

目次

口 絵

「道の日」フェスティバル2001

エッセイ

暮らしの中の移動の知恵 — そのハードとソフト — 岡 並 木 1

特集／平成14年度道路関係重点施策

「国土交通省重点施策」について.....	道路局企画係	5
都市の再生	道路局道路室	9
個性豊かな地域の創造	道路局調査室	13
沿道環境の改善と地球環境の保全	道路局地域室	13
少子・高齢社会に対応した生活空間の形成	道路局調整室	17
ITSサービスの導入・展開について	道路局道路室	17
	環境調査室	22
	道路局地方課	22
	道・環境	25
	道路局	25
	ITS推進室	25

平成13年度「道の日」中央行事報告	道路局総務課	29
平成13年度「道路ふれあい月間」行事報告	道路局道路課	32
地方行事報告（東日本）.....	交通管理課	34
平成14年度道路関係予算概算要求の概要（速報版）.....		41
東京都におけるロードプライシングの検討状況について	東 郷 展	45
東海道、新たな出会い	東海道400年祭・inみえ 実行委員会事務局	52

道路法令関係Q & A ～不用物件の管理期間	道路局路政課	58
道路占用Q & A （第2回）ワールドカップと道路占用（その2）.....	道路局道路室	60
訴訟事例紹介〈札幌道エゾシカ衝突事故損害賠償請求事件〉.....	道路局道路課	62
	交通管理課	62
とんびの広場 『ロボフェスタ神奈川2001』開催中（神奈川）.....	遠 藤 創	64
街道の囁き（長崎県）.....	前 田 佳 朗	67
時・時・時		70

「国土交通省重点施策」について

道路局総務課企画係

はじめに

平成一四年度の重点施策は、二〇〇一年一月の国土交通省発足後初の重点施策として、去る八月二三日に発表された。ここでは、その主要施策等について、道路局関連部分を中心に紹介する。

第一部 今後の国土交通行政の展開

一 今後の国土交通行政の基本的考え方

1 国土交通行政の改革

「効率的でスピーディーな行政の展開」

(1) 「21世紀国土交通のグランドデザイン」に

基づく諸施策の総合的・整合的な推進

(2) 二一世紀型社会資本整備への転換

① 長期計画等のあり方の見直し

② 既存の事業・システムの見直しと二一世紀型分野への重点化等

③ 既存ストックの有効活用（参考別表①（後掲））

④ 事業のスピードアップと総合的なコスト削減の推進

新規採択の思い切った抑制・厳選による箇所数のスリム化と事業中箇所への集中投資による早期供用化、改正土地収用法の適切な運用等による用地取得のスピードアップ等により、事業の全過程を通じたスピードアップを図ることとし、例えば道路整備については、五年後の事業進捗の姿を提示する等事業の進捗管理を徹底する（五年で見える道づくり）。

⑤ 特定財源の見直し

(3) 二一世紀型交通政策への転換
(4) 特殊法人改革等

2 国土交通行政への新たな視点の導入

(1) アウトプットからアウトカムへ

(2) 二一世紀型課題に沿った質の重視

(3) 地方の発案、創意の尊重

(4) グローバルなイニシアティブの発揮

3 施策展開における総合性の発揮

(1) 本格的な融合・連携施策の展開（参考別表

②（後掲））

(2) ハード・ソフトの戦略的組み合わせによる

施策の展開（参考別表③（後掲））

4 国と地方・民間の適切な役割分担と新たな協調・協力関係の構築

- (1) 国と地方公共団体の関係の再構築等
- (2) 民間活力の積極的活用

5 国民に開かれた行政の展開

二 民間需要の誘発による経済の活性化等
緊急の課題への対応（参考別表④（後掲））

- 1 民間投資の誘発等に向けての取組み
- 2 新市場・新産業の育成・整備
- 3 徹底した規制改革等による市場活性化
- 4 建設産業等の再編とセーフティネットの確立

第二部 平成一四年度における重点課題への対応

- 1 都市再生と個性ある地域・美しい国土の形成
 - (1) 民間の活力やノウハウを都市再生に振り向ける仕組みの構築

- (2) 二一世紀の新しい都市創造に向けた交通体系の整備、リーディングプロジェクトの推進等

・国際競争力のある都市の形成を図りグローバル化に対応するため、国際空港、国際港湾、国際幹線航路等の整備及びこれらへのアクセスの改善を重点的に進める。

・大都市圏の交通渋滞等を抜本的に解決するため、環状道路をはじめとする幹線道路ネットワークの整備を促進するとともに、無利子貸付制度を創設する。

・ターミナル駅や乗換駅等交通結節点の機能強化等により、公共交通の利便性向上を図る。

(3) 二〇世紀の負の遺産の解消に向けた交通混雑の解消、都市の防災性の向上の推進等
交通混雑の解消に向け、渋滞状況を徹底把握し、情報提供及びこのデータを活用した渋滞対策を進めるとともに、ボトルネック踏切の改良を推進するため立体交差化、構造改良等を進める。

全国の主要渋滞ポイント（平成九年度時点で三、二〇〇箇所）のうち、一、〇〇〇箇所を平成一四年度までに解消・緩和する。（平成一三年度六〇〇箇所）

- (4) 知恵と工夫の競争による個性ある地域の活性化

① 地域ごとに知恵と工夫の競争促進による個性ある地域の形成、活性化
地域の自立的発展を促し、地域が一体となつて市町村合併による効果を発現できるようにするため、拠点間の道路整備やまちづくり等への支援を行う。

・中心市街地の活性化等を図るため、安全で快適な道路空間への再生に向けた住民参加による計画策定への支援や地区の交通安全事業の一括補助を行う。

② 北海道の総合開発の推進、豪雪地帯、離島、奄美・小笠原、半島等の振興

③ 複数事業間の連携等による美しい国土、地域の形成
緑地の保全と併せ、公園、河川、道路等の事業を一体的に実施し、緑の骨格軸・ネットワークを構築する緑の回廊構想を推進する等、多様な水と緑のネットワークの形成を進める。
・電線類地中化の推進等により良好な都市景観の形成を推進する。

まちのメインストリート等において、電線共同溝等の整備による電線類地中化を実施している延長を平成一五年度までに六、四〇〇kmにする。（平成一三年度四、六〇〇km）

2 環境にやさしい社会の実現

(1) 環境にやさしい交通の実現

- ① 低公害車の開発・普及
- ② 円滑な交通流の確保と交通需要の調整等

・自動車交通の分散や円滑な走行確保により渋滞緩和を図り、NO_x、PM（粒子状物質）、CO₂を削減する等環境にやさしい交通の実現に向け

総合的な対策を推進する。

—環状道路等幹線道路ネットワークの整備や交差点の立体化、踏切道改良等のボトルネック対策の推進

—ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）サービス料金所の整備拡大（全国約九〇〇料金所）、道路交通情報の充実等のITS（高度道路交通システム）の推進
—有料道路の料金格差を利用して交通流の転換を図る環境ロードプライシングや、幹線物流を対象とした効率化策等のTDM施策の推進

—大気常時観測局の増設及び環境省、地方公共団体との連携による環境情報の提供等の推進

(2) 自然と共生する快適・安全な都市・居住空間や国土の構築

(3) 循環型社会構築に向けた廃棄物の発生抑制、再資源化・再生利用等の推進等

(4) 世界的視野での環境問題解決に向けた国土交通行政基盤の形成

3 少子・高齢社会を迎えすべての人が安心して暮らせる環境づくり

(1) 自宅から交通機関、まちなかまでハード・ソフト両面にわたり連続したバリアフリー環

境の整備

① 公共交通機関、歩行空間等のバリアフリー化等によるモビリティの確保

・交通バリアフリー法に基づく基本構想の作成を促進する等により、公共交通機関、歩行空間等において、ハード・ソフト両面にわたり連続したバリアフリー環境を整備する。

・身体障害者や高齢者等に安全な歩行のための情報を提供する歩行者ITSの技術基準の策定等を実施する。

② 住宅・建築物のバリアフリー化

③ ユニバーサルデザインを導入した環境整備の推進

・ユニバーサルデザイン概念を導入した公共交通機関、道路空間、官庁施設等の整備のガイドラインを作成・普及する。

(2) 福祉との連携による高齢者・子育て世帯の安全・安心な生活を確保するための環境整備

4 グローバル化の進展に対応した円滑な人の交流と競争力ある物流の実現

(1) 大都市圏拠点空港をはじめとする交通拠点の整備とマルチモーダル交通体系の連携整備の推進

・成田空港アクセス関連道路の整備等により、国際的に見て遜色のない水準の空港アクセス

の実現を図る。

・全国の主要都市間の連結を強化する高規格幹線道路網や地域高規格道路網の整備を進めるとともに、これらと空港・港湾等の交通拠点を接続するアクセス道路の整備を進める。

自動車専用道路等のICから一〇分以内に到達可能となる主要な空港及び港湾の割合を平成一四年度末までに四四％に向上させる。
(平成一二年度末三六％)

・乗り継ぎや積替えを円滑化し、ドア・ツー・ドアのサービスを適切なコストで提供できるマルチモーダルな交通体系の整備を進める。

(2) グローバルスタンダードに対応した国際競争力のある物流システムの構築

・新総合物流施策大綱に基づき、国際的に競争力のある水準の物流市場の構築に加え、環境負荷を低減させる物流体系の構築等の観点から、施策の着実な実現を図る。

—環状道路の整備、TDM施策の充実等ハード・ソフト一体となった施策の展開による都市内物流の効率化の推進

(3) 伸び悩んでいる外国人旅行者の倍増のための観光政策の推進

(4) 二〇〇二年ワールドカップサッカー輸送対策等

5 自然災害等への対応、交通安全対策、海上の治安対策の充実強化

- (1) ハード・ソフト両面からの防災・安全対策による被害の回避、最小化
 - ・地域の安全度、安心度を踏まえ、生命線となる道路の重点的、計画的な整備、防災対策の充実、道路管理の高度化等により道路の安全を確保する。

- (2) ヒューマンエラーの防止等総合的かつ効果的な交通安全対策の充実強化

・幹線道路における事故多発地点対策の集中的実施、生活道路におけるコミュニティ・ゾーンの整備に加え、事故多発地点等の情報を提供するマップの作成・公表等により安全な道路交通を実現する。

- (3) 国民が安心して暮らせるための海上における治安対策の充実強化

- (4) 防災拠点、資機材、情報等の有効利用、連携強化による危機対応能力の強化

6 ICT革命の推進

- (1) 世界最先端のICT社会の基礎となる超高速ネットワーク環境の構築

・道路等の公共施設管理用光ファイバ収容空間の整備、よりコンパクトな電線共同溝の開発・導入等により、地方公共団体の光ファイ

バ網の整備と連携して、情報BOX等公共の光ファイバ収容空間の全国ネットワーク化を図るとともに透明性の高い利用ルールの下で迅速な開放を進め、超高速ネットワーク環境の構築を支援する。

- (2) ICT革命の恩恵を実感できる社会サービスの効率化、効果的な提供や公共サービスの質の向上

・ETCの普及・高度利用、走行支援システムの実現等ITSの推進による安全・快適で円滑な移動の実現を図る。

全料金所（平成一四年度末一、三〇〇箇所）のうちETCが利用可能な料金所の割合を平成一四年度までに七〇％にする。（平成一二年度五％）

・道路空間をはじめとした一般の公共空間において、円滑な移動を支援する歩行者ITSの技術基準の策定等利便性、安全性の高い公共空間の確保を図る。

- (3) 効果的、効果的な行政の実現等に向けた国土交通行政のICT化

7 国土交通分野における技術研究開発の推進

- (1) 技術研究開発の重点化
- (2) 国土交通省の技術基本計画の策定・推進

【後掲】別表掲載施策

（誌面の都合により施策名のみ掲載）

- 別表① 既存ストックの有効活用に関する主な施策
- ・ETCの普及促進による交通混雑の緩和
 - ・TDM施策の展開による交通混雑の緩和や環境負荷の低減

- 別表② 平成一四年度重点施策における主な融合・連携施策

- ・都市圏の交通円滑化の推進
- ・鉄道駅とその周辺の総合的改善
- ・地域連携の総合的な支援
- ・水と緑のネットワークの形成
- ・環境にやさしい交通の実現
- ・静脈物流システムの構築
- ・マルチモーダル施策の推進
- ・超高速光ネットワーク環境の構築

- 別表③ 平成一四年度重点施策における主なソフト・ハード一体施策

- ・自宅から交通機関、まちなかまでソフト・ハード両面にわたり連続したバリアフリー環境の整備
- ・総合的な危機管理・防災対策
- ・ITSの推進
- ・安全で快適な道路空間への再生

- 別表④ 民間需要誘発、雇用創出に資する主な施策

- ・環状道路の整備
- ・総合的な静脈物流システムの構築
- ・ITSの推進
- ・公共施設管理用光ファイバ等収容空間の整備・開放

都市の再生

道路局企画課道路経済調査室

一 施策の必要性

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

また、道路の渋滞はモータリゼーションの進展とともに厳しさを増しており(図2)、都市活動を阻害し、全国で年間約一二兆円にものぼる損失を及ぼすとともに、沿道環境・地球環境に多大な影響を及ぼしており、都市内の人とものの効率的

で円滑な移動を実現する必要がある。一方、世論調査等をみると、いつも通る一般道路で交通渋滞している所が「ある」と答えた人は政令指定都市、中都市で五割以上(図3)であり、また、東京都内において現存する約一、二〇〇箇所^(注)の踏切のうち、約四分の一がピーク遮断時間四〇分以上であること(図4)など、社会的な状況を見ても、渋滞対策に対する社会的なニーズは高く、その対策は喫緊の課題である。

一 述べた諸問題を解決するため、本年度は、都市の骨格となる環状道路等の整備等による都市の再生・再構築、ボトルネック対策やTDM(交通需要マネジメント)施策の推進等による交通の

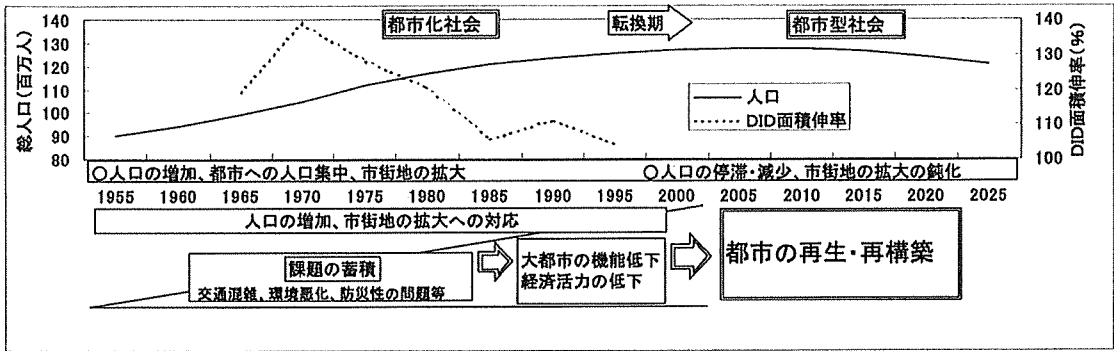
二 施策の概要

円滑化を推進する。以下、(1)都市構造を再編、再構築する環状道路等の整備、(2)都市交通の円滑化に従い詳細を述べる。

(1) 都市構造を再編、再構築する環状道路等の整備

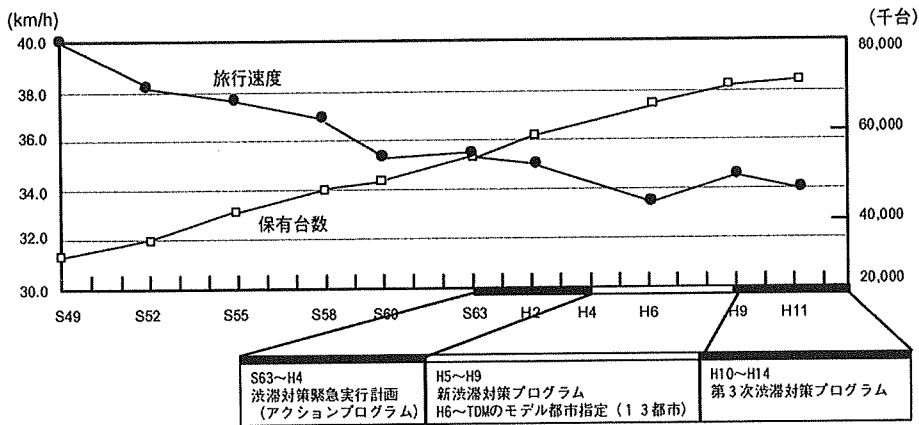
三大都市圏から地方中核都市に至るまで、都市圏の環状道路の整備を強力に進め、都市の骨格を形成する。具体的には、概ね一〇年以内に首都圏三環状道路のいずれかの部分で九本の放射道路を接続するような環状線(重点リング^(注))を形成すること(図5)を目標として整備を推進する。この

重点リングが完成することにより、圏央道内側の主要渋滞ポイント(約六〇〇箇所)の約六割が解消され、これにより、走行時間の短縮や燃料費の



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

図1 都市型社会への転換

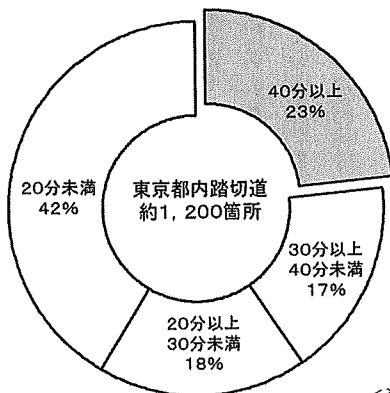


<資料> 建設省

図2 モータリゼーションの進展とともに厳しさを増す道路の渋滞

【東京都内踏切道のピーク時遮断時間の状況】

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



<資料> 運輸省

図4 ボトルネック踏切の現況

「一般道路における交通渋滞」について

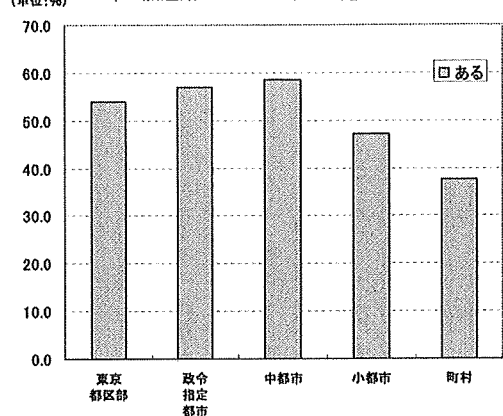


図3 道路に関する世論調査

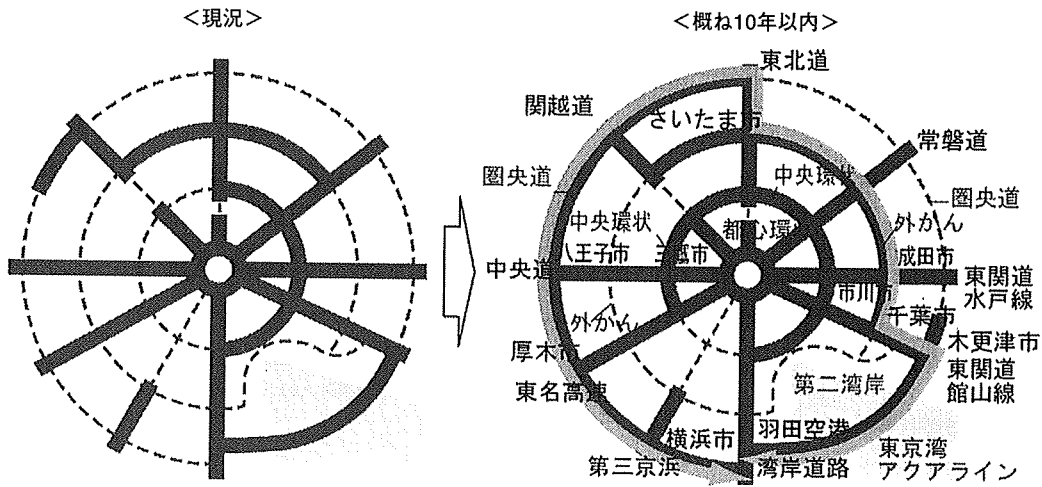


図5 首都圏の重点リングの形成

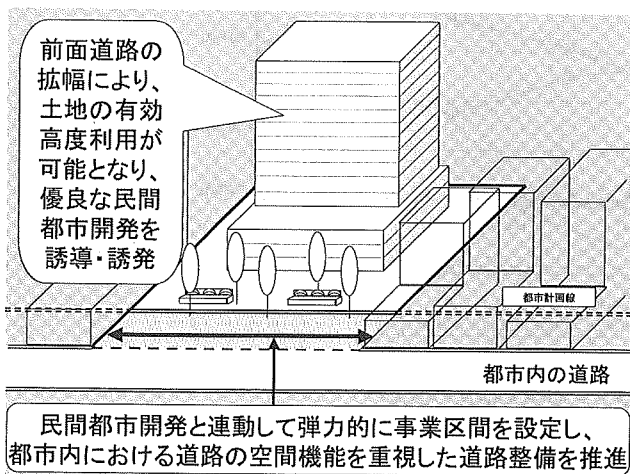


図6 優良な民間都市開発にあわせて都市内の道路整備の推進

減少等などの効果が発現し、年間約二兆円の経済効果がある。また、用地補償費が建築物の新築等に使用されることにより、約二兆円の効果が誘発される。また、優良な民間都市開発を誘導・誘発する観点から都市内における道路の空間機能を重視した道路整備を推進する(図6)。

制度面においては、都市再生に資する環状道路をはじめとする都市計画道路の用地先行取得等に要する費用に対し無利子貸付制度を導入し、その整備の促進を図るほか、市街地再開発事業の施行区域見直し等により土地区画整理事業、市街地再

開発事業、みち再生事業を推進する。

(注) 重点リング：首都圏三環状道路のうち、進捗状況を勘案し、整備の途中段階でも環状道路の機能を最大限発揮できるよう計画した重点区間(圏央道西側区間、外かん東側区間、首都高速中央環状線の三号線以北区間)

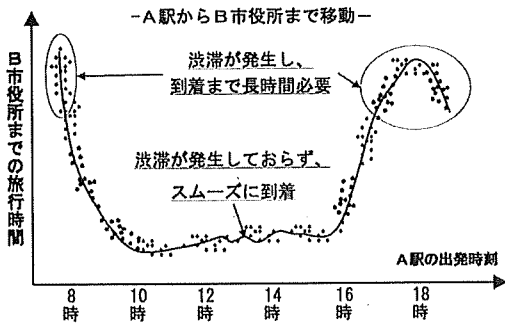
(2) 都市交通の円滑化

交通需要マネジメント(TDM)など都市交通を円滑化する施策を推進するため、道路を實際に走行している車から渋滞データ等を収集し、それらを分析した結果等をインターネット等を通じて提供する(図7)とともに、このデータを活用して、平成一四年度まで一、〇〇〇箇所(〇〇箇所)の主要渋滞ポイントを解消・緩和することを目標に、都市圏交通円滑化総合対策事業を松江地域(鳥根県)等約二〇都市圏で実施する等地域の交通特性を踏まえたきめ細かい渋滞対策を推進する。

また、連続立体交差事業の無利子貸付制度の創設等により、J R 中央線(東京都)等六二箇所において連続立体交差事業を一層推進するなど、交通渋滞の解消・事故の防止・地域の分断の解消を図るため、立体交差化、構造改良等による踏切道の改良を推進する(図8)。具体的な目標としては平成二二年度までにポトルネック踏切約一、〇〇〇箇所のうち約半分の改良を目指す。

さらに、公共交通機関の利用促進等を図るため、様々な交通モードを結節する交通結節点改善事業

出発地から目的地までの時間帯別旅行時間イメージ



<これまでの取組>

一般交通量調査（概ね3年ごと）によりある平均的な1日の昼間交通量等のデータ取得

<今回の取組>

モニター車により時間帯別旅行速度データを把握し、分析

利用者：情報開示
 道路管理者：きめ細かな渋滞対策の検討に活用、事業実施の妥当性の説明根拠として活用

図7 地域の交通特性を踏まえたきめ細かい渋滞対策の推進

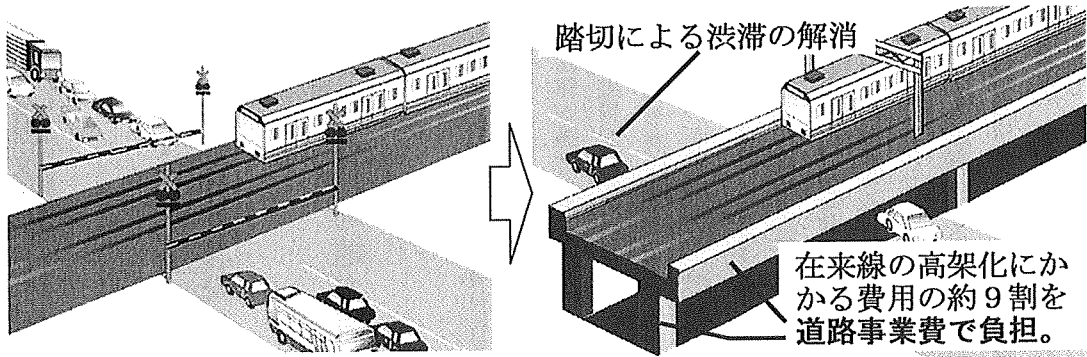


図8 踏切道の改良

や都市モノレール・新交通システムの整備、バスフレッシュアップ事業等を推進する。具体的には、歩行者、自転車利用者の利便性の向上等地域のニーズに合わせた多様な交通結節点を整備するため、道の駅との連携等を図りつつ、駅前広場、歩道・自転車道や駅の自由通路等を、新宿駅等約一八〇箇所において整備する。また、都市モノレール・新交通システムの整備を日暮里舎人線（東京都）等一〇路線で推進するとともに、鹿児島市をはじめとした四箇所路面電車を整備するほか、仙台地区（宮城県）一二箇所バス路線フレッシュアップ事業を、新徳島交流ターミナル（仮称）等四箇所バスの駅整備事業を推進し、バスの走行空間の改善等を図る。

最後に、路上工事に伴う渋滞を緩和するため、共同溝等の整備を一般国道三五七号八潮共同溝（東京都）等約二〇kmを進めるとともに、三大都市圏内において、各道路管理者が一体となって一定区域での路上工事が集中的に実施されるよう調整する。

個性豊かな地域の創造

道路局地方道・環境課地域道路調整室

はつし

二二世紀に向けて、豊かで活力のある我が国をつくり上げるためには、地方分権を推進し、地域が自ら将来の展望を切り拓くことが可能となるよう自立的な生活圏域を形成しながら、豊かな自然、個性的な文化を活かしつつ、創造力と活力にあふれた地域社会を構築していく必要があります。

このため、政府は基礎的自治体である市町村の行政サービスを維持・向上させていくための市町村合併や、地域の自立的発展を支えるための中心市街地活性化について取り組んでいます。

市町村合併については、地方分権推進委員会からの推進についての意見（平成12・11・27）及び行政改革大綱（平成12・12・1閣議決定）におい

て、市町村合併の積極的な推進が唱われています。

これを受けて平成一二年一二月には町村合併の市制要件緩和の法律が施行されるなど、市町村合併を促進する条件整備が進んでいます。さらに平成

一三年三月には市町村合併を支援するため、「市町村合併支援本部」が設置され、関係省庁間の連携や国民への啓発等を行うこととなっています。

中心市街地活性化については、平成一〇年七月に中心市街地整備改善活性化法が施行されました。この法律の円滑な施行のため、市町村等に対する効果的な支援のあり方などについて意見交換を行い、関係省庁の連携を図る中心市街地活性化関係府省庁連絡協議会や、中心市街地の活性化に関する情報の収集、整理及び提供などを行う関係省庁の統一的窓口として、幹事省（経済産業省、

国土交通省、総務省）を中心に「中心市街地活性化推進室」が開設されています。

施策の必要性

都道府県道及び市町村道は、高速自動車国道や一般国道を補完し、市町村間の連携や交流を行う上で必要不可欠であるだけでなく、中心市街地を形成するなど地域の生活環境の向上を図る上で重要な役割を果たしています。

しかしその整備水準を見ると、改良率については国道が八九％であるのに対し、都道府県道は六三％、市町村道においては一五％（平成一一年四月一日現在、幅員五・五m以上の改良済み延長）にとどまっており、未だに交通不能区間、通行規制区間、バス等の大型車のすれ違いが困難な区間

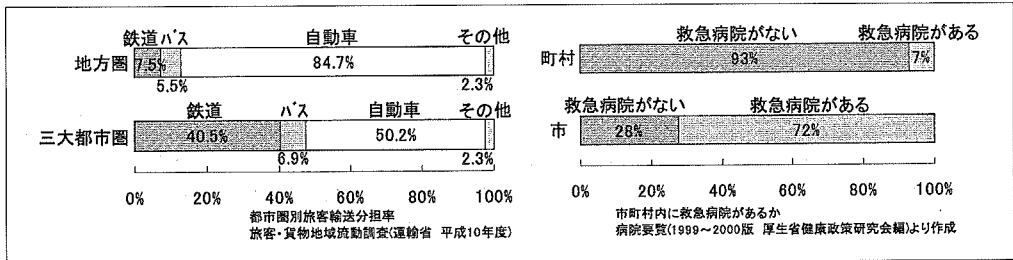


図 1

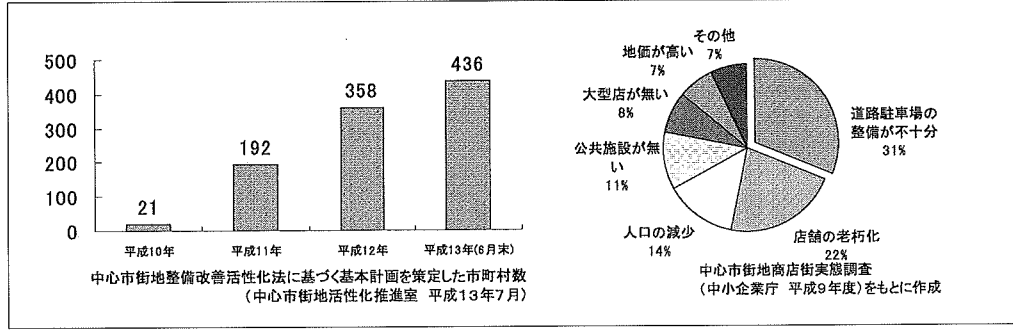


図 2

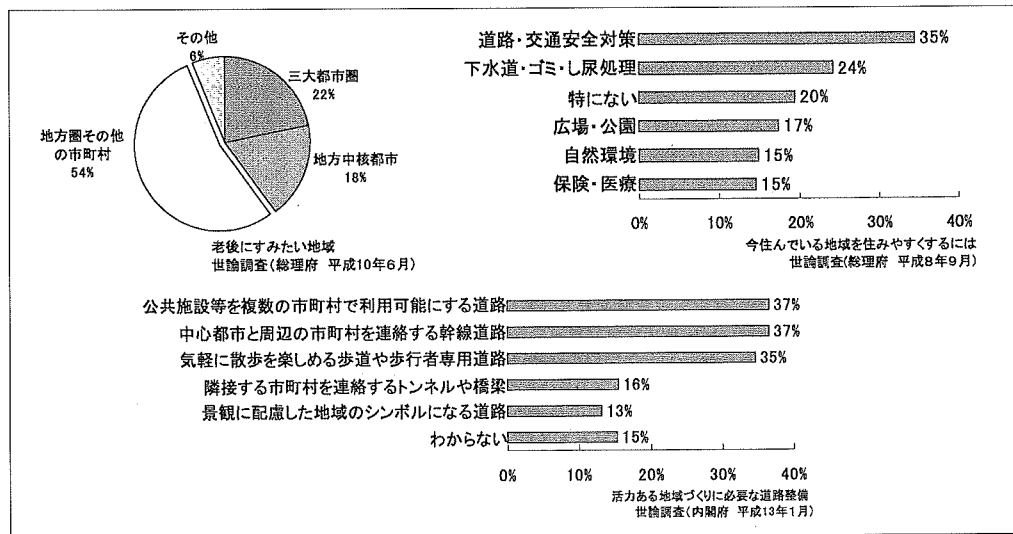


図 3

等、整備を要する箇所が数多く残されています。

三大都市圏以外の地方圏においては移動手段のほとんどが道路交通であり、多くの町村では救急患者を他市町村まで搬送する必要があります。また、地域の自立を促進し、市町村合併をより効果的に行うためにも、地域の連携を強化し、公共・公益施設の共同利用などに資する道路整備を早急に行う必要があります(図1)。

地方都市の自立的発展を支えるための中心市街地の活性化については、中心市街地整備改善活性化法の施行以降、同法に基づく基本計画を策定した市町村数は飛躍的に増加しています。この中で、商店街の魅力作りについては電線の地中化やゆとりある歩行空間の確保などの道路整備が不可欠です(図2)。

また、大都市にはない地方の「ゆとり」を活かし、住みやすい地域としていくためには、地域の人々が参加した独自の特色や文化を持つ地域づくりを進めることが重要となります(図3)。

施策の概要

このような時代の動きに合わせ、平成一四年度は地域連携、中心市街地活性化、個性ある地域づくりに関する事業について重点的に実施していきます。

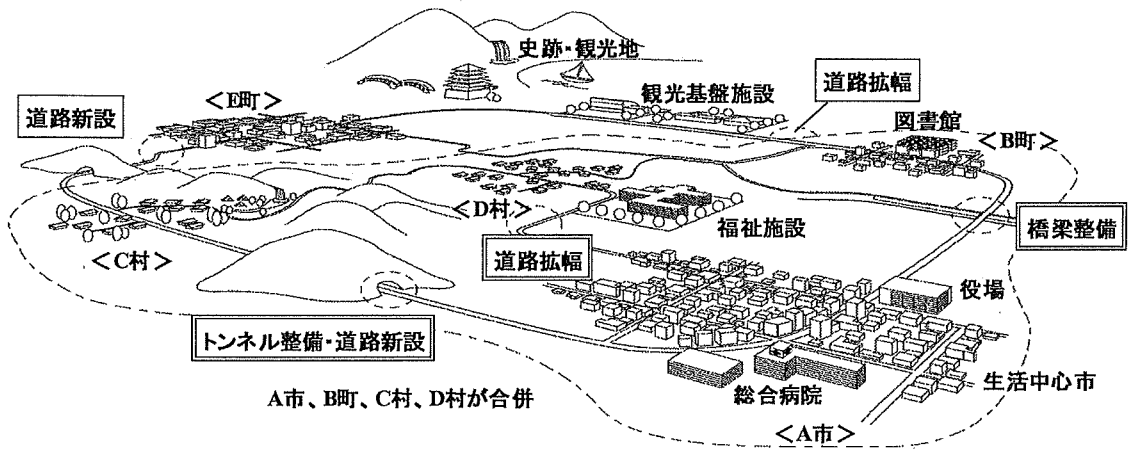


図4 地域連携を強化する道路のイメージ

地域連携 (図4)

医療、福祉などの公共・公益施設の共同利用による生活基盤の確保や、広域的な周遊観光の振興など市町村間の連携による魅力ある地域づくりのための道路を整備します。(交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業、地域連携強化支援道路事業)

また、観光基盤整備事業や地域間交流支援事業と連携し、複数市町村によるこれらの施設の整備と、共同利用に資する道路の整備を一体的・総合的に推進します。(地域連携総合支援事業)

市町村の合併については、行政サービスの維持・向上や効率化を支援するため、新市町村の中心部と周辺部を連絡する道路や、公共施設等の拠点を連絡する道路などについて国土交通省と総務省が連携して、重点的に支援・整備を行います。

(市町村合併支援道路事業(仮称))

中心市街地活性化

商店街の魅力向上のために、商店街関係者と地元自治体が地域住民等の参画を得ながら計画を策定し、これに基づいて中心市街地へのアクセス道路、歩道の整備、電線の地中化等を集中的に実施します(図5)。(賑わいのみちづくり事業)

また、「地域の顔」となる地区について、住民と行政・事業者が協力し、個性ある街並みの形成及びこれに相応しい公共空間の創出を土地区画整

理事業により実施し、地域の歴史・文化等を尊重したうおいのある都市空間の形成を進めます。(ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業)

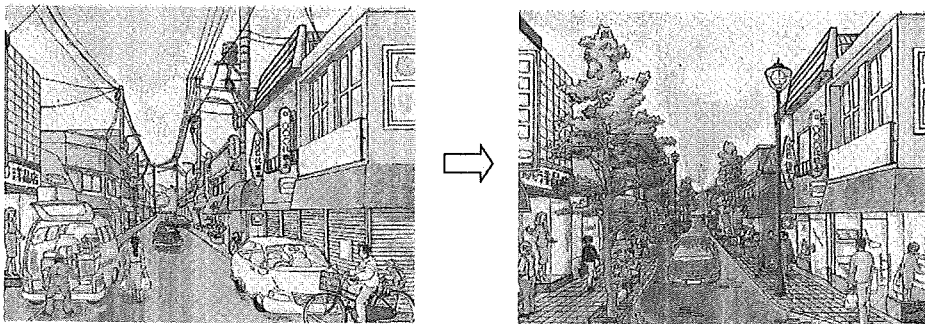


図5 賑わいのみちづくり事業により活性化した商店街のイメージ

地域の魅力づくり

地域が主役のまちづくりを推進するため、まちづくりに必要な各種市町村事業に対し、パッケージで一括助成を行います。ソフト事業からハード事業まで多彩なメニューで支援し、事業執行に当たったての予算の配分は市町村の裁量に委ね、事業執行の自由度を拡大します。(まちづくり総合支援事業)

さらに、個性ある地域づくりを進めるため、利用者が参画して策定した計画に基づき、文化施設などを連絡する質の高い歩道や、地域の魅力作り

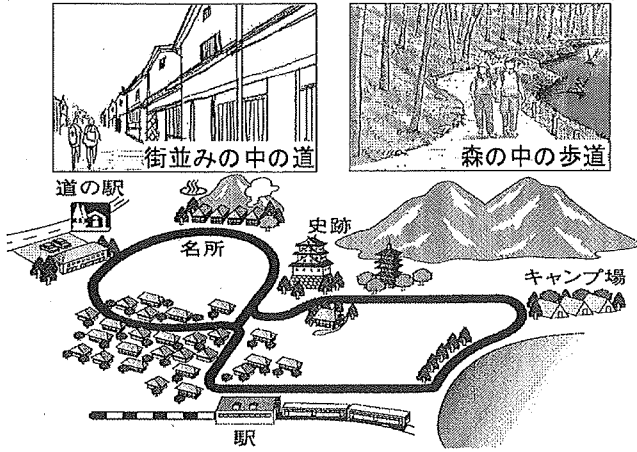


図6 ウォーキング・トレイル事業のイメージ

活動の舞台となる道路空間等の整備を進めます(ウォーキング・トレイル事業、地域主体の魅力作り事業)(図6)。

また、活力ある地域づくりを担う「道の駅」については、利用者の意見等をもとに、トイレや駐車場としての基本的な機能を充実と、地域に関する適切な情報の提供や文化の紹介などの新たな機能を展開するためのフォローアップを実施します。同時に行政と独立した第三者機関により地域の独自の創意工夫に基づいた「道の駅」の取組みを顕彰し、サービスレベルなど客観的な評価に基づいて、優良事例を推薦し一般に公開していきます(図7)。

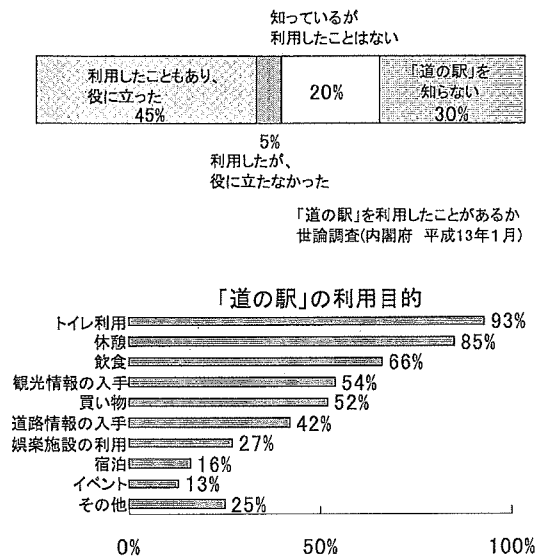


図7

「道の駅」ホームページに対する意見(平成13年7月)

沿道環境の改善と地球環境の保全

道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

はじめに

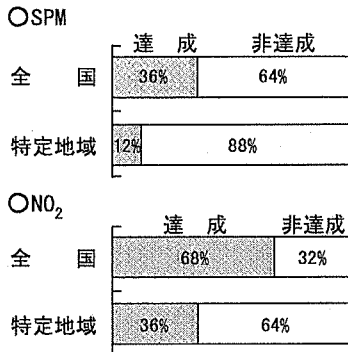
我が国の幹線道路沿道の沿道環境は、大気質、騒音に関する環境基準の達成状況が悪く厳しい状況にあり、幹線道路沿道の環境改善は道路行政にとって喫緊の重要課題の一つである。一方、地球温暖化防止対策として、運輸部門で発生する二酸化炭素(CO₂)の約九割は、道路を走行する自動車から発生しており、自動車利用に伴うCO₂の発生抑制・削減が課題である。持続可能な社会の実現のために、よりよい沿道環境の実現、地球温暖化防止と、国民の経済・社会活動の確保の両立を図るための施策が必要とされている。

一 道路環境をとりまく現況

1 沿道環境の状況と最近の動向

(1) 沿道環境（大気）の状況

沿道環境のうち、大気の状態については、平成一〇年度の環境基準の達成状況を見ると、SPMは、全国で約四割、自動車NO_x法注1により指定された首都圏及び大阪兵庫圏の一六市区町村（特定地域）で約一割であり、大都市圏で深刻であるばかりでなく、全国的にも厳しい状況にある。また、二酸化窒素(NO₂)については、全国的には約七割で環境基準を達成しているものの、大都市圏では約四割と、厳しい状況にある（図一）。



（資料）「平成10年度大気汚染状況について」（環境省）

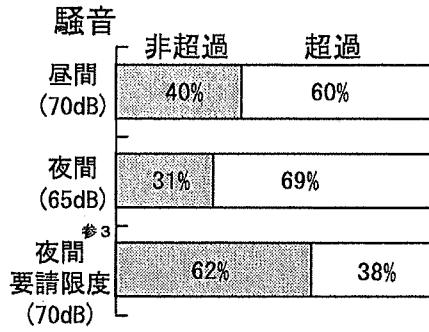
図1 SPM、NO₂の環境基準の達成状況

注1 「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」（平成一三年六月に「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」に改正。なお、改正法に基づく特定地域は平成一三年八月現在、定められていない。）

(2) 沿道環境（騒音）の現状

騒音については、国土交通省が行った平成一一年度の道路環境センサスの結果によると、住宅地等を通過する直轄国道約一三、〇〇〇kmのうち環境基準を超過している地点の割合は、昼間約六割、夜間約七割と厳しい状況にある。また、夜間の要請限度を超過した地点の割合は約四割であった。

注² 騒音規制法第一七条において、市町村長が都道府県公安委員会に対し所要の措置を要請する際の基準となる限度。



(資料) (国土交通省)

図2 騒音の環境基準等の超過状況

(3) 道路環境訴訟

昭和五十一年に提訴された国道四三三号訴訟を初めとして、現在まで道路環境に係わる訴訟としては、西淀川訴訟（昭和五三年）、川崎訴訟（昭和五七年）、尼崎訴訟（昭和六三年）、名古屋南部訴訟（平成元年）、東京訴訟（平成八年）の六件が提起

されてきた。このうち、国道四三三号訴訟は、平成七年最高裁判決において道路交通騒音について国の責任があるとされた。国道四三三号訴訟以外の裁判は、すべて大気環境を主な争点としている。大気環境を主な争点にした訴訟は、平成一三年八月八日に名古屋南部訴訟が和解したほか、現在までに、西淀川訴訟（平成一〇年）、川崎訴訟（平成一一年）、尼崎訴訟（平成一二年）について、国が環境対策等を実施すること等を条件に和解した。現在、東京訴訟が係争中である。

注³ 訴訟名の後の（）内には、第一次訴訟の提訴年を記入。
注⁴ 訴訟名の後の（）内には、和解した年を記入。

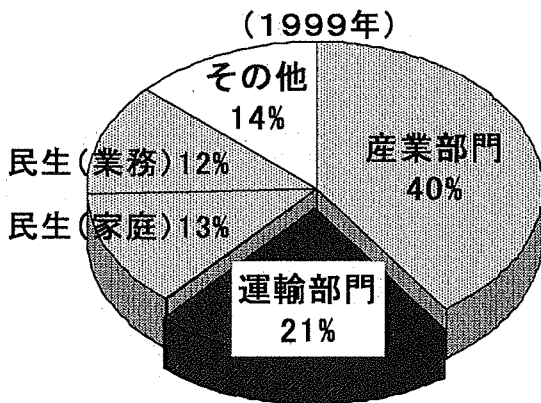
2 地球環境の状況と最近の動向

平成四年にブラジルのリオ・デ・ジャネイロで開催された地球サミットにおいて、地球温暖化問題は現在の人類の生活と将来の生存に直接関わる深刻な問題であるとの認識が共有され、問題の解決に向け、「気候変動枠組条約」が採択された。その後、条約は平成六年に発効し、各国が取り組みを行っているとある。

平成九年一二月に京都で「気候変動枠組条約第三回締約国会議」いわゆるCOP3が開催され、主要先進国等の具体的な温室効果ガスの削減目標等を定めた「京都議定書」が採択された。この議定書の中で、我が国には二酸化炭素等の温室効果ガスの排出量を二〇〇八年から二〇一二年におい

て一九九〇年に比べて六%削減するという目標が設定された。その後、COP6まで三回の会議において、京都議定書の早期発効に向け、具体的なルールについて議論がなされ、平成一三年七月にドイツのボンで行われたCOP6再開会合において、森林吸収源による二酸化炭素吸収量の上限値等、ルールの基本的事項について合意が得られたところである。今後は、京都議定書の細則についての最終合意に向けた国際交渉が行われる予定である。

地球温暖化防止に向けた対策を進めるにあたっては、我が国において温室効果ガスの約九割を占



(資料) 環境省データより作成

図3 部門別二酸化炭素排出割合 (1998年)

める二酸化炭素の排出を削減していくことが重要である。この二酸化炭素排出量のうちの約二割は「運輸部門」からのものであり(図3)、このうち

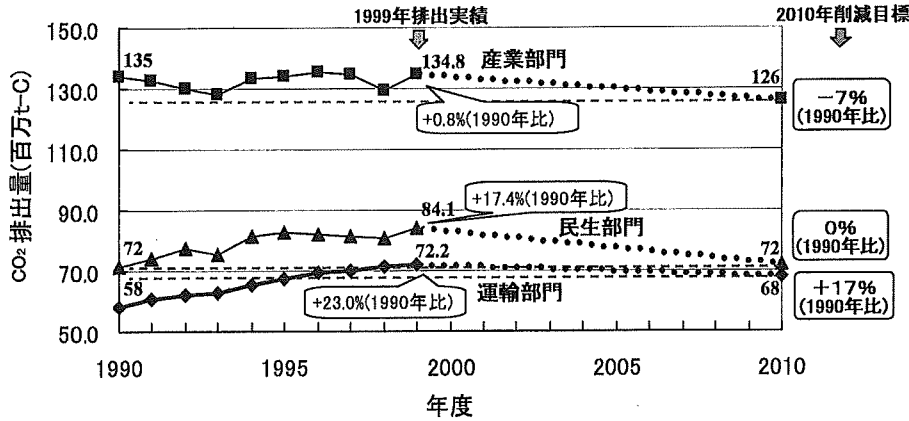


図4 部門別二酸化炭素排出量の推移と目標

約九割が自動車からの排出である。一九九九年、我が国の二酸化炭素の総排出量は、一二億二、五〇〇万トンで、これは、前年度と比較して三・二%、一九九〇年度と比較して九・〇%の増加であり、京都市定書の目標(六%削減)の達成に向けた積極的な取り組みが求められている。

政府は、二〇一〇年時点の二酸化炭素排出量を一九九〇年レベルに低減することとし、部門別には一九九〇年比で、産業部門は七%削減、民生部門は伸びゼロ、運輸部門は一七%の伸びに抑えることとした。運輸部門の一九九九年実績を見ると一九九〇年比で二三%の伸びであり、今後の目標達成に向け約五%二酸化炭素排出量を削減することが必要となっている(図4)。

二 道路行政としての取組みの基本的考え方

幹線道路は、人々の経済・社会活動を支える自動車交通を集約的、効率的に処理する役割を果たしながらも、そこを通行する自動車交通によって、沿道の人々の生活環境や、地球環境に負の影響を与えてきている。「経済・社会活動を支える幹線道路の役割と、よりよい沿道環境、地球環境の実現との両立」を基本理念とした取組みが必要である。

自動車交通に係る粒子状物質(PM)、窒素酸化

物(NO_x)、二酸化炭素(CO₂)の排出量は、交通渋滞等により走行速度が低下するほど、走行距離当たりの排出量が大きくなる。そこで、基本理念に基づいた取組みとして、まず、環状道路等幹線道路ネットワークの整備や、交差点立体化、交差点改良等のボトルネック対策によって交通渋滞を緩和・解消し、円滑な交通を確保することが重要である。

しかし、幹線道路ネットワークの整備などには、長時間を要するため、現に沿道環境が厳しい地域においては、直接的に環境施設帯の整備等道路構造対策を進め、当該道路の沿道環境の改善を図ることも必要である。

また、環境負荷の少ない道路利用の実現を目指し、交通需要マネジメント(TDM)施策等の取組みを進めることも必要である。

三 道路環境施策の展開

前章で述べた基本的考え方に基づき、国土交通省では、以下のような施策を関係機関と協力し、総合的に進めていくこととしている。

1 交通円滑化等によるPM、NO_x、CO₂の同時削減

図5は、旅行速度とPM、NO_x、CO₂排出量の関係を示したものであるが、旅行速度の向上は、PM、NO_x、CO₂排出量を同時に削減することがわかる。

また、旅行速度と排出量の関係には、旅行速度が小さいときほど、旅行速度を向上させた際の排出削減量が大きいという性質がある。三大都市圏と地方都市の朝夕ピーク時の平均走行速度は、それぞれ二一km/h、二四km/h（平成一〇年三月時点）と小さいため、これらを向上させる効果は大きいと考えられる。

例えば、表1はバイパス整備によるPM、NO_x、CO₂削減効果を示したものである。これは、一般国道一六号西大宮バイパス（平成一〇年一〇月供用）の周辺道路を含めた二〇リンクにおいて、供用前後で、交通量と走行速度を測定し、二〇リンク合計の交通量、二〇リンクの平均走行速度（交通量

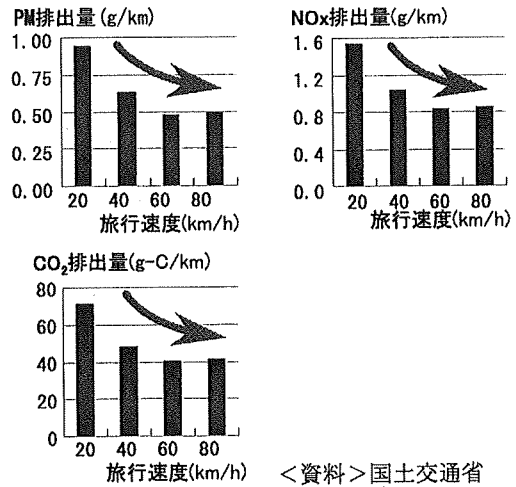


図5 旅行速度とPM、NO_x、CO₂排出量の関係

表1 バイパス整備によるPM、NO_x、CO₂の削減効果

箇所名	交通量の変化 (関東区間の合計) (整備前) → (整備後)	走行速度の変化 (km/h)	CO ₂ 、PM、NO _x 排出削減量と削減率
国道16号 西大宮バイパス	56.8台/日→57.2台/日	25→31	PM △ 4,400 kg/年 (△8%) NO _x △ 42,000 kg/年 (△8%) CO ₂ △ 3,700 t-C/年 (△10%)

によって加重平均したもの）、及びPM、NO_x、CO₂削減量を算出したものである。これによると、バイパス整備前後で交通量は約一％増えているものの、走行速度の向上によりPM、NO_x、CO₂排出量は、約一割削減している。

このため、通過交通を都市内から排除するなど道路交通の分散を図り、円滑な走行を確保する環状道路等幹線道路ネットワークの整備や、交差点立体化等のポトルネック対策を重点的に進めている。

また、特に沿道環境が厳しい交差点（緊急改善ポイント）約五〇箇所については、平成一七年度までに立体交差化等のポトルネック対策等により沿道環境を改善することとしている。

2 道路構造対策の推進と新たな技術の開発

沿道環境の厳しい幹線道路については、直接的に沿道環境の改善を図るための道路構造対策が必要である。騒音対策としては低騒音効果のある高性能舗装の敷設や遮音壁の整備を進める。大気質対策としては、幹線道路と居住空間の間に環境保全用の空間としての環境施設帯の整備や、都心部の有料道路において道路を地下化する等、環境負荷の少ない道路構造による整備を図る。また、PMやNO_xを除去するための新技術として、電気集塵機や低濃度脱硝技術^{注5}、土壌による大気浄化技術のフィールド実験に取り組む他、道路管理用車両への活用を目的とした低公害車の新技術開発に取り組む（図6）。

注5 低濃度脱硝技術…道路トンネル換気所において自動車排出ガスに含まれる窒素酸化物を除去する技術。

3 環境への負荷の少ない道路利用への取り組み

自動車交通の発生と流れ方を調整し、環境への負荷の少ない道路利用に向けた取り組みが必要である。

(1) ITS、TDM等

道路交通情報システム（VICS）の活用による適切な経路選択の支援や、ノンストップ自動料金支払いシステム（ETC）の導入等の高度道路交通システム（ITS）により、渋滞を緩和・解消し、環境への負荷を軽減する。

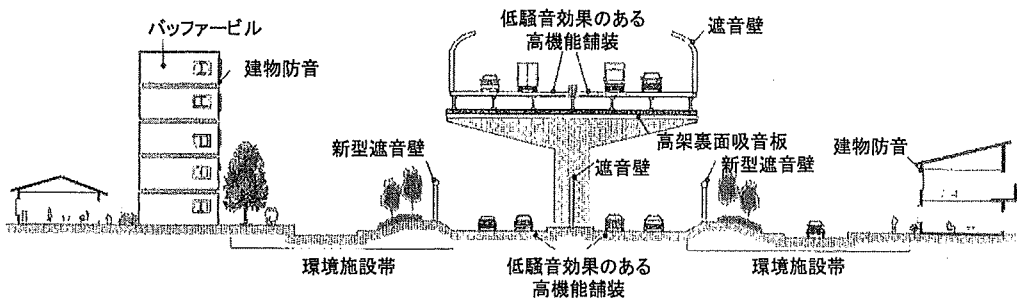


図6 沿道環境改善のイメージ (騒音)

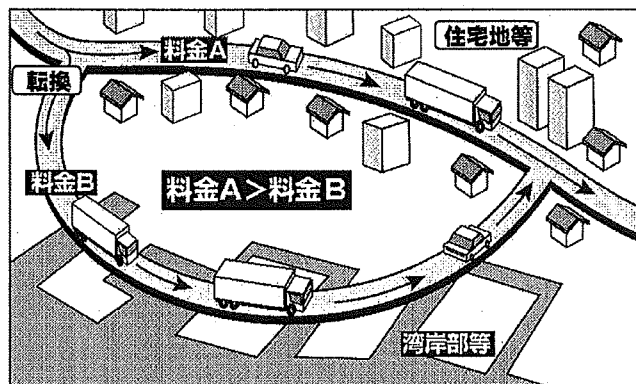


図7 環境ロードプライシングのイメージ

また、自動車の効率的利用により交通量を削減する相乗りや共同輸配送、パークアンドライドや、混雑時間帯を避けて自動車交通量を時間的に平準化する時差通勤・通学などの交通需要マネジメント (TDM) 施策を推進する。

(2) 環境ロードプライシング

平成一三年度に引き続き、有料道路の料金格差を利用して、住宅地域に集中した交通を湾岸部に転換し、住宅地域の沿道環境を改善する「環境ロードプライシング」を首都高速、阪神高速にて試行的に実施する(図7)。

4 道路行政におけるその他の対策

大気汚染物質の発生源である自動車単体対策の一つとして、低公害車の普及促進が必要である。しかし、現在、低公害車の燃料供給施設が都市内に限られているため、低公害車の利用は、都市内の短距離移動に限定され、低公害車普及の障壁となっている。都市間の燃料供給施設の設置を支援し、低公害車の利用範囲の拡大を図ることが必要である。現在、東名・名神高速の海老名(神奈川県)、上郷(愛知県)、吹田(大阪府)のSAにおいて、天然ガス車用燃料供給施設の設置に向け、関係機関と調整を進めているところである。

また、環境への負荷を軽減し、良好な景観を形成する植樹帯の整備や、道路法面の緑化などの道路緑化を推進する。

おわりに

以上道路行政としての取組みについて紹介してきた。今後も引き続きよりよい沿道環境の実現、地球温暖化防止に向けた施策に重点的に取り組むことが必要である。

少子・高齢社会に対応した生活空間の形成

道路局地方道・環境課

一 概要

道路交通事故の状況としては、平成一二年の交通事故死者数は九、〇六六人と五年ぶりに増加に転じるとともに、負傷者数が一〇年連続して増加を続け、三年連続で過去最悪を大幅に更新し約一六万人に達するなど、依然として厳しい状況にあります（図一）。

その中で、交通事故死者の三分の一以上を六五歳以上の高齢者が占め、特に高齢者事故死者の約半分を歩行中が占めるなど、高齢者の事故への対応が急務であり、政府の第七次交通安全基本計画においても重点的に取り組むこととしています（図二）。

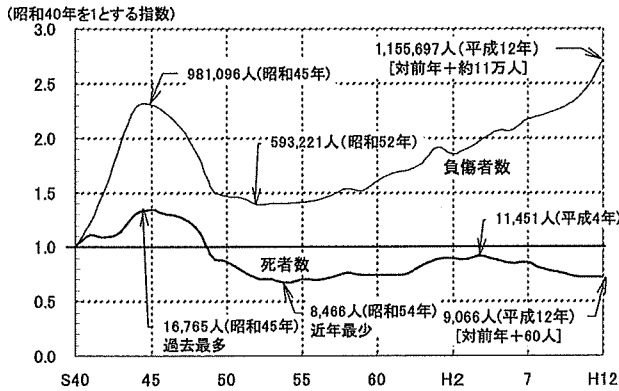


図1 依然として厳しい交通事故発生状況

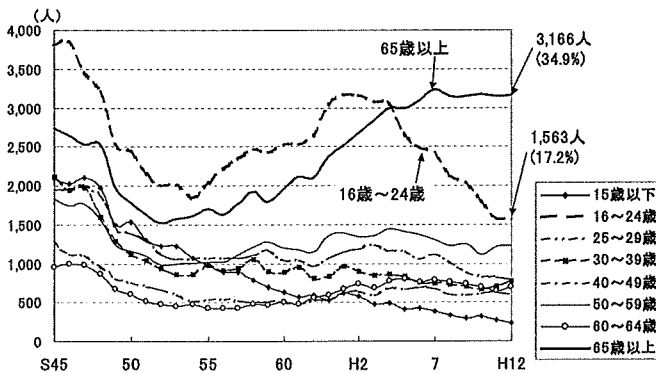


図2 急増する交通事故死者の高齢者割合

また、急速な高齢社会の進展に備えて、誰もが安全に安心して活動し、社会参加できる生活空間の形成が求められており、交通バリアフリー法の平成一二年一月に施行されるなど、移動環境の連続したバリアフリー化が重要となってきたいます。さらに、自転車についても、未成年者や高齢者の主要な交通手段となつているにもかかわらず、国際的にも自転車乗車中の死者数が多く、自転車と歩行者が錯綜している現状を踏まえ、自転車利用環境の整備を積極的に進める必要があります。加えて、都市部においては、道路は交通機能のみならず市街地形成、防災空間、景観形成、ライフライン収容等のための貴重な公共空間であり、安全で快適な生活空間の形成のためには、これを有効に活用・再構築していく必要があります。

このため、道路網の体系的整備を進めるとともに、道路利用者や地域住民との様々な連携や協働を通じたより効果的な施設整備を進めることで、誰もが利用しやすい安全で快適な道路交通環境を形成していきます。また、平成一三年四月に改正された道路構造令に基づき、これまでの車道を中心とした道づくりを転換し、歩行者、自転車、緑及び自動車相互に調和した道路空間となるよう再生を図っていきます。

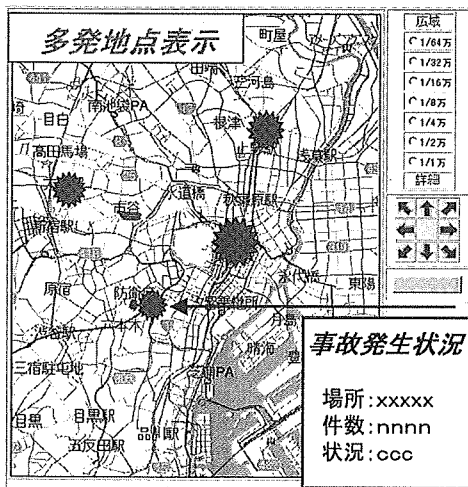


図3 交通安全map (仮称) のイメージ

二 重点的な交通安全対策の実施

(1) 事故多発地点緊急対策事業の推進

効果的に交通事故を削減するため、専門家の意見を聴くなど事故要因分析を充実させ、平成一四年度までに事故多発地点三、二〇〇箇所を対象を実施することを目標として、幹線道路の事故多発地点で集中的な対策を進める「事故多発地点緊急対策事業」を推進します。

(2) コミュニティ・ゾーンの形成

住居系・商業系地区内の生活道路の安全を確保するため、地域の方々と連携して、速度規制等と併せた歩車共存道路等の整備を進める「コミュニティ・ゾーン形成事業」を推進します。

(3) 交通安全情報の提供

交通安全に対する注意を喚起するため、トラックの運行計画や安全啓発活動等にも活用できるように、ホームページ等で事故多発地点などの情報をわかりやすく提供する「交通安全map (仮称)」の作成・公表を進めるとともに、地域の方々と連携したヒヤリ地図の作成にも取り組めます(図3)。

三 安全で快適なみちへの再生

(1) みち再生事業の創設

地域の方々と共に道の使い方を見直し、安全で快適な空間とするため、利用ルールを含む地域の計画を作成するとともに、交通安全事業を面的に実施する「みち再生事業」を創設し、利用ルールを含む計画の作成支援や交通安全事業の一括補助により支援措置の充実を図り、沿道空間と一体となった使いやすい道へ再生します(図4)。

(2) 道路の快適な利用に関する活動の促進

整備後の道路空間を地域でより快適に利用するため、ボランティア・サポート・プログラム等により、地域の方々の参加を得ながら道路の美化や適正な使い方を促す活動を促進します。

(3) 違法駐車対策の推進

地域の方々と警察と連携し、施設整備や交通規制、誘導などハードとソフトが一体となった駐車施策に取り組めます。

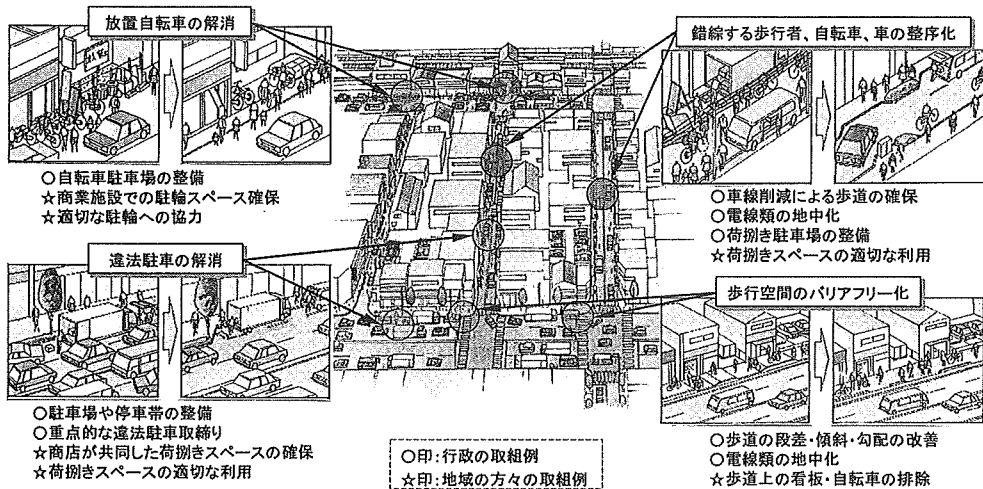


図4 住民参加によるみちの再生のイメージ

四 歩行者・自転車のための道路整備の推進

(1) 歩行空間のバリアフリー化

交通バリアフリー法を踏まえて、駅周辺など市街地での歩行空間のバリアフリー化を進めるとともに、道路空間のユニバーサルデザインのためのガイドライン（一三年度作成）の普及や、バリアフリーマップの作成など情報提供に取組みます。

(2) 自転車利用環境の整備

自転車走行空間等を車道から独立して確保する新しい道路構造令が平成一三年七月に施行されたことを踏まえて、都市交通の一つとしての自転車（エコサイクルシティ）を形成するために、自転車道や駐輪場の整備を進めます。

五 電線類地中化の推進

都市の駅前や商店街のメインストリートなどで電線類の地中化を積極的に進めるとともに、よりコンパクトな「次世代型電線共同溝（仮称）」の開発に取組みます（写真1）。



写真1 電線地中化による都市景観の向上

ITSサービスの導入・展開について

道路局道路交通管理課 ITS推進室

点的に推進する。

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

平成一四年度は、スマートウェイ推進会議（委員長・豊田章一郎経団連名誉会長）からの提言（「スマートウェイの実現に向けて」平成一一年六月）を受け、ITSの多様なサービスを支える通信システム、センサー、光ファイバー等を統合的に備えた道路（スマートウェイ）の展開を目指し、関係省庁や産学との連携のもと以下の諸施策を重

① ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）の普及促進

② 走行支援システムの実証実験の実施

③ ITS技術を活用し、地域のニーズに対応した各種ITSサービスの導入や新たなサービスの実証実験の実施

④ VICS情報、路面・工事情報等道路情報や公共交通情報・バリアフリー情報等の提供の充実

① ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）の普及促進

料金所渋滞の解消、ドライバーの利便性向上、コストの削減等を図るETCについて、普及促進

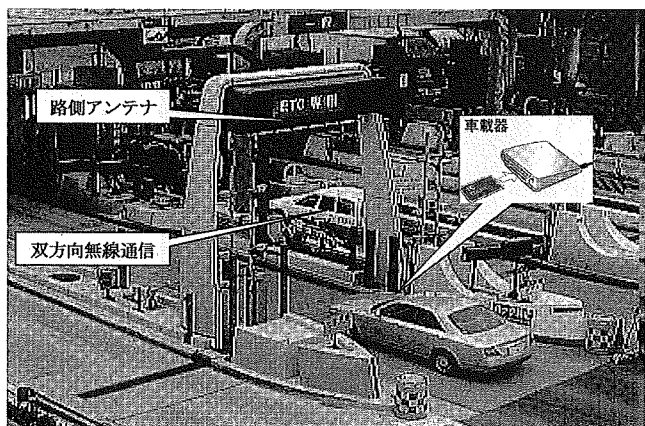


図1 ETCの概要

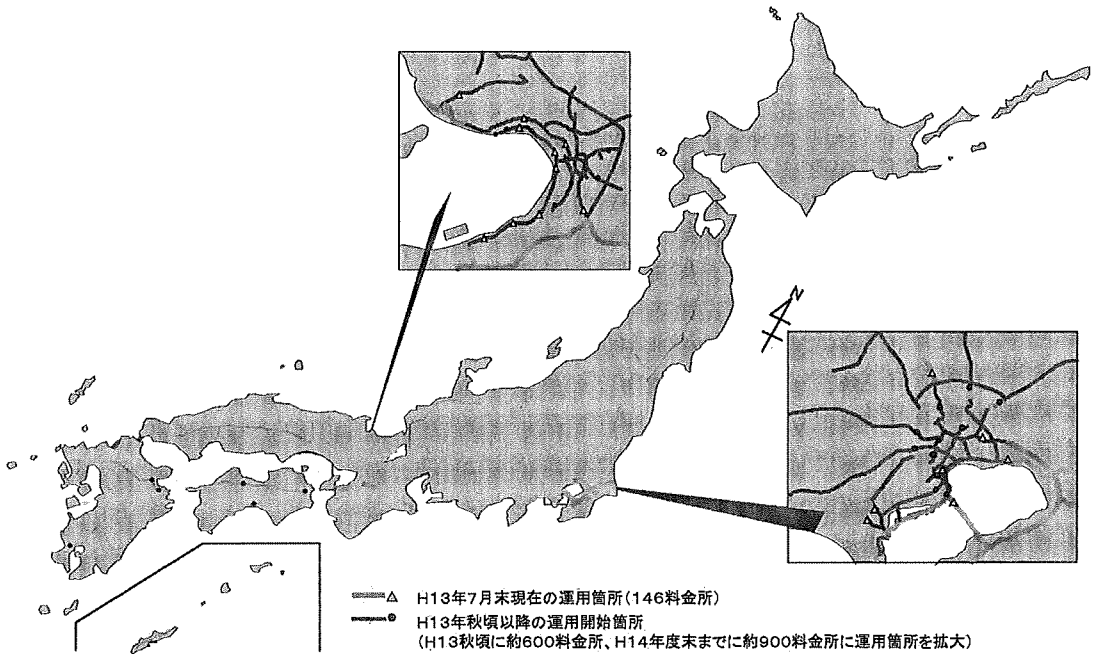


図2 ETCの全国展開

対象	一定の受付期間までにETC車載器を購入した方 (既に購入済みの方を含む)
割引内容	ETCを使って日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団の有料道路を利用した場合、各公団ごとに割引累計額が1万円に達するまで、毎回利用額の20%を割引
有効期間	受付期間終了後2年間

- ①早期購入(早期普及)のインセンティブを与えるために、一定の受付期間を設定
- ②ハイカの最高プレミアム(8,000円)を超える、1万円のプレミアムを各公団が設定
- ③ハイカの最高割引率(13.8%)を超える、割引率20%を設定(3公団共通)
- ④ETC効果の早期発現とプレミアムの有効活用を目指した有効期間(2年)の設定

図3 期間限定特別割引の基本的枠組

4・5)。

技術の実用性、社会的受容性の確認を行う(図4・5)。

一五年の先駆的導入を目指し、平成一三年度に引き続き実際に道路上での実証実験を実施し、新技術の実用性、社会的受容性の確認を行う(図

について確認を行うことができた。

平成一四年度は、関係機関と連携のもと、平成一五年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

平成一四年度に国土技術政策総合研究所(旧土木研究所)においてテストコースでの実証実験を実施し、ドライバーの受容性やシステムの有効性について確認を行うことができた。

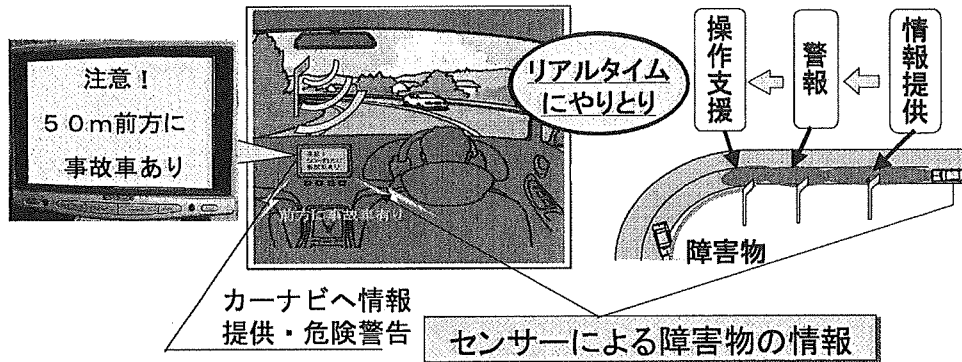


図4 走行支援システム（イメージ図）

【交通事故死者数の原因別内訳】

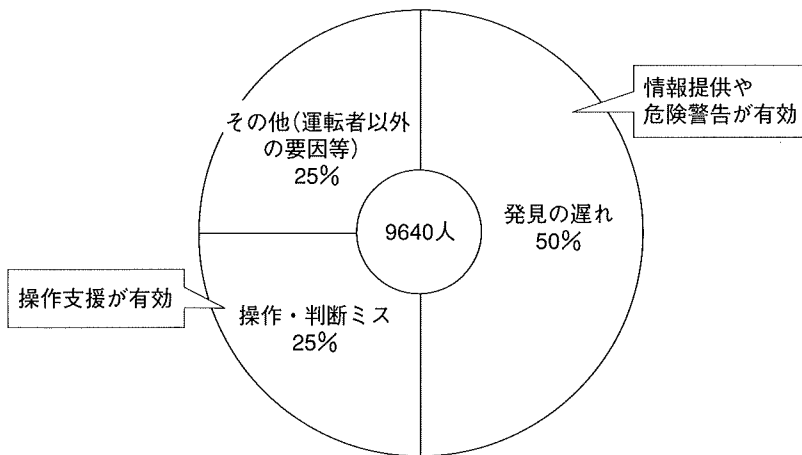


図5 走行支援システムにより期待される効果

三 I-T-S 技術を活用し、地域のニーズに対応した各種 I-T-S サービスの導入や新たなサービスの実証実験の実施

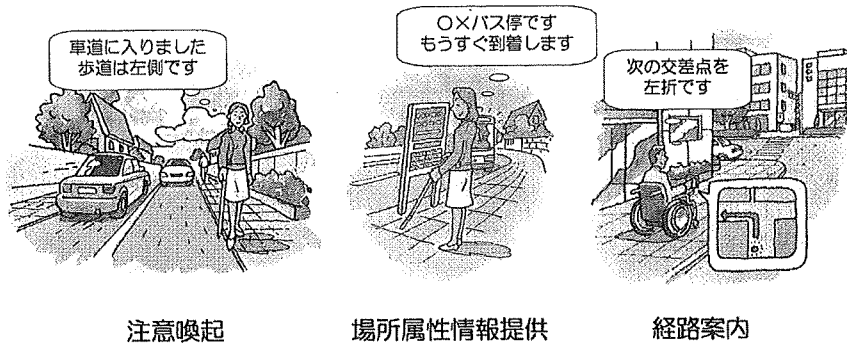
I-T-S は高度情報化による地域の活性化や生活の質の向上にも資するものとして大いに期待されており、地域レベルにおいても積極的にその導入を図ることが望まれている。

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

平成一四年度は引き続き I-T-S 関連施設整備事業を進めるとともに、交通便利性向上や物流の効率化、環境保全のため、関係機関と連携して、バス到着時間をインターネット等により情報提供を行うとともに、廃棄物の収集運搬等の効率化と処分適正化（リサイクル）の支援や、AHS 技術を活用して除雪時間短縮化・作業効率化の支援を行う実証実験を実施する。

また、I-T-S 技術を活用した歩行空間の情報化により、出発地から目的地までの間の様々な移動場面等において、歩行者、車椅子使用者などに安

歩行者ITSが目指すサービス



注意喚起

場所属性情報提供

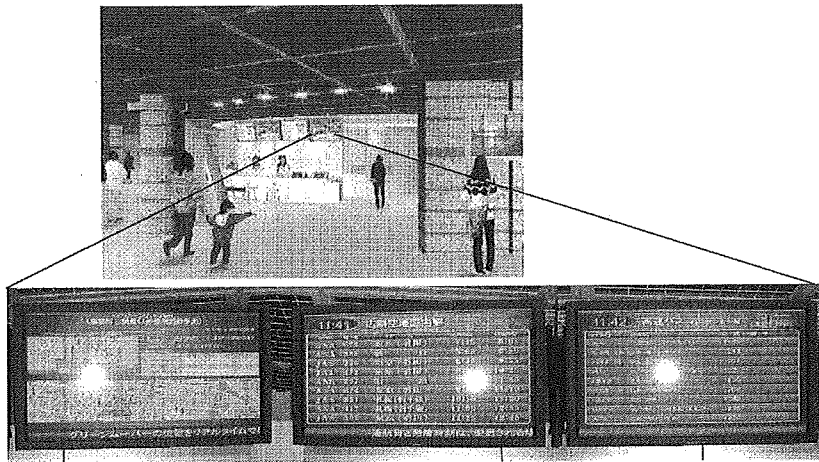
経路案内

図6 歩行者ITSのイメージ図

全・快適・利便を提供する歩行者ITSについて、社会実験の結果を踏まえつつ技術基準の策定を実施する(図6)。

四 VICS情報、路面・工事情報等道路情報や公共交通情報・バリアフリー情報等の提供の充実

交通の円滑化や快適な移動を図るため、二〇〇



路面電車、飛行機、高速バスの運行状況や運行案内

図7 道路情報や公共交通情報・バリアフリー情報の提供 (i-モビリティセンター)

二年ワールドカップサッカー大会等にあわせて、VICS(道路交通情報通信システム)の情報や路面・工事情報等の道路情報や、公共交通情報・バリアフリー情報等をインターネットや携帯端末等を活用して提供する(図7)。

平成13年度

「道の日」中央行事報告

道路局総務課

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

一六回目を迎えた今年は、「はじめよう道のおつきあい」をテーマに、未来を担う小学生たちが道路施設を見学する「道のこども親善大使」施設見学会と都内イベントスペースにおいて幅広い層の皆さんに楽しんでいただけるステージショーが実施されました。

「道のこども親善大使」施設見学会

日 時：平成13年8月4日（土）

時 間：9：30～17：30

見学施設：道の駅とみうら、海ほたるパーキング

エリア

「道のこども親善大使」一行（子供二一名・保護者一九名）は午前九時三〇分に品川駅に集合しました。時間に誰一人遅れることなく集合できたことから、見学会への関心の高さがうかがえます。

バスは品川駅を出発し、最初の見学先である千葉県富浦町の「道の駅とみうら」へと向かいました。大井南より首都高速に入り、早速、ビデオにてETC（フンストップ自動料金支払いシステム）の勉強会がスタートしました。最新のシステムで

あるETCの仕組みやその効果がよく理解できたのではないかと思います。

ちょうどビデオが終わったところで、バスは東京湾アクアラインに入りました。

東京湾アクアラインは川崎と木更津を結ぶ、全長一五・一kmの道路で川崎側の九・六kmが海底トンネルとなっています。初めて見る海底トンネルに、バスの中もだいぶ盛り上がりてきました。そして、トンネルを抜けると青い空と青い海が車窓いっぱいになり、歓声が上がるところでした。

そして、木更津金田料金所が近づいてきました。いよいよETCを実際に体験します。（今回の施設見学会では親善大使の子どもたちに実際にET



「道の駅とみうら」にて

Cを体験していただくこうと、車載器を搭載したバスを用意しました。ゲートが本当に開くのか心配だったようで、ゲートが開いた瞬間、「オウー」と感嘆の声が漏れ、皆な安心した表情になりました。

このあと、一般道路、富津館山道路などを経由して、正午過ぎに「道の駅とみうら」に到着しま

した。

「道の駅とみうら」は昨年三月の「道の駅グランプリ2000」(平成一一年八月以前に登録され開業している四六三駅を対象)において最優秀賞に輝いており、利用者や地域からたいへん高い評価を得ている「道の駅」なのです。

まずは、館内のギャラリーにおいて加藤駅長から「道の駅」の目的や機能などについて説明を受けました。親善大使だけでなく、保護者の方々も関心を持たれたようで、熱心に耳を傾けていました。

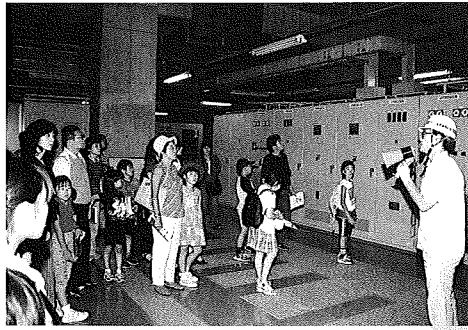
ここで、お待ちかねのランチタイムとなりました。敷地内の思い思いの場所で昼食を取っていただきましたが、人気だったのは裏手の芝生広場です。やはり、屋外での食事は格別だったようです。

今回は特別にデザートにソフトクリームを用意しました。というのも、ここ富浦は日本でも有数のびわの産地で、「びわソフトクリーム」が名物のひとつとなっているからなのです。

昼食を終え、バスは次の見学地である「海ほたるパークングエリア」へ向かいます。バス内でアクアライン・海ほたるパークングエリア建設の工程・工法をビデオで勉強しましたが、子供達はそのスケールの大きさに驚いたようです。

そして、いよいよ海ほたるパークングエリアに到着です。

海ほたるパークングエリアでは、アクアトンネ



海ほたるの電気室にて



地下の避難用通路と救出口を見学

ルを掘削したシールドマシンのカッターフェイス実物大のモニュメントの前で説明を受けた後、電気室を見学しました。海ほたるで使用している電気は川崎側から供給され、この電気室において適切な電圧に変えられているとのこと。その後、長い階段を降り、車道下の避難用地下通路と救出口を見学。トンネル内での事故の処理方法など、新たに知り得たことも多く、有意義な見学となりました。

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

さわやか「道の日」ステージ

日 時…平成13年8月11日(土)

時間…13:30~16:00(開場13:00)

場 所…恵比寿ガーデンプレイス内 ガーデンホール

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



「道路ふれあい月間」推進標語表彰式



「道の子ども親善大使」施設見学会報告



山本直純さんの楽しいコンサート

「道路ふれあい月間」推進標語表彰式では、国土交通大臣賞（最優秀作）、道路局長賞（優秀作）の表彰が行われました。今年度は一、五・一九点の応募作品の中から発田康行さん（群馬県多野郡新町）の「我が町の 自慢のひとつ この道路」が国土交通大臣賞に輝きました。大石道路局長より表彰状、審査員の山田美保子さん（放送作家・コラムニスト）、陣内貴美子さん（元オリンピックバドミントン選手）より、盾・記念品がそれぞれ授与されました。

次の「道の子ども親善大使」施設見学会報告では、見学会当日の映像を紹介しながら、下平アナウンサーより親善大使へのインタビューがありました。緊張のせいか質問にうまく答えられない場面

面もありましたが、和気あいあいとしたムードで報告が行われました。

また、見学会でお世話になった「道の駅とみうら」の加藤駅長も会場に駆けつけてくださり、ご挨拶をいただきました。

この後は、ステージショーへと移ります。はじめに、皆さんお待ちかねのいっこく堂の腹話術が始まりました。いっこく堂は、国内だけでなく、昨年ラスベガスで行われた「世界腹話術大会」で、日本人として初めてオープニングを飾るなど、海外でも大活躍中です。いっこく堂は、腹話術の基本を会場の参加者に指導するなど、まさに会場と一体となったステージを展開してくれました。

最後に山本直純さんを中心としたクラシック・

ミニコンサートが始まりました。山本直純さんは「オーケストラがやって来た」の音楽監督やテレビCM等で活躍され、クラシックファンだけでなく、一般の方もお馴染みの方です。今回は、映画の挿入歌や自分で作曲された曲を中心に演奏していただきました。また、曲と曲の間には、音楽の解説や作曲した際の背景や思い出を面白おかしく語っていただきました。山本直純さんの魅力におよそ六〇〇名が訪れた満員の会場は、最後の最後まで大いに盛り上がりました。

なお、「道の日」実行委員会では、「道の日」を国民の祝日とするための運動として、署名コーナーを設け、署名を集めました。

最後に

今年の「道の日」中央行事では、イベント参加者以外の方々にも広く「道の日」を知っていただくため、八月一〇日当日に朝日新聞へ徳大寺有恒氏インタビュー（テーマ…日本の道を考える）を掲載するなどの広報活動を行いました。

「道の日」実行委員会では、この「道の日」中央行事を通じ、多くの方々に「道の日」を知っていただき、また、「道の日」を契機に、改めて道路の役割・重要性を理解してもらえればと考えています。

平成13年度

「道路ふれあい月間」行事報告

「道路ふれあい月間」活動報告について

道路局道路交通管理課

国土交通省では、道路を利用している国民に改めて道路とふれあい、道路の役割及び重要性を再認識してもらい、さらには道路をいつくしむという道路愛護思想の普及及び道路の正しい利用の啓発を図り、道路を常に広く美しく、安全に利用する気運を高めることを目的として、毎年八月一日から同月三十一日までの一ヶ月間を「道路ふれあい月間」と定め、各種運動を実施することとしている。(平成二三年度より「道路をまもる月間」から「道路ふれあい月間」に名称を変更した。)

本月中旬、国土交通省をはじめとする各道路管理者は、関係省庁、関係団体等の協力を得つつ、子供からお年寄りまでの幅広い層に様々な行事を通じて、道路整備の必要性や道路の持っている役割、使い方や道路愛護等についての認識を深めていただくために各種運動を展開しており、本年度も、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、全国各地でパレードやシンポジウム、道路清掃などの道にちなんだ様々な行事が行われた。

この「道路ふれあい月間」の行事の一環として、八月八日(水)午前八時四五分から九時三〇分まで、国土交通省道路局、関東地方整備局主催による「オフィス街ロードクリーン2001(霞ヶ関官庁街道路清掃)」が実施された。

これは、一般国道一号(桜田通り)の警視庁前



写真1 官庁街の道路清掃



写真2 平成13年度「道路ふれあい月間」推進標語表彰式



写真3 受賞者のみなさんと道路局長、審査員、司会者

桜田門交差点から虎ノ門交差点までの歩道約二・四kmのほか、都道及び区道の上下線の歩道や緑地帯など歩道総延長九・一kmを沿道の官庁やビルなどに勤務されている方々がそれぞれ帚、熊手等を手で清掃を行い、快い汗を流すとともに通勤途中の方々にも道路の大切さをアピールした。

この他、道路交通の安全確保、道路の正しい利用、道路愛護等に関して永年にわたり取り組み、その功績が顕著であった六三団体、一五個人に対し

て国土交通大臣表彰が行われた。

さらに、道路管理者のみならず道路利用者の方々に、生活の向上と経済の発展に結びつきを持つ国民共有の財産である道路を安全で快適なものとして維持し、子孫に受け継いでいくという認識にたっていたり、積極的に「道路ふれあい月間」推進標語を広く一般から募集するなど、各種行事を通じて、多くの方々に道路の重要性についての関心と理解をより一層深めていただくことで、道路

愛護精神の普及と高揚を図ることとした。

推進標語は、「道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。(みんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用しましょう)」をテーマに募集したところ全国から一、五一九点の応募があり、残間里江子(プロデューサー)、陣内貴美子(元オリンピック・バドミントン選手)、山田美保子(放送作家・コラムニスト)、渡辺文雄(俳優)の四氏により審査が行われ、最優秀作/国土交通大臣賞一点、優秀作/国土交通省道路局長賞四点、佳作四点が選定された。

そして、「道路ふれあい月間」の期間中に開催された「道の日」の中央行事において、平成一三年度「道路ふれあい月間」推進標語表彰式が執り行われ、国土交通大臣賞の発田康行さん、道路局長賞の嶋沢英伸さん、谷三千代さん、山本広行さん、大石道路局長から賞状が、審査員の山田美保子さんと陣内貴美子さんからそれぞれ楯と副賞が手渡された。また、佳作については各地方整備局において表彰式が行われた。

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

平成13年度

「道路ふれあい月間」 地方行事報告 (東日本)

北海道開発局

「道路ふれあい月間」・「道の日」関連行事

二〇〇一年八月の「道路ふれあい月間」及び八月一日の「道の日」の関連行事を北海道開発局では、北海道、札幌市、日本道路公団北海道支社と共同して開催しました。

また、道内各地においても、関連行事として北海道開発局開発建設部、北海道土木現業所及び各市町村の道路管理者が共同して地域住民参加のもと関連行事を開催しました。

「道路ふれあい月間 HOKKAIDO「道の日」2001」

メイン会場である札幌市においては、八月一日(金)に札幌市郊外にある道路に関する資料館として今年に建てられた「道路情報館」を会場として「道路ふれあい月間 HOKKAIDO「道の日」2001」を開催しました。

会場では、「パネル展」、「クイズでスタンプラリー」、「災害対策車及び除雪車等の展示」、及び「私と道の思い出」のビデオ上映等を行いました。また地域住民の意向・意見を把握するための「道路に関するアンケート」を実施しました。

パネル展は昨年を引き続き「北の道再発見」を



道路に関するアンケートの実施

クイズのコーナー

メインテーマに、地域の風土と歴史の中に定着している北海道の道路を「再発見」してもらうことで「道」の役割や大切さを伝えることを目的に行いました。

道路整備の必要性や効果・将来像を紹介した「北の暮らしを支える道路事業」のコーナー、来年の一月に開催されるPIARCや現在募集中のエッセイ・写真コンテンツを紹介した「PIARC・北の道再発見コンテンツ」のコーナー、昭和初期の生活をささえた道路整備の役割を「道の思

い出」として紹介した「私と道の思い出」のコーナー、「写真、エッセイ、絵画 過去の受賞作品」のコーナー及び開拓使による北海道の道路事業を紹介した「北の道百年◎物語」コーナーを設置しました。「災害対策車及び除雪車等の展示」については、道路で働く衛生通信車、対策本部車及び除雪車を展示しました。「クイズでスタンプラリ」は、道路情報館内外の四カ所において、「道の日」クイズにチャレンジしてもらおうという企画で、当日は親子連れが多く、親子共々クイズで身近にある道路のことについて、改めて認識を深めてもらいました。

当日は、天候もよく、また、夏休みとあつて多くの人々が訪れ、盛況のうちに終了しました。

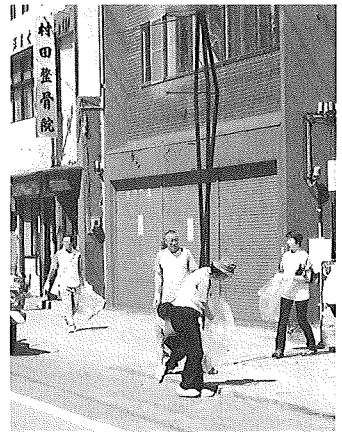
その他の行事

札幌以外の会場でも、道内の多くの市町村でさまざまな行事を実施しました。

また、各地域では道に関して地域住民の意向・意見を把握するためにアンケートを行いました。網走市管内では地域住民が参加し道路管理者と共同して道路のゴミ拾いを実施しました。

帯広市や室蘭市、小樽市では、道路維持用機械、災害対策車や除雪機械が展示され、体験試乗が行われました。

函館管内では、より道に対しての認識を深めてもらうため道の駅でクイズを出題し、多くの方々



道路のゴミ拾い

が参加しました。その他にも、道内各地において市町村の街頭や「道の駅」でPR行事や「道路工事現場見学会」、「絵画展」が行われ、「北海道の道路パネル展」などを行いました。

今年も、各地のイベントには多くの方々や地域住民にも参加していただき、道路にふれあっていただけで、道路をいつくしむといった道路愛護思想及び道路の正しい利用の啓発ができたのではないかと思います。そのほか「道路ふれあい月間」の期間中には、道路情報板及び道路パトロールカー等による広報、道路功労者に対する北海道開発局長表彰、道路占用物件の適正化指導、道路清掃、特殊車両の現地指導取締等を行いました。

東北地方整備局

道路フェア2001

東北地方整備局では、八月の「道路ふれあい月

間」及び八月一日の「道の日」の趣旨に沿い、道路愛護の精神を高めるべく本局を初めとして種々の行事を実施しました。

宮城県内では、八月一日（金）～八月二日（土）の二日間、道路ふれあい月間行事実行委員会（東北地方整備局・仙台工事事務所・東北幹線道路調査事務所・宮城県・仙台市・日本道路公団東北支社・宮城県道路公社）主催による「道路フェア2001」を仙台市青葉区内の勾当台公園市民の広場に於いて開催しました。

初日にはオープニングセレモニーを行い、東北地方整備局竹内局長の挨拶、関係者によるテープカットに引き続き、仙台市内の小中学生の応募による「道路の絵画展」及び東北地方の道路を対象とした「東北地方道路写真コンテスト」の入賞者の表彰式を行いました。今年の絵画展には三、九七三点、写真コンテストには三、二三四点もの応募があり、毎年多数の応募作品があることから、道路に対する関心の高さをうかがうことができます。

メインとなるテーマゾーン内においては、最新の道路情報に関するコーナーとして、ITS（高度道路交通システム）、視覚障害者誘導システム、VICS（道路情報通信システム）、道路事業広報等のパネルや降雪体験模型の展示等を行い、併せて「道路の絵画展」「東北地方道路写真コンテスト」入賞作品の展示も行いました。



働く車両コーナーで試乗する来場者



“気仙沼人力車の会”による体験試乗

親子連れや会社帰りの人々にも楽しんでもらうと、なつかしい駄菓子屋をイメージした「なつかし横丁」、夏休みの自由研究にと好評だった橋や建設機械の紙工作が体験出来たり、宮城県気仙沼市在住の“気仙沼人力車の会”の方々による試乗会の開催や高所作業車・情報収集車等を間近で見て体験試乗するために順番待ちができた「なん

でも体験コーナー」を設けました。

また、会場内メインステージでは、お笑い・俳優・ランナーと多彩な才能を持って多方面で活躍されている「間寛平さん」のトークショー、そしてアニメ「忍たま乱太郎」ショーは小さいお子さんに大人気、「タイムレンジャー」ショーでは交通安全に関したクイズを織り交ぜながらの交通安全教室など、どちらも来場者には大変好評でした。更に初日には昨年引き続き20:00までイベントを開催し、会社帰りの人々をターゲットとした「In the soup」によるステージライブを行い、地元FM局とタイアップした公開生放送により更にフェアのPRにつながったと思います。

さらに、もつと道路について知りたいという方には、「道路資料館」までシャトルバスを運行。乗車人数も各回とも満員状態でかなりの人気。その上、館内での施設見学及びクイズラリーを実施したことにより、更に道路への関心を深めてもらいました。市民のみなさんの関心の高さを示すかのように、二日間で約二五、〇〇〇人程の入場者を迎えることができ盛況の内に閉幕しました。

以上のように東北地方整備局管内各地において、幅広い年齢層の地域の方々の参加を対象に多数のイベントが開催され、「道路ふれあい月間」・「道の日」の趣旨を理解していただくとともに、道路愛護思想の普及を図ることができ、今

後ともこうした参加型のイベントを続けていきたいと考えております。

関東地方整備局

「道路ふれあい月間」 ・「道の日」の取組み

関東地方整備局では、新たに制定された八月の「道路ふれあい月間」及び八月一日の「道の日」の制定趣旨を踏まえ、広く道路愛護精神を高め、道路事業に対する理解を得るため、本局をはじめ管内の各事務所において、地方公共団体等の協力を得ながら様々な取組みを実施しています。以下にその主なものを紹介します。



「関東道路フェア2001」“子ども道路ふれあい宣言2001”の様子

関東道路フェア2001

今年の「関東道路フェア2001」は、新たに「道路ふれあい月間」が制定されたことから、「道とのふれあい」をテーマに、広く国民の皆様にご利用の道とのつきあい方を一緒に考えていただくことを目的として、八月二四日（金）に、さいたま新都心の「けやきひろば」において、日本道路公団、首都高速道路公団、東日本電信電話（株）、東京電力（株）、東京ガス（株）の協賛を得て、開催されました。

イベント内容は、道路清掃美化等のボランティア活動を行っている小学生達が、「こども道路ふれあい宣言2001」を発表する『こども道路ふれあい会議』『道のふれあいコンサート』と題して、近隣のさいたま市立七里中学校とさいたま市立土合中学校による「プラスバンド演奏」、二一世紀を担う子ども達も楽しめるように、『デジモンテイマーズ』ショー、各協賛団体によるクイズ形式等の『事業PRタイム』などが行われました。

特に、『こども道路ふれあい会議』は、さいたま市立大宮小学校、小山市立羽川小学校、小山市立若木小学校の小学生総勢四〇名が参加し、道路清掃美化等のボランティア活動を行っている小学生の視点から、「これからの道とのつきあい方」、「理想の道路」などについて話し合い、それぞれの「道への想い」を「こども道路ふれあい宣言2

001」としてまとめ、関東地方整備局の代表として大槻道路情報管理官に提言しました。

また、イベント当日には、会場の各広報ブースにおいて、チラシ・パンフレット等の配布、クイズに答えながら「道なるほど」が体験できるパネル展示などを行いました。イベントには約二、五〇〇名の皆さんが参加、お子さんから大人まで幅広く集まっていたことができました。道路を利用する多くの方々に、これからの道とのつきあい方を考えていただく機会を提供できたと考えています。

道のある風景写真コンクール

八月一〇日から八月一九日まで大宮西口共同ビル一階入口オープンスペースにおいて、第一四回「道のある風景写真コンクール」の入選作品の写真展が開催されました。

本コンクールは、「道路ふれあい月間」の意義



第14回「道のある風景写真コンクール」写真展示会

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

三、〇〇二点と多くの応募作品が寄せられ、写真展には、約一〇〇、〇〇〇人の方々に鑑賞していただきました。

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

オフィス街ロードクリーン2001

八月八日に「道路ふれあい月間」の「オフィス街ロードクリーン2001」を実施しました。

本道路清掃は主要官庁のある霞が関をきれいにすることを目的に、各省庁・民間ビルの方々一、〇七八名に参加していただき、霞が関の国道一号（桜田通り）及び都・区道の歩道清掃を行いました。当日は早朝から歩道清掃を実施し、約一時間で歩道、植樹帯がきれいになりました。

さいたま新都心合同庁舎周辺清掃

「道路ふれあい月間」の行事の一環として、八月二四日に、さいたま新都心合同庁舎周辺の国道一七号及び県道・市道の歩道等の清掃を実施しました。参加者は国土交通省職員九〇名程度で早朝

から清掃を実施し、約一時間で歩道・植樹帯がきれいになりました。

今回が初めて実施したものでありますが、今後、清掃エリア及び参加者を拡大し、地域の方々と共に、きれいな街づくりを行っていくことを目的としています。

北陸地方整備局

「道路ふれあい月間・道の日」行事報告

北陸地方整備局では、「道路ふれあい月間・道の日」行事の一環として、様々な催しを実施した。

なかでも道路の正しい利用と道路の機能、大切さを再認識してもらうことを目的として、管内の各事務所で開催されたフェスティバル等の主なイベントについて、紹介したい。

各イベントは、道路関係機関及び協賛団体の協力を得て、地域の特性を活かした多彩な内容となり、盛況のうちに終了した。

2001にいがた道路フェスティバル

(八月六日(月)新潟市万代シティ通り)

国土交通省、新潟県、新潟市、日本道路公団をはじめ一六の機関で構成する実行委員会の主催により、今年も「にいがた道路フェスティバル」が開催された。



にいがた道路フェスティバル
小学生による万代太鼓演奏

会場中央のお祭り広場では、新潟大学のアンサンブル演奏、大道芸、新潟県警の交通安全ウルトラクイズが行われ、恒例の地元小学生による「万代太鼓」には、多くの人々が足を止め幾重もの人垣ができた。

また、道路愛護ポスターの展示、リフト車等展览展示した自動車コーナー、マイカー相談所、普段はできない道路上での落書きコーナーなど、各コーナーのイベントは来場者に好評で、訪れた方々に道路の役割、重要性を再認識してもらっただけでなく、有意義な時間を提供できたと思っている。

長岡まつり わんぱくお祭り広場「道のコーナー」

(八月三日(金)長岡駅前大手通り)

長岡まつりの昼行事「わんぱくお祭り広場」に道路管理者グループ(国土交通省・日本道路公



わんぱくお祭り広場「道のコーナー」
ロータリ除雪車に試乗

団・新潟県・長岡市)として「道のコーナー」を設けて、広報活動を実施した。

「道のコーナー」では、メルヘン号(山車)と記念撮影、ロータリ除雪車の展示、プールで遊ぶ、大型映像車でゲーム、出張・道の相談室など、たくさん楽しいコーナーを設けたところ、オーピングから続々と子供達や家族連れが訪れ、どのコーナーも子供達の元気な歓声に満ちあふれ、イベント終了まで人の波が途切れず多数の参加者で大いに賑わった。

同時に、チラシ等の広報用品を配布し、「道のコーナー」に来ていただいた多くの人達に道路愛護思想の普及を図ることが出来た。

道とあそぼう・どろろぱーく

(八月一〇日(金)上越観光物産センター)

国土交通省も含めた上越市沿道連絡協議会の主催により、遊びを通して子供達に道路に親しみをもってもらうことを目的として、手作り模型コーナー、ミニ四駆コーナー、などなぞコーナー、高速度道路落下物展示コーナー等の各種イベントを実施し、あわせて道路広報のPRを実施した。

2001人と人・道でつながフェスティバル

(八月二〇日(金) 富山市タワー二二)

道路愛護団体及び一般から広く作品を募集した「北陸のみちフォトコンテスト2001」富山県内入賞者の表彰と今年で二三回目を迎える「おもしろ道路標識コンテスト」入賞者の表彰式を行った後、引き続き冒険家の風間深志氏による記念講演会を開催した。

「我が道」をテーマに、旅の様子をスライドで紹介しながらの講演に聴講者は熱心に耳を傾けていた。

道路まつり「歩行者天国」

(八月五日(日) 金沢市香林坊(片町)

毎年八月の第一日曜日に金沢市の中心街にある一般国道一五七号を歩行者天国として、繰り広げられる「道路まつり」は、金沢の夏の風物詩として市民に定着してきている。

道路を竹馬やホッピング、水鉄砲ゲーム、自由



道路まつり「歩行者天国」
竹馬などで遊ぶ子供達

に落書きができる広場として開放することで、道路に直接触れ合ってもらった。

また、月間に係るアンケート、建設機械及び道路模型等の展示、「道の相談室」を実施することで道路への関心を高めることができた。

特に今年、市民ボランティアによるストーリートパフォーマンスが、まつりの雰囲気在大いに盛り上げた。

中部地方整備局

平成一三年度「道路ふれあい月間」

中部からの報告

はじめに

中部地方整備局では、道路愛護思想の普及と高揚を図るため、県、市町村などの協力を得て、八

月の「道路ふれあい月間」及び八月一〇日の「道の日」に、様々な催しを行い、多くの方々の参加を得ました。

これらの催しの中から主なものを紹介します。

第一五回「みちフェスティバル」

日時・場所…八月四日(土) 12:00～18:00

名古屋市中区栄「久屋大通り公園

(久屋広場)」

主催…名古屋地区道路ふれあい月間実行

委員会

イベント内容…ふれあい体感ウォーク、東海道具

ニラリー、ステージアトラクション

(名古屋消防音楽隊の演奏、

みち/道/道路クイズ等)、体験

広場(創作絞り体験、ラジコン建

設機械体験等)、ふれあい広場



名古屋消防音楽隊の演奏

(ストラックアウト等)、道の駅広

場(道の駅インフォメーション、九駅が参加した物産展)、はたらく車パーク(天然ガスの道路維持作業車、白バイに跨り記念写真等)、パネル展示(私たちの「道」写真展等)

空気のごとく重要でありながら、存在や大切さを忘れがちな「みち」に改めてふれあっていたことを目的に、「ふれあい体感ウォークラリー」を実施しました。会場周辺の歩道等のコース二・五kmを約五〇〇名が歩き、感想をアンケートに記入していただきました。参加者の中には、毎年、楽しみにしている方が増えており、根付いた行事として定着しています。

三七℃の暑さの中のイベントではありませんが、子供から若者、年輩者まで約三、〇〇〇名もの来場者があり、今後も更に充実したイベントにするように心掛け、住民参加型のイベントとして永く継続していきたいと考えています。

JR静岡駅構内「道の日」広報イベント

日時・場所…八月一日(金) 10:00~15:00

「JR静岡駅構内」等

主 催…静岡国道工事事務所他一二機関

イベント内容…模型展示、パネル展示、広報物品及びパンフレットの配布、広報ビ

デオ等

一二回目となる今回は、JR静岡駅北口で建設中の地下駐車場の模型展示と工事現場見学会を実施しました。参加者の多くは地下駐車場模型の前に立ち止まり、担当者の説明に熱心に耳を傾けていました。

さらに、静岡県車椅子協会、静岡中央警察署とミス静岡三名等を加え、夏休みで賑わう「青葉ロードパーク」や静岡駅で多くの一般市民の方々に対し、広報活動を実施しました。

「みちフェスタ岐阜」

日時・場所…八月四日(土) 10:00~15:00

岐阜市正木「大型ショッピングセンターママーサ21」

主 催…岐阜地区道の日実行委員会

イベント内容…童謡コンサート、道路クイズ大会、岐阜国道のシンボルマスコット



JR静岡駅構内「道の日」
広報イベント

「れんげちゃん」のマジックキー

ホルダー作り、記念写真プレゼント、パネル展示、災害で活躍する車の展示(対策本部車、照明車、パトロールカー)、パンフレット類の配布、各団体のイベントコーナー、スタンプラリー等

今年は、道路で発生する剪定枝や刈草をチップ化し、堆肥にした「緑のリサイクル エコ・グリーン堆肥」を来場者にプレゼントし、道路管理者の環境保護に対する一つの取組みを紹介するとともに環境に対する姿勢が理解されるよう努めました。

楽しみながら道路の役割や重要性について理解を深めてもらうのが狙いでしたが、たくさんの子連れが訪れ、一、〇〇〇個用意した標語入り風船がすぐになくなってしまいうほど大盛況でした。



「みちフェスタ岐阜」

平成一四年度道路関係予算概算要求の概要(速報版)

一 基本方針

国民にとって分かりやすい道路政策を展開し、低コストで効果を早期に発現する整備・管理を着実に進めるとともに、利用者がより使いやすくなるように道路ストックの有効活用を図り、安全で快適な道路サービスの提供に努める。

その中で、都市再生、活力ある地域づくり、環境問題や少子・高齢化など二一世紀の課題に対応した分野で、他の行政分野との連携を図りつつ、主要な施策を重点的に実施する。

なお、平成一四年度は、経済財政諮問会議「今

後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」や「国土交通省における公共事業改革への取組」などを踏まえて、道路特定財源や長期計画など既存システム・制度の見直しを進める。

二 要求概要

道路整備の平成一四年度概算要求においては、国費三兆六、四五九億円(対前年度比一・〇二)、財政投融资資金三兆一、二九九億円(同一・〇三)、事業費七兆三、七六九億円(同〇・九九)を計上している(表1〜3)。

このうち幹線道路事業に事業費五兆九、三一〇億円(同〇・九七)、国費二兆八、二九六億円(同〇・九九)を計上し、交通連携事業に事業費四、八八七億円(同一・一〇)、国費二、八五二億円(同一・〇九)を計上し、道路環境整備事業に事業費九、五七二億円(同一・一二)、国費五、三一一億円(同一・一四)を計上している。

また、一般道路事業に事業費五兆二、一六九億円(同一・〇三)、国費三兆一、六六八億円(同一・〇三)を計上し、有料道路事業に事業費二兆一、六〇〇億円(同〇・九二)、国費四、七九一億円(同〇・九三)を計上している。

表1 道路関係予算概算要求

(単位：億円)

	区	分	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
幹線道路			59,310	0.97	28,296	0.99
交通連携			4,887	1.10	2,852	1.09
道路環境整備			9,572	1.12	5,311	1.14
		計	73,769	0.99	36,459	1.02
一般道路			52,169	1.03	31,668	1.03
有料道路			21,600	0.92	4,791	0.93
		計	73,769	0.99	36,459	1.02

- (注) 1. 住宅地関連公共施設整備促進事業、都市再開発関連公共施設整備促進事業及びまちづくり総合支援事業を含む。
2. 河川等関連公共施設整備促進事業（事業費197億円、国費100億円）を含まない。
3. 交通連携には、空港港湾等アクセス道路の整備、交通結節点の改善、連続立体交差事業、新交通システム等の整備に係る計数を計上している。
4. 道路環境整備には、沿道環境改善事業、電線共同溝の整備、交通安全施設等整備事業、道路交通環境改善促進事業、住宅地関連公共施設整備促進事業、まちづくり総合支援事業、都市再開発関連公共施設整備促進事業に係る計数を計上している。

○財政投融资 31,299億円 (対前年度比 1.03)

○行政部費（一般会計国費） 3.3億円 (対前年度比 1.01)

- (注) 1. 財政投融资には、外債（1,200億円）を含む。
2. 行政部費には、構造改革特別要求0.9億円を含む。

[重点推進分野別事業費の状況]

(単位：億円)

	14年度要求	前年度	倍率
1. 都市の再生—都市の魅力と国際競争力	25,884	24,452	1.06
○ 三大都市圏環状道路の整備 (うち一般道路分)	5,422 (2,381)	5,250 (2,146)	1.03 (1.11)
○ 都市の競争力の向上を図る道路整備	14,210	13,486	1.05
○ 踏切道の改良促進 (うち連続立体交差事業)	3,180 (1,455)	2,963 (1,329)	1.07 (1.10)
○ 交通結節点改善事業	835	592	1.41
○ 電線類の地中化	2,237	2,161	1.04
2. 地方の個性ある活性化、まちづくり	16,460	16,448	1.00
○ 地域の連携・交流を強化するための整備等			
3. 循環型経済社会の構築など環境問題への対応	1,701	1,457	1.17
○ 沿道環境対策等			
4. 少子・高齢化への対応	5,507	5,030	1.09
○ 歩行空間のバリアフリー化等			
5. 世界最先端のIT国家の実現	2,019	1,911	1.06
○ IT社会推進に向けた道路の情報化			
1～5. 合計	51,570	49,298	1.05

- (注) 1. 経済財政諮問会議の「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」において政策効果が顕著で重点的に推進するとされている分野にしたがって分類・計上。
2. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある。

表2 道路関係予算概算要求総括表

(単位：百万円)

区 分	13年度要求 (A)		前年度 (B)		倍率(A)/(B)		備 考
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	
一 般 道 路	5,216,937	3,166,780	5,084,424	3,072,058	1.03	1.03	1. 一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)を含む。 2. 都市再生に資する道路整備への無利子貸付金事業費30,000百万円、国費30,000百万円は、街路及び道路交通環境改善等に計上している。 3. 道路交通環境改善等には、道路交通環境改善促進事業、沿道整備融資及び都市再生に資する道路整備への無利子貸付金の一部を計上している。 4. NTT-A型事業は、含まない。 5. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資等である。 6. 再掲の高規格幹線道路及び地域高規格道路には、一般道路事業及び有料道路事業のうち、高規格幹線道路及び地域高規格道路にかかる額を計上している。ただし、調査費を除く額であり、事業費欄には建設費を計上している。 7. この他に、河川等関連公共施設整備促進事業(河川改修・ダム建設等)に関連して必要となる橋梁、付替道路等の道路整備)事業費19,660百万円、国費10,000百万円がある。
一 般 国 道	2,222,495	1,465,413	2,186,537	1,440,406	1.02	1.02	
直 補 助	1,710,221	1,186,413	1,668,840	1,158,707	1.02	1.02	
地 方 道 路	512,274	279,000	517,697	281,699	0.99	0.99	
街 区 画 整 理	957,682	517,827	973,241	525,867	0.98	0.98	
街 区 画 整 理	1,152,265	615,979	1,111,945	584,238	1.04	1.05	
再 開 発	820,980	441,069	783,252	410,682	1.05	1.07	
交 通 安 全	278,598	147,685	276,271	146,663	1.01	1.01	
雪 害 防 護	52,687	27,225	52,422	26,893	1.01	1.01	
沿 道 環 境 改 善	428,891	235,931	392,784	216,948	1.09	1.09	
調 査 機 械	124,492	81,691	123,327	80,650	1.01	1.01	
道 路 交 通 環 境 改 善 等	93,475	57,455	68,687	41,971	1.36	1.37	
補 助 率 差 額 等	21,654	18,969	21,292	18,469	1.02	1.03	
独 立 行 政 法 人 交 付 金	21,268	14,450	21,165	14,378	1.00	1.01	
住 宅 関 関 公	17,614	12,357	8,352	4,226	2.11	2.92	
ま ち づ くり 総 合 支 援 等	—	57,407	—	55,611	—	1.03	
(緊急地方道路整備事業)	1,501	1,501	1,494	1,494	1.00	1.00	
	139,600	69,800	139,600	69,800	1.00	1.00	
	36,000	18,000	36,000	18,000	1.00	1.00	
	(1,361,482)	(713,300)	(1,366,032)	(715,500)	(1.00)	(1.00)	
有 料 道 路	2,159,957	479,086	2,344,893	515,900	0.92	0.93	
日 本 道 路 公 団	1,679,970	271,600	1,814,060	304,770	0.93	0.89	
首 都 高 速 道 路 公 団	201,579	19,950	215,156	22,950	0.94	0.87	
阪 神 高 速 道 路 公 団	136,219	13,300	166,830	14,800	0.82	0.90	
本 州 四 国 連 絡 橋 公 団	9,299	133,333	14,697	133,333	0.63	1.00	
地 方 道 路 公 社 等	92,910	20,903	104,150	25,047	0.89	0.83	
道 路 関 関 資 金	39,980	20,000	30,000	15,000	1.33	1.33	
道 路 整 備 計	7,376,894	3,645,866	7,429,317	3,587,958	0.99	1.02	
幹 線 道 路	5,931,031	2,829,552	6,127,585	2,860,613	0.97	0.99	
交 通 連 携	488,677	285,212	443,554	262,761	1.10	1.09	
道 路 環 境 整 備	957,186	531,102	858,178	464,584	1.12	1.14	
[再掲]							
高 規 格 幹 線 道 路	1,967,038	1,006,932	2,100,101	1,043,762	0.94	0.96	
一 般 道 路	823,605	602,479	827,740	604,893	1.00	1.00	
有 料 道 路	1,143,433	404,453	1,272,361	438,869	0.90	0.92	
地 域 高 規 格 道 路	668,396	324,044	686,874	325,162	0.97	1.00	
一 般 道 路	441,968	273,714	431,799	266,691	1.02	1.03	
有 料 道 路	226,428	50,330	255,075	58,471	0.89	0.86	

表3 財政投融资等総括表

(単位:百万円)

区分		資金内訳		財政投融资		自己資金等						合計				
						政府出資金等		自主調達資金		その他				小計		
						(C)	倍率 (A/B)	倍率 (A/B)	倍率 (A/B)	倍率 (A/B)	(D)			倍率 (A/B)	(C+D)	倍率 (A/B)
日本道路公団	14年度要求(A)	(120,000) 2,118,000	0.98	271,600	0.89	(300,000) 754,600	1.00	2,163,992	1.01	(300,000) 3,190,192	0.99	5,308,192	0.99			
	前年度(B)	(120,000) 2,154,000				304,770				(150,000) 753,600				2,148,654	(150,000) 3,207,024	5,361,024
	比較(A)-(B)	(0) △36,000				△33,170				(150,000) 1,000				15,338	(150,000) △16,832	△52,832
首都高速道路公団	14年度要求(A)	462,300	1.13	19,950	0.87	(10,000) 103,791	1.10	293,846	1.01	(10,000) 417,587	1.02	879,887	1.07			
	前年度(B)	410,000				22,950				(10,000) 94,686				291,254	(10,000) 408,890	818,890
	比較(A)-(B)	52,300				△3,000				(0) 9,105				2,592	(0) 8,697	60,997
阪神高速道路公団	14年度要求(A)	358,000	1.01	13,300	0.90	(10,000) 90,200	0.99	204,310	1.00	(10,000) 307,810	0.99	665,810	1.00			
	前年度(B)	356,200				14,800				(10,000) 91,000				204,660	(10,000) 310,460	666,660
	比較(A)-(B)	1,800				△1,500				(0) △800				△350	(0) △2,650	△850
本州四国連絡橋公団	14年度要求(A)	191,600	1.56	133,333	1.00	89,000	1.00	113,770	0.96	336,103	0.98	527,703	1.14			
	前年度(B)	122,800				133,333				89,000				119,044	341,377	464,177
	比較(A)-(B)	68,800				0				0				△5,274	△5,274	63,526
合計	14年度要求(A)	(120,000) 3,129,900	1.03	438,183	0.92	(320,000) 1,037,591	1.01	2,775,918	1.00	(320,000) 4,251,692	1.00	7,381,592	1.01			
	前年度(B)	(120,000) 3,043,000				475,853				(170,000) 1,028,286				2,763,612	(170,000) 4,267,751	7,310,751
	比較(A)-(B)	(0) 86,900				△37,670				(150,000) 9,305				12,306	(150,000) △16,059	70,841

- (注) 1. 『財政投融资』は、財政融資資金及び外債(政府保証外債)である。(上段()内書きは、外債(政府保証外債))
2. 『政府出資金等』は、政府出資金、有料道路整備等資金(進路特会)(本州四国連絡橋公団のみ)である。
3. 『自主調達資金』は、財投機関債、縁故債及び民間借入金である。(上段()内書きは、財投機関債)
4. 『その他』は、地方公共団体出資金(日本道路公団を除く)及び業務収入等である。
5. 本州四国連絡橋公団の計数は、道路分である。

東京都における

ロードプライシングの検討状況について

東京都環境局自動車公害対策部 東郷 展

一 検討の背景

今日、東京における自動車交通は、慢性的な渋滞により、東京の産業・経済機能に損失を与えている。区部の混雑時の平均速度は一八・五km/hと全国平均の1/2となっており、三〇km/hで走行できる場合と比べ四・九兆円の経済損失が発生しているとの試算結果がある。

また、自動車からの排出が多くを占める窒素酸化物(NO_x)や浮遊粒子状物質(SPM)は都民の健康に深刻な影響を及ぼしていると懸念されている。

都では、これら自動車交通がもたらす大気環境の悪化に対しては環境確保条例に基づき独自のデイズル車規制を実施するなどの発生源対策に取り組んでいる。

しかし、東京が将来に向かって持続的に発展していくためには、発生源対策に加え、交通量抑制に対する取組みが不可欠であるとの観点から、「TDM(交通需要マネジメント)東京行動プラン」を策定し、自動車に過度に依存しない社会作りを進めている。

この中で、ロードプライシングは、重点施策の一つであり、自動車利用のあり方を見直すことと大きな効果が期待できる施策であることから、学識経験者などからなる「東京都ロードプライシング検討委員会」を設け検討を行ってきた。

本稿においては、「東京都ロードプライシング検討委員会報告書」の概要を説明し、併せて改善効果等の試算方法について紹介する。

二 検討委員会報告書の概要

(1) ロードプライシングの目的

海外都市の事例を見るとシンガポールなどでは渋滞(混雑)の緩和、ノルウェー・オスロなどにおいては道路財源の確保を目的として実施している。

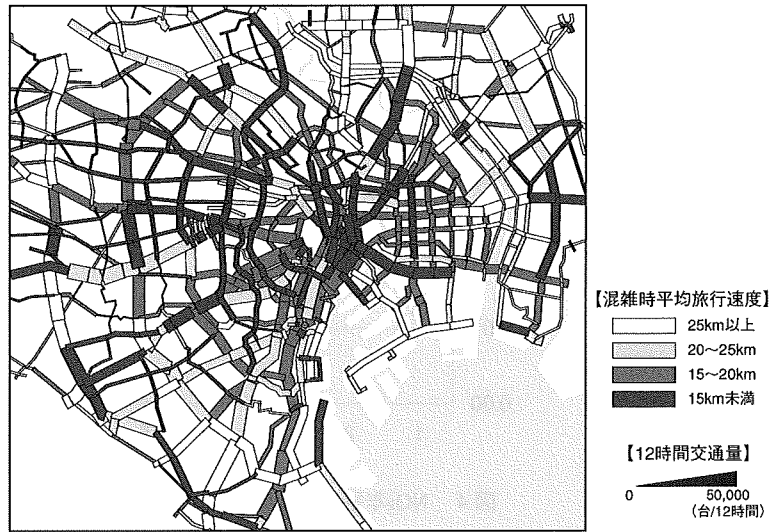
都においては、渋滞と大気環境いずれもが深刻な状況にあるため、これら二つの改善を目的として実施することが適当であると考えられる。

(2) 自動車交通と大気環境の現状

①自動車交通

区部の集中交通は午前七時～午後七時が多く、特に都心部につながる幹線道路や環状道路はいずれも混雑している(図1)。

② 大気環境
 区部における目的別の交通量を見ると業務車や営業用旅客車（タクシー）が多い（図2）。
 区内全域では自動車から排出されるNO_x量が全体の2/3を占めている。車種別にみると貨物車の走行量は1/3にもかかわらず、NO_x排出量



出典：建設省道路交通センサス（平成9年）

図1 12時間交通量と混雑時平均速度

は3/4を占めており、貨物車の影響が大きい（図3）。
 区部の自動車排出ガス測定局（二六局）におけるNO_x濃度は依然として高い状況にあり、SPM濃度についても、満足できるような状況にはない（図4）。

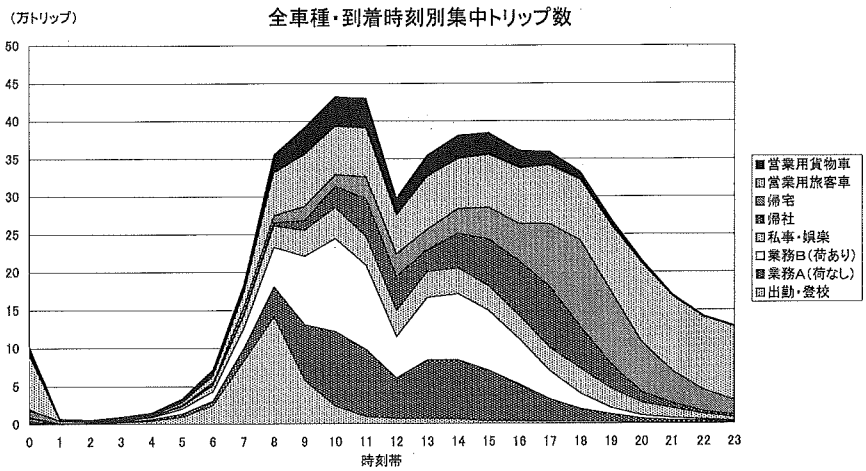
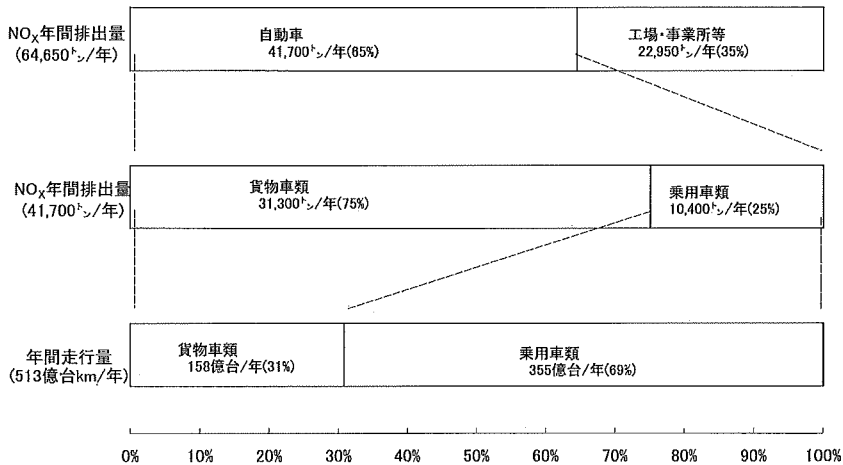


図2 到着時間帯集中交通量（区部・全車種）



資料：東京都内自動車排出ガス量算出及び将来予測（平成11年度東京都環境保全局）

図3 NO_x排出量と年間走行量（平9年度 区内）

①対象区域
 ③ 実施内容
 渋滞緩和と大気環境の改善という目的から、自動車交通の集中密度が高い地域又は自動車からのNO_x排出密度が高い地域とすることが適当で

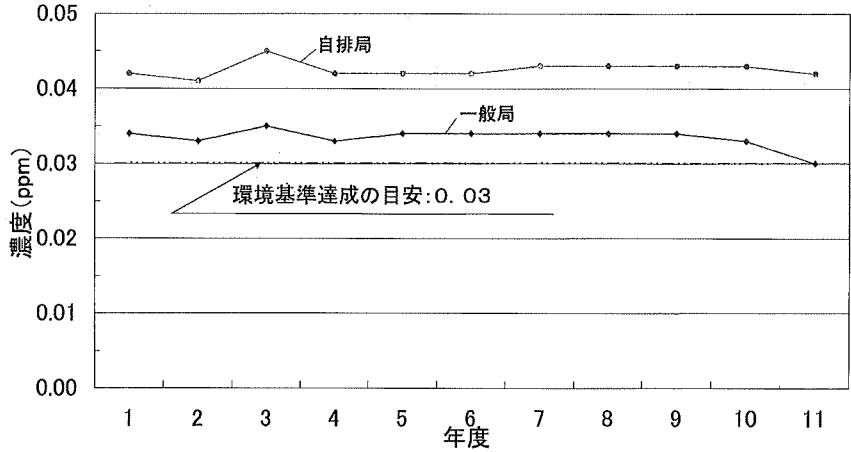


図4 NO₂年平均濃度の推移 (区部)



図5 ロードプライシング検討対象区域図

- ◇ 環状2号・隅田川区域
- ◇ 山手線・隅田川区域
- ◇ 環状6号・隅田川区域
- ◇ 環状7号・荒川区域

ある。
 自動車交通及び自動車から排出されるNO_xは環状7号線とりわけ山手線内に集中しており、都心部を中心として最大でも環状7号線の内側が対象として考えられる。
 また、区域境界線は、明確に区域を特定するという点や、都心部を中心にして対策が必要なことから、環状に整備された道路や鉄道、河川等により構成されていることが合理的で、次の四区域が考えられる(図5)。

②対象車種

乗用車種は区部走行量の1/2を占め、交通混雑の大きな原因となっている。また、貨物車種は区部における自動車からのNO_xやSPMの排出量のおよそ3/4を占めており、大気汚染の大きな原因となっている。このことから、渋滞の緩和と大気環境の改善を図るためには、全ての自動車を対象とする必要がある。

なお、社会的な観点から緊急自動車、路線バス、下肢機能障害者が自ら運転する自動車については、対象除外車とすることが考えられる。また、渋滞や大気環境への寄与の観点から、自動二輪車や首都高速道路を通過する自動車についても対象除外車とすることが考えられる。

③課金額

課金額の設定にあたっては、渋滞や大気汚染の原因の程度に応じたものにする必要があるが、渋滞等 비해達成条件の最も厳しいNO_x削減量から課金額を算定することが妥当である。

ディーゼル車規制や自動車の低公害化など他の施策も考慮しロードプライシングが分担すべきNO_x削減量を三〇〇〜四〇〇t/年と設定すると、後述するシミュレーション結果により、小型車(乗用車など)で四〇〇〜六〇〇円の課金が必要となる。大型車(普通貨物車など)では、この数倍の課金額が必要であるが、社会的な受

容性を考慮すると八〇〇〜一、二〇〇円の課金額と算定される。

④ 課金時期

自動車交通量の多い時期、時間帯、又はNO_x濃度の高い時期、時間帯に課金する必要がある。

区部の自動車交通量の状況、NO_x濃度の状況を見ると、課金時期は、原則として年間を通じて平日の午前七時から午後七時までの一二時間とする必要がある。

⑤ 課金方式

課金方式には、一定の区域内に進入する自動車に課金するコードン方式や一定の区域内を走行する自動車に課金するエリア方式などがある。

課金の容易さではコードン方式が優れており、課金の公平性という観点からはエリア方式が優れている。しかし、コードン方式で概ね改善目標が達成することが可能と試算されること、また、複雑なシステムを必要とせず、事業費が相対的に小さいことから、当面はコードン方式が適当である。

また、原則として、入域毎に課金することが適当である。

⑥ 課金システム

課金システムは通行認識機能と認識された被課金者から課金を徴収する機能から構成され

る。

通行認識機能については、早期導入が可能という点から、当面、自動車に車載器等の特別な機器の装着を必要としないカメラ方式又は入域証方式が検討対象となる。

また、将来的には料金の自動收受などIT社会にふさわしいものにしていくことが必要である。

(4) 実施効果

後述する「交通行動の転換に関するアンケート」により作成した「交通行動転換モデル」などを用いて、ロードプライシング実施による改善効果の

試算を行った(表1)。

この結果から、環状2号・隅田川区域以外の対象区域では、概ねロードプライシングが分担すべきNO_x削減量を達成することがわかる。

(5) 実施による影響の予測

① 迂回交通等による影響

各対象区域案とも程度の差はあるが、道路交通への影響があり、迂回路となる幹線道路等の沿道環境が悪化する可能性がある。このため、環状方向の道路整備や沿道環境対策を実施する必要がある。

② 境界線近傍街区への影響

課金開始直前の駆け込み、課金終了待ちによる滞留などの課金回避行動も予想されるため、これらへの取組みが必要である。

③ 公共交通機関への影響

鉄道やバスの路線によっては、自動車からの転換により、車内がさらに混雑する可能性があるため、車内混雑のための方策を検討する必要がある。

④ 地域の事業者等への影響

地域の事業者や住民への影響を、一定の条件のもとに便益、損失・費用負担の関係から見ると、個々のケースにより影響の度合いは異なるが、全体として大きな不利益を受けることはないと想定される。

表1 改善効果のシミュレーション結果(2010年)

区域 効果	環状2号・隅田川	山手線・隅田川	環状6号・隅田川	環状7号・荒川
区部NO _x 削減量(t/年)	150	300	330	400
区部走行量削減量(台km/12h)	54万	121万	155万	196万
区部平均速度向上(km/h)	0.9	1.6	1.9	2

シミュレーション条件

課金時間：午前7時～午後7時

課金額：小型車500円/大型車1000円

課金方式：コードン方式

首都高利用自動車：区域に降りた時点で課金

むしろ、区域内の移動については、旅行時間、自動車の走行費用の便益が生じると考えられる。

また、物価への影響についても、産業連関表で分析を行ったところ、消費者物価が上昇する可能性があるが、大きな影響は生じないと考えられる。

(6) 法的根拠

法的根拠としては、新たな条例の制定による制度化、現行都税条例の改正による法定外税としての制度化、法整備による制度化の三つが考えられるが、今後、関係者との調整を進める必要がある。

(7) 課金収入の使途

課金収入については、ロードプライシングの実施に必要な事業費を上回ると見込まれる。

この場合、次のような使途が考えられる。

◇ロードプライシング実施に伴う、迂回交通などの影響への対策

◇貨物車などの低公害化への活用

◇パーク&ライドなど、他のTDM施策への活用

一方、渋滞対策と環境対策に幅広く活用することも考えられる。

(8) 実施に当たって考慮すべき事項

①フレキシビリティの確保

改善効果や実施による影響を確認しながら、

実施内容を適宜見直せるようにする必要がある。

②クレーム調整機能の確保

被課金者からのクレームについて、事実関係を確認し、調整を行う機能を確保する必要がある。

③必要な交通対策の先行実施

迂回交通による影響について、必要な対策を先行的に実施する必要がある。

④都民、事業者等の意見の反映

都の実施案を策定するに当たっては、都民・都内で活動する事業者の意見を聞き、実施案に反映させていくことが必要である。

三 改善効果等の試算方法

ロードプライシングの実施案を検討するため、「交通行動の転換に関するアンケート」を実施し、改善効果等の試算を行った。

(1) 改善効果等の試算方法

ロードプライシングの実施により自動車利用者は自動車の利用を取り止めたり、経路や時間を変更して課金を回避する行動をとることが考えられる。

このため、改善効果の算定にあたっては、交通行動転換モデルと交通量推計モデルの二段階に分け計算を行った(図6)。

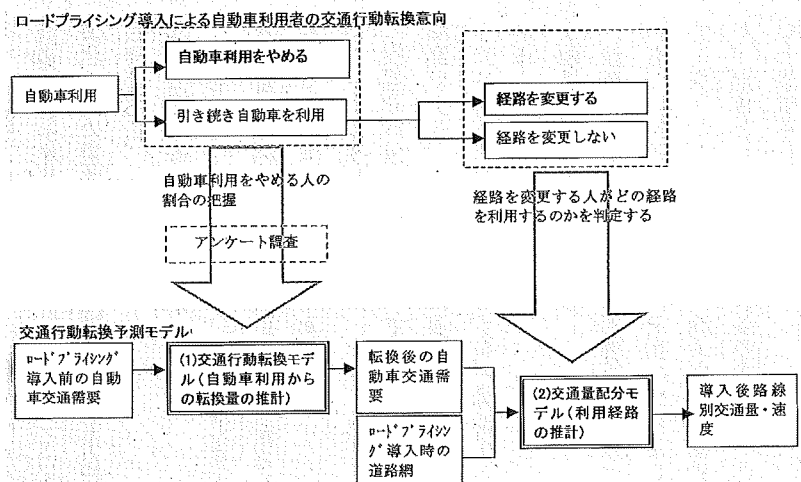


図6 交通量推計の流れ

※自動車OD表は、平成六年道路交通センサスにおいてまとめられている二〇二〇年の将来推計により、一九九四年から試算年次への伸び率を算出し適用。
※道路ネットワークは、試算年次に供用開始されていると予想される路線を追加した。

①交通行動転換モデル

ロードプライシング導入による自動車利用者

の交通行動の変化のうち、他の交通手段に転換するなど、自動車の利用をやめる人の割合を推計するモデルである。

モデルの作成は、アンケート結果から、

- 1) 出かけるのをやめる、
 - 2) 積載率向上などによる物流効率化、
 - 3) 徒歩・自転車を利用する、
 - 4) 公共交通を利用する、
- といった四つの転換意向について車種別・目的別に作成した。

作成方法については、公共交通機関への転換の場合、自動車利用の場合にかかる時間と費用、公共交通機関利用の場合にかかる時間と費用を比べて選択するため、それを条件としたモデル式を作成した。

その他の転換については、アンケート調査のサンプルの偏りを補正したうえ、回帰式を作成した。

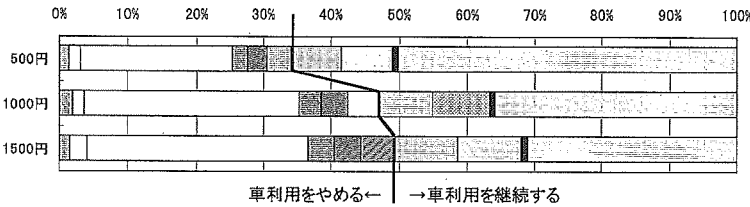
②交通量配分モデル

第一段階の交通行動転換モデルにより、引き続き自動車を利用すると判定された人について、ロードプライシング導入後の道路網の中でどのような経路を利用するか推計するモデルである。

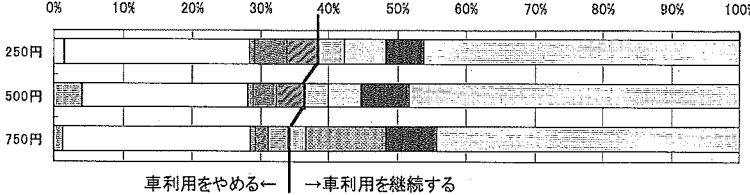
計算方法は、二時間幅の時間帯ごとに、すべての利用者が最短時間で目的地に到着することができるよう計算を繰り返し、車種別・方向別（自家用乗用車）に交通量配分を行う。

（自家用乗用車）

【一般道】

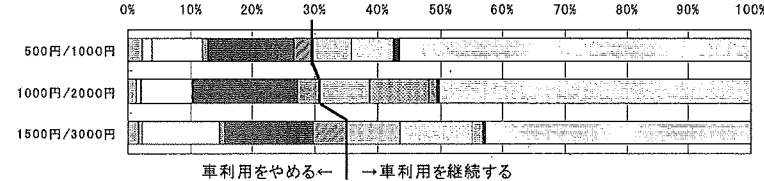


【首都高速】

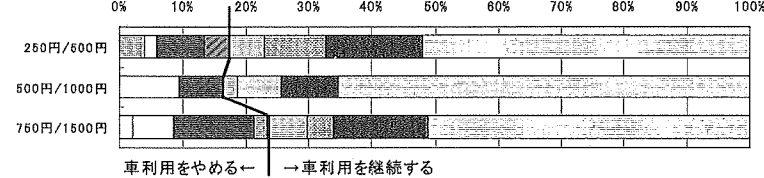


（自家用貨物車）

【一般道】



【首都高速】



■ 電話・FAX等で済ます	□ 徒歩・自転車利用に転換	□ 鉄道利用に替える
■ バス利用に替える	■ 効率化や自営転換	■ 出発日を土曜・休日に変更する
■ 出発時刻を変更する	■ 迂回路利用や進入回避	■ 大型から小型貨物車に転換
■ 課金されない目的地に変更	■ 一般道を利用する	□ 何も変更しない

図7 車種別・課金額別転換意向（自家用乗用車・自家用貨物車）

これにより、路線区間別の交通量と速度が算出され、施策が導入されない場合の結果と比較することにより、交通や環境改善効果及び迂回交通による影響を算出する。

(2) 交通行動の転換に関するアンケート改善効果等の算定を行うためには、ロードプライシングに伴う自動車利用者の交通行動転換意向

の把握が必要であり、アンケート調査を実施した。

①アンケート調査の概要

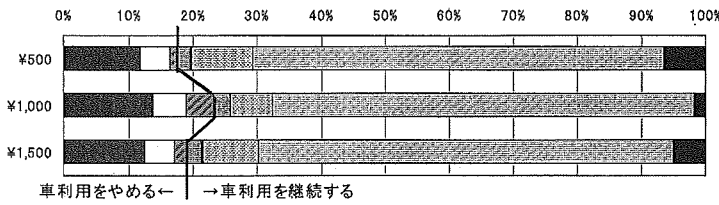
アンケートは自家用乗用車・自家用貨物車利用の一般ドライバー調査（一般道で約二万件、首都高速で約一万件配布）と営業用貨物車（運送事業所の約七〇〇社）に対し行った。

調査事項は、一般ドライバーの場合、一日の

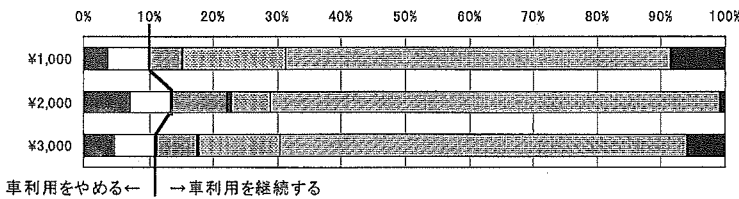
運行内容（出発・到着地、時刻、目的等）、ロードプライシングが実施された場合の転換意向等である。営業用貨物車に対しては、保有・運行台数、運行転換の意向等である。それぞれ、課金額を複数（小型車五〇〇、一、〇〇〇、一五〇〇円、大型車一、〇〇〇、二、〇〇〇、三、〇〇〇円）を示し、意向を聞くことにより、金

（営業用貨物車）

【小型貨物車】



【普通貨物車】



- | | |
|---------------------|--------------------|
| ■ 積載率を高めて運行台数を減らす | □ 共同集配等により運行台数を減らす |
| ■ 課金日を避けて土曜・休日に運行する | ■ 課金時間帯を避けて運行する |
| ■ 普通貨物車を小型貨物車に転換する | ■ 課金を避けて特定地域を迂回する |
| ■ 従来通りなにも変更しない | ■ その他 |

図8 車種別・課金額別転換意向（営業用貨物車）

額により転換意向がどのように変化するか（価格弾力性）を把握した。

② アンケート結果（図7・8）

一般道の自家用乗用車利用者は課金額が五〇〇円の場合、自動車利用をやめるグループが三四％、出発時刻の変更や迂回路利用などで対応するグループが一六％あり、併せて五〇％が転換意向を示した。また、一般道の

自家用貨物車利用者については、課金額にもよるが、四五％～五五％が効率化や鉄道利用などの転換意向を示し、営業用貨物車の事業主についても一〇％～二〇％の物流効率化の意向を示した。

なお、転換意向の課金額ごとの傾向は以下のとおりである。

(3) 改善効果等の試算結果

シミュレーションによる改善効果については、二(4)で結果を示したが、他に次のことがいえる。

改善効果は、ロードン方式をシミュレーション条件としているため、対象区域が狭い

ほど区域内での効果は大きいものの、区部全体での効果は小さい。

一方、対象区域が広いほど区部全体での効果は大きくなるが、区域内での効果は小さい。

また、環状方向の道路をみると、区域が狭いと迂回交通が発生し易いため、環状2号・隅田川区域の場合、環二、環三、環四付近の交通量が増大している。

他の対象区域の場合、迂回交通は発生しているが、発生交通量自体が削減されているので、結果として迂回交通の影響が小さくなっている。

なお、これらの詳細な結果については、末尾に示すホームページを参照して頂きたい。

四 今後の取組み

都では本稿で紹介した「東京都ロードプランニング検討委員会報告書」に基づき、都民や事業者等に説明、意見聴取を行った上、都としての実施案を検討していく。

また、報告書で示された迂回交通による影響や、課金システム等の技術的な課題等を詳細に検討していく予定である。

【東京都環境局ホームページ】

<http://www.kankyometro.tokyo.jp>

東海道、新たな出会い

東海道400年祭・inみえ実行委員会事務局

三重県朝日町の第二名神高速道路工事現場、再来年に開通を控え、急ピッチで高架橋の工事が進んでいます。「道」としての機能はもとより、A

HS（走行支援システム）、ETC（ノンストップ自動車料金支払いシステム）、VICS（道路交通情報通信システム）など最先端のITS（高度道路交通システム）システムも整備され、間もなく、日本の大動脈の一つとしての使命をになうこととなります。

一方、ここ朝日町では、三重県内で唯一「東海道」と「第二名神高速道路」が、出会う場所です。古くから日本の東西を結ぶ重要な道として栄えてきた東海道は、安藤広重の浮世絵「東海道五十三次」、十返舎一九の「東海道中膝栗毛」に代表されるようにすばらしい景観とドラマを生み出し、

一方、道沿いの宿場は多くの訪問者を暖かく迎えてきました。

三重県には、「七里の渡し」から「鈴鹿峠」までの約四五kmの間に、「桑名」「四日市」「石薬師」「庄野」「亀山」「関」「坂下」の七つの宿場が整備され、参勤交代や参宮の旅人などで賑わい、多くの物資や情報、文化が行き交いました。時代が変わっても、「人」や「もの」「情報」を運ぶという「道」の役割は変わりません。

東と西のホットライン東海道
それは四〇〇年前のIT革命
東海道は、古くから主要な交通路として用いられ、鎌倉時代には鎌倉と京を結ぶ主要道として発展してきました。

東海道の役割
交通

街道の整備。それは必然的に交通の発展へとつながっていきました。

情報流通

人は、情報と文化を運んで移動する。旅は一種の情報通信でした。

経済効果

人が動き宿場が賑わい、街道がもたらす文化で町が活気づいていきました。

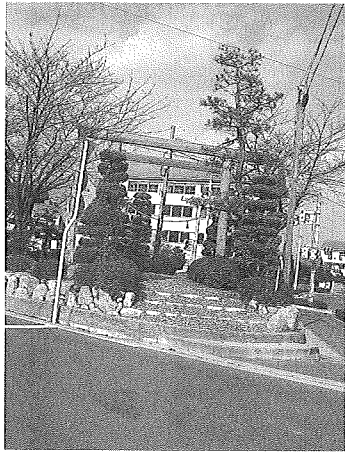
東海道は「地域の交流と連携」の橋渡し役

それぞれの地域で実施されるさまざまなハード・ソフト事業はいわば「点」としての存在です。それを東海道を軸として結び付けていくことによって、「線」とし、さらに他地域との連携をすることにより「面」としての役割をになうのが、東海道ルネッサンスです。

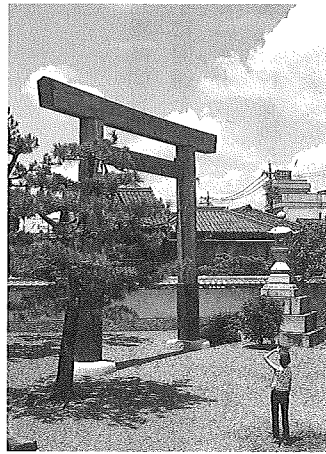
そして、慶長六年（二六〇一年）、徳川家康は江戸幕府を開くよりも早く、東海道の宿駅・伝馬制度を制定しました。

このことは、街道の交通を便利にただだけでなく、人の移動によって物や情報や文化が行き交い、街道筋の発展へとつながっていきました。

テレビも郵便も発達していなかった当時、人の動きとともに情報が動き、可能性が広がる、大きな変革のはじまりでした。



日永の追分け（四日市市）



七里の渡し（桑名市）

その後、天下泰平の世を迎えると、一般庶民の旅も盛んになり、旅人や商人の往来によって情報や文化が行き交い、もたらされた技術によって各地で産業が発展していきました。東海道は全国統治の道から庶民の道へ、そして経済や文化発展の大動脈と役割を広げながら、現代の基礎を造り上げてきたのです。

宿駅・伝馬制度がもたらしたその変革は、

現代の地域づくりへとつながります

元来「道」は点在する地域の間、自然発生的にできあがったものでした。人や物が行き交い、その往来のすじが「道」となったわけです。こうして出来上がった「東海道」は制度によって整備され、地域と地域の交流をさらに広げていきました。今までに交流のなかった地域どうしがふれあい、大切にしたい、その地域ならではの個性ある文化をはぐくんできました。こうして「東海道」は歴史、文化、産業などさまざまな面で大きな役割を果たしてきたといえます。

まさに、新しい東海道時代の幕開けを迎える今、原点に立ち、失われつつある地域ならではの文化や街道文化を見つめなおし、継承することはもちろん、新しい地域文化を創造していくことが必要ではないでしょうか。



庄野宿資料館（鈴鹿市）

「東海道ルネッサンス」から始まる新世紀

東海道ルネッサンスとは

こういったなかから「東海道ルネッサンス」が誕生しました。

東海道ルネッサンスは、東海道を軸とするすべての地域で、沿線の県、市町村、地域住民が連携し、宿場や街道の歴史をあらためてたどり直し、その発掘、保存、継承をすることはもちろん、新しい文化を生み出し新たな東海道時代を創造していく活動を行うことで、それぞれの特性を活かした「地域おこし」を行い、さらに、地域どうしの連携を深めていこうというねらいで提唱された運動で、当時の建設省（国土交通省）が中心になって、県単位で関係する市町、県などが参加し、三

重県では平成四年に「三重県東海道ルネッサンス推進協議会」が発足しました。そして、徳川家康が宿場・伝馬制度を制定してから四〇〇年になる二〇〇一年を目標に、これまで、多くのハード、ソフト事業が実施されてきました。

「東海道400年祭・inみえ」の開催

東海道ルネッサンス事業のほか、三重県では北川知事の肝いりで平成九年につくられた「新しい

東海道の秘密

Q 江戸幕府よりも東海道の整備が早かったわけは？

A 当時の都・京と徳川家康の本拠地江戸を結ぶため。

東海道整備は幕府を開くよりも大切な大事業でした。

Q 宿駅・伝馬制度ってどんなもの？

A 宿泊施設や輸送・情報伝達用の馬を整備する制度。

幕府の役人が利用する伝馬は、当時の最速情報通信でした。

Q 江戸から京都までの旅は何日？

A 大人の足で約一四日！

今では高速道路を使って東京～大阪間が約六時間半。四〇〇年で約五〇分の一に。

Q 駅伝と東海道の関係って？

A 第一回目の駅伝は、大正六年四月二八日、東海道五十三次駅伝徒歩競争として京都をスタート地点とし、昼夜を問わず行われました。

総合計画「三重のくにづくり宣言」に基づいて、

広域的な地域づくりを進めるための「生活創造圏

づくり推進事業」を活用し、平成一二年度にサイ

ン整備や史跡等の説明板の設置、史跡や山車の修復等の事業を行いました。

そして、東海道四〇〇年の平成一三年度、「東

海道ルネッサンス」の仕上げとして、また、地域

文化を活かした二一世紀のまちづくりを進めるた

めのきっかけづくりとして、三重県が中心になっ

て「東海道400年祭・inみえ」を開催します。

この事業は、地域住民をはじめ団体や企業、市町、そして県が協力して行うもので、既にプレイ

ベントとして多くの事業が実施されています。ま

た、メイン事業として一〇月六日から一二月四日

までの約一か月にわたって、合計六回（七コース）

の「街道ウォーク」を開催します。

街道ウォークは、東海道を中心に歩いていただ

くもので、比較的高齢の方まで無理なく歩ける

コース設定をしています。また、クイズやスタン

プラリー、地元の方による「語り部」の解説をは

じめ、地元の自治会や各種の団体が企画した祭り

や大名行列などのイベントを同時に開催するな

ど、楽しみながら地域の歴史や文化にふれる良い

機会になりますので、地元の方をはじめ、是非、

周辺市町村から、あるいは県外からも多くの人に

来ていただければと考えています。

コースの概要を「紹介」します

桑名市コース（10月6日（土）開催）

精義小学校～浄土寺～七里の渡～桑名城跡～春

日大社～桑名市博物館～吉津屋見附跡～光徳寺～

桑名市民会館（約五km）

「桑名市は「東海道宿駅制定」と「慶長の町

割」着手から四〇〇周年を迎えました。二つ

の記念イベントのオープニングフェスティバ

ルと、第一回街道ウォークを実施。七里の渡

し、桑名城跡（九華公園）、春日大社などの

見所をお楽しみください。」

四日市市南コース（10月14日（日）開催）

①杖衝坂（公園）②近鉄内部駅前～

観音禅寺～日永の追分～東海道一本松～日永神社

～両聖寺～大聖院～諏訪公園（約六・五～八km）

「歴史的に有名な「杖衝坂」や「日永の追分」

などを巡るコースです。コースの途中では、

各地区の祭りや、主な史跡、旧跡、旧家の紹

介、伝統文化の紹介なども行われており、多

彩な催しで皆様をお迎えします。」

四日市市北コース（10月14日（日）開催）

①大矢知保育園②JR富田駅西口前～

富田一里塚～善教寺～力石～米洗川常夜灯～三ツ

谷町一里塚～三滝橋～諏訪公園（約六～七・五km）

「安藤広重の東海道五十三次「四日市宿」に

描かれた「三滝橋」はこのコースにあります。また、このコースは、四日市を代表する伝統産業「万古焼」の故郷でもあることから、万古焼を使ったお茶のふるまいも行われます。」

亀山市コース（10月21日（日）開催）

野村一里塚〜慈恩寺〜亀山市歴史博物館〜亀山城跡〜ゴール①江戸口門跡〜和田一里塚〜ゴール②石上寺（約四〜六km）

「城下町の趣を残した街並みを、野村の一里塚から和田の一里塚まで、途中、古刹をのぞいたり、歴史博物館で企画展を見学しながら楽しんでください。庄巻は和姫（徳川秀忠息女）入内を再現した時代行列です。記念写真はいかがですか。」

鈴鹿市コース（10月28日（日）開催）

庄野公園〜川俣神社〜庄野資料館〜石薬師寺〜佐佐木信綱記念館〜石薬師小学校（約5km）

「庄野宿から石薬師宿までの、静かな趣のある宿場の散策をお楽しみください。旧家を活用した「庄野宿資料館」、宿の名の由来となつた「石薬師寺」、歌人で国文学者の信綱の「佐佐木信綱記念館」など、見どころも盛りだくさんです。」

朝日町コース（11月3日（祝）開催）

近鉄伊勢朝日駅前「語らいの広場」〜真光寺〜朝日町資料館〜浄泉坊〜第二名神高速道現場〜井

後神社〜朝日町教育文化施設「ふれあいの里」（約5km）

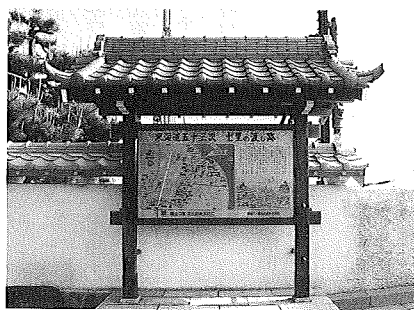
「急ピッチで工事が進む第二名神高速道路の歩行、神社仏閣、蛤茶屋での焼き蛤のもてなしがあなたをお待ちしています。ゴール地点の歴史博物館では特別展「三重の旅人たち」が、近くの体育館では朝日町の文化祭が開催されています。」

東海道ルネッサンス事業の現在までの取組み状況（括弧書きは事業主体）
桑名市

関町コース（11月4日（日）開催）

坂下公民館〜鈴鹿馬子唄会館〜筆捨山碑〜西の追分〜観音院〜地藏院〜関町役場（約5km）
「スタートから自然に囲まれた集落のなかを、長いくだりが続く、それが終わると西の追分です。ここからゴール付近まで有名な関宿の町並みを、「関宿を通つた人々」の仮装行列・山車といっしょに歩いていただけます。」

平成一〇年度まで	ハード事業 道路施設整備	◎東海道沿道景観整備事業（昭和63〜平成2桑名市） （石畳舗装、史跡案内板、街路灯整備、橋のデザイン化） ◎国道一号桑名地区電線共同溝整備事業（平成8〜建設省） （電線類地中化、歩道舗装、街路灯） ◎東海道沿道景観整備事業（昭和63〜平成2桑名市） （歴史を語る公園）の整備、吉之丸コミュニティパーク整備 ◎花と緑と文化のふれあいパーク整備事業（平成2〜4桑名市） （旧諸戸西洋館整備） ◎桑名城、七里の渡し周辺高潮堤防整備（平成8〜建設省） （歴史景観に調和した高潮堤防の補強） ◎サイン整備
平成一一年度	ソフト事業 周辺施設整備	◎東海道五十三次とく・in・桑名（平成3桑名市） ◎東海道五十三次交流会（平成3桑名市） ◎東海道ウォーク（平成5愛知県、三重県、名古屋市） （朝日町〜桑名市七里の渡し（9km）
平成一二年度	ハード事業 道路施設整備 周辺施設整備	◎国道一号桑名地区電線共同溝整備事業（建設省） ◎桑名城、七里の渡し周辺高潮堤防整備（建設省）
ハード事業	周辺施設整備	◎桑名城、七里の渡し周辺高潮堤防整備（建設省）



桑名市
桑名城・七里の渡し周辺高潮堤防整備（サイン整備）

朝日町

平成一〇年度まで	周辺施設整備	◎東海道ポケットパーク整備事業（平成8～9朝日町） （伊勢朝日駅前ポケットパーク「語らいの広場」）
平成一一年度		◎東海道ウォーク（平成5愛知県、三重県、名古屋） （朝日町～桑名市七里の渡し）（九km）
ソフト事業		◎東海道スタンプリリー（北勢バイパス起工式記念） （主催 三重県 三重県北勢地域幹線道路事業促進連絡協議会） （協賛 三重県東海道路ルネッサンス協議会） （四日市市、川越町、朝日町地内七・五km）

四日市市

平成一〇年度まで	道路施設整備	◎東海道道路環境整備（平成6～四日市市） （路肩のインターロッキング化）
	周辺施設整備	◎三滝川橋梁整備事業（四日市市） ◎四日市ポケットパーク整備（平成9～三重県） ◎三滝川ふるさとの川整備事業（三重県） （護岸のモニユメント（万古焼の陶壁））
平成一一年度		◎東海道スタンプリリー（北勢バイパス起工式記念） （主催 三重県 三重県北勢地域幹線道路事業促進連絡協議会） （協賛 三重県東海道路ルネッサンス協議会） （四日市市、川越町、朝日町地内七・五km）
ハード事業	道路施設整備	◎東海道道路環境整備（四日市市） （道部分の脱色舗装）



朝日町 東海道ポケットパーク整備事業

亀山市

平成一〇年度まで	道路施設整備	◎江戸の道整備事業（亀山市） （一里塚の復元、歴史広場、桜づつみ、城跡整備等） ◎くらしの道づくり事業実施計画策定（亀山市） （市道東丸一号线、市道西町停車場線、市道東丸停車場線、市道御幸線）
	周辺施設整備	◎サイン整備（亀山市） ◎イベント「東海道ルネッサンスin亀山」 （トークショー、コンサート（平成9建設省、県、市）） ◎くらしの道づくり事業（亀山市） （地元協議会準備）
平成一一年度		◎江戸の道「ティマラソン」（平成4～亀山市） ◎東海道ウォーク（平成6ルネッサンス推進協議会） （亀山宿～関宿七km） ◎東海道ウォーク（平成10ルネッサンス推進協議会） （亀山宿～関宿一〇km）
ハード事業	道路施設整備	◎くらしの道づくり事業（亀山市） （測量、設計 市道東丸一号线用地買収）



四日市市 三滝川橋梁整備事業

ソフト事業	◎くらしのみちづくり実行委員会 (地元説明会及び地元住民との現地見て歩き(亀山市))
平成一二年 度	
ハード事業 ソフト事業	道路施設整備 ◎くらしの道づくり事業(亀山市) ◎くらしのみちづくり実行委員会 (工法決定(亀山市))



亀山市 江戸の道整備事業



関町

- ・地道風カラー舗装・街並み道路側溝石蓋化工事
- ・街路灯整備・街並み無電柱化工事

平成一〇年度まで	関町
ハード事業	道路施設整備
周辺施設整備	◎歴史的地区環境整備事業(平成元〜4関町) 地道風カラー舗装(旧東海道)、御馳走場整備、西の追分け整備(西の口小公園) ◎東海道関宿「歴史国道」整備事業(平成7〜建設省) (道の駅)整備(駐車場、トイレ、休憩所施設等の整備) ◎街並み道路側溝石蓋化工事(関町) ◎街路灯整備(関町) ◎県道四日市関線整備(平成9〜10三重県) (地道風カラー舗装(地藏院、国道一号地藏院口交差点)) ◎建造物の修理修景事業(昭和60〜) ◎無電柱化(昭和63関町)

ソフト事業	周辺施設整備	平成一一年度	ハード事業	ソフト事業	周辺施設整備
◎峠シンボジウム(建設省)	◎建造物の修理修景事業(関町)	◎建造物の修理修景事業(関町) 一五件	◎街並み道路側溝石蓋化工事(関町) (五三三)m ◎街並み道路照明等整備工事(関町) (街路灯、カーブミラー) ◎街並み無電柱化工事(関町)	◎町並み資料館(昭和63関町) ◎坂下まなびの森整備事業(関町) ◎鈴鹿馬子唄会館、鈴鹿峠自然の家 ◎重要文化財「地藏院」修理(平成6〜) ◎旅籠玉屋保存整備事業(平成6〜9関町) ◎ボケットパーク整備(平成8〜9関町) (百六里庭(眺関亭)) ◎道の駅整備事業(平成9〜関町) (用地取得、地域振興施設の整備) ◎サイン整備(関町)	◎東海道ウオーク(平成6ルネッサンス推進協議会) (亀山宿、関宿7km) ◎東海道ウオーク(平成10ルネッサンス推進協議会) (亀山宿、関宿10km) ◎街並みボランティアガイド(平成元〜関町) ◎関宿街道元且マラソン その他 ◎「重要伝統的建造物群保存地区」に指定(昭和59) ◎歴史国道に指定(平成7)
◎ハード事業	◎道路施設整備	◎周辺施設整備	◎ハード事業	◎ソフト事業	◎周辺施設整備
◎東海道関宿「歴史国道」整備事業(建設省) (道の駅)整備	◎街並み道路側溝石蓋化工事(関町) (四〇〇)m ◎街並み道路照明等整備工事(関町) ◎街並み無電柱化工事(関町)	◎東海道関宿「歴史国道」整備事業(建設省) (道の駅)整備	◎東海道関宿「歴史国道」整備事業(建設省) (道の駅)整備	◎東海道ウオーク(平成6ルネッサンス推進協議会) (亀山宿、関宿7km) ◎東海道ウオーク(平成10ルネッサンス推進協議会) (亀山宿、関宿10km) ◎街並みボランティアガイド(平成元〜関町) ◎関宿街道元且マラソン その他 ◎「重要伝統的建造物群保存地区」に指定(昭和59) ◎歴史国道に指定(平成7)	◎東海道関宿「歴史国道」整備事業(建設省) (道の駅)整備

道路法令関係Q&A

〔不用物件の管理期間〕

道路局路政課

(以下は路政課のA係長と新人のB係員の午後の一コマ。)

A…国土交通省に入省して四ヶ月、調子はどんな感じかな？

B…はい、毎日の仕事の流れには慣れてきました。が、日々新しいことの連続で…。今日は難しい問い合わせがきて、頭を悩ませています。

A…ほう。どんな問い合わせかな？

B…道路法第九十二条の不用物件の話なんですけど、第一項の「…一年をこえない範囲内において政令で定める期間、管理しなければならぬ。」という規定はいかなる場合においても適用されるのか、というものです。

A…「不用物件の管理期間」の話か、なかなか難しいね。今日は時間もあることだし、一緒に考えていこう。早速だけどB君、不用物件とは何か？

B…はい。不用物件とは、路線の変更若しくは道路の区域の変更があった場合において、当該道

路を構成していた不用となった敷地、支壁、舗石、高架道路の支柱、道路の附属物等をいいます。

A…そのとおり。さすがよく勉強してるね。では、一定の期間、不用物件を管理しなければならぬ意義は何なのだろうか？

B…そうですね。先程調べたところによると、その意義としては、

①道路の敷地等は、私権の行使が制限される等、公権力による規制を相当にうけていますので、これがある時点から直ちに民事上の法律関係に移行することには問題があること、

②他の種類の道路として使用される可能性があること、

③一般行人の通行上の便益を考慮する必要があること、

の三点が挙げられます。

A…その通りだね。補足すると、

①については、廃止した道路の敷地に係る権利の自由な行使を認めると、権利関係が複雑化してしまい、当該敷地が適正に処分できなくなる可能性があること、

②については、廃止した道路の敷地が将来他の種類の道路になることを予想して、そのための手続等に要する期間内における管理を従前の道路管理者に義務づけ、道路用地の経済的運用を企図したものであること、

③については、ただちに通行の用に供し得なくなる不便を防ぐものであること、

といったこともいえるんだよ。

A…話を進めよう。不用物件の管理期間、つまり、「二年をこえない範囲内において政令で定める期間」は、国道又は都道府県道を構成していた不用物件については八ヶ月、市町村道を構成していた不用物件については四ヶ月と定められている(道路法施行令第三十八条)けど、ここまではないよね？

B…ええ。この管理期間の性質はどういうものなのですか？

A…これは、法律上の義務期間であって、道路法に明文の規定をおく場合(第九十二条第四項及び第九十三条)以外は、たとえ所有者が他に用途がある場合でも、この期間、管理の義務を免れないんだよ。

B…義務期間ですか。ということは、今回の問い合わせは一件落着ですね。ありがと、うん…。でもそれだと、一定の管理期間不用物件を管理しなければならない意義に全くあてはまらない場合も、義務期間を守らなければならぬんですか？ そうすると、必要性が薄いのにその物件を管理することになってしまい、道路管理者やその敷地を利用したい者にとつて不利益だと思ふんですが。

A…君の言うとおりだよ。こんな例が過去にある。つまり、ダム建設に関連して、従前道路を構成していた湛水区域内の不用物件について、付替道路の効用が従来の道路の効用を十分に補充し、かつ、直ちに使用しうる状態であれば、管理期間中に水没させても差し支えないとするものだよ（昭和三〇年二月二日建設省関東建設第二十三号関東地方建設局長あて道路局長回答参照）。この事例は、先ほどの③の残存利用者の便宜に配慮したものであると指摘できるし、水没して将来道路として使用されないことが確実であるような場合、つまり、転用が不能である場合、②の意義を重視して、管理期間満了まで処分することができることとしたんだよ。先例として注目できるね。

B…そうですね。しかも、この事例だと、当該敷地の権利関係が複雑になるといふこともない

し、不用物件の一定期間管理の意義はほとんどないことになりすよね。

A…そういうことだよ。他にも、道路の一部を空港用地に編入し工事を行う場合も、このダムの事例のように代替道路が確保されており、一般通行人の不利益にならないことが確実であれば、同じことが言えるんじゃないかな。ただ、どの程度の代替道路をもって一般通行人の不利益にならないかは道路管理者の適切な判断によるんだけど、不用物件の管理期間の終了を待つて当該敷地を空港用地に編入することが、それだけ空港工事開始の遅れをもたらし公益を損ねるのであれば、そこは柔軟に運用してもよいと思うよ。

B…そういうことなんです。とても参考になりました。法律の文言だけでなく、その趣旨を踏まえた、より適切な判断が求められるわけですね。よくわかりました。ありがとございます。

A…ところで、B君。君は大のロッテファンらしいじゃないか。そういえば今日は東京ドームで日本ハム戦らしいんだけど、一緒に行かないかい？ 補佐には内緒で。

B…いいですね。仕事のことは忘れてパーツといきますよ。今日は勝ちますよ。

(参考)

○道路法

(不用物件の管理又は交換)

第九十二条 道路の供用の廃止又は道路の区域の変更があつた場合においては、当該道路を構成していた不用となつた敷地、支壁その他の物件（以下「不用物件」という。）は、従前当該道路を管理していた者が一年をこえない範囲内において政令で定める期間、管理しなければならぬ。

2～4 (略)

○道路法施行令

(不用物件の管理期間)

第三十八条 法第九十二条第一項に規定する政令で定める期間は、国道又は都道府県道を構成していた不用物件については八月とし、市町村道を構成していた不用物件については四月とする。但し、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物（トンネルを除く。）及び道路の附属物であつた不用物件については、一月までその期間を短縮することができる。

○昭和三〇年六月三日建設省道路局長あて建設省関東地方建設局長照会（抜粋）

2 法第九十二条関係

ダム等の建設の場合、湛水区域内の道路を構成していた敷地、支壁その他の物件を法第九十二条の管理期間内に水没させることができないか。

○昭和三〇年二月二日建設省関東地方建設局長あて建設省道路局長回答（抜粋）

3 照会の記の2について

法第九十二条第一項の規定の趣旨は、道路の供用の廃止又は区域の変更に伴つて生ずる不用物件がただちに通行の用に供し得なくなる不便を防ぎ、或は必要に応じて当該不用物件を別の道路として使用し得る状態におくことにあるものと解せられるので、付替道路の効用が従来の道路の効用を十分に補充し、かつ、付替道路がただちに供用し得る状態であれば法第九十二条第一項に規定する不用物件の管理期間内においても不用物件を水没させて差し支えないものと解する。

ワールドカップと道路占用

(その2)

道路局路政課道路利用調整室

坂上係員

「要するに、道路は一般交通のためのものだけれども、その本来の機能を損なわない範囲で、物を設置するような方法による道路の継続的な使用を認めることが道路占用許可なんですよね。」

渡邊課長

「ま、簡単にいうとそんなところかな。ただ、道路本来の機能を損なわない範囲という判断がなかなか難しいんだ。せっかく新しい六法を買ったようだから、一応、道路法第三十二条をみておこう。」

※道路法第三十二条第一項

道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を

受けなければならない。

- 一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物
- 二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件
- 三 鉄道、軌道その他これらに類する施設
- 四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設
- 五 地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設
- 六 露店、商品置場その他これらに類する施設
- 七 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

渡邊課長

「ここに限定的に列挙されているものについては、一定の基準を満たすものである限り道路占用許可を与えることができる。逆に言えば、ここに書かれていないものは占用が認められない

ということだ。当たり前のことだが、占用許可の事務に携わる者としては、まず第一に、申請のあった物件が占用許可の対象となり得るものかどうか判断しないといけない。当該物件が占用許可の対象となり得るかどうかということ、仮に「占用物件該当性」と呼ぶことにすると、この「占用物件該当性」の判断が入口のところで本当に大事なことなんだよ。」

坂上係員

「ふーん、まず最初に占用物件該当性を判断するわけですね。」

渡邊課長

「そう言えば、この前、坂上さんが言ってたW杯のバナー広告や横断幕は、占用物件該当性があると言えるのかな?」

坂上係員

「えーっと、道路法第三十二条第一項だと、電柱、電線、水管、下水道管、鉄道、地下街、露店……ちよつと違うな。じゃ、七号の「政令で定めるもの」かも知れないから、道路法施行令第七条をみると……。あつ、これですね。第一号の「看板、旗ざお、幕、アーチ」かしら?」

※道路法施行令第七条第一号

法第三十二条第一項第七号に規定する政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

一 看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕及びアーチ

渡邊課長

「よくできました。」

坂上係員

「そういえば、よく外国の要人が来日したときとか街灯にその国の国旗が掛かっていたり、あと横断歩道橋なんかにも交通安全の横断幕みたいなものが掛かっているけど、あれと同じなのかな?」

渡邊課長

「占用物件該当性ということからすれば、どれも道路法施行令第七条第一号に該当することになる。」

坂上係員

「そうすると、私も道路占用許可を受ければ街路樹や街灯にバナー広告を掛けて日本の応援ができるんだ。」

渡邊課長

「そこが簡単に行かないのが占用許可なんだ。占用物件該当性のあるものについては、次に法令や通達による許可基準に適合するかどうかを判断しなければいけない。」

坂上係員

「二番目に、許可基準適合性を判断するわけですね。」

渡邊課長

「それでは、看板等の路上広告物の占用許可基準を定めた通達※をみてみよう。看板等の路上広告物の占用許可については、一定の物件を除いて、占用場所、設置の方法、構造等について基準があるんだ。信号機や道路標識の妨げになつたり、道路の有効幅員を狭めたり、車を運転している人に無用な心理的緊張を与えたりしないようにという趣旨で定められているわけだ。」

※「指定区間内の一般国道における路上広告物の占用許可基準について」

(昭和四四年八月二〇日建設省道政発第五二号 道路局長通達)

坂上係員

「そうですね、自動車の運転中って、歩行者や他の自動車、信号機や道路標識、注意しなくちゃいけないことが沢山あって緊張の連続。信号や標識、歩行者の視認性を妨げるような看板の占用を認めてはまずいですよね。」

渡邊課長

「そうだね、色やデザインについても、風雨・地震等に耐えられるもので公衆に危害を与えるおそれのないこと、構造・色彩等が信号機や道路標識に類似していないこと、地色は原則として白色又は淡色に限ること等の制限がある。国や地方公共団体が公共的目的をもって設置する

ものであれば、この通達自身が適用除外として
いるから、このような許可基準は問題にならない
けれど、W杯のバナー広告や横断幕は、通達を
そのまま読む限り、占用を認めるのは難しい感
じだね。」

坂上係員

「うーん、それじゃあ私が韓国で見たような鮮やかな配色のW杯のバナー広告は日本の道路には付けられないってことですね。納得できる気もするけど、なんだか寂しいな。課長、ホントに許可できないんですか?」

渡邊課長

「そう結論を急ぎなさんな。道路管理者として道路占用許可を判断するに際しては、必ず、道路の構造又は交通の支障ということに立ち戻って考えないといけない。W杯のバナー広告や横断幕は一切占用は認めないということでは本当にいいんだろうか。次回、もう一度検討してみよう。」

〈登場人物について〉

渡邊課長

四一歳。長年道路管理事務を担当し、今年四月、道路管理課長として着任。

坂上係員

二三歳。今年三月、女子大を卒業したばかりの新人。渡邊課長の下、道路占用事務を担当。

札幌道エゾシカ衝突事故損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係

札幌道エゾシカ衝突事故損害賠償請求事件

〔一審判決〕平成一〇年二月一四日

札幌地方裁判所 請求認容

〔二審判決〕平成一二年二月一五日

札幌高等裁判所 原判決取消、被控訴人請求棄却

〔最高裁判決〕平成一二年一〇月三二日

最高裁判所 上告棄却

1 事件の概要

平成七年一〇月二七日午後九時一〇分頃、タクシーが札幌自動車道を札幌方面から小樽方面へ走行中、札幌道・米里起点から三三・八Kp付近（小樽市内）において、高速道路上に侵入したエゾシカと衝突し、ヘッドライト等の破損が生じた。

事故現場付近にはエゾシカの侵入防止のための安全設備が設置されておらず、道路管理上の瑕疵があったとして、原告（タクシィ会社）が被告日本道路公団に対し賠償請求した事件（請求額…五

三万一、三一〇円）。

2 判決の概要

〔一審〕 小樽市周辺でエゾシカの生息情報がある中で、本件事故現場付近でも地域住民がエゾシカを目撃した体験を有しており、被告はエゾシカの出現について予見可能であったことから、その侵入を防ぐために、事故現場付近に防護フェンスその他の防護設備を設置する具体的必要があった（原告の請求を全面的に認容）。

〔二審〕 エゾシカ出現の予見可能性は、具体的な状況を想定することができない抽象的なものすぎない。本件事故は、走行車が通常なすべき前方注視及び減速等を適切に行っていれば、未然に防ぐことができた。よって、原判決を取り消し、被控訴人（一審原告）の損害賠償請求を棄却する。〔最高裁〕 本件は民法三二八条一項の事件に当たらない。よって、本件上告を棄却し、本件を上告審として受理しない。

3 判決のポイント

① 事実認定（二審判決による）

a 高速道路内へのエゾシカ侵入防止策としてフェンスを一m嵩上げするのに要する費用の概算は、フェンス幅一m当たり一万四八三円である。しかし、鹿の跳躍能力及び冬期の積雪をも考慮すると、一mの嵩上げだけで通年の効果を期待することはできない。

b 本件事故前から本件事故現場にエゾシカが出没する可能性があったことは否定できない。しかし、その予見可能性は、文字通りエゾシカが出没するかもしれないという程度のもので、それ以上に具体的な状況を想定することができない抽象的なものにすぎない。

c エゾシカ出没の抽象的な可能性をなくすための、相応の費用を要する防護フェンスなどの設備がないことをもって、自動車道としての法的な安全性が損なわれているとすることには、疑問が残る。

注…民事訴訟法三二八条一項「上告をすべき裁判所が最高裁判所である場合には、最高裁判所は、原判決に最高裁判所の判例（これがない場合にあっては、大審院又は上告裁判所若しくは控訴裁判所である高等裁判所の判例）と相反する判断がある事件その他の法令の解釈に関する重要な事項を含むものと認められる事件について、申立てにより、決定で、上告審として事件を受理することができる。」

d 本件事故時は夜間で、現場は曇り又は雨で路面状態は湿潤していた。本件事故後の実験の結果によると、夜間八〇km毎時の速度で行する自動車から現場上の物を前照灯の照明だけで視認することが可能な距離は、その手前八九mから一一三mであった。

e 本件事故は、夜間、雨中の見通しの良くないカーブを走行する者が通常なすべき前方注視及び減速等を適切に行っていれば、未然に防ぐことができた。

② 法的判断（二審判決による）

a 道路の幅員・平滑性・道路盤の強度・カーブの半径等について法定速度による安全走行ができる設計・施工をし、日常の巡回・危険物除去等の管理がなされるべきことはもちろんである。しかし、降雨等の日々刻々変化する気象条件その他自然現象に対し、自動車運転者の適切な判断に基づく臨機の対応なしに道路の安全を図ることは不可能である。

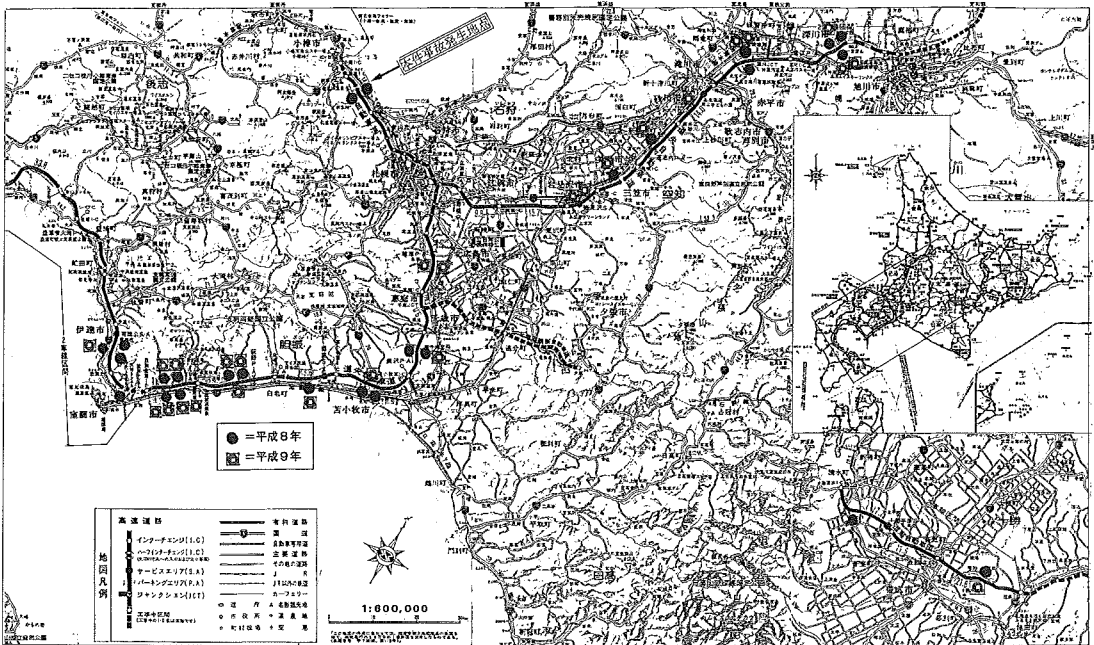
b 道路の設置管理者に対して、予測されるすべての危険を防止し得る施設の設置・管理を義務として課するのは相当ではなく、予測される危険発生の確率、予防方法の有無及び技術的・経済的難易度といった要素と一般的な自動車運転者の安全運転義務との相関関係に基づき合理的に導かれる選択肢の範囲内において、

て、道路管理者に具体的危険防止義務を課するのが相当である。

c なお、高速自動車道の設置管理者が利用者から利用料金を徴収しているか否かということと、設置管理者の具体的危険防止義務の有無・広狭とは必ずしも関連せず、有料の場合にその料金が使用料（通行料）の意味を超えて自動車運転者の安全運転義務を軽減したり、法定最高速度のまま区間を常に完走できることまでも保障する対価であると解するのは相当ではない。

d 控訴人が本件におけるようなエゾシカの行動についてまで事前に具体的に想定し、あらかじめ効果的な施設を設けていなかったことをもって、本件道路の設置管理に瑕疵があったと認められることはできない。

（参考）高速道路上の障害物として排除した鹿の分布図（平成8年・平成9年）



「ロボフェスタ神奈川2001」開催中



神奈川県東京事務所 遠藤 創

◆「あいさつ」◆

はじめまして、とんび会監事の神奈川の遠藤と申します。第一号の高浜さんの後なので、気楽にバトンを引き継ぎましたが、やはり多くの方の目に触れるものなので緊張しています。みなさんよろしくお願ひします。

◆とんびの生態について◆

青い認識章（バッジ）をつけてとんびをご存知でしょうか？
このとんびがいるのは主に国土交通省周辺（特に3号館ロビ―付近にたむろしています）。また各フロアを廊下とんびとして飛び回る風景が見られます。六月から八月にかけてはその数

が増えますので、定点観察して見ると面白いかもしれません。

このとんびは大体三年でその使命を終え、故郷に帰ります。また殆どが雄であらげでなくアルコールが好物のようです。

◆神奈川で開催されるイベントについて◆

さて今回は神奈川で八月より開催されているイベントについてご紹介します。

世界初・最大規模のロボットの祭典「ロボフェスタ神奈川2001」開催中

―特色ある四会場・三七日間、ロボットと暮らす未来がここに―

●「ロボフェスタ」好評開催中



歩行支援機 HITACHI

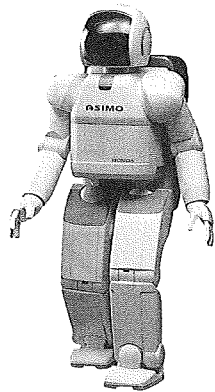
後、九月に川崎、一〇月に相模原、そして十一月に横浜と四会場をそれぞれの地域特性にあわせたテーマを設定してリレー開催しています。

小中学生の楽しい工作教室やゲームから、研究者や大学生による高度な競技まで、そして家庭から宇宙まで広がる人間とロボットの共生を体験できます。登場するロボットの総数は三、〇〇〇体を超える世界最大規模のロボットの祭典です。

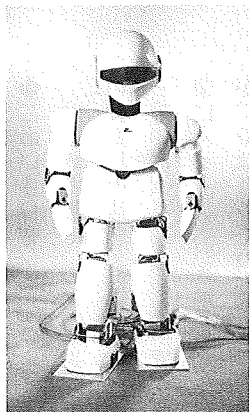
●ロボフェスタの見どころ

ロボフェスタは、最先端のロボットが集まる「エキジビシ

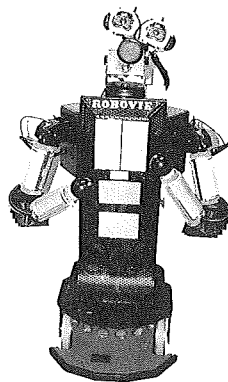
ロボットのテーマとした「ロボフェスタ神奈川2001」は、世界で初めて開催するロボットの国際的イベントです。最先端のロボットの展示や未来の生活を体感し、楽しく参加しながら科学技術を学ぶことのできるロボフェスタが開催中です。今年八月からの横須賀、その



ASIMO 本田技研工業(株)



PINO 科学技術振興事業団



ロボビー ATR知能映像通信研究所

ョン」、ロボット制作と競技を組み合わせた参加型もある「ロボット競技」、そして、「人間とロボットの共生を考える」「フォーラム」、そして、会場のテ

マに沿った魅力ある「スペシャルイベント」を実施します。ロボフェスタは、こうした主要事業を複合させて展開する「ロボットの国際的イベント」です。

(1) エキジビション

○テーマ展示「ロボットライブシアター」

テーマ展示は、「ロボットにかける人類の夢」と「ロボットライブシアター」で構成します。「ロボットにかける人類の夢」は、実物資料や映像などを用い、人類の科学技術の歩みを「ロボット」の実現を通してビジュアルに表現する初の試みです。「ロボットライブシアター」は、各会場のテーマをモチーフに、話題の人間型ロボットが舞台の進行役を務め、会場の参加者とロボットとの触れ合う場を提供します。ASIMO Robovieなど人気の人間型ロボットが司会者として登場、個性豊かなゲストロボットた

ちと楽しく語る「ロボットライブシアター」は、ロボフェスタのテーマを紹介する楽しいテーマ劇場です。

○ロボット研究所

横須賀会場では、「地球―青い惑星を探る」をテーマに、「しんかい6500」をはじめ、海洋で活躍するロボットを紹介しました。

川崎会場では、「人間―夢みること・創ること」をテーマに産業ロボットや京浜工業地帯で活躍する防災ロボットを展示しています。

相模原会場では「宇宙―新しいフロンティアへ」をテーマに宇宙という極限環境で活躍する「月面ローバ」などのロボットを紹介します。

最後の横浜会場では「世界―ロボットたちと生きる明日」をテーマに、暮らしの様々な場面を想定し、医療・福祉で活躍するロボットから生活の中でのパートナーロボ

ットまでを「ロボット研究所 スペシャル」「ホーム・ホスピタル」「スクール」などのテーマに沿って紹介していきます。

○企業展示「ロボテックショー」

国の研究機関や企業・大学の出展により、ロボット研究の最先端の状況を多くの方々に紹介するとともに、研究機関や企業間の交流を促進し、未来に向けた企業メッセージを発信する機会を提供しようとする企画でもあります。

○体験プログラム

来場した子どもたちが科学技術を楽しく学べるイベントやロボットをはじめ、短時間でできる多様な工作まで誰もが「ものづくり」の楽しさを体験できる多彩な工作教室等を実施するほか、小さな子ども達がロボットおもちゃで遊べるゾーンなども設けていきます。

(2) ロボット競技

格闘技や相撲に見立てた対戦型競技、迷路や障害物を施した競技コースで走行速度を競うタイムトライアルレース、また、動きの楽しさを競うパフォーマンス競技など二三の競技会が四会場で開催され、小学生から社会人まで全国から参加者が集います。

(3) フォーラム

フォーラムでは、子どもから大人まで、初めてロボットに触れる人から専門家まで、幅広い層によるロボット談義を展開します。

(4) スペシャルイベント

各会場ごとに関連施設の協力を得て、「スペシャルイベント」を開催します。これまで、横須賀会場では海洋科学技術センターの自律型無人深海巡航探査機「うらしま」と母船「よこすか」を特別公開し、川崎会場では鉄腕アトム、ブレードランナー、アンドロイド R114 など

ロボットをテーマとした「ロボット映画祭」を開催してきました。今後の予定は、次の通りです。

○相模原会場…「宇宙への夢を語る」

宇宙飛行士・土井隆雄氏の講演。引き続き、漫画家・松本零士氏、宇宙科学研究所教授・的川泰宣氏を加えての座談会の開催

日 時…一〇月七日(日)

一四〇〇〇〜一六〇〇〇

会場…グリーンホール

相模大野

(往復はがき事前申し込み制)

○横浜会場…「国際フォーラム」

「21世紀 人間とロボットが共生するために」をテーマに、世界の専門家によるディスカッションと各国のロボット事情を取材した映像を放映。

日 時…一二月二五日(日)

一三〇〇〇〜一五〇〇〇

会場…パシフィコ横浜・会議センター

(はがき事前申し込み制)

●三つのポイントでお得な「前売入場券」発売中

現在、お得な「前売入場券」

を好評発売中です。前売入場券は、三つのポイントでお得です。

①特別入場券(四枚綴り)は、当日だと三、

六〇〇円(大人一枚

あたり九〇〇円)の

ところ二、五〇〇円

(一枚あたり六二五

円)。

②前売入場券を購入して応募するとパソコンなど豪華賞品が抽選で当たります。

③JTB、JR東日本のみどりの窓口・びゅうプラザ、相鉄グリーンぽけっと、近畿日本ツーリスト、

日本旅行の各支店・営業所、ローソン、ファミリーマートなど皆様の身近で買い上げいただけます。(問合せ…実行委員会事務局 〇四五二一〇一三二四九)

開催時期	会場・交通	会場テーマ
8月25日(土) ～9月2日(日)	横須賀会場 ●横須賀市南体育会館 京急・JR久里浜駅より徒歩約10分	地球―青い 感星を探る
9月8日(土) ～9月16日(日)	川崎会場 ●川崎市とどろきアリーナ JR・東急武蔵小杉駅よりバス7分	人間―夢みる こと・創ること
10月6日(土) ～10月14日(日)	相模原会場 ●相模原市銀河アリーナ JR淵野辺駅よりバス10分	宇宙―新しい フロンティアへ
11月16日(金) ～11月25日(日)	横浜会場 ●パシフィコ横浜 JR・東急・市営地下鉄桜木町駅より徒歩12分	世界―ロボ ットと生きる 明日

街道の囁き



長崎県東京事務所 前田 佳朗

江戸時代、長崎と小倉の五七里（二二八km）を結ぶ「長崎街道」は、江戸から西へ向かう「東海道」「山陽道」に続いて延びる、九州第一の脇街道として知られている。小倉から嬉野、彼杵等の二三の宿場を経て日見越えて長崎へ入るこの街道は本街道になるが、長崎へ入るも、うひとつの裏街道がある。

彼杵の宿場町から舟で時津へ渡り、浦上を経て西坂へと続く「時津街道」（浦上街道とも呼ばれる）がそれにあたり、現在の国道二〇六号線の一部と重なっている。本街道を「東目通り」と呼ぶのに対し、この時津経由は「西目通り」と呼ばれ、本街道よりも旅程を一日短縮できた

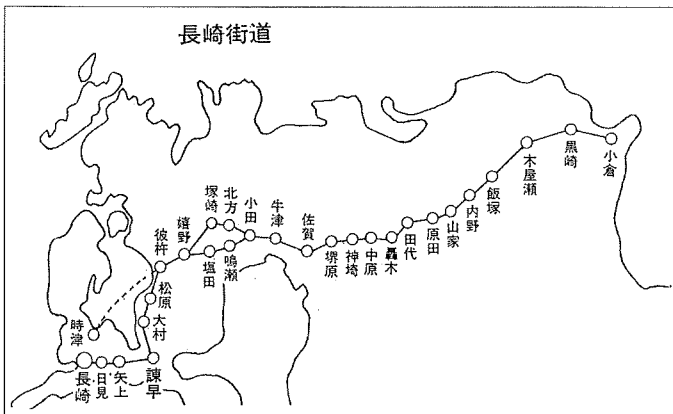


図1 長崎街道

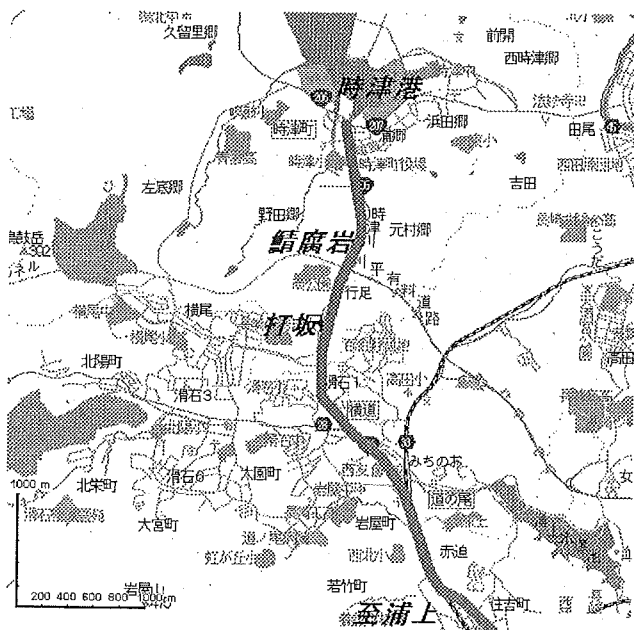


図2 時津街道（浦上街道）

ことから、古くより多くの人々に利用されてきた。どの街道にもそれぞれの歴史

や言い伝えられた話があるように、この「時津街道」にも様々な物語が眠っている。この道を

◆ 鬼塚さんの記念碑

時津町から長崎市に入る手前

通り過ぎるとき、ふとその話を思い出すことがある。悲しい話、おかしげな話、この道がいつも耳元で囁いているのかも知れない。あまり知られていないこの街道の囁きに、今日は少し触れてみることにする（図1・2）。

の「打坂」というところに、記念碑とお地藏さんがひっそりと建っている。これはバスにまつわる鬼塚さんという車掌さんの供養の物。今は国道として整備され、車であつという間に走りすぎていくこの道も、昭和の初期にはまだ舗装されていなかった。特に「打坂」は、その名が半を打って荷車を上らせたことから付けられたほどの急な坂であり、難所とされていた。

当時のバスはまだ木炭車で、昭和二年のある日、原爆治療に病院へ向かう人三〇数名を載せてそのバスは走っていた。バスが「打坂」を上ってきたとき、突然エンジンが止まり、ブレーキも効かなくなった。すぐに引いたサイドブレーキも効かず、バスは次第に後ろに下がり始めた。運転手は車掌の鬼塚さんに、すぐに降りて車の下に何か敷いて止めるように指示をした。鬼塚さんは急いで飛び降りると近くにある物を手当たり次第に敷

いたが、バスは止まらず勢いを増しながら後ろに下り続けた。「もうダメばい！」とみんながそう思ったとき、なぜか崖っぶちでバスは止まった。皆が降りて一安心していると、そのうちの一人がバスの後ろで、車輪の下に挟まっている鬼塚さんを見つけた。鬼塚さんはどうしても止まらないバスを、自分の体で止めて息絶えていたのだった。のちに建てられたこの記念碑には、今も花が絶えないでいる。

◆ 二十六聖人

歴史を豊臣秀吉の時代までさかのぼると、もう一つの悲しい話が浮かび上がってくる。二十六聖人の殉教については、その碑が長崎駅のすぐ近くにあり、訪れた人も多いのではないだろうか。この殉教の地までの最後の長崎への道のりが、「時津街道」だった(写真1)。

二十六聖人は、豊臣秀吉のキリスト教禁止令により大阪、京

都などで捕らえられた六名の外国人宣教師と二〇名の日本人信者で、一二歳のルドビコ茨木を最年少に、その中には一三歳のアントニオという長崎出身の少年もいた。

大阪を一五九七年一月一〇日(慶長元年十一月二二日)に長崎へ向け出発した。岡山、広島などの山陽道を経て、二月四日に彼杵宿に到着し、そのまま舟

で大村湾を横断、その日の夜遅く時津に到着する。冬の寒い中、舟中で一夜を過ごした二十六聖人は、翌朝早くに時津を出発し、正午頃西坂に到着すると直ちに処刑された。二月五日のことだった。

自らの運命へ向かって冬の「時津街道」を歩みながら、二人は何を考え、何を祈ったのだろうか。

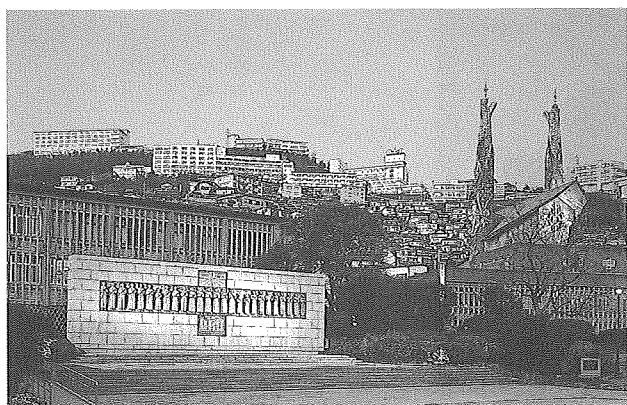


写真1 長崎 二十六聖人殉教地

◆さばくさらかしいわ

この「時津街道」を語るのに、もう一つ忘れてはならない話がある。

「時津街道」を港から長崎へ向かって少し行くと、「継石」というところがある。その右手を見上げると、奇妙な形の岩が目に見え、この人形に見える岩のせいで商売物を腐らしてしまった話が、江戸時代から語り伝えられている（写真2）。

昔、時津の浜に一人のお百姓さんがいた。ある朝、海に出て網をうったところ、思いがけなくたくさん秋鯖が網にかかった。

「これは見事な秋鯖だ。長崎に持って行って、売って一儲けしよう」

お百姓さんはその鯖を籠いっぱい詰めると、それを担いで長崎へ向かった。

街道を進み、ちょうど「継石」あたりにさしかかった時、一息入れようと汗を拭きながらふと

見上げると、岩の上にもう一つ岩が乗っているのが見えた。その上の方の岩は今にも落ちてきそうに思えた。

「いつ落ちるだろうか。落ちてから通ろうか、それとも急いで通ろうか」と、お百姓さんは岩の手前で行ったり来たりしていた。そのうちとうとう日が暮れてしまい、気が付くと籠の中の鯖はみんな腐ってしまっていた。お百姓さんはがっかりして家に引き返した。

それからこの岩のことを「鯖くされ石」あるいは「爛鯖殿（さばくさらかしいわ）」と呼ぶようになったと言われている。

この道を通ると必ずこの話がフツと浮かんでしまう。そしてついつい「さばくさらかしいわ」を探してしまう自分がそこにいる。行こうかどうしようかと迷うことはないにしろ、なんとものんびりとした気持ちになりながら……。

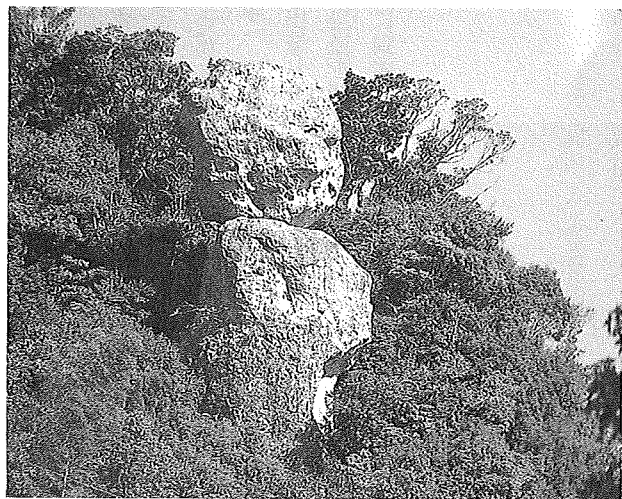


写真2 さばくさらかしいわ

月・日	世界	国内	道路行政
7・25	<p>○石油輸出国機構(OPEC)が原油価格を維持するための日量一〇〇万バレルの臨時減産を決めた。日米欧諸国の景気減速に対応する措置で、減産は今年に入ってから三度目。</p> <p>○米商務省発表によると、今年四〜六月期の実質国内総生産(GDP)成長率(季節調整済み、速報値)は年率換算で前期比〇・七%となり、一〜三月期の一・三%に比べ米景気の大減速を示した。</p>	<p>○兵庫県明石市のJR朝霧駅に通じる歩道橋(長さ約一〇〇m、幅約四m)上で、花火見物客が将棋倒しとなり、一人が死亡し、九〇人以上が負傷。</p> <p>○第一九回参議院通常選挙は投票票の結果、自民党が改選六一を上回る六四議席を獲得、公明、保守両党を加えた与党の合計は七八議席となった。</p> <p>○国税庁が路線価(評価時点一月一日)を公表。全国四〇万地点の平均価格は、一三万七、〇〇〇円で、昨年より六・二%下がり、九年連続の下落。</p>	<p>○阪神高速道路七号北神戸線の「有馬北トンネル」(東行き一、八一〇m、西行き一、八八三m)が貫通。</p> <p>○「道路ふれあい月間」が始まる。</p>
7・27	<p>○ロシアを訪問中の朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の金正日総書記が、プーチン・ロシア大統領と会談し、「モスクワ宣言」に調印した。宣言は米国が改廃を求め、弾道弾迎撃ミサイル(ABM)制限条約について「戦略的安定の基礎」として堅持するなど米国をけん制する内容となった。</p>	<p>○外務省が昨年の九州・沖縄サミットをめぐるハイヤー代水増し請求事件で、詐欺罪で起訴された職員二人の懲戒免職(六日付)を含め職員一三人の処分を発表。</p> <p>○政府が臨時閣議で一般歳出を過去最大規模で減額し四七兆八、〇〇〇億円とする来年度予算の概算要求基準を了解した。</p>	<p>○中国横断自動車道尾道松江線(島根県加茂町地先)の加茂トンネル(七八〇m)が貫通。</p>
8・4	<p>○韓国のソウル地検は、主要全国紙の脱税容疑事件で、朝鮮日報の方相勲社長(五三)ら三社の社主を逮捕した。複数のメディアの社主の一斉逮捕は韓国では異例。</p>	<p>○小泉純一郎首相が靖国神社を参拝した。終戦記念日の一日に参拝する意志を明らかにしていたが、中国、韓国などの反発で前倒しした。</p>	<p>○東京・恵比寿ガーデンホールで「道の日」中央行事、さわやか「道の日」ステージが開催される。</p>
8・6	<p>○日本銀行が景気の悪化に対応するため、追加的な金融の「量的緩和」に踏み切ることを決めた。具体的には金融機関が目銀に預けている当座預金の残高の目標を現在の五兆円から六兆円に増やすなどの措置。</p>	<p>○「道の駅」の第一七回登録で三九箇所を追加、累計では六四九箇所になった。</p>	<p>○仙台東部道路の巨理IC〜岩沼IC間(二・二km)と仙台東IC〜仙台北IC間(五・二km)、仙台南部道路の山田IC〜仙台南IC間(三・六km)が開通。</p>
8・8	<p>○小泉純一郎首相が靖国神社を参拝した。終戦記念日の一日に参拝する意志を明らかにしていたが、中国、韓国などの反発で前倒しした。</p>	<p>○「道の駅」の第一七回登録で三九箇所を追加、累計では六四九箇所になった。</p>	<p>○「道の駅」の第一七回登録で三九箇所を追加、累計では六四九箇所になった。</p>
8・10	<p>○小泉純一郎首相が靖国神社を参拝した。終戦記念日の一日に参拝する意志を明らかにしていたが、中国、韓国などの反発で前倒しした。</p>	<p>○「道の駅」の第一七回登録で三九箇所を追加、累計では六四九箇所になった。</p>	<p>○「道の駅」の第一七回登録で三九箇所を追加、累計では六四九箇所になった。</p>
8・13	<p>○小泉純一郎首相が靖国神社を参拝した。終戦記念日の一日に参拝する意志を明らかにしていたが、中国、韓国などの反発で前倒しした。</p>	<p>○「道の駅」の第一七回登録で三九箇所を追加、累計では六四九箇所になった。</p>	<p>○「道の駅」の第一七回登録で三九箇所を追加、累計では六四九箇所になった。</p>
8・14	<p>○小泉純一郎首相が靖国神社を参拝した。終戦記念日の一日に参拝する意志を明らかにしていたが、中国、韓国などの反発で前倒しした。</p>	<p>○「道の駅」の第一七回登録で三九箇所を追加、累計では六四九箇所になった。</p>	<p>○「道の駅」の第一七回登録で三九箇所を追加、累計では六四九箇所になった。</p>
8・29	<p>○小泉純一郎首相が靖国神社を参拝した。終戦記念日の一日に参拝する意志を明らかにしていたが、中国、韓国などの反発で前倒しした。</p>	<p>○「道の駅」の第一七回登録で三九箇所を追加、累計では六四九箇所になった。</p>	<p>○「道の駅」の第一七回登録で三九箇所を追加、累計では六四九箇所になった。</p>
7・21	<p>○小泉純一郎首相が靖国神社を参拝した。終戦記念日の一日に参拝する意志を明らかにしていたが、中国、韓国などの反発で前倒しした。</p>	<p>○「道の駅」の第一七回登録で三九箇所を追加、累計では六四九箇所になった。</p>	<p>○「道の駅」の第一七回登録で三九箇所を追加、累計では六四九箇所になった。</p>

編集後記

勧誘電話が自宅にいても事務所にいても掛ってこない日はないほどである。生活するのにやっとの貧乏人に商品先買、不動産購入の誘いが最近一段と多くなって来ているが、経済不況のためであるにしても全く的外れの営業活動に苦笑している。

その他家屋の改修、墓の購入のことまで絶えず広告宣伝電話があるが、これは案外引き下がるのが早くこちらが気抜けしてしまうこともある。

これらの商業電話は、玄関の戸を叩くこともなく直接居間に姿を出す招かれざる商人であり、かなり覚悟をきめて話を聞かぬと負けてしまうような雰囲気にする。

静かにその都度対応し断るのであるが、それが相手方に望みがあるかの如く曲解して執拗に迫って来るセールスマンもいる。ストーリーではないかと答えたくなる程に強引に商売を展開して、全く驚くばかりの経験も少ない。

年齢を聞いて諦める勧誘者もあるが、勝手

に送って来た資料で判断を迫るこちら側の都合を無視する電話もあり、気の弱い筆者でも怒りを覚える時がある。

財テクに熱心な人、生活の豊かさを目指す人が多いためにこのような営業があるのである。情報が頻りになされる経済社会の真只中にあつてはいささか疲れを覚えるのである。

個人の情報があちこちと流れ、活用されたり悪用されたりしてもそれを甘受し、それに耐えてゆくことが現代人の宿命なのかも知れない。そしてこの様な情報網が宇宙に地球にすみずみまで設けられているが、それを支えているのが終局的には道路に敷設される占有物件の大部分によってなされているのであるから、道路関係者はこれをやむを得ぬものとして受けとめねばなるまいか。

今、日本のGDPは五〇〇兆円といわれているがこれらの情報活動が相当の高いパーセンテージを占めている。ただし、その何パーセントがほんとうに経済活動に役立っているのかと思えば消費社会の効率化を図るべき時代にあるのではとつくづく考えさせられるのである。

(S)

10月号の特集テーマは「平成14年度道路関係予算概算要求」の予定です。

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

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

監修：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

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)