

目次

エッセイ

踏切りに“明”“暗”のロマンを描く文豪トルストイと 芥川龍之介 —現実は厳しく“開かずの踏切り”解消策—	日野原定男	1
---	-------	---

特集／人と物の流通効率化 ～踏切問題対策～

踏切道改良による交通の円滑化	道路局路政課	5
連続立体交差事業によるボトルネック踏切等の交通円滑化	都市局街路課特定 都市交通施設整備室	11
愛知県における立体交差事業等踏切道の改良について	愛知県建設部 道路建設課	16
福井県の道路と踏切道の改良について	福井県土木部 道路建設課	24

国道43号等の道路交通環境対策の推進について

当面の取組 5省庁（警察庁・環境庁・通商産業省） ・運輸省・建設省）取りまとめ	道路局環境課	35
「道路をまもる月間」について	道路局道路課	42
「道の日」（8月10日）について	交通管理課 道路局総務課	46
道路が歩んだ法の道のり（その2） ～戦後の道路管理の基本法の発展過程～	大井裕子	49
栃木県の「道路の整備に関するプログラム」	有野充朗	56

軌道の風景⑤

うだつを下げて（？）しまった美濃町線（後編）	桑田龍太郎	63
ラクダによる西域南道紀行 4 国際交流を楽しんだ、はじめての休養日	長澤法隆	68
シリーズ「道の駅」 日本一、海水浴場に近い駅 道の駅「大谷海岸」（宮城県）	佐藤己喜男	73
のどかな田園風景に囲まれた道の駅「原尻の滝」（大分県）	小代正純	75
時・時・時		78

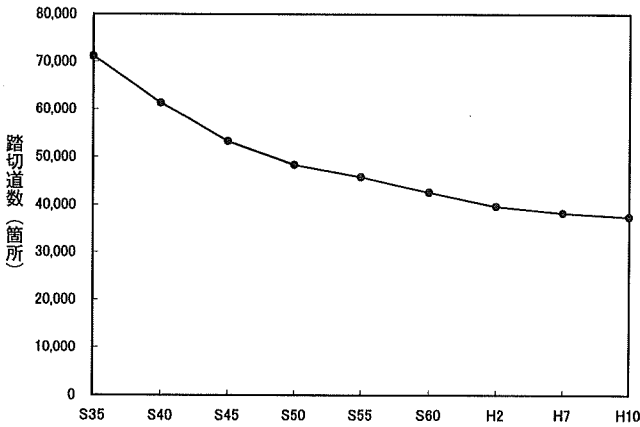
踏切道改良による交通の円滑化

～踏切道等総合対策事業の創設～

一 はじめに

道路と鉄道の交差については、道路法第三一条あるいは普通鉄道構造規則第四三条で、交通量が少ない場合等を除き立体交差とする事が定められている。また、踏切道の立体交差化等を推進するために昭和三六年度から五箇年間の時限立法として施行された踏切道改良促進法は、七度延伸され、現在も平成一二年度末を期限として施行されている。

これらの法令に従い、道路管理者、鉄道事業者等が踏切道の立体交差化や整理統合等に務めた結果、昭和三五年度に全国で七万一、〇七〇箇所（道路法の道路以外に農道、林道等を含む）あった踏切道は、平成一〇年度には三万七、三八二箇所



運輸省資料より

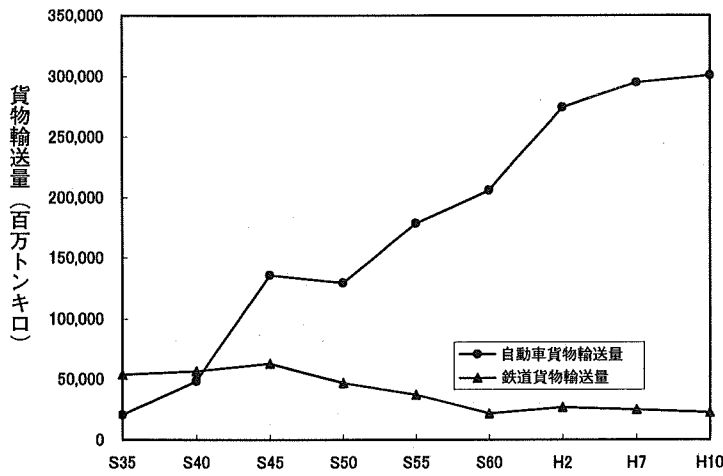
図1 踏切道数の推移

表1 道路法の道路と鉄道の立体交差箇所数と平面交差箇所数

	立体交差	平面交差	合計
直轄国道	1,390	70	1,460
補助国道	965	371	1,336
都道府県道	3,480	3,654	7,134
市区町村道	18,042	28,468	46,510
合計	23,877	32,563	56,440

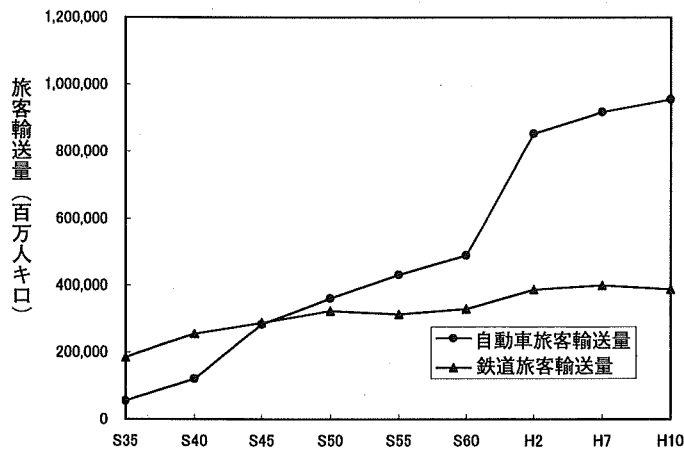
道路統計年報より。(平成10年4月1日時点)

道路局路政課



陸運統計要覧より
昭和62年度以降の自動車旅客輸送量には軽自動車と自家用貨物車によるものが追加されている。

図2 自動車・鉄道による貨物輸送量の推移



陸運統計要覧より
昭和62年度以降の自動車旅客輸送量には軽自動車と自家用貨物車によるものが追加されている。

図3 自動車・鉄道による旅客輸送量の推移

所に半減(図1)、道路法の道路に関しては、鉄道との交差箇所の四割以上が立体交差となった(表1)。

二 踏切道による円滑な交通の阻害

踏切道の数はこの約四〇年の間に半減したが、その間に自動車交通は急激な増加を果たし、貨物と旅客の輸送量で見ると、いずれも昭和三五年当

時の一〇倍以上に増加している(図2・3)。また、鉄道交通においては、貨物輸送は減少したものの旅客輸送は倍増し(図2・3)、大都市では朝夕の通勤通学時間帯に二三分間隔の高密度で列車が運行される路線も見られるようになった。

その結果、長年にわたり踏切道改良を実施してきたにもかかわらず、交通量の多い踏切道は未だ

全国に数多く存在しており、また、大都市においては朝夕のラッシュ時に、一時間のうち四〇分以上も遮断機が下りている踏切道も発生、このような踏切道が都市における円滑な交通を妨げている。

特に、遮断時間が長い踏切道は、列車本数の多い特定の鉄道路線に連続して存在しており、その沿線では朝夕のラッシュ時に交通渋滞が常態化し

ている。また、住宅街の狭小な踏切道が抜け道として利用されたり、遮断機が下りた後も歩行者が遮断棒をくぐり頻繁に横断するなど、交通安全上も問題がある。さらに、鉄道による地域分断も生じるなど、まちづくりの観点からも早期に対策を行う必要がある。

このような地区では、幹線道路だけの立体交差化では、地域分断の解消等が図りにくいため、多くの場合抜本的な対策として鉄道の立体化（後述の連続立体交差化）による踏切道の除却が計画されている。しかし、この鉄道の立体化が進まない場合には、幹線道路の踏切道までもが除却されないままとなるため、踏切道による交通渋滞を早期に解消するためにはこのような地区での踏切道改良を特に強力に推進する必要がある。

三 踏切道改良の概要

踏切道改良としては、次のようなものがある。

1 単独立体交差化

既存踏切道と同一箇所または近接箇所において、主として道路を高架化または地下化するにより、踏切道を除却するもの。

2 連続立体交差化

鉄道を高架化または地下化することにより、複数の踏切道を同時に除却するもの。

踏切道改良としてだけでなく、鉄道による

地域分断の解消など、まちづくりとしての効果も大きく、都市内の踏切道改良としては最も有効である。

工事の大半が鉄道に関するものであることから、鉄道事業者が自主的に実施していると思われるが、都市計画事業施行者が実施する街路事業であり、費用の大部分は道路特定財源から支出される。

3 新設立体交差

バイパス等を整備する際に鉄道との交差箇所を立体交差とすることにより、既存踏切道を通行する交通の転換を図り、交通の円滑化と踏切事故減少に寄与するもの。

4 構造改良

前後の道路に比べ狭小な踏切道や、交差角、線形、勾配などが不適切な踏切道など、構造上の問題がある踏切道を改良し、踏切道の安全性を向上するもの。

5 保安設備整備

踏切遮断機、踏切警報機、踏切警報時間制御装置（踏切道を通過する列車の種類による警報時間の差を解消する装置）、踏切支障報知装置（踏切上の障害物を押しボタンなど手動により列車に知らせる装置）、踏切障害物検知装置（踏切上の障害物を自動的に検知して列車に知らせる装置）など、

保安設備を整備することにより踏切事故防止を図るもの。

6 整理統合

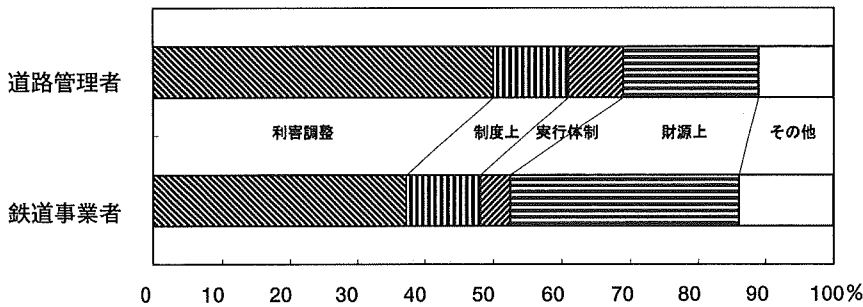
踏切道が連担する箇所、踏切道の利用状況や、迂回路の有無を勘案した上で、立体交差化等を伴わずに踏切道の廃止を行うもの。

四 踏切道改良の現状

前述のとおり踏切道改良は約四〇年にわたり実施され、箇所数の推移を見る限りでは一定の成果を上げてきているが、図1でも読みとれるように近年は踏切道の減少割合が鈍くなってきており、踏切道改良が進まなくなっている状況にある。

踏切道改良が進まない原因を調査するために、平成一〇年度に、建設省が道路管理者と鉄道事業者を対象に行ったアンケートでは、踏切道改良推進上の課題として、道路管理者、鉄道事業者共に利害調整の難しさを挙げている（図4）。

これは、踏切道改良に当たって道路管理者と鉄道事業者の間で取り決めるべき内容が、事業実施時期、費用負担、改良内容、施工区分、管理区分といった具合に多岐にわたる点や、渋滞解消等のために緊急に改良を実施しようとする道路管理者と、改良によるメリットが管理費の減少だけであり緊急性が少ないと考える鉄道事業者の間で、意



利害調整：他事業者、地元住民等との調整 等
 制度上：踏切道改良促進法、運建協定、事業申請手続き 等
 実行体制：協議会が存在しない、事業主体が明確でない 等
 財源上：予算がない、補助が得られない、費用負担割合 等
 その他：施工上、利用者のマナー 等

図4 踏切道改良推進上の課題（道路管理者・鉄道事業者に対するアンケート結果）

識のずれがある点が指摘されている。

また、都市部においては、立体交差化に伴う道路拡幅用地や、連続立体交差化のための鉄道仮線用地を確保することが困難になっており、用地交渉に時間を要している例も多い。

利害調整以外では、財源上の理由が多く挙げられており、近年の地方財政の悪化や、企業の業績不振から、補助採択基準引き下げや鉄道側費用負担割合の見直し等を要望する回答も多く見られた。

五 踏切道の拡幅に係る指針

踏切道改良における協議の難しさについては以前から言われてきたところであるが、踏切道の拡幅に関しては、道路管理者と鉄道事業者の協議のガイドラインとして、建設省と運輸省で「踏切道の拡幅に係る指針」が定められ、平成八年一月三〇日付「踏切道拡幅に係る協議について」で通達されているところである。

これは、踏切道の拡幅に係る道路管理者と鉄道事業者の協議において、鉄道事業者から近接踏切道の統廃合を条件とされる例が多く、協議が円滑に進まないという実態が見られたため、近接踏切道の統廃合を伴わずに拡幅ができる場合（①踏切道に歩道がないか又は歩道が狭小な場合の歩道整備、②標準幅員で二車線（片側一車線）までの道

路拡幅、③立体交差化の工事施行協定が結ばれている場合の一時的な道路拡幅）を示すことにより、協議の円滑化を図ったものである。

なお、平成八年度から平成一一年度に行われた踏切道の拡幅のうち、約七割（平成一二年度アンケート調査より）が本指針を適用しているが、一部の鉄道事業者においては、近接踏切道の統廃合をしないと拡幅を認めないものもあり、今後も本指針の周知徹底に務め、交通の円滑化と安全性の向上に努める必要がある。

六 踏切道等総合対策事業の創設

踏切道改良を推進するため、建設省と運輸省が連携して、平成一二年度より踏切道等総合対策事業を創設した（図5）。

これは、踏切道における事故や交通渋滞を解消するため、関係する道路管理者、鉄道事業者等が国土整備、地域開発の視点に立つて連携し、踏切の除却・改良とこれにあわせた地域づくり、まちづくりや鉄道高速化を支援する施策を総合的かつ重点的に実施することを目的としたものである。（別添「踏切道等総合対策事業実施要綱」参照）
 また、要綱に基づき踏切道等総合対策プログラムに位置づけられた事業については、補助事業採択基準が緩和できることとなった。（緩和内容については省略する。）

- 都市部のボトルネック踏切を集中的に改良
- 鉄道の高速化支援を推進
- 事故発生踏切や歩行者が多い踏切及び地方部の連担した踏切の改良
- まちづくりの推進

踏切道等総合対策事業の主なメニュー

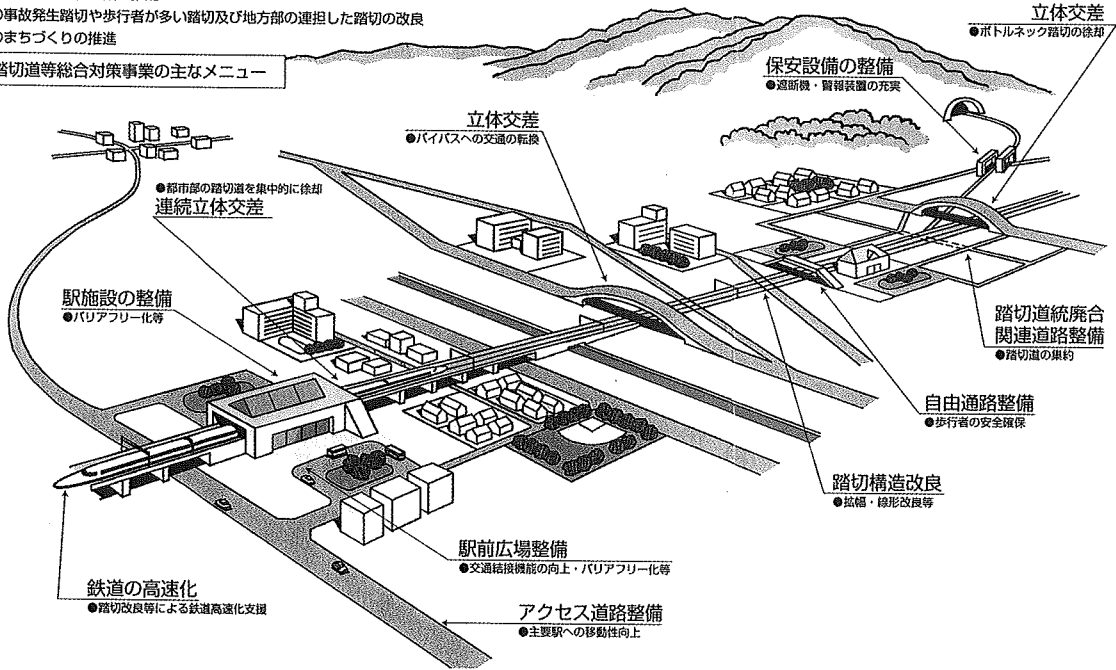


図5 踏切道等総合対策事業のイメージ

7 踏切

以上主に踏切道と道路交通の円滑化について、交通量の多い踏切道に着目して述べてきたが、踏切道に関しては他に交通安全上の問題、鉄道高速化との関係あるいはバリアフリーな歩行空間との関係などから、交通量の少ない踏切道での問題も残されており、構造改良の重要性も高まっているところである。

踏切道内の管理は原則鉄道事業者に任されており、道路管理者としては踏切道における渋滞、事故あるいは苦情については無関心になりがちなのではないかと懸念されるところではあるが、踏切道は道路の一部であるということを念頭に置いて、今後も積極的に踏切道改良に取り組まれることを期待する。

踏切道等総合対策事業実施要綱

平成12年7月7日
運輸省 鉄道局長
建設省 都市局長
建設省 道路局長

第一 目的

この要綱は、踏切における事故や交通渋滞を解消するため、関係する道路管理者、鉄道事業者等が国土整備、地域開発の視点に立って連携し、踏切の除却・改良とこれに併せた地域づくり、まちづくりや鉄道高速化を支援する施策を総合的かつ重点的に実施するために必要な事項を定め、もって公共の福祉に寄与することを目的とする。

第二 定義

1. 踏切道等総合対策事業

踏切の除却・改良による渋滞・事故対策、鉄道の高速度化支援を推進し、地域の活性化を図るため、この要綱で定めるところにより策定される踏切道等総合対策プログラムに基づいて実施される道路と鉄道との連続立体交差化、立体交差化、踏切の構造改良や保安設備の整備、関連する駅施設、駅前広場、駐車場・駐輪場、主要駅周辺道路網、アクセス道等の整備を行う事業並びにこれらに付帯する事業をいう。

2. 踏切道等総合対策協議会

踏切道等総合対策事業を推進するため、都道府県知事又は政令指定市長が設置する協議会で、鉄道事業者、道路管理者、関係地方公共団体等で構成するものをいう。

3. 踏切道等総合対策プログラム

鉄道事業者、道路管理者等が一体となり踏切道等総合対策事業を計画的かつ重点的に実施するため、踏切道等総合対策協議会（以下、「協議会」という。）が策定するプログラムであり、次に掲げる事項を定めるものとする。

- (1) 重点対象地区の概要
- (2) 重点対象地区における踏切道の現状と課題
- (3) 踏切道等総合対策事業の事業計画
- (4) 踏切道等総合対策事業の推進体制
- (5) その他必要な事項

4. 重点対象地区

踏切道等総合対策事業を実施することにより地域の活性化が期待される地区のうち、次のいずれかに該当するものをいう。

なお、重点対象地区の範囲は、総合対策としての一体性を有する地区とする。

- (1) 踏切連担地区
- (2) 事故多発踏切を含む地区
- (3) ボトルネック踏切を含む地区
- (4) 鉄道の高速度化予定区間を含む地区
- (5) 鉄道立体化予定地区

第三 手続き

1. 協議会の設置

都道府県知事又は政令指定市長は、踏切道等総合対策事業の重点的実施が必要であると認めるときは、協議会を設置することができる。

2. 重点対象地区の指定

協議会は、重点対象地区を指定することができる。

3. 踏切道等総合対策プログラムの策定

- 1) 協議会は、重点対象地区について踏切道等総合対策プログラムを策定するものとする。
- 2) 協議会は、踏切道等総合対策プログラムを策定したときは、運輸省鉄道局長、建設省都市局長及び道路局長に提出するものとする。

第四 責務等

- 1) 踏切道等総合対策事業の実施にあたって、鉄道事業者、道路管理者、関係地方公共団体等は、踏切道等総合対策プログラムに基づき、十分に連携を図って事業の推進に努めなければならない。
- 2) 運輸省及び建設省は、踏切道等総合対策プログラムに基づいて実施される踏切道等総合対策事業について、必要となる支援措置を講ずることができる。

連続立体交差事業による ボトルネック踏切等の交通円滑化

都市局街路課特定都市交通施設整備室

はつめい

我が国には約三七、〇〇〇の踏切が存在し、道路交通の障害となっています。特に都市部においては、朝夕のピーク時の一時間あたりに四〇分以上遮断するいわゆる「開かずの踏切」が集中し、横断方向の交通を遮断している状況にあります。また、時として発生する踏切事故は、多数の乗客を危険にさらすとともに、復旧までの時間に数万人の通勤・通学の足に影響を及ぼす事態となっています。

踏切における交通阻害の問題に対しては、かねてより道路の立体化（跨線橋・アンダーパスの建設）、鉄道の立体化（高架化・地下化）、踏切の構造改良（拡幅、施設の高度化）による取り組みが

なされています。

本稿では踏切除却を行う事業の一つとして、これまでの実績として約一、一〇〇以上の踏切除却を行った連続立体交差事業を紹介し、併せて平成一三年度予算における事業の対象拡充により、ボトルネック踏切への機動的対応が可能となった点について説明したいと思います。

一 連続立体交差事業による踏切除却

1 連続立体交差事業の優位性

連続立体交差事業がどのような事業であるかということを簡単に説明すると、都市部における道路整備の一環として、道路を立体化することによって、併せて鉄道を高架上もしくは地下に移設し、併せて交差道路の整備を行う事業であるといえます。

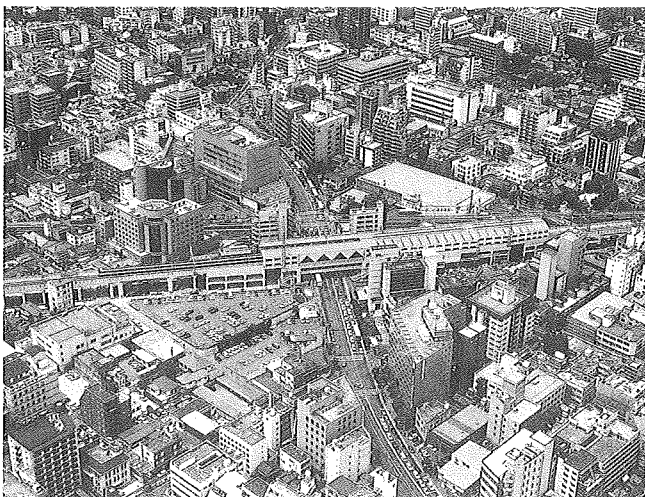


写真1 西鉄大牟田線薬院駅付近

都市部において、単独立体交差と比較した連続立体交差事業の優位性をまとめると、以下のとおりです。

- ・都市部では幹線道路の密度が高いため、個々の道路の立体化を行う場合と比較して、鉄道高架化により複数の幹線道路の立体交差化を同時に実現する場合の方が事業費が安い
- ・都市部において跨線橋等を建設する場合、取り付け部において土地利用の分断が発生
- ・都市部では地方部と比較して歩行者・自転車交通が多く、跨線橋等では鉄道を横断するために上下方向の移動が必要

なお、連続立体交差事業は鉄道を高架化するることにより分断されていた市街地を一体化するため、事業に併せて市街地再開発事業や土地区画整理事業が実施されることが多く、踏切除却とともにまちづくりを進める上でも大きな効果をもつ事業です。まちづくりと連携して連続立体交差事業が行われることにより、まちの顔としての中心駅の整備がおこなわれ、また駅周辺のまちなみも一変して整備されることとなります。この点も都市部における連続立体交差事業の優位性として挙げられるでしょう。

2 事業経緯

連続立体交差事業は、昭和四三年度に補助事業

として制度化されました。それ以前においても道路事業による鉄道高架化の取り組みはなされていましたが、国鉄改革等を契機とし、補助制度が創設されるとともに、都市側（地方公共団体）と鉄道側（鉄道事業者）にとつての事業実施上のルールを定めた建設省と運輸省の協定（都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定）昭和四四年九月一日協定）も締結されました。

制度創設当時は約六六億円の事業費によって二七箇所において事業を実施していましたが、平成一三年度には約一、一五五億円の事業費により六三箇所において事業を実施するまでに至っており、事業の重要性・必要性に対する社会的認識が大きく高まって来ているといえます。事業実績（事業を行った鉄道の区間の総延長・事業により除却された踏切数）を図1に示しています。なお、平成一一年度末における事業総延長は約三六〇kmに及び、これは山手線の約一〇周分に相当する規模です。

交通量の多い踏切を含む現在事業中地区の例は以下のとおりです。

- (1) 京浜急行本線・空港線（東京都）
事業延長・約六・〇km
踏切除却数・二八箇所

備考・環状八号線の最後に残された踏切や国道一五号の踏切を除却

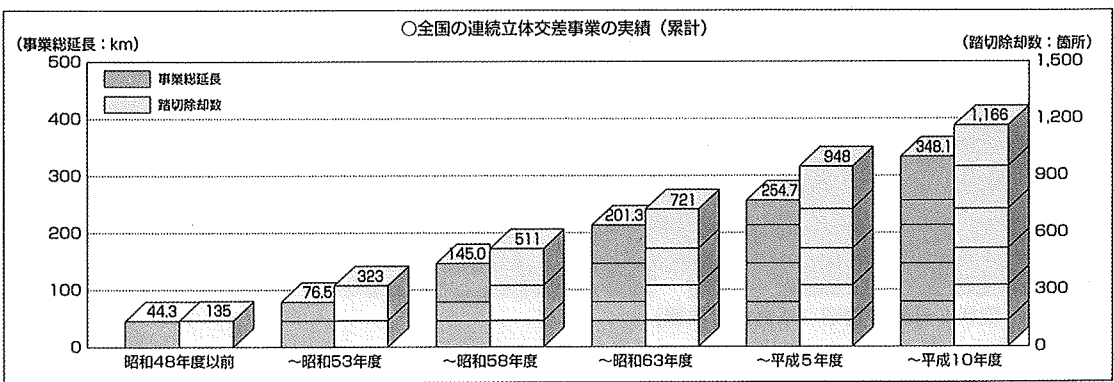


図1 連続立体交差事業の実績

(2) 高松琴平電鉄琴平線外一線(香川県高松市)

事業延長…約三・六km

踏切除却数…二八箇所

備 考…国道一一号の踏切を除却

二 連続立体交差事業によるボトルネック踏切の重点的除却

平成一二年年度予算においては、ボトルネック踏切の重点的除却等を目的とした連続立体交差事業の採択基準の見直しが行われ、事業の対象が拡充されています。その背景としては、事業制度創設以来の約三〇年間、採択基準は実質上はほぼ同一のものが用いられ、事業化の緊急生・必要性が高いにもかかわらず、採択基準に不適合であるために事業が実施されていない地区での対応が求められている状況にあったことが挙げられます。

今般の見直しでは、従前の採択基準に加え、新たに四つの目的に添う地区についての採択が可能となりました。見直し後の採択基準の概要及びイメージは図2及び図3のとおりです。図2において特例①としている「ボトルネック踏切の重点的除却の推進」を目的とした要件により、ボトルネック踏切(交通量の多い踏切交通遮断量五万台時/日以上)の踏切や、ピーク時遮断時間が四〇分/時以上となるいわゆる開かずの踏切)の除却が進むことが期待されています。



写真2 環状8号線の踏切(京浜急行本線)

この要件では、従前では二本以上の幹線道路と交差することが必要であった点を緩和し、ボトルネック踏切を含む場合には、交差する幹線道路が一本でも事業化が可能となっています。ただし、その他の要件（基本形での②から⑤）はそのまま

残るとともに、ボトルネック踏切以外の踏切も踏切交通遮断量が二、〇〇〇台時/日以上であることが必要です。また、今般の基準見直しに係る前提条件として満たすことが必要となっていることとして、踏切道等総合対策事業におけるプログラ

ムの策定と、二輪車・歩行者交通の円滑化に資する等の幹線道路以外に係る便益の確認が追加されているところです。

【基本形】

- ①両端で350m以上離れた幹線道路を2本以上含む
- ②道路と3箇所以上で立体交差
- ③2箇所以上の踏切を除却
- ④あらゆる1kmの区間内の踏切における5年後の踏切交通遮断量の和が2万台時以上
- ⑤まちづくりの上で効果があり、事業費が10億円以上

以下の【特例①】から【特例④】については、併せて【前提条件】に該当することを条件とする。（下線部が従前の基準（基本形）からの変更点）

【前提条件】

- 1) 踏道等総合対策プログラムが策定済みもしくは策定されることが確実であること
- 2) 2輪車・歩行者交通の円滑化に資する等、幹線道路周辺の踏切除却又は平面道路の整備による便益が大きいこと

【特例①】「ボトルネック踏切の重点的除却の推進」

- ①ボトルネック踏切[※]が存在する幹線道路を1本含むとともに、踏切交通遮断量が2,000台時以上（踏切交通遮断量には2輪車・歩行者を含む）の道路を含む
 - ②道路と3箇所以上で立体交差
 - ③2箇所以上の踏切を除却
 - ④あらゆる1kmの区間内の踏切における5年後の踏切交通遮断量の和が2万台時以上
 - ⑤まちづくりの上で効果があり、事業費が10億円以上
- ※ボトルネック踏切：踏切交通遮断量5万台時以上もしくはピーク時遮断時間40分以上の踏切

【特例②】「過度に連担した踏切の集中除却」

- ①両端で350m以上離れた幹線道路を2本以上含む
- ②道路と3箇所以上で立体交差
- ③1km当たり3箇所以上の密度で合計5箇所以上の踏切を除却
- ④あらゆる1kmの区間内の踏切における5年後の踏切交通遮断量の和が1万台時以上（踏切交通遮断量には2輪車・歩行者を含む）
- ⑤まちづくりの上で効果があり、事業費が10億円以上
- ⑥当該区間に交差する未整備都市計画道路の整備を併せて行うもの

【特例③】「大規模改築立体道路の踏切見なし」

- ①両端で350m以上離れた幹線道路を2本以上含む
 - ②道路と3箇所以上で立体交差
 - ③2箇所以上の踏切を除却
(踏切には大規模改築計画[※]のある既設の立体交差道路を含む)
 - ④あらゆる1kmの区間内の踏切における5年後の踏切交通遮断量の和が2万台時以上（踏切と見ず既設立体交差道路については交通量の1.5倍を踏切交通遮断量とする）
 - ⑤まちづくりの上で効果があり、事業費が10億円以上
- ※大規模改築計画：交差部の車線数の増加を伴う計画及び道路構造令不適合である状況を解消する計画

【特例④】「段階的鉄道高架化の支援」

- 整備済み区間に隣接する区間（「延長区間」という。）について、以下の要件に適合するとともに、整備済み区間と一体的に見て採択基準に適合するもの。
- 1) 延長区間は、整備済み区間の事業完了から原則として概ね10年以内に着工準備採択されること
 - 2) 今後事業化される区間の施行を分割し、1期整備と2期整備に時間的な隔たりが生じる場合には、全区間で同時に都市計画決定すること

図2 連続立体交差事業の採択基準（H12）

に的確に対応するため、アクセス道路の整備を始めとした交流ネットワークの形成が是非とも必要となっております。

二 愛知県の道路整備の考えかた

平成一〇年五月、国において閣議決定された平成一〇年度を初年度とする「新道路整備五箇年計画」を受け、愛知県では、平成一〇年一二月に「個性輝く愛知のみちづくり」を策定しました。計画期間は平成一〇年度～平成一四年度の五箇年で、これに基づき計画的、重点的に道路整備を進めていきます。

1 基本理念

愛知県は、これまで東京と大阪の間に位置する地理的条件をいかし、道路をはじめとする社会基盤整備を着実に進め、製造業を中心に全国をリードする生産活動を展開してきました。

しかしながら、きたる二一世紀の社会は、産業経済活動における国際競争の激化や本格的な高齢化社会の到来など、これまで経験したことのない急激な変化に対応するため、将来の愛知県を支える地域の総合力をこれまで以上に高めることが必要となっております。

こうしたなかで、道路は、社会・経済との係わりが深く、生活に密接に関連する最も基礎的な社

会資本であり、利用者の立場にたった質の高いサービスを提供することが、創造的な産業活動や効率的な経済活動を支援し、うるおいと活力に満ちた魅力ある県土づくりに大きな貢献をするものと考えます。

このような観点から、これからの道路整備の基本は、利用者の道路に対する期待にだけだけ応えているかなど、道路を「つくる」視点から道路を「つかう」視点にたった道路の整備を推進し、人・モノ・情報の効率的な交流ネットワークの実現、良好な生活空間の創出、快適な道路交通環境の形成等をはかつていくことが重要と考えています。

2 道路整備の基本方針

基本理念の実現をはかるため、次の六つの基本方針を定めました。

(1) 交流新時代を拓く道路整備の推進

日本の中央に位置する地理的優位性を最大限に活用し、世界や日本、県内各地の交流・連携を促進する幹線道路ネットワークの整備を進めていきます。

(2) まちづくりと一体となった道路整備の推進

道路は、まちの「骨格や貌の基本」です。まちづくりと一体となった道路整備を地域の皆様と一緒に考え、進めていきます。

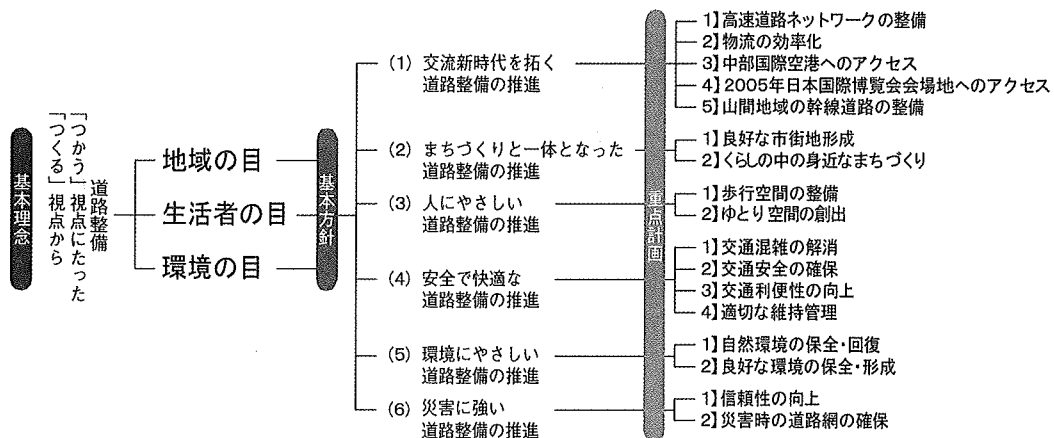


図1 道路整備の基本方針

(3) 人にやさしい道路整備の推進

さまざまな視点から、人の暮らしの場として道路を点検し、人にやさしい道路の整備を進めていきます。

(4) 安全で快適な道路整備の推進

交通事故を極力減らし、余裕をもって運転できる道路交通環境を創出し、安全・快適な道路の整備を進めていきます。

(5) 環境にやさしい道路整備の推進

地球規模、地域全体あるいは沿道の環境に対するさまざまな負担を下げる総合的な取り組みを進めていきます。

(6) 災害に強い道路整備の推進

災害時の信頼性の確保や、地域全体の防災性を向上する災害に強い道路の整備を進めていきます。

三 愛知県踏切道改善促進協議会と

愛知県踏切事故防止総合対策計画

1 愛知県踏切道改善促進協議会

愛知県踏切道改善促進協議会は、県内における踏切事故防止対策の強化を図り、その実施を推進するため、昭和四十二年四月六日付け交通対策本部決定「踏切事故防止対策の強化について」に基づき、

① 愛知県踏切事故防止総合対策計画に関する

こと。

② 踏切道改善の調整に関すること。

③ その他、踏切事故防止対策に関すること。を協議することを目的に設置されています。

2 愛知県踏切事故防止総合対策計画

踏切事故の防止については、第一次から第五次にわたる愛知県踏切事故防止総合対策計画等に基づき、踏切道の立体交差化、統廃合、構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制の実施等の諸対策が関係機関により推進されてきました。

その結果、県下の踏切道数は年々減少し、また一種踏切の比率も増加するなど、踏切道の保安度は著しく向上してきました。他方、県下の踏切事故は、これらの諸対策の結果、概ね減少傾向を示しております。

しかしながら、踏切事故はひとたび発生すると多数の死傷者を出すなど社会的に重大な影響を及ぼすものであり、事故防止対策が必要な踏切道が依然として残されている現状に鑑み、第六次愛知県踏切事故防止総合対策計画を策定し、引き続き踏切事故を防止するための総合対策を強力に推進していくこととしました。

第六次愛知県踏切事故防止総合対策計画は、平成八年二月一四日付け交通対策本部決定「踏切事故防止対策について」に基づき、愛知県踏切道改

善促進協議会が作成するものであり、平成八年度から平成一二年度までに実施すべき愛知県内の踏切道における踏切保安設備の整備、交通規制の実施及び統廃合等の具体的実施内容の計画について定めたものです。

四 立体交差事業等の事例について

ここでは、平成一〇年一二月に策定された「個性輝く愛知のみちづくり」の一つの基本方針である「安全で快適な道路整備の推進」や、愛知県踏切事故防止総合対策計画に基づき事業中若しくは最近完了した立体交差事業等の事例について、主に道路事業の箇所について、その一部を紹介いたします。

1 事業中の箇所について

(1) 一般国道二四七号 成岩六号踏切除却

一般国道二四七号は、名古屋市を起点とし、知多半島及び三河湾の沿岸を経て愛知県豊橋市に至る延長約一八〇kmの幹線道路です。

このうち、知多半島地域の中心である半田市の南部において、名古屋鉄道河和線と交差する成岩六号踏切では、慢性的な渋滞を引き起こしています。また、隣接する常滑市沖に二一世紀初頭の開港を予定している中部国際空港への西三河方面からのアクセス道路としても重要な路線であること

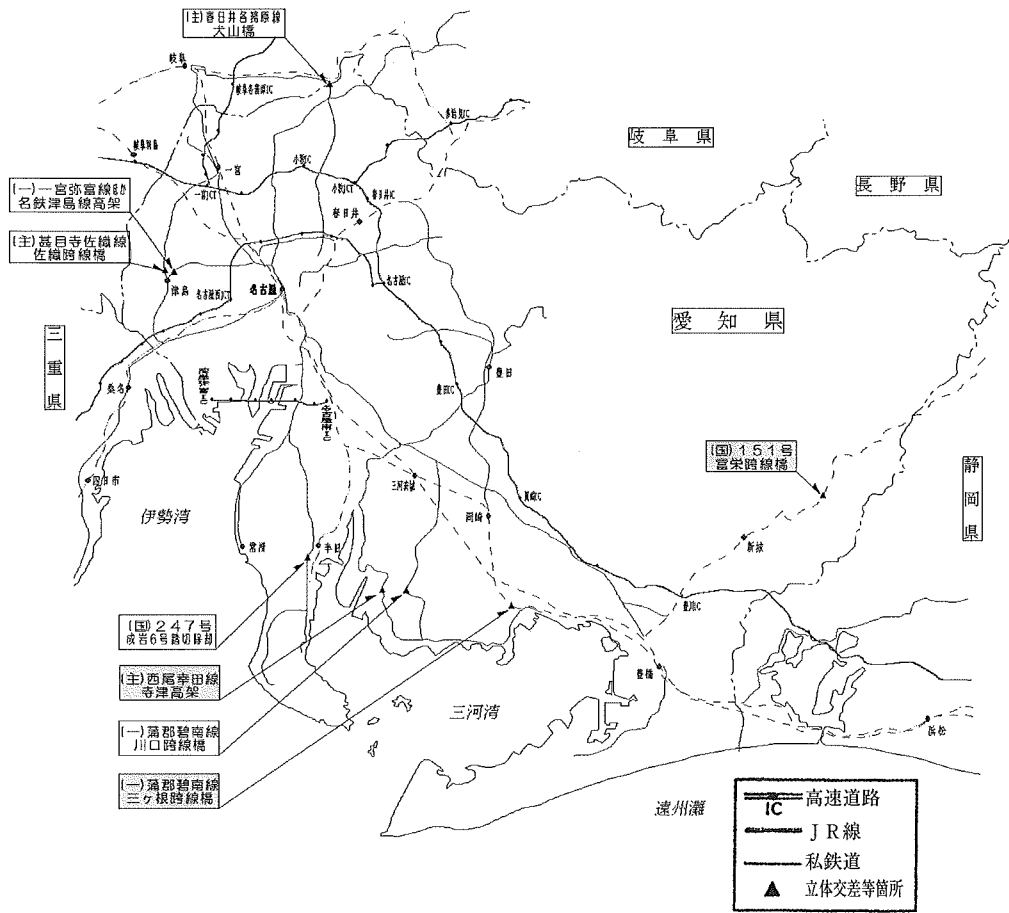


図2 道路事業における主な立体交差等位置図

から、平成一〇年度より踏切除却事業として国庫補助採択を受け、鉄道高架化事業を行っています。

- ① 鉄道高架延長 約一・三km
- ② 立体交差となる道路

- 一般国道二四七号（成岩六号踏切）
- 市道東郷有楽線（成岩五号踏切）
- 市道青山有楽一号線（南成岩一号踏切）
- 市道鴉根成岩線（南成岩二号踏切）
- ③ 踏切除却数 五カ所

（前述の四カ所ならびに成岩四号踏切）

(2) 一般県道一宮弥富線ほか 名鉄津島線高架
 名鉄津島線は名古屋市北西部の西春日井郡新川町の須ヶ口駅と津島市の津島駅を結び、海部郡北西部地域の発展に大きな役割を果たしています。しかし、近年の自動車交通の増大に伴い、鉄道による交通の遮断は、自由な行き来を妨げているばかりでなく、地域の有機的な土地利用をも阻害し、都市の一体的な発展の障害となっています。

また、勝幡駅から津島駅までの区間には、主要地方道甚目寺佐織線をはじめとする道路計画や、二級河川日光川の河川改修計画が立てられているものの、鉄道が障害となって順調に整備を進めることが困難な状況となっています。これらの状況を総合的に考慮した結果、鉄道を高架化することが最も有効な手段であることから、平成五年度より五事業の合併事業として鉄道高架化を行って

います。

- ① 鉄道高架延長 約2km
- ② 事業手法

(主) 甚目寺佐織線 道路改良事業

(臨時交付金事業)

(一) 一宮弥富線 踏切除却事業

(臨時交付金事業)

(二) 津島稲沢線 道路改築事業

(県単独事業)

都市計画道路 佐織津島佐屋線



写真2 名鉄津島線高架

街路整備事業(県単独事業)

二級河川日光川 河川改修事業

- ③ 立体交差となる主な道路

一般県道 津島稲沢線

主要地方道 甚目寺佐織線

都市計画道路 佐織津島佐屋線

一般県道 一宮弥富線

- ④ 踏切除却数 七カ所

(3) 主要地方道甚目寺佐織線 佐織跨線橋(仮称)

主要地方道甚目寺佐織線は、海部郡甚目寺町を

起点とし同郡佐織町を終点とする海部・津島地域の東西軸をなす幹線道路です。

しかし、鉄道(名古屋鉄道津島線及び尾西線)との交差部分が整備されていないことから、通過交通が生活道路に入り込み、地域の至るところで交通渋滞を招いています。このため、未整備区間の立体交差化を整備することが急務となっております。現在、一般県道津島稲沢線から一般国道一五号までの約一・八kmの区間の整備を進めています。このうち、名鉄津島線との交差部分については、前述の名鉄津島線鉄道高架事業の一環として事業を進めています。一方、名鉄尾西線との交差部分については、佐織跨線橋(仮称)として立体交差化の整備を進めています。

津島・海部地域の東西軸の本路線が、南北軸である一般国道一五号とスムーズにつながることに



写真3 佐織跨線橋

により、地域の一体的な整備が促進されるものと期待されています。

- ① 事業名 緊急地方道路整備事業
- ② 交差物件 名古屋鉄道尾西線
- ③ 道路高架延長 四四四・八二m
- ④ 幅員 暫定七m(完成一四・二五m)
- (4) 一般県道蒲郡碧南線(都市計画道路衣浦岡崎線) 川口跨線橋(仮称)

都市計画道路衣浦岡崎線は、衣浦臨海工業地帯と岡崎市(東名高速道路岡崎IC)を結ぶ総延長

二五・七kmの主要幹線道路であり、国道一号、二
 三号を始めとする東西幹線軸及び国道二四八号を
 始めとする南北幹線軸に接続し、西三河都市圏の
 広域的な交通体系を形成するとともに、都市間の
 連携と活発な交流を促進し、安全で円滑な都市活
 動を支える役割を担っています。さらに二一世紀
 初頭に伊勢湾常滑沖に開港予定されている中部国
 際空港への西三河地域からのアクセス道路として
 も期待されています。

このうち、西尾市川口町において名古屋鉄道西
 尾線と交差する位置に川口跨線橋が計画されてい
 ます。この跨線橋の完成により、鉄道による障害
 が除去され地域の発展に大きく貢献するものと期
 待されています。

- ① 事業名 緊急地方道路整備事業
 - ② 交差物件 名古屋鉄道西尾線
 - ③ 道路高架延長 三〇三・七m
 - ④ 幅員 暫定一一・九m(完成二三・八m)
- 2 事業完了箇所について

- (1) 主要地方道西尾幸田線(都市計画道路衣浦岡崎
 線) 名鉄三河線寺津高架

前述した都市計画道路衣浦岡崎線のうち西尾市
 寺津町地内においては、西尾市西尾寺津北部土地
 区画整理事業内の整備及び名鉄三河線限度額立体
 交差事業をあわせて、整備を進めてきました。こ

のうち、名鉄三河線交差部については、平成七年
 度に高架化事業に着手し、平成一〇年一月二〇
 日に全区全体とともに供用開始しました。

この三河線高架を含む寺津地区の供用により、
 西尾市西南部の交通混雑解消と交通安全に一層寄
 与するとともに、西三河都市圏を構成する碧南
 市・西尾市・岡崎市とともに主要地方道西尾幸田
 線にて結ばれた幸田町・蒲郡市とも緊密性を一層
 強化し、東西三河地方の産業・文化の発展と、住
 民生活の向上に大きく貢献できるものと考えてい
 ます。

- ① 鉄道高架延長 八二六m
 - ② 交差道路
- 主要地方道西尾幸田線ほか五路線
 線 三ヶ根高架橋

都市計画道路衣浦蒲郡線は、衣浦臨海工業地帯
 と蒲郡市を結ぶ幹線道路です。この衣浦蒲郡線が、
 幸田町地内のJ R東海道本線等を横断するために
 建設されたのが三ヶ根高架橋です。

この三ヶ根高架橋が建設された幸田町深溝地区
 は、J R東海道本線により道路交通が分断され、
 大変混雑する箇所となっていました。また、J R
 三ヶ根駅西側にある国道二三号の交差点は、併走
 するJ Rの上池島踏切に近いいため、右左折車両に
 より交通が乱されるにもかかわらず、信号機が

けられない非常に危険な状態になっていました。

このような危険な状態を解消するため、三ヶ根
 高架橋を含むバイパス区間の建設を行ってしまし
 たが、平成一〇年三月三〇日に供用しました。こ
 の供用により、幸田町深溝地区の交通混雑を解消
 し、観光・産業の発展に寄与し、二一世紀初頭に
 伊勢湾常滑沖に開港が予定されている中部国際空
 港への東三河方面からのアクセス道路として貢献
 できるものと考えています。

- ① 交差物件 J R東海道本線
 一般国道 二三号
- ② 道路高架延長 三二六m
 二級河川 捨石川
- ③ 幅員 七・五m(二一・五m)
- ③ 一般国道一五二号 富栄跨線橋

一般国道一五一号は、長野県飯田市を起点とし、
 愛知県豊橋市に至る全長一三七kmの道路で、愛知
 県東三河地域における南北方向の幹線道路です。

この道路の前身は、飯田市から鳳来町大野まで
 は別所街道、鳳来町大野から新城市大海までは望
 月街道、新城市大海から豊橋市までが伊那街道で
 あり、明治九年に県道に認定され、その後昭和二
 八年に三街道が統合され二級国道飯田豊橋線、そ
 して昭和四〇年に現在の一般国道一五一号として
 認定されました。



富栄跨線橋

写真4 改良前

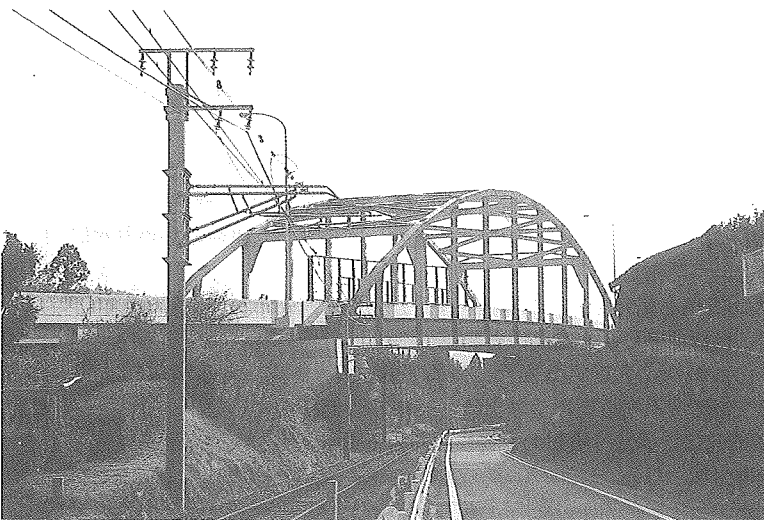


写真5 改良後

一般国道一五一号のうち、鳳来町〜豊橋市の区間では唯一の未改良箇所が、鳳来町富栄地区でした。この地区は、急峻な山と一級河川宇連川に挟まれた狭い区域で、未改良の国道一五一号はJR飯田線と平行して走っており、途中一カ所で踏切により平面交差をしていました。

このため、近年の交通量の増加に対応すべく、

また、狭小幅員踏切の解消を図るため、昭和六三年度から富栄バイパス（L11一、四四〇m）の整備に着手し、平成一二年一月に工区全線の供用開始しました。

このバイパス事業の完成によって、交通の安全と円滑化が確保され、また、東三河地域の生活、産業基盤の確立による活性化と福祉の向上、地域・文化の交流促進、更には、第二東名高速道路、三遠南信自動車道へのアクセス道路として、地域の発展に貢献できるものと考えています。

- ① 交差物件 JR飯田線
- ② 橋長 二七〇m
- ③ 幅員 九・七五m

3 特殊な事例について

主要地方道春日井各務原線 犬山橋

愛知県と岐阜県の県境を流れる一級河川木曾川に架かる犬山橋は、平成一二年三月に供用開始した新設橋梁です。

旧犬山橋は、大正一四年に架けられて以来、電車（名古屋鉄道犬山線）と車が狭い路面を併走する全国的にも珍しい橋梁でした。そのため、橋詰め部では、線路と車道が斜方向で錯綜し、非常に危険な橋でもありましたが、新橋の完成により、新橋を道路専用橋、旧橋を鉄道専用橋とすることで、この問題が解消されることとなりました。

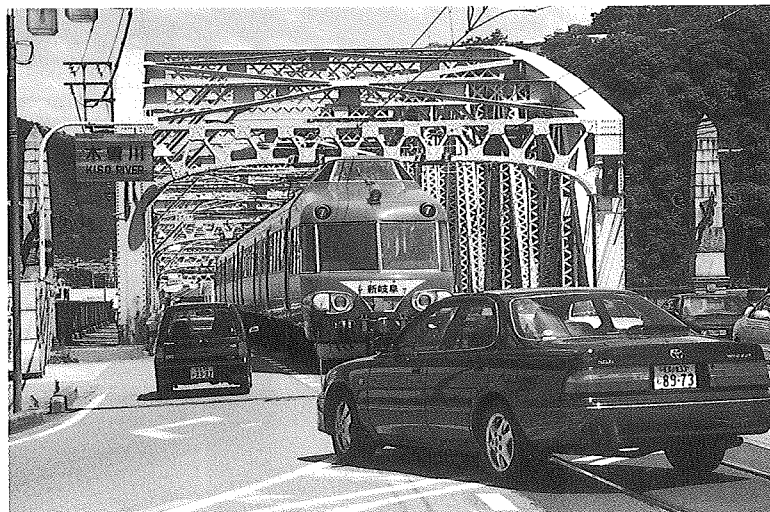


写真6 旧犬山橋の状況

旧犬山橋のあゆみ

- ・ その昔は東山道・中山道の木曾川渡河地点として「内田の渡し」があった。（鎌倉時代の承久記に「宇留馬の渡し」として紹介されている。）
- ・ 戦国時代には木曾川流域に勢力を築いた「川並衆」が水上交通を担った。（末期には秀吉に仕えて信長の天下統一に寄与した。蜂須賀小六らが有名）
- ・ 明治27年に民間有志による架橋願い申請されたが、木橋トラス構造のため洪水に耐えられないという理由で許可されなかった。
- ・ 明治31年に犬山町長と鷺沼村長（現各務原市）から愛知県知事あてに架橋願いが提出されたが、日露戦争により進展はとまる。
- ・ 最初の申請から29年後の大正12年1月に架橋工事が着手され、大正14年11月に完成。愛知県・岐阜県と名古屋鉄道が出資（当時の67万円弱）した。
- ・ 昭和62年～平成元年に橋台・橋脚の大規模な補強工事を実施し、今に至る。
- ・ 今後は、鉄道専用橋となる。

五 まとめ

今回、鉄道との立体交差事業等について、道路事業を中心に紹介しましたが、これら以外にも、県内においては街路事業（連続立体交差事業や単独立体交差など）による鉄道との立体交差事業等を実施しています。

また、建設省においては、踏切の除却・改良による渋滞対策・事故対策、鉄道の高速度化支援を推進し、地域の活性化を図るため、重点対象地区を選定し、対策目標を明らかにした「踏切等総合対策プログラム」に基づき、踏切改良等を緊急かつ重点的に実施するため、平成一・二年度から「踏切等総合対策事業」が創設されました。

今後も本県としては、「個性輝く愛知のみちづくり」で示された道路整備の考え方に対する基本理念、ならびに六つの基本方針に基づき、鉄道との立体交差事業等の踏切道の改良を推進していきます。

福井県の道路と踏切道の改良について

―ボトルネック踏切の除却等による円滑・効率的な地域づくりを目指して―

福井県土木部道路建設課

一 福井県の概要

福井県は本州日本海側のほぼ中央に位置し、北は石川県、東南は岐阜県、西南は京都府・滋賀県に連なり、西北は日本海に面しています。

県内を北緯三六度線、東経一三六度線が通っており、東京とほぼ同じ緯度にあります。面積は約四、一八八㎢あり、国土の約一％を占めています。

また、敦賀市と今庄町の間の山陵を境として嶺北地方と嶺南地方に分かれており、嶺北地方の隆起性の地形と嶺南地方の沈降性の地形は美しい自然を形成し、「越山若水」として広く県民に親しまれています。

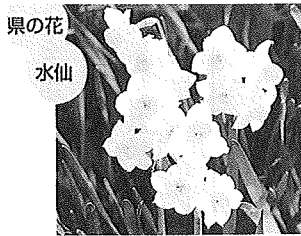
特に海蝕崖や奇岩のみられる越前海岸、及び起伏に富んだリアス式海岸の若狭湾は、自然海岸の

割合が高く、海岸線四二〇kmの大部分が国定公園に指定されています。

本県の人口は、平成七年の国勢調査によると約八十三万人であり、平成二年からの五年間で、約三〇〇〇人増加しました。しかし、近年は出生率の低下などにより、人口増加傾向が鈍化しており、また、高齢化の進展もかなり早いスピードで進んでおり、今後本格的な少子高齢化社会を迎えることとなります。

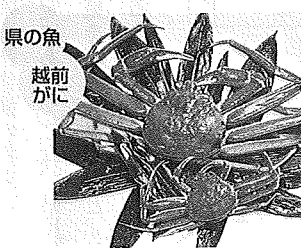
福井県では、平成九年度に「美しく、たくましい福井県を」を基本理念とし、「生活満足度日本一・地球時代に光り輝く福井県」を基本目標とする福井県新長期構想「ふくい21世紀ビジョン」を策定しました。

「ふくい21世紀ビジョン」は



県の花
水仙

県の鳥
つくみ



県の魚
越前かに

- ・「創造性と活力ある産業の育成」
- ・「世界に広がるネットワークの構築」
- ・「豊かな心を育む県民風土の醸成」
- ・「活力とやすらぎのある県民生活の実現」

の四つの総合的な体系で構築され、名実ともに住みやすさ、働きやすさ、楽しさに満ちた「生活満足度日本一・地球時代に光り輝く福井県」の実現に向け取り組んでいます。

二 福井県の道路現況

福井県の道路の実延長はそれぞれ

- ・ 国道 七五三・四km
- ・ 県道 一、五八四・九km
- ・ 市町村道 七、八〇六・三km

であり、全体の改良率は約六八％となっており、全国順位で中位となっています。

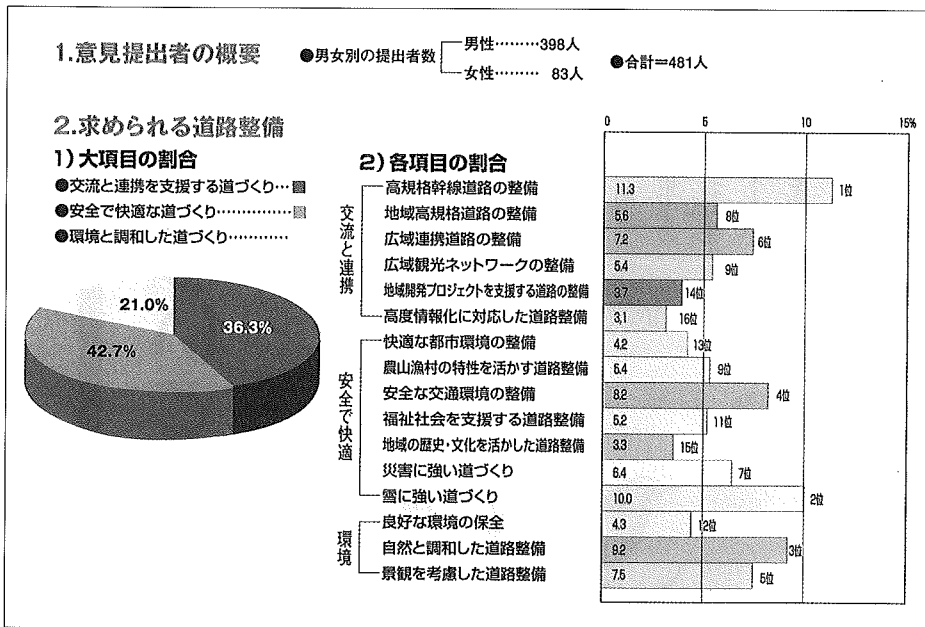
高規格幹線道路は、日本海側の国土軸の基軸となる北陸自動車道、京阪神地域と丹波・丹後・若狭地域横断軸となる近畿自動車道敦賀線、中部・関東地方と近畿・北陸地方の広域的に連結する中部縦貫自動車道があります。

近畿自動車道敦賀線については、舞鶴東～小浜西間を平成一四年度に供用予定です。また、中部縦貫自動車道については、平成一一年に油坂峠道路を供用開始しています。

三 福井県道路整備の将来ビジョン

平成九年度に策定された福井県新長期構想「ふくい21世紀ビジョン」にあわせ、福井県の道路整

備の方向性を示す「福井県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、県民生活意識調査や懇談会の意見を取り入れるなど、計画段階から県民参加による方法をとっています。



道路整備の将来ビジョンについてのアンケート結果

(1) 道路整備の重点戦略

都市や地域の社会基盤として基礎的な条件となっている高規格幹線道路や幹線道路の整備について、二つの道路整備を重点戦略として掲げ、「二十一世紀を拓く道づくり」を積極的に推進していきます。

① 高速交通ネットワーク整備

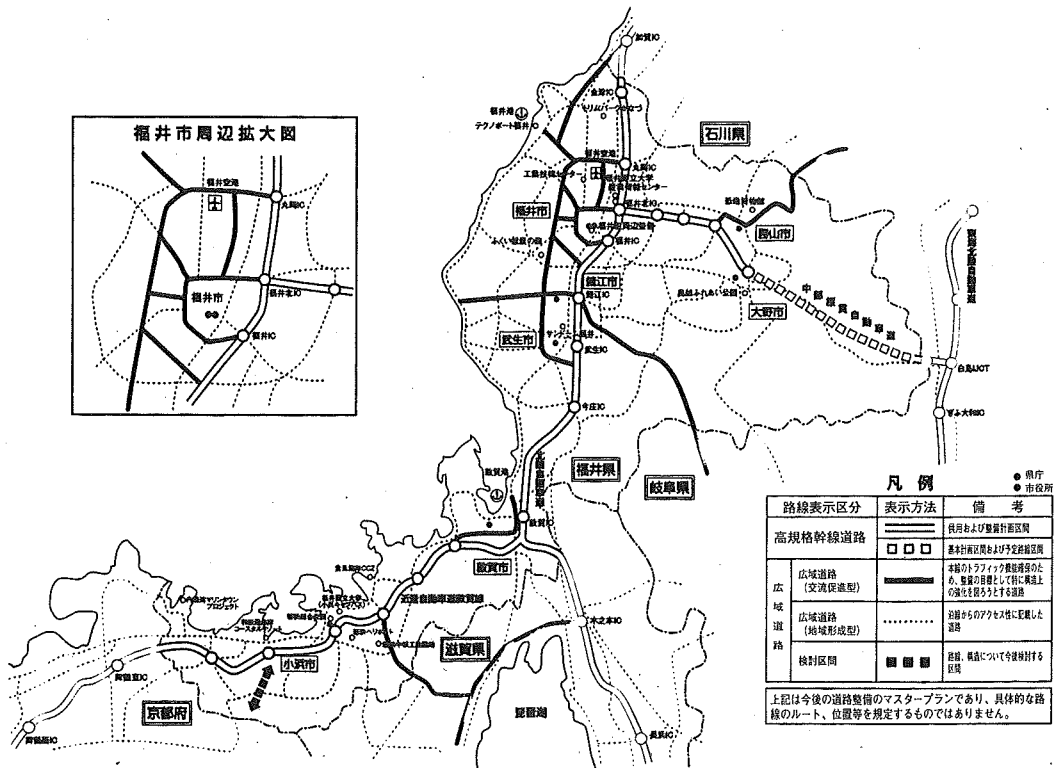
環日本海交流の拠点化を推進する中で、日本海国土軸の形成、及び近畿圏、中部圏との結節点としての機能を高めるため、西日本国土軸と連結する「近畿自動車道敦賀線」や「中部縦貫自動車道」などの高規格幹線道路を整備します。

② 地域内交通網整備 ― ふくいの道三〇分圏構想の実現 ―

県内各地域の均衡ある発展を図るとともに、広域的な交流と連携を支援し、活力ある地域づくりを推進するため、隣接する都市間、及び周辺町村から地域の中心都市まで、また、各市町村から高速道路のインターチェンジまでを、それぞれ概ね三〇分で到達できる道路網を整備します。

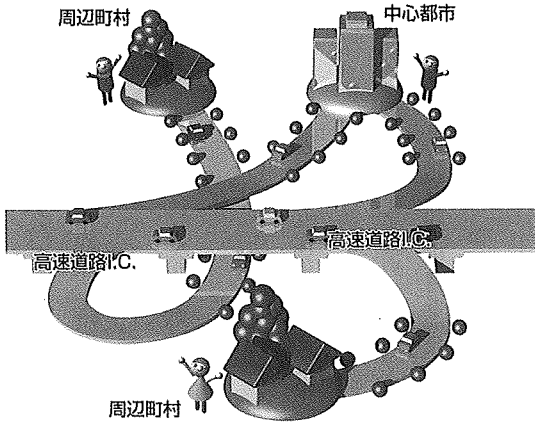
(2) 地域づくりを支援する道路網整備

道路整備については、重点戦略を中心に進めるほか、三つの地域づくりを支援するという視点から、これらに関する道路整備の各種施策を展開し

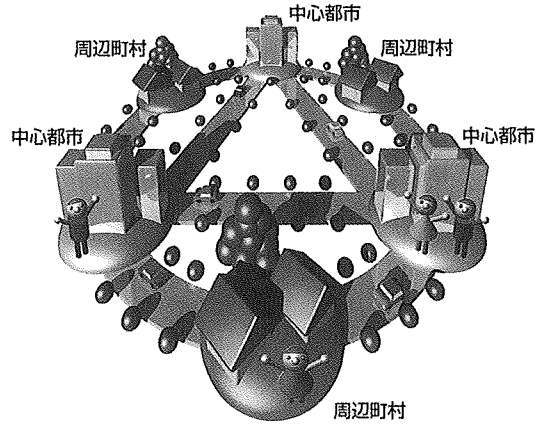


福井県広域道路網マスタープラン

高速道路へのアクセス



都市間および中心都市と周辺町村



ふくいの道30分圏構想の概念図

ます。

① 交流と連携を支援する道づくり

- i 高規格幹線道路の整備
- ii 地域高規格道路の整備
- iii 広域連携道路の整備
- iv 広域観光ネットワークの整備
- v 地域開発プロジェクトを支援する道路の整備
- vi 高度情報化に対応した道路整備

② 安全で快適な道づくり

- i 快適な都市環境の整備
- ii 農山漁村の特性を活かす道路整備
- iii 安全な交通環境の整備
- iv 福祉社会を支援する道路整備
- v 地域の歴史・文化を活かした道路整備
- vi 災害に強い道づくり
- vii 雪に強い道づくり

③ 環境と調和した道づくり

- i 良好な環境の保全
- ii 自然と調和した道路整備
- iii 景観を考慮した道路整備

四 道路の整備に関するプログラム

本県では、国の新道路整備五箇年計画を受けて、高速自動車国道から市町村道までの（都市計画道路を含む）事業を対象として、事業着手及び完成

年度等を明示した「道路の整備に関するプログラム」を平成一一年八月に策定公表しました。

当プログラムは、県内主要道路の主な事業箇所一三六箇所について、平成一〇年度から一九年度までの事業箇所の見通しを示したもので、道路行政の「透明性の確保」を図るものであります。

五 福井県における踏切道の改良

(1) 必要性

道路と鉄道は、人と物の輸送の大部分を分担する重要な交通機関であり、県民生活の向上及び経済の基盤となるものであります。この道路と鉄道とが相互に平面交差する踏切道は、県内で約七〇〇箇所にも及び、交通の安全の確保と円滑化を図るうえで大きな隘路となっております。

このため、国においては昭和三六年に「踏切道改良促進法」が制定され、踏切道の立体交差事業及び構造改良事業等が鋭意進められてきたところであります。

本県においても、「踏切道改良促進法」に基づく指定箇所は、平成一二年現在約八〇箇所あり、法指定箇所を中心に踏切道の改良事業等を展開しています。

これらはいずれも、遮断時間の長いボトルネック踏切により円滑かつ効率的な地域活動が阻害されているとともに、鉄道による地域分断や踏切事

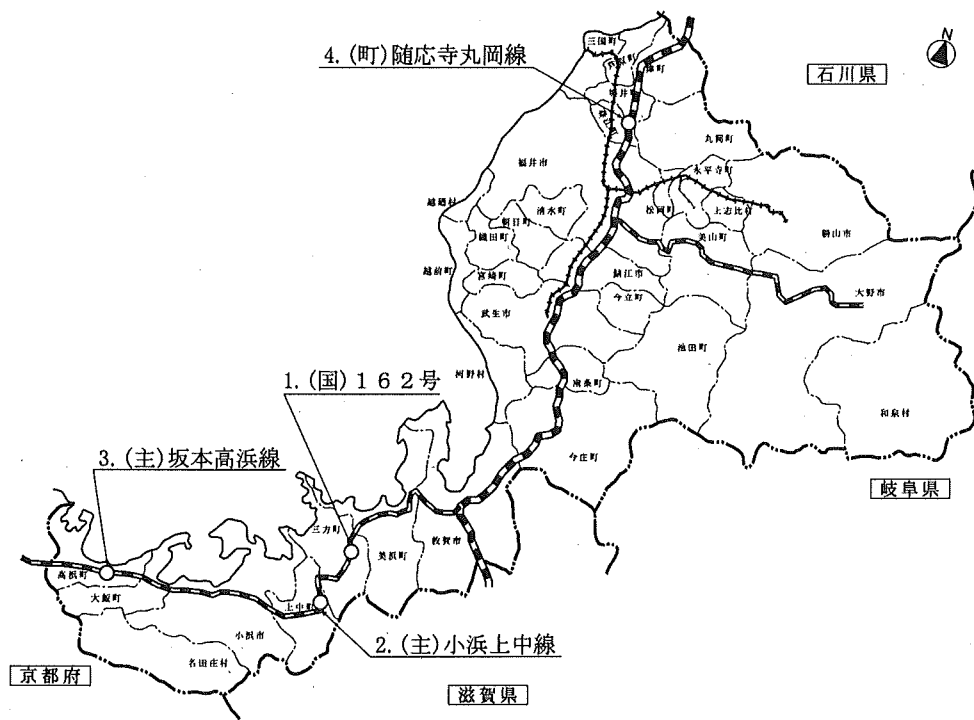
故など増大していることから、これらの課題に対応するため、踏切道の改良等を実施しています。

(2) 事例紹介

近年、本県で取り組んできた踏切道改良事業等の一部について表1に紹介します。

表1

番号	路線名	踏切名	整備手法	事業主体	事業期間
1	(国) 162号	鳥浜踏切	踏切除却事業	福井県	H 4～H12
2	(主) 小浜上中線	第2安賀里踏切	跨線橋新設 近接踏切道統廃合	福井県	H 5～H 9
3	(主) 坂本高浜線	子生踏切	踏切除却事業	福井県	H10～H14
4	(町) 随応寺丸岡線	-	跨切橋拡幅	春江町	H 3～H10



位置図

1 一般国道一六二号 鳥浜踏切
① 事業経緯

一般国道一六二号は、京都府京都市を起点とし、福井県敦賀市に至る延長約一二八kmの幹線道路であります。

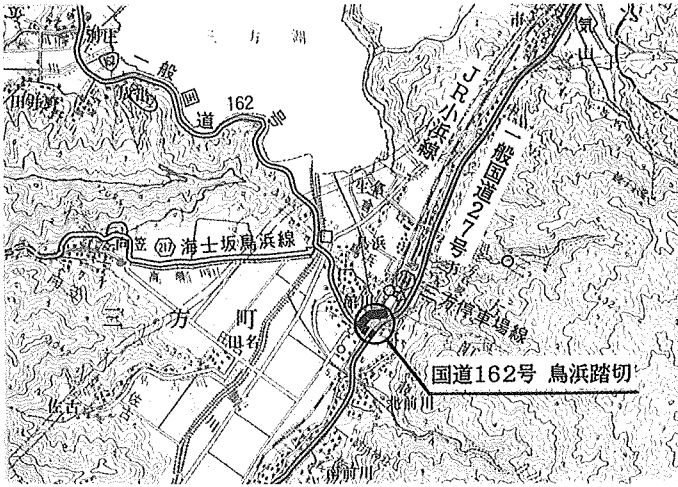
鳥浜踏切は、三方町の中心部に位置し、一般国道二七号と一般国道一六二号とが交差する鳥浜交差点の交通渋滞・事故等、交通のネックになっていました。

このため、当該踏切を除却して立体交差化を図り、安全で円滑な交通の確保を図るものであります。

② 事業概要

- 1) 路線名…一般国道一六二号
- 2) 事業種別…踏切除却事業
- 3) 事業箇所…福井県三方郡三方町鳥浜～三方町三方

- 4) 事業主体…福井県
- 5) 事業期間…平成四年度～平成一三年度
- 6) 全体事業費…約三一・五億円
- 7) 道路規格…第三種第三級
- 8) 設計速度…40 km/h
- 9) 事業延長…LⅡ四四二m(跨線橋部二〇二m、一般部二四〇m)
- 10) 幅員…跨線橋部七・五m(車道幅員六・〇m)、地下横断歩道部三・〇m



平面図（一般国道162号 鳥浜踏切）

③

遮断時間の長いボトルネック踏切により円

整備効果

下部工 逆T式橋台 二基

張出式橋脚 六基

二連

高架部…三径間連続ポストテンシ
 ヨン方式PC中空床版

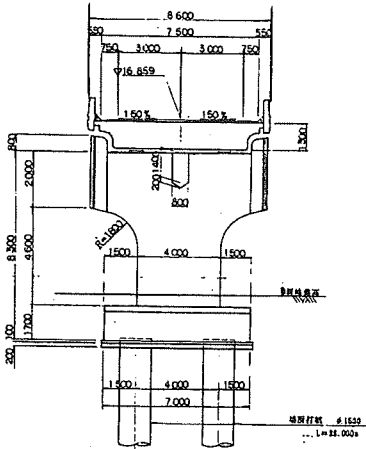
11) 橋梁形式…

上部工 跨線部…RC床版単純非合成箱桁

一連

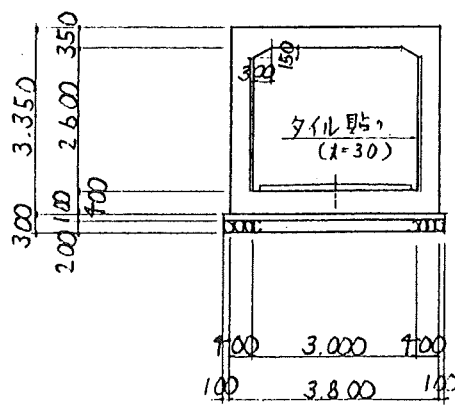
滑な都市活動が阻害され、また、鉄道による地域分断や踏切事故の危険性が伴っていましたが、踏切を除却して立体交差化を図ったことにより、踏切事故や踏切渋滞の解消及び地域の活性化が期待できます。

跨線橋部



標準断面図

地下道部

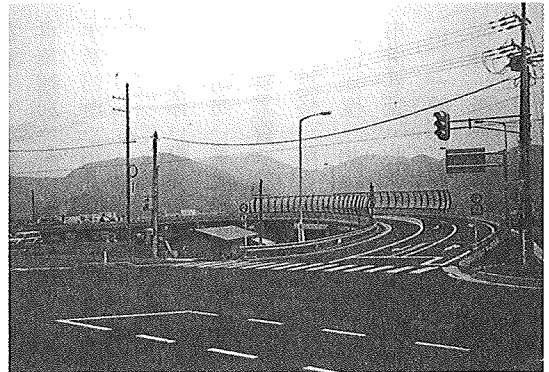


整備前



一般国道162号 鳥浜踏切

整備後



2. 主要地方道 小浜上中線 (第二安賀里踏切)

① 事業経緯

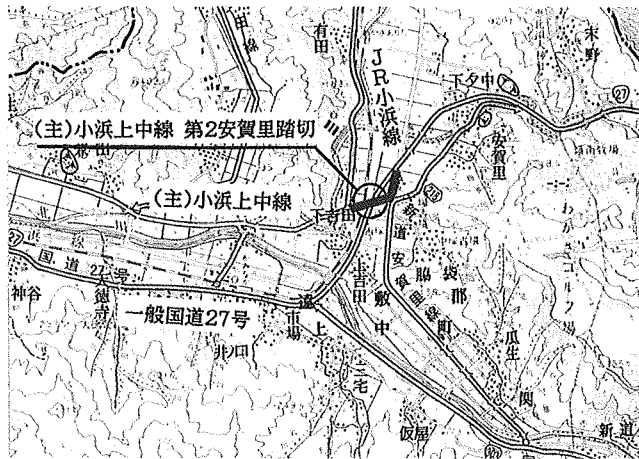
主要地方道小浜上中線は、小浜市中心部と上中町を結ぶ重要幹線道路であり、嶺南地域の動脈である国道二七号と並行して、国道のバイパス的役割を果たす道路であります。

しかしながら、当路線の上中町下吉田地係における国道タツチ付近は、J R小浜線と平面交差し、線形も悪く幅員狭小であるため、ネック箇所となり交通渋滞を招いています。

このため、当区間の交通緩和を図るため、J R小浜線と国道二七号を高架橋で立体交差化させ、上中町脇袋地係で国道にタツチさせることにより、交通安全と地域の活性化を推進するものであります。

② 事業概要

- 1) 路線名・主要地方道 小浜上中線
- 2) 事業種別・道路改良事業
- 3) 事業箇所・福井県遠敷郡上中町下吉田(脇袋)
- 4) 事業主体・福井県
- 5) 事業期間・平成五年度～平成九年度
- 6) 全体事業費・約二二・九億円
- 7) 道路規格・第三種第二級
- 8) 設計速度・50 km/h

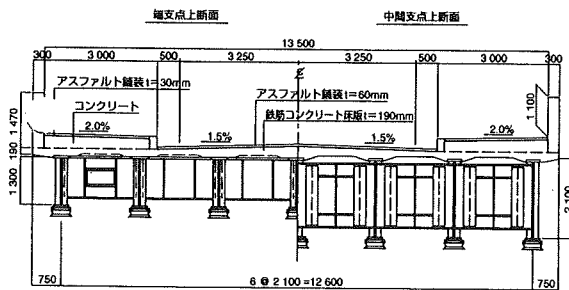


平面図 (主要地方道 小浜上中線 第2安賀里踏切)

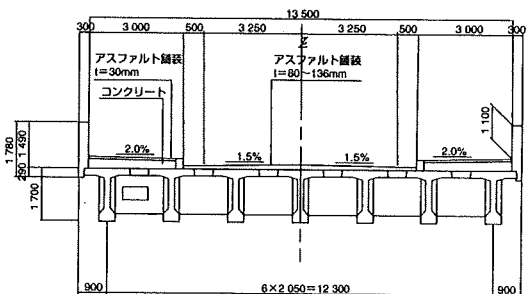
- 9) 事業延長・L 1188.0 m (跨線橋部一八六・五 m、一般部六九三・五 m)
- 10) 幅員・跨線橋部一三・五 m (車道幅員六・五 m)
- 11) 橋梁形式・
 - 上部工 跨線部・二径間連続非合成板桁 橋一連
 - 下部工 逆T式橋台 二基

高架部
 高架部・PC単純T桁橋 四径
 間
 張出式橋脚 五基

高架部



(板桁橋)



(PC橋)

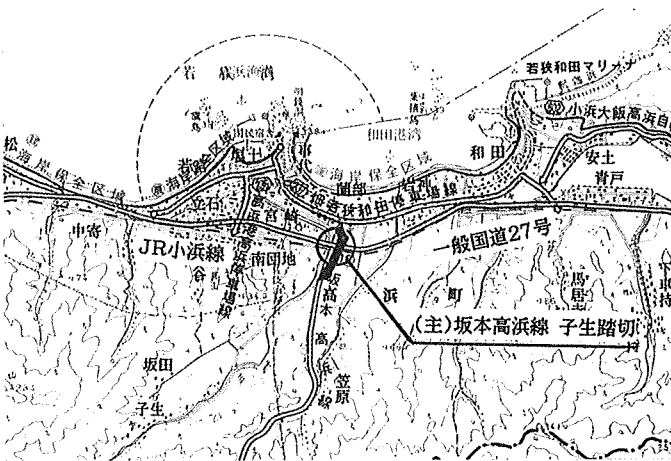
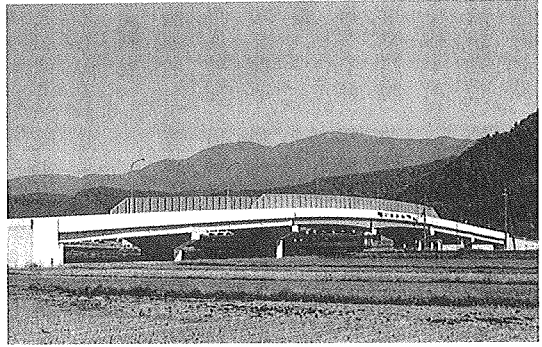
標準断面図

整備前

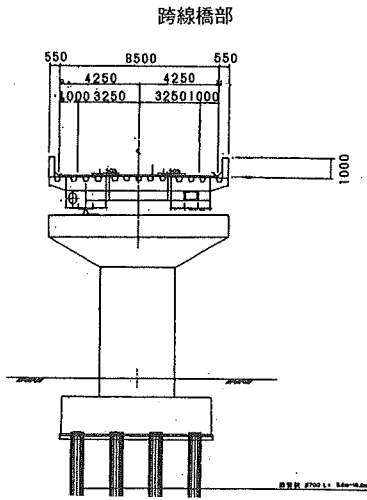


主要地方道 小浜上中線 第2安賀里踏切

整備後



平面図 (主要地方道 坂本高浜線 子生踏切)



標準断面図

- ③ 整備効果

JR小浜線と平面交差し、線形も悪く幅員狭小であったため、ネック箇所となり交通渋滞を招いていましたが、立体交差化したことにより、踏切事故や踏切渋滞の解消及び地域の活性化が期待できます。
- 3 主要地方道 坂本高浜線 子生踏切
- ① 事業経緯

主要地方道 坂本高浜線は一般国道二七号

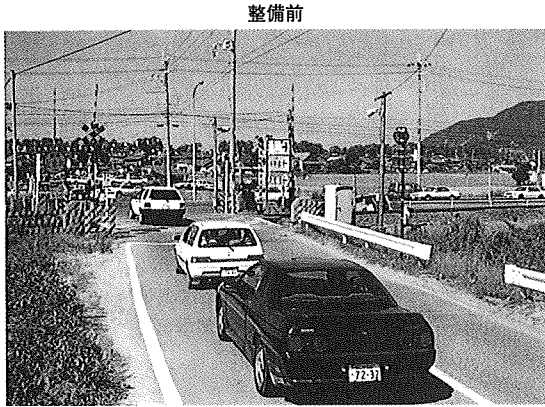
- ② 事業概要

1) 路線名…主要地方道 坂本高浜線
 2) 事業種別…臨時交付金Bタイプ事業 (踏切除却事業)
 3) 事業箇所…福井県大飯郡高浜町蘭部
 4) 事業主体…福井県
 5) 事業期間…平成七年度～平成一四年度

と一六二号を最短で結ぶ路線であり、夏場は関西方面からの観光客が増大し、慢性的な交通渋滞を起こしています。更に近畿自動車道敦賀線の大飯インターの供用 (日一四年度予定) に伴い、交通量の飛躍的な増加が予想されています。

このため、当該踏切を除却して立体交差化を図り、安全で円滑な交通の確保を図るものであります。

- 6) 全体事業費…約一六・九億円
- 7) 道路規格…第三種第二級
- 8) 設計速度…40 km/h
- 9) 事業延長…L 〃 八七〇 m (跨線橋部二八三 m、取付部五八七 m)
- 10) 幅員…跨線部八・五 m (車道幅員六・五 m)
- 11) 橋梁形式…



主要地方道 坂本高浜線 子生踏切

上部工 跨線部…単純箱桁橋
高架部…五径間連続PC中空床版 二連

下部工 逆T式橋台 二基
張出式橋脚 一〇基

③ 整備効果
J R 小浜線及び国道二七号と連続して平面交差となっている当箇所を、立体交差化する

ことにより、交通渋滞や事故の危険性を排除し、円滑な交通確保及び地域の活性化が期待できます。

4 町道随応寺丸岡線 跨道橋拡幅

① 事業経緯
町道随応寺丸岡線は、春江町随応寺を起点とし、丸岡町まで約一、六七〇 m の一級町道であります。

当路線は、春江町市街地より隣接丸岡町を結ぶ幹線道路であるとともに、ジェット化による空港再開を目指している「福井空港」へのアクセス道路としても位置付けされています。

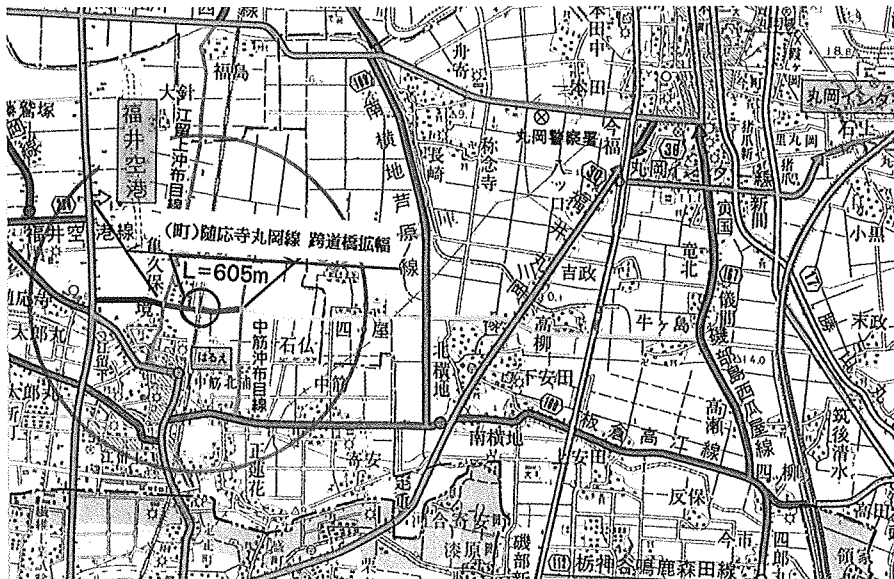
しかしながら、当路線と交差するJ R 北陸線下の跨道橋は、幅員四・〇 m、高さ二・八 m と狭小であり、大型車や緊急車両の通行が不可能であるばかりか、一般車両の通行も不便な状態でありました。

このため、平成三年度より改良工事に着手し、平成一〇年度に完成したものであります。

② 事業概要

- 1) 路線名…一級町道 随応寺丸岡線
- 2) 事業種別…道路改築事業
- 3) 事業箇所…福井県坂井郡春江町境々為国

地係

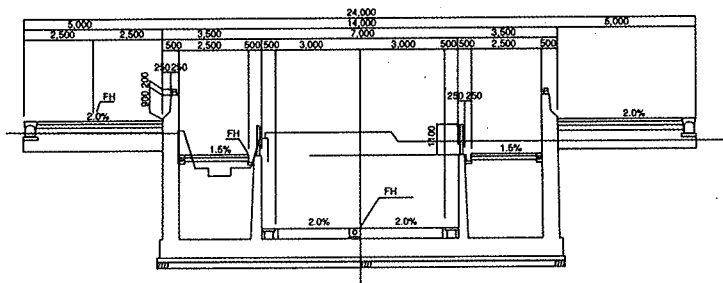


平面図 (町道随応寺丸岡線 跨道橋拡幅)

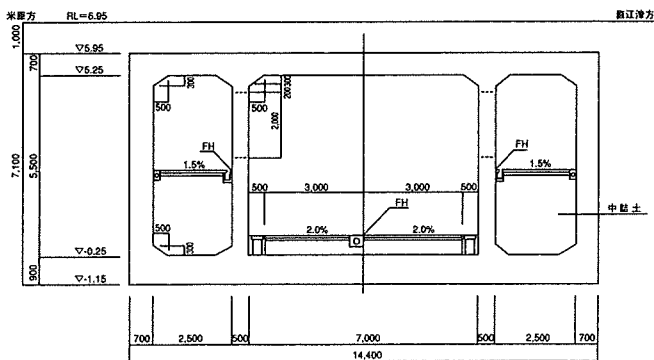
- 4) 事業主体…春江町
- 5) 事業期間…平成三年度～平成一〇年度
- 6) 全体事業費…約二三・五億円
- 7) 道路規格…第三種第三級
- 8) 設計速度…40 km/h

- 9) 事業延長…L 1160.5 m (跨線橋部三三・二 m、一般部三八一・八 m)
- 10) 幅員…跨線部二・〇 m (車道幅員六・〇 m)
- 11) 橋梁形式…

アプローチ部



軌道下部

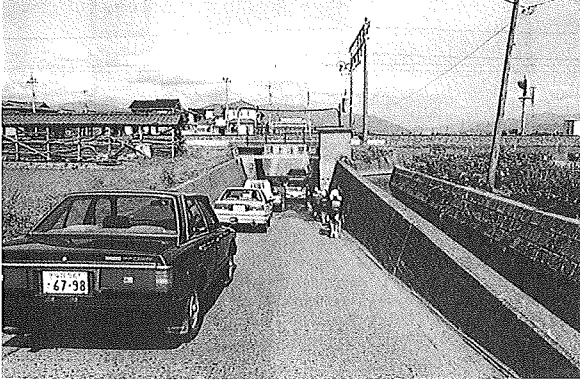


標準断面図

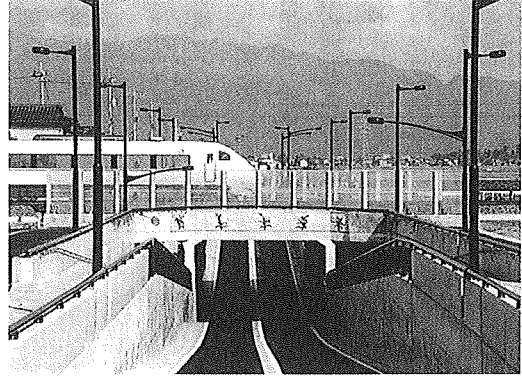
③

ボックスカルバート
U型擁壁工
整備効果
既設の跨道橋が幅員、高さとも狭小であり、
一般車両の通行も不便でかつ緊急車両の通行

整備前



整備後



町道随応寺丸岡線 跨道橋拡幅

も不可能でありましたが、跨道橋の拡幅を実施したことにより、JR北陸線で東西に分断されていた地域が一体化され地域の活性化が期待できます。

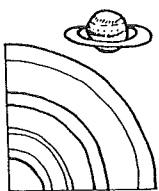
六 今後の課題

都市部においては、遮断時間の長いポトルネットワーク踏切により円滑的・効率的な都市活動が阻害されている一方、地方部においても、鉄道による地域分断や、鉄道の高速度により踏切事故の危険性等が増大するといった課題があります。

国においては、これらの課題に対応するため、平成二二年度に「踏切道等総合対策事業」を新規創設し、踏切道の改良を緊急的かつ重点的に実施することとしています。

しかしながら、道路管理者が行う踏切道の立体交差化、統廃合及び近隣の踏切道の有無・地域状況等から統廃合が早期に実施できない場合の踏切道拡幅などの実施にあたり、鉄道事業者との調整が難航することがあります。

今後とも、運輸省と連携を密にしながら（二〇〇一年一月からは国土交通省に再編）、道路管理者、鉄道管理者、地方公共団体が一体となって、踏切事故や踏切渋滞の解消、まちづくり・地域づくりの促進を図り、地域の活性化を推進することが重要であると考えます。



国道四三号等の道路交通環境対策の推進について

当面の取組

五省庁

警察庁・環境庁・通商産業省・運輸省・建設省

取りまとめ

道路局道路環境課

一 おおまか

国道四三号等の沿道における大気の状態は、主に二酸化窒素（NO₂）及び浮遊粒子状物質（SPM）において環境基準が達成されておらず、また、全国的にみても、大都市圏を中心に大気に係る環境基準の達成率は低いものとなっている。こうした中で、平成一二年一月三十一日に、尼崎公害訴訟に

ついて、当該地域における浮遊粒子状物質（SPM）の排出が人の健康に影響があるとして賠償金や差し止め請求を認める旨の地裁判決が出された。この判決に対しては、国として、因果関係の認定等について問題があるとして控訴したところである。しかし、裁判への対応如何にかかわらず、沿道環境の厳しい地域においては、その改善に向

けて最大限の対策を講ずる必要がある。

国道四三号等については、平成七年八月に関係五省庁（警察庁、環境庁、通商産業省、運輸省、建設省）において「国道四三号及び阪神高速神戸線に係る道路交通騒音対策」がまとめられ、車線の削減や遮音壁の設置等騒音対策を行い、相当の効果が得られているが、大気汚染の改善のためには新たな取組が必要である。

このため、関係五省庁は、道路交通環境対策関係省庁連絡会議を開催し、国道四三号等及び全国における大気汚染の改善のための当面の取組について検討を行い、平成一二年六月六日、その結果を取りまとめた。以下、その内容を紹介する。

なお、本取りまとめの具体化にあたっては、関係省庁及び関係地方公共団体等と緊密な連携をと

二酸化窒素(NO₂)の環境基準の達成状況(自動車排出ガス測定局)

全国	達成 68.1%	非達成 31.9%
注 特定地域	達成 35.7%	非達成 64.3%
国道43号 沿道	達成 28.6%	非達成 71.4%

浮遊粒子状物質(SPM)の環境基準の達成状況(自動車排出ガス測定局)

全国	達成 35.7%	非達成 64.3%
注 特定地域	達成 12.4%	非達成 87.6%
国道43号 沿道	達成 28.6%	非達成 71.4%

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」により指定された首都圏及び大阪兵庫圏の196市町村

(環境庁資料により作成)

図1 環境の現状(平成10年)

りながら推進していく必要があると考えているところである。

二 国道四三号等の沿道環境改善に向けた取組

(1) 目 標

大気汚染物質に係る環境基準の速やかな達成を目指すことを目標として取組を進めることとする。

(2) 交通流対策、道路構造対策等

○道路ネットワークの整備等による交通流の分散、円滑化

国道四三号及び阪神高速三号神戸線から阪神高速五号湾岸線へ交通を転換するため、湾岸線（中島ランプ／六甲アイランド北ランプ）の整備等に引き続き、以下の施策を推進する。

① 阪神間の交通を阪神高速五号湾岸線へ誘導する道路整備

・整備中 阪神高速淀川左岸線（平成一六年度 供用目標）

② 東西の軸を強化するための道路整備

・整備中 阪神高速七号北神戸線（平成一四年度 供用予定）

・調査中 阪神高速五号湾岸線八期・九期

「神戸西地区幹線道路網検討委員

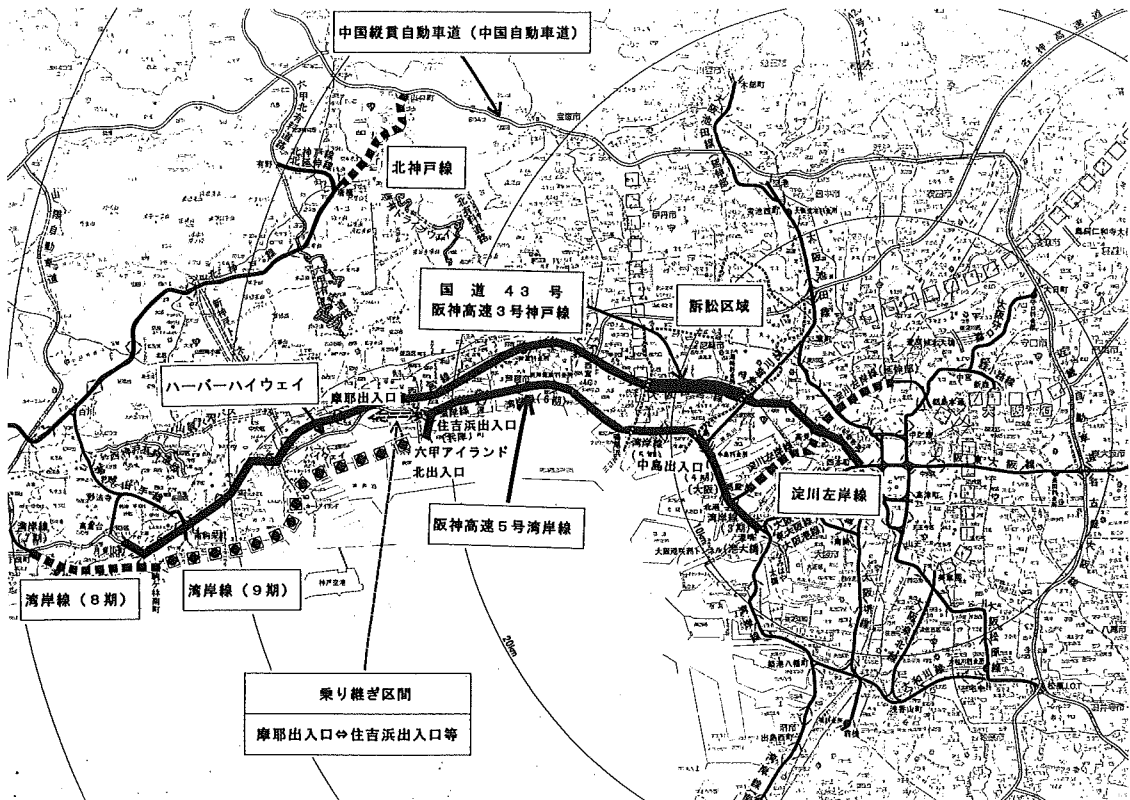


図2 国道43号等の位置図

会一（平成二二年三月二九日設置）

において、阪神高速五号湾岸線八

期・九期の検討を行う。

③阪神高速五号湾岸線の利便性を向上させるための道路整備

阪神高速五号湾岸線と周辺幹線道路とのアクセス性を向上させるための道路改良・ネットワーク整備等について検討を行う。

○交通流の円滑化を促進するための道路の改良、信号機の高度化等の検討

交通流の分散・円滑化を促進するため、国道四三号等における道路の改良、信号機の高度化等について検討を行う。

○ドライバーへの情報提供の強化による交通流の円滑化

交通流の分散・円滑化を促進するため、ドライバーに対する情報提供の一層の充実について検討し、可能なものから速やかに実施する。

○交通安全施設等の高度化

平成一二年度以降、主に大気汚染対策のための新交通管理システム等交通安全施設等の更なる高度化を検討するとともに、その整備運用を推進する。

○環境ロードプライシング

阪神高速三号神戸線から阪神高速五号湾岸線へ自動車交通を誘導するため、湾岸線の料金に

ついて神戸線に対して格差を設ける環境ロードプライシングについて、施策の有効性、一般道路への影響、公団の採算に与える影響等を踏まえ、早期導入に向け検討を進め、早急に方針を取りまとめる。

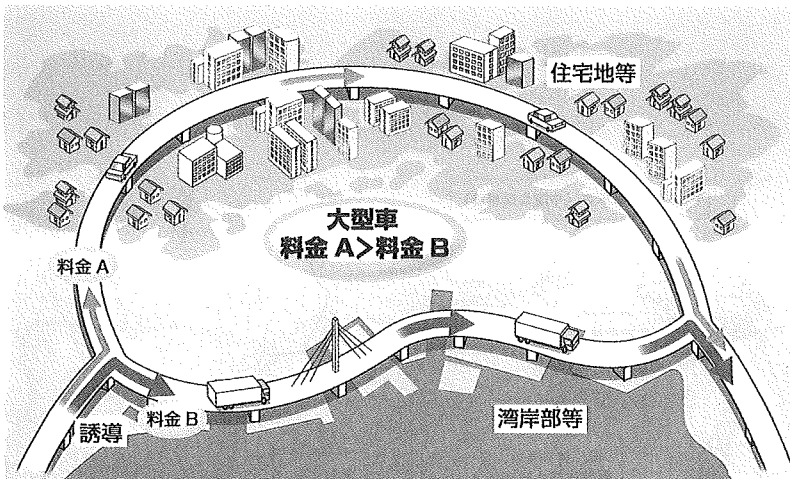


図3 環境ロードプライシングのイメージ

○大型車の交通規制の可否の検討

交通量のデータ収集、推計等を行い、物流に対する影響も考慮しつつ、国道四三号等の大型車の交通規制の可否について検討を行う。

○沿道への影響を緩和するための道路構造対策
国道四三号において、環境防災緑地等の整備を実施する。

○特殊車両通行許可違反、過積載の取締り
特殊車両通行許可違反、過積載に関して、取締りスペースの増設を行い、取締り回数を増やすとともに、趣旨の徹底、広報を行う。

(3) 国道四三号及び阪神高速三号神戸線の交通量
低減のための施策

○迂回輸送の促進等

①尼崎地区及びその周辺の事業者への協力要請
尼崎地区及びその周辺の荷主及び輸送事業者等に迂回輸送等の協力要請を行う。

②公共事業受注者への協力要請
公共事業の発注者は、その受注者に対して、工事にかかる車両について、阪神高速五号湾岸線への迂回の協力要請を行う。

③国道四三号及び阪神高速三号神戸線を利用する外資コンテナ輸送の縮減のための検討の推進
空コンテナを調達・返還するために行われるトラック輸送の省略及び陸送されるコンテナ貨

物の他のルートへの転換等による国道四三号及び阪神高速三号神戸線の交通量削減の可能性について検討を行う。

④ 阪神高速三号神戸線等を通過する高速バスの迂回運行の促進

阪神高速三号神戸線及び国道四三号を通過する高速バスの阪神高速五号湾岸線への迂回運行を促進する。

○物流効率化の促進

・共同輸配送モデル事業の実施

物流事業者間の連携による共同輸配送モデル事業の実施に向けた検討を行い、関係省庁がその取組を支援する。

○船舶の利用促進

① 阪神地域におけるトラックによる陸上輸送から海運への転換を図るための「近畿地域内航海運活性化プラン」の策定

関係行政機関、海運事業者、トラック事業者、荷主等により、トラックによる陸上輸送から海運への転換を図るための具体的な計画を内容とする内航海運活性化プランを策定する。

② 平成一年八月の危険物積載車両のフェリーへの荷役制限の緩和に合わせた危険物輸送のフェリーへの転換促進

規制緩和に伴う危険物輸送のフェリーへの転換を関係事業者に促す。

○鉄道の利用促進

大阪以西山陽地区におけるコンテナ輸送の拡大等貨物輸送の有効活用のための措置を検討する。また、危険物輸送等についての取組を進める。これらにより、鉄道貨物の利用を促進する。

○その他国道四三号及び阪神高速三号神戸線の交通量低減のための施策

国道四三号及び阪神高速三号神戸線の交通量を低減させるため、阪神地域において、社会実驗的な取組みを含め、通勤通学時のバスの利用促進、通勤車両の相乗り、時差通勤等の施策を検討する。

(4) 自動車単体対策

④ ディーゼル車に対する集中自主点検等の実施
尼崎地区周辺に事業施設を有する事業者及び通過車両等を対象に、ディーゼル排気微粒子(DiEP)低減に係る広報、集中自主点検の実施等を行う。

(5) 低公害な車両の普及拡大、及びそのために必要な関連施策、支援策

○トラックを使用する事業者等の低公害車導入の促進、支援策

低公害車導入を効率的に進めるため、例えば、事業所等、まとまった単位での低公害車の集中

的な導入を行うための支援を燃料供給インフラの整備と併せて促進する。

○地域の導入計画策定、支援策

地域における各地方公共団体、事業所等の導入可能性等を調査し、低公害車導入計画の策定を行う(平成一二年度)。また、計画に基づく低公害車の導入について必要な支援を行う。

(6) 沿道環境の継続的測定と効果等の把握

○測定の実施

国道四三号沿道では、現在、地方公共団体が設置した七局の自動車排出ガス測定局及び建設省・阪神高速道路公団が設置した測定局において測定を行っているところであるが、測定局の新設など測定体制の充実について検討する。

また、測定局のない場所では尼崎市が所有する移動測定車を活用することとし、年間の測定計画の公表を行い、地域の環境状況の把握に努める。

○効果等の把握

これらの測定結果を各測定機関において公表するとともに、測定結果により対策の効果を把握し、対策へのフィードバックを図る。

三 全国的な取組

(1) 自動車単体対策

○新長期規制の前倒し実施

新長期規制（新車について、平成一九年頃を目途に、窒素酸化物（NO_x）及び粒子状物質（PM）を新短期規制（平成一四―一六年にかけて現行から約三割削減）からさらに削減する）の前倒しについて中央環境審議会で審議する。

○自動車業界、石油業界における対応の促進

自動車業界及び石油業界による自主的なPM低減対策の早期着手に向けた取組みが円滑に実施され、今後ユーザー等の関係者の負担が過重にならないよう所要の支援策を検討する。

○低硫黄化された軽油の供給の促進

技術開発の促進も含めた低硫黄化された軽油の供給の円滑化のための所要の支援策について検討する。

○最新規制適合車への転換促進

最新規制適合車への転換促進のための所要の支援策について検討する。

○使用過程ディーゼル車排出ガス対策の推進

関係省庁が連携して本年三月に開始したディーゼル車対策技術評価検討会を通じて、使用過程車排出ガス低減を図るため、その対策技術についての適用可能性、効果等の検討を進め、夏

頃までに中間とりまとめ、平成一二年度中に最終とりまとめを行う。

この検討結果を踏まえ、使用過程ディーゼル車に関して、より低公害な車両の積極的な普及拡大のための総合的な対策の検討を行う。

○技術開発の促進

現在、自動車業界及び石油業界が推進している排出ガス改善のための自動車技術及び燃料技術に関する共同研究（JCAP:Japan Clean Air Program）について、引き続き助成を行うとともに、特にPM低減対策に関する集中的検討を実施する。

(2) 交通流対策、道路構造対策等

○幹線道路ネットワークの整備

既存の幹線道路に集中する自動車交通を分散し、円滑な広域的交通流を実現するため、環状道路・バイパスなど幹線道路ネットワークの整備を図る。

○交差点立体化等ボトルネック対策

渋滞を解消して円滑な交通流を実現するため、交差点の立体化、交差点の改良や道路と鉄道との連続立体交差化などを進める。

○ドライバーへの適切な情報提供の推進

交通情報収集・提供装置の整備充実を推進するなど、ドライバーへの情報提供の充実を図る。

また、VICS（道路交通情報通信システム）の整備を推進する。

○交通安全施設等の高度化

新交通管理システム等交通安全施設等の効果測定を行い、その更なる高度化を検討するとともに、積極的にその整備を進めるなど自動車交通対策を更に推進する。

○ETCの推進

料金所の渋滞を解消・緩和するため、ETC（ノンストップ自動車料金収受システム）を推進する。

○沿道への影響を緩和するための道路構造対策
環境施設帯の整備など道路構造対策を実施する。

(3) 交通需要の調整

○物流効率化の促進

共同輸配送モデル事業の実施
物流事業者間の連携による共同輸配送モデル事業の実施に向けた検討を行い、関係省庁がその取組を支援する。

・物流情報プールシステムの開発

トラックの積載効率向上、物流の共同化を促進するため、荷物情報と空車情報を集積・マッチングする「物流情報プールシステム」を開発することにより、空荷・低積載トラックの走行

台数の合理化による排出ガス抑制等を図る。

○公共交通機関の利用促進

公共交通機関の利用促進のため、鉄道等の整備、バスロケーションシステムの整備、バス専用レーンの拡充等を図るとともに、駅周辺の乗り継ぎの改善のため、駅前広場、歩道、パークアンドライド駐車場、自転車駐車場など交通結節点の整備を図る。

○その他交通需要の調整のための施策

上記に加え、総合的な渋滞対策のため、都市圏交通円滑化総合計画の策定等により、パークアンドライド、時差通勤など都市内交通を適切に調節する施策を実施する。

(4) 低公害な車両の普及拡大、及びそのために必要な関連施策、支援策

○低公害な車両の普及拡大

「低排出ガス車認定制度」による認定結果を広く公表することにより、自動車ユーザーの低公害な車の選択をより容易とし、低公害な車の普及促進を図る。

○低公害車・クリーンエネルギー自動車の普及拡大

低公害車・クリーンエネルギー自動車の率先導入、低公害車・クリーンエネルギー自動車及び燃料供給施設に対する支援措置を講じていく

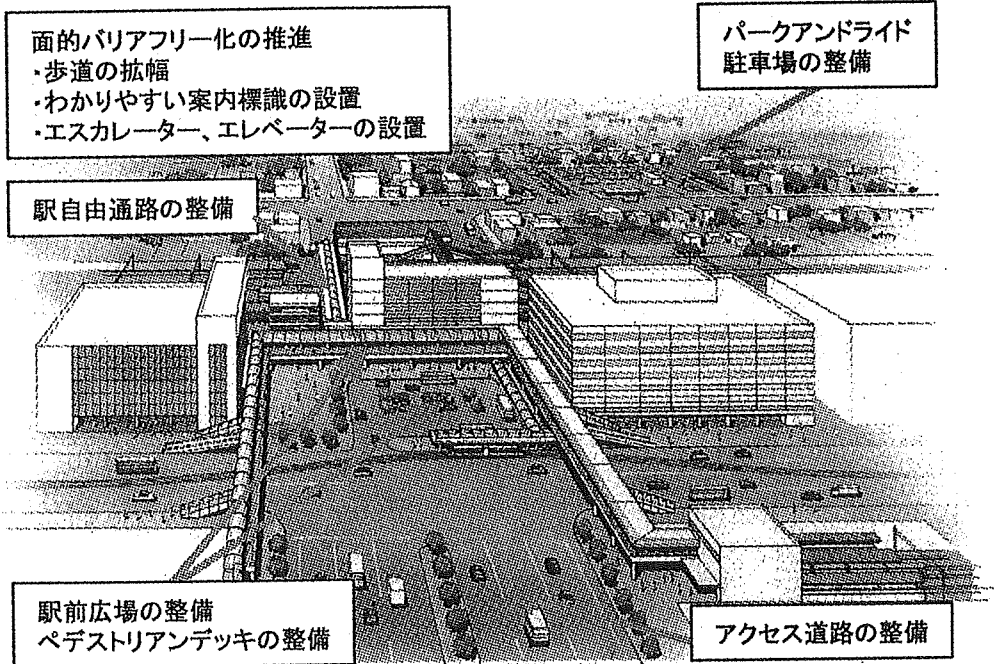


図4 交通結節点の整備のイメージ

とともに、技術開発の促進を含めた所要の支援策を始めとする低公害車・クリーンエネルギー自動車の一層の普及拡大のための方策について検討を行う。

○技術開発の促進

低公害な自動車の開発の促進と普及を図るため、車両総重量三・五tを超える重量車について、平成一二年三月にまとめられた「低公害車等排出ガス技術指針策定調査検討会第二次報告」をもとに、早急に技術指針を策定する。

(5) 自動車NO_x法

○自動車NO_x対策等の充実・強化

自動車NO_x法に基づく対策の充実・強化及び粒子状物質（PM）対策を推進するため、中央環境審議会において審議を行う（平成一二年二月答申予定）。

(6) 科学的知見の充実

○PM_{2.5}及び成分の測定評価手法の確立

平成一二年度からは、微小粒子状物質（PM_{2.5}）の成分に着目した測定・評価手法の確立を目的に検討に着手する（平成一二～一四年度）。

なお、国設尼崎測定局（一般環境大気測定局）等において、浮遊粒子状物質（SPM）の測定と併せて新たにPM_{2.5}の測定を開始する。

○DEPリスク評価

科学的知見の整理を行い、ディーゼル排気微粒子（DEP）についてのリスク評価を実施し、DEPに係る排出規制、大気環境保全対策の基礎資料を得るために、「ディーゼル排気微粒子リスク評価検討会」を設置し、八月中にも検討結果を中間的に取りまとめる。

○PM_{2.5}の曝露影響調査

PM_{2.5}に着目した疫学調査、実測調査、動物実験を実施し、PM_{2.5}の健康影響について総合的に検討を行い、PM_{2.5}の環境基準の設定等を検討するための基礎資料を得ることを目的として、「微小粒子状物質曝露影響調査検討会」を設置し、夏頃までに当面の調査計画を固める（平成一二～一五年度）。

○測定関係

・自動車排出ガス測定局の適正配置に関する指針の策定（平成一二年度）

平成一一年九月に学識経験者等からなる「自動車排出ガス測定局適正配置検討会」を設置し、今後自動車排出ガス測定局が小型化するという前提で、道路からの水平距離等を定めた自動車排出ガス測定局の設置に関する指針の見直し及び測定局配置の密度に関する指針の策定を平成一二年度中を目途に行い、地方自治体に送付する。

・測定体制の高度化

現在米国で検討されている黒煙を多量に排出する自動車を検知する装置及び欧州で検討されているレーザー等を用いて広域的に大気汚染濃度を測定する機器等についての情報を収集し、測定体制の高度化に資することとする。

四 終わりに

本取りまとめは、現時点における、各省庁に於ける沿道環境の改善のためのできる限りの取組を取りまとめたものがある。もちろん、本取りまとめに盛り込まれた事項が、沿道環境改善のための取組みの全てではない。今後は、今回の取組みに盛り込まれた事項はいつまでもなく、今回盛り込むことができなかつた事項についても、早急の実施に向けて検討していく必要がある。

また、沿道環境が厳しい地域は、国道四三号等の沿道だけではない。本取りまとめを参考に、各地域において環境対策を取りまとめ、実施することを期待する。

「道路をまもる月間」について

道路局道路交通管理課

一 はじめに

「道路をまもる月間」は、毎年八月一日から八月三十一日までの一箇月間、各道路管理者、関係省庁及び各協賛団体及び、地域住民や道路利用者の方々の参加、協力を得て全国各地で各種運動を実施しています。

この期間中、交通安全施設等の点検と整備、道路の正しい利用の指導、道路愛護思想の普及のほか広報活動を展開し、好評を博しています。

二 制定の経緯

国民共有の財産である道路は、昭和二〇年代後半から道路交通需要の増大に対応するため整備が図られ、昭和二九年度の第1次道路整備五箇年計画の発足を契機に本格化し、国民の日常生活や経済活動に欠くことのできないものとなりました。

昭和三〇年代に入ると、道路の意義・整備の重要性、道路の持つ機能の大切さ等に対する国民の関心が高まり、道路愛護思想の普及の必要性が見直されてきました。

このため、各道路管理者、関係省庁、関係諸団体の理解と協力を得て、安全で快適な道路環境を保持するため、交通安全施設等の点

検と整備を推進するとともに、道路の正しい利用の啓発と道路を愛護する気運を社会的に高めるといふ観点から「道路をまもる月間」を制定し、第2次道路整備五箇年計画の初年度である昭和三三年度に第一回目を開始、本年度で第四三回目を迎えることとなりました。

昭和三九年度（第七回）までは、国土建設週間の七月一〇日から七月一六日に合わせて、七月一〇日から八月九日までの一箇月間実施していましたが、昭和四〇年度（第八回）からは、生徒及び児童にもこの月間の諸活動に参加してもらい、道路愛護の精神をより一層培ってもらうなど、国民一人一人の参加、協力を得るために、比較的参加の機会のでやすい、夏休み期間中の八月一日から八月三日になりました。

本年度も八月一日（火）から八月三十一日（木）までの一箇月間を「道路をまもる月間」として、関係省庁や関係団体等の協力を得て建設省をはじめ各道路管理者の主催による各種の運動が実施されます。

三 趣旨・目的

道路を安全で快適なものとして保つためには、道路管理者の日常の努力は勿論のこと、

国民一人一人が道路愛護に対する認識を持ち行動していただくことが必要です。

このような趣旨から、道路管理者及び関係機関は、この月間において、国民の道路に対する理解と協力が得られるよう、道路の正しい利用の認識と道路愛護思想の普及について、地域の実情に即した課題を設定し、道路を利用する方々の意識に呼びかける運動を行います。また、道路利用者の視点から、交通安全施設等の点検と必要な整備を積極的に実施し、安全で快適な道路環境の保持に努めることとしています。

四 内 容

建設省、都道府県などの各道路管理者は、この月間において道路環境を良好に保持するため、

- (1) 道路環境の点検と整備
- (2) 道路の正しい利用の指導
- (3) 道路愛護思想の普及
- (4) 広報活動の推進

の四つを重点として、関係省庁、関係団体等の協力を得て強力に推進することとしています。

(1) 道路環境の点検と整備

道路、特に歩道が置き看板や商品、日除け

などにより不法に占用され、通行の障害、道路環境の悪化をきたしていることが多く、そういういたた不法占用物件に対する道路を利用する方々からの撤去等の要望が強いことから、商店街などの歩行者、自転車利用者の多い地域、小学校並びに高齢者、障害者の利用する機会が多い施設を中心とした地域で道路管理者自ら車椅子に乗るなど道路を利用する方々の立場に立って不法占用物件の点検を行い、道路の不適正な使用の是正に努めるとともに、正しい利用方法について広く呼びかけることとしています。また、駅周辺や市街地等における大量の放置自転車等についても、条例等に基づき関係機関との協力により対処し、安全な歩行空間の確保に努めます。

既存の交通安全施設等については、合理的かつ効果的に設置され、交通事故の防止と円滑な通行の確保のためにその役割を十分果たしているか等を、道路を利用する方々の立場に立って点検し、必要な改善に努めます。

特に、歩道については、段差、傾斜、勾配等の改善及び除草を実施し、平坦性・快適性の確保に努めます。また、季節がら街路樹の枝葉の伸張により道路標識等の視認性が悪くなっていることが多くあることから、枝葉の伐採等によって安全に通行できる道路環境の

確保に努めます。

さらに、道路上の各種工事について、道路パトロール等の際に表示施設等の安全管理措置を点検し、不備等があれば必要な措置を講じるよう工事施工者等を指導することとしています。

(2) 道路の正しい利用の指導

道路利用者に対しては、大型車両等による交通事故の防止、道路構造の保全を図るため、法令に違反している車両の指導取締りを実施するとともに、積載物の落下防止措置について指導を行います。

また、道路に空き缶、たばこ等のゴミを捨てないよう、道路を利用する際のマナーについて、ポスターやチラシを活用するなどして、その認識を高めていただくよう啓発活動を実施します。

地域住民に対しては、商品の荷捌き、路上作業等による道路の不適正な使用の是正について、町内会等を通じて指導することとしています。

(3) 道路愛護思想の普及

道路の正しい利用について、地域住民の参加・協力をお願いして、道路清掃美化運動や道路愛護キャンペーン等を行うこととしています。

(4) 広報活動の推進

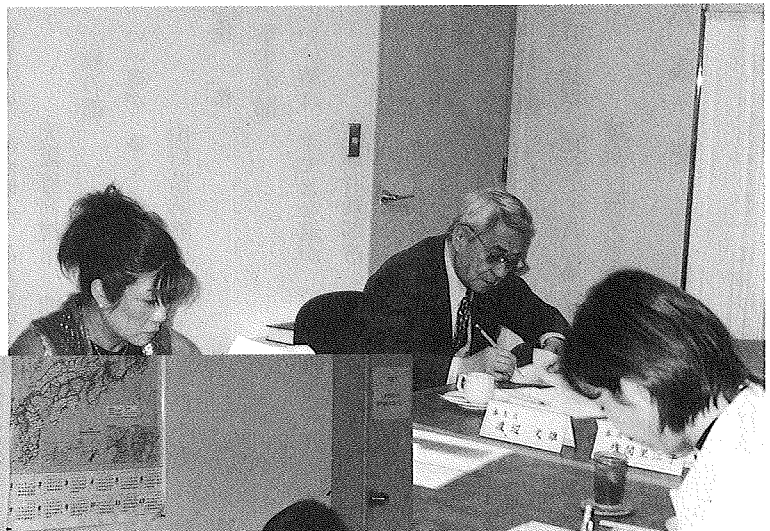
「道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。(みんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用しましょう)」を基本テーマとし、講演会、展示会、一日道路パトロール等の行事、ポスターの掲示、チラシの配布等各地の実情に即した効果的な広報活動を推進します。

五 推進標語

道路は、あまりにも身近であるためにその重要性が見過ごされがちです。しかし、明日を目標とした道路づくり、円滑な道路整備や道路維持を推進するためには、国民の理解と協力がが必要です。

このため、道路管理者のみならず道路利用者の方々に、国民共有の財産である道路を安全で快適なものとして維持し、子孫に受け継いでいくという認識にたっていたくために、「道路をまもる月間」推進標語を広く一般から募集し、改めて道路の重要性について、多くの方々に関心と理解を深めていただくとともに、道路愛護思想の普及と高揚を図ることにしました。

推進標語は、「道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。(みんなが道路と親しみ、



最終審査会の模様

ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用しましょう。」をテーマに、全国の各道路管理者の関係事務所、高速道路のサービスエリア・パーキングエリア、「道の駅」、自治体の道路維持担当部署及びその関係事務所等で応募用チラシを配布やインターネットでの募集を行った結果、四、〇六四点の作品が応募されました。その中から、予備審査を経て五月二四日（水）に最終審査が行われました。

最終審査は、残間里江子氏（プロデューサー）、陣内貴美子氏（元オリンピック・バドミントン選手）、山田美保子氏（放送作家・コラムニスト）、渡辺文雄氏（俳優）の四氏により行われ、最近の道路事情やこの推進標語の必要性等様々な意見が交わされ、最優秀賞一点、優秀賞三点、佳作三点を選定しました。選ばれた標語は、「道路をまもる月間」期間中に道路情報板、垂れ幕等で本月間の推進に活用するほか、機関誌等に掲載するとともに「道路をまもる月間」の期間中に開催される「道の日」のイベント等において表彰されます。平成一二年度の入選された方々と作品は次の通りです。

○最優秀賞／建設大臣賞

いい道は 心の寄り道 できる道

宮崎県宮崎市 和田 勉さん

○優秀賞／道路局長賞

学生の部

さあ行こう 明るい未来へ 続く道

茨城県守谷町 吉田 美緒さん

一般の部

住む人の 心が映る みんなの道路

大阪府高槻市 池永 一広さん

一般の部

いい道が 築く 希望の新世紀

山口県防府市 村上 太郎さん

○佳作

学生の部

いい街は すてきな道が つづく街

京都府綾部市 野島 亜悠さん

学生の部

この道路 きつとつながる 世界の輪

新潟県見附市 宮 登希子さん

一般の部

良い道が 連れてく良い場所 良い出会い

神奈川県平塚市 高村 忠夫さん

六 表 彰

「道路をまもる月間」における建設大臣表

彰は、道路交通の安全確保、道路の正しい利用、道路愛護等に関して永年にわたり取り組み、その功績が顕著であった団体または個人を表彰しています。

昭和三十三年の「道路をまもる月間」開始当初は、道路の美化清掃等に努め、地域社会に奉仕するとともに道路に対する理解を深めた民間の団体または個人を表彰していましたが、昭和五十三年（第二一回）からは、さらに道路情報の通報や冬期の除雪作業等について積極的に協力し、道路交通の安全確保のために永年活動するほか、不法占用物件や不法駐輪の排除について積極的に取り組み、その功績が顕著であった民間の団体または個人に対しても表彰しています。

七 おわりに

道路の果たす役割が今ますます重要視されることから、道路の維持管理の必要性を、道路管理者のみならず、国民の皆さんにもより一層のご理解をいただき、「道路」を安全で快適な「みち」として、私たちの子孫に引き継いでいくためにもまもっていききたいものです。

「道の日」(8月10日)について

道路局道路総務課

「道の日」の制定経緯と趣旨

道路は、国民経済を支え、国民生活を維持するために欠くことのできない基本的施設ですが、あまりに身近な存在であるために、その重要性が見過ごされがちです。一方、明日を指した道路づくり、円滑な道路整備・道路管理を推進するためには、国民の理解と協力が必要です。

昭和五七年三月五日の道路審議会の建議において、「今後の道路整備を推進するにあたっては国民の理解と協力がその前提であり、そのためには、……道の日」を定めるなど道路に関する国民の関心を高める努力が必要である。」との指摘がなされ、また、昭和六一年一月二八日には、全国道路利用者会議から、「明日を指した道路づくり・円滑な道路整備・道路管理を推進し、道路財源の確保等を図るためには、国民の理解と協力がその前提である。このため、「道の日」を設け、あらためて道の意義・重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めることを目指した日とする。」との提言がなされました。

これらを受けて、建設省では「道の日」の制定に向け検討を続け、昭和六一年度から八月一〇日を「道の日」とし、道路の意義・重

要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めるため、国民的運動を展開することとしたものです。

なお、八月一〇日を「道の日」としたのは、①大正九年八月一〇日にわが国で最初の道路整備についての長期計画である第1次道路改良計画がスタートしたこと、②広く一般国民に定着している「道路をまもる月間」(八月一日～八月三十一日)の期間中であることなどによります。

「道の日」の運動

建設省は、地方公共団体、関係公団、関係団体等に幅広く「道の日」の運動への参加を呼びかけ、建設省を中心として、各機関・団体等は、関係省庁の協力を得つつ相互に連携し、毎年全国各地でパレードやシンポジウム、道路清掃など道にちなんだ各種行事及び活動を積極的にを行っています。

「道の日」の中央行事

「道の日」の制定についての建設省事務次官通達を受けて、その趣旨に賛同した関係団体により「道の日」実行委員会が組織され、「道の日」中央行事の実施等に当たっています。

道路が歩んだ法の道のり（その2）

戦後の道路管理の基本法の発展過程

建設経済局調整課
（前道路局路政課）

大井 裕子

一 初めに

現行道路法が昭和二十七年に制定されてから、実に五〇年近く経過しようとしている。この間の経済成長に伴って発生した社会需要や社会問題は、道路行政に対して無関係のものではなかった。道路法は様々な改正を経て、少しずつ、かつ確実にその時代に対応するものとして姿を変えてきたのである。さらには、道路法を基本法として、有料道路関係法令等、数多くの関係法令が制定・改廃されており、道路関係法制度は新道路法制定当時から発展を重ねている。

前回（本誌四月号）は近代道路法の誕生から現行道路法の制定までを題材にしたが、今回は、現行道路法その後の実質的改正を概観し、現在の道路法制までの道のりをなぞってみることにする。

二 昭和三十三年改正（建設大臣が直轄で管理を行う制度（指定区間制度）の導入

(1) 改正の背景

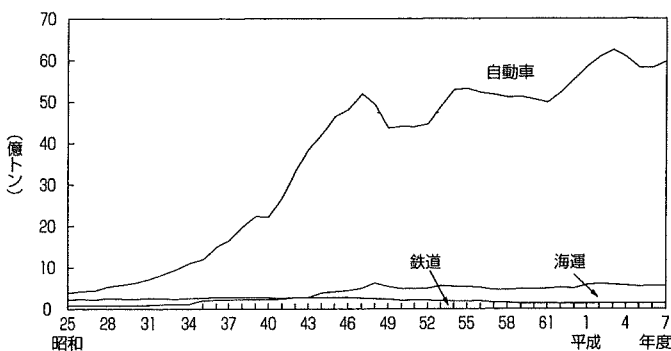
昭和三〇年代に入ると経済復興の流れに伴い、長距離を中心として道路輸送量が急速に増加し、幹線道路の重要性が増した（資料1）。そのため、幹線道路網、特に一級国道の重点的かつ効率的な整備が緊急に要請されていた。実際に、昭和三三年度における国の最重要施策の一つに道路整備が取り上げられていたのである。

このことは、

○日本道路公団法の一部を改正する法律

― 高速自動車国道の建設の促進を図るため、国際復興開発銀行から外貨資金を借り入れるために必要な措置を講じるために規定を整備

資料1 輸送機関別輸送トンの推移



(注) 1 昭和62年以降の自動車には軽自動車を含む。
2 運輸省「陸運統計要覧」(各年版)による。

するもの

○道路整備緊急措置法(昭和三三年法律第三四号)

― 道路の計画的整備のために、道路整備五箇

年計画の決定、道路特定財源等に関する規定を定めるもの

といった道路整備促進に向けて財源を確保するための重要な法律改正が、本改正以前に行われていたことから伺える。

(2) 改正のポイント

この年の道路法改正(昭和三三年法律第三六号)

は、こうした中で幹線道路の本格的な整備のための体制づくりの一環として行われた。すなわち、この改正により、幹線道路として重要な路線である一級国道のうち、建設大臣の直接の管理下におかれる指定区間を政令により指定することとすることにより、国による直接の管理による重点的な道路整備を推進する下地を整えることとしたのである。

改正の要点は以下のとおりである。

① 一級国道の新設又は改築は、建設大臣が行

うことを原則とし、特別の事情により都道府県知事が行うことが適当であると認められるものについては、都道府県知事においてこれを行うこととした。

② 一級国道のうち政令で指定する区間については、建設大臣が維持、修繕、災害復旧その

他の管理を行うこととし、その他の一級国道については都道府県知事が是を行うこととした。

③ 一級国道の管理に要する費用の負担について所要の改正を行うこととした。

④ 維持、修繕その他の管理に要する費用については、指定区間外の一級国道については現行どおりとしたが、指定区間内の一級国道については国と地方公共団体とがそれぞれその二分の一を負担することとし、管理事務の一部を委任した場合のその管理に要する費用は地方公共団体が負担することとした。

(3) 経過措置

本改正において、指定区間内の一級国道の管理事務については、建設大臣が維持、修繕、災害復旧その他の管理を都道府県知事又は指定市の長(以下「都道府県知事等」という。)に行わせることができることとした(法第一三条第二項)。この改正を受けた道路法施行令(昭和二七年政令第四七九号)の一部改正により、指定区間内国道の管理のうち、道路占用に関する権限の一部を都道府県知事等に委任できるものとされた。これは、従前、都道府県知事等が行っていた国道の管理を、指定区間として定められた一級国道については、すべて建設大臣が行うこととするによる混乱を避けるために、いわば緩和措置的な性格の措置とし

て規定されたものと思われる。

現に昭和三三年には、改正された政令を受けて、告示により委任し得る事務をすべて都道府県知事等に委任した。その一〇年後に、都道府県知事等に委任することとする告示を廃止して、指定区間内の国道の管理はすべて建設大臣が行うこととした。おそらく、経過措置としての意味が果たされたとの判断がなされたのであろう。この告示の廃止以来、指定区間内の国道の管理権限の委任はなされていない。

現在は指定区間内の国道の管理を都道府県又は指定市(以下「都道府県等」という。平成一一年法律第七六号により改正されたもの。)に委任する告示を制定していないため、都道府県等による指定区間内の国道の管理は行われていない。

三 昭和三四年改正

↳自動車専用道路制度の導入

(1) 渋滞緩和施策

昭和三〇年代に入ると、道路整備計画の樹立、道路整備財源の確保、高速自動車国道の建設などによる道路整備のみでは大都市等の交通の混雑を解消できない状況下におかれた。

このため、道路法の一部を改正する法律(昭和三四年法律第六六号)を制定し、高速自動車国道以外の自動車専用道路の制度を整備することで、

道路の交通が著しく輻輳して車両の能率的な運行が妨げられている市街地及びその周辺地域における円滑な交通を確保することを図った。

(2) 自動車専用道路の性格

高速自動車国道は自動車交通専用の道路であり、本法による道路法改正までは、それ以外の道路については、あらゆる交通手段の利用を認めていた。自動車専用道路は自動車以外の交通を不可とするものであり、通行の自由を妨げる可能性もある。そのため、自動車専用道路の指定には自動車以外の通行手段における代替性が必要である。つまり、自動車以外の通行方法でその自動車専用道路を通らずして、同じ目的地に至ることが可能な場合でなければ、自動車専用道路の指定はゆるされるものではないのである。

しかしながら、道路の渋滞が深刻な問題として認識されるにつれ、一級国道、二級国道、都道府県道及び市町村道についても、従来の混合交通、平面交差の道路と比較して格段に効率的である自動車専用道路の制度を設ける必要性が認識されるようになった。

(3) 自動車専用道路と首都高速

また、道路法の一部改正と並び、東京都及びその周辺地域において、首都高速道路公団が有料の自動車専用道路の整備を行えることとする首都高速道路公団法（昭和三四年法律第一三三号）が制

定された。

道路法の一部改正と首都高速道路公団法の関係は以下に記載する衆議院建設委員会における質疑の様子から、窺い知ることができる。

三鍋委員「(略)この四十八条の二の対象となるのは、今審議をやっておりますところの東京との高速道路公団のこれがさしあたつての対象だ、このように了承してよろしゅうございますか。その他の場合はないのですか。」

佐藤政府委員「これは、将来そういう場合がいろいろ出てくるかと存じまして、道路法におきまして、市街地並びにその周辺で交通の混雑しているときにはそういうものができるように、一般的に道路法でそういうものを作れるように指定してございますから、将来はいろいろの場合がまた出てくると思ひます。」

自動車専用道路がおよそ首都高速しか想定されないものでない限り、道路法中、道路の供用の方法の特例として第四八条の二を規定したのは至極当然のことである。

四 昭和三九年改正く国道の一元化

(1) 改正の必要性

前述のとおり、昭和三三年の道路法の一部改正

により、一級国道の管理体制を改め、その整備の促進を図ってきた。しかしながら、道路交通の長距離化・広域化により、一級国道と二級国道を區別して取扱うことが交通政策上必ずしも適当ではなくなり、二級国道についても緊急かつ効率的な整備を必要とする状況が発生した。

また、自動車保有台数の増加にあわせて交通事故件数、道路管理瑕疵事案が増大したこともあり(資料2・3)、道路管理の重要性に対する認識が深まっていた。このため、全国的幹線道路網を構成する一級国道及び二級国道について、その画期的な整備を促進するとともに管理体制の強化が要請された。さらには、当時の道路交通事故の激増している状況にかんがみ、交通の安全を維持するための規定を整備する等の必要も生じていた。

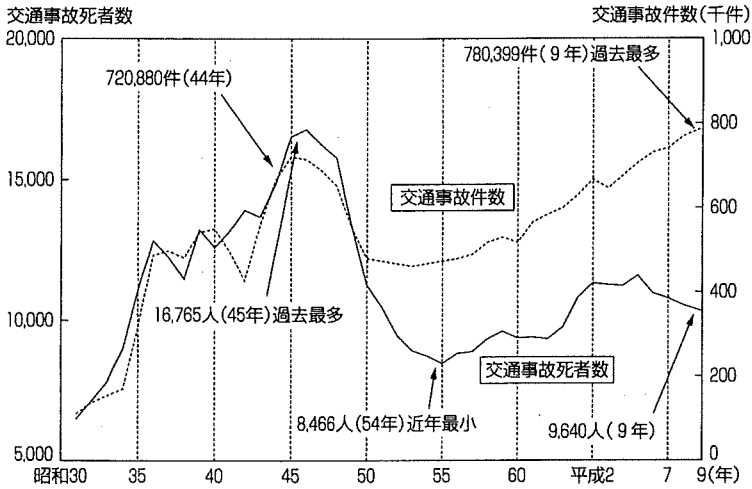
(2) 一級国道及び二級国道の廃止

このため、道路法の一部を改正する法律（昭和三九年法律第六三三号）により、全国的幹線道路網を構成する一級国道及び二級国道の区別を廃止して新たに一般国道の制度を設ける改正を行った。

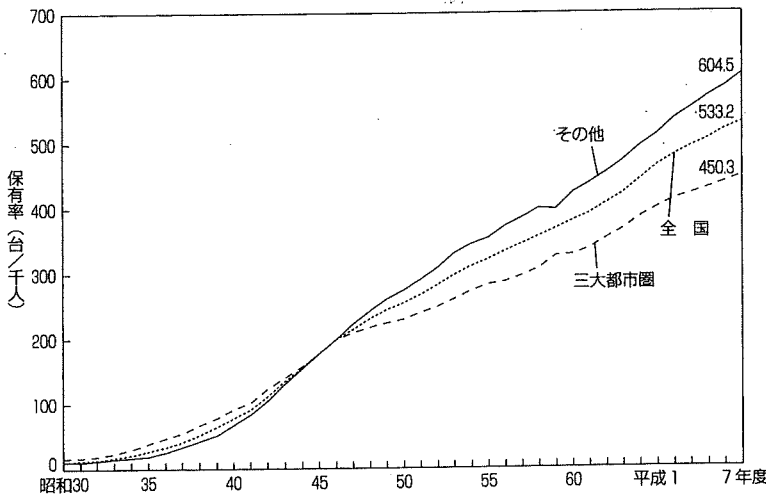
加えて、特に国土の総合的な開発又は利用上特別の建設又は整備を必要とする都市と重要な国道を連絡する道路を一般国道として指定しうるようにした。以下は、昭和三九年建設委員会地方行政委員会連合審査会における審議の一場面である。

安井委員「(略)一級国道及び二級国道の区

資料2 交通事故死者数、交通事故数の推移



資料3 自動車保有率の地域別推移



〈資料〉 運輸省「陸運統計要覧」
 総務庁「国勢調査」(昭和30、35、40、45、50、55、60、平成2、7)
 「推計人口」(国勢調査以外の年)
 (注) 三大都市：埼玉県 千葉県 東京都 神奈川県 愛知県 三重県
 京都府 大阪府 兵庫県

別を廃止して、新たに道路の種類として一般国道の制度を設けるのだということが、今度の改正の主体をなしておるわけです。私一読したところでは、一体何のために二級国道をやめて、一級国道一本の形にしなければならぬのかという、積極的な理由(中略)をまづ伺いたいです。」

河野国務大臣「(略) いま現に地方に道路

の管理をお願いいたしておりますが、そういう実態からいたしまして、道路の一貫性に非常に欠けるところがある。(中略) 新たに社会の変遷、国の変化、構造の改善等によって、新しい道路を考えていかなければならぬ。新しい道路はどこまでも産業開発、地方の開発という趣旨によって新しい道路を考えるのだということ、従来の道路というものの観念

が相当に変わってくる段階に来ておる、こう思うのです。(中略) 県の財政がいいとか悪いということによって道路の幅が広かったり狭かったりするようなことが、これから非常に不便を来たし、交通が、そういうところでネックになりますために、全体的に機能を阻害するというようなことが現にあるわけでございます。そういうものを解消して、交

通の機能に万全を規するという意味合いから、どうしてもこのほうが適當である(略)

(3) 経過措置

しかしながら同法の附則第二項において経過規定を設け、「当分の間」二級国道の新設、改築を都道府県知事等が実施できるとした。それまで都道府県知事等が行っていた二級国道の管理のうち、そのすべての二級国道において新設及び改築を建設大臣が行うこととすると、現場に混乱が起き、却って効率的な道路整備を実施することが困難になるとの判断があつたものと思われる。

一元的な責任の下に一般国道の管理を行うことが原則であるが、現在では、この附則第二項の規定による都道府県等による新設、改築が「原則化」している。新設、改築を建設大臣が行い、その他の管理を都道府県知事が行うこととするためには、現在においても制度が整っていないと言える。そのため、昭和三九年改正の附則第二項が、道路整備の効率的な推進にはより適しているのが現状であるのではないだろうか。

五 昭和四六年改正

↳ 交通事故の増加問題

(1) 激増する交通事故(交通安全施設等整備計画)

資料2に示すように、昭和四〇年前後は急激に交通事故が増加し、かつ事故も大規模化していた。

この現状を受け、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法(昭和四一年法律第四五号)が制定された。道路の管理者と警察とが共同して交通事故の防止を図り、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について交通安全に資する事業を行うための法であり、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、交通安全施設等整備事業に関する計画を作成するとともに、これに要する費用の国の負担及び補助の特例を定めている。

(2) さらなる法整備

自動車の排気ガスによる大気汚染、騒音、交通事故による死亡者の急増などの、深刻かつ解決困難な問題が社会問題化していた。その中で、当時の大型の車両による事故の発生、道路の損傷の状況に鑑み、交通事故の防止等、交通安全対策の見地から交通の危険を防止し、道路の構造を保全するために法制度を改正した(道路法等の一部を改正する法律(昭和四六年法律第四六号))。改正のポイントは以下のとおりである。

① 車両の通行の規制措置に関する規定を強化し、車両の幅、重量、高さ等について一定の限度を超える車両を通行させてはならないものとし、これに違反したものについては、罰則を科した。限度外の車両であっても、車両の構造又は積載する貨物が特殊であるためやむを得ないときであり、必要な条件を満たせばその通行を認めることができるものについて、道路管理者の通行許可制を設けた。

② さらに、前年制定された議員立法である「自転車道の整備等に関する法律」(昭和四五年法律第一六号)を受け、道路管理者は、新設の道路について自転車専用道路、歩行者専用道路等の指定ができるものとし、これに関する規定の整備を図つた。

六 平成元年改正↳立体区域制度

市街地における幹線道路の整備が、用地費の高騰、代替地の取得難等により、道路用地の取得が困難な状況下にあつた(資料4・5)が、市街地における交通渋滞を解消するためには、その状況を打開し、事業の進捗を図る必要があつた。さらに、市街地環境を維持しつつ、適性かつ合理的な土地利用を促進するため、幹線道路の整備に併せ、その周辺地域を含めて一体的かつ総合的な整備を行う必要もあつた。

そこで、道路の区域を立体的に定めること等により、道路の整備と併せてその上下空間を建築物等の利用に供するとともに、道路と建物を一体的に建築管理することができることとした(平成元年法律第五六号)。立体道路制度は道路用地の取得が困難な市街地においても、道路の整備を効率的に推進するための手段として制定された制度で

資料4 横浜市における道路用地取得の問題点

・横浜市における道路取得の問題点（都市計画道路の整備手法に関する調査、昭和55～57年、横浜・都市計画協会より）

① 用地買収方式による事業上の問題点（用地取得不調理由）

理	由	件数比率（％）
1.	土地補償価格不調整	10.2
2.	その他補償価格不調整	17.8
3.	代替地要求への対応困難	23.8
4.	移転先の確保困難	17.8
5.	仮事業所要求への対応困難	2.3
6.	住民権利割合不調整	19.1
7.	道路事業そのものへの反対（環境問題等）	0.9
8.	その他	8.1
合	計	100.0

② その他の政令指定都市へのアンケート結果： 上記と同じ問題の指向が多い。

資料5 高地価の大都市地域における代表的な道路整備事業の用地補償費の割合

路線名（所在地）	用地補償費割合（％）
環状2号線（千代田区永田町）	99
環状6号線（目黒区目黒）	97
首都高速道路（板橋区板橋）（関連街路含む。）	77
東京外かく環状道路（練馬区～和光市）	70
（参考）全国道路事業平均	19

（資料）昭和63年立体道路制度専門委員会中間報告書
「道路と建物との一体的整備方策（立体道路整備制度）」について

あるが、この制度を活用することにより、都市内の幹線道路の整備を推進し、交通渋滞の緩和を図ることも意図していた。なお、ここでの道路管理者の権原は、区分地上権を想定している。

また、道路法の改正と併せて、都市計画法、都市再開発法及び建築基準法の三法を同時に改正し、総合的な立体道路制度を整備した。

本来、道路の上下空間は無限に道路管理権が及ぶ。この立体道路制度はこの原則の例外であり、道路管理者の管理権が一定程度制限されるために、立体区域の設定は慎重にならざるを得ない。

また、立体区域を設定される道路一体建物の所有者等の補償も金額の設定が困難である。立体道路の整備のためには、このように諸々の課題が山積しているが、特に市街地における必要な道路整備には極めて有用な制度であると言える。

七 平成三年改正く駐車場の整備

路上駐車は交通の一形態であるため、道路法上違法ではない。しかしながら、他の道路利用者にとっては、路上駐車は迷惑であり、交通の安全を脅かすものでもある。そのために、道路管理者を

はじめとして駐車場の整備が進められてきたが、依然、路外駐車場の整備のみでは対応できない短時間の駐車需要があり、特に都市部においては路上駐車は深刻な問題の一つであった。この実態に応え、路上駐車場の秩序を回復することにより、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するために、短時間駐車のための路上駐車施設を整備することを可能とする道路法等の整備を行った（道路法及び駐車場の一部を改正する法律（平成三年法律第六〇号））。

本法の主なポイントは以下の通りである。

- ① 道路附属物に道路管理者の設けた路上駐車場を加え、自動車駐車場に自動車を駐車させる者から駐車料金を徴収することができることとした。本来、道路の無料公開の原則により、道路整備特別措置法に基づくものを除き、道路の附属物たる自動車駐車場も原則的には無料であると解されるが、道路管理者以外の者が設ける有料自動車駐車場の市場バランスを勘案して、改正されたものである。（法第二四条の二、第二四条の三）

- ② 道路上の車両の放置は、基本的には道路法上違法な行為にはあたらないが、道路管理者が道路の改築、修繕又は災害復旧に関する工事や除雪等の維持を施行するに際し大きな支障となる。ゆえに、道路管理行為の執行上支

障となつてゐる長時間の放置車両について道路管理者が一定の条件付きで移動等の権限を有するとした。(法第六七条の二)

③ 道路上の放置物件が有価物である場合で、これを速やかに除却する必要があるときに、道路管理者による迅速な対応を期待することは困難であつた。そのため、一定の要件のもとに、道路管理者自らによる迅速な除去を認めることとした。(法第四四条の二)

八 最近の道路法等の改正

(1) 地方分権の推進

地方分権を要請する時代の流れにのり、道路行政においても地方分権(地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律(平成一二年法律第七六号))が行われた。指定区間外国道の管理は従来都道府県知事等に対する機関委任事務とされていたのが、都道府県等に対する法定受託事務とされ、指定区間外の道路管理者は都道府県等とされるなどの改正が行われた。

(2) 中央省庁等再編

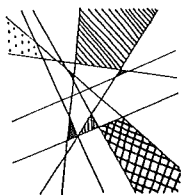
中央省庁における縦割り行政や度重なる不祥事への批判から、中央省庁等のスリム化を図り、効率的な行政を実施するために中央省庁等が再編されることとされた。道路法等においても、道路審議会を廃止するなどの所要の法制度の整備が行わ

れた。

九 終わりに

前回と今回の二回にわたり、近代日本の道路法制について概観した。図らずも、多くの誌面をお借りして、道路法等について触れることとなつた。実際の道路法制の道程は、この二回ではおよそ書ききれぬものではないが、道路行政を顧みるきっかけとしていただければ幸いである。

この原稿を執筆している途中に私は道路局路政課を離れることとなつた。およそ道路法制の歴史に言及する程のものではないと自覚している。しかしながら、一年三ヶ月路政課に籍を置き、この原稿を書く機会が与えられたのは、自分自身にとって現在の道路行政を考える貴重な経験になつた。



栃木県の「道路の整備に関するプログラム」 道づくりがとちぎ新時代をつくります

栃木県土木部道路建設課 有野 充朗

一 はじめに

栃木県は、関東地方の北部に位置する内陸県で



写真1 陽明門

あり、島国日本の中では数少ない「海なし県」のひとつであります。県の形はほぼ楕円形で、東京からの距離は約六〇〇〜一六〇kmであり、人口は約二〇〇万人です。

本県は四季折々に美しい変化を見せる自然や平成一一年一二月に世界遺産として登録された「日光社寺」(写真1)をはじめとする、誇れる歴史遺産と伝統を有しております。

二 栃木県の現状

(1) 栃木県は「くるま社会」

- ・自動車普及率 九四・九% 全国第一位
- ・自家用乗用車保有率
- ・一世帯当たり台数一・五五台 全国第五位
- ・免許保有率 六三・二% 全国第二位

・自動車利用通勤・通学率 五七・七% 全国第六位

・輸送分担率の推移
移動機関の約九割を自家用車が占めています。ますます増えるマイカー利用“

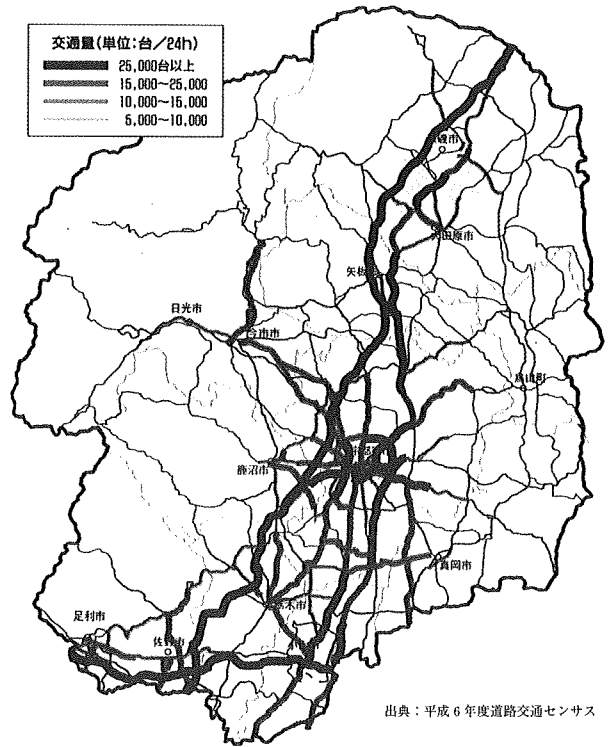
(2) 現状の道路交通と問題点

- ・国道、県道の改良率 六七・七% 全国第二四位
- ・整備率 四三・四% 全国第三〇位
- ・全国各地や主要な空港、港湾へつながる広域的な幹線道路ネットワークが不十分であることから、交通量の増大(図1)にともない道路の混雑や渋滞が発生しています。また、各都市や地域間を結ぶ道路の交通量も増大し、

栃木県では、現在、県の総合計画である「とちぎ新時代創造計画三期計画」に基づき事業を推進

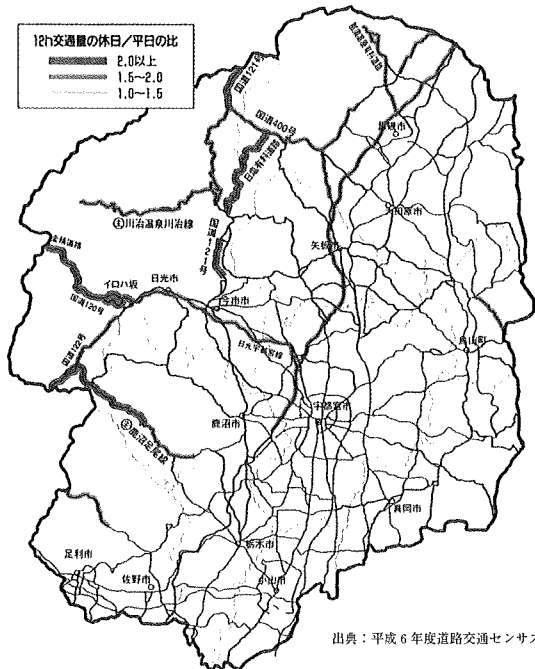
三 県土づくりの基本戦略「北関東クロスコリドール」

特に県都宇都宮市を中心とする放射道路での増大が顕著であり通勤・通学時の慢性化した交通渋滞(図2)や、首都圏のオアシスである日光・那須リゾートライン地域を中心とした観光地での休日の交通渋滞(図3)が激化してきています。



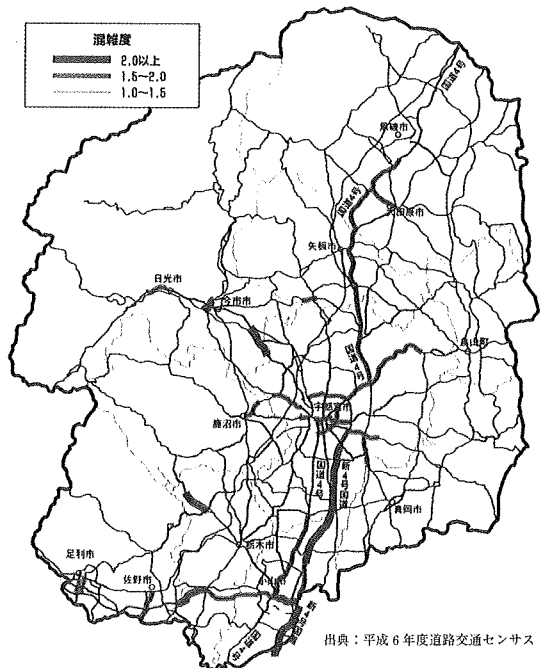
出典：平成6年度道路交通センサス

図1 県内の路線別交通量



出典：平成6年度道路交通センサス

図3 幹線道路の休日/平日交通量比



出典：平成6年度道路交通センサス

図2 幹線道路の混雑度(平日)

しています。

この計画は、「希望と活気にみちた心豊かなふるさと」とちぎ新時代の「創造」を基本目標として、心豊かな県民生活の実現と多彩で個性豊かな県土づくりをめざします。また、時代の潮流に対応しながら、本県の持っている「ちから」を最大

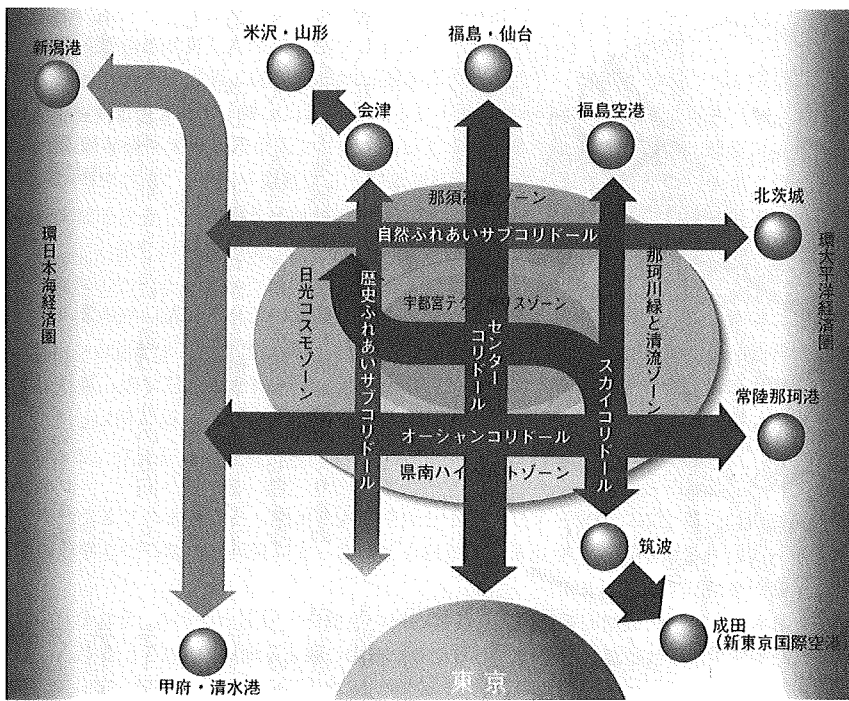


図4 北関東クロスコリドール構想図

導出し、学術文化、先端技術、都

《センターコリドール》

東北縦貫自動車道・東北新幹線などを基盤に、国際・情報機能を

この構想は、本県が首都圏と東北地方を結ぶ要衝に位置し、「多軸型国土」の一翼を担う地域であるという立地条件を踏まえ、県内外の他の地域を結ぶ地域連携軸の骨格をなす交通軸を中心に、人、物、産業、文化などの幅広い交流の形成をめざすものであります。これらを通して形成される「地域の連なり」をコリドールと呼び、東西南北にクロスするコリドールにより、有機的な連携を図ることとしています。

展を図るための基本戦略が「北関東クロスコリドール構想」(図4)です。

限に引き出し、すばらしいふるさと」とちぎをさらに価値ある資産として、次の時代を担う子供たちに引き継いでいくことにしています。県土づくりにおいての基本方針は、世界に開かれたとちぎ・新しい広域交流圏の形成・个性的で調和のとれた県土としており、均衡ある県土の発

想」を実現し、県民が等しく豊かさを実感でき

《スカイコリドール》

東部広域幹線等を基盤に成田、筑波、宇都宮、日光を連結し、さらに宇都宮と福島空港を結ぶことで科学技術や国際情報の高度な連携・交流を促します。《その他のコリドール》 三つのコリドールを相互に連結し、連携交流の一層の拡大を図るための《自然ふれあいサブコリドール》《歴史ふれあいサブコリドール》であります。

四 つちぎの新しい道へ

(1) 新たな道路整備五箇年計画

本県は、道路交通の現状と問題点を踏まえ、県土づくりの基本方針と県民の皆さんから道づくりに寄せられた声(ポイスレポート)を参考に、新たな道路整備五箇年計画(日一四まで)を策定し、「とちぎの道づくりの方向」(道路整備の基本方針)を設定しました。これは、二二世紀の県土のグランドデザインである「北関東クロスコリドール構想」を実現し、

市サービス機能などの集積を進めます。《オーシャンコリドール》 北関東自動車道などを基盤に北関東三県の連携・交流を深め、さらに常陸那珂港、新潟港等を介して世界へつながります。

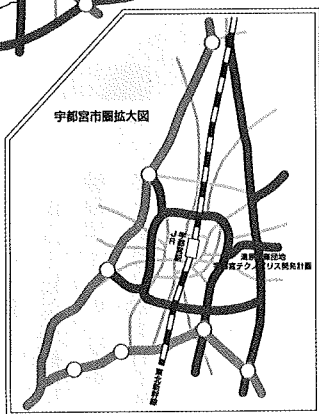
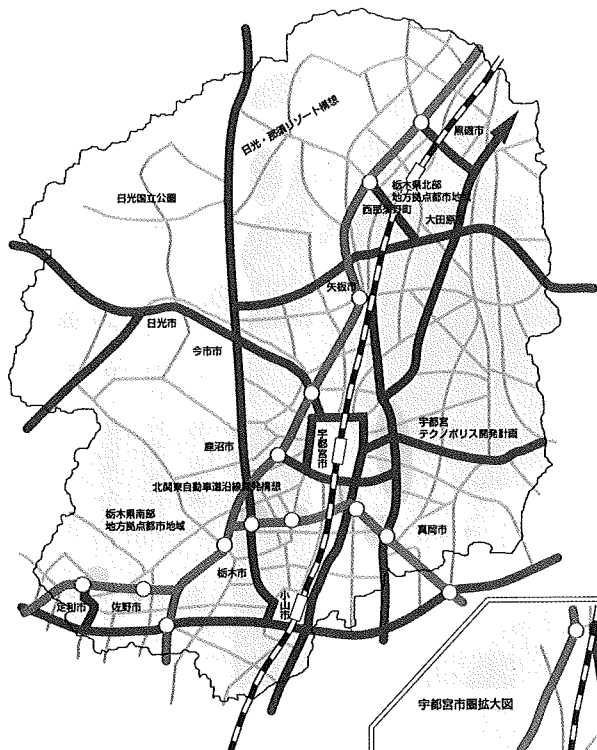
市サービス機能などの集積を進めます。

る。ふるさととちぎ“をつくるため、「一人ひとりが主役の道づくり」を基本方針とするものであります。

また、基本方針をもとに「道づくりの方向」として、道を歩く人、自転車に乗る人、車を運転する人、そして、子供たちから高齢者の方々まですべての人々が希望と生きがいを持って、心豊かな生活が送れる地域社会の形成を図る道づくりをめざし、五つのテーマを設けております。

- テーマ一 出会いが広がる道づくり
- テーマ二 地域の元気を引き出す道づくり
- テーマ三 みんなにやさしい道づくり
- テーマ四 美しい街、美しい景観をつくる道づくり

この五テーマのうち、「テーマ一 出会いが広がる道づくり」及び「テーマ二 地域の元気を引き出す道づくり」を推進するための計画として、



凡例		
路線表示区分	表示方法	備考
高規格幹線道路		・供用及び整備計画区域(幹線中を含む)
広域道路	広域道路(交通促進型)	・本線のトラフィック機能確保のため、整備の目標として特に構造上の強化を図らうとする道路
	広域道路(地域形成型)	・沿線からアクセスに配慮した道路

※上記は今後の道路整備のマスタープランであり、具体的な路線のシート、位置等を規定するものではありません。

図5 栃木県広域道路網マスタープラン

『とちぎの広域道路網整備基本計画』(栃木県広域道路網マスタープラン)(図5)を定めています。

(2) 道路の整備に関するプログラム

同五箇年計画ではその実施に当たり、効果的、効率的に道づくりを進めるため、「道路事業の効率化」、「評価システムの導入」、「道づくりへの県民参加および透明性の確保」を掲げています。

このうち、事業の透明性の確保を図るため、各道路管理者が協力して各事業箇所の事業着手及び完了予定を明らかにした、「道路の整備に関するプログラム」を策定しました。

この「道路の整備に関するプログラム」は、一定規模以上の整備箇所について、新五箇年計画(H二〇〇〇~H二〇〇四)を前期五年、次期五箇年計画(H二〇〇五~H二〇〇九)を後期五年とし、一〇箇年の整備計画を策定したものです。(ただし、後期五年は継続箇所のみ対象)

なお、記載対象箇所は現在事業中の箇所、または、平成一四年度までに新規着手する予定の箇所以下での選定基準を満たすものです。

〔選定基準〕

- 高速自動車国道 整備計画箇所
 - 一般国道(指定区間)
 - 一般国道(補助区間)
 - 県道及び都市計画道路
 - 市町村道
- 主な改築事業箇所
等

〔記載箇所数〕

全体二二三箇所

うち、道路事業一二九箇所、街路事業五六

箇所、区画整理事業四八箇所

〔記載内容〕

具体的な箇所の記載については、道づくりの方向
テーマ別（五テーマ）に記載しています。

以下は記載概要です。

〔道づくりの方向と記載例〕

【テーマ二】 出会いが広がる道づくり

（交流と連携を支える道づくり）

内陸県である本県は、空港や港湾などの国

際交流施設との連携を強化するとともに、全
国・県内での交流を促進する道づくりによ
り、活力あふれる豊かな地域社会を実現しま
す。

● 空港、港湾や全国各地との交流ネットワー
クの形成

・ 北関東自動車道（都賀～上三川）（写真2）

前期五年 全線完成（H一四）

● 県土六〇分構想を実現する道づくり

・ 国道一一九号宇都宮北道路（宇都宮市）

（写真3）

前期五年 全線完成（H一四）

● 地域の交流を促進する道づくり

・ 市道洞島青木線・町道山梨茗ヶ沢線（図6）
（黒磯～那須町）

前期五年 全線完成（H一四）

【テーマ二】 地域の元気を引き出す道づくり

（活力ある地域づくり、魅力あるまちづくり）

地域経済の活性化や新たな産業立地を支援
する道づくりによって、産業の空洞化、高齢
化社会に対応できる活力に満ちた地域づくりに
貢献します。

また、人々が集う魅力あるまちづくりや快
適な暮らしを支える道づくりを進めます。

● 地域の活力を生み出す道づくり

・ 県道栃木小山線（栃木小山工区）（図7）

前期五年 新規着手

後期五年 部分完成

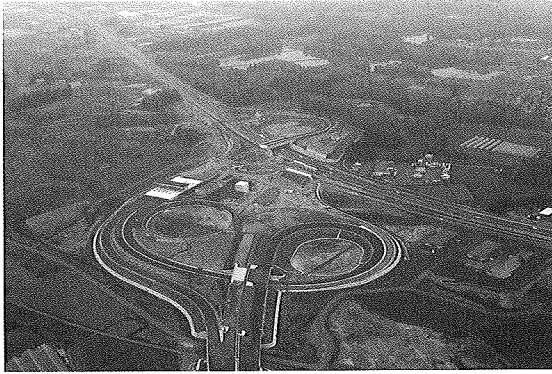


写真2 北関東自動車道（宇都宮上三川IC）



写真3 国道119号宇都宮北道路

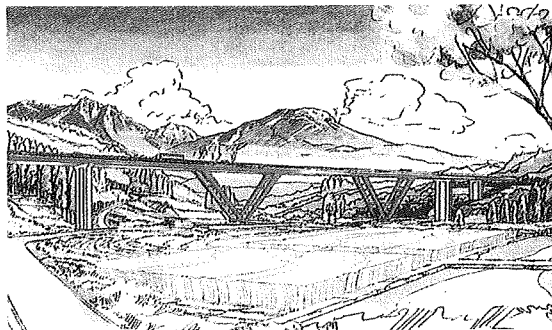


図6 市道洞島青木線・町道山梨茗ヶ沢線

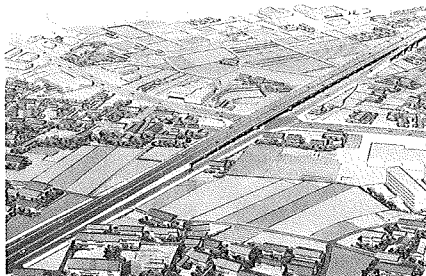


図7 県道栃木小山線

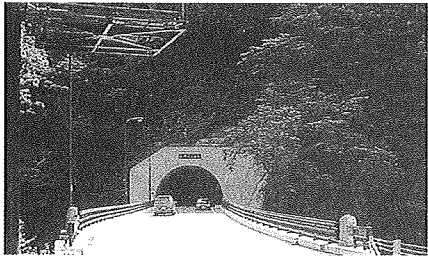
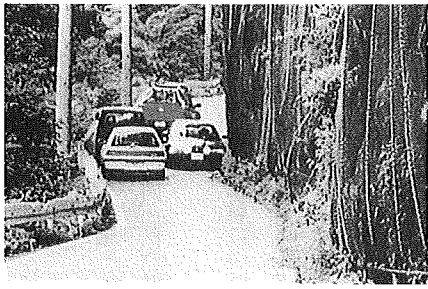


写真4 県道川俣温泉川治線

- 人々が集う魅力あるまちづくり
 - 人々の快適な暮らしを支える道づくり
 - 高度情報化を支える道づくり
- 【テーマ三】みんなにやさしい道づくり
(安心して暮らせる道づくり)
- それぞれの価値観やライフスタイルに応じた個性を尊重する道づくりにより、各人が安心して暮らせる、ゆとりある社会を形成します。
- 人にやさしい道づくり
 - 沿道環境に配慮した道づくり
 - 災害に強い道づくり
- ・ 県道川俣温泉川治線(栗山村萱峠)(写真4)
- 前期五年 事業継続
後期五年 全線完成

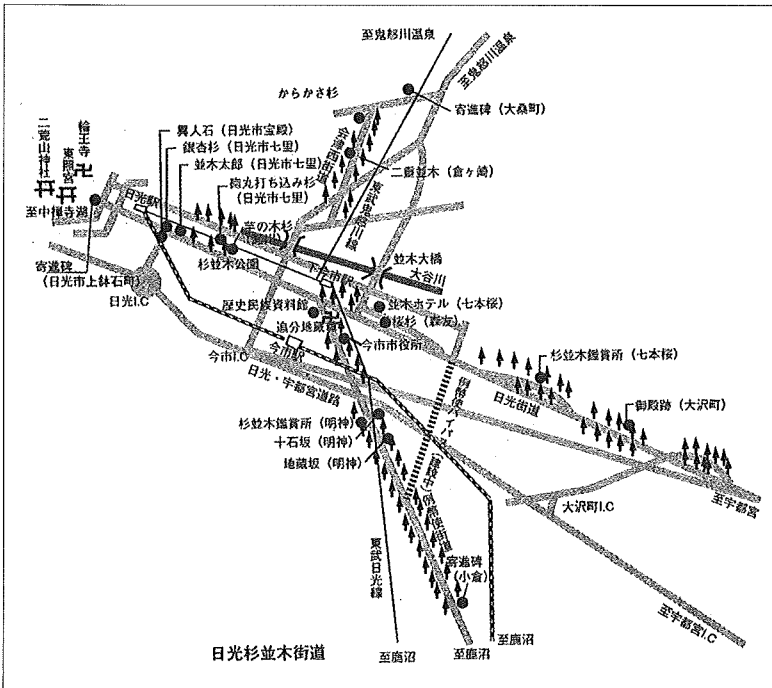


図8 日光杉並木街道

- (渋滞のない道づくり)
- 通勤・通学渋滞の解消
 - 宇都宮環状道路(宇都宮市)
 - 主要交差点立体化(鶴田町他三箇所)
 - 観光地における交通渋滞の解消
- 国道四〇〇号(関谷バイパス)
- 前期五年 全線完成(日二二)
- 【テーマ四】美しい街、美しい景観をつくる道づくり
- とちぎには、日光、那須に代表される豊かな自然や、足利学校、日光東照宮などの歴史的な文化財、さらに日光杉並木街道や奥州街道などの歴史ある街道があり、県内の各地域には個性豊かな歴史や文化・伝統が受け継がれています。これらの

とちぎの魅力と個性を活用した道づくり、まちづくりを進めます。

- 地域特性に応じた個性ある道づくり
- 自然との共生、景観と調和した道づくり
- 日光杉並木街道の保全・・・杉並木の生育環境の保全を図るため、杉並木街道の車を排除するバイパス等の整備を進めています。

・ 県道大桑大沢線（今市市）
前期五年 全線完成

(図8)

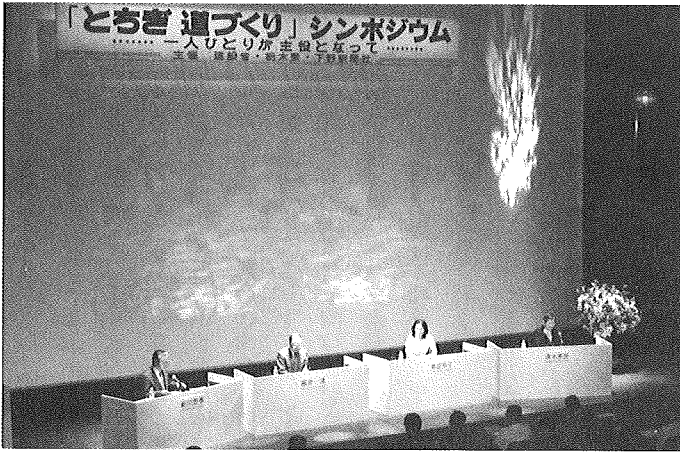


写真5 とちぎの道づくりシンポジウム

「テーマ5」みんなが参加する道づくり
(道のつくり方、使い方を考える)

- みんなで考える道づくり (写真5)
- みんなで道を快適に(美化・モラルの向上)

最後に

本県において、平成二二年九月九日から二一月

五日までの五八日間、第一七回全国都市緑化とちぎフェア「マロニエとちぎ緑化祭二〇〇〇」が開催されます(図9)。

これにあわせ北関東自動車道(栃木都賀JCT～宇都宮上三川IC間 延長一八・五km)が平成二二年七月二七日に開通しました。

皆様のお越しを心よりお待ちしております。

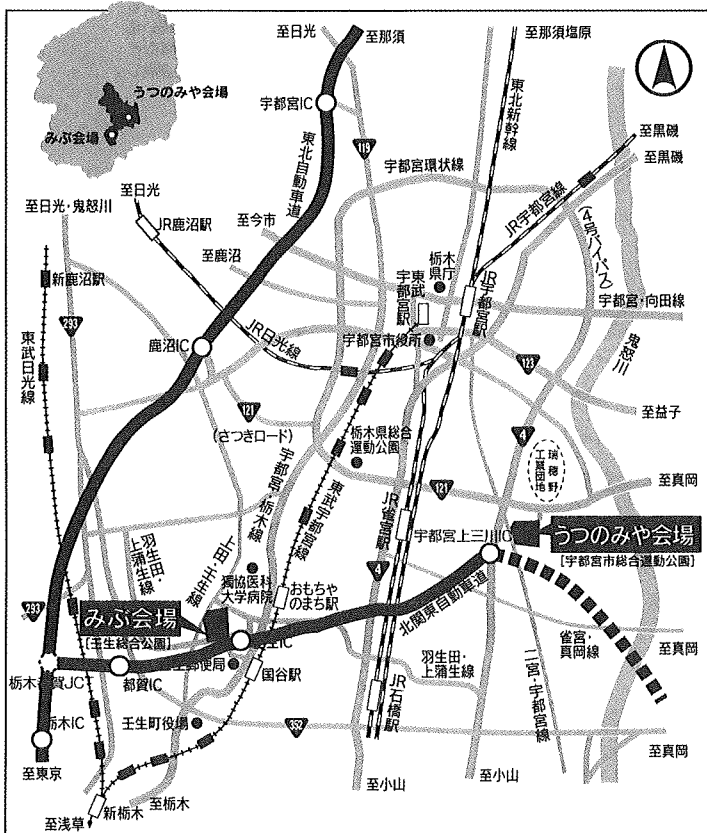


図9 「マロニエとちぎ緑化祭2000」会場案内図



シリーズ
『道の駅』

日本一、海水浴場に近い駅

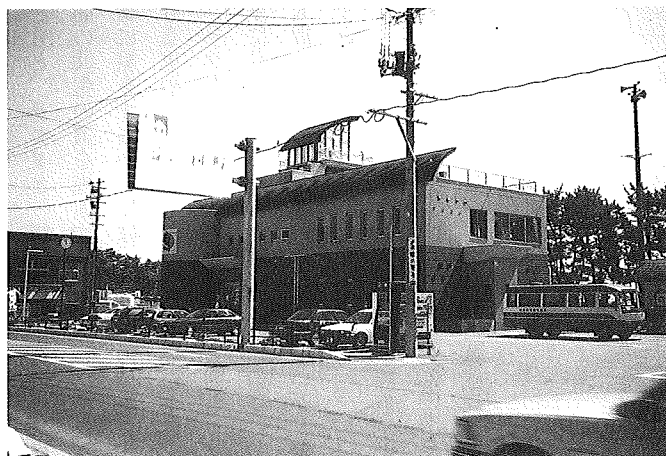
道の駅 [大谷海岸] (宮城県)

道の駅「大谷海岸」総務部長 佐藤 己喜男

道の駅大谷海岸は、平成五年五月二三日に登録され、平成八年四月一六日に認定されております。場所は宮城県の北東部で、南三陸金華山国定公園の最北端に位置しており、緑豊かな大地と、雄大な太平洋を望むことのできる素晴らしい自然環境に恵まれております。白砂青松の海岸美を誇り、JR気仙沼線大谷海岸駅、目の前は国道四五号線が走り、国道三四六号線からは八キロ程北上した場所です。また、「道の駅」大谷海岸は日本一、海水浴場に近い駅として知られております。道路情報、観光情報コーナーや特産物直売所、レストランや町のキャラクターマンボー（元の定置網で捕獲されます）が泳ぐアクアリウム、太平洋が一望できる展望台など施設も充実しております。近くには町の花、ハマナスの群生する公園もあり六月が見頃です。

平成一〇年五月には、環境庁の日本の海水浴場五五選の一つに宮城県から唯一か所、水のきれいな所として認定され、水質は毎年AAランクに位置づけられています。海水浴場開きも県内一早く、六月の第三土曜日に行われます。潮の香りにさそわれて、ホームに降り立つと目の前は海、そんな、南三陸海岸、リアス式海岸の続く風光明媚な所に、「道の駅」大谷海岸、はまなすステーションが建っ

ています。

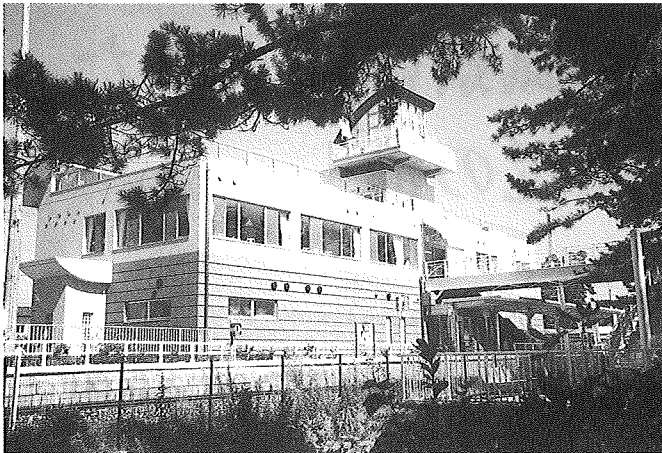


道の駅「大谷海岸」 手前が国道45号線

海草染は京都の老舗も商品化する

一階は道路情報コーナー、他の道の駅や道路の情報を提供しております。特産物直売所、海と山、本吉町の味と匠を用意しています。二階のレストランでは、海を見ながら地元で取りたての材料を使用した「海の幸ラーメン」格別な味を楽しむことができます。

また、二階のブリッジを渡ると目の前はす



JR気仙沼線「大谷海岸駅」 マンボブリッジを渡ると海水浴場

ぐ大谷海岸で、五階の展望台からは雄大な太平洋を一望することができます。天気の良い時には遠く金華山を望むことができます。ドライバーの憩いの場として、楽しいひとときを過ごすことができます。隣接する農林水産物直売センターでは、取り立ての新鮮なホヤ、うに、帆立で、その他多くの水産物、農産物が人気を呼んでいます。加工センターでは、地元で取れた材料を利用し、製造加工した食品等に人気が集まって多くの方々が見えており

ます。また、地元婦人部の有志で製造している海藻染は、海の藻を採取し、時間をかけ丁寧に仕上げ製品化しています。出来上がった商品は、色鮮やかで、ご婦人方の人気の的となっており、おみやげ品として、大谷海岸はまなすステーションで販売しております。商品としては、スカーフ、コースター、ハンカチ、ポーチ、その他、種類も多くあります。京都の老舗の織物問屋さんがそれを聞き来町し、反物として商品化した製品を送ってこられたとのニュースが新聞等で紹介されています。

昨年七月館内の脇にオープンしたファーストフード『やじろべえ』では、立ち食いそばをはじめ、いかぼっぼ、たこ焼き、ソフトクリーム他販売しており、賑いをみせています。町内はじめ、県外ナンバーの車も多く見受けられます。近くには、中華料理の最高級食材フカヒレ工場があり、製造工程の見学もできます。

海水浴シーズンは無休でサービス

また、東日本サーフィン選手権大会等が行われる小泉海水浴場も、国道四五号線を南下し一〇分位でつきます。その他近くには、五〇haの面積に四〇万株のつつじが山一面に咲

く徳仙丈山。山頂から望む三六〇度のパノラマ、雄大なリアス式海岸を一望でき、つつじの群生地でもあり、数々の史跡などを散策しながら美しい自然に触れることのできる田東山。緑広がる牧場で、動物とのふれあい、野外バーベキュー等が楽しめるモーターランド本吉。道の駅は、町のコアとして位置づけられています。

「道の駅」大谷海岸は目の前が国道四五号線、JR気仙沼線と利便性に富んでおり、海水浴場も目の前と夏場は大変混雑します。駐車台数は身障者用はじめ五六台と狭く、不便をかけております。国道沿いには民間の広い駐車場もありますが、土、日ともなると満杯になります。公衆トイレは、身障者用は館内に一か所のみで、二四時間使用可能なトイレもあります。身障者用はございません。

休館日は第一、第三月曜日（祝祭日の場合は翌日）ですが海水浴シーズン期間中は無休です。館内の売店は午前九時～午後六時まで、レストランは午前十一時～午後八時までとなっており、夜の宴会等については予約が必要です。

「道の駅」大谷海岸は、太平洋に抱かれ、自然に恵まれ、利便性に富んだ素晴らしい所です。



シリーズ

『道の駅』

のどかな田園風景に囲まれた 道の駅「原尻の滝」 (大分県)

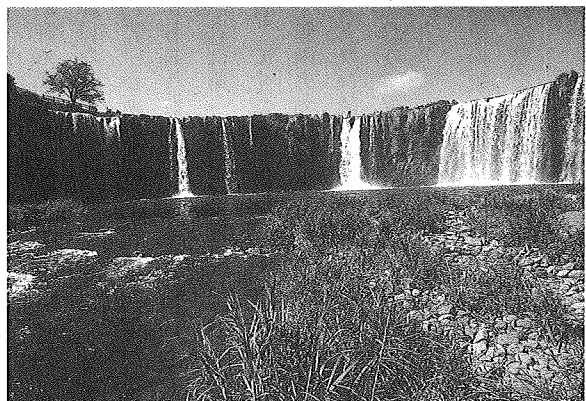
緒方町観光振興公社事務局長 小代 正純

滝、農村景観が日本百選の町

道の駅「原尻の滝」は、大分県南西部、宮崎県との県境に位置する緒方町にあり、平野の真中を流れる緒方川が突然ストンと落下してできた幅一〇m、高さ二〇mの大分のナイアガラとも呼ばれる日本の滝百選のひとつ、原尻の滝に隣接して建てられています。緒方町が農村景観日本百選の町に選ばれたことから察せられる通り、水路や水車に囲まれたのどかな田園風景に囲まれています。

平成六年八月に旧施設が県内初の道の駅に登録されましたが、施設の老朽化により平成九年八月から一〇年三月にかけて現在の施設が新築され同月二六日に新装開業しました。施設は緒方町観光振興公社が町より管理運営を委託されており、現在正規及びパート職員総勢一八名で年末年始の二日間を除き通年で営業しています。

当道の駅は県道緒方高千穂線(県道七号線)沿いにあります。国道五〇二号線からもほぼ等距離の位置にあります。幹線道路に比べて一日の交通量が少ない、両道路から入りこんだ位置にあり駐車場が分散しているなど利便性がよくない、日中に比べ朝夕の利用度が低い、季節性が強く年間を通しての安定的



荘厳な姿をみせる大分のナイアガラ「原尻の滝」

な利用に結びつかないなどの課題をかかえています。しかし昨年三重町と宮崎県延岡市を結ぶ国道三二六号線が全線開通したことにより宮崎県との交通の便が大幅に改善され交通量が増えてきたことや、現在国道五〇二号線からの引込み道路の拡幅工事を進めており懸念であった大型車の横付けが近々可能になるなどで、一層の活況化ならびに利便性の向上が期待されています。

また隣接の豊後竹田市からのアプローチの改善も長年の課題ですが、現在進行中のバイパス工事が完成すればこの課題も解決されま

す。残された最大の課題は県道七号線の整備であり、これが実現し宮崎県高千穂町との交

通の利便性が高まれば国定公園祖母・傾山系を介して宮崎県との交流が格段に活発になる

と期待しています。

四季の花がお客様を歓待

当駅の駅の総敷地面積は五、五七三㎡で、通称「滝の館」と呼ばれる主要建物、屋外トイレ、サイクリングターミナル及び駐車場からなっています。滝の館内にはお土産売場、ファーストフード（FF）コーナー、レストラン白滝、休憩コーナー、情報コーナー及び事務所があります。敷地内及び建物内の清掃や環境美化は職員のみでは行き届かないことから、専門業者やシルバー人材センターに年間委託しております。また地元の協力者に館内の生け花をお願いするとともに、館外は年間を通して四季の花で賑うよう心がけています。さらに身体の不自由な方のために館内外とも極力バリアフリー化を進め、車椅子の無料貸出しも行っています。

お土産売場は、地元加工グループを含め現在約二五〇名からなる滝の館出荷者協議会が生産した生鮮野菜、乾物、加工品など地元の農林産物を中心に、極力地域色を持たせた商品の提供を心がけており地元生産者の活性化にも貢献していると自負しています。平成一一年度の町内産品売上額は総売上額の四六・八%となっていますが、今後さらなる品目の



チューリップで飾られた道の駅「原尻の滝」

拡充や安定供給を図っていきたいと考えています。また月に一回、生産意識や意欲の高揚を目的として出荷者協議会自身による対面販売の朝市を開催しています。FFコーナーでは、地域の特産品であるカボスの果汁を活かしたカボスソフトクリームが女性を中心に好評ですが、地元産品を活かした新たな商品開発が必要な時期と考えています。

レストラン白滝は、テーブル席八二席と約七〇名収容の和室を備えており、個人客及び観光バスなどの団体客ともに受入が可能で、地元食材を活かしたメニューの提供に努めており、特に地元の伝統的料理であるだんご汁定食、竹籠に旬の料理を盛りつけたふるさと弁当、緒方牛陶板焼などは老若男女を問わず好評を頂いています。また度々ご利用頂くお客様のために日替わり定食も提供しています。和室は観光客のみならず地域の皆様にも祝事や仏事などでご利用いただいております。観光客と地域住民が共用する場所となっています。さらにシーズンにはライトアップされた原尻の滝のそばのテラスでビアガーデンを開催し、町内唯一のビアガーデンとして地域の方々にご愛顧頂いております。

館内の情報コーナーは、町の施設やイベントに限らず近隣市町村の観光情報をポスター

展示やパンフレットなどで案内しております。極力遠来のお客様に広域の情報を提供するとともに、施設や接客に関するお客様の生の声を聞かせていただき日々改善に努めるべく自由書込みのノートを置いています。また情報コーナーとFFコーナーの間には椅子とテーブルを置いた休憩コーナーを設け、お客様のくつろぎや語らいの場を提供しています。休憩コーナーの傍にはギャラリーコーナーを設け、四季の写真展や絵画展、あるいは地元の小学生の作品展などを行っています。

滝の館外については、緒方町の田園風景のんびりと楽しんで頂くよう乗り放題三〇〇円のレンタサイクルを用意しています。また身障者用を含む二四時間利用可能な屋外トイレ、自販機を設置しています。駐車場は現在道の駅から一〇〇mほど離れた場所にある駐車場のみ大型車が利用でき、道の駅敷地内の駐車場は普通車五五台のみの収容能力しかないという致命的な欠点がありますが、前記のとおり国道からの引込み道路の完成と相俟って駐車場の拡張と大型車の駐車スペースを確保すべく計画しています。

様々な波及効果を上げる「道の駅」

道の駅の開設によりドライバーの利便性が

高まったことは言うに及ばず、地元にとっても従来トイレの清掃とゴミの後始末のみに追われてきたと言っても過言ではない観光の世界が様変わりしたと言えます。道の駅を始め観光振興公社が管理運営している郷土芸能伝承館、ふるさと工芸体験館、祖母山麓尾平青少年旅行村などを含めた公社職員総数も三〇名弱となり、道の駅を中核とした諸施設の連携を通しての雇用の創出という意味でも大きなインパクトを与えています。また出荷者協議会の組織化により生産者の所得向上や生産意欲の高揚という点でも大きな変化をもたらしています。

今年で八回目を迎えた四月のチューリップフェスタでは、道の駅周辺が三〇万本を超えるチューリップで埋め尽くされ、遠来のお客様も含め町人口の二〇倍以上の観光客が期間中に押し寄せ、道の駅としても応接に追われる嬉しい悲鳴をあげました。今後とも道の駅の使命を肝に銘じ、お客様に満足して頂き再度御来所頂けるよう諸施設の改善や環境美化ならびに一層の職員教育を図り、心のこもったサービスの提供に努める所存です。また道の駅を中心とした観光振興を地域の産業振興により一層結び付けられればと考えています。

世界の動き		国内の動き		道路行政の動き	
月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
5・30	○経済協力開発機構(OECD)が加盟二十九カ国の経済見通しを発表。その政策勧告の中で、日本のゼロ金利政策の解除を打ち出した。また、日本の二〇〇〇年の国内総生産(GDP)の実質成長率については一・七%になるとした。これは政府が掲げる二〇〇〇年度の経済成長見通し一・〇%を上回っている。	5・30	○総務庁の労働力調査によると、四月の完全失業率は四・八%(季節調整値)で、現行調査開始以来、最も高かった前月に比べ〇・一ポイント低下し、七ヵ月ぶりに改善した。	5・29	○常磐自動車道 友部JCT〜水戸間の六車線化の拡幅工事が完成。
6・8	○欧州中央銀行(ECB)が短期金利市場を誘導する政策金利を〇・五%引き上げ、年四・二五%とすることを決めた。ユーロ経済圏で景気が拡大する勢いになり、原油高など物価上昇の動きもあり、金融引き締めに踏み切った。	6・2	○衆院が本会議の冒頭、解散。閣議は「十三日公示し二十五日投票」の総選挙日程を決めた。一九九六年一〇月以来、三年八ヵ月ぶりの総選挙となる。	6・2	○高知自動車道 伊野〜須崎間の須崎トンネル(五九一巴)が貫通。
14	○金大中・韓国大統領は平塚の百花園迎賓館で、金正日・朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)労働党総書記と会談、「統一の自主的解決」など五項目からなる南北共同宣言に合意し、署名した。	9	○経済企画庁の国民所得統計速報によると、一〜三ヶ月の国内総生産(GDP、季節調整値)の伸び率は、実質で前期比二・四%、年率換算で一〇・〇%に達した。この結果、九九年度のGDP成長率は前年度比〇・五%と三年ぶりにプラスに転じたものの、政府経済見通しの〇・六%をわずかに下回った。	8	○近畿自動車道紀勢線 御坊〜白浜間の東岩代トンネル(九七五巴)が貫通。
15	○ドイツのシュレーダー首相は原発の平均寿命を運転開始から約三二年とし、国内一九基の原発を順次廃棄していくことで電力四社と合意した。ドイツでは原発が電力供給量の約三割を占めている。今後は新しいエネルギー法を制定したうえで、代替エネルギーの開発を急ぐ。	16	○皇太后・良子さまが、ご逝去になられた。九七歳だった。	10	○主要地方道・東京丸子横浜線(中原街道)の多摩川に架かる丸子橋(四〇五・六巴)の掛け替え工事が完成。
		19	○経済企画庁が景気は九九年四月に底入れし、その後は回復局面に入ったと認定した。今回の不況は九七年四月の消費税率引き上げに始まり、金融危機などを経て二五ヵ月に及び、戦後三番目の長さになった。	20	○国土庁が大深度地下使用の「技術指針案」をまとめる。

お詫びと訂正

本誌六月号の「名古屋都市圏の新たな可能性の幕開け「環状時代」！」の記事中に文字欠落がありました。お詫びし次のとおり訂正します。

八ページ上段「三 名古屋都市圏の現況と課題 (1)名古屋都市圏の都市構造」の三行目から六行目、下三文字(傍線部分)を追加します。

『基幹とし、我が国の基幹産業である輸送機械などを中心とした製造業、地域特性を活かしたセラミックス、繊維などの産業を擁した諸都市が名古屋を中心とした三〇〜四〇km圏域に分散し、配置さ』

編集後記

「自動車は何処を走るのか」

古い文献を見ていたら、たまたまこんな新聞記事の見出しが目に入った。あなたならば、なんと答えますか？ 私ならそんなこと言うまでもない。わかりきったことではないか。そう言いたいところです。ところが、今から百年近く以前の明治末期のことになると、そうはいかなくなるのです。

この記事は明治四〇年二月に掲載されたものなのです。記事は自動車について、こう心配しています。「東京の道路を無闇に此膨大なる然も速力の迅きものを無制限に市中を飛び回らせては、如何様の事の出来上らんとも知れず」。そして、「現に私人の自動車が出たたましき音を為して走せ違ふもの少なからざる」として当局に厳しい取り締まりを求めているのです。

それから間もなくして、この問いに答えるかのように警視庁が取り締まり規則を出しています。これがまたスゴイ。例えば「速力の制限」については、こう書いています。

「市内にては一時間八哩、郡部にては十哩以下とし、往来雑踏の場合には歩行者と同一の速度に徐行可し」。

マイルをキロメートルに換算すると、約一キロと一六キロになります。これでは自動車が走るとは言えません。歩いているようなものです。自動車の発達や普及などはとてもムリです。それも道路が悪く、そのうえ、人も馬車も自転車も一緒という混合交通だったからです。

その時代から半世紀ほどが過ぎた昭和三八年に、わが国初の高速道路として名神が開通しました。この開通に先立って政府は国産乗用車と貨物車の高速走行テストをしました。その結果は惨たんたるものだったそうです。車体の激しい震動やエンジントラブル、熱によるタイヤのバースト、中には車軸の折れたものさえあったといえます。今の若い人たちには考えもつかないことでしょう。

自動車産業は、このデータも参考に加えて車の改良を進めたのではないのでしょうか。そして、世界に通用するニッポン車が出来上がったのです。ニッポン車は今、世界に進出し、わが国の貿易を支えています。

「自動車は何処を走るのか」

今、そう問われたら「どこの道路でも、しかもすごいスピードで走れます」と答え、「自動車の性能が向上したのも、道路が良くなったからです」と付け加えたいところです。もつとも今はそんな質問をする人もいないでしょうが……。

(K)

8月号の特集テーマは「道路の高度システム化」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