



# 日米住民投票制度比較論

東海大学教授(政治学博士) 牧田 義輝

アメリカの住民投票制度は

どのようなになっているか

最近、住民投票が話題になることが多い。日本の場合、住民投票の結果は「請求権」の範囲内のことであり、国や自治体が直ちに従わなければならないということではない。しかし、その影響力は無視できない。それでは、アメリカの住民投票制度はどのようなになっているのだろうか。アメリカの場合、住民による「直接立法」が可能である場合が多い。

アメリカの住民投票制度としては、イニシアティブ、レファレンダムが有名である。この両制度は、現在のところ州、および地方政府レベルで行われている。

## ① イニシアティブ

イニシアティブとは、一定の法定数の有権者が憲法の修正、法律、条例などの制定の提案を認めるもので

ある。イニシアティブは、直接と間接の方法がある。

・ 直接イニシアティブは、特定数または特定率(通常五〜八%)の有権者の署名を得た発議により提案した法案を表決するものである。

・ 間接イニシアティブは、有権者の発議が一定の要件を満たして受理されると、その法案は、議会に送付され、議会の可決があれば法案は成立する。しかし、議会において可決されなかった場合においても有権者の表決に付され、多数決の場合に法律となる。

## ② レファレンダム

レファレンダムは、議会が可決した法案に承認・拒否権を発動する制度である。通常、三つに分類される。

・ 義務的レファレンダム 州憲法、憲章の修正、境界変更などの問題で強制的に有権者に対する付託が行われ、議決による承認を得なければならない場合で

ある。

・諮問的レファレンダム 住民投票の是非は議会の裁量に任されている。地区再開発事業のマスタープランなど重要問題に関して住民の意思を知る手段として利用される。住民投票の結果は多くの場合議会を拘束するが、時に諮問的な意義だけの場合もある。

・抗議的レファレンダム・請願レファレンダム 議会が制定した法律の発効を阻止する手段として有権者の必要数が署名した請願を提出し、受理されればその法案が有権者の賛否表決に付されるものである。

イニシアティブ、レファレンダムは

どのように評価されているか

両制度は、植民地時代に始まり、二〇世紀初頭革新主義運動のなかでさまざまな制度的改革の一つとして定着し、その後全米に広がっていった。

この制度のうち、特に直接イニシアティブは、一九七〇年代以降増加したが、しかし成立件数は一割強に過ぎない。これらの制度をもつ自治体は、イニシアティブは全米では四九％（人口五〇万以上では一〇〇％であるが、一万以下では四二％）、レファレンダムは全米では九〇％（人口五〇万以上では七八％、一万以下では八九％）である。ちなみにリコールは、全米では五八％（五〇万以上二〇〇％、一万以下では五三％）、請願三二％（五〇万以上では四四％、一万以下では三〇％）となっている（資料：Municipal Year Book,

1993）。このようにアメリカの住民投票制度は、千差万別に制定されている。評価も、現在のところ定まっているとは言えない。

直接参加が必要とされる背景には、さまざま理由が指摘されているが、基本的に議会に対する不信感が根底にある。これは、日本は言うに及ばずどの国においても同じであると言えよう。アメリカの場合は、さらに複雑である。有名な都市行政研究家のアドリアンは、「投票者が、情報をもち、合理的行動をとると言うのは現実にはウソである」と述べ、またこれらの方法によって政府（自治体）と住民がより密着するという意見もあるけれども実際上は、その運営は、複雑で困難なものである。ほとんどの場合、利害を組織化するところが、成功の唯一の方法である。必要な署名を獲得し、ボランテアを得ることは困難で、専門の選挙管理会社を雇うことは可能であるが、しかし、これは金のかかる方法である。

日本の住民投票をどのように考えるか

このようにアメリカの住民投票にもかなり問題がある。日本において地方分権化の波は、必然的な動向であると思うし、またそのために「直接立法」の制度も考えてみる時期がくるかもしれない。日本の場合の問題点を考えてみよう。

まず第一に、アドリアンが先に指摘しているように住民は合理的行動をとるであろうか。アメリカに比較

して日本の場合一層問題になるのは、現在の社会的権力とも言うべきマスメディアの影響である。日本のマスコミ事情は、コミュニティ紙中心のアメリカと異なり全国紙が強大な資本と部数をもって支配していることである。この結果、記事内容が、一般国民が受け入れやすい感性に訴える傾向にある。また、日本の住民運動は、継続性が少なく、単一目的である場合が多い。したがって組織的脆弱性を持ち、伝統的に積み上げが少なく、運動・参加のノウハウも少ない。このことが、過激になる別の理由である。

第二に、日本の住民運動は、観念的・イデオロギイ的になる傾向があり、時に炎のように燃え上がる。個人主義が発達したアメリカの場合、政府は個人にとって手段である。それゆえに住民運動も、機能的・現実的である。日本の場合、河川や道路の工事は是非を問う住民投票は、利害関係の及ぶ狭域的・広域的領域を対象として考えてみる必要がある。

第三に、日本の場合、政策形成・決定・執行過程の透明性が確保されていない点は問題である。アメリカ、イギリスの都市計画提案について、まず住民との「相談」があることなど、日本も取り入れたい制度である。また、アメリカの都市マスタープランは、ほとんどが二〇世紀前半に作られている。公共事業に対する反対理由が少ないのである。

これからの日本は、住民参加に対して行政側からの

制度的整備が必要である。住民は、実体の無い存在である。実体のない「住民」の意思を集約して行政システムの中でどのように反映させるか、その工夫を検討しなければならない。他国の経験を導入するのも有意義である。例えば、イギリスで実施されている「市民パネルによる住民の意思の調査手法」、地域の特定の行政課題を調査・検討するために、時には利用者運営まで行う「フォーラム」、また住民から選出された陪審員が、地域の行政課題について関係者・専門家等からの各種の情報や意見をもとに検討を加え、勧告を行う「市民陪審」など、住民の意思を効果的に行政に反映するための「システム」を作っている。このようなシステムは、日本においてもないわけではなく、例えば現場において多くの経験をもち建設省は、地方建設局間、また現場の事務所間の連絡を密にし、住民参加とその対策について情報を収集し、分析し、対応を考えてみるべきではなからうか。

#### 参考文献

- ・自治体国際協会『英国の新しい市民参加手法』(Clair Report, no.192)
- ・Charles R. Adrian, "Governing Urban America," (McGraw-Hill, 1977)
- ・横田 清「アメリカにおける自治・分権・参加の発展」(敬文堂、一九九七)

# 国土交通省関係予算概算要求の重点事項について

## 道路局道路総務課企画係

### はじめに

平成一三年度の重点施策は、二〇〇一年一月に予定されている国土交通省の発足の関係で、例年とは趣を変え、「国土交通省関係予算概算要求の重点事項」と銘打って去る八月二五日に発表された。ここでは、その主要課題と主要施策について、道路局関連部分を中心に概要を紹介する。

なお、施策の末尾の「連携」の記載は、当該施策が、省庁統合を踏まえ、各分野における多様な施策の連携を、従来省庁の所管を越えて強力に推進する「連携施策」であることをあらわす。

### I 二一世紀の新たな発展基盤の形成

#### 1 都市生活を抜本的に改善する都市基盤の整備

(1) 連携施策の展開による都市の交通問題の抜本的解決「連携」

① 都市新生の拠点となる鉄道駅とその周辺の総合的改善「連携」

・大都市拠点駅とその周辺の総合的改善「連携」  
都市新生の核を形成するため、歩行空間ネットワーク・交通広場・地下空間の整備、まちづくりと連携した駅の総合的な機能改善等を総合的に実施するとともに、周辺での都市開発を誘導する。

早期に大都市拠点駅約三〇駅とその周辺を対象に大改造を実施

横浜駅、広島市紙屋町地区、新宿駅等

・地方都市、大都市郊外部の駅とその周辺の総合的改善「連携」

利用者の利便性を大幅に高めるため、連続立体交差化や鉄道駅、鉄道・バス等との乗換通路、歩行空間ネットワーク、交通広場、駐車場、駐輪場等を総合的に整備する。

早期に、駅における乗継負担の軽減を図るため、約二〇〇駅を総合的に改善

・駅とその周辺、公共交通機関等のバリアフリー化の推進「連携」(後掲)

② 環状道路の整備、ボトルネック対策、TDM(交通需要マネジメント)による都市部の交通混雑の解消「連携」

渋滞の著しい都市圏の安全かつ円滑な交通を

確保するため、従来の都市圏交通円滑化総合計画を充実し、都市構造の再編を促進する環状道路の整備、立体交差化等によるボトルネック踏切の解消等を推進するとともに、パークアンドライド、新交通システムやLRRT等公共交通の整備及び利便性向上、都市内物流の効率化等によるTDMを社会実験も活用しつつ推進する。

- ・首都圏3環状道路の整備により今後一〇年内に圏央道内側の渋滞ポイント約六〇〇箇所約六割を解消（年間約九億時間（一人当たり約七時間）節約）。
- ・都市部のボトルネック踏切約一、〇〇〇箇所のうち約半数を今後一〇年間で立体交差化等により改良。

③空港、港湾、鉄道、道路の連携の強化による物流の高度化と交流の円滑化「連携」

我が国産業の国際競争力の強化を図るとともに、利用者が求めるドア・ツー・ドアのサービスを、環境に優しく、適切なコストで提供するため、空港、港湾、駅等の拠点や高規格幹線道路及びこれらを接続する道路等の重点的な整備と機能向上（フル積載海上コンテナ及び背高海上コンテナ対応、ITS活用等）により、スピードアップと乗り継ぎ・積み替えの円滑化を図る。

1 自動車専用道路等のICから一〇分以内にアクセス可能となる空港・港湾の割合
H9年度末 29% ↓ H14年度末 44%
↓ 21世紀初頭 約9割
2 車両の大型化に対応した道路ネットワークの整備
H9年度末約3万km ↓ H14年度末六万km
↓ 21世紀初頭 約20万km

(2) 都市の社会経済活動を支える交通基盤の強化  
都市構造を再編する環状道路、ボトルネックの解消に資する路線や空港・港湾へのアクセス道路に重点を置いて、高規格幹線道路及び地域高規格道路等の幹線道路ネットワークの整備を推進する。

(3) 快適で美しい都市空間の実現

① 快適な臨海部空間への新生「連携」

みなとづくり・まちづくり等に関する諸行政が連携して、大規模工場跡地などの低未利用地を有効に活用するための調査等を実施しつつ、水際線の市民への開放、商業・業務施設及び住宅の展開、物流の効率化、新産業の立地等、臨海部空間の新生を総合的に推進する。

② 水・緑豊かで美しい都市環境の形成

快適で美しい都市空間を形成するため、歩いて暮らせる街づくりの推進、まちづくりと河畔整備の一体的実施や下水道施設・処理水の活用

による水辺空間の整備、市民が海や川や等の自然に触れ合うことができる魅力あるウォータフロントの整備や干潟等自然環境の再生、身近な緑の保全・創出による緑豊かな生活環境の形成、公共施設とその周辺の一体的修景、街路樹の充実、電線類の地中化、照明の改善などを推進する。

二〇〇三年度までに電線類の地中化延長を約六、四〇〇km整備。

(4) 災害に強い安全な都市づくりの推進

① 広域防災拠点等防災拠点とネットワークの形成「連携」

様々な災害に対応した国民の安全を確保するため、広域防災拠点、各地域の防災拠点の整備とそのネットワークを構築する。

首都圏においては、河川、港湾、道路行政等が連携して、防災拠点ネットワークの一貫として新たに水上輸送等で結ばれる内陸型の広域防災拠点、臨海部防災拠点を整備するとともに、道路や水上輸送等による拠点間のネットワークを強化する。

② 密集市街地の緊急改善

密集市街地において早期に防災面での基礎的安全性を確保するため、地区整備プログラムの策定支援、密集市街地改善のための各種面整備事業や公園整備事業の拡充を行う。

- (5) 土地の有効利用の推進
- (6) 都市フロントエリアの創造

## 2 I T革命の推進

- (1) 光ファイバー収容空間ネットワークの整備によるF T T Hの支援「連携」

I T革命の進展に対応して、民間事業者等による家庭やオフィスまでの高速大容量の情報通信ネットワーク（F T T H）の早期実現を支援するため、道路、河川、下水道、港湾等の施設管理用光ファイバー収容空間の積極的な整備、開放を推進する。

※インターネットの通信速度を現在の一万倍（64 Kbps→1 Gbps）に向上し、家庭における動画や福祉・医療データの受発信、家庭内L A Nや情報家電の普及等を可能にする。

道路、河川、下水道、港湾等の光ファイバー収容空間により、早急に、国土の骨格を成すとともに家庭やオフィスを面的に結ぶ収容空間ネットワークを形成する。

※道路、河川、下水道等の収容空間等について、平成一三年度末までに約三万kmを整備し、開放する。

## (2) 国民生活・産業社会のI T化

- ① I T Sの積極的展開など交通・観光分野のI T化の推進「連携」

安全性の向上や都市問題、環境問題等の諸課題に対応した質の高い交通システムの実現や、国内外の観光客の利便性向上のため、E T Cの

整備、スマートウェイ技術とスマートカー技術が融合した走行支援システムの実道実験、ナンバープレートの電子化等のI T S（高度道路交通システム）の推進や、道路情報、公共交通情報、物流情報、観光情報を総合的に処理しインターネット等を通じて国民に提供するシステムの構築、I T革命推進のための国際共同プロジェクトなどを推進する。

## ②防災分野のI T化の推進「連携」

水害、高潮、地震、火山・土砂災害等の被害の最小化や車両通行の安全確保を図るため、関係行政が連携し、I Tを活用したリアルタイムの観測・監視体制の強化と観測情報等の共有化を進め、インターネット、携帯電話等多様な手段により、的確な防災活動、避難行動が直ちにとれるよう、国民がきめ細かな防災情報を常時確実に入手できるように体制を整備する。

## (3) G I Sの整備・普及の推進「連携」

数値地図、電子海図、国土数値情報など空間データ基盤等を整備し、それらをインターネットを通じて流通・利用するようなくみ（電子国土）を構築し、国、地方、民間にわたり国土管理、環境保全、ハザードマップ作成、福祉・医療、救急活動、マーケティングなど様々な分野においてG I Sが活用できる環境を積極的に整備する。

## (4) 国土交通省版「電子政府」の実現

申請・届出等のオンライン化、調達・施工・維持管理の電子化「連携」

国民負担の軽減、行政の簡素・効率化を推進するため、旅行業の登録、道路占用許可など申請・届出等行政手続や調査・統計のオンライン化、自動車保有関係手続・港湾諸手続のワンストップ化を進める。また、公共施設に係る建設コストの縮減や品質の確保・向上等を図るため、C A L S / E Cの導入など調達・施工・維持管理の電子化を推進する。

## 3 循環型社会と美しい日本の形成を目指した環境問題への対応

- (1) N O X、P M（粒子状物質）、C O<sub>2</sub>を低減するための総合的対策「連携」

①円滑な交通流の確保  
沿道環境の改善と地球温暖化防止を図るため、環状道路等道路ネットワークの拡充、首都圏等の特に沿道環境の悪い交差点等の緊急改善ポイントにおける対策の集中実施等を推進する。

②環境への負荷の少ない自動車交通や道路利用の推進

道路利用を環境負荷の少ないものへと転換するため、有料道路の料金格差により湾岸部等へ大型車等の交通流を転換する環境ロードプライ

シングの試行的実施や、TDM（交通需要マネジメント）を推進する。

また、最新排ガス規制車への代替促進や自動車単体の排ガス規制の強化等ディーゼル車対策の充実を図るとともに、自動車燃料の低硫黄化の施策を推進する。

さらに、低公害車、低燃費車をはじめとする環境自動車の開発・普及、環境自動車の導入等により環境負荷低減に資する社会実験の実施、高速道路のSA等における低公害車のための燃料供給施設の設定スペースの確保を推進する。

### ③新技術の活用による大気浄化

沿道環境の改善を図るため、道路トンネルの換気所における電気集塵機の設置や、土壌・光触媒等による大気浄化技術について、フィールド実験を行う。

二〇〇五年度までに、特に沿道環境が悪い交差点（緊急改善ポイント）約五〇箇所について、交差点立体化等の緊急対策を実施。

### (2) 美しい環境の保全・創出

### (3) 循環型経済社会の構築

## 4 少子・高齢社会に対応した安心の暮らしの実現

### (1) 住宅からまちなか、乗り物まで一貫したバリアフリー社会の形成

### ①駅とその周辺、公共交通機関等のバリアフリー化「連携」

高齢者、身体障害者などの方々が気軽に安心して公共交通機関を利用して移動できることを目指し、交通バリアフリー法に基づき、エレベーター、上り下りのエスカレーター等の整備、低床バス・LRTの導入、歩道等の拡幅や段差の解消等により連続したバリアフリー空間を整備する。また、併せて駅ビル、デパート、病院等のバリアフリー化を促進するとともに、ソフト面の施策として、交通バリアフリーボランティア活動の支援を行う。

・二〇一〇年までに主要な旅客施設（一日当たり乗降客数五、〇〇〇人以上の約二、七〇〇駅など）とその周辺空間、公共交通機関のバリアフリー化を実施する。

・乗合バスについて一〇〜一五年で原則として低床化された車両にする。

・二〇一〇年までに駅ビル・デパート・病院等主要な特定建築物（床面積二、〇〇〇㎡以上）のストック（全国で一三万棟）の三割をバリアフリー化する。

### ②積雪寒冷地における冬期バリアフリー施策の展開「連携」

冬期における高齢者、身体障害者等を含む歩行者の安全で快適な移動空間、活動空間の確保

を図るため、国土交通省所管の広範な行政が連携し、交通結節点周辺、バスターミナルやバス停周辺、中心市街地、官公庁施設等主要な公共施設周辺、公共住宅団地等における除雪の充実、消雪施設の整備、堆雪スペースの整備、低床バスの導入等を図る。

### ③観光地のバリアフリー化「連携」

観光資源が集中している地域を対象に、観光案内所、休憩施設、トイレ等のバリアフリー化をモデル的に行うとともに、観光資源との調和に配慮しつつ歩道や停留所のバリアフリー化を行う。

### (2) 高齢者の安心、快適、自立した生活の実現

地域の交通の確保

・福祉・介護・医療サービスを支援する道路整備の推進

地域において福祉・介護・医療等基礎的な生活条件に関するサービスを確保できない市町村において、複数市町村によるこれら施設の共同利用に資する道路の整備を促進する。

### (3) 少子化対策の推進



## II 生き生きとした暮らしと活力ある経済社会の実現に向けた基盤の形成

### 1 安全の確保

(1) 自然災害に対する安全な暮らしの実現  
安全で安心な生活を支える道路防災対策の推進  
幹線道路等の整備に当たって、医療機関へのアクセスなど生活の安全度・安心度も評価に加え、異常気象時の孤立地域の解消などを図る、生命線となる道路の整備を行う。

(2) 交通安全の確保  
交通安全対策の充実

陸上、海上及び航空交通に関して、安全な移動環境の整備、安全監視の充実や情報の利用の推進などの安全対策に積極的に取り組む。特に、道路交通事故に対応するため、幹線道路の事故多発地点（全国約三、二〇〇箇所）における事故多発削減策の集中実施や住居系地区等において地域住民との連携のもとに歩車の適切な共存を図るコミュニティ・ゾーンの形成等を推進する。

(3) 海上における安全及び治安の確保  
二〇〇二年までに約三、二〇〇箇所に対策完了

### 2 国内外の多様な連携・交流の推進

(1) 幹線交通体系の整備

全国の主要都市間を連結する高規格幹線道路網とこれを補完する地域高規格道路網を整備する。

(2) 都市と地域、地域間の連携・交流の推進〔連携〕

(3) 地域の特色を生かした観光振興・訪日外国人の倍増促進〔連携〕

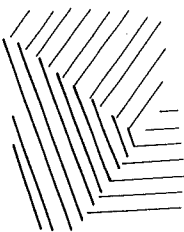
地域づくりと一体となった観光振興を推進しつつ、国際的に低水準な外国人旅行者数の増加を図るため、W杯サッカー大会開催地域や国際観光テーマ地区を中心に、観光案内施設、休憩施設等の観光関連施設の整備、観光地を周遊する道路ネットワークや歴史・文化等を生かした観光拠点空間の形成、外国人旅行者にも対応した観光・交通・都市情報の提供、訪日促進キャンペーンの実施等、ハード、ソフト両面での施策を展開する。

### 3 多様な地域形成

(1) 地域主体の地域づくりの推進

(2) 豪雪地帯、離島、奄美・小笠原、半島等の振興

### 4 北海道総合開発の推進



# 都市新生基盤の構築

道路局企画課道路経済調査室

## 一 施策の必要性

交通混雑や防災上の問題や環境の悪化など、都市において様々な問題が蓄積されている。都市化社会から都市型社会への転換（図1）を図るためには、このような都市に蓄積された種々の問題を抜本的に解決する必要がある。そのため、都市の骨格を形成する環状道路の体系的な整備や面整備による都市拠点の形成による都市の再生・再構築を推進することが重要であり、都市計画道路等の整備、商業系用途の地域における幹線道路の整備による都市の有効高度利用を推進している。

また、道路の渋滞はモータリゼーションの進展とともに厳しさを増しており（図2）、都市活動と阻害し、全国で年間約一二兆円にもものぼる損失

を及ぼすとともに、沿道環境・地球環境に多大な影響を及ぼしており、都市内の人ともの効率的で円滑な移動を実現する必要がある。その対策として、第3次渋滞対策プログラム（平成一〇～一四年度）に基づいた事業の推進、TDM施策等の積極的な活用、ボトルネック踏切の解消・緩和（図3）、都市モノレール等の整備や交通結節点の改善等の公共交通支援、路上工事の縮減等を実施している。

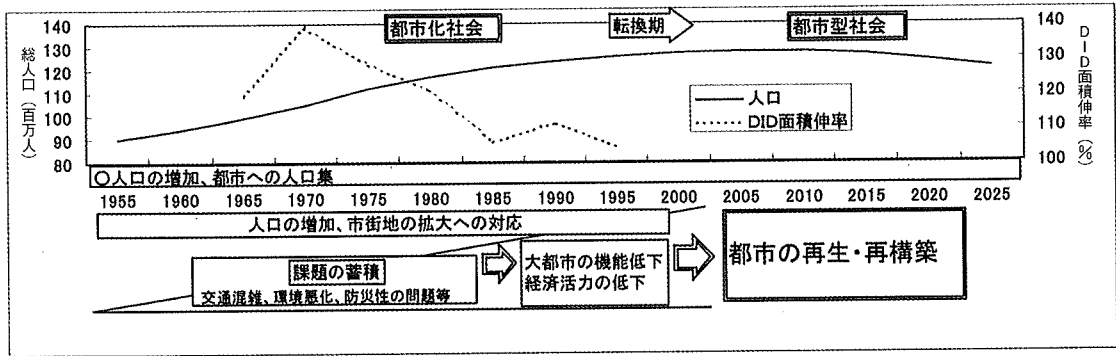
さらに、住みよい都市環境を再生・創造するため、より良い沿道環境の保全に努めるとともに、バリアフリーで誰もが快適に利用できる豊かな道路空間を形成することが必要であり、地域住民や関係機関との連携のもと、道路空間の適正な利用を促進している。

## 二 施策の概要

一で述べた諸問題を解決するため、本年度は、都市の骨格となる環状道路等の整備等による都市の再生・再構築、ボトルネック対策やTDM（交通需要マネジメント）施策の推進等による交通の円滑化、バリアフリー化や適正な空間利用の推進等による都市環境の改善を推進する。以下、1 都市の再生・再構築、2 都市交通の円滑化、3 都市環境の改善の分類に従い詳細を述べる。

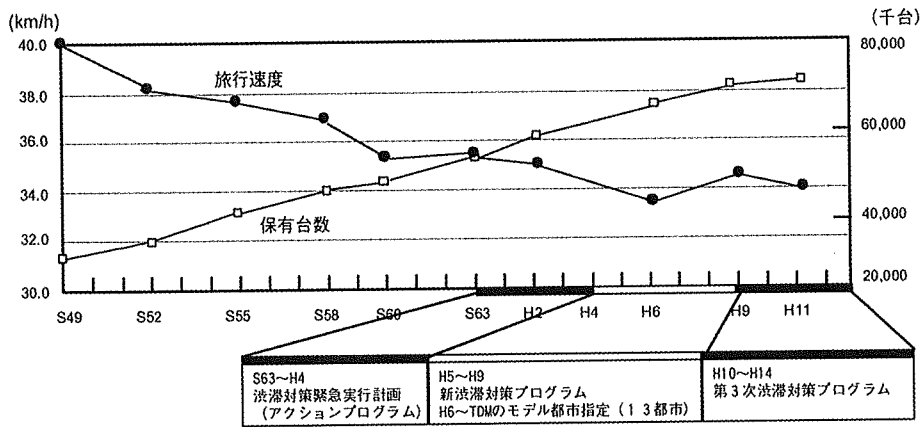
### 1 都市の再生・再構築

都市の骨格となる環状道路等の体系的な整備を一般国道八号金沢東部環状道路等約一三五箇所において推進し、都市の再生・再構築を図るとも



<資料>国勢調査(総務庁)、日本の将来推計人口(平成9年推計、厚生省)より作成

図1 都市型社会への転換



<資料>建設省

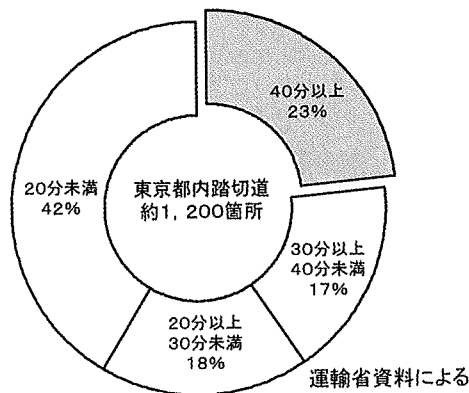
図2 モータリゼーションの進展とともに厳しさを増す道路の渋滞

に、さいたま新都心地区など約一〇〇箇所において土地区画整理事業や市街地再開発事業等の面整備を実施し、都市の活性化に資する都市拠点市街地の整備を推進する。

さらに、密集市街地等において地区内の避難・延焼防止等の防災機能を担う道路や歩行空間の整備を面的に進めるため、市街地再開発事業の実施による道路整備に併せて、街路事業等により連続する都市計画道路の整備が行われる場合などに、

【東京都内踏切道のピーク時遮断時間の状況】

東京都内の場合、現存する約1,200箇所の踏切のうち、約4分の1がピーク遮断時間40分以上。



運輸省資料による

<資料>運輸省

図3 ボトルネック踏切の現況

市街地再開発事業の採択要件を本年度より緩和し、安全な市街地の形成を図る。

## 2 都市交通の円滑化

### (1) TDM（交通需要マネジメント施策）の推進

従来の都市圏交通円滑化総合計画を充実し、TDMや公共交通支援の一層の重点化を盛り込んだ新たな計画を策定し、これらの施策を推進する。

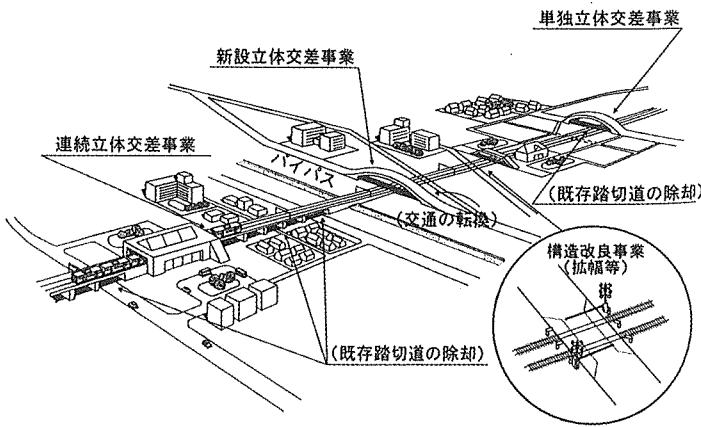


図4 踏切道改良事業のイメージ

また、NPO法を活用したTMA組織の設立や活動を支援するとともに、例えば、国道二四六号二子玉川駅周辺等において行政エリアを超えた首都圏レベルでの広域パークアンドライドを進めるなど、東京圏等大都市圏におけるTDMを推進する。

### (2) ETCの整備

高速道路上の渋滞の約三割に相当する料金所渋滞の解消のため、ETCを集中的に整備する。

### (3) 踏切道の改良促進

踏切道においては、法の指定による改良の義務づけと、財政的支援措置による事業のスピードアップによる緊急的・集中的な改良が必要であり、このため、踏切道改良促進法を改正し、ポトルネック踏切及び事故多発踏切等の改良を緊急的かつ集中的に行う（図4）とともに、連続立体交差事業等において、鉄道事業者等に対する道路開発資金の融資制度や立替制度を創設し、JR中央線等六二箇所において連続立体交差事業を実施する。

### (4) 交通結節点の機能向上

平成一二年度に創設された交通結節点改善事業により、駅前広場、地下鉄関連道路等交通結節点の改善を新宿駅地区（図5）等約一三〇箇所において推進する。さらに本年度は、貨物の輸送において鉄道の有効利用を図り、公共交通の利便性向上をさらに支援するため、現在、推進している交通結節点改善事業に物流の観点を加え、貨物駅も

対象として当該事業を拡充し、人どもの効率的な移動の実現を図る。

### (5) 公共交通への支援

公共交通の利用促進を積極的に進めるため、大阪モノレール等九路線において、道路の地下空間等を活用した新交通システム・都市モノレールを積極的に整備する。

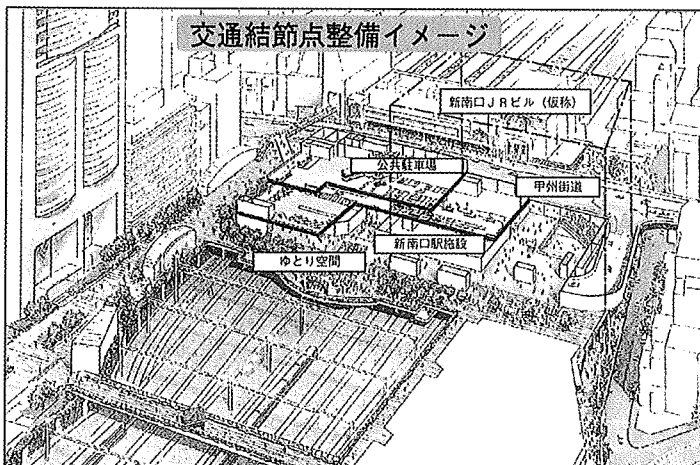


図5 新宿駅南口地区基盤整備事業

さらに、路面電車の停留所の利便性を向上するため、現在の路面電車走行空間改築事業の対象に停留所を追加し（図6）、停留所のバリアフリー化等により路面電車の利便性の向上を図るとともに、放置自転車の解消、自動車からサイクル・ア

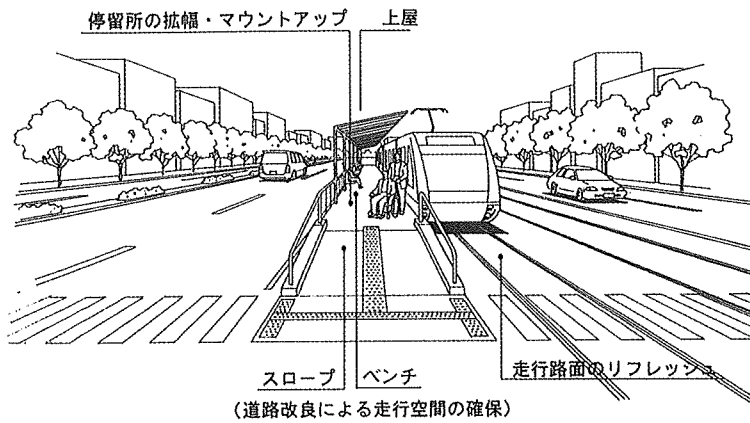


図6 路面電車走行空間改築事業のイメージ

ンド・レイル・ライドへの転換を促進するため、駅に近接した箇所における自転車駐車場整備の採択基準を緩和し、駅周辺における自転車交通の利便性を向上する。

また、バス利用の促進のため、仙台地区等約一二箇所においてバス路線フレッシュアップ事業を、新徳島交流ターミナル等約二箇所においてバスの駅整備事業を引き続き進めるとともに、バスの運行情報や鉄道との乗り継ぎ案内等の情報をバスの駅やパークアンドライド駐車場等に設置した情報端末等で提供する。

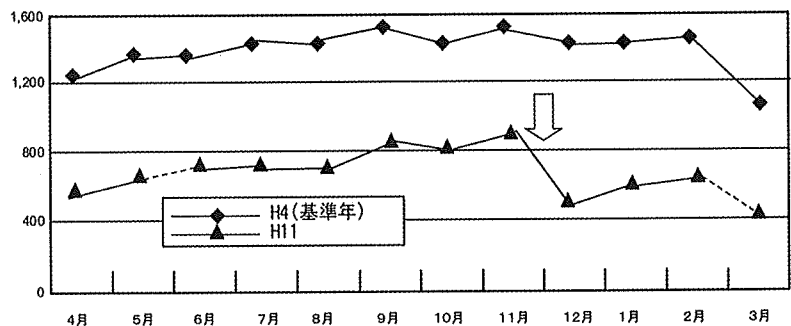
(6) 路上工事の縮減

抜本的対策として共同溝の整備を進めるとともに、数値目標を設定した路上工事の縮減対策を一般国道三五七号八潮共同溝（東京都）等において展開する（図7）。

3 都市環境の改善

人・自転車・車・緑の調和した都市空間を形成するため、歩行空間のバリアフリー化、電線類の地中化、道路の緑化の整備を面的に進め、快適な都市空間を整備する。また、道路空間の適正な利用促進のために、路上駐車、迷惑駐輪の排除を行い、道路空間の適正な利用を促進するとともに、地域住民等と連携して快適な利用に向けた維持管理を推進し、さらに、交差点立体化等のボトルネ

【年間路上工事件数の推移（東京都区部）】



<資料>建設省

図7 路上工事対策

ック対策や「環境ロードプライシング」の実施等により沿道環境を改善する。

# ITSサービスの導入・展開について

## 道路局道路交通管理課高度道路交通システム推進室

ITS（高度道路交通システム）は、最先端の

IT（情報通信技術）を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより、ナビゲーションシステムの高度化、有料道路等の自動料金収受システムの確立、安全運転の支援、道路管理の効率化等を図るものであり、深刻化する渋滞、交通事故や環境の悪化など現代の道路交通問題を解決する戦略的な手段である。

平成一三年度は、スマートウェイ推進会議（委員長・豊田章一郎経団連名誉会長）からの提言（「スマートウェイの実現に向けて」平成一一年六月）を受け、ITSの多様なサービスを支える通信システム、センサー、光ファイバー等を総合的に備えた道路（スマートウェイ）の展開を目指し、関係省庁や産学との連携のもと以下の諸施策を推

進する。

- ① ETC（ノンストップ自動料金収受システム）の全国展開と車載器の普及促進
- ② スマートICやUターン可能なSA・PAの促進
- ③ 走行支援システムの実道実験の実施
- ④ 地域のニーズに対応した情報提供
- ⑤ 歩行者支援のITSの試験的導入

### 一 ETC（ノンストップ自動料金収受システム）の全国展開と普及促進

料金所渋滞の解消、ドライバーの利便性向上、コストの縮減等を図るETCについて、平成一四年度末までに全国の主要な料金所（約九〇〇箇所）への導入に向け、サービスを拡大するとともに、

- ① ETC車載器を入手し、セットアップ・取付を行います。
  - ・車載器はカーディーラー、カー用品店等で購入できます。
  - ・車両の情報を車載器に読み込むセットアップや車両への取付についても、購入店で実施することができます。



（車載器）

- ② ETCカードを入手します。
  - ・クレジットカード会社（別納利用者については公団）に、ETCカードの発行を依頼すれば入手できます。



（ETCカード）

- ③ ETCカードを車載器に挿入して料金所を通過します。
  - ・これで、料金所をノンストップ、キャッシュレスで通過できます。



※なお、我が国のETCはプライバシー情報や不正利用に対して高いセキュリティを有したシステムとなっています。

←（ETC路側機器）

図1 ETCの利用方法

ETC利用率の向上を図り、多様なサービス、新たな市場の創出を促進するため、車載器・ICカードの普及促進策を進める(図1・2)。

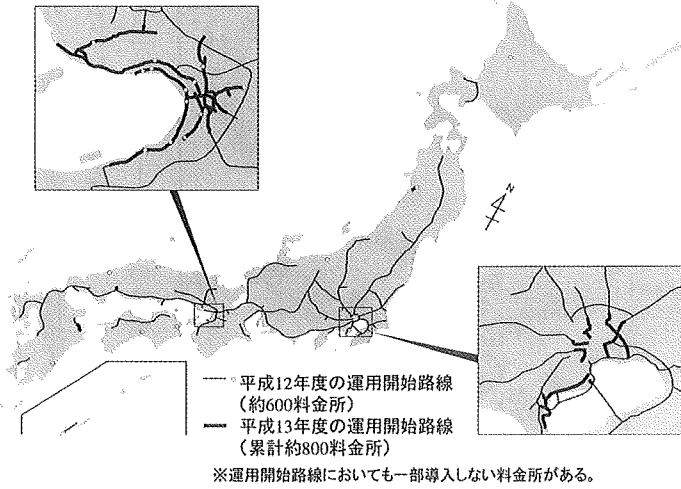


図2 ETCのサービス開始路線

## 二 スマートインターチェンジやUターン可能なSA・PAの促進

建設費、管理費のコスト縮減が可能となるスマートIC (ETC技術を活用した自動料金収受方式によるIC) の試行導入を実施するとともに、ハイウェイオアシス等においてUターン可能なSA・PAの整備を進める(図3・4)。

スマートICとすることにより建設費や管理費が削減され、自治体や民間事業者による追加ICの整備が容易となることから、ICを活用した商業施設、レクリエーション施設、物流拠点等との一体的な整備が促進され、地域の活性化に資することが期待される。

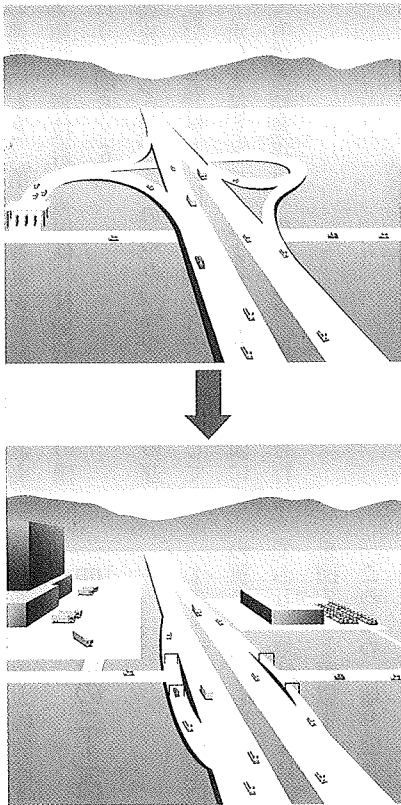


図3 スマートICのイメージ

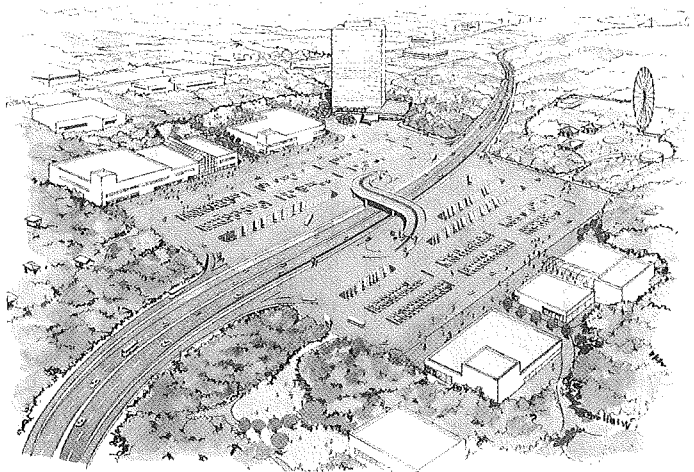


図4 Uターン可能なSA・PAのイメージ

### 三 走行支援システムの実道実験の実施

スマートウェイとスマートカーが協調してドライバーへの危険警告・運転補助を行うことにより、交通事故の大幅削減を目指す走行支援システムについて、平成一二年一〇月からの実証実験（スマートクルーズ21）の結果を踏まえ、関係省

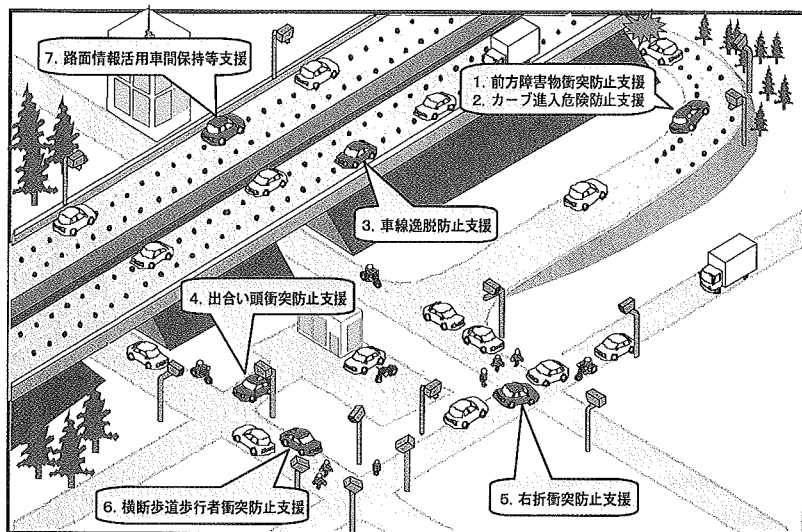


図5 走行支援システムが提供する7つのサービス

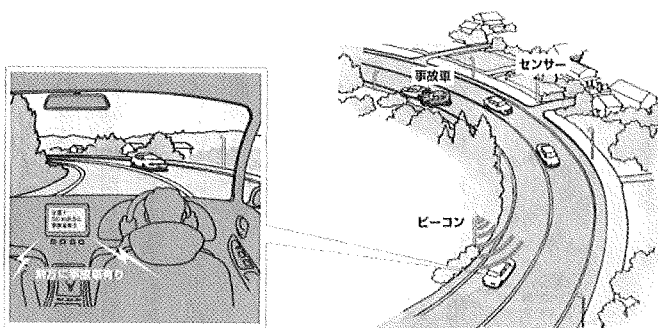


図6 センサーを利用した危険警告

庁との連携のもと、第二名神高速道路等で実道実験を実施し、新技術の実用性、社会的受容性の確認を行う（図5・6）。

交通事故死者数の約五〇%が「発見の遅れ」、約二七%は「操作・判断ミス」に起因しており、走行支援システムにより、これらの原因に対して有効な情報提供や危険警告、運転補助を行

い交通事故の大幅削減を目指す。

### 四 地域のニーズに対応した情報提供の推進

ITSは高度情報化による地域の活性化や生活の質の向上にも資するものとして大いに期待されており、地域レベルにおいても積極的にその導入を図ることが望まれている。

このため、地方公共団体が安全かつ円滑な交通の確保や道路利用者の利便性向上などを目的として、一般国道及び都道府県道等において、道路の改築事業等と一体的に行う光ファイバー、道の駅の情報端末、センサー類等のITS関連施設の整備に対して補助を行うITS施設整備関連事業を平成一三年度から実施している。

平成一三年度は引き続きITS施設整備関連事業を進めるとともに、交通利便性向上や物流の効率化のため、関係機関と連携して、サービスイリア・パーキングエリアや道の駅、iモビリティセンター等において、道路交通情報や公共交通機関等の運行情報、観光情報等の各種情報提供を進める（図7）。

### 五 歩行者支援のITSの試験的導入

歩行者ITSは、ITS技術を活用した歩行空間の情報化により、出発地から目的地までの間の



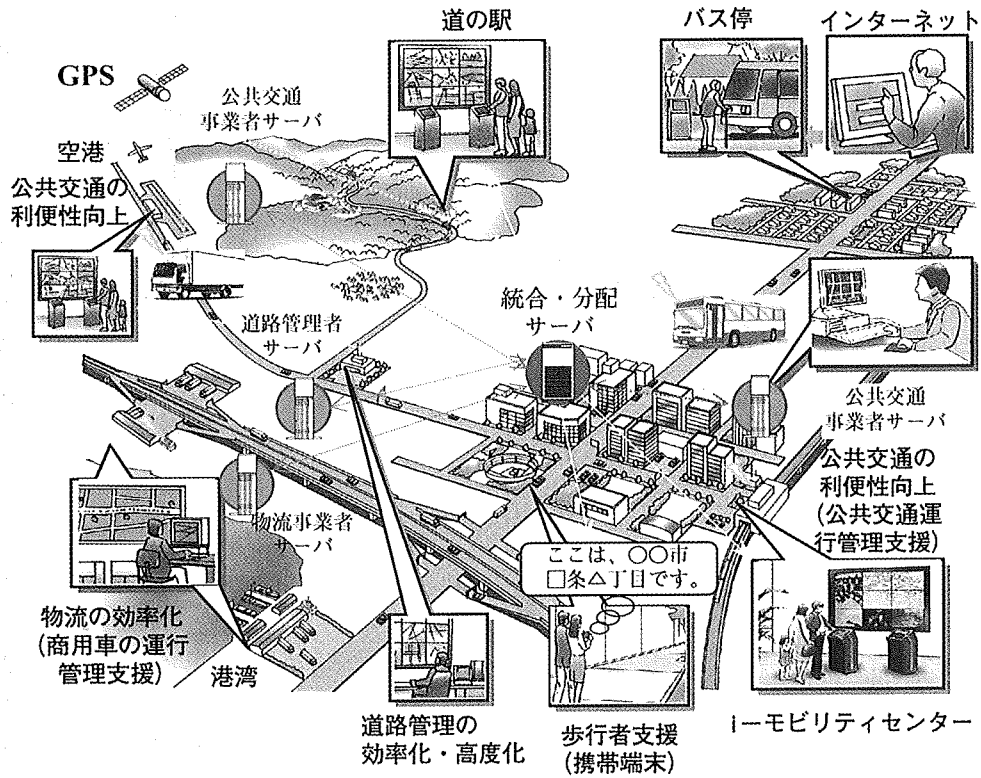


図7 地域のニーズに対応した情報提供のイメージ



図8 音声による歩行者支援のイメージ

様々な移動場面等において、歩行者、車椅子使用者などに安全・快適・利便を提供する道路システムであり、平成一三年度より、官民共同でシステム等の研究開発に取り組むこととしている。平成一三年度には、システム等の標準化に向けて、全国一〇箇所程度で社会実験を実施する(図8)。

# 沿道環境の改善と地球環境の保全

道路局道路環境課

## はじめに

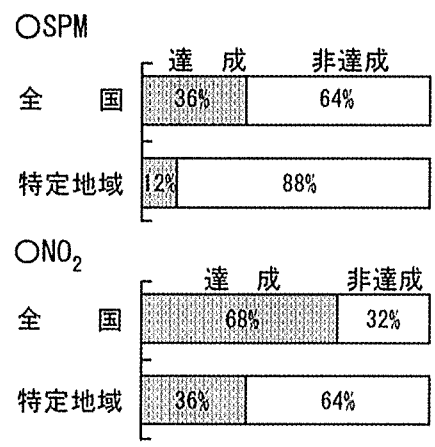
我が国の幹線道路の沿道環境は、大気質、騒音に関する環境基準を越え厳しい状況にある。こうした背景を受け、いくつかの地域においては、沿道住民から道路管理者に対して訴訟という形での問題提起がなされてきた。一方、地球温暖化防止対策として、道路を走行する自動車からの二酸化炭素排出量削減に向けた取組みが必要である。道路行政を進めるにあたっては、よりよい沿道環境、地球環境の実現と、国民の経済・社会活動の確保の両立を図り、持続可能な社会を実現することを理念として取り組んでいく必要がある。

## 一 背景

### (1) 沿道環境

#### ① 沿道環境（大気）の現状

浮遊粒子状物質（SPM）に関する環境基準の達成率は、全国で約四割、自動車NOx法（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一九六市区町村（特定地域）で約一割であり、大都市圏で深刻であるばかりでなく、全国的にも厳しい状況にある。また、二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）については、全国的には約七割で環境基準を達成しているものの、大都市圏では約四割であり、厳しい状況にある（図1）。



出典：「平成10年度大気汚染状況について」（環境庁）

図1 SPM、NO<sub>2</sub>の環境基準の達成状況

② 沿道環境（騒音）の現状

建設省が行った平成一〇年度の道路環境セ  
ンサスの結果によると、住宅地等を通過する  
直轄国道約一三、二〇〇kmについて道路交通  
騒音を測定した三、七七七地点のうち環境基  
準を超過している地点の割合は、昼間約六割、  
夜間約七割と厳しい状況にある。また、環境  
基準において騒音対策を優先的に実施するも  
のとされた夜間の騒音レベル73dBを超過した  
地点の割合は約二割であった（図2）。

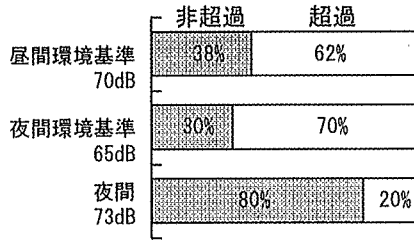


図2 騒音の環境基準等の超過状況

③ 道路環境訴訟など

昭和五十一年に提訴された国道四三号訴訟を  
初めとして、現在まで西淀川訴訟、川崎訴訟、  
尼崎訴訟、名古屋南部訴訟、東京訴訟の六件

の訴訟が提起されてきた。このうち、国道四  
三号訴訟については、平成七年最高裁判決に  
おいて道路交通騒音について国の責任が認め  
られた。また、西淀川訴訟、川崎訴訟では、  
国が環境対策等を実施すること等を条件に和  
解した。現在、尼崎、名古屋南部、東京訴訟  
が係争中であり、沿道環境に対する地域住民  
からの問題提起が続けられている。

一方、地方自治体においては、東京都の  
「ディーゼル車NO作戦」(H11・8・27)をは  
じめとし、埼玉県の「彩の国青空再生戦略」  
(H12・5・15)などディーゼル車対策等を  
独自に公表するなど沿道環境問題に対する積  
極的姿勢を打ち出している。

(2) 地球環境

平成四年にブラジルのリオ・デ・ジャネイロで  
開催された地球サミットにおいて、地球温暖化問  
題は現在の人類の生活と将来の生存に直接関わる  
深刻な問題であるとの認識が共有され、問題の解  
決に向け、「気候変動枠組条約」が採択され、そ  
の後一九九四年に発効し、各国が取組みを行って  
いるところである。

平成九年一二月に京都で「気候変動枠組条約第  
三回締約国会議」いわゆるCOP3が開催され、  
主要先進国等の具体的な温室効果ガスの削減目標  
等を定めた「京都議定書」が採択された。この議

定書の中で、我が国には二酸化炭素等の温室効果  
ガスの排出量を二〇〇八年から二〇一二年におい  
て一九九〇年に比べて六%削減するという厳しい  
目標が設定された。

地球温暖化対策を進めるにあたっては、我が国  
においては、温室効果ガスの約九割を占める二酸  
化炭素の排出を削減していくことが重要である。  
この二酸化炭素排出量のうち約二割は「運輸部  
門」からのものであり（図3）、このうち約九割  
が自動車からの排出である。一九九八年度の我が  
国の二酸化炭素排出量は、一億八、八〇〇万ト  
ンで、これは、前年度と比較して三・八%の減少  
となっているものの、一九九〇年度と比べると  
五・六%の増加であり、京都議定書の目標の達成  
に向け、積極的な取組みが求められている。

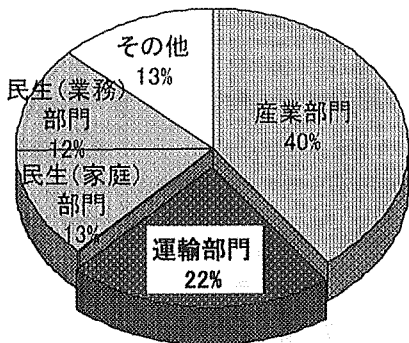


図3 部門別二酸化炭素排出割合（1998年）

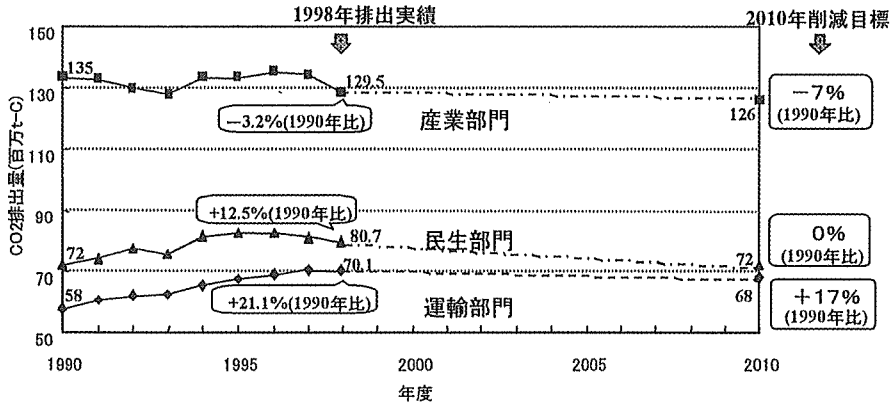


図4 部門別二酸化炭素排出量の推移と目標

COP3にのぞむにあたって政府においては二〇一〇年時点の二酸化炭素排出量を一九九〇年レベルに低減することとし、部門別には一九九〇年比で、産業部門は七％削減、民生部門は伸びゼロ、運輸部門は一七％の伸びに抑えることとした。運

輸部門は、一九九八年実績で、一九九〇年比で二一％の伸びであり、今後の目標達成に向け約三％二酸化炭素排出量を削減することが必要である(図4)。

### 二 道路行政における施策体系

① 自動車交通に係る粒子状物質(PM)、窒素酸化物(NOx)、二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)の排出量は、交通渋滞等により走行速度が低下するほど、走行距離当たりの排出量が大きくなる。このため、環状道路等幹線道路ネットワークの整備や、交差点立体化、交差点改良等のボトルネック対策によって交通渋滞を緩和・解消し、円滑な交通を確保することが重要である。

② 現に沿道環境が厳しい地域においては、直接的に当該道路の沿道環境の改善を図ることが必要であり、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置、環境施設帯の整備等の道路構造の改善や、幹線道路の沿道にふさわしい土地利用への転換の促進と住宅防音化の推進を図っていくことが重要である。

③ また、道路ネットワークの整備、道路構造対策等に併せて、環境負荷の少ない道路利用の実現を目指し、交通需要マネジメント(TDM)施策等の取組みを進めることが必要である(図5、表1)。

表1 ボトルネック対策によるPM、NOx、CO<sub>2</sub>の削減効果

事業種類	箇所名	走行速度変化(km/h)	PM, NOx, CO <sub>2</sub> 排出削減効果
バイパス整備	国道16号 西大宮バイパス	25→30	PM △ 4,410kg/年 NOx△ 41,770kg/年 CO <sub>2</sub> △ 3,740t-C/年
立体交差化	国道357号 葛西臨海公園 入口交差点	25→40	PM △ 770kg/年 NOx△ 6,300kg/年 CO <sub>2</sub> △ 420t-C/年
交差点改良	国道1号 中原口交差点	3→19	PM △ 130kg/年 NOx△ 820kg/年 CO <sub>2</sub> △ 115t-C/年

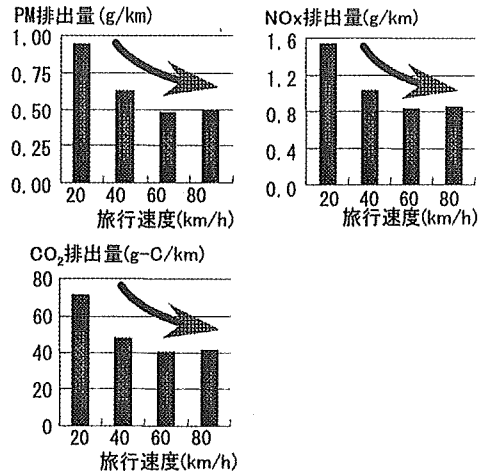


図5 旅行速度とPM、NOx、CO<sub>2</sub>排出量の関係

### 三 具体的な施策

#### (1) 交通円滑化等による沿道環境改善と地球温暖化対策の推進

環状道路等幹線道路ネットワークの整備や、交差点改良等による渋滞の緩和・解消により、旅行速度を向上させ、PM、NO<sub>x</sub>、CO<sub>2</sub>の排出削減に努める。特に沿道環境が厳しい交差点（緊急改善ポイント）約五〇箇所については、平成一七年度までに立体交差化等のボトルネック対策等により沿道環境を改善することとしている（図6）。

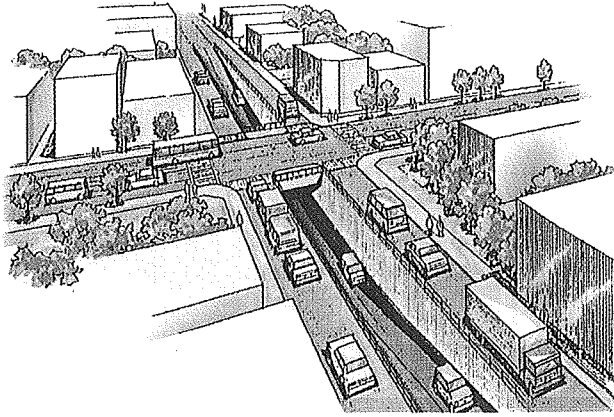


図6 交差点立体化のイメージ

#### (2) 道路構造対策等による沿道環境の改善

沿道環境の厳しい既存の幹線道路については、直接的に沿道環境の改善を図るための道路構造対策が必要である。騒音対策としては、低騒音舗装の敷設、遮音壁、環境施設帯の設置等の対策を推進する。しかし一般道路では、沿道へのアクセス確保のため遮音壁の設置が困難な場合がある等採用できる対策が限られている（図7）。

大気質対策としては、都心部の有料道路において道路を地下化する等、環境負荷の少ない道路構造による整備を図る他、自動車排出ガスから、PMやNO<sub>x</sub>を除去するための新技術として、電気集塵機や土壤・光触媒による大気浄化技術のフィールド実験を行うなど、新技術の活用についての検討に取り組む（図8）。

#### (3) 環境への負荷の少ない道路利用への取組み

① ITS、TDM等による交通円滑化  
道路交通情報システム（VICS）の活用による適切な経路選択を支援し、交通渋滞の緩和を図る。また、ノンストップ自動料金収受システム（ETC）を導入し、料金所における渋滞を緩和・解消する。

また、相乗りや共同輸配送、パークアンドライドなど、自動車の効率的利用や、時差通勤・通学など、混雑時間帯を避けて自動車交通量を時間的に平準化することによる道路の

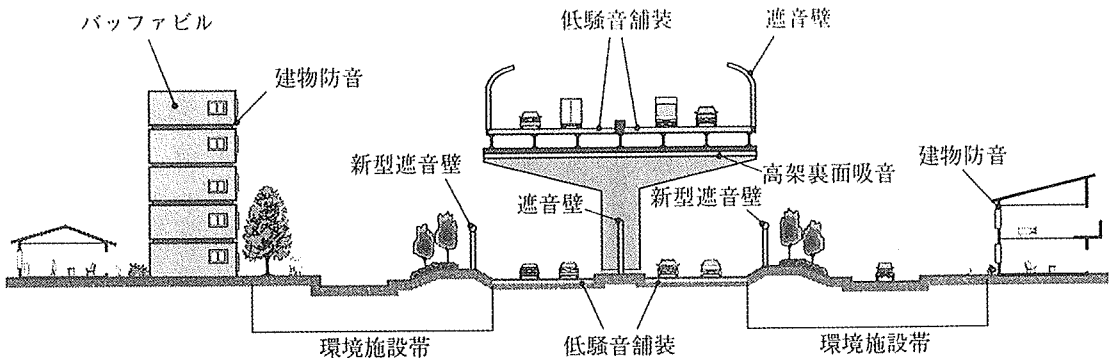


図7 沿道環境改善のイメージ（騒音）

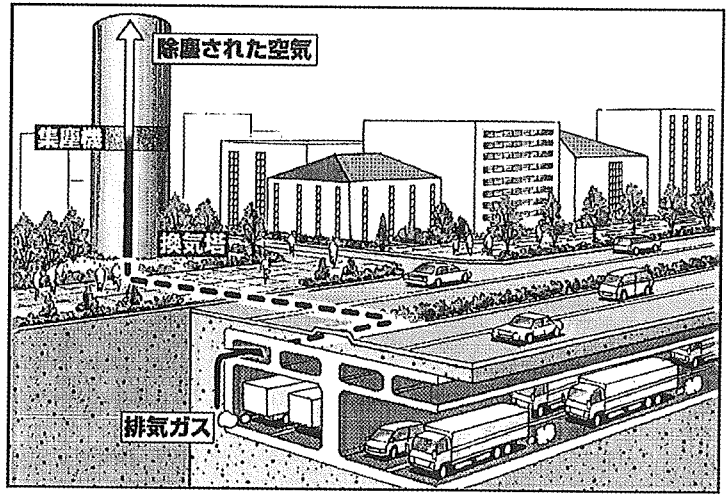


図8 環境負荷軽減構造のイメージ

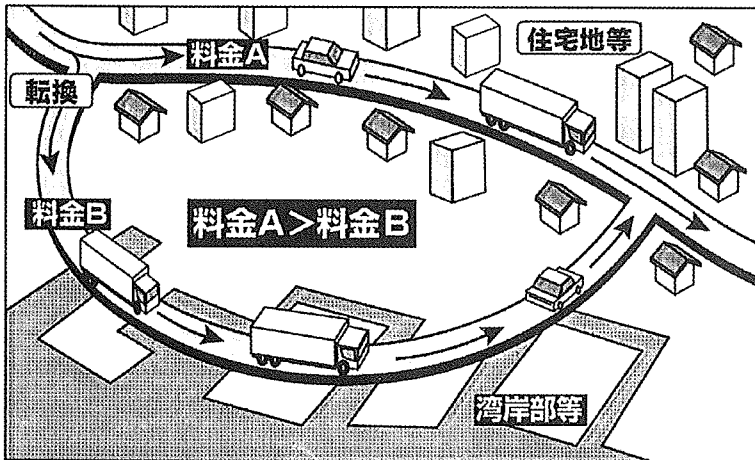


図9 環境ロードプライシングのイメージ

② 効率的利用など交通需要マネジメント(TDM)施策による交通渋滞の緩和・解消を図る。  
 環境ロードプライシング  
 有料道路の料金格差を利用して、住宅地域に集中した交通を湾岸部等に転換し、住宅地域の沿道環境を改善する「環境ロードプライシング」を首都高速、阪神高速にて試行的に実施する(図9)。

③ 公共交通機関の利用促進

鉄道、バスなどの自動車以外の交通手段の利用がしやすくなるように、乗り継ぎの利便性を向上させるための駅前広場等の交通結節点整備や、環境負荷の少ない都市交通機関である路面電車・都市モノレール・新交通システムの整備、バスレーンのカラー舗装化やハイグレードバス停の整備等を進める。

④ 自転車利用の促進

環境にやさしい交通手段である自転車の都市内利用を促進するため、自転車走行空間や自転車駐車場の整備により、自転車が都市の重要な交通手段として位置付けられた「エコサイクルシティ」の形成を進める。

(4) 道路行政における多様な対策

大気汚染物質の発生源である自動車単体対策の一つとして、低公害車の普及促進が必要である。しかし、現在、低公害車用の燃料供給施設が都市内に限られているため、低公害車の利用は、都市内の短距離移動に限定され、低公害車普及の障壁となっている。そこで、都市間の燃料供給施設の設置を支援し、低公害利用範囲の拡大を図る。  
 また、環境への負荷を軽減し、良好な景観を形成する植樹帯の整備や、道路法面の緑化などの道路緑化を推進する。

# 「少子・高齢社会」に対応した生活空間の形成

道路局道路環境課

## 一 概要

二一世紀における本格的な少子・高齢社会の到来を間近に控え、高齢者・障害者など誰もが安全に、安心して社会参加でき、快適に暮らせる生活環境の確保がますます重要となつてきています(図1)。

また、道路交通の状況としては、平成一一年の交通事故死者数は九、〇〇六人と四年連続して一人を下回ったものの、交通事故件数は七年連続して過去最多を更新し、負傷者数は史上初めて百万人の大台を突破するなど、極めて厳しい状況にあります(図2)。

こうした状況に対応するため、建設省道路局においては、誰もが利用しやすいバリアフリー歩行

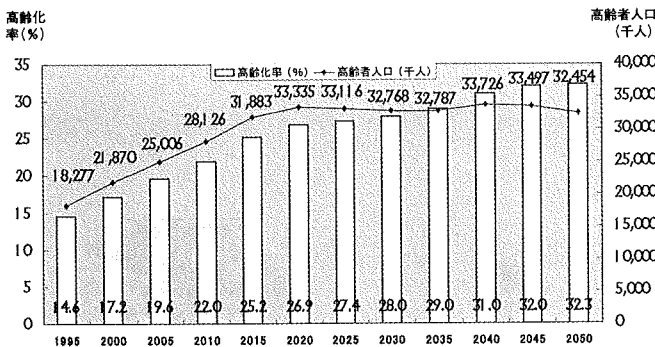


図1 65歳以上人口の将来推計

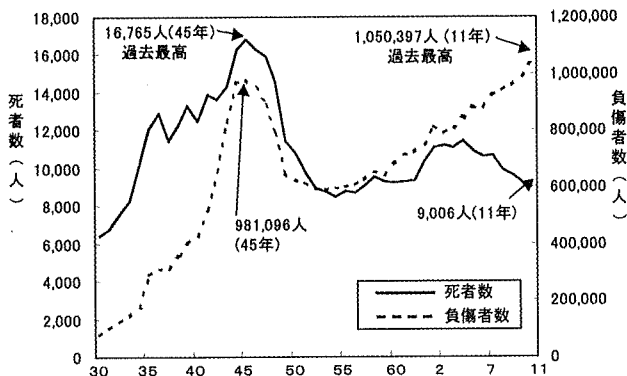


図2 交通事故の推移

空間ネットワークの整備、エコサイクルシティやコミュニティ・ゾーンの形成、道路緑化による良好な経験の形成を総合的に進めるとともに、事故多発地点緊急対策事業や交通安全総点検などの交通事故対策を進めるなど、少子・高齢社会に対応した安全で快適な生活環境を確保するための諸施策を推進しています。

## 二 人・自転車・車・緑の調和した道路空間の面的な形成

車線主義から空間主義への転換を目指し、人・車・自転車・緑を重要な構成要素とする道路構造令に基づく道路空間を面的に整備することにより、誰もが安全かつ快適に移動し社会参加できる生活環境を形成します(図3)。

### (1) 歩行空間のバリアフリー化

本年五月に成立した交通バリアフリー法(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)の成立も踏まえ、市街地の駅等の交通結節点や商店街、公共施設等の周辺等における幅の広い歩道等の整備や波打ち歩道の解消、立体横断施設へのエレベーター・エスカレーターの設定、歩行者用の休憩施設(都市型「道の駅」(仮称))の整備等による歩行空間のバリアフリー化をより一層積極的に進めます。

その際、駅構内、病院など公共施設のバリアフ

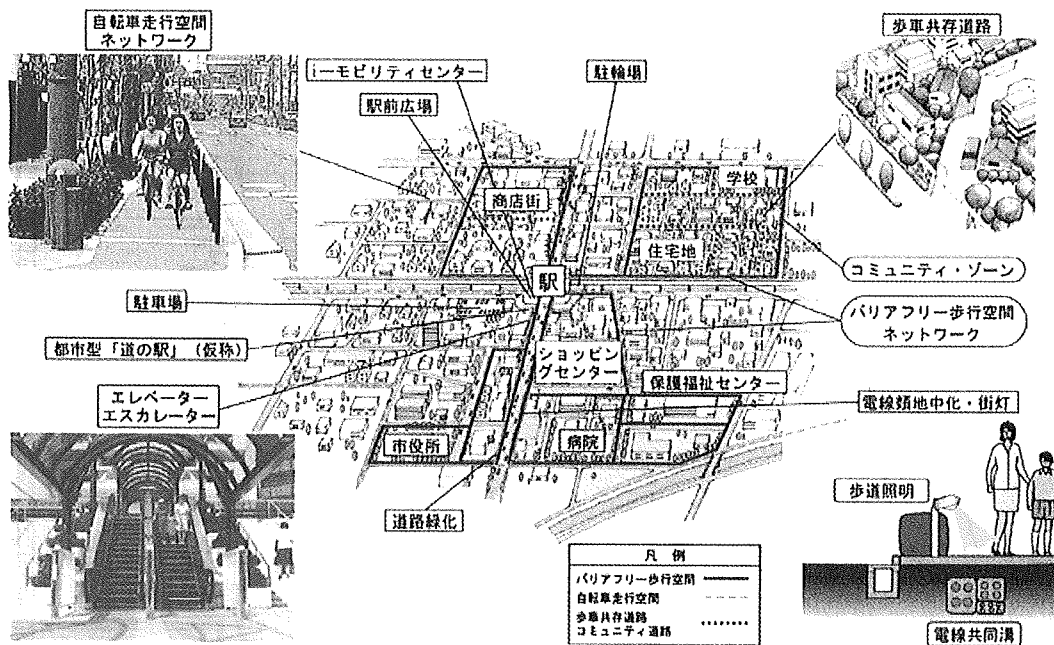
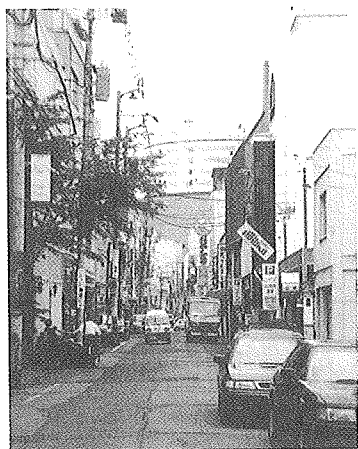


図3 人・自転車・車・緑の調和した道路空間の面的な形成



整備前



整備後

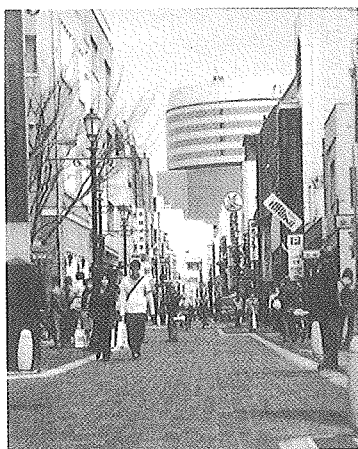


図4 電線地中化による快適な歩行空間の形成

りー化やノンステップバスの導入等と連携して整備を進めることとしています。

また、整備後においては、i-モビリティセンタの整備やフリーマップ等の作成等により、安全で快適な道路交通環境の整備状況につい

ての情報提供を進めます。

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います。

(2) 電線類地中化等の推進

良好な都市景観の形成、安全で快適な歩行空間の確保等を図るため、新電線類地中化計画に基づく電線類の地中化を積極的に進めるとともに、地中化と併せて歩道照明の設置を推進します(図4)。

(3) 歩行者ITSの研究開発の推進

ITS(高度道路交通システム)の技術を活用した歩行空間の情報化により、出発地から目的地までの間の様々な移動場面等において、歩行者、車椅子利用者などに安全・快適・利便を提供する「歩行者ITS」の研究開発を進めます。

平成一三年度には、システム等の標準化に向けて、全国一〇箇所程度で社会実験を実施することとしています(図5)。

(4) エコサイクルシティの形成

環境にやさしく、また高齢者や学生、主婦の重要な移動手段となっている自転車について、歩行者、自動車と並ぶ主要な交通手段の一つとして位置付け、その安全で快適な利用環境の整備を進めます。(エコサイクルシティの形成)

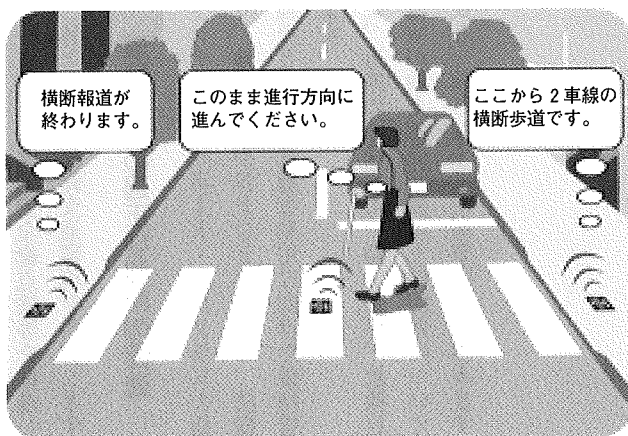


図5 歩行者ITSのサービスイメージ

エコサイクルシティにおいては、自転車走行空間や自転車駐車場の整備を進めるとともに、自転車の安全な走行方法や適正な駐輪方法について自転車利用者にPRし、自転車の安全で快適な利用を促進します。

平成一三年度は、平成一四年度までに自転車利用環境整備モデル都市として指定した全国一九都市を中心に、エコサイクルシティの形成を進めます。

(5) コミュニティ・ゾーンの形成  
 市街地の住居・商業系地区において、公安委員会の速度規制等をあわせ、歩車共存道路等を面的に整備し、通過交通の進入を抑えてくらしの安全を確保するコミュニティ・ゾーン形成事業を住民と連携のもとに推進します(図6)。

(6) 道路緑化の推進  
 環境への負荷を軽減し、緑豊かな都市景観を形

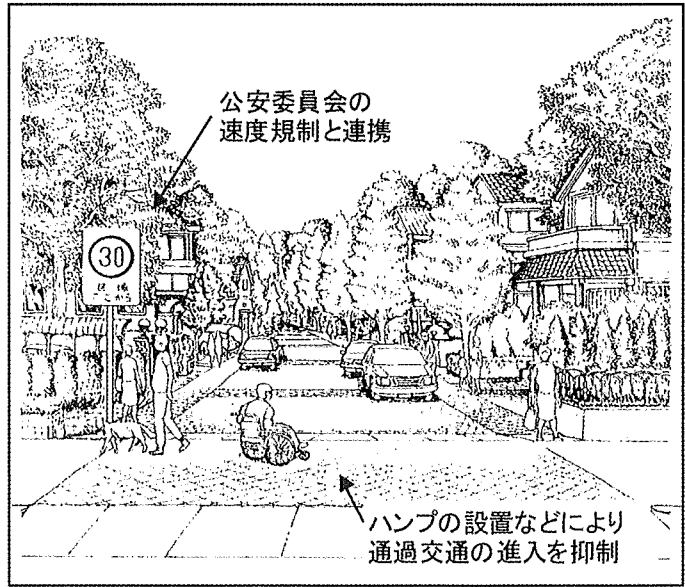


図6 コミュニティ・ゾーンのイメージ

成する道路緑化を進めます。

### 三 安全な道へ

道路利用者とのコミュニケーションを積極的に  
 行いつつ、幹線道路の事故多発地点対策をはじめ  
 とした安全な道路交通環境整備を進めます。

(1) 事故多発地点緊急対策事業の推進

幹線道路における事故が特定の区間に集中して

いることに鑑み、全国約三、二〇〇箇所の事故多  
 発地点について、交差点改良、道路照明の設置等  
 の事故削減策を行う「事故多発地点緊急対策事業」  
 を警察庁との連携のもとで重点的に推進します。  
 また、対策が概成した箇所においては、対策の  
 効果を評価し、フィードバックしつつ改善策を追  
 加的に実施することにより、施策の効果を高めて  
 参ります。

(2) 交通安全総点検等の推進

地域の人々や道路利用者として一体となって道路交  
 通環境を点検する交通安全総点検等を推進し、地  
 域と一体となって道路交通環境を改善します。

### 四 道路空間の適正な利用の促進

ボランティア・サポート・プログラムの活用等  
 により、地域住民やNPOと連携して、清掃や植  
 樹管理など道路の快適な利用に向けた維持管理を  
 進めます。

また、道路の不法占用や路上駐車、放置自転車  
 など地域が抱える道路利用上の問題について、地  
 域住民と一体となって空間整理に取り組めます。

# 安全で安心で暮らせる生活を支える道路の防災対策

道路局企画課道路防災対策室安全企画係長 中前 茂之

## 一 近年における自然災害による道路への影響

我が国の国土は脊梁山脈を有する急峻な地形であり、地震、豪雨、豪雪が頻発するなど厳しい自然条件下にある。

近年の状況を振り返ると、平成七年一月の阪神・淡路大震災をはじめ、八年二月の豊浜トンネル岩盤崩落、九年八月の第二白糸トンネル岩盤崩落、一〇年の八月末豪雨、一一年には土砂崩れや地下街水没を招いた六月末の広島や福岡での豪雨災害、道路寸断による多くのキャンブ客が孤立した八月中旬の豪雨災害等が発生した。更に、一二年三月三十一日の北海道有珠山の噴火災害、六月の伊豆諸島の火山・地震活動、九月の秋雨前線によ

る東海豪雨災害など様々で、被害も広域的なものから集中するものなど多岐に亘っており、国全体が「脆弱国土」であると言っても過言ではない。このような脆弱国土にあって、特に災害時におい

て救急活動、緊急輸送、避難等のために道路は重要な役割を果たすことから、道路の防災対策を積極的に推進する必要がある。

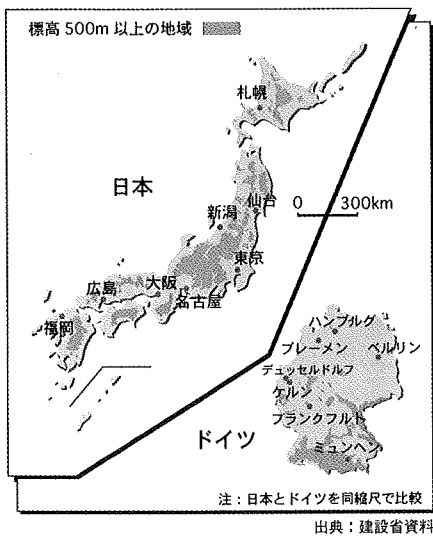


図1 標高500m以上の地域の比較 (日本とドイツ)

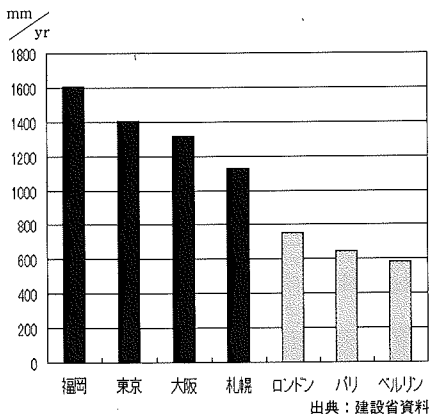


図2 年平均降水量の比較

表1 近年の主な道路災害

発生年月日	災害名
H2.11.17～	雲仙普賢岳噴火災害
H5.8.6	平成5年8月豪雨
H7.1.17	阪神・淡路大震災
H8.2.10	豊浜トンネル岩盤崩落
H9.8.25	第二白糸トンネル岩盤崩落
H10.8.26～31	平成10年8月末豪雨
H11.7.10～15	平成11年7月豪雨
H12.3.31～	有珠山噴火災害

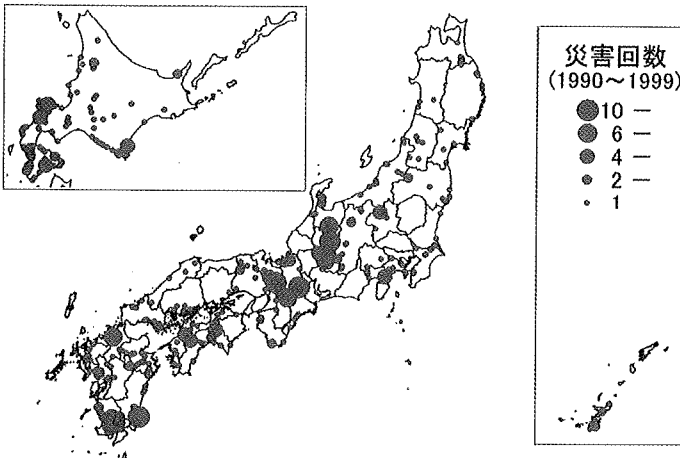


図3 道路災害発生件数 (H2～H11)

二 平成一三年度道路防災対策事業の主要課題

平成一三年度においては、  
 (1) 安全で安心な生活を支える道路整備等の推進  
 (2) 雪国の生活を支える冬期道路交通確保の推進  
 を主なテーマとして道路の防災対策を進めること  
 としている。

三 安全で安心な生活を支える道路整備等の推進

(1) 道路整備の方針転換

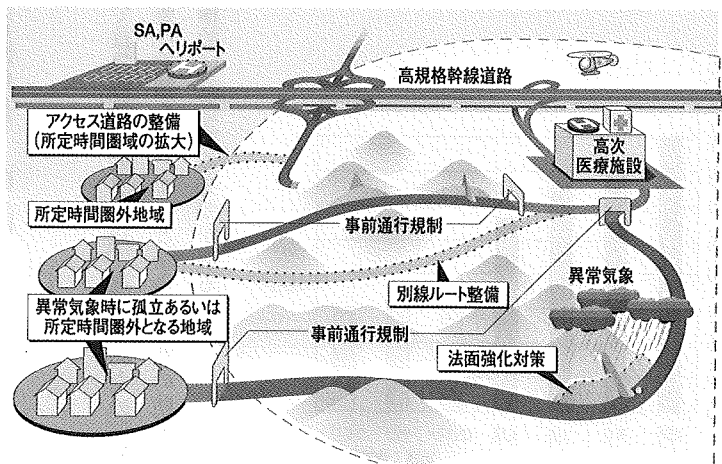
道路整備の方針を個別箇所の危険度や交通量に基づく発想から、医療機関へのアクセス性など道路網が支える生活の安全度・安心度等を評価した計画的な考え方へと転換する。

(2) 生命線となる道路の整備など防災対策の推進

地域の幹線道路である国道において、防災の水準が低く、降雨による事前通行規制等による地域の孤立が発生し、医療機関へのアクセス等に障害が出るなど生命の安全に関わる影響を生じている路線がある。

このため、人命の安全や安心な生活を確保する生命線となる幹線道路の防災水準を高め、地域の安全性を高める。

また、緊急輸送道路上の橋梁等を中心とした震



出典：建設省資料

図4 安全で安心な生活を支える道路整備のイメージ

災対策や道路防災総点検に基づく法面对策等を進める。

(3) SA・PA等における救急ヘリポート整備

事故や急病、災害等が発生した場合、救命率の向上や後遺症の軽減の観点から、負傷者等の搬送時間の短縮が重要性である。特に、高速道路上における事故等が発生した場合にはヘリコプターの活用が効果的であり、これを支援するため、サー

ビスエリアやパーキングエリア等における救急医療ヘリポートの整備を進める。

(4) 広域防災拠点整備など都市の防災性の向上  
首都圏において大規模災害が発生した場合、その被害の影響は首都圏にとどまらず日本国内外へ及ぶと考えられるため、迅速な復旧作業を支え、被災地域外からの資機材・物資輸送を円滑に行う

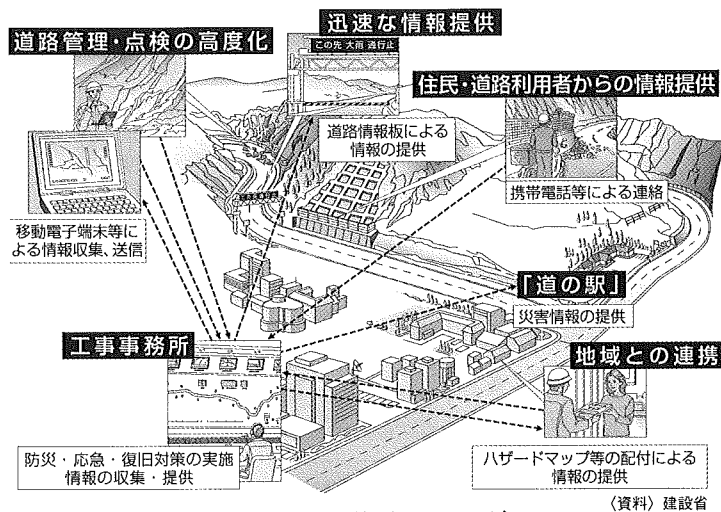


図5 地域と連携した防災管理体制のイメージ

交通の確保が必要である。

このため、首都圏における広域環状道路の結節点において、広域防災拠点の整備を検討するとともに、共同溝の整備を進める。また、木造密集市街地等、防災上危険な市街地を解消する土地区画整理事業、市街地再開発事業を推進することにより、都市の防災性を向上し、災害時の緊急輸送や復興を支援する。

(5) 防災性が高く、環境にも配慮した道路整備の推進

道路整備を行う際に、橋梁やトンネルなどの構造は切土等に比べて比較的地形の改変による影響が小さく、防災性が高いと考えられる。また、森林の伐採を少なくできるため自然環境への影響も少ないと考えられる。このように、地形の改変を最小限に抑える工法を採用するなど防災性が高く、同時に環境にも配慮した道路整備を推進する。

(6) インターネットを活用した情報提供など地域と連携した防災管理体制の構築

地域の住民の方など日常的に道路を通行している道路利用者から情報収集することにより、よりきめの細かい防災管理を行うとともに、インターネットを活用し、路面の積雪状況など道路管理の情報化を図り、地域と連携した防災管理体制を構築する。

<http://www.moc.go.jp/road/bosai/bosai.html>

#### 四 冬期バリアフリーの確保等雪国の生活を支える冬期道路交通確保の推進

国土面積の約六割、都道府県数の約四割、人口の約二割を占める積雪寒冷特別地域において、安定した生活の確保や地域の振興を図るとともに、国民に広く諸活動の場を提供するため、地域の特性に応じた適切な冬期道路交通対策を推進する必要がある。

特に、積雪や凍結といった雪国特有のバリアを解消し、安全で快適な都市空間を確保することは重要である。

(1) 冬期バリアフリー対策の推進

バリアフリー法が制定されたところであるが、雪国では、積雪によって歩道の幅員が減少したり、凍結によって転倒しやすくなるなど、冬期特有のバリアが存在する。これを「冬期バリア」と呼ぶこととし、バリアフリー法の特定経路や人が多く集まる鉄道駅周辺や中心市街地等、特に安全で快適な歩行者空間の確保が必要となるところで、除雪の充実、消雪施設や流雪溝の整備など、さまざまな冬期バリアフリー対策を総合的に進める。

(2) NPOなどと連携した歩道除雪等雪寒事業の効率化

歩道除雪等を実施するにあたり、NPOや地域住民等と連携することにより、事業の効率化を図

る。また、風力や下水道の廃熱など自然エネルギーや未利用エネルギーを活用し、消雪施設整備の効率化を進める。

(3) 雪害五計の推進

平成一〇年度に閣議決定された新積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画に基づき除雪、防雪、

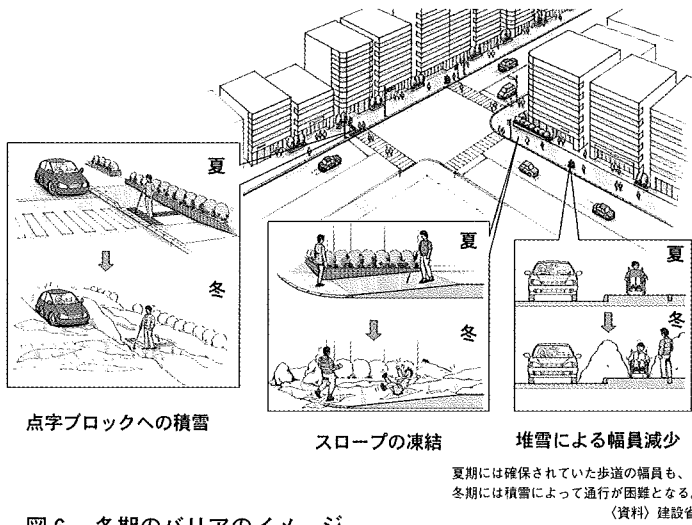


図6 冬期のバリアのイメージ

凍雪害防止及び除雪機械整備を以下の課題を中心に引き続き推進する。

- ①新しい交流・連携時代における冬期モビリティの確保
- ②安全な歩行空間・快適で魅力ある生活空間の形成

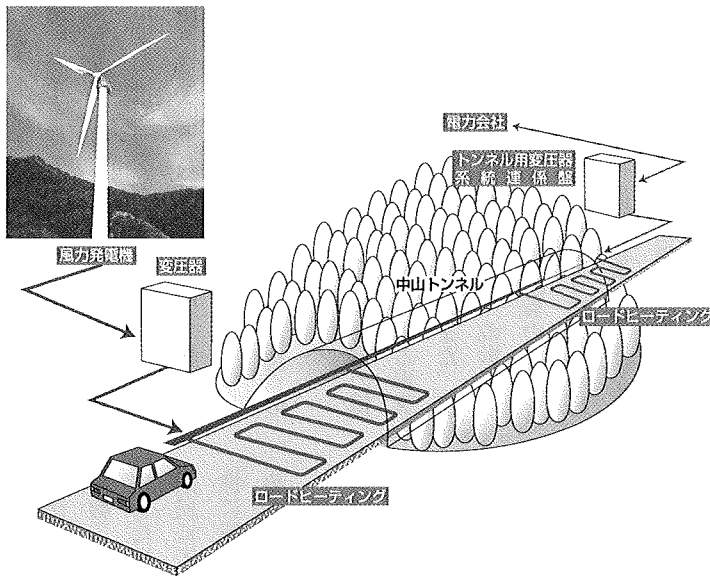


図7 風力エネルギーを活用した消雪施設整備

③安全・信頼性を支える冬期道路情報提供の充実、新たな雪害事業の活用

五 終わりに

以上のような対策を持つて道路の安全性、防災性を向上し、安全で安心な生活を支えるとともに、脆弱な国土の克服に努めることとしている。

また、公共事業の必要性や効率性の観点から、事業の効果を明確化し、分かり易い事業の推進を図ることとし、安全や安心にかかる指標を用いた事業優先度の明確化や事業の効果分析手法に関する検討にも取り組んでおり、一層の効率化を図っていく。あわせて、道路事業の推進に対し、皆様のご理解とご協力を期待するものである。

# 道路審議会有料道路部会が ETCの普及促進策を提言

道路局有料道路課

建設大臣の諮問機関である道路審議会有料道路部会（部会長：横島庄治 高崎経済大学教授）においては、昨年八月以降、ETCの導入を踏まえた料金のあり方等について検討課題とすることにも、同部会の下に有料道路調査研究小委員会（委員長：杉山雅洋 早稲田大学教授）を設置して、それらの課題について、専門的・集中的な審議が行われてきたところである。

特にETCについては、本年四月から千葉地域を中心に試行運用を実施しており、間もなく本格運用が開始される見込みである。

こうした中、緊急の課題となっているETCの普及促進を図るための施策について、現段階における有料道路部会としての考え方が「ETC普及促進策について(案)」として示された。

主な内容としては、概ね五年後を目途に都市高速道路において完全ETC化を目指すことなどの目標が示されるとともに、普及促進のための対策

として、割引をはじめとする各般の施策が提言されている。

以下、その全文を紹介する。

## ETC普及促進策について(案)

道路審議会有料道路部会

### 一 はじめに

高度道路交通システム（ITS）は、最先端の情報通信技術などを用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する二一世紀の社会システムであり、渋滞や交通事故、環境への悪影響などといった道路交通問題を積極的に解決するとともに、ITS情報通信関連市場全体では波及

効果を含めて約一〇〇兆円にのぼる経済効果を見込むビッグプロジェクトである。平成八（一九九六）年に政府において我が国のITSに関するマスタープランが策定され、本格的なスタートを切つて以来、官民が一体となってその実現に向けた取り組みが行われているところである。

ETCは有料道路の料金所において一旦停車することなく路車間の通信により料金支払いを行う

システムであるとともに、双方方向の路車間情報システムを活用したサービスへの展開やICカードの汎用化及び電子マネー化などを促進させ、利用者サービスの大幅な向上を図るものであり、ITSを構成する重要な施策の一つに位置づけられている。我が国においては、平成五（一九九三）年に道路技術五箇年計画に盛り込まれ、全国の有料道路を一つのシステムで利用でき、不正利用に対しても高いセキュリティを有する優れたシステムを目指して本格的な検討が行われてきたところである。

また、世界規模で生じている情報通信技術（IT）による産業・社会構造の変革（いわゆる「IT革命」）の中で、我が国のETCは、IT革命を先導する役割を担うことも期待される場所である。

本年四月には、モニター車約三〇、〇〇〇台を対象として千葉地区を中心とする首都圏の主要な料金所において試行運用が開始され、平成一二（二〇〇〇）年度中には全国約六〇〇料金所で利用可能となり、平成一四（二〇〇二）年度末までには全国約九〇〇料金所に展開することとなっている。

こうした状況を踏まえ、本部会では、我が国の有料道路制度に大きな変革をもたらすと期待されるETCについて、その早急な普及促進が極めて

緊急かつ重要な課題であると考え、今後実施すべき普及促進策について整理した。

国及び各公団等においては、ここで指摘した普及促進策について、国民や利用者の意見を踏まえつつ、早急な具体化を図った上で、可能なものから順次実施し、利用者がETCを利用しやすくなるような環境づくりに努める等により、ETC普及に全力を挙げて取り組むよう望む次第である。

## 二 ETCの整備効果

ETCは、従来の料金支払いシステムに大きな変革をもたらすものであり、以下に掲げるような各般にわたる整備効果が期待されることである。

### （利用者側の視点）

料金所ノンストップ通行による渋滞の回避や通過時間の短縮、キャッシュレス化による各公団共通の簡易な決済が可能となることにより、利用者の利便性・快適性が向上する。

### （交通流の視点）

ETC利用率の向上により、都市間高速道路渋滞の三割を占める料金所渋滞が解消に向かう。なお、都市高速道路においては本線上の渋滞の影響等もあり、その効果は相対的に減殺される。

### （コスト縮減の視点）

ETC利用率の向上に伴い、料金收受経費等の

管理費について削減が可能となる。

### （新たな料金施策の視点）

環境対策等特定の政策目的や既存ストックの有効活用、さらには利用者ニーズ等の観点を踏まえた弾力的で多様な料金施策の効果的な実施が可能となる。特に都市部においては、こうした料金施策の導入により、交通需要マネジメントが可能となるため、その環境改善効果をはじめ社会的効果は非常に大きい。

### （完全ETC化による効果）

上述のETCの整備効果は、ETCの利用率が一〇〇%になれば飛躍的に高まることが見込まれる。

例えば、コスト縮減については、有人レーンで大部分廃止することができることから、料金收受経費等の管理費の大幅な削減が可能となるとも、ETCを活用した新たな料金施策についても、すべての車両がETC化されていけば、よりきめ細かな割増・割引等メリハリのある料金設定が可能となることから、一層効率的な政策目的の実現や、利用者ニーズに十分対応した料金体系の構築が可能となる。

また、完全ETC化は、こうした料金施策とも相俟って、既存の道路ストックを有効活用した交通流の最適化にも資することとなる。



### 三 ETC普及促進のための課題

ETCはそれ自体、利用者に対し、料金所ノンストップ通行等一定のメリットをもたらすシステムではあるが、ETCの普及促進を進めるに当たっては、以下に掲げる課題もあることから、普及促進策については、それらの課題に十分に配慮した上で検討を行うことが必要である。

(ETC車と非ETC車における不公平感の存在)

渋滞解消等のETCの整備効果は、利用率が低い段階では、十分に実感できないのみならず、利用率の向上による渋滞解消のメリットは非ETC車も享受しうることから、特に導入初期段階においてETCへの転換のインセンティブが働きにくい。

(車載器の価格抵抗)

車載器価格及び車載器の取付費用については、普及率が向上すれば、大量生産等による価格低下が期待できるものの、導入初期段階において、高率であれば、相当程度の価格抵抗が見込まれ、利用率が低レベルにとどまることが予想される。

(高率の現行割引制度の存在)

現在のハイウェイカード等の前納型割引制度は、後納式のシステムを採用しているETCにおいては、現時点では適用できず、当該制度の利用者にとっては、ETCへ転換すると割引によるメ

リットを喪失することとなることから、転換が進まないことが予想される。

### 四 普及促進策の展開

#### (1) 基本的考え方

ETCの普及については、整備効果がより顕著となる利用率50%をできる限り早急に達成することが重要である。

さらに、料金収受経費等を大幅に節減するとともに、各般の料金施策をより効果的に実施するためには、ETC車・非ETC車が混在している状況を早急に解消することが望ましいことから、概ね五年後を目途に都市高速道路においてETCに限定した利用とすることを旨とし、その他の有料道路についてもできるだけ早期のETC限定化に向けて、普及促進策の積極的な展開を図る。

#### (2) ETCの展開戦略

現在、日本道路公団及び首都高速道路公団においては、千葉地域等において、公募されたモニターを対象としてETCの試行運用を実施中であり、試行運用結果を踏まえてできる限り早期に本格運用を開始し、平成一四(二〇〇二)年度末までにETC対応料金所を全国に拡大することから、この時点で利用者は全国のほとんどの主な料金所で、ETCを利用できるようになる予定である。

普及促進策の実施に当たっては、利用者の支払コストをはじめ、ETCシステム全体の公正・透明性の確保を図りつつ、利用者のETCへの選択や民間事業者の企業努力を誘導・支援することを基本とし、ETCの全国展開が完了するまでの導入段階及びその後の本格的な普及段階において、各段階におけるETCの整備状況や予想される市場環境等を踏まえつつ、効果的に施策を展開していく必要がある。また個々の施策については、ETC普及促進の緊急性に鑑み、可能なものではある限り前倒し実施を目指す必要がある。

なお、ETCの普及促進に当たっては、ETCを利用することにより把握される走行履歴等のプライバシーの保護にも十分配慮する必要がある。

#### ① 導入段階における対策

一般に、車載器の普及台数と車載器価格については、普及台数が増えたと価格が下がり、価格が下がると利用者の購買意欲が増し、さらに普及が図られるという相乗効果が期待される。

導入段階では、ETC利用にインセンティブを与えるため、主に一般の利用者等に対して、後述する前納方式の導入時期を見極めつつ、導入段階に限っての制限措置として、一定の上限額を設定した上で、特例の割引を行うことについて有料道路事業の採算性の確保

に配慮しつつ、検討を行う必要がある。一方、道路運送事業者等の大口利用者には、車載器の購入等に対し支援を行うことについて検討する必要がある。

また、現在のETCシステムが採用している後納方式に加え、コストや利便性に配慮しつつ、前納方式の早期導入を図るとともに、それにより、現在の前納型割引と同等程度の割引を実施することを検討するなど、中長期的採算性を確保しつつ利用者の利便性を高め、いく工夫が求められる。

さらに、都市高速道路を中心に、有料道路の本線や料金所の設置されていないオフランプに路側機を追加設置し、これら路側機による課金等の早期実用化を図った上で、環境対策等特定の政策目的の実現、既存ストックの有効活用、さらには利用者ニーズ等の観点から踏まえた弾力的で多様な料金施策について、試行的実施も含め積極的な展開を図り、ETCの魅力を一層高めていくことが重要である。

また、個々の利用者にとってETCのメリットが実感しにくい段階であることから、ETC専用レーンの拡大を図る等、できる限りETCのサービス水準の向上を図る必要がある。加えて、様々な機会を通じて、利用者、

国民から、ETCについての意見を聞くとともに、ETCのメリットを周知していくことが必要である。

一方、民間側においても、ETCのPRをはじめ普及促進のための事業展開を図るとともに、利用者のニーズ等を踏まえ、車両への車載器のビルトイン化、カーナビゲーションシステムと車載器の一体化、二輪車に対応した車載器の開発、タクシー事業者をはじめ道路運送事業者等の大口の利用者の業務の実態に即したシステムの開発・普及等に積極的に取り組むことが期待される。

## ② 普及段階における対策

導入段階で講じた施策や車載器の車両へのビルトインの拡大等により、車載器の実質的価格は相当程度低減していることが見込まれるものの、相対的に有利な現行割引制度の利用者をはじめ一部の利用者は、なおETCへ転換しないことも予想されることから、ETCにおいて現在の前納型割引と同等程度の割引を行うことを前提とした上で、非ETC車における現行割引制度の見直しについて検討を行う必要がある。

また、ETCの普及が相当程度進んでいる段階においては、ETCを活用した料金施策について、一層積極的に展開していくとともに

に、都市高速道路等において利用の程度に一層配慮する等の新たな料金体系の導入について検討する必要がある。

さらに、ETCのサービス水準の一層の向上を図るため、ETCを活用したスマートインターチェンジやサービスエリア、パーキングエリアにおけるETC専用ゲート等の整備を促進する必要がある。

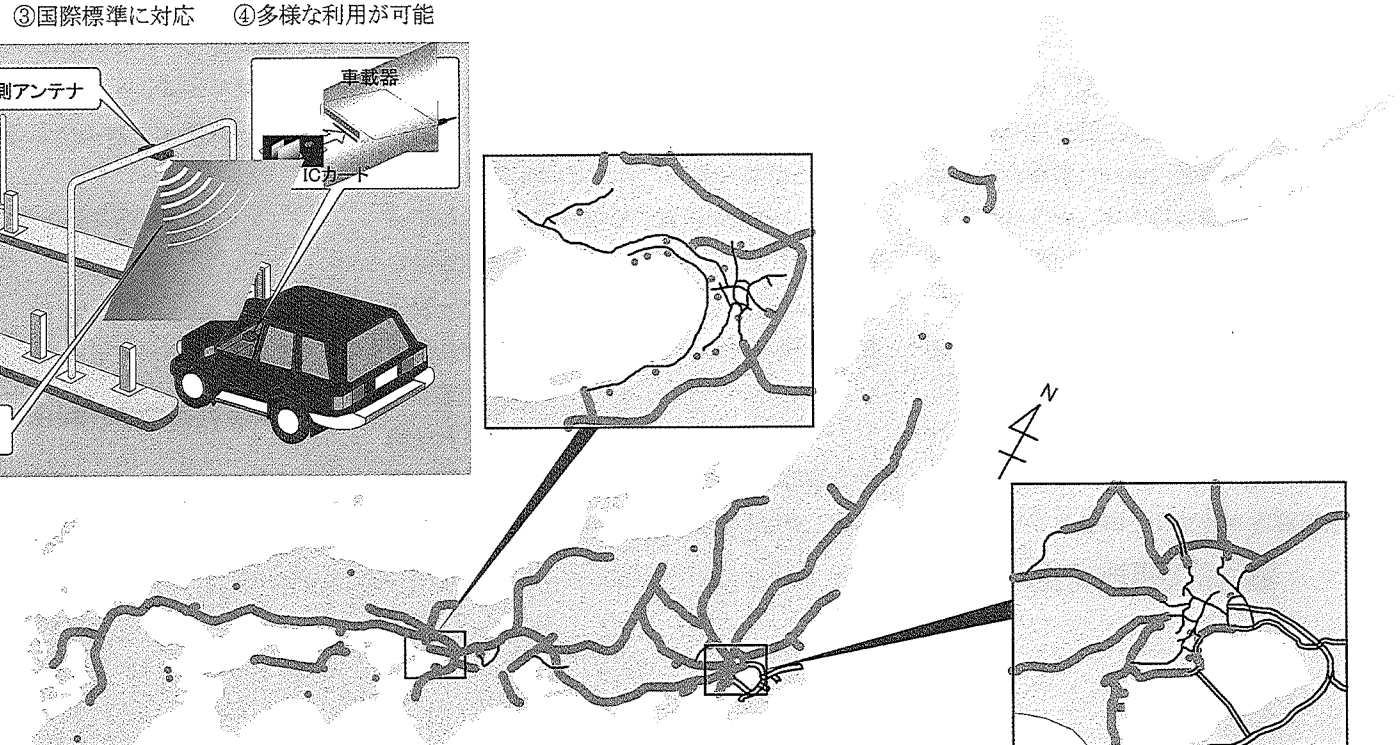
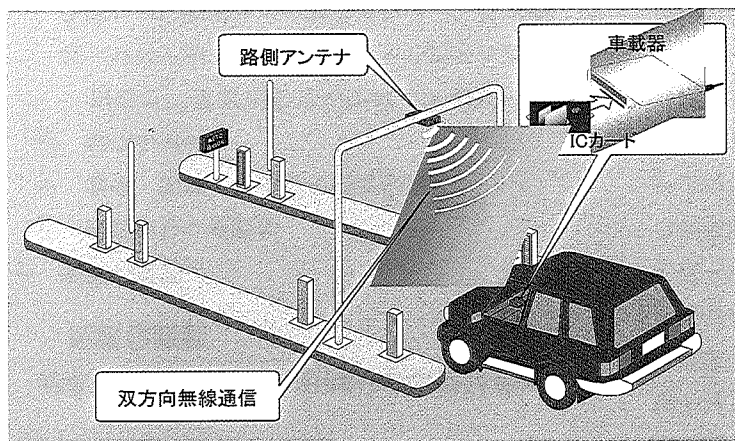
また、民間においては、ガソリンスタンドや駐車場等の支払いにおけるETCの活用をはじめ、ETC技術の多目的利用についても積極的に取り組むことが期待される。

以上のような普及促進策を強力に展開し、ETCの普及率を一層高めていくとともに、ETCが高齢者や身体障害者等を含め誰にとっても使いやすいものとなるよう、その利便性の向上を図る等により、今後の完全ETC化に向けて国民や利用者のコンセンサスが得られるような条件整備に努め、併せて制度的課題について引き続き検討を進める必要がある。

# E T C 運用開始計画

日本の E T C は以下のような特徴を有する世界初のシステム

- ①全ての有料道路で共通に利用可能
- ②不正使用やプライバシー情報に関する高いセキュリティ
- ③国際標準に対応
- ④多様な利用が可能



(※運用開始路線においても一部導入しない料金所がある)

# 平成一二年 国土建設の現況（建設白書）の概要

## （その2 道路編）

### 道路局道路総務課

よって高騰したレタスの価格が、高速交通が確保されるにつれて次第に安定するなど物の価の安定にも寄与している。

また、高速道路網の整備は一日配達圏を拡大し、生活の利便性に寄与しているとともに、医療機関の少ない地域においても、高度医療、救急医療の利用が可能となつてなど地域における高度医療を支援している。さらに、道路整備による広域的なサービス提供により、医療施設の共同利用等、行政の効率化が図られ、大きなコスト縮減が可能となつている（図8）。

#### (2) 今後の道路政策の方向性

現在我が国では、社会・経済において大きな潮流の転換が生じている。道路政策としても、こうした転換期を的確にとらえ、車中心の発想から脱

## 第2 国土建設施策の動向

### 社会、経済、くらしを支える多様な道路 施策の展開

#### 1 現状と課題

##### (1) 道路をめぐる現状

##### イ 社会・経済・くらしと道路の関わり

###### ① 社会を支える

道路は、国民生活に不可欠な、電気・電話・ガス・上下水道などのライフライン収容空間として活用されるばかりでなく、防災空間としての役割も果たしており、阪神・淡路大震災の際には、幅員の広い道路が延焼の防止に大きな効果を発揮した。

また、国内旅客、貨物輸送における自動車

交通の占める割合は年々増加しており、特に地方圏においては自動車交通が社会活動の基盤となつている。

###### ② 経済を支える

高速交通網の整備は、空港ターミナル機能の向上や地域の商業活動の活発化など、地域の経済活動の活性化、利便性の向上に寄与している。重厚長大型から加工組立型への産業構造の変化に対応して、必要な材料の調達、製品の輸送が容易な高速道路のインターチェンジ（IC）周辺に多くの工場が立地していることも経済を支えている一面である。

###### ③ くらしを支える

野菜、果物、水産品、日用品等日常生活に必要な主要品目の輸送のほとんどを自動車輸送が分担している。阪神・淡路大震災の影響



① 道路交通システムの高度化(I T S)の推進  
建設省では、関係各省市と連携し、交通渋滞・交通事故等の低減や利用者の快適性の向上を目的に、最先端の情報通信技術等を活用して創り出す新しい道路交通システムである I T S (Intelligent Transport Systems) を積極的に推進している。また、I T S 仕様の道路「スマートウェイ」の実現に向けた本格的な取組みを推進している。

② 情報ハイウェイの構築

地震等の大規模災害時における即応体制の確保など、公共施設の管理の高度化による道路の安全性・信頼性の向上を図るため、道路管理用光ファイバーを整備するとともに、その収容空間として、情報 B O X、電線共同溝、共同溝の整備を図り、道路地下空間の有効活用を推進する。

ロ 少子・高齢社会に対応した生活空間の形成  
① 豊かな生活空間づくり

誰もが安心して社会参加でき、快適に暮らせる豊かな生活空間を創造するため、歩行者や自転車、高齢者や障害のある方など様々な人の利用する視点から、地域と連携して安全・快適で利用しやすい道路空間づくりを推進する。

そのため、「歩行空間ネットワーク総合整

備事業」や「自転車利用環境総合整備事業」を創設し、市街地の駅、商店街、病院、福祉施設等の周辺等において、バリアフリーで快適な歩行空間をネットワークとして整備するとともに、都市において快適かつ安全に自転車が走行できる自転車道等のネットワークと自転車駐車場の整備を重点的に推進する。

② 安全な道づくり

基本施策として道路網の体系的整備を進めるとともに、緊急に安全を確保すべき道路について「特定交通安全施設等整備事業七箇年計画」等に基づき、都道府県公安委員会と連携して、交通安全施策を推進する。特に、幹線道路の事故多発地点において、事故の特性に即した事故削減策を集中的に実施し、事故多発地点解消を目指すとともに、住居系地区等においては、通過交通の進入を抑え、地区内の暮らしの安全を確保するため、「コミュニティ・ゾーン形成事業」を推進する。

ハ 地球環境の保全と沿道環境の改善

沿道環境の改善を図るためには、経済・社会活動を支えている幹線道路の役割と沿道の生活環境の保全の両立を図ることを基本理念に、低公害車の普及等の自動車単体対策とともに、自動車交通の円滑化を図るための幹線道路ネットワークの整備、ボトルネック対策や沿道環境への影響を緩和

するための低騒音舗装、遮音壁の設置等の道路構造対策など総合的な取組みを関係機関等が協力して進めることが必要である(図9)。

地球温暖化防止に向け、効率的な国土利用や環境負荷の小さな地域構造を支える環状道路やバイパス等の道路ネットワークを整備するとともに、緑豊かな道路空間の創出と緑のみちのネットワークの形成、自転車利用の促進、低公害車の普及のための S A ・ P A への燃料供給施設の設置に向け

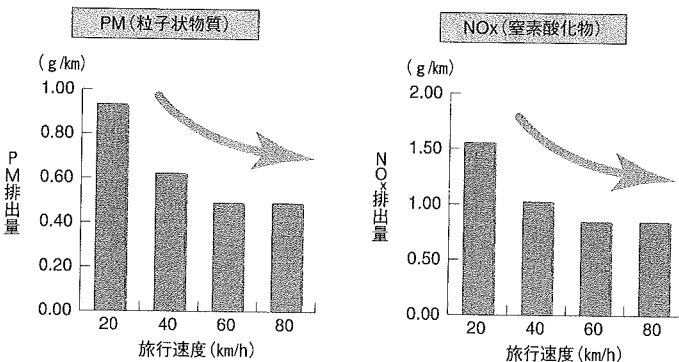


図9 走行速度と排出量の関係

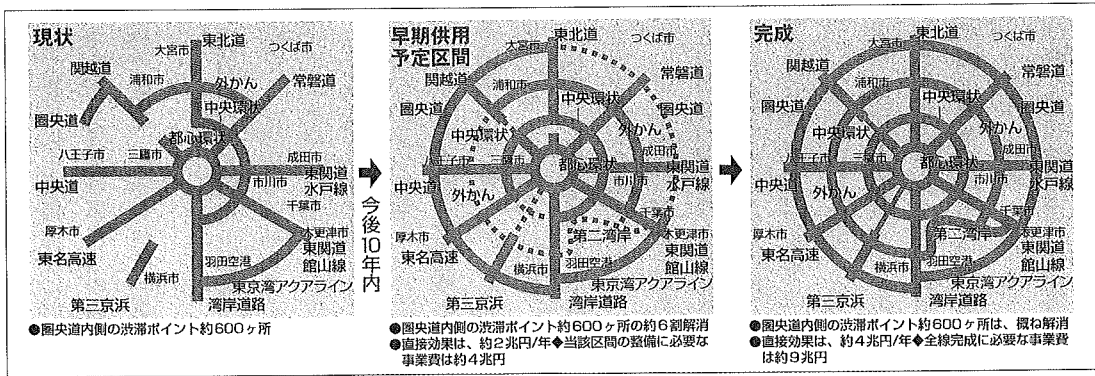


図10 環状道路の整備効果

道路交通需要の大きな伸びや非効率な自動車の使われ方の増加等により、道路交通渋滞の状況は深刻化しており、全国で年間約四二時間にのぼり、環境問題、経済効率の低下等を引き起こしている。そこで渋滞の緩和・解消を図るために、各都市圏において都市規模、交通特性に応じてバイパス、環状道路の整備などの交通容量拡大策、パークアンドライドや時差通勤等の交通需要マネジメント（TDM）施策、交通結節点の改善やバ

た調査の実施、道路維持管理車両への低公害車の導入等を進める。

二 都市構造の再編を図る環状道路の整備

都心部に集中する交通を分散・導入させ、都心に起終点をもたない交通を迂回させるなど、都市圏の交通混雑緩和に期待されているのが、環状道路である。しかしながら世界の主要都市の環状道路の整備率を比較すると、東京や名古屋では未だ低水準である。

道路の機能は多様であり、交通の円滑化、交通安全などの交通機能のみならず、空間機能や市街地を誘導する機能、国土や都市の骨格を形成する機能も有していることから、環状道路の都市構造の再編に対する役割なども明確化しつつ、都市圏の環状道路の整備を重点的に推進する（図10）。

ホ 都市圏の交通円滑化

道路の機能は多様であり、交通の円滑化、交通安全などの交通機能のみならず、空間機能や市街地を誘導する機能、国土や都市の骨格を形成する機能も有していることから、環状道路の都市構造の再編に対する役割なども明確化しつつ、都市圏の環状道路の整備を重点的に推進する（図10）。

ホ 都市圏の交通円滑化

道路交通需要の大きな伸びや非効率な自動車の使われ方の増加等により、道路交通渋滞の状況は深刻化しており、全国で年間約四二時間にのぼり、環境問題、経済効率の低下等を引き起こしている。そこで渋滞の緩和・解消を図るために、各都市圏において都市規模、交通特性に応じてバイパス、環状道路の整備などの交通容量拡大策、パークアンドライドや時差通勤等の交通需要マネジメント（TDM）施策、交通結節点の改善やバ

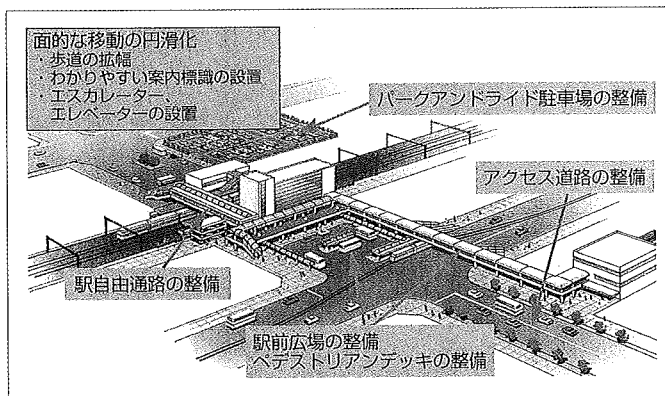


図11 交通結節点改善事業のイメージ

利用の促進等のマルチモーダル施策を組み合わせ、総合的な都市交通施策を実施する（図11）。

また、大きな交通渋滞原因の一つである路上工事縮減のため、工事件数の削減と年間を通じた平準化を推進するとともに、共同溝の整備、非開削工法の採用、埋設物件の浅層化などの施策を推進する。

へ 個性豊かな地域・まちの形成

都市活動を支える放射・環状道路等の体系的な整備を進め、沿道の民間建築投資を誘発し、土地

の有効高度利用を促進する。さらに、大都市都心部や臨海部の大規模低未利用地等において土地区画整理事業や市街地再開発事業等の面整備により土地利用転換を進め、都市の再生・再構築を推進する。

公共・公益施設の共同利用・整備等地域住民等の利便性の向上や地域固有の魅力ある観光資源を活用した観光による地域づくりを支援するとともに、都市と地方の交流、市町村間の連携等を支援する地域間連絡道路等の整備を進める。地方公共団体が一般道路事業と有料道路事業を組み合わせて高速自動車国道のインターチェンジ整備を行う「地域活性化インターチェンジ制度」を創設するとともに、駐車場等の休憩施設と地域振興施設が一体となって道を介した地域連携や、交流の核を形成するため「道の駅」の整備を進める。

また、中心市街地の関係者と地元地方公共団体が一体となって策定する活性化計画に基づき、各種道路整備を総合的かつ短期集中的に実施する「賑わいの道づくり事業」を推進する。

さらに、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上等を図るため、新電線類地中化計画（平成一一年度～平成一五年度、約三、〇〇〇km）に基づき、電線類地中化を一層強力に推進する。

## ト 地域連携と物流効率化の支援

### ① 幹線道路網の構築

高規格幹線道路の平成一一年度末の供用延長は七、五四八kmであり、平成一二年末についても、都市圏の環状道路、地域ブロックの循環型ネットワークの重点的整備を推進して二八九kmの供用を図り、年度末の供用延長を七、八三七kmとする予定である。

一方、高規格幹線道路とこれに次ぐ全国的な幹線道路ネットワークである一般国道のサービスレベルには、大きな格差が存在する。このため、高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連結に資する路線を地域高規格道路として整備を進める。

### ② 物流効率化の支援

物流コストの削減やユーザーニーズに対応した物流サービスを提供するため、関係省庁連携のもと社会資本整備、規制緩和、物流の高度化・効率化の推進を図る。

物流拠点、重要港湾等と連絡する高規格幹線道路、一般国道等を中心とする約六万kmネットワークのうち、約三・九万kmについては平成一一年度末までに車両の大型化に対応した橋梁の補強等の整備を完了しており、残る約

二・一万kmについては平成一四年度までに整備を行う。

また、中心市街地等においては、トラック荷捌き効率化事業等を推進するとともに、都市圏における社会経済情勢の変化に対応した物流施設整備のあり方について検討を進める。

チ 更新時代を見据えた安全性・信頼性の高い道路空間の確保

### ① 更新時代を見据えた道路管理

二一世紀には国民的資産である道路の修繕・更新の時代を向かえることとなるが、これら増大する維持管理や修繕更新コストを抑制しつつ国民のニーズに応え、道路ストックの健全性、信頼性を維持し、次世代に良好な資産として引き継ぐための「道路ストック管理」が求められている。このため、緊急点検と計画的な維持管理を行うとともに道路管理の高度化・効率化を推進する。また、地域に密着した道路の清掃や植樹管理等についての支援等、積極的な住民の参加・連携の強化などのパートナーシップを背景とした道路管理を進める。

### ② 道路の防災対策・危機管理の充実

我が国の国土は地震、豪雨、豪雪、急峻な地形、脆弱な地質等、厳しい自然環境下にあ



るため、多くの災害が発生している。災害を未然に防止しさらに迅速な復旧を図ることは重要であり、特に国民の生活を支える道路の防災対策を積極的に推進する必要がある。

災害に強い広域幹線道路ネットワークの形成を進めるとともに、道路利用者からの情報収集、道路管理の情報化を図り、地域と連携した防災管理体制を構築する。

また、積雪寒冷特別地域においては、地域に応じた適切な冬期道路交通対策を推進する。

### (3) 道路政策の進め方の改革

#### イ 道路政策の進め方の改革

##### ① 道路事業の効率化

限られた財源の中で、投資効果を最大化するため、投資効果の早期発現を目指した投資の重点化、事業コストの縮減、多様な連携施策を推進する。

##### ② 評価システムの導入

道路政策の効率性、透明性の一層の向上を図るため、「道の相談室」やCS調査等による国民のニーズの把握と的確な対応、効率のかつ効果的な施策展開と事業執行を可能とする評価システムの構築、導入を進めている。また、社会的に大きな影響を与える可能性が

高い新しい施策の導入にあたり、地域協力を得ながら、社会実験を積極的に実施し、施策効果の把握や地域住民等の合意形成を図る。

##### ③ 透明性の確保、パブリック・インボルブメント（P I）の実施

国民ニーズへのよりの確な対応及び円滑な道路政策の実現に向け、施策の立案や事業の計画・実施等の過程で、関係する住民や国民一般に情報を公開した上で、広く意見を聴取し、それらに反映する方式（パブリック・インボルブメント）の一層の導入を図る。

平成一三年度は、「パブリック・インボルブメント（P I）実施指針」（仮称）を作成し、広域的な幹線道路の計画過程で幅広くP Iを実施することとしている。

##### ④ パートナリーシップの確立

道路行政に関係する各種機関や国民等との相互理解を深め、円滑かつ効果的・効率的に施策を実施するため、相互に適切に役割分担した新しいパートナリーシップを構築する。

##### ロ 新技術の開発と活用、国際協力の推進

##### ① 新道路技術五箇年計画に基づく技術開発

平成一〇年度に策定した「新道路技術五箇年計画」に基づく技術開発を効果的・効果的に推進するため、公募型委託研究を積極的に実施するとともに、「新道路技術五箇年計画」

の中間評価を実施する。

##### ② 国際協力の推進

O E C D / R T R（経済協力開発機構／道路交通計画研究）、A P E C（アジア太平洋経済協力会議）及びP I A R C（世界道路協会）における共同研究を推進する。また、英国・米国・中国・韓国・仏国との間で道路技術ワークショップ、セミナー等を開催する。

さらに、国際インフラ整備支援調査により、中央アジア地域を対象にした道路整備のためのマスタープランの策定を支援する。

##### ハ 新たな道路構造基準の策定

平成一一年九月に「歩道における段差及び勾配等に関する基準」を策定し、高齢者や身体障害者等誰もが利用しやすい歩道の構造を規定した。これにより、沿道への車両の乗入れによる、いわゆる「波打ち歩道」を解消するよう、原則としてフラット型又はセミフラット型（歩道面の高さ5 cm程度）の歩道形式の整備を推進することとしている。

##### (4) 道路整備を支える道路特定財源制度、有料道路制度等

##### イ 着実な整備のための財源確保の必要性

道路特定財源制度は、道路整備に必要な財源が安定的に確保できるという「安定性」、自動車利

用者の誰もが道路整備費を負担するという「公平性」、税負担が道路整備によって税負担者に還元され、その使途と負担の関係が明確であるという「合理性」を有しており、道路整備を推進していく上で非常に重要な役割を有している。

ロ 有料道路制度を活用した道路整備

① 有料道路制度の意義・役割

平成一二年四月現在、高速自動車国道六、六一五km、都市高速道路六〇六km、本州四国連絡道路一六四km、一般有料道路二、一二二kmの有料道路が供用されており、都道府県道以上の延長の五%を占めている。これらの路線を利用する交通量は一日約一、〇〇〇万台（平成一一年度実績）にのぼり、都道府県道以上における総走行台kmの一七%（平成九年センサス）を分担している。

国土の均衡ある発展や地域の活性化等を実現する上で、我が国の道路整備の現状は十分であり、全国的な高規格幹線道路網の整備や大都市圏等に集中する交通需要への対応等、有料道路制度を活用した幹線道路網の拡充は緊急の課題である。

② 有料道路制度の活用等による道路整備の推進

有料道路制度を活用した道路整備の推進にあたっては、各公団等における、より徹底し

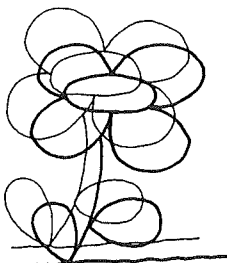
た建設・管理費の節減とともに、平成一二年度は、国費助成の充実、償還期間の延長など公的助成の拡充により、適正な料金水準のもと大都市圏環状道路（首都圏中央連絡自動車道、東海環状自動車道等）の早期整備及び東京湾アクアラインの利用促進を図る。

③ 有料道路の今日的課題

有料道路を取り巻く状況の変化に対応しつつ、国民や利用者の理解を得ながら、適正な負担のもとでの着実な整備と利用者ニーズへの対応を進めることが必要である。なお現在、道路審議会において、今後の幹線道路網の整備・管理のあり方、ETCの導入を踏まえた料金のあり方等について審議中である。

ハ 道路の機能開発と高度利用の促進に資する道路開発資金制度

道路開発資金制度は、道路に関する公共の利益に資する事業への民間活力等の導入を促進することを目的として、昭和六〇年度に創設された制度である。その内容は、道路整備特別会計を原資とする道路開発資金貸付金（国費）及びこれと原則として同額の民間資金をセットにし、長期かつ低利の貸付けを行うものである。



平成12年度

# 「道の日」中央行事報告

道路局道路総務課

本年も八月一〇日の「道の日」を記念して、道路関係団体によって組織されている「道の日」実行委員会（会長・綿貫民輔衆議院議長）による中央行事が開催されました（口絵参照）。

一五回目を迎えた今年には、「二一世紀に続く道（未来への夢の架け橋）」をテーマに、普段見ることのできない道路施設を見学する「道のこども親善大使」施設見学会と都内イベントスペースにおいて幅広い層の皆さんに楽しんでいただけるステージショーが実施されました。

## 「道のこども親善大使」施設見学会

日 時…平成12年8月5日（土）

時 間…10:00～16:30

見学施設…海ほたるパーキングエリア、首都高管制センター

制センター

「道のこども親善大使」一行（子供二三名・保護者一七名）は午前一〇時に恵比寿ガーデンプレイスに集合しました。時間に誰一人遅れることなく集合できたことから、見学会への関心の高さがうかがえます。

バスは恵比寿ガーデンプレイスを定刻どおり出発し、最初の見学先である海ほたるパーキングエリアへと向かいました。天現寺ランプより首都高速に入り、レインボーブリッジ、お台場と景色を楽しんだ後、東京湾アクアラインに入りました。

東京湾アクアラインは川崎と木更津を結ぶ、全長一五・一kmの道路で川崎側の九・六kmが海底トンネルとなっています。初めて見る海底トンネルに、バスの中もたいぶ盛り上がりつきました。そして、トンネルを抜けると青い空と青い海が車窓いっぱいに広がり、歓声が上がるところでした。木更津で折り返し、いよいよ海ほたるパーキングエリアに到着です。

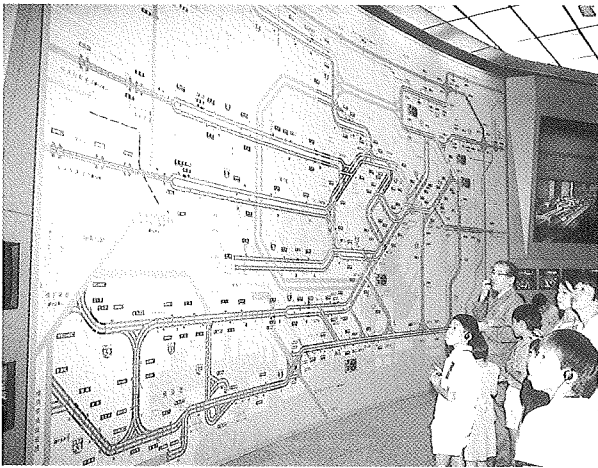
海ほたるパーキングエリアでは、アクアトンネルを掘削したシールドマシンのカッターフェイス実物大のモニユメントの前で説明を受けた後、ビデオでアクアライン・海ほたるパーキングエリア



海ほたるパーキングエリアにて・避難用地下通路と救出口を見学

建設の工程・工法を勉強しました。子供達は、スケールの大きさに驚いたようです。その後、一般には公開されていない車道下の避難用地下通路と救出口を見学。トンネル内で火災事故が発生しても、煙が地下通路に入らないよう気圧調整されていることなど、新たに知り得たことも多く、有意義な見学となりました。

いよいよお昼ご飯です。今回は、海ほたるパークキングエリア内の思い思いの場所で昼食を取っていただきました。人気だったのは四階の「うみ風のテラス」と五階の「展望デッキ」。やはり、海を見ながらの食事は格別だったようです。



首都高管制センターにて・管制システムを見学

食事を終え、次に見学に向かったのが、首都高管制センターです。ここでもまずビデオを見ての勉強会です。交通管制システムがどのような仕組みになっているのかが、よく分かったと思います。そして、実際に管制システムの見学となりました。大きなパネルと数多くのモニターに子供達は興味津々。熱心に説明を聞き、普段疑問に思っていることなどを質問していました。

全ての見学を終えて、バスは恵比寿ガーデンプレイスへ向かいます。子供達はみんな大変満足した表情をしていました。今日一日「道」について考え、「道」に触れることができ、夏休みのいい思い出になったのではないかと思います。

### さわやか「道の日」ステージ

日 時…平成12年8月12日(土)  
 時間…13:30～16:30 (開場13:00)  
 場所…恵比寿ガーデンプレイス内 ガーデンホール

さわやか「道の日」ステージはTBS木村郁美アナウンサーの司会のもと、屋内のガーデンホールにて行われました。セレモニーにおいては「我々の生活に必要な道路に愛情を持って接し、大切に利用する気持ちを持ちましょう」との主催者代表挨拶(天目石代表幹事)がありました。

「道路をまもる月間」推進標語表彰式では、建設大臣賞(最優秀作)、道路局長賞(優秀作)の表彰が行われました。今年度は四、〇六四点の応募作品の中から和田勉さん(宮崎市在住)の「いい道は心の寄り道できる道」が建設大臣賞に輝きました。大石道路局長より表彰状、審査員の渡辺文雄さん(俳優)、山田美保子さん(放送作家・コラムニスト)より、盾・記念品がそれぞれ授与されました。

次の「道のこども親善大使」施設見学会報告では、見学会当日の映像を紹介しながら、木村アナ



「道路をまもる月間」推進標語表彰式

ウンサーより親善大使へのインタビュウがありました。ステージ上で緊張のせいか質問にうまく答えられない子供が多かったのですが、中には「夏休みの自由研究のテーマにした」というしっかり者もいました。

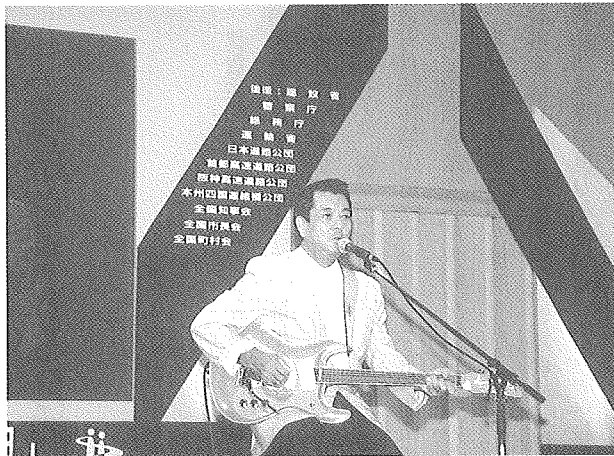
この後は、ステージショーへと移ります。はじめに、わずか八歳でプロデビューした天才マジシャンの西尾舞生ちゃんのマジックショーが始まりました。見た目は、とてもかわいらしい中学生ですが、マジックはさすがに一級品です。西尾舞生



「道のこども親善大使」施設見学会報告

ちゃんは「家族で青山のいちよう並木を散歩するのが大好きです」と話していました。

続いてもマジックです。大学で同級生だったというコンビ、ナポレオンズ。世界各地で公演し、その活躍はインターナショナルです。巧みな笑いの話術とマジックの種明かしで会場の皆さんもナポレオンズの世界に引き込まれていました。ナポレオンズからは「みんなの道路ではあるけれども、自分のもののように大切にしよう」とのお話を聞くことができました。



加山雄三さんのステージショー

最後に皆さんお待ちかねの加山雄三さんのトークショーが始まりました。加山さんからは最近訪れたという米国と日本の道路事情比較や地元茅ヶ崎に加山雄三通りがあるといった道路に関するお話をいただくことができました。また、「道の日」の祝日化にもご賛同いただき、「八月一日を国民の祝日にしたいですね」とのコメントもいただきました。トークの他にもピアノ、ギターでの演奏も披露して下さり、およそ六〇〇名が訪れた満員の会場は、最後の最後まで大いに盛り上がりました。

なお、「道の日」実行委員会では、「道の日」を国民の祝日とするための署名運動を行いました。

### 最後に

今年の「道の日」中央行事では、イベント参加者以外の方々にも広く「道の日」を知っていただくため、八月一日当日に朝日新聞へ武部健一氏インタビュウ（テーマ…日本の道を考える）を掲載したほか、文化放送にて「道の日」のタイアップ番組を放送するなどの広報活動を行いました。こういった「道の日」中央行事を通じ、多くの方々に「道の日」を知っていただき、また、「道の日」を契機に、改めて道路の役割・重要性を理解してもらえればと考えています。

平成12年度

# 「道路をまもる月間」行事報告

## 「道路をまもる月間」活動報告

道路局道路交通管理課

建設省では、道路の意義・重要性に対する国民

の関心の高まりを受けて、毎年八月を「道路をまもる月間」としており、運動期間中、道路を常に広く美しく、安全に利用する気運を高めるため、地方自治体等の道路管理者とともに関係機関と協力して全国各地で各種運動を実施している。

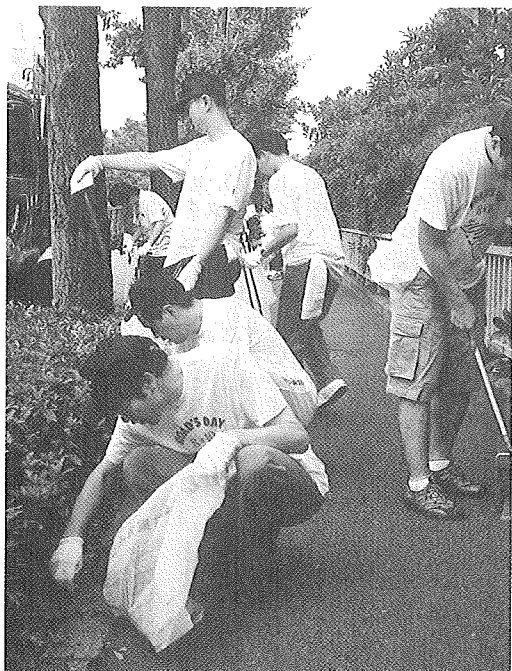
本月間は今年で四三回目を迎えた。その間、建設省をはじめとする各道路管理者は、関係省庁、関係団体等の協力を得つつ、子供からお年寄りまでの幅広い層に様々な行事を通じて、道路整備の必要性や道路の持つ役割、使い方や道路愛護等についての認識を深めていただくために各種運動を展開してきたところである。

本年度も八月一日から八月三十一日までの一カ月間を「道路をまもる月間」として、国民生活に欠かせない道路を良好に保持するため、交通安全施設等の点検と整備を行うとともに、道路の正しい利用の指導と道路

愛護思想の普及を図ることとした。

「道路をまもる月間」の期間中に「道の日」（八月一〇日）が制定されており、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、本年度も全国各地で八月一〇日の「道の日」をはじめとしてパレードやシンポジウム、道路清掃などの道にちなんだ行事が行われた。

また、「道路をまもる月間」の行事の一環として、八月四日（金）午前八時四十分から九時三〇



官庁街の道路清掃

分まで、建設省道路局、関東地方建設局主催による「桜田通りクリーンキャンペーン8・4」が実施された。

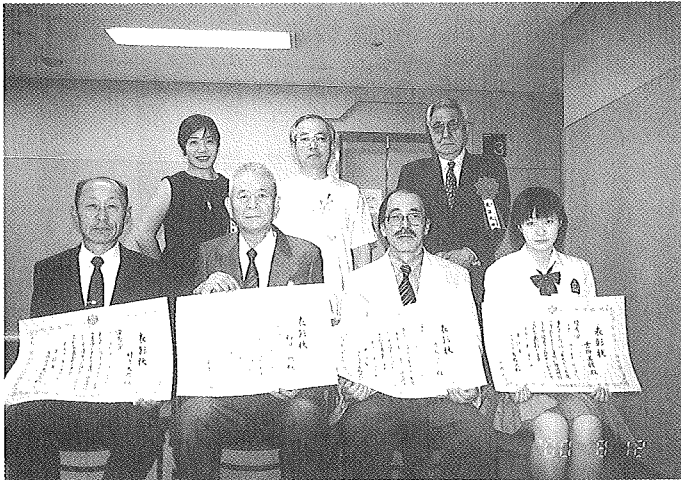
これは、一般国道一号（桜田通り）の警視庁前桜田門交差点から虎ノ門交差点までの約1km、都道及び区道の上下線の歩道や緑地帯を、沿道の官庁やビルなどに勤務されている方々がそれぞれ箒、熊手等を手に清掃を行い、快い汗を流すとともに通勤途中の方々にも道路の大切さをアピールした。



平成12年度「道路をまもる月間」推進標語表彰式

この他、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六、二団体、一、二個人について建設大臣から表彰した。

さらに、道路管理者のみならず道路利用者の方々に、生活の向上と経済の発展に結びつきを待つ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ために「道路をまもる月間」推進標語を広く一般から募集するなど、各種行事を



受賞者のみなさんと審査員

通じて、多くの方々に道路の重要性についての関心と理解をより一層深めていただくことで、道路愛護精神の普及と高揚を図ることとした。

推進標語は、「道路は国民共有の、つまりあなた達の財産です。（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）」をテーマに募集したところ全国から四、〇六四点の応募があり、残間里江子（プロデューサー）、陣内貴美子（元オリソンピック・バドミントン選手）、山田美保子（放送作家・コラムニスト）、渡辺文雄（俳優）の各氏により審査が行われ、最優秀作／建設大臣賞一点、優秀作／建設省道路局長賞三点、佳作三点が選定された。

そして、「道路をまもる月間」の期間中に開催された「道の日」のイベント等において、平成一二年度「道路をまもる月間」推進標語表彰式が執り行われ、建設大臣賞の和田勉さん、道路局長賞の吉田美緒さん（学生の部）、池永一広さん（一般の部）、村上太郎さん（一般の部）に、大石道路局長から賞状が、審査員の渡辺文雄さんと山田美保子さんそれぞれ楯と副賞が手渡された。また、佳作については各地方建設局において表彰式が行われた。

なお、選ばれた標語は道路情報板等に掲示するほか、各自治体の広報誌等にも掲載され、本月間の広報に活用された。

# 「道路をまもる月間」・「道の日」関連行事

## 北海道開発局

二〇〇〇年八月の「道路をまもる月間」及び八月一日の「道の日」の関連行事として、北海道開発局では道路フェスティバル実行委員会（北海道開発局、北海道、札幌市、日本道路公団北海道支社）を組織し、各種団体から後援、御協力をいただいで、多彩なイベントを開催しました。

また、道内各地においても、関連行事として北海道開発局開発建設部、北海道土木現業所及び各市町村の道路管理者が協賛してフェスティバルや街頭PRキャンペーン等のイベントを開催しました。

## HOKKAIDO道路フェスティバル2000

### 北の道再発見

メイン会場である札幌市においては、八月六日（日）に札幌市内中心部にあるアミューズメントスペース「サッポロファクトリー」を会場として、『HOKKAIDO道路フェスティバル2000』（メインテーマ北の道再発見）を開催しました。

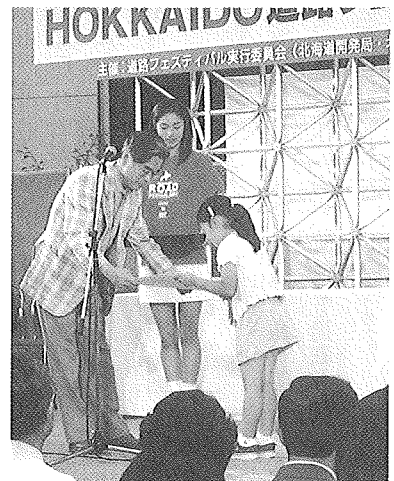
当日は「サッポロファクトリー」のアトリウムにある常設ステージにおいて、記念式典を行いました。式典は実行委員長（北海道開発局平野道夫建設

部長）の挨拶の後、全国各地から応募のあった絵画・エッセイ・フォトコンテストの表彰式と受賞者のインタビューを行いました。

今回のコンテストは、「風景・思い出・物語 @北の道再発見 道のむこうに、ドラマがひろがる」をメインテーマとして掲げ、印象に残った風景、人との出会いといった旅でのドラマチックな体験の舞台となる道路とのすてきなかわりをアピールし、「道」の役割や大切さを伝える目的で、絵画・エッセイ・写真を全国各地から応募して、七月二四日及び二六日に札幌市内で審査を行いました。

絵画部門には六〇六名の応募があり、低学年の部（小学校一年～二年生）、中学年の部（小学校三年～四年生）、高学年の部（小学校五年～六年生）でそれぞれ一点最優秀賞作品を決定し、他に低学年の部で優秀賞三点入選五点、中学年の部で優秀賞三点入賞四点、高学年の部で優秀賞三点入選三点をそれぞれ選びました。

エッセイ部門には三二一点の応募があり、最優秀賞一点、優秀賞三点入選五点を選びました。



「道の日」絵画部門の表彰式

写真部門には三五九名の応募があり、最優秀賞一点、優秀賞三点、入選五点を選びました。

表彰式では、審査委員長が総評を行い、最優秀賞受賞者と優秀賞受賞者がそれぞれ登壇し実行委員長から一人一人に表彰状が手渡されました。

表彰式の後、受賞者インタビューが行われましたが、絵画部門では作品を描く上での注意点と、苦勞話を聞かれ、受賞者からは配色に気がついたことや作品を仕上げるため深夜までかかったことなどが話題となりました。

エッセイ部門では北海道との出会いや魅力についての話題が受賞者から話され、特に最優秀賞の受賞者は、自転車旅行での道を通じた観光バス旅行ではわからない北海道との肌のおれあいについて語っていました。

写真部門では写真の構成や被写体を待つ苦勞話について語っていました。



会場ではパネル展も実施しており、絵画・エッセイ・フォトコンテストの受賞作品と「冬の交通と安全の確保」「道路整備事業の今とこれから」「道民の暮らしのライフプラン」「地域の産業をささえる道」「道路の新しい姿が見えてくる。」をテーマとしたパネルを設置しました。

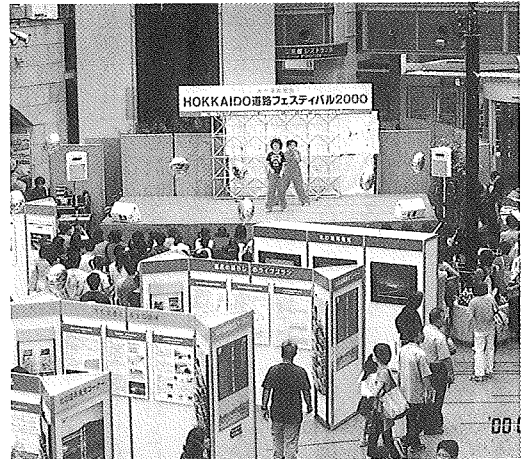
また、種々の道路に関するパンフレットを配り、道路に関するアンケートを行って道路の意義・重要性、道路の正しい利用、道路愛護思想の啓蒙を行いました。

「サッポロファクトリー」内では数カ所に設けられたチェックポイントを廻り「道の日」のクイズに答えてスタンプをもらう「クイズでスタンプラリー」が行なわれ、会場に来た多くの親子連れが歓声をあげながらクイズに答え、スタンプを押していました。

ステージイベントとしては、記念式典の前に北海道のSDP（スターダストプロジェクト）出身のVOCAL&DANCEユニットの「雪ん子」の楽しい歌と踊りがあり、会場が一気に華やかな雰囲気になりました。

記念式典の後はステージで親子や友達の二人がカップルで楽しむジグソーパズルゲームが行われ、「道」をテーマにしたパズルにそれぞれ真剣に取り組んでいました。

そして最後には「SDP」のコンサートが行わ



ステージイベントで華やかな会場

れ、若いパワーの歌と踊りのパフォーマンスが繰りひろげられ、会場の視線をくぎづけにしています。

当日はあいにくの曇り空でしたが、会場の「サッポロファクトリー」には夏休み、日曜日とあってたくさんの人々が訪れ、フェスティバルのイベントに参加していました。

特にこの日は親子連れが多く、親子共々身近にある道路のことについて、改めて認識を深めイベントは大盛況のうちに終了しました。

#### その他のイベント

札幌以外の会場では、道内の多くの市町村でさまざまなイベントを実施しました。

このうち帯広市では帯広中央公園北側広場を主会場として、八月一〇日に「2000 道路フェスティバル」（帯広開発建設部、帯広土木現業所、帯広市、日本道路公団帯広工事事務所）が開催されました。実行委員長の挨拶、副実行委員長の開会宣言の後に火花が打ち上げられてフェスティバルが開幕しました。

「道のふれあい広場」には、ビンゴゲーム大会や道路標識クイズ、ふれあい縁日が設けられたほか、機械を通じてより道路に関心をもつよううため、道路維持用機械及び災害対策車が展示され、体験試乗が行われました。また、別会場では街頭啓発キャンペーンが実施されました。会場では夏休みとあってたくさんの子供達や家族連れで賑わい、さまざまなイベントを通じて道路に関心を持つてもらえたのではないかと思います。

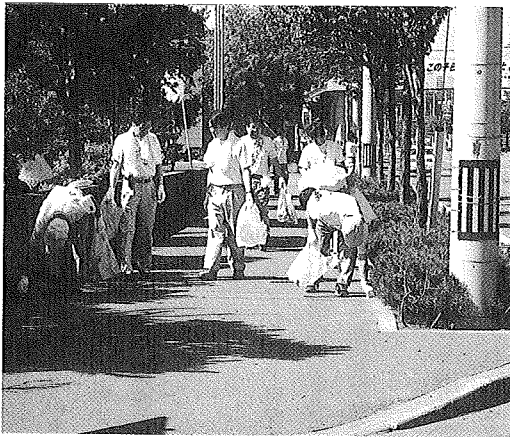
留萌管内では留萌市他、羽幌町、天塩町において街頭キャンペーンを行い、パンフレット及びPR用品を配布して、市民の方々に道路の正しい利用と道路の愛護を呼びかけました。また、遠別町や小平町では道の駅においても実施し、多くのドライバーやその同乗者に対しても盛んにPRを行っています。

また、留萌市内の小学生を対象に道路維持用機械の試乗会を行い、道路が果たしている役割、技術などを実際に学んでもらいました。

旭川管内では街頭キャンペーンやパネル展の他、地元の小学生を対象に実際の工事現場を見てもらうという趣旨で愛別トンネルの現場見学会を実施しました。

小樽管内では「ロータリー除雪車」や「草刈車」などを公開し、児童らが実際に運転席に入り、ハンドルを握りしめ、楽しんでいました。高さ10mまでの作業ができる「トンネル点検車」では命綱をつけての「テールリフト」の試乗もあり、試乗した小学生らは怖いながらもなかなか出来ない体験を楽しんでいました。

網走管内では網走市や北見市等で道路管理者が集まり、市町の中心街で道路清掃（道路クリーンアップ作戦）を実施しました。このうち網走市で



沿道でのゴミ拾い

は、網走開発建設部、網走土木現業所、網走市の三者の長を筆頭に網走市中央商店街振興組合AP T・4の女性グループも加わり担当職員が沿道に出てゴミ拾いを行いました。

その他にも、道内各地で市町村の街頭や「道の駅」でのPRキャンペーン、「道路維持用機械の試乗及び見学会」、「道路工事現場見学会」、「建設機械写真会」、「絵画展」が行われ、「北海道の道路パネル展」などを催しました。また、PRキャンペーンなどの際には道路に関するアンケート調

## 道路フェア2000

査も実施しています。

今年も、各地のイベントには多くの方々に参加していただき、改めて道路について認識をもってもらったものと考えています。

そのほか「道路をまもる月間」の期間中には、道路情報板及び道路パトロールカー等による広報、道路功労者に対する北海道開発局長表彰、道路占用物件の適正化指導、道路清掃、特殊車両の現地指導取締等を行い、道路愛護思想の普及に努めるとともに、道路の正しい利用を訴えました。

## 東北地方建設局

山形…「道の日イベント」（山形工事事務所）

「道の日2000ワンダフルロード」（酒田工事事務所）

福島…「道路フェスティバル」（福島工事事務所）

「I LOVE ROAD 郡山2000」（郡山国道工事事務所）

宮城県内では、八月一日（木）～八月二日（金）の二日間、道路をまもる月間行事実行委員会（東北地方建設局、仙台工事事務所、東北幹線道路調査事務所、宮城県、仙台市、日本道路公団

東北地方建設局では、八月の「道路をまもる月間」及び八月一日の「道の日」の趣旨に沿い、道路愛護の精神を高めるべく本局をはじめとして管内の各事務所種々の行事を実施しました。簡単に主なものを紹介すると以下のとおりです。

青森…「道路パネル展」（青森工事事務所）

岩手…「道の日in宮古」（三陸国道工事事務所）

「ロードフェスティバル2000」（岩手工事事務所）

（秋田工事事務所）

秋田…「ロードフェアあきた2000」（秋田工事事務所）

（秋田工事事務所）

東北支社・宮城県道路公社）主催による「道路フェア2000」を仙台市青葉区内の勾当台公園市民の広場において開催しました。

初日にはオープニングセレモニーを行い、東北地建田崎局長の挨拶、関係者によるテープカットに引き続き、仙台市内の小学生の応募による『道路の絵画展』及び東北地方の道路を対象とした『東北地方道路写真コンテスト』の入賞者の表彰式を行いました。今年の絵画展には四、〇七四点、



絵画展入賞者の表彰をする東北地  
建田崎局長



“気仙沼人力車の会”による  
デモンストレーション

写真コンテストには三、二七八点もの応募があり、毎年多数の応募作品があることから、道路に対する関心の高さを伺うことができます。

今年、「人と道路のパートナーシップ」をテーマに人中心の視点に立った道路機能の再構築をキーワードとして、人の立場から『道路』を改めて見直し、人優先の機能を備えた『道路』を新時代に向けて再認識し、国民に呼びかける最初の一歩とするイベントを目指しました。メインとなるテーマゾーンにおいては、最新の道路情報に関するコーナーとして、ITS（高度道路交通システム）、視覚障害者誘導システム、VICS（道路情報通信システム）、道路事業広報等のパネル、各種事業模型の展示、ビデオ上映等を試み、併せて『道路の絵画展』『東北地方道路写真コンテスト』入賞作品の展示も行いました。

平日開催のイベントということもあり、いかに集客を図れるのが鍵でしたが、親子連れや会社帰りの人々にも楽しんでもらおうと、なつかしい駄菓子屋を再現した「なつかし横丁」、橋や建設機械の紙工作が体験出来たり、気仙沼市在住の「気仙沼人力車の会」の方々によるデモンストレーションや高所作業車・情報収集車等を間近で見て体験乗するために順番待ちができた「なんでも体験コーナー」、宮城県内七つの道の駅による物産展や休憩スペース、子供達に好評だったおもしろ



働く車両コーナーで体験試乗する来場者

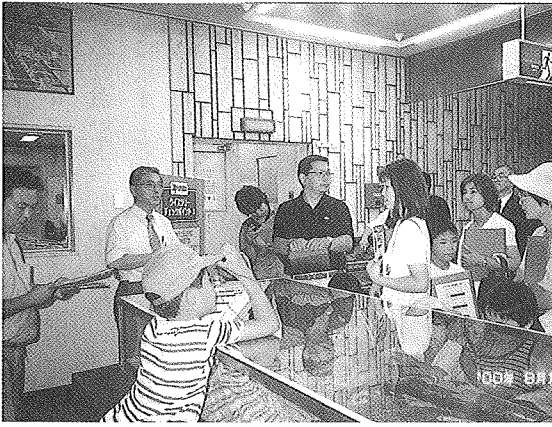
自転車コーナーをメインとした「ふれあいパークコーナー」を設けました。

また、会場内ステージでは世界のみちを走破したタレントとして活躍されている「猿岩石」のトーク&ライブ、そしてアニメ「しましまとらのしまじろう」ショーは小さいお子さんに大人気で、「燃える！ロボコン」ショーでは交通安全に關したクイズを織り交ぜながらの交通安全教室など、どちらも来場者には大変好評でした。今回初の試みとして、一日は一九・〇〇までイベントを開催し、例年のイベントでは集客の難しい会社帰りの人々をターゲットとした「うたいびとはね」によるステージライブを行い、地元FM局とタイアップした公開録音により後日オンエアされることで更にフェアのPRにつながりました。

さらに、もつと道路について知りたいという方には、「道路資料館」までシャトルバスを運行。館内での施設見学及びクイズラリーを実施したことにより、道路への関心を深めてもらいました。

当日は、平日・炎天下という厳しい条件にもかかわらず、二日間で約二一、〇〇〇人の入場者を迎えることができた盛況の内に閉幕しました。

以上のように東北地建管内各地において、幅広い年齢層の地域の方々への参加を対象に多数のイベントが開催され、「道路をまもる月間」・「道の日」の趣旨を理解していただくとともに、道路愛護思想の普及を図ることができ、今後ともこうした参加型のイベントを続けていきたいと考えてお



クイズを通し道路について学んでもらった  
「道路資料館見学」

ります。

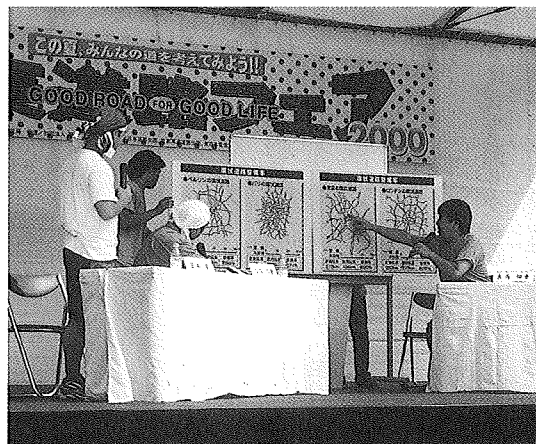
## 「道路をまもる月間」・「道の日」の取組み

関東地方建設局

関東地方建設局では、毎年八月の「道路をまもる月間」・八月一〇日の「道の日」の制定趣旨を踏まえ、広く道路愛護精神を高め、道路事業に対する理解を得るため、本局をはじめ管内の各事務所において、地方公共団体等の協力を得ながら様々な取組みを実施しています。以下にその主なものを紹介します。

### 関東道路フェア2000

今年の「関東道路フェア2000」は、「この夏、みんなの道を考えてみよう!!」をテーマとして、私達の生活の中で、あまりにも身近な存在である「道」について、この機会に改めて多くの皆さんに考えていただき、これからの道づくりを理解を示していただくため、八月一〇日(木)に、二一世紀に向けた新しい街「さいたま新都心」の「けやきひろば」において、日本道路公団、首都高速道路公団、東日本電信電話(株)、東京電力(株)、東京ガス(株)の協賛を得て、開催されました。イベント内容は、二一世紀を担う子供達も楽し



道づくりを学んだ「道路空間トークスタディ」

めるように、「未来戦隊タイムレンジャー」の『キャラクターショー』、『音楽の祭典』と題して近隣中学校の浦和市立木崎中学校と大宮市立七里中学校による「プラスバンド演奏」、若手お笑い芸人「プリンプリン」による「お笑いライブ」、講師役の道の専門家等が、生徒役「プリンプリン」に道づくりをわかりやすく講義する『道路空間ト

ークスタディ」、各協賛団体によるクイズ形式の「事業PRタイム」などが行われました。特に、「道路空間トークスタディ」は、第一部が、埼玉大学大学院理工学研究科の久保田助教教授による「コミュニティ・ゾーン」の講義を、第二部は、関東地方建設局の大寺道路企画官による「新世紀の道路事業」の講義を行い、「プリンプリン」がおもしろ可笑しく疑問や質問を講師に投げかけ、講師がわかりやすく説明し、会場は大いに盛り上がりました。

また、イベント当日には、会場の各広報ブースにおいてチラシ・パンフレット等の配布、道路の役割と大切さを伝えるパネル展示、ラジオ局FM埼玉「NACK5」による生中継レポートなどを行いました。イベントには約二、〇〇〇名の皆さんが参加、子供から大人まで広く集まっていたことができました。道路を利用する多くの方々、道路の役割や重要性を理解していただく機会を提供できたと考えています。

### 道のある風景写真コンクール

八月一日から八月二〇日まで北の丸公園の科学技術館において、第二三回「道のある風景写真コンクール」の入選作品の写真展が開催されました。

本コンクールは、「道路をまもる月間」の意義



写真展示会の様子

である道路愛護思想の普及を図るため、小中高校生はそのさまざまな観点、目でとらえた「道」の写真撮影を通して、また、一般の方々が入選作品を鑑賞していただくことにより、「道路の果たす役割、大切さ、正しい利用」について、理解をいただいくことを目的として実施しました。

## 「ほくりく橋の日」の開催

北陸地方建設局においては、八月四日を「ほくりく橋の日」と定め、平成十二年八月四日、新潟市体育館と新潟市民芸術文化会館の二会場で、「はしの橋コンテスト」、「橋に関する作文やエッ

約二七、〇〇点と多くの応募作品が寄せられ、写真展には、約二〇、〇〇〇人の方々鑑賞していただきました。

この写真コンクールを通じて、多くの人たちに道路愛護思想の普及が図ることができたと確信しています。

### 官庁街清掃

八月四日に「道路をまもる月間の官庁街道路清掃」を実施しました。

本道路清掃は主要官庁のある霞が関をきれいにすることを目的に、各省庁・民間ビルの方々七四名に参加していただき、霞が関の国道一号(桜田通り)及び都・区道の歩道清掃を行いました。当日は早朝から歩道清掃を実施し約一時間で歩道、植樹帯がきれいになりました。

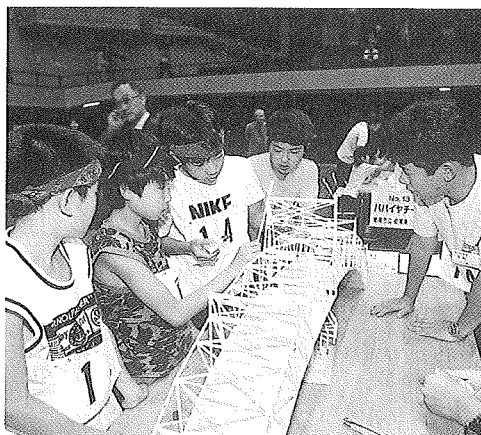
### 北陸地方建設局

「北陸のみちフォセー」コンクール、「講演会」、「北陸の多彩なトコンテスト2000」入賞作品紹介など多彩な催しを開催しました。また、八月五日から石川県を皮切りに、新潟県、富山県において、県内の橋

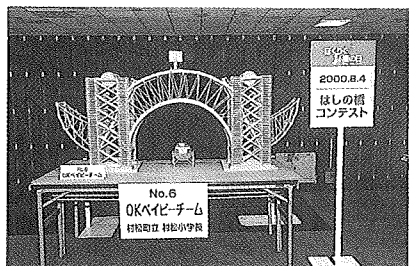
をバスで巡る「見学会」を実施いたしました。  
以下、「ほくりく橋の日」の主な行事内容を紹介いたします。

○「はしの橋コンテスト」

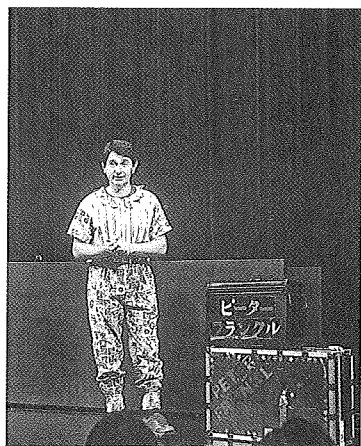
新潟県、富山、石川、北陸三県の小学五、六年



割り箸を使って橋の模型をつくる



割り箸で作られた橋の模型



ピーター・フランクル氏の講演会

生（五人一チーム）を対象に、割り箸を使って全長一m以上の橋の模型を作るコンテストを開催しました。新潟県から一九チーム、富山県から一チーム、計二〇チームが新潟市体育館に集まり競技が行われました。

最優秀賞受賞チームには、本州四国連絡橋見学の旅が贈られました。

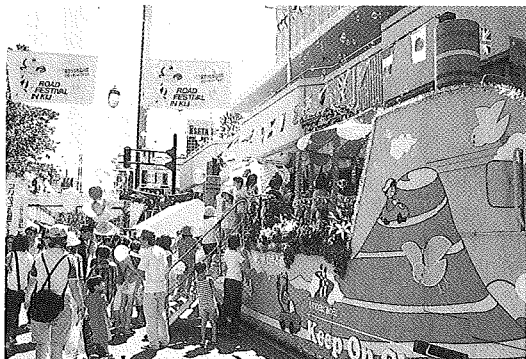
○「橋に関する作文やエッセー」コンクール

橋への想いを綴る、作文・エッセーコンクールとして、北陸三県内の方々を対象に募集を行ったところ、応募総数は二七二作品にのびりました。

当日は、入賞七作品の表彰式と各部門から一作品について朗読していただきました。

○「講演会」

数学者であり大道芸人でもある、ピーター・フランクル氏を講師に迎え、「人生を楽しくする方程式」をテーマに、約一時間三〇分の講演会を実施



道路愛護思想の普及を図るロードフェスティバル

施しました。楽しく、笑いの混じる内容で、聴講者も参加したジャグリング（大道芸）の実演もあり、大変好評でした。

○「北陸のみちフォトコンテスト2000」

入賞作品紹介

今年で八回目の、北陸のみちフォトコンテスト。新たに加わった「人や街をつなぐ橋」部門の入賞作品をスライド、パネルで紹介しました。

また、北陸地方建設局管内の各事務所においても、「道路をまもる月間」行事の一環として、道路の正しい利用の啓発と道路愛護思想の普及を図ることを目的として、各地域の特性を活かしながら多彩なイベントを実施しました。

# 「道路をまもる月間」中部からの報告

## 中部地方建設局

はじめに

中部地方建設局では、道路愛護思想の普及、高揚を図るため、毎年「道路をまもる月間」を管内の各県、市町村などの協力を得て、道路美化活動等の様々な催しを行い、多くの方々の参加を得ている。

これらの催しの中から「みちフェスティバル」、「JR静岡駅広報イベント」、「みちフェスタ岐阜」

についてご紹介したい。

### 第一四回「みちフェスティバル」中部地方建設局

八月五日(土)名古屋市中区栄の久屋大通り公園(久屋広場)において、名古屋地区道路をまもる月間実行委員会(建設省、愛知県、名古屋市、日本道路公団、愛知県道路公社、名古屋高速道路公社、中部建設協会)の主催により、「みつげようーたのしい」みちのワンダーランド」をテーマに第一四回「みちフェスティバル」を開催した。当日は天候も良く、一三時三〇分から一八時までの四時間三〇分にわたりフェスティバルを開催し、約五、〇〇〇名の多数の方が来場した。会場のステージでは、一四時からプレアトラクションの「みちフェスバンドライブ」をスタートさせた。

当地方で有名な愛知学院大学の「スウィングーガイズジャズオーケストラ」の演奏を二ステージも満喫してもらい、その合間に「道の日クイズ」や「大声コンテスト」のアトラクションを楽しんでいた。

物産展の協力をしてもらった「道の駅」の紹介

も多くの来場者の目を引きつけた。

オープニングセレモニーでは、リトルセーラーズ(多加良浦保育園児七〇名)による鼓笛隊の演奏後、代表園児による「道路をきれいに宣言」があり、引き続き、(社)愛知県トラック協会所属トラック(株)の前田さんに、安全、環境に配慮して道路を使う「セーフティロード宣言」を行ってもらった。

主催者あいさつでは、路政調整官が道路の大切さ、道路整備の必要性を呼びかけた。

ウォークラリーのスタートを最後にセレモニーが終了した後も、引き続き、中部地建の職員で構成しているロックバンド「コンストラクション」の生バンド演奏、中学生三人娘のヴォーカルグループ「ハード」による歌と踊りやアトラクションを満喫してもらった。

一方、会場内では、「私たちの『道』写真展」、「道路広報コンテスト」入賞作品、「道の駅」のパネル展示、実行委員会や協賛企業による各種アトラクション、建設機械や道路パトロールカーの体験乗車など趣向を凝らした「みち」に関する催しを行い、来場の皆さんに「みち」についての認識と理解を、楽しみながら深めていただいた。

建設省のブースにおいては、「輪投げ」のアトラクションを担当するとともに、「道の相談室」のPRや小学校高学年を対象とする「ボール紙で



「みちフェスティバル」リトルセーラーズ(多加良浦保育園児)による演奏

つくる橋（ペーパーブリッジ）コンテスト」の募集を行い、約五〇名の児童に素材（ボール紙と接着剤）と応募用紙等を配付した。

また、第一回から実施している恒例のシティーウォークでは、「みんなで快適な『みち』を考え、つくりましょう」を合い言葉に、約二・五kmのコースを「チャレンジウォークラリー」として実施し、約八〇〇名の参加者が「一日道路パトロール員」として歩道の空き缶やゴミを拾ったりして、「道路を常に広く、美しく」の気運をアピールした。

参加者の中には、毎年、楽しみにしている方が増えており、根付いた行事として定着している。



J R 静岡駅広報

このように、今年も暑さの中のイベントであったが、子供から若者、年輩者まで含め約五、〇〇〇名もの来場者があり、無事終了できたのもご協力いただいた協賛団体や関係各位のたまものと深くお礼を申し上げる次第である。

今後にも更に充実したイベントにするように心掛け、住民参加型のイベントとして永く継続していきたいと考えている。

#### J R 静岡駅広報イベント 静岡国道工事事務所

八月一日「道の日」、J R 静岡駅構内において、建設省静岡国道工事事務所が呼びかけ、静岡県、静岡市、J H 静岡管理局、静岡県道路公社、N T T、中部電力、静岡ガス、静岡県道路舗装協会、静岡県土木施工管理技士会、静岡県道路標識標示業協会の一〇団体の協賛により、広報イベントを開催した。

昨年まで「青葉ロードパーク」イベントとして静岡市青葉公園で、一回の広報イベントを開催してきたが、より多くの人々に「道の日」を知ってもらい、広く一般市民に周知する事を目的に、新たな試みとして今年度より、J R 静岡駅構内において朝九時より午後二時までの五時間広報イベントを行った。

午前九時三〇分、池田静岡国道工事事務所長の挨拶で幕を開けたイベントは、各出展者がパネル

展示・広報物品の配布・風船やクイズ等工夫をこらした展示を行ったところ、駅の乗降客や買い物にきた多くの人々が足を止めて見学してくれる等 P R 効果は十分あった。

また、一時四五分から三〇分間、静岡県・静岡市・障害者団体がミス静岡二名とともに J R 静岡駅構内で、夏休みで賑わう乗降客や一般市民に対し「道路をまもる月間」の P R や「道路を常に広く、美しく、安全に使用しましょう」と呼びかけた。

J R 静岡駅の一日の乗降客は約一三万人といわれ、そのうちの何千人かに P R ができたと推測され、イベント会場には約一、〇〇〇名の来場者があり、新たな広報活動として成功することができたと確信している。

#### 「みちフェスタ岐阜」

岐阜国道工事事務所

「道路をまもる月間」の広報活動の一環として、岐阜地区道の日実行委員会（道路管理者の建設省岐阜国道工事事務所、岐阜県、岐阜市、日本道路公団と公益事業者の中部電力、N T T 西日本、岐阜ガスで構成）は、今年も八月五日（土）岐阜市正木の大型ショッピングセンター「マーサ21」において「みちフェスタ岐阜」を開催した。

会場は一階セントラルコートと東駐車場を利用し、実施した内容は次のとおりである。

・岐阜国道のシンボルマスケット「れんげちや





「みちフェスタ岐阜」ピカチュウと遊ぼう

- ・「れんげちゃん」と道の日キャラクター「こっちだヨウ平くん」との記念写真プレゼント
- ・バラエティステージ「ピカチュウと遊ぼう」
- ・道に関するクイズ大会
- ・「道路をまもる月間」関連パネル展示
- ・道の駅パネル展示
- ・風船プレゼント
- ・道路作業車等の展示（パトロールカー、路面清掃車、トンネル清掃車、待機支援車、交通誘導ロボット等）
- ・各団体イベントコーナー
- ・スタンプリアリ

・道の駅物産販売（美濃白川、ラステンほらど、星のふる里ふじはし）

このイベントは、楽しみながら道路の意義や重要性について理解を深めてもらうのが狙いで、当日はたくさんの親子連れが訪れ、一、〇〇〇個用意した標語入り風船がすぐになくなってしまいうほど大盛況であった。

今年、初めての試みとして道の駅の物産展も開催し、イベント内容がさらに多様なものとなった。

## 「道路をまもる月間」等行事報告

### ——ミニ写真展——

近畿地方建設局では、八月の「道路をまもる月間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨に沿って、道路に対する意識の高揚を図るべく、関係機関の協力を得て管内の道路関係事務所において多彩な行事を行いました。

その行事内容を写真を通して皆様方にご紹介いたします。

### 近畿地方建設局



事務所長挨拶

JR彦根駅前

「道路をまもる月間」、「道路の重要性」をPR

また、今年も日頃なじみのうすい道路作業車等を四台（道路パトロールカー、路面清掃車、トンネル清掃車、待機支援車）と小型移動式電光掲示板、自動感應標識システムを屋外駐車場に説明看板とともに展示し、道路維持作業の大切さを紹介するとともにゴミのポイ捨て禁止を呼びかけた。今後さらさら充実した広報活動を推進するとともにこれからも積極的に市民の中に飛び込む広報活動を続けていきたいと考えている。



海水浴場でのキャンペーン風景  
大阪府阪南市箱作海水浴場  
こっちだヨウ平から贈り物です！



祇園祭でのうちわ配り  
室町通四条上ル  
京都に夏の訪れを告げる祇園祭、  
記念うちわを配って道路愛護をPR



「ロードフェスタ2000」オープニング  
久御山JCT見学館  
「ロードフェスタ2000始まります！」



「道路をまもる月間」パレード  
四条河原町～河原町御池  
河原町通をパレードしました。  
「ヨウ平君、ご苦労様でした！」



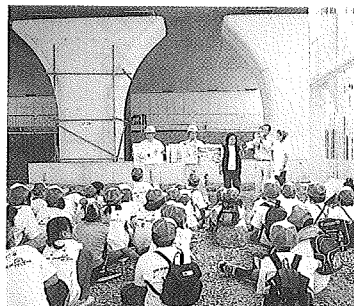
街頭パレード  
JR彦根駅前～夢京橋キャッスルロード  
元気で可愛い地元小学生マーチン  
グバンド



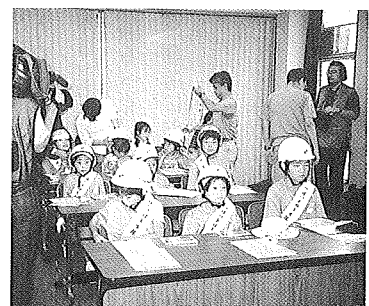
月間スタートではんみょうも一役  
ジャパンフローラ会場  
「こっちだヨウ平くん」「こっちだ  
ヨウ子さん」ジャパンフローラ会場  
でも大人気



道の相談コーナー  
すさみ町見老津・道の駅「イノブ  
ータンランド・すさみ」  
「道のこと分かったかな？」



ふれあい道路探検隊  
和歌山北BP建設現場  
「和歌山北BPが早く出来るといい  
な〜。」



小学生道路パトロール隊員一同  
奈良国道工事事務所  
ヘルメット姿もりりしく、立派な  
パトロール隊員だ



小学生一日パトロール  
一般国道24号 奈良市内  
「ゴミを捨てないで欲しいな」



建設機械展示コーナー「リフト車」試乗  
「なら100年会館」時の広場  
「ワー高いなあ。照明灯も大きいな」  
と大人気の試乗会



ふれあい道路探検隊  
道の駅「紀の川万葉の里」  
「いろんな仕事をする車があるんだ  
ね〜。」



五条通共同清掃  
五条大橋～五条千本通  
雨にも負けずゴミ拾い



不法占用取締り  
揖保郡太子町  
道路は広く、歩道は歩行者のために



和歌山西警察署と共同で放置自転車の取締り  
国道24号 和歌山市元寺町～本町  
「歩道は駐輪場じゃないよ～」



国道26号 交通遮断機点検  
日高郡日高町～有田郡広川町  
「確認よし！」



交通安全マナーの講習会  
田辺市中央呂（紀南工事事務所）  
「みなさん、交通マナーを守りましょう！」



「道」に関するクイズ大会  
彦根港特設会場  
「正解は○か×か……！」



浅香 唯ライブ  
彦根港特設会場  
大観衆が熱狂、遠方からの来場者も



桂 文福ふれあいトークショー  
「なら100年会館」大ホール  
交通安全首頭を唄っていただきました。

ご覧のとおり、月間のスタートには各地でオー  
プニングイベントを催し「こっちゃだヨー平」も一  
役買って関連グッズなどを配布、晴天の下、街頭  
パレードとあわせ月間のPRを行いました。

また、好奇心旺盛な小学生の道路パトロール隊  
による工事現場見学、建設機械の試乗、道路上の

ゴミ拾いなどを通して、道路の大切さ、道路を愛  
する気持ちをより一層深めてくれたことと思いま  
す。

一方、日頃の業務で実施している不法占用、放  
置自転車等の点検、指導、交通安全施設の点検、  
整備についても、職員自らが行うことで道路利用

者の視点に立つて再確認することができました。  
このほか、それぞれの地域に応じたイベントが  
多数開催され、我々担当者もイベント参加者と直  
接ふれあうことで道路に対する期待や要求を直に  
感じる取ることのできた月間であったと思いま  
す。

# 「道路をまもる月間」・「道の日」関連行事

## 中国地方建設局

中国地方建設局では、毎年八月の「道路をまもる月間」、八月二〇日の「道の日」の趣旨に沿って、「道の日」中国実行委員会、各地方公共団体並びに関係公益事業者等の協力を得て、本局及び各道路関係事務所において地域の特性を活かした多彩な行事を実施し、道路の正しい利用と道路愛護思想の普及を図ったのでその一部を紹介したい。

### 道路に関する作文・ポスターの募集

中国地方建設局の主催で、中国地方の小中学生を対象に、ポスターは昭和五四年から、作文は昭和五五年から作品の募集を実施している。

今年度は、小学校一一六校、中学校三三校のあわせて一四八校から作文八五編、ポスター一、一五五点の多数の応募があった。

いずれも道路の役割や未来の道路像等を原稿用紙や画用紙に描いたものであり、自分の体験をふまえた素直な気持ちが表現されているものであった。

そのうちから特に優秀な作品として作文四編、

ポスター六点の計一〇作品を中国地方建設局長賞に決定し、八月一日に広島市内のホテルにおいて表彰式を実施した。

また、八月二日から八月八日までの七日間、広島市中区にある広島市こども文化科学館一階正面玄関ホールにおいて受賞作品を展示した。

なお、この局長賞受賞作品を含めた一六三点の優秀作品については、後日作成する「平成一二年度作文・ポスター集」に掲載し、関係諸機関及び募集参加学校に配布する予定である。

### 中国地方道路写真コンテスト

「道の日」が制定された昭和六一年に、中国地方建設局と道路関係諸機関の計一一機関で発足した「道の日」中国実行委員会により、「道の日」のPRの一環として第一四回中国地方道路写真コンテストを実施した。

昨年同様、腕に自信のある方を対象とした「一般Aの部」、スナップ写真等で気軽に参加できる「一般Bの部」、ちびっこ参加の「小・中学生の部」の三部門に分けて募集した結果、今年は「一般A

の部」が六一六点、「一般Bの部」が三三一点、「小・中学生の部」が二三六点の計一、〇七三点という応募があった。

応募作品の内容は、道路と自然との調和を前面に出したものや、人々の憩う場としての道路を表現したもの、あるいは、道路維持作業やボランティアの方々による道路清掃等を通して、道路を守ることの大切さを訴えたもの等、優れた作品が多数あった。

『一般Aの部』から金賞一点、銀賞五点、銅賞一〇点の他に、今回からトンネル、橋など道路そのものの美しさを力強さを現す「現代の道賞」、歴史や文化が香る伝統的な街並みや街道を対象とした「古来の道賞」をそれぞれ二〇点、『一般Bの部』から入選作品二〇点、『小・中学生の部』から入選作品五点を選出し、八月二五日以降に中国地方建設局を始めとする中国地方各地の会場で表彰式を行った。

また、この入賞作品は中国地方各地のギャラリー等で展示されるほか、作品集として製本する予定である。

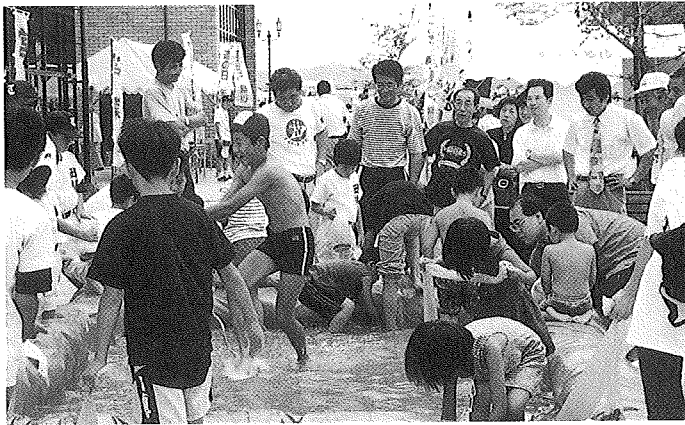
### 「道の駅」スタンプラリー

今年で七回目となった「道の駅」スタンプラリーは、「道の駅」をより多くの方々知っていただき、また利用される方々の生の声を聞かせてい

ただくために、昨年度に引き続き中国地方の「道の駅」及び高速道路等のS・A・P・A等において実施した。

応募期間は七月一日から八月三十一日までで、応募者の中から抽選で、各「道の駅」周辺地域の特産品やハイウェイカード等をプレゼントすることとしている。

昨年度の応募数は約一七、〇〇〇通で、年々増加の傾向である。



魚つかみ（於：道の駅 キララ多伎）

### 「中国地方道路広報コンテスト」

道路整備事業の重要性・目的等を広く国民の方々に知っていただくために、道路管理者や民間企業が制作する看板やパンフレットについて、表現方法、デザイン、イメージアップ等に創意工夫を凝らしている作品の募集を今年度から実施した。応募数は、看板部門二五点、パンフレット部門五〇点でした。「看板部門」から最優秀賞一点、優秀賞二点、努力賞四点を、「パンフレット」部門から最優秀賞一点、優秀賞二点、努力賞三点を決定した。

### 「道の日ふれあい祭り」 松江国道工事事務所

八月三日、島根県簸川郡多伎町にある一般国道九号沿いの「道の駅 キララ多伎」において、建設省松江国道工事事務所、R9・シーサイド委員会主催、国道九号維持管理会社共催による、「道の日ふれあい祭り」を開催した。

この「道の日ふれあい祭り」は、昭和六二年から、中国山地の山々に囲まれた、一般国道五四号沿いにある「道の駅 掛合の里」で実施されていたが、平成一年の「道の駅 キララ多伎」のオープンにあわせて、当地で実施されることとなった。

「道の日ふれあい祭り」では、建設機械の試乗や、道路に関するクイズ、うちわやチラシ等の配



講演会（於：広島市内）

布など、道路に関係する様々なイベントを行い、道路利用者や周辺住民の方々に、道路愛護思想の啓発と普及を図った。

また、一般国道九号の沿線五市町による特産品販売やちびっこの魚つかみ取りなどを通じて、地域の特色を活かしたものとなった。

当日は、午前一〇時から午後二時までの短い時間にも関わらず、二、〇〇〇名をこえる人々が集まった。

この他にも八月一日には、島根県と松江市が合同でJR松江駅前において、チラシ・ウチワ等を配布するなど、道路に関する広報活動を行った。

管内の他の工事事務所においても、松江国道工事事務所と同様に、著名人を呼んでの講演会、パレードなどによる街頭PR活動や、利用者の意見・感想を道路行政に反映させるための「道路見学会」、一般市民の参加も得た「道路一斉清掃」等を実施し、道路愛護思想の啓発と普及を図った。

# 「道路をまもる月間」・「道の日」の行事

## 四国地方建設局

四国地方建設局では、八月の「道路をまもる月間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨に添って本局及び各道路関係事務所において多彩な広報行事等を実施したので、その一部をご紹介します。

### 地方新聞を活用したPR広告

当地建では、「道路をまもる月間」を広く一般に認識してもらうための初めての試みとして、地



新聞PR広告

方新聞紙上にPR広告（15段全面又は7段カラー版）を掲載した。

「道路をまもる月間」のスタートとなる八月一日付け四国四県の各地方新聞（四国新聞・徳島新聞・愛媛新聞・高知新聞）紙上に、地建局長とNHKのニュースキャスターである武内陶子さんとの対談を掲載した。

武内陶子さんは四国の愛媛県出身者であり、NHK総合「おはよう日本」のレギュラーアナとして活躍されている方で、四国のみならず全国の道路事情にも詳しいことから地建局長との対談をお願いし、四国の道路の現状と将来等について話していただいた。

新聞紙面はカラー版で写真も随所に挿入し、対談形式に纏めたもので読みやすいと好評を得た。

この対談で地建局長が話しているように、「四国の道は四国の夢を実現していくための重要な役割を担っていること。具体的に言うと、四国が幸せの多い土地になって、住む人が幸せな人生を送れるようにすることが四国の夢であるが、その土台を成すものが道路である。」ことを「道路をま

もる月間」を機に広く一般の方々に再認識してもらうことができた。

### 香川地区におけるイベントについて

香川地区にあつては、香川地区道路をまもる月間運動推進連絡協議会（四国地方建設局、香川県、高松市、日本道路公団四国支社、本州四国連絡橋公団第二管理局等）の主催により、八月一〇日の「道の日」のメイン行事として、高松市丸亀町商店街の丸亀町レッツにおいてパネル展及び物産展を開催した。

セレモニー時には、香川県副知事、高松市長、地建局長を始めとする各道路管理者及びミス高松、香川県警察音楽隊等の参加のもと、幹部によるくす玉割りによってパネル展及び物産展を盛大にオープンした。

各道路管理者等の趣向をこらしたパネル展及び、四国内のハイウェイオアシス（吉野川・石鎚山）と道の駅（滝宮・たからだの里さいた）から特産品が取り揃えられた物産展は終日人集りができるほど盛況に終始した。

この「道の日」のパネル展及び物産展は、地元民放三社のテレビニュースで放映され、また地元新聞にも報道される等成功裡に終了することができました。

八月二日には国道一一号等の中央分離帯や歩道



パネル展・物産展



「道の日」パネル展・物産展オープニング

などを、道路管理者だけでなくNTTや四国電力等の民間ボランティアも加わって恒例の早朝道路一斉清掃を実施し、通勤途上の人々にアピールした。

毎回吸い殻や空き缶の投げ捨てが目立つように、道路を常に広く美しく利用するためには、道路利用者一人一人が常に道路を大切にすることを意識を持ってもらうことが必要不可欠であると痛感した次第である。

## 道路をまもる月間「行事報告」

九州地方建設局では、八月の「道路をまもる月間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨に沿った道路の正しい利用と道路愛護の精神を広く普及すべく、本局をはじめとして管内の各事務所においても、種々の広報行事を実施しました。

その中から、いくつかの行事を紹介します。

### 福岡県内

八月六日（日）、福岡県内の道路関係機関（九州地方建設局、福岡国道工事事務所、北九州国道工事事務所、福岡県、福岡市、北九州市、久留米市、日本道路公団九州支社、福岡北九州高速道路

各工事事務所におけるイベント

各工事事務所においても、街頭キャンペーン、道路清掃（クリーンキャンペーン）、道路見学会（徳島工事事務所）、道路茶屋（中村工事事務所）、交通安全施設の点検整備等、工夫を凝らした様々なPR活動を展開した。

### 九州地方建設局



道の日フェスタ2000の会場風景

公社、福岡県道路公社)で組織する「道路をまもる月間行事実行委員会」主催の「道の日フェスタ2000」を北九州市の西日本総合展示場で実施し、四、〇〇〇名を越える入場者がありました。

オープニングセレモニーでは、主催者挨拶のあと、今年で一八回目を迎えた「道路絵画コンクール」及び今年から新設された「道の日フォトコンテスト」の表彰式、九州沖縄サミット福岡蔵相会議における道路ボランティアへの感謝状授与式、道路広報コンテスト表彰式を行いました。

オープニングセレモニーの後は、二、七〇〇㎡の巨大な屋内スペースの中に設けられたステージ上で、道路クイズ大会、道路標識マッチゲーム、人気テレビ番組のキャラクターショー等を行い多数の子供たちの参加を得ました。また、フロア内では「道路絵画コンクール」、「道の日フォトコンテスト」の入賞作品の展示、道路管理者・公益事業者紹介コーナー、九州内四方所の道の駅の特産品を集めた「道の駅物産展」、道草スタンブラー、縁日コーナー、フリーマーケット、等々様々な催しを行いました。屋外では、「道路をまもる道具たち」と題して災害対策車等の特殊車両を多数を展示し、子供達の人気を集めました。

また、当イベントの一環として、北九州国道工事事務所による「道路探険隊」を実施し、道路絵画コンクールに入選した小学生の中から選ばれた

児童及びその父兄二二組が参加しました。

安部事務所長による「道路探険隊員」任命式が終了した後、一行は北九州モノレールの中央司令室へ。モノレールが、九州で唯一ということと出発、走行、停車までの運行の全てがコンピュータで制御されているという説明があると、目を爛々と輝かせ、一生懸命メモを取る姿がとても印象的でした。次に、日本道路公園下関事務所を訪ね、維持管理用の建設機械に搭乗体験をしました。高い所にあこがれるのか、リフト車の搭乗には列をなして順番待ちをしていました。

極めつけは、本州と九州を連絡する関門橋の主塔登りです。高さ一四〇mは関門海峡を一望できる、大パノラマといったところでしょうか。

道路探険隊員は、大満足で一日の探検を無事に終了することができました。

道路をまもる月間行事報告 佐賀国道工事事務所 佐賀国道工事事務所は、月間行事として、職員以外の地元自治会長等の外部の観点から実施した徒歩巡回や「道の駅」等での道路啓蒙活動、事務所職員約四〇名による清掃活動など今年も積極的に活動を展開しました。今回は本年の行事中で目玉である「2000佐賀道路フェア」について報告します。

広く県民に道路の働き、道路整備の重要性等を



2000佐賀道路フェアのパレード

正しく理解してもらおうと共に、道路の正しい利用についての啓蒙と道路愛護思想の普及を目的として「2000佐賀道路フェア」を八月五日に佐賀市の目抜き通りである唐人町中央大通りを舞台に実施しました。

当日は、恒例となった佐賀市民の夏祭り「栄の国まつりきてみん祭」のビッグパレードに当事務所のほか佐賀県、佐賀市、佐賀県道路公社及び日本道路公園から構成された「道路をまもる月間行事実行委員会」として総勢一、〇〇名で参加し、横断幕隊、山車隊、ノボリ隊を結成し、沿道の市民にチラシ・グッズの配布を行いました。また、歩行者天国となった会場で夜七時から実施した道路展では、道路の役目や正しい道路の利用等をお分かり易く紹介したパネルの展示や道路クイズ、道路



附属物等の展示で最後まで大盛況で、市民の皆さんの関心の高さを改めて実感しました。

鹿児島弁で大爆笑、小学生も笑った

「道の日くまもとフェア2000」

熊本工務事務所

八月一日(木) 天気晴れ、日差しが強くなってきた午前10時20分に辛島公園で、建設省熊本工務事務所、熊本県、熊本市、道路公団、NTT西日本、九州電力、西部ガス、県内の道の駅、ボーイスカウト、ガールスカウトが勢揃いし、事務所長による開会の挨拶のあと玉名女子高バントワリング部が先頭に立ち、熊本市消防音楽隊の演奏をバックに総勢約一六〇名の街頭オープニングパレ



道の日くまもとフェア2000 オープニングパレード

ードが四列縦隊で勢良くスタートしました。新市街、下通りのアーケードを通り、バルコ前までの約1kmを整然と「道路愛護」のノボリや「各道の駅」のプラカードを持って行進する中、店舗の人達、通行者の人達に、チラシ等を配布し、「道路愛護や道路の正しい利用」をアピールしました。昼からは、熊本市産業文化会館の七階で記念式典が始まったわけですが、開場の一二時三〇分前からロビーには当選者(応募者約一、四〇〇名の中から、抽選で選ばれた人)が長蛇の列で並んで、開場されるのを待っていました。

一三時〇〇分から熊本市消防音楽隊のオープニング演奏を皮切りに、「道の絵」受賞者の表彰式(応募総数二、二五九点の中から三〇点を表彰)、「道路愛護功労者」等の表彰伝達式、道路今昔物語スライドショー、「三遊亭歌之介さん」の講演会を催しました。道路今昔物語スライドショーについては、熊本市札の辻を起点として三街道(薩摩、豊前、豊後)の昔と現在がどのように変遷しているか、現在の道路事業の必要性、道路愛護の重要性について映像を通して観客に訴えました。

最後に、「心に響く笑いと涙の人生道」と題して三遊亭歌之介さんに講演していただきました。鹿児島弁による熱演で会場は爆笑につぐ爆笑で、小学生も笑いつばなしの一時三〇分でした。

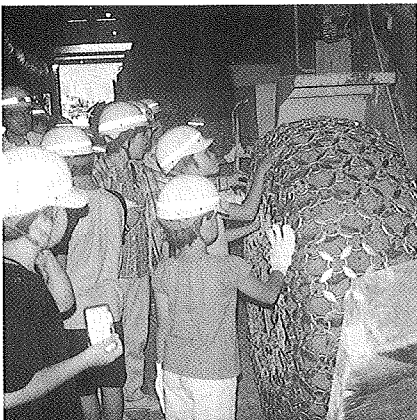
なお、ロビーには「道の絵」「薩摩等の街道図」

「バリアフリー・道の駅・地域高規格道路・多機能舗装のパネル」「道路反射鏡・ガードレール等の道路施設物」等を展示して、来場者へのPRを行いました。

また、月間中に、阿蘇国道維持出張所では小学生を対象にした一日道路パトロールや事務所・各出張所での街頭広報活動、清掃活動、不法占用取締、特車取締や若手職員の一身体験巡回を実施しました。

2000年「親子道路探検隊」鹿児島国道工務事務所

八月一日の「道の日」に、建設省、鹿児島県、鹿児島市、日本道路公団の共催で「親子道路探検隊」を実施した。南九州自動車道の建設が進む串木野市、日置郡などの小学校で探検隊員募集のチラシを配布し参加を呼びかけたところ、多数の応



2000年「親子道路探検隊」

募者があり、抽選で三〇組七四名の親子を探検隊員に選出した。

当日は市来町の国民宿舎吹上浜荘で開会式を行った後、大型バス二台で出発。午前中に南九州自動車道大里トンネル工事箇所、日本道路公団の道路維持作業車を、午後からは県庁災害対策本部室、県警交通管制センター、放置自転車保管所、伊集

院インターチェンジ工事箇所を見学した。

大里トンネルでは、日本に二台しかない自由断面掘削機を稼働させ、子供たちはその動きと音に驚いていた。また、維持作業車見学ではリフト車に乗り空中散歩。さかんに歓声を上げていた。親子そろって道路への関心を深めた、有意義な一日だった。

## 「道路をまもる月間」・「道の日」の行事

### 沖繩総合事務局

今年も、八月を迎え、「道路をまもる月間」沖繩地方推進協議会（会長・沖繩総合事務局長、構成・沖繩県下の道路管理者）は、「道路をまもる月間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨に沿い、様々な行事を通じて、道路の正しい利用と道路愛護思想の普及に努めた。

特に今年、日本で初の地方開催となった九州・沖繩サミットの影響で人々の道路に対する意識は例年より高く、八月の「道路をまもる月間」「道の日」の行事にも多くの人々の関心が集まった。

### 図画・作文コンクール

離島の小さな分校から、市街地の大きな学校まで、県内小・中学校からの合計八、九七〇点もの

応募作品があり、その中から最優秀作品一四点を始め、優秀賞、佳作、入選を決定し、表彰式を行った。例年、夏休み初日の七月二一日に行う



図画・作文コンクールのテープカット

が、今年、サミット開催のため、八月一〇日「道の日」に開催した。表彰式終了後、受賞作品展示会場のオープニングとして、審査員の先生方と二人の受賞者代表を交えてテープカットが行われ、受賞作品を一目みようと思われた皆さんの人々が会場へ流れ込んだ。展示会は那覇地区で一週間開催された後、会場を北部へ移し、遠隔地のため、那覇地区まで見に来ることができない人々にも作品を見てもらった。作文の最優秀作品については、本人の朗読によるラジオ放送も行い、県内多くの方々に作品を鑑賞してもらった。

### 「道の日」のイベント

オープニングセレモニー（八月一〇日）

八月七日・八日と台風八号が沖繩本島に上陸し、一〇日の天候が心配されたが、当日は快晴で、会場であるパレット久茂地前広場特設ステージでは、オープニングセレモニーが華々しく開催された。

まず始めに、主催者代表によるあいさつがあり、道路の大切さ、必要性についてのさらなる認識を広めた。次に今年度「道路をまもる月間」推進標語の紹介、ミス沖繩・ミス那覇による「道の日」の宣誓等が声高々に力強く行われ、大きな拍手を受けた。

## 道路愛護功労者表彰式

「道の日」の宣誓の後、「道の日」のイベントの一環として道路愛護功労者表彰式を行った。これは、県内道路管理者からの推薦により、長年にわたり、道路の美化、道路の正しい利用など道路愛護に努め、その功績が顕著な方を表彰するもので、今年度は、個人二名と五団体（建設大臣表彰一団体を含む）が表彰された。多くの観客が見守る中、受賞者は皆晴れ晴れとした表情を浮かべていた。

## アトラクション

その後アトラクションに移り、数多くのマーチングフェスティバルですばらしい成績を収めてい



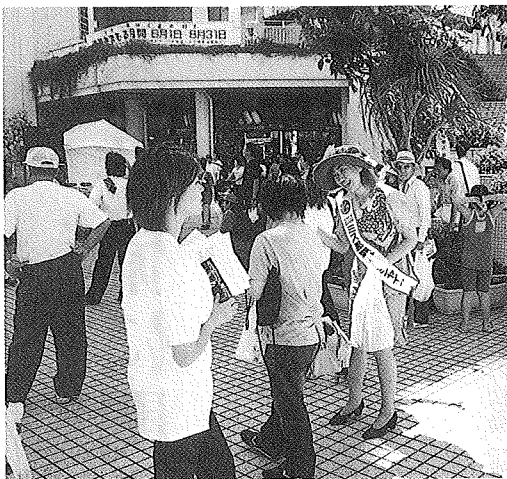
道路愛護功労者表彰式

る那覇市立金城中学校によるマーチングバンドが始まると、道を行く多くの人々が足を止め、その軽快なリズムと見事な演舞に魅了されていた。次に、地元テレビ・ラジオ等に数多く出演し、人気急上昇中のタレント、ジョニー・宜野湾による楽しいライブ&トークが行われ、広場に集まった多数の人々も手拍子を打ちながらコンサートを楽しんで

いた。

また、会場の一角では、パンフレットや粗品とともに国道沿いに植えてあるヤシの木から採った新鮮なヤシの実を人々に配り、好評を博した。

なお、宮古・八重山地区など五地区においても街頭広報等種々の活動を行い、「道の日」をアピールした。



アトラクション (粗品配布)

## 一日道路パトロール (八月一日)

道路の正しい利用と道路愛護の普及を図るため、県内の小学生を対象に国道事務所及び県土木事務所において、一日道路パトロールを実施した。「一日道路パトロール員」の任命書を授与された、小さなパトロール員達は、さっそうとパトロール車や路面清掃車に乗車して事務所管内の道路パトロールを体験した。

## 親子道路施設見学会 (八月一日)

道路施設を親子で見学することにより、道路のもつ役割、正しい利用のあり方等道路に対する認識を深めることを目的に、実施しており、今年度は、モノレール建設現場の外、沖縄自動車交通管制室、平安座海中大橋等の施設見学を行った。この施設見学会には一般募集により一〇組二十八人の親子が参加し、道路についての関心を深めた。

## まとめ

鉄軌道の交通手段がない沖縄では、九州・沖縄サミット開催により「道路」が非常に重要な役割を果たし、沖縄県民にとっても道路整備の大切さが、より身近に感じられたことだと思われる。今後とも「道路をまもる月間」「道の日」の各種活動を通して、道路の正しい利用、道路の大切さについてのさらなる認識を広げていきたい。

# 鳥取県の「道路の整備に関するプログラム」

人と社会と自然が調和し、躍進する「公園都市」鳥取県の実現に向けて

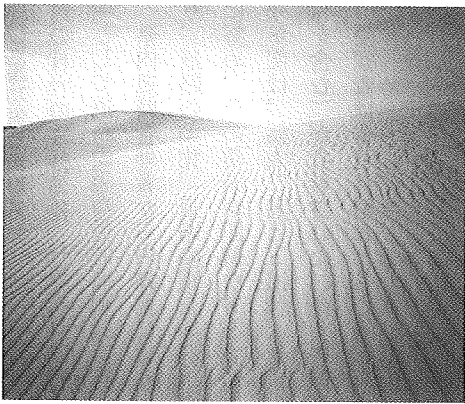
## 鳥取県土木部道路課

た新鮮な魚貝類に至るまで、様々な味が堪能できます。

鳥取県の県土面積は三、五〇七・〇八km<sup>2</sup>、東西約二二〇km、南北約二〇〜五〇kmの東西に長い県で、その昔、「因幡」と「伯耆」という二つの国でありました。

## はじめに

二十世紀梨の産地として有名な鳥取県は、本州西部に位置し、北を日本海、南を中国山地に囲ま



鳥取砂丘

れ、日本一の「鳥取砂丘」、山陰の松島「浦富海岸」、別名伯耆富士と呼ばれる「大山」に代表されるように自然の豊かなところです。

四季の彩りも鮮やかで、それぞれの季節で美しくそしてどこか懐かしい情景を私たちに見せてくれます。

また、県内には皆生、三朝、羽合など一〇箇所温泉地があり、鳥崎藤村、野口雨情といったかつての文豪もこの地を訪れ、心安らぐひとときを過ごしたそうです。

さらに、鳥取県は食べ物の美味しいところでもあります。全国の約半分の生産量を担い、外国にも輸出している二十世紀梨はあまりに有名ですが、その他にも糖度の高い大栄スイカや花御所柿などの果物類に始まり、松葉ガニや岩ガキといっ



鳥取県における道路の整備に関するプログラム表紙

そのせいか、東西では県民性や文化、方言なども異なっており、二度三度と訪れるたびに新しい感動を得ることが出来ます。

この東西を結ぶ主要幹線道路として、国道九号が利用されていますが、鳥取県東部の鳥取市から西部の米子市までが二時間余りかかり、しかもこれといった代替道路がないため、混雑しているのが現状です。現在、鳥取市から米子市を経由し、山口県までをつなぐ山陰自動車道の整備が進められています。完成すれば、鳥取と米子間が今までの約半分の一時間で移動できることとなり、東西文化の交流が一層促進されることが期待されたいです。

平成一二年度に実施された「県民ニーズ調査」においても、高速道路網の整備を求める声が一番上位にあがっています。

鳥取県では平成一一年八月に人と社会と自然とが調和し、躍進する「公園都市」鳥取県の実現に向け、「今後の鳥取県の道路整備計画」道路の整備に関するプログラム」を策定しました。

それでは現在の鳥取県における道路の現況をふまえ、このプログラムについて説明していきます。

## 二 鳥取県の道路現況

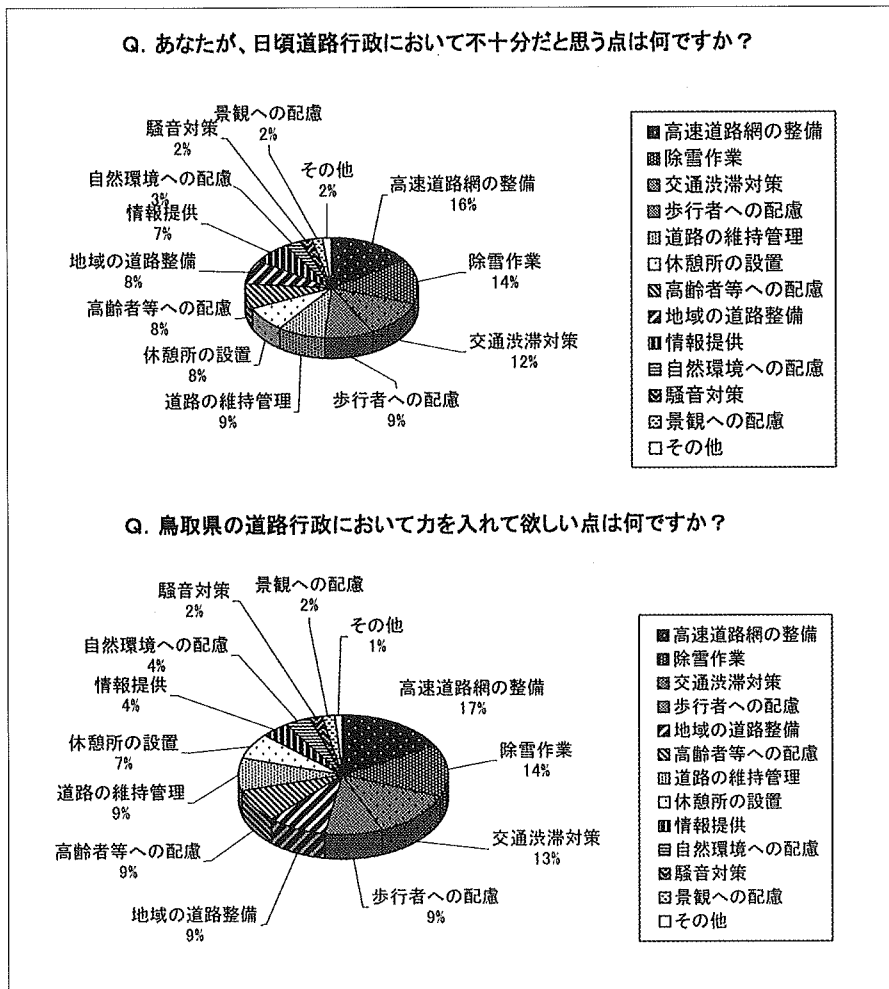
平成一一年四月一日現在の鳥取県における道路の現況についてですが、

道路の実延長がそれぞれ、

・ 高速自動車国道 二七・二 km  
 ・ 国道（二二路線） 五二八・七 km

・ 県道（二三路線） 一、六〇四・七 km  
 ・ 市町村道（四、八四五路線） 六、一一二・二 km  
 であり、国道（車道幅員五・五m以上）の改

平成12年度県民ニーズ調査結果



良率七七・四％、（簡易舗装区間を除く）舗装率は七五・〇％となっています。

また、県土面積一〇〇km<sup>2</sup>当たりの高速道路延長は全国平均一・六九kmに対して、鳥取県は〇・七八kmと低水準にあります。

鳥取県の道路整備は、一般道路については比較的進んでいるのですが、先にも記述したように主要都市間を連結する高速道路網の整備が遅れていることがわかります。そしてこのことが、県内外の地域交流の大きな障害となっているのです。

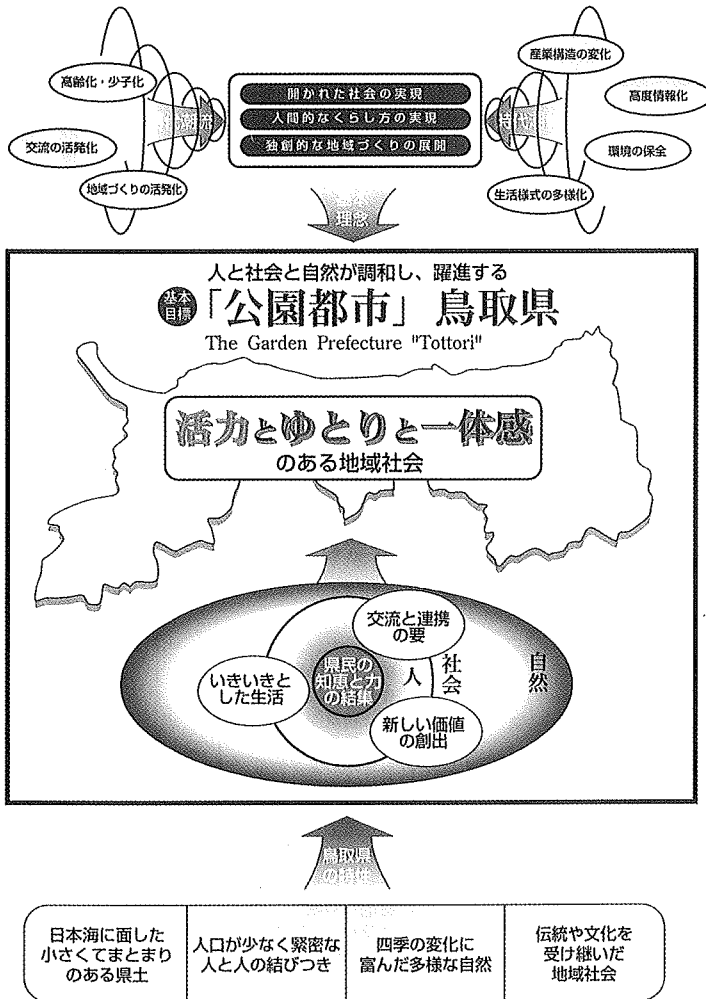
現在、高規格幹線道路として、米子市から岡山市を結ぶ「中国横断自動車道岡山米子線」が既に暫定供用されています。鳥取県としてはさらに、鳥取市から中国縦貫自動車道佐用JCTを経由して兵庫県姫路市までを結ぶ「中国横断自動車道姫路鳥取線」、そして鳥取市から米子市を経由して山口県まで延びる「山陰自動車道」の早期完成を目指し、事業主体である建設省や日本道路公団と協力し、事業の促進に積極的に取り組んでいます。

また、これらの高規格幹線道路を補完する地域高規格道路として、鳥取市から京都府宮津市までを結ぶ「鳥取豊岡宮津自動車道」、岡山県湯原町から北条町に至る「北条湯原道路」、江府町から広島県三次市に延びる「江府三次道路」、そして鳥取県東部には「鳥取環状道路」が計画路線とし

てあげられており、順次整備が進められています。

### 三 鳥取県の将来ビジョンと道路整備の基本方針

まず、鳥取県の道路整備の基本方針の基となる鳥取県の将来ビジョンについてですが、鳥取県の将来ビジョンとして鳥取県が有する緑豊かな美しい自然環境の中で、安全で快適な生活基盤を整え、



鳥取県の将来ビジョン

活発な人々の交流、質の高い文化活動、生産活動を展開し様々な自己実現の可能性に富んだ、活力とゆとりと一体感のある地域社会の形成を目標としています。

これらを実現させるため、次の四つの課題を設定しています。

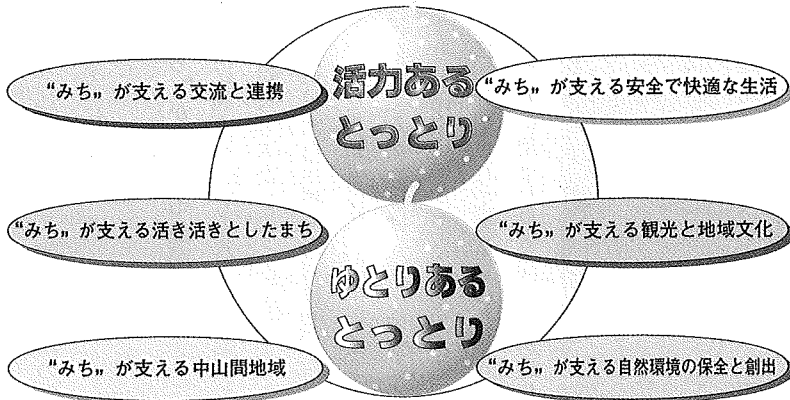
- (1) 六〇万県民の新しい知恵と力の結集
- (2) 日本海新時代の交流と連携の要となる「とっ

「とり」の実現

(3) 県民すべてがいきいきと生活する「とっとり」の実現

(4) 新しい価値を創出する活力ある「とっとり」の実現

そして、この将来ビジョンのキーワードである「活力」、「ゆとり」と「一体感」から引用して、



鳥取県道路整備長期ビジョン骨子

「活力あるとっとり・ゆとりあるとっとり」を結ぶ（＝一体感のある）道路整備」を道路整備の基本方針とし、また「活力」と「ゆとり」をそれぞれつくり出す道路整備を行うことを目的として、以下の六つの骨子からなる鳥取県道路整備長期ビジョンを策定しました。

(1) “みち”が支える交流と連携

ここでは、鳥取県の産業基盤を強化し、特色ある産業基盤の発展、鳥取県の経済・文化を飛躍させるための高速道路ネットワークの形成をテーマとし、「山陰自動車道」「中国横断自動車道姫路鳥取線」その他地域高規格道路の整備目標を具体的

目標として掲げています。そして、ネットワークが形成されることにより、日本海国土軸や西日本中央連携軸といった新しい交流の軸の形成を支えるとともに、環日本海交流を進める上で鳥取県の拠点性を高め、日本海対岸諸国との交流を活性化させることができます。

(2) “みち”が支える生き活きたまち

人と社会が調和し全ての人々が生き活きと生活できる社会環境を実現するため、円滑な交通確保を支援する道路整備を進めることとしています。具体的な目標としては鳥取市、米子市及び倉吉市といった圏域中心都市における渋滞の緩和とアク



国道9号青谷・羽合道路（山陰自動車道関連事業）  
泊ICから泊高架橋を望む

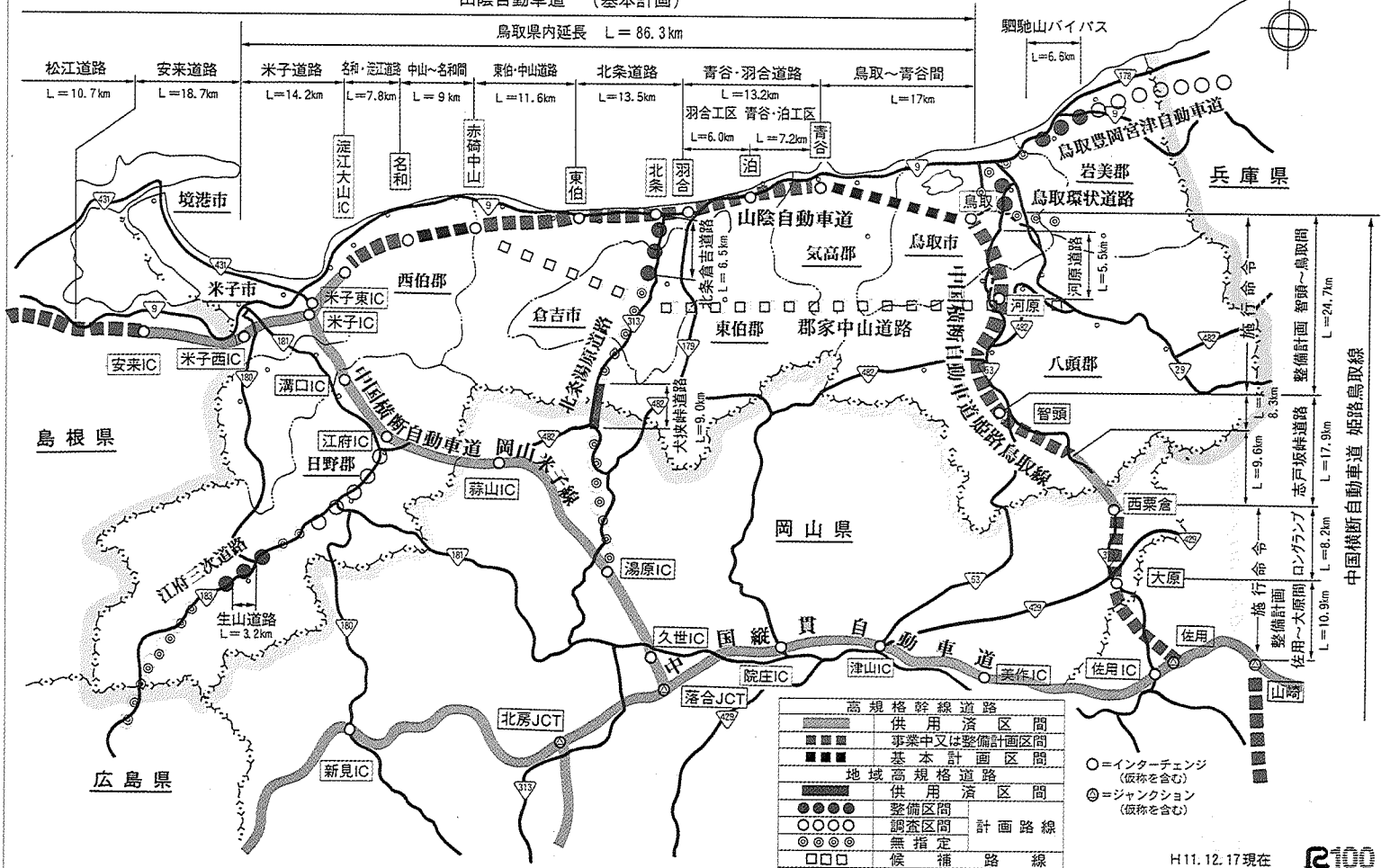


国道29号津ノ井バイパス

# 鳥取県の高規格幹線道路網

山陰自動車道 (基本計画)

鳥取県内延長 L = 86.3 km



高規格幹線道路	
■	供用済区間
■	事業中又は整備計画区間
■	基本計画区間
地域高規格道路	
●	供用済区間
●	整備区間
●	調査区間
○	無指定
□	候補路線

○ = インターチェンジ (仮称を含む)  
 ⊙ = ジャンクション (仮称を含む)

H11.12.17現在 R100

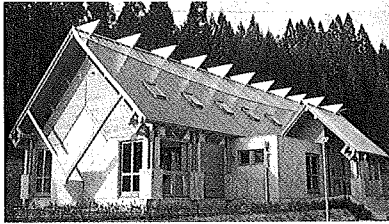




シリーズ  
『道の駅』

# 国道57号の憩いのオアシス

道の駅「波野 神楽苑」(熊本県)



神楽館

「道の駅」波野 神楽苑総支配人 古澤 新一

## そばと神楽とくつろぎの広場

「道の駅波野 神楽苑」は、国道五七号線沿いにあり熊本県の最東端に位置します。阿蘇郡波野村は概ね六〇〇〜九〇〇mの高地で阿蘇外輪山をその母体として西部より東部へ波状傾斜をなしています。

東西七km、南北一〇kmで総面積七一・三六kmを有し、西は外輪山をもつて一の宮町、南は高森町、東は大分県竹田市及び荻町、北は産山村とその境を接しています。

国道五七号線は、熊本〜大分間を結ぶ主要幹線道路で一日約六、〇〇〇〜九、〇〇〇台の車両が通行しております。

営業開始は平成三年七月二〇日、道の駅の登録申請を平成五年三月五日に行い、道の駅登録が平成五年四月二二日、道の駅の供用開始が同年四月二七日となっております。

もともとは道の駅が目的ではなくて村の特産品の販売所、特産品であるそばを食べてもらう場所、イベントのできる場所ということで施設の方が先にできまして、道の駅の方が後で登録されたようであります。

熊本県内に現在一〇カ所の道の駅がありますが、その中で第一番目が「道の駅波野 神楽苑」であります。

そばと神楽とくつろぎの広場として、神楽の舞台となるイベントデッキ、神楽の資料館「神楽館」があります。全国の有名な神楽のパネル、神楽面、衣裳等を展示一〇〇人収容の客席からは大型スクリーンに映し出された神楽が鑑賞できます。

また、一〇月の第一土曜日、日曜日の二日間全国の神楽を一同に集めまして神楽の祭典「神楽フェスティバル」が開催上演されます。(二日間で約一万人の入場者があります。)

全体の敷地面積は三四、二四九㎡もあり、その中に、そば処、特産品販売コーナー五八〇㎡、イベントデッキ一、四四九㎡、神楽資料館二九七㎡、そば加工所二二〇㎡、特産品直売所一〇〇㎡、ファーストフードコーナー四二㎡、公衆トイレ五九㎡、木の体験広場、その他そば乾燥庫、シンボルタワー、製粉所等があります。

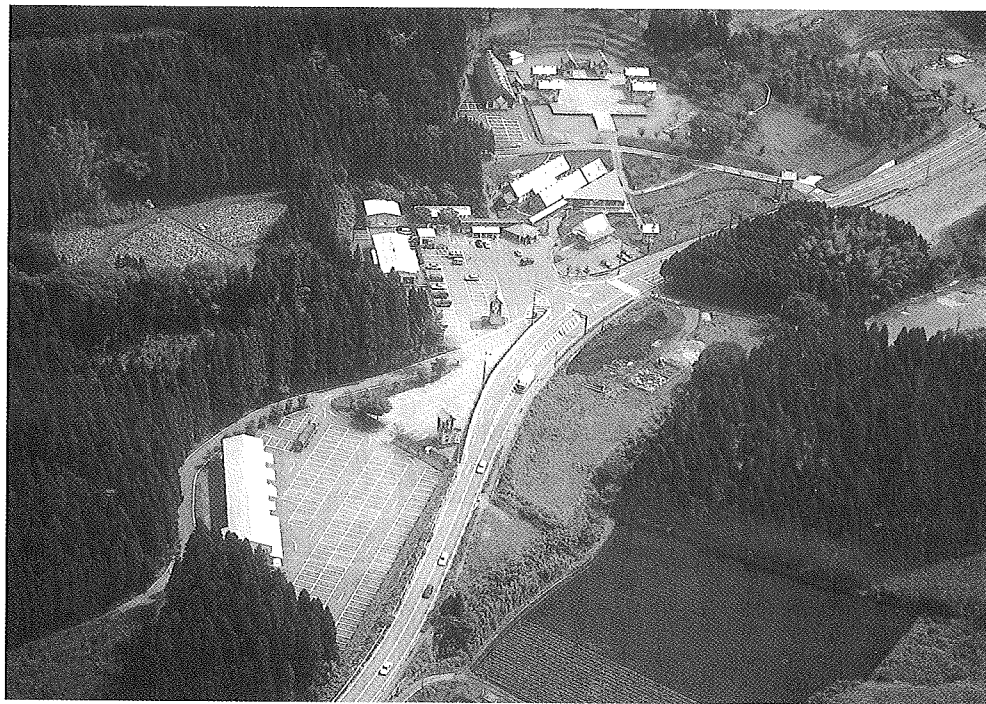
誰でも気軽に立ち寄れる駅として駐車場も大型車一〇台、普通車三〇〇台、身障者用三台と充分に利用できる駐車スペースをご用意しております。

駐車場、トイレ、館内外の清掃は係員が午前七時から午後五時まで念入りに清掃にあたりっております。

情報提供は、情報センター内の四分割ので

きるマルチビジョンでテレビや文字放送のニュース、天気予報、道路情報、スポーツ等、午前九時から午後六時までご覧いただけます。

総合案内としましては、他町村の観光ポスターやパンフレット、催し物のポスター等の



神楽苑（写真中央そば処・売店・道路情報センター・ファーストフードなど、上部に神楽館）

案内もさせていただいております。

### そばの手打体験、試食会が人気

波野村の特産品でありますそばは、標高六〇〇〜八〇〇mの高地で栽培され、夜と昼との気温の差が大きいためそばの実が引き締まり、こしの強い風味のある麺ができあがります。

そばの手打ちは、ベテラン職員三人が指導をしております。一度に五〇名の手打ち体験場もあります。お客様自身が手打ちを体験して打ったそばはそのままご賞味いただけます。

特産品直売所では、地元農家一二〇名の出荷者が地元で収穫された新鮮な野菜類をはじめ加工品などが山積みされております。価格は出荷者に任せております。新鮮で安いために土・日曜日には品不足となり途中で補充しているほどです。

また、四季を通じての山菜も数多く出荷されております。

国道五七号を利用する数多くのドライバーの皆様が「道の駅波野 神楽苑」に魅力を感じていただけるように全職員で努力していく所存です。

時・時・時・時・時……

世界	国内	道路行政
<p>7・21</p> <p>○クリントン米大統領は九州・沖縄サミット（主要国首脳会議に出席するため沖縄入り）、糸満市摩文仁の平和祈念公園にある「平和の礎」で沖縄県民に向けて演説。米大統領の沖縄訪問は一九六〇年のアイゼンハワー大統領以来。</p> <p>23</p> <p>○九州・沖縄サミットは経済のグローバル化を受けた構造改革の必要性を指摘し、情報技術（IT）革命や感染症への対策を盛り込んだ首脳宣言を採択して三日間の日程を終えた。</p> <p>25</p> <p>○フランスのエアールフランス航空の超音速旅客機コンコルドが、パリ郊外のシャルルドゴール空港から離陸直後に墜落。乗客、乗員と地上の巻き添えで計一三人が死亡した。</p> <p>8・14</p> <p>○ロシア海軍の北方艦隊所属の原子力潜水艦がバレンツ海で演習中に故障を起こして、海底に沈んだ。英国、ノルウェイなどが救助に協力したが、乗務員全員が死亡。</p> <p>15</p> <p>○韓国と朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）に分かれて住む離散家族のうち一〇〇人ずつが平城とソウルをそれぞれ訪れ、再会した。南北朝鮮に、一〇〇〇万人の離散家族がいるとされている。</p>	<p>7・28</p> <p>○総務庁の労働力調査によると、六月の完全失業率は四・七％と前年に比べ〇・一ポイント上昇し、四カ月ぶりに悪化。これに対し完全失業者数は三二二万人と前年同月に比べて八万人の減少で、二カ月連続の改善。</p> <p>31</p> <p>○森喜朗首相が久世公麿・金融再生委員長を更迭し、後に相沢英之・元経済企画庁長官を起用した。久世委員長は三菱信託銀行などから「利益提供」を受けていた。</p> <p>8・4</p> <p>○国税庁が今年の路線価を公表した。平均額は一㎡当たり一四万六〇〇〇円で、昨年に比べ七・〇％下落した。</p> <p>10</p> <p>○東京地検が若築建設側から請託を受けた報酬の趣旨で計三、〇〇〇万円を受け取ったとして中尾栄一・元建設相（七〇）を受託取賄罪で東京地裁に追起訴した。元建設相は既に別の三、〇〇〇万円の授受に絡んで同罪で起訴されている。</p> <p>11</p> <p>○日本銀行は政策委員会・金融政策決定会合を開き、「ゼロ金利政策」の解除を決めた。当面は短期金融市場の金利誘導目標を〇・二五％に引き上げる。</p> <p>18</p> <p>○厚生省の一九九九年の「簡易生命表」によると、日本人の平均寿命は女性が八三・九九歳、男性が七七・一〇歳で、前年に比べると女性が〇・二歳、男性が〇・六歳短くなった。</p>	<p>7・27</p> <p>○北関東自動車道の栃木都賀JCT（栃木県栃木市及び栃木県下都賀郡都賀町）から宇都宮上三川IC（栃木県宇都宮市及び栃木県河内郡上三川町）までの間（延長一八・五km）が開通。</p> <p>28</p> <p>○松山自動車道伊予IC（愛媛県伊予市稲荷）から大洲IC（愛媛県大洲市新谷）までの間（延長三二・八km）が開通。これにより、四国縦貫自動車道（総延長二二二・二km）が全通。</p> <p>31</p> <p>○建設省と首都圏の自治体等による東京都圏交通計画協議会は、東京圏の「望ましい総合都市交通体系のあり方」策定に向けての中間まとめを発表。本年度末にも最終報告をまとめる方針。</p> <p>8・1</p> <p>○建設省は、二〇〇〇年度の社会実験実施地域として神奈川県海老名市や奈良市など一八地域を発表。</p> <p>12</p> <p>○東京都・恵比寿ガーデンプレイスにおいて、「道の日」中央行事のメインとして「道の日」フェスティバル2000を開催。</p>
<p><b>訂正</b></p> <p>八月号の「道の駅 北川はゆま」の記事中に誤植がありました。お詫びし次のとおり訂正します。</p> <p>75ページ、下段前から八行目</p> <p>誤 車で五分の位置に南北戦争で、</p> <p>正 車で五分の位置に西南戦争で、</p>		

# 編集後記

「そこに山があるから」と名句を遺し、エベレストで遭難した英国の登山家が七五年ぶりに遺体で発見されたニュースは世界の注目を集めた。

往時英国は地球の至る処で植民地を持ち、日の没することがないと豪語した時代から傾斜ぎみに国力が衰えつつあった。

もともと英国人の登山熱は旺盛でヨーロッパを英国隊が次々と登頂していて、彼がヒマラヤを踏めば沈滞ぎみの祖国にとつて明るい希望の一大事件であった筈である。

今であれば、各国の登山隊登頂が次から次に成功した知らせが届くが、当時は未踏の世界最高峰に劣弱な装備で登るとは暴挙であり危険を無視して登ることへの疑問は当然すぎる程当然であった。

しかし、敢然とヒマラヤに挑戦して山男の意気を示すだけでなく、ユニオンジャックの旗に生命を賭した背景があることに魅了するドラマを感じさせるものがある。

そして、不思議な山男の行動とその強烈な意志を貫き通すことに驚異を覚えるとともに、永遠の神秘さと新鮮さを感じざるを得ない。

我々道路に係わる者としてまず浮ぶ名句は「すべ

ての道はローマに通ず」であり、かつてローマ帝国の強大さを表現する言葉である。詩人シラーの詠んだこの句は繁栄を極めた都市国家も今は遺跡としての価値だけに衰退してしまっただけとはいえず、栄枯盛衰の歴史を物語るものとして永遠のロマンを覚える。

もっと身近なものとしては、一九五六年になされたワトキンス調査団の「日本の道路は信じ難いほど悪い。工業国にしてこれほど完全にその道路網を無視した国は日本の外ない。」との報告書による警句がある。

この言葉によつて現在の高速道路があり、また道路行政全体の推進力となっていることは疑う余地はない。

第2次道路整備五箇年計画以降のためのキーワードとなつているし、また道路特定財源制度の拡大促進をなした金言であることも忘れることができない。

風雲急を告げる道路特定財源制度に、これに替わるべき名言はでないものだろうか。

なお、ワトキンス氏は一九八四年に八八歳の誕生日を前にしてこの世を去っているが、道路行政に大きな一ページを飾っている。

さらに、蛇足であるが英国の登山家は、ジョージマロリーといい、墓地は遺族の強い希望により、エベレスト山中に求め、同氏を埋葬したと聞く。

(S)

10月号の特集テーマは「平成13年度道路関係予算概算要求」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