

口 絵 ■ 平成三年度「道の日」中央行事
巻頭言 ■ 横浜・道路雑感 横浜市長 高秀秀信 1

特集／平成四年度道路関係重点施策

平成四年度重点施策について 道路局道路総務課企画官 増田優一 3

総合的な物流対策の推進 道路局企画課道路経済調査室第二係長 鹿野正人 9

駐車場整備の推進 道路局企画課構造基準第二係長 伊勢田敏 14

「環境対策特別推進事業」について 道路局企画課道路環境対策室 今泉伸一郎 19

地域一体振興整備事業の創設 道路局有料道路課課長補佐 柳橋則夫 24

平成三年度建設白書の概要 建設大臣官房政策課総括計画官室 29

ESSAY ロードサインは世界のことば 日本旅行作家協会会員 木村薫子 40

平成三年度「道路をまもる月間」 道路局道路交通管理課 42・東北地方建設局 43・関東地方建設局 44・北陸地

方建設局 45・中部地方建設局 46・近畿地方建設局 47・中国地方建設局 49・四国地方建設局 50・九州地方建設局 51・

北海道開発局 52・沖縄総合事務局 53

平成三年度「道の日」中央行事について 道路局道路総務課 56・東京都建設局道路管理部監察指導課 58

第三回APM（新交通システム）国際会議の開催について 61

シリーズ ■ 日本の道100選より

五箇山トンネル 富山県 62

時・時・時…… 66

平成四年度重点施策について

建設省道路局道路総務課企画官 増田 優一

一 はじめに

平成四年度予算概算要求にあたり、平成四年度建設省重点施策が八月九日に公表された。平成四年度に行うべき建設省施策の主要課題の前文において、建設行政の目標および基本的考え方を次のように述べている。

「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なる。

しかしながら、フロー面では経済大国となつた我が国も、住宅・社会資本をはじめとするストック面では、国民生活の安全の確保といった根幹的な部分についてすら未だ不十分

な状況にあり、国民はその経済力に見合った豊かさを実感できていない。

加えて、三大都市圏においては昭和六〇―平成二年の間に二百万人以上も人口が増加する一方、地方圏においては、約八割もの道県において人口の流出が生じており、このうち一八道県においては、出生による自然増加を上回る流出によつて人口が純減となつている。この結果、地方においては急速な高齢化の進展等により地域社会の維持が困難になる等活力が低下している市町村も多くみられ、また、大都市圏においては土地・住宅問題が激化するなど、国土構造の不均衡の拡大が進展している。

このように、経済的な繁栄に伴い、人々の

生活重視の傾向、ゆとりと豊かさへの志向がより一層高まりつつある中で、立ち遅れた住宅・社会資本の整備水準を早急に向上するとともに、これを通じて国土構造の不均衡を是正し、二一世紀における豊かでゆとりある国民生活の基盤を構築する必要がある。

このため、生活関連重点化枠や公共投資臨時特別措置等も積極的に活用し、公共投資基本計画の達成に必要な財源の確保等を図るとともに、国土構造の不均衡の是正に向けた戦略的な施策を展開することが必要である。

また、現在、公共用地の取得が非常に困難な状況にあることに鑑み、総合的な公共用地対策等を強力に推進し、公共事業の円滑な推進を確保することが不可欠である。

さらに、二一世紀における真に豊かな国民生活を実現するためには、高齢化、国際化等諸潮流的的確に対応や二一世紀に必要となる新たな社会資本の整備に積極的に取り組んでいく必要がある。

このような建設行政をとりまく要請に応えるべく、平成四年度においては、次の四点を主要課題として設定し、重点的かつ総合的な建設行政を推進する。

(1) 魅力ある地方を創造し、東京への一局集中と国土構造の不均衡の是正を図る観点から、地域の市町村が協調・共生して地域として発展していくための基盤の整備を行う。このため、地域の活性化の拠点となる都市の育成を推進するとともに、地域のネットワークを形成するなど、戦略的な地方整備を展開する。

(2) 大都市については、土地利用規制の見直し等により業務機能が無秩序に拡大することなく、職住のバランスのとれた土地利用を確保する。また、これまでに創設した各種制度や土地税制の活用等による住宅・宅地の供給促進に加え、公共賃貸住宅の建替の促進や駐車場対策の拡充等を実施して、大都市で立ち遅れている住環境の向上と都市機能の確保を図る。

(3) 公共投資に関し、平成四年度においては、国民生活の安全の確保に最も重要な役割を果たす治水事業について、第八次の五箇年計画を策定する。また、公共事業の推進上必要不可欠な公共用地の取得の促進のための総合的な施策を強力に展開する。

(4) 高齢化の進展等時代の潮流に的確に対応した施策の展開を図るとともに、環境と共生するまちづくりや二一世紀を見据えた新たな社会資本の整備を実施する。次にこれらの重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、その項目についてのみ紹介する。

第1 地方の戦略的整備

1 地域活性化の核の育成

2 地域のネットワークの形成

3 豊かな自然をいかした地域整備の推進

4 地域活性化を支える基盤整備の推進

第2 大都市問題への対応

1 住宅・宅地供給の積極的推進

2 適正な土地利用の確保

3 都市内におけるモビリティの確保

第3 公共事業の推進

1 公共投資の積極的推進

2 総合的な公共用地対策

3 建設産業を担う人材の確保と建設事業における安全対策の推進

4 総合的な建設副産物対策の推進

第4 新たな時代への対応

1 建設政策研究センターの積極的活用

2 高齢者・障害者に配慮した街づくりの推進

3 国際化への対応

4 環境との共生

5 二一世紀を目指した社会資本整備の推進

以上のように平成四年度は、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、第十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、地域の活性化、渋滞・駐車対策、住宅宅地供給支援、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。さらに第十次道

路整備五箇年計画の最終年度として事業の円滑な推進に資するため、道路整備財源の確保を図る。

1 道路整備の長期構想の策定

二一世紀における道路の望ましい姿を描き出し、地域の人々の生活を支援するための道路のあり方を提示するとともに、次期道路整備五箇年計画をはじめとする今後の道路整備のあり方を示す道路整備の長期構想を策定する。

2 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、二一世紀初頭までに高規格幹線道路網（一四、〇〇〇km）全線の完成を図ることとし、地域振興計画との連携に配慮しつつ西暦二〇〇〇年（平成一二年）までにおおむね九〇〇〇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の供用延長を約五、四三〇kmにするとともに、第二東名神高速道路等の事業着手に向けて所要の調査を進める。

② 本州四国連絡道路については、明石海峡大橋等の建設、利用促進に資する施策

および関連する幹線道路の整備を推進する。

③ また一般国道の自動車専用道路の整備を推進するとともに、路線計画の定まった区間の事業に着手する。

(2) 高規格幹線道路と一体となつて機能する国道網の充実・強化を図るため、交通混雑の著しい区間におけるバイパス、環状道路の整備等に重点を置いて、一般国道の整備を推進する。

3 都市における道路整備の推進

(1) 道路の交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るため、渋滞対策緊急実行計画および渋滞対策推進計画に基づき各種渋滞対策を計画的かつ総合的に推進するとともに、対策完了箇所等については追跡調査を行い、整備効果を把握し、次期五箇年計画に向けて、渋滞対策の枠組みの見直しを行う。また、観光地等の週末や休日に著しい渋滞が生じている地域については、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。

(2) 都市における道路交通混雑の緩和、交通事故の防止、中心市街地の活性化を図るため、駐車場整備に関する計画的な整備を推進するため、地方公共団体による駐車場整備計画の策定を促進する。また、限られた都市空間の有効利用を図るため、道路の地下空間を活用した駐車場の整備を推進するとともに、公園地下空間や河川地下空間等の都市公共空間を活用した駐車場モデル事業に着手するとともに、適正な交通機関分担を図るため、郊外の鉄道駅やバスターミナル等におけるパークアンドライド駐車場整備モデル事業の推進、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体整備等による官民一体となった駐車施設の整備の推進、駐車場案内システムの整備を推進する。

(3) 都市内の通勤通学等の交通手段としての自転車利用の増大に対応するため、安全で利用しやすい自転車道ネットワーク整備を推進するとともに、駅周辺等における放置自転車問題を解消するため、公共空間を活用した自転車駐車場整備の推進や、商業地域等における自転車駐車場整備推進のための助成制度の拡充する等総合的な自転車交通対策を推進する。

(4) 三大都市圏等大都市地域においては、大都市住宅地供給関連公共施設整備基本計画に基づき住宅地の供給とそれを支える

道路事業を積極的に推進するとともに、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、住宅地の供給を支える道路事業の一層の推進を図る。

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に、駅前駐車場や関連するアクセス道路等の整備を推進する鉄道駅結節総合整備事業、高速道路と鉄道の結節点を整備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。

4 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、奥地、農山漁村、過疎地域、半島地域、豪雪地帯等の振興・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・活性化を図る観点から、広域的な地域のモビリティを提供する地域高規格幹線道路の計画策定等を進めるとともに、リゾート開発等の各種地域振興施策を支える道路整備を推進する。

(3) 地域の個性と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

的なアイデアをとりいれつつ、重点的に実施するマイロード事業を一層推進する。

5 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や大都市圏の環状道路、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) 共通利用を可能とするカードシステムについての検討を進めるとともに、渋滞対策として混雑区間の拡幅、出路の設置、所要時間表示等情報提供の充実等を推進するほか、サービス施設の充実を図る。

(4) NTT-A型資金を活用して、有料道路とこれを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。

6 交通安全対策の推進

(1) 近年の交通事故死者数の増加等にかんがみ、交通安全施設等の整備を効果的に推進するため、交通事故調査・分析を重点的に

実施し交通事故分析システムの充実を図るため、一般道路において抜本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、道路照明の設置を行うなど、交通安全対策を強力に推進する。また、交通安全モデル市町村を選定し、関係機関の連携のもと事故調査に基づいた効果的な交通安全施設の整備等を重点的に実施する。

(2) 高速自動車国道等において、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、道路交通情報提供の充実等を総合的に進め、このうち、交通安全施設の整備等について、五箇年間の事業計画（平成三十七年度）に基づき、交通安全対策を推進する。

(3) 人と車の調和を図るため、幅の広い歩道、コミュニティ道路、スロープ等の付いた使いやすい立体横断施設などの整備を行う「人にやさしい歩行者空間づくり事業」を実施する。

7 災害に強い道路整備の推進

異常気象時における道路交通の安全性、信頼性の向上を図るため、道路ネットワークを対象として総合防災計画を策定し、通行規制区間の抜本的、集中的な解消や道路利用者への情報提供等を重点的に実施する。

また、地震時における震後交通確保のため、道路と道路以外の関連施設の耐震性等に関する点検と対策を総合的に実施する。

さらに、冬期における安全で円滑な道路交通を確保し、スパイクタイヤを用いない交通形態への円滑な移行を支援するため、冬期における道路環境の整備を推進する。

8 沿道の生活環境保全の推進

沿道の生活環境保全の観点から、騒音等の低減を図るため、環境施設帯、遮音壁等の設置を推進するとともに、みどり豊かな道路空間を創出する道路緑化や、地域の自然・歴史・文化を生かした良好な道路景観整備を推進する。

さらに、新たに「環境対策特別推進事業」として次のような施策について、環境にやさしい道路整備を行う。

○より高度な環境対策の試験的施工や環境対策に係る官民一体となつての研究・開

発の推進

○動物のための横断構造物の設置等生態系の保全に一層配慮した道路の整備の推進
○地域の緑の骨格を形成するスーパーストリートや歩行者のための休憩施設、みどりの一里塚等の整備により緑のネットワークを構築し、緑量の大幅な拡大を図る。

○沿道広告類の更新に対し、民間の協力によるデザインの統一や調和を促し、良好な沿道環境の創出を図る。

9 道路空間の有効利用と機能の充実

(1) 電線類地中化五箇年計画に基づき電線類の地中化を計画的に進めることとし、その際、キャブシステムの整備を積極的に推進する。また、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。

(2) 道路地下空間利用のニーズの高い大都市等において、地下歩道、地下駐車場等の空間の確保、地下鉄、ガス、水道等の施設の収容を計画的に行い、道路地下空間の有効活用を図るため、地下空間利用計画を策定するとともに、これに基づいて交通が輻輳する都心部等において、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
都心部道路地下空間整備モデル事業を推進する。

(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路車間情報システムの整備等による道路交通情報を的確に提供するとともに、高度情報化社会の形成に資するため、一般道路についても、光ファイバー等の計画的整備を行い、高速道路の光ファイバーとも一体的に機能する情報ネットワークを構築する。

(4) 道路空間を活用した新しい物流システムの導入をかけるため、法制度、経済的可能性、機器・施工に関する技術的事項等について検討するとともにシステムの本格的な研究、開発を推進する。

また、道路交通におけるロジスティク機能の高度化を図るため、官民一体となつた推進体制を整備するとともに、ロジスティクスセンターと道路ネットワークの新たな一体整備手法の研究、開発を行う。

10 道路と沿道との一体的整備の推進

(1) 道路整備の円滑化と道路機能の増進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、立体道路制度を

積極的に活用して、大都市圏および地方都市の幹線道路の整備を推進する。

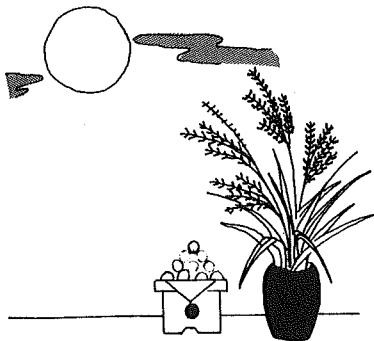
(2) インターチェンジ・サービスエリア等を中心とした計画的な地域振興整備、道づくりを促進するという観点からインターチェンジ・サービスエリア等と周辺地域を一体的に整備する地域一体振興整備事業の創設を図る。

(3) 高速自動車圏において、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周辺の都市公園等の一体的整備を図るハイウェイ・オアシスを推進する。

三 おわりに

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、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応えつつ、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、平成四年度概算要求にあたっては、第十次道路整備五箇年計画の最終年度として、これらの重点施策を十分生かし道路整備を強力に推進してまいりたい。



総合的な物流対策の推進

建設省道路局企画課道路経済調査室調査第二係長 鹿野 正人

一 はじめに

我が国における貨物輸送は、貨物自動車、鉄道、船舶、飛行機等によって分担されているが、物流ニーズの変化に伴って、貨物自動車による輸送が主要な役割を担ってきており、今後ともそのシェアが増大していくものと予測されている。

しかしながら、貨物自動車輸送を取り巻く周辺状況については、現在、①道路交通混雑の激化、②トラックによる道路環境問題（大気汚染、騒音等）の発生、③道路貨物輸送業における労働力の不足および運転手の高齢化、④都市内の道路整備を進める上での制約条件の拡大（地価の高騰、土地利用の高度化等）、

⑤石油エネルギーの逼迫化などの課題が生じており、今後ますます厳しいものとなっていくと想定される。

このような状況の中で、産業構造や国民生活の高度化、多様化に伴い、ジャストインタイム輸送が普及し、小口・多頻度の輸送形態がとられるようになってきている。また、輸送の高速性、定時性といった輸送サービスの高品質化が強く求められとともに、輸送の合理化や流通コストの削減が求められている。

このような背景を踏まえ、物資の効率的輸送をシステムティックに実現させる総合的な物流システムの構築と道路交通を代替する新たなシステムの導入を図ることにより、将来の物流ニーズの増大、質的变化に対応しつつ、

道路交通混雑、交通環境および交通安全の改善を図る必要がある。

二 物流の現状と課題

今日、道路交通に関しては、交通渋滞、道路交通環境、交通事故、エネルギーなどの様々な問題がとりあげられているが、これらはいずれも貨物車交通と密接に関わっている。

貨物輸送において、自動車交通はそのサービスの多様性、戸口性、機動性などの点で優れており、交通機関分担率を昭和三〇年度の一二％から平成元年度には五一％（トンキロベース）と急速に伸ばしてきているとともに、自動車交通の中で見ても、貨物車交通が大きなウェイトを占めるようになってきている。

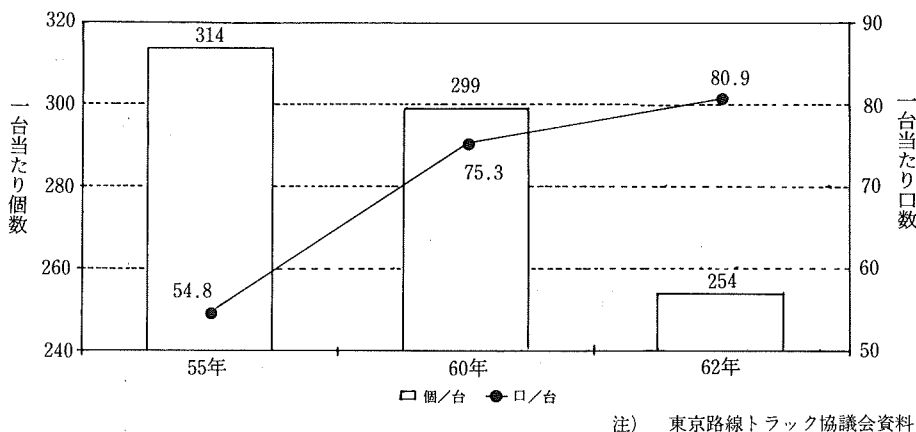


図1 東京都内路線集配車の輸送効率

この貨物車交通の増大の近年の特徴としては、都市内における域内配送による短トリップの交通と幹線交通による長トリップの増大があ

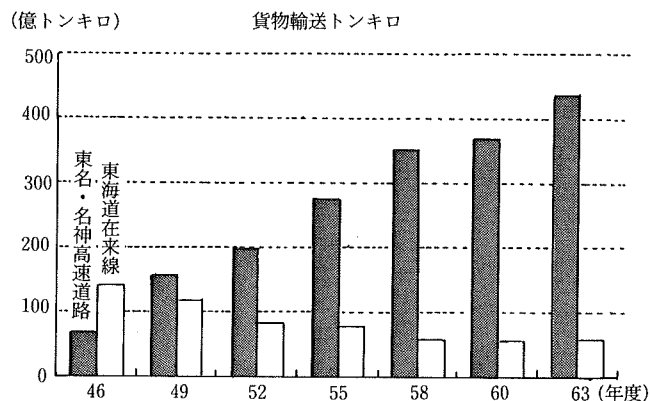
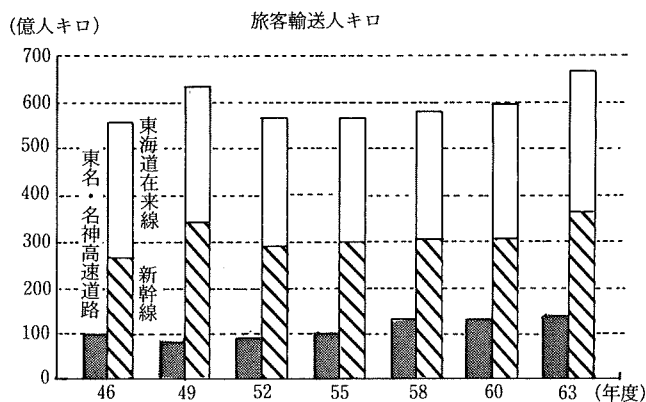


図2 東名・名神高速道路と東海道線の輸送量の比較

げられる。

都市内の域内配送の増大は、時間指定輸送の増大、配送頻度の増大、配送商品の小口化の進展といったいわゆるジャストインタイム輸送の増大によるところが大きい。近年、このようなジャストインタイム化が過度に進んでおり、これによってトラック一台あたりの積載貨物個数は減少し、一台あたりの配送口数が増加しているといった都市内の輸送効率の大きな低下が見られ、これが都市内の貨物

車交通量増大の原因となつていふと考えられる(図1)。

また、都市間の幹線交通においても、東名・名神高速道路と東海道線の比較で見られるように、旅客輸送における交通機関分担率がほぼ横ばいであるのに比べて、貨物輸送における自動車の分担率は急激な増大を示している(図2)。このような貨物車交通の増大により、渋滞問題が深刻化していると同時に、貨物輸送業における労働力不足問題が深刻化し

ている。

三 施策の概要

1 新物流システムの研究、開発の推進

新物流システムとは、種々の交通問題の抜本的な解消を図るとともに、物流ニーズの高度化、質的变化や道路貨物輸送業の抱える問

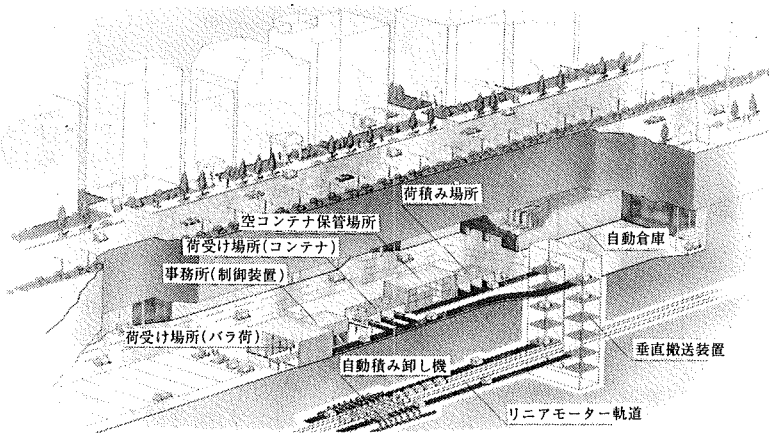


図3 都市内新物流システムのイメージ図

題点に対応するための、道路交通を代替する新たな物流専用の交通システムである。このシステムは、都市内新物流システムと都市間新物流システムに大別される。

(1) 都市内新物流システムのイメージ

大都市圏内の道路地下空間等を利用して整備されるシステムであり、そのイメージは次のとおりである(図3)。

- ・地下鉄並みのネットワーク規模とデポ(貨物の集配、のせかえを行う場所、駅のようなもの)の配置

ex. 東京二三区では、総延長約三〇〇km、デポの数は一五〇カ所(二kmごとに一カ所)

- ・一部の路線は、郊外の物流拠点等へ延伸、都市間新物流システムとも接続
- ・貨物はコンテナに収納して台車にのせて輸送

- ・車両の運行およびデポにおける荷役作業やコンテナの路線間ののせかえは自動化
- ・デポからの集配サービスは電気トラックで行い、大規模施設等へは直結も可能

(2) 都市間新物流システムのイメージ

大都市圏間の道路空間を活用して整備するシステムであり、高速道路等の幹線と一体化した整備を行うことにより、効率的な整備が

行えると考えられる。そのイメージは次のとおりである。

- ・ネットワークは都市間を結ぶ幹線部、大都市圏のループ部、本線道路のインターチェンジ部等に設けられるターミナル、長距離トリップ貨物に対応するジャンクション部ターミナルから構成

- ・ターミナルは物流発生、集中が集積する都市内、あるいはその周辺に集配効率が高まるように配置

(3) 施策の概要

新物流システムの導入を推進するための体制(民間企業の参加を含めた協議会の設置等)を整備するとともに、土木研究所を中心として以下のような本格的な研究、開発を推進する。

- ・デポの配置と規模、ネットワークの規模など新システムの適応性に関する検討

- ・走行実験、自動積み卸し装置の処理能力実験、デポ内搬送装置の性能実験などの模型実験の実施

- ・新システム建設上の制約条件、運営方法、整備・運営に関わる法制度など新システムの事業化に関する検討

- ・実験線的设计

2 道路交通におけるロジスティクス機能の高度化

(1) ロジスティクスの意義

ロジスティクスとは、企業の物流の合理化、効率化を図る必要性からいわれ出したもので、もともとは「補給戦略」を意味する軍事用語であったが、(辞書によっては「兵站学」と訳されるものもある)、今日では「情報通信技術を活用してトラックチャリングの手段として戦略的にとらえた物流」といった意味で使われており、小売店、工場等へ製品や原材料の輸送を効率的かつシステムティックに実現させることを目的とするものである。

(2) 道路交通におけるロジスティクス機能高度化の必要性

近年一部の企業では、企業活動全体のリスクチャリングを進める上で、物流のジャストインタイム化が不可欠であるとの認識に立ち、物流をロジスティクスという概念でとらえ、積極的な合理化を図っているという動きがある。具体的には、ロジスティクス・センター(コンピュータによる高度なピッキング、仕分け、積載管理、配送管理等を行う物流拠点)を物流施設の中核として、トラックの積載率の向上等を図るものである。この場合、ロジスティクス・センターは、地域ブ

ロックあるいは全国に分散していた在庫を集約することを目的とした拠点型施設であることや、幹線輸送の高速性が求められることから、全国レベルでの道路交通ネットワークとの連携が不可欠となる。

今日の物流問題を解決し、産業社会を省エネ型のものに転換していくためには、行き過ぎたジャストインタイム輸送の是正を図る一方で、物流からロジスティクスへの移行が必要であり、その中の道路交通の役割はますます重要性を増すものと考えられる。このため、今後の道路整備にあたっては、ロジスティクス機能を道路機能の一つとして位置付け、その高度化を実現するインフラストラクチャーとして整備する必要がある。

(3) 施策の概要

① ロジスティクス・センターと道路ネットワークの一体的整備の推進

ロジスティクス・センターは、前記の理由および相当の大型車交通の発生が見込まれることから、全国的な道路ネットワークと連携して立地することが不可欠であり、ロジスティクス・センターと道路ネットワークの一体的整備を推進することが必要である。この一体整備手法の研究、開発を推進するため、モデルケー

スについてフィージビリティスタディを実施する。

② 情報通信システムの活用による道路利用の効率利用策の推進

ロジスティクスは企業が貨物自動車交通をコンピュータにより管理し、その合理化を図ろうとするものであり、結果的には道路利用の効率化が図られるものである。このため、路車間情報システム等を利用し、配送システム等企業の道路利用の効率化に資するシステムを活用することにより、道路交通の合理化を図る必要がある。

③ 官民が一体となった推進体制の整備

ロジスティクスの高度化は現在、各企業がばらばらに実施している状況であり、官民が一体となったロジスティクス推進協議会(仮称)を設立する必要がある。

3 新たな都市内物流拠点の開発、整備の推進

(1) 都市内物流拠点の役割

従来からの都市内物流対策は「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づく流通業務地区、流通業務団地の整備を中心に進められてきた。

しかし、現在では経済構造の変化や消費者ニーズの多様化に伴い、その全体量の増加のみならず、多頻度、多品質、小口化、ジャストインタイム化の動き等、物流構造、流通機構に大きな変化が生じ、従来の都市内物流対策では十分な対応がとれなくなっている。また、流通業務施設の持つ拠点性が認識され地域の核として、市街地の開発の拠点として注目されている。

このため、既存の都市内物流対策の見直しを含めて今後の物流のシステムと物流拠点のあり方について検討する必要がある。

(2) 新しい物流システム

このようなことを踏まえ、新たなニーズに対応した流通拠点の整備、共同化・効率化の推進、路上荷捌き対策の推進等からなる新しい都市内物流システムの検討が必要とされている。

特に新しい物流システムを形成するのに必要となる郊外型、都心型の物流拠点の整備を推進する必要がある。

① 郊外の大規模物流拠点の整備推進

国幹道等の近辺に大規模な物流拠点整備を行い、都市構造、就業構造の変化、物流拠点の変化に対応する多機能な新たな物流拠点の整備を推進する。

② 都心型物流拠点の整備推進

都市内の物流の効率化・共同化を推進するため、都市内の適切な位置に物流拠点を配置するとともに新規開発地区、物流密度の高い都心地区等において交通機能と情報機能を持つ新たな複合拠点の整備を行うとともに、地区内の物流対策として共同荷捌き施設を街区毎に設置し、各戸の戸口で行っている集配送、荷捌きを集約化して効率的な物流を実現することにより、路上での荷捌き駐車を防止し、都市内の混雑を緩和する。

(3) 施策の概要

① 都市内物流システムの構築

都市内物流システムの導入を促進するための体制（官民からなる研究委員会の設置等）を整備し、今後の物流ニーズに対応し、都市内交通の合理化を図るための新たな物流システムのあり方と、そこにおける新たな物流拠点のあり方を構築する。

② モデル都市における物流拠点基本計画の策定

モデル都市において、物流交通の輻輳を解消する新たな都市内物流システムの計画に基づき新たな物流拠点の基本計画

を策定する。

③ モデル地区整備計画の策定

地元代表者、物流業者を含めた関係者よりなる委員会を設置し、物流拠点整備計画の策定・実現方策の検討を行う。

四 おわりに

建設省では、以上のような施策を推進していくために、現在、「新物流システム研究委員会」（委員長 越正毅東京大学教授 平成二年一月発足）、「ロジスティクス研究会」（委員長 金本良嗣東京大学助教授 平成三年四月発足）、「都市内物流のあり方研究会」（委員長 高橋洋二 東京商船大学教授 平成二年九月発足）において、それぞれの施策について検討中である。今後、これらの委員会等において、具体方策の検討をすすめるとともに、これらの施策相互の効率的な連携を図っていく必要があると考える。

駐車場整備の推進

建設省道路局企画課構造基準第二係長 伊勢田 敏

一 はじめに

都市における著しい路上駐車は、交通渋滞や交通事故の大きな原因となつていけるとともに、地方都市の商店街の活力低下の原因ともなつてゐる。

平成三年度に交通安全事業による駐車場補助制度や民間の共同駐車場への補助制度等を創設し、道路法および駐車場法の一部を改正し法制度についても措置したところであるが、さらに一層の駐車場整備を図るため、助成策を充実し、立体道路制度やその他の手法を活用した官民一体となつた駐車施設の整備を図る。また、都市空間の有効活用を図るため、道路の地下空間を活用した整備を推進すると

ともに、公園地下空間や河川地下空間の都市

表 1 路上駐車の実態

	瞬間路上駐車台数	うち違法駐車	摘 用
東京都内	23万1千台	20万5千台	平成2年4月 警視庁調査
大阪府内	36万7千台	31万1千台	平成2年8、9月 大阪府警調査
名古屋市内	8万5千台	5万1千台	昭和63年10月 愛知県警調査
茨城県内 (市街地中心部)	2万台	1万4千台	平成2年5月 茨城県警調査
群馬県内 (市街地中心部)	2万2千台	1万5千台	平成2年6月 群馬県警調査

公共空間と一体的な駐車場整備を推進する。

また、適正な交通機関分担を図るため、郊外の鉄道駅やバスターミナル等におけるパークアンドライド駐車場整備モデル事業を推進する。

二 平成三年度における施策の概要

1 駐車場整備計画調査

駐車対策を総合的・計画的に実施するため、各都市毎の駐車特性や駐車場整備状況および利用実態に基づいた計画を策定する駐車場整備計画調査を実施しており、平成三年度までに全国一〇八地区の調査に着手している。

表 2 駐車場整備計画調査実施地区

調査年度	道 路 局		都 市 局 市町村実施	地区数 計
	地方建設局実施	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地区)			10
昭和63年度 } 平成元年度	函館市、那覇市 (計2地区)	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 (計8地区)	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★、今治市、宮崎市、長崎市★、鹿児島市★ (計15地区)	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地区)	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地区)	33
平成2年度 } 平成3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地区)	小樽市、横手市、大和市★、松本市、岡崎市★、安城市、宇治市、東大阪市★、鳥取市★、広島市★、坂出市、延岡市 (計12地区)	21
平成3年度 }		松島町、与野市、富山市、富士市、米子市 (計5地区)	八戸市、福島市、須賀川市、岩槻市、東京都(墨田区)、小平市、川崎市、各務原市、静岡市、東海市、豊川市、西宮市、松江市、高松市 (計14地区)	19
計				108

(・平成4年度の実施予定
八戸市、清水市等34地区で実施予定)

★：単年度調査

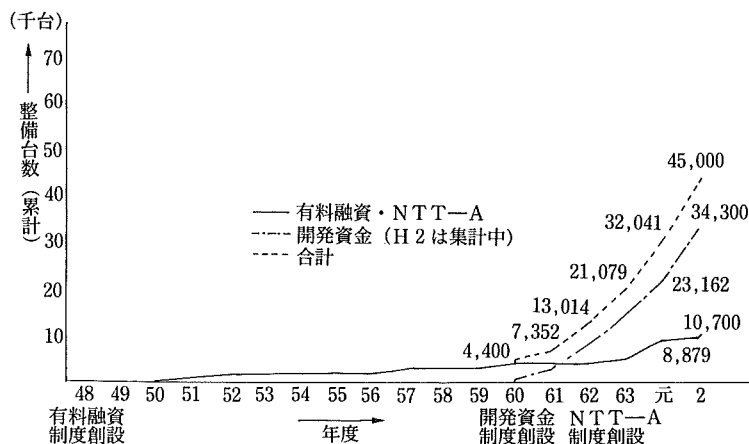


図1 道路事業による駐車場整備量の推移

2 駐車場整備

道路開発資金の長期低利融資制度を活用した民間による駐車場整備を促進するとともに、有料融資事業等の長期無利子融資制度を活用した道路管理者による駐車場整備を推進してきた。さらに平成三年度には、公共駐車場整備を一層推進するため、交通安全施設等整備

表3 駐車場案内システム整備事業の推移

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（Ⅰ）
S.63	3	3	2	新規：横浜、大阪（Ⅱ）、広島 完了：横浜、大阪（Ⅱ）
H.1	4	3	3	新規：名古屋、福山、長崎 完了：高崎、甲府、神戸（Ⅰ）
H.2	4	4	0	新規：川崎、豊橋、丸亀、北九州
H.3	8	13	4	新規：秋田、水戸、宇都宮、草加、 藤沢、横須賀、松本、浜松、 岡崎、高知、熊本、大阪（Ⅱ）、 神戸（Ⅱ） 完了（予定）：福山、長崎、名古屋、 広島
H.4	17	12	4	新規：山形、長野、高松 等 継続：北九州、浜松、熊本 等 完了：丸亀、山形 等

事業による補助制度等を創設した。平成三年度の道路事業における駐車場整備は事業費約五五〇億円をもって新たに一四、〇〇〇台分の駐車場を整備しており、平成三年度末迄に収容台数約五九、〇〇〇台分の整備を見込んでいる。

3 既存駐車場の有効利用

駐車場の位置、満車・空車の情報等を駐車場利用者に提供する駐車場案内システムを整備し、道路交通の円滑化と市街地の活性化を

図っている。

三 平成四年度の重点施策の概要

(1) 限られた都市空間の有効利用を図るため、都市公共空間を高度に活用する駐車場の整備を推進する。

① 公園・駐車場一体整備モデル事業の創設

駐車場と公園の一体整備およびコミユニティー道路等による公園周辺道路の整備

② 河川地下空間活用駐車場整備モデル事業の創設

③ 商業市街地振興駐車場整備モデル事業の創設

克雪型商店街活性化駐車場（地下歩道網等の関連施設の整備）の整備

(2) 適正な交通機関分担を図るため、郊外の鉄道駅やバスターミナル等におけるパークアンドライド駐車場等の公共駐車場整備を推進する。

① 有料融資事業等による整備の推進

② 交通安全事業による整備に着手（補助対象の拡充）

(3) 駐車場への経路や満空状況等の情報を駐車場利用者に提供する駐車場案内システムの情報メディアの高度化を図るとともに、公共性の高い民間駐車場への道路案内標識による案内を実施する。

(4) 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体整備等による官民一体となった駐車場の整備を推進する。

① 公共駐車場と民間駐車場との共同整備に着手

② 沿道建築物の整備と併せた道路地下駐車場入出庫口の設置

駐車場整備のイメージ図

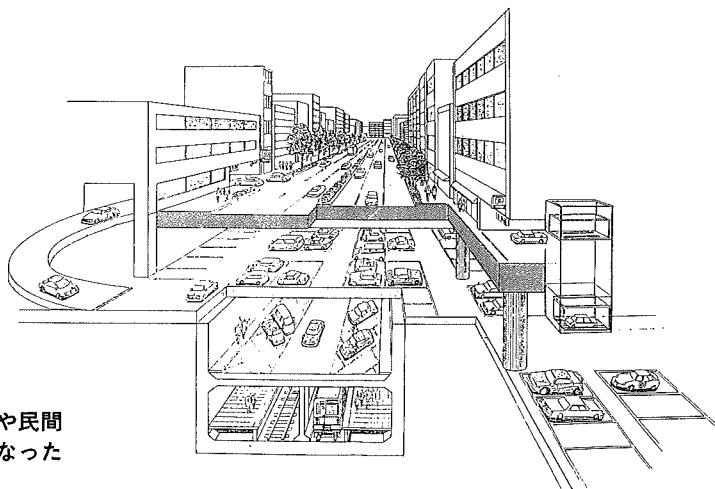


図 2 沿道の建築物や民間
駐車場と一体となった
公共駐車場

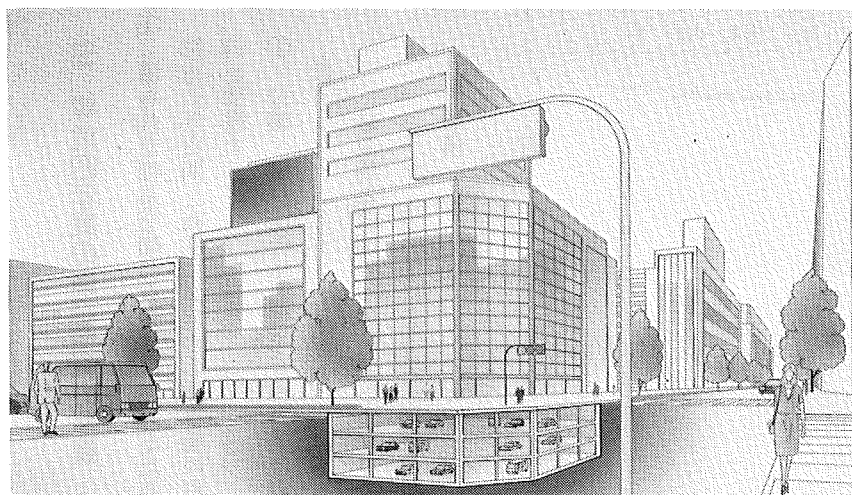


図 3 立体道路制度を活用
した建築物と道路附属
物駐車場の一体整備

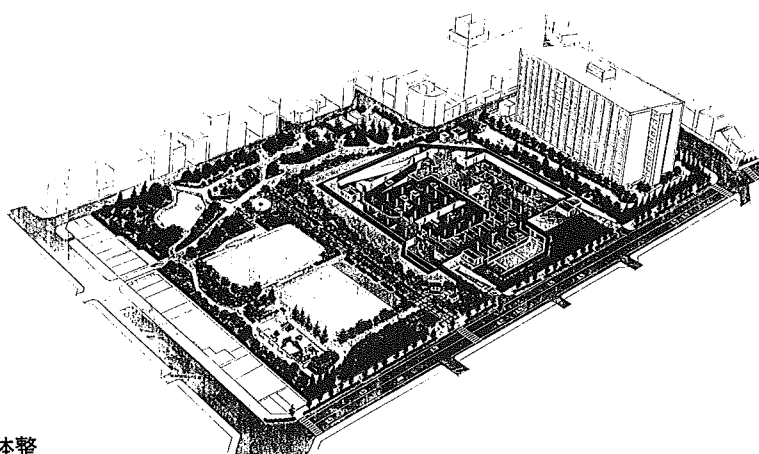


図 4 公園・駐車場一体整
備の公共駐車場

(参考) 平成4年度駐車場関係予算要求概要

1. 駐車場の整備

① 補助制度

(億円)

事業名	概要	整備主体	摘要	4年度要求事業費	3年度事業費	倍率
特定交通安全施設等整備事業	安全かつ円滑な道路交通を確保するため、交通安全対策の観点から駐車場を整備する。	道路管理者 (国、地方公共団体)	・道路特会 ・補助率・負担率 1/2	151	106	1.42
共同駐車場整備促進事業	商業系の地域において民間による駐車場の共同整備を促進する。	民間	・補助率1/3	15	9	1.67
市街地再開発事業等面整備	面整備事業における駐車場に対し補助し、整備を促進する。	地方公共団体、組合、民間等	・補助率1/3	—	—	—
公営住宅等駐車場整備事業	公営住宅等の駐車場に対し補助し、整備を促進する	地方公共団体	・公営住宅建設等事業 ・住宅地区改良事業 ・補助率1/3	—	—	—
市街地住宅供給促進事業	商業・業務施設等を公的住宅と一体的に整備する事業において駐車場整備を補助する。	地方公共団体 住宅都市整備公団	・補助率1/3	—	—	—

② 融資制度

(億円)

事業名	概要	整備主体	摘要	4年度要求事業費	3年度事業費	倍率
有料道路整備資金	都市計画駐車場に融資し整備を促進する。	道路管理者 (地方公共団体 地方道路公社)	・道路特会 ・無利子融資	232	199	1.16
NTT株式売却収入の活用による無利子貸付金 NTT-A型	都市計画駐車場に融資し整備を促進する。	道路管理者 (道路公社)	・道路特会 ・無利子融資	(28)	28	—
NTT-C型	都市計画駐車場等に融資し、整備を促進する。	第3セクター	・無利子融資	(40)	40	—
道路開発資金	都市計画駐車場等に融資し、整備を促進する。	第3セクター 民間	・道路特会 ・低利子融資	(224)	224	—
民間都市開発推進機構	特定民間都市開発事業により整備される駐車場に対し融資する。	第3セクター 民間	・低利子融資	(50)	50	—
日本開発銀行等	都市計画駐車場等に融資し、整備を促進する。	第3セクター 民間	・低利子融資	(10)	10	—
住宅金融公庫融資	駐車台数が全戸分設置された集合住宅団地について建設資金及び購入資金に対する割増し貸付をする。	地方住宅供給公社等、 民間	・割増貸付額 (100万円/戸)	(260)	250	—

<注> ()は平成3年度融資見込額同額で計上

2. 駐車場の有効利用

(億円)

事業名	概要	整備主体	摘要	4年度要求事業費	3年度事業費	倍率
駐車場案内システム	駐車場の位置、満車・空車の情報等を駐車場利用者に提供するシステムの整備を推進する。	道路管理者 (国、地方公共団体)	・道路特会 ・補助率1/2等	20	16	1.25

3. 計画の策定

(億円)

事業名	概要	整備主体	摘要	4年度要求事業費	3年度事業費	倍率
駐車場整備計画調査	地域の特性を反映した駐車場整備計画を策定するための調査を実施し、計画的な駐車場整備を推進する。	国 地方公共団体	・道路特会 ・補助率1/3	3.3	3.5	0.93

「環境対策特別推進事業」について

建設省道路局企画課道路環境対策室 今泉 伸一郎

一 事業の背景および目的

我が国では、高度経済社会の形成過程において、都市地域への人口、生産の集中および急激なモータリゼーションが進展した。自動車保有台数の推移を見ても、昭和四六年度末には約二、一二二万台だったものが、平成二年度末には約六、〇〇〇万台と約二・八倍の伸びを示している。現状においては、依然としてモータリゼーションの進展は衰えを見せていない状況にあり、特に、大都市地域や自動車交通の大動脈となる幹線道路沿道における NO_x 抑制、騒音の低減等は、生活環境の保全の観点から緊急の課題となっている。

平成二年度版の環境白書においては、環境

と交通をテーマとした一節が設けられ、自動車公害問題が大きく取り上げられ、また、兵庫の国道四三号、首都高速中央環状新宿線など、環境問題を焦点とした訴訟・調停事件が各地で起こるなど、近年、道路をめぐる大気汚染問題、騒音問題は一層深刻化しているものである（図1参照）。

また、昨年一〇月の地球環境保全に関する関係閣僚会議において決定された『地球温暖化防止行動計画』においては、 CO_2 対策として「都市緑化」や「 NO_x 低減等の技術開発」などが位置付けられ、道路行政における緑化等の CO_2 対策の取組が必要となっている。

さらに、自然環境の保全についても、各地で自然保護協会を中心として普通種の保全に

ついでに要請があり、従来の貴重種保護を大きな柱としてきた対策から、生態系全体の保全への転換が強く求められている。

このため、緑化の推進や新たな沿道環境の創出も含めて、従来行ってきた環境対策に加え、さらに高度化した新たな環境対策を積極的に展開しようとするものである。

二 従来の道路環境対策

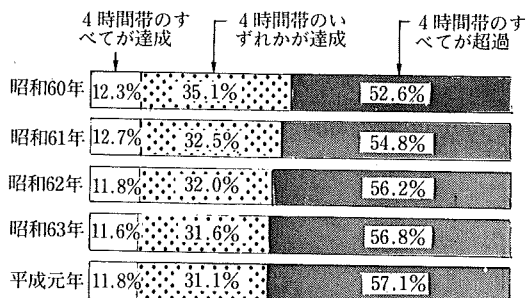
道路の沿道における生活環境を保全する対策としては、従来から、

① 自動車構造の改善による対策（発生源対策）

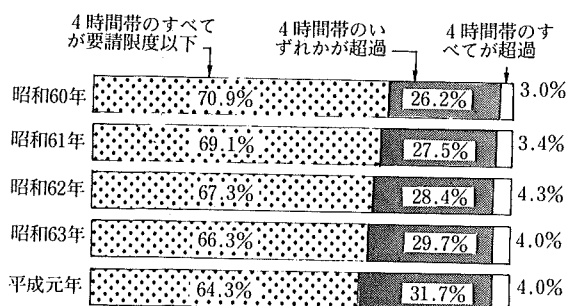
② 道路網整備による対策

③ 道路構造の改善による対策

(1)環境基準



(2)要請限度



(60年から継続して測定している975地点における測定結果)
 (「平成元年自動車交通騒音実態調査報告」, 環境庁, 平成2年12月)

図1 自動車交通騒音の同一地点における環境基準の達成状況および要請限度の超過状況の経年度変化

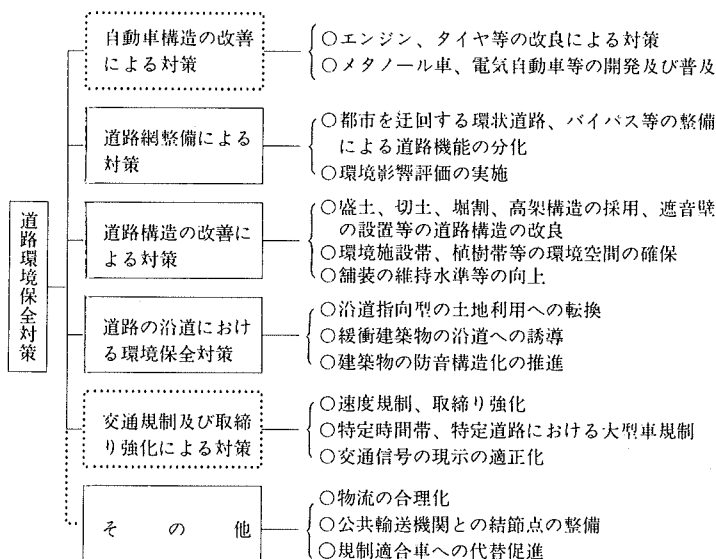


図2 道路環境保全対策の分類

④ 道路の沿道における環境保全対策（沿道対策）

⑤ 交通規制および取締り強化による対策の五本柱で取り組んできたものである（図2参照）。

道路環境保全対策としての道路構造上の配慮は、道路網整備による対策とともに、道路管理者が行う最も主要な方策である。

道路管理者が従来行ってきた道路構想改善による対策としては、

① 騒音対策として、側壁タイプの遮音壁、昭和四九年の都市局長・道路局長通達に基づく環境施設帯の設置、沿道における防音工事助成等を実施してきた。

② 大気汚染対策としては、道路緑化を進めるとともに、トンネル換気塔における

拡散等を行ってきたが、道路からの排出量を抑制することについては、施策がないのが、現状である。

- ③ この他、道路と沿道の調和を図り、沿道の有効利用を進めるために、「沿道法」を活用しているが、沿道の看板類等の景観形成や緑化については、具体的手法がないものである。

三 環境対策特別推進事業について

良好な環境保全のため、これまで行われてきた環境対策事業に加え、より高度化した新たな環境対策事業を一括して、強力に推進しようとするものであり、以下、各施策についての内容を明らかにする。

1 生活環境保全対策

良好な沿道の生活環境を保全する必要がある住居地域において、沿道の土地利用状況から、従来のような遮音壁の設置が困難な場合も多く、様々な土地利用に対応可能な新たな環境対策技術の開発とその適用性の確認が必要である。

このため、

- ① 低騒音舗装
舗装材料の空隙率を高めることにより、

排水性と同時に低騒音効果を得るものである。

- ② 遮音壁の効果を一層高める特殊装置（ノイズレデューサ等）

ノイズレデューサ：遮音壁の頭部に円筒形の吸音体（直径五〇cm程度）を設けることにより、回折音を軽減するもの。

- ③ 高架部からの反射音を低減する高架裏面吸音板

自動車からの直達音に対し、高架裏面などからの反射音が影響する場合などにおいて、裏面への吸音板の設置により反射音を軽減するもの。

などに関して、効果、施工性の向上、コスト低減に係る調査・研究を、民間の協力を得つつ、強力に推進しようとするものである。

併せて、これらの新しい対策技術を、騒音のとくに著しい路線（要請限度超過区間等）において、試験的に導入し、その効果を現地において確認していくものである。

2 自然環境保全対策

道路整備の進展とともに、動物の道路横断時の接触事故が増加しており、時には人身事故に結びつく場合もある（表1参照）。また、良好な自然環境を保全する必要がある地域に

表1 高速道路における接触事故による死亡動物数

年度	死亡頭数
60	12,600
61	14,400
62	16,700
63	19,600
元	22,500

において、貴重種のみならず生態系全体の保全の観点から、自然公園地域等において、

- ① 動物侵入防止柵
② 動物横断用施設
③ 落下小動物が這い出し可能な側溝
④ 危険横断予告標識
⑤ 植生の保護、育成・移植、復元を含む）などの整備（エコロードの整備）を積極的に進める（図3参照）。
- なお、既に、このような観点から対策を講じたものとしては、

- ① 霧が峰有料道路における動物用横断施設（トンネル）
② 日光宇都宮有料道路におけるモリアオガエルの産卵池の移設などがある。

3 緑のネットワークの構築

従来の道路緑化は、ネットワーク性、その質（密度等）の点において、必ずしも十分ではなかった。

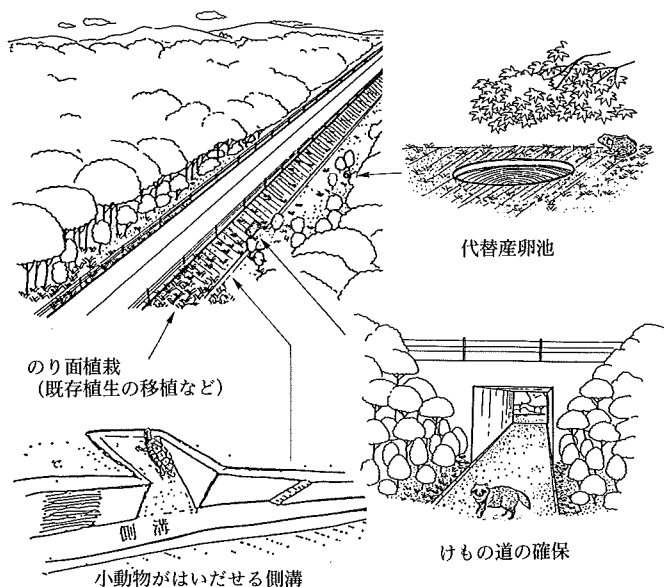


図3 エコロードのイメージ図

このため、道路のネットワーク性を活かした緑化施策に関し、国と地方公共団体が一体となって計画策定を行い、この計画に基づいた緑化を各地で展開することにより、緑のネットワーク性の充実、緑の量の増大を図るものとする。

① 地域を代表し緑の骨格を形成するスーパーグリーンベルトを整備する。具体的には、幹線道路等において、従来以上に高密度な植栽（高木比率の増大、低木の

面的植栽）を長距離にわたり実施する（図4参照）。

② 公園などの既存の緑地を緑の道路で有機的に連絡するため、路線を選定し、重点的に緑化を進める。

③ 既存道路については、樹種更新時に合わせて高密度化を図るとともに、 NO_x 固定能率の高い樹種を優先的に採用する。

④ これらのネットワーク上に、歩行者のための小規模な休憩施設を適宜設ける。

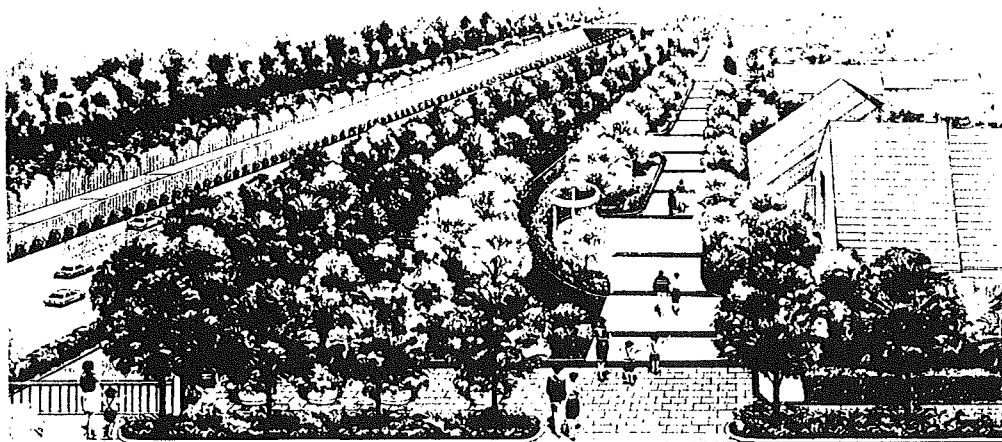


図4 スーパーグリーンベルトのイメージ図

このため、既存道路も含め所要の沿道用地を取得するとともに、地方公共団体の協力も得つつ、ベンチ、歩行者用案内板等の整備を進める。

なお、植樹による NO_2 吸収の試算例によると、一日三万台程度の自動車交通量の道路沿道両端に樹高一〇mのケヤキを八mピッチで列植した場合は、自動車排出の NO_2 の五％程度を吸収するとされている。

4 良好な沿道景観の創出

従来、道路を含めた沿道の景観整備については、道路構造へのデザイン導入（シビックデザイン）にとどまっていた。

今後とも、シビックデザインの積極的導入を図ることとしているが、歩行者やドライバーの目には、道路と沿道が一体的に映えることから、道路構造のみの対応では、質の高い景観の創出には限界がある。

このため、看板、沿道広告類の更新時に高質なデザインの導入を促進することとする。

具体的には、商工会議所等の経済団体、自治体、道路管理者が一体となって「景観創出計画（仮称）」を策定することとし、この計画に基づき実施される景観整備に重点投資（併

せて、沿道に対する道路開発資金（クリエイティブロード事業）による支援）することによって、沿道も含めた道路の良好な景観の創出を図ることとする。

なお、行革審・豊かなくらし部会報告においても、「地域固有の景観を大切にしながら美しい空間を創造」とされており、豊かなくらしの実現の観点から、良好な景観形成の要請が高まっている。

四 おわりに

これまでの道路整備は、経済成長を支えるための強い道路づくりであり、モータリゼーションの急激な進展に対する量的な充足を主とした道路サービスの提供であったが、今後求められるものは、人間社会にやさしい道路空間の整備である。たとえば、我が国は、世界に類をみないスピードで高齢化社会を迎えようとしているが、高齢者が社会参画できるような——立ちどまっておしゃべりができたり、ベンチが置いてあるという楽しい、創造性豊かな——道路空間づくりが必要である。

また、これまで、道路と自然環境は対立していると見られがちであったが、道路と自然環境の共存は、人間の英知により可能であり、そのために計画段階から取組んでいく必要が

ある。

このような、質的にも充実した、人間にやさしい、自然にやさしい道路空間を形成するために、従来以上の環境対策事業が必要とされており、道路緑化を中心とした施策を展開することにより、社会水準・生活水準に見合った道路整備、後世にも文化的資産として評価され、伝えられるような質的に充実した道路整備を進めていくことが重要である。



地域一体振興整備事業の創設

建設省道路局有料道路課課長補佐 柳橋則夫

一 はじめに

近年、道路の果たすべき機能が多様化、高度化するに伴い、土地利用、居住環境あるいは社会経済活動等、沿道地域の自然的、社会的、経済的諸条件を踏まえ、道路とその沿道地域を有機的・総合的に捉えた新たな施策の展開が求められている。

一方、既存の自動車専用道路においては、以下の様な問題が生じている。

- ① インターチェンジ周辺において、ラブホテル等の立地が多く、都市のイメージダウンにつながっている。
- ② インターチェンジ周辺において、住宅が密集しており、地域側にとっては、環

境問題の発生、道路側にとっては、計画ランプが設置できず、本来のインターチェンジ機能が発揮できないでいる。

- ③ インターチェンジ周辺の全体土地利用計画が一体的にされていないため、トラックターミナル施設等が有効に機能していない。

- ④ 地域活性化を目的として、地方でのインターチェンジの設置要望が強い。

- ⑤ インターチェンジ周辺以外では、自動車専用道路は、地域分断、沿道環境の悪化等のイメージがある。

- ⑥ 道路利用者からのサービスエリア・パークینگエリア等の高度化の要望が強い。また、第十次道路整備五箇年計画の策定に

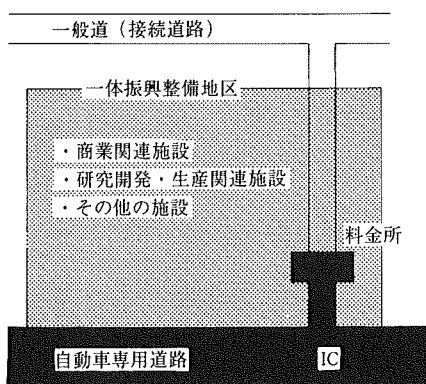
あたり、道路審議会からは、「広域幹線道路のインターチェンジ、ロングランプ等と沿道開発計画とを一体的に整備し、道路整備効果を高め、地域の活性化に資する。」との建議も出されている。(昭和六十二年六月二六日)

このため、平成四年度に、自動車専用道路において、その地域開発効果を活かして、インターチェンジ・サービスエリア等を中心とした計画的な地域振興整備、道づくりを促進するという観点から、インターチェンジ・サービスエリア等と周辺地域を一体的に整備する、地域一体振興整備事業の創設を図る。

二 事業の概要

1 事業のタイプ

① A型CIC



② B型CIC

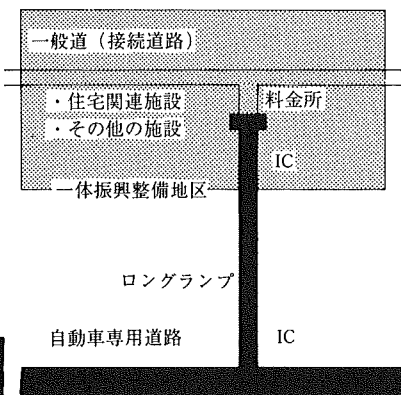


図1 CICタイプ

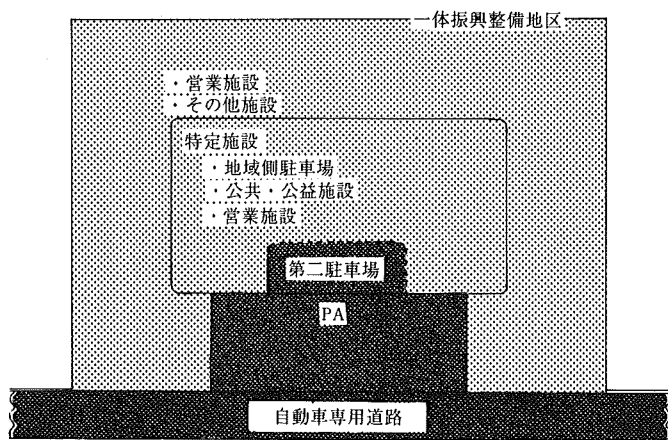


図2 SSAタイプ

地域一体振興整備事業には、CICタイプ（複合インターチェンジ型）とSSAタイプ（スーパーサービスエリア型）の二タイプがある。

CICタイプは、インターチェンジ等と周辺地区を一体的に計画整備する制度であり、インターチェンジを設置するA型と、ロングランプを設置するB型の二通りがある（図1）。

また、SSAタイプは、サービスエリア・パーキングエリアと周辺地区を一体的に計画整備する制度であり、サービスエリア・パーキングエリアから直接周辺地区への人の出入りを認めるものである。なお、この方式は、高速自動車国道のサービスエリア等と都市公園等を一体的に整備する「ハイウェイ・オアシス」と同様のものである（図2）。

2 事業のスキーム

地域一体振興整備事業の基本スキームは、図3に示す通り、自動車専用道路のインターチェンジの設置計画、サービスエリア・パーキングエリアの新設または拡大計画にあわせ、インターチェンジ・サービスエリア等と一体的に整備する地区（一体振興整備地区）の整備計画を作成し、インターチェンジ・サービスエリア等の設置と地域振興整備を一体的に行うといったものである。

なお、地域振興整備のタイプは、地方公共団体が決定するものであるが、表1のようなタイプが想定される。

(1) 一体振興整備地区基本計画の作成

建設省は、地方公共団体が作成した自動車専用道路の周辺の地域振興整備の基本計画をより効果的にする観点から、インターチェン

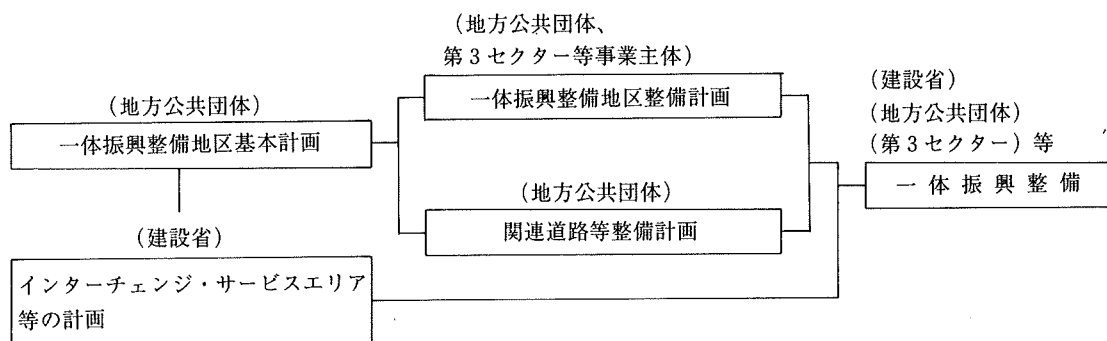


図3 事業のスキーム

表1 地域振興整備のタイプ

タイプ	主たる利用対象者	主要施設(例)
商業関連施設型	周辺住民 企業 一般ドライバー	ショッピングセンター レジャー施設 グルメ街
流通関連施設型	流通業者 業務ドライバー 周辺住民	流通施設 ショッピングセンター
情報関連施設型	企業 情報産業 周辺住民	サテライトオフィス 銀行、ソフトウェアハウス リフレッシュ施設
研究開発・生産 関連施設型	企業 研究機関 周辺住民	研究援助型施設 工業団地 教養文化施設
レジャー・リゾート型	リゾート客 周辺住民	リゾート施設、レジャーランド ホテル、ショッピングセンター ヘリポート
交通ターミナル型	一般利用者 周辺住民	バス&タクシーターミナル 鉄道駅、大規模駐車場 ヘリポート
住宅関連施設型	周辺住民 一般利用者	住宅施設 ショッピングセンター

ジ・サービスエリア等の計画を作成する。

(2) 一体振興整備地区整備計画の作成

地域振興整備の事業主体（地方公共団体、第三セクター等）が整備計画を作成し、基本計画との整合性、事業の効果、確実性の観点より、地方公共団体および建設省がそれぞれ承認する。

(3) 関連道路等整備計画の作成

基本計画、整備計画に不可欠な道路等について、地方公共団体が、関連道路等整備計画

を作成し、建設省がそれを承認する。

(4) 一体振興整備の実施

建設省がインターチェンジ・サービスエリア等と関連道路の整備を行い、地方公共団体、第三セクター等が地域振興整備（関連道路の整備を含む）の実施を行う。また、インターチェンジ・サービスエリア等の地域開発効果を勘案して、地域振興整備の事業主体は、インターチェンジ・サービスエリア等の建設費を負担する。

なお、具体的な手続きについては、現在検討中であるが、おおむね図4の様なフローになるうと思われる。

3 整備促進に関わる措置

一体振興整備地区基本計画、一体振興整備地区整備計画、関連道路等整備計画に位置付けられた事業については①インターチェンジ・サービスエリア等の優先的な設置、②道路開発資金の融資、③日本開発銀行の融資、④関連道路等の重点整備等の整備促進措置がとられるよう、平成四年度予算概算要求を行っているところである。

三 おわりに

地域一体振興整備事業を平成四年度の重点施策にあげる際、「実施を担保するための面的方策」「自動車専用道路と周辺施設との連結方策」「道路整備への開発利益の還元方法」等種々の議論が行われ、現在検討中の課題もいくつかある。この事業は、地域によって、様々な事業形態、整備手法が考えられ、これらの課題は、具体的に個々の事業を検討しつつ、答えを見つけていくこととなる。なお、平成三年度は、首都圏中央連絡自動車道(英城県)において、即地的な具体の検討を行う予定で

ある。

なお、インターチェンジ・サービスエリア等を中心とした計画的な地域振興整備を可能ならしめ、地域の活性化を支援・促進すること、この事業は、地域の個性ある創意工夫を吸収することにより、その効果を増大するものであり、関係各位のご支援・ご協力をお願いする次第である。

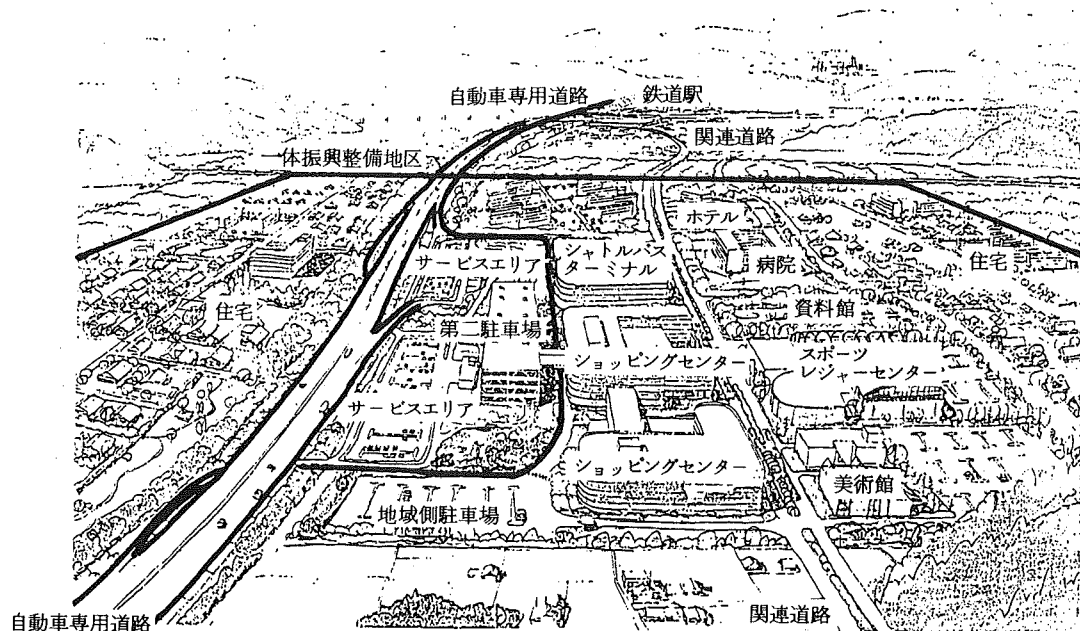


図5 イメージ図

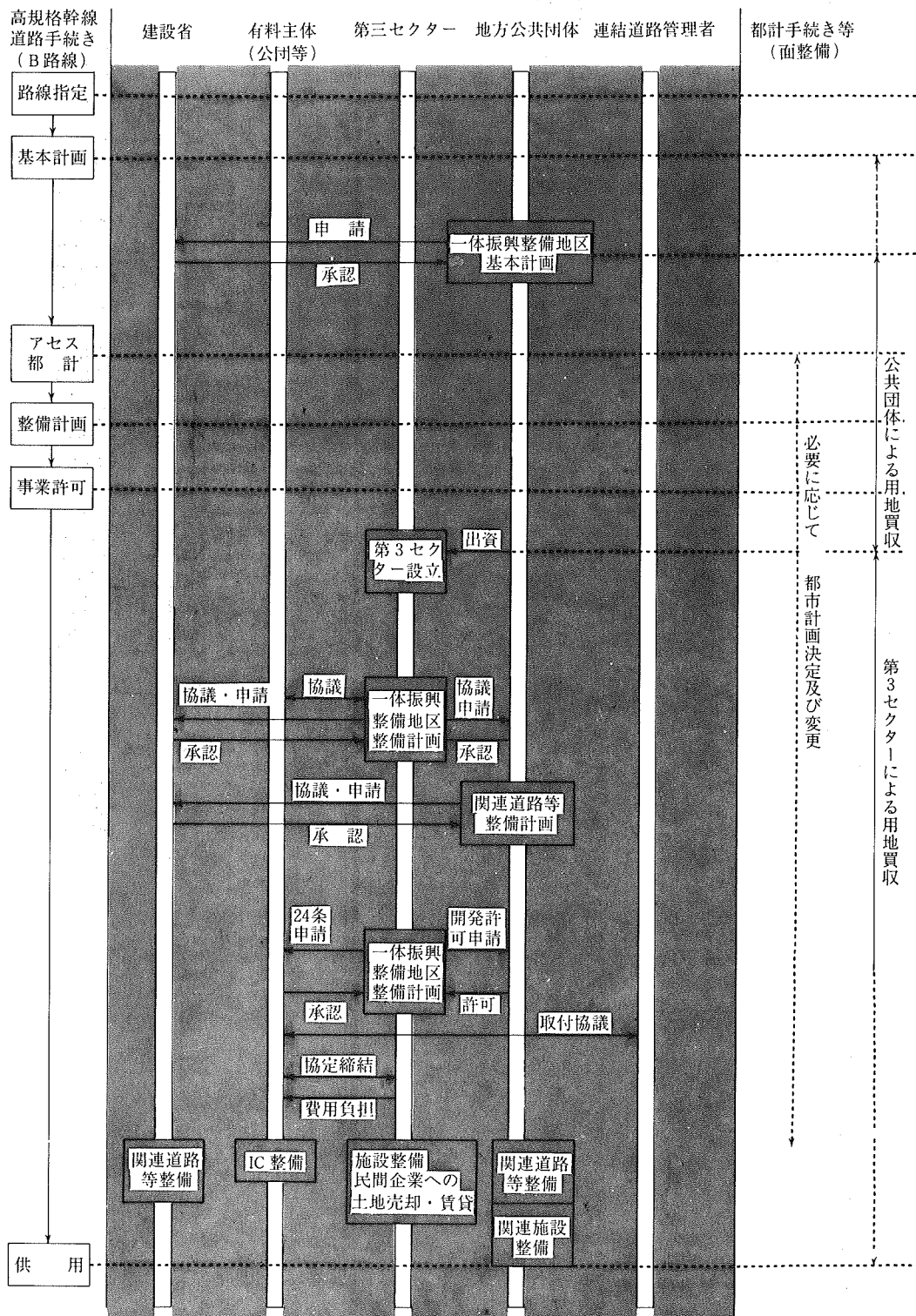


図4 地域一体振興整備事業の手続き

平成二年建設白書の概要

生活空間の新時代を目指して

建設省建設大臣官房政策課総括計画官室

去る七月一二日に、平成三年「国土建設の現況」(建設白書)が公表された。ここでは、その総説部分の概要を紹介させていただく。

一 (主題)——二〇〇〇年の生活空間と東京一極集中の是正

本年の建設白書では、二つの大きなテーマを中心として、建設行政全体の流れをまとめている。一つは二〇〇〇年の生活空間、もう一つは深刻化する東京一極集中の是正である。

【二〇〇〇年には生活空間先進国の仲間入り】

二〇〇〇年の生活空間を第一のテーマとしている背景には、昨年決定された「公共投資基本計画」がある。同計画の着実な実施により、二〇〇〇年には、我が国の住宅・社会資本の整備水準も欧米

諸国に比べてそれほど遜色のない水準に達し、生活空間先進国の仲間入りを果たすことが期待できる(図1)。白書では、今後二世紀に向けた住宅・社会資本の計画的な整備により、我々の生活空間がどのように改善されていくかというビジョンを、生活者の視点からわかりやすく示している。

【東京一極集中の是正は新たな生活空間創造の前提】

一方、昨年末に発表された平成二年国勢調査速報は、東京一極集中と地方の人口減少の深刻さを改めて認識させるものである。今後ともこうした人口動向が続けば、東京圏では過密の一層の進行、地方ではコミュニティの崩壊さえ懸念される。住宅・社会資本の整備により、「二〇〇〇年の生活空間」を創造していくためには、東京一極集中の

是正は避けて通れない最も基本的な課題である。

こうした認識のもと、白書では、東京と地方の人口動向、生活条件の分析を詳細に行い、住む側、暮らす側の視点からその問題点を掘り下げている。白書としての性格上、具体的な政策提言にまでは十分踏み込んでいないが、こうした分析による客観的かつ平易な情報提供自体も、東京圏からの人口、諸機能の分散の一つの武器になるのではないかと考えている。

以下この二つの中心テーマに沿いつつ、総説の内容を見ていくこととしたい。

二 地方の人口減少の広がり、東京一極集中の進行

「昭和六〇年から平成二年にかけての我が国」

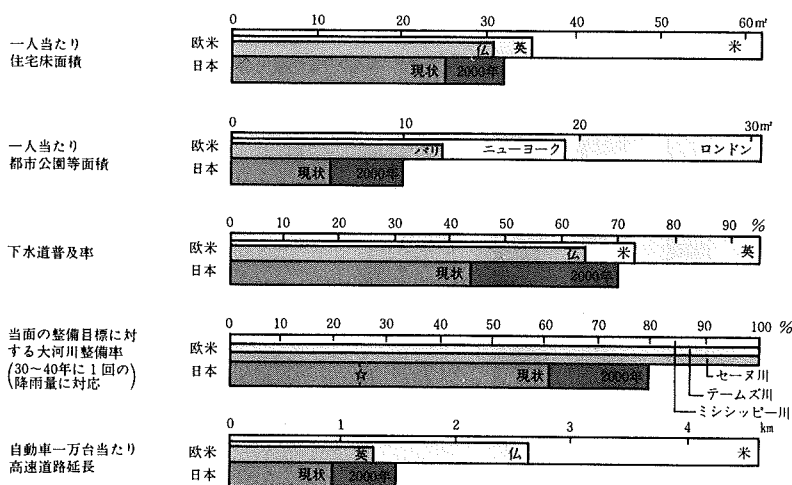
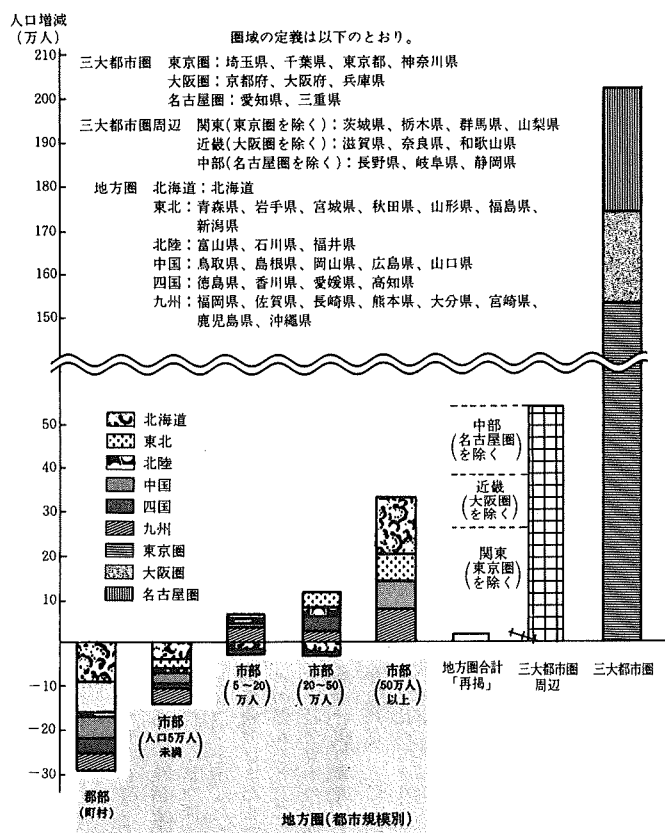


図1 生活空間先進国の仲間入りを目指して

- 注) 1. 建設省資料
 2. 1985年前後の米、英、仏と現在の日本及び2000年の日本の整備目標との比較(ただし、日本の一人当たり住宅床面積については、2000年の住宅の一戸当たり平均床面積の目標(100㎡)を、推計世帯人員で除したものであり、また、米国の一人当たり住宅床面積については、データの制約により、共同建て、長屋建てを含まない値を用いた。)である。
 3. ☆は、日本の大河川の計画整備目標に対する現在の整備水準である。



- 注) 1. 建設省資料
 2. 原データ: 総務庁「平成2年国勢調査速報」
 3. 昭和60年から平成2年までの都市規模(昭和60年の人口)別、圏域別人口増減である。

図2 地方の人口減少の広がりや東京一極集中の進行

の人口動向を分析すると、地方における人口減少の広がりや東京一極集中の深刻化という姿が浮き彫りになる。
 地方圏では、町村、小都市の人口が減少するなかで、広域的なネットワークを持つ地方中枢都市等の成長が地方圏全体の人口を支えている。こうした傾向は、今後とも続く予測される。

一方、若者を中心とする人口の東京一極集中は深刻な状況にあるが、比較的新しい世代
 昭和六〇年から平成二年までの五年間に、全国の一八道県で人口が減少した(平成二年国勢調査速報。前回の国勢調査では、人口が減少したのは秋田県一県のみ)。
 1 一八道県で再び人口減少
 昭和六〇年から平成二年までの五年間に、全国の一八道県で人口が減少した(平成二年国勢調査速報。前回の国勢調査では、人口が減少したのは秋田県一県のみ)。

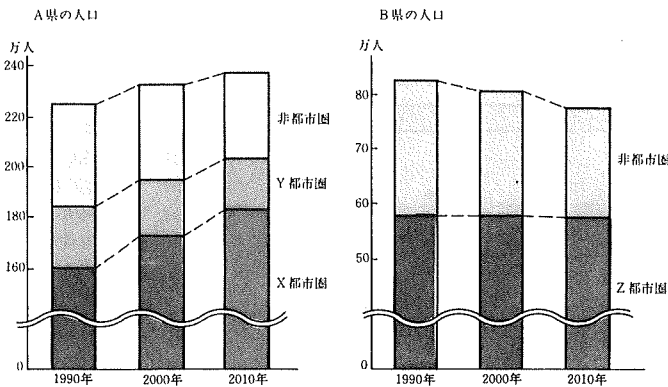
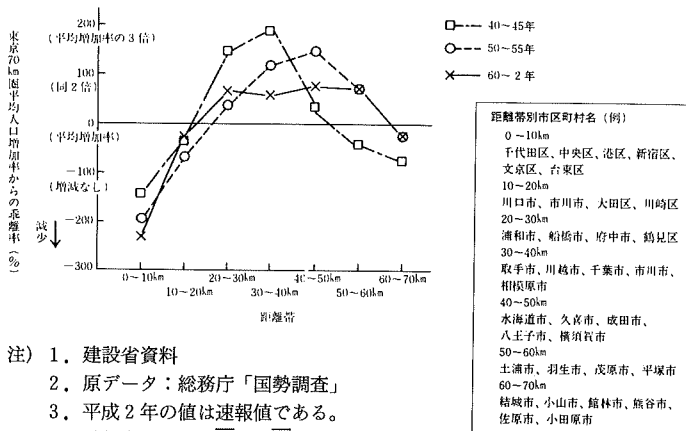


図3 地方圏の人口予測（ケーススタディー）

- 注) 1. 建設省推計
 2. 総務庁「国勢調査」(昭和60年及び平成2年(速報))、「住民基本台帳人口移動報告年報」(平成元年)等に基づく推計である。
 3. 都市圏の定義は次のとおり。
 (核都市の設定)
 ①県庁所在地及び②昼間人口が夜間人口より多く、かつ、専業農家が全世帯数の25%未満である人口10万人以上の都市を核都市とする。ただし、都市間の距離が20km以内のものは、1つにまとめた。
 (都市圏の設定)
 ①核都市と、②その核都市への通勤者が500人以上、または、③その核都市への通勤者を存住雇用者で除した値が0.05を超える市町村を加えて都市圏とする。ただし、複数の都市圏に含まれる都市については、もっとも通勤者が多い都市圏に含まれることとした。



- 注) 1. 建設省資料
 2. 原データ：総務庁「国勢調査」
 3. 平成2年の値は速報値である。
 4. 乖離率 = $(x - \bar{x}) / \bar{x}$
 $\bar{x}$ ：東京70km圏の平均人口増加率
 x ：距離帯毎の人口増加率

図4 東京70km圏の距離帯別人口増加状況（富士山型から台地型へ）

この間、地方圏では、町村および人口五万人未満の市で大きく人口が減少し、人口五〇万人以上の地方中枢都市等の成長が地方圏全体の人口を支えている。一方、東京圏では、全国の人口増加数の六割に相当する約一五〇万人の人口を新たに収容している（図2）。

2 ケーススタディー…地方の人口減少の深刻化
 A県では、地方中枢都市（一九九〇年人口…九

〇万人クラス）を核とするX都市圏の成長に牽引され、県全体の人口も着実に増加すると予測される。これに対し、B県では、県庁所在地（三〇万人クラス）の人口が停滞するなかで、県全体の人口減少が見込まれ、A県とは著しい対照を示している（図3）。

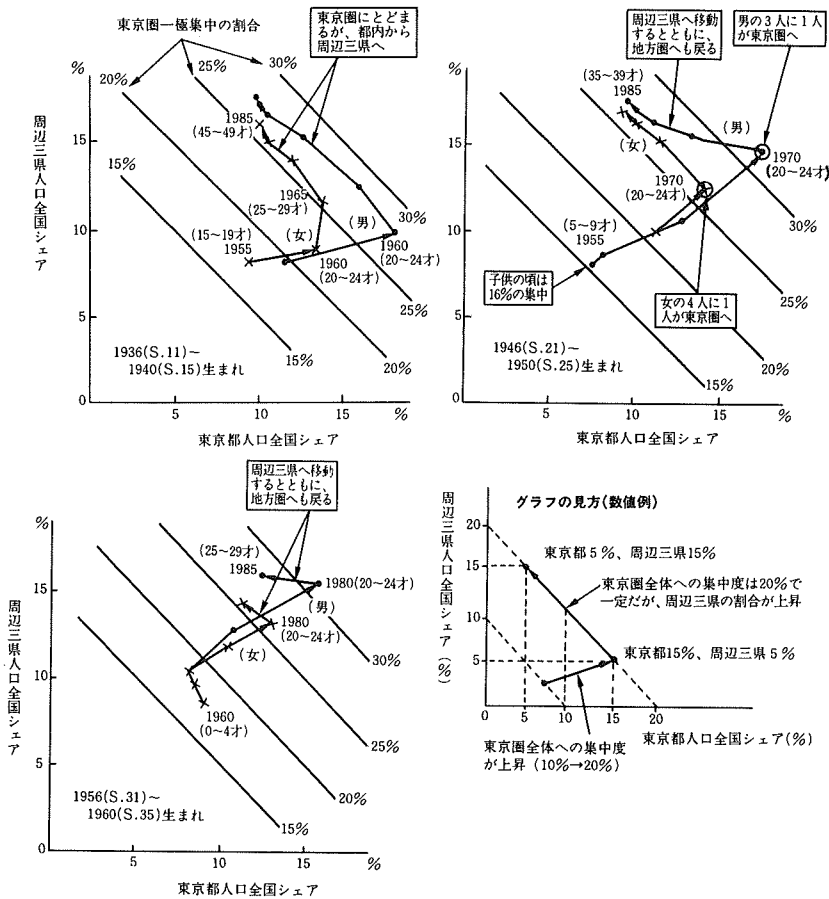
3 東京七〇km圏でのドーナツ型人口増加パターンの崩れ

過去四半世紀にわたる東京七〇km圏への人口集中状況を振り返ると、昭和四〇～五〇年代にかけては、ドーナツ型の人口増加が外延化しつつ進んでいたことがわかる。最近五十年間では、このパターンは崩れ、中心部を除く広域型増加へ変化してきている（図4）。

4 東京へ押し寄せる青年層

昭和一〇年代前半、二〇年代前半、三〇年代前半に生まれた三世代について、東京圏への集中度を時代を追って眺めると、いずれの世代も、二〇歳前半にかけて著しい集中（流入）が見られる。一方、新しい世代になるほど、二〇歳代後半以降からの分散化の動きが目立つようになってきている（図5）。

また、年齢を重ねるなかで、東京都から周辺三県へと居住地をシフトしていく様子も読み取れる。



- 注) 1. 建設省資料
2. 原データ：総務庁「国勢調査」
3. 周辺三県とは、神奈川県、埼玉県、千葉県である。

図5 若者の東京圏への集中と20歳代後半以降での分散化の兆し

三 東京と地方の暮らしぶり

(地域間の生活条件の格差)

高額所得者層の東京圏への集中度は際だって高い。もちろん、こうした階層も全体から見ればごく一部分に過ぎないが、若くして高額の給与を得るといふ夢、希望を持てるのは、東京の魅力の一つであり、東京ドリームとも呼べるものであろう。

しかしながら、平均給与額を見れば、東京圏の水準は、名目でこそある程度高いものの、長い通勤時間、高い家賃などを総合的に考慮すると、実質的には、ほぼ全国水準並みに過ぎない。しかも、今後新たに東京で住み、働くこととする場合には、より大きな経済的不利益を覚悟しなければならない可能性が高い。さらに、所得に応じて広い住宅に住むというのも、地方に居住してこそその話であり、東京圏では、一部の高収入世帯を除き、空間的ゆとりのない住宅で暮らしているのが実情である。

一方、東京では、様々なジャンルの音楽や演劇といった文化的諸活動に触れられる機会が多く、若者を中心とする東京への根強い憧れ、こだわりは、こうした点にもあるものと考えられる。

1 東京圏には年収一、〇〇〇万円以上の男子サラリーマンの五三%が集中

東京圏には、高額の所得をしかも若くして得ている階層が集中している。もちろん、東京圏といえども、高額所得者層は全体のほんの一部であるが、こうした集中傾向自体は東京圏固有のものであり、大阪圏や名古屋圏にも見られない。(例えば、年間所得一、〇〇〇万円以上の男子サラリーマンの五三%は東京圏に集中。大阪圏は一五%、名古屋圏は七%)

2 実質的給与の地域間格差は小さい(第一位は大阪圏、東京圏はほぼ全国並み)

勤労者の名目平均給与額(労働時間当たり)を比較すると、東京圏は地方圏の一・四倍近くという水準にある。しかしながら、平均的な広さの借家に住む場合を想定して、通勤時間、家賃、その他の物価水準を総合的に考慮した実質的な給与を求めると、東京圏の水準は、大阪圏、名古屋圏に抜かれ、ほぼ全国水準まで低下する(見かけ倒しの東京ライフ)(図6)。

3 東京への新規参入の不利益

さらに、都心へ通勤する勤労者を対象として同様の分析を行うと、民間の比較的新しいマンションを借りる場合には、全国平均並みの実質的給与

	大阪圏	名古屋圏	東京圏	地方圏
現金給与額：円 月間 ・円 年間	2,102 (4,345,489)	1,947 (4,178,418)	2,281 (4,699,538)	1,672 (3,601,892)
通勤時間中徒歩：分	36.0	25.7	45.2	20.8
家賃：円	34,335	26,591	53,429	24,332
消費者物価指数(家賃を除く；指数 ・地方圏=100)	102.8	101.9	105.3	100.0
実質的な労働・ 通勤時間あたりの現金 給与額：指数	113.1	111.9	108.1	100.0

給与水準：地方圏=100

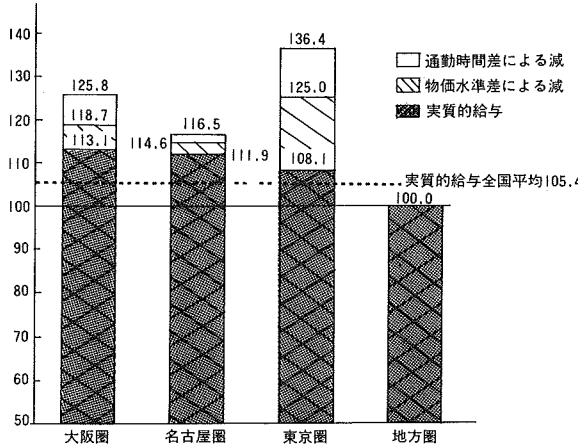


図6 実質的には全国並みの東京圏の給与水準

- 注) 1. 建設省資料
2. 原データ：労働省「毎月勤労統計調査月報」、総務庁「住宅統計調査」、「消費者物価指数年報」
3. 1988年における比較である。
4. 住宅延べ面積44.3㎡、居住室畳数16.5畳の借家(全国平均)に住む場合である。
5. 有業人員1人の世帯を仮定して計算したものである。
6. 現金給与額の中には、通勤手当、住居手当、調整手当等が含まれる。
7. 圏域の定義については、図2参照。

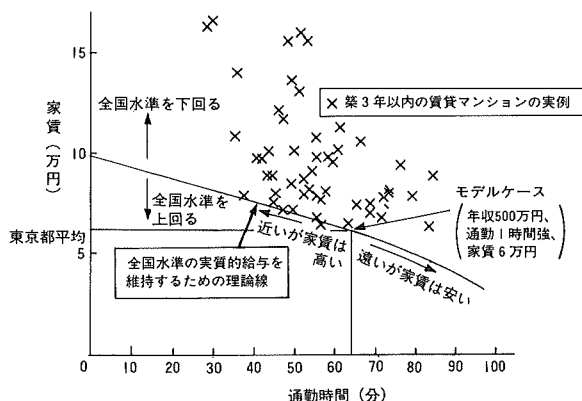


図7 都心へ通勤する平均的サラリーマンの実質的給与水準

- 注) 1. 建設省資料
2. 原データ：労働省「毎月勤労統計調査月報」、総務庁「住宅統計調査」、「消費者物価指数年報」
民間の住宅情報誌
3. 理論値は、1988年における比較である。
4. 実際の物件は、民間の住宅情報誌に掲載された新築を含む築3年以内のマンションのうち、最寄駅から徒歩10分以内の3DKマンションの物件を対象としている。家賃は、対象物件の面積当たり単価に44.27㎡(全国借家平均)を乗じて算出した。また、通勤時間は、最寄駅から東京駅までの電車の所要時間に駅から自宅、職場までの時間(双方とも10分と仮定)を足したものである。ただし、乗り換えや待ち時間は含まれていない。
5. モデルケースは、年収5,090,000円、通勤時間64分、家賃62,000円、住宅延べ面積44㎡(居住室の畳数16.5畳)である。

を確保することは非常に難しいということがわかる。したがって、公的住宅や杜宅といった条件に恵まれず、新たに東京で働き、住宅を借りようとする場合には、少々高い給与を得る機会があるとしても、それを実質上の経済的優位性に結び付けることは容易ではない(図7)。

4 広い住宅は地方の魅力

東京圏では、一部の高収入世帯を除き、狭い住宅に住み、しかも、少々の収入増ではこうした状況から脱し得ていない。例えば、持家の場合、東京圏の第V階層(世帯収入四〇〇〜五〇〇万円)は、地方圏の第II階層(一〇〇〜二〇〇万円)に比べ、より多くの人数でより狭い住宅に住んでいる(図8)。

5 東京の文化的魅力

博物館、劇場等の文化施設の数(一人当たり)を比較すると、東京が充実しているが、地方都市もほとんど遜色ない水準にある(図9)。一方、音楽系、演劇系の講演の数(人口当たり延べ席数)を見ると、地方都市の水準の低さが目立ち、特に、演劇系では、東京とは文字どおり桁違いの格差がある(図10)。

- 注) 1. 建設省資料
2. 原データ: 総務庁「昭和63年 住宅統計調査報告」
3. 雇用者世帯(持家)における世帯収入階層別世帯人員及び居住室畳数である。
4. 世帯収入階層は次のとおり。
100万円未満……Ⅰ、100万円以上200万円未満……Ⅱ、200万円以上300万円未満……Ⅲ、300万円以上400万円未満……Ⅳ、400万円以上500万円未満……Ⅴ、500万円以上700万円未満……Ⅵ、700万円以上1000万円未満……Ⅶ、1000万円以上……Ⅷ
5. 圏域の定義については、図2 参照。

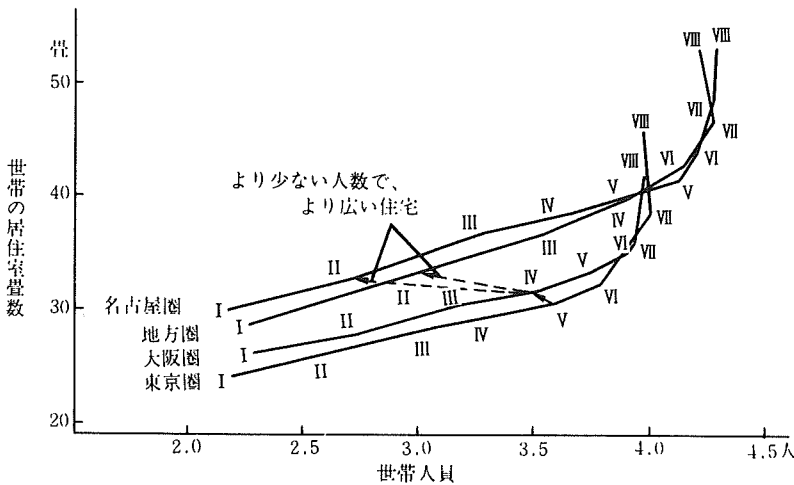


図8 広い住宅は地方の魅力(持家のケース)

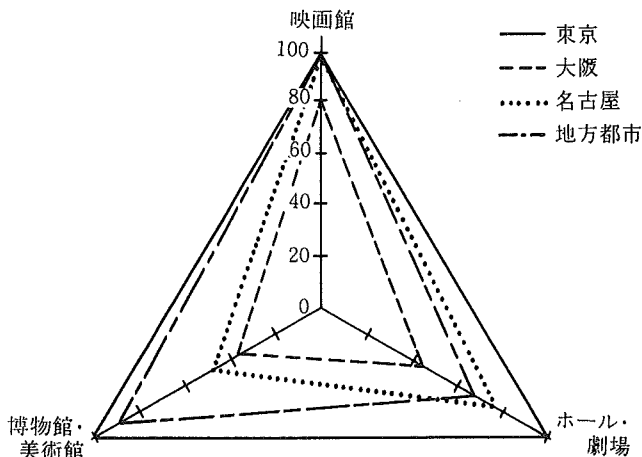


図9 文化施設では見劣りしない地方都市

- 注) 1. びあ総合研究所「都市の文化環境格差に関する定量調査」より建設省作成。
2. 人口10万人当たりの文化施設の館数(1988年)を、東京=100として表示した。
3. 東京は23区、名古屋は名古屋市、大阪は大阪市、堺市、豊中市、吹田市、高槻市、枚方市、茨木市、八尾市、寝屋川市、東大阪市、地方都市は札幌市、仙台市、新潟市、長野市、広島市、松山市、福岡市のデータである。

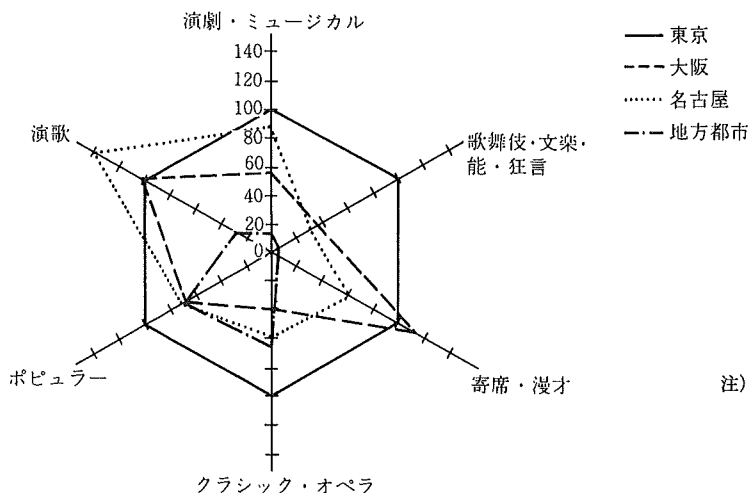


図10 イベント面で際だつ東京の魅力

- 注) 1. 人口10万人当たりの文化イベントの延べ席数(1988年)を、東京=100として表示した。
2. 延べ席数とは、各公演毎にその会場の席数を累積したものである。
3. その他は、図9の注に同じ。

四 二〇〇〇年の生活空間

今後二一世紀までの一〇年間、国全体の経済成長や一、八〇〇時間労働への移行を背景として、我々の所得と自由時間は着実に増加していくものと考えられる。

しかしながら、所得の上昇や自由時間の増大は、それだけでは我々に生活の豊かさやゆとりを与えるものではない。家が狭くて家族全員でゆつくりとくつろぐこともできない、残業がなくても長時間の満員電車でくたくたに疲れてしまう、身近なレジャーを求めて外出しても渋滞で貴重な時間がつぶれてしまうといった状況は、多くの人々が経験しているところである。

「所得と時間」を生活の「豊かさ」とゆとり」に結び付けていくためには、東京一極集中を是正し、国土の均衡ある利用を実現していくことを基本的課題として押さえつつ、「公共投資基本計画」に示された方向に沿い、質、量両面で住宅・社会資本を充実、改善していくことが必要である。

これにより、我々の生活範囲の広がりに応じて、ゆとりある住まい、美しく快適な街、充実した地域・国土基盤が形成され、「二〇〇〇年の生活空間」を手にすることが期待でき

「る。

1 ゆとりある住まい

公共投資基本計画では、おおむね二〇〇〇年を目標に住宅一戸当たり平均床面積を二〇〇㎡程度(一九八八年度八九・三㎡)とすることとしている。

この数字だけを見れば、床面積を一〇㎡、六畳一間分広くするということに尽きるが、実際には、個々の住宅の規模、家族の人数、年齢構成等により、様々な形で、住宅の狭さからくる生活へのしわ寄せといった問題が改善されていくことが期待される。

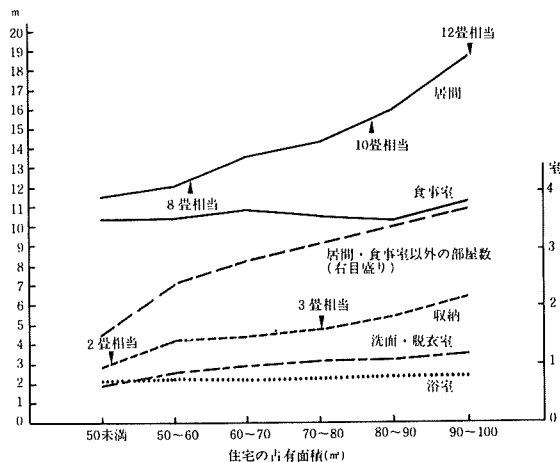


図11 住宅の広さで差がつく居間と収納

- 注) 1. 住宅金融公庫の資料(「住宅・建築主要データ」(平成元年度 共同住宅編))を基に建設省が作成した。
2. 公庫融資を利用する共同住宅(分譲・賃貸)の占有面積区分別の平均値である。

例えば、平成元年度に住宅金融公庫の融資を利用して建てられた共同住宅について、住宅の規模別に内部の各スペースの広さを見ると、専有面積が大きくなるにつれ、居間、収納スペースが広くなっていることが目立つ。特に、居間については、八畳相当、一〇畳相当、一二畳相当と、格段とゆ

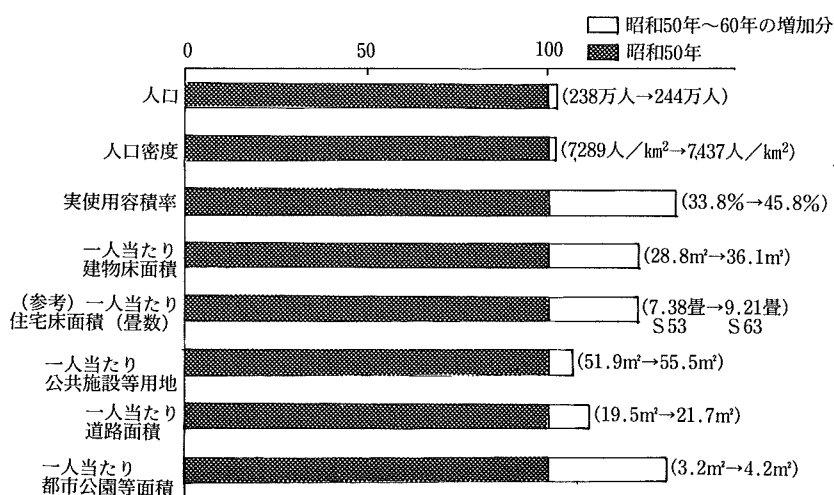


図12 土地の有効利用でゆとりある都市生活空間(名古屋市)

注) 1. 建設省資料

2. 原データ：総務庁「昭和50年国勢調査」、「昭和60年国勢調査」、「昭和53年住宅統計調査」、「昭和63年住宅統計調査」
建設省都市局「公園緑地年報」、道路局「道路統計年報」
名古屋市「名古屋市税務統計書」、「名古屋市統計年鑑」

3. 昭和50年の数値を100とした指数であり、人口は昼間人口ベースで計算している。

4. 一人当たり住宅床面積(畳数)についてのみ昭和53年度および昭和63年度のデータであり、夜間人口に基づいている。

5.
$$\text{実使用容積率} = \frac{\text{建物床(総)面積}}{\text{民有地面積}}$$

とりのあるものになっていく様子がかがえる(図11)。

2 美しく快適な街

(1) 土地の有効利用でゆとりの創造

(名古屋市の例)

多くの人々が集まり、いわば共同生活を営んでいる都市において、広い住宅、渋滞のない道路、緑豊かな公園等を実現していくためには、限られた土地を計画的かつ有効に利用していくことが第一の課題である。

名古屋市では、人口がある程度増大するなかで、

土地の有効利用を進めつつ、一人当たりの住宅、公共施設等の水準を着実に向上させてきた(図12)。こうした形は、今後二世紀に向けて、国土の均衡利用を図りつつ、生活空間を充実、改善していくという観点から、名古屋市のみならず、地方中枢都市等の成長の一般的な姿として期待されるものである。

(2) 一極集中限界モデル

土地の有効利用に頼ることに限界がある。有効利用の推進による新たな人口収容や生活空間のゆとりの創造は、大都市になるほど難しい(図13・14)。

東京圏でゆとりある都市生活空間を実現していくためには、土地の有効・高度利用と都市基盤の整備にあわせ、人口、諸機能の分散を強力に推進していくことが必要不可欠である。東京一極集中の是正は、国土の均衡ある発展や地方の活性化のためばかりでなく、住宅難、交通渋滞、通勤地獄等の東京問題自体の解決のためにも避けて通れない。

(3) 一〇年間でバリ並みの水準を実現した神戸市の公園整備

公共投資基本計画では、おおむね二〇〇〇年を目途に、都市住民一人当たりの都市公園等の面積を一〇m²程度とする(一九八八年度末五・四m²)

ことを目標としている。

神戸市では、すでに昭和五三・六三年の一〇年間で、一人当たりの面積をパリ並みの一二㎡にまで増加させており、児童公園、近隣公園などが市民に一層身近なものとなっている(図15)。

(4) 一日一〇〇万人以上が遊ぶ河川空間

一級河川の直轄管理区間について昨年夏に実施した調査によれば、休日には、全国で一日一〇〇万人以上の人々がスポーツ、散策、釣りなどで河川空間を利用している。また、海岸で海水浴を楽しむ人は、年間延べ約一億人にも達している。

水辺環境の保全と創造は、治水や利水と並んで日常生活に密着した重要課題であり、今後とも、河川敷や海岸の整備、水質の改善などに積極的に取り組んでいく必要がある。

(5) 緊急課題—安全で渋滞のない道路

交通事故による死者数が増加を続け、平成二年には、一一、二二七人を数えるまでに至っている。その内訳を見ると、歩行中や自転車利用中の割合が依然として高く、なかでも高齢者が多いことが目立つ。このため、歩車道の分離を十分に進めていくとともに、高齢者や身体障害者も安心して利用できる幅の広い歩道の整備、段差の切下げなどにも積極的に取り組んでいく必要がある。

(6) アメリカ並みの水準を目指す下水道

下水道は、健康で快適な生活の基本となる社会

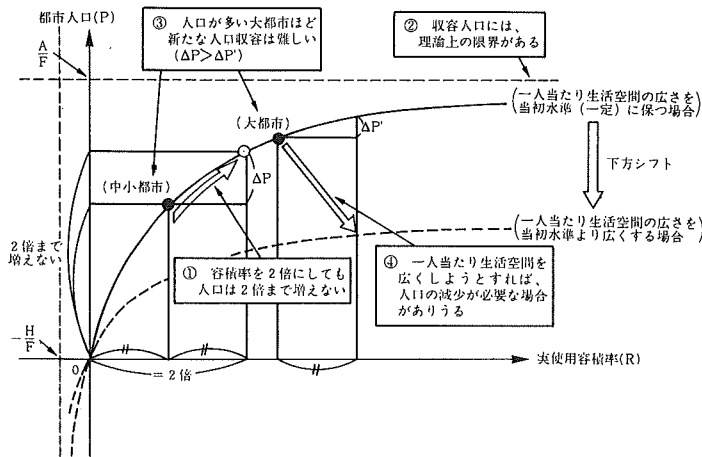


図13 都市の収容人口の限界

注) 1. 建設省資料

2. $\begin{cases} A: \text{都市の総面積(一定)} \\ P: \text{都市の人口} \\ R: (\text{民有地}) \text{実使用容積率} \\ H: (\text{民有地}) \text{一人当たり建物床面積} \\ F: \text{一人当たり公共施設等用地(公} \end{cases}$

$$\text{有地) 面積}$$

$$\text{とすると、} A = P \cdot F + P \cdot \frac{H}{R}$$

$$\text{したがって、} P = \frac{A}{F + H/R}$$

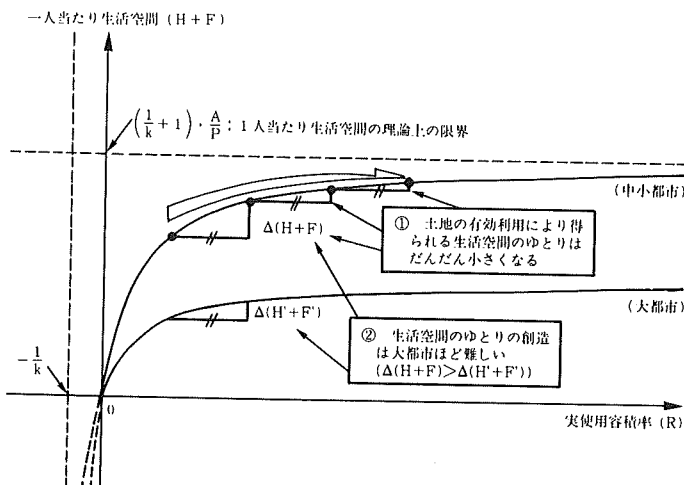


図14 大都市ほど難しい生活空間のゆとりの創造

注) 1. 建設省資料

2. A, P, R, H, Fの定義は、図11と同じ。

$$3. A = P \cdot F + P \cdot \frac{H}{R}$$

$$F:H=k:1 \text{で一定とすると、}$$

$$H+F = \left(\frac{1}{k} + 1\right) \cdot H = (1+k) \cdot \frac{A}{P} \cdot \frac{1}{kR+1}$$

資本である。公共投資基本計画では、整備の遅れている中小市町村での事業の積極的な展開を図り、おおむね二〇〇〇年を目途に総人口普及率を七割程度（一九八八年度末四〇％）とすることとしている。これは、現在のアメリカとほぼ同程度の普及率である。

この目標の達成により、①市街化区域では下水道がおおむね完成し、②清らかな水環境を取り戻し、③五年や一〇年に一回の大雨でも浸水しないようになるなど、我々の生活環境が大きく改善することが期待される。

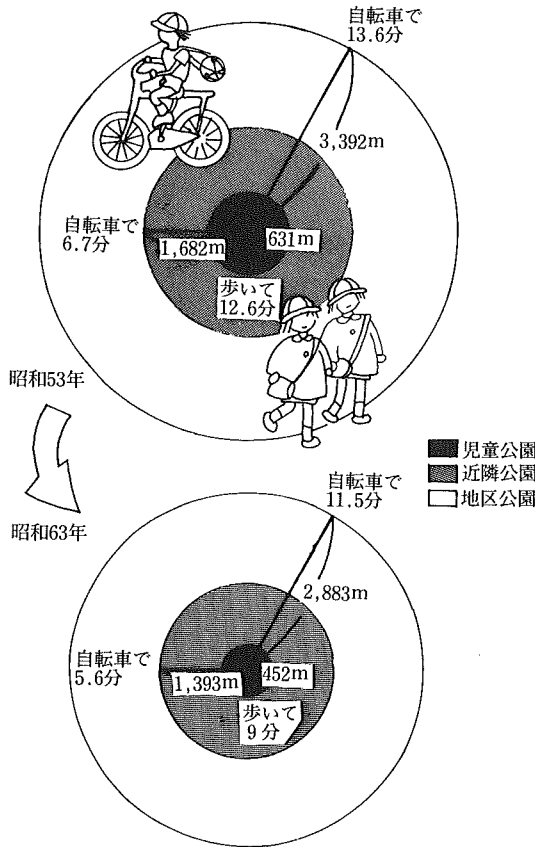


図15 身近な公園がより近くなった神戸市

- 注) 1. 建設省資料
2. 原データ：建設省都市局「都市計画年報」、「公園緑地年報」
3. 円の半径＝ $\sqrt{(\text{神戸市都市計画区域(神戸市全域の面積} \div \text{公園数)}) \div 3.14}$ 。すなわち各公園が均等に分布していると仮定した場合に、最も近い公園に到達するのにかかる最大距離を円の半径が表している。
4. 子供の徒歩を50W/分(3km/時)、自転車をも250m/分(15km/時)としている。

3 広域的な生活基盤の充実

(1) 災害は忘れないうちにやってくる

「災害は忘れた頃にやってくる」と言われるが、実際には、自然災害により、毎年多くの人々の生命、財産が危険にさらされている。昭和六三年には、全国で五〇〇人近くの死傷者数があり、しかも、その範囲は三九都道府県に及んでいる。ゆとりある住まいや美しく快適な街も、安全な生活基盤の上に築かれたものでなければ、文字どおり砂上の楼閣に過ぎない。このため、二〇〇〇年を目途に当面の整備目標を概成するための治水施設の整備、想定を超える洪水があっても決壊

することのない高規格堤防の整備、逃げる間もない土砂・雪崩災害に対する安全の確保などの課題に総合的に取り組んでいく必要がある。

(2) 高速道路を中心とする交流ネットワークの強化

高速道路は、都市間、地域間の交流を飛躍的に拡大し、国土全体の骨格を形成するという重要な役割を担っている。多極分散型国土の形成、地域活性化の主役として、高速道路に対する期待は大きい。

建設省では、二一世紀初頭までに一四、〇〇〇km、二〇〇〇年までにこのうち九、〇〇〇kmを供用することを目指して、高規格幹線道路の整備を推進している。これにより、今後、地方中枢都市などを中心とする交流圏が大きく広がり、これら中枢都市等の拠点性が一層高まっていくこととなる(図16)。

五 新たな生活空間の創造へ向けて の基本認識と基本課題

「二〇〇〇年の生活空間」を創造していくうえで、まず、基本認識として、①国土、地域全体から身の回りに至る広い意味での生活環境の総合的な整備、②「共生・協調」を重視した政策の展開、③建設分野における地球環境問題への対応の三点を重視すべきである。

これらは、今までの建設行政のなかでも、様々の形で意識され、また、個別具体の施策や事業に活かされてきているものではあるが、二一世紀まで最後の二〇年のスタートとなる今日、我々の共通の認識として改めて明確にしておく必要がある。

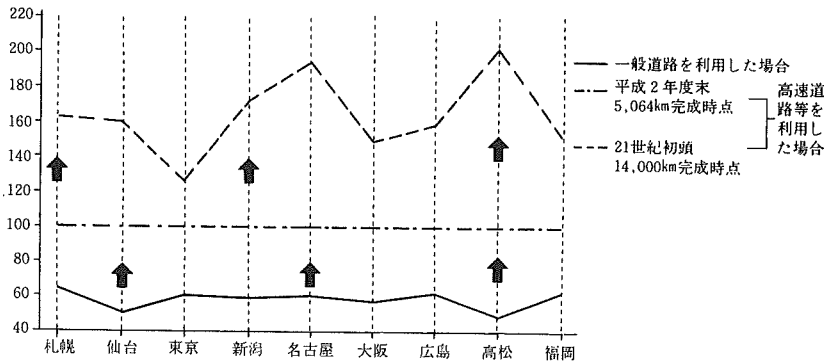


図16 90分圏の市町村面積の拡大

注) 1. 建設省資料

2. 平成2年度末時点の高速通路等を利用した場合を100とした場合の指数である。

こうした基本認識を踏まえつつ、大都市圏、地方圏を通じて、我々の一人でも多くが「二〇〇〇年の生活空間」で充実した生活を楽しんでいけるようにするためには、①東京一極集中を是正し、国土の均衡ある利用を推進していくことが第一の課題となる。そのうえで、②中長期の計画に基づく住宅・社会資本の着実な整備、③経済社会の変化を踏まえた都市計画制度の充実、④大都市地域における住宅・宅地の供給、⑤生活空間の創造を担う建設産業の育成、不動産業の高度化、⑥よりよい生活空間を支える建設技術の開発といった基本的な政策課題に積極的に取り組んでいく必要がある。

【基本認識】

(1) 国土、地域全体から身の回りに至る豊かな生活環境の創造

我々一人一人が求めてやまない生活の豊かさやゆとりは、自分の身の回りだけの空間的広さや美しさだけを追求していても、手に入れることはできない。

共に暮らす数多くの人々が今よりも豊かな生活空間を確保することができるよう、自然環境や文化環境なども視野に入れて、国土、地域の基盤から個人の住宅に至るまで、広い意味での生活環境を総合的に整備していくという基本認識が重要で

ある。

(2) 「共生・協調」の重視

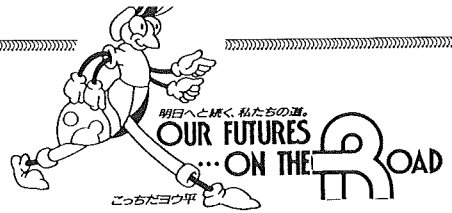
多様性や個性の一層の発揮が求められ、なおかつ全体として調和のある発展が期待される今後の経済社会においては、「共生・協調」を重視した政策の展開により、広範囲の理解と参加を得た、充足感ある生活空間を創造していかなければならない。

①国際花と緑の博覧会の理念を継承し、自然や文化とより調和する住宅・社会資本の整備、②市町村の広域的なネットワークによる地域活性化、③国、地方公共団体などの協調による大都市の住宅・宅地供給、④産学官のパートナーシップなど、「共生・協調」という視点に立った政策の展開が求められる分野は多い。

(3) 地球環境問題への対応

地球温暖化、酸性雨、砂漠化あるいはフロンのようなオゾン層の破壊といった地球規模での環境問題を解決していくためには、我々の生活のあらゆる場面で、可能な範囲から、必要な対策を一刻も早く、かつ、継続的に実施していくことが必要である。

建設分野においても、事業の計画、実施から、完成した施設の利用、さらには資源のリサイクルなどの様々な段階で、常に、地球環境問題への影響を考慮し、その解決への貢献に努めていくことが一層強く求められる。



レポート

平成3年度 「道路をまもる月間」行事

平成三年度「道路をまもる月間」

建設省道路局道路交通管理課

都道府県をはじめ各道路管理者、関係各省市、関係団体等のご協力を得て本年も建設省では、八月一日から八月三十一日までの一カ月間を「道路をまもる月間」として、各種の運動を実施した。

この運動は、安全で快適な道路環境を保持するため、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おり、第二次道路整備五箇年計画の初年度でもあった昭和三十三年に第一回の月間としての運動が実施され、本年が第三四回目の実施となった。

これらの広報活動として、「国民共通の財産である道路は、常に広く、美しく、安全に」を基本テーマとし、報道機関のご協力をも得て本運動の周知徹底を図り、講演会、展示会、一日道路パトロール等の行事、ポスターの掲示、チラシの配布等各地の実情に即した効果的な広報活動を実施した。各地域においては、毎年各種のイベント等が開催されており、本年もフォトコンテスト、絵画展、模型等の展示による道路展、道路フェア等が開催された。

また、毎年全国から道路の愛護精神を高めるための推進標語を募集しており、本年も数多くの応募作品の中から、
「ふる里の ゆくもり伝える 道づくり」
が優秀作として選ばれた。

「道路をまもる月間」推進標語の表彰

建設省においては「道路をまもる月間」の実施にあたり、全国の関係者から道路の愛護精神を高めるための推進標語を募集したところであるが、数多くの応募作品の中から優秀作品として選定された方々の表彰が、平成三年七月三十一日東京で行われ、道路局長（代理…道路交通管理課長）から表彰状と道路広報センターより副賞が授与された。表彰された方々と作品は次のとおり。

《優秀作》

ふる里の ゆくもり伝える 道づくり

北陸地方建設局長岡国道工事事務所

関 トクイさん

《佳作》

ふるさとへ 活力はこぶ ハイウェイ

東北地方建設局能代工事事務所

横山 真幸さん



表彰式

道路には 出逢い ふれあい 夢がある

本州四国連絡橋公団第一建設局

新谷 孝二さん

あいたい人が 近くなる 道路で広がる

くらしの和

北海道後志支庁 重岡 千里さん

生活と 文化を運ぶ 道路網

静岡県熱海土木事務所 長谷川フク子さん

空き缶の 転がる音は 道路の悲鳴

香川県土木部道路保全課 藤川 浩司さん

次に、各地域から寄せられた「月間」および「道

の日」の活動状況等をご紹介します。

なお、誌面の都合上、原文を一部編集したことをあらかじめお断わりする。

「道路をまもる月間」「道の日」を終えて

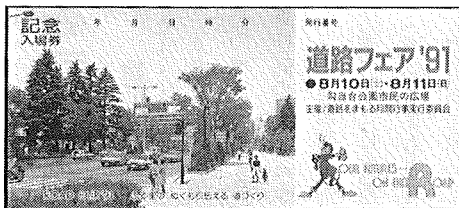
東北地方建設局

今年は、東北の夏祭りは秋の祭りかと思うほど涼しく感じられました。そんな中で始まった「道路をまもる月間」、「道の日」の様々な行事は大汗をかく熱い空気に包まれ行われた。

仙台では「道路フェア'91」

雨の洗礼を受けた仙台七夕が終り、一〇日、一日の二日間、仙台市役所前の勾当台公園市民の

広場で開催したが、心配された天候にも恵まれ、テープカット等のオープニングセレモニーの後、仙台市内のかわいい小学生による道路絵画、玄人はだしの作品が集まる東北地方道路写真コンテストの表彰式を行い、引き続き、けやき並木の定禅寺通りで四人のミス仙台、関係機関の代表による街頭広報。会場では、前記の絵画写真展、道と祭



りの写真展のほか、道路維持作業車、共同溝、キヤブの模型等の展示、大声の騒音測定、機器を用いての測量実技などの体験コーナー、難関の道路迷路クイズ、こま、めんこなどの昔の道路の遊び、あなたが選ぶ「私の好きな道路」投票所（ビックプレゼント付き）、イベントステージでは懐かしい紙芝居、コミカルパフォーマンスショー、アマチュアバンド競演によるハチイチマル道の日コンサート等々一四、〇〇〇人の入場者を迎え、大盛況のうちに終了させることができた。

ほかにも青森では三遊亭楽太郎出演による道をテーマのお笑いトークショー、ロックバンド競演の「道路フェアあおもり'91」、山形では「ちびっこわんぱくロード」と銘打って国道一二号上で大

トロール、警察署、占用企業との合同パトロール
道路の清掃活動などのクリーンキャンペーン、道
路見学会、特車取締り等が実施され、それなりの
成果を上げることができた。

一日所長の井上さん

關東地方建設局

「'91を紹介する。

八月八日(休)一時～一五時まで、ニューオーブンの都庁舎に隣接する新宿住友ビル「三角広場」において開催した。

以下、本局において実施した「新宿道路フェア

今年で三回目になるが、従前の新宿駅東口広場が手狭であるため、場所を超高層ビルの立ち並ぶ西新宿に移し、テーマに「人と道と環境と」を掲げて実施した。また、今年から新たに三公益企業（NTT、東電、東京ガス）が協賛として加わった。

会場のレイアウトは、「人と道と環境と」のテーマ性にふさわしいもの、また、広場のグレードを損なわないように配慮した。そこで、径をイメージして、径に見立てたカーベットを敷き径に添って鉢植と蔦を配し、さらに名古屋市がデザイン博で、世界中から集めたお国柄を示す国際色豊かな公衆ゴミ箱と、主催・協賛・協力団体の洒落たワゴンを配した。

① ステージ展開

NTT吹奏楽団のオープニングコンサート

新宿道路フェア'91 人と道と環境と

平成3年8月8日 木 午前11時から午後3時まで
新宿住友ビル「三角広場」

关键词 绿色消费观念 绿色消费行为 绿色消费意愿 绿色消费障碍 绿色消费影响因素

局長と道に関する対談

に始まり、局長とゲストの「道」に関する対談、アイドル歌手やロックバンドetc。

② フィールド展開

告知のチラシ（抽選券とドリンク券付き）配布、協賛・協力団体のワゴンセール、世界の公衆ゴミ箱の展示、ソフトドリンクサービ

ス、広告グッズの抽選プレゼント、ストーリーパフォーマンスetc。

当日の朝は、心配された前日来の雨も止み絶好の開催日和となった。

たくさんのお客様が会場を埋め尽くし、盛会裡に終了したことを報告する。

「道路をまもる月間・道の日」への取組み

北陸地方建設局

はじめに

北陸地方建設局では、平成三年度も管内の道路関係機関（新潟県・富山県・石川県・関係市町村・日本道路公団）および各協賛団体の協力を得て、各工事事務所単位で実行委員会を組織し、地域の特徴を生かしながら道路愛護思想の普及を目的とした多彩なイベントを展開し、子供さんをはじめとする多数の市民の皆様方の参加を得て、好評を博しました。

ここでは誌面の都合上、各地で展開されたメインの行事の一部を紹介する。

'91にいがた道路フェスティバル

八月一日、新潟国道工事事務所では、「道の日」行事として、'91にいがた道路フェスティバルを新潟市万代シティ通りで開催した。



3 小学校合同による万代太鼓

この行事は、昭和五八年から続いており、今では夏の楽しい恒例行事の一つとして新潟市民に定着し、特に主役である市内の小中学生の参加が多

く、毎年一〇、〇〇〇人を超える参加者がある。

あいにく今年の北陸地方は梅雨明けが遅く、朝から激しい雨が断続的に降ったが、開会のころには、夏の日ざしものぞき、まずまずの天候となった。

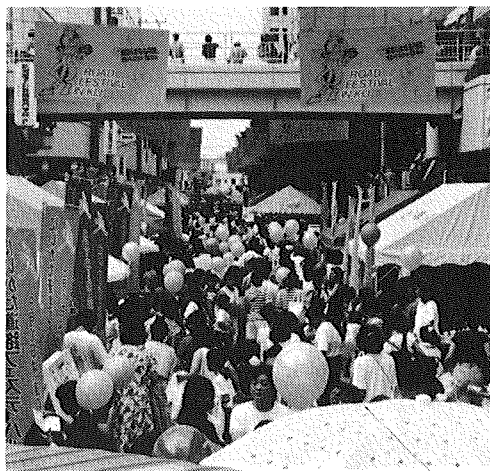
開会セレモニーでは、田尻地建局長、長谷川市長、ミス新潟らがクス玉を割り、オープンを宣言した。

会場には「自動車コーナー」「らくがきコーナー」「なぞなぞ道コーナー」等八ヶ所のコーナーを設けていたが、各コーナーとも夏休み中の家族連れでにぎわった。

メインのお祭り広場では、県警音楽隊の演奏、人形劇、エアロビクス等が行われ、最後には地元小学校三校合同による「万代太鼓」が力強く鳴りわたり、今年も無事終了した。



らくがきコーナー



万代シティ通りを埋めた人、人、人

’91石川の夏まつり・歩行者天国（道路まつり）

金沢工事事務所では、八月四日に道路管理者連絡協議会主催、地元新聞社の特別協力を得て、金沢市香林坊・片町間の一般国道一五七号および県道、市道の一部と隣接する県中央公園で歩行者天国が行われ、県内外から延べ約三十八万人が車から開放された文字通り歩行者の自由な往来を存分に楽しんだ。

路上では、ソーラーカー三台のデモ走行、綱引きで日本一の実力を持つ金沢市消防本部レスキュー隊と市民のチャレンジ綱引き大会、歩行天名物となっている各地の獅子舞、各所に設けられた特設ステージでの多彩なイベントが午後九時まで続けられ、また各所のイベントは路上に設置された

五メートル四方のアストロビジョンの大画面に映し出され人々の目を引いた。

このイベントは、今年で五回目になるが、特長として、なるべく行政色を出さないように、「石川の夏まつり」として、あくまでも地域住民の参加を前面に押し出した「おまつり」として実施することに心がけ、開放感に満ちた人々が、道路を自由に歩ける空間として、その喜びを靴の底からじわっと感じていただき、あらためて「道」について考えていただければ幸いとするものである。

「道路をまもる月間」にゆかり

中部地方建設局

安全で快適な道路環境の保持を積極的に推進さ



子供シンポジウム(岡崎)

おわりに

毎年のことながら、月間行事および道の日の各種行事を各道路管理者、地域住民、道路利用団体等が一丸となって取り組んでいることは喜ばしい限りである。

北陸地方は、雪国であり、特に今年は、ノースパイクタイヤの冬を迎えるわけで、除雪レベルの向上はもとより、安全走行のPRも八月中に実施できたことは、なによりであった。

せることを目的として、本局および管内一〇事務所の各地区で「道路をまもる月間」の広報活動が実施された。広報車によるPR放送をはじめ、道路の正しい利用の啓蒙と、より一層の道路愛護思想の普及のため各自治体と協調しPR活動を展開、街頭において広報物品を配るなどして、道路利用者により一層の理解と協力を訴えかけた。

また、道路管理者自らは、交通安全施設の重点的な点検と整備を実施するとともに、道路管理職員以外の職員にも道路管理に対する認識を深めるため、各々の事務所毎に職員全員による徒歩パトロールの実施等、管理の強化にも努めた。



子供宣言



道フェスティバル(バトントワラー)

さらに、対話行政の一つの試みとして、次代を担う子供等から『道路への期待と展望』を聞き取るべく、『子供シンポジウム』を開催、既成概念にとらわれない道路に対する夢や疑問等、多くの提案をうけ、今後の道路行政に反映させるべき貴重な意見を得ることができた。

これら各事務所、各地域を中心とした行事とは別に、名古屋地区ではこの地方のメイン行事として「道フェスティバル」が行われた。

回を重ね今年で五回目を迎えたこのイベントは、名古屋市内の若宮大通り公園で行われ、参加者も当初の予想を大幅に上回る二、〇〇〇名が訪れ、会場は参加者の熱意で埋め尽くされた。このイベントでは、参加者が道路を意識して歩くことにより道路を再認識していただこうと、一周約4kmをコースとした『歩け歩け大会』がメインに計画され、参加した一、七〇〇名の老若男女は暑い夏の

陽射しの中、元気な足取りで全員無事完走することができた。

この他、会場では、可愛らしい保育園児の「道路をまもる宣言」に観客からは大きな拍手をおくられ、「氷の彫刻」コーナーでは、辺りにさわやかな涼感を提供する氷像とその創作者におしみな好感の目が、また、消防音楽隊や保育園児のミニコンサート、若さと躍動感溢れる女子高校生のバトン演技、ぬいぐるみショー、各種ゲーム等を通して、参加者一同、思い思いのうちに暑い夏の日を楽しんでいた。

これらの「道路をまもる月間」の各種広報活動を通して感じられたことは、これからの道路整備維持管理には地域住民の理解と協力が必要不可欠であり、これらの行事を継続実施する必要性と、当たり前のことを当たり前だと意識していただくことへの広報の難しさであった。

「ロードフェステ21」&「緑立つ道」

近畿地方建設局

近畿地方建設局では、管内の道路関係各工事事務所とともに、各地で「道路をまもる月間」や「道の日」のセレモニー、イベント等を実施し、地域の方々に道路の意義、重要性を訴えた。

街頭広報とノベルティの配布をはじめ、テレビ、

ラジオ、新聞等による啓発広報、花火大会における仕掛け花火でのPRを行うとともに、盆踊り大会には職員が揃いの浴衣で参加したほか、来庁者に道路愛護の精神を喚起するTシャツの一斉着用日、各府県や市町村等の協力による啓発パレード



などを実施した。また、日本道路交通情報センターのご協力により、NHK大阪放送局がテレビやラジオで毎日放送している道路交通情報の中で、アナウンサーの方に「ヨウ平Tシャツ」を着用していただき、「道路をまもる月間」や「道の日」を一カ月にわたってPRしていただいた（八月一日は、東京でも実施。）

次に各事務所が実施したイベントの一部を紹介

する。

「ロードフェステ21」

八月九日正午の和歌山工事事務所。カメラの放列の中、歌手の西村知美さんが到着、いよいよ「道の日」行事がスタートする。

職員が扮する「こっちだヨウ平」やピエロが序内をかける中、一日事務所長の西村知美さんから「暑いなか大変ご苦勞様です。しっかり頑張ってください。」と激励された職員達は、街頭広報に

デキシールバンドを先頭に、西村知美さん、こっ



ロードフェステ21

ちだヨウ平、ピエロ、キャンペーンガールがパレードを行うなど、市内七カ所で沿道の人達に道路愛護を呼びかけた。

午後五時、和歌山城西の丸広場に街頭広報を終えた各班が続々と到着。中央ステージでは「ロードフェステ21」のセレモニーが始まり、鷺森幼稚園児一〇〇人がさわやかに「道路美化宣言」を行う頃には、七、〇〇〇人もの人達が会場を埋め、盛大な拍手となった。

ステージは、西村知美たそがれコンサート、月亭八方トークショー、ぬいぐるみ音楽ショー、クイズ大会と続いていく。

広場は、主催者の和歌山工事事務所、和歌山県、和歌山県警察本部、和歌山市、日本道路公団、和歌山県交通安全協会が出展するテントが立ち並び、子供達は、自由に遊べるふあふあエアポリン、ヨーヨーつり、輪投げなどに大いに楽しんでいました。特に白バイに乗れる記念写真コーナーは、殺到するほどの大人気でした。

「緑立つ道」

浪速国道工事事務所では、「緑立つ道」道の日記念イベント」を八月九日に実施し、八月二日から二八日にかけては「道路をまもる月間」推進運動を展開した。

記念イベントは、「道」の重要性と、二一世紀に向けて京都と大阪を結ぶ新しい道「緑立つ道」を

認識していただくことを目的として、枚方市の京阪電鉄楠葉駅前モール街で実施した。

夏休みで賑わう会場では、パネルと模型により事業を紹介する「緑立つ道」コーナーと、水上ステージで、枚方・八幡両市の市民コーラスグループによる歌の披露や、子供から大人まで楽しめるファミリーバンドによる音楽ショー、「道の日」記念クイズ大会が行われ、八月の太陽に負けない盛り上がりで、楽しい一日となった。また、来場された方々に「緑立つ道」オリジナル風鈴とアンケートハガキを配布し、イベントや「緑立つ道」に



ついて意見や感想を求めた。

推進運動は、「こっちだヨウ平」が、「緑立つ道」沿道五市のうち枚方、寝屋川、四条畷、門真の各市で市長を敬訪問し、「道」の重要性・必要性和道路の正しい利用について訴え、市長と「こっちだヨウ平」たちは、市役所ロビーにおいて、来庁者の方々に風鈴やハンカチを配布するなど、「道路

「道路をまもる月間」を終えて

中国地方建設局

をまもる月間」のPRを行った。

(注)「緑立つ道」とは、京都府伏見区から大阪府門真市に至る訳三〇キロメートルの道路で、第二京阪道路(自動車専用道路、六車線)および併設する一般国道一号バイパス(二車線)からなる幅員六〇～七六メートル道路の愛称です。

道路の意義、重要性に対する国民の理解を得るための広報活動の必要性が近年とみに重要視されているなかで、道路の管理面に力点を置き、安全で快適な道路環境を保持することを目的とした「道路をまもる月間」も三〇年有余を経過し、伝統的な行事となってきた。運動を推進するわれわれにとっても年中行事として定着し、本年も中国地建管内で様々な活動を行った。

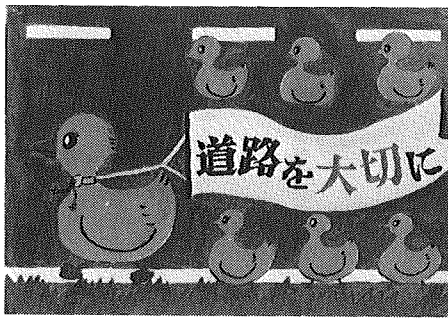
月間が幕を開けた八月一日には、中国地方建設局、広島県、広島市の共催により、買い物客で賑わう広島市内の商店街を舞台に街頭パレードを行った。当地建からは局長をはじめとする幹部職員も参加して市民に直接道路愛護を呼び掛けた。パレードに参加していただいた市民団体代表から「三年後の平成六年に開催される広島アジア競技



8月1日広島市内における街頭パレード

大会でアジア各国から選手を迎えるにあたり、今日から道路をきれいにしましょう」とのあいさつもあり、広島市民の道路の環境保持に対する熱意の高さを感じることができた。

また、恒例になっている中国五県の小中学生を対象とする道路愛護に係る作文・ポスターのコンテストを本年も行った。作文・ポスター合わせて二四二の小中学校から合計二、八七三点の応募があり、内作文四編、ポスター六点の優秀作品を中国地方建設局長が表彰した。作品は道路の役割や重要性を身近な問題としてとらえた力作ぞろいであつたが、道路の現状を反映してか、道路に空き缶やゴミを捨てないでと訴えるものが圧倒的に多かったのが気掛りである。ポスターは昭和五四年から、作文は昭和五五年度から募集しているが、



ポスターコンテスト優秀作品
(広島県戸内町立猪山中学校2年
佐藤龍子さんの作品)

これまで、中国五県津々浦々から応募があり、その数は四万点にも達している。次代を担う小中学生の心に道路愛護の気持ちが育つよう今後も本コンテストを続けていきたい。

これらの活動のほか、「道路を広く美しく」を合

「道をまもる月間」および「道の日」

行事について

四国地方建設局

「道の日」の前日(八月九日)に行われた建設省



写真1

言葉に、各地の夏祭りへの参加、沿道の不法占用
是正指導等職員が一丸となって運動した一カ月が
終わった。目に見えた効果は直ぐには現れないも
の、八月の暑い時期の労苦が報われんことを期
待してやまない。

四国地方建設局・香川県・高松市・日本道路公団
高松建設局・本州四国連絡橋公団第二管理局の共
催による道路愛護キャラバン隊の任命式に引続き
行われた出発式テープカットの風景(写真1)で、
前列左から日本道路公団高松建設局長・建設省四
国地方建設局長・香川県知事・高松市長、二列目
左から第一班隊長建設省四国地方建設局道路部
長・第二班隊長香川県土木部長・第四班隊長日本
道路公団高松建設局技術部長である。

なお、道路愛護キャラバンは、前記機関が道路
の意義・重要性に対する認識を深め、道路愛護精
神の高揚を図ることを目的とした啓蒙活動の一環
で、香川県全域を七隊のキャラバン隊が、道路愛
護を広報しながら巡回し、コースの途中の市・町
役場等で建設省四国地方建設局長・香川県知事・
高松市長・日本道路公団高松建設局長・本州四国
連絡橋公団第二管理局長連名による「道の日メツ

セージ」をキャバン隊隊長からそれぞれの市・町長に伝達し、市・町長は、この運動を地域ぐるみで推進する等の決意表明を行うもので、「道路をまもる月間」「道の日」の運動が県民総ぐるみの運動として発展し、定着していくことを目的としている。



写真 2

八月一日に行われた「道路をまもる月間」のオープニング街頭キャンペーンの風景(写真2)で、建設省四国地方建設局・香川県・高松市・日本道路公団高松建設局・本州四国連絡橋公団二管理局の共催により高松市内三カ所で同時に行われ、広報用のウチワ、チラシ、グッズ等を配布した。



写真 3

8月7日高松市内の小学生親子を対象に親子道路見学を実施した



写真 4

8月9日「道の日メッセージ」の伝達式

「道路をまもる月間」並びに「道の日」の行事について

九州地方建設局

例年八月は「道路をまもる月間」、また八月一日を「道の日」として定め、通常あまりにも生活に密着しているため、つい見過ごされがちな道路に対する認識を新たにしてもらうことを目的として、各種のイベントや広報活動を広範に実施し、その啓蒙に努めているところである。

九州地区においても、各道路管理者ごとに特色

ある活動を精力的に実施しており、そのうち福岡地区において実施したものの一部をここに紹介する。

当九州地方建設局も近隣の道路管理者(福岡県、福岡市、北九州市、道路公団等)をもつて構成する「道路をまもる月間行事実行委員会」の主催で、福岡県内の小学生を対象として、「歩いてみたい



道路パトロール隊



絵画コンクール展

平成三年度の実施については、道路環境の点検と整備、道路の正しい利用の指導および道路愛護思想の普及を基本に「道の日」の前後に活動を集

「道路をまもる月間」「道の日」の実施状況

北海道開発局

中させ道路の意義、重要性に対する国民の関心と道路愛護精神の高揚を目的として運動の積極的な推進を図ることとした。

な、こんな道」をテーマとした絵画コンクールを実施した。このコンクールには約四、二〇〇点の応募がありその中から、福岡県知事賞他四点の入賞作品並びに四五点の入選作品が選定された。また当コンクールの作品展示を兼ねた「'91道路展」を八月六日から一〇日まで福岡市内のデパートで開催して、道路に関するパネル展示などの広報活



街頭広報活動

動を実施し、その期間中に約五、〇〇〇名の入場客数を記録し盛況の内に閉幕した。

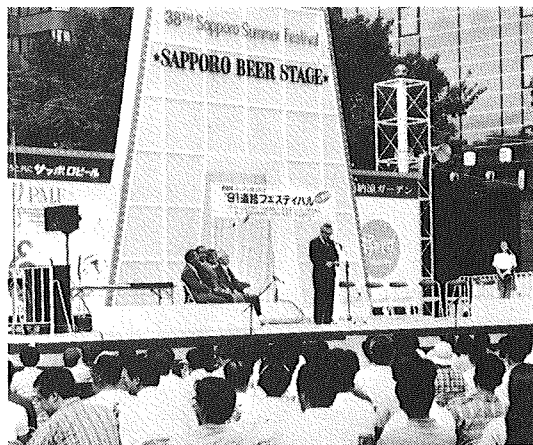
また八月一〇日の「道の日」には関係道路管理者の共催による約二四〇名規模の「道の日」パレードと関係機関幹部職員並びにミス福岡（三名）による街頭チラシ配布を福岡市内の繁華街天神地区において実施し、沿道を行き交う人々に道路の大切さ等を訴え、その啓蒙に努める予定で計画していた。しかしながら、福岡地区においてはあいにく前日からの雨が残り、やむなくパレードの中止を余儀なくされた。このため当日は一般国道二〇二号に接する私鉄の構内並びに同バスセンターの構内を借り受け、幹部職員並びにミス福岡による街頭広報活動を実施し約二、〇〇〇部のパンフレット並びに記念品を道ゆく人々に配布し道路の大切さを訴えた。

今後も「月間」並びに「道の日」の充実を図り道路の正しい利用、道路の大切さ、道路整備の必要性等についての認識を広めていきたい。



函館港まつり一万人踊りパレード

(函館市十字街コース)



8月10日 '91道路フェスティバル

(札幌市大通り公園)

これらの目的を達成するための「'91道路フェスティバル」実行委員会は、北海道開発局、北海道市町村、日本道路公団が主催となって「道の日」フォトコンテスト、「道の日」絵画コンクール(小学生対象)、「北海道の道路」パネル展、「道の日」記念式典および「道の日」見学会等の五つのイベントを柱として、道内各地毎の活動を含めて積極的に推進を図った。

各地域毎の活動としては、街頭キャンペーン、啓発運動、一日所長(小学生)、工事現場の親子見学、建設(道路維持用)機械試乗体験、函館港まつり一万人踊りパレードに山車・みこし裝飾車で四〇〇名参加、道路に関するクイズ・ゲーム大会、「道の日」アンケート、道しるべ「ウォークラリー」ー、道路功労者表彰伝達式等を実施した。この行事の中で、道しるべ「ウォークラリー」は、釧路市内で道路に親しんでもらうことを目的として、子供を含めた家族または職場の仲間三人から



街頭キャンペーン

四人程度が一チームとなつて、一コース約四kmに一五問のクイズを解きながら、事前に定めた(かくしタイム)時間に合わせてゴールする競技で、約三五〇名の参加があり多くの市民に親しまれた。当局においては、今後とも本運動の積極的な推進を図って行きたい。

「道路をまもる月間」を終えて

沖縄総合事務局

「道路をまもる月間」沖縄地方推進協議会(会長

を実施した。

沖縄総合事務局)主催の行事については、道路

(1) 広報活動

の重要性に対する沖縄県民の関心と道路愛護の精神を高めることを目的に、次のとおり種々の行事

県内公共施設等に「道路をまもる月間」のポスターおよび推進標語等の懸垂幕の掲示を行うとと

もに、新聞広告（七月三一日朝刊）への掲載、ラジオ広報（県、市の広報番組および道路交通情報センターの道路交通情報を利用。）等により道路愛護などのPRを行った。

(2) 道路愛護功労者表彰

沖縄県内において、多年にわたり道路の美化清掃等を行うなど道路の愛護等の功績が特に顕著な者として、個人三名、五団体に対し、八月九日（金）に沖縄総合事務局において、沖縄地方推進協議会長より感謝状の授与を行った。

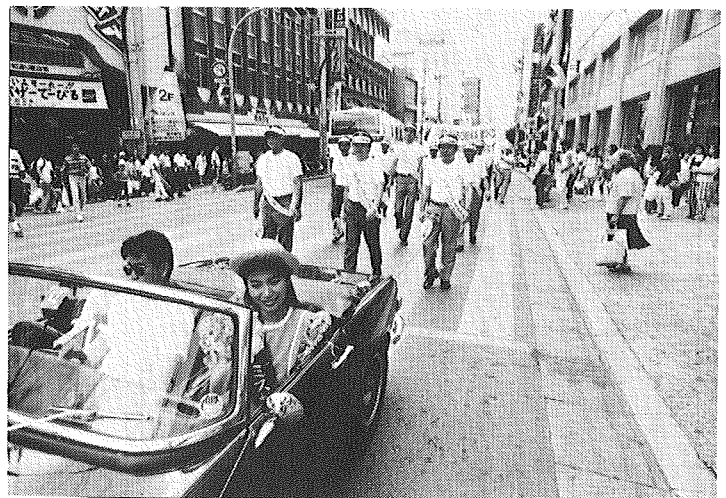
(3) 街頭パレード等



月間運動、道の日の意義を呼びかけるため、八月九日（金）に那覇市内の国際通りで、街頭パレードを行った。

パレードには、国、県、那覇市の道路管理者をはじめ、ミス沖縄、市内の小学校二校のマーチングバンド、沖縄クラシックカーオーナーズクラブの総勢約一三〇名が参加した。

パレードに先立って、開南小学校校庭で行われた出発式では、主催者を代表して沖縄総合事務局



街頭パレード

佐竹企画調整官が「空気のようにあまりにも身近な存在であるために、その重要性が見すごされた道路に対する愛護の気持ちを高めてほしい。」とあいさつした。

この後、一行は、平成三年度の推進標語「ふるさとの ぬくもり伝える 道づくり」等を表示した横断幕を先頭に、二小学校のマーチングバンドの力強い演奏とオープンカー三台にミス沖縄三名が同乗し花を添えるなど懐かしい名車（一九五一年

フォードカスタム、一九六一年オースチン等）一
○台が走行するとともに国、県、市の幹部等の徒
歩行進が加わり、それぞれ隊列を整え約2kmの国
際通りを行進し、沿道の市民、観光客へ道路の正
しい利用等についてアピールした。

また、パレード途中沿道の三カ所の拠点で、パ
ンフレットや、風船などの記念品を配布するなど
の街頭広報もパレードに併行して行われた。

一方、その他の県内五地区においても、国道事
務所および県土木事務所並びに市町村等により、
それぞれ数カ所の拠点において、街頭広報を同様
に行った。

(4) その他

その他の関連行事として、「第五回図画作文コン
クール」の表彰式と入賞作品の展示会、「一日道路
パトロール」、「夏休み親子道路施設見学会」、「道
路クリーン作戦」を実施した。

投 稿 歓 迎

本誌は、平成二年四月の創刊以来、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
クな試み、海外への出張報告等、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 千一〇〇 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

平成3年度

「道の日」中央行事について

建設省道路局道路総務課



「道の日」記念式典

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であるが、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・重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めるため、昭和六一年度から八月一〇日を「道の日」とし、全国民的運動を展開し

ている。

八月一〇日が「道の日」とされたのは、大正九年八月一〇日に我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」が実施されたことと、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～三二日）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。

六年目を迎えた今年の「道の日」では、次のような中央行事が実施された。

「道の日」記念式典

今年の記念式典は、八月一〇日が第二土曜日で閉庁日であったため、前日の八月九日に開催されたが、会場となった東京FMホールには、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、報道関係者など、多くの方々の参加があった。

午後一時三〇分から始まった記念式典は、まず主催者を代表して、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、

国会出席中の大塚建設大臣の代理として牧野建設事務次官からの挨拶があった。

引き続き、マイロード事業の紹介が行われた。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、地域の个性的なアイディアを活かしつつ、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、山形県寒河江市の佐藤市長、栃木県藤原町の八木澤町長から、スライドにより事業の現況や将来構想等について紹介があった。

休憩の後、「道の日」トークショーが行われ、コ

ーディネーターの秋元秀雄氏や、パネラーの桐島洋子氏、田中康夫氏、グレゴリー・クラーク氏、吉田ルイ子氏により「道」について幅広い議論がなされた。

「道の日」イベント「ヨウ平ランド」

八月一〇日の「道の日」当日は、渋谷の代々木公園を舞台とした街頭イベント「ヨウ平ランド」を開催した。

午前一〇時の開会にあたり、主催者を代表して尾之内「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、大塚建設大臣から挨拶が

あった。そして引き続き、大塚建設大臣、尾之内会長と、昨年の「道の日」記念式典において「夢ロード21」の建設大臣賞を受賞した三田薫子氏、同じく「夢ロード21」で入賞した西村有加ちゃん（小学五年生）の四人により、テープカットが行われ、「ヨウ平ランド」は開会された。

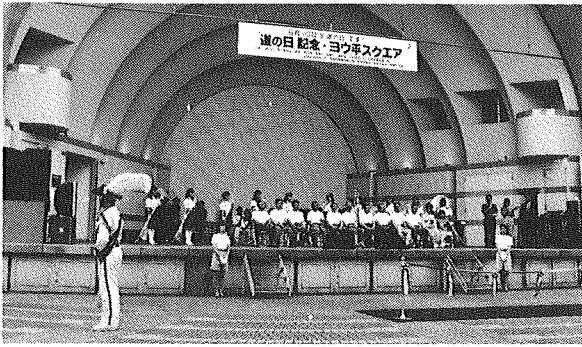
このイベントの目玉となったのは、四七都道府県の参加による物産展「WAI-WAIマーケット」で、全国各地から高速道路等を利用して送られてきた特産物を展示即売する各都道府県のブースには、開会と同時に買物客がどつと訪れ、午後になると売り切れる品物が続出した。この物産展により、生鮮食料品、日常品の九九・九%が道路を利用して輸送されるなど、道路が生活に密着した社会資本であることを効果的にPRできたと思われる。

このほか「ヨウ平ランド」では、陸上自衛隊音楽隊による演奏、「道」に関連した〇×クイズ、ロードメイズ（迷路）など、楽しい催しが繰り広げられたが、午後五時三〇分、夕方から始まったサンセットコンサートのと同時に、「ヨウ平ランド」も終了した。

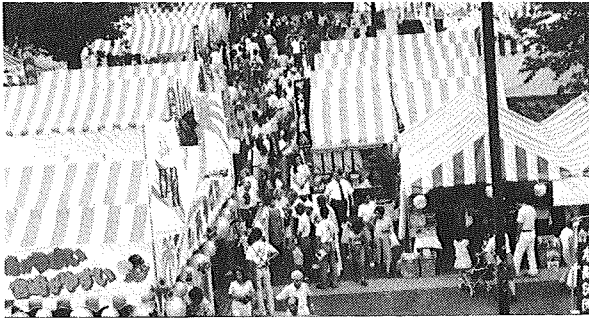
「NHK」展示会・

「道路と環境」展

八月八日(木)から一六日(金)まで渋谷のNHK放送



「道の日」イベント「ヨウ平ランド」開会セレモニー



「ヨウ平ランド」物産展



「ヨウ平ランド」ロードメイズ

センター展示プラザ内「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「人に優しい、自然に優しい、地球に優しい道路づくり」というテーマで、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、期間中約五万五千人の入場者があった。

これらの中央行事のほかに、今年も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。



「NHKぎやらりー」展示会・「道路と環境」展

平成二年度「道の日」行事 「みんなの道 91 東京」

東京都建設局道路管理部監修指導課

東京都では、昭和六一年に制定された「道の日」

の趣旨に賛同するとともに、都においても、道路事業に関する都民のニーズは極めて多様化しており、道路整備および管理の両面にわたって、事業を推進するためには、都民の理解と協力を得ることがより一層重要と考えて、昭和六二年度を実質的な初年度として、各種キャンペーンを盛り込ん

だ行事を開催してきた。

本年度も「道の日」行事を開催するにあたり、建設局各部のほか、建設局の外郭団体など六団体により、「91道の日」行事実行委員会（委員長東京都建設局長 大崎本一）を設置した。

昨年度までは、当局が管理している公園（昭和六二年度、代々木公園、昭和六三年度、日比谷公



大崎実行委員長挨拶

園、平成元年・二年度、恩賜上野公園）で開催していたが、今年度については、都庁舎が新宿に移転したのを機に、都民広場周辺で八月九日（金）、一日（土）の二日間開催した。昨年、一昨年と台風で行事の中止や変更を余儀なくされたが、今年度は天候にも恵まれ次の行事を無事に実施することが出来た。

1 道の日記念式典（八月九日）

主催者を代表して、大崎本一実行委員長の挨拶が始まり、各来賓の挨拶の後、タレントの城之内早苗さんを一日建設局長に招いて、大崎建設局長



一日局長任命式

から任命書が授与された。

次に、「道路功労者」表彰式が行われた。「道路功労者」は、道路の愛護等に功績のあった個人や団体を表彰することにより、都民の道への関心をより一層高めようとするものである。本年度は、三個人・二団体が建設局長の感謝状および記念品を一日建設局長から授与された。

引き続き、今年度から実施した、「道路標語」入選者の表彰式を行った。「道路標語」は、都内在住の方々から、日頃道路についての要望、意見などを標語として公募するものである。実行委員長賞一点 佳作、一〇点を選出し、「道路功労者」同様に入選者に対し、一日建設局長から賞状と記念品が授与された。

なお、今年度の実行委員長賞は、北区の宮森愛子さんの作品で、「きれいです みんなの道です 誇りです」が選ばれた。

2 道の日記念パレード（八月九日）

昨年度までは、一日建設局長による、道路パトロールを実施していた。本年度は一般の方々により一層「道の日」を知ってもらうため「八月一日は道の日」の横断幕を掲げ、警視庁音楽隊を先頭に、オープンカー四台に実行委員長、一日建設局長、ミス東京などが分乗、建設局道路パトロー



道路パレード

ルカー七台、全日本鼓笛バンド連盟による鼓笛隊と続くパレードを都庁周辺道路で実施した。

3 一日建設局長トークショー（八月九日）

都民広場に集まった人々に道路についての理解を深めてもらうため、一日建設局長の城之内早苗さんと司会者により、クイズを折り込みながら、道路に関するトークショーを実施した。

4 パネル・模型展・低公害自動車展示

（八月九日・一〇日）



勝開橋の模型

道路占用企業者で組織している道路占用工事企業者連絡協議会の各協賛団体による、道と各企業の関わりについての展示の他、東京都建設局としては、道路事業、街路樹の今昔のパネル展示や、勝鬃橋が開閉していた時の模型を展示した。

また、東京都環境保全局からは、低公害車（メ

タノール車・電気自動車）を展示した。

5 「道の日」記念コンサート（八月九日・一〇日）

八月九日、一〇日の両日行った。九日は、年末に行われている第九コンサートを「真夏の夜の第九コンサート」と題し実施した。七〇人のオーケ

ストラ、四人のソロ、六百人の合唱団を迎えて大合唱が繰り広げられた。

都民広場に集まった約千五百人の観客も合唱に参加し、「歓喜の歌」が都心の真夏の夜の空に響き渡った。

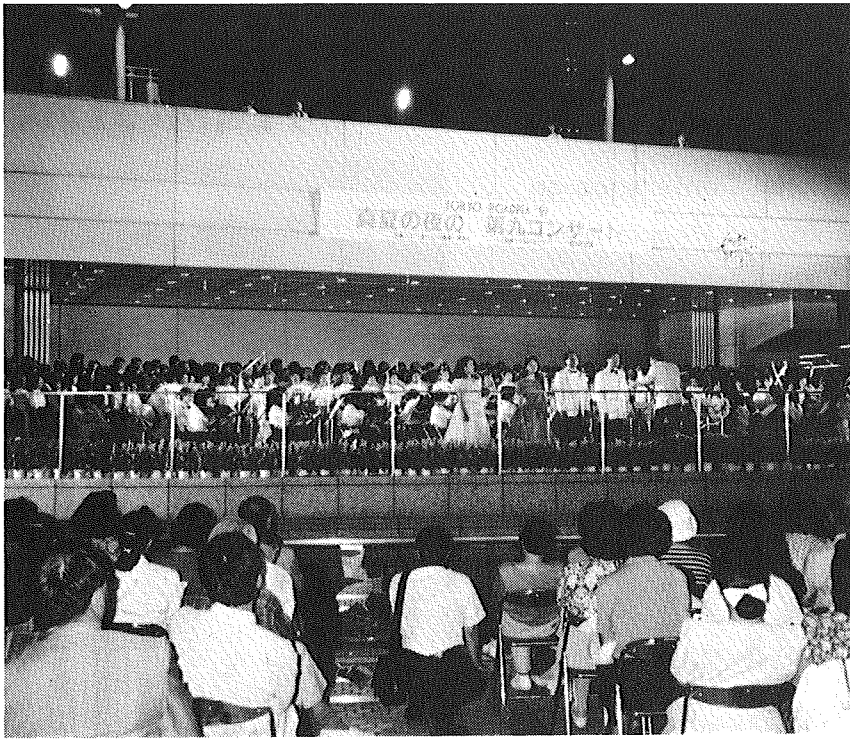
また、一〇日は、北海道で活躍している、ロック調民謡の伊藤多喜雄さんと、沖縄で活躍している、りんけんバンドの「北と南のジョイントコンサート」を開催した。前日とは違い、リズムカルな民謡の調べと、沖縄民謡の独得な調べに観客は酔いしれた。

6 東京の道路めぐり（八月一〇日）

都内在住の親子一二〇人を募集して、バス三台で東京の道路見学を企画した。車中では建設局の道路事業の説明をしながら、道路の重要性を認識してもらった後、葛西臨海水族園で解散し、楽しい一日を過ごしてもらった。

以上、本年度については、天候にも恵まれ予定どおり実施でき、まずまずの成果があったのではないかと思っている。

道について都民の関心を高めていくためには、行事の継続的実施が重要だと考えている。今年度の反省点を来年度の計画に反映して、都民の皆さんに道路に対して、より一層理解を求めていきたいと考えている。



真夏の夜の第9コンサート

第3回APM(新交通システム)国際会議

(The Third International Conference on
Automated People Movers)



金沢シーサイドライン：横浜市

1 趣旨

APM (Automated People Movers) 国際会議は、米国土木学会APM委員会が主催する、新交通システムをテーマとする国際会議であります。過去二回マイアミで開催された会議には、我が国からも関係者が多数参加いたしました。近年の我が国における新交通システムの普及や今後の多様な展開予測などの情勢を踏まえ『新交通システムの将来展望』をテーマに、第三回会議は、土木学会、日本交通計画協会の共催、建設省、横浜市の後援、米国土木学会の協力により今秋、横浜で開催されることになりました。本会議は我が国で開催される、初めての新交通システムに関する国際会議となります。現在、第三回APM国際会議組織委員会（会長・浅井新一郎・土木学会前会長）、および実行委員会（会長・井上孝・東京大学名誉教授）により準備が進められていますが、我が国をはじめ欧米、アジア等の各国から幅広い参加が予定されています。

2 日本開催の意義

日本の新交通システムは、主としてバスと鉄道の中間の輸送能力をもつ中量輸送システムとして普及しましたが、世界的にはこのほか大都市都心部における短距離交通に對心するシステムや、開発地域のポテンシャル向上のため、開発と一体的に導入されたシステム等、概念的にも技術的にも極めて多様なシステムが普及しています。

様々な都市交通問題を抱える我が国においても、多

様な新交通システムの新たな展開が大いに期待されています。

総合交通体系の確立が最重要課題である日本の各都市関係者に、新交通システムの「多様な概念と最新の技術」の吸収および欧米並びにアジアの関係者との意見交換の機会を提供することは、非常に意義深いことであると思われます。

3 会議概要

開催期間：平成三年一〇月七日(月)～一〇日(木)

会場：パシフィコ横浜(横浜みなとみらい21地区)

テーマ：新交通システムの将来展望 (Future Prospects on APMs)

使用言語：英語、日本語

参加者：日本二三〇名、欧米五〇名、日本を除くアジア諸国二〇名、計三〇〇名を予定。

展示：隣接会議室において、日本の新交通システム紹介および海外企業によるPR展示を行う。

登録料：三〇、〇〇〇円 登録料にはすべてのプログラムの参加費用、会議資料一式、四日間の昼食代等が含まれます。

問い合わせ：APM国際会議事務局

電話 〇三(三四七二) 八三九一

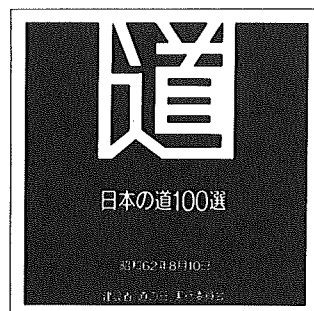
FAX 〇三(三四四九) 二四七五

〒107 東京都港区赤坂八―五―三二

赤坂山勝ビル(株)インターグループ内

五箇山トンネル

——国道304号(城端町～平村)——



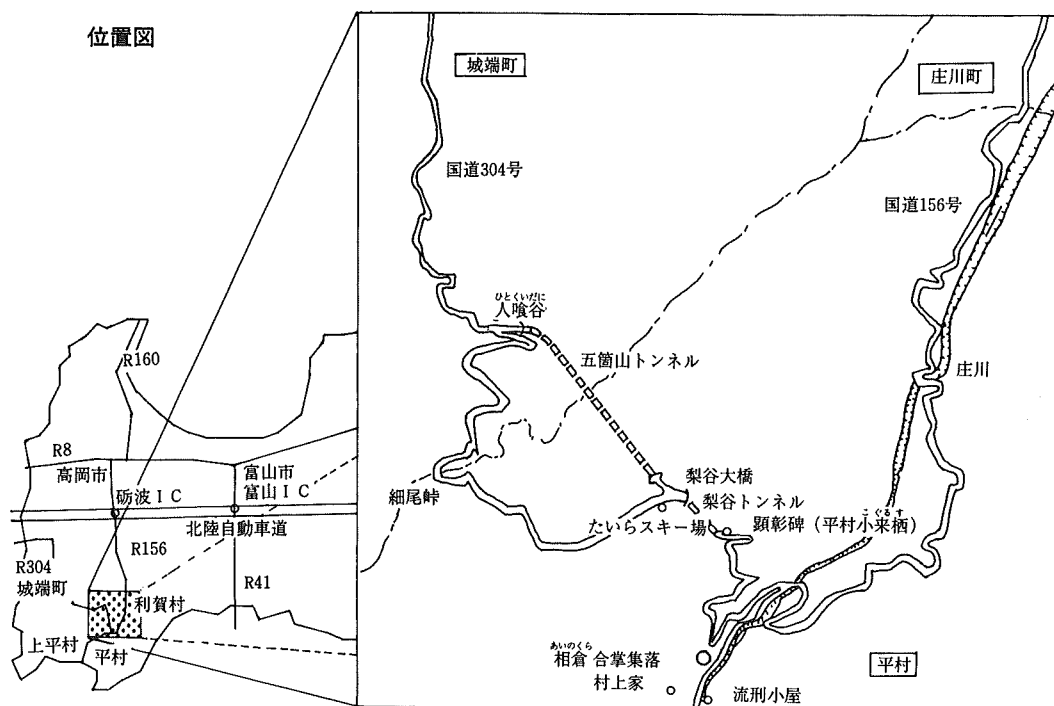
富 山 県

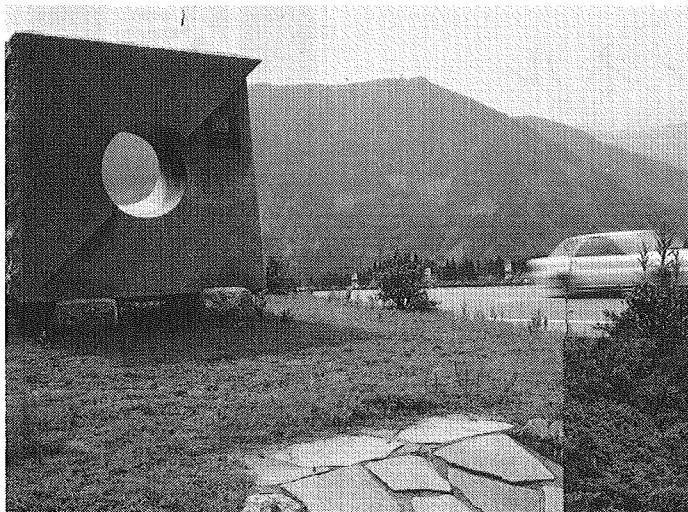
この道路が向かう「越中五箇山」とは、富山県の南西部、現在の東礪波郡平村・上平村・利賀村を合わせ古くから呼ばれてきた地域であり、その由来は、「赤尾谷」・「上梨谷」・「下梨谷」・「小谷」・「利賀谷」の五つの谷間に集落が形成されていたことから、五箇山の名称となったと言われている。

この地は、寿永の昔、栄華と権勢を誇った平家一族が、源平の戦いに破れて安住の地を求め、熊本県の五家荘・宮崎県の椎葉・徳島県の祖谷と同様、山深きここ五箇山へと落ちのび、また、南北朝時代には、吉野朝の遺臣たちが飛驒を経て五箇山中へ逃れて土着した所等と、いわれている。

徳川時代には、加賀藩前田家の支配下に入り、地域特性を生かし年貢米に変わり塩硝や和紙を製造し、これを藩に納めたところでもある。塩硝は、軍用火薬の原料で、家屋を利用して

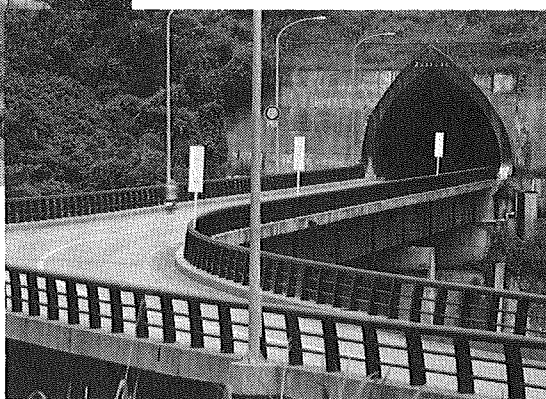
位置図





顕彰碑

国道304号を図形に例えた㊦角、㊦角、㊦角を基本に中央の空間は五箇山トンネル、斜線は道を表し、明日への発展を表現している。



梨谷大橋と五箇山トンネル

山草を腐熟させて成分の硝石を取り出したものである。

一方、地理的悪条件の隔絶性が利用され、藩の流刑地ともされていた。庄川には、当時橋もなく籠の渡しによって流刑人は対岸の右岸に渡された。急峻な山々に囲まれた当地は、陸の孤島であり流刑地としては最適だったであろう。

明治を迎えると、廃藩置県により藩御用の塩硝の買い上げが廃止され、住民は困窮にあえぐが、先覚者達の開発努力による製紙・絹織物・和紙製造等により乗り越えている。

このように、悲哀を秘めた歴史と閉鎖的な自然条件という特異な環境から、独自の文化と生活方法を創出固定させながら、五箇山特有の風土的文化遺産を生み出し、現在に残してきている。代表的なものとして合掌造りがある。積雪地帯にふさわしい生活の知恵から生まれた茅葺きの合掌造りは、合理的かつ格

調高い構成美を具えた建築物として全国的に知られている。また、民謡・民舞も多く、代表的なものとしては「こきりこ節」「麦屋節」等がよく謡われている。

* * * *

城端町から越中五箇山平村へは、国道三〇四号を利用することとなるが、行く手には標高一、〇〇〇m級の急峻な山々が立ちはだかつており、この道路ができるまでは、細尾峠越えを余儀なくされていた。峠への道路といえは、山腹を縫う狭隘な道で、難所を極め、降雨時には落石が頻発する等危険が多く、また、冬期には6m以上の積雪で雪崩も多発し、一月中旬から翌年四月まで、全面通行禁止となる極めて弱い道路であった。

その昔、ボッカの隊列が朴峠において雪崩に会い、一瞬のうちに谷底につき落とされ、行方不明となったために名付けられた「人喰谷」と呼ばれる谷があ



相倉合掌集落

ることや、この道路が国道三〇四号となつてからは、別名「三〇四（ミナゴロシ）」と呼ばれることがあったことから、いかに険しい箇所を走る道路であつたか想像できると思う。

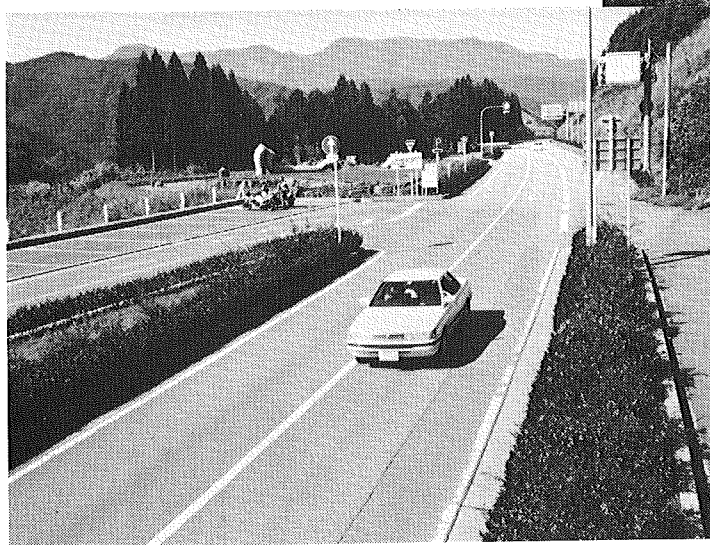
この道路改良事業は、昭和四〇年にスタートし、約二〇年の歳月をかけ完成した。まず、昭和四九年五月に梨谷トンネル（八二二m）の完成、昭和五五年一二月に梨谷大橋（二四五m）の完成、そして断層破碎帯から



細尾峠越のお守り不動尊

の大量出水を克服し昭和五九年三月に五箇山トンネル（三、〇七二m）が完成し、城端町〜平村間が、これまでの二四・五kmから一二・九kmに短縮されて結ばれたのである。ここに、住民の長年の悲願であつた「交通隘路の解消」「冬期交通の確保」が実現したのである。これにより、生活物資の確保・救急医療・防災等地域住民の生活安定が図られること、平地への通勤が容易になり若者の定住が望めること、

人喰谷

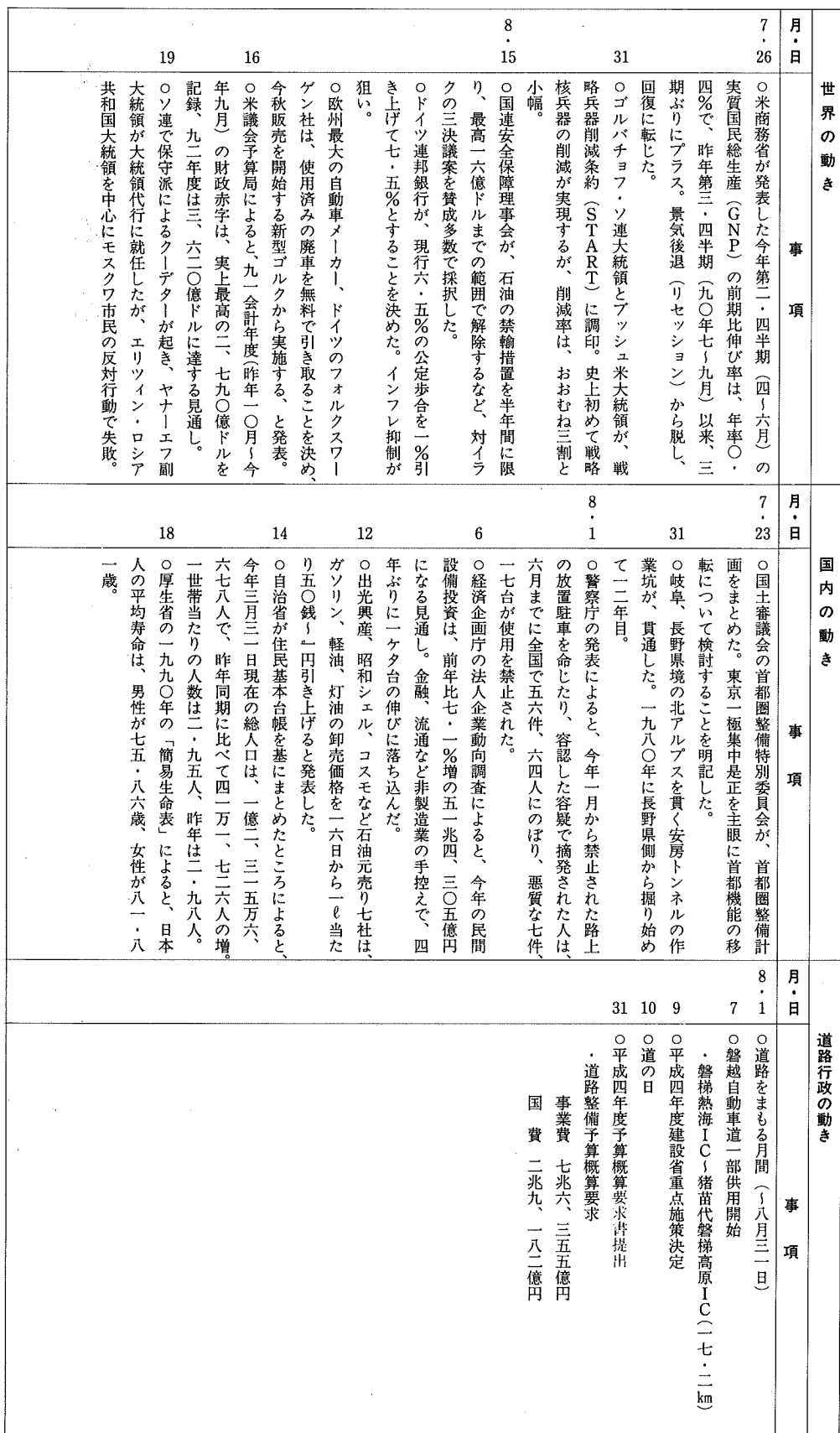


サルビアの咲くフラワーライン

産業・経済・文化の発展がより期待できること、白山国立公園と秘境五箇山とを結ぶ一大観光ルートが実現したこと等、この道路の完成は、大きなインパクトであり、五箇山の今後益々の発展に寄与することはまちがいないものと確信している。

五箇山は、四季折々に姿を変え自然を十分満喫させてくれる素晴らしいところである。この道路沿いは、六月から一月までの半年間、サルビア・インパチエンス等、赤や黄色の鮮やかな花が咲くフラワーラインとなり、ドライバーの心を和ませてくれる。

国道三〇四号は、花にさわれ合掌の里へとみちびいてくれる詩情豊かな道である。



編集雑記

昔も今も天下泰平、家内安全は折りの対象である。人間は天災地変、あるいは事故病気などの生活不安に、絶えず脅やかされている。それ故、人々はおちついた泰平な世の中、無事な家庭をいつも願ってきた。

泰平の泰を国語辞典で見ると、ゆとりがある。やすらか、の意とある。がもう一歩

突込んで漢和辞典を引くと、この泰の字の由来がもつとはつきりとする。泰は脚部に水の字がある。従って索引ではㄥ(さんずい)の部に属する。大字典はこの文字の成り立ちを次のように述べている。「大と廿(両手)と水の合字。本義は水にぬれて滑らかにすべる義。大は音符。後世大の義をとり、安し広し大なり等の義とす。」とある。

要するに、大河の岸に立って水を両手ですくつたら、指の間から水が流れ落ちたと云うのが字源であるとしている。水が滑るように流れる状態をなせ泰と言うのか、辞書ではこれ以上の説明はない。これでは私達が泰の字に寄せている安定感のあるイメージとは大分違う。もっと詳しい特別な

書物でも見れば判るかも知れない。が水が滑り落ちることを泰の字源としていることについて、易経六十四卦の一つ地天泰の卦をヒントに私見を述べたい。

日本人は仏教の影響からか、山紫水明の風土が然らしめるのか、水の流れに一種独自の感慨を持ち続けてきた。その代表的なものは、昔中学で悩まされた古典「方丈記」の冒頭の一節だろう。

「ゆく河の流れは絶えずして、しかも、もとの水にあらず。よどみに浮かぶうたかたは、かつ消え、かつ結びて、久しくとどまりたる例なし。世の中にある、人とすみかと、またかくのごとし。」

萬物は流転。人間の営みで永遠に泰らかなものは何一つないとし、これを水の流れのほかなさに譬える無常観、また現状から逃避する遁世と言う行動。このような諦観の背後で、主家の安泰を願い、永遠なるものに憧れを懷いてきた。

ところが、泰の字を作った漢民族の考えは、もつと粘っこい。水が常に流れ去り、もとの水でないからこそ、河は機能を保ち安泰であるとする。見方が違うのである。安泰とか、泰平と言うのは、外から見ての

こと。歴史が見ることで、現実の泰の中味は上下、あるいは陰陽が互いに交流し変化しつつ、しかも全体から見ると安定の状態にある。これが泰の現状が長続きする原因だと言う。指の間から水が流れ落ちた現象を見て、「これで河は安泰だ」と考えた古代中国人は日本人より一枚も二枚も現実的だといえる。

易経地天泰の卦は次のように言う。

象曰。泰小往大来。吉亨。則是天地交而

萬物通也。上下交而其志同也。

役所や企業の人事異動も、組織を泰に保つために必要なことだし、個人としても常に知識を補充しなければ泰を保つことはむずかしい。泰には不断の努力が求められているのである。

ただ家庭の場合、私生活にあまり変化があつては困る。だから家内は安全と言う。私達は天下泰平と、家内安全をちゃんと使わけて祈っているである。(が)

10月号の特集テーマは

「平成四年度道路関係予算

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

〒102 東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階 TEL03(3234)4310・4349

定価700円(本体価格679円)

FAX03(3234)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