

## 目次

### エッセイ

道路標語に新しい息吹.....	残間 里江子	1
-----------------	--------	---

### 特集／東京都市圏の道路交通整備への検討

「東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」について .....	三浦 良平	4
東京都心における首都高速道路のあり方委員会の開催について .....	川瀧 弘之 那須井 幸一 山下 寛	14
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）計画のたたき台公表について .....	関東地方整備局 道路部計画調整課	20
「東京構想2000」における道路整備方針について .....	東京都知事本部 企画調整課	27

「道路ふれあい月間」について .....	道路局道路 交通管理課	35
「道の日」（8月10日）について .....	道路局総務課	38
自治体版道路占用許可電子申請システムの実証実験について .....	道路局道路 利用調整室	41
『参加型交差点緊急改良』の推進について .....	道路局国道課	46
大和町交差点における大気浄化実験施設が完成 .....	道路局道路 環境調査室	51
大型貨物自転車への速度抑制装置の義務付けについて .....	自動車交通局技術 安全部技術企画課	54
島根の道路整備プログラム .....	島根県土木部 道路建設課	59

### 軌道の風景①

下北交通・海峡ラインの終焉 .....	桑田 龍太郎	68
---------------------	--------	----

### シリーズ「道の駅」

新潟をまるごとキャッチ 道の駅「新潟ふるさと村」.....	本間 栄三郎	74
時・時・時.....		76

# 「東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」について

## 交通新世紀　パツケージ型戦略

関東地方整備局企画部広域計画課長　三浦　良平

### 一 はじめに

国土交通省及び東京都市圏の一都四県三政令市と三公団で構成する東京都市圏交通計画協議会は、平成一〇年度に東京都市圏の八八万人の協力を得て実施した第四回東京都市圏パースントリツプ調査の結果を基に、概ね二〇年後を目標とした東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方を検討してきた。本稿は、その検討結果を協議会としてとりまとめた「東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」についての報告である。

今回、平成三二年を目標年次としたが、これに至る今後二〇年間は、人口、財源などで、これまでのような右肩上がりの増加はもはや望めない状況が予想される。

このような状況下において、新世紀を迎え東京都市圏がさらなる発展を遂げていくためには、最小のコストで最大の効果を得られるよう、骨格となる交通施設整備などを推進することが重要である。また、今まで整備された交通施設を最大限活用したり、交通需要をコントロールしていくことも重要である。さらに、第五次首都圏基本計画でも提唱されている分散型ネットワーク構造の構築に向けて、交通政策を展開していく必要がある。

一方で、このような社会の変局点を迎え、将来を予測することがこれまで以上に困難になっており、総合都市交通体系の検討においてもより柔軟な対応が求められた。今回のとりまとめにあたっては、様々な施策を組み合わせたケースを設定できる戦略モデル（後述する）を開発し、評価検討

するとともに、P I的手法も取り入れ市民の意見を反映させたところである。

「東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」は、本協議会を構成する各団体の努力目標として位置づけるが、具体の交通施策については、それぞれの地域の特性に合わせ、さらなる調査・検討結果を踏まえて実施されるものである。

### 二 計画の前提条件

#### (1) 目標時期

概ね二〇年後の平成三二年（二〇二〇年）

#### (2) 対象地域

東京都（島しょ部を除く）、神奈川県、埼玉県、千葉県及び茨城県南部（図1）。

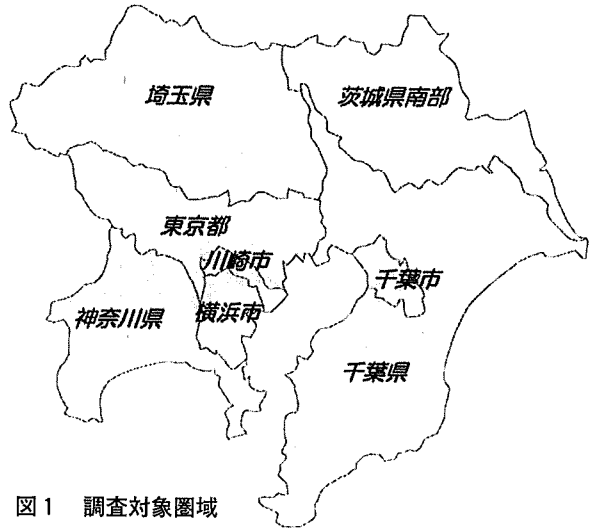


図1 調査対象圏域

(3) 都市圏人口の見通し

一〇～二〇年後に人口のピークを迎え、その後減少していくものと考えられる。概ね二〇年後の平成三二年（二〇二〇年）の人口は、三、五〇〇万人～三、七〇〇万人になると見込まれる。

(4) 人口構成の見通し

高齢者人口の割合は、平成七年において約一二％であったものが、平成三二年には約二五％に達し、高齢者人口も平成七年に比べ二倍以上になる超高齢社会が到来するものと見込まれる。

(5) 就業構造の見通し

平成三二年には平成七年と同程度の約五二％の就業率が維持され、就業人口は約一、八〇〇～一、九〇〇万人になると見込まれる。また、高齢業者の割合は、平成七年の約六％から平成三二年には約一三％と大幅に増加するものと見込まれる。

三 東京都市圏の将来展望と目指すべき将来像

(1) 都市交通の将来像と見通しにもとづく課題

① 環状方向を中心とした多方向の交通需要の増大

一極集中型の構造から、都市圏内の拠点へ都市機能が分散し、それらが相互に交流連携していく構造へ変わる。個性豊かな都市文化の発展・創造や国際化の進展に伴い、国際的・広域的な交流が拡大する。

② 交通の多様化

価値観の多様化や情報技術の進展等による生活スタイルや就業形態の多様化、また高齢者、女性の活動の活発化等により、交通サービスニーズが多様化する。

③ 自動車利用の増大

自動車保有台数、免許保有人口の増加に伴い自動車交通は今後も増加していく。

(2) 東京都市圏の目指すべき将来像

協議会では、政策の基本スタンスである「東京都市圏の持続可能な発展」を念頭におきつつ、将来展望を踏まえた上で、都市交通の観点からみた東京都市圏の目指すべき将来像を表1のように提示した。

表1 東京都市圏の目指すべき将来像

地域や個人の持つ特性・個性を活かしつつ、交流連携と移動の自由度に支えられて、持続可能な発展を遂げていく都市圏
・個人の持つ能力・個性を発揮する都市生活と都市空間の実現
・様々な生活や活動を支える質の高いネットワークの充実
・相乗効果による活力の増進
・活力と調和した環境負荷の小さい都市圏づくり
・ゆとりある生活と効率的な都市活動を支える都市圏構造の実現

四 東京都市圏の三つの基本目標

東京都市圏の目指すべき将来像を都市交通の側面から実現するためには、東京都市圏の活力を支えるためモビリティを向上させることが必要であ

る。また、自由な移動を保証し、かつ、都市活動が安全・快適に展開されるための生活・交通環境を実現することも必要である。さらに、持続可能な成長を維持していくために、活力との調和を図りながら、環境にやさしい交通体系を実現していくことが必要である。

以上のことから、都市交通の基本目標を、表2のように考える。

表2 都市交通の3つの基本目標

1. 東京都市圏の活力を支えるモビリティの向上
・ 毎日の移動に関わる混雑解消や時間の短縮 ・ 産業や経済活動を支える都市間移動の速達性・信頼性の向上
2. 安全で快適な都市交通の実現
・ 高齢者も含めた誰でも移動しやすい交通の実現 ・ 災害に強い安心できる都市構造の実現 ・ 交通事故の少ない安全な交通環境の実現
3. 環境にやさしい交通体系の構築
・ 排気ガス削減等への配慮

## 五 総合的な施策導入の検討

### 1 検討の内容と手順

はじめに、四で掲げた都市交通の三つの基本目標の達成度を示す評価指標（次頁参照）を設定し、すう勢的に都市圏構造が推移（すう勢型）し、かつ新たな交通施策が何も導入されなかった場合の交通課題を定量的に把握する。その上で、交通課題の改善度を把握するための基準値を設定した。

そこで「都市圏構造の誘導」「交通ネットワーク整備」「交通需要管理（TDM）施策等」を組み合わせて導入したケースを想定して、組み合わせ方について表3のような幾つかのパターンを設定して試算をおこなった。

ケースⅠは二〇年後に基準値を東京都市圏全体で達成する。ただし、都市圏構造の誘導が十分に進まなかった場合には、より多くの交通施策の導入が必要となる。

都市圏構造が誘導できなかった場合でも、ケースⅡのように実現可能性を考えた最大限の交通施策を導入することにより、東京都市圏として基準値を達成するが、すべての施策の実現化には課題が多い。

ケースⅠやケースⅡでは地域毎には混雑等の問題が残る。しかし、ケースⅢではより高く望まし

い水準の達成が可能となる。従ってケースⅢに向けて都市圏構造の誘導や交通施策を実施していくことが必要である（図2）。

表3 パッケージ施策のケース設定

ケースⅠ	都市圏構造は誘導され、実現可能性が比較的高いと考えられる施策を実施する。 【主な交通施策】 ・ 高規格幹線道路は概ね全線、地域高規格道路は計画路線を供用 ・ 運輸政策審議会第18号答申においてA1、A2と位置づけられている全路線の供用 ・ 法制度等の課題が少なく、キャンペーンや施設整備等により交通需要転換を誘導する施策
ケースⅡ	都市圏構造はすう勢で、実現可能性を考慮した最大限の施策を実施する。 【主な交通施策】 ・ 実現可能性が比較的高いと考えられる施策に加え、地域高規格道路の候補路線等と運輸政策審議会第18号答申においてBと位置づけられている全路線を供用。また、法制度等の課題が多い交通需要管理（TDM）施策等も加えて実施。
ケースⅢ	都市圏構造は誘導され、実現可能性を考慮した最大限の施策を実施する。 【主な交通施策】 ・ ケースⅡと同様

注1) 「すう勢型」は、過去四〇年間の人口動態や就業形態が、今後もそのまま将来まで続く想定した。

注2) 「基準値」とは、都市圏全体として達成すべき最低水準であり、東京都市圏の交通が人口のピークを迎える前後で相当程度悪化する可能性が高いことに鑑み、現況水準とした。

注3) 「誘導型」は、広域連携拠点へ都市機能を分散化することにも、公共交通サービス水準の高い市街化区域へ居住・産業機能を誘導するよう設定した。

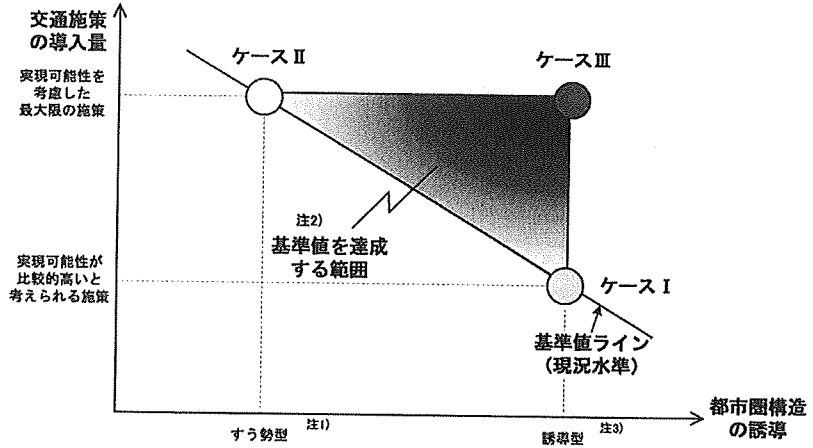


図2 都市圏構造と交通施策の組み合わせの概念

<参考> 施策導入効果の評価指標

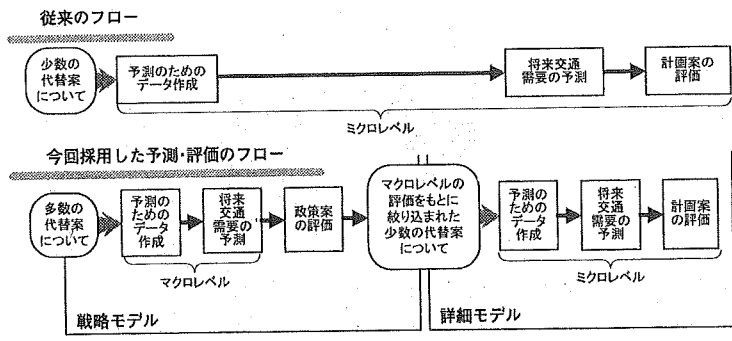
評価結果を分析・検討するにあたり、都市交通の三つの目標に対する達成度を把握するために以下の評価指標を設定した。

3つの基本目標	施策導入の効果	評価指標	単位	説明
東京都市圏の活力を支えるモビリティの向上	自動車渋滞の解消	面混雑度1.0以上 <sup>注1)</sup> の台キロ(一般道 <sup>注2)</sup> )	万台キロ	混雑している地域内を走行している自動車交通量を表す。
		走行速度25km/h以上の道路延長(一般道 <sup>注2)</sup> )	Km	混雑時に渋滞が発生していない区間の道路延長を表す。
	鉄道利便性の向上	駅アクセス距離1.5km以上人口割合	%	自宅から最寄り駅まで歩いていくことが困難な人口の割合を表す。
		速達性の向上	60分以上通勤トリップ数	万トリップ
		広域連携拠点から60分以内の延べ従業人口	延べ万人	広域連携拠点における業務活動圏域の高まりの程度を表す。
安全で快適な都市交通環境の実現	道路における安全の確保	自動車免許保有人口当たり年間交通事故件数	件数/万人・年	自動車免許を保有する人口当たりの年間交通事故件数を表す。
	災害に強い都市構造の実現	帰宅支障者数	万人	目的地から自宅までの距離が遠いために、災害発生時に自宅まで歩いて帰ることができない人数を表す。
		広幅員道路密度	km/万人	災害発生時に、火災などによる延焼を避けることが可能な広い道路の整備量を表す。
	快適に移動できる公共交通の充実	ピーク時鉄道混雑率150% <sup>注3)</sup> 以上の人分	万人分	ピーク時に混雑している鉄道で移動している人の所要時間を表す。
自動車・鉄道利用不便者数		万人	自動車や鉄道を利用することが困難な高齢者(65歳以上で、自宅から最寄り駅まで1.5km以上で、かつ自動車免許を保有しない人)数を表す。	
環境にやさしい交通体系の構築	自動車交通による環境負荷の軽減	二酸化炭素(CO <sub>2</sub> )の排出量	万t-c/年	自動車から排出される二酸化炭素の排出量を表す。

注1) 面混雑度1.0以上とは、地域内の道路全体で混雑を生じることなく走行可能な交通量に対して、実際に走行している自動車交通量がそれを上回っている状況を表す。

注2) 一般道は、本検討で作成した道路ネットワークに基づいており、国道、主要地方道、都県道、政令市道、及び一部その他道路が含まれる。

注3) ピーク時は午前8時台の1時間とした。鉄道混雑率150%とは、肩がふれあう程度で新聞は楽に読める状態を示す。



### 戦略モデルとは

これからの交通政策は、道路や公共交通等の施設整備を進めていくほか、交通需要マネジメントを含むソフト施策等、多様な施策を組み合わせる必要がある。

また、多様化する交通ニーズに対応するために、モビリティ、環境等さまざまな目標について、政策の効果をあらかじめ評価していくことが重要である。このため、今回の調査では、我が国では初めて従来行っている詳細レベルでの予測・評価を行う前に、大ゾーンレベルでの予測・評価を行う、操作性の高い多数の代替案の比較検討が可能モデル（戦略モデル）を開発し、マクロレベルの検討により多数ある代替案の絞り込みを行った。第2段階として絞り込まれた計画案の詳細レベルの予測・評価を行った。

戦略モデルは、ソフト施策を含む多くの施策の組み合わせをモビリティ、環境、安全性、及び快適性等、多様な指標から客観的に評価可能なモデルである。

目的	空間的精度	分析のレベル
<b>&lt;第一段階&gt;戦略モデル</b>		
多数ある総合交通政策シナリオの評価と絞り込みを行う	粗い 都市圏全体で約50ゾーン	マクロレベルの分析で需給バランスのチェック、交通流動や交通手段の分担関係の分析（交通政策による変化の分析）
<b>&lt;第二段階&gt;詳細モデル</b>		
絞り込まれた交通計画案の評価	細かい 都市圏全体で約600ゾーン	詳細レベルでのネットワークのチェック、交通流動や交通手段の分担関係を分析

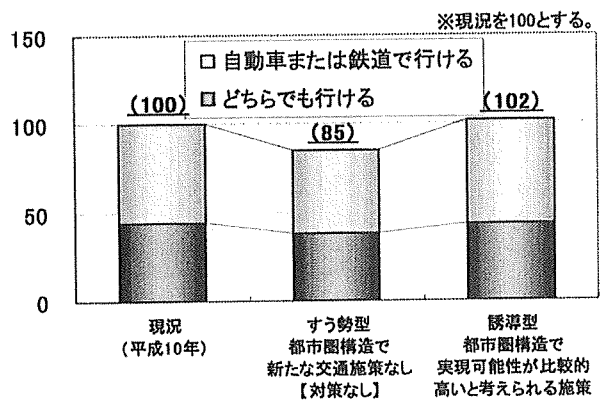


図3 広域連携拠点まで自動車または鉄道で30分以内に到達可能な人数

2 試算結果

(1) コンパクトな地域構造

東京都圏の活発な活動を支えている、広域的な都市活動の拠点である広域連携拠点まで三〇分で到達可能な人数は、何の対策もしなかつた場合に比べて一七ポイント増加し、これはおよそ四一〇万人に相当する(図3)。

(2) 国際的・広域的交流の拡大

東京都圏と国内外の他地域との広域的な交流の拡大が予想されるなかで、広域アクセス拠点まで六〇分で到達可能な人数は、何の対策もなかった場合に比べて一ポイント増加し、これはおよそ三五〇万人に相当する(図4)。

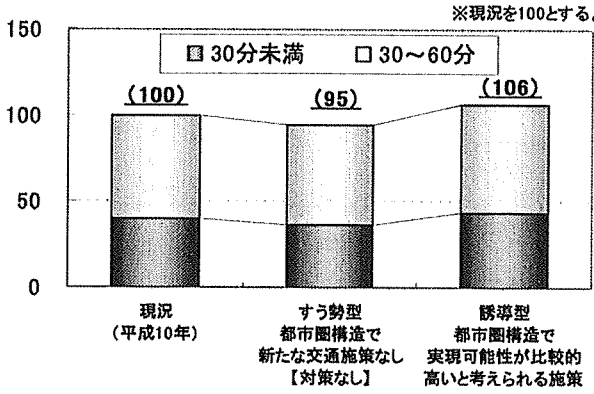


図4 広域アクセス拠点<sup>注)</sup>まで60分以内に到達可能な人数  
注) 広域アクセス拠点は、羽田、成田両空港の他、新幹線停車駅とした。

かった場合は、平均乗車時間が五二分、うち混雑乗車時間が三八分であるが、平均乗車時間が三三分、混雑乗車時間が一分となる(図5)。

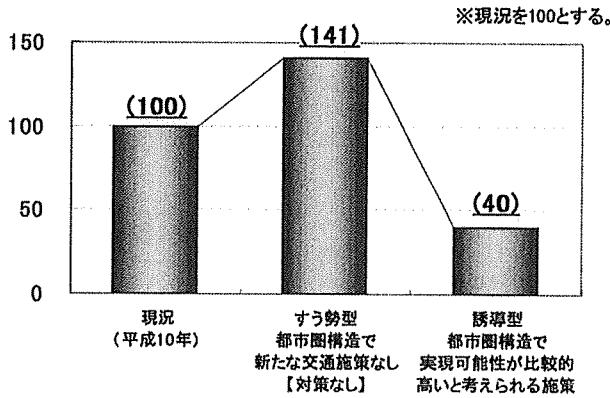


図5 ピーク時に混雑率150%以上の鉄道に乗車している時間

(4) 災害に強い交通体系

災害時であっても、比較的移動が可能な多車線道路(四車線以上の道路)を利用して、最寄りの広域連携拠点から救助可能な人数は、何の対策もなかった場合に比べて一八ポイント増加し、これはおよそ一八〇万人に相当する(図6)。

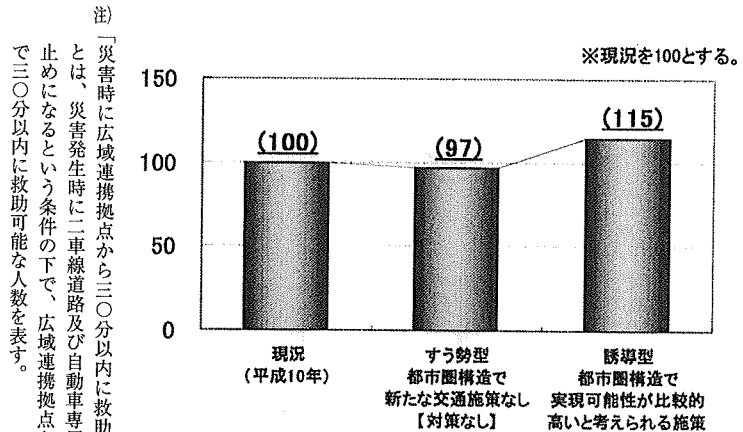


図6 災害時に広域連携拠点から30分以内に救助可能な人数<sup>注)</sup>

注) 災害時に広域連携拠点から三〇分以内に救助可能な人数とは、災害発生時に二車線道路及び自動車専用道路が通行止めになるという条件の下で、広域連携拠点から緊急車両で三〇分以内に救助可能な人数を表す。

(5) 環境負荷の小さい都市圏構造

東京都圏の持続可能な発展に向けて、自動車による二酸化炭素排出量は、何の対策もなかった場合に比べて二五ポイント減少する(図7)。

(3) 快適な鉄道移動性の確保

ピーク時に混雑率が一五〇%以上の鉄道に乗車している時間は、何の対策もなかった場合と比べて大幅に少なくなる。例えば、何の対策もしな

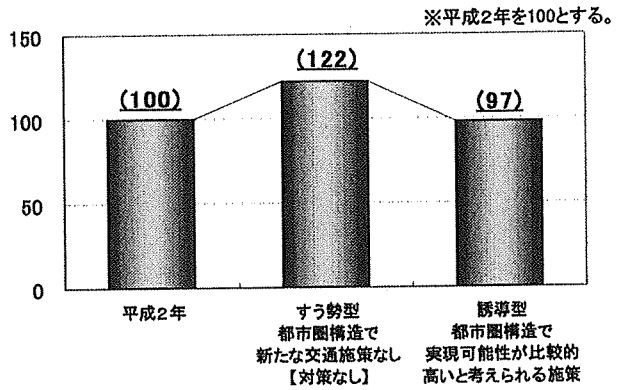


図7 自動車による二酸化炭素の年間排出量

## 六 望ましい総合都市交通体系のあり方

### 1 総合的な取り組み～パッケージ型戦略

五で行った試算結果から、四で示した三つの基本目標を実現するためには、増大していく交通需要に供給面から対応するだけでなく、都市圏構造の誘導、容量の拡大・質の向上（交通ネットワーク整備）、及び適正な交通需要への誘導等（TDM施策等）の三つの施策をバランスよく組み合わせ、総合的に取り組んでいくことが必要である（図8）。

その際、既存交通施設の改

善や運用工夫、ITによる情報の提供などの既存交通施設の有効活用により、交通サービスの改善を効率的・効果的に進めたり、交通結節点の強化等により、複数の交通手段を組み合わせた連続性の高いサービスを提供する。

また、安全で快適なくらしと交通を支え、多様なニーズに応える質の高い交通サービスを提供することも同時に取り組む。

### 2 柔軟性をもった施策提案

「都市圏構造の誘導」については、広域連携拠点へ都市機能を分散化するとともに、公共交通サービス水準の高い地域へ居住・産業機能を誘導することにより、職住近接を実現することを基本とする。「交通ネットワーク整備」、「交通需要管理（TDM）施策等」については、「基本的

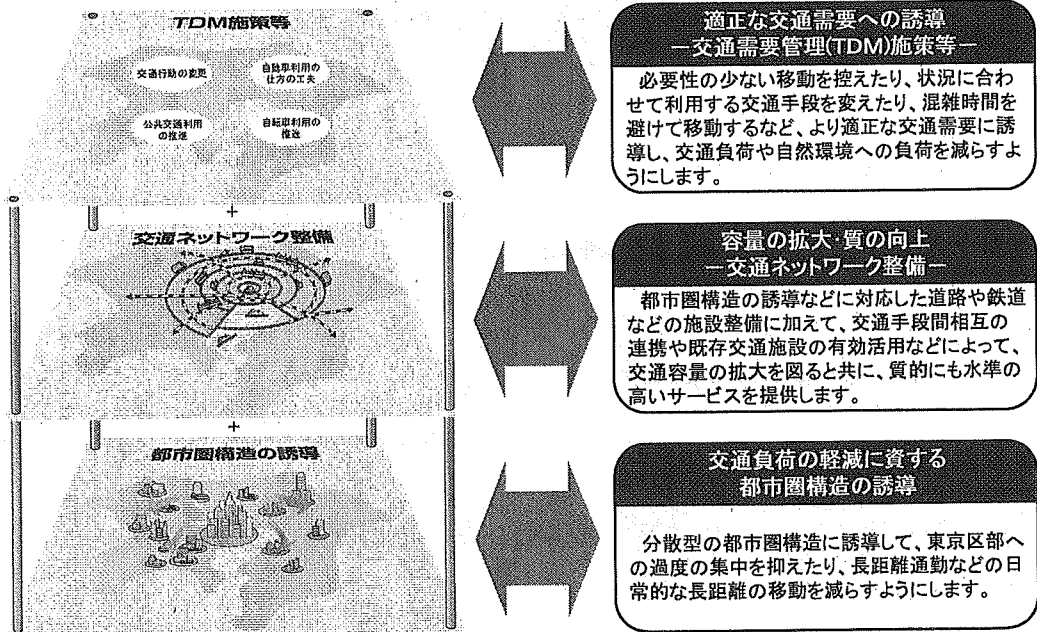


図8 総合的な取り組み～パッケージ型戦略～



な都市交通施策群注1)から「実施が望まれる都市交通施策群注2)」まで幅をもって考える。この時、都市圏構造の達成水準は不確実なため、十分に達成できなかった場合には、「実施が望まれる都市交通施策群」の中から、より多くの施策を実施することが必要である。個々の施策の実施時期、実施量は、時々の財源、市民との合意形成の状況により判断する。

注1)都市圏全体での現況水準以上の交通サービスを確保するために必要であるが、地域的には混雑等の課題が残る施策群

注2)地域的な課題の解消とより望ましい水準の達成に向けて実施が必要な施策群

ただし、「実施が望まれる都市交通施策群」は、必ずしも「基本的な都市交通施策群」を全て実施した後に実施するものではなく、実施に向けての課題等が解決すれば導入し得るものである。

### 3 提案する施策群

#### (1) 都市圏構造の誘導

第五次首都圏基本計画で謳われている「分散型ネットワーク構造」への誘導により、東京都心への交通集中の抑制、朝夕のラッシュ時の混雑等の交通負荷と環境負荷の軽減を図る。

いわゆる「職住近接」を実現し、長距離通勤等が少ない快適な都市圏に誘導する(図9、表4)。

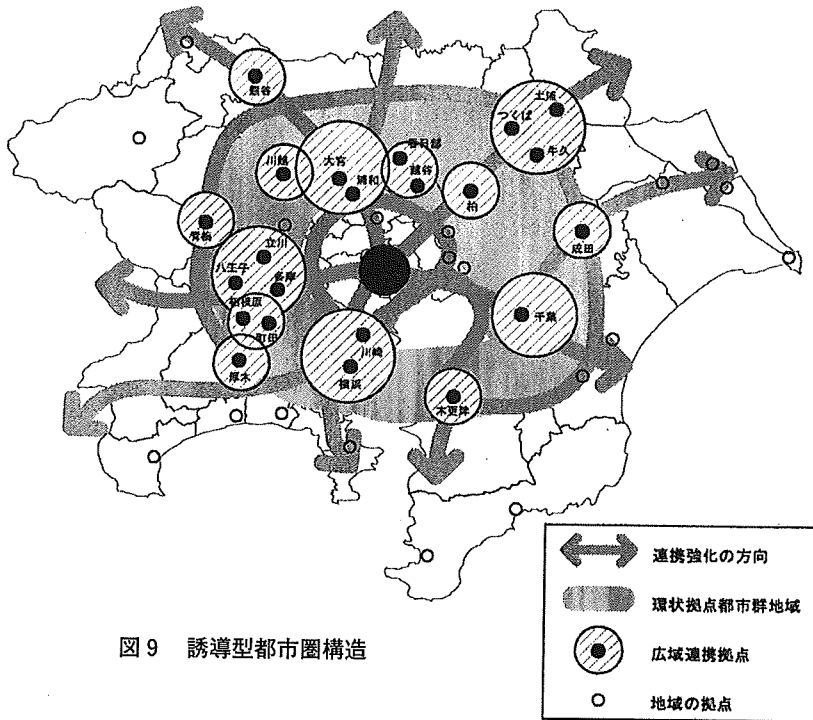


図9 誘導型都市圏構造

表4 「都市圏構造の誘導」施策一覧

- ・分散型ネットワーク構造の誘導に資する骨格的道路や鉄道等の整備
- ・広域連携拠点等への都市機能誘導
- ・都心居住の推進
- ・公共交通の利便性の高い地域への都市機能・人口の誘導(TOD型誘導)
- ・SOHOの推進
- ・密集市街地等での計画的再編整備
- ・市街地の無秩序な拡大の抑制

(2) 交通ネットワーク整備  
都市圏構造の誘導、活力向上に資する交通ネットワーク整備に加え、渋滞ボトルネックである交

差点の改良や階切の解消等、既存施設の有効活用による交通容量の拡大や、駅前広場等の交通結節点の強化を図る。

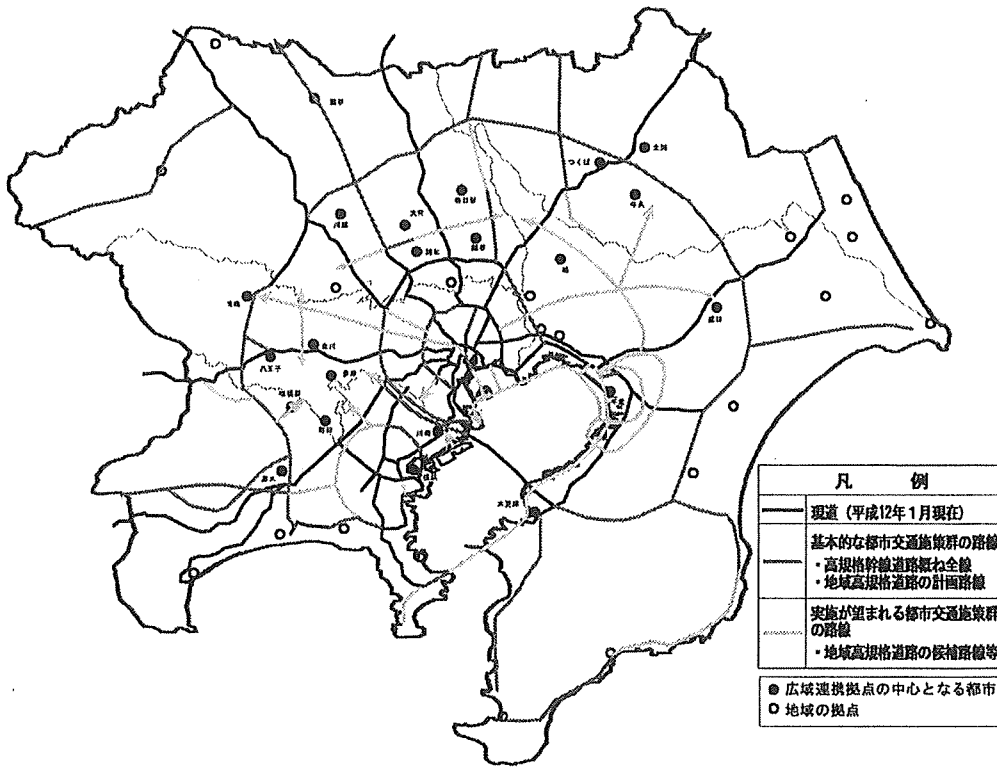


図10 高規格幹線道路等のネットワーク

表5 「交通ネットワーク整備」施策一覧

<基本的な都市交通施策群>	
骨格的な交通ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市圏の高規格幹線道路等の整備</li> <li>都市間及び市街地内の幹線道路の整備</li> <li>鉄軌道ネットワークの整備</li> <li>高速バスの導入</li> <li>鉄道輸送力の増強と運行サービスの改善</li> </ul>
既存施設の有効活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点改良、連続立体交差化の推進</li> </ul>
複数の交通手段を組み合わせた連続性の高いサービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>結節点等へのアクセス強化</li> </ul>
多様なニーズに応える質の高いサービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者・自転車空間の整備</li> <li>バリアフリー化、ユニバーサルデザインの推進</li> <li>防災や避難・救援活動等への対応</li> <li>沿道環境の改善</li> <li>水上バス等の水上交通の強化</li> </ul>
<実施が望まれる都市交通施策群>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>広域連携拠点の環状道路の整備</li> <li>広域連携拠点の鉄軌道間を補完する公共交通ネットワークの整備</li> </ul>	など

また、電線類の地中化、自転車専用道の整備、ユニバーサルデザイン等、安全性・快適性を考慮した質の高い交通施設への改良・整備を進める。このように交通ネットワーク整備について「基本的な都市交通施策群」と「実施が望まれる都市交通施策群」にわけて整理すると、表5のようになる。

表6 「交通需要管理（TDM）施策等」施策一覧

＜基本的な都市交通施策群＞	
交通負荷や環境負荷の軽減に資する生活・行動への誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・短距離移動での自転車利用の推進</li> <li>・業務用自動車の自宅への持ち帰りと出勤利用自粛の推進</li> <li>・フレックスや時差出勤の推進</li> <li>・自動車専用道路での彈力的な料金体系の導入</li> <li>・低公害車の普及促進</li> <li>・自動車共同利用の推進</li> </ul>
既存施設の有効活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス走行環境等の改善</li> <li>・荷捌き施設等の整備</li> <li>・路上駐車規制、取り締まり強化</li> <li>・ITを活用した交通情報等の提供</li> </ul>
複数の交通手段を組み合わせた連続性の高いサービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スムーズな乗り換えサービスの推進</li> <li>・主要鉄道駅での乗り換え利便性の改善</li> <li>・駅前広場、駅周辺での駐輪場等の整備</li> <li>・パークアンドライドの推進</li> <li>・パークアンド高速バスライドの推進</li> <li>・プリング駐車場等の整備</li> </ul>
多様なニーズに応える質の高いサービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・きめ細かなバスサービスの提供</li> <li>・交通安全対策の強化</li> </ul>
＜実施が望まれる都市交通施策群＞	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市圏中心部での自動車料金施策（ロードプライシング）の導入</li> <li>・都市圏中心部での駐車マネジメントの導入</li> </ul> <p style="text-align: right;">など</p>

(3) 交通需要管理（TDM）施策等  
 交通需要管理（TDM）施策等についても「基本的な都市交通施策群」と「実施が望まれる都市交通施策群」にわけて整理すると、表6のようになる。

## 七 望ましい総合都市交通体系のあり方実現に向けて

### 1 実現化への取り組み

交通計画協議会は、望ましい総合都市交通体系のあり方実現に向けて、広域的な観点から以下のような点について、協働して取り組んでいく。

#### (1) 関連計画への位置づけと調整

- ・総合計画等への本計画理念の反映
- ・地域交通計画の策定
- ・広域交通計画、事業計画・プログラムへの反映等

#### (2) 実現化方策等の検討・共同研究

- ・公共交通サービス改善方策等の検討
- ・PI手法の共同研究
- ・個人の交通行動に関するデータの分析を通じた新たな交通施策の検討等

#### (3) 合意形成

- ・施策に対する地域の合意形成の促進
- ・継続的なPIやPR活動
- ・関係機関への周知等

### 2 今後の課題

今後の望ましい総合都市交通体系のあり方実現に向けて、交通計画協議会としては以下のような課題が考えられる。

- ・実現可能性の詳細検証と新たな補助制度等の研究

- ・交通計画協議会の機能強化

・環境対策や安全性に関する技術開発の推進  
 これらの課題に対応していくために、今後も協議会の活動を強化していき、その活動内容をこのような形で報告していく所存である。

以上が第四回東京都市圏パースントリップ調査のとりまとめであるが、誌面の都合上、かなり割愛させていただいたので、わかりづらいところやより詳しい内容を知りたい方は、東京都市圏交通計画協議会ホームページ (<http://www.jinet.or.jp/tokyopl/>) を参照された。

最後に、本協議会での調査活動の成果が、他都市圏において総合都市交通計画を策定するときの参考となれば幸いである。

# 東京都心における首都高速道路の

## あり方委員会の開催について

道路局有料道路課企画専門官 川瀧 弘之

東京都都市計画局施設計画部街路計画課長 那須井幸一

首都高速道路公団計画部第一計画課長 山下 寛

### 一 はじめに

首都高速道路は、首都圏の社会・経済活動を支える大動脈として機能しているが、建設当初の様々な制約の下で、河川空間等の狭隘な公共空間を活用し緊急に整備されたことから、最近整備された路線に比べ、交通の円滑性、安全性や景観等に課題を有している。

また、二一世紀にふさわしい国際都市として東京都市圏の再生を図るため、東京都心地区等を多様な機能を備えた、潤いと品格ある都市空間へ再構築することが求められている。

さらに都心環状線等は最初の供用から四〇年近くが経過し、今後本格的な維持・更新が必要とな

る可能性があることに加え、今後の中央環状線の全線完成や都心の将来像を踏まえ、幅広い見地から、首都高速道路のあり方の検討を進める必要がある。

このため、国土交通省、東京都ならびに首都高速道路公団において、学識経験者による検討会を設置し、東京都心における首都高速道路の将来ビジョンとその実現のための諸方策を検討するものである。

### 二 委員の構成

本委員会の委員の方々については、下記の通りである。

中村 英夫 武蔵工業大学教授(委員長)

黒川 洸 (財)計量計画研究所理事長

残間里江子 プロデューサー

篠原 修 京都大学教授

森地 茂 東京大学教授

森野 美徳 ジャーナリスト

### 三 首都高速道路の現状と課題

#### 1 首都高速道路の現状

戦後の高度経済成長、急激なモータリゼーションの到来により、一九六〇年には都心部の交差点が大混雑しており、東京オリンピックを目前にして、このままでは都心部の交差点は全てパンクしてしまうという、いわゆる交通危機説が叫ばれた。

この状況を解消するため、交差点を連続した立

体交差で結ぶ発想から首都高速道路の整備が始められた。現在では、延長二六四km、一日当たり利用台数は一一六万台、利用するお客様は二〇〇万人に達する。首都圏のひと・まち・くらしを支える大動脈としての役割を担っているが、交通渋滞、環境問題等様々な課題も顕在化している。

## 2 首都高速道路の課題

東京線においては、九本の放射線が集まる都心環状線に交通が集中し、慢性的な交通渋滞となっている。すなわち、東京線を利用する交通は、一日当たり九〇万台であり、そのうち約五割の四七万台が都心環状線を利用している。さらに、約六割にあたる二九万台が都心に目的を持たない通過交通であり、これが慢性的な交通渋滞の要因となっている。そして、通過交通以外の都心環状線に出入りする交通は、一八万台もあり、密に配置された出入口を効率的に利用している。

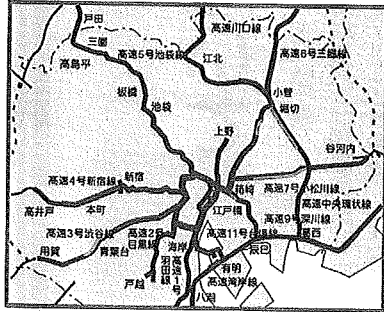
今後、中央環状線が整備されると、通過交通の一部が中央環状線等に迂回・分散することで、都心環状線利用交通も四二万台に減少し、交通渋滞は九割減少すると想定されるが、日本橋区間がある都心環状線の北側区間においては、依然利用交通が多く混雑が残る(図1・2)。

一方、首都高速道路は一般道路に比べて事故率は低く安全な道路といえるが、都心環状線の事故

### 中央環状線整備後の都心環状線の交通機能 (交通渋滞)

- 大部分の渋滞が解消。ただし、JCTが連担する北側区間は依然利用交通が多く、接続する放射線に渋滞が残る。

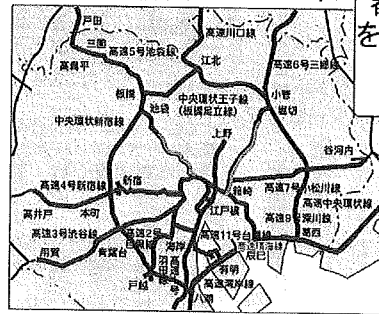
〈現状: 38km/h〉



都心環状線の利用交通量  
約47万台/日



〈中央環状線整備後: 50km/h〉



都心環状線の利用交通量  
約42万台/日

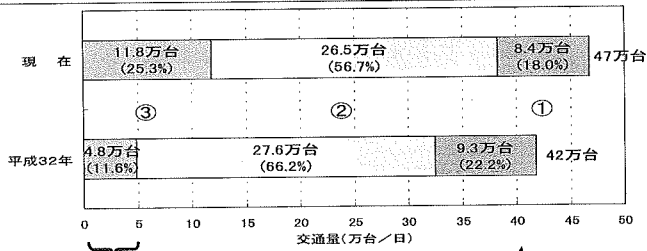
出典：首都高速道路公団による推計値

平日(昼間)の渋滞状況の変化

図1

### 中央環状線整備後の都心環状線の交通機能（交通内訳）

- 中央環状線外側同士の通過交通は減少するものの、中央環状線内側に発着点を持つ交通は依然都心環状線を利用。



### 中央環状線外側一 中央環状線外側の通過交通

出典：首都高速道路公園による推計値

都心環状線の利用台数

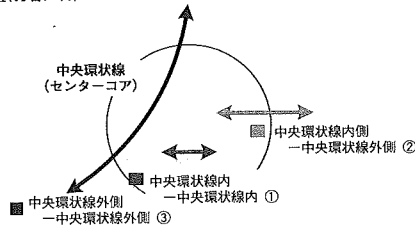
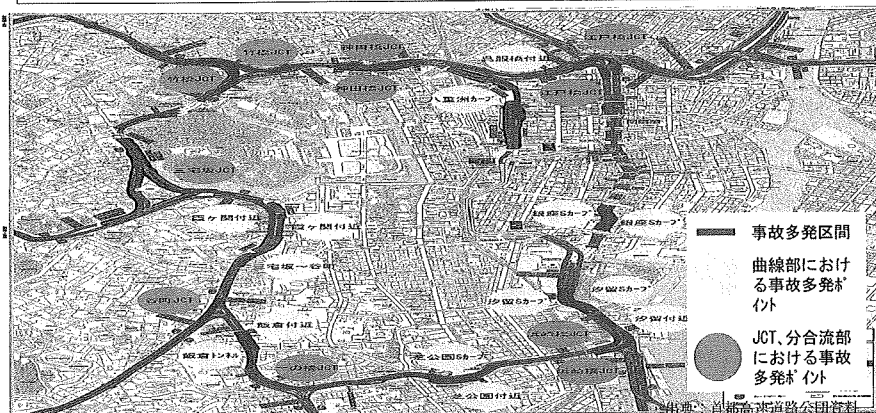


図 2

### 都心環状線の現在の交通機能（安全性・快適性）

- 都心環状線の事故は、曲線部、JCT分合流部で多く発生している。
- 都心環状線の事故率は、一般道路に比べ低いものの、首都高速道路の中では相対的に高く、安全性、快適性のさらなる向上が必要である。



都心環状線における事故多発ポイント（平成11年度）

図 3

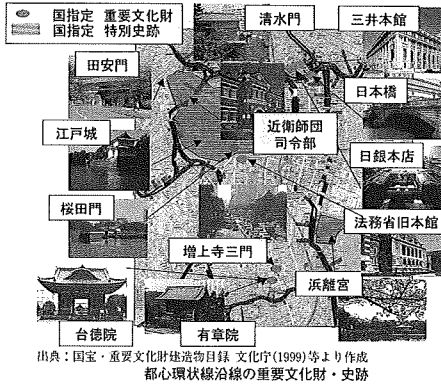
率は、首都高速道路の全線平均よりも高く安全性の面において、今後進展する女性ドライバーや高齢者の増加に対応した、誰もがより安全に、快適

に走行できる道路を目指す必要がある（図3）。ところで、都心環状線の周辺には江戸城、浜離宮などの史跡や重要文化財等が数多く存在し、

人々の景観への関心も高まってきており、対応が望まれている。そのため、大規模な交差点、駅前広場、公園等に面する二五箇所において、美装化

## 都市景観との調和

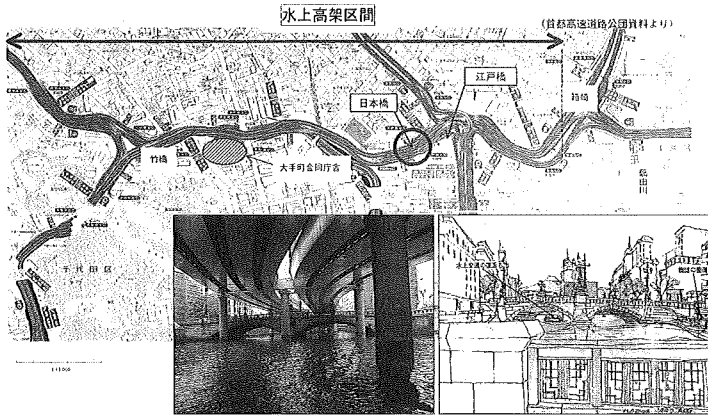
- 都心環状線周辺には、江戸城、浜離宮といった重要文化財や史跡が数多く存在。
- 都民においても都市の景観に対する関心度が高い。



出典：国宝・重要文化財建造物目録 文化庁(1999)等より作成  
都心環状線沿線の重要文化財・史跡

図 4

## 日本橋における首都高速道路の現状



日本橋付近の現状 ⇨ 将来像(江戸橋から日本橋を望む)

図 5

を実施してきている。しかしながら、都心環状線は、延長の三割が河川上空を利用し整備されており、江戸幕府以来の里程の基点があり、重要文化財にも指定された日本橋付近においては、周辺環境との調和が問われている(図4・5)。

さらに、兵庫県南部地震後、高架構造物に対する橋脚耐震補強が完了し、防災安全性は高まったものの、昭和三七年の開通以来、都心環状線など

の構造物は約四〇年近くを経過し、高齢化が進んでおり、大規模改築、更新を視野に入れた対応を検討する必要がある。

## 四 東京都心の将来像

### 1 東京都心の現状と課題

減少が続いていた都心の人口は、最近では増加に転じ、都心回帰の傾向が見られるが、都心の土地

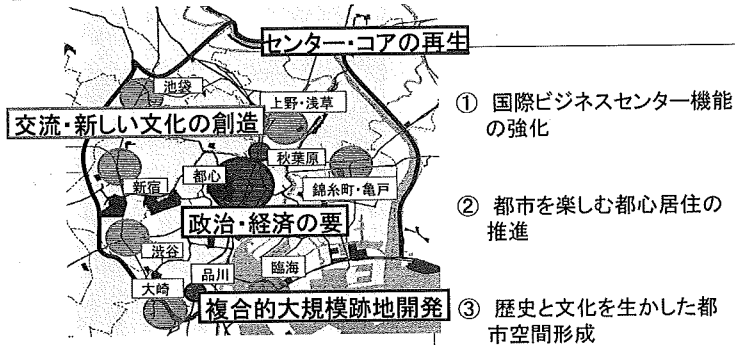
利用は事務所、商業系に特化しており、世界の大都市に比べて職住比が高くなっている。一方、外国人観光客が少なく、働きやすさの評価が低いなど、都市の魅力や国際競争力が低下している。さらに、少子・高齢化の進展、経済の低成長時代の継続、ITによる情報通信の進展、余暇志向・個人重視等のライフスタイルの多様化等、社会的な対応が必要となっている。

2 メガロポリス構造とセンター・コア・エリア  
目指すべき東京の新たな都市構造は、これまでの多心型都市構造を、首都機能を担う東京圏の集積のメリットを生かす多機能集約型の都市構造へ発展させる「環状メガロポリス構造」としている。すなわち、センター・コア・エリア(中央環状線の内側)、水と緑の創生リング(中央環状線に隣接し外環に囲まれた地域)、核都市連携都市軸(東京圏の核都市を相互に結び連携、交流する都市軸)、東京湾ウォーターフロント都市軸(東京、神奈川、千葉の臨海部を結ぶ都市軸)を構成要素としてバランスのとれた都市構造を実現するものとしている(図6)。

このうち、センター・コアの再生は、国際的なビジネスセンター機能を強化し、都市を楽しむ都心居住を推進し、歴史と文化を生かした都市空間形成を図る三つの戦略を掲げている(図7~9)。

## センター・コア再生の全体像

- センター・コアは、日本の政治・経済・文化をリードする役割を果たしてきた。
- 現在、国を越えた都市間競争の激化により、国際ビジネスの機能の低下が懸念。また、都市としての魅力が十分とは言えず、職住バランスの欠けた構造。



注) センター・コア：概ね首都高速道路中央環状線の内側で東京及び東京圏の中核エリア  
 都心：東京都の中心業務商業地（大手町、丸の内、有楽町、内幸町、霞が関、永田町、日本橋、八重洲、京橋、銀座、新橋）  
 副都心：新宿、渋谷、池袋、大崎、上野・浅草、錦糸町・亀戸、臨海  
 新拠点：品川、秋葉原

図 6

## センター・コア再生のための3つの戦略

### ①国際的なビジネスセンター機能の強化

- 都心、副都心、新拠点等が連携して、それぞれが有する特色と多様な機能の集積メリットを生かし、国際的な競争力を有するビジネスセンターとしての機能の強化。

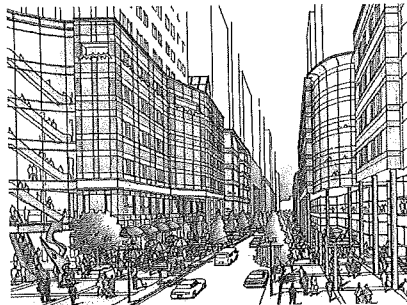


図 7

### ②都市を楽しむ都心居住の推進

- 職住バランスを回復し、多様で充実した各種の機能や施設を生かした都市を楽しむことができる都心居住の実現。
- 国際都市としての魅力を高め、東京の都市活動を担う多様な人材の集積促進。

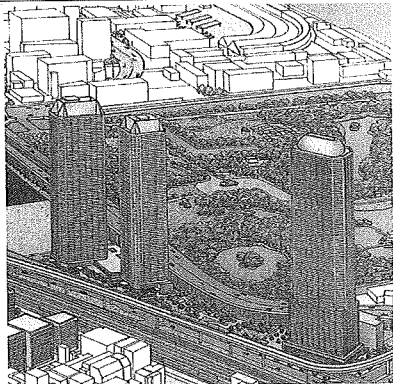


図 8



### ③歴史と文化を生かした都市空間形成

- 歴史や文化を重視した都市づくりを促進し、世界に誇れるうらおいと風格にあふれる都市空間の形成。

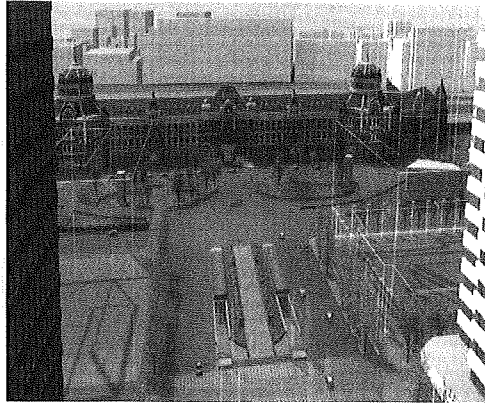


図9

## 五 将来の役割とあり方

東京都心の将来像を踏まえ、現在及び中央環状線整備後の都心環状線の交通機能、都心環状線をとりにまく環境から都心環状線の課題を抽出し、将来の役割とあり方について、「都市の再生」、「交通円滑性」、「安全性・快適性」、「環境」、「耐久性・防災性」の視点から整理した(図10)。

## 六 検討の進め方

第一回委員会が四月二日に開催され、扇国土交通大臣が出席し、委員会の趣旨説明がなされている。また、第二回委員会は六月二五日に開催されている。今後、首都高速道路の将来ビジョンに向

都心環状線における課題と将来のあり方

視点	都市の再生	交通円滑性	安全性・快適性	環境	耐久性・防災性
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇都心再生の支援が必要</li> <li>◇都市景観との調和の観点から対応すべき区間の存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇都心の高密度に発生する交通に対処し、センター・コアの活性化に貢献する必要</li> <li>◇都心を通する交通を将来ともに分担</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇新しい路線に比べ安全性・快適性が劣る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇都心居住の高まりから、沿道環境や生活環境への配慮が一層必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇構造物の高齢化に対応した適切な維持管理の実施、長期的には大規模な改築・更新についても検討が必要</li> <li>◇災害時の物資輸送路として脆弱な都市の防災機能の向上に貢献する道路</li> </ul>
役割とあり方	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆都市再生を支援するとともに都市景観と調和した道路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆重要な交通インフラとして都心に集中する交通を分担し、センター・コアを活性化道路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆お客様のニーズに対応し、高齢者・女性ドライバーの増加にも配慮した安全で快適な質の高い道路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆沿道環境に配慮した潤いのある道路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆十分な耐久性を有し、都心の防災機能の向上に貢献する道路、中央環状線との連携による代替ルートの選択自由度が高い道路</li> </ul>

図10

けた具体的なケーススタディを実施、年度内には東京都心における首都高速道路のあり方の提言を行う予定としている。なお、本委員会の資料等については、国土交通省のホームページで閲覧可能となっている。

## 東京外かく環状道路（関越道く東名高速間）

### 計画のたたき台公表について

関東地方整備局道路部計画調整課

#### はじめに

国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路（以下「外環」）の東京都内区間（関越道く東名高速間、約一六km）について、原点に立ち戻って計画策定の初期段階から皆さんのご意見をお聞きし、計画づくりに反映させていく「新しい検討方法」で検討を進めています。現在の計画は、都市計画決定後三五年が経過し、その後の社会状況、地域の状況、土木技術力などが大きく変化していることから計画を見直すことが必要です。そこで、先般の四月一三日に外環計画の議論が具体的に進むよう、地元自治体や多くの方々に対して議論のもとになる計画の「たたき台」を公表しました。

#### ◆外環計画の「たたき台」とは？

「たたき台」は計画策定の初期の段階から広く情報を一般の皆様と共有し、ご意見を伺いながら、計画づくりに反映していくという、二一世紀にふさわしい対話型の計画づくりの一環のものです。

去る五月二四日には国土交通大臣が、参議院国土交通委員会において、「三〇年以上にわたり、地元の住民にご不便をおかけしたことは大変遺憾である。」「原点に立ち戻って話し合いの場を設置したい。」と発言しており、この発言にもありますように、一度原点に立ち戻って、外環の必要性の議論から始めることとしています。今回公表しました

「たたき台」は、地下構造になった場合のイメージをお示ししたもので、今後、幅広くご意見をお聞きし、計画づくりに反映させていくものです。

#### 一 外環の概要と必要性

##### (1) 外環の概要

外環は、都心から半径約一五kmを環状に連絡する約八五kmの幹線道路です。これまでに、関越道く常磐道間が開通しており、常磐道く東関道間で現在一部工事や用地買収など事業を実施しています。関越道く東名高速間については、昭和四一年都市計画決定されたものの計画は進んでいません（図2）。

(2) 外環（関越道～東名高速間）の都市計画及び経緯

外環の東京都内区間（関越道～東名高速間、約一六km）については、昭和四十一年に都市計画決定されたものの、地域住民の反対運動などにより、昭和四五年に当時の建設大臣が国会の場でいわゆる凍結発言を行い、長い間計画が進展しない状況となっていました。その後、平成一一年の東京都知事の現地視察を契機に、平成一二年には都市計画決定以来、初めて地元団体との話し合いが開始され、さらに、平成一三年一月には国土交通大臣が担当大臣としては三三年ぶりに外環計画予定地を視察するなど、昨今の外環計画においては様々な動向が見受けられます。

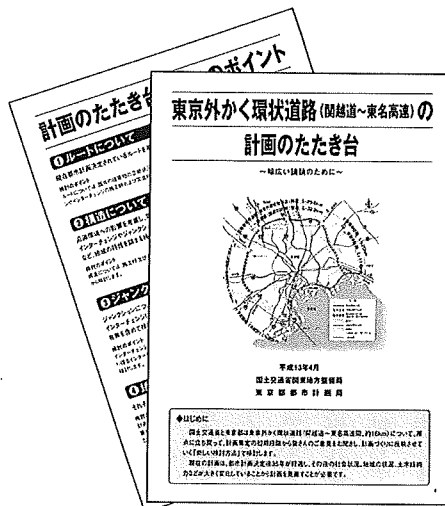


図1 たつき台パンフレット

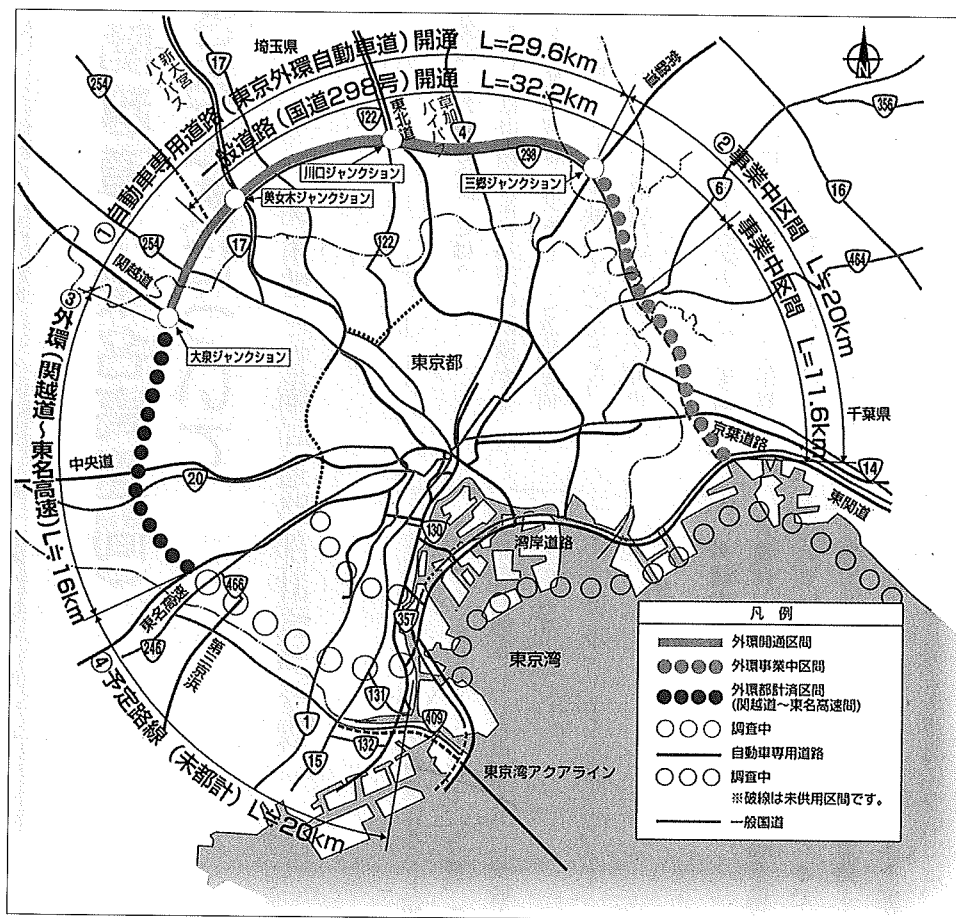


図2 「外環」の全体計画と幹線道路網図

●これまでの主な経緯

昭和四一年 七月…都市計画決定（東京・埼玉都  
県境から東名高速まで）  
（図3・4）

（図3・4）

昭和四五年一〇月…建設大臣が「地元と話し得る  
条件の整うまでは強行すべき  
でない」旨の発言

平成一〇年 三月…東京都が建設省・関係区市か  
らなる「東京外かく環状道路  
とまちづくりに関する連絡  
会」を設置

区の現地を視察

平成一一年一二月…東京都知事、都議会定例会で

「自動車専用部の地下化を基  
本として計画の具体化につい  
て取り組む」ことを表明

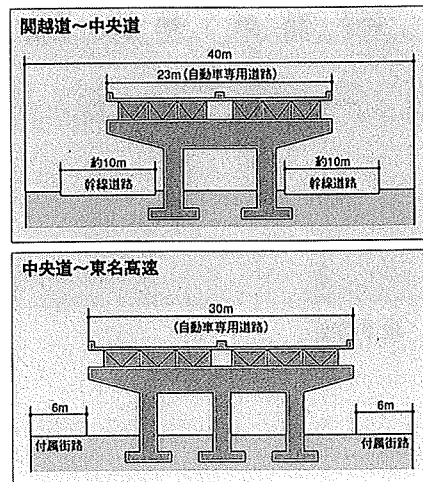
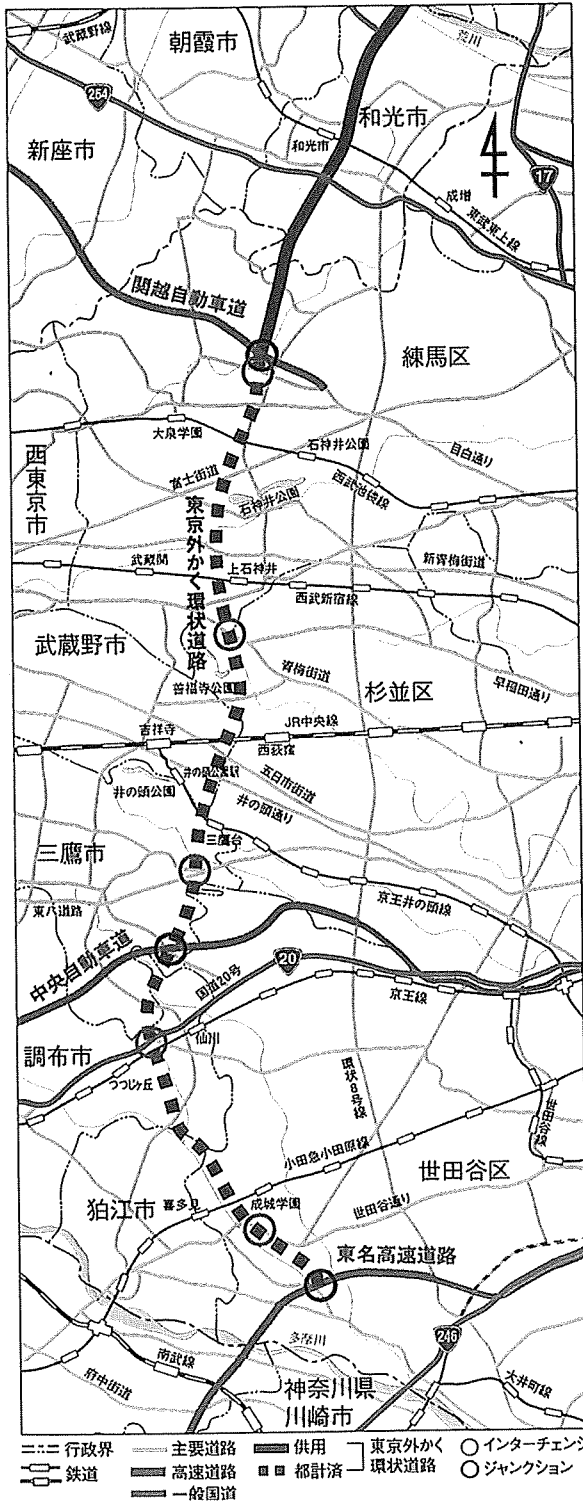
平成一二年 四月…東京外かく環状道路に関する  
地元団体との話し合いを開始

平成一三年 一月…国土交通大臣が三鷹市・武蔵  
野市の現地を視察  
野市の現地を視察  
平成一三年 四月…国土交通省と東京都が計画の  
たたき台を公表

平成一三年 五月…

表明

国土交通省大臣が遺憾の意を



(3) 外環（関越道～東名高速間）整備の必要性

東京外かく環状道路は、首都圏の環境負荷の軽減、交通の円滑化や都市構造の再編など広域的な効果をもたらすとともに、沿道地域における交通環境の改善などの地域的な効果をもたらす必要不可欠な道路です。このため、その整備を図ることは、沿道地域や首都圏のみならず、日本全体のために極めて重要な課題です。

1 外環整備による広域的な効果

- ① 首都圏の環境負荷の軽減に寄与します。
- ② 首都圏の交通の円滑化に寄与します。
- ③ 首都圏の経済活動を支えます。

2 外環整備による地域的な効果

- ① 環状七号線、環状八号線の慢性的な渋滞を緩和します。
- ② 地元の意向を踏まえた、地上部のまちづくりが可能になります。

二 外環計画の内容について

(1) ルートについて

現在都市計画決定されているルートを中心に検討します（図3・7）。

● 検討のポイント

既存の建築物の立地状況、土地利用の改変状況、地下水など自然環境への影響、交通処理、ジャン

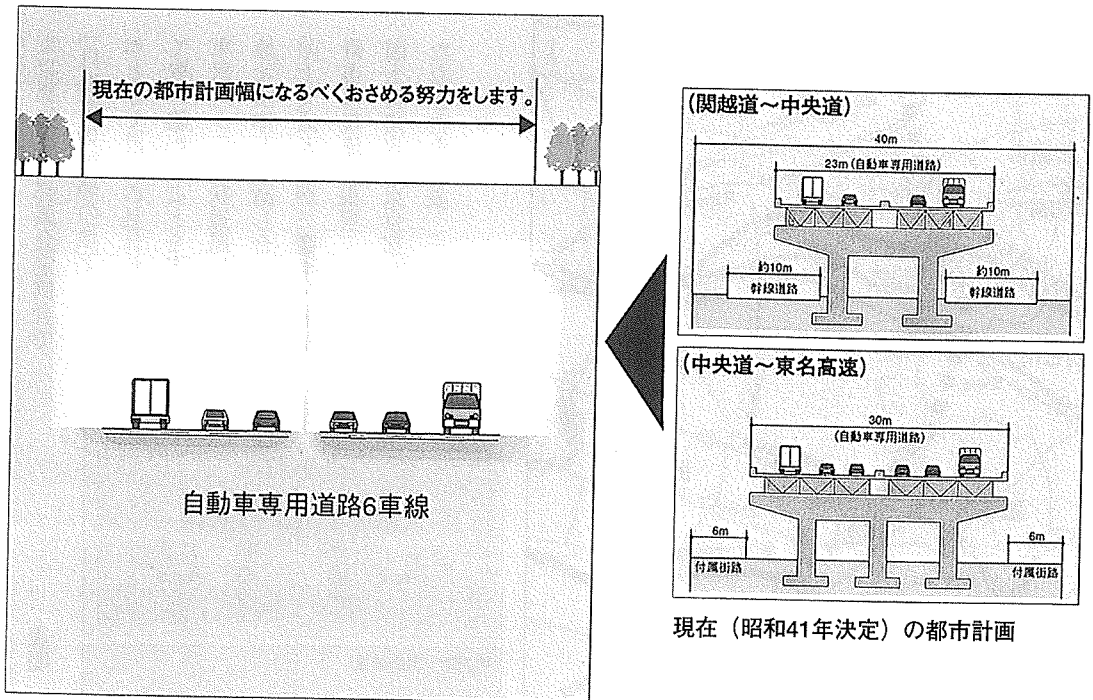


図5 地下構造

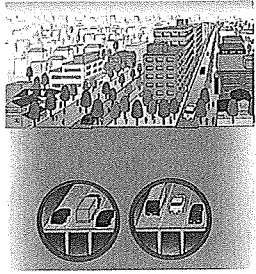
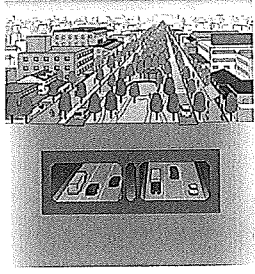
クションやインターチェンジの施工時及び完成時の地域への影響などの観点から検討します。

(2) 構造について

沿道環境への影響を考慮し、現計画を地下構造に変更します(図5)。

インターチェンジやジャンクション部は、開削ボックス構造等で、その他の区間はシールド構造を活用するなど、地域の特性を踏まえ検討します。

●検討のポイント

項目	シールド構造	開削ボックス構造
	地上から掘削は行わず、地下部でモグラのようなシールドマシンによりトンネルを構築するもの	一旦、地上部から開削して道路掘削物を構築し、再び埋め戻すもの
断面		
構造等	<ul style="list-style-type: none"> <li>地上部からの工事を最小限に抑えることが可能です。</li> <li>地上部は、現状の市街地を維持することが可能です。一方、地域のための道路や緑地帯、公園などの整備を含め改めてまちづくりを行うことも可能です。</li> <li>トンネル内の排出ガスは換気施設で処理・排出します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地上部から掘削するため、工事中は、建物等の移転が必要です。</li> <li>埋め戻した後の地上部は、地域のための道路や緑地帯、公園などの整備を含め新たにまちづくりを行うことが可能です。</li> <li>トンネル内の排出ガスは換気施設で処理・排出します。</li> </ul>

地上部の利用については、色々な選択肢があります(P.8ページ参照)

なお、地下構造としては、この他に掘削構造が考えられます。

図6 地下構造の形式

施工時及び完成時の地域への影響、将来のまちづくり、地域コミュニティの保全、経済性、走行性等の観点から検討します(図6)。

(3) ジャンクションとインターチェンジについては、ジャンクションについては、外環が関越道、中央道、東名高速と交差する三箇所を設置します。インターチェンジについては、地域の意向や交通状況を考慮し、それぞれのように設置するか、

設置の有無を含めて検討します(図7)。

●検討のポイント

インターチェンジについては、地域の利便性、地域コミュニティへの影響、接続道路への影響、設置しない場合に代わりとなり得るインターチェンジの位置、交通処理、施工時及び完成時の地域への影響、さらには新たなまちづくりなどの観点から検討します。

三 地上部の利用について

それぞれの地域の実状や、地域の意向等にあわせて検討するためにメニューを示します(図8)。

●検討のポイント

計画ルートの沿道では、交通や防災面などで課題を抱えている地域もあります。外環の地上部を利用して、緑豊かな公園の整備や新たなバスルートの新設等を行うことにより、こうした課題に対応することができます。ただし、地上部の建物はトンネルへの影響を考慮する必要があります。

四 環境について

地下構造とすることで、当初懸念された諸課題は大部分が解決できると考えられますが、十分な現地調査と予測や評価を行い、地域への影響が最小限になるよう努めます。



## 五 「新しい検討方法」の進め方

外環計画については、賛成のご意見をお持ちの方も反対のご意見をお持ちの方も議論に参加していただくことで、二一世紀にふさわしい対話型の

計画づくりを進めたいと考えています。

この「新しい検討方法」にあたっては、以下の四つの柱で議論を進めたいと考えますが、進め方についても皆さんのご意見を伺いながら検討します。

### ●「新しい検討方法」の四つの柱

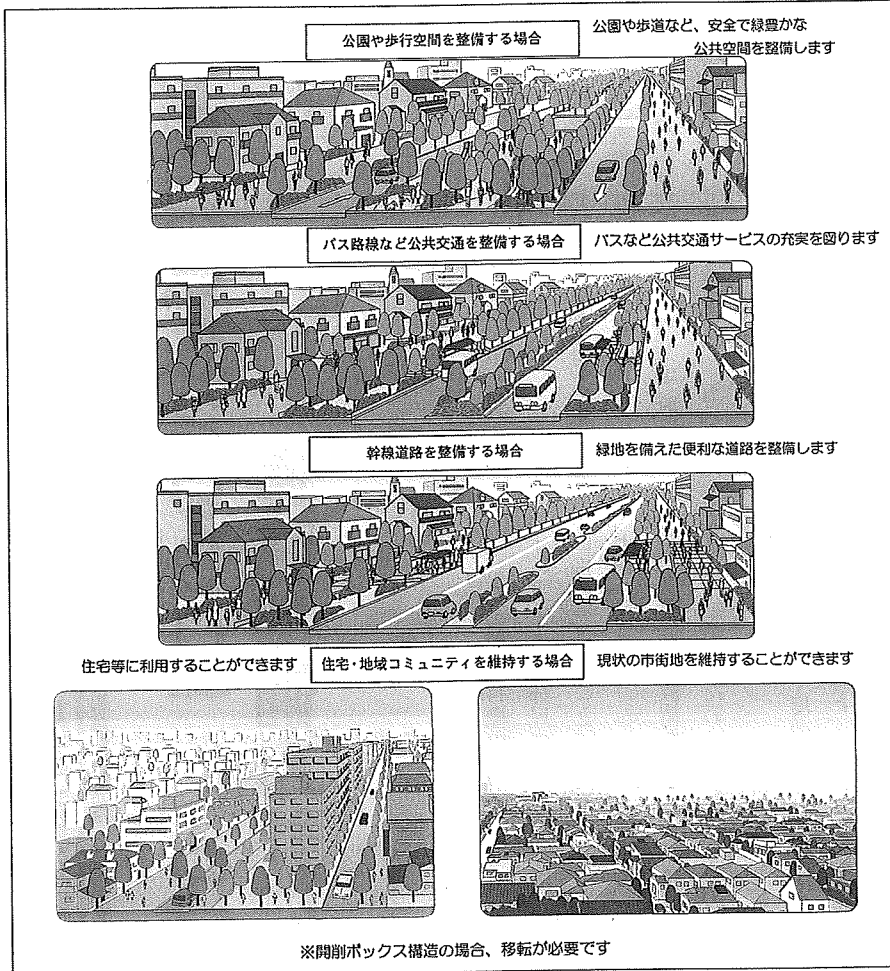
- ① **情報の共有**…意見を広く公表し、共有していきます。
- ② **意見の把握**…住民や各行政機関からご意見、ご意向をお聞きしていきます。
- ③ **意見の公表**…ご意見を分類整理し、その結果を公表します。
- ④ **意見の反映**…ご意見、ご意向を計画づくりに反映していきます。

### ●情報の共有、意見の把握をする方法

- ・ 広報誌、パンフレット、ホームページ
- ・ 相談所、説明会
- ・ はがき、e-mail、専用ダイヤル、専用ファクシミリ等

### おわりに

今後、国土交通省と東京都は、多様な手段で情報を提供しながら、賛成反対を問わず様々な視点、立場から幅広い議論を行い、二一世紀にふさわしい対話型計画づくりを目指して事業の具体化に向けて検討を進めて参りたいと考えています。そのため、この計画のたたき台のもとに、計画策定の初期段階から多くの皆さんのご意見をお聞きし、計画づくりに反映させていく「新しい検討方法」で検討して参ります。



※開削ボックス構造の場合、移転が必要です

図8 地上部メニュー



# 「東京構想2000」における 道路整備方針について

東京都知事本部企画調整部企画調整課

## 一 「東京構想2000」の概要

東京都では昨年一二月に、石原都政初の基本構想として「東京構想2000」を発表しました。これは、構想の対象期間を二〇一五（平成二七）年度までの一五年間としているものの、五〇年先でも通用する東京の望ましい将来像を長期展望し、その実現に向けた取組みの全体像を明らかにするものです。本格的な人口減少社会の到来を見据えつつ、東京の未来を切り拓き、魅力と活力あふれる「千客万来の世界都市」を実現しようというのが本構想のキャッチフレーズです。

「東京構想2000」は、基本構想である一五年間という長期的な都政展開のあり方を、一六の「政策目標」を掲げることで明らかにしています。

これら各政策目標の達成度については、その目指すべき水準を都民の生活実感に則したわかりやすい指標で示すことでトレースしようと考えています。全部で六〇の「政策指標」と、それぞれ年次を定めた目標数値を掲げました。また基本構想の具体化を図るために重点的に取り組むべき事業について、二〇〇一（平成一三）年度から二〇〇三（平成一五）年度の実施計画である「3か年の推進プラン」（以下「推進プラン」）を併せて示しています。

構想の根底をなすコンセプトは、二一世紀も引き続き首都として我が国を牽引する東京が、率先して変革の波を起こし、混迷のなかにある日本を再生していく、というものです。従って本構想に描かれている方向性は、東京都自身の行財政運営

の指針となるばかりでなく、同時に都民や企業、区市町村、周辺各自治体、国などに対してもアピールしているものであり、その参加と協力を強く求めています。構想の前段では東京のめざすべき将来像を記述していますが、ここでの「東京」は広く東京圏域を視野に入れた「首都圏」と捉えることが重要です。この考え方は構想の中でも特に重要な位置付けがなされており、「環状メガロポリス構造」の構築が、めざすべき都市像にとって必須であり、また一六の政策目標の一つとしても詳しく取り上げています。

## 二 環状メガロポリス構造

従来東京都は、都心（注1）への業務機能の集中圧力を、副都心（注2）や多摩の「心（しん）」

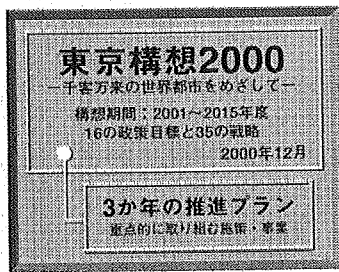


図1 構想の位置付け

この構想は—  
 ◇本格的な人口減少社会の到来を具現えつつ、未来を切り拓くビジョンを示す、都の基本構想です。  
 ◇今後の行財政運営の基本となるものです。  
 ◇千客万来の世界都市をめざしてその実現に向けた取組みを示しています。

このプランは—  
 ◇21世紀に向け、東京が直面する危機を打開する第一ステップとして1999年11月に策定しました。

(注3)へいかに分散させるかという視点で、都を対象として多心型都市構造の実現に取り組んできました。この結果、首都圏における業務核都市(注4)の育成ともあいまって、事務所供給が都心三区から周辺区部、業務核都市等へ広がり、当初の目的に対する一定の成果はあげられました。

た。

しかしながら、今後ますます進む少子高齢化による生産人口の減少や、昨今の急激なIT化、個人の価値観・ライフスタイルの変化などの社会情勢の変化により、従来の就業形態は大きな変革を余儀なくされつつあります。こうした変化に対応し人びとが十全に活動できる都市空間、すなわち、業務機能だけでなく居住や商業、文化などさまざまな機能がバランスよく配置された都市の再構築が求められているのです。「魅力と活力あふれる世界都市の実現」という視点においても最重要課題となります。このような都市の実現には、業務機能の効率的配置に主眼を置いた多心型都市づくりだけでは限界があります。

そこで東京構想では、多心型都市づくりの成果である副都心や多摩の「心」における一定の機能集積や、拠点間の交通基盤を活かしながらも、多心型都市構造では十分対応できない課題を解決する新たな都市構造として、首都圏全体をとらえた「環状メガロポリス構造」を提案しています。日本を牽引する首都機能を、東京都だけでなく「首都圏」で担おうとする東京構想では、圏域に無秩序に広がった市街地を再編・整備し、都心との結びつきだけでなく核都市同士あるいは多様な機能をもった都市と都市との結びつきを、ハード面・ソフト面ともども重視すべきと考えています。本稿

の本題である道路整備方針については、この「環状メガロポリス構造」を無視しては語るできません。環状メガロポリス構造を構成する要素と、道路との関係は非常に密接であり、東京構想に位置付ける広域幹線道路整備は、この構造の骨格をなすものに重点化しています。この後は、具体的な整備計画や政策方針を、環状メガロポリス構造との関係とともに紹介していきます(図2)。

(注1) 都心：千代田区大手町、丸の内、有楽町、霞が関、中央区八重洲、日本橋、銀座、港区新橋等

(注2) 副都心：新宿、渋谷、池袋、上野・浅草、錦糸町・亀戸、大崎、臨海副都心の七つ

(注3) 多摩の「心」：八王子、立川、青梅、町田、多摩ニュータウン

(注4) 業務核都市：東京都区部における人口及び行政、経済、文化などに関する機能の過度の集中を是正し、これらの機能の東京圏における適正な配置を図るため、東京都区部以外の地域において、その地域の中核となるよう事務所等の業務機能をはじめとする諸機能の集積を図る都市のこと。横浜・川崎、八王子・立川・多摩、町田・相模原、青梅、浦和・大宮、千葉等がある。

### 三 東京構想における道路交通計画

1 首都圏3環状道路などの広域幹線道路の整備促進

高度経済成長を背景とした東京都心部への業務機能集中は、モータリゼーションの進展もあいまって放射方向の道路整備を促進することとなりました。その後の周辺部での業務核都市の形成により、都心への集中圧力は緩和されたものの、人・

モノの移動は、この放射方向道路を利用して一旦都心に入りまた放射道路で出ていくという非効率な形態を残してしまいました。過剰な通過交通の流入は、都心部に慢性的な渋滞を引き起こし、経済的損失のみならず、排気ガスや騒音などによる

環境悪化を招いていることは周知のとおりであります。また環状メガロポリス構造の実現の観点からも、各都市間の連携・交流を促進し首都圏として一体的に機能させるには、放射方向のみの道路では不十分なのは明らかです。こうした背景から

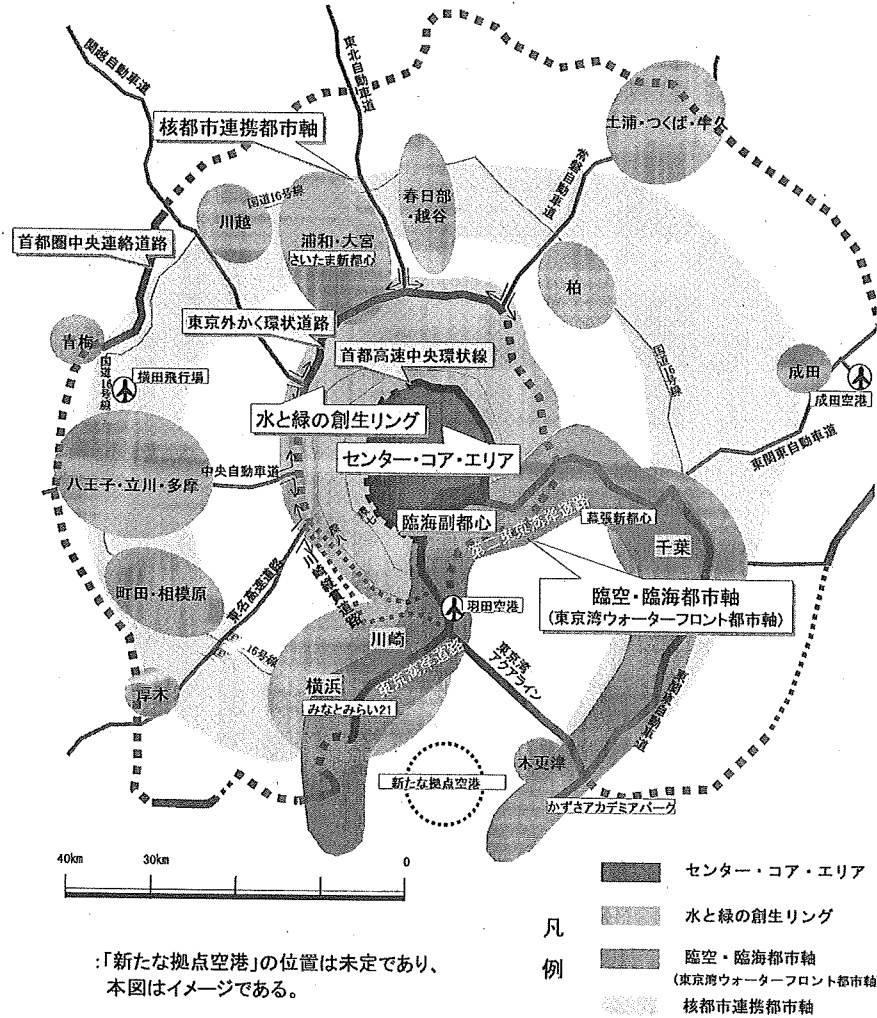


図2 環状メガロポリス構造

東京構想では、東京外かく環状道路(以下「外環」)、首都高速中央環状線(以下「中央環状」)、首都圏中央連絡道路(以下「圏央道」)の首都圏3環状道路を、首都圏にとって最も基幹的な役割を担う道路と位置付けています。

特に外環については、昭和四一年に都市計画決定された後、地域住民の反対により昭和四五年には建設大臣(当時)の凍結発言がなされたままとなつていますが、無駄な通過交通を迂回させ、都市の環境改善、経済効率向上を図るうえでの最重要路線として構想では強く打ち出しています。推進プランにおいても、必要な調査、早期事業化に向けた取組みを推進するとしています。去る平成一三年四月には、国土交通省との連名で、計画区間約一六kmについて、高架構造から地下構造になったイメージをまとめた「東京外かく環状道路(関越道)東名高速間」の計画のたたき台」を公表し、計画初期段階からの情報の共有、意見の把握を行つていきます。このように従来なかつた手法により、円滑・迅速な合意形成が図られ、早期に事業が再開されるよう鋭意努力しています(図3 本誌25ページ図7参照)。

中央環状については、既に東側半分の約二二kmが供用中ですが、現在首都高速道路公園において、江北ジャンクション(仮称)「足立区江北橋付近」高速川口線との分岐点」から板橋ジャンクション

ン（仮称）「板橋区役所付近～高速五号池袋線との分岐点」までの中央環状王子線（約6km）と、熊野町ジャンクション（仮称）「板橋区熊野町付近～高速五号池袋線との分岐点」から大橋ジャンクション（仮称）「目黒区大橋付近～高速三号渋谷線との分岐点」までの中央環状新宿線（約10km）が事業中です。板橋ジャンクション（仮称）と熊野町ジャンクション（仮称）の間は五号池袋線との供用になります。王子線はそのほとんどの区間が高架構造で平成一四年度に、新宿線は逆にそのほとんどが山手通りの地下をトンネル構造で平成一八年度に、それぞれ完成をめざしています。大橋ジャンクション（仮称）から高速湾岸線までの中央環状品川線（約9km）については計画準備中路線となっています。

環状メガロポリス構造においては、その構成要素となる「センター・コア・エリア」をこの中央環状の内側と位置付けています。このエリアは、国際ビジネスセンター機能をはじめ業務、商業、文化、居住等多様な機能が高密度に集積しており、民間複合開発の誘導などによる土地の有効・高度利用により職住近接が実現し、またオープンスペースが創出されるなど、魅力と活力にあふれた日本の政治・経済・文化をリードする中心（首都心）となります。中央環状の外側からは「外環までのドーナツ状のエリアは「水と緑の創生リング」と

呼んでいます。センター・コア・エリアへの通勤者が多く居住する後背地としての役割を担います。外環の整備が完了することにより環状七号線や環状八号線の自動車交通量が減少し、歩行者や緑化のためのゆとりや潤いある空間の拡大を図ります。またこのエリアを中心に広範に広がる木造住宅密集地域では、住民、行政、そして民間企業の三者が協力関係を築くことで、災害に強いまちづくりに取り組んでいく構想を打ち出しています。

圏央道については、現在関越自動車道鶴ヶ島ジャンクションから青梅インターチェンジまでの、ほぼ埼玉県内のみが供用中という状況です。今年度中には青梅インターチェンジから日の出インターチェンジまでの約9kmが延伸予定で、来年度（平成一四年度）にはさらに中央自動車道八王子付近ジャンクションまでの約一二km、平成一五年度には甲州街道（国道二〇号線）までの約二kmを順次延伸するという予定で、いずれも日本道路公団により事業中です。東京都としては、インターチェンジへのアクセス道路について、都内関係道路の整備を推進することを構想において記述しています。また環状メガロポリスの観点からは、「核都市連携都市軸」の形成のために圏央道の完成は重要なものと位置付けています。外環と圏央道の間には首都圏の核都市があります。環状道路

とアクセス道路の整備により、これら核都市の機能的な連携が可能となります。

さらに国の内外へ向けて発信機能を充実するため、環状メガロポリス構造では空港・港湾を整備し、世界との交流の接点として「臨空・臨海都市軸（東京湾ウォーターフロント都市軸）」の形成を重視しています。このエリアは、成田、羽田、将来の新たな拠点空港を抱えた国際交流の玄関口であるとともに、東京港をはじめとした主要港と、後背地の主要道路・鉄道などの交通ネットワークにより首都圏を支える重要な物流拠点にもなります。既に首都高速湾岸線などの道路が供用されていますが、今後も臨海地域の開発のポテンシャルは高いため、計画路線である第二東京湾岸道路（事業主体未定）の具体化について、需要動向を踏まえながら関係機関と調整を行っていくこととしています。なお東京臨海地域における交通・物流ネットワーク強化の観点から、早急に整備すべき道路を推進プランにおいて掲げています。放射三四号線（晴海通り）の延伸については平成一七年度、環状二号線の延伸については平成二〇年度のそれぞれ完成に向けて重点的に工事を進めています。東京港臨海道路については、第一工区である大田区城南島から中央防波堤外側埋立地までの海底（沈埋）トンネルを含む部分が今年度中に完成する予定です。第二工区である江東区若洲まで

の部分については、現在橋梁形式を想定してありますが、平成一四年度からはその調査・設計を開始する予定です。また推進プランには掲げていませんが、現在お台場地区の端部で分断されてしまっている湾岸道路（国道三五七号線）について、海底トンネル部分の整備促進を国に対して要望しています。

## 2 渋滞解消に資する道路整備

これまでは首都圏全体の活力向上に資する道路整備、という観点から広域的な幹線道路の整備計画・方針を述べてきました。3 環状道路などの整備により首都圏での自動車交通は適度に分散されますが、各個別の都市内を移動する自動車交通が原因となる局所的な慢性渋滞は依然問題となります。在来道路のネットワーク形成を効果的に併せ行うことが必要です。このような観点から推進プランにおいては、区部環状・多摩南北道路を中心とした東京都が主体的に事業を進める「渋滞解消重点事業」を掲げています（表1）。

また一方で、交通渋滞を引き起こす構造的な原因となる、交差点や橋梁、踏切などのいわゆるボトルネック箇所の解消についても推進プランに掲げ、重点的に推進していきます。平成六年度より実施している「交差点すいすいプラン100」は、渋滞の激しい交差点一〇〇箇所に右折レーンを設

表1 渋滞解消重点事業

道路名	整備地域・区間	備考
環状8号線	練馬・板橋・北区	H17 4車線開通予定
環状6号線	首都高速中央環状線関連ほか	H18 首都高速関連完成予定
環状5の1号線	豊島区雑司が谷ほか	
環状2号線	新橋～虎ノ門 (市街地再開発事業〔環状第2号線地区〕を含む)	
調布保谷線	調布三鷹区間ほか	H22完成予定
府中所沢・鎌倉街道線	府中市北山町ほか	
放射6号線	余丁町・住吉町地区ほか (市街地再開発事業〔北新宿地区〕を含む)	H17完成予定

置するもので、平成一八年度完了をめざして順次整備中です。橋梁については、特に多摩南北方向の代表的なボトルネックとなつている箇所の拡幅、架替えを優先的に行います。多摩川原橋については平成一七年度、多摩大橋については平成一

表2 鉄道の連続立体交差事業

鉄道路線名	整備区間	延長 (km)	事業期間	踏切数	うちボトルネック踏切*
JR中央線	三鷹～立川	13.1	H7～H20	18	13
小田急小田原線	世田谷代田～喜多見	6.4	H6～H16	10	9
	下北沢駅付近	2.2	未定	9	8
京浜急行本線・空港線	京急蒲田駅付近	6.0	H12～H26	28	15
京王線・京王相模原線	調布駅付近	3.8	未定	18	12

(\*) ボトルネック踏切：朝夕ピーク時において40分以上遮断されているなど、道路交通を著しく阻害している踏切

九年度にそれぞれ完成をめざします。踏切の解消については渋滞対策のためであるばかりでなく、鉄道と道路の平面交差解消による安全性の向上と、それまで分断されていた市街地の一体化を図るという目的で、従来からも鉄道の連続立体交差化を推進しています（表2）。

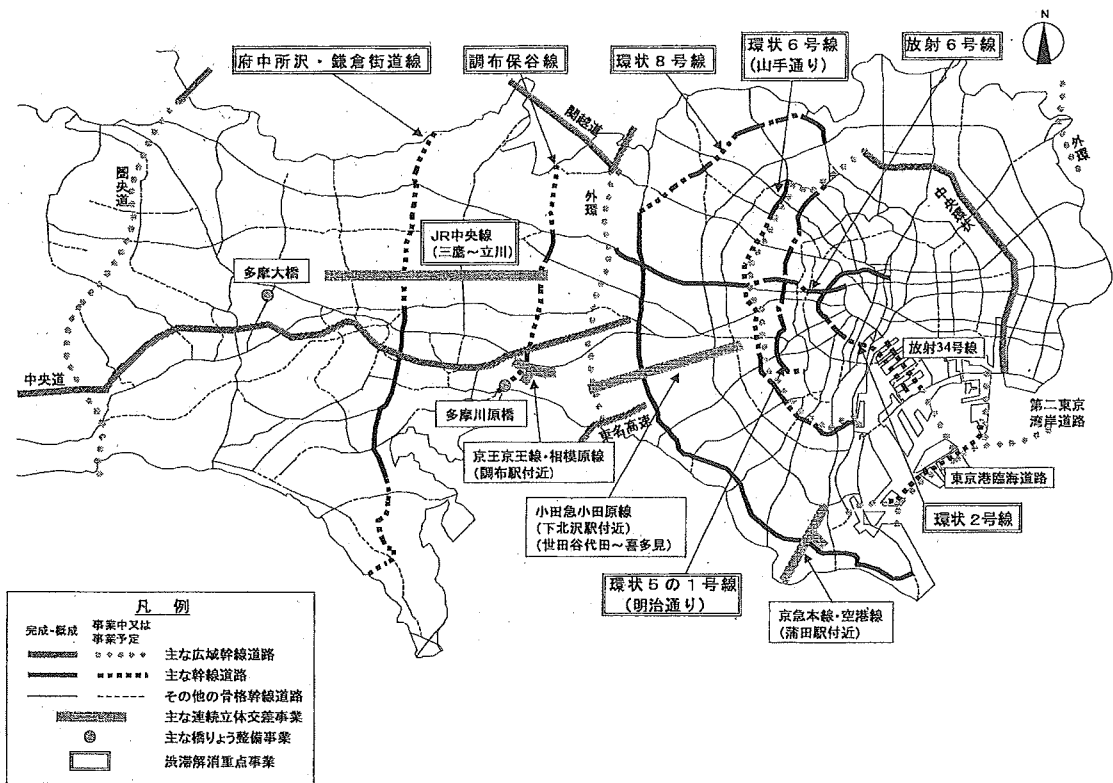


図4 道路交通の円滑化

### 3 交通需要マネジメント(TDM)との連携

道路整備を行うことによって自動車交通を捌こうという社会資本供給施策に対し、自動車の効率の利用や他交通手段への転換など、人びとの交通行動の変更を促すことで、自動車交通量の抑制や平準化を図るといった交通需要調整への取組みが交通需要マネジメント(Transportation Demand Management)です。需要対応型の道路整備だけではなく、自動車交通需要そのものを抑制する施策を併せ行うことで交通渋滞を緩和し、環境改善を図ろうとするものです。CO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>などの削減が環境問題において最重要課題とされているなかで、将来の自動車交通の見直しを想定した交通体系を考えていく上でも重要な政策です。東京都においても平成一二年二月に「TDM(交通需要マネジメント)東京行動プラン」を策定するなど、重点的に取り組んでいます。東京構想には以下のような具体的な事業を掲げています。

#### ○路上駐車対策

駐車場誘導システムの整備や、貨物自動車専用荷捌きスペースの確保などの諸施策を推進していきます。昨年度渋谷地区において国土交通省と渋谷区の協力を得ながら社会実験を行いました。井の頭通りや公園通りでの自動車走行速度が向上するなど一定の効果が認められました。

○自転車走行空間の整備

幅の広い歩道や車道など既存の道路空間を活用し、自転車走行空間の整備、ネットワーク化を図ります。このような自転車走行環境の改善により自動車からの利用転換を促進します。推進プランでは、外堀通りと昭和通りに囲まれた皇居を中心としたエリアで、区と連携して整備を図っていくこととしています。

○パークアンドライド

通勤などで都心部へ向かうにあたり、郊外の駐車場から鉄道やバスなどの公共交通機関への乗換えを誘導する施策です。今年度、東急二子玉川駅周辺等において社会実験を実施する予定です。平成一五年度以降の本格実施をめざします。

○ロードプライシング

ある一定の自動車交通混雑エリアを設定し、そこに進入しようとする自動車に対して課金するシステムです。平成一五年度以降の早期導入をめざし、学識経験者及び国の関係機関などを交えた検討委員会（平成一二年八月設置）において、具体案を検討するなどの取組みを行っています。

道路交通政策の観点からのこのような施策とともに、自動車からの利用転換手段の受け皿となる鉄道やバスなどの公共交通機関を、これまで以上

に利便性の高いものとしていくことも必要です。東京構想では、新たな鉄軌道路線の整備促進や、駅空間などのより一層のバリアフリー化の推進などにについても詳述しています。

四 政策指標との関連

以上のような道路整備関連施策の達成度を計るため、東京構想では政策指標（表3）を挙げています。

平均旅行速度については全国平均が三五・二km/h となっており、いかに東京都内の道路が混雑しているかを示しています。ちなみにマラソ

表3 道路整備関連の政策指標

政策指標名	指標 (直近年次)	指標 (目標年次)
自動車の混雑時平均旅行速度 (km/h)	21.0 (1997)	30 (2015)
首都圏3環状道路整備率 (%)	20.3 (1998)	85 (2015)
東京圏の環状方向地域間トリップ数と放射方向地域間トリップ数の比 (%)	14 (1998)	17 (2020)

ンの男子世界記録は二〇・一km/hですから人間のスピードとほとんど変わらないという状況です。目標の数値は信号待ち一回程度で交差点を通過できるくらいには渋滞状況は改善されるというイメージです。

環状道路の整備率については、海外主要都市との比較がよくなされます（図5）。東京は計画延長がいちばん長いため合意形成が難しいなどの事情もあって整備率が低く、他に比べ見劣りの感はありません。目標数値の達成には集中的な財源投入もさることながら、住民参加型、民間事業者活用などの新たなしくみの確立による、旧来型都市づくり手法の見直しも必要です。具体的な方策については、今秋策定予定の「東京の新しい都市づくりビジョン」の中で明らかにされる予定です。

環状方向と放射方向のトリップ数の比率については、核都市間の交流が高まるなど、環状方向の人びとの動きが活発になることでこの数値が向上すると捉えてください。またこの数値が高まることは、首都圏のそれぞれの地域が、東京都区部に対して自立性を高めていることも示しています。（すなわち放射方向のトリップが相対的に減少すること）ももとは環状メガロポリス構造の形成に関する指標ですが、道路整備の効果も多分に寄与しますのでここで紹介しました。

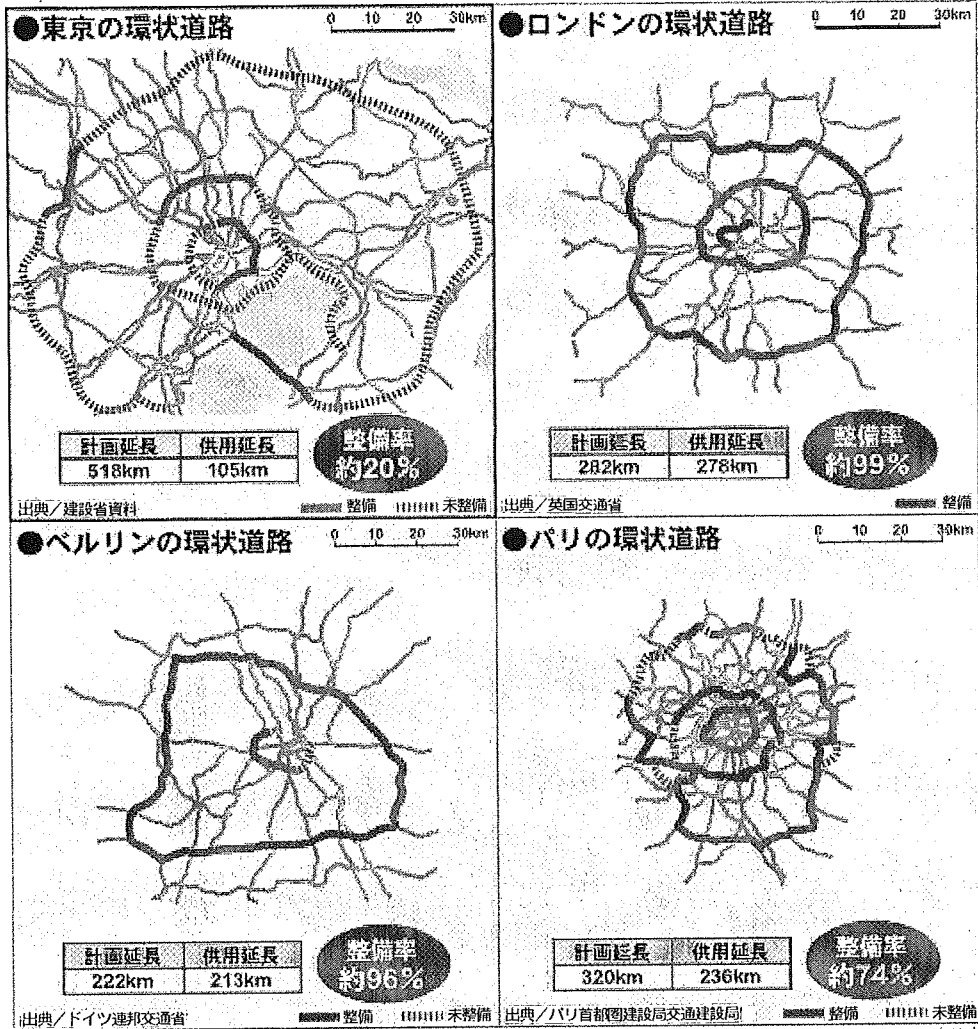


図5 環状道路整備状況比較

つづ

先の緊急経済対策において、日本の経済活力の再生に必要となる構造改革の一環として「都市再生」が位置付けられました。五月には政府内閣官房に都市再生本部が設置されましたし、特に東京圏においては国と七都県市で構成する常設委員会が設けられるようであり、今後首都圏への重点的な社会資本再整備への追い風が期待されます。さらには道路特定財源や地方交付税の配分見直しなどが提案されていることも、都市再生政策に対する気運の高まりを示しています。

3 環状道路をはじめとする広域幹線道路ネットワークの形成は、首都圏における人・モノ・情報の流れを迅速かつ円滑にします。これにより都市相互の連携機能が向上すればそれは首都圏の経済活力を高めます。また交通渋滞がなく環境改善の進んだゆとりある空間の活用により人びとを惹きつける魅力ある都市への再構築が図られます。首都圏の経済活力の向上は、すなわち日本の活力の向上につながります。「東京構想2000」では、人びとの多様な価値観やライフスタイルに対応した魅力と活力ある都市の再生をめざしています。その基盤となる道路整備を着実に進めていくために、今後も国をはじめとした関係機関への働きかけなどを含め積極的に取り組んでいきます。



# 「道路ふれあい月間」について

## 道路局道路交通管理課

国土交通省（旧建設省）では、毎年八月を「道路をまもる月間」として各種行事を展開しておりますが、今般、全体的な見直しを行いその行事展開及び名称の変更を行いました。

### 一 見直しの必要性

この運動は本来国民自らが道路の役割、大切さを十分理解し、自主的かつ積極的に行事に参画していくことが望ましいが、これまで各地の行事はそのほとんどが道路管理者側が主体となって企画・立案されていたり、一部道路利用者や地域住民等の参加を促して行事が実施されているものの、大半は道路管理者の主導でなされているのが実情です。

こうしたこともあって月間の存在が国民に十分浸透しているとはいえないのが実態です。

また、名称も「道路をまもる月間」となっており、これは道路管理者の責務を前面に押し出したものとなりました。

二一世紀をむかえ、国土交通省が発足し、各地域においても地方整備局として再編整備がなされ、今まで以上に地域に密着した行政の展開が期待されます。

国土交通省は「国土交通省の使命、目標、仕事の進め方」として「国民に開かれた行政運営」を掲げ、「国民との対話の重視」、「国民の行政参加の促進」を進めることとします。

こうしたなかで、「道路をまもる月間」についてもそのあり方を見直し、道路管理者の視点から国民、すなわち道路利用者の視点に立った運動となるよう、行事の展開のしかた、名称等について見直しを行うこととしました。

### 一 行事の展開のしくみ

各地域において、地域住民の参加のもと、月間における行事の積極的な展開を図るため、これまで本省から行っていた道路管理者として行うべき道路施設の点検等の指示は行わず、各地域の特性に応じた行事の展開を各道路管理者の判断に委ねることにしました。

その際、各道路管理者は地域住民や協賛団体の関係者等を構成員とする委員会等を設置するなどして、その意向・意見を把握し、それを積極的に行事の展開に組み入れる方策を考慮することとします。

各種の行事は、地域住民等が主体となって実施し、道路管理者はそれに極力協力すると



最終審査会の模様



いったものを優先し、少しでも多くの住民等に、道路の正しい利用、道路をいつくしむという意識をもって道路にふれあう機会を設定するような運動を展開するように努めることとします。

### 三 名称について

月間の行事名については、道路利用者、都道府県、公団、地方整備局等から意見を聴取しましたが、その結果も踏まえ「ふれあい」を月間の新名称としました。

「ふれあい」とは、お互いになれること、気持ちがかようこと等とされていますが、「道路ふれあい月間」については、日頃から道路を利用している国民に、改めて道路とふれあい、道路というものを見つめ直し、道路の機能、大切さを再認識してもらい、さらには道路をいつくしむという意識を醸成しようとするものであります。

### 四 推進標語

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

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

推進標語は、「道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。みんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用しましょう」をテーマに、全国の各道路管理者の関係事務所、高速道路のサービスエリア・パーキングエリア、「道の駅」、自治体の道路維持担当部署及びその関係事務所等で応募用チラシを配布やインターネットでの募集を行った結果、一、五一九点の作品が応募されました。その中から、予備審査を経て六月四日（月）に最終審査が行われました。

最終審査は、残間里江子氏（プロデューサー）、陣内貴美子氏（元オリンピック・バドミントン選手）、山田美保子氏（放送作家・コラムニスト）、渡辺文雄氏（俳優）の四氏により行われ、最近の道路事情やこの推進標

語の必要性等様々な意見が交わされ、最優秀賞一点、優秀賞四点、佳作四点を選定しました。

選ばれた標語は、「道路ふれあい月間」期間中に道路情報板、垂れ幕等で本月間の推進に活用されます。

また、「道路ふれあい月間」の期間中に開催される「道の日」のイベント等において表彰が行われます。

平成一三年度の入選された方々と作品は次の通りです。

#### ○最優秀賞／国土交通大臣賞

我が町の 自慢のひとつ この道路

群馬県多野郡新町 発田 康行さん

#### ○優秀賞／道路局長賞

学生の部

この道は 君の友達 良き仲間

沖縄県具志川市 吉里 恵理子さん

道は ぐらしをささえる 財産です

大分県中津市 嶋沢 英伸さん

一般の部

「ありがとう」 通る道へも 思いやり

愛知県岡崎市 谷 三千代さん

あるのです！ 小さな道にも 大きな使命

鳥取県倉吉市 山本 広行さん

#### ○佳作

学生の部

道のおかげで 豊かな 生活

大阪府和泉市 櫻井 初実さん

通るたび いつも心が はずむ道

大阪府和泉市 横田 えりさん

一般の部

いい道を 子に孫に継ぐ 心がけ

三重県津市 森川 益明さん

道づくり 癒しとマナーの 交差から

大阪府大阪市浪速区 伴 雅彦さん

#### 五 おわり

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

# 「道の日」(8月10日)について

## 道路局総務課

### 「道の日」の制定経緯と趣旨

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

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

これらを受けて、建設省(現国土交通省)では「道の日」の制定に向け検討を続け、昭和六一年度から八月一〇日を「道の日」とし、

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

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

※本年度より「道路ふれあい月間」に名称変更

### 「道の日」の運動

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

### 「道の日」の中央行事

「道の日」の制定についての建設(現国土交通省)事務次官通達を受けて、その趣旨に賛同した関係団体により「道の日」実行委員

会が組織され、「道の日」中央行事の実施等に  
あたっています。

平成一・二年度までの「道の日」中央行事の  
主な活動内容は表のとおりです（敬称略）。

### 平成一三年度「道の日」中央行事

一六回を迎える本年度の中央行事は、八月

「道の日」中央行事の主な活動

昭和61年	「道の日」制定記念式典、パレード（銀座中央通り） 「日本の道100選」（第1期：中央区中央通り他52道）の顕彰
62年	「道の日」テーマソングの作詞募集（「たまには・・・道で」に決定） 「日本の道100選」（第2期：江東区ほか湾岸道路他50道）の顕彰
63年	「道の日」キャンペーンキャラクターの愛称決定（こっちだヨウ平）
平成元年	周遊ドライブコース企画コンテスト（沖縄西海岸周遊コース他12コースが入賞）
2年	「道の日」記念式典（「夢ロード21」表彰式、「道の日」の歌コンサート等）
3年	「道の日」イベント「ヨウ平ランド」（各県の協力による物産展等）
4年	「道の日」イベント「ヨウ平ランド」の開催及び「道の日」記念シンポジウム
5年	「道の日」イベント「感・道フェア'93」 （各県の協力による物産展や郷土芸能披露、酒井法子コンサート等）
6年	「道の日」イベント「感・道ランド'94」 （各県の協力による物産展や郷土芸能披露、貴島サリオコンサート等） 「くらしにかかる橋」フォト&エッセイ・コンテストの実施 「道の日」ONE DAY SPECIAL STATION （文化放送一日「道の日」特集の展開）
7年	「道の日」まつり'95 （各県の協力による物産展や郷土芸能披露、かとうれいこコンサート等） 「こっちだヨウ平の道路はじめて物語」ビデオの作成 「道の日」BOOKの作成（趣旨や道路整備の歴史等をまとめたパンフレット）
8年	「道の日」ロード・ジャンボリー （春日通り、本郷通り等でのロードウォーク、上野公園での道路パネル展等） 「道の日」新シンボルマークの制定
9年	「道の日」ロードパーク （ミニトークショー、音楽バンドライブ、アンパンマンショー、クイズアベニュー、パネル展、大道芸等） 東京湾アクアライン「道の日」親子ウォーク
10年	「道のこども親善大使」見学会（多摩都市モノレール、麻布共同溝、 首都高管制センター、親善隊長：間寛平） 「道の日」ライブステージ（ライブトーク、「道のこども親善大使」任命式、ス ベシャルコンサート、ゲスト：間寛平、清水ミチコ、司会：雨宮塔子）
11年	「道のこども親善大使」見学会（浮島共同溝、海ほたるパーキングエリア、浮島 換気塔、親善隊長：ダチョウ倶楽部） 「道の日」ライブステージ（トークショー、コンサート等）ゲスト：清水アキラ、 ダチョウ倶楽部、司会：菊間千乃） 「道の日」特設ステージ（道のうた、大道芸、クイズ等）司会：三島美佳子）
12年	「道のこども親善大使」施設見学会（海ほたるパーキングエリア、首都高管制セ ンター等） さわやか「道の日」ステージ（マジック、トークショー等）ゲスト：加山雄三、 ナポレオンズ、西尾舞生 司会：木村郁美）

四日（土）に道路に関する施設を見学する  
「道のこども親善大使」施設見学会、八月一  
日（土）に都内イベントスペース（恵比寿カ  
ーデンプレイス）にて大人から子供まで楽し  
めるステージイベント（屋内）を実施します。  
また、今年度は新聞広告の活用等により、  
行事参加者以外の方にも広く「道の日」の普

及・啓発を図ることとしています。

主催：「道の日」実行委員会

後援：国土交通省、内閣府、警察庁、日本道

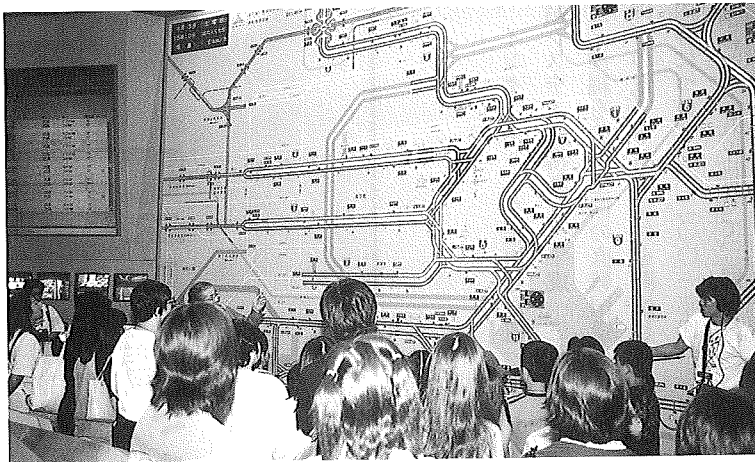
路公園、首都高速道路公園、阪神高速

道路公園、本州四国連絡橋公園、全国

知事会、全国市長会、全国町村会（予

定）

昨年の「道の日」中央行事の様相



施設見学会：首都高管制センター

1 「道のこども親善大使」施設見学会

開催日：平成一三年八月四日（土）

開催時間：9：30～17：30

見学施設：東京湾アクアライン、海ほたる

パーキングエリア他

\*見学会の様相をENGカメラで収録

し、一日（土）のステージイベント  
で紹介します。

2 ステージイベント

開催日：平成一三年八月二日（土）

開催時間：13：30～16：00（開場13：00）



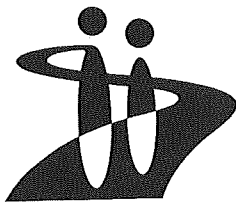
さわやか「道の日」ステージ

場 所：恵比寿ガーデンプレイス内、ガーデンホール（屋内）  
概 要：①オープニング  
②「道の日」セレモニー…実行委員会会長挨拶等  
③「道路ふれあい月間」推進標語表彰式…最優秀、優秀作品の表彰

④「道のこども親善大使」施設見学会報告  
⑤ステージショー…「いっこく堂」アトラクション

山本直純の「道の日」コンサート

◎施設見学会、ステージイベントの日程・時間及び内容は変更される可能性があります。



8月10日は「道の日」

# 自治体版道路占用許可 電子申請システムの実証実験について

## 道路局路政課道路利用調整室

### 一 はじめに

国土交通省では、インターネットを経由した道路占用許可電子申請システムを構築し、平成一三年二月以降、北海道・沖縄を除く全国の直轄国道において道路占用許可の電子申請の受付を開始したところですが（内容については、二〇〇一年四月号において紹介済み）、これと併せて、同システムを都道府県道及び市町村道へ導入するための研究会を平成一二年度に開催し、実証実験を実施しました。実証実験は、岐阜県、岡山市、岐阜市及び岡山市並びに関係占有事業者の協力を得て平成一二年一二月四日から平成一三年二月二十八日までの約三か月間行いました。

以下、実証実験の概要を報告します。

### 二 自治体における道路占用許可申請手続事務の現状調査

実証実験に先立って四自治体（岐阜県、岡山市、岐阜市、岡山市）における道路占用許可申請手続事務（以下「事務」という。）の現状調査を行いました。

直轄国道における事務と四自治体における事務との違いは以下のとおりです。

#### ① 申請受付部署

直轄国道においては、地方整備局工事事務所の出先機関である出張所で受け付けていますが、四自治体では、本庁でのみ受け付ける自治体、出先機関でのみ受け付ける自治体、本庁と出先機関で受け付ける自治体がありました。

#### ② 申請書等

申請書は、直轄国道も四自治体も道路法施行規則で定められている様式を使用していますが、許可書等は、四自治体は、直轄国道で使用している書式とは異なる書式を用いており、さらに、自治体により異なっていました。

#### ③ 添付図書

直轄国道では、添付図書として位置図、平面図、横断面等六種類が定められており、四自治体でもほとんど違いはありませんでしたが、一部には個々の自治体に固有の添付図書の提出を求めているところもありました。また、四自治体とも位置図に住宅地図、都市計画図を利用していました。

#### ④ 決裁

直轄国道では、出張所長決裁及び事務所長決裁の二とおりの決裁が行われていますが、四自治体ではいずれも申請を受け付けた部署内で決裁を行っていました。

⑤ 進捗関係届出

直轄国道では、工事着手届、工事完了届の書式を定め、提出を求めています。届出を求めている自治体がありました。また、直轄国道では提出を求めています。また、仮復旧時に工事完了届を求めている自治体がありました。

⑥ 軽微な工事等に係る届出

直轄国道では、保守、軽微な変更、緊急工事、試掘、廃止等について、書式を定め、届出を求めています。四自治体はそれぞれ取り扱いが異なり、書式の有無、内容とも区々でした。

⑦ 占用料計算

直轄国道では、道路法等の法令及び関係通達により占用料計算を行っています。四自治体は、それぞれの条例により占用料計算を行っており、徴収単位、端数処理、占用料計算の対象となる占用期間の算出方法等が異なっていました。

⑧ 進捗管理

直轄国道では、進捗管理簿、申請済案件一

覧表、文書処理台帳、月別処理状況調査を作成して申請案件の処理状況を把握し、経過日数の管理を行っています。四自治体では、問い合わせ対応用の進捗管理台帳があるのみでした。

⑨ 集統計

直轄国道では、占用料集計表、道路占用許可申請受付処理表、道路占用物件別調書、道路占用者別物件調書を作成していますが、四自治体のうち集統計を行っていますのは二自治体で、直轄国道で使用している書式とは異なる書式を用いています。

三 実証実験の状況

実証実験は、直轄国道で実運用に供されているシステムを自治体に適用した場合の適応性の検証、作業時間短縮効果の検証及び今後の標準的な自治体版システムを構築する際の機能面・運用面における問題点・課題等を洗い出すことを目的として実施されました。

実証実験のシステムは、直轄国道向けのシステム（以下「直轄国道版」という。）を使用し、自治体ごとの業務

運用体制の下で実施しました。そのため、道路管理者のネットワーク構成や受付部署の違いにより若干自治体ごとに異なるネットワークを構成しました。（図は、そのうちの岐阜県におけるネット

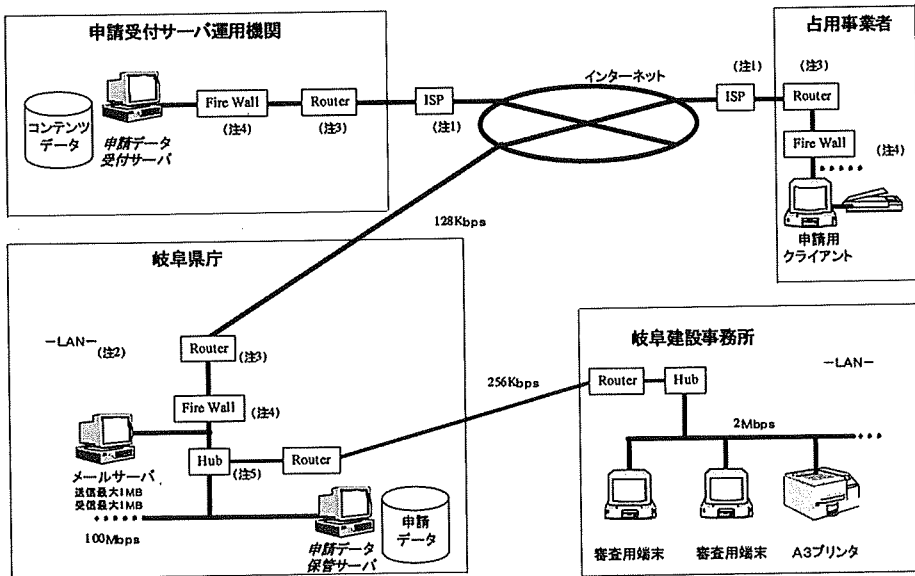


図 岐阜県におけるネットワーク構成



表1 道路管理者別の申請データの件数及び処理状況

地区	道路管理者	申請件数	処理状況				
			審査中	審査済	許可済	着手届	完了届
岐阜	岐阜県	34	10	24	24	12	8
	岐阜市	53	6	47	47	24	19
岡山	岡山県	30	13	17	17	13	8
	岡山市	12	6	6	6	0	0
合計		129	35	94	94	49	35

表2 道路管理者別の添付図書の内訳

地区	道路管理者	申請件数	添付図書の内訳				
			1～5枚	6～10枚	11～20枚	21～50枚	51枚以上
岐阜	岐阜県	34	23	5	3	2	1
	岐阜市	53	33	11	5	3	1
岡山	岡山県	30	16	10	2	1	1
	岡山市	12	8	1	1	2	0
合計		129	80	27	11	8	3
比率		100%	62%	21%	8.5%	6.2%	2.3%

表3 占用事業者の作業時間の内容

	システム利用による作業		従来の作業		作業時間の効果
	作業項目	作業時間	比較対象となる作業項目	作業時間	
①	申請書作成 (準備作業)	a. 申請書作成時間 平均 0.3H ～0.5H  b. 添付図書作成、電子化時間 平均 0.2H ～0.3H  *最大 2.5H (80枚)	電子データによる申請書の作成	時間の測定出来ず	・効果の測定出来ず  ・紙ベースの申請書を入力するのであれば a、b の時間が余分にかかる
②	申請書提出 (データ送信まで)	a. 送信データ作成 + b. メール送信時間 平均 0.3H ～0.5H *最大 2.5H (80枚)	移動時間(往復)及び説明時間	0.3H (市) ～1.0H (県)	・県のレベルで 0.5H の効果  ・遠距離の道路管理者への申請も効果あり
③	許可書受領	平均 0.1H ～0.2H	同上	0.3H (市) ～1.0H (県)	・0.2H (市)～0.8H (県) の効果
④	着手届 (完了届も同じ)	a. (添付資料作成、電子化時間) + b. 届入力時間  平均 0.2H ～0.4H	同上	0.3H (市) ～1.0H (県)	・各届共 0.1H (市)～0.6H (県) の効果

ワーク構成)

申請データについては、実証実験期間中の新規申請データの inputs を基本とし、種々の占用物件に係る申請形態の検討を行う意味から、既許可の申請データも入力対象とすることとしました。期間中の申請件数は一二九件ありました。そのうち許可済みのものが九四件、完了届の提出まで終わっているものが三五件ありました(表1)。

添付書類については、コピー及びスキヤナ読取

り等、事前の準備作業に要する時間や大量データによる回線負荷・送信時間を検証するために、できるだけ添付図書の枚数が多い申請データの送信も対象としました。添付書類が一〇枚を超える申請が二二件あり、そのうち五〇枚を超える申請も三件ありました(表2)。

作業時間については、申請書作成(準備作業)、申

請書提出(データ送信まで)、許可書受領及び着手・完了届提出の作業項目ごとに従来の作業時間と電子申請を行った場合の作業時間を比較し、作業時間の効果も併せて検証しました(表3)。

#### 四 実証実験の結果

今回の実証実験の結果、自治体及び占用事業者から、直轄国道版について七三点の問題点・課題が指摘されました。それらの問題点・課題は、その原因ないし理由によって、三つに分類できます。

- ・直轄国道と自治体との事務のやり方等の違いに起因しているもの
- ・システムの容量又は機能の不足に起因しているもの
- ・システムを操作する際の画面表示、操作手順等に関する不便さ(いわゆる使い勝手の悪さ)に起因しているもの

以下、それぞれについて内容を簡単に紹介しなす。

##### (1) 直轄国道と自治体との事務のやり方等の違いに起因しているもの

直轄国道と自治体では、管理する道路の性格、延長及び管理体制などが違い、事務のやり方にも違いがあります。したがって、直轄国道版を自治体の事務にそのまま使用するのは支障が出てきます。申請書等に関するものが八点、添付図書に関するものが二点、進捗関係届出に関するものが二点、占用料計算に関するものが三点でした。

主な事例としては、

- ・占用工事一件ごとの申請となつているため、

小規模工事(引込管)について何件かを一括して一つの申請として申請することができない。

- ・複数の路線に跨る工事であっても、一路線ごとに申請しなければならない。
- ・添付図書としてシステムで用意しているもの以外のものが必要な場合がある。
- ・位置図に住宅地図、都市計画図を利用したい。
- ・着手届・完了届の提出を求めない場合であっても、システム上は必須となっているため、入力しないと処理が完了しない。
- ・などがありました。

##### (2) システムの容量又は機能の不足に起因しているもの

問題点・課題として指摘のあったのは添付図書の送信時間、解像度等に関するものが四点でした。内容としては、次の四つの事項に分類できます。

- ・添付図書の枚数が一〇枚を超える場合は、占用事業者にとってはコピー、スキヤニングから申請データ送信までの時間が、自治体にとっても送られてきたデータをプリントする時間がかかる。

- ・A0、A1の大型サイズの添付図書は、占用事業者が送信可能なサイズに分割して、コピー、スキヤニング、送信しなければならず、

その作業に時間がかかる。自治体は、分割されたものを復元するために時間がかかる。

- ・添付図書の図面や写真の画質が鮮明でない。
- ・添付図書として受け付けられるのはラスターデータのみであるため、CADで作成された添付図書であってもCADデータとして送信することができない。

##### (3) システムを操作する際の画面表示、操作手順等に関する不便さに起因しているもの

- ① 画面又は出力帳票の表示に関して、「申請書の内訳書の名称欄の枠が足りない。」「進捗管理簿は横に長すぎるため、スクロールしないと必要な項目を見ることができない。」などの指摘が一五点ありました。

- ② 申請書作成等のためのデータ入力及び受付データ等の出力の処理機能に関して、「工事実施の方法欄に開削工事と推進工事の両方を登録しようとしても、どちらかしか選択できない。」「代表者名の登録に特殊文字(外字)を使用できない。」など機能不足を指摘するものが二二点ありました。

- ③ このほか、「申請書送付ページで、提出先を全国から選ぶようになっていないが、占用事業者情報から事前の絞り込みができないか。」「確認メッセージ、エラーメッセージを追加してほしい。」などの使い勝手の向上を求め

る意見が七点ありました。

## 五 標準システム構築に向けて

### (1) 事務のやり方等の違いについて

実証実験とそれに先立つ現状調査の結果、事務については、直轄国道と自治体の間又はそれぞれ自治体の間において申請書関係の様式、添付図書の種類、占用料計算方法等において違いがありました。

申請者の負担軽減の点から見れば、異なる自治体間の手続の違いは最大限標準化されることが好ましいですが、これらの違いの元となっている自治体の道路占用申請等に関する規則等をシステム化を契機として一挙に標準化することは困難と考えられます。将来的には全国的標準化を目指すとしても、当面自治体版システムを構築する場合ある程度自治体ごとの独自性が残らざるを得ないと考えられます。

ただ、これによってそれぞれの自治体のシステムが全く別個のシステムとなるものではありません。なぜなら、様式等が違っていてもその中で使用される項目は直轄国道版とほぼ同一であるため、システムに必要なデータ項目は共通しているもので、システムの様式は、いくつかの標準パターンに集約することが可能と考えられ、占用料計算においても同様に計算手順、端数処理方法等につ

いて、計算方法をパターン化することで対応可能と考えられるからです。

また、添付図書も直轄国道版の図書を標準としつつ、自治体により必要な図書を付加することで対応できます。したがって、自治体版の標準システムの構築は十分可能と考えられます。

### (2) 添付図書の送信時間、解像度等に関するものについて

大量（一〇枚以上）の添付図書を送信しようとする場合、占用事業者及び自治体双方に時間がかかりすぎる点については、今後新しい圧縮技術の応用などが望まれます。

大型サイズの添付図書の分割・復元の問題については、図面の作成段階から、できる限り電子申請を考慮に入れて分割する必要のない添付図書とするよう検討することも重要だと考えられます。

解像度の問題は、直轄国道版が持つ制約（解像度300dpiまで、モノクロのみ等）によるものですが、これは既存のハード、ソフトを利用し、システム利用者のコスト負担を抑え、インターネット上へ送り出す送信データが膨大になることによる占用事業者の社内システムへの影響及び道路管理者のメールサーバーへの影響等を考慮して設定されたものです。最近の通信技術の発展、パソコンの性能の向上、デジタルカメラの普及、CADデータの標準化の動向などの諸点を踏まえ、どのような

見直しが可能か検討していく必要があります。

### (3) 使い勝手の向上について

システムを操作する際の画面表示、操作手順等に関する使い勝手の向上については、より簡単でスムーズな操作の観点からシステム改良事項として検討していくこととなります。

## 六 おわりに

政府のe-Japan重点計画（平成一三年三月二九日IT戦略本部決定）においても「行政公共分野の情報化」は、「高度情報通信ネットワークの形成」とともに五つの重点政策分野の一つであり、高度情報通信ネットワークの形成のための「線路敷設の円滑化」において、自治体の道路占用許可の電子化は推進すべき施策の一つとされています。実証実験では、直轄国道と自治体の道路占用許可申請手続の事務のやり方の違い、直轄国道版の持つシステム上の制約などから、自治体において電子申請システムを構築するに当たって検討すべき事項が明らかとなりましたので、これらについての対応方策を早急に検討し、全国で共通して導入でき、自治体、占用事業者双方にとって利用しやすい自治体版標準モデルの構築を目指したいと考えています。

# 『参加型交差点緊急改良』の推進について

道路局国道課

道路の交通渋滞は、各種経済活動や社会活動を大きく阻害するため、早急にその解消が求められています。国土交通省では、これらの渋滞を解消

するため平成一〇年度を初年度とする「第3次渋滞対策プログラム」に基づき、バイパス・環状道路の整備、立体交差点化等の交通容量拡大策を推進するとともに、需要サイドで輸送効率の向上を図る交通需要マネジメント(TDM)施策を盛り込み、総合的な渋滞対策を推進しているところですが、より一層効率的、効果的に渋滞対策を進めていくことが求められています。

国土交通省では、平成一三年度より、渋滞解消効果の早期発現が期待される交差点について、PI方式※を導入し、国民の意見を伺いながら効率的、効果的な対策を実施する「参加型交差点緊急改良」に着手します。

「参加型交差点緊急改良」は、直轄国道における緊急渋滞対策として、渋滞解消効果の早期発現が期待される交差点について、付加車線の設置やボトルネックとなっている箇所を拡幅等、低コストで短期間(一〜三年程度)に効果の発現が期待できる対策を道路管理者が創意工夫して立案し、関係する住民・利用者等のご意見を伺いながら、効率的、効果的な事業の実施により、早期に渋滞解消効果の発現を図るものです。

当面、一般国道二〇号初台交差点(東京都新宿区)など、全国で九〇箇所の渋滞交差点において「参加型交差点緊急改良」事業を進めてまいります。

〔参考〕各地方整備局における「参加型交差点緊急改良」の名称及び事業数

地方整備局名	参加型交差点緊急改良の名称	事業数
北海道	北の交差点 楽らくスループラン	3
東北	快適交差点01	12
関東	交差点 道がえる 作戦	13
北陸	交差点フレッシュアップ事業	7
中部	交差点“ちよっと工夫”プラン	7
近畿	渋滞はもうごめん するっと交差点	19
中国	緊急交差点改良プラン	7
四国	四国路快適交差点プラン	7
九州	九州交差点スイスイプラン	13
沖縄	チャタン友遊交差点改良事業	2
合計		90

※「PI (Public Involvement) 方式」… 施策の立案や事業の計画・実施等の過程で、関係する住民・利用者や国民一般に情報を公開した上で、広く意見を聴取し、それらに反映すること。

参加型交差点緊急改良の代表事業

地方整備局名	都道府県名	路線番号	事業箇所	渋滞の原因	整備内容	最大渋滞長 (m)	整備時期
関東	東京都	一般国道20号	はつだい 初台交差点改良	右折車による渋滞	本線立体部の空間を活用した右折車線の増設	450	平成13年度～平成14年度
中部	三重県	一般国道42号	きたつゆ・みなかづの 北詰・南詰交差点改良	右折車による渋滞	橋梁拡幅を含めた右折車線の設置	170	平成13年度～平成15年度
近畿	兵庫県	一般国道9号	いっぴんやなど 一本柳交差点改良	右折車による渋滞	右折の立体化	6,400	平成13年度～平成16年度
中国	岡山県	一般国道2号	くらた 倉田交差点改良	本線からのランプ交通と側道交通が集中することによる渋滞	追加ランプの設置及び右折車線の増設	340	平成13年度
四国	高知県	一般国道32号	こうち かがひら 高知東道路明見地区交差点改良	交差点の飽和による渋滞	直進車線及び右折車線の増設	400	平成13年度～平成14年度
九州	福岡県	一般国道201号	いっぴんやなど 飯塚市役所前交差点改良	右折車による渋滞	市の土地を活用し右折車線とバスベイの設置	1,400	平成13年度～平成14年度

一般道国道20号 初台交差点改良

○本事業の概要

- ・ 箇所名：東京都新宿区西新宿3丁目
- ・ 延長：約0.2km
- ・ 全体事業費：約1億円
- ・ 完成予定：平成14年度

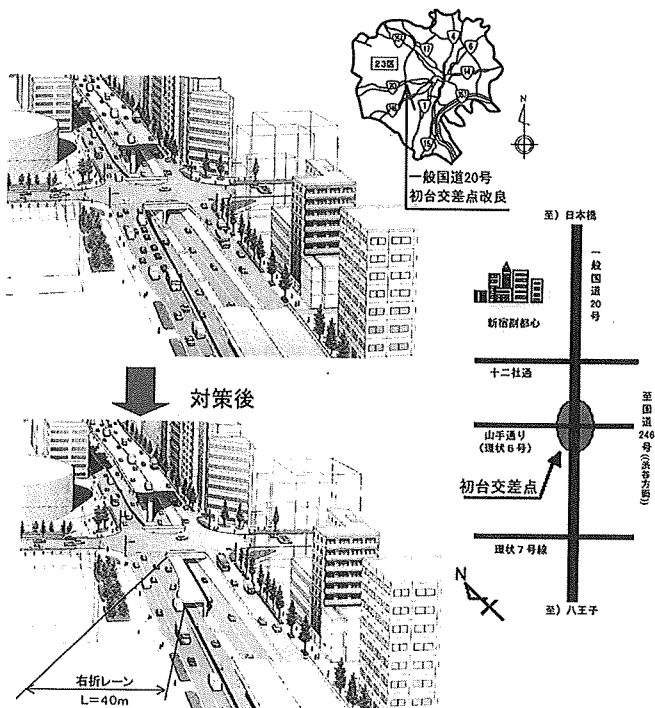
○渋滞の原因

国道20号八王子方面から山手通り渋谷方面への右折車両が多く、右折滞留時間が十分でないため、捌け残り車両により渋滞が発生している。

○本事業の整備効果

国道20号の本線立体部の上部空間を活用して、右折車線の増設（1車線）等小規模な交差点改良を行うことにより、交通混雑の緩和を図る。

最大渋滞長 約450m→解消  
最大通過時間 約11分→約3分



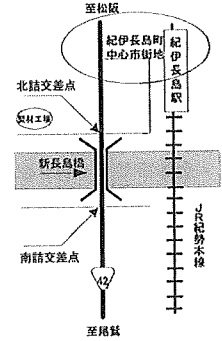
# 一般国道42号 北詰・南詰交差点改良

## ○本事業の概要

- ・箇所名：三重県北牟婁郡紀伊長島町長島
- ・延長：約0.2km
- ・全体事業費：約5億円
- ・完成予定：平成15年度



一般国道42号  
北詰・南詰交差点改良

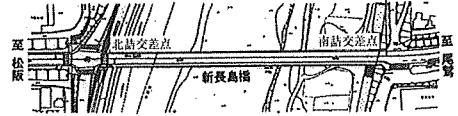


## ○渋滞の原因

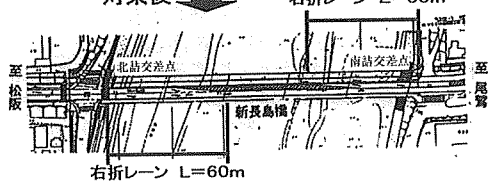
一般国道42号は、紀伊長島町の中心市街地へ向かう路線であるが、橋梁部前後に右折レーンがないため、直進車両の通行をさまたげることにより交通渋滞が発生している。

## ○本事業の整備効果

- ・CS調査により改良を要望された交差点である。
- ・右折レーンを整備することにより、朝夕の通勤時の交通混雑の緩和を図る。
- ・右折車が直進車線に滞留することがなくなるため、追突防止にもなり事故件数も減少すると思われる。
- ・滞留時間低減による環境低減化が図れる。



対策後



最大渋滞長 約170m→解消  
最大通過時間 約 5分→約1分

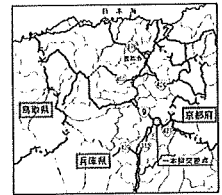
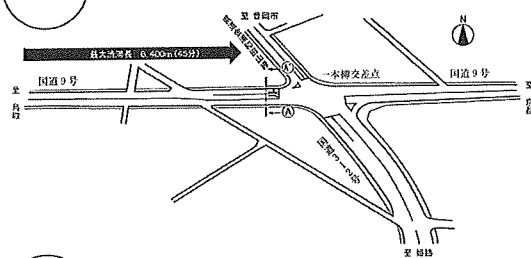
\* CS調査：道路利用に対する満足度を把握し、具体的な不満箇所を抽出するとともに、今後の具体的対策を検討するものである。

# 一般国道9号 一本柳交差点改良

## 本事業の概要

- 箇所名：兵庫県朝来郡和田山町玉置
- 延長：約0.4km
- 全体事業費：15億円
- 完成予定：平成16年度

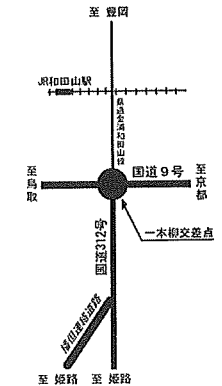
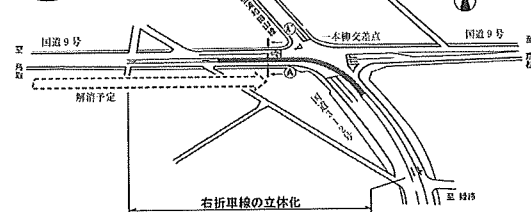
## 現況図



## 渋滞の原因

兵庫県北部の南北軸が交差する交通の要衝であり、特に国道9号から国道312号への右折交通が処理できず渋滞が発生している。

## 対策(案)



## 本事業の整備効果

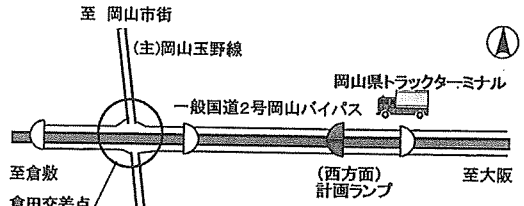
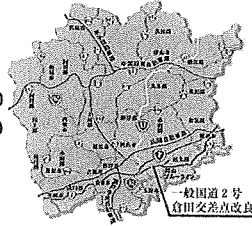
国道9号の鳥取方面から姫路方面への右折車線を立体化することにより、渋滞の解消を図る。

最大渋滞長 約6,400m → 解消  
最大通過時間 約45分 → 約0分

# 一般国道2号 倉田交差点改良

## ◆事業の概要

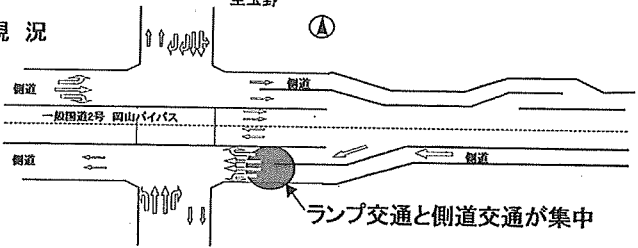
- ・ 箇所名：岡山県岡山市倉田
- ・ 延長：約0.3km(ランプ部)  
約0.1km(交差点部)
- ・ 全体事業費：約2億円
- ・ 完成予定：平成13年度



## ◆渋滞の原因

近傍にあるトラックターミナルから、側道を使ってバイパスに乗り入れようとする交通と、バイパス本線からランプを使って岡山市街地に向かう交通が、当交差点に集中して交通混雑が発生している

### 現況

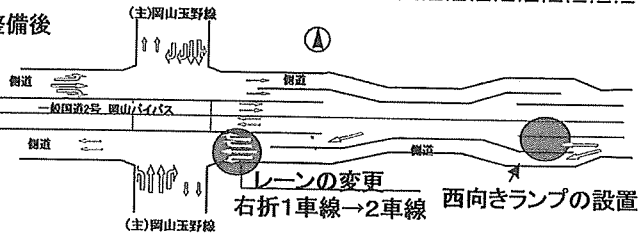


## ◆整備効果

トラックターミナル付近に西向きランプを設置し、当交差点への流入交通を減少させるとともに、倉田交差点の右折レーンを増やし、バイパス本線からの交通を処理し、交通混雑の緩和をはかる

最大渋滞長 約340m→解消

### 整備後



# 一般国道32号 高知東道路明見地区交差点改良

## ○本事業の概要

- ・ 箇所名：高知県高知市大津～南国市明見
- ・ 延長：約700m
- ・ 全体事業費：約3億円
- ・ 完成予定：平成14年度

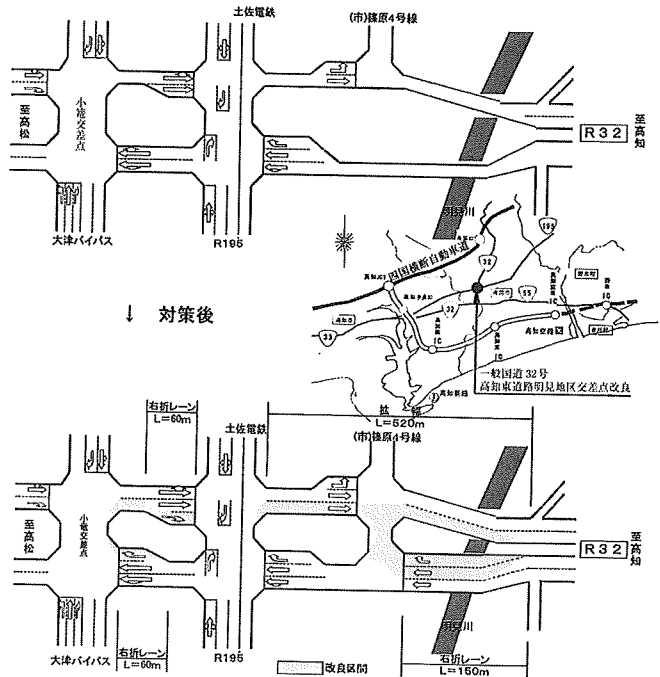
## ○ 渋滞の原因

四国横断自動車道南国ICより高知市・南国市への経由ルートとなっている国道32号高知東道路と高知市南国市を結ぶ国道195号、県道大津バイパスが交差している交通量の多い地区であるが4車線から2車線に車線が減少している区間が存在していることや、右折レーンが無い交差点が存在し、直進車の通行を阻害しているため、車線減少区間や交差点で交通混雑が発生している。

## ○ 本事業の整備効果

2車線区間については4車線に拡幅し、交差点部については右折レーンを設置することにより交通混雑の緩和を図る。

最大渋滞長 約400m→解消  
最大通過時間 約5分→約1分



# 一般国道201号 飯塚市役所前交差点改良

## ○本事業の概要

- ・箇所名：福岡県飯塚市新立岩
- ・延長：約0.15km
- ・全体事業費：約80百万円
- ・完成予定：平成14年度

## ○渋滞の原因

一般国道201号行橋方面から北九州方面へ向かう右折交通が多く、右折レーンが無いため、右折交通により直進車両の流れが悪くなり渋滞が発生している。

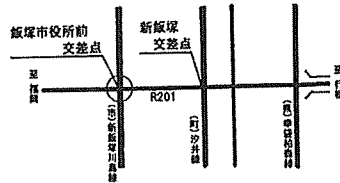
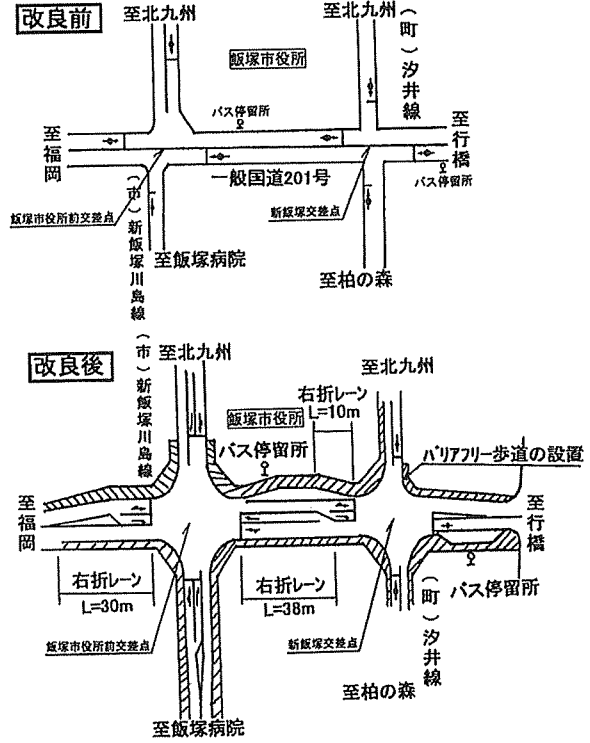
さらに、付近のバス停車帯が設置されていないため直進車両の流れが悪くなっている。

## ○本事業の整備効果

当交差点に右折レーンおよびバス停車帯を設置することで交通混雑の緩和を図る。

また、バリアフリー歩道の整備もあわせて実施する予定。(飯塚地区高齢歩行者等支援計画調査委員会で検討)

最大渋滞長 1400m → 緩和





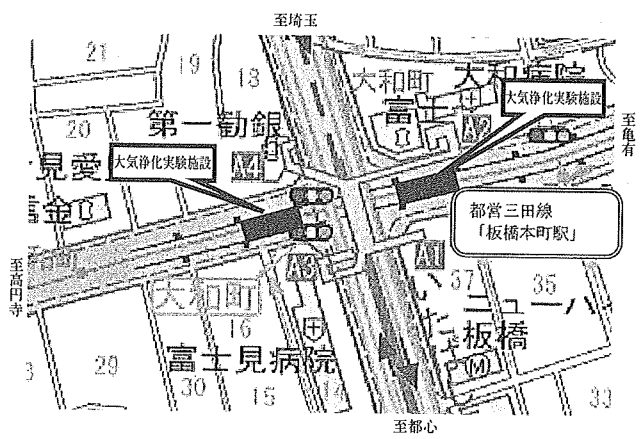
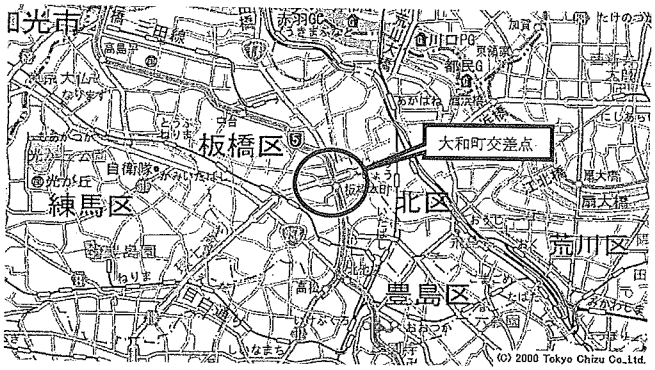
# 大和町交差点における 大気浄化実験施設が完成

道路局地方道・環境課道路環境調査室

去る五月一〇日（木）、東京都板橋区本町の大和町交差点において「大気浄化実験施設完成記念式典」が国土交通省・東京都・首都高速道路公団の主催で行われました。

大和町交差点は、一般国道一七号、主要地方道環状七号線及び首都高速五号池袋線が立体交差した三層構造の交差点で、一日約二二万台の交通量があり、平成一一年度の大気汚染状況調査によれば、二酸化窒素濃度及び浮遊粒子状物質濃度が全国一位と二位にランクされるなど、特に沿道環境が厳しい地域となっています。

このため、道路管理者（国土交通省・東京都・首都高速道路公団）が共同で、大型の大気浄化実験施設を整備し、窒素酸化物（NOx）や浮遊粒子状物質（SPM）の除去能力（沿道の大気濃度と与



位置図

える影響)、長期の耐久性、維持管理を含めたコスト等の検証のため、フィールド実験を行うこととし、実験施設の建設を進めてきたところです。

今回完成した大気浄化実験施設は、我が国でこれまで設置された同様の施設の中では最大規模の土壌を用いた実験施設となっています。

今後は、年間をとおしてフィールド実験を行い、実験の結果については、学識経験者、国土交通省、東京都、板橋区、首都高速道路公団で構成する大気浄化技術評価委員会(委員長・井手靖雄 久留米工業大学教授)において検証を行っていくこととしています。

## 一 大気浄化実験施設の完成記念式典

### (1) 日時

平成13年5月10日(木)

午前10時30分～11時40分

### (2) 場所

都道環状七号線 中山道陸橋高架下

東京都板橋区本町三五番地先

### (3) 主催者

東京都(道路管理者)

国土交通省(道路管理者)

首都高速道路公団(道路管理者)

## 二 今回運転を開始する実験施設の概要

### (1) 実験の実施主体

東京都建設局

国土交通省関東地方整備局東京国道工事事務所

首都高速道路公団計画部・保全施設部

### (2) 設置位置

板橋区大和町地内から同区本町地内

国道一七号(中山道)を挟む都道環状七号線中

山道陸橋高架下

### (3) 浄化方式

汚染された大気を吸気口から吸い込み、微量のオゾンを加えたのち土壌層を通し、窒素酸化物、二酸化窒素、浮遊粒子状物質などの大気汚染物質を土壌粒子に物理吸着させる。それらの物質を土壌に生息する様々な微生物が分解、浄化し、きれいになった大気を地上に放出するシステムである。今回、大和町交差点に設置される実験施設は、土壌層が上下二層式になっている。

### (4) 施設概要

吸気ボックス 二箇所

吸込送風機、オゾン添加施設 各二台

土壌受架台及び土壌層 二箇所

(土壌層総面積 七〇三<sup>3</sup>m<sup>2</sup>)

NO<sub>x</sub>及びSPM計測システム 一式

集中監視室 一箇所

### (5) 性能

処理風量…一〇万m<sup>3</sup>/h以上

汚染物質除去率…

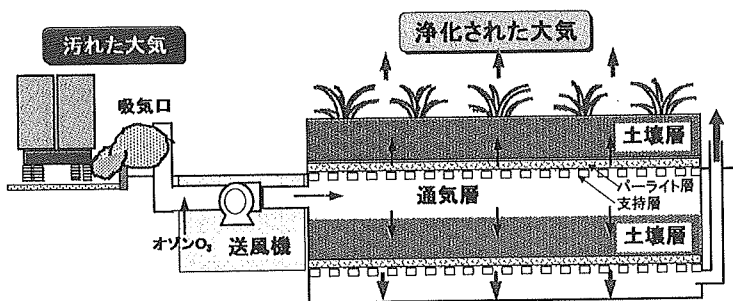
二酸化窒素(NO<sub>2</sub>) 九〇%以上

窒素酸化物(NO<sub>x</sub>) 七〇%以上

浮遊粒子状物質(SPM) …二酸化窒素の除去率と同程度

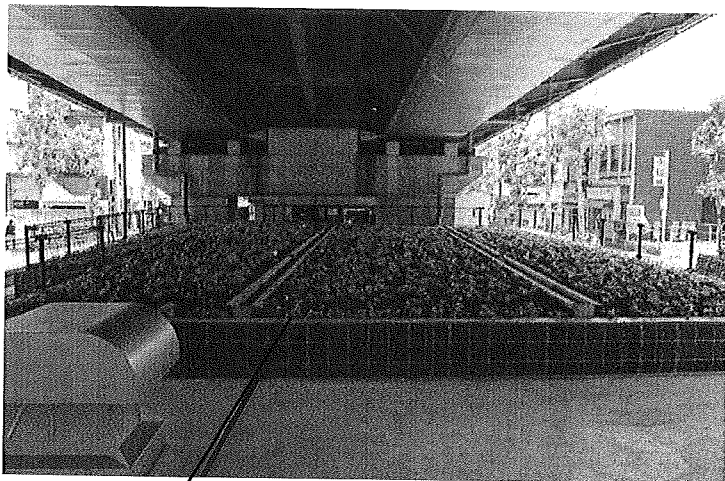
システム概要図

### (6) システム概要図

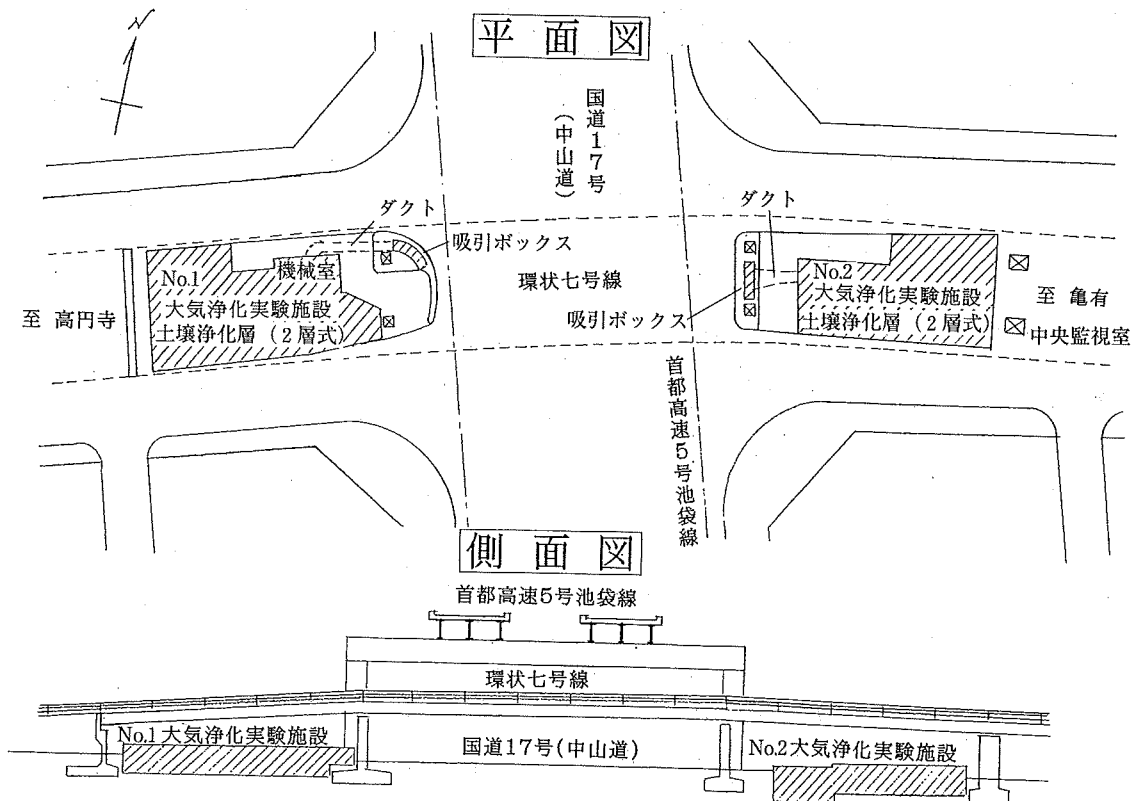


(土壌の表面に植栽を施すことにより、併せて道路の緑化も図る。  
(土壌中に取り込まれた窒素による植物の成長促進効果も期待できる。)

大気浄化実験施設イメージ図



大気浄化実験施設



施設概要

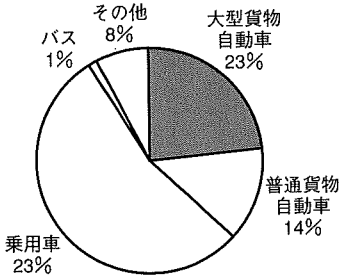
	浄化部面積 (㎡)		同合計 (㎡)
	上部	下部	
No.1	上部	215	419
	下部	204	
No.2	上部	130	284
	下部	154	
合計			703

# 大型貨物自動車への速度抑制装置の義務付けについて

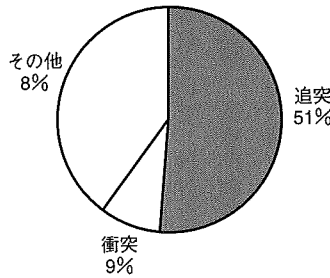
## 自動車交通局技術安全部技術企画課

### 一 大型貨物自動車への速度抑制装置の義務付けの背景

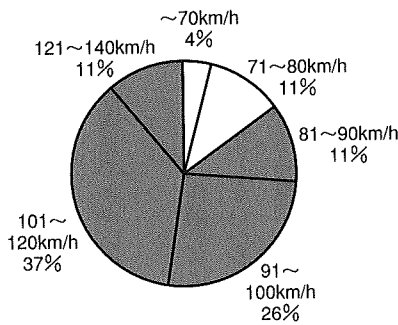
1 大型貨物自動車の高速道路における事故状況  
 高速道路における死亡事故の約二三％は大型貨物自動車（車両総重量八トン以上又は最大積載量五トン以上の貨物自動車）が原因となつて発生しており、その内訳を見ると、約五一％が大型貨物自動車による追突事故であり、また、その約八五％は、制限速度（八〇km/h）を超えた速度での走行時に発生しています（一九九八年財交通事故総合分析センターデータ）。



高速道路での死亡事故車種別構成比率



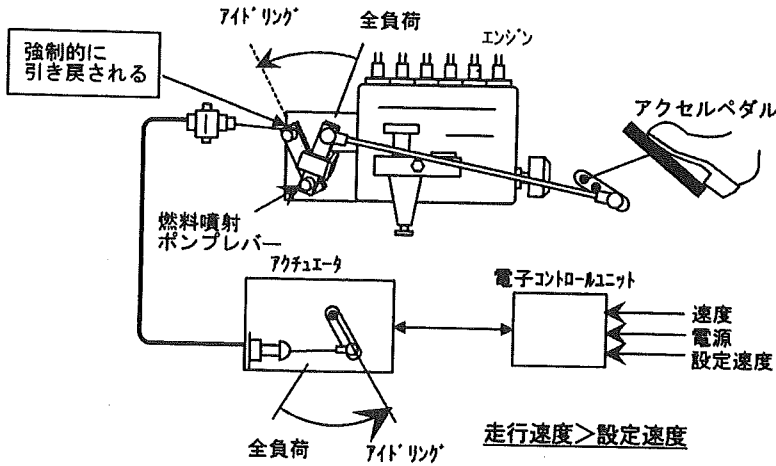
高速道路での大型貨物自動車による死亡事故の内訳



高速道路での大型貨物自動車による追突死亡事故における危険認知速度

### 2 大型貨物自動車事故防止対策検討会における検討

この厳しい事故状況に対処するためには、大型貨物自動車の高速走行に対応した事故防止対策を



速度抑制装置概念図

速度が設定速度を超えると、アクチュエータがケーブルを介して燃料噴射ポンプレバーをアイドル側へ引き戻すため、燃料の供給が制限され、速度が抑制される。

講じることが急務となっており、平成一二年六月の運輸技術審議会答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」の中でも、大型車等を対象とした速度制限装置（アクセル操作により加速しようとした場合においても、速度をあらかじめ設定された速度以下に抑制する装置）の義務付けの検討の必要性が指摘されています。

国土交通省（当時運輸省）ではこれらの状況を踏まえ、関係の有識者からなる大型貨物自動車事故防止対策検討会（座長・杉山武彦 一橋大学教授）を設置し、大型自動車への速度抑制装置の装着義務付け等について、検討を行いました。

この検討の結果、速度抑制装置を大型貨物自動車に装着を義務付けた場合には、

- ・ 高速道路での大型貨物自動車による死亡事故が二〇〜四〇％低減される。
- ・ 燃費向上により、燃費消費量が年間約三〇・四万キロリットル（CO<sub>2</sub>換算で約八〇万トン、約二二八億円）削減される。

という効果が期待され、義務付けを行うことが妥当であるとの結論が平成一二年六月に得られました。

### 3 大型貨物自動車に対する速度抑制装置の義務付けについて

この結論を踏まえ国土交通省では、使用過程車を含む大型貨物自動車（車両総重量八トン以上又は最大積載量五トン以上の貨物自動車）に対して、速度抑制装置の装備を義務付けることとしました。この装置の主な要件は、

- ・ 速度抑制装置は、自動車の速度が九〇キロメートル毎時に至った時に、運転者のアクセル操作により加速できない構造となっていること。

速度抑制装置は、作動した場合に自動車の速度が大きく変化しないなど、自動車の速度を安全に制御できる構造となっていること。

また、使用過程車に対しては、取り付け作業が円滑に行われるよう登録日に応じて最大二年間の所要の経過措置を設けることとしました。

なお、EU（欧州連合）においては、大型貨物自動車の安全対策として、平成六年から速度抑制装置の義務付けが行われており、その安全上及び環境上の有効性が認められていますが、我が国における速度抑制装置の要件についても、このEUの基準と調和のとれたものとします。

## 二 大型貨物自動車への速度抑制装置の義務付けに関するQ&A

大型貨物自動車への速度抑制装置の装備義務付

けを実施するため、国土交通省は「大型貨物自動車の速度抑制装置の装備義務付け等について意見募集（道路運送車両の保安基準の一部改正に係るパブリックコメントの募集）」として、パブリックコメントを平成二二年一月三〇日から二月三〇日まで実施しました。このパブリックコメントの結果、国民の皆様方から大型貨物自動車への速度抑制装置の装備義務付けについて、賛成七通、反対二通、質問等その他のご意見二〇通の計二九通のご意見をいただきました。以下、いただいた主なご意見とこれに対する国土交通省の考え方をもちに、大型貨物自動車への速度抑制装置の義務付けの背景等についてQ&A形式で、説明させていただきます。

**意見** 大型貨物自動車（車両総重量八トン以上又は最大積載量五トン以上）だけでなく、全ての貨物自動車や乗用車（特にスポーツカー）等も対象とすべき。（六件）

#### 〈国土交通省の考え方〉

高速道路での事故データによると、大型貨物自動車と比較して普通貨物自動車や乗用車は、高速道路を法定制限速度を超えて走行しているときの重大事故の発生率が大きく低いいため、現在のところ速度抑制装置の装備を義務付ける必要はないとされていますが、今後とも高速

道路における事故の動向を把握し、適宜必要な対策を検討することとします。

**意見** 大型貨物自動車の制限速度が高速道路で八〇km/hであるので、速度抑制装置の上限速度も八〇km/hとすべき。（九件）

#### 〈国土交通省の考え方〉

緊急的な危険回避に必要な余裕速度性能も考慮して産学官の関係者よりなる検討会で総合的に検討した結果、制限速度八〇km/hに余裕速度として一〇km/hを加えた九〇km/hが、速度抑制装置の上限速度として適当であるとの結論が得られました。

**意見** 以下の理由から速度抑止装置の上限速度を九〇km/hより大きくすべき。（五件）

・大型貨物自動車以外の自動車の高速道路における最高速度が一〇〇km/hであるので、追突事故の発生や交通流を阻害するおそれがある。

・九〇km/h以上出せない構造は危険回避もしづらく、かえって危ない。緊急時には、アクセルで逃げる必要がある場合もある。

・上り坂を登るときには、ある程度速度を出しておかないと途中で五〇〜六〇km/h位まで速度が落ちてしまい追突事故等の原因となるおそれがある。

・八〇〜九〇km/hの高速道路走行が続くと、眠くなりやすいので居眠り運転が増えるのではないかと。

・運転者にとって安全・快適速度は一〇〇km/hと聞いているので、九〇km/hに制限すると走行しづらくなるのではないかと。

#### 〈国土交通省の考え方〉

緊急的な危険回避に必要な余裕速度性能や交通流への影響を考慮して産学官の関係者よりなる検討会で総合的に検討した結果、制限速度八〇km/hに余裕速度として一〇km/hを加えた九〇km/hが、速度抑制装置の上限速度として適当であるとの結論が得られました。

運転速度が低い方が、精神的な緊張や眼の疲労が起こりにくく、運転による疲れが生じにくいため、法定制限速度を遵守した走行が居眠り運転を助長することは考えられません。居眠り運転は運転者の疲労や健康状態との関連が深いため、その防止には適切な運行の管理を実施する事が重要です。

また、速度抑制装置は走行速度が九〇km/hを下回っているときには作動せず、制限速度の範囲内の走行においては、従来と同様の走行性能が維持されます。

なお、重量物を運搬する車両などの場合、速度抑制装置の有無にかかわらず、走行性能によ

つては上り坂において走行速度が低くなること  
があります。だからといって勢いをつけるた  
めに、上り坂を登る前に制限速度を超えて走行  
しても良いということにはなっていません。

**意見** 大型貨物自動車の高速道路での法定制限速  
度の変更される場合には、速度抑制装置の上限速  
度も見直すべき。(一件)

〈国土交通省の考え方〉  
大型貨物自動車の制限速度が見直される場合  
には、速度抑制装置の上限速度に関して再度検  
討を行う予定です。

**意見** 速度抑制装置の作動時に作動ショックで車  
両制御が不能となったり、大型貨物自動車は追突  
されるなどの危険性が増加しないようにすべき。

(二件)  
〈国土交通省の考え方〉  
速度抑制装置に関しては、作動したときに急  
減速などを起こさず、適切に車両が制御できる  
ものであることを技術要件として定めることと  
します。

**意見** 大型貨物自動車の事故防止対策を緊急に対  
策を講じる必要があるため、実施時期を早めるべ  
き。実施が遅れるとそれだけ被害者の数が増える。

(六件)

〈国土交通省の考え方〉

速度抑制装置の開発、部品準備期間等を考慮  
すると平成一五年九月より実施時期を早めるこ  
とは困難です。

**意見** 使用過程車（既に使用されている車両）へ  
の経過措置を明確にされたい。装備義務付けを行  
う場合には、貨物自動車運送事業者等のユーザー  
の負担、海外の事例等を考慮して行うべき。(三  
件)

〈国土交通省の考え方〉

速度抑制装置の開発・設計には、個々のエン  
ジンの機種に応じて行う必要がありますが、使  
用過程の大型貨物自動車のエンジンの機種数は  
非常に多いこと、また、速度抑制装置には、  
様々な使用過程車の使用状況に対応した高い信  
頼性が求められる等の理由により、速度抑制装  
置の使用過程車への取り付けには、高度かつ複  
雑な技術的対応が求められます。このため、速  
度抑制装置の義務付けについては、使用過程車  
に対する速度抑制装置の信頼性、事故防止効果、  
コスト、海外の事例等を勘案して、一定の範囲  
の使用過程車に適用することとしています。  
具体的には、使用過程車については、平成六  
年排ガス規制適合車以降の車両（自動車排出ガ

ス規制識別記号（自動車検査証の型式の欄の  
「一」の前のアルファベット）が「KC」、「K  
K」、「KL」のもの）に速度抑制装置の装備を  
義務付けることとします。

**意見** 使用過程車に義務付けの猶予を与えると、  
荷物の到着時刻に差が生じるなど、新型車と使用  
過程車との利益の差が生じ、経営的にも大きな損  
害を受ける恐れがあるので、一斉に実施すべき。  
(一件)

実質的な施行が一七年九月になってしまっ  
た、使用過程車への猶予が二年間というのは長  
すぎる。(一件)

使用過程車への適用については、取り付け期間  
内に対象車両・取り付け作業が平準化するよう配  
慮すべき。(二件)

〈国土交通省の考え方〉

できる限り使用過程車にも新型車と同じ時期に  
装備すべきであると考えますが、使用過程車への  
速度抑制装置の取り付け作業が一期間に集中する  
と対応できないため、個々の車両の自動車検査証  
の有効期限を、その車両の速度抑制装置の取り付  
け期限とすることなどにより、作業を平成一五年  
九月～平成一七年八月の二年間に平準化し、円滑  
に導入していくこととしています。

**意見** 速度抑制装置の解除等の不正改造が行われる可能性があるので、速度抑制装置の装備義務付けと併せて、警察の取り締まりや罰則の強化を実施すべき。(二件)

また、不正改造を実施した者にも責任を負わせるべき。(一件)

速度抑制装置を取り外したときの罰則はあるのか。(一件)

#### 国土交通省の考え方

速度抑制装置に関しては、欧州の例を参考にし、不正改造の防止を目的とした構造上の要件を定めることとします。また、不正改造防止や運送事業者間の競争条件の平等化を図るため、速度取り締まりや運送事業者、整備事業者への立入検査を強化するよう関係官署に要請します。

一方、速度抑制装置が義務付けられている車両において、速度抑制装置を取り外して道路を走行していることが判明した場合には、道路交通法第六二条及び第一一九条に基づき、三月以下の懲役又は五万円以下の罰金が課されます。また、道路運送車両法第五四条に基づき速度抑制装置の装備命令がなされます。この命令に従わなかった場合には、同条に基づき、当該車両の使用停止の処分がなされ、これに従わなかった場合には、道路運送車両法第一〇八条に基づ

き、六か月以下の懲役又は二〇万円以下の罰金が適用されます。

### 三 終わりに

国土交通省では、今後とも自動車の安全対策を逐次実施してまいりますので、今後ともご理解とご協力を承りますよう宜しくお願いします。

## 投 稿 歓 迎

平成二年四月の創刊以来、皆様のご支援を頂きありがとうございます。

本誌では、誌面のなお一層の充実のため、読者の皆様方からの原稿を募集しております。

道路に関する現場からの生の話題、ユニークな試み、海外への出張報告あるいは道にまつわるエッセイ等、それぞれの御立場から自由にテーマを選び、四〇〇字詰め原稿用紙五、一〇枚程度にまとめてください。

皆様方からのご応募をお待ち申し上げております。

また、本誌で取り上げてほしい事項がございましたら、併せてご連絡ください。

なお、投稿原稿の採否、掲載号、送り仮名等文章表現につきましては、事務局に御一任下さい。掲載原稿につきましては、薄謝を進呈いたします。

宛先 〒100-8918

東京都千代田区霞ヶ関2-1-3

国土交通省道路局路政課内

「道路行政セミナー」事務局

担当 鏡味 電話03-5253-8479



# 島根の道路整備プログラム

「住みたい」「会いたい」「行きたい」

みんなの夢をかなえる新・しまねの道づくり

島根県土木部道路建設課

## 一 はじめに

縁結びの神として名高い大国主大神を祀る出雲大社、三五八本の銅剣が発見された荒神谷遺跡、大量三九個の銅鐸が発見された加茂岩倉遺跡など古代文化の香り漂う出雲地方。

島根県では、これらに代表されるような豊かな自然・歴史・文化を活かしつつ、二一世紀の島根県の発展を支える道路整備を積極的に進めています。

本稿では、島根県の将来像である「豊かで躍動する島根」を目指して、「住みたい」「会いたい」「行きたい」みんなの夢をかなえる新・しまねの道づくりをキャッチフレーズとして策定した、島根の道路整備プログラムの概要をご紹介します。

## 二 島根県の概要

本県は中国地方の日本海側に位置し、東は鳥取県、西は山口県、南は中国山地をはさんで広島県と接しており、また、島根半島の北方四〇〇八〇km沖の海上には、島前、島後などからなる隠岐諸島があります。

県土は東西に約二〇〇kmと細長く、総面積は約六、七〇〇km<sup>2</sup>で全国第一八位の広さを有し、人口は約七六万人であり、高齢人口割合は二四・三%で全国第一位となっており、年々高齢化が進行しています。

また、生活圏の中心都市は全て日本海岸沿いに点在しており、中国山地沿いでは過疎化が大きな社会問題となっています。

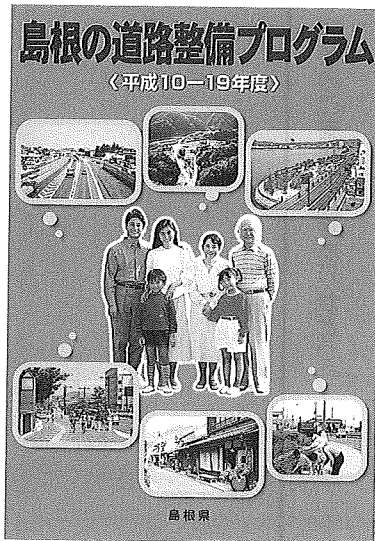


写真1 整備プログラム

## 三 島根県の道路の現状

平成一二年四月一日現在の県内の道路の総延長は約一七、五〇〇kmで、このうち県が管理する道路延長は、一般国道（指定区間外）約五八〇km、

主要地方道約一、一四〇km、一般県道約一、三六〇kmです。

国道道あわせた改良率は五四・七％（全国で第四二位）であり、他県に比べ道路の整備はかなりの遅れをとっています。

高速道路についても、この三月に山陰道の安来～宍道間が全通し、ようやく県庁所在地である松江市が高速交通ネットワークにつながったばかりで、県内全域を見ると、まだ一七六km（全体の約六割）が未整備で残っている状況です（図1）。

また、東西に長い地形である上に、主要な都市が日本海岸沿いに位置し、これらをつなぐ路線は国道九号のみに頼っている状況であることから、国道九号の交通量が圧倒的に多く、主要渋滞ポイントのほとんどが国道九号に集中しています（図2）。

#### 四 しまねの道（VISION）

島根県では、平成一〇年度からスタートした「しまねの新たな道路計画」の策定にあたり、今後、県が目指す道路整備の方向性を六つの柱として示した「しまねの道づくりビジョン」を策定しました。

ビジョンの策定にあたっては、パブリック・インボルブメント方式により、県民のみなさんから道づくりに寄せられた声（ボイス・レポート）を

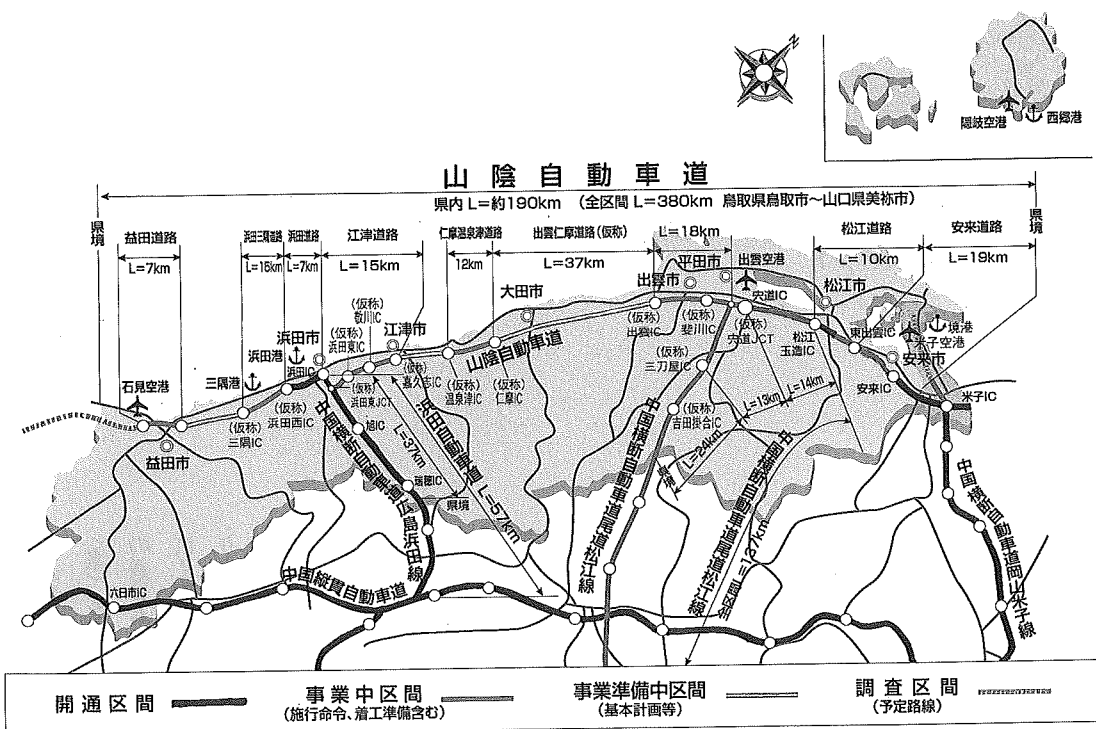


図1 島根県の高速度路

# 主要渋滞ポイント

(平成9年11月選定)

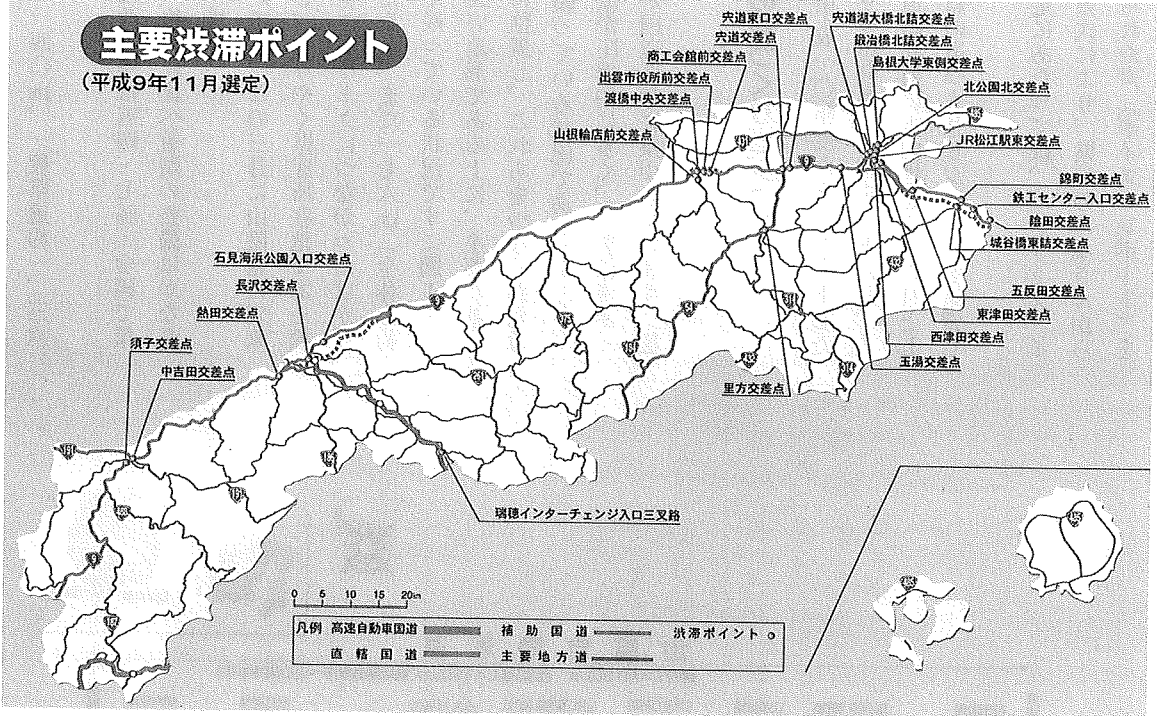


図2 主要渋滞ポイント

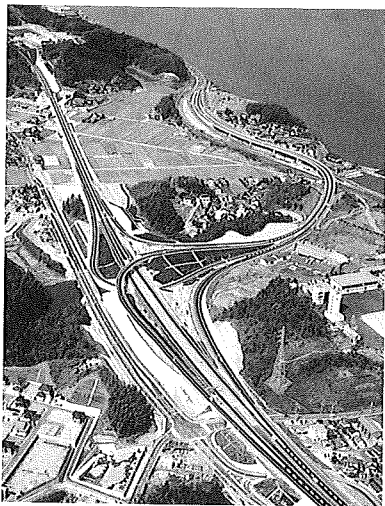


写真2 山陰道

参考とし、また「21世紀しまねの道づくり懇談会」による有識者の議論を踏まえ、さらに、「ビジョン（案）」を策定した段階で再度県民のみなさんからの意見を募集するなど、多くの方からの意見を幅広く取り入れる形で道路整備の六つの方向性をとりまとめました。

1 「環日本海時代」を支える高速道路を中心とした道づくり

東西間、隣接県、山陽・四国との時間距離の短縮や、高速道路インターチェンジ等の交通拠点へのアクセス強化を図ることにより、環日本海時代における多彩な文化・学術・経済等の広域的な連携・交流を推進する必要があります。また、日本海国土軸の形成基盤としての高速道路整備は、防災面での安全性の向上、多軸型国土構造への転換という視点からも重要です（写真2）。

① 高速道路の整備

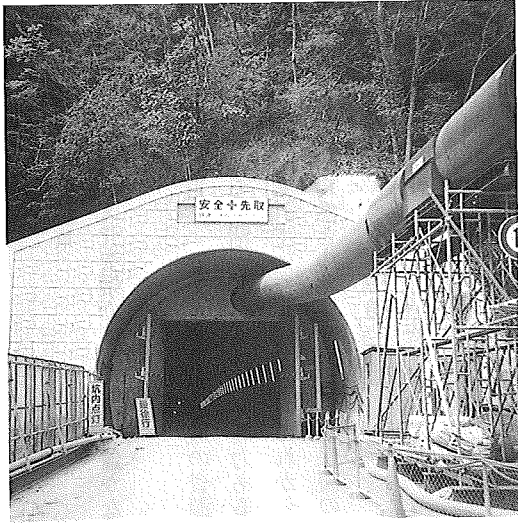


写真3 (主) 湖陵掛合線・才谷トンネル

② 高速道路ICや空港、港湾等の広域交通拠点へのアクセス道路の整備

③ 高速道路を補完し、県内外のネットワークを強化する道路の整備

2 「豊かで住みよい中山間地域」をつくる道づくり

中山間地域から都市部（生活圏中心都市）へのアクセス強化や、隣接町村間・中山間地域の東西方向の円滑な移動、まちづくり・むらづくりを支援する道路整備が求められています。そして、機能分担と有機的連携を進め、豊かで住みよい中山間地域を形成し、定住を実現する必要があります。また、冬期交通の確保は中山間地域の大きな課題の一つでもあります（写真3）。

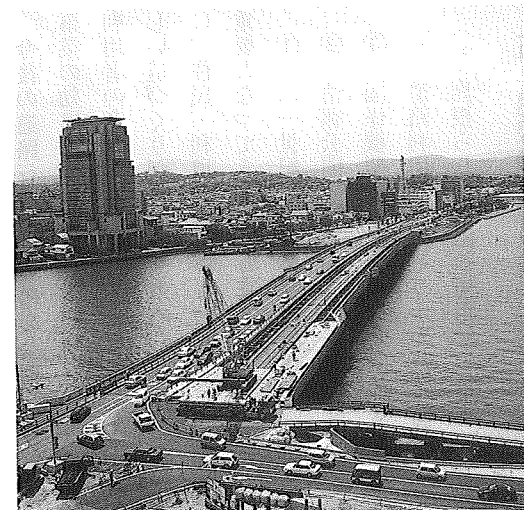


写真4 (都) 袖師大手前線・宍道湖大橋

① 生活圏中心都市へのアクセス道路の整備

② 中山間地域を東西に連絡する道路の整備

③ 隣接町村の交流を促進する道路の整備

④ 地域振興プロジェクトを支援する道路の整備

⑤ 冬期交通の確保

3 円滑な交通を確保し、「活力ある都市」をつくる道づくり

都市圏内の円滑な交通の確保や、都市活性化のためのプロジェクトの支援により、都市機能が充実した活力ある都市を形成する必要があります。また、都市防災の機能をもち、快適で、うるおいのある生活空間や都市環境の形成が求められています（写真4）。

① 都市圏を形成する道路の整備



写真5 (主) 萩津和野線・コミュニティーゾーン

② 地域振興プロジェクトを支援する道路の整備

③ 渋滞緩和

④ 市街地の活性化を図る街路整備

⑤ 快適な都市環境の形成

4 「人」にやさしい安全な道づくり

高齢者・障害者を含む全ての人が安全で安心して移動でき、健康づくりにも役立つ「人にやさしい交通環境」の形成や、「バリアフリーのまちづくり」が求められています。また、交通安全対策や震災時の緊急輸送の確保も必要です（写真5）。

① 高齢者・障害者等にやさしい歩道の整備

② 健康づくりのための歩行者専用道、自転車道の整備

③ わかりやすい案内標識の整備

④ 交通安全対策

⑤ 防災・震災対策

5 自然・歴史・文化を活かす「個性」豊かな道づくり

本県の豊かな自然・歴史・文化を地域の資源として捉え、それらを活かした個性的で魅力ある地域づくりが求められています。また、これからの道路整備には、自然との共生や地球環境保護の視点も重要となります（写真6）。

① 自然・歴史・文化を活かす道路整備

② 広域観光ルートの整備（県内八ルート）

③ 道の駅・ポケットパークの整備

④ 自然環境、地球環境に配慮した道路整備

6 「住民・利用者のニーズ」に応える道づくり

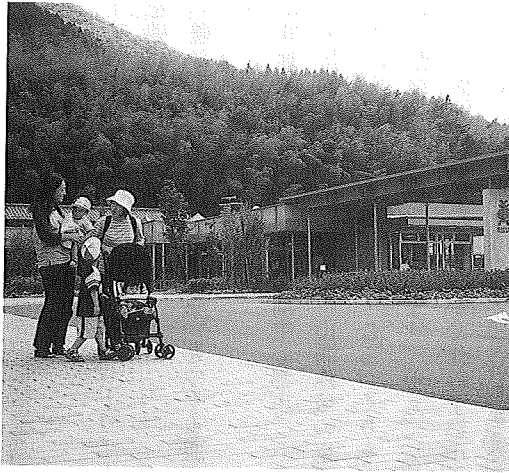


写真6 津和野温泉なごみの里

今後の道路行政には、情報公開を進めながら、事業の効率性や透明性を高めるとともに、住民・利用者の意見・ニーズに応えたその地域にふさわしい道づくりがますます求められています。同時に、住民・利用者のモラルの向上や、意識改革も重要となってきます（写真7）。

① 二一世紀の高度情報化時代への対応

② 情報公開・住民参加・維持管理の充実

③ 関係機関との連携や、効率的な事業の展開

④ 道路利用者へのモラルの啓発活動

⑤ 島根らしい道路整備指針の策定

## 五 島根の道路整備プログラム

住民や有識者の意見を踏まえてとりまとめた以



写真7 (主) 玉湯吾妻山線・ハートフルロード

上のような「道路整備の六つの柱」に沿って、平成一〇年度からはじまる「しまねの新たな道路計画」を策定しました。

この計画について、道路事業に対する透明性確保の観点から、比較的大規模な事業等の代表的な箇所について着手・完成年度等を明示した「道路整備プログラム」を公表しました（図3、表1）。公表にあたっては、「道路事業の透明性確保」の重要性を考慮し、全国的に見ても早い段階で公表することとしました。

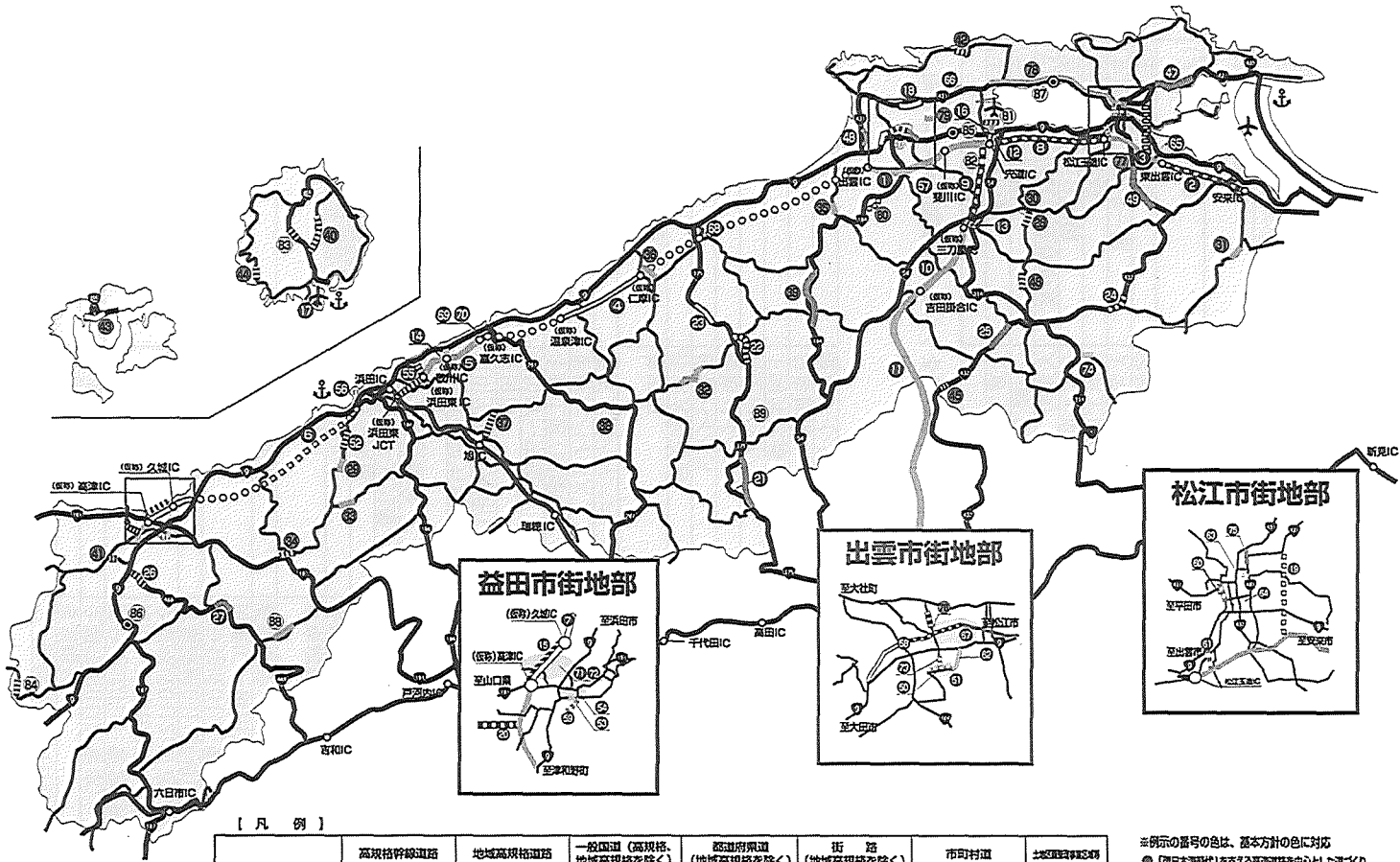
平成一二年度末でプログラムの計画期間のうち三年が経過し、現在の進捗状況を見ると、掲載している事業の目標達成率は約六二％となっており、プログラムに沿って着実に事業が実施されていると見られます。

## 六 プログラムに基づく事業による整備

### 効果

「整備プログラム」では、プログラムに基づき事業を実施した場合の整備効果についても例示しました。

本稿では、その一例として、中国横断自動車道尾道松江線（三刀屋～松江間）の供用による高速道路ICへの三〇分以内到達圏域の拡大について紹介します（図4）。



【凡例】

	高規格幹線道路	地域高規格道路	一般国道 (高規格、地域高規格を除く)	都道府県道 (地域高規格を除く)	街路 (地域高規格を除く)	市町村道	主要道路線形記号
計画(10~14)	——	——	——	——	——	——	○
全線完成	——	——	——	——	——	——	○
事業着手~完成	——	——	——	——	——	——	○
事業着手	——	——	——	——	——	——	○
事業継続	——	——	——	——	——	——	○
事業継続	——	——	——	——	——	——	○
事業継続	——	——	——	——	——	——	○
事業継続	——	——	——	——	——	——	○

※ 例示の番号の色は、基本方針の色に対応  
 ● 「日本海環状」を支える高規格道路を中心とした道づくり  
 ● 「道で住みよい中山間地域」をつくる道づくり  
 ● 防災・防災を推進し、「活かある都市」をつくる道づくり  
 ● 「人」にやさしい安全な道づくり  
 ● 自然・歴史・文化を活かす「個性」豊かな道づくり  
 ● 「住民・有識者のニーズ」に応える道づくり  
 ※ ○ ○ CCは未定区間  
 ※ 部分完成は全線完成及び事業継続を含む

図3 整備プログラム箇所図

表1 道路の整備に関するプログラム掲載箇所一覧

「環日本海時代」を支える高速道路を中心とした道づくり

No.	路線名	工区名	前期(H10～H14)	後期(H15～H19)
1	山陰自動車道	宍道～出雲	事業継続	事業継続・概成
2	国道9号	安来道路	全線完成(H12;暫定)	—
3	国道9号	松江道路	部分完成(H11;暫定)(矢田IC～東津田IC)	全線完成(4車化)
4	国道9号	仁摩温泉津道路	全線完成(H12;暫定)	事業継続
5	国道9号	江津道路	事業継続(H11新規)	事業継続
6	国道9号	浜田三隅道路	部分完成(H14;暫定)(浜田東IC～浜田東JCT)	全線完成(暫定)
7	国道9号	益田道路	新規着手	事業継続
8	中国横断自動車道尾道松江線	宍道～松江	事業継続	部分完成(暫定)(高津IC～終点)
9	中国横断自動車道尾道松江線	宍道～三刀屋	全線完成(H12;暫定)	—
10	中国横断自動車道尾道松江線	三刀屋～宍道	全線完成(H14;暫定)	—
11	中国横断自動車道尾道松江線	吉田掛合～三刀屋	事業継続	事業継続・概成
12	(主)宍道インター線	口和～吉田掛合	事業継続(H10新規)	事業継続・概成
13	(一)宍道インター線	宍道町	事業継続	—
14	(一)三刀屋インター線	木次町～三刀屋町	全線完成(H12)	—
15	(一)下府江津線	敬川工区(江津市)	全線完成(H14)	—
16	(一)久城インター線	益田市	事業継続	全線完成
17	(一)出雲空港宍道線	斐川町～宍道町	新規着手	全線完成
18	(主)隠岐空港線	今津工区(西郷町)	事業継続(H11新規)	全線完成
19	国道431号	東林木バイパス	事業完成(H14)	—
20	国道485号	第五大橋バイパス	部分完成(H14;暫定)	部分完成(暫定)
21	(一)石見空港飯田線	益田市	新規着手	事業継続
22	国道375号	作木大和道路	全線完成(H13;暫定)(IC関連除く)	全線完成(暫定)
23	国道375号	呂智バイパス	事業継続	全線完成
24	国道375号	湯抱バイパス	全線完成(H14)	—
25	国道432号	湯抱バイパス	部分完成(H12)	部分完成
26	国道432号	西比田バイパス	全線完成(H14)	—
27	国道488号	下阿井拡幅	部分完成(H11、H14)	全線完成
28	国道488号	白岩拡幅	全線完成(H14)	—
29	国道488号	澄川バイパス	事業継続	全線完成

「豊かで住みよい中山間地域」をつくる道づくり

No.	路線名	工区名	前期(H10～H14)	後期(H15～H19)
28	(主)玉湯吾妻山線	大東工区(大東町)	新規着手	全線完成
29	(主)浜田美都線	一ノ瀬工区(浜田市)	事業継続	全線完成
30	大東地区土地区画整理事業	大東町	新規着手	事業完成
31	(主)安来伯太目南線	井尻工区(伯太町)	事業継続	全線完成
32	(主)川本波多線	乙原工区(呂智町)	事業継続	全線完成
33	(主)弥栄旭インター線	大坪工区(弥栄村)	事業継続	全線完成
34	(主)浜田美都線	宇津川工区(美都町)	全線完成(H13)	—
35	(主)湖陵掛合線	才谷工区(湖陵町～佐田町)	事業継続(H11新規)	全線完成
36	(主)仁摩瑞穂線	門谷工区(仁摩町～大田市)	事業継続(H11新規)	全線完成
37	(一)桜江旭インター線	桜江町～旭町	全線完成(H13)	—
38	(町)鹿賀松ヶ崎線	川本町～桜江町	全線完成(H13)	—
39	国道184号	志津見バイパス	部分完成(H10、H11)	全線完成
40	(一)中村津戸港線	中村工区(西郷町)	全線完成(H13)	—
41	(一)白上横田線	白上工区(益田市)	全線完成(H11)	—
42	(主)斐川一畑大社線	上岡田工区(平田市)	全線完成(H14)	—
43	国道485号	西ノ島バイパス	事業継続	部分完成
44	(主)西郷都万五箇線	都万工区(都万村)	全線完成(H13)	—
45	国道432号	上阿井工区	全線完成(H11)	—
46	(主)玉湯吾妻山線	佐白工区	全線完成(H11)	—

円滑な交通を確保し、「活力ある都市」をつくる道づくり

No.	路線名	工区名	前期(H10～H14)	後期(H15～H19)
47	国道431号	川津バイパス	部分完成(H14; 暫定)	全線完成(暫定)
48	国道431号	境橋拡幅	事業継続(H11新規)	全線完成
49	国道432号	東岩坂バイパス	部分完成(H13)	全線完成
50	JR山陰本線・一畑電鉄北松江線	出雲市駅付近連続立体交差事業	事業完成(H12)	—
51	出雲市駅周辺土地区画整理事	出雲市	事業継続	事業完成
52	(主) 浜田美都線	内村工区(浜田市)	全線完成(H12)	—
53	(都) 中島染羽線	元町人麿線交差点付近(益田市)	事業継続	全線完成
54	益田駅前地区	益田市	事業完成(H14)	—
55	(一) はまだリポート線	浜田市	全線完成(H13)	—
56	(都) 港町瀬戸ヶ島線	浜田市	全線完成(H14)	—
57	(市) 船津所原線	出雲市	事業継続	全線完成
58	国道9号	出雲バイパス	部分完成(H10、H11、H14; 暫定)	部分完成(暫定)
59	(都) 元町人麿線	益田市	全線完成(H11)	—
60	(都) 袖師大手前線	松江市	全線完成(H13)	—
61	(都) 松江木次線	国道9号～国道9号松江道路(松江市)	全線完成(H14)	—
62	(都) 今市川跡線	出雲市	事業継続	全線完成
63	(都) 城山北公園線	松江市	新規着手	事業継続
64	(市) 松江駅北口線	松江市	事業完成(H11)	—
65	出雲郷東灘地区	東出雲町	事業完成(H12)	—
66	中ノ島地区	平田市	事業継続	事業完成
67	北部地区	出雲市	事業継続	事業完成
68	大田市駅周辺地区	大田市	事業継続	事業継続
69	新川東地区	江津市	新規着手	事業完成
70	蛭子北地区	江津市	新規着手	事業継続
71	中島・中須地区	益田市	新規着手	事業継続
72	久城・下本郷地区	益田市	新規着手	事業継続
73	(都) 出雲市駅前矢尾線	出雲市	事業完成(H13)	—
74	(都) 横田多里線	横田町	事業継続	事業完成
75	国道485号	松江市	事業継続	事業完成

「人」にやさしい安全な道づくり

No.	路線名	工区名	前期(H10～H14)	後期(H15～H19)
76	(一) 矢尾今市線	出雲市	事業完成(H14)	—
77	(市) 大庭10号線、向山大石谷	松江市	事業継続	事業完成
78	(一) 松江平田自転車道線	松江市～平田市	部分完成(H14)	事業完成
79	(一) 斐川出雲大社線	斐川町	事業継続	事業完成
80	国道184号	立久恵バイパス	新規着手	事業継続

自然・歴史・文化を活かす「個性」豊かな道づくり

No.	路線名	工区名	前期(H10～H14)	後期(H15～H19)
81	(一) 出雲空港線	斐川町	全線完成(H12)	—
82	(町) 加茂岩倉線	加茂町	全線完成(H13)	—
83	国道485号	都万目拡幅	全線完成(H10)	—
84	(主) 萩津和野線	名賀工区(津和野町)	全線完成(H11)	—
85	国道9号	湯の川(斐川町)	事業完成(H11)	—
86	国道9号	シルクウェイにちはら(日原町)	事業完成(H11)	—
87	国道431号	秋鹿なぎさ公園(松江市)	事業完成(H11)	—
88	(一) 波佐匹見線	崎田工区(匹見町)	事業継続	事業完成
89	(村) 響谷線	大和村	事業完成(H12)	—



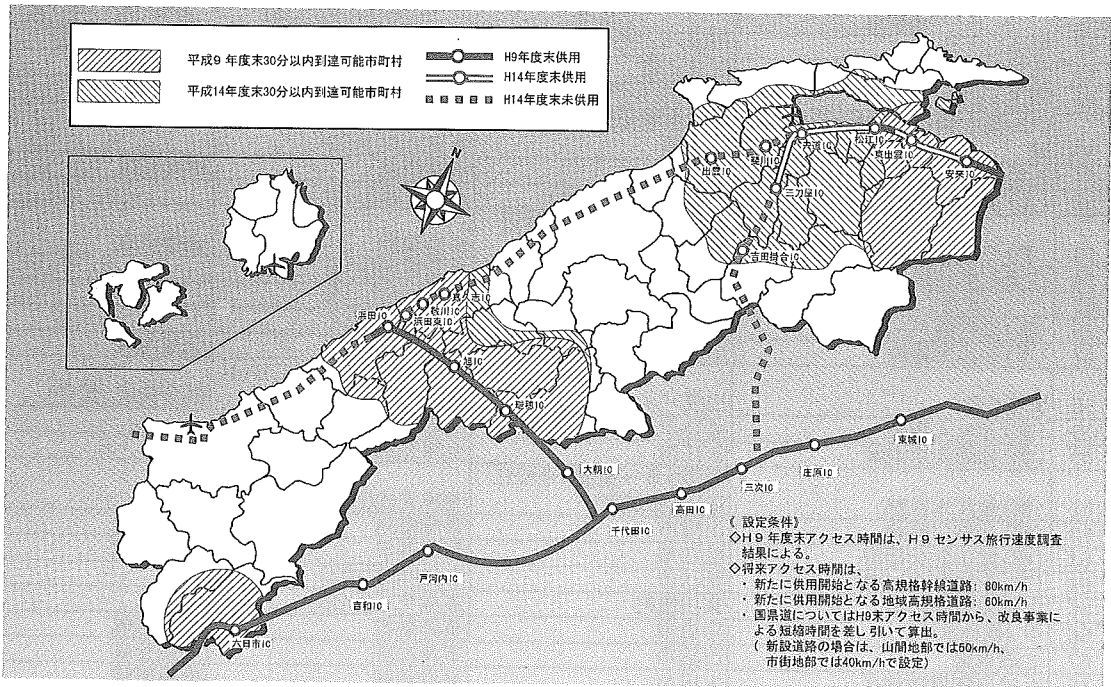


図4 高速道路ICへ30分以内到達圏



写真9 出雲大社

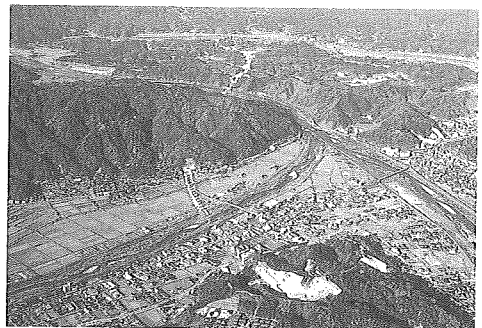


写真8 整備中の尾道松江線

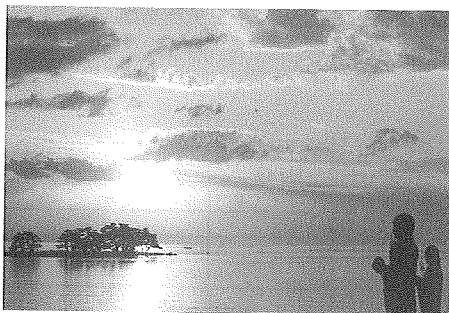


写真10 宍道湖の夕日

## 七 おわりに

本県では、三月二四日の山陰道(安来～宍道間)の全線開通に続き、中国横断自動車道尾道松江線(三刀屋～宍道間)の整備も平成一四年度の供用に向け事業が実施されています。また、平成一六年の全国高等学校総合体育大会の開催に向け、周辺施設の整備も急ピッチで進められているなど、様々な事業箇所をご覧頂くことができます。

また、今年の三月一日から二月三一日まで「しまね 神話から新話へ」のキャッチフレーズのもと、島根県大型観光キャンペーンを県内各地で開催しています。

是非一度、見どころ満載の『新話のふるさと島根』へお越しください。



シリーズ  
『道の駅』

# 新潟をまるごとキャッチ

道の駅「新潟ふるさと村」(新潟県)

駅長 本間 栄三郎

## 「新潟ふるさと村」に名称変更

当駅は、道の駅「黒埼」として皆様から親しまれてきましたが、平成一三年一月に新潟市と黒埼町が合併、これを契機に「新潟ふるさと村」と名称を変更いたしました。多少、長い駅名ですが、新しい名前がより一層愛され、親しまれるよう、サービスの充実に心を砕いているところです。

さて、当駅は新潟市中心街の西の玄関口にあたり、関越・北陸自動車道利用では新潟西



上空から見た「新潟ふるさと村」全景

インターから国道八号黒埼インターを経て一〇分、磐越自動車道利用では新潟中央インターから同じく黒埼インターを経て一五分、国道八号沿いの好位置にあり、年間二七五万人の入り込みがあります。

駅のサービス施設としては、通行規制などをお知らせする道路情報コーナー、大型車三〇台、普通車四五〇台収容の駐車場、清潔なトイレ・洗面施設を備え、身体障害者用駐車場やトイレ、誘導スロープを配置するなどバリアフリー化にも配慮しています。

六・四ヘクタールの敷地には、「道の駅」の施設のほか、バザール館、アピール館、お花畑、ふるさと庭園などの関連施設が入館料無料、年中無休で皆様をお待ちしており、心ゆくまで新潟を堪能できるラインナップとなっています。

## ホットなバザール館

バザール館は、大正ロマンのなまこ壁を模して作られたレトロ調の建物で、新潟の観光振興拠点施設です。

バザール館一階は、県内一市町村の特産品が並び、毎日が熱気あふれる物産展の賑わいです。

名だたる地酒王国・越後の一〇三の蔵元の



春は6万本のチューリップがお客様を迎える

銘酒から本場のこしひかりや米菓、カニや鮮魚など日本海の幸、蕎麦や山菜加工品といった山の幸、陶芸、木工品、織物、洋食器などの磨かれた匠の技を取り揃えています。

二階のレストラン街は、炊きたてのこしひかりを主役に、漁師料理の番屋鍋、喉ごしが抜群のへぎ蕎麦など素材がよいので手を加え過ぎない「新潟の郷土料理」が満喫できます。

### ほしひかりアピール館

アピール館は、穀倉地帯・新潟の米倉をイメージして作られた新潟の観光プレゼンテーション施設です。

アピール館一階は、新潟の情報発信基地として四季折々の新潟を紹介したり、郷土色豊かな市町村のイベントが展開されます。

また、新潟の温泉、お祭り、観光スポットなど最新の観光情報をゲーム感覚で調べられる情報検索機を備えています。

二階・三階は、新潟の昭和の暮らしと大正時代の街並みや懐かしい明治の雪降る里が再現されています。特に、真夏でも雪に触れることができる、不思議な「降雪体験コーナー」が人気があります。

アピール館の付属施設として、グリーンハウスがあります。温室風の建物には、新潟の

県花チューリップをはじめ、四季折々に新潟を彩る花たちが咲き競っています。

また、ふるさと庭園内は、体験イベントを展開したり郷土玩具等を展示する民家棟があり、錦鯉が遊泳する池や風にそよぐ樹木とともに越後の原風景を思わせ、ほっとする空間を醸し出しています。

最後に、「新潟ふるさと村」自慢のお花畑です。春には六万本のチューリップが咲き乱れ、夏や秋には、サルビア、ペゴニア、マリゴールドなど色とりどりの花々が整然と並び、管理の行き届いたイングリッシュガーデンのようです。

### 全国で有数の利用客を誇る道の駅

#### 「新潟ふるさと村」

毎日たくさんの方々から道の駅「新潟ふるさと村」を利用いただいております。

これからも、快適に安全に利用いただけるよう管理に万全を期すとともに、関連施設・バザール館・アピール館のサービスの充実に努め、「新潟ふるさと村」に寄って、さわやかな気分でお帰りになれるよう努力してまいります。

時・時・時・時・時・時……

月・日	世界動き	月・日	国内動き	月・日	道路行政の動き
6・2	○ネパールのカトマンズ市内の王宮でビレンドラ国王(五五)やアイシユワリヤ王妃(五一)を含む王族が銃撃を受け、殺害された。銃撃したのはデイベンドラ皇太子(二九)で皇太子も銃で自殺を図り、意識不明の重体となって病院に収容された後、死亡した。国王には前国王の弟で、摂政に就任していたギャネンドラ殿下が即位した。	5・23	○ハンセン病患者の隔離政策の見直しを怠ったとして国が全面敗訴した熊本地裁判決に対し、政府は控訴を断念。総務省によると、四月の完全失業率は、四・八%と前月より〇・二ポイント上昇し、四ヶ月ぶりに悪化に転じた。	6・5	○阪神高速道路北神戸線の畑山トンネル(延長五七五m)が貫通。 ○主要地方道塩釜吉岡線に連結する三陸自動車道(仙塩道路)利府塩釜ICが供用開始。
3	○ペルー大統領選挙の決戦投票は即日開票の結果、フジモリ大統領打倒の急先ぼうだった中道的方向のペルー党経済学者アレハンドロ・トレド氏(五五)が初当選した。	6・8	○大阪府池田市の大阪教育大学付属池田小学校に男が乱入、児童に刃物で切りつけ、児童八人が死亡し、教諭二人を含む一五人が重軽傷。現行犯逮捕されたのは三七歳の無職の男。	17	○京都縦貫自動車道の一部である京都丹波道路の千代川IC(八木西IC間)(延長五・四km)の四車線化拡幅工事と南丹PAが完成。
16	○ブッシュ米大統領とプーチン・ロシア大統領がスロベニアの首都リュブリャナで初めて会談した。ミサイル防衛問題では対立は解けなかったものの、戦略的安定に向けた協議の継続では一致した。これによりブッシュ政権発足後、空転していた米ロ関係は対話の方向でスタートした。	11	○内閣府の国民所得統計速報によると、今年一〜三ヶ月期の国内総生産(GDP、季節調整値)の伸び率は、実質で前期比〇・二%減で、昨年七〜九ヶ月以来のマイナス成長となった。年率に換算すると〇・八%減。この結果、昨年度の実質GDP成長率は前年度比〇・九%のプラス成長となったが、政府経済見通しの一・二%は達成できなかった。	6	
		14	○竹中平蔵経済財政担当相が六月の月例経済報告を関係閣僚会議に提出。政府の景気認識を示す基調判断を「悪化しつつある」と下方修正した。「悪化」という表現は、今回が初めて。	20	
		20	○厚生労働省の人口動態統計によると、女性の合計特殊出生率が二〇〇〇年は一・三五となり、過去最低の前年一・三四をわずかに上回り、四年ぶりに上昇した。		
			○政府の経済財政諮問会議の「経済財政運営の基本方針」が政府・与党政策懇談会で了承された。基本方針は競争原理に基づく民主導の経済の実現を目指しており、短期的には低成長を甘受するとし、道路特定財源の見直しなどを打ち出している。		

## 編集後記

辞書で忘れた字や言葉を確認しなければならぬことが、多くなってきた。

年齢とともに記憶が消えていくのをひしひしと感じているので暇を見ては引くようにして、昔覚えたものを蘇らせている。

また、余暇に俳句を詠む時、新聞のクロスワードパズルの字を埋める時などは字引なくしてはお手上げである。日々の感想を雑記帳に書き残す時と同じく辞書のお世話になるが、他人に見せるわけではないから誤字や送り仮名を間違ってもいいと思いついながらもついつい辞書に手が行ってしまう。

辞書を引きながら新しい言葉や漢字を発見して小さな驚きを感じることもしばしばである。若い頃から不勉強のために知らなかったのであるが、この年になって知る楽しみを残していたのだと負け惜しみを中心にいきかせている。生半可に知った先入観で長い間誤ったまま持っていた知識を是正せねばならぬくなって、慌てたことも幾度かはあったからである。

言葉の意味としてこの頃、はて？ と首を傾けることが多く、早速辞書を引く。例えば「鳥肌が立つ」であるが当初は恐ろしいことの興奮状態であると思っていた。それが今では嬉しい興奮をも意味するよ

うになって、盛んにスポーツ選手の好む句となった。

また、「情けは人のためにならず」のフレーズがあるが、これは人に情けをかけておけば必ず良い報いがあるのが定説である。しかしこれも最近の風潮では他人に対する安易な思い遣りはその人のためにならぬという辛い言葉にもなって堂々と闊歩している。前の言葉は恐ろしい時も嬉しい時も興奮状態を指すと辞書にもあるので納得しているが、後者は邪説でただけでない新説であると理解している。

それにしても辞書を編纂する人々の苦勞は大変なものであろう。時代の流れにつれて同じ字や句でも変遷していくのであるから、並大抵の作業ではあるまいと推察する。

だから大辞典などを一冊購入し備えておけば、いつでも正確な答を期待できるものでもない。

私たちが関係する公共事業の在り方が大いに論議されている。辞書には「土木建設関係の事業を中心とする」と定義されているが、これも徐々にその内容が変わっていくであろう。しかし、正しい体制で正しく使われていないと常に流動する時代に追い捲られ、公共事業の基本を見失う虞が多分にある。

辞書から公共事業と言う題目が消えることはないにしても、内容の乏しい弱いものになっては日本経済の進展はないことを私たちは覚悟しなくてはなるまい。

(S)

8月号の特集テーマは「ITS推進への最近の取組み」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：国土交通省道路局

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