

目次

エッセイ

道づくりにおける「美しい空間と時間」	伊藤 寛	1
--------------------	------	---

特集／各種道路事業

各種道路事業の概要		5
農道整備事業の概要	農林水産省農村振興局整備部農地整備課	7
新たな林道路網整備の考え方 - 逆転の発想? -	林野庁森林整備部整備課	12
漁港漁村に係る道路の概要	水産庁漁港漁場整備部計画課	16
自然歩道ネットワークの整備について	環境省自然環境局自然環境整備課	24
一般自動車道の概要	自動車交通局企画室	29
港湾機能の発揮に不可欠な臨港道路	港湾局計画課	34

踏切道改良促進法の一部改正について	道路局路政課	39
「道路に関する世論調査」(内閣府)について	道路局総務課・企画課	45
滋賀県の「道路の整備に関するプログラム」	滋賀県土木交通部道路課	50
道路法 短見	中村 春男	58

軌道の風景⑩

にいがた廃線紀行 (後編)	桑田 龍太郎	60
---------------	--------	----

シリーズ「道の駅」

田万川町活性化の原動力 道の駅「ゆとりパークたまがわ」(山口県)	波田 治巳	65
時・時・時		68

各種道路事業の概要

定したものである。

「道路」とは、通常、一般交通の用に供する施設と定義されるが、これらは単一の法の下に建設・管理されているものではなく、道路の基本法である道路法に基づくもの他、種々の法律に基づくもの、特定の法律に根拠を持たないものがある。

1 道路法に基づく道路

道路法上の道路には、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道の四種類がある。

道路法は、道路に関する基本的・中心的な法律であり、道路の種類、路線の指定及び認定、管理方法、費用負担方法、監督等について定めている。

また、高速自動車国道法は、道路法の特別法として、高速自動車国道に関する道路法の特例を規

2 土地改良法等に基づく道路

土地改良法等に基づく道路としては、農業用道路（いわゆる農道）がある。

このうち、基幹的な農道として広域営農団地農道整備事業により整備される農道（広域農道）及び農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業により整備される農道（農免道路）がある。また、緑資源公団法に基づき、緑資源公団によって整備されている農道等もある。

3 森林法に基づく道路

一般に林道とは主として森林施業の実施や森林の管理等のために森林に開設される道である。

林道という用語は、法令等で明確に定義したものではないが、森林法において、森林計画中の定めるべき事項として林道が規定されているのを始め、二〇以上の法令において林道という用語が使われている。

4 漁港法に基づく道路

漁港法に基づく道路としては、漁港の整備計画に基づく漁港修築事業等により建設される漁港施設としての道路がある。

また、農林漁業用揮発油税財源身替漁港関連道として整備され、完成後は道路法による道路として道路管理者に引き継がれる漁港関連道（いわゆる農免道路）がある。

5 自然公園法に基づく道路

自然公園法に基づく道路とは、自然公園内にあって公園事業として整備される道路をいい、車道、自転車道、歩道がある。

6 自動車運送法に基づく道路

自動車運送法に基づく道路には、専用自動車道、一般自動車道の二種類がある。

専用自動車道は、自動車運送事業者が専ら自らの自動車運送事業の用に供することを目的として設けられた道路であり、一般自動車道は、専ら自動車の交通の用に供することを目的として設けられた道路で専用自動車道以外のものをいう。

7 港湾法に基づく道路

港湾法上の道路としては、臨港交通施設としての道路（いわゆる臨港道路）がある。臨港道路は、港湾内で発生する物流を円滑に捌くための道路であり、港湾区域及び臨港地区内にある場合並びに国土交通大臣が港湾管理者の申請により認定した場合には、港湾法上、「港湾施設」として、国の補助事業又は直轄整備の対象となる。

8 都市公園法に基づく道路

都市公園法に基づく道路としては、都市公園の効用を全うするために園内に設けられる園路があ

る。

9 鉱業法に基づく道路

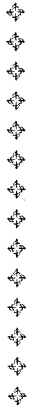
鉱業法に基づく道路としては、鉱山道路がある。鉱山道路は、鉱業権者または租鉱権者が鉱区若しくは租鉱区またはその周辺地域において、開発及び採鉱のために設置する道路であり、性格的には私道であるが、土地の使用、収用権を付与されている。

10 法定外公共物としての道路

法定外公共物としての道路は、一般的に里道または赤道といわれており、道路法等の適用の無い、いわゆる認定外道路の一つである。

11 特別法の関与しない私所有権に基づく道路

もっぱら私人の財産権の行使として管理される道路は、私道といわれ、原則として公法上の規制は働かないが、建築基準法、道路交通法等の規制は及ぶものである。



さて、ここで道路行政の専門誌であり、道路法に基づく道路の管理者を主な対象とする本誌において各種道路事業を扱うことの意義を考えてみる。

まず、それにより読者は普段はあまり縁の無い各種道路事業の存在を知り、それについての知識を得ることができる。そして、道路法以外に基づく道路についての知識があれば、それらと交差、連結する機会等が生じた際に、協議が行いやすくなると思われる。また、道路法に基づく道路とそれ以外の道路の規定、特徴等を比較することにより、道路法に基づく道路についても普段とは別の面から研究することができ、その新たな理解に資することができると思えよう。

各種道路事業については、その制度、目的、整備方法等が異なるため、認識を深めようと思えば、それぞれを個別に研究していくより方法は無い。そこで今回の特集においては、これらの道路の中でも道路行政を運営する上で関わりあうことが多いと考えられる2〜7の道路の概要について、それぞれの担当部局に解説していただくこととする。

農道整備事業の概要

農林水産省農村振興局整備部農地整備課

一 はじめに

近年、農村地域においては、生産性や収益性の高い農業を展開していくための基礎となる生産基盤の整備と併せて、快適でゆとりある農村地域の環境の改善が求められてきている。また一方、都市地域では、その農村の豊かな自然環境を求めて、農村との交流が望まれてきている。

このような中、農道整備事業は、農業の振興と農村地域の活性化、農村と都市の多様な連携に資するために、重要な役割を果たすものである。

二 農道の定義と分類

農道は、農業の生産性の向上、農産物流通の合理化等を促進するとともに、農村居住者に日常生活

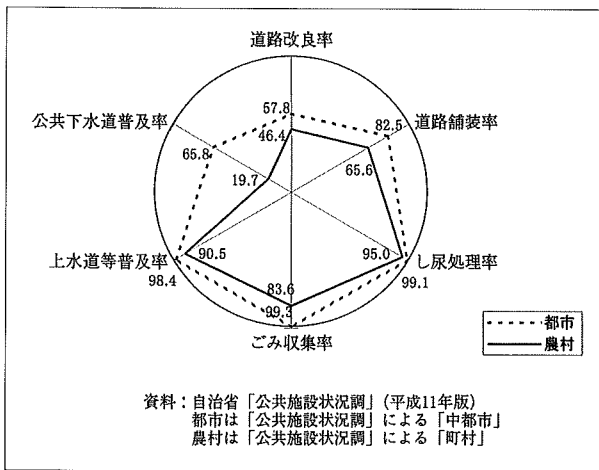


図1 都市と農村の生活環境施設の整備状況

農道総延長	182,327km
① 幅員別延長	
1.8m以上4.0m未満	110,632km (構成比 60.7%)
4.0m以上	71,695km (構成比 39.3%)
② 舗装済延長	56,885km (舗装率 31.2%)
③ 農道内のトンネル部延長	35km
(1ヶ所平均)	155m
④ 農道内の橋梁部延長	109km
(1ヶ所平均)	42m

資料：農林水産省統計情報部「農道・林道の整備状況(平成12年調査)」

図2 農道の延長

活面で利用される等、農村の生活環境の改善に資する要素もあるが、主として農業上の機能、役割から分類すると図3のように区分できる。

三 事業制度

農道の整備を事業内容に含む事業制度は数多く設けられており、農道を整備する場合には、その

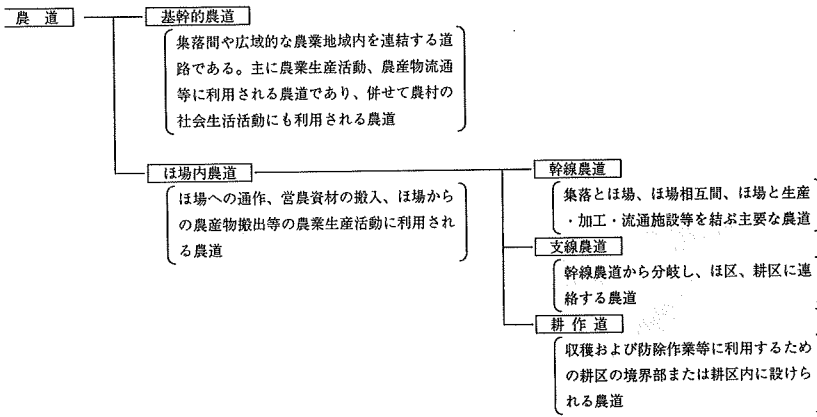


図3 農道の分類

農道の目的、関連する農業生産基盤の整備状況を勘案し、最も適切な事業により整備が行われるが、ここでは単独事業として農道を整備している次の三事業について述べることにする。

(1) 広域営農団地農道整備事業（広域農道）

広範囲な農業地域を対象に、各種の生産、流通、加工施設の整備を図るとともに、その効果を十分発揮しうるよう、生産、集出荷、加工、販売体制等の組織化と管理体制の整備を促進するため、都道府県によって広域営農団地整備計画が樹立されている。

広域営農団地農道整備事業は、この計画に基づき、都道府県が事業主体となって団地内における農道網のうち基幹となる農道の新設又は改良を行う事業として、昭和四五年度に創設された（写真1）。

(2) 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業（農免農道）

揮発油税が昭和二四年に創設され、国の一般財源とされていたが、昭和二八年道路整備費の財源に関する臨時措置法（現在の道路整備緊急措置法）の制定に伴い、本税の収入額は道路整備財源に充てられることとなった。このため、「農林漁業用」に使用される揮発油については、課税を免除すべ

きである。」との世論が昭和三四年頃から強くなり、農業用揮発油の減免措置の替わりにこれに相当する税相当額を財源として、昭和四〇年度に事業が創設され農業を振興すべき地域において基幹となる農道の施設及び改良を実施している。



写真1 基幹的農道（広域農道 高知県）

(3) 一般農道整備事業（一般農道）

本事業は、広域農道、農免農道以外の農道網の基幹となる農道であつて、ほ場整備で造成された末端農道をつなぐ基幹農道や畑地帯の農道等、地域に密着した農道の新設又は改良を行う事業として、昭和四十六年度に創設された（写真2）。

四 農道の特徴

- ① 農道は、その利用上、
- ② 通作のための道路
- ③ 農産物や営農資機材の積み卸し場所及び農業機械等の作業場所

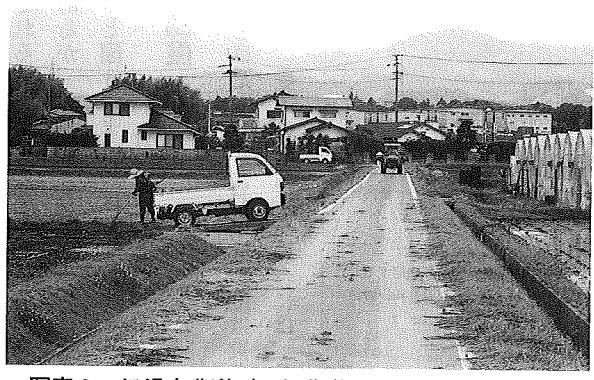


写真2 ほ場内農道（一般農道 福岡県）

③ 農産物流通及び営農資機材の輸送のための道路

としての役割を持つているほか、併せて

- ④ 農村の日常生活環境を快適なものとする
- ⑤ 都市と農村との交流を図る

役割をも果たしている。

したがって、一般公道と比較して、

- ① 農業生産活動を考慮した路線配置が必要である
- ② 幹線農道から末端耕作道に至る農道網を整備することができる



写真3 ももの収穫状況（山梨県）

③ 車輛の通行場所と、各種農業機械の作業場所としての機能を併せ有する道路構造として整備することが必要である

という特色を持っており、またその交通形態からみれば、

- ④ トラクター・コンバイン等の低速車とトラック等の高速車が通行する高低混合交通が顕著となっている

という特徴がある（写真3・4）。

五 農道整備事業と道路事業の比較

農道整備事業は、土地改良法に基づき地域から

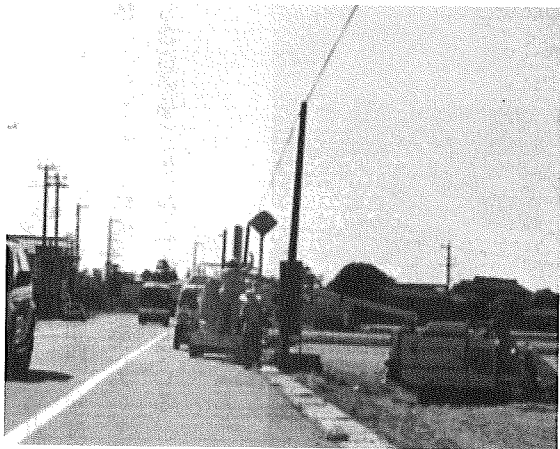


写真4 農作業車の作業場所を確保（福井県）

表1 農道整備事業と道路事業との比較

	農道整備事業	道路事業
根拠法令	・土地改良法	・道路法、高速自動車国道法
整備計画	・土地改良長期計画（10年） （閣議決定）	・道路整備五箇年計画 （閣議決定）
主目的	・農業の振興（農業生産性向上と物流の効率化）を通じた地域の活性化	・道路網の整備を図り、交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進
路線計画	・農地と集落、農地と農業施設、農業施設と一般道路を結ぶもの ・一般道路のネットワーク、地域の農業振興計画や地元受益者の意向を踏まえ決定	・都市と都市、都市と地方、都市と交通拠点を結ぶもの ・国道、都道府県道等の縦系列の道路ネットワークづくりを目指して、国あるいは地方公共団体が路線を指定又は認定し決定
事業実施	・受益地及び受益者が特定される ・土地改良法の手続きを行い、農家の申請、受益者の2/3以上の同意を得て実施 ・ほ場整備等の農業基盤整備事業と一体的に実施 ・ほ場整備等と一体的に効用を発揮	・一般交通に供するための受益地並びに受益者は特定されない ・道路管理者である国又は地方公共団体の発意に基づき実施
対象地域	・農業を振興する地域（農振法）	・指定又は認定された路線が存在する地域

の申請により、農振法に基づき農業振興地域内において、農業振興の観点から必要な路線を整備するものである。

一方、道路事業は、一般公共の用に供し、道路交通の円滑化と安全の確保を図ることを目的とし、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道等の道路ネットワークづくりを目指している。その整備手法については、道路法、高速自動車国道法に基づき、国や地方公共団体が路線を指定又は認定し、その区間を整備していくものである（表1）。

農道整備事業で整備される農道の中には、道路事業で整備される道路との並行路線として批判される場合があるが、通常、計画段階からその使用目的、機能、設計等の相違について、道路部局と協議調整を経て建設されており、両者の連携により、農産物流通の合理化等が促進されている。

【広域農道A地区の事例】

広域農道と有料道路がほぼ並行して半島を縦貫している（図4）。

広域農道の特徴として、

- ① 農地の分布に基づく効率的な路線配置（野菜、果樹、畜産、花卉等の農業地帯を縦貫）

- ② 路線の四割以上が既設の道路・市町村道を

利用

- ③ 農業機械の通行、路肩作業等を配慮した設計

- ④ 交差点があるなど、高速自動車走行ができない

などがある一方、有料道路は、

- ① 農地から直接の乗り入れや路肩作業ができない

- ② 特定の料金所からしかアクセスできないため、有料道路のみでは農地や各種農業用施設を連結することは困難であり、それぞれの機能が發揮するよう広域農道を整備している。

広域農道と有料道路との連携は、受益地↓広域農道↓有料道路↓大都市という流通経路を確立させ、高生産性農業の促進、農産物流通の合理化に寄与し、地域の農業振興に大きく貢献している。

六 おわりに

農道整備事業を含む農業農村整備事業は、食料・農業・農村基本法を踏まえた食料自給率の向上等国民の視点に立った生産基盤の整備を推進するとともに、農村の日常生活の環境整備等総合的な整備の展開を図るため、各種施策を実施している。

このような中、農道整備事業は、平成一二年度に設けられた学識経験者からなる「農業農村整備

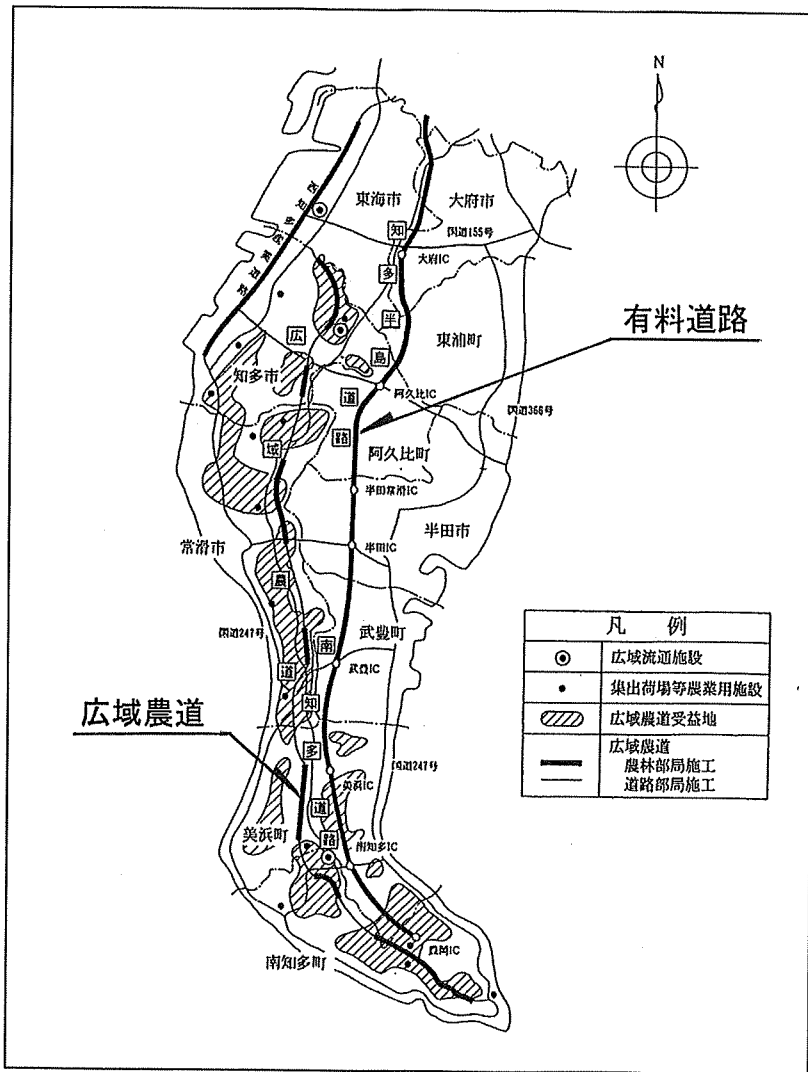


図4 広域農道A地区周辺の主要道路

事業の効率的実施に係る検討会」の提言を受けて、工期が長期化している地区を始めとして実施地区の事業管理を抜本的に見直しているところであ

る。これにより、事業の効率的・重点的な実施を図り、事業効果のより一層の早期発現を図っていくこととしている。

新たな林道路網整備の考え方

―逆転の発想?―

林野庁森林整備部整備課

一 はじめに

森林には、国土の保全、水資源の涵養、森林レクリエーションの場の提供、動植物の生息の場、地球温暖化の緩和など様々な機能があることについては、一般に浸透していると思います。最近では、これらの役割に加え、地球温暖化対策などの環境保全の観点から、再生産可能な循環型資源である木材の生産も、森林の重要な役割として見直されるようになってきました。

五月七日の小泉首相の所信表明演説中では、キーワードとして、「安心できる生活」「自然との共生」「循環型社会の構築」などが見受けられました。変革を求められている日本にあっても、森林の重要性は高まるばかり、日本を支える最も重要

な基盤として期待されている、と考えるのは単なる林野庁の身びいきでしょうか。

森林の有する多様な機能の多くは、単に自然の推移に委ねるばかりでは十分に発揮されるものではありません。木材生産はその典型ですが、持続的な林業経営活動の展開や、適切な森林の保育によって初めて高度に発揮される性格を有しています。

かつて、林道は、林産物の搬出のための施設であるとの認識が強い時期もありましたが、このように、現在では、森林の多面的な機能を高度に発揮させるための適正な森林整備を行う上で、欠かさない施設となっています。また、これにあわせ、山村地域の振興にも寄与するなど、林道の役割は多様化、高度化の道を辿ってきました。

二 長期育成循環施業の導入

平成一三年度、林野公共事業の目玉の一つとして、長期育成循環施業の導入が挙げられます。我が国の森林のうち、人工林は約四割を占めています。これらは、戦中・戦後の過度の伐採により荒廃した森林を早期に回復させること等の目的で、昭和三〇年代をピークに造成されたものです。これら人工林が、いわゆる団塊の世代として成熟期を迎えようとしています。

国産材の利用が盛んな状況にあれば、伐採と新たな植栽が行われることでしようが、せっかくの循環型資源が国内で入手できるのに、木材価格の低迷などが原因となり、その八割は輸入に頼っているのが現状です。供給サイドから見れば、労賃

と比較するとベイしないから伐らないし、手入れもしないということになります。中には、伐採はしたものの植栽が行われず、無立木地となるケースさえ見受けられるようになりました。

長期育成循環施業とは、成熟期を迎えつつある人工林の新たな整備方策として、今年度より導入されたものです。簡単に言えば、これまでの画一的な皆伐→新植というパターンを見直し、抜き切

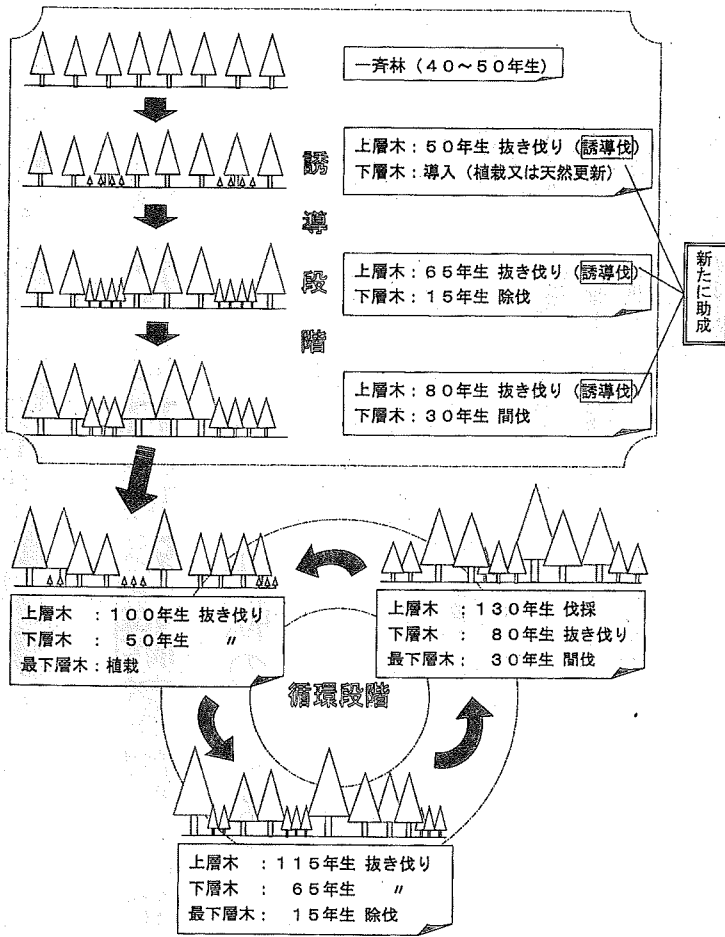


図1 長期育成循環施業の体系 (イメージ)

りを繰り返しつつ徐々に若い樹木への更新を図っていくものです。安定的、循環的に木材が供給されること、再造林のための費用が分散されること、メリットとして挙げられます。また、様々な年齢の樹木で構成されることや、伐採時に裸地化する面積も少ないことなどから、国土の保全等の公益的な機能を発揮させる上でも極めて好ましい施業 (森林の取扱い) 方法となっています (図1)。

三 長期育成循環型路網

この新たな施業には、成熟した樹木の抜き伐りや、残存木間への新たな植栽を二〇年前後で繰り返し、下草の刈り取りなどの作業を適宜行うなど、きめ細かな整備が恒常的に必要となります。このため、この施業に必要な林道も、相当の密度できめ細かく配置していくことが不可欠です。

この施業のために新たに導入された、新たな林道の整備方法が、長期育成循環型路網です。

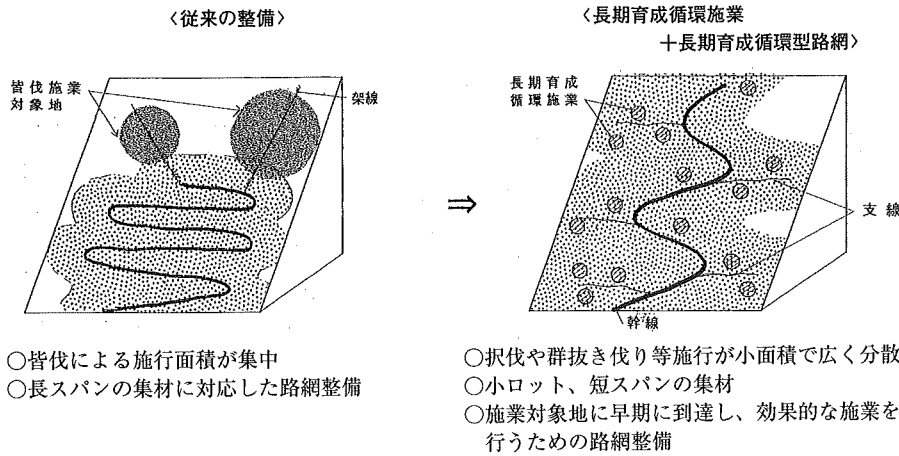
相当の密度で林道等を設置し路網整備を行うことが求められていますから、いかに効率よく林道等を配置しコストを下げるかが重要です。また、森林の多面的な機能を発揮させるための施業のパートナーなのですから、地形の改変等は極力抑制しなくてはなりません。

このため、従来の林道の規格等にとらわれない、新たな林道の配置等の考え方が導入されました。

長期育成循環型路網の特徴は、「比較的急勾配の幹線」と「緩勾配の支線」の組み合わせで、面的にカバーしていくという点です。一般公道の常識とは逆となっていると思います。

専ら森林整備等に利用される場合、林道は、単に二点間の線的な到達性を確保するだけではなく、上下に広がる林地の高低差を克服しながら森林を面的にカバーしなくてはなりません。従来は、

高低差の克服と面的にカバーすること双方の役割を、低規格の支線が担い、幹線の役割は外部から森林のあるポイントまでを線的に結ぶことを主に求められていました。



- 皆伐による施行面積が集中
- 長スパンの集材に対応した路網整備

- 択伐や群抜き伐り等施行が小面積で広く分散
- 小ロット、短スパンの集材
- 施業対象地に早期に到達し、効果的な施業を行うための路網整備

図2 長期育成循環型路網整備のイメージ

低規格の林道は通常舗装されませんし、排水施設等もあまり密には配置されません。高低差を稼ぐために急勾配とすれば、流水による浸食等を受けやすいなど、維持・管理に多大な労力等が必要となってしまう。一方、緩勾配で配置すると、迂回箇所が増大し延長も伸びることとなるため、土工量が多大なものとなってしまいます。

この点を解決するため、高規格の幹線に高低差の克服の役割を担当させるという発想が生まれました。舗装したり排水施設を密に設置する等、流水対策を施した幹線を、急勾配で配置し、傾斜が緩くなる地点まで一気に登ります。各ポイントからは、樹木の枝のように等高線沿いに緩勾配で支線を配置していきます。勾配の目安としては、幹線は一〇〇程度、支線は三〇程度です。支線については、未舗装道路が流水による浸食を強く受けようになる勾配、すなわち実例調査等により導かれた七〇%を上限としています(図2)。

これまでの常識的な幹線の配置方法は、谷沿いに行けるところまで進んでいき、そこからヘアピンカーブを繰り返しながらゆっくり登っていくものであり、一方、規格の低い支線こそ急勾配である、という固定観念を持っていた筆者にとって、この考え方は、大げさに言えば、コロンブスの卵のようでした。

二点間を結ぶための道路であればスピードは重

要な因子ですが、面的にカバーすること等の比重が高い林道では、スピードにはこだわらなくとも良いということが根底に流れる考え方です。このため、急勾配で一気に高低差を稼ぐ幹線の導入はか、一定ではない勾配(波形勾配)や地形に沿ってカーブを付けていく(直線化しない)ことなども、今後導入を検討すべき課題として挙げられます。

林道の規格等は、林野庁長官通知である「林道規程」で定められています。このため、長期育成循環型路網の導入に合わせ、必要な改正を行っています。

今年始まったばかりの事業ですから、実際の事業でどの程度土工量等の軽減が図られ、コストダウンにつながったか、あるいは、環境保全に資することができたかについては、まだ、わかりません。今後集められるデータ等が待ち遠しいところです。

四 一般の林道への展開

長期育成循環型路網の考え方は、もちろん、即席で生まれたものではありません。林道の大家である東京大学名誉教授の南方先生などの学者の方々が、長年の研究の中から作り出してきた、効果的・効果的な路網整備のあり方です。

昨年一月からおよそ一年間、林野庁において

は南方先生をはじめ、林道に長年携わってこられた方々で構成される、林道技術問題検討委員会が開催されました。これからの森林整備の方向に即し、自然環境に配慮しながら、効果的・効率的な林道整備の推進を図るための、林道整備に関する基本的な諸課題を検討していただきました。その検討の中で示されつつあった路網整備の考え方を、いち早く具体化したものが長期育成循環型路網です。

今年の二月、委員会の報告書がまとめられました。長期育成循環型路網に関する提言のほかにも、様々な提言が行われました。

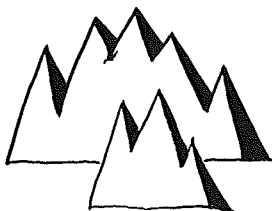
林道は森林整備等のための道ですが、実際には、専ら森林整備のための車両のみが利用するものから、例えば森林散策を目的とする一般車両の通行が相当量あるものまで様々です。委員会の報告書では、林道だからと言って画一的な規格等を当てはめるのではなく、このように状況の異なるものについてはタイプ分けを行い、弾力的に対応すべきとの提言もされています。

長期育成循環型路網は、長期育成循環施業に限らず、きめの細かい森林整備を推進していく上で、極めて有効な手法です。現在、なるべく広範な森林で同様の路網整備が行われるよう発展させていくことを検討しています。もちろん、専ら森林整備用の車両が通るタイプの林道に限られるでしょう。

う。タイプ分けによる規格等の弾力化等と合わせ、林道規程の改正など必要な手続きを行っていく予定です。

五 おわりに

はじめに述べましたように、森林と森林整備等に対する期待は大変大きくなってきています。林道は、そのための基盤的施設として不可欠のものであり、まず、林道が整備されてこそ、造林など森林に直接手を下す事業が実施できるのです。にもかかわらず、林道に対する一般の方々の印象は芳しくないかもしれません。林道の必要性をねばり強く説明していきますので、何卒、ご指導ご鞭撻のほどよろしくお願い申し上げます。



漁港漁村に係る道路の概要

水産庁漁港漁場整備部計画課

一 漁港について

漁港とは、天然又は人工の漁業根拠地となる水域及び陸域並びに施設の総合体であつて、漁港法（昭和二五年法律第一三七号）の規定により指定されたものと定義されており（漁港法第二条）（図1）、平成一三年三月現在、全国に二、九三一の漁港が存在している（表1）。

漁港は、漁業を営む際の重要なアイテムである漁船の安全を確保するとともに、漁獲された水産物の陸揚げの場、出漁の準備の場等の生産基盤として、さらには、水産物の加工や消費地への迅速な流通の拠点として、水産業の発展のため、重要な役割をはたしている（図2）。

そのほか、漁港は、

① 国民の多様なニーズに則した水産物の安定供給

② 地域社会の核として、国土の均衡ある発展

③ 国民への美しく豊かな余暇空間の提供
④ 漁港背後の住民の生命や財産の安全の確保

⑤ 沿岸域の様々な管理拠点
等多様な役割を担っている（図3）。

二 漁港漁村の道路について

漁港漁村の道路は、漁港法上の道路である臨港道路と、主として道路法上の道路となる漁港関連道及び漁業集落道に大きく分類される（図4）。

これらの道路は、それぞれの特色に応じて、そ

表1 漁港の種類と指定漁港数

漁港種類	漁港数	備 考
第1種	2,206	その利用範囲が地元の漁船を主とするもの
第2種	511	その利用範囲が第1種漁港よりも広く、第3種漁港に属しないもの
第3種	100	その利用範囲が全国的なもの
特定第3種	13	第3種漁港のうち水産業の振興上特に重要な漁港で政令で定めるもの（八戸、気仙沼、石巻、塩釜、銚子、三崎、焼津、境、浜田、下関、博多、長崎、枕崎の13漁港）
第4種	101	離島、その他辺地にあつて漁場の開発又は漁船の避難上特に必要なもの
合 計	2,931	

※) 漁港数は、平成13年3月31日現在である。

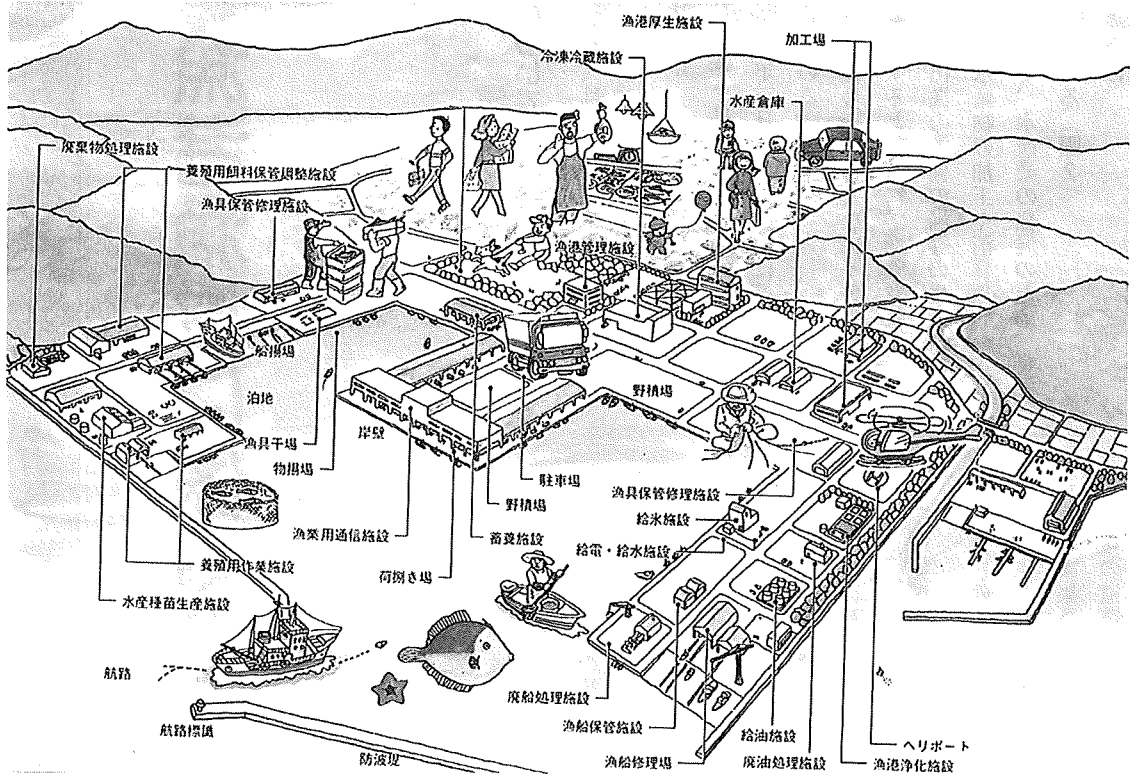


図1 漁港の概念図

●漁港と水産業の関連図

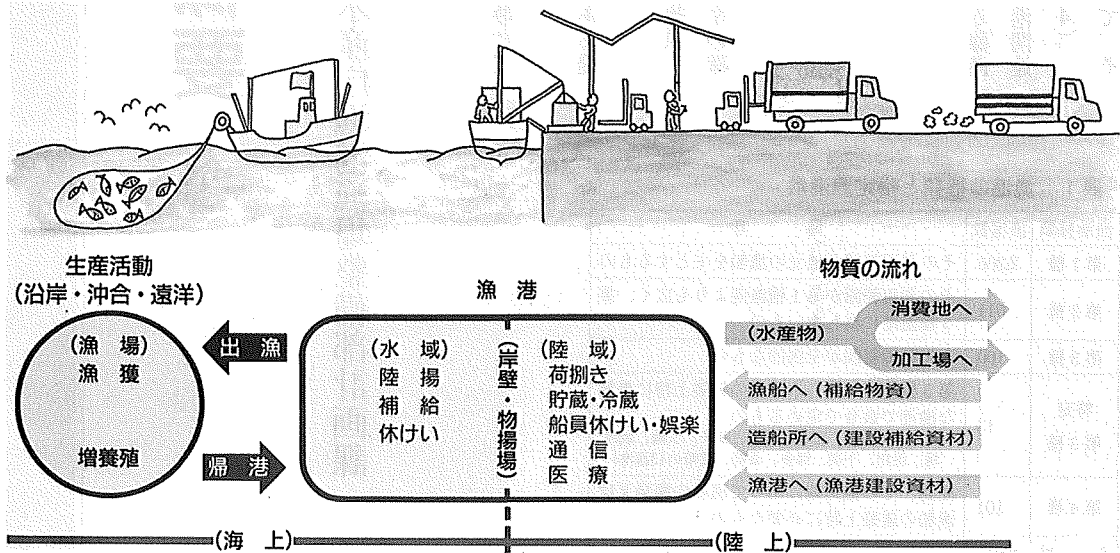
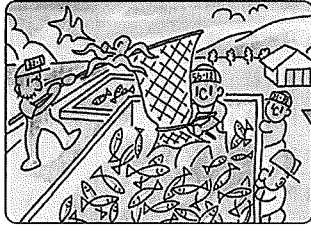
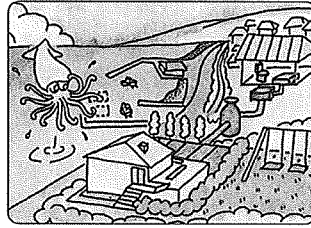


図2 水産物の生産と流通の接点である漁港



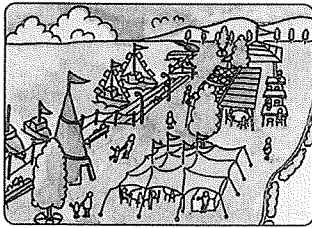
国民の多様なニーズに即した
水産物の安定供給

動物性タンパク質の4割を占める水産物の集出荷拠点、漁船の出漁・準備、水産物加工等の関連産業の根拠地です。



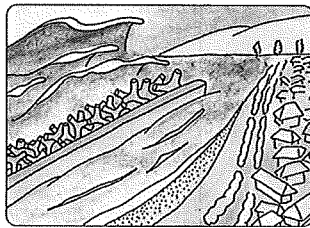
地域社会の核として、
国土の均衡ある発展に寄与

離島、過疎等の条件不利地域に多く立地する漁港漁村の地場産業の育成、生活環境の改善により地域の活性化を図ります。



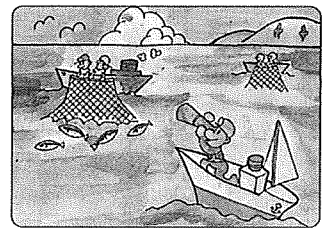
国民への美しく豊かな
余暇空間の提供

都市住民等の自然とのふれあいの場、余暇の場を確保します。



漁港背後の住民の生命や
財産の安全の確保

漁港の防波堤等により、津波や高潮から集落を守ります。



沿岸域の様々な管理拠点

国土・自然環境の保全、密漁等の早期発見、船舶の避難等の管理の拠点となっています。

図3 漁港漁村の役割

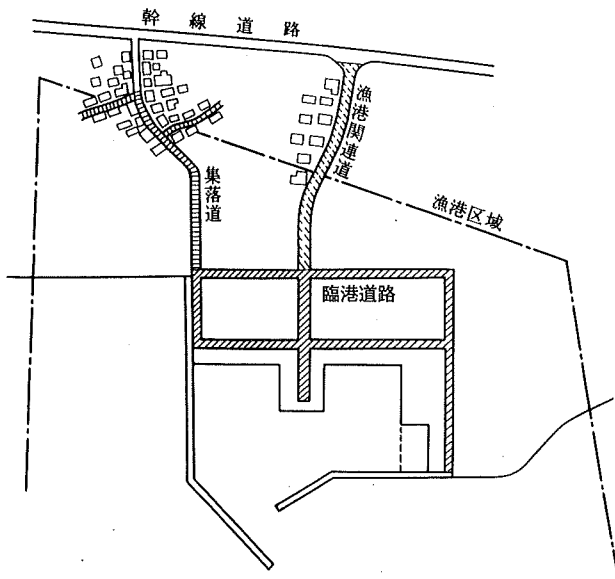


図4 漁港漁村の道路の概念図

それぞれの目的に沿った事業で整備されることとなるが、それらの事業概要と補助率は表2のとおりである。

また、地方財政措置については、一般公共事業債（拡大分）の対象となっており、起債充当率がおおむね九五%（うち交付税算入率が後年度八〇%）となっている。

以下に、それぞれの道路に関して詳述することとする。

表2 漁港漁村の道路を整備する事業及び補助率

事業名	所管	漁港種別等	補助率	事業概要
漁港修築事業	本土	第1種～第4種	1/2	漁港の基本施設（防波堤、護岸、岸壁、船揚場、航路、泊地等）及び機能施設（道路、用地等）の漁港施設等の整備
地域水産物供給基盤整備事業	北海道	第1種～第3種	5.5/10	
		第4種	2/3	
広域漁港整備事業	離島	第1種～第4種	5.5/10	
	沖縄	第1種～第4種	9/10	
	奄美	第1種～第4種	2/3	
漁港漁場機能高度化事業		本土	1/2	
		北海道	1/2	
		離島	5.5/10	
		沖縄	2/3	
		奄美	5.5/10	
農林漁業用揮発油 税財源身替漁港関 連道整備事業	本土	主要	1/2	漁業用に消費される揮発油の課税相当額を充てて、漁港と幹線道路等を結ぶアクセス道路の整備
		一般・附帯	1/2・1/3	
	北海道	主要	5.5/10	
		一般・附帯	1/2	
	離島	主要	5.5/10	
		一般・附帯	1/2	
	沖縄	主要	4/5	
		一般・附帯	1/2	
	奄美	主要	7/10	
		一般・附帯	1/2	
漁業集落環境整備事業		沖縄外	1/2	漁村の生活環境の改善のため、漁業集落道、集落排水施設等の整備
		沖縄	5.5/10	

(1) 概要

三 臨港道路の整備

臨港道路は、漁港区域内の漁獲物の輸送等を迅速に行うための、漁港の専用道路であり、漁港法第三条第一項第二号のイに規定する輸送施設として、漁港管理者が漁港管理規定（漁港法第三四條）に基づき管理する漁港施設としての道路である。

また、道路台帳に相当する漁港台帳（漁港法第三六條の二）に構造、延長、幅員等の道路に関する基本的な諸元が記載されることとなる。

臨港道路は、外郭施設、水域施設、係留施設の漁港の基本施設や輸送施設、漁港施設用地等を総合的に整備する、漁港修築事業、地域水産物供給基盤整備事業、広域漁港整備事業、漁港漁場機能高度化事業により整備されるが、漁港施設である

ということから、漁港区域外の道路や漁港区域内であっても道路法上の道路として認定されている道路については整備の対象とはならない。

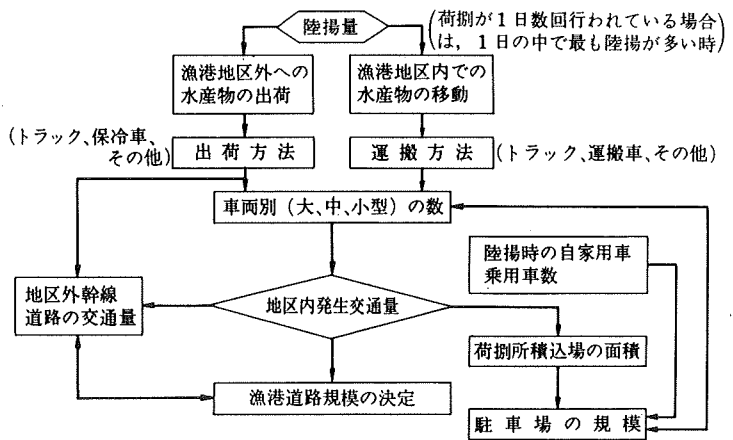


図5 臨港道路の計画手順の例

詳細は、水産物供給基盤整備事業等実施要領（平成一三年三月三〇日付け一二水港第四四七号農林水産事務次官依命通知）、水産物供給基盤整備事業等実施要領の運用について（平成一三年三月三〇日付け一二水港第四四一四号水産庁

長官通知)、水産基盤整備事業補助金交付要綱(平成一三年四月一三日付け一二水港第四四九四号農林水産事務次官依命通知)を参照されたい。

(2) 臨港道路の機能と特色

1 臨港道路は、漁港区域内において、各種漁港施設を有機的に連携させ、漁獲物や水産業に従事する者をスムーズに移動させることを目的とした道路であり、その整備にあたっては、

- ① 漁獲物の地区内外への輸送
 - ② 漁具等の漁業用資材の地区内外への輸送
 - ③ 漁業者や仲買人、加工業者等、漁港内で水産業に携わっている者の円滑な移動
 - ④ その他一般来訪者の交通
- 等について考慮する必要がある(図5)。

2 一般の道路と臨港道路の最大の相違点は、一般の道路が、もっぱら人、物の交通又は輸送を主体とした円滑な通過機能を要求されていることに対し、臨港道路は、いかに漁港の機能が円滑に発揮できるかを要求されている点である。このため、臨港道路は、走行のスピードに対する配慮はあまり要求されないが、漁獲物や漁業用資材等を漁港地区内及び地区外へ搬入・搬出する際の、円滑な移動と作業の利便性、効率性に対する配慮が要求される。

3 また、臨港道路の特色としては、一般の道路以上に、きわめて短時間の間に多種多様の車両



写真1 混雑時の市場(荷捌所)背後の臨港道路

が漁港内にある市場等の一点に集中し、一定の時間が過ぎると、その数が著しく減少することである。特に、陸揚量が多い漁港における市場(荷捌所)の背後の臨港道路は、陸揚げ時間帯には、漁獲物搬出のための車両や待機している車両、市場(荷捌所)への水等の供給のための車両など種々の目的を持った大小の多様な車両が多数入り交じって短時間に集中するため、著しく混雑する。

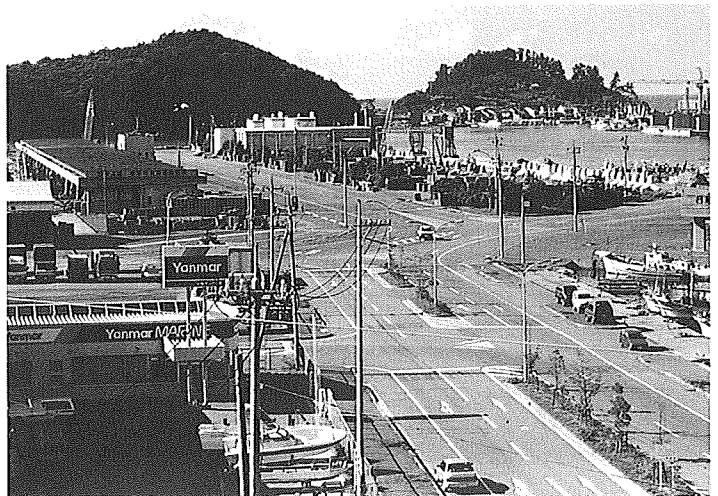


写真2 臨港道路の整備例

したがって、市場(荷捌所)背後の臨港道路は、十分な幅員を有しているものとするか、一方通行として利用できるように関連する臨港道路を配置することが望ましい。

市場(荷捌所)背後の道路幅員を決定するにあたっては、

- ① 積み込みを終了した車両が移動を開始して走行状態になるまでの準備行動のためのスペース

② 走行のためのスペース
 ③ 待機のためのスペース
 の確保を検討する必要がある。

4 このようなことから、大規模な漁港においては、臨港道路の幅員が四〇mを超えるものがあるなど、臨港道路の構造については、「道路構造令」を参考とはするが、その漁港の利用状況等を十分調査し、その漁港の特性を把握した上で、慎重に幅員等の構造を決定する必要がある。

四 漁港関連道の整備

漁港関連道は、漁業用に消費される揮発油の課税相当額を充てて、漁獲物の流通及び漁業用資材の輸送の円滑化によって漁港機能の充実と漁業生産の近代化を図り、併せて漁村環境の改善を図ることを目的として実施される農林漁業用揮発油税財源身替漁港関連道整備事業により整備される道路である。

揮発油税は道路整備の特定財源とされており、農林漁業用機械に消費されるガソリンについて免税とすることは技術的に困難であることから、免税措置に代えて、税額相当額を農林漁業用道路の整備に充てている。

詳細は、農林漁業用揮発油税財源身替漁港関連道整備事業実施方針（昭和四〇年八月一九日付け四〇水港第二九八九号農林事務次官依命通

知）、農林漁業用揮発油税財源身替漁港関連道整備事業の取扱いについて（昭和四〇年八月一九日付け四〇水港第三〇五九号水産庁長官通知）、水産基盤整備事業補助金交付要綱（平成一三年四月一三日付け一二水港第四四九四号農林水産事務次官依命通知）を参照されたい。

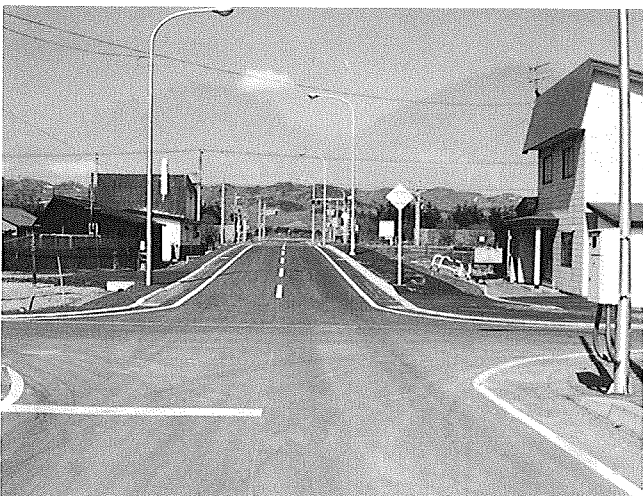
漁港関連道は、漁港と幹線道路、利用上密接に関連する他の漁港又は当該漁港と密接な関連を有する漁場とを結ぶアクセス道路であり、次の種類がある。

- ① 主要漁港関連道
- 第二、三、四種漁港又は漁港の整備計画等に採択された漁港（主要漁港）における関連道
- ② 一般漁港関連道
- 主要漁港以外の漁港で行う関連道
- ③ 附帯関連道
- 主要関連道と併せて改良する必要がある道路

また、漁港関連道の構造は、「道路構造令」に定める基準に基づいて決定されることとなる。



整備前



整備後

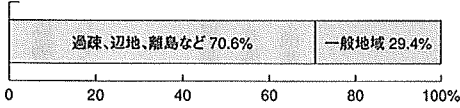
写真3 漁港関連道の整備例

漁村の立地条件

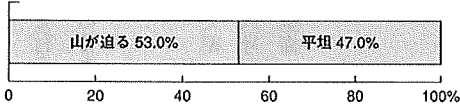


漁村は下水道、道路等生活基盤の整備が都市部に比べて立ち後れており、高潮、津波等の災害に対しても弱い弱です。

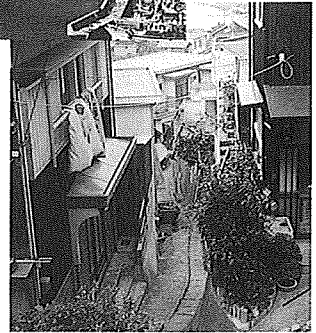
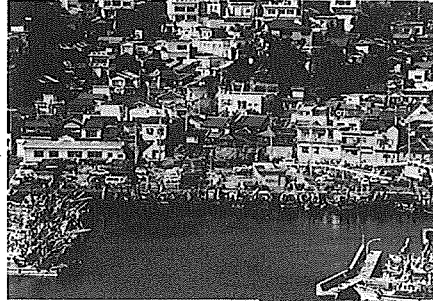
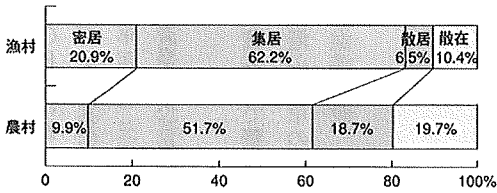
○7割が条件不利地域



○山がちな地形に立地



○家屋が密集(8割以上が密居・集居)



資料一 農村地域整備状況調査報告書(国土庁)(平成7年3月)
漁港背後集落現況調査(水産庁)(平成9年3月現在)

生活基盤整備の立ち後れ・災害の危険性

図6 漁村の立地条件

一般に、漁村の多くは、狭隘で背後に山が迫っているような地形条件にあり、過疎、辺地等の条件不利地域に立地していることが多く、都市部に比べ、下水道、道路等の生活基盤の整備が立ち後れている等、その生活環境は劣悪な状況に置かれている。

また、自動車交通不能道の割合も高く、高潮、津波等の災害に対して脆弱であり、緊急時の迅速な避難等への対応に不安がある等の課題を有している(図6)。

このため、漁業集落の環境整備により、漁村の生活環境の改善や漁村の活性化を推進し、水産業

五 漁業集落道の整備

なお、漁港と幹線道路等とのアクセス道路を整備することから、臨港道路の整備とは異なり漁港区域外であっても事業が実施できるが、事業の実施にあたっては、道路整備五箇年計画との調整等道路に関する施策との調整を図る必要があること及び漁港関連道は整備後、原則として、道路法上の道路として道路管理者が管理する道路となることから、関係道路部局と十分な調整を図る必要がある。

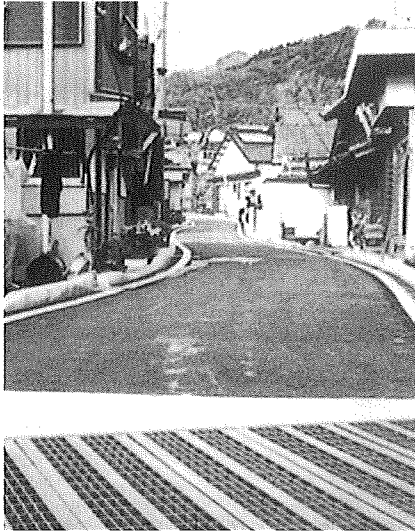
また、道路管理者以外の者が整備する道路となることから、道路法の規定による所定の手続きを経る必要がある。

及び漁村の健全な発展を図ることを目的として、漁業集落道のほか、集落排水施設、水産飲雑用水施設、防災安全施設、緑地・広場等の整備を行う漁業集落環境整備事業を実施しているところである。

詳細は、漁業集落環境整備事業実施要領（昭和五三年七月一〇日付け五三水港第三五九八号農林水産事務次官依命通知）、漁業集落環境整備



整備前



整備後

写真4 漁業集落道の整備例

ドブ川と狭い路地が広い快適な道路になりました。

事業実施要領の運用について（昭和五三年七月一〇日付け五三水港第三五九九号水産庁長官通知）、水産基盤整備事業補助金交付要綱（平成一三年四月一三日付け一二水港第四四九四号農林水産事務次官依命通知）を参照されたい。

当該事業で整備する漁業集落道は、漁業活動及び漁港の利用の増進を図るために行う、臨港道路等の漁港施設、漁港関連道又は環境改善施設と漁

業集落内とを結ぶ道路であるが、道路法に規定する国道、都道府県道、市町村道のうち幹線市町村道は、整備の対象とはなっていない。

また、漁業集落道の構造は、道路の利用状況や地形に配慮しつつ、道路構造令に定める基準に準拠して決定される。

なお、漁業集落道の整備にあたっては、あらかじめ関係道路管理者及び関係都道府県の道路部局と調整を図るよう努めることとしている。

自然歩道ネットワークの整備について

環境省自然環境局自然環境整備課

一 自然歩道ネットワークの概要

自然の中を自らの足で「歩く」ことは、自然とのふれあいの中でも、最も基本的な形態であり、健全な心身を育成し、自然保護に対する理念を深めるために欠かせない重要な自然体験でもある。

また、国民の余暇の過ごし方も、健康志向、自然志向がより一層高まっており、中高年層の余暇活動の中で、ウォーキングは大変人気が高く、今後もハイキング、史跡探訪、登山、カントリーウォーキング、山麓トレッキングなど、「歩く」活動はますます盛んになると予測される。

このような国民の健康的な欲求に応え、また、国土の自然環境に対する理解を深めるため、環境省では自然公園や文化財などを有機的に結び、

様々な楽しみ方を提供する長距離自然歩道や山岳地域の登山歩道などの整備を自然歩道ネットワークとして実施している。これらの自然歩道の整備は、平成六年度から公共事業化された自然公園等事業の一環として実施されている。

自然歩道ネットワークは、その整備の考え方が、次のような自然歩道のタイプに大別することができる。

(1) 長距離自然歩道

長距離自然歩道は、国土全体を歩道によりネットワーク化し、多くの人々が自らの足で歩くことによって、美しい風景を楽しみ、訪れた地域の文化にふれ、その地域の人々との交流を通じ健全な心身をはぐくむことを目的としている。

(2) 登山歩道

登山歩道は、山岳地域における登山利用のための歩道であり、それぞれの山域ごとに山麓部から山頂までをつなぐ単独もしくは複数の路線から構成されている。登山歩道は、近年の中高年層を中心とした登山ブームを背景として、歩道自体の荒廃や周辺の植生への影響が問題化している。

(3) 自然ふれあい歩道

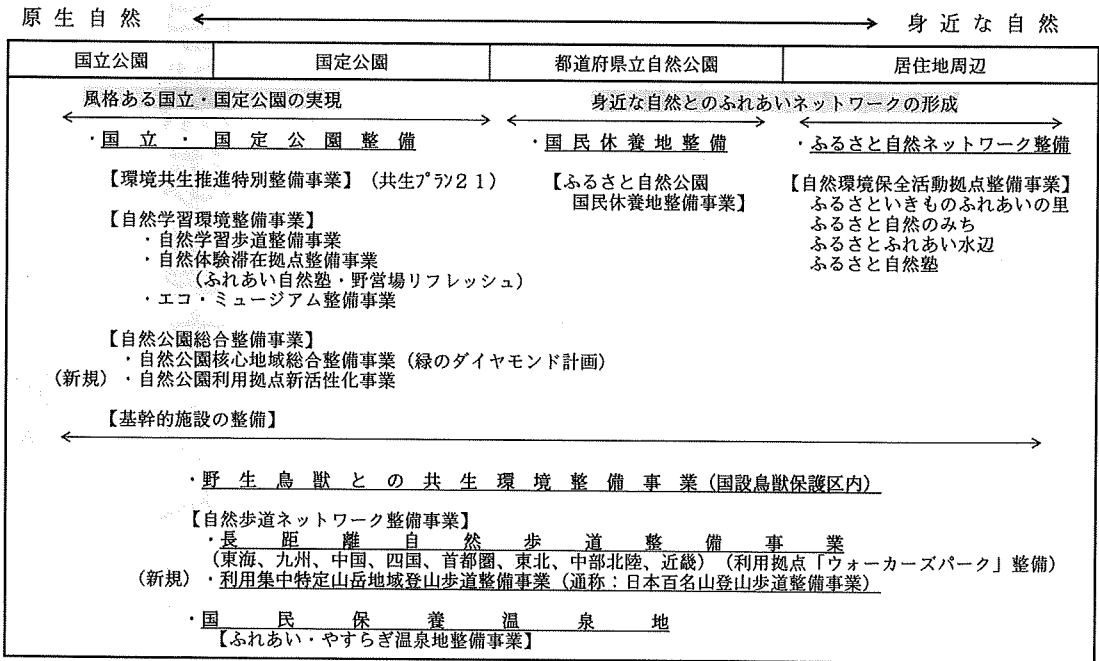
自然ふれあい歩道は、地域ごとの自然ふれあい資源を適切にかつ計画的に利用するとともに、地域に密着した自然学習や自然体験が効果的に行われるような機能をもつ歩道である。

二 自然歩道整備事業の概要

1 長距離自然歩道整備事業

長距離自然歩道は、国民が広く自らの足で自然

表1 自然公園等事業の体系



- や史跡などを訪ねることにより、健全な心身を育成し自然保護に対する理解を深めることを目的として、優れた自然環境を有する自然公園や文化財などを有機的に結ぶ長距離にわたる歩道を整備するものである。
- ① 近畿自然歩道整備事業

平成九年度より全国で八番目の長距離自然歩道として、近畿自然歩道の整備を五か年計画で整備を進めている（図1）。
 - ② 再整備事業

昭和四五年から整備を進めてきた長距離自然歩道のうち、完成後の経年変化により、施設の老朽化が進んでいるとともに、一部には通行に危険性の伴う箇所も見られる。このため、これらの自然歩道について、利用者が快適で安全に利用できるよう迂回コースなどを設置するとともに、施設の再整備を実施している。
 - ③ 利用拠点整備事業（ウォーカーズパーク）

長距離自然歩道は、一日コースの起終点に公共交通機関等を用いてアクセスする日帰りによるものや、泊まりがけで連続したコースを踏破するものなど様々な利用がなされているところである。

また、これらの様々な利用形態に適切に対応し、利用者が快適で安全に利用できるよう

表2 長距離自然歩道の概要

名称	整備年度	路線延長	利用者数	関係都道府県	
東北（新奥の細道）	H 2～8	4,374km	1,204万人	青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島	6
首都圏（関東ふれあいのみち）	S57～63	1,665km	632万人	茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川	7
東海	S45～49	1,697km	696万人	東京、神奈川、山梨、静岡、岐阜、愛知、三重、滋賀、京都、奈良、大阪	11
中国	S52～57	2,072km	255万人	鳥取、島根、岡山、広島、山口	5
四国（四国のみち）	S56～H1	1,637km	360万人	徳島、香川、愛媛、高知	4
九州（やまびこさん）	S50～55	2,587km	722万人	福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島	7
中部北陸	H 7～12 (整備中)	4,029km (予定)	-	群馬、新潟、富山、石川、福井、長野、岐阜、滋賀	8
近畿	H 9～13 (整備中)	3,258km (予定)	-	福井、三重、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山、鳥取	9

利用者数は、平成11年調べ

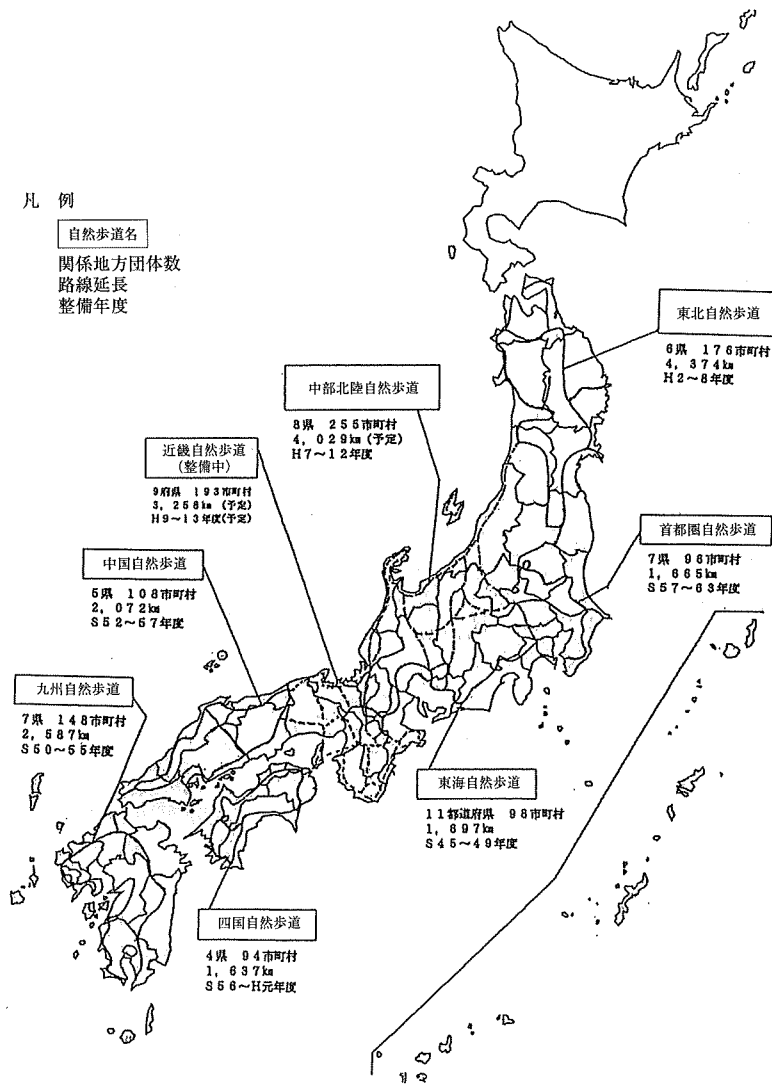


図1 長距離自然歩道路線図

2

利用集中特定山岳地域登山歩道整備事業

(通称「日本百名山登山歩道整備事業 平成一三年度新規事業」)

利用情報提供機能や宿泊機能等を備えた利用拠点の整備を実施している。

一三年度新規事業

近年の中高年層を中心とした登山ブームを背景として、国立国定公園内にその九〇座が存在する日本百名山(注)に登山者が集中しており、その結果それらの登山道が荒廃し、歩道沿いの植生の荒廃や斜面浸食を招いている。また、登山者の自己責任意識の希薄さが原因の事故が多発している。

このような現状に対応するため、百名山の主要歩道について、山岳の雰囲気を守りつつ、かつ浸食等による荒廃を防ぐための必要最小限の整備を行い、山岳の景観と環境を守るとともに、最低限の統一的情報提供を行うこととしている(図2)。

3 自然学習歩道整備事業

すぐれた自然環境を有している国立・国定公園内の自然学習に適した地区において、地域の特色ある自然環境を踏まえ、設定したテーマに即し自然学習施設を備えた質の高い歩道や自然学習型休憩舎の整備及び集団施設地区内園路における歩車道分離等の改良や自然学習機能の付加など、安全に快適に自然学習ができるよう必要な施設を整備する。

また、整備にあたっては、身障者も健常者も高齢者も全ての人に有用な自然学習の場となるような施設とするとともに、状況に応じ、バリアフリー対応などを考慮した施設の整備を実施している(図3)。

三 自然歩道整備の課題

以上述べてきたように自然歩道は山岳地帯の登山利用から、近年の「ウォーキング」ブームに対応する歩道まで、その利用形態には幅がある。一方で、それぞれの自然歩道の望ましい整備水準や

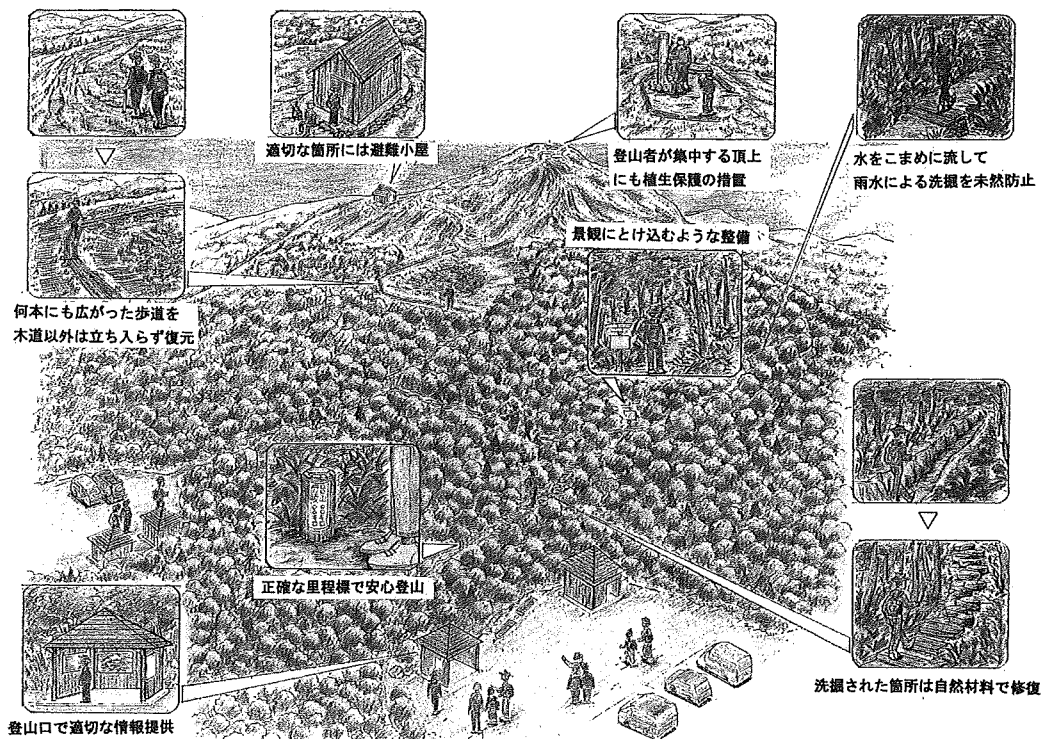


図2 「利用集中特定山岳地域登山歩道整備事業」のイメージ

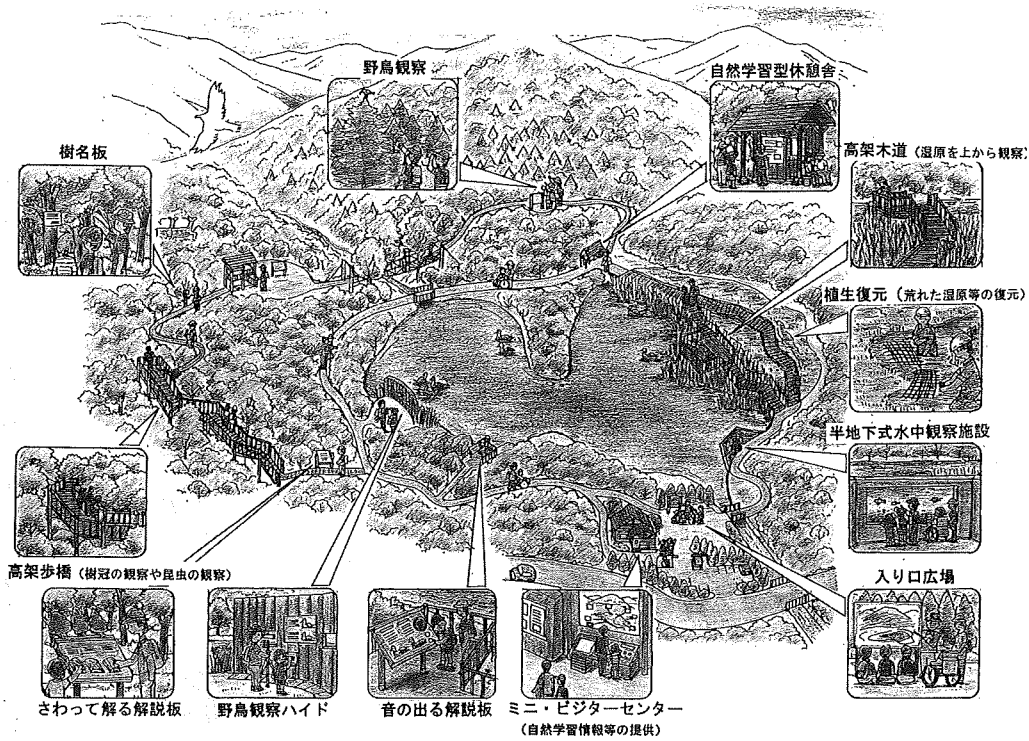


図3 「自然学習歩道整備事業」の施設イメージ

適切な計画手法のありかたについては、統一的手法が確立しているとはいえないのが現状である。特に、近年の登山ブーム、ウォーキングブームなどによる利用集中により、歩道が荒廃したり、周辺の自然環境へ深刻な影響が生じたりする事例が各地で問題化している。また、そのような利用の増大に対応するために整備された歩道の一部について、「規模や舗装が過度である」、「本来の自然の風景が損なわれている」などの批判がなされているのも事実である。

また、歩道利用者数の増加や、マナーの低下などによって、歩道が設置されている土地の所有者や管理者との間で、様々な問題も発生している。利用者の安全の確保や自然景観に十分配慮しながら、自然とのふれあいのための機能を十分に発揮できるような自然歩道の整備を推進するため、歩道の整備水準や利用者の誘導手法の具体化、利用者のマナー向上などが、今後の課題となっている。

(注)日本の百名山…作家の深田久弥氏(一九〇三〜七一年)が著した山岳紀行「日本の百名山」(一九六四年)に取り上げられている山岳の総称。

一般自動車道の概要

自動車交通局企画室

一 一般自動車道の意義

道路には、道路法に基づく道路（高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道）の他に森林法に基づく林道、自然公園法に基づく公園道、道路運送法に基づく「自動車道」等がある。「自動車道」とは、もっぱら自動車の交通の用に供することを目的として設けられた道路のことである。

この「自動車道」には「専用自動車道」と「一般自動車道」があり、このうち「専用自動車道」とは、自動車運送事業者がもっぱらその事業用自動車の交通の用に供することを目的として設けた道のことであり、「専用自動車道」以外の自動車道のことを「一般自動車道」という。また、「一般自動車道」をもっぱら自動車交通の用に供

するため建設・管理する事業を「自動車道事業」という。

以上の定義でわかるように、一般自動車道は道路法に基づく公道ではなくいわゆる私道に属するものであり、また、混合交通の用に供される一般の道路とは異なり、供用の対象が自動車に限られる自動車専用道路である。

一般自動車道の設置主体については、道路法の道路が、国、地方公共団体等により開設されるのとは異なり、地方道路公社や私人等何人でも開設することができる。

また、一般自動車道は、営利事業として経営し、その採算性の点では適正利潤を認め、料金を徴収する期間についての制限は設けられていない。この点は、通行料金収入により総費用を償還し終え

た場合に無料開放されることが原則となっている道路法の道路における有料道路制度と相違している。

このような性格を持つ一般自動車道は、道路法の道路と連携し、全国的、地域的な道路交通網を形成し、国民の交通便益の向上に重大な役割を担っている。

二 自動車道の沿革

一般自動車道は大正末期から昭和の初めにかけて、バス事業者の中に自動車専用道を私設し自社以外の自動車に対して料金を徴収して通行させるものが現れてきたことに始まっている。このような情勢に対処して昭和八年に自動車交通事業法が施行され、内務大臣及び鉄道大臣の免許を受けて

有料の一般自動車道を新設する途が開かれた。その後、この制度は旧道路運送法を経て昭和二十六年施行の道路運送法（昭和二十六年法律第一八三号）に引き継がれているものである。

三 自動車道の制度の概要

道路運送法における一般自動車道に関する制度の概要は次のとおりである。

第一に自動車道事業を営むためには、国土交通大臣の免許を受けることが必要である。免許の基準は、

- ①当該事業の開始が公衆の利便を増進するものであること
- ②当該事業の路線の選定が当該事業の経営の目的に適合するものであること
- ③当該一般自動車道の規模が当該地区における交通需要の量及び性質に適合するものであること
- ④当該事業を適確に遂行するに足る能力を有するものであること
- ⑤当該一般自動車道の路線の選定が道路法による道路で自動車のみ的一般交通の用に供するものとの調整について特に考慮してなされているものであること
- ⑥当該事業の計画が当該事業の長期にわたる経営の遂行上適切なるものであること

である。

第二に一般自動車道には保安に関する規制がある。これは、一般自動車道は一般の自動車交通の用に供されるものであるため、その安全については十分な措置がとられなければならない。まず、一般自動車道の構造及び設備について、国土交通大臣の定める一般自動車道構造設備規則に従って建設・管理しなければならないこととされている。自動車道事業の免許を受けたものが工事を施

行しようとする場合及び工事が完成した場合に、工事方法又は一般自動車道の構造及び設備が一般自動車道構造設備規則で定める技術上の基準に適合しているか審査が行われる。また、工事方法を変更しようとする場合及び構造又は設備の変更をする場合についても同様の審査が行われる。さらに、一般自動車道における保安を確保するため通行する自動車の重量、速度等について保安上の供用制限を定め、国土交通大臣の認可を受けな

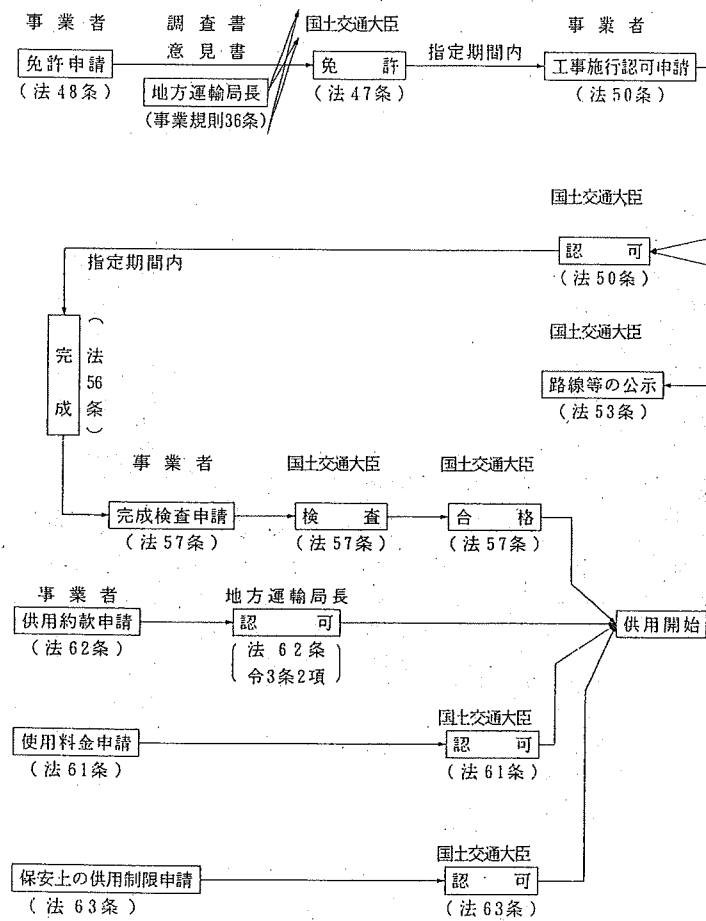


図1 一般自動車道供用開始までの許認可等手続

表1 自動車道事業総括表

路線 番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (km)	小型乗用 料金 (円)
1	北海道	(株)札幌振興公社	藻岩山自動車道	4.0	(520)
2	青森	(株)岩木スカイライン	津軽岩木スカイライン	9.8	(1,780)
3	宮城	(株)ミヤコ	蔵王ハイライ	2.5	(520)
4	山形	庄内交通(株)	羽黒山自動車道	2.0	200
5	〃	〃	湯殿山自動車道	2.6	200
6	長野	草軽交通(株)	白糸ハイランドウェイ	10.0	300
7	長野・群馬	(株)コクド	鬼押ハイウェイ	17.0	610
8	群馬	〃	万座ハイウェイ	20.3	1,020
9	茨城	茨城県道路公社	筑波スカイライン	1.7	(400)
10	千葉県	千葉県道路公社(株)	九十九里有料道路	17.2	410
11	東京都	東京高速道路(株)	蓬萊橋～新京橋	2.0	無料
12	神奈川	伊豆箱根鉄道(株)	湯河原パークウェイ	5.7	470
13	〃	〃	駒ヶ岳線	4.8	無料
14	〃	藤田観光(株)	芦ノ湖スカイライン	10.9	600
15	〃	東京急行電鉄(株)	箱根ターンパイク	15.8	850
16	〃	神奈川道路公社	逗葉新道	3.8	100
17	静岡	三井観光開発(株)	熱海ビーチライン	6.1	(480)
18	〃	日本通運(株)	富士見パークウェイ	11.3	400
19	〃	富士急行(株)	日本ランド道路	8.5	500
20	〃	静岡県道路公社	箱根スカイライン	5.0	350
21	〃	〃	伊豆スカイライン	40.8	960
22	〃	〃	西伊豆スカイライン	6.7	350
23	〃	〃	日本平パークウェイ	7.4	200
24	〃	〃	浜名湖レークサイドウェイ	5.0	150
25	〃	(株)清水市振興公社	清水日本平パークウェイ	4.0	200
26	愛知	愛知県道路公社	風来寺山パークウェイ	7.7	930
27	〃	〃	本宮山スカイライン	11.6	830
28	〃	〃	三河湾スカイライン	16.3	520
29	〃	〃	三ヶ根山スカイライン	5.1	410
30	三重	三重県観光開発(株)	伊勢志摩スカイライン	16.3	1,220
31	福井	福井県道路公社	三方五湖レインボーライン	11.2	1,020
32	岐阜・滋賀	名阪近鉄バス(株)	伊吹山ドライブウェイ	17.0	(3,000)
33	滋賀	奥比叡参詣自動車道(株)	奥比叡ドライブウェイ	11.8	1,500
34	滋賀・京都	比叡山自動車道(株)	比叡山ドライブウェイ	8.1	820
35	京都	西山ドライブウェイ(株)	嵐山高雄パークウェイ	10.7	1,150
36	大阪・奈良	近畿日本鉄道(株)	信貴生駒スカイライン	20.9	1,300
37	奈良	新若草山自動車道(株)	新若草山線	3.7	360
38	〃	〃	高円山線	5.3	460
39	和歌山	熊野交通(株)	那智山スカイライン	6.1	400
40	兵庫	芦有開発(株)	芦有ドライブウェイ	10.7	800
41	香川	屋島ドライブウェイ(株)	屋島ドライブウェイ	3.7	(610)
42	徳島	津峯観光業(株)	津峯スカイライン	3.5	(600)
43	大分	岩崎産業(株)	久住高原ロードパーク	8.8	500
44	鹿児島	鹿児島交通(株)	佐多岬ロードパーク	8.2	(1,000)
		33事業者	44路線	411.6	

なければならないこととされている。
 第三に一般自動車道の事業運営に関する規制がある。自動車道事業者においては、正当な理由がある場合を除いて一般自動車道の供用を拒絶してはならず、事業の公共的性格から公衆の利便を害するおそれのないものでなければならぬとされている。また、一般自動車道の使用料金については、国土交通大臣の認可を受けることとなつてお

り、その基準は、
 ①能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること
 ②特定の使用者に対し不当な差別的取扱いをす
 るものでないこと
 ③使用者の使用料金を負担する能力にかんがみ使用者が当該自動車道を利用することを困難にするおそれがないものであること

となつている。
 なお、一般自動車道事業に関する免許から供用までの一連の法令手続を図解したものを図1に示すこととする。
四 一般自動車道の現状
 一般自動車道事業者数は、ピーク時の昭和四九年度末には四六事業者、六〇路線で供用延長は五

表2 車種別通行台数 (平成11年度)

(単位:台)

乗合型自動車		乗用自動車	貨物自動車	その他	合計
路線	その他				
106,238	343,019	19,340,486	1,921,427	533,749	22,244,919
0.5	1.5	86.9	8.6	2.4	100%

(注) 台数には、無償自動車が含まれている。

表3 自動車道事業経営収支 (平成11年度)

(単位:千円)

経常収益				経常費用							収支差 (収支率)
営業収益		営業外収益	計	固定資産 諸経費	(減価償却費)	業務費	一般管理費	営業外費用計		計	
自動車道事業 料金収入	その他 収入							金融費用	その他		
7,728,457	182,775	2,232,481	10,143,713	3,259,975	(1,391,044)	2,924,051	1,066,823	1,313,896	648,138	9,212,883	930,830
76.2	1.8	22.0	100%	35.4	(15.1)	31.7	11.6	14.3	7.0	100%	(110.1%)

(注) 使用料金無料等の事業者を除く。

二九・八kmであったが、利用者の減少等により自動車道事業を廃止し、県道、市町村道へ移管する事業者が増えて、平成一二年末には、三三事業者、四四路線で供用延長は、四一・六kmとなっている(表1)。また、事業者の内訳は二六私企業、七公社となっている。

次に一般自動車道の利用状況をみると、平成一一年度で二二、二四五千台(一日平均六万台)であり、ピーク時の平成三年度の二八、六四五千台と比べると約七八%に減少している。このため、自動車道事業の需要を喚起するために、周遊券割引、スタンプラリー割引、半券割引、低公害車割引等事業者の創意工夫によりさまざまな割引を行っている。また、利用状況を車種別にみると表2のとおりとなっており、乗用自動車の比率が約八七%と圧倒的に高くなっている。これは、一般自動車道に観光道路的性格の路線が多いことによるものであるが、地域住民の生活道路としての機能も有していることによるものである。一般自動車道は、観光道路的性格の路線が多いため、複数の自動車道事業者が共催して需要を喚起させるため、さまざまな割引を行っているが、特に例を挙げると関西の八事業者が観光客を誘致するため、「関西八社共同半券割引」といって、一度自動車道を利用すると、次に他七社のどの路線を利用しても「半券」を提示すると割引料金が適用される

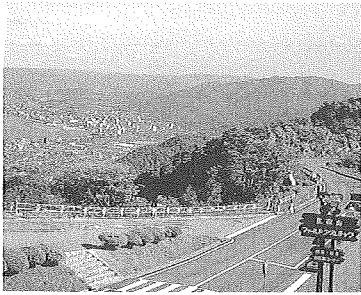
(別添1) のようなものがある。

自動車道事業の経営状況については、自動車道事業報告規則に基づき年度ごとに自動車道事業者から提出されている営業報告書をもとに収支状況をまとめており、平成一一年度の収支状況を全般的に見ると、収支率一〇・一%と良好に推移している(表3)。しかしながら昭和四〇年度以前に供用された路線と昭和四一年度以降に供用された路線とを比べてみると、前者が減価償却の進んだ路線が多くなっていること等のため好調に推移しているのに対し、後者は収支率が九二・二%と悪い状況である。

五 おわりに

これまで述べてきたように、一般自動車道はその歴史の中で地域振興に寄与する観光道路の機能、地域住民に必要な生活道路の機能などの役割を確立し、それぞれの地域にとって無くてはならない道路になっている。このように重要な位置にある一般自動車道が、今後とも更なる事業の向上と地域の発展に大きな役割を果たすことを期待するところである。

別添1 関西8社が行っている半券割引(参考)



比叡山ドライブウェイ



嵐山高雄パークウェイ



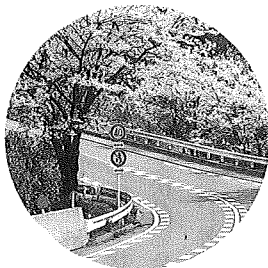
奥比叡ドライブウェイ



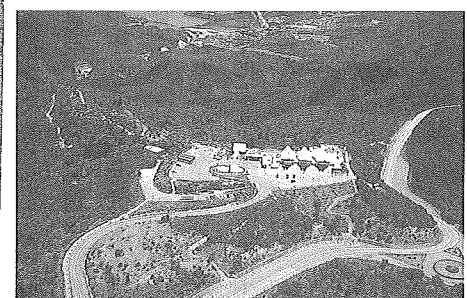
伊吹山ドライブウェイ



芦有ドライブウェイ



信貴生駒スカイライン



伊勢志摩スカイライン

港湾機能の発揮に不可欠な臨港道路

港湾局計画課

一 国民生活に不可欠な港湾の特性

四方を海に囲まれた我が国では、エネルギーの約九割、食糧の約六割を海外に依存している。これらの貿易貨物量の九九・七％、貿易額で約七割に相当する物資が海運を利用し、国内貨物輸送においても、内航海運が約四割強を分担しているなど、海上輸送の玄関口となる港湾はまさに国民生活に不可欠な交通基盤となっている。

また、全人口の約四割、工業出荷額の約四割が港湾の所在している市区町村に集積しているなど、港湾は、地域の経済や雇用を支える産業活動の拠点として、また、都市活動に伴って生じる廃棄物の処理空間としても機能し、さらには、日常生活や海洋性レクリエーション等の活動拠点として、多様な機能を担っている。

一方、「港湾」という社会資本は、図1に例示する各種の港湾施設から構成され、所要の施設が有機的に連携した面的な空間ではじめてその機能を発揮するものである。例えば、船舶が安全かつ迅速に岸壁に到着し、貨物の積み卸しや人の乗降を確実に行うという、港湾にとっての必須要件を満たすためには、外郭施設（防波堤）、水域施設（航路、泊地）、係留施設（岸壁）、臨港交通施設（道路）が一体となって機能することが不可欠である。

二 臨港道路の特性

臨港道路は、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図ることを目的とする港湾法において、臨港

交通施設の一つとして位置付けられている道路（港湾法第二条第五項第四号）のことであり、前述のように、港湾内で発生する交通を円滑に捌くことを最大の目標としている。

こうした臨港道路の交通特性としては、一般道路と比較して大型車混入率が高いこと、ピーク率が高いこと、重方向率が高いことなどが挙げられる（写真1）。

(1) 大型車混入率が高い臨港道路

表1に、臨港道路と一般道路の車両構成並びに大型車（バス、貨物車、特殊車類）混入率を比較した事例を示す。臨港道路は貨物車率が六一・五％、大型車混入率が四一・四％となっており、一般道路に比べて格段に高い値を示している。こ

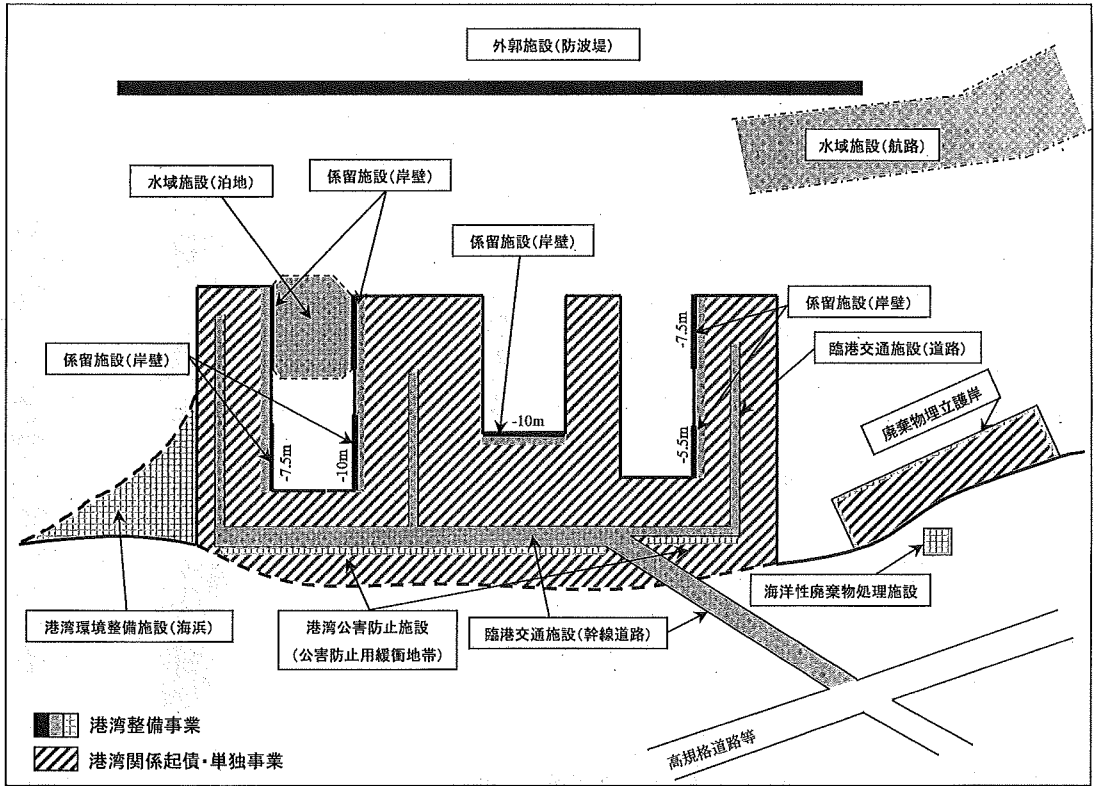


図1 港湾を構成する施設



写真1 臨港道路 (横浜港大黒埠頭)

れにより、臨港道路を整備する上で大型車対策に十分配慮する必要があることがわかる。

(2) 時間変動と交通の方向の偏りの激しい臨港道路
表2には、臨港道路と一般道路のピーク時交通の特性を比較した事例を示す。臨港道路のピーク率一三・六％、ピーク時重方向率六三・七％という値は、ともに一般道路に比べて高く、臨港道路

表1 臨港道路と一般道路の車種構成と大型車混入率

車種構成特性値 調査・道路区分	車種構成		大型車混入率
	乗用車類	貨物車類	
臨港道路	39.5%	61.5%	41.4%
一般道路 (DID:人口集中地区)	54.9%	45.1%	16.4%
一般国道 (その他市街部)	51.1%	48.9%	17.5%
主要地方道 (DID:人口集中地区)	56.1%	43.9%	14.1%
主要地方道 (その他市街部)	52.7%	47.3%	14.2%

(注) 臨港道路は平成3年度に運輸省の行った全国規模の実態調査による。
一般道路及び主要地方道は平成2年度道路交通情勢による(全国平日12時間)。
表2も同様である

表2 臨港道路と一般道路のピーク時の交通特性

時間変動特性値 調査・道路区分	ピーク時交通の特性	
	ピーク率	重方向率
臨港道路	13.6%	63.7%
一般道路 (DID:人口集中地区)	10.3%	55.5%
一般国道(その他市街部)	10.8%	55.7%
主要地方道 (DID:人口集中地区)	10.2%	56.3%
主要地方道 (その他市街部)	11.5%	57.9%

(注) ピーク時交通量 = ピーク時間自動車類交通量 (台/h)
ピーク率 = $\frac{\text{ピーク時間自動車類交通量}}{\div 12\text{時間自動車類交通量}} \times 100\%$
ピーク時重方向率 = $\frac{\max(\text{ピーク時上り交通量}, \text{ピーク時下り交通量})}{\div \text{ピーク時間自動車類交通量}} \times 100\%$

は時間的な集中だけでなく、方向的な集中も激しいことがわかる。
このピーク率と重方向率とを単純に乗じると、同一の昼間一二時間交通量に対し、臨港道路のピーク時における交通量が多い方向の交通量は、一般道路の約一・五倍となる。

(3) 臨港道路の流動特性
臨港道路の流動特性としては、港湾における各種の土地利用の末端から発生する交通を、各土地利用の区画割を形成する道路で受け止め、これらの交通を集約してふ頭内の骨格を形成する道路へ

流す。また、これらの各ふ頭からの交通を、さらに港の骨格を形成する道路で受け止め、港湾の背後の幹線道路へ誘導するという流動パターンを示すことが一般的である(図2)。

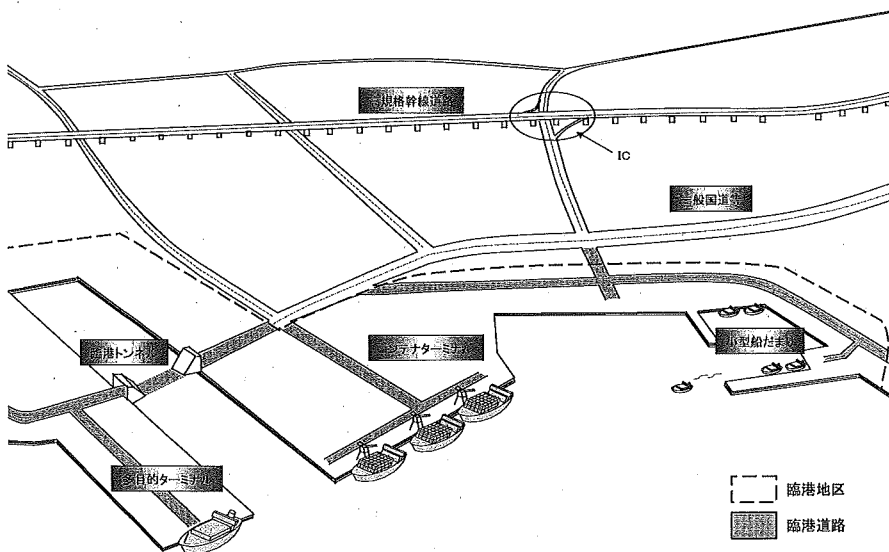


図2 臨港道路の配置図

三 臨港道路の計画・整備

(1) 臨港道路の計画

上述したような特性を踏まえ、臨港道路の計画においては、港湾周辺の自動車交通の実態に対応した計画手法や構造のあり方を考えることが重要であり、大型車混入率・ピーク率・重方向率の高さ及び流動パターン等を考慮することが必要となっている。

このような考慮に基づき策定される臨港道路の

計画を含む港湾計画は、関係機関が参画する審議会の議を経て決定され、国又は港湾管理者が整備を実施している。臨港道路を整備する場合の国庫負担率または補助率は、表3に示すように、港格・直轄・補助の別によって定められている。

なお、現在の臨港道路の技術上の基準については、原則的には道路構造令を準用するとしているが、車道及び車線の決定については、表4によ

表3 臨港交通施設の国庫負担率・補助率
(内地の例)

港格	特定重要港湾		重要港湾		地方港湾
	直轄	補助	直轄	補助	補助
直轄・補助の別	直轄	補助	直轄	補助	補助
国庫負担率・補助率	2/3	5/10	5.5/10	5/10	4/10

表4 臨港道路における車道及び車線の決定

- 道路の車線等は、港湾において発生する交通が滞留しないように、適切に設定するものとする。
- 計画上の交通量が表1.2.1の道路の種類に応じた設計基準交通量（道路の時間当たり最大許容自動車交通量をいう。以下同じ。）の欄に掲げる値以下である道路の車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。以下同じ。）の数は2とするものとする。

表一1.2.1 道路の種類に応じた設計基準交通量（告示第107条別表第14）

道路の種類	設計基準交通量（台/時間）
港湾と国道等を連絡する道路	650
その他の道路	500

- (2)に規定する道路以外の道路の車線の数は、4以上（交通の状況により必要のある場合を除き、2の倍数）とし、表一1.2.2の道路の種類に応じた一車線当たりの設計基準交通量に対する当既道路の計画上の交通量の割合によって定めるものとする。

表一1.2.2 道路の種類に応じた一車線当たりの設計基準交通量（告示第107条別表第15）

道路の種類	一車線当たりの設計基準交通量（台/時間）
港湾と国道等を連絡する道路	600
その他の道路	350

- 車線の幅員は、原則として、3.25m又は3.5mとする。ただし、大型車の通行量が多い場合にあっては、3.5mを標準とし、地形等の影響によりやむを得ない場合においては、3mまで縮小することができる。
- 車両の安全かつ円滑な通行に支障のないようにするため、必要な場合にあっては、車道の左端寄りに停車帯を設けることができる。

ている。

(2) 臨港道路の整備

近年、臨港道路の整備は、港湾活動の活発化に伴い発生・集中する港湾物流の増大に対応し、港湾における円滑な貨物の流れの確保や、混雑する背後市街地への交通負荷を低減するためその要請は益々増大している。

世界の主要港であるシンガポール港では、その取扱コンテナ貨物の約八割が港湾内での積み替え貨物であり、背後陸域への交通負荷とはならない。しかしながら、我が国の港湾においては、その取扱コンテナ貨物の約九割が、港湾を経由し陸上へと輸送されるため、海陸の結節点となる港湾において、所要の物流機能を十分に発揮するためにも臨港道路を港湾内に適正に配置し、係留施設、荷捌き施設等の整備との進捗調整を図りながら、整合性のとれた整備を図ることが必要である。

四 マルチモーダル交通体系の推進

近年、陸・海・空にわたり、交通基盤の整備、交通サービス等のハード、ソフトが一体となった総合的な交通体系を構築することがより一層求められている。このため、国土交通省では、複数の交通機関の連携を通じて、利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境が提供される交通体

系（マルチモーダル交通体系）づくりを進めている。

具体的には、国際港湾等の拠点及び高規格幹線道路並びにこれらを接続する道路等の重点的な連携整備と機能向上により、スピードアップと乗り継ぎ・積み替えの円滑化を図り、我が国産業の国際競争力の強化を図るとともに、利用者が求める

ドア・ツー・ドアのサービスを、環境に優しく、適切なコストで提供することを目指している。本施策を推進するため、国土交通省は、平成一三年度予算において「マルチモーダル交通体系連携整備事業」を創設するとともに、平成一三年二月には、「マルチモーダル推進会議」を設置したところである。

港湾においては、平成一三年度予算において、三河港等二三港を対象にマルチモーダル交通体系連携整備事業を行い、効率的な物流体系の構築を図る所存である（図3）。

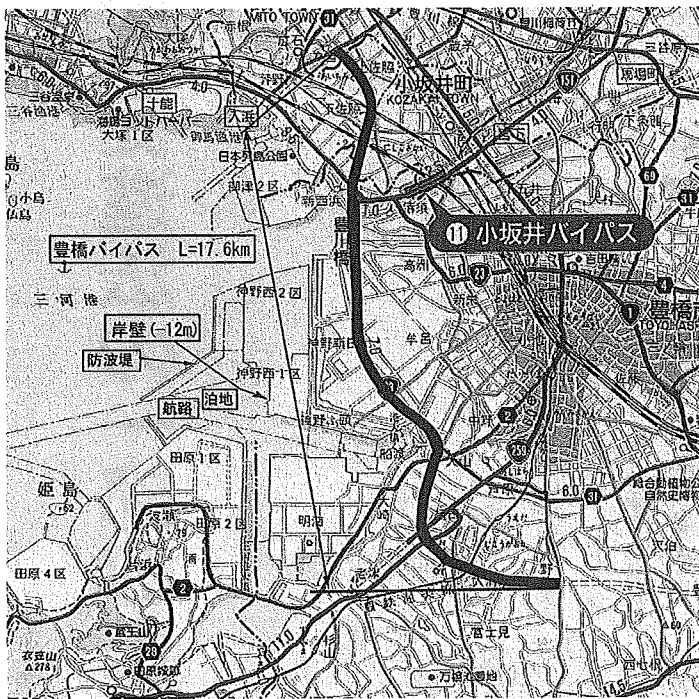
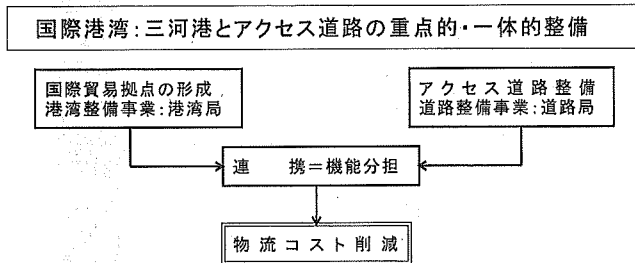


図3 港湾と一般道路との連携によるマルチモーダル交通体系の事例

港湾局：三河港（神野地区）多目的国際ターミナルの整備
道路局：一般国道23号 豊橋バイパスの整備

踏切道改良促進法の一部改正について

道路局路政課

「踏切道改良促進法の一部を改正する法律案」が本年三月二八日の参議院本会議で可決・成立し、同月三〇日に公布、四月一日に施行された。

本稿では、踏切道改良促進法（昭和三十六年法律第九十五号。以下、「法」という。）及び一般の法改正の概要、さらに、法改正に伴う関係政省令の改正等の概要について紹介する。

一 踏切道改良促進法の概要

踏切道改良促進法は、踏切道の改良の促進により交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的として、昭和三十六年に制定された。

その主な内容は、

① 五箇年間で緊急に整備する必要があると認められる踏切道について、国土交通大臣が、

国土交通省令で定める基準に従い、その改良方法を定めて指定すること、

② 鉄道事業者及び道路管理者又は鉄道事業者は、指定を受けた踏切道について、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備整備計画を作成し、国土交通大臣に提出すること、

③ 鉄道事業者等は、立体交差化計画等に従い、当該踏切道の改良を実施しなければならないこと、

④ 立体交差化又は構造改良に要する費用については、鉄道事業者と道路管理者が協議して負担し、保安設備の整備に要する費用については、鉄道事業者が負担すること、

⑤ 保安設備の整備に要する費用については、

予算の範囲内で、政令で定めるところにより、国及び地方公共団体が、その一部を補助することができること、

等である。（参考→参照）

なお、法による踏切道の指定期間は、昭和三十六年の法制定以来五年ごとに延長されてきており、今回の指定期間の延長措置は、八回目となるものである。

二 今回の法改正の背景及び目的

今回の法改正の背景及び目的は次のとおりである。

1 踏切事故防止対策の強化の必要性

法制定以来、法に基づく踏切道の改良をはじめ

とする総合的な対策の推進により、踏切道数は、昭和三十六年の法制定時の約七万箇所から約三万二千箇所へ半減し、踏切事故の件数及び死傷者数についても、減少してきているが、近年横ばい傾向であり、平成一一年度においても、なお四六五件の踏切事故、二九二人の死傷者の発生をみている（参考2参照）。

このため、引き続き、踏切道における事故防止対策を強力に促進する必要がある。

2 ボトルネック踏切対策の必要性

現在、全国に約一、〇〇〇箇所のボトルネック踏切（ピーク時の遮断時間が四〇分以上又は一日の交通遮断量が五万台時以上である踏切）が存在

しており、特に、東京都内等の都市部の踏切道による交通遮断は著しい状況となっている。

ボトルネック踏切による都市部の道路交通の阻害は、経済的な悪影響があるのみならず、環境面でも問題となっており、その早期解決が求められていることから、引き続き、連続立体交差化等の事業を強力に進め、交通の円滑化を促進する必要がある。

3 円滑かつ確実な実施の必要性

近年、都市化の進展や地方公共団体の財政の逼迫、鉄道事業者と道路管理者との間の協議の難航等により、事業の進捗が遅れている事例が見受けられることから、踏切道の改良をより円滑かつ確実に実施していくための新たな措置を講じる必要がある。

三 今回の法改正の概要

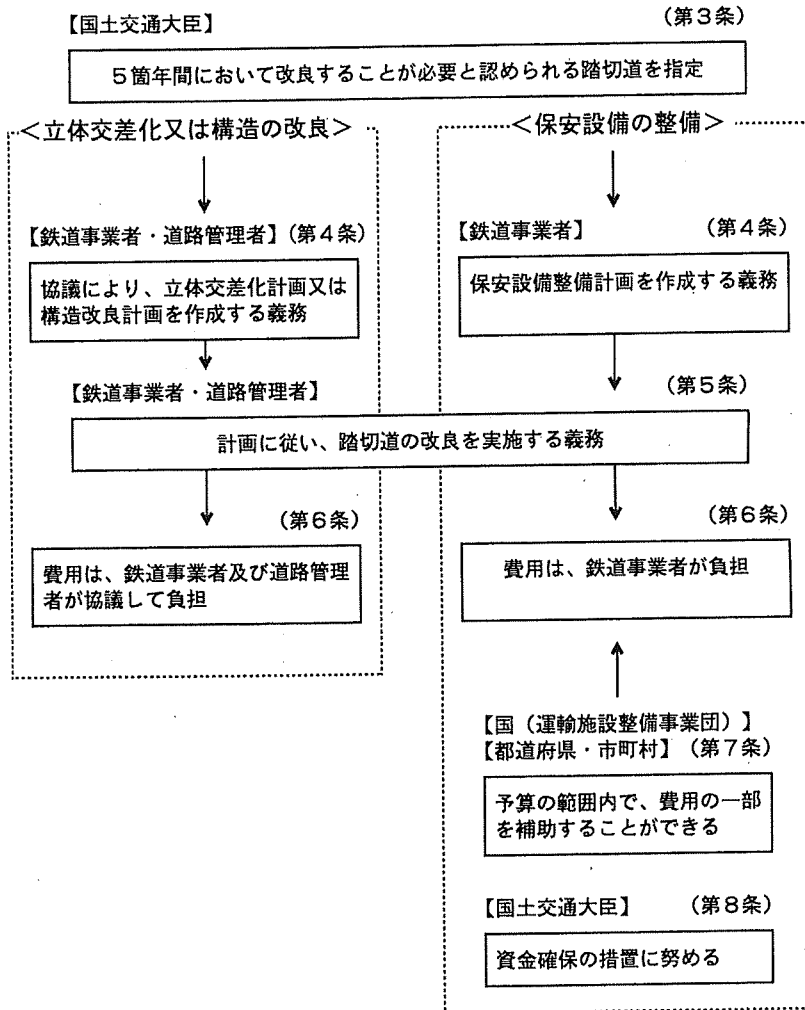
今回の法改正の概要は、次のとおりである。

（参考3参照）

1 国土交通大臣が改良すべき踏切道を指定する期間の延長

踏切道における交通事故の防止やボトルネック踏切対策等の交通の円滑化を図るため、国土交通大臣が改良すべき踏切道を指定できる期間を平成

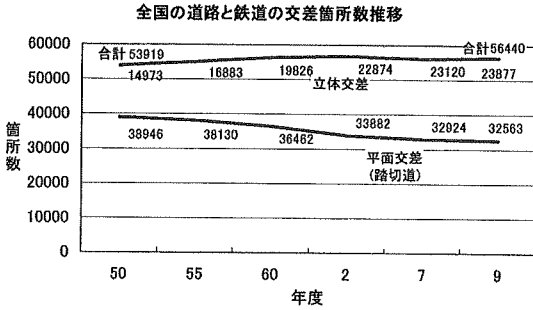
参考1 踏切道改良促進法の体系



参考2 踏切道の現状について

1. 踏切道の推移、ボトルネック踏切の数

◎踏切道は立体交差化、統廃合等によりS50年の38,946箇所から約32,000箇所に減少。(法定時(S36年)は、約70,000箇所)



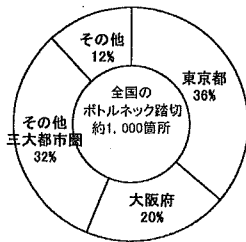
◎遮断時間や交通遮断量が著しい踏切は全国に約1,000箇所存在し、交通上のボトルネック踏切となっている。特に東京都など大都市における交通遮断は著しい状況。

ボトルネック踏切：ピーク時遮断時間40分以上、または、踏切交通遮断量5万台時/日以上以上の踏切

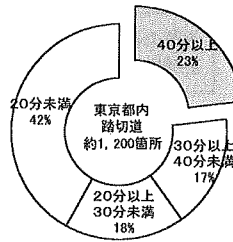
○遮断時間や交通遮断量が多い踏切数 [箇所]

	ピーク時遮断時間 40分以上	踏切交通遮断量 5万台時/日以上	重複を除く総数
全国	590	530	1,000
東京	280	140	360

東京都内踏切道のピーク時遮断時間の状況



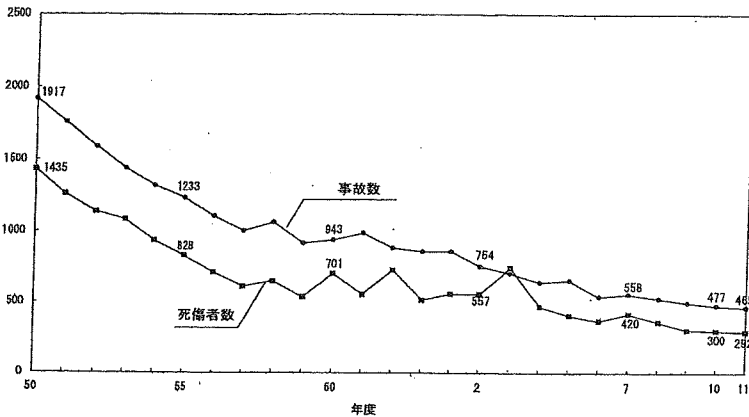
大都市に集中するボトルネック踏切



2. 踏切事故の現状

◎事故発生件数、死者数とも減少してきているが近年横ばい傾向であり、引き続き強力な安全対策が必要。

踏切事故数と死者数の推移



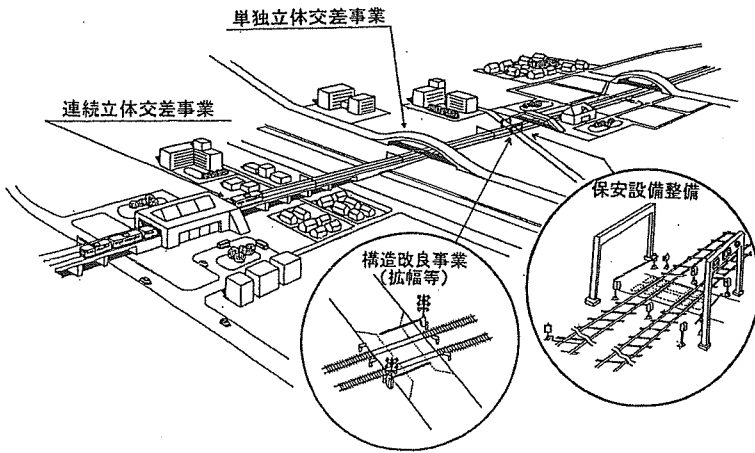
2 国土交通大臣の指定に係る都道府県知事の申出制度の創設

十三年度以降の五箇年間に延長し、現行の措置に引き続いて、踏切道の改良を促進するための措置を講じることとした。

国土交通大臣が改良すべき踏切道を指定するに当たっては、従来より、踏切交通遮断量(当該踏切道における自動車の一日当たりの交通量に一日当たりの踏切遮断時間を乗じた値)等を勘案して定められた省令の基準を満たす踏切道の中から、優先的に改良することが必要と認められるものを

指定してきたところであるが、国土交通大臣が優先的に改良することが必要かどうかを判断するに当たっては、地域固有の事情を勘案して行うことにより、踏切道改良の円滑な実施を図ることとするため、今般、地域の事情について知見を有する都道府県知事が、国土交通大臣に対して、改良すべ

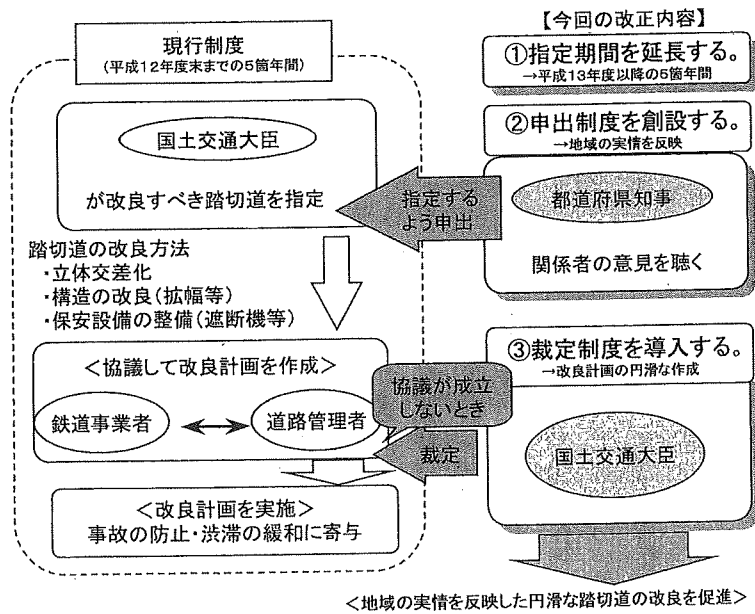
参考 2-3. 踏切道改良事業のイメージ



参考 3 踏切道改良促進法の一部を改正する法律

交通事故の防止及び交通の円滑化を図るため、現行の措置に引き続いて平成13年度以降の5箇年間に於いても踏切道の改良を促進するための措置を講ずるとともに、踏切道の指定に係る都道府県知事の申出制度を創設する等所要の改正を行う。

現行制度は、国土交通大臣が改良すべき踏切道を指定し、その指定された踏切道について鉄道事業者と道路管理者が協議して計画を作成・実施する。
現行法による踏切道の指定は、平成8年度～12年度の5箇年間の時限措置。



き踏切道として指定するよう申出を行うことができる制度を新たに創設することとした。

なお、都道府県知事が申出を行うに当たっては、あらかじめ、住民の意向を把握している関係市町村長並びに指定により踏切道改良の実施義務を負うこととなる鉄道事業者及び道路管理者又は鉄道

事業者の意見を聴かなければならないこととした。

3 国土交通大臣による裁定制度の創設

法においては、国土交通大臣が立体交差化又は構造の改良により改良すべき踏切道として指定し

た踏切道について、鉄道事業者及び道路管理者は、立体交差化計画又は構造改良計画を作成して、国土交通大臣に提出することとされているが、計画作成に当たって両者の協議が難航し、計画が作成されるまで長期を要する場合もある。

このため、今般、立体交差化計画等の作成に係

る鉄道事業者と道路管理者との協議について、国土交通大臣が裁定することができることとし、国土交通大臣が裁定したものは当該協議が成立したものとみなすこととした。

なお、道路管理者が国土交通大臣である場合には、大臣が鉄道事業者から意見を聴いた上で立体交差化計画等を作成することとした。

これにより、踏切道の改良の円滑かつ確実な実施が確保されるものと考えられる。

四 関係政省令の改正等の概要

1 政令の概要

法改正に伴い、国土交通大臣が改良すべき踏切道を指定する期間が平成一八年三月三十一日までの五箇年に延長されるほか、踏切道改良促進法の規定の項ずれ等が生じるため、踏切道改良促進法施行令（昭和三十七年政令第三百二二号）及び国土交通省組織令（平成十二年政令第二百五十五号）について所要の規定の整備を行う等の必要が生じた。

このため、法改正に合わせ、これらの政令の改正を行うこととし、「踏切道改良促進法施行令及び国土交通省組織令の一部を改正する政令」が公布・施行された（三月三十日公布・四月一日施行）。

その概要は次のとおりである。

① 踏切道改良促進法第四条第二項の項ずれに伴う規定の整理を行った。（踏切道改良促進法施行令第一条関係）

② 国土交通省道路局道路交通管理課が、立体交差化及び構造の改良に係る踏切道の指定、立体交差化計画及び構造改良計画の受理等に関する事務を所掌する期限を、平成一八年三月三十一日までに延長した。（国土交通省組織令附則第十七条の表関係）

2 省令の概要

このほか、法改正による項ずれ等に伴い、法に基づく指定の基準等を定めている「踏切道の立体交差化及び構造の改良に関する省令」（昭和三十七年運輸省・建設省令第一号）及び「踏切道の保安設備の整備に関する省令」（昭和三十六年運輸省令第六四号）等の省令を改正する必要が生じた。

また、今回の改正では、中央省庁等改革により、両省令の主務大臣が国土交通大臣に一元化されたことを踏まえ、両省令を一本化し、新たに「踏切道の立体交差化、構造の改良及び保安設備の整備に関する省令」を制定（両省令は廃止）することとするとともに、踏切道における交通事故の防止をより一層図る観点から、次のとおり指定基準の見直しを行った。（四月二十日公布・施行）

① 特に地方部の踏切道には、踏切道内に歩道

が整備されていないものや踏切道内の歩道が非常に狭小であるものが多く、踏切道内における安全・円滑な交通に支障を来すおそれがある場合がある。このため、こうした踏切道における歩道の整備を促進する観点から、構造の改良に関する指定基準の見直しを行った。（参考4参照）

② 踏切事故の原因としては、直前横断や踏切道内に自動車が開じ込められてしまう「トリコ」によるものが過半数を占めている。踏切道における安全対策を強化するため、こうした事故原因に対応した保安設備である二段型遮断装置、大型遮断装置、オーバーハンゲ型警報装置及び踏切支障報知装置（障害物検知装置付きのもの）について法に基づく指定基準を定め、その整備を促進することとした。

参考 4 踏切道の立体交差化、構造の改良及び保安設備の整備に関する省令 (構造の改良の指定基準の見直しに係る部分の概要)

1. 背景

高齢社会に対応した生活空間の形成を図るため、安全快適に移動できる歩行空間を確保することが求められており、踏切道においても接続する道路と同じ歩道幅員を確保し歩行空間の連続性を図る必要がある。

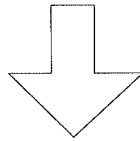
2. 概要

現行の指定基準には車道の幅員差は規定されているが、歩道の幅員差についての基準が明記されていないため新たに規定する。

- ①車両が通行する車道の指定基準は現行どおりとする。
- ②道路のうち、車道以外の部分を歩道として指定基準を規定する。

(1) 改正前（踏切道の立体交差化及び構造の改良に関する省令第2条第1項第1号）

イ 踏切道における車道（道路構造令（昭和45年政令第320号）第2条第4号に規定する車道又は歩道を有しない道路の一般通行の用に供することを目的とする部分をいう。以下同じ。）の幅員と踏切道に接続する道路の車道の幅員（歩道を有する道路にあっては、当該道路の車道の幅員に2メートルを加えたもの）との差が1メートル以上のもの



(2) 改正後（踏切道の立体交差化、構造の改良及び保安設備の整備に関する省令第3条第1項第1号）

イ 踏切道における車道（道路構造令（昭和45年政令第320号）第2条第4号に規定する車道をいう。以下同じ。）の幅員と踏切道に接続する道路の車道の幅員との差が1メートル以上のもの
ロ 踏切道における歩道（道路の一般通行の用に供することを目的とする部分のうち、車道以外の部分をいう。以下同じ。）の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもの

「道路に関する世論調査」(内閣府)について

道路局総務課・企画課

一 背景

本年四月、内閣府より「道路に関する世論調査」の結果が発表された。「道路に関する世論調査」は昭和三三年度より、概ね五年ごとに実施されており、今回で八回目となる(前回調査は平成七年一月)。

道路は、通勤・通学、買い物といった日常生活や輸送、営業等の経済活動などあらゆる社会活動を支えている最も基礎的で重要な社会資本であるが、今なお、質・量ともに十分な道路サービスを提供できているとは言えない状況にあり、平成一〇年六月調査の「社会資本の整備に関する世論調査」においても、国民が特に整備してほしい社会資本の第一位に挙げられている。このような「道

路」に対する国民の意識を調査し、今後の施策の参考とすることを目的として「道路に関する世論調査」が実施された。

二 概要

調査は本年一月一八日から一月二八日にかけて、全国二〇歳以上の者三、〇〇〇人を対象として行われ、有効回答数は二、一五四人であった(回答率七一・八%)。調査方法は調査員による面接聴取である。

今回の調査では、国民意識の経年変化を調査する前回からの項目に加え、現時点で世論の関心が高いと思われる項目が追加されている。具体的には以下のとおりである。

①道路に対する意識について

- ・一般道路における交通渋滞
- ・交通渋滞を解決する方法
- ・道路の安全性向上のための対策
- ・歩行者の立場から道路整備に望むこと(新規)
- ・高齢ドライバーに対する配慮
- ・災害時における不便の内容(新規)
- ・道路や自動車の通行による迷惑
- ・迷惑の内容
- ・迷惑をどう思うか
- ・迷惑をなくすための対策
- ・道路空間の快適な利用において重要なこと(新規)
- ・「道の駅」について
- ・便利だと思うサービス(新規)
- ・活力ある地域づくりのための道路整備

- ・ 高速道路の拡充の必要性
- ・ 高速道路の拡充の必要がある理由

②道路整備・管理にかかる財源・負担に関する意識について

- ・ 道路整備の費用負担の周知度
 - ・ 道路整備の費用負担の考え方
 - ・ 有料道路制度の周知度
 - ・ 有料道路制度についてどう思うか
 - ・ サービス水準を維持するための費用負担
 - ・ 高速道路の料金設定
 - ・ 高速道路の通行料金（新規）
- ③今後の道路整備について
- ・ 新しい道路交通システム
 - ・ 今後の道路整備のバランス（新規）
 - ・ 今後の道路整備の視点（新規）
 - ・ 今後の道路整備の重点
 - ・ 道路行政を進めるに当たって重要なこと（新規）

三 主な調査結果について

(1) 一般道路における交通渋滞については、前回調査（五三・七％）と同様、半数以上の者（五一・一％）が「渋滞がある」と答えている。依然として全国的に深刻な問題となっている。

また、「渋滞解消の方法」については、大

都市地域では「路上駐車を減らす」「駐車場・駐輪場の整備」を挙げる者の割合が高い一方、それ以外の地域（特に町村地域）においては「車線数を増やす」「バイパスや

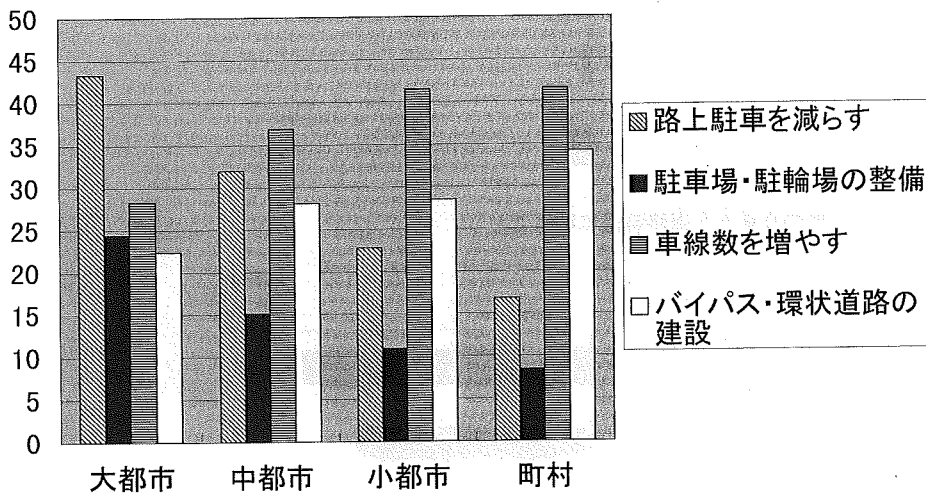


図1 渋滞解消の方法

環状道路を建設して、通過交通を少なくする」を挙げる者の割合が高く、意識の違いが見られる（図1）。

(2) 道路の安全性向上のための対策については、「歩行者専用道路の整備」を挙げた者の割合が三九・〇％と最も高く、以下「幅の広い歩道の整備」（三一・七％）、「事故の多い交差点において右折車線を設置するなどの対策を講じる」（三一・二％）、「危険な通学路の安全の確保」（二八・八％）などの順となっている。

(3) 歩行者の立場から道路整備に望むことについては、「歩道の段差を少なくし、歩きやすくする」を挙げた者の割合が六八・五％と非常に高くなっており、以下「車いすでもすれ違える幅の広い歩道の整備を進める」（四七・五％）、「歩くのに邪魔な電柱や看板を撤去する」（四〇・九％）などの順となっている（図2）。

(4) 道路空間の快適な利用において重要なことについては、「電線類の地中化」（五四・八％）、「違法看板や放置自転車の撤去」（四四・六％）を挙げた者が多い。特に東京都区部においては、その傾向が顕著である（「電線類の地中化」七五・九％、「違法な看板や放置自転車の撤去」五七・七％）。また、「住民参加によ

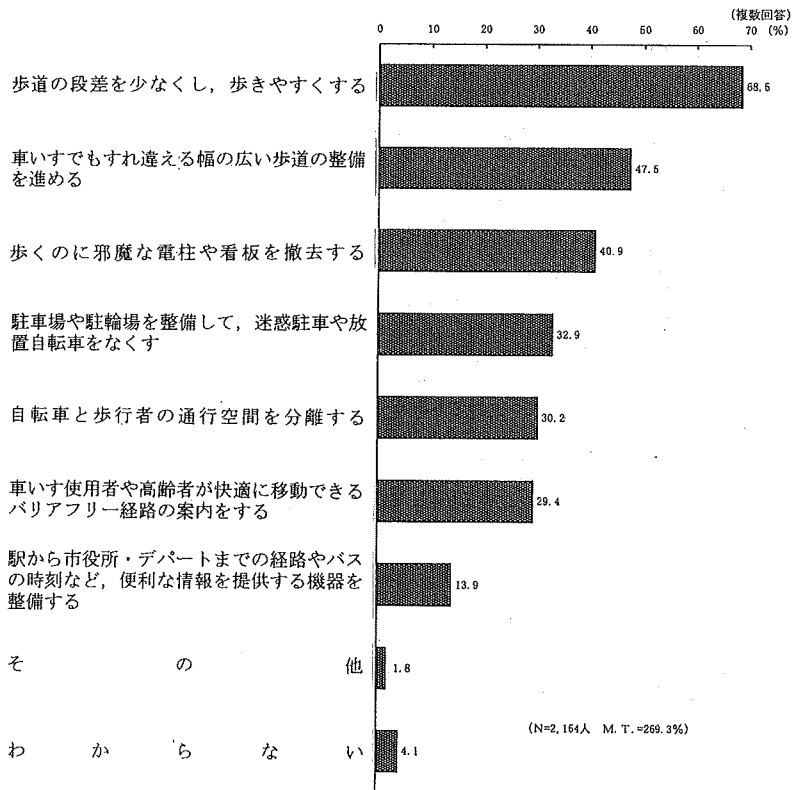


図2 歩行者の立場から道路整備に望むこと

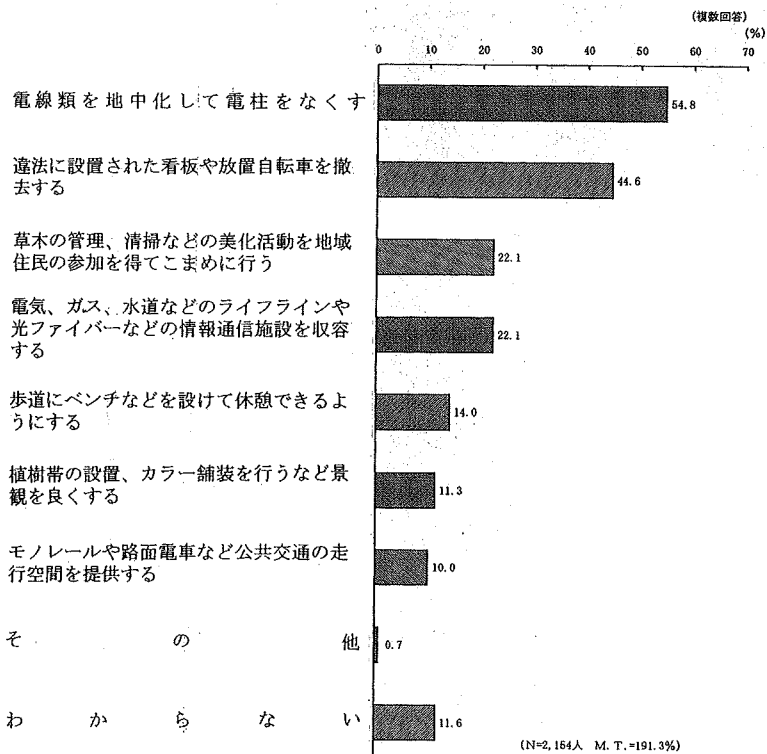


図3 道路空間の快適な利用において重要なこと

る美化活動」は三番目に回答の多い選択肢となっており（二二・一％）、地域住民の参加を得た美化活動に対しても意識が高まってきた（図3）。

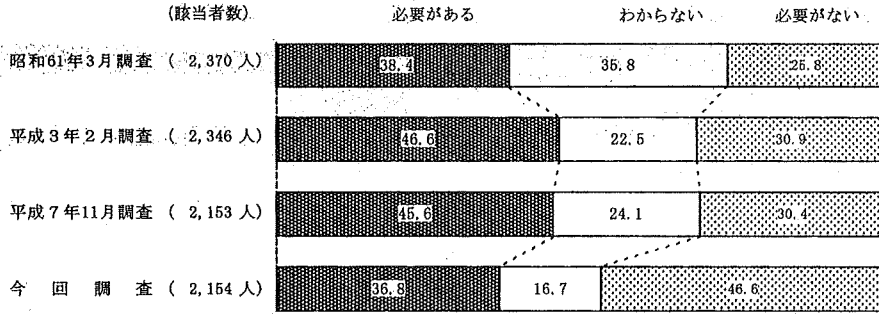


図4 高速道路の拡充の必要性

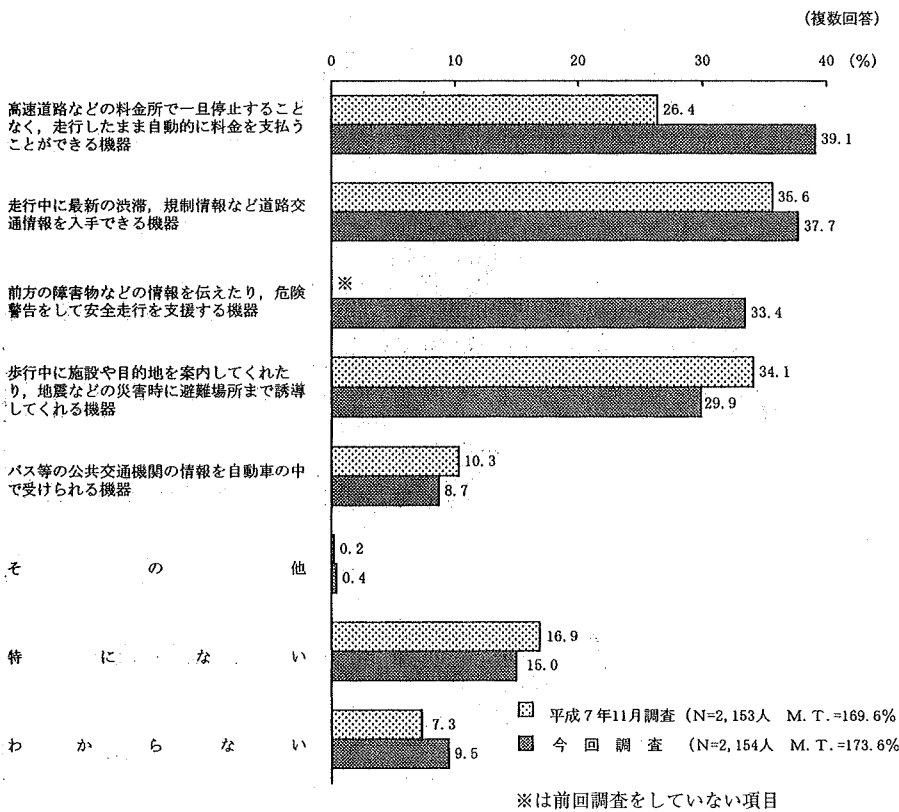


図5 新しい道路交通システム

(5) 高速道路の拡充の必要性については、「必要がある」と回答した者の割合が前回より減少し（四五・六％→三六・八％）、逆に「必要がない」と回答した者の割合が増加してお

り（三〇・四％→四六・六％）、昭和六十一年の調査開始以来初めて「必要がない」と回答した者の割合が「必要がある」と回答した者の割合を上回る結果となった（図4）。

(6) 道路整備にかかる財源・負担については、道路特定財源制度、有料道路制度ともに現行制度を支持する者の割合が高く、概ね受け入れられているものと考えられる。また、高速道路の料金プール制についても「全国均一の料金水準」を支持する者の割合(五二・八%)が不支持者の割合(二八・四%)を大きく上回っており、概ね受け入れられているものと考えられる。

(7) 新しい道路交通システムについては、前回調査と比較してETC(ノンストップ自動料金支払いシステム)の利用意向が二・七%増加し、三九・一%となり、VICS(道路交通情報通信システム)を抜いて第一位となった。ETCの実用化を控え、ETCに対する関心の高まりがうかがえる(図5)。

(8) 今後の道路整備のバランスについては、「新たな道路整備を抑制し、既存道路の維持更新に重点を置くべき」と答えた者の割合は三割弱(二九・二%)であり、約半数(五〇・八%)の者は「維持更新と新たな道路整備を両立すべき」と回答しており、維持更新と新規整備のバランスを適切に保持するニーズが高いことが明らかになった(図6)。

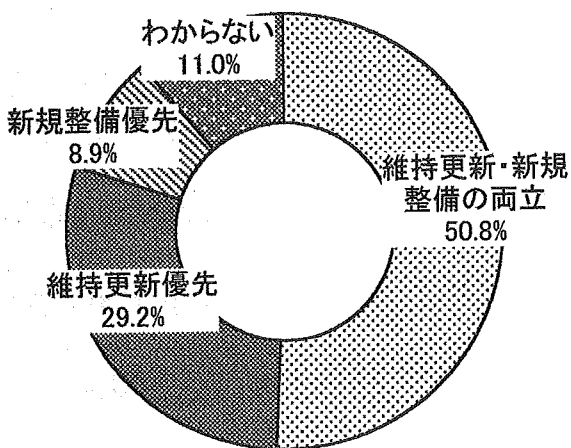


図6 今後の道路整備のバランス

四 おわりに

道路局では、この調査結果に現れた国民の意向については、今後の道路行政の基礎資料として活用し、国民のニーズに的確に対応した道路行政を推進していきたいと考えている。

滋賀県の「道路の整備に関するプログラム」

「新しい淡海文化の創造」を支える道づくり

滋賀県土木交通部道路課

一 はじめに

滋賀の地は、穏やかで豊かな自然を持ち、一つの小宇宙といふべき盆地としてのまとまりの中にあり、その中心には人々の営みを映し出す「鏡」としての琵琶湖があります。

県民は物の豊かさを得た反面、琵琶湖の水質悪

化という重大な課題に突き当たり、水質改善への努力を続けてきました。「母なる琵琶湖」への目覚めが生まれ、県民・事業者・行政が一体となって課題の解決に取り組むことの重要性を学びました。

また、滋賀の地には、内外との活発な交流の中で優れた気風を身に付けた先人たちが自然とともに生きた「淡海文化」とも呼ぶべき知恵や心が残されています。この伝統に学び、新しい文化を生み出しながら、より住みやすく活力に満ちた良質の生活環境を整えていく一つの手段として、道づくりを進めていくこととしています。本稿では、滋賀県の道づくりの目標について策定した「道路の整備に関するプログラム」の概要をご紹介します。

二 滋賀県の現状

本県を他府県の方に紹介するときに真っ先に思いつく言葉は、「琵琶湖のある県」です。滋賀県というよりも琵琶湖の方が有名で、なかなか滋賀県だけでは、位置も知られていないのが現状です。本県の人口は、平成二十一年一月一日現在一、三三四、一六六人で全国人口の約一%を占めています。昭和六〇年から平成一〇年までは、年間一万人前後増加し、人口増加率は全国で最も高い水準にあります。面積も国土の約一%に相当する四、〇一七・三六km²で全国第三八位、近畿六府県中第四位の広さとなっています。交通の利便性から企業の本県への進出や近畿圏、中部圏への通勤圏として近年人口増加が著しい状況にあります。



図1



写真1 琵琶湖大橋

また、本県は、琵琶湖に代表されるように豊かな自然に恵まれ、自然公園面積は、総面積の三七・三%を占め、その比率は全国一位となっています。

三 滋賀県の道路交通現況

本県は、その地理的特性から、街道や鉄道などの幹線軸が通過し、古くから人や物の往来が頻繁に行われる交通の要衝にあります。また、各地の様々な動向がいち早くもたらされる情報の集散地でもありました。こうした交通立地の優位性は、県の経済活動を活発化し、県勢の高揚と県民生活の向上に限りない恩恵をもたらしてきました。

本県の道路現況は、平成二二年四月一日現在、県内の道路法上の道路延長は一一、三二五・一km

あり、その内訳は、日本道路公団が管理する高速自動車国道二路線一一八・八km、自動車専用道路二路線二五・七km、国が管理する国道四路線二四・八km、県が管理する国道八路線三八一・〇km、主要地方道五二路線六四七・六km、一般県道二二五路線一、一七六・一km、市町村が管理する市町村道二四、九三路線八、七三〇・一kmとなっています。

また、県下の交通状況は、図2に示すとおりで

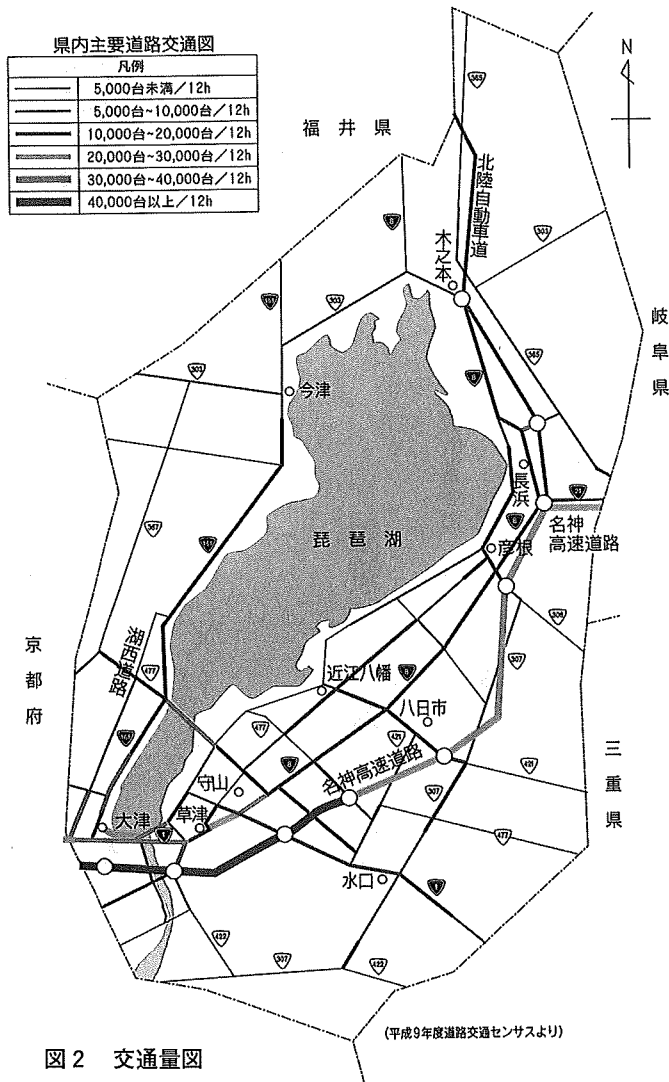


図2 交通量図

すが、交通量は大津湖南地域に集中しており、多数の地点で渋滞が発生しております。社会経済構造の変容と人々のライフスタイルの多様化などにより、交通機関に対する新たな社会的ニーズが発生し、交通施設の充実やサービス水準の向上など、より戦略的で、キメの細かい施策の展開が求められるようになっていきます。

四 滋賀県の将来ビジョン

先人よりうけついで「淡海文化」(＝滋賀県特有の歴史・文化・風土につちかわれた県民の行動や生活様式全般)に学びつつ新たな文化を創造し、住みやすく活力に満ちた良質の生活環境を整えて、次の世代に継承していくこととしています。このために必要な「人の活力が発揮された地域の魅力が高まる滋賀」、「自然と共存する滋賀」、「安心して安心できる滋賀」、「創造性としなやかに富んだ滋賀」、「地域の自律的發展を促す基盤が整った美しい滋賀」という五つの将来像の実現により、「持続可能な節度ある発展」を目指しています。

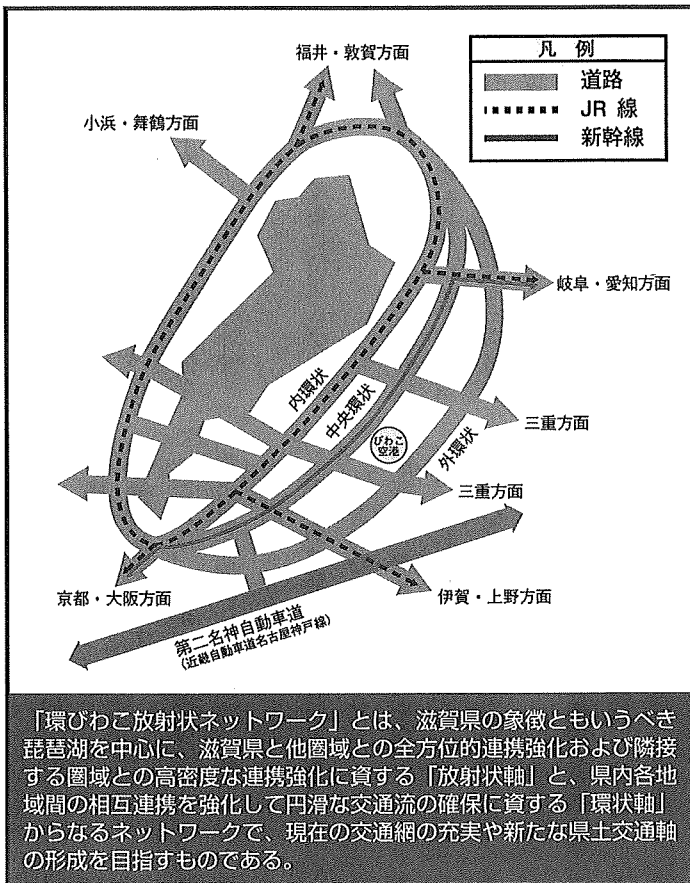
五 道路整備の基本方針

本県では、平成二年に「滋賀県総合交通ネットワーク構想」において、二一世紀初頭を展望した今後の交通基盤整備施策の総合的指針をとりまとめました。この中で、「国内・外多重交通体系の形成」、「県土1時間交通体系の形成」、「質の高い地域交通体系の形成」を基本目標に掲げ、「環びわこ放射状ネットワーク」構想図を策定しました。本県の象徴ともいえる琵琶湖を中心に本県と他圏域との全方位的連携強化及び隣接する圏域との高密度な連携強化に資する「放射状軸」ならびに特色ある県下各地域間の相互連携を強化し、円滑な交通流の確保に資する「環状軸」からなるネッ

トワークであり、交流の時代にふさわしいハイモビリティな交通ネットワークの形成を目指し、現在の交通網の強化充実を図るとともに、創造性と活力に富む県土の創生に向けて新たな交通軸の形成を図っていくこととしました(図3)。

平成一〇年には、「新道路整備五箇年計画」を策定し、淡海文化をさらに発展させ次の世代に継承していくとともに、理想とする滋賀県の将来像を実現するための基盤となる県土づくりを、道路

整備によって支援することを目的に、「新しい淡海文化の創造を支える道づくり」を基本理念として、「人と地域の豊かさの実現」、「人と自然を守り育む」、「新たな時代を切り拓く」という三つの視点から、以下の九つの道路整備の長期ビジョンを推進していくこととしています。これらの検討を行うにあたっては、「これからの道路整備はどうか」についての「ご意見・ご提言をいただくために、日頃道路を利用している方々の代表



「環びわこ放射状ネットワーク」とは、滋賀県の象徴ともいえる琵琶湖を中心に、滋賀県と他圏域との全方位的連携強化および隣接する圏域との高密度な連携強化に資する「放射状軸」と、県内各地域間の相互連携を強化して円滑な交通流の確保に資する「環状軸」からなるネットワークで、現在の交通網の充実や新たな県土交通軸の形成を目指すものである。

図3 「環びわこ放射状ネットワーク」構想図

として各界からの有識者に参加いただき、「滋賀県道路網整備将来ビジョン地方懇談会」を開催しました。この地方懇談会では、滋賀県のこれからの県土づくりの方針をはじめ、滋賀県の道路や道路整備の現状と問題点、全国での道路整備の方向性などを踏まえてこれからの道路整備についてご検討いただきました。また、県民の方々からも、キックオフ・レポートなどを通じて、日頃の道路行政に対するご意見・ご要望をいただきました。これらの検討結果をもとに、これからの滋賀県の道路整備を進めていくにあたっての基本方針と九つの長期ビジョンを策定しました(図4)。

- ① 利便性や快適性の向上を図る道づくり
- ② 暮らしの安全性の確保を目指す道づくり
- ③ 産業振興を支援する道づくり
- ④ 交流と連携を強める道づくり
- ⑤ 街づくり・地域づくりと一体となった道づくり
- ⑥ 人に優しい道づくり
- ⑦ 自然を守り育む道づくり
- ⑧ 高度情報化に対応した道づくり
- ⑨ 住民が参加する道づくり

図4 9つ基本方針

六 「道路の整備に関するプログラム」の策定

二世紀を迎えて、暮らしや経済活動を支える社会基盤として道路は欠くことができません。滋賀県では、県民の意見を十分反映し、道路整備を進めていきたいと考えており、今後の整備計画をとりまとめ、県民の方に広く知っていただくため、平成一一年一二月に「道路の整備に関するプログラム」を作成しました。

産業・経済の発展や地域づくり・まちづくりにむけて道路整備の推進が求められている一方で、環境問題や厳しい財政状況への対応などその進め方について様々な意見が出されています。このプログラムは、これまで以上に効果的・効率的な道路整備を行うとともに、P I方式[※]の姿勢の一環として出来る限り透明な手続きによる計画の策定過程と道路整備のおかれた状況を明らかにしたものです。

※P I方式(パブリック・インボルブメント)・・・計画策定、意志決定などの段階で県民参加の機会を確立する方式。

本プログラムでは、道路改築事業(道路の新設、拡幅、バイパス整備や立体交差事業等)や土地区画整理事業等について

■前期期間内(H10～14年度)での事業完成箇所、

事業継続箇所、事業着手予定箇所

■後期期間内(H15～19年度)での事業完成箇所、事業継続箇所

を掲載しています。

これは、予算、用地取得、埋蔵文化財調査等が予定通り進捗した場合の平成一一年一二月現在での目標をとりまとめたものです。

(1) 利便性や快適性の向上を図る道づくり

総合的な渋滞対策の実施による都市部での渋滞解消や、公共交通機関を利用しやすくする道づくり、思わず歩きたくなる・立ち止まってみたくなる道づくりなど、便利で快適な道づくりを推進します(表1)。

(2) 暮らしの安全性の確保を目指す道づくり

総合的な雪対策の実施、大規模な災害を想定した道路の防災対策の検討、交通事故削減のための対策の実施、危険箇所や通行不能箇所の解消など、安全な暮らしのための道づくりを推進します(表2)。

(3) 産業振興を支援する道づくり

第二次産業(製造業)から第三次産業中心の産業構造への変化への対応、高度化する産業への対応、観光産業の振興への支援など、これからの滋賀県の産業の振興を道づくりによって支援します(表3)。

(4) 交流と連携を強める道づくり

第二名神の整備促進と高速道路網を活用するためのネットワークの整備、県内の各地域や県外との連携と交流を促進する道路の整備、交通拠点への連絡性向上、通過交通の適切な誘導など、広く交流と連携を強めるための道づくりを推進します(表4)。

(5) 街づくり・地域づくりと一体となった道づくり

大規模なプロジェクトや開発計画の道路整備による支援、街づくりや地域づくりに歩調を合わせた地域の秩序ある発展を誘導する道路整備、などを進めていきます。また、地域活性化に資する「道の駅」の整備を推進します(表5)。

(6) 人に優しい道づくり

誰もが安全で快適に歩くことができるよう、「バリアフリーの生活空間の創出」という視点に基づいて人を中心とした道路の整備を進めるほか、使いやすい駅やバス停などの交通施設の整備を推進します(表6)。

(7) 自然を守り育む道づくり

琵琶湖周辺の生物や植生、山間部の自然や動植物の保護と景観との調和などに努めながら道路整備を進めるとともに、自然を味わうことのできる道づくりを推進します(表7)。

(8) 高度情報化に対応した道づくり

高度情報通信技術の道づくりへの積極的な活用について検討を進めるほか、情報BOXの整備に

より光ファイバーネットワークづくりを支援します。

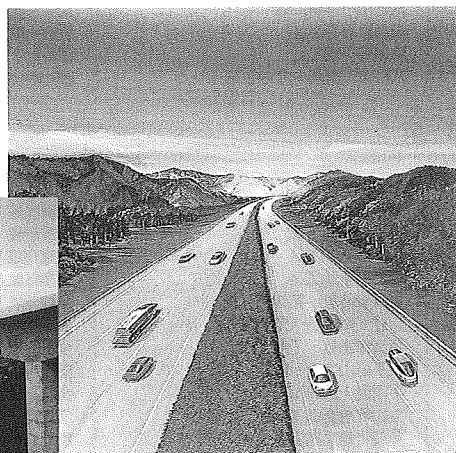
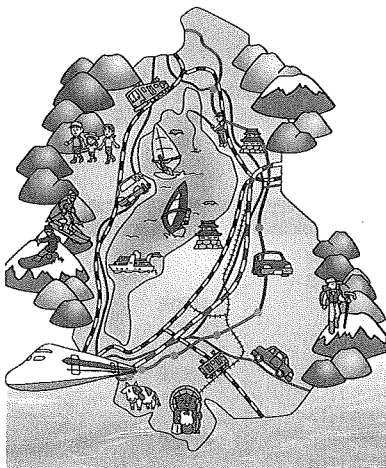
(9) 住民が参加する道づくり

計画の策定に際して県民の意見が十分に反映されるような道路整備計画策定のための仕組みづくりや、道路の維持管理に民間の活力を取り入れる仕組みづくりを進めていきます。また、道路行政に関する情報の積極的な公開に努めます。

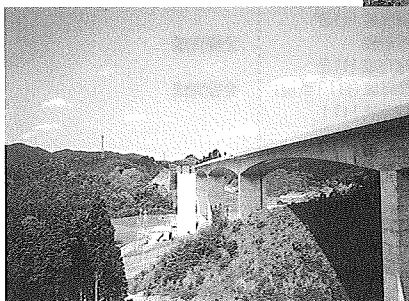
八 おわりに

本県には、夏は琵琶湖での水泳や水上レジャー、キャンプ、冬はスキーなどを楽しむため京阪神方面等から車で多くの方が訪れています。また、彦根城等の史跡や信楽焼といった特産品も多くあり、観光客は年間四、三〇〇万人にのぼっています。現在整備が進められている第二名神高速道路

が完成すれば、更に便利になり、広く近畿圏や中部圏からの来県者が増えることを期待しております。その第二名神高速道路ですが、現在、県内各所で整備が進められており、建設現場もご覧いただけます。皆様のお越しをお待ちしております。



第二名神高速道路完成予想図



第二名神建設現場(土山町)

表1 プログラムNO. 1~24

No.	路線名	箇所名	前期5年(H10~H14)	後期5年(H15~H19)
1	地高 甲賀湖南道路	国道1号水口道路	部分完成(暫定)H12	全線完成(一部暫定)
2	地高 甲賀湖南道路	国道1号栗東水口道路Ⅱ	新規着手	事業継続
3	地高 甲賀湖南道路	国道1号栗東水口道路Ⅰ	事業継続	部分完成(暫定)
4	県道 山田草津線	草津市北山田~木ノ川工区	全線完成 H12	
5	県道 彦根八日市甲西線	甲西町岩根~吉永工区	全線完成 H12	
6	県道 伊香立浜大津線	大津市平尾工区	新規着手	事業継続
7	県道 伊香立浜大津線	大津市仰木千野工区	事業継続	全線完成
8	県道 小浜朽木高島線	安曇川町安曇川工区	全線完成 H14	
9	県道 中里山上日野線	日野町鳥居平~河原工区	全線完成 H11	
10	街路 小今建部上中線	八日市市東本~外工区	全線完成 H12	
11	街路 彦根駅大鼓線	彦根市安清~京町一丁目工区	新規着手	全線完成
12	街路 八日市駅神田線	八日市市八日市~東浜工区	事業継続(H11新規)	全線完成
13	市道 笠原立田線	守山市笠原~立田工区	全線完成 H12	
14	市道 黒橋八木線	近江八幡市土田~八木工区	全線完成 H13	
15	町道 青山園線	愛東町青山~曾根工区	全線完成 H11	
16	市道 若宮上田線	近江八幡市上田~若宮工区	新規着手	全線完成
17	町道 靈仙寺北中小路線	栗東町靈仙寺工区	事業継続	全線完成
18	市道 南田附神前線	長浜市小堀~神前工区	事業継続	全線完成
19	市道 南彦根駅竹ヶ鼻線	彦根市竹ヶ鼻工区	全線完成 H12	
20	区画整理 能登川駅西	能登川町	事業継続	事業完成
21	区画整理 彦根駅東	彦根市	事業継続(H10新規)	事業継続
22	区画整理 堅田駅西口	大津市	事業継続(H11新規)	事業完成
23	区画整理 栗東新都心	栗東町	新規着手	事業継続
24	区画整理 米原駅東部	米原町	新規着手	事業継続

(注)地高:地域高規格道路(以下同じ)

備考

- ・地域高規格道路は、一部区間が整備区間になっているものを含む。また、地域高規格道路の新規着手については調査区間を含む。
- ・新規着手については、調査計画、構造検討、既着手事業の進捗等が順調に進むことを前提としたものであり、一部区間の着手を含む。
- ・上記表以外に、交通状況、調査状況等により新規着手する場合がある。

表2 プログラムNO. 25~42

No.	路線名	箇所名	前期5年(H10~H14)	後期5年(H15~H19)
25	国道 303号	岩熊拡幅	全線完成 H14	
26	国道 365号	栃ノ木拡幅	全線完成 H13	
27	国道 421号	佐目バイパス	事業継続	全線完成
28	国道 422号	大石バイパス	事業継続	全線完成
29	県道 大津信楽線	大津市平野~信楽町黄瀬工区	事業継続	全線完成
30	県道 愛知川彦根線	彦根市稲枝工区	事業継続	全線完成
31	県道 關生日置前線	今津町關生~日置前工区	全線完成 H12	
32	県道 小浜朽木高島線	朽木村野尻~荒川工区	全線完成 H14	
33	県道 中河内木之本線	余呉町中河内~下丹生工区	事業継続	全線完成
34	県道 麻生古屋梅ノ木線	大津市葛川梅ノ木工区	全線完成 H14	
35	県道 山東本巢線	伊吹町曲谷工区	全線完成 H11	
36	県道 小佐治甲南線	甲南町葛木~野田工区	新規着手	全線完成
37	街路 大鼓多賀線	彦根市平田~高宮工区	全線完成 H12	
38	町道 棕川道線	今津町棕川工区	全線完成 H12	
39	市道 最上街道支線	八日市市沖野工区	全線完成 H11	
40	町道 音羽勝野線	高島町勝野工区	全線完成 H13	
41	街路 市三宅北桜線	野洲町行畑工区	新規着手	全線完成
42	市道 上中緑町小今線	八日市市建部~今崎工区	事業継続	全線完成

表3 プログラムNO. 43~57

No.	路線名	箇所名	前期5年(H10~H14)	後期5年(H15~H19)
43	県道 彦根近江八幡線	彦根市八坂工区	全線完成 H12	
44	県道 加田田村線	長浜市田村工区	事業継続	全線完成
45	県道 石部草津線	石部町石部工区	全線完成 H12	
46	県道 野洲中主線	野洲町上屋工区	事業継続(H11新規)	全線完成
47	県道 敏満寺野口線	多賀町金屋~富之尾工区	全線完成 H11	
48	街路 西馬場八坂線外1線	彦根市長曾根~松原工区	全線完成 H12	
49	市道 西渡川下笠線	草津市上笠~下笠工区	全線完成 H12	
50	町道 山之上岡屋線	竜王町山之上~岡屋工区	全線完成 H12	
51	町道 上馬杉手力線	甲南町上馬杉工区	全線完成 H12	
52	町道 次郎九郎線	土山町南土山工区	全線完成 H12	
53	町道 小森池線	多賀町富之尾工区	新規着手	全線完成
54	市道 西渡川下笠2号線	草津市下笠工区	全線完成 H13	
55	市道 下物下笠山田線	草津市下物~志那工区	事業継続(H10新規)	全線完成
56	市道 下寺下物湖岸線	草津市下物工区	事業継続(H11新規)	全線完成
57	区画整理 伊香立	大津市	新規着手	事業継続

表4 プログラムNO. 58~94

No.	路線名	箇所名	前期5年(H10~H14)	後期5年(H15~H19)
58	近畿自動車道名古屋神戸線 (第二名神高速道路)	三重県境~京都府境	事業継続	事業継続 概成
59	国道 8号	米原バイパス	部分完成(4車線化)H11 部分完成(暫定)H14	部分完成(暫定)
60	国道 8号	野洲栗東バイパス	事業継続	事業継続
61	地高 琵琶湖西縦貫道路	国道161号湖北バイパス	事業継続	部分完成(暫定)
62	地高 琵琶湖西縦貫道路	国道161号志賀バイパス	部分完成(暫定)H12	部分完成(暫定)
63	地高 琵琶湖西縦貫道路	国道161号西大津バイパス	事業継続	事業継続
64	国道 421号	石博峠道路	事業継続(H10新規)	全線完成
65	国道 303号	金居原バイパス	事業継続	全線完成
66	国道 307号	裏白バイパス	全線完成 H12	
67	国道 307号	信楽道路(黄瀬拡幅)	新規着手	部分完成
68	国道 367号	葛川バイパス	全線完成 H14	
69	地高 ひわご空港自動車道	日野町木津~蒲生町木村工区	新規着手	全線完成(暫定)
70	県道 大津能登川長浜線	草津市南笠~野路工区	全線完成 H13	
71	県道 湖東八日市線	愛東町大萩~八日市市中小路工区	事業継続	全線完成
72	県道 彦根米原線	米原町米原工区	全線完成 H13	
73	県道 比良山線	志賀町北比良工区	全線完成 H12	
74	県道 甲賀土山線	甲賀町小佐治,岩室~土山町嶺宮工区	事業継続(H10新規)	全線完成
75	県道 草津守山線	栗東町十里~守山市下之郷工区	新規着手	全線完成
76	県道 大津能登川長浜線	安土町常楽寺~能登川町須田工区	事業継続(H11新規)	全線完成
77	県道 栗東信楽線	栗東町林~上砥山工区	新規着手	全線完成
78	県道 木之本長浜線	長浜市相摸~祇園工区	新規着手	全線完成
79	県道 柑子塩野線	甲南町竜法師~杉谷工区	事業継続(H11新規)	全線完成
80	県道 大野木志賀谷長浜線	山東町菅江~長浜市鳥羽上工区	全線完成 H13	
81	県道 愛知川彦根線	愛知川町愛知川工区	全線完成 H13	
82	県道 岩室神線	甲賀町岩室~大原上田工区	事業継続	全線完成
83	県道 栗東志那中線	栗東町靈仙寺~草津市駒井沢工区	事業継続	全線完成
84	県道 甲南阿山線	甲南町杉谷工区	事業継続	全線完成
85	県道 新海上稲葉線	彦根市田附~本庄工区	事業継続(H10新規)	全線完成
86	県道 近江八幡守山線	中主町比留田~小比江工区	事業継続	全線完成
87	街路 小脇寺線	八日市市妙法寺工区	全線完成 H12	
88	街路 大津湖南幹線	草津市木川~駒井沢工区	事業継続	全線完成
89	街路 豊公園森線	長浜市公園~祇園工区	新規着手	全線完成
90	街路 長浜駅宮司七条線	長浜市宮司工区	事業継続(H11新規)	全線完成
91	街路 南大萱月輪線	草津市新浜~大津市瀬田月輪工区	事業継続	全線完成
92	街路 下笠下砥山線外1線	草津市川原二丁目~栗東町小柿工区	全線完成 H12	
93	市道 幹1052号線	大津市北大路~園分工区	全線完成 H13	
94	市道 幹2028号線	大津市石山外畑~大石曾東工区	全線完成 H13	

備考

- ・地域高規格道路は、一部区間が整備区間になっているものを含む。また、地域高規格道路の新規着手については調査区間を含む。
- ・新規着手については、調査計画、構造検討、既着手事業の進捗等が順調に進むことを前提としたものであり、一部区間の着手を含む。
- ・上記表以外に、交通状況、調査状況等により新規着手する場合がある。

※地域高規格道路のひわご空港自動車道(甲賀町~日野町)および伊賀甲賀連絡道路については、事業化に向けて調査を促進する。

表5 プログラムNO. 95~100

No.	路線名	箇所名	前期5年(H10~H14)	後期5年(H15~H19)
95	街路 馬場皇子ヶ丘線	大津市百石~大門工区	事業継続	事業継続
96	街路 本町線外1線	彦根市本町一丁目~二丁目工区	全線完成 H11	
97	街路 坂本地区	大津市坂本工区	事業継続	事業継続
98	市道 上田出町線	近江八幡市上田~千僧供工区	全線完成 H14	
99	市道 幹1075号線	大津市真野谷口~伊香立南庄工区	全線完成 H14	
100	市道 大藪日夏線	彦根市日夏~開出今工区	全線完成 H14	

表6 プログラムNO. 101~103

No.	路線名	箇所名	前期5年(H10~H14)	後期5年(H15~H19)
101	町道 小篠原上屋線	野洲町富波~上屋工区	全線完成 H13	
102	市道 石田下之郷線	守山市石田工区	全線完成 H11	
103	町道 木之本黒田大音線	木之本町黒田工区	全線完成 H11	

表7 プログラムNO. 32再掲

No.	路線名	箇所名	前期5年(H10~H14)	後期5年(H15~H19)
32	県道 小浜朽木高島線(再掲)	朽木村野尻~荒川工区	全線完成 H14	

道路の整備に関するプログラム

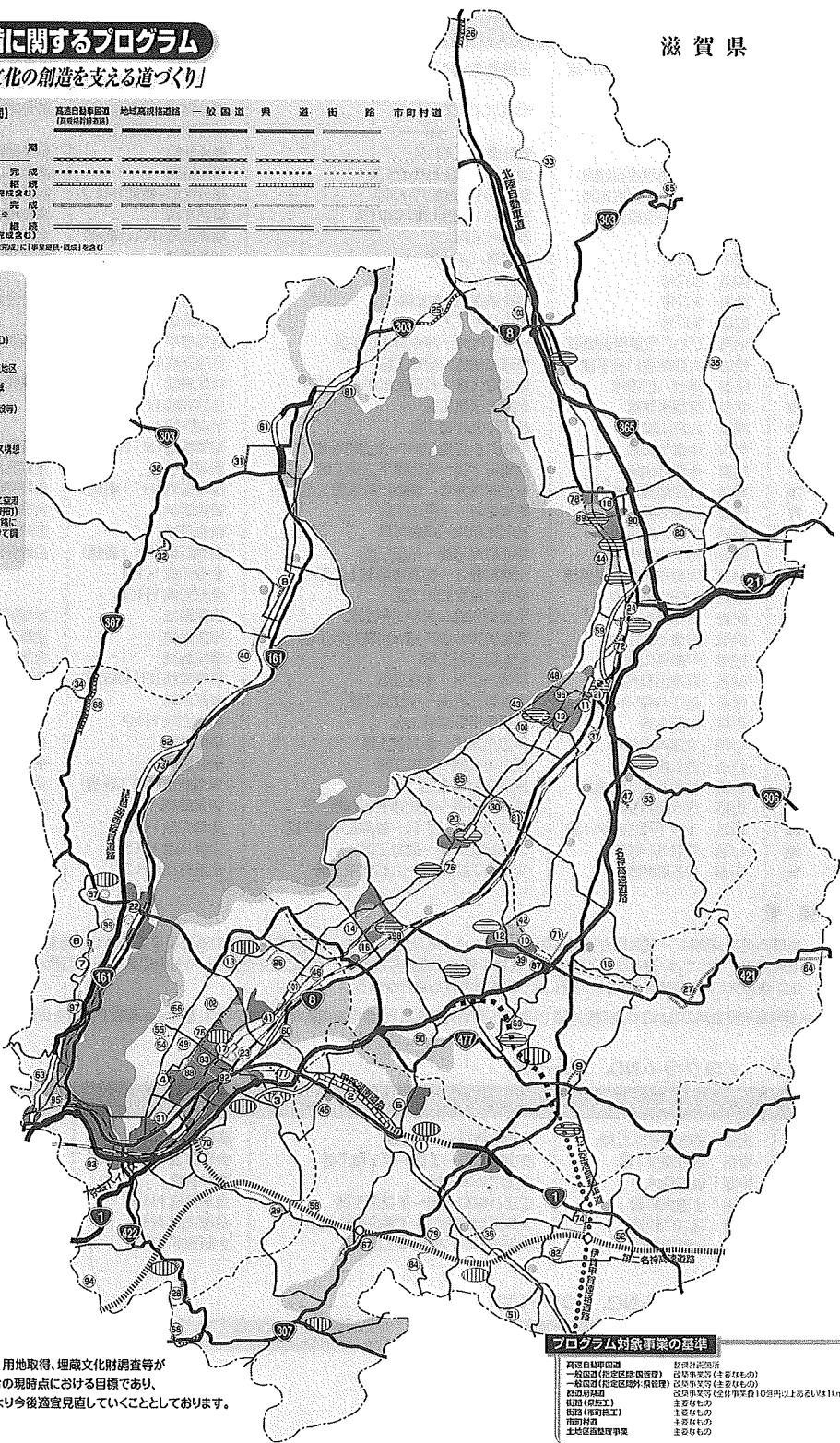
「新しい淡海文化の創造を支える道づくり」

滋賀県

[プログラム掲載事業区間]		高速自動車国道 (直轄待機区間)	地域高規格道路	一般国道	県道	市町村道
区間	区間					
全線完成	全線完成	.....	.....	.....	.....	.....
新規着手	新規着手	.....	.....	.....	.....	.....
事業継続	事業継続	.....	.....	.....	.....	.....
事業継続	事業継続	.....	.....	.....	.....	.....
事業継続	事業継続	.....	.....	.....	.....	.....

※ 高速自動車国道については「全線完成」に「事業継続・改良」を含む

- 生活圏核
- 市町村中心
- 都市エリア(平成7年D/D)
- ▨ 地方拠点都市地域・拠点地区
- ▨ 特定産業集積活性化地域
数別地区
【工業地、試験研究施設等】
- ▨ びわこ空港
- ▨ びわこリゾートネットワーク構想
重点整備地区
- 生活圏境界
- 地域高規格道路のびわこ空港
自動車道(甲賀町～日野町)
および伊賀甲賀連絡道路に
ついては、集約化に向けて調査
を進捗する。



●本プログラムは、予算、用地取得、埋蔵文化財調査等が
予定通り進捗した場合の現時点における目標であり、
事業の進捗状況等により今後適宜見直ししていくこととしております。

プログラム対象事業の基準

高速自動車国道	建設中	改良事業等(主要なもの)
一般国道(指定区間・橋管理)	改良事業等(主要なもの)	
一般国道(指定区間外・橋管理)	改良事業等(主要なもの)	
都道府県道	改良事業等(全線延長100m以上あるものは1km以上)	
市町村道	改良事業等(主要なもの)	
新設(新設)	改良事業等(主要なもの)	
新設(新設)	改良事業等(主要なもの)	
新設(新設)	改良事業等(主要なもの)	
新設(新設)	改良事業等(主要なもの)	

図5 プログラム位置図

道 路 法 短 見

前道路広報センター副会長 中村 春男

はじめに

戦前の教育を受けた者にとって、近代史を戦前戦後に区分することは非常に判りやすい。昭和二〇年の日本敗戦は、すべての価値観を変えてしまったからである。戦前戦後の法律を外面から見ると、戦後の法律には「一番初めに「この法律の目的」というのがある。戦前の法律にはこんなものはない。その代わり教育勅語があった。勅語は個は全体のために、全体は個のために尽くせという道徳を論じている。今日で言う公共の福祉である。それはともかくとして道路法第一条にある「この法律の目的」は「道路網の整備」を図ることが理念で、「公共の福祉の増進」が到達点と言えよう。法律には達成すべき理念があるのは、戦前戦後も変わりはない。とすると戦前の道路法の到達点が勅語の精神にあるとしても、理念はどこにあるのか。明示していない以上その法律全体から探り当てねばならない。

公物は万人享受

そんなとき、立法に参画された方の解説書があるのは有難い。戦前の道路法（大正八年）を担当された田中好氏の著書「土木行政」は内務省土木局所掌の道路、軌道、河川、港湾、運河、水道、下水道、公の水流水面、砂防、土地収用の項目を解説した七〇〇頁の名著である。道路法には一四

〇頁を費やしている。田中氏の解説書を若いとき読んで、こんな理念もあるのかと感心したことを覚えている。概要は次に述べるが、何分にも年月を経たので本の記述どおりでない。

「道路の普及が人々の生活に及ぼす恩恵は国民の一人くが享受（自分が利用し楽しむこと）できるものでなくてはならない。道路法がすべての道路を国の営造物としたのも、統治しやすいと言うばかりでなく万人享受のことも念頭にあってのことである。即ち国道や府県道は路線認定の条件を厳しくし、市町村道の認定には条件を付けず市町村長の裁量に委ねた。これによって事実上一般通行の用に供していながら道路法上の道路になり得ない里道（認定外道路）の救済に、市町村長は意を注ぐべきである。」

以上のとおりだが、私の先入観が色濃くなってしまった。ともかく全国隔々まで道路法による道路を普及したいという田中氏の意向は理解してもらえたと思う。国の営造物に対する万人享受は、鉄道にもあったらしい。鉄道省が採算を無視して山村僻地にまで鉄道網を駆け、各地の私鉄を買収したのもこの理念があったと聞いたことがある。ただこのような理念はそれが観念の産物だけに、現実の前に脆くも崩れ去るのである。だからやりきれない。

戦前の為政者や大衆の米英先進国に負けるもの

かの意識は、時に恐怖になり富国強兵へと進んだ。軍事強化のために国家の財政は圧迫された。戦争に突入するや道路などの土木事業は民生事業として等閑に付され、山間僻地に敷設された鉄道のレールは撤去され軍事に転用されてしまう。道路交通は人と牛馬車が主役になり、徳川時代の街道そのままの姿で敗戦をむかえるのである。

戦前戦後の道路法

戦後、教育勅語は否定され、中央集権の政治は地方分権になり議会が尊重される。土木、警察、地方庁を掌握していた内務省は解体。鉄道は特殊法人「日本国有鉄道」になった。道路はすべて国の営造物とした戦前の道路法は、昭和二七年に改正された。国道は国の営造物とされたが、都道府県道・市町村道は管理する地方自治体に所属するなど、道路管理者毎にバラクになってしまっている。戦前の道路法はよくまとまった法律だったから、規定の多くは戦後の道路法に採用された。戦前の道路法が種々の理由があったにしろ、法律の整備という形而上の世界に安住してしまっただけとは否めない。戦後の道路法が昭和二七年の公布を機に、ガソリン税の道路特定財源化、民間資金の活用による有料道路制の採用など多様な政策をとり入れたのも、戦前の道路行政の偏向を反省した上でのことだろう。

道路網について

どうも道路の歴史のようなものに、紙数を割きすぎたようだ。戦前戦後の道路法は道路網についてどう考えているのだろうか。私見を述べて本稿を終えたい。戦前の道路のように一部の大都会は別にして、人や牛馬車が主役の時代には道路網の形成という理念は出にくい。道路を網目として意識するのは、自動車交通が主役になってからのことだろう。大正八年の道路法当時、紀元前既に戦車を持っていたローマの道のように網目に張り巡らしてこそ、道路は真の効用を発揮する。と考

えた人がいたとしても当時の交通の現実を見ている限り、人や牛馬車が行動できる狭い地域の網目しか考えが及ばなかったであろう。道路網というのは直線のようにこれしか無い。と言った絶対的なものでなく、目的地までに複数の道路があるということだから、国なり社会がある程度の豊かさ意識することが必要である。既にふれたが田中好氏はその著書の中で里道（認定外道路）の解消を理念の一つとして採り上げた。そして実現のために市町村長の一層の努力に期待をかけた。しかし市町村長にも里道を道路法の道路として、管理して行くだけの財政上の余裕はなかったのである。戦後になって里道の大方は農道、林道、漁港道になって道路法の枠から外れて行くのである。戦後の道路法は当然のこととして道路の種類の順

序（法第三条）、即ち高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道の順に網目を細かくしてきた。こちらの方が正論である。既に述べた田中好氏の理念の先にあるものを憶測すれば、里道をつり込むことよって市町村道の段階で小規模な道路の網目を張りたかったのかもしれない。なぜなら財源に苦しんだ戦前の道路行政にとって、里道処理が唯一実現可能な理念だったのではなからうか。しかし結果からみると、これは辺境の地に王道楽土を求めるような観念の産物だったと言えよう。

おわりに

本誌発行人の宇田氏から寄稿依頼があったとき、いつまでも易の話でもあるまい、道路法のことを書きたいと思った。が、難しい話は書いたことがない。そこで道路法の第一条からおそろる入るつもりで標題を道路法探険にしようとした。ところが探険というのは事前によく調査してから行動に入るものらしい。それが出来ていない。困って辞書を見たら同音に短見というのがあった。道路関係に長くいたというだけの私にとつて、この言葉は道路法を語る上で納まりがいい。標題の理由は以上のとおりだが、短見とは「浅はかな意見のこと」と辞書にあったから申し上げておきます。



シリーズ
『道の駅』

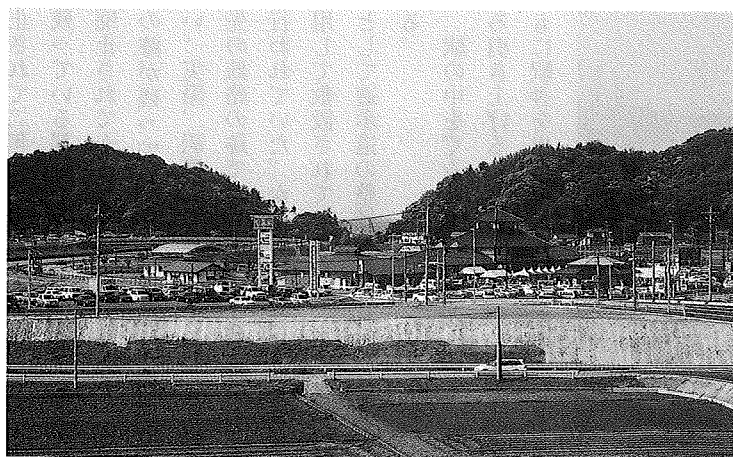
田万川町活性化の原動力

道の駅「ゆとりパークたまがわ」(山口県)

駅長 波田 治巳

田万川町の概況

田万川町は、山口県の最北端に位置し、東は島根県益田市及び津和野町、南と西は阿武郡須佐町に隣接しています。面積七八km²、人口約三、八〇〇人であり、阿武町に源を発する田万川が当町の中央部を北流し、諸河川と合流して日本海に注いでいます。産業は、農林漁業の第一次産業を主体とした自然環境に



道の駅遠景 中央部は日本海

恵まれた町です。

海岸部は、北長門海岸国定公園地域内で、その中に江崎湾(天然の良好・江崎漁港)を擁しています。この江崎港は、かつて北前船が頻繁に出入し繁盛していました。

北方を横断する国道一九一号、J R山陰本線、中央部を縦貫する県道などが主要路線として存在しています。国道一九一号を利用すれば、益田市から二五分、萩市から五〇分の行程です。西堂寺六角堂や玄武岩柱状節理など観光名所もあります。

道の駅周辺に温泉、ゴルフ場

町民の自慢は、道の駅・温泉・ゴルフ場です。道の駅から北へ七〇〇m、田万川左岸に「田万川温泉憩いの湯」があり、南へ一kmの位置に「石見空港ゴルフ倶楽部田万川コース」があつて、三つの施設がまとまつており、本年四月に道路が完全に整備され、二、三分で行けるようになりました。さらにこの三施設は山口県指定有形文化財の西堂寺六角堂をモデルに作られており町のシンボルであります。

田万川温泉憩いの湯は、平成八年四月開業。キャンプ場、海水浴場に隣接していることもあつて年間約一五万人、石見空港ゴルフ倶楽

部は、同八年一月開業約三万人、道の駅約三五万人の来場者があり、五〇万人を越える交流人口は、過疎化で沈滞している町の経済を大きく変えつつあります。



ゆとりパークたまがわ

道の駅は、平成元年二月八日中国地域まちづくり交流会で、中国地方建設局（現中国

屋外ステージ前の催事風景

地方整備局）岩井国臣局長の発想により、中国五県まちづくりキーパーソンの掘りおこしが始まり、同二年一月二七、二八日広島で開催された中国地域まちづくり合宿交流会において、山口県阿東町（船方農場社長坂本多且氏の「国道に駅を作ったら」との発言があり、これが道の駅構想の発端となったもの）と聞いております。

平成三年一〇月一〇日、道の駅実験が開始され、中国地域二箇所（山口県阿武町・当町）、中部地域八箇所が参加、当町では本駅開業まで継続しました。同六年三月道の駅基本構想策定、同七年二月用地買収完了、同八年四月一六日道の駅「ゆとりパークたまがわ」登録。こうした背景を経て、平成九年一〇月一日開業しております。

場所は、国道一九一号を島根県境（益田市）より西へ三km、萩方面からは田万川を渡った交差点のそばであります。

施設は、駐車場（約一〇〇台）、公衆トイレ、電話、地元食材を活かしたレストランや田万川の特産品直売所、道路情報コーナー、自販機等を備えております。

さらに、屋外ステージ、遊具、コウライシバの広場もあって、パターゴルフも楽しめます。田万川を利用した河川公園も工事中で間も

なく水辺で遊ぶことができるようになり
ます。また平成八年八月には、地元商業者によ
るレストラン街が道の駅内にオープンしてお
り、多くの利用者が賑わっています。

道の駅の運営は、町と経済団体が出資して
設立した「株式会社たまがわ」が温泉施設と
一体であたっており、常勤役員一名、社員二
三名（総務三、道の駅一、温泉九）が従事
しております。催事は年七回開催しており、
来場者は売店客一三万人、全体としては三五
万人と推定しています。営業成績は、女性団
体組織や地元の支援によって順調に推移して
おり、年をおって純財産が増加しております。
地域との関わりでは、町内の産物で営業機
会がなく埋れていたものが、道の駅開業によ
って販売や宣伝が可能となり、大きな収入源
になるなど、地域経済活性化に寄与しつづあ
ります。

施設の保守と情報交換は、国土交通省萩国
道維持出張所と緊密に連携しております。

海と山の幸豊富な特産直売店

店一番の人氣は鮮魚です。朝は無論のこと
午後四時から、山口はぎ漁協江崎支所で競り
市が開かれることから、夕方五時頃の二回入
荷することが特徴です。いわし、あじの煮干

しいりこ、わかめなど加工品も豊富で、塩干
乾物を合わせ海産物が四〇%を占めます。

二番目は果物。一年中絶えることはありません。
せん。山間の丘陵地にはモモ、ナシ、ブドウ、
クリ、リンゴなど、海岸部の温暖地では柑橘
類があつて、土質と太陽光に恵まれているこ
とから甘い果物が採れ、種類品種を変えなが
ら常に店に並んでいます。

酸と香りを愛でる香酸柑橘「ナガトユズキ
チ」は当町の原産で、果汁が醤油とよくなじ
むことから刺身などに好まれています。「ゆ
ず吉酢」としても販売しており、道の駅のオ
リジナル人気商品です。

女性団体組織の手になる「六角寿司弁当」
「サザエ飯」^{はん}「きび・よもぎもち」などやお年
寄りがひとつひとつ丁寧に編みあげた「藁編
み亀飾り」は大変評判です。以上は商品紹介
の一部です。是非ご覧いただきたいものです。

野菜の競り市

道の駅内にある一〇〇㎡の六角の建物、
「新鮮館たまがわ」で毎週火、金、日曜日の
九時から開いております競り市が話題になつ
ています。これは町内の生産者が丹精こめた
新鮮な野菜や果物（時には海産物）を早朝販
売台に並べます。これを競り上げ最高値をつ

けた人が買える仕組みで、全国的にも珍しい
朝市。誰でも参加購入できます。何より新鮮
なこと、大勢の目前で競争しながら自分の納
得のいく価格で求められること、楽しみなが
ら買えるのが魅力となっております。

館内では、青果物や竹炭、工芸品など、さ
らにモモ・リンゴを使ったソフトクリーム、
お米で作った麺の「猪お米うどん」等々を販
売、好評です。

以上概要を述べましたが、道の駅の機能を
考えると、私達の取組みはまだ「みち半ば」
であります。来場者の接遇、商品開発、地域
経済への貢献等々課題山積であります。

おわりに、当駅を詠んでいただいた詩を記
して筆をおきます。

祝田万川町道驛 繁華

横山 貢作

平成一〇年六月

高樓道、驛、卓、郷關
物産、溢、塵、鮮、素顔
適、見、今、営、充、活氣
衆賓、如、堵、遇、無、閑

月・日	世界 の動き	月・日	国内 の動き	月・日	道路行政 の動き
3・28	○米ホワイトハウスのフライシャー報道官が記者会見で、地球温暖化防止のための京都議定書について「大統領は支持していない」と表明、離脱することを明らかにした。	3・22	○国土交通省が二〇〇一年の地価公示を発表した。全国平均で住宅地が前年に比べて四・二％、商業地が七・五％それぞれ下がり、一〇年連続の下落となった。	3・29	○高松自動車道板野IC〜津田東IC(二五・七km)間とさぬき三木IC〜高松中央IC(六・八km)間が開通。
4・1	○南シナ海の公海上空で、米軍の電子偵察機F P 3(乗員二四人)と中国軍のF 8ジェット戦闘機一機が空中接触した。米軍機は海南島に緊急着陸、乗員は中国に拘束された。中国機は墜落。乗員は行方不明となった。乗員の引き渡しをめぐって米中間で折衝が続けられた結果、中国政府は一日に全員の出国を認めた。	25	○ロシア訪問中の森首相がプーチン・ロシア大統領と会談し「平和条約締結後に歯舞諸島と色丹島を日本に引き渡す」とした一九五六年の日ソ共同宣言について「条約交渉プロセスの出発点を設定した基本的な法的文書」と位置づけ、共同声明に盛り込んだ。	4・11	○広島市中区紙屋町の紙屋町地下街・地下駐車場がオープン、駐車台数は二〇六台。
6	○米労働省が三月の失業率を四・三％と発表した。前月に比べて〇・一％の上昇で、九九年七月以来、二〇カ月ぶりの水準。	28	○千葉県知事選は投票・即日開票の結果、前参議院議員の堂本曉子さん(六八)が初当選、政党推薦候補を退けた。女性知事は三人目。	12	○交通バリアフリー法に基づく福岡県福岡町の基本構想が、第一号として受理される。
18	○米連邦準備制度理事会(FRB)がフェデラルファンD(FD)金利の誘導目標を〇・五％引き下げ、年四・五％に、また、公定歩合を〇・五％引き下げ、年四・〇％にするると発表した。	4・6	○政府・与党が緊急経済対策を正式決定。二〜三年以内の不良債権の最終処理策や「銀行保有株式取得機構」の創設など。	16	○日本道路公団が設立四五周年を迎える。
		20	○薬害エイズ事件「帝京大ルート」で業務上過失致死罪に問われた帝京大元副学長、安部英被告(八四)に対し、東京地裁の永井敏雄裁判長が無罪の判決を言い渡した。	22	○道路構造令の一部を改正する政令案が閣議決定される。
		17	○政府・与党が緊急経済対策を正式決定。二〜三年以内の不良債権の最終処理策や「銀行保有株式取得機構」の創設など。	25	○道路構造令の一部を改正する政令案が閣議決定される。
		20	○政府が台湾の李登輝前総統に条件付きで入国査証(ビザ)を発給。中国がこれに強く反発した。	30	○福島県・JR福島駅東口、一般国道一三三号「平和通り地下駐車場」が完成。駐車台数は一五四台。

編集後記

今年のゴールデンウィークは新聞報道によると昨年比で海外旅行者が減る一方国内旅行者が増えたようですが、このことは消費の低迷が依然続いてい

ることを示しているとのことです。

それはさておき例年のこの時期は道路広報センターでは八月の道路月間に向けポスター、パンフレット等の制作を進めております。特に本年度は二十一世紀の初めの年度であり、道路月間のネーミングも従来の「道路をまもる月間」から「道路ふれあい月間」に変更となったことから、これにふさわしいものと考えております。しかし、毎年道路月間のポスターの制作にあたり、如何にして人の目にとまるようなものを作っていくのか本当に難しいことだと実感しております。ちなみに当センターがポスター制作に係わるようになったのは昭和五十五年からですが、初期のものは道路の大切さ、道路整備の重要性等を道路の写真、人物等でリアルにまたストレートに表現したものが多く見られましたが、ここ数年の傾向としては人と車、また自然との調和等を重視したイラスト調のものが主流となっております。最近仕事柄街中のポスターに注意を向けることが多くなっています。特に混雑した地下鉄の車中で多く

の車内広告を見ているのですが、四十分程の間殆んど同じ位置でみても後になって記憶に残るようなものは殆んどありません。ましてや二、三秒で通り過ぎる通行人に対し、如何に印象づけるかですが、それについては、本紙の平成十一年三月号で美術学校の講師をしている西村伸路氏によりますと、(1)訴える内容はできるだけ少なく(2)表現も単純明快にする。さらに人々の美意識の飛躍的な向上から(3)画面として美しいものとのことです。

また、ポスターにも道路月間ポスターのように道路の大切さ、必要性等をひろく知らせることを目的としたものと、顧客を誘致するため商品や興行物などに於いて多くの人に知らせることを目的としたものがあります。後者の場合は会社の利益に直接つながることですから当然それなりの費用をかけたものとみて良いでしょう。それでも多くの広告の中で一際目立つものを作ることは容易なことではないと思います。ただ十一年度の道路月間ポスターがNHK「すずらん」というドラマに数回にわたり放映されたときはテレビの力を見せつけられた思いがしました。

今後道路月間のポスターを作るに当たっては関係する方々のご意見やまた前述の西村氏の専門家としてのお話を念頭に置きながらさらに良いものを求めていきたいと思っています。

(U)

6月号の特集テーマは「ETC運用開始と今後の展開」の予定です。

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

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

監修：国土交通省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

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

定価770円(本体価格733円)

FAX 03(3234)4471

(年間送料共9,240円)

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター