

## 目次

記事をご覧になりたい場合はタイトルをクリックしてください。PDFボタンをクリックすると新しいウィンドウが開き印刷用のPDFファイルが開きます。

## 環境



- ▶ 宇都宮大学大学院工学研究科 地球環境デザイン学専攻 准教授 森本 章倫 氏  
「低炭素社会に向けた国土構造のあり方を考える：都市計画からの視点」

▶ 関連キーワード解説 **低炭素社会**



## 危機管理



- ▶ (財)建設経済研究所研究理事、NPO法人事業継続推進機構理事長 丸谷 浩明 氏  
「首都中枢機能の危機管理と事業継続計画」

▶ 関連キーワード解説 **事業継続計画**




掲載文のうち意見を述べた部分は、執筆者の個人的見解であることをお断りします。

## 各地域の情報



- ▶ 国会等の移転に関する各地域の主な動き  
福島県 栃木県
- ▶ その他Topics  
奈良県(2010年平城遷都1300年祭他)  
福島県


 新しいウィンドウでPDFファイル表示 約300KB

## コラム



## 世界の国会議事堂


- ▶ 建設期間の長短～アメリカ合衆国と中華人民共和国～

 新しいウィンドウでPDFファイル表示 約100KB



## 世界の首都機能移転

- ▶ 2010年完成目前のマレーシアの行政都市 プトラジャヤ

 新しいウィンドウでPDFファイル表示 約250KB

問い合わせ先

国土交通省 国土計画局 首都機能移転企画課

Tel: 03-5253-8366 Fax: 03-5253-1573 E-mail: [itenka@mlit.go.jp](mailto:itenka@mlit.go.jp)

## 環境

## 低炭素社会に向けた国土構造のあり方を考える： 都市計画からの視点

- ▶ 1. 低炭素社会の理想的な国土構造とは
- ▶ 2. 低炭素社会の国土形成にむけて
- ▶ 3. 低炭素型都市での居住形態
- ▶ 4. 低炭素型都市での生活スタイル
- ▶ 5. おわりに

▶ 関連キーワード解説 **低炭素社会**

宇都宮大学大学院  
工学研究科  
地球環境デザイン学専攻  
准教授

森本 章倫 氏



### 1. 低炭素社会の理想的な国土構造とは

都市計画の分野から低炭素社会の理想的な国土構造を考えると、最も基礎的な「都市形態」の議論に立ち戻る。なぜなら理想的な都市形態では、効率的な都市活動が行われ、それは低炭素社会にも通じるからである。

このような理想的な圏域構造は既に半世紀以上前から議論されており、石川栄耀博士(1893-1955)はその構造を図-1のように示した。日常的生活は半径5km程度の都市圏で行われる。通勤や通学、買物などの毎日発生するニーズは、徒歩や自転車あるいはバス交通など短距離の移動でまかなう。週末のレジャーや買物は、もう少し大きな15km圏内に存在する母都市(人口10～20万人)に出かける。一方で月に1回程度は、都市間鉄道で大都市に出かけて美術館や高級専門店などで余暇を楽しむ。

このような段階的な圏域が互いに重複することなく立地していれば、国土全体に都市が最適に配置されることになり、結果的にその中で社会生活する国民の総移動距離は最小となるはずである。

理想的な圏域構造をもとに、首都機能移転を想定した新都市の交通環境を推計するとどうなるか。図-2左図のような人口10万人の新都市が形成されると、新都市の中での日常生活での徒歩や自転車利用は50.5%となり、一人当たりの交通部門のCO2排出量は608g/人と推計される。一方で、周辺の既存都市も入れた都市圏レベル(図-2右図)で推計すると、既存都市での自動車依存が高いため、総じてCO2排出量を増加させ、都市圏1人当たりの値は1092g/人と上昇する。単純比較はできないが、乗用車利用から排出されるCO2の全国の平均値2274g/人(H17推計)と比べると、仮に理想的な新都市ができればCO2排出量は既存都市の半分以下に抑えることが可能といえる。

図-1 都市の圏域構造

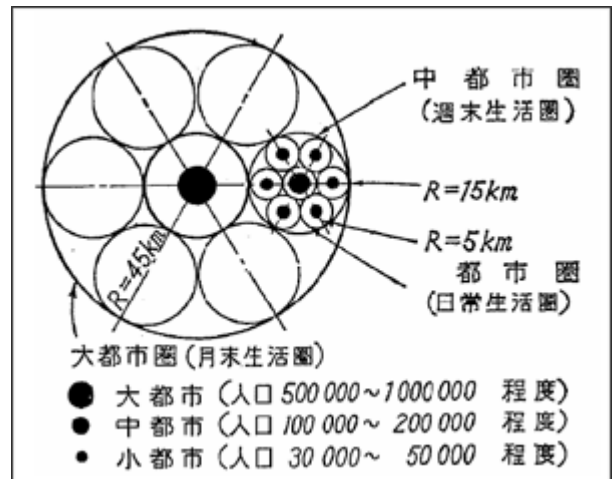
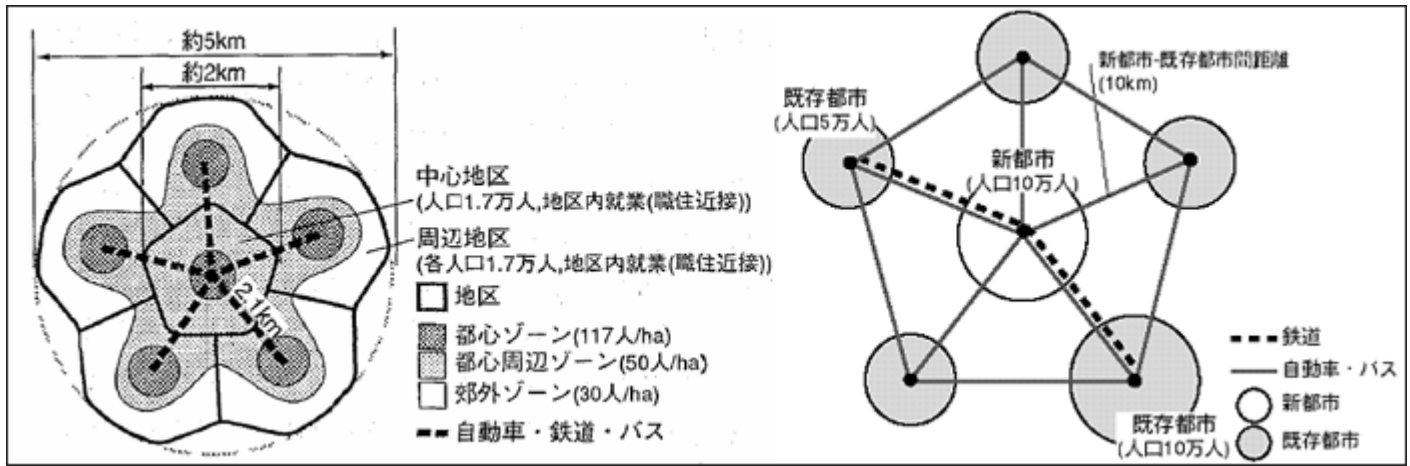


図-2 首都機能移転を想定した新都市の構造



出典：山本・森本・森田・最首：都市計画学会論文集(2001)

## 2. 低炭素社会の国土形成にむけて

現実には都市自体も円形ではなく、国土の地形的な制約もあり、都市形成史も異なるなど、わが国の都市形態はかならずしもこのような理想的な状態にはあるとはいえない。しかし、都市形態の議論や仮想都市でのシミュレーションは、国土のあり方を考える上ではいくつかのヒントを与えてくれる。共通しているのは、生活圏の階層性によって効率的な国土形成が可能ではないかということである。例えば、「多層型国土構造への誘導」である。大都市圏が有する「高度な都市機能の分化」と、都市圏が有する「日常的な生活圏の集約」がキーポイントなる。

### (1) 集約型都市のネットワーク化

集約型都市間の相互を高速の交通機関で結ぶことで、互いの機能の連携強化を行う。高規格幹線道路や高速公共交通機関(新幹線など)あるいは高速通信網など、都市間で人や物資の移動をスムーズにすることで、過度な機能集中を避けて、災害にも強い国土構造が出来上がる。

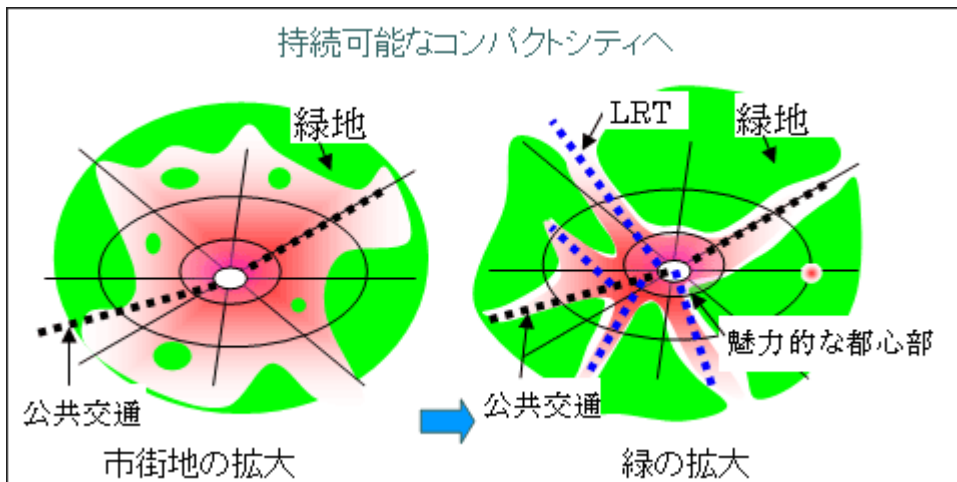
### (2) 生活圏として自立できる集約型都市

日常生活圏ではできるだけ徒歩や自転車などの非動力系の交通機関を中心に、移動距離の短縮を図ることで、交通に係る環境負荷を低減させたい。そのためには過度の自動車依存によって拡大した都市を、もう一度ヒューマンスケールの都市に作りかえる必要がある。欧州を中心に持続可能な都市モデルと着目されているコンパクトシティ(注1)政策の導入が一つのキーワードとなっている。近年、青森市や富山市など多くの自治体でコンパクトシティを都市政策に掲げ、その実現に向けて努力している最中である。

(注1)コンパクトシティ

徒歩・自転車などで移動できる程度の生活圏域を中心に、都市生活に必要な機能の中・高密度で集積することで、交通環境負荷を軽減するとともにインフラ整備コストを抑えるなど、持続可能性を高めたモデル都市構造。

図-3 集約型都市構造にむけてのスマートシュリンク政策



### 3. 低炭素型都市での居住形態

低炭素型都市のなかでは大きく分類すると2つの居住形態が共存することになる。一つは都心型居住である。図-4に見られるように、都心部のマンションで職住近接型の居住を選択し、歩いて暮らせる生活を実践することである。多様な機能が共存する都心部では活気が溢れており、街の賑わいを享受しながら豊かなライフスタイルを楽しむ。また、都心から郊外拠点に延びる次世代型路面電車(LRT)の沿線地区への居住も、同様のライフスタイルを楽しむことが出来る。車に頼らない生活を送ることで一人当たりのCO2排出量も大幅に削減可能である。

一方でもう一つの選択肢は自然回帰型居住である。スマートシュリンク政策(注2)によって郊外の緑が復活し、豊かな自然と静かな環境が実現すれば、ゆったりとした居住空間が生まれる。家庭菜園やガーデニングなどを楽しみながら、伸び伸びとした自然環境のなかで子育ても可能である。交通手段は自転車や小型EVなど環境に配慮した交通機関が中心となる。また「セグウェイ」(電動立ち乗り二輪車)のような次世代型の中速モードの利用も将来的には視野に入る。

図-4 地方中核都市の交通空間のイメージ



重要なことは居住形態の選択肢が増えるということである。一般的にコンパクトシティが都市形態の理想としながら、現実的にはなかなか進まないのは、居住地移転のメカニズムが働いていないからである。住民に無理やり密度の高いところに住むことを強要することはできない。あくまで個人のライフスタイルに合わせた選択肢を増やすことで都市自体のQOL(生活の質)を上げることが肝要である。

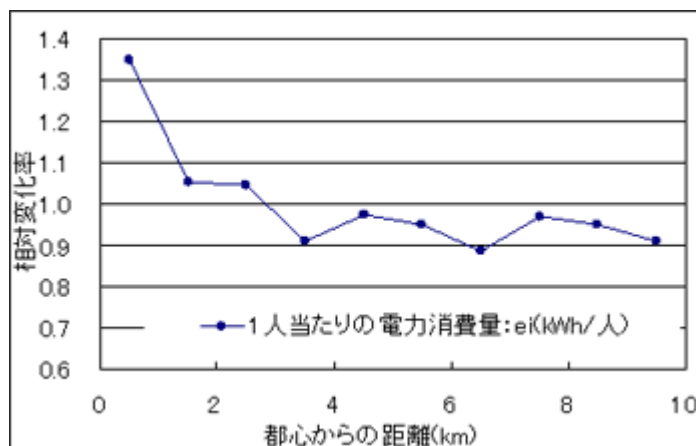
#### (注2)スマートシュリンク政策

人口流出などのため低密度化が進む郊外市街地が、荒廃化を招くことのないよう、一定程度の都市サービス機能を維持しつつ、樹林地等の「みどり」や、耕作地・市民農園等の「農地」に、あるいは郊外住宅地などの「住まい」への土地利用転換を誘導していくなど、市街地を縮小・後退させていく都市政策。「賢い縮退」とも言う。

## 4. 低炭素型都市での生活スタイル

低炭素型都市での生活スタイルの確立も重要である。いくら交通利便性のよい都心部に居住しても、そこで常にマイカーを利用して郊外の大型商業施設に行くようでは、低炭素社会の実現とは程遠い。都市施設が変化したことに伴って、それに適合した生活様式に慣れる必要がある。一般的に公共交通は環境にやさしいと云われるが、それは鉄道やバス自体が車と比べて環境に優しい訳ではない。公共交通は同じ空間を多くの人で共有することで、一人当たりの移動エネルギーが節約でき、初めて環境負荷の低減につながる。大型のバスに2,3人しか乗っていないければ、当然車より非効率的である。要は空間共有が低炭素社会の基本である。家庭でのエネルギー消費も家族で同じ部屋にすることで、一人当たりの電力消費を抑えることができる。コンパクトシティでも全く同じである。都心居住を推進するばかりに、単身世帯用マンションばかりが乱立すると、世帯数の増加によって家電製品が増え、最終的に電力消費量が増えてしまう。図-5はある中核市の一人当たりの電力消費量を調べたものである。これをみると都心に居住している人の方が、郊外居住者より電力消費が多いことが分かる。この原因の一つは郊外の方が、世帯人員が多かったからでもある。低炭素型都市での人々の生活スタイルをよく理解したうえで、都市政策をとる必要があるといえる。

図-5 都心からの距離と一人当たりの電力消費量(平均を1とした変化量)



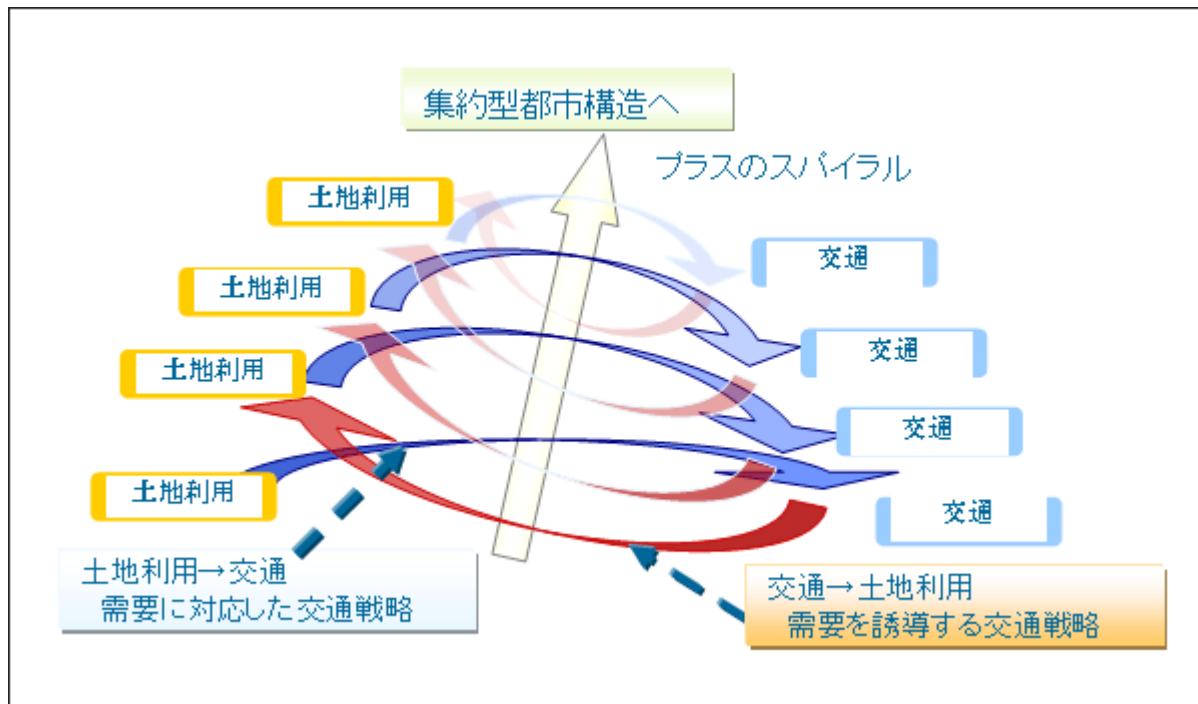
出典:今村・森本・古池・中井:土木計画学論文集(2004)

## 5. おわりに

低炭素型都市の実現にあたっては、時間的な管理システムが重要となる。新しい価値観によって低炭素社会へと舵をきると、そこには新たな都市活動が生まれ、それは交通需要として顕在化する。新たな交通需要はそれに適した交通施設を要求し、時代のニーズが次世代型の交通機関を登場させる。すると長い年月をかけて土地利用にも変化が現れ、都市の形は徐々に変化する。その変化の先にあるのが低炭素型都市である。

都市計画から低炭素型都市を形成するには、時間軸のなかで交通や土地利用の戦略を練る必要がある。それは交通と土地利用が相互関係を有しており、時間を介在してお互いに影響を与え合うからである。次の世代を担う新都市がこれまでの既存都市に対して、環境分野においても見本となるような先進都市になるためには、永い時間をかけた都市戦略が不可欠だと思われる。

図-6 集約型都市に向けた土地利用・交通戦略



問い合わせ先

国土交通省 国土計画局 首都機能移転企画課

Tel: 03-5253-8366 Fax: 03-5253-1573 E-mail: itenka@mlit.go.jp

## 危機管理

## 首都中枢機能の危機管理と事業継続計画

- ▶ 1. 首都中枢機能と事業継続計画
- ▶ 2. 首都直下地震と事業継続
- ▶ 3. 感染症蔓延と事業継続
- ▶ 4. 大規模テロ・攻撃と事業継続
- ▶ 5. まとめ
  - ▶ 関連キーワード解説 **事業継続計画**

財団法人 建設経済研究所  
研究理事  
NPO法人 事業継続推進機構  
理事長  
丸谷 浩明 氏

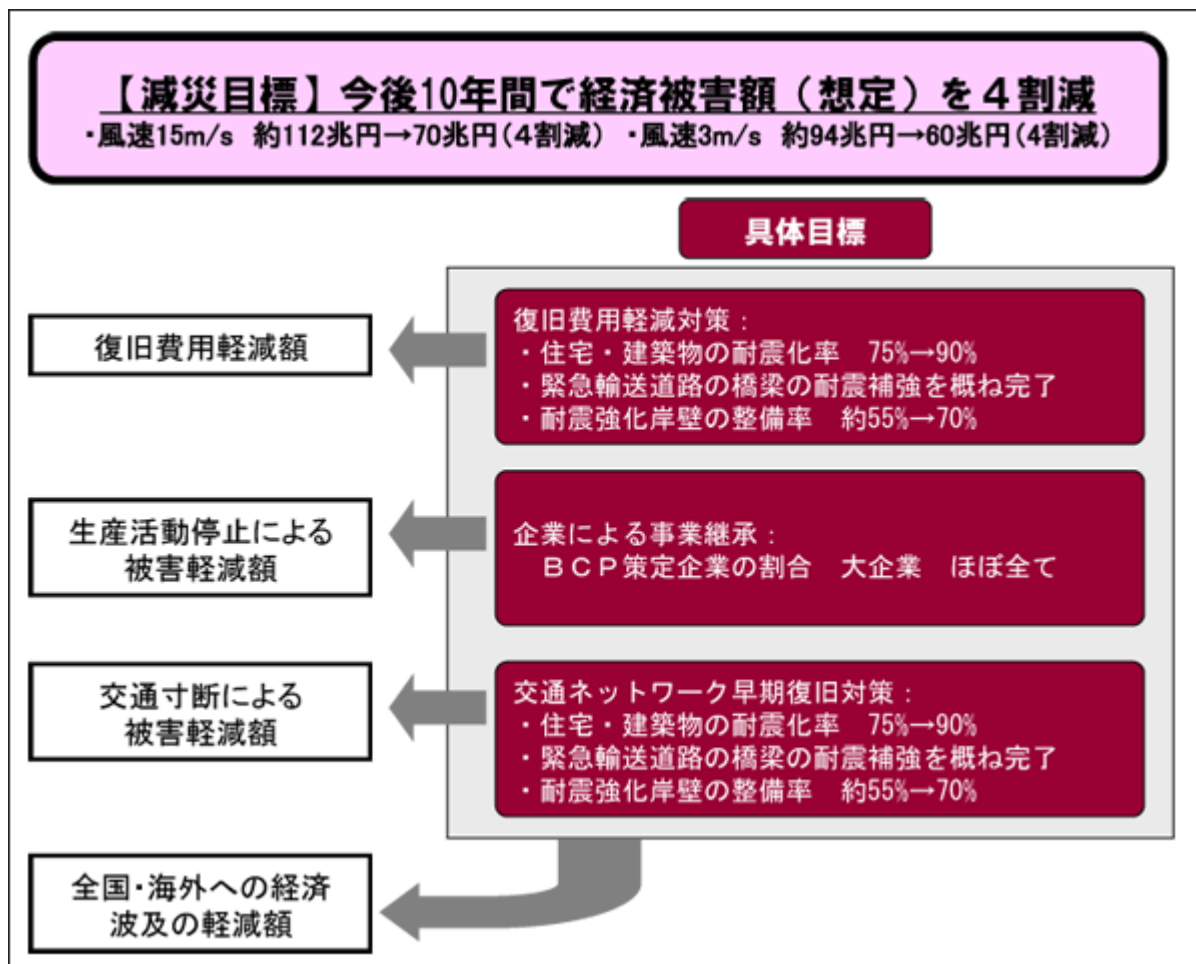


## 1. 首都中枢機能と事業継続計画

今日、首都東京が担う中枢機能に対して懸念されている脅威には、首都直下地震、新型インフルエンザ(強毒型)、大規模テロ・攻撃などがある。これらに対応するため、首都の中枢機能を別地域に分散させた方がよいとの意見がある。一方、これら脅威に対する現状の対応として、行政には業務継続計画、民間企業には事業継続計画(いずれもBCP: Business Continuity Plan)の策定が求められている(図表1)。

BCPの主な方法論は、重要業務を絞り込み、重要業務の継続・実施に不可欠なヒト、モノ、カネ、情報、システムといった各種リソースについて、受ける被害を想定し、そのリソースの代替を確保し、あるいは被害軽減の補強をすることである。そこで、首都機能の継続のため、重要業務に不可欠な各種リソースが受ける被害状況と、その代替や補強をどのように行えるかを現実に即して綿密に考えることが求められることになる。

図表1 首都直下地震の地震防災戦略(経済被害)



出典：内閣府(防災担当)資料

## 2. 首都直下地震と事業継続

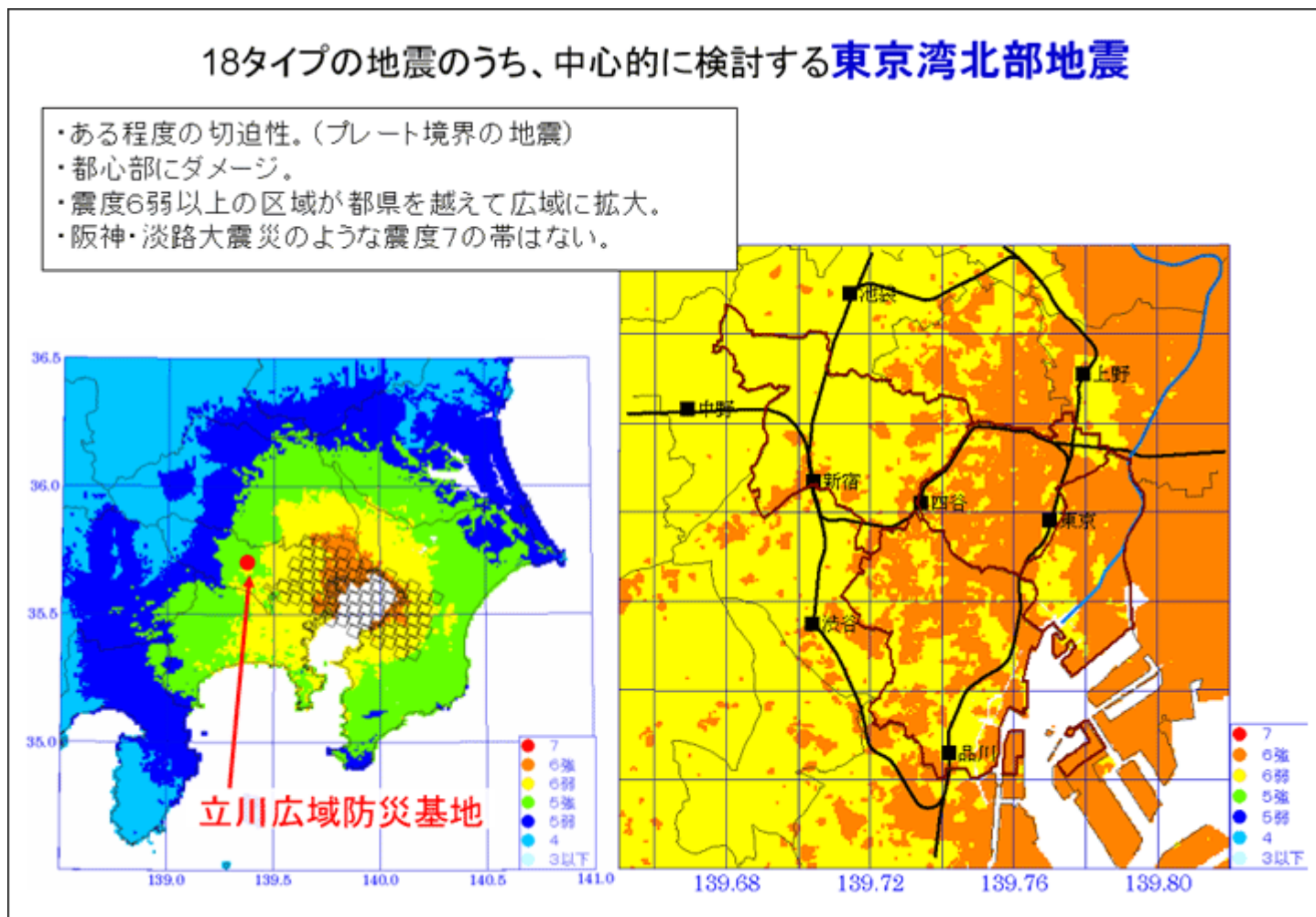
現在、発生が懸念されているマグニチュード7クラスの首都直下地震(注)では、震度想定が発表されているいずれのタイプでも、震度6レベルの地域はさほど広くない(図表2)。一方、首都圏の大きさをみると、東京都心、横浜市、さいたま市、千葉市及び立川市(政府中枢の代替拠点が存在)の距離は思いのほかあり、これらの都市すべてが震度6弱以上(大きな被害が出る震度)となることは想定されていない。もちろん、震源地に近い地区の被害は甚大で、耐震性不足のビルの一部は倒壊し、多くが継続使用できなくなる。人的にもかなりの被害が生じ、家を失った住民の住宅確保も困難となろう。しかし、行政や企業の重要拠点の建物・施設には耐震性があるものが多いほか、首都圏の拠点的都市のいずれかにはさほど大きな被害が出ない都市が残るため、行政や企業が首都圏に残りたいと考えれば、それは可能だと思われる。

著者の直感的な予想では、政府の中枢機関は、首都圏の復旧・復興が最大課題となるので、陣頭指揮を志向して、東京都心部から撤退したとしても、横浜、さいたま、千葉、立川などの首都圏内の都市のどこかとどまるのではないかと考える。これらの都市に関東地方の支分局を持つ組織も多い。企業も、首都圏に本拠を置き続けることが有利なところは政府と同様な動きをすると考えられる。例えば、復旧・復興投資に関係する業種などである。それ以外の企業は、被災程度に応じ本社機能を大阪、名古屋などの大規模支店に移すところも多いであろう。

そこで、筆者は、大阪、名古屋等の首都圏以外の主要都市が、あらかじめ企業の中核部門機能の一部を受け入れる準備をする意義を認めるものの、同時に、首都圏の各都市も代替拠点の候補として検討されるべきと考えている。



図表2 東京湾北部地震(M7.3)の震度分布



出典:内閣府(防災担当)資料

(注)内閣府は18タイプの地震動を想定。なお、関東大震災に匹敵するマグニチュード8クラスの規模の地震の発生は200～300年間隔と考えられているので、今世紀中には発生しないと見られている。

### 3. 感染症蔓延と事業継続

感染が続く弱毒性の新型インフルエンザA(H1N1)とは別に、トリ由来の強毒性の新型インフルエンザが蔓延すれば、政府想定では、最大で国民の25%が感染し、そのうちの2%が死亡するとされる。死亡率は高めに振れる可能性もあり、重要な官民の活動の業務継続・事業継続の備えが不可欠である。

感染症は人が密集する地域でより深刻な被害が懸念されるため、最大の人口密集地である東京・首都圏での蔓延対策は他地域にも増して急がれる。しかし、新型インフルエンザのような感染症への備えに首都機能の分散が有効かといえ、確実な保証にはならない。すなわち、分散先との間に人の行き来がある限り、東京・首都圏との同時感染を避けることが相当難しいからである。地理的に離れた代替拠点の効果は、地震などに比べて限定的なのである。

新型インフルエンザの事業継続対策では、組織全体に感染が広がらないようにするスプリット・チーム制(図表3)が有効とされるが、この場合の離れる距離は、人と人とが近接しない範囲を超えれば、それ以上遠くにしても交流が多い限りあまり変わらない。

### 図表3 スプリット・チーム制の種類

#### 1. 自宅勤務を使用するスプリットチーム

2チーム以上に別れ、自宅勤務と出勤とにチームを分ける。出勤チームに感染者が出た場合には、出勤と自宅勤務を交代する。

#### 2. 泊り込み勤務を使用するスプリットチーム

職場やその近隣での泊り込みにおいて、泊り込みチーム内での集団感染にも備えるため、通常の勤務体制(又は自宅待機)の別チームを設けて、適宜交代する。

#### 3. 相互に行き来のない場所で並行して業務をするスプリット・チーム

離れた場所で2チーム(以上)が並行して同様の業務を行う。双方は電話、メール等で十分に連絡調整を行うことは可だが、食堂やエレベータを含め、相互の接触は一切絶つ。

#### 4. 時差勤務路利用するスプリットチーム

2チーム以上に別れ、同じ職場で時差勤務を行う。接触感染を防ぐために交代時に時間の幅を取り、その間でしっかりと職場の消毒、掃除をする。チーム間の飛沫感染を効果的に防ぐことは可能。

出典:筆者作成資料

## 4. 大規模テロ・攻撃と事業継続

テロや戦争のような攻撃については、物理的・化学的・生物学的などの種類、被害の範囲や程度などが様々に考えられるため、首都機能の分散による対策を実施する費用対効果を一律に評価することは難しい。ただし、この場合も上記2で議論した「首都圏の大きさ」はまず認識しておくべきである。

米国政府の業務継続計画はCOOPと呼ばれ、詳細は秘匿されているが、平常時の10分の1程度の業務を秘密の代替場所で継続することが主旨となっている。大規模テロ等を強く意識していると考えられ、日本では同趣旨の業務継続計画の検討は未着手と筆者は認識しているが、今後、検討すべきものである。

このような業務継続では、機能分散先の場所が公表されてしまうとそこを同時に攻撃されることが懸念されるため、現在日本で行われている首都機能の分散先を公開で議論するやり方は、その意味ではあまり有効でない。もちろん、複数箇所への攻撃のすべてが成功するとは限らないので、首都機能を分散させる効果が全くないわけではないし、民間部門の事業継続での観点は別に評価すべきだが、分散先の秘匿の観点は無視できない。

## 5. まとめ

国の政治・経済が一極集中していない方が、災害その他の脅威に対する危機管理上は有利なのは当然である。しかし、現在の日本は、東京・首都圏に政治・経済機能が集中しているのが現実であり、その本格的な分散には多大なコストと時間がかかる。また、現状を前提にしたうえで、今年中の危機事象の発生にも備えて事業継続・業務継続の方法を考えなければならない。

BCPを推進する立場から言えば、東京都心の現拠点の代替拠点の確保は、どの組織・企業にも早急に検討を行っていただきたい。しかし、その代替拠点の場所を首都圏以外の地域とするか、あるいは首都圏の別の拠点とするかは、両方を候補として具体的に熟慮していくことが妥当と言えると考えられる。

問い合わせ先

国土交通省 国土計画局 首都機能移転企画課

Tel: 03-5253-8366 Fax: 03-5253-1573 E-mail: itenka@mlit.go.jp

## 関連キーワード解説

## 関連キーワード解説：低炭素社会・事業継続計画

- ▶ [低炭素社会](#)
- ▶ [事業継続計画](#)

## 低炭素社会 (Low Carbon Society)

## キーワード解説

石炭や石油などの燃料から発生する二酸化炭素などの温室効果ガスが増えることにより、世界中の気候に影響を与える地球温暖化を防止するため、二酸化炭素などの排出量を自然が吸収できる量以内にとどめる必要がある。

低炭素社会とは、気候に悪影響を及ぼさない水準で大気中温室効果ガス濃度を安定化させると同時に、生活の豊かさを実感できる社会(21世紀環境立国戦略(2007年閣議決定)より)をいう。環境省は、2008年に「低炭素社会づくりに向けて」をとりまとめ、(1)カーボン・ミニマム(二酸化炭素の排出量を最小化)の実現、(2)豊かさを実感できる簡素な暮らしの実現、(3)自然との共生の実現を目指す低炭素社会の基本理念を公表した。

## &lt;&lt;関連リンク&gt;&gt;

## 環境省ホームページ

- ▶ [21世紀環境立国戦略\(新しいウィンドウで表示\)](#)
- ▶ [中央環境審議会地球環境部における「低炭素社会づくりに向けて」のとりまとめについて\(新しいウィンドウで表示\)](#)
- ▶ [チーム・マイナス6% \(新しいウィンドウで表示\)](#)

## 内閣府ホームページ

- ▶ [「低炭素社会づくり行動計画」が策定されました。\(新しいウィンドウで表示\)](#)

## 事業継続計画 (BCP: Business Continuity Plan)

### キーワード解説

政府や企業において、自然災害、大火災、テロ攻撃などの予期せぬ緊急事態に遭遇した際に、特定の重要業務を中断させず、また中断した場合でも可能な限り早期に再開できるようにするために、事業が存続できなくなるリスクを事前に分析・想定し、継続に必要な最低限の業務や、復旧時間と対応策などを事前に定めた包括的な行動計画。

バックアップシステムの整備、バックアップオフィスの確保、安否確認の迅速化、要員の確保、生産設備の代替などの対策を実施する。

### <<関連リンク>>

内閣府ホームページ 防災情報のページ

- ▶ [国内の業務継続計画に関する情報](#) (新しいウィンドウで表示)
- ▶ [事業継続ガイドライン第一版 - わが国企業の減災と災害対応の向上のために -](#) (新しいウィンドウで表示)
- ▶ [海外の業務継続計画に関する情報](#) (新しいウィンドウで表示)
- ▶ [中央省庁等の業務継続計画に関するリンク集](#) (新しいウィンドウで表示)

特定非営利活動法人 事業継続推進機構ホームページ

- ▶ [企業を守る災害対策・事業継続のすすめ](#) (新しいウィンドウで表示)

### 問い合わせ先

国土交通省 国土計画局 首都機能移転企画課

Tel: 03-5253-8366 Fax: 03-5253-1573 E-mail: [itenka@milit.go.jp](mailto:itenka@milit.go.jp)

## 世界の国会議事堂

## 建設期間の長短～アメリカ合衆国と中華人民共和国～

- ▶ アメリカ合衆国(ワシントン)
- ▶ 中華人民共和国(北京)

## アメリカ合衆国(ワシントン)

現在も増築・改築が進む「キャピトル・ヒル」



(©Architect of the Capitol)

アメリカ合衆国国会議事堂は、1793年初代ワシントン大統領の時代に着工されました。その後、幾度かの火災、戦火に遭いながらも、改築・拡張を繰り返し、1863年には先端にブロンズの「自由の女神像」が置かれ、現在の白いドームの偉容を整えたのは1868年。着工以来実に4分の3世紀を経た後のことでした。

## 中華人民共和国(北京)

中華人民共和国の国会にあたる全国人民代表大会が開かれる「人民大会堂」の命名者は、中国建国の父・毛沢東です。碑文は鄧小平(トウ小平)が揮毫しています。着工は1958年11月、30,000人の労働者を動員し、翌年9月までのわずか10箇月で完成しました。

天安門広場から人民大会堂を望む



(©新華社)

問い合わせ先

国土交通省 国土計画局 首都機能移転企画課

Tel: 03-5253-8366 Fax: 03-5253-1573 E-mail: [itenka@mlit.go.jp](mailto:itenka@mlit.go.jp)

## 世界の首都機能移転

### 2010年完成目前のマレーシアの行政都市プトラジャヤ

▶ [2010年完成目前のマレーシアの行政都市プトラジャヤ](#)

▶ [関連リンク 世界の国会等の移転](#)

### 2010年完成目前のマレーシアの行政都市プトラジャヤ

マレーシアはマレー半島南部と、ボルネオ島北部の2州から成り、2,657万人の人口を有する多民族国家です。首都・クアラルンプールは、中心部の過密化が進み、交通渋滞が激化したことに加え、行政機関が市内に散在して効率性が悪いと、1993年、行政機関の多くを20km南方のプトラジャヤに移転することが決まりました。プトラジャヤの建設は1995年に始まり、2010年までに一部の省庁を除く全行政機関の移転が完了する予定で、現在も着々と工事が進んでいます。

隣接するサイバージャヤには多くのIT企業を誘致し、新情報都市としての発展が期待されています。そして、これらの都市群と近郊の国際空港を含む東西15km・南北50kmの回廊地帯に高度情報基盤都市地域をつくり上げる「マルチメディア・スーパーコリドー計画」が2020年の完成を目指して進行中です。

首相官邸(プトラジャヤ)



大通り沿いの政府省庁ビル群(プトラジャヤ)



一方、国会(二院制)は王宮と共にクアラルンプールに残ることになっています。1963年に竣工した3階建ての国会議事堂は、隣り合った17階建てのタワー(国会事務局など)とともに、日差しを調節するレース編みのような装飾に覆われています。

国会議事堂(クアラルンプール)



国会議事堂に隣接するタワー棟(クアラルンプール)



問い合わせ先

国土交通省 国土計画局 首都機能移転企画課

Tel: 03-5253-8366 Fax: 03-5253-1573 E-mail: [itenka@mlit.go.jp](mailto:itenka@mlit.go.jp)

## 各地域の情報

### 国会等の移転に関する各地域の主な動き

- ▶ 福島県
- ▶ 栃木県

### その他 Topics

- ▶ 奈良県(2010年平城遷都1300年祭他)
- ▶ 福島県

## 福島県

首都機能移転三地域連絡会議(栃木・福島地域、岐阜・愛知地域、三重・畿央地域)の代表者は、平成21年2月2日、衆議院及び参議院を訪問し、国会等の移転に関する政党間両院協議会の現在の状況や今後の開催見込み等に関する情報収集を実施しました。

## 栃木県

平成21年8月21日～28日の一週間、栃木県国会等移転促進県民会議は、県庁舎1階の県政企画展示コーナーにおいて、国会等移転の意義・必要性等をPRするため、パネルの展示やパンフレット等の配布を行い、国会等移転に関する情報提供を実施しました。

パネル・パンフレットの展示風景





## 奈良県(2010年平城遷都1300年祭他)

2010(平成22)年は、我が国の本格的な首都「平城京」が誕生してから1300年にあたります。これを記念し、平城京誕生の地である奈良県を中心に、平城遷都1300年祭を開催いたします。

本祭に先駆け本年4月には、東京新拠点である「奈良まほろば館」(<http://www.mahoroba-kan.jp/index.html>) (新しいウィンドウで表示)において、歌手の谷村新司氏が制作した公式テーマソング「ムジカ」が発表されたほか、平城宮跡での「平城遷都祭2009」や、県内各地での行催事などの250日前イベントが開催されました。開幕を3ヶ月後に控えた9月には、周遊パスポート等の販売や100日前セレモニーでのミニライブ・アトラクションなどのプレイベントを実施予定です。

詳細は、(社)平城遷都1300年記念事業協会ホームページ(<http://www.1300.jp>) (新しいウィンドウで表示)をご覧ください。また、観光、文化情報満載の奈良県ホームページ(<http://www.pref.nara.jp>) (新しいウィンドウで表示)も、ぜひご覧ください。



マスコットキャラクター「senとくん」

## 福島県

あぶくま高原道路の「蓬田PA～平田IC間」の約3.3kmが平成21年3月26日より供用開始となりました。8月4日には、「福島空港IC～石川母畑IC」間の供用が開始され、平成22年度には、東北自動車道の矢吹ICと磐越自動車道の小野ICを結ぶ総延長3.6kmについて、全線供用する予定です。なお、全線供用によって所要時間は現道を利用する場合の約半分に短縮されることから、生活圏の拡大が図られる等、生活の質の向上が期待されています。

## 福島空港IC～石川母畑IC間が開通しました！ あぶくま高原道路がますます便利に!!

去る、平成21年8月4日、『福島空港IC～石川母畑IC』間の3.5km区間が開通となり、全体延長35.9kmのうち開通した延長が29.0kmとなり、約81%を供用しました。

また、残り『石川母畑IC～蓬田PA』間の6.9kmについては、平成22年度の開通を目標に、改良工事が行われています。

工事期間中、地域の皆様並びに、主要地方道矢吹小野線を御利用される方々には御迷惑、御不便をお掛けいたしますが、工事に対する御理解と御協力をお願い致します。

IC=インターチェンジの略称  
PA=パーキングエリアの略称



# 開通直後(H21.8.4)の様子



開通後は  
たくさんの方々に



利用されて  
います!!



## 石川母畑IC～蓬田PA間の工事の進み具合

石川母畑IC間～蓬田PA間の進み具合 約47%  
(石川町母畑地内～平田村下蓬田地内)

※進み具合の数字は7月末現在です。



問い合わせ先

国土交通省 国土計画局 首都機能移転企画課

Tel: 03-5253-8366 Fax: 03-5253-1573 E-mail: itenka@mlit.go.jp