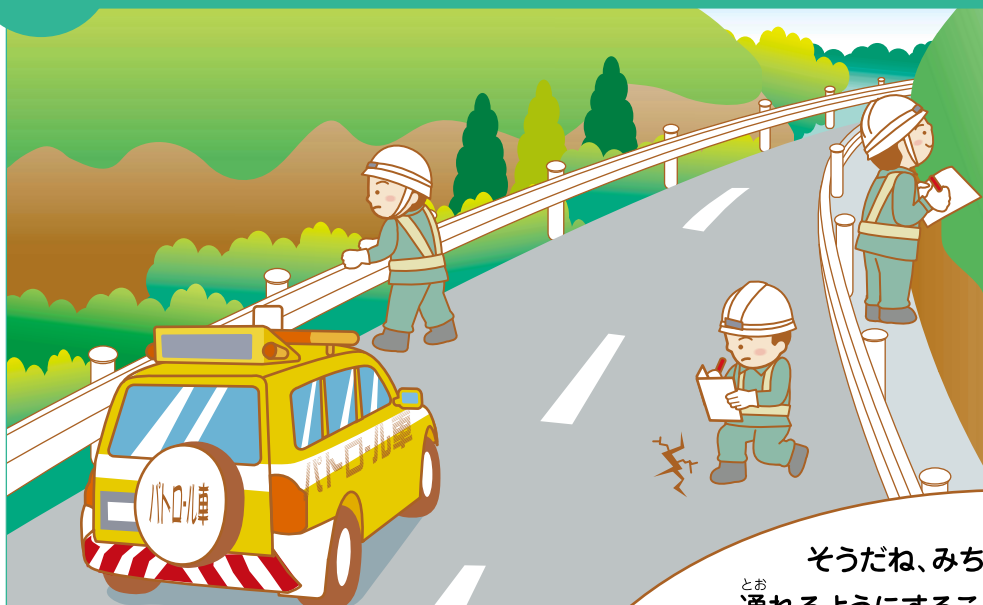


7 みちの向こうに未来がある! ● これからのみち



毎日の点検が大切

皆さんが安全に出かけられるように、『みち』を守る人たちを乗せたパトローカーは、1年中毎日いろいろな『みち』を注意して見えています。

そうだね、みちをいつでも安心して
通れるようにすることは大変なことなんだよ。

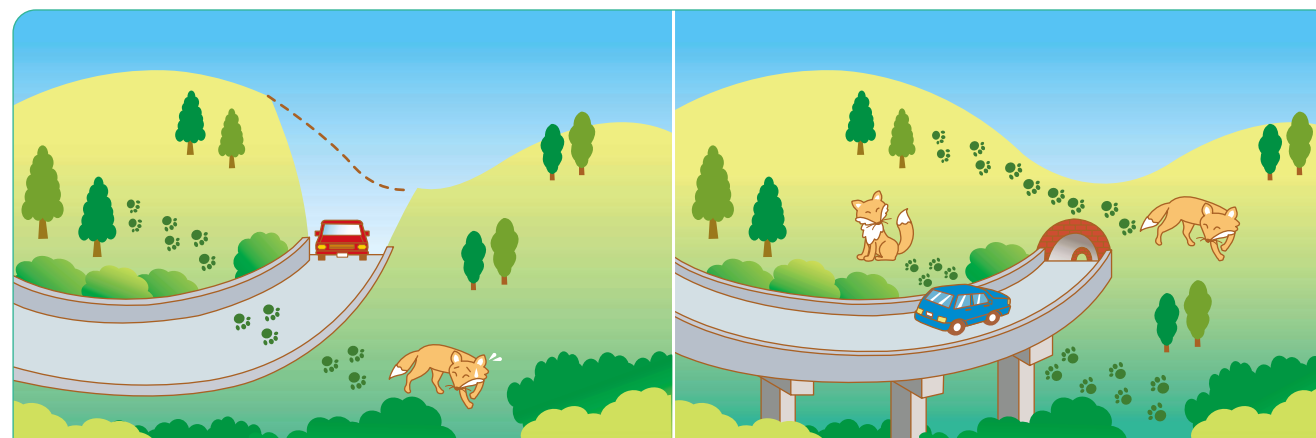
みちが通れないと、物も運べないし、
救急車や消防車も走れないんだ。
だからみちを守る仕事はとても大切なことなんだ。



除雪車がたくさん
働いていたから
大丈夫だよ。

雪に埋まった車は
どうなったかな。

人もたくさん
いたしね。



これからの『みち』に
必要なこと

遠くを結ぶ道路は、険しい山や海岸に作られることが多く、たくさんの土砂を掘ったり埋めたりして作ってきました。しかし、これからは自然との調和をはかり、工事中も環境に与える影響が少ないように、築堤・橋・トンネルを組み合わせて、時間をかけて作ることも大切です。

あ、みんな見て!
足跡がいっぱい!
みちになってる!

こうやって、
みちができるんだね。



■ 信頼できる安全な道

道路の役割には多くのものがありますが、最も基本的な交通機能では、安全快適に目的地に期待する時刻に移動することです。

このような安全で信頼できる道を利用者に提供するため、道路管理者は種々の活動を日夜行っています。しかし、道路に対する期待は社会の変化に伴って変化します。従って、期待に満足する道路を提供するためには、現状の機能を維持した上で、更なる発展が望まれています。

長期のライフコストを意識した管理と従事者の管理意識は、性能価格に大きく反映します。積雪寒冷な地域では、気象に対する対策が重要で、長期の事前調査により、最も合理的な設計することが安全で信頼できる道を提供できると考えます。交通機能を維持するためには道路以外に車両、情報、防雪林等との連携が大切です。

■ 舗装マネジメント

舗装マネジメントによる種々の決定は、毎日通常業務として行われており、適切な供用水準で舗装を提供し、維持管理する際に係わるすべての活動です。

道路は、社会の変化、地域計画とネットワークとして機能するように維持する必要があります。最適な意志の決定は、舗装マネジメントシステム(PMS)と総合舗装マネジメントシステムにより行います。

「舗装マネジメントシステム(PMS)」は、意志決定者に最適戦略を提供します。規準と制約条件のもとで、舗装機能を予測し、解析期間における代替戦略の評価を行います。

「総合舗装マネジメントシステム」は、平坦、安全で、経済的な舗装を提供し、利用にできる資金の最大価値を引き出すことができるような全指向タイプの活動であります。

■ 道路の歴史

道路は人類の歴史とともに始まり、文化の進歩を反映し、時代の要請、経済的・社会的環境の変遷、技術の進歩などとあいまって大きな変遷を遂げてきました。

■ 世界の道路

記録された最初の道路は、紀元前1900年頃、ヨーロッパの商人が定期的な商売を行うために使ったといわれ、商品はコハクであったことから、「コハクの道」と呼ばれました。

次に記録にあらわれるのが紀元前300年頃、ローマ帝国によって建設された軍用道路で通称「ローマン・ロード」といわれているものです。この道路の基本的な考え方は現在まで面影を留めています。特に、紀元前312年に建設されたアッピア街道は、ローマで最も古く、かつ重要な道路でした。幅員は4.3mで、四輪車の通行できました。

一方、東洋では、紀元前50年頃、中国の絹が、

ヨーロッパに運ばれた有名な「絹の道(シルク・ロード)」が生まれ、情報も伝えました。12世紀にチングス・ハンは、中国からロシア・イランに至る大帝国を作りあげ、その広大な領土を維持するために道路網の整備を行いました。マルコ・ポーロは、シルク・ロードを通行し、東洋の風物をヨーロッパに伝えました。中世では、道路は等閑視され、ローマン・ロードを破壊し、その材料を他の建築物に利用されました。

道路が再び整備されたのは、中央集権国家の成立で、19世紀の初期にイギリスのマカダムとテルフォードの道路改良策はその後の発展に大きく貢献しました。

1886年、ドイツのダイムラーはガソリン車の試運転を行い、ベンツは1901年、時速86kmを記録し、道路は、新しい価値をもって登場しました。

■ 日本の道路

我が国の最初の記録は、紀元前549年に「山陽道を開く」と記されています。この人工の道のことを「治道(はりみち)」といい、自然の道である「鹿路(ししみち)やけものみち」と対比されます。大化の改新により、中央と地方の往来および物資の移動が増大することになって、全国的に道路網が発達しました。大宝令では、道路を区分し、営繕令も定められ、定期的な修繕、災害等の際の応急措置を規定されました。これが、我が国の道路法制史の始まりであります。この時代には、駅制が確立し、重要な道路には20km毎に駅が設けられましたが、一般の人は利用できませんでした。

中世に入ると、律令制度も形骸化し交通制度も崩壊しました。戦国時代の織田信長は、道奉行を置き、道路の改良、交通制度の確立に当たらせ、幅員を定め、一里(約4km)毎に塚を設けて桜を植え里程標としました。

明治2年には、人力車が発明され、ついで馬車が輸入されました。明治13年には、我が国の最初の有料道路が生まれました。明治19年には、後の道路構造令や道路維持修繕令の原型となった「道路築造保存方法」を定めましたが、「道路法」は、明治21年の立案以来、30年経過後の大正8年になって成立しました。明治末に自動車が入り入れ、荷車、荷牛馬交通に加えて、自動車交通をも考慮する必要が生じてきました。



8月10日は「道の日」