

口 絵 ■ 平成五年度「道の日」記念感・道フェア'93

巻頭言 ■ 高速道路の整備と需要コントロール 慶應義塾大学教授 藤井彌太郎 1

随 筆 ■ 英国の道路 吉井 一弥 3

道路と送電線は似た者同士? —— 道路行政にひとこと —— 東京電力株式会社取締役 木村 隆佳 5

特 集 / 平成六年度道路関係重点施策

平成六年度重点施策について 道路局道路総務課 7

交通需要マネジメントを活用した総合渋滞対策の推進

道路局企画課道路経済調査室係長 畠中 秀人 12

高齢者、障害者等を重視した「人にやさしい道づくり」の推進

道路局企画課交通安全対策係長 中村 健一 19

道路環境施策の推進

道路局企画課道路環境対策室環境対策第一係長 小野寺雄二 24

ESSAY

エトスと匠の心 尾之内由紀夫 30

平成五年度「道の日」中央行事について 道路局道路総務課 33

平成五年度「道路をまもる月間」行事 道路局道路交通管理課 36

・関東地方建設局 39

・四国地方建設局 47

平成五年 建設白書の概要 建設大臣官房政策課総括計画官室 52

シリーズ / あの道この道

歴史と自然が語りあう道 —— 一般国道121号大峠道路 —— 東北地方建設局道路部路政課 60

岡山の自転車道 岡山県土木部道路整備課長 戸田 紀之 65

◆時・時・時 : 70

本誌の掲載文は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また肩書等は原稿執筆時及び座談会等実施時のものです。

平成六年度
道路関係重点施策

平成六年度重点施策について

建設省道路局道路総務課

はじめに

副題を「生活空間先進国の実現に向けた建設行政の新たな展開を目指して」と銘打った平成六年度建設省重点施策が、去る八月二三日に決定された。ここでは、本重点施策の基本的考え方と主要な施策について、道路に関するものを中心としつつ、その概要を紹介することとする。

一 基本的考え方

(四つの視点と六つの課題)

建設行政の基本的使命は、住宅・社会資本の整備等を通じて、国民生活の安全の向上を図りつつ、来るべき二一世紀を見据えて、国土の均衡ある発展の骨格を形成し、活力ある地域づくり、美しく

快適なまちづくりの実現に向けて、国民の夢と願いを具体化することにある。

我が国は、住宅・社会資本の整備水準が欧米諸国と比べて立ち後れており、未だ経済力に見合った豊かさを実感できない状態にある。

比較的豊富な労働力と高い貯蓄率に支えられたこの二〇世紀の最後の時期に、特に精力的な投資の展開を図り、質の高い社会資本ストックの整備を行わなければ、将来の世代にわたって真の豊かさの実現の機会を失う恐れがある。

このため、公共投資基本計画、所管五箇年計画等に基づく住宅・社会資本整備を一層推進することが必要である。

なお、その際、

① 政策の目標を生活の質の向上に置くとともに

に事業の成果が具体的に国民の目にみえるものとする(生活者の視点の重視)

② 国民生活や事業活動のあらゆる面にわたり環境との調和ないし共生が定着することを目指すとともに、地域の文化、景観等も含め、より幅広く「環境」をとらえて所管行政の中で積極的に取り組んでいくこと(広い意味での「環境」との共生)

③ 地域の主体的な発想や自主的な取組を尊重すること(地域の主体性・自主性の尊重)

④ 公共事業をめぐる入札・契約制度のあり方等の様々な議論にかんがみ、透明性や効率性等信頼の回復に努めること(公共事業への信頼性の回復)

の、今日的視点に立つことが特に重要である。

このため、これらの視点に配慮しつつ、次の事項を主要課題として設定し、二一世紀初頭までには、地域ごとにも生活空間先進国と呼ぶにふさわしい国土の実現を目指して、重点的かつ総合的な建設行政の新たな展開を図る。

- 快適で質の高い生活空間づくり
- 豊かな環境づくり
- ゆとりのある住生活の実現
- 活力ある地域づくり
- 建設産業等に対する国民の信頼回復
- 技術開発と国際協力の推進

二 主要課題に対応した道路施策

前述の主要課題に対応する建設省の各種施策を道路関係施策のうち主要なものから紹介する。

第一 快適で質の高い生活空間づくり

1 文化豊かな美しい街並みなど質の高い都市空間づくり

生活先進国を目指す我が国にとっては、都市基盤施設の整備の立ち後れ等の都市問題の解決に取り組むことはもちろんのこと、国民ニーズの高度化、多様化や身近なまちづくりに対する関心の高まりを踏まえて欧米諸国に比べても見劣りしないような美しい街並みを形成していくなど市民共有の質の高い都市空間づくりを地域の選択を最大限

尊重しつつ急ぐ必要がある。

このような要請に応えるためには、ゆとりある基盤整備等も重要であり、以下の施策を行う。

- 道路等公共施設の整備の状況に応じた容積率の適用を図る誘導容積型地区計画制度を活用するとともに、沿道建物の建替えに対する融資を行う「沿道市街地整備促進街路事業」を実施し、都市内の幹線道路の整備を促進するため、沿道地権者の円滑な合意により、沿道建物の自主的な建替えの促進を図る。
- 都市部における交通結節点の利便性向上、歩行者や公共交通利用者の移動性向上等を図るため、民有地の効果的な活用も図りつつ、快適な歩行者空間等の確保を図る「都市交通改善事業」を実施する。
- 道路の車線数・幅員の決定に当たって、これまでの計画交通量だけでなく、一定の走行速度の確保を図るといふ観点やピーク時や事故時にも対応するという観点を導入するなどゆとりのある道路空間の創出を推進する。
- 快適な歩行者空間の確保及び交通の円滑化を図る観点から、モデル地区において「道路地下空間利用計画」を策定し、地下歩道網、地下駐車場等の整備等を総合的に実施する。

2 人にやさしい福祉の生活空間づくり

高齢者や身障者が安心して日常生活を営むとともに、円滑な社会参加を行うことができるよう、高齢者や身障者に十分配慮し、安全で住みよい生活環境を形成していかなければならない。

このため、高齢者・身障者にも安全・快適な公共空間の整備として、以下の施策を行う。

- 地域ごとに歩道の設置率、歩道等による主要施設間の連結率等の整備水準の目標を定め、歩道の拡幅、立体歩道（スーパーベドストリアンデッキ等）の整備や電線類の地中化による歩行空間の確保を図ることにより歩きたくなる歩道等のネットワークを整備する。
- 多数の高齢者・障害者の利用が見込まれる交通結節点や公共的建築物等の周辺地域において、動く通路等の移動システム、昇降装置付き立体横断施設等を重点的に整備する「人にやさしいまちづくり事業」を実施する。
- 歩道の段差や電柱等の占用物件等の交通障害の点検を、障害者の意見を踏まえて行い、歩行環境改善に係るきめ細かな「車椅子歩道計画」を策定するとともに、車椅子もすれちがえる幅の広い歩道の整備、歩道の段差の切り下げ、占用物件の移転・除去等を推進する。

3 充実した自由時間を過ごすための余暇空間づくり

自由時間の増大、家庭中心のライフスタイルへの変化などに対応し、家族とともに充実した自由時間を過ごせる余暇空間が必要である。

このため、自動車を利用する余暇需要に対応し、観光地を結ぶ道路周辺への大規模な植栽や景観に配慮した橋梁・トンネル等の道路構造物の整備等により、自然とのふれあいを体感できる快適な道路空間（パークウェイ）を創出する。

4 渋滞のない道路空間づくり

渋滞は、排気ガス・騒音の発生、事故の増大、時間やエネルギーのロスによる経済活動への多大な損失等国民生活の様々な面に影響を及ぼし、その解消は緊急課題である。

このため以下の施策を行う。

○ 利用者の協力も得て、相乗り促進等のソフトな施策を積極的に盛り込んだ新渋滞対策プログラムを重点的に実施する「総合渋滞対策支援モデル事業」を全国一〇都市程度で実施する。

○ 現況の交通システムの状況の総点検を実施するとともに、モデル都市において、駅周辺の動く歩道の整備等モーダルミックス支援のための事業を重点実施する。

○ バス運行の定時性を確保し、バスによる円滑な通勤・通学等を促進するため、交差点改良、バスレーンのカラー舗装化等を推進する「アーバン・バス・リフレッシュモデル事業」を実施する。また、道路占用基準の見直しにより、上屋、ベンチ等を備えたバス停留所の整備を推進する。

○ 休日の駐車需要が著しい地域において、休日により一時預かり駐車場として開放する民間駐車場の整備に対し融資を実施する。

○ 物流、防災拠点などの施設と一体的な駐車場の整備を推進するとともに、深層地下等を利用したメカトロニクス駐車場に係る技術基準を策定する。

○ 貨物車等の路上駐車を防止するため、荷捌駐車施設への融資を実施し、その整備を推進する。

○ 都心部における自転車駐車場の整備を推進するため、立体機械式自転車駐車場に係る技術開発を行う。

○ 平成九年度までに路上工事の三割削減を目指した施策の一環として、占用工事の工事量や工事期間の縮減を図るため、占用基準、占用手続等占用制度の見直しを実施する。

○ インターチェンジ周辺での広域物流拠点整備を推進する。

5 高度の安全性・利便性が確保された生活空間づくり

我が国は、高度情報化社会へと急速に移行しつつあり、暮らしの豊かさを実現する上で、高度情報化への適切な対応が必要となっている。

このような観点から以下の施策を行う。

○ きめ細かな情報を的確に提供できるピーコン等の整備を進め、路車間情報システムの実用化を図る。

○ 道路管理の高度化、道路空間の効率的利用を図るため、主要幹線道路においてキャブ等の情報基盤を計画的・先行的に整備するなどインフォウェイシステムの整備を推進する。

第二 豊かな環境づくり

1 水と緑の保全・創出（略）

地球環境保全の観点から、資源のリサイクル、エネルギーの有効利用等環境負荷の少ない社会の実現に貢献する住宅・社会資本整備が必要である。

このため、照明等の道路管理施設や路上融雪へのソーラーエネルギーや地熱の活用などの推進を行う。

3 良好な道路環境の実現

都市への人口、産業、交通の過度の集中による

渋滞や混雑がもたらす排気ガス、騒音などの沿道環境の諸問題に対して、良好な道路環境を実現することが必要である。

このため以下の施策を行う。

○ 沿道環境保全の緊急性・必要性の高い区間について、「沿道環境整備基本計画」を策定し、それに基づき、沿道にふさわしい土地利用の実現を図る等の沿道環境整備制度（住宅に対する移転助成・移転跡地の買い取りなど）を創設する。

○ 人間の復権、良好な道路環境の創造等新たな視点に立った道路整備を推進するため、道路構造令等の道路構造基準の改正を行う。

4 国民と行政が協力して進める環境保全活動

豊かな環境づくりに当たっては、緑化等の身の回りの環境整備や、生態系等に関する地域固有データの蓄積を行政と住民が連携して進める必要がある。

このような観点から、生態系全般との共生を図った道路（エコロード）の整備を推進するため、「自然環境アドバイザー制度」を創設し、専門的な助言・提案を計画や整備に活用する。

第三 ゆとりある住生活の実現

1 大都市地域を中心とする良質な住宅・宅地供給の推進

大都市地域を中心とする住宅・宅地問題に対処し、良質な住宅・宅地の供給を推進するためには、国・地方公共団体等が連携して、市街化区域内農地の計画的宅地化、新市街地の計画的開発、既成市街地の有効・高度利用、関連公共施設等の整備の促進等を強力に進めることが必要である。

特に、市街化区域内農地は、緑とうるおいのあるまちづくりと住宅・宅地供給の観点から都市に残された貴重な空間であり、宅地化農地の計画的な宅地化と併せ良質な市街地の形成に積極的に維持活用することが必要である。

このため、今後五年間に緊急に実施すべき道路、下水道、公園等の基盤整備に関する事業計画として特定市において「緊急基盤整備アクションプログラム」の策定を推進し、これに基づき、整備の促進を図る。

2 住宅を取得しやすくするための取組（略）

3 マンションの老朽化対策（略）

第四 活力ある地域づくり

1 生活・交流の広域化と活発化の促進

活力ある地域づくりを効果的に推進するために、近年の生活圏域の広域化を踏まえ、市町村という行政界にとらわれないで、生活・交流の実態に即した圏域を単位とした施策を総合的・計画的に展開していく必要がある。

このためには、広域的な地域の課題に対応する重点的な施策の充実にともな、既存の広域的施策とこうした施策を中心として、地域の自主性をいかしつつ、生活等の圏域を考慮して広域的・重点的な施策の実施を図るアクションプログラムを、地方公共団体、国等が緊密な連携の下に策定する。

なお、道路の面からは、地域間の交流促進に資する大規模トンネル・橋梁については、地方道路公社が立替施工を行い、あるいは「生活圏域交流基幹道路」に指定して都道府県代行事業と市町村事業を同時に実施する「交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業」により重点的に整備を推進する。

2 地方拠点都市地域の総合的な整備（略）

3 地方定住の促進に資する住宅・宅地政策の推進（略）

4 農山村地域の生活環境等の総合的整備

都市との交流・連携に配慮した広域的・総合的な地域整備に資する施策として、前述の「交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業」を推進する。

第五 建設産業等に対する国民の信頼回復(略)

第六 技術開発と国際協力の推進

1 今後の住宅・社会資本整備を支える技術開発の推進

道路技術五箇年計画に位置付けられた技術等の研究開発に対する融資を行うとともに、通行車両に路面情報の提供、衝突危険時の警告及び簡単な運転支援を行い、最終的には自動運転の実現を目指す道路安全システム(AHSS)、効率的な物資の集配を自動化する地域内物資集配送システムの技術開発に取り組む。

2 国際協力の推進(略)

△個別課題への対応▽

一、二補助金等の整理合理化の推進及び国の関与の適性化等

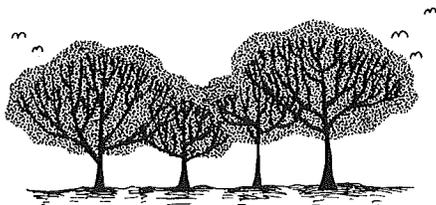
地域の主体性・自主性を尊重する観点から、国と地方の適切な役割・責任分担の下に、国が関与すべき分野、関与のあり方等を点検し、必要な見

直しを適時適切に行っていくことが必要である。

このために、

○ 零細な補助金等や目的を達したモデル事業補助金の見直し、類似目的・内容を有する補助金等の統合等全般にわたる整理合理化の一層の推進

○ 地方公共団体の自主性・自立性を高める観点から地方公共団体の行う事務に対する許認可等の整理・合理化の一層の推進を行う。



平成六年度
道路関係重点施策

交通需要マネジメントを活用した

総合渋滞対策の推進

建設省道路局企画課道路経済調査室係長 畠中 秀人

一 はじめに

昭和三〇年度から平成三年度までの三六六年間に日本の自動車保有台数は、約九二万台から約六、〇〇〇万台へと六〇倍以上の伸びを示しており、運転免許取得可能者一人当たり〇、六台を所有していることになる。

これに対して道路も、例えば高規格幹線道路の供用延長が平成四年度末で約五、九〇〇kmとなるなど整備を進めてきているが、自動車交通の伸びは、道路整備の速度を上回る勢いで伸びており、道路交通渋滞の深刻化、交通事故による死者の増加、沿道の生活環境への悪影響等の弊害が目立ってきている。

国道及び都道府県道のうち、改良済であるもの

の円滑に走行できず、混雑に巻き込まれる区間は、平成二年度で約二万七、六〇〇kmと、改良済区間延長の二六％にもなっており、特にD I D地区（人口集中地区）では六九％にもなり、都市部の幹線道路の約七割が交通渋滞に悩まされている（表1）。

また、ピーク時間帯の走行速度は、一般国道で時速三八km（平成二年度）、D I D内では時速二三kmと低く、東京二三区ではわずか時速一七kmにすぎない（表2）。

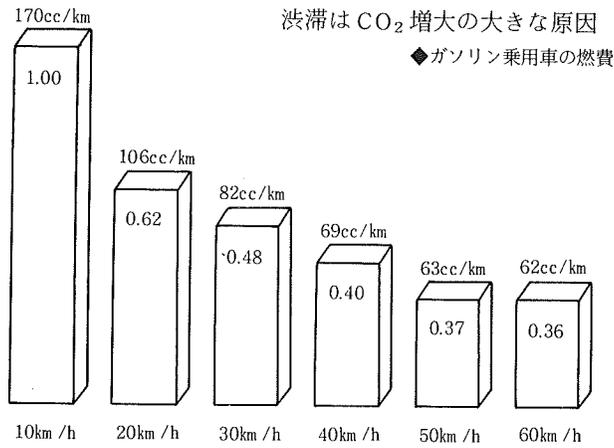
これら渋滞の速度低下による時間的損失は、金額にして全国で年間一二兆円にも達し、GNPの約三％に相当する。また近年、地球温暖化、酸性雨など地球規模での環境問題が重要視されている中で、自動車からのCO₂の排出量も渋滞により

表1 一般道路の整備状況

沿道状況	調査延長 (km)	幅員5.5m以上改良済区間延長					整備率 (%)
		合計 (km)	混雑度1以上 (km)		混雑度1未満 (km)		
			シェア	シェア	シェア	シェア	
D I D	13,847	12,633	8,651	68.5	3,981	31.5	28.8
その他市街地	14,553	11,100	5,273	47.5	5,827	52.5	40.0
平地	75,949	54,343	10,694	19.7	43,649	80.3	57.5
山地	71,045	28,020	3,053	10.9	24,967	89.1	35.1
合計	175,394	106,096	27,612	26.1	78,424	73.9	44.7

(注)平成二年度道路交通センサスより

ノロノロ運転は燃費効率が悪い



渋滞はCO₂増大の大きな原因

◆ガソリン乗用車の燃費

表2 旅行速度の推移 (一般国道)

沿道状況	単位 km/時			
	S. 58	S. 60	S. 63	H. 2
D I D	22	22	23	23
その他市街地	33	31	31	32
平地	39	39	40	40
山地	39	40	40	41
全体	37	37	37	38

(注) 1. 平成2年度道路交通センサスより
2. 平日のピーク時平均旅行速度

図1

増大するなど、交通渋滞は、地球環境保全の観点からも大きな問題となっている(図1)。

こうした状況の中で、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、第11次道路整備五箇年計画において、「生活者を支える道路整備の推進」を主要課題として掲げ、そのための施策として総合的な渋滞対策の推進を位置づけた。

二 これまでの渋滞対策

都市部においては、都市機能の都心部への集中に伴う、渋滞の発生が一般的であるがバイパスや環状道路等が未整備であるために、都心に無関係な交通も都心に流入し、渋滞に拍車をかけている場合も少なくない。このような渋滞を解消するためには、都心部を通過する交通を迂回させ、交通の分散、導入を図るためのバイパス・環状道路等の道路ネットワークの整備が必要である。首都圏でいえば首都高中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道等がこれに相当する(図2)。またこれらの環状道路の整備により、東京一極集中型から分散型への転換が期待できるとともに、東京都心部の発生集中交通も減少するものと考えられる。

また、交通流が制限されているために渋滞が発生している箇所、いわゆるボトルネック箇所での道路改良も必要である。

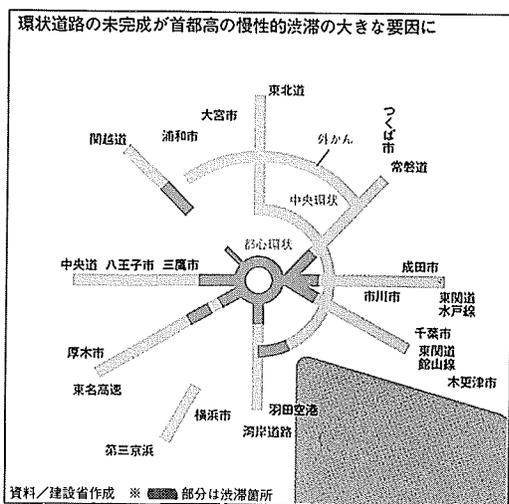
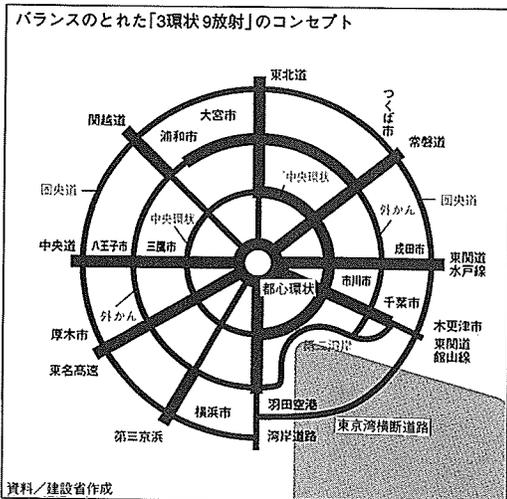


図2

表 3 渋滞対策の施策概況

計画名	渋滞対策緊急実行計画 (アクションプログラム)	渋滞対策推進計画 (推進計画)
対策対象地	(全国37都市圏)	37都市圏以外の地域～345市町村 (各都道府県ごとに策定)
策定年月	昭和63年12月各都市(圏)協議会決定	平成2年12月各都道府県協議会決定
計画期間	短期：H元年度～H3年度に完成する対策 中期：H4年度～H6年度に完成する対策	短期：H3年度～H4年度に完成する対策 中期：H5年度～H6年度に完成する対策
事業費	約21,700億円(元年度～6年度)	約8,500億円(3年度～6年度)
計画内容	道路の改良・整備 約19,300億円 交差点改良・交差点立体化 (短：270箇所、中：65箇所) 一般道路の拡幅等 (短：150箇所、中：160箇所) 橋梁の拡幅、新設等 (短：30箇所、中：30箇所) 自専道の改良・整備 (短：17箇所、中：11箇所) 既存道路の有効利用 約500億円 道路交通情報の提供の充実等 (短：110箇所、中：20箇所) 公共交通機関との連携強化 約1,900億円 (短：16箇所、中：8箇所)	道路の改良・整備 約7,900億円 交差点改良・交差点立体化 (短：83箇所、中：89箇所) 一般道路の拡幅等 (短：115箇所、中：126箇所) 橋梁の拡幅、新設等 (短：13箇所、中：13箇所) 自専道の改良・整備 (短：15箇所、中：13箇所) 既存道路の有効利用 約200億円 道路交通情報の提供の充実等 (短：5箇所、中：7箇所) 公共交通機関との連携強化 約400億円 (短：9箇所、中：4箇所)

(注) 1. 高規格幹線道路、大都市圏自動車専用道路の新設については、本計画の箇所数・事業費に計上していない。
 2. 計画には、主要渋滞ポイントの解消を図る施策の他、主要渋滞ポイント以外の渋滞箇所(懇談会等で指摘のあった箇所等)の解消を図る施策も含まれており、これらを併せて計画が構成されている。
 3. 橋梁整備には、踏切改良も含まれる。

例えば、平面交差点においては、互いに交差する交通流を処理するために、交通容量が単路部のより低下し、渋滞が発生している場合は、交差点を立体化することにより、ボトルネックは解消される。さらに、右折待ちの車両が後続の直進車両の運行を妨げている場合には、右折車専用レーン

を設けて、滞留スペースを確保することなどの対策が考えられる。
 建設省では、こういったボトルネックの解消を緊急的に図るために、「渋滞対策緊急実行計画(アクションプログラム)」、「渋滞対策推進計画」をそれぞれ昭和六三年度、平成二年度に策定し、これらに基づき渋滞対策事業を行っているところである(表3)。また、観光地で生じている休日

の渋滞対策として「休日交通ボトルネック解消モデル事業計画」を進めてきた。

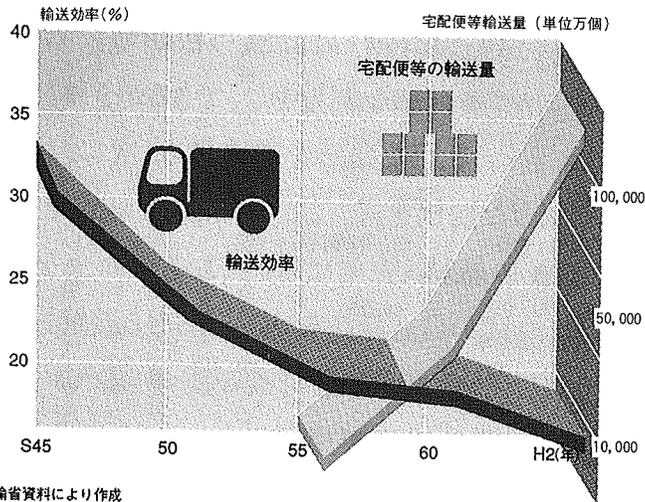
三 交通需要マネジメント

自動車交通量の増大は、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ばかりでなく、乗用車一台あたりの乗車人員の低下、また物流面での輸送効率の低下など非効率な道路利用もその要因となっている。これは、産業構造の変化や消費者の多様なサービスの要請によって「小口」「多頻度」「多方面」「ジャストインタイム」などの輸送が増大してきた結果であるといえる(図3)。

これまでは、自動車交通需要の急激な増加に対応して、道路交通容量の拡大を行ってきたが、輸送効率の低下といった需要サイドの問題にも目を向け、これらを解消する方策も考えていかなければならない。このように、需要サイドの観点に立って、道路交通の円滑化を図るために、需要の平準化や輸送効率の向上などを行う施策を交通需要マネジメントという。

我が国においては、道路整備のニーズが高く、現在、道路ネットワークの整備が進められているところであるが、それ以上に交通需要の伸びが上回り、道路混雑は拡大している(図4)。道路の整備途上においては容量と需要を均衡させ、望ま

激増する輸送量に反比例して輸送効率は悪化する一方



運輸省資料により作成

図 3

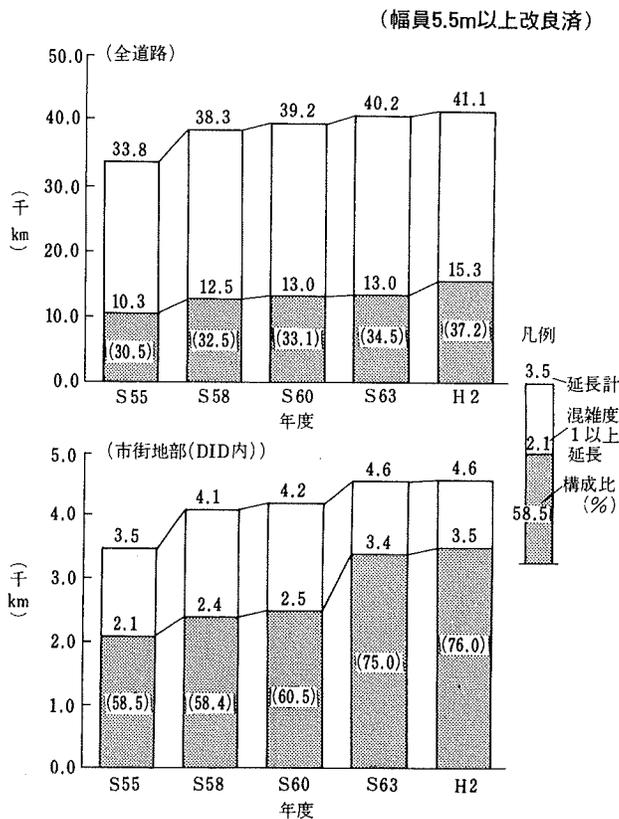


図 4 一般国道の混雑状況の推移

(幅員5.5m以上改良済)

しいサービス水準を保つため、この交通需要マネジメントが一つの手法であるといえる。

① カープール

アメリカでは今、「カープール運動」が急速に普及しつつある。これは通勤を速く、疲れず、簡単にすませたい、と望む人々に対して、渋滞道路で専用レーンが与えられるシステムであり、乗用車への相乗りのカープール、

専用バンを使ったバンプールなどのバリエーションが用意されている。

簡潔にいえば、三人乗り以上の車は速く走れるようにするということである。ポイントは、車を個人スペースと考える人と、単なる移動手段と考える人として、マイルームの快適さと、通勤時間短縮の快適さを譲り合うということにある。

カープール制によって三人の通勤者が相乗

りすれば、都心部の駐車スペースから二台分が少なくなるという相乗り効果から、カープールの車には低料金の駐車場が優先使用できるという特典もある。

ボトルネックになりやすいところ、例えばニューヨークのマンハッタン島に入る主要なフリーウェイなどには三人乗り以上の車だけが通行できるHOV(多数乗車両)レーンが設置されている。またロサンゼルスダウン

タウン地区ではカーブール、バンブール、バスブールなどを中心とした交通需要マネジメント施策によって一人乗り乗用車が六〇%から四五%に減少し、全体として自動車交通量が一九%減少するなど、大きな効果があがっていることが報告されている。

② 需要の平準化

例えば帰省ラッシュの大渋滞も、その渋滞パターンを分析して的確に予報すると、ドライバーは自分の行動を選択できる。その結果、ピークの平準化が促される。

あるいは、リフレッシュ休暇を自由に取るうという動きは、ピークシーズンを避けてゆったりと旅に出ることを可能にする。そうすると旅行需要が平準化され、道路渋滞にもそれが反映される。

また、一日の交通パターンの中で交通需要平準化では、フレックスタイムの導入により交通渋滞が緩和されたという報告もある。栃木県のある自動車工場では、従業員五、〇〇人のマイカー通勤が周辺道路の渋滞の主要原因となっていたことから、フレックスタイム制度を導入した。午前七時～一〇時を出勤時間帯、午後三時～一〇時を退勤時間帯としたところ、最大渋滞長は四kmから二・五kmに短縮、送迎バスの所要時間が四七分から二

八分へと四〇%縮小されたという。

③ ロジスティクス

非効率的な道路利用を象徴する光景が二つある。一つは一人しか乗っていない乗用車、もう一つは積載能力の二〇%も積んでいないトラックである。

昭和四五年の小型貨物車の積載効率は三四%であったのに対し平成二年では一八%にまで低下している。これは、いわゆるジャストインタイム輸送の増大が原因である。しかしジャストインタイム輸送は単なる生産技術というより、産業構造の高度化の一側面である。この矛盾を解決するためには、輸送システムのイノベーションが必要になる。

ロジスティクスは、従来の物流がどちらかというと、大量の物質の効率的な「配達」のみに着目していたのに対して、「配達」ではなく「調達」さらにはリサイクルまで含め、企業あるいは社会全体で最適な輸送方法を情報の流れを連動させながら実現しようとするところにその特色がある。従来の「物流」をインテリジェントな「ロジスティクス」に切り替えていくことによって、ジャストインタイム輸送といった輸送ニーズの高度化に対応しつつ、輸送効率をアップさせていくことが可能である。

ワシントン州ベルビュー市

一九八六年に市・地下鉄・民間団体により交通管理組合が結成され、さまざまなプログラムを实行

- ・HOV利用の奨励
- ・地域外の駐車場の整備とシャトルサービス
- ・歩行環境の改善
- ・高層ビルに対するカープールの義務化
- ・市民に対するカープール・バンブールなど相乗りシステムの情報提供
- ・緊急時のタクシー利用などの帰宅保証サービス

その結果、地域全域において効果が得られている。

平均乗車人員でみると

TDM実行地域（全域）

一・三二人

TDMが実行されていない地域

一・一二人

表4 欧米等におけるTDM施策の例

プログラム名称	概要	効果	備考
企業主体の 交通マネージメント Employer-Based Transportation Management	通勤目的の自動車交通量を減少させるための手法で、カープール・公共交通機関等の多乗員車通勤の利用促進、そのための施設整備、資金的援助等が総合的に実施される。また、企業内では、交通管理責任者が定められ、相乗りグループの形成促進のために情報提供や指導を行う。	通勤交通トリップを10～30%程度削減している。50%近く削減した例もある。	
地域相乗りシステム Area-Wide Rideshare Programs	TMO* と呼ばれる地域の相乗り推進機関が企業、地域のTDMの援助や指導を行う。州や地方自治体はTDMにかかわる免税・助成のプログラムを実施する。	多くの地域で条例が定められ、実績を上げている。	
勤務形態変更 Work Schedule Changes	朝夕のピーク時間における交通混雑をひき起こしてきた通勤交通を、勤務形態を変えることにより、ピーク時間外にシフトさせる。勤務地、勤務時間又は勤務日数を変更する等の方法がある。	ピーク時間の交通混雑緩和と同時に、大気質保全の見地からも、渋滞の解消と交通量の削減が自動車排出ガスの低減に効果的であることが、認識されてきた。	労働条件が変わるため、労働関連法規との整合に注意を要する。
結接点駐車場整備 Park and Ride /Fringe Parking	都心外縁（フリンジ）で、一人乗り車から多乗員車、公共交通機関等への乗り換え拠点を整備し、相乗り交通への転換を図る。また、拠点駐車場の料金は一人乗りで目的地に行くコストより低い。多乗員車レーンと連携して整備されるケースが多い。	米国内各地で実施され、効果を上げている。コネチカット州では、212箇所の駐車施設と施設からの高速バスサービスにより、州全体走行台キロを0.45%削減した。	
公共交通機関整備 Improved Public Transit	鉄道やバス等公共交通機関の新規整備、既存施設のサービスレベル改善（運行時間・路線等）、需要に対応した料金設定、付属施設の整備等を行い、道路交通の削減を図る。	都市部において、公共交通機関を整備することにより、幹線道路の走行台キロを15～50%削減している。	
駐車場調整 Parking Management Programs	駐車スペースの制限、駐車料金の調整等の駐車抵抗により車の使用を低減させるシステム。多乗員車に対しては優遇措置をとることが多い。法令により用途地域ごとに駐車台数を規制する手法もある。	一人乗り車が多乗員車に転換した場合は効果が得られるが、公共交通機関から多乗員車に転換する場合もあり、規制・助成の方法に注意を要する。	商業地区の短時間駐車に注意を要する。
交通制御 Traffic Flow Improvements	多乗員車レーンの整備、信号の改善、標識整備、不法駐車取締り等により、交通流を円滑にし旅行速度の向上を図る。	現況及び手法により異なるが、一般的には平均速度又は旅行時間を10%程度改善することができる。	
道路使用税 Road Pricing and Tolls	ピーク時間帯、混雑地域の道路使用を有料にする方法である。欧米諸国でその適用が検討されているが、実施している国はまだ少ない。現在はシンガポールとノルウェーで実行されている。	シンガポールでは、業務集積地区へのピーク時間流入車は約40%削減された。ただし、日中においては、バイパスと業務集積地区の混雑は解消されなかった。	法制度の整備が必要であるが、プライバシーの問題等から合意が得にくい。

TDM: Transportation Demand Management (交通需要マネジメント)

TMO: Transportation Management Organizations (交通管理組合)

出典: 交通管理手法に関する指針、米国環境保護庁、1990年

四 交通需要マネジメントを活用した総合渋滞対策

道路交通需要はますます伸びつつあり、新たな渋滞箇所を発生させている。そこで平成五年度には、渋滞箇所の再点検を行い、新たに主要渋滞ポイントを設定し、その対策を行う「新渋滞対策プログラム」を策定することとしている。

新渋滞対策プログラムでは、道路ネットワークの整備や交差点改良などの交通容量の拡大策に加え、交通需要マネジメントを導入した、総合的な渋滞対策を行う。

また本プログラムの策定にあたっては、これまでの計画の策定主体であった道路事業者に公安委員会を加えた協議会を設置し、両者協力して渋滞対策に取り組む。また広範な意見を聴くために学職経験者、地元企業、運輸関係者、一般利用者などで構成される懇談会を設置している。

交通需要マネジメントは、個人の選択を尊重しつつ、公共側で限られた道路施設の有効利用を行い、これらを組み合わせて実施していくべきである。ドアツードアの自由、行きも帰りもルートに縛られない自由、マイカーをマイルームとする自由の確保といった魅力を備えている自動車交通の需要を変化させるには、それ以上の魅力を与えることが必要である。例えば一人乗り車から公共交

通機関、相乗り、シャトルサービス等への乗り換え（パークアンドライド）を奨励しようとするならば、拠点駐車場の整備を行うとともに、その駐車料金を一人乗りで目的地に行くコストより低くするなどの措置を行うことが考えられる。

今後は平成五年度に行う交通需要マネジメントの実績を踏まえ、さらに効率的かつ実現性のある施策に取り組むために、効果的な支援施策、また、交通需要マネジメントの効果を最大限引き出すために、企業に対しての助成を行うなど、地域ぐるみの協力のもとに渋滞問題を考えていくこととしている。



平成六年度
道路関係重点施策

高齢者、
障害者等を重視した

道づくりの推進

建設省道路局企画課交通安全対策係長 中村 健一

一 高齢者、障害者を重視した道づくりの推進

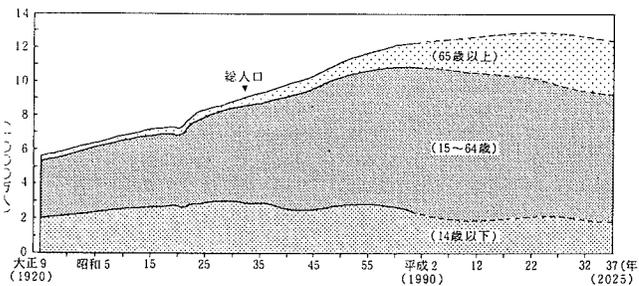
平成四年の我が国の総人口一億二、四四五万人のうち、六五歳以上の高齢者の人口は一、六二四万人であり、一三・一％を占めている（平成二年国勢調査（総務庁）結果に基づく推計結果による）。

また、厚生省人口問題研究所の将来推計結果（平成四年九月推計）によると総人口に占める高齢者の割合は今後さらに増加し、二〇二〇年（平成二二年）には二五・五％に達し、国民の四人に一人は高齢者という状況になることが予想されている。

高齢者の割合が増加するに従い、高齢者の生きがいや収入確保、また社会的には労働力という観点から、高齢者の社会参加を進める必要がある。

一方、障害者については、本年の三月に「障害者対策に関する新長期計画」が政府の障害者対策推進本部によって決定され、その中では「全ての人の参加による全ての人のための平等な社会づくり」として、障害者が障害を持たない者と同様に生活し、活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」が具体的な行動として結びつくような配慮が求められている。

また、「障害者対策に関する新長期計画」の中で「障害者が住みよい、障害者のための社会をつくっていくことは、全ての人が住みよい、全ての人のための社会をつくっていくことにはかならない。」とあるように、人々が安全・快適な生活を送れるような施策を行うことはもちろんのこと、高齢者・障害者を重視した施策を通じて、人の生



資料：総務庁統計局「日本長期統計総覧」「国勢調査」
厚生省人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成4年9月推計）」（中位推計）

図1 総人口の推移

活を重視した施策を行っていくことも必要である。
 さて、こうした視点から建設省では本年五月に策定した第11次道路整備五箇年計画の中で、道路の整備の目標の一つとして「生活者の豊かさを支える道路づくり」を掲げ、この中で高齢者、障害者等を重視した道路整備を推進している。

さらに本年一月には道路審議会に対して「21世紀に向けた新たな道路構造の在り方」について諮問を行っており、この中にも「人間の復権、高齢者や身障者のための道路構造」を主要課題の一つに取り上げた。

本稿では高齢者や障害者等を重視した道路整備に関連するものを平成六年度の重点施策の中から取り上げる。

二 高齢者、障害者等の利用を重視した道路整備（平成六年度施策の概要）

平成六年度には高齢者、障害者を重視した道路整備として以下の施策を実施する。

(1) 幅の広い歩道等の整備の推進

車椅子が楽にゆきかえたり、家族が並んで歩ける歩道等として、幅員が概ね3m以上の歩道・自転車道の整備を推進する。

また、平成五年度から九年度の第11次道路整備五箇年計画では約一〇、〇〇〇kmを目標に幅の広い歩道等の整備を推進している。

なお、幅の広い歩道の整備にあたっては、建築物のセットバック等との連携を図ったり、公園等との一体的整備など都市空間の有効活用を図りつつ推進する。

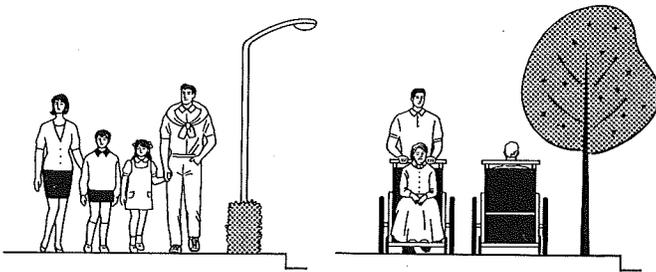


図2 幅の広い歩道のイメージ

表1 歩道の整備目標

	平成4年度末		第11次 五箇年計画 (H5~9)	平成9年度末見込み (11次五箇年計画末)		将来目標
		設置率			設置率	
歩道設置済み道路延長(A)	119,500km	46%	26,000km	145,500km	56%	約26万km
うち幅の広い(3m以上) 歩道設置済み延長(B)	30,200km	12%	10,000km	40,200km	15%	概ね13万km
(B) / (A)	25%			28%		

(注) 1. 設置率とは、将来的に歩道等が必要な道路延長(=市街地や住宅地等の2車線以上の道路及び幹線道路で歩行者が通行する区間)約26万kmに対する歩道等設置済みの道路延長の割合である。
 2. 長期構想(2010~2015)においては、歩道等設置済み道路延長のうち約5割が幅の広い歩道(約3m以上)となるよう整備を推進する。

(2) スロープやエレベータ等の付いた立体横断施設・ペDESTリアン・デッキ等の整備

高齢者や障害者等が道路を安全に利用するためには歩道等で歩車分離を行うことが重要である。そのため道路を横断する場合には歩道橋等の立体横断施設を設置している場合があるが、また高齢者や障害者等にとって階段の昇降には大変な労力が必要であり、困難である場合も多い。そこでスロープ付きやエレベータ等の昇降装置付きの立体

横断施設や沿道の建築物との出入口をつけ直接接続する立体横断施設を整備することによって、階段の昇降を極力省き、利用しやすいものにする。

また、駅周辺の商業業務地区ではこれらの立体横断施設をペDESTリアン・デッキとして整備を推進するとともに、さらにより多くの施設と接続した規模の大きなペDESTリアン・デッキの整備を図る。



昇降装置付き立体横断施設の例（川崎市ハローブリッジ）

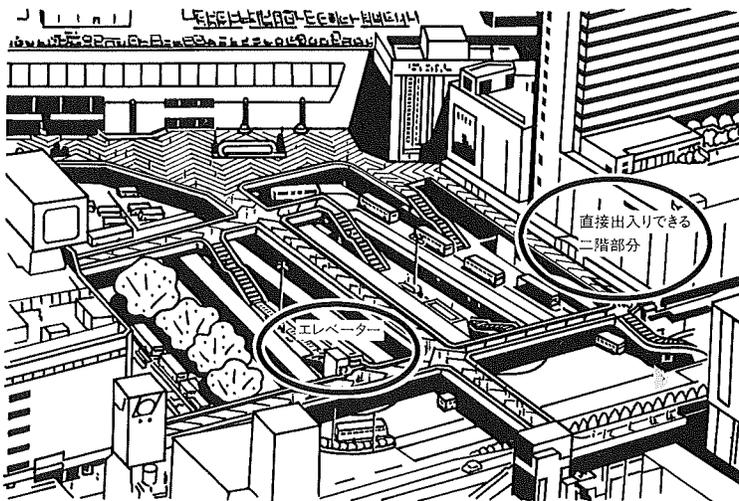


図3 ペDESTリアン・デッキのイメージ

(3) 歩きやすい歩行者空間の整備

歩行の障害となる放置自転車や電柱を取り除き、快適で歩きやすい歩行空間を創出するため、自転車駐車場の整備、電線類の地中化、透水性舗装等を推進する。

特に自転車駐車場については、平成四年度末で三大都市圏等の駅周辺で約八四万台の放置自転車があるが長期的（二一世紀初頭）には、これを概ね解消すべく整備を推進する。

(4) 歩道の段差解消などの障害者が利用しやすい歩道等の整備

協議会を設置し、障害者の意見を聞くとともに、これを踏まえ、実際に道路管理者が車椅子に乗って通行障害を点検することにより、「車椅子歩道計画」を策定し、幅の広い歩道や歩道等の段差切り下げによる段差の解消、電柱等の移設、占用物件の移転、除去を推進する。また、障害者の意見や点検の結果に応じて、視覚障害者誘導用ブロックの基準の見直し等を実施する。

(5) 「人によさしいまちづくり事業」の推進

平成三年度より「福祉の街づくりモデル事業」として実施してきたが、平成六年度から「人によさしいまちづくり事業」として積極的に事業展開を図る。

本事業は建築物における動く通路、スロープ、エレベーターなどの「移動システム」の整備に対

して補助を行うと共に、これらと一体となって、幅の広い歩道等や昇降装置付き立体横断施設の整備を面的に図るものである。

(6) 安全・快適な生活環境の創出のための道路整備
住宅地域内で通過交通を排除し、安全性や生活

環境の向上を図るため、歩行者と自動車が共存するコミュニティ道路等の道路を面的な整備を推進する。

なお、コミュニティ道路は歩道を設置する際にハンブや狭さを設置し、構造的に自動車の進入

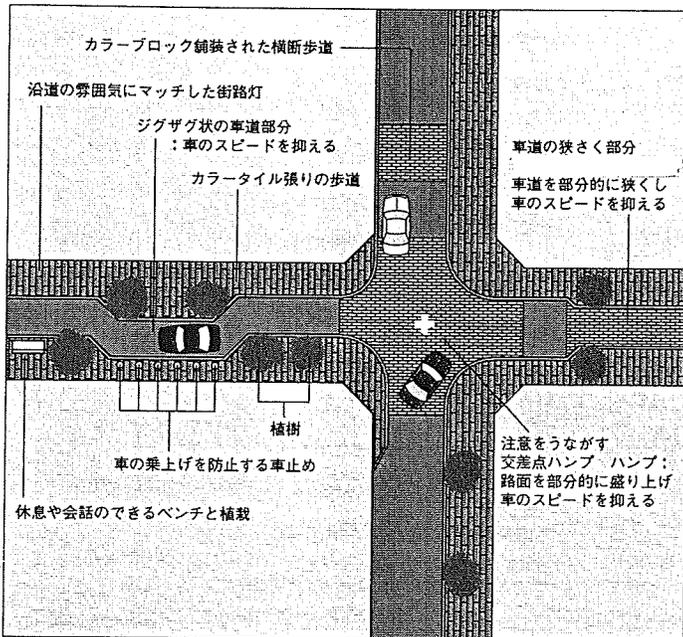


図4 コミュニティ道路のイメージ

表2 コミュニティ道路の整備効果

交通事故件数	5件(3年間)→0件(8年間)
自動車交通量	2,000台/12h→1,000台/12h
自動車走行速度	40km/h→20km/h

(東京都北区王子における3本のコミュニティ道路の事例調査)

や速度を抑制する道路である。

また、コミュニティ道路として整備できないような幅員の狭い道路でもハンブや狭さを設置することにより、歩行者や車が共存する道路として整備を推進する。

さらに快適な生活環境を創出するために、ポケットパークの整備や生活廃棄物の集積や積み卸しのためのスペースの整備を同時に推進する。

(7) 高齢運転者の増加に対応した道路整備

二一世紀には高齢者の二人に一人は免許を保有し、それに伴い高齢運転者の数も増加する（建設省推計結果より）。そこで高齢運転者等の増加に対応して、ゆとりある道路空間の確保、疲労運転の防止等をはかるため、付加車線（ゆずりあい車線）、簡易パーキングエリア、道路照明等の整備を推進する。

なお、簡易パーキングエリアの整備にあたっては、地域交流の核を形成すると共に、道路利用者へのサービスの高度化や多機能化を図るため、地方公共団体が設置する地域振興施設を同時に設置し、「道の駅」として整備を推進する。

三 おわりに

最初に述べたように、二一世紀に向けて高齢者や障害者の社会参加を進めることは重要である。

今後、上記施策をはじめとする高齢者、障害者等を重視した道づくりを積極的に推進するとともに、必要に応じて基準の見直し、作成などや新たな施策を積極的に打出してまいりたい。

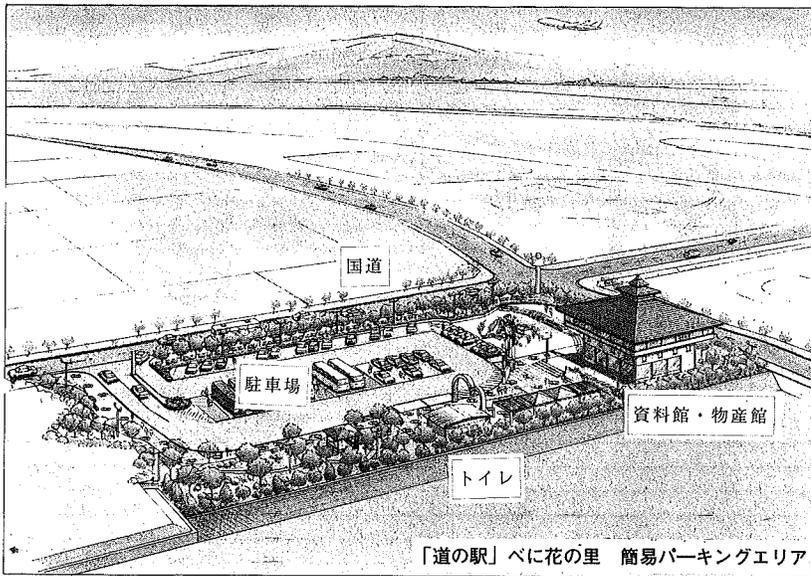


図5 道の駅のイメージ



平成六年度
道路関係重点施策

道路環境施策の推進

建設省道路局企画課道路環境対策室環境対策第一係長 小野寺雄二

一 はじめに

都市部の人口の集中や著しいモータリゼーションの進展等のため、都市部及びその周辺の幹線道路等の沿道において、自動車交通騒音や大気汚染などの環境問題が提起されることになった。

このため、バイパス・環状道路等の体系的整備・環境施設帯・遮音壁の設置、道路緑化などの道路構造対策に加え、沿道対策として、高速自動車国道等の周辺における住宅に対する防音工事助成等や、「幹線道路の沿道の整備に関する法律」(昭和五五年法律第三四号)に基づく市町村による土地の買入れに関する無利子貸付け、緩衝建築物の建築費等の一部負担、住宅に対する防音工事助成などの沿道整備事業及び閣議決定に基づく環

境影響評価を推進してきたところである(表1)。

二 道路環境施策の課題

1 道路環境の現状

これらの施策にもかかわらず、自動車交通の集中や、それに伴う渋滞の発生のため、都市部を中心として騒音、大気汚染は依然と改善を要する状況にある。建設省の試算によれば、騒音については、二車以上の一般国道、都道府県道で、騒音規制区域及び用途地域を通過する延長四六、四〇〇kmのうち、一四、七〇〇kmが環境基準を達成されておらず(表2)、また、大気汚染、特に二酸化窒素についても、東京、神奈川、大阪などの大都市において多くの測定局で環境基準が達成されていない状況にある(図1)。

表1 これまでの道路環境対策の実績

(平成4年度末現在)

環境施設帯設置延長	約 470km	
遮音壁設置延長	約 3,100km	
道路緑化延長	約 33,000km	
沿道整備事業	土地の買入れに対する無利子貸付け	8件
	緩衝建築物の建築費等の一部負担	17件
	住宅に対する防音工事助成	約 4,500戸
高速自動車国道等における住宅の防音工事助成	約 46,000戸	

表2 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		うち要請限度超過延長
		達成延長	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%)
計	46,400	31,700(68%)	14,700(32%)	3,600(8%)

(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

全 国 (測定局数325)	(達成) 63%	(非達成) 37%
東京+神奈川+大阪 (測定局数100)	(達成) 19%	(非達成) 81%
その他の道府県 (測定局数225)	(達成) 82%	(非達成) 18%

(注) 平成3年度自動車排出ガス測定局測定結果速報(環境庁)に基づき建設省作成

図1 平成3年度自動車排出ガス測定局におけるNO_x環境基準達成状況

エネルギー転換部門(発電所等自家消費)	産 業 部 門	民 生 部 門	運 輸 部 門	廃棄物焼却
7.2%	47.6%	22.6%	18.5%	3.8%

(注) 1 環境庁推計
2 小数点第二位四捨五入により合計は100%にならない。
3 環境庁によると、運輸部門のうち約9割が自動車からの排出と試算されており、自動車が全体に占める割合は約17%となる。

図2 我が国の二酸化炭素排出量の部門別内訳(1990年度)

また、近年、かけがえない自然環境を大切に、人間活動との共生を図ることの重要性が強く認識されており、道路整備においても、自然環境との調和が必要となっている。

さらに、これらの地域的・局地的な環境問題に加え、二酸化炭素、メタン等による地球の温暖化が進展しており、世界的な課題となっている。このため、平成二年一月二三日、地球環境保全に関する関係閣僚会議において、「地球温暖化防止行動計画」が決定され、今後の目標として、一人当たりのCO₂の排出量を、二〇〇〇年以降概ね一九九〇年レベルでの安定化を図るとともに、排出の総量においても、二〇〇〇年以降概ね一九九〇年レベルでの安定化を図ることが策定された。環境庁の試算によれば、平成二年度の日本国内の全CO₂の排出量のうち、約一七%が自動車からの排出とされており(図2)、適切な対応が求められているところである。

2 今後の方針

これらの道路環境に係る課題については、①地球環境の保全、②自然環境との調和、③良好な生活環境の保全・形成の三つの視点から、地域の状況に応じて適切な施策を総合的に推進することが必要である(図3)。

以下、この視点に基づき、平成六年度の道路環

境に係る重点施策を紹介する。

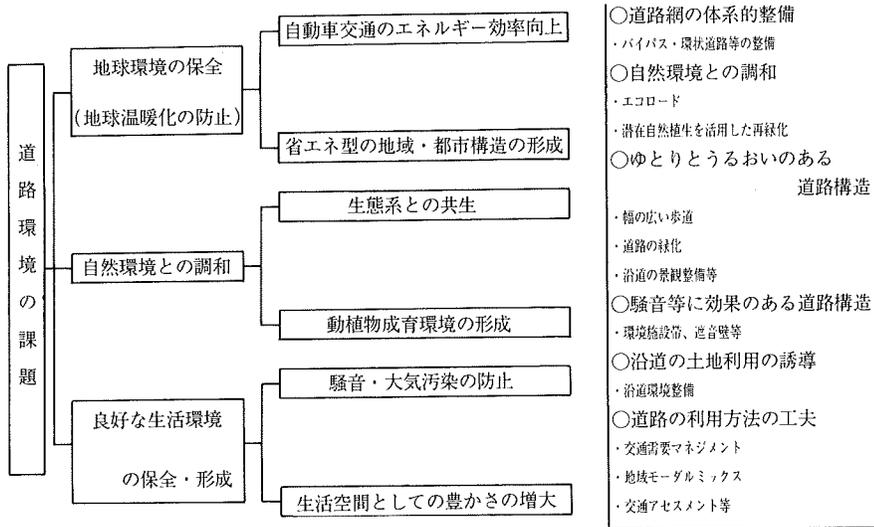


図3 道路環境の課題

三 施策の概要

1 地球環境の保全

(1) 自動車交通のエネルギー効率向上

① 体系的道路網の整備

地球温暖化の防止の観点から、自動車交通における効率的なエネルギー利用を実現するためにも渋滞解消に資する着実な道路整備を推進することが必要である(図4)。このため、バイパス・環状道路等の体系的整備、交差点の立体化、右左折車線の設置など交通の円滑確保のための道路事業を強力的に推進する。

② 地域モータリックス施策

鉄道、バス、自転車、徒歩など、多様な交通手段がエネルギー効率の面でも適切な組み合わせの下で活用されることが重要である。このため、地域モータリックス施策を図り、

地域の実情や輸送のニーズに応じた交通結節点などの整備を推進する。

③ 交通需要マネジメント

輸送効率の向上(相乗り促進、物流拠点の整備等)、交通需要の時間的平準化(フレックスタイム、休日の分散等)など、道路利用を工夫することがエネルギー効率の面でも有効である。

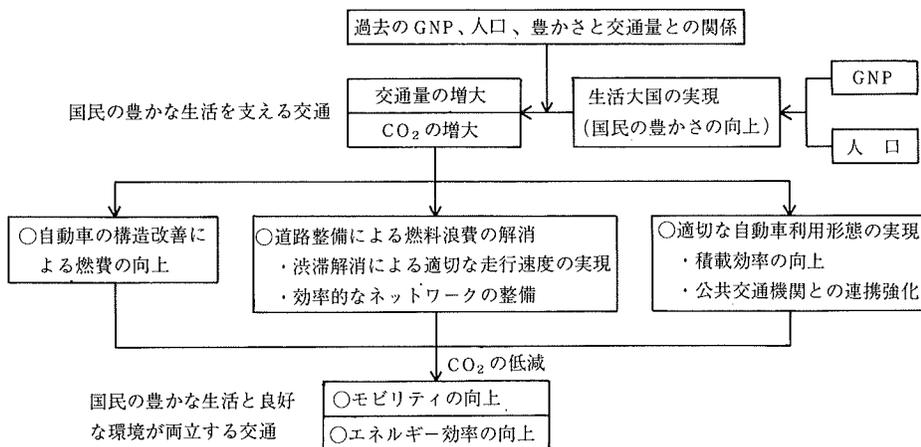


図4 自動車交通のエネルギー効率向上 (CO₂の低減) について

(2) 省エネ型の地域・都市構造の形成

① アスファルト等のリサイクルの促進

道路工事において発生するアスファルト、コンクリート発生材などの建設副産物について発生量の抑制、再利用の促進等を推進する。

② ソーラーエネルギー活用システム

太陽エネルギーを用いてSA・PA等の道路施設への電力の供給を行うシステムや、地熱エネルギーを用いて路上（歩道等）融雪を行うシステム等の開発・試験施工を推進する（図5）。

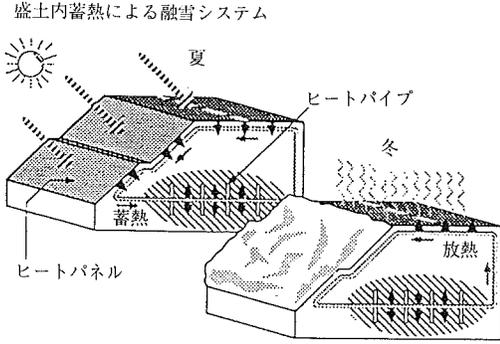


図5 ソーラーエネルギー活用システムの例

2 自然環境との調和

自然環境との調和、自然とのふれあいに資する道路整備を総合的に推進する。

① エコロードの整備

生態系全般との共生や自然の再生を図るための構造・工法を取り組んだエコロードの整備を一層推進するほか、地方公共団体等が自然にやさしい道路整備に関して専門家の助言、指導を受けて、その計画・立案の参考とする自然環境アドバイザー制度を創設する。

② 潜在自然植生等を活用した再緑化

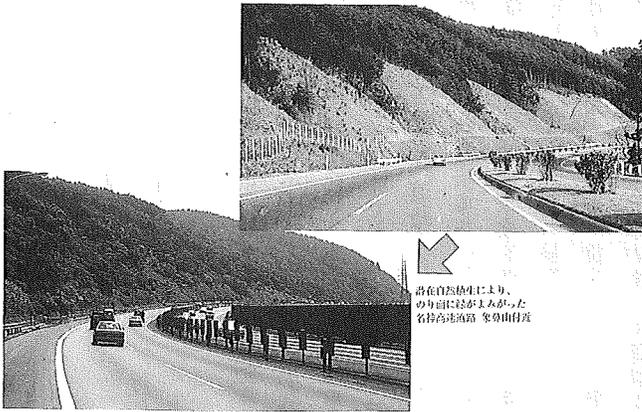


図6 のり面植栽の例

これまでの道路整備において改変された自然を再生するため、既存道路の盛土、切土などののり面について、潜在自然植生等を活用した再緑化を図る（図6）。

③ パークウェイの実施

余暇時間の増大や、都市居住人口の増大に伴い、自然とのふれあいに對するニーズが高まっており、このニーズに対応した道路整備が求められている。このため、自然とふれあいを親しむための道路整備を推進する一環として、自動車で走りながら自然の体感や観察が可能な道路（パークウェイ）をモデル的に実施する（図7）。なお、パークウェイの整備に当たっては、道路周辺への大規模な修景・植栽・橋梁・トンネルなど道路構造物への地場材料の活用等を推進する。

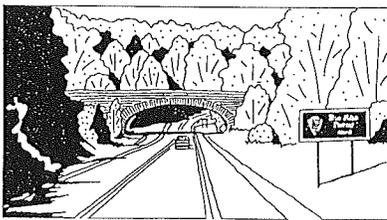


図7 パークウェイのイメージ

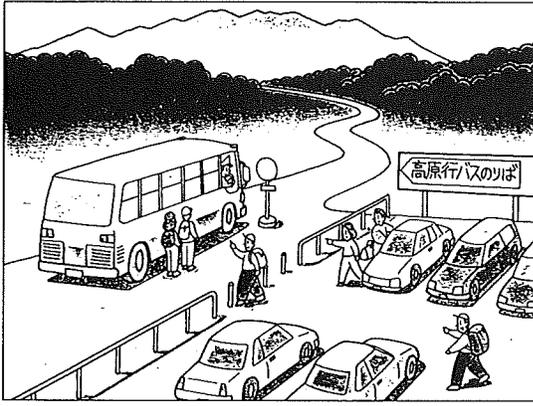


図8 乗換え駐車場のイメージ

④ 乗換え駐車場の整備

平成三年度には自然公園の利用者数が一〇億人を突破するなど、自然環境を求めるとともに、自然環境豊かな地域への自動車利用のニーズが益々高まっており、自然環境を保全するための道路利用方法について配慮が必要となっている。このため、国立公園等の拠点へのアクセス方法について、マイカーからバス等への転換を促すため、周辺部に乗換え駐車場の整備を推進する(図8)。

3 良好な生活環境の保全・形成

(1) 沿道環境整備制度

① 創設の背景

既述のとおり、幹線道路の沿道環境については、従来から道路構造対策、沿道対策など各種の施策を講じてきたところであるが、都市部を中心に騒音などの沿道環境は改善を要する状況にある。

良好な沿道環境を形成するためには、道路網の体系的整備、道路構造対策、沿道の土地利用を幹線道路にふさわしいものにするなど、地域に応じた総合的な施策の推進が必要である。

このため、沿道環境整備について制度を新設・拡充することにより、より強力的に施策の推進を図る。

② 施策の概要

自動車交通騒音対策等の緊急性・必要性の高い道路の区間を指定し、その区間について、道路管理者、都市計画担当部局、関係市町村等からなる沿道整備協議会を設け、地域に応じた沿道環境整備基本方針を策定する。その基本計画に基づき、次のような施策を重点的に実施する(図9)。

(イ) 道路対策の重点実施

バイパス・環状道路の整備、環境施策

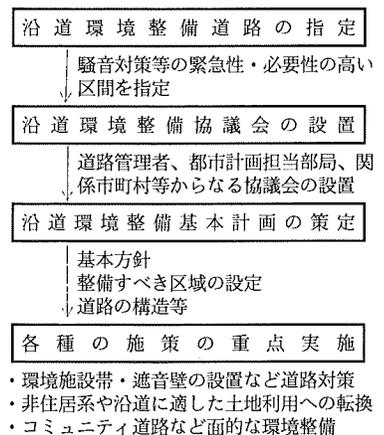


図9 沿道環境整備制度

帯・遮音壁の設置などの道路対策の重点実施を図る。

(ロ) 幹線道路の沿道に適した土地利用への転換

1) 土地利用の誘導

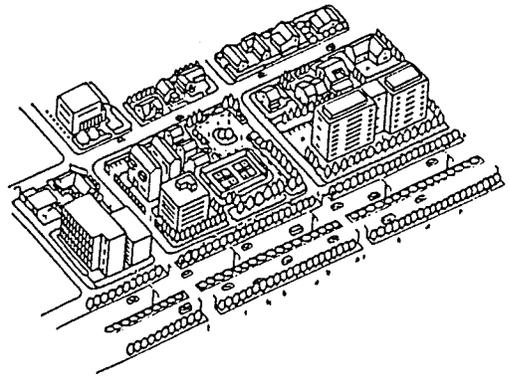
沿道の一定の区域(沿道環境整備区域)内において、土地利用(建築物の用途、構造等)の誘導等の拡充・強化を図る(図10)。

2) 道路管理者による住宅の移転助成

沿道整備区域内において、自動車交通騒音が著しい住宅の所有者に対し、道路管理者が住宅の移転等の要する費用を助成。

3) 道路管理者による土地買取り

また、移転助成を行った土地の所有者等から土地の買取りの申出があったときは、



幹線道路の沿道の背後地の住居等に対して遮音効果を有する緩衝建築物や公園等を誘導

図10 幹線道路の沿道に適した土地利用

- 4) 道路管理者が当該土地を買い取る。
- 緩衝建築物の建築に対する助成の拡充
- 背後地に対して遮音上有効な緩衝建築物を立地誘導するため、助成要件の緩和等を図る。
- 5) 税制上の特例
 - 2)、3)及び4)の施策を促進するため、税制上の特例を図る。
- 6) 面的な環境整備

これらの施策に併せ、沿道地域において良好な環境を形成するため、コミュニティ道路の整備、道路緑化、地先道路の整備な

どの面的な環境整備を図る。

(2) 生活空間としての豊かさの増大

従来の騒音・大気汚染の防止から、今後は道路整備を通じ良好な環境を創造するとの視点にたった施策の推進が必要である。

① ゆとりとうるおいのある道路空間の創造

ゆとりとうるおいのある道路空間を創造するため、幅の広い歩道、道路緑化、沿道の景観整備など質の高い道路づくりを図る(図11)。

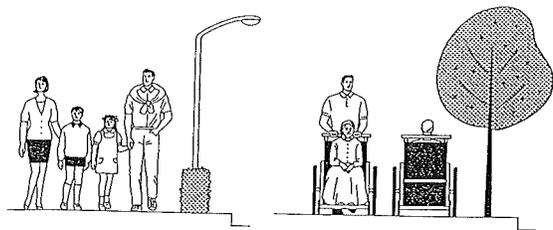
② 沿道における公共的空間の確保

歩行者の通行の多い商業市街地等において、歩道の機能を補完するため、官民の共同により道路に沿った一定の区間や民地上に連続した公共的空間の確保を図る。

③ まちなみ景観総合整備事業の拡充

地域が主体となった良好な都市空間、生活空間の整備を推進するため、沿道建築物の様式の一等の整備を支援し、それと調和のとれた質の高い道路整備を図る。

4 これらの施策を取り込んだ道路環境計画を策定し、それに基づき、総合的かつ計画的な道路環境施策を推進する。



車イスがすれ違える、家族が手をつないで歩ける歩道幅

図11 多様な利用者・利用形態

四 おわりに

以上が道路環境に係る重点施策であるが、今日、生活のゆとりや豊かさを求める国民意識の変化に伴い、良好な景観の形成、自然とふれあう機会の創出など、環境に関するニーズが多様化しており、環境を保全することだけでなく、積極的に良好な環境を創造することが求められている。

このため、道路環境施策を推進するに当たっては、これらの環境に関する多様なニーズに適切に対応しつつ良好な環境を創造することが必要である。

エトスと匠タクミの心

年とともに、日常性にかまけて、いよいよ行動力も鈍くなつた今日此頃、たまたまの対話の中から、新しい情報を得られることはまことに有難いことである。そして、それらの中に、日頃何となく心にかかっていることに係りのあることを発見したとき、自分なりにそれを整理してみた。新たな気持を起させてくれる。村上圭三氏との対話がこの場合のきっかけであるが、果してそれがうまくできたかどうか極めて覚束ない。

昨年（一九九二年）、スペインのセビリアで万国博覧会が開催された。その折、マドリッドからセビリアまで、スペインで初めての新幹線（AVE）が開通し、首都から開催地まで三時間で到達するようになったことは聞いていた。しかし、博覧会の一つのシンボリックなミニメントとして

尾之内由紀夫

アラミロ橋（Puente Del ALAMILLO）が建設され、この橋を視察された村上氏からその橋のことを詳細に伺い、その全景写真を見せていただいたとき、橋にいささか関心をもつ私は、一瞬何ともいえない衝撃をうけた。

この橋は、橋長三〇〇mの斜長橋であるが、その姿がまことに素晴らしい。塔は、橋の本体と反対側に一二〇度開いて傾斜し、この開いたL型を、十数條のケーブルが平行的に緊張している。構造的に細部のことはおくとして、その風景は天上の風が地上に和やかな自然の響を伝えるように仕組まれた、恰も上空に開いたハープを思わせる見事な造形である。この橋の設計者は、ニューヨークの大聖堂のデザインをしたこともあるサンティアゴ・カラトワラ氏であるとのことであるが、私の知る限り、わが国の近代橋梁技術においては、このような橋梁美を追求する発想は生れて



こなかった。また、仮にそれがあつたとしても、合理的構造美を超越して橋梁を建設することは、設計者に対して一般的に許されない環境にあつたということかも知れない。

ところで、わが国における今日の構造技術の水準は、世界的に見て名実ともに第一級であることは、衆目の認めるところである。しかしながら、今日のようにもの豊かな時代にあつても、社会資本ストックの立遅れたわが国においては、依然として公共的施設の建設に当って、その設計者に与えられる自由度は自ら限られている。一方、そのような環境のなかで、国民のより豊かな生活を目指して、アメニティと心のふれあいを指向する新しい道づくりが進められようとしていることは、まことに喜ばしいことである。

いろいろある建造物の中で、橋とか塔のような構造物は、いつもそこにあり、それに接する人々の心象の中にしっかりと刻まれるものである。その建造に携わるものは、魂をこめて製作に当るのであるが、更に一歩進めて、新しい美の追求に、一層の創造力が発揮できるようにすることを心から期待してやまない。

今一つの対話のなから、幸便にも薬師寺回廊復元のビデオを見ることができた。それは宮大工西岡常一氏の仕事の振りの貴重な記録であり、そこには、法隆寺宮大工に伝わる口伝を、回廊復元工事を背景に、西岡氏が自ら語る日本古来の木造建築技術の精髓がダイヤモンドの如く各所に散りばめられていた。彼が、その業を後世に伝えることを願って、若い人の手をとって自ら指導している姿を見ると

き、自ずから頭の下がる思いがする。

西岡氏は語る。「木には環境や土質によってそれぞれに癖がある。その癖を見るために山に行く。そして、木の生命を生かすため、たとえ節があっても山の南側に生えていた木は、堂の南側に配さねばならぬ。——堂塔の建立には木を買わずに山を買え。そして、木の成育の方位のままに使え。堂塔の木組は木の癖を知って組み上げることが宮大工の仕事である。」木材の仕上げについても、彼は正倉院にあつた槍鉋ヤリカンナを自ら再現して復元に使用し、普通の鉋では表わせない美しい肌を仕上げた。これは一例にすぎないが、この宮大工の業のゆくところ、いかなる野心も道楽をも超越した人間西岡氏の無償の精神があまなくゆきわたっている。

このようにして生みだされた作品が、それに接する人々の心に、巧まずして深い感動を与えることは自然の理である。しかしながら、西岡氏の悩みは、このような美を生みだす上質の木材、とくに檜材が今日では容易に手に入らなくなつたことである。それ故、薬師寺ほどの大規模な木造建築は、今後五〇〇年はありえないだろうと慨嘆する。今日の新技術が、天然の木材に代るものを生みだしているときに、このような木造建造物を作ることを夢みることは、見当違いのことかも知れないが、古くよりこの国に、素晴らしい伝統技術があつたことは、われわれに多くの教訓を与えてくれる。

ところで、この平和と思われる時代にあつて、人々がひ

としく求めている本当の生きる幸せとは一体何だろうか。われわれは、現代における合理主義に支えられ、一応ものの豊かさを味わっているが、他方この国の歴史風土の中に生き抜かれた土壌の上で、さらに真マコトの永遠なものを求めている。ここに紹介した二つのことは、時と所を異にして造られた構造物の中に、作者の気迫が一つはエトスとして、他は匠の心として象徴され、いつまでもわれわれの魂をゆるがせる貴重な資産として存在することを示している。

私には一つの夢がある。それは、突飛な話になるかも知れないが、この先端的エレクトロニクスの時代にあつて、素晴らしい現代の木橋が架けられることを期待する願いである。今日のように、多くの人々が都会を中心に生活を営むとき、人々は自然を追つて地方に出掛け、美しい自然とその土地の人情・風土にふれ合うことを求める機会はますます多くなる。そのような折、山林と渓谷の中に忽然と現れる木橋の暖かい骨組は、訪れる人々の心をつらぬくに違いない。ただ眺めるだけでなく、自らも通れる橋。従つて、それは幹線的道路ではなくて、緑と古い集落のある静かな里を巡る道筋であるかもしれない。現代の技術が、エトスを秘め、古来の木橋の業を生かして、この美しい自然の中に、一つのモニュメントを残すことへの私の願いは、無謀な夢というべきであらうか。

(一九九三年八月記)

平成五年度「道の日」 中央行事について

建設省道路局道路総務課

今年も八月一〇日の「道の日」を記念して、「道の日」実行委員会による中央行事が開催されました。

これは、全国四七都道府県の参加による物産展を中心とした「道の日」記念イベントで、夏の恒例行事として定着しつつあります。特に本年度は内容を一新、名称も「道の日」記念感・道フェア^{’93}と改め、例年以上に楽しく賑やかなイベントとして開催されました。来場者の総数は昨年をはるかに凌ぐ四三、〇〇〇人と公表されており、今年も多くの方々へ「道の日」の趣旨をPRすることができました。

「道の日」記念、感・道フェア^{’93}概要

◎日 時…平成五年八月七日(土)

一〇…〇〇〇一六…〇〇

◎場 所…代々木公園イベント広場

◎主 催…「道の日」実行委員会
(高橋国一郎会長)

◎構 成…①ステージイベント

②四七都道府県参加の大物産展

③「道の日」感・道メッセージ

④フリーマーケット、その他

△ステージイベント▽

マーチングバンドとフラッグ隊による力強い先導のもと「道の日」記念感・道フェア^{’93}がスタート。全国から応援に駆けつけたミスの方々の紹介や昭和六一年生まれ(≡「道の日」制定年)の子供達による開会宣言などがステージ上で行われ、華やかで微笑ましいオープニングセレモニーが開催されました。

その後もステージにおいては、岩手県による「虎舞^{とらまゐ}」や三重県「美杉連山^{みすぎれんざん}のろし太鼓」、奈良県「篠原踊り」、徳島県「阿波踊り」といった郷土芸能が披露され、ステージを囲んだ多くの来場者を魅了しました。特に、阿波踊りは、ステージ上に留まらず会場内をくまなく踊りまわるなど、道が育んだ文化の一面を披露し好評を博していました。

また、今回のステージイベントの目玉である酒井法子感・道コンサートでは、アンコールを含む合計九曲が披露され、ステージイベントの締めくくりに相応しい熱唱で、詰めかけた観衆に大きな



感動を与えていました。

△四七都道府県参加の大物産展▽

生鮮食品や日用品など生活必需品のほとんどが道路を利用して運ばれていることなど、くらしに密着した道路の役割について多くの人々に実感してもらいたい、そんな願いから始まったのがこの物産展です。

会場に並べられた特産品は、イベント当日の朝、トラック便で運び込まれた旬の物ばかり。新鮮で安い生野菜や果物、各地の銘酒などに人気が集まったほか、故郷を懐かしんで来場者が販売員と談笑するなど、和やかな場面も数多く見受けられました。

また、物産展は今年で三回目を迎えるだけに、各都道府県の出展方法にも様々な工夫が凝らされてきました。例えば岐阜県ブースにおいては、吉城郡河合村から本物の雪が届けられ「真夏の雪だるま」が作られた他、宮城県ブースに七夕飾り、沖縄県ブースに南国風の飾り付けが施されるなど、各地の特色があふれる楽しい演出が用意され人気を呼んでいました。

△「道の日」感・道メッセージ▽

イベント会場中央に設置された「道の日」感・道メッセージブースにおいては、道についての様々な情報が、模型やパネル、パソコン等を駆使して提供されました。主なテーマは次の五つで、

いずれも見たり触ったり楽しみながら道路についての理解が深められるよう工夫がなされました。

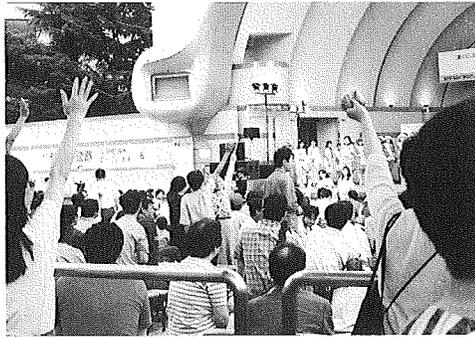
① 「道の日」の趣旨と今後の道路整備を解説するコーナーでは、「道の日」制定の経緯や「こつちだヨウ平」の名前の由来、高規格幹線道路ネットワーク網図、第11次道路整備五箇年計画の基本方向などが楽しいパネルで紹介されました。

② ふるさと道路帰省情報では、お盆時期の高速道路の混雑予測が提供され、これから車で帰省しようとするドライバーや家族連れがパンフレットなどを求めています。また、首都高速道路で活躍しているMEEXロボットが展示され、リアルタイムで表示される工事箇所や渋滞情報、旅行時間にも人気が集まっています。

③ 東京湾横断道路の展示コーナーでは、着々と進む工事の様や巨大なシールド機の写真、完成予想を示した立体模型などが展示され、多くの来場者の関心を集めています。

④ 橋梁の最新技術を紹介するコーナーでは、免震橋梁の模型やパネルが展示されましたが、北海道南西沖地震の直後だけに真剣な表情で解説を聞き入る人が多く印象的でした。

⑤ パソコンゲームコーナーでは、日本道路協会が作成した道路シミュレーションゲーム「大渋滞」が披露されました。これは、環状道路や立体交差事業などの交通渋滞対策について、その必要



性と効果を理解してもらおうべく制作されたもので、実演用に用意されたパソコンには絶えず来場者が並んでいるという反響ぶりでした。

また、屋外展示として、低振動・低騒音で環境に配慮した未来型ダンプロックや、トンネルの覆工背面や厚さを調査するトンネル覆工診断車、岐阜県の雪だるまのそばに三〇〇馬力の最新型ロータリ除雪車が展示されるなど、まさに「道づくし」の展示が行われました。

△その他▽

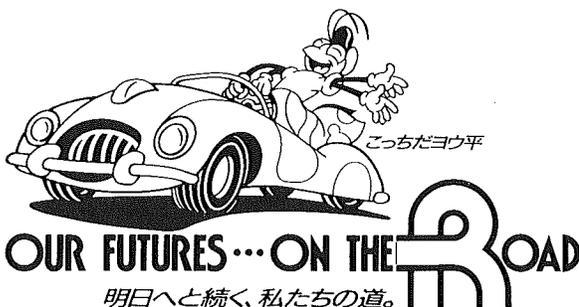
渋谷から代々木公園に至る並木道には、九八店舗に及ぶ大規模なフリーマーケットが開催され、衣類やアクセサリ、日用品などが販売されました。これにより、代々木公園一帯が巨大な物産展マーケットとなり、例年にない盛り上がりを見せました。

なお、会場で実施されたアンケートからも、こうした「物産展を中心とする「道の日」記念イベント」は支持を受けており、実に九六%もの来場者から来年度以降も続けてもらいたい旨回答が寄せられています。

道路は、私たちの生活に欠かすことのできない最も基本的な生活基盤ですが、その整備はまだまだ十分な状況ではありません。真に豊かなゆとり社会を実現するためには、交通安全の確保や渋滞

の解消、環境の整備といった緊急な課題に適切に対応するとともに、高規格幹線道路など交流基盤の整備や地域を活性化させる地域基盤の整備など、積極的な道づくりが求められています。

空気のように余りに身近であるため、その存在が見過ごされがちな道路について、今後とも「道の日」がその重要性を認識する契機となるよう切に願っております。



平成5年度

「道路をまもる月間」行事

平成5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。

本年も八月一日から八月三十一日までの一カ月間を第三六回目の「道路をまもる月間」として、各種運動が実施された。

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、「活力ある経済に支えられた『ゆとり社会』の実現」をテーマとした、第11次道路整備五箇年計画の初年度でもあり、これを念頭に置いて、地域住民等の道路利用者と関係機関とが連携したイベントとして、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、本年も二、二二三



平成5年度「道路をまもる月間」推進標語表彰式

点もの応募作品の中から下記の六点が入選した。
入選された方々と作品は次のとおりである。

《優秀作》

「道路にも 四季を感じる あたたかさ」

長野県長野建設事務所

田中 秀行さん

《佳作》

「ひとときの ふれ合い豊かに 道の駅」

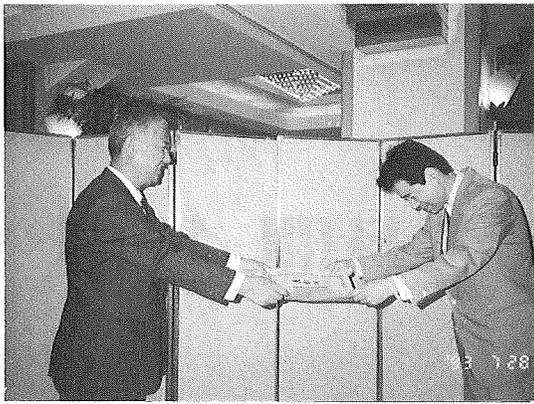
北海道開発局官房広報室

宮川 廣司さん

「積み過ぎが 寿命を縮める みんなの道路」

静岡県土木部道路維持課

芹澤 仁さん



推進標語・優秀作受賞者 田中秀行さん

「道にみる 人のこころと 町のかお」

北海道開発局室蘭開発建設部

福田 光男さん

「人と人 ふれあい広がる 道の駅」

香川県土庄土木事務所

溝渕 哲生さん

「思いやり 人に自然に 道路にも」

愛知県名古屋土木事務所

道路フェア '93

建設省東北地方建設局

次に、各地域から寄せられた「月間」及び「道の日」の活動状況等をご紹介します。
なお、今年は長梅雨、台風等、例年ない悪天候下でのイベントを余儀なくされた開催地も多々あり、関係者の皆様方におかれては、大変ご苦労されたことと思う。紙面をお借りして、皆様方のご努力・ご協力に感謝する次第である。

清水 直文さん

東北地方も例年ない長梅雨の影響で冷夏のところを、さらに、台風六号崩れの温帯低気圧の停滞で、三陸地方では土砂崩壊を招くほどの降雨量があり、仙台地方でもお天気が懸念されたが関係者の願いが天に通じたのか、当日未明から急速に回復に向い絶好のイベント日和に恵まれ、趣向を凝らした多彩な行事が繰り広げられた。

仙台では「道路フェア'93」が七月三十一日(土)八月一日(日)の二日間、道路をまもる月間行事実行委員会(建設省東北地方建設局・宮城県・仙台市・日本道路公団仙台管理局・宮城県道路公社)の主催で仙台市内勾当台公園(市民の広場)で開催された。

今回は『道からはじまる出会い、ふれあい。』



仙台市内勾当台公園



道路の絵画展



コミカルパフォーマンスショー

をメインテーマに文化・伝統を生み、伝え、社会経済活動を支える《道のやくわり》を「見る」、「触れる」、「体験する」を通して、来場者に楽しみながら道路への関心と理解を深めて頂くことを基本に各種の催物を実施した。

オープニングセレモニーに引き続き、仙台市内の小学生による「道路の絵画展」及び東北地方の道路を対象とした「東北地方道路写真コンテスト」入賞者の表彰式を行い、入賞作品（絵画二二

〇点、写真一八三点）の展示を行った。

本年度は第11次道路整備五箇年計画の初年度に当たることから「生活大国」をめざし、「ゆとり社会」の実現に向けて生活者の暮らしと豊かさを支え活力ある地域づくりのため、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「東北地方道路整備五箇年計画」のパネル展示を次の四つのテーマに基づき

(1) 豊かな東北のために活力をつくる道

(2) すべての人のくらしに快適さを運ぶ道
 (3) 人と自然にやさしい道
 (4) 地域のくらしの安全を守る道
 それぞれの写真パネルにわかりやすい解説を加え、道路の重要性、使命、役割等について広く市民に理解を訴えた。

なお、この外に道の駅、高規格幹線道路網、道路災害、道路情報ターミナルのパネル展示も併せて行ったが、何れのコーナーも熱心に見学している方々が多かった。

今回、初めて宮城県内の「物産市コーナー」を設けたところである。私達の生活に必要な生鮮食料品や日用品は、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理解してもらうために企画されたもので、新鮮な野菜や海産物を求める来場者でにぎわった。

さらに「働く車大集合コーナー」を設け、建設機械（高所作業車、万能作業車、水陸両用車）、宇宙通信車の展示、パトカー等も参加し、説明を受けたたり体験試乗する等、普段、近くでは中々見ることのできない展示物に人気が集まっていた。会場の雰囲気醸すためゲートには、共同溝の実物大模型を装飾し、場内にはキャブ、道路標識（実物）、電気自動車、ナビゲーションシステムの出展を行い道路に対する理解・認識の高揚に努

めたところである。

また、夏休み期間中であることから親子連れにも楽しみながら参加してもらうために、雨量・測体量験コーナー、ちびっ子ドライブコース、ラジコンカーコーナー、さらには縁日コーナーを設けた。イベントコーナーではコミカルパフォーマンスショー、郷土芸能等を実施し、二日間で約一六、五〇〇人の入場者を迎えることができ盛況のうちに閉幕した。

今回のイベントでは主催者と参加者が一体となって参加できる一体型を積極的に取り入れたが、アンケート結果によると概ね好評なので次年度以降も引き続き推進することを考えている。

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。青森では道路パネル展、盛岡ではザ・ロードフェスティバル'93、三陸では道の日記念タピック45、仙台では道路フェア'93、秋田・酒田では道路展、湯沢では「道路・みち」ふれあいフェスティバル'93、能代ではロードフェスティバルinおおだて'93、山形ではちびっ子わんぱくロード、福島では道路フェスティバル、郡山では街頭キャンペーン、いわきでは街頭広報等特色ある多彩な行事を実施した。

期間中には、警察、道路占用户、企業者等との合同による道路占用户件の適正化指導・パトロール、道路施設等の安全点検、大型車両の現地指導

取締り等を行い、不法占用户件の改善、是正措置、交通安全確保等に努めた。

本月間運動期間中、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物と厚くお礼申し上げる次第である。

関東道路フェア・ストリートコレクション'93

建設省関東地方建設局

関東地方建設局では、毎年八月の「道路をまもる月間」と八月一〇日の「道の日」の趣旨にそい、(社)関東建設弘済会、日本道路公団、首都高速道路



外国人留学生が見た日本の道

今後とも道路の意義・重要性に対する国民の理解と道路愛護の精神を高め、快適な道路の利用を促進するためには、日頃から道路愛護の必要性について認識を浸透させることが必要と思われる。

公団、日本電信電話(株)、東京電力(株)、東京ガス(株)の協力を得て、本局及び事務所において、それぞれ多彩なイベントを開催しており、その都度多くの国民の方々の参加をいただいている。

以下、本年、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・ストリートコレクション'93」を紹介する。

八月三日(火)二時～一六時まで、池袋サンシャインシティ「噴水広場」において開催した。

本年度の企画にあたっては、多くの人々が集まり、広報効果が高められる会場を選定し、かつ、できるだけ多くの方々に「道のもつ多様性」や「道の大切さ」について、認識していただくために、道にちなんだ音楽(ジャズ)やファッションによって、道から生まれる多様な文化を表現することとした。

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

オープニングは関東地方建設局長の主催者あいさつで始まり、道が創り上げた音楽―ジャズ―「ジャズコンサート」、留学生の方々に日本の道の印象、祖国との違い等を語ってもらう「外国人留學生が見た日本の道」、観客を対象としたクイズ大会「道の日クイズ」そして「ファッション」と「道」を組み合わせて「道」のイメージをアピールし



ジャズコンサート

た「ストリートコレクション'93」など盛りだくさんのステージであった。

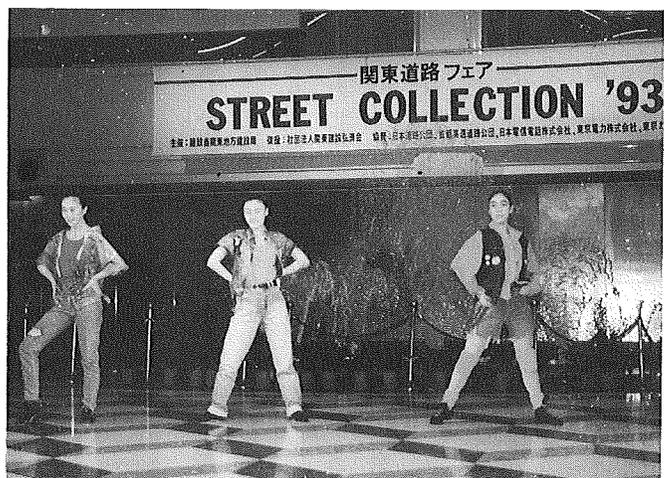
なかでも「ストリートコレクション'93」は、ショーが展開されると会場が多くの人で埋めつくされ、ステージの華やかな雰囲気酔いしれた楽しい一時となった。

ショーの内容としては、たとえば、私たちの暮らしになくはならない「道」の一シーンとして公共の道路にゴミや空き缶をすてないよう、デート中のカップルが気をつけること。さらに雨降りのシーンでは、道路の路面に横断勾配があるので雨水が水たまりとならないよう側溝に流れ落ちる配慮がされているなど。道路は実に多くの箇所で国民生活を支えている重要な公共施設ということを理解してもらおうにしました。

② フィールド展開

イベント開催を知らせるチラシ配布、協賛団体の広報とワゴンセール、チラシのアンケート回答者に対するグッズプレゼント等。

なお、当日はアンケート付きチラシ二、五〇〇部配布し、約二、〇〇〇人の方々に回答していただいた。現在アンケートの内容を分析中である。その他の観客を含めると本イベントを約一〇、〇〇〇人の人々に見てもらったことができ、道路に対する関心、理解を深め



ファッションショー

てもらったことができたと思っている。

三カ月の準備期間を経た、「関東道路フェア・ストリートコレクション'93」も、たくさんの方々にみていただくことができ、盛会裡に終了したことを報告するとともに、ご協力いただいた関係各位に厚くお礼申し上げます次第である。

「道路をまもる月間・道の日」への取り組み

建設省北陸地方建設局

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5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）及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、子供たちをはじめ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。

’98にいがた道路フェスティバル

八月五日、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、’98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



新潟警察音楽隊による会場内パレード



らくがきコーナー

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。

今年の北陸地方は不順な天候が続き、当日も朝から雨が降り、開催が危ぶまれたが、開会のころには雨も上がり、まずまずの天候となった。

開会セレモニーでは、酒井地建局長、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。

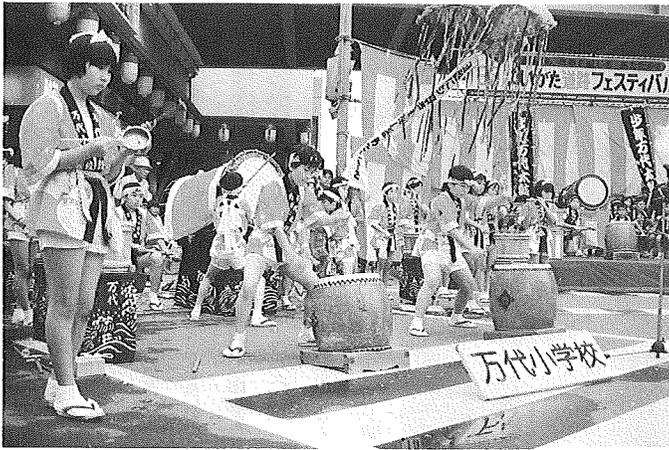
会場には「自動車コーナー」、「らくがきコーナー」、「なぞなぞ道コーナー」等一カ所のコーナーを設けていたが、各コーナーとも夏休み中の

家族連れでにぎわった。

メインのお祭り広場では県警察音楽隊の演奏、道路愛護ポスターの表彰式、紙芝居等が行われ、最後に地元小学校三校による「万代太鼓」が力強く鳴りわたり今年も無事終了した。

’99年の夏まつり・歩行者天国（道路まつり）

金沢工事事務所では八月一日に県・市・道路公団の関係道路管理者と合同で、地元市民の組織による実行委員会と共催し、地元新聞社の特別協力



小学生による万代太鼓

を得て、金沢市香林坊、片町間の一般国道一五七号及び県道、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、県内外から延べ三五万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、道路管理者による「月間」及び「道の日」のPRコーナーのほか、ビル街で風揚げに挑戦する風揚げパフォーマー、ストリートバスケットボール大会、ステージカー、音楽パレード、ドリル演奏、各所に設けられた特設ステージの多彩なイベントが午後九時まで続けられた。

このイベントは今年で七回目になるが、「石川

道路愛護PR チューブ版（晴れたら いいね）

建設省中部地方建設局

中部地方建設局では、「道路をまもる月間」及び「道の日」の広報として管内の各県及び市町村などの協力を得て、フェスティバルや写真展、子供・親等シンポジウム、職員による道路美化活動等の様々な催しを行い、多くの方々の参加を頂いた。そこでこれらの催しの一部をここに紹介する。

1 第七回みちフェスティバル

八月七日(土)、名古屋市北区の名城公園（北園）において名古屋地区道路をまもる月間実行委員会

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」として市民に定着し、終了まで人波が絶えなかった。

おわりに

毎年のことながら、月間行事及び道の日の各種行事を各道路管理者、地域住民、通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。

（建設省・愛知県・名古屋市・道路公団・愛知県道路公社・名古屋高速道路公社）の主催により「第七回みちフェスティバル」を開催した。

フェスティバルでは、梅雨明け後の暑い暑い名古屋の夏を期待して涼しさを主眼に会場設営を予定したものの、連日の雨のためフェスティバル当日まで眠れぬ夜が続き、主催者泣かせの毎日であった。

当日は、暗い雨曇りで肌寒い朝ではあったものの、一時的に雨もあがったが、何時雨が降り出して



第7回みちフェスティバル

もおかしくなくらいの空模様であったが、年々参加者が増加し、今回は三、〇〇〇人の参加者で会場から溢れるほどの盛況となった。

開会式では、多加良浦保育園の井上くんと浅野さんの曇り空を吹き飛ばすような元気の良い「道路をまもる宣言」に続き、全員で準備体操を行い、連日の雨で鈍っている体をほぐした。

そして、ベビーカーを押したお母さんからお孫さんと一緒のお爺さんまで幅広い年代層の参加に

よる「歩け歩け大会」は、イベント会場をスタートして名古屋城を横に眺めながら、公園の外周歩道や藤棚の下の散策路の約三・五kmのコースを歩き、「道」を再認識しながら心地好い汗をかいた。コースを完歩し会場に戻ると、涼を誘う氷の彫刻ができ上がり、そしてステージでは、名古屋市消防音楽隊の演奏とリリエンジェルの演技、多加良浦保育園の鼓笛隊の演奏と続き、子供達に人気のあるダイレンジャーによる「道の駅」に関するクイズ及びショウが行われた。

また、ミニ建設機械の実演コーナー・協賛企業による各種ゲームコーナー等では、長蛇の家族連れの列が並び、道路に対する関心の高さが感じられた。

天候を気にしながらのイベントであったが、成功裡に無事終了することができた。これも協賛や協力をいただいた関係各位のご協力のたまものと深くお礼申し上げる次第である。

今後は更に新しい催しを加え、住民参加型のイベントとして永く継続して実施していきたいと思っている。

2 青葉ロードパーク

八月六日(金)に静岡市両替町の青葉公園イベント広場で静岡国道工務事務所・静岡県・静岡市の主催で「ロードパーク」を開設した。



青葉ロードパーク

当日は、予想を上回る参加者があり、道路をより広く知っていただくための道路広報室やクイズ大会、協賛企業によるゲームコーナーなどに沢山の人ができた。

3 私たちの「道」写真展

中部地方の道路に関する写真を一般から募集をしたところ、三十三点の作品応募があり、特選二点始め計四六点を優秀作品として表彰した。

これらの作品は、イベントでの展示、写真集の発行、各種パンフレットなどに活用し、道路の広報に利用することとしている。

「近江路」・「丹波路」での「道路をまもる月間」 「道の日」推進運動

建設省近畿地方建設局

道路の意義・重要性を広く市民の方々に御理解をいただき、道路愛護思想の普及の徹底を図るべく、本年も近畿地建管内の各地において多彩な「道路をまもる月間」・「道の日」推進運動を展開した。



みちは友だち ふれあいステージ

特に、今年度は第11次道路整備五箇年計画の初年度にあたる極めて重要な年であり、あいにくの雨模様が続くなか、地元公共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、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、この中で滋賀国道工事事務所、福知山工事事務所で実施したイベントを紹介する。

滋賀国道工事事務所

八月一日、JR彦根駅前でのオープニングセレモニーに続いて、地元小学校児童の金管バンドによるマーチにあわせ、沿道を埋めた市民の大きな拍手に送られ、歌手の松本伊代さんを先頭に、県内五市二六町の代表を始め関係者が「道路を大切に」と呼びかけながら賑やかにパレードし、道路愛護についてPRした。

この後、松本伊代さんによる「道の日・たそがれコンサート」を彦根港特設ステージで開催した。当日のイベントは彦根市花火大会とドッキングして行われ、約二万人という、かつてない観客が集まり、大いに盛り上がったなかで道路の重要



パレード（JR彦根駅前）松本伊代さん

性の理解と愛護について協力を求めた。

また、八月一日、大津市市民会館において、会場を埋め尽くす一、〇〇〇人余りの観客のなか、道の日推進運動「道の日・親子ふれあい劇場」を開催した。

この行事は今年で四回目を迎え、夏休みの行事の一つとして定着してきており、回を追うごとに参加者が増加している。本年は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よう企画し、「道の日交通安全教室」、「クイズ大会」、「ぬいぐるみ人形劇」、「児童パレイ」、お笑いコーナーとして宮川大助・花子さんを招き観客と



親子ふれあい劇場

一体となってステージを展開するなか、道の大切さや、正しい利用についてPRした。なお、この二つの行事は共にテレビ放映された。

福知山工事事務所

八月一五日、道路をまもる月間推進運動「みちは友だち ふれあいステージ」を福知山市の中央に位置する御霊公園において開催した。当日は地元恒例行事である「ドッコイセおどり」が、会場に隣接する広小路通りで行われ、また花火大会も開催されたこともあり、多くの人出で賑わった。

オープニングセレモニーに続き道路愛護功労者の表彰、ぬいぐるみ人形劇、地元高校生金管バンドによる演奏、親子ファミリーバンド、瓦版売り、こつちだヨウ平クイズ大会等多彩な内容で道に対する理解を深めてもらった。このほか、会場では道路に関するパネルや建設機械の模型も展示し、道路に関するPRを行った。

また、公園内に六〇店あまりの露店が軒を並べ、イベントに花を添えた。

雨天の中でイベントであったが親子づれを中心に沢山の観客が集まり、なかにはテントに入り

「道路をまもる月間」「道の日」の行事について

建設省中国地方建設局

中国地方建設局においては、道路関係各機関と協力し、中国地方建設局、「道の日」中国実行委員会、及び各工事事務所ごとに、その地域の特徴を生かした行事を実施し、道路の正しい利用と道路愛護思想の普及を図っているところである。

1 「道路をまもる月間」の行事

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に関する作文、ポスターの募集を行った。作文は小学校低学年、

されず、びしょ濡れになりながらもアンパンマンの動きに見入っている子供達も大勢いて、イベントとして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運動を展開することができた。

八月二四日には、「ドッコイセおどり」に職員が連として参加し道路愛護のプラカードを先頭に市内をねり歩き、広く市民に道路のPRを行った。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ます。



道路に関する作文・ポスターの表彰式

高学年を対象に、またポスターは小学校低学年、高学年、及び中学校に分け募集した結果、作文については三七三編、ポスターについては二、〇三一点の応募があり、そのうちから作文四名、ポスター六名計一〇名を局長賞に決定し、七月三〇日に表彰式を実施した。表彰式終了後、国道五四号道路上にある新交通システムの駅舎とアジア大会のメイン会場となる広域公園の競技スタジアムを案内したが、特に新交通システムについては中国地方初のものであり、早く乗ってみたいとの声が上がっていた。

2 「道の日」中国実行委員会の行事

(1) 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)

昭和六一年より定められた「道の日」のPR事業の一環として、中国地方における道路とその役割、人と道路とのかかわり等を写真を通じて鮮明にとらえてもらおうとするもので、募集、発表、展示等の一連の活動を通じて、道路に対する関心、理解を深めると共に、道路愛護思想の普及を図ろうとするもので、今年度で七回を数えるに至った。応募総数は年々増加し、今年は一、二四七葉の応募があり、作品も自然に溶け込んだ道の美しさを写したものの、生活の中での道などバラエティーに富んだ優れたものが多数ありましたが、その中か



広島新交通システム「牛田駅」見学風景

ら七九点を入賞作品と決定した。八月二十七日表彰式を、九月二三日～二八日の間広島駅ステーションギャラリーで展示する予定にしている。

(2) 「ふるさとめぐり中国路」総集編の作成と

希望者への配布及びアンケートの実施

「道の日」のPR事業の一環として平成二年より三カ年にわたり中国地方における名勝、旧跡など快適な道路を組み合わせたドライブコースについて募集を行った。今年度は三カ年の入賞作品六〇点を一冊のガイドブックに編纂し、広く一般の



道路に関する作文・ポスターの表彰式

人にドライブを通して道路に対する関心を高めることを目的とし希望者三、〇〇〇名に配布することとした。併せて「道の日」に関するアンケートを実施する予定である。現在希望者募集中であり九月三〇日締切り、一〇月配布の予定であるが応募がすでに配布予定をはるかに上回る応募を得ているところである。

3 国際平和都市広島での行事

広島国道工事事務所では八月一日広島青年会議

所、県警、広島市等と共同でクリーン&グリーンアップキャンペーンを市内主要道路を八コースに分け道路の清掃、キャンペーングッズの配布を行い、ごみのポイ捨て、「道路をまもる月間」等の周知等と呼ば掛け啓発を行った。参加人員八〇〇名。

また、八月一〇日には広島県、広島市、道路関係各団体と共同で「道路をまもる月間」「道の日」の街頭キャンペーンを実施した。当日はあいにくの雨だったため広島駅中央地下広場において行っ



道路見学会

「道路をまもる月間」及び「道の日」の実施行事について

建設省四国地方建設局

た。主催者、来賓挨拶の後、横断幕、プラカードを掲出し標掛けでチラシ、PRグッズを歩行者に配布、「道路をまもる月間」クイズ、道路に関する写真パネル展を開き啓発活動を行った。以上紹介したほかに各工事事務所で、「道の日」ふれあい祭り、留学生を対象として「コンニチワ日本の道路」等多様な行事を実施した。

今年で第三六回目を迎えた「道路をまもる月間」において、香川地区では「香川地区道路をまもる月間運動推進連絡協議会（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五機関により構成）」により八月二日に「オープンニング街頭キャンペーン」を行い、高松市内の繁華街等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思想の高揚を図った。また、八月三日には、NTT等の企業及び「小さな親切運動香川県本部」の方々総勢約二〇〇名の協力も得て一般国道一〇号・三〇



街頭パレード

号にて「早朝道路一斉清掃」を行い、中央分離帯や植栽の中に捨てられた空缶等の回収、歩道の清掃など気持ち良い汗を流し、合わせて道路を常に美しく使用しようと呼びかけた。

さらに八月六日には、道路見学会等機会の少ない社会福祉法人「讃岐学園」の生徒四〇名を招待して、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、道路の役割や重要性等を認識していただくとともに、道路愛護の思想をより高めるため「道路見学会」を実施した。

今年で八回目を迎えた「道の日」の八月一日には、メイン行事である「道の日街頭パレード」を高松市内の商店街で行った。このパレードに先立ち、香川県知事の挨拶のほか、関係道路管理者を代表して、四国地方建設局長による「道の日メッセージ」の発表、さらには、道路利用者の立場から、ミス高松による道路愛護宣言等出発式・テープカットを行い、四国パトロン研究所の児童ら



テープカット

の協力を得てメインストリート約一・五kmを道路の正しい利用、道路愛護思想の普及など道路を安全に利用する気運を高めることを広くPRするとともに、ウチワ、チラシ入りグッズを配布しながら総勢約一三〇名によるパレードを行った。

平成五年度の「道路をまもる月間」行事は……

建設省九州地方建設局

「ああ、今年は雨が多すぎるなあ……」担当者
の独り言。

八月一日、道の日のPRのため福岡市の天神



'93道路展

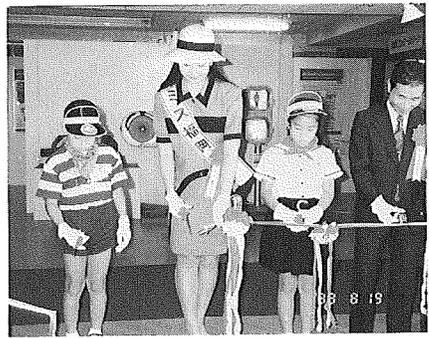
このほか、四国管内の各事務所等においても、道の日パレード、絵画コンテスト等多彩な行事を実施し、道路をまもる月間・道の日についてPRする等により道路愛護精神を、より一層深めることができたと考えている。

付近での街頭パレードにチラシ配布、今年はこちらガードを含めた福岡市消防音楽隊とミス福岡も三人参加して盛大に実施する。……予定であった。がしかし、八月六日の鹿児島への豪雨に対する災害対応に加え、台風七号の九州直撃のため、九州各地ほとんどの地域において道の日行事は中止の憂き目に合うことになってしまった。

「誰のせいだろう、雨男がいるのかな。」などという声を聞きながらも自然には勝てない、というのが正直なところの平成五年度の道の日の燦々たる結果であった。

気を取り直しての道路展、八月一九日から二二日までの四日間、福岡市博多区のエレデ博多寿屋で実施された。

こちらは、屋内なので心配なし、ではありましたが初日から大雨、警報が出るほどの雨の中、小学生を対象とした一日道路パトロールも無事好評



’93道路展



’93道路展

の内に終わり関係者一同ほっと胸を撫でおろした次第であった。

道路展の内容は（福岡、北九州地区の道路管理者の構成する「道路をまもる月間行事実行委員会」で例年実施している）、小学生を対象とした絵画コンクール入選作品の表彰展示、標識や信号機など道路に設置しているものの展示、道路に関するパネルの展示、雲仙普賢岳を始めた災害コーナー、道路の体験コーナー、遊びコーナーといったコーナーに加え、テレビでおなじみの北九

州国道のU係長（通称火星ちゃん）による直営でのクイズコーナー（一般の参加者を得て大変盛り上った）、道路管理システムのデモンストレーションといったもりだくさんで好評の内に多数の入場者を得て無事閉会した。

福岡地区以外でも、雨にめげずいろいろないべントが開催された。

来年こそは、すっきりした青空のもとで行事をやりたいたいものである。

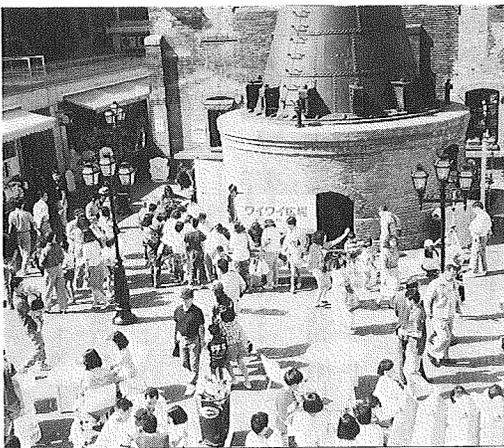
「道路をまもる月間」「道の日」を終えて

建設省北海道開発局

北海道開発局では平成五年度も、八月の「道路をまもる月間」、八月一〇日の「道の日」の趣旨にそい、「ぬくもりと豊かさを育む北の道」をテーマとし、各種行事を行った。

ここでは、’93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・日本道路公園共催）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、今春オープンした札幌ファクトリーを会場として、’93 HOKKAIDO 道路フェスティバルが開催された。



道路フェスティバル ワイワイ広場
札幌ファクトリー

ファクトリーホールでは、「道の日」記念式典が開催され、実行委員長の挨拶のあと、「道の日」フォトコンテスト・絵画コンクールの表彰式、「道」をテーマとしたコンサート、郷土芸能太鼓競演が行われ、また「道の駅」紹介等の「北海道の道路パネル展」、第11次道路整備五箇年計画でPRビデオ、緑日コーナー、占いコーナーが設けられた。

また、煙突広場では、Y（ワイワイ）広場を設け昔懐かしい剣玉、パッチ、ヨーヨー等の紹介、大声コンテスト、大道芸のパフォーマンス、子供一輪車パフォーマンス、人形劇団による交通安全劇、道路管理者の代表とミス札幌によるノベル



道のふれあい広場 帯広市

ティの配布が行われた。両会場とも札幌市内はもとより、広く全国各地から家族連れの入場者が見受けられ大盛況のうちに終了した。

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、特に室蘭市、旭川市、帯広市においては大人から子供達まで楽しみながら道路にたいする理解を深めてもらうために、「道のふれあい広場」を設け、お祭りの雰囲気の中で緑日コーナー、ゲームコーナーを始め、吹奏楽の演奏会、道に関するクイズ大会等を行った。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。

「道の日」行事の実施について

建設省沖縄総合事務局

平成五年度、「道路をまもる月間」行事の一環として、「道路をまもる月間」沖縄地方推進協議会（会長沖繩総合事務局長・構成者沖繩県下の道路管理者）は八月一〇日「道の日」の行事を次のとおり実施した。

1 街頭パレード及びオープニングセレモニー

前日まで、台風七号の影響で天気心配された

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。



「道の日」記念式典会場における郷土芸能太鼓競演 札幌ファクトリー

が、うって変わって当日は青空が広がり絶好の天気に恵まれた。街頭パレードに先立って県庁所在地那覇市の中心街パレードくもじ「ふれあい広場」において華々しくオープニングセレモニーが行われた。まず始めに、「道路をまもる月間」沖縄地方推進協議会を代表して沖繩総合事務局安居企画調整官が挨拶をし、道路の必要性と理解を求めた。次に「道路をまもる月間」推進標識が朗々



道路愛護功労者表彰式

と読み上げられた後、ミス沖縄の三嬢が「道の日」を宣誓した。ミススカイブルー・喜舎場おりえさん、ミスコバルトブルー・宮城めぐみさん、ミスクリンダグリーングレレイシャス大門睦美さんが「私たちは、一生懸命道路を守ることを誓います。」と声を合わせて力強く宣誓、大きな拍手を受けた。その後アトラクションに移り、「琉球国まつり太鼓」の若者たちが勇壮な太鼓の音を響かせ道行く人々の足を止めさせた。また、那覇市婦人連合会の婦人による踊り「首里城音頭」も披露され華を添えた。最後に出演した沖縄県警察音楽



街頭パレード（国際通り）

隊は、華麗なブラスバンドの演奏で聴衆を魅了し盛んな拍手を浴びた。
アトラクション終了後街頭パレードに出発、開南小学校ブラスバンド、若狭小学校ブラスバンドの皆さんもパレードに加わって那覇市のメインストリート「国際通り」を約一・五kmにわたって賑やかに行進した。それに合わせて、パレットもくじ、国際通りに記念品の配布拠点を設け道行く人々にパンフレットや粗品を手渡し「道の日」の広報を行った。



ミス沖縄による「道の日」宣言

2 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の愛護に努め、その功績が顕著な者として県内道路管理者から推薦の有った者を厳選して表彰するもので、今年には個人三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。表彰を受けた団体の中には、神原中学校の生徒らも含まれており晴々とした顔で父兄と共にカメラに収まっていた。

平成五年 建設白書の概要

21世紀への国土づくりの道すじ

質の高い生活空間の創造、交流が支える活力ある地域社会の実現

建設大臣官房政策課総括計画官室

はじめに

今年の建設白書では、将来の世代に引き継ぐべき社会共通の財産としての住宅・社会資本の整備について、二一世紀を目前に控えた今この時期の持つ意義、計画的な整備の推進に向けての建設省の取り組み等を概観した後に、①生活者一人一人の視点に立って、暮らしの豊かさを支える住宅・社会資本整備の役割と効果、②均衡ある国土構造を実現するための戦略としての、多様な交流を活かした地域づくりの展開、③これらの生活空間・国土空間の創造を担う建設産業・不動産業の課題と新たな展開の三つについて述べている。

第1章 暮らしの豊かさを支える住宅・社会資本整備

社会資本整備

第1節 住宅・社会資本整備の推進—21世紀に

引き継ぐべき社会共通の財産づくり—

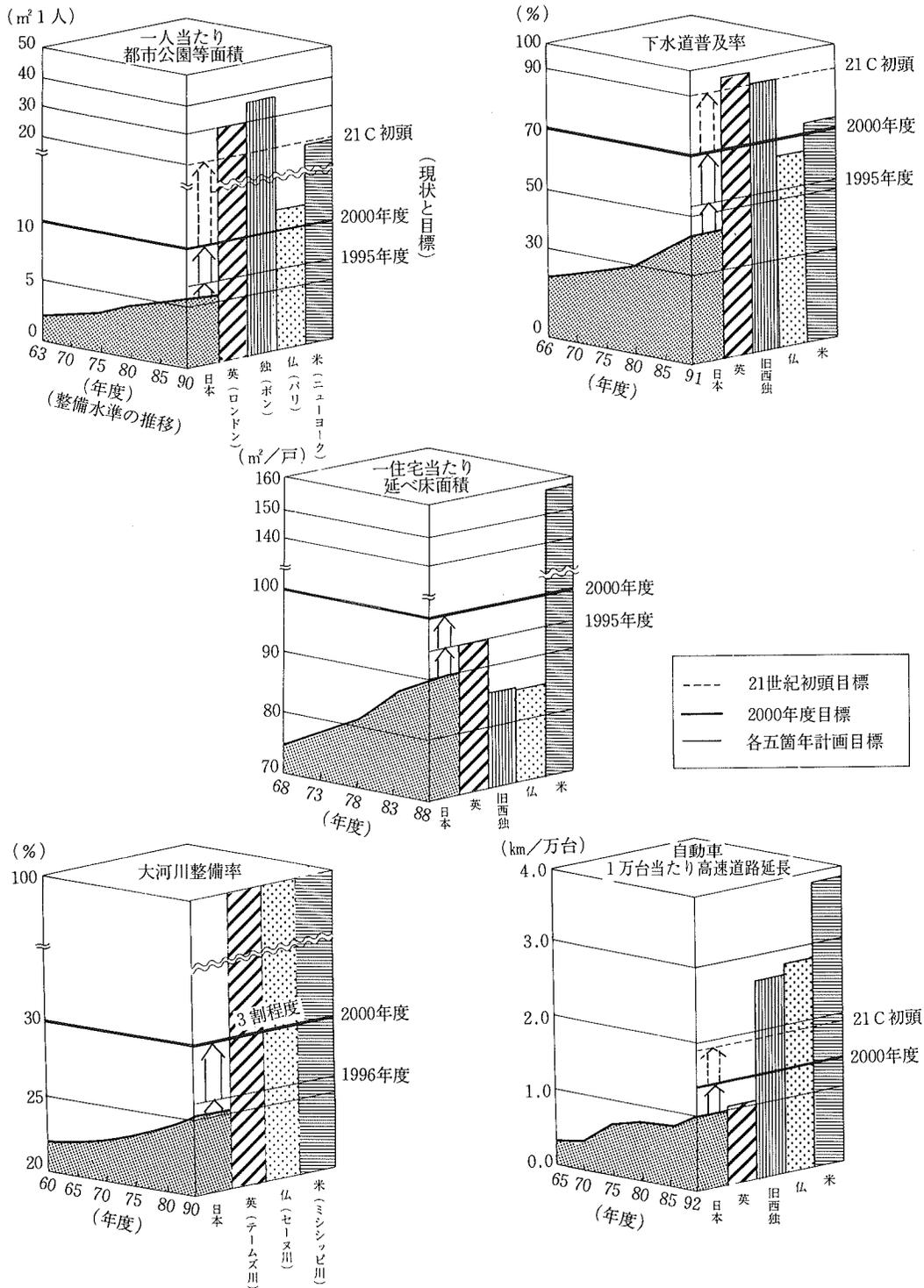
一 取組の基本姿勢

現在、我が国は、GNPで世界の約七分の一を占め、高い経済力を有しているが、一方、住宅・社会資本ストックの水準は、未だ欧米諸国と比べて立遅れている(図1)。

比較的豊富な労働力と高い貯蓄率に支えられた貴重な今この時期に、特に精力的な投資の展開を図り、後世に誇り得る質の高い住宅・社会資本ス

トックの整備を行わなければ、現在の世代が真の豊かさを實現する好機を逸することになるのみならず、将来の世代もその實現の機会を失うおそれがある。一〇年先、二〇年先を見据え、現在の世代のみならず将来の世代のニーズにも十分に応え得るような、質の高いストックを着実に積み上げていくことが求められている。

そこで、建設省においては、住宅・社会資本の整備を計画的かつ着実に進めることにより、全国平均で見れば二、〇〇〇年には欧米諸国に比べてそれほど見劣りしない整備水準を達成することをめざしている(図1)。さらに、時代のニーズへの対応という観点から今後新たに取組むべき課題にも適切に対応しつつ、二一世紀初頭までには、地域ごとにも生活空間先進国と呼ぶにふさわ



- 注) 1. 建設省資料
 2. 時点は各年度末(但し、住宅の実績は各年央)
 3. 大河川整備率とは、100~200年に1回の降雨量に対応する計画に対する整備済み堤防延長の割合である。

図1 住宅・社会資本整備水準の推移・現状・目標

しい国土の実現が期待される。

第2節 生活者一人一人の豊かさの実現

本節では、住宅・社会資本の整備が質の高い生活空間の創造を通じて生活者一人一人の豊かさの実現にどのように貢献しているのかについて、その役割と効果を「ゆとり」、「うるおい」、「安全・安心」の三つの側面に分けて紹介している(図2)。詳細は白書本文に譲ることとするが、この節は極めて平易に建設行政一般を解説しているの

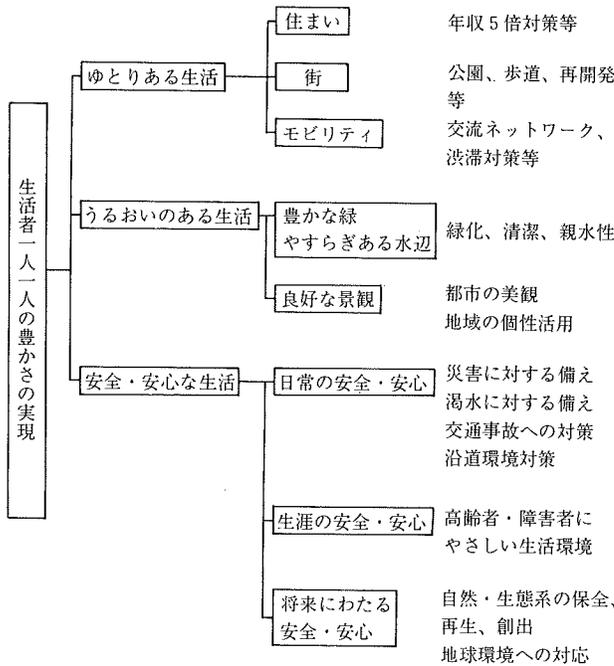


図2 生活空間先進国実現に果たす住宅・社会資本整備の役割

第2章 交流を活かした地域づくりの展開

第1節 新しい地方の時代の可能性

一 東京圏への人口集中動向の変化

東京圏への人口移動の変化をみると、昭和六二年をピークとして転入超過数は減少しており、現在の東京圏への転入超過数は昭和五〇年代前半とほぼ同じになっている(図3)。

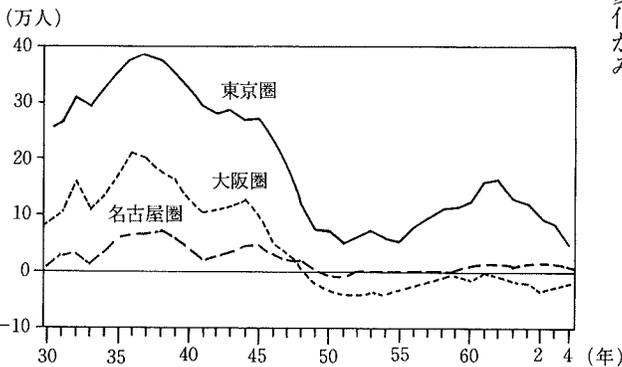
最近の人口の社会移動に着目してみれば昭和六二年を境に東京圏への人口集中の動きに変化がみ

られることがわかる。

二 地方圏における人口移動の趨勢と地方都市の整備の現況

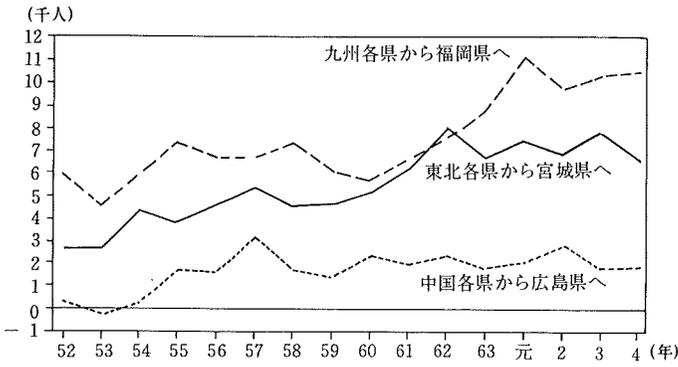
一方、地方ブロック内の各県から政令指定都市を有する県への人口移動の変化をみてみたのが、図4である。この図から、東京圏への人口移動の変化と異なり、政令指定都市を有する県へはブロック内各県から人口移動が根強く続いていることがわかる。

このような地方ブロック内各県から政令指定都



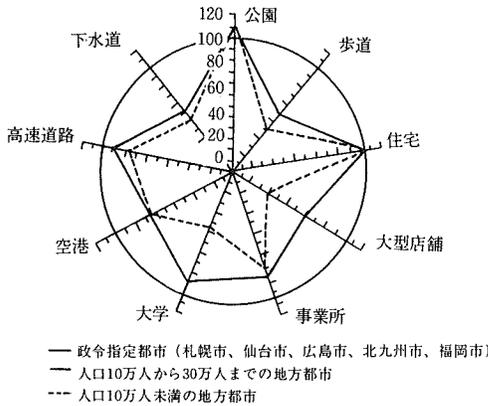
- 注) 1. 建設省資料
 2. 原データ: 総務庁「住民基本台帳移動報告年報」
 3. 転入超過数とは、(転入数-転出数)のことである。
 4. 東京圏: 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
 大阪圏: 京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
 名古屋圏: 岐阜県、愛知県、三重県

図3 三大都市圏への人口移動(転入超過数)の推移



注) 1. 建設省資料
 2. 原データ：総務庁「住民基本台帳移動報告年報」
 3. 東北各県：青森県、岩手県、秋田県、山形県、福島県
 中国各県：鳥取県、島根県、岡山県、山口県
 九州各県：佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

図4 地方ブロック内の各県から政令指定都市を有する県への人口移動（転出超過数）の推移



— 政令指定都市（札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市）
 - - 人口10万人から30万人までの地方都市
 ... 人口10万人未満の地方都市

注) 1. 建設省資料
 2. 各道府県調査により(財)建設経済研究所作成
 3. 調査の対象は、地方圏に存する市である。
 4. 地方圏とは、三大都市圏（首都圏整備法による既成市街地及び近郊整備地帯、近畿圏整備法による既成都市区域及び近郊整備区域並びに中部圏開発整備法による都市整備区域）を除いた地域である。
 5. 各市ごとに各項目の数値（空港及び高速道路を除く。）を求め、それを単純平均している。
 6. 各項目について政令指定都市の数値を100とした指数で示している。
 7. 各項目の意味は以下のとおりである。
 公園：1人当たり都市公園面積（平成2年度末）
 歩道：市道の歩道整備率（平成2年度末）
 住宅：1人当たり居住量数（昭和63年）
 大型店舗：1人当たり第1種大型店売場面積（平成3年）
 事業所：1人当たり30人以上事業所数（平成3年）
 大学：1人当たり大学・短期大学数（平成4年4月）
 空港：定期便の就航している空港へのアクセスが90分以内の市の割合（平成4年4月）
 高速道路：高規格幹線道路へのアクセスが60分以内の市の割合（平成4年4月）
 下水道：下水道普及率（平成2年度末）

図5 地方圏の都市の人口規模別の住宅・社会資本等の整備水準

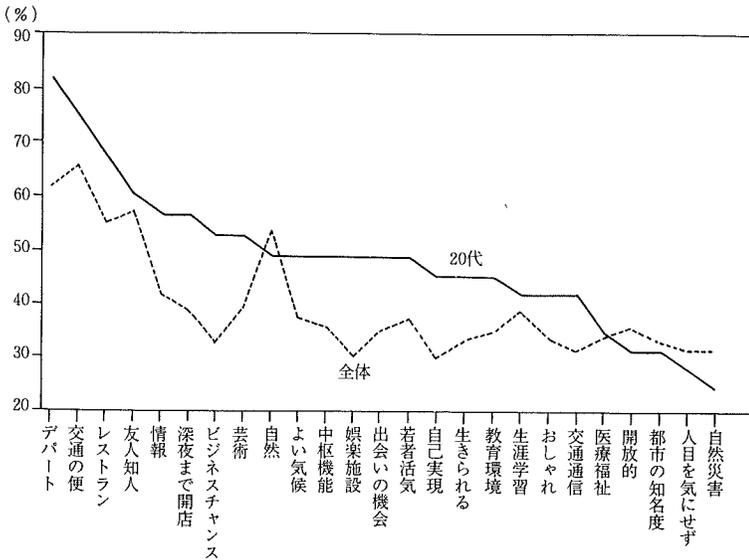
市を有する県への根強い人口流出の継続の理由は何であろうか。これを探るために、地方圏における住宅・社会資本や都市機能の整備水準を都市の人口規模別にみてみたのが図5である。これを見ると、住宅、公園については人口三〇万人以下の地方都市が政令指定都市の水準をやや上回っているもののあまり差がないのに対して、交通利便性

や下水道等の快適な生活環境、消費などの各種機能の水準にはかなりの格差があることがわかる。地方ブロック内において政令指定都市を有する県への人口流出が根強く続いている背景には、このような格差があるものと考えられる。以上の地方ブロック内の人口移動の動向と先に見た東京圏への人口移動の変化を併せ考えると、

現在、人々は、居住地の選択に当たり、より良好な居住環境を求める一方で、引き続き買物、就業、教育環境などの各種都市機能や交通利便性については、必ずしも東京圏並みとはいわないまでも政令指定都市程度の水準が確保される場所を求めているものと思われる。

三 高まる地方都市への期待

これまでみてきたように人々は、政令指定都市の有する都市機能と居住環境のバランスの良さひかれて政令指定都市周辺を居住地として選好している。しかし、政令指定都市においても大都市問題の発生を事前に防ぐよう考慮する必要がある



- 注) 1. 「地方都市の魅力に関するアンケート調査」(建設省技術研究会指定課題「均衡ある国土利用に関する基礎的研究」)による。
 2. 調査時期：平成4年12月
 3. 調査対象：首都圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)に居住する20歳以上の男女523人
 4. 転居してみたい地方都市の構成要素として回答(複数回答)の高かった項目(30要素中25要素)についてグラフ化したものである。
 5. 各要素の略称の意味は以下のとおりである。
 「デパート」：デパート、商店街などが充実している
 「交通の便」：都市の内部や近郊区との交通の便がよい
 「レストラン」：レストラン、専門料理店などが多く種類も豊富
 「友人知人」：友人・知人がいる
 「情報」：多くの情報に接することができる
 「深夜まで開店」：いろいろな店や施設が夜遅くまで開いている
 「ビジネスチャンス」：いろいろなビジネスチャンスが多い
 「芸術」：美術館、コンサートホールなどが充実しており芸術に触れる機会が多い
 「自然」：街の近くに豊かな自然が残されている
 「よい気候」：気候がよい(温暖である、爽やかである)
 「中枢機能」：行政機関及び会社の中核機能などが集積している
 「娯楽施設」：テーマパーク、スポーツ施設などの娯楽施設が整っている
 「出合いの機会」：多くの人と出会うことができる
 「若者活気」：若者が多く活気がある
 「自己実現」：自己の能力を生かせる職場がある
 「生きられる」：何をやっても生きていくことができる
 「教育環境」：学校・塾など子供のための教育環境が優れている
 「生涯学習」：カルチャースクールや生涯学習のための施設等が整っている
 「おしゃれ」：おしゃれな雰囲気がある
 「交通通信」：国内及び国外との交通・通信が便利である
 「医療福祉」：医療・福祉施設が充実している
 「開放的」：外部の人間に対して閉鎖的な雰囲気がない
 「都市の知名度」：雑誌、TVなどによくとりあげられる
 「人目を気にせず」：人目を気にすることなく生活することができる
 「自然災害」：水害、火山噴火などの自然災害に対し安心して生活できる

図6 転居してみたい地方都市の構成要素

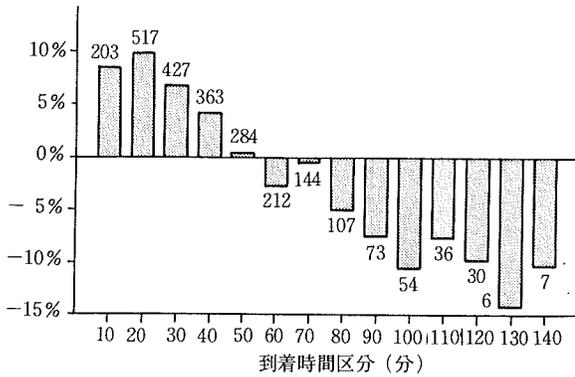
きた今日では、その他の地域においてもそこに住まう人々が政令指定都市の有する程度の都市機能等を享受できる方途を確保しながら、居住環境等においても政令指定都市に比べてより魅力ある条件を整備することによって、これまで東京圏や政令指定都市に転居していった人々も各地域に定住することが可能になってくる。

第2節 地方発展の課題 交流による地域の

定住条件の整備と特色ある発展

それでは、具体的に地方の都市にはどのような都市整備が求められているのであろうか。図6は、首都圏の人々に対し、「転居してみたい地方都市」の構成要素を尋ねたものである。これによれば、

「デパート、商店街などが充実している」「レストラン、専門料理店などが多く種類も豊富」等、楽しく活気ある要素を求めていることがわかる。このような要素は一般に人口規模に応じて整備される傾向にあり、地方の都市が単独でこれらの都市機能やサービスを充実させることは必ずしも容易ではない。しかし、先に述べたように現在人々が求めている都市機能やサービスの水準が政令指定都市程度とすることであれば、政令指定都市以外に住む人々もこのレベルの機能やサービスを受することは不可能ではない。



- 注) 1. 建設省資料
 2. 対象市町村：地方生活圏内市町村（ただし、地方生活圏中心都市並びに北海道及び離島に存する市町村を除く。）
 3. 対象市町村を地方生活圏中心都市への到達時間により分類し、それぞれの市町村の人口増減率を単純平均したものである。
 4. 図中の数字は、到達時間毎に分類された市町村数を示す。

図7 地方生活圏中心都市への到達時間別市町村平均人口増減率

一 集積圏の形成・拡大を図る

先に見たように、地方では、人口規模に応じて整備される都市機能が強く求められていると考えられる。

このため、集積圏の形成・拡大、すなわち、交通ネットワークの整備により都市の影響下にある地域の人口の大きさを拡大するとともに、それに応じた都市整備を行うことが必要である。これにより、圏域の中心都市においてはより高度の都市機能やサービスの提供が可能となる一方、周辺市町村も中心都市と短時間で結びつき、都市と交流を行うことによってこれらの都市機能やサービスを受用することが可能となり、人口も増加する傾向が見られるからである（図7）。

二 既存大集積を適切に利用する

しかし、人々の求める都市機能やサービスのすべてを政令指定都市以外の地方都市が集積圏の形成・拡大だけで獲得することはかなり困難である。たとえば、福岡市都市圏と佐世保市都市圏の人口を比較してみるとそれぞれ約二三〇万人と約三十一万人である。これだけ人口に差があれば、都市が提供する機能、サービス、選択の幅の広さにおいて相当の差があると思われる、このことが、人々を大都市にひきつける魅力を生み出しているといえ

る。

しかしながら、交通ネットワークの整備などを背景に、若い人々の間で「地域に定住しつつ、交流により既存大集積を利用する新たな生活スタイル」が生まれている。

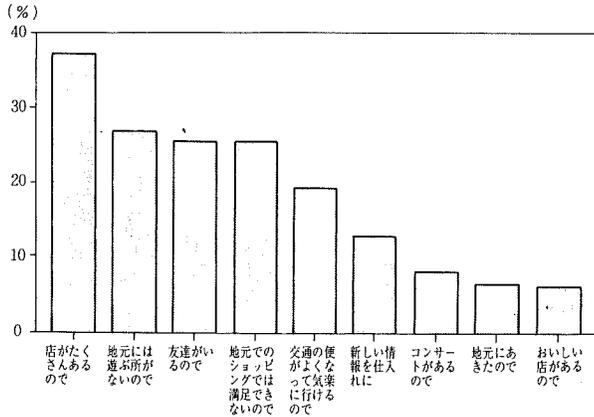
たとえば、九州において、人々がなぜ福岡市へやってくるかを調べてみると「店がたくさんある」、「地元には遊ぶところがない」、「地元でのショッピングでは満足できない」などが上位を占めており、地元では得られない効用を求めて若者が福岡市へ行っていることがわかる（図8）。

また、福岡市へ年に何回行くかを尋ねた結果を地域別に整理してみると、どの地域からも年間数回は行っていることがわかる（図9）。ここで福岡市に比較的近く時間的にも費用的にも容易に福岡市へ行くことが可能で久留米市等の中心都市を持つ筑後地区に注目してみると、福岡市へ行く回数が年に一〇回程度となっている。このことからみるならば、政令指定都市以外の地方都市にとって、集積圏の形成・拡大によってもなかなか備えがたい高次の都市機能とは、せいぜい月一回程度の頻度で求められるような機能ということになる。

以上みてきたように、多くの人々は若いうちは大都市の持つ魅力にひかれていく。人々の定住を図るためには、各地域において若者が求めている

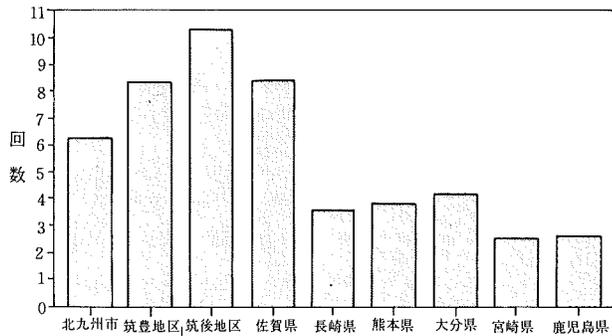
都市機能や各種サービスを可能な限り充実させるとともに、既に存在する大集積との交流を確保することが必要になる。

このため、地方拠点都市法、地域高規格道路等を活用しながら集積圏の形成・拡大を図るとともに、高規格幹線道路の活用等により既存大集積を利用できる地域づくりを行うことが重要である。



- 注) 1. 建設省資料
 2. 原データ：西日本銀行「第21回消費動向調査」
 3. 調査対象：九州各県に勤務する30歳までの独身男女883人
 4. 調査時期：平成3年8月
 5. 回答は、2つまでの複数回答である。
 6. 回答した割合が高かった項目（10項目中8項目）をあげている。

図8 福岡市へ行く理由



- 注) 1. 建設省資料
 2. 原データ：図8に同じ
 3. 各地区に含まれる市町村は以下のとおり
 筑豊地区：直方市、飯塚市、田川市及び山田市並びに鞍手郡、嘉穂郡及び田川郡に含まれる町村
 筑後地区：大牟田市、久留米市、柳川市、甘木市、八女市、筑後市、大川市及び小郡市並びに朝倉郡、浮羽郡、三井郡、三潴郡、八女郡、山門郡及び三池郡に含まれる町村

図9 福岡市へ行く回数（年間）

このような諸施策により、定住のための必要条件が満たされることが期待される。

三 特色ある地域づくりによる地域経済の発展

これまで、都市機能を整備することが定住のための条件であること並びにこの条件を満たすため

に集積圏の形成・拡大と既存大集積の利用が重要であることを述べた。しかし、集積圏の形成・拡大と既存大集積の利用は、地域に居住する人々の購買力が、より人口集積のある都市へ流出することを意味している。したがって、このままでは、地域経済が縮小し、ひいては人口が減少するおそれがある。このような状況を防ぎ、地域経済を發

展させるためには、逆に地域が広く他の地域の人々に財・サービスを提供するだけの實力をつける必要がある。他の地域では提供できないその地域の特色、ポテンシャルを活かした財・サービスを広域に供給していくことが重要である。

第3節 交流を活かした地域づくり

—多極重層的な交流圏の

形成をめざして—

これまでみてきたように、都市機能や地域の特色を活かした機能を中心として人やモノの交流が生じている。今後の国土構造としては、都市機能に係わる交流圏だけでなく、それぞれの地域の特色等に応じた機能に係わる多数の交流圏が多様な広がりをもって全国土を重層的に覆う姿が望まれる(図10)。地方拠点都市地域の整備に当たっても、多極重層的な交流圏に覆われる国土の姿を念頭に置いて、それぞれの地域がブロックの、さらには全国の極となりうるような特色のある発展を図ることをめざしつつ、地方の自立的成長を牽引し地方定住の核となる地域としての多様な都市機能の集積と居住環境の向上を進めていくことが期待される。

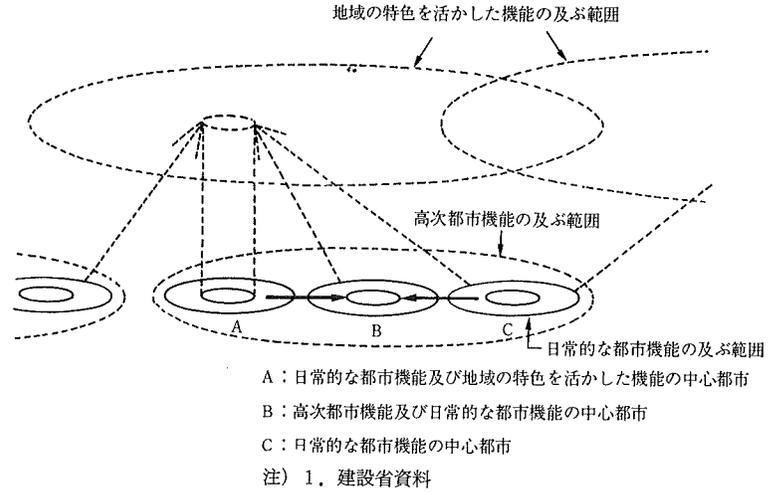
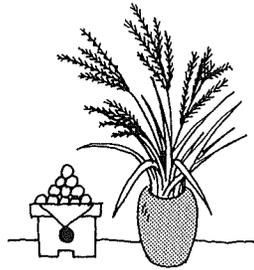
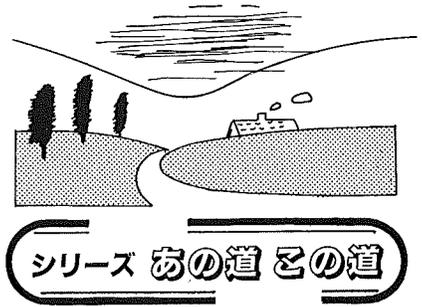


図10 重層的な交流圏のイメージ



歴史と自然が語りあう道

一般国道121号大峠道路



建設省東北地方建設局道路部路政課

一 はじめに

南東北中央部を縦貫する一般国道一三二号は、山形県米沢市の国道一三号を起点とし、福島県喜多方市、会津若松市、栃木県宇都宮市を經由し、益子町を終点とする重要な幹線道路である(図1)。

この路線のうち、最大の難所である福島、山形両県にまたがる「大峠」は、明治一五年に当時の三島通庸福島県令によって着工され、会津地方の住民の賦役による「汗と涙」によって開削された道路であった。

以来、福島・山形両県によって改修が進められてきたが、旧道の大峠部の標高は一、一五〇mと高く、冬期においては積雪量が五、六mと極めて多く、一二月～五月下旬の約半年間交通止めとなっている。また幅員については四・〇～五・〇mと狭く、自動車のすれ違いが困難なほか、半径が一〇m以下の屈

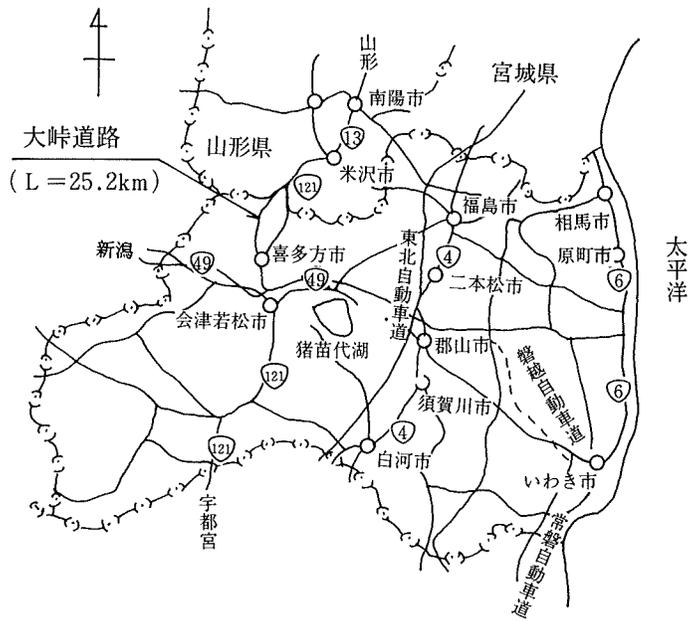


図1 位置図

曲したカーブが続き(八〇カ所以上)、しかも急勾配(最急勾配一三%)の連続で、近年の自動車交通に対応できない極めて劣悪な区間となっている。

そのため、これらの解消を図るべく関係各界からその早期整備が強く要望されていたものであり、昭和四九年より東北地方建設局郡山国道工事事務所が改

築事業に着手し一九九〇年の歳月を駆け、平成四年八月に峠部を含む一部区間一八・六kmを完成させ供用したものである。

二 事業の概要

計画路線(全延長二五・二km)の大部分は、急峻な山岳部を通るルートであり、最長の大峠トンネル(L=三、九四

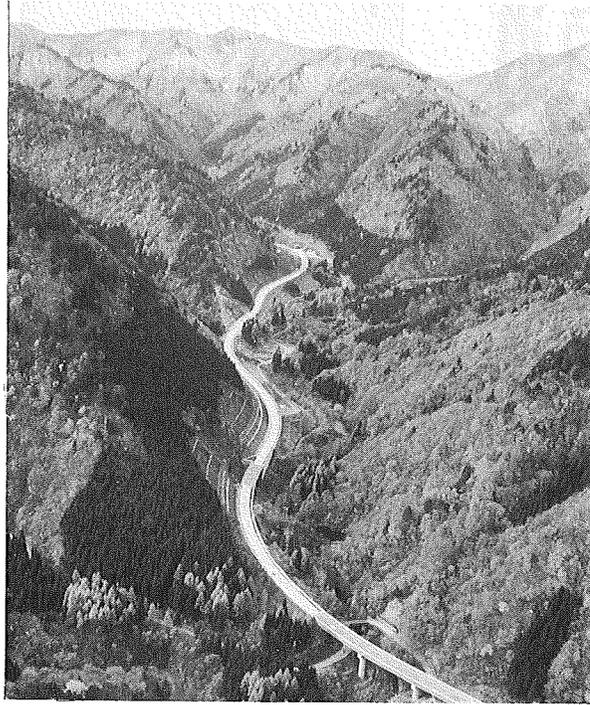


図 1

○m)をはじめとする一四カ所のトンネルや二五カ所もの橋梁があり、全延長に対するこれらの構造物の比率が約四三%を占める大規模な改築事業である。

三 事業の特徴

(1) 工期短縮のための工程調整

工事計画に当たって考慮された点は、次のとおりである。

① 全区間(二五・二km)の

期間の工期を要するため、当面は山岳部の福島三工区(LⅡ八、〇二〇m)及び山形一工区(LⅡ四、一九〇m)の工事を先行させ、後に西沢取付道路によるワンタッチ部の完成と同時に、福島県施工の県道日中喜多方線の一部を使用して、早期に部分供用を図ることとした。

② 厳しい地形及び気象条件のため、主要構造物の工事工程がネックとなり、その全体調整

1次 福島山形 121号 大峠道路 L=25,200M, W=10.5~16.0M (郡山国道工事事務所)

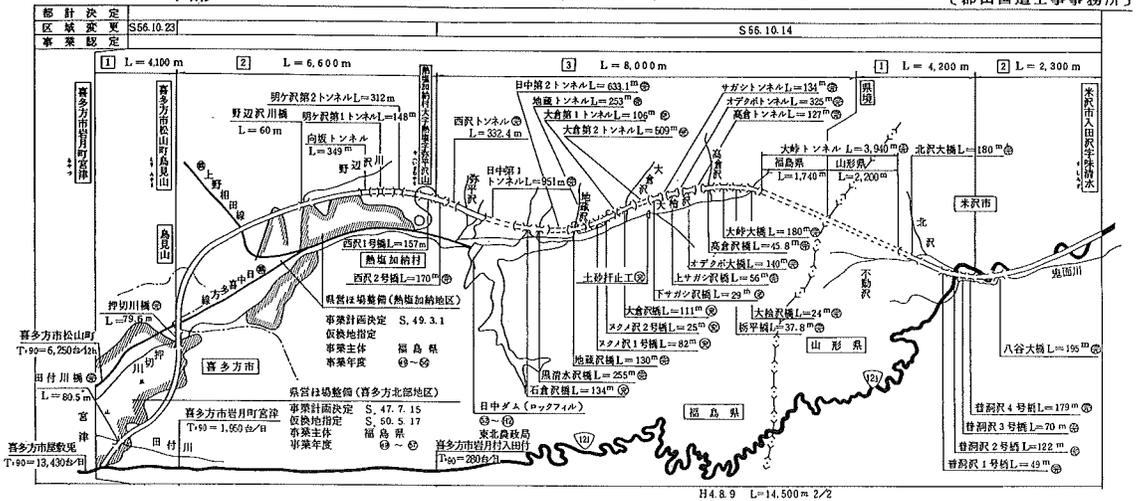


図 2

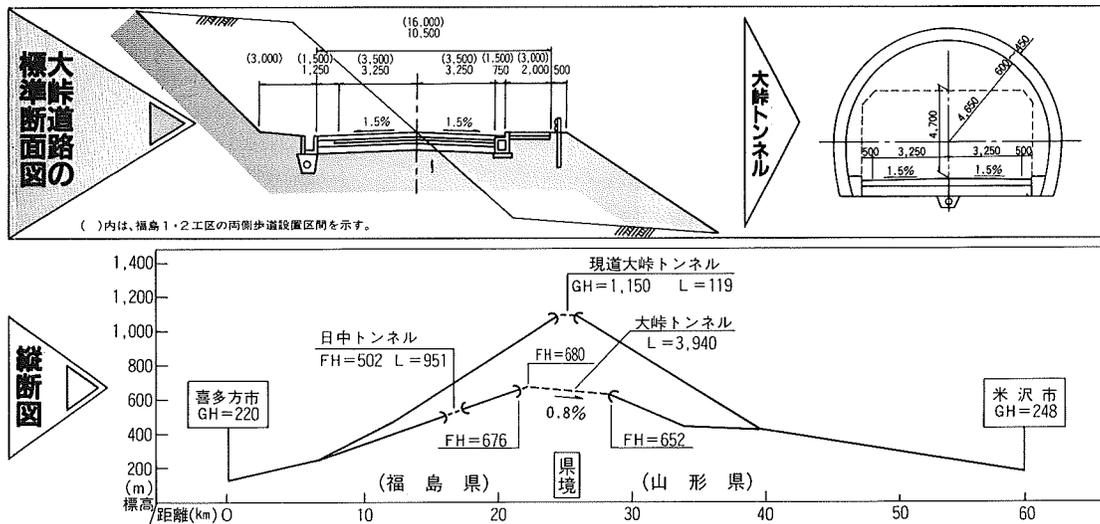
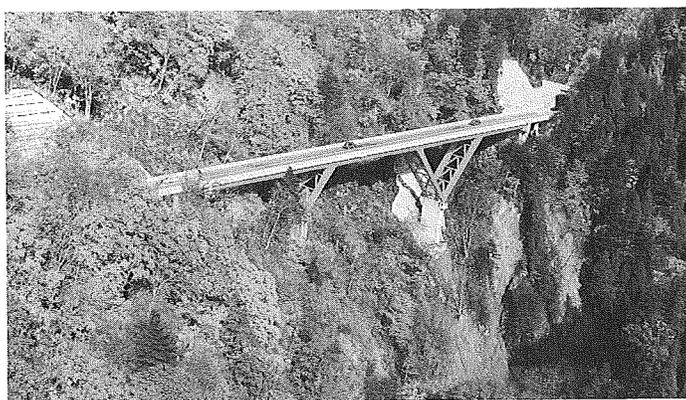
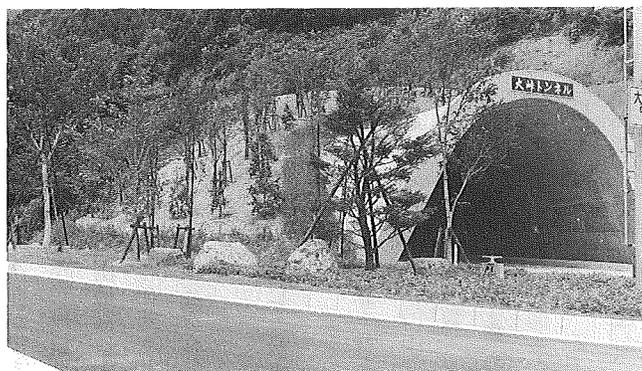


図3 標準断面



環境に配慮した構造物



周辺に馴染ませた植栽状況

を図りながら工事用道路の築造等工事着工箇所のプライオリティーを付けて工事を進めた。

③ 大峠トンネルを工事用道路として利用するため、厳しい気象条件のもと通年施工として工事を進めた。

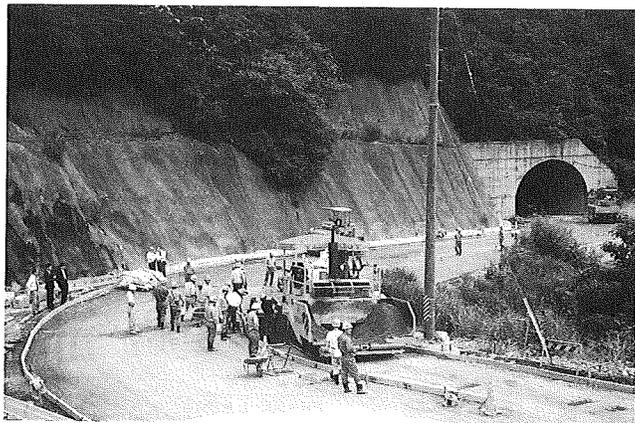
一般的な山岳道路の場合、最大で一番メインとなる「トンネル」が最後の施工になり、貫通

して「握手」、そして供用ということになるが、大峠道路の場合は、最後に残っていた「御手窪橋」を架設することによって「握手」となった。この橋で初めて会津側工区と米沢側工区が結ばれ、工事関係者はもとより関係各界から早期供用に向け力強いアピールがなされた。また、かねてより要望されていた「ベ

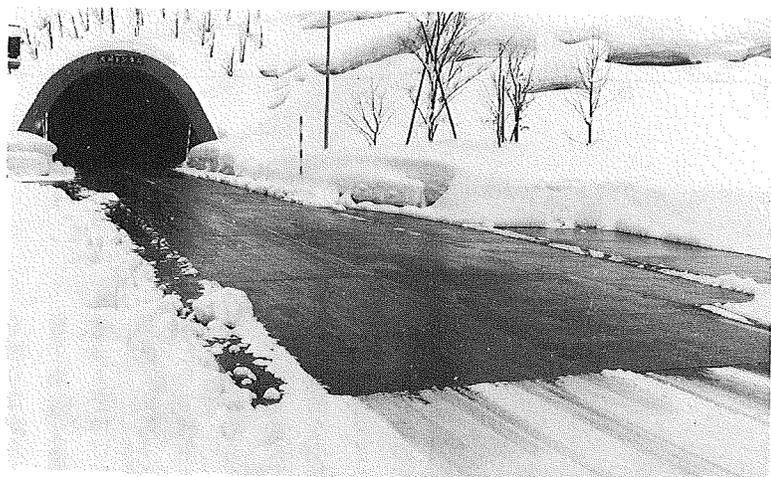
にばな国体」開催前に向けての
供用も図られた。

(2) 自然環境への配慮

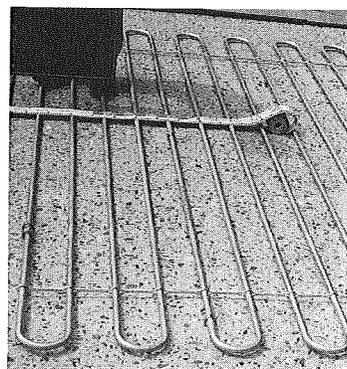
当該道路は、国有保安林及び
民有保安林内を通過することか
ら、切土量の軽減を図るルート
を選定するとともに自然地形を
保全するため、トンネルや橋梁
等の構造物で対応し、トンネル
坑口や橋台等の位置決定につい
ても極力地山を切り込んだり高



RCCP舗装状況



無散水消雪による
路面状況と消雪パイプの配管



盛土に伴う長大法面ができない
よう配慮したほか、植栽可能な
箇所には、周辺山地部に生殖し
ている樹木や草花を基本として
採用するなど、環境保全に配慮
した。

(3) 新工法の採用と自然エネルギーの活用

トンネルずりを盛土材として
使用することから、フレキシブル
に対応できる「多数アンカー
式擁壁」の採用、作業の省力
化・工期の短縮化を図るため、
コンクリートをアスファルト
フィニッシャーで舗設し、ロー
ラー軽圧する「RCCP舗装」
やL型側溝を型枠不用でコンク
リート打設する「スリップ
フォーム工法」などの新工法を
採用したほか、自然エネルギー
(トンネル湧水)を利用した路
面の凍結防止施設を、トンネル
の両坑口部と橋面の一部に「無
散水消雪施設」として設置して
いる。

四 整備効果

この大峠道路の供用により、約半年間にも及ぶ通行止めの解消が図られ、通年通行が可能となり、会津若松市と米沢市（距離が一・五km、時間が一時間一〇分短縮）間はもとより、周辺市町村は南東北地方における高速交通体系のネットワークに組み込まれ、産業経済・観光の発展に大きく寄与されるものと思慮される。

五 あとがき

一般国道二二二号大峠道路は、昭和四六年度に国直轄調査区間に編入されて以来二二年間、幾多の先輩諸氏の営々とした努力により、調査・設計・工事が着々と進められてきた。

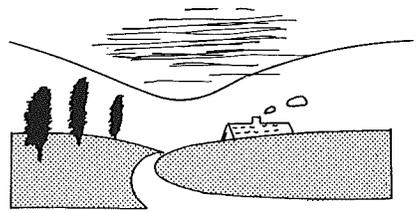
特に県境区間の一四・五kmについては、橋梁・トンネル等の構造物が道路延長に占める比率が約七〇%にも及び、工事工程上、両県側からは「尺取り虫」

のような工程管理で押し進めたものである。なお、平成二年一〇月には御手窪橋が架設されたことにより、新道路として両県が一本化され、予定どおり部分供用（平成四年八月九日）となった。

開通式のバレードでは、沿線の地域住民が手に手に「日の丸」の小旗を持って、米沢市内（会場式典）までの沿道を埋めつくし、念願の開通を祝福していた。

三島県令の改築された荷馬車の通る旧大峠道路の開通から一〇年、会津と米沢両地方は、この新しい大峠道路によって一〇〇年ぶりに、また活発な交流が蘇るものと思慮される。

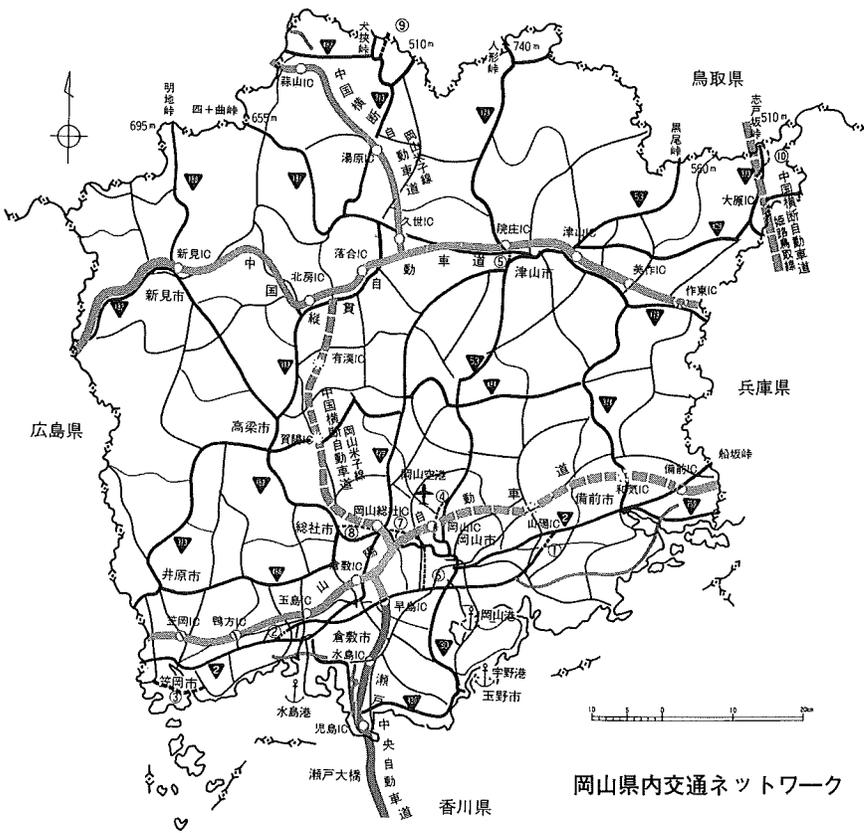




シリーズ あの道この道

岡山の自転車道

岡山県土木部道路整備課長 戸田 紀之



一 はじめに

岡山県は北を大山・蒜山・那岐山などの一、〇〇〇mを超える山々が連なる中国山地を背に鳥取県に接し、南は小豆島を

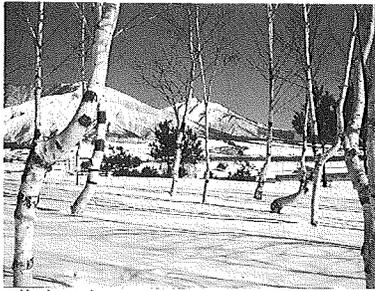
はじめ大小数百の島々が浮かぶ瀬戸内海を挟んで、香川県に對面しています。西は井原市、笠岡市の両市を境に広島県と、東は「備前長船の名刀」で有名な長船町・備前市を経て兵庫県と

接しています。中国山地に源を発する吉井川・旭川・高梁川の三河川は県中部の「吉備高原」と呼ばれる小高い丘陵地帯を浸食しながら下流で岡山平野を形成し、瀬戸内海へとそそいでいます。人口は約一九二万人でその多くは岡山・倉敷の両市とその周辺の県南部に集中し、中部・北部の市町村の多くは人口の減少傾向とともに高齢化が進む現状にあります。

昭和六十三年、県民の悲願であった「瀬戸中央自動車道」(通称・瀬戸大橋)が開通し四国と結ばれたのははじめ、東西を結ぶ中国縦貫自動車道・山陽自動車道、さらに山陰地方への結節となる中国横断自動車等の広域高速道路網の整備が進み、中四国の経済・文化の交流点としてわが県のはたす役割はますます重要になってくると期待されています。また、この効果を県土全体に波及させ、活力のある地域づくりのため、地域相互

を結ぶ一般道路の整備にも日夜努力しているところだ。

さて、こうした生活・物流のネットワークとしての道路整備が要求される反面、かつてない経済的繁栄のなかで人々の心は、豊かさの実感、ゆとり、精神面での満足感などを求める時代となりました。われわれ道路行政に携わる者もこの時代の要求に応えるべく景観への配慮や環境にやさしい、ゆとりのある道づくりを目指しているところですが、本稿では県民・観光客のレクリエーション志向・健康志向にこたえ整備された、岡山の自転車道について御紹介すること



蒜山の冬

にします。

二 神話と古代史のロマン

吉備路自転車道

岡山の名所といえはなんと、いっても後楽園、白壁の街・倉敷、瀬戸大橋などが有名ですが、岡山と倉敷のちょうど中間や北部に広がる地域は通称・吉備路とよばれ、多くの観光客でにぎわう所です。ここは古代・吉備の国の中心であり、その繁栄のほどは、大和・九州の二大勢力にも匹敵するものであったことは無数の古墳郡や史跡からうかがい知ることができます。古今和歌集に

まがねふく 吉備の中山

おびにせる

ほそたに川の

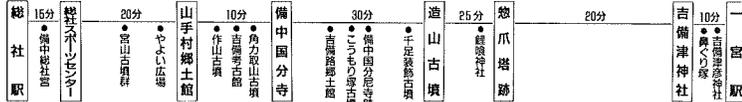
おとのさやけさ

と詠まれた、吉備の中山は、吉備路の入口にあたり、のちの備前国と備中国の境となった丘陵地です。この「吉備」の枕詞である「まがね（真金）ふく」が

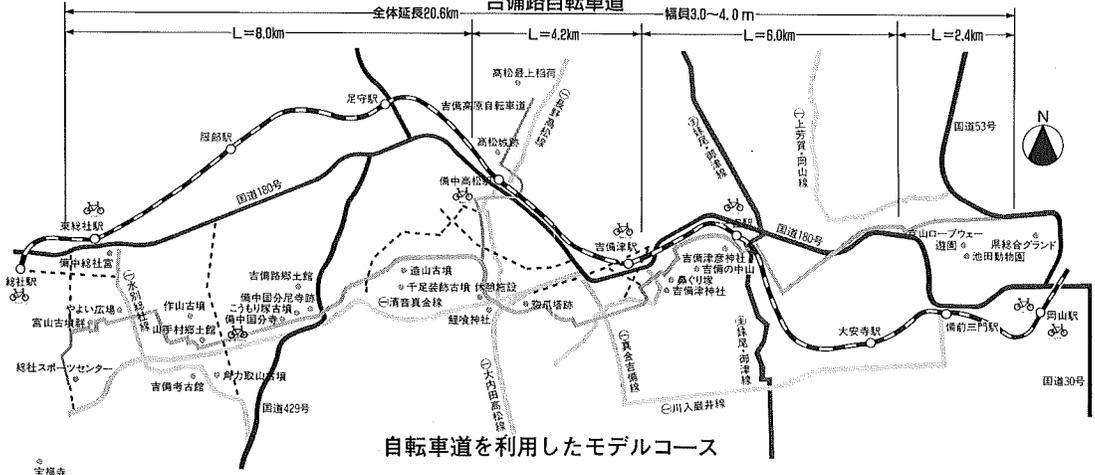
コース (所要時間約白時間)



コース (所要時間約4~5時間)



吉備路自転車道



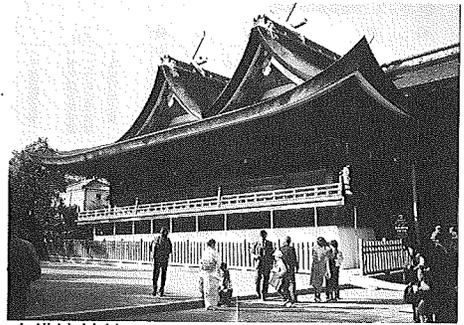
示すとおり、秋風になびく稲穂が金色に輝く美しい田園風景が現在もまもられています。（真金は知名としても残されている）

吉備路自転車道は、この田園地帯の中に残る多くの史跡をめぐりながら走る延長二二kmに及ぶ自転車道です。岡山・倉敷・総社・山手の三市一村にまたがるこの自転車道は、県下で初めての大規模自転車道整備事業として昭和四八年に着手し、七年の歳月と八億二、七〇〇万円の費用を投じて完成したものです。



吉備津彦神社

踏の市街地をぬけるとやがて笹ヶ瀬川の堤防に出ます。さらに砂川の堤防を降りてゆくと最初に見えてくるのが吉備津彦神社です。ここの祭神である吉備津彦命は、第一〇代崇神天皇の御時、地方平定のために大和から派遣された四道將軍の一人で、本殿は三間社流造りの流麗なものです。また夏至の日には太陽が随神門から登り、ちようど社殿線上に沈むので、別名「朝日の宮」とも呼ばれています。さらに西へ進んで備前・備中の国境いを越えると左手の山すそに雄大な屋根が目に入ります。これが吉備津神社で、名前が似ているため、岡山の人でも前述の吉備津彦神社と間違う人も多いようですが、国境いの吉備の中山を挟んで東（備前）に吉備津彦、西（備中）に吉備津と並び配される形となっています。国宝に指定されている本殿は二つの千鳥破風が前後に並んだ「比翼入母屋造り」（別称



吉備津神社

「吉備津造り」と呼ばれる特異な建築様式で、京都の八坂神社に次ぐ規模を誇っています。本殿と並んで有名なものに御釜殿で行なわれる「釜鳴神事」があります。ではここで古代吉備を舞台とした、壮大でミステリアスな伝説を御紹介しましょう。

昔むかし温羅という鬼がいて、鬼ノ城（現在の総社市奥坂に城跡が残る）を根城に時々里に現われ財宝糧末を略奪し、婦女子を掠め取るので、朝廷より孝霊天皇の息子であ



吉備津神社 御釜殿

る吉備津彦命が派遣され、吉備の中山の山頂に布陣して、これを退治することになった。命は次々と矢を射るが、温羅の投げる大岩にあたって途中で落ちてしまう（落ちた所が矢喰宮で、巨石が残されている）。そこで一度に二本の矢をつがえて射ると一本は岩に当たったがもう一本が見事温羅の左目に命中した。その流れる血は小川となって流れ（現在の血吸川、足守川の支川）、鯉に姿を変えた温羅は足守川から瀬戸内海にのがれようとしたが、命は鵜となっ

てこれを食べい（鯉喰神社、現在の倉敷市矢部）、ついに退治した。

さて、温羅の生首をさらしておいたところ、十三年間にわたって毎夜吠え続ける。そこで命の夢枕に立った温羅が告げたとおり、御釜殿の釜の下に首を埋め、温羅の妻阿曾女に火をたかせたところ、やつと鳴き止んだ。それ以来、この釜は幸せあるときは静かに、禍あれば荒々しく鳴り、吉凶を占うものとして現在も続けられている釜鳴神事である。

この釜鳴神事は近世の伝奇作家・上田秋成により「雨月物語」の中で「吉備津の釜」として紹介されており、また命と温羅の戦いはのちの桃太郎伝説の原型といわれています。この吉備津神社もまた祭神は吉備津彦命で背後の茶臼山山頂にある茶臼山古墳は、命の墓といわれています。

さて吉備津をあとにし、西へ進めば倉敷市へと入ってゆきます。足守川をわたって再び岡山市に入り、しばらくゆけば、うっそうとした丘が見えてきます。これが造山古墳で、吉備路に多数存在する古墳のなかでもひととき大きなものです。全長三五〇m、後円部の直径は二〇〇m、高さ二四mの巨大な前方後円墳で、仁徳・応神・覆中の三天皇陵に次ぐ全国第四位の規模を誇っています。さてもう少し西へゆくと松と竹におおわれた小さな古墳があります。奥行一九・五m、幅三・六mの巨大な横穴式石室をもつこの「こもり塚」は、別名「黒媛塚」とも呼ばれ、仁徳天皇との悲恋物語として古事記に記された吉備の黒媛の墓と伝えられています。

松林を抜けてゆくと田園のなかにぼつんとそびえる優美な五重塔が目に入ってきます。備中国分寺を中心としたこの周辺は

「吉備路風土記の丘」と称され、奈良の班鳩の里を思わせるのかな田園風景は、吉備路を代表する景観の一つとして親しまれています。

備中国分寺は天平年間に聖武天皇の発願により各国に置かれた国分寺のひとつで、こうもり塚を挟んで東側に置かれていた国分寺とともに、吉備国の中心であったと思われませんが、国分尼寺の方は残念ながら南北朝時代の兵火にかかり、今は礎石を残すのみとなっています。また、毎年四月には、この自



吉備路自転車道と備中国分寺

転車道を利用して、れんげ祭り
が催され、四万人近い人々が田
一面に咲きそろうれんげを満喫
してゆき、吉備路の風景をまも
ろうとする地域の人々のコミュ
ニティーをはぐくむ場となつて
います。

国分寺から西には県下で二番
目の作山古墳をはじめ、大小
無数の古墳群が散在しており自
転車道はそれらの間をぬって終
端の総社市街へと入ってゆきま
す。吉備路自転車道はここで終
わりですが、これに接続して、
もう一本の自転車道があります。



備中 国分尼寺跡

三 戦国の夢から現代へ

吉備高原自転車道

吉備路自転車道が足守川を渡ってしばらく進んだあたり、ここから分岐して北上するのが吉備高原自転車道です。この自転車道は吉備路に次いで昭和五五年に着手し一八億五、三〇〇万円の巨費と一〇年の歳月を要して完成した延長三〇・一kmの自転車道です。

J R 備中高松駅を東にわずか進んだところにあるのが、高松城跡です。高松城は毛利氏の家臣清水宗治の居城で、中国地方



高松最上稲荷

平定の途にあった羽柴（豊臣）秀吉は三万の兵でこの城を囲んだが、攻めあぐみ、足守川の水を引きこむ水攻めにより、ついに落城、宗治は兵の助命を条件に水面に浮かべた小舟の上で切腹したと伝えられ、現在は城跡と宗治の首塚が残されています。

高松城跡を出るとすぐに目に入るのが、高さ二七・五mの大鳥居で、これは日本三天稲荷の一つ高松最上稲荷の参道入口です。自転車道は、この高松稲荷を周回して、しばらく足守川の左岸堤防を走ります。やがて旧・足守藩の陣屋町として栄えた、足守の町並へと入ってゆきます。

足守藩主の木下家は、当初杉原氏を名乗ったが、家定の妹「ねね」が豊臣秀吉の北政所となったため、木下姓を名乗ることが許され、以後木下を称したとされています。町の中心部の足守川河畔には池を中心とした池泉回遊式の美しい庭園「近水園」があり、サクラやカエデ、

シヤクヤクの花が咲き乱れて、訪ずれる人々の心をなごませています。木下家の第一四代は明治の白樺派の歌人・木下利玄であり、近水園の中に利玄のレリーフを刻んだ歌碑も建てられています。

足守の人々も、特に町並み保存には熱心で、待屋敷をはじめ、江戸から大正までの伝統的な建築物が約七〇棟も残されており、町全体が質素で格調高い風情を醸し出しています。

自転車道はこの後、一般国道四二九号に沿って山あいを走り、さらに一般県道岡山賀陽線（通称・吉備新線）に並行して吉備高原都市に至ります。吉備高原都市は二一世紀に向けての新らしいまちとして建設が進められている新都市で、自転車道の旅もここで終わりとなります。

四 おわりに

こうして四季折々の美しい草花や、豊かな自然とのふれあい



蒜山の夏

を楽しみながら走ってきた私たちは、心地良い汗と疲れが訪れることでしょう。そして眼前に繰り広げられた歴史の大パノラマに私たちの遠い祖先とのかかわりについて、考えさせずにはおかないでしょう。

さて、岡山県では吉備高原自転車道に続き、県北部のリゾー卜地、蒜山に於て自転車道の整備を進めています。蒜山は「西の軽井沢」ともいわれる避暑地ですが、暫定供用までにあとわずか。

今後ともこれらの自転車道を県民の貴重な財産として守り、育ててゆきたいと思っています。

時・時・時・時・時・時・時……

月・日	世界 の 動き	月・日	国内 の 動き	月・日	道路 行政 の 動き
7・27	<p>○英仏海峡トンネルの施主・運営会社のユーロトンネル社が、同トンネルの開業見通しについて発表。来年三月に貨物輸送、四月に一部の旅客輸送、夏の終わりまでに本格的な旅客輸送を始める予定。同トンネルの開業は、当初は、今年五月だったが、追加工事費をめぐって、工事請負会社と対立、開業が遅れている。</p> <p>○米大手自動車メーカーのフォードとクライスラーの二社が、一九九三年第二・四半期（四―六月）の業績を発表。同期の純益は、フォードが七億七、五〇〇万ドルで、前年同期三億八、七〇〇万ドルの約二倍、クライスラーが六億八、五〇〇万ドルで、同一億七、八〇〇万ドルの約四倍と業績は大きく好転。</p> <p>○フォード、クライスラーに次いでゼネラルモーターズ（GM）が、一九九三年第二・四半期の業績を発表。それによると、純益は八億八、九〇〇万ドルで、前年同期の七億三〇〇万ドルの赤字から黒字に大きく転換した。</p> <p>○新華社の報道によると、中国の今年上半期（一―六月）の自動車生産台数は、六一万八、九〇〇台で、昨年同期比四三・六八%の増。これは同国の史上最高記録。</p> <p>○ロシア極東を訪問中のチェルノムイルジン・ロシア首相が、択捉（えとろふ）島での住民との会合で、「自分たちの土地は、絶対に引き渡さない。この話題でもうだれとも話をしない」と北方領土問題で強硬な発表をした。</p>	7・23	<p>○日本自動車工業会の発表によると、一九九三年上半期（一―六月）の輸出分を含めた自動車生産台数は、五八七万七、六二六台で、前年同期を七・二%下回った。七四年の九・四%以来一九九一年ぶりの落ち込みで、六〇〇万台割れは、九年ぶり。</p> <p>○茨城県の公共工事発注をめぐる汚職事件で、東京地検特捜部が茨城県知事の竹内藤男容疑者（七五）を収賄の疑いで逮捕。同容疑者は八月二日、総合建設会社のハザマから計五、五〇〇万円のわいろを受け取ったとして、収賄罪で起訴された。</p> <p>○衆参両院本会議での投票の結果、細川護熙日本新党代表が第七九代、五〇人目の首相に指名された。</p> <p>○鹿児島地方は記録的な集中豪雨に見舞われ、鹿児島市を中心に土石流やがけ崩れ、河川のはんらんが相次ぎ、多数の死者、行方不明者、負傷者を出した。</p> <p>○細川内閣が三八年間にわたる自民党政権の代わって発足。法相、文相に民間人を起用。</p> <p>○政府が閣議で一九九四年度予算の概算要求基準を決定。一般歳出総額は約四一兆四、五〇〇億円で、前年度当初予算比三・八%増。</p> <p>○国税庁が今年一月一日時点で算定した路線価格を公表。標準地の宅地の路線価の平均額は一㎡当たり一九万九、〇〇円で昨年分に比べ一八・一%の下落。下落率は東京圏が二〇・六%、大阪圏二三・九%名古屋圏が一六・六%。</p>	7・30	<p>○一般国道の自動車専用道路について、整備計画九路線一―区間・延長一七・一km、基本計画一四路線一七区間・延長三一・一kmを決定。</p> <p>○「道の日」記念行事 感・道フェア⁹³が佐々木公園にて開催される。</p> <p>8・16 ○首都高速道路公団が、新渋滞対策プログラムを策定。</p> <p>8・18 ○首都高速道路公団が通行料金の改定申請を行う。 ・値上げ幅は普通車で一〇〇円、大型車で二〇〇円</p> <p>8・26 ○首都高速道路公団の高速一―号台場線（東京都港区海岸―江東区有明）五・〇kmが開通。</p> <p>26 ○建設省が平成六年度予算概算要求額の概要を公表。 ・道路整備費は、事業費ベースで八兆二、六九二億二、八〇〇万円</p>
8・3		8・6		8・16	
29		7		8・18	
17		18		8・26	

編集雑記

化粧品の大手である資生堂の名は、易经の坤の卦辞「萬物資生」からとったと言われている。坤(☷)は女性即ち陰の性質を持つ卦である。対する男性を表す陽の卦は乾(☰)である。このような男女の区別ばかりでなく、すべての現象を陰陽に對置するのが陰陽二元論である。易の根本思想はここにある。

こんなむずかしいことを言わなくても、私達は太陽と地球、天と地、昼と夜、善悪、吉凶、強弱など周辺の事柄をマイナスとプラスに二分し、両者が互に作用し合ってバランスをとっていることを知っている。萬物資生とは、「ここからすべてのものが生まれる」との意で、地球や女性の特性を讃えた言葉である。だが地球で草木や動物が生育できるのは、太陽のエネルギーを受け入れなければならない。同様に女は男の精気を受けて子を生む。ここに陰陽二気の交わりを見る。だから易经は萬物資生の次に乃順承天の文字を置いている。順とは何事においても其のとおり

にして逆わないことである。承天とは天即ち陽の気を素直に受け入れることである。ここには陽に従順な陰の自然の姿がある。ところが本来従順であるべき陰が勢を得て、陽と同じ位の力を持ち増長するとどうなるか。これは陽にとつてまことに我慢できないことである。本来の陽と今や陽に限りなく近くなった陰とが、血みどろの戦いを演ずることになる。易经は龍戰于野。其血玄黄。と言っている。龍とは力の象徴である。二匹の龍が人里離れた荒野で食うか食われるかの戦いを交えるのである。陽の本来の龍が勝つか、それとも陰の似せものの龍が勝つか、易は其道窮也。これはどちらも自然の摂理から外れていることだと言っている。解説書は故陽氣之龍、興レ之交戰。戰於卦外。故曰干野。即ち戦いの勝ち負けは易学の範囲外だと述べている。と言うのは易の二元論からすれば、力の強いものが陽となり弱いものが陰となってしまうからである。この戦いで若し似せ物の龍、即ち陰が勝てば、そのとたんに陽の龍に変化して了うのである。勝てば官軍、負ければ賊軍である。

それにしてもどららが勝つかわからない

では面白くない。私見だがこの勝負を占つて見たい。本来の龍(☷)が負けると上爻の陽が陰爻に変化して☶(天)になる。これは河の堤防が決壊する意である。龍一族はバラバラになって消滅してしまう。陰の龍(☷)が負けると、坤の上爻が陽に変化して☶(天)となる。剣とはむしり取られ丸裸になることである。陰陽二者の極限での争いは、負けた側はバラバラにされてしまう結末のようだ。

話は変わる。以前テレビで、二匹の雄のトナカイが、大きな角をからませたまま、極北の荒野に野ざらしになっている映像があった。雌を求めて争ったのはよいが、その角がからみ合つてとれなくなり、狼に食われたか餓死したようだ。二つの頭蓋骨をつけてからみ合つたままの角は、虚空をつかむ人間の手のように見えた。(瑞)

10月号の特集テーマは「平成6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

定価700円(本体価格679円)

FAX 03(3234)4471

<年間送料共8,400円>

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター