

目次

特集／交通安全対策

| | | |
|------------------------------------|------------------------|----|
| 建設省における交通安全施策について | 道路局道路交通管理課 道路局道路環境課 | 1 |
| 最近の交通安全対策に関する研究..... | 土木研究所道路部 交通安全研究室 | 5 |
| 街路事業における交通安全対策について | 清水 純 | 11 |
| 効果的なチャイルドシート普及啓発活動について | 小島 邦彦 | 16 |
| 無事故・無違反運動「無事故チャレンジ100」の実施について ... | 福岡県企画振興部 交通対策課 | 20 |
| <hr/> | | |
| 国土交通省の組織の概要（道路局） | 道路局路政課 | 26 |
| 愛媛県の「道路の整備に関するプログラム」 | 愛媛県土木部道路 都市局道路建設課 | 37 |
| <hr/> | | |
| 軌道の風景 6 | | |
| 大阪ベイエリアに行く（前編） | 桑田 龍太郎 | 45 |
| ラクダによる西域南道紀行 6 | | |
| 白く塩が吹き出している紅柳溝に行くラクダキャラバン | 長澤 法隆 | 50 |
| シリーズ「道の駅」 | | |
| 「美しい星空」が育む憩いの施設 道の駅「みわ」（茨城県） | 佐藤 敏雄 | 55 |
| 緑にとけこんだ情報施設の新しい風 道の駅「巖木」（佐賀県） ... | 山下 豊 | 57 |
| 時・時・時 | | 59 |

建設省における交通安全施策について

道路局道路交通管理課
道路局道路環境課

一 交通事故発生状況と対策について

本年の道路交通事故の発生状況は、負傷者数については史上初めて一〇〇万人を突破した前年よりさらに一割近く増加しているほか、死者数についても年初から増加基調（一〇月三十一日現在昨年比一一七人増）で推移しており、本年中に年間交通事故死者数を九、〇〇〇人以下にする（平成一一年死者数九、〇〇六人）という、第六次交通安全基本計画の最終年の目標達成が困難な状況にある。

本年の死亡事故の傾向は、自動車乗車中の死亡者が前年に比較して増加している（図一）ほか、シートベルト非着用の死者、高齢者の自転車乗用中及び歩行者の死者が多数を占めている。また、

例年秋から年末にかけては夜間特に薄暮時の死亡事故が増加する傾向にある。

こうした状況を踏まえ、国及び地方公共団体が緊密な連携の下に諸対策を推進するとともに、地域の実態を踏まえつつ、交通死亡事故の抑止目標を達成するため、当面の対策を推進すべく、九月七日に「交通死亡事故の抑止に向け当面緊急に実施すべき対策の推進強化について」の交通対策本部決定を行った。

建設省においては、従来より交通安全対策基本法に基づく交通安全基本計画に定められた国及び地方公共団体が講ずべき交通の安全に関する大綱に従い、交通安全施設等整備事業七箇年計画等による交通安全施設等整備事業をはじめとする各般の事業を推進するほか、高度情報通信技術等を活

用した道路交通システムの整備をはじめとする各種の施策の推進により交通事故の防止をはかってきたところである。

今回、さらにこの決定を受けて、平成一二年九月八日付け事務次官通達により、交通死亡事故の抑止目標を達成すべく、本決定に基づき、関係機関と密接な連携を取りつつ道路交通環境の整備、広報啓発活動の推進等交通安全対策を緊急かつ効果的に推進するよう各道路管理者あて徹底しているところである。

二 建設省における交通安全施策について

以上で示した昨今の交通事故の事情を視野に入れたら、今後とも各種の施策を推進していかねば

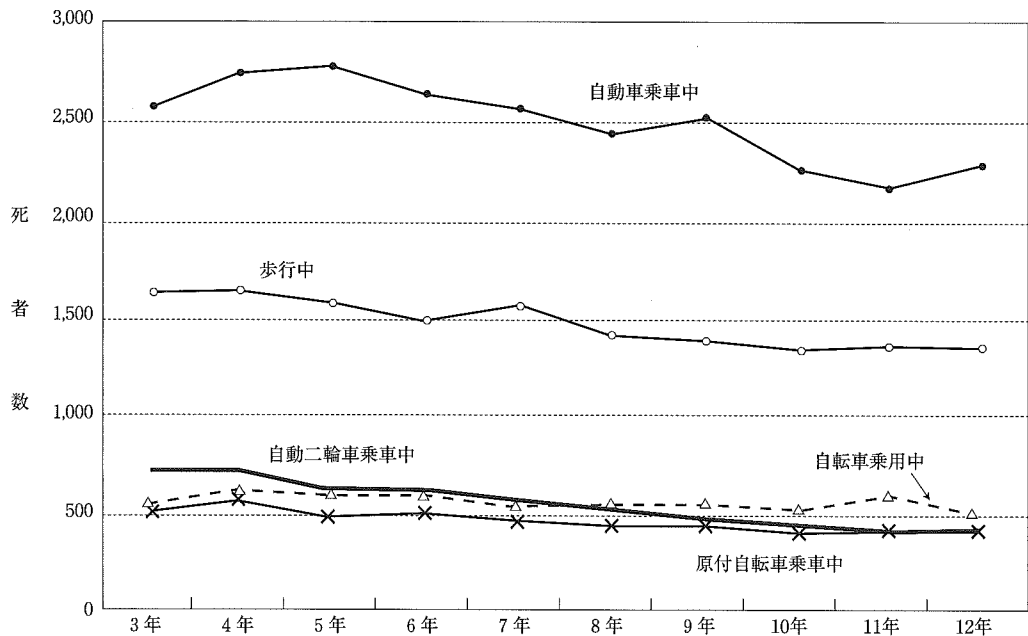


図1 状態別死者数の推移 (各年7月末)

ならないが、具体的な建設省の施策としては、交通安全施設等整備事業については後程詳しく触れることとして、その他のものとして次のようなものがある。

- 1 適切に機能分担された道路網の整備、改築による道路交通環境の整備、災害発生等に備えた道路交通の安全性の確保、安全で円滑な冬期道路交通の確保に努める。
- 2 高度情報化等の推進方策として、道路交通情報等の充実、ITS（高度道路交通システム）の推進、防災管理の情報化の推進に努める。
- 3 災害・異常気象時における通行の禁止又は制限、水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止又は制限、特殊車両の通行の禁止又は制限等の適切な実施に努める。
- 4 その他の道路交通環境の整備等として、高速自動車国道等における交通安全施設等の整備の推進、コミュニティ・ゾーンの形成、交通需要マネジメントの推進、駐車場等の整備、道路占用の適正化、交通結節点の改善の整備、自転車駐車場の整備の推進、都市公園の整備の推進、電線共同溝及び共同溝の整備、高速自動車国道等における救急業務体制の整備等に努める。
- 5 交通安全に関する知識の普及等について

平成12年

秋の全国交通安全運動

期間:9/21(木)~9/30(土)

秋の道心で確認目で確認



道の相談室

0120-106-497
FAX 025-265-6148
AM9:30~PM5:00(土・日・祭日)

★運動の重点

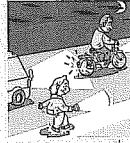
1 高齢者の
交通事故防止



2 チャイルドシートと
着用の徹底



3 ライトの
早めの点灯と
反射材の活用



建設省 北陸地方建設局 新潟県警察本部

写真1
交通安全運動ポスター

6 交通事故対策及び道路災害に関する研究、ITS(高度道路交通システム)に関する研究は、例年春秋に開催される交通安全運動を中心に、道の駅・サービスエリア・パーキングエリア等を活用して、交通安全に関する広報の効果的な推進に努める(写真1・2)。

7 踏切事故の防止と円滑化を図るため、立体交差化及び構造改良を推進するとともに、これらの事業並びに関連事業を緊急的かつ重点的に実施すべく平成一二年度に創設した踏切道等総合対策事業の推進に努める。

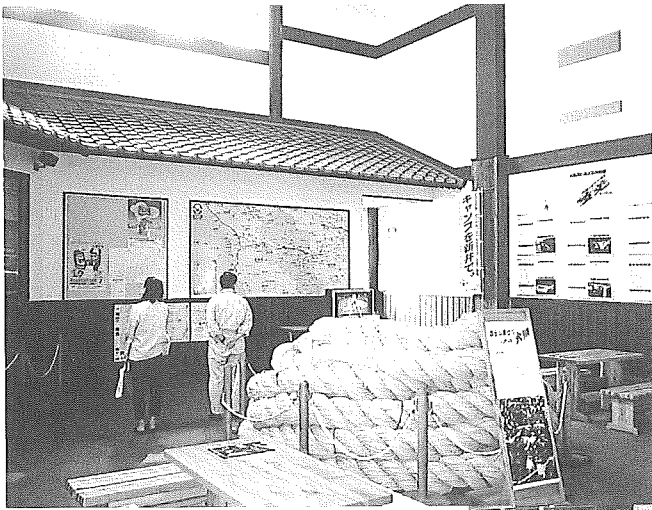


写真2 道の駅を活用した広報活動



三 交通安全施設等の整備

建設省においては、最近の依然として厳しい道路交通事故の状況にかんがみ、「特定交通安全施設等整備事業七箇年計画」（平成八年度～平成一四年度）等に基づき、緊急に安全を確保すべき一般道路について、次の事項に重点を置いて公安委員会と連携して交通安全施設等の整備等を推進している。

① 事故多発地点対策の推進

幹線道路における事故が、全体の九%の区間に四〇%が集中していることにかんがみ、一般道路における事故多発地点及びその周辺地域について、交差点改良、歩道等の整備、道路照明の設置等の事故削減策を集中的に実施し、事故多発地点の解消を目指している。

また、高速自動車国道等においては、重大事故や雨天事故の防止を目的とした強化型防護柵及び排水性舗装の整備等を重点的に実施している。

② コミュニティ・ゾーンの形成

住居系地区や商業系地区等において、通過交通の進入を抑え、歩車の適切な共存を図り、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」を推進している。この事業においては、地域の人々の参加

の基に策定される計画に基づき、公安委員会によるゾーン規制等とあわせて、道路管理者によるコミュニティ道路、歩車共存道路等の面的整備を行うこととしている。

③ バリアフリーで快適な歩行空間の整備

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、商店街、病院、福祉施設等の周辺及びそれらを連絡する道路において、幅の広い歩道等の整備、既設歩道の段差・傾斜・勾配の改善、立体横断施設へのエレベーター・エスカレーターの設置、歩行者用の休憩施設の整備、電線類の地中化等による、歩行空間のバリアフリー化を進める。

④ 自転車利用環境の整備

安全で地球環境にやさしい自転車を都市の主要な交通モードとして位置付け、その利用を促進するため、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、それをバックアップする自転車駐車場の整備を推進することとしている。

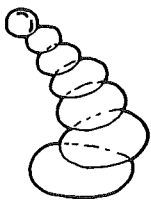
⑤ 利用する視点からの安全への取組み

地域が一体となった取組みを通じて交通の安全を確保するため、公安委員会と連携し、住民・企業等の主体的な参加のもとに道路交

通環境の点検・改善を行う「交通安全総点検」を推進している。

⑥ 技術開発・研究の推進

安全な交通の確保を図るため、最先端の情報通信技術を活用したAHS（走行支援道路システム）等の技術開発を推進している。また、ITSの技術を歩行空間の情報化に活用し、効果的にバリアフリーな移動環境を創出していく取組みである「歩行者ITS」の研究開発を推進している。



最近の交通安全対策に関する研究

建設省土木研究所道路部交通安全研究室

はじめに

一九九九年の道路における交通事故による死者数は、九、〇〇六人と一九九六年以来四年連続して一万人を下回っている。しかし、交通事故発生件数は、八五万三六三人と七年連続して史上最悪を更新している。さらに、負傷者数は一〇五万三九七人と初めて一〇〇万人を超えており、我が国の交通事故の発生状況は依然として厳しい情勢である。このようなことから当研究室では交通事故の削減に資するべく、交通事故の要因分析や科学的的手法に基づく事故削減策の検討、交通安全施設の開発研究等を行っている。

また、近年の著しい高齢化など社会構造の変化に伴い、バリアフリー社会の構築が強く望まれて

いる。道路管理者のアプローチとして、安全、安心かつ快適な歩行環境を創造するため、歩行者空間に関する研究やITS技術を活用した高齢者、障害者への情報提供システムの開発など高齢化社会に対応した調査研究も行っている。

本稿では、当研究室での最近のこれらの取り組みについて、代表的なものを紹介する。

一 交通事故分析

限られた予算でより大きな事故削減効果を得るためには、事故発生要因の科学的・客観的な調査分析に基づいた対策が重要と考えられる。そのための基礎的情報基盤として建設省と警察庁では昭和六三年度より「交通事故統合データベース」を構築してきている。これは警察庁の交通事故統計

データと建設省の道路交通センサスデータを結合させたもので、事故発生地点が正確に把握できるという特徴を活かして交通事故の分析等に利用しているものである。

1 要対策箇所の抽出

交通事故を減らすための方法には幾つかの方法があるが、交通安全施設の整備もその一つである。ここで費用対効果を考えると事故減少効果が大きい場所、すなわち事故多発地点への対策が有利となる。

当研究室では先に述べた交通事故統合データベースを用い、その特徴を活かした事故多発地点の合理的な抽出方法を開発した。その結果、実際に道路交通事故は均等に発生しておらず、特定の箇

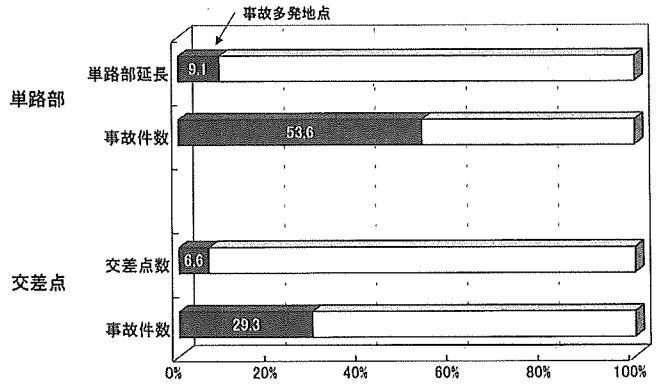


図1 事故多発地点における交通事故の集中状況

所に集中して発生していることがわかった(図1)。

2 交通安全対策の効果測定

交通安全対策を実施する際に過去の実績を用いてその効果を事前に予測することは重要である。したがって、交通安全対策の効果測定の結果は今後の交通安全対策を行う上での重要な情報源となる。

ところで交通安全対策は、道路ネットワーク整備等の抜本的対策と交通安全施設整備等の緊急的

対策に大きく分けられる。また、効果を測定する方法として、対策箇所において対策前後で事故件数等を測定する方法(事前事後調査法)と対策が実施された場所とそこに類似した対策未実施箇所の事故件数等を比較する方法(類似地点比較法)がある。

本稿では交通安全施設の設置効果に関する分析について二事例紹介する。

(1) 事故多発地点緊急対策事業箇所における交通安全対策の効果分析

警察庁、建設省が推進している事故多発地点緊急対策事業箇所において、事前事後調査法を適用した。ここでは事故類型と場所(単路、交差点)に分けた結果を示す(図2)。

単路部の車両単独事故、交差点部の人対車両事故を中心に、どのパターンでも事故削減効果が得られている。一方、単路部の人対車両事故は若干増加しているが、これは事前事故件数、事後事故件数ともサンプル数が非常に少ないためであり、交通安全対策の効果以上に偶然の要素が効いたものと思われる。

(2) 中央分離帯の設置効果に関する分析

四車線道路において中央分離帯が設置されている場所と設置されていない場所で事故率の違いを比較した(類似地点比較法)。ここでは道路交通センサス単位区間に於ける中央帯の設置区間長の

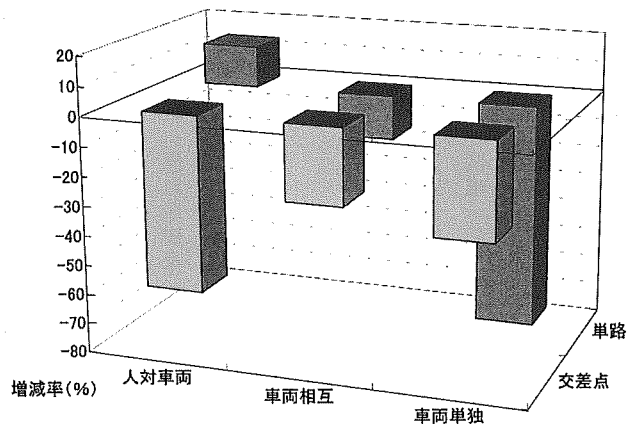


図2 交通安全対策の効果(分析対象事故多発地点緊急対策事業箇所のうち246箇所)

比率(八〇%以上を中央帯有りとみなす)と中央帯の幅員(一m以上ある場合は分離帯有りとみなす)により分別した。その結果、幅員一・〇m未満の中央帯設置区間に比べて幅員一・〇m以上の中央帯設置区間での事故率は低く、中央分離帯の設置が交通事故の削減に効果を有するものと考えられる(図3)。

二 交通安全施設の開発

交通安全施設は、安全、安心かつ快適な道路環境を提供すると共に、交通事故の削減、交通事故

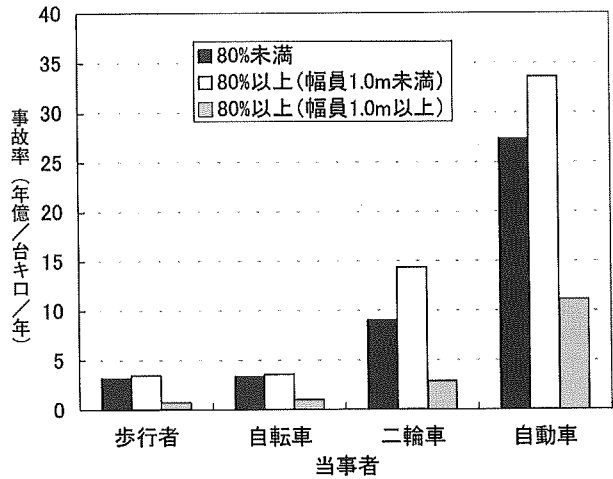


図3 中央帯の有無による事故率の違い

被害の軽減に大きく貢献している。道路ネットワーク整備等の抜本的対策に比べ低コストで、適切な配置を行うことによってこれらの効果が期待されるものであり、交通安全のための基本的な対策の一つとなっている。

1 夜間の視認性向上

(1) 道路照明

夜間の道路利用者の快適性向上を図るには、運転者が十分に連続性のある視覚情報を得られる良好な視環境が必要である。当研究室では、効率的

かつ良好な視環境提供のため道路照明の灯具の種類、配光や輝度等に関し、合理的な設置方法（設置高さ、間隔）について調査研究を行っている（写真1）。また、より効果的な交通安全対策の実施を目的に、道路照明による事故削減効果の調査研究も行っており、交差点においては道路照明を設置することにより交通事故が約四割減少することが昨年度の調査研究で把握された。

(2) 道路線形の明示

夜間・霧中など視認性が極端に低下する状況では、進行方向の道路線形の明示は非常に重要な交通安全対策である。現在視線誘導対策としては、区画線の他、視線誘導標、自発光鉄などが用いられており、これらの明るさ、設置位置、設置間隔等と道路利用者の視認性との関係について調査研究を行っている。

最近行った視線誘導施設の設置高さの研究結果で見ると、視線誘導施設の設置高さは、路面に近い位置が運転者にとって線形が理解しやすく、効果的であることがわかった。これは、車両前照灯を反射する反射式視線誘導施設では、前照灯が下向きに照射されるため反射面が下にあった方が明るく視認できることや、曲線部では運転者の視線が外側線などに向くため、これらと近い位置にあるとそれに沿って運転しやすくなることが理由として考えられる。視線誘導施設の高さは、これま

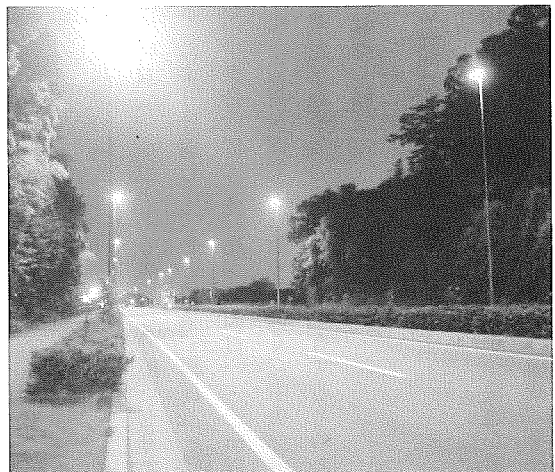


写真1 高位置設置の道路照明による実施例

で路面雨水の飛びはねなどによる汚れを少なくするため、路面から九〇cm程度の高さに設置されているが、汚れの恐れが少ない区間や視線誘導施設の清掃が定期的に行える区間では、視線誘導施設の高さを低くすることが運転者にとって望ましいといえる。

2 防護柵に関する研究

当研究室では道路付属施設の車両衝突時の機能を検証する我が国唯一の衝突実験施設を有しており、この施設を用いて実物の大型貨物車や小型乗用車などを防護柵に衝突させて、防護柵の機能を検証する実車衝突実験を行っている。また、これ

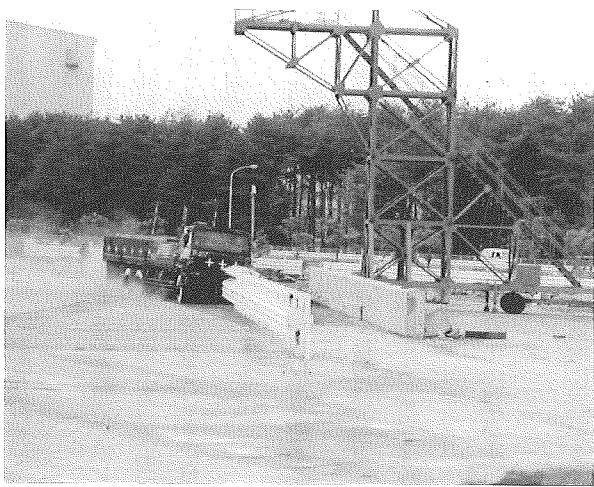


写真2 防護柵衝突実験状況

らの実験結果やシミュレーション解析により、各種の防護柵開発及び設計方法確立を目的とした調査研究を行っている。これらの調査研究成果は、平成一〇年に改定された防護柵の基準に反映されており、開発された新しい防護柵は標準的な仕様として、位置付けられている。

写真2は、二五トン貨物車の衝突を想定した高強度型防護柵の開発を目的として行った実車衝突実験の例である。

3 カーブ区間の段差薄層舗装

近年、速度抑制等を促す対策としてカーブ区間

等に段差薄層舗装が施工されている事例が見られる。しかし、その効果や課題は十分把握されておらず、特に二輪車に対しては、その挙動に与える影響が明確になっていない。そこで二輪車の挙動を考慮した設置方法を検討するための実験を行っている。

実験の結果、高さ四mmの段差薄層舗装であれば曲線部内に施工した場合は二輪車ライダーの安全性に問題はないということが分かった。しかし、カーブ区間を走行する時は、カーブ手前の直線部では定速で走行するのが原則である。従って、カ

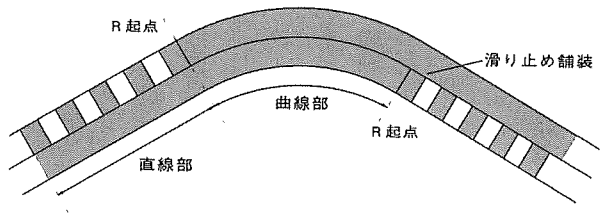


図4 曲線区間での段差の設置方法

ーブ区間の減速等を促すためには、図4のように直線部のみならず曲線部にも段差薄層舗装を施工し、曲線部内は滑り止め舗装を全面施工するなど、車両の走行挙動に則した速度抑制対策が望まれる。

4 道路利用者への道路情報提供装置

近年の情報提供技術の高度化を踏まえ、道路利用者にとって高度化・多様化した一般道路情報を的確に提供するため、道路利用者のニーズや視認性に配慮した道路標識、情報提供装置について調査研究を行っている。特に、近年の発光ダイオードの技術開発の進展を踏まえ、(社)建設電気技術協会との共同研究によって開発したフルカラー対応型

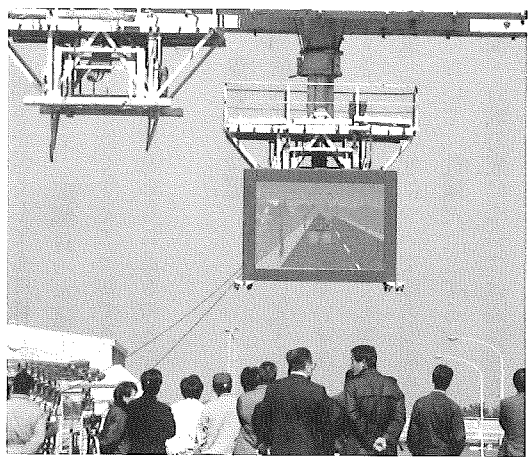


写真3 発光ダイオードによるフルカラー対応型道路情報提供装置

道路情報提供装置(写真3)の活用方法について調査検討を行っている。

この情報提供装置は、色の表示範囲がテレビ受像機と同程度以上であり、かつ従来の三色型道路情報板と比べて省エネタイプであることから、今後の活用が期待される。

三 バリアフリーに配慮した歩道の研究

高齢者や障害者、さらには子供や妊産婦、ベビーカーを押す人などにも、移動が容易となる歩行者空間が望まれ、歩行者空間のバリアフリー化が進められているが、バリアフリーの観点からは次の各点を考慮すべきである。

- ① 歩行者のための空間が連続的に広がるように計画・整備する。
- ② 高齢者・障害者等が安心して通行できる空間・幅員を確保する。
- ③ 勾配を小さくするとともに、段差は適切な処理をして、高齢者・障害者等が支障なく通行できるようにする。
- ④ 疲れたり迷ったりすることなく通行できるように、各種施設を適切に配備する。

1 歩道高さ

歩道等の高さは歩行者に安心感をもたらし、このため歩道面が低い歩道等では、危険感や不安感

があるとされてきた。ところが、高齢者や障害者の歩道利用を考慮した場合、歩道面の高さが低い方が歩道上の勾配を軽減することができ有利である。当研究室では歩道面高さに関する実験を行った。

実験で得られた危険感等に関する評価(走行速度60km/hの場合)は図5のとおりである(注:歩道種類の「10-10」とは「縁石高さ10cm、歩道面高さ10cm」の略記。縦軸は「問題でない」とした割合)。この結果、次項がいえる。

- 1) 歩道が広いほど歩行者の評価は高い。
- 2) 歩行者の評価は、歩道種類とあまり関係しない。

歩道幅員に関しては大きな評価の差が見られるが、歩道種類間での評価の差は小さい。つまり、二mあるいは三mというように歩道が広ければ、

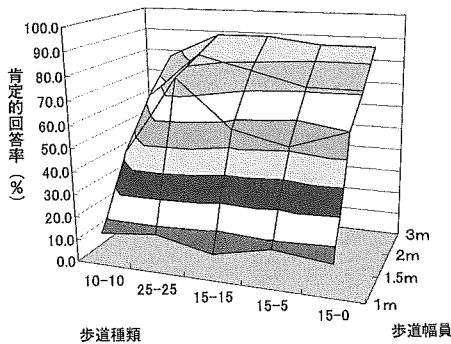


図5 歩行者の評価(走行速度60km/h)

歩道面高さを低くしても問題がないものと考えられる。よって、広幅員の歩道を整備する場合は、歩道高さを低くすることができ、より一層のバリアフリー化が進められるものとなる。

2 歩道上の勾配

当研究室では、歩道上に生ずる勾配(縦断勾配、横断勾配、合成勾配)と車いす使用者の通行のしやすさ・しにくさについても実験を行った。この結果、縦断勾配については六〇程度より小さい勾配において「危険だ」とする回答は少なく、横断勾配・合成勾配については四〇程度より小さい勾配において「危険だ」とする回答が少なく、という結果を得た。今後はこれら道路利用者の特徴を加味しながら、「使い勝手がよい(悪くない)」道路空間の整備を図っていくことが重要といえる。なおこの結果は、一九九九年に改定された「歩道における段差及び勾配等に関する基準」にも反映された。

四 歩行者ITSの開発

高齢者や障害者でも安全かつ快適に歩くことができる歩行環境を提供するためには、バリアフリーな空間を整備するとともに、適切な提供により障害者や高齢者の歩行をサポートすることが重要となる。

そこで当研究室では、高齢者や障害者等の自立及び社会参加を支援することを目的に、ITSの技術を活用し、歩行者の安全・安心かつ快適な歩行を支援するための情報提供を行う歩行者ITSのシステムに関する研究を行っている。

1 障害者が歩行中に必要とする情報

歩行者ITSに必要な機能を検討するため、歩行者、特に歩行に困難を感じる多くの多いと考えられる身体障害者のニーズの分析を行った。以下は、当研究室にて実施した歩行者のニーズに関する研究の結果である。

| | |
|--------|---|
| 聴覚障害者 | 点状（警告）ブロックについては「それが何を警告しているものなのか」が不明。線状（誘導）ブロックについては「その先に何があるのか」が不明である。 |
| 肢体不自由者 | バリアフリーな経路に関する情報等を取得できる手段が必要。 |
| 視覚障害者 | 特に緊急時には視覚的な情報によって救われる面が大きい。 |

2 歩行者ITSに必要なリクワイアメント

前述の歩行者のニーズを満たす歩行者ITSの要件は、以下の通りである。

①位置情報提供

利用者の自己位置を高精度で特定する。
この位置情報は、以下に述べる危険警告や



図6 歩行者ITSによる危険の警告（イメージ）

経路案内にも必要となることから、現在GPS等によって得られる位置情報よりもはるかに高い精度が必要となる。

②危険の警告

利用者の歩行経路上に段差や階段、歩車道の境界、その他歩行の障害となるものが存在した場合、その位置や種類・形状（段差の大きさ・昇降の区別等）についての情報を提供する（図6）。

③場所属性情報の提供

利用者の自己位置もしくは目的の地周辺における各種施設や公共交通機関等に関し、利用

者のニーズに対応した情報を提供する。

④経路案内

自己位置から目的地までの経路案内をすることが可能。経路については、最短経路、バリアフリー経路、歩道の整備された経路等、利用者のニーズに応じた案内ができる。

これらの要件に加え、使用者の使用場所（例：道路、地下街、駅、屋内等）の特性や、歩行者交通量・天候などの使用環境に影響されることなく、連続的に利用できることや、地上に設置するインフラ機器の整備コスト・維持管理コストが安価であること、利用者が携帯する機器については、携帯することが負担にならないようできるだけ小型・軽量であることなどが、歩行者ITSの普及のために必要な条件となると考えられる。

おわりに

以上、当研究室での最近の取組み、成果について代表的なものを紹介した。今後とも、交通安全に係る調査研究について、本格的な少子・高齢社会の到来など、時代の変化を踏まえながら、自動車利用者のみならず、高齢者や障害者、子供なども含めた道路利用者の安全・安心で快適な道路空間の形成に貢献すべく、調査研究に努めてまいりたい。

街路事業における交通安全対策について

建設省都市局街路課係長 清水 純

はじめに

街路は、都市の骨格を形成し円滑な都市活動を支える最も基礎的な基盤施設であり、その整備に当たっては、各都市の特性を活かしつつ、健全で文化的な都市生活と機能的な都市活動が十分確保されるよう努める必要がある。このため、都市の発展動向に対処しつつ、魅力的な都市空間を形成する歩行者専用道路から都市発展の基盤となる幹線道路の整備に至るまで、幅広く諸施策を展開し、将来二一〇万haと予測されている市街地を良好なものとして整備するとともに、総合的な都市交通体系の確立、健全かつ機能的な都市形成を図ることが街路事業の基本的な目標となる。

具体的には、平成一〇年度を初年度とする「新

たな道路整備五箇年計画（以下、「新五箇年計画」という。）の策定に際し、二一世紀初頭までの長期構想目標を

「既成市街地における市街地道路を完成させ、新市街地における広域的な交通を処理する都市骨格幹線道路及び市街地幹線道路を概成させるとともに、市街地の状況に応じて、住区幹線道路の整備を推進する。」

と、設定し、このうち緊急に整備すべきものについて、新五箇年計画において、

「地域高規格道路、主要な放射・環状道路等の都市交通の円滑化や土地の有効高度利用、中心市街地の活性化等に資する路線を重点に約四、五〇〇kmの整備を推進する。」こととしている。

この中でも、国民の最も基本的なニーズである

交通安全対策は特に重要な課題として、街路事業においても積極的に取り組んでいるところである。

以下に、その主な施策の概要を述べる。

一 身近なまちづくり支援街路事業

1 目的・背景

補助事業の重点化の一環として、街路事業では、地域高規格道路、連続立体交差事業、都市モノレール等の都市整備にとって重要な広域的・根幹的な施設の整備を積極的に支援することとしている。

この一方、日常生活の豊かさを実感できる身近な生活空間の整備や、より質の高い街路空間に対するニーズが高まりつつあり、従来からの幹線街

路の整備に加え、地区レベルの街路の再整備（グ
レードアップ等）を図り、テーマをもってまちづ
くりに取り組み、とする地区を対象とした街路事
業の充実を図る必要がある。これに伴い、従来か
ら実施してきた歴史的地区環境整備街路事業、居
住環境整備街路事業等の面的街路整備事業を整理
統合し、地域の多様なニーズに応え、先導的なま
ちづくりの支援を行うものである。

2 制度の概要

統一したまちづくりのテーマの実現を目的とし
て、地区整備の方針、基幹的な公共施設、地区施
設及び建築物等に関する総合的・一体的な整備に
関する計画等と内容とするまちづくりに関する総
合的な計画が策定されている地区において、生活
空間の向上等に資する幹線街路、補助幹線街路等
を体系的に整備する。

対象地区及び事業内容の例として、表1のよう
な地区が挙げられる（図1）。

二 自転車駐車場整備促進事業

1 目的・背景

昭和四〇年代後半から通勤・通学・買物等のた
めの自転車利用の増大に伴い駅周辺の自転車の大
量放置が大きな社会問題となり、昭和四九年四月
に道路付属物として「道路に接する自転車駐車場

表1 身近なまちづくり支援街路事業の対象地区の例

| 対象地区 | 地区の概要 | 事業の内容 |
|-------------------|--|--|
| 歴史的環境整備地区【歴道】 | 伝統的建造物群保存地区、国指定文化財等を含む歴史的環境が卓越し、その保全修景が必要とされる地区 | ・歴史的地区への誘導路整備 ・電線類の地中化 ・地区周辺部の交通広場 ・歴史のみちすじの整備 等 |
| 居住環境整備地区【居住】 | 既成の住宅市街地等であって当該地区への通過交通の排除等居住環境の改善を図るべき地区 | ・補助幹線道街路等の改築 ・歩行者専用道等の整備 ・地区街路のクルドサック化等 |
| 都心交通環境整備地区【都心】 | 中心商業業務地区または鉄道主要駅周辺で、幹線街路、交通結節点施設等の交通施設を総合的に整備する必要のある地区 | ・駅前広場及び歩行者専用道等の体系的整備 ・駐車場、駐輪場等交通施設の整備 ・電線類の地中化 ・駐車場案内システムの整備等 |
| 商店街活性化支援地区【商活】 | 既成市街地において商店街により形成された地区で、新たな商業の活性化が必要とされる地区 | ・中心商店街のシンボル軸の整備 ・歩行者空間（歩道、モール等の整備） ・駐車場等の整備 ・電線類の地中化 等 |
| 都市景観整備地区【景観】 | 文教地区、官公署、都心公園周辺等都市景観を特に重点的に形成していく必要のある地区 | ・広幅員歩道等の整備 ・街路緑化等による街路景観の整備 ・歩行者専用道、ポケットスペースの整備 ・電線類の地中化 等 |
| 安心まちづくり総合整備地区【安心】 | 都市基盤が不十分で、木造家屋が密集する等、災害危険性が高いため防災性強化を図る必要のある地区 | ・消防活動困難区域の解消に資する道路整備 ・避難路や延焼遮断帯の整備等 |

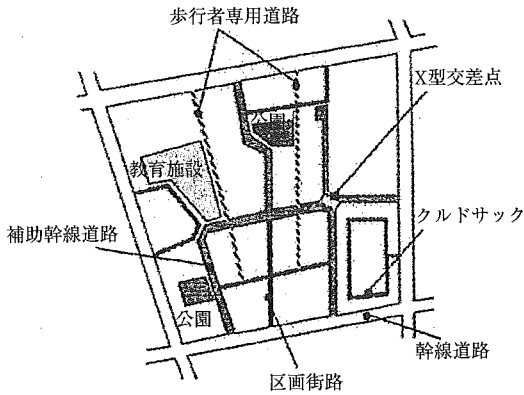
で道路管理者が設けるもの」が加えられ、道路改良等に伴って自転車駐車場を整備できることとなつた。

更に、昭和五三年一月に「自転車駐車対策の推進について」が交通対策本部決定され、これを受けて昭和五三年度より街路事業の一環として道路改良等に伴わない自転車駐車場のみの整備も国庫補助の対象とする制度が二種改良の中で創設され、積極的に自転車駐車場の整備を推進すること

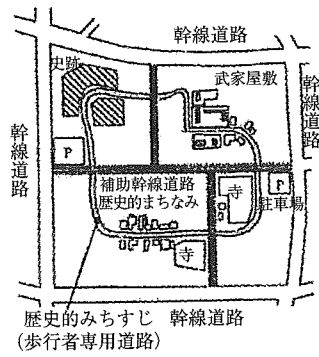
となつた。この制度を自転車駐車場整備事業と呼んでゐる。

なお、昭和五五年一月に「自転車の安全の利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」（以下、「自転車法」という。）が成立し、昭和五六年五月に施行された。同法は、自転車の安全利用の促進と自転車駐車場の整備に関して現在各部門で行われている行財政措置を総合的に運用していくための基本方針づけを与えるものである。同

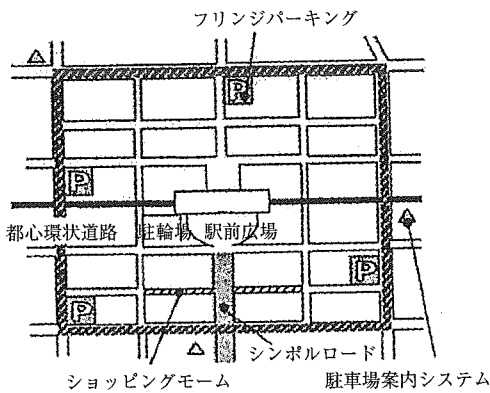
居住環境整備地区



歴史的環境整備地区



都心交通環境整備地区



都市景観形成地区

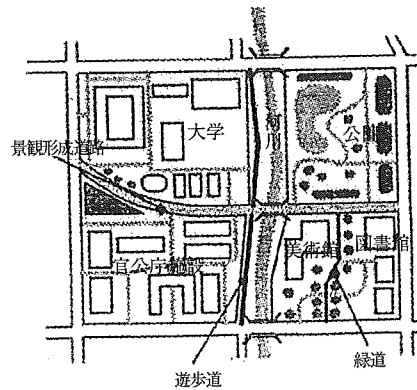


図1 身近なまちづくり支援街路事業のイメージ

法には、自転車道等の整備の促進、公安委員会による規制等をはじめ条例による附置義務制度、鉄道事業者の自転車駐車場用地提供における協力義務、自転車駐車場の設備構造基準の作成、都市計画における自転車利用状況の配慮及び現行の都市計画自転車駐車場整備への助成等が挙げられている。

その後、原動機付自転車の低廉化、住宅地の遠隔化傾向等により鉄道駅等の周辺に自転車とともに原動機付自転車が大量に放置される状況が生ずるに至った。このため昭和五九年度より五〇cc以下の原動機付自転車を収容する自転車駐車場の整備を上記制度のなかで実施している。

平成四年度からは、市街地全体の総合的な自転車駐車対策に資するため従来からの鉄道駅周辺に加え、公共施設や商業業務施設等が集中し、自転車の駐車需要の著しい中心市街地における自転車駐車場の整備も国庫補助の対象とすることとした。

さらに、平成五年一二月には、「自転車法」が改正され、原動機付自転車の放置対策や鉄道事業者の協力義務の拡大等が盛り込まれ、自転車及び原動機付自転車の駐車対策の一層の推進が図られることとなった。

平成八年度からは、自転車駐車場の利用を促進するため、駐車場の整備と併せてベンチ、エアコ

ンプレッサー等の利便施設及び駐車場へのアプローチ道路や案内板等を一体的に整備する自転車駐車場整備促進事業を推進することとしている。

2 制度の概要

街路事業により整備する自転車駐車場の採択基準は次の通りである。

都市計画自転車駐車場で、次の各号のすべてに該当し、事業費五〇、〇〇〇千円以上のもの。

- ① 三大都市圏（東京圏概ね五〇km圏、京阪神圏概ね五〇km圏、名古屋圏概ね四〇km圏）又は人口一〇万人以上の都市圏（通勤圏）の市町村に存在する鉄道駅等の周辺における通勤、通学目的に利用する自転車（原動機付自転車を含む。以下同様）の駐車場であるもの。又は人口一〇万人以上の都市の中心市街地における公共の用に供する自転車駐車場であるもの。

- ② 自転車の駐車需給に関する「自転車駐車施設整備計画」を策定し、その一環として整備する自転車駐車場であるもの。

- ③ 自転車が一〇〇台以上放置されているが、五年後に五〇〇台以上放置されることか、推定されるもの。ただし、中心市街地においては、上記の台数が一二m以上の都市計画道路において満たされ、かつ放置自転

車密度が五〇台／一〇〇m（のべ延長）以上であるもの。

- ④ 自転車駐車場の敷地面積が一〇〇㎡以上、駐車台数が二〇〇台以上のもの。

- ⑤ 自転車駐車場に関する附置義務条例若しくは自転車放置禁止条例が定められた地区又は定めることが確実な地区にあること。

- ⑥ 用地についての補助は、通勤・通学目的に利用する自転車駐車場に限る。

本制度により整備された自転車等駐車場は、平成一一年度までで、三六九箇所、収容台数約三五万台となっている。

三 歩行者専用道整備事業

1 目的・背景

歩行者専用道路は、都市におけるモータリゼーションの進展に伴う交通事故、交通公害等から歩行者や自転車の安全を図り、市民の生活環境の改善に資するため、歩行者空間の中核として従来の道路の歩道部と合わせた歩行者の道路網を形成するものである。

歩行者専用道路は、主に次のような機能をもっている。

- (1) 歩行者と自動車とを空間的に分離し、安全快適な通行空間を形成する。
- (2) 歩行者交通の沿道宅地へのサービスを担う。

(3) 都市における環境空間を形成する。

- (4) ショッピングモール等では、市民の買物、娯楽等の生活行動に対する安全快適な空間を形成する。

- (5) 緊急時に安全性の高い避難路として機能する。

- (6) 市民の日常生活におけるレクリエーションの場としての役割を持つ。

2 制度の概要

街路事業により整備する歩行者専用道の採択基準は次のとおりである。

歩行者の安全と生活環境の整備改善上緊急度の高い歩行者専用道（自転車歩行者専用道を含む。）で、次の基準のすべてに該当するもの。

- (1) 五年後の歩行者（自転車を含む。）の交通量が五〇〇人／日以上のもの。
- (2) 事業費が五、〇〇〇万円以上のもの。

四 スノートピア道路事業

1 目的・背景

豪雪地帯の都市では、冬季において、道路内への堆雪等により自動車、歩行者等に対する交通支障が日常的に生じている。特に、豪雪時には、膨大な除排雪作業を行っても、道路交通が混乱し、市民生活に多大な被害が生じることは避け難い状

況であり、地域の発展の大きな阻害要因ともなっているところである。

このようなハンディキャップを負ってきた豪雪地帯の都市において、積雪時における社会、経済活動の基盤条件を確保し、人口の定住、地域発展の促進を図ることは、当該地域の振興、関係住民の福祉の向上に役立つとともに、我が国の限られた国土資源を有効に活用し、国土の均衡ある発展を図る観点からも重要である。

このような基本的認識に立ち、冬期における都市機能の確保を図り、雪に強いまちづくりを推進するため、豪雪地帯の市町村から事業実施都市を選定し、スノーピア道路事業を実施している。事業実施都市の市街地内道路整備について、関連する他事業、民間の参加・協力等を含めてスノーピアづくりに関する整備計画を策定し、その整備計画に基づいて、積雪、堆雪に配慮して体系的に街路整備を実施するものである。

2 制度の概要

豪雪地帯特別措置法に基づき指定された豪雪地帯に属する市町村から、申し出に基づきスノーピア道路事業を実施する事業実施都市を選定する。事業実施都市は、整備を行うことにより豪雪時における都市機能確保を図る上で大きな効果を及ぼす地区で面積おおむね一〇〇～二〇〇haの

重点事業地区を定め、この地区内で以下の内容の事業計画を策定する。

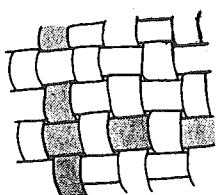
- (1) 雪運搬路等、排雪に使われる街路の計画
- (2) 堆雪スペース確保のための街路計画（拡幅、ポケットスペース設置等）
- (3) 流雪溝、消雪パイプ等の除排雪施設の配置計画
- (4) 配電線地中化、アーケード設置、冬季駐車場の確保等民間活動に対する指導、助成の計画

この事業計画に定められた都市計画道路の新設及び改築について、国庫補助の重点的实施を図る。

おわりに

街づくりや社会資本整備を取り巻く社会経済情勢は、都市への人口集中の鈍化、高度情報化、高齢化・少子化の急速な進行など、大きく変化している。その中で、「安全な生活空間の確保」は、現在の都市政策上の課題の一つである。

今年一月には、高齢者、身体障害者等の移動の安全性の向上の促進を目的として、「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（通称「交通バリアフリー法」）が施行されており、今後とも、少子・高齢化社会に対応した交通安全対策の一層の推進が求められている。



効果的なチャイルドシート 普及啓発活動について

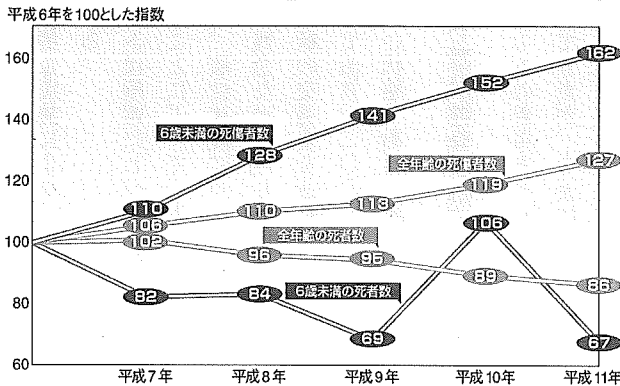
はじめに

近年、六歳未満の幼児の自動車乗車中の死傷者数が急増している。平成一年中の自動車乗車中の死傷者数は、一〇、一七七人で、平成六年と比較すると六二％の増加である（図一）。

乗車中の幼児が負傷するケースが増加した原因については多々考えられるが、免許保有者数の増加に伴い、車対車の交通事故が増えたことが大きい。また、子連れで出かけられる遊び場や広い駐車場を持つショッピングセンター等が増え、幼児が自動車に乗車する機会が増加していることも、要因であると考えられる。

このような状況を踏まえ、幼児の自動車乗車中の交通事故などによる被害の軽減を図ることを目

6歳未満の幼児の自動車乗車中の死者数及び死傷者数の推移



| | 平成6年 | 平成7年 | 平成8年 | 平成9年 | 平成10年 | 平成11年 |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 6歳未満 死者数 | 49 | 40 | 41 | 34 | 52 | 33 |
| 6歳未満 死傷者数 | 6,267 | 6,916 | 8,045 | 8,808 | 9,548 | 10,177 |
| 全年齢 死者数 | 4,482 | 4,550 | 4,289 | 4,251 | 3,972 | 3,872 |
| 全年齢 死傷者数 | 510,257 | 539,625 | 561,254 | 577,222 | 608,677 | 647,462 |

※データは警察庁資料による

図1 幼児の交通事故実態

総務庁長官官房交通安全対策室主査

小島 邦彦

的として、二〇〇〇年四月一日より六歳未満の幼児を対象にチャイルドシートの使用義務化がスタートした。

一 チャイルドシートの着用率・取付状況

一九九九年五月のJAF（日本自動車連盟）の調査では、六歳未満の幼児の着用率は約一五・％であったが、使用義務化の改正道路法施行後の調査では約三九・九％と向上が図られている。また、本年秋の全国交通安全運動期間中（二〇〇〇年九月二一日から同月三〇日までの間）に警察庁が実施した調査によると、着用率が七一・五％

表1 チャイルドシートの取付状況

| 調査年月 | しっかり取付 | 少し緩みあり | かなり緩みあり | シートに置いただけ |
|---------|--------|--------|---------|-----------|
| 2000年9月 | 59.6% | 25.8% | 12.0% | 2.6% |
| 2000年4月 | 60.1% | 27.2% | 10.6% | 2.1% |
| 2000年2月 | 57.8% | 26.6% | 11.9% | 3.7% |

という結果であった。着用率に関しては、広報啓発活動や街頭指導等の積極的な実施により、確実に向上していることがわかる。

しかし、チャイルドシートは座席にしっかり取り付けて、正しく使用することによって、本来の効果を発揮するものであり、取付状況についても注目しなければならない。残念ながら「しっかり取付」率は、五九・六％（秋の交通安全運動期間中の調査・警察庁）となっており、二〇〇〇年四月と比較しておおむね横ばい状態である（表1）。

二 チャイルドシート普及啓発活動

これまではチャイルドシートの着用率の向上を主眼に普及啓発活動を行ってきたが、今後は正しい着用の知識、技術の向上を目指した「しっかり取付」の普及啓発活動が必要となってくる。

そこで、今まで行ってきた普及啓発活動を振り返りながら、今後の普及啓発活動をいかに進めていくか、その方策を検討したい。

三 今後の利用推進方策について

1 広報活動の強化

広範なレベルの広報活動によりチャイルドシートの必要性、安全性等のチャイルドシートに関する諸情報を広め、安全意識の高揚を図る必要がある。

地方自治体や各関係機関はポスターやリーフレット等を作成し、普及啓発活動に努めている。それぞれが幼児に人気のあるキャラクターを使用するなど、創意工夫を凝らした展開を行っているが、総務庁ではチャイルドシートが幼児にとって親しみやすいものとなるための一方策として、シンボルマークの決定及び愛称募集を行った。シンボルマークについては、二〇〇〇年二月に開催された「シートベルト・チャイルドシート着用推進会議」（平成二一年一〇月交通対策本部決定により設置）の場で決定された（絵参照）。愛称については公募を行い、九、〇〇一通の応募の中から、うさぎとベルトの締め具合をうまく組み合わせた「カチ



「ヤピョン」に決定した。現在、シンボルマーク「カチャピョン」をリーフレット等に掲載し、普及を図っているところである。しかし、まだまだ認知度は低く、今後はより効果的な媒体を利用したPR活動が必要と考える。

2 指導員養成研修会の実施

チャイルドシートの正しい装着方法の普及を図るためには、チャイルドシートに関する法的、技術的な知識、正しい装着方法などの専門的な知識を取得したチャイルドシートに関する指導員を育成することが大切なこととなる。この目的を果たすために、二〇〇〇年三月から、(財)日本交通安全教育普及協会主催のもと、指導員養成研修会がスタートした。

研修は、幼児の医学的特徴、チャイルドシートに係わる法的な規制・技術基準、チャイルドシートの基礎知識といった座学中心の講義から、取付け実習といった実技中心の講義まで多岐にわたりに実施され、所定の講習を修了した者に対して、「チャイルドシート指導員」の認定を行い、認定証を授与している。

研修会は九月末現在で三八回開催され、受講者は一、九〇〇人となった。職種別受講者数を見てみると、自動車教習所職員が三五一人と最多で、次いで自動車販売関係者が二六九人となっている。

る。

研修会が開催されてからの約半年を振り返ってみると、開催当初はチャイルドシートの使用義務化直前、直後であったことや、マスコミ報道等により、参加希望者が非常に多く、チャイルドシートに対する関心の高まりを肌で感じることができた。最近はやや、募集数が減ってきてはいるものの、全国各地での実施の要望が絶えない。認定者の受講後のアンケートでも、好意的な意見が多く、一定の成果を得ることができたと考えられる。

しかし、アンケートの中には研修時間の延長を望む声も多く、今後はより充実した研修会の実施や、認定者に対する情報提供や活躍の場の提供など、フォローが必要となってくる。また、それらを明確にすることが、継続的な実践にもつながると考える。

3 講習会の定期的開催

総務庁が実施する「チャイルドシート利用推進方策検討調査」の中で、講習会のモデル事業を開催してきた。

講習会は、使用義務化の対象となる年齢層の子どもの保護者が訪れる機会の多い施設や場所での開催が有効である。

(1) 産婦人科病院や小児科医院での講習会

病院における講習会の特徴は、I 専門的な指

導や助言が医師から受けることが可能である。II 子どもと密接に係わり、その生命の維持・管理にあたる保護者がいる。III 命を育み、命を守るという相互信頼の中で、チャイルドシート利用推進のための学習が期待できる等である。子どもと一緒に参加する保護者が多いことから、短時間で、いかに重要な点を伝えることができるかが課題としてあげられるが、今後は医師など幼児を取り扱う専門家や関係者の積極的な協力が必要である。

(2) 幼稚園、保育園での講習会

幼稚園、保育園における講習会であるが、幼児教育の中でも交通安全教育というのは非常に重要な分野であることから、園の職員や保護者のチャイルドシートに対する関心が高い。また、地域の方々の参加もあり、幼児を地域社会で守るという姿勢が見受けられ、多くの協力を得て講習会を実施することができた。講習会の進め方は、講義形式ではなく、参加者の大半がチャイルドシートを日頃から利用していることから、参加者が普段不安に思っていることを専門家に質問し、専門家が答えるといった質疑応答形式が効果的であった。園児が別室で遊戯をしている間に講習会を実施したため、参加者が取付実技に積極的に参加することができた。今後は実技で使用するチャイルドシートや取付台をどのように提供することができかが課題となってくる。

(3) 大型量販店における講習会

最後に大型量販店における講習会であるが、冒頭で述べたように、広い駐車場を持つショッピングセンター等の増加に伴い、幼児が自動車に乗車する機会が増えたことから、講習会を実施するのに適した場所であったと考えられる。講習会をショッピングセンター内の空きスペースを利用し、開催したが、ショッピングを目的として訪れる参加者が大多数であるため、講義形式での実施には課題が残った。今後は大型量販店の駐車場等において、実際にしっかりと取り付けられているかをチェックしながら、要点を説明するといった形式の講習会が効果的であると思われる。また、講習会の開催の情報を、ショッピングセンターの折込広告に掲載するなどの広報活動も重要な要件となる。

講習会の実施には、地方自治体、各関係機関及び地域社会の協力が不可欠である。また、チャイルドシートの取付指導ができる者が多数必要となる。前述したチャイルドシート養成研修会を受講した認定者が、講習会等の場で活躍できるように体制づくりが切に望まれる。

4 レンタル・リサイクル活動

総務庁が平成一一年度を実施した全国モニター

調査（各都道府県から推薦を受けた全国三六〇人のモニター）によると、使用義務化に伴い、経済面での不安が大きいという意見が非常に多かった。現在、保護者の経済的な負担の軽減を図るために、全国的に市町村における無料貸出事業等が進められている。また、交通安全協会等の団体においても、積極的にチャイルドシートの無料貸出が進められている。

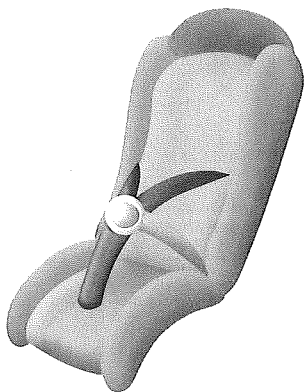
今後もレンタル・リサイクル活動が進められると考えられるが、チャイルドシートを提供する側にも、チャイルドシートの耐用性、安全性、衛生面等の確かな知識が必要となってくる。その情報の提供とともに、先進的な実践地区の優れたシステムの紹介なども、利用推進方策の大切な点と考える。

おわりに

二〇〇〇年九月に全国警察本部の交通安全担当課長と都道府県及び政令指定都市の交通安全主管課（室）長等を集めた合同会議を開催し、その中で、交通事故防止のための緊急対策が決定された。三つの推進重点のうちの一つに「チャイルドシート着用の徹底」があげられ、「チャイルドシートの必要性和着用効果に関する正しい認識の普及、運転者等の自発的な安全意識の醸成による着用の徹底」を推進することとしている。

これまでもチャイルドシートの普及啓発活動については、各行政機関、民間事業者が様々な形で実施している。テレビスポット放映、ポスター、パンフレットのほかマニュアル本も広く出回るなど、広範に広報活動は行われており、国民の間でも認知度が深まるなどの成果も出ている。

今後は前述した広報啓発活動をより充実させるとともに、中だるみすることなく、粘り強くチャイルドシートの必要性を訴えていかななくてはならない。そのためにも、関係機関・団体のさらなる取組みが期待されている。



無事故・無違反運動

「無事故チャレンジ100」の実施について

福岡県企画振興部交通対策課

一 本県の交通事故の状況

県内の交通事故の発生状況は、運転免許保有者数や自動車台数の増加に加え、高齢化社会の進展やライフスタイルの二四時間化などを背景に年々増加傾向にある。

平成一一年中の交通事故の状況を見ても、死者数は大幅に減少したものの、発生件数、負傷者数は過去最悪の結果を記録したところである（図1）。

特に、一〇万人あたりの交通事故発生件数及び死傷者数は、いずれも三年連続全国ワースト一位となるなど非常に厳しい状況にある。

今年に入っても死者数は減少しているものの、発生件数、負傷者数は、いずれも昨年を上回る勢

いで推移している。

二 本県の交通安全対策事業

このような厳しい交通情勢の中、本県としても交通事故を防止するため「交通事故をなくす福岡県民運動本部」を中心に県民一人一人に交通安全思想の普及徹底を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるため各種施策を組織的・継続的に展開している。

主な交通安全対策事業

(1) 「マナーアップふくおか」キャンペーンの推進
交通安全啓発運動のメインテーマとして「マナーアップふくおか」ももいやり・ゆずりあい・さわやか交通を年間キャンペーンとして推進し

ている。

特に推進広報テーマとして

- ・ 高齢者を交通事故から守ろう
- ・ シートベルトをしめて安全運転
- ・ 交差点マナーを高めよう

を推進する

(2) 交通安全県民運動の実施

四季（春・夏・秋・年末）の交通安全県民運動において、街頭キャンペーンや巡回広報活動などをを行い県民に対する交通安全の広報啓発に努めている。

特に今年の夏の県民運動は、「九州・沖縄サミット蔵相会合」が福岡市で開催されたことから、サミット前に県民の交通安全意識の向上を図り、交通総量抑制を図るため、従来より約一ヶ月期日

発生件数等（平成11年）

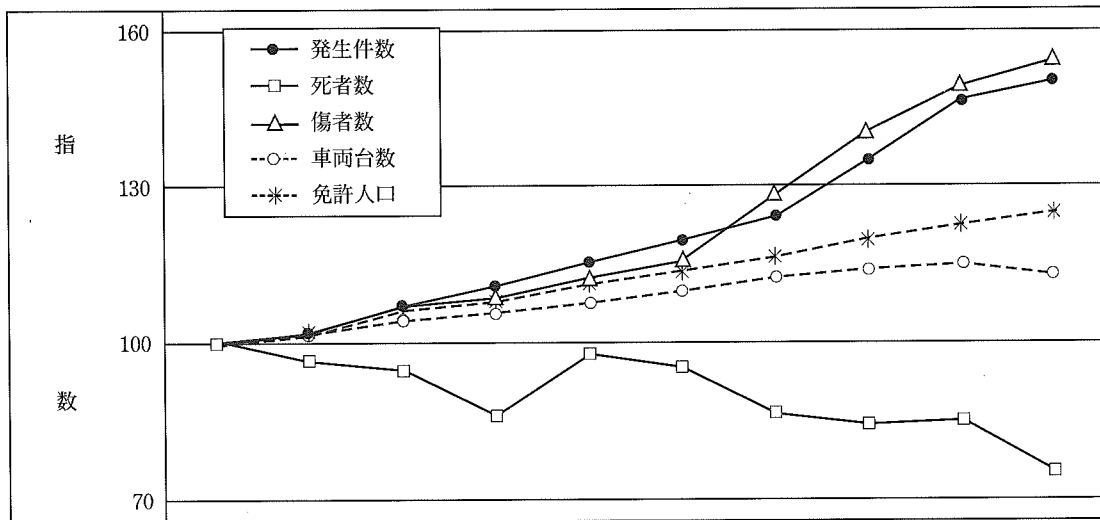
| 区分 県・全国 | 発生件数 | | 死者数 | | 傷者数 | |
|------------------|---------|------------------|-------|---------------|-----------|------------------|
| | | 前年比 増減率 | | 前年比 増減率 | | 前年比 増減率 |
| 福岡 | 50,717 | +1,349 +2.7 | 310 | △42 △11.9% | 62,144 | +1,819 +3.0% |
| 全国 | 850,363 | +46,485 +5.8% | 9,005 | △206 △2.2% | 1,050,398 | +59,723 +6.0% |
| 福岡県の 全国ワースト順位 | 4位 | | 10位 | | 4位 | |

※1日平均の発生状況

| 年別 | 発生件数 | 死者数 | 傷者数 |
|-------|-------|------|-------|
| 平成10年 | 135.3 | 0.96 | 165.3 |
| 平成11年 | 139.0 | 0.85 | 170.3 |

- ※発生件数 —— 約10分22秒に1件発生
- ※死者数 —— 約28時間15分に1人死亡
- ※傷者数 —— 約8分27秒に1人負傷

年別推移（過去10年）



| 区分\年別 | 平成2年 | 3年 | 4年 | 5年 | 6年 | 7年 | 8年 | 9年 | 10年 | 11年 | |
|-------|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 交通事故 | 発生件数 | 33,821 | 34,539 | 36,467 | 37,595 | 39,193 | 40,491 | 42,179 | 45,669 | 49,368 | 50,717 |
| | 指数 | 100 | 102 | 108 | 111 | 116 | 120 | 125 | 135 | 146 | 150 |
| 交通事故 | 死者数 | 411 | 399 | 390 | 356 | 403 | 393 | 358 | 349 | 352 | 310 |
| | 指数 | 100 | 97 | 95 | 87 | 98 | 96 | 87 | 85 | 86 | 75 |
| 交通事故 | 傷者数 | 40,404 | 41,254 | 43,221 | 44,082 | 45,589 | 46,827 | 51,980 | 56,718 | 60,325 | 62,144 |
| | 指数 | 100 | 102 | 107 | 109 | 113 | 116 | 129 | 140 | 149 | 154 |
| 車両台数 | 車両台数 | 2,961,331 | 3,034,904 | 3,100,535 | 3,148,592 | 3,206,980 | 3,274,771 | 3,349,024 | 3,387,583 | 3,408,579 | 3,433,828 |
| | 指数 | 100 | 102 | 105 | 106 | 108 | 111 | 113 | 114 | 115 | 113 |
| 免許人口 | 免許人口 | 2,278,696 | 2,338,575 | 2,404,659 | 2,472,053 | 2,541,047 | 2,604,495 | 2,666,046 | 2,728,680 | 2,793,930 | 2,843,416 |
| | 指数 | 100 | 103 | 106 | 108 | 112 | 114 | 117 | 120 | 123 | 125 |

※車両台数及び免許人口は、各年12月末現在の数値。ただし、車両台数のうち原付、小特については、各年4月1日現在。

図1 交通事故の状況

を早め実施した。

・春の交通安全県民運動

(平成12年4月6日～4月15日)

・夏の交通安全県民運動

(平成12年6月20日～6月30日)

・秋の交通安全県民運動

(平成12年9月21日～9月30日)

・年末の交通安全県民運動

(平成12年12月11日～12月31日予定)

(3) 各指導員等に対する研修会等の開催

生涯にわたる交通安全教育を図り、交通安全意識の高揚を図るため、各指導者に対する研修会等を実施している。

○幼児交通安全指導者研修会

○高齢者交通安全教育指導者研修会

○自転車安全教育指導員講習会

○交通指導員等研修会

(4) 交通安全県民大会及びこどもの交通安全大会の開催

交通安全功労者及び優良運転者等の表彰や交通安全に対し小学生が主体となって活動し、かつ、教職員、保護者等が積極的に取り組んでいる小学校の表彰を行っている。

(5) 交通死亡事故ゼロ市区町村表彰

市区町村における積極的な交通安全対策を推進するため、交通死亡事故が長期間継続して発生し

ていない市区町村に対し、表彰を行う。

(6) ラジオによるスポット放送の実施

交通安全に対する県民意識の高揚を図るため、四季の交通安全週間を中心に民法四社のAM・FMラジオによるスポット放送を実施している。

(7) 無事故チャレンジ100

一〇人一組でグループを編成し、一〇〇日間の無事故・無違反運動を行うことで県民の正しい交通ルールやマナーの実践の定着化を推進し、広く県民の交通安全意識の高揚を図る。

この他にも交通安全広報・啓発活動を実施しているが、その中で、多くの参加者を得て実施している「無事故チャレンジ100」についてご紹介したい。

三 無事故チャレンジ100

平成一〇年当初から交通死亡事故が多発し、夏の時期になっても歯止めがかからない状況となったことから、県では、関係機関と連携して、交通事故抑止対策に努めてきた。その対策の一つとして県民参加による無事故・無違反運動「無事故チャレンジ100」を秋の交通安全県民運動の初日に合わせて実施したところである。

この事業は、県民が自発的に参加する参加・実践型の事業であり、副賞として一〇〇万円の旅行クーポン券を全面に出したこともあり、大きく報

道されるなど話題を集めたところである。

また、この事業は、ゲーム感覚で気軽に応募できたこともあり、当該事業は今年で三年目になるが、事業内容等修正を加えながら三年間で述べ三万人の参加を得たところである。

平成一二年度の概要は次のとおり。

「無事故チャレンジ100」の概要

(1) 目的

「無事故チャレンジ100」は、参加チームのメンバーが無事故・無違反運動を通して、正しい交通ルールとマナーの実践の定着化を促進し、広く県民の交通安全意識の向上を図る。

(2) イベント内容

同じ職場や仲間同士で運転免許を持っている人が、一〇人一チームを編成し、一〇〇日間無事故・無違反を目指すもの。

(3) 実施期間

平成一二年九月二一日(木)から一二月二九日(金)

(4) 参加資格

運転免許を保有している方で、県内に在住または通勤・通学し、日常的に二輪または四輪の自動車運転している方。(原動機付き自転車を含む)

※過去の交通違反や交通事故歴は問わない。

(5) 参加申込

申込期間…平成一二年八月一日(火)から九月二〇

日(水) (郵送の場合は、切当日の消印有効)

申込方法：福岡県庁、市町村交通安全担当課または警察署に備えてある所定の申込用紙に必要事項を記入の上、交通事故をなくす福岡県民運動本部に申し込む。

※参加料は無料

(6) 特典

チーム全員が一〇〇日間無事故・無違反を達成したチームには、抽選で副賞を贈呈。

- 一 等：一〇〇万円の旅行クーポン券 (二組)
- 二 等：二〇万円の旅行クーポン券 (三組)
- 三 等：二万円の図書券 (二〇組)
- 四 等：テレホンカード (二〇〇度数・一人一枚) (四二五組)

特別賞：二〇万円の旅行クーポン券 (一組)

(チーム全員六〇歳以上の高齢者チーム対象)

象

(7) 事業終了後の手続き等

- ① 実施期間 (一〇〇日間) 終了後、事務局からアンケートはがきを送付し、無事故・無違反達成の申告をもらう。
- ② アンケートにより達成申告がなされた全チームを対象に、一次抽選を行い、副賞本数と同数の当選チームを決定。

- ③ 一次抽選当選チームは、自動車安全運転センター福岡事務所にて運転記録証明書の交付申請 (手数料一人七〇〇円) をしてもらい、交通事故をなくす福岡県民運動本部において、一〇〇日間の無事故・無違反を確認。証明書は、各個人ごとに封筒に入れ、チーム代表者に一括送付。

- ④ 一次抽選に当選し、一〇〇日間の無事故・無違反が確認された全チームを対象に、二次抽選を行い、各副賞品の当選チームを決定する。

- ⑤ 二次抽選対象チームには、漏れなくチーム表彰及び個人表彰並びに副賞を贈呈する。

- ⑥ 一次抽選に漏れたチームも職場等で安全運転管理等の面から運転記録証明書の交付申請を行い、チーム全員の一〇〇日間の無事故・無違反の達成が確認されたチームには、チーム表彰及び個人表彰を行う。

- (8) 無事故チャレンジ100の流れ (図2)

○参加状況

今年の「無事故チャレンジ100」の参加者は、九、一一二チーム (九一、一二〇人) の参加者を得て、秋の交通安全県民運動の初日である九月二日から実施している (表1)。

○期間中の交通事故の状況

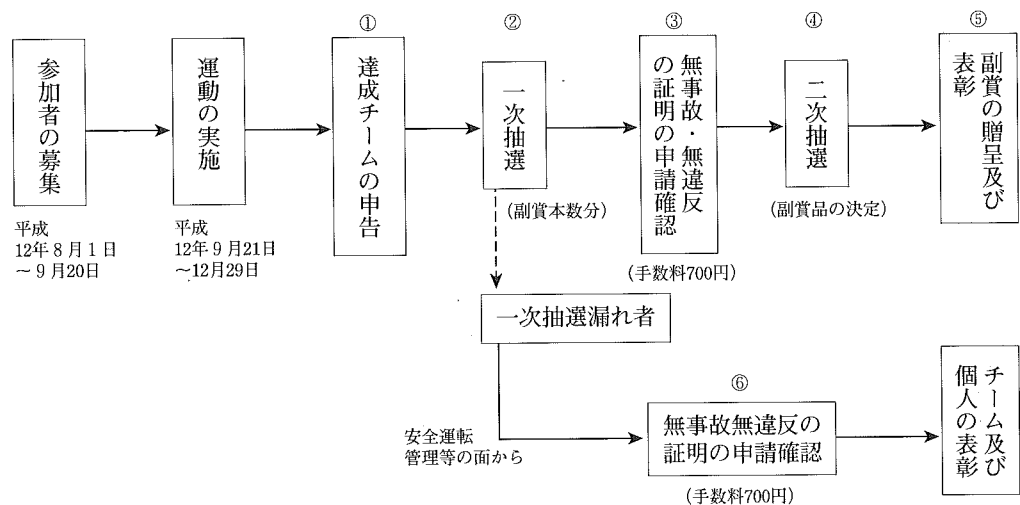


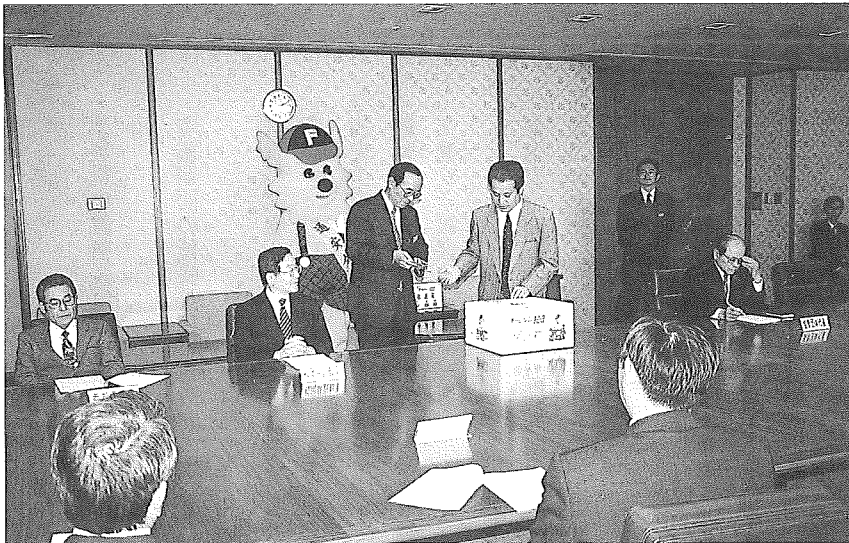
図2 無事故チャレンジ100の流れ

表2 期間中（11.9.21から12.12.29）の交通事故状況

| | 平成10年度 | 平成11年度 |
|---------------|-----------------------------|--------------------------|
| 発生件数 (前年比) | 14,577件 (+1,375件：+10.4%) | 14,737件 (+160件：+1.1%) |
| 死者数 (前年比) | 98人 (△6人：△6.2%) | 98人 (+△0人：+△0%) |
| 負傷者数 (前年比) | 17,826人 (+1,688人：+10.5%) | 17,904件 (+78人：+0.4%) |

表1 3ヶ年の参加状況

| | 参加チーム数 |
|--------|--------|
| 平成10年度 | 14,485 |
| 平成11年度 | 11,332 |
| 平成12年度 | 9,112 |



抽選会風景

平成一〇年度及び平成一一年度の期間中の交通事故の状況を前年比で見ると、死者数は、△六人、+△ゼロ人となっているが、発生件数、負傷者数は増加している。
しかし、一一年度の増加率については、一〇年に比べ減少している（表2）。

○実施後のアンケートについて

事業終了後、参加チームにアンケートをとっているが、平成一一年度のアンケート結果を紹介すると以下のとおり。

アンケートの中で、「期間中交通安全に注意した」との回答が九割近くもあり、「注意しなかった」と回答した者も、いつも注意しているから特にこの期間中は注意しなかったという意見も多く、交通安全意識の高揚を図る上で大いに意義があったといえる。

また、有効な交通事故防止対策についてアンケートをとったところ、「道路及び交通安全施設の充実」が回答の五割を超えており、道路の整備等への関心の高さが伺えた。

アンケート結果

○回答チーム数

八、二六一チーム

○回収率

七二・九%

○無事故・無違反達成状況

達成チーム 六、三八〇チーム

(七七・二%)

未達成チーム 一、八八一チーム

(二二・八%)

○期間中の交通安全について

注意した 七、二二六（八七・六％）
注意しなかった 一、〇三五（一二・五％）

○注意した内容（複数回答）

スピード 六、四一八（七七・七％）
シートベルト 四、八三三（五八・五％）
飲酒 二、七三八（三三・一％）
駐車 一、九八八（二四・一％）
信号 二、六〇九（三一・六％）
その他 九二七（二一・二％）
（交差点二四四、携帯一四一）

○有効な交通事故防止対策について

ポスター・チラシ等の広報啓発 二、〇七一（二五・〇％）
交通安全教育の徹底 三、八五五（三六・三％）
取締りの強化 三、〇〇三（三六・三％）
道路及び交通安全施設の充実 四、五二四（五四・七％）
その他 四二三（五・一％）

○無事故チャレンジ100及び交通安全対策全般に対する意見

【意見記入チーム

三、〇四四チーム（三六・八％）】

無事故チャレンジに関すること

・効果あり、事業の継続希望

七九七（二六・一％）

・交通安全意識の高揚に役立った

四七六（二五・六％）

・手数料の減額及び無料希望

六二（二・〇％）

・実施期間の延長及び年複数回の実施

一六三（五・三％）

・副賞の充実

五七（一・八％）

・その他

一八六（六・一％）

交通安全全般に関すること

六六八（二一・九％）

・取締りの強化

三三二（二〇・八％）

・交通安全教育の徹底

二〇九（六・八％）

・道路の整備

九一（二・九％）

・その他

三八七（二二・七％）

四 おわりに

本県も含めて各自治体とも種々交通安全対策を実施しているが、その効果については、どうしても交通事故件数、死傷者数で見られることが多く、現在の交通事故状況をみると非常に厳しいものがある。

しかし、交通事故を防止するためには、広報啓発活動等の交通安全対策は必要な施策であり、今後も、関係団体とも連携を図りながら、より効果的な交通安全対策を実施し、交通事故の減少に努めたいと考えている。



国土交通省の組織の概要 (道路局)

道路局路政課

一 はじめに

中央省庁等の組織については、平成一三年一月六日に現行の一府二省庁から一府二省庁に再編成され、この中で建設省は国土庁、北海道開発、庁運輸省とともに国土交通省として統合されることとなっている。本稿では、国土交通省道路局の組織を中心に中央省庁等再編後の国土交通省組織の概要について説明する。

二 中央省庁等改革の経緯

平成八年一月に、当時の橋本龍太郎内閣総理大臣を会長として行政改革会議が設置され、国家機能のあり方や中央省庁再編のあり方等について検討が行われた。平成八年一月二八日の初会合から、集中審議を含めて述べ五〇有余回の討議を

重ね、平成九年一二月三日に最終報告が決定された。

平成一〇年六月二二日には、行政改革会議の最終報告の趣旨にのっとり行われる国の行政機関の再編成など、中央省庁等改革を推進することを目的として中央省庁等改革基本法が公布・施行され、同時に中央省庁等改革推進本部が設置された。同法において国土交通省は、総合的な国土の形成に向けた体系的な取組みを推進することや社会資本の整備を総合的かつ効率的に推進することなどを方針として編成するものとされた。

さらに、平成一一年四月二七日には「国の行政組織等の減量、効率化等に関する基本計画」が閣議決定されるなど、中央省庁等改革の推進が図られるなか、同年七月一六日に国土交通省設置法が成立した(表1・28ページ)。

三 国土交通省設置法の概要

国土交通省の設置等について定めた「国土交通省設置法」の概要については、以下のとおりである。

○ 第一条【法の目的】

国土交通省設置法制定の目的に関する規定。

○ 第三条及び第四条【国土交通省の任務・所掌事務】

国土交通省の任務及び任務達成のための所掌事務に関する規定。

○ 第五条〜第四十条【本省に置かれる職及び機関】

本省に設置される技監等の特別な職や審議会等のほか、国土地理院などの特別の機関や地方支分部局の掌る事務等に関する規定。

○ 第四十一条〜第五十三条【外局】

国家行政組織法第三条第二項の規定に基づき設置される委員会及び外局に関する規定。なお、海上保安庁(第五十二条)及び海難審判庁(第五十三条)については、別に定める海上保安庁法及び海難審判法に任務及び所掌事務等が規定されている。

四 国土交通省組織の概要

平成二二年六月七日に、国家行政組織法、国土交通省設置法及び海上保安庁法の規定に基づき、国土交通省組織令が公布された。これにより、本省に大臣官房及び次の一三局並びに政策統括官が三人設置されることとなる。

総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局

また、大臣官房に官庁営繕部が、総合政策局に観光部及び情報管理部が、土地・水資源局に水源部が、都市・地域整備局に下水道部が、河川局に砂防部が、自動車交通局に技術安全部が、海事局に船員部が、航空局に監理部、飛行場部、技術部及び管制保安部が設置されることとなる。

※組織の概要については図1(35ページ)を参照。

次項目で特に国土交通省道路局の組織についての詳細を紹介する。

五 国土交通省道路局組織の概要

国土交通省組織令第百五条から第百十三条において、国土交通省道路局に設置される課及び各課の所掌事務が規定されている。

現在の建設省道路局には、九課(道路総務課・路政課・道路交通管理課・企画課・道路環境課・有料道路課・高速国道課・国道課・地方道課)及び日本道路公団・本州四国連絡橋公団監理官一人が置かれている。中央省庁等再編後の国土交通省道路局においては、日本道路公団・本州四国連絡橋公団監理官が日本道路公団・本州四国連絡橋公団監理室として総務課に統合されるほか、地方道課と道路環境課が地方道・環境課として統合され、道路総務課が総務課に名称変更される。

その結果、国土交通省道路局には以下の八課が設置されることとなる。

- 総務課
- 路政課
- 道路交通管理課
- 企画課
- 高速国道課
- 国道課
- 地方道・環境課
- 有料道路課

各課の所掌事務については表2(29ページ)のとおりである。

なお、各課に設置される官及び室については、国土交通省組織規則(平成二二年八月一四日公布)に規定されている。

※「国土交通省組織令」は平成二二年六月七日(水)官報号

外第一一〇号一三六ページ以下、「国土交通省組織規則」は平成二二年八月一四日(月)官報号外第一六四号五一六ページ以下に掲載されています。

六 地方支分部局(地方建設局の再編)

最後に地方建設局の再編と権限の委任について少し触れておきたい。

中央省庁等改革に基づき建設本省の組織再編が行われると同時に、建設省の地方支分部局である地方建設局(八局)も運輸省港湾建設局(五局)と統合され、地方整備局が新たに設置される。

地方整備局は、全国で八局設置され、従来の直轄事業の事務に加えて新たに都市行政、住宅行政、補助金等に関する事務等を行うブロック内の総合的な地方行政機関となる。

(図2(36ページ)・・・統合図、表3(34ページ)・・・地方整備局の位置及び管轄区域表、図3(36ページ)・・・地方整備局の管轄区域)

また、国土交通大臣の権限については、中央省庁等改革基本法の精神を踏まえ、「公共事業の実施や施設の管理等を地方支分部局に主体的かつ一体的に処理させる」・「地方支分部局が関与する許認可等の手続につき、できる限り当該地方支分部局において完結するようにすることとされている。

道路局の事務については、既に現行制度におい

でも、事業の実施や施設の管理等の事務は、一部の例外を除き全て地方建設局長等への委任がなされている(注)とところであるが、前記趣旨の下、行政大臣権限や公示権限も含めて見直しを行い、地方整備局等のブロック内で完結する権限については、追加的に委任される。

(注) 例えは道路法においては、

- ①沿道区域の指定(第四十四条)、自動車専用道路の指定(第四十八条の二)、都道府県道の路線認定の協議(第七十四条)等の慎重な判断を要すると考えられる権限又は行政大臣権限、

②行政処分に伴う公示権限

以外の権限については、全て委任がなされている。

今回の中央省庁等再編に伴う地方整備局への追加的な道路局事務の権限委任事項は、概ね以下のとおりである。

【道路法関係】

- ・道路区域の決定、供用開始の公示(第十八条)
- ・有料橋等の料金徴収の許可(第二十五条)等
- ・沿道区域の指定、公示(第四十四条)
- ・水底トンネルの通行の禁止(第四十六条)
- ・自動車専用道路(第四十八条の二)等の指定、公示
- ・都道府県道の路線認定の協議(第七十四条)
- ・法令違反等に関する指示等(第七十五条)
- ・道路整備計画等の報告の徴収(第七十六条)
- ・道路に関する調査命令(第七十七条)

・道路行政等への勧告等(第七十八条)など

(注) 第七十五条、第七十七条及び第七十八条の権限については、本省と地方支分部局との両方において行うことができることとする。

【道路整備特別措置法関係】

- ・地方道路公社(指定都市高速を除く)、地方道の道路管理者が行う有料道路事業に関する許可(第七条の十二、第八条)等及び工事完了検査(第十五条)

・共用管理施設(第十九条の二)、兼用工作物(第二十条)に係る分担金についての裁定

・道路管理者の管理する有料道路の公社への引継の許可(第二十七条の三)等

【地方道路公社法関係】

- ・定款・業務変更書の認可(第九条)
- ・解散の認可(第三十四条)等

【幹線道路の沿道の整備に関する法律関係】

- ・沿道整備道路の指定の協議・同意(第五条)等

なお、今回の整理後においても、全国的な観点からの判断が必要となる権限や特殊法人の監督権限等は権限委任を行わない。

(例)

【ブロックを超えた利害の調整が必要となるもの】

・道路整備特別措置法(日本道路公社、首都高速道路公団・阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団が行う有料道路事業並びに地方道路公社が行う指定都市高速についての許認可)
 【全国的に適用される統一的な基準・指針の作成に係るもの】
 ・道路法施行令(駐車料金を徴収することができない自動車を定めること)など

表1 中央省庁等改革の経緯

| 年 月 | 事 項 |
|---------|---|
| 平成8 11月 | 行政改革会議(会長:内閣総理大臣)を設置 ⇒国家機能のあり方、中央省庁再編のあり方、官邸機能強化の方策を検討 |
| 平成9 12月 | 行政改革会議最終報告 |
| 平成10 1月 | 中央省庁等改革に係る大綱 |
| 6月 | 中央省庁等改革基本法の公布・施行(中央省庁等改革推進本部を設置) |
| 平成11 4月 | 中央省庁等改革の推進に関する方針を閣議決定 ・国の行政組織等の減量効率化等に関する基本的計画 ・審議会等の整理合理化に関する基本的計画 |
| 7月 | 各省庁設置法等の成立 ・内閣法の一部を改正する法律 ・国土交通省設置法 ・国家行政組織法の一部を改正する法律 ・中央省庁等改革のための国の行政組織関係法律の整備等に関する法律 等 |
| 12月 | 中央省庁等改革推進法施行法の成立・公布(道路法における大臣名の改正等) |
| 平成12 6月 | 国土交通省組織令の公布 |

表 2

| 組織名 | 所掌事務規定 | 所掌事務関連法令 | 具体的な事務の例 |
|-----|---|--|---|
| 総務課 | 一 道路局の所掌事務に関する総合調整に関すること。 | | ・ 局内の各課にまたがる諸事項について、局内の統一を図るために調整する事務一般。 |
| | 二 道路局の所掌事務に関する基本的な政策の企画及び立案に関すること。 | | ・ 局内各課に係る道路行政の根幹となる政策を、原課として企画及び立案する事務（道路特定財源制度の企画等、道路に関する財源の調達に関する事務等）。 |
| | 三 道路の整備、利用、保全その他の管理（これに関連する環境対策及び交通安全対策を含む。以下この目において「道路の整備等」という。）に関する中長期的な計画の企画及び立案に関すること。 | 3-1 道路整備緊急措置法（路政課の所掌に属するものを除く。） 3-2 積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（五箇年計画に関すること。） 3-3 奥地等産業開発道路整備臨時措置法（開発道路整備計画の立案に関すること。） 3-4 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（七箇年計画の立案に関すること。） | ・ 道路に関する事業について、整備、利用等の質的側面から横断的に、必要な事業量及び予算額を定める事務。 |
| | 四 民間都市開発の推進に関する特別措置法第5条第1項の規定による道路の整備に関する費用に充てるべき資金の貸付けに関すること。 | 4-1 民間都市開発の推進に関する特別措置法（第5条第1項の規定による道路の整備に関する費用に充てるべき資金の貸付けに関すること。） | ・ 民間都市開発推進機構に対して、道路の整備に関する費用に充てるべき資金を無利子で貸し付ける事務。 |
| | 附則 15条 道路局総務課は、第106条各号に掲げる事務のほか、当分の間、民間都市開発の推進に関する特別措置法附則第15条第1項から第3項までの規定による道路の整備に関する費用に充てるべき資金の貸付けに関する事務をつかさどる。 | 附則 民間都市開発の推進に関する特別措置法（附則第15条第1項から第3項までの規定による道路の整備に関する費用に充てるべき資金の貸付けに関すること。） | |
| | 五 日本道路公団の組織及び運営一般に関すること。 | 5-1 日本道路公団法（組織及び運営一般の監督） | ・ 日本道路公団の人事や財務の監督を行う事務。 |
| | 六 日本道路公団の行う業務（東京湾横断道路の建設に関する特別措置法の規定による業務にあっては、同法第4条第1項の規定による出資に係るものに限る。）に関すること。 | 6-1 日本道路公団法（業務に関すること。） 6-2 東京湾横断道路の建設に関する特別措置法（第4条第1項） | ・ 日本道路公団の業務方法書の認可等を行う事務。 ・ 日本道路公団が東京湾横断道路建設事業者に出資することについての認可を行う事務。 |
| | 七 本州四国連絡橋公団の組織及び運営一般に関すること。 | 7-1 本州四国連絡橋公団法（組織及び運営一般の監督） | ・ 本州四国連絡橋公団の人事や財務の監督を行う事務。 |
| | 八 本州四国連絡橋公団の行う業務（本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法の規定による業務にあっては、同法 | 8-1 本州四国連絡橋公団法（業務に関すること（鉄道局の所掌に属するものを除く。）。） 8-2 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法（本州四国連絡橋公団の業務のう | ・ 本州四国連絡橋公団の業務方法書の認可等を行う事務。 ・ 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法における交付金の請求及び交付の手続等を定める事務。 |

| | | | |
|-----|---|---|---|
| | 第10条の規定による交付金の交付に係るものに限る。) に関すること (鉄道局の所掌に属するものを除く。) | ち、第10条の規定による交付金の交付に係るもの) | |
| | 九 道路整備特別会計の経理に関すること。 | 9-1 道路整備特別会計法 | <ul style="list-style-type: none"> 歳入と歳出のバランスを確保する等の会計管理上の政策判断を行う事務。 道路整備特別会計の計数整理を行う事務。 |
| | 十 社会資本整備審議会道路分科会の庶務に関すること。 | 10-1 社会資本整備審議会令のうち、道路分科会部分 | <ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備審議会道路分科会の庶務を行う事務。 |
| | 十一 国土開発幹線自動車道建設会議の庶務に関すること。 | 11-1 国土開発幹線自動車道建設会議令 | <ul style="list-style-type: none"> 国土開発幹線自動車道建設会議の庶務を行う事務。 |
| | 十二 前各号に掲げるもののほか、道路局の所掌事務で他の所掌に属しないものに関すること。 | 12-1 道路法他 | <ul style="list-style-type: none"> 道の日など道路局の所掌事務に関する広報、福利厚生等の事務。 |
| 路政課 | 一 道路局の所掌事務に関する法令案の作成に関すること。 | | <ul style="list-style-type: none"> 道路局の所掌する法令の制定及び改廃について企画及び立案を行う事務。 |
| | 二 道路の行政監督に関すること (道路交通管理課の所掌に属するものを除く。) | 2-1 道路法 (道路の行政監督に関すること (道路交通管理課の所掌に属するものを除く。)) 2-2 鉄道事業法 (第61条の許可) | <ul style="list-style-type: none"> 道路行政大臣として行う事務 (境界地の道路に関する裁定等) 等。 |
| | 三 道路網の構成の基準の設定、国土開発幹線自動車道の道路網の立案、高速自動車国道の予定路線の決定並びに高速自動車国道及び一般国道の路線の指定に関すること。 | 3-1 国土開発幹線自動車道建設法 (第3条) 3-2 高速自動車国道法 (第3条) 3-3 道路法 (一般国道の指定、都道府県道の路線認定の協議) | <ul style="list-style-type: none"> 道路一般について、国の観点から必要と認める道路網を構成すべき道路に関する基準を作成し、公表する事務。 道路のネットワークを構成する道路のうち、国として能動的に構築することがふさわしい道路について、そのネットワークを具体的に立案する事務。 |
| | 四 主要な都道府県道及び市道の指定、北海道の開発道路の指定並びに積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法第3条の規定による道路の指定に関すること。 | 4-1 道路法 (主要な都道府県道及び市道の指定、北海道の開発道路の指定) 4-2 積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法 (第3条) | <ul style="list-style-type: none"> 補助対象 (主要都道府県道、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法で指定された道路) や国の負担割合の高上げ対象となる道路 (積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法で指定された指定区間内の一般国道) を指定する事務。 |
| | 五 共同溝整備道路及び沿道整備道路の指定に関すること。 | 5-1 共同溝の整備等に関する特別措置法 (共同溝整備道路の指定に関すること。) 5-2 幹線道路の沿道の整備に関する法律 (沿道整備道路の指定に関すること。) | <ul style="list-style-type: none"> 共同溝の整備等に関する特別措置法第3条の共同溝整備道路を指定する事務。 幹線道路の沿道の整備に関する法律第5条の沿道整備道路の指定に当たり同意をする事務。 |
| | 六 一般国道及び北海道の開発道路の整備及び保全 (除雪を含む。) 以外の管理に関すること (道路交通管理課の所掌に属するものを除く。) | 6-1 道路法 (一般国道及び北海道の開発道路の整備及び保全 (除雪を含む。) 以外の管理に関すること (道路交通管理課の所掌に属するものを除く。)) | <ul style="list-style-type: none"> 道路管理者として国土交通大臣 (地方整備局等を含む。) が行う処分行為 (例えば、個別の占用許可、不用物件の処理等) に関する事務。 |
| | 七 地方道路公社の行う業務に関すること (有料道路課の所掌に属するものを除く。) | 7-1 地方道路公社法 (有料道路課の所掌に属するものを除く。) | <ul style="list-style-type: none"> 地方道路公社の設立の認可 (地方道路公社法第9条) 等の事務。 |

| | | | |
|---------|--|--|---|
| | 八 東京湾横断道路の建設に関する特別措置法の施行にすること（総務課の所掌に属するものを除く。） | 8-1 東京湾横断道路の建設に関する特別措置法（総務課の所掌に属するものを除く。） | <ul style="list-style-type: none"> 日本道路公団が東京湾横断道路の建設及び管理に関する事業を行うことを主たる目的とする株式会社と建設協定又は管理協定を締結する際の認可。 東京湾横断道路建設事業者が社債の募集等を行う際の認可等の事務。 |
| | 九 軌道法第5条の規定による工事施行の認可、同法第7条の規定による工事の着手及びしゅん工の期間の指定及び同法第8条の規定による工事の執行にすること。 | 9-1 軌道法（第5条の規定による工事施行の認可、同法第7条の規定による工事の着手及びしゅん工の期間の指定及び同法第8条の規定による工事の執行にすること。） | <ul style="list-style-type: none"> 軌道の工事施行認可（軌道法第5条）等の事務。 |
| | 附則① 道路法施行令第34条の2の3第1項の規定による道路の指定にすること。 | 附則① 道路法（道路法施行令第34条の2の3第1項の規定による道路の指定にすること。） | |
| | 附則② 道路整備緊急措置法施行令第2条第1項及び第3条第1号の規定による道路の指定にすること。 | 附則② 道路整備緊急措置法（道路整備緊急措置法施行令第2条第1項及び第3条第1号の規定による道路の指定にすること。） | |
| | 附則③ 奥地等産業開発道路整備臨時措置法第3条の規定による奥地等産業開発道路の指定にすること。 | 附則③ 奥地等産業開発道路整備臨時措置法（奥地等産業開発道路の指定にすること。） | |
| | 附則④ 半島振興法第10条の規定による道路の指定にすること。 | 附則④ 半島振興法（第10条の規定による道路の指定にすること。） | |
| 道路交通管理課 | 一 道路の整備等に関する事務のうち、道路の交通の管理に係るものに関する事務。 | 1-1 道路法（交通の管理に係るものに関する事務。） 1-2 高速自動車国道法（交通の管理に係るものに関する事務。） | <ul style="list-style-type: none"> 車両の通行制限等（道路法第46条）に関して道路行政大臣として行う事務。 車両の通行制限等（道路法第46条）に関して、道路管理者として国土交通大臣（地方整備局等を含む。）が行う処分に関する事務。 |
| | 二 道路の整備等に関する情報化の企画及び立案にすること。 | | <ul style="list-style-type: none"> 道路とこれを通行する車両との間で、情報を受発信させて道路の機能の高度化を図るため、このような情報の受発信及びこれを道路の整備等に活用することについての企画立案事務。VICS、ETCに関する事務等。 |
| | 附則① 踏切道改良促進法第3条第1項の規定による踏切道の指定並びに同法第4条第1項に規定する立体交差化計画及び構造改良計画にすること。 | 附則① 踏切道改良促進法 | |
| | 附則② 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第6条第1項の規定による道路の指定にすること。 | 附則② 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（第6条第1項の規定による道路の指定にすること。） | |
| 企画課 | 一 路線別の道路の整備等に関する計画の企画及び立案にすること（高速国道課の所掌に属するものを除く。） | 1-1 道路法（路線別の道路の整備等に関する計画の企画及び立案にすること（高速国道課の所掌に属するものを除く。）） | <ul style="list-style-type: none"> 道路の整備等に関する各種具体的な施策の企画及び立案。 路線毎の新設、改築に係る基本的事項（ルート、車線数、設計速度等）の決定。 路線毎に設定される渋滞対策、地下空間利用、共同溝、耐震橋脚補強、連続立体交差、 |

| | | | |
|-------|---|--|--|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> 道路緑化、電線類地中化、道路情報管理施設整備、自動車駐車場等の施策別目標の決定。 目標達成までの事業費、事業量、目標年次、年次計画の決定。 |
| | 二 道路の規格構造及び施工基準に関する企画及び立案に関すること（地方道・環境課の所掌に属するものを除く。）。 | 2-1 道路法（道路の規格構造及び施工基準に関する企画及び立案に関すること（地方道・環境課の所掌に属するものを除く。）。） | <ul style="list-style-type: none"> 道路種級体系（道路の規格）の設定。 道路に関する規格構造等の基準の設定。 道路の施工方法に関する基準の設定。 |
| | 三 道路に関する調査及び統計に関すること。 | 3-1 道路法（第77条） 3-2 高速自動車国道法（第23条） | <ul style="list-style-type: none"> 道路に関する交通量調査及び計画交通量を導き出す交通量推計に関する調査。 道路の種類全般にわたりその整備による経済効果に関する調査。 道路に関する施策又は事業の評価に関する制度についての調査。 |
| | 四 道路の防災に関する企画及び立案に関すること。 | 4-1 道路法（道路の防災に関する企画及び立案に関すること。） | <ul style="list-style-type: none"> 災害対策基本法に規定する防災基本計画のうち、道路災害対策編の企画立案並びに同法に規定する指定行政機関である建設省の定める建設省防災業務計画のうち、道路災害対策編の企画立案。 |
| | 五 直轄の道路事業の積算基準に関すること。 | | <ul style="list-style-type: none"> 橋梁等の道路構造物に関する積算基準の作成。 |
| | 六 防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律第3条第1項及び第8条の規定による道路に関する助成に関すること。 | 6-1 防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律（第3条第1項及び第8条の規定による道路に関する助成に関すること。） | <ul style="list-style-type: none"> 自衛隊又は日本国にあるアメリカ合衆国の軍隊の行為により生じる障害の防止等のために行う道路事業（道路改築事業、踏切除去事業、道路補修事業）に関する助成。 |
| 高速国道課 | 一 国土開発幹線自動車道の建設線の基本計画に関すること。 | 1-1 国土開発幹線自動車道建設法（国土開発幹線自動車道の建設線の基本計画に関すること。） | <ul style="list-style-type: none"> 国土開発幹線自動車道の建設線の基本計画の立案。 |
| | 二 高速自動車国道の整備、利用、保全その他の管理に関すること（路政課及び道路交通管理課の所掌に属するものを除く。）。 | 2-1 高速自動車国道法（路政課、道路交通管理課及び企画課の所掌に属するものを除く。） | <ul style="list-style-type: none"> 高速自動車国道の整備計画の決定又は変更。 高速自動車国道と施設との連結に関する許可。 特別沿道区域の指定。 高速自動車国道の区域の決定及び供用開始。 |
| | 三 有料道路に関する事業のうち、高速自動車国道に係るものに関すること。 | 3-1 道路整備特別措置法（高速自動車国道に係るものに関すること。） | <ul style="list-style-type: none"> 日本道路公団に対する施行命令。 高速自動車国道の工事実施計画書の認可。 高速自動車国道に係る料金及び料金徴収期間の認可。 |
| 国道課 | 一 一般国道の整備及び保全（除雪を含む。）に関すること（災害復旧事業の指導のうち工事の指導以外のもの、災害復旧事業の監督及び助成並びに鉦害復旧事業の指導、監督及び助成に関すること並びに路政課及び道路交通管理課の所掌に属するものを除く。）。 | 1-1 道路法（一般国道の整備及び保全（除雪を含む。）に関すること（災害復旧事業の指導のうち工事の指導以外のもの、災害復旧事業の監督及び助成並びに鉦害復旧事業の指導、監督及び助成に関すること並びに路政課及び道路交通管理課の所掌に属するものを除く。）。 1-2 道路の修繕に関する法律（地方道・環境課の所掌に属するものを除く。） | <ul style="list-style-type: none"> 一般国道の新設、改築工事の実施、監督、助成。 指定区間内の一般国道及び北海道の区域内の一般国道の維持の実施。 一般国道の災害復旧工事の実施及び監督。 一般国道の除雪、防雪、凍雪害の防止に係る事業の実施、監督、助成。 |
| | 二 地方公共団体等からの委託に基づき、第9条第1号（一般国道に係るものに限る。）に掲げる事務に関連する建設工事又は建設工事の設計若しくは工事管理を行うこと。 | | <ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体等からの委託に基づき、一般国道に関連する工事、工事設計、工事管理の実施。 |

| | | | |
|---------|--|---|--|
| 地方道・環境課 | 一 都道府県道及び市町村道並びに北海道の開発道路の整備及び保全（除雪を含む。）に関すること（災害復旧事業の指導のうち工事の指導以外のもの、災害復旧事業の監督及び助成並びに鉱害復旧事業の指導、監督及び助成に関すること並びに路政課及び道路交通管理課の所掌に属するものを除く。） | 1-1 道路法（都道府県道及び市町村道並びに北海道の開発道路の整備及び保全（除雪を含む。）に関すること（災害復旧事業の指導のうち工事の指導以外のもの、災害復旧事業の監督及び助成並びに鉱害復旧事業の指導、監督及び助成に関すること並びに路政課及び道路交通管理課の所掌に属するものを除く。）） | <ul style="list-style-type: none"> ・ 都道府県道及び市町村道の新設、改良修繕工事の監督、助成。 ・ 北海道の区域内の開発道路の工事及び維持並びに災害復旧事業の実施。 ・ 都道府県道及び市町村道の災害復旧工事の指導。 ・ 都道府県道及び市町村道の除雪、防雪及び凍雪害の防止に係る事業の監督、助成。 <p style="text-align: right;">等</p> |
| | 二 豪雪地帯対策特別措置法第14条第1項の規定による基幹的な市町村道の指定に関すること。 | 2-1 豪雪地帯対策特別措置法（第14条第1項の規定による基幹的な市町村道の指定に関すること。） | |
| | 三 道路の整備等に関する事務のうち、環境対策及び交通安全対策の企画及び立案に関すること。 | 3-1 道路法（環境対策及び交通安全対策の企画及び立案に関すること。） 3-2 環境影響評価法（道路に関すること。） 3-3 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（交通安全対策の企画及び立案に関すること。） | <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路の環境の改善に資する施策の企画及び立案（例えば、「沿道環境改善事業」の創設等） ・ 道路における交通安全に資する施策の企画（例えば、「事故多発地点緊急対策事業」の創設等） ・ 遮音壁、植樹帯、環境施設帯等の構造に関する基準の設定。 ・ 防護柵、照明施設、自動車駐車場等の構造に関する基準の設定。 <p style="text-align: right;">等</p> |
| | 四 幹線道路の沿道の整備に関する法律の施行に関すること（沿道地区計画及び沿道整備権利移転等促進計画に係るもの並びに路政課の所掌に属するものを除く。） | 4-1 幹線道路の沿道の整備に関する法律（沿道地区計画及び沿道整備権利移転等促進計画に係るもの並びに路政課の所掌に属するものを除く。） | <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路交通騒音減少計画の作成に関すること。 ・ 土地の買入れに関する資金の貸付け。 ・ 沿道整備推進機構に対する資金の貸付け。 <p style="text-align: right;">等</p> |
| | 五 地方公共団体等からの委託に基づき、第9条第1号（北海道の開発道路に係るものに限る。）に掲げる事務に関連する建設工事又は建設工事の設計若しくは工事管理を行うこと。 | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 地方公共団体等からの委託に基づき、北海道の開発道路に関連する工事、工事設計、工事管理の実施。 |
| | 附則① 山村振興法第11条の規定による基幹的な市町村道の指定に関すること。 | 附則① 山村振興法（第11条の規定による基幹的な市町村道の指定に関すること。） | |
| | 附則② 半島振興法第11条の規定による基幹的な市町村道の指定に関すること。 | 附則② 半島振興法（第11条の規定による基幹的な市町村道の指定に関すること。） | |
| | 附則③ 過疎地域自立促進特別措置法第14条の規定による基幹的な市町村道の指定に関すること。 | 附則③ 過疎地域自立促進特別措置法（第14条の規定による基幹的な市町村道の指定に関すること。） | |

| | | | |
|-------|---|--|---|
| 有料道路課 | 一 有料道路に関する事業に関すること（高速国道課の所掌に属するものを除く。） | 1-1 道路整備特別措置法（高速国道課の所掌に属するものを除く。） | <ul style="list-style-type: none"> 適正な料金水準の下、採算性を確保するための公的負担等各種方策の企画・立案。 料金制度（各種割引、車種区分等）の企画・立案。 有料の橋又は渡船施設に関する許可。 日本道路公団の一般有料道路の許可。 首都高速道路又は阪神高速道路の工事実施計画書の認可。 首都高速道路又は阪神高速道路に係る料金及び料金徴取期間の認可。 本州四国連絡道路に係る料金及び料金徴取期間の認可。 地方道路公社の指定都市高速道路及び一般有料道路の許可。 地方道路公社の行う一般有料道路事業に対する助成。 東京湾横断道路の建設及び管理に関する事業の監督及び助成。 |
| | 二 地方道路公社の定款の認可に関する事務のうち道路の整備に関する基本計画の審査に関すること並びに地方道路公社の予算、事業計画及び資金計画に関する指導に関すること。 | 2-1 地方道路公社法（地方道路公社の定款の認可に関する事務のうち道路の整備に関する基本計画の審査に関すること並びに地方道路公社の予算、事業計画及び資金計画に関する指導に関すること。） | <ul style="list-style-type: none"> 地方道路公社の行う道路の整備に関する基本計画に関する審査。 地方道路公社の予算、事業計画及び資金計画に関する指導。 |
| | 三 東京湾横断道路の建設に関する特別措置法の規定による建設協定又は管理協定の認可に関する事務のうち、技術的審査に関すること。 | 3-1 東京湾横断道路の建設に関する特別措置法（建設協定又は管理協定の認可に関する事務のうち、技術的審査に関すること。） | <ul style="list-style-type: none"> 建設協定又は管理協定の認可の技術的審査。 |

表3 地方整備局の位置及び管轄区域表

| 名称 | 位置 | 管轄区域 |
|---------|------|--------------------------------------|
| 東北地方整備局 | 仙台市 | 青森県 岩手県 宮城県 秋田県 山形県 福島県 |
| 関東地方整備局 | 大宮市 | 茨城県 栃木県 群馬県 埼玉県 千葉県 東京都 神奈川県 山梨県 長野県 |
| 北陸地方整備局 | 新潟市 | 新潟県 富山県 石川県 |
| 中部地方整備局 | 名古屋市 | 岐阜県 静岡県 愛知県 三重県 |
| 近畿地方整備局 | 大阪市 | 福井県 滋賀県 京都府 大阪府 兵庫県 奈良県 和歌山県 |
| 中国地方整備局 | 広島市 | 鳥取県 島根県 岡山県 広島県 山口県 |
| 四国地方整備局 | 高松市 | 徳島県 香川県 愛媛県 高知県 |
| 九州地方整備局 | 福岡市 | 福岡県 佐賀県 長崎県 熊本県 大分県 宮崎県 |

※ 港湾・空港関係業務については、長野県及び福井県は北陸地方整備局の、山口県のうち下関市は九州地方整備局の管轄区域とする。

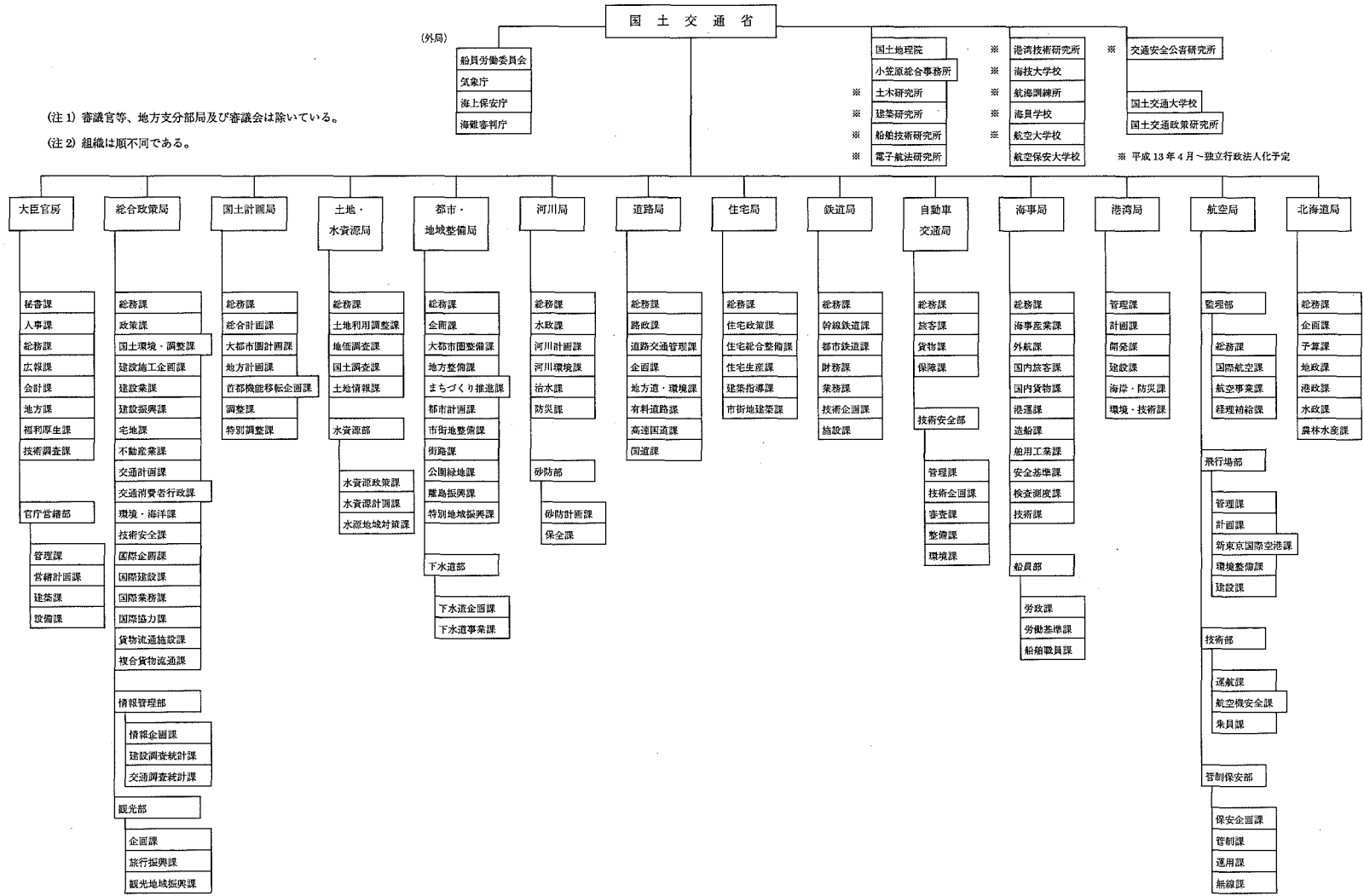


図1 国土交通省組織図

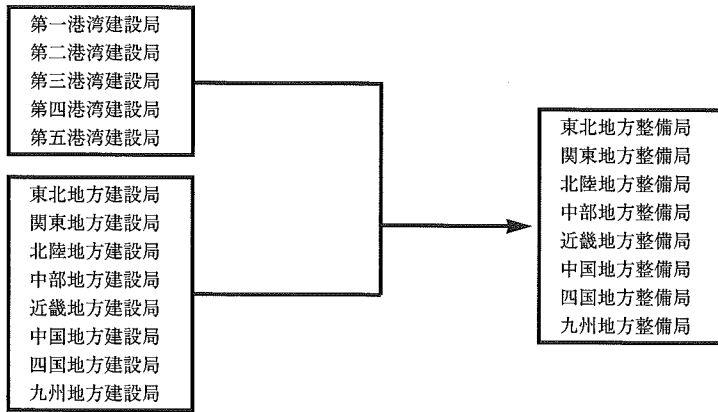


図2 統合図

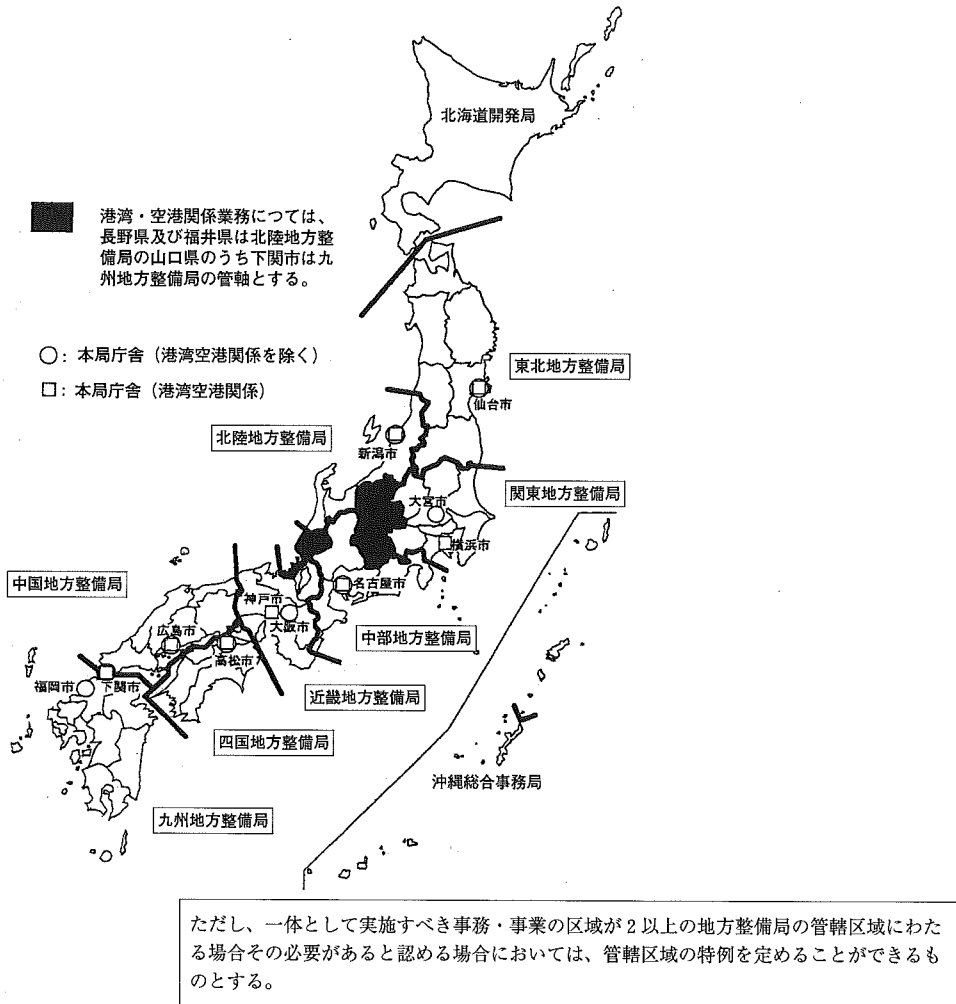


図3 地方整備局の管轄区域

愛媛県の「道路の整備に関するプログラム」

『明るくさわやかで活力ある愛媛』を目指して

愛媛県土木部道路都市局道路建設課

一 はじめに

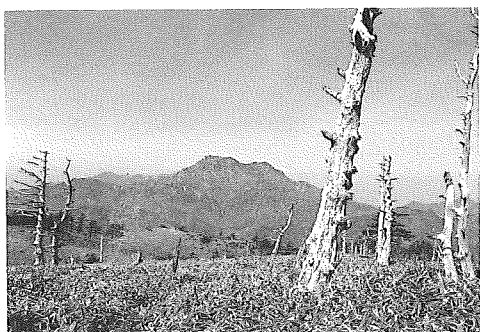
愛媛県は、四国の西北部に位置し、県を東西に横断する中央構造線を境として、北側には、瀬戸内海に面した平野が広がり、南側には、四国の脊髄をなす四国山地や雄大な四国カルストが広がっています。西日本最高峰、標高一、九八二mの霊峰石鎚山をはじめ多くの険しい山々や盆地が多数あり、全体的に山地の多い地形となっていますが、瀬戸内海、宇和海には、大小二〇〇余りの島々が散在し、海、山両面の自然の景観に恵まれた地形となっています。

本県の県土面積は五、六七六㎢で、そのうち林野面積は四、〇一四㎢で県土の七一%、可住地面積は一、六六二㎢で県土の二九%と県土の七割が

林野となっております。

海岸線は一、六三三kmに及び北海道、長崎、鹿

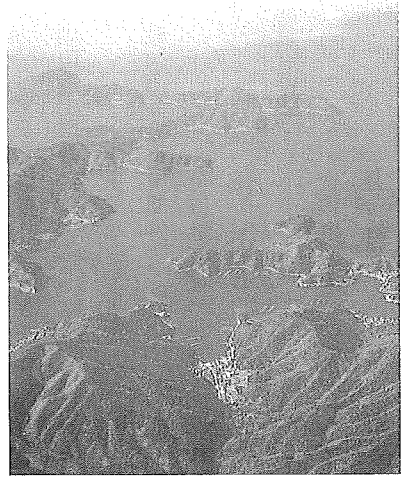
児島、沖縄について全国第五位にランクされています。



石鎚山

二 愛媛県の道路現況

平成二一年四月一日現在での愛媛県の道路の現況は、高速自動車国道（二一七・七km）、一般国道（一八路線・一、〇八四・九km）、県道（二四三路線・二、九二〇・〇km）、市町村道（二五、二三〇路線・二、三、一一二・二km）となっております。国・県道の改良率が六二・七%であり、全国でも下位にランクされています。（平成一〇年四月一日現在では四三位）これは、本県の地形が山地が多く、また海岸線の距離が長いことなどによる管理道路自体の延長が長いこと等が要因の一つではないかと考えております。



宇和海

三 愛媛県の道づくり

本県では、平成九年度に『道路整備の将来ビジョン』を作成するにあたり、県民各界の有識者から組織する「道路懇談会」から意見を伺い、また、パブリックインボルブメント方式の一環として地域住民へのアンケート調査などを実施し、基本目標等を策定しました。

道づくりの基本目標として

- I 豊かさゆとりのある生活の実現
 - II 個性と活力あるふるさとづくり
 - III 人、環境にやさしいまちづくり
- の実現を目指し、さらに五つの道づくりの基本方向を定めています。
- 1 新しい交流を生み出す道づくり

これからの道づくりの具体的な方向

これからの道路整備においては、愛媛県が目指す将来像の実現を推進し、さらに発展させていくための一翼を担うことが求められ、これからの道路整備の基本方向を次のように考えます。

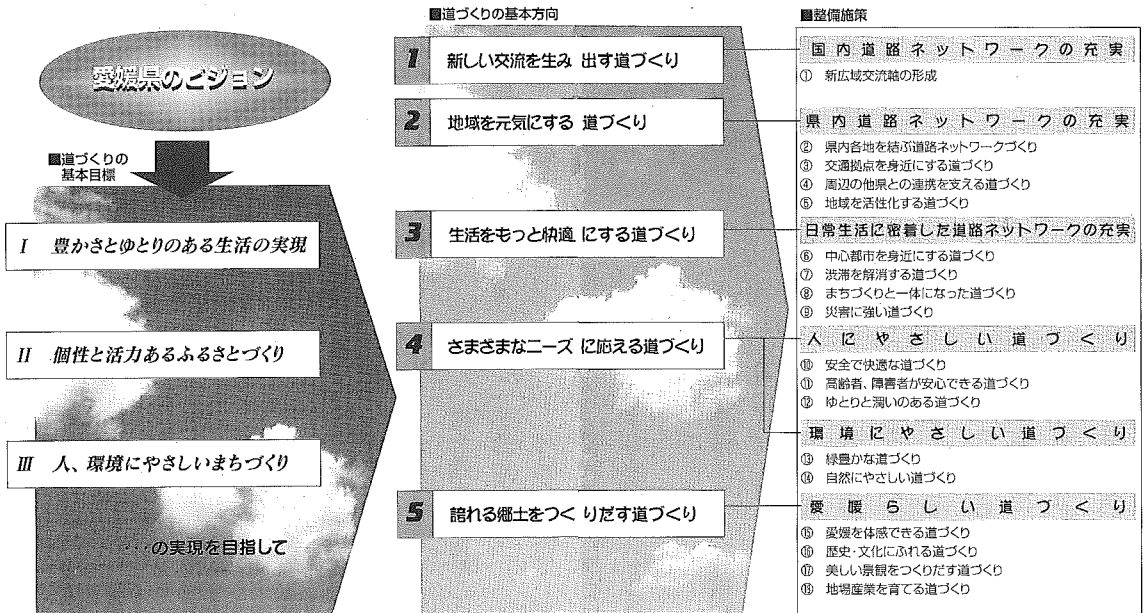


図1 愛媛県の道づくり

- 2 地域を元気にする道づくり
- 3 生活をもっと快適にする道づくり
- 4 さまざまなニーズに応える道づくり
- 5 誇れる郷土をつくりだす道づくり

四 道路の整備に関するプログラム

「道路の整備に関するプログラム」は、道路の計画をできる限り明確にし、道路事業のより一層の透明性を確保することを目的に策定し、平成一年二月に公表しました。この記載箇所は、高規格幹線道路から市町村道を対象に、主な事業箇所について、平成一四年度までを前期五年、平成一九年度までを後期五年として、事業着手、事業継続、事業完了を記載しています。各事業の選定基準は、

高速自動車国道

・・・整備計画箇所

一般国道（指定区間）

・・・主要な改築事業

一般国道（指定区間外）

・・・全体事業費一〇億円かつ全体延長 1km 以上
 ・・・全体事業費一〇億円かつ全体延長 1km 以上

都道府県道

・・・全体事業費一〇億円かつ全体延長 1km 以上

都市計画道路（県事業）

市町村道

・・・全体事業費一〇億円または全体延長 1km 以上
 ・・・主要なもの

区画整理事業

・・・基本事業費一〇億円以上または、補助対象路線延長 1km 以上
 としています。

記載箇所数は、建設省・公団施行箇所が二〇箇所、県施行が六五箇所、市町村施行が一二箇所の合計九七箇所となっています。

記載内容については、『道路整備の将来ビジョン』に示された五つの道づくりの基本方向に基づき記載しています。

1 新しい交流を生み出す道づくり

〈国内道路ネットワークの充実（表1）〉

- ① 新広域交通軸の形成
 新たな国土の発展軸となる太平洋新国土軸や、日本海～瀬戸内海～太平洋を結ぶ中四国地域連携軸の形成に向け、その基盤を支える新広域交通軸を整備します。

2 地域を元気にする道づくり

〈県内道路ネットワークの充実（表2）〉

- ② 県内各地を結ぶ道路ネットワークづくり

高規格道路の整備とこれに関連する国道・

地方道の計画的な整備をすすめ、県内各都市から松山市へ一時間で、また、県内各地から主要な交通拠点へ一時間で到達できる県内一時間高速交通圏を形成します。

③ 交通拠点を身近にする道づくり

松山空港や重要港湾などの交通拠点へのアクセス道路を整備します。

④ 周辺の他県との連携を支える道づくり

近接する他県と連絡する国道・地方道の整備を進め、他県との連携を強化する道づくりを進めます。

⑤ 地域を活性化する道づくり

県内各地のプロジェクトや産業振興を支援する道づくりを進めます。

3 生活をもっと快適にする道づくり

〈日常生活に密着した道路ネットワークの充実（表3）〉

- ⑥ 中心都市を身近にする道づくり
 各市町村から圏域内中心城市の役所・役場へそれぞれ三〇分で到達できる交通ネットワークの充実を目指し、道路の整備を進めます。
- ⑦ 渋滞を解消する道づくり
 都市部での渋滞を解消するために、二車線道路の四車化、ボトルネック交差点の改良・立体交差化や環状道路の整備を進めます。ま

た、都市内においては、その交通特性に応じた交通需要の調整（TDM）等ソフト的な施策を展開するとともに、公共交通をより一層活用していきます。

⑧ まちづくりと一体になった道づくり

都市部の面的な整備により、住民参加によるまちづくり、道づくりを進めます。

⑨ 災害に強い道づくり

防災、震災の対策工事を行うとともに、災害発生時の緊急輸送路や代替ルートの整備を進めます。また、道路施設の健全度を常にチェックし、計画的な維持管理を実施していきます。

4 さまざまなニーズに応える道づくり

へ入にやさしい道づくり（表4）

⑩ 安全で快適な道づくり

安心して日常生活が営める環境を作るため、自動車、二輪車、歩行者がそれぞれ安全に移動できる空間づくりを進めます。自動車の交通安全を目指し、事故多発地点への集中的な対策実施など、事故を減少させる取り組みを推進します。また、ゆとりある歩道の整備、自然や文化を感じることでできる歩行空間の整備により、地域の人々が安全に、快適に、且つ歩くことを楽しめる道づくりを進め

ます。

⑪ 高齢者、障害者が安心できる道づくり

高齢者、障害者が安心できる道づくりを目指し、ゆとりのある歩道の整備や、段差解消、横断歩道橋などの改善、また、案内標識の改善・充実など、「人にやさしいまちづくり条例」に基づいたバリアフリーな道づくりを進めます。

⑫ ゆとりと潤いのある道づくり

ふと立ちよって集い、憩えるようなスペース（ポケットパークや道の駅など）の整備や、沿道の景色を楽しめる道づくりなどにより、通行のためだけの道づくりではなく、ゆとりと潤いのある道づくりを進めます。

へ環境にやさしい道づくり（表5）

⑬ 緑豊かな道づくり

緑地帯の設置、周囲の自然に十分配慮した緑地、法面の再緑化などにより、緑豊かな道づくりを進めます。

⑭ 自然にやさしい道づくり

自然の生態系に十分配慮した道づくり（エコーロード）や、自然公園内などでのコンクリートを極力使用しない道づくりを進め、自然環境と調和し、共生する道づくりを進めます。

5 誇れる郷土をつくりだす道づくり

へ愛媛らしい道づくり（表6）

⑮ 愛媛を体感できる道づくり

海や山の自然などの観光資源を結ぶ広域観光周遊ルートを整備します。

⑯ 歴史・文化にふれる道づくり

歴史・文化に親しみ、豊かさを実感できる道づくりを進めます。

⑰ 美しい景観をつくりだす道づくり

歴史的・文化的景観を有する地区や、愛媛のシンボルとなる地区などでは、電線類の地中化等の推進により、美しい沿道環境の形成を進めます。また、ポイ捨てなどの削減を進めゴミのないクリーンな道を目指すとともに、夜間照明などの道路付属施設にも配慮して、美しい道づくりを進めます。

⑱ 地場産業を育てる道づくり

柑橘類や海産物などの愛媛を代表する特産品をアピールできるよう、海岸部の漁港、鮮魚市場や山間部の選果場、観光農園などへスムーズにアクセスできる道づくりを進めます。

に分類し記載しています。詳細は、表1～6のとおりです。

表1 国内道路ネットワークの充実

| No | 路線名 | 前期5年 (H10～H14) | 後期5年 (H15～H19) |
|------------------|---|---|----------------------------------|
| 【高規格幹線道路】 | | | |
| 1 | 四国縦貫自動車道 (井川池田IC～川之江江東JCT) | 全線完成 (H11: 暫定) | 全線完成(暫定) 事業継続・概成 全線完成(暫定) |
| 2 | 四国縦貫自動車道 (伊予IC～大洲IC) | 全線完成 (H12: 暫定) | |
| 3 | 一般国道56号 大洲道路 | 事業継続 | |
| 4 | 四国横断自動車道 (宇和島北IC～大洲南IC) | 事業継続 | |
| 5 | 一般国道56号 宇和島道路 | 部分完成 (H12: 一般部、明倫地区) | |
| 6 | 西瀬戸自動車道 (生口島南IC～大三島IC) (大島南IC～今治北IC) 一般国道317号 今治北道路 (今治北IC～今治IC) | 全線完成 (H11: 暫定) 全線完成 (H11: 暫定) 全線完成 (H11: 暫定) | |
| 7 | 西瀬戸自動車道 一般国道317号 大島道路 (大島南IC～大島北IC) | 事業継続 (H11: 新規) | |
| 8 | 今治小松自動車道 一般国道196号 今治道路 (今治IC～今治東IC) | 新規着手 | |
| 9 | 今治小松自動車道 一般道196号 今治小松道路 (今治東IC～いよ小松IC) | 部分完成 (H11: 暫定、東予丹原IC～いよ小松IC) 全線完成 (H12: 暫定、今治東IC～東予丹原IC) | |
| 【地域高規格道路】 | | | |
| 10 | 高知松山自動車道 一般国道33号 三坂道路 | 事業継続 | 全線完成 事業継続 全線完成(暫定) 事業継続 |
| 11 | 松山外環状道路 松山外環状道路 (南部) | 新規着手 | |
| 12 | 大洲・八幡浜自動車道 一般国道197号 名坂道路 | 事業継続 | |
| 13 | 伊予・松山港連絡道路 主要地方道伊予松山港線 筒井～南吉田工区 | 新規着手 | |

注) 四国横断自動車道の「津島町～津島IC」については、現在基本計画区間であり、整備手法の検討を行った上で、前期事業の着手を図ります。

表2 県内道路ネットワークの充実

| No | 路線名 | 前期5年 (H10～H14) | 後期5年 (H15～H19) |
|----|-------------------|-------------------------------|-------------------|
| 14 | 一般国道11号川之江三島バイパス | 部分完成 (H12: 暫定) | 部分完成(暫定) 事業継続 |
| 15 | 一般国道11号小松バイパス | 部分完成 (H10、H12: 暫定) | |
| 16 | 一般国道56号一本松町改良 | 全線完成 (H14) | 全線完成 |
| 17 | 一般国道194号下津池拡幅 | 全線完成 (H13) | |
| 18 | 一般国道194号寒風山道路 | 全線完成 (H11) | |
| 19 | 一般国道196号松山北条バイパス | 部分完成 (H10: 暫定)、全線完成 (H14: 暫定) | |
| 20 | 一般国道196号今治バイパス | 部分完成 (H10: 暫定)、全線完成 (H11: 暫定) | |
| 21 | 一般国道197号富士拡幅 | 部分完成 (H13) | |
| 22 | 一般国道197号鹿野川道路 | 全線完成 (H11) | |
| 23 | 一般国道319号法皇バイパス | 全線完成 (H14) | |
| 24 | 一般国道319号翠波バイパス | 新規着手 | |
| 25 | 一般国道378号三秋拡幅 | 事業継続 | |
| 26 | 一般国道378号警女ヶ峠バイパス | 全線完成 (H12) | 全線完成 |
| 27 | 一般国道378号川名津拡幅 | 事業継続 | |
| 28 | 一般国道378号俵津バイパス | 事業継続 (H10新規) | 全線完成 |
| 29 | 一般国道379号岩谷バイパス | 事業継続 | |
| 30 | 一般国道379号玉谷拡幅 | 全線完成 (H12) | 全線完成 |
| 31 | 一般国道379号内子東バイパス | 事業継続 | |
| 32 | 一般国道380号寺村バイパス | 事業継続 | 全線完成 |
| 33 | 一般国道380号小田バイパス | 事業継続 | |
| 34 | 一般国道381号吉野生バイパス | 新規着手 | 全線完成 |
| 35 | 一般国道440号落出バイパス | 部分完成 (H14) | |
| 36 | 一般国道440号地芳道路 | 事業継続 | 全線完成 |
| 37 | 一般国道441号鳥鹿野拡幅 | 事業継続 | |
| 38 | 一般国道494号渋草拡幅 | 全線完成 (H12) | 全線完成 |
| 39 | 一般国道494号東川バイパス | 全線完成 (H13) | |
| 40 | 主要地方道高知伊予三島線保土野工区 | 全線完成 (H12) | |

| | | | |
|----|-----------------------------|--------------|------|
| 41 | 主要地方道新居浜別子山線立川山工区 | 事業継続 | 全線完成 |
| 42 | 主要地方道壬生川新居浜野田線氷見～禎瑞工区 | 事業継続 | 全線完成 |
| 43 | 主要地方道大三島環状線野々江工区 | 全線完成 (H13) | |
| 44 | 主要地方道伊予松山港線南吉田～北吉田工区 | 新規着手 | 事業継続 |
| 45 | 都市計画道路三津南吉田線 (松山市北吉田町～南吉田町) | 新規着手 | 事業継続 |
| 46 | 主要地方道松山港線高浜工区 | 事業継続 (H10新規) | 全線完成 |
| 47 | 都市計画道路高浜高岡線 (松山市古三津2丁目) | 全線完成 (H11) | |
| 48 | 主要地方道松山港内宮線馬木バイパス | 事業継続 | 全線完成 |
| 49 | 主要地方道肱川公園線平岡～知清工区 | 全線完成 (H13) | |
| 50 | 主要地方道大洲長浜線東大洲バイパス | 事業継続 | 全線完成 |
| 51 | 主要地方道小田河辺大洲線山鳥坂工区 | 事業継続 | 全線完成 |
| 52 | 主要地方道八幡浜宇和線笠置バイパス | 全線完成 (H12) | |
| 53 | 主要地方道宇和三瓶線津布理工区 | 全線完成 (H12) | |
| 54 | 主要地方道宇和野村線卯の町～稻生工区 | 事業継続 | 全線完成 |
| 55 | 主要地方道宇和島下波津島線北灘バイパス | 新規着手 | 全線完成 |
| 56 | 一般県道丹原小松線玉之江工区 | 新規着手 | 全線完成 |
| 57 | 一般県道孫兵衛壬生川線楠バイパス | 事業継続 (H10新規) | 全線完成 |
| 58 | 一般県道今治丹原線新谷～朝倉下工区 | 全線完成 (H12) | |
| 59 | 一般県道今治丹原線神宮～高橋工区 | 新規着手 | 事業継続 |
| 60 | 一般県道東予玉川線大下工区 | 全線完成 (H14) | |
| 61 | 一般県道八倉松前線上野～鶴吉工区 | 新規着手 | 全線完成 |
| 62 | 一般県道八幡浜保内線須田工区 | 全線完成 (H12) | |
| 63 | 一般県道鳥井喜木津線伊方越バイパス | 事業継続 (H10新規) | 全線完成 |
| 64 | 一般県道九島循環線九島 | 事業継続 | 全線完成 |
| 65 | 一般県道嵐田之浜岩松線岩松工区 | 事業継続 | 全線完成 |
| 66 | 一般県道猿鳴平城線馬瀬バイパス | 全線完成 (H12) | |
| 67 | 町道筒井徳丸線 (松前町) | 事業継続 (H10新規) | 全線完成 |

表3 日常生活に密着した道路ネットワークの充実

| No | 路線名 | 前期5年 (H10～H14) | 後期5年 (H15～H19) |
|----|----------------------------------|-------------------|-------------------|
| 68 | 一般県道新居浜港線滝の宮工区 | 新規着手 | 全線完成 |
| 69 | 都市計画道路西町中村線 (新居浜市政枝町2丁目～本郷1丁目) | 新規着手 | 全線完成 |
| 70 | 都市計画道路船屋阿島線 (新居浜市新田町3丁目～新田町1丁目) | 全線完成 (H10) | |
| 71 | 都市計画道路西条駅前朔日市線 (西条市大町～朔日市) | 全線完成 (H12) | |
| 72 | 都市計画道路丸田馬越線 (今治市常盤町8丁目～馬越町3丁目) | 全線完成 (H12) | |
| 73 | 都市計画道路中堀樋口前線 (今治市) | 全線完成 (H12) | |
| 74 | 主要地方道松山東部環状線石手バイパス | 全線完成 (H10) | |
| 75 | 都市計画道路榊味溝辺線 (松山市枝松1丁目～東野1丁目) | 事業継続 (H11新規) | 全線完成 |
| 76 | 都市計画道路道後祝谷線 (松山市緑台～祝谷4丁目) | 全線完成 (H13) | |
| 77 | 都市計画道路東一万道後線 (松山市道後町2丁目～道後町1丁目) | 事業継続 | 全線完成 |
| 78 | 都市計画道路北宝来近見線 (今治市北宝来町4丁目～近見町2丁目) | 全線完成 (H10) | |
| 79 | 都市計画道路松山環状線岩崎工区 (松山市) | 全線完成 (H10) | |
| 80 | 市道鳥生大浜八町線 (今治市) | 全線完成 (H14) | |
| 81 | 市道千舟町古川線 (松山市) | 全線完成 (H12) | |
| 82 | 市道北久米和泉線 (松山市) | 事業継続 (H11新規) | 全線完成 |
| 83 | 町道白滝柴線 (長浜町) | 全線完成 (H13) | |
| 84 | 新居浜駅前土地区画整理事業 | 事業継続 (H10新規) | 事業完成 |
| 85 | 今治新都市開発整備事業 | 新規着手 | 事業継続 |
| 86 | 今治駅西土地区画整理事業 | 事業完成 (H10) | |
| 87 | 松山北部土地区画整理事業 | 新規着手 | 事業完成 |

表4 人にやさしい道づくり

| No | 路線名 | 前期5年 (H10～H14) | 後期5年 (H15～H19) |
|----|-------------------------|-------------------|-------------------|
| 88 | 主要地方道松山港線大手町工区 (電線類地中化) | 全線完成 (H13) | |
| 89 | 一般県道松山川内自転車道線 松山市～川内町 | 事業継続 | 全線完成 |

表5 環境にやさしい道づくり

| No | 路線名 | 前期5年 (H10～H14) | 後期5年 (H15～H19) |
|----|-------------------|-------------------|-------------------|
| 90 | 一般国道440号線柳谷拡幅 | 事業継続 | 全線完成 |
| 91 | 主要地方道伯方島環状線伊方バイパス | 全線完成 (H13) | |
| 92 | 一般県道高茂岬船越線久家バイパス | 全線完成 (H14) | |

表6 愛媛らしい道づくり

| No | 路線名 | 前期5年 (H10～H14) | 後期5年 (H15～H19) |
|----|------------------------|-------------------|-------------------|
| 93 | 主要地方道大平砥部線五本松～大南工区 | 新規着手 | 事業継続 |
| 94 | 主要地方道西条久万線竹谷～直瀬工区 | 事業継続 | 全線完成 |
| 95 | 一般県道三島川之江港線下柏～妻島工区 | 部分完成 (H12：暫定) | 事業継続 |
| 96 | 一般県道今治大三島自転車道線 今治市～上浦町 | 全線完成 (H14) | |
| 97 | 町道太郎谷線 (城辺町) | 全線完成 (H11) | |

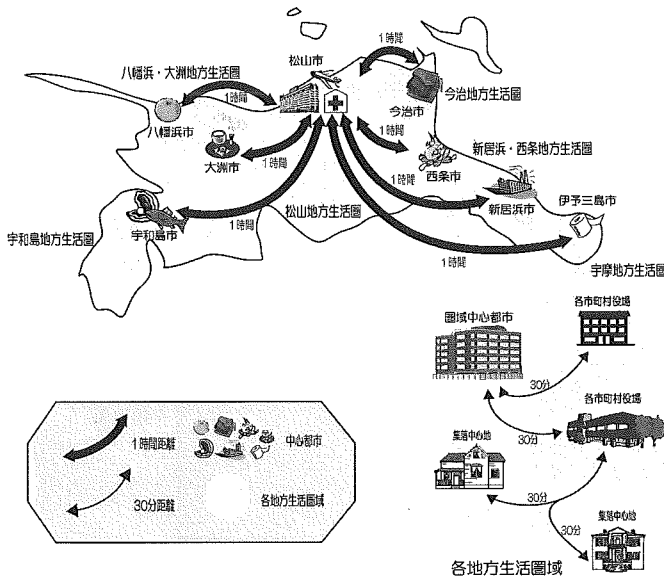


図2 県都60・圏域内30アクセスプラン

五 新しい愛媛づくり指針
(第五次愛媛県長期計画)

平成二二年三月に新世紀の到来を目前にして、二一世紀初頭の愛媛づくりの総合的なビジョンとなる「新しい愛媛づくり指針」を作成いたしました。この中で、道路整備の具体的な指標として

「県都60・圏域内30アクセスプラン」を掲げています。

本計画期間内に、県内の主要都市から県都の松山市まで一時間で到達できる「県都1時間高速交通圏」、各市町村役場から圏域の中心都市あるいは、集落中心地まで三〇分で到達できる「地方生活圏内30分交通圏」の形成の最終段階を目指します。

今後、「道路の整備に関するプログラム」を主体とし、より効率的で効果的な道路整備を進め、目標達成に向け努力して参ります。

六 おわりに

愛媛県では、昨年の五月に西瀬戸自動車道「瀬戸内しまなみ海道」が開通し、さらに本年二月には、四国の四県都がエックス型に直結し、高速ネットワーク時代を迎えております。特に「瀬戸内しまなみ海道」は、橋に自転車歩行者道が併用されており、徒歩や自転車で海を渡ることができ、レンタサイクル等の施設もごございますので愛媛にお越しの際には、是非ご利用ください。

最後に「愛媛県の道路の整備に関するプログラム」の策定にあたり、関係各位の多大なご協力を頂きましたことについて、厚くお礼申し上げますとともに、今後の道路整備につきまして、ご理解とご協力を心よりお願いいたします。



シリーズ
『道の駅』

「美しい星空」が育む憩いの施設

道の駅「みわ」

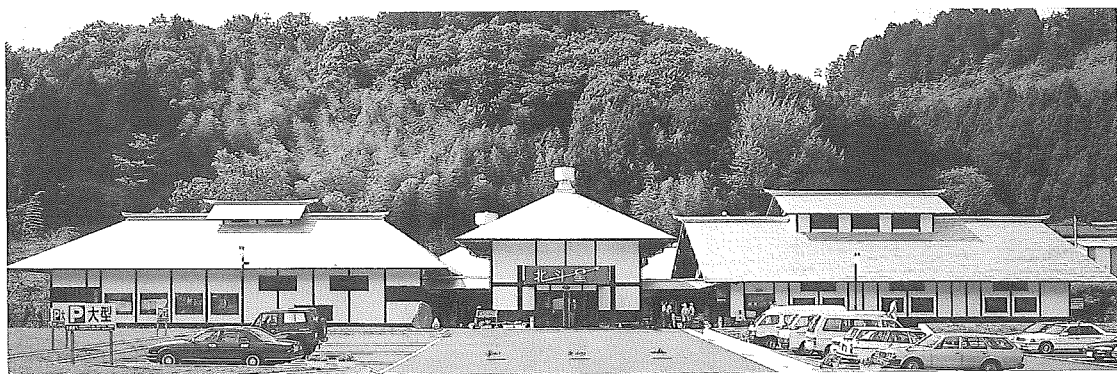
(茨城県)

道の駅「みわ」 駅長 佐藤 敏雄

「道の駅 みわ」は平成七年四月に観光の拠点としてオープンを控えていた物産センター「みわ★ふるさと館 北斗星」の施設を、茨城県二番目の「道の駅」として二月に登録いたしました。これまで那須・塩原・日光という観光地へのルートである国道二九三号線が走っているにもかかわらず、ほどよい休憩施設が一つもありませんでした。そこで、「道の駅」が第三セクターとして開設されました。

施設全体は今でも栽培されている「たばこの葉」の乾燥場をモチーフとした白壁に黒木で、環境に馴染んだたたずまいです。星の美しさにちなんで、当駅もトイレは清潔感「満点」と星空「満天」とをかけた「満てんトイレ」の名がついています。天井を見上げると、そこには星座が描かれており、もうひとつかけて、外国映画のなつかしのスターが。

施設内のレストラン「北斗庵」では、毎日おばあちゃんが手打ちしているお蕎麦が召し上がれます。蕎麦はもちろん美和村で取れた「常陸秋そば」という銘柄の蕎麦を施設内で石臼挽き、製麺しておりますので、香りを失う事なくお客様に大変喜ばれています。毎年一月には「新そばまつり」を開催。蕎麦を通じた交流を図っております。「ショップほ



道の駅「みわ」全景

くとせい」では、星にちなんだグッズや、特産の木工品などの販売をしております。

「道の駅」で過疎化から蘇える

そして、「美和村といえは北斗星」と呼ばれるようになった所以の野菜直売コーナーでは毎朝、出荷の方が軽トラックや一輪車、バイクなどで搬入された野菜が並びます。搬入が朝早いいため、このコーナーだけは七時半に開店します。もともと建物の中のみならずスペースでしたが、お客様の増加と共に拡大を進め、現在はテント四張りの開放的な売場となりました。土・日曜日ともなると、お祭りのような賑わいです。お客様と、農家の方々が早朝のすがすがしい空気と共に語らう光景は今ではめずらしくありませんが、以前は車が通過するだけの村、過疎化が進んでい



ふるさと情報サービスコーナー

る村から考えると、それはそれは大きな進歩であり、喜びになりました。農家ではないお年寄りも励みになり、決して大きいとはいえない畑に一生懸命作物をそだて出荷のために頑張っています。

当駅から正面に見える山の上には、山桜やあじさいが咲く「花立自然公園」が広がり、スペースアスレランドや花立天文台「美スタ」やログキャビンが連立しており、季節それぞれに楽しむ事ができます。ログキャビンに宿泊すると、早朝は眼下に雲海が広がりが自然の作る芸術に心が洗われ、側にある美スタからは、ただでさえ美しい星空をより美しく見上げる事ができます。静かな山中にある鷺子山上神社は神社の真ん中が県境ということでも珍しい場所で、社務所も栃木側と茨城側が向かい合って二つあります。他にも沢山ある美和村のすばらしい名所を「道の駅 みわ」に来ていただく事によってより多くの方に知って頂ければと思います。

そして、これからの展開としては、来年度に野菜売場をより便利にご利用頂く為にも、機能的な売場を新設。また昨年開園したブルーベリー園と連動し、ソフトクリームの開発、販売の為の改築を予定しております。

開設から六年。たくさんのお客様にご利用

頂いておりますが、「道の駅」としてはまだまだ模索中・発展途上の段階です。これからも地元の皆様と協力し、お客様に喜ばれる道の駅、地域づくりを進めていきたいと思っております。



おもしろ工房（体験棟）



緑にとけこんだ 情報施設の新しい風

道の駅「巖木」「風のふるさと館」 (佐賀県)

道の駅「巖木」駅長 山下 豊

佐用姫が見守る風のふるさと

「道の駅」巖木・風のふるさと館は、佐賀市と唐津市の中間点に位置し、両市を結ぶ国道二〇三号沿いにあります。

巖木町が生誕と伝承される高さ一四m(台座二mを含む)の巨大な佐用姫像が目印になっており、ドライバーの目を楽しませております。

駅内には、風をイメージした休憩所とふるさとをイメージした物産館があり、館内には、佐用姫にちなんだ商品や、豊かな自然だからこそ生息する魚、鮎にちなんだものなど地域



道の駅「巖木」(風のふるさと館)

色豊かなものが、ズラリ並んでいます。地元の主婦たちの手作り山菜おこわやまんじゅうなどは、午前中で売り切れるほどの人気です。

また、ゆずこしやゆずぼん酢なども人気商品のひとつです。館内には、これら特産品コーナーのほか、地元で取れた新鮮な野菜や花が並ぶ山の幸コーナー、そして忘れてはならない巖木町出身の風の画家、中島潔画伯のコーナーがあり、多数のファンの方が見えられています。軽食コーナーもあります。

七月の下旬には、巖木川河川敷においてきゆうらぎがわあゆまつりがあり、福岡、熊本、長崎方面より多くの人たちが参加され、あゆ、やまめ釣り、塩焼きなどで一日楽しく過ごされます。

「佐用姫の湯」で冬もあたたか

秋の十一月第二土曜日、日曜日の二日間は、風のふるさとまつりが開催されます。年間二回のイベントを町をあげて開催しております。また、風のふるさと館も一層にぎやかになっております。

一月中旬から本番になる、標高一、〇四六mの高さを誇る天江山脈の中腹にある天山スキー場がオープンします。ここ数年は若い青年層もかなり増えております。金、土、日



道の駅「巖木」全景 左の像は佐用姫像



曜日の夜などは、若者でにぎやかな夜になって、時間を忘れさせられます。スキーはもちろん、最近ではスノーボードがかなり多くなってきています。

スキーの帰りには、平成五年四月、ふるさと創生事業のひとつとして「巖木温泉佐用姫の湯」がオープンしました。県内屈指の単純アルカリ泉（pH値九・六）の温泉で、スキーヤーの冷めた身体をあたためています。薬湯、檜風呂、家族風呂、サウナなど、年間をとおして、楽しい一日を過ごすことができます。「佐用姫の湯」です。

「時代の風」を、いち早く感じ二二世紀の新風を吹き込むために、町民が一体となり、人と自然が調和のとれた町作りに取り組んでいて、そのキャッチフレーズとして「風のふるさと…きゅうらぎまち」をかかっています。

| 月・日 | 世界 | 国内 | 道路行政 |
|------|---|--|--|
| 10・7 | <p>○ユーゴスラビアで連邦議会が召集され、大統領選で勝利したコシユトニツァ氏（五六）が宣誓式を行い、正式に新大統領に就任した。</p> <p>○米国と朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）は、共同コミュニケを発表。「双方が敵対的な意思を持たない」ことを宣言、「今後の新たな関係樹立へ全力を尽くす」ことを確認した。</p> <p>○ノルウェーのノーベル賞委員会は今年のノーベル平和賞を韓国の大統領（七四）に贈ると発表した。韓国人のノーベル賞受賞は初めて。</p> <p>○イスラエルとパレスチナの大規模な衝突の収拾を目指してエジプトのシャルムエルシェイクで開かれていた緊急中東会議が閉幕。暴力の停止などを盛り込んだ共同声明をまとめた。声明は米国とイスラエル、パレスチナ双方が国連とともに、紛争の原因を探り、再発を防止するための調査委員会を設置することになっている。</p> <p>○米株式市場は取引開始とともに売り注文が殺到し、ダウ工業株平均が一時、前日終値より四三〇ドル以上急落して九、六〇〇ドル台に落ち込んだ。一万ドルの大口を下回ったのは、ほぼ七ヵ月ぶり、原油価格の高騰や米ハitech企業の伸び悩みなどが要因。</p> | <p>10・6</p> <p>○中国地方を中心に強い地震があり、鳥取県境港市で震度6強、岡山県北部や香川県東部で震度5強を観測した。気象庁は、「鳥取県西部地震」と名づけた。</p> <p>9</p> <p>○中堅生保の千代田生命保険が更生特例法の適用を東京地裁に申請して経営破たん。次いで二〇日に協栄生命保険が同じく更生特例法の適用を東京地裁に申請して経営破たんした。生保の経営破たんは、これで戦後六社目。</p> <p>10</p> <p>○スウェーデンの王立科学アカデミーは二〇〇年のノーベル化学賞を筑波大の白川英樹名誉教授（六四）と米国の二教授の三人に贈ると発表した。業績は「伝導性ポリマーの発見と開発」。日本人のノーベル賞受賞は九人目。</p> <p>11</p> <p>○茨城県警が昨年九月のジェー・シー・オー（JCO）東海事業所（茨城県東海村）の臨界事故で、前所長の越島建三容疑者（五四）ら計六人を業務上過失致死の疑いで逮捕した。原子力施設での事故で逮捕者が出たのは初めて。</p> <p>15</p> <p>○長野県知事選は即日開票の結果、作家の田中康夫氏（四四）が初当選。投票率は六九・五七％。</p> <p>19</p> <p>○政府は経済対策閣僚会議で、「日本新生のための新発展政策」を決定。総事業規模は一兆円中、このうち国費は三兆九、〇〇〇億円。臨時国会に二〇〇〇年度補正予算案を提出し、早期成立を目指す。</p> | <p>9・30</p> <p>○山形自動車道湯殿山IC（山形県東田川郡朝日村大字田麦俣）～庄内あさひIC（山形県東田川郡朝日村大字越中山）までの区間（延長九・九km）が開通。</p> <p>10・4</p> <p>○道央自動車道旭川鷹栖IC（北海道旭川郡鷹栖町）～和寒IC（北海道上川郡和寒町字三笠）までの区間（延長二九・三km）が開通。</p> <p>7</p> <p>○東海北陸自動車道庄川IC（岐阜県大野郡庄川村大字猿丸）～飛騨清見IC（岐阜県大野郡清見村大字夏夏）までの区間（延長一八・九km）が開通。</p> <p>18</p> <p>○近畿自動車道敦賀線三国岳トンネル（一、〇八六m）が開通。</p> <p>20</p> <p>○山陽自動車道龍野～新宮間の金坂トンネル（一、二〇六m）が開通。</p> <p>27</p> <p>○阪神高速道路公団はETCのモニター募集を開始。募集人員は約五〇〇人。一二月から湾岸線の天保山料金所など八カ所で試用運用を実施。</p> |

編集後記

あと余すところ一ヵ月ほどで二十一世紀を迎えることとなりました。二十一世紀においては、IT革命等社会経済の基盤づくりを推進することなどとともに、少子・高齢化社会への対策も重要なポイントとなっています。平成一二年には六五歳以上の高齢者が一五%を超え、平成二七年頃には四人に一人が六五歳以上となる計算になると言われています。平均寿命は世界でも一、二を争う長寿国となっています。

このように日本人の寿命が伸びているのはどこにその原因があるのでしょうか。医療技術の進歩、社会保障制度の充実などいろいろな要素はあると思いますが、何と言っても食生活の変化がこれに大きく寄与しているのではないのでしょうか。現在では野菜、果物、水産物などの生鮮食品の九九%以上が道路輸送によっており、また、宅配便の翌日配達が可能でな地域も飛躍的に拡大してきています。このように道路の整備が進むにつれ、多くの地域においてパランスのとれた健康的な食生活が可能になったものと思えます。

ちなみに、道路らしい道路もなく、ましてや車で

の輸送など及びもつかなかった時代の食生活はどんなものであったのでしょうか。地域によって相違はあると思いますが、その一例として、島崎藤村の「木曾路は山の中である」で始まる「夜明け前」の中で、当時の木曾地方の食生活に関するものが随所に書かれており、興味深いものがあります。よく知られているものとしては、そば・こへい餅等がありますが、例えば宴会料理のメニューは茄子のからしあえ・豆腐あんかけ・玉子焼き・小芋・椎茸・蓮根の煮ものなどとなっており、当然のことながら、現代の宴会料理の定番となっている刺身・焼魚等は見当たりません。今のわれわれの目でみるとかなり偏った食生活であったことをうかがわせます。しかし、このようなもののなかにも全国各地でこへい餅のように素朴な土地の味を伝える名物として現在でも訪れる人に親しまれているものも少なくありません。

わが国は周囲を海に囲まれ、昔から海山の幸に恵まれた国ではありますが、これを多くの人が享受できるところになったのは道路の整備が進み、車による輸送が全国各地に広がりをみせたごく最近のことです。国民一人一人が二十一世紀の長寿社会を健康で、かつ快適に暮らしていくためには未だ欧米諸国に比べ遅れている道路網の整備等道路行政に寄せる期待はますます大きなものがあります。

(U)

12月号の特集テーマは「冬の道路管理」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

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

(年間送料共9,240円)