道路行政セミナー　*2001 March*　3

目　次

エッセイ　人と道との相対的関係【その一】

絵地図づくりで「道」から学ぶもの …… 高橋 美江 1

特集／道づくりと対話型行政

みちづくりと対話型行政 …… 石田 東生 7

街づくり・道づくり（大内町・白鳥町）検討会の取組み …… 四国地方整備局 香川工事事務所 11

（仮称）恩田元石川線・住民参加の道路づくり …… 横浜市都市計画局 都市計画課 17

「国道１号・銀橋の拡幅工事についてあなたのご意見を広く募集します。」広報イベントを展開して …… 宇佐美 幸和 29

ひろしま道づくりフォーラムにおける取組み …… 中国地方整備局 広島国道工事事務所 35

地域住民と一体となった高速道路整備の推進 …… 野村 浩 41

茨城県の「道路の整備に関するプログラム」 …… 茨城県土木部 道路建設課 45

平成13年度「道路ふれあい月間」推進標語を募集します！ …… 道路局道路 交通管理課 54

ラクダによる西域南道紀行 8

ミーラン遺跡でカラブラーン（砂嵐）の歓迎を受ける …… 長澤 法隆 55

シリーズ「道の駅」

水と緑に親しむいこいのパーキング　道の駅「山北」（神奈川県） …… 山崎 悟 60

時・時・時 …… 62

平成12年度既刊号目次 …… 64

みちづくりと対話型行政

筑波大学社会工学系教授　石田　東生

一　はじめに

昨年、対話型行政推進賞が制定され、一八〇に近い応募があった。そのうち道路関係の応募は四九件であり、大賞一件を含め、七件が推進賞を受賞した。審査に参加する機会があったが、応募事例はいずれも創意工夫に富んだ、現場の担当者の熱意と工夫が偲ばれるものであり、いずれも甲乙つけがたいという印象を強く持った。しかし同時に、これらの成果は担当者の個人的なまた超人的な努力によるところが大きく、全体としてシステム化されておらず、現在の形のままで対話型のみちづくりを幅広く押し進めていくことには、課題が多く残されているという問題意識も持った。

建設省では、平成一一年一月に「コミュニケーション型国土行政の創造に向けて」、翌二月には「公共事業の説明責任（アカウンタビリティ）向上行動指針」を発表している。公共事業批判への対応のみならず、より効果的効率的な社会資本整備のためには対話型行政は、国土交通省としても今後ますます重要な課題になるであろう。みちづくりでは、道路審議会建議に先立つキックオフレポートなどをはじめとして、様々な事業においてパブリックインボルブメント（以下、ＰＩ）方式による計画づくりを実践していて、国土交通省の中でもトップランナーとして今後とも対話型行政をリードすることが期待されている。

二　対話型みちづくりの推進に当たって

以上に述べた問題意識と期待から、対話型のみちづくりをさらに幅広く、深く展開するための課題について箇条書きにして私見を述べたい。

(1) 計画の上流段階からの対話の確保とそのための制度の充実

ＰＩが導入された最大の理由は計画の策定プロセスが不透明であり、民主的手続きを踏んでいないという批判に応えるためであろう。現場では対話を最大限、確保するために努力が続けられているが、問題は前述のように担当者の努力と工夫に委ねられる部分が大きく、システム化、制度化されていないことにある。図（10ページ参照）はドイツ、フランス、イギリス、アメリカと我が国の高速道路の計画策定と対話のプロセスを示したものである。欧米諸国に比べて我が国では、対話に

よってコミュニティからの意見を計画づくりに反映させる仕組みが都市計画決定プロセス以前に極端に少ないことが見て取れる。多少不正確な言い方になるが、フランスでは国土レベルの基本計画、地域レベルの整備計画、地区レベルの実施計画の各段階で、情報公開と意見交換がスケジュールを決めてなされており、一度民主的に決められた事項についてはそれより以降の段階では前提条件として、再議しないという段階的な決定と時間管理が可能なシステムが構築されていて、機能を発揮している。

担当者の工夫と努力は基本的に重要な要素であるが、それだけに頼って対話型みちづくりをさらに広く展開することはできない。やはり、計画の上流段階からＰＩを制度化し、時間管理を明確にするとともに、予算面等でも手当をすべきである。

(2) 対話型計画技術の開発

対話型計画技術を明瞭に定義づけることは難しいし、必要でもないであろうが、イメージとしては対話を容易にするためのプレゼンテーション技術（見せ方、話し方、書き方、聞き方）、対話を通しての知見・成果を計画づくりに反映する仕事の進め方などのいわゆるコミュニケーション技術がまず挙げられる。忘れてはならないことは、対話される内容である。地域の課題、計画・事業の目的と効果・影響を正確にわかりやすく、また要求に応じて示すことが重要である。特に広域に効果と影響を及ぼし、地域的にその発現に差があるような広域幹線道路では大事である。合意がなされるためには、その前提としてある程度の課題認識の共有が不可欠であり、このためには交通のサービスレベルや地域の状況を多面にわたって継続的に計測・表示する業績測定が有効であろう。これらは需要や影響の予測と評価技術であり、従来ＰＩとはほとんど無関係に技術開発が進められてきたきらいがある。ＰＩプロセスと計画プロセスは、本来一体不可分のものであり、今後はＰＩの実践の中から両方の技術群の協調的な開発が要請されよう。

(3) 対話型みちづくり事例集の整備

各地で展開されているよい試みとその成果、工夫が広く共有されているとはいいがたい状況にある。対話型行政推進賞の制定は共有への大きな一歩であるといえるが、このような努力はさらに拡大するべきである。このときに知恵と体験を共有するメディアとして事例集の重要性を指摘したい。対話型みちづくりには、地域と事業の特性、参加者・担当者の特性、その事業や地域の歴史といきさつなど個別の状況が微妙に影響するので、多数の技法の中からその局面に相応しいものを選択することが重要である。このように考えると、ともすれば画一的な扱いの原因ともなりうるマニュアル的なものよりは、成功例（難しいではあろうが失敗例も含んだ）の事例集を整備することの効果は、次に述べる人材育成の観点からも大きい。

(4) 人材の育成

何をするにも人材が最重要なファクターであることはいうまでもない。特に、広く一般市民や関心のある人や組織と対話をしながら計画づくりをする対話型みちづくりでは、従来必ずしもそのように行政が進められてこなかったこと、新しい進め方への社会的な要請と期待が大きいことから、人材の育成は急務である。対話型みちづくりは何よりも実践であるので、コミュニケーション技術の養成がまず挙げられよう。見せる、話す、書く、聞くことを、様々な局面と状況において適切に行うというスキルの訓練である。実際の事例をもとにして、教材とプログラムを作成し、教室の中でシミュレーションを行いながら、これらを習得するという実践的な訓練プログラムの開発が望まれる。

(5) 予算と人員の確保

対話型みちづくりに意思決定プロセスの時間短縮を期待する向きもある。紛争になり長時間凍結

されるといったようなことは避けられるであろうから、その意味では効果があるかもしれないが、やはり、対話型みちづくりが拡大深化するほど、時間と人員ならびに費用は必要となることは覚悟しておくべきであろう。よいものをより高い支持と合意のもとで作り上げていくためには、てまとひまが必要なのである。限られた人員と予算のなかで、新たな行政ニーズに的確に応えていくためには、仕事のリストラが必要である。アウトソースと効率化をさらに促進させ、真に職員がなすべきことについての判断と見直しを踏まえて、ニーズが高い領域には思い切った重点配分が求められよう。さらに、この観点から新たな制度や組織のあり方についての議論も積極的になされるべきである。

三　対話型みちづくりの推進に向けて

訓読みが「みち」である漢字を漢和辞典から抜き出すと、二〇にも上る。全部を紹介することはできないが、興味深いものを例示すると、道：踏んでいくみち、往来するところ、路：人や車馬の往来するところ、大きなみち、径：こみち、軌：わだちのみち、衢：分かれみち、ちまた、倫：人と人との関係、すじみち、理：ものごとのすじみち、などが目に付く。実に多様であり、多くの機能を表現していることが分かっていただけると思う。

戦後の道路整備は、モータリゼーションのもたらした渋滞・混雑を緩和するため、あるいは交通事故削減のために、交通機能を重視した「路」の整備が大宗であったといえるのではないか。先人たちの懸命の努力によって、ある程度の道路整備が達成された現在、「みち」と言う言葉の広がりに対応して、道路本来の機能の多様性と使われ方が追求されなければならない。「みち」がわれわれの暮らし・都市・地域に深く大きな効果と影響を長く与え続けるものであること、また、もっとも事業量が多く、公共事業批判に応えるべき責務を有していることを考えると、対話型みちづくりをさらに積極的に推進することが何よりも望まれる。「倫：人と人との関係、すじみち」、「理：ものごとのすじみち」というみちの意味はこのことをあらかじめ示唆していて、興味深い。言葉に負けないようにわれわれ一人一人が努力すること、そしてそれらが結集されて、ここで主張してきた課題が解決されることを期待して終わりたい。

各国の道路計画プロセス

		ドイツ	ドイツ（PI）	イギリス	イギリス（PI）	フランス	フランス（PI）	アメリカ（フェニックス都市圏の場合）	アメリカ（PI）	日本（高規格幹線道路の場合）	日本（PI）
道路網計画	国の道路政策	需要計画		事業リストの公表		国土整備計画 全国道路計画		州長期計画 MPO長期計画	PI	予定路線 （国幹道法・4全総）	国幹審 道路審
道路網計画	地域の道路網計画							州交通改善プログラム MPO交通改善プログラム	PI		
路線計画	路線別概略計画	路線選定手続	公表/情報提供	路線選定の絞り込み 選定ルートの公示	路線選定に関する市民協議	事前調査（路線協議） 事前調査の総決算書 仕様書の公示	討論委員会	NEPAプロセス DEIS（環境影響評価書案）	PI		
路線計画	路線別詳細計画	計画確定手続	聴聞手続 ・縦覧 ・聴聞会	選定ルートの詳細設計	公聴会	予備調査 民意調査	民意調査委員会（公聴会）	FEIS（最終環境影響評価書）	公聴会	都市計画案の作成	・説明会/意見書等 ・公告/縦覧 ・意見書 ・公聴会 ・都計審
都市計画手続		計画確定決議		行政命令決定		公益宣言（DUP） 国家契約書の公布		事業認可		都市計画決定	
整備計画		事業化		事業化		事業化		事業化	PI	事業化	
フォローアップ			行政裁判所への提訴			総決算書	国家契約履行調査委員会				

（網掛け）:PI

街づくり・道づくり（大内町・白鳥町）検討会の取組み
（PI方式を導入した道路整備計画（案）の策定）

四国地方整備局香川工事事務所

一　はじめに

香川県の大内町・白鳥町は、明石海峡大橋（平成一〇年四月五日開通）など周辺の道路ネットワークの整備により、香川県の東の玄関口としての位置付けが高まっている。

しかし、当地域では二車線の国道一一号が唯一の幹線道路であるため、日交通量二七、七〇〇台、混雑度二・三五、ピーク時の旅行速度二二・四km／h（H九交通センサスより）などからも明らかなように、慢性的な渋滞が発生し住民の日常生活にも支障をきたしている。また、市街地は国道とJR高徳線に挟まれた海岸沿いの狭い範囲に位置し、その発展や拡大が妨げられ、人口減少と高齢化の進展からも地域の活力が低下している（図1）。

これらの問題を解決するために、道路のみならず街づくりとも一体となった道路整備計画（案）を、四国で初めてPI方式を導入して策定することとした。

二　PI方式を導入した検討会の設立

街づくりの主体である住民の声を反映した道路整備計画とするために、香川工事事務所・香川県・大内町・白鳥町が事務局となって、平成一〇年二月にPI方式を導入した『街づくり・道づくり（大内町・白鳥町）検討会』を発足した。

PIの手法としては、両町の住民を招いての説明会形式なども考えられたが、会議の議論が偏ったものとならないようにするために検討会形式と

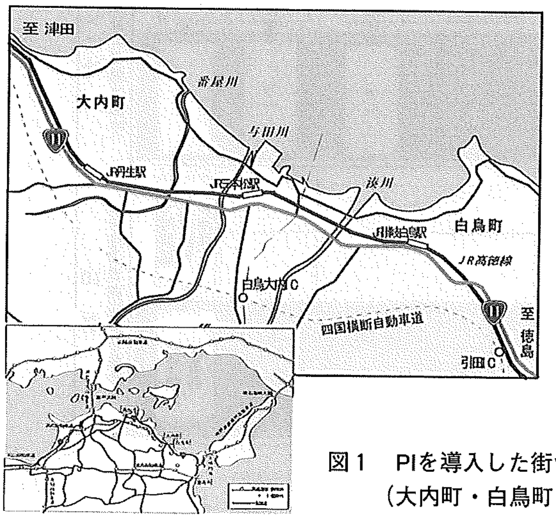


図1　PIを導入した街づくり（大内町・白鳥町）

表1　検討委員会（全11名）

	所属・役職
座　長	香川大学経済学部教授
委　員	大内町商工会会長 白鳥町商工会会長 香川県中小企業家同友会　東讃支部相談役 東かがわ青年会議所前理事長 白鳥町本町婦人会会長 大川広域消防本部消防長 大内町助役 白鳥町助役 香川県次長兼建設課長 建設省香川工事事務所長
事務所	建設省香川工事事務所道路調査課 香川県道路建設課 大内町 白鳥町

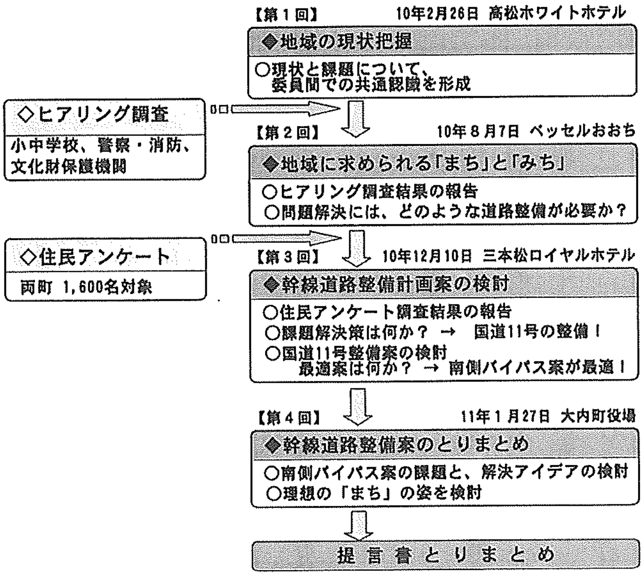


図2　検討会のながれ

し、委員は地域の団体を代表する六名と学識経験者（大学教授＝座長）及び地元自治体・道路管理者で構成することとした（表1）。

検討会は、一年間で四回の会議を開催したほか、関係機関へのヒヤリング調査や住民アンケートなども実施し、地域の現状と抱えている問題点や課題の把握にも努めた。検討会は全て一般公開とし、町内全世帯に配布される町広報誌（月刊）で開催案内と会議結果の概要紹介なども実施した。

また、会議資料・議事録・アンケート調査票及びアンケート結果など、検討会に関係する全ての文書・資料は、両町役場の窓口で自由に閲覧できるようにした。

検討会の関係資料の公表により、住民の意見を繰り返し収集し集約できる体制もとった。検討会の開催時間は二時間程度としたため、限られた時間の中で活発で深みのある議論をしてもらうため、会議資料を事前に委員へ送付するなどの配慮もした。

三　検討会のながれ

一年間延べ四回にわたる検討会の開催と、検討会からの要望により実施した関係機関へのヒヤリング調査、住民アンケート調査などのながれを**図2**に示す。

検討会での議論を整理すると、「現状の課題・問題点の把握」→「課題・問題点の整理と対応策の検討」→「国道一一号バイパス整備計画三案の比較と最適案の決定」→「最適案を軸とした街づくりの検討」のおおむね四段階のステップで進行したと言える。

ステップ①
現状の課題・問題点の把握

第一回検討会では、現状の街と道路が抱える問題点と住民のニーズを把握するため、既存の統計

資料を基に、討議を行った。

　また、様々な角度から地域の現状を把握するため、検討会委員から関係機関へのヒヤリング調査と、大内・白鳥両町住民へのアンケート調査実施の提案があった。

　関係機関へのヒヤリング調査では、たとえば小中学校生の通学路の交通の状況など現在の道路の使われ方や、街・道の具体的な課題と問題箇所などの把握を行うと同時に、今後の街・道づくりを行っていくうえでの、様々な御意見・アイデアについても聞くことができた。

　アンケート調査については両町の成人一、六〇〇名を無作為に抽出し、調査票の郵送による配布・回収という方法で実施した。アンケート票の回収率は五六％と高く、回収率からも、「街づくり」・「道づくり」に関する住民の関心の高さを知ることができた（表2）。

表2　関係機関へのヒヤリング調査

【小・中学校】
○国道を避け、町道など遠回りの通学路を設定。
○町道にも自動車が進入し、危険。
○歩道が途中で途切れたり、狭くなったりして危険。
○遠足やマラソンウォークの中止も検討している。
○道草のできる道を　　　など

【警察・消防】
○消防車の現場到着時間５分以内が目標であったが、５分以上が８割を占めている。
○大型車が通行できない箇所があるため、小さい救急車を配備せざるえない。

【文化財保護】
○面白い標識やマップによって、文化財に興味を持ってもらえるように。
○地域の遺跡などを回遊してみられるようなネットワーク道路を！

【ヒヤリング調査実施機関】
誉水小・白鳥小・大川中・白鳥中・大内警察署・大川広域消防本部・両町文化財保護審議会

アンケート調査内容の概要

　住民へのアンケート調査は、「街・道」の現状を把握するための内容と、将来の「街・道づくり」に関する意向を、調査する内容で実施した。

○「街づくり」に関するアンケート項目
①現在の町の生活に関する満足度
②「街づくり」のうえで、どの程度の規模のまちとしての発展を望むか
③「街づくり」を進めるうえで、重要視するものは何か
④「街づくり」を進めるうえで、将来まで残していきたいものは何か（自由回答）

○「道づくり」に関するアンケート項目（**図3**）。
①ここ数年の日頃利用している地区の道路の状況など（五者択一）
②大内・白鳥地区における、道路整備の必要性の緊急度など（四者択一）
③道路を整備していくうえで、重要と思われる道路の機能や役割について（三つ選択）
④街づくりの骨格となる当地区の幹線道路について（二路線選択）
⑤問題が有るとした幹線道路の、問題区間について（地図への区間図示）
⑥幹線道路を整備するうえで、重要と思うものについて（二つ選択）

ステップ②

課題・問題点の整理と、その対応策の検討

　ヒヤリング及びアンケート調査の結果を基に、検討会は現状の課題・問題点を整理し、その対応策の検討を行った。討議では「混雑する国道一一号から溢れた車が、通学路などに進入し危険な状況にある」ことや、「国道の混雑や市街地の道路幅員の狭さにより、救急車・消防車等の緊急車両の通行に支障を来している」こと、「住民が地域の道路の中で最も問題を感じている区間は、国道一一号の大内町町田～白鳥町伊座間である」ことなど多数の課題が明らかとなり、課題の多くは国道一一号に起因していることが改めて確認された。討議の結果検討会は、「これらの課題解消のためにも、国道一一号の整備が不可欠である」との結論に達した。

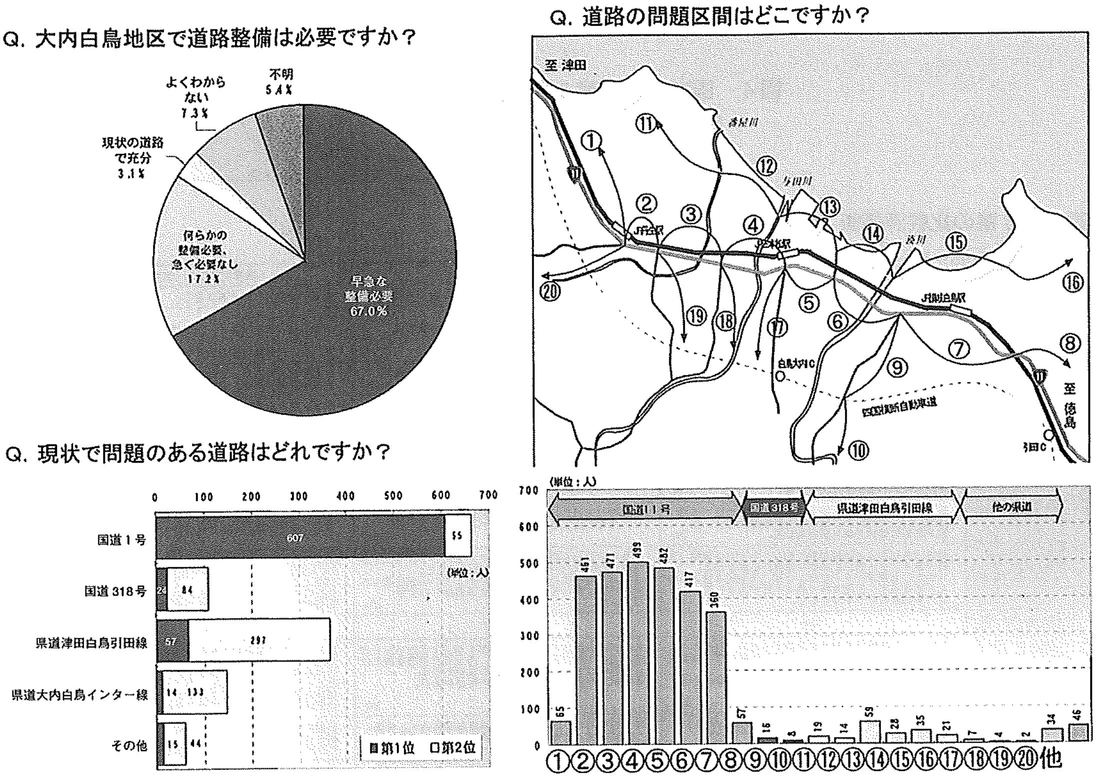


図3　アンケート結果概要（道づくり）

ステップ③

一一号整備計画三案の比較と最適案の決定

ステップ②の結論を受け検討会事務局は、国道一一号整備案として三案（現道北側をBPが通過する案、現道拡幅案、現道南側をBPが通過する案）（図4）と、各案の比較評価表（表3）を提示した。

整備計画三案の評価指標としては、費用便益（B／C）分析や事業進捗の難易度、施工性、周辺環境への影響などの一般的なものに加え、各案が街づくりに与える影響や、現在抱える街の問題解消を如何に解消・支援できるかなど、この地域特有の観点からの評価も行った。

さらに、検討会では委員に対しB／C分析の考え方などについても、一定の学習プロセスを準備し、理解されたうえで評価の妥当性や、評価項目の疎漏がないかなどについても討議した。検討会では、討議の結果（案3）南側BP案が、最も有効な整備案であるとの結論に至った。

ステップ④

南側BPを軸とした街づくりのアイデア検討

南側BP案が、最も有効な整備案であるという結論に至った検討会では、南側BPを軸に創り出されるであろう新たな街の理想の姿や、現道周辺

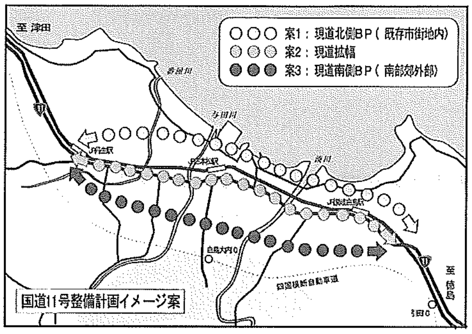


図４　国道11号整備３案
（検討会資料抜粋）

表３　３案の比較評価表（検討会資料抜粋）

項目	案１：現道北側ＢＰ（既存市街地内）	案２：現道拡幅	案３：現道南側ＢＰ（南部郊外部）
①道路事業で一般的に用いられる主な評価項目／費用便益分析／便益（Ｂ）	・３案とも平地部を通過するルートのため、各種便益（走行時間便益、走行費用便益、交通事故便益）に大差はなし。		
①／費用便益分析／費用（Ｃ）	・支障物件：多い ・用地費用：市街地(住宅地)のため　→費用中	・支障物件：多い ・用地単価：市街地(商業地)部のため　→費用大	・支障物件：少ない ・用地単価：農地が多く、比較的安価　→費用小
①／費用便益分析／評価	・Ｂ／Ｃ：３案中、現道拡幅よりは大きい。△	・Ｂ／Ｃ：３案中、最も小さい。×	・Ｂ／Ｃ：３案中、最も大きい。○
①／事業進捗の難易	・民家等の密集地を貫くため、移転規模(戸数)が多く、買収・移転に時間を要する。×	・全線において、沿道建物の移転、あるいは後退が必要であり、買収・移転に長期間を要する。×	・ほぼ全線にわたり、田畑が主であるため、買収は比較的容易である。(比較的、短期間で可能)○
①／施工性	・現国道との接続部において、ＪＲとの跨線橋や接続道路の整備が困難。×	・既存交通を通過させたまま施工する必要があるため、交通安全性を最優先した施工方法が求められる。△	・ほぼ全線平地部のため、施工性は問題ない。○
①／自然・地域社会への影響／自然環境	・主に既存市街地内を通過するため特に影響はない。○	・既存市街地内を通過するため、特に影響はない。○	・良好な田畑が減少することになるが、ルート選定により影響を最小限にとどめることは可能△
①／自然・地域社会への影響／地域への影響・アクセス性など	・既存集落(自治会)が分断される地区が存在する。 ・排気ガス・騒音問題発生の可能性がある。 ・当地区南部へのアクセス性が悪い。×	・地域の道路網が現状と全く変化しないため、各集落へのアクセス性は改善されない。△	・南北方向の県道等があり、アクセス性は良い。 ・南部の新興住宅団地等へのアクセス道路となる。○
①／自然・地域社会への影響／地域社会施設等	・既存市街地には、古い街並みや歴史的な寺社、地場産業(手袋、縫製)の工場や中小企業等があり、移設や移転には大きな問題が生じる。×	・現国道の沿道には、多くの公共施設や商業施設があり、移転には大きな問題が生じる。×	・町界付近は貴重な古墳群等が多く存在する地域であるが、ルート選定により保護は可能である。△
①／高速道路からの交通の誘導（道路の機能分担）	・白鳥大内ICからの距離が長くなり、アクセス道路（大内白鳥インター線）の新たな整備が必要となる。 ・ICをおりた交通がＢＰに向かう際に市街地を通過しなくてはならず、生活道路と通過道路が混在し道路の機能分担が不十分となる。×	・白鳥大内ICからの交通の誘導には既存のアクセス道路（大内白鳥インター線）が有効活用できる。 ・ICをおりた通過交通を市街化が進んでいる現国道１１号へ誘導することとなるが、生活道路への影響は少ない。△	・白鳥大内ICからの交通の誘導には既存のアクセス道路（大内白鳥インター線）が有効活用できる。 ・ICをおりた交通を計画ルートで一旦受け止め、段階的に既存市街地へ誘導できるため、生活道路への影響が少なく理想的な道路の機能分担となる。○
①の評価	×	△	○
②街づくりをふまえた地域特有の評価項目／市街地への影響／既存市街地の再整備への貢献	・計画ルートは既存市街地を通過するため、計画ルートを新たなまちの骨格とした既存市街地再整備・再開発が可能。 ・ただし、移転家屋が多く、代替地確保の問題がある。△	・計画ルートは既存市街地外縁部を通過するためまちの骨格としては位置づけにくく、再整備は道路整備とは別事業として行う必要があり時間がかかる。 ・移転家屋が多く、代替地確保の問題がある。×	・計画ルートは南部郊外部を通過するため既存市街地の骨格とはならず、再整備は道路整備とは別事業として行う必要があり時間がかかる。 ・ただし、計画ルート沿道に新たな市街地が形成されれば移転の代替地として活用でき、スムースな既存市街地の再整備・再開発が可能。△
②／市街地への影響／新しい市街地拡大の可能性	・計画ルートは既存市街地を中心とした整備となるため、北側を海、南側をＪＲ等に囲まれ市街地の拡大は制限される。×	・現道の南側へは市街地の拡大が可能であるが、北側への拡大はＪＲや既存市街地があるために困難である。△	・計画ルート沿道に市街地が形成されておらず他の道路網との距離も保たれており、バイパスを骨格とした良好な市街地を一から形成することが可能。○
②／産業・商業などの発展可能性	・既存市街地内のかぎられたスペースや、車社会への対応の難しさなどから、商工業発展の余地は乏しい。×	・拡幅後も国道11号沿道への商業地の集中は変化せず、既存市街地の商店街や工場の移転・設備投資等も進まず、活性化は期待できない。×	・ルート沿道に新たな商工業の中心地域が開発されれば、事業の共同化、効率化がすすむ。既存市街地からの商工業の移転も可能となる。○
②／観光資源の活用	・豊かな自然の残る海岸線を身近に感じる道路とすることも可能。 ・白鳥神社などの既存市街地内の寺社・史跡へのアクセスが容易。○	・既存市街地内の寺社・史跡、南部地域の観光資源について、既存の道路を利用するしかなく、地域の特色を出しにくい。△	・大日山古墳群など、南部地域を中心に分布する遺跡等の観光資源を活用した広域的な観光ネットワークが形成できる。○
②の評価	△	×	○
◆事務局の総合評価	×	△	○
※他の評価項目は？（検討会討議）			
◆検討会の総合評価			

地域の活力低下の防止策についても検討を行った。検討会での委員の発言・関係機関へのヒヤリング調査・地域住民へのアンケート調査結果など、多くの意見とアイデアを得たことから、これらを提言書として取りまとめることとなった。提言書は、検討会委員と事務局の手で「元気回復！おおち・しろとり」として、平成一一年三月に取りまとめ発刊し、検討会の検討内容や活動について取りまとめたリーフレットも作成し、香川県内の市町・図書館等にも配布して、今回の取組みの紹介も行っている（図５）。

四　PI方式導入の効果と課題・反省点など

PI方式を導入した今回の検討会では、以下のような一定の効果をあげた。

○地元委員による討議や、アンケート・ヒヤリング調査により、地元ニーズの的確な把握が可能となった。

○公開で行った検討会や町広報誌の活用により、道路整備計画策定の過程などについても広く住民に知る機会を提供できた。

○B／C手法等の紹介など、住民が道路事業について理解を深める場を提供できた。

検討会を好機として、委員を中心とした街づくり活動への自発的な取組みなど、住民の行政参加

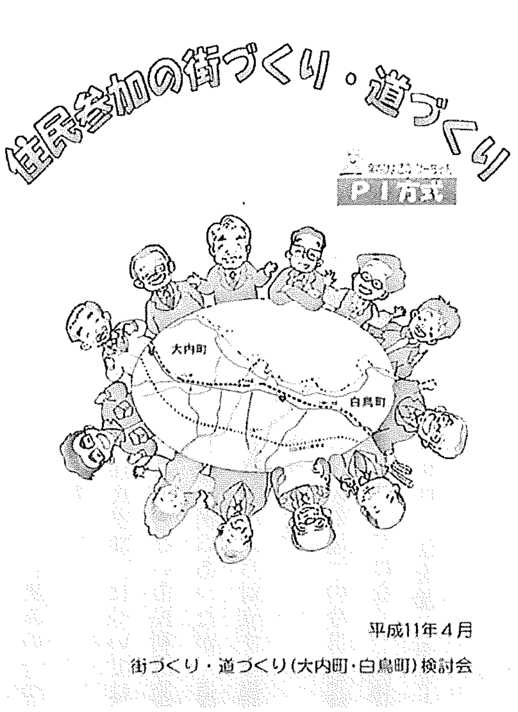


図5　提言とリーフレット

への機会の増加が考えられる。

一方、反省点・今後の課題としては以下が挙げられる。

○検討会を平日昼間の開催としたため、一般の参加者の出席が非常に少なかった。

○関係機関へのヒヤリング調査・両町住民へのアンケート調査、各種団体の長を中心とした検討会委員の構成など、次世代の意見の反映が十分できていない。

五　おわりに

一年間にわたる検討会の活動と、検討会の意向を受けて実施した関係機関へのヒヤリング調査、両町住民へのアンケート調査など試行錯誤しながらの取組みとなった。

現在、香川工事事務所では、「大内白鳥バイパス」が事業化（平成一二年四月）されたことから検討会の提言・ヒヤリング・アンケート調査結果なども踏まえ、具体的なBPルートの検討と環境影響評価に必要な調査及び手続きに着手しているところである。また、大内町・白鳥町では検討会の提言を受けて、マスタープランの見直し・策定作業に取りかかっている。

（仮称）恩田元石川線・住民参加の道路づくり

横浜市都市計画局都市計画課

一　はじめに

横浜市においては、「道路の構想段階から住民意見を聴き、計画に反映させる」住民参加の試みとして、（仮称）恩田元石川線（以下、「恩元線」とする）の計画を対象に平成四年度から平成一一年度にかけて「住民参加の道路づくり」の取組を行った。

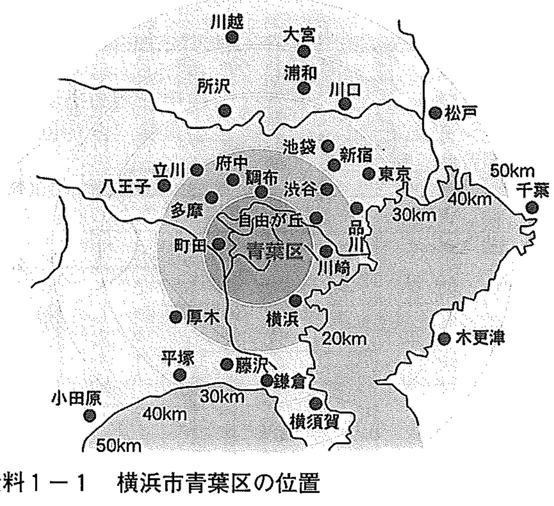
二　取組の契機

次のような市長の考え方等に基づき、地域の骨格的道路である恩元線の計画について「住民参加」を試みることとした。

◇地域の個々の課題と都市全体との調和を見据え、論点を明らかにするとともに、十分な討議が行われた上で、誰もが納得できる公平で公正な判断基準に基づいて合意形成がなされていく姿を実現したいとの思いがあった。そして、その仕組みの一つが「住民参加」であると考えた。

◇「住民参加」については、意見が鋭く対立することのない市民利用施設の利用計画等に関した実例はあったが、道路整備のように利害が真っ向から対立する施設の計画についてはなかった。

◇「住民参加」の今日的課題は、その是非を論じることではなく、具体的課題についてその具体的方法を論じることではないかと考えた。



資料１－１　横浜市青葉区の位置

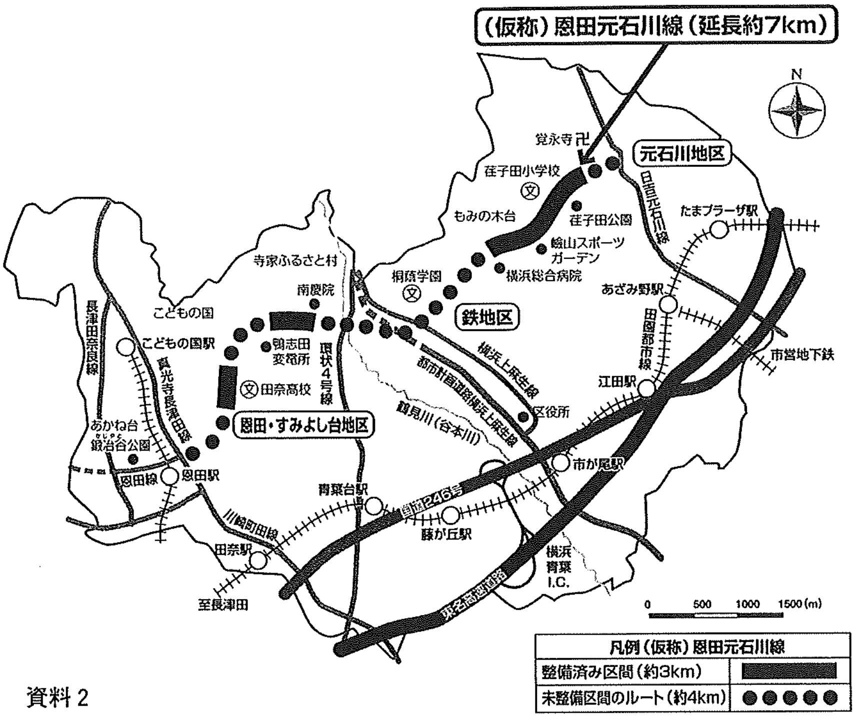
三　恩元線及び周辺の概要

恩元線の計画地である横浜市青葉区は、本市の北部に位置しており、神奈川県川崎市及び東京都町田市と隣接した面積約三、五〇〇ha、人口約二六万人の区である。南北方向については三本の骨格的道路が整備されつつあるが、東西方向については南側に国道二四六号があるだけであり、北側については区レベルの骨格的道路がなく、交通の利便性や区の一体性が欠如している状況である。このような状況の中で、恩元線は東西方向を結ぶ地域の骨格的道路として構想されてきており、全長約七kmのうち約三kmの区間が昭和五〇年前後の土地区画整理事業によって整備済みとなっている。（資料1・2）

人口		261,726人
面積		3,505ha
	市街化区域	2,507ha（71.5%）
	市街化調整区域	998ha（28.5%）
登録自動車台数		64,951台
都市計画道路延長		40,540m
	完成及び既成延長	29,530m（72.8%）

（平成11年版横浜市都市計画資料集より）

資料１－２　横浜市青葉区の概要



資料２

四　取組の経緯（資料３）

１　アンケート調査から「たたき台案」の提案まで

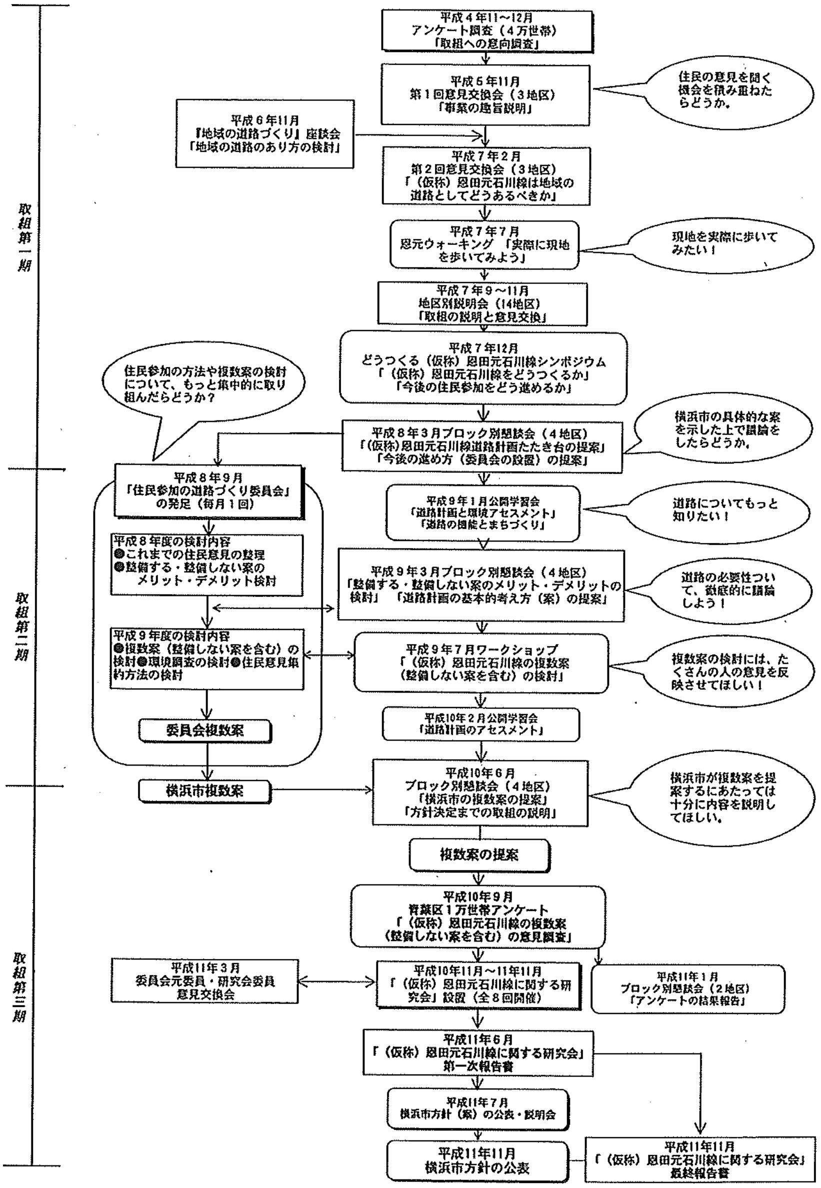
〔第一期：平成四年度～平成七年度〕

取組のスタートとして、まず平成四年度において、緑区北部支所管内（現在の青葉区）で無作為抽出した約四万世帯を対象に「道路計画の主体」、「住民参加の会合のあり方」、「話し合う内容」、「参加意欲」に関するアンケート調査を実施した。約一万二千世帯からの回答があり、約八割が「住民と行政が一体となって計画づくりをしたい」、約六割が「住民と専門家と行政での協働」、約八割が「参加を希望」という結果となった。

このアンケート結果を踏まえ、平成五年度には恩元線の道路計画について、住民と行政が最初の意見交換を行った。また、平成六年度には住民参加のイメージを膨らませてもらうために「地域の道路づくり座談会」や、ラベルディスカッション方式による「意見交換会」などを実施し、その中で住民から取組に関する具体的な提案が出された。

平成七年度には、「現地の状況を知るために実際に歩いてみたい」という提案を受け、想定されるルートの約七kmを歩く「恩元ウォーキング」を

開催した。現地を実際に見ることで地形・周辺環境などの状況を把握でき、また、その情報を共有することができた。参加者九四名の満足度は高いものとなった。その後、「地区別懇談会」、「シンポジウム」などを重ねる中で、参加者から道路計画について「横浜市の具体的な提案を示した上で議論したらどうか」という提案があり、平成八年三月に行ったブロック別懇談会で初めて横浜市から、具体的なルート案である「恩元線・道路計画のたたき台案」を提案した。また、取組の進め方に関しても「積み重ねの議論をすべき」との提案を受け、懇談会参加者に対して「住民参加の道路づくり調査会（その後、住民参加の道路づくり委員会）」の設置を提案し、その規模や構成に関するアンケート調査を実施した。（資料4）



資料3　これまでの取組の経緯

「どうつくる（仮称）恩田元石川線シンポジウム」で道路をどのような形でつくるのか、いかに住民参加を進めるかなど活発な議論が展開された＝平成7年12月

実際に「現地を歩いてみよう」と関係者など地元住民がウオーキングをした＝平成7年7月

資料4

2　複数案の検討

〔第二期：平成八年度～平成九年度〕

(1)「住民参加の道路づくり委員会」の設置

平成八年三月のブロック別懇談会で実施したアンケート調査の結果を受け、横浜市と住民が活発で密度の濃い意見交換を行うことを目的として「住民参加の道路づくり委員会（以下、委員会とする）」を平成八年九月に設置した。委員会のメンバーは、沿線の連合自治会からの推薦、住民からの公募、青葉区在住の学識経験者及び市職員の計二四名で構成した。また、主な役割としては、住民との意見交換の方法、道路計画に関する情報やデータの公開の仕方、住民への広報の方法、「整備しない案」も含めた複数の道路計画素案の検討、住民意見の集約方法、などについて議論することで、平成一〇年三月に終了するまでの間に計一九回開催した。横浜市は、委員会における検討結果を踏まえ、住民との意見交換会や環境に関する調査などを実施した。（資料５）

(2)　委員会における検討

①　意見交換・情報提供・広報の方法に関する検討

取組の各段階において、住民との意見交換の方法・テーマ、提供する情報、広報の方法などについて検討するとともに、横浜市が方針を決定するまでの住

住民参加の道路づくり委員会規約

1　目的
（仮称）恩田元石川線の住民参加の道路づくりにおいて、横浜市と住民が活発で密度の濃い意見交換を行うため、この委員会は、住民参加のプロセスの透明性を高めることを目指し、横浜市と協働して、住民参加の運営などを検討することを目的とする。

2　委員会の役割
(1)　委員会は、住民参加の道路づくりに関する次のことについて議論する。
①　意見交換会の方法、時期、場所、テーマなど
②　道路計画及び環境に関する情報やデータの項目、内容、調査方法、発表など
③　住民への広報の方法、内容、時期
④　複数の道路計画素案（整備しないと言う選択肢も含む）の比較検討
⑤　複数の道路計画素案の意見集約の内容、方法、時期
(2)　委員会は、道路づくりの意思決定機関又は利益調整機関ではないので、次のことについては行わないこととする。
①　道路計画素案の決定
②　最終的な住民意見の集約・決定

3　横浜市の役割
(1)　横浜市は、複数の道路計画素案を作成し、委員会及び住民に提案する。
(2)　横浜市は、委員会及び住民に対し、次のことについて適宜報告・広報する。
①　道路計画に関する課題及び基本的考え方
②　住民意見の整理・分析結果
③　住民参加の道路づくりに関連する情報

4　委員
(1)　委員会は、別表の委員により構成する。
(2)　委員の変更の必要があるときは、委員会において協議する。

5　委員の役割
委員は、住民参加の道路づくりの取組みを円滑に進めることを常に心がけるものとする。

6　委員会の活動期間
委員会の活動期間は、委員会設立の日から、意見集約のための道路計画素案がまとまるまでとする。

7　開催時期
委員会は、必要な時期に開催する。

8　事務局
(1)　委員会の事務局は、青葉区役所区政推進課が行う。
(2)　事務局は、会議の議事進行及び議事録の作成、並びに必要な資料の作成を行う。

9　会議
委員会の会議は、委員個人のプライバシーを保護し、自由な議論を担保するため、原則として公開しないものとする。

10　議事録
議事録は、常に公開するものとする。ただし、発言者名は公開しないものとする。

11　その他
この規約に定めることのほか、委員会の運営に関し必要なことが生じたときは、委員会において協議し、確認事項として本規約に加えるものとする。

12　施行日
この規約は、平成８年９月５日から実施する。

資料５

民参加の進め方についても議論した。

② 複数の道路計画素案に関する比較検討

平成八年度は、委員会が道路計画素案の比較検討を行うにあたり、その前段階の作業として、横浜市作成の「たたき台案」の検証、恩元線を整備する案・しない案のメリット・デメリットの検討を行い、この議論の結果をブロック別懇談会の資料とした。

平成九年度に入り、平成八年度の検討結果やブロック別懇談会で出された意見なども踏まえ、恩元線の未整備区間を「恩田・すみよし台地区」、「鉄地区」、「元石川地区」の三つに分けて道路計画素案の比較検討を行い、各地区において「整備しない案」を含めた複数の素案と、整備する場合の三つの断面構成案（幅員及び車線数）が委員会でまとまった。素案の比較検討・絞り込みに先立ち、住民参加の場である「ワークショップ」でも議論を行うとともに、環境に関する調査（交通量、大気、騒音、振動、動植物、社会経済的影響）も実施した。

③ 住民意見の集約方法に関する検討

恩元線の道路計画に対する住民意見の集約方法を、実現の可能性、調査の信頼性などを考慮し検討した結果、青葉区民を対象としたアンケート方式による調査と、ブロック別懇談会による住民への説明を行うこととした。

(3) 住民との意見交換

① 公開学習会〔平成九年一月、平成一〇年二月〕

「道路づくりについてもっと学びたい」という意見を受けて、学識経験者（委員会委員）を講師として公開学習会を行った。

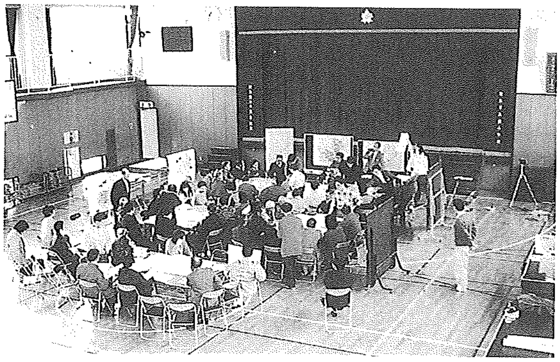
② ブロック別懇談会〔平成九年三月〕

委員会で検討された恩元線を整備する案・しない案のそれぞれのメリット・デメリットや横浜市が作成した「恩元線道路計画の基本的考え方」などについて意見交換を行った。

③ ワークショップ〔平成九年七月〕

横浜市作成の「たたき台案」や委員会で検討中の案を紹介し、当日の参加者から提案されたルート案を含めて意見交換を行った。

（資料6）



ブロック別懇談会（４地区）で道路の必要性について徹底的に議論し、「整備する案、しない案」それぞれのメリット・デメリットについて検討した＝平成９年３月

資料６－１

ワークショップで恩田元石川線の複数案（整備しない案を含む）の検討が行われた＝平成９年７月

資料６－２

3 横浜市による複数案の提案から方針決定まで〔第三期：平成一〇年度～平成一一年度〕

(1) 複数案に対する様々な意見の把握

① 複数案の提案と環境調査結果の公表〔平成一〇年六月〕

委員会の絞り込んだ複数の道路計画素案をもとに、横浜市が「整備しない案」を含む道路計画の複数案を作成し、環境調査の結果と

複数案を提案します。

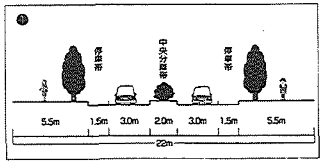
横浜市は（仮称）恩田元石川線道路計画の複数案を提案します。これらの案は、これまでの取組のなかでみなさんと重ねてきた議論の内容をまとめ、「整備しない案」も含めています。

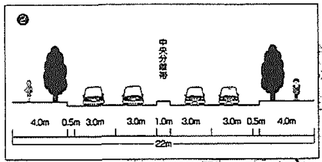
複数案の検討は、主に（仮称）恩田元石川線の延長約7kmのうち、整備されていない区間の約4kmの部分について行い、「恩田・すみよし台地区」、「鉄地区」、「元石川地区」の3つの地区ごとに議論されました。

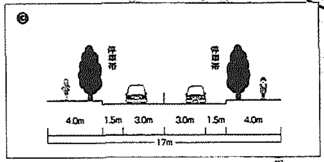
幅員・車線数の複数案

（仮称）恩田元石川線の幅員と車線数の組合せは委員会での検討の結果、以下の ❶「幅員22mで2車線」、❷「幅員22mで4車線」、❸「幅員17mで2車線」の3通りの案を複数案として絞込みました。

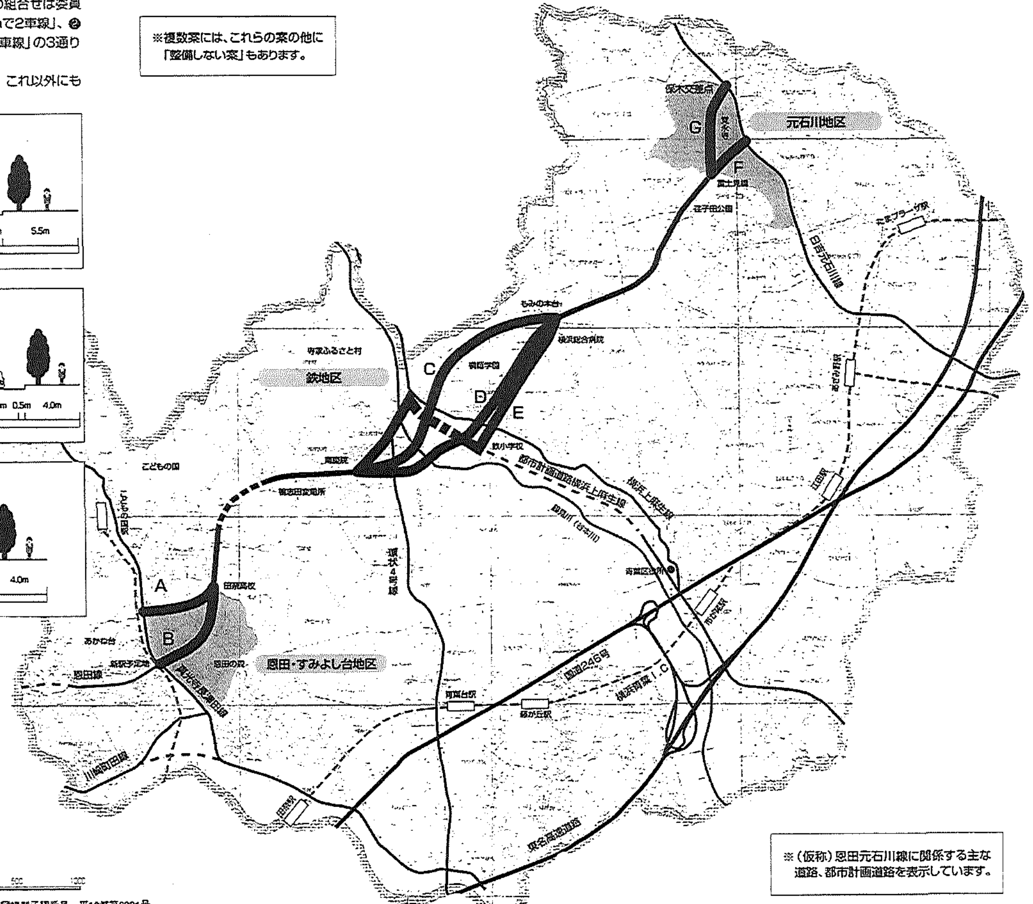
なお、下の図は参考として示しており、これ以外にもさまざまなバリエーションが考えられます。







※複数案には、これらの案の他に「整備しない案」もあります。



※（仮称）恩田元石川線に関係する主な道路、都市計画道路を表示しています。

横浜市地形図複製承認番号　平10都第6321号

ルートの複数案

①恩田・すみよし台地区

（仮称）恩田元石川線の起点となる真光寺長津田線から、田奈高校前を経て鴨志田変電所までの区間

A案：恩田の森の北側を通る

真光寺長津田線から恩田の森の北側を通り、田奈高校前につなぐ。

B案：あかね台の恩田線と田奈高校前の道路をつなぐ

あかね台の恩田線（都市計画道路）から恩田の森の中を通り、田奈高校前につなぐ。

②鉄地区

鴨志田の南慶院付近からもみの木台までの区間

C案：桐蔭学園の北側を通る

鴨志田から環状4号線、谷本川、横浜上麻生線と交差し、桐蔭学園の北側を通ってもみの木台につなぐ。

D案：桐蔭学園の南側を通る

鴨志田から環状4号線、谷本川、横浜上麻生線と交差し、鉄小学校付近、桐蔭学園の南側を通ってもみの木台につなぐ。

E案：環状4号線、都市計画道路横浜上麻生線を利用し、クランク状に曲げる

鴨志田から環状4号線、都市計画道路横浜上麻生線を利用し、鉄小学校付近から桐蔭学園南側の現在の道路を利用してもみの木台につなぐ。

③元石川地区

荏子田公園付近から、（仮称）恩田元石川線の終点となる日吉元石川線までの区間

F案：荏子田からまっすぐ日吉元石川線まで最短距離でつなぐ

富士見橋で行き止まりになっている道路をまっすぐ延伸して日吉元石川線につなぐ。

G案：保木の交差点付近につなぐ

富士見橋から寛永寺西側を通り、保木で日吉元石川線につなぐ。

資料7　ルートの複数案

これまでの道路計画に関する議論の内容を一覧表にまとめました。

委員会では、これまでの取組の中で出されたすべての意見を踏まえて、これまでの取組の中で示された、道路計画に対するたくさんの期待や懸念、具体的な指摘から考えられる影響を広く議論しました。そして、みなさんに、委員会で検討した複数案の違いを理解していただくために、委員会での議論の結果を一覧表にまとめました。

～幅員・車線数の複数案　比較検討一覧～

幅員	車線数	メリット	デメリット
22m	2車線	交）将来の交通状況の変化に対応する事ができる。 オ）オープンスペースとしての機能（日照、延焼遮断など）が17mより高い。 環）４車線よりも交通量が少なくなるので大気、騒音、振動の影響も小さくなる。 整）断面構成（歩道、停車帯、中央分離帯、右折帯などの設置）の自由度が高い。	道）４車線より交通処理能力が低いので、他の道路混雑緩和の効果が４車線より劣る。 自）17mより、緑地を潰す面積が大きくなる。 土）建設コストが17mより高くなる（用地買収、工事等）
22m	4車線	道）２車線より交通処理能力が高いので他の道路混雑の緩和がより期待できる。 オ）災害時に駐車車両が存在しても、１車線分を緊急車両用として確保できる。 オ）オープンスペースとしての機能（日照、延焼遮断など）が17mより高い。 整）車線運用（大型車を中央寄りに通すなど）の工夫が可能。	環）２車線よりも交通量が多くなるので大気、騒音、振動の影響も大きくなる。 自）17mより、緑地を潰す面積が大きくなる。 土）建設コストが17mより高くなる。（用地買収、工事など） 整）断面構成（歩道、停車帯、中央分離帯、右折帯などの設置）の自由度が低い。
17m	2車線	自）22mより、緑地を潰す面積が小さくなる。 環）４車線よりも交通量が少ないので大気、騒音、振動の影響も小さくなる。 土）建設コストが22mより低くなる。（用地買収、工事など） 土）既存住宅の移転などの影響が少ない。	道）４車線より交通処理能力が低いので、他の道路混雑緩和の効果が４車線より劣る。 オ）オープンスペースとしての機能（日照、延焼遮断など）が22mより劣る。 整）断面構成（歩道、停車帯、中央分離帯、右折帯などの設置）の自由度が低い。

凡例
交）：交通問題全般
道）：道路体系
安）：安全性
オ）：オープンスペース・防災機能
環）：環境への影響
自）：自然
土）：土地利用・まちづくり
整）：道路整備

～ルートの複数案　比較検討一覧～

※凡例については、裏面をご参照ください。

地区名	複数案	メリット	デメリット
全線	整備する案	交）将来の交通状況の変化に対応できる。 安）道路を整備することで車が走行しやすくなり安全性が高まる。 オ）災害時の緊急車両や避難のための交通網が充実する。 自）植樹をするなど、オープンスペースとして活用できる。 オ）災害時の延焼を遮断する効果がある。 土）土地利用が有効に図れる可能性が出てくる。 土）青葉区の地域の一体化、地域相互の連帯・交流が期待できる。 土）土地区画整理事業で既存部分を整備した経緯が活かされる。	道）他の地域から通過交通が入り込む。 安）交通量が増えることで安全性が心配である。 自）現在残っている自然・農地への影響が大きい。 環）大気・騒音・振動など、環境への影響がある。 土）既存住宅の移転などの影響がある。 土）現状の土地が変わってしまう。 土）ロードサイド型の大型店舗の出店の可能性が出る。 土）現在ある住宅環境への影響がある。 土）事業費が負担になる。
恩田・すみよし台地区	A	道）あかね台の方へ道路がつながらないので通過交通が入り込まない。 道）奈良方面からのアクセスがよくなる。 自）恩田の森を分断しないので、まとまった緑を残すことができる。 自）農地をあまり潰さなくてすむ。	道）あかね台の方へ道路がつながらないので利便性が劣る。
恩田・すみよし台地区	B	道）あかね台の方へ道路がつながるので、利便性がよくなる。 道）住宅地内の通過交通が減少する。 道）交通処理上もっとも優れているので、現実性が高い。	道）あかね台の方へ道路がつながるので、通過交通を呼び込む。 自）恩田の森を分断するので、まとまった緑を残すことができない。 自）多少、農地を潰してしまう。
鉄地区	C	安）鉄小学校の近くを通らないので、児童の安全が確保される。 自）農地が分断されない。	道）通過交通を呼び込む可能性がある。 自）緑地を潰す面積がもっとも大きい。 土）現道があるルートではないので、新たに土地の改変を行う部分が多い。 土）現在ある住宅環境への影響がある。 整）桐蔭学園の北側部分の地形は起伏が大きいため、道路構造上の検討が必要である。
鉄地区	D	安）通学路として歩道が整備されるので、安全性が高まる。 土）現在ある住宅環境への影響が少ない。 土）現道があるので、整備しやすい。	道）通過交通を呼び込む可能性がある。 安）鉄小学校の近くを通るので、児童の安全性が心配である。 自）農地を多少潰してしまう。 自）耕地整理した土地を斜めに横切り、不整形な土地が残る場合がある。
鉄地区	E	道）通過交通量を押さえられる可能性がある。 自）緑地、農地を潰す面積がもっとも少ない。 土）現在ある住宅環境への影響が少ない。	道）クランク状になるため、交通処理能力が劣る。 道）途中で横浜上麻生線、環状４号線を利用することになるので、混雑が予想される。
元石川地区	F	道）最短ルートで日吉元石川線に接続できる。 道）平崎橋の交差点の渋滞が解消される。 自）緑地を潰す面積が小さい。	道）川崎方面へのアクセスがよくない。
元石川地区	G	道）川崎方面へのアクセスがよくなる。	道）保木交差点が変則の交差点になるので、交通処理の課題がある。 自）緑地を潰す面積が大きい。
全線	整備しない案	道）他の地域から通過交通が入り込まない。 安）交通量が増えないので安全性が保たれる。 自）大気・騒音・振動など、環境への影響がない。 土）現状の土地がそのまま変わらない。 土）現在ある住宅の環境への影響がない。 土）既存住宅の移転などの影響がない。 土）福祉などの他の事業を行ってほしい。	交）道路を整備しないので、将来の交通状況の変化に対応できる。 安）道路を整備しないので、危険な箇所の改善がされない。 オ）災害時の緊急車両や避難のための交通網の充実が図れない。 オ）災害時の延焼を遮断する効果が期待できない。 土）新たな土地利用が図れない。 土）土地区画整理事業で既存部分を整備した経緯が生かされない。 土）青葉区の地域の一体化、地域相互の連帯・交流が図られない。

あわせて公表した。また、この複数案を説明するブロック別懇談会を開催し、今後の進め方なども含めて意見交換を行った。（資料7・8）

② 青葉区一万世帯アンケート（恩元線に関する意見調査）〔平成一〇年九月〕

これまでの意見交換会などでは、「現状維持」をはじめとした反対的な意見が多く、整備することに対する賛成の発言があまり聞こえて来なかった。横浜市としては「青葉区における地域の骨格的道路である恩元線に対して、果たして区民全体の意見はどうなのか？会場に来ていない人達や住民参加の取組に参加されていない人達は、この道路を一体どう考えているのか？」という思いがあり、サイレント・マジョリティも拾い上げながら区民全体の意見を把握するため、青葉区一万世帯アンケートを実施した。区内約九万八千世帯の中から一万世帯を無作為抽出し、青葉区を東西に結ぶ道路の必要性や、「整備しない案」も含めた道路の複数案などについて、郵送・アンケート方式により住民意見調査を行った。また、調査には回答者が判断する際の参考資料となるよう、取組の経緯をはじめとして道路計画の複数案、環境調査結果、今後の進め方など、かなりの情報が盛り込まれたパンフレットも同封した。（資料9）

③ 恩元線に関する研究会

〔平成一〇年一〇月～平成一一年一一月〕

恩元線道路計画及び横浜市が行ってきた取組の評価について、専門的視点から検討するために、学識経験者（一一名）による恩元線に関する研究会（以下、「研究会」という）を設置した。

この研究会での議論を経て、平成一一年六月には研究会から横浜市に道路計画及び中間段階における取組の評価に関する第一次報告書が提出され、平成一一年一一月には横浜市の最終方針決定までの全プロセスについて総合評価に関する最終報告書が提出された。

最終報告書の内容としては、これまでの取組における住民の範囲、情報提供、参加の機会、住民参加の道路づくり委員会、住民意見の反映と回答の仕方や取組全体について課題

「(仮称)恩田元石川線に関する意見調査結果（抜すい）」

調査実施期間：平成10年8月26日に調査票を郵送。10月2日到着分までを集計。
対　　　象：青葉区内99,244世帯(住民基本台帳,平成10年7月1日現在)から10,000世帯を無作為抽出(全世帯の約10%)し，調査票を郵送。最終対象は，9,950世帯(宛先不明による返送50通)
回　収　率：26.9%(回答2,675通)

問5　(仮称)恩田元石川線の必要性
「必要だと思う」人と「どちらかと言うと必要だと思う」人を合わせると，52.6%
「必要ではない」人と「どちらかと言うと必要ではないと思う」人を合わせると，26.9%

選択肢	割合
必要だと思う	28.0%
どちらかと言うと必要だと思う	24.6%
どちらかと言うと必要ではないと思う	12.0%
必要ではない	14.8%
わからない	19.1%
回答なし	1.4%
合計	100.0%

必要だと思う人の合計…………５２.６％
必要ではないと思う人の合計…２６.９％

問7,9,11　各地区における未整備部分のルート案の選択

恩田・すみよし台地区		鉄地区		元石川地区	
恩田の森の北側を通る案(A案)	13.8%	桐蔭学園の北側を通る案(C案)	14.6%	荏子田からまっすぐ日吉元石川線まで最短距離でつなぐ案(F案)	34.5%
あかね台の恩田線と田奈高校前の道路をつなぐ案(B案)	32.4%	桐蔭学園の南側を通る案(D案)	31.0%		
		環状4号線，都市計画道路横浜上麻生線を利用し，クランク状に曲げる案(E案)	7.0%	保木の交差点付近につなぐ案(G案)	12.0%
整備しない案	15.6%	整備しない案	14.3%	整備しない案	14.8%
わからない	20.2%	わからない	17.6%	わからない	20.3%
回答なし	18.0%	回答なし	15.5%	回答なし	18.5%
合計	100.0%	合計	100.0%	合計	100.0%

問13　幅員と車線数の組合せ

幅員22mで2車線	35.4%
幅員22mで4車線	41.6%
幅員17mで2車線	12.7%
その他	3.2%
わからない	2.4%
回答なし	4.8%
合計	100.0%

資料9　1万世帯アンケートの結果

も含めて評価され、あわせて今後の公共施設の計画に対する住民参加についての議論も取りまとめられている（**資料10**）。

(2) 方針案の公表及び住民への説明〔平成一一年七月〕

取組で出された住民意見、委員会の意見、住民意見調査の結果、議会の意見、研究会の第一次報告書の内容などを踏まえ、計画の妥当性や実現の可能性を総合的に勘案した上で方針案として取りまとめ、公表した。この方針案については、青葉区内全戸の約一〇万戸に配布するとともに住民への説明も行った。

(3) 最終方針の決定〔平成一一年一一月〕

これまでの取組の経緯や方針案に関する説明会で出された意見などを参考に、総合的な観点から最終方針を作成した。その主な内容は次の通りである。

・恩元線の道路計画（ルート、幅員、車線数）
・方針案に関する説明会などで出された住民意見の反映
・今後の進め方（都市計画決定までの進め方、事業化について）

（**資料11**）

五　取組の特徴（資料12）

取組における主な特徴は、次のようなことである。

・複数の地域にまたがる地域骨格道路を対象として、区民全体の住民参加を行ったこと。
・構想段階から住民に情報を提供し、意見交換を行ったこと。
・整備しない案も含めた複数案の検討の場を設け、様々な意見を持った人が一つの場で議論したこと。
・複数の道路計画素案の比較検討や意見集約方法の検討を行う機関として、住民を主体とする「委員会」が設置されたこと。
・恩元線の必要性や道路計画について、専門的視点からの検討や「住民参加の道路づくり」の進め方に対する評価を行う第三者機関として

●（仮称）恩田元石川線に関する研究会について

1　研究会委員名簿

座　長	小林重敬	横浜国立大学工学部教授
委　員	麻生文雄	横浜農業協同組合協議会会長
委　員	磯部　力	東京都立大学法学部教授
委　員	大蔵　泉	横浜国立大学工学部教授
委　員	太田陽子	横浜国立大学名誉教授
委　員	齋藤史郎	横浜商工会議所専務理事
委　員	猿田勝美	神奈川大学名誉教授
委　員	篠原　修	東京大学大学院工学系研究科教授
委　員	昌子住江	関東学院大学工学部教授
委　員	原科幸彦	東京工業大学大学院教授
委　員	藤野次雄	横浜市立大学商学部教授

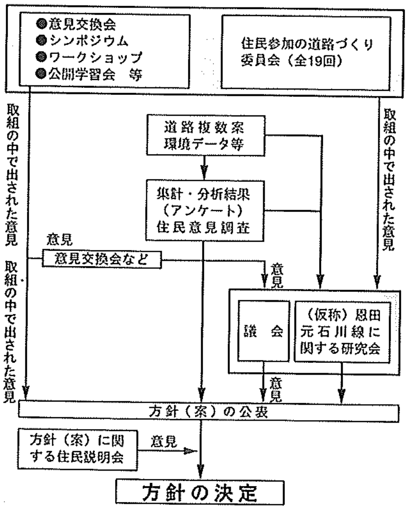
（平成11年11月現在　順不同・敬称略）

2　検討経緯

第1回研究会（平成10年10月8日）	○設置要項（案）について ○「住民参加の道路づくり」に対する評価について ○今後の進め方について
第2回研究会（平成10年11月30日）	○住民意見調査の結果について ○（仮称）恩田元石川線道路計画について
第3回研究会（平成11年1月29日）	○（仮称）恩田元石川線道路計画について ○「住民参加の道路づくり」に対する評価について
第4回研究会（平成11年3月16日）	○今後の進め方及び研究会報告書について ○（仮称）恩田元石川線道路計画について
第5回研究会（平成11年4月21日）	○（仮称）恩田元石川線道路計画について ○今後の進め方と研究会報告書について
第6回研究会（平成11年5月27日）	○（仮称）恩田元石川線道路計画について ○研究会第一次報告書（案）について
第7回研究会（平成11年10月25日）	○「住民参加の道路づくり」に対する総合評価について
第8回研究会（平成11年11月18日）	○「（仮称）恩田元石川線に関する研究会」最終報告書（案）について

資料10

恩田元石川線「住民参加の道路づくり」
方針決定プロセス



資料12

【(仮称)恩田元石川線に関する方針の概要】

「(仮称) 恩田元石川線に関する方針」は，これまでの取組の経緯や平成11年7月に公表した方針(案)に関する説明会で出された意見などを参考に，総合的な観点から作成しました。
概要は以下のとおりです。

1 道路計画

(1) ルート及び断面構成については，方針（案）のとおりとします。

ルート	恩田・すみよし台地区	あかね台の恩田線と田奈高校前の道路をつなぐルート
	鉄地区	桐蔭学園の南側を通ルート
	元石川地区	荏子田からまっすぐ日吉元石川線まで最短距離で結ぶルート
断面構成	幅員：２２m　車線数：２車線	

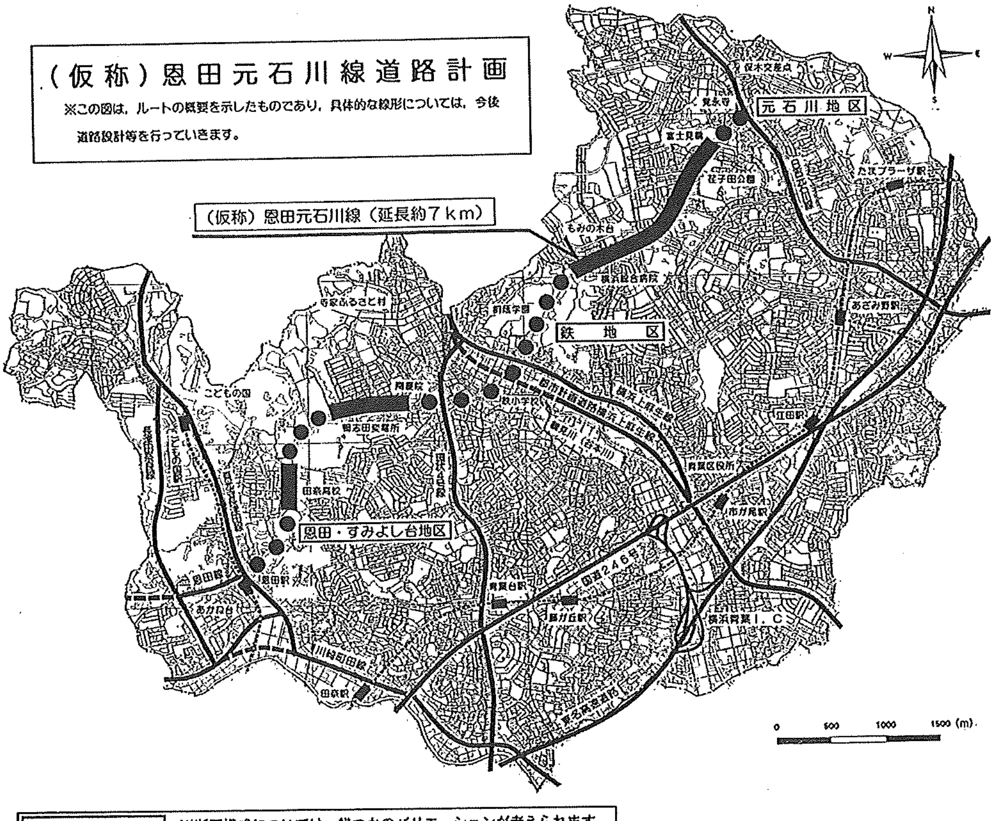
(2) 方針（案）に関する説明会などで出された住民意見を参考にして，新たに，次の項目を取り入れます。

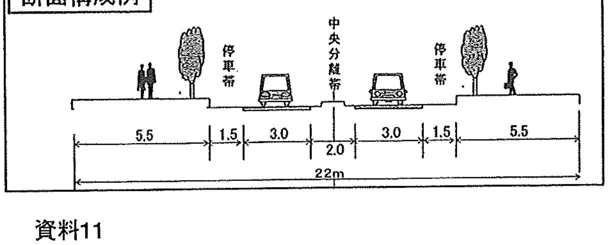
①こどもの国や寺家ふるさと村等の周辺地域資源との連携も配慮した歩行者系空間の確保
②整備済み区間の再整備（右折車線の設置，歩道部分の拡幅等）
③鉄地区における鶴見川沿いの自然環境への配慮　　等

2 今後の進め方

(1) 都市計画決定までの進め方
○平成12年度から，都市計画決定に向けた準備作業を進めていきます。
○地域の要望も聴きながら，「(通称) 恩田の森地区の自然環境」と「それぞれの地域における沿道環境に配慮した歩行者系空間」について，調査を行っていきます。

(2) 事業化について
○事業の必要性が高い地区から整備するなど，優先度を考慮していくとともに，事業手法について検討を進めます。





凡　例【(仮称)恩田元石川線】	
整備済み区間（約3km）	▬
未整備区間における方針のルート（約4km）	●●●●●

横浜市地形図複製承認番号　平11都第６４２９号

資料11

「研究会」が設置されたこと。

・新聞などのマスメディアや地域メディアに対し、積極的に情報を提供したこと（**資料13・14**）。

六　おわりに

今回の取組における重要な役割を果たした一つの機関である「研究会」が、今回の取組について次のような評価をまとめている。

◇今回の取組：全体としては画期的なものとして評価できると考える。また、初めての取組で時間がかかったことはやむを得ないが、それぞれの段階における目標をより明確にすべきだったと考える。

◇今後の方向：住民参加の方法は、施設の性格、整備の緊急性や地域の状況などによっても変わってくると言える。今回行った「住民参加の道路づくり」についてはモデルケースであったが、その中で実施してきた様々な取組の中には他の機会でも取り入れることができると思われるものが少なからずあった。地域の道路など、公共施設の計画を検討するに際し、より地域にふさわしい計画案を策定するために、構想段階からの住民参加の方法として活用できるものは積極的に活かし、横浜市として実績を積み上げていくことを望みたい。

現在、横浜市では平成一一年一一月に策定した「（仮称）恩田元石川線に関する方針」に基づき、都市計画決定に向けた道路設計等の作業を進めている（**資料15**）。

取組に関する情報提供について

1　青葉区内全戸に配布
- 広報よこはま青葉区版
  - 「住民参加の道路づくり」取組の紹介　（平成４年11月）
  - 「住民参加の道路づくり アンケート集計結果」（平成５年４月）
  - 「どうつくる？（仮称）恩田元石川線」（平成７年９月）
  - 「複数ルート案が決定」（平成10年８月）
  - 「市の最終方針決まる」（平成11年12月予定）
- （仮称）恩田元石川線に関する方針（案）（平成11年７月）

2　市役所や青葉区役所で閲覧
- 「住民参加の道路づくり」資料NO. １～７
- 「地域の道路づくり」座談会のビデオ（東急ＣＡＴＶで平成６年11月に放映）
- 「住民参加の道路づくり委員会」の資料及び議事録
- 「住民参加の道路づくり」報告書 ～平成４年度から平成９年度までの取組～
- 「（仮称）恩田元石川線に関する研究会」の資料及び議事録

3　パンフレット
- おんもと通信
- 「これからどうする？おんもとせん」（平成10年９月の住民意見調査時に同封）

4　ホームページ

青葉区のホームページに（仮称）恩田元石川線のページを平成10年９月から開設し，以下の情報を提供しています。なお，ホームページの更新は，取組に関する新たな情報を公表するたびに行っています。
- 取組の経緯と道路計画の基本的考え方
- 複数案，環境調査結果
- これまでの議論の内容
- 住民意見調査の結果
- 横浜市の方針（案）
- 横浜市の方針（予定）

5　その他
- 取組の節目ごとに報道機関等へ発表しました。
- 意見交換会等の開催案内チラシを，区役所，地区センター，駅などの公共施設に置きました。取組参加者にはダイレクトメールで送付しました。
- 要望のあった団体に対しては，個別に説明しました。

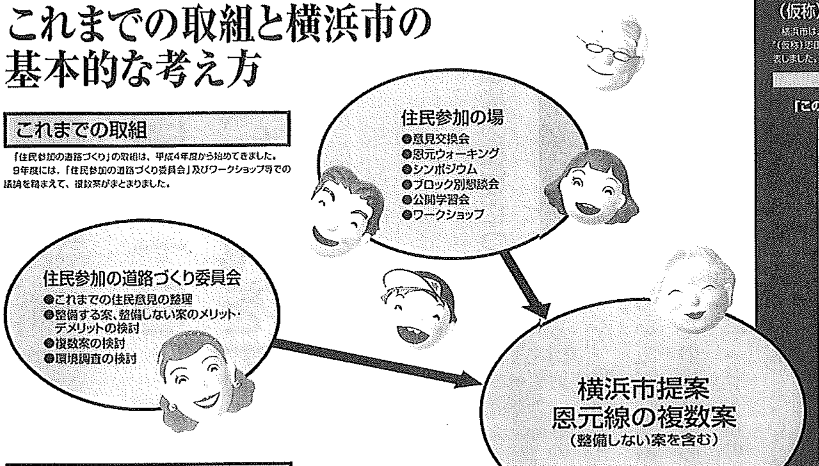
資料13

資料14ー１

これまでの取組と横浜市の基本的な考え方

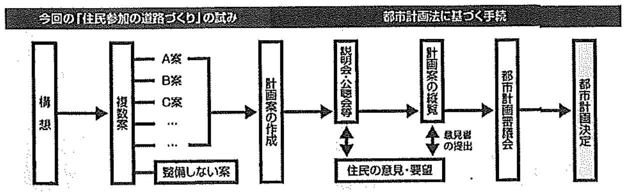
これまでの取組

「住民参加の道路づくり」の取組は、平成4年度から始めてきました。
9年度には、「住民参加の道路づくり委員会」及びワークショップ等での議論を踏まえて、複数案がまとまりました。



今回の取組の特徴

❶構想段階からの住民参加
❷「整備しない案」も含めた複数案の提案
❸情報提供の内容や方法についても住民参加



（仮称）恩田元石川線道路計画の基本的考え方

横浜市は、これまでの取組によって得られた住民の皆さんのご意見をもとに、"（仮称）恩田元石川線道路計画の基本的な考え方"を平成9年3月にまとめ、公表しました。

「基本的考え方」の体系図

「この道路づくりの目指すものは何か」

- 青葉区の誇れる道路づくり
  青葉区民が誇れる道路を未来に残したい!
  - ①人、物、心の連帯
  - ②青葉ブランド
  - ③まちのオープンスペース
  - ④防災機能
- 地域道路の創出
  青葉区の交通ネットワークの機能を充実させたい!
  - ⑤南北道路と東西道路のネットワーク
  - ⑥公共交通ネットワーク
  - ⑦センター地区とのアクセス道路
  - ⑧東名青葉インターとのアクセス道路
- 青葉区の個性化の創出
  青葉区の地域文化をネットワークしたい!
  - ⑨青葉区の地域の一体化
  - ⑩緑のネットワーク化
  - ⑪教育文化のネットワーク化
- 都市デザインとしての道路づくり
  人に優しい魅力ある道路にしたい!
  - ⑫地区の個性と調和
  - ⑬街の安全性・快適性の確保
  - ⑭自然環境との調和
  - ⑮沿道景観の創出
  - ⑯障害者・高齢者への配慮
- 住民とともにまちづくり
  住民と行政が一緒になって計画を考えるプロセスを大事にしたい!
  - ⑰住民参加の成果の尊重
  - ⑱プロセスの重視
  - ⑲合意形成の透明性

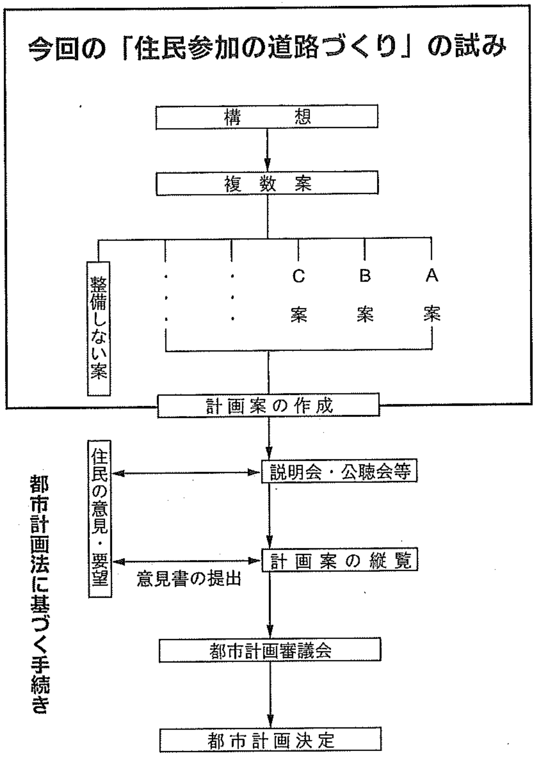
住民参加の取組の主旨・経緯

現在の青葉区は、その市街地の大部分が土地区画整理事業によりできあがりました。（仮称）恩田元石川線も、昭和40年代に構想され、土地区画整理事業のなかで延長約7kmのうち3kmが整備されてきました。

近年、横浜市においても、市民と行政が協力して地域の課題を解決するパートナーシップ推進モデル事業を進めており、地域の街づくりへの「市民の主体的な参加の推進」を提唱しています。このような動きのなかで、都市計画の分野でも、手続のなかで説明会の開催や計画案の縦覧などの方法によって行ってきた従来の住民参加に加え、「構想段階から住民の意見を聴き、計画に反映させる」取組を始めました。

この取組では、青葉区にお住まいの皆さんに、道路づくりの必要性や青葉区の将来像を考えていただき、住民参加による道路づくりをモデル的に推進することを目的としています。したがって、「整備しない案」も含めた複数の計画案と環境への影響を提示することで、住民の皆さんに議論を深めていただくことに意義があると考えています。

資料14－2



資料15

（追記）なお、平成一二年一二月、この取組について「対話型行政推進大賞（国土交通省）」を受賞するとともに、集大成として市長編著による「横浜発・住民参加の道路づくり」の本が出版された。

特集／道づくりと対話型行政

「国道一号・銀橋の拡幅工事についてあなたのご意見を広く募集します。」広報イベントを展開して

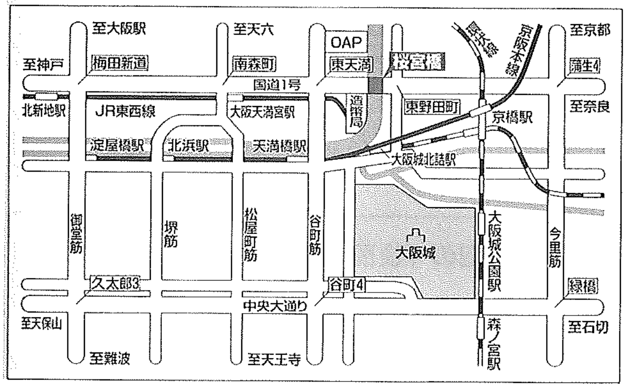
近畿地方整備局大阪国道工事事務所総務課　宇佐美　幸和

一　事業の概要について

大阪のメインストリートである国道一号の曽根崎通りの一部区間（七〇〇m）を、昭和二五年に決定されている都市計画に基づいて、三車線から六車線に拡幅する事業であり、そのほぼ中心地点を流れる大川に架かる「桜宮橋」（さくらのみやばし・市民の間では銀橋（ぎんばし）という愛称で親しまれています。）も拡幅する必要があり、今回の計画は、現桜宮橋の直上流に新しくもう一つの橋を架けようとするものです。

現桜宮橋は、橋長一八七・八m、幅員二二m、鋼製スリーヒンジアーチの橋です。

桜宮橋

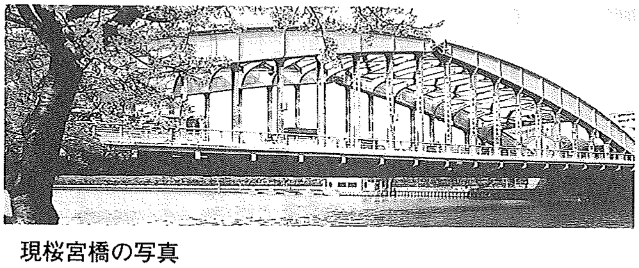


現桜宮橋の位置図

戦前では、日本最大のアーチ橋「桜宮橋」

国道1号に架かる通称「銀橋」と愛称される桜宮橋は、昭和5年に完成しました。橋の規模は、橋長187.8m、幅員22.0mのアーチ橋で、戦前では、日本最大と注目を集めました。昭和33年からは大阪国道工事事務所の直轄管理となり、国道1号の交通を支える要のひとつとして重要な役割を果たしてきています。

桜宮橋の下を流れる大川の両岸には桜の並木が続き、また西詰めには桜の通り抜けで有名な造幣局があり、春には桜見物の市民で大変な賑わいを見せます。夜にはライトアップされ、大川の水面を彩り、その美しい姿は水の都、大阪のシンボルです。



現桜宮橋の写真

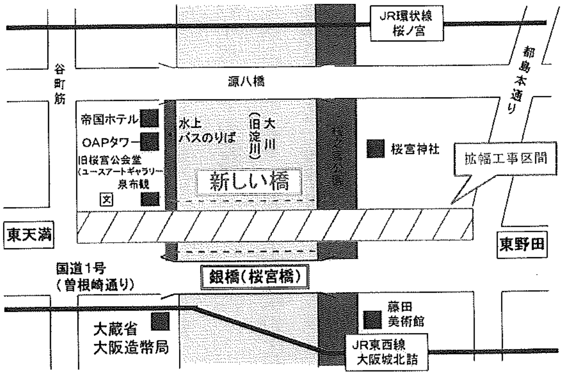
二　広報活動の概要について

①目　的：今回の広報イベント対象事業である拡幅事業は、約五〇年前に都市計画決定されていることから、銀橋拡幅事業を広く市民に知ってもらう必要性を重要と考えました。

　また、現在の桜宮橋は、「銀橋」という愛称で多くの市民から親しまれていることからこの拡幅事業の重要性を熟知してもらうことの大切さや新しい橋も現銀橋と同じく親近感をもってもらうことが、この事業を成功させるうえで大事なことであると認識しました。

　この二点から、計画段階から多くの人に「市民参加」していただき、多くの市民にこの拡幅工事を理解してもらうには、双方向性・対話型のイベントを展開しながらデザインを重点とした意見も含めて幅広い意見を市民から募ることにしました。

②方　法：まずは、幅広く、多くの市民に参加してもらうために「銀橋ホームページ開設」を中心にして、主旨説明を



銀橋拡幅工事の概要図

配布したチラシ

盛り込んだチラシに展開しようとするイベントの内容を記載して、地元区役所、地元自治会、地元商業振興会等や大阪国道工事事務所のＰＲコーナー（梅田・心斎橋）で配布しました。

また、各具体的なＰＲイベントを展開するごとに同様に配布しました。

③実施したイベント

１　平成一二年一月から四月の間に、そねちか（曽根崎地下歩道広場）、大川河畔、銀橋付近を主舞台にして、新春水上俳句王国、なにわの名橋展、映画の中にみる川と橋物語日本の名橋展、自然をアートに押し花講座、大川の橋巡り、夢の橋絵画コンクール、夜桜水上俳句王国、大川散策と写真講座、作品総合展の一〇種類のイベントを実施しました。

２　このイベントの特徴

コミュニケーション型国土行政の広報展開の基本である、双方向性・対話型の広報イベントとして、⑴主催者と市民が交わることができるもの、⑵銀橋に対して市民が抱えている思いや夢、また新しい銀橋への期待などを市民自らが俳句、絵画、写真等の作品にすることにより、その意志を表現

写真１　銀橋への思いや期待を作品に

写真２　散策で主催者（右側）と対話する市民

写真３　銀橋への思いを話す参加市民

写真４　主催者と参加市民のふれあい

してもらうことができるイベントとしました（**写真1～4**）。

実施したイベントのタイムスケジュール

	12月	1月	2月	3月	4月
展示			なにわの名橋展 2月上旬；日本の名橋展 2月下旬~3月上旬	夢の橋絵画コンクール 3月下旬~4月上旬	
イベント		新春水上俳句王国 1月下旬	映画の中にみる川と橋物語 2月中旬	自然をアートに ~みちまちスクエア 押花講座~ 3月上旬；大川の橋めぐり 3月下旬	夜桜水上俳句王国 4月上旬；大川散策と写真講座 4月上旬；作品総合展 4月中旬～下旬
魅惑のライトアップ	大晦日 12月31日		バレンタインデー 2月14日	ホワイトデー 3月14日	

三　市民意見の収集方法

①　従前の方法の主なものとしては、参加者の行動意志に神経を使うがために、○×方式であることが多い。この場合には設問がどうしても主催者側からの意志表示になりがちであります。

②　今回実施した方法は、作品作成に参加した市民の意志表示をアンケートに連動させることを目的として、アンケート用紙（次ページ）のように、市民自らが自分が思った意志を自由に記載する方法、主催者側が市民と向き合うことにより直接的に対話を行い、その意志をアンケート用紙に記載する方法、ラジオ収録への対話インタビュー方法の三方法を採用しました（**写真5～7**）。

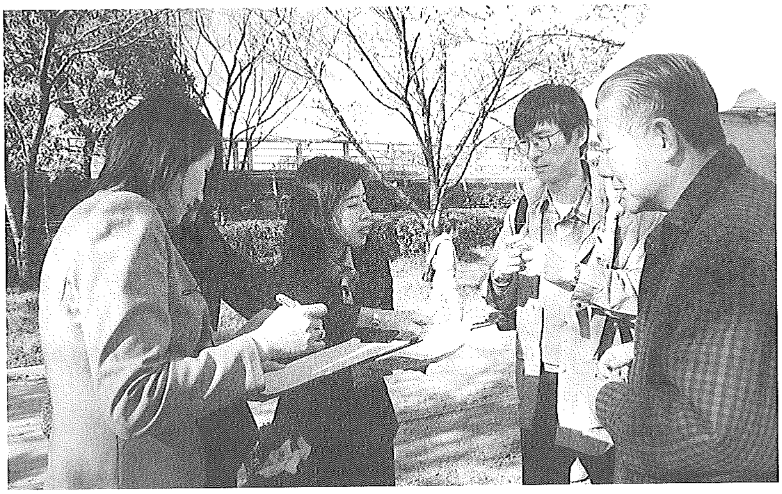


写真５　インタビューに答える参加市民

写真６　アンケート用紙に記載する参加市民

写真７　ラジオインタビューに答える参加市民

四　市民意見の集約結果

このように展開してきた各イベントの参加市民に対して、アンケート提出の協力を依頼した結果、延べ七、三二四名のイベント参加者のうちアンケート回答者は一、八三八名であり、回収率約二五％となっています。

また、この中で市民の意見記載者は一、三七八名で、記載率は約七五％に達しています。

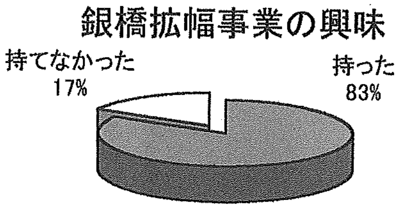
なお、実施した一〇種類のイベントのうち、八種類のイベントでアンケート回収率が一〇〇％となっています。

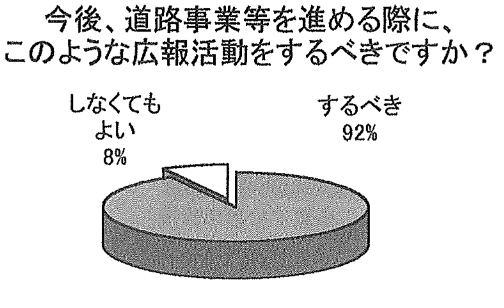
このように高水準が達成できた要因としては、各イベントの実施内容で銀橋に関しての思いや期待等を作品化してもらったことからの連動化と考えられます。

ここにその幾つかの集約結果を紹介します。

五　事業への市民意見の反映

このように集約された市民の意見は、国土交通省近畿地方整備局（当時は建設省近畿地方建設局）が、新しい桜宮橋のデザインを決めるにあたり有識者、学識者の方々にお願いして設置しました「新桜宮橋デザイン検討委員会」にも反映されま





アンケートにご協力お願いします。

本日は、『映画の中にみる川と橋物語　－銀橋と大川を考える－』にご参加頂きまして、誠に有り難うございます。
今後の広報活動等に参考にしたく、アンケートにご協力お願いします。

お名前＿＿＿＿＿＿＿＿

□の中にｖでチェックして下さい。

①本日のイベントの情報は、どこで知りましたか？
□テレビ
□ホームページ
□ちらし　→　入手した場所（□みちまちスクエア　□区役所　□駅　□その他（　　　））
□その他（　　　）

②先程の回答事項にありました『みちまちスクエア』ですが、どこにあるかご存知ですか？
□知っている。　□知らない。

③イベントの申込書のチラシをご覧になられて、どのような感想をお持ちですか？（複数　回答可能です。）
□銀橋について解りやすい説明だった。　□内容が解りにくい。
□字が小さい。　□その他（　　　）

④今後の銀橋に関わるイベントに、あなたは参加しますか？
□積極的に参加　□内容によるが、参加を希望
□参加しない。（その理由：　　　）

⑤本日のイベントが、”橋や道路事業”を身近に考え直して頂く機会になりましたか？
□考える機会になった。　□全く関係のないイベントだと思う。
□その他（　　　）

引き続き裏面へのご記入も宜しくお願いします。

⑥本日のイベントを通じて、皆さんに銀橋の拡幅工事についてご説明させて頂きましたが、興味をお持ち頂けましたでしょうか？
□興味をもった。　□興味はもてなかった。
□よくわからなかった。　□その他（　　　）

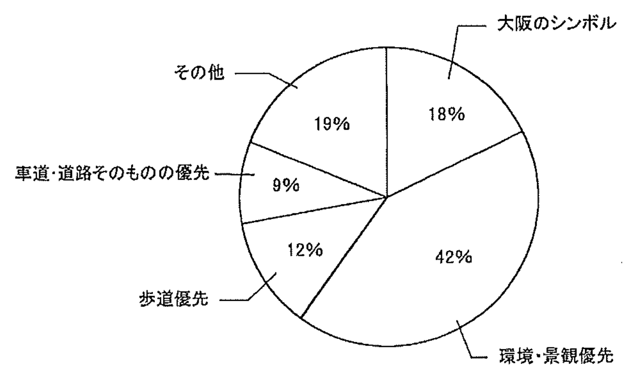
⑦今後、道路計画を進める際には、このような広報活動をするべきですか？
□広報活動をするべき。　□別にしなくてもよい。
□よくわからない。　□その他（　　　）

⑧その他、ご意見・ご感想をご自由にお書き下さい。
（・本日イベントの感想
・普段、”みち”について、疑問に思われていること　など）

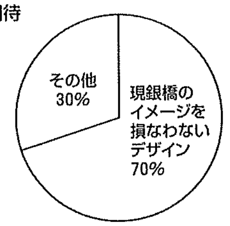
建設省・大阪国道工事事務所では、皆さんに愛着を持って育ててもらう社会資本を作り上げていきたいと考えています。このため、皆さん共に考える道路行政を目指し、今回のイベントを含め様々な企画をしています。今後とも、よろしかったらご参加下さい。
本日は、イベントのご参加、更にアンケートのご協力頂きまして、有り難うございました。

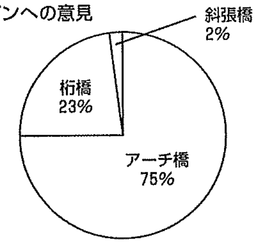
アンケート用紙

◆市民の意見集約その１◆



◆市民の意見集約その２◆





した。

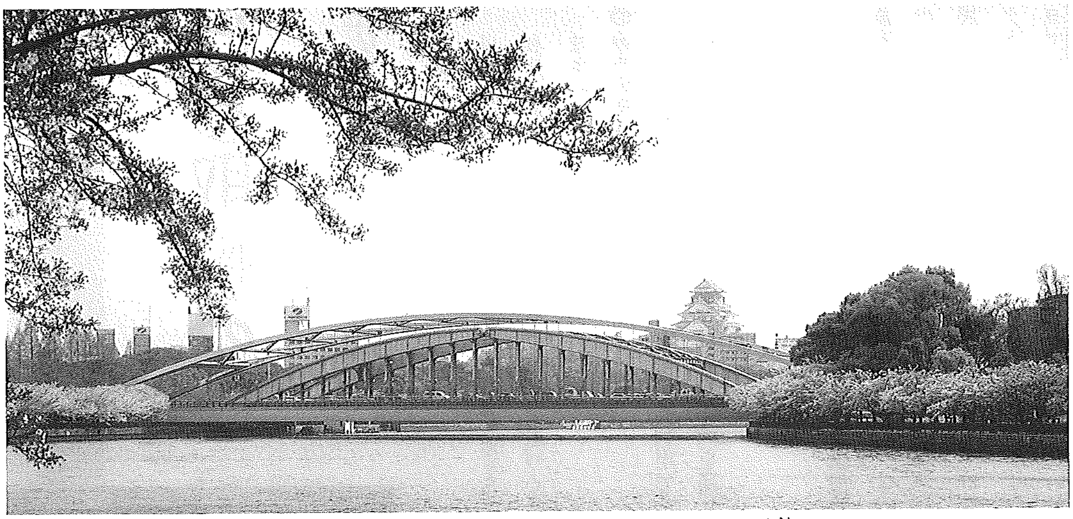
つまり、市民の意見集約にもある⑴「アーチ橋」、⑵現銀橋のイメージを損なわないデザインという市民の意見が、「新桜宮橋デザイン検討委員会」にも吸収されて新しい銀橋は、「アーチ橋」として、現銀橋の景観を尊重することからもスレンダーな橋とすることになりました（イメージ図）。

六　結　論

このような経過のもとに、銀橋拡幅事業については、多くの事業ＰＲイベントを展開しながら市民との積極的な対話を図り、計画段階から市民の意見を採り入れるという双方向性の「コミュニケーション型」国土行政を行ってきました。

また、参加された市民の多くの方々からは、「道路事業というなかで私たち（市民）が行政を身近に感じられた」とか、アンケートで書いた私たち（市民）の意見が行政に反映されて嬉しいなどのご意見もありました。

検討委員の方からも市民の意見の反映は画期的であるとの言葉もいただいています。



イメージ図（アーチ部分の太い方が現銀橋、細い方が新橋のイメージ）

ひろしま道づくりフォーラムにおける取組み

中国地方整備局広島国道工事事務所

主　催
ひろしま道づくりフォーラム実行委員会
（広島県、広島市、国土交通省広島国道工事事務所）

実施期間　平成九年度～（継続中）

現在、道路に求められる役割は多様です。渋滞をなくして円滑な交通を実現することはもちろんですが、歩行者や自転車、お年寄りや障害者への配慮、その地域の持つ個性や特色をひきだすことなど、道が社会に果たすべき役割はたくさんあります。

道路に求められる多様なニーズに対応していくためには、「住民・道路利用者と行政が"協働"で考え、整備する」ということが、ますます必要になってきます。

ひろしま道づくりフォーラムは、このために行政と市民相互が道づくり、地域づくりについて意見を交わし、よりよい広島を目指すコミュニケーションの場となることを目的として、平成九年にスタートしました。ひろしま道づくりフォーラムは、「みちのつかいかた研究会」、「みちとのつきあい研究会」、「みちのやさしさ研究会」の三つの研究会から構成されています。

◎みちのつかいかた研究会

渋滞のない快適な道路利用を実現するために、ＴＤＭ（交通需要マネージメント）や公共交通、自転車利用の促進など、これからの道路の使い方を研究します。

◎みちとのつきあい研究会

活力ある地域づくりには、そこに住む人々が自ら誇りを持てる道や街並みが欠かせません。利用者が主体的に参加する個性的な道づくり・まちづくりを研究します。

◎みちのやさしさ研究会

高齢者や障害者、子供も安心して利用できる道づくりについて、利用者自らの体験を通じて研究します。

これをふまえて平成一〇年度から、道路混雑の緩和、道を軸にした地域の個性化と連携、すべての人にやさしい道づくりの三テーマに沿った住民、道路利用者と行政の「協働」事業（プロジェクト）を選定し、市民の方々とともに、ワークショップ形式でこれからの道のありかたについて検討を行っています。

【みちのつかいかた研究会】
〜ひろしま自転車天国・プロジェクト〜

渋滞解消のためにできることを考える研究会。平成一〇年度には、自転車利用を促進するため、JR横川駅北口市営駐車場にて、レンタサイクル社会実験を行いました。

自転車はドア・ツー・ドアのたいへん便利な交通手段です。環境や資源・エネルギーの観点からも、短距離トリップに適した都市交通手段といえます。

広島市の市街地、特にデルタ地区では、平坦な土地や温暖小雨という気候条件もあって、自転車を利用する市民が多く見られます。昭和六二年実施の広島都市圏パーソントリップ調査では代表交通手段の一三・一％を自転車が占めていますが、これは広島市内の代表的な公共交通機関である鉄道、路面電車、路線バスをあわせた一三・五％に匹敵する水準です。

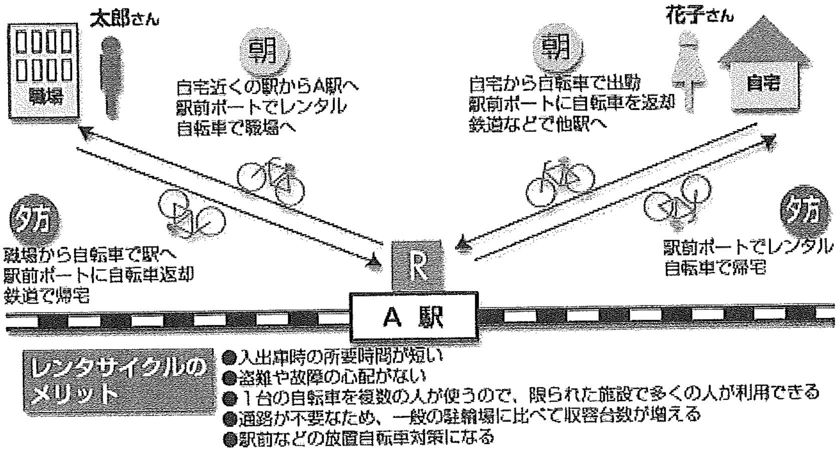
こうした状況を見れば、自転車交通を積極的に評価し、通勤や都心部での移動においてクルマから自転車への転換を図ることは十分可能だと思われます。

現在でも広島市内ではJR各駅に市営の駐輪施設が整備され、公共交通機関と自転車との乗り継ぎ通勤者などに重宝されています。しかし、自転車の管理や盗難、駐輪施設の容量や入出庫時の手間などから、自転車利用に踏み切れない人々も少なくないものと思われます。

こうした人々に手軽に使える公共交通機関として「都市型レンタサイクル」を用意すれば、クルマからの転換、またはクルマからサイクル&ライドへの転換、あるいは都市内の移動手段を自転車に替えていくことが可能です。

この「都市型レンタサイクル」導入の可能性について検討するため、社会実験を平成一〇年度から実施しました。

平成一〇年度では、JR横川駅前にレンタサイクルポートを設け、三〇台の自転車を用意し、一般公募により三〇人のモニターを募り、二週間に渡り自転車の貸し出しを行いました。その後、利用者からアンケートにより意見や感想を抽出し、自転車、公共交通機関の利用促進の提案を行いました。

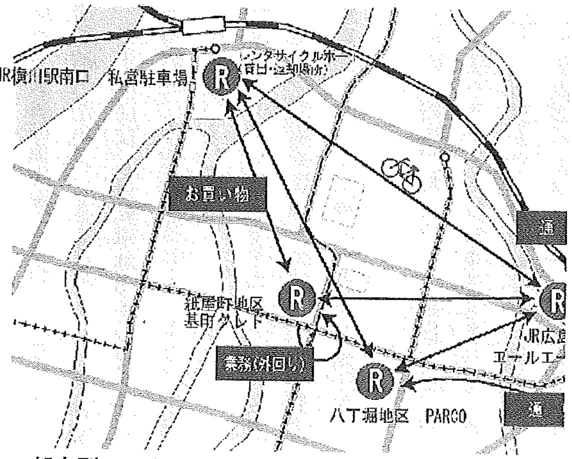


都市型レンタサイクルの仕組み

平成一一年度では、広島市内四箇所にレンタサイクルポートを設け、計一一〇台（電動アシスト付き自転車二〇台含む）の自転車を用意し三週間実験を行いました。この実験では、貸し出し、返

却ポートを四箇所に設置し、相互に乗り捨てを自由にすることで、目的に応じた自由な移動を可能にしました。

その結果、三週間で一、二五八回もの利用があり、一台の自転車を一日に何人にも貸し出すことで、駐輪スペースが効率よく使え、レンタサイクルの利点が改めて示されました。アンケートの結果では、「移動の時間短縮が図れた」という意見はモニターの四分の三、レンタサイクルが常設されれば「利用する」「条件によれば利用する」という意見が併せて九六%もありました。また、参加モニターからの意見をもとに走りやすい箇所、



都市型レンタサイクルポート位置

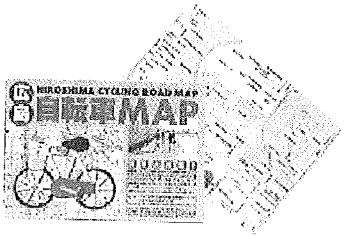
走りにくい箇所、幅員の広い道路などの情報を盛り込んだ「広島自転車マップ」を作成しました。

さらに、平成一二年度には、都心部でのレンタサイクルに加え、広島市郊外六地区を対象にレンタサイクルと郊外から市内への急行バスを使った交通の円滑化を目指す社会実験を平成一二年九月二〇日〜一一月三〇日の間で行いました。

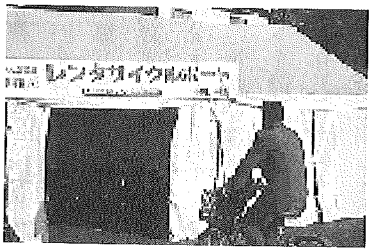
実験の内容は、自宅から最寄のバス停までレンタサイクルを利用し、急行バスに乗りかえて都心の会社まで通勤していただくもので、都心では五ヶ所のレンタサイクルポートを設置し、平成一一年度と同様に都市型レンタサイクルネットワークを利用していただきました。また各所に電動アシスト自転車を用意し、郊外の高陽・熊野地区では、マイカーから急行バスに乗りかえるパーク&ライドのための駐車場を用意しました。

今後の課題としては、自転車を公共交通機関の

レンタルサイクルポートの様子



自転車の走行環境を記載したマップ



自宅から郊外のレンタサイクルポートへ

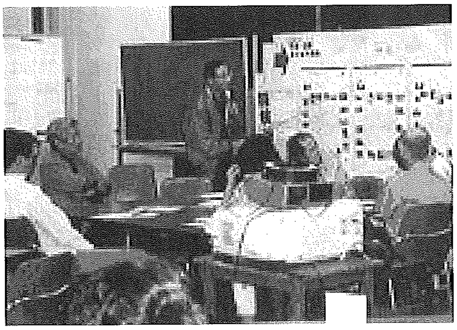
急行バスで都心へ

都市型レンタサイクルポートからの出勤

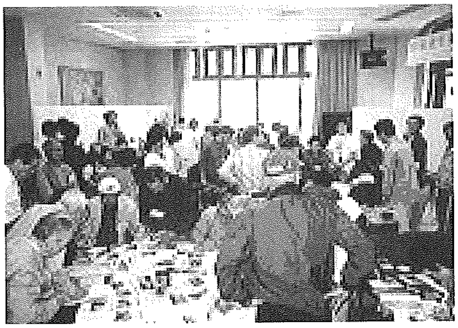
一つとして位置づけ、電車、バスなどとともに公共交通機関の利用を促進していくための検討を進め、さらには、自転車道の設置など自転車が利用しやすい環境について検討を進めていく必要があります。

【みちとのつきあい研究会】
～旧山陽道復興・プロジェクト～

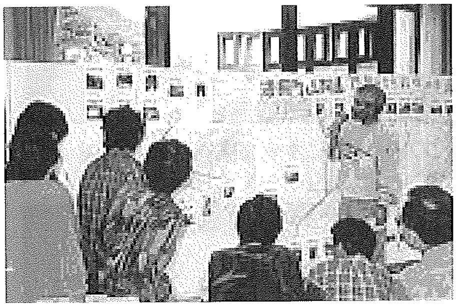
「みちとのつきあい研究会」は、市民のみなさんが旧山陽道（近世の西国街道）を訪ね歩き、普段気づかなかった道やまちの魅力を掘り起こし、歴史や文化をいかした道・まちづくりを考えることを目的として「旧山陽道復興・プロジェクト」を行っています。



山陽道今昔フォーラム



散策マップ作成



散策マップ発表会

このプロジェクトは、旧山陽道が通っていた地域を対象に、平成一〇年度には、安芸郡府中町・海田町を、平成一一年度には廿日市市を、平成一二年度には東広島市を対象に実施しました。

平成一〇年度の活動では、旧山陽道を通して地域の魅力を再発見したり、歴史を生かしたまち・道づくりについて考えるため、「山陽道今昔フォーラム」の開催やワークショップを実施し地域の方々と検討を行いました。

「山陽道今昔フォーラム」では、講演会を開催し旧山陽道の歴史や現在に残る資源の紹介、パネルディスカッションによる勉強会を地域の方々と行いました。

ワークショップでは、「山陽道を歩いて語る会in府中」「山陽道を歩いて語る会in海田」をそれぞれ行いました。府中町では住民グループ「府中古道探検隊」の活動報告や探検隊が製作した街道マップの紹介をするとともに、街道に対する想いなどを発表していただくことができました。

また、海田町ではミニ講演会による海田町の歴史を説明した後、参加者が四つのグループに分かれ実際にまちを散策し、街道沿線の歴史的資源等を記した「お宝」マップを作成しました。

引き続き、平成一一年度には廿日市市、平成一二年度では東広島市を対象に、旧山陽道沿線の歴史や文化、観光名所や休憩施設、お店などを多数盛り込んだ「西国街道散策マップ」を地域住民の方々と一緒に、計四回のワークショップを通して

街道ウオッチングの様子

作成しました。

第一回ワークショップでは、類似マップの紹介やグループ別の検討会を行い、マップづくりの方針や作成の進め方、マップに盛り込む情報などを検討し、現地での見所などを整理しました。

第二回ワークショップでは、実際に現地を散策し、名所や見所スポット、休憩施設や飲食店などマップ掲載に必要な情報を収集し、その後現地で得た情報を持ち帰り、グループ毎に地図を作製し発表会を行いました。

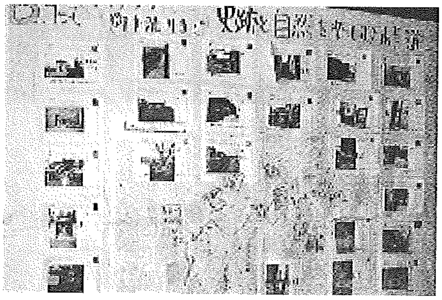
第三回ワークショップでは、再度マップに掲載する情報を整理し、デザイナーを交えてマップの最終案を検討しました。

実際に西国街道を歩き、マップに生かす史跡などを探した（広島県廿日市市）

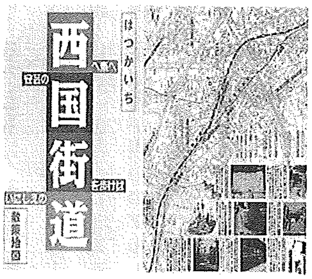
第四回ワークショップでは、第三回ワークショップでの意見を反映したマップを確認し、さらにより良いマップにするために掲載情報やレイアウト、タイトルなどを検討・提案しました。また、完成したマップを今後どう活用していくかの検討を行いました。

以上の計四回のワークショップで作成された散策マップは、地元の皆さんや郷土史・都市計画の関係者に幅広く配布し、学校教育や生涯学習の場などで活用され、多くの方々に好評を得ています。今後も街道に興味や愛着を持つ人々、歴史や文化を生かした魅力あるまち・道づくりについて考える人々の輪を広げていくように活用して行く予定です。

グループ別にマップ案を作成し発表



手作りマップ



旧山陽道復興・プロジェクトで作成された西国街道（廿日市市）散策

【みちのやさしさ研究会】
～やさしさ・プロジェクト～

「みちのやさしさ研究会」は、高齢者や身体障害者、幼児など誰もが安全で快適に利用できるバリアフリーな道・まちを整備することを目的に、地域住民・道路利用者と一緒に道・まちの点検を行い、危険箇所や優良事例などを発見し、地域における改善点や整備方針について、参加者全員が検討し、改善プランの提案等を行っています。

平成一〇、一一年度については、地域住民やNPOによる「まちづくり」活動が盛んな、広島市佐伯区楽々園地区において、お年寄りや体の不自由な人、子供たちを含む全ての人々が、安心で自

立した生活を送ることができる「やさしい道づくり、まちづくり」について、地域住民と行政がともに学び、実際にまちを歩いて点検し、住民主体による改善プランの検討を行いました。

平成一一年度の具体的な取組みとしては、地区の二つの小学校児童が地区を歩いてまわり、まちの優良箇所・改善箇所を点検したり、バス、タクシー、宅配便の運転手によるグループインタビューなどから、問題箇所や交通規制等に関する要望・意見把握を行っています。

さらに、お年寄りの身体的な変化が体験できるインスタントシニアを装着したり、車椅子、ベビーカーなどを押して街に出かけ、道、街のチェックを行いました。その後、参加者全員による地区全体の改善プランを検討、作成しました。

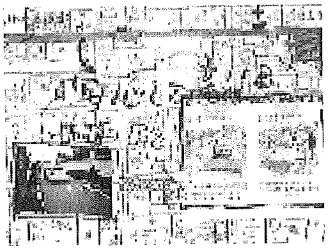
ひろしま道づくりフォーラムの舞台となった佐伯区楽々園地区については、平成一〇年度のひろしま道づくりフォーラムの取組みを機に、楽々園地区の住民有志による市民グループ「楽」が結成され、すべての人にやさしい道づくり、街づくりを住民の力で進めています。このグループが中心になり、平成一一年一〇月には、市民運営としては我が国初のタウンモビリティ※「らくらくえんオフィス」が誕生しました。

※タウンモビリティ：
電動スクーター、車椅子などを商店街などに用意し、障害・病気・ケガ・高齢などのために移動が難しい人々に提供する施設。英国を中心に普及している。

平成一二年度には、広島県呉市に場所を移して、呉市駅前周辺を対象に「やさしさマップ」の作成を行いました。マップ作成に当たっては、交通バリアフリー法の適用に併せた道・まちの点検活動を行いました。

小学生による道・街の点検

インスタントシニアと電動車椅子による点検の様子


改善提案をまとめたマップ

改善提案事項（一部）
・公共施設に歩行者が安全にアクセスできるように、東西・南北方向に歩行者優先道路を設ける。
・南店街の歩道を拡張するために一方通行を設ける。
・道路の里親制度を実施する。

本プロジェクトを通して、様々な人の立場から地区の点検を行い、多数の問題箇所が発見され、地域住民により地区全体の改善プランを作成してきました。

今後、このような提案を実現していくためには、行政の支援はもちろんのこと、地域住民・道路利用者全体が問題意識を共有し、改善プランについて合意することが不可欠であり、第二回のフォーラムで設立された市民グループ「楽」のように、地域の皆さんが団結し、道・まちづくりに積極的に取り組んでいくことが大切です。また、このような取組みを積極的に情報発信し、他地域においても同様に取り組んでいき、道・まちづくりについて活動していく輪を広げていくことが重要であると考えています。

おわりに

このフォーラムでの各プロジェクトを通じて、住民の方、道路利用者の方からの様々な声を聞くことができました。

しかし、各研究会が目標としている課題の解決のためには、この「ひろしま道づくりフォーラム」が一過性で終わるのではなく、さらに今後も継続して実施し、住民・道路利用者と行政がお互いの信頼関係を築いていく必要があると考えております。

地域住民と一体となった高速道路整備の推進

ＪＨ山形工事事務所長　野村　浩

一　はじめに

近年公共事業については、その必要性を問う議論がされるなど、国民から厳しい視線が注がれています。このような中、公共事業における課題の解決、提供するサービスの質的向上を図るためには、国民に対する説明が必要不可欠であり、公共事業者に対しては『説明責任（アカウンタビリティ）』が強く求められています。

そのためＪＨ山形工事事務所では、双方向コミュニケーションの推進を図り、アカウンタビリティの向上に取組んでおります。

高速道路が国民生活の向上や社会経済の活性化に寄与しているだけではなく、事業実施においては、埋蔵文化財の保存や自然環境の保護にも十分留意しています。このような取組みについて、地域住民の方に紹介するとともに、子供たちの社会学習にも協力できればと考え、平成一二年夏から秋にかけ、高速道路予定地沿線の小学生を対象に、埋蔵文化財の発掘現場見学会の開催や、ＩＣのループ内にビオトープを整備するにあたり小学生も参加した植栽やメダカの放流などを行いました。

この取組みは昨年、建設省（現国土交通省）の「対話型行政推進賞」の選定において評価いただき、推進賞を受賞することとなりました。

本稿では、同賞の対象となった活動「埋蔵文化財等の発掘現場見学会」及び「ビオトープ整備への参加による体験学習会」について、その概要を紹介します。

二　埋蔵文化財等の発掘現場見学会

(1) 概　要

当工事事務所は、山形県教育委員会、山形県文化財課及び㈶山形県埋蔵文化財センターの協力により、埋蔵文化財発掘を実施し、発掘完了後工事に着手することとしています。このように高速道路建設のために、埋蔵文化財を発掘していることや、発掘した貴重な遺跡及び土器等の遺物は、広く知られていないのが実状です。

そこで高速道路の建設と埋蔵文化財調査との関わりを広く理解していただくとともに、社会教育への協力の一環として、平成一二年の夏休み期間中に、東北中央自動車道・上山～東根間の埋蔵文化財発掘現場において、高速道路沿線の小学生を

対象とした見学会を企画しました。

またこの他に、工事中の高速道路の現場や動植物との共生のための施設（人工の繁殖池等）の見学も実施しました。

(2) 活動内容

① 対象小学校

山形市四校、天童市三校、東根市二校の計九校

② 対象人数

各小学校とも

五～六年生の親子二二名＋教員三名

③ 実施日時

平成一二年七月～八月の八日間

④ 見学内容

ＪＨバス利用

一〇時〇〇分　各小学校集合

一〇時三〇分～一二時〇〇分　埋蔵文化財発掘現場見学
発掘遺物見学

一二時〇〇分～一五時〇〇分　開通している高速道路
人工の繁殖池等見学

一五時〇〇分～一五時三〇分　高速道路工事現場見学
山形道・山家トンネル

一六時〇〇分　各小学校解散

⑤ 配布資料

高速道路の建設と埋蔵文化財調査との関わりを図解したパンフレット『過去と未来をむすぶ道』を参加者全員に配布。

(3) 参加者の反応等

① 高速道路の埋蔵文化財発掘現場見学のみにとどまらず、発掘現場作業詰所にこれまで発掘した遺物を展示して直接見て、触ることができるようにしたため、参加者に好評であった。

② 参加者へのアンケートを実施したところ、

埋蔵文化財発掘現場見学状況

自然共生のための繁殖池見学状況

埋蔵文化財調査解説パンフレット

ＪＨに対する再認識と理解を示すとともに「大変有意義であった。」との意見、感想が多数寄せられた。

③　今回作成、配布したパンフレット『過去と未来をむすぶ道』は、見学会実施後も、各小学校から「授業で使いたいのでパンフレットをいただきたい。」という依頼があり、各学校に配布し、教材として活用されている。

④　また、動植物との共生のための施設（人工繁殖池等）では、オタマジャクシやサンショウウオに直接触ることができ、子供たちには好評であった。

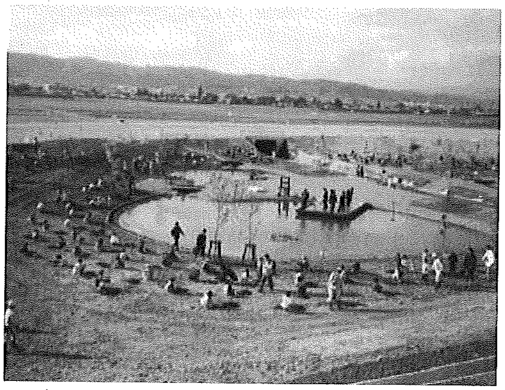
三　ビオトープ整備への参加による体験学習会

(1)　概　要

「大切な自然を守り、人と自然にやさしいみちづくり」は二一世紀に引き継ぐ大きなテーマのひとつですが、高速道路建設は地域から見ると「自然にやさしい」に相反していると思われがちです。

そこで高速道路建設における自然環境保護への取組みを理解していただくとともに、高速道路建設に直接参加していただき、高速道路に親しみをもってもらうために、東北中央自動車道・山形中央ＩＣのループ内にビオトープを整備するにあたり、地域の小学生に参加を呼びかけ、体験学習会を企画しました。

この体験学習会は、放課後に学外教育という形で実施し、生物の生存に必要な植物（水草、水辺植物）の植栽やメダカなどの生物の放流を行いました。



ビオトープ植栽状況

(2)　活動内容

①　対象小学校

山形市内の高速道路沿線の二校

②　対象人数

・水辺の植物の植栽

小学校五～六年生一三〇名

・生物の放流

小学校三、六年生二六〇名

③　実施日時

平成一二年一〇月二日、一六日

④　実施内容

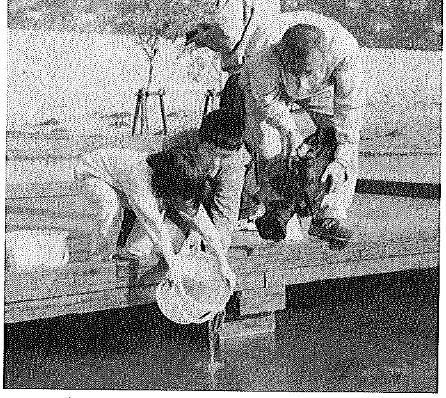
・現地行事は、子供たちが主体性をもった活動とするため、小学生の司会進行で実施

・自然環境の専門家による説明

・水辺植物「カキツバタ」（学校の校章）の株の植付け

・メダカ、タニシ、カワニナ、ドジョウの放流

・放流したメダカは、地元の野生メダカであり、地域のメダカ研究家から無償で約二、〇〇〇匹を提供していただいた。子供たちが直接放流することで、初めて地元のメダカを見る貴重な体験。



メダカの放流状況

⑤　配布資料

・ビオトープ整備の意義等を図解したパンフレット『くぬぎの里』を参加者全員に配布。

(3)　**参加者の反応等**

①　参加した小学校は、現地から約一km程度しか離れておらず、放課後の学外活動として、また徒歩で参加することができ、参加者に好評でした。

②　学校の校章になっている「カキツバタ」の植栽体験をした児童たちは、メダカ放流の前に水辺植物の植付けが必要という意味を興味深く学んでいました。また、花が咲くのを非常に楽しみにしています。

③　校長先生の「今日は子供たちの目の輝きがいつもと違っています。」との言葉が印象的でした。

④　子供たちにとって「自然保護は大切なことです。」といっても具体的に何を守ればよいのか分からないのが実状のところ、自分の身近な自然を学び理解できたことは、有意義であったようです。

⑤　学校側の自然環境教育への力の入れ方、子供たちの自然体験への興味とJHのビオトープ整備が相まって、大きな意味合いのある取組みとなりました。

ビオトープ整備解説パンフレット

四　おわりに

ここで紹介した二つの取組みは、体験型イベントとして企画したため、予想以上の参加申し込みがあり参加者（小学生）に好評なだけでなく、関係者（先生や家族）からも好評を得たことで、高速道路事業への理解を得るという当初目的が達成でき、当工事事務所としても大きな成果となりました。

またこれらのイベントは、テレビ、新聞にも大きく取り上げられ、参加者以外の多くの地域住民の方にも、JHの取組みを広くPRできました。

当JH山形工事事務所といたしましては、今後とも『説明責任（アカウンタビリティ）』は重要な事項と考えており、事業の各段階において、地域住民ひいては国民とのコミュニケーションに積極的に取組んでいくつもりです。

最後になりましたが、ビオトープ整備にあたり、懇切丁寧に指導していただいた大津山形大学名誉教授、並びに環境保全という観点から地域に生息するメダカを増殖し、無償で提供いただいた佐藤氏にこの場を借りて謝意を表します。

茨城県の「道路の整備に関するプログラム」

―未来への道標―

茨城県土木部道路建設課

一　はじめに

本県の古名は「常陸国」といいますが、実はこの国名は道路が名づけたといわれています。といいますのは、八世紀に書かれた『常陸風土記』によると、「常陸と名づけられたわけは、人々の往来する道路が、川や海の渡船場などによって隔てられることなく、近道、直（ひた）道（みち）で陸続きに往来できるため」という記述があり、「直道」が「常陸」なったというわけです（図1）。

本稿では、このような由緒ある茨城の道を、未来へ向かって整備するために、『未来への道標（みちしるべ）』として策定した、茨城県の道路整備に関するプログラムの概要をご紹介します。

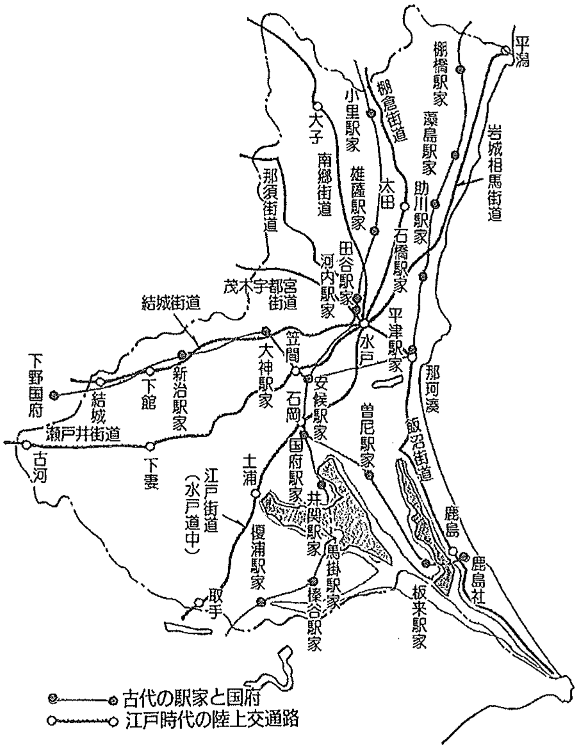
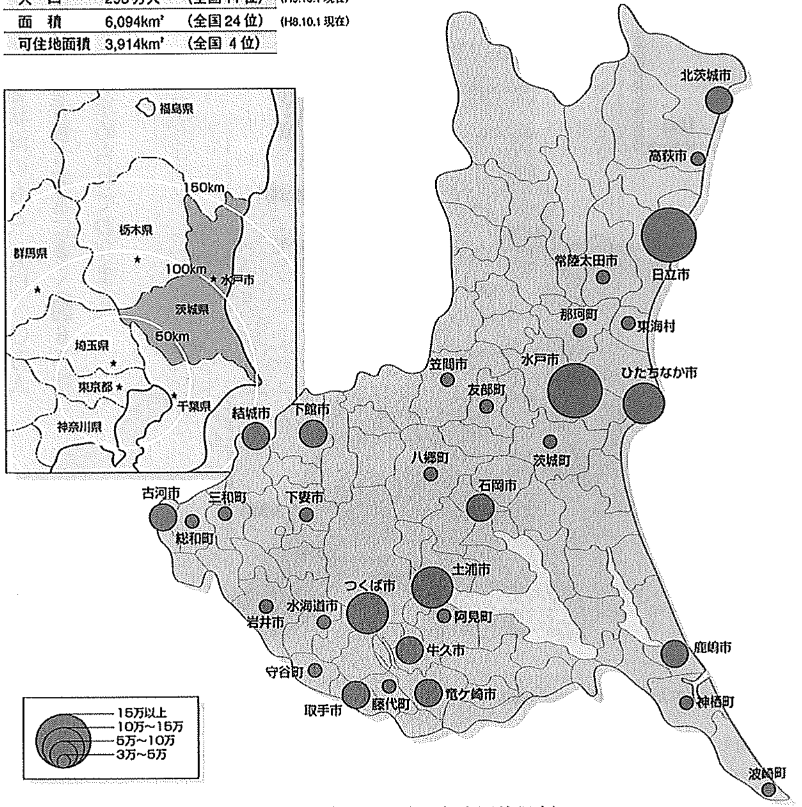


図1　直道（ひたみち）から常陸（ひたち）へ

二　茨城県の現状

本県は、関東地方の北東部にあり、東は太平洋を望み、北は福島県、西は栃木県、南は利根川を境に、千葉県、埼玉県に接しています。総面積は六、〇九四km²で、全国第二四位の広さを有し、そのうち可住地面積が六四％と全国第四位となっています。

人　口	298万人	（全国11位）	(H9.10.1現在)
面　積	6,094km²	（全国24位）	(H8.10.1現在)
可住地面積	3,914km²	（全国 4位）	



（資料：平成9年度国勢調査）

図2　各市町村の人口分布

また総人口は約二九九万人（平成一三年一月一日現在）ですが、市町村別でみてみると、水戸市（二四七千人）、日立市（一九三千人）、つくば市（一六七千人）等、都市が県内各地に分散していることが大きな特徴となっています（図2）。

県内の経済活動をみてみますと、農業粗生産額が全国第三位（平成一〇年）、製造業製造品出荷額が全国第九位（平成九年）等となっており、工業、農業とも広い平坦部を活用し、バランスよく発展しています。

一方、道路実延長は約五四、八〇〇kmと北海道についで長く、補助国道、県道の改良率はそれぞれ九一・二％（平成一一年四月現在、全国第九位）、五八・五％（同第二七位）の水準にあります。

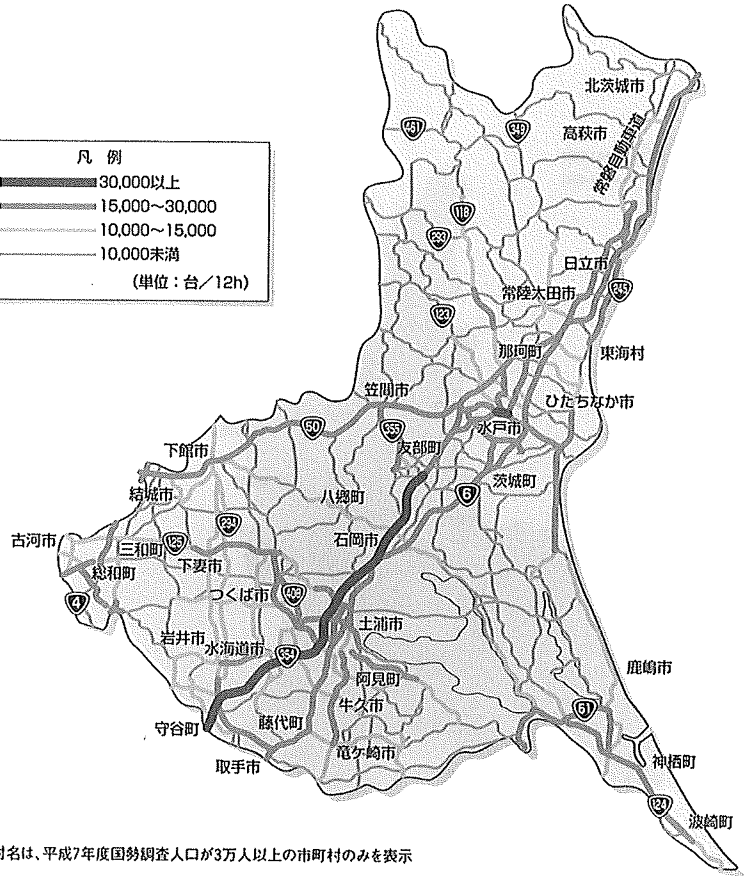
三　茨城県の道路交通の現状

県内では、公共交通機関があまり整備されていないことから、広い可住地を移動する手段として自動車がよく利用され、人口千人あたりの自動車保有台数が四九四・五台（全国第五位）と高い水準にあります。このため、常磐自動車道や、南北を結ぶ国道六号、東西を結ぶ国道五〇号等の直轄国道をはじめとし、補助国道、主要地方道等の幹線道路で交通量が多くなっています（図3）。

したがって、中小都市を結ぶ主要な直轄国道の、市街地内や主要交差点における混雑が著しく（図

4）、主要渋滞ポイントもこれらの路線に集中しております（図5）。

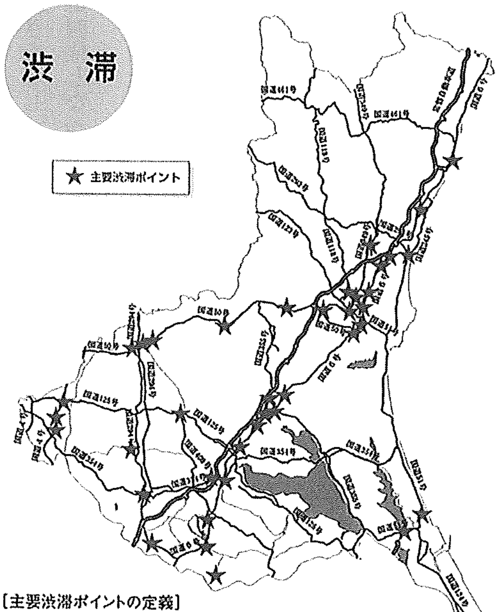
このような道路交通状況のもと、人口一〇万人あたりの交通事故死亡者数も非常に多く（図6）、積極的な交通安全対策が求められております。



注：市町村名は、平成7年度国勢調査人口が3万人以上の市町村のみを表示

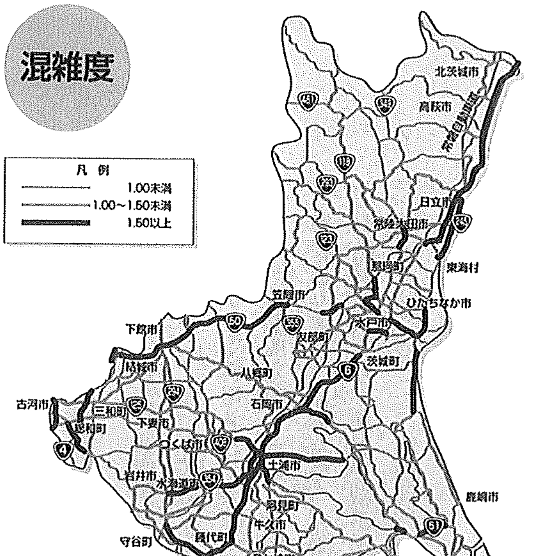
（資料：平成9年度道路交通センサス）

図3　主要な国道、県道の平日12時間交通量



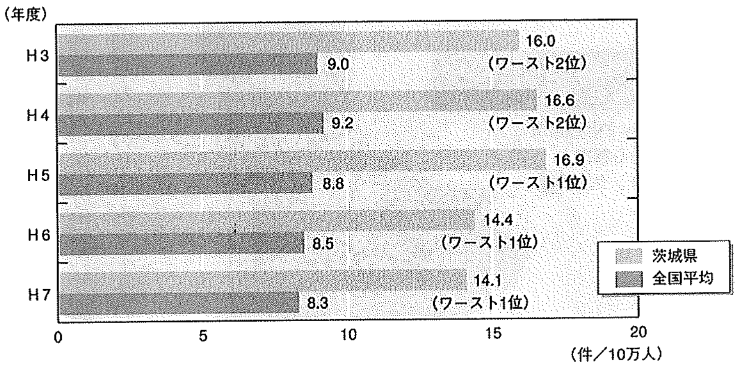
［主要渋滞ポイントの定義］
●自動車専用道路・高速自動車国道
渋滞回数30回／年以上または平均渋滞長おおむね2km以上
●一般道路（休日交通を含む）
DID内：最大渋滞長1km以上または最大通過時間10分以上
DID外：最大渋滞長500m以上または最大通過時間5分以上

図5　主要渋滞ポイント



［混雑度］各路線の交通容量に対する実際の交通量の割合のことを示しており、この値が1.0を超えると、混雑または渋滞が発生していることを意味しています。

図4　主要な国道、県道の混雑度



（資料：平成８年度版道路交通経済要覧）

図６　人口10万人あたりの交通事故死亡者数

四　茨城県の道づくりの基本的な方向

『未来への道標』では、茨城県の施策展開の基本となる「茨城県長期総合計画」（平成七年策定）と、高規格幹線道路、地域高規格道路、これらと一体的に機能する幹線道路の整備の基本計画である「茨城県広域道路網マスタープラン」等を上位計画としています。

その上で、パブリック・インボルブメント活動の一環として、県民のみなさんから道づくりに寄せられた声（ボイス・レポート）を参考とし、また「愛されるいばらき道づくり懇談会」による有識者の議論を踏まえ、茨城県における道づくりの基本的な方向を次のようにとりまとめました（図7）。

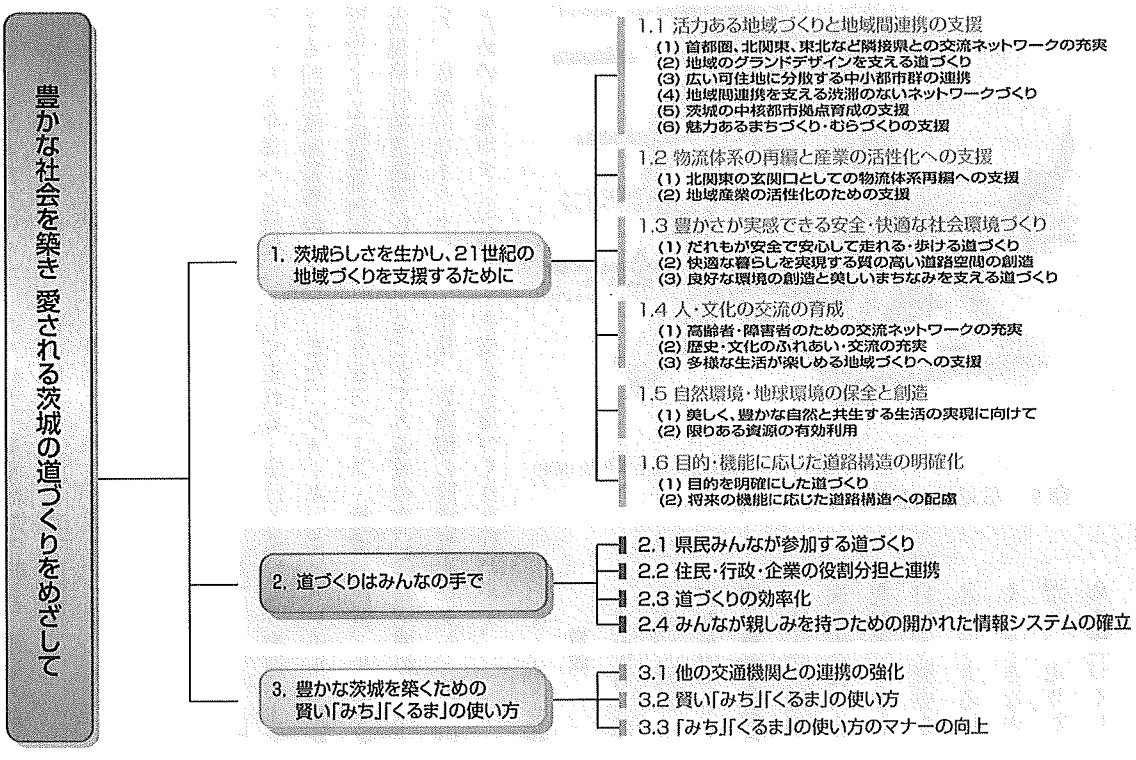


図７　茨城県における新たな道づくりの基本的な方向

基本方向1

茨城らしさを生かし、二一世紀の地域づくりを支援するために

(1) 活力ある地域づくりと地域間連携の支援

首都圏中央連絡自動車道、北関東自動車道、東関東自動車道水戸線等の整備により、筑波研究学園都市、常陸那珂港、百里飛行場、そして成田をはじめとする隣接県等の主要拠点との交流が促進されます。

また、広い可住地に分散する県内五地域の主要都市相互間を概ね六〇分で結び（**図8**）、有機的な連携を図るためのネットワークの整備、魅力あるまちづくりの一環としての沿道環境整備や中心都市までのアクセス性の向上をめざします。そして快適性、利便性、都市環境の向上を図り、渋滞のない体系的なネットワークを整備していきます。

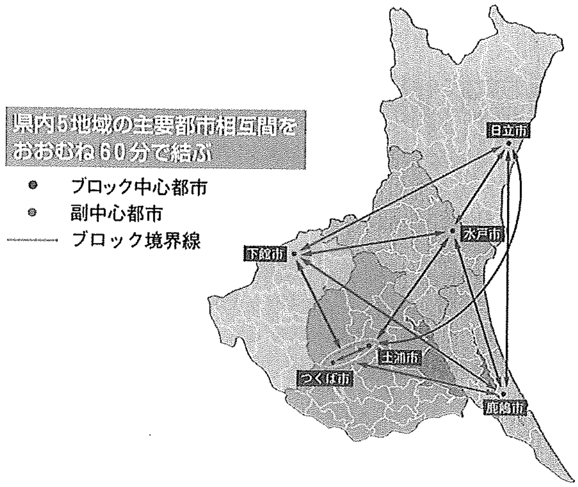
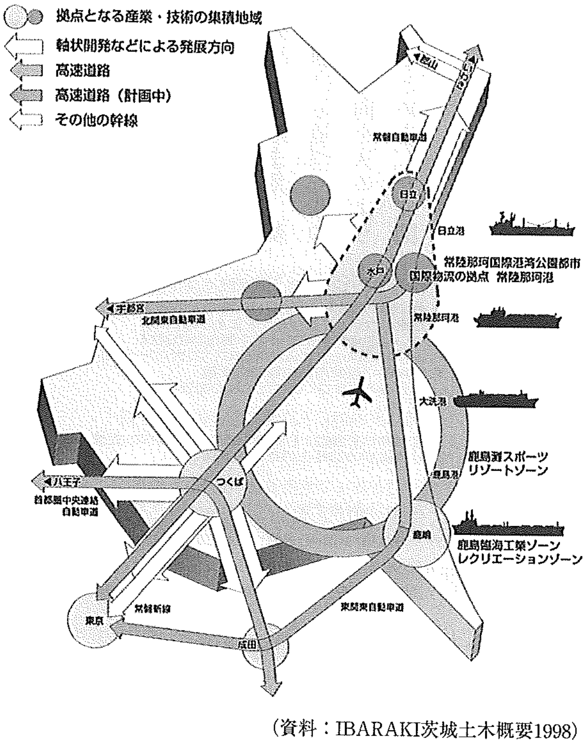


図8　県土60分構想実現のための道路整備

(2) 物流体系の再編と産業の活性化への支援

首都圏の物流体系を東京湾から太平洋へと展開し、北関東一円を後背地とする国際流通業務拠点形成を支援するため、重要港湾である常陸那珂港、鹿島港、日立港、大洗港を高規格幹線道路等によりネットワークします。また、広域的なネットワークの形成により、産業のための立地ポテンシャルの拡大、商業圏域の拡大、産業の新しい立地条件の創出を支援します（**図9**）。



（資料：IBARAKI茨城土木概要1998）

図9　広域的な物流ネットワーク

(3) 豊かさが実感できる安全・快適な社会環境づくり

自動車との安全な関係はもとより、幅の広い歩道による自転車との分離等、だれもが安全で安心して走れる・歩ける道づくりを進めます。

また、ウォーキング・トレイル、腰を下ろせるようなスペース・施設の設置、生活をより楽しむことができる質の高い道路空間の確保、電線の地中化、街路樹の設置等を促進し、美しいまちなみを支える道づくりを行います。

(4) 人・文化の交流の育成

高齢者・障害者をはじめ、だれもが安心して利用できる歩行者空間の整備を進めます。

また、地域社会の形成を支え、身近な生活空間の中でも、手軽に自然や歴史を感じることができる環境づくりや、歩きながら楽しんだり、走りながら楽しめる道づくりを行いま

す。

(5) 自然環境・地球環境の保全と創造

豊かな自然環境を保全するため、できる限り自然を残すことを前提として、道路の調査から設計、施工、管理までの各段階で、きめ細かく自然環境に配慮します。また、建設発生土等の抑制や建設廃材のリサイクルに努めます。

(6) 目的・機能に応じた道路構造の明確化

これからの道づくりは、短期間ではなく次世代を見据えた交通体系のあり方を念頭に、目的を明確にした整備を進めます。

また、道路の使われ方は、沿道が、住宅か商業地かといった土地利用等の沿道特性によって大きく異なるため、道路構造も的確に対応できるものとなるよう、安全性、快適性、利便性を確保した道路整備を行います。

基本方向2　道づくりはみんなで

高速道路から市町村道に至る茨城県の道づくりは、県民、地域住民の参加・合意形成のもとに計画、建設、管理まで行うことが必要です。これにより、道づくりへの関心が高まり、より使いやすい道づくりを進めることが期待できます。

また、道づくりにあたっては、限られた財源を効果的に、かつ効率的に活用する努力や施策の選択肢の提示、事業の内容などの情報公開を推進し、開かれた行政との情報交換によって、住民との役割分担を確立していくことが必要となります（写真1）。

写真1　ラブロード「石匠のみち」を愛する会による清掃活動

基本方向3　豊かな茨城を築くための賢い「みち」「くるま」の使い方

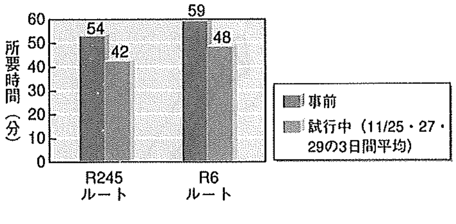
本格的な高齢社会が到来するまでに、豊かな茨城を築くためには、道路のストックがまだまだ不足しています。そして、道路ストックの質を低下

一般道路での時間短縮効果が得られます。

建設省、茨城県、日立市は「交通需要マネジメント（TDM）施策」の一環として常磐自動車道を経由する通勤バスの導入（パーク・アンド・バスライド）を検討し、平成8年11月末に交通実験を実施しました。

試行試験は、平成8年11月25日（月）～29日（金）までの5日間、常磐自動車道の日立南太田IC～日立中央IC経由の高速バスを走らせ、日立南太田IC近隣地域に居住地があり、日立駅周辺の事務所に通勤している方々に「実験モニター」として協力していただきました。

日立市南部から都心までの所要時間の変化



パーク・アンド・バスライド 試行試験のルート

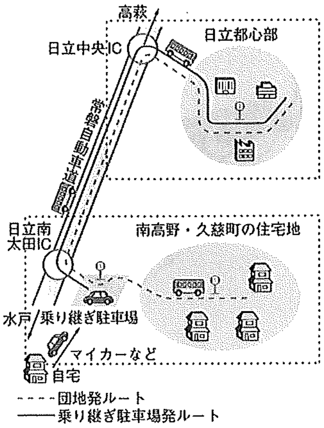


図10　TDM（交通需要マネジメント）の導入効果

させることなく、増やしていくには、財源と時間が必要です。しかし、一方でエネルギーの問題、環境の問題は緊急を要する課題です。その解決のためには、今後の社会資本整備の限界や地球環境の保全等を考慮して、不要・不急の「くるま」利用の見直し、徒歩や自転車・公共交通機関の利用の促進を図る必要があります（**図10**）。さらには、車利用者の路上駐車、長時間のアイドリング、違法駐車・自転車の違法駐輪、二人乗り、夜間の無灯火、沿線商店街の歩道の占用、道路へのゴミのポイ捨てなど、「みち」と「くるま」の使い方のルールを相互に守る手段の検討やマナー教育等の見直しも必要です。

　このように、ドライバーや県民一人ひとりが、地域環境や都市環境、道路行政コストの節約や安全性についての問題を考えながら行動することが求められています。

五　道路の整備に関するプログラム

　住民や有識者の参加を得てとりまとめた、以上のような三つの基本方向に即して、平成一〇年度から平成一九年度までの期間で、事業実施の目標を示しました（**図11**）。事業の選定基準は図中に示してありますが、一般国道については主要な改築事業等を都道府県道、市町村道については事業費三〇億円以上の事業を図示の基本的な対象としております。

六　プログラムに基づく事業による整備効果

「未来への道標」では、本プログラムに基づき事業が実施された場合の整備効果についても例示いたしました。

　本稿では、その一例として、北関東自動車道等により常陸那珂港と常磐自動車道が直結された場合の整備効果を掲げます（**図12**）。同区間は、平成一二年三月一八日に開通しまして、実際に図に示したような効果が上がっていると思われます。

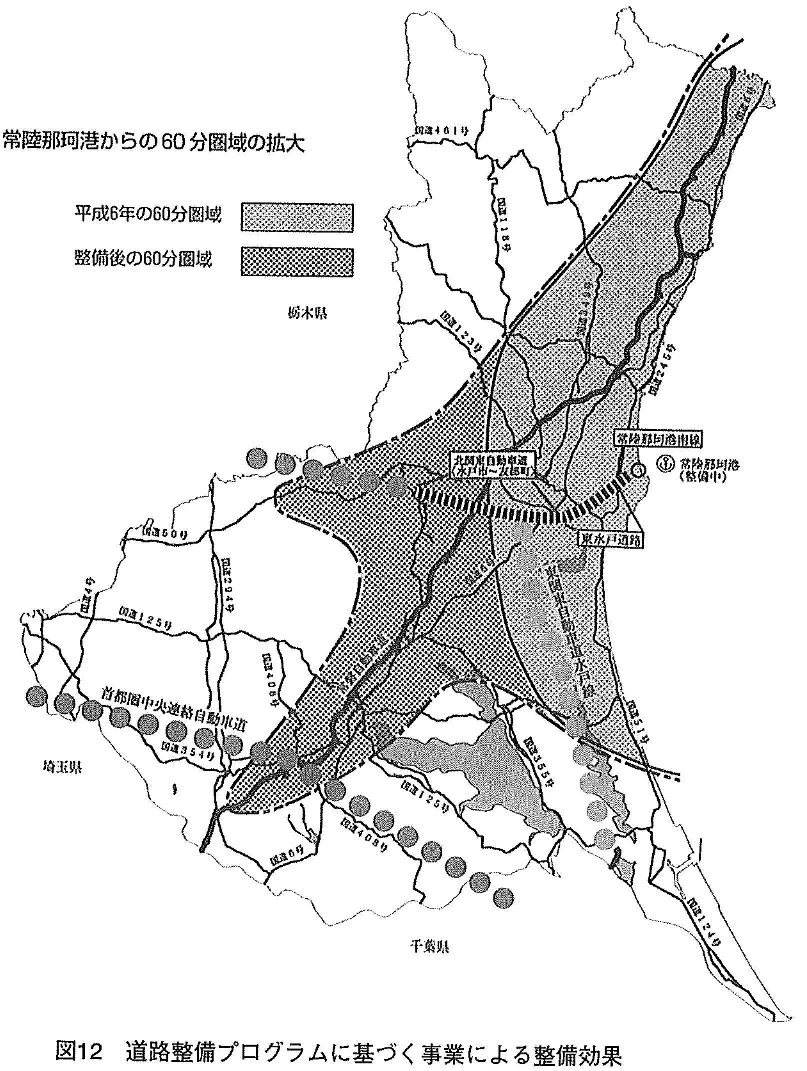


図12　道路整備プログラムに基づく事業による整備効果

凡　例

道路種別	区分		色	記号
高規格幹線道路等	整備済み区間		赤	
	前期（H10~H14）	後期（H15~H19）		
	全線完成	−		
	新規着手・全線完成	−		
	新規着手又は新規着手・部分完成	全線完成（事業継続・概成を含む）		
	新規着手又は新規着手・部分完成	事業継続又は部分完成		
	事業継続又は部分完成	全線完成（事業継続・概成を含む）		
	事業継続又は部分完成	事業継続又は部分完成		
地域高規格道路	整備済み区間		黒	
	前期（H10~H14）	後期（H15~H19）		
	全線完成	−		
	新規着手・全線完成	−		
	新規着手又は新規着手・部分完成	全線完成		
	新規着手又は新規着手・部分完成	事業継続又は部分完成		
	事業継続又は部分完成	全線完成		
	事業継続又は部分完成	事業継続又は部分完成		
一般国道（直轄）（高規格、地域高規格を除く）	整備済み区間　車道幅員5.5m以上（2車線以上）		青	
	前期（H10~H14）	後期（H15~H19）		
	全線完成	−		
	新規着手・全線完成	−		
	新規着手又は新規着手・部分完成	全線完成		
	新規着手又は新規着手・部分完成	事業継続又は部分完成		
	事業継続又は部分完成	全線完成		
	事業継続又は部分完成	事業継続又は部分完成		
一般国道（補助）（高規格、地域高規格を除く）	整備済み区間　車道幅員5.5m以上（2車線以上）		青	
	前期（H10~H14）	後期（H15~H19）		
	全線完成	−		
	新規着手・全線完成	−		
	新規着手又は新規着手・部分完成	全線完成		
	新規着手又は新規着手・部分完成	事業継続又は部分完成		
	事業継続又は部分完成	全線完成		
	事業継続又は部分完成	事業継続又は部分完成		
都道府県道（地域高規格を除く）	整備済み区間　車道幅員5.5m以上（2車線以上）		緑	
	前期（H10~H14）	後期（H15~H19）		
	全線完成	−		
	新規着手・全線完成	−		
	新規着手又は新規着手・部分完成	全線完成		
	新規着手又は新規着手・部分完成	事業継続又は部分完成		
	事業継続又は部分完成	全線完成		
	事業継続又は部分完成	事業継続又は部分完成		
街路（地域高規格を除く）	整備済み区間　車道幅員5.5m以上（2車線以上）		水色	
	前期（H10~H14）	後期（H15~H19）		
	全線完成	−		
	新規着手・全線完成	−		
	新規着手又は新規着手・部分完成	全線完成		
	新規着手又は新規着手・部分完成	事業継続又は部分完成		
	事業継続又は部分完成	全線完成		
	事業継続又は部分完成	事業継続又は部分完成		
市町村道	整備済み区間　車道幅員5.5m以上（2車線以上）		黄	
	前期（H10~H14）	後期（H15~H19）		
	全線完成	−		
	新規着手・全線完成	−		
	新規着手又は新規着手・部分完成	全線完成		
	新規着手又は新規着手・部分完成	事業継続又は部分完成		
	事業継続又は部分完成	全線完成		
	事業継続又は部分完成	事業継続又は部分完成		

※新規着手とは、一部区間の着手を含む

●プログラムに掲載した事業の選定基準

・高規格幹線道路等	整備計画区間
・地域高規格道路	調査区間または整備区間
・一般国道（直轄）	主要な改築事業
・一般国道	主要な改築事業等
・都道府県道、市町村道	
（一般）	全体事業費30億円以上あるいは全体延長3km以上
（都市部）	全体事業費30億円以上
・道路安全、防災等	全体事業費 5億円以上 （電線類地中化、道の駅、震災対策、ウォーキングトレイル、賑わいの道づくり）
・区画整理、再開発事業	基本事業費30億円以上で全体延長3km以上、または 基本事業費30億円以上で駅前広場等の交通結節点整備を含むもの ※基本事業費：地区内の都市計画道路の整備にかかる事業費

［整備計画概略図］

◎：活力ある地域づくりと地域間連携の支援
◆：物流体系の再構と産業の活性化への支援
■：豊かさが実感できる安全・快適な社会環境づくり
▲：人・文化の交流の育成
▼：自然環境・地球環境の保全と創造

図11　道路の整備に関するプログラム
（平成10年度～平成19年度）

七　終わりに

本県では、四季を通じて、海の幸、山の幸を満喫できる他、ひたちなか地区では平成一一年五月に開港された常陸那珂港（**写真2**）、筑波研究学園都市周辺では平成一七年度に開業が期待されているつくばエクスプレス（常磐新線）の建設現場などをご覧いただくことができます。

また、岡倉天心の業績を中心に紹介している天心記念五浦（いづら）美術館（北茨城市）（**写真3**）や、東日本で陶芸専門の県立美術館として初めて開館した陶芸美術館（笠間市）（**写真4**）等新たな見所も誕生しております。

是非、お越しをお待ちしております。

写真２　北関東自動車道等によって常磐自動車道と結ばれた常陸那珂港

写真３　岡倉天心等の業績を紹介する茨城県天心記念五浦美術館（北茨城市）

写真４　平成12年４月に開館した茨城県立陶芸美術館（笠間市）

平成13年度「道路ふれあい月間」推進標語を募集します！

国土交通省では、国民の皆様により一層道路に親しんでいただくことを目的として、毎年八月の「道路をまもる月間」を「道路ふれあい月間」と名称を変更をいたしました。

平成13年度の「道路ふれあい月間」では、行事の一環として、昨年までの「道路をまもる月間」と同様に、平成13年度「道路ふれあい月間」推進標語を広く一般から募集します。

道路は、生活の向上と経済の発展に欠くことのできない国民共有の、つまりあなたの財産です。そこで、国民の皆さん一人一人に、道路の役割をより一層理解して頂くことによって、道路を安全に維持し、あなたの子孫に受け継いでいくことを目的にしています。

推進標語は、「道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。＜みんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用しましょう＞」をテーマに、下記の募集要領により広く募集しますので、奮ってご応募ください。

《募集要領》

（1）応募方法

官製ハガキに標語1点と、氏名、住所、電話番号、性別、年齢、職業〔一般・学生（高校生以下）別〕を記入して郵送してください。

宛先／〒102－0082
東京都千代田区一番町10番６号　一番町野田ビル５階
道路広報センター
平成13年度「道路ふれあい月間」推進標語募集係　あて

なお、インターネットでも募集を受け付けています。ホームページの場所（URL）はhttp://www.mesh.ne.jp/jartic/hyogo/です。

（2）応募期間

平成13年４月27日（金）まで（当日必着）

（3）発表方法

「道路ふれあい月間」前に、入賞者には直接通知するとともに機関誌等に掲載します。

（4）賞

最優秀賞（国土交通大臣賞）	１点
優 秀 賞（国土交通省道路局長賞）	一般２点・学生2点
佳　　作（審査員奨励賞）	一般２点・学生2点

（5）問合せ先

国土交通省道路局道路交通管理課　tel 03-5253-8111（内線：37423）

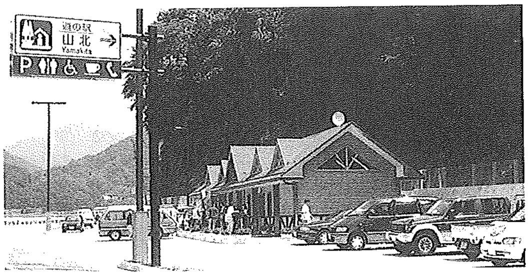
応募作品は、プロデューサーの残間里江子さん、元オリンピック・バドミントン選手の陣内貴美子さん、放送作家・コラムニストの山田美保子さん、俳優の渡辺文雄さんの審査員によって厳正に審査されます。その結果、最優秀賞一点、優秀賞一般二点・学生二点、佳作一般二点・学生二点が選定され、「道路ふれあい月間」期間中に道路情報板、垂れ幕等で活用させていただきます。

最優秀賞には国土交通大臣賞（賞状）を、優秀賞には国土交通省道路局長賞（賞状）を、佳作には審査員奨励賞（賞状）を授与し、併せて、それぞれに副賞を授与します。

◇ この機会にあらためて、道路の重要性をみんなで考えてみましょう ◇

水と緑に親しむ いこいのパーキング

道の駅「山北」(神奈川県)



駅長 山崎 悟

首都圏観光客の休憩施設

道の駅「山北」は神奈川県西部、国道二四六号から七〇〇m入った県道七六号沿いの山北町湯触にあり、神奈川県では二番目に誕生した駅です。国道二四六号は東名高速、国道一号に継ぐ幹線道路で一日約三五、〇〇〇台の車両が通行しておりますが、当駅の利用者は観光客が中心です。山北町は、神奈川県で横浜市に次ぐ広大な面積をもっており、その大部分が丹沢大山国定公園及び県立自然公園を包む山岳部です。首都圏から二時間程度で観光の中心である丹沢周辺に訪れることができるため日帰り客が多く、年間約一七〇万人の観光客が訪れています。そんな場所に神奈川県と山北町では地域振興はもちろん道路利用者に憩いと潤いを与える休憩施設をつくり、ドライバーや歩行者の疲れをリフレッシュしてもらい、事故を防止することを目的として設置されました。また二四六号沿いに休憩施設が無かったのも一因です。

道の駅「山北」は平成七年五月に検討委員会が組織され景観、場所、規模、運営の検討が始まり、整備テーマ〈水と緑に親しむ いこいのパーキング〉と言うテーマのもとに検討整備された休憩施設です。特に国定公園及び自然公園、と言う観点から大学の教授や地域の有識者の意見を取り入れました。平成八年着工、九年六月完成、七月一九日に開業しました。

駐車場の増設が今後の課題

西丹沢の山並みに囲まれ前面に河川、背面には大自然と豊かな自然の環境に位置しています。建物はヨーロッパの住宅風のデザインでログハウスの雰囲気を感じさせる建物で、休憩スペース開口部は大きく設け、屋根にもトップライトを設けて室内を明るく、開放的な空間をとりいれた建物です。

駐車場は大型車用は一台しかなく、大変お客様に迷惑をかけております。大型車の駐車スペースの増設と折り返す場所について検討しているところです。また普通大型車の駐車はお断りしています。観光バスも長時間の駐車はご遠慮して頂いています。そのためにゆっくり休んで行きたい方には目の前にある河内川ふれあいビレッジを紹介しております。

普通車の駐車スペースは二二台ですが土曜、日曜は満車の状態です。長時間駐車は有料駐車場の利用をお願いしています。普通車の駐車場も増設拡幅を検討中です。身障者用の駐車スペースも用意してあります。川側の駐

車場には、シンボルツリーとしてブナの木が植えてあります。川沿いにはオアシス公園があり春から秋まで釣り客やバーベキュー客で賑やかです。また道の駅「山北」のシンボルとなるモニュメントが自然石を用いた彫刻で、豊かな自然に囲まれた人々の喜びとくつろぎを表現しています。駐車場、トイレは年中無休で清掃にあたっています。特にトイレはいつも清潔にしており、女子用にはベビーシートを設置しております。また、身障者にも配慮した、誰でも使える広めのブースも用意しております。

情報提供にはタッチパネル式の情報端末機で交通、観光、天気などを提供しております。また端末装置を使って利用者ごのみの地元の観光情報もご覧になれます。県内の高速道路や一般道路の規制、混雑状況が一目でご覧になれます。

自慢は無農薬食品の数々

売店案内所では、近隣の観光地のパンフレットやポスター等の案内もさせていただいております。休憩室入り口には観光マップがあり、希望の方には係員が観光スポットや旅館の紹介もしています。駅から少し足を伸ばすと丹沢湖があります。

丹沢湖では、サイクリング、ボート遊び、釣り等が楽しめ、信玄の隠し湯と呼ばれる「中川温泉」は観光宿泊施設の最も充実した地域です。大自然に包まれた温泉ということで、若者から老年まで幅広い観光客が訪れています。今日のアウトドアブームに伴い、自然豊かな丹沢湖周辺ではオートキャンプ、バーベキュー等を楽しむ観光客が増加しています。

売店コーナーでは当駅自慢の新鮮な無農薬野菜を素材としたおいしい加工食品、漬物、桜の塩漬、こんにゃく、干しいたけ等を販売しています。直売所では地元の農家五〇戸が栽培した新鮮な野菜を販売しており人気です。地元特産の足柄茶、丹沢の猪、丹沢の旅路（無添加のパン）、竹細工、木炭等取り揃えております。

食堂の人気メニューを付近の観光案内を兼ね紹介させていただきます。西丹沢の山々を背に、不老山（九二八m）があります。不老山ハイキングコースとしてもよく知られ、頂上近くから見える富士は絶景です。不老山を源とする塩沢川の中流、塩沢集落のすぐ裏側には高さ五〇m程の不老の滝と呼ばれる滝が流れ落ちていて、遠く峰地区からもその雄姿が眺められたと言われています。その不老山の山裾、河内川と塩沢川の合流点近くに道の駅があります。この地域は古くから多くの渓流つり師や、狩猟家が訪れ、上流でいく筋にも別れた沢は山鳥や猪、鹿猟などで親しまれています。食堂の不老天重、不老そばは不老山の名を取り、不老長寿の願いを込めて命名したものです。

材料となるヤマメは金時山の麓、足柄峠と矢倉岳を源とする畑沢川に専用の養魚場を持ち、一切薬品を使わない自然養殖方式で育てたヤマメを使い、お客様の健康、不老長寿に協力致しております。他に芋もち、山菜そば、うどん、茸そば、うどん等の人気メニューを揃えてお客様をお待ちしております。

道の駅「山北」は魅力エリア西丹沢への、入り口であり出口でもある場所に位置した便利な道の駅です。オートキャンプや釣り、ハイキング、もみじ狩りなど、みどころはたくさんありますから、ぜひともお越しいただいて、自然とふれあえるドライブを満喫していただきたいと願っています。

開業して三年、各種イベント、記念セールも実施して来ました。運営も安定してきましたし、益々充実した経営と最高の接客サービスに努めて行きたいと思っています。

時・時・時・時・時・時……

世界の動き

月・日	事項
1・29	○自動車大手のダイムラークライスラーは、米クライスラー部門の経営を立て直すため、同部門の全従業員の二〇%にあたる約二万六、〇〇〇人を今後三年間で削減し、南米を含む計六工場を二〇〇二年までに閉鎖すると発表した。
31	○米商務省の発表によると、昨年一〇〜一二月期の米国の国内総生産（GDP）の実質成長率は、年率換算で前期比一・四%（速報値）にとどまった。これは一九九五年四〜六月期の〇・八%以来、五年半ぶりの低水準で、景気の減速を裏付けることになった。
	○米連邦準備制度理事会（FRB）が主要短期金利のフェデラルファンド（FF）金利の誘導目標を〇・五%引き下げ年五・五%にすることを決め、公定歩合も〇・五%引き下げ、五・〇%とした。
2・6	○イスラエル首相公選の投票、即日開票の結果、右派野党リクードのシャロン党首（七二）が現職の労働党のバラク首相（五八）に圧勝、当選した。
16	○米国防省が米英両軍機がイラクの首都バグダット近郊のレーダー施設などを爆撃したと発表。「飛行禁止空域」外の首都近郊に爆撃を加えたのは一九九八年一二月以来。

国内の動き

月・日	事項
1・23	○額賀福志郎経済財政担当相が首相官邸で森首相に辞表を提出、辞任した。秘書が「ケーエスデー中小企業経営者福祉事業団」（KSD）から一、五〇〇万円の資金提供を受けた責任を取った形で、後任は麻生太郎元経済企画庁長官（六〇）。
25	○河野洋平外相は外務省の松尾克俊・元要人外国訪問支援室長（五五）が政府の機密費を流用した疑いがあるとした調査結果報告を発表。外務省は松尾元室長を懲戒免職処分とし業務上横領の疑いで警視庁に告発した。また、外相が六カ月分の給与を国庫に自主返納、事務次官、官房長らの減給を含め計一六人を処分した。
26	○東京都新宿区のJR新大久保駅で、ホームから線路に転落した男性を二人が助けようとして三人とも電車にはねられて死亡した。助けようとして死亡した日本人カメラマンと韓国人留学生の勇気ある行動に日韓両国で称賛の声が上がった。
30	○総務省の労働力調査によると、二〇〇〇年平均の完全失業率は四・七%で、九九年と同率の最悪だった。
31	○静岡県焼津市上空で日本航空907便と同958便が接近、衝突回避のため急降下、上昇した907便の乗客ら四一人が重軽傷。管制官の指示ミスによるもの。
2・9	○日本銀行が公定歩合を現行の年〇・五%から〇・一五%下げ、年〇・三五%にすることを決定。
	○ハワイ・オアフ島沖で愛媛県の漁業実習船「えひめ丸」と米海軍の原子力潜水艦グリーンビルが衝突、実習船が沈没。乗っていた愛媛県宇和島水産高の生徒ら九人が行方不明となった。日米間の大きな外交問題に発展した。

道路行政の動き

月・日	事項
1・31	○横浜横須賀道路の横須賀市佐原ICから馬堀海岸までの延伸区間で吉井トンネル（三四六・五m）が貫通。
2・1	○近畿地方整備局は直轄国道に係る公益事業者による道路占用の申請について、インターネットでの受付を開始した。
9	○有珠山噴火で通行止めとなっていた、道央自動車道虻田洞爺湖仮出入口〜伊達IC間一八・八kmのうち虻田洞爺湖IC間一一・三kmが開通。
13	○国土交通省とイタリア公共事業省は「道路科学技術協力に関する実施取り決め」に調印した。協力テーマは①道路交通計画及び環境②道路交通安全③舗装及び道路管理④橋梁、その他の構造物⑤耐震・防災技術⑥ITS。
19	○近畿地方整備局と大阪市は大阪・梅田地下街でPDA（携帯情報端末）を利用した歩行者ITSの社会実験を始めた。高齢者や身体障害者にバリアフリー経路も案内する。モニターを募集、三月二〇日まで一七日間行う。

編集後記

二十一世紀がスタートして早くも三ケ月が過ぎようとしていますが、道路行政セミナーも皆様のご支援・ご協力をいただき、今年度最終号の発刊をみることができました。平成十三年度は新しい世紀の始まりとしてさらに誌面の充実等に努め皆様のご期待に応えてまいりたいと考えております。

さて、今年の冬は暖冬と云われていましたが、東京でも最近になく何回か雪が降り暖冬とは名ばかりの感がありました。このところようやく春めいてきましたが、この季節になると毎年のことながら、今年こそどこか海外にでも出かけてみようかと思っています。最近の新聞の広告欄をみても各社が競うように格安のツアーの案内が掲載され、場合によっては国内より安く旅行ができるといったこともありますが、体力的にも今のうちに世界各地を見てまわりたいというのが本音のところです。

しかし、思うように事が運ばないのが現実です。

ところで、旅にもいろいろなやり方がありますが、ちなみに広辞苑によると「旅」とは住む土地を離れて一時他の土地に行くこととあり、一方「旅行」は徒歩または交通機関によって他の地方に行くこととあります。一般の人は時間的にも経済的にも限られた範囲内での行動となり、航空機で飛んであらかじめ予定された観光スポットをみてくるというパターンが殆んどでしょうが、それはそれで行ければ十分満足できることでしょう。しかし、そのように定型化されたいわゆる観光旅行とは別に何ケ月もあるいは何年もかけて旅をしている人々がいます。例えば本誌に連載中のラクダまたは自転車によりシルクロードを踏破しようという壮大な夢に挑戦する人々、また、ある作家が一年以上かけて香港からロンドンまで飛行機とか列車は一切使わずすべてバスで旅をした経験を旅行記として出版しベストセラーになったものもあります。このような旅はそれぞれの異なった目的があるにせよ多くの苦難が伴う反面通常の旅では経験できない感動と驚きがあることでしょう。また、陸つづきでさえあれば至るところ道路が存在することを実感しました。生涯かなわぬことであろうとは思いますが、体力と時間的余裕があればこのような旅に挑戦できればと思います。しかし、当面は、紀行文を読みながらそれぞれの見知らぬ土地に想いを馳せたいと考えています。

(U)

4月号の特集テーマは「道路財源」の予定です。

本誌は、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。また肩書は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

月刊「道路行政セミナー」　*ROAD ADMINISTRATION SEMINAR*

監　修：国土交通省道路局

発行人：宇田　洋一　　道路広報センター

〒102-0082　東京都千代田区一番町10番6　一番町野田ビル5階　TEL 03(3234)4310・4349
FAX 03(3234)4471

定価770円（本体価格733円）
〈年間送料共9,240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

「道路行政セミナー」二〇〇〇年度既刊号目次

（肩者は執筆時または座談会実施時のものです）

巻頭言

○年頭の挨拶　道路局長　大石久和　13年1月号（第130号）1頁

論評

○日米住民投票制度比較論　東海大学教授　牧田義輝　12年9月号（第126号）1頁

エッセイ

○高齢社会に向けた道づくり　㈱ニッセイ基礎研究所社会研究部門主任研究員　白石真澄　12年5月号（第122号）1頁

○踏切りに"明""暗"のロマンを描く文豪トルストイと芥川龍之介　社会評論家　日野原定男　12年7月号（第124号）1頁

○石畳に響くシンフォニー　共和企画㈱代表取締役　木村薫子　12年10月号（第127号）1頁

○世紀末のくだらない疑問　道路局次長　倉林公夫　12年12月号（第129号）1頁

○地中に消えた"道づくりの技術"の謎　古街道研究家　宮田太郎　13年1月号（第130号）3頁

○私の中にある「坂道」　㈱フードサプライジャスコ代表取締役社長　笹野守　13年2月号（第131号）1頁

○人と道との相対関係（その一）絵地図づくりで「道」から学ぶもの　高橋デザイン室　高橋美江　13年3月号（第132号）1頁

平成十三年度道路関係重点施策

○国土交通省関係予算概算要求の重点事項について　道路局道路総務課企画係　12年9月号（第126号）4頁

○都市新生基盤の構築　道路局企画課道路経済調査室　12年9月号（第126号）9頁

○ＩＴＳサービスの導入・展開について　道路局道路交通管理課ＩＴＳ推進室　12年9月号（第126号）13頁

○沿道環境の改善と地球環境の保全　道路局道路環境課　12年9月号（第126号）17頁

○「少子・高齢社会」に対応した生活空間の形成　道路局道路環境課　12年9月号（第126号）22頁

○安全で安心できる生活を支える道路の防災対策　道路局企画課道路防災対策室安全企画係長　中前茂之　12年9月号（第126号）26頁

平成十三年度道路関係予算

(1)概算要求

○平成一三年度道路関係予算概算要求の概要　道路局道路総務課　12年10月号（第127号）5頁

○一般国道関係予算の概要　道路局国道課　12年10月号（第127号）22頁

○有料道路関係予算の概要　道路局有料道路課　道路局高速国道課　12年10月号（第127号）26頁

○地方道関係予算の概要　道路局地方道路課　道路局地方道課市町村道室　12年10月号（第127号）32頁

(2)予算

○平成一三年度道路関係予算の概要　道路局総務課　13年2月号（第131号）3頁

○一般国道関係予算の概要　道路局国道課　13年2月号（第131号）21頁

○高速自動車国道関係予算の概要　道路局高速国道課　13年2月号（第131号）26頁

○有料道路関係予算の概要　道路局有料道路課　13年2月号（第131号）30頁

○地方道関係予算の概要　道路局地方道・環境課　道路局地方道課地域道路調整室　13年2月号（第131号）35頁

コミュニケーション型道路行政

○「有料道路自動料金収受システムにおける個人情報の保護に関する指針」に関するパブリックコメント　道路局有料道路課　12年4月号（第121号）1頁

○植木バイパスにおけるＰＩ方式の導入　九州地方建設局熊本工事事務所　12年4月号（第121号）3頁

○玉湯改良事業におけるＰＩ方式の導入事例　中国地方建設局松江国道工事事務所　12年4月号（第121号）9頁

○「道の相談室」の取組みについて　道路局企画課道路経済調査室　12年4月号（第121号）15頁

○車と公共交通の融合を図るパークアンドライド実験　豊田市企画部総合交通対策課長　加藤満正　12年4月号（第121号）19頁

○鎌倉におけるTDMの取組み	鎌倉市企画部交通政策課	12年4月号（第121号）27頁
○社会実験の最近の動きについて	道路局地方道課市町村道室	12年10月号（第127号）36頁
道路交通のバリアフリー化を目指して		
○交通バリアフリー法について	道路局路政課	12年5月号（第122号）5頁
○歩行空間のバリアフリー化を目指して	道路局道路環境課	12年5月号（第122号）8頁
○警察による道路交通のバリアフリー	警察庁交通局交通規制課	12年5月号（第122号）12頁
○我が国における乗合バスのバリアフリー化	運輸省自動車交通局企画課	12年5月号（第122号）17頁
○路面電車のバリアフリー化	運輸省鉄道局技術企画課	12年5月号（第122号）21頁
○人にやさしいまちづくりを目指して	北九州市建設局土木部道路計画課	12年5月号（第122号）25頁
○バリアフリー道路環境整備の試み	藤沢市土木部参事　柳川　功	12年5月号（第122号）32頁
○交通バリアフリー法の施行について	道路局路政課	13年1月号（第130号）37頁
都市圏環状道路新時代		
○東京圏における3環状道路の整備について	関東地方建設局 道路企画官　大寺　伸幸	12年6月号（第123号）1頁
○名古屋都市圏の新たな可能性の幕開け「環状時代」！	中部地方建設局道路部	12年6月号（第123号）6頁
○近畿都市圏の道路ネットワーク整備	日本道路公団関西支社	12年6月号（第123号）13頁
○広島高速道路ネットワーク整備とその効果について	広島高速道路公社企画調査部企画調査課	12年6月号（第123号）18頁
人と物の流通効率化～踏切問題対策～		
○踏切道改良による交通の円滑化	道路局路政課	12年7月号（第124号）5頁
○連続立体交差事業によるボトルネック踏切等の交通円滑化	都市局街路課 特定都市交通施設整備室	12年7月号（第124号）11頁
○愛知県における立体交差事業等踏切道の改良について	愛知県建設部道路建設課	12年7月号（第124号）16頁
○福井県の道路と踏切道の改良について	福井県土木部道路建設課	12年7月号（第124号）24頁
道路の高度システム化		
○ＩＴＳの現況と取組みについて	道路局道路交通管理課ＩＴＳ推進室	12年8月号（第125号）1頁
○歩行者ＩＴＳについて	道路局道路環境課	12年8月号（第125号）5頁
○ＥＴＣの普及促進に向けたＯＲＳＥの取組みについて	㈶道路システム高度化推進機構総務課	12年8月号（第125号）7頁
○走行支援システムの実用化に向けて	土木研究所高度道路交通システム研究室	12年8月号（第125号）14頁
○ＶＩＣＳサービスの全国展開について	㈶道路交通情報通信システムセンター 企画事業部長　小川　政行	12年8月号（第125号）19頁
○岐阜県における地域ＩＴＳへの取組み	岐阜県基盤整備部企画管理課	12年8月号（第125号）25頁
○走行支援システムの実用化に向けて（スマートクルーズ21）	道路局道路交通管理課ＩＴＳ推進室	13年1月号（第130号）27頁
交通安全対策		
○建設省における交通安全施策について	道路局道路交通管理課 道路局道路環境課	12年11月号（第128号）1頁
○最近の交通安全対策に関する研究	土木研究所道路部交通安全研究室	12年11月号（第128号）5頁
○街路事業における交通安全対策について	都市局街路課係長　清水　純	12年11月号（第128号）11頁
○効果的なチャイルドシート普及啓発活動について	総務庁長官官房交通安全対策室主査　小島　邦彦	12年11月号（第128号）16頁
○無事故・無違反運動「無事故チャレンジ100」の実施について	福岡県企画振興部交通対策課	12年11月号（第128号）20頁
冬の道路管理		
○雪国の安全で快適な歩行者空間を確保する冬期バリアフリー対策	道路局企画課 道路防災対策室 安全企画係長　中前　茂之	12年12月号（第129号）3頁
○北海道の冬期道路管理あれこれ	北海道建設部 道路整備課主査　渡辺　直樹	12年12月号（第129号）8頁
○冬期の道路対策について	東北地方建設局道路部道路管理課	12年12月号（第129号）17頁
○福島県の冬期の道路維持管理	福島県山口土木事務所	12年12月号（第129号）24頁

○石川県における冬期の道路管理　石川県土木部道路整備課　12年12月号（第129号）32頁

○高速道路の冬期道路管理における取組み　日本道路公団保全交通部　12年12月号（第129号）38頁

道づくりと対話型行政

○みちづくりと対話型行政　筑波大学社会工学系教授　石田　東生　13年3月号（第132号）7頁

○街づくり・道づくり（大内町・白鳥町）検討会の取組み　四国地方整備局香川工事事務所　13年3月号（第132号）11頁

○（仮称）恩田元石川線・住民参加の道路づくり　横浜市都市計画局都市計画課　13年3月号（第132号）17頁

○「国道一号・銀橋の拡幅工事についてあなたのご意見を広く募集します。」広報イベントを展開して　近畿地方整備局大阪国道工事事務所総務課　宇佐美幸和　13年3月号（第132号）29頁

○ひろしま道づくりフォーラムにおける取組み　中国地方整備局広島国道工事事務所　13年3月号（第132号）35頁

○地域住民と一体となった高速道路整備の推進　JH山形工事事務所所長　野村　浩　13年3月号（第132号）41頁

○対話型行政の推進について　総合政策局政策課政策調査第一係長　松本　啓希　13年1月号（第129号）45頁

行政改革・地方分権等

○地方分権と道路行政（第4回）地方分権に伴う道路関係政令の改正について　道路局路政課　12年4月号（第121号）48頁

○規制緩和推進三か年計画の再改定について　道路局路政課　12年6月号（第123号）53頁

○国土交通省の組織の概要（道路局）　道路局路政課　12年11月号（第128号）26頁

○行政改革大綱の閣議決定について　道路局路政課　13年1月号（第130号）55頁

道路審議会

○道路審議会有料道路部会がＥＴＣの普及促進策を提言　道路局有料道路課　12年9月号（第126号）30頁

○〈道路審議会答申〉都市高速道路の料金体系のあり方等について　道路局有料道路課　13年1月号（第130号）14頁

公害訴訟等

○尼崎訴訟（第一次～第二次）第一審判決について　道路局道路交通管理課訴務係　12年4月号（第121号）35頁

○尼崎訴訟第一審判決をめぐって　福岡大学法学部長　浅野　直人　12年6月号（第123号）31頁

○名古屋南部訴訟（第一次）第一審判決について　道路局道路交通管理課総務係　13年1月号（第130号）9頁

○尼崎訴訟（第一次～第二次）の和解について　道路局道路交通管理課訴務係　13年2月号（第131号）39頁

環境対策

○「安全な道路交通環境の整備に関する推進方針」について　道路局道路環境課　12年6月号（第123号）49頁

○国道四三号等の道路交通環境対策の推進について〈五省庁取りまとめ〉　道路局道路環境課　12年7月号（第124号）35頁

○名古屋地域における道路環境改善施策　中部地方整備局道路部計画調整課　13年1月号（第130号）20頁

道路の行事等

○「道路をまもる月間」について　道路局道路交通管理課　12年7月号（第124号）42頁

○「道の日」（八月一〇日）について　道路局道路総務課　12年7月号（第124号）46頁

○「道の日」フェスティバル２０００　12年9月号（第126号）口絵

○平成一二年度「道の日」中央行事報告　道路局道路総務課　12年9月号（第126号）42頁

○平成一二年度「道路をまもる月間」行事報告　道路局道路交通管理課　12年9月号（第126号）45頁

○地方行事報告（北海道開発局・各地方建設局・沖縄総合事務局）　12年9月号（第126号）47頁

○平成一三年度「道路ふれあい月間」推進標語を募集します！　道路局道路交通管理課　13年3月号（第132号）54頁

その他

○道路が歩んだ法の道のり
・道路管理の基本法の誕生とその変遷　道路局路政課　大井　裕子　12年4月号（第121号）39頁
・戦後の道路管理の基本法の発展過程　建設経済局調整課　大井　裕子　12年7月号（第124号）49頁

○「本州四国連絡橋公団創立30周年」を迎えて　本州四国連絡橋公団総務部総務課　12年6月号（第123号）24頁
○道路占用許可申請手続の電子化について　道路局路政課道路利用調整室　12年6月号（第123号）36頁
○危機管理体制の充実を目指して　道路局企画課道路防災対策室　12年6月号（第123号）46頁
○高度情報通信社会の構築に資する情報BOX等　道路局国道課　12年8月号（第125号）31頁
○建設CALS／ECの現状と展望　大臣官房技術調査室技術情報係長　堤　達也　12年8月号（第125号）35頁
○九州・沖縄サミット開催に向けた取組み　日本道路公団九州支社　12年8月号（第125号）44頁
○平成一二年国土建設の現況（建設白書）の概要（その1）　道路局道路総務課　12年8月号（第125号）49頁
○平成一二年国土建設の現況（建設白書）の概要（その2　道路編）　道路局道路総務課　12年9月号（第126号）35頁
○平成一〇年度道路交通管理統計の概要　道路局道路交通管理課企画係　12年8月号（第125号）63頁
○不法無線局対策の取組みについて　郵政省電気通信局電波部電波環境課監視管理室　12年10月号（第127号）44頁
○欧州等の道路状況について　道路局路政課課長補佐　門間　勝　12年12月号（第129号）45頁
○米国における線路敷設権等に関する実態調査について　道路局路政課道路利用調整室長　平井　賢治　13年1月号（第130号）31頁
○公共工事の入札・契約の適正化を目指して　建設経済局建設業課　12年12月号（第129号）52頁
○「IT CITY PLATFORM in GIFU—第二回都市づくり情報技術展」の開催—　岐阜県基盤整備部都市整備政策課　13年1月号（第130号）51頁
○河川の通航ルール及び通航標識について　河川局水政課　13年2月号（第131号）44頁

道路の整備に関するプログラム

○富山県の「道路の整備に関するプログラム」　富山県土木部道路課　12年5月号（第122号）39頁
○岡山県の「道路の整備に関するプログラム」　岡山県土木部道路建設課　12年6月号（第123号）57頁
○栃木県の「道路の整備に関するプログラム」　栃木県土木部道路建設課　有野　充朗　12年7月号（第124号）56頁
○鳥取県の「道路の整備に関するプログラム」　鳥取県土木部道路課　12年9月号（第126号）67頁
○長野県の「道路の整備に関するプログラム」　長野県土木部道路建設課　12年10月号（第127号）48頁
○愛媛県の「道路の整備に関するプログラム」　愛媛県土木部道路都市局道路建設課　12年11月号（第128号）37頁
○熊本県の「道路の整備に関するプログラム」　熊本県土木部道路建設課　12年12月号（第129号）56頁
○青森県の「道路の整備に関するプログラム」　青森県土木部道路建設課　13年1月号（第130号）60頁
○群馬県の「道路の整備に関するプログラム」　群馬県土木部道路建設課　13年2月号（第131号）49頁
○茨城県の「道路の整備に関するプログラム」　茨城県土木部道路建設課　13年3月号（第132号）45頁

軌道の風景

○多摩都市モノレールの空中散歩（前編）　道路局路政課企画係長　桑田龍太郎　12年4月号（第121号）61頁
○多摩都市モノレールの空中散歩（後編）　桑田龍太郎　12年5月号（第122号）49頁
○うだつを下げて（?）しまった美濃町線（前編）　桑田龍太郎　12年6月号（第123号）65頁
○うだつを下げて（?）しまった美濃町線（後編）　桑田龍太郎　12年7月号（第124号）63頁
○大阪ベイエリアを行く（前編）　新潟運輸局企画部地域交通企画課長　桑田龍太郎　12年11月号（第128号）45頁
○大阪ベイエリアを行く（後編）　桑田龍太郎　12年12月号（第129号）62頁
○広島鉄軌道新事情　桑田龍太郎　13年2月号（第131号）56頁

ラクダによる西域南道紀行

○ラクダキャラバン、アルキン山脈を行く　地球と話す会事務局長　長澤　法隆　12年4月号（第121号）67頁
○ラクダキャラバン、塩の湖に出会う　長澤　法隆　12年5月号（第122号）54頁
○国際交流を楽しんだ、はじめての休養日　長澤　法隆　12年7月号（第124号）68頁
○アルキン山脈を越えて川原を行くラクダキャラバン　長澤　法隆　12年10月号（第127号）54頁
○白く塩が吹き出している紅柳溝を行くラクダキャラバン　長澤　法隆　12年11月号（第128号）50頁
○人民解放軍と一緒に餃子作りを楽しむラクダキャラバン　長澤　法隆　12年12月号（第129号）67頁
○ミーラン遺跡でカラブラーン（砂色）の歓迎を受ける　長澤　法隆　13年3月号（第132号）55頁
〈シルクロード自転車見聞録〉
○中央アジア最大の都市タシケントをめざす　長澤　法隆　3年2月号（第131号）4頁

シリーズ「道の駅」

○「道の駅スタープラザ芦別」について（北海道）	スタープラザ芦別課長	植村　整三	12年4月号（第121号）72頁
○国道二九四号の憩いのオアシス（茨城県）	しもつま駅長	門井　常人	12年4月号（第121号）74頁
○くつろぎの空間づくりを目指す（青森県）	虹の湖駅長	齋藤　東	12年5月号（第122号）59頁
○かがやく海、きらめく星に出会う町（徳島県）	穴喰温泉・穴喰観光ターミナル所長	高木　義征	12年5月号（第122号）62頁
○錦江湾を望む景勝の地（鹿児島県）	根占駅長	税所　篤朗	12年6月号（第123号）70頁
○自然を活かして施設を整備（北海道）	南ふらの駅長	池部　彰	12年6月号（第123号）72頁
○日本一、海水浴場に近い駅（宮城県）	大谷海岸総務部長	佐藤己喜男	12年7月号（第124号）73頁
○のどかな田園風景に囲まれた道の駅「野尻の滝」（大分県）	緒方町観光振興公社事務局長	小代　正純	12年7月号（第124号）75頁
○夏は秋田杉の里二ツ井まつりで賑わう（秋田県）	ふたつい駅長	高橋　春治	12年8月号（第125号）72頁
○ふるさと交流システムを設置（宮崎県）	北川はゆま支配人	白坂　行男	12年8月号（第125号）74頁
○国道五七号の憩いのオアシス（熊本県）	波野　神楽苑総支配人	古澤　新一	12年9月号（第126号）74頁
○ほっと息つく島「生月」（長崎県）	生月大橋・生月町水産商工観光課	柿本　学	12年10月号（第127号）59頁
○快適・安心・おもてなしの心（福島県）	安達駅長	佐藤　章	12年10月号（第127号）61頁
○「美しい星空」が育む憩いの施設（茨城県）	みわ駅長	佐藤　敏雄	12年11月号（第128号）55頁
○緑にとけこんだ情報施設の新しい風（佐賀県）	嚴木駅長	山下　豊	12年11月号（第128号）57頁
○四季折々の花とＳＬが走る駅（栃木県）	もてぎ支配人（株）もてぎプラザ	山野井明夫	12年12月号（第129号）72頁
○豊前海を一望する休息施設（福岡県）	豊前おこしかけ駅長	白石　道雄	12年12月号（第129号）74頁
○日光国立公園への玄関口（群馬県）	白沢駅長	高橋三千明	13年1月号（第130号）68頁
○海・山・川自然に恵まれた道の駅（高知県）	かわうその里すさき駅長	宮川　卓也	13年1月号（第130号）70頁
○『秩父往還』に新しい風（埼玉県）	大滝温泉駅長	加藤　修	13年2月号（第131号）70頁
○自然・食・人に味がある町（愛媛県）	みしょうＭＩＣ所長	山岡　強	13年2月号（第131号）72頁
○水と緑に親しむいこいのパーキング（神奈川県）	山北駅長	山北　悟	13年3月号（第132号）60頁