


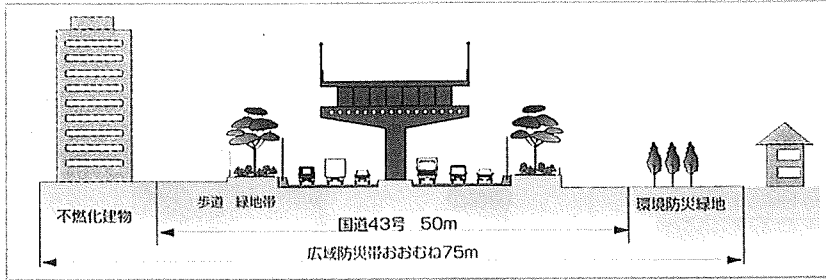
図2 道路構造対策の実施例

② 国道四三号

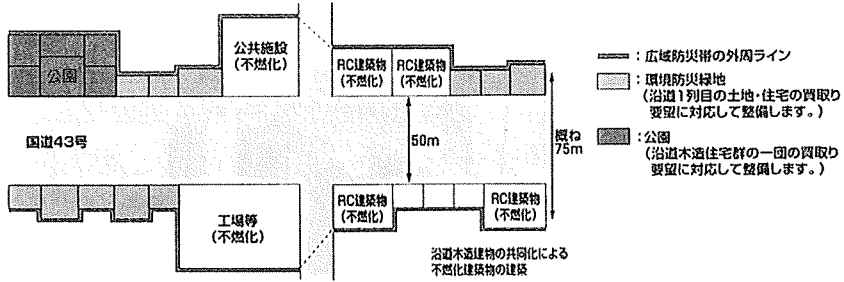
いる。

○沿道への影響を緩和するための対策
 国道四三号においては、昭和五〇年度か

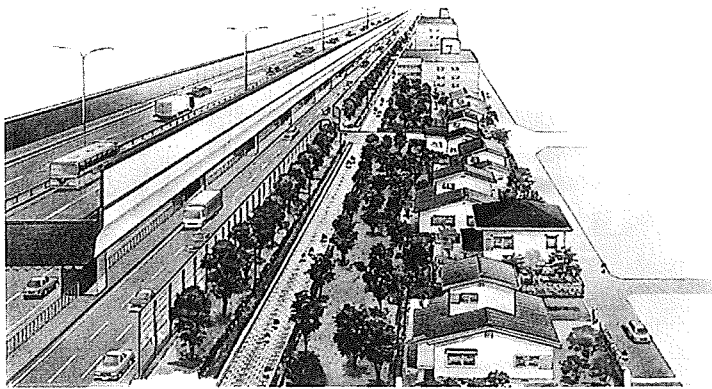
■計画断面



■計画平面図 (施設配置の考え方)

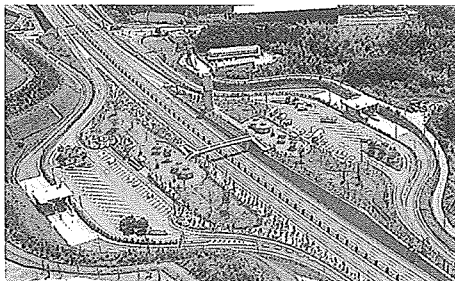


■整備イメージ図

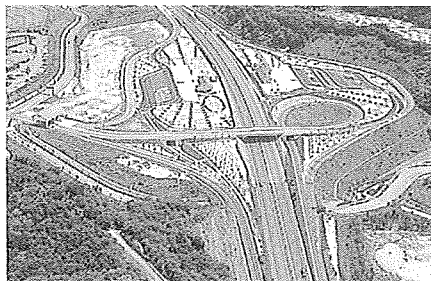


ら沿道への環境を緩和するため、外側の一車線ずつを削減して植樹帯を設置し、植樹帯設置後の国道四三号は、八車線(片側四車線)の道路となった。その後、平成六年

図3 環境防災緑地の整備



前開パーキングエリア



白川パーキングエリア

図4 道路緑化 (阪神高速北神戸線)

四月の阪神高速道路五号湾岸線の供用に伴う交通量の減少等を踏まえ、平成六年度には、片側四車線を三車線化することで一部工事に着手したが、平成七年一月一七日の

表4 対策効果の事例

国道43号及び阪神高速道路神戸線の対策効果

○対策前（平成6年6月）との比較（平成10年5月～平成6年6月）各市が対策前に調査した地点（8地点）と今回調査の調査地点

とを比較すると、

- ・遮音壁連続設置背後部（3地点）▲10～▲14dB
- ・遮音壁不連続設置背後部（2地点）▲9dB
- ・開口部、端部（8地点）▲3～▲8dB

の騒音低減が確認された。

対策前（震災前（平成6年6月））との比較表

調査地点	測定日	騒音レベル (dB(A))				振動 (dB)		交通量 (台/日) 及び大型車混入率 (%)				
		L ₅₀		L _{eq}	L ₁₀		国道43号		阪神高速神戸線			
		朝	昼間	夕	夜間	24h	昼間	夜間	全車	大型車混入率%	全車	大型車混入率%
尼崎市西本町5丁目	H6.6 (対策前)	75	75	73	68	76	48	47	86,802	25.4	79,784	19.9
	H10.5 (開口部)	67	67	65	61	68	47	46	77,523	26.3	76,140	16.8
尼崎市武庫川町1丁目 (武庫川自排局)	H6.6 (対策前)	75	75	72	70	-	45	43	-	-	-	-
	H10.5 (遮音壁端部)	67	67	64	60	68	45	44	57,879	26.9	85,399	18.1
西宮市津門川町6番 (津門川自排局)	H6.6 (対策前)	71	71	69	67	71	-	-	-	-	-	-
	H10.5 (開口部)	68	68	65	63	68	46	46	76,122	24.8	86,136	26.3
西宮市久保町1番	H6.6 (対策前)	72	72	70	66	73	49	47	82,087	25.4	101,256	24.4
	H10.5 (開口部)	70	68	65	64	70	48	48	73,089	25.7	86,136	21.3
	H10.5 (遮音壁背後部、久保町2番) (注)	65	64	61	60	64	-	-	-	-	-	-
芦屋市打出町2番 (打出自排局)	H6.6 (対策前)	75	77	75	70	75	46	44	-	-	-	-
	H10.5 (開口部)	69	69	66	63	67	45	43	71,041	25.2	95,143	24.0
	H10.5 (遮音壁背後部、打出町7番) (注)	62	61	60	59	61	-	-	-	-	-	-
芦屋市精道町13番	H6.6 (対策前)	76	76	74	69	75	52	50	81,812	29.3	106,561	29.5
	H10.5 (開口部)	67	66	64	60	67	50	49	63,277	28.3	95,143	24.0
	H10.5 (遮音壁背後部) (注)	65	63	62	59	63	49	48	-	-	-	-
神戸市東灘区青木4丁目 (東部自排局)	H6.6 (対策前)	72	71	70	66	71	49*	-	-	-	-	-
	H10.5 (遮音壁端部) (注)	65	65	62	60	66	46	45	75,761	27.3	95,143	24.0
	H10.5 (遮音壁背後部)	62	61	60	57	61	46	46	-	-	-	-
神戸市東灘区御影塚町2丁目	H6.6 (対策前)	69	71	68	64	71	52**	-	79,615	20.3	108,332	30.4
	H10.5 (開口部)	61	65	61	59	67	51	47	65,167	22.7	96,398	24.9
	H10.5 (遮音壁背後部) (注)	60	62	60	57	62	-	-	-	-	-	-

注) を付したものは周辺の遮断壁背後部または端部での測定値である。

* H6.12のデータ。

** H5.10のデータ。

表5 各種対策効果の概要

①自動車単体対策 現在予定されている単体制制（平成4年中央公害対策審議会及び平成7年中央環境審議会答申に基づくもの） 適合車に全て代替した場合	車種により 0.9～1.3dB
②道路構造対策 低騒音舗装 環境施設帯 遮音壁（平面構造に高さ3mの遮音壁）	約3dB (A) 前後 約7dB (A) 約10dB (A)
③交通流対策 速度10km/hの低減で 交通量2割削減で	約1dB (A) 約1dB (A)
④沿道対策 住宅と道路の空き地を設けた場合 （セットバック等）道端から10mで 20mで 緩衝建築物を設けた場合、建物の道路裏側で	約5dB (A) 約8dB (A) 約15～20dB (A)

出典：騒音の在り方について（中央環境審議会答申：平成10年5月22日）

(注) 各種措置が一定の条件下で講じられた場合における当該措置の効果については環境庁が推計したもの及び既存資料による。

○沿道の景観の改善及び道路緑化

阪神・淡路大震災により四三号も被害を受け早期復旧に取り組んだ。そういった中で阪神高速神戸線の全線開通後、三車線化の本格的な工事を実施し、平成九年度に概成した。
平成一〇年度までに、遮音壁の設置、低騒音舗装の敷設等の基本的な道路構造の改善を実施した。

沿道の景観の改善を図るため、尼崎市・神戸市域において橋梁、横断歩道橋の美化を実施してきている。

また、三車線化で生み出されたスペースには、緑化を基本に整備を実施するとともに、防災機能の向上（市街地大火による延焼の防止、避難路の確保）に加え、道路環境の改善及びたまり空間の提供を図るため、国道四三号広域防災帯を構成する環境防災緑地についても土地所有者等の協力を得ながら整備を進めている。

③ 阪神高速神戸線 ○沿道への影響を緩和するための対策

阪神高速神戸線においては、尼崎市・神戸市域において従来から沿道への環境を緩和するため遮音壁、新型遮音壁、高架裏面吸音板、低騒音舗装、ノージョイント化、環境施設帯等の対策を実施してきている。

○沿道の景観の改善

沿道の景観の改善を図るため、尼崎市・神戸市域において橋脚の美化を実施してきている。

④ 阪神高速湾岸線、北神戸線、海岸（垂水）線 ○沿道への影響を緩和するための対策

沿道への影響を緩和するため神戸市域において遮音壁等の対策を実施してきてい

る。

○道路緑化

神戸市域の北神戸線及び海岸線において、道路法面に植栽等を行い緑化に努めている。

四 沿道整備による対策

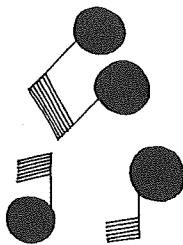
沿道における生活環境の保全を図るため、従来から、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等の道路構造対策を実施してきたところであるが、道路構造対策を行っても環境基準を達成できない沿道においては、沿道法を活用し住宅の防音助成、住宅の移転・除去助成などの助成の活用や地区計画を策定し幹線道路にふさわしい街づくりを支援していく。

五 おわりに

今回、兵庫県南東部の道路環境対策の概要を報告したところであるが、近畿地方建設局及び阪神高速道路公団では、その他の地域においても、低騒音舗装や遮音壁設置等の道路構造対策や道路ネットワークの整備等の交通流対策等を推進しているところであり、今後とも沿道環境の改善に努めることとしている。

また、道路交通騒音及び自動車排出ガス対策の道路環境問題に対処するためには、自動車単体対

策、低公害車の普及、交通流対策、道路構造対策、公共交通機関の利用促進などの総合的な取組みを関係機関等が連携を図り、実施することが必要であり具体的な対策案がまとまるよう、道路管理者としても積極的に協力を行っていく。



特集

沿道法の適用の状況について

東京都建設局道路管理部管理課

一 はじめに

東京都においては特に幹線道路の交通量が多く、一二時間交通量が四万台を超える路線も少なくない。

幹線道路沿道は近隣商業地域が多く土地の高度利用が進んでいるが、店舗併用住宅やマンション等の住居系も多く、沿道二列目からは住居系が大半を占めている。

都における自動車交通騒音問題は東京オリンピック直後から顕著となり、幹線道路の沿道の整備に関する法律（以下沿道法）の施行以前に、都独自で民家防音工事助成を実施した経緯がある（昭和五一から五四年度）。

国や交通管理者等と協力して優先的に対策をと

るべき路線を定め、道路管理者としては低騒音舗装の敷設などの構造成策を積極的に進めているが、交通量の増加、車両の大型化等により、未だ殆どの幹線道路で夜間要請限度を超過しているのが現状である。

したがって、都においては積極的に沿道法を活用しており、平成一一年度末にも新たに二路線四区域の沿道整備道路の指定を行ったところである。

二 沿道整備道路の指定状況

都における沿道整備道路は、国道では一般国道四号（日光街道）同二五四号（川越街道）の二路線一三・八km、都道では環状七号線、環状八号線の二路線七三・四km、計八七・二kmに及んでおり

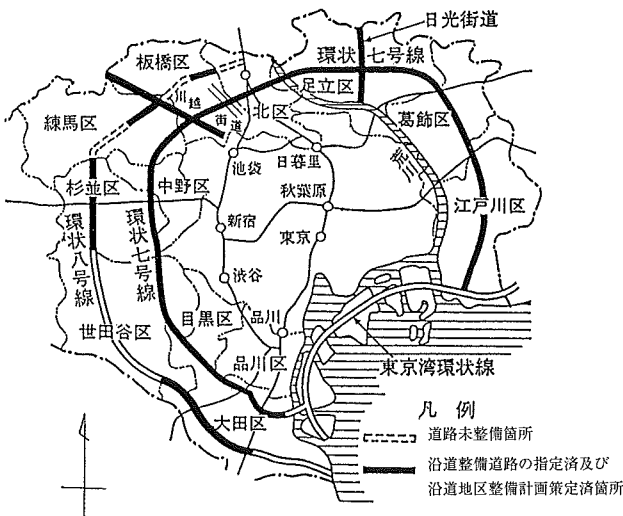


図1 沿道整備道路の指定状況

表1 沿道整備道路の指定及び沿道地区計画の都市計画決定状況
(平成12年3月10日現在)

道路名	区名	沿道整備道路		沿道地区計画の都市計画決定		
		延長(km)	年月日	面積(ha)	年月日	
環状七号線	大田	6.4	昭和58年11月17日	26.5	昭和63年1月11日	
	目黒	2.4	〃	27.7	〃	
	世田谷	5.5	〃	4.6	昭和61年8月1日	
				16.4	昭和62年3月18日	
	杉並	4.2	〃	16.5	昭和62年11月5日	
				55.6	昭和62年1月6日	
	中野	1.9	〃	7.6	昭和60年6月3日	
	練馬	2.8	〃	4.3	昭和62年1月8日	
				12.2	昭和63年1月14日	
	足立	栗原・梅島地区 西新井地区 その他	10.9	昭和59年8月4日	7.6	昭和62年4月16日
					11.7	昭和63年1月14日
					43.1	平成元年3月20日
	板橋	4.1	昭和62年12月28日	25.8	平成元年10月11日	
北	2.4	〃	-0.3	平成9年11月20日		
			13.3	平成元年4月1日		
葛飾	5.0	〃	26.6	平成3年1月4日		
江戸川	9.9	平成2年3月20日	19.5	平成3年8月21日		
小計	55.5		40.0	平成4年12月15日		
			358.7			
環状八号線	練馬	北町・早宮地区	0.4	昭和58年11月17日	2.5	昭和59年11月19日
		春日町二丁目	0.4	昭和61年3月26日	2.2	昭和61年8月12日
		錦二～北町六	1.2	平成12年3月10日		
	板橋	相生町	0.7	平成元年9月19日	4.3	平成2年12月6日
		志村三・小豆沢四	1.7	平成5年7月20日	10.2	平成6年4月19日
	杉並	杉並区全線	6.5	平成6年9月30日	50.2	平成8年5月31日
	大田	蒲田四～田園調布二	7.0	平成12年3月10日		
小計	17.9		69.4			
日光街道	足立	補助261号まで	5.1	昭和59年8月4日	21.6	昭和62年1月23日
		261号～県境まで			8.2	平成元年3月20日
川越街道	板橋	中丸町～桜川三	4.1	平成8年9月18日	24.5	平成9年11月20日
		赤塚新町～成増二	2.4	平成12年3月10日		
	練馬	錦一～県境まで	2.2			
小計	8.7		24.5			
計	87.2		482.4			

(図1、表1参照)、これは全国の沿道整備道路の七割弱を占める。

これまで、住居系が多い周辺区を通過する環状道路を中心に指定を進めてきた。

今後は、環状八号線の残る区間及び一部放射道路の指定を行うために地元区等と協議を行い、沿道住民の理解と協力を得るべく努力してまいりたい。

三 指定手順及びスケジュール

指定手順及びスケジュールについては、図2を参照いただきたい。

これは環状八号線大田区内の例であるが、地元区と指定について合意に達してから指定公告ま

で、三年を要している。

平成九年度大田区が沿道住民にアンケートを実施し、沿道法の適用について概ね賛意があった。これを受け東京都と大田区は指定に向けて手続きを開始することとし、平成一〇年度には大田区が沿道地区計画策定のための調査を行った(国1/3、都1/3補助)。

3、都1/3補助)。

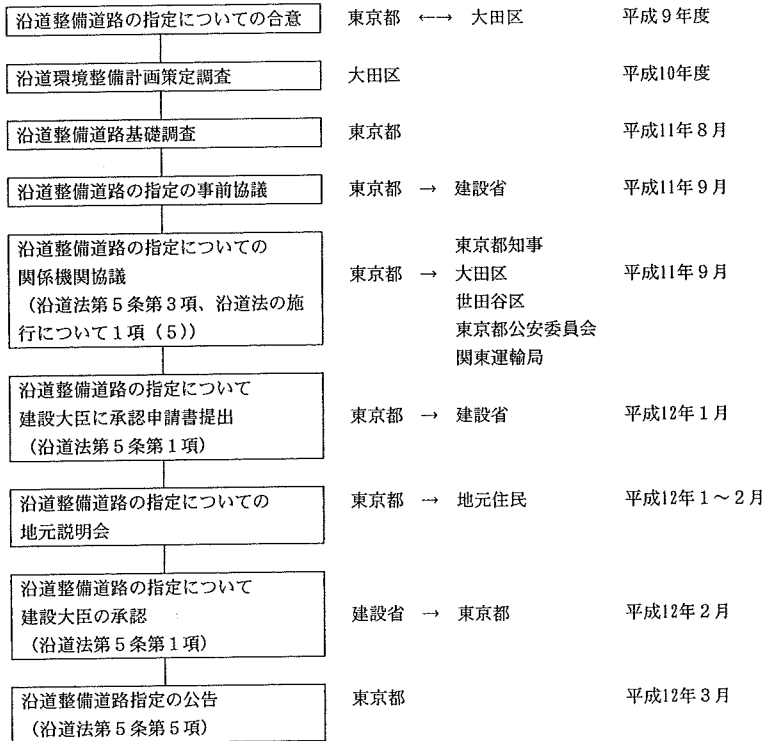
平成一一年度は国や公安委員会等との事前協議及び関係機関協議を行い、平成一二年二月に建設大臣の承認を受け、都知事が三月一〇日に指定の公告を行った。

これまでの感想としては、沿道整備道路の指定が土地利用規制と直結するため地元合意に時間を要すること、事前協議及び関係機関協議にかなりの労力が必要であること、である。

また、法定要件ではないが、指定にあたっては住民説明会を開催している(環状八号線大田区については四回)。

今年度末指定の二路線四区域で計一〇回の説明会を行ったが、前半は土地利用制限に関する質問が、後半は尼崎公害訴訟の地裁判決があったせいとか、大気汚染に関する質問が多かった。

当初の予想をはるかに上回る多数の



関係機関等一覧表

関係事務	相手先	担当部署
指定の承認	建設大臣	建設省道路局路政課 関与者 道路局道路環境課
指定の協議	東京都知事(道路管理者)	東京都建設局道路管理部管理課
	大田区長	大田区都市整備部都市整備課
	世田谷区長	世田谷区都市整備部都市計画課
	東京都公安委員会委員長 関東運輸局長	警視庁交通部都市交通対策課 運輸省関東運輸局企画部地域整備観光課 関与者 運輸省関東運輸局企画部都市交通調査室
指定事務	東京都知事	東京都建設局道路管理部管理課

図2 沿道整備道路の指定フロー図〔都道環状八号線(大田区)の例〕

参加があり、多くのご意見やご質問をいただいた。自動車公害問題の深刻さ、関心の高さを身をもって感じることでできた説明会であった。

今後は地元区が住民と話し合いを持ちながら、平成一二年度内に沿道地区計画を都市計画決定する予定である。来夏には建築条例を定める予定で、これにより防音工事助成がスタートできることと

なる。

なお、環状八号線が全線の供用をしていないため交通量が比較的少なく、交通騒音は指定要件ぎりぎりである。したがって現時点では建築条例に防音構造上の制限を設定しておらず、防音工事助成を実施していない。

しかし、将来の交通需要の急増に備えて今から騒音に強いまちづくりを進めるため、未然防止型として沿道法を活用し、沿道地区計画を定めている。

各県におかれても参考になれば幸いです。

四 沿道整備道路指定後の対策の実施

沿道整備道路指定後は、沿道法第八条の沿道整備協議会を設置している。また沿道法第七条の定めにより、道路交通騒音減少計画を策定している。これら協議会における協議や減少計画を基に、交通流対策、道路構造対策及び沿道対策を実施し、騒音対策に努めているところである。

以下沿道法第一一―一三条に定める沿道対策について、都における実施状況を述べる。

(1) 土地の買入れに関する資金の貸付 (第二一条)

都域における沿道法を活用した区による土地の買入れは、表2のとおり一三件の実績がある。これには国から三分の二の無利子貸付を受けたり、合わせて、残額の二分の一を都が無利子で貸付を行っている。

買入れた土地は写真1のように緩衝緑地帯として整備され、都民の憩いの場として利用されている。

区においても財政状況が大変悪化しているた

表3 緩衝建築物の建築費等の一部負担
平成11年3月31日現在

年度	環状七号線		環状八号線	
	棟数	負担金額(千円)	棟数	負担金額(千円)
60	0	0	1	3,246
61	1	2,302	0	0
62	1	2,750	0	0
63	3	15,005	0	0
元	1	3,789	0	0
2	2	15,314	1	3,720
3	1	3,697	0	0
4	4	16,185	0	0
5	3	13,319	1	7,301
6	4	26,229	2	21,291
7	10	158,054	1	14,527
8	14	226,861	2	20,926
9	13	154,935	3	61,327
10	15	107,533	2	19,558
計	72	748,673	13	151,896
合計	85棟 900,569千円			

表2 土地の買入れ

平成12年3月15日現在

年度	道路	買入れ面積(m ²)	買入れ金額(百万円)	貸付金(百万円)	買入者	買入れ年月日
S61	環七	593.67	369	(246)61	練馬区	S62.3.12
62	環七	104.40	300	(200)50	目黒区	S63.3.29
63	環七	104.40	300	(200)50	目黒区	H元.3.23
H元	環七	156.18	300	(200)50	目黒区	元.9.19
2	環七	179.87	300	(200)50	練馬区	3.3.19
3	環七	175.60	300	(200)50	練馬区	3.9.17
4	環七	185.63	300	(200)50	練馬区	4.9.22
4	環七	160.94	300	(200)50	北区	4.9.14
5	環七	354.21	612	(408)102	練馬区	5.11.24
6	環七	152.64	288	(192)48	北区	5.11.16
6	環七	424.91	468	(312)78	北区	6.9.30
7	環七	350.90	143	(95)23	練馬区	8.3.8
11	環八	902.52	415	(276)69	練馬区	12.3.15
合計		3,845.87	4,395	(2,929)731		

※貸付金額の上段()は国の貸付額、下段は都の貸付額

め、平成八〜一〇年度は買入れの実績がなかったが、平成一一年度は地元区の熱意により地権者及び予算当局の協力を得ることができ、年度末に買入れが成立した。

(2) 緩衝建築物の建築等に要する費用の負担
(第二二条)

緩衝建築物の建築等に要する費用の負担については、表3のとおり平成一〇年度末までで八五棟約九億円の実績がある(都道分)。

平成一一年度及び一二年度はかなりの伸びが見込まれ、制度の周知と土地利用の転換が徐々に



写真1 緩衝緑地帯

表4 防音工事助成の実績
(都道環状七・八号線)

平成11年3月31日現在

年度	戸数	助成金額(千円)
60	97	87,134
61	194	245,109
62	283	342,900
63	678	699,256
元	947	922,916
2	713	740,913
3	768	804,835
4	528	709,320
5	631	792,940
6	524	692,208
7	420	514,218
8	443 (3)	436,293 (3,128)
9	673 (416)	691,754 (409,462)
10	677 (297)	677,869 (289,176)
計	7,576 (716)	8,357,666 (701,766)

() は環状八号線の実績を内書き

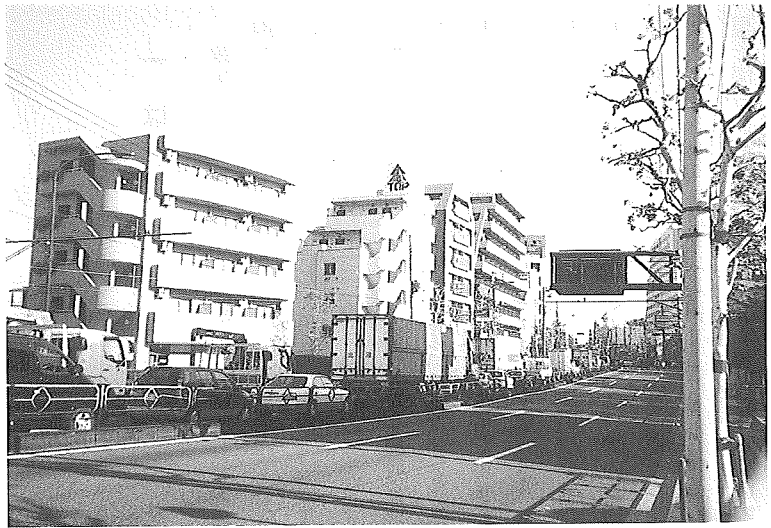


写真2 緩衝建築物

はあるが進んできていることを表しているといえる(写真2参照)。

(3) 防音構造化の促進等(第三三条)

防音工事に対する助成については、表4のとおり平成一〇年度末までで七、五七六戸約八四億円の実績がある(都道分)。

前回指定から既に五年を経過しているため、平成一一年度及び平成一二年度は実績の落ち込みが見込まれるが、今年度末に新規指定を行ったので平成一三年度以降大幅増になると思われる。

平成一一年七月の国の防音工事助成要綱改正の際に、新たに取入れられた建替え助成については、都の防音工事助成要綱を改正し、都においても平成一二年度から対象としていくこととした。

なお、助成の騒音値要件が新環境基準に合わせで改正されたが、都において実際に申請があったものを測定したところ、旧基準では助成要件に該当するのに新基準では該当にならない事例があ

り、その対応を検討しているところである。

五 おわりに

沿道法の施策は交通騒音対策の一部であり、根本的な解決ではない。東京都においては、国、日本道路公団、首都高速道路公団等と協力し、特に首都圏中央連絡道路等の三環状の整備に力を入れ、新たな道路交通ネットワークの形成に努力するとともに、ディーゼル車NO作戦の展開やロードプライシング導入の検討など、自動車公害対策に積極的に取り組んでいる。

しかし、新たな道路交通ネットワークづくりや新たな交通流対策の実施には、莫大な費用と時間を要する。

したがって、都としては沿道法の活用を今後とも積極的に行っていくとともに、総合的な交通対策を行い、環境基準の達成に努めていく。

特集

練馬区における自転車利用環境の整備

—コミュニティサイクルシステムの事業化と自転車走行空間のネットワークをめざして—

東京都練馬区土木部交通安全課

一 はじめに

練馬区は、東京二三区北西部に位置し、面積は四八・一六km²で東西約一〇km、南北約四〜七kmのほぼ長方形に近い形をしており、昭和二二年八月に板橋区から独立し、二三番目の特別区となった。独立当時は人口約一万人の静かな農村地域であったが、昭和四〇年代の高度経済成長とともに、現在は人口約六四万人の都市へと発展してきた。急激な人口増加のため都市基盤が整備される間もなく無秩序に宅地が広がり、居住環境を悪化させてきたが、近年、都営地下鉄大江戸線の新宿延伸、西武池袋線の連続立体交差事業・複々線化事業及び市街地再開発事業など快適な区民生活の実現を図る都市計画事業が着々と具体化している。

二 自転車利用環境整備の必要性

本区の公共交通は基本的に東西が鉄道、南北方向はバスにより形成されている。

しかし、バス交通は道路整備の立ち遅れから定時性確保の困難や運行速度の低下などの問題を抱えており、バスを補完する交通手段として自転車が多くの区民に利用されている。

また、自転車はほぼ区民一人に一台の割合で普及しているのに加え、練馬区の地域特性からも自転車利用環境の整備が求められている。この地域特性とは、第一に練馬区には鉄道駅から半径七〇〇m、バス停から半径三〇〇mの円を描いてもカバーできない地域、いわゆる公共交通不便地域が存在する。これらの地域では自転車または自動車

が主な交通手段となっており、短距離の自動車利用の抑制の観点からも自転車はその利用が確保されなければならない。

第二は、練馬区の地形がほとんど高低差のない、なだらかな地形で、自転車利用に適していることである。

さらに、区内の公共交通手段が駅端末中心であることから、自転車は地区内交通として利用され、自転車交通が発達してきた。また、鉄道路線間交通、いわゆる南北交通の不十分さも自転車利用に拍車をかけている。

このような地域特性から、自転車は必要不可欠な交通となっており、自転車の利用環境整備を積極的に進めていく必要がある。

そこで、本区独自の施策として平成四年度から

コミュニティサイクルシステムの歩み	
レンタサイクル事業（大泉学園駅）実証運用開始	平成元年度
レンタサイクル事業（ねりまタウンサイクル）の開始	平成4年度
コミュニティサイクルシステムの事業実験 (石神井公園駅と上石神井駅の間)	平成4年度
コミュニティサイクル指定路線の整備	平成9年度 平成18年度（予定）
コミュニティサイクルシステム事業の開始	平成13年度（予定）

図1

レンタサイクル事業を推進してきた。このレンタサイクル事業は平成元年の西武池袋線大泉学園駅での実証実験の成功を受け策定した「ねりまタウンサイクル整備計画」に基づいたもので、計画では区内八駅九施設を整備し、将来の自転車交通のネットワーク化に備えることとしている。

以上のような背景もあって、本区は平成一〇年末、建設省より「自転車利用環境整備モデル都市」として指定された。これを受け平成一二年八月

「練馬区自転車利用環境整備基本計画」を策定したところであり、以下この概要について述べる。

三 「練馬区自転車利用環境基本計画」の概要

1 自転車利用環境整備の目標

「自転車利用環境整備モデル地区」を西武池袋線石神井公園駅と西武新宿線上石神井駅を結ぶ地域と選定し、同地区に面的な都市交通としてコミュニティサイクルシステム（以下「CCS」という。）を導入するとともに、両駅をネットワークする自転車走行空間及び駅周辺等における駐車空間等の整備を進めていく（図1）。

(1) コミュニティサイクルシステムの事業化

①-1 レンタサイクルシステムの導入

本区では、電車やバスと同様に自転車駐車を有料化することなどにより自転車利用の適正化を図っているところであるが、これは自転車利用者からすれば自転車利用の規制と受け取られる面もある。また、公共交通不便地域では、自転車が貴重な交通手段となっていることから考えるとこの規制に代わる新たな利用促進策が求められる。

その一方策として、平成四年度から実施しているのが、レンタサイクルシステム（以下「RCS」という。）「事業名…ねりまタウン

サイクル」であり、現在、区内六駅の施設で二、二五〇台の供用を行っている。このRCSは、端末交通に適している自転車利用の長所を活かし、バスを補完する公共交通手段として区が自転車利用者に駐車施設と合わせて自転車そのものを貸し出しているところに最大の特徴がある。

また、通勤・通学で駅に向かう人と駅から学校や会社へ向かう人との時間的ズレを活用し、自転車を共有化させることで、自転車のトリップ数を変えることなく駅に乗り入れる台数を減らすことができるとともに、「置き場がない」・「目的地での利用ができない」といった自転車利用の短所をカバーしたところにも特徴がある（写真1・2）。

①-2 RCSの位置づけ

自転車は本来私的交通手段であるが、RCSは公的交通手段として位置づけ、他の交通手段との役割等を総合交通体系の中で明確にしていく必要がある。

RCSを公的交通手段として位置づける理由は次の二点にあると考える。

第一に、現在の区民生活において自転車は、前述したようにバスを補完する交通手段となっていることが明らかであり、また、区内の代表交通手段の一七・五%を分担している。

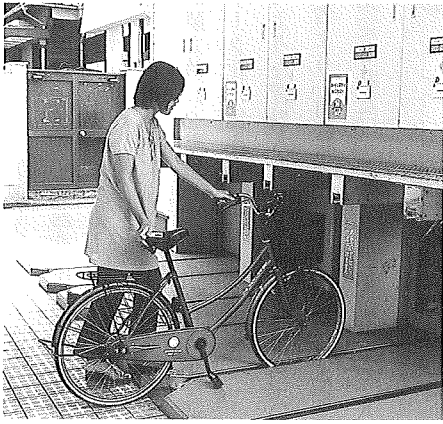


写真2 利用風景

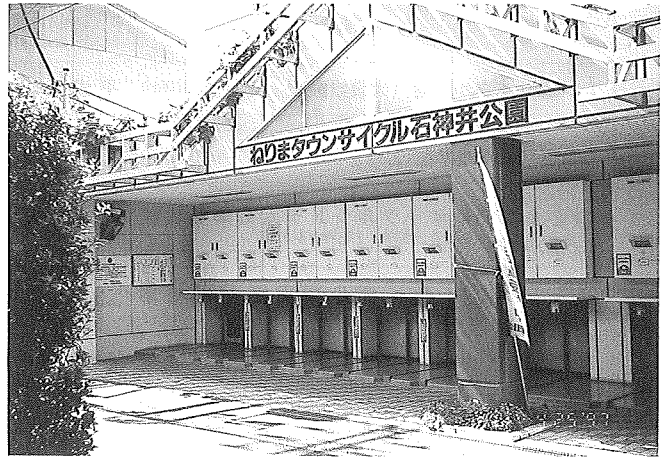


写真1 ねりまタウンサイクル石神井公園

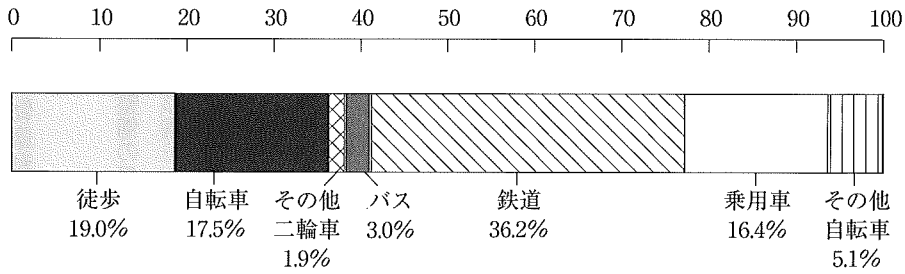


図2 練馬区の代表交通手段分担率 (H5パーソントリップ調査)

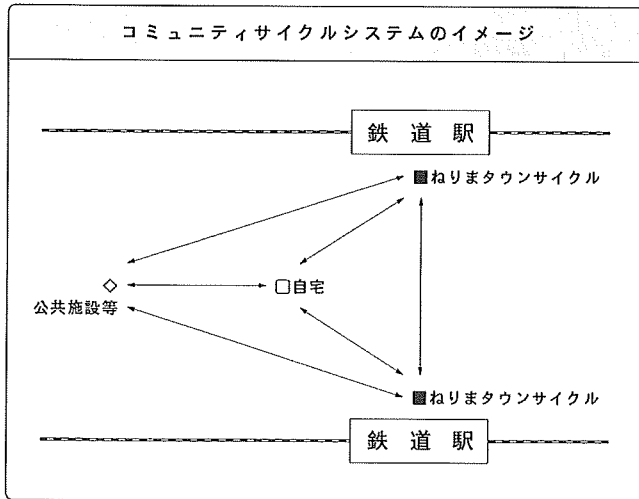


図3

これはバスの分担率三・〇%をはるかに超える分担率である。

第二に、自転車は近距離をカバーする交通手段として最も優れており、また、近距離公共交通手段のニーズも高まっていることがあげられる。

そこで、自転車走行環境、駐車環境を整備していくとともに、自転車交通を私的交通手段のように不安定なものではなく、少なくとも

CCS 指定路線図

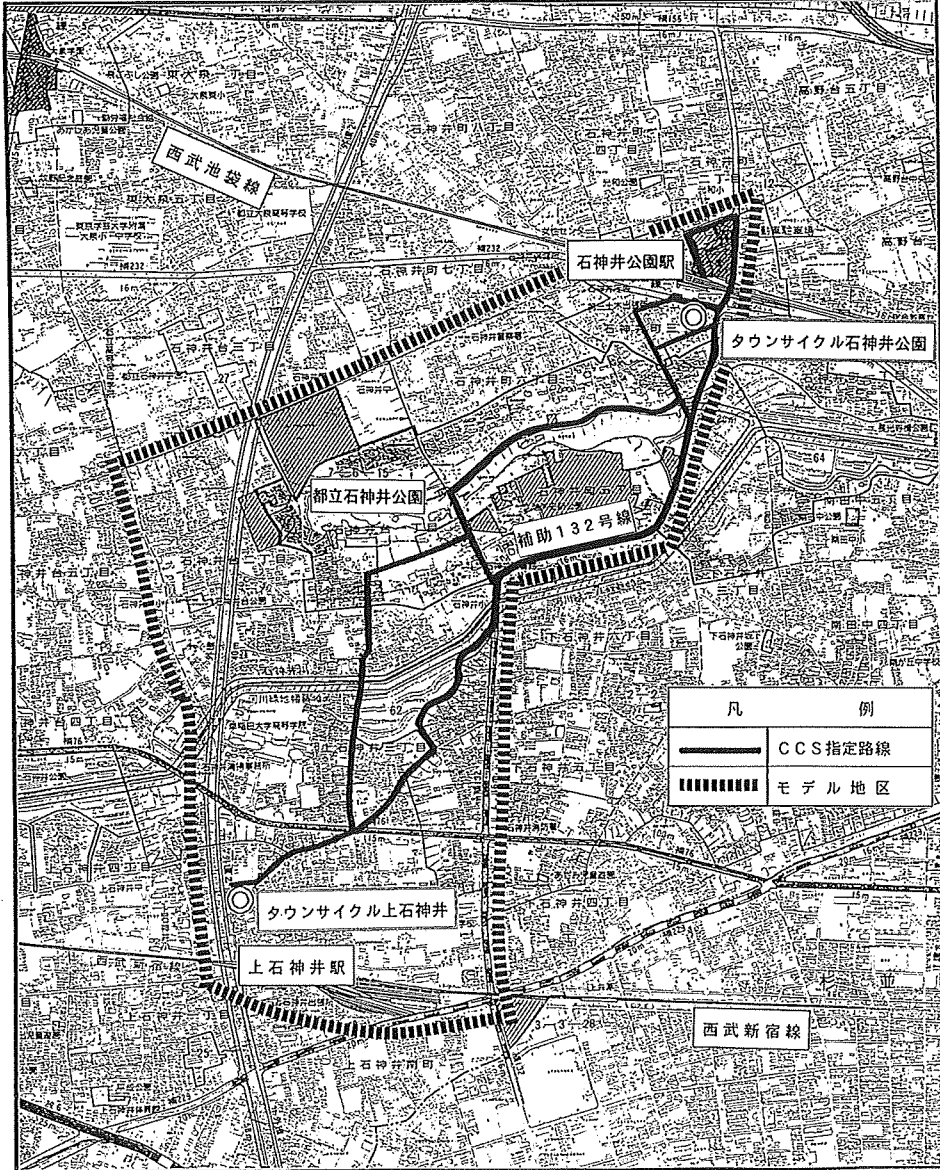


図 4

② も一部は安定的な公共交通手段として位置づけられた対応を図っていく必要がある(図2)。
 レンタサイクルシステム(RCS)からコミュニティサイクルシステム(CCS)へ

CCSとはRCSの複数施設のネットワーク化を図ることによって、施設を設置された駅間相互で乗り捨てが可能となることであり、現在目的地と駅との往復利用に限られて

いるRCSを地区内における自由性・公共性を高め、自転車利用を安定的な公共交通として確立していくというものである(図3)。
 今後、このRCSの特性をさらに活かした

CCSを展開し、地区内交通の整備を行っていくことが重要となっている。そこで、モデルとして石神井公園駅と上石神井駅間においてCCSを事業化し、この成果を踏まえて将来的には区内八駅九施設を結節点とした区内全体のネットワーク化を目指す。

(2) 走行環境の整備

CCSを安全で快適な公共交通としていくためには、駅間相互を結ぶ自転車走行環境の整備を図ることが不可欠である。また、古くからの農道がそのまま公道化された道路が多い練馬区においてはCCS実現に向けた最大の課題ともなっている。

そこで、地域全体の交通計画を踏まえ、モデル事業としてモデル地区内の石神井公園駅と上石神井駅をネットワーク化する自転車走行空間（CCS指定路線）を道路拡幅にとられない柔軟な工夫により確保していく（図4）。

なお、同CCS指定路線は「身近なまちづくり支援街路事業」（平成九年度）事業化の際に選定した路線であり、このうち、都市計画道路の一部区間が補助対象路線となり現在事業中である。

(3) 駐車環境の整備

自転車走行空間のネットワーク化にあたっては、走行環境のみならず適切な位置に適切な規模の駐車空間（自転車駐車場）の整備をすることが

重要である。

現在策定中の「練馬区自転車利用総合計画」では、平成二二年度の区内各駅における自転車需要予測数を算出する予定であり、モデル地区内の石神井公園駅と上石神井駅においても、この予測需要を見据えた自転車駐車場整備を推進する。

また、自転車駐車場は駅周辺を中心に整備を進めているところであるが、公共施設や民間建築物にも駐車空間は必要である。

しかし、現在の付置義務制度は規模の大きな集客施設に対して整備を義務づけているのみであり、特に民間指導の模範となる公共施設に関する規定がないため適正な規模の自転車駐車場が配置されていない状況となっている。

したがって、現行付置義務制度での課題を整理するとともに、地域・施設内容等に関わらず駐車需要を発生させる施設に自転車駐車場の整備を義務づける「付置義務条例」の制定を目指す。

2 施策展開の基本方針

自転車を主要な都市交通手段の一つとして位置づけ、交通需要管理（TDM）の視点に立ち、他の交通手段と均衡のとれた利用促進を図るとともに適正利用（自転車駐車場の整備、有料化及び放置自転車対策等）を推進することにより、安全で快適な自転車利用環境を確保する。

また、石神井公園を中心とするモデル地区は、区西部の地域拠点として、各種公共施設が配置され、良好な環境が整備されている地区であるものの、南北交通は路線バスや自転車等にたよる公共交通不便地域でもあり、CCSが活用できる地域であるとともに、石神井公園をはじめ行楽需要も見込める地域となっている。

しかし、この地区の道路を見ると自転車走行環境はまだまだに不十分であることから、モデル事業として石神井公園駅と上石神井駅を結ぶCCS指定路線の整備を中心とした事業を下記の方針に基づき実施する。

(1) コミュニティサイクルシステムの開発

CCS事業の最大の特徴は、レンタサイクル施設を設置された駅間相互での乗り捨てが可能となることであり、この特徴を生かすためには、それぞれの駅の需要に応じた自転車を常に確保することが求められる。また、駅毎に需要が異なることが予想され、さらに、平日より多くなる休日の駅間や買物利用など、平日とは違った行動をとる人達への対応も必要とされる。

このため、RCSにはない自転車の貸出動向の把握方式や自転車の搬送システムを開発する必要がある、バーコード等による自転車の管理方法等の確立に向けた研究を進めていく。

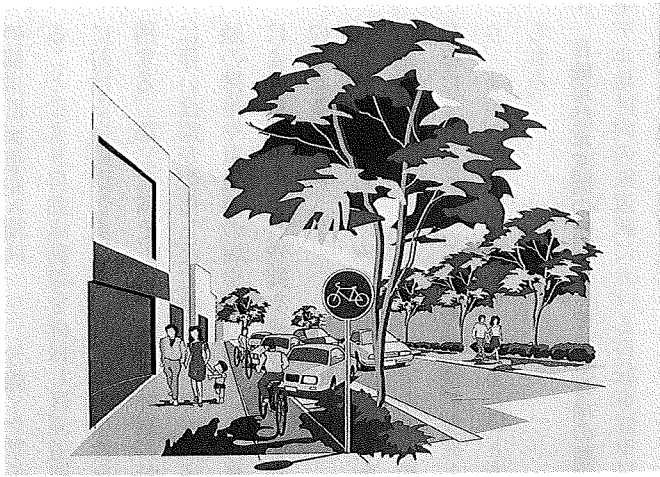


図5 自転車走行空間を考慮した道路整備イメージ

- (2) 自転車走行空間のあり方
- ① 歩行者、自転車、自動車の分離

モデル地区内は、道路基盤の整備が遅れているため、自動車動線が区画道路等に侵入し、歩行者、自転車動線と幅員しており、歩行者の安全性及び自転車の走行性が確保されていない。

この交通の幅員を解消するためには、歩行者、自転車、自動車それぞれの空間を明確に分離した道路整備が理想ではあるものの、練

馬区の地域性から道路拡幅が行える路線は限られている。また、拡幅が可能な道路についても三者を分離するだけの幅員を確保することは現実的には難しい状況である。

このため、本区においては既存道路の再構築を軸とした、コミュニティ道路のような整備、幅員に余裕がない道路についてはカラーリング等の視覚的な空間分離などを基本とした自転車走行空間の確保を図る(図5)。

- ② 区画道路においては適切なルールの下で自動車等と空間を共有

住宅地区内の路線の多くは拡幅を行うことは著しく困難となっている。そこで、十分な幅員が確保できない区画道路については、交通管理者と協議のうえ、自動車交通の速度規制を実施して自動車と自転車の空間の共有策を検討する。

また、歩行者及び自転車の交通量がさほど多くない道路においては、歩行者と自転車が空間を共有(自転車歩行者専用道等)する方策を検討する(写真3)。

- (3) 自転車走行空間確保の方法

① 道路空間の再構築による走行空間の確保
自転車走行空間を確保するためには、新たな用地の確保による道路拡幅が基本であるものの、経済的な負担が大きく整備にも長期間



写真3 自動車と自転車が空間を共有する道路
(タイムシェアリングにより自転車、歩行者優先道)

を要することから、現実的には次の方策も検討する。

(a) 既存道路における路肩、車線幅、歩道等の各部の幅を機能を損なうことがない範囲で縮小して自転車走行空間を確保

(b) 既存道路における自動車動線、植樹帯等の機能の再編

② 自動車交通の円滑化による適正な道路機能の分担

この方策は第一段階として、モデル地区内

の都市計画道路へ補助一三二号線Vを整備することににより自動車動線を確保し区画道路等における自動車と歩行者、自転車の幅轆を解消する。第二段階として、自動車動線の分離に伴い役割が変化した道路において、通過交通の排除や車道幅の縮少等道路空間の再構築により自転車の走行空間を確保するというものである。

これは当該道路のみをみれば機能を自転車の譲ることになるが、地域全体でみると機能移転により総合的な機能の確保が可能となり、まちづくりの視点からも望ましいと考えられる。

(4) 自転車駐車空間の確保(自転車駐車場の整備)
モデル地区内の鉄道駅における自転車駐車場の収容台数は、現在の駅周辺乗り入れ台数をほぼ満たしている。

しかし、今後、駅周辺街づくり事業等の進展にともなう借地施設の返還や民間自転車駐車場の廃業が考えられる。また、自転車走行環境の整備等による自転車利用の増加も見込まれることから、将来需要量に対応した、恒久的な自転車駐車場の整備を進めていく。

(5) 社会環境整備の方策

自転車の走行及び駐車のための空間をより使いやすくしていくためには、空間整備とあわせて情

報提供やルール・マナーの周知等ソフト面の環境整備も必要となる。

① 情報提供

自転車安全かつ快適に走行できるルール、自転車駐車場等の情報を「自転車マップ」として利用者に提供する。

また、わかりやすい道路標識、路面表示を充実したり、自転車利用に関する情報コーナーを交通結節点などへ設置することなども検討する。

② 交通ルールとマナーの周知

自転車は手軽で便利な交通手段である反面、そのルール・マナーの意識は低い。そこで、交通安全教育、自転車走行のルールの周知、自転車の駐車ルールの定着を三つの柱として、道路管理者、交通管理者、交通事業者、教育機関及び区内関係団体の協力を得ながら、自転車利用に関するルール・マナーの周知・普及を図る。

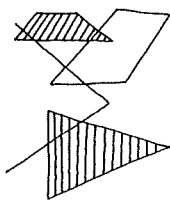
四 おわりに

以上、練馬区の自転車利用環境整備の基本的な考え方等について簡単に述べてきたが、計画の実施にあたっては、東京都における「モデル地区自転車道網検討会」に参加するとともに、交通管理者をはじめとする各関係機関と連携を図ることが

重要である。

また、都市計画道路へ補助一三二号線Vの整備は平成九年度から事業化しているものの他の自転車走行空間の整備は、そのほとんどが幅員が狭いコミュニティ路線であり路線別の整備手法について、現在さらに検討を深めているところである。

今後は、平成一二年三月に「自転車利用環境整備ガイドライン作成委員会」から提示される予定の整備指針等を参考にし、早期にネットワーキ化を図っていく考えであり、関係機関のご理解とご支援をお願いしたい。



特集

北九州市におけるパーク&ライドの実践

北九州市建築都市局交通計画課長 梅本 治孝

一 はじめに

北九州市は、昭和三八年（一九六三年）に五つの都市が対等合併して生まれた全国で六番目の政令都市であり、平成一一年三月現在の人口は約一〇一・三万人です。

本市は、九州の最北端に位置し、関門海峡を挟んで本州に接しています。地域の大部分は東部の企救山塊と中央部から南へ延びる貫・福智山塊により占められ、北部は海に面して平地が広がっています。概して後背地の少ない地形です。市街地はこの山地部のふもとを縫うように海岸沿いにかけて帯状に広がっており、この中を鉄軌道と道路、バス路線が競合し合うように配置されています。

自動車交通は、市内のみでなく市内市外への流入も多く、小倉都心、黒崎副都心を核として、X型に広がる国道三号、一〇号、一九九号、二〇〇号、三三二号等の主要幹線道路に集中して流動しています。これらの自動車交通の多くは、東西軸と、南北軸が交差する小倉都心周辺部、黒崎副都心部で合流し、市内外の目的地へ向かっています。

このため、朝夕をピークにこの小倉都心、黒崎副都心周辺で渋滞が慢性化しているのが現状です。

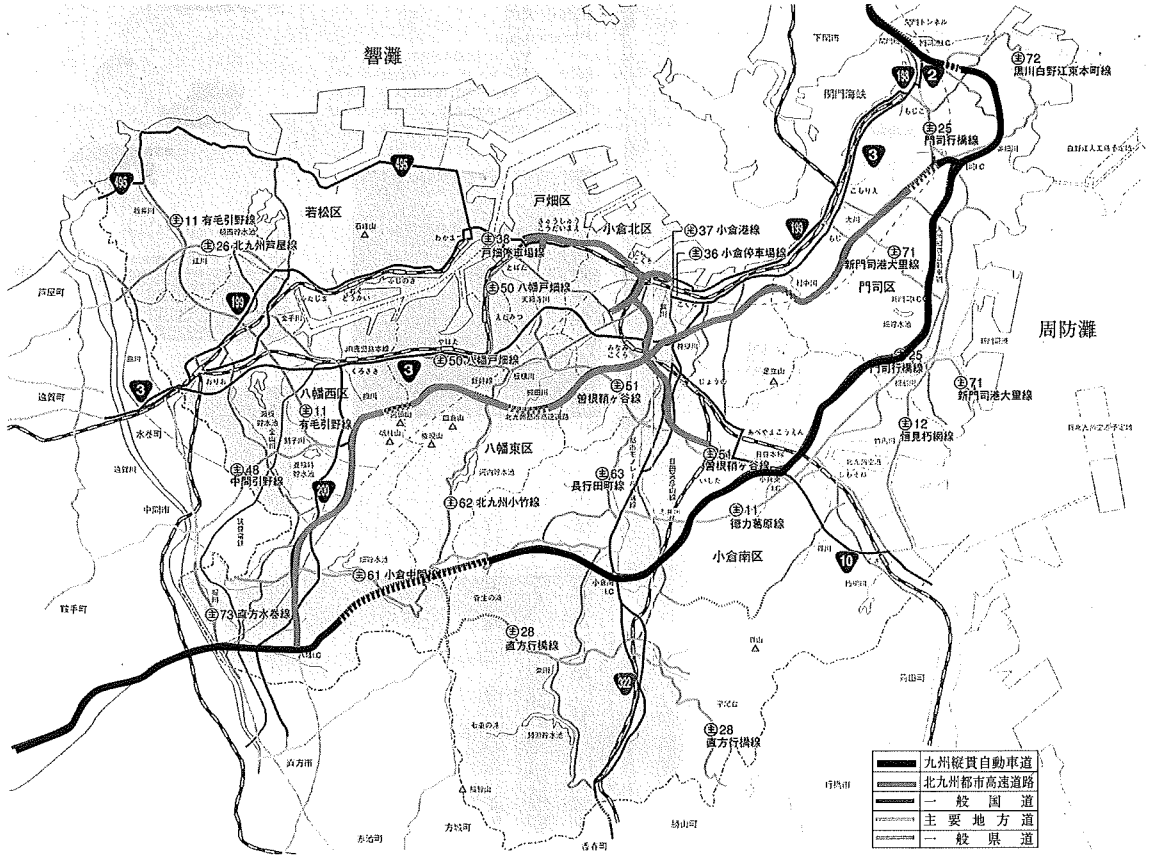
さらに、近年のモータリゼーションの波をうけ、本市の自動車保有台数は平成二年度の約四五万台から平成九年度には約五五万台に増加するなど、交通需要は増加の一途であり、従来の交通容量

大策（バイパス整備・交差点改良等）のみでは、費用や時間的な制約により、渋滞対策としての早急な効果は期待できない状況になっています。

そこで、交通を円滑に処理するために、北九州市としてもTDM施策を始めとするソフト施策に積極的に取り組んでいるところです。

二 交通需要マネジメント（TDM）への取組み

本市は平成六年九月に建設省・運輸省・警察庁の「総合渋滞対策支援モデル事業」の実施都市に指定され、「北九州市交通需要マネジメント基本計画」を平成七年一月に策定しました。この基本計画の中で、計画した施策が利用者である市民に受け入れられる施策か、採算性に見合ったシス



北九州市道路網図

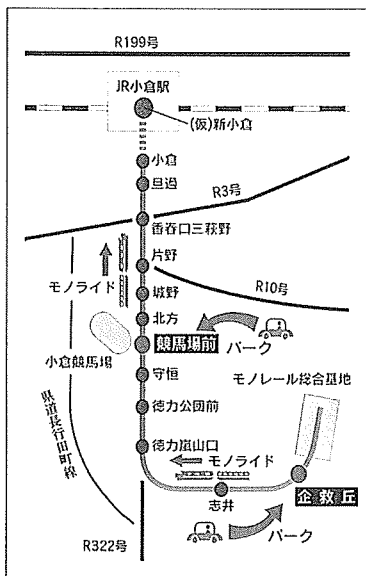


図1 実験概要図

○目的
小倉都心部へのマイカー通勤者を対象に、モノレール停留所近辺に臨時駐車場を確保し、そこ

三 試行実験の概要

テムとして運営が可能なのか等、試行が必要な施策については、実験実施によりその効果を検証したうえで、課題を整理して本格実施に結びつけるよう述べられています。

この基本計画で策定された施策のひとつがパーク&モノライドであり、試行実験を行いその効果を検証した結果、平成八年五月一日から本格的に実施したところです。

また、パーク&高速バスライド（平成九年三月一〇・一一日）や都心循環バス（平成一〇年一月一八〜二五日）の試行実験にも取り組みました。

でマイカーからモノレールに乗り換えてもらい、都市部に流入する自動車交通量の削減を図るとともに、その効果を把握し、実施に向けた可能性を検討する(図1)。

○実験期間

平成八年三月一二日(火)～一四日(木)の三日間

日間

○効果等の調査方法

① 渋滞緩和効果の検証(渋滞長、旅行速度)

② 施策の実現可能性調査(モニターへのアンケート)

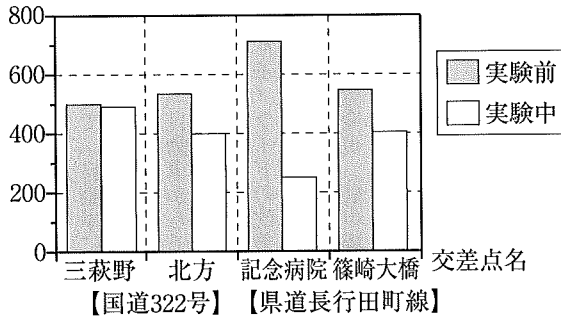


図2 渋滞長の変化

ト調査)

○モニター

国道一〇号、三三二号沿線に居住する小倉都心部へのマイカー通勤者二二〇名(うち二〇〇名が実際に参加)、三日間で延べ四五七名が参加。

○臨時駐車場(始発から終着まで利用可)

① 企救丘停留所(始発駅)

・モノレール総合基地内空地 一〇〇台

・市有地(旧駐輪場) 六五台

② 競馬場前停留所(中間駅)

・JRA小倉競馬場第三立体駐車場B棟 五〇〇台

○費用

実験期間中のモニターの駐車料金、モノレール運賃は無料。

四 実験結果

(1) 渋滞長

試行実験実施日(3/12)の国道三三二号、県道長行田町線の渋滞長を一週間前と比較した結果、約二割渋滞長が削減された。

しかしながら、パーク&モノライド駐車場周辺では効果が見られるが、都心部に近づくにつれて効果は小さくなった(図2)。

(2) 旅行速度

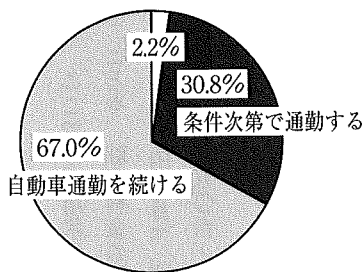
渋滞長調査と同様に試行実験日と一週間前の国

道三三二号、県道長行田町線の旅行速度を比較した結果、約一割の向上が見られた。

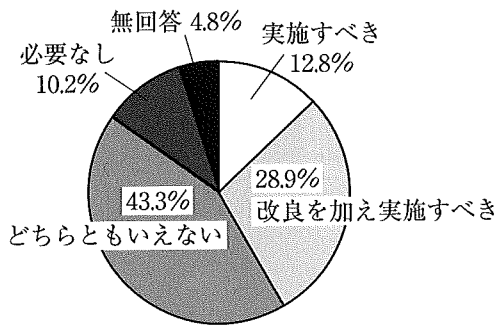
(3) アンケート結果

① パーク&モノライドへの転換可能性

パーク&モノライドで通勤する



転換意向



実施可能性

図3 転換意向及び実施可能性

「パーク&モノライドで通勤する」、「条件次第で通勤する」は約三割であり、残りの七割は「自動車通勤を続ける」と回答した。

その理由として「自動車に比べて時間がかる」、「モノレールを降りた後、会社まで遠いので不便」、「自動車からモノレールへの乗り換えが不便」が多かった(図3)。

② パーク&モノライドの改善意見

- ・モノレール終発時刻(P.M.11:35)の延長
- ・駐車場の位置変更(駐車場からモノレールへの乗り継ぎ利便性向上)

③ 駐車場利用料金の上限

- ・企救丘停留所周辺駐車場(平面、青空駐車)・・・二、〇〇〇〜三、〇〇〇円程度
- ・小倉競馬場駐車場(立体、駅舎連絡通路有)・・・五、〇〇〇円程度

(4) 検討結果

前述の実験結果を考慮し、モノレール沿線の将来動向及び必要な駐車場の容量・位置をあわせ検討した結果、以下に示す方策を実施に向けて検討していくこととした(表1)。

五 現在の実施状況

この実験の後、企救丘停留所では平成八年五月にモノレール基地内(既整備・九五台)及び市有地(旧駐輪場)を整備(六二台)し、パーク&モノ

表1

項目	検討結果
モノレール沿線の将来動向	・将来的にも、モノレール沿線人口の増加傾向は衰えることなく、県道徳力葛原線の整備で、国道一〇号線市外方面からのアクセス性が高まることから、将来におけるパーク&モノライド潜在需要の増加が見込まれる。
パーク&モノライドの効果期待量	・一五分当たり三〇名が、ピーク時間帯の一時間にコンスタントにパーク&モノライドすれば実験結果レベルの効果が見込める。
必要な駐車容量と駐車場位置	・今後は、モニターアンケートで上位を占めた徳力風山口や、今回実験で使用した競馬場前停留所で、五〇台以上の駐車場整備を検討していくことが必要である。

方策	方針
実験で使用した駐車場を活用するための方策	企救丘駐車場：潜在需要を掘り起こすためのPR 小倉競馬場駐車場：料金を引き下げる方策の検討
新たな駐車場を整備するための方策	駐車場整備の可能性の検討(位置、構造、運営方法、料金等)

ノライド用駐車場として供用を開始しました。駐車場の利用条件は、モノレール定期券利用者でパーク&モノライド用駐車場から半径一km圏域外であることです(写真1・図4)。

競馬場前停留所については、小倉競馬場のパーク&モノライド用の駐車場の利用規模が拡大(五〇〇台→一、〇七四台…既整備)されました。土、日は競馬場利用客専用となり、平日のみの利用と

なりますが、モノレール利用者であること等の制限はありません。

しかしながら、ここでの利用状況は都心部まで近い(約四km)ことや、駐車料金の問題(四〇〇円×二〇日＝八、〇〇〇円/月)、平日のみの利用であることなどから約一五〇台/日程度と低調でした。

そこで、駐車場の有効利用とパーク&モノライドの促進のため平成一二年六月より月極利用券(四、〇〇〇円/月…平日のみ利用可)が発行さ

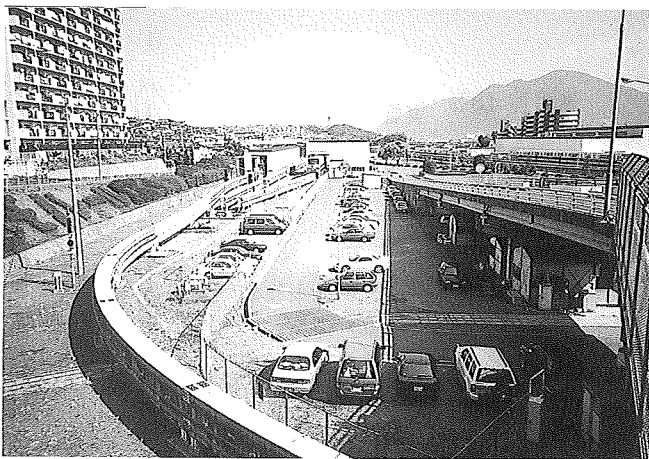


写真1 モノレール基地内駐車場

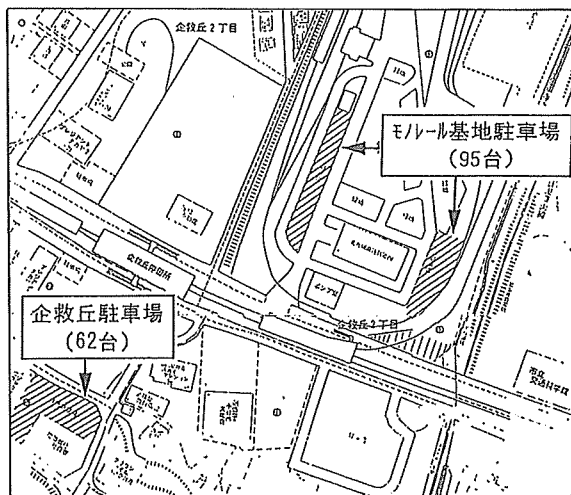


図4 企救丘停留所周辺駐車場位置図

れるようになり、より利用しやすくなりました。
現在（平成二十一年一〇月）の利用状況を表2に示します。

六 今後の進め方

平成一〇年四月にモノレールがJR小倉駅に延伸されるとともに、駅前広場、駅前に分散していたバス停を集約したバスターミナル等の供用が開始され、小倉都心部における交通結節機能が充実したことにより乗り換え等の利便性が向上しました（写真2）。

表2

停留所	駐車場名・利用時間	容量	利用台数	利用率	駐車料金
企救丘	モノレール基地内駐車場 (始発5:45~終着23:54)	95台	95台	100%	月極 2,000円
企救丘	企救丘駐車場 (始発5:45~終着23:54)	62台	62台	100%	月極 2,000円
小倉競馬場前	小倉競馬場第3立体駐車場 (7:00~22:00)	1,074台	約240台/日	約22%	400円/回 月極利用者券 4,000円

この影響から企救丘停留所では、パーク&モノライド駐車場の利用待ちがでる状況になってきました。これを本施策を拡大していく絶好の機会であると捉え、平成二十一年七月にモノレール沿線住民を対象に、パーク&モノライド利用希望の潜在需要を把握するアンケート調査を実施しました。

調査結果によると、「すぐにでも利用したい」、「条件次第で利用したい」の割合が回答者の約一割あり、「条件次第で利用したい」と回答した人の中で、他の停留所でのパーク&モノライドを希望する声などもありました。

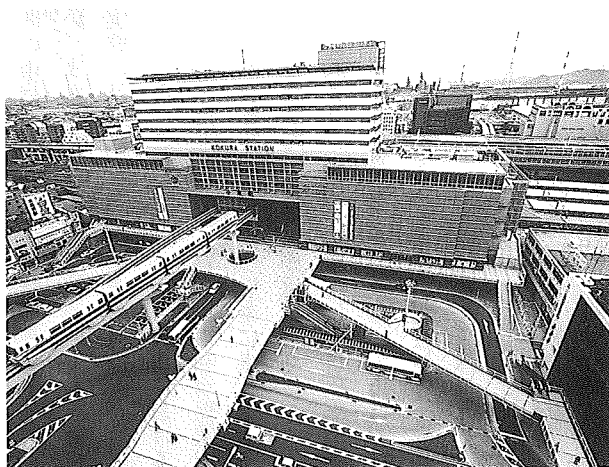


写真2 新しくなったJR小倉駅とバスターミナル

これらのことから、今後の課題として

- ・現在の駐車場利用待ちを含め二〇台程度の早期拡大整備
- ・他の停留所周辺での駐車場の確保
- ・パーク&モノライドの周知と、自動車利用者の意識の向上

などがあげられます。

今後はこれらの課題の解決に向けて積極的に取り組み、パーク&モノライド施策の拡大・充実を図っていきたいと考えています。

自転車利用環境整備モデル都市の 公募について

道路局道路環境課

一 はじめに

自転車は、日常的な短距離の移動においてニーズが高く、身近な交通手段として親しまれている。さらに近年においては、環境にやさしい交通手段として、社会的にもその利用促進が期待されている。都市における交通モードの一つとして自転車の利用を促進するためには、自転車が安全かつ円滑に利用できる自転車走行空間を整備していくことが重要であるが、これまでの我が国の都市部においては、欧米の諸都市にみられるような、自転車走行空間のネットワークは整備されていない。

このような状況の中で、建設省の主催により、都市における自転車利用環境整備のためのモデル都市を公募し、都市の特性に応じた自転車利用環

境整備について全国の市区町村より提案を受け、これを建設省とのパートナーシップのもとにモデルとして実現することとした。

モデル都市の公募には全国から多数の提案が寄せられた。そして自転車利用環境整備モデル都市審査委員会は慎重な審査の結果、このたび全国各地のモデルにふさわしい都市として一四都市を選定し、その結果を受け、建設省として審査委員会で選定された一四都市を自転車利用環境整備モデル都市に指定した。

二 モデル都市公募の経緯

1 公募の主旨

都市内交通の手段として自転車の利用が促進されることを期待されているが、我が国の都市にお

ける自転車走行空間は、歩行空間や自動車走行空間の中に曲がりなりに確保されてきたに過ぎない。また、自転車駐車場についても放置自転車の実態にみられるように、その整備が遅れている状況にある。このため、今後、都市における日常的な交通手段として広く自転車の利用促進を図るために、自転車が快適かつ安全に走行できる空間の整備を行っていくことが重要である。

建設省は、平成一〇年度に「自転車道網整備に関する調査委員会」を設置し、都市における自転車利用促進のための環境整備に関する検討を行い、都市交通としての役割を発揮できるよう、自転車利用空間ネットワークの形成を促進していくという基本的方向をとりまとめた。また、昨年一二月には、先導的に自転車利用を促進する環境整

備を図るため、東京都練馬区、広島市、静岡市、徳島市、佐賀市の五都市をモデル都市として指定した。

このような中で、さらに建設省と各都市とのパートナーシップによるモデル的な取組みの輪を広げ、地域の創意工夫を活かした多様な事例の充実に図り、全国各地における自転車利用環境の整備をつなげていくため、都市交通手段としての自転車利用環境整備のモデルにふさわしい提案を、全国の市区町村からの公募によって求めることとした。

表1 公募の経緯

応募要項の公表	平成11年6月29日
応募登録期間	平成11年7月16日～8月9日 (応募登録の受付総数 35都市)
応募書類(提案書)の提出期限	平成11年10月29日 (応募書類の提出数 33都市32件)
モデル都市の指定	平成11年12月9日

2 公募の経緯

平成一一年六月二十九日に公募要項の公表が行われたところ、三五都市の応募登録があり、最終的には、応募書類の締め切りである平成一一年一月二十九日までに三三都市から三二件の提案がなされた(表1)。

三 審査結果

1 審査のポイント

本審査の主要なポイントは、応募したモデル都市が作成する提案書が、都市における自転車利用を促進するための環境整備のモデルとして、従来にない快適で安全な自転車利用環境として整備し、しかも早期に現出するという内容となっているか否かであった。

具体的には、以下の点が自転車利用環境整備モデル都市を選定する重要な基準となった。

① 早期に自転車走行空間ネットワークの骨格の主要部分が自動車及び歩行者から分離された形式で整備されていること

② 都市の主要部を対象として走行空間ネットワークが計画されており、自転車を当該都市における主要交通手段として位置づけるという課題に、真正面から取り組んでいること

③ 走行空間と関連して適切に配置された自転車駐車が計画されていること

慎重な審査の結果、次の一四都市を自転車利用環境整備モデル都市として選定した。

- 北広島市(北海道)
- 二ツ井町(秋田県)
- 福島市(福島県)
- 群馬県・前橋市(群馬県)
- 群馬県・新町(群馬県)
- 浦安市(千葉県)
- 千代田区・中央区・東京都(東京都)
- 板橋区・豊島区(東京都)
- 足立区(東京都)
- 開成町(神奈川県)
- 新津市(新潟県)
- 名古屋市(愛知県)
- 香川県・高松市(香川県)
- 平良市(沖縄県)

計一四都市(順不同)

2 モデル都市の提案内容

本節では、審査委員会を選定されたいくつかのモデル都市の提案内容を具体的に紹介する。選定された都市からの提案は、いずれも早期に、自転車走行空間ネットワークの骨格の主要部分が自動車及び歩行者から分離された形式で整備されることが高く評価されている。加えて、都市の主要部を対象として走行空間ネットワークが計画されて

いることが高く評価されている。

なおここで紹介する内容は、あくまで提案書で記述されたもので、実際に行われる事業の内容は、今後の整備計画策定時の検討結果等により、提案書の内容から変更されることがあることを申し添える。

前橋市（群馬県）

自動車交通需要に応えるために高水準の道路整備が進められてきた一方で、公共交通の衰退、環境問題などが生じており、これらの諸問題を解決するため、既存道路網を活かして、自転車走行空間ネットワークづくりを計画している。

中心市街地を対象として、歩道上での自転車走行の分離を予定している路線を中心に、環状・放射の九〇kmに及ぶネットワークを形成することとしている。主要放射路線を含む骨格路線が早期に整備されることも、モデル性が高いと評価される。自転車駐車場も適切に計画されており、地方都市のモデルの一つとなるものとして注目される（図1）。

千代田区・中央区（東京都）

我が国の政治・経済の中核機能を担っている地域であるが、業務機能の集積が交通の集中を招き、慢性的な交通渋滞を引き起こしている当地域にお

いて、自転車の効率性が業務交通においても注目されてきていることをふまえ、自転車を都市交通システムの新しい手段として位置づけ、自動車からの転換を促進しようとしている。

千代田、中央の両区と東京都が連携して、皇居を取り囲む一帯を対象に、総延長三〇km、一km当たり二kmの延長密度のネットワークが計画されており、都市型自転車利用空間整備のモデルとして秀逸である。自転車走行空間は主として歩行者、自動車から分離された空間からなり、整備方法については、各路線の整備・利用の状況に応じて既存の道路空間から創出することを基本としており、その創出手法は他の大都市の参考となる。また走行空間ネットワークに沿って、自転車駐車場も適切に計画されている（図2）。

板橋区・豊島区（東京都）

板橋区は、住民からの提案をもとに、区域の中央を貫き副都心池袋に至るルートと、これに直交して、副都心から放射状に延伸する二つの鉄道の区内の主要鉄道駅相互を結ぶルートを骨格とするネットワークを、三年間で、概ね歩道上または道路上の分離による自転車走行空間で整備しようとして計画している。区域の中央を貫き池袋に至るルートは、大都市東京において住宅地から副都心池袋までを直接自転車で移動することを可能とし、一

方、主要鉄道駅を相互に結ぶルートは、自転車から鉄道へ乗り換えての都心方面への移動や区内における日常的な私事交通における自転車利用を促進するものであり、これらのルートによる自転車利用の促進は大都市内の住宅地域のモデルとして優れている。主要鉄道駅における自転車駐車場及び乗り捨て可能な都市型レンタルサイクルも適切に計画されており、評価される。

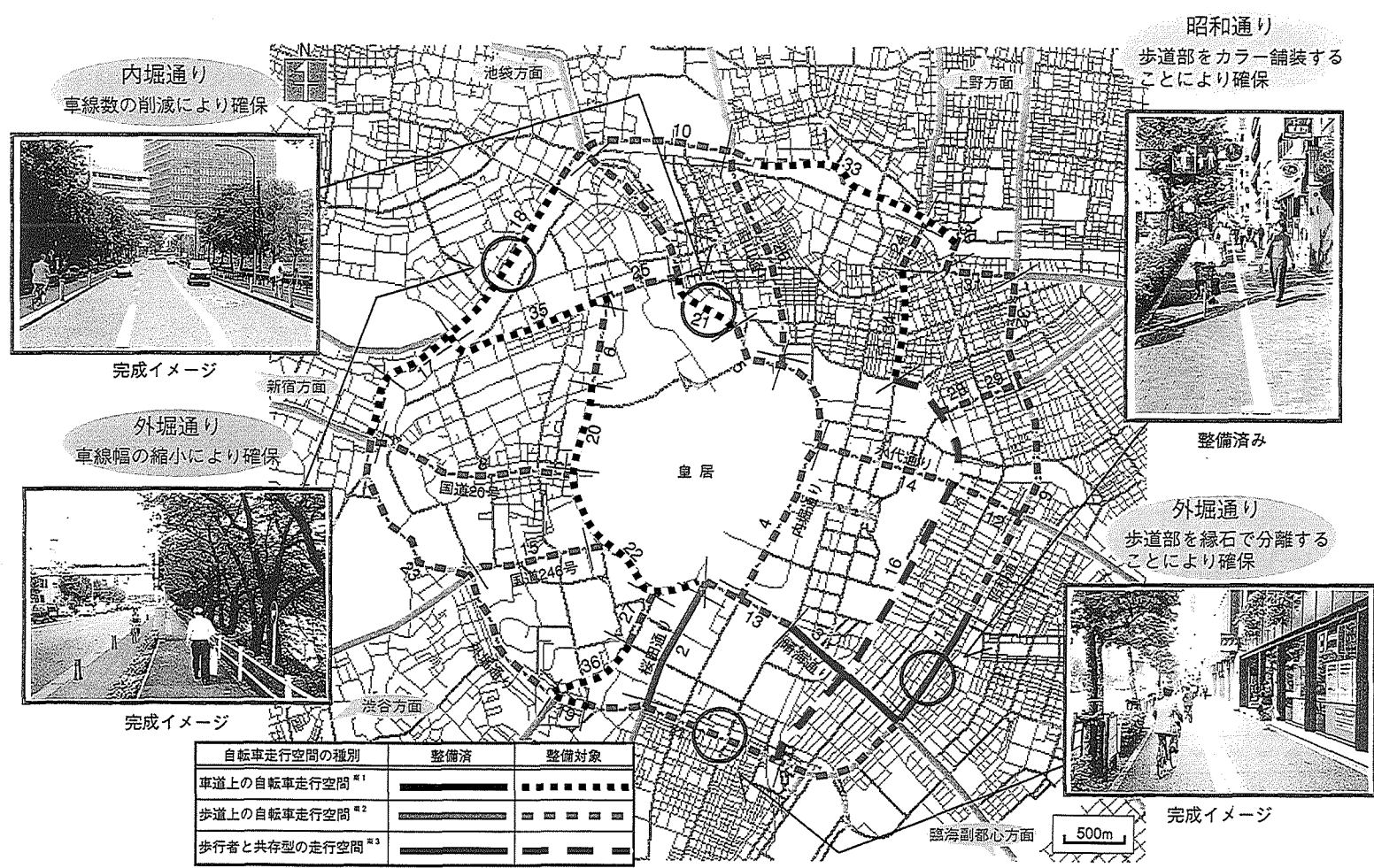
板橋区と豊島区の提案は、それぞれ別になされたものであるが、相互に連携して推進する旨が明らかにされている。また、板橋区の区域の中央を貫通する基幹ルートは、豊島区内の副都心池袋につながることにより効果が一層高まるとみられる。さらに、豊島区側の板橋方面から池袋に至る路線については早期整備が予定されている。このような事情と意味合いから、審査委員会においては、板橋区に豊島区を加えて一体的にモデル都市として選定することとしたものである。

高松市（香川県）

市街地から郊外の住宅地までがコンパクトにまとまり、平坦な地形、温暖な気候に恵まれていることから、自転車利用が高い反面、自転車事故死者数の割合は全国第二位となっている。このため、安全・快適で、利便性の高い自転車走行空間の整備を図ろうとしている。



図1 前橋市の自転車利用空間ネットワーク提案図



注) ※1：専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類するもの、もしくは白線等マーキング、カラーリング等により区分して設けられた車道レベルの道路部分
 ※2：専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類するもの、もしくは白線等マーキング、カラーリング等により区分して設けられた歩道の道路部分
 ※3：歩行者と歩道を共有する道路部分（自転車歩行者共存型）

注記：モデル地区の自転車道の整備手法（自転車走行空間の種別等）は、今後の交通量調査や沿道状況調査等に基づき、基本計画作成時までに整理する予定。

図2 千代田区・中央区の自動車利用空間ネットワーク提案図

自転車での通勤・通学圏として、市中心から概ね四〜五kmの範囲を対象とし、車道及び歩道からの分離を主体とした格子状の自転車走行空間ネットワークで市の中心市街地をカバーしており、その積極的な配置計画は高く評価できる。また、ネットワークの骨格部分が早期に整備されることも地方都市における今後のモデルとして効果的であると評価される。自転車駐車場計画においても、短時間の一時駐車に対しては路上駐車スペース

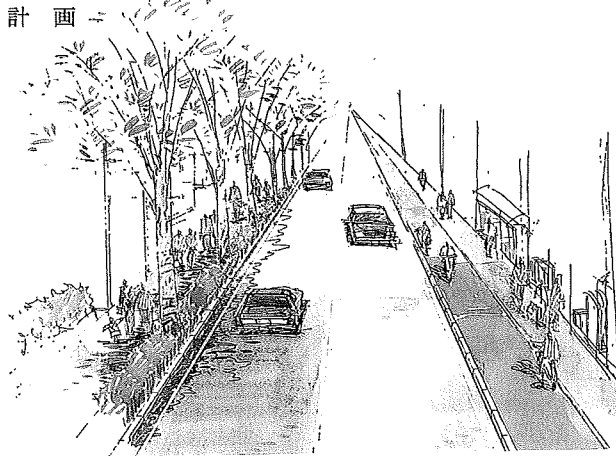
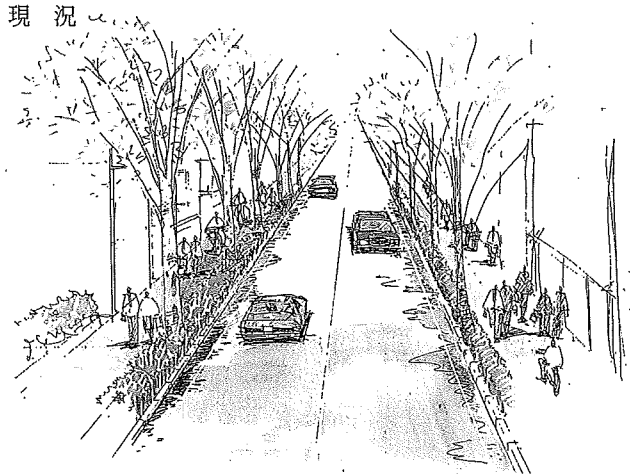


図3 高松市が提案する自転車走行空間の整備イメージ

を、駅等の交通結節点や集客施設には官民一体となつた駐車場をそれぞれ整備することとしているなど工夫がみられることが評価される(図3)。

四 今後の取組みについて

今後の予定としては、モデル都市として選定された各都市において、提案された構想に従って、関係機関等との必要な調整を行いつつ、事業の基本となる計画を策定して、平成二二年度より創設

する「自転車利用環境総合整備事業」として自転車利用環境整備に着手する。

モデル都市として選定された都市においては、一日も早く、本公募で提案された市街地における自転車利用空間ネットワークが整備されることが期待される。また、モデル都市以外の都市における自転車利用環境整備についても、相応の支援を行う考えであり、今後建設省をはじめ、関係行政機関の支援のもとに自転車利用環境の整備が進められることが望まれる。

言うまでもなく、今後、各地で創出されていく自転車利用空間ネットワークは、それ自体では日常的な都市交通手段としての自転車利用を実現するものではない。利用者である地域住民の理解と協力を得ながら自転車利用の促進が図られ、効果的で真に環境にやさしい都市交通システムが形成されることを願うものである。



シリーズ
『道の駅』

憩い・情報発信・ふれあいの場

道の駅 桜峠 (石川県)

「道の駅 桜峠」駅長 松木 和美

複雑な海岸線を描きながら日本海に突き出した能登半島。そんな能登には、海岸線とは別のもう一つの表情があります。

半島のちょうど真ん中にある能登唯一の村、柳田村。「能登は やさしや土までも・・・。」この言葉のそのままの風景がそこにあります。

そんな柳田村の入口、「金沢・能登2時間圏構想」の重要路線である珠洲道路沿いに「道の駅 桜峠」があります。

珠洲道路は、穴水町此木このきから珠洲市飯田町に至る延長約四五・三kmの主要幹線道路で、道路利用者からポケットパークの増設が望まれていました。その要望に応えて、石川県は平成七年度から柳田村とよめ当地内に、ふるさと支援道路整備事業（美知の駅整備事業）により、「道の駅 桜峠」の整備に着手しました。

当「道の駅」は、柳田村が建設した売店を含めた公園面積九、八〇〇㎡の県内最大級の道の駅として、平成八年九月一三日に完成しました。

今回、完成した「道の駅 桜峠」は観光客や地元の人々に「憩い・情報発信・ふれあい」の場として親しまれる観光名所の一つとなり、平成一五年開港予定の能登空港や今後整備されていく能越自動車道と共に、奥能登観



豊かな自然にかこまれた道の駅 桜峠

光活性化の一翼を担っていくことを目的としています。

施設の特徴は、柳田村が昭和六二年環境庁の「星空の街」に選ばれたこともあり、園内のタイル舗装はそんな柳田村にふさわしく天の川を表現し、その中に一二星座の陶板を配置しています。

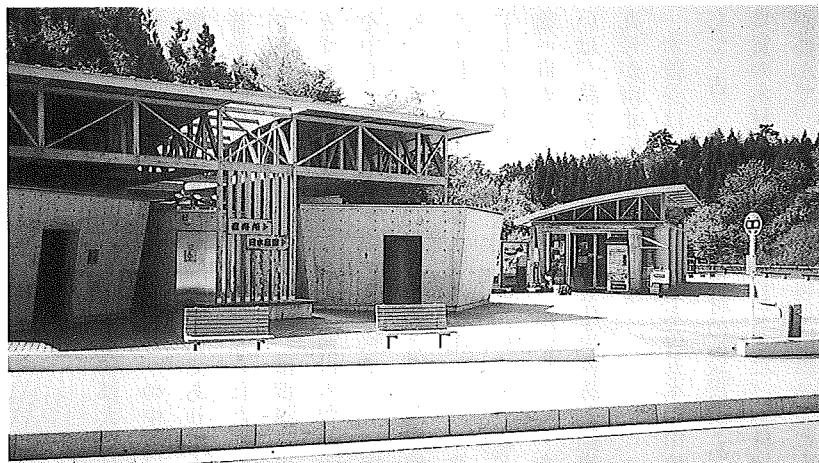
また、ポケットパーク内は車椅子で移動できるよう、全域バリアフリーで身障者用のト

イレも完備されています。

桜峠という地名の由来はさだかではありませんが、近くに住む古老は「かつてそこに桜の大本があつて、往来した人が目印にしていたのではないか」と推測しています。そこで当日地区の人たちは平成四年に「桜峠」の名にふさわしい場所にしようと、ソメイヨシノ、八重桜、シダレサクラをそれぞれ五〇本ずつ桜峠の道路沿いに植えました。桜の花がドライブの目を楽しませてくれるのも、そう遠くはないでしょう。

売店内では柳田村特産のお土産をたくさん揃えています。一番人気は村特産のブルーベリーで作ったワイン、ジャム、ゼリー、アイスクリーム。純山村ならではの季節の山菜、農業高校生手作りの無添加みそ、リンゴ、イチヂクジャム、手作りパッチワークなど柳田生まれのお土産は見逃せない品ばかりです。

喫茶コーナーでは焙りたてのコーヒーや手作りブルーベリーソフトクリームも人気です。奥能登の動脈ともいえる珠洲道路沿いのキリコの形をした看板が目印の「道の駅 桜峠」皆様のお越しを心からお待ち致しております。



「道の駅 桜峠」全景



森のめぐみとグルメの休憩所

道の駅「大桑」 ー信州・木曾ー

道の駅「大桑」 駅長 松原 碩彦

地域の概況

木曾谷と道の駅「大桑」

道の駅「大桑」の所在地―木曾郡大桑村―は長野県木曾郡、通称「木曾谷」の途中に位置している。木曾は交通の要衝であり、また昔から中山道の難所として、知られたところである。木曾谷は、谷の西側には御嶽を主峰とする飛騨山脈が連なり、東側は木曾駒ヶ岳を中心とする中央アルプスに挟まれて、南北に一〇〇kmにわたり、分水嶺となる鳥居峠から南側には木曾川が太平洋に流れ下り、北側には奈良井川（信濃川・犀川の支流）が日本海へ向かって流れている。川に沿って、あるいは、絡まりながら、J・R中央西線と国道一九号が南北に並走している。

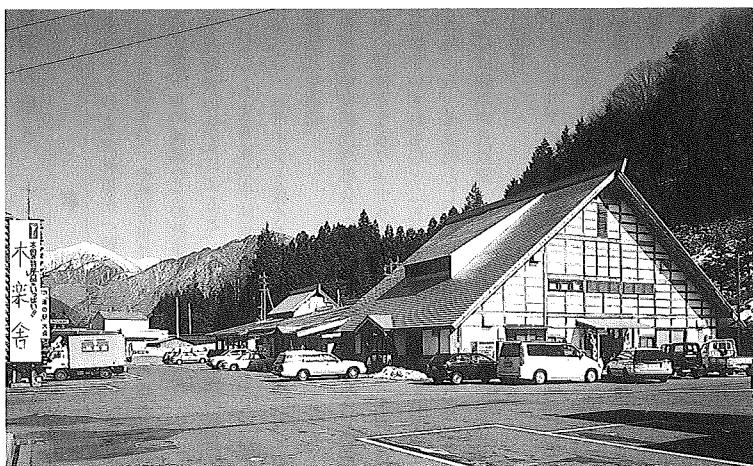
木曾谷は木曾檜をはじめ木曾五木の山地として、古くから伊勢神宮用材の供給地であり、良質の木材を全国に供給してきた。木材加工が盛んで、風呂桶など木製生活用品など小さな物から、木造住宅まで木の製品は数多い。観光では御嶽山・木曾駒ヶ岳などの登山をはじめ木曾馬と蕎麦の開田高原、国の重要伝統的建造物群保存地区の妻籠宿、奈良井宿。アウトドアでは、夏のオートキャンプ場も多い。フィッシングは木曾川と阿寺川など木曾川の多くの支流で、イワナ、タナボラなどが釣れ

魚影も濃い。ゴルフは雄大な自然に包まれ、美しいパノラマを楽しめます。温泉の数も多く、バラエティに富んでいる。スキー場も数多く、雪質の良い事と春遅くまで滑れる事で、スキーヤーの評価も高い。

国道一九号は名古屋市と長野市を結ぶ国道で、関東圏長野県と関西・中京圏を結ぶ経済の動脈で、トラックの通行が非常に多い。それに加えて春夏秋冬、木曾や信州への観光客のマイカーが加わって、通行量は一日三万台を超える事も珍しくない。地形的に道幅が狭く、トンネルや橋やカーブが多いことと、年間雨量が三、〇〇〇mmと多く、冬の降雪と道路凍結など変化が激しく、事故の多い道路である。一旦事故が起きると、迂回路がないため、長時間渋滞が続く。地域の生活道路でもあるので、住民にも影響が及ぶこととなる。運転には十分注意が必要である。

施設の概要

道の駅「大桑」は国道一九号沿いにあり、平成五年四月二二日に、全国一〇三カ所の「道の駅」の一つとして、登録証の交付を受けた。建物は木曾と縁の深い伊勢神宮をモチーフにした木造一部二階建ての建物である。ドライバーの休憩所・地域特産物販売施設の



道の駅「大桑」

「木曾舎」と木曾和牛ステーキが自慢の「グルメメリアきらく」があり、隣接して木工芸品加工販売施設・ガソリンスタンドがある。

駐車場 五三台 トイレ 二カ所
公衆電話 道路情報提供装置

道路情報・スキー場のゲレンデ情報・温泉情報・気象情報などをタッチパネル方式の機器で二四時間、情報提供している。気象情報を除いて、固定の情報でリアルタイムの対応でないのが、今後改良し、利用者の期待に、応えるものに早期に改善が必要と思う。

レストラン「グルメメリアきらく」は、建物からカウンター・椅子にいたるまで木曾檜をふんだんに使い、広くて落ち着きのあるスペースである。木曾で唯一木曾和牛専門のレストランで、ステーキはとても美味しいと評判である。

特産物販売の「木曾舎」では、ひのきばしなど木工芸品をはじめ、地元でとれるキノコや野菜・山菜・切り花・山野草など新鮮が売り物である。木曾路はすべて山の中である木曾の空気と水の美味しさは格別であり、それを活かして、酒造りが盛んで、地酒の種類も多く、美味しいと評価されている。季節の物では、米の粉の生地でアンを包み朴の葉でまいた「ほうばまき」が人気が高い。

管理の問題点

まず施設では、二四時間利用の外トイレの規模が小さく、しばしば待ちの行列ができる状況にあり、増改築を要望しているが、経費

の問題で、見通しは立っていない。

ゴミの問題ではゴミ箱を設置すると、ゴミが集中して集まり、ゴミ箱を設置しないと、道路にゴミが放置される事となり、現在ゴミ箱を設置している状況である。ゴミの投げ捨て対策として照明を明るくしているが抜本的な解決は利用者のモラルを待つよりないと思われる。ゴミに限らず「道の駅」利用のマンナの悪い事が目につく。特に管理者不在となる夜間、施設の屋根が当て逃げされるなど、皆の施設を大切に使うという、公德心の不足が目立つ。「道の駅」指定が年々増加し、駅の数が増えてきて、どこも似かよったものとなり、初めの「駅」程、特色が薄れてきている。早急に特色を出す手立てをしないと、利用者に見向きもされなくなると考えている。

木曾地域には夏とスキーシーズンに人が集中し、特に土日に集中するため、営業体制が変則的であり、管理上難しい状況が続いている。

地元の人々に道の駅「大桑」をおらが村の道の駅として、誇りを持ってもらえるよう努力をすると共に、道の駅「大桑」をもっと利用して欲しいと願うところである。

月日	事項	月日	事項	月日	事項
1・27	○クリントン米大統領が一般教書演説を行い、教育の「二十一世紀革命」や勤労世帯を対象に新たな総額二、五〇〇億ドルの減税などの政策を明らかにした。	1・31	○尼崎公害訴訟の判決が神戸地裁であり、竹中省吾裁判長は国と阪神高速道路公団に対し、国道四三号の沿道五〇メートルの地域の浮遊粒子状物質（SPM）について、環境基準の一・五倍に当たる一日平均値で一立方メートル当たり〇・一五ミigramを超える排出差し止めを命じるとともに、計約二億三、〇〇〇万円の支払いを命じた。	2・15	○政府は閣議で「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律案（交通バリアフリー法案）を決定した。
28	○米商務省の発表によると、一九九九年の国内総生産（GDP）の実質成長率は年率四・〇％となった。前年に比べ〇・三ポイント低くなったが、これで四％以上の成長は三年連続。	2・1	○公安審査委員会（藤田耕三委員長）が公安調査庁長官の請求を認め、オウム真理教（アレフに改称）に対する「観察処分」を決定した。	19	○近畿地方建設局と都市交通問題調査会は低公害車やITSをアピールするため「道路交通環境フェア in せねちか」を大阪駅前、曽根崎地下歩道と桜橋駐車場で開いた（21日まで）。
2・2	○米連邦準備制度理事会（FRB）は、公定歩合と短期金利の指標となるフェデラルファンド（FF）金利の誘導目標をいずれも〇・二五％引き上げ、それぞれ年五・二五％、五・七五％とし、即日実施した。FRBによる利上げは昨年六月以降、四回目。うち公定歩合の利上げは二回目。	2	○総務庁の労働力調査によると、一九九九年平均の完全失業率は四・七％で、現行調査を始めた五三年以降で、これまで最悪だった九八年を〇・六ポイント上回り、記録を更新した。	21	○東京都はロードプライシング（特定地域自動車入域課金制度）など、交通渋滞緩和のための施策をもち込んだ「交通需要マネジメント（TDM）東京行動プラン」を発表した。
3	○オーストリアのクレスティル大統領が右翼政党自由党と保守系国民党との連立政権樹立を承認した。閣僚宣誓式が四日に行われ、これで欧州連合（EU）内に右翼保守連立政権が誕生することになった。	7	○衆院比例区の定数を二〇削減する改正公職選挙法が参院本会議で可決、成立。		
18	○米商務省の九九年の貿易統計によると、昨年一年間の貿易赤字額（通報）は二、七二三億一、〇〇〇万ドルで、前年比六五・一％増となった。これはこれまでの九八年の記録を抜いて過去最大で、対日赤字額、対中赤字額も過去最大となった。	13	○東京都の石原慎太郎知事が大手銀行の法人事業税について、外形標準課税を新年度から導入する方針を発表。一九八四年三月の江崎グリーコ社長の誘拐に始まった「グリーコ・森永事件」がすべて時効が成立、未解決のままに終わった。		
		21	○埼玉県秩父市の前期旧石器時代の小鹿坂遺跡から約五〇万年前の原人の建物跡とみられる柱の跡のような穴や石器三〇点が出土した。日本最古と推定される。		
					道路行政の動き

編集雑記

易占いで一つの卦を得るには、筮竹という

五〇本の細い竹の棒を操作しなければならぬ。一本は太極として机上に立て、四九本を

左手で扇状に開き、気合いを込めて右手で二分するのである。これで竹の束は両手に分

れる。両儀とい、天と地に分けられたのである。右手にある地の束は机上に置き、その中

から一本を取って左手の天の束に加える。これを八割りして、残った本数が一本なら天、

二本残れば澤、三本なら火というように八卦

(☰天 ☱澤 ☲火 ☳雷 ☴風 ☵水 ☶山 ☷地) を出すのである。この操作二回で八卦(小成の卦)が二つ

重なり、六四卦(大成の卦)の一つが得られる。大事なのは両儀である。扇状の四九本の

うち、右手で何本握るかでである。ということ

は左手に何本残るかでである。これによって得られる卦が変わるのである。このとき筮竹の

数本を取る右手の指先の動きは偶然であるというより外はない。若いとき、この偶然に取

るということが気になって仕方がなかった。しかも易経には初筮告。再三瀆。瀆則不告。とある。瀆れるとは意識することだろう。無

意識になれるのか、これを客観的に見れば偶然ということになるのではないか。しかも偶然に得られた一つの卦の中にこそ万策の答えがあるという。では必然というのはどんな事か。更に因果律との関係はどうなるのか。そんなことを考えた時期があった。

さて、私が今日このようにあるのは、偶然の産物としか思えない。AでなくB大学に入り、T教授のすゝめで内務省国土局道路課勤務になったこと、そこで優秀な三人の同学の先輩に会えたこと、そのほか多くの方々と

の親交も偶然としかい、ようがない。では必然はあるのか。生物的には死だろうが、そこに到るまでにはまだ、偶然の重なりがあるだろう。運命論ではないが偶然はふり返ってみると必然になるのかも知れない。

紀元前五〇〇年に出来た易経は、占いと倫理思想が一つの教典の中に収まっている珍しい書物である。どちらか人の行うべき正しい

みちを追求しているからこそ共存し得たのであろう。宗教書の多くは紀元前後に出来た古い書物である。これらの古い書物を現代の人が読んでも古さを感じさせないのは、人間が正しく生きるみちは昔も今もちっとも変わっていないからである。変わったのは「便利さ」

であろう。その便利さを代表するような道路の雑誌に、易経という観念の世界を紹介するのは場違いではないかと秘かに心配していたが、読者のご寛容により今日まで続けることが出来たのは有難いことである。

私は昨年秋に退職したが、この欄を一〇年一二〇号まで書かせてほしいとお願いした。今月号で丁度一二〇号になったので擱筆させていた。毎月僅か一、四〇〇字の短文ながら読み返してみると、その時々

の思いがにじみ出て一〇年の歳月を偲ばせるの間、多くの方々のご後援があった。特に編集会議、運営会議、それに出版の働建設綜合資料社の皆様には大変お世話になった。感謝している。

一〇年前の二月一三日、創刊号の編集会議が銀座のレストランであった。会議は淡々と進行したが、前日の雪で窓の外の柳の枯枝が寒そうに風に揺れていた。枝々の揺れは、発行人としてこれから毎月三枚半の原稿用紙に

文字を埋めて行かぬばならない私の不安と重なり妙に印象に残った。そのせいか、この柳の枝々に若葉が溢れる頃、本誌は誕生すると力んで本欄に書いている。今となってはそれも懐かしい。

— H・N・記 —

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。また原書は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

4月号の特集テーマは「コミュニケーション型行政」の予定です。

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) FAX 03(3234)4471
<年間送料共9,240円>

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

「道路行政セミナー」一九九九年既刊号目次

(肩者は執筆時または座談会実施時のものです)

巻頭言

○都市間移動と国土の風景経験

東京工業大学社会学部 京藤 潮 11年11月号(第116号) 1頁

○本・四架橋に見る感性

社会評論家 日野原定男 11年12月号(第117号) 1頁

○年頭の挨拶

道路局長 大石 久和 12年1月号(第118号) 1頁

エッセイ

○詩歌のなかの「道」

元会計検査院 中村 祐三 11年4月号(第109号) 1頁

○やきやまバイパス

道路局道路総務課長 中山 啓一 11年7月号(第112号) 1頁

○同時代を生きる

道路局次長 倉林 公夫 11年9月号(第114号) 1頁

○あの思い出の坂

フジテレビ編成局 アナウンサー室 佐々木恭子 12年1月号(第118号) 3頁

随想

○老杉二題

道路広報センター長 中村 春男 11年4月号(第109号) 54頁

○橋・物語・二題

前道路広報センター副会長 中村 春男 12年3月号(第120号) 45頁

論評

○公共事業型民主政治の責任

東京大学法学部教授 佐々木 毅 12年3月号(第120号) 1頁

平成十二年重点施策

○当面の緊急課題への対応について

道路局道路総務課 11年9月号(第114号) 3頁

○効率的な都市・地域活動の支援

道路局企画課道路経済調査室 11年9月号(第114号) 7頁

○大都市圏環状道路の整備促進

道路局国道課 11年9月号(第114号) 10頁

○物流効率化・地域連携のための総合的な支援

道路局地方道課市町村道室 11年9月号(第114号) 14頁

○スマートウェイの展開

道路局道路交通管理課ITS推進室 11年9月号(第114号) 16頁

平成十二年道路関係予算

(1)概算要求

○平成十二年道路関係予算概算要求の概要

道路局道路総務課 樺島 徹 11年10月号(第115号) 1頁

○一般国道関係予算の概要

道路局国道課 縄田 正 11年10月号(第115号) 13頁

○有料道路関係予算の概要

道路局有料道路課 有田 幸司 11年10月号(第115号) 18頁

○地方道関係予算の概要

道路局地方道課 安藤 淳 11年10月号(第115号) 24頁

(2)予算

○平成十二年道路関係予算の概要

道路局道路総務課 樺島 徹 12年2月号(第119号) 5頁

○一般国道関係予算の概要

道路局国道課 縄田 正 12年2月号(第119号) 18頁

○高速自動車国道関係予算の概要

道路局高速国道課 大野 昌仁 12年2月号(第119号) 23頁

○有料道路関係予算の概要

道路局有料道路課 有田 幸司 12年2月号(第119号) 30頁

○地方道関係予算の概要

道路局地方道課 安藤 淳 11年2月号(第119号) 35頁

○スマートウェイ(知能道路)計画

道路局地方道課 川嶋 直樹 11年2月号(第119号) 35頁

○高度道路交通システム(ITS)の推進

道路局道路交通管理課ITS推進室 11年4月号(第109号) 4頁

ETC

○ETCの整備方針について

道路局有料道路課 11年11月号(第116号) 4頁

○ETCシステムの利用方法について

日本道路公団営業部営業計画課 11年11月号(第116号) 11頁

○ETCの交通運用について

日本道路公団技術部交通技術課 11年11月号(第116号) 15頁

○電波法令の改訂について

日本道路公団施設部施設企画課 11年11月号(第116号) 17頁

○ETCに寄せる期待

特ゾエーシービー情報ネットワーク部

11年11月号(第116号) 19頁

○ETC車載器の今後の動向とITSへの展開

特アンソー営業企画部

11年11月号(第116号) 26頁

○(財)道路システム高度化推進機構設立にあたって

(財)道路システム高度化推進機構企画課

11年11月号(第116号) 31頁

ITS

○ITSを取り巻く状況

道路局道路交通管理課ITS推進室

12年1月号(第118号) 5頁

東名高速開通三〇周年

○東名高速道路開通三〇周年にあたって

日本道路公団東京第一管理局

11年5月号(第110号) 1頁

○第二東名神の現況と期待される役割

日本道路公団高速道路部

11年5月号(第110号) 11頁

○東名高速開通三〇周年に思う

社会評論家 日野原定男

11年5月号(第110号) 15頁

西瀬戸自動車道全橋開通

○西瀬戸自動車道開通

本州四国連絡橋公団総務部広報課

11年6月号(第111号) 1頁

○新たな交流の創造——広島県の地域振興施策

広島県土木建築部道路建設課

11年6月号(第111号) 1頁

○瀬戸内しまなみ海道と愛媛県の地域発展

愛媛県土木部道路建設課

11年6月号(第111号) 23頁

道路交通円滑化の推進

○都市圏の交通円滑化の推進について

道路局企画課道路経済調査室

11年7月号(第112号) 3頁

○自転車利用促進のための環境整備について

道路局道路環境課

11年7月号(第112号) 11頁

○大阪都市圏におけるパークアンドライドの取組み

近畿地方建設局浪速国道工事事務所

11年7月号(第112号) 17頁

○松江市における「時差通勤の社会実験」について

島根県土木部道路建設課

11年7月号(第112号) 27頁

○社会実験の推進について

道路局地方道課 市町村道室課長補佐

11年7月号(第116号) 35頁

地方分権と道路行政

○地方分権と道路行政(第1回)

道路局路政課

11年5月号(第110号) 25頁

○地方分権と道路行政(第2回)

道路局路政課

11年9月号(第114号) 19頁

○(道路法編) 地方分権に伴う道路関係法律の改正について

道路局路政課

11年9月号(第114号) 33頁

○道路審議会「直轄管理区間の指定基準に関する答申」

道路局企画課道路経済調査室

11年9月号(第114号) 33頁

○里道等の法定外公共物に係る国有財産の市町村への譲与について

道路局路政課

11年9月号(第114号) 40頁

○法定外公共物の譲与に係る地方公共団体からの主な質問・意見及び対処方針について

道路局路政課

11年10月号(第115号) 51頁

○地方分権と道路行政(第3回) 地方分権に伴う道路関係法律の改正について(道路運送法その他編)

道路局路政課

11年12月号(第117号) 46頁

道路と防災

○安全で安心できる道路を目指す道路の防災対策

道路局企画課道路防災対策室

11年12月号(第117号) 4頁

○平成一一年度「道路防災週間」について

道路局企画課 道路防災対策室

11年12月号(第117号) 8頁

○異常気象時における道路交通規制

道路局道路交通管理課

11年12月号(第117号) 11頁

○道路の管理の充実

道路局国道課

11年12月号(第117号) 18頁

○一九九八“豪雨がもたらしたツメ跡

四国地方建設局 道路部道路管理課

11年12月号(第117号) 21頁

○九・一五豪雨災害を振り返って

岐阜県基盤整備部 道路維持課

11年12月号(第117号) 29頁

○高速自動車国道を活用した新事業開発への取組み

道路局高速国道課

12年2月号(第119号) 39頁

○高速道路における民活・地域活性化事業

J日本道路公団新事業開発室

12年2月号(第119号) 43頁

○利便増進施設への取組みについて

特ローソン開発企画部

12年2月号(第119号) 55頁

○新事業に期待する

ミニストップ(特総務部)

12年2月号(第119号) 58頁

○秋田自動車道「西仙北活用施設」の設置概要について

秋田県西仙北町長

12年2月号(第119号) 60頁

○道路環境対策等

道路局道路環境課

12年3月号(第120号) 4頁

○良好な環境の保全・形成

道路局道路環境課

12年3月号(第120号) 4頁

○川崎地区の道路環境対策

関東地方建設局計画調整課 12年3月号(第120号) 15頁

○兵庫県南部の道路環境対策

近畿地方建設局計画調整課 12年3月号(第120号) 21頁

○治道法の適用の状況について

東京都道路管理部管理課 12年3月号(第120号) 28頁

○練馬区における自転車利用環境の整備

東京都練馬区土木部交通安全課 12年3月号(第120号) 33頁

○北九州市におけるパーク&モノライドについて

北九州市建設都市局 交通計画課長 梅本 治孝 12年3月号(第120号) 40頁

○幹線道路の沿道の整備に関する法律施行令の一部を改正する政令について

道路局 路政課 11年6月号(第111号) 29頁

○川崎公害訴訟の和解について

道路局道路交通管理課 11年8月号(第113号) 1頁

○環境影響評価法の施行と省令改正及び関連通達について

道路局 道路環境課 11年9月号(第114号) 68頁

○沿道環境の改善と地球環境の保全

道路局 道路環境課 11年10月号(第115号) 32頁

○防音工事助成の拡充について

道路局 道路環境課 11年10月号(第115号) 38頁

○道路審議会答申「地球温暖化防止のための今後の道路政策について」

道路局 道路環境課 11年12月号(第117号) 36頁

○直轄国道における道路交通騒音の現況について

道路局 道路環境課 12年1月号(第118号) 13頁

○道路公害訴訟判決の根拠となった科学的知見評価の問題点

東京家政大学教授 前田 和甫
明治大学助教授 松村 弓彦 12年1月号(第118号) 19頁

道路の行事等

○平成一一年度道路ポスター「道路をまもる月間」推進標語

11年7月号(第112号) 口絵

○「道路をまもる月間」について

道路局道路交通管理課 11年7月号(第112号) 34頁

○「道の日」(八月二〇日)について

道路局 道路総務課 11年7月号(第112号) 38頁

○「道の日」フェスティバル'99

道路局 道路総務課 11年9月号(第114号) 口絵

○平成一一年度「道の日」中央行事報告

道路局 道路総務課 11年9月号(第114号) 44頁

○平成一一年度「道路をまもる月間」行事報告

道路局 道路交通管理課 11年9月号(第114号) 47頁

○地方行事報告

北海道開発局・各地方建設局・沖繩総合事務局 11年9月号(第114号) 49頁

○平成一二年度「道路をまもる月間」推進標語の募集について

道路局 道路交通管理課 12年2月号(第119号) 65頁

占用等

○電線、水管、ガス管又は下水道管を道路の地下に設ける場合における埋設の深さ等について

道路局 路政課 11年4月号(第109号) 15頁

○道路占用物件の埋設深さの浅層化についての技術的検討結果

道路局 国道課 11年4月号(第109号) 20頁

○「道路占用許可申請手続の電子化研究会」の中間報告について

道路局 路政課 道路利用調整室建設専門官 瀬之口紀夫 11年4月号(第109号) 27頁

○新電線類地中化計画に基づく電線類地中化の推進

道路局 道路環境課 11年5月号(第110号) 21頁

○河川審議会答申「河川敷地占用許可準則の見直しの方針はいかにあるべきか」

河川局 水政課 11年6月号(第111号) 43頁

○日本電信電話株式会社の再編成に伴う道路占用関係事務の取扱

道路局 路政課 道路利用調整室 11年8月号(第113号) 9頁

○道路占用許可申請手続の電子化システムのパイロット運用の開始について

近畿地方建設局 道路部 路政課長 古橋 季良 11年10月号(第115号) 43頁

その他

○交通バリアフリー法案の閣議決定について

道路局 路政課 12年2月号(第119号) 63頁

○平成九年度に言い渡された判決について

道路局 道路交通管理課 11年4月号(第109号) 39頁

○「徳島県ダンプトラック路肩転落事件」について

道路局 道路交通管理課 11年5月号(第110号) 31頁

○平成九年度道路交通管理統計の概要

道路局 道路交通管理課 11年8月号(第113号) 32頁

○平成一一年度国土建設の現況(建設白書)の概要

道路局 道路総務課 11年8月号(第116号) 15頁

○「21世紀の道路行政にはマケテイングが不可欠だ!!」

西川りゅうじん氏インタビュー 12年2月号(第118号) 1頁

○第四回海外道路視察・アメリカ合衆国に参加して

道路局 路政課 道路利用調整室建設専門官 瀬之口紀夫 12年1月号(第118号) 31頁

○道路行政におけるコンピュータ二〇〇〇年問題

道路局 国道課 特定道路専門官 金崎 智樹 11年10月号(第115号) 28頁

○福岡高速二号線・四号線供用について
道路局有料道路課
11年6月号(第11号) 37頁

○広島県道路里親制度(マイロードシステム)について
広島県土木建築部道路維持課
11年10月号(第15号) 58頁

○第一回都市づくり先進情報技術展「IN CITY PLATFORM in GHUJ」の開催について
岐阜県基盤整備部都市整備政策課
12年1月号(第118号) 28頁

○J-SaPaの一年を振り返って
道路局サービス機構総務課
12年1月号(第118号) 47頁

○ハロースクエアとしての一年を経て
助ハイウェイ交流センター総務課
12年1月号(第118号) 54頁

○自転車利用環境整備モデル都市の公募について
道路局道路環境課
12年3月号(第120号) 9頁

シリーズ

シルクロード自転車見聞録等

○西安発 秦嶺山脈をベグルで越えて黄河に至る
地球と話す会
長澤 法隆
11年4月号(第109号) 49頁

○蘭州発 黄河を渡って河西回廊を行く
長澤 法隆
11年5月号(第110号) 43頁

○万里の長城の西端 嘉峪関を経て西域の入
長澤 法隆
11年6月号(第111号) 46頁

○敦煌からトルファンをめざして 西域北道
長澤 法隆
11年7月号(第112号) 41頁

○海抜マイナス46mのトルファンからクチャ
長澤 法隆
11年8月号(第113号) 46頁

○異常気象を実感した天山南路
長澤 法隆
11年10月号(第115号) 63頁

○最難関の峠越え・洪水に遭遇
長澤 法隆
11年11月号(第116号) 49頁

○中国・漢の時代の長城を歩く
長澤 法隆
11年12月号(第117号) 50頁

○ラクダによる西域南道紀行
長澤 法隆
12年1月号(第118号) 61頁

○敦煌からアルキン山脈をめざす
長澤 法隆
12年1月号(第118号) 61頁

道路管理事務に係る事例研究

○看板、標識等の道路占用に係る事例研究
道路局路政課
11年4月号(第109号) 59頁

○自動車専用道路制度の事例研究
道路局路政課
11年10月号(第115号) 68頁

有料道路制度の基礎知識

○その他料金に係わる特殊な制度(第7回)
有料道路制度研究会
11年5月号(第10号) 48頁

道路管理事務担当者便り

○大分県における道路の維持管理
大分県土木建築部道路課
11年4月号(第109号) 63頁

○神奈川県における道路の維持管理
神奈川県土木整備部道路管理課
11年6月号(第111号) 51頁

○ここから豊かな兵庫の道をまもり、そだてる
兵庫県土木部道路補修課
11年7月号(第112号) 46頁

○首都高速道路における管理業務について
首都高速道路公団管理部
11年8月号(第113号) 51頁

○阪神高速道路公団における道路管理
阪神高速道路公団業務部業務課
11年9月号(第114号) 79頁

○「人と自然にやさしい道づくり」を目指して
埼玉県土木部道路環境課
11年11月号(第116号) 65頁

○岩手県における道路の維持管理
岩手県土木部道路維持課
12年1月号(第118号) 66頁

地域活性化促進道路事業

○徳島県における「地域活性化促進道路事業」
徳島県土木部道路建設課
11年5月号(第110号) 55頁

○宮崎県における「地域活性化促進道路事業」
宮崎県土木部道路建設課
11年6月号(第111号) 60頁

○鹿児島県における「地域活性化促進道路事業」
鹿児島県土木部道路建設課
11年7月号(第112号) 54頁

○山梨県の地域活性化促進道路整備事業
山梨県土木部道路建設課
11年8月号(第113号) 60頁

○地域活性化施策「歴史街道モデル事業」について
近畿地方建設局企画部企画課
11年10月号(第115号) 74頁

道路の整備に関するプログラム

○秋田県の道路の整備に関するプログラム
秋田県土木部道路建設課
11年8月号(第113号) 39頁

○大阪市の「道路整備に関するプログラム」
大阪市建設局工務課
11年11月号(第116号) 41頁

○山形県における新たな道路計画「ゆとりネットワーク二〇〇七」について
山形県土木部道路整備課
11年12月号(第117号) 55頁

○山口県の「道路の整備に関するプログラム」
山口県土木建築部道路建設課
12年1月号(第118号) 39頁

シリーズ「道の駅」

○「道の駅」について

道 路 局 国 道 課

11年11月号(第16号)55頁

○順風満帆「道の駅」とうま」北海道から

当麻町物産館館長

岡 修一

11年11月号(第16号)61頁

○名物ワニ料理「道の駅」貞光ゆうゆう館
(徳島県)

貞光ゆうゆう館館長

西岡 勝幸

11年11月号(第16号)63頁

○交流と喜びのサービスステーションあさご
(兵庫県)

あさご 駅 長

黒川あや子

11年12月号(第17号)62頁

○南房総の観光拠点・枇杷倶楽部(千葉県)

とみうら 駅 長

加藤 文男

11年12月号(第17号)64頁

○「道の駅」ゆいゆい国頭(沖縄県)

ゆいゆい国頭駅長

金城 光正

12年1月号(第18号)71頁

○「道の駅」高田松原(岩手県)

高田松原 駅 長

實吉 義正

12年1月号(第18号)73頁

○村山市故里交流施設(山形県)

むらやま 駅 長

増川 雅司

12年2月号(第19号)68頁

○メロンが誘う憩いの場(熊本県)

七城メロンドーム店長

茂田 正光

12年2月号(第19号)71頁

○憩い・情報発信・ふれあいの場(石川県)

桜 峠 駅 長

松木 和美

12年3月号(第20号)59頁

○森とめぐみとグルメの休憩所(信州・木曽)

大 桑 駅 長

松原 碩彦

12年3月号(第20号)61頁

軌道の風景

○東急世田谷線紀行①

道 路 局 路 政 課
企 画 係 長

桑田龍太郎

12年3月号(第20号)54頁