

口 絵

平成一一年度 道路ポスター
「道路をまもる月間」推進標語

エッセイ

やきやまバイパス

中山 啓一 1

特集／道路交通円滑化の推進

都市圏の交通円滑化の推進について

道路局調査室 3

自転車利用促進のための環境整備について

道路環境課 11

大阪都市圏における
パークアンドライドの取り組み

近畿地方建設局
道路工事課 17

松江市における『時差通勤の社会実験』について

島根県土木部
道路建設課 27

「道路をまもる月間」について

道路局道路
交通管理課 34

「道の日」(八月一〇日)について

道路総務課 38

シルクロード自転車見聞録(4)

敦煌からトルファンをめざして 西域北道を行く

長澤 法隆 41

道路管理事務担当者便り

こころ豊かな兵庫の道をまもり、そだてる

兵庫県土木部
道路補修課 46

地域活性化促進道路事業

鹿児島県における「地域活性化促進道路事業」

鹿児島県土木部
部道建設課 54

時・時・時

62

表紙の説明：

Yの字の道路を中心に置き、自然と生活を結ぶ道路の役割を強調した。毎月ビルの色を変え季節感を出すことにした。

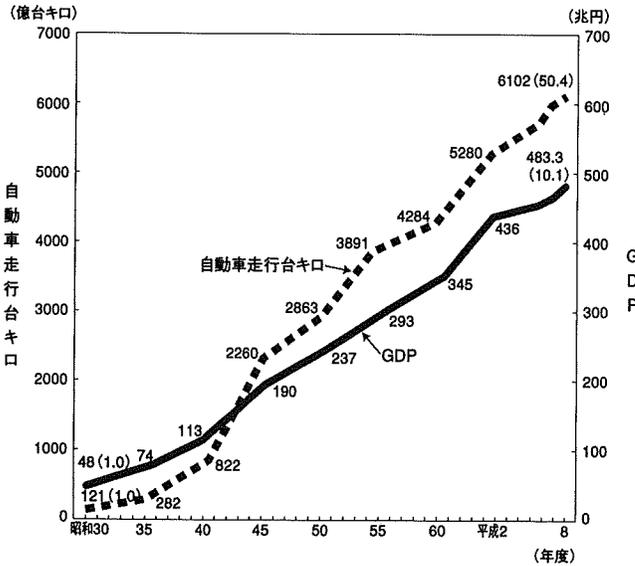
都市圏の交通円滑化の推進について

一 都市圏の交通円滑化の概要

道路交通需要の大きな伸びや非効率な自動車の使われ方の増加により、道路交通渋滞の状況は深刻化しており全国で年間に発生する渋滞損失は、約一二兆円、国民一人当たり年間約四二時間にのぼり、環境問題、経済効率の低下等を引き起こしている。また、地球温暖化防止の観点から、渋滞対策の推進によって自動車燃費効率の高い走行環境を確保することによるCO₂排出量削減対策や自動車利用の適正化等が求められている。

渋滞の緩和・解消を図るために、各都市圏において、都市規模、交通特性に応じて、バイパス・環状道路の整備等の交通容量拡大策、

道路局企画課道路経済調査室



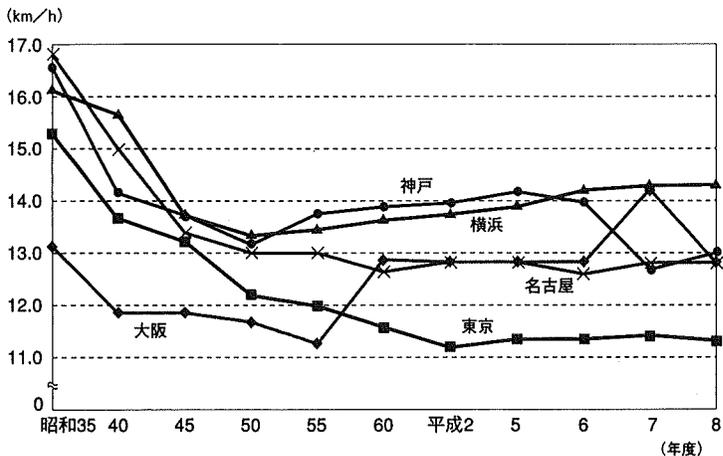
注：()内は昭和30年度を1.0とする指数。GDPは実質(H2年現在)。

自動車走行台キロは軽自動車を含まない。

〈資料〉 GDPは経済企画庁「国民経済計算年報」

自動車走行台キロは運輸省「陸運統計要覧」。

図1 自動車走行台キロとGDPの推移



東京23区における平均旅行速度は17km/h。(平成9年道路交通センサス 建設省)
 ※表定速度=バスの実際の運行速度、バス時刻表のものになるもの。

〈資料〉 公営交通事業協会

図2 バスの表定速度

交通需要の調整・抑制策である交通需要マネジメント (TDM) 施策、各種交通機関の連携及び公共交通機関の支援策であるマルチモーダル施策を組み合わせることで総合的な都市交通施策を実施している。

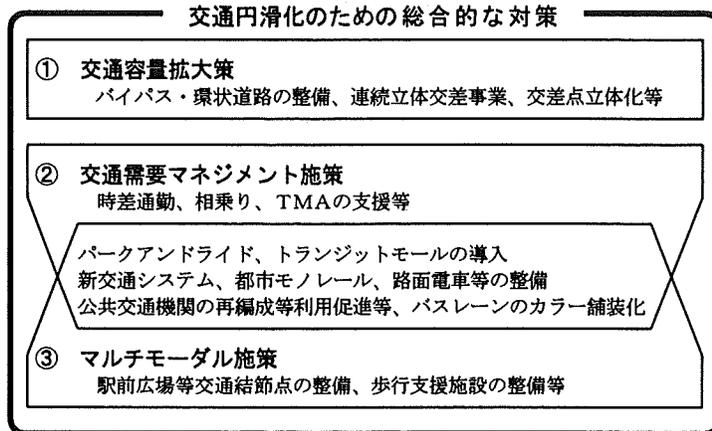


図3 総合的な都市圏の交通円滑化対策

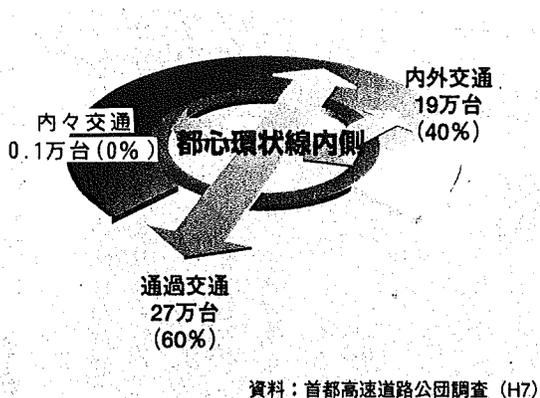


図4 首都高速道路都心環状線関連交通量の内訳

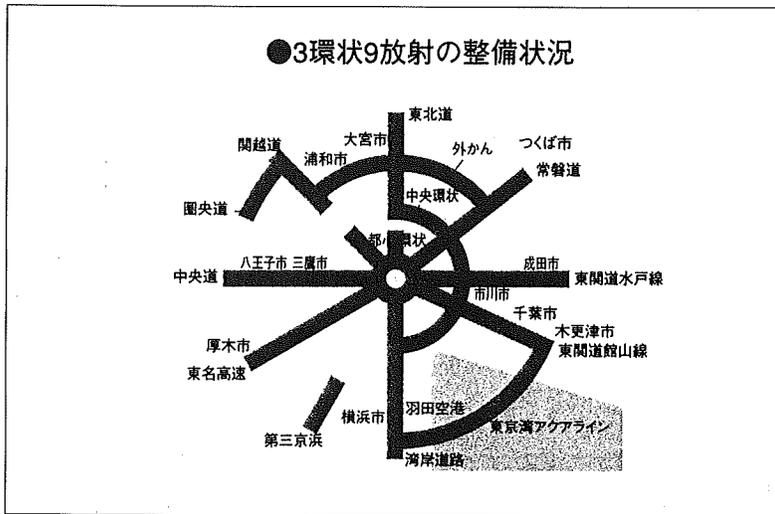
1 体系的な道路整備の推進
 抜本的な渋滞を解消するためには、高規格幹線道路やバイパス・環状道路の整備、国道の四車線化など、体系的な道路整備を推進することが必要である。例えば、東京圏においては、首都高速都心環状線では通行量の約六割を通過交通が占めている一方、通過交通排除の受け皿となる環状道路の整備率は二割に過ぎず、慢性的な渋滞が引き起こされているのが現状である。このため、特に都心を通ずる交通を分散し、渋滞対策として効果の高

い都市の環状道路を重点的に整備しているところである。

東京圏では、三環状（首都高速中央環状線（中央環状）、東京外かく環状道路（外かん）、首都圏中央連絡自動車道（圏央道））を重点的に整備しており、当面の整備目標として圏央道西側、外かん東側、首都高速中央環

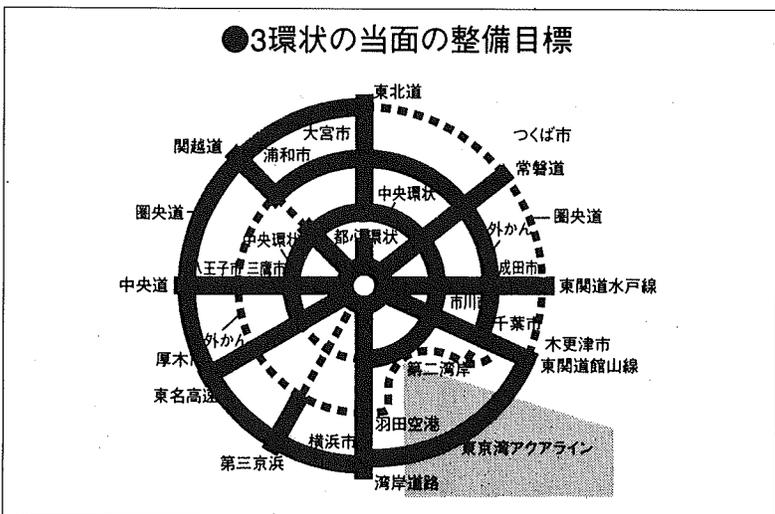
状線の3号線以北区間等を整備し、走行時間の短縮や走行経費の減少などの直接効果として年間約二兆円、圏央道内側の主要渋滞ポイントのうち、約六割の解消が図られる。また三環状の整備が完了した段階では、直接効果として年間約四兆円、主要渋滞ポイントは概ね解消される。

2 連続立体交差事業等による踏切道の立体化
都市交通の円滑化と踏切事故の解消を図り、良好な市街地の形成に資するため、鉄道を立体交差化することにより多くの踏切を一度に除却する連続立体交差事業を重点的に推進する。また、単独の立体交差事業などとあわせ、



*1) 首都高速中央環状線(中央環状)、東京外かく環状道路(外かん)、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)

図5 3環状9放射の整備状況



*2) 当面(今後10年内目途)の整備目標として、圏央道西側、外かん東側、中央環状3号線以北

図6 3環状の当面の整備目標

踏切道の立体交差化を行う。

立体交差化による効果として、例えば国道

一六号と京王線が交差する北野駅付近では、事業前と比べ、事業後の走行速度が約二倍に向上し、交通円滑化に貢献している。

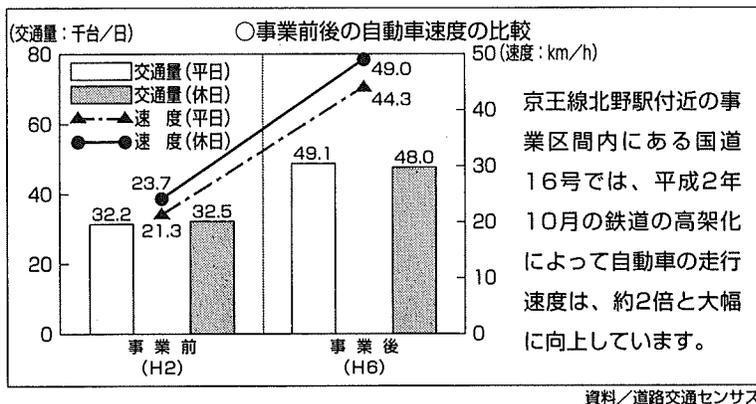


図7 連続立体交差事業前後の自動車速度と交通量の比較

三 交通需要マネジメント施策

交通需要マネジメントとは、都市または地域レベルの道路交通混雑の緩和を交通の需要を調整・抑制することによって行う手法の体

系であり、TDM (Transportation Demand Management) 施策とも呼ばれている。TDMの主な目的は交通の円滑化及びそれを通じてのモビリティの確保であるが、環境の改善や地域の活性化などにも資する施策である。

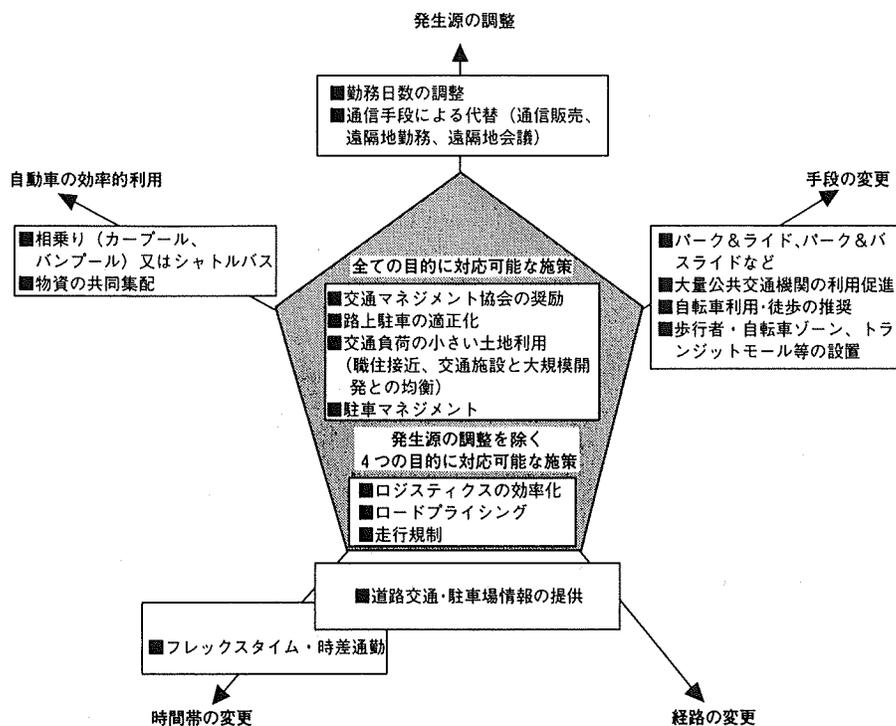


図8 交通行動を視点としたTDM手法

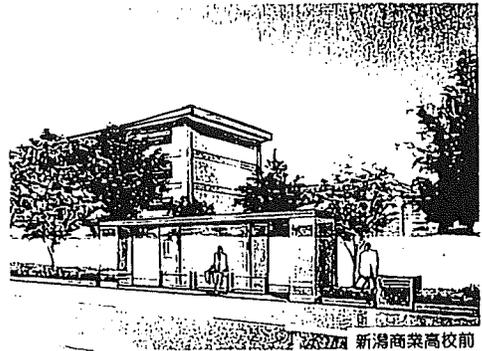
内の交通渋滞の緩和を図っているところである。

四 マルチモーダル施策

利用者のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、良好な交通環境を創造するため、道路のみならず空港、海運、水運及び鉄道等複数の交通機関の連携による総合的、効率的な交通施策であるマルチモーダル施策を推進する。各種交通機関の連携及び公共交通機関の支援策であるマルチモーダル施策として、複合一貫輸送を促進する空港、港湾等交通拠点への連絡を強化する道路整備、公共交通機関の整備や公共交通機関の利用を促進する道路整備、駅前広場等の交通結節点の整備を推進する。

1 交通拠点への連絡を強化する道路整備

高規格幹線道路網から交通拠点である空港、港湾、新幹線駅への連絡を強化する道路整備を行う。空港、港湾への連絡率を、平成一四年度末までに四四%まで引き上げるべく、現在整備を推進しているところである。



上屋付バス停

2 公共交通の整備を支援する道路整備

(1) バス利用促進のための道路整備

バス交通の定時性の確保及び利便性の向上を図るため、バス利用促進のための道路整備を推進する。特にバス路線フレッシュアップ事業により、バスレーンのカラー舗装化やハイグレードバス停の整備、パークアンドバスライド駐車場の整備などを推進しているところである。

現在、仙台、福島、新潟、米子、高松、徳島、鹿児島の前七都市で事業を推進している。

(2) 都市モノレール及び新交通システム並びに路面電車の整備

都市における道路交通混雑を解消し、公共

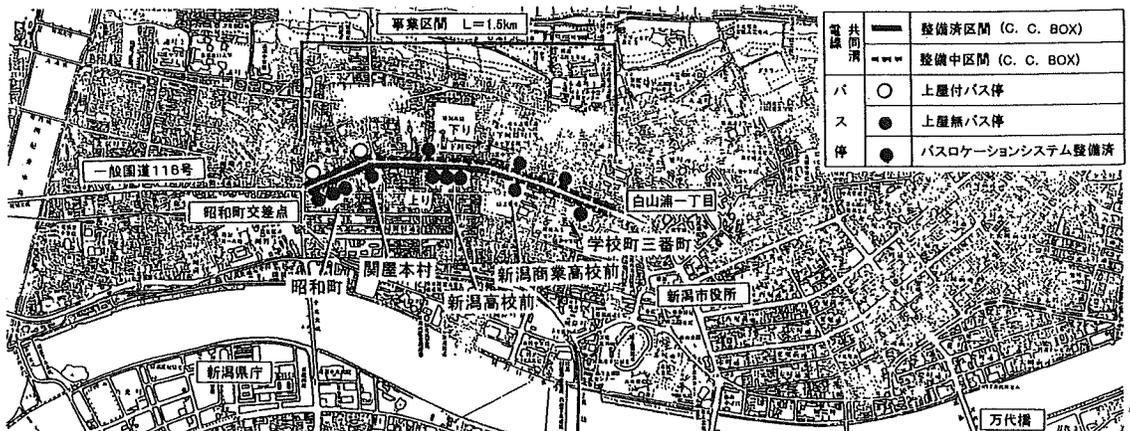


図10 バス路線フレッシュアップ事業（新潟）

交通機関の利便性を確保するため、道路事業として都市モノレール及び新交通システム、ガイドウェイバスシステムや路面電車の整備を推進しているところである。具体的には、現在全国で、都市モノレールと新交通システムの八路線で事業を実施している。またガイドウェイバスシステムとして、愛知県の志段味線を整備しているところである。

また、路面電車については平成一〇年度に路盤部分への支援を拡充したところであり、現在長崎などで整備を実施している。

3 駅前広場等交通結節点の整備

鉄道と道路交通の円滑な乗り継ぎを図り、交通結節点として駅の利便性を向上させるため、鉄道新線の建設に伴うものを含め、駅前広場等の整備を重点的に推進するとともに、動く歩道、エスカレーターなどの歩行支援施設の整備を図る。

五 総合的な都市圏交通円滑化対策

1 第三次渋滞対策プログラム

「第三次渋滞対策プログラム」とは、渋滞対策を重点的かつ総合的に実施するため、計画期間を平成一〇年度から一四年度とした整備プログラムで、新渋滞対策プログラムに続く

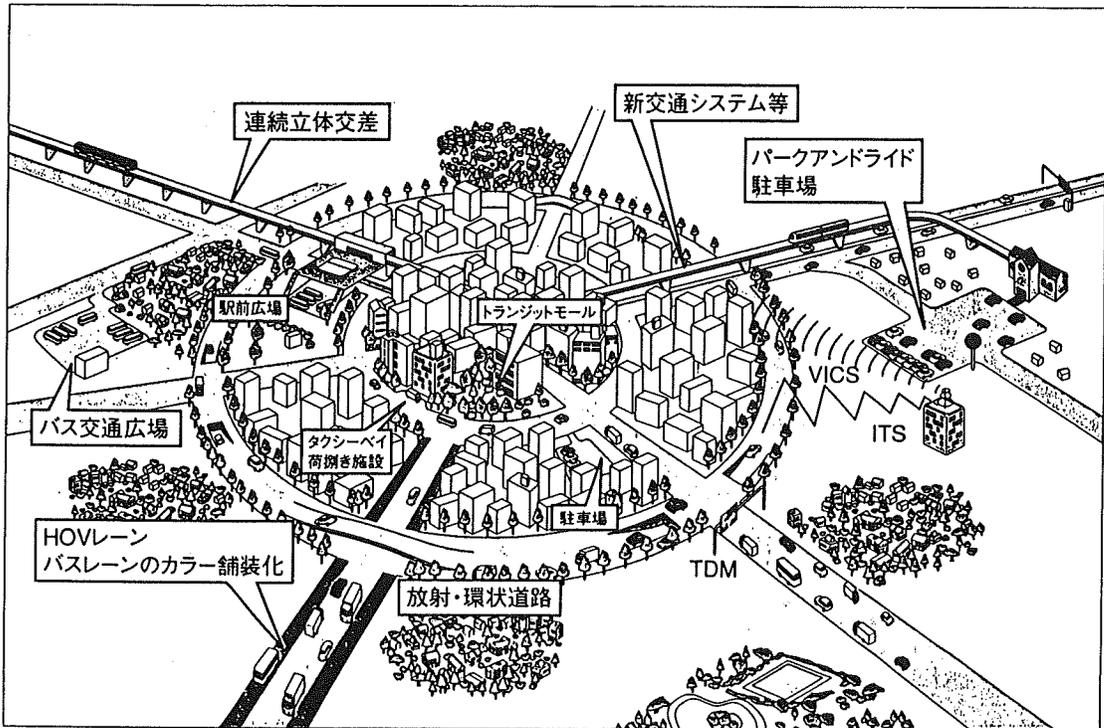


図11 都市内交通の効率化のための施策イメージ図

ものである。各道府県ごとに道路管理者と公安委員会が共同して平成一〇年に策定した。第三次渋滞対策プログラムにおいては、バイパス・環状道路の整備や踏切・交差点の立体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)施策を盛り込んでおり、これにより総合的な渋滞対策を推進している。

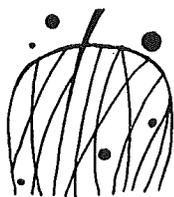
具体的には、第三次渋滞対策プログラムの中で、主要渋滞ポイント(人口集中地区において、渋滞長一、〇〇〇mまたは通過時間一〇分以上など)を定めており、計画期間内に全国で約三、二〇〇箇所の主要渋滞ポイントのうち、約一、〇〇〇箇所の渋滞ポイントの解消を図る。

2 都市圏交通円滑化総合対策事業

都市圏の交通円滑化を図るため、通勤圏など対象エリアを限定し、交通容量拡大策に加え、交通需要マネジメント及びマルチモーダル施策を組み合わせて推進する「都市圏交通円滑化総合計画」を関係省庁、自治体のほか、企業、市民等の参画を得て共同で策定し、都市の交通渋滞の解消・緩和、都市交通サービス向上等を図る。

特に、渋滞の著しい地区や交通結節点を対象とした特定地区の交通改善プログラムを策定し、環状道路の整備や交差点改良など交通容量拡大策に加え、交通結節点の整備等のほかタクシーベイや路上荷捌き施設の整備などの施策を重点的かつ総合的に実施するとともに、社会実験手法なども活用する「都市圏交通円滑化総合対策事業」を実施する。

さらに、計画の実施にあたっては、効果測定を行い、計画のフォローアップを行う。



自転車利用促進のための 環境整備について

道路局道路環境課

自転車は自由度が高く、経済的であり、短距離では利便性の高い交通手段である。また、環境に優しいため、環境保全や都市交通の円滑化の観点から、社会全体からも都市交通の主要な交通手段の一つとして利用促進が求められている。

しかし、我が国における自転車に配慮された道路（工作物や路面表示で自転車が自動車や歩行者から分離された走行空間など）は約七、〇〇〇kmと、欧米諸国と比較するとその整備水準は低い。また、自転車駐車場も不足しており、歩道における放置自転車により歩行者の通行の支障にもなっている（表1）。

建設省においては、「新道路整備五箇年計画」及び「特定交通安全施設等整備事業七箇年計

画」に基づき、自転車道や自転車駐車場の整備により、安全で快適な自転車の利用環境の形成に努めているところである。

一 自転車利用空間の整備

(1) 自転車道等の整備

① 交通安全施設等整備事業や改築事業による自転車道等の整備

自転車道を都市交通の一つとして位置付け、自転車交通の多い路線について、自転車道、自転車歩行者道等の整備を推進している（表2、写真1）。

② 大規模自転車道整備事業による自転車道の整備

交通安全を確保し、あわせて心身の

表1 諸外国との自転車道の整備状況比較

国名	年度	自転車道延長(km)	道路に対する割合(%)	延長m/千台
ドイツ	1985	23,100*	4.7	660
オランダ	1985	14,500*	8.6	1,317
アメリカ	1988	24,000*	0.4	240
日本	1997	6,925**	0.6	95

* 「都市の自転車交通に関する研究」国際交通安全学会（1997）

** 自転車歩行者専用道路等+自転車、歩行者、自動車が分離された道路

健全な発達に資することを目的として、大規模な自転車道のうち整備の必要性の極めて高い路線について、都道府県道に認定の上、国が補助している。

表2 自転車道等の現況

(単位：km)

	一般国道	主要地方道	一般県道	市町村道	計
自転車道	358	468	504	976	2,306
自転車歩行者道	28,250	19,047	15,646	34,018	96,961
自転車歩行者専用道路	66	124	1,918	2,192	4,300
計	28,674	19,639	18,068	37,186	103,567

- (注) 1. 平成10年4月1日の現況である。
 2. 延長は、延べ延長である。
 3. 大規模自転車道を含む。
 4. 自転車歩行者専用道路には、自転車専用道路を含む。



写真1 幅広の歩道を自転車と歩行者に分離して分離走行空間を確保(名古屋市の場合)

(2) 自転車駐車場の整備

① 交通安全施設等整備事業や街路事業による自転車駐車場の整備

自転車利用者の利便を図るとともに、放置自転車の縮減を図るため、あわせて交通の円滑化を図るため、鉄道駅等の周辺における自転車駐車場の整備を推進している(表3)。

② 民間の自転車駐車場整備の促進

道路開発資金制度による融資、自転車駐車場整備促進税制、標準自転車駐車場

表3 自転車駐車場の整備状況

	一般国道	主要地方道	一般県道	市町村道	計
設置数(箇所)	662	387	427	7,347	8,823
収容台数(千台)	69	83	54	2,344	2,549

- (注) 1. 道路の附属物として道路管理者が管理するものである。
 2. 平成10年4月1日現在。

附置義務条例の策定などにより、民間による自転車駐車場の整備を促進している。

二 モデル都市における自転車利用促進の環境整備

「地球温暖化対策推進大綱」に基づき、自転車利用の促進のための道路環境の整備をモデルとして推進するため、モデル都市を指定し、自転車道網の整備などに対し重点的に支援を行う。

自転車利用促進モデル地区…

東京都練馬区、静岡市、広島市、徳島市、佐賀市

また、さらに地域における自転車利用環境整備の創意工夫を活かした多様な事例の充実を図り、全国各地における自転車利用の環境整備につなげていくために、モデル都市を公募している。

三 自転車利用促進のための環境整備に関する調査

都市における自転車の利用促進を広範に推進していくため、平成一〇年度において、学識経験者、関係省庁、地方公共団体、自転車関連団体からなる調査委員会を組織し、都市における自転車利用空間のネットワーク計画や整備プログラムを定めた自転車利用基本計画の策定の考え方、安全性、走行性が確保された自転車走行空間の整備、自転車駐車場の整備等の方策に関する考え方など、都市交通としての自転車の役割として位置づけを明確にした上で、自転車がかつ円滑に利用できる自転車空間を整備するための基本的方向を取りまとめた(図1)。

(1) 自転車利用促進のための環境整備の基本的方向

自転車の利用促進を図るためには、当該都

市の状況に応じ、都市交通としての自転車の役割と位置づけを明確にし、自転車の安全性、快適性、走行性が確保された走行空間と自転車の駐車空間とをネットワークとして整備することが重要である。この自転車走行空間ネットワークは、自転車の利用密度が高く骨格路線となるコリドー(幹線)路線と、これへの集散機能をもち地域に密着した路線となるコミュニティ路線とから構成される。コリドー路線は歩行者や歩行者又は自転車と共存する空間として整備される(図2)。

コリドー(幹線)路線は分離型の走行空間を目指す。早期に形成するためには暫定的に共存型の自転車走行空間として整備し、段階的に分離型の走行空間へ改善していくことが考えられる。また、コミュニティ路線も段階的に配置密度を高めたりするなど、ネットワークの整備水準を段階的に高めていくことが考えられる。

なお、走行空間の整備に合わせ、駐車空間の整備も重要であり、また、自転車利用空間に対する情報提供、交通ルールとマナーの教育などの社会環境整備も必要である。

(2) 自転車利用環境整備基本計画の策定

自転車利用環境整備の具体的な進め方としては、利用環境整備が長期間を要し、多くの

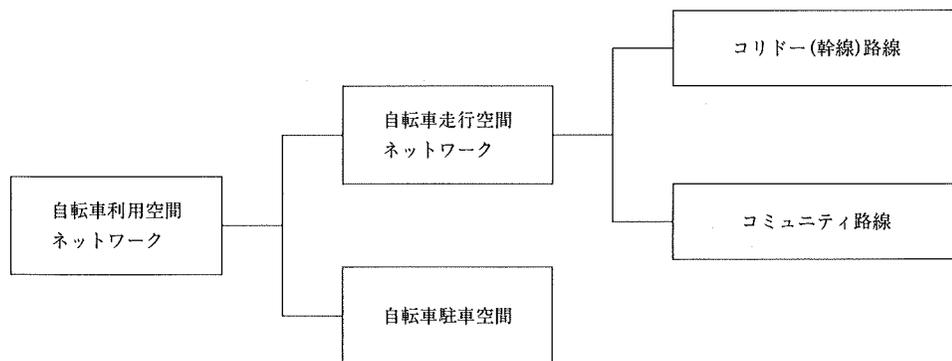
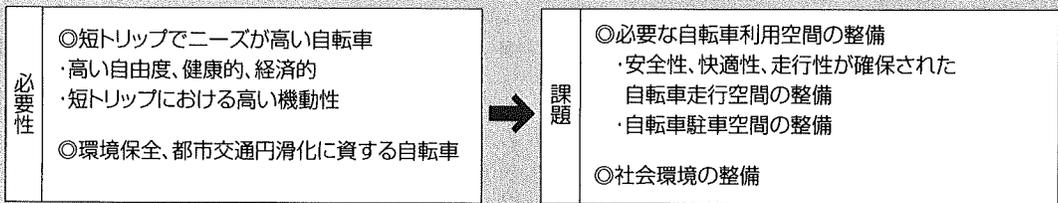


図2 自転車利用空間の概念図

自転車利用促進の必要性と課題

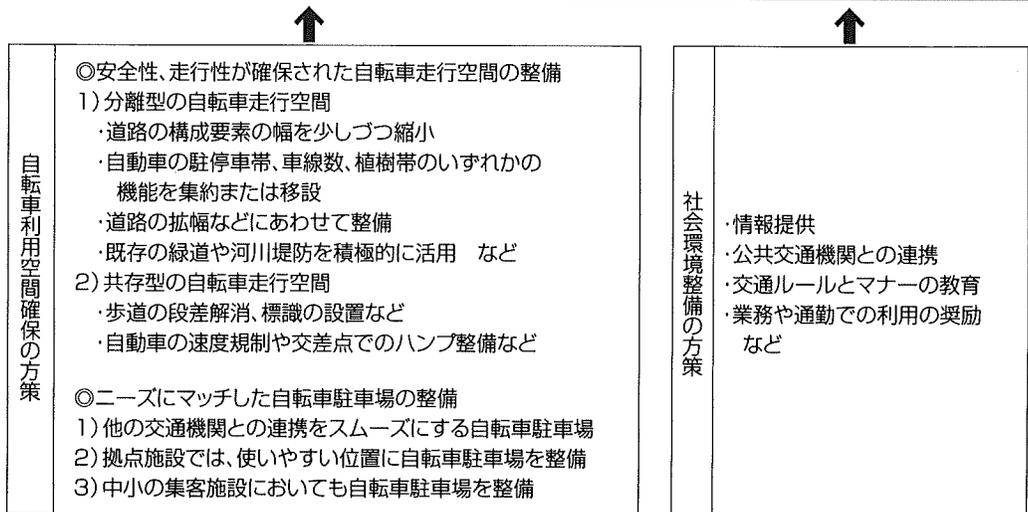


自転車利用促進のための環境整備の基本的方向

- 1) 都市交通としての役割を發揮できる自転車利用空間ネットワークの形成
 - ・自転車走行空間ネットワークはコリドー（幹線）路線とコミュニティ路線で構成
 - ・コリドー（幹線）路線は主として分離型、コミュニティ路線は主として共存型で整備
- 2) 自転車走行空間ネットワークの段階的整備
- 3) 走行空間の整備とあわせた社会環境整備

自転車利用環境整備基本計画の策定

- 1) 都市交通手段としての自転車利用の目標
- 2) 都市の空間構造や交通特性などに即した自転車利用空間のネットワーク計画
- 3) 自転車利用空間のネットワーク計画を実現するための整備プログラム
- 4) 自転車利用促進に資する社会環境整備に関する事項



自転車利用促進のための環境整備の推進

- ・自転車利用環境整備基本計画の策定者である各道路管理者が主体となって、公安委員会などと連携して整備を推進
- ・地域連絡協議会などを設置して、道路利用者や住民などの意向を反映しながら推進

図1 自転車空間を整備するための基本的方向

関係者の理解と協力を必要とするものであることから、整備の基本となる基本計画には、自転車利用促進の目標、自転車利用空間のネットワーク計画、自転車利用空間の整備プログラム、社会環境整備に関する事項を盛り込むことになる。

具体的な自転車走行空間の確保の方策としては、道路の構成要素の幅をすこしづつ縮小、自動車の駐車帯・車線数・植樹帯のいずれかの機能を集約または移設、道路の拡幅にあわせて整備、既存の緑道や河川堤防の活用などにより分離型の走行空間を整備するなど、地域に応じたきめ細かな工夫で空間を創出することが望まれる。また、既存型の走行空間の整備については、歩行者との共存の場合は、歩道の段差解消とともに標識の整備などにより歩行者の安全性の向上と自転車の走行性確保に配慮し、自動車との共存の場合は、自動車の走行速度を制限し、自転車の安全性向上を図ることに配慮する(図3・4・5)。

コリドー(幹線)路線であっても当面は交通量が比較的少ない路線や分離型の自転車走行空間の確保が困難な路線では、長期的には分離型の自転車走行空間を目指すものの、短期的には自動車の速度規制、歩道の段差解消、自転車走行に配慮することを示す標識の設置

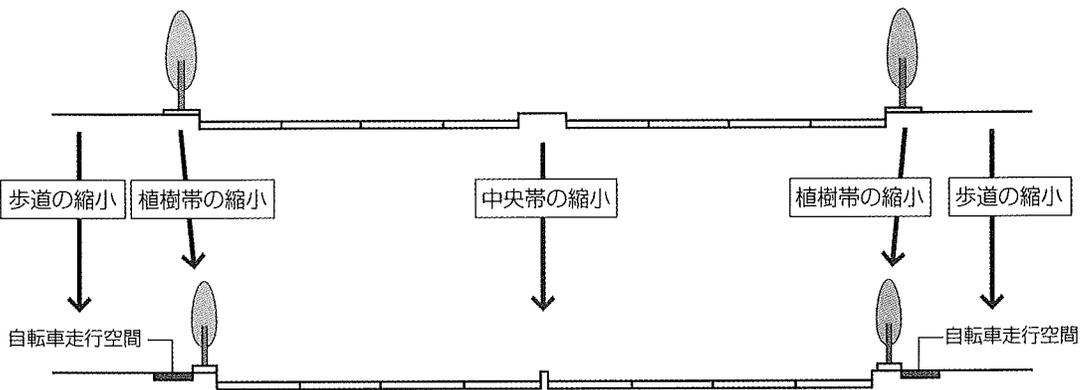


図3 広幅員・多車線道路の各構成要素の幅を少しづつ縮小して分離型の自転車走行空間を確保

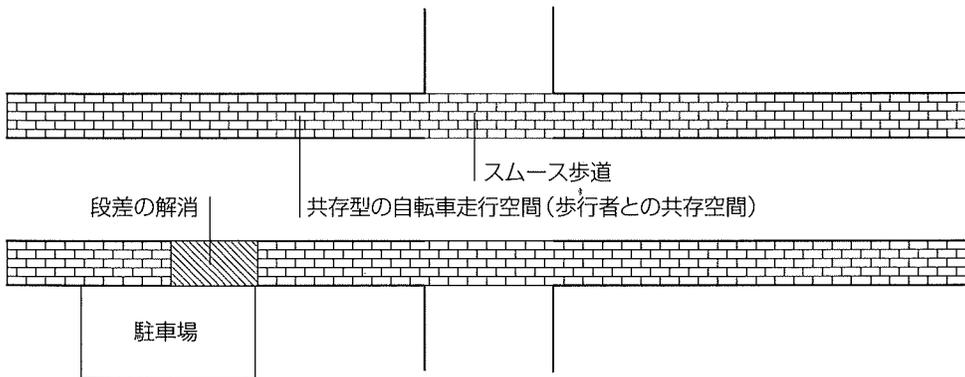


図4 共存型の自転車走行空間(歩行者との共存)

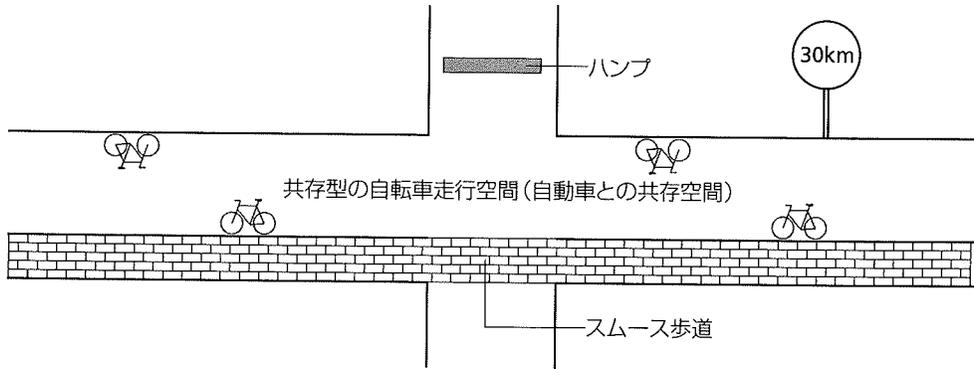
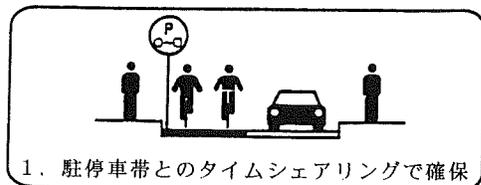


図5 共存型の自転車走行空間（自動車との共存）

① 速度制限による共存型から幅広歩道整備による分離型へ

② タイムシェアリングから駐車場整備による走行空間の恒常化



↓ 幅広歩道の整備

↓ 駐車場の整備

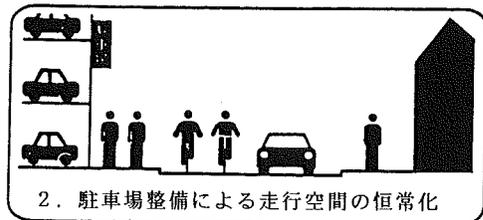
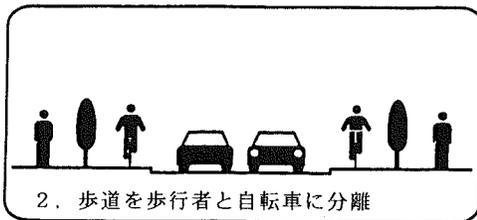


図6 自転車走行空間の段階的整備の例

などにより、自転車の安全走行を可能とする共存型の自転車走行空間として整備し、段階的に分離型の走行区間へと改善していくことも考えられる（図6）。

また、走行空間のネットワーク整備とあわせて、鉄道駅などの交通結節点、図書館・市役所などの拠点施設、中小規模の集客施設における自転車駐車場の整備を計画的に行うことも必要である。

さらに、自転車の走行及び駐車のための空間をより使いやすくしていくためには、自転車マップ等の情報提供や自転車交通に対するルールとマナーの教育等の社会環境面の整備も必要である。

(3) 自転車利用促進のための環境整備の推進
自転車利用環境の整備は、自転車利用環境整備基本計画を策定した関係道路管理者が主体となって、公安委員会はじめ公共交通機関など各種機関と連携して推進することが望まれる。

(4) 今後の自転車利用促進のための取り組み
今後、上記調査の結果を基に、都市における自転車利用環境を整備するためのガイドラインを作成することとしている。

大阪都市圏における

パークアンドライドの取り組み

近畿地方建設局浪速国道工事事務所

一 はじめに

最近では渋滞を緩和し、スムーズで快適な移動を実現するための手段として、道路の交通容量を拡大するだけでなく、車の利用者サイドにおける交通需要を調整し、既存の社会資本ストックを効率よく活用する交通需要マネジメント（以下、TDM）が注目され、全国的にもその取り組みが始められています。大阪府域においても、大阪都市圏の慢性的な交通渋滞の緩和を図るために、平成九年度に交通運用面からの方策を検討する「京阪地域交通需要マネジメント研究会（座長…大阪大学大学院 新田保次助教授）」（以下、京阪地域TDM研究会）を、学識経験者、建設省、

大阪府、日本道路公団、大阪府警、大阪市、門真市等の参加のもと発足させ、TDM施策について検討を行っています。

本稿では、京阪地域TDM研究会で実施した「協力意識アンケート調査」結果、ならびに一般市民の参加のもと実施した「門真南パークアンドライド（以下、P&R）社会実験」結果、さらに現在取り組み中である「駅前大規模商業施設P&R社会実験」について述べていきます。

二 大阪都市圏における取り組み状況

近年のモータリゼーションの進展による車利用の増加にともない、大阪市の都心部及び流入部では渋滞が慢性化しており、大阪府全

域では主要な渋滞箇所だけで約一六〇箇所にもなります。例えば、国道一号で大阪中央環状線から都心の大坂駅まで（約一km）車で通勤するのに、所要時間が一時間二〇分以上もかかる状況にあります。こうした交通渋滞による社会経済的な損失は莫大なものとなっており、全国的に見て一人当たり年間約四二時間、費用に換算して全国で約一二兆円、近畿においても約二兆円と試算されています。また、渋滞時の環境への負荷は、通常走行時に比べて、燃料消費量が約二倍、排気ガスは二〜四倍にもなるといわれています。

大阪府では、約二〇年前（昭和五五年）に、都心から一〇〜一五km圏の大坂中央環状線と鉄道との交差箇所など一六カ所に駐車場を整

備して、P&Rシステム導入を検討した経緯があります。当時、計約一万二千台がP&Rに転換してもらったことにより、ラッシュ時に大阪市内に流入する通勤マイカーの一一％を削減する計画でした。現在のところ千里中央駅、江坂駅など一部の駅で実施中ですが、計画箇所も多くは未着手のままといった状況となっています。

そこでTDM研究会において、TDM施策の一つであるP&Rシステムに着目し、大阪のような大都市圏で、通勤目的を対象としたP&Rの展開の可能性について、検討を行っています。

三 TDM施策への車利用者の協力意識調査

1 協力意識アンケート調査概要

P&Rシステム導入には、適地を選定して駐車場を確保することと併せて、車利用者の協力と参加を得ることが不可欠です。そこで、P&Rシステム導入に際し、通勤時の車利用の実態とTDM施策への協力意識を把握することを目的として、「通勤交通アンケート調査」と「自動車交通アンケート調査」を実施しました。前者は、平成九年一二月に寝屋川市、門真市、大東市、交野市、四条畷市などの四

万世帯に調査票を配布し二、二〇八票回収(回収率六％)。後者は、平成一〇年一月に通勤時間帯(午前六時半～九時)において大阪府下六カ所の阪神高速道路料金所で乗用車一万三千台のドライバーに調査票を配布し一、三九二票回収(回収率一一％)したものです。

2 通勤での車利用実態

両調査から通勤時の車利用の実態を要約して示します。

- 自分が優先的に使える車保有者が八九％、「ほぼ毎日利用」している人が八二％、平均乗車人員一・二人/台。
- 駐車場所は、会社の無料駐車場五四％、有

		車利用の自粛意識	
		高い	低い
車依存度	低い	ランクI	ランクII
	高い	ランクII	ランクIII

- 車依存度 (車利用理由)
「高い」：「仕事で使う」「荷物がある」
「低い」：上記以外の理由
- 車利用自粛意識 (渋滞や環境改善への協力)
「高い」：「車の利用を控え電車・バスを利用」
「低い」：上記以外の協力意識

図1 車から電車・バスへの転換可能ランク

料駐車場三九％。

- 通勤費は、全額会社負担五〇％、全額個人負担一九％、一部個人負担三一％。

● 車利用理由(多重回答)は、「仕事で使う」六二％、「早朝・深夜にも利用できる」四三％、「早く着ける」「快適」「立寄先が多い」「荷物がある」「駅やバス停が遠い」が、それぞれ約二〇％など。

3 TDM施策への協力意識

車利用者のうち、車への依存度が低く、車利用の自粛意識が高い人ほど電車・バスへの転換可能性が高く、TDM施策への協力も得られやすいと判断できます。そこで、図1に

表1 目的別にTDMへの協力意識 (%)

目的			車利用の自粛意識		
			高い	低い	計
通勤	車依存度	低い	11	27	38
		高い	20	42	62
		計	31	69	100
業務	車依存度	低い	5	10	15
		高い	31	55	86
		計	36	65	100

表2 個人属性と転換可能ランク別構成比

項目	属性	転換可能ランク別構成比(%)			
		I	II	III	計
年齢階層	20歳代(107)	15	46	39	100
	30歳代(242)	7	50	43	100
	40歳代(227)	11	43	46	100
	50歳代(260)	13	46	41	100
	60歳以上(122)	11	53	36	100
職業分類	第一次産業(6)	0	67	33	100
	第二次産業(305)	10	41	49	100
	第三次産業(473)	11	48	41	100
	学生・無職他(121)	17	56	27	100
車の利用回数	ほぼ毎日(791)	7	46	47	100
	週3～4日(56)	18	46	36	100
	週1～2日以下(100)	34	57	9	100
出発地	東大阪(431)	12	50	38	100
	北大阪(99)	8	38	54	100
	南大阪(175)	10	43	47	100
	その他(250)	11	50	39	100
駐車場所	有料(333)	8	43	49	100
	会社(無料)(467)	12	49	39	100
	路上他(無料)(61)	13	48	39	100
交通負担	全額個人負担(172)	16	49	35	100
	全額会社負担(444)	5	43	52	100
	一部会社負担(269)	14	52	34	100
P&R利用意向	条件次第で利用(475)	14	48	38	100
	利用したくない(292)	7	45	48	100
	わからない(161)	9	45	46	100
	計(963)	11	47	42	100

注) 属性の()内数字は、回答数(人)

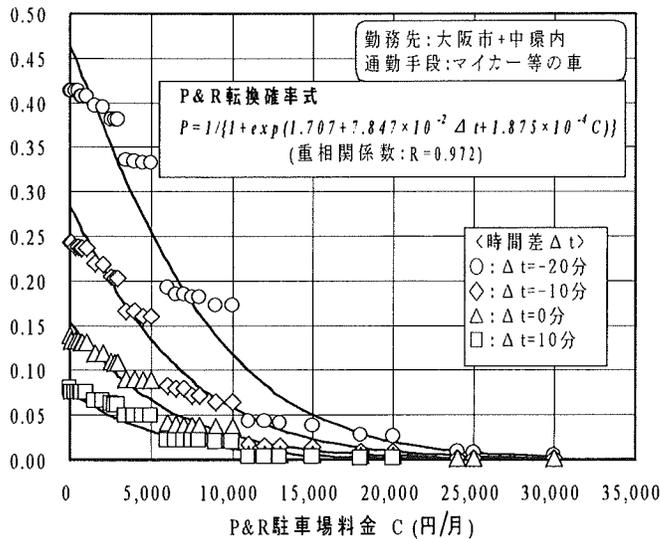


図2 時間差ごとの駐車料金に対する転換割合

注) 通勤交通アンケートと自動車交通アンケートの合計

示すように自粛意識を交通渋滞や環境改善への協力意識から、依存度を車利用理由からそれぞれ評価して、電車・バスへの転換可能ランクを三段階に区分しました。

表1は、車の利用目的別にTDMへの協力意識を整理したものです。車依存度では、通勤目的に比べ業務目的が高くなっていますが、自粛意識では大きな違いは見られません。車依存度が低く、かつ自粛意識が高いランクIの人は、通勤で一一%、業務で五%となっており、業務目的の交通を転換させることは困難な傾向にあることがわかります。表2は、

回答者の属性ごとのランク別割合を示したものです。職業分類、車の利用回数、交通費負担ではランク別構成比が異なるのが特徴的となっています。

4 P&Rシステムの利用意向

自動車で大阪市及び中央環状線内側の地域へ通勤している回答者のP&Rシステムへの転換意向を、P&R利用前と利用後の通勤所要時間差と、駐車場料金を条件として分析し

ました。その結果、条件にかかわらず利用しないと答えた回答者が四八%あり、残る五二%が時間差や駐車場料金次第で転換すると答えています。二〇分程度の時間差で駐車料金次第で転換すると答えた回答者は四〇%程度となっています。

図2は時間差ごとに、駐車料金に対する転換割合をプロットしたものです。時間差に関わらず駐車料金が一万円/月を上回ると、転換してもよいと答えた回答者数が著しく低下

します。このことから、一定の需要を見込める駐車料金の限界点は一万円/月程度と見ることができません。

さらに、この分布をもとにP&Rシステム
の潜在需要を予測する転換確率モデルを作成
しました。転換確率モデルは、駐車場料金C
と時間差△tの二つのパラメータを考慮した

二項選択ロジットモデルを採用しました。図
2中に転換確率式を示します。

四 平成一〇年度「門真南P&R社 会実験」

1 門真南P&R社会実験概要

平成九年度に実施した協力意識アンケート

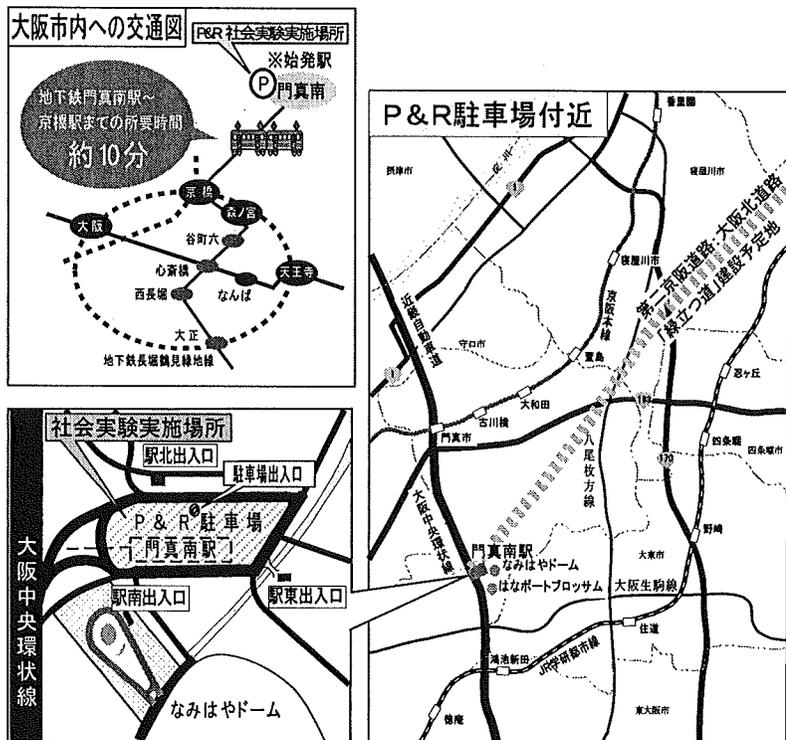


図3 門真南P&R駐車場位置図

表3 門真南P&R社会実験概要

項目	内容
駐車場所・規模	地下鉄長堀鶴見緑地線 門真南駅 大阪北道路・第二京阪道路用地 (300台程度)
実験期間	平成10年11月2日～11月30日
駐車場利用時間	平日・土曜 (日曜・祝日を除く) 6:00am～翌 0:30am
調査項目	○駐車場の利用実態調査 ○利用者意識調査 (実施前・後) ○周辺の交通量調査3交差点 (実施前・中)

結果を踏まえ、P&Rシステムの意義と役割を広く市民に啓発するとともに、大都市周辺におけるP&Rシステムの課題の把握を目的に、通勤を対象として一般市民参加のモニター方式による社会実験を実施しました。実験場所は、図3に示すように大阪市への流入部に位置する地下鉄長堀鶴見緑地線門真南駅直上の道路用地を利用しました。表3に実験概要を示します。なお、駐車場管理は、P&R駐車場の利用時間内は管理員を常駐させ、事前に配布したモニター証により入出庫の確認を行う方法としました。また、モニター募集

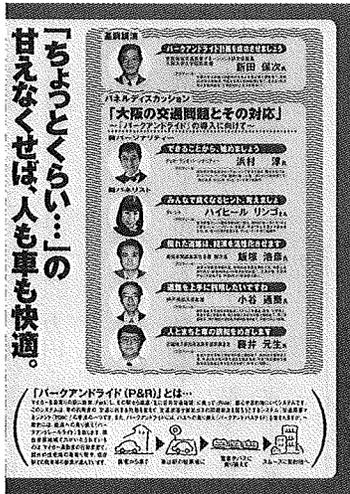


図5 フォーラムパンフレット



図4 モニター募集チラシ

は、市民のP&Rシステムの啓蒙を兼ね、各市の広報、ダイレクトメール、チラシ配布(図4)、インターネット、新聞広告など各種メディアを用いて行った結果、二三名の参加希望者を登録しました。

また、実験期間中に、門真市のなみはやドーム内で「都市交通フォーラム in かじま」

ないすんねん大阪の渋滞」(主催・京阪地域TDM研究会)を開催しました(図5)。二〇歳前後の若い世代からお年寄りの方まで約二〇〇人の参加があり、「車の上手な利用の仕方を考えよう」とパネルディスカッションの活発な討議を熱心に聞かれました。

一方、今回の社会実験に対し、新聞取材及びNHKニュースでの生放送などマスコミにも取り上げられ、社会実験及びP&Rの取り組みに対し、高い関心がありました。

2 利用結果

社会実験の結果、参加モニター数一二九名、参加延べ台数九六九台/月、平日平均約五〇台/日の利用となりました。実験状況を写真、実験期間中の利用台数の推移を図6に示します。参加モニターのうち、社会実験前の普段の通勤手段が車利用の人(以下、車利用者)

は、全体の1/3となり、また勤務先が大阪市内の人は九割以上でした。参加理由として、車利用者は「自宅から駅まで行くのが便利になる」といった回答が指摘率四三%と多い結果に対し、電車利用者では「おもしろいような企画だから」という興味本位で参加された人が指摘率四八%と多い結果となりました。また、今後のP&Rシステムの展開方針として、



写真 社会実験状況

大阪府域へのP&R駐車場整備に対する賛否を聞いた結果、整備に対する賛成(やや賛成含む)意見の人は、八三%にも上りました。ただし、問題視する点として、「渋滞緩和効果が薄いのではないか」、「駅前に適したP&R駐車場を整備する場所があるのか」といった自由意見も多くありました。

3 利用者メリットからみた評価
 参加者のうち、時間的なメリットのない人（P&R利用で通勤時間が長くなった人）が、図7に示すように車利用者で1/3と多く、その理由として、「P&R駐車場までの道路が渋滞していた」という回答が指摘率六八%（車利用者、時間的なメリットのない人）と最も高い結果となりました。また、駐車料金無料

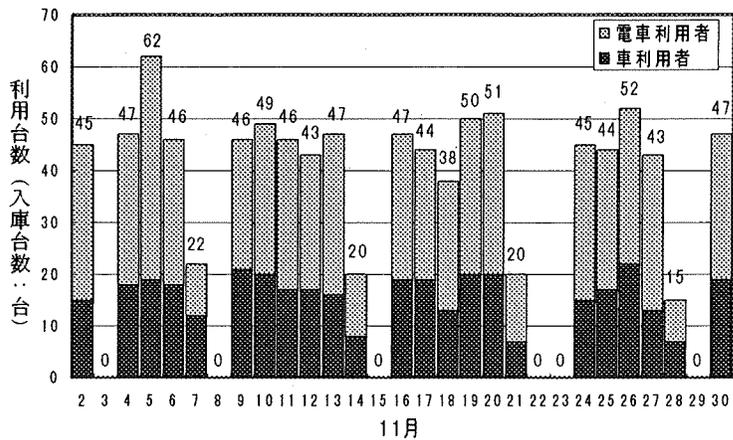


図6 門真南P&R駐車場利用台数の推移

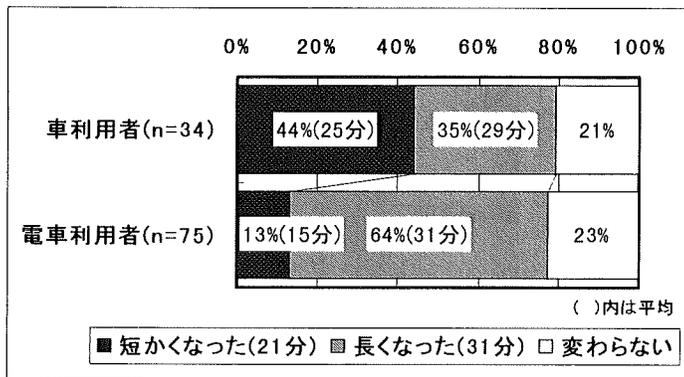


図7 所要時間の変化

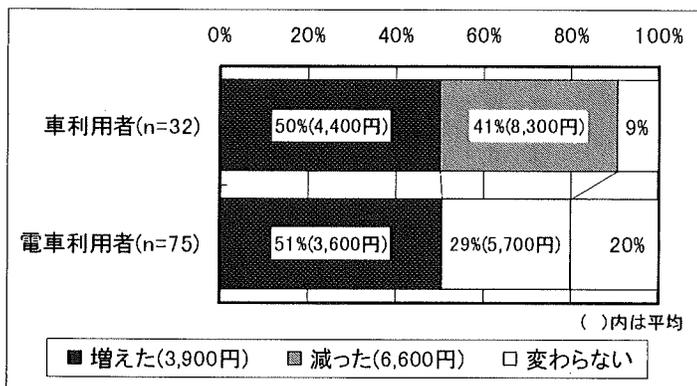


図8 通勤費用の変化

にも関わらず、経済的なメリットのない人（P&R利用で通勤費用が高くなった人）は、図8に示すように車利用者で1/2と多い結果となりました。
 一方、車利用者で、門真南P&Rシステムの継続に対しては、六六%と高い要望がありますが、希望する駐車料金は、平均六、八〇〇円/月であり、四千〜六千円/月の希望が

三六%で最も多く、低料金での利用意向が高い結果となりました。
 よって、今後車利用者のP&Rへの転換を進めるために、P&Rを利用する人への時間・経済的なメリットの向上策（P&R駐車場周辺道路交通の円滑化、公共交通機関等の料金の低減、P&R利用者への通勤手当支給などの企業側の協力、等々）が重要です。

4 需要エリアと転換需要の推定

実験結果をもとに、門真南P&R駐車場においてP&Rへの転換が見込めるエリア（以下、需要エリア）を推定します。車利用者では、P&R利用前と利用後の通勤時間の変化と、門真南P&R駐車場と利用者の自宅との距離の関係から、通勤時間が長くなった人と短くなった人との境界が、門真南P&R駐車

場よりほぼ5km圏の位置となっています。一方、電車利用者では、通勤時間の変化と自宅から最寄り駅までの距離の関係から、駅圏（駅から五〇〇m圏）内の人が通勤時間が短くなった人は皆無です。以上のことから、現状の京阪地域の交通基盤では、需要エリアは図9に示すように、門真南P&Rから京都側約5km圏内と小さいエリアであることがわか

りました。さらに需要エリアと協力意識をもとに、門真南P&R駐車場の転換需要予測を行います。今回設定した需要エリア内の人口約一五万人に対し、対象となる大阪市内へ車出勤する車両数は、約一、八〇〇台と推定できます。一方、社会実験結果から、需要エリア内の車利用者で「継続時も利用する」と答えた人のP&R利用前と利用後の通勤所要時分差の平均は一〇分短縮となりました。以上の値をもとに前述した協力意識アンケート調査から算定した転換確率式を用いて、門真南P&Rの転換需要台数を算定すると表4のようになります。結果として、現状の転換協力意識と周辺の交

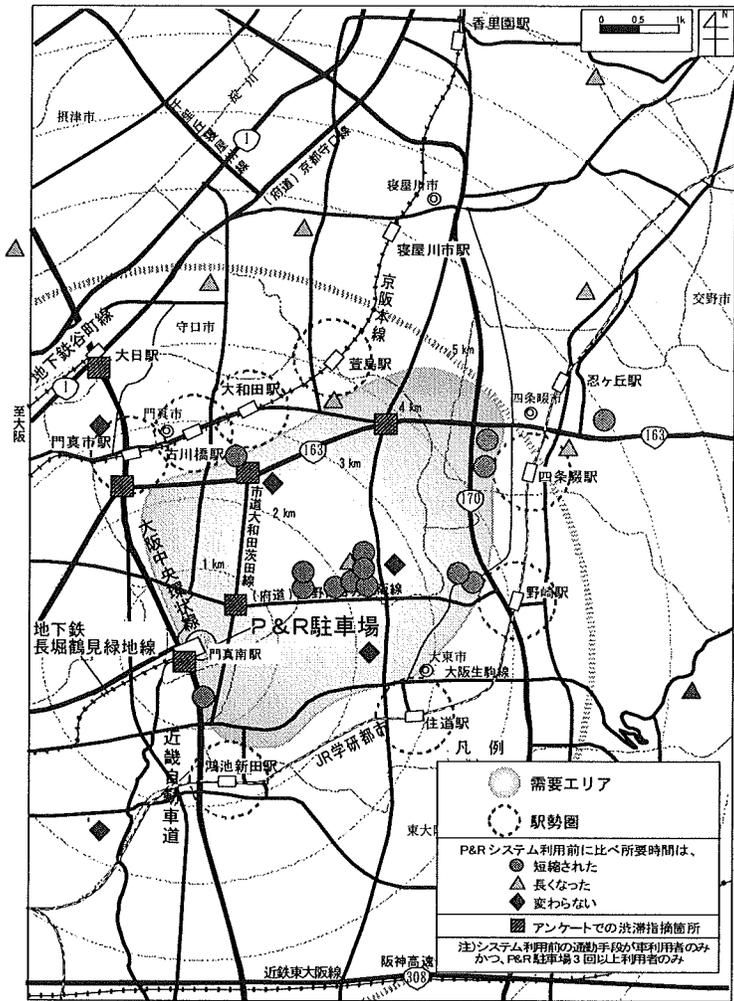


図9 需要エリア

表4 駐車料金別転換需要台数

需要エリア内 出勤車両数	所要 時分差	駐車料金 円	転換率 %	需要台数 台
1,800	-10	5,000	13.5	239
		6,000	5.6	203
		7,000	4.7	172
		8,000	3.9	145
		9,000	3.2	122
		10,000	2.7	102

通基盤では、一カ所のP&R駐車場で数百台規模の需要台数を見込むことは難しい傾向にあることが伺えます。

5 交通量削減効果

車利用者の自宅とP&R駐車場及び勤務先の位置関係を図10に示します。車の走行距離を直線距離から算出し、各モニターの利用回数から社会実験一カ月間の走行台キロの削減量と環境改善効果を試算した結果を表5に示します。結果として社会実験（一カ月）により、走行台キロで一、五二〇km・台、日当たりで六六〇km・台の削減となりました。なお、車利用者だけの削減量は六、五七〇km・台の削減に上りますが、電車利用者の増分（五、〇五〇km）により相殺され、全削減量としては小さい値となりました。よって、P&Rシステムを実施する際には、極力電車利用者の利用を抑え、車利用者の参加を促すことが重要といえます。一方、社会実験によるガソリン消費量、CO₂、NO_xの排出量の削減効果について試算した結果は、ガソリンで一五二リットル（ドラム缶〇・八本分）、CO₂で一〇二kg・c、NO_xで〇・四四kgとなりました。これを仮に、門真南P&R駐車場を一〇〇人の車利用者が、月に二五回利用したとして試算すると、月当

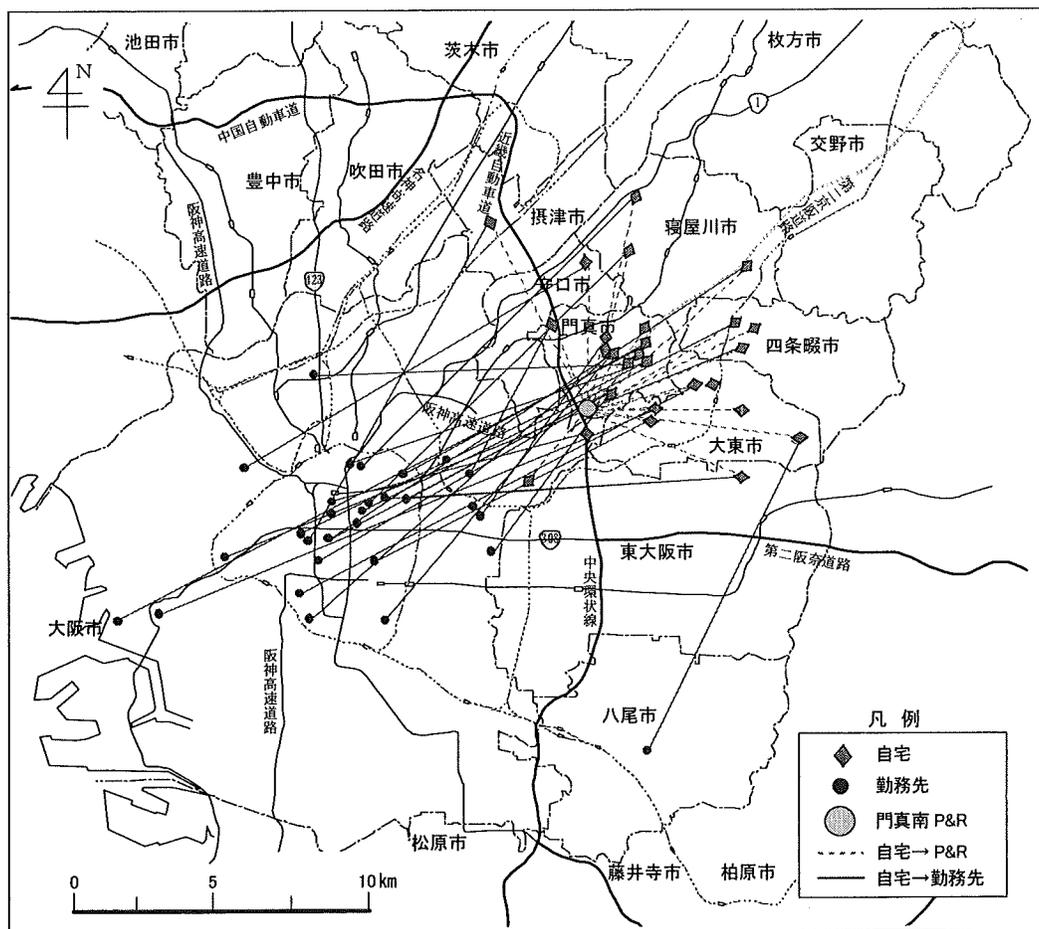


図10 自宅と勤務先の位置関係

表5 社会実験による走行台キロと環境改善効果の試算

普段の交通手段	走行距離平均(km)往復*1		利用回数	走行台キロ(km・台)				環境改善効果(1カ月)*2		
	①自宅 → P&R	②自宅 → 勤務先		①自宅 → P&R	②自宅 → 勤務先	削減量(②-①)	日当り削減量	ガソリン消費量(ℓ)	CO ₂ (kg-c)	NO _x (kg)
車利用者	7.8	28.2	322	2,500	9,070	6,570	286	657	440	1.91
電車利用者	8.8	-	571	5,050	-	-5,050	-220	-505	-338	-1.46
計	8.5	10.2	893	7,550	9,070	1,520	66	152	102	0.44

*1) 走行距離=自宅と勤務先の直線距離×1.25(アンケート未回答者は含んでいない)

(「鉄道駅における自転車駐車場の規模と配置の計画手法に関する研究」渡辺千賀恵より)

*2) 道路投資の評価に関する指針(案)より、走行速度20km/時として計算した

たりガソリンで五、一〇〇リットル(ドラム缶二六本分)、CO₂で三、四〇〇kg(成人の呼吸によるCO₂排出量の一二〇人/月分)、NO_xで一五kgの削減効果が期待できます。

五 駅前大規模商業施設P&R社会実験

平成一〇年度の門真南P&R社会実験の結果から、大阪都市圏でP&Rシステムを推進するには、府下全域で広域的、かつ低料金で一カ所当たりの容量が小規模なP&Rシステムの導入が効果的であると考えられます。ところが、大阪都市圏では、門真南のようなP&R駐車場として利用できる駅前の駐車場所が少ないことや、新たに駅周辺の用地を確保してP&R駐車場を整備することは、多額の費用と時間を要するといった問題があります。

一方、駅前大規模商業施設の既存駐車場は休日のピーク時にもとづき計画されており、平日は空いている状態です。そこで、大阪都市圏で広域的かつ効率的にP&R整備を行うために、駅前大規模商業施設の平日空き駐車場を利用してP&R駐車場の整備が行えないか検討しました。

大阪府内(市内除く)において、最寄り駅より半径四〇〇m以内で駐車容量二〇〇台以

上の駐車場を持つ大規模商業施設は、図11に示すように六五店舗あり、約四万二千台の駐車容量があります。これら大規模商業施設の中で、全体容量の六割を有す大手スーパー五社に対するヒアリング結果から、平日の空き駐車台数はおおよそ三割の約七、五〇〇台程度であると推定できます。

平成一〇年度は、駅前大規模商業施設の空き駐車場を有効利用し、P&R駐車場として整備可能かどうかを検証するため、大手スーパー五社と協力し、大阪府内で数カ所の店舗駐車場を対象として社会実験を行う予定です。当取り組みにおけるメリットを以下に述べます。

- 低費用・短時間でのP&R駐車場整備…大阪のような大都市圏で市街地が既に形成されているところでは、駅前に商業施設駐車場が多く、効果的です。

- 大手スーパーとの協力的体制・組織化…これまで商業施設単独で実施している例はありますが、大手スーパーと協力的体制を構築し、組織的かつ広域的にP&Rを実施することにより効果の拡大が狙えます。

- 市民に身近な大手スーパーのネームバリュー…市民生活により身近な大手スーパーでP&Rを実施することにより、PR効果も

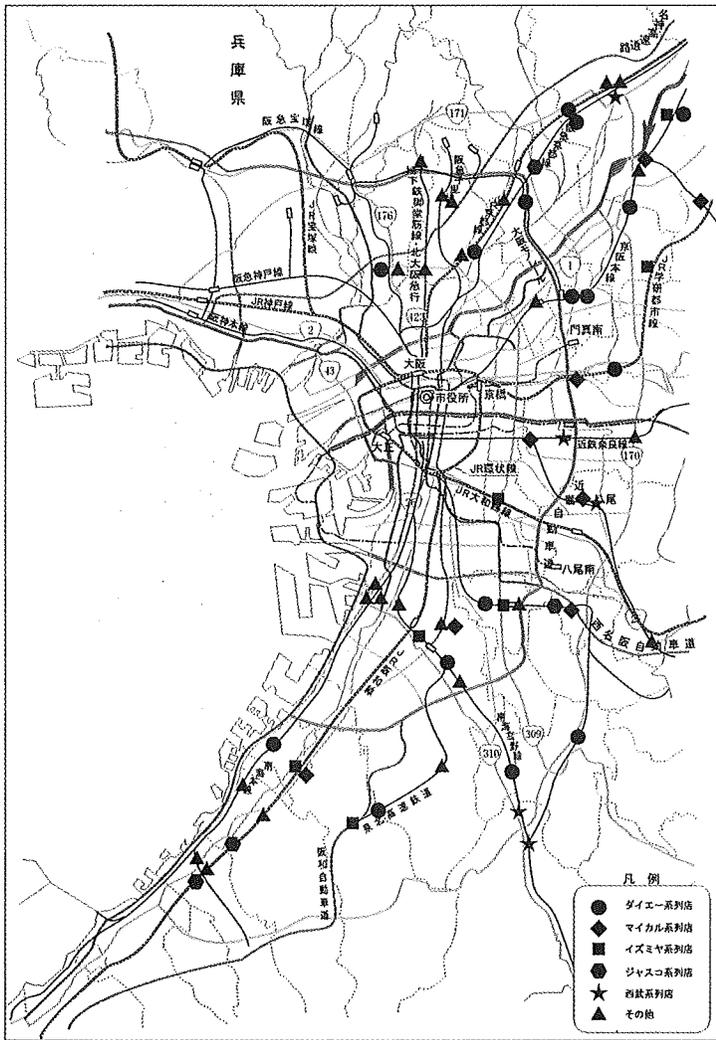


図11 抽出大型商業施設位置図

大きく、市民への浸透も大きいと考えます。この社会実験が一定の成功を収めることができれば新規に他の商業施設からの参入、またチェーン店を利用した組織的な展開も予想され、全国的に波及することも考えられます。

さらには、「民間によるP&R推進機関」を設立することにより、商業施設駐車場を容易にP&R駐車場とすることが可能となるため、行政側で多額の予算を計上してP&R駐車場の整備をせずとも、民間主導によってPFI的に整備が進むことも考えられます。

六 おわりに

P&Rシステムを実施していく上では、より多くの車利用者に転換してもらうことで効果が倍増します。そうしたことから今後、車利用者が効率的な車利用の工夫ができるようシステムを広くPRすることが重要であると考えます。さらに、大阪のように人口が密集している地域では、一カ所当たりが小規模でかつ広域的にP&R駐車場を整備し、また必要な人に的確な情報を効果的に提供することがシステム成功の条件ではないかと考えます。

なお、平成一一年度は、平成一〇年度の実験課題に対して検討を行い、社会実験により検証する予定です。具体的には、門真南における社会実験の長期間実施(六カ月間)、ならびに駅前商業施設を利用したP&R社会実験を実施することにより、交通渋滞や環境問題に対応するためのP&Rシステムの継続的な啓蒙を行います。さらに、採算性や料金設定、運営方法など検討することにより、大都市周辺におけるP&Rシステムの実現可能性の検証を行うとともに、民間主導による駅前既設駐車場を利用したP&Rシステムの実現可能性の検証を行う予定としています。

松江市における

『時差通勤の社会実験』について

島根県土木部道路建設課

一 はじめに

島根県の県庁所在地である松江市は、宍道湖畔に佇む城下町であり、『水の都』と言われる人口約一五万人の地方都市です。しかし、市街地中心部が大橋川により南北に分断されており、横断する橋も四つしかなく、このことが自動車交通にとって大きな障害となっています。また、橋南部に国道九号・松江道路が通っていますが、橋北部に県庁・市役所などの官公庁が集中しているため、朝夕の交通渋滞は慢性化している状況です(図1・2)。

そのため、県・松江市が中心となって『時差通勤の社会実験』を一月下旬に行っており、その効果を検証しました。

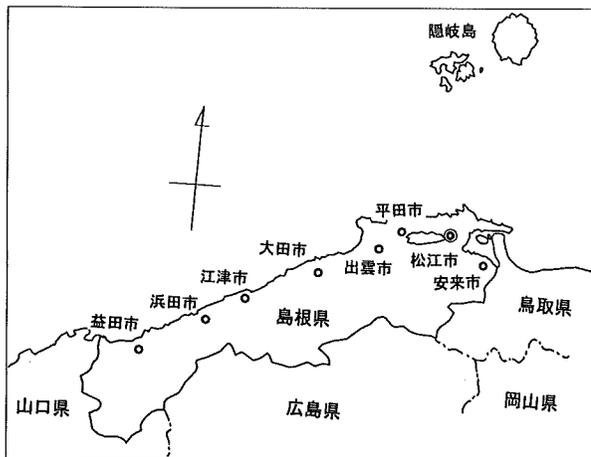


図1 島根県位置図

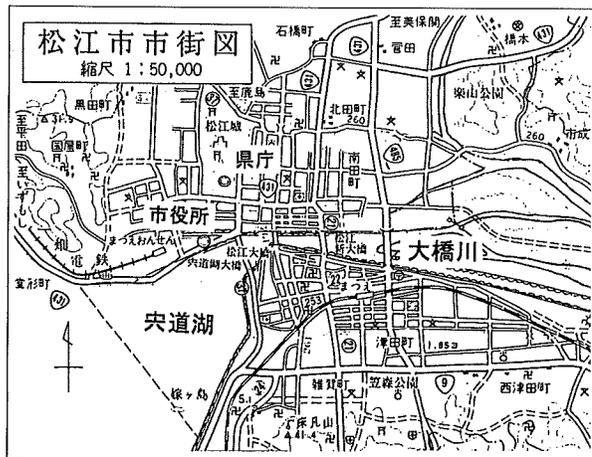


図2 松江市街地部



写真1 大橋川で分断されている
松江市街地部(左側が橋北部)

島根県と松
平成11年1月
験として実施

※島根県・松江市では、期

社会現象とは...
今回実施される時差通勤などのように、新しい施策の導入に先立って、場所と時間帯を限定して試験的に実施することを社会実験といいます。そして、その効果が、様々な立場や視点から評価されることにより、革新的に導入するかどうかの判断材料として役立つことが期待されています。

松江市内では、
A M8:00～A M8:30が
もっとも混雑します。

交通量 少ない 多い

7:30～8:00
8:00～8:30
8:30～9:00

時差通勤の実施
8時30分に集中している通勤時間を
前後にずらすと...

ピーク時の
交通量が分散され、
渋滞が緩和されます。

交通量 少ない 多い

7:30～8:00
8:00～8:30
8:30～9:00

交通量の平均化
交通量の平均化

いつもイライラ
時差通勤で
スムーズに通勤
できるね!

時差通勤についてのお問い合わせは
電話：島根県土木部道路施設課 TEL22-5103 松江市総務部機務課 TEL65-5115

平成11年1月18日(月)から29日(金)まで

島根県・
松江市からの
お知らせ

**時差通勤の
実験を行います。**

松江市内の慢性的な交通渋滞緩和のため、橋北地区(城山周辺)の事業所を中心に、時差通勤の実験を行います。松江市役所と高根県庁においても、実験に参加しますので、皆さんのご理解とご協力をお願いします。市役所・県庁では、実験期間中、一部職員の出発時刻をずらしますが、窓口などの受付時間は、平常とおります。

松江市内の慢性的な交通渋滞緩和のため、橋北地区(城山周辺)の事業所を中心に、時差通勤の実験を行います。松江市役所と高根県庁においても、実験に参加しますので、皆さんのご理解とご協力をお願いします。市役所・県庁では、実験期間中、一部職員の出発時刻をずらしますが、窓口などの受付時間は、平常とおります。

松江市交通渋滞緩和対策会議 / 建設省・島根県・松江市

告知チラシ

一 実験内容

実験期間は平成十一年一月一八日～二九日の一〇日間、実験参加者は官民合わせて二六事業所の約一、二〇〇人(内マイカー通勤者は約八〇〇人)で、県庁・市役所とも始業時間を四五分ずらして、8:30～と9:15の二班に分けて行うとともに、民間事業所にも参加してもらいました。時差は概ね三〇分(一時間で終わりました(表1))。

調査は、実験中と前後で市内の主要な交差点における渋滞状況を観測するとともに、実

表1 実験参加者数

		実験参加者 (人)	(内マイカー 通勤者)(人)	通常 始業時間	実験時 始業時間
民間事業所		301	235	8:00 ～8:30	8:00 ～9:30
官 公 庁	国及び 各種団体	30	30	8:30	9:15
	県 庁	675	373	8:30	9:15
	市役所	214	171	8:30	9:15
計		1,220	809		

験参加者や市内の事業所に勤務するマイカー通勤者などを対象にアンケート調査を行いました。

調査方法は次のとおりです。

① 人手観測による調査

・調査箇所：特に変化が現れると期待される市役所・県庁付近の主要八交差点

・調査日：実験前後三日間

実験中四日間

(公道湖大橋北詰交差点は実験前後七日間、実験中一日間)

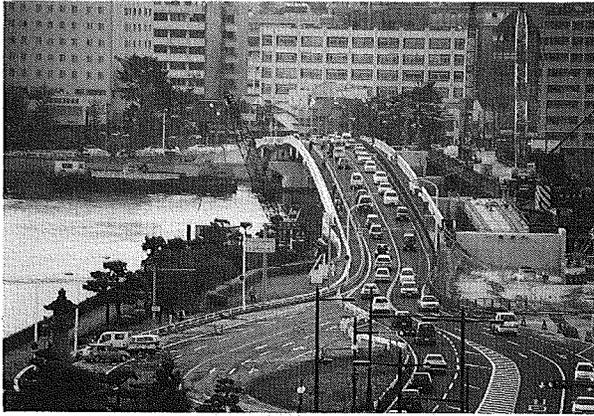


写真2 公道湖大橋付近の朝の渋滞状況 (橋の向こう側が橋北部)

・調査時間：7:00～10:00
・調査項目：一〇分ごとの交通量、渋滞長、渋滞通過時間

② 県警データによる調査

・調査箇所：市内の渋滞ポイント一六交差点

・調査日：実験前後三週間

・調査時間：7:00～10:00
・調査項目：各交差点の渋滞長別の渋滞時間

③ アンケート調査

実験参加のマイカー通勤者、実験に参加しなかった松江市内に勤務する一般マイカー通勤者、バス・タクシー・宅配便のプロドライバーを対象にアンケートを行いました。

三 実験結果

各種調査から次の結果が得られました。

1 人手観測による調査結果

○公道湖大橋北詰交差点(北進) (図3)

・渋滞のピークが分散され、最大渋滞通過時間が実験前の七・七分から四・一分に減少した。

・7:50～9:00の一つの大きな波が二つの小さな波に分かれた。

○博物館前交差点(東進)で、最大渋滞通過時間が一〇分から五・五分に減少した(図4)。

○交融橋交差点(北進、南進)で、最大渋滞長が一〇〇m以上短くなった。

○その他の交差点でも、渋滞緩和の傾向が見られた。

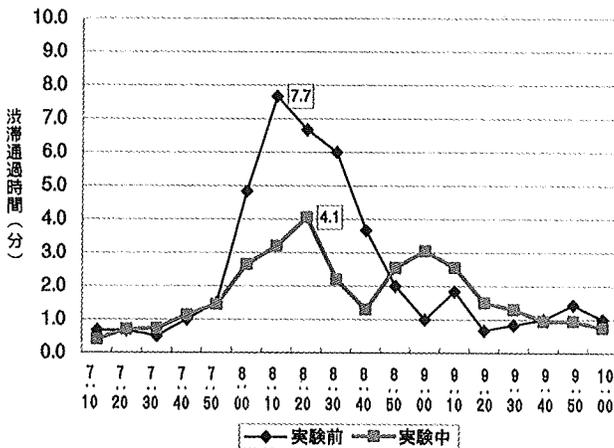


図3 公道湖大橋北詰交差点(北進)の渋滞通過時間

② 宍道湖大橋南詰交差点（北進）

（▲三三分・三八％）

…一時間二六分／日↓五三分／日

① 浜佐田交差点（東進）

・減少幅が大きかった交差点は

あった（図5）。

所は一〇交差点（調査交差点の六三％）

時間が二割、かつ一〇分以上減少した箇所は

一日当たりの渋滞長三〇〇m以上の渋滞

2 県警データによる調査結果

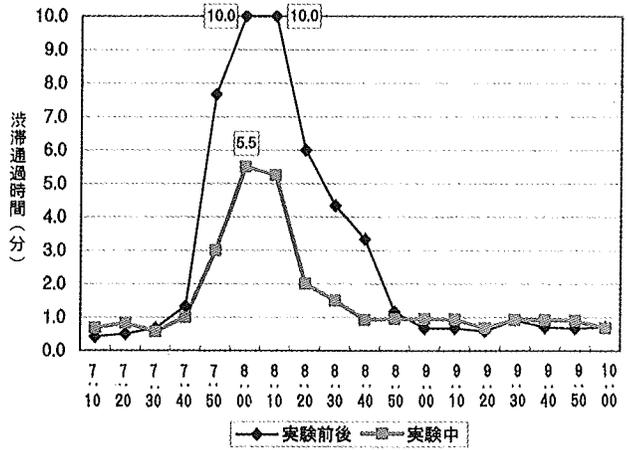


図4 博物館前交差点の渋滞通過時間

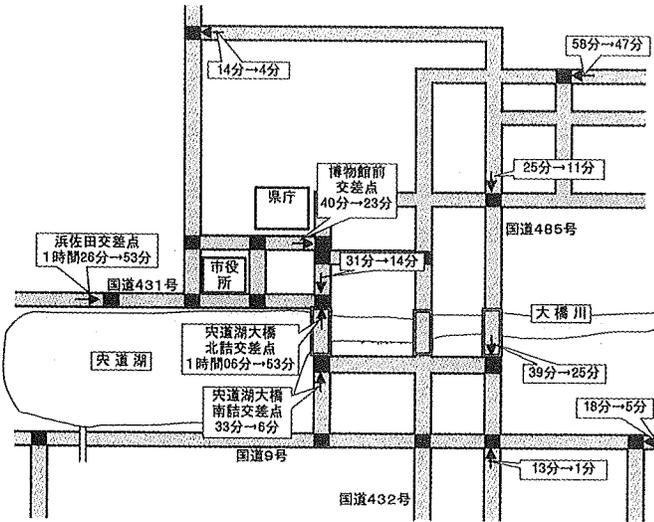


図5 市街地部交差点における渋滞時間の変化（県警データ）

・その他調査した交差点のほとんどで渋滞時間が減少した。

（▲一七分・四三％）（図6）

…四〇分／日↓二三分／日

③ 博物館前交差点（東進）

（▲二七分・八二％）

…三三分／日↓六分／日

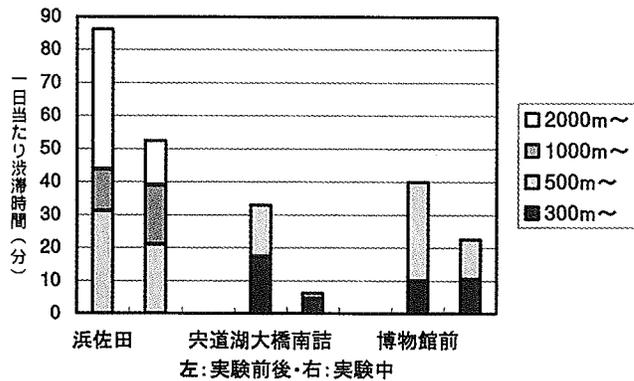


図6 効果の大きい交差点における渋滞時間の変化（県警データ）

3 アンケートによる調査結果

● 実験参加者（回答者約八〇〇人）

- ① 参加者の勤務地は七六％が橋北であった。
- ② 平均参加率は八一％で、一日当たりの参加者は約六五〇人。
- ③ 八一％の人が『通勤時間が短縮した』と回答。特に出雲市・平田市・簸川郡在住の遠距離通勤者（通勤時間五〇～八〇分）は四〇％が『一五分以上短縮』と回答（図7）。

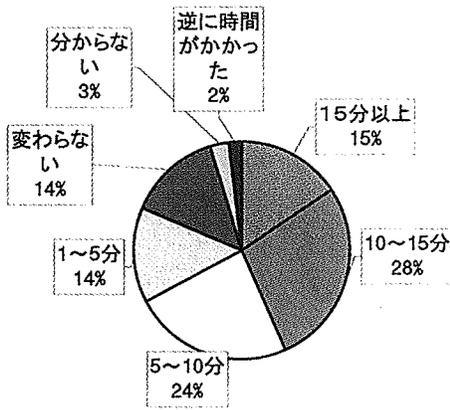


図7 通勤時間の短縮状況（実験参加者）

- ④ 八一％の人が『今回の実験で問題なかった』と回答。『問題があった』と回答した人は一％で、問題点は『会議や打ち合わせがしづらくなった』『帰宅時間が遅くなった』などであった。
- ⑤ 本格的な実施については『効果が大きいので導入すべき』が三二％、『導入しないほうがいい』『問題が多い』が一％であった（図8）。

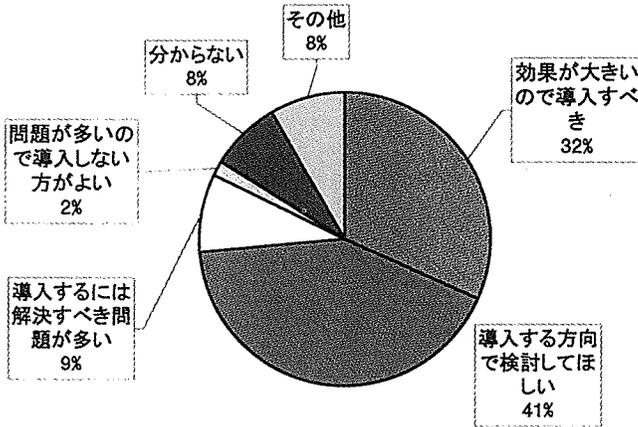


図8 時差通勤の本格実施について（実験参加者）

- ⑥ 自由意見では『通勤のイライラが減った』『朝がゆっくりできて良かった』『対象者をもっと増やすべきだ』などが目立った。
- 一般マイカー通勤者（回答者約一、六〇〇人）
- ① 実験期間中の通勤時間の短縮については、回答者全体で四四％の人が『短縮した』と回答。そのうち、勤務地別では橋北部が五二％、橋南部が三六％（図9）。
- ② 時差通勤の本格実施への取り組みについては、『効果が大きいので導入すべき』『導入する方向で検討してほしい』が六四％。

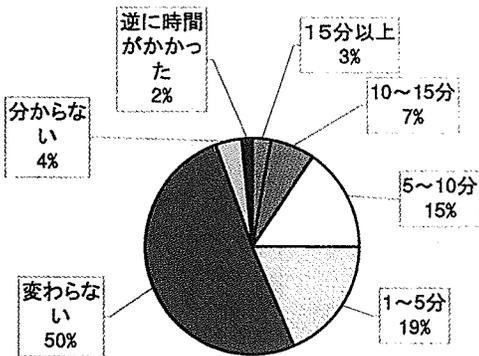


図9 通勤時間の短縮状況（一般マイカー通勤者）

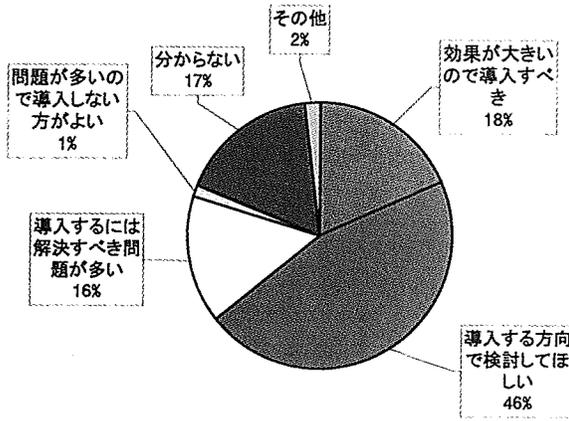


図10 時差通勤の本格実施について（マイカー通勤者）

『導入しないほうがよい』『問題が多い』は一七％であった（図10）。
 ③ 自由意見では『効果があったので是非導入してほしい』『渋滞緩和に効果があった』『抜本的な道路整備が必要』などが多かった（図11）。

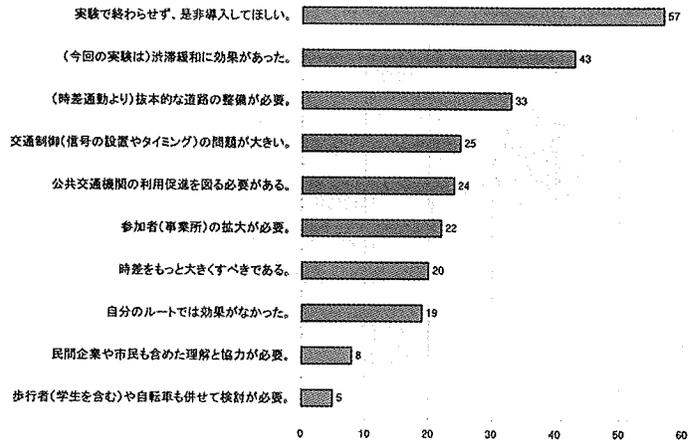


図11 時差通勤に対する自由意見（マイカー通勤者）

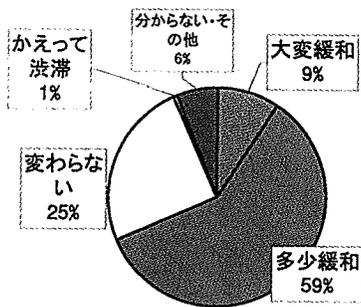


図12 朝の渋滞緩和効果（プロドライバー）

●プロドライバー（回答者約四〇〇人）
 ① 『朝の混雑が緩和された』と回答した人は六八％。バスの運転手に限ると八一％が『緩和された』と回答（図12）。
 ② 『夕方の混雑が緩和された』と回答した人は五二％。
 ③ 今後の時差通勤については『早く導入すべき』『問題点を整理して導入すべき』が七五％。『やめるべき』『十分検討すべき』は一三％であった（図13）。
 ④ 自由意見では『定刻どおりの運行が可能となった』『流れがスムーズであった』など今回の実験に対して肯定的な意見が多かった。

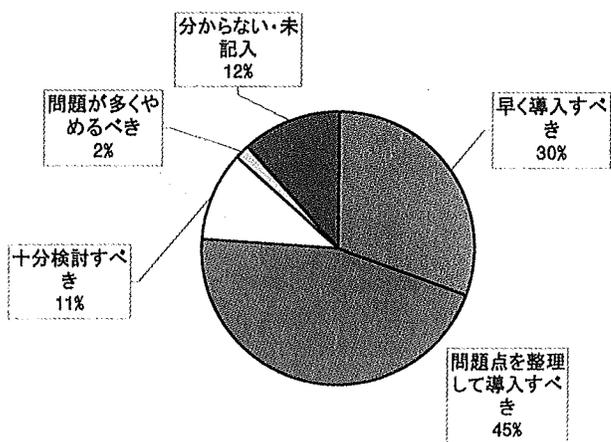


図13 時差通勤の本格実施について（プロドライバー）

四 今回の社会実験について

今回の実験では期間、参加者が限られていたにもかかわらず、次のような時差通勤の効果が確認できました。

- ① 官庁周辺部では明確な効果が出た。
- ② 橋北部の事業所を主な対象としたにもかかわらず、市街地の広範囲で効果が見られた。
- ③ 実験参加者、一般マイカー通勤者の体

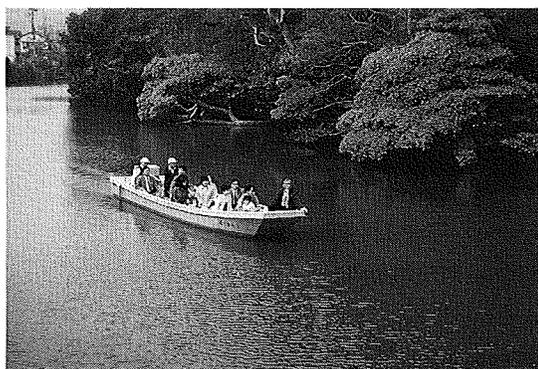


写真3 観光客に大好評の堀川遊覧



写真4 旅情を誘うレトロ調路線バス（松江レイクライン）

④ 一方、『効果あまりない』『かえって渋滞した』という声も一部にあった。今回の実験結果から、松江市のように一時的に交通が集中して地理的にも渋滞が起きやすい地方都市では、費用も時間もあまりかからない時差通勤は有効な手法と思われま

五 おわりに

今回の実験では官庁を中心として取り組み、

事前のPRに努めたため、大きな苦情はありませんでした。また、多くの方からアンケートの回答を得るなど貴重なデータを収集することができました。ゆとりある地方都市の快適な暮らしを確保するためには、行政が先導的な役割を果たす必要があると思います。今後は、時差通勤の本格的な導入に向けて、より深い問題点の把握と地域住民のより一層の理解が必要であると思います。

「道路をまもる月間」について

道路局道路交通管理課

一 はじめに

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

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

二 制定の経緯

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

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

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

検と整備を推進するとともに、道路の正しい利用の啓発と道路を愛護する気運を社会的に高めるといふ観点から「道路をまもる月間」を制定し、第2次道路整備五箇年計画の初年度である昭和三三年に第一回目を開始、本年度で第四二回目を迎えることとなりました。

昭和三九年度（第七回）までは、国土建設週間の七月一〇日から七月一六日に合わせて、七月一〇日から八月九日までの一箇月間実施していましたが、昭和四〇年度（第八回）からは、生徒及び児童にもこの月間の諸活動に参加してもらい、道路愛護の精神をより一層培ってもらうなど、国民一人一人の参加、協力を得るために、比較的参加の機会の得やすい、夏休み期間中の八月一日から八月三十一日になりました。

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

三 趣旨・目的

道路を安全で快適なものとして保つためには、道路管理者の日常の努力は勿論のこと、国民一人一人が道路愛護に対する認識を持ち

行動していただくことが必要です。

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

四 内容

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

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

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

(1) 道路環境の点検と整備

道路、特に歩道が置き看板や商品、日除けなどにより不法に占用され、通行の障害、道

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

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

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

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

(2) 道路の正しい利用と指導

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

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

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

(3) 道路愛護思想の普及

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

(4) 広報活動の推進

「道路は国民共有の、つまりあなたの財産、常に広く、美しく、安全に」を基本テーマとし、講演会、展示会、一日道路パトロール等の行事、ポスターの掲示、チラシの配布等各地の実情に即した効果的な広報活動を推進します。

五 推進標語

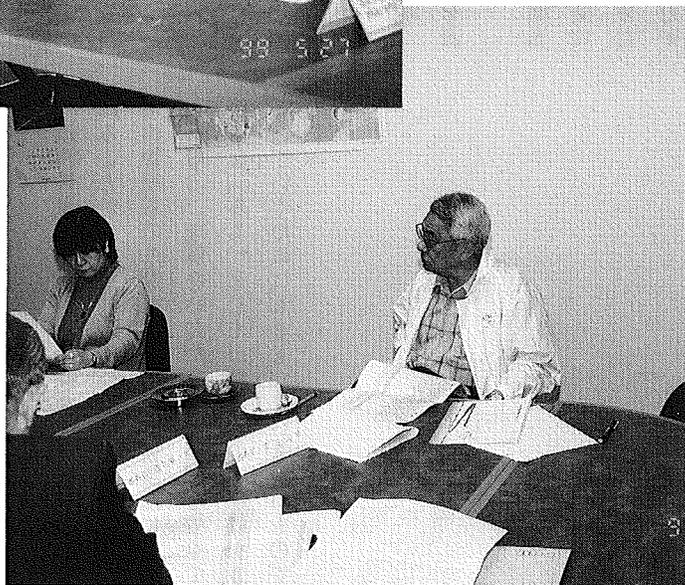
道路は、あまりにも身近であるためにその重要性が見過ごされがちです。しかし、明日を目指した道路づくり、円滑な道路整備や道路維持を推進するためには、国民の理解と協力が必要です。

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ただくために、「道路をまもる月間」推進標語を広く一般から募集し、改めて道路の重要性について、多くの方々に関心と理解を深めていただくとともに、道路愛護思想の普及と高揚を図ることとしました。

推進標語は、「道路は国民共有の、つまりあなたの財産、常に広く、美しく、安全に」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



最終審査会の模様 写真(上)左は浅井「道の日」実行委員会会長



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する他、今年度からはインターネットでの募集も開始しました。その結果、昨年の四、九二六点を上回り、五、二二三点もの作品が応募されました。その中から、予備審査を経て五月二七日（木）に最終審査が行われました。

最終審査は、浅井新一郎氏（「道の日」実行委員会会長）、陣内貴美子氏（元オリンピックバドミントン選手）、杉浦日向子氏（江戸風俗研究家）、山田美保子氏（放送作家・コラムニスト）、渡辺文雄氏（俳優）の五名の審査員により行われ、最優秀作一点、優秀作五点を選定しました。

選ばれたそれぞれの標語は、「道路をまもる月間」期間中に道路情報板、垂れ幕等で本月間の推進に活用するほか、機関誌等にも掲載されます。

また、入賞者には、八月七日（土）に東京都目黒区の恵比寿ガーデンプレイスで行われる本月間の関連行事「道の日」中央行事において、主催者から最優秀作品に建設大臣賞（賞状）、優秀作品に道路局長賞（賞状）及び副賞として楯を授与することとしています。

平成一一年度の入選された方々と作品は次の通り、

○最優秀賞／建設大臣賞

いい道を 歩けば軽い 靴の音

山口県宇部市 柿本 敏雄さん

○優秀賞／道路局長賞

さわやかな 風と笑顔の出合う道

新潟県刈羽郡 大野 猶一さん

暮らしよい 国も地方も道路から

鳥取県岩美郡 谷口 定彦さん

道と人 守り守られ 共に生き

千葉県千葉市 青田 里砂さん

住む人の 心が伝わる きれいな道路

長野県諏訪郡 藤森 のりさん

この道を 我が道と思う 心がけ

大阪府守口市 河井 一晃さん

六 表彰

「道路をまもる月間」における建設大臣表彰は、道路交通の安全確保、道路の正しい利用、道路愛護等に関して永年にわたり取り組み、その功績が顕著であった団体または個人を表彰しています。

昭和三十三年の「道路をまもる月間」開始当初は、道路の美化清掃等に努め、地域社会に奉仕するとともに道路に対する理解を深めた民間の団体または個人を表彰していましたが、

昭和五十三年（第二一回）からは、さらに道路情報の通報や冬の除雪作業等について積極的に協力し、道路交通の安全確保のために永年活動するほか、不法占用物件や不法駐輪の排除について積極的に取り組み、その功績が顕著であった民間の団体または個人に対して表彰しています。本年度においては、四七団体及び二二個人に対し、感謝状に副賞を添えて表彰します。

七 おわりに

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くためにもまもっていききたいものです。



「道の日」(8月10日)について

道路局道路総務課

「道の日」の制定経緯と趣旨

道路は、国民経済を支え、国民生活を維持するために欠くことのできない基本的施設ですが、あまりに身近な存在であるために、その重要性が見過ごされがちです。一方、明日を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必要です。

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

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

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

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

「道の日」の運動

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

「道の日」中央行事

「道の日」の制定についての建設省事務次官通達を受けて、その趣旨に賛同した関係団体により「道の日」実行委員会が組織され、「道の日」中央行事の実施等に当たっています。平成一〇年度までの「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）。

平成一一年度

「道の日」中央行事

本年度で一四回目を迎える中央行事は、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、都内イベントスペース（恵

比寿ガーデンプレイス）において子供から大人まで楽しめる「道の日」ライブステージ（屋内）及び「道の日」特設ステージ（屋外）を実施します。

また、今年度はラジオ局とのタイアップや屋外文字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。

●開催日…平成一一年八月七日（土）

●主催…「道の日」実行委員会

●後援…建設省、警察庁、総務庁、運輸省、

日本道路公団、首都高速道路公団、

阪神高速道路公団、本州四国連絡

橋公団、全国知事会、全国市長会、

全国町村会（予定）

1 「道のこども親善大使」施設見学会

●開催時間…9:30～14:10（予定）

●見学施設…海ほたるパーキングエリア

国道三五七号浮島共同溝

首都高浮島換気塔

●概要…

・9:30 恵比寿ガーデンプレイス集合

・10:35 海ほたるパーキングエリア見学

（11:30 文化放送生中継）

・12:00 国道三五七号浮島共同溝、首都

高浮島換気塔見学

・14:10 恵比寿ガーデンプレイス到着

（「道の日」ライブステージに合

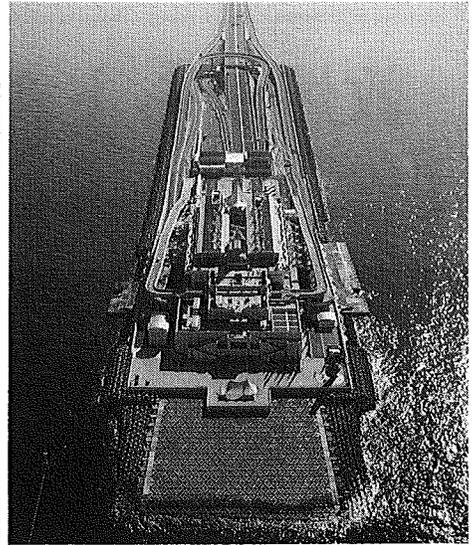
流）

●備考…親善隊長としてダチョウ倶楽部

が同行。

「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、スペシャルコンサート、ゲスト：間寛平、清水ミチコ、司会：雨宮塔子）



「道のこども親善大使」見学施設：海ほたるパーキングエリア（写真提供・JH）

2 「道の日」ライブステージ

●開催時間…14:00～15:50（開場13:30）

（予定）

●場 所…恵比寿ガーデンプレイス内ガー

デンホール

●概 要…

・14:00 オープニング

・14:05 「道の日」セレモニー（主催者

代表挨拶、来賓の紹介）

・14:10 「道路をまもる月間」推進標語

表彰式

・14:25 「道の日」スペシャルステージ

・「道のこども親善大使」施設見学

報告会

・ダチョウ倶楽部、清水アキラ氏

によるトークショー

・清水アキラ氏によるコンサート

・15:35 抽選会（来場者にタレントグッ

ズ等をプレゼント）

・15:50 終了

●備 考…司会はフジテレビ菊間千乃アナ

ウンサー

3 「道の日」特設ステージ

●開催時間…11:00～15:50（予定）

●場 所…恵比寿ガーデンプレイス内セン

ター広場

●概 要…

・11:00 オープニング（「道」に関するV

TR放映等）

・12:00 「道」ステージ（ゲスト…清水

アキラ氏）

・「道の日」トーク

・道路技術の紹介

・「道の日」クイズ

・大道芸人ショー 等

（・12:30～文化放送生中継）

・14:00 「道の日」ライブステージ映像

生中継（上記2ライブステージ

の模様をモニターにて放映）

・15:50 終了

●備 考…

①Road Songリクエスト…来場者から「道」

に関する曲を募集。リクエスト曲は文化

放送の番組内で随時紹介

②「道の日」を国民の祝日とするための署

名コーナーを設置



8月10日は「道の日」

こころ豊かな兵庫の道を まもり、そだてる

兵庫県土木部道路補修課

一 はじめに

本県は、本州両端の青森県、山口県を除き、唯一日本海と太平洋・瀬戸内海に面し、大都市から過疎、離島地域まで多様な地域が存在することから、日本の縮図ともいわれています。摂津、播磨、但馬、丹波、淡路という特色ある五つの地域から構成され、神戸の異人館、宝塚歌劇、甲子園球場、世界文化遺産「姫路城」、元禄繚乱の舞台である赤穂、世界最長の吊り橋「明石海峡大橋」等、皆さんにもなじみの深い地域や施設がたくさんあります。

さて、本県では、平成七年一月一七日未曾有の被害をもたらした阪神・淡路大震災からの本格的な復興を推進しつつ、「こころ豊かなひょうご」の形成を目指しています。

土木部では、県土を豊かにする社会資本を「つくり、そだて、まもっていく」ことを基本に、ひょうごの魅力を高める『県土を創る』、豊かさが実感できる『県土を育てる』、安心して暮らせる『県土を守る』を三本柱として、積極的に施策展開をしています。

とりわけ、道路整備については、県土の骨格を形成し、県全体の発展基盤となる高速道六基幹軸の重点的な整備の推進をはじめ、国

道、県道の整備促進や過疎、山村地域の振興のための基幹市町道の県代行による整備等を進めています。

また、道路環境の整備については、道路緑化に努めるとともに、明石海峡大橋の架かる淡路島で来年三月より開会する淡路花博『ジヤパンフローラ2000』に合わせてあわじ花回廊づくりを実施しています。さらに、交通安全施設の整備を推進し、道路情報提供装置の設置を進めています。一方、快適で安全な歩行空間への改善として福祉のまちづくりに向け、高齢者等に配慮した歩道の広幅員化・フラット化等歩行空間の改善に努め、だれもが安全で、安心して、快適に利用できる道路の整備を目指しています。

二 本県の道路現況等

(1) 本県の交通等の現況

県下の自動車保有台数は年々増加し、平成一〇年三月末現在で約二七〇万台であり、昭和五年の一四二万台から約一・九倍に増加しています。

県下の人口が約五五〇万人ですので、県民約二人で一台の自動車を保有している状況にあります。

「平成六年度道路交通センサス」をみると、

表1 道路整備状況

平成10年4月現在

道路種別	実延長(km)	改良率(%)	舗装率(%)
高速自動車国道	277	100	100
一般国道	(881) 1,437	(92.9) 95.4	(98.8) 99.3
主要地方道	(1,560) 1,811	(88.7) 87.8	(98.1) 98.0
一般県道	(2,377) 2,465	(65.5) 65.6	(90.2) 90.2
都市高速道路	65	100	100
市町道	27,906	51.3	77.8
計	(4,818) 33,981	(78.0) 56.6	(94.3) 80.9

(注) 上段()は県管理分を示す。

改良済とは、規格改良済のものをいい、車道幅員5.5m未満のものも含む。

本県関連の総交通量は約五四三万台/日であり、うち通過交通が約五万台/日(〇・九%)、流出入交通が約五三万台/日(九・七%)であり、残りの九割近い交通が県内での動きとなっております。

また、「平成九年度道路交通センサス」の県内自動車交通量(一二時間)は平均七、七三五台であり、道路種類別にみると、高速自動車国道で二一、一四三台、都市高速道路で三八、八九〇台、一般国道一三、〇三八台、主要地方道で五、七六台、一般県道で三、二四二台となっております。特に都市高速道路の交通量が多くなっています。

(2) 道路の現況

県内の市町道を含む全道路延長は、平成一〇年四月現在約三三、九八一kmであり、このうち幹線道路としての役割を担う一般県道以上は約六、一〇〇kmで全体の約一八%を占めています。

一般県道以上の道路延長を種類別にみると、高速自動車国道、本四連絡道路及び都市高速道路約四〇〇km、一般国道約一、四〇〇km、主要地方道約一、八〇〇km、一般県道約二、五〇〇kmであり、主要地方道と一般県道をあわせると全体の約七〇%を占めています。

これらのうち、本県管理は一般国道の約六〇%、主要地方道の約八六%、一般県道の約九六%を管理しており、その合計は四八二路線約四、八一八kmでその整備状況は表1のとおりです。

三 安全・安心を確保する道づくり

(1) 交通事故の削減(交通安全総点検)

本県は、平成八年には、交通事故死者数が四九七人(全国ワースト二位)でしたが、関係機関による交通安全対策への取り組みにより、平成一〇年には三二四人(全国ワースト一位)と改善されつつあります(表2)。

その積極的に展開した施策の一つに「交通

安全総点検」があります。

交通の安全は、利用する人の視点に立った課題であることから、地域の人々や道路利用者が主体的に参加し、行政と一体となって良好な道路交通環境をつくることを目的に、平

表2 事故死者数・全国ワースト順位

平成8年中	平成9年中	平成10年中
497人 2位	370人 8位	324人 10位

表3 交通安全総点検・バリアフリー点検実施状況

平成9年度			平成10年度			平成11年度	
春 総点検	秋 総点検	バリアフリー 点検	春 総点検	秋 総点検	バリアフリー 点検	春 総点検	バリアフリー 点検
2市町 (2地区)	12市町 (16地区)	20市町 (30地区)	5市町 (5地区)	8市町 (9地区)	14市町 (21地区)	16市町 (17地区)	6市町 (8地区)

※交通安全総点検 合計43市町48地区で実施

※バリアフリー点検 合計40市町59地区で実施

表4 福祉のまちづくり重点地区
整備計画策定市町

平成5年度	平成6年度	平成7年度	平成8年度
5市町 5地区	21市町 28地区	22市町 31地区	14市町 21地区
平成9年度	平成10年度	平成11年度	
20市町 30地区	15市町 22地区	6市町 8地区	

※合計84市町145地区が計画策定

表5 防災点検結果 (単位: 箇所)

点検箇所数	要対策箇所	監視の強化箇所	安定している箇所	備考
6,920	2,121	2,517	2,282	

成九年度より県下各市町の児童及び高齢者の事故率より実施地区を選定し、春と秋の全国交通安全週間にあわせて実施しており、平成一一年五月末までに、延べ四三市町四八地区で実施しています(表3)。

また、点検結果に基づいて、交差点の改良、道路照明・道路標識の整備等、道路環境の改善に緊急性の高いところから順次整備しているところだ。

(2) 安心して歩ける生活道路の整備

少子・高齢化の時代を迎えて、従来の効率性を重視した都市整備から、誰もが安心して生活できる都市基盤整備が求められています。本県では、平成四年一〇月に「福祉のまち

づくり条例」を制定し、平成五年度より、駅周辺などの市街地や福祉施設、病院等の周辺地区を、福祉のまちづくり重点地区に指定し(表4)、各施設管理者によるバリアフリー化に取り組んでいます。

とくに、道路のバリアフリー化については、重点地区の整備計画策定に併せて、各地域の福祉団体等の参加のもとに、「バリアフリー点検」を実施し(表3)、歩道の新設、広幅員化、段差解消などの整備を行っています。

四 災害に強い道路の整備について

(1) 危険箇所について

本県で、道路防災総点検を実施したところ、落石等の危険があり、対策が必要な箇所が二、一〇一箇所、また監視の強化箇所を合わせると四、六三八箇所になることが確認されています(表5)。

これは、県管理道路の全体の延長が約四、八〇〇kmであることから、概ね1km当たり一箇所の危険箇所があるといえます。次に、この危険箇所の内容について、表6に分類します。

(2) 危険箇所対策について

要対策箇所の二、一一一箇所については、危険性の高い所や、交通量の多い所から優先

表6 平成8年度道路防災総点検結果(平成8・9年度実施分)

点検種別	点検対象項目	一般国道				主要地方道				一般県道				合計			
		点検総数	点検結果			点検総数	点検結果			点検総数	点検結果			点検総数	点検結果		
			要対策	カルテ作成	対策不要		要対策	カルテ作成	対策不要		要対策	カルテ作成	対策不要		要対策	カルテ作成	対策不要
豪雨・豪雪	落石・崩壊	741	276	255	210	1,293	485	442	366	1,762	787	612	363	3,796	1,548	1,309	939
	岩石崩落	118	45	60	13	228	92	100	36	250	118	125	7	596	255	285	56
	地すべり	9	1	6	2	51	4	37	10	42	1	26	15	102	6	69	27
	雪崩	24	11	10	3	27	2	20	5	43	24	12	7	94	37	42	15
	土石流	93	22	33	38	138	30	47	61	178	16	98	64	409	68	178	163
	盛土	80	4	37	39	163	16	89	58	119	10	56	53	362	30	182	150
	地吹雪	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	橋梁基礎洗掘	57	2	20	35	66	4	39	23	94	12	35	47	217	18	94	105
	擁壁	314	21	91	202	543	64	158	321	444	47	94	303	1,301	132	343	826
	その他	0	0	0	0	25	22	2	1	18	5	13	0	43	27	15	1
合計		1,436	382	512	542	2,534	719	934	881	2,950	1,020	1,071	859	6,920	2,121	2,517	2,282

的に、落石防止柵やロックネット等の対策を進め、災害に強い道づくりに努めています。

また、点検対象項目の中でも、落石・崩壊と岩石崩壊の比率が八五%を占め、特に岩石崩壊は、大きな災害につながる可能性の高い箇所として、優先的に対策事業を進めています。

一方、対策の遅れる箇所（監視の強化箇所を含む）については、「防災カルテ」を活用して、日常の道路管理パトロールで災害発生兆候の早期発見に努め、事前通行規制の実施等により、県内道路の安全通行の確保に努めていきます。

他にも、雪害防止については、雪害指定道路を中心に、延長一、〇七一kmの除排雪を行うと共に、チェーン着脱場の整備、消雪パイプの設置により、冬期の交通渋滞の解消等に、また、雪崩予防柵の設置等により安全通行の確保に努めています。

また、凍結、積雪センサーの設置や、雪みち情報システムの整備（道の駅等でドライバーへの情報提供）を行い、適時かつ効果的な冬期通行の確保を目指しています。

五 快適な地域環境を目指す

道VVS

- ① (1) 緑あふれる道づくりの推進
現在までの取り組み

本県は、北は日本海、南は瀬戸内海・

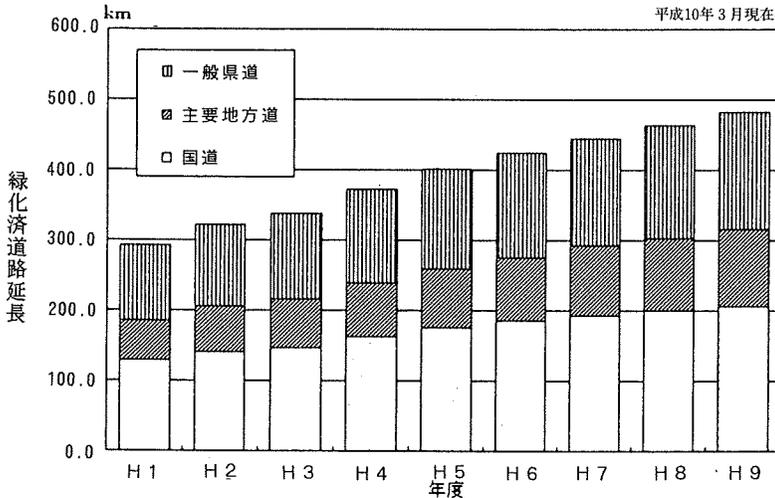


図1 緑化延長の推移

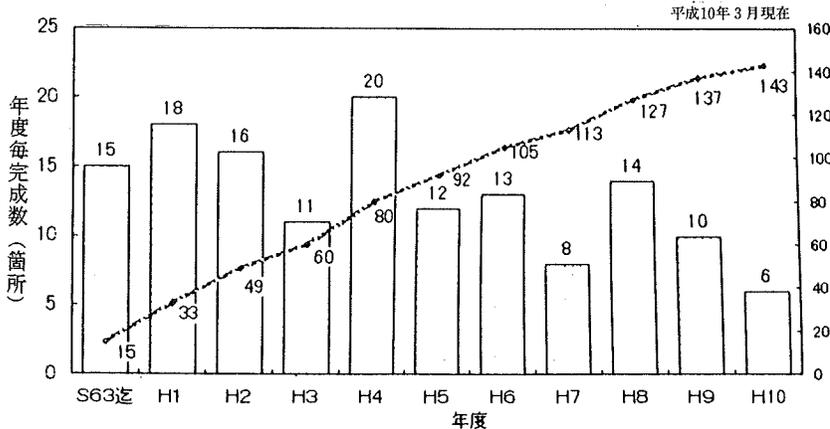


図2 緑のランドマーク完成箇所数

太平洋に臨み、変化に富んだ県土を有しており、各地域毎に個性豊かな文化が培われています。

このような恵まれた自然環境のもと、緑豊かな街並みや四季折々の花々が楽しめる道路など、快適で美しい生活空間をめ

つくりだす「さわやかな県土づくり」を積極的に進めています。

本県では、平成元年度に「緑あふれる道づくり」指針に基づき「道路緑化10ヶ年計画（平成元年度～平成一〇年度）」を策定しました。10ヶ年計画では、地域らしさの演出を図った小公園である「緑のランドマーク」、緑の回復や再生、道路空間の修景を図る「グリーンロード」、リフレッシュロード等の施策をモデル路線中心に緑化推進を行いました。

その結果、平成元年度末から平成九年度末までの九年間に約一九〇kmの緑化が推進され、本県管理道路延長四、八一八kmに対し、四八二km（二〇％）の緑化が完了しました（図1）。

また、平成一〇年度末には地域の特徴を活かした一四三箇所緑のランドマークを整備完了し、通行者の休憩や憩いの場として利用されています（図2）。

② 今後の事業計画

10ヶ年計画に基づき、緑化を推進してきた結果、ポリユーム的には効果が発揮されるようになってきました。

今後は、「緑あふれる道づくり」指針に基づき緑化を推進するとともに、住民等

のボランティア協力を求め、草花等を植栽する「沿道花かざり事業」を推進し、道路及び沿道の生活環境の向上を図っていくこととしています。

また、『ジャパンフローラ2000』の開催を控え、花と緑による美しい地域づくりを目指し、これまでの緑化計画に加え主要幹線道路における道路緑化を一層推進していく予定です。

(2) 「道の駅」について

① 「道の駅」の整備状況について

現在、本県には「道の駅」が一六箇所あります。（全国では四七〇箇所、県内の箇所数は鳥根県と並んで全国五位）設置箇所は県北部但馬地域の「神鍋高原」から、県南端、徳島県との県境の「うずしお」まで、概ね県下全域をカバーする形で「道の駅」が設置されています（表7、図3）。

② 「道の駅」道路情報等提供システムについて

本県では、平成七年一月一七日の阪神・淡路大震災を契機に、道路情報提供の重要性を再認識し、道路情報提供システムの整備を震災復興計画に位置づけ、平成七年度より、システム開発、設計を進め

てきました。平成九年度までにシステム開発を概ね終了し、平成一〇年四月一日より、上記「道の駅」の内、「しんぐう」「あわじ」で情報提供を開始しています。また、現在整備中の「道の駅」候補地の内の二駅においても、「道の駅」供用にあわせた情報提供の開始を予定しており、道路情報等の提供を行う道の駅を順次増やしていくこととしています（表8、図4）。

なお、兵庫県土木部道路補修課のホームページで、「道の駅」の紹介も行っていきますので、ぜひご覧下さい。

<http://wed.perf.hyogo.jp/hosyuka/index.htm>

六 歩むための道INVS

「ウォーキング・トレイル」

本県では、県下の二市町で歩くための道づくり「ウォーキング・トレイル」の整備を行っています。その一つは、洲本市で行っているタウン・トレイルです（写真1）。

洲本市は古くから城下町として栄えた淡路島の中心都市であるとともに、釣りや海水浴などのマリッジジャーや淡路島観光の拠点として、年間を通じて多くの観光客が訪れています。また、平成一〇年四月に明石海峡大橋

表7 兵庫県の「道の駅」一覧表

(平成11年6月現在)

	単独型				一体型				合計
	箇所数	図番	路線	駅名	箇所数	図番	路線	駅名	
国道 (直轄)	5	② ⑥ ⑧ ⑨ ⑫	R29 R9 R9 R29 R175	山崎 村岡ファームガーデン 但馬楽座 みなみ波賀 三木(H12.4供用)	2	① ⑬	R29 R9	はが ハチ北	7
国道 (県管理)	2	③ ⑤	R312 R482	あさご 神鍋高原	2	⑩ ⑪	R179 R427	しんぐう R427かみ	4
県道	2	④ ⑯	(主)若桜南光 (一)鳴門観潮	ちくさ うずしお	3	⑦ ⑫ ⑭	(一)物部餐父 (主)青垣柏原 (主)福良江井岩屋	やぶ あおがき あわじ	5
合計	9				7				16

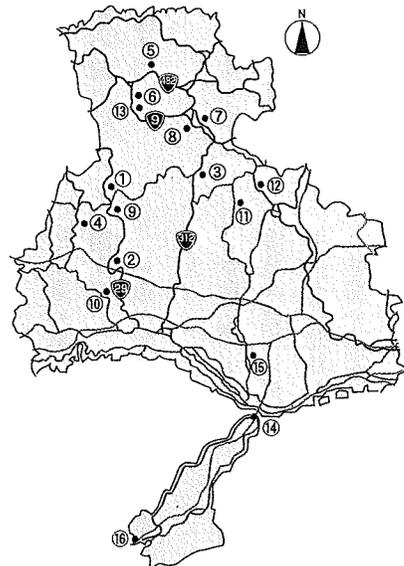


表8 「道の駅」道路情報等提供システム提供情報一覧

提供情報		データソース	表示方法
道路規制 情報	県管理道路 分	県下各土木事務所等 より入力	大型プロジェクタ タッチパネルディスプレイ
	近隣府県・ 各高速道路	近畿地方建設局	
観光・地域情報		市町等の協力を得つ つ独自取材	タッチパネルディスプレイ
渋滞情報		FM文字多重放送	壁掛式ディスプレイ
近畿の天気予報		FM文字多重放送	壁掛式ディスプレイ
緊急情報等		兵庫県庁より入力	LED表示板
道の駅からのお知らせ		道の駅において入力	壁掛式ディスプレイ

図3

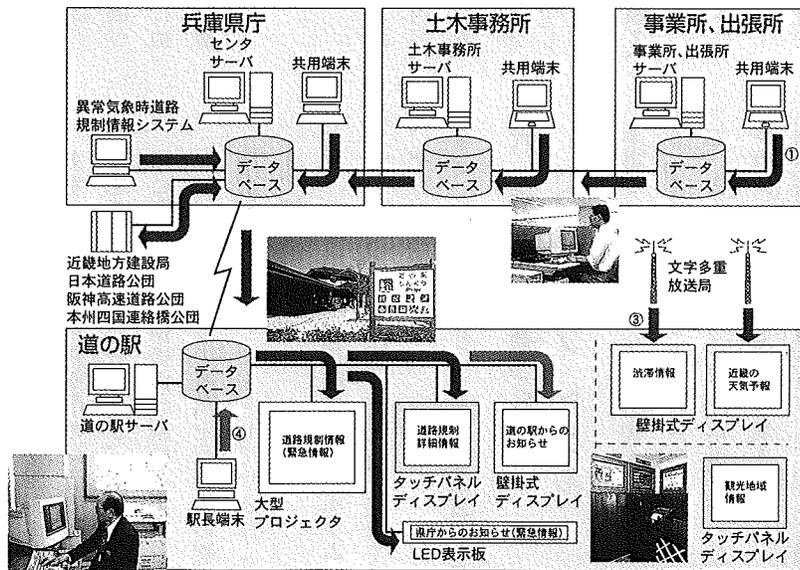


図4

が開通し、本州と陸続きになったことから、観光客が急増しています。

タウン・トレイルのルートは、城下町特有の古い街並み、白砂青松の海岸で夏は海水浴場となる大浜公園、洲本城跡がある三熊山、工場跡地を新しい街に整備中の新都心地区を結び、自然と新旧の街並みが楽しめる変化に富んだものとなっています。

もう一つは氷上町で行っているカントリー・トレイルです(写真2)。氷上町は、のどかな田園風景が広がる丹波地域にあり、町域の約七〇%を山地が占める森の里で、四季を通じ豊かな自然が感じられます。

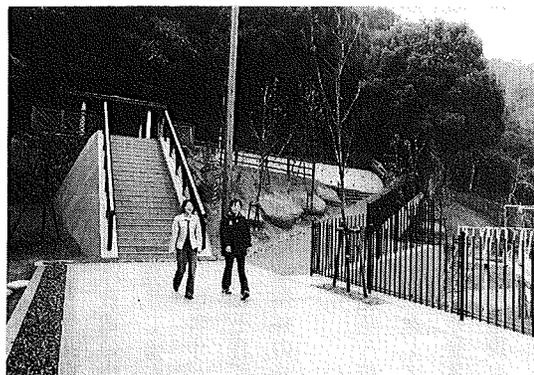


写真1 洲本市

カントリー・トレイルのルートは、「春のトレイル」と「秋のトレイル」の二つに分け、それぞれ趣の異なる整備を行っています。

「春のトレイル」は、町の中心部から田園地帯を通り日本一低い中央分水嶺がある「水分かれ公園」へと向かうルートで、沿線のイチゴ畑や桜のトンネルなどにマッチするよう、華やかなイメージで整備を行っています。「秋のトレイル」は、町の中心部から河川沿いを「独鈷の滝」へ向かうルートで、山沿いでは紅葉や落葉を眺めながらの散策が楽しめるよう、落ち着いたイメージの整備を行っています。



写真2 氷上町

いずれの市町も、ルート選定や整備内容について、地元住民と検討の場を設けて事業を進めており、平成一二年度に概ね整備が完了する予定です。

七 道路管理の業務

(1) 道路管理瑕疵事故の状況

本県では、道路の管理瑕疵事故は、残念ながら毎年一〇数件程度発生している状況にあります。

過去、平成元年度から平成一〇年度までの管理瑕疵事故件数合計一一二件を事故態様別にみると、落石二七件、安全施設不備一九件、蓋不全一七件、穴ぼこ一五件、落下物直撃六件、路上障害物五件、段差五件の順に事故件数が多くなっています。

各土木事務所等の職員は、事故の連絡があれば他の事務より優先して、事故の対応・処理等にあたり、現場の状況の把握、事故状況、相手方への対応等を的確に行うよう努めています。

また、道路管理パトロール隊等現場の職員は、事故発生のおそれのある箇所を早期発見・早期修繕に努めています。

(2) 訴訟・係争関係事務

平成元年度以降、過去一〇年間に発生し本

県が関係した道路関係の調停・訴訟を見てみると、管理瑕疵事故関係一〇件、道路内民有地紛争や境界紛争を含む道路敷地の権原関係一二件であり、計二二件が発生しました。

うち、管理瑕疵事故関係一〇件中、敗訴又は損害賠償金支払を伴う和解は七件でありました。また、道路敷地の権原関係の一二件はすべて勝訴しています。

また、道路内民有地に係る係争・苦情にあつては、権原に係る資料が散逸して不明であることが多く、相手方を納得させることは困難ではあるものの、昔は道路建設を地元が歓迎することが多かったため、詳細に法務局・地元役場・現地での過去の経緯調査等を行い、道路管理者の権原があることを説明し、対応することとしています。

八 終わりに

以上、本県における道路維持管理関係の一部を紹介してきました。

道路管理業務は、道路管理瑕疵事故の防止、交通事故の防止をはじめとして、道路内民有地紛争や境界紛争等の対応、不法占用是正対策等、未解決課題が山積している状況にあります。

今後とも、建設省をはじめとする関係機関

との連携・協力を図り、これら課題の解決へ努力していきたいと考えています。

最後に、この紙面をお借りして、最初に少し触れました淡路花博『ジャパンフローラ2000』についてご案内をさせていただきます。

西暦二〇〇〇年三月一八日から九月一七日までの半年間、淡路島の淡路町と東浦町にまたがる淡路島国際公園都市を舞台に開催されます。

この博覧会は、オランダに本部がある国際園芸家協会(AIPH)が承認する園芸と造園の国際博覧会で、平成二年に大阪で開催された花の万博に次ぐ、わが国で二回目の開催となるものです。

「人と自然のコミュニケーション」をテーマに、自然回復を願い、阪神・淡路大震災からの「緑の都市復興」、さらには、園芸・造園産業をはじめとする関連産業の振興などを目的に開催準備が進められています。

この博覧会の見どころは、まず、九六haと甲子園球場の二四倍もの広い会場が、そのまま日本をはじめアジア・ヨーロッパのさまざまな様式の庭園が並ぶ庭園ミュージアムとなっていることです。二つには、世界から一、七〇〇種類、一五〇万本の美しい花々が集ま

るお花畑です。四五万本の木が並木道をつくり、林と美しい森の風景を演出します。また、熱帯雨林に自生する世界一大きな花ラフレシアや、中国から女性の歌声に合わせて葉が動き出すというマイハギなど、珍しい植物がご覧いただけるよう準備を進めています。三つには、マルチメディアで、アジアの熱帯雨林や世界の名庭園をめぐる体験旅行が楽しめます。

現在、第一期の前売入場券が発売されていますが、皆様と世界の花と緑で美しく彩られた博覧会場でお会いできる日を楽しみにしております。



鹿児島県における「地域活性化促進道路事業」

鹿児島県土木部道路建設課

一 はじめに

鹿児島県は我が国の西南部、九州の南部に位置し、九州本土に属する薩摩、大隅の二大半島及び南西に伸びる種子島、屋久島、トカラ列島、奄美群島の島々からなり、その広がり、東西二七〇km、南北約六〇〇kmに及び、南北の広がり、鹿児島と大阪間の距離に相当します。

地域構造は、総人口約一八〇万人の三割にあたる約五五万人が鹿児島市に集中する一方、地方部では過疎化が進み、県下九六市町村の七五％にあたる七二市町村が過疎市町村となっている等、鹿児島市への一極集中の地域構造となっています。

産業面では、本県の温暖多雨な気候、広大な畑地や森林、海域や長い海岸線が農林水産の優れた基盤をなしており、豊富な農林水産物を産出するとともにそれらを活用した食品産業が集積する我が国の食糧等の供給基地としての役割を果たしており、食糧の国内生産力の維持拡大が求められる中で一層の発展が期待されているが、農産物の輸入自由化などによる産地間競争の激化にともない、消費者のニーズに対応した農・水産物の加工・流通を推進することがこれまでに必要とされています。

また、国分単人地域を中心に県内には電子関連産業の集積が進むとともに、これらを支える加工組立産業の集積や技術高度化が図ら

れつつあり、国際競争力のある産業として新たな飛躍が期待されています。

更に、屋久島の縄文杉など悠久の歴史の中で育まれた豊かな自然や西郷隆盛、上之原遺跡等に代表されるバラエティーに富む歴史的遺産、大島紬や川辺仏壇、薩摩焼等に代表される各地域固有の伝統・文化等特色のある観光資源を有している本県は、これを活用した観光産業の発展も望まれています。

これらの産業の場となる各地域においては都市部への一極集中による様々な弊害が生じており、全国的に一極集中構造から多軸構造への転換が図られている現在、本県においても地方部の活性化による、均衡のとれた県土の発展が求められています。

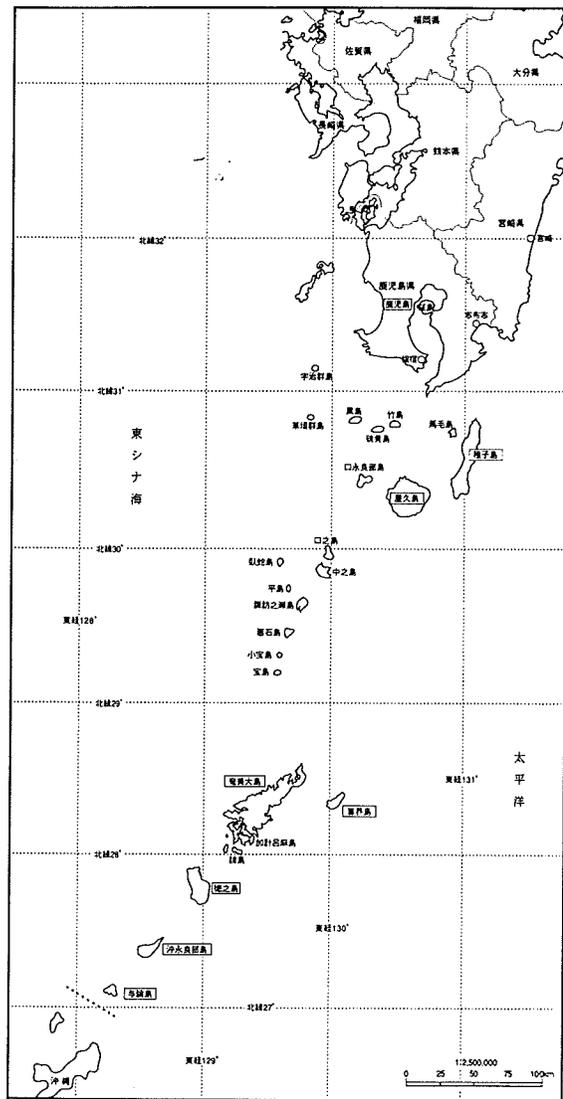


図1 鹿児島県概要図

二一世紀を目前にして、規制緩和やバブル

「うるお」と活力に満ちた鹿児島島の創造」 と道路計画

また、本県では平成五年の八・六水害の未曾有の豪雨をはじめ、平成九年三月及び五月の県北西部の大規模地震、さらに七月の出水市針原地区の大規模土石流などにより、人命・財産に甚大な被害を受け、県民生活や産業・経済活動に大きな影響を及ぼし、災害に強い県土づくりが重要な課題の一つになっています。

経済の崩壊に伴う社会・経済システムの変化、若年層の流出や少子化による人口の減少、高齢化の急速な進展、人々の価値観の多様ななど鹿児島を取り巻く環境は大きな転換期を迎えようとしています。このような急激な社会環境の変化の中で、今後、本県が力強く発展し、新世紀の鹿児島を創造するための架け橋として、本県では、平成一〇年三月に西暦二〇〇一年（平成一三年度）を目標年次とした「鹿児島県総合基本計画（第三期実施計画）」を策定し、「うるお」と活力に満ちた鹿児島島の創造」を基本理念として戦略プロジェクトを

はじめとするさまざまな施策・事業の推進に取り組んでいます。

特に道路は、自動車交通以外に交通手段の少ない本県において、社会・経済活動や生活を支える重要な社会基盤として、広域的な交通ネットワークの形成から日常生活の利便性の確保にいたるまで、幅広くかつ多様な機能を求められています。

このようなことから本県の道路整備においては、平成一〇年の新道路整備五箇年計画の策定に伴い、総合基本計画をもとに鹿児島県の道路整備の基本方針として次の四つの柱を定め、道路の整備を進めています。

- ・ 広域的な交流を促進する道路交通ネットワークの形成
 - ・ 安全な県土のための道路交通ネットワークの形成
 - ・ 均衡のとれた県土をつくる道路交通ネットワークの形成
 - ・ うるおに満ちた快適な道路空間の形成
- また、これらの基本方針のもとに、
- ・ 一日交通圏の拡大
 - ・ 災害に強い道づくり
 - ・ 県内半日交通圏の拡大
 - ・ 地域の集積や都市の発展を促進する道づくり

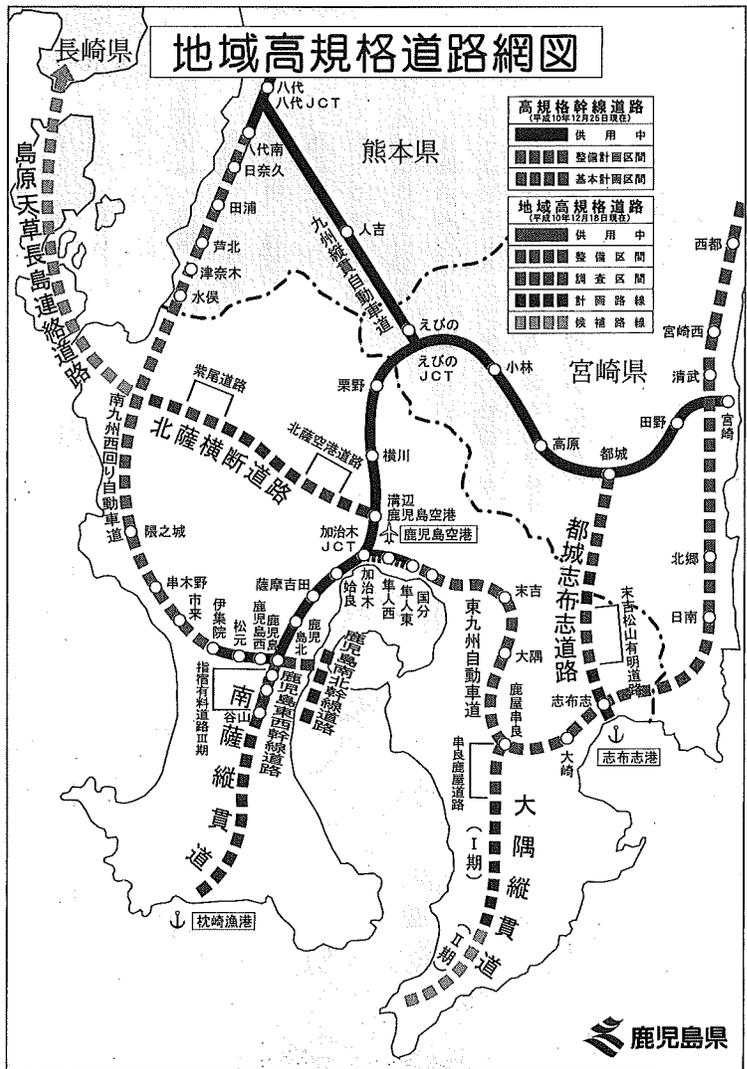


図2

・人や自然と共存する道づくり
等を進めることとしています。

三 重点プロジェクトとこれを支援する地域活性化促進道路事業

県内の各地域における若年層の中央部への流出や少子化による人口の減少、急激な高齢

化の進行による労働力の減少や医療・介護負担の増加などの問題は地域活力の低下をもたらすことが懸念されており、早急な対策が必要となっています。

また、二つの半島と多くの離島で構成される本県は、地理的なハンディを抱えており、これを克服するため、都市機能の集積や観光・

産業等の様々なプロジェクト、地域づくり、町づくりを推進することにより、鹿児島市と各地域、さらには地域相互の連携が必要とされています。

このような状況の中で、本県では、従来より魅力と活力あふれる地域づくりを促進する各種施策や地域振興プロジェクトを推進してきました。

「地域活性化促進道路事業」は平成八年度に創設された事業であり、地域振興プロジェクトを進めるうえで必要不可欠な道路整備事業のうち、早期完成を図ることでプロジェクトの効果を高められる箇所に重点投資を図るものであり、本県においては、市町村・地域の

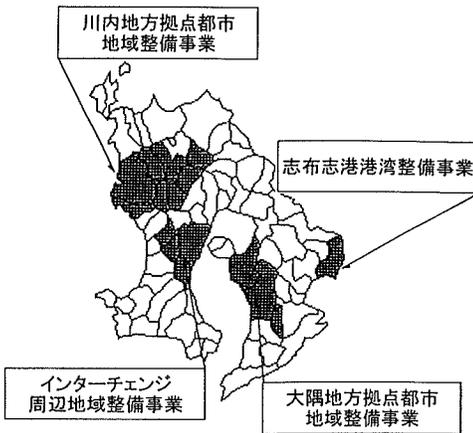


図3 各地域振興プロジェクト位置図

民間団体等から要望のあった箇所の中から、次の四事業を重点プロジェクトとして選定し、関連する道路の整備促進を図っています。

1 川内地方拠点都市地域整備事業

①目的・内容

本地域は、豊かな自然環境に恵まれ、先端技術産業や大学の立地等も進み、一層の発展が期待されている。これらの諸条件を活かし、総合的な生活空間の整備により、若者等の定住を促進する地域社会を形成する。

②所在地・規模

- ・川内市、串木野市、宮之城町、樋脇町、薩摩町、祁答院町、入来町、東郷町（二市六町）
- ・約三万 ha

③地域活性化の効果

民間活力の活用に努めながら、都市機能等を充実させる公共施設の整備を進めることにより、快適環境と、若者の集積する都市づくりが図られ、地域の活性化に資する。

④重点施策事業

- ・川内市総合運動公園整備事業
- （事業主体・川内市）
- ・ウッドタウン建設事業（事業主体・串木野市）

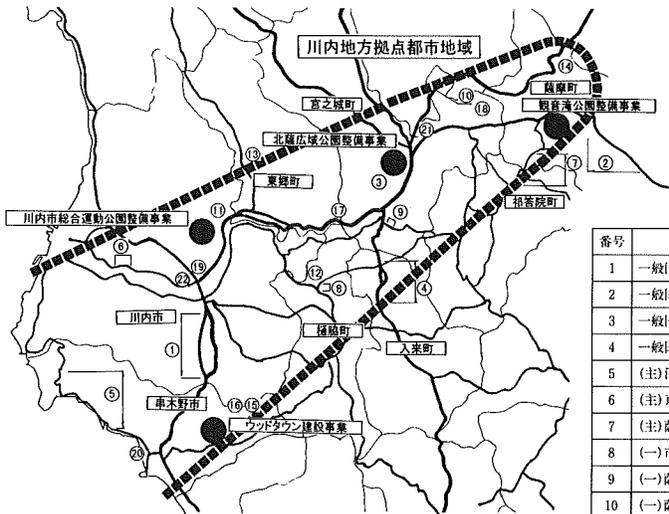
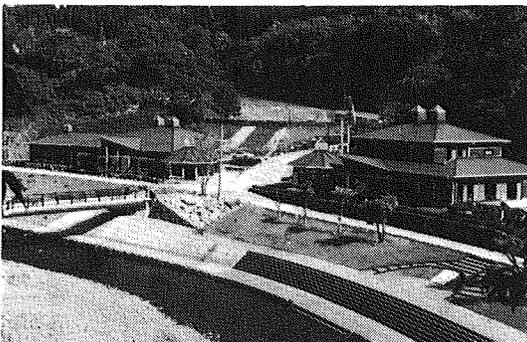


図4 川内地方拠点都市地域

番号	路線名	箇所名
1	一般国道3号	隈之城バイパス
2	一般国道504号	北薩空港道路
3	一般国道267号	下舟木拡幅
4	一般国道328号	副田バイパス
5	(主)河内串木野線	串木野市羽島
6	(主)京泊大小路線	川内市平島
7	(主)薩摩祁答院線	祁答院町黒木一薩摩町求名
8	(一)市比野東郷線	樋脇町塔之原
9	(一)薩摩山崎停車場線	宮之城町山崎
10	(一)薩摩湯田停車場線	宮之城町湯田
11	(市)上ノ原別府原線	川内市田海
12	(市)永田線	樋脇町塔之原
13	(町)鳥丸線	東郷町鳥丸
14	(町)特宿中央鶴田ダム線	薩摩町求名
15	(市)冠岳神社線	串木野市冠岳
16	(市)冠岳神社線	串木野市冠岳
17	(町)南瀬山田線	東郷町南瀬
18	(町)佐志鶴田駅線	宮之城町広瀬
19	(市)大小路中郷線	川内市原田
20	(市)海岸通線	串木野市
21	(町)虎居線	宮之城町虎居
22	(町)宮内中郷線	川内市花木



観音滝公園整備事業

野市、鹿児島県住宅公社

・北薩広域公園整備事業

(事業主体・鹿児島県)

・観音滝公園整備事業(事業主体・薩摩町)

⑤支援する道路事業

(直轄国道)

・国道三号 隈之城バイパス(川内市)

(補助国道)

・国道五〇四号 北薩空港道路

(薩摩郡薩摩町)

・国道二六七号 下舟木拡幅

(薩摩郡宮之城町)

・国道三二八号 副田バイパス

(薩摩郡入来町)

(地方道)

・(主) 川内申木野線(申木野市羽島)

・(主) 京泊大小路線(川内市平島)

・(一) 薩摩祁答院線

(祁答院町黒木・薩摩町求名)

・(一) 市比野東郷線(樋脇町塔之原)

・(一) 薩摩山崎停車場線(宮之城町山崎)

・(一) 川口薩摩湯田停車場線

(宮之城町湯田)

(市町村道)

・(市) 上ノ原別府原線(川内市田海)

・(市) 永田線(樋脇町塔之原)

・(町) 鳥丸線(東郷町鳥丸)

・(町) 狩宿中央鶴田ダム線(薩摩町求名)

・(市) 冠岳神社線(申木野市冠岳)

・(町) 南瀬山田線(東郷町南瀬)

・(町) 佐志鶴田駅線(宮之城町広瀬)

・(市) 中井原線(申木野市上名)

(街路)

・大小路中郷線(川内市原田)

・海岸通線(申木野市)

・虎居線(宮之城町虎居)

・宮内中郷線(川内市花木)

2 大隅地方拠点都市地域整備事業

①目的・内容

本地域は豊かな自然環境や地域資源に恵まれ、農畜産業等の振興も進み、一層の発展が期待されている。これらの諸条件を活かし、総合的な生活空間の整備により、若者等の定住を促進する地域社会を形成する。

②所在地・規模

・鹿屋市、垂水市、吾平町(二市一町)
・約三万ha

③地域活性化の効果

民間との連携を深めつつ、当地域の自主性と創意工夫を発揮し、各種プロジェクト

を展開することにより、若者等が定住できる魅力ある地域社会の形成が図られ地域の活性化に資する。

④重点施策事業

・霧島ヶ丘公園整備事業

(事業主体・鹿屋市)

・県民健康プラザ建設事業

(事業主体・鹿児島県)

・大隅広域公園整備事業

(事業主体・鹿児島県)

・垂水港臨海部土地造成事業

(事業主体・垂水市)

⑤支援する道路事業

(直轄国道)

・国道二二〇号 海潟拡幅(垂水市)

・国道二二〇号 新城拡幅(垂水市)

(補助国道)

・国道二六九号 旭原拡幅(鹿屋市)

・国道二六九号 浜田拡幅(鹿屋市)

・国道五〇四号 高隈バイパス(鹿屋市)

(地方道)

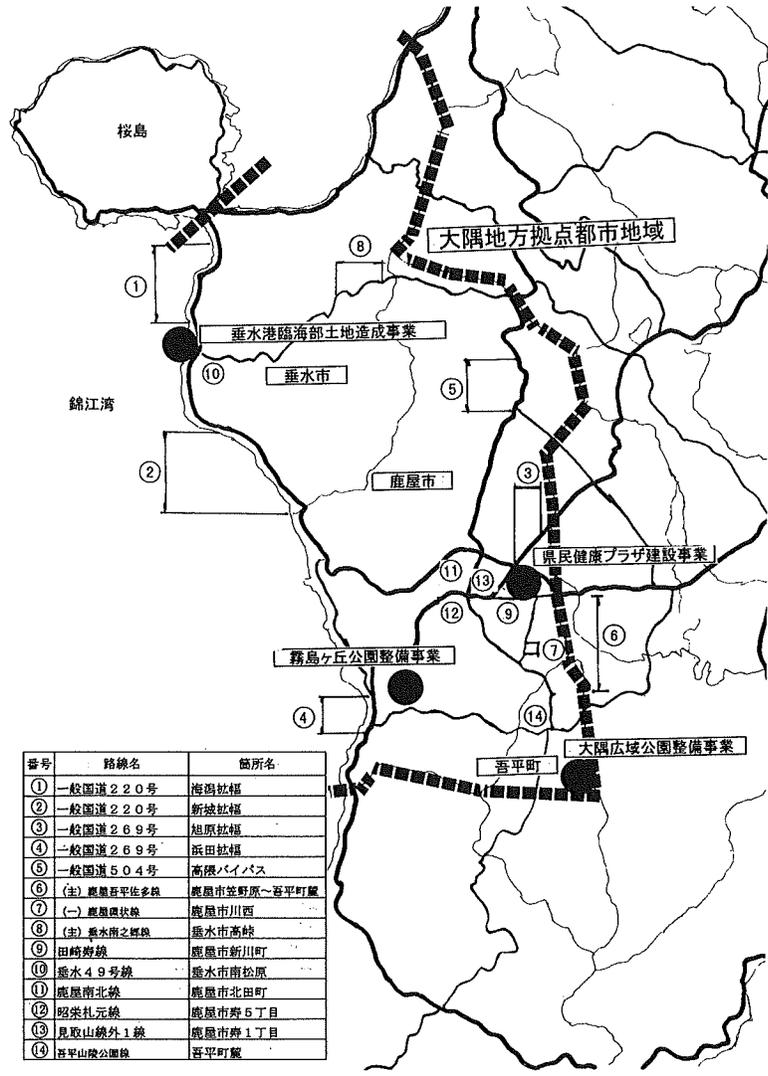
・(主) 鹿屋吾平佐多線

(鹿屋市笠之原・吾平町麓)

・(一) 鹿屋環状線(鹿屋市川西)

・(主) 垂水南之郷線(垂水市高峠)

(市町村道)



番号	路線名	箇所名
①	一般国道220号	海島辻橋
②	一般国道220号	新波辻橋
③	一般国道269号	旭原辻橋
④	一般国道269号	浜田辻橋
⑤	一般国道504号	高隈バイパス
⑥	(主) 鹿屋至佐多線	鹿屋市笠野原～吾平町蔵
⑦	(一) 鹿屋農林線	鹿屋市川西
⑧	(主) 垂水南之野線	垂水市高峯
⑨	田崎野線	鹿屋市新川町
⑩	垂水49号線	垂水市南松原
⑪	鹿屋南北線	鹿屋市北田町
⑫	昭栄札元線	鹿屋市寿5丁目
⑬	見取山線外1線	鹿屋市寿1丁目
⑭	吾平山陵公園線	吾平町蔵

図5 大隅地方拠点都市地域

- ・(市) 田崎寿線(鹿屋市新川)
- ・(市) 垂水四九号線(垂水市南松原)
- (街路)
- ・鹿屋南北線(鹿屋市北田町)
- ・昭栄札元線(鹿屋市寿)
- ・見取山線外一線(鹿屋市寿)
- ・吾平山陵公園線(吾平町蔵)

3 インターチェンジ周辺地域整備事業

①目的・内容

南九州西回り自動車道等のインターチェンジ周辺地域において、若者の定住化を図るとともに、高齢化社会に対応した、安全で良好な生活空間の形成を図るため、住宅団地の整備を行う。

②所在地・規模

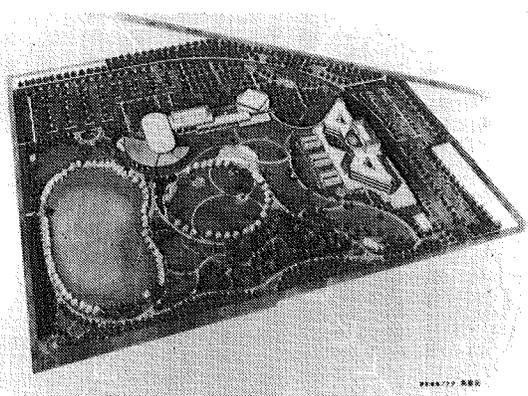


図6 県民健康プラザ鳥瞰図

③地域活性化の効果

都市内及び都市周辺地域における住宅団地の整備により、健康で快適な生活空間の形成が図られ、地域の活性化に資する。

④重点施策事業

- ・松元ニュータウン住宅団地整備事業
- (事業主体・鹿児島県住宅公社)

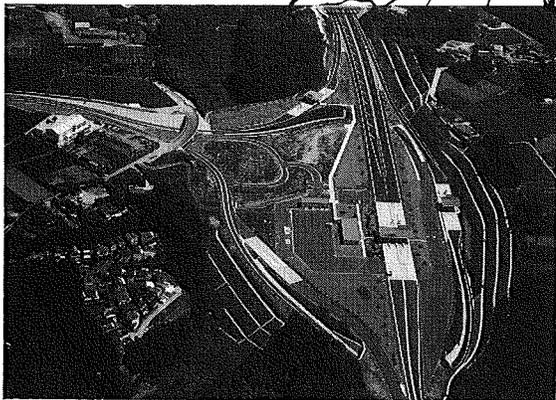
⑤支援する道路事業

- (直轄国道)
- ・国道三号 鹿児島道路



番号	路線名	箇所名
1	一般国道3号	鹿児島道路
2	一般国道3号	松元IC
3	(主) 鹿児島東市来線	鹿児島市五ヶ別府
4	(一) 徳重横井鹿児島線	伊集院町清藤
5	(主) 鹿児島東市来線	松元町上谷口
6	(主) 指宿鹿児島インター線	鹿児島市中山
7	(一) 小山田谷山線	鹿児島市小山田～鹿児島市谷山
8	(一) 小山田谷山線	松元町仁田尾
9	郡中央通線	伊集院町

図7 インターチェンジ周辺地域



松元IC

- ・(伊集院町、松元町、鹿児島市)
- ・国道三号 松元IC
- (地方道)
- ・(主) 鹿児島東市来線
- (鹿児島市五ヶ別府)
- ・(一) 徳重横井鹿児島線(伊集院町清藤)

- ・(主) 鹿児島東市来線(松元町上谷口)
- ・(主) 指宿鹿児島インター線
- (鹿児島市中山)
- ・(一) 小山田谷山線
- (鹿児島市小山田～松元町仁田尾)
- ・(二) 小山田谷山線(松元町仁田尾)
- (街路)
- ・郡中央通線(伊集院町)

4 志布志港港湾整備事業

①目的・内容
 南九州を背後圏とする物流拠点としての機能を強化する等のため、コンテナ埠頭等の整備を行う。
 また、テクノスパーライナーの寄港に対応した施設整備を行う。

②所在地・規模

- ・志布志町
- ・一・五万G/T級 水深七・五m 岸壁一バー
- ・五万D/W級 水深一四m 岸壁一バー

③地域活性化の効果

物流拠点としての機能強化が図られ、地域の活性化に資する。

④重点施策事業

・志布志港湾整備事業

(事業主体：運輸省、鹿児島県)

⑤ 支援する道路事業

(地方道)

・(主) 南之郷志布志線(志布志町志布志)

・(一) 飯野松山都城線(末吉町大路)

(街路)

・関屋線(志布志町)

現在、地域活性化促進進道路路事業に指定された各道路事業は順調に整備が進められているところだ。

四 終わりに

今後の鹿児島県の発展を進める上で道路の果たす役割はこれまで以上に大きな比重を占めてくると思われまふ。九州本土の南部に位置する我が県は、今後、九州各県のみならず、日本の各地域との交流・連携が必要となつていきます。また、これからの発展が見込まれるアジア地域との交流促進も今後の課題となっています。

本県の立ち後れた高速交通体系の早急な整

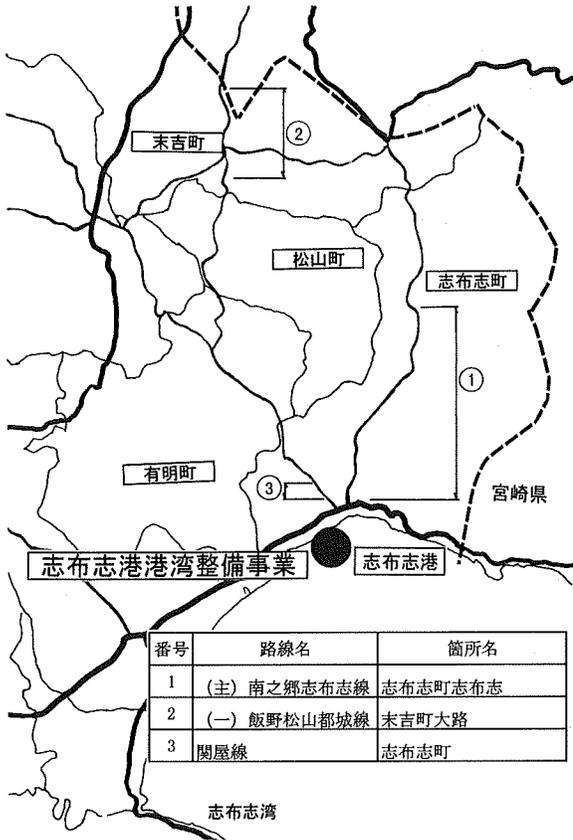


図8 志布志港湾整備事業

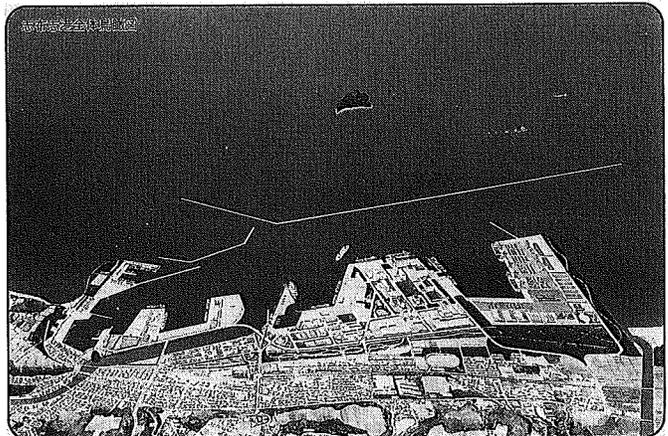


図9 志布志港全体鳥瞰図

備、各地域からの交通拠点へのアクセス道路の早急な整備を、今後の鹿児島県の発展に向けた最重要項目として進めていかなければなりません。

二一世紀の鹿児島「うるおいと活力に満ちた鹿児島島の創造」に向けて、今後も県民の皆様からご意見をいただきながら、本県の発展の基盤となる道路の整備を進めていきたいと考えております。

月・日	世界の動き	月・日	国内の動き	月・日	道路行政の動き		
6・9	<p>○北大西洋条約機構(NATO)軍とユーゴスラビア連邦軍が、ユーゴ軍セルビア治安部隊のコソボ自治州からの一日以内の完全撤退などで合意、文書に調印した。</p> <p>一日にユーゴ軍・セルビア治安部隊が撤退を始めたため、NATOのソナナ事務総長が空爆の停止を宣言した。</p> <p>○経済協力開発機構(OECD)の開発援助委員会(DAC)が、加盟二カ国の一九九八年の途上国援助(ODA)実績額(暫定値)を発表した。日本はアジア向けの援助が急増したため、一〇六億八、〇〇〇万ドルと前年に比べ一四・二%増え、八年連続で世界一。二位は米国の八一億三、〇〇〇万ドル、次いでフランス、ドイツ。</p> <p>○韓国国防省によると、韓国側「緩衝海域」に侵入した朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の魚雷艇などが、韓国海軍艇に発砲し、双方の間で銃撃戦が行われた。北朝鮮艇は七隻で、うち二隻が沈没したとみられている。</p> <p>○国際オリンピック委員会(IOC)の第一〇九回総会がソウルで開催され、二〇〇六年冬季五輪の開催地にトリノ(イタリア)を選んだ。イタリアでの冬季五輪は一九五六年以来。</p> <p>○ドイツ・ケルンでの第二五回主要国首脳会議(サミット)は、国際通貨基金(IMF)によるロシアへの融資再開を促すとともに、公的債務の支払い軽減促進などロシア支援策の首脳宣言と、コソボなど地域問題に関する声明を採択して閉幕した。</p>	5・24	<p>○新しい日米防衛協力のための指針(ガイドライン)関連法が、参院の特別委員会と本会議で可決、成立した。</p> <p>○総務庁の労働力調査によると、四月の男性の完全失業率は五・〇%(季節調整値)で、前月を〇・二ポイント上回り、現行調査を始めた一九五三年以来の最悪。男女平均の失業率は四・八%(同)で、前月と同水準の最悪。</p> <p>○金融監督庁が中堅生保の東邦生命保険(本社・東京)に対して保険業法に基づいて破たん認定し、解約などの一部業務の停止と、資産の保全を命じた。生保の破たんは日産生命に次いで、戦後二件目。</p> <p>○東京地検が日本長期信用銀行の大野木克信・元頭取(六三)と元副頭取ら三容疑者を証券取引法違反(有価証券報告書虚偽記載)の疑いで逮捕。</p> <p>○経済企画庁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)は、一九九七年七―九ヶ月期以来、一年半ぶりのプラス成長。昨年一〇―一二ヶ月期に比べ実質で一・九%、年率換算で七・九%と大幅な伸び。</p> <p>○政府が閣議で「高齢社会白書」を決定。昨年一〇月現在の六五歳以上の高齢者人口は二、〇五一万人で、総人口に占める割合は一六・二%。</p> <p>○政府が雇用・産業競争力強化対策を決定。雇用対策では、国・自治体による採用や民間への事業委託などで七〇万人強の雇用を生み出す方針。これにより、秋の臨時国会に提出する補正予算に少子化対策と合わせ五、〇〇〇億円程度が計上されることになる。</p>	6・1	<p>○新しい日米防衛協力のための指針(ガイドライン)関連法が、参院の特別委員会と本会議で可決、成立した。</p> <p>○総務庁の労働力調査によると、四月の男性の完全失業率は五・〇%(季節調整値)で、前月を〇・二ポイント上回り、現行調査を始めた一九五三年以来の最悪。男女平均の失業率は四・八%(同)で、前月と同水準の最悪。</p> <p>○金融監督庁が中堅生保の東邦生命保険(本社・東京)に対して保険業法に基づいて破たん認定し、解約などの一部業務の停止と、資産の保全を命じた。生保の破たんは日産生命に次いで、戦後二件目。</p> <p>○東京地検が日本長期信用銀行の大野木克信・元頭取(六三)と元副頭取ら三容疑者を証券取引法違反(有価証券報告書虚偽記載)の疑いで逮捕。</p> <p>○経済企画庁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)は、一九九七年七―九ヶ月期以来、一年半ぶりのプラス成長。昨年一〇―一二ヶ月期に比べ実質で一・九%、年率換算で七・九%と大幅な伸び。</p> <p>○政府が閣議で「高齢社会白書」を決定。昨年一〇月現在の六五歳以上の高齢者人口は二、〇五一万人で、総人口に占める割合は一六・二%。</p> <p>○政府が雇用・産業競争力強化対策を決定。雇用対策では、国・自治体による採用や民間への事業委託などで七〇万人強の雇用を生み出す方針。これにより、秋の臨時国会に提出する補正予算に少子化対策と合わせ五、〇〇〇億円程度が計上されることになる。</p>	6・3	<p>○日本海沿岸東北自動車道の加治川橋が完成。</p> <p>○「二世紀の路面電車を考える」をテーマに「第四回路面電車サミット'99」とよはしが愛知県豊橋市で開催された(六日まで)。</p> <p>○中国横断自動車道 尾道松江線三刀屋―松江間の女夫岩トンネルが貫通。</p> <p>○徳島自動車道 井川池田IC―川之江東JCT(仮称)間の地田第二トンネルが貫通。</p> <p>○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)が、提言「スマートウェイの実現に向けて」をまとめ公表した。</p>
19		10		14			
20		11		16			

編集雑記

漢字の漢は、中国の王朝や民族の名に使われている。字源は水と難との合字だと辞書にある。そういわれてみると難の扁、莫とシを合わせた漢の字になる。難の字はクルシミを表す文字だが、その意味は扁の莫の字にあるという。その莫は黄の省畫と土の合字だといふ。ちよつとや、こしくなつたが黄と土の合字である莫が、どうしてクルシミを表す文字になるのか。私が使っている漢和辞典ではそこまで追求していない。多少こじつけのように思うが一つの見方として、黄河流域の古人にとつて黄色い土は或る種のクルシミを連想させたのではなからうか。このように見ると莫にシがついた漢の字は、黄土色をした水にクルシムという意味になる。とする漢民族というのは黄泥に苦しむ民族ということになる。黄河は中国大陸の北にある大河だが、上流部で黄土高原の中を流れて来るため黄土の微粒を大量に含んでいる。流水の半分が黄泥だといふ。泥土は堆積し河床を上げて洪水を繰り返すし、流域の人々を苦しめる。だから古代の人々は、この河を龍にたとえて

恐れ崇めた。その一方でこの流域が中国文化の発祥の地になったのは、洪水が肥料分をばらまき地面を豊かにした為だろう。エジプト文明とナイル河の相関のように河川の氾濫と文化の発祥とは密接な関係にある、と歴史は教えている。とはいっても、洪水に遭遇した当時の人々は生活基盤を揺がす恐るべき事態だったに違いない。この流域で生まれた易六四卦に利涉大川。不利涉大川。或いは過涉滅頂(途中で沈んでしまった)とあるのも、この河が国の興亡や人々の生活を支配した証拠といえよう。

紀元前五〇〇年、孔子達儒家はもと／＼あつた易六四卦に自分達の倫理思想を注釈して易経を完成させた。この注釈は十種の伝書となつて、後々易を学ぶ上で大いに役立っている。古い六四卦と儒教倫理が易経の中で共存し得たのは、苦しみもあれば楽もあるといった事象のすべてを陰陽二元に割り切つてしまふ共通理念があつたからだろう。明と暗、男と女、光と影、吉と凶、このように陰陽二元にすべてを分けるとなると、易六四卦も二つに分けざるを得なくなる。易経の目次を見ると六四卦を上経三〇卦(陽)、下経三四卦(陰)に分けている。注釈書の一つ序卦伝は、

各々の卦がどのような順序で配列されたか理由を述べている。

上経は、有天地然後萬物生焉。盈天地之間者唯萬物。故受之以屯。屯て始まり離て地上は生物をはじめ萬物に満ちているが、生物は生き残るために集団を作る。人も同様である。これら社会集団の中の出来事、訴訟(訟)、戦争(師)、平和(泰)、腐敗(蠱)などいわば公的な事柄を扱っているのが上経だといふ。一方、下経は有父子然後有君臣。有君臣然後有上下。有上下然後有禮儀有所錯。夫婦之道不可不要久也。故受之以恆。恆て始まり未済て終る三四卦の配列順序を述べている。文字はむずかしいがいつていることは簡単に、男女の結びつきによつて人間社会の秩序は始まり、男女の關係は同時にすべての問題の根だといふのである。男女の交わり(感)、夫婦(恆)、離婚(遯)、家族(家人)、結婚(漸)、出合い(姤)、生活(井)など、下経は私的な問題を扱っている。

— 山水蒙 —

8月号の特集テーマは「道路環境訴訟」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。また原稿は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

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

監修：建設省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

〒102-0082 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5階 TEL 03(3234)4310・4349

定価770円(本体価格733円)

FAX 03(3234)4471

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター

<年間送料共9,240円>