

目次

エッセイ

高齢社会に向けた道づくり	白石 真澄	1
--------------------	-------	---

特集／道路交通のバリアフリー化を目指して

交通バリアフリー法について	道路局路政課	5
歩行空間のバリアフリー化を目指して	道路局 道路環境課	8
警察による道路交通のバリアフリー	警察庁交通局 交通規制課	12
我が国における乗合バスのバリアフリー化	運輸省自動車 交通局企画課	17
路面電車のバリアフリー化	運輸省鉄道局 技術企画課	21
人にやさしいまちづくりを目指して	北九州市建設局 土木部道路計画課	25
バリアフリー道路環境整備の試み（藤沢市）	柳 川 功	32

富山県の「道路の整備に関するプログラム」	富山県 土木部道路課	39
----------------------------	---------------	----

軌道の風景③

多摩都市モノレールの空中散歩（後編）	桑田 龍太郎	49
--------------------------	--------	----

ラクダによる西域南道紀行 3

ラクダキャラバン、塩の湖に出会う	長澤 法隆	54
------------------------	-------	----

シリーズ「道の駅」

くつろぎの空間づくりを目指す 道の駅「虹の湖」(青森県)	齋藤 東	59
------------------------------------	------	----

かがやく海、きらめく星に出会う町 道の駅「穴喰温泉」(徳島県)	高木 義征	62
---------------------------------------	-------	----

時・時・時		65
-------------	--	----

交通バリアフリー法について

道路局路政課

去る五月一〇日の参議院本会議で、いわゆる交通バリアフリー法（正式名称…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）が可決され、成立しました。本法は、二月一五日に閣議決定されて今通常国会に提出され、四月一八日の衆議院での修正議決を経て、このたびの参議院での可決に至ったものです。

本法においては、道路管理者も市町村、公共交通事業者及び公安委員会と協力して重点的・一体的なバリアフリー事業を進めることとされています。以下、本法の概要を道路整備関係を中心に紹介いたします。

なお、本法は一部の規定を除き公布後六ヶ月以内に施行されることとなり、今秋には施行される見込みです。

一 本法の趣旨

我が国においては、本格的な高齢化社会が到来することが予測されていること、身体障害者が社会の様々な活動に参加する機会を確保することが求められていること等から、高齢者、身体障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことが急務となっています。そのためには、公共交通機関を利用した移動の果たす役割が極めて大きいことから、その移動について、所要設備の整備等により身体の負担を軽減し、その利便性及び安全性の向上を促進することが不可欠となっています。

このため、本法は、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進するため、

① 鉄道駅等の旅客施設及び車両について、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進する

② 鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進することを趣旨としています。

二 本法の概要

1 基本方針

国は、公共交通機関を利用する高齢者、身体障害者等の移動の利便性及び安全性の向上を総合的かつ計画的に推進するため、基本方針を策定します。

(基本方針の内容)

・ バリアフリー化の意義及び目標に関する事項

・ 公共交通事業者等が講ずべき措置に関する事項

・ 基本構想の指針となるべき事項等

(なお、基本方針の事項の中に、市町村が基本構想を作成する際の高齢者、障害者等の意見聴取について盛り込むことを検討しています。)

2 公共交通事業者等が講ずべき措置

公共交通事業者等に対し、鉄道駅等の旅客施設の新設・大規模な改良、車両の新規導入の際、この法律に基づいて定められるバリアフリー基準への適合を義務付けます。また、既に事業の用に供している旅客施設及び車両等についても、当該基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならないこととしています。

3 重点整備地区におけるバリアフリー化の重点的・一体的な推進

① 市町村は、基本方針に基づき、一定規模の旅客施設(一日当たりの乗降客数が五千人以上の鉄道駅等)を中心とした地区において、

旅客施設、道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するための基本構想を作成することができず。なお、基本構想の作成・変更に際しては、関係する道路管理者等に協議することとされています。

(基本構想の内容)

・ 目標時期

・ 重点的に整備すべき地区(鉄道駅及び徒歩圏内にある福祉施設、病院、官公庁等を含む地域)

・ 高齢者、身体障害者等の移動経路に係るバリアフリー化のための事業の概要

等

② 公共交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会は、基本構想に即してそれぞれ具体的に事業区間、事業内容、事業予定期間等を記載した事業計画(特定事業計画)を作成し、バリアフリー化のための事業(特定事業)を実施します。なお、特定事業計画の作成・変更に際しては、関係する市町村等の意見を聴かなければならないこととされています。

イ 道路管理者の行う特定事業

道路管理者の行う道路特定事業には、幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差・傾斜・勾配の改善、エレベーター等の昇降機付き立体横断施設の整備及び電線類の地中

化等の事業が含まれます。

また、道路特定事業計画に定められた道路特定事業は、重点整備地区におけるバリアフリー化のために必要な道路の構造に関する基準に適合するよう実施されます。なお、道路特定事業計画には、基本構想において定められた道路特定事業について定めるほか、当該重点整備地区内の道路において実施するその他の道路特定事業について定めることができます。

ロ その他の特定事業

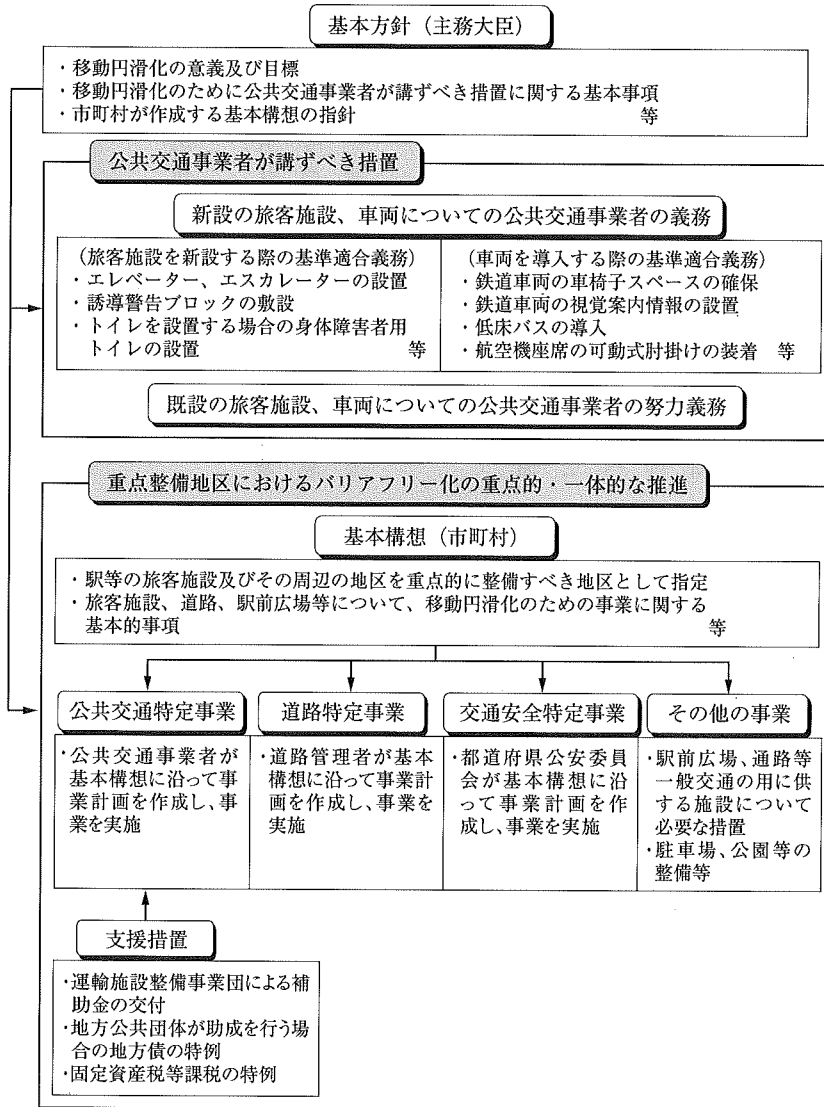
公共交通事業者：エレベーター、エスカレーター等の設置、
低床バスの導入等

都道府県公安委員会：視覚障害者用信号機の設置、放置自転車等の違法駐車行為の取締り等

③ 地方公共団体等は、駅前広場、通路、駐車場、公園等について、基本構想に従ってバリアフリー化を実施します。

④ 基本構想に定められた事業を促進するため、土地区画整理事業において、旅客施設等の用地を保留地として確保するための特例制度を創設します。

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の基本的枠組み



4 指定法人による情報の提供
 主務大臣は、公共交通事業者による移動円滑化のための事業の実施に関する情報の収集、提供等を行う法人を指定することができることとしている

5 その他
 その他、移動円滑化を促進するに当たっての国、

地方公共団体及び国民の責務を定めるとともに、運輸施設整備事業団が移動円滑化のための事業を実施する公共交通事業者に対して補助金を交付することができることとしています。

三 本法の施行期日等

本法は公布の日から六ヶ月以内で政令で定める日から施行（鉄道車両、船舶、航空機についてのバリアフリー基準への適合義務付けは二年以内で政令で定める日から施行）されます。

また、本法の施行後五年を経過した場合において、本法の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講じることとされています。

四 附帯決議

本法は、衆議院運輸委員会及び参議院交通・情報通信委員会での裁決に当たり、政府のバリアフリー化への取り組みに関し、①公共交通事業者等へ必要な指導を行うとともに国民に対して理解と協力を求めるよう努めること、②基本方針等の作成に当たっては高齢者、身体障害者等の意見を聴く等により、それらが十分に反映されるよう努めること等を内容とする附帯決議が付されています。

歩行空間のバリアフリー化を目指して

道路局道路環境課

一 はじめに

高齢社会を迎えるなかで、高齢者・身体障害者を含む誰もが安全に安心して活動し、社会参加できるバリアフリーな社会を形成することが、ますます重要となってきている。こうした背景のもと、今般、特に、公共交通機関を利用した移動について、身体負担を軽減し、その利便性及び安全性の向上を促進するため、「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」(以下、交通バリアフリー法)が、平成二二年五月一七日公布された。

建設省においては従来より、新道路整備五箇年計画(平成九年度～平成一四年度)に基づき、バリアフリー歩行空間ネットワークの整備を進めて

きたところであるが、今回の法律の制定を受け、この取り組みの一環として、公共交通機関を利用した移動における連続的なバリアフリー化を図る道路のバリアフリー化についても一層積極的に推進していくこととしている。

以下に、本法律をはじめとした道路整備における歩行空間のバリアフリー化への取り組みについてその概要を記述する。

二 歩行空間のバリアフリー化への取り組み

1 歩行空間のバリアフリー化への要請

我が国の高齢化は今後ますます進展し、平成二七年には、国民の約四分の一が六五歳以上の高齢者となることが予想されている(図1)。

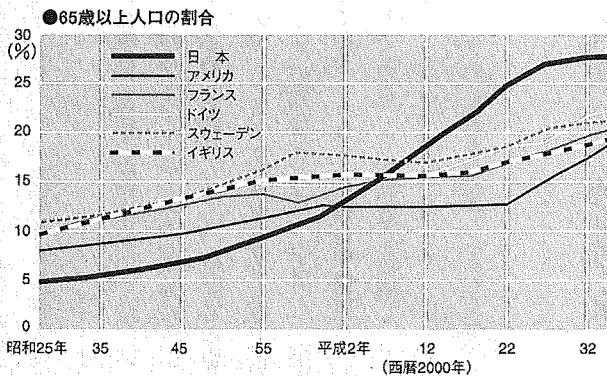


図1 我が国の高齢化の現状と予測

こうした状況を受けて、道路においても歩行空間のバリアフリー化を求める声が高まっている。建設省、警察庁が連携して、春と秋の全国交通安全運動期間を中心に行われている交通安全総点検においては、道路のバリアフリー化に関する改善要望がもつとも高くなっている(図2)。

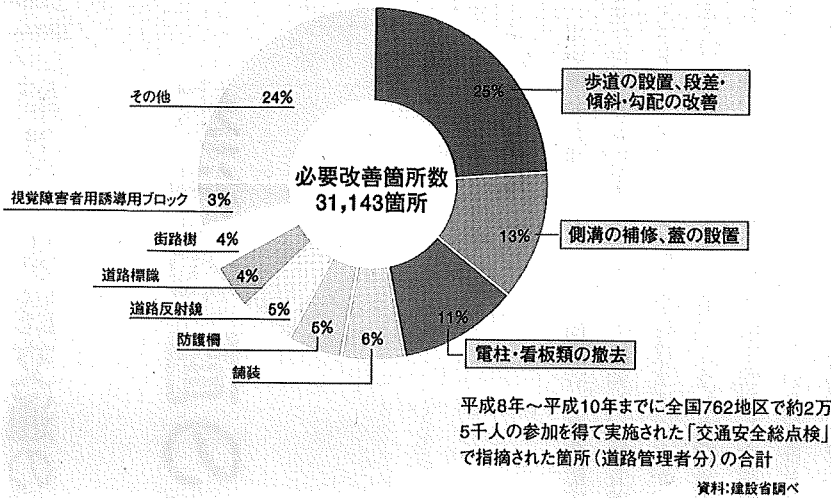


図2 道路のバリアフリー化を求める声

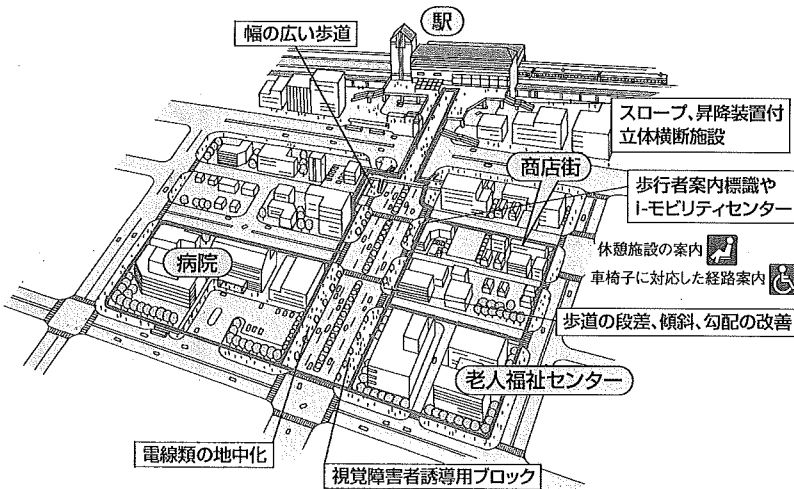


図3 バリアフリー歩行空間ネットワークの整備

2 バリアフリーの歩行空間ネットワークの形成
建設省では、市街地の駅等の交通結節点、商店街、公共施設等主要施設の周辺等において、バリアフリーの歩行空間をネットワークとして確保するため、幅員3m以上の幅の広い歩道等の整備や、既設歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者

誘導用ブロックの設置、立体横断施設へのエレベーターやスロープの設置等を推進している(図3)。
新道路整備五箇年計画においては、バリアフリーの歩行空間ネットワークの整備について、平成一四年度までに約三、二〇〇地区で実施することとしており、こうした取り組みを総合的、計画的に行うための制度として、平成一二年度新たに「歩行空間ネットワーク総合整備事業」を創設したところである。この制度を活用し、平成一二年度は約一、六〇〇地区でバリアフリー歩行空間ネットワークの整備を実施していくこととしている。

3 交通バリアフリー法に基づく取り組み

今回の、交通バリアフリー法においては、鉄道駅など公共交通機関の旅客施設のうち利用者が相当数であるなどの要件に該当するもの(特定旅客施設)を中心とした一定の地区(重点整備地区)において市町村が定める基本構想に即して、関係道路管理者が共同して、道路特定事業計画を定め、これに基づき道路特定事業を実施していくこととしている。道路特定事業の実施に当たっては、建設省令で定める道路の構造に関する基準に適合しなければならぬこととしている。

また、道路特定事業計画の策定に当たっては、

公共交通機関の旅客施設から官公庁施設、福祉施設などの目的地への経路(特定経路)等について、歩行空間をネットワークとして整備するよう計画することとなる。また、市町村の策定する基本構想のもと、公共交通機関の車両や旅客施設等のバリアフリー化を行う公共交通事業者や、信号機等の整備・違法駐輪の取り締まり等を行う公安委員会と連携して事業を展開することにより、一層効果的な事業の実施が図られることとなる。(図4 本誌7頁参照)

こうした交通バリアフリー法に基づくとり組みについても、前述の、バリアフリー歩行空間ネットワークを推進する一環として、積極的に取り組んでいく。

4 歩行空間のバリアフリー化を図るための主な事業

① 幅の広い歩道等の整備、既設歩道の段差等の改善

歩行者、自転車の安全で快適な通行を確保し、高齢者・障害者等だれもが安心して通行できる歩行空間を確保するため、幅の広い歩道(幅員3m以上)等の整備を推進するとともに(写真1)、既設の歩道について、段差・傾斜・勾配の改善を進める。

また、歩道において、視覚障害者誘導プロ



写真1 幅の広い歩道の整備

ックを設置する。

② 利用しやすい立体横断施設の整備

エレベーター・エスカレーターなど昇降装置の設置等による利用しやすい立体横断施設の整備を推進する(図5)。

③ 電線類の地中化

電柱等を除去し、歩道等の空間を有効に活用することによる安全で快適な通行空間の確



図5 利用しやすい立体横断施設

保等を図るため、電線類の地中化を推進する(写真2)。

④ 歩行者への情報提供

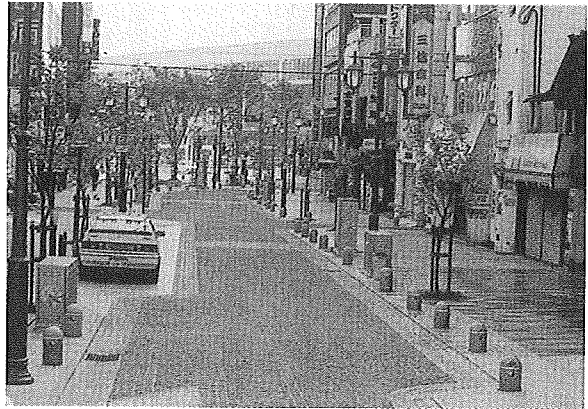
高齢者・障害者等に、バリアフリー化された施設の情報等を提供する歩行者案内標識を整備する。また、ITS技術の活用による歩行者への情報提供についてシステムの開発を行う。

三 おわりに

我が国の高齢化の急速な進展や、ノーマライゼーションへの要請の高まりを鑑みると、今後、高齢者、身体障害者等を含む、誰もが安心して、積極的に社会参加できる環境の形成が重要な課題であり、道路においても歩行空間のバリアフリー化への要請はますます高まるものと思われる。今回の交通バリアフリー法の制定は、こうした社会的な要請を受け、関係省庁が連携して一体的・重点



整備前

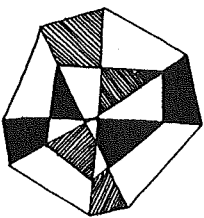


整備後

写真2 電線類の地中化

的に取り組んでいくための枠組みを定めたもので、政府のとり組みとして非常に意義深いものと考えている。

建設省としても、この法律に基づく重点整備地区をはじめ、様々な地域において、誰もが円滑に通行できるバリアフリー歩行空間ネットワークの形成を進め、バリアフリー社会の形成に向けて積極的に取り組んでいくこととしている。



警察による道路交通のバリアフリー

警察庁交通局交通規制課

一 はじめに

急激な高齢社会の進展やノーマライゼーションの実現化により、高齢者、身体障害者の方々の社会参加の機会が増えている。

こうした状況を受け、高齢者の交通死亡事故については、平成一一年は前年に比べ若干減少したが、平成元年の一・二五倍となり、また、歩行中の死亡事故については全年齢層の六〇%を超えるなど極めて深刻な状況となっている。

また、総理府が平成九年二月に実施した「交通安全に関する世論調査」においては、「交通事故に対する不安がある」と回答した人が、六〇歳以上の男性で六八・五%、女性で六一・五%に上るなど、道路交通に関して不安を抱いている高齢者

が過半数を超えている実態が分かった。

このような事態を解決し、これらの方々が安心して歩行できる道路交通空間を創造するため、警察においては、従来から、これらの方々に配慮した信号機の高度化や、福祉施設等周辺に、歩行者用道路規制、速度規制等を面的に組み合わせたシルバゾーン規制の実施等の対策を、関係機関・団体と連携の上、進めてきたところである。

ところで、このたび、公共交通機関の旅客施設及び車両等の構造の改善や旅客施設を中心とした一定地区における道路その他の施設の整備を推進する、いわゆる「交通バリアフリー法」が制定されたが、これにより、市町村が主体的に作成する「移動円滑化基本構想」に基づき、公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会が一体と

なってそれぞれが所管する特定事業について整合性を取りつつ、効果的な施策の推進を図る体制が法的に確立されることとなる。

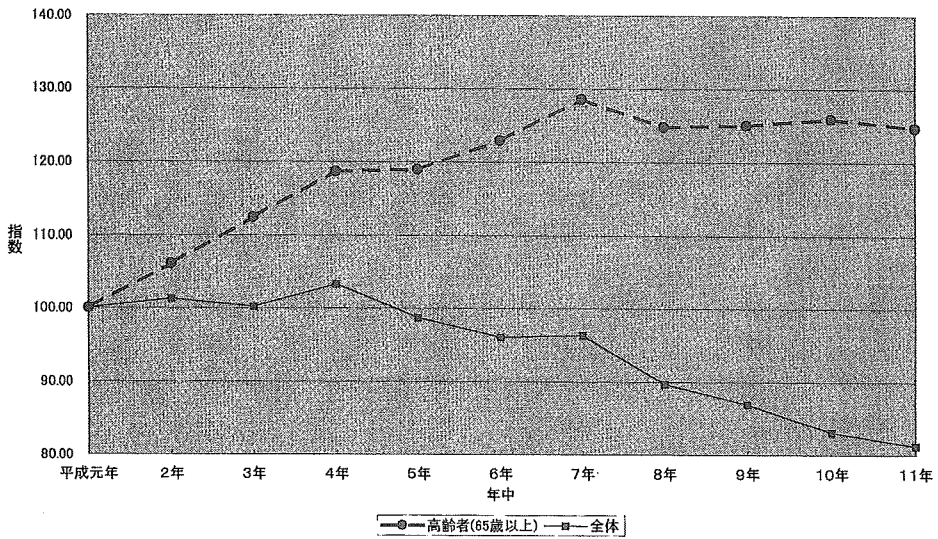
本稿においては、警察が従来から実施し、また、法施行後も強力に進めることとしている交通安全特定事業と警察が進めるITS（高度道路交通システム）であり歩行者の安全・利便性の飛躍的な向上を図るPICS（歩行者等支援情報通信システム）の研究開発の状況について説明したい。

二 交通安全特定事業

1 移動円滑化のための機能を付加した信号機

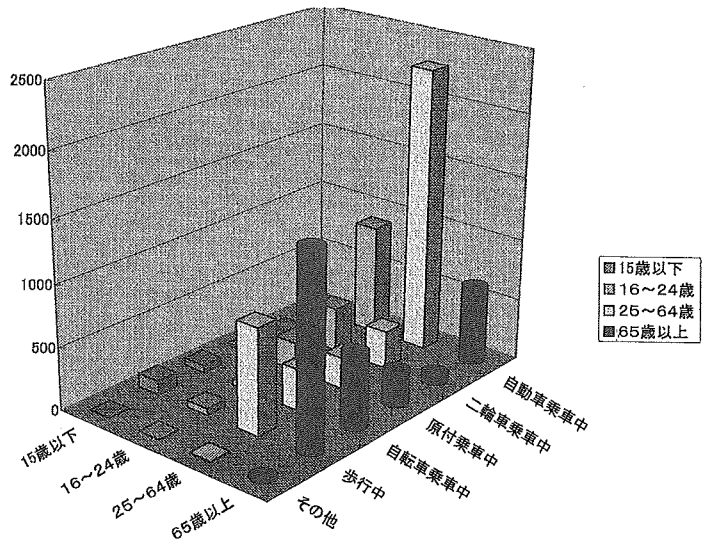
高齢者、身体障害者の方々が自動車の交通量がひんぱんな道路を横断する際の安全対策として、通常の信号機にこれらの方々に配慮した

図表1 高齢者の交通事故者数の推移（平成元年＝100）



	平成元年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年
高齢者(65歳以上)	100.00	106.07	112.46	118.69	118.97	122.94	128.57	124.80	125.08	125.95	124.72
全体	100.00	101.27	100.17	103.29	98.70	96.06	96.33	89.68	86.96	83.09	81.24

図表2 年齢層別・状態別交通事故死者数（平成11年中）



	自動車乗車中	二輪車乗車中	原付乗車中	自転車乗車中	歩行中	その他
15歳以下	66	10	19	60	110	0
16～24歳	893	355	231	46	53	0
25～64歳	2,279	307	250	329	849	6
65歳以上	634	71	273	597	1,559	9

・目の不自由な方のため、歩行者青信号を音響により知らせる機能
 ・歩行に障害がある方がゆっくりと道路を横断できるよう、歩行者青時間を延長する機能

を付加する事業を進める。

(1) 歩行者青信号を音響により知らせる信号機

① 視覚障害者用付加装置

この機能の付加された信号機は、歩行者青時間

中、擬音（ピヨピヨ、カッコー）又はメロディー（通りゃんせ、故郷の空）が鳴ることから、目の不自由な方が青を知ることができ安全に道路を横断することができる。

平成九年度に岡山県立大学保健福祉総合研究所が主体となり実施された「音響式信号機に関する調査研究」において、視覚障害者の方々に対して行われたアンケートでは、「音響信号機の設置さ

れていない道路を横断する際の困難なこと」として、「横断歩道を見つけること（七八％）」、「歩行者用信号の有無を知ること（六二％）」、「歩車道の境目を知ること（五八％）」との回答が多く、本来の目的である「歩行者青信号を知らせる効果」はもちろんのこと、それ以上に「横断箇所を知らせる」という、いわば音のランドマークとしても利用されていることが分かった。

この信号機は、昭和三〇年に東京都で設置されて以来、全国で整備が進められていたが、昭和五〇年に現在の音響（擬音又はメロディー）に統一し、現在（平成一一年三月末）、全国で約九、八〇〇基が整備されている。

また、現在主流となっているものは、道路の対面同士のスピーカーから音響が同時に鳴っているが、この方式では横断方向が分かりにくいという声もあるため、道路の両側のスピーカーから擬音を時間差で交互に鳴らす「同種鳴き交わし式」の導入を進めており、約八四〇基整備がされている。さらに、横断方向を明確にするため、対面同士で違う擬音「ピヨ」と「ピヨピヨ」、「カッ」と「コー」を鳴き交わし式で鳴らす、「異種鳴き交わし式」について前述の調査研究等により実用化を進めている。

②音響式歩行者誘導付加装置
以上のとおり、視覚障害者用付加装置は目の不

自由な方の移動円滑化に有効なものであるが、住居地域等にあつては周辺の住民等から騒音の苦情が寄せられることもある。

このような場所で、かつ車道の幅員が比較的狭い道路等においては、歩行者青信号の開始を、チャイム（ピンポン）及び人の声（信号が青になりました）で知らせるという周辺への騒音が低い方法により、目の不自由な方々の道路横断の安全を図ることができる。

この装置を音響式歩行者誘導付加装置といい、平成八年度から整備を始め現在約六〇〇基が整備されている。

(2) 歩行者青時間を延長する信号機

①高齢者等感応信号機

この信号機は、白い押ボタン箱の押ボタンを押したり、携帯用の発信機（ループタイプ型、カード型）を操作することにより、歩行者青時間を延長する機能が付加されており、歩行に障害がある方々、車いす利用者等がゆっくりと車道を横断することができる。

これらの方々に、この信号機の判別がつくよう、白い押ボタン箱には、「盲人のための国際シンボルマーク」を表示するとともに、「交通弱者用押ボタン」等分かりやすい表示板を設置している。また、携帯用の発信機は、身体障害者福祉法第一八条第二項に定める、いわゆる「日常生活用具」



写真1 白い押しボタン箱

に指定されていることから、市町村によっては、これらについて、給付、貸与等の措置をとっている。

この信号機は、平成三年度から整備が進められ、現在、約二、六〇〇基が整備されている。

②歩行者感知信号機

この信号機は、歩行者用センサーが設置されており、歩行者の存在や多寡を感知することにより、歩行者青時間を自動的に延長する機能がある。平成八年度から整備が進められ、現在約六五〇基が整備されている。

2 移動円滑化に資する交通規制の実施及びそれに伴う道路標識等の整備

移動円滑化に資する交通規制については、法令には歩行者用道路、横断歩道が列挙されているが、その他として、路側帯の設置、斜め横断可等の交通規制が考えられる。

これらの交通規制を、周囲の道路交通環境、道路利用者の意見等を踏まえつつ実施する。

(1) 歩道未整備の道路における移動円滑化に資する交通規制

歩道が設置されていない細街路等で車両の通行が多いところにあつては、安全な歩行空間を形成するため、自動車の通行を禁止し歩行者に対し自由な通行を確保する歩行者用道路規制の実施や、

歩行者の通行部分を指定し歩車の分離を確保する歩行者用路側帯の設置等を実施する。

(2) 道路横断時の移動円滑化に資する交通規制

歩行者が安全に車道を横断できるよう、歩行者の横断場所を指定するとともに当該横断歩道上の歩行者の保護を車両に義務付ける横断歩道の設置や、歩行者が交差点を斜めに横断することのできる斜め横断可（いわゆるスクランブル交差点）の指定などを実施する。

(3) 特定経路を通行する車両から歩行者の安全を守るための交通規制

そのほか、歩行者の安全を守るため、速度規制、一時停止の規制を実施するほか、十分な広さを有する歩道については、普通自転車の歩道通行部分の指定などを実施する。

(4) 交通規制実施に伴う道路標識・道路標示の高度化

これらの交通規制の実施に際しては、車両運転者に対して交通規制の遵守性を高めるとともに、高齢者、身体障害者の歩行者の方々にも、バリアフリー経路であることを見やすく分かりやすくするため、道路標識等について

・大型化 視認性を高めるため標識柱を路側型から路上型にするとともに標識板を大型にするもの
・高輝度化 夜間における視認性を高めるため、

標識板を、内照式（標識板内部に光源を内蔵し点灯させるもの）又は自発光式（標識板に太陽電池を電源とした発光部を取り付け点滅させるもの）としたり、道路標示について反射材料を用いたりするもの
・可変化 時間規制による規制内容を分かりやすく表示するため時間ごとに標識を変化させるものを積極的に進める。

3 違法駐車行為の防止のための活動

バス停留所等における違法駐車、視覚障害者用誘導ブロック上の放置自転車については、ノンステップバスの乗降の障害や身体障害者等の安全な通行の障害となるなど、いわゆるバリアフリー化の効果を損なう原因となるものである。

これらの問題については、従来から、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた駐車違反の取締りを行うとともに、市町村等関係機関と連携した各種の放置自転車対策等を講じてきたところである。

本法施行後においても、これらの対策を積極的に推進するとともに、特に重点整備地区においては、高齢者、身体障害者等の移動の円滑化の妨げとなる違法駐車行為を防止するため、バス停留所

付近、視覚障害者用誘導ブロック上等の違法駐車車両の取締りの強化等の取組み、関係機関等と連携した広報・啓発活動等を重点的に行うことにより、各種バリアフリー施策について最大限効用を發揮させ、安全な歩行空間の創造を図る。

三 P I C S (ピックス) の研究・開発

P I C S (歩行者等支援情報通信システム Pedestrian Information and Communication Systems) とは、警察が進める ITS の一つのシステムであり、歩行者、特に高齢者、身体障害者の方々の安全及び利便の飛躍的な向上を図るシステムである。

このシステムは、歩行者が携帯する情報端末と信号機に設置した光通信装置との間で双方向で情報の伝達を行うもので、主に視覚障害者の方々を対象としたシステムとそれ以外の歩行者を対象としたシステムの二つの方式について研究開発を行っている。

(1) 主に視覚障害者を対象としたシステム

携帯用送受信機を通じて、歩行者用の信号の状態(「信号は青です」「点滅です」「渡れません」等)や信号交差点名を音声で案内するシステム。

(2) その他の歩行者を対象としたシステム

その他の歩行者、特に高齢者や車いすの方々に對して、携帯用情報端末(小型のノートパソコン)

を通じて、信号機の青時間の延長を行い、ゆっくりと道路を横断できるよう措置するほか、道を聞くことが困難な聴覚障害者の方々等のため、当該情報端末の画面に現在地周辺の地図を表示して目的地に誘導するシステム。

このシステムにあつては、バリアフリー化されたルートを画面に示すことも可能であり、横浜市内で平成一〇年から三回行われた P I C S 実証実

験においても、地方公共団体の交通対策や障害者対策の担当者、障害者の方々等から大きな反響があつたところである。

P I C S については、これら実証実験の結果の分析に基づき、実用化に向けた研究を継続しているところである。



写真 2 P I C S の実証実験の様相

我が国における乗合バスのバリアフリー化

運輸省自動車交通局企画課

乗合バスの果たす役割

乗合バス事業は、マイカーの普及、交通渋滞による走行環境の悪化などにより、昭和四〇年代半ばをピークに一貫して利用者が減少するなど、厳しい経営状況が続いている。

一方で乗合バスは、通勤、通学、通院、買い物などの地域住民の日常生活を支える公共交通機関として昔も今も重要な役割を果たしており、中でも高齢者による利用については、昨年総務庁が実施した高齢者の日常生活に関する意識調査によると、五二・八％の高齢者が主な外出手段はバス・電車であると同答している。また、近年においては、自動車事故の防止、交通渋滞の解消、環境問題への対応の観点から乗合バスの社会的意義が再

認識され、その果たす役割は今後ますます重要になると見込まれている。

乗合バス車両のバリアフリー化

身体障害者の方が車いすに乗ったまま乗降できるリフト付きバス、より低床のスロープ付きバスについては従来より導入されていたところであるが、我が国において現在のスタイルのノンステップバス（乗降口に段差のないバス。床面の高さは地上から約三五cm）が開発、導入が開始されたのは平成八年度になってからのことである。その後、絶え間ない技術研究開発が行われ、環境にも配慮したCNGノンステップバス、中型・小型のノンステップバスも登場している。バリアフリー化されたバス車両の導入状況については、平成一



リフト付きバス

表1 乗合バス車両の導入台数の推移

年度	H 4	H 5	H 6	H 7	H 8	H 9	H 10
リフト付きバス	56 (0.1%)	95 (0.2%)	141 (0.2%)	171 (0.3%)	235 (0.4%)	260 (0.4%)	278 (0.5%)
スロープ付きバス	62 (0.1%)	71 (0.1%)	150 (0.2%)	231 (0.4%)	442 (0.7%)	695 (1.2%)	962 (1.6%)
ノンステップバス	-	-	-	-	19 (0.04%)	145 (0.2%)	433 (0.7%)

※ () 内の数字は、全車両数にしめる割合

表2 乗合バス車両のバリアフリー化に係る支援措置 (平成12年度)

支援措置の内容	予算額、補助率、税率等
【補助制度】 ・公共交通移動円滑化設備整備費補助事業 ・バス利用促進等総合対策事業	6.7億円の内数 (国1/4、地方1/4) 16.3億円の内数 (国1/5又は1/4、地方1/5又は1/4)
【税制優遇措置】 (国税) 法人税・所得税の特別償却制度 ・ノンステップバス ・リフト付きバス (地方税) 自動車取得税の減免措置 ・ノンステップバス ・リフト付きバス	基準取得価額の20%の特別償却(※) 基準取得価額の20%の特別償却(※) 車いす固定装置、スロープ等の部分について軽減又は免税 リフト、車いす固定装置等の部分について軽減又は免税
【日本政策投資銀行を通じた低利融資】 バリアフリー施設整備事業 ノンステップバス等高齢者、身体障害者等のバスの利用を容易にするための施設の整備に対して融資	貸付金利：政策金利Ⅱ 貸付上限：事業費の50%

(※)基準取得価額=車両価額の40%相当額

一年三月末現在でリフト付きバス二七八台、スロープ付きバス九六二台、ノンステップバス四三三台となっているが、全乗合バス車両約六万台からみると、まだまだ低い割合にとどまっているのが現状である(表1)。

これからの運輸省の取り組み

運輸省は、リフト付バスの導入については平成七年度より、低床スロープ付きバス及びノンステ

ップバスの導入に対しては平成八年度より補助を行っており(当初はバス活性化システム整備費等補助事業、後に平成一〇年度よりバス利用促進等総合対策事業)、社会的要請の増大を勘案し、毎年その充実を図ってきたところである。さらに、平成一三年度においては、公共交通移動円滑化設備整備費補助事業を新たに創設し、乗継等情報提供システムの整備、鉄道とバス相互の共通乗車カードシステムの整備と併せて六・七億円を確保し

たところである。ノンステップバス等低床バスの車両購入費補助に対する申請は年を追うごとに増えており、このことはまさにバス事業者のバリアフリー化への意識の高まりを反映している。(支援措置については表2)

さらに、昭和五三年に車いす利用者の乗合バスへの乗車に関する通達を発出し、車いすを折りたたまずに乗車できるかどうかを明示するステッカーの貼付、乗車等に必要な介護人の同伴、車いすを固定するバンド等の設置等について指導してきたところであるが、バリアフリー化された車両の普及等に鑑み、昨年一二月にこの通達を改正して介護人の同伴を不要とし、車いす利用者の単独での乗車を認めたところである。

交通バリアフリー法の成立によって

今通常国会において、運輸省、建設省、警察庁、自治省は「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)を共同提出し、本法案は衆・参議院ともに全会一致で可決された(施行は鉄道、船舶等車両の一部を除き、法律の公布後六ヶ月以内)。本法律では、公共交通事業者に対し、旅客施設の新設・大改良、車両の新規導入について、本法律に基づいて定められるバリアフリー基準への適合を義務付けるとともに、既存の

旅客施設・車両については努力義務を課すこととした。さらに、国の策定する基本方針に基づき、一定規模の旅客施設を中心とした地区におけるバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、市町村が基本構想を作成すること、また、この基本構想に従って公共交通事業者等がそれぞれ具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を実施することが盛り込まれた。以下、乗合バスに係る内容の概要について述べる。

(1) 移動円滑化のために乗合バス事業者が講ずべき措置（第四条関係）

バス車両を新たに事業の用に供するときは、移動円滑化のために必要な構造や設備に関する省令で定める基準（以下「移動円滑化基準」という。）に適合させなければならないこととした。移動円滑化基準の具体的内容については、現在、関係者の意見を踏まえつつ検討しているところであるが、地形上の理由等により基準適合車両の導入が物理的に困難な路線を走行する場合を除き、①床面を地上から一定の高さ以下とすること、②スロープ板又はリフトを備えていること、③乗降口及び通路を一定の幅以上とすること等とすることを考えている。これにより、前述の場合を除き、原則として全ての乗合バス車両が概ね一〇～一五年で低床バスに代替されることとなる。

その他、事業の用に供する車両等を移動円滑化

基準に適合させるために必要な措置、職員に対する教育訓練等の実施について、努力義務を課すこととした。

(2) 公共交通特定事業の実施（第七条関係）

市町村が作成する基本構想が作成されたときは、関係する乗合バス事業者は公共交通特定事業計画を作成し、これに基づき当該公共交通特定事業（乗合バスについては、低床バスの導入その他の移動円滑化のための事業）を実施することとする。また、当該公共交通特定事業計画が基本方針及び移動円滑化基準に照らして適切なものであり、かつ事業を確実に遂行するために技術上及び資金上適切なものであると認めるときは、運輸大臣は当該計画を認定することができることとした。

(3) 運輸施設整備事業団の業務追加（第二条関係）

移動円滑化のための事業であつて主務省令で定めるものを実施する公共交通事業者に対する補助金の交付が、新たに運輸施設整備事業団の業務として追加された。これには前述の平成一・二年度に新設された公共交通移動円滑化設備整備補助事業が含まれており、当該事業の推進により、ノンステップバス等の導入が図られることとなる。

今後の課題

交通バリアフリー法の成立によって我が国におけるバリアフリー化が大きく進展することは言う

までもないが、早くからバリアフリー化に積極的に取り組んでいる欧米諸国との比較においてはようやくスタートラインに立ったところであり、今後取り組まなければならない課題が残されている。当該法律の見直しを行うこととされている二〇〇五年までに、次のような諸課題の解決の道筋を探ることが求められている。

(1) ノンステップバスの標準化

ノンステップバスの普及の促進を阻害する要因の一つとして、車両が高価であることが挙げられる。通常のバスの価格が約一、五〇〇万円であるのに対しノンステップバスは約二、三〇〇万円と、購入費が一・五倍程度となっているのが現状であり、乗合バス事業の経営が厳しい中でノンステップバスの普及促進を図るためには、価格の低減化が不可欠であるが、そのためには、現在事業者によってまちまちであるノンステップバスの仕様や構造の標準化を図り、その標準仕様等に則った車両の量産化を図ることが必要である。ノンステップバスの標準化については、昨年九月、八都市の公営事業者が中心となって、内部仕様等の統一に向けた報告書を取りまとめたところであるが、民営事業者の意見も反映しながらより技術的な仕様や構造の標準化を図るため、運輸省としては、近々、学識経験者、バス事業者、バスメーカー、関係省庁等から成る検討会を立ち上げる予定であ

り、二〇〇二年度を目標に標準仕様の策定を目指すこととしている。補助制度の活用とともに、このような標準化の積極的な推進を図ることにより、二〇一〇年代初頭までに、少なくとも全乗合車両数の二〇～二五％のノンステップバスの導入を図ることを目標とする。

(2) 効果的なバリアフリー化を推進するための道路管理者等との連携

バリアフリー化されたバス車両がその効果を発



ノンステップバス

揮するためには、バス事業者だけの取り組みだけでは不十分な面がある。例えば、バリアフリー化されたバスが乗り入れる駅のバリアフリー化、ノンステップバスの正着又はスロープ板の使用が可能な歩道の整備、道路の縁石の配置の改良、積雪地帯におけるバス停付近の除雪の徹底、さらにはバス停付近の違法駐車や違法駐輪の排除等、バス車両のバリアフリー化への投資を無駄にしないような環境を整備するためには、鉄道事業者、道路管理者、警察当局等との連携が必要である。今後は、地元自治体の主導により、交通バリアフリー法に基づき重点整備地区として位置付けられた地区のみならずそれ以外の地区においても、バリアフリー車両の導入計画段階から関係者がうまく情報交換、連携を図ることによって整合性ある計画を策定し、それに則った形での効果的な助成措置を講じていくなど、効果的なバリアフリー化の推進を図っていくことが重要である。

(3) ソフト面のバリアフリー化

利用者にとって望ましいバリアフリー化を推進するためには、ハード面の整備のみならず、ソフト面での対応も重要である。

高齢者、身体障害者等が安心して外出し、乗合バスを利用できるようにするためには、ノンステップバス等の導入状況や運行状況に関する情報を、それらの方々があらかじめ知ることができる

ようにすることが極めて重要である。これらの情報の提供については、一部路線について、バス事業者やボランティア等によって行われている事例もあるが、対象がごく限られているのが実情である。ノンステップバス等の導入状況については、本年一月から三月まで東京都二三区内を対象として実証実験を行った「バス情報総合利用案内システム」は好評を得ているが、今後は、交通バリアフリー法に基づく指定法人により、全国的に統一が図られた情報が提供されることとなる。また、ノンステップバス等のリアルタイムな運行情報の提供も技術的には可能であり、前述公共交通移動円滑化設備整備補助事業において、このような情報提供のためのシステム整備を補助の対象とすることとしており、当該事業の活用によって、一層の利便性の向上が図られるものと考えている。

また、公共交通機関のバリアフリー化の推進には、社会的連帯の精神に基づく国民一人一人の理解と協力が必要不可欠である。バリアフリー化の進展に伴い、乗合バスにおいても、今後、車いす利用者の乗降、車内での移動等において一般利用客等の理解を求めなければならない場面がますます増えることであろう。交通バリアフリー法の制定を機に、広報活動等により「心のバリアフリー」を国民の間に浸透させていきたいと考えている。

路面電車のバリアフリー化

運輸省鉄道局技術企画課

一 路面電車の現状

日本の路面電車は、明治二八年に誕生して以来一〇〇年以上の歴史をもち、最盛期には全国の六五都市で活躍していたが、今日まで衰退の一途をたどってきたものの、現在でも、一九地域二〇軌道事業者で存続し、軌道区間は総延長二四二kmに及ぶものとなっている(図1、表1)。

また、路面電車のメリット・デメリットを主体ごとに整理したものを表2に示す。路面電車は、道路面から直接乗車できること、道路に沿って運行されるためにルート・行き先がわかりやすいこと、車両の低床化によって段差の改善が比較的容易であることなど、高齢者、身体障害者に対して移動支援としての活用が期待できる。

二 バリアフリー化のための対策

路面電車については、道路上に軌道が設置されることから、安全確保のための対策とあわせ、各種の車両、停留所等におけるバリアフリー化のための対策が提案され、また、段差の改善など一部の対策については既に実施されているところである。車両、停留所などにおける移動円滑化のための対策の例を次に示す。

(1) 車両

路面電車の車両においては、車両の乗降口及び停留所との段差を改善することが可能な車両の低床化が欧米を中心として推進されており、我が国でも熊本市交通局及び広島電鉄で欧州メーカーの技術を活用した車両が導入されているところである。

ある。これにより、従来の車両では停留所表面レベルから客室床面レベルまで一m弱の段差があったものが一〇cm強にまで改善することが可能となっている。

また、車両の乗降口への車いす用のスロープの装備、車内への車いす用スペースの設置といった対策も行われている(写真1)。

(2) 停留所

路面電車の停留所については、停留所上の乗客の安全確保のため、停留所の島状化、安全柵の設置や、雨天時でも停留所表面を滑りにくくするための上屋の設置が一部で実施されている。

また、停留所へのアクセス改善のため、道路中央部に設置されている停留所に係る歩行者用信号機の設置、歩道・車道及び停留所間の段差を改

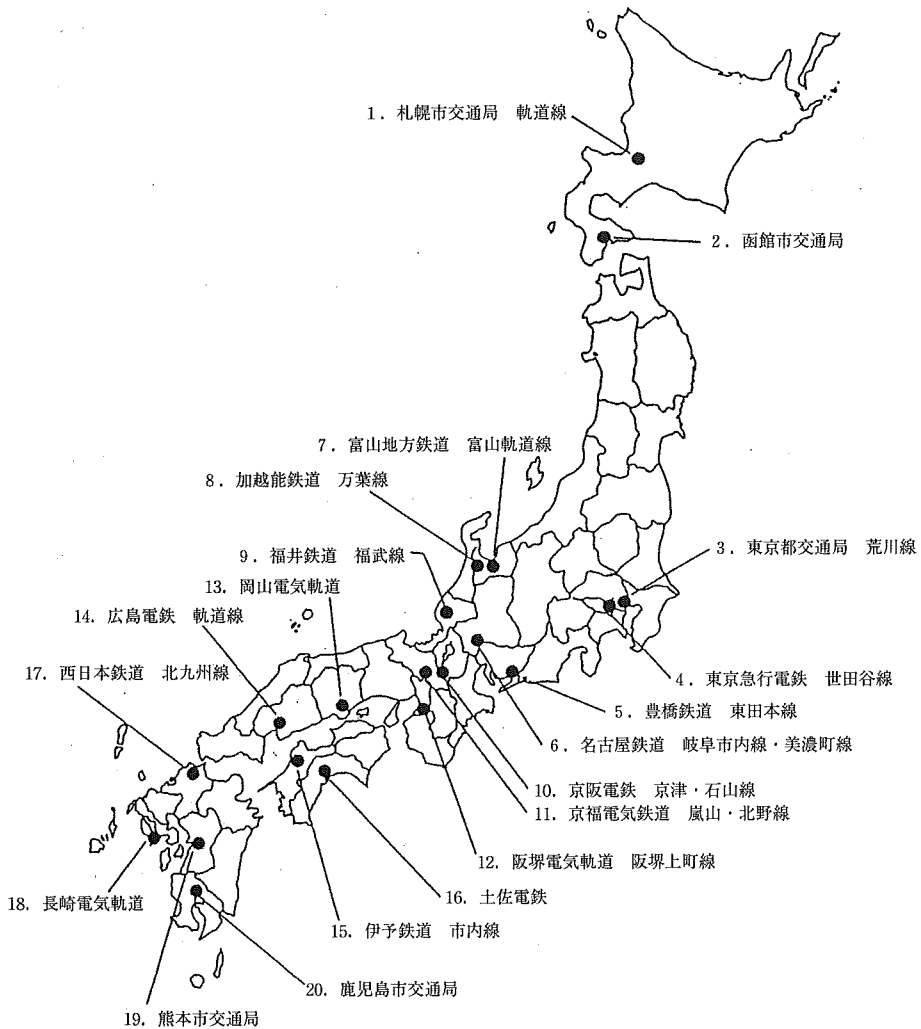


図 1

善するためのスロープの設置、軌道の歩道寄りへの設置、車両の乗降口及び停留所間の段差を改善するための停留所のかさ上げ、停留所上での移動円滑化のための停留所幅員の拡幅といった対策が一部で実施されている。

また、停留所への対策の実施にあたっては、停留所が道路に設置されていることから円滑な道路交通の確保に配慮する必要がある(写真2)。

(3) 料金收受方式

日本の運賃收受方式は、乗車、降車それぞれの専用扉を設定し、原則として車内で運賃を收受する方式がとられており、車内での移動が必要であるが、欧米で実施されているチケットキャンセル方式(自分で切符を購入し、車内で自己検札するもので、どのドアからも自由に乗降が可能)では車内での移動の必要性を小さくすることができる。独立採算性を原則とする我が国の交通事業においては、運賃を確実に徴収することに重点が置かれているため、欧米型のシステムをそのまま導入することは容易ではないが、バスを含めた路面公共交通の運賃收受方式について、海外の事例を参考としながら、既に導入が進められているカード方式の活用や導入による効果(時間短縮、車両・要員の削減)と不正乗車による収入減の実証的な研究を実施することにより、日本に適した方式を検討することが必要と考えられる。

表1 事業者及び事業規模

事業者名	営業キロ(km)	一日平均利用者数(千人)	輸送密度(千人・km/km)	表定速度(km/h)
1 札幌市交通局 軌道線	8.5	24	8.2	12.4
2 函館市交通局	10.9	23	6.4	12.8
3 東京都交通局 荒川線	12.2	61	13.2	15.6
4 東京急行電鉄 世田谷線	5.1	49	22.9	19.1
5 豊橋鉄道 東田本線	5.3	8	4.1	14.1
6 名古屋鉄道 岐阜市内線・美濃町線	23.9	16	3.2	18.3
7 富山地方鉄道 富山軌道線	6.4	14	5.8	13.5
8 加越能鉄道 万葉線	7.9	3	2.3	18.5
9 福井鉄道 福武線	3.3	6	16.7	22.7
10 京阪電鉄 京津・石山線	25.2	63	11.8	26.4
11 京福電気鉄道 嵐山・北野線	11.0	24	9.9	20.6
12 阪堺電気軌道 阪堺上町線	18.7	32	6.2	18.7
13 岡山電気軌道	4.7	12	4.8	10.6
14 広島電鉄 軌道線	18.8	123	17.5	12.0
15 伊予鉄道 市内線	6.9	23	6.6	12.9
16 土佐電鉄	25.3	21	3.2	16.9
17 西日本鉄道 北九州線	5.1	22	6.4	27.8
18 長崎電気軌道	11.5	58	16.2	13.9
19 熊本市交通局	12.1	30	8.5	14.1
20 鹿児島市交通局	13.1	29	7.6	14.1
合計	241.9	641	平均9.1	平均16.1

出典：平成9年度鉄道統計年報
表定速度は建設省調査(H8)

表2 路面電車のメリット・デメリット

主体	メリット	デメリット
利用者側	<ul style="list-style-type: none"> ・(地下鉄、新交通システムに比べて)路面を走行し、駅間が短いためアクセス性がよい ・(バスに比べて)ルート、行き先がわかりやすい ・(地下鉄・新交通システムに比べて)運航頻度が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・(地下鉄、新交通システムに比べて)一列車の輸送単位が小さく、輸送力が相対的に小さい ・(バスに比べて)停留所が道路の中央部にあるため、幅員が狭いこと。歩道側へのアクセスが必要など安全面での配慮が必要である
社会側(生活者側)	<ul style="list-style-type: none"> ・(バス、自動車に比べて)排気ガス、二酸化炭素の排出や騒音が少なく、環境にやさしい ・(地下鉄、新交通システムに比べて)高齢者、身障者にとっても乗り易く公共福祉の面で有効 ・路面電車の構成要素(車両・駅など)は街なみと一体的に整備がしやすい規模であり、トランジットモールのように路面電車を生かした街づくりが可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・架線があり、景観上の配慮が必要である ・道路空間を占有するため、他の交通に与える影響が大きい
整備側	<ul style="list-style-type: none"> ・(地下鉄、新交通システムに比べて)建設コストが低廉である ・(新交通システムに比べて)道路を平面的に活用できるため、導入空間の確保は比較的容易である ・(地下鉄、新交通システムに比べて)信号、制御などの施設が簡素である 	<ul style="list-style-type: none"> ・(地下鉄、新交通システムに比べて)編成長、速度などの制約が大きく、輸送力、速度が低い ・(地下鉄、新交通システムに比べて)交差点などでは自動車や歩行者との平面交差が生じ、信号処理などの対策が必要である ・(地下鉄、新交通システムに比べて)多数の運転要員が必要となる

三 行政による支援

路面電車に係る移動円滑化のための対策については、新たな投資が必要であるが、軌道事業者の半数以上が赤字経営であることから、財政支援を適切に行う必要がある。

現在、路面電車に対する行政による支援方策としては、車両に対する運輸省の助成制度及び軌道等施設に対する建設省の助成制度があり、その概略については、次のとおりとなっている。

運輸省では、低床式車両については、路面電車の活性化などに資することから、平成一〇年度よ



写真1 低床車両の例（熊本市交通局）

り鉄道軌道近代化設備費等補助の拡充により、低床式代替車両の整備を推進するため、平成一〇、一一年度に広島電鉄に対して補助金を交付している。

また、建設省では、既存の道路区域内において、道路交通の円滑化に資する路面電車の延伸、新設等の整備を推進するため、平成九年度以降走行路面及び停留所等の整備について、地方自治体に補助を行うこととしている。



写真2 停留所及び低床車両の例（広島電鉄）

四 今後の課題

今日の都市交通施策において、道路交通の渋滞緩和などへの対応としての路面電車の活用が期待されている。今後とも、バリアフリー化についても配慮した上で、整備財源、道路・都市との一体的な整備方策、技術開発などの課題に対応していくことが重要である。

人にやさしいまちづくりを目指して

— 北九州市からの報告 —

北九州市建設局土木部道路計画課

はじめに

平成一〇年四月小倉駅に都市モノレールが延伸され、小倉駅周辺は一変した。改築された駅ビルからモノレールが走り出し、駅周辺に張り巡らされた空中回廊を多くの人々が安全で快適に歩き、集う様子は、訪れる人々にとって驚きと近未来への予感を与えてくれる。

北九州市では、二一世紀に向け活力ある都市づくりを目指し、様々なプロジェクトを推進している。新北九州空港、東九州自動車道、響灘ハブポートや学術研究都市の四大プロジェクトを軸に、その数は三〇〇を超える。一〇〇万人都市にふさわしい顔づくりとして小倉駅周辺の整備は、その主要な一つであった(写真1)。

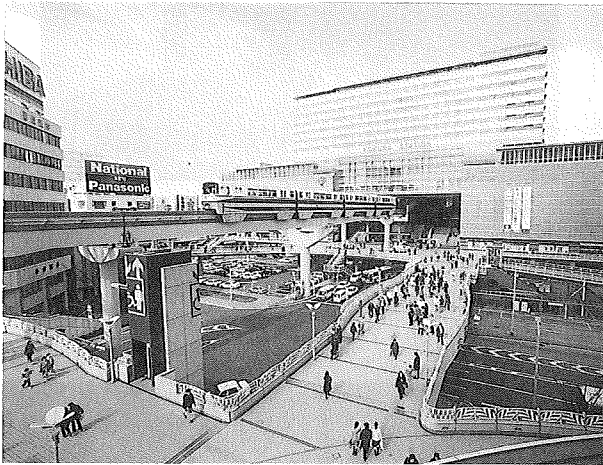


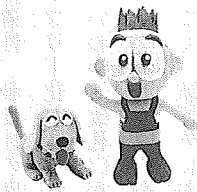
写真1 JRモノレール駅が直結しペデストリアンデッキにはエレベーター、エスカレーターを設置

— 小倉駅周辺(公共交通)のバリアフリー

本市の表玄関である小倉駅は、一日に一〇万人近い乗降客数を数えながら、バス・モノレールなどへの乗り換え利用者にとって、バス停が駅周辺道路に多数分散されていたこと、またモノレール停留所とは南約四〇〇m離れていたことなどから、交通結節点としての機能強化が求められていた。

このため、昭和六三年から様々な委員会や調査研究を経て、その改善、機能の強化充実が図られ、平成一〇年春に駅舎の建替え、モノレールの延伸事業が完成した。

この事業にあわせて小倉駅では、平成八年度「駅内外歩行者快適化作戦」が導入され、歩行者

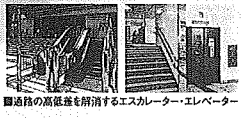
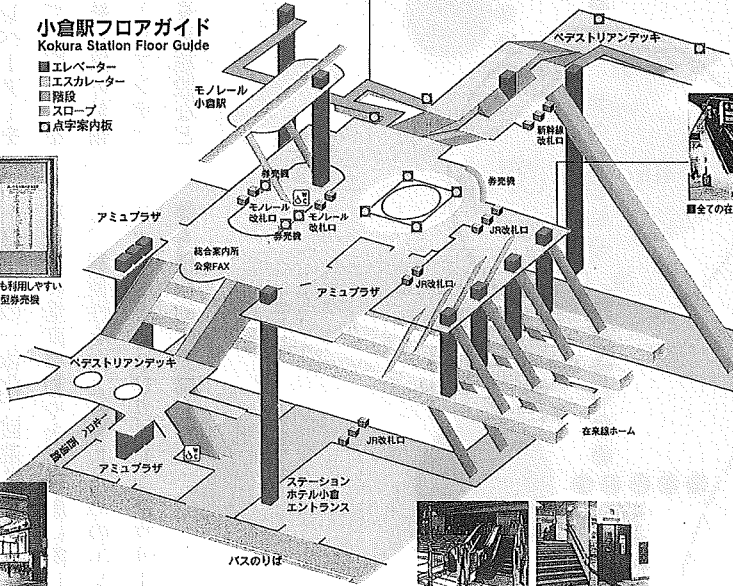
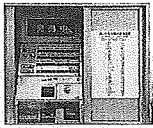


こんな整備してます その1 公共交通

交通拠点としての
総合的バリアフリー空間
小倉駅にはJR・モノレール・バス・タクシー
及び、各商業施設が一体となって整備され
ています。交通拠点として、駅内でのスムー
ズな移動を可能とするバリアフリー整備は
もちろん、南北に広がるステディリフデッ
キが周辺への移動を助ける、総合的なバ
リアフリー空間として、機能しています。

小倉駅フロアガイド Kokura Station Floor Guide

- エレベーター
- エスカレーター
- 階段
- スロープ
- 点字案内板

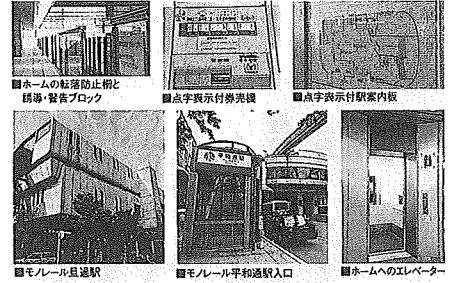


その他の駅情報

バリアフリー整備の進んでいない
駅でも、あらかじめJR各駅に申し
出れば、駅員の方が介助の準備
を怠りません。各駅の介助受
付電話番号は次のとおりです。

門司港駅	TEL:093-321-0495
門司駅	TEL:093-381-3876
戸畑駅	TEL:093-881-3405
枝光駅	TEL:093-671-0013
スエズワールド駅	TEL:093-671-7885
八幡駅	TEL:093-671-6791
黒崎駅	TEL:093-841-2584
折尾駅	TEL:093-602-3945
若松駅	TEL:093-761-2400
小倉江駅	TEL:093-381-7175
九州工大前駅	TEL:093-881-5880
西小倉駅	TEL:093-582-1617
南小倉駅	TEL:093-561-0020
城野駅	TEL:093-921-2278
安部山公園駅	TEL:093-931-1044
下曾根駅	TEL:093-471-7185

北九州モノレール



バス停



みんなが安心して
出かけるように
くふうされてるんだね。



その他の交通機関
モノレール各駅にも、エレベーターの設置を
はじめとするバリアフリー整備をすす
めています。これにより、小倉駅から各
駅への連続したバリアフリー空間を自指
しています。またバス停の整備や、障害
者が利用しやすいリア
付きバスの運行などで、
障害者の外出を手助け
しています。

図1 小倉駅フロアガイド (バリアフリーマップより)

空間における快適性、利便性の向上を求めた連続性のあるバリアフリー化が図られた(図1・2)。

具体的には、いわゆる改札口からプラットホームまで駅構内にエスカレーターやエレベーターを設置するだけでなく、駅構外においても駅ビルを貫通し、鉄道上空を横断する公共連絡通路の整備を行ったり、また、駅南北にペDESTリアンデッキを設置し、周辺のホテル、商業・業務施設など

と直結させた。

つまり、複数の交通機関を相互に連結しながら駅南北間の歩行者動線を中心に駅周辺の歩行者ネットワークの一体化、回遊性が確保できた。さらに、歩行者の垂直移動や水平移動に際し、それを支え、利便性を向上させるためのエレベーターやエスカレーター及びムービングウォーク(動く歩道)等も積極的に整備した。

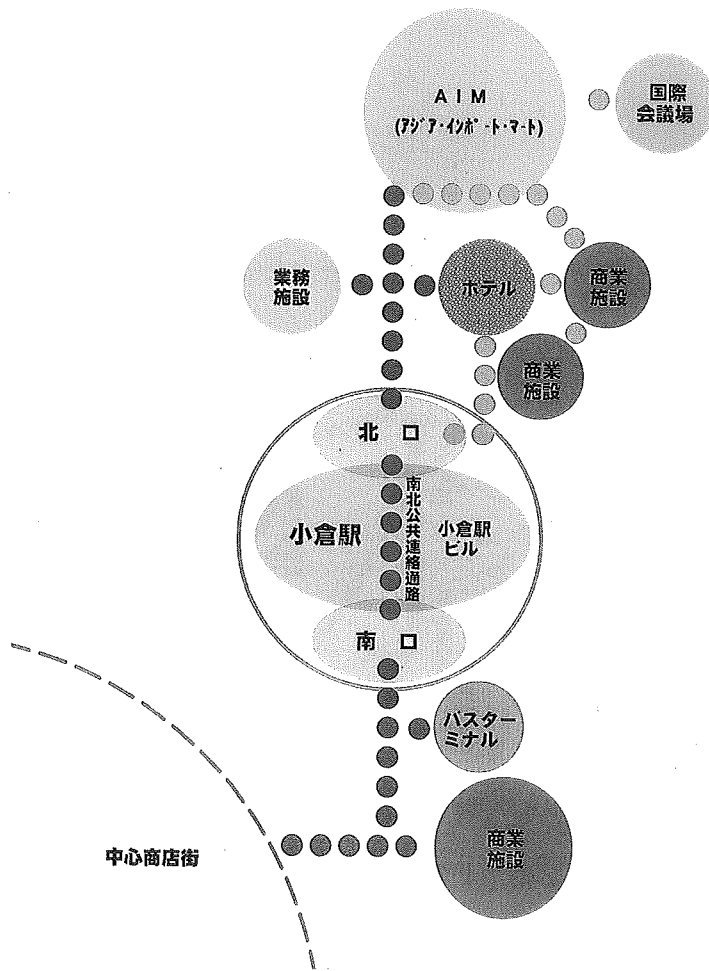


図2 小倉駅周辺歩行者空間ネットワーク

二 小倉都心地区のバリアフリー

このように、小倉駅周辺はバリアフリーの先進地として蘇った。しかし、都心(まち)全体へ面的に広がり、また総合的にバリアフリー化されなくては、すべての人が安心して快適に活動できることにならない。

そこで、平成九年度より小倉駅を中心に、都市機能の集積する概ね1km四方、面積約一五〇haを対象に、バリアフリーのまちづくりの取組みを進めた(図3)。

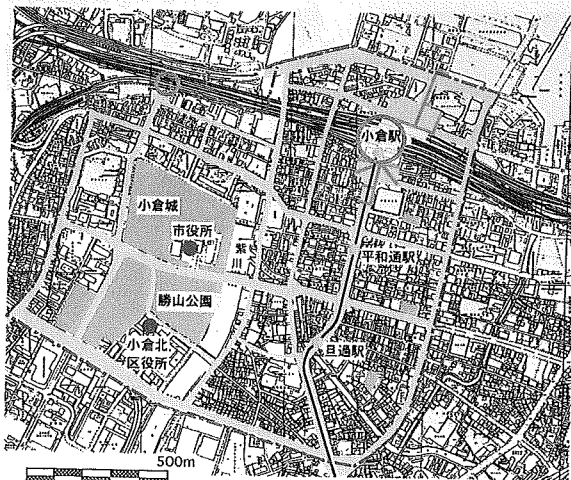


図3 対象地区

平成九年七月に、高齢者や障害者を含めた道路利用者総勢二〇名で、バリアフリー点検を行い、道路や公園などの公共施設を中心に二〇〇箇所以上の意見、要望を受けた。歩道の勾配や歩車道境界の段差、排水溝グレーディング蓋の柵目の大きさなど、まずは設計基準にもとづき施設整備を行っている者にとって、あまり気に掛けていなかった点が多く、あらためて利用者の視点によるものづくりの大切さが指摘された(写真2・3)。

これらの指摘やアンケート調査、道路や建築物



写真2 バリアフリー点検の実施状況

の実態調査をもとに、高齢者や障害者などの利用者や学識経験者、関係機関で構成した「バリアフリーのまちづくり協議会」を設置し、様々な角度からの検討が行なわれた。これは市民参加によるまちづくりとして、行政、市民にとって双方の意識改革を促すものであった。また、市役所内部においても、道路、建築、福祉の担当課をはじめ総数二二課で構成する検討会議をあわせて開催するなど、部局の垣根を越えた画期的な取組みが行われた。



写真3 バリアフリー点検での指摘事項

三 まちづくり推進計画

平成一〇年一二月にまとめられた推進計画は、「バリアフリーは都心の新たな魅力づくり」を基本コンセプトに、道路・公園等公共施設の改善整備、公共交通の利用環境づくり、建築物においてもハートビル法、福祉のまちづくり条例に基づく指導や改善を働き掛けながら、まち全体のバリアフリー化を図っていく内容となっている。このようなハード面の整備だけでなく、歩行者空間の利用におけるマナーの向上(看板設置や放置自転車等の問題)、障害者の移動支援への協力などソフト的な取組みを展開することとした。

四 代表的な取組み事例

道路・公園といったまちづくりで重要な施設については、平成一一年度末までに整備を完了させた。そのうち、代表的な整備事例を紹介する。

市立医療センター前交差点では、モノレール且過駅から医療センター、総合保健福祉センターに直結する立体横断施設(総延長二四二m)を整備した。エレベーターの一部には視覚障害者の方に配慮し、音声案内装置を設置した。且過駅構内にもエレベーターを新設し、小倉駅からモノレールを利用して総合保健福祉センターまで車椅子でもスムーズな移動が可能となった(写真4)。

船場町デパート横の歩道では、建物の外壁を改造（一階部のみセットバック）させ、歩道幅を広げることで快適な歩行空間を確保した（写真5）。小倉北区役所の新築移転に伴い、利用者が増える市役所西側交差点では、車椅子利用者やお年寄りの通行に配慮し、横断歩道を新設し、既存の歩道橋は撤去した。関連の歩道を拡幅し、電柱の移設も行った（写真6）。

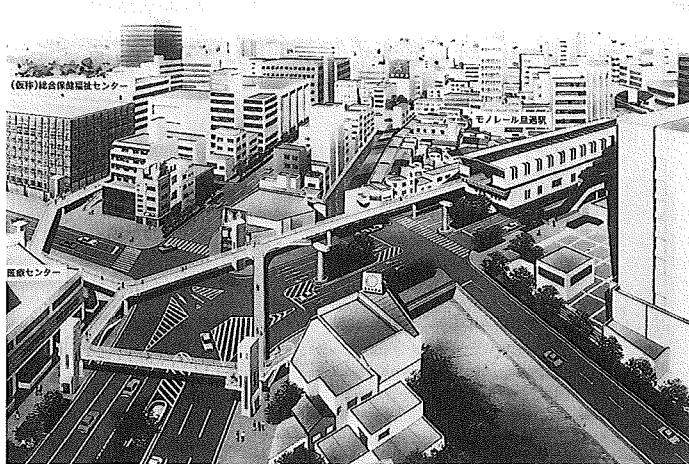


写真4 市立医療センター前交差点の立体横断施設

事業前



事業後



写真5 船場町での歩道拡幅

事業前



事業後



写真6 市役所西側交差点

点字ブロックの設置については、駅など公共交通機関と視覚障害者の利用が多い医療・福祉施設、公共施設を結ぶ歩道上に連続して設置した。その整備距離は6kmを越えた。ルートの選定や設置方法に関して、障害者一六団体から構成された「福祉のまちづくりネットワーク」とその必要性を認識したうえで、それを逆にバリアに感じる人（車椅子利用者、高齢者等）の存在を考えたながら、

人にやさしいまちづくりについて十分話し合い実施していった。このようなハード面の整備が進み、市民がまちのバリアフリー化を身近に認識し始めた平成一一年秋に、人にやさしいまちづくり週間（バリアフリーウィーク）として、シンポジウムやミニコンサート、まちかど探検隊など様々な催し物を行い、また、バリアフリーマップを配布し放置自転車や

看板等の改善指導を含め、市民啓発に努めた（表1、写真7）。

表1 バリアフリーウィーク事業一覧

実施日	実施事業	参加人数等
9月25日（土）	「医療センター前歩道橋の完成式典」の開催	150人
10月1日（金）	「人にやさしいまちづくりシンポジウム」の開催	520人
10月1日（金）、17日（日）	「福岡県福祉のまちづくり条例の啓発チラシ」の配布	550枚
10月9日（土）～10月11日（月）	「自助具ワークショップ」の開催	54人
10月9日（土）～10月11日（月）	「福祉用具に関する相談会」の開催	54人
10月12日（火）	「福祉用具に関する記念講演会と討論会」の開催	156人
10月13日（水）、14日（木）	違法占用物件（駐輪・看板等）の改善指導	102件
10月17日（日）	「こころのふれあいミニコンサート」の開催	133人
10月17日（日）	「バリアフリーまちかど探検隊」の実施	下記に含む
10月17日（日）	『北九州市立東部障害者福祉会館 開館20周年記念行事「ふれあい広場」』の実施	1,460人
10月17日（日）	「小倉都心部バリアフリーマップ」の配布	2,000部
10月9日（土）	「バリアフリー西小倉おいらの街探検隊」の実施（西小倉校区）	33人
10月10日（日）	「車いすまちかどバリアフリー探検」の実施（槻田校区）	35人
	13事業（協賛事業2事業含む）	5,247人



写真7 バリアフリーウィークで配布した事業PR及び市民啓発用チラシの一部

五 今後の展開

このような小倉都心地区でモデル事業としての取組みのほか、市内六箇所で開催している交通安全総点検からつくづくコミュニティゾーン形成事業の取組みが進むにつれ、市民から一般生活圏におけるバリアフリー化を望む声が高まってきた。

そこで、本市では平成一四年度まで国が進める「歩行空間ネットワーク総合整備事業」を活用し、公民館や市民福祉センターなど一般生活圏に

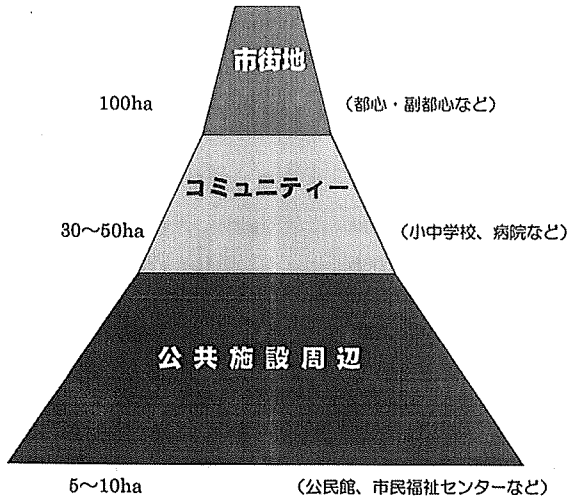


図4 北九州市におけるバリアフリーのまちづくり概念図

において多くの市民が利用している公共施設周辺における歩道の段差解消、勾配の改善、歩車共存道路整備等を、全市的な展開で進めていくことになっている(図4)。

六 最後に

バリアフリー法案が成立し、駅など交通機関を中心に周辺一帯のバリアフリー化が今後本格化することとなる。

バリアフリーのまちづくりが進むにつれ、人にやさしいまちづくりが大切であると痛感している。人にやさしいとは、安全に快適に生活を楽しむことができるための工夫が不可欠であり、良いと感じたものはどんどん取り入れ、いろいろと試行錯誤を繰り返しながら、多くの人の話し合い、互いに譲り合うなかで求められるものと考ええる。

いままでの取組みのなかで得られたノウハウを「バリアフリーガイドブック」としてまとめることができた。今後、市の技術職員だけでなく、測量、設計コンサルタントや施工業者など道路・公園といった公共施設の整備に携わるすべての関係者の参考書としてもらいたい。そして、利用者の視点に立ったプロ意識を再認識してもらえればと考えている(写真8)。

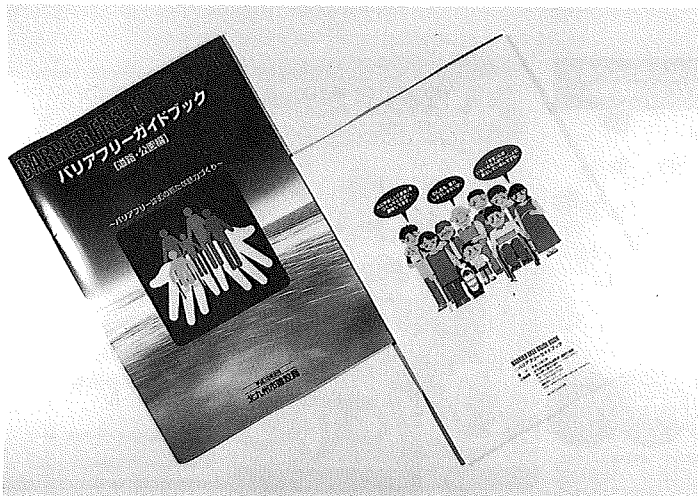


写真8 バリアフリー事業に必要なノウハウ満載の「バリアフリーガイドブック」

バリアフリー道路環境整備の試み

藤沢市土木部参事（土木計画課長）

柳川 功

一 バリアフリーゾーン湘南台地区

藤沢市では、湘南台地区において「安全・安心」・「快適」・「誰でも歩きやすい」の三つの視点から地区内の道路及び道路環境のユニバーサルデザインを検討し、「人にやさしいまち」バリアフリーゾーン」を実現するという目標をたて、計画づくりに住民参加で取り組んでいる。道路の非平坦性などのバリアだけでなく、例えば区画街路に入り込む猛スピードの通過交通は「不安」というバリアであり、舗装材の色彩と沿道景観のミスマッチも「不快」というバリアという考え方である。本地区内では道路を先導役として、将来的には沿道の公園施設や個人住宅の入口に至るまでバリアフリーを空間的に展開していきたいと考え

たのである。

二 藤沢市の市勢

藤沢市は、都心から南西五〇km、江の島・湘南海岸で相模湾を臨む位置にある。まちの形成は、遊行寺の門前町からはじまり、東海道の宿場町でもあった。地域の南部は海岸砂丘平地上の既成市街地。丘陵地の北部は、主に区画整理事業により住宅地、内陸型工業団地などの面整備が実施され首都圏域の膨張に対応した（図1、表1）。

三 藤沢市湘南台地区

バリアフリーの歩行空間ネットワーク整備にあたり、藤沢市では、市域六、九五一haのうちDID地区を中心とした五、二〇三ha（市域の七五％）

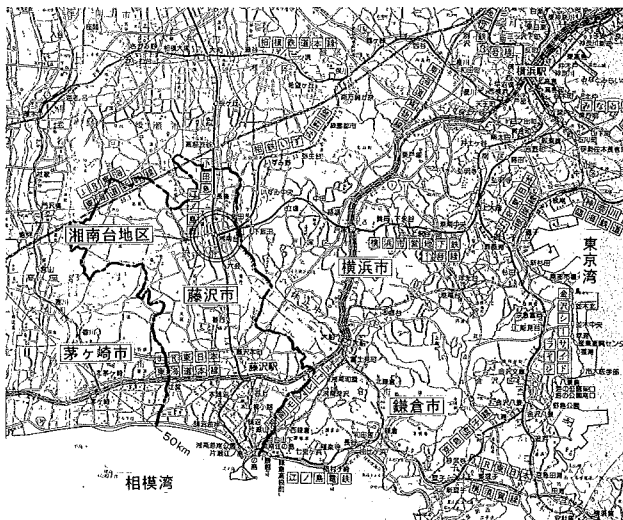


図1 藤沢市の位置

表1 藤沢市の概要

面積	総面積	6,951ha
	市街化区域	4,684ha
人口	総人口	377,753人
	高齢化率(65歳)	13.2%
昼間人口比率		93.8%
製造品出荷額		2,127百万円

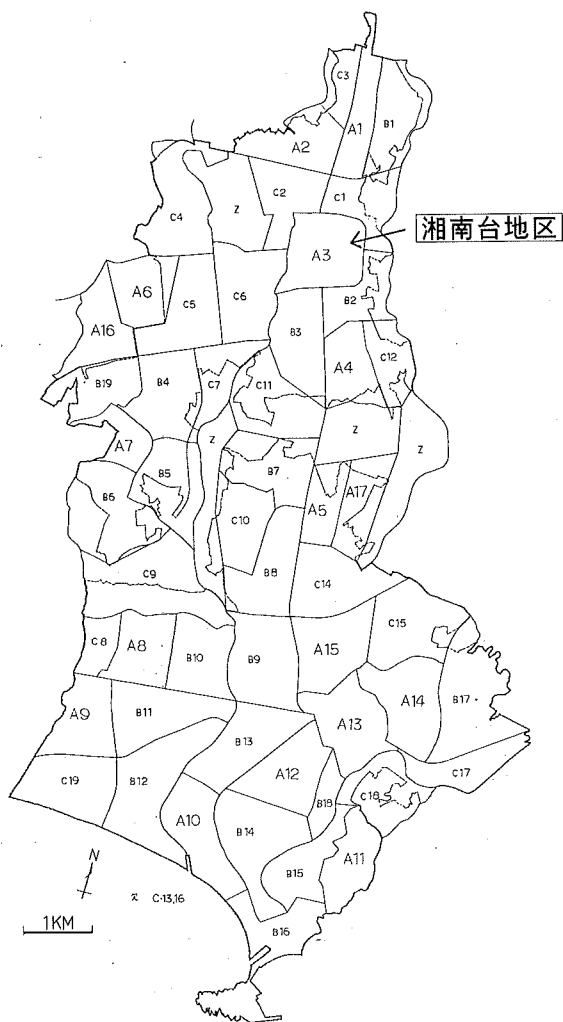


図2 53地区分割図

を整備の対象区域とした。これを面的(ネットワ
ーク)な道路整備による効果的な資本投下のため
に、五三地区(一一地区概ね一〇〇ha)の想定コ
ミュニティゾーンに分割し、地区別の整備優先順
位を設定している(図2)。
このとき最優先地区としたのが湘南台地区であ
る。以下に地区概要を示す(表2、図3)。
本地区の特徴としては、南北に長い地域の、北
側の新しい都市拠点として基盤整備(土地区画整
理事業・昭和三九年〜昭和五九年施行)がされて

表2 湘南台地区概要

設定地区面積		117ha
地区内DID面積		117ha
土地利用 計画面積	商業系	20ha
	住居系	65ha
	低層住居系	32ha
区域内人口		12,500人
拠点施設数		26箇所

いることがあげられる。二本の二級河川に挟まれ
西側に工業団地、東側で横浜市と接し、中心を南
北に小田急線が走る。計画的に形成された新市街
地であるが、容積歩留まりは未だ低い(図4)。

四 湘南台地区選定の理由

前述のように湘南台地区は基盤整備が完了し、
道路の規模規格についても、計画的に配置されて
いる。一般的な道路整備計画から言えば、既成市
街地を取り上げるべきという考えもあったが、次
の理由により本地区を選定した。

①本地区及び周辺地区における外的インパクト
により、発生交通量が増加し交通安全上の問題が
発生する恐れがあること。具体的には一点目とし
て平成二年に市西北部に進出した慶応大学(湘南
台駅がそのゲート駅となっている)が、規模拡大

を進めていること。二点目は、横浜市営地下鉄及び相模鉄道が、新たに湘南台駅と接続（平成二一年開通）すること、そしてこれらのインセンティブにより商業集積が進み流入交通が増加することがあげられる。

② 基盤整備（道路整備）を実施した当時には、バリアフリーの概念が確立されていなかったこと。このため、どの都市でもそうであるように、

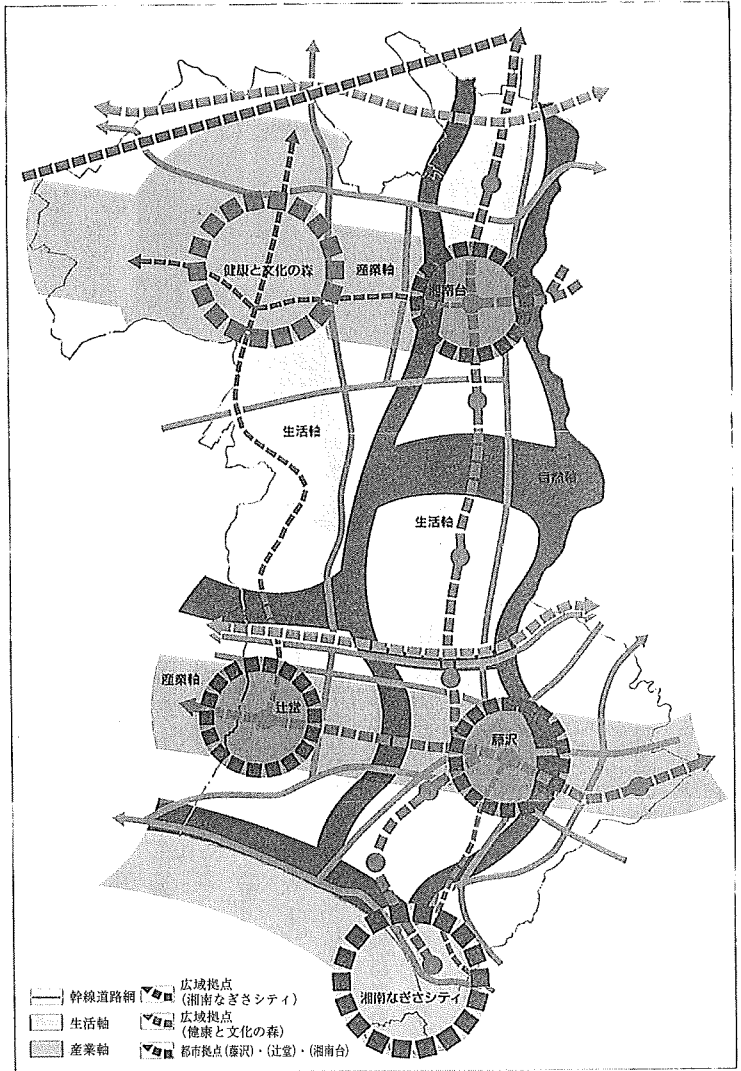


図3 藤沢市の将来都市構造図

地区内のサーキュレーションは基本的に車両交通を第一義に設定している。このため、既成市街地と比べるとかえって、通過交通の流入しやすい道路配置や、形態や付属施設がいわゆる交通弱者にとって危険な歩道が存在している。

五 住民参加

バリアフリーの歩行空間の整備計画を立案する

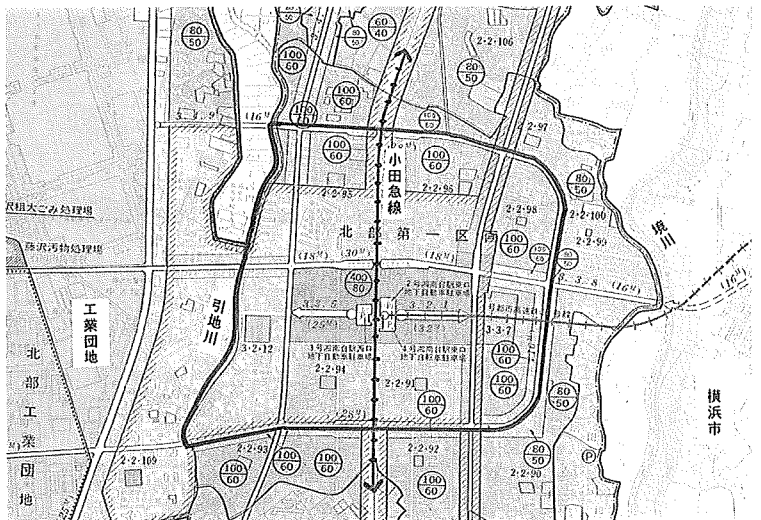


図4 湘南台地区土地利用計画図

- にあたり、計画過程のそれぞれの段階で、住民参加を求めることとした。これには次の目的がある。
- ① 行政のアカウンタビリティとして公開性を高める。
 - ② プロセスから住民が参画することにより、合意形成をスムーズに進める。
 - ③ まちづくりに関する啓蒙や自主市民活動への発展が期待される。

六 具体的な取り組みの経過

(1) 交通安全総点検

平成八年度から検討を開始し、そして平成九年五月三十一日を最初として、四回の交通安全総点検を行った。高齢者や障害者の方々、子供達など多くの市民が参加し、その延べ人数は三六九名にのぼった。

実施に際しては、班（二班一〇名程度）ごとに

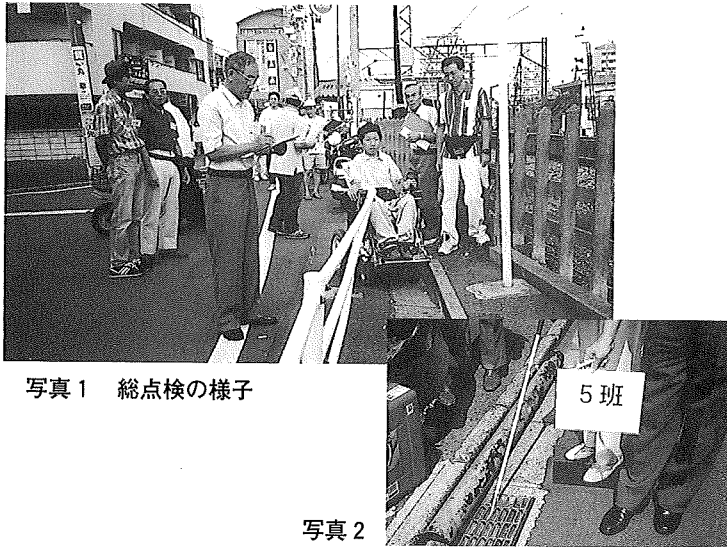


写真1 総点検の様子

写真2

現地を巡視したあと、それぞれ大地図に結果をまとめ、成果を発表しあい問題点や意識の共有化を図った。特に障害者の視点から「まち」を観察する機会のない市民が多く、行政側を含めて有意義であった（写真1・2）。

これら成果を事務局でまとめ、参加者及び関係団体に製本配布した。また問題箇所、路線について、短期的な改善・中長期的な対応等の分類整理を行い、関係機関に改善を要請するとともに、緊急に改善が必要な箇所について維持修繕工事（交差点における車道嵩上げによる歩道切り下げの平坦化など）を行った。神奈川県においても、国道四六七号のバリアフリーに着手し、電線共同溝整備・歩道拡幅などを施工している。

(2) 湘南台二丁目コミュニティゾーン計画

総点検終了後、バリアフリーゾーンの整備計画の策定作業を住民参加で行うこととした。しかし、一〇〇ha以上の区域を一括して検討するというのは説明会型に陥りやすく、きめ細かな検討ができないと考え、一〇ha程度の現実的なモデルゾーン（約四五〇戸）を設定し市民が自由に参加できるワークショップ形式で計画づくりを進めることとした（図5）。

さらに参加できない住民に対して常に情報公開を行うことを目的として、ワークショップが開催されるたびに「湘南台二丁目ワークショップニュー

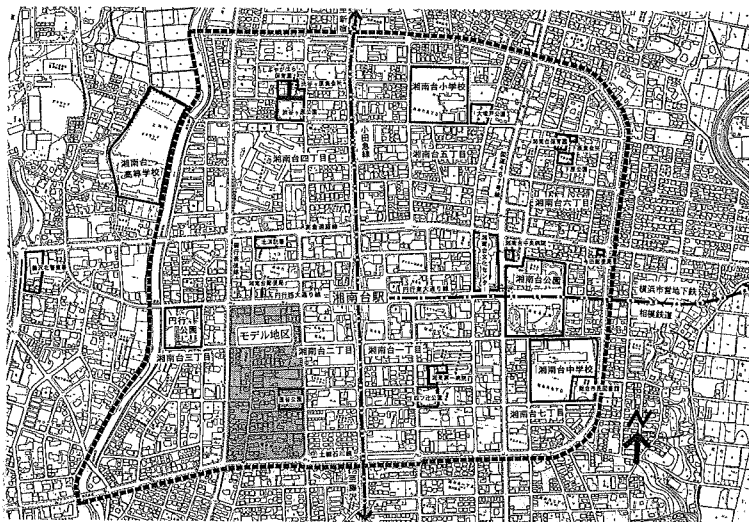


図5 モデルゾーンの位置図

ース」を作成し、区域内の各戸に職員が配布している（図6、写真3・4）。

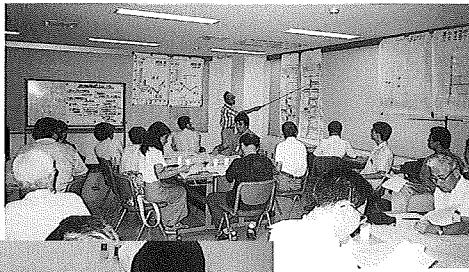


写真3
ワークショップ
の様子



写真4



図6 ワorkshopニュース



写真5

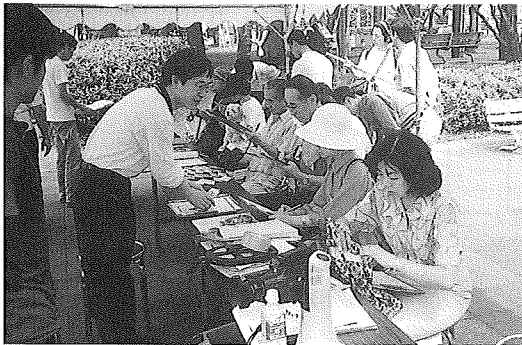


写真6 社会実験の様子

七 実施事例

計画づくりは、実験やその評価検証を行いながら段階的に進められている(写真5・6)。交通規則に向け、住民と共に車両ナンバー調査を行ったり、デバイスの社会実験をはじめ、例えば、イメージ歩道の材料を決めるときにでも、環

境色彩の専門家による講義をうけ、コンピュータシュミレーションを行い色彩を決定していく。施工後はビデオにより効果を測定、併せて住民アンケートをとって分析をしていく。このようにして合意形成がなされた部分から実施に移している。表3にその内容を示す(写真7・8・9・10、図7・8・9)。

表3 モデルゾーンにおける施工実績

時期	内容	箇所数	備考
H9	点滅信号	1箇所	
H10	スムーズ歩道兼ハンブ	1箇所	連続歩道式
	イメージハンブ	1箇所	
	イメージ歩道	1路線	着色骨材舗装
H11	スムーズ歩道	2交差点	車道嵩上げ式
	交差点イメージハンブ	1箇所	
	イメージ歩道	1路線	着色骨材舗装
	スピードセーブ舗装	1路線	

(施工前)



写真7 スムース歩道 (連続歩道式)

(施工後)



写真8

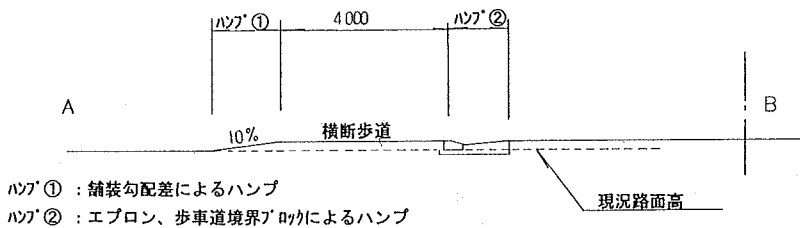


写真9 スムース歩道 (連続歩道式)



写真10 イメージ歩道とスピードセーブ舗装

ハンプ部断面図 (A-B断面)



スムーズ歩道部断面図 (C-D断面)

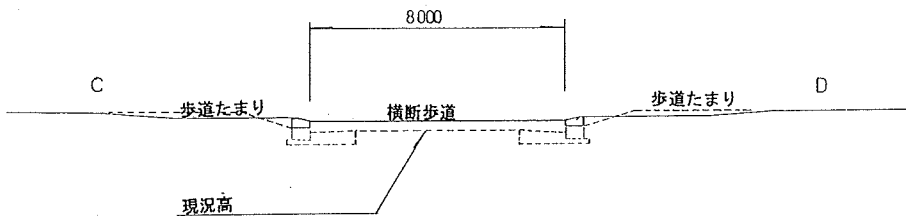


図7

八 今後の展開

今後は、ワークショップを運営するなかで、モデル地区の整備を完了させ、湘南台地区全体へそして他の地区へ展開していくこととなる。しかしながら、「バリアフリーゾーン」を実現するためには、道路・交通のみならず、総合的な対応と共に、長期にわたる時間と市民協働が必要となる。ところが行政にとって、ある地域だけを長期間、

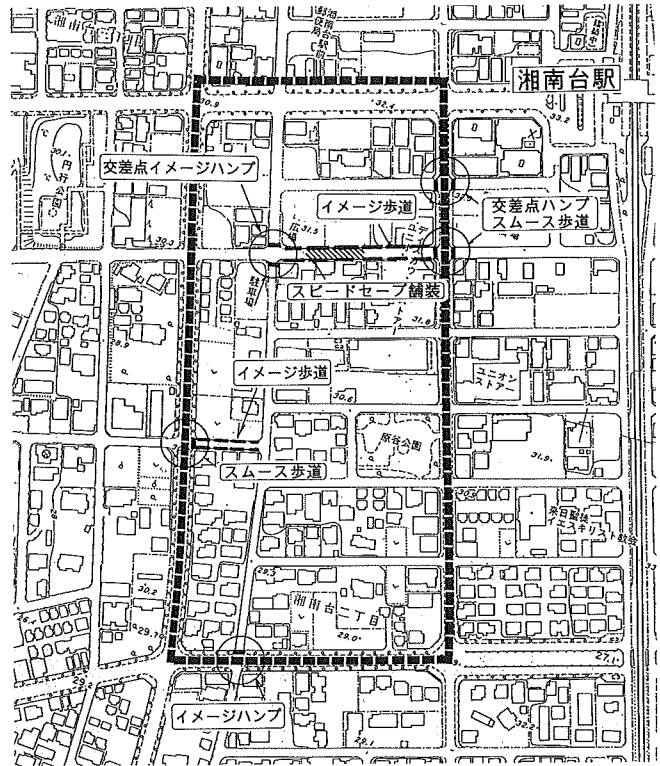


図 8

集中的に対応するのは限界がある。従って、計画先行と共に線的なバリアフリーの実現を目指すことが、当面の現実的な対応であると考えられる(写真11)。

最後に

藤沢市では初めての取り組みということもあり、さまざまな方々のご指導ご協力をいただい

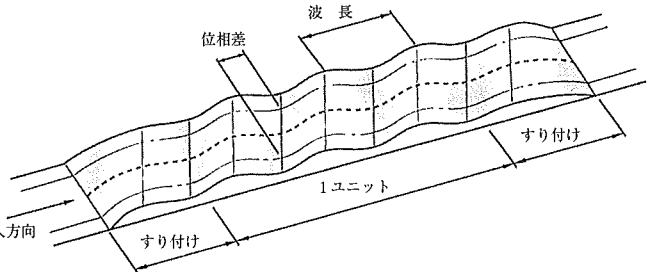


図 9 スピードセーブ舗装



写真11 交差点イメージハンブ

いる。建設省土木研究所、神奈川県、都立大の秋山助教、茨城大の山田助教ほか専門家の皆さん、学生諸君には、毎回ワークショップに手弁当で参加して頂いており、この紙面をお借りして感謝を申しあげる次第である。

富山県の「道路の整備に関するプログラム」

「住みよい県」から「住みたい県」を目指して

一 はじめに（富山県の概要）

富山県は、本州日本海側のほぼ中央部に位置しています。東京、名古屋、大阪の三大都市圏とはほぼ等距離にあり、東西約九〇km、南北約七〇km、面積が約四、二四六km²と国土の約一%を占めています。

また、蝶々が羽根を開いたような形で、周囲を山と海に囲まれたまとまりのよい県土となっており、雄山、剣岳をはじめとする急峻な山岳地帯とここに源を発する黒部川、常願寺川などの急流河川、その下流には緑に包まれた扇状地平野、北は蜃気楼やホタルイカなどが見られる不思議な海、富山湾があります。

このように富山県は、東南西の三方を山に囲ま

れた平野と、北に落ち込む富山湾という地形から「天然の円形劇場」と呼ばれています。富山の人々はこの「円形劇場」の舞台でくらしを営み、産業を興し、文化を育んできました。

本県の人口は、約一二万人と、これも面積と同じく全国の約一%を占めています。人口が一〇〇万人台に達したのは昭和二五年、その後も増加傾向にありましたが、近年は出生率の低迷などにより人口増加率が鈍化し、全国より早く高齢化が進展しています。

県の産業は、古くから稲作農業を基本としてきましたが、大正時代に入り豊かな水を利用し電力をおこすことよって工業の立地が進み、現在では、日本海側屈指の工業集積県として発展してきました。さらに、近年、「富山テクノポリス」や

富山県土木部道路課



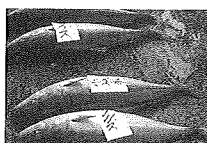
呉羽山から立山連峰を望む



富山湾の宝石 シロエビ



富山湾の神秘 ホタルイカ



富山湾の王者 プリ

「頭脳立地計画」の推進により、メカトロニクス、新素材、バイオ関連等の先端技術産業が振興される一方、高岡の銅器、井波の彫刻といった伝統産業も盛んとなっています。

富山県では、二二世紀のとびらを開く地域づくりのシナリオ「新富山県民総合計画」に基づき、

「明日を拓く人づくり」

「魅力ある郷土づくり」

「活力ある産業づくり」

の三大政策を柱とし、

「人材立県」「生活立県」「国際立県」

を施策展開の重要視点とし、「しあわせに生きる富山県の創造」を目指すことを県づくりの基本方針としています。

二 富山県の道路現況

本県の道路の実延長は、それぞれ

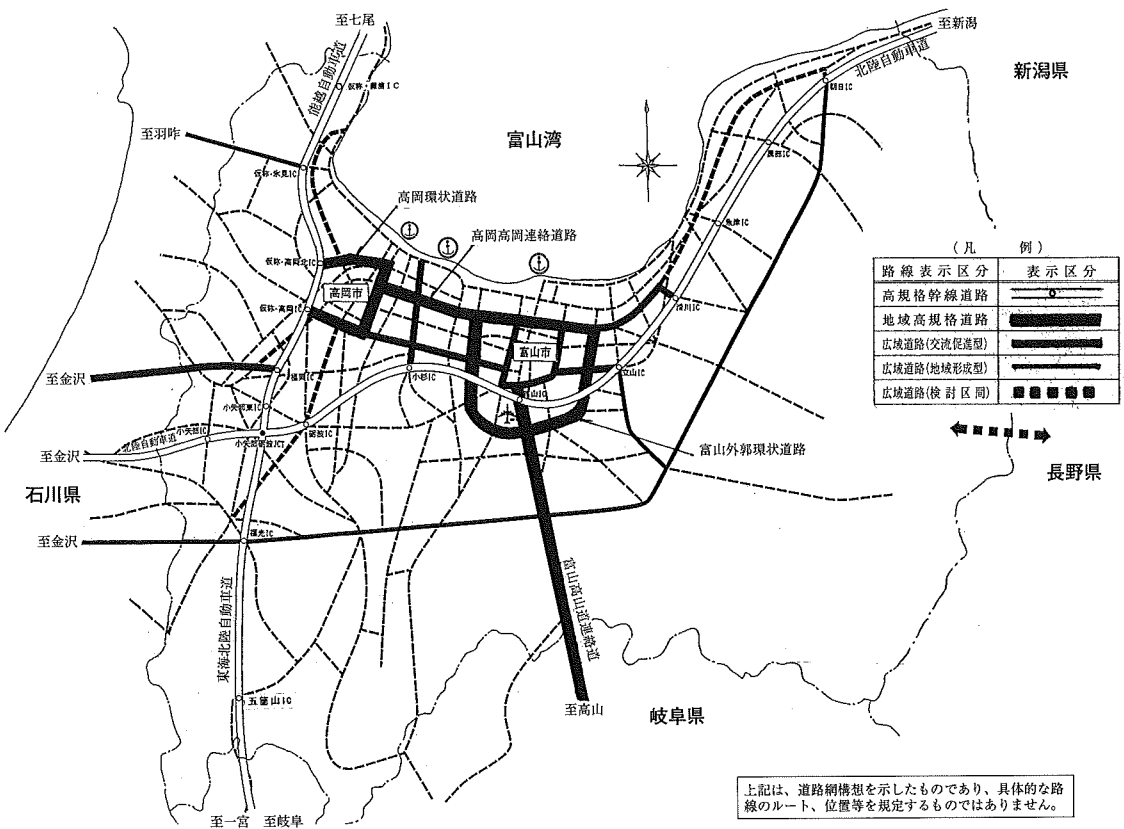
・ 国道 四八〇・九 km

・ 県道 二、一六一・九 km

・ 市町村道 一〇、〇六五・八 km

であり、全体での改良率は、七四・三%と全国の上位となっています。

高規格幹線道路は、日本海側の国土軸の基軸となる北陸自動車道、太平洋側と日本海側とを結ぶ日本中央部の横断軸となる東海北陸自動車道、そして県西部及び能登地域と三大都市圏とを連結す



富山県広域道路網構想図

る能越自動車道があります。

今年度、北陸自動車道では新潟県境付近の四車線化、東海北陸自動車道の五箇山IC、能越自動車道の高岡IC（仮称）がそれぞれ供用する予定となっております。

地域高規格道路では、富山高山連絡道路、富山高岡連絡道路、高岡環状道路の三路線が整備区間指定を受け、地域の骨格となる道路として一部整備が進められています。

三 富山県の「道路整備の将来ビジョン」

1 道路整備に関する県民の声

本県の基本目標である「しあわせに生きる富山県の創造」への道路における取り組みとして、平成一〇年五月に「道路整備の将来ビジョン」を策定しました。策定にあたっては、地方懇談会や県民の方々から寄せられた意見を参考にしています。ここに、主な意見を掲載します。

寄せられた主な意見

●意見を寄せていただいた方は、40代の方が最も多く（23.9%）、次いで30代（16.2%）、20代、50代（13.7%）でした。

寄せられた意見の内容

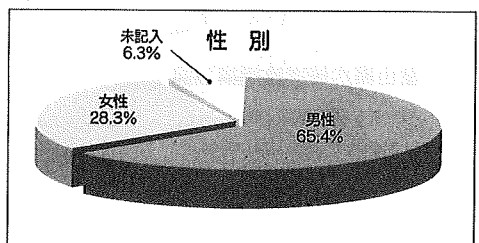
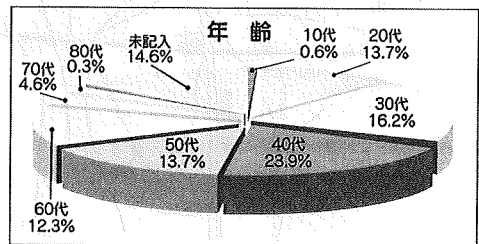
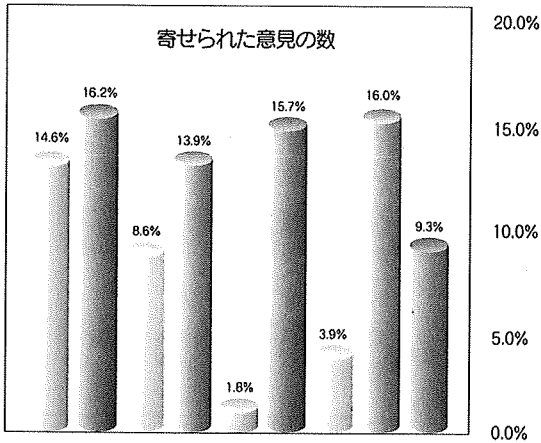
350名の方々からいただいた意見は、合計570件でした。それらの意見を、道づくりにおける7つの目標及び今後の道路政策のめざすべき方向の計8項目について集計した結果は以下の通りです。

●②豊かさを実感できる暮らしのためのみちづくりに関する意見が最も多く（16.2%）、次いで今後の道路政策のめざすべき方向（16.0%）、⑥地域経済の活性化のためのみちづくり、（15.7%）、①高齢化社会を見据えた安全なみちづくり（14.6%）に関する意見が多く寄せられました。

●その他の項目に属するものとしては、次のような意見がありました。

- ◆道路整備後の維持管理をしっかり行ってほしい
- ◆大都市圏と富山県、あるいは富山県内における道路整備の地域格差を是正してほしい
- ◆道路を新たにつくるばかりではなく、既存の道路の改修等を優先的に行うべき
- ◆その他

寄せられた意見の内訳（全体集計）



2 今後の道路政策の目指すべき方向

さらに、今後の道路政策の目指すべき方向として、県民・利用者のニーズをふまえた目標を設定するとともに、目標達成に必要な施策・財源・制度などの情報を適切に公開し、県民のみなさんの理解と協力を得ながら進めていく必要があると考えています。

チョット寄り道・・・

富山県では、この考え方を実践する手法として「とやまのみちフレッシュアップ事業」を平成一年度から県単独事業で実施しています。

この事業は、道路を使う側の視点に立ち、県民の意見を取り入れながら、既存の道路に「ひと工夫」加えることにより、県民がより安全、便利で快適に道路を利用できるように展開しています。

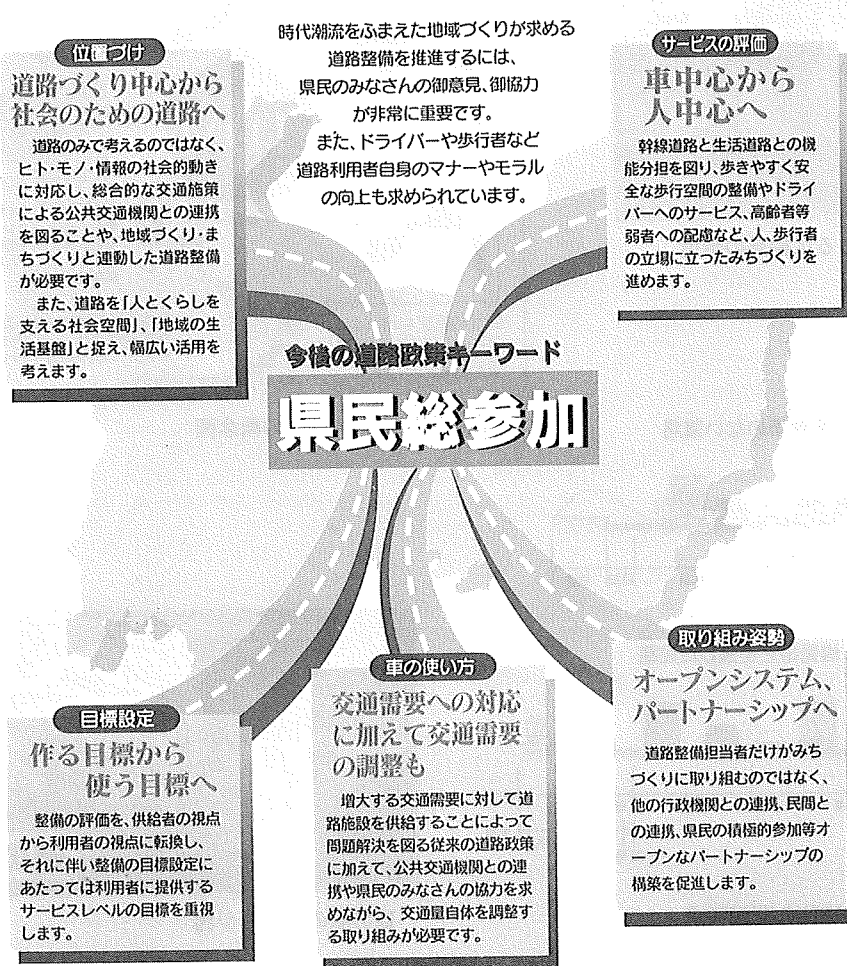
事業に際しては、様々な市場調査手法（アンケート調査、インターネット等）を用いて県民のニーズの把握に努め、県民と行政の間に効果的なコミュニケーションを図られるように努めています。この市場調査を基に、既存の道路を最大限に活用し、県民へのサービスをより向上させることを目標としています。

詳細は、富山県道路課のホームページをご覧ください。アドレスは次のとおりです。

<http://www.pref.fyama.jp/sections/1501/1501.htm>

さて、本題に戻りまして・・・

道路政策における視点を以下のように転換させます。



3 みちづくりにおける七つの目標

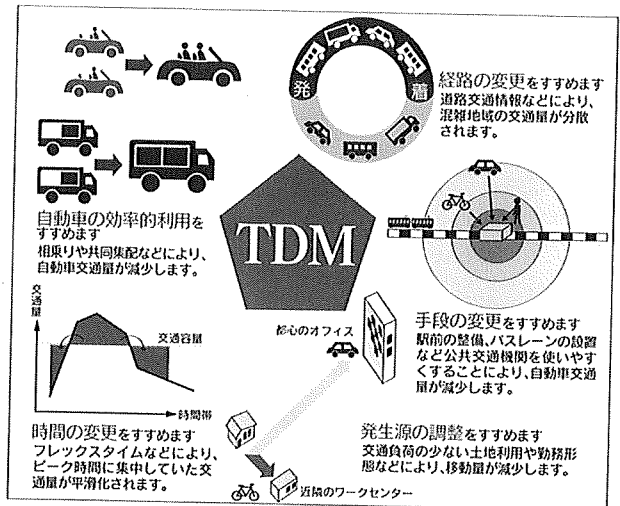
これらをふまえ、この将来ビジョンでは、富山県の「みちづくり」における七つの目標を道路整備の方針と定め、県民のニーズに合った「みちづくり」をすすめることにしています。

みちづくりにおける七つの目標

- ① 高齢化社会を見据えた安全なみちづくり・バリアフリーなみちづくり
 - ・ 公共交通機関の利用が便利な施設の整備
 - ・ 夜間の安全性の確保
 - ・ 住民による交通安全総点検の実施
- ② 豊かさを実感できるみちづくり
 - ・ 交通渋滞の解消
 - ・ 自転車歩行者道の整備
 - ・ 道の駅などのたまり空間の設置
 - ・ わかりやすい案内標識の設置
- ③ 快適な環境づくりのためのみちづくり
 - ・ 快適な都市環境の整備
 - ・ 道路の緑化
 - ・ 沿道環境を考慮した、まちづくりとみちづくりの調和
- ④ 災害に強いみちづくり
 - ・ 代替性が確保された道路ネットワークの整備
 - ・ 電線類の地中化によるライフラインの確保

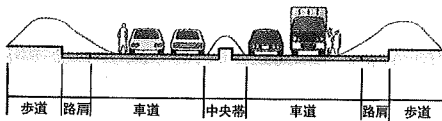


ゆとりある広幅員の歩道

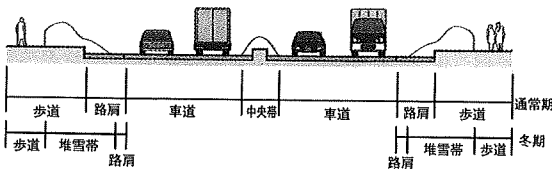


交通需要マネジメントの概念図

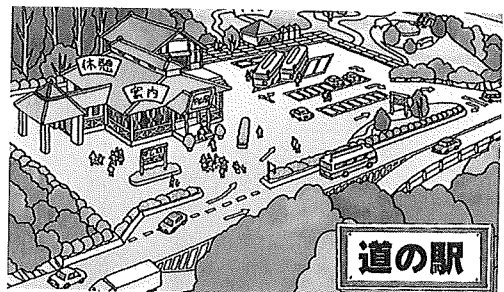
堆雪帯のない道路



堆雪帯を整備した道路



堆雪帯を考慮した道路の断面構成

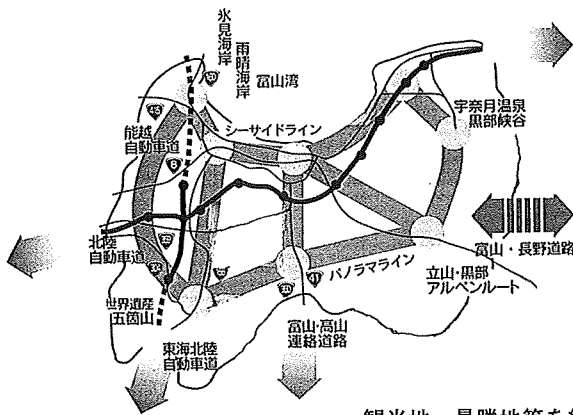
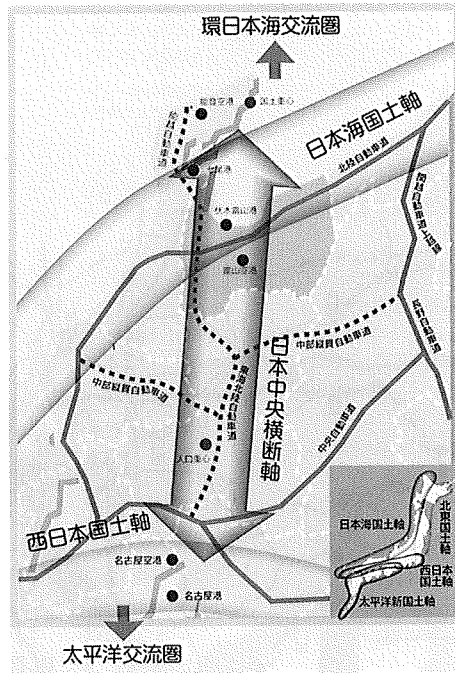


道の駅のイメージ図



住民参加による交通安全総点検

日本の中央地域における
高規格幹線道路図



観光地、景勝地等を結ぶ道路のイメージ図

- ・ 防災管理体制の強化
- ・ 雪害に強い道路の整備
- ⑤ 高度情報化を見据えたみちづくり
- ・ 道路情報の正確迅速な伝達

- ・ 情報ネットワークの整備推進
- ⑥ 地域経済の活性化のためのみちづくり
- ・ 地域間交流を支援する道路の整備
- ・ 渋滞対策としての道路整備

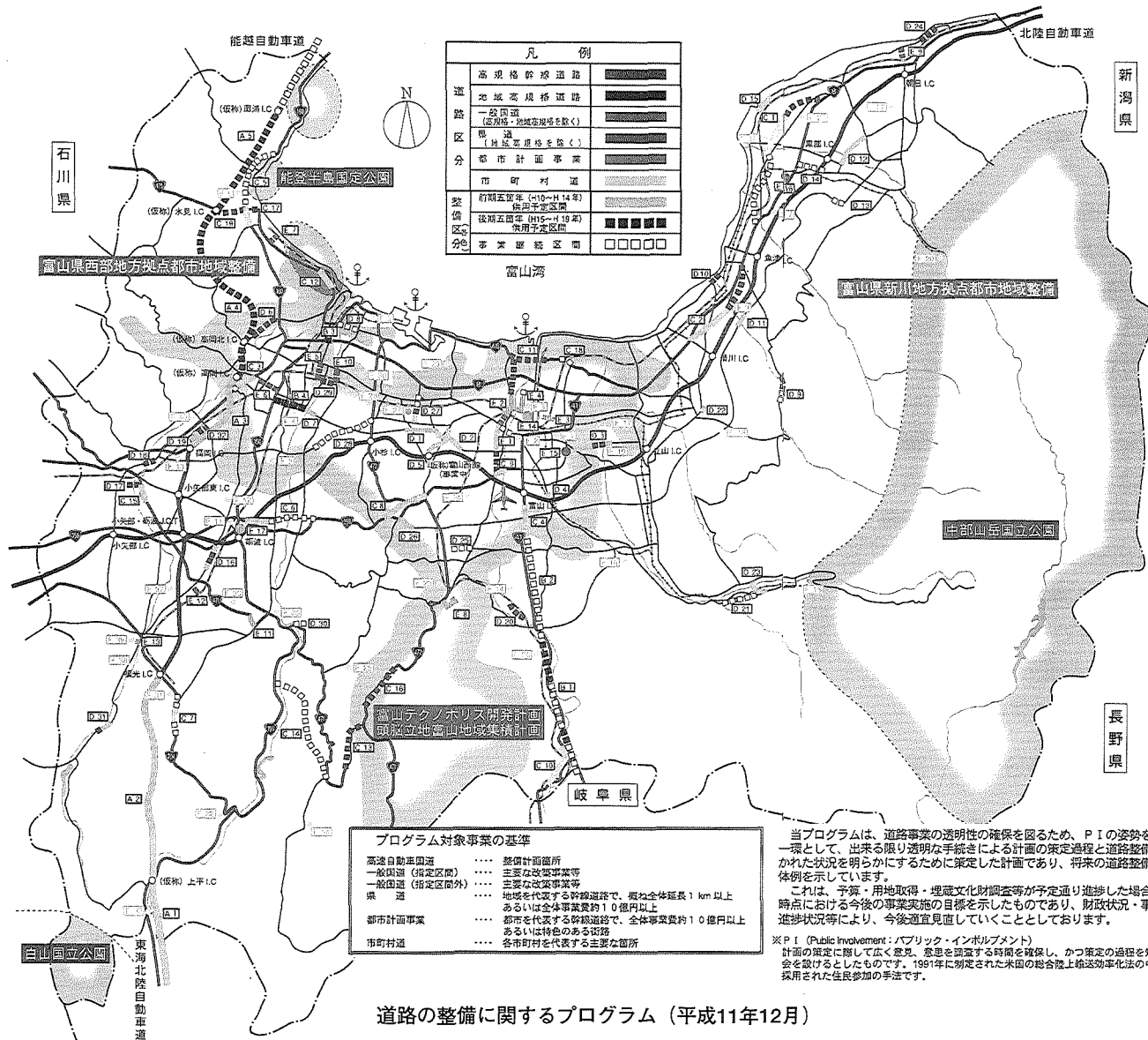
- ・ 市町村間生活圏間の連絡道路の整備
- ・ 県土の魅力とふれあうみちの整備
- ⑦ 国内外の交流連携のためのみちづくり
- ・ 高規格幹線道路ネットワークの整備
- ・ 地域高規格道路の整備
- ・ 広域交通機関とのアクセス強化

四 道路の整備に関するプログラム

そして、これらビジョンの目標を踏まえ、平成一一年一二月に「道路の整備に関するプログラム」を策定・公表しました。このプログラムは、比較的規模の大きい事業を対象としており、路線・区間を分類した一覧表とそれを地図に表示した道路網図から構成されています。

前期（平成一〇年～一四年）については、新規事業箇所、継続事業箇所及び完成予定箇所（年度付き）を紹介しており、後期（平成一五年～一九年）では、前期に着手した事業や継続事業の完成予定状況（年度無し）を紹介しています。

例示している主な事業は、高規格幹線道路で五箇所、地域高規格道路で四箇所、直轄国道で六箇所、一般国道で一九箇所、県道で三三箇所、都市計画事業で一七箇所、市町村道事業で四〇箇所の合計一二三箇所となっています。



道路の整備に関するプログラム (平成11年12月)

当プログラムは、道路事業の透明性の確保を図るため、PIの姿勢を示す一環として、出来る限り透明な手続きによる計画の策定過程と道路整備の進められた状況を明らかにするために策定した計画であり、将来の道路整備の具体例を示しています。

これは、予算・用地取得・埋蔵文化財調査等が予定通り進捗した場合の現時点における今後の事業実施の目標を示したものであり、財政状況・事業の進捗状況等により、今後適宜見直ししていくこととしております。

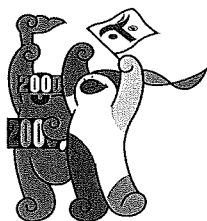
※PI (Public Involvement: ハブリック・インボルブメント)
 計画の策定に際して広く意見、意見を調査する時間を確保し、かつ策定の過程を知る機会を設けるとしたものです。1991年に制定された米国の総合複合効率化法の中でも採用された住民参加の手法です。

例示目標箇所一覧表

番号	路線名	箇所名	前期 (H10～H14)	後期 (H15～H16)
高規格幹線道路				
A1	東海北陸自動車道	岐阜県境～上平(仮称)	全線完成 (H14: 暫定)	—
A2	東海北陸自動車道	上平(仮称)～福光	全線完成 (H12: 暫定)	—
A3	能越自動車道	国道470号高岡砺波道路	部分完成 (H12: 高岡IC～福岡IC)	全線完成(暫定)
A4	能越自動車道	国道470号永見高岡道路	事業継続	全線完成(暫定)
A5	能越自動車道	国道470号七尾永見道路	事業継続	部分完成(暫定: 瀧浦IC～永見IC)
地域高規格道路				
B1	富山高山連絡道路	国道41号猪谷榎原道路	事業継続	部分完成(暫定)
B2	富山高山連絡道路	国道41号大沢野道路	新規着手	事業継続
B3	富山高岡連絡道路	富山高岡バイパス(高岡市)	事業継続	部分完成(立体化)
B4	高岡環状道路	高岡環状線(上伏間江～佐野)	事業継続	全線完成(暫定)
一般国道(高規格、地域高規格を除く)				
C1	一般国道 8号	入善黒部バイパス(入善町～魚津市)	部分完成 (H14: 暫定)	部分完成(暫定)
C2	一般国道 8号	魚津滑川バイパス(魚津市～滑川市)	部分完成 (H14: 暫定)	全線完成(暫定)
C3	一般国道 8号	西高岡拡幅(高岡市)	部分完成 (H12)	事業継続
C4	一般国道 41号	大沢野拡幅(大沢野町～富山市)	部分完成 (H12)	事業継続
C5	一般国道 160号	永見バイパス(永見市)	部分完成 (H11: 4車線化)	事業継続
C6	一般国道 359号	砺波東バイパス(砺波市)	部分完成 (H12: 暫定)	事業継続
C7	一般国道 304号	城端拡幅(城端町)	部分完成 (H14)	部分完成
C8	一般国道 359号	婦中西バイパス(婦中町)	全線完成 (H12: 暫定)	—
C9	一般国道 359号	婦中大橋(富山市～婦中町)	全線完成 (H12)	—
C10	一般国道 360号	細入バイパス(細入村)	全線完成 (H12)	—
C11	一般国道 415号	富山拡幅(富山市)	事業継続	全線完成
C12	一般国道 415号	雨晴バイパス(高岡市)	全線完成 (H14)	—
C13	一般国道 471号	菅沼～栃折道路(利賀村～八尾町)	部分完成 (H12)	全線完成
C14	一般国道 471号	利賀バイパス(利賀村)	事業継続	事業継続
C15	一般国道 471号	島バイパス(小矢部市)	全線完成 (H14)	—
C16	一般国道 472号	正間～茗ヶ島道路(八尾町)	部分完成 (H12)	全線完成
C17	一般国道 415号	中央町拡幅(永見市)	事業継続 (H10: 新規)	全線完成
C18	一般国道 415号	(仮称)富山東バイパス(富山市)	新規着手	事業継続
C19	一般国道 415号	(仮称)鞍川バイパス(永見市)	新規着手	全線完成
県道(地域高規格道路除く)				
D1	富山戸出小矢部線	富山市～小杉町 古沢バイパス	全線完成 (H12: 4車線化)	—
D2	富山小杉線	富山市 古沢～婦中町 安田	全線完成 (H14: 4車線化)	—
D3	富山立山公園線	富山市 天正寺～立山町 利田	部分完成 (H12: 暫定)	全線完成(暫定)
D4	富山上滝滝山線	富山市 小杉	全線完成 (H11)	—
D5	新湊平岡線	富山市 古沢～平岡	全線完成 (H14)	—
D6	小矢部伏木港線	高岡市 五十里～守山	部分完成 (H12: 暫定)	全線完成(暫定)
D7	高岡小杉線	高岡市～大門町 南郷大橋	全線完成 (H11: 4車線化)	—
D8	姫野能町線	高岡市 中曾根～能町 新湊市	事業継続	事業継続
D9	宇奈月大沢野線	滑川市 糞輪～上市町 下田	事業継続	部分完成
D10	富山魚津線	滑川市～魚津市 早月橋	事業継続 (H10: 新規)	全線完成
D11	堀江魚津線	滑川市～魚津市 新月形橋	全線完成 (H11)	—
D12	黒部朝日公園線	黒部市～入善町 権蔵橋	全線完成 (H13)	—
D13	宇奈月大沢野線	黒部市 中山～宇奈月町 栃屋	事業継続	部分完成
D14	黒部宇奈月線	黒部市 萩生～若栗	事業継続 (H11: 新規)	事業継続
D15	富山朝日自転車道	黒部市～朝日町	部分完成 (H14)	全線完成
D16	砺波福光線	砺波市 苗加～福野町 高儀	部分完成 (H12: 暫定)	全線完成(暫定)
D17	砺波小矢部線	小矢部市 島～綾子	事業継続 (H11: 新規)	全線完成
D18	小矢部福光線	小矢部市 石動大橋 赤道橋	事業継続 (H11: 新規)	全線完成
D19	西中大滝線	小矢部市 五社～福岡町 大滝	部分完成 (H12)	全線完成
D20	富山笹津線	大沢野町 春日	事業継続 (H10: 新規)	全線完成
D21	富山上滝立山線	大山町 本宮	新規着手	事業継続
D22	富山立山魚津線	上市町 白竜橋	全線完成 (H14)	—
D23	宇奈月大沢野線	立山町～大山町 立山大橋	全線完成 (H11)	—
D24	入善朝日線	朝日町 元屋敷	事業継続 (H11: 新規)	全線完成
D25	立山山田線	八尾町 黒田～高善町	新規着手	事業継続
D26	下瀬小倉線	婦中町 下瀬	全線完成 (H11)	—
D27	小杉婦中線	小杉町 手崎～黒河	部分完成 (H14)	部分完成
D28	富山戸出小矢部線	大門町 生源寺～高岡市 常国	新規着手	事業継続
D29	高岡青井谷線	大門町 枇杷首	事業継続 (H11: 新規)	全線完成
D30	富山庄川線	庄川町 藤橋	事業継続 (H11: 新規)	事業継続
D31	金沢湯浦福光線	福光町 太美～網掛	部分完成 (H10)	全線完成
D32	横越大滝線	福岡町 大滝～上糞	部分完成 (H13)	全線完成
都市計画事業				
E1	呉羽町袋線	富山市(富山大橋)	事業継続 (H11: 新規)	事業継続
E2	草島西線	富山市	部分完成 (H12)	全線完成
E3	綾田北代線	富山市	全線完成 (H12)	—
E4	牛島城川原線	富山市	部分完成 (H12: 暫定)	全線完成
E5	能町庄川線	高岡市	事業継続	全線完成
E6	下伏間江福田線	高岡市	部分完成 (H12: 暫定)	全線完成
E7	環状南線	永見市	事業継続	全線完成
E8	八尾地区	八尾町	全線完成 (H14)	—
E9	停車場東草野線	朝日町	事業継続	全線完成
E10	二口北野線	大門町～大島町	事業継続	全線完成
E11	砺波線外1線	井波町	全線完成 (H10)	—
E12	福野役前線	福野町	事業継続	全線完成
E13	荒木栄町線	福光町	全線完成 (H12)	—
E14	富山駅北土地区画整理事業	富山市 駅北地区	全線完成 (H12)	—
E15	山室第2土地区画整理事業	富山市 山室第2地区	事業継続	全線完成
E16	三門市保育所周辺土地区画整理事業	黒部市 三門市地区	事業継続	全線完成
E17	太郎丸東部土地区画整理事業	砺波市 太郎丸東部地区	全線完成 (H11)	—

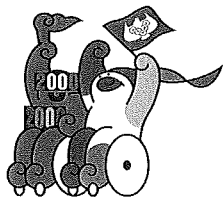
市町村道

F 1	長江藤木線	富山市	長江	全線完成 (H14)	—
F 2	大手町地区	富山市	大手町 (CCB)	全線完成 (H10)	—
F 3	体育館線	富山市	牛島町～湊人船町	全線完成 (H10)	—
F 4	駅南一丁目二塚線	高岡市	二塚～経田	全線完成 (H11)	—
F 5	戸出吉住新川原線	高岡市	戸出吉住～戸出光明寺	全線完成 (H14)	—
F 6	幹1-5号線	新湊市	立町～中新湊	全線完成 (H13)	—
F 7	山田蛇田線	黒部市	山田～魚津市 蛇田	全線完成 (H14)	—
F 8	谷内1号線	永見市	加納	全線完成 (H12)	—
F 9	栗山大高線	滑川市	栗山	全線完成 (H14)	—
F 10	堀切吉田線	黒部市	吉田～飯沢	全線完成 (H11)	—
F 11	出町地区	砺波市	出町 (サイン)	全線完成 (H14)	—
F 12	十年明鷹酒線	砺波市	林～鷹栖出	全線完成 (H11)	—
F 13	水落地崎中央線	小矢部市	石名田	全線完成 (H10)	—
F 14	岩木長附線	大沢野町	加納～長附	全線完成 (H12)	—
F 15	粟巣野2号線	大山町	粟巣野	全線完成 (H10)	—
F 16	東黒牧上野山線	大山町	黒牧～文殊寺	全線完成 (H13)	—
F 17	舟橋駅寺田線	舟橋村	仏生寺～舟橋	全線完成 (H14)	—
F 18	北鳥須山線	上市町	須山	全線完成 (H10)	—
F 19	利田田添線	立山町	利田～田添	全線完成 (H10)	—
F 20	宇奈月温泉地区	宇奈月町	宇奈月	全線完成 (H12)	—
F 21	平曾川国道線	入善町	上飯野	全線完成 (H14)	—
F 22	藤塚下野金山線	朝日町	金山	全線完成 (H10)	—
F 23	栄町望岳台線	八尾町	福島栄町～水谷	全線完成 (H12)	—
F 24	砂子田板倉線	婦中町	砂子田～上饗田	全線完成 (H11)	—
F 25	利賀数納線	山田村	数納	全線完成 (H12)	—
F 26	楡原割山線	細入村	楡原～割山	全線完成 (H14)	—
F 27	東老田高岡線	小杉町	黒河	事業継続	全線完成
F 28	本田土合線	大門町	二口～安吉	全線完成 (H12)	—
F 29	下村中央線	下村	加茂中央	全線完成 (H10)	—
F 30	北高木小林線	大島町	北高木～小林	全線完成 (H13)	—
F 31	城端地区	城端町	野下	全線完成 (H12)	—
F 32	相倉仏岩線	平村	相倉	全線完成 (H14)	—
F 33	新屋成出線	上平村	楮	全線完成 (H14)	—
F 34	坂上上百瀬線	利賀村	坂上	全線完成 (H13)	—
F 35	第12号線	庄川町	金屋	全線完成 (H13)	—
F 36	104号線	井波町	飛騨屋	全線完成 (H11)	—
F 37	福野第165号線	福野町	前田～院林	全線完成 (H10)	—
F 38	吉江野小山線	福光町	高宮～天神	全線完成 (H10)	—
F 39	荒町法林寺線	福光町	栄町～法林寺	全線完成 (H14)	—
F 40	岸渡川大滝線	福岡町	大滝	全線完成 (H10)	—



第55回国民体育大会 あいの風 夢のせて
2000年とやま国体

冬季大会 / 平成12年 2月19日 (土) ~ 22日 (火)
夏季大会 / 平成12年 9月 9日 (土) ~ 12日 (火)
秋季大会 / 平成12年10月14日 (土) ~ 19日 (木)



自分にチャレンジ/あしたにチャレンジ
第36回全国身体障害者スポーツ大会

きらりんびっく富山

きらりんびっく富山 / 平成12年 10月28日 (土) ~ 29日 (日)

五 おわりに

富山県では、今年「二〇〇〇年とやま国体」が「あいの風 夢のせて」をスローガンに開催されます。この国体が二一世紀のモデルとなることを目指すとともに、これを通して、魅力ある「とやま」のイメージを全国に発信するよう全力で取り組んでいますので、選手、関係者はじめ読者の皆様方の来県を心よりお待ちしております。

最後に富山県の「道路の整備に関するプログラム」の策定にあたり、関係方々の多大なご協力をいただきましたことについて、厚くお礼を申し上げますとともに、今後の道路整備につきまして、ご理解とご協力を心よりお願いいたします。

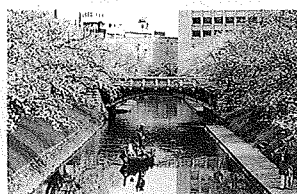
ちよっと付け足し・・・

とやまの土木遺産について

本県には、地域産業の発展や生活文化の形成に

大きな役割を果たし、今なお黙々と暮らしを支えている土木構造物がたくさんあります。富山の歴史とともに歩んできた土木の文化財を紹介しま

す。富山にお越しの際は、是非ご覧下さい。

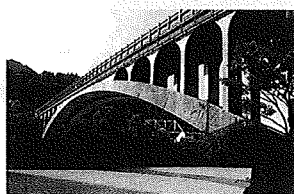


桜橋

○桜橋

国登録有形文化財
平成11年11月18日登録
橋梁としては県内初

桜橋は県都富山市の中心部を流れる松川に架かる橋で、富岩運河と同じく県の都市計画事業により建設され、昭和10年に完成しました。この桜橋はシルエットが美しいリベット打ちの鋼製アーチ橋で、都心部の歴史的景観を示すものとして高く評価されています。

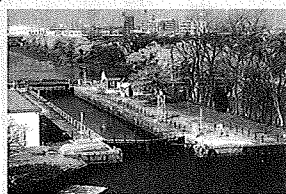


笹津橋

○笹津橋

国登録有形文化財
平成12年2月15日登録
橋梁としては、桜橋に次いで県内第2号

笹津橋は大沢野町と細入村の境で神通川に架かる橋で、昭和16年に完成しました。この笹津橋は4代目であり、現存する戦前の橋としては全国2番目の大スパンアーチ橋です。神通峡の美しい周辺環境と調和し、躍動感あるデザインが特徴であり、元建設技監高野務氏が富山県土木課在職中に設計したものです。

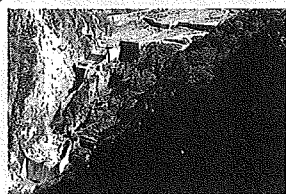


富岩運河中島閘門

○富岩運河中島閘門

国指定重要文化財 建造物
平成10年5月1日指定
昭和の土木構造物としては全国初
(第1号)

中島閘門は昭和3年からの富山都市計画事業により造られた富岩運河のほぼ中間に位置し、昭和9年に完成しました。また、閘室は、昭和初期の土木技術を用いた石組み・鉄筋コンクリート造りで、扉体は今では珍しいリベット接合により造られています。この閘門は、我が国の都市計画史上貴重な施設であり、昭和初期の土木技術の完成度の高さを示す貴重なものであること、また、平成8、9年度の改修事業により閘門の動態的な保全が図られたことなどが評価されています。

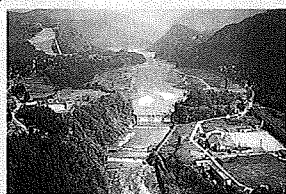


白岩砂防ダム

○白岩砂防ダム

国登録有形文化財
平成11年6月7日登録
昭和期の砂防ダムとしては全国初
(第1号)

白岩砂防ダムは立山カルデラ内の土砂を安定させるため、カルデラの出口に設けられたもので、昭和14年に完成しました。このダムは、右岸側の本ダム・副ダム、左岸側の護岸工と一体となった盛土部によって構成されており、堤高が63mと砂防ダムでは日本一の高さを誇っています。後に「砂防の父」と呼ばれ、我が国の近代砂防の発展に大きく貢献した赤木正雄博士の計画によるものです。(博士は初代立山砂防工事事務所長)



本宮砂防ダム

○本宮砂防ダム

国登録有形文化財
平成11年8月23日登録
昭和期の砂防ダムとしては、白岩砂防ダムに次いで全国第2号

本宮砂防ダムは常願寺川河口より26.8km地点に位置し、昭和12年に完成しました。このダムは、ダム上流に川幅約500mの大きな堆砂域を有し、その貯砂量は500万立方メートルと砂防ダムでは日本一を誇っています。ダム本体は建設当時としては数少ないコンクリートで造られたもので、さらにその表面は間知石貼で造られており、周辺環境に調和した砂防ダムとなっています。

とやまの土木遺産



シリーズ

『道の駅』

くつろぎの空間づくりを目指す

道の駅「虹の湖」(青森県)

東 藤 齋

道の駅「虹の湖」駅長

東北自動車道黒石インターチェンジで国道一〇二号線に降り、十和田湖方面へ一〇分ほど走ると、「浅瀬石川ダム」のコンクリート壁が見えてきます。ダムサイトから約一・五kmのところ、道の駅「虹の湖」があります。青森市からは、国道一〇三号線を南下、八甲田山麓は千人風呂で有名な「酸ヶ湯温泉」の手前を国道三九四号線へ右折、城ヶ倉大橋をとり約一時間ほどで虹の湖につきます。

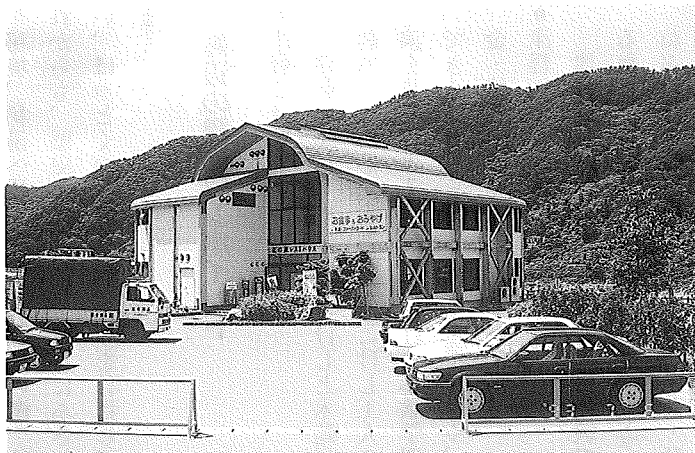
浅瀬石川ダム(虹の湖)はもともと、浅瀬石川ダム上流に我が国初の多目的ダムとして昭和二〇年に完成した沖浦ダムがありました。が、ダムの容量が小さく、水需要に対する必要量を満たすには程遠く、昭和四六年新たなダムの建設計画が打ち出されました。事業に着手して以来一八年の歳月と総事業費九〇五億円の巨費を投じ、最新の土木・機械・電気技術の粋を結集し、昭和六三年に完成しました。最近、ダムを観光、レクリエーションの場として活用したいという要望が高まっております。浅瀬石川ダムでもダム周辺環境整備を積極的に推進し、観光、レクリエーションの場を提供するとともに、地域の活性化を図ることとしております。

虹の湖の名称は黒石の名誉市民、文化人の秋田雨雀が名付け親とされています。

沖浦ダムが完成した昭和二〇年から数年間、この湖の名前はダムでした。あまりにも味気ない呼び名に、当時湖のほとりでポートと食堂を営んでいた店の主人が雨雀に名付け親を依頼したが、急なことだったためさすがの詩人雨雀もすぐには付けられなかったそうです。その時、ふだんは湖の中央に虹は見えず岸か山側だったのに、その日初めて湖の中央に大きな虹が張っていたのを見た雨雀先生は「これだ!」と叫び、これが「虹の湖」の名前の誕生となり、市民になじみの湖名として今にひきつがれています。

「道の駅」は、駐車・休憩施設と市町村等の各種振興施設とを一体的に整備するもので、単に休憩所としてだけでなく、ドライバーにさまざまなサービスを提供するとともに、地域の人々とのコミュニケーションの場として地域活性化の要となる重要な役割をもっています。虹の湖公園「ふれあいの広場」は「道の駅」にふさわしいものとして、平成五年四月二二日「しちのへ駅」「はしかみ駅」とともに最初の駅として認可されました。

国道一〇二号線沿いに工所用沈殿地跡を利用して昭和六三年に完成、五万九、〇〇〇㎡にも及ぶ広さがあります。黒石市内まで一四キロ、黒石インターチェンジまで一二キロ、



自然にかこまれ静かなたたずまいを見せる道の駅「虹の湖」

十和田湖へ三〇キロと、観光スポットに非常に近いという利便性をもちながら、青森県立自然公園黒石温泉郷のなかにすつぱりと抱かれたこの駅は、大自然を満喫できる恵まれた立地条件が自慢です。

とにかく敷地面積の広い道の駅「虹の湖」は、駐車場は大型を含めて二七〇台を収容することが可能で、園内にはレストハウスをはじめ無料休憩所、農産物直売所、加伊寿の泉、

バーベキューガーデン、スポーツ広場、アスレチック、パターゴルフ場、つり池、大型遊具、石庭、野草園などがあり気軽にスポーツ、レクリエーションを楽しめる憩いの広場となっており「安くて一日中遊べる」と家族づれに人気となっています。

レストハウスは家族づれにあわせて、一階は観光みやげ品コーナー、二階はメニューの豊富なファミリーレストラン「レインボー」となっていて、湖を展望しながら食事を楽しめます。公園入り口の管理棟には無料休憩所があり、付設された軽食堂でうどん、そば、おにぎり、おでんなどを食べることが出来ます。また、道の駅の事務所はこの管理棟のなかにあります。農産物直売所「ふるさとショップ」では、地元の農家の女性たちで組織する「黒石アグリビジネス」のメンバーが丹精こめて作った漬物や生花のほか、ゴマやカボチャなどユニークなアイスクリームを販売

しています。なかでも、毎年秋になると、りんごの産地ならではのジュシーで甘みのあまいりんごを求めて、県内各地からはるばる買いにくる人が絶えません。加伊寿の泉はイタリアのトレビの泉をかたどり泉の中央には、黒石美人を代表する加伊寿姫の像がりんごを手にたっています。バーベキューガーデンは

ラム、牛肉、野菜がセットになって家族揃ってバーベキューパーティーが楽しめます。少し奥へ進むと、湖に面して大テントの「屋外ステージ」があり、ここは各種イベントの舞台にもなりますが、雨天時の休憩場所ともなります。さらに奥にあるのが「つり池」で、この道の駅で最も人気のあるスポットです。というのも、ここでは釣ったニジマスやイワナをその場で炭火焼きにして食べることが出来るためです。フィールドアスレチックのある「スポーツガーデン」は、サッカーやソフトボールなどのフィールドとして利用できます。隣の「パターゴルフ場」は九ホールでかなり広く親子でも楽しめます。

毎年六月には「駅伝大会」や「凧上げ大会」、七月には「ダム湖フェスティバル」を開催し、地域の人々のコミュニケーションの場として、地域活性化のうえでも重要な役割を果たしています。

当駅のネックは冬期間（二月一日～三月三十一日）閉鎖でしたが、平成一二年からはランプの宿、青荷温泉の送迎待合所として一部営業しており、今年（今年）は日本一の雪だるまづくりへの挑戦や、歩くスキーのコースを設定するなど将来の通年営業も視野にいられております。

秘境、秘湯へ通じる道の駅「虹の湖」はこれからも、歴史と文学の街・黒石にふさわしい、ほっとくつるげる空間作りを目指しています。

周辺の観光ワンポイント

● 津軽こけし館

津軽系をはじめ全国のこけしと木地玩具約四、〇〇〇点を展示し、こけし工人の実演を見学できるほか、絵付けの体験学習もできます。ふるさと創生事業による、純金・純銀こけしを展示しています。

● 津軽伝承工芸館

津軽の伝統工芸・芸能を一度に体験できる拠点として平成一二年四月にオープン。ねぶた絵・津軽塗・陶芸・わら工芸・ひば木工・津軽煎餅ほか、職人の技を生でご覧になれば、陶芸などあなただけのオリジナルの作品づくりを体験できます。

● 沖揚平交流センター活菜館

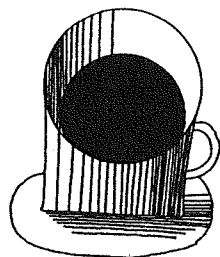
南八甲田横岳の中腹部の標高七五〇m地点に位置し、豊かな自然とにんじん・大根・レタス・キャベツなどの七五〇高冷地野菜の指定産地として、県内外から人気を集めています。

● 黒石温泉郷

温湯、落合、板留温泉があり、古くから湯治場として栄えてきました。温湯温泉は四〇〇年以上の歴史に加え、古くから木地挽きも盛んで、津軽系伝統こけしの発祥の地でもあります。毎年七月には温泉に御神体（牛の木像）を入れて、無病息災を願う丑湯まつりで賑わいを見せます。落合温泉は、温湯温泉より1kmほど東方に位置し、山裾に立ち並ぶ温泉宿は、黒石の奥座敷と呼ばれています。浅瀬石川を挟んで落合温泉と向かい合う板留温泉は、三種類の石膏性苦味泉が湧き、昔から薬効の優れた温泉として知られています。

● 青荷温泉

青荷川上流に位置する一軒宿、歌人丹羽洋岳が開湯と伝えられる秘湯青荷温泉は、ランプの宿として全国的に知られるひなびた風情の名湯です。ここは忘れかけていた、そのままの自分に出逢える豊かな自然と人情にあふれた心のふるさとです。





シリーズ 『道の駅』

かがやく海、きらめく星に出会う町

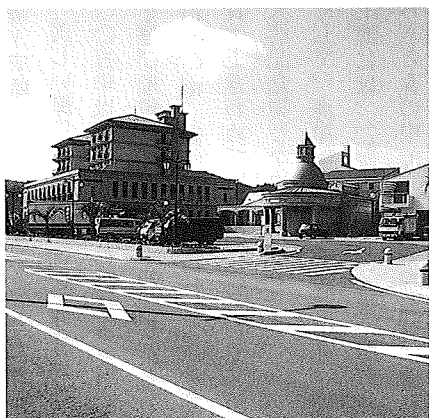
道の駅「穴喰温泉」(徳島県)

道の駅「穴喰温泉」・穴喰観光ターミナル所長 高木 義征

道の駅「穴喰温泉」の位置する穴喰(ししくい)町は、徳島県の最南端・高知県境にあり、四国山脈を背に黒潮おどる太平洋に面し、室戸阿南海岸国定公園のほぼ中央に位置しています。

変化に富んだ海岸線の美しさは「南海に浮かぶ宝石」と称されるほどであり、また、温暖な気候風土に恵まれ、海の幸、山の幸に富み、人の住みやすい自然環境にあります。

穴喰(ししくい)は、全国的にも例のないめずらしい地名であり、その起源については様々な異説があります。古代からの呼び名「あしくい」が「ししくい」に転訛したものとされており、時代によって、「完昨」「穴昨」「完喰」などと異なる文字をあて、今日の「穴喰」となったようです。



道の駅「穴喰温泉」

また、県内で最も早く開けた地域であり、明治二三年穴喰村が誕生、大正一三年穴喰町となり、昨年、町制施行七五周年を迎えたところでもあります。

本町の総土地面積は、県土地面積の約二%に当たる九一・九九km²で、そのうち森林面積が九四%と大部分を占める山村地域でもあり、また、地形は東西二四km、南北一二kmで、二つの河川が太平洋に注いでおり、海岸沿いの平野部が市街地となっております。

交通条件は、県都徳島市より国道五五号線を南へ八六km、バス路線は二系統三路線、そして、第三セクター方式による阿佐海岸鉄道が平成四年三月に開通し、県都への利便性はかなり改善されましたが、所要時間はいずれも二時間前後となっております。

人口は、平成七年の国勢調査で三、六三三人、昭和六〇年から一〇年間に約五〇〇人の減少であり、若年層を中心とした人口流出は依然として続いており、また、高齢者比率は二八%と増加の一途をたどっている過疎の町でもあります。しかし、また、穴喰町はスポーツの町としても知られ、現在大活躍中のジャンボ尾崎三兄弟、プロ野球元日本ハムファイターズの上田監督、プロ野球セントラルリーグ谷審判員を輩出している町でもあります。

町の基幹産業は、農林漁業で、就業人口比率は二三・八%を占めており、農業の主要産物は、水稲、胡瓜、洋人參などで、林業での主要樹種は、杉、桧で人工林率は七三%です。また、漁業では、県内唯一の鮪、鱈の遠洋漁業基地があるなど、魚介類の豊富さには定評があります。しかしながら、後継者問題や産業従事者の高齢化には深刻なものがあります。

このような中、平成一〇年春の明石海峡大橋の完成、また平成一一年四月のしまなみ海道の開通など、徳島県の交通、経済、文化条件等は、大きく変貌するとともに本町への影響は計り知れないものがあると推測されます。さて、前述しましたように、穴喰町の海岸線の中でも、みとこ湾一帯はリアス式海岸の素晴らしい景勝地であり、また、竹ヶ島からは室戸岬や雄大な太平洋が一望でき、室戸阿南海岸国定公園のメイン観光地となっています。竹ヶ島には、海を知り、海を科学する学習拠点として海洋自然博物館「マリンジャム」や、エグミドリサンゴ、シコロサンゴや様々な熱帯魚の生息する竹ヶ島海中公園を巡る、海中観光船「ブルーマリノ号」が就航しています。

一方、自然とのふれあいを楽しみながら、地域の歴史や文化に親しむ自然遊歩道「四国のみち、水床探求のみち」では、那佐湾く鈴

ヶ峰く穴喰浦の漣痕く竹ヶ島とたどりながら、美しい風景が満喫できます。漣痕は、四五〇〇万年以上前に、うち寄せるさざ波が土砂を運び堆積して、地層を形成したもので高さ約三〇m、幅約二〇mにわたって広がり、地質学上きわめて貴重な存在として、国指定の天然記念物となっています。

そして、海岸線から車で約三〇分、野根川の上流には、「船津キャンプ場」があり、せらぎと森の中で、散策や水遊び、釣りが楽しめます。町中にある「八坂神社」は、京都、福山と並ぶ日本三大祇園の一つと言われ、七月には山車や関船が練り歩く豪華な祇園祭が開催されます。

そこで、このような素晴らしい観光資源の活用を積極的に進めるとともに、地域産業の振興を更に進め、近畿圏が近くなり都市との交流の機会も多くなることから、都市との地域交流に必要な諸施設の整備を促進することが必要であります。

このような立地条件の中、道路利用者の休憩施設と地域振興のための施設を一体的に整備した新たな「たまり」空間として、道の駅「穴喰温泉」は、四国で二七番目、国道五五号線沿いでは県内初めての「道の駅」として平成九年四月にオープンいたしました。

この道の駅「穴喰温泉」は、穴喰町温泉宿泊施設「ホテル リビエラ ししくい」と「穴喰観光ターミナル」という二つの施設を核として、これに加えて、休憩施設としての駐車場と屋外公衆トイレを併せて、道の駅「穴喰温泉」と称しています。

これらの施設整備に当たりましては、まず、休憩施設につきましては、建設省の御厚情により、建設省直轄事業として整備していただきました。次に「ホテル リビエラ ししくい」については、農林水産省の山村振興等農林漁業特別対策事業の補助をいただくと共に、自治省指定の「若者定住緊急プロジェクト」の一環として建設したものです。また、「穴喰観光ターミナル」につきましては、徳島県の観光ターミナル整備事業の補助をいただき、県南の観光周遊拠点として整備いたしました。施設の概要等は次のとおりとなっております。

施設紹介

● 駐車場

一、六二〇m²で大型車三台、小型車二八台、身障者用一台が二四時間使用できます。また、ホテルと温泉入浴者専用として、「道の駅」裏手に二、四八五m²で大型車三台、小型車六〇台収容の駐車場を整備して

おります。

● 公衆トイレ

公衆トイレのコンセプトとして、穴喰町は室戸南海岸国定公園の中央に位置し、水床湾、竹ヶ島海中公園の自然景観、観光資源に恵まれています。また、当「道の駅」近辺の海岸は、サーフィンのメッカとして知られており、シーズンになると多くのマリンスポーツを中心とした観光客が訪れています。以上のことを踏まえ、トイレの外観デザインは、地中海、主に南フランス、スペインを意識したものとしました。さらにマリリゾートとしての穴喰町をアピールするため、デザインモチーフとして灯台を思わせるような建物とし、換気塔をかねたトイレ円形部分の上部には夜間になると照明をともし、ドライバーのアイストップに寄与する施設となるよう考えました。

九四㎡で男子用(小)五器、男性用(大)二器、女性用五器、身障者用一器となっております。二、四時間使用できます。

● モニュメント

モニュメントは海のイメージを抽象化したものですが、見る方向により貝、ウインドサーフィン、サーフボード、波にも見えるようになっていきます。

● ホテル リビエラ ししきい

徳島県の最南端、黒湖漂う町・穴喰町に平成九年四月にオープンした南欧風リゾートホテル。眩しいばかりの陽光と澄んだ空気が、変化に富んだ海岸線、淡いグリーンや透明なブルーの海、そして綺麗な星。そんな南国ならではの魅力を満喫できる室戸南海岸国定公園のリゾート拠点「ホテルリビエラ ししきい」です。ゆったりとした二八室のゲストルームすべてがオーシャンビュー。雄大な太平洋から上がる朝日を満喫できます。ホテル内には、四〇mのロング温泉を始め、打たせ湯、葉湯、ジャグジー、松風呂、サウナなどの温泉施設があり、宿泊者以外も利用できます。また、レストランでは、とれたての新鮮な海鮮料理も味わえます。

● 穴喰観光ターミナル

穴喰町のみならず室戸南海岸国定公園の各市町の観光・宿泊情報やイベント情報、地域特産物の紹介などをフェイストウフェイスで行っている広域情報拠点。ターミナル内には、六面マルチビジョン装置も設置し、道路の規制情報、雨量情報など道路に関する各種情報や観光イベント情報を手軽にビジュアルに提供しております。ま

た、地域の特産物を展示販売する物産販売コーナーや地域の食材を使った軽食コーナー、乳白色の穴喰温泉を手軽に楽しめる入浴コーナーを備えております。

終り

以上のように道の駅「穴喰温泉」関連施設がオープンすることにより、多くの人々に来ていただける施設は整いました。これからは、この施設を活かし、いかに地場産業と連携していくかが課題であります。また、大都市から、いろいろな情報を与えてもらえばかりでなく、穴喰にはこんな物があるとか、あんな事をしているとか、穴喰から全国各地にこの施設を活用し、いろいろな情報を発信し、行ったり、来たりと情報交換しながら活性化していけたらと思っております。

穴喰にいけば、珊瑚のある青い海、緑多い山々、そして輝く夜空が満喫でき、地元でとれる美味しい食材が食べられ、「道の駅」で温泉に入り、宿泊できる。そして何と云っても町のスローガンである、すこやかに、さわやかに、おらかな穴喰の人々と触れ合って頂けるように職員一同頑張っております。是非一度道の駅「穴喰温泉」にお越し下さいますようお願い致します。

世界	国内	道路行政
世界の動き	国内の動き	道路行政の動き
事 項	事 項	事 項
月・日	月・日	月・日
<p>3・21 ○米連邦準備制度理事会(FRB)が公定歩合と短期金利の指標となるフェデラルファンド(FE)金利の誘導目標をいずれも〇・二五%引き上げ、年五・五%、六・〇%とし、即日実施した。景気の過熱を防ぐのが狙い。</p> <p>26 ○ロシア大統領選挙でプーチン大統領代行兼首相(四七)が当選。ロシアの第二代大統領として五月上旬に就任する。</p> <p>29 ○石油輸出国機構(OPEC)の総会でイランを除く九カ国が四月から原油生産枠を日量一四五万二、〇〇〇トン増やすことで一致した。イランが合意文書の署名を拒否、OPECの結末にヒビが入ったことで、今後の原油価格は軟調に推移するとの見方が出ている。</p> <p>4・10 ○韓国と朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)は、金大中大統領が六月一二日から、一四日まで平壤を訪問し、金正日総書記と会談することで合意したと同時に発表した。実現すれば南北分断以来初めてのことになる。</p> <p>15 ○ワシントンでの主要七カ国蔵相・中央銀行総裁会議(G7)が声明を発表して閉幕。声明ではG7直前の米国の株価急落について言及は避け、米国経済の健全さを強調した。また、日本経済については民需の確実な回復には至っていないとし「ゼロ金利政策」の維持が明記された。</p>	<p>3・23 ○国土庁が今年の地価公示を発表。全国平均で九年連続の下落で、昨年比で商業地が八・〇%、住宅地が四・一%と、ほぼ昨年並みの下落幅。これで住宅地が一九八八年ごろ、商業地が八三年ごろの水準となった。</p> <p>31 ○総務庁の労働力調査によると、二月の完全失業率は四・九%で、前月に比べ〇・二ポイント上昇し、昨年七月の四・八%を上回って最悪記録を更新した。</p> <p>4・5 ○火山活動が活発化していた北海道の有珠山(七三二m)が西側山ろく付近で噴火、周辺の伊達市、壮瞥町、虻田町の住民が避難した。</p> <p>4・5 ○病気療養中の小淵恵三前首相に代わって自民党の森喜朗総裁を首相とする新内閣が発足した。自民党は自由党との連立を解消し、新たに公明、保守党と連立し、首相以外は小淵内閣の關係が全員再任された。</p> <p>6 ○全国軽自動車協会連合会の発表によると、昨年度の軽自動車の販売台数は一九〇万八、〇〇〇台で、前年度比一四・九%の増加。これは九〇年度の一九〇万二、〇〇〇台を上回って過去最高。</p> <p>14 ○経済企画庁の堺屋太一長官が四月の月例経済報告を関係閣僚会議に提出。景気の現状認識について、自立的回復に向けた動きが徐々に現れているとした前月の判断を据え置き、景気回復宣言を見送った。</p>	<p>4・7 ○一般国道一〇号加治木バイパス 鹿児島県始良郡加治木町大字反土ノ始良町大字十日町(四・二km)が開通。</p> <p>16 ○京奈和自動車道(京奈道路)のうち、山田川ICから木津ICまでの区間及び精華学研IC(奈良方面)が開通。今回の開通により京奈道路が全線開通。</p> <p>24 ○日本道路公団が千葉地区の高速道路等の四五料金所で、また首都高速道路公団が湾岸線等の九料金所でETCの試行運用を開始。</p> <p>25 ○北陸自動車道 名立谷浜IC↔能生ICで四車線化工事(工事延長一五・一kmうち三・三kmは既供用)が完成し、供用を開始。</p> <p>28 ○一般国道二八号洲本バイパス 洲本市字山ノ洲本市大野(二・九km)が開通。</p>

国土情報学

岐阜県知事 梶原 拓／編

本書「国土情報学」は、編者である梶原拓岐阜県知事が著した「道路情報学」「都市情報学」に続き、国土行政の観点から「情報社会」をとらえ、企業、行政など各分野の第一線の担当者が共同で執筆するという、新しい試みによるものである。

「国土情報学」という言葉は耳に新しいが、国土（その上では、人と自然、人と人との関係がさまざまな形で繰り広げられる）というフィールド（場）において、情報通信システム、情報技術を活かし、国土をいかにマネージメントしていくか、一方で、国土マネージメントのために情報通信システム、情報技術（とりわけインターネット環境）はどうあるべきかを研究していくこと、言いかえれば、国土を梶原知事の提唱する「情場」ととらえ、国土における情場づくりを研究する分野であると考えることができ。

この研究分野においては、単に国土という視点から情報インフラの整備を考えるにとどまらず、IT（情報技術）、インターネット環境、コンテンツの問題も取り上げ、さらには「情報」との関係における人々の生活や企業活動、あるいは行政活動がいかに展開されるかが主要な課題として扱われ、その内容は広範にわたっている。

さらには、本書が特に強調する「インターネットの大きな波」を考えると、国土情報学のテリトリーは、内にも（人々の生活・嗜

『道路情報学』『都市情報学』で、
国づくりと情報化との関わりをいち早く論じた編者が、
劇的に進むIT革命が国土全体に与える影響を、
より具体的に、より平易に、より緻密に明らかにした、
新世紀のための情報論

好、身体器官の拡張）、外にも（地球村、地球規模のコミュニケーション）広がりを見せ、哲学的な面さえ見せることとなる。

本書において、国土情報とほぼ同じ意味合いでとらえられている「インターネット環境」に関する分析、問題提起は、特筆に値する。最近話題となつているインターネット接続料金の問題にとどまらず、日本におけるインターネット環境の構造的な問題の指摘は、これからの情報インフラ整備だけでなく、情報通信システムそのもののあるべき姿を提示している。

また、各種の情報ツール・システムを用い、産業、生活、行政などの各般にわたる分野で展開されている取り組みの数々が、それぞれ現場で実際にプロジェクトに携わった者の手により紹介されている。それぞれのプロジェクトの設計図であるとともに、情報関連プロジェクトの総合的なカタログとなっている点も、本書の重要な特徴であり、読む者の知的好奇心だけでなく、より実践的な関心を呼ぶこととなっている。

インターネットや携帯電話が生活に身近なものとなり、また、新しいビジネスチャンスを生み出している今、本書は、まさに「高度情報社会を生き抜く」ための指針となるものであり、直接情報関連技術・システムの開発や企業化、あるいは行政に携わる人だけでなく、広く一般の方々にも読んでいただくことをお勧めできるものである。

四六判・定価三、〇〇〇円

（本体二、八五七円＋税）・送料三一〇円

発売元・ぎょうせい

編集後記

バリアフリーとの関連で「やさしさ」という言葉がよく使われている。

東京都心のある地下鉄駅のホームでのこと、一枚のポスターが目をついた。そこにはこう書かれていた。

「もうすぐできるね。やさしい駅」

その下には工事の案内書きがあり、人にやさしい駅づくりを目指してエレベーターの設置を進めているとあった。地下鉄ばかりでなく、駅のホームに出入る階段は長く、そしてきつい。身体の不自由な人や足腰の弱ったお年寄りには辛い。エレベーターやエスカレーターがあれば、どんなに救われることであろうか。

建設省道路局も以前から人にやさしい道づくりと精力的に取り組んでいる。「人中心の安全で活力に満ちた経済、社会、生活」の実現を目指す新道路整備五箇年計画でも、道幅が広く、ゆとりの持てる歩道をはじめ、歩道の段差、傾斜の改善、立体横断歩道施設の昇降装置の取り付けなどバリアフリーで快適な歩行空間づくりを進めている。地下鉄のほかに私鉄もエレベーター、エスカレーターの設置工事を急いでいる。

これからの高齢化社会を考えると、弱い者に思いや

りを寄せ、やさしく包むバリアフリー施策は、多少足腰に負担を覚え始めた筆者の身勝手な注文もあって大いに進めてもらいたい。

故人の作家司馬遼太郎氏によると、古来、日本にあつては人の大将たるには欠くことのできない二つの要素があつたという。一つは「威」であり、もう一つは「思いやりの優しさ」である。勇気や知恵は絶対条件ではない。大勢の人を束ね、秩序を保つには弱い者に対する思いやりが必要であるということなのである。

だが、せっかくのバリアフリーの思いやり施設も、その利用者を見ていると、どうにもやり切れない思いがしてくる。ある私鉄のターミナル駅、ホームに電車が着くと先を争ってエスカレーターに殺到するのは若者ばかり。お年寄りは、その長い列を待ちかねて階段を登っている。

また、ある私鉄の郊外駅のホームのエレベーター、学校帰りの中・高校生がグループでガヤガヤと乗り込んでくる。狭いエレベーターはこの若者たちに占拠されて、お年寄りや乳児を抱えた若い母親は片隅に追いやられて小さくなっている。

便利なものを利用したくなるのは、人情だが、この若者たちは果たしてバリアフリーの趣旨がわかっているのだろうかと思いたくなる。それとも人間として大事なものを失ってしまったのであろうか。

(K)

6月号の特集テーマは「都市圏環状道路新時代」の予定です。

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

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

監修：建設省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

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

定価770円（本体価格733円）

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