

巻頭言 ■ 繁栄の原点 日本下水道事業団理事長 台 健 1
随筆 ■ 道路雑感その2 吉井 一弥 4

特集 道路の景観について

道路景観整備の手順 道路局企画課道路環境対策室 6

一般国道二五号御堂筋モデル整備事業 御堂筋ルネッサンス

近畿地方建設局大阪国道工事事務所管理第二課長 山本 剛 12

足利市歴史的町並修景事業 足利市都市計画課計画係長 飯野 健一 18

国道一一七号丹波島橋景観整備について 長野県土木部道路建設課橋梁係長 山口 千紘 25

若宮大通総合整備事業について 名古屋市長政緑地局緑地施設課 岩瀬 伸夫 31

同 土木局道路環境整備課 濱坂 裕

道路整備緊急措置法施行令の改正について 道路局路政課法令係長 中原 淳 39

「女性の声」募集及び「生活と道を考える女性フォーラム」について

中部地方建設局道路計画第二課 48

東北地方建設局 道路資料館 東北地方建設局道路部 54

新総合経済対策及び平成五年度補正予算の概要について 道路局道路総務課企画官 加藤 利男 59

☒法令・ニュース☒

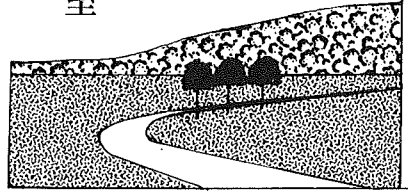
国の補助率等の整理及び合理化等に関する法律（他省庁関係）について 道路法令研究会 66

◆時・時・時… 70

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。

道路景観整備の手順

建設省道路局企画課道路環境対策室



一 はじめに

平成四年六月二二日に道路審議会は、今後の道路整備の進むべき方向についての建議「『ゆとり社会』のための道づくり―豊かな生活・活力ある地域・優しい環境を目指して―」を提言した。

建議では、本格的な高齢者社会が到来する二一世紀初頭までの間に、「活力ある経済に支えられた『ゆとり社会』」を築く必要があるとの基本的な考え方の下に、今後の道路政策の目標を「豊かな生活の実現」、「活力ある地域づくり」、「人・自然に優しい環境の形成」、の三つにおいて、従来の需要の追随型の道路整備から、今後は量的な遅れを取り戻

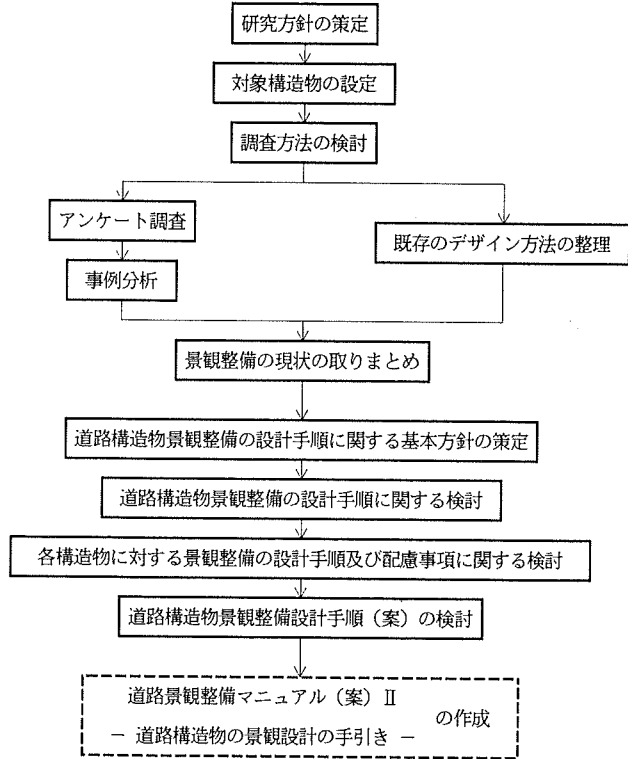


図1 研究のながれ

すことと合わせて、新しい時代に向けた質の高い道づくりを推進することを提言している。このような建議を受けて、今後の道路政策においては、社会・経済活動の活力を維持しつつ、地球、自然、沿道の三つの視点から、優しい環境の形成に強力に取り組んでいく必要がある。

この中の沿道環境の保全の具体的な施策としては、

- ① 体系的な道路ネットワークの形成
 - ② 道路構造による環境の改善
 - ③ 沿道土地利用の誘導
 - ④ 生活空間としての豊かさの増大
- が挙げられるが、特に④生活空間としての豊かさの増大の観点から、道路構造物のデザインについても、シビックデザインの導入等良好な景観形成に向けて積極的に取り組みを進めていく必要がある。特に、今後、利用者のニーズや評価基準はますます高度化することが考えられるため、道路構造物の景観整備を進めるにあたっては、さらに十分な検討や配慮を行うことが必要である。

二 道路景観整備の問題点

道路景観整備は、各地で様々な試みがなされるに伴い、道路空間の質的向上を追求する

あまり、路面に派手な装飾を施したり、照明や車止め等の付属物に凝った場違いなデザインが流行し、しかも、これらが各地で模倣された結果、逆に画一的な道路景観整備になるといった問題も指摘されるようになってきた。昨今の問題点として、「画一性」「奇抜性」「浅薄性」があげられる。



写真1 銀座通り（東京都中央区）の照明灯

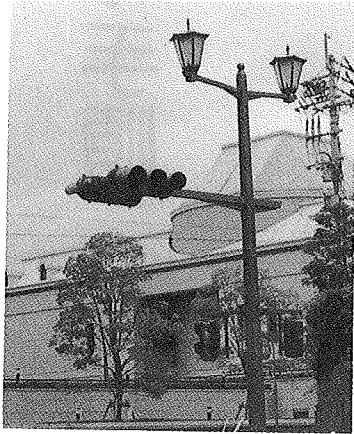


写真2 鹿児島市の例

① 画一性

一部の都市で人気を呼んだ整備事例や手法が、モデルケースとなって、そのまま採用されることにより、地域の個性等が適切に反映されないことがある。これは一つには道路内の景観要素の種類が路面、植栽、照明、防護柵等に限られ、専らこれらをデザインする場合に陥り易い（写真1・2）。

② 奇抜性

道路内の要素が限られ、しかもそれが地域の個性をうち出し、他の地域との相違点を意識しすぎることにより、周囲と調和しないデザインが持ち込まれることがある（写真3）。

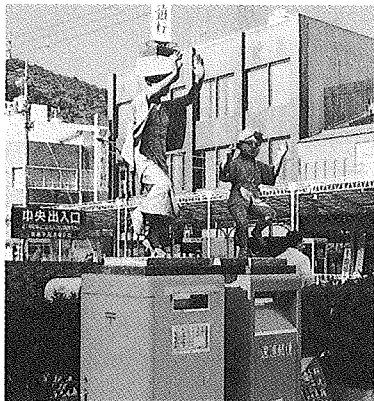


写真3 地域の祭りを表現した人形
徳島県徳島市

郵便ポストや電話ボックスの上に地域性を表現した彫刻（人形）などを置く例は全国に見られるが、個性を出しすぎ、違和感を与えないよう留意する必要がある。

③ 浅薄性

整備後の維持管理よりも、完成直後の評価を重視することにより、将来にわたってその評価を維持し、資産として後世に残るような道路とならないことがある（写真4）。

三 道路景観整備の基本理念

道路景観整備は、道路の修景（道路を飾り立てる、あるいは見苦しいものを隠すこと）であると考へがちで、設計思想や整備方針を十分に検討することなしに道路内の景観要素



舗装の下の地盤の問題により、表面の石材が破損しており、長持ちする舗装を考慮する必要がある。

写真4

を安易に飾りたて、定見のない化粧を施すような修景となるおそれがでてきた。

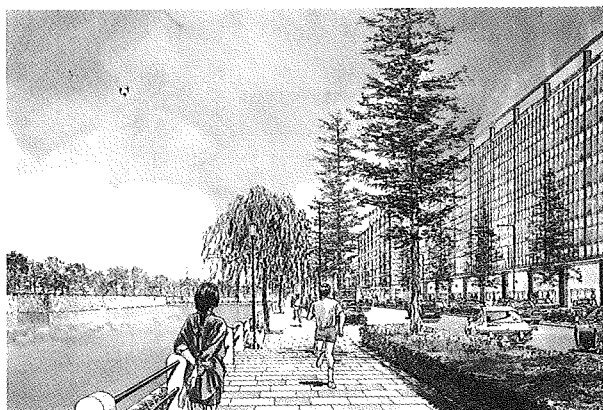
道路は基本的な社会基盤であり、地域の社会生活に安定した秩序と調和を与えることが期待されている。美しい道路景観づくりの実現、景観の質の向上を図るためには、以下のような道路景観のデザインの基本的な考え方に沿って整備すべきである。

① 気象条件、植生、歴史等の地域性をふまえるとともに、道路の性格（高速道路から路地裏までの道路のヒエラルキー）に応じた、個性的な道路景観とする。

② デザインの対象及び景観のコントロールの対象を道路内に限定して考えるのではなく、周囲の自然や沿道の街並み等の道路外の要素にまで広く求め、道路内の各景観要素と全体との調和を図る。

③ 道路景観設計を進める前提として、地域社会における道路の使い方の多様性に配慮したうえで、道路空間を構成する、自動車の通行や駐停車、及び歩行者の通行や休憩等のための、それぞれの領域の必要性を問い直す必要がある。

④ 道路の公共空間としての永続性を考えれば、その景観も一時的な美しさを求めるのではなく、永く使われることによつ



て醸成されていく美しさを重視する。

写真5

四 道路構造物の景観整備に関する研究

1 道路構造物の景観整備の現状

道路構造物として①橋梁、②高架橋、③横断構造物（横断歩道橋、地下道）、④トンネルの四工種を検討の対象とし、景観に配慮して整備された道路構造物を対象にアンケート調査を行った。

図2は構造物の種類ごとに景観整備の目的を示したものである。橋梁及びトンネルについては、②から⑤の各目的が平均して存在し

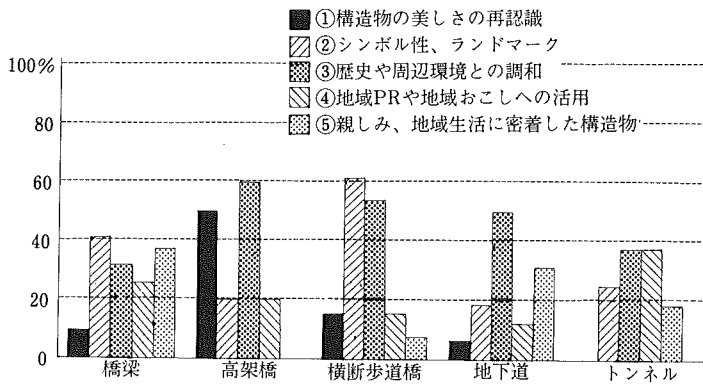


図2 景観整備の目的 (重複回答あり)

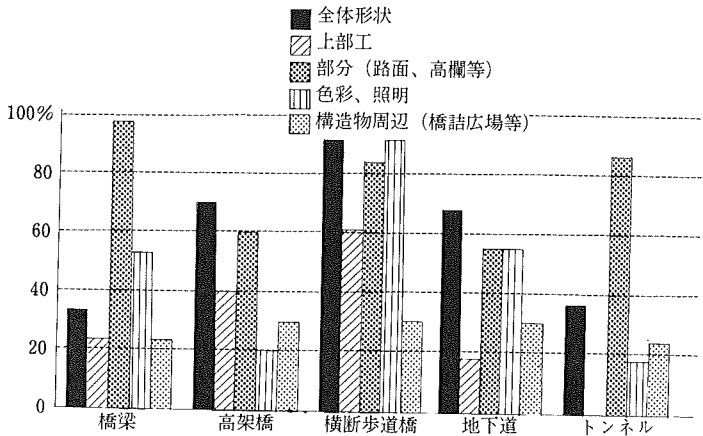


図3 景観整備の対象

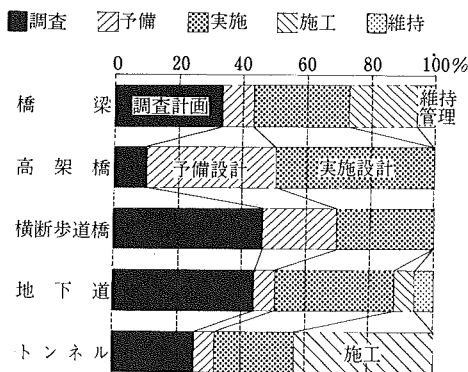


図4 景観整備の着手段階

ており、これらの構造物に対して求められている景観は多様であることがわかる。高架橋においては、構造物の美しさ及び周辺環境との調和の項目が多いが、これは高架橋の性格上、橋脚から上部構造まで全体が視覚に入るため、全体形状を含めた美しさが求められる、それらが周辺環境と調和するよう期待されているものと考えられる。横断構造物については、周辺環境と調和するものが求められてお

り、その中で横断歩道橋については生活に密着したものよりはむしろシンボリックな存在のものが求められている傾向にある。図3は、構造物の種類ごとに景観整備の対象を全体形状、上部工、部分（路面、高欄、親柱、バルコニー等）、色彩、及び構造物周辺（橋詰広場等）の五箇所に分類した結果である。横断構造物については全体形状から部分、色彩まで構造物全体にわたり景観に配慮

されているが、橋梁やトンネルについては、ほとんどが高欄や坑口壁面のような部分を対象に景観整備がされており、全体形状など構造物自体を対象にしている事例が少ない傾向にある。

このように景観に対する検討が、主に部分を対象としている理由のひとつとして、景観の検討を始めた時期が挙げられると考え、その時期を調査・計画、予備設計、実施設計、施工、維持管理の五段階に分類し取りまとめた結果を図4に示す。構造物の全体形状がほぼ確定する予備設計段階までに景観の検討を始めている事例は、トンネルが三〇%、橋梁が四〇%、高架橋及び地下道が五〇%、横断

歩道橋が七〇%である。また施工段階に入ってから検討を始めた事例は橋梁では二〇%、トンネルでは四〇%程度存在していることがわかる。このように全体形状が決まってから景観について検討を始めるために、部分的な配慮に限られてしまうと考えることができる。

2 景観整備の設計手順

前項のアンケート調査結果から、これまで景観に配慮した道路構造物が数多く整備されてきているものの、景観整備の進め方について必ずしも体系化されていないことが明らかとなった。一方、これまでの道路構造物の景観整備に関するマニュアル等の多くは、事例集や個々の配慮事項の記述にとどまっており、景観を検討する場合の事業全体のながれや各作業の位置付け、他の作業との関連性等については十分に示されていない。こうした状況を踏まえ、ここでは計画段階から景観に配慮した検討を行うため、道路構造物の景観整備全体にわたる検討手順について以下のように整理した。

一般に建設事業の概略手順は、調査・計画、設計、施工、維持管理の四段階に分けられるが、ここではこのうち調査・計画及び設計段階を景観整備の設計手順の検討対象とする。

通常、設計段階は比較設計、概略設計、詳細設計に細分化されるが、規模及び形式が決定する比較設計までの前段を予備設計段階、概略及び詳細設計の後段を実施設計段階として二段階に分けて取りまとめた。

図5は、調査・計画及び設計段階における景観整備に係る作業を八項目に分類し、全工程における位置付けや他の作業項目との関連性がわかるように整理した全体フローである。同図に示す矢印は作業工程であり、点線の矢印は必要に応じてフィードバックがあることを意味している。

調査・計画段階においては、「設計課題の抽出」から、「設計テーマの確立」、「基本構想の立案・検討」までを行う。「調査」については最初に実施するという考え方もあるが、路線の検討段階などすでに調査済みのものがあつたり、場合によっては必要のない項目まで調査してしまうこと等が考えられるため、必要に応じて実施する項目として位置付ける。

また予備・実施設計段階においては、「基本構想の立案・検討」に基づき「基本形状の立案・検討」を行い、「基本形状の決定」を行つたあと「詳細デザインの立案・検討」、そして「詳細デザインの決定」を行うものとする。基本形状を検討する予備設計及び詳細

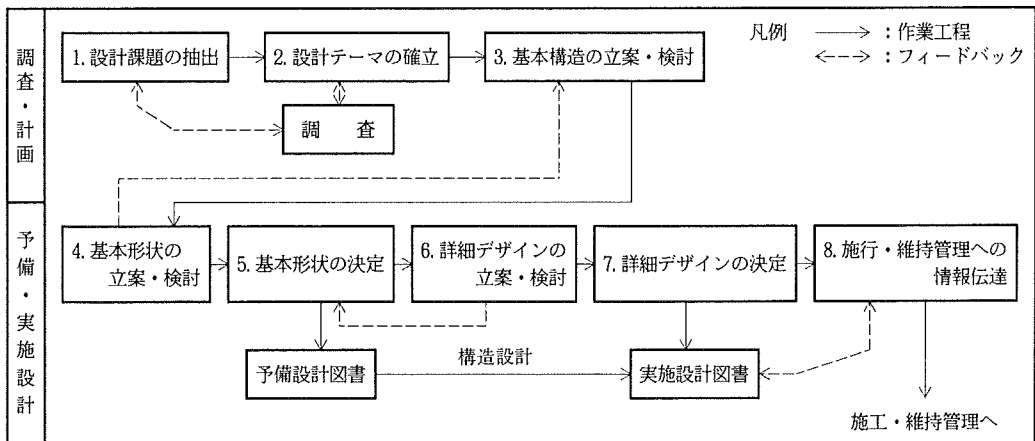


図5 景観整備の設計手順の全体フロー

デザインを検討する実施設計の各段階の最後に、報告書等の図書を作成する。

最終段階では、ここまでの検討の意図が施工あるいは維持管理に十分反映できるように、「施工・維持管理への情報伝達」の項目を設けた。

この全体フローは、基本的には従来より実施されている手順と大きな違いはないが、こうした形で簡潔に整理することによって、より実用的になるように配慮している。

五 おわりに

近年、国民生活の豊かさの向上に伴い、道路等の公共施設に対する意識が高まってきており、地域の特性を活かした親しみと潤いのある豊かな環境と良好な景観の創出を目的とした構造物の整備が各地で進められてきている。道路構造物は、道路利用者から見た内部景観はもとより、周辺から見た外部景観の形成に大きな役割を果たすため、構造物そのものが機能性やデザイン性、周辺環境との調和等の観点から注目されるものである。そのためシビックデザインの考え方を取り込みながら、地域に溶け込み親しみの持たれる施設となるよう、調査・計画段階から景観について十分な検討を行うことが必要となっている。

本研究で提案した道路構造物の景観整備の設計手順は、景観整備の見本や手本ではなく、あくまでも景観整備の手順や考え方を示したものであり、景観整備を本設計手順にしたがって進めていくことにより、検討すべき項目が各段階ごとに明らかになるように整理したものである。本編の考え方を参照し、計画段階から景観に配慮しながら良好な景観整備が各地で推進されることを切に望むところである。

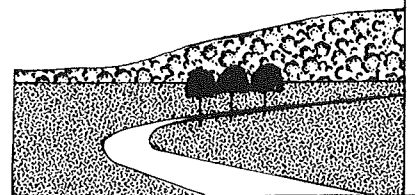


御堂筋の明日を目指して

一般国道二五号御堂筋モデル整備事業

御堂筋ルネッサンス

建設省近畿地方建設局大阪国道工事事務所管理第二課長 山本 剛



御堂筋の歴史

歌にもよく登場し大阪の顔として親しまれている御堂筋は、国道二五号の一部で、梅田から難波までの約四kmをいう。

国道二五号は三重県四日市起点で、大阪市梅田が終点となっており、御堂筋と呼ぶ場合とは起終点が反対になっている。これは御堂筋が大阪市により建設され、大阪市庁舎が御堂筋の梅田寄りの中之島にあったためと思われる。

そもそも御堂筋は、後の大阪市長関一氏（せきはじめ）により構想された路線で、大正一〇年内閣の許可を得た第一次都市計画事業街路広路一号路線（当時は都市計画が内閣

の許可事業であった模様）で、計画延長約二、四六〇間（約四、四七〇m）標準幅員は約四三m（現在幅員と同じ）のスピードウェイとされている。

計画では、中央に約一三mの高速車線を設置し、両側は植栽帯で仕切られた緩速車線、その外側に歩道があり、中央分離帯の計画は無かった。

関一氏は、この他にも中央市場の開設、市バス・地下鉄の運行、大阪城天守閣の再建等と、今日目にする大阪の姿を作った先駆者の一人である。

大正一五年着工、部分供用を図りながら昭和一二年に全線完成され、当時の完成記念誌に『聖上陛下本市行幸に際し、その工事完了

に先立ち鳳輦を迎え奉った光栄の行幸道路』といった表現や、『路上には高速車両の馳駆流るる如く、地下には市営高速軌道の長飛する』といった歓喜に満ち溢れた表現が散在している。

もともと、完成当時の写真には、地下鉄車両が牛の曳かれて輸送されているところも写っており、今日では常識となっている中央分離帯が設置されていなかったこととあいまって、その交通量、速度については推測する術もない。

もちろん当時珍しかった大規模の道路であることから、景観設計も十分ななされておられ、中之島付近の大規模橋梁である大江橋と淀屋橋の意匠設計は、懸賞募集による当選案を骨



子として設計され、正にシビックデザインを地でいく考え方である。

同時に道路照明も新設時から設置され、その形式については街路照明委員会に於て研究されたとしており、また大阪市において街路照明灯を設置したのはこれが始めてであったと記録されている。

更に、御堂筋のシンボルである公孫樹（イチョウ）もこの時植樹されている。樹種選定にあたっては、日本と中国のみに見られるという点から選定されたが、ここにも建設にかける意気込みとナシヨナリズムの高揚が感じられる。

このような、インフラストラクチャーの整備に、景観を重視する考え方は、同時期（大正八～昭和五）に東京で震災復興事業として施工された隅田川の橋梁群にもみられ、大正デモクラシーによる市民意識の向上と、第一次世界大戦を背景とした好景気に支えられた文化の華開いた時代の象徴と考えられる。

また、御堂筋沿道には、大正七年岩本栄之助氏寄贈にかかる中之島公会堂や日本銀行大阪支店、昭和一二年近代建築の第一号とされている大阪ガスビル、御堂筋の名前の基となった北御堂（真宗京都本派）・南御堂（真宗大谷派）や新歌舞伎座といった大阪を代表

する建物ならんでいる。さらには、その都市景観を保全するため、沿道のビルの高さを三～mに規制して、整ったスカイラインを演出している。

御堂筋の整備

戦後、大阪の街は焼土となり、辺り一面ガレキの山となったが、幸い御堂筋と公孫樹並木そして地下鉄は無事であった。そしてこれらが有形無形に大阪の復興を支えることになった。御堂筋は、昭和三年三月三十一日の道路法の一部改正で、一級国道の指定区間に指定され建設大臣が直轄で管理を行なうことになってから、大阪国道工事事務所において管理されている。当大阪国道工事事務所も同年開設されている。

丁度この時期より高度経済成長期にあたり、国内のモータリゼーションの波が押し寄せ、大阪万国博開催に先立ち、昭和四五年に大阪市街の道路網の交通処理能力を高めるため、幹線道路の一方通行規制がなされ、御堂筋も南行一方通行となった。

また、昭和五〇年代にはいると、安定経済成長期に移り、都市に対する整備のあり方が問われ出し、昭和五七年に、大江橋以北について御堂筋プロムナード事業として整備、こ

の年（昭和五七年）一〇月第一回御堂筋パレードが開催され、以降毎年参加団体が増えつつ継続されてきている。

昭和六二年には、「優れた環境と美しい景観をもつ道路」「周辺と調和し活力の溢れる道路」として『日本の100選』に選定されている。

同年一〇月には、御堂筋完成五〇周年を記念して、大江橋・淀屋橋の高欄を戦時中の金属供出以来四四年ぶりに建設当時の姿に復元した。

御堂筋ルネッサンス構想

既に建設以来五〇有余年が経過し、大阪の顔として生活に密着した感のある御堂筋であるが、関西国際空港の開港等をひかえ、御堂筋を世界に向けた顔としての整備を図るべく、官民の代表者及び有識者からなる御堂筋シンボルロードデザイン委員会を設置し、検討を重ね、『御堂筋ルネッサンス構想』としてその中間取りまとめをおこなった。

ルネッサンスとは、基より中世ヨーロッパの古典文化復興運動の謂であるが、御堂筋という偉大で貴重な資産を踏まえ、御堂筋が作られた時代の独創進取の精神と先見の明を受け継ぎ、生活の新しい豊かさを象徴するアメ

ニテイとステイタスに満ち溢れた、より質の高い道づくりを目指して名付けられた。

構想では、御堂筋を五つのゾーンに分割し、梅田から淀屋橋までの間を『緑と水辺のゲートゾーン』と位置付け、花と緑と水辺空間を生かしたハイアアメニテイ空間の創造、淀屋橋からの本町の間を『歴史と風格のビジネスゾーン』と位置付け、品格あふれたビジネス空間の形成、本町から心斎橋の間を『歴史とセンスのファッションゾーン』と位置付け、問屋街を控えたゾーンとして交通機能をベースにおいた空間整備、心斎橋から道頓堀の間

を『遊びと賑いのアミューズメントゾーン』と位置付け、緑を充実させた美しい商業空間の創出、道頓堀と難波の間を『遊びと集いのターミナルゾーン』と位置付け緑豊でゆったりとした集約拠点としての歩道空間の整備を行うこととしている。

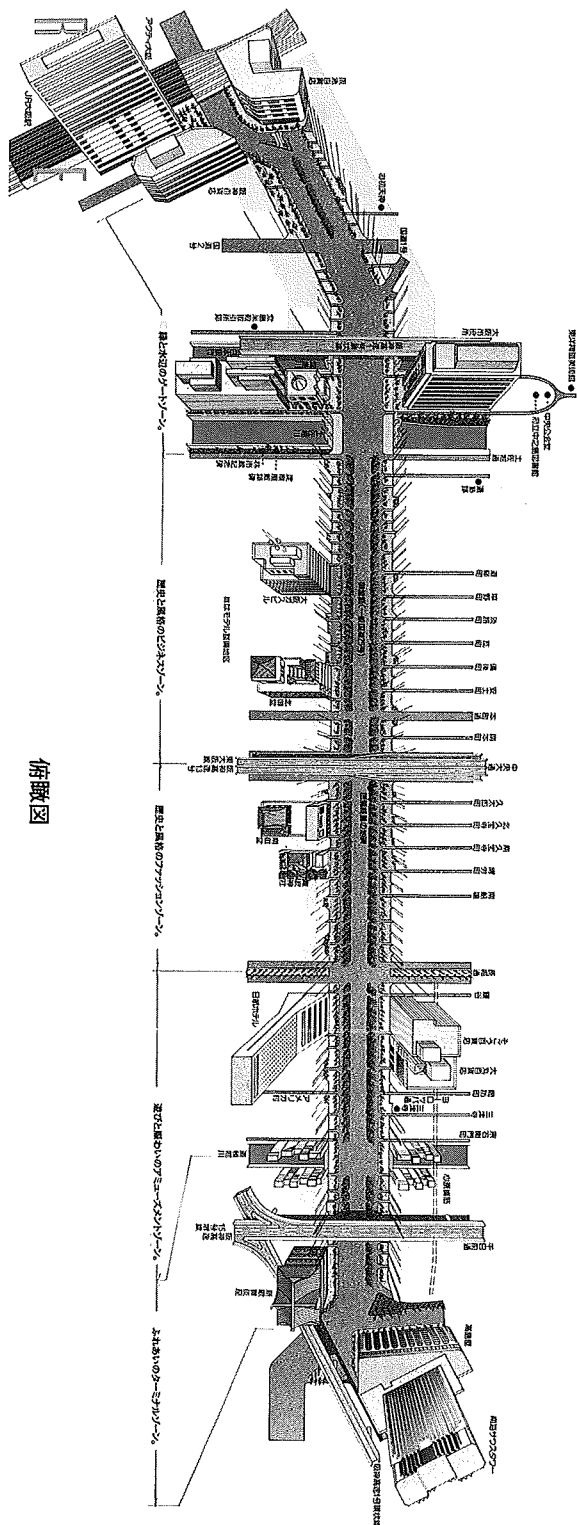
このうち、従来より行っている整備と重複しない区間、淀屋橋から本町の間について、御堂筋ルネッサンス構想に基づき御堂筋整備モデル事業として平成四年度より整備をおこなっている。

最初に完成した区間は大阪ガスビル前の四

街区で、ゆとりと安らぎと誇りを基調に、品格あふれたビジネス空間であるとともに、大阪の歴史や文化を加え、オフタイムの楽しさを演出する空間の形成をめざした。

舗装素材は天然の御影石とし、主歩行帯については、施工目地でのつまづきの問題を起ささないように六〇cm×三〇cmの大判の平板とし、目地も平面に加工されたものを突き合わせ舗設することにより完全な平面とした。

また、御堂筋の景観を形作っている公孫樹の周辺は同じ色調の御影石を九cm角のさいころ状に加工したものを砂目地で舗設し、目地

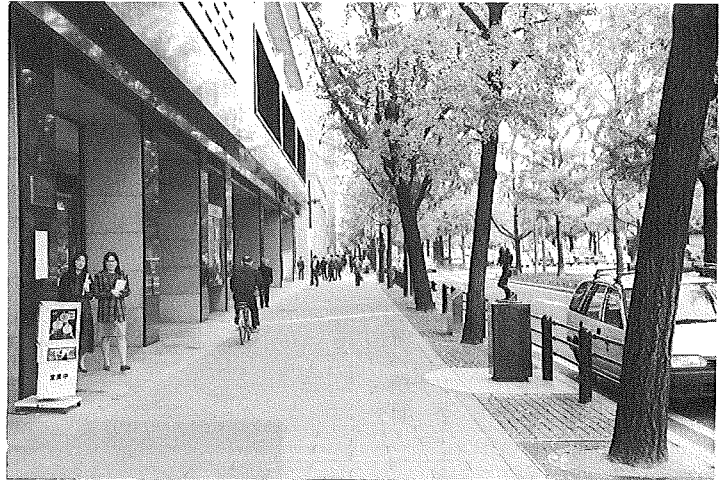


俯瞰図

よりの透水性を担保するとともに、歩行者の滞留空間を形成した。

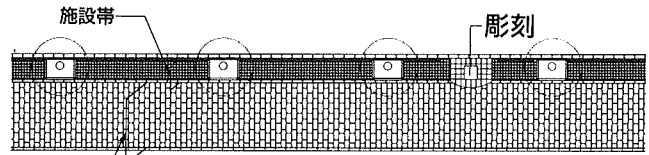
このモデル整備に合わせ、大阪市では御堂筋彫刻ストリートとして、内外彫刻家の人間賛歌をテーマにした彫刻のオリジナルを企業の寄贈を受け設置していくこととしている。

今回設置されたのは、オーギュスト・ロダンの『イブ』、佐藤忠良の『レイ』、フェルナンド・ボテロの『踊り子』の三体で、前二体



モデル整備区間完成写真

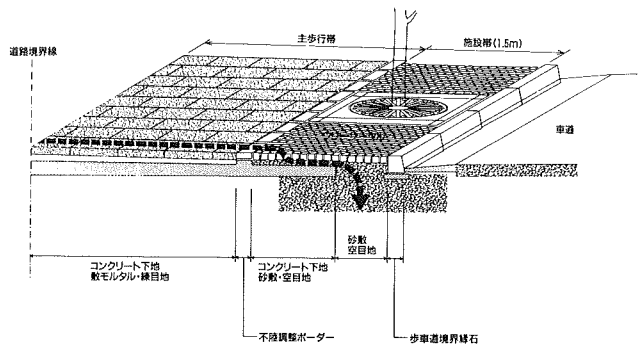
格調高い御影石の歩道舗装かゆとりをもたらします。車道から1.5mのゾーンは施設帯として小舗石を敷き詰めました。また、主歩行帯は30cm×60cmの御影石で舗装。さらに、彫刻の周辺には、主歩行帯とは異なるパターンの舗装を施し、彫刻のイメージアップを図りました。歩道として、人が快適に歩かための機能はもとより、街の個性にふさわしい格調の高さをそなえた空間が広がります。



主歩行帯

透水性の高い小舗石敷きを採用し、銀杏並木をやさしくまもります。

街路樹周りには、砂敷きの上に小舗石を重ね、透水性にすぐれた工法を採用。雨水等が速やかに浸透し、銀杏並木を水枯れから守ります。御堂筋のシンボルとして半世紀にわたって市民に親しまれた銀杏並木が、さらに生き生きと美しく、街角に潤いを広げます。



透水舗装概念図

はミロのビーナスに代表されるギリシャ彫刻の流れを組む女性の八等身の肉体美の追及、これに対しボテロの『踊り子』は古代オリエント文明の美意識として女性の母性美を追及したものである。

これらの彫刻は景観と一体となった演出を心掛けるため全て小品で、全体景観のバランスから突出しないよう心掛けて選定されている。



オーギュスト・ロダン作『イブ』



佐藤忠良作『レイ』



フェルナンド・ボテロ作『踊り子』

整備の反響

モデル整備の完了後、一二月一〇日・一日・一三日の三日間整備区間でアンケート調査をおこなった。

サンプル数は五三六で、その属性は六―七割が男性で、会社員、勤務地は御堂筋沿道または周辺で歩行目的は仕事と解答しており、モデル整備区間の位置付けビジネスゾーンの性格を裏付けている。

設問はモデル整備の印象と希望を中心に構成されている。

整備の結果については七一%が美しくなつたと解答、また整備にあたって一番考慮した歩き心地の点でも七七%が良好と答えており、整備について七―八割の賛同をえられたと考えている。

同時に設置した彫刻については、四〇%が良いと答えたものの、三五%はほとんど目立たないと答えている。これは、従来市街地に

彫刻を設置する場合、ランドマークとして大規模なものを設置することが多かったため、その潜在イメージに照らし合わせて判断していることと思われる。

また、公孫樹の周辺の透水性をもたした舗装については、九四%が良い考えであると賛同の意を表し、御堂筋とその公孫樹並木が大阪市民に親しまれていることがうかがわれる。

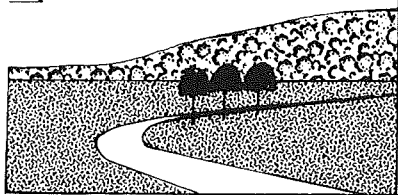
このアンケート調査の自由解答欄では、期せずとも解答の一つの傾向がみられた。それは自転車に関することで、歩道上を疾走する自転車への危機感及び放置自転車への不満である。公的機関のアンケートに行政サービスの不満以上に、利用マナー関連項目が解答される点等、御堂筋が生活に密着した道路で、市民により作り出していく道路としての意識の表れと考えられ、心強い次第である。

今後の計画

今回の整備は、歩道部のモデル整備であり、シンボルロードデザイン委員会の組織も継続しながら、アンケート調査のフィードバックや、委員の方々の自由な発想を生かしつつ先哲より受け継いだ御堂筋という貴重な資産を次世代におくるべく様々な整備手法を検討しつつその整備を図っていきたいと考えている。

歴史と文化のまちをめざして 足利市歴史的町並修景事業

足利市都市計画課計画係長 飯野 健一



東の小京都足利

関東平野と日光連山が接するところ、東京から八〇km、東武伊勢崎線で浅草から八〇分のところに位置する足利市は、室町幕府を開いた坂東武士の頭領足利尊氏のゆかりの地である。一昨年はNHKの大河ドラマ「太平記」で一躍全国に知られるようになった。まさにテレビの力の偉大さを痛感したものである。同時期に足利学校の復原とあいまって、大河ドラマ放映によって、観光客は年間二五万人程度であったものが、一気に一〇〇万人になったのである。

足利市は、人口一六万七、〇〇〇人、東西一八・八km、南北一九・一kmの市域で、西は



足利市全景

群馬県に接する栃木県の西の端にあたり、両

毛経済圏の中心的都市である。

地域の約六〇％は山岳丘陵で、その山並は赤松を中心として緑深く、秋にはもみじの赤とあいまって、住む人の心を和ませてくれる。また市街地の中央を渡良瀬川がゆつたりと流れ、まさに、東の小京都の名にふさわしい、落付きのある地方都市である。

歴史と文化のまち

足利は古来文化のひらけたまちである。

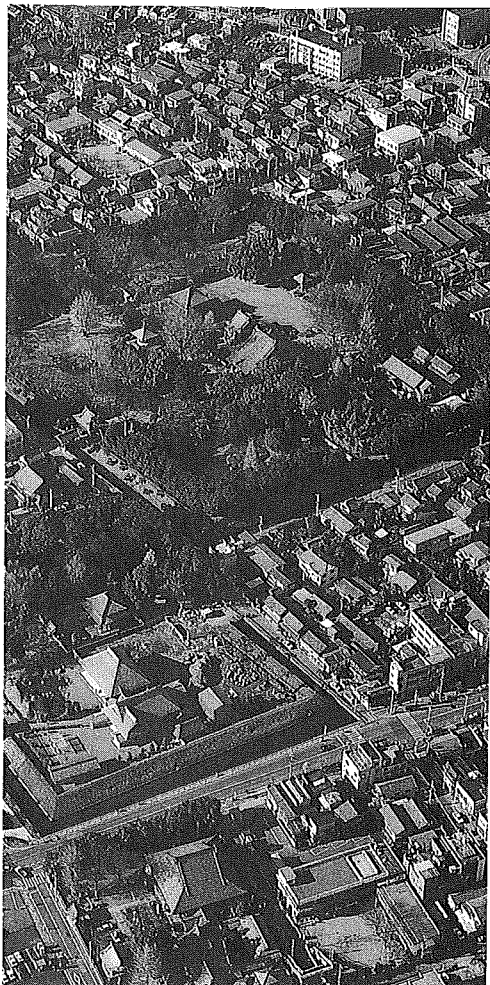
その象徴として、「足利学校」と「ほんな銭阿寺」がある。足利学校は、中世唯一の学校として、日本最古の総合大学として知られている。室町時代の最盛期には、全国津々浦々から三、〇〇〇人の生徒が学んだと言われている。宣

教師フランシスコ・ザヴィエルの手紙に「日本国中最も大にして、有名な坂東の大学あり、四方より向学の徒雲集す」と記されている。

この学校は、入徳門、学校門、杏壇門、孔子を奉っている聖廟等が往時をしのばせていたが、昭和六〇年から平成二年にかけて、足利学校ルネッサンス事業として、往時の姿が復原され、中世の雄姿が蘇った。まさに、足利の観光資源としてのみならず、教育と文化の原点として、今後その活用が期待されている。また学校に隣接して西北側に足利尊氏公六代前の祖・八幡太郎義家の孫足利義兼の居



足利学校



ばん阿寺上空

宅跡「饒阿寺」が鎌倉武家屋敷の面影を残して、四・一haの敷地周りに濠と土塁をめぐらし、巨大な緑の空間として、歴史のまち足利のシンボルとなっている。義兼が晩年大日如来をまつたことから「大日様」と呼ばれて、市民に親しまれている。

意欲的な都市施設整備

水と緑のまち足利は、栃木県第二の都市として、早くから都市施設の整備に着手した。足利のまちづくりは、古く大正一一年頃に始められた耕地整理によって、現在の旧市街地の基礎がつくられた。当時としてはぜい沢と思われる広幅員の道路は、自動車社会の現代

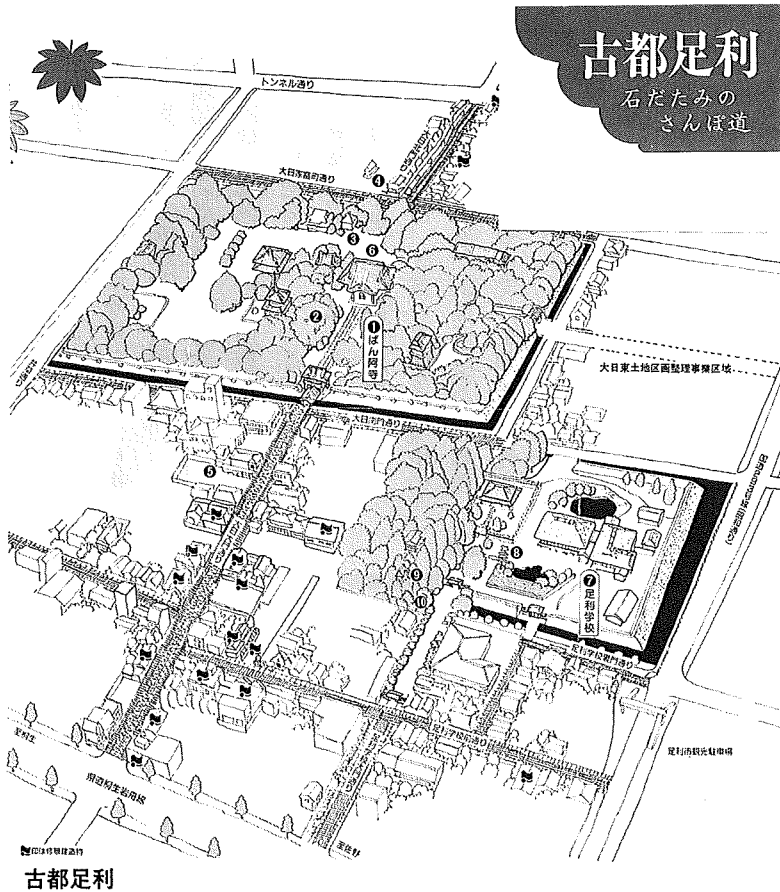
にも十分対応し得るものである。先人達の先見の明には、頭の下がる思いである。戦後は土地区画整理事業による市街地整備が積極的に進められ、現在まで施行済が一五地区、施行中が七地区・計画中が四地区である。最終的には市街化区域三、一五四haの約三六％を整備することになる。また街路整備や公園整備も活発に行われている。この様な事業によって整備された道路には、必ず植栽がされている。春ともなると市内を東西南北に走る道路は、市の花つじや、市の木かえでの新緑で彩られ、道ゆく人の目を和ませている。特に高木として花木が多いため、五月の足利祭りの時期は、道路両側の白やピンクの花

が祭りを盛り上げてくれている。また渡良瀬川の河川敷を河川公園として整備し、四季折々の花が植えられて、足利を訪れる人々や市民の目を楽しませている。

また、市街地北部に位置する、美しい赤松の山々を借景とする赤松台住宅団地では、道路に面した生垣を、道路ごとに樹種を決めて植栽をして、潤いのある緑豊かな道路景観を呈している。この様に足利市は地方都市としてはめずらしい程、まちづくりが積極的に進められている。

歴史を生かしたまちづくり

都市施設の整備が進められる中で、古くからあった神社や屋敷の森や大木が少しずつ消えていくことと共に、足利固有の文化や風土が失われていく様に感じられた。そこで、市民各界層からなる「特色あるまちづくり推進研究会」を組織して、調査研究を行った。その結果、足利の「顔」づくりの方向付けとして、①都市デザインの検討、②市民文化の向上と充実、③歴史的建造物の保存と創出、の三つの提言がされた。この提言を受けて、足利固有の歴史・文化・自然・風土などを生かした「特色あるまちづくり」が進められることとなった。



先ず昭和五五年度には、国土庁の「伝統的
文化都市環境保存地区整備事業」を導入して、
足利の中心商店街から足利学校までの約一〇
〇mのアプローチ道路の整備に着手した。ま
さに、「現代から中世へのアプローチ」とし
て、その歴史的雰囲気醸し出すため、約一
億円かけて、従来のアスファルト舗装を撤去
し、御影石の石畳とし、歩道には学校内の

宇降松の伝説に因んで松を中心とした植栽を
行った。また、N T T・東電の協力を得て、
電線の中地化を行い、道路景観の整備に努め
た。道路施設としての街路灯もデザイン化し、
公衆電話のボックスもN T Tの協力によって、
足利学校への歴史的道すじに相応しいデザイ
ンのもとした。

雨に打たれた後の石畳は一層すばらしいも



足利学校大門通り

のだ。しかしこの御影石は機械による切断の材料を使用したため、雨の日は滑って歩きにくいとの苦情もだされた。

学校へのアプローチ道と同時に、鏡阿寺周辺の歩道の整備も着手した。濠に沿った歩道には、庭園のイメージを出すため、鉄平石を使用した。手摺りには銅板でデザインし、風格ある武家屋敷跡に相応しいものとした。しかし鉄平石の歩道の問題点として、観光客等の車のわんわん駐車（車を片方歩道に上げて駐車すること）によって一部ひび割れが生じ、はがれることがある。

この様な国土庁のパイロット事業を受けて、昭和五七年度から建設省所管の新規事業である、「歴史的地区環境整備事業」の採択を得て、国史跡である足利学校、鏡阿寺周辺約四〇haの地区について、整備に着手した。

この地区は、震災も受けず旧態然とした細街路があり、国史跡としてその歴史的雰囲気と相応しい整備が必要であるとのことで、①国史跡の参道に相応した道路の整備、②歴史的環境の保全と活用、③質の高い生活環境の創出と沿道景観の創出、④地区内交通の処理の四点をめざした。そこで、足利の歴史性を表現するため、路面パターンの工夫、沿道に市民や観光客の集える小公園の造成、歴史的景観を阻害する電柱の撤去等を基本として、地域住民と調査研究を行い、次の様な整備を行うこととなった。

(1) 大日大門通り

足利市の中心商店街から鏡阿寺までの幅員四～六mの表参道約二二七mについて、鏡阿寺大門の参道に相応しいグレードの高いものとするため、御影石の小舗石（ピンコロともいい九cmの立方体）を敷き詰め、中央部には参道としての雰囲気を出すため、マーケットサイズ（四五cm×九〇cm）の平御影石を布設した。舗装構成はC B R試験をもとに、設計

整備概要

歴史的地区環境整備街路事業

総事業費約4億9千万円

路線名称	延長	面積	施工年度
大日大門通り	237.5m	1,380㎡	S.57年～S.59年
大日北門通り	146.5m	1,068㎡	S.58年～H.1年
足利学校前通り	259.3m	1,406㎡	S.60年
大日南門通り	208.7m	1,189㎡	S.62年～S.63年
大日家富町通り	223.8m	955㎡	H.1年
足利学校裏門通り	96.8m	342㎡	H.2年

伝統的文化都市環境保存地区整備事業

総事業費約6千万円

足利学校大門通り	94.1m	860㎡	S.55年
----------	-------	------	-------

C B R二二とし、計画交通量はL交通とした。小舗石は耐久性に優れ、滑り止め効果もあった。

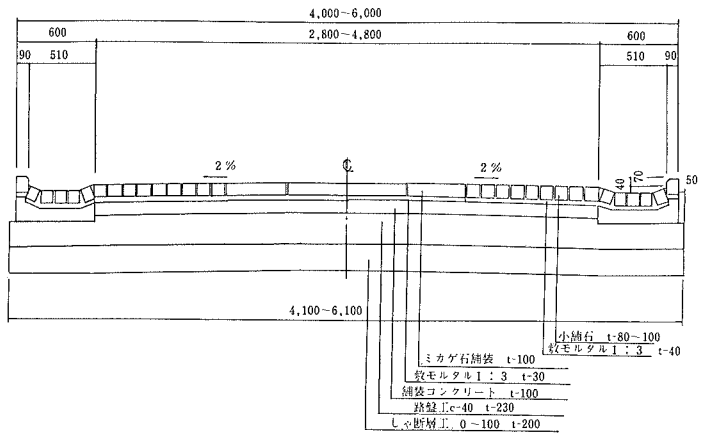
ところが思いもよらない指摘がだされた。

自動車と歩行者が共存する様に配慮した結果、自動車が通過するとき、歩行者は道路両側に避けて歩くために、女性のハイヒールの踵がピンコロの目地に入ってしまうとか、自転車の籠の中の玉子が割れたなどの苦情がでた。しかし総体的には、当初の思わく通り、歴史的環境の創出としては効果的であった。

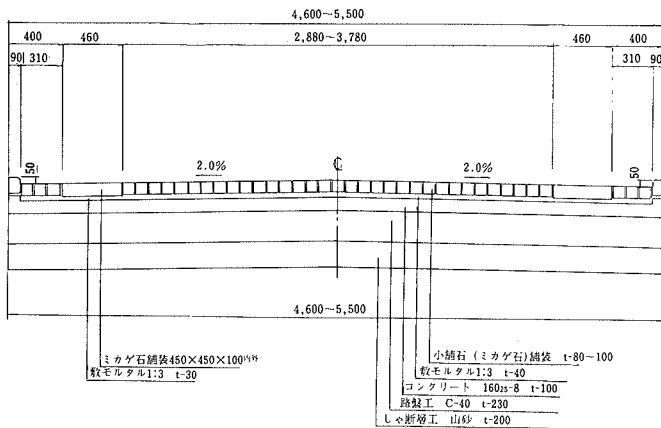
また、参道の景観に空間的余裕を持たせるために、観光客や市民の憩いの場として、小



大日大門通り

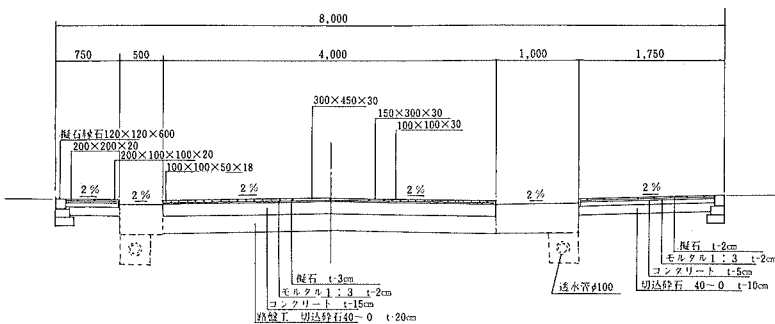


大日大門通り横断面



足利学校通り横断面

(2) 足利学校通り
大日大門通りで指摘された点を反省し、公園を設け、その一角に、足利尊氏公の立像を建立した（日展審査員、横浜国大教授中村宏氏作）。このスペースは、隣接した茶屋、みやげ店とマッチして、歴史的雰囲気醸しだしている。また他の道路との交差点については、小舗石を銀杏張りとして、歩行者と車の共存を図った。



大日北門通り横断面

(3) 大日北門通り
この道路は、それまで整備した路線と異なり用地買収により、幅員8mを確保した新設道路のため、住民の意識も従来のものとは異なる。この路面については、歩行者の快適性を出すため、小舗石の目地をつめ、かつ両側に平板を布設した。また、前回指摘された両側の排水施設用の溝をV型からL型にし、沿道宅地の出入りし易い様に段差解消を図った。

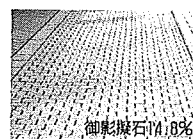
④ ミカゲ石を敷いた広さは？

1991年2月現在

足利学校大門通り	860㎡
大日大門通り	1,380㎡
大日北門通り	1,068㎡
足利学校前通り	1,406㎡
大日南門通り	1,189㎡
大日家富町通り	955㎡
足利学校裏門通り	342㎡
Σ 7,200㎡	

畳にして敷
えるとなんと ≒ 4,347 畳の広さ

⑤ 使用した
御影石の種類。



銀杏張り

なり、御影石の使用については、住民の同意が得られなかった。そこで、建設省の指導もあつて、擬石を使用することとなった。これは以外にも、住民から歩き易いとの好評を得た。また、単価的にも、御影石の自然石よりも割安であつた。

この道路は、鏝阿寺と県道を接続するため、通過交通の処理が問題となった。地元住民にとって、それまでの静かな環境や子供の安全を守るため、可能な限り、通過交通を排除することの希望が、強くだされた。そこで、車道の幅員や交通規制等の検討を重ね、最終的には、車道四・〇m、両側の植栽を含めて

一・二五mと二・七五mの歩道をボンネルフ風に計画し、自動車走りにくい景観及び形状とし、対面交通とした。また、県道との接続部は、十字路とせず、少しずらして接続し、車が入りにくい構造とするとともに、歩行者優先の意味から、接続部は擬石の色を白から赤茶系にした。これによって運転者の注意を喚起することができた。

まちなみ景観事業

国史跡周辺の道路整備が進むにつれ、路面や街路樹、街路灯等の道路本体及び道路施設

の景観がグレードアップされ、国史跡の歴史的景観にマッチしたものとなった。しかし、今一つ何か物足りないものが感じられた。それは、国史跡や石畳等公共空間の景観整備がされた道路と、周辺の民家や塀等の私的空間が調和に乏しいことであつた。道路を行き交う人々や、車を運転する人の視線は、道路自体と共に、沿道の建築物や塀等も含めた全体をアメニティーとしてとらえている。従って、道路自体の整備と合せて、沿道の建物等の景観整備をする必要があるということになった。そこで、建物の新築、改築があると聞くと、

まちなみ修景補助基準

補助対象	補助率	限度額
1. 新築・改築の際に、外観を修景基準により修景する経費	2/3以内	300万円 (200万円)
2. 修理又は外観の一部手直し、色彩の変更により修景するのに要する経費	2/3以内	120万円 (80万円)
3. 門・塀の外観を修景基準により修景するのに要する経費	2/3以内	150万円 (100万円)
4. 同上の修理、外観の手直し、色彩の変更により修景するのに要する経費	2/3以内	90万円 (60万円)
5. 修景上必要な生垣や植栽等に要する経費	2/3以内	30万円 (20万円)
6. 修景上支障となる物件の移転・除却および必要な物件の復旧に要する経費	2/3以内	15万円 (10万円)

施主のところへ行き、歴史的雰囲気のあるものをつくることをお願いしてまわるようになった。「口を出すのが、金を出さない」このお願いは、施主にとって、大変迷惑なものであったにちがいない。それでも、設計事務所や、施主の協力をいただき、何軒かの修景ができた。その後、県の誇れるまちづくり事業の一環として、「歴みち」沿道の修景補助制度をつくり、一定の要件を満たした建築物等に二〇〇万円を限度として、補助することとなった。平成四年度までに一八件の該当



修景建物

があった。修景補助に当たっては、これらの助言、指導を都市デザイン委員の方々にお願している。
都市デザイン委員会は、昭和五五年に設けられた組織で、主な活動として前述の外に、公共公益施設のデザイン・色彩についての助言、「あなたの家もまちの景色」をキャッチフレーズにして、地域の特性に配慮した建物について、市長が顕彰する「建築文化賞」の審査も行っている。

これからのまちづくり

以上足利市における、特色あるまちづくりの一例を紹介させていただきましたが、幸にも足利市の場合は、ある程度人々のコンセンサスが得られていたため、まちづくりの方向も、これらをふまえて行うことができた。そして、市民と行政が一体となったまちづくりの実績が認められ、昭和五九年度には、自治大臣から「潤いのあるまちづくり優良地方公共団体」として、表彰の荣誉に浴することができた。

以来、これらのまちづくりを起爆剤として、当区域以外においても、景観に配慮した橋梁等の公共施設や民間建築物等がつくられてつある。

今後は、更に一歩踏み込んだまちづくりをするため、市民意識の高揚を図るための啓蒙や、新たな誘導策の検討をし、住民と一体となって試行錯誤を繰り返しながら、「住みたくなるまち、住んでよかったまち」を目指して、息の長い活動を進めていきたい。

国道一七号丹波島橋景観整備について

“ふるさとの歴史・風景にとけこむ

「やすらぎの場」創りを目指して“

長野県土木部道路建設課橋梁係長 山口 千紘

概要

丹波島橋が架る国道一七号は、長野市中御所を起点として、一部国道一八号を重用しつつ、千曲川・信濃川沿いに北上し、飯山市を経て新潟県に入り小千谷市に至る幹線道路である。このうち、長野市荒木・長野市青木島間は、平成元年三月まで国道一八号として建設省直轄管理区間であったが、篠ノ井バイパスが供用したことに伴い元年四月より長野県管理となり現在に至っている。

初代の丹波島橋は明治二三年（一八九〇）

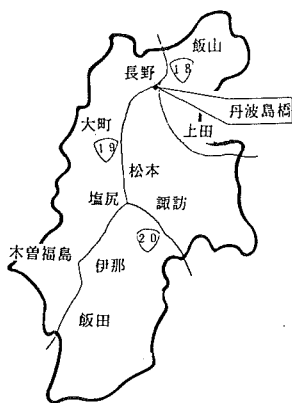
九月、丹波島地区の人々によって民間経営の有料橋として架設された。この橋は全長三百間（五四〇m余）、幅三間（五・四m）の当

時としては見事な木橋であったが、たび重なる水害による補修費の増、また信越線の開通による丹波島宿の衰退に伴い民間経営が困難になり、明治三二年（一八九八）に県に買い上げられ、明治三五年（一九〇二）、大正三年（一九一四）の二度の架け替えを経て鋼橋の丹波島橋に至るのである。

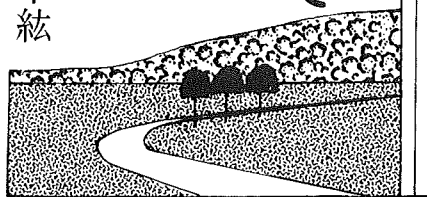
昭和七年一二月に竣工したこの鋼橋は橋長五四一m・幅員二一・五m・九径間のゲルバー型トラス橋であり、周囲の山並にマッチした優雅な形状は地域の人々に永年親しまれてきた。

竣工以来五十年余の歳月が過ぎるなか、架設当時とは質、量共に比べものにならないほど増大した過酷な交通需要にも耐え、その役

目を十分に果たしてきたが、老朽化による床版等の損傷が著しいこと、及び車社会の拡大等による絶対的な交通容量の不足から恒常的な交通渋滞が生じており、道路機能を向上させ、ボトルネックの解消を図ることが急務となっていた。このため建設省で国道一八号直



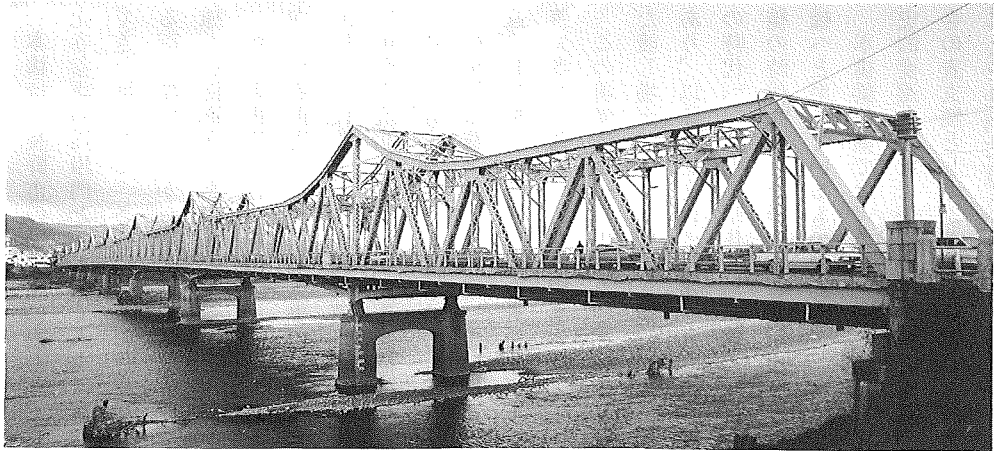
位置図



轄事業として、旧橋下流側に橋長五四七・五m、幅員一一mの新橋（都市計画四車線のうち暫定二車線分）を昭和五八年から下部工に着手し、六一年一二月に供用した。

旧橋は建設当時より高欄（裝飾白みかけ）、親柱（花崗岩・内装デザイン灯）等意匠をこらしたデザインが施されており、市民に親しまれていたことから、新橋においても、親柱、高欄、橋詰広場等に旧橋の面影と仏都長野市のイメージを配慮した修景がなされている。

上流側二車線については長野県施行で、本橋を含む、前後一、八〇〇mの区間を対象に、道路幅員を現在のほぼ二倍に拡張する四車線化の道路整備事業が平成元年度から着手された。旧橋を撤去した跡に、橋長五五〇・四m、幅員一一m（車道部六・五m）の新橋を計画した。橋梁タイプは三径間連続鋼箱桁二連、二径間連続箱桁一連、単純鋼板桁一連からなる九スパンの鋼橋であり、平成元年一月に下部工事に着手し、平成三年度には上部製作及び架設工事、そして平成四年度には橋面工事・景観工事が加わり、平成五年三月、全線四車線の丹波島橋が完成供用した。ここに鋼橋の二世橋が誕生したのである。



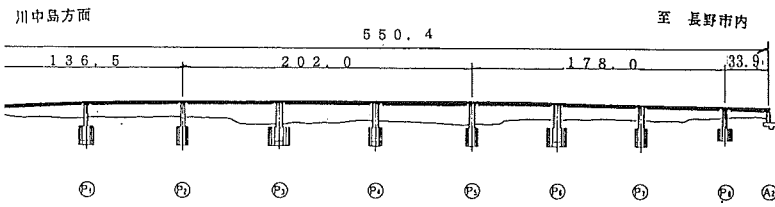
旧橋（ゲルパートラス橋）



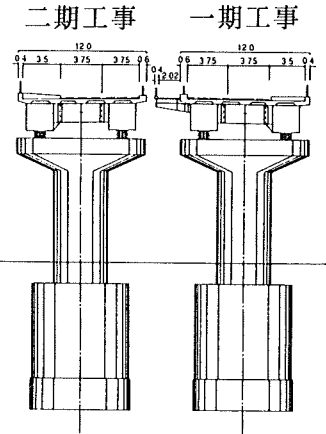
新橋全景

■丹波島橋設計諸元

路線名	一般国道117号
橋梁名	丹波島橋
河川名	一級河川 犀川
道路規格	4種 1級
設計速度	60km/h
橋の等級	1等橋 (TL-20)
橋長	1期線 L=547.5m
	2期線 L=550.4m
橋梁幅員	歩道3.5m+車道7.5m+中央帯2.6m +車道7.5m+歩道3.5m
事業費	1期線 32億円（内工事費29億円）
	2期線 37億円（内工事費35億円）



一般側面図



横断面図

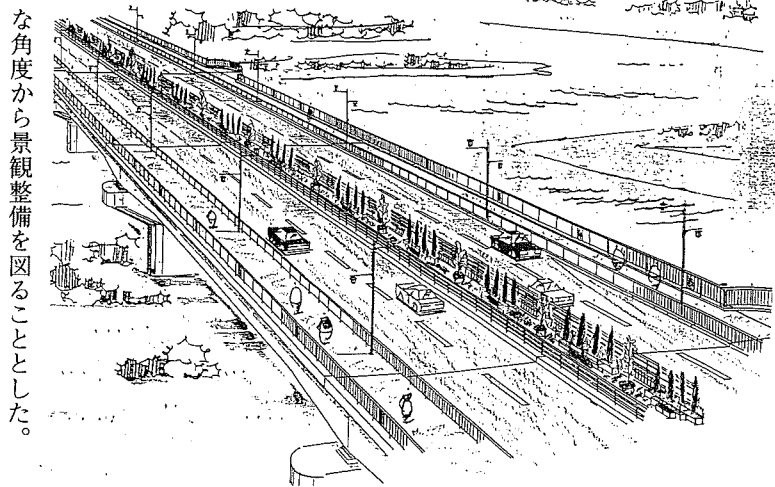
景観整備

本橋は、長野市の表玄関にあたり、また善光寺参詣の通用門として広く人々に親しまれてきた橋である。さらに、この丹波島橋を通る街道筋は古くから善光寺街道とも呼ばれ、様々な街道文化を育んできたところである。

善光寺街道とは、中山道から分岐して善光寺へ至る街道であり、佐久平の追分宿から千曲川沿いに北上する北国街道と、松本平の洗馬宿から筑北山地を北上する北国西街道の二つの街道から構成されていた。そしてこの二つの街道は篠ノ井追分にて一つの街道になり、遠く北アルプス連峰に源をもつ犀川を渡って善光寺へと通じていたのである。

この善光寺街道の中にあつて犀川に置かれた渡し場が、いわば丹波島橋の歴史的原点であり、以降街道文化の変遷とともに「渡し舟の時代」、「舟橋の時代」、「木橋の時代」、「鋼橋の時代」へとその姿を変え、現在の丹波島橋へと至っているものである。

本橋梁整備では、この一連の街道文化の歴史の変遷を後世に伝えつつ、長野市及び善光寺の表玄関としてふさわしい橋づくりを行うことを念頭に置き、広く人々に親しまれる「やすらぎ場」とすることを目指して、様々



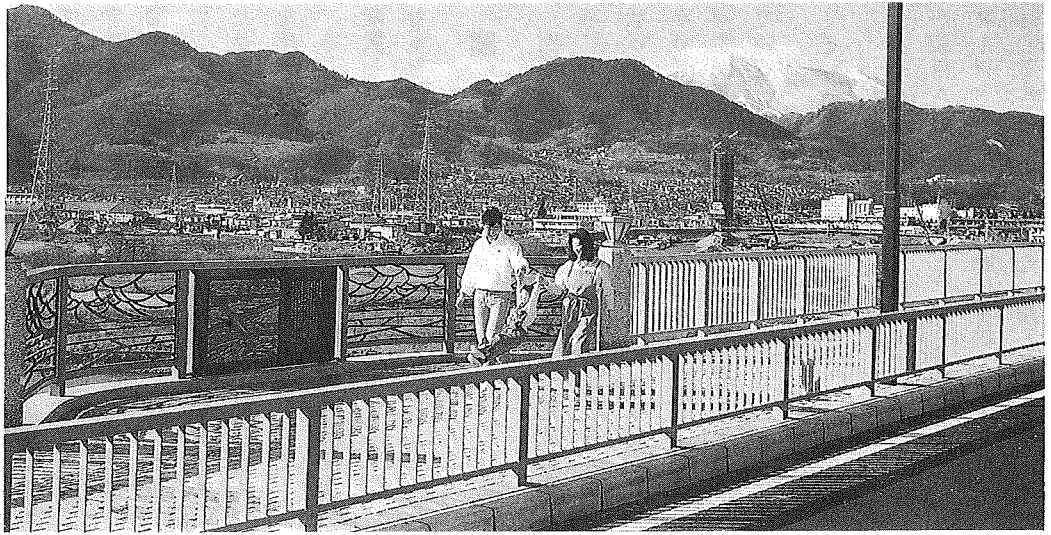
鳥瞰図

バルコニー

な角度から景観整備を図ることとした。

丹波島橋から西方を望むと、鹿島槍、爺ヶ岳等の北アルプス連峰を背景に流れ下る犀川と、戸隠連峰を背景に流れ込む裾花川とが西山山地を抱き込むように迫ってくる。そして、川の流れとともに広がってゆく善光寺平の姿

バルコニー



が美しく映る。また視界をぐるりと廻せば、その昔、上杉謙信と武田信玄が決戦をくり広げた川中島平、遠く菅平から志賀高原を背景に広がる善光寺平が、犀川の流れに溶け込むかのように一望することができる。

このすばらして風景を心ゆくまで味わい、「うるおい」と「やすらぎ」の空間を生み出そうと四箇所のバルコニーが設けられた。そして、それぞれのバルコニーの高欄には、橋の歴史を後世に伝えようと「渡し舟の時代」、「舟橋の時代」、「木橋の時代」、「鋼橋の時代」の四つの歴史パネルが時の流れを追って一枚ずつ取り付けられた。さらに、パネルの両側には、昔から橋の移り変わりを見守り続けてきた丹波島橋からの風景をスクリーンとしてはめ込み、バルコニーの両隅には親柱を小さくした形の小柱を配置し、アクセントを持たせた。橋の歴史パネル越しに眺める北アルプスの山々は一見に価するものと思われる。

高欄部レリーフパネル

郷土出身の「きりえ画家」柳沢京子氏にデザインを委嘱し上流側、下流側にそれぞれテーマをもった四組の切絵デザインを選定、約一二m間隔に配置した。下流側には、「昭和の道祖神」と題して、道路交通の安全と、

地域の豊かな未来を希念し、信州の四季に憩う子供達の姿にその役目を託したものである。上流側については、「善光寺道の物語」と題し善光寺街道界隈の風景四態（善光寺、川中島古戦場、田毎の月、海野宿）を配し往時の道中を偲んだ。

<p>春</p> <p>降りつもる雪は、やがてわくわくする春への前ぶれです。春に、土に呼びかけて、道祖神。</p>	<p>秋</p> <p>信州の深みまった秋の青。涼の来てる川へを眺め、道祖神。</p>	<p>冬</p> <p>海野宿のたまたまのまじりには、日本人の心が暖かじもついでに、雪に、土に呼びかけて、道祖神。</p>
<p>善光寺</p> <p>半に引かれておれず、いりの伝説は、新利根の里から花魁を信託へと移るものがたりです。</p>	<p>田毎の月</p> <p>時代の中で初々たる姿を覚えていく田毎の月。月の満ちた日は、橋を宿をさぐる心なく感じと。</p>	<p>川中島古戦場</p> <p>戦国時代の武将たちの限りない夢の跡が、わたる坂道に浮かんでくるよびな川中島古戦場。</p>

レリーフパネル

親柱

旧橋の北詰には善光寺永代常夜灯が置かれていたことから、親柱については特に、善光寺の表玄関としての意味づけを強調し、袖高欄付灯籠型親柱を配置することとした。形状については、橋詰にある常夜灯との調和をもたせるよう八角形とし、重厚感と古風な格式を感じさせるエメラルドパール張りとした。

そして柱上部には、広がり感のある照明を配置した。なお親柱橋名板裏にはタイムカプセルを埋設した。

照明灯

照明柱は歩車道境界部分に設け、形式は車道灯・歩道灯の二灯式ナトリウム灯とし、形状は門前町をイメージした「卍」を形どったデザインとした。夜間にはオレンジ色した光の帯が浮かび上がり、幻想的な美しさを呈している。

インターロッキング舗装

歩道部には歴史パネルを備えたバルコニーが設けられるため、バルコニー部分のインターロッキングはその時代を表すデザインに対応させる形で配置した（渡し舟↓徒歩、舟



照明灯

橋↓人力車、木橋↓馬車、鋼橋↓車）、また時代の流れが右岸側から左岸側にかけて新しくなるため、歩道一般部には時代の流れをイメージしたデザインを施した。

タイルパターン(歩道部)



歩道部のインターロッキングブロックは、4箇所のバルコニーを結ぶ「時の流れ」を表現しています。

タイルパターン(バルコニー部)



バルコニー一部 I
便利な乗り物がなかった当時は、大きい荷物も背負って歩くしかなかった。



バルコニー一部 II
長野に人力車が輸入されたのは明治4年であった。その後年々人力車が普及したという。



バルコニー一部 III
明治末期ころには、馬車が陸上交通の最先端になった。



バルコニー一部 IV
昭和になると次第に自動車普及し、昭和37年頃からは生産台数の急上昇と、小型車の出現でマイカー時代の到来。

中央通路植栽

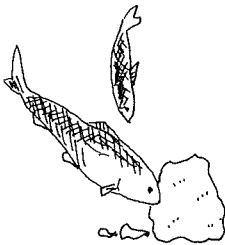
上流側二車線分の供用により管理用通路として利用される下流側二車線施工時の上流側歩道については、一箇所当たり五基のプランターを組み合せ、これを四〇箇所設置し植栽工を施した。樹種は今後の維持管理等を踏まえ、水は天からもらい水”的な管理程度でも耐え得るものとして、コノテカシワ、オオムラサキツツジ、サツキツツジ、アメリカハナミズキ、シバザクラ等を選定した。橋梁上であるため散水等の水管理が必要と思われ、当初、水道施設の設置を検討したが、設置費、維持費が嵩むため結局はプランター設置方式に落ちついたものである。

橋詰広場

橋の左岸側の上下流に、歩道に隣接して小公園を設け、その中に旧橋ゲルバートラスの可動沓、竣工記念碑、親柱、常夜灯、高欄レリーフ説明板等を配置し、橋に対する関心をより深めることができるよう工夫した。

本橋梁の景観設備においてはグレードアップ分として約一億五千万円余要したが、国及び地元長野市の御理解を得るなか、このような修景工を実施することができた。

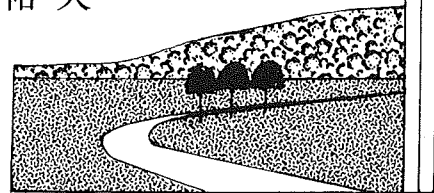
これらのことが、地域の人々に“うるおい、ゆとり、やすらぎの場”として親しまれ、人々にやさしい道づくりに少しでも貢献できればと願う次第である。



高架下の都市空間整備

若宮大通総合整備事業について

名古屋市農政緑地局緑地施設課 岩瀬 伸夫
同 土木局道路環境整備課 濱坂 裕



一 はじめに

名古屋市は平成元年（一九八九年）に市制百周年をむかえ、「世界デザイン博覧会」を開催したのをはじめ、多くの記念事業を行った。戦後、官民協力して築き上げてきた若宮大通もその一つに位置づけ、「次世代に引き継ぐ、うるおいある街づくり」の先行モデルとして、市民の多様なニーズに応えられる都市空間、また高速道路高架下を利用したユニークな公園として、総合的に再整備することとなった。

本編はこの総合整備事業について紹介するものである。

二 経緯

名古屋市の街づくりのシンボルの施設の一

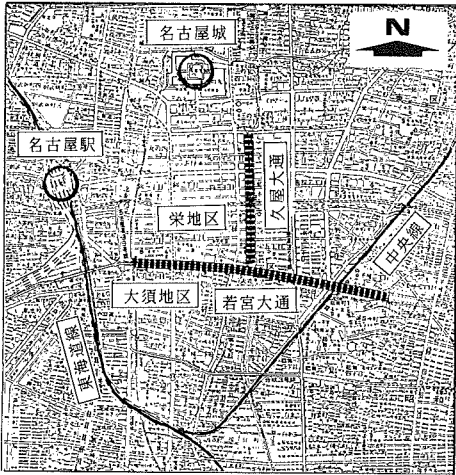


図1 位置図

つである市道若宮大通は、戦災復興土地区画整理事業により生み出された、幅員百m、延長約四km、また中央部に五七mの街園部を持った幹線道路であった。

この道路は、往復八車線、日交通量約五万台を捌く名古屋市の重要な幹線道路機能を持ちながら、また一方では、名古屋を象徴するイチヨウ、トウカエデの並木、広い街園からなる、みどり豊かなオープンな空間として市民に親しまれてきた。

しかし、近年になって沿道地域の一体化、活性化といった市民のニーズのもと、貴重な都市空間の有効利用といった観点から再整備の気運が高まってきた。

名古屋市では、中央街園部に収容する高架

式構造の「名古屋都市高速道路（市道高速一号线）」の建設を機会に、昭和六一年九月、次の観点からなる総合整備構想を公表した。

- 1 都心の幹線道路として、歩道・車道部及び街園部を含めた大通全体の環境整備
- 2 都心の貴重な空間として、これからのまちづくりの方向を示し、多目的利用を可能とする施設整備
- 3 沿道周辺地区のまちづくり気運に呼応し、地域の活性化を促す百mの空間整備

三 整備基本方針

整備区域と整備基本方針は次のとおりである。

1 整備区域

堀川（中区大須二丁目）から吹上（千種区吹上二丁目）までの延長約三・三km、全幅員百mとした。

2 整備方針

名古屋市のシンボリックな道路として、かつ多様な市民要望に応えられる都市空間としてふさわしいものとなるように次の六項目を掲げた。

- (1) 幹線道路としての機能を確保する
- (2) 歩道を含め、緑豊かな空間をつくる
- (3) 市民に親しまれる魅力的な空間をつくる

堀川（中区）～吹上（千種区吹上二丁目）、延長約3.3km、幅員100m

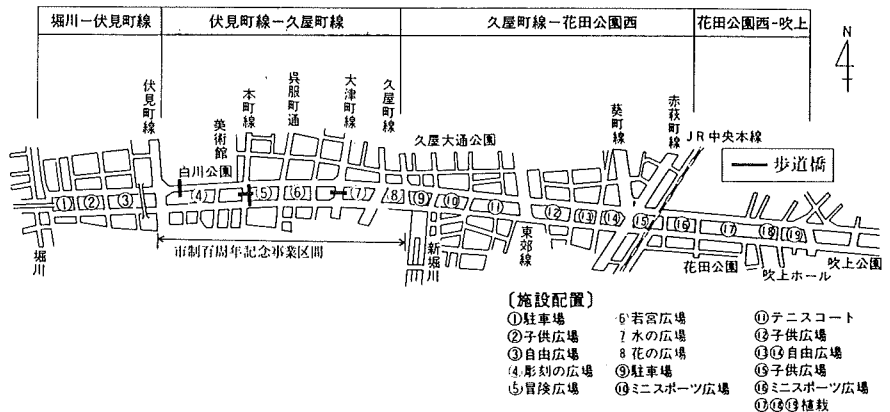


図2 整備区域

- (4) 都市景観としての連続性の確保、沿道との一体化をはかる
- (5) 水と緑の空間と都市高速道路構造物との調和をはかる

(6) 防災空間の確保に配慮する

このことは、幹線道路としての本来機能を高めつつ、一方で、都市空間に期待される総合環境を具備した「水と緑に囲まれた交流と触発の空間」としてグレイドアップを計ろうとするものであった。

デザイン都市をめざす名古屋市の記念事業であり、さらに都心の貴重な空間を対象とする大事業であることから、市民各層からは、沿道の地域ニーズに応えた施設整備にとどまらず、広域からの市民利用及び全国へ情報発信できる公共空間のあるべき姿となる内容で、整備して欲しいとの要望がなされていたところである。

四 総合整備計画

整備基本方針などをもとに検討し、作成した整備計画の内容は以下の通りであるが特に考慮した点が二点あった。

一点は、この大通が幅百mも有する特性から、以前より、まちの発展や市民交流を阻害している都市施設との認識もされがちで、近頃のまちづくりの連続性の確保、人の往来の高まりといった中で距離以上の隔たりとして意識されていたことに対してであった。

もう一点は、暗くて重たいという高架下の

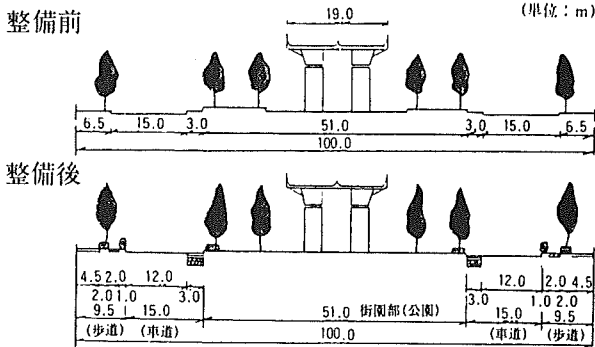


図3 標準断面図

マイナスイメージをいかにしてプラスイメージの空間につくりかえるかということであった。

これには高架構造物は半屋内空間をつくり出す重要な屋根であり、また橋脚も公園を構成する造形物として積極的に利用することにより、人が集まりイベントや出来事が起きやすい空間にすることができるとは思っていないかの発想が必要だった。

それを具体化させるために、名古屋高速道路公社と協議し、従前では構造物の修景は色彩によるものが主であったが、当路線において

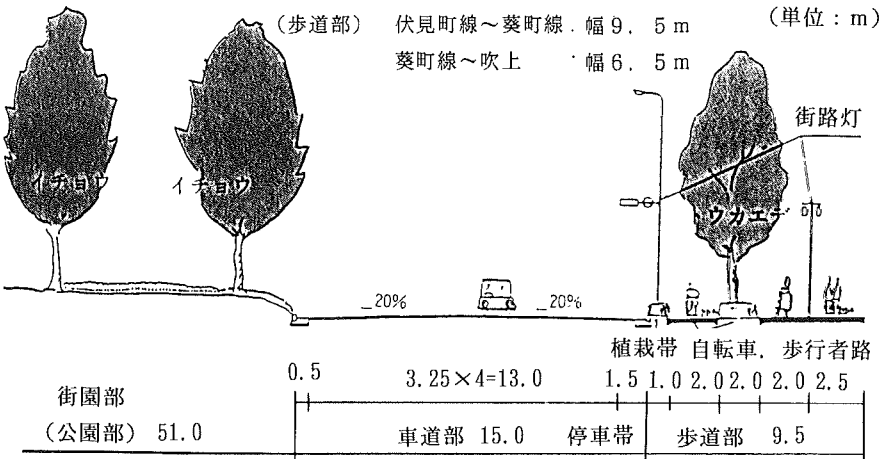


図4 標準横断定規図 (片側部分表示)

では、下部工における二柱式橋脚、上部工における台形箱桁二主桁断面ならびに現場継手部はボルト締に替えて現場溶接にするなどの構造形式の対応をいただき、公園計画を大きく発展させることができた。

(整備計画の内容)

①車道部

東西方向の幹線道路であり、これまでと同様に片側四車線を確保し、さらに交通量の円滑化及び沿道へのアクセスをそれぞれ高めるため、主要交差点には付加車線を設け、全線に停車帯を設置するとともに、路線バスの停留所にはバス停車帯を切り込み設置している。

②歩道部

都心の回避空間として、「ゆとりとうるおい」といった面から再整備し、標準区間において、3m拡幅して九・五mの広幅員歩道とした。既存の街路樹(トウカエデ)を生かして二列の連続植栽帯を設けるとともに落ちつきのあるカラー舗装を施した。また、中央には街路灯を連続に設置し、夜間の街路景観を演出するとともに、要所に水飲施設、スツールなどを配した休憩スペースを設け、安全と利便性を高めている。さらに都市景観の向上に資するため、関係機関の協力のもと各種標識、街路灯などの柱類の整理総合、美装化をはかっている。

③街園部

基本幅を五一m(歩道部の拡幅に伴い六m縮小)とする広幅員の中央帯であり、中央に市道高速一号線(標準幅員一九m、桁下九)



若宮大通車道部

一九mの二柱式高架道路)を収容している。計画は、両サイドの既存木(イチヨウ)の並木を生かし、緑化及び修景により高架構造物との調和、一体化を計り、高架下といったマインスイメージを払拭し、歩道緑化と合せ百m道路にふさわしい開放的な街路景観の創出に努めている。さらに、都心における貴重な空間として、また地域をジョイントできる空間とするため、全国的にもユニークな高架構造物が生み出す半屋内空間をフル活用した、魅力的な公園として整備をはかることとした。この大通は、防災空間として大規模震災時



若宮大通歩道部

における広域避難場所の機能も担っているため、施設計画にあたっては、「緑の広場づくり」を基本とし、東西を結ぶ長い帯状の公園において、一定ゾーン毎に沿道土地利用との関連性を考慮した空間変化に工夫をはかり、「四季のうつろい、文化のかおり」を感じさせる雰囲気づくりに努めた。

④歩道橋

地域の一体感を高め、街園の連続的利用を安全・快適なものとするため、三箇所歩道橋を設置した。いずれも、沿道施設や公園及び地域性との調和を考慮し、橋単体としても

印象的で質感あるデザイン性の高い型式を採用するなど、街路景観の形成に工夫をこらしている。

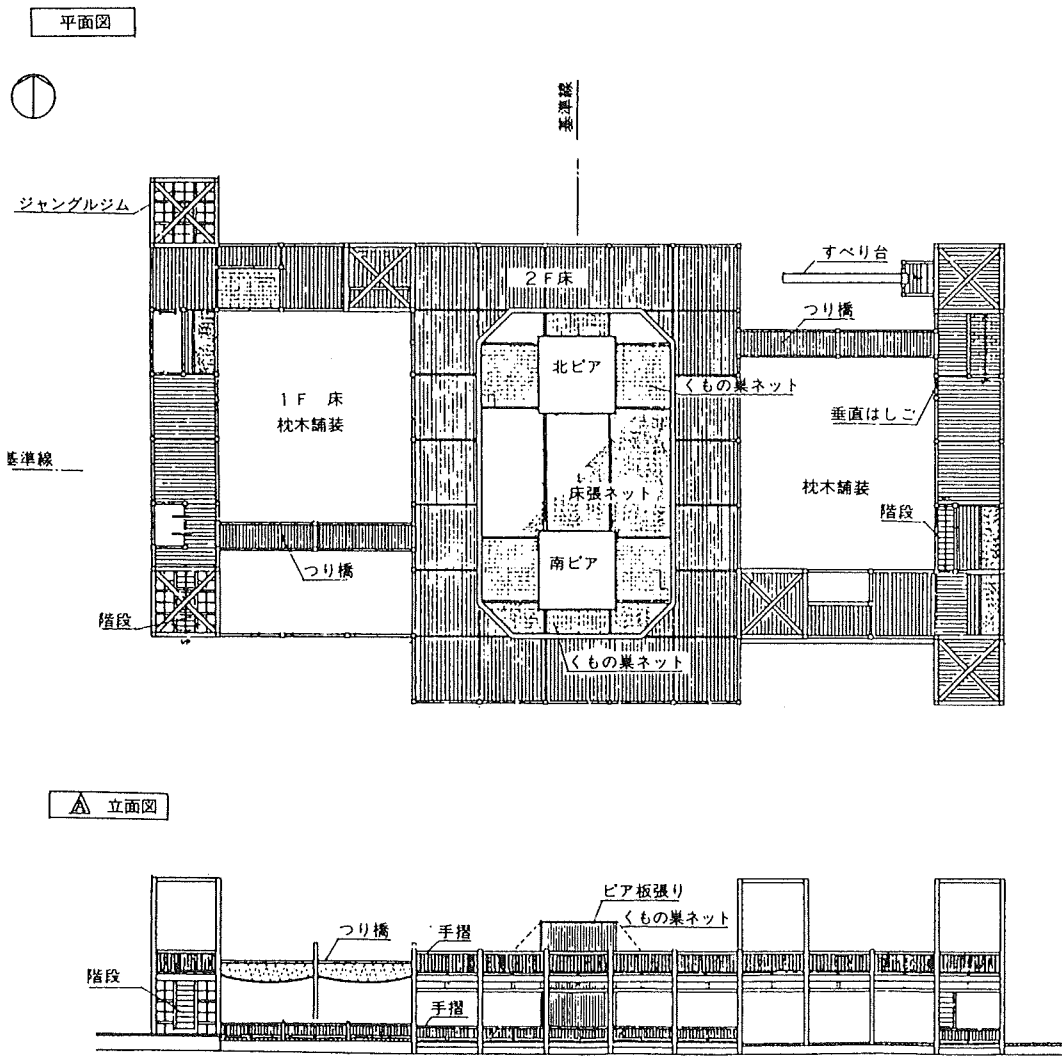
⑤植栽

植栽計画を街路景観を高める基本に位置付け、道路空間の広がりを最大限に引き出すための工夫をはかっている。既存の街路樹の充実化をはかり、連続植栽の樹種には柔らかな感じの低木(ロニセラ・ニティダ)、広がりを感じさせる地被(ヘデラ・ヘリックス)を選定し、落ちつきと広がりある景観をつくり出している。その他、草花や中木をアクセントとして所々に植栽するとともに主要交差点には、街角のシンボルとして花や樹形の美しい樹木(コブシ、ハナノキ等)を植栽し、特色ある街角づくりをはかっている。

五 高架下公園施設

次に高架下に設けた公園施設について主にデザイン面で配慮した点を中心に紹介したい。公園全体のデザインの基調としては、周辺の環境に広く開かれ、かつ都市の風景の一部となる様な公園デザインを展開したいと意図した。具体的には名古屋の高速道路の下の中にしか実現できない公園とするため、

- (1) 高速道路構造物を造形物として積極的



に捉え、公園全体の空間構成に生かした。また、その構造物をさまざまに修景し、公園施設化することにより空間全体の一体化を図った。

図5 冒険広場一般図

(2) 来園者やイベント、沿道の建物群を「図」と考え、他の大部分の公園施設を「図」を引き立たせる「地」としてデザインした。

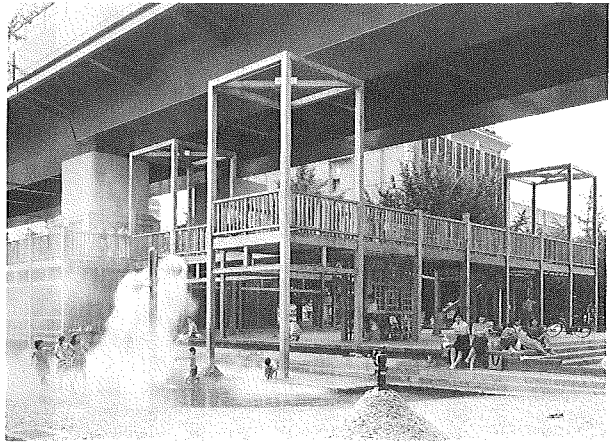
(3) それぞれの広場は独自で明確なデザインコンセプトを持ちながら、高速道路と調和のとれたおらかで拡がりの感じられるスケール感のある施設内容とした。

なお、デザインイメージを具体化するに当たっては多くのスタッフのアドバイスと協同作業を必要とした。造園スタッフは名古屋で活躍している造園コンサルタント三社、彫刻の広場ブロックを造形作家 庄司達（さとる）氏、水の広場を彫刻家の 新宮晋（すすむ）氏、イベント関係のアドバイスを喜多内十三造（とみぞう）氏、一連の照明デザインを石井幹子（もとこ）デザイン事務所に各々頼んだ。

代表的な事例として、冒険広場及び水の広場について次に述べる。

冒険広場

高架が生み出す屋内空間に対してのイメージ作りとして、都市の縁側↓日本家屋の縁空間↓尾張地方の農家へと発想が展開していき、縁側空間における遊びをテーマとした冒険広



冒険広場

場のコンセプトができあがった。尾張の農家の間取りを基本として施設計画を進めたことから、屋内では具体的には高速道路のピアを板で化粧し大黒柱に見たて周りの床を板張りすることにより、居間、座敷、縁側を創造。

また、土間、板の間といった日常作業をする場所と合わせ二階建の母屋を形成するとともに、階段、梯子、格子戸あるいは天井裏にあるくもの巣など、これらをデフォルメし大型木製複合遊具の「冒険とりで」を創作した。土間にあたる砂場には蜂の巣ブロック、ひよこのスプリング遊具を配置した。屋外では客間前の池を徒渉池とし、人工的ながらも自然を感じさせ遊び心を高めるよう、朝もや噴水や、夕立シャワーの噴水を配し、子どもたち

の冒険心と創造性を育んだり、公園利用者にやすらぎを与えるよう演出した。

水の広場

この広場は東西で高低差が三・五m程ある。この高低差を利用して上の池と下の池との二つの池をつくり、それらの間を流れ（カスケード）で結んでいる。二つの池の中心部には各々動く彫刻を据えている。この広場は「風の彫刻家」と呼ばれる新宮晋氏の計画案をほぼそのまま具現化したものである。殺伐として無機的なこの高架下の空間を「都市の自然」を感じさせる空間として、また、この場所では創出し得ない空間に変身させたものである。高架に取り付けられたシャワー装

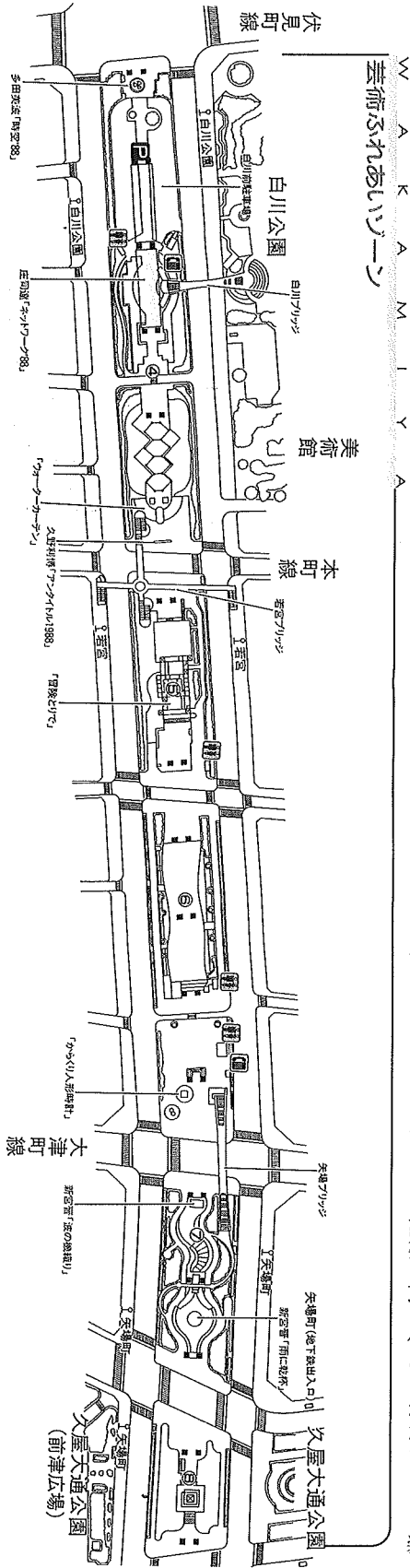


図6 百周年記念事業区間高架下広場



水の広場

置から落ちた人工雨は、下の動く彫刻に落ちる。可動式の樋は回転し、溜った水を一枚の織りあげられた布状にして下の水面に落とす。波紋が広がり、流れを発生させる。この彫刻が作品「波の機織り」である。下の池にも人工雨をコップで受け織細にして軽やかに回転する作品「雨に乾杯」がある。

この広場は、夜が一層すばらしい。水しぶきに包まれたステンレス彫刻の動き回る姿にライトアップの光があたり、キラキラと水の妖精が舞うような幻想的な景観を呈している。高架下であることの最大の難点の一つ、暗く

て薄汚れたイメージを見事に拭い去り、逆転の発想により都市の創り出す矛盾空間を鮮やかに蘇らせた演出として評価されている。最後に新宮氏からのコメントを紹介する。

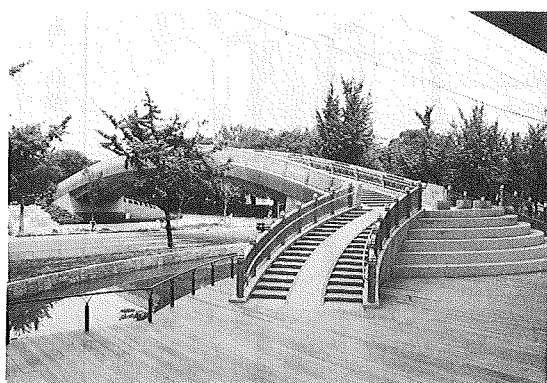
「水は、しずくとなって空間を飛び、流れや波となって移動する。そして、溜れば大きなエネルギーとなる。大きな自然の循環の中で、水はすべての生命を育んで、人の思いをやさしくする。この公園では二つの動く彫刻によって、水の魅力ある性質は増幅される。」

六 維持管理

市制百周年記念事業に位置づけられ、事業を執行した経緯から若宮大通は他と比べ高密度な施設整備がはかられた。特に公園部においては各種水景施設をはじめ彫刻、ミニメント、特殊遊具、花壇、環境照明施設、さらにはカラクリ人形時計塔に代表される寄付物件等々これまでの公園では余り見られない施設が数多く出現した。施設の特異性に加えて、高架下公園が必然的にかかえる管理上の課題、即ちホームレス対策など現場管理に当たっては頭の痛い問題が多い。特に高架下はいったん荒れ出すと都市の恥部として人の寄り付かない廃墟と化す危険性を常に孕んでいる。そのため現場維持管理には細心の注意と努力を



若宮ブリッジ



白川ブリッジ

注いでいるところである。現在、若宮大通公園の管理は中区の他の公園や街路樹とともに中土木事務所が現地管理しているが、これらがなかなか大変。無人無料管理で供用時間の制限もしていない。トイレは汚れてないか、ゴミは溢れてないか、徒渉池にガラスの破片が入ってないか、ネット遊具は切れてないか、噴水は正常に運転されているか、火の気はないか等々、ガードマンと清掃作業員が毎日入っている。それでもなお事故や施設の破損があつたをたない状況である。予算面を含め維持管理体制の一層の充実が望まれるところである。

いま都市施設を考えると、都市内公園は「緑」という次元を越えて、ますます都市生活や都市空間になじもうとし、一方都市空間はますます公園化されようとしている。

若宮大通は、幹線道路としての交通流の円滑化、貴重な都市空間としての多様な活用、そして都市景観などの総合整備により、緑と道路機能が一体となったより高い次元での都市空間として市民に供されることとなった。

今後は、周辺地区のまちづくりにより、この大通空間にふさわしいものへと誘導をはかるこ

七 あとがき

と、さらにこの大通がいつまでも親しまれつづけられる空間であるよう、維持管理及び運営面で工夫をはかることが課題と考えている。

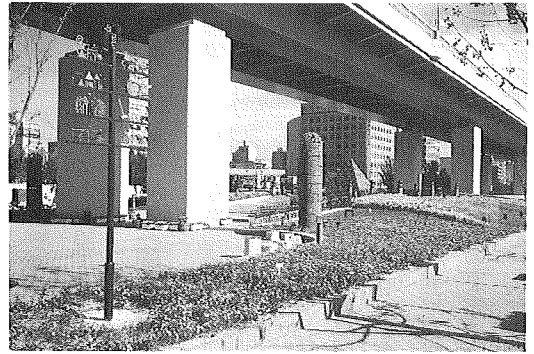
事業年度 昭和六二年度～平成元年度
事業費 六二億円

事業内容 延長約三・三km、幅員百m
歩道橋三橋

事業手法 街路事業（道路改良 二種）
県費補助事業



矢場ブリッジ



花の広場



彫刻の広場



カラクリ人形時計塔

道路整備緊急措置法施行令の改正について

建設省道路局路政課法令係長 中原 淳

はじめに

道路整備緊急措置法施行令は、平成五年四月一日に施行された「道路の修繕に関する法律の施行に関する政令等の一部を改正する法令」（以下「一括政令」という。）によって改正されることとなった。

この一括政令は、平成四年二月の閣議了解等を踏まえ、公共事業等に係る補助率等について見直しを行った「国の補助金の整理及び合理化等に関する法律」（以下「一括法」という。）を受けるとともに、一括法とは別に新たな道路整備五箇年計画の策定等のために行われた「道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律」により改正された道路整備緊急

急措置法等に基づき、建設省関係の関連政令の改正を行ったものである。

以下では、今回の補助率等の見直しの趣旨も含めて、道路整備緊急措置法施行令の改正の内容について、概説することとする。

第二条（国の負担金の割合の特例）

○第二条第一項

（国の負担金の割合の特例）

第二条 高速自動車国道と一体となつて全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路路として建設大臣が指定する一般国道（道の区域内のものを除く。以下同じ。）の改築で建設大臣が行うもののうち、次に掲げるもの以外

のものに要する費用について法第四条の政令で定める国の負担金の割合は、十分の七とする。

一 道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第三十八条第一項の規定により同令の規定による基準によらないことができる改築で、これに要する費用の額が建設大臣が定めた額を超えないもの

二 道路の交通に支障を及ぼしている構造上の原因の一部を除去するために行う突角の切り取り、路床の改良、排水施設の整備又は待避所の設置

三 道路の区域を変更し、当該変更に係る部分を一般国道以外の道路とする計画がある箇所の改築

四 車道の舗装につき道路構造令第二十三条第二項及び第三項に規定する基準によることを要しない場合における当該道路の舗装

五 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（昭和四十一年法律第四十五号）第二条第三項（第一号を除く。）に規定する交通安全施設等整備事業として行われるもの

1 第二条の趣旨

第二条は、一般国道の改築に要する費用に係る国の負担金の割合の特例を定めるものである。平成五年の改正前の規定では、道の区域を除く一般国道の改築についての国の負担金の割合を、（いわゆる直轄国道も補助国道も区別することなく）通常の場合は第一項で3/4とし、都市計画四車等に係るものについては第二項で2/3としていた。しかし、平成四年一二月の閣議了解等において、公共事業等に係る補助率等について、行革審答申等を踏まえ、体系化・簡素化等の観点から、直轄事業にあつては2/3、補助事業にあつては1/2を基本として恒久化し、事業の影響が広範に及ぶ等国の関与の度合い・関心の高さが強いものや補助事業の中でも国の責任が重いと考えられるもの等については一定の補助率等の高上げが行われることとなった。これを踏まえ、改正後の第

二条においては、一般国道をいわゆる直轄国道と補助国道とに区分し、それぞれ一定のものを2/3から7/10、1/2から5.5/10に高上げすることとしたものである。なお、離島振興法に係る一般国道の改築の負担金の割合の特例についても、新たに本条第三項で措置するものとした。

2 第二条第一項の趣旨

第二条第一項は、第四次全国総合開発計画（昭和六十二年六月閣議決定）において位置づけられた高規格幹線道路のような全国的な高速交通ネットワークを構成する一般国道については、特に事業の影響が広範に及ぶなど国の関与の度合いが強いことから、そのうちいわゆる直轄国道について、直轄事業の原則負担割合である2/3を7/10に高上げするものである。

3 第一項による高上げの対象

第一項による高上げの対象となるのは、次の要件をすべて満たすものである。

- (1) 高速自動車国道と一体となつて全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であること

先に述べたように、本項の対象は全国的な高速交通ネットワークを構成する道路であることから、一般国道の中でも国土開発幹線自動車道あるいは高速自動車国道に準ずる位置づけとされている。

すなわち、「一体となつて」とは、一般国道の定義規定における「あわせて」（道路法第五条第一項）より一体的・同格的な意味をあらわしている。また、「全国的な自動車交通網」となっているのは、自動車専用道路であること等を考慮して、高速自動車国道の定義規定（高速自動車国道法第四条第一項）にならつたものである。

これらの要件から、第一項の対象としては、四全総の高規格幹線道路のうち、一般国道の自動車専用道路（いわゆるB路線）が想定されることとなる。

(2) 建設大臣が指定するものであること

第一項は特定の道路の改築について国の負担割合を高上げするものであることから、(1)の要件を満たす道路のうち、負担割合の高上げを行う必要があるものを個々具体的に建設大臣が指定することとしたものである。この指定は告示により明らかにされる予定である。なお、本項に基づき建設大臣が指定する道路の対象としては、いわゆる直轄国道に限らずいわゆる補助国道も含まれる。これは、本項において、「建設大臣が指定する」という要件の対象は一般国道（道の区域内のものを除く。）で(1)の要件を満たすものであり、「建設大臣が行うもの」という要件はこちらにはかかっていないこと、また、いわゆる補助国道についての国の負担割合の特例を定めた第二条第二項におい

て第二条第一項の規定により建設大臣が指定する道路を対象から除くものから除いていることから明らかである。

(3) 一般国道(道の区域内のものを除く。)の改築

で建設大臣が行うものであること

第一項の対象は、いわゆる直轄国道に限定される。これは、第一項が直轄事業についての原則補助率を嵩上げするものであることによるものである。

(4) 一定の除外要件に該当しないものであること

第一項各号に掲げるものは、第一項による嵩上げの対象から除かれる。第一項各号の要件は、改正前の第二条第一項各号の要件のとおりである。すなわち、第一号から第四号までは、それぞれいわゆる特殊改良一種から四種、第五号はいわゆる交通安全一種であり、事業規模が小さいこと等から嵩上げの対象から除かれるものである。

なお、改正前の第二条第一項においては、「第四条に規定するもの」も除外されていたが、改正後の規定においては第四条に規定するものは除外されていない。これは、第四条は土地区画整理法第一一八条第三項及び第一二一条の特例であり、建設大臣は施行者とはならないが、改正後の第二条第一項は建設大臣が行う改築を対象を限定しているため、除外する必要性がなくなったためである。

○第二条第二項

2

一般国道の改築(建設大臣が行うものを除く。次項において同じ。)で、前項各号に掲げるもの、次に掲げるもの(同項又は次条第一号の規定により建設大臣が指定する道路に係るものを除く。)及び土地区画整理事業(土地区画整理法(昭和二十九年法律第九号)による土地区画整理事業をいう。以下同じ。)に係るもの以外のものに要する費用について法第四条の政令で定める国の負担金の割合は、十分の五・五とする。

一 都市再開発法(昭和四十四年法律第三十八号)による市街地再開発事業、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法(昭和五十年法律第六十七号)による住宅街区整備事業又は道路のみに関する都市計画事業に係る道路の改築
二 都市計画において定められた道路で舗装(前項第四号に該当するものを除く。以下同じ。)がされているもの又は舗装がされている道路に代わるべきものとして設ける道路で都市計画において定められたものについて行う改築(車道の幅員が十三メートル未満の道路について行う改築で当該道路の車線の数を四以上としないものを除く。)

1 第二条第二項の趣旨

第二条第二項は、いわゆる補助国道について、1/2という補助事業についての原則的な国の負担割合を5.5/10に嵩上げするものである。すなわち、補助国道も一般国道である以上、全国的幹線道路網を構成するもの(道路法第五条第一項)であることから、補助事業の中でも国の責任が重いものとして位置づけられる。そこで、原則負担割合よりも嵩上げを行ったものである。

2 第二項による嵩上げの対象

第二項による嵩上げ対象となるのは、次の要件をすべて満たすものである。

(1) 一般国道の改築(建設大臣が行うものを除く。)であること

第二項の対象は、いわゆる補助国道であることからこの要件が設けられている。

(2) 一定の除外要件に該当しないものであること

① 第一項各号に掲げるもの以外のものであること

第一項のところでも述べたように、特殊改良や交通安全一種といったものは事業規模が小さいこと等から嵩上げの対象から除かれる。

② 第二項各号に掲げるもので第二条第一項又は第三条第一号の規定により建設大臣が指定するものを除いたもの以外のものであること

第二項各号に該当するものは、いわゆる都

計四車等（都市計画で定められた四車線以上の道路等）であり、都市計画に位置づけられていることから地域における受益の程度が大きいものとして改正前の第二条第二項の規定においても一般の嵩上げ率（3/4）より低い率（2/3）を設定されていたところであり、今回の補助率等の見直しにおいても、都計四車等については基本的には原則負担割合である1/2が適用されることとされた。ただし、都計四車等であっても、第二条第一項又は第三条第一号の規定により建設大臣が指定するものについては、特に国の関心・関与の度合いが大きいものとして嵩上げ（5.5/10）を行うこととした。

(3) 土地区画整理事業に係るもの以外のものであること

土地区画整理事業に係る道路の改築については、改正前より第四条において特別の嵩上げ規定を置いて取り扱っており、今回の改正においても同様の取扱いとすることとしたものである。ただし、改正後の第四条が、後述するように、土地区画整理事業に係る道路の改築をあまねく対象とするのではなく、特定のもののみを対象とすることとなったことから、改正前のように「第四条」を除外するのではなく、「土地区画整理事業に係るもの

」を除外したものである。

○第二条第三項

3 一般国道の改築で離島振興法（昭和二十八年法律第七十二号）第五条第一項の離島振興計画に基づいて行われるものうち、第一項各号に掲げるもの及び土地区画整理事業に係るもの以外のものに要する費用について法第四条の政令で定める国の負担金の割合は、前項の規定にかかわらず、三分の二とする。

1 第二条第三項の趣旨

離島振興法においては、これまで離島振興法第九条第一項に基づき道路法第五六条の特例が定められていたが、一般国道については特に規定はなかった。しかし、今回の補助率等の見直しによって新たに離島振興法に係る一般国道の改築についても国の負担割合を嵩上げすることとなったことから、道路整備緊急措置法施行令において新たな特例規定を設けることとしたものである。

すなわち、いわゆる補助国道の改築については、第二条第二項の規定に基づいて原則として5.5/10の負担割合となっているが、離島振興法第五条第一項の離島振興計画に基づいて行われるものについては、補助率等の見直しの際に、地域特例に係

る補助率等については基本補助率等に対する従来の嵩上げ幅を維持することとされたことを踏まえ、2/3とすることとなったものである。

2 第三項による嵩上げの対象

第三項による嵩上げ対象となるのは、次の要件をすべて満たすものである。

(1) 離島振興法第五条第一項の離島振興計画に基づいて行われる一般国道の改築（建設大臣が行うものを除く。）であること

1で述べたように、本項は、いわゆる補助国道の改築のうち、離島振興法第五条第一項の離島振興計画に基づいて行われるものを対象とすることを明らかにしたものである。

(2) 第一項各号に掲げるもの以外のものであること

第一項と同様、特殊改良や交通安全一種といったものは事業規模が小さいこと等から嵩上げの対象から除かれる。

(3) 土地区画整備事業に係るもの以外のものであること

土地区画整理事業に係るものについては、第四条において特別の定めを設けていることから、そちらによることとするものである。

第三条（国の補助金の率の特例）

（国の補助金の率の特例）

第三条 都府県道又は市町村道（道の区域内のものを除く。）の改築で次に掲げる道路に係るものうち、土地区画整理事業に係るもの並びに前条第一項第一号、第二号、第四号及び第五号に掲げるもの以外のものに要する費用について法第四条の政令で定める国の補助金の率は、十分の五・五以内とする。

一 地域社会の中心となる都市（以下「中心都市」という。）とその周辺の地域の市町村（以下「周辺市町村」という。）又は中心都市と密接な関係にある中心都市若しくは高速自動車国道、空港その他の交通施設とを連絡する道路、中心都市及び周辺市町村の区域を循環する道路その他の道路であつて、自動車専用道路、他の道路との交差の方式を立体交差とする道路その他の中心都市及び周辺市町村における安全かつ円滑な交通の確保に特に資する道路として建設大臣が指定するもの

二 半島振興法（昭和六十年法律第六十三号）第十条に規定する道路

1 第三条の主旨

第二条が一般国道の改築に要する費用に係る国の負担金の割合の特例を定めているのに対して、第三条は、都府県道及び市町村道の改築に要する費用に係る国の補助金の率の特例を定めたものである。すなわち、都府県道及び市町村道の改築に要する費用については、原則的には、道路法第五六条により1/2の補助率で補助が行われることとされているところであるが、一定の機能及び一定の規格構造を有するもの（第一号）若しくは半島循環道路等（第二号）については、補助事業についての基本補助率である1/2より1ランク嵩上げて、5.5/10の補助率を適用することとした。

2 第三条第一号について

第一号は、前半において当該道路の機能に係る要件、後半において当該道路の規格構造に係る要件を規定している。

(1) 機能要件

本号に掲げられている機能要件は次のとおりである。（これらの具体的なイメージについては、**図1**を参照。）

- ① 中心都市と周辺市町村とを連絡する道路
- ② 中心都市と（当該）中心都市と密接な関係にある中心都市とを連絡する道路
- ③ 中心都市と（当該）中心都市と密接な関係

にある高速自動車国道、空港その他の交通施設とを連絡する道路

- ④ 中心都市及び周辺市町村の区域を循環する道路

⑤ その他の道路

ここで「中心都市」とは、「地域社会の中心となる都市」であり、具体的にどのような要件となるかについては、補助率嵩上げの趣旨や当該道路の存する地域の性格等により個別具体的に判断することになる。

「その他の交通施設」とは、高速自動車国道、空港のほか重要港湾、高規格幹線道路等を想定している。

「中心都市及び周辺市町村の区域を循環する道路」とは、原則として中心都市及び周辺市町村の区域における環状道路を想定している。

「その他の道路」とは、中心都市と（当該）中心都市と密接な関係にある大規模な工業団地、流通業務団地、住宅団地等（以下「大規模工業団地等」という）とを連絡する道路や中心都市と密接な関係にある交通施設と大規模工業団地等とを連絡する道路等を想定している。

(2) 規格構造要件

本号に掲げられている規格構造要件は、次のとおりである。

- ① 自動車専用道路

- ② 他の道路との交差の方式を立体交差とする道路
- ③ その他の中心都市及び周辺市町村における安全かつ円滑な交通の確保に特に資する道路

①及び②は、③の例示である。本号により指定される道路は通常の道路よりも補助率を嵩上げする以上、規格構造上も、通常の道路を上回るものである必要があるという考えから、中心都市及び周辺市町村における安全かつ円滑な交通の確保に特に資する道路であることを要件としたものである。その要件の典型例として、前記の①及び②が挙げられる。すなわち、自動車専用道路は自動車のみ的一般交通の用に供する道路であり（道路法第四八条の二）、歩行者等の通行が制限されている（道路法四八条の五）ことから、安全性及び円滑性に優れている。また、他の道路との交差の方式を立体交差とする道路は、自動車専用道路に準ずるものであり、同様に安全性及び円滑性に優れるものである。③の要件を満たす①及び②以外の例については、側道の設置を行う道路や山間部等の二車線道路でも追越しのための付加車線等の設置を行う道路等、規格構造上嵩上げ対象とするに足りるかどうかの観点から、個別具体的に考えられるべきである。

(3) 建設大臣による指定

(1)及び(2)の要件については、できるかぎり具体的に記述されているものの、包括的な要件を設けそこで定性的な記述を採っていることから、本号

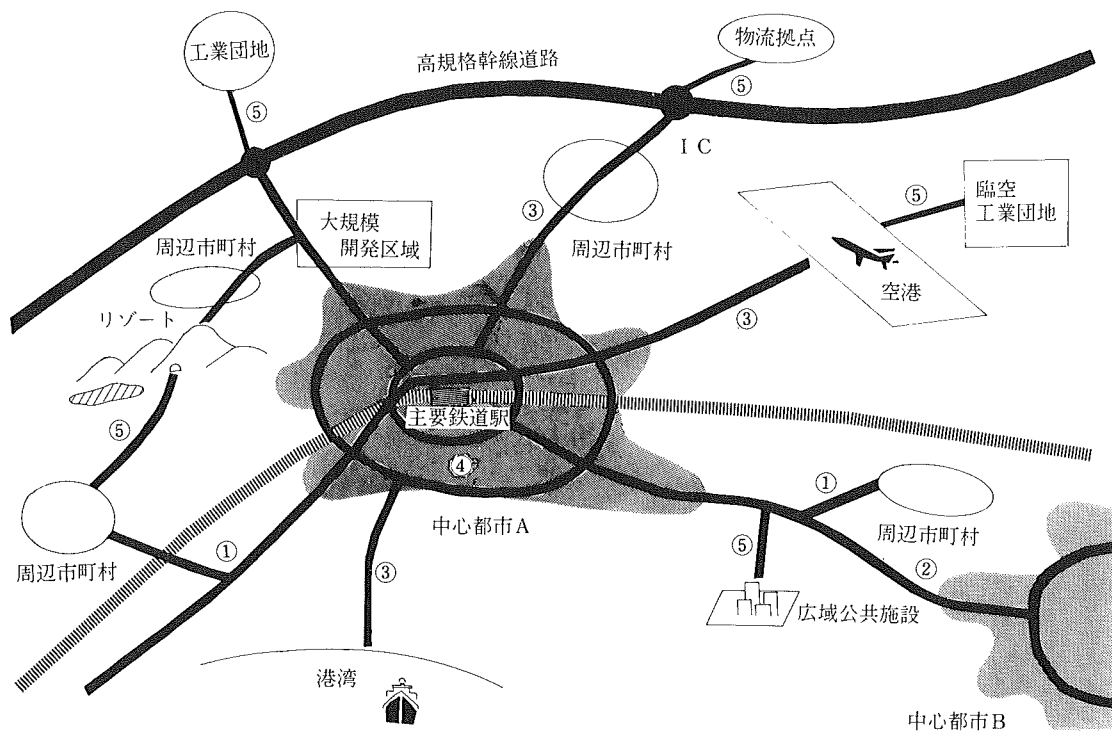


図1 5.5/10路線のイメージ図

の要件を満たす道路を明確にし、現実の適用段階における混乱を回避するため、個別の道路の区間を個々具体的に建設大臣が指定することとした。

この指定は、告示により明らかにされる予定である。なお、本号に基づき建設大臣が指定する道路の対象としては、都府県道及び市町村道に限らず、一般国道（いわゆる直轄国道を除く。）も含まれる。これは、一般国道の改築（建設大臣がおこなうものを除く。）についての国の負担割合の特例を定めた第二条第二項において第三条第一号の規定により建設大臣が指定する道路を対象から除くものから除いていることから明らかである。

3 第三条第二号について

半島振興法（昭和六十年法律第六十三号）第十条に規定する道路については、もともと道路整備緊急措置法施行令本則には規定がなく、平成三年の同令の一部改正の際にいわゆる補助率等のカットの特例として、同令附則第五項で通常のカットの割合より緩いカット率を適用するという取り扱いが規定されていたところである。

今回、補助率等の恒久化の一環として、半島振興法第十条に規定する道路については、通常の補助率である1/2より高上げて5.5/10とするにととされたため、道路整備緊急措置法施行令本則において措置することとしたものである。

道路整備緊急措置法第四条の政令委任の範囲との関係については、先に述べたように、従来から半島振興法第十条に規定する道路についての特例措置を道路整備緊急措置法施行令附則において規定していたことから、委任の範囲内であると考えられる。

4 改正前の第三条第二項について

改正前においては、第三条第二項に道路の修繕に要する費用についての補助金の率の特例が規定されていた。これは、指定区間外の一般国道や地方道に係る修繕の費用の補助率を1/3から1/2に嵩上げする特例であった。しかしながら、今回の公共事業等に係る補助率等の見直しにおいて、これらは、原則補助率（従来1/3であったもの）自体が1/2とされることとなったことから、基本補助率を嵩上げするという道路整備緊急措置法のスキームになじまなくなり、道路法第五六条及び道路の修繕に関する法律の施行に関する政令第一条の原則補助率を1/2に改正し、道路整備緊急措置法施行令第三条第二項は削られることとなったものである。

第四条（土地区画整理事業に係る国の負担金の割合等の特例）

（土地区画整理事業に係る国の負担金の割合等の特例）

第四条 道路の改築で土地区画整理事業に係るもののうち、第二条第一項若しくは前条第一号の規定により建設大臣が指定する道路又は同条第二号に掲げる道路に係るものに要する費用について法第四条の政令で定める国の負担金の割合は十分の五・五、国の補助金の率は十分の五・五以内とする。

1 第四条の趣旨

本条は、土地区画整理法（昭和二九年法律第一九号）による土地区画整理事業に係る道路の改築のうち一定のものに要する費用についての国の負担金の割合等について、特別の措置を定めるものである。

すなわち、土地区画整理事業に係る道路の改築については、当該道路が一般国道、都道府県道、市町村道のいずれであるかにかかわらず、当該土地区画整理事業の施行者が都道府県知事若しくは市町村長か（土地区画整理法第三条第四項―機関委任事務の場合）又は都道府県若しくは市町村か

(参考) 道路整備緊急措置法施行令のマトリックス

区分	7/10対象道路	5.5/10対象道路	一般
直轄 国道	一般(下記以外)	緊措令2① (7/10)	道50 (2/3)
	都計4車等	緊措令2① (7/10)	道50 (2/3)
	特殊改良	道50 (2/3)	道50 (2/3)
	交安一種	道50 (2/3)	道50 (2/3)
補助 国道	一般(下記以外)	緊措令2① (5.5/10)	
	都計4車等	緊措令2① (5.5/10)	道50 (1/2)
	特殊改良	道50 (1/2)	
	交安一種	道50 (1/2)	
	離島振興計画	緊措令2③ (2/3)	
地方 道	一般(下記以外)	*	緊措令3 (5.5/10)
	特殊改良	*	道56 (1/2)
	交安一種	*	交安10 (1/2)
	半島循環道路等	*	緊措令3 (5.5/10)
区 画	区画整理事業 (下記以外)	緊措令4 (5.5/10)	区画法 (1/2)
	半島循環道路等	緊措令4 (5.5/10)	

○網かけ部分が今回の道路整備緊急措置法施行令改正に係る部分、()内は補助率等
 ○緊措令=道路整備緊急措置法施行令、道=道路法、交安=交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法、区画法=土地区画整理法

2 第四条による嵩上げの対象

それぞれ土地区画整理法第一一八条第三項又は同法第一二一条に特別の規定がおかれている。具体的には、それぞれ国の負担の割合を1/2、補助金の率を1/2以内としている。本条は、これらについての嵩上げの特例であり、土地区画整理事業に係る道路の改築のうち一定のものについて、1/2を5.5/10に、1/2以内を5.5/10以内にそれぞれ嵩上げするものである。

改正前においては、第四条の要件は(1)のみで掲げる道路に係るものであること

第四条による嵩上げの対象となるのは、次の要件をすべて満たすものである。
 (1) 道路の改築で土地区画整理事業に係るものであること
 あること
 道路の改築に要する費用についての土地区画整理事業の特例であることによる要件である。
 (2) 第二条第一項若しくは第三条第一号の規定により建設大臣が指定する道路又は同条第二号に

あったが、今回の改正で新たに(2)が加わった。これは、第二条の趣旨のところ述べたように、今回の公共事業等に係る補助率等の見直しにおいて、事業の影響が広範に及ぶ等国の関与の度合い・関心の高さが強いもの等について補助率等の嵩上げを行うこととしたことから、道路の改築で土地区画整理事業に係るものうちでも特に第二条第一項若しくは第三条第一号の規定により建設大臣が指定する道路又は同条第二号に掲げる道路については、第二条及び第三条のところでもふれたように嵩上げの趣旨に合致するものとして、嵩上げを行うこととしたものである。

道路の 管理	事 業 分	原 則 (率)	特 則 (根拠)	特 則 (率)	カ ット (根拠)	改 定 後 (率)		
新設	一般国道 大臣施行 " 大規模 知事施行	2/3 3/4 1/2	道路法 § 50D " " 道路法 § 50D	— —	6/10 2/3	道路法附則② "	一般国道 " 大臣施行 2/3 " 大規模 統合 " 知事施行 1/2	
	地方道	1/2	道路法 § 56				地方道 1/2	
改築	一般国道 大臣施行 " 特殊改良 " 交安一種 " 都計4車等 知事施行 " 特殊改良 " 交安一種 " 都計4車等	2/3 " " " 1/2 " " "	道路法 § 50D " " " " " " 道路法 § 50D " " " " " "	3/4 — — 2/3 3/4	緊 § 4、同令 § 2① — — 緊 § 4、同令 § 2② 緊 § 4、同令 § 2①	2/3 6/10 6/10 6/10 6/10	緊附⑤、同令附⑤ 道路法附則② " 緊附⑤、同令附⑤ "、"	一般国道 大臣施行(通常) 2/3 (一部7/10) 特殊改良 2/3 交安一種 2/3 都計4車等 2/3 (一部7/10) 知事施行(通常) 5.5/10 特殊改良 1/2 交安一種 1/2 都計4車等 1/2 (一部5.5/10)
	地方道 " 特殊改良 " 区画整理 " 交安一種 " 市・通学路	1/2 " " " "	道路法 § 56 " " " " " " "	2/3 2/3 1/2 2/3	緊 § 4、同令 § 3① 緊 § 4、同令 § 4 交安法 § 10③ 交安法 § 10③	5.5/10 5.5/10 5.5/10 5.5/10	緊附⑤、同令附⑤ 緊附⑤、同令附⑤ 交安法附則③	地方道(通常) 1/2 (一部5.5/10) 特殊改良 1/2 区画整理 1/2 (一部5.5/10) 交安一種 1/2 " 市・通学路 5.5/10
	土地区画整理	1/2	土地区画整理法 § 118、121	2/3	緊 § 4、同令 § 4	6/10 5.5/10	緊附⑤、同令附⑤	土地区画整理 1/2 (一部5.5/10)
	一般国道 指定区間内 指定区間外 " 大臣施行	1/2 1/3 1/2	道路法 § 50② 道路法 § 56 條 § 2③、同令 § 8	1/2	緊 § 4、同令 § 3②			一般国道 指定区間内 5.5/10 指定区間外 1/2
	地方道	1/3	修繕法 § 1、同令 § 1	1/2	緊 § 4、同令 § 3②			地方道 1/2
	一般国道 指定区間内 指定区間外	1/2 全額地方費	道路法 § 50② "					一般国道 指定区間内 5.5/10 指定区間外 全額地方費
	地方道	全額地方費	道路法 § 49					地方道 全額地方費
	一般国道 指定区間内 指定区間外			1/2 1/2	交安法 § 10D 交安法 § 10②			一般国道 指定区間内 1/2 指定区間外 1/2
	地方道			1/2	交安法 § 10③			地方道 1/2
	一般国道 指定区間内 指定区間外	1/2 全額地方費	道路法 § 50② "					一般国道 指定区間内 5.5/10 指定区間外 全額地方費
地方道	全額地方費	道路法 § 49					地方道 全額地方費	
一般国道 大臣施行 知事施行			1/2 1/2	共同清法 § 22① 共同清法 § 22①			一般国道 大臣施行 1/2 知事施行 1/2	
地方道			1/2	共同清法 § 22②、 同令 § 7			地方道 1/2	
一般国道 大臣施行 知事施行(除雪) " (凍雪害、防雪)			2/3 2/3 "	雪害法 § 5の2 雪害法 § 6 "	2/3 6/10	雪害法附則② "	一般国道 大臣施行 2/3 知事施行(除雪) 2/3 " (凍雪害、防雪) 6/10	
地方道 (除雪) " (凍雪害、防雪)			2/3 "	雪害法 § 6 "	2/3 6/10	雪害法附則② "	地方道(除雪) 2/3 " (凍雪害、防雪) 6/10	

その他の特例)

設 又は 築	一般国道知事施行	1/2	道路法 § 50②	奥地等産業開発道路 (特殊改良、交安事 業を除く。)	3/4	奥 § 5②、同令 § 4	6/10	奥法附④、同令附④	5.5/10
	地方道	1/2	道路法 § 56	半島循環道路等 地方道	2/3	緊 § 4、同令 § 3①	5.75/10	緊法附⑤、同令附⑤	5.5/10
				区画整理	2/3	緊 § 4、同令 § 4	5.75/10	緊法附⑤、同令附⑤ "、"	
				離島 主要地方道等	3/4	離島法 § 9①表	6/10	離島法附則③	新設及び改築(区画整理、 特殊改良及び交安事業を除 く) 一般国道 2/3 主要地方道等 5.5/10 (離島架構 2/3) (地・高規格 6/10)

「女性の声」 募集及び 「生活と道を考える女性フォーラム」について

建設省中部地方建設局道路計画第二課

一 はじめに

道路は、人・物のための移動空間、生活の場を提供する生活空間、経済活動を支える経済空間、火災・震災に対する防災空間、ライフライン等を収容する空間、緑を供給し、通風や採光のための環境空間等として、その時々の社会のニーズに対応しながら社会活動を支え、街づくり、地域づくりに貢献し、また都市の骨格を形成してきた。

そして近年、社会の高齢化、国際化、情報化及び二四時間化、女性の社会進出が急速に進展するにつれ、国民のニーズは多様化し、高度化し、経済的豊かさのみならず文化活動や奉仕活動の活発化など、国民生活全般にわたって種々の変化が現れてきた。

道路交通の面では、例えば最近二〇年間の男女別の利用交通手段の変化をみると、自動車利用では男性は約五〇%から六〇%に増加し、女性は約一〇%から、なんと四〇%へ急増している。二輪車の利用は男性は約一〇%で横ばいながら、女性

は約一〇%から二〇%へこれも急増している(図1)。年齢別では、男性の四五才以上、女性の全年齢階層(とりわけ二五〜四四才)で自動車利用が急増している。この自動車利用の増加は、各人の年齢が上がっても引き続き同様の行動を続けていくことを示唆している(図2)。

このように女性の交通手段としては、自動車の利用が著しく増加し、今や生活に密着した交通手段となり、女性のオーナードライバーもごく普通のこととなっている。このことは、これからの道

路整備にあたっては、女性ドライバーへより一層配慮した道路交通環境整備が必要となっていること

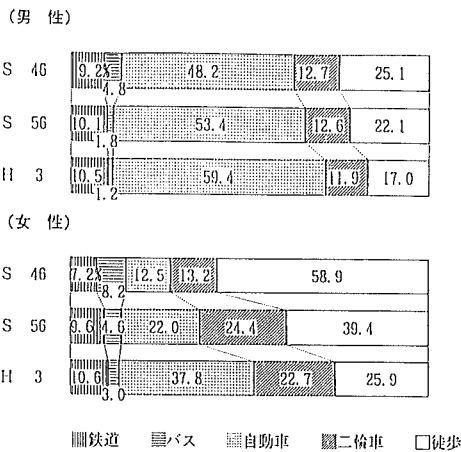


図1 性別代表交通手段構成の推移 (出典 中京都市圏パーソントリップ調査)

(自動車)

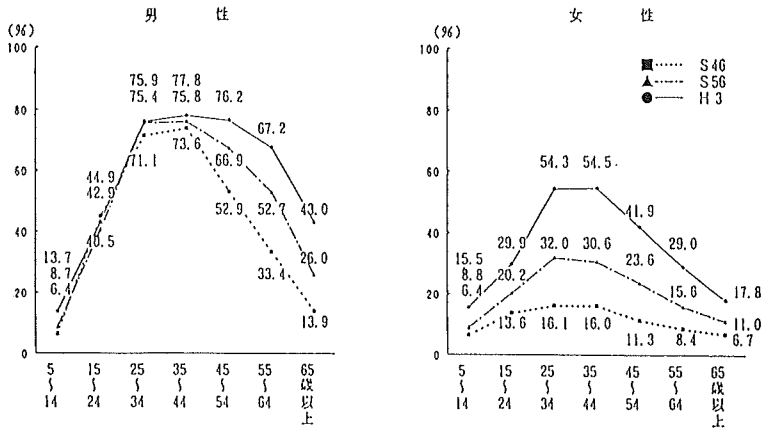


図2 性・年齢別自動車利用割合の推移
(出典 中京都市圏パーソントリップ調査)

とを示している。

また、主婦を始め多くの女性にとって、道路空間はコミュニケーションの場であり、散歩道であり、自転車による買い物など、生活の場である。このため、安全な生活空間の確保と生活文化の質

の向上を図る、よりよい道路空間づくりが必要となっている。

このようなことから、建設省中部地方建設局では、これからの道路の役割と整備のあり方について、女性の考えや意見を反映させるため、一般の女性の方々に広く道路に対する期待や夢などの「女性の声」を募集するとともに、「生活と道を考える女性フォーラム」を設置し、ご意見、ご提言をいただいた。

本稿では、「女性の声」募集及び「生活と道を考える女性フォーラム」に寄せられた様々なご意見、ご提言についてその概要を報告する。

二 「女性の声」

建設省中部地方建設局、関係県・市及び公団・公社等で組織する「中部地方道路広報連絡協議会」では、新聞紙上に「聞かせてください。あなたのマイウェイ」を掲載し、平成三年一月二四日から二週間にわたり、一般の女性の方々に広く道路に対する期待や夢など、ふだん道路について考えていることを小論文形式で応募していただく「女性の声」募集を実施した。

その結果、中部各県から一九二名に上る方々から応募があった。その内訳を見ると、学生から七〇才以上の高齢者まで幅広い年齢層からの応募があり、職業別では、およそ半数が家庭の主婦から

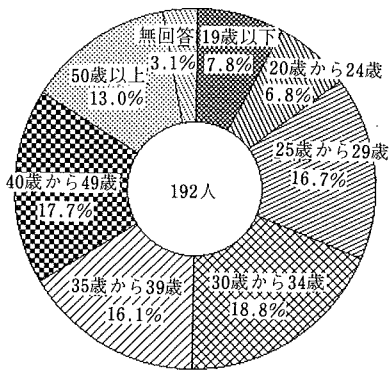


図3 「女性の声」応募者の年齢構成

のものであった。特に子育ての時期にあたる二五才から三九才までの主婦の方に積極的に応募していただいた(図3)。

寄せられた意見、提案の内容は、舗装していない道や石畳のある道を気軽に散歩したい、朝市やバザールのできるスペースを持った道が欲しいなど、人と生活にとって「快適」である点を指摘したものが最も多かった。次に、老人や子供が安心して歩ける道が欲しい、安全性を高めるため光るセンターラインはどうかなど、より確かな「安全」についてとなっており、多くの女性が道路を「生活」や「家庭」、「地域社会」という視点から見つめ、子供や高齢者の声も代弁していることがわかる。

その他、違法駐車についての提案や排気ガスに

よる環境問題など、多種多様な方面にわたって
た(図4)。

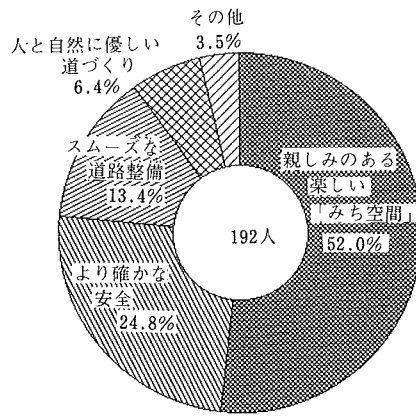


図4 「女性の声」応募内容

三 「生活と道を考えるフォーラム」

「女性の声」募集とほぼ同時期に「生活と道を考える女性フォーラム」を設置し、計三回のフォーラムを開催した。フォーラムでは、メンバーの方の家庭や職場における道路との関わりを通じて提起された道路に対する問題点と課題を整理したうえで、将来の社会動向を踏まえ、女性ドライバーあるいは地域の生活者の視点から今後の道路整備に関する提言をいただいた。メンバーについては全員女性とし、有識者の他、建設省の女性職員を含め様々な分野の方に参加を呼び掛けた。さらには「女性の声」募集に応募していただいた主



婦の方お二人にも参加していただくことができた。

①開催 第一回 平成三年一月二六日

第二回 平成四年八月一三日

第三回 平成五年二月一日

②メンバー(敬称略)

座長 松村みち子 タウンクリエーター

(「土木技術者女性の会」)

中部地区世話人)

岩田 雅子 主婦(岐阜市在住)

上野美智代 建設省中部地方建設局

四 意見、提案

これら「女性の声」募集と「生活と道を考える女性フォーラム」において提起された道路の現状に対する問題点や課題、またこれらの問題点や課題を踏まえた提案や提言の概要を項目別に整理すると、表1(次ページ参照)のとおりとなる。

以上、多くの女性から幅広い分野にわたって道路の現状についての問題点の指摘や、提言・提案がなされたが、とりわけ歩道や標識・信号、景観、快適性といった面での不満が大きく、関心が高いことが明らかになった。

歩道については、幅がせまい、歩きにくい、段差がある、横断方向の不規則な勾配等の問題点が指摘され、車椅子やベビーカー、お年寄り、子供、女性などに歩きやすい歩道の整備、交通弱者でも渡りやすい横断歩道空間の整備が望まれている。

大村 由樹 テレビ愛知

岡本真理子 東海女子大学助教授

柴原 祐子 主婦(津市在住)

杉原 美幸 (株)大広

所 靖子 建設省中部地方建設局

菱田 絹江 JAF中部本部

山下さゆり 建設省中部地方建設局

表-1-1 「女性の声」及び「生活と道を考える女性フォーラム」における問題点・課題及び提言・提案

項目	問題点・課題	提言・提案
車道	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路の渋滞が激しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路の中央分離帯が電動で動けば（リバーシブルレーンのように）、緊急車両の移動や渋滞の解消に役立つのではないかと。 ・高速道路をベルトコンベアー式にして、ドライバーが運転しなくても目的地までいけるようにしてほしい。 ・センターライン上のホストコーンをもっと活用すべきである。
歩道	<ul style="list-style-type: none"> ・反対車線へのはみ出しが事故になりやすい。 ・都市高速道路のカブ区間のジョイント部が、雨の日にスリップしやすく危険である。 ・細かなディテールが配慮されていない。例えばインターロックキングブロックの隙間、路面の勾配、マンホールの穴などでハイヒールでは歩きにくい。 ・歩道に横断と継断勾配があり、ベビーカーが真つ直ぐ進めない。 ・幅の狭い歩道に電柱が立ち、さらに片勾配がついていて、人とベビーカーがすれ違うにも困る。 ・歩道が狭く、自転車と歩行者の共存には無理がある。 ・歩道に乗り上げた駐車車両や猛スピードの自転車は危険である。 ・歩道の段差が大きく、自転車の籠に入れた豆腐が崩れてしまう。また、車椅子が降りられない場合がある。 ・横断歩道橋は妊婦や高齢者にとって酷である。 ・信号が木に隠れて見にくい。 ・右折交通が多いのに、右折優先信号のない交差点がある。 ・車両感知式の信号は信用できない。 ・標識の標示が不親切で道に迷いやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道を確保するため、電柱を撤去し、自動車を地下にもぐらせてはどうか。 ・自転车道と歩道を明確に分離すべきだ。 ・歩道の乗り入れの段差を解消すべきである。 ・登り降りには車の方が楽にできるので、横断歩道橋はやめてはどうか。 ・信号がよく見えるように、反対車線や歩道側にも信号を取り付けるべきだ。
標識・信号	<ul style="list-style-type: none"> ・市内に入ったとたん、違う都市の名前が出てくるのは不親切である。（案内先地名の整合がとれていない。） ・路面標識の標示が不親切である。気が付いたときには別の方向の車線に入ってしまう。 ・標識が、一か所に集中してわかりにくい。読み取ろうとして注意力が散漫になったりする。 ・標識はわかるものだという希望的観測で設置されているものが多いのではないかと。（道路標識がわかりにくい） ・二〇〇m先左折」と標示されていても、その二〇〇mがわからない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・標識は土地感のない人を対象に案内すべきだ。 ・国道、県道などの道路の種類によって、地図に描かれた色と同様に道路を着色し、地図と道路を対応させるようにしてはどうか。 ・運転の下手な人でも、よくわかる易しく親切な標識や進路標示が必要である。 ・道路の使い方や標識のルールなどPRする必要がある。
駐車	<ul style="list-style-type: none"> ・積荷の積みおろしなど駐車場にいれるほどでもない駐車が、渋滞を招いている。 ・駐車場案内システムは、走行中に一瞬見ても把握できない。実際役立つのだろうか。 ・中央分離帯の植栽で横断歩行者が見にくい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・該当する交差点がどれなのか判断に困る。交差点の線をはっきりさせる、太さを変えるなど、強調をつけてわかりやすい標示の方法にしてほしい。 ・「一次の交差点左折」などというように、車を運転している人の感覚に基づいて表記すべきだ。 ・車道でも歩道でもないグレーゾーンを設けてはどうか。 ・駐車場では入庫待ち時間をなくするため、駐車場予約システムはできないか。 ・放置自転車は歩道を妨げているので、駐輪場を地下につくってはどうか。 ・交差点付近の中央分離帯は、高木の下枝を払い足元をすっきりさせ、見通しのよい状態にすべきである。
交通安全	<ul style="list-style-type: none"> ・雨の日の夜間は、センターラインが見えず危険である。 ・多くの交通弱者が交通事故に巻き込まれている。 ・道路工事中は、安全な所に歩道を設けてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・雨の日の夜間に目立たせるため、蛍光塗料のついた反射するセンターラインが必要である。 ・交通事故から子供や高齢者を守るため、学童用、老人用カラーロードを設置してはどうか。 ・雨の日に車が泥水をはね飛ばして困るし、自転車でも走っていると危険を感じるの、ガードレールをもっと高くしてはどうか。 ・協見運転防止のため、街にあふれている文字や絵の動く広告塔を規制できないものか。

表-1-2 「女性の声」及び「生活と道を考える女性フォーラム」における問題点・課題及び提言・提案

項目	問題点・課題	提言・提案
景観	<ul style="list-style-type: none"> ・日本の道路は季節感に乏しい。 ・都会の道路は整備され、カラー舗装や街路樹などで見た目には良くなったが、手入れが行き届いておらず、おいが感じられない。 ・街の景観は、国・県・市の統一した考え方がないとバランスが悪くなるのではないかと、何もいない方がきれいに見える場合が多い。 ・高速道路の女性トイレも整備されてきたが、コートハンガーの位置が高すぎたり、荷物置き場、子供連れのトイレがないなど、きめ細かい配慮がなされていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・緑陰をつくる高木や花など自然との共生ができる空間づくりをすべきである。 ・歩道の一角を花壇にして、近隣の住民が自由に花などを植えて管理できるようにしてはどうか。道路に対して愛着がわき、ごみが捨てられることもなくなる。
休憩施設	<ul style="list-style-type: none"> ・道路工事が多くいつも渋滞しているので、工事の時間帯をえらんでほしい。 ・外国では自宅の前の道は、自分たちで管理するという意識があるが、日本では手入れをしていない。 ・ガードレールや中央分離帯の排気ガスによる汚れは見るに堪えない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・子供連れの女性に対する配慮がもっと必要。 ・フレキシブルトイレ（いままでの身障者用トイレを改良し高齢者や妊婦なども利用できるようにしたもの）を導入してはどうか。 ・ドライブインに高級多彩なレストランをつくらせてはどうか。 ・ガス管や水道管、電線など、自由に開閉のできる道路の路側帯にまとめていれてしまえば、掘り起こさなくて済むようにしてはどうか。 ・これからは行政だけではなく、個人個人が道路に対する理解を深め、道を管理するという発想が必要だ。 ・ガードレールを排気ガスの汚れから守るために、換気扇バックのようなものを使用したり、排気ガス規制をしてはどうか。
維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・道路はゴミで汚れている。 ・故障車などの退避する場所がない場合がある。 ・二車線道路では、右折車と左折車が並ぶと後続車は進めず渋滞する。 ・せつかくのバスレーンが渋滞のために無視されている。 ・子供が遊べるスペースがない。（昔は道路で夕涼みをしたり走り回ったものだが、今は危険で油断のならない場所になっている。） ・落石洞門、真つ赤な横断歩道橋などデザインが悪すぎる。 ・真夏の雨上がりは、アスファルトの匂いがきついで何とかなしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・路肩が広げれば、緊急避難車が退避できるので広くすべきだ。 ・広い車の道をもっと整備し、車にはそこを走ってもらい車の通る道とのんびりと人が行き来する道を分離してはどうか。
快適性	<ul style="list-style-type: none"> ・水溜まりのできない道路にしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・炎天化の渋滞はイライラするので、暑さをしのぎ、気分を和らげる木陰がほしい。（特にICの料金所付近） ・水溜まりがあると歩きにくいので、歩道も車道も透水性舗装にしてはどうか。 ・ビルやマンションの立並ぶ所では、音が反響して大きいので、音や車の騒音を吸い取るような舗装材にしてはどうか。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・計画から供用に一〇年、二〇年という年数がかかるが、現在の考え方で計画してもよいのか。 ・道路には、人に優しい道路と目的地に速く到達できる道路という二つの異なった要請があるので、道路管理や道路建設については、住宅地と通過交通の多い道路では区別できるメリハリのある道路整備をしてほしい。 ・市民が道路に対して危険を感じて改善策を思い付いたり、道路に対する要望を持ったときにどこに提出すればいいのかわからない。 ・道路関係者は男性が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路110番のような窓口を設けてはどうか。 ・地域活動やPTAなどの活動に話し合いを設け、意見をまとめて行政に届けることはできないか。こうした草の根の提案がより市民に愛される道を作るのではないかと。 ・新しい道づくりを考えると、交通弱者など立場の弱い人もメンバーに加えてはどうか。 ・女性の意見をもっと聞いてほしい。モニター制度を導入して、幅広く女性の感性を生かしていく必要がある。 ・道路整備の準備段階で、一般の人からもう少しアイデアを公募してはどうか。

標識・信号は、どこからでも確実に視認できることが望まれ、また一つ一つの標識類の標示内容の工夫や統合化を図り、すっきりした誰にでも分かりやすいものが望まれている。

道路景観の現状に対して、季節感・地域性などに乏しく、ゴミが落ちていて手入れが行き届いていないと感じる人が多い。住民参加の地域ぐるみの沿道美化、遮音壁や横断歩道橋などのデザインへの配慮、自然景観と調和した道路整備などが望まれている。

快適性の観点からは、夕涼みをしたり子供達の遊び場だったかつての道路が、今は危険で油断のならない場所となっている、と指摘され、休息やコミュニケーションの場としてのびのびと人の歩ける空間づくり、視覚的に快適なデザインへの配慮を盛り込んだ人と車にやさしい快適性の高い道路が望まれている。

その他、道路に関する窓口がわからない、道路整備が男性の感覚で進められている、という指摘があり、道路整備に関する女性や交通弱者の意見を広く聞くための話し合いの場や窓口を設け、取り上げることともに、女性技術者の進出が望まれている。

五 おわりに

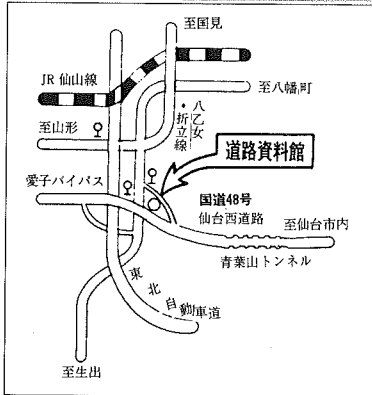
中部地方建設局では、平成四年八月に地方版道路整備の長期構想として「中部の道路整備の将来ビジョン」を策定するとともに、平成五年一月には地方版第11次道路整備五箇年計画として「道・未来ルネッサンス」を策定したところである。これらの策定にあたっては、地域に開かれた地域のためのビジョンや五箇年計画を目指したところであり、この「女性の声」募集と「生活と道を考える女性フォーラム」は、地域の生活者であり、多様なライフスタイルの変化をリードする女性を対象に開催されたものであり、道路にたいするさまざまな思いや批判、提案など、女性の生の声を伺うことのできる良い機会であったと考えている。

また、今後の道路整備を進めるにあたっては、多様化するニーズに応えるきめ細かい対応が求められており、現在、社会の変化に弾力的に対応するため、新たな視点に立った道路構造基準の策定も検討されている。本報告がこの策定にも活かされ、「ゆとり社会」形成のための道路整備の一助となることを希望する次第である。



東北地方建設局 道路資料館

建設省 東北地方建設局道路部



はじめに

東北地方は、国土の約一八%という広大な面積を有し、豊かな緑や水資源などに恵まれ、また、首都圏にも隣接しており、高い開発の可能性を有している。近年、高速道路をはじめとする高速交

通体系の整備等によって、新しい産業の立地も進み、その発展の兆しが現われている。

二一世紀に向けて、東北の特性を生かした開発を進めるために、その基盤である道路整備が着実に推進されているが、道路整備を進めるためには一般市民の方々の理解と協力が不可欠である。このため道路管理者と市民との接点になるようにと、昭和六三年五月、全国で初めての「道路資料館」が開館した。

開館以来、全国の道路管理者からの照会や視察が相次いでいる。

当資料館も開館して五年、試行錯誤しながらようやく「道路資料館」としての役割を果たせるま

になった。
以下、「道路資料館」の現状を紹介する。

道路資料館の開館

道路は、国民生活に欠くこのとできない重要な公共施設でありながら、あまりにも身近な存在であるため、一般住民にその重要性が十分理解されていないのが現状である。

私達の生活と道路のかかわりや道路整備の必要性など一般住民や次代を担う子供たちに理解を深めてもらうことが、これからの道づくりや、道をまもり育てていくうえで従来にも増して強く求められている。

道路に関する広報活動はこれまでもいろいろ進められてきている。「道路をまもる月間」や「道の日」を中心に諸々の活動に取り組み、マスコミ等にも紹介されるなど、大きな成果を挙げているが、ややもすると一時的な行事で終わってしまう傾向も無きにしもあらずである。また、いろいろな行事で作成された模型やパネル、写真等は、倉庫で埃まみれになっていたり、必要な技術情報や科学資料、調査資料、経済情報等広範多岐に亘る情報資料が無秩序に散在し、資料の山に埋もれて利用されなくなっている。

このような背景のもとに「道路に関する広汎な資料を収集、整理し、常時、一般の方々に公開展示する場所が不可欠」との認識のもとに、仙台西道路管理所の一部を活用する形で開館した。

道路資料館の概要

(1) 名称・位置

① 名称 東北地方建設局道路資料館

② 位置 仙台市青葉区折立一丁目の一

TEL〇二二二二六六一六二〇

(2) 開館日・開館時間

① 開館日 金曜～火曜（年末年始は除く）

② 開館時間 午前九時三〇分～午後五時

(3) 施設及び展示物

① 施設 道路資料館は、一階の展示室と図書室二階の仙台西道路集中管理室で構成されている。専有面積は三二四・五平方メートル。

② 展示物

○みちのくロードドラマ

東北地方の立体地形図に一万四千個の発光ダイオードで古代から現代そして未来までの道路の変遷を表示し、二台のテレビで解説している。

明治初期、山形県令・福島県令であった三嶋通庸は、新道の建設、橋梁の架設、隧道の開削など顕著な功績を残し、近代的な道路整備に貢献された土木県令と称された。これらの道路は、現在の国道などの幹線道路の基礎となっている。

この歴史的な事業の数々を、明治時代の洋



みちのくロードドラマ

画界の巨匠である高橋由一氏が現地を踏破、写生し、これを石版画として多数残している。東北の道路今昔パネルは、石版画に描かれた場所をたずねて、現況の写真を撮影し、両者を対比したものである。

○「おくのほそ道」足跡パネル

松尾芭蕉がみちのくへ漂泊の旅に出たのは一六八九年であり、紀行三〇〇年の年に当たった平成元年は芭蕉ブームが起こり、ゆかりの地に資料館や記念館・句碑等も多く建ち、歴史の道も復元されるなど「おくのほそ道」にちなんだ出版物も相次いだ。



館内風景



その芭蕉の句を詠んだ箇所毎に、句とその解説、それに現況写真を付け加えパネルにしたものである。

芭蕉は東北の道の悪さに大変苦勞されたようであるが、東北も新しい国土軸として機能整備が図られ、豊かな東北の未来に向けての道づくりにも関心を持って頂けるよう、パネルの中に「道づくり」も紹介している。

○道と祭パネル

道は、人や物の移動あるいは、暮しに欠か

せない公益施設の収容空間等としてだけでなく、コミュニケーションの場としても利用されており、地域の伝統や文化を育む祭やいろいろな行事が、道を舞台に数多く行われている。東北四〇三市町村から資料の提供を受け、代表的な祭八〇点をパネルにしている。

○道路写真コンテスト入賞作品

東北地方の道路と私たちのかかわりなどについて、多くの方々に関心と理解を深めていただくと共に、道路愛護の普及・高揚を図るため、毎年作品を公募し、応募作品のうち入賞作品を写真パネルにしている。

その他にも次のような展示を行っている。

○仙台市街地航空写真(縮尺六、〇〇〇分の一)

○日本の道100選(東北関係)パネル

○ゆとり社会をめざす道づくりパネル

○わたしたちのくらしと道パネル

○東北の道路今昔パネル

○夢ロード21パネル

○アスファルト舗装ができるまでパネル

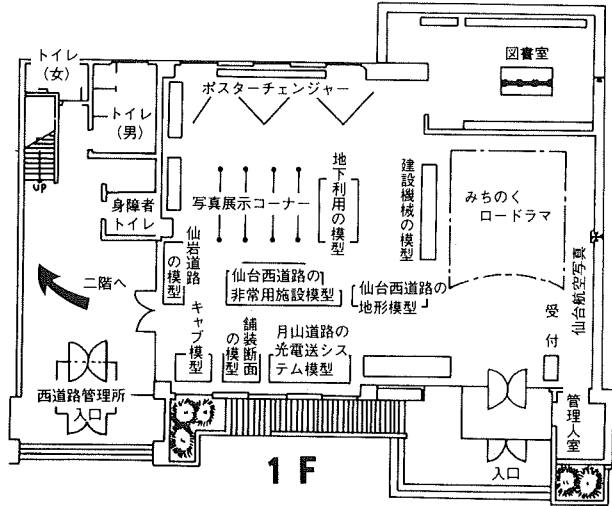
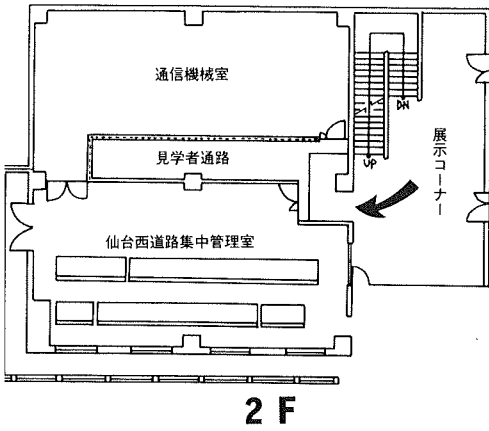
○コンクリート舗装ができるまでパネル

○地図ができるまでパネル

○道路防災関係パネル

○道路情報光伝送システム模型

○舗装断面実物大模型(Co・As)



⑤

企画展
道路資料館では、常設的な展示だけでなく、

- ・蔵書約五〇〇冊
- ・専門雑誌 五六種
- ・歴史・技術史
- ・行政・法律・経済・財政関係図書
- ・市販専門書
- ・各種協会発行図書
- ・建設省・建設省関係機関・付属機関・東北地建・他地建の調査研究資料
- ・政府刊行物

④

図書

- 舗装変状断面（わだち掘れ、流動）の実物
- 仙台西道路地型模型
- 仙岩道路地型模型
- 道路地下利用模型
- キャブシステム実物大模型
- 建設機械スケール模型
- 保管ビデオテープ
- 東北地建管内道路建設の記録 一一本
- 道路広報ビデオ 二二二本
- おくのほそ道 二一本
- シルクロード 二本
- ロマンチック街道 一本
- 映像でつづる昭和史 四本
- 映画フィルム 三本

いろいろな特別企画を実施している。
平成五年度は、「街道の民話」をテーマに展示を計画し準備を進めている。

(4) 管理運営
管理運営は、(社)東北建設協会に委託している。専従員は運営責任者と管理員二名である。

(5) その他
道路資料館に隣接して仙台西道路、青葉通地下道、仙台共同溝の集中管理室があり、来館者はグラフィックパネルやモニターテレビで交通量の多い都市内トンネルをかかえる仙台西道路等の管理状況を見学できる。

道路資料館の利用状況

開館当初は、一般住民への広報が不十分なこともあり、道路関係者などの入館者が大半を占める状態にあった。その後の広報活動等の結果、一般市民の入館者の比率が高くなり、特に日曜、休日を開館日に変更して以来、家族づれが増え、現在は約九割が一般住民となった。

道路資料館の課題

- (1) 立地、周辺環境について
当資料館は市街地から離れた所に立地している点が最大の難点である。
東北自動車道仙台宮城IC近くに位置し、仙台

西道路と仙台北環状線と接するなど、駐車場も完備していて、自動車による場合は便利な場所にある。しかし、バスの便数が少ないなど、小中高年生、高齢者等自動車を運転できない人には来館が不便である。

(2) 広報について

広報は道路資料館への来館者を増加させる上で重要な要素である。広報の方法には、ラジオ、テレビ、新聞などマスメディアを利用する方法、パンフレット、リーフレットなどの案内を配布する方法、看板、案内板などを設置する方法、口コミによる方法などがある。これらが一体となって広報の効果がある。

道路資料館に対する一般市民の知名度は高いとはいえない。マスメディアや情報誌などへの積極的な働きかけが重要であるが、マスコミによる取材は特別展等に限られるため、話題を提供できる展示が必要である。

また、広報パンフレット等の検討、現在発行しているパンフレット類を、市内の主要な情報コーナーに置いてPRに努めている。

(3) 展示内容について

道路資料館の建物は、元来、道路管理施設として設計されたものであり、役所的イメージが強く、一般の人が入りづらい面がある。資料館の外観のイメージづくりも課題である。

つぎに、展示品であるが、イベントの展示品や寄贈されたものが多く、内容が固く、また、一貫性に欠けるところがある。

現在、一般的に資料館等の展示物は、ただ眺めたり、単純にボタンを押したりといったものは敬遠される傾向にあり、自分で試し、自分で考えるという展示が主流になりつつある。

今後、展示物の内容の充実に努めて参りたい。

おわりに

道路資料館は、道路管理者と一般市民とを結ぶ接点の役割を果たす施設である。ただ単に道路に関する知識を提供するだけでなく、道路管理者と一般市民とのコミュニケーションの場としていく必要がある。施設のイメージづくりや展示物の充実はもとより、資料館スタッフの研修、資料館としての地域イベントの参加等多くの一般市民と実のある対話ができるよう努力して参りたい。



新総合経済対策及び平成五年度 補正予算の概要について

建設省道路局道路総務課企画官 加藤 利男

一 はじめに

政府は去る四月一三日の経済対策閣僚会議において、昨年八月の「総合経済対策」に引き続き新総合経済対策として、公共投資等の拡大、住宅投資の促進等総事業規模一三兆円余となる「総合的な経済対策の推進について」を決定した。

また、同経済対策の実施に必要な予算措置を行うため、五月一四日には、平成五年度補正予算案を閣議決定のうえ国会へ提出した。

以下、新総合経済対策の概要について紹介するとともに、同経済対策に基づく建設省の施行促進方針及び平成五年度補正予算の概要についてもあわせて紹介することとする。

二 新総合経済対策の概要

新総合経済対策は、現下の経済状況等にかんがみ、五年度当初予算の成立直後に決定するという、きわめて異例の措置が取られ、その規模についても、約一三兆二、〇〇〇億円と昨年八月の総合経済対策の一〇兆七、〇〇〇億円を上回る史上最大の規模となった(表1)(表2)。

同経済対策は経済の状況分析、効果等からなる前文及び公共事業等の施行促進、公共投資等の拡大等一三項目の具体的経済対策から構成されており、その概要は次のとおりとなっている。

我が国経済は現在、一部に回復の兆しを示す動きが徐々に現れてきているものの、循環的な要因

のほかバブル経済の崩壊の影響もあって、依然として低迷を続けており、未だ予断を許さない状況にある。

すなわち、公共投資は堅調に推移し住宅投資に回復の動きがみられるものの、個人消費は低い伸びとなっており、設備投資は製造業を中心に減少している。鉱工業生産は、在庫調整の動きから、停滞傾向で推移するとともに、企業収益は引き続き減少している。また、雇用面では、有効求人倍率は低下傾向にある。

政府としては、昨年三月の「緊急経済対策」、同年八月の「総合経済対策」に続いて、景気に配慮した平成五年度予算を編成し、既に実行に移しているところであるが、景気の足取りを確実なものとするため、これに加え、今般、下記のような

表1 新総合経済対策規模等

(億円)

	今回の対策		昨年8月の「総合経済対策」	
公共投資等	106,200		86,000	
①公共事業等		41,700		44,500
②教育、研究、医療、 社会福祉施設等		11,500		5,500
③地方単独事業等		35,000		28,000
④住宅金融公庫等		18,000		6,000
政府関係金融機関等	24,300		21,000	
①中小企業対策		19,100		12,000
②民間設備投資の促進		5,200		9,000
小計〔波及効果のGNP比(%)〕	130,500 (2.6%)		107,000 (2.1%)	
雇用対策 減税措置	280 約 1,500 (平均度約1,700)		50 80 (平均度280)	
合計	約 132,000			
その他の措置	公共投資関係の民間投資 (4,600億円) 電力、NTT等の設備投資追加 (6,200億円)		電力、NTT等の設備投資追加等 (7,000億円)	

(注) 波及効果のGNP比については、今後1年間の効果として、対策の規模13.05兆円(昨年8月の対策10.7兆円)から用地費及び運転資金等4.2兆円(同2.7兆円)を控除し、これに乗数1.39を掛けて得た12.2兆円(同11.1兆円)の、4年度名目GNP実績見込472兆円(同3年度名目GNP459兆円)に対する比率。

表2 新総合経済対策の概要(公共投資等の追加)

(単位:億円)

区 分	国 全 体		建 設 省 関 係	
	(事業費)	(国費)	(事業費)	(国費)
1. 公共事業関係費	37,200	16,000	26,642	11,354
(1)一般公共	31,900	12,000	22,543	8,335
当 年 度 完 了	20,400	11,200	14,141	7,766
国 費 付 国 債	4,000	800	2,791	569
セ 口 国 債	6,000	0	4,111	0
用 地 国 債	1,500	0	1,500	0
(2)災 害	5,300	4,000	4,099	3,019
2. 施設費等	11,500	6,200	563	65
官 庁 管 轄			264	302
筑波三機関施設費等			37	263
本省等施設費計			2	37
特 々 会 社			181	2
公 団			79	65
3. 公 団 等	4,500	2,700	2,674	757
住宅・都市整備公団			173	133
日本道路公団			1,276	152
首都高速道路公団			618	280
阪神高速道路公団			147	93
本州四国連絡橋公団			376	15
下水道事業公団			2	2
都市特等会			82	82
郵政特等会			-	-
4. 住宅金融公庫等	18,000	10,800	14,300	8,500
5. 地方単独事業等	35,000	-	-	-
合 計	106,200	22,200	44,179	11,656

(注1) 以上のほか中小企業対策等約2兆5,800億円を加えた約13兆2,000億円が経済対策の全体規模である。

(注2) *印は財投資金等である。

総規模一三兆円を上回る総合的な経済対策を講ずることとする。この経済対策においては、公共事業等の施行促進及びその追加、社会資本整備の新たな展開、融資や税制上の措置等による住宅投資や民間設備投資の促進を図るとともに、中小企業

対策、雇用対策、輸入促進策等を講ずることとしている。以上のような経済対策は、現在在庫圧縮や経営革新に取り組んでいる民間部門の活力を引き出すことにつながるものであり、今後の景気の足取り

に細心の注意を払いつつ、その適切かつ機動的な実施を図ることにより、我が国経済を内需を中心とするインフレなき持続可能な成長経路へ円滑に移行させるものと確信する。これは同時に国民が豊かさと呼びたいを真に実感できる生活大国の実現を目指す「生活大国5か年計画」の一層の推進につながる、ひいては、世界経済の安定的発展にも資するものと期待される。

1 公共事業等の施行促進

- (1) 平成五年度の公共事業等については、労務、資材等の面で支障を生じないよう十分配慮しつつ、上半期における契約済額の割合が全体として七五%を上回ることを目途として、施行の促進を図る。

また、公共事業の配分に当たっては、各地域の経済情勢、社会資本の整備状況等を勘案して適切に行うものとする。

- (2) 公共事業等の執行に際しては、審査・手続きの簡素化・合理化、迅速化を図り、年度当初から契約を円滑に進める。これにより、第一・四半期において、できる限り多くの契約を行うよう努めるものとする。

また、中小建設業者に対する受注機会の確保を図る。

- (3) 物品の購入についても、可能な範囲でなるべく早期に執行するよう努める。
- (4) 地方公共団体においても、上記の各措置に準じて地方単独事業を含む事業の円滑な執行を図るよう要請する。

2 公共投資等の拡大

公共投資等については、次のとおり総額一〇兆六、二〇〇億円の事業規模を確保することとする。この新たに追加される分も含め、年度を

通じ公共事業等が全体として円滑に執行されるよう努める。

- (1) 一般公共事業については、各地域経済の実情を踏まえ、国民生活の質の向上に重点を置いた分野にできる限り配慮しつつ、事業費三兆六、四〇〇億円（公団等の事業を含む）を追加する。

このうち公共事業の円滑な実施を図るため、地価動向に十分配慮しつつ、四、〇〇〇億円の規模で公共用地の先行取得を行う。

- (2) 国民生活基盤、研究開発基盤等の充実を図るため、教育、研究、医療、社会福祉等のための施設等の設備を推進することとし、事業費一兆一、五〇〇億円を追加する。
- (3) 地方単独事業についても、地域の実情に即して道路、下水道、一般廃棄物処理施設等の住民に身近な社会資本の設備等を一層積極的に推進していくため、今後、二兆三、〇〇〇億円の事業費の追加を要請し、これに必要な地方債措置等を行う。

また、公共用地の先行取得については、一兆二、〇〇〇億円の事業費の追加を要請することとし、このため土地開発基金及び土地開発公社の活用を図るとともに、公共用地先行取得債等

による積極的な対応を図る。

- (4) 住宅建設の促進を図るため、住宅金融公庫及び年金福祉事業団の住宅融資制度の拡充を行い、事業規模一兆八、〇〇〇億円を追加する。

3 社会資本整備の新たな展開

今後の経済対策における社会資本整備に当たっては、情報化、高齢化等社会経済情勢の変化や「生活大国5か年計画」に示された将来への展望を踏まえつつ、景気の現状に的確に対応していくという観点から、様々な分野に幅広く投資を行うことにより、その効果がより広範囲かつ直接的速効的に及ぶよう、その新たな展開を図る。

- (1) 公共事業について、民間投資を誘発する等景気浮揚効果の高い事業（都市再開発、電線類の地中化等）や快適な生活環境の形成に資する事業（下水道、集落排水等）に特に配慮しつつ、国民生活の安全の確保、情報化、高齢化への対応、地域の活性化等の観点から事業の積極的推進を図る。

- (2) 各種施設等については、大学、研究所等の老朽化した施設等の改善、教育、研究の高度化、情報化に対応した各種施設、システム等の整備、医療、社会福祉のための施設等や通勤・通学の混雑緩和を旨とした都市鉄道の整備、官公庁施

設や宿舍の整備等を推進する。

- (3) また、地方単独事業についても、地方債等を活用しつつ、このような考え方に沿って事業を推進し、各種施設、庁舎等の大規模改造、高齢者、障害者にやさしいまちづくり、情報化に対応した行政機関や学校、試験研究施設等の整備、電線類の地中化等を推進するよう要請する。

- (4) 民間における社会資本整備についても上記のような考え方に沿って進められるよう、日本開発銀行等を通じた財政投融资資金の積極的な活用等を図る。

4 住宅投資の促進

住宅投資については、宅地の円滑な供給を図りつつ、住宅の建設やリフォームを促進するため、住宅金融公庫、年金福祉事業団等の住宅融資制度及び住宅取得促進税制を拡充する。

(1) 住宅融資制度の拡充

① 住宅金融公庫

- (a) 貸付枠を五万户追加し、六〇万户とする。
(b) 良質な住宅ストックの形成を図りつつ住宅の建設、購入を促進するため、一定規模以上の住宅を対象とし、基本貸付額を増額する(一〇〇〜三〇〇万円)。
(c) 個人住宅の建設、購入を促進するため、特別割増貸付けの貸付額を増額する(一〇〇万円)。

〇万円)。

- (d) 住宅のリフォームを促進するため、住宅改良に係る特別割増貸付けの貸付額を増額する(三〇〇万円)。
(e) 宅地供給を促進するため、宅地造成に対する融資制度を補充する(住宅用地取得資金の融資率現行〇〜三割を五〜八割に改定等)。

- (f) 個人の住宅建設と併せて宅地の取得を促進するため個人住宅建設の土地費に係る特別割増貸付けの貸付額を増額する(五〇〇万円)とともに、区画整理済地における住宅建設の建設費に係る特別割増貸付けを創設する(一〇〇万円)。
(g) 優良分譲住宅等の建設を促進するため、建設資金に係る貸付額を増額する(五〇〇万円)とともに、償還期間を延長する(現行六か月を二年に改定)。

- (h) 貸付金利全般を引き下げるとともに、申込受付期間を延長する。
年金福祉事業団

② 年金福祉事業団

- (a) 一般貸付けの被保険者期間区分等の見直しを行う。
(b) 特別貸付けの貸付限度額を引き上げる(一〇〇万円)とともに、被保険者期間要件を緩和する(現行一〇年以上を三年以上に改定)。

(2) 住宅取得促進税制の拡充

住宅取得等をより一層促進することにより内需の拡大を図るため、借入金残高一、〇〇〇万円以下の部分の税額控除率を、控除期間のうち当初二年について一・五%(現行一%)に引き上げるとともに、適用対象となる住宅の床面積上限を二四〇㎡(現行二二〇㎡)に引き上げるほか、現在適用対象となっている一戸建て住宅の増改築等に相当する一定のマンションリフォームを適用対象に追加する措置を講ずる(四月一日実施)。

5 民間設備投資の促進

日本開発銀行等において総額五、二〇〇億円の貸付枠の追加等を行うとともに、電気事業者の行う電線の地中化及び光ファイバーの敷設等のための融資制度について拡充を図る等の諸措置を講じ、民間設備投資の促進を図る。なお、都市再開発等の公共事業を追加することに伴い、これにより誘発される民間投資が四、六〇〇億円程度見込まれる。
・電力事業等への設備投資増加等の要請額
電力事業(三、六〇〇億円)、ガス事業(一〇〇億円)、N T T等(二、五〇〇億円)

特に、配電線の地中化については、関係省庁等による環境整備の進展に応じ、既存計画の前倒しに努力するとともに、情報基盤強化及び電気信頼度向上のための光ファイバーの敷設に積極的に取

り組むよう要請する。

6 中小企業対策等

厳しい経営環境に直面し、資金繰りが悪化している中小企業の融資の円滑化を図るため、政府関係中小企業金融機関等の貸付規模の拡大等を図るとともに、中小企業に対する信用保証の一層の充実を図ることとし、総額一兆九、一〇〇億円規模の貸付枠の追加等の対策を実施する。

7 雇用対策

最近の雇用失業情勢を踏まえ、雇用の安定等を図るため雇用調整助成金制度の助成率の引上げ等の雇用対策の充実を図る（所要額二八〇億円）。

8 税制上の措置

景気対策として、住宅取得促進税制の拡充及び設備投資を促進するための税制上の措置（減税）等を行う。

これらによる減税額は、初年度一、五〇〇億円、平年度約一、七〇〇億円と見込まれる。

9 規制緩和

公的規制の目的・内容を緊急に見直し、この結果に応じ許認可等の大幅な整理を図ることとする。

10 輸入の促進等

我が国の内需拡大の努力は、内外無差別、透明及び公正かつ開放的な市場の下、経済の拡大均衡を通じて世界経済にも好ましい影響を及ぼすことが期待されるとの観点から、輸入促進のための施策等を実施する。

11 金融システムの安定性の確保

金融システムの安定性の確保を図るための諸施策を実施する。

12 安定的で活力ある証券市場の確立

証券市場が資金調達、運用の場として円滑に機能するよう、安定的で活力ある市場の確立に向け、引き続き市場をとりまく環境整備に努める。

13 金融政策の機動的運営

内外経済動向及び国際通貨情勢等を注視しつつ、金融政策の適切かつ機動的な運営を図る。

三 公共事業等の施行促進について

平成五年度の公共事業等の施行の促進については、新総合経済対策においても位置付けられたところであるが、これを受けた経済対策閣僚会議後の臨時閣議において、我が国経済を内需を中心とするインフレなき持続可能な成長経路への円滑な

移行に資するため、次によることが決定された。
 (1) 上半期においては、期末における契約済額の割合が全体として七五%を上回ることを目指す。
 (2) 早期発注の促進の観点から、第一・四半期において、できる限り多くの契約を行うよう努めるものとする。

建設省においては、四月一三日に経済対策及び閣議決定の趣旨を踏まえて建設事務次官通達を発し、所管事業のなご一層の円滑かつ的確な執行に努めることとした。

さらに、翌一四日に建設事務次官を本部長とする「平成五年度第一回公共事業施行促進本部」を開催し、建設省所管事業の上半期契約目標率を七

表3 平成5年度上半期契約目標率 (単位: 億円)

区分	平成5年度			(参考)
	予算額	上半期契約見込額	上半期契約目標率	平成4年度上半期契約目標率
補助	25,219	19,764	78.4	77.2
公団	45,082	35,864	79.6	78.6
合計	36,560	27,187	74.4	74.7
合計	106,861	82,816	77.5	77.0

(注) 各項目別に四捨五入しているため、合計とは端数において合致しない場合がある。

七・五%とすることを決定した。

(表3) これは、昨年度七七・〇%より〇・五%高い執行率となっており、各事業主体の一層の努力が求められるところである。なお、第一・四半期については、既に四月一日の建設事務次官通達「平成五年度建設省所管事業の執行について」により、前年度の実績を上回るよう指示がなされている。

四 平成五年度補正予算の概要

新総合経済対策に基づく公共投資等に係る平成五年度補正予算の国費は、一般公共事業費一兆二、〇〇〇億円、災害復旧費四、〇〇〇億円及び施設費等六、二〇〇億円、合計二兆二、二〇〇億円となっている。

このうち、施設費は昨年度の二、九〇〇億円に比し、三、三〇〇億円の増と大幅に増加しているのが特徴であるが、これは新総合経済対策の「3. 社会資本整備の新たな展開」を受けた措置の一つとして位置付けられるものである。

なお、今回の経済対策の策定に当たり、公共事業の範囲を拡大して、コンピューターやパソコンの整備等も建設国債の対象とすべきであるという議論が一部にあったがその性格から見送りとなった。

一般公共事業については、昨年度同様当年度完了事業、国費付国債事業、ゼロ国債事業及び用地

国債事業により構成されており、その内訳毎の道路関係予算は表4のとおりとなっている。

なお、道路関係予算については、昨年補正で計上された直轄事業の用地先行取得のための財政投融资資金の借入れ及び一般会計計上のいわゆる臨時住宅地関連予算の計上は行われていない。

今後、平成五年度補正予算は、国会会の会期中の成立をめざして審議される見込み(同一会期中に当初予算と補正予算が成立するのは三四年ぶり)であるが、総合経済対策が策定された趣旨及び公共事業のはたすべき役割等をふまえ、その執行に万全を期すことを期待するものである。

表4 平成5年度補正予算総括表

(単位：百万円)

区 分	5年度完了事業		国 費 付 国 債			ゼロ国債	用地国債	合 計	左のウチH5歳出化	
	事業費 (A)	国 費 (B)	事業費 (C)	左のうちH5歳出化		事業費 (F)	事業費 (G)	事 業 費 (A+C+F+G)	事 業 費 (A)+(D)	国 債 (B)+(E)
				事業費(D)	国債(E)					
一般道路事業	573.192	327.860	111.419	40.508	23.432	246.700	70.900	1,002.211	613.700	351.292
道 路	397.556	238.338	93.351	33.621	19.956	197.412	53.738	742.057	431.177	258.294
一般国道	214.365	138.687	60.403	22.361	14.005	140.225	38.848	453.841	236.726	152.692
直 轄	158.287	108.939	46.453	17,090	11.148	97.477	28.948	331.165	175.377	120.087
補 助	56.078	29,748	13.950	5.271	2.857	42.748	9.900	122.676	61.349	32.605
地方道	129,855	68,742	29,440	10,332	5,427	57,187	13,810	230,292	140,187	74,169
都道府県道	83,114	44,363	21,400	7,712	4,098	40,015	9,960	154,489	90,826	48,467
市町村道	46,741	24,373	8,040	2,620	1,329	17,172	3,850	75,803	49,361	25,702
交通安全	39,478	21,610	3,508	928	524		1,080	44,066	40,406	22,134
雪 寒	13,858	9,299						13,858	13,858	9,299
調 査										
街 路	175.636	89,522	18,068	6,887	3,476	49,288	17,162	260,154	182,523	92,998
街 路	102,684	52,598	18,068	8,887	3,476	35,395	13,662	189,809	109,571	56,074
区画整備	44,104	22,500				11,693	1,500	57,297	44,104	22,500
再 開 発	28,848	14,424				2,200	2,000	33,048	28,848	14,424
有料道路事業	5,800	2,708						5,800	5,800	2,708
道路公団		58								58
高 速		58								58
一 般										
首都公団		650								650
阪神公団		250								250
本四公団		10								10
地方道路公社等	5,800	1,740						5,800	5,800	1,740
道路整備事業計	578,992	330,568	111,419	40,508	23,432	246,700	70,900	1,008,011	619,500	354,000

(注) 公団関係については、国費のみ記載した。

国の補助率等の整理及び合理化等に関する法律（他省庁関係）について

道路法令研究会

一 はじめに

公共事業等に係る補助率等について、臨時行政改革推進審議会の答申等の趣旨を踏まえ、体系化・簡素化等の観点から、直轄事業にあつては2/3、補助事業にあつては1/2を基本として恒久化する等の措置を定める、「国の補助金等の整理及び合理化等に関する法律（平成五年法律第八号）」が去る三月三十一日公布され四月一日に施行されたところである。建設省道路局所管法律の改正については、四月号において紹介したが、他省庁所管の地域特例法律においても道路事業に係る補助率等の特例を定めたものが多い。各地域特例法律では具体的補助率等を各法律の施行令において規定しており、各省庁は補助率見直し一括法の施

行に伴い政令改正を行ったところである。本稿においては、地域特例法令の改正のうち、道路事業に係る補助率等の見直しの内容を理解する上で必要と思われるものについて、簡単な説明を加えることとしたい。

二 各地域特例法令における道路事業に係る補助率等について

1 沖縄の特例

沖縄における公共事業は、沖縄の歴史的・地理的な特殊事情にかんがみ、沖縄振興開発計画に基づく事業について国の補助率等を高上げする等の特別の措置が講じられている。道路整備事業についても、原則の最高補助率を10/10（国が全額負担）、暫定最高補助率を9.5/10の高率の国の補助、

負担が措置されてきた。

平成五年度以降の補助率等については、平成四年度までの暫定補助率が維持されるとともに恒久化されることとなった。

2 奄美の特例

奄美群島における公共事業は、奄美の歴史的・地理的な特殊事情にかんがみ、奄美群島振興開発計画に基づく事業について国の補助率等を高上げする等の特別の措置が講じられている。道路整備事業についても、原則の最高補助率を9/10、暫定最高補助率を8/10の高率の国の補助が措置されてきた。

平成五年度以降の補助率については、法律の別表において、8/10を最高補助率として恒久化されるとともに、施行令において、新設又は改築

(特殊改良を除く。)については一般国道に係る割合は8/10、県道は7/10(緊措法施行令第三条第一項の道路にあっては7.5/10)、市町村道は6/10、特殊改良、一般国道に係る修繕又は県道に係る修繕のうち災害防除事業については、5.5/10をもって恒久化されることとなった(施行令別表第1)。

3 小笠原の特例

小笠原諸島における公共事業は、小笠原振興開発計画に基づく事業について国の補助率等を嵩上げする等特別の措置が講じられている。道路事業においても、新設又は改築については3/4の高率の国の補助が措置されてきた。

平成五年度以降の補助率については、道路の新設又は改築に係る補助率を3/5をもって維持、恒久化されることとなった(施行令別表第1)。

4 琵琶湖周辺地域の特例

琵琶湖総合開発計画に基づく道路の改築については、道路法附則、緊措法附則及び同法施行令附則による補助率カットを適用しないという特例が措置されていたが、平成五年度以降も従来の原則補助率が維持されることとなった(施行令第2条の表)。よって、道路法において廃止された大規模特例(改正前の道路法第五〇条第一項ただし書)は、琵琶湖総合開発計画に基づく一般国道の新設又は改築においては存続されることとなる。

5 水源地域の特例

ダム等の建設によりその基礎条件が著しく変化する「水源地域」における公共事業は、当該地域の生活環境、産業基盤等を整備するため、水源地域整備計画に基づく事業の実施を推進する等特別の措置が講じられてきたところである。道路事業においては、指定ダム等が指定を受けた年度の補助率等が後の整備事業実施年度においても維持され、ダムの建設により水没する住宅等の数が多い指定ダムに対応する都道府県道及び市町村道の新設又は改築(特殊改良、交安事業を除く。)に係る補助率等はさらに嵩上げ措置が講じられている。今回の見直しでは、ダム等が指定を受けた年度の補助率等が維持されるという特例が維持されるとともに、平成五年度以降に指定を受けたダムに関する地方道の新設・改築に係る補助率は、5.5/10(緊措法施行令第三条第一号の規定により建設大臣が指定する道路に係る事業にあっては6/10、防雪又は凍雪害の防止に係る事業にあっては2/3)を国が補助することとされた。

6 明日香村の特例

明日香村特別措置法では、明日香村全域で歴史的風土を保存するための規制が行われているが、その代償措置として、明日香村整備計画に基づく事業に要する経費に係る補助率等の嵩上げ措置が講じられてきたところであり、明日香村整備計画

に基づく道路の改築については、緊措法、同法施行令による補助率等のカットを適用しないという特例が措置されてきた(ただし、都市計画道路を除く)。

今回の見直しにより、都市計画道路以外の道路に係る改築については平成四年度までの年度において適用されていた補助率等が維持されることとなり、都市計画道路に係る改築については、地方道の改築について5.5/10とするなど、平成四年度までの一般地域に対する嵩上げ幅が維持されることとなった。

7 離島の特例

離島振興法においては、本土より隔絶した特殊事情よりくる後進性を除去するため、離島振興計画に基づく事業について特別の措置を講じたところであり、道路事業についても、道路法第五六条にかかわらず主要地方道等に係る国の補助率嵩上げが措置されてきた。

平成五年度以降においては、離島架橋(離島同士を連絡するものを含む。)に係る新設・改築については、2/3、それ以外の新設・改築については、平成四年度までの一般地域に対する嵩上げ幅が維持されることとなった(5.5/10(ただし、緊措法施行令第三条第一号の規定による大臣指定道路にあっては6/10))。

なお、従来、一般国道については特別の嵩上げ

措置は講じられていなかったが、今回の緊措法施行令の改正により、一般国道のうち知事施行の改築（特殊改良、交安事業及び区画整理を除く。）について、国の負担割合が2/3と措置されたところである。

8 成田空港周辺地域の特例

成田空港財特法では、成田空港の周辺地域における公共施設等の計画的な整備を促進するため国の財政上の特別措置を定めているが、道路事業についても、空港周辺地域整備計画に基づいて行われる事業のうち自治大臣指定事業に係る補助率等の嵩上げ特例及び同計画に基づいて行われる事業に要する経費について緊措法・同法施行令による補助率等のカットを適用しないという特例が措置されてきた。

平成五年度以降においても、県道、市道及び町村道の新設又は改築に係る補助率嵩上げを措置するとともに、空港周辺地域整備計画に基づいて行われる事業について平成四年度まで適用されてきた補助率等が維持されることとなった。

三 おわりに

以上、補助率等の見直しに関する他省庁所管法令のうち、道路関係部分の改正内容について略述した。事業の区分ごとの具体的な補助率等については、補助率等の一覧表を参考にされたい。

補助率等一覧（沖縄県の特例）

道路の管理	事業	原則		特例		カット		改定率		
		(率)	(根拠)	(区分)	(率)	(根拠)	(率)	(根拠)	(区分)	(率)
新設 改築	一般国道									
	大臣施行	2/3	道路法 § 50(1)	大臣施行	10/10	沖 § 5、同令 § 2表1	9.5/10	沖令附 § 4(2)	大臣施行	9.5/10
	再開発	"	"	再開発	8/10	"、"	"	"	再開発	8/10
	知事施行	1/2	道路法 § 50(1)	知事施行	10/10	"、"	9/10	沖令附 § 4(2)	知事施行	9/10
	再開発	"	"	再開発	8/10	"、"	"	"	再開発	8/10
	区画整理	1/2	区画整理法 § 118、121	区画整理	9/10	"、"	"	"	区画整理	9/10
	地方道	1/2	道路法 § 56	大臣指定内	10/10	沖 § 6(4)、同令 § 3(5)	9.5/10	沖令附 § 4(3)	大臣指定内	9.5/10
	県道	"	"	大臣指定外	10/10	沖 § 5、同令 § 2表1	9/10	沖令附 § 4(2)	大臣指定外	9/10
	区画整理	"	"	区画整理	9/10	"、"	"	"	区画整理	9/10
	再開発	"	"	再開発	8/10	"、"	"	"	再開発	8/10
交安一種	"	"	交安一種	1/2	交安法 § 10(5)	"	"	交安一種	1/2	
市町村道	"	"	市町村道	8/10	沖 § 5、同令 § 2表1	"	"	市町村道	8/10	
特殊改良	"	"	特殊改良	2/3	"、"	"	"	特殊改良	2/3	
区画整理	"	"	区画整理	9/10	"、"	"	"	区画整理	9/10	
交安一種	"	"	交安一種	1/2	交安法 § 10(3)	"	"	交安一種	1/2	
修繕	一般国道									
	指定区間内	1/2	道路法 § 50(2)	大臣施行	10/10	沖 § 5、同令 § 2表1	9.5/10	沖令附 § 4(2)	大臣施行	9.5/10
	指定区間外	1/3	道路法 § 56	知事施行	"	"、"	9/10	"	知事施行	9/10
大臣施行	1/2	修 § 2(3)、同令 § 8								
地方道	1/3	修 § 1(1)、同令 § 1	県道	10/10	沖 § 5、同令 § 2表1	9/10	沖令附 § 4(2)	県道	9/10	
維持 その他 管理	一般国道									
	指定区間内	1/2	道路法 § 50(2)	指定区間内	10/10	沖 § 5、同令 § 2表1	9.5/10	沖令附 § 4(2)	指定区間内	9.5/10
指定区間外	全額地方費	"						指定区間外	全額地方費	
地方道	全額地方費	道路法 § 49						地方道	全額地方費	
交安二種	一般国道									
	指定区間内			指定区間内	10/10	沖 § 5、同令 § 2表1	9.5/10	沖令附 § 4(2)	指定区間内	9.5/10
指定区間外			指定区間外	"	"、"	9/10	"	指定区間外	9/10	
地方道			地方道	1/2	交安法 § 10(3)			地方道	1/2	
共同請 整備	一般国道									
	大臣施行	1/2	共同請法 § 22(1)							
知事施行	"	"								
地方道	1/2	共同請法 § 22(2)、 同令 § 7								

(奄美の特例)

道路の 管理	事 業 分	原 則 (率) (根 拠)	特 例 (区 分) (率) (根 拠)	カ ット (率) (根 拠)	改 定 率 (区 分) (率)
新 設 改 築	一般国道 大臣施行	2/3 道路法 § 50D	大臣施行 9/10 奄法 § 6D、 同令 § 1D表 1	8/10 奄法附⑤、同令附③	大臣施行 8/10
	“ 特殊改良	”	2/3 奄法 § 6D、 同令 § 1D表 1	6/10 奄法附⑤、同令附③	特殊改良 5.5/10
	“ 交安一種	”	—	6/10 道路法附則②	交安一種 2/3
	知事施行	1/2 道路法 § 50C	知事施行 9/10 奄法 § 6D、 同令 § 1D表 1	7.5/10 奄法附⑤、同令附③	知事施行 8/10
	“ 特殊改良	”	2/3 奄法 § 6D、 同令 § 1D表 1	5.5/10 奄法附⑤、同令附③	特殊改良 5.5/10
	“ 交安一種	”	—	—	—
	地方道	1/2 道路法 § 56	県道 一般 9/10 奄法 § 6D、 同令 § 1D表 1	7.5/10 奄法附⑤、同令附③	県道一般 7/10 (一部 3/4)
	“ 特殊改良	”	2/3 奄法 § 6D、 同令 § 1D表 1	5.5/10 奄法附⑤、同令附③	特殊改良 5.5/10
	“ 交安一種	”	1/2 交安法 § 10③	—	交安一種 1/2
	市町村道 一般	7.5/10 奄法 § 6D、 同令 § 1D表 1	7.5/10 奄法 § 6D、 同令 § 1D表 1	6/10 奄法附⑤、同令附③	市町村道一般 6/10
特殊改良	2/3 奄法 § 6D、 同令 § 1D表 1	2/3 奄法 § 6D、 同令 § 1D表 1	5.5/10 奄法附⑤、同令附③	特殊改良 5.5/10	
交安一種	1/2 交安法 § 10③	1/2 交安法 § 10③	—	交安一種 1/2	
土地区画整理	1/2 土地区画整理法 § 118、121	土地区画整理 2/3 緊 § 4、同令 § 4	6/10 緊附⑤、同令附⑤	土地区画整理 1/2 (一部 5.5/10)	
修 繕	一般国道 指定区間内	1/2 道路法 § 50②	大臣施行 6.5/10 奄法 § 6D、 同令 § 1D表 1	6/10 奄法附⑤、同令附③	大臣施行 5.5/10
	指定区間外	1/3 道路法 § 56	知事施行 ”	5.5/10 ”	知事施行 5.5/10
	“ 大臣施行	1/2 條 § 2②、同令 § 8	”	”	”
	地方道	1/3 條 § 1D、同令 § 1	県道 (災害防除) 6.5/10 奄法 § 6D、 同令 § 1D表 1	5.5/10 奄法附⑤、同令附③	県道 (災害防除) 5.5/10
維 持 其 他 の 管 理	一般国道 指定区間内	1/2 道路法 § 50②	—	—	—
	指定区間外	全額地方費 ”	—	—	—
地方道	全額地方費 道路法 § 49	—	—	—	—
交 安 二 種	一般国道 指定区間内	—	1/2 交安法 § 10D	—	—
	指定区間外	—	1/2 交安法 § 10②	—	—
地方道	—	1/2 交安法 § 10③	—	—	—
共 同 溝 整 理	一般国道 大臣施行	—	1/2 共同溝法 § 22D	—	—
	知事施行 地方道	—	1/2 共同溝法 § 22②、 同令 § 7	—	—

(その他の特例)

道路の 管理	事 業 分	原 則 (率) (根 拠)	特 例 (区 分) (率) (根 拠)	カ ット (率) (根 拠)	改 定 率 (区 分) (率)				
			新東京空港関連道路 一般国道 新設	—	—	一般国道新設 2/3			
			改築	—	—	3/4			
			都計 4 車等	—	—	2/3			
			区画整理	—	—	”			
			特改・交安	—	—	”			
			県道 (五計事業)	3/4 空港法 § 3D表	2/3 空港法附則 § ③	県道 2/3			
			市町村道 (”)	8/10 ”	7/10 ”	市道 2/3 (一部 7/10)			
			(町村道)	” ”	8/10 ”	町村道 8/10			
			特改・交安	2/3 ”、同令 § 1	—	市町村道の 特改・交安 2/3			
			水原地域周辺道路 地方道	—	—	—	—		
			～S59 指定ダム	3/4 水特法 § 9D表、 同令 § 6D	3/4 水特附①、同令附①	～S59 指定ダム 3/4			
			S60 指定ダム	”	2/3 水特附③、同令附③	S60 指定ダム 2/3			
			“ 防雪・凍雪害	”	3/4 水特附④	“ 防雪・凍雪害 3/4			
			S61 ～H4 指定ダム	”	6/10 水特附③、同令附③	S61 ～H4 指定ダム 6/10			
			“ 防雪・凍雪害	”	2/3 水特附⑤、同令附⑤	“ 防雪・凍雪害 2/3			
			H5～指定ダム	”	—	H5～指定ダム 5.5/10			
			“ 防雪・凍雪害	”	—	“ 防雪・凍雪害 2/3			
			”一部	”	—	”一部 6/10			
						明日香村計画道路 改築一般	—	—	明日香村計画道路 改築一般
						一般国道	3/4 緊 § 4、同令 § 2D	3/4 明日香法附 § 7D、 同令附 § 3D	一般国道 3/4
地方道	2/3 緊 § 4、同令 § 3D	2/3 ”				地方道 2/3			
区画整理	2/3 緊 § 4、同令 § 4	2/3 ”				区画整理 2/3			
都市計画 一般 (地方道)	2/3 緊 § 4、同令 § 3D	6/10 明日香令附 § 3②				都市計画 一般 (地方道) 5.5/10			
区画整理	2/3 緊 § 4、同令 § 4	6/10 ”	区画整理 ”						

世界の動き		国内の動き		道路行政の動き	
月日	事項	月日	事項	月日	事項
3・31	○欧州最大の自動車メーカー、ドイツのフォルクスワーゲン(VW)のピエヒ社長が記者会見し、一九九七年末までにグループ全体で現在二七万人の従業員のうちから三万四、〇〇〇人を削減すると発表。うち二万人は年末までに減員の予定。国際競争力を高めるのが狙い。	3・26	○国土庁が今年一月一日現在の地価公示価格を発表。全国平均は昨年比へ、住宅地で八・七%、商業地で一・四%、それぞれ下落。昨年に続き二年連続の下落は、七〇年の調査開始以来初めて。	3・29	○伊勢自動車道勢和多気IC〜伊勢IC間二〇・八km開通 ○一般国道一〇号(宇佐別府道路)院内IC〜速見IC間一八・一km開通 ○平成五年度予算成立
4・2	○国際環境保護団体グリーンピースが入手したロシア政府の報告書によると、旧ソ連は日本海を含む極東海域に原子炉二基を含む大量の放射性廃棄物を投棄していた。しかし、水産庁は該当地域の魚の放射能に変化はないとしている。	29	○総務庁統計局が発表した九二年一〇月一日現在の推計人口によると、総人口は一億二、四四五万人(男六、一〇九万人、女六、三三五万人)で、一年間で四一万人増えた。人口増加率は〇・三三%で、前年より〇・〇二ポイント下がった。	3・31	○山陽自動車道岡山IC〜岡山JCT間七・一km開通 ○臨時行政改革推進審議会中間報告を総理に提出 ○瀬戸大橋開通五周年記念事業開催 ○健康マラソン、ブリッジウォーク等が行われた
4	○クリントン米、エリツイン・ロシア両大統領が、カナダのバンクーバーでの米口首脳会談を終えて「バンクーバー宣言」を発表。総額一六億ドルの経済支援を初め、軍縮、核拡散防止、環境保護などで協調関係を拡大することに合意した。	4・6	○宮沢喜一首相は、健康状態を理由に閣僚を辞任した渡辺美智雄副総理・外相の後任に武藤嘉文・元通産相(渡辺派)の起用を決めた。これに先立ち、前蔵相で自民党羽田派の羽田孜代表に就任を要請したが、羽田氏は政治改革を理由に固辞した。副総理には後日、後藤田正晴・法相を任命。	4・24	○J日日本道路公団「ハイウェイ・ナウ'93」開催
15	○ロシア支援のための主要七カ国(G7)閣僚合同会議が、ロシアが取り組んでいる民主化と市場経済体制への移行を促進するため、多国間支援を中心とする四三四億ドルの資金協力を盛り込んだ議長声明を発表。	31	○九三年度の政府予算が、参院本会議で否決されたが、衆参両院協議会を経て成立。年度内に成立したのは、七一年の佐藤内閣以来二年ぶり。	4・26	○PIARC 横浜会議開催 (Permanent International Association of Road Congresses)
19	○英仏海峡トンネルの施主・運営会社のユーロトンネル・グループが、トンネルの開業が来年にずれ込むと発表。工事を請け負っているTML社(英仏の国際連合企業体)との間で追加工費をめぐって対立している。	13	○政府は閣議で「新総合経済対策」を決定。総額約一三兆二、〇〇〇億円で、九二年三月、八月に次ぐ三度目の景気対策で、規模は過去最大。この中で、「社会資本の新たな展開」の項目で、大学や研究施設の改善や電線の地中化、情報化に対応した学校施設整備費が盛り込まれた。	4・29	○四月二六日には、シンポジウム「二世紀に向けての道路・自動車システムの高度化」開催

訂正
四月号、「道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律について」の六ページ下段二三行目「補助率等高上げ規定だけを法制局より」とあるのを、「補助率等高上げ規定だけを別の法律案として提出することは、法案の「一覽性」を欠くこととなり不適切であると法制局より」の誤りにつき訂正します。

編集雑記

平成四年度版の道路法令総覧を見ると、道路法の第一頁には四七回に及ぶ改正の年月日がズラリと並んでいる。それにしても公布以來四一年の間に四七回、年平均一・二回の改正頻度はあまりにも多い。と思つて道路交通法を見た。公布は昭和三五年、道路法より八年は若い。だがここでも二七回も改正が行なわれている。法改正の回数だけをとりに上げるのは、随分と智慧のない話のだが、ともかく道路関係の法律は動きがはげしい。

戦前と戦後では、制度や法律の仕組みが違ふから簡単に比べられない。それにしても大正八年の旧道路法は、昭和二七年に廃止になるまで僅か三回の改正があつただけである。旧道路法はそれまでの太政官布告や道路条例を集大成し、近代的な営造物管理法に仕立て上げた画期的な法律であつた。

だが残念なことに道路造りの方は、徳川時代の街道をそのまま引き継いだままの粗末なものであつた。昭和の初期に自動車普及しはじめたにもかかわらず、画期的な道路建設は、ほとんど行なわれなかつた。鉄道優先と

か、軍事大国とか、法科万能の時代だったとか、いろいろの理由があつたにしろ、肝心の道路の整備は旧態依然。こんな事情では法改正などできよう筈はない。極論すれば戦前の道路法は日本の敗戦まで冬眠していたことになる。これに対し戦後の新道路法は、事業のアイデアが先行し法律は後追いする形となつた。民主主義の名のもとに本音優先の事実先行型。次々に打出される新事態に道路法は改正に改正を重ねることになる。

話しは変わるが、蠱こと言う字がある。皿の上うへに沢山の虫がうごめいている気味の悪い漢字である。この字は怪しい魅力を表す蠱惑こわく以外、我が国では馴染がうすい。漢和辞典では蠱の字源として、「皿の中に虫を置き、之を食いて腹中に蠱を生ずる義」とある。食べた虫が消化されないまま、腹の中うちにうごめいていると言うのだから更に不気味である。そんな虫がいるかどうかは別にして、蠱の字が言いたいの人は人為ひとのものは放つておくと必ず腐る。腐れば悪い虫が湧くわと言うことである。行政の腐敗、政治腐敗、組織の腐敗、家庭の乱れなど、たしかに人の行為には腐敗がつきまとう。人間の業ごうと言つてもいい。

だから人事を占う易に腐敗の卦くわがあつても

不思議でない。六四卦の一つ山風蠱こは、前方に山があつて風が吹き抜けない。だから空気が淀み、ものが腐ると言う卦象である。風通しをよくしてやる、これはどんな事柄にもあてはめられる。例えば制度や法律もそのまま放つておくと、時代の流れに取り残され内容が陳腐化してしまう。これを防ぐためには、後代の人ひとが絶えず新しい風を吹き込まねばならぬ。法律で言えば改正であろう。当り前と言えば当り前の事だが、易は誰がその改正の音頭をとるかに言及している。即ち幹父かんふの蠱。有子ありこ、考无かうむ咎とが。厲終吉りしゅうきち。(父の蠱を幹す。子有れば、祖父も咎无からん。厲けれども終には吉なり)

先代せんだいが良いと思つてやつたことも時が経てば弊害も出てくる。後代ごだいの者は時代に合わせ修正し改革することに遠慮はいらぬ。ただその改革の任に当たる者は、正しい後継者でなければならぬ。でないと秩序が乱れると言っているのである。(瑞)

6月号の特集テーマは
「電線類地中下について」
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

〒102 東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階 TEL 03(3234)4310・4349

定価700円(本体価格679円)

FAX 03(3234)4471

<年間送料共8,400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