

就任挨拶 建設省道路局長 藤井 治芳 1

特集／平成三年度道路関係重点施策

平成三年度重点施策について 道路局道路総務課企画官 榎 正剛 3

第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の策定 道路局企画課交通安全対策係長 奥谷 正 9

駐車・駐車場対策の推進 道路局有料道路課技術第二係長 茅野 茂 15

商業市街地振興整備のための道路整備の推進 道路局市町村道室 20

住宅宅地の供給とそれを支える道路整備の推進

道路局地方道課(都市局区画整理課・道路局高速国道課・道路局市町村道室) 25

キャブシステム整備事業の推進——新たな計画による地中化範囲の拡大——

道路局国道第一課共同溝係長 楠 文隆 30

路車間情報システムの整備の推進について 道路局国道第一課技術第三係長 有田 幸司 35

平成二年建設白書の概要 建設大臣官房政策課総括計画官室 41

「夢ロード21」プロジェクトについて 道路局企画課企画第二係長 石川 雄章 50

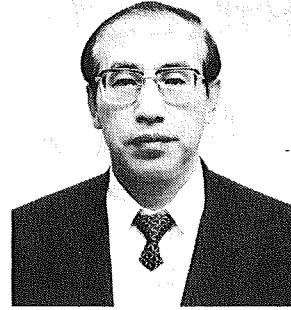
平成二年度「道の日」行事 道路局道路総務課・関東地方建設局・近畿地方建設局 55

■道路関係団体紹介■

財団法人道路管理センターの概要 (財)道路管理センター 65

◆道路行政の動き 40

本誌の掲載文は、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。また肩書等は原稿執筆時および座談会等実施時のものです。



# 就任挨拶

建設省道路局長 藤井 治芳

この度、三谷前局長の後を受けまして、道路局長に就任いたしました藤井でございます。始めに、道路建設あるいは道路管理に携わって頂いている皆様方の御苦労に対し、心から敬意を表しますとともに、日頃から道路行政に広く御協力頂いております関係各位に対しまして、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

さて、近年、わが国が国際社会で果たす役割はますます大きくなってきましたが、それと同時に、諸外国がわが国に求めるものも従前に比して質量ともに格段に大きなものとなってきております。昨年来行われております日米構造協議におけるわが国に対する厳しい要求もその表われであり、国際国家たるべき日本への熱い期待ともいえますよう。

その国際国家の発展、安定を支えていくためには、社会資本の整備が重要となります。特に道路は、国土の均衡ある発展、活力とゆとりのある地域社会の形成を図る上で欠くことのできない根

幹的な社会資本であり、その整備の推進には、今日非常に大きな期待が寄せられているところであります。かつては「日本の道は信じ難いほどに悪い。」とワトキンス・レポートにうたわれた日本の道路は、先人たちのたゆまぬ努力によって飛躍的に整備されて参りました。しかしながら、社会水準、生活水準の変化に応じて国民の道路へのサービスの考え方は変わってきており、量的に拡充されても、質的に社会の水準に合っていなければ不満を感じるなど、今や社会水準にみ合った水準が道路に求められています。こうした状況を踏まえ、今後の道路行政の課題としていくつか挙げることができます。

第一には、多極分散型国土の形成に大きく寄与する幹線道路網のなお一層の整備であります。高速自動車国道網は、現在四、七〇〇km程度供用されておりますが、全体計画の一一、五二〇kmに比べますと、整備水準はまだまだ低いものといわざるをえません。

今後とも引き続き建設の促進を図るとともに、新しい東西幹線軸としての第二東名・名神の早期供用を目指し、精力的に事業を進めて参りたいと考えております。また、一般国道網につきましても、昇格を含め再編成を検討していきたいと考えております。

これらの道路網の整備を進めるに当たり、昨今、用地取得の困難さが大きくクローズアップされていますが、この点につきましては、代替地の先行取得、昨年創設されました立体道路制度の活用など、種々の工夫を行っていく必要があると考えております。

第二には、地域に応じたきめ細かな道路整備であります。いままでもなく、道路整備はそれぞれの地域の特性に応じたものとしていくことが肝要でありますので、マイロード事業、宅地開発誘導道路事業などの制度を有効に活用して、その推進を図って参りたいと考えております。

第三には、都市における渋滞対策であります。人・物・情報の都市への集中によって、都心部における交通事情は年々悪化しているといえます。これに対しては、都心周辺の環状道路網の整備を急ぐとともに、短期的には、渋滞対策緊急実行計画の一層の推進、道路交通情報システムの高度化等、都市機能の改善に資するような施策を強力に進めて参る所存であります。

第四には、近時の社会問題ともなっている駐車・駐車場問題についての対応であります。先般、道路交通法・保管場所法が改正されましたが、建設省といたしましても、都市部での駐車需要にどう対応するかを検討致しているところであり、各界の方々からも広く御意見をたまわった上で、道路管理者による路上駐車場の

整備等関連法令の改正も含めて検討を行って参りたいと考えております。

第五には、交通安全問題への取り組みであります。「第二次交通戦争」と称され、交通事故非常事態宣言が出されてもなお、事故数、死亡者数とも増加を続けていることは周知の事実であります。来年度からの第5次交通安全施設等整備5箇年計画の策定に当たっては、この現実を注視し、上述の道路管理者による路上駐車場の設置、ゆずりあい車線の設置等を始め、幾つかの重点的な施策を展開していきたいと考えております。また、交通事故の分析等の充実も併せて行なって参ります。

第六には、新しい技術を導入した道路の整備です。高度化・多様化しつつある利用者の情報通信ニーズに応える路車間情報システムを始め、新しい技術を積極的に取り入れるよう柔軟な発想で進めて参りたいと考えております。

以上概観いたしましたように、今日の道路行政におきましては、質量ともにますます課題が増加する傾向にあります。第一線で活躍される皆様とともに、努力を惜しまず、強力に、かつ、効果的に諸施策の推進に努めて参る所存であります。

昨今の構造協議以来、注目の度合いを増した社会基盤整備事業の中でも、道路事業は前述のように非常に重要なものであり、内外から大きな期待が寄せられているものであります。こうした環境のもと、道路行政に携わる皆様方におかれましても、ますますご精励下さいますようお願い申し上げます。

# 平成二年度重点施策について

建設省道路局道路総務課企画官 榎 正剛

## 一 はじめに

平成三年度予算概算要求にあたり、平成三年度建設省重点施策が八月九日に公表された。平成三年度に行うべき建設省施策の主要課題について、建設行政の目標および基本的考え方をおよび述べている。

「建設行政の目標は、住宅・社会資本の整備等を通じて国土の均衡ある発展を促進し、活力ある経済社会と安全で快適な国民生活を実現することにある。

我が国は、世界有数の経済大国となったが、暮らしの面でその豊かさを実感できない最大の原因には、経済力に見合った住宅・社会資本が整備されていないことがあげられる。こ

れは、国民生活への投資不足として、対外不均衡の原因の一つとしても指摘されている。

政府は、このような状況を踏まえ、本格的な高齢化社会が到来する二一世紀を見据え、着実に住宅・社会資本整備の充実を図っていくための指針として、今後一〇年間の公共投資総額を四三〇兆円とする「公共投資基本計画」を定めた。

国内的に見ると、国民の生活重視の志向が一層強まるなかで、大都市を中心とした深刻な住宅・宅地問題や年々深刻化する交通渋滞等への国民の不満に対して、従来の行政では必ずしも満足に対応できない状況となっている。加えて、流通構造・都市構造が急速に変化していく中で、都市の活力維持のため、ま

ちづくりの観点から、商業市街地の振興整備が強く求められている。さらに、急速に進展する社会の高齢化に対応して高齢者が快適に生活し、活動できる都市づくり・住まいづくりの必要性がクローズアップされてきている。

また、人口、諸機能の東京一極集中が進む中でバランスのとれた国土構造を実現するために、各地域の個性と創意を生かした地域の活性化が今ほど求められている時はない。

一方、国際的には、世界経済の相互依存が強まるにつれて、建設業に係る市場アクセス問題、国際的な技術・人材・プロジェクト協力を左右する大きな要因となりつつある。また、CO<sub>2</sub>・フロン削減等地球レベルでの環境問

題に対する関心が高まりつつあり、総合的な対応がせまられている。

このような建設行政を取り巻く状況を踏まえ、主要課題を次の五課題とし、効率的・総合的な建設行政を推進する。

- (1) 良質な住宅・社会資本ストックを形成するため、新五箇年計画の策定等、中・長期的視点に立って、所管事業の積極的展開を図る。特に、今後ますます多様化、高度化する国民のニーズに対応するため、住宅・宅地供給の促進、地方都市基盤の緊急整備、ふるさと生活の活性等に配慮しつつ、国民生活の質の向上に結び付く事業を重点的に拡充する。この際、インフレなき持続的経済成長を担保するため、地価の安定を図るとともに、公共投資の拡大に必要な労働資材、用地対策等総合的条件整備を緊急かつ強力に進める。
- (2) 特に著しく高い地価水準にある大都市地域を中心に、住宅・宅地を大量に供給し、住宅価格・家賃の安定を図るため、土地利用の効率化、土地税制の改革および都市基盤整備を一体として実施する。
- (3) 緊急を要する都市対策として、商業市街地の振興整備の推進、駐車場整備の推進、高齢化への対応策を積極的に進める。

(4) 多極分散型国土の形成を促進するため、

高規格幹線道路や河川事業等地域活性化の基盤づくりを進めるとともに、地域の多様なプロジェクトを総合的に支援し、個性的な地域づくりを推進する。

(5) グローバルな視点から、建設市場へのアクセス問題等建設分野における国際化、あるいは未利用エネルギーの有効活用、都市廃棄物対策等による地球環境問題への対応に積極的に取り組む。

次に、これらの主要課題に対応させるための施策を「主要課題への対応」として、具体的に、また、各種施策が横断的に記されているので、その項目について紹介する。

第1 国民のニーズに応える住宅・社会資本の整備

- 1、所管五箇年計画の積極的推進
- 2、公共投資拡大の条件整備
- 第2 大都市地域における住宅・宅地供給の推進
  - 1、都府県供給計画の策定
  - 2、地域の特性に応じた住宅・宅地供給の促進
  - 3、公共賃貸住宅供給の推進等
  - 4、住宅・宅地供給に資する公共施設整備の推進

第3 緊急を要する都市対策の推進

- 1、商業市街地の振興整備の推進
- 2、駐車・駐車場対策の推進
- 3、高齢化に対応した都市・住宅対策
- 第4 地域活性化の推進

1、地域活性化の基盤づくり

2、活力ある個性的な地域づくり

第5 グローバルな視点からの建設行政の推進

- 1、建設分野における国際化への対応
- 2、地球環境問題への対応

以上のように平成三年度は、主要課題への対応を推進することとしている。

二 主な重点施策

道路関係の主な重点施策としては、多極分散型国土の形成、地域社会の活性化等の諸課題を踏まえ、道路整備に対する国民ニーズの多様化・高度化に対応するため、第10次道路整備五箇年計画に基づき、高規格幹線道路から市町村道に至る道路網を体系的に整備する。また、道路整備の一層の推進を通じ、渋滞・駐車対策、商業市街地の振興整備をはじめとする地域活性化、住宅宅地供給、安全で円滑な道路交通環境の整備、高度情報化等の課題への対応を図る。さらに、第10次道路整備五

簡年計画を円滑に実施するため、道路整備財源の確保を図る。

なお、主な新規施策としては、平成三年度を初年度とする第5次特定交通安全施設等整備五箇年計画の策定等があり、以下の施策を計画している。

## 1 全国幹線ネットワークの充実・強化

(1) 全国的な自動車交通網の形成を図るため、高規格幹線道路網（二四、〇〇〇km）を構成する国土開発幹線自動車道等、本州四国連絡道路および一般国道の自動車専用道路の整備を一層推進し、西暦二〇〇〇年（平成一二一年）までにおおむね九、〇〇〇km、平成四年度までにおおむね六、〇〇〇kmの供用を図ることを目途としている。

① 国土開発幹線自動車道については、事業の推進を図るため、所要の調査・手続きを進めるとともに、平成四年度までに延べ五、五〇〇kmの供用を目途として、計画的に整備を進める。

② 本州四国連絡道路については生口橋の完成を図るとともに、民間活力を活用し、明石海峡大橋、来島大橋および多々羅大橋の建設を推進する。

また、本州四国連絡道路の利用促進に資する施策を一層推進する。

③ 一般国道の自動車専用道路については、すでに事業に着手している区間八一〇kmの整備を一層推進するとともに、路線計画の定まった区間約一三二kmの事業に着手する。なお、国土開発幹線自動車道に並行する一般国道において、すでに事業に着手している自動車専用道路の整備を推進し、当面その活用を図る。

(2) 高規格幹線道路と一体となって機能する国道網の充実・強化を図るため、バイパス、環状道路の整備、交通不能区間の解消等に重点を置いた一般国道の整備を推進するとともに、全国の幹線道路網の再編成を行う。

(3) 物流の高度化、合理化の要請に対応するため、空港、港湾等の物流拠点を連絡する道路の重点的整備を推進するとともに、特殊車両両通行許可システムの整備を図る。

(4) 高規格幹線道路と地域振興計画との連携を強めるとともに、沿線地域との一体的整備による高規格幹線道路整備促進方策の確立を図る。

## 2 都市における道路整備の推進

(1) 大都市においては、全国的な高速交通サービスの連続性の確保、大量の自動車交通需要の効率的処理、都市構造の再編成に資する都市高速道路、湾岸線道路等の自動車専用道路の整備を推進するとともに、環状道路等を体系的に整備することにより、全国的な高速交通と連結した基幹的な道路網の整備を推進する。特に東京外かく環状道路、名古屋環状2号線等、大都市圏環状道路の整備を推進する。

(2) 都市交通の効率化を図るため、連続立体交差事業並びに都市モノレール、新交通システムおよびガイドウェイバスシステムの整備を推進する。

(3) 都市における道路交通混雑の緩和、交通事故の防止および中心市街地の活性化を図るため、駐車場整備に関する整備方針を定めるとともに、駐車問題地方懇談会の意見等を反映させ、駐車場整備計画の策定、公的融資措置の拡充、駐車場案内システムの整備、道路等公共空間の地下利用および立体道路制度を活用した建築物と道路附属物駐車場の一併整備を推進するとともに、新たに、特定交通安全施設等整備事業による路上駐車施設および

び駐車場整備や道路事業・街路事業の改善に併せた駐車場整備に着手する。

- (4) 三大都市圏等大都市地域において、住宅地供給を支援するため、住宅地の供給に必要となる道路に係る基本計画（マスタープラン）を策定し、これに基づき道路事業を推進するとともに、宅地開発誘導道路整備推進制度および特定土地区画整理事業の制度の拡充を行う等、住宅地の供給を促進する道路事業を一層の推進を図る。

また、大都市近郊における住宅地の通勤条件の向上を図るため、都市近郊の駅圏を対象に、アクセス道路、駅前広場、駐車場等の整備を行う鉄道駅結節総合整備事業および高速道路沿線の地域を対象に、バスストップ、ターミナルビル、駐車場等を一体的に整備し、高速道路と鉄道を有機的に活用するロードアンドレール事業等の各種施策を総合的、計画的に推進する。

### 3 地方における道路整備の推進

- (1) 地方における定住基盤の充実を図るため、過疎地域の活性化に資するため、新たに広域的な都道府県道等の重点的な整

備を図る広域基幹道路整備事業を推進するとともに、また、奥地、山村、半島地域等の振興・活性化を支援する道路の整備や、個性的な地域づくりを支援する地方道路整備臨時交付金事業を推進する。

- (2) 地域の振興・活性化の効果が高い道路について早期に整備効果をあげるため、地域振興特別推進事業を実施する。また、地方の個性と創意工夫を生かした地域振興施策に関連する道路整備を、重点的に実施するマイロード事業を推進する。
- (3) リゾート地域等における安全かつ快適な自転車利用等を図るため、市町村内の鉄道駅、主要施設観光地等を有機的に連結するリゾートサイクリングネットワーク事業を創設する。
- (4) 商業市街地において、道路、駐車場等を面的、一体的に整備し、必要に応じ市街地開発、沿道の建築物の共同化、建替を合わせて行う商業地区活性化に関する計画を策定する。策定された計画等に踏まえ、道路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業により関連する道路整備を重点的、機動的に実施し、商業市街地の利便性の向上を図るとともに、快適で魅力ある道路空間の整備を推進する。

### 4 有料道路制度の活用による道路整備の推進

- (1) 有料道路制度の活用により高規格幹線道路、大都市圏における環状道路、湾岸道路等の整備を重点的に推進する。

(2) 有料道路の利用者負担を適正に保ちつつ、事業の健全な運営を図るため、建設・管理の一層の効率化による経費節減に努めるとともに、国および地方公共団体による助成措置の拡充を図る。

(3) 渋滞対策として混雑区間の拡幅、出路の設置、道路交通情報提供装置の設置の推進を図るほか、サービス施設の充実を図る。

(4) NTT-A型資金を活用して、有料道路とこれに密接に関連する道路を一体的に整備する、総合有料道路事業などを推進する。

### 5 安全で円滑な道路交通環境整備の推進

- (1) 最近における交通事故の増加傾向等にかんがみ、交通事故分析システムの充実を図るため、一般道路において、本格的対策としてバイパス、自動車専用道路、歩車道の分離した道路の整備、踏切道の改良など道路の改築事業を積極的に行う

ほか、緊急措置として既存の道路を対象に新たに平成三年度を初年度として策定する第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画に基づく事業等により歩道の整備、交差点の改良、道路標識の設置を行うなど、交通安全対策を強力に推進する。

(2) 高速自動車国道等においては、渋滞区間の拡幅等の改築事業、交通安全施設の整備、適切な維持管理の実施、道路交通情報の充実等ハード・ソフト両面の対策を総合的に進めることとし、このうち交通安全施設の整備等について、新たに五箇年間の事業計画（平成三―七年度）を策定し、交通安全対策を強力に推進する。

## 6 災害に強い道路整備の推進

(1) 道路交通の安全確保と円滑化を図るため、道路相互に代替性のある幹線道路網の整備や防災・震災対策、雪寒対策を推進する。

(2) 道路防災・震災対策については、防災点検の結果に基づき、落石対策等の事業を重点的に実施するとともに、橋梁等の耐震性を調べる震災点検を実施し、震災対策事業を推進する。

(3) 雪寒対策については、第9次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画に基づき、雪崩対策を始めとした事業を推進する。

特に、雪道ネットワーク解消事業と道路情報提供装置の整備を組み合わせ、雪道環境の整備を計画的に図る。

## 7 親しみのある道路環境整備の推進

(1) 親しみとつるおいのある道路空間の形成を図るため、道路緑化の重点的推進、みどりの一里塚モデル事業等により、良好な道路景観の創出を図る。

(2) 沿道の生活環境を保全するため、環境施設帯、遮音壁等の設置を推進するとともに、緩衝緑地帯の整備および緩衝建築物の建築等の総合的な沿道整備事業を推進する。

## 8 渋滞対策の推進

(1) 道路の交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るため、渋滞の著しい三七都市（圏）については渋滞対策アクションプログラムを強力に推進するとともに、渋滞箇所の追跡調査を行い、対策完了箇所効果を把握する。また必要に応じてア

クションプログラムの見直しを行うこととし、全国の残る地域については、都道府県ごとに平成二年度に渋滞対策推進要領に基づいて各種渋滞対策の総合的な計画を策定し、渋滞対策の全国的展開を図る。

(2) 橋梁の少ない地域における交通渋滞の解消を図るため、渋滞対策橋梁整備事業を推進するとともに、渋滞の著しい東名・名神高速道路について、混雑区間の六車線化、インターチェンジ、休憩施設の改良等の緊急改良事業を推進する。

(3) レジャー、文化活動等の余暇活動の活性化に伴い、観光地等の週末や休日に著しい渋滞等が生じている地域を対象に、渋滞交差点の改良、駐車場整備等の短・中期対策および道路景観整備等を組み合せ、豊かな余暇活動を確保するための休日交通ボトルネック解消モデル事業を推進する。

## 9 道路空間の有効利用と機能の充実

(1) 大都市等における混雑の緩和、交通環境の改善を図るとともに、増大する道路地下空間利用の要請に対応するため、地下道路、共同溝、ライフライン施設等の



幹線の施設の配置等について定める。道路地下空間利用計画を策定するとともに、これに基づいて、都心部等において地下歩道、地下駐車場等の一体的、計画的な整備を推進する。

また、地下物流システム等について研究、開発を推進する。

(2) 道路の掘り返しを防止し、道路構造を保全するため、共同溝の整備を推進する。

また、高度情報社会に対応した道路空間を形成するとともに、生活環境の向上を図るため、新たな電線類地中化五箇年計画に基づいてキャブシステムの整備を推進する。

(3) 道路利用者のニーズの多様化に対応するとともに、道路管理の高度化に資するため、現在地点を確認できる位置情報やきめ細かな道路交通情報等を提供するビークン（発信器）の設置を進め、路車間情報システムの実用化を図るとともに、道路情報板、ハイウェイラジオ等の整備を推進する。

また、迅速かつ確実に道路交通情報を収集、提供するため、光ファイバーによるネットワークを整備する。

### 10 道路と沿道地域との一体的整備の推進

(1) 大都市圏における道路整備の円滑化を図るとともに、良好な市街地環境の整備、土地の高度利用に資するため、道路と建築物との一体的整備を図る立体道路制度を活用して、幹線道路の整備、鉄道結節点におけるパークアンドライドシステム、建築物と一体となった駐車場等の整備を推進する。

(2) 高速自動車国道において、道路利用を促進し、地域振興に資するため、開発利益の吸収による開発インターチェンジの整備を図るとともに、沿道地域の活性化および利用者サービスの向上に資するため、サービスエリア等の休憩施設と周辺の都市公園等との一体的整備を図るハイウェイ・オアシスを推進する。

### 三 ねらい

道路は国民生活を支える最も基礎的な施設であり、国土の均衡ある発展を図り、真に豊かな国民生活を実現する上で必要不可欠である。しかしながら、我が国の道路整備はいまだ立ち遅れている状況にあり、社会資本の充実が国の内外を問わず強く求められている中で、道路整備に対する期待が一段と大きなも

のがあり、これらの期待に的確にこたえつつ、緊急かつ計画的に道路整備を進めていく必要がある。このため、平成3年度概要要求にあたっては、これらの重点施策を十分生かし、道路整備の一層の推進に努めてまいりたい。



# 第5次特定交通安全施設等整備事業 五箇年計画の策定

建設省道路局企画課交通安全対策係長 奥谷 正

## 一 はじめに

急激なモータリゼーションの進展に伴い昭和三〇年代後半から急増した交通事故に対処するため、昭和四一年に制定された「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」に基づき、公安委員会と道路管理者は協力して2次に渡る三箇年計画、4次に渡る五箇年計画を策定し、公安委員会は交通管制センターの設置や信号機の高性能化等を進めるとともに、道路管理者は歩道、自転車道の整備、交差点の改良、道路標識、道路情報提供装置の設置など交通安全施設等の整備に務め、交通事故の防止と交通の円滑化を図ってきた。

こうした交通安全施設の重点的な整備は

じめ、各種の交通安全対策の推進により昭和四五年にピーク（一六、七六五人）に達した年間交通事故死者数は昭和四四年には概ね半減する（八、四六六人）など大きな成果をもたらした。

しかし、これ以降、交通事故死者数は再び増加に転じ、平成元年における交通事故死者数は再び一五年前の一万一千人を超すなど憂慮すべき状況となっている。

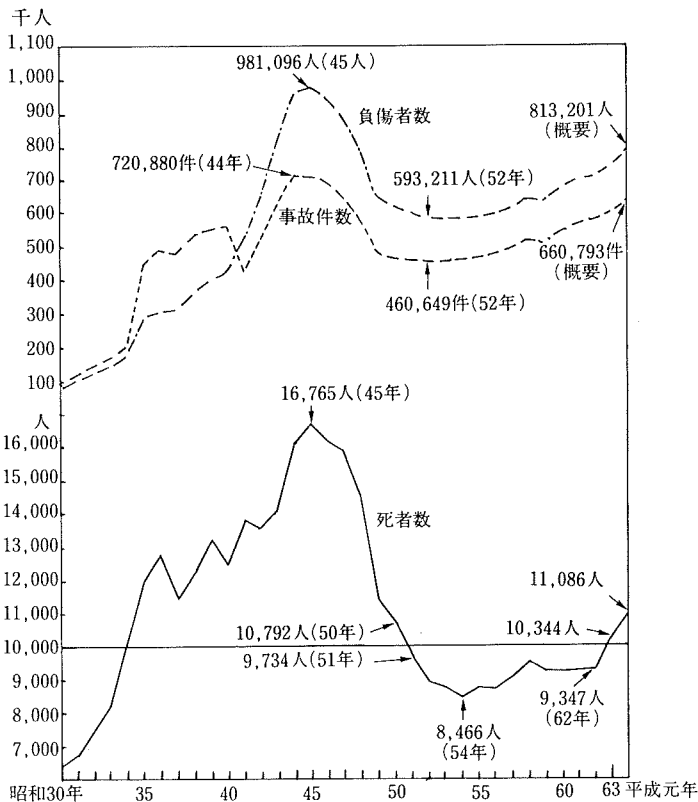
このため、平成二年度で終了する第4次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画に引き続き、平成三年度から新たな五箇年計画を策定して交通安全施設等の整備を一層強力に推進する必要がある。

## 一一 交通事故の推移

交通事故死者数は昭和四五年にピークを迎え、昭和四四年には概ね半減したが、昭和五五年以降は再び増加傾向に転じ、平成元年には再び一五年前の一万一千人を超した（図1）。

状態別死者数の推移（図2）を見ると、最近では自動車乗車中の増加が著しく、また、欧米諸国と比較して、依然として歩行中、自転車乗車中のいわゆる交通弱者の交通事故死者の割合が大きい（図3）。

また、最近の事故の特徴としては、近年の高齢化、余暇活動の活発化など社会経済活動の動向を背景として夜間事故、週末休日事故



- 注) 1 警察庁の資料による  
 2 昭和34年までは、軽微な被害(8日未満の負傷、2万円以下の物的損害)の事故は含まれていない  
 3 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない  
 4 昭和46年までは、沖縄県分を含まない

図1 交通事故死者数、負傷者数、事故件数の推移

歩行者・自転車事故、車両相互事故の増加などがあげられる。  
 こうした事故の特徴から、今後とも歩道・自転車道の整備を引き続き推進するとともに、交差点改良等の重点実施が必要となるが、これら対策の実施に際しては、公安委員会等とも協力して事故データの収集、分析、対策の検討等を行うための交通事故分析システムの充実を図り、より効果的な交通安全対策の実施に努めなければならない。

### 三 交通安全施設等整備事業計画の推移

昭和四一年度以来、道路管理者および公安委員会は表1のとおり交通安全施設等整備事業計画を定め、交通安全施設等の整備に努めてきた。

特に、平成二年度を最終年度とする第4次五箇年計画については、歩道等の整備や交差点改良等を重点的に推進した結果、総額一兆

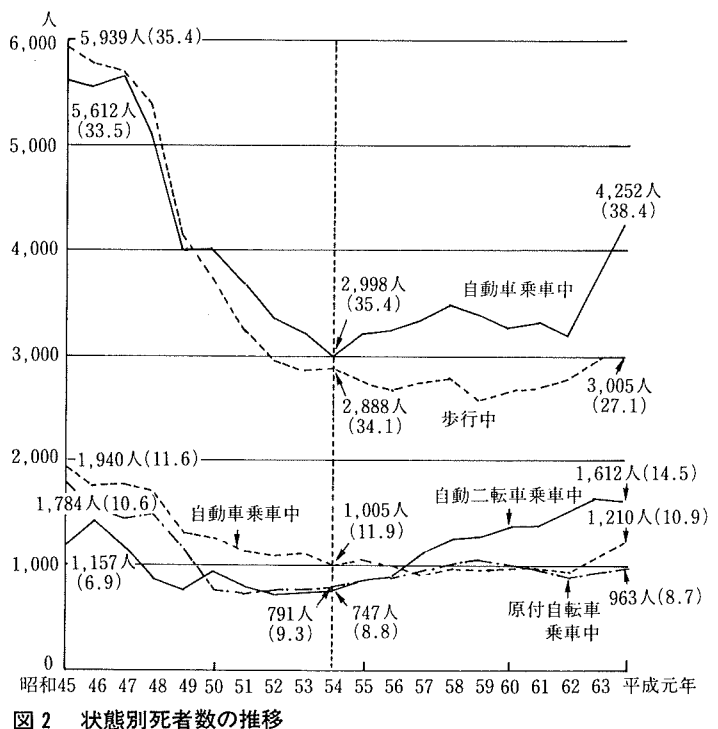
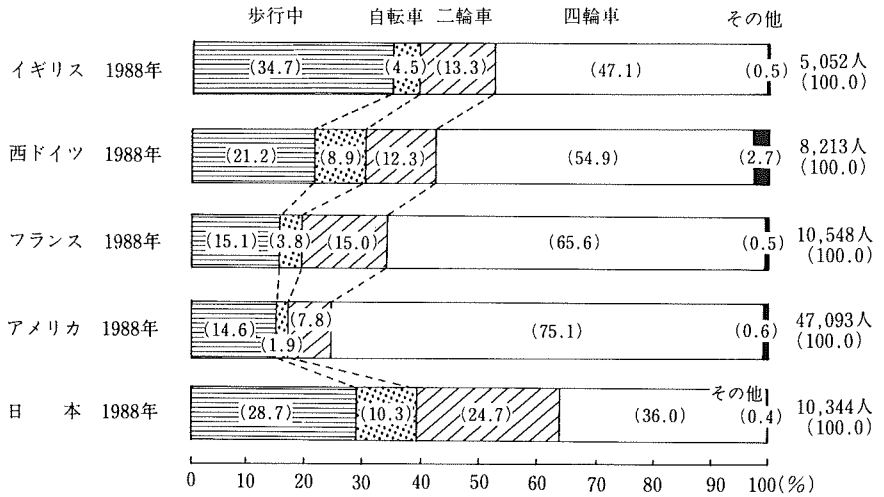


図2 状態別死者数の推移

一、五八六億円、調整費を除く計画額に対する達成率一〇〇・七%となる見込みである。



注) 1 国連欧州経済委員会資料等による  
 2 日本の交通事故死者数は警察庁資料による  
 3 ( )内は構成率(%)である

図3 欧米主要国の状態別の交通事故死者構成率の比較

表1 交通安全施設等整備事業計画の推移

		特定事業			地方単独事業			備考
		計画 (億円)	実績 (億円)	達成率 (%)	計画 (億円)	実績 (億円)	達成率 (%)	
第1次三箇年計画 (S41~43)	道路管理者	721.9	722.1	100.0	(134)	253.2	—	閣議決定(変更) 昭和42年12月1日
	公安委員会	60.3	60.3	100.0	(38)	112.0	—	
第2次三箇年計画 (S44~46)	道路管理者	750.0	(507.4)	67.7	623.0	(456.2)	73.2	閣議決定 昭和44年12月2日
	公安委員会	46.3	(28.5)	61.6	230.7	(151.1)	65.5	
第1次五箇年計画 (S46~50)	道路管理者	2,292.8	2,380.9	103.8	2,304.1	2,324.0	109.9	閣議決定(変更) 昭和48年2月20日
	公安委員会	685.5	720.9	105.2	1,052.7	1,000.1	95.0	
第2次五箇年計画 (S51~55)	道路管理者	5,700	5,922.1	103.9	4,115.3	4,525.5	110.0	閣議決定 昭和51年11月9日
	公安委員会	1,500	1,424.2	94.9	2,300.0	1,636.4	71.1	
第3次五箇年計画 (S56~60)	道路管理者	9,100	8,153.8	89.6	6,876.9	6,144.0	89.3	閣議決定 昭和56年11月27日
	公安委員会	1,900	1,311.5	69.0	3,049.6	2,365.4	77.6	
第4次五箇年計画 (S61~H2)	道路管理者	(13,500)	11,586	100.7	10,235.0	—	—	閣議決定 昭和61年11月28日
	公安委員会	(1,350)	1,165	101.3	3,680.1	—	—	

(注) 1. 第1次三箇年計画の地方単独事業は、42~43年度の2箇年分の通学路分のみである。  
 2. 第2次三箇年計画の実績は中途改定したので、44~45年度の2箇年分である。  
 3. 第4次五箇年計画の特定事業の上段( )書きは、調整費を含む総計画額である。また、実績は平成2年度当初までの見込みである。

## 四 第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画(案)の概要

### 1 基本方針

第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画においては、以下の事項に重点を置いて交通安全施設等の整備を進めるものとする。

#### 1 自転車・歩行者の安全で

##### 快適な通行の確保

① 歩道および自転車等の整備を引続き重点的に実施し、平成七年度までに歩行者等が交通事故の危険にさらされている区間、概ね二五、〇〇〇km程度について改築事業等による整備とあわせて歩道等の整備を推進し、歩道等の整備済み道路延長を概ね一三五、〇〇〇kmに引き上げる。その際、快適な通行空間を十分確保した幅の広い歩道等の整備に努める。

② 住宅地域等において、通過車両の進入を抑え、人と車の調和のとれた安全で快適な道づくりをめざすロードピア構想を進めるため、「コミュニティ道路」の整備や「住区総合交通安全モデル事業」を引き続き推進する。

#### 2 安全かつ円滑な自動車交通の確保

① 全交通事故の約六割、死亡事故の約四

割が集中する交差点および、交差点付近の交通事故を防止し、安全で円滑な交通を確保するため交差点改良を重点的に推進する。

② 近年の夜間死亡事故の多発傾向にかんがみ、道路照明の設置等による夜間事故対策を推進する。

③ いらいら事故の防止のための付加車線(ゆずりあい車線)の整備を進める。

④ 過労運転にともなう事故の防止のため都市間の一般道路において簡易パーキングエリアの整備を進める。

#### 3 増加する駐車需要への対応

① 多数の路上駐車のため安全で円滑な道路交通が阻害されている都市内の道路において、路外駐車場、駐車場案内システム等の整備を推進する。

#### 4 わかりやすく、使いやすい道路交通環境の整備

① 道路利用者の多様なニーズに応え、安全で円滑な道路交通の確保を図るため、異常気象時の道路状況に関する情報、都市間のルート選択に資する情報等を迅速かつ的確に提供するため、路車間情報システム等の道路情報提供装置の整備を推進する。

② 利用者の立場に立った系統的で判りやすい案内標識の充実を図る。その際、ローマ字表示、シンボル表示を積極的に取り入れる。

③ 車の現在位置や目的地までの距離が容易に確認できるようなキロポストの整備を進める。

#### 5 高齢者等の利用にも配慮した交通安全対策の推進

① 高齢者、身体障害者等の活動機会の増大にも対応して、幅の広い使いやすい歩道等の整備、段差の適当な切下げ等を推進し、安全で快適な歩行空間の確保に努める。

② 駅前など高齢者等の利用が多く、交通が輻輳している箇所において使いやすい立体横断施設の整備を進める。

#### 6 交通事故分析システムの充実

① 関係省庁と連携して、交通事故多発箇所における調査、分析、対策を行う交通事故分析システムの充実を図り、効果的な交通安全対策の推進に努める。

② 容易に交通事故発生地点を把握し、速やかな事故処理、的確な事故調査が行えるようキロポストの整備を進める。

## 2 新規事業等

第5次五箇年計画においては、歩道等の整備、交差点改良、道路標識の設置など従来の事業に加え、次のような事業について新たに特定交通安全施設等整備事業で実施することを検討中である。

### ① 付加車線（ゆずりあい車線）

第4次五箇年計画から、登坂車線の整備について実施しているところであるが、登坂区間以外にも二車線の長い追越し禁止区間において、大型車等の低速車の通行に起因したいらら事故の防止を図るため付加車線の整備を行う。

### ② 自動車駐車場

都市部における路上駐車蔓延により安全で円滑な交通が著しく阻害されている地域において路外駐車場の整備を行う。また、夜間運転や過労運転による事故の防止のため都市間の一般道路において簡易パーキングエリアの整備を行う。

### ③ 路上駐車施設

沿道商店への立ち寄りや荷の積み降ろしのための短時間駐車需要に対応し、幹線道路における路上駐車施設の整備を行う。

### ④ 地点標（キロポスト）

一般道路利用者の利便性向上のため道路の路線名と位置が容易に確認できるようなキロポストを整備する。また、キロポストは平成二年六月に勧告された行政監察の指摘にもあるとおり、的確な事故調査を行うためにも必要な施設である。

### ⑤ 道路照明

平成元年までは、補助事業として実施できなかったが、夜間事故の急増傾向にかんがみ、平成二年度から予算補助により助成措置を拡充したところである。平成三年度からは、法律補助として取り込むこととしている。

## 3 事業規模等（案）

基本方針に基づき、第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画において、平成三、七年度の計画期間内に一兆九、〇〇〇億円に相当する事業を推進するものとする（表2）。また、工種別の内訳の概要は表3のとおりである。

## 四 おわりに

交通事故死者数は、平成二年に入ってもなお増加しており、平成二年七月末現在で六、

表2 第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の事業規模(案)

(事業費単位：億円)

第4次五箇年計画			第5次五箇年 計画額(案)：C	対4次計画 倍率(C/A)	対4次実績 倍率(C/B)
計画額：A	実績見込み：B	達成率(B/A%)			
(11,500)		(100.7%)	19,000	1.41	1.64
13,500	11,586	85.8%			

注1) 上段( )書きは調整費 2,000億円を除いた計画額を対象としたもの

注2) 平成2年度当初事業費を初項とする計画伸率 1.15

表3 工種別の内訳(概要)

(事業費単位;億円)

	第4次五箇年計画実績		第5次五箇年計画(案)		倍率 (事業費)	
	事業量	事業費	事業量	事業費		
一 種 事 業	歩道等(km)	6,800	8,462	7,200	12,100	1.43
	交差点改良(箇所)	1,250	888	2,000	1,860	2.09
	登坂車線(km)	110	232	120	280	1.21
	付加車線(km)	—	—	200	500	—
	その他(注1)	—	330	—	660	2.00
小計	—	9,912	—	15,400	1.55	
二 種 事 業	道路照明(基)	21,400	102	42,600	210	2.06
	道路標識(本)	34,300	357	43,600	560	1.57
	道路情報提供装置(基)	1,600	573	20,300	880	1.54
	その他(注2)	—	642	—	1,950	3.04
	小計	—	1,674	—	3,600	2.15
合計	—	11,586	—	19,000	1.64	

(注1) その他は、立体横断施設、中央帯、視距の改良、車両停車帯、路肩改良、路上駐車施設である。

(注2) その他は、防護柵、区画線、視線誘導標、道路反射鏡、自転車駐車場、自動車駐車場、キロポストである。

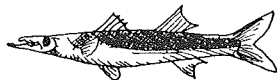
(注3) 道路情報提供装置に路車間情報システム、駐車場案内システムの整備を含む。

(注4) 新規工種は、付加車線、自動車駐車場、路上駐車施設、キロポストである。

〇〇〇人と前年同期日と比べて四七人、〇・八%の増加となっている。  
道路管理者としてもこうした交通事故の増加傾向に歯止めをかけ、減少させていくように各種の交通安全対策を講じて行かなければならない。

また、総合的な交通安全対策の実施の観点からも、交通安全施設等の整備はもとより、車両の安全対策、救急医療施設等の整備、道路利用者各層の運転モラルの向上を図る等の交通安全教育についても今まで以上に重点をおいて、国全体としての広範な施策を一層強

力に展開していく必要があると考えられる。



# 駐車・駐車場対策の推進

建設省道路局有料道路課技術第二係長 茅野 茂

## 1 背景

### 1 駐車需要

日常生活や経済社会活動における自動車利用の増大は、人口増加、都心部への諸機能の集中と相まって、都市内の恒常的な交通渋滞や交通事故の増加等、様々な都市交通問題を引き起こしている。

また、全国の帰社・帰宅を除く一日の延べ駐車需要は、昭和五五年から六〇年までの五カ年間で五、一六〇万トリップから、六、一〇万トリップに増加しており、無料の路上駐車も一、二五〇万トリップから一、四五〇万トリップに増加している。

一方、全駐車需要の四分の三は路外に駐車

しており、そのうち一時預り駐車場は三％と少ない。また、残り四分の一は路上駐車となるが、そのうち九〇％は無料駐車であり、ほとんどが違法駐車と思われる。

この駐車場不足による路上駐車蔓延は、特に都市においては交通渋滞や交通事故の要因となるとともに、中心市街地の活力の低下を招いているところであり、駐車場整備をはじめとする駐車対策は緊急な課題となっている。

### 2 駐車場の分類

駐車場は、その駐車場所および駐車場法による分類は図1・2のようになる。

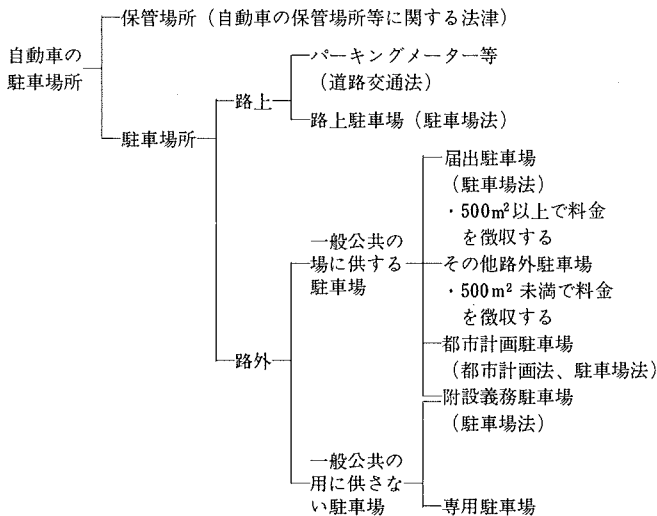


図1 駐車場所による駐車場の分類 ( ) 書：根拠法令



表1 駐車場整備計画調査実施地区

	道 路 局		都 市 局 市 町 村 実 施	都市 数計
	地方建設局等実施	都道府県実施		
昭和62年度 ～ 昭和63年度	仙台市、東京都(浜松町)、新潟市、 金沢市、静岡市、神戸市、広島市、 松山市、大分市、札幌市 (計10都市)			10
昭和63年度 ～ 平成元年度	函館市、那覇市 (計2都市)	鶴岡市、横浜市、長岡市、岐阜市、 大阪市、倉敷市、高松市、北九州市 (小倉区) (計8都市)	秋田市、宇都宮市★、越谷市、 浦和市、湯沢町、可見市★、堺市、 名古屋市★、加古川市、京都市、 神戸市(中央区)★、今治市、宮崎市、 長崎市★、鹿児島市★ (計15都市)	25
平成元年度 ～ 平成2年度		仙台市★、前橋市、津市、奈良市、 福山市、尾道市、観音寺市、福岡 市★ (計8都市)	札幌市★、十和田市、盛岡市、 大館市、山形市、水戸市、大宮市、 千葉市、横浜市、川崎市、小松市、 浜松市★、沼津市、豊橋市★、 豊田市★、高山市、鈴鹿市、姫路市、 吹田市★、尼崎市★、萩市★、 下関市★、丸亀市★、福岡市★、 佐世保市★ (計25都市)	33
平成2年度 ～		日野市、上越市、大垣市、名古屋 市、一宮市、宝塚市、大津市、大 阪市、八代市 (計9都市)	小樽市、横手市、大和市、松本市、 岡崎市、安城市、宇治市、鳥取市、 東大阪市、広島市、坂出市、 延岡市 (計12都市)	21
計				89

★：単年度調査

○平成3年度の実施予定

日野市、名古屋市等37都市で実施予定

駐車対策を効果的に進めていくためには各都市ごとに駐車特性、駐車場の整備および利用形態の実態に即した対策を計画的に実施する必要がある。

このため、駐車場整備に関する基本計画を作成するとともに、地方公共団体がそれぞれの都市別・地域別にその特性に同じ、①駐車需要と供給のバランス、②道路施設と駐車施設のバランス、③公共交通機関との連携、④民間による駐車場整備との連携、などの観点

## 二 駐車・駐車場対策の総合的・計画的な推進

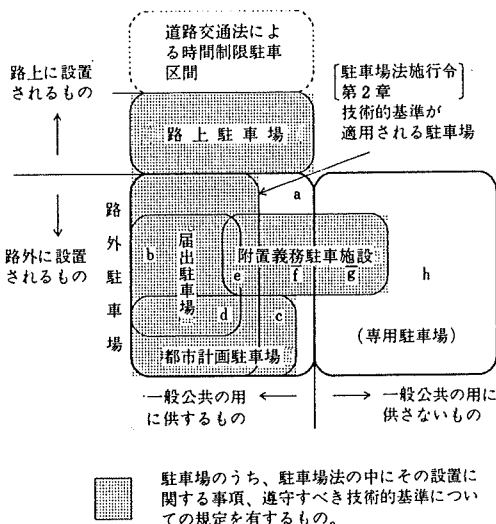


図2 駐車場法等による駐車場の分類

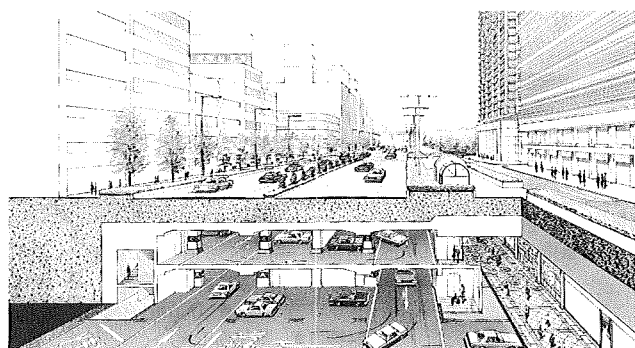


図3 道路の地下を利用した路外駐車場

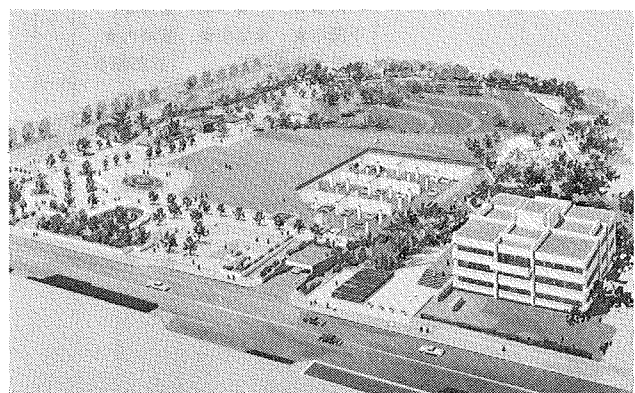


図4 公園の地下を利用した路外駐車場

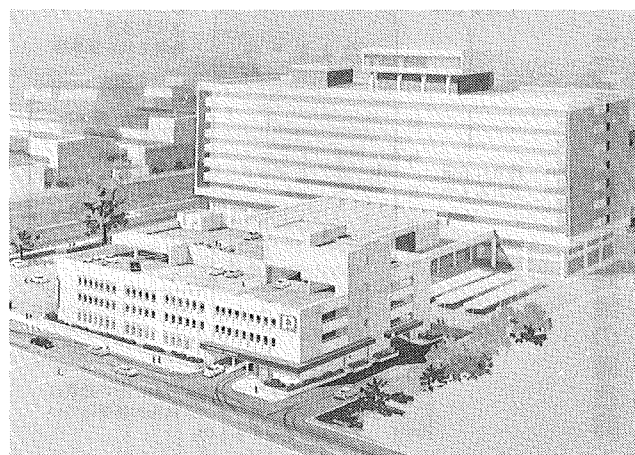


図5 立体式路外駐車場

も含め、都市別・地区別に総合的な駐車場整備計画を定める。

昭和六二年度からの、駐車場整備計画調査実施地区を表1に示す。

### 三 路外駐車場の整備

駐車は原因者および受益者が特定され、料金の徴収も容易であることから、従来より民間主体で供給がなされており、今後とも民間を中心として駐車施設の整備の促進が図られ

るよう、その制度、枠組みの充実を図る必要がある。

しかし、近年地価の高騰などにより、民間による整備にかげりが見られることから、今後は民間への助成等の拡充を図るとともに、公共による駐車施設の比重を高めていく必要がある。

したがって、駐車場整備に関する官民の役割分担を明確にし、道路交通の円滑化、都市機能の維持および増進を図るべき地区や交通

結節点等の重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公的主体による駐車場整備を推進する。

このため有料道路融資事業による無利子貸付制度を活用した駐車場の積極的・計画的な整備を進めるとともに、特定交通安全施設等整備事業による駐車場整備等を実施する。

また、道路開発資金制度を活用した民間による駐車場整備を促進する。  
さらに、都市空間の有効利用による路外駐

表2 駐車場案内システム導入箇所

年度	継続箇所数	新規箇所数	完了箇所数	事業実施都市
S.62	0	3	0	新規：高崎、甲府、神戸
S.63	3	3	2	新規：横浜、大阪、広島 完了：横浜、大阪
H.1	4	3	3	新規：名古屋、福山、長崎 完了：高崎、甲府、神戸
H.2	4	4	1	新規：川崎、豊橋、丸亀、北九州 継続：広島、福山、長崎、名古屋 完了：広島、福山
H.3	6	4	1	新規：宇都宮、浜松、大阪、神戸 継続：川崎、豊橋、丸亀、北九州 長崎、名古屋 完了：名古屋

表3 駐車場に対する無利子貸付率

・多大な建設費を要する地下式駐車場及び多額の用地費を伴う駐車場	40%
・一般の建築物と一体的に整備する駐車場	40%
・パークアンドライド用駐車場	25%
・地下式駐車場	25%
・その他の駐車場	15%

車場整備を図るため、道路等の地下において、地下街や民間建築物の地階の駐車場と一体になった地下駐車場整備を推進するとともに、立体道路制度を活用した建築物と駐車場の一体的な整備を進める。

○ 特定交通安全施設等整備事業等による駐車場整備

駐車場不足による無秩序な路上駐車の増加は、交通渋滞のみならず、交通事故の原因にもなっている。このため、道路の安全かつ円

滑な交通を阻害している箇所において交通安全対策の観点から路外駐車場の整備を緊急的に実施する。

#### 四 既存駐車場の有効活用

駐車場の利用状況は、その立地条件や構造によって、大きな偏りが出てくる。

たとえば、幹線道路に面した駐車場が常に満車状態であるのに対して、すぐ近くの裏通りに面した駐車場に空車部分が目立つといった状態も見られる。

一方、駐車場を捜しているドライバーが、当該地理に無知であると、迷走交通となり、結果、違法駐車へと以降することとなる。

そこで、当該地域内の複数の駐車場の位置および満空状態の情報を与えるため、駐車場案内システムを導入し、既存駐車場の有効利用を図り、都市内における安全かつ円滑な道路交通の確保を図る。

平成元年度までに駐車場案内システムが導入された都市は、一三箇所であり、平成三年度においては、さらに四箇所の駐車場案内システムの導入を図る。

#### 五 路上駐車施設

都市における駐車を駐車時間によって分類すると需要としては短時間のものが多く、一方道路交通に与える影響は長時間駐車によるものが大きい。幹線道路でも、沿道の土地利用特性により、路外駐車施設の整備のみでは対応できない短時間駐車需要も多く存在しており、これらの駐車需要に対応し、一般国道をはじめとする幹線道路での安全で円滑な道路交通を確保するため路上における駐車施設（路上駐車施設）を整備する方向で対応する必要がある。

このような観点から、路上駐車施設のあり方を見直し、幹線道路における短時間駐車需要に対応するものとして、建設大臣を含めた道路管理者による路上駐車施設の整備を検討

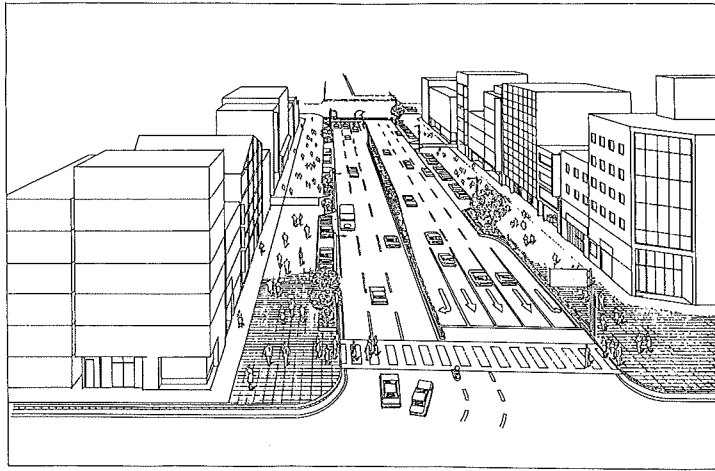


図6 路上駐車施設のイメージ

するとともに、小売業が集積する地区等においては、荷さばきのための駐車施設の整備を推進する。

また、地区レベルでの民間による整備を誘導するための駐車施設整備に関する制度の創設を検討するとともに、一定の要件に該当する建築物には駐停車スペース等の設置を義務付けることとし、このための指針を策定する。

## 六 附置義務駐車場の整備

現在、全国の一〇三都市で附置義務条例が定められているが、十分普及しているとはいえず、また、現行の附置義務条例のほとんどは、建築物の用途を細分して基準を適用していないこと、大規模建築物にのみ適用されていることなどが指摘されており、実態に即した基準により附置義務駐車場の適切な整備を進める。また、附置義務基準の見直し、地方公共団体による駐車場附置義務条例制定を促進させるとともに、新たに小規模建築物の附置義務駐車場等に関して、共同して駐車場整備を行う制度を確立する。

## 七 住宅系地域における駐車対策の推進

違法駐車が著しい集合住宅周辺の地区等において、集合住宅等に対する駐車場の附置義務基準の見直し等を行う。

また、各地方公共団体が定める宅地開発等指導要綱に関し、駐車場確保基準の指針を作成する。



# 商業市街地振興整備のための 道路整備の推進

建設省道路局 市町村道室

## 一 はじめに

地域の活性化・振興を図る上で、地域地域個々の課題があり、その対応を図るため各種施策を展開しているところであるが、近年全国的な課題としてクローズアップされつつあるものに、既存の商店街の活性化を中心とした商業市街地の振興整備がある。

既存の商店街では、モータリゼーションの進展の中、駐車、駐輪施設の不足、商店街へのアクセス道路の整備の立ち遅れ、商業空間としての魅力の薄れ等により、商店街の利用者に対する利便性および商店街としての相対的な魅力の低下を招き、地盤沈下が進行しているところが多数見られる。折しも、大規

模小売店舗法の改正が予定されており、従来大規模店舗の立地が抑制されていた地域において、大規模店舗の進出が積極的に行われることにより、既存の商店街が大きな影響を受けることが予想される。また、逆に進出してくる大規模店舗を活用し、それを核として、地元の商店街と一体となった新しい商業集積拠点の形成を進める施策の展開も考えられる。

このため、既存の商店街においては活力・魅力を取戻し、郊外部等においては、地元の中小業者の参画のもとに、大規模店舗と共生しうる商業市街地の振興整備を推進する必要がある。

このような問題意識の下、建設省においては、商業市街地の振興整備の推進を平成三年

度の重点施策としてとりあげるとともに、さらに商業地域の振興整備を進めるため、生活関連経費重点化枠分を確保すべく概算要求している。

商業市街地の振興整備を進める上での、道路整備サイドからの不可欠な施策としては、

- ① 魅力ある商店街の創出に資する道路空間の整備
- ② 人や物資の集散を支える駐車場等の整備
- ③ 商店街へのアクセス道路としての幹線道路の整備

等あり、道路事業等によりさらに強力で推進していくこととしている。以下、道路重点の部分を中心に、建設省全体の施策も折り返

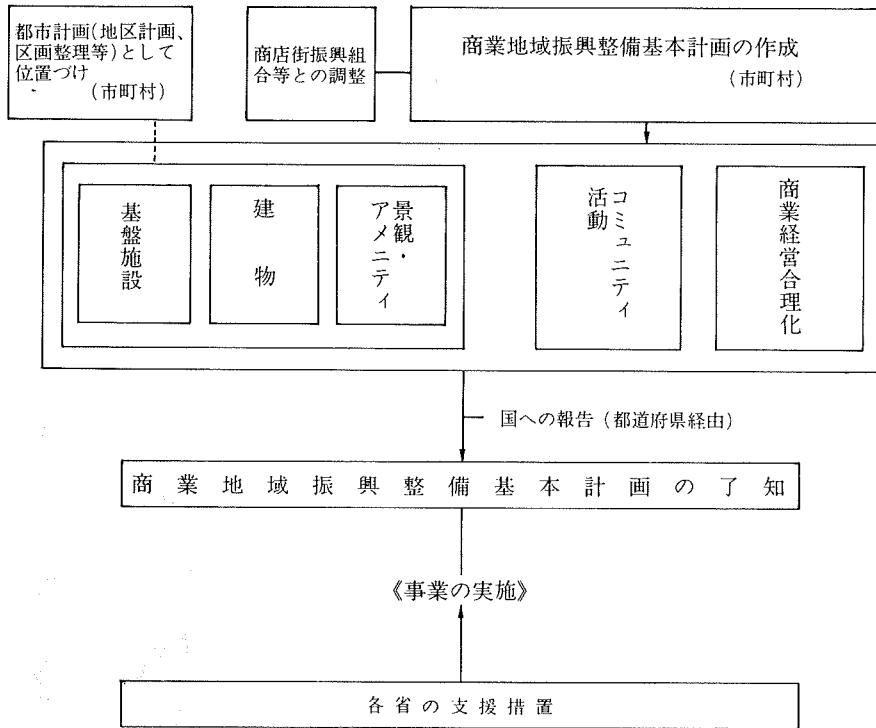


図1 基本スキーム

つつ紹介する。

## 二 基本スキーム（建設省全体）

商業市街地の振興整備を推進するための建

設省の重点施策の基本スキームを図1に示す。基本スキームは、商業振興整備基本計画の策定およびその計画等に基づく事業の実施を柱としている。

施策の具体的内容としては、まず、市町村が商店街振興組合等と調整を図りつつ策定する商業地域振興整備基本計画の策定に対する助成を行うとしている。計画の内容としては、道路・公園等の基盤施設、共同商業ビル等の建物整備、快適な買物・商業空間を創出するための景観・アメニティの整備や商店街振興のソフトの施策として、イベント等の実施等についての基本的方向が主要な部分となる。策定された計画は、市町村から都道府県經由で国に報告され、国においてその計画は了知される。

さらに了知された商業地域振興整備基本計画および特に緊急を要する地区については、市町村等において策定された既存の商店街活性化に関する計画等に基づき、道路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業等により関連公共施設の整備を重点的に実施する。

道路重点では、建設省全体の基本スキームを踏まえ、実施計画策定の助成および関連事業の重点実施を行うこととしており、以下三においてその詳細な内容を説明する。

### 三 道路重点の施策

#### 1 商業地区活性化に関する計画の作成

商業地域振興整備基本計画等に留意しつつ、

「商業地区活性化に関する計画（以下「商業地区活性化計画」という）」を策定する約四〇地区において、地方公共団体に対し計画策定の補助を行うこととしている。

計画は、幹線道路、交通広場、駐車場・駐輪場、キャブ等の基盤施設についてその面的整備計画を中心に策定するとともに、必要に応じ、沿道建築物の建替・共同化等の整備計画、商業振興策としてイベント等の実施計画を盛りこんで策定することとしている。本計画に位置づけられた事業については、商業地域振興整備基本計画の場合と同様に、道路事業等を重点的に実施することとしている。

2 関連する道路事業等の重点実施

商業地域振興整備基本計画、商業地区活性化計画、さらには市町村等において自主的に策定された既存の活性化計画に基づき、道路事業、土地区画整理事業等により関連する道路整備を事業費二、三九五億円（生活関連重点化枠分除く）をもって約六〇〇地区において重点的、機動的に実施する。事業のメニューとしては、商業市街地の利便性の向上および快適で魅力ある道路空間の整備を推進することを目的として、次のようなものを実施する（図2）。

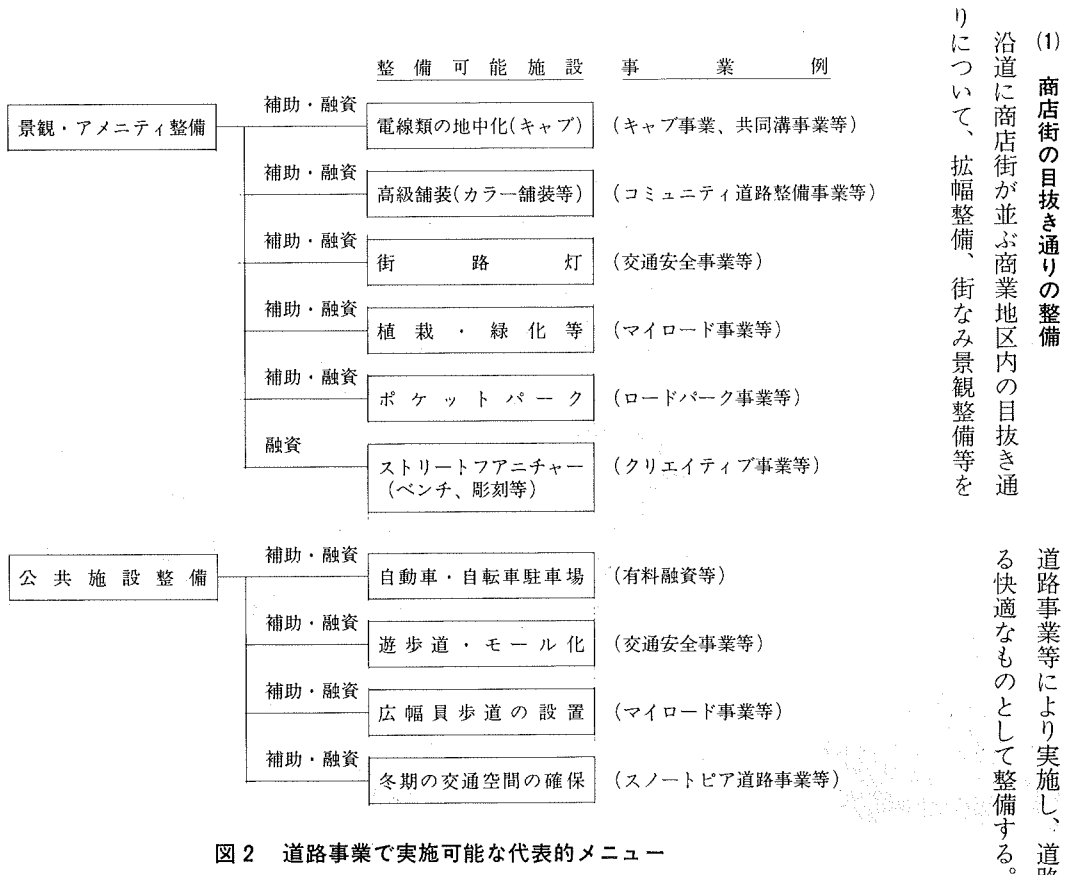
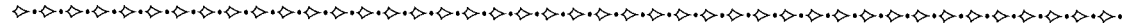


図2 道路事業で実施可能な代表的メニュー



- (2) コミュニティ道路・歩行者専用道の整備  
商業地区における買物行動は、見て歩くことを基本として行われる。このため、商業地区における歩行空間を魅力的でかつ安全とするため、交通安全事業等により歩道設置、歩行者専用道路の整備等を重点的に行う。
- (3) 駐車場・駐輪場の整備  
モーターゼーションの進展の中、交通行動が自動車中心であるため、商店街の利用者も自動車を使う場合が大半を占めている。このため、現在不足している商業地域における駐車場の整備を重点的に行うこととしている。  
また、都市によっては、自転車を買物のための主要な交通手段となっている場合があり、駐輪場の整備を行うこととしている。
- (4) キャブ事業等による電線類の地中化  
より快適で魅力的な商業空間を創出するため、キャブ事業等を重点的に実施することにより、電線類の地中化を推進する。
- (5) 道路景観の整備  
カラー舗装、道路緑化等により道路空間を整備し、優れた景観整備を行うことにより、魅力あふれる商業空間を整備する。
- (6) 商業市街地へのアクセス道路の整備  
利用者の立場から商店街の選択を考えた場合、対象となる商店街へのアクセスビリティ

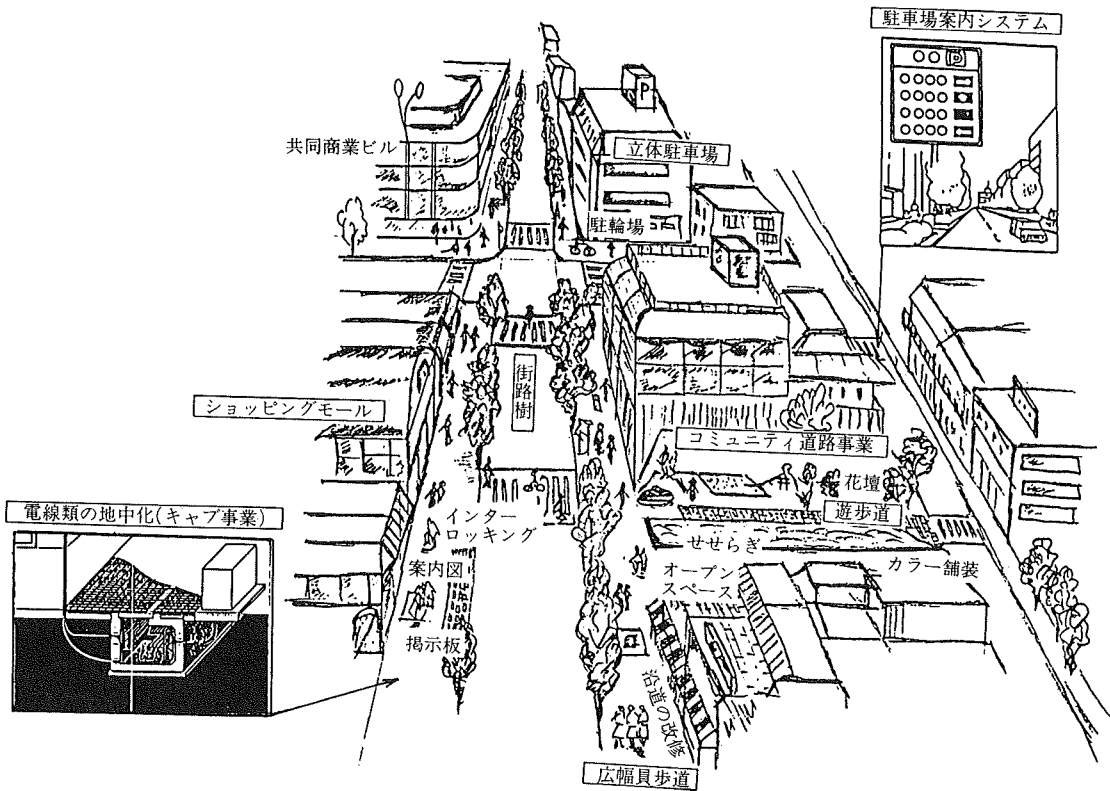


図3 イメージ図



が大きなウエイトを占めている場合が多い。たとえば大規模店舗が郊外に立地する強い理由として、その商品揃えの豊富さもあるが、駐車場等を含めたアクセスビリティのよさが一因となっている。このため、商業市街地の利便性の向上を図ることを目的として、必要となる商店街へのアクセス道路の整備等を重点的に実施する。

#### 四 ねらい

既存の商店街の活性化を図るためには、その関連する基盤整備は不可欠であり、その基盤の一つである道路の整備は重要な位置を占めている。また、商店街は、その市町村にとって中核的な位置を占めている場合が多く、その振興・活性化を図ることは、ひいては対象となる市町村全体の活性化にもつながるものであり、地域振興施策としても重要である。また、今後は大店法の改正等既存商店街を取りまく環境はさらに厳しいものとなっており、より一層商業市街地の振興整備を進める必要がある。

このような観点から建設省においては、通常分に加えて生活関連の別枠予算を要求しており(うち道路関係一四九億円)、通常分と合わせて商店街の活性化を図ることとしている。

### ◇投 稿 歓 迎◇

本誌は、本年四月の創刊以来、皆様の御支援を頂いておりますが、この度、誌面のなお一層の充実のため、読者の皆様方からの原稿を掲載するコーナーを設けることに致しました。

日頃道路・道路行政に対して感じていること、現場からの生の話題、ユニークな試み、海外等への出張報告等、それぞれの御立場から自由にテーマを選び、四〇〇字詰め原稿用紙五〜一〇枚程度にまとめてください。

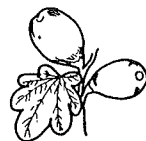
奮っての御応募お待ち申し上げます。

なお、投稿原稿の採否、掲載号、送りガナ等文章表現につきましては、事務局に御一任下さい。掲載原稿につきましては、薄謝を進呈いたします。

宛先 〒一〇〇 東京都千代田区霞が関二―一―三

建設省道路局路政課内

「道路行政セミナー」事務局



# 住宅宅地の供給とそれを支える

## 道路整備の推進

建設省道路局地方道課

都市局区画整理課  
道路局高速国道課  
道路局市町村道室

### 一 施策の概要

我が国は比類のない経済発展を遂げ、国全体の経済力は世界有数となっている一方、個々人の暮らしの上での生活実感としては十分な豊かさを享受するに至っていない様々な面がある。中でも、大都市地域を中心とした良好な住宅ストックは欧米諸国に比べ立ち遅れており、その充実が暮らしの豊かさを実現していくにあたって克服すべき重要な課題の一つとなっている。

良好な住宅および宅地の供給を促進するためには、最も基本的な基盤施設である道路整備を促進することが重要である。道路整備の促進により、従前、住宅・宅地開発が進んで

いなかった地域に開発への強力な呼び水を与えることとなるとともに、既成市街地においては、通勤・通学路の未整備等、いわゆる足なし団地を解消することができ、利便性が大きく向上する等、大きな効果がある。

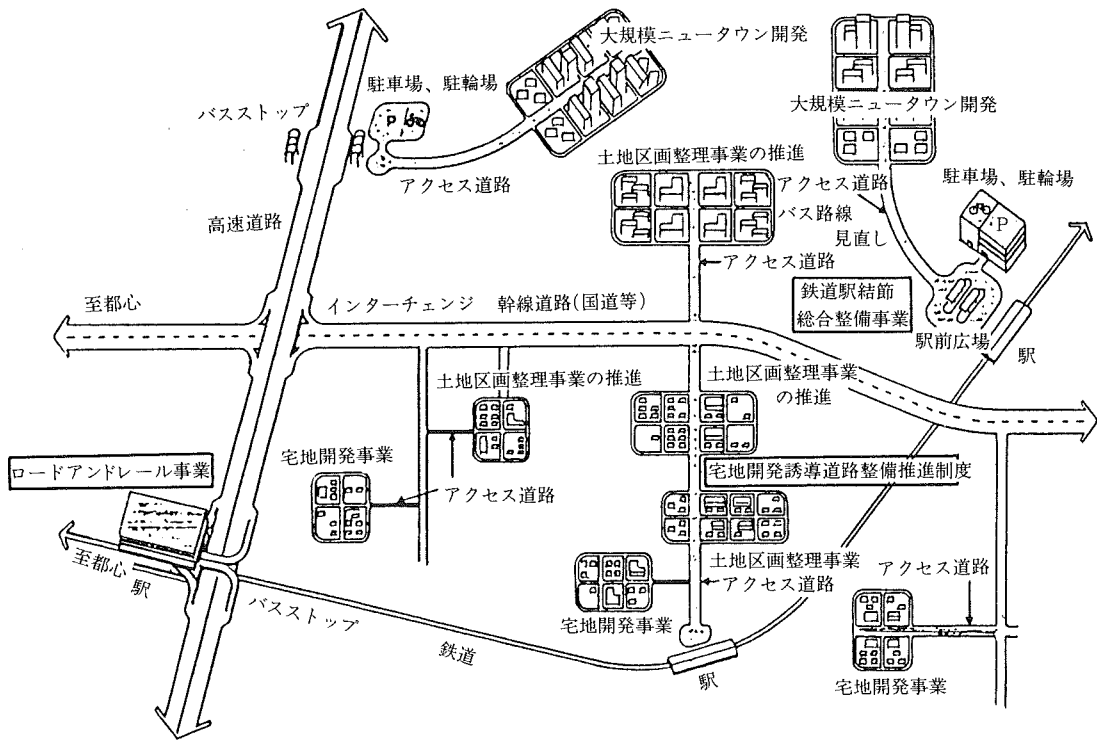
また、全宅地供給量の四〇％を担う土地区画整理事業を推進することにより、道路整備とあわせて宅地の一体的整備が図られ、健全な市街地の形成を促進することができる。

建設省においても、先の第一八国会で改正された大都市地域における住宅および宅地の供給の促進に関する特別措置法等を活用し、広域的な観点から、国と関係地方公共団体が一体となって総合的な住宅・宅地供給策に全力で取り組むこととしている。

道路事業においては、従来より、住宅建設事業、宅地開発事業に関連して必要な道路の整備を「住宅宅地関連道路」として重点的に整備を図ってきたところであり、その実施にあたっては、通常の予算とあわせて、住宅宅地関連公共施設整備促進事業等の既存の制度を活用してきたところである。

平成三年度においては、大都市地域等における住宅宅地の供給を促進するため、以下の施策を重点的に実施することとしている。

① 望ましい幹線道路ネットワークの形成を図りつつ地域の良好な生活環境・交通環境を創造するため、住宅宅地の供給に必要な道路に係る基本計画（マスタープラン）を策定し、これに基づき道路



住宅地関連道路事業の総合的推進

事業を推進する。

② 住宅地の通勤条件の向上を図る鉄道駅結節総合整備事業、高速道路と鉄道を有機的に活用するロードアンドレール事業等、道路事業の各種施策を総合的、計画的に推進する。

③ 宅地開発誘導道路整備推進制度および特定土地区画整理事業の制度の拡充を行う等、住宅地の供給を促進する道路事業の一層の推進を図る。

なお、基本計画の策定は都府県の策定する住宅地供給基本計画に対応して策定すべく、現在、詳細を検討しているところである。

以下に住宅地関連の各種道路事業の概要を述べる。

## 二 各種事業の概要

### 1 宅地開発誘導道路整備推進制度

#### 1 目的

大都市圏等の既成市街地周辺部における広範囲に宅地開発プロジェクトが予定されている地域について、当該地域への交通アクセスとなる根幹的な道路（「宅地開発誘導道路」という）を先導的に整備し、一群の宅地開発を積極的に起動させることを目的とする。

## 2 施策の概要

### (1) 対象地域

本制度を適用する地域は次に掲げる地域のうち国土利用計画法に定める監視区域が設定されている市町村とする。

ア 首都圏整備法に規定する既成市街地、近郊整備地帯又は都市開発区域

イ 中部圏開発整備法に規定する都市整備区域又は都市開発区域

ウ 近畿圏整備法に規定する既成都市区域、近郊整備区域又は都市開発区域

エ 住宅不足の著しい県庁所在都市又は通勤圏内人口二五万以上の都市の通勤圏

### (2) 施策の内容

#### ア 宅地開発誘導道路の指定

建設大臣は、都道府県知事の申請に基づき根幹的道路について、その整備を先導的に実施することによって一群の宅地開発が見込める道路でその概ね $\frac{1}{2}$ 以上の区間が土地区画整理事業により適切な開発利益を吸収しつつ整備され、当該区域内における土地区画整理事業の施行面積の合計が三〇ha以上あり、四車線以上で整

備される道路を宅地開発誘導道路として指定する。

#### イ 宅地開発誘導道路の整備

指定を受けた宅地開発誘導道路等については、通常の道路事業及び宅地開発誘導道路を施行地区に含む土地区画整理事業を重点的に実施することにより整備の促進を図るとともに、宅地開発誘導道路を施行地区に含むか又は宅地開発誘導道路周辺の一定区域内で実施される組合等土地区画整理補助事業について、次の採択基準の緩和措置を行う。

(ア) 施行地区面積が「原則として一〇ha以上」を「原則として五ha以上」とする。

(イ) 「施行地区の面積が二〇ha未満のものにあつては、幅員二m以上の都市計画道路の用地買収方式事業費が総事業費の三分の一以上であること。」の要件は適用しない。

### 3 予想される効果

(1) 宅地開発誘導道路の整備により一群の宅地開発プロジェクトを起動させ、良好な宅地供給の促進を図ることがで

きる。

(2) 周辺の市街化に先行して道路整備を行うことにより、道路整備費用の軽減を図ることができる。

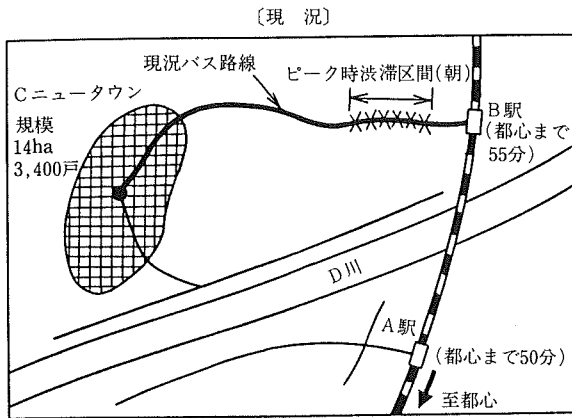
(3) 道路整備の計画的なスケジュールを明らかにすることにより、開発者の協力を得つつ道路の整備が可能となる。

なお、本制度の一層の推進を図るため、指定期限のうち当該区域内における土地区画整理事業の施行面積を三〇haから一六haに、整備される道路の車線数を必要に応じて四車線から二車線に緩和することとしている。

## 2 鉄道駅結節総合整備事業

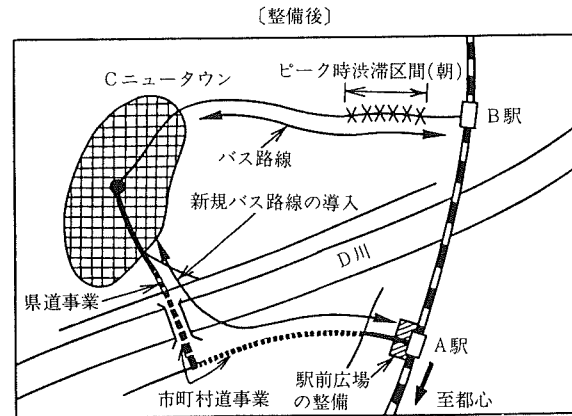
### 1 目的

大都市圏及びその近郊の、新興住宅地を有する駅勢圏を対象に、バス路線等のアクセス道路やキスアンドライド用駅前広場、パークアンドライド用駐車場等に関する総合的な整備計画を策定し、当該計画に基づき関連諸施設の整備を重点的に実施することにより、新規バス路線の導入や駅周辺部の通勤時の渋滞解消を図り、新興住宅地から都心への通勤時間距離を短縮させることにより、通勤環境の良好な住宅地の供給を促進する。



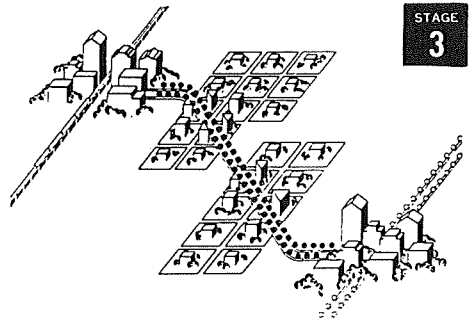
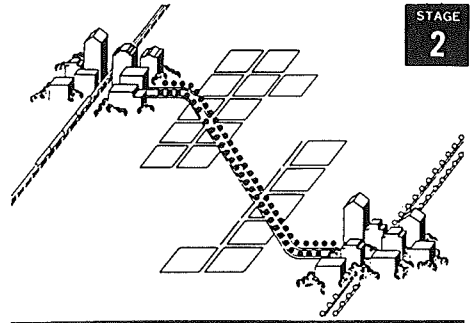
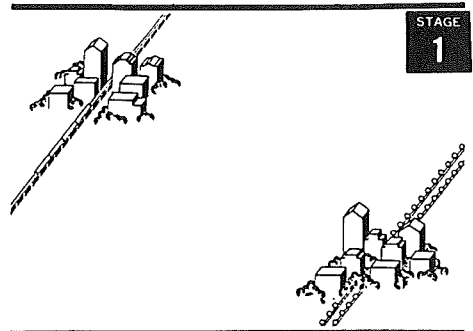
都心までの所要時間(分)

	バス	鉄道	計
平常時	10	55	65
ピーク時	20	55	75



都心までの所要時間(分)

	バス	鉄道	計	短縮効果		
				バス	鉄道	計
平常時	10	50	60	0	5	5
ピーク時	10	50	60	10	5	15



宅地開発誘導道路開発イメージ図

イメージ図 (新規バス路線の導入例)

- 3
- 予想される効果
- (1) 通勤時間距離の短縮により、都心地区への通勤可能な新興住宅地の供給
  - (2) バスの定時性確保
  - (3) 駅周辺部の交通渋滞の解消

- イ (ソフト施策)
- (ア) バス路線の見直し、ダイヤ調整等
  - (ウ) パークアンドライド用の駐車場整備、キスアンドライド用の駅前広場整備
  - (イ) 鉄道駅前の整備 (駅前広場、駐車場、駐輪場等)
  - (ウ) アクセス道路の整備

- 2 施策の概要
- (1) 道路管理者、地元市町村、公共交通事業者、その他関係者からなる協議会による、通勤ルートとなるバス路線、それを補完するその他のアクセス道路及び駅前広場、駐車場等の整備計画の策定、及びそれに基づく関連事業の重点実施。
  - (2) 整備計画の内容
    - ア (ハード施策)
      - (ア) 住宅地と鉄道駅を結ぶバス路線等のアクセス道路の整備

### 3 ロードアンドレール事業

#### 1 目的

高速道路等と鉄道との結節点を整備し、団地直結バス等から鉄道への乗り替えを容易にすることにより、都心への新たな流入手段を提供し、交通の利便性の向上と併せ高速道路沿線の未利用地の宅地開発の誘導を図る。

#### 2 施策の概要

##### (1) 高速道路へのアクセス道路及びター

ミナルビル等結節点の整備計画を策定し、沿道の宅地開発の計画的な誘導を図る。

(2) バスストップ・ターミナルビル・駐車場等を民間活力を活用しつつ、一体的に整備し、団地直結バス等と鉄道とを連結する。

#### 3 予想される効果

(1) 都心への交通流入の円滑化。

(2) 新たな通勤形態の創出による宅地開発効果。

### 4 特定土地区画整理事業の補助制度の拡充

#### 1 目的

大都市圏等において、住宅地問題は喫緊の課題となっている。

特に市街化区域内農地については、大都市圏において六五、〇〇〇haもあり、そのうち約六五％（東京圏の場合）が、散在する五ha以下の小規模農地である。このため、今年度、大都市法の改正により土地区画整理促進区域の面積要件が緩和されたところである。

したがって、土地所有者が主体となった土地区画整理事業を、積極的に活用して住宅地供給を推進することが、大きな課題

であり、小規模な土地区画整理事業に対する補助制度の拡充が必要である。

そこで、これらの課題に対する組合等及び公共団体等区画整理補助事業について施行面積に係る採択基準を緩和するものである。

#### 2 施策の概要

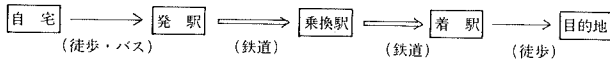
(1) 組合等区画整理補助事業の施行面積に係る採択基準を、特定土地区画整理事業で、整備済み又は整備されること  
が確実な道路に接続する事業については、「五ha以上」から「二ha以上」に引き下げる。

(2) 公共団体等区画整理補助事業の施行面積に係る採択基準を「二ha以上」と引き下げる要件を「特定土地区画整理事業又は一体的かつ総合的に市街地の再開発等を推進すべき地区に係る事業で、整備済み又は整備されることが確実な道路に接続する事業」と改正する。

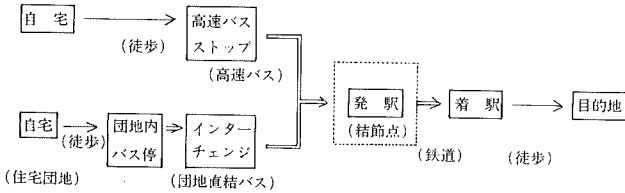
#### 3 予想される効果

市街化区域内の小規模点在農地における土地区画整理事業（とくに、地権者主導による組合施行土地区画整理事業）の事業化が促進され、住宅・宅地供給の促進と無秩序な市街地形成の防止が図られる。

(通常の鉄道利用のパターン例)



(R&R利用パターン例)



鉄道とR&R利用の比較例

# キャブシステム整備事業の推進

## 新たな計画による地中化範囲の拡大

建設省道路局国道第一課共同溝係長 楠 文隆

### 一 電線類の地中化事業の背景

道路は日常生活および経済活動に欠かすことのできない最も普遍的かつ基礎的な交通空間であるが、同時に表1のとおり環境空間およびガス、上下水道、電気等の公益施設の収容空間等としても重要な役割を担っている。

一般に、公益施設は道路下に埋設する地下占用の形式をとる場合が多いが、配電線および電話線等は、通常上空占用（架空線）となっており、その支持物である電柱は主に歩道に設置されている。この電柱は歩道の有効幅員を狭め、歩行者、自転車、車椅子等の通行の妨げとなっており、また都市化の進展に伴い上空に張りめぐらされた電線は、都市内に

おいて消防活動に著しい支障を与えている場合がある。

電線類の地中化を図ることは、前記理由のほか災害時の安全性、二次災害の発生防止、避難路の確保等の都市防災上からもその重要性は非常に高いと考えられる。さらに、良好な都市景観を形成するという観点からもその効果が高いことは周知のとおりである。

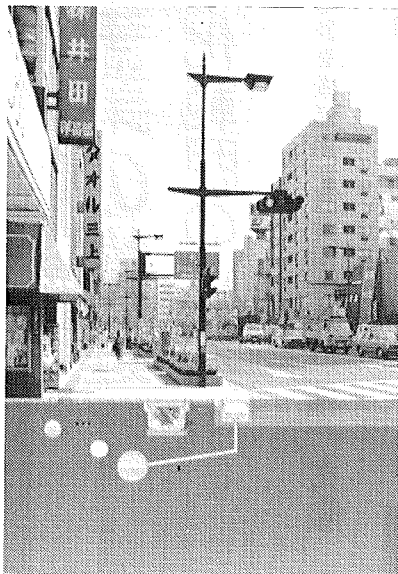
このように、道路の持つ多様な機能を十分に果たし、快適な道路環境を形成するために、地中化を促進することは非常に有意義なものである。また、電気、通信事業においても事故率の低下など安定性の向上にも寄与している。今後高度情報化社会の到来を迎え、道路を占用する電線類の需要が増大するとともに、

表1 道路の機能

①交通空間	車両、歩行者等
②収容空間	情報、エネルギー、地下鉄等
③防災空間	上下水道、その他
④環境空間	火災の遮断、災害時の避難、救援物資の輸送等
	良好な都市景観の創造等

表2 地中化の効果

効果項目	内容
都市防災の向上	A 火災時の消防活動の円滑化 A-1 はしご車、シュノーケル車の消火・救助活動支障の解消 A-2 (支障電線切断による停電に伴う) 建築防災設備の機能支障、避難支障の解消
	B 大震災時の被害低減 B-1 震災時の配電設備被害の低減、および停電発生による都市活動支障の低減 B-2 電柱倒壊、変圧器落下、電線垂れ下り等による避難支障の解消 B-3 震災時の消防活動支障の解消 (B-1、B-2を原因とするA-1、A-2効果)
	C 安定供給の促進 C-1 台風、雷、雪、塩害等による配電設備被害の低減 C-2 大容量、高圧需要家(地区)への供給信頼性の確保
	D 感電事故の防止 D-1 架空設備に伴う労務災害(高所作業、感電事故)の防止 D-2 沿道建設工事や子供の遊び(タコ上げ等)に伴う感電事故の防止
	E 道路交通の円滑化 E-1 狭あい道路、交差点等での車両交通障害の防止 E-2 電柱、交通標識の接近による交通標識誤認の防止 E-3 歩道部設置に伴う歩行者・乳母車・車イス・自転車等通行支障の解消
快適性の向上	F 都市景観の向上 F-1 (代表的市街地、商業業務地区での地中化) 地区イメージアップ:商業業務価値の向上 F-2 (観光地、文化施設、文化財地区での地中化) 文化・観光資源の保全 F-3 (主として居住地区での地中化) 眺望・開放感阻害要因の除去
	G 道路空間等の有効利用 G-1 道路上の植栽空間、歩行者通行空間等の拡充 G-2 道路占用施設(街灯・信号・諸標識・修景施設等)の設置融通性 G-3 宅地側での建築限界(制約)の解消
	H 都市機能の安定性確保 H-1 上記C-1、C-2に対応 (事故時の迅速な復旧への配慮を含む)



キャブシステム完成後



キャブシステム完成前

写真1 キャブシステム整備によるまちなみの変化

電線類による弊害がますます大きくなること  
が予想されることから、地中化は緊急の課題  
となっている。



## 二 キャブシステム

従来の電線類の地中化方法としては、直埋方式、および管路方式があるが、今後の高度情報化社会に対応可能な地中化の手段としてキャブシステムによる整備を推進している。

キャブとは、各種ケーブルを集約して限られたスペースに収容するための蓋かけ式のU字構造物である。キャブは、電話線、電力線のみならず、今後のニューメディア等の普及にも配慮し、同時にこれらに係る施設も収容可能なものとなっている。このキャブを主体とした地中化方式をキャブシステム (Cable Box Network System) と呼んでいる。

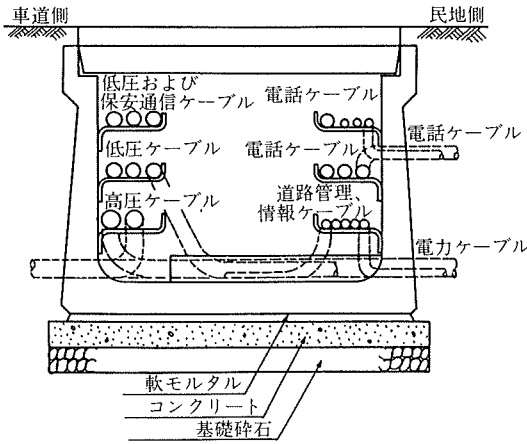


図1 キャブの標準的な断面図

表3 地中化の方式別特徴

方式	長 所	短 所
①直埋方式	・最も安価な方式である。	・収容物件の維持管理のたびまた、新たな需要のたび掘返しが生じる。 ・収容物件の保守等が困難。
②管路方式	・管を余分に敷設しておくことにより、掘返しは減る。 ・規定の土被りをとることにより、道路工事等への影響を与えず、また、将来の道路空間の利用に支障を与えない。	・新たなケーブル需要や新規の引き込みの際、大規模な路面の掘返しを伴う。 ・各者が個々に地中化するケースが多く、不経済である。
③供給管共同溝による方式	・電線のほか、上下水道、ガス管を同時に収容することにより、道路の掘返しの防止が図れる。	・最も高価である。 ・占用予定者が多く、調整に時間がかかる。
④キャブ方式	・掘返しの抑制が図れ、歩道と一体となっているため、引き込み等で掘返しがあっても、その影響は小さい。 ・ケーブルの維持管理が容易。 ・他工事による影響が少ない。 →安定供給の面で有利 ・共同で使用するため、道路空間の有効利用、コストの軽減が図れる。 ・将来の新しい需要にえられる。 ・道路構造に与える影響が少ない。	・複数のケーブルが入溝するため、調整が必要である。

キャブシステムは、表3のとおり数多くの長所を有しており、その有効性は非常に高いと考えられる。また、近年安全かつ円滑な道路交通を確保し、道路利用者の利便性の増進を図るための道路情報提供システムの信頼性の高い情報伝達基盤としても必要性が高まってきている。

## 三 キャブシステムの整備状況

キャブシステムの整備については、昭和五八年度より昭和六〇年度にかけて全国の一般国道五箇所において試験施工を実施し、技術上の課題等について検討を行うとともに、昭和六〇年四月に、学識経験者、関係省庁、関係公益事業者からなる「キャブシステム研究

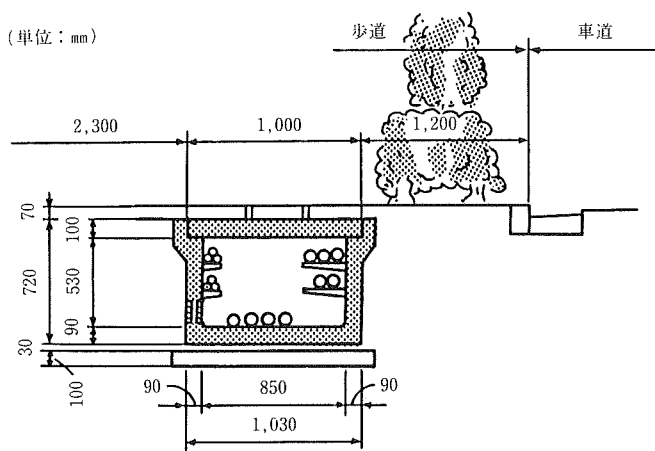


図2 東京都中央区日本橋馬喰町におけるキャブの断面図

委員会」を発足させ、同一〇月に、キャブシステムの技術的問題の他、地中化地域の考え方、費用負担の考え方等について基本的方針がとりまとめられた。その中で電線類の地中化は大都市の中心部の主要道路等を主体に行い、一〇年間に一、〇〇〇kmを目標として進めることとなった。しかし、六〇年一〇月以降の急激な円高により、差益還元問題が顕在化したため、六一年四月八日に、経済対策閣僚会議において、地中化の促進を盛り込んだ

「総合経済対策」が決定され、これにより、五年間で一、〇〇〇kmの地中化を図ることとなり、地中化計画は急速に加速された。現在これらを踏まえて今年度末までに全国で一、〇〇〇kmの地中化を推進すべく事業を展開しており、ほぼ目標を達成する見込である。

#### 四 地中化の課題

キャブシステムについては、現在一〇〇以上の都市で実施されており、地域の方々から高い評価を得ているところである。今後とも積極的な推進を図ることを各方面から叫ばれている状況であるが、電線類の地中化は、次のような課題がある。

① キャブシステムは、構造上道路と一体不可分の関係があることのほか、道路空間の有効利用を図るものであり、また秩序ある道路の使用を図ることは道路管理者の責務であること、道路管理者等の物件（道路照明、道路情報管理ケーブル等）も収容すること、さらに道路の重要な機能の一つである情報空間が創出できることから、道路本体と位置づけられている。そのため、キャブ本体は、公益事業者の建設負担金を得ながら道路管理者が整備することが基本となっているが、単独地中化の場合を含めケー

ブルの移設費用、変圧器などの諸設備に対する費用はすべて各公益事業者の負担となっている。この費用が非常に高く、特に電力会社にとっては地中化に対し二の足を踏ませている要因となっている。

② このような地中化に対する設備の投資は、それ事態に収益性があるものではないため、多大な負担は公共料金に跳ね返ることが懸念される。

③ 現在の地中化の対象範囲の考え方は、公共性、公共料金に対する地方間の公平性、設備の更新を抑えるための需要の安定性等方面から、配電線の場合にあつては、電力需要密度がおおむね二〇、〇〇〇kW/km<sup>2</sup>以上の箇所としている。ここで電力需要密度とはある道路に対して直接面して建っている建物の敷地面積で、当該建物の契約電力を除いたものであり、二二〇、〇〇〇kW/km<sup>2</sup>の具体的イメージとしては、三、五階建のビルがほぼ連担している状況である。

今後ともこれにより地中化をすることとした場合、事業箇所が少なく、かつ限定されるため、適切な整備の進捗が得られない可能性がある。

④ また、地域から強い要望が出されている箇所は、この範囲以外のものが多いため、

結果として要望に十分応えることができなくなっている。

⑤ キャブシステムは、構造物の大きさ、支障物件の移設の必要性等から、歩道幅員の比較的広い箇所には設置できない等の技術的問題が残されている。

## 五 今後の地中化の方針

平成三年度以降も積極的にキャブシステム整備事業を推進すべく現在新たな計画を策定している段階である。新たな計画においては、前記の課題を踏まえ、従来方針による整備とともに地域の要望に応えつつ円滑な事業の推進を図ることを目標としており、現在関係各省市庁と調整中である。この中で、建設省としての今後の進め方を次のように考えている。

① 電線類の地中化は、道路の持つ各種の機能を十分果たすためにその必要性が高い地域から段階的に推進していくこととしており、その要件として前述の基準が設けられている。しかし、地方都市のメインストリート等については、基準に達していなくてもその利用者は多く公共性の高い箇所であり、日常の生活環境向上等の観点から地中化の必要性は特に高いと考えられ、このような箇所においても地中化を推進する。

② 公益事業者の設備投資の増大の観点から

も適切な範囲で推進していくことが必要であるが、逆に負担を軽減することについても検討する。(工事費軽減等のための技術的検討および助成措置等)

③ 大規模小売店舗法の改正によって、現在商店街の活性化対策が関係省市庁で緊急課題となっている。建設省においてもこれに積極的に対応することとしており、その一助として、電線類の地中化を行うこととする。

④ その他、まちなみ景観保存等の観点からも整備を図っていききたいと考えている。

## 六 今後の展開

電線類の地中化は、各地方毎に道路管理者、電線管理者、関係省市庁からなる電線類地中化協議会を設置し、その中で各者の意見を十分調整し箇所、延長等の基本構想を策定し、これに従い計画的に進めることとしている。

平成三年度からの新たな計画についても地方協議会において調整を図りながら順次事業を推進していくものとする。

## 七 あとがき

電線が張りめぐらされ、電柱が林立する我が国の道路の雑然とした風景は、欧米の先進

諸国の都市の整然とした風景と比較すると、その差には著しいものがあり、従来から電線類の地中化要望は強いものがあつた。昭和六一年度から本格的に地中化が実施されれば計画どおり推進されてきたが、現在でも我が国の地中化率は、全国平均では三%程度であり、東京、大阪、名古屋といった大都市においても一〇〜三〇%程度という状況であり、欧米の先進諸国に比べ依然低水準のままである。

一方、電線類の地中化、キャブシステムの整備は、いずれの箇所でも地域から好評を得ており、未実施地区では地域住民からの地中化要望はさらに高まっており地中化への一層の期待を感じざるを得ない状況である。今後とも新たな計画によってキャブシステム整備が一層円滑に進むことを期待するとともに関係各位のご支援、ご協力をお願いする次第である。



# 路車間情報システムの整備の推進について

建設省道路局国道第一課技術第三係長 有田 幸司

## 一 はじめに

車社会の進展に伴い、道路交通情報システムの一層の充実が求められるようになってい。また、高度情報化社会の進展に伴い、自動車内においても多様な情報通信ニーズに込えられるシステムの構築が求められている。

このような背景のもとに、建設省を始めとする道路管理者は、道路利用者の利便の増進を図るとともに道路管理の高度化を図ることを目的に路車間情報システムの早期実用化を目指して取り組んできたところである。

現在は、平成三年度から新たに三大都市圏において所要のインフラの整備を行うことにより、路車間情報システムの実用化をまさに

図ろうとしているところである。本稿は来年度から本格的にインフラ整備に取り組む路車間情報システムについてその目的、特色等について概略を紹介するものである。

## 二 路車間情報システムの目的

道路管理者は、道路利用者の道路交通情報に対するニーズの高度化に込えるべく、各種のメディアが実用化されるに従い、これらのメディアを導入して、道路交通情報システムの高度化を進めてきている。具体的には、道路情報板、路側通信システム、道路情報ターミナル等の整備を進めているところであるが、モータリゼーションの進展、さらには情報化の進展等に伴い、道路交通情報に対する道路

利用者のニーズは、一層の即時性、詳細性、個別性が求められる等ますます高度化・多様化しつつあり、このようなニーズに対応し、安全で快適な道路交通環境を確保するためには、より一層の努力が求められている状況にある。

一方、近年の半導体素子技術、光ファイバー、通信・放送衛星を中心とした技術革新による情報処理・通信技術の発展は目覚ましいものがあり、高度な情報システムの構築を可能にする技術が開発されてきている。道路においてもここ数年の間に、情報ハイウェイの整備の推進を図るほか、気象観測装置、IT V、道路情報板等を光ファイバーケーブル等により連絡するインテリジェント・ロード・

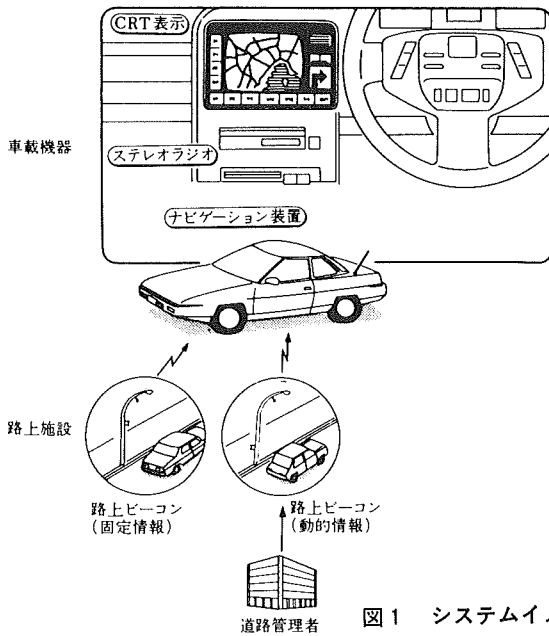


図1 システムイメージ例

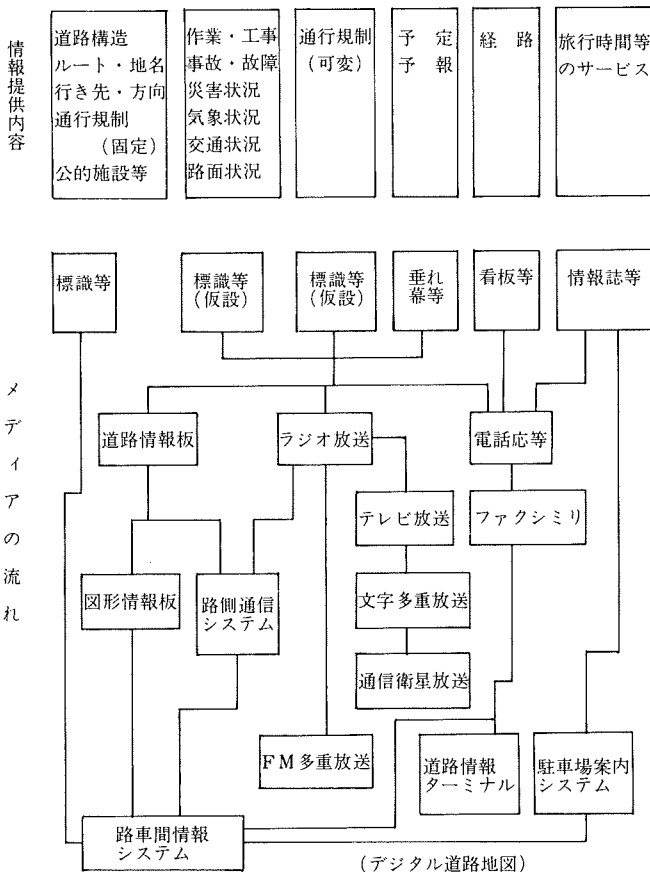


図2 道路交通情報提供システムの体系化・高度化の流れ  
——各メディアの有する機能の流れ——

ネットワーク整備事業を実施しているところである。

路車間情報システムは情報処理・通信技術を活用して道路と車の間で各種デジタルデータ伝送を行うことにより、道路交通情報を確実にかつ効果的に提供し、道路利用者の多様なニーズに応えるとともに、運転の負荷を軽減し、安全で快適な道路交通環境を実現することである。さらに、適時適切な情報を提供することにより既存道路の有効利用を図り、渋滞緩和にも寄与するものである。

システムのイメージ例を図1に示す。

また、道路交通情報提供システムの整備は、各種メディアが相互補完的に機能し、全体としてバランスのとれた情報提供が可能となるよう各々のメディアの特性に応じたものとし、ドライバー等の情報へのアクセシビリティを高め、いく必要がある。図2に示すように路車間情報システムはその特性から、道路交通情報システムの体系化・高度化に役立つことが明白であり、道路管理者として、早期実用化を図るべきものである。

### 三 路車間情報システムの特徴

路車間情報システムは、新たな移動通信用周波数と目される準マイクロ波帯(一〜三GHz)を使用し、路上局・車両間の極小ゾーン(五〇〜一〇〇m)で間欠無線通信を行う間欠極小ゾーン方式を採用している。

#### 1 準マイクロ波帯の特徴

準マイクロ波帯(一〜三GHz)には、以下

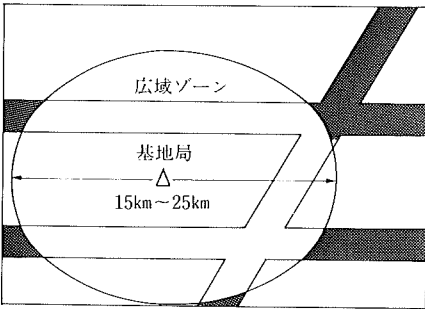


図3 MCAの通信方式

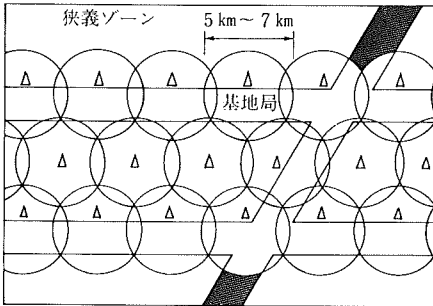


図4 自動車電話の通信方式

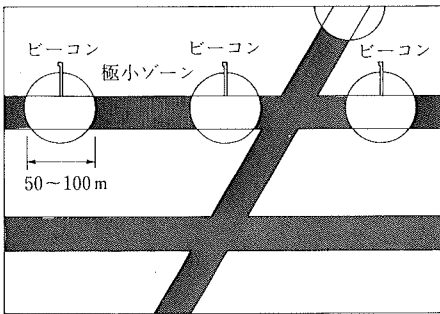


図5 路車間情報システムの通信方式

の特徴があり、将来の移動体通信の周波数として最も有望視されている。

① 路上アンテナの指向性を適当に選ぶことにより、通信領域の範囲をある程度自由に設定できる。

② 搬送周波数が高いので、高速データ通信が可能となり、狭い通信領域での大量のデータ通信が期待できる。

③ 波長が短いので、アンテナの小型化が可能である。

## 2 間欠極小ゾーン方式

周波数は有限な資源で有効に使うべきものであるとの考え方から、移動体通信の世界では通信ゾーンのマイクロセル化(極小ゾーン化)が真剣に研究されている。

タクシー無線のような業務用無線に使われているMCA (Multi Channel Access) では、

図3のように基地局を中心として広い範囲をカバーしている。また、自動車電話では、図4のように、半径五〜七kmの通信範囲を相互に重複させ、全体として広い範囲をカバーする方式が採られている。これに対して本システムでは、図5のように、スポット的な無線

通信ゾーン(五〇〜一〇〇m)が間欠的に形成される(重複しない)間欠極小ゾーン方式を採用している。

間欠的な通信ゾーン方式であるため、自動車電話のような連続的な通信サービスはできないが、次のようなメリットがある。

① ゾーン間の干渉がないため、全国を同一

周波数でサービス可能。(ユーザーの数に制限がない。)

② ゾーンが限定されているため、ナビゲーション用の位置情報、道路交通情報等の局地的な運転支援に利用可能である。

③ 電波による通信が安定しているため、高速デジタル通信による大容量の情報交換が可能である。

④ 送信電力が小電力で良いため、無線機の小型化、軽量化、低価格が期待できる。

⑤ ビーコンの設置密度が自由に変えられるため、地域の規模(道路網密度、交通量)に応じて粗密を調整することが可能。また、将来の全国レベルの統合化を担保しつつ、地域のニーズにあった独立したシステムとしての整備が可能であり、容易に全国展開ができる。

## 四 路車間情報システムの概要

路車間情報システムとは、道路上に設置した情報通信施設(ビーコン)とマイコン付きの車載機器との間で通信を行うことにより、

① 現在位置案内・現在走行中の路線名、地名などを伝える(図6)。

② 道路案内・道路構造などを伝える(立体交差、急カーブ等)(図7)。

地図上での表示



メッセージによる表示

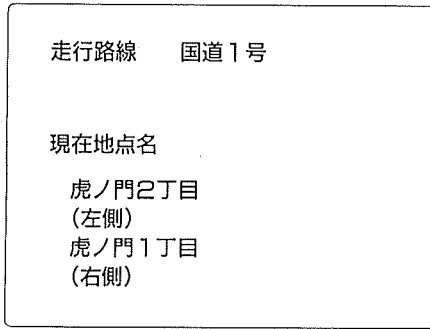
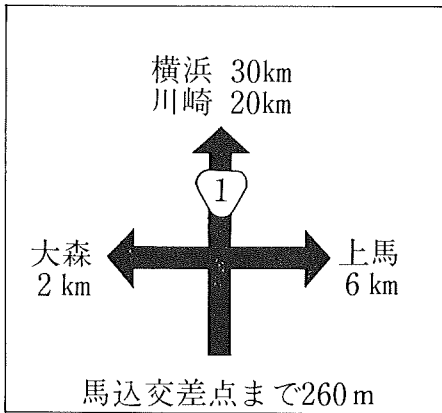


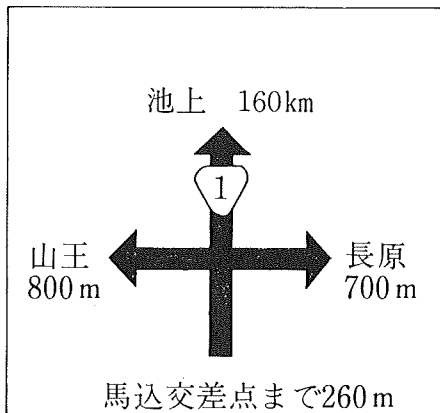
図6 現在位置案内表示例

③ ナビゲーション…車両の現在位置を明確にするとともに、目的地への的確な経路探索、経路誘導を行う(図8)。

④ 情報サービス…道路交通情報や駐車場情報などの情報を提供する(図9)。



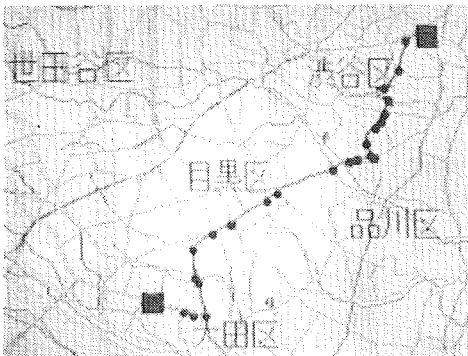
遠距離表示



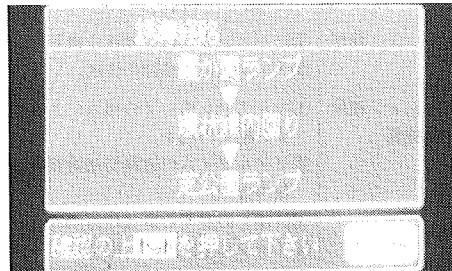
近距離表示

図7 道路案内表示例

等の多様な機能を有する情報提供システムである。そのため、道路利用者に対して以下のサービスが可能とし、より安全かつ円滑、快適に道路を利用できるようにすることができ



経路検索



選定経路表示例

図8 ナビゲーション表示例

① ビーコンから提供される位置情報によって、車両の位置を確認し、目的地まで迷わず運転することができる。

② ビーコンから提供される道路交通情報等

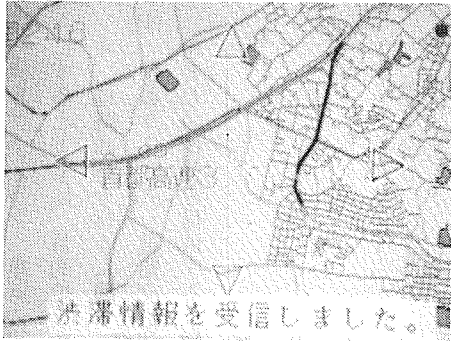
の中から、目的に応じて必要な情報を選択することができ、イライラの解消や安全性の向上等をはかることができる。

また、情報提供システムとしてはかなりフレキシビリティに富んでおり、ビーコン種別や情報提供内容あるいは提供方法を考えることにより、目的に応じたシステム構成が可能である。

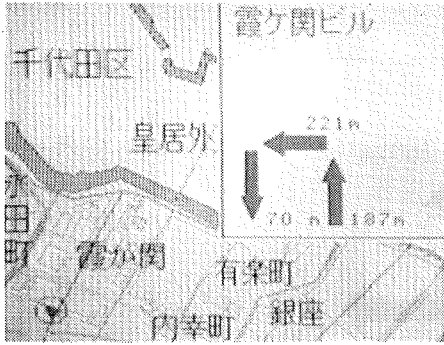
さらに、本システムは将来の発展性に富んでおり、実験においては片方向通信ばかりでなく、双方向通信の検討も行っている。

### 五 路車間情報システムの開発経緯

路車間情報システムの研究は、昭和五九年度に(財)道路新産業開発機構の自主研究として



渋滞情報の表示



駐車場情報

図9 情報サービス表示例

路車間情報システム研究会(主査 高羽東大教授)を設置して始められた。

そして、昭和六一年度から建設省が土木研究所を中心に自動車・電気メーカーなど二五社とともに実験を含めた共同研究に取り組んでいる、これには京浜地域の関係道路管理者も研究に参加している。

すでに、昭和六二年三月、昭和六三年四月に主にナビゲーションに関する公開実験を行っており、平成元年一月一五日から将来の発展性も含めた最終のシステム総合実験を行っている。

また、実用化への動きとしては、

① 昭和六三年八月に(財)日本デジタル道路地図協会が設立され、平成元年四月より、実

用レベルでのデジタル道路地図が供給可能となった。

② 平成元年九月に路車間情報システム実用化促進協議会が民間メーカーによって設立された。

③ 平成二年三月に警察庁および郵政省とともに道路交通情報通信システム連絡協議会を設置した。

等があり、平成三年度からの路車間情報シ

### 開発の経緯

開発段階	開発内容
第1段階 (昭和61年度)	ナビゲーション機能 ①ビーコン方式の有効性を検証。 ②デジタル道路地図の作成。
第2段階 (昭和62年度)	ナビゲーション機能 情報提供機能 ①マップマッチングの導入によるナビゲーション精度の向上。 ②リアルタイムの道路交通情報や、駐車場情報の提供。 ③渋滞を回避する最適経路誘導。 ④デジタル道路地図の標準フォーマット作成。
第3段階 (昭和63年度 ～平成元年度)	ナビゲーション機能 情報提供機能 個別通信機能 ①自動車の走行方向の識別。 ②準マイクロ波ビーコンの開発。 ③双方向通信による旅行時間計測、車両運行管理。 ④大容量の高速メッセージ通信。



テムのインフラ整備に向けての体制も整いつつある。

## 六 おわりに

路車間情報システムについては、開発段階から実用段階へと進展しつつあるが、導入にあたっては、利用者の立場に立った整備・普

及を図る必要がある。そのため、今後のインフラ整備については、三大都市圏および地方中核都市から計画的に整備を進め、早期に全国展開を図ることとしている。

また、情報提供のあり方についても、利用者の立場に立ち、メディアの特性に配慮して内容を充実させることが重要である。

これらの観点から今後とも、路車間情報システムの整備が一段と推進されることを期待するとともに、関係各位のご支援、ご協力をお願いする次第である。

## ◆道路行政の動き◆

(平成2年7月中旬～8月中旬)

月・日	項目	内容
7・31	山陽自動車道一部供用開始	姫路西IC～竜野西IC 11.0km開通
8・1～31	道路をまもる月間	道路愛護思想の啓発等を図るため、各種行事等を開催
1	勸立体道路推進機構発足	道路空間の有効活用する立体道路事業の推進母体として発足
2	一般国道45号気仙沼バイパス供用開始	気仙沼市内10.2km開通
3	道路審議会基本政策部会開催	・第二東名・名神高速道路の整備の基本的なあり方 ・駐車対策の基本的考え方 ・道路整備の長期構想
6	第二東名・名神の構造基準等について(通達)	140km/hの走行の実現を目指す第二東名・名神について、構造基準・環境影響評価の実施について定める
9	建設省平成3年度重点施策を決定	
10	道の日	記念式典を始め、全国各地で記念行事・イベント等が行われる 「夢ロード21」表彰式
	マイロード事業実施の決定	全国71箇所を選定し、各県、市町村に選定証を交付。
14	高速自動車国道の施行命令	3区間について日本道路公団に施行命令が出される ・東北横断自動車道酒田線 寒河江市～山形県西村山郡西川町 31km ・東北横断自動車道酒田線 山形県東田川郡朝日村田麦俣～同県同郡同村越中山 9km ・常磐自動車道東京相馬線 いわき市好間町～同市四倉町 13km 計53km

# 平成二年建設白書の概要

建設省建設大臣官房政策課 総括計画官室

平成二年「国土建設の現況（建設白書）」は、去る七月一七日の閣議に配布後公表された。白書は、第一「総説」、第二「国土建設施策の動向」、第三「建設活動の動向、建設産業と不動産業」の三編から構成されており、以下その概略を紹介する。

## 第1 総説

### ——暮らしの豊かさや住宅——

#### はじめに

我が国は、今や世界をリードする経済大国となった。しかし、我が国の経済力は、必ずしも個々人や各地域の豊かさに結びつくものではなく、特に暮らしの面においてその豊かさを十分に実感できない様々な状況をもたらしてきている。

中でも、暮らしの基盤となる住宅や社会資本整備は

欧米諸国に比べ立ち遅れており、暮らしの豊かさを実現していくに当たって克服すべき重要な課題の一つとなっている。

そこで、今年の白書では、我が国全体としての経済的豊かさや暮らしの面における豊かさの実感についての振り返り、暮らしの豊かさを実現していくためにはどのような住宅・社会資本整備等が必要かを探る。

## 第1章 暮らしの豊かさや住宅・社会資本

### 第1節 豊かさの実像

#### 1 活発な経済活動と経済的繁栄

（国全体としての経済的豊かさ）

我が国の経済的発展は他に類を見ないものである。今や我が国の国民一人当たり所得は米国のそれを上回り、東京都の一人当たり所得はスイスを超える豊かさとなっている（図1）。このような豊かな経済力は、十分な対外投資力をもたらし、資本を海外に投資還元す

る状況となっている。

このように経済的豊かさを達成してきた今、我が国は経済的発展に見合った暮らしの豊かさを実現していくべき「豊かさやゆとり時代」にきている。

#### 2 豊かさの実態

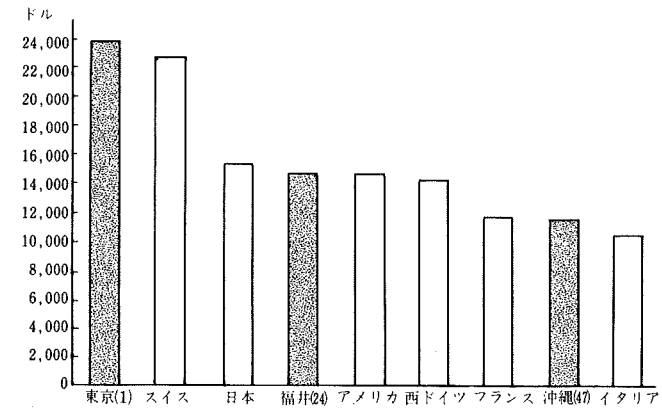
（国の豊かさや暮らしの豊かさのギャップ）

急速な経済成長のために、我々国民は暮らしの多くの部分を費やしており、一方、経済活動や生活の基盤となる実質ストックの整備は不十分である。経済的繁栄が暮らしの豊かさやどのくらい結びついているかを、豊かさ指数を用いて先進諸国と比較してみると、我が国は国としては経済的に豊かでありながら、個々人の暮らしの面における豊かさは、依然遅れている面があることがわかる（図2）。

また、我が国のGNPを労働時間と購買力平価を用いて評価しなおしてみると（生活GNP）、我々の所得は米国に比べ三五%以上も低い状態にある（図3）。住

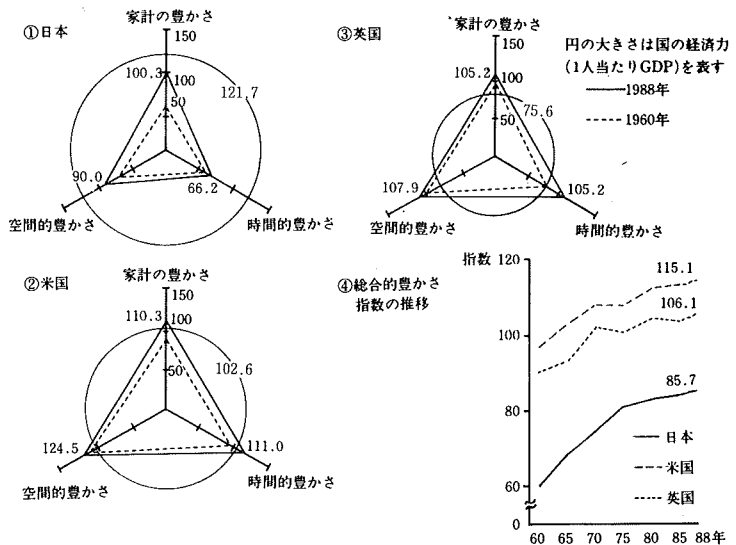
**第2節 豊かさの向上と住宅・社会資本整備の役割**  
 住宅・社会資本が暮らしの豊かさ向上に果たす役割と効果を検討する。この場合、豊かさをゆとり、安心、

居費、教育費の増加、余暇関連消費価格の上昇、労働時間等長い拘束時間、土地高騰にともなう資産格差の拡大といった問題もあり、個々人の暮らしは豊かであるとはいえない。  
 さらに、暮らしの基本となる住宅・社会資本等の実質ストックは、大幅に立ち遅れている。



注) 1. 建設省資料  
 2. 経済企画庁「国民経済計算」「県民経済計算」より作成。  
 3. 東京、福井及び沖縄は昭和62年度の一人当たり県民所得であり、( )は国内の順位である。

図1 一人当り国民所得の国際比較(1987年)



注) 1. 建設経済研究所「実質的豊かさ指数の作成・活用に関する調査」による。  
 2. 3つの豊かさの指数は、1980年の3カ国平均を100としている。  
 3. 経済力については、1988年の3カ国平均を100としている。

図2

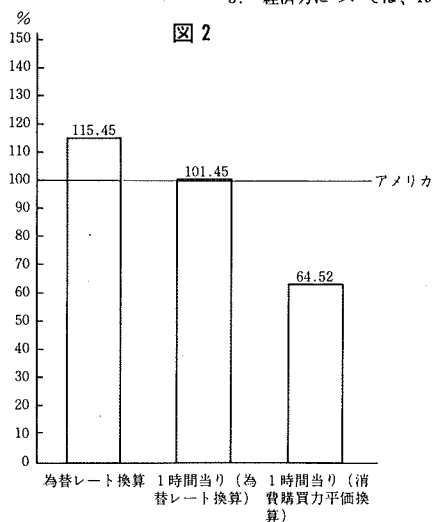
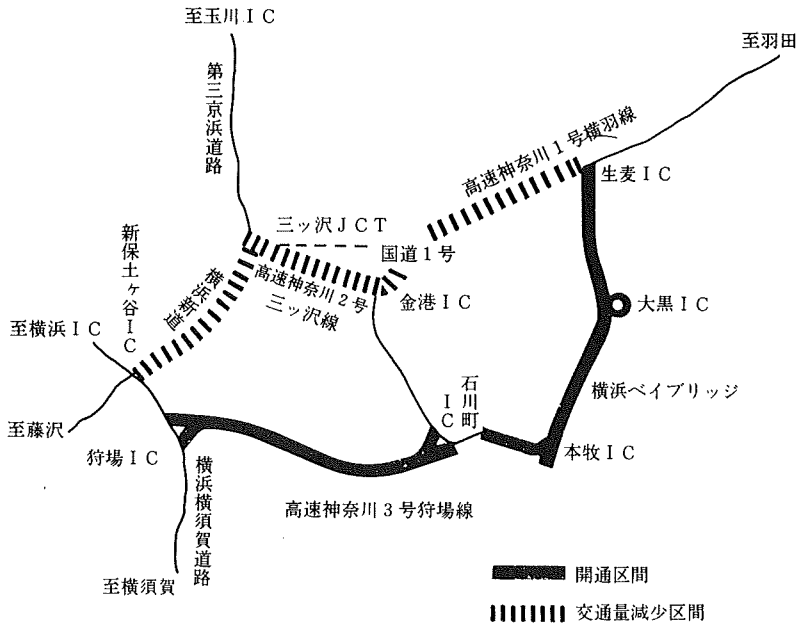


図3 一人当り国民所得の対米水準(63年)

注) 1. 建設省資料  
 2. 一人当り国民所得は経済企画庁「国民経済計算」による。  
 3. 労働時間は、日本銀行「国際比較統計」より算定。  
 4. 消費購買力平価は、60年のOECD公表値をもとに消費者物価の変化率を用いて延長推計。

**1 ゆとりある暮らし**  
 公平の三つにわけてみる。  
 経済的に豊かになった今、一日二四時間をいかに充実に暮らすかが大きな課題である。このため、労働時間とともに、通勤時間、移動時間の短縮が必要である。しかし、大都市圏における通勤時間は、年々増加傾向にある。都市における移動時間も渋滞等により増加している。そこで、渋滞については、バイパス等の整備(図4)、駐車場等の整備などにより対応している。一

方、地方部においては、目的地までの距離の長さによる長い移動時間を改善するため、高速道路ネットワークの整備が必要である。



高速三ッ沢線(下り)：金港 I C→三ッ沢)の渋滞状況変化  
 三ッ沢線(下り)については、渋滞がほぼ解消した。

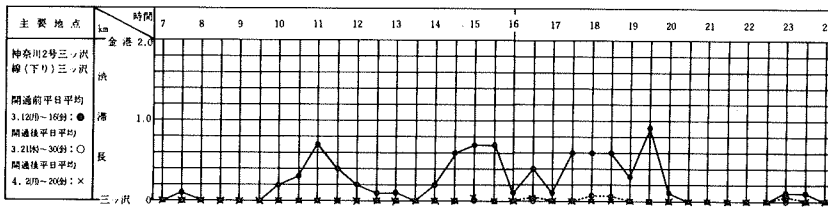


図4 首都高速道路の渋滞緩和状況

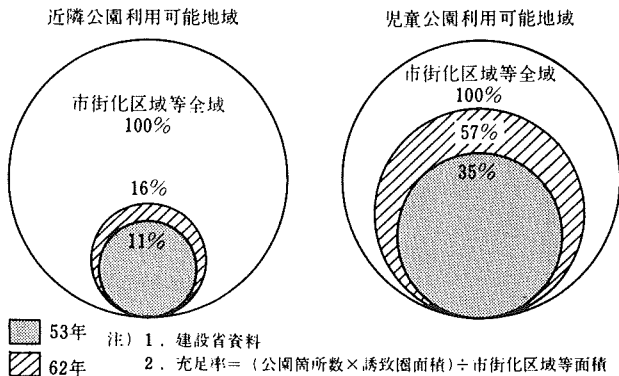


図5 都市公園の充足率

空間のゆとり  
 暮らしの豊かさは、生活空間が量的に充足し、質的に快適であって初めて実現される。しかし、我々の生活空間は、量的にも質的にも不十分である。まず、職場、住まい、公共空間(道路、公園等)、移動時の空間(通勤電車等) いずれにおいても良好な空間が欠けており(図5)、今後住宅、道路、公園等をより積極的に整備していく必要がある。また、水や緑への近接性、景観等美的環境、水質等環境条件も不十分である。このためにも、住宅・社会資本整備を一層推進する必要がある。

**精神的ゆとり（充実した人間関係）**

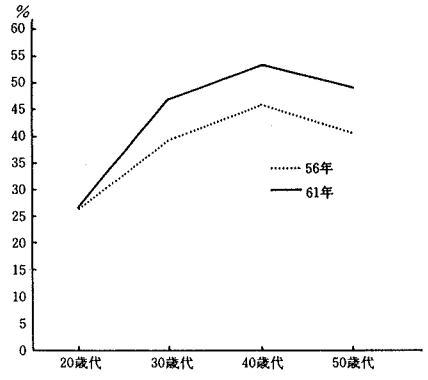
真のゆとりの実現には、やすらぎや情緒的な満足感が必要である。快適で充実した生き方のためには、仕事、家庭、遊びが一体となった、また様々な世代、階層の人々が住む新しい賑わいの街づくりが必要である。また、充実した人間関係のためには、地域コミュニティや地域を超えたコミュニケーションに配慮した社会資本整備が必要である。

**2 安心できる暮らし**

我々の生活において、とかく忘れがちであるが重要なものが、安全である。経済的豊かさを実現したとしても、その背後に不安があれば、暮らしの豊かさが実現されたとはいえない。

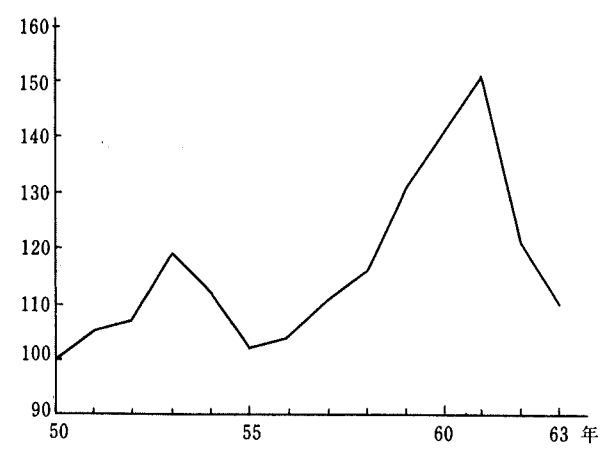
**災害の不安**

我が国は、水害、土砂災害、水不足、地震災害、交通災害などにさらされており、これらの災害の防止・危機管理は、我々の暮らしの安全を守るために必要不可欠である。水害をとりあげると、我が国の平地の約



- 注) 1. 建設省資料  
 2. 原データ：56年…総理府「勤労者の老後の生活設計に関する世論調査」  
 61年…総理府「老人福祉サービスに関する世論調査」

図6 年齢層別の老後の不安(心配)度



- 注) 1. 建設省資料  
 2. 首都圏で販売されたマンションの平均価格に対する平均的資金調達可能額の比率を昭和50年=100とした表示。  
 3. 資金調達可能額は、貯蓄額に住宅金融公庫及び民間住宅ローンへの返済額が年収の25%になるまで借り入れた借入れ額及び住宅減税額を住宅ローン返済に充当した場合の借入れ額を加えたものである。

図7 住宅取得能力指数の推移(首都圏)

三分の一は想定氾濫区域であり、そこに人口・資産が集中している。浸水面積や死傷者数が減少しても、水害被害額は一向に減少していない。このため、スーパー堤防や総合的都市内水対策などが必要である。

**将来の不安定感**

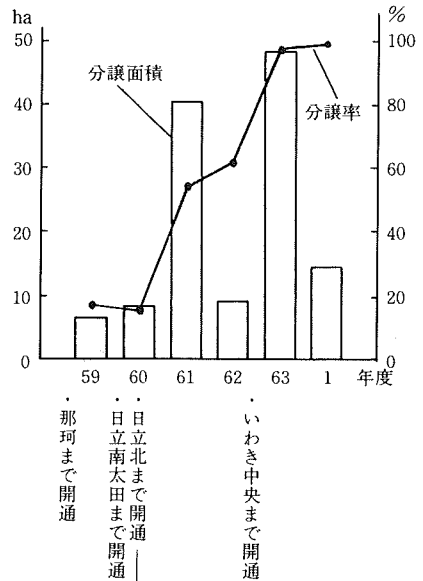
将来の暮らしに対する不安定感は、豊かさを実感するための前提であるが、老後の不安を訴える人は増加してきている(図6)。このため、住宅融資等において高齢者(を含む)世帯に対する政策的配慮が必要である。

**3 バランスのとれた豊かさ**

**資産格差の拡大**

勤労所得と資産保有からの所得とのアンバランスは、

非保有者の不公平感を生み出し、勤労意欲等に影響を及ぼすおそれがある。特に昨今の地価高騰は、土地資産格差をますます大きくし、土地に対する不公平感を増大させ、さらに大都市圏における持家の取得をますます難しいものとした(図7)。賃貸住宅市場においても採算条件に恵まれている小規模タイプの供給が伸び、ファミリータイプは不足している。このため、持家、賃貸住宅を通じ、広域的見地から公的住宅供給、都市計画等関連諸施策を総合的、集中的に実施すべき状況にある。

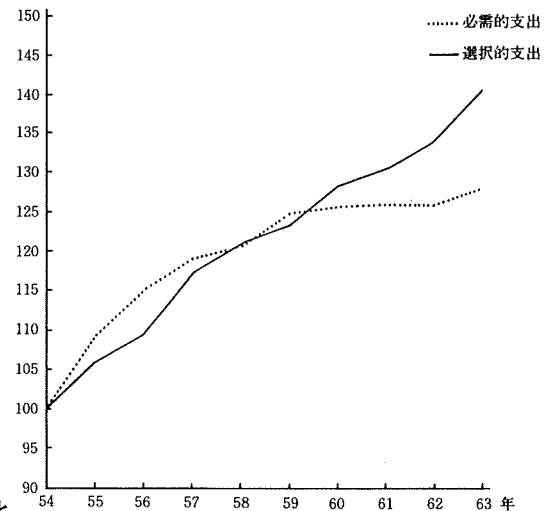


東京からの 所要距離 (km)	常磐道	24.3	175.5
	一般道	30.3	187.8
東京からの 所要時間 (時間・分)	常磐道	1:23	1:55
	一般道	4:03	5:33

(常磐道は三郷を、一般道(国道6号)は松戸を起点とした。)

- 注) 1. 建設省資料  
 2. 原データ：地域振興整備公団資料、道路時刻表  
 3. 分譲面積とは、各年度において分譲された総面積を、分譲率とは、各年度における造成済面積に対する分譲済面積の割合をいう。

図8 いわき好間団地における工場立地動向



- 注) 1. 建設省資料  
 2. 家計における必需的支出及び選択的支出の額を昭和54年を100として表示。  
 3. 原データ：総務庁「家計調査年報」  
 4. 必需的支出は、食料(一般外食を除く)、家賃地代、光熱・水道、保険医療、通勤・通学定期代、及び教育(補修教育を除く)である。  
 5. 選択的支出は、消費支出のうち、上記必需的支出を除いたものである。

### 地域格差の拡大

昨今の大都市、特に東京への人、機能の集中により、東京等大都市圏の経済的優位性がますます強まった。どこに住んでも十分な豊かさが感じられる社会をつくりあげるためには、地方部を活性化し、自立的地域経済の育成を図らなければならない。例えば、道路整備は、交通量の増加や移動時間の短縮をもたらし、その地域における経済活動を直接活性化させることとなる(図9)。

## 第2章 暮らしの豊かさ実現と

### 国土建設のあり方

#### 第1節 住宅・社会資本整備の効率的な推進

##### 1 生活と地域からのニーズへの機動的対応

生活の物質的充足度の向上とともに、我々の欲求は

ますます高度化、多様化、個性化してきている(図9)。したがって、住宅・社会資本整備に当たっては、全国二千以上の市町村で未着手の下水道整備を開始するなど基礎的ニーズに早急に対応していくと同時に、個々の生活者や地域からのより個別性の高いニーズにもより機動的、柔軟に対応していかなければならない。

##### 2 経済・社会の潮流変化への対応と先導的な住宅・社会資本整備の推進

今日の我が国においては、国際化、情報化、高齢化等急速な潮流変化が進行している。このような中で、住宅・社会資本整備においては、住宅金融公庫の高規格住宅融資のように、今後の潮流変化を一步先取りし生活をリードしていく、そしてこれをやがて通常の生活形態としていくことが必要である。

特に、今や世界経済を左右するグローバルセンター

である我が国において、安全性の向上等インフラ整備に当たった諸課題は、国際協調のための内需拡大の必要性はもとより、国際社会の繁栄のためにも重要性を増しつつあることを念頭におく必要がある。

##### 3 適正な国土利用の実現

国土利用においては、まず東京への一極集中と地域経済の格差拡大を是正し、全国的見地からの国土利用のバランスを確保することが必要である。このための施策として、地域活性化プロジェクトを選定・支援している。さらに、各都市部においても、中心と周辺、

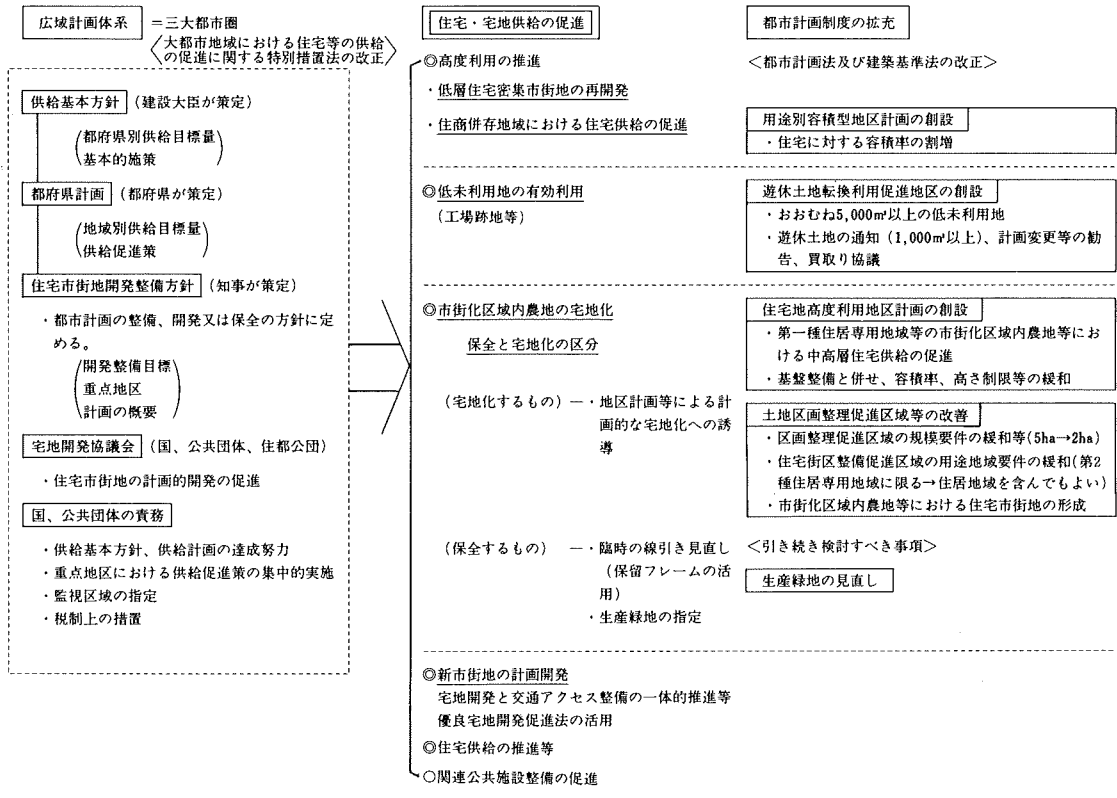
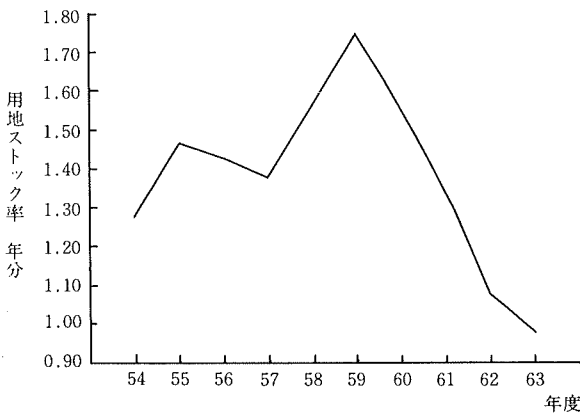


図10 大都市対策特別措置



注) 1. 建設省資料  
 2. 建設省直轄事業の値である。  
 3. 用地ストック率とは、前年度末新規工事着工可能面積を当該年度新規工事着工面積で除したものである。

図11 公共事業用地ストック率の推移

建設事業の省力化、迅速化、安全化等のため、メカトロニクスの活用やプレハブ技術の導入を進める必要がある。また、従来実施が困難であった規模、条件等の事業を可能とするため、新たな素材・材料や構造・装置、建設機械等が必要である。

2 新しい建設技術の開発  
 建設事業の省力化、迅速化、安全化等のため、メカトロニクスの活用やプレハブ技術の導入を進める必要がある。また、従来実施が困難であった規模、条件等の事業を可能とするため、新たな素材・材料や構造・装置、建設機械等が必要である。

業務と住宅の間におけるバランスのとれた合理的かつ健全な形態での土地利用の実現が重要な課題である。このため、大都市地域における住宅・宅地対策の強力な推進を図っている(図10)。

4 施策の総合化の推進  
 限られた資源の効率的な活用、ニーズの多様化への対応等の観点から、施設の総合的、一体的整備の総合化を進めていくことがますます重要となっている。

第2節 建設活動の条件整備  
 1 土地、資源の有効活用  
 公共事業用地については、低下を続けている用地ストック率を回復するとともに(図11)、地価上昇の中で地下利用、開発利益の還元等の工夫が必要である。また、建設資材の安定供給を確保するとともに、利用システムの確立等により建設残土や下水汚泥の利用を増進する必要がある。

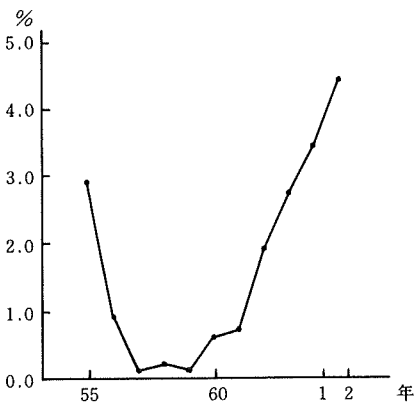
### 第3節 建設産業、不動産業の近代化

#### 1 国土づくりを担う建設産業

建設産業は豊かな国土づくりの担い手であり、その重要性は一層高まっている。一方、建設産業は、元請・下請関係等複雑な産業構造、経営基盤の脆弱性等の問題点を抱えており、とくに労働力不足が顕在化している(図12)。

労働力を確保するためには、賃金、労働時間、雇用形態の改善や技術開発等による作業環境の改善、生産性の向上等が必要である。また、従来の建設産業のイメージを解消し、建設産業が持っている魅力を広くアピールすることが必要である。一方、労働力需給の安定のため、季節変動の大きい建設工事量の平準化を図ることも重要である。

低迷を続ける労働生産性の向上のためには、経営管理能力の向上等により企業経営の効率化を図るとともに、生産工程の改善により工事現場の省力化を進めな



注) 1. 建設省「建設労働需給調査」による。  
2. 平成2年は、1、2、3月の季節調整済値の平均。

図12 建設技能労働者不足率の推移

#### 2 不動産業の近代化

不動産業は、住宅・宅地供給の担い手であり、重要な資産を適正に供給する役割を有しているが、中小零細性が著しい、参入退出率が高い等の問題点を有している。また、流通市場の円滑化、適正化のため、契約関

係の整序や十分な情報提供の必要性も高い。

このため、分譲、流通、賃貸、管理等の様々な面においてきめ細かな施策を強力に推進していかねばならない。

### 第2 国土建設施策の動向

#### 1 活力ある都市の形成と

##### 都市開発の推進および建築行政の推進

我が国における都市基盤施設の整備水準は、欧米先進諸国と比して依然として立ち遅れている(表1)。今後、国民のニーズの高度化・多様化、産業構造の高度化、国際化、情報化、高齢化の進展といった基本的な点に配慮しながら、経済・社会の変化に対応した都市政策を展開していく必要がある。

このため、都市基盤施設はもろろん地域特性やアメニティ、経済・社会環境の変化に対応し、豊かさを実感できる都市整備を進めることが重要な課題となっている。また、住宅問題等東京の一極集中による歪みのは正や地方都市の活性化を進めていく必要がある。

また、建築物についても、生活空間、経済活動の場市街地環境の構成要素としてその重要性が増しつつあり、良好な整備、規制・誘導が必要である。

#### II 良質な住宅・宅地の供給

我が国の住宅は、量的には充足されてきたものの、質的には十分な水準に達しているとはいえない(図13)。今後、誘導居住水準の達成、大都市の住宅問題の解決、高齢化社会への対応、良好な居住環境の形成といった課題に対応していかねばならない。



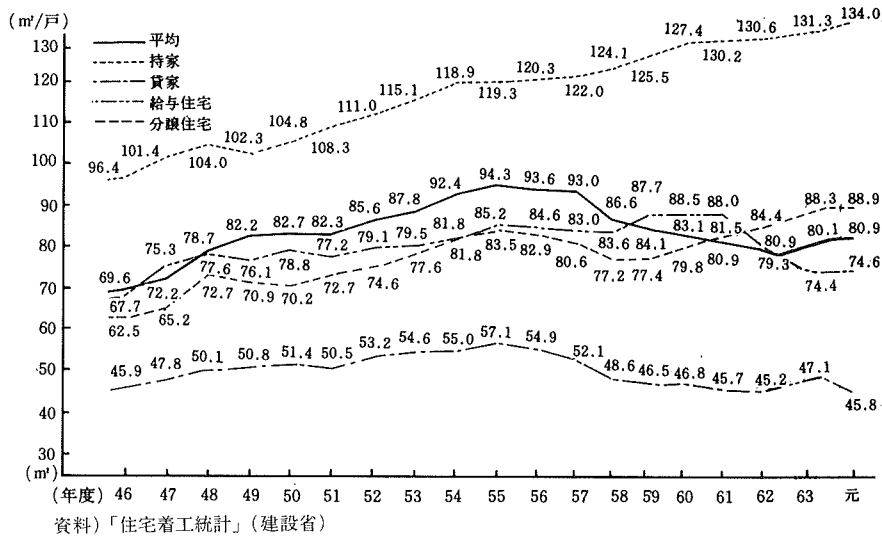


図13 着工新設住宅の1戸当り平均床面積の推移

表2 高速道路整備水準の国際比較

国名	供用延長 (km)	国土面積 (千km²)	人口 (万人)	自動車保有台数 (万台)	GNP (億ドル)	供用延長		供用延長		供用延長 GNP (km/億ドル)
						国土面積 (km²/千km²)	人口 (km/万人)	自動車保有台数 (km/万台)	人口面積 (km/√万人・千km²)	
アメリカ	83,214	9,373	24,633	18,347	45,267	8.88	3.38	4.54	5.48	1.84
西ドイツ	8,715	249	6,120	3,104	11,239	35.00	1.42	2.81	7.06	0.78
イギリス	2,981	244	5,708	2,467	6,888	12.22	0.52	1.21	2.53	0.43
フランス	6,570	552	5,587	2,534	8,767	11.90	1.18	2.59	3.74	0.75
イタリア	6,083	301	5,744	2,548	7,507	20.21	1.06	2.39	4.63	0.81
日本	4,835	378	12,261	5,245	23,873	12.79	0.39	0.92	2.25	0.20

- 注) 1. 供用延長:「World Road Statistics 1989」(IRF)による1987年末値。  
イギリスは1988年4月当初値。西ドイツ、フランスは1988年末値。日本は建設省道路局調べの1990年3月末値。
2. 国土面積:「国際統計要覧1989」(総務庁統計局)
3. 人口:「Monthly Bulletin of Statistics November 1989」による1988年中央値。
4. 自動車保有台数:「主要国自動車統計1989」(日本自動車工業会)による1988年末値。
5. GNP:「日本経済を中心とする国際比較統計1989」(日本銀行調査統計局)による1987年名目値。
6. 上記のほかにはフランスには Prolongement d'Autoroute があり、イギリスには Major Dual Carriageway がある。

我が国は、地形面でも気候面でも治水上厳しい状況にあり、全国至る所で水害、土砂災害が発生している。また、一人当たり降水総量の少なさや急勾配の河川等のため、洪水被害も各地で発生しており、都市化等にもない河川環境も悪化している。特に、人口、資産、中枢管理機能等の集中

IV 安全で豊かな社会を支える  
国土保全と水資源開発

多極分散型国土の形成と地域社会の活性化、「くま社会」の進展等に対応し、経済・社会を支えるため、道路の重要性はますます高まっている。一方、我が国の道路ストックはいまだ立ち遅れた状況にあり(表2)、道路整備への期待も大きい。このため、交流ネットワークの強化、よりよい都市のための道路づくり、地方部の定住と交流を促進する道路づくり、多様な道路機能の充実に配慮しつつ、各種施策を推進することとしている。

III 活力ある社会を支える道路整備

宅地供給は近年停滞気味に推移しているが、これは素地取得の困難化、事業採算性の見通しの悪化、慎重な地方公共団体の対応、大規模計画開発の停滞等によるものであり、今後このような要因の解消を図ることが重要である。

とくに、大都市地域における住宅・宅地については、地価・住宅価格の上昇、住宅立地の外延化、居住水準向上の遅れといった問題が生じている。このため、広域的な対応、土地の有効・高度利用、計画的な新市街地開発等を推進することとしている。

表3 河川氾濫区域内の人口・資産の推移

区分	昭和40年		昭和50年		昭和55年		昭和60年		
	実数	シェア	実数	シェア	実数	シェア	実数	シェア	
人口 (万人)	全 国	9,828	100	11,194	100	11,706	100	12,105	100
	河川氾濫区域	4,400	45.8	5,231	46.7	5,640	48.2	5,894	48.7
資産 (兆円)	全 国	197	100	494	100	593	100	742	100
	河川氾濫区域	116	59	334	68	427	72	553	75

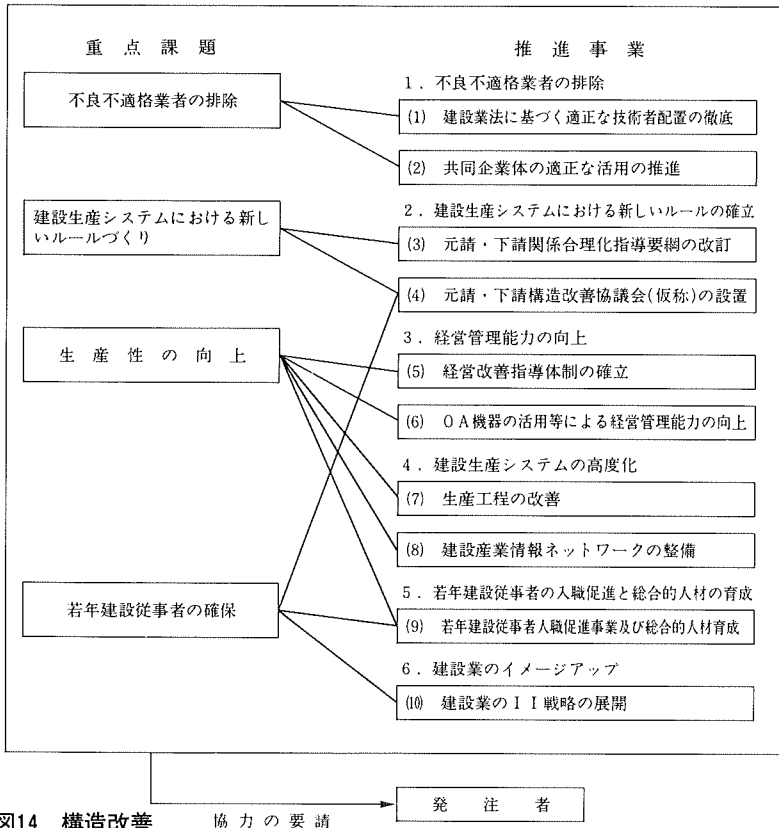


図14 構造改善 協力の要請 発注者

により、大都市地域に災害が発生した場合の致命的影響が懸念される(表3)。一方、地域の新しい水文化の創造も求められている。

このため、安全で豊かな社会を築いていくためには、各方面において治水対策や水資源対策に一層の努力が必要である。

### 第3 建設産業の動向、建設産業と不動産

#### 1 平成元年度の我が国経済と建設活動の動向

平成元年度の我が国経済は、引き続き個人消費、設備投資など内需主導による拡大局面にあり、実質国民総生産は前年度比五・〇%と堅調に推移した。

平成元年の建設投資は、建築が好調に推移し、土木も堅調に推移したことから、名目で前年度比九・八%増の七二兆九、五〇〇億円、実質(五五年度価格)で三・四%増の六六兆一〇〇億円程度となり、名目、実質ともに過去最高額となった。六三年度の公共事業関係予算(補正後ベース)は、六三年度に比べて九・五%増となった。一方、新設住宅着工戸数は、前年度を上回り、六二年度に次いで史上四番目の高い水準になった。また、民間企業建設投資は、建築は過去最高に、土木も前年度を下回ったものの引き続き高水準で推移した。

#### II 建設産業、不動産の動向と施策

建設産業は、国民生活と産業活動の基盤を築く基幹産業である一方、産業構造や企業経営の面で様々な問題点を抱えている。このため、不良不適格業者の排除、元請・下請関係の合理化、生産性の向上、若年建設従事者の確保等を図るとともに(図14)、国際化対応策、建設関連業の育成、建設資材や建設残土対策を進める必要がある。

不動産は、その重要な役割にかんがみ、信頼性と安全性の向上、良質なストックの形成と保全、サービスの高度化と多様化を目指していかなければならない。このため、宅地建物取引業法の改正と運用の強化、不動産流通市場の整備・近代化等を進める必要がある。

# 「夢ロード21」プロジェクト について

建設省道路局企画課

企画第二係長 石川 雄章

## 一 はじめに

これまでわが国の道は、雨が降ればぬかるむ道を舗装することから始まり、拡幅、安全性の向上、高速化など、社会や経済の成長・高度化にあわせた進化をとげてきましたが、国際化、高齢化、余暇化、ハイテク化といった社会・経済の変化のなか、道路もこうした変化に対応するため、さらなる進化を求められています。

このような変化を踏まえ、専門家をはじめ、日頃道路を利用して一般の方々のニーズを広く収集しながら、二一世紀へ向けて道づくりのあり方を検討することが必要となっています。

このため、建設省では日頃道路を利用している一般の方々の道に対する夢やアイデアをもとに、豊かな未来生活のためのこれからの道づくりのコンセプトを導き出すことを目的として、「夢ロード21」プロジェクトを実施しています。

## 二 「夢ロード21」プロジェクトの概要

この「夢ロード21」プロジェクトでは次のような活動を通じて、道づくりのコンセプト

をまとめていくこととしています。

### ① 「夢ロード21」委員会の設置

本プロジェクトを推進する母体として、オビニオンリーダーなどからなる「夢ロード21」委員会を設置します。

### ② これからの道づくりに関するディスカッション

「夢ロード21」委員会において、これからの道づくりの方向をさまざまな角度から議論します。

### ③ 公募

テーマに沿った公募により、日頃道路を利用して一般の方々の道に対する夢やアイデアを集める活動を展開します。

### ④ 審査・発表

「夢ロード21」委員会が応募された作品の中から入賞作品を選定し、発表します。

### ⑤ ファイジビリティ・スタディ

入賞作品等の中からいくつかのテーマを選び、多彩な分野の専門家の協力を得ながら、構造やデザインといった面から実現の可能性を検討します。

### ⑥ 道づくりのコンセプトのまとめ

みんなの夢やアイデアの集大成として道づくりのコンセプトをまとめます。

表1 応募の状況

■地域別傾向

地域	全応募作品数
北海道	348( 4.8)
東北	1,459( 20.2)
関東	1,783( 24.4)
北陸	1,131( 15.5)
中部	609( 8.3)
近畿	517( 7.1)
中国	178( 2.4)
四国	464( 6.4)
九州・沖縄	816( 11.1)
計	7,305(100.0)

■作品内容傾向

内容	応募作品
ネットワーク	( 5.3)
空間活用	( 7.0)
道路構造	( 17.6)
多機能・多様化	( 18.1)
複合一体整備	( 6.1)
景観・デザイン	( 12.3)
アメニティ・楽しさ	( 33.6)
計	(100.0)

★「夢ロード21」委員／審査委員

委員長 堺屋 太一(作家)

副委員長 中村 英夫(東京大学教授)

委員 坂根 進(グラフィックデザイナー)

石岡 瑛子(アートディレクター)

川嶋 弘尚(慶応大学助教授)

陣内 秀信(法政大学教授)

山際 淳司(作家)

草柳 文恵(TVキャスター)

三 公募の概要

「夢ロード21」プロジェクトの中心的役割を担う一般の方々からの道に対する夢やアイデアの公募を、昨年の一二月から本年五月一日までの間、次のようなテーマ等で実施しました。

・応募テーマ

あなたが考える「未来の道」

・応募資格

年齢、性別、国籍を問わず。グループ応募も可。

・応募方法

論文またはイラスト、絵

・賞

建設大臣賞 一点

賞状および副賞 一〇〇万円

優秀賞 四点

賞状および副賞 五〇万円

佳作 一〇点

賞状および副賞 一〇万円

その結果、小中学生から八〇歳をこえる高齢の方まで全国各地より七、三〇五作品の応募がありました。

作品傾向としては、道路をコミュニティ空間として活用するといったようなアメニティ・楽しさに視点を置いた提案、道路の持つ機能を多様化に視点を置いた提案、立体的な空間活用等道路構造に視点を置いた提案等が多くみられました。

また、幅広い各層から数多くの応募がありました。特に小中学生からは一、八〇〇点にものぼる応募があり、二一世紀をになう彼らの夢を大切にしたいという主旨から、あらたに、賞の中に小中学生部門を設けることとしました。

四 審査結果

予備審査を経て七月一八日に最終審査のための「夢ロード21」委員会が開催され、建設

表2 「夢ロード21」入賞作品の概要

<建設大臣賞> (一般部門)

都道府県	タイトル	性別	応募者氏名	作品概要
石川県	ロード浪漫サクセスストーリー ～銀の花びらが舞う21世紀道路～  (論文)	女性	三田 薫子	女性らしい繊細な感覚を生かしながら、道の利便性、道の装飾性、道の情緒的可能性などの視点から捉えた16の夢ロードの提案である。 道の安全性・快適性についての提案：・二階建、動く道、・芝生公園ロード…芝生を敷き詰めた公園のようなこぢこぢい道。 道の美的・文化的な面についての提案：微風と香りちりふるシャワーロード…音や香りのする道路機能、・人情のある下町横丁…下町の歴史的な情緒を再現する。 アートとテクノロジーの融合：グラスロード…遮音、断熱効果のあるガラス張りの道路、・樹下を行くトンネルロード…都市空間の中において自然を楽しむことのできる道。

<優秀賞> (一般部門)

京都府	Hyper Road & Hyper City 2020年の高速道路  (イラスト)	男性	高岸 恒夫	高速道路を多機能化し、多層構造にする。地下1階と2階を新設し、地下1階には高度情報網と緊急自動車および高速バス専用道、地下2階には高速地下鉄網をつくり、地上では走行する車のそれぞれに対して個別の情報を提供する。道路自体は地下1階の高度情報網によってコントロールされる。また、インターチェンジを衛星都市化し、人々が暮らすためのさまざまな施設や、バス・地下鉄などのターミナル、ヘリポート、物流センターなどをつくり道と都市を連動させた2020年の交通システムの提案。
東京都	呼吸する道・新しい敷石のシステム  (イラスト)	グループ	エコロジー&デザイン&デザイナーズ 松沢 千尋 加藤 三喜 木村 雅彦 広瀬 俊介	自然界の循環から発想し、大地が呼吸できる、貴重な空間としての道路の役割に着目。路面をユニット式の石畳として、そこにゴミ集積所や街灯、サイン灯などをユニット毎に収納すると共に、解放感のある路上空間を確保する。また、地下空間には、水道、ガス、電気、電話などの公共施設の集中管理システムも設置する。
東京都	Drive and Transportation System of AORTA  (イラスト)	グループ	守屋 弓男 津國 博英 小山 勝宣 鈴木 秀雄 橋本 哲夫	道路の機能を、産業と余暇との視点からアプローチ。リニアを利用した無人物流システム、快適な空間のための開閉式ルーフと、情報、エネルギーラインをひとつにまとめたシステムを提案。既存の地形上に自立式に建造し、自然環境に対する影響を最小限にする。
東京都	インテルネス21構想  (論文)	グループ	安岡 啓一 江田 周次郎 桜井 英二 横山 浩司	機能別に道路を分離し、それぞれ有機的にネットワーク化する。 コアロード：さまざまなコミュニケーションが可能なふれあいの広場であり、緑やせせらぎなどの自然が多く、ここでのアクセスは動く歩道か徒歩である。アーバンロード：地上・半地下・地下の3層構造からなる幹線道路。地上を人専用の道路とし半地下を車道専用道路とし、透明な屋根・空気清浄機などを設置。地下は物流ラインの機能を持っている。ハイパーロード：物流システムや個別交通情報システムなどさまざまな機能を持つ新しい高速道路であり、都市間をリンクする。道路は環境保全に配慮すると共に、情報化・高速化をすすめる。

<特別賞> (小中学生部門)

秋田県	地面が暖かい道路  (論文)	男性	齋藤 奨	地下でゴミを燃やして路面から吸収した水を沸かし、道路を暖かくして雪を溶かす。路面はスポンジ状になっていて水を吸収。ゴミ問題解消と雪害防止を提案。
-----	----------------------	----	------	--

表3 小中学生部門奨励賞

都道府県	タイトル	応募者氏名
北海道	無題 (イラスト)	今嶋 範子
"	そらとぶくるまとふねのどうろ (イラスト)	谷内田智恵美
青森県	道はいきてる (イラスト)	比内 智子
福島県	太陽熱利用の融雪道路 (イラスト)	平野 敦史
栃木県	未来の道 (イラスト)	伊藤真由美
東京都	無題 (イラスト)	松島 愛祐
"	無題 (イラスト)	板倉 直人
"	無題 (イラスト)	西村 有加
新潟県	安心できるみんなの“夢ロード” (論文)	石塚 健太
"	すてきな未来の道 (イラスト)	吉越由起子
静岡県	未来の道 (イラスト)	勝又 弘充
愛知県	未来の道路 (イラスト)	今井 健二
大阪府	未来の道 (イラスト)	廣木美由貴
"	こんな道路があったらいいな (イラスト)	久木 友美
兵庫県	無駄のない道路 (論文)	小山 良
根拠県	僕の夢ロード (論文)	佐司 浩司
広島県	水の道 (イラスト)	金本 里美
徳島県	「夢ロード21」 (イラスト)	山田 勝幸
香川県	無題 (イラスト)	内藤めぐみ
鹿児島県	ふしぎな道 (イラスト)	徳永 泉
福岡県	グリーンロード (イラスト)	植月 俊介

大臣賞には、石川県の主婦・三田薫子（みたくおるこ）さんの作品が、小中学生特別賞には秋田県の小学生・斎藤奨（さいとう すすむ）君の作品が選ばれました。また、この他、優秀賞四点、佳作一〇点、小中学生部門奨励賞二二点が選ばれています。

入賞作品の概要は次の通りです。

※建設大臣賞（一点）（表2、図1参照）

※優秀賞（四点）（表2、図2～5参照）

※佳作（一〇点）

※小中学生部門特別賞（一点）（表2、図6参照）

※小中学生部門奨励賞（二二点）（表3参照）

※このイメージ図は、三田さんの作品をもとに「夢ロード21」事務局で作成したものです。

## 五 おわりに

「夢ロード21」プロジェクトでは、みなさんからの応募作品をもとに、多彩な分野の専門家の協力を得ながら、これからの道づくりのコンセプトをまとめていく予定です。

今後ともご支援のほどよろしくお願ひします。

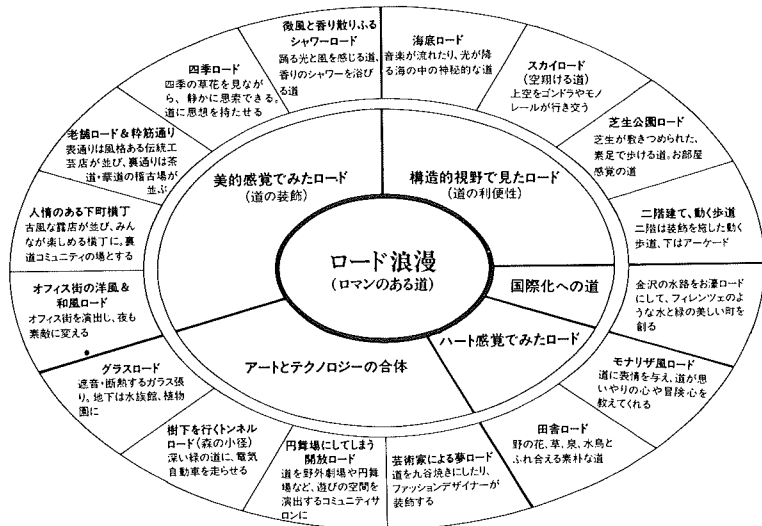


図1 ☆建設大臣賞 「ロード浪漫サクセスストーリー」  
～銀の花びらが舞う21世紀道路～  
三田 薫子 (石川県) [論文]

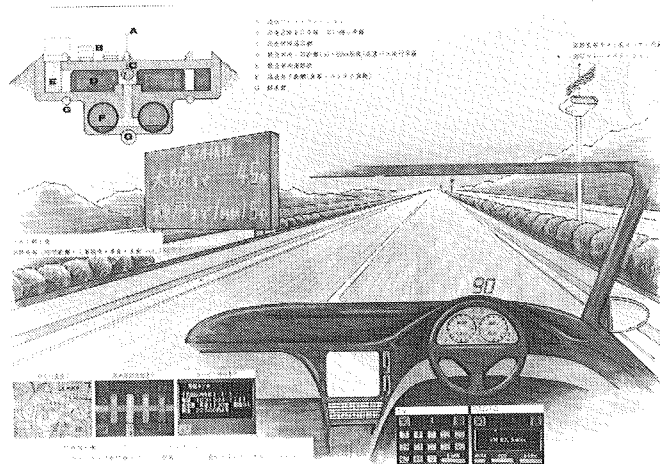


図2 ☆優秀賞 Hyper Road & Hyper City  
2020年の高速道路  
高岸 恒夫 (京都府) [イラスト]

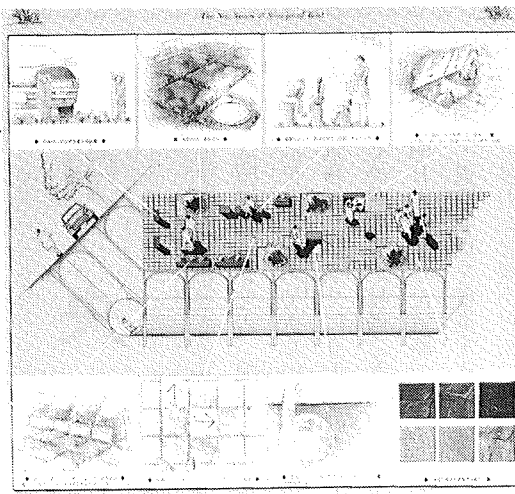


図3 ☆優秀賞 呼吸する道・新しい敷石のシステム  
エコロジー&デザイン&デザイナーズ  
松沢 千尋 加藤 三喜  
木村 雅彦 広瀬 俊介  
(東京都) [イラスト]

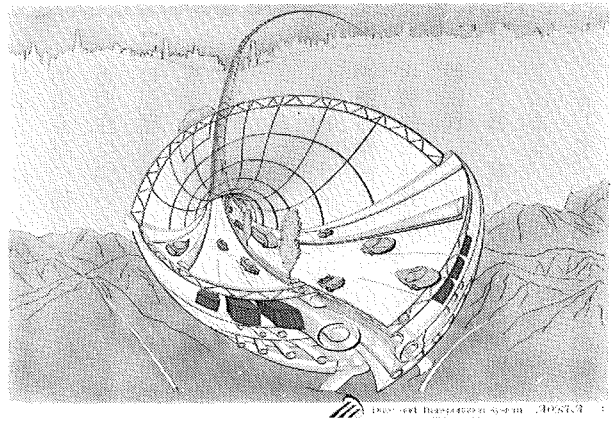


図4 ☆優秀賞 Drive and Transportation System of AORTA  
守屋 弓男 津國 博英 小山 勝宣  
鈴木 秀雄 橋本 哲夫  
(東京都) [イラスト]

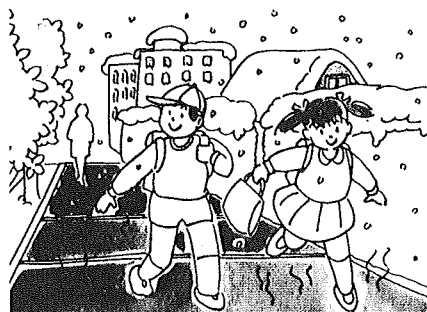


図6 ☆小中学生部門特別賞 地面が暖かい道路  
齋藤 奨 (秋田県) [論文]

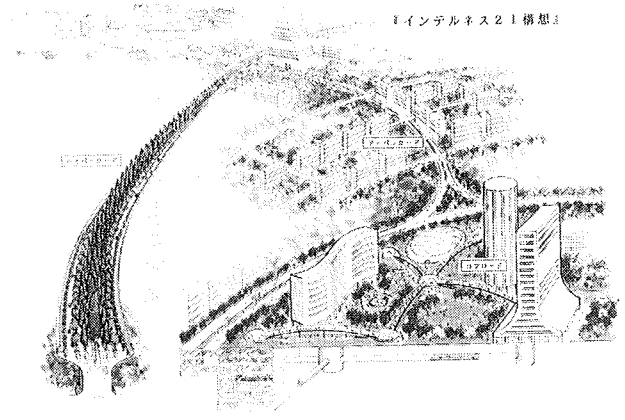


図5 ☆優秀賞 インテルネス21構想  
安岡 啓一 江田周次郎  
桜井 英二 横山 浩司 (東京都) [論文]

# 平成2年度

## 「道の日」行事

### 中央行事

建設省道路局道路課

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だが、水や空気のように余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ある。

一方、明日をめざした道路づくり、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不可欠である。このため、建設省では、道路審議会の建議や全国道路利用者会議の提言などを受けて、道路の意義や重要性について国民の関心を喚起するとともに道路愛護の精神を高めるため、昭和六一年度から八月一日を「道の日」とし、全国的運動を展開している。

八月一日が「道の日」とされたのは、七〇年前の大正九年八月一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「第一次道路改良計画」が成立したことで、広く一般国民に定着している「道路をまもる月間」（八月一日～三十一日）の期間中であることなどによる。

そして、「道の日」制定の趣旨に賛同し、そ

の存在を広く国民に知ってもらうため、道路関係団体九団体により「道の日」実行委員会（会長・尾之内由紀夫氏）が組織され、昭和六一年度以来、中央での様々な行事を実施してきた。

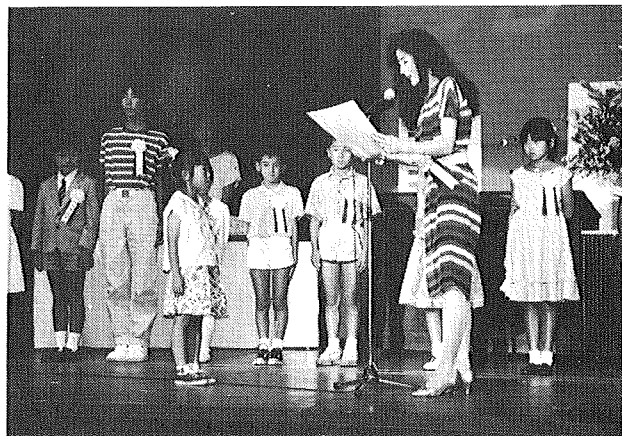
五年目を迎えた今年の「道の日」は、八月一日の「道の日」当日関東地方を直撃した台風一号のため、強い風雨の中で中央行事の実施となった。

### 「道の日」記念式典

台風一号による朝からの強い風雨にもかかわらず、有楽町マリオン朝日ホールにおいて開催された記念式典には、牧野建設事務次官をはじめとした建設省幹部、関係省庁並びに関係公団等幹部、「道の日」実行委員会委員・協賛団体関係者、報道関係者および一般からの参加者をふくめて約七百人の方々の参加をいただいた。

午後一時から始まった記念式典は、まず主





「夢ロード21」表彰式

催者を代表して、尾之内由紀夫「道の日」実行委員会会長の挨拶があり、続いて来賓を代表して、海外出張中の綿貫建設大臣の代理として牧野徹建設事務次官からの挨拶があった。それから、この後表彰式を行う「夢ロード21」委員会の委員長でもある作家の堺屋太一氏による記念講演がなされた。

次に、「夢ロード21」表彰式が行われた。「夢ロード21」は、日頃道路を利用していらっしゃる方や夢やアイデアをもとに、豊かな未来生活のための道づくりのコンセプトを導きだすこ

とを目的として、一般の方々から作品を公募したものである。

引き続き、キロポスト一般募集発表とマイロード事業の概要説明が行われた。キロポストは、車の現在位置や目的地までの距離の確認が容易に行えるようにするとともに、事故分析システムの充実に資するために整備を進めるもので、一般からアイデアやデザインを募集することを発表した。また、マイロード事業は、地方の創意工夫を活かした地域振興施策に関連する道路整備を、地域の個性的なアイデアを活かしつつ、重点的に実施することにより、魅力と活力のある地域づくりを推進することを目的としたもので、その事業概要について紹介した。

休憩の後、「道の日」の歌コンサート（ミュージック・オン・ザ・ロード）が行われた。ダ・カーポによるこのコンサートでは、アンコールも行われ、盛況のうちに記念式典は終了した。

### 「道の日」ストリート・ジャズ・フェスティバル

「道の日」直前の日曜日である八月五日に、銀座松屋前においてニューオリンズスタイル

のデイキシーランド・ジャズ・フェスティバルのプレコンサートを開催した。このときは、その前日まで台風一〇号が関東直撃コースをとっており、プレコンサートの実施が危ぶまれたが、スタッフの願いが通じたのか、台風のコースは大きくそれて、当日には銀座中央通りの歩行者天国も実施され、プレコンサートは予定通り行われ、多くの人達がストリートジャズを楽しんだ。

八月一〇日の「道の日」当日は、有楽町マリオン・イベントスペースにおいてジャズ・フェスティバルを開催する予定だったが、スタッフの願いもむなしく、今度は台風一一号



「道の日」ストリート・ジャズ・フェスティバル

が関東地方を直撃してしまい、その強い風雨のため、やむなく中止とした。

### 「道の日」街頭キャンペーン

「道の日」街頭キャンペーンも、台風一号のため、予定していた「道の日」クイズは中止し、新宿（アルタ前）、渋谷（109前）の各会場において、うちわなどのノベルティの配布を実施した。

### 「NHKぎやらりー」展示会・「暮らしと道路展」

八月九日（木）から一九日（日）まで渋谷のNHK放送センター・NHK展示プラザ内の「NHKぎやらりー」において、人々の生活と深いつながりをもつ道路を「高速道路と私たちの暮らし」という観点から具体的に分かりやすく展示・解説する展示会を開催した。夏休み中ということもあり、連日小学生を中心に親子連れの人達で賑わい、期間中七万人以上の入場者があった。

これらの中央行事のほかに、八月一〇日を中心として、建設省地方建設局、地方公共団体、道路関係公団、関係法人、関係団体等により、「道の日」の運動を各地で幅広く展開した。

## 関東地建管内の行事

### 関東地方建設局道路施設課

交通安全施設等の点検と整備、道路の正しい利用と道路愛護思想の普及の徹底を図り、道路を常に広く、美しく、安全に使用する気運を高めることを目的として、「道路をまもる月間」が実施されて今年で三三回目を、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ことを目的として「道の日」

型のイベントを実施したが、昨年からより広域的な宣伝効果を上げることが目的として、大量宣伝できる観覧型のイベントを行うことにしたものである。

### プロジェクトチーム発足

昨年の「新宿道路フェア'89」は画期的な行事であり、おおむね成功であったとの感触を持ったが、課内の運営体制についても従来のような一つの係の固有の事務という形式よりも、課全体で取り組んでいく雰囲気を感じたいと感じられたことから、一つの係が事務局となり、各係から企画委員等を選出するような形式を制度化する必要性が叫ばれ、また、さらにイベントを充実した内容にさせるためにも早い時期から企画立案を行うことが望ましいとされ、今年一月に課内に「道路をまもる月間プロジェクトチーム（以下「プロジェクトチーム」という）」が発足した。その目的は「道路をまもる月間」および「道の日」の本局主催行事等について、企画、立案の検討および実施をすることである。

プロジェクトチームの構成員は担当建設専門官をリーダーとして、担当係長をサブリーダー、担当係に事務局に置き、さらに担当係以外の係から係員各一名により構成し、運営

を行うこととした。

なお、課長はオブザーバーとし、プロジェクトチームにおける議事等の指導および助言を行うこととした。

プロジェクトチームの会議においては、まずイベント自体を行うことの意義について議論された。道路関係事務所では各々地域ごとに独自のイベント等を企画しており、本局が事務所と同列に具体的なイベント等によって広報活動を行うのではなく、関東地方建設局管内を対象として、より宣伝効果の高い方法（例えば、テレビCM、ラジオCM、新聞雑誌広告等マスメディアを活用した総合広報活動などでフォローアップを行うほうが結果としては効果が上がるとも考えられたが、内部職員の意識改革、つまり普段の業務では道路管理と疎遠になりがちな他の部署の職員が協力することで、道路管理についての認識が生まれるか、または変わることを期待してイベントを行うことに決定した。

とした。

場所についてはできる限り多くの人々の目に留まるよう、世代性別を超えて多くの人が集まる街ということで少々狭いが再び新宿を選んだ。

内容についても、小学生以上をターゲットとして知名度の高いタレントを選定し、より多彩になるよう考慮した。

さらに、イベント時の配布物等としてティッシュペーパー入りパンフレット、こっちだヨウ平の図柄入りのラックを、スタッフ用としてオリジナルの帽子およびTシャツを作成した。パンフレットはすぐに読み捨てられないように気象ダイヤグラムを織り込むなど内容を工夫するとともに写真やイラストを中心に構成し、読み易く薄いものにした。

### 新宿道路フェア'90

八月七日(火)のイベント実施にあたって、より多くの参加者を促すために事前PRには力を入れた。

- ① ポスター五百枚、ちらし二千枚を作成し、本局内、管内事務所、鉄道会社および関連機関に配布

- ② 本局内CATV文字放送および庁内放

送にて宣伝

- ③ 雑誌「ぴあ」に掲載

- ④ 新宿区広報に掲載

- ⑤ ラジオ日本で一日二回（八月一日から七日）、ニッポン放送で一日一回（同）、

イベント告知のスポット放送を流した。

これは、イベント開始前から最前列を陣取っていたカメラ所持の熱烈なファンがいたことからも、ある程度効果を奏したといえる。

今年のイベントの主眼はラジオ日本の公開録音番組ショーとタイアップしたところにある。総合司会に落語家の金原亭駒平師匠を起用し、録音番組終了後、「道の日」クイズ、一日事務所所長および少年少女国道パトロール隊コーナー、神田明神将門太鼓で構成した。

#### 1 ラジオ日本公開録音番組ショー

「歌の交差点（クロスロード）」と称してラジオ日本の武田肇アナウンサーを司会として五代夏子、滝里美、マルシア、川越美和、晴山さおりの五人の人気歌手にインタビュを織り混ぜながらそれぞれ一曲ないし二曲歌ってもらった形で華麗なステージショーを展開した。その中で関東地方建設局長が伍代のインタビュに答える形で約五分間、道路の意義および重要性について述べ、広報を行った。



江戸っ子気質を受け継ぐ神田明神将門太鼓

また、番組の中で集まった人々およびラジオ聴取者向けのサービスとして道路時刻表、オリジナルTシャツおよびヨウ平ラックを抽選で三〇名にプレゼントした。

なお、この公開録音番組ショーは八月一日（金）午後二時一五分から三〇分間放送された。

## 2 「道の日」クイズ

道に関する簡単なクイズを一〇問出し、三択形式で集まった人々に答えてもらい、正解

者にはTシャツ等の記念品、不正解者にも粗品を進呈し、積極的に参加してもらった。金原亭師匠の機転のきいた司会によって、我も我もと沢山の手が上がリ、大変な盛り上がりを見せた。

## 3 一日事務所長および少年少女国道パトロール隊

東京国道工事事務所が主催する参加型コーナーで、新人歌手の宍戸留美を一日事務所長に任命し、都内子供会の小学生等と一緒に日本橋道路元標、日本橋馬喰町キャブシステム、上野ペDESTリアンデッキ、首都高速道路公団の情報管理室など普段見られないような道路施設を見学し、道路に関する認識を深めてもらい、その後、新宿ステーションスクエアに登場してもらった。

そこで歌を二曲、クイズ三問を実施したときは、道路上であることを忘れさせるようなまるでコンサート会場のもので、大受けであった。

## 4 神田明神将門太鼓

フィナーレを飾ったのは女性二人で編成された郷土芸能。真夏の昼過ぎという最も暑い時間帯にもかかわらず、迫力ある揃い打ち

で三曲熱演願った。海外演奏をはじめ他の催しものにも多々出演しているだけあってその力量も確かであり、リズムカルでアンサンブルの良い太鼓が演じられた。

以上、酷暑の中二時間三〇分に亘ってイベントが繰り広げられたが、まずは事故もなく無事閉幕した。

また、昨年より規模が拡大したことから実施体制での心配があったが特に支障はなく、むしろ課内の一体感を強めることもなった。

PR効果としては、ラジオ日本の放送日におけるこの時間帯の聴取率はビデオリサーチによると二・一％となっており約七十一万人強の人々に道路に対する理解を深めていただいたこととなる。一方、ラジオ日本およびニッポン放送のスポットによる広報は一千万人強の人々が聴取している。その他大手町、銀座等地下鉄主要六駅へのポスターの掲示、イベントが始まる前に通行者等を対象として約千枚ほどのパンフレット等の配布を行ったこと等も含めると相当の人々におよんだものと考えられる。

## 道の写真展

さらに、八月一日（金）から二四日（金）

までの一五日間、科学技術館（北の丸公園）において写真展を実施した。

内容は鎌倉街道および日本の道100選の写真や、夢ロード21のイラスト作品の展示、パネルクイズコーナーを設け、回答者にノベルティー用品をプレゼントした。また、会場では常時ビデオ放映を行ったり、東京湾岸横断道路および川崎縦貫道路の模型を展示し、楽しめる一角となるよう努めた。

なお、同時に第三回道のある風景写真コンクールの表彰式（八月一日）が行われ、小学生、中学生および高校生の入選作品がそれぞれ展示された。

小・中学生を対象としたこの行事では楽しみながら学べるパネルクイズやスイッチを作動させる模型が好評であった。

同じ場所で開催して、今回で三回目となったことから、「昨年もこの時期に来てクイズをした」という声も聞かれ、すでに定着しつつあるイベントであり、今後も長く継続するよう位置づけていきたいと考えている。

## おわりに

上旬は猛暑、下旬は台風が予想され、また夏休み中ということを利用して海、山、その他レジャーランド等各地で様々なイベントが

開催される八月は公共機関の乏しい予算枠の中でイベントを成功させるためには工夫がいる。また、イベントを行うことの目的は、道路に関する認識を深めることにあるが、運動の趣旨自体、一般的・抽象的にすぎる面がある。そもそも一年のうち特定の一月間のみ大々的な宣伝を行うだけでなく、年間を通じて道路に関心を持ってもらうよう地道な努力

## 近畿地建管内の行事

### 「道路をまもる月間」への取り組み

近畿地方建設局は、管内の道路関係機関（福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、京都市、大阪市、神戸市、日本道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団第一建設局）と、「道路をまもる月間」および「道の日」の広報活動として、八月四日から一〇日まで、国際花と緑の博覧会会場内にある政府苑において、「WAY/WAY/フェスティバル」を開催し、入場者に道路の重要性をPRし、道路の安全かつ適正な利用の促進と道路愛護思想の啓発および高揚

をし、それが八月の「道路をまもる月間」および「道の日」につながるようにしたいものである。

本局においても今年の行事はすべて終了したが、反省すべき点をよく検討した上で今後の参考とし、プロジェクトチームを中心として来年に向けて始動したい。

を図り、道への理解を求めた。

初日の四日は、オープニング・セレモニーとパレードを行い、セレモニーでは、堀地建局長のあいさつのあと、各機関の代表者でくす玉が割られ、いよいよ開会となった。また、パレードには、各機関の女性職員の先導により、道路をまもる月間のキャラクターである、「こっちだヨウ平」君のバルーンが参加し、「WAY/WAY/フェスティバル」の開催をPRした。

数あるフェスティバルのイベントのなかでも、「道、なんでもクイズ」は、九面マルチビジョンにアニメーションとして映し出される

「こっちだヨウ平」君が、道の発展と役割りを映像で紹介しながら問題を出す構成で、一番の人気を集めた。幼児から小学生を対象としたはずが、高齢者までの幅広い層の人達の参加をいただき、子や孫たちと張り合う姿があちこちで見かけられた。状況の一端を紹介すると、『交差点では、人と車が安全に、スムーズに通行できるため、信号機が大切な役割りを果たしています。それでは、ここで問題です。信号機の三つの色は、左からどの順序で並んでいるでしょう。一、赤黄青。二、黄赤青。三、青黄赤。ハイ！一番、二番、三番、正解は何番でしょう。』(画面では、イラストで三つの信号が写し出されている。)『さすがに二番はないですね。みなさん黄色は真ん中というのはご存じのようです……。お父さん、毎日車に乗っていらっしやいますか?』

「ハイ、乗っています。』『二番ですが、自信はありますか?』『もちろん、ありますヨ』『ボク!お父さんと違うけれど正しいと思う?』『ウーン、わかんない。』このようなやりとりが、参加者と司会者の間で行われた。ふだん何気なく見ている信号機も、改めて問われると一瞬とまどうようだ。

「みんな元氣、ミニコンサート」では、歌のお兄さん、お姉さんが、客層にあわせて道に関する歌を歌い、年配者が多い場合は、「銀色の道」や「夏の思い出」などを一緒に歌ったり、マイクを渡して参加者に歌ってもらうなどの試みを行った。マイクを向けられると、ほとんどの人は昔をしのびながら、張りのある大きな声で歌っておられ、楽しいひとときが演出された。「ABCロック」は、アルファベットを片面に書き、もう一面に単語とイラストを書いたプラカードを参加者にもってもらう、時には外国からの入場者に発音の指導をしてもらいながら、歌にあわせてプラカードを上げ下げし、遊びながら英語の勉強をするというもの。歌い終わると、A、D、O、Rを持つている人が舞台上に上り、「ROAD」の文字を作ったところで「道の日」の説明と、道の大切さを訴える趣向とした。

特に、幼い子供達をターゲットにした「ぬいぐるみショー」では、ぬいぐるみの「こっちだヨウ平」君の紹介のあと、タヌキの「道夫」君、ウサギの「路子」ちゃんの三匹による交通安全教室と記念撮影会。また、暑い中屋外へ出たのパフォーマンスなどサービスポイントのショーが練りひろげられた。余談であるが、出演の回数を重ねるごとに、三人(三匹)とも演技に余裕ができ、上手になっていき、「ヨウ平」君などは、だんだん顔つきまでが

ぬいぐるみに似てきたようだった。

自動車に道路交通情報等を提供し、目的地までの最適経路の誘導を行う「ナビゲーションシステム(路車間情報システム)」の紹介では、子供より大人の方の興味を集め、デモ機による目的地で一番多かったのはゴルフ場までの案内だったようである。

さらに、九面マルチビジョンを利用した映像では、古代のけもの道から始まった道の発達を、歴史をたどりながら現在の道、そして二一世紀へと続く道を紹介する「日本の道・世界の道。道、その歴史と未来」。さまざまな橋の景観を美しい音楽にのせて紹介する「日本の橋、世界の橋」。そして、御堂筋の一日の表情を、二四時間ドキュメンタリータッチで捉え、その時どきの様子や維持管理の状況を紹介する「御堂筋は眠らない」。を放映した。

以上のような内容で、一日四ステージを一週間にわたり実施し、一日約一万人の方の参加をいただいた。このように、いろいろな世代の人に、「道路をまもる月間」、「道の日」のアピールができたことは、いずれこの種が芽を出し、花が咲き、実をつけるときがくるという大きな期待感をいだかせるに十分なイベントだったと感じている。

近畿地建では、道の日を一層盛り上がった

ものすべく、各事務所においても多彩な催しを行ったが、以下、滋賀国道、浪速国道、奈良国道、和歌山の各工事事務所での催しを紹介する。

### 道の日親子ふれあい劇場

滋賀国道工事事務所において、今年はじめ開催した「道の日親子ふれあい劇場」だったが、司会者の「今日は何の日でしょう？」との質問に「道の日」と答えた子供達の元気な声に始まり、エンディングでは「道さん、ありがとう！」と会場はちきれんばかりの元気な声で盛会のうちに終了した。

「もしもし、親子ふれあい劇場の申込電話を朝からかけているのですが、話し中ばかりで全然かかりません。ぜひお願いします。」

一事務所に受付専用電話を二台設置したが、受付開始の八月一日九時になる前から電話のベルはなりっぱなし。前記のように事務所の執務用の電話にまで申込みがかかってくる始末で、午前中だけで受付予定の一、〇〇〇名に達し、結局会場定員の一、一五〇人まで受け付けた。

当日も午後一時からの開館予定にもかかわらず、正午頃から会場前に親子連れの行列が



客席と舞台が一つになったの楽しいショー

でき、担当者は大慌て、うれしい悲鳴をあげていた。

親も子も、人にはそれぞれ自分の持っている道がある。

歩いてきた人生の道、遊びに行く楽しい道、親子で通いなれた親しい道、そして街と街を結ぶ道や経済を支えている道、……その道の大切さを一年に一度みんな考えてようという道の日に、これをメインテーマに子供達に、道の大切さや生活とのかかわりを、楽しいイベントの中で啓蒙し、押しつけてなく自然にその気持を身につけてもらうことを主旨とし

て、このイベントを計画した。

舞台は「機動戦士ガンダム」のキャラクターが登場するコミカルなショーで始まり、道に関する問題を子供達が考える「クイズでMYロード」では、道博士（最後に残った二人）が誕生、事務所長から賞状と賞品が渡された。傑作コメディ・ミュージカル「それゆけピーターパン」では親子ともども大笑い。楽しい楽しい雰囲気の中に二時間はあっという間に過ぎ、道の日のテーマソングの流れる中、無事終了しました。

帰途につく親子への琵琶湖テレビのインタビューでは、

「ぜったい来年もしてほしい」

「道の大切さがとてもよくわかった」

「これからは空缶やごみを捨てないよう気をつけます」

等々、素直な意見が聞かれた。

その子供達の声に応えるべく「道の日親子ふれあい劇場」を道の日恒例のイベントとして、滋賀の子供達の中に定着させ、道路愛護の精神を啓蒙していきたく思っている。

### 緑立つ道

八月一〇日、浪速国道工事事務所では、京

# 財団法人道路管理センターの概要

## 財団法人 道路管理センター

### 一 設立の趣旨・背景

道路の目的は、本来交通機能の確保にあるが、道路を根幹として生活圏が形成され、諸々の活動が展開されている現状において、道路はこれらの活動に必要な不可欠な電話、電力、ガス、水道、下水道等の施設のためにも場所を提供し、社会生活上の一翼をになっている。

近年、高度情報化社会、ソフト化社会の到来を迎え、占用物件の多様化、大量化が急速に進んでおり、道路における公益物件の収容空間としての役割はますます重要となっている。

このような状況に対処するために、道路管理者特にその管理する道路に大量の占用物件を有する大都市の道路管理者においては、占用物件の管理

を含めた道路管理行政の高度化および合理化が必要とされていた。

一方において、コンピュータを使用した、図面を基礎としたデータ処理システム（コンピュータ・マッピング・システム）の目覚ましい技術的發展があり、道路管理者である建設省、東京都および一〇政令指定都市は、このシステムを活用した道路管理システムを構築し、道路管理行政の高度化および合理化を図ることとした。

この道路管理システムの実施機関として、前述の道路管理者が中心となり、関係占用企業者の協力を得て、(財)道路管理センターを設立し、道路および道路占用物件の現況データのシステム化について調査、研究および技術開発を行うとともに、システムを活用してデータの収集、分析、加工お

よび提供等の事業を行い、もって、道路空間利用の適性化および道路交通機能の確立に貢献することにより、道路交通の安全と円滑化を通じ国民生活の向上を図ることとした。

### 二 執行体制等の概要

(財)道路管理センターは、昭和六一年三月に設立された。役員は表1のとおりである。「理事会」は、業務執行の最高の意思決定機関として、寄付行為の定めるところにより、業務の執行に関する重要事項について議決を行っている。

組織は表2のとおりである。当センターはその業務の性格上、東京都および各政令指定都市に支部を設置し業務の展開を図っている。その設置状況は表3のとおりである。



表3 地区支部および支部の設置状況

支部名	設置月日
札幌	H.元.2.16
東京	H.元.5.1
川崎	S.64.1.1
神奈川(地区)	S.62.7.20
名古屋	S.63.9.1
京都	H.元.5.16
関西(地区)	H.元.5.1
神戸	H.元.5.1
広島	H.元.2.1
北九州	H.元.4.1
九州(地区)	H.元.4.1

「評議員会」は、寄付行為の変更、解散などの重要事項について議決をし、また、理事長の諮問した事項について審議する。

「道路管理システム開発委員会」は、実質的なシステム構築の推進機関であり、理事長の諮問を受けて、道路管理システムの技術開発および標準化に関する重要事項を審議し建議を行っている。委員会の下にタスクフォースを設け具体的な検討を行っている。

表1 役員

理事長(非常勤)	尾之内由紀夫	
常務理事	早坂剛	
"	榎崎泰道	
"	多田浩彦	
理事(非常勤)	板垣武四	札幌市長
"	鈴木俊一	東京都知事
"	山本克忠	東京都新宿区長
"	高橋清	川崎市長
"	高秀秀信	横浜市長
"	西尾武喜	名古屋市長
"	田邊朋之	京都市長
"	西尾正也	大阪市長
"	笹山幸俊	神戸市長
"	荒木武	広島市長
"	末吉興一	北九州市長
"	桑原敬一	福岡市長
"	高橋国一郎	助道路施設協会理事長
"	草加英資	日本電信電話(株)代表取締役常務取締役
"	野澤清志	電気事業連合会副会長
"	渡邊宏	(株)日本ガス協会副会長
監事(非常勤)	高橋修	大阪市収入役
"	久保木哲彦	(株)道路新産業開発機構専務理事
顧問(非常勤)	小林幸雄	(株)建設業情報管理センター理事長

表2 組織

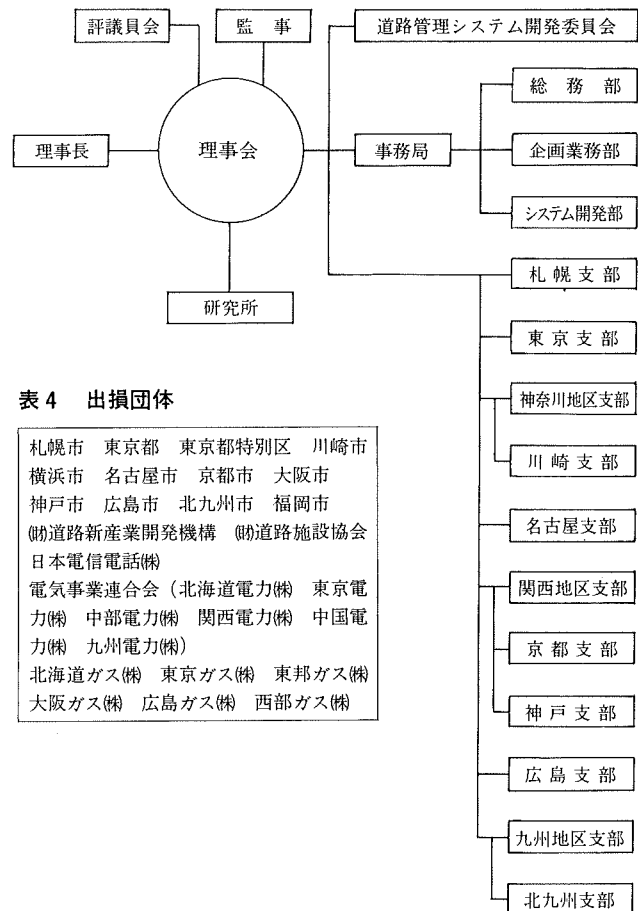


表4 出損団体

札幌市	東京都	東京都特別区	川崎市
横浜市	名古屋市	京都市	大阪市
神戸市	広島市	北九州市	福岡市
(株)道路新産業開発機構	(株)助道路施設協会		
日本電信電話(株)			
電気事業連合会	(北海道電力(株))	東京電力(株)	
	中部電力(株)	関西電力(株)	中国電力(株)
	九州電力(株)		
北海道ガス(株)	東京ガス(株)	東邦ガス(株)	
大阪ガス(株)	広島ガス(株)	西部ガス(株)	

各地区においては、それぞれ地区連絡協議会、専門委員会およびワーキンググループを設けて関係者の意見を調整しながら業務を実施している。

当センターは、業務の性格上関係者が、道路管理者、公益事業を行う占有企業者と限られており、理事をはじめ、職員の出向、出資金の拠出等関係者の万全の支援体制の下に運営されている。最後に出損団体は表4のとおりである。

## 三 道路管理システムで取り扱う業務

システム内には道路管理者が有している道路台帳図(道路データベース)、各公益事業者の占用物件(占用物件データベース)等の情報を蓄積している。これらの情報を利用して、道路管理システムで取り扱う業務を大別すれば

- 1 道路占用許可関係業務
- 2 道路工事調整業務
- 3 道路および占用物件管理業務

### 1 道路占用許可関係業務

道路占用許可関係業務においてシステムで取り扱う業務は、占用許可申請書および添付図書の様式(レイアウト)および記載事項並びに記載要領等の占用許可関係の標準化の進展、高度情報社会の進展に伴う文書による行政手続きの見直し、手作業の帳票による管理から道路管理システムによる管理により従来の行政手続きの省略化等の検討状況を踏まえ、逐次拡大していく必要があり、将来はできる限り業務をシステムに取り込み、従来の手続きを簡素化すべきであるが、当面は、システムをより確実かつ効率的に立ち上げらせるために図面および図面に密接に関連する業務から実施することとし、許可申請書に添付する位置図、平

面図、断面図および占用物件調書の作成、占用許可審査のための検索、占用料算定書の作成並びに竣工図の作成を行う。

### 2 道路工事調整業務

近年の経済活動の活発化、国民生活の多様化で道路における交通渋滞は以前にも増して深刻な状態にある。一方道路管理者にあつては安全で円滑な交通を確保するため、道路の改築あるいは路面の維持補修等常に道路状態を良好に保つための工事を行う必要がある。

また上下水道、電話、電気、ガス等の公益事業者は沿道の開発、既施設の維持管理による道路上の工事は不可欠であり、その件数も年々増加している現状である。工事の平準化、同一箇所共同工事等様々な方法で道路工事による交通渋滞に対処されている。

この様な状況の中で道路工事の調整は、道路を管理する上で重要な業務の一つである。従来手作業によって工事予定箇所を明示し、競合工事箇所を調整していたがコンピュータを使って調整図面等を作成し工事調整を行う業務である。

システムで取り扱う業務は道路調整下図(位置図)、道路調整図面(位置図)、掘削規制図、道路調整調書および道路調整決定書の作成を行うものである。

### 3 道路および占用物件管理業務

道路は地上・地下を問わず公益物件の施設空間として最大限に利用されている。その施設量は膨大であり、道路管理システムではこれらの情報をデータベース化し蓄積している。データに変更があつた時は更新(メンテナンス)を行う必要がある。占用物件データのメンテナンスは公益事業者が占用工事完了後に竣工図から入力する。また、道路管理者の行う道路の新設・改築等により変更になつた時は設計図、道路台帳の平面図等の下図から道路管理センターで入力しデータのメンテナンスを行う。

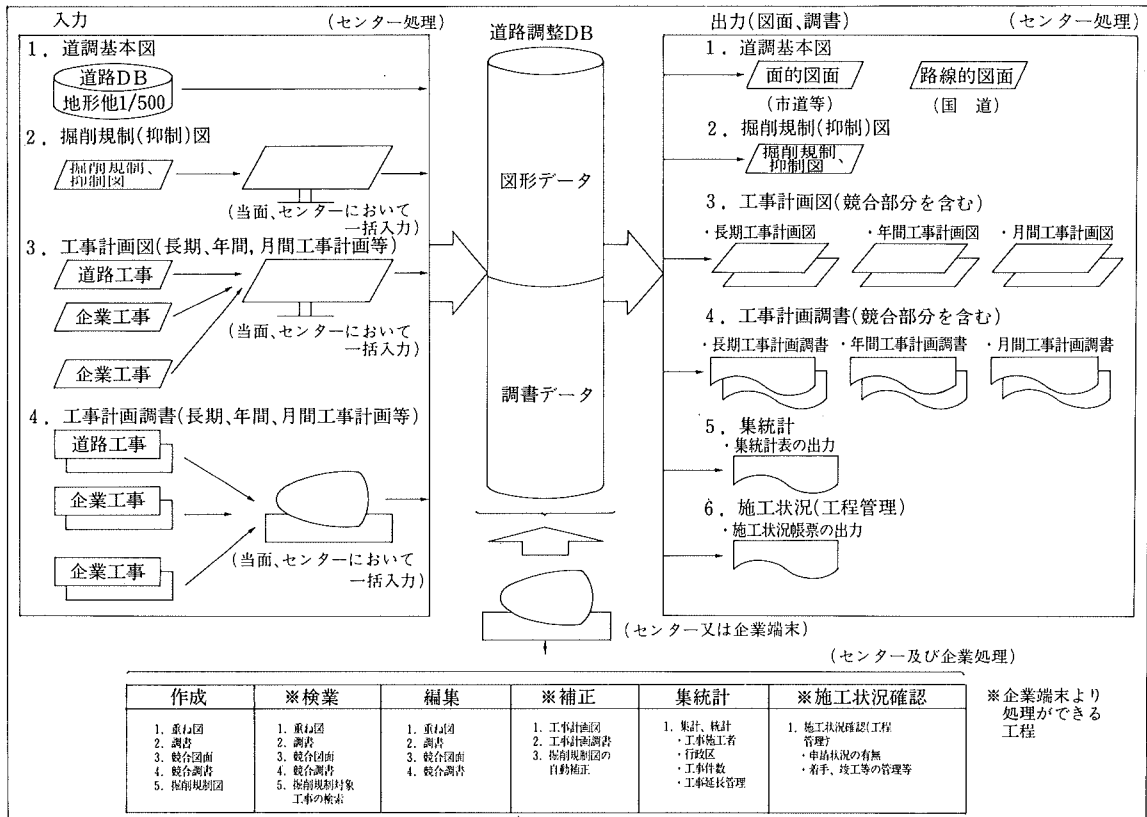
その他管理業務としては

- (イ) 占用料納入告知のための検索・集計
- (ロ) 事故時における検索および事故届に添付する平面図の作成
- (ハ) 道路占用関係の統計の検索および統計書の作成
- (ニ) 占用物件台帳の作成
- (ホ) 道路台帳の平面図および調書の作成

## 四 神奈川県における道路管理システム

### △実施要領の概要

道路管理システムのパイロットという位置付けで横浜市の中区、川崎市の幸区を対象とした神奈



道路工事調整業務システム化イメージ

川地区では全国に先がけ平成二年四月一日から道路占用許可申請業務と道路・占用物件管理業務をシステム化対象業務として運営を開始した。神奈川地区では業務運営開始に先立ち実施要領を定めたので、その概要を紹介する。

1 道路占用許可申請業務

(イ) 占用申請処理に関する当面の処置

道路管理システムにおける占用申請処理については、システム化の対象が広く各企業等の準備に時間を要すること、また、現場における混乱等を避け、スムーズに移行するため、以下の考え方で当面の措置を行うものとする。許可申請業務の新システムでの運用開始にあたっては、業務移行の容易化を図るため、原則として次の二段階のフェーズを設定し、段階的に移行する形にする。

◆フェーズ1……申請図面作成処理を行い竣工した後は、道路・占用物件データベースの更新のみを行う。

◆フェーズ2……竣工図作成処理、年度末一括処理を追加して実施する。

フェーズ1は移行のための過渡的な措置とし、システムが定着し次第速やかにフェーズ2に移行することとする。

表 5

処理項目	処理概要	システム化の対象 (使用範囲)		
		方式1	方式2	
申請する公益事業者 (道路管理センターに委託も含)	申請場所の検索	①表示区域の指定 (単一指定、複数メッシュ指定) ②表示設備の指定	○	-
	下図範囲の設定	①申請番号の入力 ②平面図枠の設定	○	-
	申請切出し	②切出し処理 (バッチ切出し処理)	○	-
	申請下図出力	①出力条件の設定 ②出図 (プロッター出力)	○	-
	入力原稿図の作成	出図された下図をベースに入力原稿図の作成	X	
	申請平面図の作成	①デジタイザー上に申請平面図の貼付 ②申請平面図の作成	○	-
	申請調書の作成	①鑑紙の作成、編集 ②内訳書の自動作成	○	-
	編集処理	平面図、拡大図、断面図の作成、編集	○	-
	申請図面等の出力	平面図、位置図、鑑紙、内訳書の出力	○	-
	MT交換処理	提出済み占用許可申請データをMTで道路管理センターに提出	-	○
道路管理者	占用料概算額計算	必要により占用料の概算額を計算し、出力する	○	○
	申請内容の審査	道路管理申請内容の審査	X	
	占用料許可時の処理	①許可番号の入力 ②占用料計算書の出力	○	○

(注) ○：利用者がセンターソフトを使って行う業務  
 -：利用者が運用上でセンターソフトを使用しない業務  
 ×：システム化の対象外であり、従来通り手作業等で行う業務  
 ※ 方式3は方式1と同様であるが、一部またはすべての業務が道路管理センター委託となる。

(ロ) 道路および占用物件データの検索  
 ① 道路管理者は、主として事故時および許可申請の事前協議時に占用物件の埋設状況

② 公益事業者は、占用物件データが変更になった時には、データのメンテナンスを行う。  
 ③ 道路管理センターにて道路データの更新を行う。  
 (イ) ① 道路管理者は、道路データが道路の新設、改築により変更になった時には、データのメンテナンスを行うため、設計図、道路台帳の平面図等の下図を道路管理センターに提出し、道路管理センターにて道路データの更新を行う。

2 道路および占用物件管理業務  
 道路および占用物件管理業務のうち、システムで取り扱う業務は、道路および占用物件データの更新(メンテナンス)検索、集計、道路占用関係統計の作成を次の通り行うものとする。

- ① 道路管理センターに業務を委託して使用する場合(方式3)
- ② データシートによるパンチ方式
- ③ 端末機よりオンライン入力方式

- (ロ) システムによる業務および処理方式
  - a 大規模工事
    - ① 許可申請書に添付する位置図、平面図、断面図および占用物件調書の作成
    - ② 占用料計算書の作成
    - ③ 許可番号の入力
    - ④ 占用許可申請業務へのMT交換処理
  - とし、システムを使用する場合の使用方式として、
    - ① 道路管理センターにオンライン接続した端末、プロッターにより行う場合(方式1)
    - ② 自社のコンピュータを利用して行う場合(方式2)
    - ③ 道路管理センターに業務を委託して使用する場合(方式3)
- とし、システムを使用する場合の使用方式として、
  - ① 道路管理センターにオンライン接続した端末、プロッターにより行う場合(方式1)
  - ② 自社のコンピュータを利用して行う場合(方式2)
  - ③ 道路管理センターに業務を委託して使用する場合(方式3)

b 小規模工事

ある。

を把握するため、端末で検索を行う。

- ② 公益事業者は、主として自己の占有物件の設計時および事故発生時に道路設備や他埋設物を把握するため、必要に応じて端末で検索を行う。

- (イ) 道路占用関係の統計の検索および統計書の作成

道路管理センターは道路占用関係の統計書の出力作成を行う。

データの処理については、道路管理者別許可数量・路線別許可数量・公益事業者別許可数量等の算出を行う。

### 3 道路管理システムの運用

- (イ) 利用時間

神奈川地区に於ける道路管理システム運営の基本となるホストコンピュータの利用時間は、神奈川地区支部に設置のホストコンピュータと道路管理者、公益事業者および川崎支部に設置の端末機群の効率的な使用と端末機利用者に対する使い勝手の良さに重点を置きつつ、道路管理センターの運営体制も配慮して設定した。

端末機によるホストコンピュータの利用時間は当面緊急検索を含め、次の通りとする。

- ① 平日(月～金)：九時から一六時

- ② 土曜日……………全データベースアップ

- ③ 日曜日、祝祭日：休日

なお、全区本番実施迄の間に利用時間の妥当性を検証し利用時間を再検討することとする。

- (ロ) セキュリティ

道路管理システムにおけるセキュリティの対象は道路・占有物件データなどのデータ類と道路管理システムの仕様書およびソフトウェアがその対象となる。これらは「道路管理システム利用約款」にさだめられた範囲、方法でのセキュリティ確保が基本となる。

従ってセキュリティを確保する手段については、道路管理センターのホストコンピュータと端末機接続した公益事業者と道路管理センター間で定める「ユーザー名、パスワード」、同様にホストコンピュータ間接続した場合に定める「ノード名、ノード番号」および公益事業者の利用可能範囲を定めた「セキュリティレベル1、2」に取り扱いについて定めるものとする。

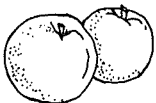
## 五 附則

以上、限られた紙数のなかで当センターの業務を紹介したが、平成三年四月からは各支部で運用を開始する予定としており、既に一部運用を開始

しパイロットでもある神奈川地区の検証を重ね、必要に応じてソフトウェア・ハードウェアともに充実して、道路管理行政に貢献していきたいと考えている。

なお、六月号に発表されている「道路管理システムの運用開始について」にソフトウェア構成、ハードウェア構成等について紹介されているので参照していただきたい。

おわりに関係各位のより一層のご支援とご協力を切望する次第である。



# 編集雑記

中国西域の要衝敦煌にある鳴沙山、その砂丘の断崖に広がる莫高窟は古代仏教の遺跡として名高い。仏の彫像を収めた莫大な数の石窟群は数千年の間、華麗な古代芸術の姿を現代に伝えている。シルクロードの映像にこの地がたびたび登場し、人々にロマンの心をかきたてている。

今世紀のはじめ、その石窟群の中に壁土で塗り込められた密室がヨーロッパの探検家によって発見された。そこには数万巻に及ぶ古代仏教の書物が隠されていた。発見者は書物の大部分を安い値段で本国に持って帰ってしまった。これを知った当時の中国政府は返還を要求した……その結果がどうなったか知らないが、その書籍の分類解読がヨーロッパの中国の学者によって今も進められているとは何かの本で読んだ。

さて、中国の民族は三千年以上の長い歴史の中で字を削り文を愛する国を作っ

た。それゆえに古い時代から寺や道場などでは書物を大切に扱い収蔵することに独得の方法を考え出している。その一つに叢書がある。日本では双書と書くようだが意味が違ふ。叢とは草むら、種々な草が群がり生い茂っている様子を表す。それに書がついた叢書とは、一つの体系のもとにはあるが種々な内容の書物が収蔵されている状態を示す熟語である。古くからある四書五経などは（と言ってもライフワークの易经以外読んでいないが）時代／＼を背景にした解釈書が出版されている。しかし、その時代に良書といわれたものが革命によって新しい治世となると簡単に邪書とされるような政情が代々続くこの国にあって、好ましくないとの名のもとにその書物が処分されたのでは、学問の本質を見失うことになる。まして時の専制君主が広大な国土統治の手段として、焚書してしまうような乱暴が大々的に行われることもあった。国柄では、正邪の区別なく他の書物と一緒にして判らなくしてしまい、取捨選択は後世の人々にまかせてしまふ、この一見雑な書物の扱い方は学問の伝統を守る

ぎりぎりの智恵であったかも知れない。それにつけても、野菜なら何でも一つ鍋に入れて煮込んでしまふ中国の料理方法と、一脈相通するものがあるような気がする。歴史始まって以来変わらぬ王をいただき、正邪について白黒をはっきりしなければ気がすまないどこかの民族には、叢書という混沌とした書物の保存方法はなじみがうすいと思われる。

道路広報センターのいささか叢書的な図書目録には、一、八〇〇冊の名がある。狭い事務室の書架にあるものは僅かであとは全部ダンボールに入れて倉庫に預けている。本の保存には費用もかかる。道路関係の書物を一カ所にまとめてくれるところがあればと願っている。（亀）

10月号の特集テーマは

「平成三年度道路関係予算

概算要求」

の予定です。

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

〒101 東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階 TEL03(234)4310・4349

定価650円（本体価格631円）〒50

FAX03(234)4471

〈年間送料共8,400円〉

払込銀行：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