

道路整備と安全対策

渡辺 修自*

Road Maintenance and Traffic Safety Measures

Shuji WATANABE*

自動車の持つ機動性、戸口性といった特性が生かされ、国内輸送に占める自動車輸送の割合は旅客輸送の55%（人キロ）、貨物輸送の39%（トンキロ）に達しており、その比率は年々増大している。特に日用品や野菜、魚など生鮮食料品については90%が自動車輸送に依存しており、道路と国民生活とのかかわりは極めて大きい。

建設省では、現在第8次道路整備5か年計画（計画期間：昭和53～57年度、投資規模28兆5,000億円）に基づき、日常生活の基盤としての市町村道から、国土構造の骨格を形成する高速自動車国道に至る道路網を計画的に整備することとしており、道路整備の目的を次の5つの施策に分類し、事業を推進している。即ち、①道路交通の安全確保、②生活基盤の整備、③生活環境の改善、④国土の発展基盤の整備、⑤維持管理の充実である。このように、道路交通の安全確保については、道路整備の主要な柱として位置づけており、道路整備そのものが交通安全確保に資するという認識のもとに事業を推進しているところである。

一方、交通安全施設の整備については、昭和41年以降交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法に基づき、数次にわたる3か年計画あるいは5か年計画を策定し、道路管理者と公安委員会との緊密な連携のもとに、総合的な施設整備を推進してきたが、昭和55年度からは、第3次交通安全施設等整備事業5か年計画を発足させ、諸施設の一層の整備拡充を図ることとしている。

過去15年間にわたる交通安全施設整備の努力により、道路の安全環境は徐々に改善されてきているが、施設の整備状況は未だ十分とは言い難く、特に歩道の整備についてみれば極めて立ち遅れており、歩道の必要な区間が約23万kmあるのに対し、歩道つき道路の現況は61,500km（昭和56年3月現在）でしかなく、約26%の整備率にとどまっている。わが国における交通事故の特徴として、死亡者中歩行者および自転車利用者の占める割合が高いことがあげられ、これら交通弱者の安全確保を図ることが緊急課題となっている。このため、第3次5か年計画においては、歩道等の整備を最重点に実施することとしており、計画が終了する昭和60年度までに、一般の道路改築事業による整備と併せて、緊急に歩道の整備が必要な区間10万kmについて概成を図ることを目標としている。

また、第3次5か年計画からは新しい施策として、主に都市部等の裏通りにおける歩行者の安全確保を図るため、人と車の共存を目指すコミュニティ道路の整備を実施することとしているほか、道路情報提供装置についても整備を推進することとしている。最近、総理府が実施した世論調査においても、国民の身近な生活の場における安全対策として、歩道の整備、自転車道の整備が望まれており、今後とも安全な通行空間を確保するため一層の努力を傾注する必要がある。

わが国の道路の整備はまだ満足な状態の半分程度でしかない。市民生活を支える物流の基幹路としての幹線道路においては、各所に交通渋滞が発生しており、時間とエネルギーの損失は莫大なものがある。道路交通の安全の確保とその円滑化を図るとともに、生活環境を改善し、活力とゆとりのある地域社会の形成に資するため、道路網の着実な整備が望まれるところである。

*建設省道路局長
Director General, Road Bureau, Ministry of Construction
原稿受理 昭和56年6月30日