道路行政セミナー

1992 SEPTEMBER 9

口絵■平成四年度「道の日」中央行事

巻頭言■生活と道 道の日実行委員会会長 高橋国一郎 1

特集／平成五年度道路関係重点施策

平成五年度重点施策について 道路局道路総務課企画官 加藤 利男 3

総合的な道路環境政策の推進 道路局企画課道路環境対策室環境対策第一係長 今泉伸一郎 8

渋滞対策の推進 道路局企画課道路経済調査室調査第二係長 横田 敏幸 14

平成四年度「道路をまもる月間」行事 道路局道路交通管理課 19

・東北地方建設局 20 ・関東地方建設局 21

・北陸地方建設局 22 ・中部地方建設局 24 ・近畿地方建設局 25 ・中国地方建設局 26 ・四国地方建設局 28

九州地方建設局 29 ・北海道開発局 30 ・沖縄総合事務局 31

平成四年度「道の日」中央行事について 道路局道路総務課 33

平成四年建設白書の概要 建設大臣官房政策課総括計画官室 35

道路建設に伴う電障対策と都市型CATV事業の開局まで 関東ケーブルテレビジョン株式会社専務取締役 牛島 一 51

阪神高速道路梅田出口供用開始—立体道路制度適用第一号 阪神高速道路公団業務部業務課 57

◈時・時・時…… 62

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。

特集／平成五年度道路関係重点施策

平成五年度重点施策について

建設省道路局道路総務課企画官　加藤　利男

一　はじめに

平成五年度建設省重点施策が、平成五年度予算概算要求に先だって八月七日に公表された。その副題に「ゆとりとうるおいのある国民生活の実現を目指して」と銘打たれているように、平成五年度においては快適な生活環境等の実現を図り、国民一人一人が豊かさとゆとりを日々の生活の中で実現できるうるおいのある社会をめざした施策を推進することを課題の基本に据えており、主要課題として次のとおり述べられている。

「建設行政の目標は、住宅・社会資本の整備等を通じて、安全・快適な国民生活と活力ある経済社会を実現するとともに国土の均衡ある発展を促進することにある。

とりわけ、新経済計画（生活大国五箇年計画）においても示された『地球社会と共存する生活大国』の実現に向けて住宅・社会資本の充実を図ることは、建設省の使命であり、快適な生活環境等の実現を図り、国民一人一人が豊かさとゆとりを日々の生活の中で実感できるうるおいのある社会を実現することが求められている。

このため、平成五年度においては、新たに第11次道路整備五箇年計画及び第3次急傾斜地崩壊対策事業五箇年計画を策定し、また引き続き各種五箇年計画に基づき、内需主導型の経済構造の定着を目指して、住宅・社会資本整備の一層の強力な推進を図ることが必要である。

また、住宅・社会資本整備の推進に当たっては、経済状況等に機動的・弾力的に対応しつつ、生活関連重点化枠や公共投資充実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、特定公共用地等先行取得資金融資制度の積極的活用等総合的な公共用地対策等を強力に推進することが不可欠である。

このような建設行政を取り巻く情勢を踏まえ、来年度においては、ゆとりとうるおいのある国民生活の実現を目指して、特に次の事項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　快適な生活環境を実現する上では、これ

まで取り組んできた生活環境の改善・向上に資する道路、河川、下水道、都市公園等の整備等をより一層推進することに加えて、地球的規模での環境問題への取組の重要性を踏まえ、さらに良好な環境の創造に向けて、施策の総合性・計画性の確保を図るとともに、新たな事業を創設する等、より一層の充実を図る。

2　豊かさとゆとりを実感できるうるおいのある生活の最も基盤となる住宅については、その取得が困難となっている大都市地域においても中堅労働者が適正な支出で住宅を取得できることが可能となることを目指して住宅取得対策の一層の充実を図る等住宅・宅地対策を強力に推進する。

3　あわせて、国民生活の基盤の拡充を図るため、生活者の暮らしと豊かさを支える道路整備の一層の推進、豊かな都市基盤の充実及び安全な国土の実現に向けた施策の充実を図るとともに、これらと併せて、総合的な公共用地対策の推進を図る。

4　また、国土の均衡ある発展と活力ある地方の実現を図ることが重要であり、このため、「地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律」（地方拠点都市法）に基づく地方拠点都市地域の整備を強力に推進するとともに、地域高規格幹線道路を軸とした道路ネットワークの整備や都市のみならず農山村地域の居住環境の整備等を推進する。

5　さらに、これらの施策を支えていく技術開発について一層の推進を図るとともに、建設産業における生産性の向上、人材の確保・育成等、不動産業における事業手法の整備、流通市場の活性化等それぞれ時代の流れに応じた施策の展開を図る。」

二　主要課題へ対応した道路施策

次に、この主要課題に対応する建設省の各種施策を項目で紹介するとともに、それに対応する道路事業施策のうち主要なものを紹介する。

第一　良好な環境の創造

1　環境共生型都市構造等の実現

○　総合的な交通環境政策の推進

自動車交通に起因する騒音、大気汚染の防止、地球温暖化防止等の課題に的確に対応し、良好な道路環境を実現するため、バイパスや環状道路の整備等道路の体系的整備を進めるほか、道路利用の効率化、生態系との調和、沿道環境の保全、緑化の推進及び快適な道路空間の創造に関する「道路環境計画」を策定し、地域の状況に応じた交通環境対策を強力に推進する。

また、物流形態の変化に対応した広域物流拠点の整備を促進するため、流通業務地区の整備を行う対象都市を拡充するとともに、物流に関連する多機能な施設の受入れを可能とする等により広域物流拠点の整備を推進する。

さらに、沿道生活環境の改善を図るため、幹線道路と調和した沿道土地利用への転換を促進する沿道関係制度の拡充を図るとともに、公園と一体となった幅の広い環境施設帯及び歩道の設置の推進等を図る。

2　自然環境の保全及び再自然化の積極的な推進

○　自然生態系との調和

新たに策定する「のり面植栽行動計画」等に基づく道路空間の積極的な緑化及び豊かでうるおいのある斜面空間の形成、けものみち等生態系調和型構造を有するエコロードの整備等の再自然化を積極的に推進する。

3　エネルギー・資源の効率的利用及びリサイクル等の推進

4　良好な景観の形成・保全

○　道路の利活用者が快適に感じ、地域の誇りとなるよう、緑化や電線類の地中化、幅の広い歩道の整備を推進する。

5　環境アセスメントの的確な推進及び調査・研究、技術開発等の推進

○　自然や人に優しい道路素材の活用・普及を図るための技術面の審査等の制度を創設する。

第二　ゆとりのある住生活の実現

1　住宅取得対策の充実

2　良質な賃貸住宅の供給の推進

3　高齢化社会に対応した住宅整備の推進

第三　国民生活の基盤の拡充

豊かさとゆとりを実感できる社会の実現を図る上で、これを支える基盤の拡充を図っていくことが重要である。

このため、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を図るため、第11次道路整備五箇年計画を策定し、道路網を体系的に整備するとともに、そのために必要な財源の確保を図る。

1　生活者の暮らしと豊かさを支える道路整備の推進

○　利便性の向上を図るための道路の設備

交通渋滞の解消を図るため、バイパス整備や交差点改良事業等により交通容量を拡大するとともに、交通需要マネジメント施策等の実施を図るため、官民による推進体制の下、「新渋滞対策プログラム」を策定し、対策を実施する。

また、沿道における大規模な開発に伴い、交通への影響が生じる際には、その影響を事前評価し、道路管理者、地方公共団体及び開発者の適切な協力の下に所要の対策を推進する。

○　快適さの向上を図るための道路の整備

道路サービスの向上を図るため、一般道路に休憩施設を設置する際に、地方公共団体等が整備する地域振興施設等と一体化し、「道の駅」として地域交流の核の形成を図る。

また、一定の要件を満たす沿道の施設を休憩施設として認定する制度を創設する。

さらに、中心市街地内の道路の沿道において、都市施設や地区計画の決定、壁面線の指定、道路開発資金の活用など、官民の共同により沿道地域に歩道の機能を補完する公共的空間を連続的に確保するための方策を充実する。

加えて、市街地等における道路交通の円滑化を図る観点から、共同溝の整備を推進するとともに、道路管理者と占用者との調整方策の充実を図り、占用工事等の総量の抑制や工事期間の削減を推進するインセンティブを与えるような総合的な施策を通じ、道路の掘り返し工事等の削減に努める。

○　安全の向上を図るための道路の整備

年間一万一千人にも及ぶ交通事故死者数の減少を図るため、都道府県単位に常設の地方事故調査委員会を設置し、事故実態に即した対策の立案等を行い、事故多発地点等における効果的な交通安全対策を推進する。

また、高齢者・障害者が安心して通行できるよう幅の広い歩道、スロープや昇降装置の付いた立体横断施設等の設備を推進する。

2　豊かな都市基盤の充実

○　駐車場等設備の一層の推進

交通渋滞の解消、交通事故の防止及び中心市街地の活性化を図るため、駐車場整備を引き続き積極的に推進する。

また、荷捌きによる路上駐車を防止するため、荷捌施設について、附置義務化を図るとともに、道路事業により、その

整備を推進する。

さらに、公共駐車場と民間建築物との一体的整備、パークアンドライド及びカープーリングを推進するための駐車場（バス等への乗り継ぎ・乗り合いの拠点となる駐車場）の設備等を推進する。

3　安全な国土の実現

4　総合的な公共用地対策の推進

○　国庫債務負担行為に基づく用地先行取得制の積極的活用

第四　活力ある地方の実現

1　地方拠点都市地域整備の推進

2　活力ある地域づくりのための道路整備

○　広域道路整備基本計画の策定制度の創設

地域の総合的な発展の基盤となる道路ネットワークについて、今後の計画的、重点的整備の基本となる「広域道路整備基本計画」を、有識者等の意見を踏まえつつ、関係する道路管理者が共同で策定する制度を創設する。

○　地域高規格幹線道路の整備推進

全国的な高規格幹線道路と連携して地域構造を強化し、地域活性化に必要な規格の高い幹線道路について、優先的に整備すべき区間・路線を地域高規格幹線道路として具体的な計画を策定し、整備を推進する。

○　積雪寒冷地域及び奥地等の道路整備の推進

冬期モビリティの確保と雪に強い地域づくり等の計画的推進を図るため、第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画を策定する。

また、奥地等の産業の振興を図るため、基盤となる総合的なネットワークづくりを計画的に推進する第8次奥地等産業開発道路整備五箇年計画を策定する。

3　農山村地域の居住環境の整備

第五　技術開発と建設産業・不動産業政策の推進

1　技術開発の推進

2　建設産業・不動産業政策の推進

三　道路事業の主要施策

前述の建設省の主要課題に対応した道路施策のほか、道路事業の主要施策として、「経済・社会の新たな変化を踏まえ、活力ある経済に支えられた「ゆとり社会」を実現するため、道路は「人とくらしを支える社会空間」であるという視点に立ち、第11次道路整備五箇年計画を策定し、総合的な施策を展開する。これにより、生活者の暮らしと豊かさを支え、活力ある地域社会の実現を図る」ものとし、以下の施策の展開を図ることとしている。

1　幹線ネットワークの充実・強化

全国的な自動車交通網の形成を図るため、高規格幹線道路網一四、〇〇〇kmの整備を一層推進するとともに、高規格幹線道路と一体となって機能する幹線ネットワークの充実・強化を図るため、地域高規格幹線道路を軸とした地域の広域幹線道路の整備を推進する。

2　有料道路制度の活用による道路整備の推進

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。

また、適正な料金水準の下で、利用者の理解を得つつ、有料道路制度を活用していくため、経費削減を一層推進するほか、償還制度の運用の改善、助成方策の拡充を図る。

さらに、事業主体や料金体系を異にする各種の有料道路をより利用しやすくするため、カードシステムの導入の推進等を図る。

3　効率的な交通体系実現のための公共交通機関の利便性の向上

地域の状況及び各種交通機関の特性を生かし、公共交通機関を最大限有効活用するため

の道路の整備や利用に関する計画（モーダルミックス推進計画）を策定し、効率的な交通体系を実現する。

その一環として、バスレーンのカラー舗装化やバス停のハイグレード化事業を推進するとともに、交通結節施設における動く歩道等の整備やバス停と周辺空間との一体的整備を推進する。

4　交通の安全確保のための道路整備

路地や裏通りでの通過交通を排除し、交通の安全確保、生活環境の改善等路地の復権を図るため、コミュニティ道路の整備等を推進する。

また、児童等の交通の安全を確保するため、通学路の整備を図る。

さらに、高速道路における交通安全対策を強力に推進する。

5　歩行者や自転車のための道路整備

歩行者や自転車の動線に即したネットワーク整備のため、道路の整備・管理・運用等に関する計画を市町村を中心とした道路管理者等からなる協議会により作成し、これに基づき、駅周辺等において、幅の広い歩道、自転車道網及び駐輪場の整備を推進する。

6　安全で信頼性の高い道路ネットワークの整備

地域の基幹となる道路ネットワークにおいて、通行規制の発生頻度を低減させるため、安全・信頼性ネットワーク事業を推進する。

また、防災点検に基づき、危険箇所の解消を推進するとともに、震後交通を確保するため、震災点検に基づく道路の耐震性の向上を図る。

さらに、道路施設以外の関連施設に対する点検により、沿道施設等を含む道路の耐震性を強化する。

7　道路利用者への情報サービスの拡充

安全、円滑、かつ快適な道路交通を実現するため、路線番号、標識、キロポスト等の整備により、わかりやすい道路案内システムの構築を図る「POINTERプロジェクト」を推進するとともに、高速道路と一般道路の連携など道路管理者等相互間の情報の交換、異常気象時に通行規制区間の手前において行動の判断ができるような情報の提供等、道路利用者への道路交通情報提供の高度化を図る。

また、住民からの道路に関する苦情や問い合わせ、相談等の総合的な窓口（道路一一〇番）を設ける。

さらに、我が国で生活する日本語を理解できない外国人への道路情報サービスのため、外国語による道路交通情報の提供を図る。

8　インターチェンジ等における地域と一体となった整備の推進

地域の拠点を育成し、地域振興、活性化を図るため、高規格幹線道路インターチェンジと地方公共団体等による地域周辺開発との一体的整備を図るとともに、地域の自主性を尊重した新たなインターチェンジの設置手法の検討を図る。

また、サービスエリア・パーキングエリア等について、沿道地域からの利用促進、商業・公園機能等の付加・連携を推進する。

四　おわりに

道路はあらゆる国民生活、社会経済活動を支える最も根幹的な社会資本であり、豊かでゆとりある生活大国を実現するためには、国民の要請に応え道路整備の立ち遅れに緊急に対応する必要がある。

平成五年度に策定することとしている第11次道路整備五箇年計画ほか二つの五箇年計画は、こうした観点から機能、役割を異にする各般の道路の整備を強力に推進することとしており、計画要望額の満額確保を図るとともに、平成五年度はこれら計画の初年度として、上に述べた重点施策に強力に取り組み、道路整備の推進を図ってまいりたい。

特集／平成五年度道路関係重点施策

総合的な道路環境政策の推進

建設省道路局企画課道路環境対策室環境対策第一係長　今泉　伸一郎

はじめに

近年、自動車交通需要の著しい増大と人口、産業の急速な都市への集中に対する社会資本の整備の相対的な立遅れの結果、自動車交通による様々な環境問題が提起されることとなった。

道路交通による、騒音、大気汚染等の環境問題に対し、道路管理者は従来から道路環境対策を推進し、道路と環境の調和を図るべく努力を重ねているが、道路を中心とした騒音、大気汚染等の環境問題は依然として道路行政上の重要課題の一つである。

また、近年、ゆとりある豊かな社会やくらしの実現のための生活に密着した社会資本の整備を求める声が内外から高まっている。

一　道路環境の現状

既に述べたとおり、都市部の幹線道路を中心とした騒音、大気汚染の環境問題は道路行政の大きな課題である。

建設省の試算によれば、騒音については、平成四年三月末における二車線以上の一般国道及び都道府県道で騒音規制区域又は用途地域内において環境基準及び要請限度を超えるものが、それぞれ一四、七〇〇km及び三、五〇〇kmに達している（**表1**）。

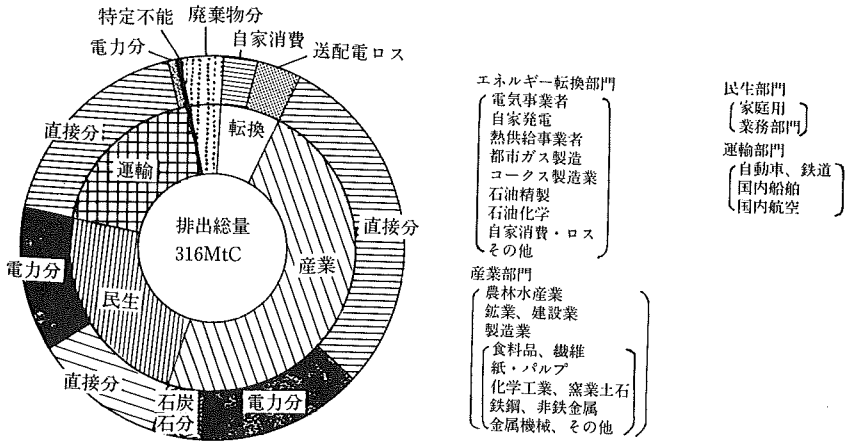
また、大気汚染については、一酸化炭素は昭和四〇年代後半以降改善の傾向にあり現在はすべての測定局で環境基準を達成している

表1　夜間騒音に係る環境基準の達成状況

(km)

道路種別	騒音規制区域又は用途地域通過延長	環境基準達成延長	環境基準超過延長	うち要請限度超過延長
一般国道	16,000	8,900(56%)	7,100(45%)	2,200(14%)
都道府県道	30,400	22,800(75%)	7,600(25%)	1,300(4%)

注1）平成2年度道路交通センサスより試算
　2）2車線以上の道路



(注) 排出量は炭素換算。二酸化炭素の質量になおすには3.67を乗じる。(「平成4年度環境白書」、環境庁)

図1　我が国の二酸化炭素排出量(平成2年度：炭素換算)

が、二酸化窒素についてはほぼ横ばい状況であり、東京、横浜、大阪等大都市部においては多くの測定局で環境基準を達成していない状況にある。

さらに、近年、二酸化炭素やメタン等による地球の温暖化が地球環境問題の一つとしてクローズアップされており、CO_2の安定化が世界的課題となっている。環境庁によれば、日本のCO_2排出量のうち運輸部門は一八・五%を占め、そのうち約九割が自動車から排出されると試算されている（図1）。

二　道路環境対策の体系

我が国の道路網はネットワークとしての整備が必ずしも十分でない状態にあり、長距離、中距離、地先交通等各種の自動車交通が一本の道路に混在した形で集中するという状態にあり、これが道路環境問題を生む大きな要因となっている。したがって、今後の道路整備においては、バイパス、環状道路等の道路網を体系的に整備し、通過交通を迂回させ域内交通の分離を促進することにより、既成市街地の交通混雑の解消を図るとともに、沿道の生活環境保全のための窒素酸化物、騒音等の低減、CO_2抑制のためのエネルギー利用の一層の効率化を進める必要がある。なお、バイパス等の整備は現道の沿道環境改善に効果的な対策であるが、バイパス等の沿道に新たな環境問題が生じないよう、現在及び将来の土地利用の調和を図るとともに、必要に応じて環境影響調査等を行い、適切な環境保全策を講じることが肝要である。

道路環境対策としては、自動車構造の改善（発生源対策）を基本として、交通規制、交通取締の強化、道路網の整備、道路構造の改善、沿道土地利用の適正化等各省庁にまたがる各種の施策を総合的に推進することが必要である。

建設省においては、従来から現在の第10次道路整備五箇年計画に至るまで、道路施策として、

① バイパス、環状道路の整備
② 遮音壁、環境施設帯等の設置、緑化の推進等の道路構造面での対策
③ 沿道と調和した土地利用への転換を図る沿道整備

などを推進しているほか、新たな対策技術の開発にも取り組んでいるところである。

また、道路事業の実施にあたっては、昭和五九年に閣議決定された環境影響評価実施要綱に基づき、公害の防止及び自然環境の保全の観点から、所要の道路事業について、環境

影響評価を実施している（表2）。

三　施策の概要

1　新建議の概要

本年六月二二日、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・優しい環境をめざして―」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、従来の需要追随型の道路整備から、今後は量的な遅れを取り戻すこととあわせて、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。

また、道路は、社会性の強い空間であることから、道路を「社会空間」としてとらえており、交通渋滞、交通事故、環境問題などの困難な課題を解決するためには、関係機関との連携はもとより、異分野の技術の活用、企業や生活者など使う側の協力が不可欠であるとして、既存の行政の枠を超えた総合的な取組み、複合的な施策の推進を提言していることも大きな特徴となっている。

さらに、これらの施策を全国的に展開するため、幹線道路の将来規模や道路構造の基準を見直し、自動車中心の道路から人が主役の道路まで、ゆとりある道路づくりを、地域特性に配慮して進めることを提言している。

表2　閣議決定に基づき実施された環境影響評価の内訳　（平成3年）

道路	ダム	空港	埋立	面整備	合計
59 (138)	1 (6)	1 (4)	1　1 (13)	5 (14)	68 (175)

（注）括弧内の数値は平成3年末までの累計件数。
（「平成4年度環境白書」，環境庁）

2　総合的な道路環境政策の推進

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。

その際、全国的推進体制の整備のほか、それぞれの地域の環境の現状、地理的条件、産業・経済構造、交通条件等を十分勘案しつつ、各種の施策を適切に組み合わせて実施することが重要である。そのため、「道路環境計画」を策定し、道路にかかわる良好な環境の保全と形成のための施策を総合的かつ計画的に推進していくものである。

(1)　道路環境基本計画等の策定

国は、良好な道路環境の保全と形成に関する施策を総合的かつ計画的に実施するための基本的事項等を内容とする「道路環境基本計画」を策定し、①効率的な道路利用の推進、②生態系との調和、③沿道環境の保全、④緑化の推進、⑤快適な道路空間の創造、⑥自動車の構造改善等、道路環境政策の基本的事項を取りまとめるものとする。

(2)　地方の道路環境計画

各県単位に主要な道路に係る道路管理者（都市計画部局を含む）で構成される計画策定委員会を設け、当該県の環境の現状、地理的条件、産業・経済構造、交通条件等を勘案のうえ、「道路環境基本計画」に基づき以下の事項に関する「道路環境計画」を策定し、この計画に基づき関連施策を強力に推進するものとする。

なお、この計画には施策の種類等に応じ、対象となる路線や地域、短・中・長期等の目標とすべき時期を定め、関係道路管理者は重点的な事業の推進を図っていくものとする。

①効率的な道路利用の推進

鉄道・バス・航空・海運等の交通機関を最大限に有効活用するための道路の整備と利用に関する計画として「地域モーダルミックス推進計画」を策定し、交通結節点やバスレーンの整備、物流の効率化を促すロジスティクスセンターの整備等の事業を推進する。また、交通需要の平準化・物流の効率化を図る交通需要マネジメントの実施、開発計画の交通への影響を事前評価し必要な対策を行う交通アセスメントの実施等、道路の利用方法の適切な誘導を図る。

＊モーダルミックス推進計画に基づく事業の例

・駅と市役所の間等、主要な歩行者動線への動く歩道の導入、立体横断施設へのエスカレーター等の導入

・駅前広場などの整備、主要バス停のバスベイの整備

・物流拠点整備と併せた関連道路の重点整備

②生態系との調和

自然の豊かな地域において、動物用の道路横断トンネルやオーバーブリッジ、カエル等の産卵池の設置等、生態系全般との調和を図るための構造を備えた道路「エコロード」の整備推進を図る。また、道路空間の緑化を拡充しネットワーク化を進めることにより、ビオトープ（動植物の生息空間）の形成を支援するとともに、パーキングエリア等においては小鳥の巣箱の設置や観察施設の整備を行う等、自然環境とのふれあいの場の創出を図っていく。

＊エコロード事業

・国立公園等の区域内における道路の新設、改築においては、エコロードとしての構造の採用を基本とする。

・また、既存の道路については、動物接触事故状況を調査し、事故の集中傾向が見られる箇所においては、侵入防止柵や横断用ボックスを緊急に設置する（図2）。

③沿道環境の保全

環境施設帯について、騒音の低減等の観点だけではなく、町並みのうるおいを積極的に形成していく観点から、公園事業者との連携の下に公園との一体的整備を進め、緩衝空間の拡大を図る。また、幹線道路の沿道に適した土地利用への転換を促進するため、沿道居住者の移転及び移転後の跡地買取りに係る制度を拡充し、その積極的な推進を図るものである。

＊環境施設帯と公園の一体的整備

・兼用工作物としての位置付けを行い、実質的な広幅員化を図るとともに、ベンチ等の休憩施設、水辺等を取り込み、良好な環境形成を図る（図3）。

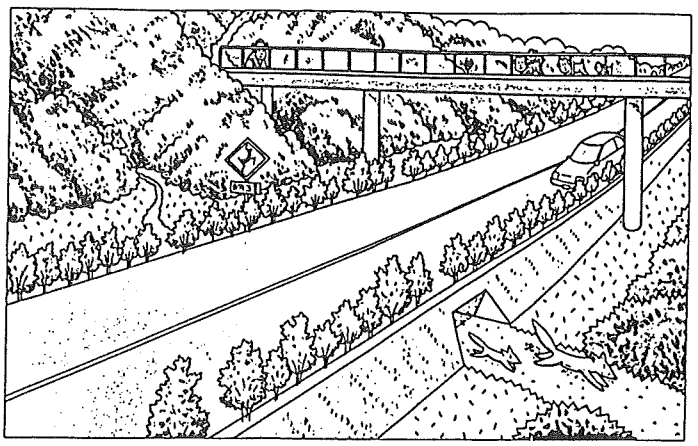


図2　エコロードのイメージ

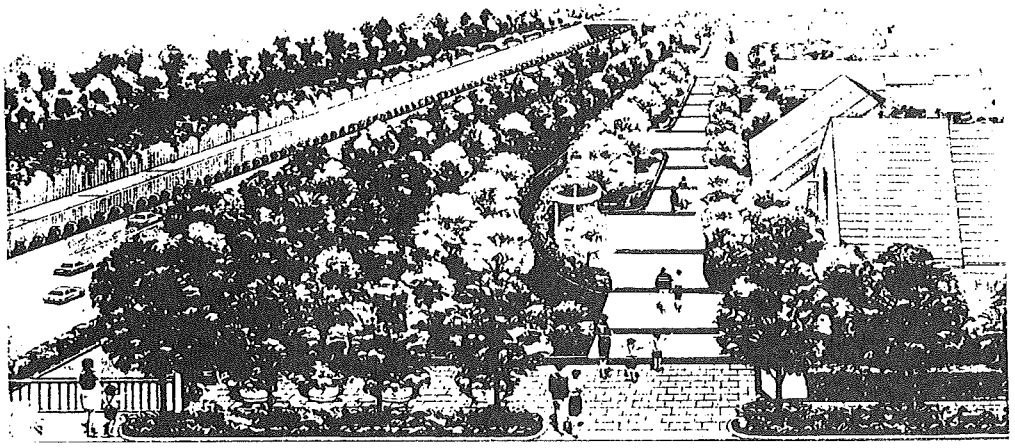


図３　公園との一体整備のイメージ

＊沿道跡地買取り制度

・高速自動車国道等自動車専用道路で、一定の要件に該当する道路の沿道の土地について、公共施設その他の公共の利便に供する施設又は騒音緩衝効果を有すると認められる施設としての利用計画があるときには、道路管理者たる公団が土地を買い取ることができる制度の確立を図る。

④緑化の推進

うるおいのある道路空間の形成に加え、地球温暖化の防止、沿道環境の保全に資する道路緑化を強力に進める。また、道路整備に伴って生じた盛土、切土空間については、「のり面植栽行動計画」を策定し、既存道路も含めて潜在自然植生等を活用した緑化空間に転換していく。

⑤快適な道路空間の創造

歩道の平坦性の確保、歩道と自転車道の分離、滑りにくく歩きやすい舗装ブロックの採用等、子供から高齢者まで全ての人にとって安心して使いやすい道路構造、道路素材（BRC:Better Road Ccomponent）の採用・活用を図っていく。また、シビックデザインの導入により、うるおいのある道路景観の形成を図る。

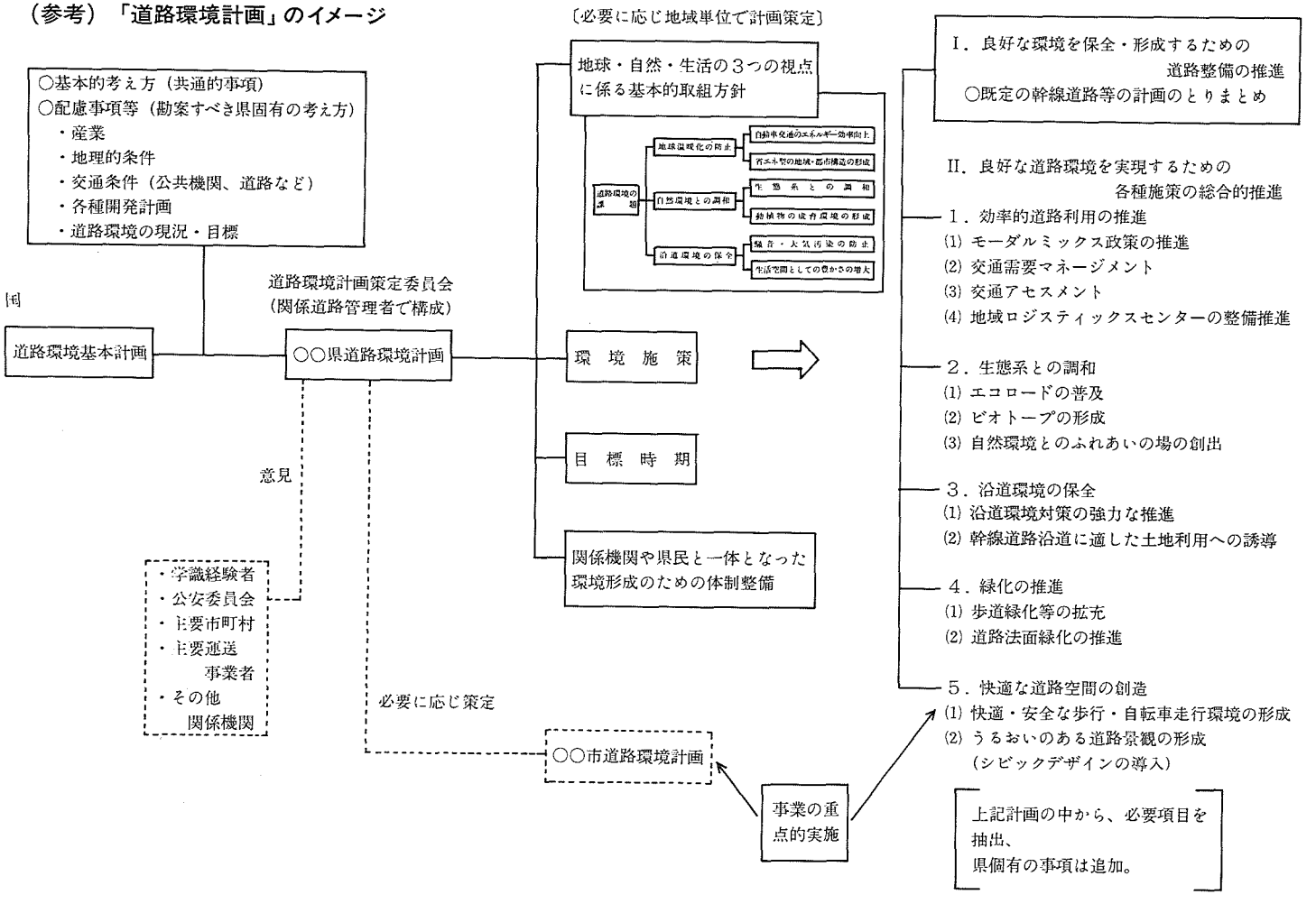
⑥推進体制の整備

道路管理者と住民が一体となって、良好な道路環境の形成に取り組むため、地域のボランティア活動の支援体制を確立、強化していく。

おわりに

我が国の経済社会やわれわれの日常生活を支えるうえで、自動車は生活の中に浸透しており、今後は、その利便性を享受しながら、自動車からの環境問題をできる限り少なくしていくことが必要である。そのため、安全・円滑で地球・自然・沿道環境と調和した道路ネットワークを形成するとともに、今後の高齢化の進展にも配慮した各種の道路環境政策を総合的に推進し、国民の幅広い理解と協力を得ながら、人・自然に優しい環境の形成に取組んでいくものである。

（参考）「道路環境計画」のイメージ



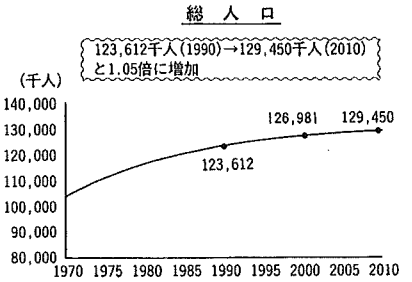
特集／平成五年度道路関係重点施策

渋滞対策の推進

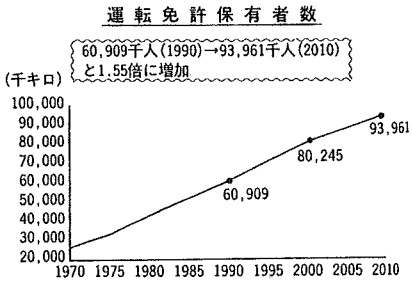
建設省道路局企画課道路経済調査室調査第二係長　横田　敏幸

一　自動車交通の展望

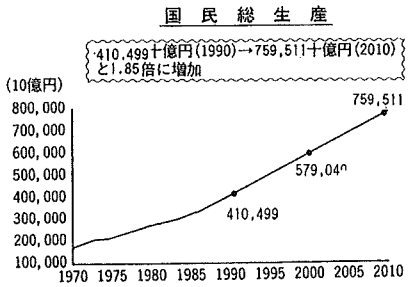
モータリゼーションの進んだ欧米でも自動車交通の増加が予測される。我が国においても、国民の生活の豊かさとゆとりへの指向は強く、運転免許保有者数の増加、自動車保有台数の増加が予想され、さらに経済の安定的成長が求められており、これらを背景として、自動車交通量は、今後も欧米諸国と同程度に増加すると予測される（図1、図2）。



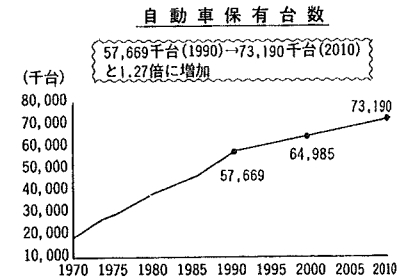
注）推移は総務庁国勢調査、
推定は厚生省人口問題研究所による。



注）推移は警察庁資料、推定は道路局による。

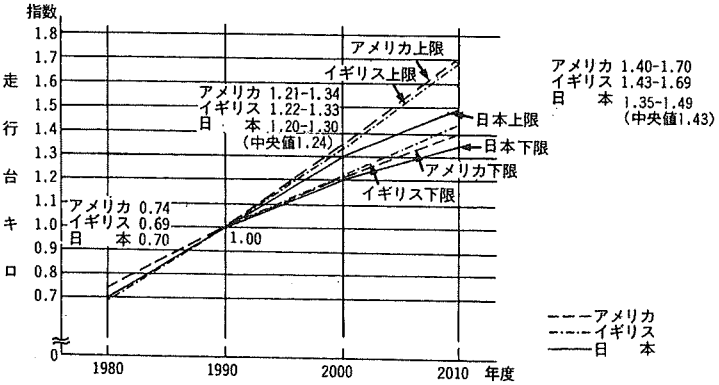


注）推定は「経済審議会2010年委員会報告」
（平成3年6月）及び「経済審議会企画・
公共部会報告書」（平成4年5月）に基
づく道路局推定による。



注）推移は「運輸省陸運統計要覧」、
推定は道路局による。

図1　運転免許保有者数、自動者保有者数の将来予測



注）1．建設省資料による。

図２　各国の自動車交通量の伸びの予測

二　渋滞の現状

交通の円滑化を図るために、従前から高規格幹線道路をはじめとする体系的な道路ネットワークの効率的整備を行ってきたところであるが、道路交通需要の大きな伸びや輸送効率の低下など自動車の使われ方の非効率化等により、例えば、大都市のＤＩＤ地区における平均旅行速度は最近の一〇年間約二二km／h前後での推移が続くなど改善されているとは言い難く、道路交通の円滑性が必ずしも十分確保されているとはいえない現状にある。

このような渋滞による旅行速度の低下は、社会・経済活動に大きな損失を与えており、平成二年度の交通状況から推計すると、全国の渋滞による時間損失は約一二兆円という莫大なものになる。

1　東京一極集中の傾向

渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るためには、基本的には東京一極集中を是正し、多極分散型国土の形成を図ることが必要であるが、現実には、中枢管理機能や国際的業務機能の集中にみられるように東京への一極集中傾向は一向に改善されていない。

2　平均走行速度の推移

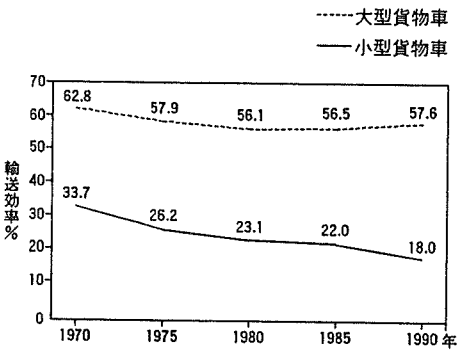
道路交通センサスの調査結果によれば、最近の一〇年間において、例えば大都市のＤＩＤ地区における平均旅行速度は約二二km／h前後で推移しており、改善されているとは言い難い状況にある。

3　渋滞による損失

渋滞によるこのような旅行速度の低下は、直接的、間接的に社会・経済活動に大きな損失を与えており、ちなみに平成二年度の交通状況から推計すると、渋滞による時間損失は約一二兆円という莫大なものになる。

4　輸送効率の低下

自動車交通量は増大の一途をたどっており、走行台キロベースで平成二年度には六、二八六億台キロとなるなど、この一〇年で約一・四倍にも達している。しかも、この交通量増大は自動車保有台数や運転免許保有者数の増加といった要因によるばかりでなく、乗用車一台あたりの乗車人員の低下やジャストインタイム輸送の進展等に伴う物流における貨物



注）「自動車輸送統計年報」（運輸省）による。

図３　貨物車の輸送効率の推移

車一台あたりの積載効率の低下など自動車の使われ方という質的な面の変化も大きな要因となっている（図3）。

三　渋滞対策の推進

生活の豊かさを支えるモビリティを向上させつつ、環境にも対応した社会を形成するためには、地域の実情に合わせて、道路ネットワークの効率的な整備などの交通容量の拡大施策とともに、ユーザーや関係機関等の協力を得て、道路の有効利用を促す交通需要マネジメント施策を組合わせて、総合的に実施し、円滑な交通を確保していくことが必要である（図4）。

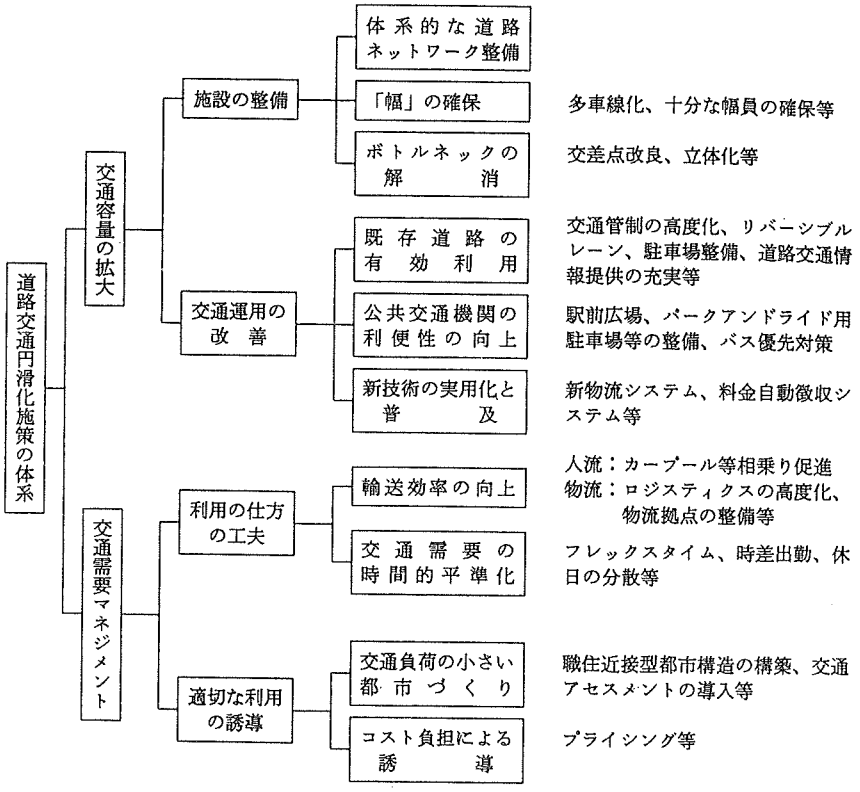


図4　道路交通円滑化施策の体系

〔施策の方向〕

1　高規格幹線道路の整備

東京一極集中を是正し、多極分散型国土の形成を図るため、高規格幹線道路網一四、〇〇〇kmの整備を強力に推進する。

2　環状道路の整備

大都市圏における道路ネットワークを形成する上で、放射方向環状方向のバランスを著しく欠いている現状に鑑み、通過交通の迂回を可能にし交通の適切な分散導入を図るため、環状方向の道路を早急に整備する。例えば、首都圏においては、三環状九放射の自動車専用道路ネットワークを完成させるべく、首都高速道路中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道などの環状道路の整備を推進する。

3　主要な交差点の立体化等

都市内の道路整備にあたっては、幹線道路

ネットワークを形成する上で欠けているリンクの補強を行うとともに、特に交通が恒常的に著しく集中してボトルネックとなっている主要な交差点については、交差点の立体化や鉄道の連続立体化等を推進することにより、交通容量の部分的な改善とネットワークとしてのバランスを保つ道路整備を行う（**図5**）。

また、交通容量の拡大と合わせて、交通需要マネジメント施策等の実施を図る「新渋滞対策プログラム」を策定し、対策を実施する。

4　交通結節点の強化とバス交通対策

大都市圏においては、適正な機関分担を維持し交通全体としての最適化を図るために、駅前広場、トランジットモール、短距離交通システム等の整備により、公共交通機関の利便性の向上を図る。

また地方圏においては、特に重要な公共交通機関であるバスについて、日常生活に欠かせない足としての役割を有していることから、バス交通の優遇、駅前広場やバス広場などの交通結節点の整備により、利便性の向上及び利用促進を図る。

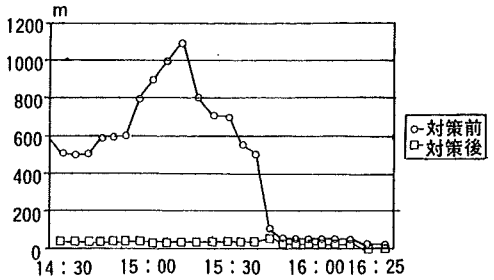
5　情報提供の充実

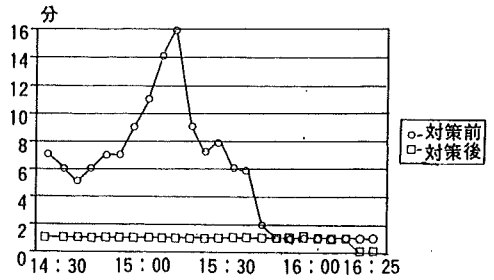
都市内においては空間制約が厳しいことから、限られた道路ストックを有効に利用するため、道路交通情報提供の充実化を一層進め、効率的な道路利用を促進する。

6　交通需要マネジメントの実施

大都市圏においては、圏域内の容量に合った需要で道路を使っていくために、国民の十分な理解と協力を得ながら、共同輸送等の推進による物流の効率化や自動車利用慣習の見直しを求めるなど、自動車の使い方の工夫を求める。

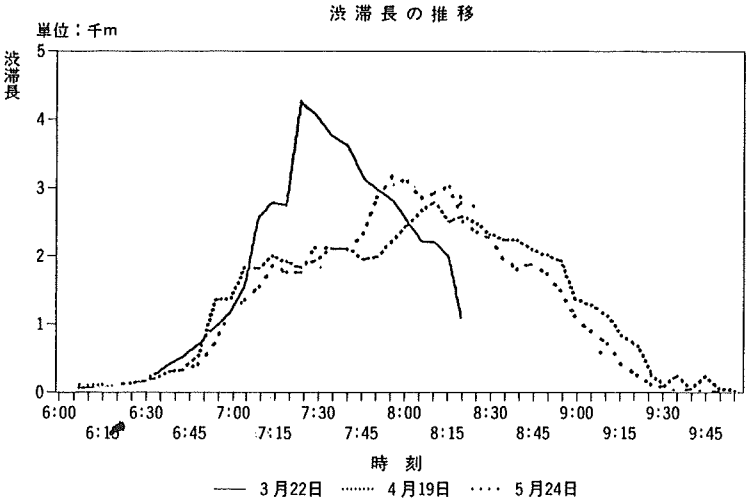
さらに、地方都市にあっては、ピーク時間に局所的な交通の集中が生じていることが渋





箇所　主要地方道大阪和泉泉南線
　　谷町３丁目交差点
対策　右折専用レーンの設置、交差点内のマーキング、地下横断歩道の設置
　　（平成２年４月完成）
効果　最大渋滞長　1,100m → 40m
　　最大通過時間　　16分 → １分

図5　アクションプログラムの実施効果事例
～大阪市中央区～



栃木県宇都宮市の工業団地では、立地企業への通勤車が始業時に殺倒し、市街地との間の幹線道路で著しい交通渋滞を引き起こしていた。平成２年４月にフレックスタイムを導入した結果、ピーク時に集中していた交通量が平準化されることによって、最長渋滞長が約4,000ｍから約2,500ｍに短縮され、宇都宮市内からの送迎バスの所要時間が47分から28分に大幅に短縮されるなどの渋滞緩和の効果がみられた。

注）古池弘隆、小林治夫、簗瀬和裕「フレックスタイム制導入による交通流の変化について」、第10回交通工学研究発表会論文集、平成２年11月による。

図６　フレックスタイム導入による渋滞緩和の例
～栃木県宇都宮市～

滞を招いていることから、フレックスタイムや時差出勤の奨励等交通需要の時間的平準化を促進する施策も合わせて行う（図６）。

７　休日交通の計画の充実

レジャー、文化活動等の余暇活動の活発化に伴って休日交通が増大してきていることから、その実態を十分把握した上で、将来の休日交通の動向を予測し、これに対応するための道路計画手法の確立を図る。

８　交通アセスメントの実施

新たな施設の建設等による開発が交通渋滞を生じさせないよう、開発と交通施設との調和を図るため、開発計画の交通への影響を評価する交通アセスメントの導入を行う。

平成四年度「道路をまもる月間」行事

平成四年度「道路をまもる月間」

建設省道路局道路交通管理課

「道路をまもる月間」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、都道府県をはじめとした各道路管理者、関係各省庁、関係団体等のご協力を得て、第2次道路整備五箇年計画の初年度でもあった昭和三三年から実施されている。

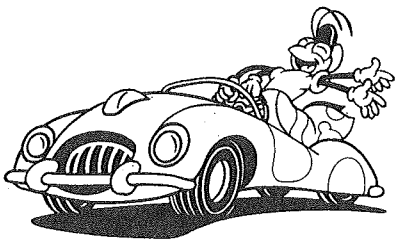
建設省では、本年も八月一日から八月三一日までの一ヵ月間を第三五回目の「道路をまもる月間」として、各種運動を実施した。

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、報道機関等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行った。

特に今年度は、二一世紀に向けた道路整備の長期構想と、第11次道路整備五箇年計画の策定年であることから、各地域においては、これらを念頭に置いた多数のイベントとともに、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、道路整備の重要性等について従来にもまして広く一般国民にその認識を広げることができた。

また、建設省では「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ているが、本年は二、一五四点もの応募作品の中から下記の六点が入選した。入選された方々については、表彰式が平成四年七月二九日に行われ、道路局長（代理・道路交通管理課長）から表彰状と副賞が授与された。

表彰された方々と作品は次のとおりである。



《優秀作》

「ふるさとの　匂いあふれる　マイロード」
四国地方建設局徳島工事事務所
井上　佳郎さん

《佳　作》

「わがままな　駐車が起こす　道脈硬化」
日本道路公団管理部管理課
糸山　清高さん

「ありがとう　季節の香を　運ぶ道」
沖縄総合事務局道路管理課
大城　吉一さん

「さわやかに　走れる道への　おもいやり」
沖縄総合事務局道路管理課
岡本　哲次さん

「豊かさと　文化を継ぐ夢ロード」
北海道開発局旭川開発建設部
佐藤　吉潔さん

「みちが泣く　積み過ぎ　ポイ捨て　立て看板」
中国地方建設局松江国道工事事務所
矢野　勲さん

次に、各地域から寄せられた「月間」及び「道の日」の活動状況等を紹介する。

「道路をまもる月間」、「道の日」を終えて

東北地方建設局

みちのくの短い夏を色どる夏祭りもたけなわとなる八月、「道路をまもる月間」、「道の日」の趣向を凝らした多彩な行事が熱気に包まれて繰り広げられた。

仙台では「道路フェア'92」を八月一日及び二日の両日、宮城県、仙台市、日本道路公団仙台管理局、宮城県道路公社及び建設省東北地方建設局で構成される「道路をまもる月間行事実行委員会」の主催で、仙台市役所前の勾当台市民の広場で盛況のうちに開催した。

テープカット等のオープニングセレモニーに引き続き、仙台市内四一校、二、四五二名の小学生から寄せられた道路絵画展の入賞作品、広く東北六県の皆様から二、五八七点に上る多数の応募を頂いた東北地方道路写真コンテストの入賞作品の表彰式を行った。

道路フェア'92においては、本年度が第11次道路整備五箇年計画の策定を進める極めて重要な年に当たり、広く国民のご理解とご協力を得る必要があることから、道路の重要性と二一世紀に向けた道路整備のあり方について紹介する特別コーナー「私たちのくらしと道」パネル展を行った。

パネル展は

(1) 豊かな未来の東北へ向けて
(2) 豊かなくらし快適な生活環境をつくる
(3) くらしの安全を守る
(4) 歴史の道、未来の道

という四つのテーマを設定し、それぞれに写真パネルを中心にわかり易い解説を加えた。

特に歴史の道、未来の道コーナーでは東北地方にゆかりの深い「奥の細道」についてハイビジョンテレビによるビデオ放送が終日行われ、じっくりと鑑賞されている方も多く、どのコーナーも私達の生活に深く密着した様々な道の姿や、豊かな

未来の東北地方を築くために計画・建設が進められつつある道路等について熱心に見学していた。

会場では道路絵画展、道路写真コンテストの入賞作品なども併せて展示を行ったが、さらに、道路に関する模型、実物大の信号機、協賛企業からの電気自動車の出展等、珍しい展示品に興味深げに多勢の方々が見入っていたのが印象的であった。さらに夏休み中であることから、親子連れにも楽しみながら道路に親しんでもらうために、ちびったドライブコース、レーシングカー、縁日コーナー、落書コーナー等を設けた他、イベントコーナーではコミカルパフォーマンスショー等を実施し、二日間の人出は約一五、五〇〇人にのぼった。

また、「道の日」には、仙台市で多数の参加者を迎え、東北の道を考える一〇〇人委員会の主催による「東北の道を考える公開シンポジウム」が開催され、パネリスト等による熱心な議論が行われ、東北地方の新しい道づくりのあり方についての提言がなされた。

管内道路関係事務所でも関係機関と合同で「道の日」を中心に各種の行事を展開した。青森・仙台・湯沢では道路フェア'92、盛岡ではザ・ロードフェスティバル'92、秋田ではあきたみちフェア'92、山形ではちびっ子わんぱくロード、能代・酒田・福島・いわきでは道路展、三陸・郡山では街頭パレード等の多彩な行事を実施することができた。

期間中には、警察・占用企業者等との合同による大型車両の現地指導取締り、道路施設等の安全点検、道路占用物件の適正化指導、パトロール等を精力的に行い、交通事故防止、不法占用物件の是正等に努めた。

本月間中、これらの多種・多様な行事が事故等もなく無事終了し、所期の目的を達成することができたのも、ひとえに、関係各位のご尽力の賜と厚くお礼申し上げる次第である。

今後とも道路の意義、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には、本月間中のみならず、常日頃の取組みが必要かと思われる。

関東道路フェア'92

関東地方建設局

関東地方建設局では、毎年、八月の「道路をまもる月間」と「道の日」の趣旨に添い、各協賛団体の協力を得て、本局および事務所において、それぞれ多彩なイベントを開催し、多くの市民の方々の参加をいただいている。

以下、各地で展開されたイベントの内、本局において実施した「関東道路フェア'92」を紹介する。

八月三日(月)一一時三〇分～一六時三〇分まで、池袋サンシャインシティ「噴水広場」において開催した。

メインテーマには「道からの発見」を掲げ、企画にあたっては、できるだけ多くの方々に「道」について考えていただくために、エンターテインメント性の高い、平易な演目・展開を中心とした構成とし、「道」そのものの役割だけでなく、

「道」にまつわる人々の夢や思い出にもふれ、多くの方々をひきつける内容とした。また、告知効果を高めるため、多くの人々が集まりやすい会場を選定した。

実施の展開内容は、大別して二つに分けられる。

① ステージ展開

NTT東京吹奏楽団の〝道〟にちなんだ曲目のオープニングコンサートに始まり、続いてコントショー「笑って道の日」、トークショー「道のお話」、スパニッシュ・ストリートダンス「フラメンコショー」、エンターテインメントショー「劇団道の日」、観客を対象としたクイズ大会「道路フェアークイズ」、そして、エンディングコンサートなど盛りだくさんのステージであった。

なかでも、「道路フェアークイズ」ではクイズ参加希望の子供達が殺到し、あっという間に会場が埋め尽くされ、人気タレントの軽妙な司会とあいまって、子供達と観客とステージが一体となって、楽しいひとときであった。

② フィールド展開

告知のチラシ配布、協賛団体の広報とワゴンセール、道路クイズに答えて抽選グッズプレゼント、グッズじゃんけんプレゼントetc。

三ヵ月の準備期間を経た、「関東道路フェア'92」も、お陰様でたくさんの市民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、道路をまもる月間の一環として、平成四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、子供たちはじめとする多数の参加を得て、好評を博した。

ここでは誌面の都合上、各地で展開されたメイン行事の一部を紹介する。

'92にいがた道路フェスティバル

道路愛護ポスター表彰式

八月四日、新潟国道工事事務所では、新潟市の協力を得て新潟市の繁華街である万代シティ通りを終日一般市民に開放して、'92にいがた道路フェスティバルを開催した。

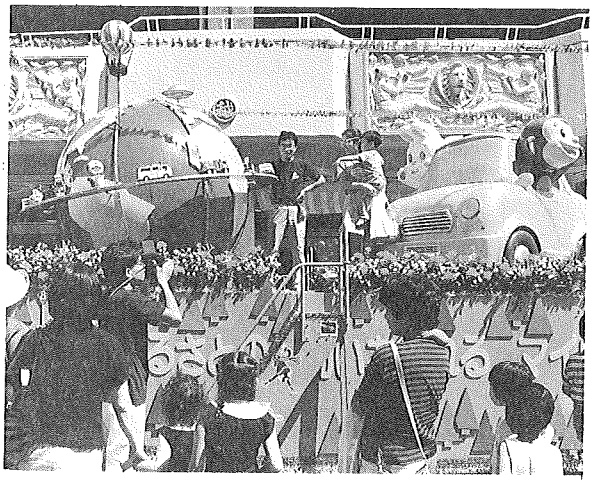
この行事は、昭和五八年から続いており、今では夏の楽しい恒例行事の一つとして新潟市民に定着し、特に主役である市内の小中学生の参加が多く、毎年一万人を超える参加者がある。

今年の北陸地方は、昨年とは違い夏らしい夏で、当日も朝から夏の日差しが注ぎ、夏に元気な子供達は別として、主催者をはじめ一般市民は、うだるような暑さにやや閉口ぎみであった。

このような状況下で、'92にいがた道路フェスティバルが開催され、開会セレモニーでは、伊東道路部長、長谷川新潟市長、ミス・ハイウェイらがくす玉を割り、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」等九カ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。

新潟県警察署楽隊による会場内パレード



自動車コーナーでの写真撮影

'92出会いふれあいの道フェスティバル

八月一〇日、富山工事事務所では、'92出会いふれあいの道フェスティバルをJR富山駅前広場で開催した。

午前中に「道路をまもる月間」の一環として、道路功労者表彰、道路愛護団体等への表彰、第四回おもしろアイデア道路標識コンテストの優秀作品への表彰を実施した。

また、午後から「'92出会いふれあいの道フェスティバル」を高岡市志貴野幼稚園の園児（一〇五

名）によるマーチングバンドによる記念パレードを実施し、本イベントのオープニングをした後、ミスフラワー・ミスチューリップおよび共催者職員により一般市民に対し、「今日は道の日です。道路に関心を持ってください」と呼びかけ、「道の日」を広くアピールした。

会場には、「ストリートパフォーマンス」「子供達とのふれあいコーナー」等八カ所コーナーを設けていたが、各コーナーとも道行く家族連れでにぎわっていた。

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り、これら行事を通じて一般市民の方々に道路の重要性・公共性を多少なりとも認識してもらえたことは、非常に有意義なことであった。

みちフェスティバル イン ナゴヤ

中部地方建設局

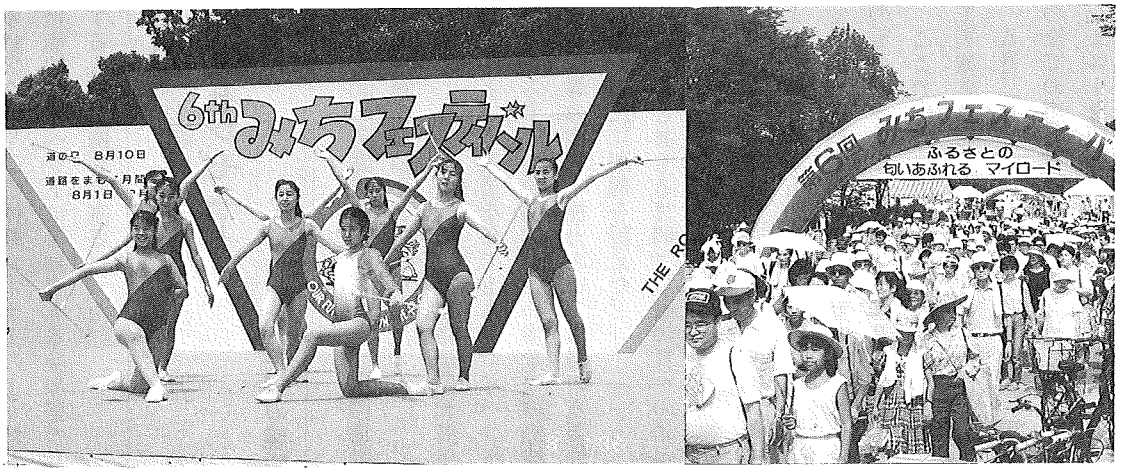
梅雨もあけ、暑い夏の到来とともに『道路をまもる月間』がスタートした。

『道の日』の行事として行われている『みちフェスティバル』は今年で六回目を迎え、近年にない猛暑の中、八月一日(土)に会場の名城公園（北園）において二、〇〇〇人余の参加者を集めて行われた。

開会式での保育園児による可愛らしい「道路をまもる宣言」に会場からはおしみない拍手が送られていた。また、道を再認識してもらうことを目的に「歩け歩け大会」が行われ、ベビーカーの赤ちゃんから八六才までの幅広い層の方が参加し一周約三・二kmのコースに爽やかな汗をながした。

ステージでは涼感溢れる「氷の彫刻」、力強い「和太鼓の演奏」、童話の世界から抜け出て来たような可愛らしさ溢れる保育園児の「鼓笛隊の演奏」、若さと美と躍動感溢れる「バトン演技」が繰り広げられ、終始見る者を引き付けてやまなかった。また、お年寄り・身体障害者の作品展、道路クイズ、ぬいぐるみショー、協賛団体による各種ゲームコーナーも好評で真夏の暑い陽射しが容赦なく照りつけるにもかかわらず、会場は終始変わらぬ賑わいをみせていた。

この他に、「東海道ルネッサンス展」、「道路整備の将来ビジョン」等のパネルの展示や、路車間情報システムのシュミレーションモデルによる



体験コーナーには順番を待つ人の列が絶えず、関心の高さが伺われた。さらに、新キロポストの展示とアンケートコーナーでは、今後の本格的導入にとって貴重な意見を得ることができた。また、地球に優しいエネルギーとして注目を浴びている太陽電池を利用した標識やソーラーカーの展示コーナー、電気自動車、天然ガス自動車の展示コーナーも多くの参加者の関心を集めていた。

今回のイベントを通して感じたことは、「歩け歩け大会」や○○体験コーナーのように参加者が積極的にイベントに参加できる参加型のものに対する人気と関心の高さだった。

国際観光都市「奈良」「京都」での「道路をまもる月間」推進運動セレモニー

近畿地方建設局

「道路をまもる月間」推進要領に基づき、本年も近畿地建管内の各地において、道路環境を保持するため、道路愛護思想の普及、広報活動の推進等、多彩な運動を展開した。

京都

特に、今年度は、第11次道路整備五箇年計画の策定年という重要な年でもあり、イベントの充実のみならず、地元団体を始め多数の関係機関、報道機関等の参加・協力を得て道路の重要性について広く市民に理解を訴えた。

「道路をまもる月間」・「道の日」のイベントも既にこの時季の風物詩として地域社会に根をおろしているものもあり、また、今年初めてイベントとして開催するものもあり、内容的にも多種多様で各地域の特色をいかし、参加者の大いなる熱気のもとホットな推進運動を繰り広げた。

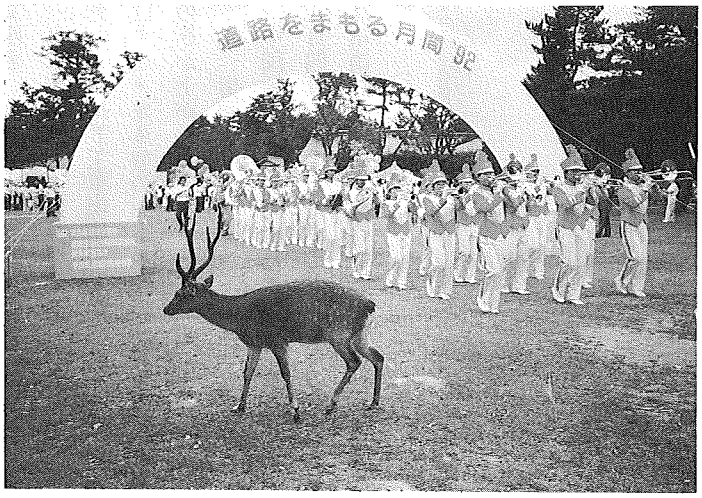
ここではこの中で古都「奈良」「京都」において実施されたイベントを紹介する。

八月三日、奈良公園の一角を舞台に、奈良県内の全ての市町村長等の参加を得てオープニングセレモニーを開催した。

「吉野川あばれ太鼓」の雄壮な響きに送られ、ブラスバンド、バトントワラー、動物ぬいぐるみを先頭に市内繁華街を賑やかにパレードし道路の大切さをPRした。

また、会場では衛星通信地球局、路面探査車、清掃車の展示にパトカー、白バイも参加し、夏休み中のチビッコの人気を集めた。

沿道物産コーナーでは郡山金魚をはじめ、木製品、竹製品、地酒等の展示・配布をし、黒山の人だかりの中、外国人観光客の質問攻めに大汗を流す一幕もあった。



奈良

あいにく小雨に見舞われた野外でのセレモニーであったが、国・県・市町村一体となった取り組みで、そのPRは人にも鹿にも、ひときわ注目をひくものとなった。

八月二日、京都の道路管理者による「道路をまもる月間」イベントとして、京都外国語大学森田記念講堂で「LOVE WAY'92」と銘うって開催した。

大人から子供まで楽しみながら道路に対する理解を深めてもらうため、オープニングセレモニー、アンパンマンショー、金管バンドフェスティバル、お笑い演芸ミニステージ、羽野晶紀コンサートに加え、道路なんでも相談やパネル展示コーナーを設ける等道路のPRに努め、また、その模様はテレビ放映された。

京都では初めての試みであったが、多数の市民の参加を得て大いに盛り上がった一日となった。

八月一一日には市内パレードを実施し、地元市民のみならず、大勢の観光客にも道路に対するより一層の理解と協力を訴えた。

奈良、京都を始めとする各地のイベントのほか、大阪では八月二〇日から近畿地方建設局主催・後援でホクホク顔シンポジウム、近畿マイロード物産展が開催され盛況であった。

以上、今年も「道路をまもる月間」・「道の日」の推進運動は大いに成果を上げたところである。誌上を借りて関係各位に御礼を申し上げる。

「道路をまもる月間」「道の日」の行事について

中国地方建設局

「道路をまもる月間」「道の日」の行事として、中国地方建設局および各工事事務所において、道路に対する関心を高め、道路愛護思想の普及を図るため、今年度も様々な行事を執り行った。このうち、中国地方建設局および「道の日」中国実行委員会で実施した行事について紹介する。

1 「道路をまもる月間」行事

(1) 道路に関する作文・ポスターの募集（募集期間四月一日～五月三〇日）

中国地方の小・中学生を対象に道路を題材とした作文・ポスターの募集を行った。ポスター約二、五〇〇点、作文約五〇〇編の応募があり、作

文四名、ポスター六名が局長賞に決定し、七月三一日に表彰式および見学会を行った。新交通システムシールド工事現場の見学では、地底に伸びる巨大なメガネ型のトンネルに受賞者たちから感嘆の声が上がった。

(2) 街頭キャンペーン

中国地方建設局、広島県および広島市の共催で八月四日に実施した。バトントワラーを先頭に広島市消防音楽隊が軽快な行進曲を演奏する中、ミス広島やアジア競技大会のマスコットのポッポとクックも参加し、約二〇〇余名が広島市随一の商店街、本通りをパレードし、道路愛護を呼び掛けた。

作文・ポスター表彰式

2 「道の日」中国実行委員会行事

(1) 「道の日」シンポジウム

「中国地方における車社会の進展と新しい道づくり」をテーマに「道の日」の八月一〇日、約三三〇名の聴衆を集め、広島市で開催した。

パネルデスカッション

東京大学工学部の越正毅教授による「これからのくらしと道づくり」をテーマにした基調講演があった後にパネルディスカッションが行われ、中国地方建設局道路部長による、道づくりの方向についての意見発表を皮切りに、学識経験者、地域づくりのプランナーなど五名のパネリストによって道路論が展開された。

(2) 中国地方道路写真コンテスト（募集期間五月一日～六月三〇日）

中国地方の道路を対象にした写真の募集を行った。一、〇〇〇点を超える応募があり、開通したばかりの三一四号奥出雲おろちループなど道路構造の力強さ、美しさを現した秀れた作品が多く、七九点の入賞作品が決定し、八月二八日に表彰式を行った。

(3) ふるさとめぐり中国路コンテスト（募集期間六月一日～七月三一日）

中国地方の秀れた名勝などと快適な道路を組み合わせたドライブコースの募集を行った。

約四〇〇点の応募があり、今後、入賞作品の表彰およびガイドブックの作成を予定している。

以上、簡単に紹介したが、この他に各工事事務所において、ロードフェスティバルＩＮ津山、「道の日」三次ウォークなど多彩な行事が行われた。

「道路をまもる月間」及び「道の日」の実施行事について

四国地方建設局

今年で第三五回目を迎えた道路をまもる月間において、香川地区では八月三日に「香川地区道路をまもる月間運動推進連絡協議会」により『オープニング街頭キャンペーン』を高松市内の繁華街三箇所においてウチワやチラシ入りグッズを通行者に配布し、道路の意義・重要性に対する認識と道路愛護の思想の高揚を図り、また、八月五日には、香川県内の小学四年生から六年生までの児童を対象に親子四〇組(八〇名)を募集・招待して、直轄国道をはじめ、高松自動車道、瀬戸中央自動車道など県内の主要な道路をバスで巡り、道路の役割等を理解していただくとともに、道に関するクイズを行うなど『親子道路見学会』を実施した。

親子道路見学会

さらに、八月七日には、四国電力等の企業の協力も得て国道一一号など『早朝道路一斉清掃』を行い、植栽の中に捨てられた空缶等を回収し気持ち良い汗を流した。

「道の日」の八月一〇日には、今年で第四回目となった最後のメイン行事である『道路愛護キャラバン隊』の出発式を香川県庁東玄関前において行った。

この『道路愛護キャラバン』は、香川県下全域を七班のキャラバン隊が道路愛護を広報しながら巡回し、途中の市町役場において、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「道の日メッセージ」をキャラバン隊長からそれぞれの市町長に伝達し、メッセージを受けた市町長は、道路愛護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ある。

このほか、四国管内においては各事務所等により、道の日パレード、絵画コンクール等多彩な行事を実施し、道路をまもる月間・道の日についてPRする等により道路愛護精神をより一層深めることができたと考えている。

来年は、東四国国体が開催されることもあり、より充実した行事を実施し、四国外からの皆様にも快適に道路の利用ができるよう、これからも努めたいものである。

「道路をまもる月間」、「道の日」

九州地方建設局

八月は道路をまもる月間です。

道路に対しての理解を深めてもらおうと、我々道路管理を担当する者は、毎年知恵を絞りだして、住民の方々に道路のＰＲをするために張り切って行事を行っているところである。

今年も、九州地区の道路管理者がそれぞれ様々な工夫をし広報活動を行った。

ここに一例として、福岡地区における活動状況を紹介する。

街頭キャンペーン

1　道の日街頭パレード

昨年は雨にたたられ、チラシ配布のみしかできなかったが、今年は担当者の願いが天に通じたのか見事な日本晴れ、背広姿の各機関の代表の方々には申し訳ないような、暑い夏の一日であった。

中央区の須崎公園で出発式を行い、中央公園までの約二㎞の行程。パレードの隊列は、道路パトロールカー先導のもと、陸上自衛隊第四音楽隊を先頭に、ミス福岡二名、その後をＴシャツを身に着けた各機関の参加者が続き、総勢二〇〇名の行進となった。

パレードから離れたチラシ配布班は、天神地区の私鉄の構内において、約二、〇〇〇部のチラシや記念品を道行く人々に配布し、「道の日」をＰＲした。

2　'92道路展

道路をまもる月間行事実行委員会（建設省、福岡県、福岡市、北九州市、日本道路公団、県道路公社、福岡・北九州高速道路公社）による恒例の道路展が、今年は北九州市の玉屋デパートで開催された。

先に公募していた絵画コンクール「みんなでつくろう未来の道」応募者七、二四八点のなかからの福岡県知事賞他四点の入賞作、三点の特別賞、並びに四五点の入選作品の表彰、展示、小学生による道路パトロール、道路に関するパネル展示、公益企業者コーナー、遊びのコーナーなどを設置し八月一九日～二三日の五日間で約七、〇〇〇名の入場者数を得、盛況のうちに閉幕した。

福岡地区以外でも様々のイベントが実施された。紙面の都合上掲載できなかったが、今後とも道路の大切さが皆様にわかっていただけるよう努力して参りたい。

絵画コンクール表彰式

「道路をまもる月間」「道の日」を終えて

北海道開発局

北海道開発局では平成四年度も八月の「道路をまもる月間」と八月一〇日の「道の日」の趣旨に添い、交通安全施設の点検と整備、道路の正しい利用の指導、道路愛護思想の普及を基本に各種行事を行った。

ここでは、'92道路フェスティバル実行委員会（北海道開発局・北海道・市町村・日本道路公団共催）を組織し、各種協賛団体の協力を得て道内各地で行われたイベントについて紹介する。

北海道の中央会場である札幌市では、八月一〇日に"92HOKKAIDO道路フェスティバル"が開催された。

最初に〝「道の日」記念式典〟が開催され、「道の日」フォトコンテスト・絵画コンクール入賞者の表彰式が行われた。記念式典に引き続き、〝「道の日」フォーラム〟が開催された。今年は第11次道路整備五箇年計画策定年でもあることから、今後の道路整備の進むべき方向を基本テーマとして討論が行われた。まず、新谷洋二東京大学名誉教授による「より良い環境づくりをめざして」、橋本鋼太郎建設省道路局企画課長による「今後の道路整備の方向」、と題する基調講演が行われ、今後の道路整備に関する話題提供がなされた。次に、この基調講演を受けて、北海道大学工学部五十嵐教授をコーディネーターとし、「ぬくもりと豊かさを育む北のみち」をテーマとするパネルディスカッションが行われた。二一世紀へ向けた北海道の地域つくり、今後の北海道の道路整備について、五名のパネラーによる熱のこもった意見交換が行われ、会場を埋めた約三〇〇名の参加者も皆熱心に聞入っていた。

道内各地では、街頭キャンペーン・道路フェスティバルパレード・維持用機械の展示試乗会・道路功労者表彰・道路見学会等が行われたが、特に小樽市恒例の潮まつり「潮ねりこみ」には一四〇名、函館市の港まつり「一万人踊りパレード」には四〇〇名がそれぞれ「道路をまもる月間」の幟、山車を先頭に参加し、道路愛護思想のPRを行った。

また、帯広市においては八月一四日の「平原ま

「道の日」街頭キャンペーン（札幌駅前）

「潮ねりこみ」（小樽市内）

つり」に合わせて、市内中心部に開放された歩行者道路に、次代を担う子供達が道路に関心と愛護の精神を高めることを目的とした「道のふれあい広場」を設け、縁日コーナー、道に関するクイズ大会、記念撮影会、維持用機械の展示試乗会等を行ない、約三、〇〇〇人の参加があり盛大であった。

各行事とも沢山の市民の参加をいただき、あらためて道路について考えていただけたら幸とするものである。

今後も「道路をまもる月間」と「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。

「道のふれあい広場」(帯広市内)

「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（会長沖縄総合事務局長）行事の一環として「道の日」の八月一〇日、道路に対する愛護精神の向上など「道の日」の趣旨をアピールする「街頭パレード」や「道路愛護功労者に対する表彰式」等の行事を沖縄県、日本道路公団、那覇市等の協力により次のとおり実施した。

一　街頭パレード

パレードは八月一〇日(月)、国、県、那覇市の道路管理者をはじめ、ミス沖縄三名、市内の小学校二校のマーチングバンド部員や沖縄クラシックカーオーナーズクラブ会員ら約一五〇人が参加し、国際通りを行進した。

パレードに先立ち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の佐竹芳郎企画調整官が「空気のように身近な存在であるためにその重要性が見すごされがちな道路に対する愛護の気持ちを高めてほしい。また、今年は第11次道路整備五箇年計画の策定の年でもあり、道路の重要性をアピールするため、力強い行進をお願いします。」とあいさつした。また、全国で選ばれた月間推進標語六点の入選作品を紹介し、特に沖縄総合事務局道路管理課岡本哲次さんの「さわやかに走れる道へのおもいやり」と同課大城吉一さんの「ありがとう季節の香を運ぶ道」の二作品が沖縄から入賞したことを強調した。

この後、パレードに移り、一行は、平成四年度の推進標語「ふるさとの匂いあふれるマイロード」等を表示した標語横断幕を先頭に、二小学校のマーチングバンドの力強い演奏と、六八型ジャガーなど三台のオープンカーにミス沖縄の三名がそれぞれ同乗して花を添えるなど一九五〇・六〇年代産の優雅な外車七台（A型フォード、モーガン等）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二㎞の国際通りを行進し、沿道の市民や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、パレード途中の沿道の三ヵ所で、パンフレットや記念品を配布するなど街頭広報もパレードに併行して行った。

一方、その他の県内五地区においても、国道事務所及び県土木事務所により、数カ所の拠点において、街頭広報等を同様に行った。

二　道路愛護功労者表彰式

八月一〇日午前、沖縄総合事務局で表彰式を行った。

これは、長年、道路の美化や安全確保など道路愛護に努め、その功績が顕著な者として、県内道路管理者から推せんのあった者を厳選して表彰するもので、今年は個人五名と四団体が表彰された。また、併せて日本道路協会会長表彰の伝達式も行われた。

「街頭パレード」（国際通り）

三　一日道路パトロール

小学生（高学年）・中学生に実際の道路管理業務を理解してもらうため、道の日に国道事務所及び県土木事務所の道路パトロールカー、道路清掃車に同乗させ、道路管理の現場を体験してもらった。

その他「道路をまもる月間」中に関連行事として、

(1)　広報活動

県内公共施設等に「道路をまもる月間」のポスター等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、市の広報番組及び日本道路交通情報センターの道路交通情報を利用）、A型情報板への平成四年度推進標語の表示等により、道路愛護などのPRを行った。

(2)　夏休み親子道路施設見学会

八月一八日に沖縄県が県内の小学生を保護者同伴で一〇〇名を招待し、高速国道、国道、県道など道路施設を見学させた。

(3)　道路クリーン作成

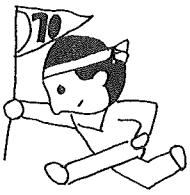
県内の各道路管理者が関係機関（所轄警察署、地元自治会）などの協力を得て、「違法駐車の排除」「不法占用物件の一掃」「道路清掃・除草・空缶拾集」等の道路クリーン運動を月間中県内各地で実施した。

(4)　第六回図画作文コンクールの表彰式・展示会

道路をまもる月間、河川、海岸愛護月間、水の週間の合同行事として、将来の沖縄県を担う県内の小・中学生を対象に、道路・河川、海岸そして水資源の重要性を認識してもらうとともに、これらの美化、愛護の気運を高めることを目的として、昭和六二年度から実施されている。

本年も昨年以上の応募（約四、〇〇〇点）があり、厳正な審査の結果、最優秀賞一四点、優秀賞三〇点、佳作八五点、入選三〇一点の計四三〇点が選ばれ、その表彰式を七月二四日㈮RBCホールで行った。

また、入賞作品については、展示会を八月一八日㈫から二三日㈰までの六日間、那覇市内のデパートで行った。



平成四年度「道の日」中央行事について

「道の日」記念・ヨウ平ランド開催（平成四年八月　於、代々木公園）

建設省道路局道路総務課

はじめに

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、今年も各地で様々な「道の日（八月一〇日）」の行事が行われた。

その中のひとつに、東京・渋谷の代々木公園で行われた「道の日」記念・ヨウ平ランドがある。これは、「道の日」実行委員会（高橋国一郎会長）主催の中央行事であり、〝道は、くらしの中を走っています。〟をメインテーマに全国四七都道府県の参加による物産展等が開催されたもの。物産展は本年で二回目の行事だが、昨年をはるかに上回る二万二千人の来場者で賑わい、楽しい「道の日のお祭り」が繰り広げられた。

①オープニングセレモニー（メインステージ）

「道の日」実行委員会会長の開会挨拶に始まり、山崎建設大臣挨拶、各地より応援に駆けつけたミスの皆様によるくす玉割、子供達のセレモニアルパフォーマンス等、華々しくヨウ平ランドがスタート。

その後もステージ上では、来場者参加のクイズバラエティーショーや、若手人気歌手のミニコンサート等が行われ、笑い声や音楽の絶えない賑やかなステージイベントで盛り上がった。

②全国四七都道府県による物産展

北は北海道から南は沖縄まで全国の特産品四七六点（一覧表参照）が、当日の朝、トラック便にて運び込まれ、会場内にところ狭しと並べられた。そもそも私達のくらしに必要な生鮮食料品や日常品は、その九割以上が道路を利用して運ばれており、このイベントは、こうした道路の役割を実際に肌で感じてもらおうと企画されたものである。出展された特産品は、市価よりはるかに安い生鮮食料品の他、地酒や工芸品等多岐にわたっており、新鮮な野菜や懐かしい故郷の品々を求める来場者で、開会前から列ができるほどの人気ぶりであった。

③「道の日」テーマブース

「くらし・環境と道路」をテーマに、パネルや模型・ビデオを利用して、くらしに密着した道路の役割や、人と自然に優しい環境の形成に向けての取り組みを分かりやすく開設。

中でも、電気自動車ひまわり号やソーラー標識、ノイズリデューサーといった出展品は、〝実物〟の展示ということもあって、特に子供達の人気が高く、写真を撮ったりスケッチブックを広げたりする光景がみられた。

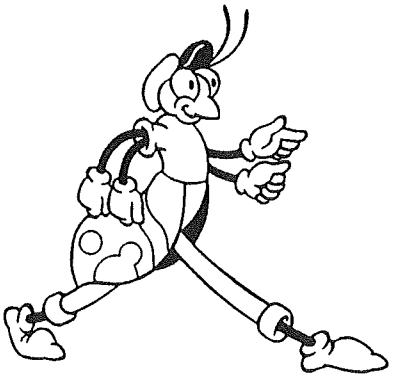
おわりに

道路は、私達の生活を豊かにするため、欠くことのできない根幹的施設であるが、その整備はまだまだ十分とは言い難い状況にある。渋滞や事故等の従来からの課題の克服とあわせて、地球環境問題や豊かさを実感できる生活大国づくり等の新たな課題にも対応し、活力ある経済に支えられた「ゆとり社会」を実現するためには、今こそ積極的な道づくりが求められている。

「空気」のように、あまりに身近な存在であるため、その重要性が見過ごされがちな道路を、「道の日」をきっかけにもう一度見直してみたいものである。

表1　平成4年度「道の日」記念・ヨウ平ランド　都道府県別　主要出典品リスト

北海道	じゃがいも、とうもろこし、乾燥こんぶ
青　森	りんご、ジュース、生わかめ、メロン、長いも
岩　手	南部煎餅、南部わんこそば、龍泉洞の水、りんどう
宮　城	笹かまぼこ、長茄漬、しそ巻みそ、ミニいぶり笹
秋　田	稲庭うどん、いぶり漬、とんぶり、ハタハタくんせい
山　形	醤油漬、くじら餅、ゆべし、手巻そば、わかめうどん
福　島	とまと、喜多方ラーメン、りんどう
茨　城	観葉植物、生花、竹細工
栃　木	きゅうり、とまと、日光ゆば、かんぴょう、益子焼
群　馬	大根、とうもろこし、とまと、野沢菜塩漬け、白菜一夜漬、ゼリー
埼　玉	梅干し、梅ようかん、梅ジュース、柚子ジャム
千　葉	珍味あさり、うりの鉄砲漬、佃煮、バターピーナッツ
東　京	花ブローチ、カチューシャ、バッグ、ブレスレット
神奈川	金時飴、梅干し、梅ジャム
山　梨	もも、ぶどう、ワイン
長　野	レタス、グリーンアスパラ、信州博覧会関係小物
新　潟	煎茶、ほうじ茶、鮭カマ焼漬、野鳥こけし、
富　山	日本酒、そうめん、かきもち、そばつゆ、銘水
石　川	輪島漆器、加賀染め、九谷陶磁器、金沢金箔
岐　阜	たまり煎茶、赤かぶ漬、岩魚甘露煮、枝豆、とまと
静　岡	緑茶、さくらえび素干、ちりめんじゃこ、椎茸
愛　知	金魚すくい、ういろ、きしめん、煎餅
三　重	きゅうり、とまと、茄、みかん、梨、ぶどう
福　井	とろろ昆布、おぼろ昆布、若狭塗
滋　賀	銘水、近江茶、信楽焼、ワイン、扇子
京　都	西陣織、紙製品、京人形、清水焼
大　阪	サマーセーター、妻楊子、ポッペン、タオル
兵　庫	包丁、ハサミ、ナイフ、干物類
奈　良	木工品、奈良漬、木炭、そうめん、日本酒
和歌山	梅干し、梅シロップ、紀州備長炭
鳥　取	甘らっきょう、素焼わかめ、梨ゼリー、流しびな色紙
島　根	かわはぎ、焼きあなご、いわしの昔煮、出雲そば
岡　山	い草製品、吉備団子、日本酒、白桃、備前焼
広　島	お好み焼き、広島菜漬、鯛ちくわ、もみじまんじゅう
山　口	しそわかめ、うにめし、ちりめん、大内塗民芸品
徳　島	鳴門糸わかめ、すだち、みかん、藍染ハンカチ、ゆず
香　川	オリーブ製品、小豆島そうめん、醤油豆、さぬきうどん
愛　媛	みかんジュース、わさび酢漬、まいたけ、よもぎ粉
高　知	ぽん酢醤油、マーマレード、鰹節、みりん干し
福　岡	久留米ラーメン、もつ鍋、梨、みかん、巨峰、万能ネギ、八女茶
佐　賀	嬉野茶、焼海苔、梨、柚子こしょう、丸ボーロ
長　崎	びわワイン・ゼリー、長崎とんこつラーメン
熊　本	こんにゃく、数の子、焼海苔、銘水、塩おごのり
大　分	かぼす、椎茸、いわし一夜干、かりんとう、あられ
宮　崎	グァバジュース、よもぎそうめん、みかん、メロン
鹿児島	大学いも、鰹節、かるかん、屋久杉工芸品、文旦飴
沖縄県	パイン、にがうり、地元産ビール、泡盛、黒糖菓子



「道の日」キャンペーン・キャラクターの
“こっちだヨウ平”

平成四年建設白書の概要
―新たなる国土づくりへの挑戦―

建設省建設大臣官房政策課総括計画官室

去る七月一〇日に、平成四年「国土建設の現況」（建設白書）が公表された。

〈総説の三本柱―地域活性化の展開、新たな生活空間の創造、よりよい環境の実現―〉

本年の建設白書の総説では、三つの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。すなわち、①中心都市地域の拠点性の強化による一体的、広域的な地域活性化、②豊かで充実した生活の実現のための新たな生活空間の創造、③よりよい環境をめざす住宅・社会資本整備である。以下では、これらを順を追って紹介することとする。

一　地域経済社会の活性化への新たな取組み

(1)　若者の地方からの流出

【地方の県の典型的パターン：高卒年代で大きく減少、大卒年代で若干の増加】

①長期間にわたる若者の人口動態分析を、東北地方を例にして、宮城県と宮城県以外の五県との比較により行ってみる。いずれにおいても、人口の社会移動パターンが長期的に見れば変化していることがわかる（図1）。

すなわち、宮城県以外の東北五県の合計では、昭和一九年生まれ、昭和二九年生まれの世代においては五人に二人程度だった高卒年代までの純流出が、昭和三九年生まれの世代においては、三人に一人程度にまで減少しているものの、なお若者の減少傾向が続いていることがわかる。

これに対し、宮城県では、昭和三九年生まれの世代においては、それ以前の世代とは異なり高卒年代で純流入に転じ、小学校から大学卒業後までの通算でもほぼ減少なしという状況になっている。

②宮城県以外の東北五県の例に見られるような、高卒年代で大幅な純流出、大卒年代で若干の純流入という傾向は、程度の差はあれ、地方の大半の県に当てはまるものであり、これらの年代を合わせた純流出の大きさが、道県全体の人口の社会減少の大きさを左右している（図2）。

【地域の総合的経済力を反映する高卒就職者の動き／もの、かね、情報の集積に引き付けられる大卒就職者】

①高卒年代、大卒年代での社会移動は、就職や進学を契機とするものである。そこで、高校生、大学生の就職に当たっての全国的な動きを概観してみると、高卒就職者、大卒就職者いずれも三大都市圏をはじめとし人口の多い都道府県に、他の世代以上に集まっていることがわかる（図3）。

②しかし、高卒就職者は、県内総生産のグラフにかなり近い形で分布しているのに対し、大卒就職者の分布は、卸売販売額、銀行貸出残高や情報サービス業売上高の集積により近いものとなっている。すなわち、高卒就職者の動きは地域の総合的経済力を反映し、大卒就職者はもの、かね、情報の集積に引き付けられていると考えられる。

【都道府県により差の大きい大卒就職者Uターン率】

①大卒就職者がどの地域に就職したかを、出身高校の所在都道府県ごとに見てみると、三分の一から半分程度の学生が東京都または大阪府で就職しているという県が多い（図4）。

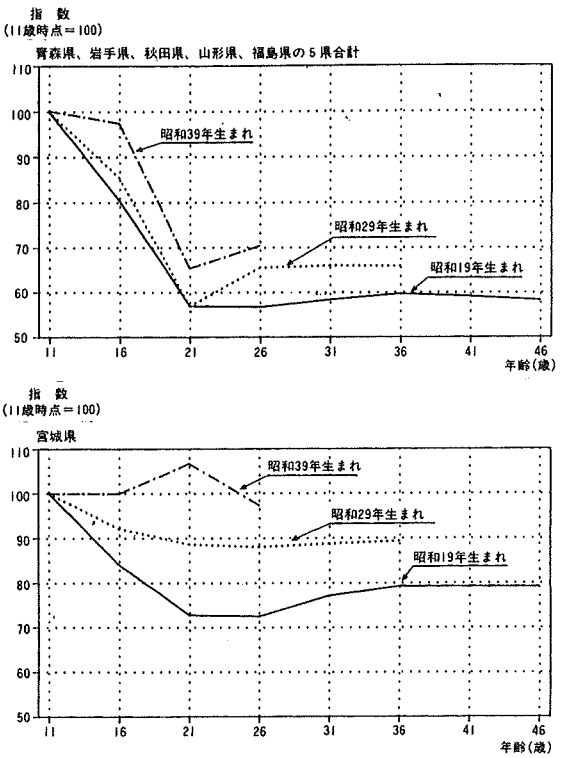
また、東北、九州をはじめとして、同じブロック内の地方中枢都市等のある県への就職率が高いことも目を引く。

②一方、出身地就職は、都道府県ごとに相当のばらつきがみられるが（図5）、地元大学への進学率が高い上位十数の都道府県を除けば、出身地就職率のグラフはUターン就職率のグラフとほとんど同じ形となっており、Uターン率の大きさが大卒就職者の出身地就職率の大きさを左右していることがわかる。

【就職後のUターン等の動き】

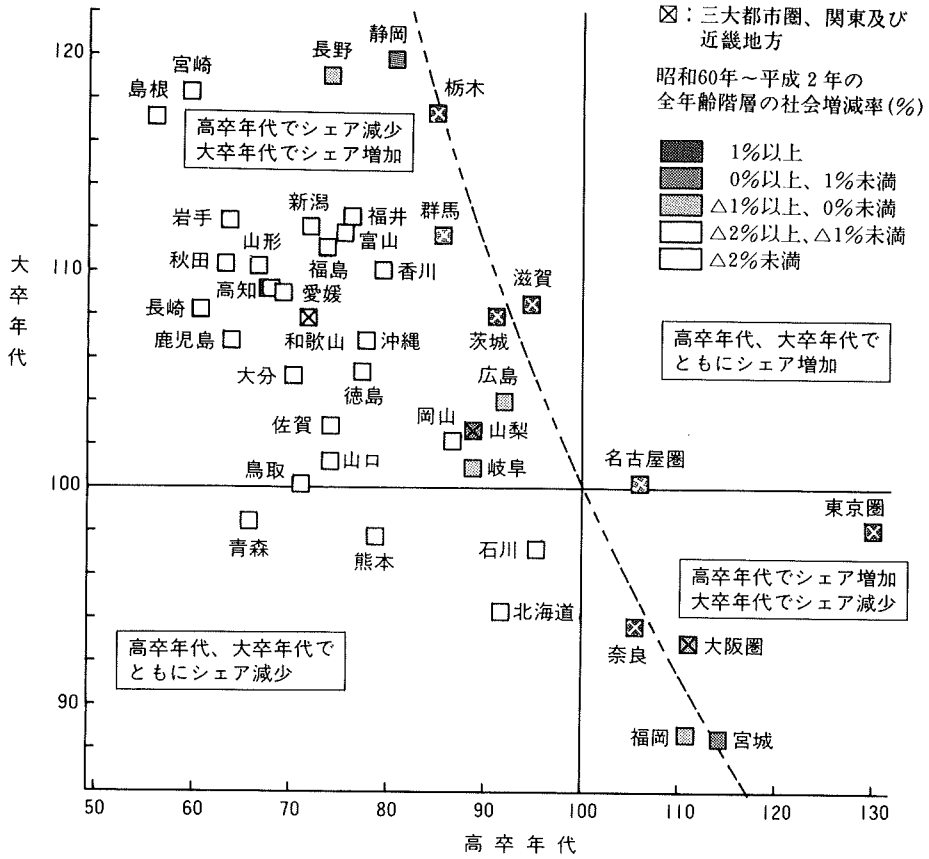
①図1からわかるとおり、二〇歳代後半以降から中高年にわたる各年代での人口移動は、先に見た高卒年代、大卒年代の人口動向に比べればはるかに小さく、現在のところ、人口動向の決定要因になっているとは言い難い。

②しかしながら、東京圏に住む人々へのアンケート調査や地域振興整備公団のニュータウン等への東京圏からの応募状況を見れば、就職後の東京脱出意欲はかなり高いことがわかる（図6、図7）。長野県におけるUターン等の状況（図8）を見ればわかるように、今後、東京圏から地方への転職等の動きをより活発にしていくためには、ふるさとの持つ暖かさや地方の優れた自然環境、居住環境などを活かしつつ、多様な選択が可能な魅力ある雇用機会を創出していくことが重要である。



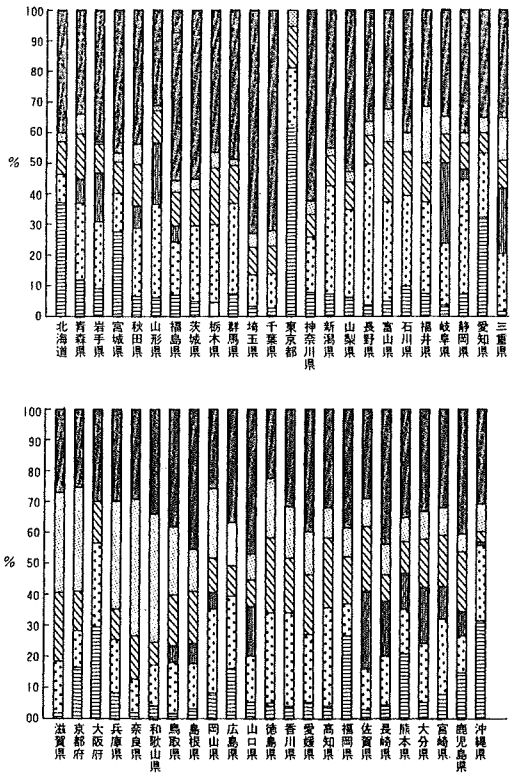
注）1．建設省資料
2．原データ：総務庁「昭和30年～平成2年　国勢調査」
3．各国勢調査の時点ごとに、各世代の地域内人口が各世代の全国人口に占めるシェアを計算し、11歳時点を100として指数化したものである。
4．年齢は、各国勢調査実施年の10月1日における満年齢である。
5．「昭和19年生まれ」とは、平成2年10月1日において満年齢が46歳の世代（昭和18年10月2日から昭和19年10月1日までに生まれた者）である。
「昭和29年生まれ」及び「昭和39年生まれ」についても同様の考え方による。
6．5年ごとに行われる国勢調査により、中学校卒業後、高等学校卒業後、大学卒業後に相当する時点の社会移動を各々把握する観点から、下記により年齢区分を行った。
16才…中学校卒業後で、かつ、高等学校卒業前に相当する年齢
21才…高等学校卒業後で、かつ、大学卒業前に相当する年齢
26才…大学卒業後に相当する年齢

図1　若者の地方からの流出



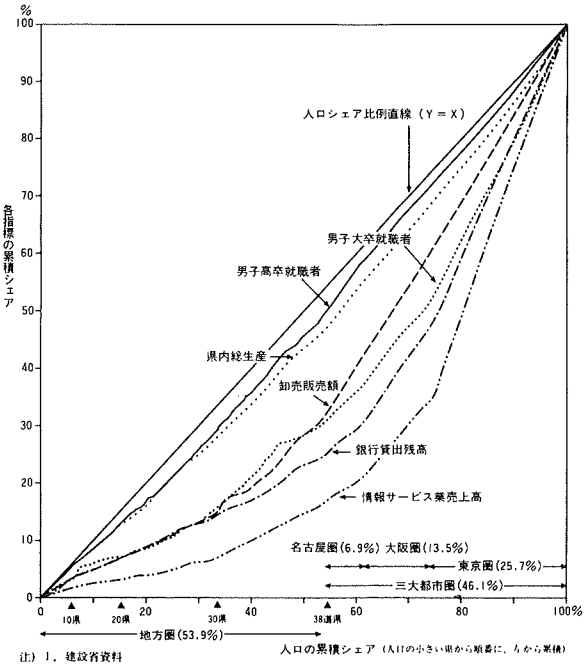
注）１．建設省資料
２．原データ：総務庁「昭和60年国勢調査」、「平成２年国勢調査」
３．５年ごとに行われる国勢調査により、高等学校卒業後及び大学卒業後に相当する時点の社会移動を把握する観点から、以下の年代を設定した。
高卒年代：　昭和60年10月１日における14歳、15歳及び16歳の者
＝平成２年10月１日における19歳、20歳及び21歳の者
大卒年代：　昭和60年10月１日における19歳、20歳及び21歳の者
＝平成２年10月１日における24歳、25歳及び26歳の者
４．各都道府県（三大都市圏は圏域ごとに合計）について、昭和60年から平成２年にかけての、高卒年代、大卒年代それぞれの対全国シェアの増減の大きさをみるため、昭和60年のシェアを100として、平成２年のシェアを指数化したものである。
５．点線はＸＹ＝10000で、これは、この線上のある点に長期的に位置すれば、両年代に相当する年齢を通じた人口増減がない（対全国シェアが変わらない）ことを示す理論線である。仮に、「高卒年代」に相当する年齢で20%減少しても、その後「大卒年代」に相当する年齢で25%増加するという人口増減が長期的に続けば、通算して人口増減はない（(100－20)×(100＋25)＝10000）ことになる。
この理論線上であればシェアは変わらず、点線の右上であればシェアは増加、左下であればシェアは減少となる。
６．三大都市圏
東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
名古屋圏：愛知県、三重県
大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県
関東：東京圏＋茨城県、栃木県、群馬県、山梨県
近畿：大阪圏＋滋賀県、奈良県、和歌山県

図２　高卒・大卒年代の動きを大きく反映する地方の人口社会増減



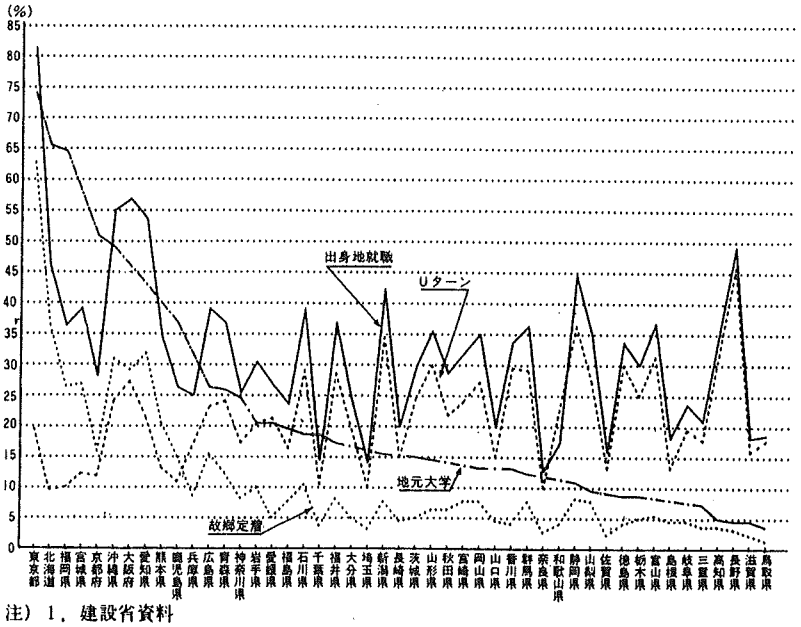
注）1．建設省資料
2．原データ；リクルートリサーチ「CENSUS'91 '91年3月卒大学生の就職実態調査～資料編～」
3．横軸は出身県（出身高校所在地）を、縦軸は出身県毎の就職県（勤務予定地）別割合を示す。
4．故郷定着＝出身県と就学県（大学所在地）が同じ者で、就職県も同じである者。
Uターン＝出身県と就学県が異なる者のうち、就職県が出身県である者。
東京都＝就職県が東京都である者。東京都については「故郷定着」又は「Uターン」で表す。
大阪府＝就職県が大阪府である者。大阪府については「故郷定着」又は「Uターン」で表す。
宮城県＝東北地方の各県を出身県とする者のうち、就職県が宮城県である者。宮城県については「故郷定着」又は「Uターン」で表す。愛知県、広島県、福岡県についても同様。

図4　東京都、大阪府、ブロック中心県への大卒就職者の集中



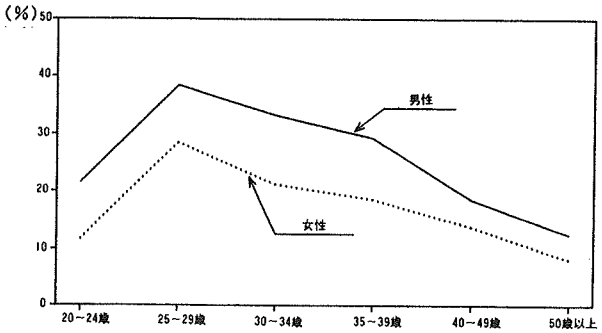
注）1．建設省資料
2．地方圏（38道県）及び三大都市圏を人口の小さい順に並べ換え（鳥取県、島根県……）、人口の累積シェア（鳥取県の人口／全国人口、鳥取県と島根県の人口の合計／全国人口……）をX軸に、指標の累積（例えば、鳥取県の卸売販売額／全国卸売販売額、鳥取県と島根県の卸売販売額／全国卸売販売額……）をY軸にとり、グラフ化したものである。
ある指標の累積シェアが人口の累積シェアと等しければ、直線Y＝X（人口シェア比例直線）と一致し、人口の累積シェアに比べて、その指標の東京圏、三大都市圏等への集中が大きいほどに下に張り出した折線となる。
3．原データ
人口……総務庁「平成2年 国勢調査」
男子高卒就職者……文部省「平成2年 学校基本調査」
男子大卒就職者……労働省「平成3年上半期 雇用動向調査」
県内総生産……経済企画庁「昭和63年 県民経済計算年報」
卸売販売額……通商産業省「昭和63年 商業統計」
情報サービス業売上高……同上「平成元年 特定サービス産業実態調査」
銀行貸出残高……日本銀行「経済統計月報（残高は平成3月末日時点）」
4．三大都市圏については、圏域ごとにまとめてある。
東京都……埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
名古屋圏……愛知県、三重県
大阪圏……京都府、大阪府、兵庫県

図3　地域の総合的経済力を反映する高校卒業就職者の動き／もの、かね、情報に引き付けられる大学卒業就職者



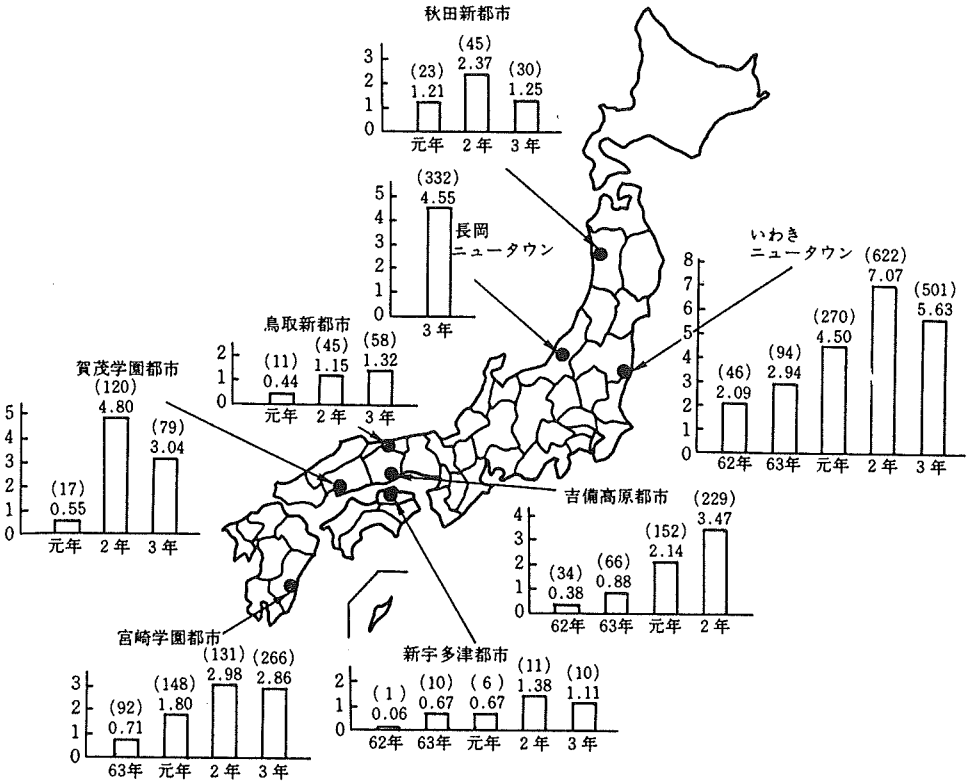
注）1．建設省資料
2．原データ：リクルートリサーチ「CENSUS'91 '91年3月卒大学生の就職実態調査～資料編～」
3．出身地就職＝故郷定着＋Uターン
すなわち、出身県と同じ県での就職を予定する者。
故郷定着　＝出身県と就学県（大学所在地）が同じ者で、就職県も同じである者。
Uターン　＝出身県と就学県が異なる者のうち、就職県が出身県である者。
地元大学　＝出身県と就学県が同じ者。
すなわち、出身県と同じ県で就学した者。
4．　横軸は、地元大学の割合の高い都道府県から順に並んでいる。

図5　Uターン率の大きさが左右する大卒就職者の出身地就職率



注）1.建設省資料
2.原データ：経済企画庁「平成3年度国民生活選好度調査」
3.「あなた又はあなたの配偶者は今まで東京圏への転居を伴う転職について考えたことがありますか」との問いに対して、「ある」と答えた者の割合である。
4.回答者：東京圏の男性842人、女性892人

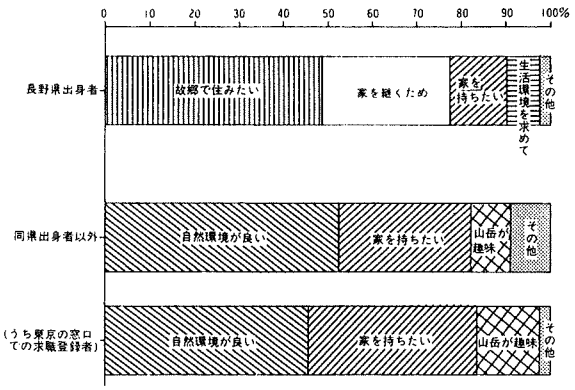
図6　20歳代後半から30歳代前半で高まる東京脱出意欲



注）1．地域振興整備公団都市整備計画部資料により建設省作成。
2．グラフの値は、それぞれのニュータウン等における東京圏からの申込者数を公募画地数で除したものである。
3．（　）内の値は東京圏からの申込者数である。
4．東京圏とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県である。

図7　増加する地方ニュータウン等への東京圏からの応募

「Uターン等の理由」



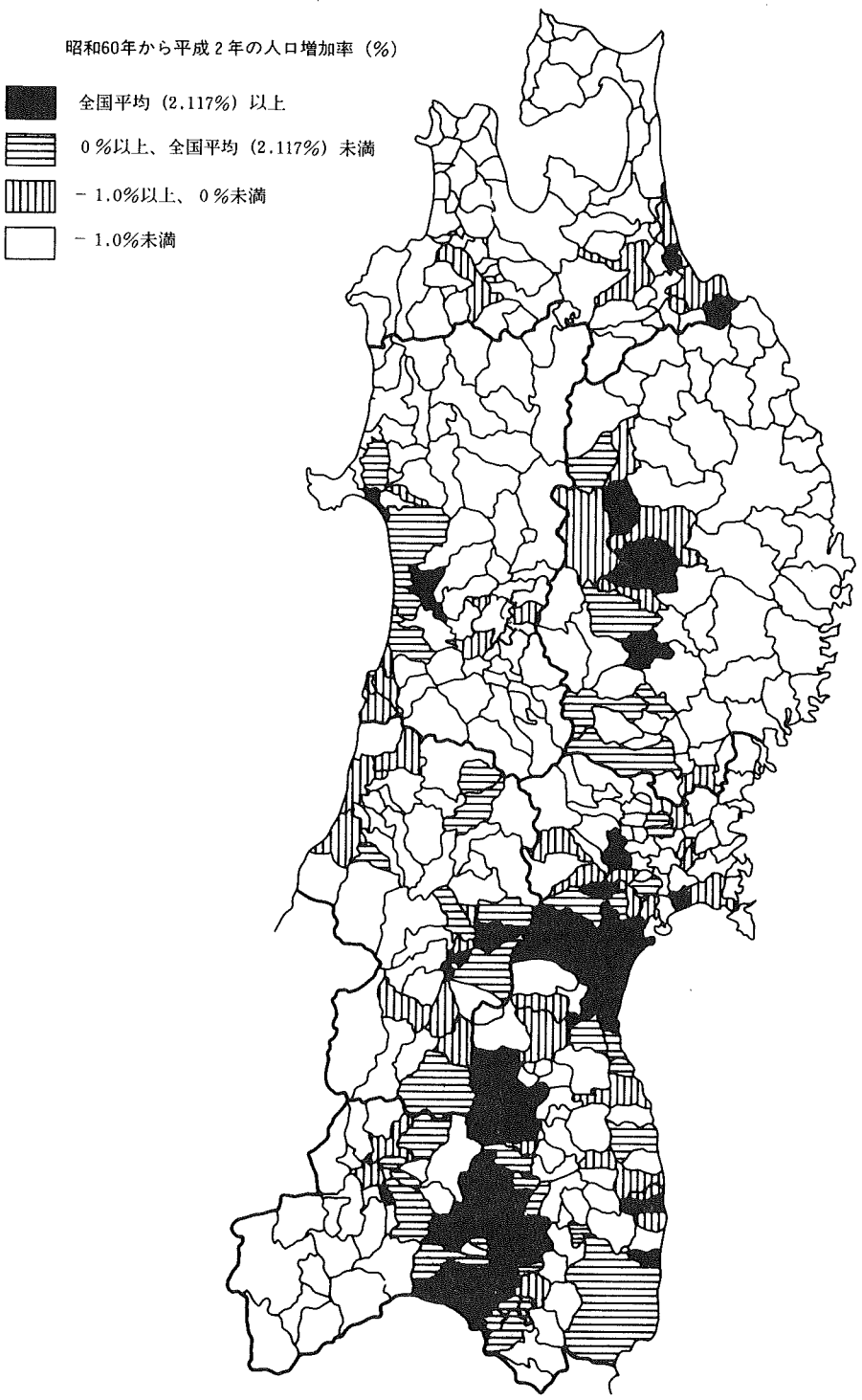
注）1.長野県の資料により建設省作成。
2.長野県出身者数は1,164人、同県出身者以外は560人、同県出身者以外のうち東京の窓口で求職登録者数は296人(平成元年4月～4年3月)。

図8　ふるさとへの愛着と自然環境、居住環境の良さ(長野県)

(2) 拠点性と広域性の重要度の高まり

【拠点性が強ければ、広域的に人口増加】

①人口動向の背景にある経済・産業機能の集積の重要性は、市町村レベルの分析を行うと、より一層鮮明になる。(1)で例にとった東北地方の人口は、県単位ではこの五年間で、宮城県と福島県で増加、他の四県（青森県、岩手県、秋田県、山形県）では減少となっているが、県内人口が均一に増加や減少を示しているわけではない。県庁所在地クラスの市及びその周辺市町村では、人口が増加あるいは僅かながらの減少にとどまっているのがほぼ共通の傾向である（図9）。しかし、宮城



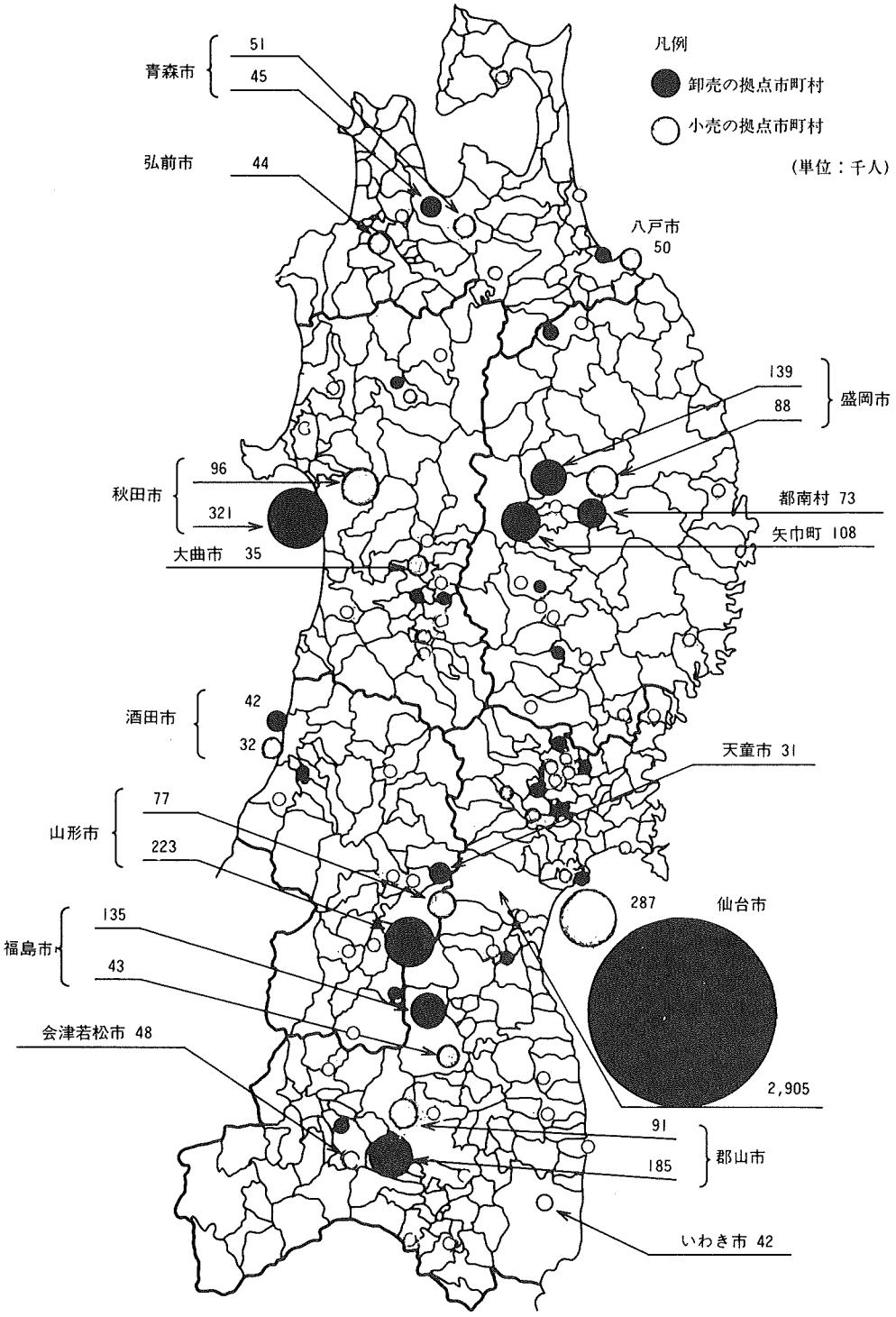
注）1．建設省資料
　　2．原データ：　総務庁「昭和60年国勢調査」「平成２年国勢調査」

図９　県庁所在地等を中心とした人口増加

県及び福島県と他の四県では、その広がりにかなりの差が現れている。

また、中心都市を持たない地域では、人口減少市町村が広範囲に広がっている一方、東北自動車道の沿線では、人口増加市町村の広がりが特に強くなっている。

②人口増加市町村が相当程度まとまっている地域には、比較的大きな商業の拠点、とりわけ卸売業の拠点が重なっている（図10）。しかも、卸売業の事業所が多く立地している市には、情報サービス業等及び金融・保険業の事業所も集中している（図11）ことを見れば、市町村レベル、地域レ



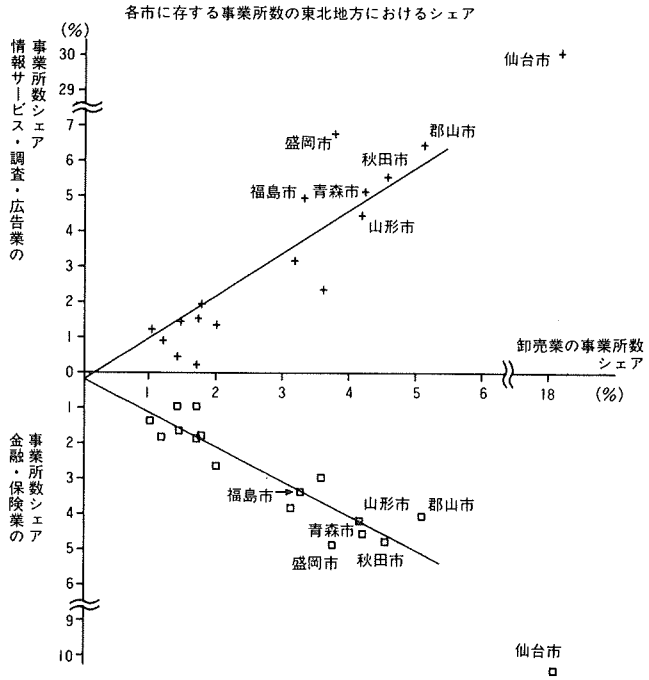
注）1．建設省資料
2．原データ：総務庁「平成２年　国勢調査」
通商産業省「昭和63年　商業統計」
3．丸印の大きさ及び数字は、当該市町村外への想定卸売（小売）純移出額に相当する人口規模であり、卸売の拠点及び小売の拠点それぞれの拠点性の強さを表す。
数字の表示がない丸印は、純移出額に相当する人口規模が３万人未満の拠点である。
4．［拠点性の強さの計算方法］
当該市町村外への想定卸売（小売）純移出額に相当する人口規模
＝｛当該市町村内卸売（小売）販売額｝
÷｛東北地方１人当たり平均卸売（小売）販売額｝
－（当該市町村内人口）
5．東北地方とは、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県である。

図10　拠点性の強さが支える人口増加

ベルで見ても、もの、かね、情報の集積が相互に密接不可分な関係にあり、広範囲にわたる地域の人口増加の背景には、こうした複合的な経済集積が存在することがわかる。

③中心都市の集積性や広域的な求心力の大きさが、将来的にどの程度の影響を持つかを見るため、昭和六二年から平成二年までの五年間の社会増減率が今後も続くと仮定した趨勢延長型の人口試算を、都市圏及び非都市圏という区分により行った（図12）。これによると、全国（四・七％）を上回る人口増加率が見込めるのは、五〇万人以上の都市圏のみであり、核都市の規模が小さくなるにつれて人口減少率は大きくなり、核都市を持たない非都市圏では一七％の人口減少といった厳しい状況が試算される。

もとより、これは趨勢延長型の一つの試算であり、この結果を確実かつ不可避な予測として受け止める必要はないが、地域活性化を実効あるものとするためには、拠点性と広域性を重視した方策を積極的に推進していくことの必要性は明らかである。



注）1.建設省資料
2.原データ：総務庁「昭和61年 事業所統計調査」
3.卸売業、情報サービス・調査・広告業、金融・保険業それぞれについて、各市に存する事業所数の東北地方におけるシェアを示した。卸売業の事業所数シェアが1％以上の市（17市）を表示している。
4.東北地方とは、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県である。
5.回帰分析は仙台市を除く全市（63市）を対象に行い、その概要は以下のとおりである。
(1) X＝卸売業の事業所数シェア
Y＝情報サービス・調査・広告業の事業所数シェア回帰式
Y＝1.1876X－0.2047　相関係数 0.9407
(2) X＝卸売業の事業所数シェア
Y＝金融・保険業の事業所数シェア
回帰式　Y＝0.9485X＋0.1676　相関係数 0.9683

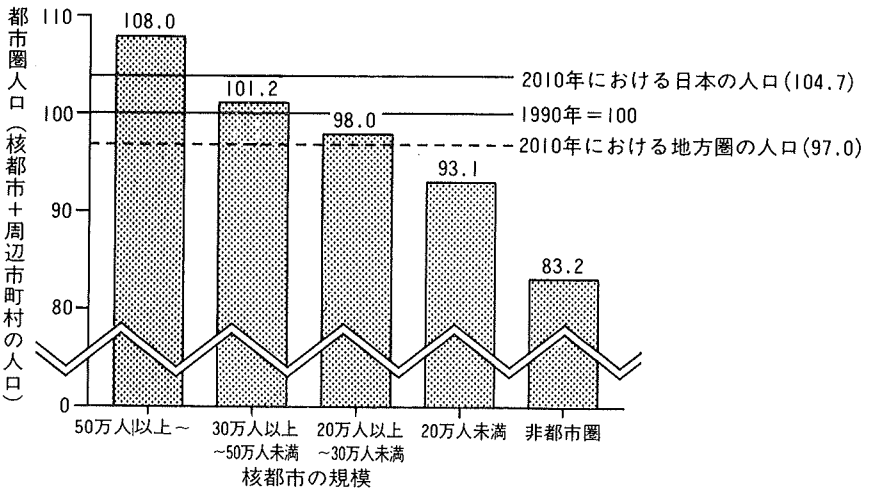
図11　もの・かね・情報の複合的な集積

【地方拠点都市の整備等】

本年五月に成立した「地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律」により、高次かつ複合的な都市機能を集積する拠点地区の整備等を進め、地域における創意工夫を活かした地方の自立的成長を促進する。

中心都市等と周辺地域を有機的に結び付け、一体的、広域的な地域活性化を支えていくため、全国的な高規格幹線道路網と連携しつつ、地域高規格幹線道路の整備を推進していく。

居住環境の良さは地方の大きな魅力の一つであり、切実な持家指向にも応えつつ、Uターン、地方定住化などを促進するための住宅政策を推進していく。



注）1．建設省試算
2．原データ：総務庁「平成２年 国勢調査」、「平成２年 住民基本台帳移動報告」等
3．2010年の人口は、1990年を100とした場合の指数で、都市圏人口は核都市の人口規模により４つに区分してある。
4．都市圏の設定条件については以下のとおり。
(1)核都市
核都市はその地域の中心地であるという考え方から、
「原則として人口10万人以上」かつ、「（他市町村からの就業・通学者）／（他市町村への就業・通学者）>1.0」という条件を設定した。
ただし、都市間の距離が20km以内のものは１つにまとめた。
(2)都市圏
核都市以外の都市圏構成市町村については、核都市とのつながりが弱い市町村を都市圏から外すため、「核都市への通勤者が、在住雇用者の５％以上、または、500人以上」という条件を設定した。
ただし、複数の都市圏に含まれ得る都市については、最も通勤者が多い都市圏に含まれることとした。
5．地方圏の定義は、三大都市圏及びその周辺県を除いた以下の道県である。
・北海道
・東北　青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県
・北陸　富山県、石川県、福井県
・中国　鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
・四国　徳島県、香川県、愛媛県、高知県
・九州　福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

図12　試算―地方圏の将来人口

二　豊かで充実した生活の実現

(1)　豊かさの基盤整備を担う公共投資

【戦後長期にわたる住宅・社会資本整備の推移をふりかえって】

我が国全体の経済成長につれ、住宅・社会資本の整備も着実に進み、なお立ち遅れている部門が残されているものの、その効果も上がってきている（図13）。

生命や財産の安全の確保、経済的活力の維持等を通じ、豊かさの基盤を形成する住宅・社会資本の整備を今後とも着実に進めるとともに、ストックの維持管理に努めていかなければならない。

【住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備】

公共投資基本計画では、一九九一年度～二〇〇〇年度の計画期間中に、総額おおむね四三〇兆円の公共投資を行うこととしている。建設省では、現在、八分野にわたる五箇年計画を策定し、具体的な目標水準を定め、①生活の基盤となる安全の確保、②下水道の着実な整備、③国土構造の骨格を形成する高速道路、安全で渋滞のない道路、④計画的な街づくり、⑤大都市地域における住宅・宅地の供給等、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進している。

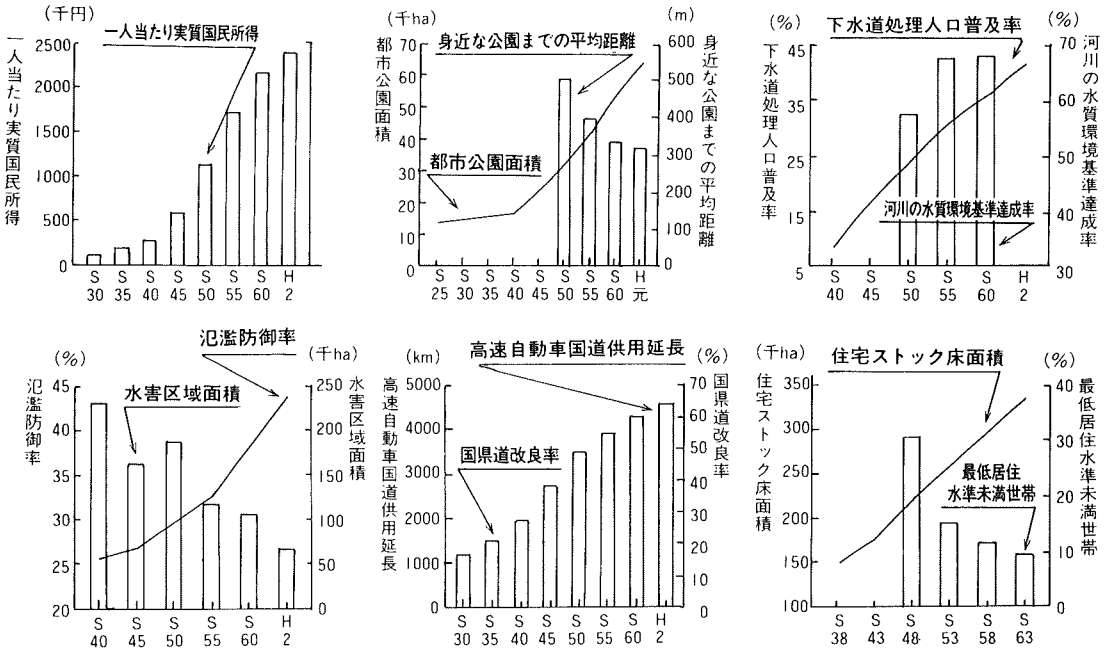
(2)　新たな生活空間の創造

今後二一世紀に向けて、自然とのふれあい、選択の幅の広さ、コミュニティーあるいは歴史、伝統、文化などの視点をより一層重視しつつ、新たな生活空間の創造に取り組んでいく必要がある。

アンケート調査を見ると、地方の魅力としては、「居住環境」と並び、「自然」、「コミュニティー」が、東京圏の魅力としては「仕事」と並び、「選択の幅」、「社会的拘束性のなさ」が注目される（図14）。

【自然とのふれあい】

地方の人々は、地域性を反映した豊かな自然の中での「多自然型」余暇活動を楽しんでいる。



注）1．建設省資料
2．原データ：総務庁「国勢調査」「住宅統計調査」、経済企画庁「国民経済計算」、環境庁「環境白書」
3．国民所得は、1985年標準の実質値である。また、1990年の一人当たり実質国民所得は、データの制約上、1988年の実質国民所得を1990年の総人口で除したものである。
4．1955年の「都市公園面積」についてはデータなし。
5．「身近な公園までの平均距離」＝$\sqrt{\text{市街化区域等面積／住区基幹公園数／}\pi}$
6．「氾濫防御率」とは、氾濫区域のうち治水施設の整備により安全を確保された区域の割合であり、昭和40年、45年、50年及び55年については建設省推計である。
7．「水害区域面積」については、各年の前5年の水害区域面積を平均している。
8．「水質環境基準達成率」とは生活環境項目に係る水質環境基準の達成率である。
9．「国県道」とは国道及び都道府県道の合計であり、「国県道改良率」とは国県道のうち幅員5.5m以上（改良済み）の割合である。
10．「住宅ストック床面積」とは、一住宅当たり延べ面積に人の居住する住宅数を乗じたものである。
11．「最低居住水準未満世帯」とは、最低居住水準に満たない世帯の割合であり、昭和48年については建設省推計である。

図13　着実に進んでいる住宅・社会資本整備

（北海道、東北、北陸のスキー、中国、四国の釣りなど。）

これに対し、関東では演劇、観劇などの「集客型」のレジャーが盛んである反面、自然にふれあう機会が相対的に少ない（**図15**）。

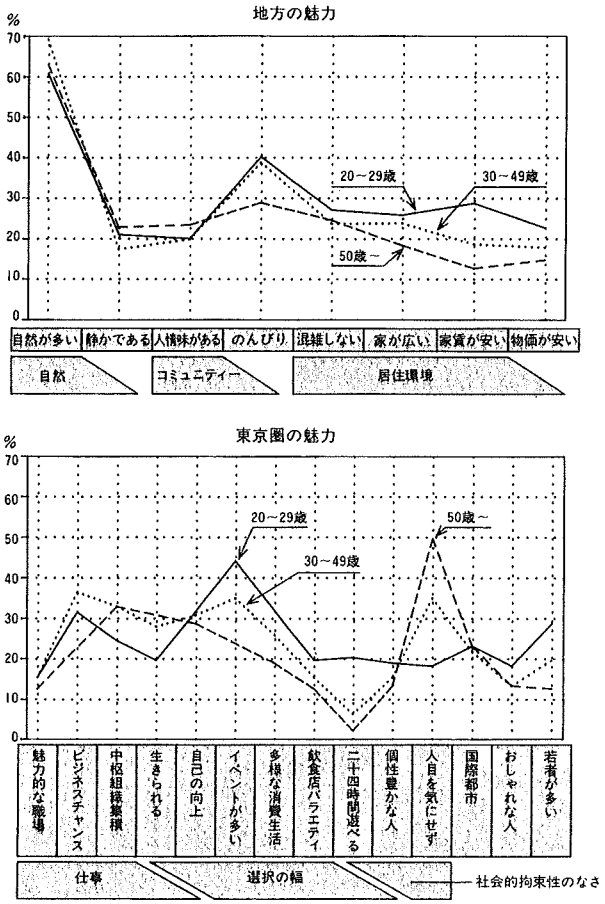
【自然と親しめる生活空間の創造】

建設行政においては、自然と親しめる生活空間の創造に向けて、①河川環境管理基本計画の策定、水辺空間の緑化等により、水と親しみ憩うことができる空間を創出する。②都市計画制度を中心とした秩序ある土地利用の確保、都市公園の整備等により、緑豊かな都市空間を創造する。③道路緑化等により、緑や自然とふれあうことができる道路空間を整備する。

【選択の幅の広さ】

「選択の幅の広さ」は、今後、真の豊かさを実現していく上で、ますます重要な要素になっていくと考えられる。まちづくりや地域整備に当たっても、イベントの多さ、消費生活の多様性、飲食店のバラエティーなど、選択の幅の広い生活空間の創造に取り組んでいくことが重要である。

①関東地方や近畿地方など三大都市圏、とりわけ東京都、大阪府、京都府、愛知県では、音楽公演や舞踊公演が盛んである（**図16**）。特に現代舞踊については東京都の公演シェアが圧倒的に大きい。これは、多くの人々が集まって来る広域的都



注）1.建設省資料

2.原データ：経済企画庁「平成３年度 国民生活選好度調査」

3.東京圏に居住する20歳以上の男女1,734人(圏内出身者968人、圏外出身者766人）が地方と東京圏それぞれの魅力として回答した割合が高かった項目（地方：12項目中８項目、東京圏：23項目中14項目）を年齢階層別にグラフ化したものである。

4.地方の魅力については三項目までの、東京圏の魅力については五項目までの複数回答である。

5.各項目の略称の意味は以下のとおりである。

地方の魅力

「のんびり」　のんびりしていてゆとりがある

東京圏の魅力

「魅力的な職場」　所得が多く、魅力的な職場が多い

「ビジネスチャンス」ビジネスチャンスが多い

「中枢組織集積」　行政機関、会社の中枢組織などが集積している

「生きられる」　何をやっても生きていける

「自己の向上」　自分を高めていく機会に恵まれている

「イベントが多い」　美術館、ギャラリー、コンサートホールなどが多く、イベントも盛りだくさん

「多様な消費生活」　豊富、多様な商品にあふれ、流行の先端をいく消費生活が楽しめる

「飲食店バラエティ」飲食店がバラエティーに富んでいる

「二十四時間遊べる」24時間エキサイティングに遊べる

「個性豊かな人」　個性豊かな人々に出会える

「人目を気にせず」　人目を気にせず生きていける

「国際都市」　世界に向けて開かれた国際都市である

「おしゃれな人」　年齢、性別に関係なくおしゃれな人がたくさんいる

「若者が多い」　若者が多く活気にあふれている

図14 「自然」、「居住環境」、「コミュニティー」は地方の魅力」／「仕事」、「選択の幅」、「社会的拘束性のなさ」は東京の魅力

市圏の中心地では、全体からみれば僅かの割合の人間しか興味を示さないような種類のものでも、公演の開催に必要な観客数が確保できることなどによるものと考えられる。

②都市規模別の飲食料品と婦人・子供服の一人当たり販売額を見ると、婦人・子供服は人口規模に応じ大きな差があることがわかる（図17）。これは、町村部や人口規模の小さな市では気に入った婦人・子供服はなかなか手に入らず、人口規模の大きな市部へ買いに行っていることによると考えられる。

消費生活の多様性は、洋服や装飾品など種類・品質とも千差万別で、個性や趣味が問題となるものについてほど、大きな都市の持つ消費生活の魅力が高いようである。

③飲食店のバラエティーを人口一〇万人当たりの店数で見てみると、専門料理店における東京都の魅力が際だっており、大阪圏や地方中枢都市も相対的に高い水準にある（図18）。

【選択の幅を広げていくために】

選択の幅の広い商品、サービスを提供するには、中心都市の拠点性と広域的な道路ネットワークの整備等が重要である。①地方拠点都市地域の整備、地域高規格幹線道路の整備②地域一体振興整備事業により、インターチェンジ、サービスエリア等を中心にショッピングセンター等の立地を促進し、計画的、一体的な地域整備を図る。③「特定商業集積の整備の促進に関する特別措置法」により魅力とにぎわいのある商業市街地の振興整備を進める。

【コミュニティーと社会的拘束性】

コミュニティーの緊密さ、あるいは社会的拘束性の大小といったものを、家計の交際費が消費支出全体に占める割合の大小により見てみると、三大都市圏で低く、その他の地域でみると、東日本を中心に高くなっている（図19）。

コミュニティーの緊密さは、人情味の厚さや人間関係の暖かさなどのよい面を持つ反面で、行き過ぎれば一人一人の個性や能力の発揮を妨げる場合もある。

(%)

順位	北海道	東北	関東
1	■ スキー	■ スキー	□ 音楽鑑賞
2	■ バドミントン	□ 将棋	宝くじ
3	■ ボウリング	■ 日曜大工	□ 映画
4	□ 動物園、水族館等	■ キャッチボール、野球	国内観光旅行
5	□ トランプ等	□ 囲碁	□ 観劇
6	■ キャンプ	■ バスケットボール	□ 音楽会、コンサート等
7	□ カラオケ	□ 麻雀	帰省旅行
8	□ スナック、飲み屋等	□ おどり（日舞等）	中央競馬
9	□ サウナ	□ 洋裁、和裁	□ 美術鑑賞
10	■ サイクリング等	□ 機械いじり等	海外旅行
順位	**北陸**	**中部**	**近畿**
1	■ スキー	□ 動物園、水族館等	□ 催し物、博覧会
2	■ ドライブ	国内観光旅行	□ 遊園地
3	□ サウナ	■ 園芸、庭いじり	■ ピクニック、ハイキング等
4	□ スナック、飲み屋等	□ 観劇	■ 水泳（プール）
5	□ カラオケ	□ カラオケ	□ サウナ
6	□ ディスコ	□ パチンコ	中央競馬
7	■ ボウリング	■ フィールドアスレチック	外食（日常以外）
8	外食（日常以外）	■ ボウリング	□ 映画
9	□ 模型づくり	■ ジョギング、マラソン	■ サーフィン、ウインドサーフィン
10	□ お茶	■ ドライブ	■ ゴルフ（コース）
順位	**中国**	**四国**	**九州**
1	■ 釣り	■ 釣り	■ ソフトボール
2	競艇	■ 園芸、庭いじり	□ パチンコ
3	□ パチンコ	□ 麻雀	■ バレーボール
4	□ 催し物、博覧会	□ 動物園、水族館等	■ 登山
5	□ 文芸の創作	□ 書道	■ ジョギング、マラソン
6	■ 卓球	□ パチンコ	■ キャンプ
7	□ お花	■ フィールドアスレチック	■ 釣り
8	□ ビデオ制作・編集	□ ゲームセンター等	■ ゲートボール
9	□ 邦楽、民謡	■ バレーボール	□ クラブ、キャバレー
10	□ 将棋	■ アイススケート	■ 園芸、庭いじり

凡　例

1．■ 多自然型（自然、大きな空間を必要とするスポーツなど）
2．■ 空間型（ちょっとした空間、施設で行えるスポーツなど）
3．□ 集客型（多くの人が集まる施設でのレジャーなど）
4．□ 室内型（自宅や室内での趣味、遊戯など）

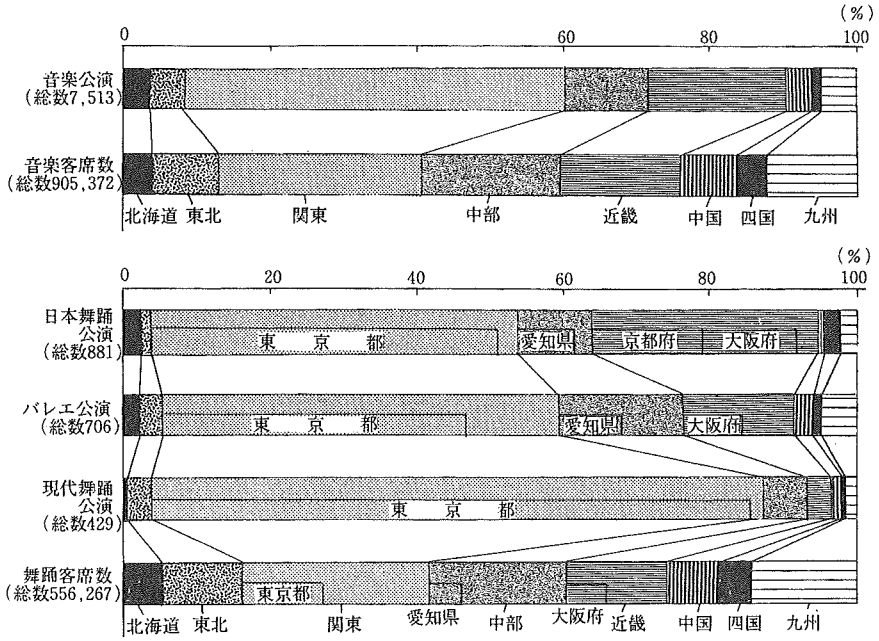
注）1．建設省資料
2．原データ：（財）余暇開発センター「レジャー白書 '91」
3．調査対象：15歳以上
4．有効回収数：3,527
5．調査時期：平成2年12月
6．参加率とは、ある余暇活動を1年間に行った人の割合である。
7．それぞれのブロックについて、全国平均の参加率を上回っている幅が大きい余暇活動を上位10項目並べたものである（参加率そのものの大小によるわけではない点に注意）。
8．ブロックの定義は以下のとおり。
北海道：北海道
東北：青森県、秋田県、岩手県、山形県、宮城県、福島県、新潟県
関東：群馬県、茨城県、栃木県、東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県
北陸：富山県、石川県、福井県
中部：長野県、山梨県、静岡県、愛知県、岐阜県
近畿：三重県、奈良県、和歌山県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県
中国：岡山県、広島県、鳥取県、島根県、山口県
四国：徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
9．近畿の「催し物、博覧会」は、国際花と緑の博覧会の影響が大きいものと考えられる。

図15　豊かな自然の中でのレジャーを楽しむ地方の人々

まちづくりや地域活性化に当たっても、良好なコミュニティーの形成に配慮する一方、地域の人材の個性や能力を有効に活用していく必要がある。

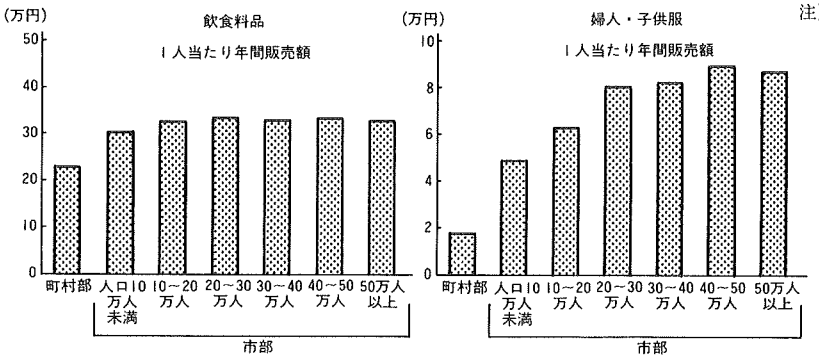
【歴史、伝統、文化を活かした地域づくり】

今日、真の豊かさ、ストック面での豊かさが追求される中で、多くの地域で、自らの持つ固有の歴史、伝統、文化が見直され、その再構築等に向けてのまちづくり、地域づくりが積極的に行われている。○桜の里づくり—福島県三春町○越前陶芸村—福井県宮崎村○蔵のあるまちづくり—長野



注）1.建設省資料
2.原データ：(社)日本演奏連盟「演奏年鑑」、全日本舞踊 連合「舞踊年鑑」
3.音楽、舞踊それぞれについて、各地域の平成２年における公演回数と、平成２年12月現在の会場・ホールの客席数の全国シェアをグラフ化したものである。
4.現代舞踊とは、例えば、モダンダンス、ジャズダンス、ダンス・パフォーマンス、フラメンコ等である。
5.舞踊については、日本舞踊、バレエ、現代舞踊の三つのジャンル単独の公演に限ったものであり、かつ、来日舞踊家によるものは除く。
6.地域の定義は以下のとおりである。
北海道：北海道
東北：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
関東：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、神奈川県、東京都
中部：山梨県、長野県、新潟県、富山県、石川県、福井県、静岡県、愛知県、岐阜県、三重県
近畿：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中国：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
四国：徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

図16　音楽、舞踊の公演で際だった東京の魅力



注）1.建設省資料
2.原データ：総務庁「平成２年 国勢調査」、通商産業省「昭和63年 商業統計」
3.三大都市圏(東京圏、大阪圏及び名古屋圏)以外の地域について、飲食料品、婦人・子供服それぞれ１人当たり年間販売額を都市規模別にグラフ化したものである。
4.地域の定義は以下のとおりである。
東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県
名古屋圏：愛知県、三重県

図17　飲食料品は地元で、婦人・子供服は都会で買う

県松本市○清流小田川と大凧合戦の里―愛媛県五十崎町○陶磁の香りのするまちづくり―佐賀県有田町

(3) 公共用地対策の推進と生活空間創造を担う建設産業、不動産業の育成

今後、我々が真に豊かな生活を実現していくために住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を進めていくうえでは、公共用地の円滑な確保と生活空間の創造を担う建設産業、不動産業の育成が、基本的かつ重要な課題となる。

【公共用地対策への新たな取組み】

住宅・社会資本整備を円滑に推進するため、公共用地の先行的取得、代替地対策の整備等を推進する。

【建設産業の構造改善】

建設産業の労働条件は向上しつつあるものの、より一層の改善が必要である（図20）。新たに策定された第二次構造改善プログラムに沿い、建設産業が活力と魅力ある産業として発展することを目指す。

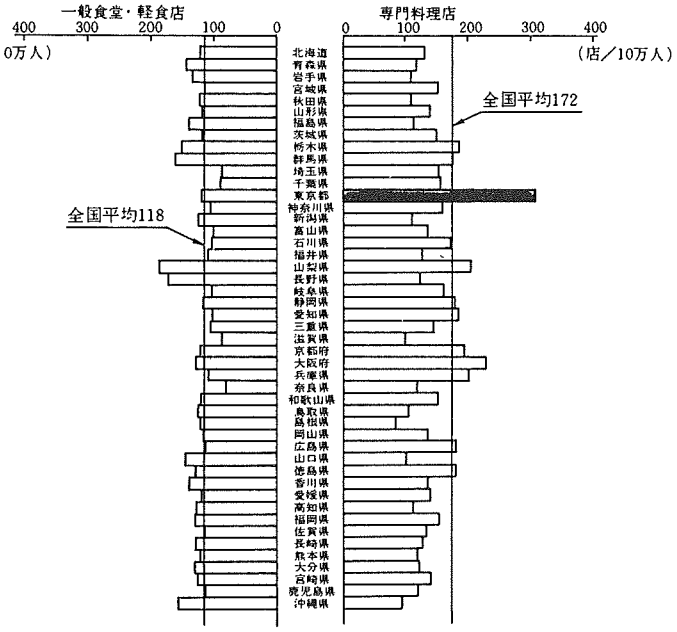
【不動産業の高度化】

本年五月に策定した新たな不動産ビジョンに沿い、不動産流通市場の整備、不動産管理の高度化等のための施策の推進を図る。

三 よりよい環境をめざす住宅・社会資本整備

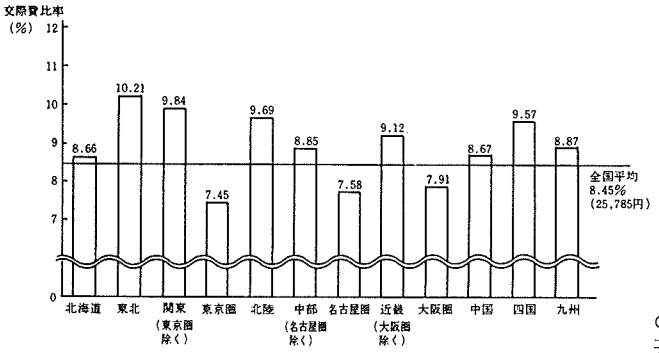
(1) 基本的視点

人類の環境に働きかける力が飛躍的に高まっている今日、人間活動の活力を維持しつつ、環境との共生を図り、良好な環境を保全、創造していく



注）1．建設省資料
2．原データ：総務庁「平成2年 国勢調査」、通商産業省「平成元年 商業統計」
3．人口10万人当たりの飲食店数を都道府県別に表示したものである。
4．一般食堂・軽食店とは一般食堂、そば・うどん店及びハンバーガー店の合計であり、専門料理店とは日本料理店、西洋料理店、中華料理店、その他の東洋料理店、すし店及びその他の一般飲食店の合計である。

図18 専門化・多様化している東京のレストラン



注）1．建設省資料
2．原データ：総務庁「平成元年 全国消費実態調査」
3．交際費比率＝交際費÷消費支出×100（%）
4．交際費とは、贈答用金品、接待用支出、職場・地域などにおける諸会費、負担費である。
5．地域の定義は以下のとおりである。
北海道：北海道
東北：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県
関東（東京圏除く）：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県
東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
北陸：富山県、石川県、福井県
中部（名古屋圏除く）：長野県、岐阜県、静岡県
名古屋圏：愛知県、三重県
近畿（大阪圏除く）：滋賀県、奈良県、和歌山県
大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県
中国：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
四国：徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

図19 交際費のかからない三大都市圏

ことが強く求められている。人間の諸活動を支える基盤である住宅・社会資本の整備に当たっても、安心して快適に暮らせる生活空間をつくりあげていくことはもとより、①人間活動による環境への負荷を軽減し、また、自然の保全や再自然化を推進することにより、自然と共生した人間活動のための国土づくりを推進するとともに、②地球規模の環境問題の解決にも積極的に取り組んでいくことが必要である。

(2) 取組みの方向

【自然と共生した人間活動のための国土づくり】

①人間活動による環境への負荷の軽減

○エネルギー効率の良い都市システムづくり、効率的な交通体系の整備等により、エネルギー消費の少ない人間活動の実現を支えていく。

○河川や下水道の整備等による水質の改善を図り、生物の生育の場を保全する。

○下水処理水等の再利用、建設廃棄物や残土の発生量抑制とリサイクルなどにより、資源消費の少ない人間活動の実現を支えていく。

②自然の保全、再自然化の推進

○自然の生態系にきめ細かな注意をはらいつつ事業を推進するとともに、貴重な自然を保全し、動植物の生息の場を確保する。

○都市公園の整備、道路、河川の緑化等により再自然化を推進する。

【地球規模の環境問題への取組み】

我が国は、その国際的地位にふさわしい役割を果たすために、地球規模の環境問題の解決に積極的に貢献していく必要があり、建設行政においても次のような取組みを強力に推進していく。

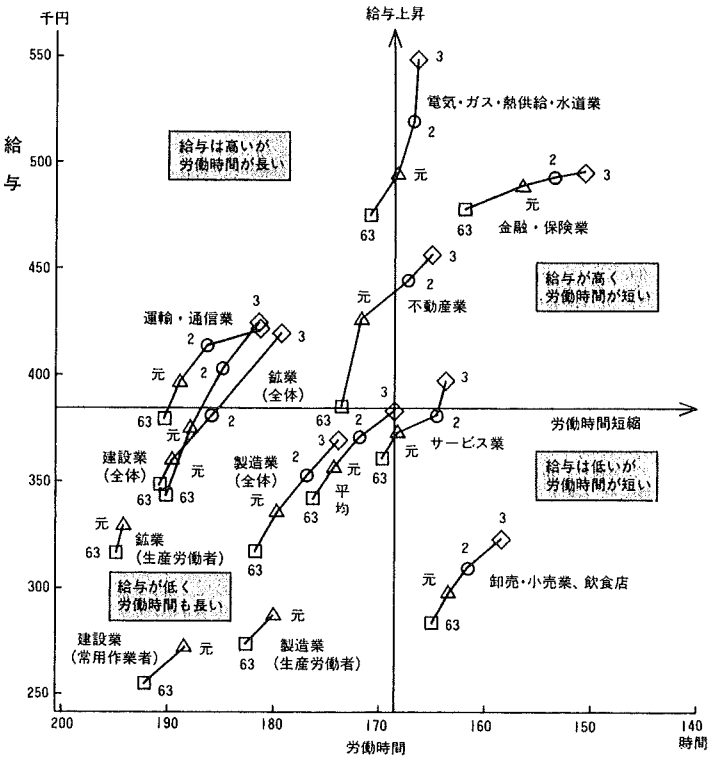
○地球温暖化の防止…都市緑化等によるCO_2排出の少ないまちづくり、河川や下水道の持つ未利用エネルギーの有効利用など

○オゾン層破壊の防止…特定フロンを使用しない冷房設備の設置など

○熱帯林減少の防止…熱帯木材を用いた合板製型枠の利用の合理化など

○開発途上国への技術協力等の推進…砂漠地域の環境改善技術の研究、開発途上国への専門家派遣など

○調査研究、技術開発等の推進



注) 1. 建設省資料
2. 原データ：労働省「昭和63年、平成元年、平成2年毎月勤労統計調査」
「毎月勤労統計調査月報－全国調査－平成3年12月分」
3. X軸：労働者1人月間実労働時間数（単位：時間）（事業所規模30人以上）
原点は平成3年の平均労働者1人月間実労働時間数（168.0時間）
Y軸：労働者1人月間現金給与額（単位：千円）（事業所規模30人以上）
原点は平成3年の平均労働者1人月間現金給与額（384,787円）
4. 平成2年以降の調査においては、建設業については常用作業者、製造業及び鉱業については生産労働者という区分は廃止されている。

図20 より一層の改善が必要な建設産業(常用作業者)の労働条件

道路建設に伴う電障対策と都市型CATV事業の開局まで

関東ケーブルテレビジョン株式会社　専務取締役　牛島　一

一　はじめに

昭和六一、六二年度において、㈶道路新産業開発機構では、建設省の第9次道路整備五箇年計画の重要項目である「広域的都市圏形成に資する広域幹線道路の整備」について調査研究が行われた。その結果、高速道路等の建設により電波障害が生じる際、その沿線地域にテレビジョン放送の再送信並びに多チャンネルの都市型CATV放送を行うことにより地域の情報化推進・創造的地域社会の形成等地域経済社会の活性化に資することができる『ハイウェイ・ケーブルビジョン構想』が打ち出された。それは、道路の輸送機能に新たに情報伝達機能を付け加えるもので、道路事業の推進と共に最近の高度情報化社会の動向にも適合する構想といえる。そこで、最初にこの構想を具現化する事業について検討が進められ、都心に近くて、既に開発が進行している地域における広域幹線道路建設であるため大部分が高架構造となり、大規模な電波障害の発生を避けられない「東京外かく環状道路」（以下「外環道路」という。）において実施されることになった。このような重大な役割りをもった会社として「関東ケーブルテレビジョン株式会社」が新たに設立され、このたびその電障施設の構築を完了し、本構想の本命の都市型CATV事業を開局することになったので、その手順などについて述べることにする。

二　会社設立の経緯等

外環道路は、神奈川・東京・埼玉・千葉の四都県を、都心から半径一五㎞圏を環状に結び、首都圏における自動車交通渋滞の抜本的な緩和が期待される幹線道路である。埼玉県内では和光市から三郷市までの県南一〇市を通過する区域は、一般国道二九八号に自動車専用道路が併設される二重構造として建設されるので、道路の両サイドの沿線の住宅等に大規模なテレビ受信障害の発生が想定される（**図1参照**）。

このような地域で、道路建設事業を円滑に行うためには、沿線住民からいずれ強く要請されることになる電波障害対策工事（以下「電障対策」という。）を道路建設の事前に、少なくとも同時に対応する「事前対策」が効果的である。

このようなテーマを実施するためには、いかなる手段によることが最も適当かについて、建設

省、日本道路公団等において慎重なる検討がなされ、電障対策のほか将来には、都市型ＣＡＴＶの放送事業も行うことなどを考慮して、株式会社方式が最も妥当であるとの結論になった。そして、平成元年六月五日に創立総会を行い所要の設立手続を行い、当初、四八社の出資法人による、資本金二億円の「関東ケーブルテレビジョン株式会社」が設立され、本店は埼玉県浦和市に置かれた。その後、平成二年八月には六五社の新規出資を得て、資本金七億五千万円に増資され、今回の開局により本店の所在地は埼玉県川口市に移転された。

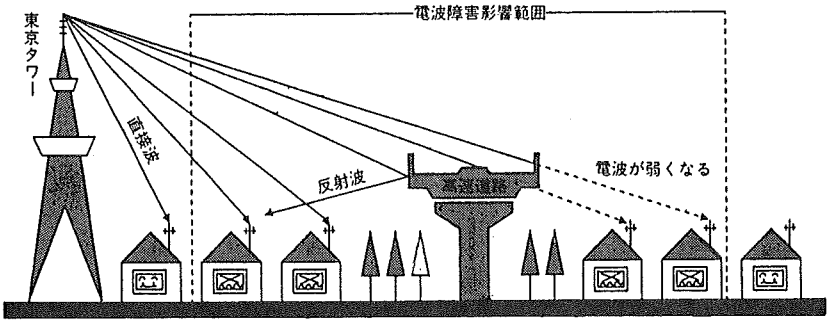


図１　高架道路による電波障害の影響

三　施設構築の手順等

会社の設立時には、すでに外環道路の建設工事は本格化しつつあったので、直ちに、電障対策事業の調査、企画、設計等の作業に着手するとともに、関係住民への説明や、共聴組合の結成、交渉等についても公団職員に同行して進めた。他方、郵政省に対する有線テレビ放送の施設設置の許可申請、各道路管理者等への占用申請や電柱等の所有者の共架の同意、さらには、ＮＨＫ・民間テレビ放送会社の再送信の同意を得るなど、少ない社員での忙殺される会社のスタートであった。（**電波障害対策業務の手順図53ページ参照**）

１　対策事業の第一段階は、電波受信障害の機能回復のため、テレビ再送信施設（以下「電障対策施設」という。）の構築である。その電障範囲は、**図２**のように、外環道路の両サイド約一～三km内であるが、あまりにも対策世帯が大規模であり、

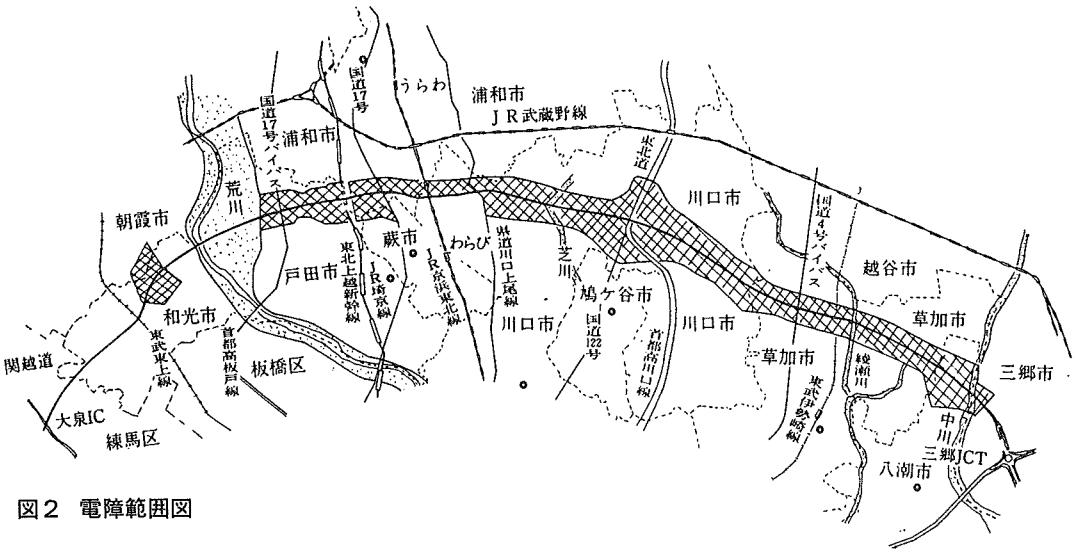
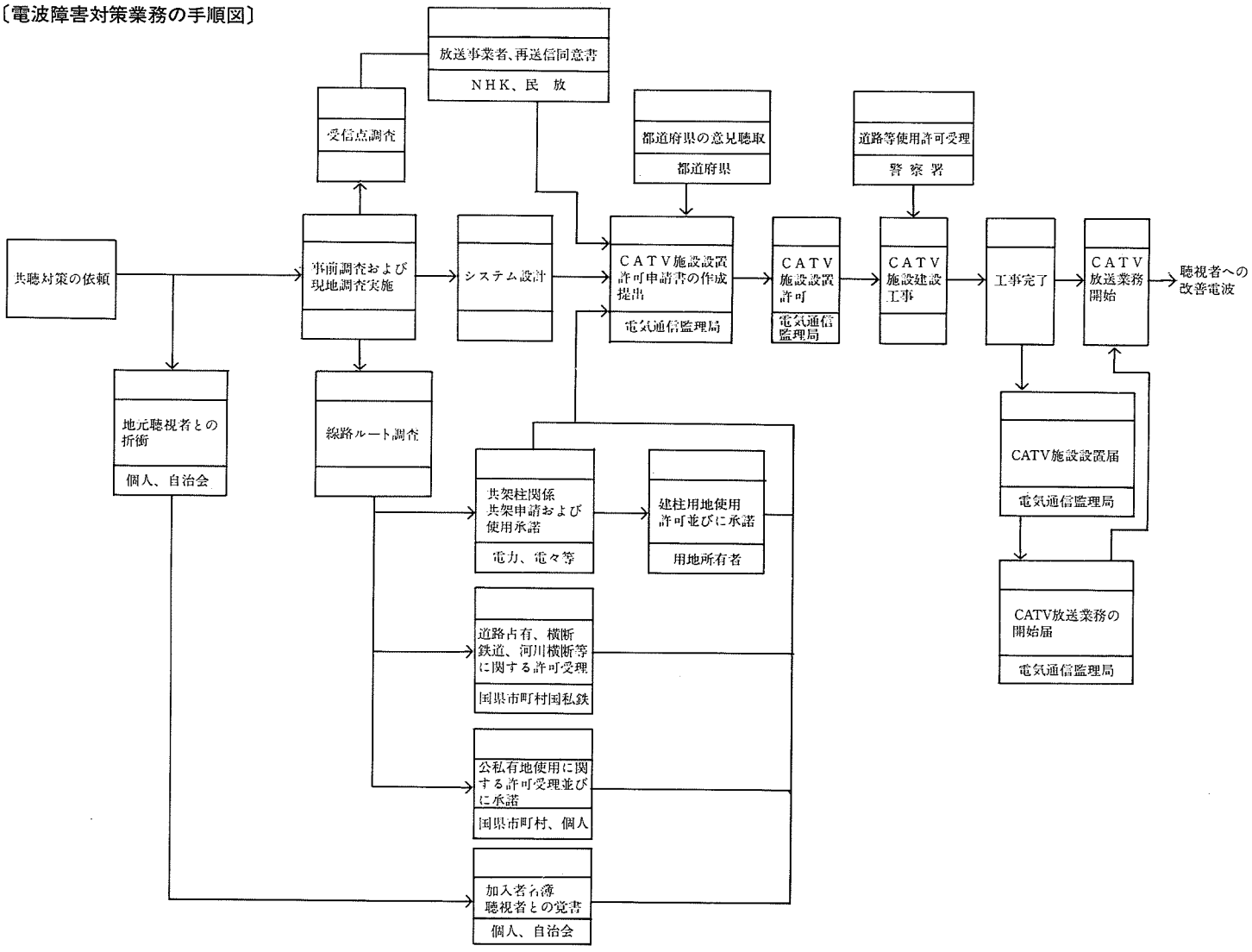


図２　電障範囲図

〔電波障害対策業務の手順図〕



将来とも道路管理者の責任で施設の維持管理をして欲しいとの要請に応じ、その対策事業を公団と共聴組合及び関東ケーブルテレビジョン株式会社（以下「ＫＣＡＴ」という。）の三者間の協定により推進することになった。即ち、共聴組合は、電障対策施設の構築と維持管理をＫＣＡＴに委託し、公団は共聴組合と補償契約を行い、施設の建設費と維持管理費からなる補償金は公団からＫＣＡＴに支払うという方式である。そして、施設の構築にあたり当社では、将来これら施設の有効利用を図って都市型ＣＡＴＶ事業を行う計画の基に、会社独自の工事費を上乗してグレードアップした電障対策施設の整備を行うことにした。

2　第二段階は、既設の部分的な施設の統合化工事である。

これら電障対策施設の構築は、外環道路の施工の現状に対応しつつ構築するから、十数個の仮アンテナを設け、当面の対策を行うなど部分的な対策工事を行い、その後にこれら各施設の順次統合化を行い、仮アンテナを撤去するという手順となった。また、本対策工事は、すでに述べたように原則として事前対策の手法によることのため、対策工事着工時点では、影響の有無は必ずしも確定的ではない地区もあり一次エリヤ～三次エリヤと区分しながら対策施設の構築を行ったので、これら各施設の統合化も必要であった。

3　三受信施設の整備

外環道路建設の進捗に合わせて長距離間の電障対策施設を整備する過程で仮アンテナを設け、順次統合し、最終的に三カ所の受信施設を建設した。

これにより、①キャッチした電波のうち最良のもので放送することができる相互補完の機能と、②他の区域で事故により再送信が一時停止するなど不測の場合に、その影響を受けず放送できる、などの利点がある。このような手順により、道路建設の状況に対応しつつ、施設の構築を行ったので、若干の手戻工事もあったが、沿線住民、行政機関及び関係者などの協力、支援を得て、平成三年度末までに約四万四千世帯の対策工事を概成することができた。

四　都市型ＣＡＴＶへの事業展開

構築された電障対策施設は、当社の方針によって多チャンネルによる都市型ＣＡＴＶ放送事業に適合した伝送容量をもって整備済みとなった。

そこで、次に本施設を有効に活用し、自主制作のコミュニティ番組を含め有料の多彩な番組を提供することによって、地域の情報化に寄与するため、都市型ＣＡＴＶの実現化に向けて取り組むこととした。この場合次のような対策が必要であった。

1　施設等

当社の都市型ＣＡＴＶ放送では、電障対策としての再送信を行う以外に多様な番組の放送を予定しているので、独自の放送センターの建設とスタジオ・編成室の整備や取材・制作班のスタッフ、番組供給会社との契約などを行うことが必要であった。（写真1、2参照）

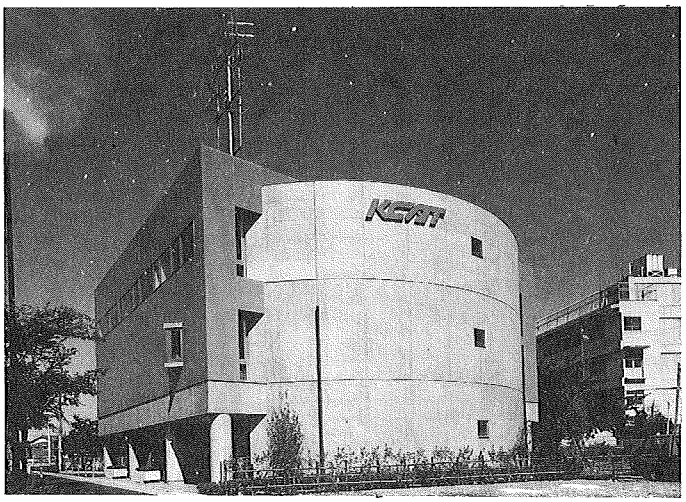


写真１　社屋兼放送センター

2　都市型ＣＡＴＶの事業区域は、通常の行政区域単位であるが、ＣＡＴＶのそれは一〇の市にわたる帯状であり、隣接のほかのＣＡＴＶ事業者との間で、放送内容や利用量などの、調整が必要であった。

このように、都市型ＣＡＴＶへの事業展開のための作業を経て、本年六月に郵政省の許可を受けた。他方、ＫＣＡＴとしては、このような課題に取り組みつつ、これらと併行して埼玉県川口市内に建設中であった社屋（兼放送センター）が四年六月中旬に完成をみたので、都市型ＣＡＴＶへの加入募集を促進するとともに七月一日から試験放送を開始した。

このような足跡を経て、去るバルセロナ・オリンピックの開幕された二日前の七月二三日に都市型ＣＡＴＶ放送の開局を迎えることができたのである。ここに、ＫＣＡＴで放送している二六波のチャンネルを紹介しよう。

写真２　編成制作室

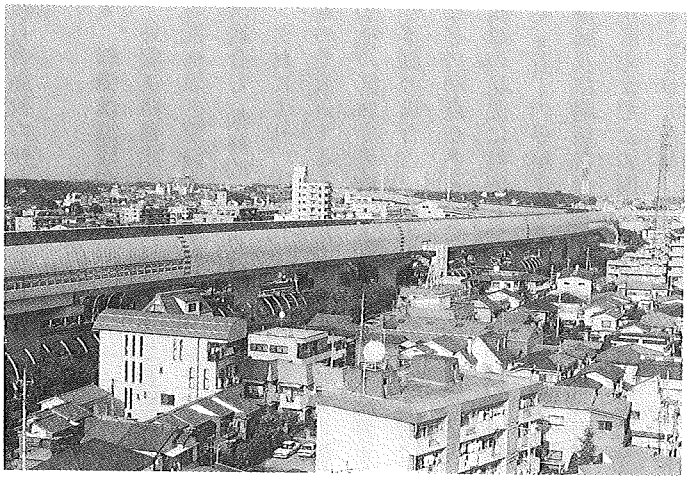


写真３　外かく環状道路とそれによって電波障害を受ける住宅

イ　電障対象者への義務再送信番組（一〇波）
ＮＨＫ総合①、千葉テレビ②、ＮＨＫ教育③、日本テレビ④、放送大学⑤、ＴＢＳ⑥、フジテレビ⑧、テレビ朝日⑩、テレビ埼玉⑪、テレビ東京⑫

ロ　都市型ＣＡＴＶ加入者への番組（一三波）
テレビ神奈川⑬、ＮＨＫ衛星第一⑮、同第二⑯、ＣＮＮ⑳、日経サテライトニュース㉑、お天気チャンネル㉓、スーパーチャンネル㉚、エンターテイメント㉛、こどもチャンネル㉜、ジャパン・スポーツ・チャンネル㊵、ＳＶＮスペースビジョンネットワーク㊶、スペース・シャワー㊿、囲碁・将棋チャンネル(51)

ハ　別途料金が必要な番組（二波）
ＷＯＷＯＷ(60)、スターチャンネル(70)

ニ　全世帯が視聴可能な自主制作番組
ＫＣＡＴガイド⑨

※　○内の数字はチャンネル番号である。

他に、ＦＭラジオ六波の放送を行っている。

五　開局式典など

去る七月二三日、新装なった社屋兼放送センター（埼玉県川口市）において、地元川口市、地元自治会長、番組審議委員及び建設省北首都工事事務所長、日本道路公団川口・草加両工事事務所

長等の出席のもと午前一〇時から開局式典を行った。代表者によるテープカットののち、放送局として視聴者に優れた映像を末永く送信できることを心から祈り、テレビのスイッチ・オンを行った。

引き続き、一一時からは、都市型ＣＡＴＶへの認識を深めるため、「施設見学会」として一般に開放した。

同日、午後六時から、浦和東武ホテルにおいて関係者多数の出席をえて開局披露宴を開催した。はじめに、当社社長から、開局までの各サイドからの協力・支援に対する感謝と開局後の抱負などを主旨とする挨拶のあと、館野関東電気通信監理局長から、「地域文化の向上に貢献する地域密着メディアとして発展して欲しい」との郵政大臣祝辞の代読がされた。次に、藤井建設省道路局長から「貴社の活躍により高速道路と周辺地域との調和が図られ、外環道路の建設事業が円滑に進んでいる……」を主旨とする建設大臣祝辞の代読がなされ、引き続き、鈴木日本道路公団総裁から、「大規模な電波障害に対する補償が円滑に行われ道路建設を順調に進めることができた。今後の大都市圏での道路建設を進めるうえで模範となるものだ」とその意義を強調する祝辞があった。そして、土屋埼玉県知事から「埼玉県で二一世紀に向けての代表的メディアである都市型ＣＡＴＶの隆盛期を迎えていることは大変喜ばしく、ＫＣＡＴが情報発信の拠点施設となり頑張って欲しい」との激励の祝辞がなされた。

その後、沿線一〇市長による鏡開き、埼玉県ＣＡＴＶ連絡協議会の石川会長による乾杯があり、建設省、郵政省、日本道路公団、埼玉県及び関係各市の職員、ならびに各共聴組合長、ＣＡＴＶ事業会社、マスコミなど多数の出席のもと、ＫＣＡＴ開局の祝宴を行うことができ、ここに、都市型ＣＡＴＶ放送事業の一頁を開くことになった次第である。

六　むすび

道路建設のためのケーブル・ビジョン構想のもとに、関東ケーブルテレビジョン株式会社が設立されて以来、約三〇㎞の道路沿線四万四千世帯にも及ぶ大規模な電障対策事業を、三ヵ年間において、地元と特にトラブルもなく実施でき、外環道路建設の促進として重大な役割を果たすことができたことは、誠にラッキーであった。郵政省、建設省、埼玉県及び各市の関係行政機関、日本道路公団はもとより、多くの共聴組合や関係業界などの温いご協力、ご支援の結果であり、ここに深く感謝致す次第である。

開局後は、二一世紀に向け益々進展される高度情報化社会の形成、多様化する視聴者のニーズなどにマッチした放送内容についても常に審議を行い、地域の生活文化の向上に役立ちたいものと全社員希望に燃えているところである。そのため、街で多くの人と触れ合うマチコミによって、一刻も早く地域社会の動向をキャッチし、適切に対処することにより所期の目標に邁進する覚悟である。

都市型ＣＡＴＶ事業の経営には、多額の運営経費がかかり、長期間の維持管理の責務などを考えると不安もあるが、本事業成長の根幹は視聴者の増大にあることから、全社員の創意工夫のもとに全力投球で加入促進に努力する所存である。

ＫＣＡＴは、経営安定のため、すでに建設業の許可（一般土木工事・電気通信工事）と、建設コンサルタント（建築設計・補償）の業登録を受けており、道路建設による電波障害防止対策のノウハウを有しているので、誌面にて御利用をお願いする次第である。

また、フレッシュな取材、編成班もそろっているので、開通式、各種記念行事などには気軽にご用命をいただきたい。

社員一同、なるべく早期に経営安定化を実現し、情報面から地域住民の生活文化の向上に最善の努力を傾注する存念でありますので、将来とも、ＫＣＡＴに対する温いご支援、ご協力を切にお願いする次第である。

阪神高速道路梅田出口供用開始
―立体道路制度適用第一号―

阪神高速道路公団業務部業務課

一　はじめに

大阪市及び神戸市を中心とする阪神圏では、大阪湾沿岸部で関西新空港を初めとするビッグプロジェクトが林立しているほか、内陸部の各地でも、国際的な都市圏としての面目を一新すべく、再開発的な事業が盛んである。

このため、阪神高速道路公団でも、このような事業に連携して、数カ所でランプの新設や移転を計画している。

しかしながら、大都市の中心部において、土地を全面買収し、道路がその空間を独占的に使用するという従来の事業手法で道路建設を進めようとすると、用地買収費が巨額になるだけでなく、周辺に適当な代替地がないことから、地権者の協力が得られないという大きな問題があった。

ところが、平成元年に道路法の改正により立体道路制度が創設されたため、道路と地権者が共存する道が開かれ、道路事業における隘路の一つが打開されることとなった。

今回ご紹介する道路と建物の一体的な整備は、この立体道路制度を活用して実現した事業である。しかも、その適用第一号ということであり、また、建物の中を道路が貫くという面白い構造にもなっているため、以下でその概要を説明することとしたい。

二　道路と建物が一体的に整備されることとなった地区（梅田地区）の概況

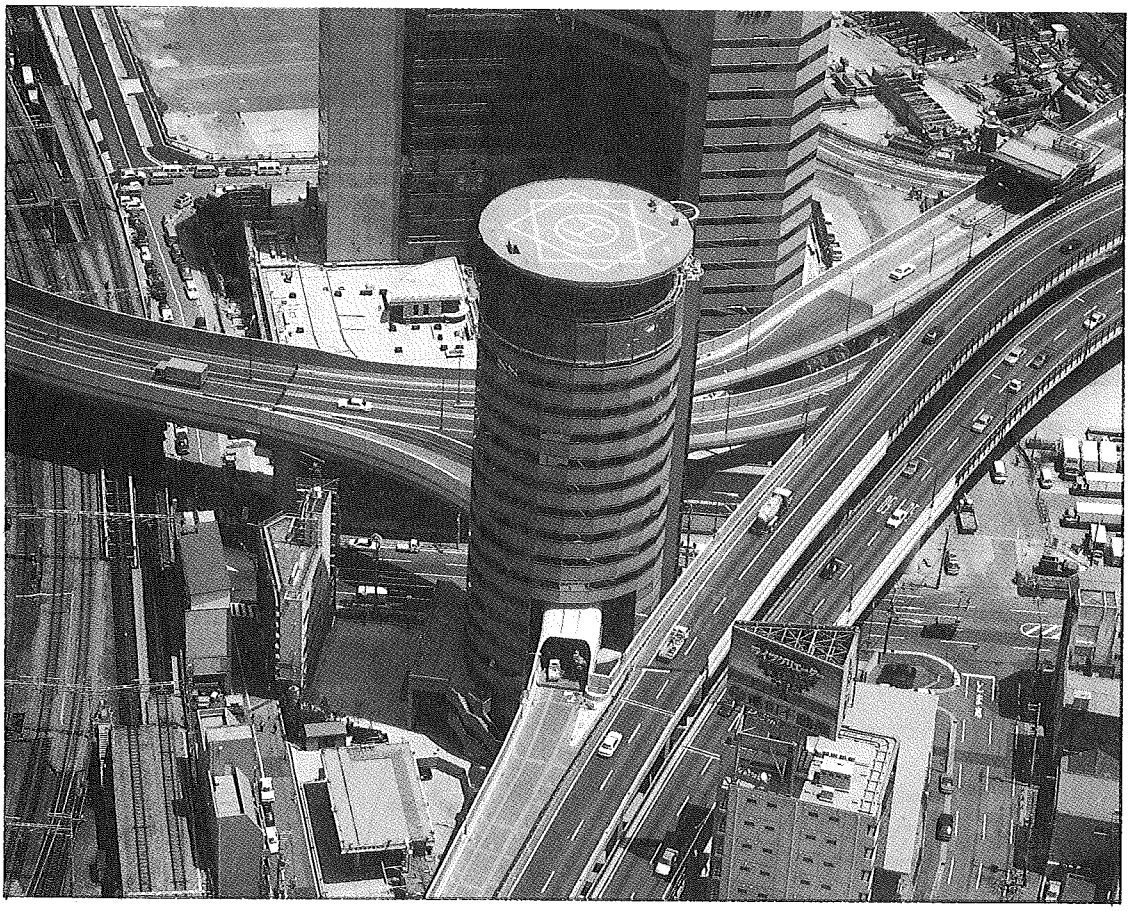
今回、道路と建物が一体的に整備されることとなった場所は、大阪市内の梅田地区（大阪市北区）にある。

梅田地区は、大阪の代表的繁華街である「キタ」、「ミナミ」のうちキタにあたり、JRや私鉄のターミナルが設けられ、周辺にデパートその他の集客施設が集まって発展した地区である。なお、西日本で公示地価が最も高い地点が梅田地区にある。

この梅田地区を、阪神高速道路の一一号池田線（空港線）が通過している。

池田線は、大阪府の北部地域と大阪市内を結び、ほぼ南北に走る路線である。同線は、大阪北部で名神高速道路や大阪空港と接続するとともに、大阪市内で阪神高速道路の一号環状線と合流している。

従来、池田線の梅田地区におけるランプは入口



（梅田入口）しかなく、同線や環状線を利用して梅田地区に向かおうとすると、一つ手前の出口を降りて平面道路を進むしかなかった。

これが、元来交通量の多い梅田地区周辺に一層の車両を通行させることとなり、交通渋滞が激化する原因となっていた。このため、新たに梅田地区に阪神高速道路の出口を設置することが望まれていた。

ところが、ＪＲ大阪駅の西側にあたる西梅田地区では、当地区を現代的なビル街に改めようとする区画整理事業が予定されていた。

そこで、この事業の予定地内にある阪神高速道路の梅田入口を移転させるとともに、新たに梅田地区内に、池田線の北行、南行、両車線からの出口を設置する構想が生じ、昭和五九年には、区画整理事業と合わせて都市計画決定されることとなった。

その後、公団では、諸手続きを終えて、梅田出入口の建設を始めており、うち、入口の移転と北行車線からの出口（環状線方面からの出口）の建設はすでに完了して、平成二年四月に供用を開始している。従って、ここで紹介するのは、残った南行車線からの出口（空港方面からの出口、以下「梅田出口」という。）の建設に伴う事例である。なお、当該事例の場所は、本線から分岐してすぐの高架部分にある。

三　道路と建物を一体的に整備するに至った経緯

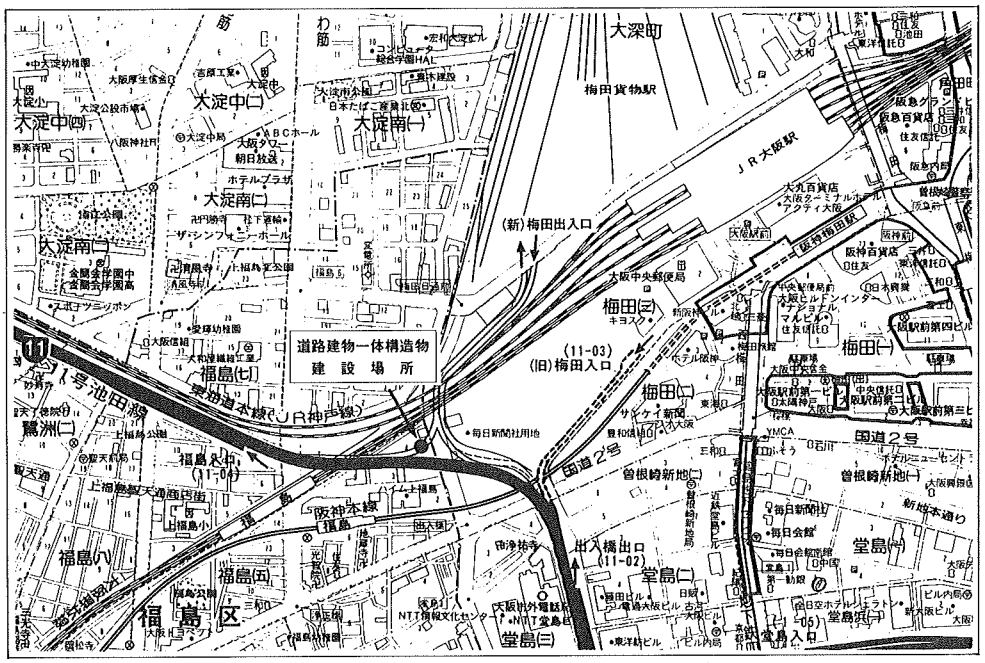
梅田出口高架部分の建設予定地の土地所有者は、当地で自動車燃料用の液化ガススタンドを営業していたが、以前から、ビジネスビルに建て替える計画を持っており、また、近接して高層ビルが立ち並ぶことから、自社ビルも高層化する予定であった。

公団では、地権者と用地交渉を始めたが、梅田地区が大阪の一等地であるため、適当な代替地がなく、しかも、相手方が現在地での具体的な将来計画をもっていたことから、移転への合意に至ることが困難であった。

なお、公団では、交渉の一方、この場所の地価が非常に高く、また高度利用が要請されている地区でもあるため、単に道路を作るだけでなく、その他の有効利用を図る必要性も感じていた。

このような状況の中で、平成元年に立体道路制度が創設されることとなった。この制度は、従来の道路区域が、地下から道路の上空まで及ぶのに対し、上下を限定した立体的区域とすることによって、その上側及び下側の空間への制約を緩和し、土地の有効利用を促進しようとするものである。

この結果、地権者が現在地に残って事業を展開することが可能となり、また、道路に関する権原



位置図

として区分地上権の設定でよいこととなったため、建設コストも削減されることとなった。

このため、公団では、当地が、立体道路制度の活用に好適な場所であると判断し、地権者が存続して事業を行うことを前提に交渉を重ねた。そして、公団が空中に道路を建設するとともに、地権者がその上下空間を利用してビルを建設するという、つまり道路とビルを一体的に整備する内容で合意に至ったものである。

なお、この結果、平成元年の末に地権者と用地契約を締結し、以後、道路工事とビル工事を並行的に進め、ビルについては平成四年の二月に竣工し、道路については平成四年の八月に完成し、梅田出口として併用することとなった。

(1) 道路の概要

路線名	大阪府道高速大阪池田線（梅田出口）
区間	大阪市福島区6丁目～大阪市北区梅田3丁目
延長	97.5m
構造規格	道路構造令C規格ランプ
標準幅員	6.25m
設計速度	40km／h
予測交通量	3,900台／日（供用時）

(2) 建物の概要

名称	ゲートタワービル
建物用途	事務所
延床面積	7,956m²
最高高さ	71.9m
構造	S造（地下部分SRC）
規模	地下2階、地上16階、塔屋1階

道路と建物の概要

四　一体的に整備される建物と道路の構造

今回、道路と一体的に整備されることとなった建物は、直径二五・二mの円筒形をした、高さ約七二m、地上一六階、地下二階建てのビルであり、その用途は事務所ビルである。

道路は、当ビルの五～七階部分にトンネル状に開けられた空間を走ることとなる。従って、外から見ると、道路がビルを貫いたように見える。

なお、道路は、ビルの外側に建てられた橋脚に支えられており、ビルとは分離構造となっている。従って、正しくいうと一体ではなく、道路法第四七条の六にいう道路一体建物には該当しない。

道路は、幅員六・三mの一車線であり、構造的には、高速道路の通常の橋梁と変わりないが、道路の保全と交通の安全のため、ビル内部及びその前後五mの道路の上空と側面がシェルターで覆われている。

このシェルターは、道路又はビルで起きた火災が相手側に延焼するのを阻むとともに、道路からの飛散物や排気ガスが建物に付着することや、ビルの壁面からの落下物が道路を損傷することを防止する機能をもっている。

また、この他、この部分がトンネル構造でもあることから、交通安全上必要な諸設備が設けられている。

五　法制度上の取り扱いについて

建物と一体的に整備された部分の道路は、すでに述べたように立体道路制度を適用し、道路法第四七条の五に基づく道路の立体的区域を設定している。なお、立体的区域としたのはビルの部分のみであり、その他の高架部分は、通常の道路区域としている。

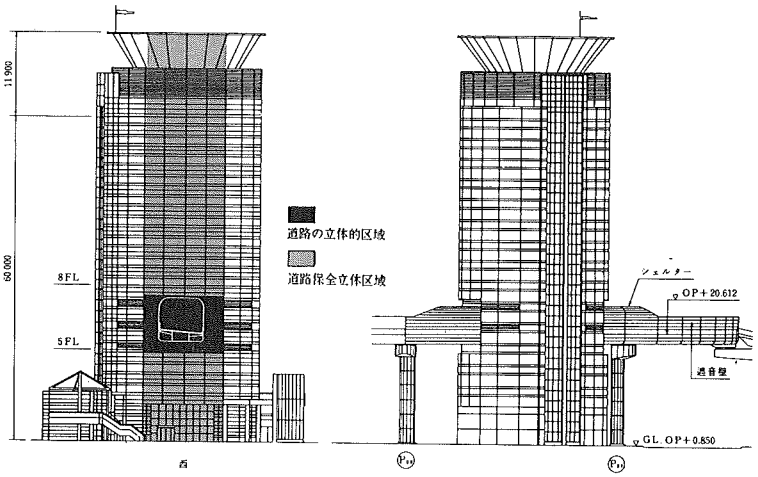
また、当立体的区域の上下の空間には、道路法第四七条の九に基づく道路保全立体区域を指定している。

道路の立体的区域の権原としては、区分地上権を設定した。

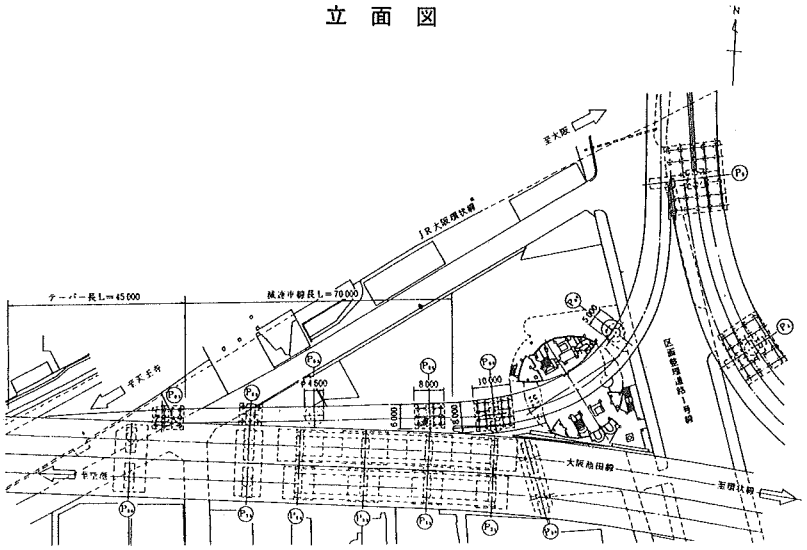
なお、土地所有者との区分地上権の設定契約にあたっては、①道路の建設及び管理に支障となる土地の形質の変更の禁止、②道路の建設及び管理のため土地又は建物への立ち入りの容認、③危険物又は易燃性の物品の製造貯蔵の禁止等を定めるとともに、これを登記における特約としている。

一方、ビルの建設にあたって必要となる法律は建築基準法であった。

建築基準法では、建築物の高さの最低限度が定められている高度地区で、自動車のみの交通の用に供する道路の上空に設けられる建築物は、あらかじめ建築審査会の同意を得て、特定行政庁が許



立　面　図



平　面　図

可したものについては、建築が認められるとしている。

このため、当地区では、これに基づき、道路の上空にビルの建設が認められることとなった。

六　その他の計画

阪神高速道路公団では、この他にも、次のような場所で立体道路制度を活用した事業を計画している。

①　湾岸線前島ジャンクション

関西新空港は大阪湾の海上に建設されるが、その対岸部陸地を「前島」といい、そこに当公団の湾岸線と日本道路公団の関西国際空港線を接続するジャンクションができる。

前島では、土地の高度利用を行う地域整備が進行中であり、一帯の土地の所有者である大阪府がジャンクションと一体となった建物を建設することとなった。

②　大阪堺線湊町ランプ

大阪市浪速区湊町において、新都市拠点施設整備事業が実施されており、阪神高速道路の湊町ランプを移設及び新設して、交通の利便性を高めるとともに、土地所有者である大阪市が道路と一体となったビルを建設する。

時・時・時・時・時・時……

世界の動き

月・日	事項
7・30	○米商務省の発表によると、米国の第二・四半期（四～六月）の実質成長率は、前期比年率一・四％で、第一・四半期の二・九％を下回り、景気回復のテンポが鈍いことを示した。
8・8	○中国の人民日報によると、一九九二年上半期（一～六月）に海外から中国を訪れた観光客は、約三〇七万人で、前年同期比三四・一％増。これに伴う外貨収入は約一七億ドル（約二、二〇〇億円）で、同三〇・五％の増収。
11	○中国の北京郊外の山中に万里の長城付近を飛行中の遊覧ヘリコプターが墜落、乗員・乗客二四人のうち一六人が死亡。うち一一人が日本人。
13	○ボスニア・ヘルツェゴビナ紛争について、国連安全保障理事会は人道援助を促進するため、武力行使を含めた「必要なあらゆる措置」を各国に要請する決議案を、日本を含む賛成一二、棄権三で採択。武力行使を安保理が容認するのは、一昨年一一月の対イラク決議以来。
18	○ドイツのテブファー環境相が自動車メーカーに廃車の無料引き取りを義務付ける政令案をまとめ、関係業界に提示した。一九九三年半ばから実施したいとしている。
	○英政府がイラク南部のシーア派イスラム教徒を守るため、数日中に南部地域に飛行禁止ゾーンを設け、イラク軍機が進入しないよう監視することにし、このためトルネード戦闘機を派遣することを決めた。米、仏も同調の予定。

国内の動き

月・日	事項
7・26	○第一六回参院通常選挙の投票日。各政党別の当選者数は自民六九、社会二二、公明一四、共産六、民社四、日本新党四、二院ク一、スポーツ平和党一、諸派二、無所属四の計一二七議席。
27	○日本銀行が公定歩合を〇・五％引き下げ、年三・二五％とすることを決め、即日実施。
8・3	○政府は事務次官会議で国連平和維持活動（PKO）協力法を八月一〇日に施行することを定めた政令と国際平和協力隊員が携行する小型武器を計四種類と限定することなどを定めた同法施行令を決めた。四日の閣議で正式決定。
12	○国土庁が「短期地価動向」の調査結果を発表。この調査は七月一日現在の地価を三ヵ月前のものと比較したもの。それによると、三大都市圏では地域によって下落幅に変動があるものの、ほぼ全地域で下落。全国的にも下落が横ばい。
14	○自治省が住民基本台帳による今年三月三一日現在の人口世帯数と九一年度の人口動態の調査結果を発表。総人口は一億二、三五八万七、二九七人で、前年同期に比べ四三万六一九人増。九一年度の出生者数が調査開始（七九年度）以来、初めて前年度比でプラスに転じた。
18	○大蔵省が「金融行政の当面の運営方針」を発表。金融機関の経営環境が悪化し、これが株価低迷の原因にもなっているためで、内容は決算対策のための株式売却の抑制、担保不動産の売却促進、貸し渋りの是正など一二項目。

道路行政の動き

月・日	事項
7・29	○「道路をまもる月間」推進標語表彰式
8・1	○道路をまもる月間（～三一日まで）
6	○平成五年度建設省重点施策発表 「ゆとりとうるおいのある国民生活の実現を目指して」
8	○「道の日」記念ヨウ平ランド開催（東京都・代々木公園）
10	○阪神高速道路公団池田線梅田出路供用開始 ○道の日
25	○道の日スタンプラリー（～二〇日まで） ○道路防災週間（～三一日まで） ○建設省平成五年度予算概算要求発表 ○第11次道路整備五箇年計画（案）発表 ○道路整備の長期構想（案）発表

編集雑記

一枚の写真が文章よりも多くのことを語りかけることがしばしばあります。八月号でご案内のとおり、本誌をかざるグラビア版の写真を募集いたしております。奮ってご応募下さい。

本誌は昨年来、道の日行事や道路をまもる月間をグラビア版四頁にまとめ、九月号に特集いたしております。雑誌の表紙をめくってカラーグラビアがあるとないとでは、印象が大分違います。といっても本誌の発行規模では、毎号の巻頭をグラビアで飾ることはできません。せめて九月号のほかにもう一号をカラー写真で飾りたいと願っておりました。この課題が今日まで足踏みしておりましたのは、グラビアには写真が必要だという当たり前の事実です。道路の月刊誌は「道路」ほか数誌があります。各誌とも年に何回かグラビア特集をしておりますが、道路の「今」を伝える写真には苦心のあとが見られます。歴史が浅い本誌にグラビア版四頁をうめる写真が、はたして集まるだろうかが心配だったのです。

毎年八月の道の日行事と道路をまもる月間は催しものですから、写真の題材にはこと欠きません。むしろ沢山の写真を前にして、編集がパターン化してしまうことをおそれております。もう一号のグラビア特集をどのようなテーマで飾るか、いくつかの情景が頭の中をよぎります。が、つまるところ、本誌が道路行政の専門誌を標榜している以上、人と道路との日常のかかわり合いが、主題とならざるを得ないと考えられます。「人と道路」をむづかしく考えないで、例えば今あなたの身近にある道路と人々とのふれ合いを、レンズを通して表現して下さればよいのです。

写真はその場に居合せなくては取出すことができない情報のかたまりです。三枚一組の組写真では映像と同じように物語りを暗示することもできましょう。また何気ないスナップ写真でも「道路の今」を切取ることが出来るのではないでしょうか。いづれにしても、視点を道路に向けた皆様の作品をお待ちしております。

（崎）

〝道路の写真を募集いたします〟

〆切　平成四年一一月末日

サイズ　自由、できればカラーポジ

題材　道路に関するもので未発表のものに限る。但し八月の道の日、道路をまもる月間の諸行事のものは除きます。

掲載　本誌の編集会議で採否を決定いたします。

謝礼　採用のものにはお名前を掲載し、掲載写真一枚につき三万円を差し上げます。

応募
㈠作品には題名・撮影年月日・場所・簡単な解説をおつけ下さい。
㈡作品一枚毎に住所・氏名をご記入下さい。
㈢作品の郵送は書留又は簡易書留が安全です。
㈣応募作品はお返しいたします。

送り先　道路広報センター「グラビア」係

10月号の特集テーマは「平成5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　TEL 03(3234)4310・4349
FAX 03(3234)4471
定価700円（本体価格679円）
〈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