

巻頭言 ■ シルクロードを走る 東京造形大学造形学部デザイン学科教授 柏木 博 1
 人に優しい道路 ― 道路行政にひとこと ― 日本テレビ放送網(株)編成局アナウンス部 加藤 明美 3

特集／道路開発資金制度

道路開発資金制度について

道路局道路総務課道路資金企画室
 財団法人 道路開発振興センター

5

道路開発資金貸付対象事業の概要

道路局道路総務課道路資金企画室
 財団法人 道路開発振興センター

20

有料道路における障害者割引制度

道路局有料道路課

37

東海道ルネッサンス事業についてへ道路管理の実態報告

中部地方建設局道路部道路計画第二課長

池田 豊人

42

道路占用Q & A (第4回)

道路法第32条第4項、第5項関係

49

シリーズ／あの道この道

一一二〇〇年・時空の旅

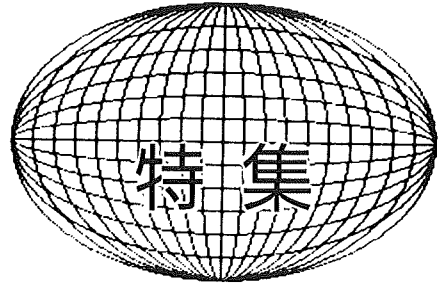
京都府土木建築部道路整備課長

浦田 博史

56

◆時・時・時… 62

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



道路開発資金制度

道路開発資金制度について

建設省道路局道路総務課道路資金企画室
財団法人 道路開発振興センター

はじめに

道路開発資金制度は、道路に関連する公共的な事業分野における民間活力の導入を推進するとともに、国民のニーズに対応した豊かな道路空間の創造と高度利用の促進を図るため、各種関連事業に対して、道路財源を原資とする国の貸付金と民間資金を活用し長期かつ低利の融資を行う政策金融制度である。道路整備特別会計の新しい貸付金制度として昭和六〇年度に創設されて以来、初年度約三四〇億円であった融資実績は、平成五年度は約九九〇億円と約三倍の伸びを示しており、平成五年度までの融資総額は六、〇五〇億円となっている。このように、本制度は、道路整備促進策の一環として着実にその役割を果たしてきたこと

ろであるが、やがて一〇年を迎えようとしているこの時期に、改めて関係各位の一層のご理解とご協力を賜り、さらなる発展を期すことといたしました。

一 制度の意義

二一世紀を迎えるにあたり、これからの道路整備を促進するためには、量的な充実はもとより、生活の豊かさを求める動きや高齢化・国際化の進展、情報処理や電気通信の分野における急激な技術革新の進展等、社会経済の新しい変化に適切に対応し、質的な向上を図っていくことが極めて重要である。

道路開発資金制度は、官民のパートナーシップによってこのような要請に応えていくこうとするも

のであり、国の貸付金と、原則として同額の民間資金を組み合わせて、道路に関連する公共の利益に資する事業に長期かつ低利の資金を融資しようとするものである。まさに、第11次道路整備五箇年計画において施策の展開の視点の一つとして掲げている『複合的施策の展開』—『道路は「社会空間である」』との認識から、道路利用者、地域生活者その他様々な関係者の協力と連携のもとに、作り方から使い方まで含めた複合的な取り組みを推進する—の主旨に沿ったものである。

道路の役割として今後一層重要となってくる道路の多様な空間機能の充実を図るうえにおいても、また、「ゆとり社会」を支える交通基盤を形成するための地域特性、交通特性に応じた総合的な交通機能の強化を図るうえにおいても、関連事業に

対し、この制度を積極的に活用していくことが必要である。

また、この制度の活用により、道路整備に係る国費の負担の軽減、有効利用が図られるとともに、民間の持つアイデア、ノウハウ、資金力等との実践的な交流を通じて新しいタイプの道づくり及びその推進手法の実現が模索されるといった効果も期待されることである。

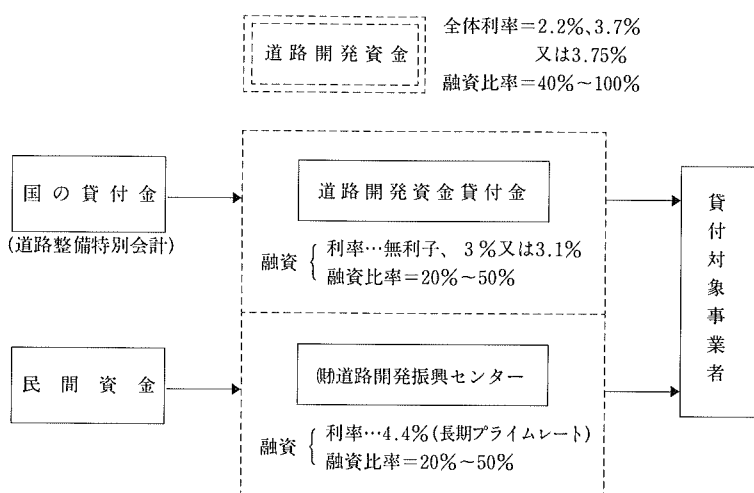


図 道路開発資金制度の基本的仕組み

一 制度の基本的な仕組み

前述のとおり、この制度は道路に関連する公共の利益に資する事業、例えば、うるおいとゆとりのある地域の道づくりを図るためにオーブンスペーすが確保された建築物等を建築する事業、あるいは、安全で円滑な道路利用を図るために駐車需要が高い都市内において駐車場や自転車駐車を整備する事業等について、民間事業者等に対し、長期かつ低利の融資を行うことである。この制度の基本的な仕組みは、図に示すとおりである。

この図からもわかるとおり、融資の原資は、国の貸付金である道路開発資金貸付金とそれと原則として同額の民間資金（道路開発振興センターの貸付金）から成り立っており、これら二つの資金は、それぞれ別々に貸付対象事業者に対し貸付けられることとなっている。

また、国の貸付金と民間資金とは、原則として一体として統一的に取扱われることとなっており、国の貸付金あるいは民間資金のいずれか一方のみを利用することは認められていない。従って、後述のとおり、貸付利率を除き、貸付限度額、償還期間、据置期間等の条件は、貸付対象事業ごとに同一であることが原則となっている。

なお、本制度については、「道路開発資金貸付要綱」（昭和六〇年九月二四日付、建設省道総発

第三三〇号建設省道路局長通達。）及び「道路開発資金貸付要綱の運用について」（昭和六〇年九月二四日付、建設省道総発第三三二号建設省道路局長通達。）によって貸付対象事業、貸付額及び貸付けの条件等が定められている（資料1・2参照）。

また、この制度を運用するための中核的組織として、(勸)道路開発振興センターが昭和六〇年七月に建設大臣の許可を受けて設立されているが、当センターは国の貸付金と一体となった民間長期資金の融資業務を行うとともに、本制度運営の窓口として、貸付希望案件についての各種相談・指導や申請書類の審査等並びに制度を一層有効活用するための新しい事業分野における経済社会の需要分析、調査等の業務を行っている。

三 貸付対象事業

道路開発資金は、国民のニーズや新たな社会的要請に対応した道路の総合的な機能開発と高度利用を支援する目的から、多様なプロジェクトに融資することとしており、制度創設当時八であった貸付対象事業は、その後、拡充が図られてきた結果、平成五年度末現在においては、次に掲げるように、一四を数えるまでに至っている（各事業の詳細は別項参照）。

(1) 東京湾横断道路建設事業

日本道路公団と締結した建設協定に基づき実施

する東京湾横断道路の建設事業へ貸付けを行う。

(2) 特定民間都市開発参加事業

民間都市開発推進機構が参加業務として行うオープンスペース、駐車場、自転車駐車場等の整備へ貸付けを行う。

(3) 沿道環境整備事業

市街地において新設又は改築される指定幹線道路や沿道整備道路において、これに接して行われる沿道環境の向上に資する建築物の建築へ貸付けを行う。

(4) ロードパーク整備事業

新設又は改築を行う幹線道路の環境施設帯と一体的に整備され、特に道路環境の保全に資する公園又は緑地の用地の先行取得事業へ貸付けを行う。

(5) オープンスペース等整備事業

駅前など歩行者交通の著しい道路における緑豊かな歩行者空間（オープンスペース）や積雪期における歩行者の通行の利便に資する空間（克雪歩行者空間）を生み出すセットバック型の建設物の建築又は路上駐停車の著しい道路における一時停車施設の整備等へ貸付けを行う。

(6) 道路空間高度利用事業

経済社会の高度化や情報化は、道路空間の多様で高度な利用を求めつつあることから、キャブ（ケーブルボックス）の整備に伴う建設負担金や高速道路等を利用した高度情報通信システム（情

報ハイウェイ）の建設等へ貸付けを行う。

(7) 路車間情報システム整備事業

既存道路網を有効に利用し、安全かつ円滑な道路交通の確保を図るために道路及び道路交通に関する情報を提供する路車間情報システムの整備へ貸付けを行う。

(8) 駐車場等整備事業

都市や自動車専用道路などにおける駐車需要の増大に対応して、計画的に整備する駐車場又はこれを付置する建築物の建築へ貸付けを行う。また、駐車場案内システムの整備へ貸付けを行う。

(9) 自転車駐車場（サイクルイン）整備事業

駅前や商店街などにおける自転車の駐車需要の増大に対応し、放置の解消に資する自転車駐車場又はこれを付置する建築物の建築へ貸付けを行う。

(10) 創造的道路関連施設整備（クリエイティブロード事業）事業

地域の特性に応じた個性的できめ細かい道づくりへのニーズが高まっているため、総合的な道路景観整備など創造的な道路関連施設整備への貸付けを行う。

(11) 高度道路技術関連事業

道路交通システムや道路の建設・維持などの分野でもハイテク化の要請が高まっており、その一層の促進を図るため公共性の高いこれらの研究開発へ貸付けを行う。

(12) 特定大規模道路用地等取得事業

道路の整備事業もしくは土地区画整理事業等と併せて用地を取得する必要がある高速自動車国道等の用地の先行取得又は国等において整備を行う幹線道路の用地の代替地の取得等へ貸付けを行う。

(13) 地域開発整備事業

地域の振興整備に資する開発事業が実施される地域と主要な道路とを連絡する道路の新設・改築又は周辺地域の一体的な振興整備に資するインターチェンジ、サービスエリア、駐車場の整備へ貸付けを行う。

(14) 街づくり促進道路整備用地取得事業

面的整備事業による幹線道路の整備と良好な街づくりを促進するため、土地区画整理事業又は市街地再開発事業として行われる道路の整備のための用地の先行取得へ貸付けを行う。

なお、この貸付対象事業については、平成六年度においても拡充が図られ新たに立体横断施設と沿道建築物の接続部整備事業等が対象とされることとなっている（資料3参照）。

四 貸付けの条件等

道路開発資金の貸付け条件は、表1(次ページ)のとおり、貸付対象事業によって区々となっているが、概略は次のとおりである。

① 貸付限度

対象事業費の四〇%、六〇%、八〇%又は一〇〇%

② 償還期間(うち据置期間)

七(三)年、一〇(三)年、一五(三)年又は二〇(五)年(東京湾横断道路建設事業については、四〇(三五)年)

③ 貸付利率

二・二%、三・七%又は三・七五%(平成六年五月一〇日現在)。ここでいう貸付利率は国の貸付金の利率(無利子、三・〇%又は三・一%)と民間資金の利率(長期プライムレート)との単純平均による合成利率のことであり、融資時点の貸付利率は最終期限まで固定される。なお、国の貸付金の利率については、現在三・一%が適用されているものについてのみ財投金利の変動等を踏まえ変動することとなっている。その推移については、表2に示す。

五 平成五年度までの融資実績及び平成六年度融資枠

(1) 平成五年度までの融資実績

道路開発資金の融資実績を貸付対象事業別に示したのが、表3・4・5である。

総額では、約六、〇五〇億円と六、〇〇〇億円を越すまでに至っており、このうち特定大規模道路用地等取得事業、東京湾横断道路建設事業及び駐車場等整備事業がそれぞれ二〇%をやや上回って、これら三事業で四、〇五〇億円と七〇%近いシェアとなっている。

また、平成五年度単年度でみれば、全体約九九〇億円のうち、東京湾横断道路建設事業が四八七億円と約五割を占め、次いで駐車場等整備事業が二〇〇億円強と二〇%、道路空間高度利用事業が一〇〇億円強と約一〇%を占め、これら三業種で八割を占めている。

なお、融資後は、貸付条件に従い、一定の償還期間内において計画的に償還(元金均等返済)を行う。先行取得用地の処分等特別な場合においては、順次繰上償還をしていくこととなっている。

償還後の融資残高を示したのが表6であり、現在の残高は四、五四〇億円となっている。融資実績の六、〇五〇億円に対し一、五〇〇億円強の償還がなされたこととなるが、このうち特に大きい

表2 金利比較推移表(85年~94年)

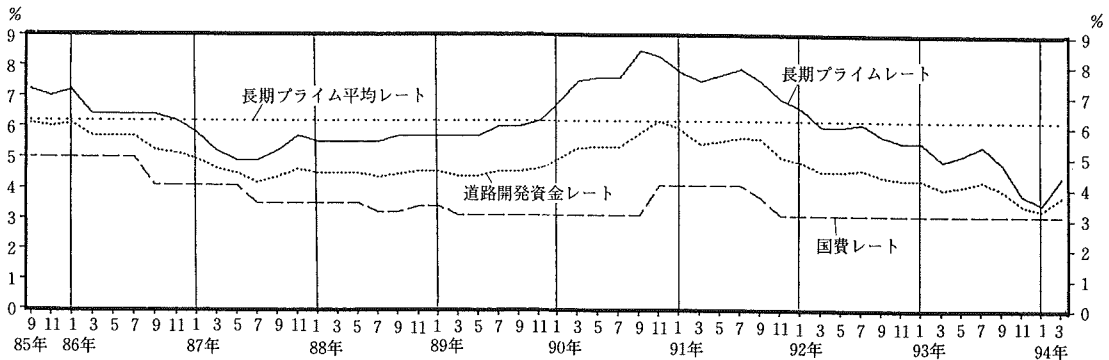


表1 貸付対象事業及び融資条件

(平成6年5月10日現在)

対 象 事 業	合 成 利 率 (年)	貸 付 期 間 (据置期間)	貸 付 限 度	対 象 事 業	合 成 利 率 (年)	貸 付 期 間 (据置期間)	貸 付 限 度		
1. 東京湾横断道路建設事業	2.20%	40年以内 (35年)	建設工事に要する費用の40%以内	8. 駐車場等整備事業	3.75%	20年以内 (5年)	建設費の80%以内		
2. 特定民間都市開発参加事業	2.20%	20年以内 (5年)	道路局長が別に定める率の2倍以内	(1) 都市計画駐車場	3.75%	20年以内 (5年)	建設費の80%以内		
3. 沿道環境整備事業	3.75%	15年以内 (3年)	建築費及び敷地整備費の80%以内(相当の住宅部分を有する建築物は40%以内)	(2) 都市計画駐車場に準ずる駐車場	3.75%	10年以内 (3年)	建設費の80%以内		
				(3) 駐車場又は休憩所	3.75%	10年以内 (3年)	建設費の80%以内		
(1) 沿道整備道路関連建築物	3.75%	15年以内 (3年)	建築費及び敷地整備費の80%以内(相当の住宅部分を有する建築物は40%以内)	(4) 大規模駐車場	3.75%	10年以内 (3年)	建設費の80%以内		
				(5) 駐車場案内システム	3.70%	10年以内 (3年)	関連施設の整備費の80%以内		
(2) 新設道路等関連建築物	3.75%	15年以内 (3年)	建築費及び敷地整備費の80%以内(相当の住宅部分を有する建築物は40%以内)	9. 自転車駐車場(サイクルイン)整備事業	3.70%	15年以内 (3年)	建設費の80%以内		
4. ロードパーク事業	3.70%	20年以内 (5年)	用地取得費の100%以内	10. 創造的道路関連施設整備(クリエイティブロード)事業	3.70% 又は 3.75%	10年以内 (3年)	貸付対象事業費の80%以内		
				5. オープンスペース等整備事業	3.0% (国費のみ)	10年以内 (3年)	直接経費の80%以内		
(1) オープンスペース	3.70%	15年以内 (3年)	建設費の80%以内						
(2) 一時停車施設	3.70%	15年以内 (3年)	敷地整備費及び一時停車施設整備費の100%以内						
5. オープンスペース等整備事業	3.70%	15年以内 (3年)	敷地整備費及び一時停車施設整備費の100%以内	11. 高度道路技術開発事業	3.0%	10年以内 (3年)	直接経費の80%以内		
				(3) 克雪歩行者空間	3.70%	15年以内 (3年)	建築費及び敷地整備費の80%以内		
				12. 特定大規模道路用地等取得事業	3.70%	7年以内 (3年)	用地取得費の100%以内		
(1) 共同溝	3.75%	20年以内 (5年)	建設負担金の40%以内						
6. 道路空間高度利用事業	3.75%	20年以内 (5年)	建設負担金の40%以内	(2) 道路事業用代替地取得	3.70%	7年以内 (3年)	代替地取得費の100%以内		
				(2) 共同溝監視システム	3.70%	10年以内 (3年)	関連施設整備費の80%以内		
				(3) ケーブルボックス	3.75%	20年以内 (5年)	建設負担金及び関連施設整備費の60%以内		
				(4) 支障物件移設	3.70%	15年以内 (3年)	移設費の80%以内		
				(5) 情報ハイウェイ	3.70%	20年以内 (5年)	費用負担額の80%以内		
7. 路車間情報システム整備事業	3.70%	10年以内 (3年)	整備費の80%以内	13. 地域開発整備事業	3.70%	20年以内 (5年)	道路管理者の承認に係る事業費の100%以内		
				(1) 開発関連道路			3.70%	20年以内 (5年)	道路管理者の承認に係る事業費の100%以内
				(2) インターチェンジ・サービスエリア等			3.70%	20年以内 (5年)	道路管理者の承認に係る事業費の100%以内
8. 駐車場等整備事業	3.75%	20年以内 (5年)	建設費の80%以内	(3) 駐車場	3.70%	20年以内 (5年)	道路管理者の承認に係る事業費の100%以内		
				14. 街づくり促進道路整備用地取得事業	3.70%	10年以内 (5年)	用地取得費の90%以内		

(注) 1. 合成利率とは、国の道路整備特別会計からの貸付金(道路開発資金貸付金)と民間資金の利率を合成した道路開発資金全体の利率です。なお、利率は、貸し出し時点での長期プライムレート等に従って変動します。
 2. 貸付限度は、毎年度の予算によって決定されます。
 3. 担保は、原則として金融機関の保証とします。また、民間資金分については、所定の資金手数料をお支払いいただきます。

表3 道路開発資金融資実績推移

(単位：百万円)

貸付対象事業	昭和60年度		昭和61年度		昭和62年度		昭和63年度		平成元年度		平成2年度		平成3年度		平成4年度		平成5年度		合計		
	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	
東京湾横断道路建設事業					1	4,156														7	134,480
特定民間都市開発参加事業							1	526	3	1,000	5	3,000	7	3,000	7	2,616	2	48,700	23	10,142	
沿道環境整備事業	1	10	4	350	5	373	13	978	4	609	4	604	5	800	2	600	2	500	40	4,824	
ロードサービス事業											1	400	1	400	2	4,552	2	3,600	6	8,952	
オーブンスペース等整備事業					6	1,675	10	5,060	14	9,198	15	5,110	13	5,110	13	4,000	12	3,180	83	33,333	
道路空間高度利用事業	4	6,908	4	6,614	5	3,546	7	6,084	6	3,247	7	4,400	7	4,400	7	8,420	6	10,382	53	54,001	
路車間情報システム整備事業													1	120	1	120			5	1,140	
駐車場等整備事業	2	1,090	8	4,951	31	12,616	46	13,402	62	19,927	68	19,200	72	20,186	62	22,000	64	20,170	415	133,542	
自転車駐車場整備事業			7	1,006	8	1,177	9	1,863	12	2,120	12	1,030	13	1,200	11	1,152	7	788	79	10,336	
創造的道路関連施設整備事業					1	8			1	390										2	398
高度道路技術開発事業	6	72	8	196	3	54	1	100	2	17	5	85	2	15	1	20	3	35	31	594	
特定大規模道路用地等取得事業	1	25,418	6	26,296	5	7,850	8	11,237	12	14,000	8	16,652	8	15,330	5	12,400	4	7,830	57	137,013	
地域開発整備事業																				18	5,039
街づくり促進道路整備用地取得事業																		4	2,000	4	2,000
その他の事業			6	19,011	7	29,775	2	20,300												15	69,086
合計	14	33,498	43	58,424	72	61,230	98	59,900	120	60,983	129	68,915	133	74,985	117	87,980	112	98,965	838	604,880	

のが特定大規模道路道路用地等取得事業について、平成六年度の国の道路開発資金貸付金の当初予算は、平成五年度当初予算と同額の四八五億円(五年年度補正後は、四九五億円)であり、従って、道路開発資金の融資枠は表7のとおり、これと一

(2) 平成六年度融資枠

体となって貸付けられる同額の民間資金を加えた九七〇億円(正確には、貸付対象事業のうち高度道路技術開発事業は国費のみの貸付けであるので、四八五億円からその分を除いた額を四八五億円に

加えた額)となる。

算は、平成五年度当初予算と同額の四八五億円(五年年度補正後は、四九五億円)であり、従って、道路開発資金の融資枠は表7のとおり、これと一

加えた額)となる。

表 5 平成 5 年度融資実績

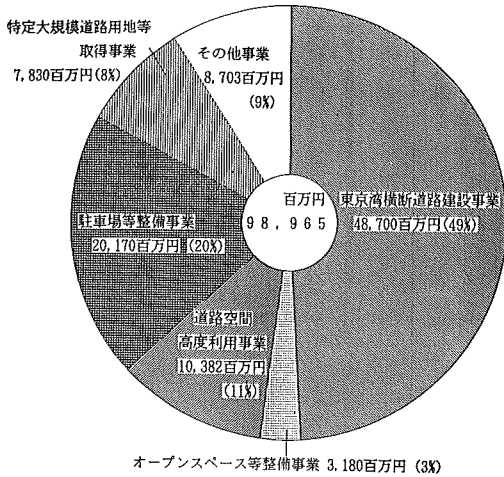


表 4 融資実績 (昭和60年度～平成 5 年度)

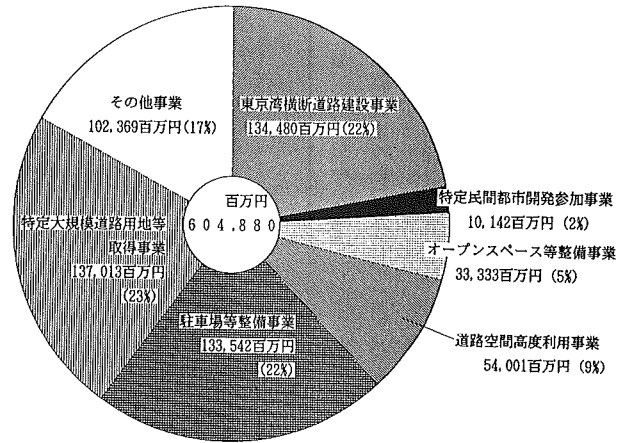
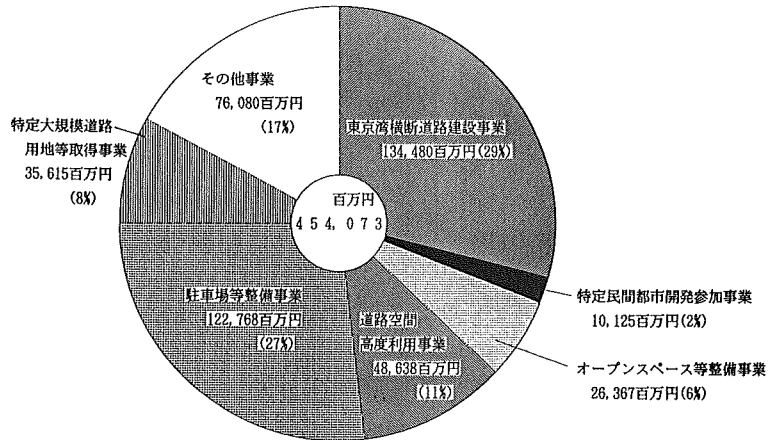


表 6 融資残高状況 (平成 5 年度末)



六 貸付手続の概要

道路開発資金の貸付けに関する相談から予備審査、融資の申込み、貸付審査、資金の交付までの一連の流れの概要は、表 B に表すとおりである。窓口は、道路開発振興センター^(注)が担当してい

表 7 道路開発資金の融資枠

(単位：金額億円、進捗率：%)

区分	第11次5計 a	平成5年度 b	平成6年度 c	倍率 c/b	5計画進捗率 b+c/a
東京湾横断道路	3,000	487	488	1.00	32.5
その他	3,200	503	482	0.96	30.8
計	6,200	990	970	0.98	31.6

(注)平成 5 年度は、予算補正後を示す。

る。借受希望者は、当センターに対しある程度の図面等ができた段階で事前に相談し、事業が一定の条件を満たしていれば、同センターより申請書類の送付を受け、借入申込へと順次手続を進めていくこととなる。

(注)財団法人道路開発振興センター

〒100-0211 東京都千代田区平河町二一六-1-1

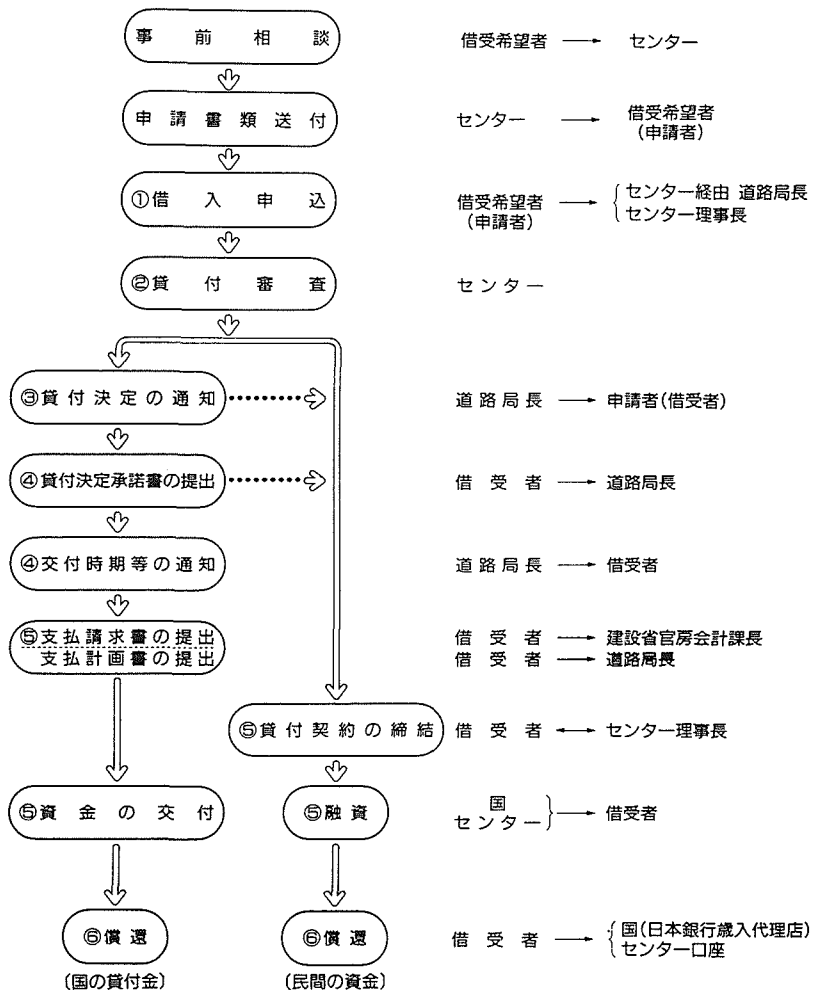
(ランディック平河町ビル)

TEL: 03-3288-5001

FAX: 03-3288-5005

表 8 貸付手続きの概要

(1) 相談から償還までの手続きの流れ



(2) 手続きのあらまし

(番号は、左の「相談から償還までの手続きの流れ」に同じ。)

- ① 借入申し込み
所定の申請書により申込む。なお、この際には、金融機関の保証を示す書類の添付が必要である。又、申込みの窓口は、国の貸付金、民間の資金とともにセンターとなる。
- ② 貸付審査
申請者の事業計画ならびに信用状態を審査する。
- ③ 貸付決定の通知
審査終了後、貸付金の貸付けを行うことが決定した申請者（以下「借受者」という。）に対しては、貸付決定通知書が国から送付される。
- ④ 貸付決定承諾書の提出
貸付決定通知書を受け取った後に、貸付決定承諾書を国に提出すれば、国の貸付金の交付時期及び交付限度額が国から通知される。なお、資金の交付時期は、毎年度6月、9月、12月及び翌年3月の年4回を原則とする。
- ⑤ 資金の交付及び融資
国の貸付金は、借受者が支払請求書及び支払計画書を提出することにより、借受者の預金口座に振込により資金が交付される。民間の資金は、借受者とセンターとの間で貸付規約を締結することにより、国の貸付金と同一時期に、同一口座に振込により融資される。
なお、民間の資金については、融資の際に、センターが定めた貸付手数料を支払う必要がある。
- ⑥ 償還
国の貸付金分は、日本銀行蔵入代理店に、民間の資金分は、センターが指定する金融機関の口座に振り込むことにより行う。
償還方法は、元金均等半年賦償還の方法による（毎年度9月20日及び3月20日。特定大規模道路用地等取得事業等の場合は元金均等年賦償還（毎年度5月31日））。

資料1
○道路開発資金貸付要綱について(抜粋)

新たな技術革新の進展、高齢化、高度情報化等時代の転機ともいえるべき大きな潮流の変化を迎えている今日、経済社会活動と密着した最も基本的な社会資本である道路に期待される役割は、極めて多様であり、かつ、大である。これに応えるためには、道路区域だけでなく沿道へ、路面だけでなく道路空間へ、人・車の交通のみならず情報の流れへと、総合的な視野から道路整備を進めていくことが重要である。

道路開発資金制度にあっては、このような現状認識のもとに、今後とも道路をとりまくニーズの確な把握に努めつつ、制度の積極的な活用を図っていきたくと考えている。関係各位の一層のご理解とご支援をお願いするものである。

昭和六十年九月二十四日 建設省道総発第三百三十号
建設省道路局長から各地方建設局長、土木研究所長、北海道開発局長、沖縄総合事務局長、各都道府県知事、各指定市の長、日本道路公団総裁、首都高速道路公団理事長、阪神高速道路公団理事長、本州四国連絡橋公団総裁、財団法人道路開発振興センター理事長あて
最終改正 平成六年三月二日建設省道総発六十六号

昭和六十年年度道路整備特別会計歳出予算において、道路開発資金貸付金(国費二百億円)が新規に計上されたところであるが、道路開発資金は、この貸付金に長期民間資金を加え、これらを一体的に運用し、長期かつ低利の融資を行うことにより、道路に関する公共の利益に資する事業への民間活力の活用等を推進し、道路の機能開発と高度利用の促進に寄与しようとするものである。

標記について、道路開発資金の適正かつ円滑な運用を図るため、今般別添のとおり定めたので通知する。
なお、貴管下市町村長等にも周知徹底されたい。

道路開発資金貸付要綱

第一章 総則

第一節 目的

第一条 この要綱は、道路に関する公共の利益に資する事業への民間活力等の導入を促進するため、道路開発資金貸付金及びこれと一体的に運用する民間資金(以下「道路開発資金」という。)の貸付けに係る規程を定め、もって道路の機能開発と高度利用の促進に寄与することを目的とする。

(通則)

第二条 道路開発資金貸付金(以下「貸付金」という。)の貸付けに関しては、国の債権の管理等に関する法律(昭和三十一年法律第百十四号)、国の債権の管理等に関する法律施行令(昭和三十一年政令三百三十七号)、債権管理事務取扱規則(昭和三十一年大蔵省令第八十六号)、建設省所管債権管理事務取扱規程(昭和三十五年建設省訓令第二号)その他の法令

に定めるもののほか、この要綱によるものとする。

(貸付対象事業)

第三条 貸付金の貸付けは、次に掲げる事業のうち、道路局長が別に定める条件に該当するもの(以下「貸付対象事業」という。)について行う。

一 東京湾横断道路建設事業

東京湾横断道路の建設に関する特別措置法(昭和六十一年法律第四十五号)の規定により建設する東京湾横断道路の建設事業

二 特定民間都市開発参加事業

民間都市開発の推進に関する特別措置法(昭和六十二年法律第六十二号)第三条第一項の規定により建設大臣が指定した民間都市開発推進機構が同法第四条第一項第一号の規定により参加して行う事業であつて、第三号、第五号又は第八号から第十号までのいずれかに該当するもの

三 沿道環境整備事業

イ 幹線道路の沿道の整備に関する法律(昭和五十五年法律第三十四号)第二条第二号に規定する沿道整備道路に接する敷地において行う建築物の建築事業
ロ 都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第七条第一項に規定する市街化区域内の主要な道路で道路環境等の整備を図る必要があると認められる道路について、区間を定めて、道路局長が指定する四車線以上又はこれに準ずる道路(以下この号において「指定道路」という。)において、当該指定道路の新設若しくは改築又は当該指定道路内の自動車専用道路の新設と併せて、これに接する敷地において行う建築物の建築事業

四 ロードパーク事業

新設又は改築を行う幹線道路の環境施設帯と一体的に整備され、特に道路環境の保全に資する公園又は緑地に係る用地の先行取得事業

五 オープンスペース整備事業

イ 第三号に規定する道路又は都市内の主要な道路で著しく歩行者交通量の多い道路のうち、歩行者の通行等歩行者の利便に資する公開空地の整備の必要性が高いと認められる道路に接する敷地において行う公開空地の整備事業及び建築物の建築事業

路上駐停車が著しい道路のうち、安全かつ円滑な道路交通の確保のため一時停車施設の整備の必要性が高いと認められる道路に接する敷地において、一時停車施設の整備と併せて行う歩行者の通行空間の確保に資する公開空地の整備事業

ハ 克雪歩行者空間整備事業

積雪地域にあって歩行者交通量の多い道路のうち、積雪期における歩行者の通行空間の確保の必要性が高いと認められる道路に接する敷地において、一定の整備計画に基づいて行う歩行者の通行空間の確保に資する建築物の建築事業

六 道路空間高度利用事業

イ 共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和三十八年法律第八十一号）第九条に規定する占用予定者となることにより道路の構造の保全と円滑な道路交通の確保に資する事業

ロ 共同溝の監視システムを整備することにより、道路構造の保全と共同溝の安全に資する事業

ハ ケーブルボックスの占用の予定者等となることにより電線類の地中化を推進し、道路空間の有効利用等に資する事業

ニ 道路法（昭和二十七年法律第八十号）による占用の許可を受けた工作物又は物件の移設を行うことにより、前イ及びハに定める事業の円滑な推進に資する事業

ホ 高速自動車等を利用し、道路管理用の通信システムと一体的に建設・管理を行う高度情報通信システムの整備事業

七 路車間情報システム整備事業
道路及び道路交通に関する情報を提供することにより、既存道路網の有効利用及び安全かつ円滑な道路交通の確保に資する路車間情報システムの整備事業

八 駐車場等整備事業

イ 都市計画法第四条第六項に規定する都市計画施設である駐車場及びこれに準ずるもの又はこれを付置する建築物の整備事業

ロ 休憩施設としての駐車場又は休憩所の整備事業

ハ 都市内における安全かつ円滑な道路交通の確保を図るため、一定の整備計画に基づいて実施する駐車場の位置、

利用状況等の案内を行う道路情報システムの整備事業

九 自転車駐車場（サイクルイン）整備事業

放置自転車の解消等道路の効用を保持し、安全かつ円滑な道路交通を確保する必要性が高い地域において行う自転車駐車場又はこれを付置する建築物の建築事業

十 創設的道路関連施設整備（クリエイティブロード）事業

道路の付加価値の向上に資する地域の特性を活かした創設的事業であって、地方公共団体等が策定する整備計画に基づいて実施する事業

十一 高度道路技術開発事業

道路の建設、維持管理又は道路交通情報システムに係る高度技術の研究開発事業

十二 特定大規模道路用地等取得事業

イ 事業実施中の道路の整備事業又は土地区画整理事業等と併せて用地を取得する必要がある高速自動車国道等で、近い将来事業主体が確定するものに係る用地の先行取得事業

ロ 国等において整備を行う幹線道路の用地の代替地の取得等を行う事業

十三 地域開発整備事業

イ 地域の振興整備に資する開発事業が実施される地域と主要な道路とを連絡する道路であって、地域の道路交通の円滑化に資するものの新設又は改築事業

ロ インターチェンジ、サービスエリア等と周辺地域を一体的に整備する事業で計画的な地域の振興整備を促進するもののうち、インターチェンジ、サービスエリア等の整備事業又はサービスエリア等と直接出入り可能な駐車場の整備事業

十四 街づくり促進道路整備用地取得事業

土地区画整理事業又は市街地再開発事業として行われる道路の整備のための用地の先行取得事業

十五 その他の事業

前十四号に掲げるもののほか、道路に関する公共の利益に資する事業

（貸付額）

第四条 貸付金の額は、前条に規定する貸付対象事業に要する費用の額に道路局長が十分の四を限度として事業ごとに定め

る率を乗じて得た額を限度とする。ただし、道路局長が特に必要があると認める場合においては、その率を引上げることができる。

第二章 貸付決定手続

（貸付申請手続）

第五条 貸付金の貸付けを受けようとする者（以下「申請者」という。）は、道路開発資金貸付金貸付申請書（別記様式第一号）に次に掲げる書類（申請者が地方公共団体又は道路局長が別に定める者にあつては、第二号に掲げる書類を除く。）を添付して道路局長に提出しなければならない。

一 事業計画書（別記様式第二号）

二 資金計画書（別記様式第三号）

三 道路局長が適当と認める担保に関する書面

第六条 道路局長（支出負担行為担当官）は、貸付金の貸付けを行うことを決定した申請者（以下「借受決定者」という。）に対しては、道路開発資金貸付金貸付決定通知書（別記様式第四号）を送付し、貸付けを行わないことを決定した申請者に対しては、その旨を通知するものとする。

2 借受決定者は、前項の道路開発資金貸付金貸付決定通知書（以下「貸付決定通知書」という。）を受理したときは、道路局長（支出負担行為担当官）が指定する期日までに道路開発資金貸付金貸付決定承諾書（別記様式第五号）を道路局長に提出しなければならない。ただし、地方公共団体又は地方道路公社等地方公共団体が財産を提供して設立した団体については、提出をもとめないことができる。

（支払請求の手続）

第七条 道路局長（支出負担行為担当官）は、第五条の道路開発資金貸付金貸付申請書記載の貸付金受入予定時期及び受入予定額等を勘案して貸付金の交付時期及び交付限度額について決定したときは、借受決定者に道路開発資金貸付金交付時期等通知書（別記様式第六号）により通知するものとする。

2 借受決定者は、前項の道路開発資金貸付金交付時期等通知書に基づいて、道路局長（支出負担行為担当官）が指定する期日までに道路開発資金貸付金支払請求書（別記様式第七号）を支出官建設大臣官房会計課長に提出するとともに支払計画

書(別記様式第八号)を道路局長に提出しなければならない。
(担保の提供等)

第八条 借受決定者(地方公共団体及び第五条の規定により道路局長が別に定める者を除く。)は、前条第二項に規定する道路開発資金貸付金支払請求書を提出するときは、第五条第三号に規定する担保に関する書面の内容に基づき担保を特定第三人蔵入徴収官道路局道路総務課長(以下「道路総務課長」という。)に提出しなければならない。この場合において提供する担保は、当該支払請求額以上の担保の価値を有していないなければならない。

2 借受決定者は、担保の価値が減少した場合等においては、道路総務課長の請求に応じ、増担保の提供その他担保の変更をしなければならない。

3 担保の価値については、道路局長が別に定める。

第九条 貸付金の交付は、第七条第二項の道路開発資金貸付金支払請求書の提出があった後、支払計画、事業の進捗状況等を勘案して行う。この場合において、借受決定者は、貸付金の交付を受ける際、道路局長に借付証書(別記様式第九号)を提出しなければならない。

第三章 貸付けの条件等

(利率、償還期間及び据置期間)

第十条 貸付金の利率は、第三条第一号の事業(東京湾横断道路建設事業)及び第二号の事業(特定民間都市開発参加事業)については無利子とし、それ以外の事業については、年三パーセント又は三・一パーセントのいずれかのうちから、道路局長が事業ごとに定める率とする。

2 償還期間(据置期間を含む。)は、第三条第一号の事業(東京湾横断道路建設事業)については四十年以内とし、それ以外の事業については五年から二十年の範囲内において、道路局長が事業ごとに定める期間とする。

3 据置期間は、第三条第一号の事業(東京湾横断道路建設事業)については三十五年以内とし、それ以外の事業については三年から五年の範囲内において、道路局長が事業ごとに定める期間とする。

(償還方法等)

第十一条 貸付金の償還方法は、均等半年賦償還の方法によるものとし、償還期日は毎年度九月二十日及び三月二十日とする。この場合において、半年ごとの償還額に千円未満の端数を生じたときは、その端数は合計して第一回の償還期日に償還するものとする。

2 前条第一項により利息を付する貸付金の利息は、貸付金の未償還残高に対し貸付金の償還期日に支払うものとする。ただし、据置期間中においては、当該期間中の利息を貸付金の償還期日に準じて、半年ごとに支払うものとする。

3 第一項の償還期日が銀行休業日に当たる場合は、直後の営業日を償還期日とする。ただし、前項による利息の計算には適用しない。

4 道路局長が必要があると認める場合においては、第一項及び第二項の規定にかかわらず別に償還方法を定めることができる。

(貸付条件違反等の場合における繰上償還)

第十二条 借受決定者は、道路局長が第二十条、第二十一条第二項、第二十四条第三項若しくは第二十五条に規定する指示において、又は次の各号の一に掲げる場合において、貸付金の全部又は一部の繰上償還を請求したときは、これに応じなければならない。

一 正当な理由なく道路開発資金の償還及び利息の支払を怠った場合

二 担保についての差押又は競売手続の開始があった場合

三 第八条第一項若しくは第二項又は第十七条から第二十六条までの規定に違反した場合

四 前各号に掲げる場合を除くほか、誠実に事業を遂行しない場合

2 借受決定者が次の各号の一に掲げる場合に該当することとなったときは、貸付金に関する一切の債務について期限の利益を失い、直ちに繰上償還しなければならない。

一 強制執行を受けた場合

二 租税その他の公課について滞納処分を受けた場合

三 支払いの停止があった場合

四 手形交換所の取引停止処分を受けた場合

五 破産、和議開始、会社更生手続開始、会社整理開始若し

くは特別清算開始の申立てがあった場合

六 解散した場合

七 借受決定者について相続の開始があった場合において、相続人が限定承認をした場合

八 第五号から第七号までに掲げる場合のほか、借受決定者の総財産についての清算が開始された場合

3 道路局長は、第一項の場合には、借受決定者に対し道路開発資金貸付金繰上償還請求書(別記様式第十号)を送付するものとする。

(申請による繰上償還)

第十三条 借受決定者は、いつでも貸付金の全部又は一部を繰上償還することができる。

2 借受決定者は、前項の場合には、当該繰上償還予定日の四十日前までに道路開発資金貸付金繰上償還申請書(別記様式第十一号)を道路局長に提出するものとし、道路局長は、当該借受決定者に対し道路開発資金貸付金繰上償還通知書(別記様式第十二号)を送付するものとする。

(特別の繰上償還)

第十四条 第三条第四号に規定するロードパーク事業、同条第十二号に規定する特定大規模道路用地等取得事業若しくは同条第十四号に規定する街づくり促進道路整備用地取得事業又はこれに準ずる事業に係る特別の繰上償還については、道路局長が別に定めるところによるものとする。

(延滞金等)

第十五条 借受決定者は、貸付金の償還又は利息の支払を怠ったときは、当該償還又は支払いすべき期日の翌日から支払日までの日数に応じ、当該償還又は支払いすべき金額につき年一〇・七五パーセントの割合で計算した金額の延滞金を国に納付しなければならない。

2 借受決定者は、第十二条第一項第三号若しくは第四号の規定により、貸付金の繰上償還を行う場合においては、当該償還すべき貸付金に相当する額を償還するほか、貸付けの日の翌日から支払日までの日数に応じ、当該貸付金の総額(借受決定者が、その一部を償還した場合における当該償還の日の翌日以後の期間については、その額から既に償還した額を控除した額)に対し、国の債権の管理等に関する法律施行令第三十七条の規定により計算した金額を国に納付しなければならない。

らない。

(貸付決定の取消し等)

第十六条 道路局長は、借受決定者が第六条第二項、第八条第一項若しくは第二項に違反し、又は第十二条第一項若しくは第二項に掲げる場合に該当することとなつたときは、第六条の規定による貸付決定の全部若しくは一部を取り消し、又は第九条の規定による貸付金の全部若しくは一部の交付を停止をすることができる。

(特別会計等の設置)

第十七条 借受決定者は、貸付対象事業に関する経理を明確にするため、特別な会計又は勘定等を設けて経理しなければならぬ。

(貸付金の目的外使用の禁止)

第十八条 借受決定者は、道路開発資金を貸付けの目的以外の目的に使用してはならない。

(事業計画等の変更)

第十九条 借受決定者は、第五条各号に掲げる書類の内容又は第八条第一項若しくは第二項に規定する担保を変更する場合には、あらかじめ道路局長の承認を受けなければならない。ただし、道路局長が別に定める軽易な変更については、この限りではない。

(事業の中止又は廃止)

第二十条 借受決定者は、貸付金に係る貸付対象事業を中止し、又は廃止しようとする場合には、道路局長の承認を受けなければならない。この場合において、道路局長が必要な指示をしたときは、借受決定者は、これに従わなければならない。

(事業遂行の義務)

第二十一条 借受決定者は、貸付金の貸付けを受けた日の属する年度内に貸付決定通知書において定めるところにより事業を完了しなければならない。

2 借受決定者は、貸付決定通知書において定めるところにより事業を完了することができない場合又は困難となつた場合には、直ちに道路局長に報告して、その指示を受けなければならない。

(財産の使用等)

第二十二条 借受決定者は、貸付金によって取得し、又は効用を増加した財産を貸付けの目的以外の目的に使用し、処分し、

又は道路開発資金に関する担保以外の担保に供してはならない。ただし、貸付対象事業の遂行に支障を及ぼさない限度において使用し、処分し、又は担保に供する場合において、あらかじめ道路局長の承認を受けたときは、この限りではない。

(届出の義務)

第二十三条 借受決定者は、貸付金の償還が完了するまでの間、次の各号の一に掲げる場合は速やかに道路局長にその旨を届け出なければならない。

一 貸付対象事業について、火災その他重大な事故を生じた場合

二 借受決定者について、住所、名称若しくは代表者の変更又は定款その他重要な事項に変更を生じた場合

三 第八条に規定する担保について、住所、名称若しくは営業その他重要な事項に変更を生じた場合又は滅失し、若しくはその価値が著しく減少した場合

四 借受決定者について、第十二条第一項第二号又は第二項の各号の一に掲げる事由が生じた場合

(報告書の提出)

第二十四条 借受決定者は、貸付金の償還が完了するまでの間、道路局長の指示するところにより、利用状況報告書を道路局長に提出しなければならない。

2 借受決定者は、貸付対象事業が完了した場合又は事業の廃止の承認を受けた場合においては、完了の日又は事業の廃止の承認を受けた日から一月以内に事業実績報告書(別記様式第十三号)を道路局長に提出しなければならない。

3 道路局長において、貸付対象事業の実績又は状況が貸付けの目的又は事業計画書に適合していないと認めて必要な指示をした場合には、借受決定者は、その指示に従わなければならない。

(検査等)

第二十五条 道路局長において、貸付対象事業の適正な執行の確保又は債権の保全のため必要があると認めて当該事業等に関し質問し、工事等の検査若しくは帳簿書類その他の物件の調査を行おうとし、参考となるべき報告若しくは資料の提出を要求し、又は貸付金の適正な運用を図るために必要な措置を講ずべきことを指示したときは、借受決定者は、これに応じ、又はこれに従わなければならない。

(費用の負担)

第二十六条 貸付金に係る公正証書の作成に要する一切の費用は、借受決定者の負担とする。

(道路開発資金の運用)

第二十七条 道路開発資金の円滑な運用を図るため、貸付金に係る業務の運用に当たっては、財団法人道路開発振興センター(以下「センター」という。)が行う民間資金に係る業務と十分な調整を行うものとする。

2 道路開発資金における貸付金の割合と民間資金の割合は同率を基準とする。ただし、道路局長が特に必要があると認める場合においては、これを変更することができる。

(事務の委託)

第二十八条 道路局長は、貸付対象事業に関する相談、指導及び貸付金に関する申請書の受理、調査、審査等について、センターに委託することができるものとする。

(雑則)

第二十九条 この要綱に定めるもののほか、この要綱の運用のため必要な事項は、別に定める。

(以下略)

資料2

○道路開発資金貸付要綱の運用について(抜すい)

昭和六十年九月二十四日 建設省道総発第三十三十一号
建設省道路局長から各地方建設局長、土木研究所長、北海道開発局長、沖繩総合事務局長、各都道府県知事、各指定市の長、日本道路公団総裁、首都高速道路公団理事長、阪神高速道路公団理事長、本州四国連絡橋公団総裁、財団法人道路開発振興センター理事長あて

最終改正 平成六年三月二日建設省道総発六十六号の二

道路開発資金貸付金及びこれと一体的に運用する民間資金(以下「道路開発資金」という。)の貸付けに関しては、「道路開発資金貸付要綱について」(昭和六十年九月二十四日付け建設省道総発第三十三十号建設省道路局長通達)により通達したところであるが、その運用については、下記によることとしたので通知する。

なお、貴管下市町村長等にも周知徹底されたい。

記

1 貸付けの相手方

道路開発資金貸付金(以下「貸付金」という。)の貸付けの相手方は、道路開発資金貸付要綱(以下「貸付要綱」という。)第三条の貸付対象事業(以下「貸付対象事業」という。)を行うために必要な資力、信用及び技術的能力を有する者で、かつ、別表第一の事業ごとに掲げる事業主体でなければならない。

2 貸付対象事業、貸付額、利率及び償還期間等

(1) 貸付要綱第三条の別に定める条件、第四条の事業ごとに定める率及び特に必要があると認める場合、第十条の事業ごとに定める率及び期間並びに第二十七条第二項の特に必要があるとする場合は別表第一に掲げるとおりとする。

(2) 貸付対象事業に要する費用(以下「貸付対象事業費」という。)の精算額が貸付要綱第五条第一号の事業計画書(以下「事業計画書」という。)記載の貸付対象事業費に対して減額となったことにより、貸付金の額の変更を要することとなった場合において、道路局長が輕易と認める場合は同要綱第六条による貸付決定の変更を要しない。

3 ロードパーク事業の条件

貸付要綱第三条第四号のロードパーク事業(以下「ロードパーク事業」という。)については、1及び2によるほか、次に掲げる条件によるものとする。

(1) 貸付金によって買い入れた土地については、当該公園又は緑地の整備を行う地方公共団体等に譲渡しなければならない。

(2) 貸付金によって買い入れた土地を譲渡する場合における譲渡価額は、類地等の時価を基準とし、当該土地の取得及び管理に要する費用(取得のための測量、調査等に要する費用及びこれらの費用に有利子の資金が充てられた場合の利子の支払に要する費用を含む。)を勘案して定めなければならない。

4 特定大規模道路用地等取得事業の条件

貸付要綱第三条第十二号の特定大規模道路用地等取得事業(以下「特定大規模道路用地取得事業」という。)については、1及び2によるほか、次に掲げる条件によるものとする。

(1) 貸付金によって買い入れた土地については、特定大規模道路用地等取得事業のうち、イに定める事業の場合は当該高速自動車国道等の道路管理者に、ロに定める事業(以下「道路事業用代替地取得事業」という。)の場合は当該幹線道路のための用地提供者等にそれぞれ譲渡しなければならない。

(2) 貸付金によって買い入れた土地を譲渡する場合における譲渡価額は、類地等の時価を基準とし、当該土地の取得及び管理に要する費用(取得のための測量、調査等に要する費用及びこれらの費用に有利子の資金が充てられた場合の利子の支払に要する費用を含む。)を勘案して定めなければならない。

5 街づくり促進道路整備用地取得事業の条件

貸付要綱第三条第十四号の街づくり促進道路用地取得事業(以下「街づくり促進道路整備用地取得事業」という。)については、1及び2によるほか、次に掲げる条件によるものとする。

(1) 貸付金によって買い入れた土地については、土地区画整理事業又は市街地再開発事業として行われる道路の整備に充てるため地方公共団体に譲渡しなければならない。

(2) 貸付金によって買い入れた土地を譲渡する場合における譲渡価額は、類地等の時価を基準とし、当該土地の取得及び管理に要する費用(取得のための測量、調査等に要する費用及びこれらの費用に有利子の資金が充てられた場合の利子の支払に要する費用を含む。)を勘案して定めなければならない。

(3) 貸付金によって買い入れた土地については、換地処分又は権利変換により換地又は施設建築敷地若しくはその共有持分若しくは施設建築物の一部等が与えられてはならない。

6 貸付申請手続

(1) 貸付要綱第五条の別に定める者は次に掲げる者とする。
一 東京湾横断道路株式会社(貸付要綱第三条第一号に定める事業を行う場合に限る。)

二 民間都市開発推進機構(貸付要綱第三条第二号に定める事業を行う場合に限る。)

(2) 貸付要綱第五条第三号の適当と認める担保は、道路局長が確実と認める金融機関の保証とする。この場合において、当該保証する金融機関は、債権管理事務取扱規則(昭和三十一年大蔵省令第八十六号)第二十六条第五項により特定分任歳入徴収官道路局道路総務課長との間に保証契約を締結しなければならない。

ただし、申請者が、地方公共団体の財産提供により設立された法人である場合には、当該地方公共団体の保証とすることができ。

(3) 貸付要綱第八条第三項の別に定める担保の価値は、金融機関又は設立団体たる地方公共団体の保証する金額とする。

7 償還方法等

貸付要綱第十一条第四項の特に必要と認める場合は、ロードパーク事業、特定大規模道路用地等取得事業及び街づくり促進道路整備用地取得事業の利息の支払に適用し、次により支払うものとする。

(1) 貸付金の償還方法は、均等年賦償還の方法によるものと

し、償還期日は毎年度五月三十一日とする。(ただし、道路局長が別に償還方法を定めたときは、この限りではない。)
また、この場合において、一年ごとの償還額に千円未満の端数を生じたときは、その端数は合計して第一回の償還期日に償還するものとする。

(2) 利息は、貸付金の未償還残高に対し貸付金の償還期日に支払うものとする。(ただし、道路局長が別に支払期日を定めたときは、この限りではない。)なお、貸付金の据置期間中については利息の支払を要しないものとし、その間の利息は第一回の償還期日に支払うものとする。

(3) 利息は、毎年度五月三十一日及び十一月三十日を基準日とし、基準日ごとに複利計算により得た額とする。

8 特別の繰上償還

貸付要綱第十四条の別に定める特別の繰上償還は、次に掲げるとおりとする。

(1) 地方公共団体又は地方道路公社等地方公共団体が財産を提供して設立した団体(地方公共団体以外の者が財産を提供した団体を除く。以下「地方道路公社等」という。)は、貸付金によって買入れた土地について、処分をした場合においては、当該土地に係る貸付金の未償還残高を当該処分をした日から起算して一月以内(ただし、道路事業用代替地取得事業によって買入れた土地について処分した場合においては三月以内)に償還しなければならない。

(2) 地方公共団体又は地方道路公社等は、貸付金によって買入れた土地について処分をしたときは、ただちに道路局長に報告するものとし、道路局長は、当該地方公共団体又は地方道路公社等に対し貸付要綱第十二条第三項の道路開発資金貸付金繰上償還請求書を送付するものとする。

(3) (1)の場合において、ロードパーク事業、特定大規模道路用地等取得事業又は街づくり促進道路整備用地取得事業によって買入れた土地の一部について処分をしたときは、当該処分額に貸付対象事業費に対する貸付金の額の割合を乗じて得た額に相当する額が、当該処分をした日までに償還した額と当該処分をした日から起算して一月以内(ただし、道路事業用代替地取得事業の場合は三月以内)に貸付要綱第十一条により償還すべきこととされていた償還金

との合計額を超える場合に限り、当該超える額を償還するものとする。

(4) 地方公共団体又は地方道路公社等が(3)の規定により償還した場合における貸付金の未償還残高の償還又は利息の支払は、貸付要綱第十一条の償還方法によるものとし、その償還期間は、残存の償還期間(3)の規定による償還が据置期間中に行われた場合には、残存の償還期間を据置期間として含む。)とする。ただし、道路局長が事業の執行の予定時期等を勘案し必要と認めて別に償還期間又は据置期間を定めたときは、この限りではない。

9 貸付決定の通知

貸付要綱第六条の道路開発資金貸付金貸付決定通知書(別記様式第四号)は、事業の内容等に応じ、別添の道路開発資金貸付決定通知書によるものとする。

(以下略)

資料3 平成6年度新規貸付対象事業

1 沿道環境整備事業の拡充

(1) 制度導入の背景

幹線道路の沿線環境を保全するため、道路構造の対応に加え、幹線道路沿道にふさわしい土地利用を実現するための沿道整備事業を推進しているが³、助成の要件が厳しいことなどにより、十分に機能しているとは言い難い状況にあり、依然として道路交通騒音は厳しい状況にある。

(2) 制度の概要

緩衝建築物等の建築を行うことを目的とする土地の取得に対し、道路開発資金により、低利融資を行う。

具体的には、道路開発資金における沿道環境整備事業の貸付対象として、

- ① 沿道法による助成を受けて行う緩衝建築物の建築
- ② 沿道法の沿道整備道路に接して行う現行の沿道環境整備事業貸付対象建築物の建築のために必要な土地の取得を加える。
 - 貸付率：上記①又は②の建築を行うために必要な土地の取得費の10分の8以内
(当該建築物が相当の住宅部分を有する場合には10分の4以内)
 - 国費利率：3.1%
 - 償還期間：15年以内（据置期間3年）

2 休日等対応一時貸し駐車場

(1) 制度導入の背景

商業集積の進んでいる地域には、休日に買物客等の利用が多くなることにより、平日に比べ休日の駐車需要が著しく高いため、休日における路上駐車が問題になっているところが多い。

(2) 制度の概要

休日における一般公共の駐車需要が平日に比べて高い地域において、休日等のみに一般公共の用に供する駐車場の整備事業に対し、道路開発資金により低利融資を行う。

- 貸付率：整備費の10分の4以内
- 国費利率：3.1%
- 償還期間：20年以内（据置期間5年）

3 立体横断施設と沿道建築物の接続部整備事業

(1) 制度導入の背景

立体横断施設（ペDESTリアンデッキ）と沿道建築物の接続は、商業業務施設や市役所等公共施設が集積し、自転車や歩行者の交通量が著しい、大都市圏や県庁所在都市の駅前などの中心市街地で行われている。

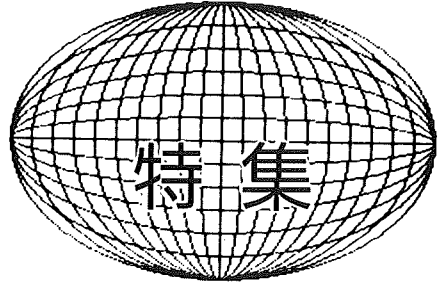
これら地域では、接続により、利用者の利便が図られるだけでなく、安全かつ円滑な道路交通の確保、まちの活性化等が図られている。また、高齢者や障害者の利便性の向上にも寄与するものである。

しかしながら、接続のための整備の費用が、整備推進の障害の一因となっている。

(2) 制度の概要

建築物の所有者に対して、接続施設の整備、建築物の構造の補強、出入口の整備等、立体横断施設と建築物の接続に要する費用について道路開発資金により低利融資を行う。

- 貸付率：整備費の10分の8以内
- 国費利率：3.0%
- 償還期間：10年以内（据置期間3年）



道路開発資金制度

道路開発資金貸付対象事業の概要

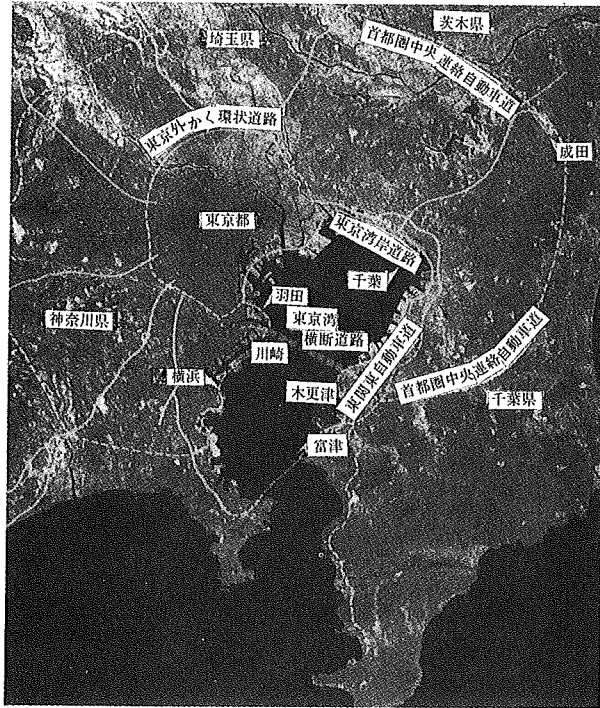
建設省道路局道路総務課道路資金企画室
財団法人 道路開発振興センター

道路開発資金の貸付対象事業は、道路の総合的な機能開発と高度利用の促進を支援する目的から、多様なプロジェクトに融資することとしている。以下、本稿においては現在貸付対象となっている一四の各プロジェクトについて、制度導入の背景なども含めてその概要を述べることにする。

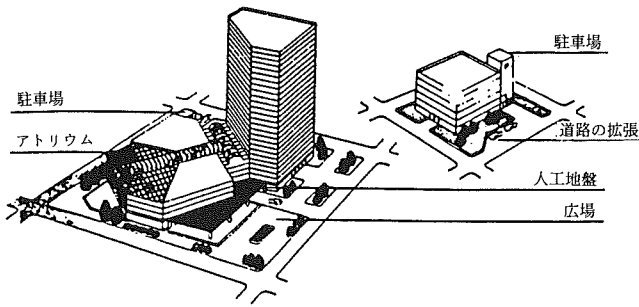
一 東京湾横断道路建設事業

貸付けの対象となる事業は、東京湾横断事業の建設に関する特別措置法の規定により建設する東京湾横断道路の建設事業である。なお、事業の条件として、同法第二条の規定により、日本道路公団と締結した建設協定に従って行う東京湾横断道路の建設事業であることが必要とされている。

なお、本事業については、合計一三四、四八〇



都市開発整備事業の例



百万円の貸付けを行っている(平成五年度末現在、以下同じ)。

二 特定民間都市開発参加事業

貸付けの対象となる事業は、民間都市開発推進機構が参加して行う事業であって、沿道環境整備事業、オープンスペース等整備事業、駐車場等整備事業、自転車駐車場(サイクルイン)整備事業又は創造的道路関連施設整備(クリエイティブロード)事業のいずれかに該当するものでなければならぬ。また、事業の条件としては、機構が参加

した特定民間都市開発事業の一環として行われるものであることが必要とされている。

なお、本事業については、合計一〇、一四二百万円の貸付けを行っている。

三 沿道環境整備事業

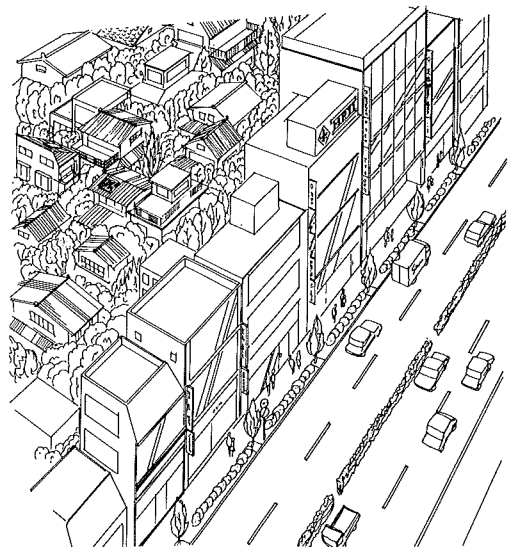
1 制度導入の背景

我が国の道路は、馬車時代を経た欧米諸国の道路と異なり、極めて狭幅員でしかも街を貫く道路しかないまま本格的な社会に突入したため、いまなお通過交通によって都市内交通が渋滞し、沿道が環境問題にさらされている例が各地にみられる。その解決のためには、高速道路のほか、高規格バイパスや街路の整備が不可欠であるが、長期的にみた場合には、単に道路の整備のみでなく、その沿道における建築物を遮断機能の高いものにするにより、沿道地域全体を道路と調和のとれた環境型のものに改造していくことも重要なことである。このため本制度の活用により道路の沿道に遮音効果の高い沿道型建築物を誘導し、沿道の街並みの改造や沿道環境の向上に資する建築物の建築事業を促進しようとするものである。

2 沿道整備道路関連建築物

(1) 貸付対象事業

貸付けの対象となる事業は、幹線道路の沿道の



整備に関する法律第二条第二号に規定する沿道整備道路(註)に接する敷地において行う建築物の建築事業であって、沿道整備道路に接する土地の所有権等を有する者(ただし、同法第十二条第一項に規定する緩衝建築物として道路管理者の費用負担を受けた者は対象とならない。)が行う事業である。なお、当該建築物については、建築基準法による建築確認を受けていることが必要である。また、貸付けの対象となる建築物については、以下の条件がある。

- ① 当該沿道整備道路に面する部分の長さ(路面からの高さがおおむね6m(沿道整備計画に建築物の最低限度が定められている場合は、

当該最低限度とする。)以上の部分の長さ)がおおむね二〇m以上で、かつ建築物の当該沿道整備道路に面する部分の長さの敷地の当該沿道整備道路に接する部分の長さに対する割合(以下「間口率」という。)が7/10(沿道整備計画に間口率の最低限度が定められている場合は、当該最低限度とする。)以上であること。

② 建築基準法による主要構造部が同法による耐火構造であつて、構造及び形態が遮音上有効であること。

③ 当該建築物の用途が沿道環境に資するとともに、植栽、オープンスペース等その景観又は機能が沿道環境の向上に資するものであること。

※(国)平成五年一月現在における沿道整備道路は、五路線(延べ七路線)八五・二km(延べ一〇五・一km)となっている。

(2) 貸付事例

本事業については、四件に対し、合計一、七九〇百万円の貸付けを行っている。

〈最近の事例〉

(プロジェクト名) Aビル

(路線名) 都道環状八号線

(所在地) 東京都板橋区相生町

(概要) 賃貸倉庫ビル、S造三F、延べ一、

七七六㎡

(融資額) 二億円

3 新設道路等関連建築物

(1) 貸付対象事業

貸付けの対象となる事業は、都市計画法に規定する市街化区域内の主要な道路のうち、道路環境等の整備を図る必要があると認められる道路について、区間を定めて、道路局長が指定する四車線以上又はこれに準ずる幅員一六m以上の道路(以下「指定道路」という。)(注)において、当該指定道路の新設又は改築と併せて、又は、当該指定道路内の自動車専用道路の新設と併せて、これに接する敷地において行う建築物の建築事業であつて、

① 指定道路の新設又は改築事業のための用地提供者又は移転対象者で、当該指定道路に接する土地の所有権等を有する者、② 自動車専用道路の新設と併せて建築する場合にあつては、当該指定道路に接する土地の所有権等を有する者、③ 前期①又は②に規定する者を含む二以上の者がそれぞれ行う建築物(①②一般建築物、③共同建築物)の建築事業である。

なお、当該建築物については、建築基準法による建築確認を受けていることが必要である。

また、貸付けの対象となる建築物については、以下の条件がある。

① 当該指定道路に面する部分の長さ(路面からの高さがおおむね六m以上の部分の長さ)がおおむね一〇m以上であること。

② 建築基準法第二条第五号に規定する主要構造部(壁、柱、床、はり、屋根又は階段)が同法第二条第七号に規定する耐火構造(鉄筋コンクリート造、れんが造等)であつて、構造及び形態が遮音上有効なものであること。

③ 当該建築物の用途が沿道環境に資するとともに、植栽、オープンスペース等その景観又は機能が沿道環境の向上に資すること。

※(国)平成五年一月現在における指定道路は、一七二路線一九四区間一八二kmとなっている。

(2) 貸付事例

本事業については、二三件に対し、合計三、〇三百万円の貸付けを行っている。

〈最近の事例〉

(プロジェクト名) Mビル

(路線名) 一般国道一号

(所在地) 横浜市西区

(概要) 住宅・事務所 SRC造九F、延

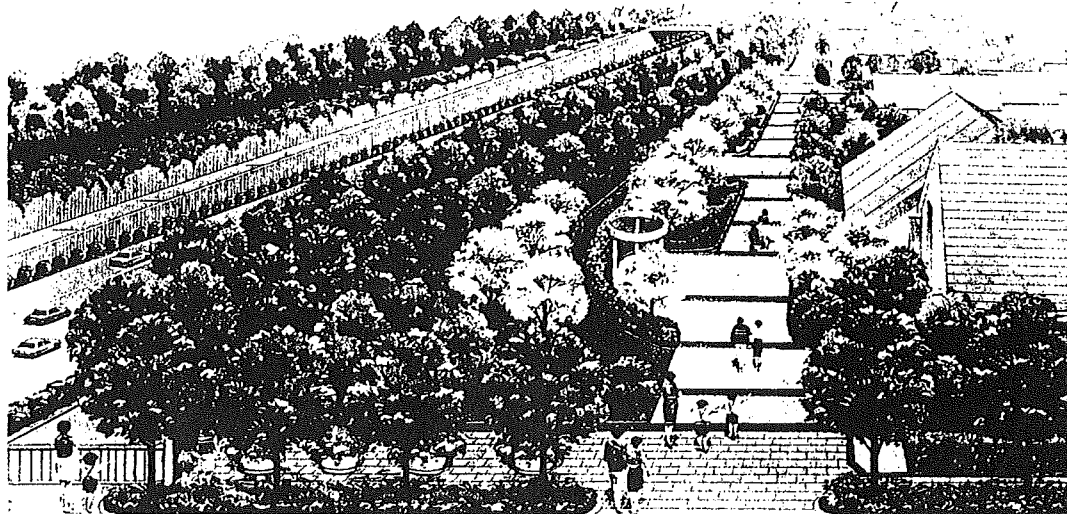
二、四五七㎡

(融資額) 六億円

四 ロードパーク事業

1 制度導入の背景

幹線道路の沿道において、自動車交通に起因する騒音、排気ガス、振動等から沿道環境を保全し、あわせて、良好な都市環境の形成を図るため、道



路開発資金の活用により、緑地等を確保し、幹線道路と沿道の土地利用との調和のとれた魅力ある沿道空間を創造し、道路整備や都市公園整備を推進しようとするものである。

2 貸付対象事業

貸付けの対象となる事業は、新設又は改築を行う幹線道路の環境施設帯と一体的に整備され、特に道路環境の保全に資する公園又は緑地に係る用地先行所得事業で、地方公共団体又は地方道路公社等が行うものである。

本事業については、以下の条件がある。

- ① 道路事業が実施中であること。
- ② 道路の環境施設帯は、「道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準について」(昭和四九年四月一〇日建設省都計発第四四号・道政発第三〇号都市局長・道路局長通達)に基づいて設けられるものであること。
- ③ 公園又は緑地については、道路環境の保全にも資するものとして都市計画決定がなされていること。
- ④ 当該公園又は緑地が当該道路に係る環境施設帯と接する長さがおおむね一〇〇m以上であること及び特に道路環境の保全に資する幅以内であること。

⑤ 道路管理者と公園又は緑地の整備を行う地方公共団体等との協定等により、環境施設帯と一体的に計画、建設及び管理が行われるものであること。

なお、貸付金によって買入れた土地の取扱いについては、道路開発資金の運用についての通達に定められている。

3 貸付事例

本事業については、次の一件に対し、八、九五二百万円の貸付けを行っている。

(路線名) 一般国道二八号・二号ほか

(所在地) 神戸市垂水区

(公園名) 垂水健康公園ほか

五 オープンスペース等整備事業

へ一 オープンスペース

1 制度導入の背景

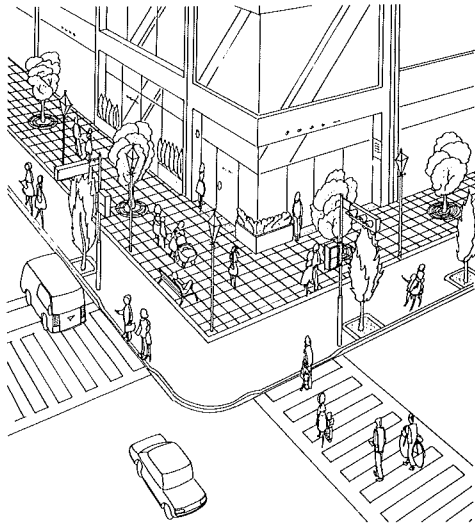
我が国の道路は、欧米諸国に比べて道路空間にゆとりが不足しており、とりわけ、都市部においては、駅前等において人と車の流れの激しさのため、人がくつろげるスペースそのものが不足しているのが現状である。しかし、今後、我が国においては、世界に例のない高齢化社会に直面することが予測され、こうした高齢化社会に対応するためには、道路整備において安心して歩ける歩道や

憩いの場としての道路空間の整備が要請されつつあることから、歩行者通行の用に供される公開空地をもつビル建築事業を貸付対象とし、沿道のゆとりある空間の確保を図ろうとするものである。

2 貸付対象事業

貸付けの対象となる事業は、都市内の主要な道路で著しく歩行者交通量の多い道路のうち、歩行者の通行等歩行者の利便に資する公開空地の整備の必要性が高いと認められる道路に接する敷地において、オープンスペースの用に供する土地の所有権等を有する者が行うオープンスペースの整備事業及び建築物の建築事業である。

なお、貸付けを受けるためには、当該建築物に



ついて建築基準法による建築確認を受けていることが必要である。(ただし、沿道環境整備事業による貸付けを受けた者又は沿道法による緩衝建築物として道路管理者の費用負担を受けた者は対象とならない。)

また、貸付けの対象となるオープンスペース及び建築物については、以下の条件がある。

- ① 当該オープンスペースの幅が、当該道路の道路端からおおむね三m(市区町村の条例等で一定区間を連続して行う場合は一・五mでも可。)以上で、かつ、当該道路に接する長さがおおむね一〇m以上であること。
- ② 安全で快適な歩行者空間を提供し、適切な植栽等を施すこと。
- ③ 当該建築物の用途及び景観等が沿道環境に資するものであること。

3 貸付事例

本事業については、三六件に対し、合計三三、六七八百万円の貸付けを行っている。

〈最近の事例〉

(プロジェクト名) T健康プラザ

(路線名) 新宿区道二一四〇〇・二一一

一一〇

(所在地) 新宿区歌舞伎町

(概要) 病院・事務所・店舗・スポーツ施

設、S・SRC造一八FB四、延八三、六六六㎡オープンスペース七七七㎡

〈一 一時停車施設〉

1 制度導入の背景

市街地中心部の幹線道路においては、貨物の積卸しに伴う一時停車により車線の減少等が生じ、円滑な道路交通の確保が困難になっており、市街地における渋滞発生の大きな要因となっている。

貨物の積卸しに伴う一時停車は、短時間であること、目的地に近接しなくてはならないこと等により、一般の一時貸し駐車場では対応できないため、道路に接した一時停車施設を設置して対応していく必要性が高まっている。

このため、本制度の活用により、路上駐車が著しい道路において、一時停車施設を整備するために行う公開空地の整備事業を推進しようとするものである。

2 貸付対象事業

貸付けの対象となる事業は、路上駐停車が著しい道路のうち、安全かつ円滑な道路交通の確保のため一時停車施設の整備の必要性が認められる道路に接する敷地において、一時停車施設の整備と併せて行う歩行者の通行空間の確保に資する公開空地の整備事業であって、公開空地の用に供する

土地の所有権等を有する者が行う事業である。なお、建築物について建築確認を受けていることが必要である。

また、貸付けの対象となる公開空地については、以下の条件がある。

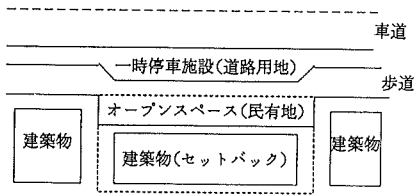
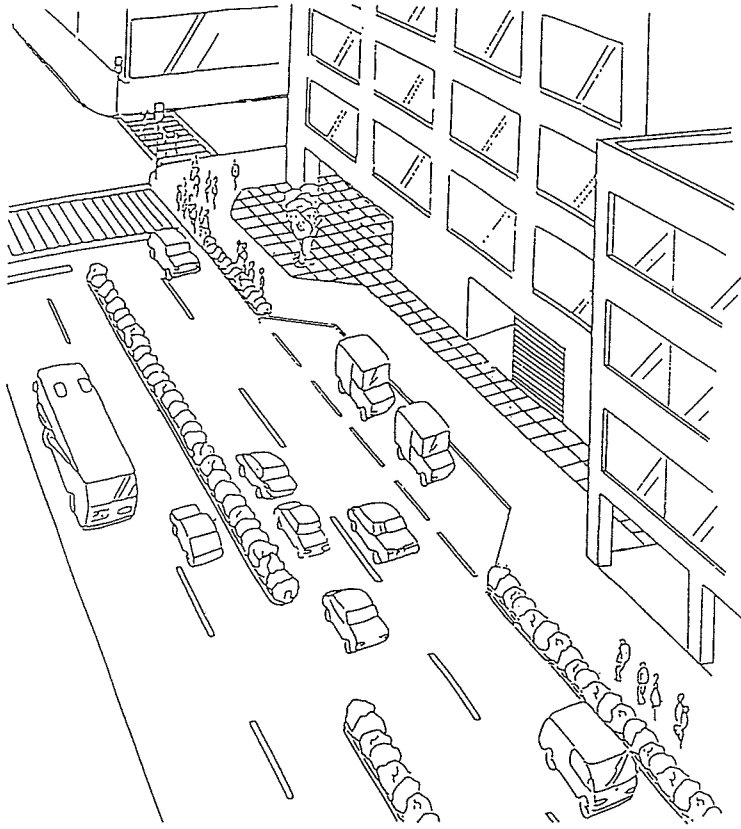
- ① 十分な歩道幅員を確保した上で、一時停車施設の面積以上の面積がセットバックされたものであること。

② 安全で快適な歩行者空間を提供し、適切な植栽等を施すこと。

〈三 克雪歩行者空間〉

1 制度導入の背景

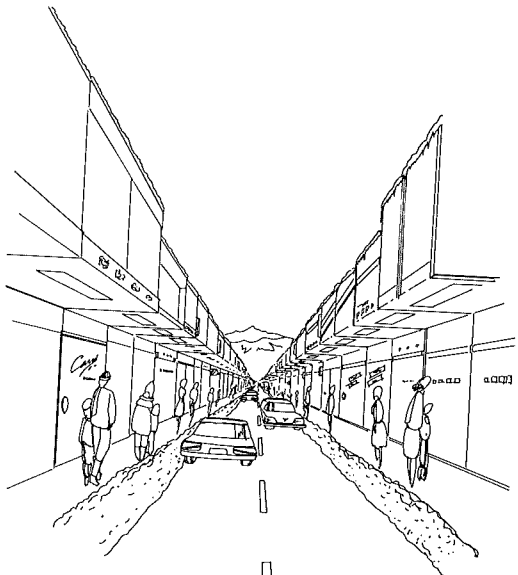
積雪地域においては、冬期間、歩道は積雪及び車道除雪に伴う堆雪により歩行が困難となる。このため、歩道がその機能を果たし得ないばかりで



なく、歩行者が車道を通行することとなり、道路交通の安全と円滑の観点からも問題がある。

積雪期の歩行者空間の確保のためには、道路の除排雪を効果的に実施し、消融雪施設等の整備を図ることが必要であるが、沿道における建築物を歩行者空間確保の機能を備えたものに変えていくことも有効な施策の一つである。さらに、高齢化社会の進展にあわせ、除雪作業の必要のない快適な街づくりを進める必要があるという観点からも、無雪空間の創出が必要となってくる。

本事業は、このような観点から、ビルの一階部分をセットバックした建築物など、民地内に歩行者の通行に資する空間確保が一定の計画に基づいて行われる場合に、建築物の建築事業を道路開発



資金の貸付対象とし、克雪型沿道環境整備の促進を図ろうとするものである。

2 貸付対象事業

貸付けの対象となる事業は、積雪地域にあって歩行者交通量の多い道路のうち、積雪期における歩行者の通行空間の確保の必要性が高いと認められる道路に接する敷地において、一定の整備計画に基づいて当該敷地の所有権等を有する者が行う歩行者の通行空間の確保に資する建築物の建築事業である。

なお、貸付けを受けるためには、当該建築物について建築基準法による建築確認を受けていることが必要である。

また、貸付けの対象となる歩行者空間及び建築物については、以下の条件がある。

① 建築物の構造及び形態が積雪期における歩行者の通行等に資する空間として、幅員一・五m以上、高さ二・五mを確保したものであること。

② 建築基準法による壁面線の指定（同法第四六条）、地区計画等の区域内における市町村の条例（同法第六八条の二）、建築協定（同法第六九条）等により、積雪期における歩行者空間を連担して整備する計画に基づくものであること。

3 貸付事例

本事業については、次の一件に対し、六五五百万円の貸付けを行っている。

（プロジェクト名）Mビル

（所在地）富山市桜町

（概要）RC・SRC造、7FB一、延二七、

四五四㎡、歩行路二五〇㎡

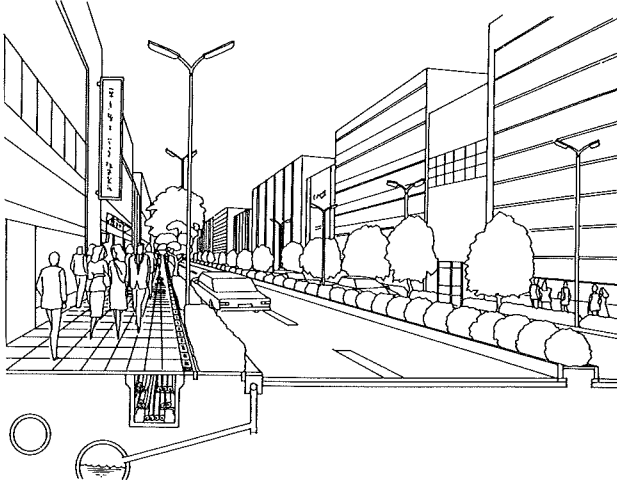
六 道路空間高度利用事業

1 制度導入の背景

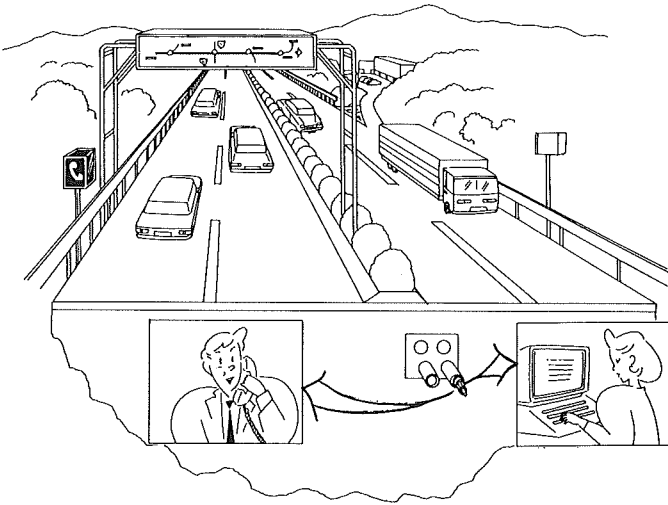
道路は、単に交通を処理するだけでなく、地中・

地上に電柱、電線、ガス管、水道管等おびただしいサービス施設を収容しており、日常生活を支えるライフラインの役割をも果たしているが、一方では、こうした収容物件のための道路の掘り返しが頻繁に行われることにより、交通機能を阻害することともなる。これを打開し、高度な道路空間利用を図るため、共同溝及びケーブルボックス（キャブ）の整備が推進されてきているが、これらの事業については、電気事業者等の占用予定者が建設負担金を負担することとされていることから、共同溝及びキャブの整備促進を図るため、建設

（ケーブルボックス）



（情報ハイウェイ）



負担金の負担分を貸付けの対象としたものである。

また、今後さらに進展すると予想される情報化社会へ対応するため、高速道路等を利用し道路管理用の通信システムと一体的に建設・管理される情報通信システムの整備事業促進のため、道路管理システムとの兼用工作物又はこれに準ずる部分の整備事業を貸付けの対象としている。

2 共同溝

貸付対象は、共同溝の整備等の整備等に関する特別措置法（以下「共同溝法」という。）に規定される共同溝整備事業において、共同溝法第九条に規定する当該共同溝の占用予定者である①第一種電気通信事業者、②電気事業者、③ガス事業者のいずれかに該当する者が負担する建設負担金である。

なお、本事業については、一般国道一号等に係るものにつき、電気事業者等に対し、合計一五、七七六百万円の貸付けを行っている。

3 共同溝監視システム

貸付対象事業

貸付けの対象となる事業は、道路管理者との協定等により行う共同溝法による共同溝の監視システム整備事業である。

監視システムは、同法による付帯設備であり、

道路構造の保全に資するものであることが条件となっている。

なお、本事業については、一般国道一号等に係るものについて合計四、一四八百万円の貸付けを行っている。

4 ケーブルボックス

貸付対象は、道路管理者が整備するケーブルボックスにおいて、当該ケーブルボックスの占用予定者である①第一種電気通信事業者、②電気事業者、③有線テレビジョン放送事業者、④有線ラジオ放送業務を行う者が負担する建設負担金である。

なお、本事業については、一般国道一四号等に係るものにつき合計二〇三百万円の貸付けを行っている。

5 支障物件移設

貸付けの対象となる事業は、道路法第三二条による占用の許可を受けた同条第一項第一号による工作物又は第二号による物件（上水道管、下水道管、ガス管その他これに類する物件）のうち地下に埋設されている物件の移設を行うことにより、共同溝整備事業及びケーブルボックス整備事業の円滑な推進に資する事業であり、共同溝又はケーブルボックスの工事に伴って既設の占用許可埋設物件の移設を行うものであることが条件となっている。

6 情報ハイウェイ

貸付けの対象となる事業は、第一種電気通信事業者が行う高速自動車国道等を利用し、道路管理用の通信システムと一体的に建設・管理を行う高度情報通信システムの整備事業である。

また、高度情報通信システムは、高速自動車国道法又は道路法による兼用工作物又はこれに準ずるものであることが条件となっている。ただし、道路整備特別措置法に基づき日本道路公園、首都高速道路公園又は阪神高速道路公園が管理する道路における高度情報通信システムに限られる。

なお、本事業については、東名、名神等に係るものにつき合計三三、八七四百万円の貸付けを行っている。

七 路車間情報システム整備事業

1 制度導入の背景

情報化社会の進展にともない、道路及び道路交通に関する情報に対する利用者のニーズは、高度化し、多様化している。一方、近年の技術革新には目覚ましいものがあり、各種ニューメディア、光ファイバーネットワーク等が実用化され、必要な情報を効果的に収集、提供する技術が実用化されてきている。路車間情報システムは、これらを活用して道路と車の間で多量のデータ通信を行い、道路利用者の求める多様な情報サービスを提供す

ることにより、既存道路網の有効利用と安全かつ円滑な道路交通の確保を図っていくこうとするものである。

路車間情報システムは、道路上に設置する情報通信施設（ビーコン）とマイコン付きの車載機器との間で通信を行うことにより、

- ① 車両の現在位置を明確にするとともに目的地への的確な経路探索、経路誘導（ナビゲーション）
- ② 道路交通情報や駐車場情報等の各種情報の提供
- ③ ドライバーと会社や自宅などとの間の個別

のデータ通信（文字、画像、FAX等による。）の多様な機能を有する情報提供システムである。

この路車間情報システムを運用するうえで、道路網及び道路地図を基礎にした数値情報データベース（デジタル道路地図）が不可欠になっており、道路の保全、管理の高度化、効率化を図る観点からも、統一した仕様に基づくデジタル道路地図の緊急な整備が要請されている。

なお、デジタル道路地図データベースの作成、更新等を目的とする財団法人デジタル道路地図協会が設立されている。

2 貸付対象事業

貸付けの対象となる事業は、道路管理者との協定等により、道路管理用のシステムと一体的に整備を行う者が実施する事業で、以下の条件がある。

- ① 路車間情報システムに必要なデジタル道路地図であること。
- ② 当該システムの総事業費が一億円以上であること。

なお、本事業については、合計一、一四〇百万円の貸付けを行っている。

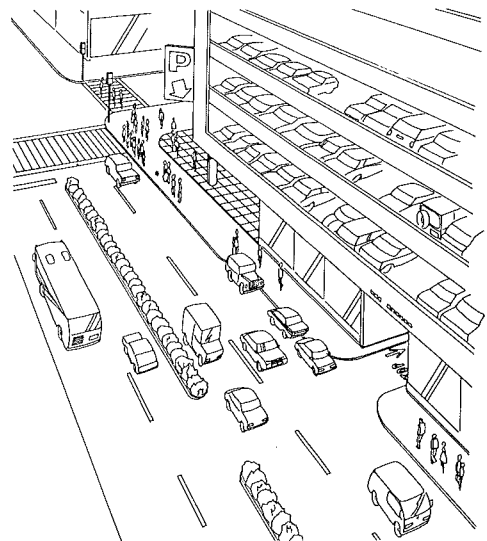
八 駐車場等整備事業

〈一 駐車場整備事業〉

1 制度導入の背景

我が国の道路は、自動車の駐車のためのスペースが不足し路上駐車が多いため、交通が阻害されている例が多い。このため、都市内において自動車交通が著しく幅狭する地区又は当該地区の周辺地域内において、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保し、都市の機能の維持及び増進に寄与し、もって公衆の利便に資することを目的として、昭和三二年駐車場法が制定され、駐車場の整備が進められている。

道路開発資金においても、路外駐車場や道路の高架下等の駐車場を貸付けの対象とすることにより、駐車場整備の促進を図ることにしたものである。



また、自動車専用道路等においては、民間のサービス施設が不足している地域に駐車場、休憩所等の施設を整備して道路情報の伝達、道路利用者へのサービスの向上を図ることとし、このため、これらの施設も貸付けの対象として整備の促進を図ることとしたものである。

更に、一般道路においても、近年の余暇活動の活発化、生活の二四時間化等に伴い、長距離トリップの増大、夜間交通の増加といった変化が生じるとともに、女性や高齢者のドライバーが着実に増加してきていることから、休憩施設の整備が必要となっており、また、これと一体的に各種施設を整備し、ドライバーへのサービスの高度化・多機能化を図ることにより、安全で快適な道路整備を進めることが重要となっており、このため、第三

セクター等が単独で、あるいは、道路管理者の整備する自動車駐車場と一体的に行う一般道路の休憩施設いわゆる「道の駅」の整備事業に対しても本制度を活用することとしたものである。

2 貸付対象事業

(1) 都市計画駐車場

貸付けの対象となる事業は、都市計画法に規定する都市計画施設である駐車場で、駐車場法第十二条による設置の届出をした者が設置する駐車台数が自走式駐車場にあってはおおむね一〇〇台以上、機械式駐車場にあってはおおむね三〇台以上のもの（ただし、道路附属物駐車場（その利用について駐車料金を徴収するものに限り。）と一体的に整備する駐車場にあっては、道路附属物駐車場及び当該駐車場のうち一般公共の用に供する部分の駐車台数の合計がおおむね一〇〇台以上のもの。）又はこれを付置する建築物（オートイン）の整備事業である。

なお、本事業については、合計七、九八〇百万円の貸付けを行っており、平成五年度までに八箇所、約三、四〇〇台の完成をみている。

〈最近の事例〉

(プロジェクト名) W駐車場

(所在地) 名古屋市中区

(概要) RC造二F二層、一九、六七六㎡、

五〇五台

(融資額) 一、〇八〇百万円

(2) 都市計画駐車場に準ずる駐車場

貸付けの対象となる事業は、駐車場の必要性が高い地域において建設する駐車場法による設置の届出が必要な駐車場又はこれを付置する建築物（オートイン）で、駐車台数が自走式駐車場ではおおむね一〇〇台以上、機械式駐車場ではおおむね三〇台以上のもの（ただし、道路附属物駐車場（その利用について駐車料金を徴収するものに限り。）と一体的に整備する駐車場にあっては、道路附属物駐車場及び当該駐車場のうち一般公共の用に供する部分の駐車台数の合計がおおむね一〇〇台以上のもの。）である。なお、地方公共団体の認定又は推薦を受けたものであることが必要である。

また、当該駐車場の建築物は、建築基準法による建築確認を受けたものであって、駐車場としての設置効果が将来にわたって確保されうる構造のものでなければならない。

なお、本事業については、合計一二四、四〇七百万円の貸付けを行っており、平成五年度までに二五七箇所、約五四、一〇〇台の完成をみている。

〈最近の事例〉

(プロジェクト名) E駐車場

(所在地) 広島市中区

(概要) 自走式一七〇台

(融資額) 八億円

(注)「都市計画駐車場に準ずる駐車場」とは、次の性質を有する駐車場をいう。

- (1) 公共性……一般の利用者の利便に供する駐車場であること。
- (2) 有効性……駐車需要が高い地域に設置される駐車場であること。
- (3) 計画性……地域における駐車場計画に適合した駐車場であること。
- (4) 恒久性……長期間にわたって駐車場として使用されること。

(3) 駐車場又は休憩所

貸付けの対象となる事業は、地方公共団体、地方道路公社及び道路法による占用許可を受けた者等が行う休憩施設としての駐車場又は休憩所である。なお、貸付け対象となる駐車場、休憩所については以下の条件がある。

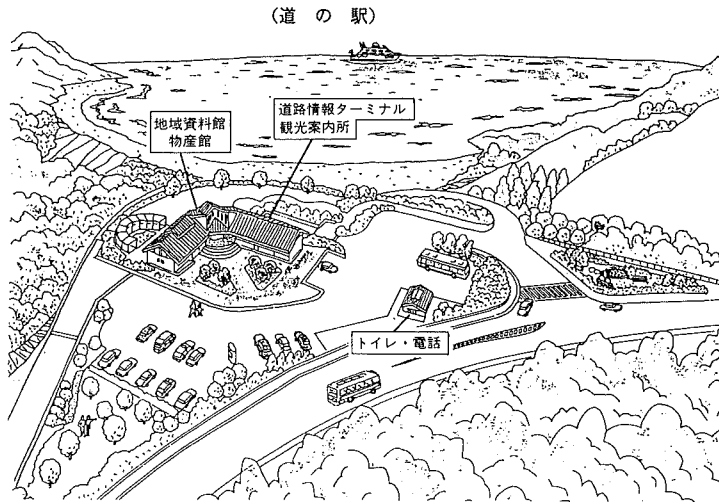
① 駐車場

次の①又は②の駐車場であって、面積(③)の駐車場にあっては、これと一体的に利用される道路附属物駐車場の面積を含む。)がおおむね一、〇〇〇㎡以上のもの

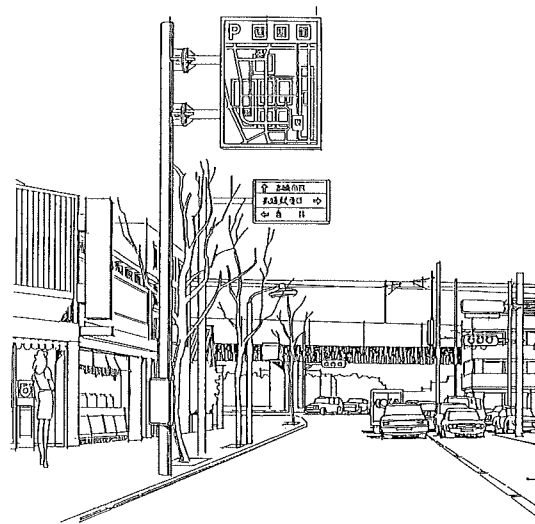
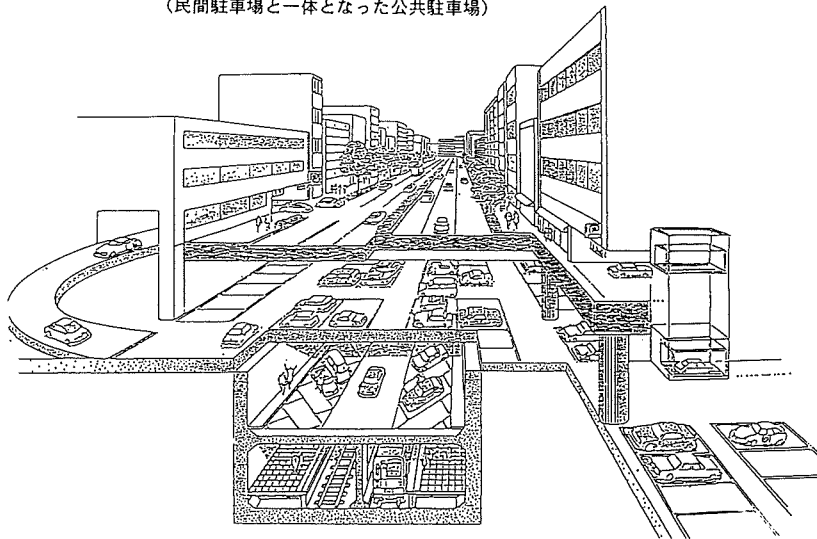
① 自動車専用道路又はこれに準ずる道路

(例えば、道路構造令に定める第三種の道路で、沿道からの自由な乗入れが制限されている道路)の附属物として建設する駐車場

② ①の道路以外の道路に接して建設し、無



(民間駐車場と一体となった公共駐車場)



② 料で一般公共の用に供する駐車場
休憩所

次の①又は②の休憩所であって、道路情報提供機能等公共的な機能を有するもの

① 前期①の駐車場に建設する休憩所

② 前記①の道路又は駐車場に接して建設し、無料で一般公共の用に供する休憩所

また、本事業については、四箇所に対し、合計

九〇三百万円の貸付けを行っている。

〈貸付事例〉

(プロジェクト名) 本州四国連絡道路与島P

A内休憩所

(所在地) 香川県坂出市

(概要) RC二F二、〇二六㎡

(融資額) 六七〇百万円

(4) 大規模駐車場

貸付けの対象となる事業は、道路法による占用許可を受けた者が道路の高架下等に設ける植栽等の景観に配慮し、地域との調和が図られた延面積がおおむね五、〇〇〇㎡以上、建設費がおおむね一億円以上の駐車場の整備である。

〈一 駐車場案内システム〉

1 制度導入の背景

都市内の商業業務地区等においては、自動車交通需要の増大に伴い、路上駐車、特定駐車場への入庫待ち車両が増加の一途をたどっており、道路

の有効幅員の減少、これによる道路交通の幅輦、混雑が恒常化している。

また、日祭日等には、十分な駐車情報を持たない買物客等が空き駐車場を求めて移動する交通が、都市内における道路交通混雑に一層の拍車をかける状況となっている。

駐車場案内システムは、これらの問題を解決し、既存駐車場の有効利用を図り都市内道路交通の円滑性の確保と中心市街地の活性化をめざすものである。地区内駐車場の位置、利用状況等の情報を収集・処理し、これを都市に流入する車両に対して系統的に提供することにより、円滑に目的地近くの空き駐車場に案内するものである。

このような道路情報を提供するシステムの整備に際し、民間等により整備される駐車場案内システムを道路開発資金の貸付けの対象とすることにより、駐車場案内システムの整備促進を図ろうとするものである。

2 貸付対象事業

貸付けの対象となる事業は、都市内における安全かつ円滑な道路交通の確保を図るために実施する駐車場の位置、利用状況等の案内を行う駐車場情報システムの整備事業であつて、一定の整備計画に基づいて整備することとされた者が実施する事業である。案内システムについては、以下の条件がある。

① 地方公共団体が策定した整備計画に基づくものであること。

② 当該システムにより案内を行う駐車場は、一般公共の用に供する自動車の駐車のための施設であること。

③ 各駐車場の位置、利用状況等の情報が集中して管理されるシステムであること。

④ 当該システムの総事業費が一億円以上であること。

3 貸付事例

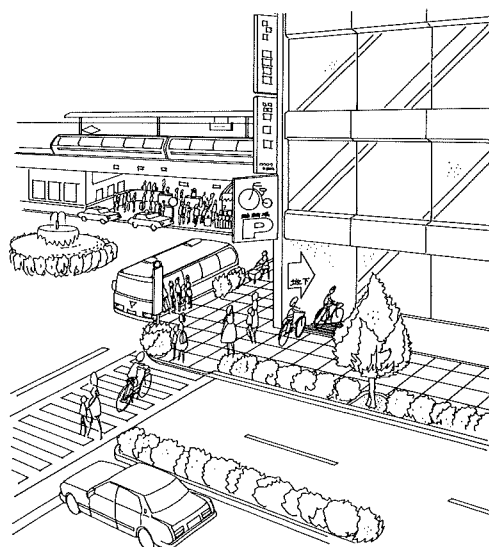
本事業については、福山市におけるもの等四件（対象駐車場一一七の収容台数約一六、五〇〇台）に対し、合計二五二百万円の貸付けを行っている。

九 自転車駐車場（サイクルイン）整備事業

1 制度導入の背景

無公害、省エネルギー型の交通手段として、近年自転車の利用が再評価されてきており、特に大都市近郊においては、最寄り駅までの通勤通学手段として利用が増大している。

このため、既設自転車駐車場の収容能力と自転車台数との間に大幅なギャップが生まれ、駅前の広場、道路上の大量放置自転車は社会問題となっている。自転車駐車場の立地条件は、利用者の特性から、



目的施設に極めて近い範囲に限定されるが、一方、これら地域は、高密度の土地利用が行われ、自転車駐車場にあてる余剰地は僅少であり、かつ、高い地価と自転車駐車場の低収益性から、自転車駐車場の整備は極めて困難である。

そこで、駅前、商店街等において、土地の所有者等が自ら一般公共の利用に供する自転車駐車場を計画しうる環境を整備することが放置自転車対策として必要である。

道路開発資金は、ビルの地下等に一般利用に供する自転車駐車場が設置される場合、ビルの建築事業全体を貸付けの対象とする等により、自転車駐車場の整備の促進を図ろうとするものである。

2 貸付対象事業

貸付けの対象となる事業は、駅前・商店街等の放置自転車の解消等、道路の効用を保持し安全かつ円滑な道路交通を確保する必要性が高い地域において、当該建築物の敷地の所有権等を有する者が行う自転車駐車場又はこれを付置する建築物（サイクルイン）の建築である。

なお、貸付けを受けるためには、当該建築物について建築基準法による建築確認を受けていることが必要である。

また、自転車駐車場については、以下の条件がある。

- ① 特定の施設の利用者のために利便を供するものでないこと。
- ② 設置効果が将来にわたって確保されうる構造であること。
- ③ 地方公共団体の認定又は推薦を受けたものであること。
- ④ 駐車台数が二〇〇台以上（建築物と構造的に一体となって付置する自転車駐車場（サイクルイン）では五〇台以上）であること。

3 貸付事例

本事業については、平成五年度までに六五件収容台数約五四、〇〇〇台につき、合計一〇、三三三六百万円の貸付けを行っている。

〈最近の事例〉

（プロジェクト名）Sビル駐輪場

（所在地）静岡市伝馬町

（収容台数）四三五台

（うちバイク）二九台

1-1 創造的道路関連施設整備（クリエイティブロード）事業

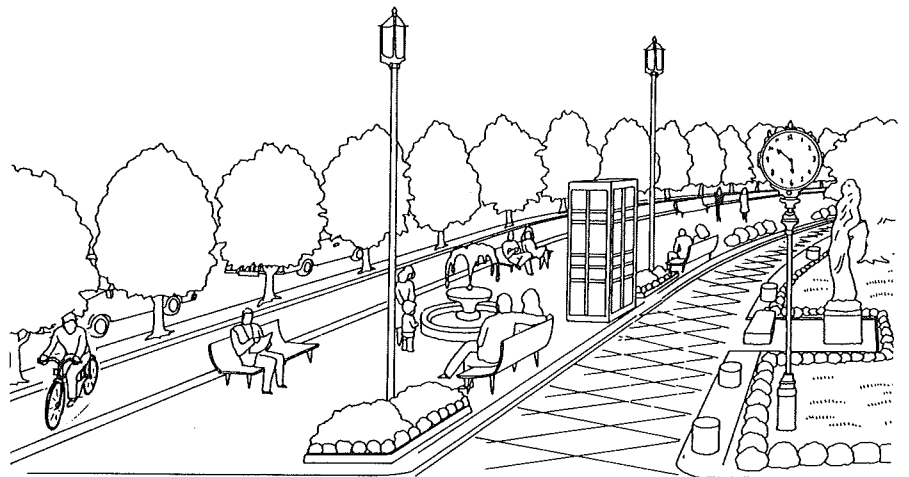
1 制度導入の背景

経済社会の成熟化、国民の価値観の多様化に伴って、道路整備についても地域の特性に応じた个性的できめ細かい道づくりが要請される。このニーズに対応するため、地域の創意工夫による有益で創造的な道路の付加価値の向上に役立つ事業をクリエイティブロード事業として道路開発資金の貸付対象とした。

当面は、歩道やキャブの整備を契機に行われるストリートファニーニチャーや多目的ポールの設置、沿道の緑化等を行う道路景観整備事業がクリエイティブロード事業として考えられるが、今後、クリエイティブロード事業にふさわしい計画は積極的に貸付対象とする方針である。

2 貸付対象事業

貸付けの対象となる事業は、地方公共団体等が策定する整備計画に基づき、地方公共団体、商店



街振興組合等が実施する道路の付加価値の向上に資する地域の特性を活かした創造的事業である。当面は、道路事業と併せて行われる沿道における構造物の美観、歩行者空間の充実、緑化の推進、

景観阻害物件の排除と修景施設の設置等、良好な道路景観の創造と保全を図る計画であつて、次の要件のいずれかに該当する地区の道路に係る事業を対象とし、地方公共団体、商店街振興組合等に貸付ける。

- ① 商店街の演出、活性化が必要な地区
- ② 特徴的な街並みの形成、保全を要する地区
- ③ 公共・公益施設、重要建造物、文化財の存する地区
- ④ 電線類の地中化、広告、看板等の規制を行うおとする地区
- ⑤ 街づくり協定、建築協定、緑化協定により快適な環境づくりを行おうとする商店街、住宅地区、歴史的地区

3 貸付事例

本事業については、二件につき合計三九八百万円の貸付けを行っている。

一一 高度道路技術開発事業

1 制度導入の背景

我が国の経済社会は、狭溢な国土、限られた資源等の不利な条件にもかかわらず、継続的な社会資本の整備に支えられて、世界に類をみない程の急速な変化と発展をとげてきた。この中で、建設技術は建設機械、材料、情報処理等の分野にわた

る総合技術として進歩向上し、長大橋梁、長大トンネル等これまでは不可能であつた建設技術を可能とし、我が国の経済発展に多大の貢献をしてきた。しかし、一方では、人口の都市部への集中に伴う交通輸送問題、環境問題等今後解決しなければならぬ多くの課題をかかえており、国民の要望も高度化、多様化してきている。この要請的確に対応していくためには、近年その進歩の著しいニューメディア、メカトロニクス等の先端技術あるいは新素材を建設技術の分野にも積極的に活用していく必要がある。

このため、建設省においては、土木研究所等を中心として研究開発を効率的に進めるため、共同研究制度により、産・学・官一体となった研究開発を実施しているが、道路開発資金においては、この共同研究又は共同開発をさらに推進するため、研究開発事業を貸付けの対象としたものである。

2 貸付対象事業

貸付けの対象となる事業は、土木研究所又は地方建設局等との共同研究者又は共同開発者が行う道路の建設、維持管理又は道路交通情報システムに係る高度技術の研究開発事業で、当該研究開発の全体貸付対象額（直接費）がおおむね二、〇〇〇万円以上、研究期間がおおむね三年以内である研究開発事業。

3 貸付事例

本事業については、一八件につき合計五九四百万円の貸付けを行っている。

〈最近の事例〉

（プロジェクト名）弾性波探査によるトンネル切羽前方調査法に関する研究
（融資額）一六百万円

一一 特定大規模道路用地等取得事業

1 制度導入の背景

大都市における交通の効率的分散と都市機能の再編成に資するため、環状道路、都市高速道路等の整備が進められている。これらの道路のなかに、一般道路と自動車専用道路が併設された構造として計画され、あるいは、沿道地域の面的整備事業と一体として計画されるものがあるが、事業の実施は、一般道路の整備事業あるいは土地区画整備事業など面的整備事業と自動車専用道路の事業とは事業目的、事業予算等の面で異なる点があるため、必ずしも同時になされるとは限らない。しかし、地権者から見れば、道路の種類に関係なく一つの事業として考えられるものであり、事業主体にとつても、用地取得の観点から自動車専用道路部分の用地を同時に取得することが有益である。このため、道路開発資金の活用により、事業実施中の道路の整備事業又は土地区画整理事業

等と併せた用地の先行取得や、地権者の土地保有意識の高まりを背景とした代替地要求に対応して代替地の確保を行うことにより、道路建設事業の円滑化を図ろうとするものである。

2 貸付対象事業

貸付けの対象となる事業は、地方公共団体又は地方道路公社等が行う以下の用地の取得事業である。

① 特定大規模道路用地の取得事業

事業実施中の道路の整備事業又は区画整理事業等と併せて用地を取得する必要のある高速自動車国道等の用地で、当該高速自動車国道等の事業主体がおおむね三年以内に確定することが確実と見込まれる事業に係る用地の先行取得事業で、当該道路の延長が一〇km以上又は総事業費が二五〇億円以上のものである。

なお、本事業については、一六件につき合計一三九、〇五五百万円の貸付けを行っている。
 〈最近の事例〉

(路線名) 一般国道三〇二号名古屋環状二号線
 (地区) 名古屋市緑区

(融資額(累計)) 二五、三三三百万円

② 道路事業用代替地の取得事業

国等において整備を行う幹線道路用地の代替地の取得等を行う事業。

なお、貸付金によって買い入れた土地の取扱い

は、道路開発資金の運用についての通達に定められている。

一三 地域開発整備事業

〈一 開発関連道路〉

1 制度導入の背景

民間事業者によって行われるリゾート開発、工業団地、住宅団地等の画的開発は、第四次全国総合開発、ふるさと創生等の観点から地域の振興・活性化のために欠かせない事業である。これらの面的開発に関連して、開発が行われる地域と主要な道路とを連絡し、広く地域開発、道路交通の円滑化に資する道路の整備への民間資金導入を支援し、開発事業の進捗にあわせた道路整備を実現しようとするものである。

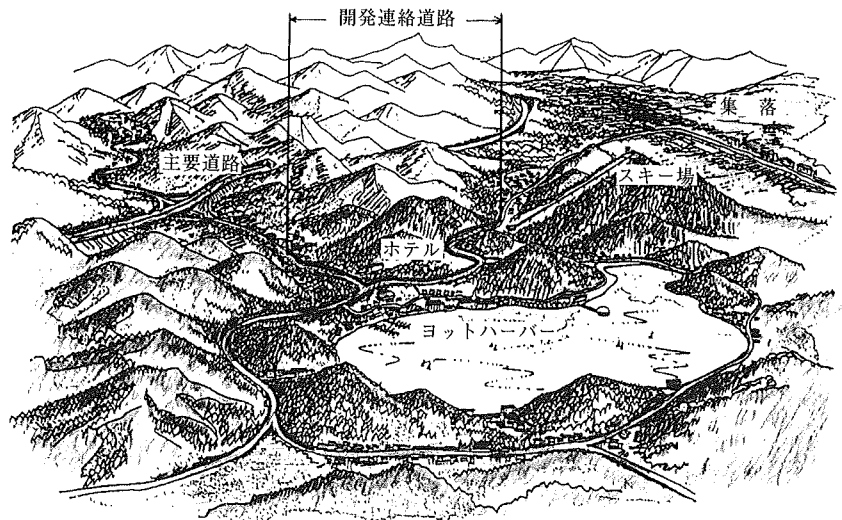
2 貸付対象事業

貸付けの対象となる事業は、開発事業について関係法令の許可等を受けた者が実施する面的開発事業に関連する道路事業である。

開発事業については、地域の振興整備に資するものとして、地方公共団体の認定又は推薦を受けた開発事業であることが必要である。

また、道路事業については、以下の条件がある。

- ① 道路の新設又は改築について道路法第二四条に基づき道路管理者の承認を受けた者が実



施する事業。

- ② 道路管理者が策定した整備計画に基づいて整備するもの。

- ③ 開発事業の実施計画からみて、緊急に整備する必要性が高いと認められるもの。

- ④ 特定の施設等の利用者のみのための利便を

供するものでなく、地域の開発等のために整備効果が高いと認められること。

⑤ 原則として道路管理者が受託して施行するものであること。

⑥ 関連する道路事業費の総額がおおむね一億円以上であること。

3 貸付事例

本事業については、六件につき合計五、〇三九百万円の貸付けを行っている。

〈最近の事例〉

(路線名) 主要地方道広島湯来線

(地区) 広島市内〇・三km

(融資額(累計)) 一、九五〇百万円

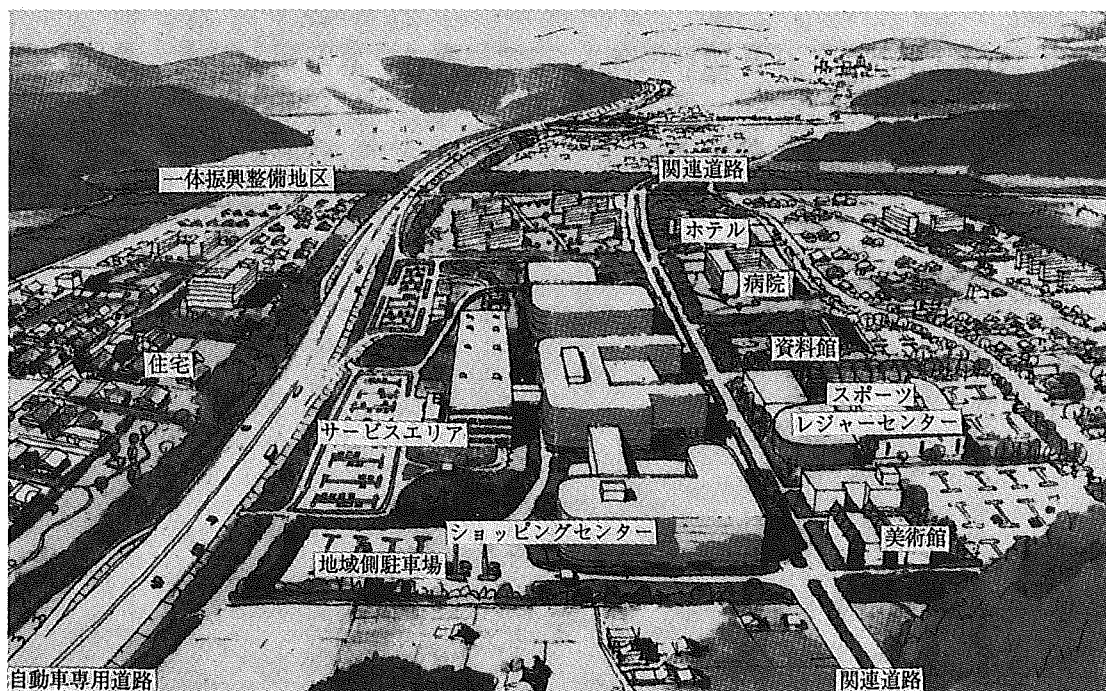
△二 インターチェンジ・

サービスエリア、駐車場等〉

1 制度導入の背景

近年、道路の果たすべき機能が多様化、高度化するに伴い、地域の土地利用、居住環境あるいは社会経済活動等の諸条件を踏まえた上で、道路とその周辺地域を有機的・総合的にとらえつつ、地域の整備を進める新たな施策の展開が求められている。

特に、自動車専用道路は、地域間の時間距離短縮等により、大きな地域開発効果を生み出すもの



であることから、地域整備との一体化を図ることにより、周辺地域に対して一層の開発効果を上げることが可能であると考えられる。

このため、自動車専用道路のインターチェンジ（以下「IC」という）の設置計画、サービスエリア・パーキングエリア（以下「SA等」という）の新設又は拡大計画にあわせ、地方公共団体がIC・SA等と一体的に整備する地区（一体振興整備地区）の整備計画を作成し、建設省の承認を得た後、第三セクター等の事業主体がIC・SA等の設置と地域整備を一体的に行う地域一体振興整備事業を創設した。

IC・SA等については、第三セクター等が開発利益により整備費用を負担して整備することとなっており、IC・SA等を道路開発資金の貸付対象とすることにより、地域一体振興整備事業の促進を図ろうとするものである。

2 貸付対象事業

貸付の対象となる事業は、ICの設置事業（IC関連）、並びにSA・PAの設置事業及びSA・PAと直接出入りできる第二駐車場の整備事業（SA関連）であり、以下の条件を満たすことが必要である。

- ① 建設省が承認した整備計画に位置付けられた事業であること。

② 道路法第二四条に基づく道路管理者の承認を受けた者が実施する事業であること。

③ 原則として道路管理者が受託して施行するものであること（IC・SA等の設置事業の場合）

貸付の対象者は、第三セクター等である。

一四 街づくり促進道路整備用地取得事業

1 制度導入の背景

土地区画整理事業及び市街地再開発事業による道路の整備改善のための用地の先行取得に対して道路開発資金制度による低利融資を行い、面的整備事業による幹線道路の整備と良好な街づくりを促進しようとするものである。

2 貸付対象事業

土地区画整理事業又は市街地再開発事業として行われる道路の整備改善の用に供される用地の先行取得事業で、土地開発公社等地方公共団体が財産を提供して設立した法人が行うものが対象となる。

また、以下の条件がある。

- ① 土地区画整理事業（地方公共団体が施行するもので、原則として用地の先行取得を行わなければならない減価補償金を交付することとなるも

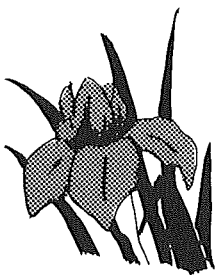
のに限る。）又は市街地再開発事業（以下、「土地区画整理事業等」という。）が土地区

画整理補助又は道路事業による公共施設管理者負担金の負担を受けて行われるものであること。

② 土地区画整理事業等の事業計画の決定がおおむね五年以内に行われることが確実であることと見込まれるものであること。

3 貸付事例

本事業については、立川都市計画立川駅南口土地区画整理事業等四箇所につき、合計二〇億円の貸付を行っている。



有料道路における障害者割引制度

建設省道路局有料道路課

一 はじめに

道路は、国民生活と密接に関連し、社会経済活動を支える基幹的な社会資本であり、障害者についても道路を安全に通行できることは、その社会経済活動を実現するための不可欠の条件となっている。

そこで、有料道路行政においては、歩行機能の失われている身体障害者が、自ら自動車を運転し、日常生活において有料道路を利用する機会が増大していることを背景に、昭和五四年六月一日より、身体障害者に対する有料道路通行料金の優遇措置を講じてきており、昭和六一年一月一日より、対象となる身体障害者を、「下肢又は体幹不自由者」から「肢体不自由者」に拡充したところである。

二 身体障害者に対する有料道路通行料金の優遇措置について

(1) 身体障害者に対する有料道路通行料金の優遇措置については、

① 近年における有料道路の整備の進展に伴い、有料道路が一般道路と一体となって有機的な道路網を形成し、身体障害者が有料道路を日常的に利用する機会が増大してきたこと

② 身体障害者のための改造自動車の開発等に伴い、歩行機能が失われている身体障害者が運転免許を取得し、自ら自動車を運転することにより、社会的経済的活動へ参加する途が開かれてきたこと

③ 鉄道、バス、航空等の公共輸送機関にあって

は、身体障害者等の経済的負担を軽減することによりその自立の促進を図るため、運賃の軽減等の措置が講じられていること

等の状況を踏まえて、有料道路制度の下においても、歩行機能が失われているため歩行に代わる日常の移動手段として自ら運転する身体障害者に対して、その社会的経済的自立の促進を図るべく、道路整備特別措置法に基づく全ての有料道路において昭和五四年六月一日より一斉に実施されたものである。

(2) 次に、本措置の概要について記すこととするが、昭和五四年六月一日の実施以来、対象となる身体障害者の範囲の拡充、利用手続の一部簡素化等が行われてきたところである。なお、平成四年度における有料道路通行料金の身体障害

表1 平成4年度身体障害者割引実施状況

	実績交通量 (千台)	措置交通量 (千台)	利用率 (%)
日本道路公団			
高速自動車国道	1,154,887	2,377	0.21
一般有料道路	643,019	789	0.12
首都高速道路公団	412,837	495	0.12
阪神高速道路公団	302,310	513	0.17
本州四国連絡橋公団	23,549	70	0.30
名古屋高速道路公社	45,024	73	0.16
福岡北九州高速道路公社	67,886	195	0.29
地方道路公社	386,975	529	0.14
道路管理者	36,155	39	0.11

者優遇措置の実施状況は表1のとおりである。

1 適用範囲

① 身体障害者の範囲

一 身体障害者福祉法(昭和二四年法律第二八三号)の別表4に掲げる障害を有し、同法第一五条の規定により、身体障害者手帳の交付を受けている者(以下「肢体不自由者」という。)

② 自動車の範囲

肢体不自由者が自ら運転する乗用自動車(道路運送車両法施行規則(昭和二六年運輸省令第七四号)第二条別表第1に掲げる普通自動車、小型自動車及び軽自動車)で乗用のも

のに限る。)及び貨物自動車(物品積載設備と乗用設備とが兼ねられているライトバン等に限定)で、当該身体障害者又はこれと生計を一にする者が所有するもの。但し、営業用の自動車を除く。

2 割引率及び割引料金額

本措置の対象者である身体障害者(以下「対象身体障害者」という。)が料金所を通過する際に支払う料金の額は、原則として通常料金の半額とするが、この場合の半額料金の最少計算単位は、

イ 日本道路公団の管理する高速自動車国道及びパンチカードシステムを採用している一部の一般有料道路(以下「高速自動車国道等」という。)を除く有料道路については、最少計算単位を一〇円とし、一〇円未満の端数が生じる場合には、これを切り上げ一〇円とする。

ロ 高速自動車国道等については、最少計算単位を五〇円とし、五〇円未満の端数が生じる場合には、これを切り上げ五〇円とする。

としているが、このように最少計算単位を設けたのは、料金徴収事務を円滑にし、サービスタイムの増加を防ぐためである。

3 実施方法

日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団、地方道路公社及び道路管理者(以下「公団等」という。)が行う身体障害者特別割引措置の実施方法は、身体障害者有料道路通行料金割引証(以下「割引証」という。)の提出を伴う現金徴収方式とする。この実施方法を図示すると図1のとおりである。

① 実施手続

公団等は、市町村が社会福祉事業法(昭和二六年法律第四五号)第一三条の規定により設置した福祉に関する事務所及び福祉に関する事務所を設置していない町村(以下「市町村福祉事務所等」という。)並びに財団法人道路施設協会(以下「道路施設協会」という。)の協力を得て、以下の手続により本措置を実施するものとする。

イ 公団等は、道路施設協会に年間の割引証交付申請書及び割引証(図2)(以下「割引証等」という。)の必要枚数を通知したうえで、その印刷等を依頼する。

ロ 道路施設協会は割引証等を印刷し、必要枚数を市町村福祉事務所等に直接送付する。

この場合、割引証等の送付は原則として年に一回行うものとし、枚数に不足が生じたときは、市町村福祉事務所等からの連絡により随時送付する。

ハ 市町村福祉事務所等は、四半期毎に割

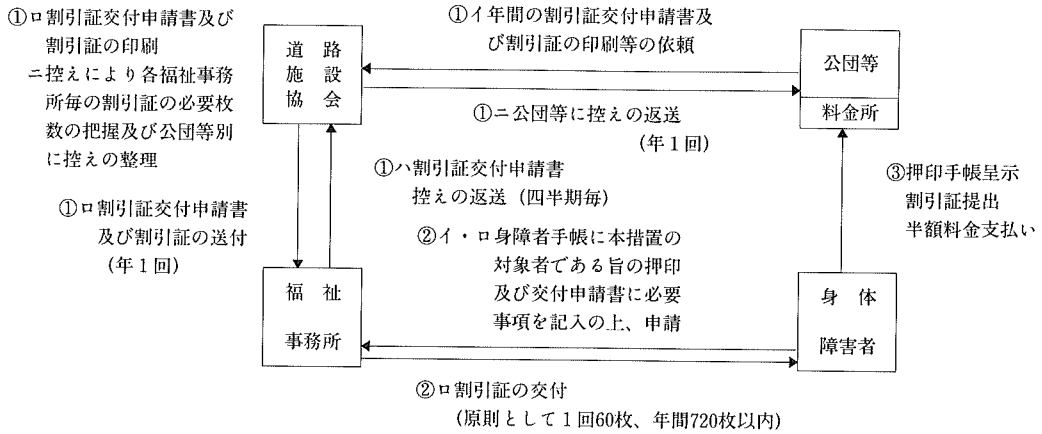


図1 身体障害者有料道路通行料金優遇措置の実施方法

身体障害者有料道路通行料金割引証

氏名	
手帳番号	
車両番号	

(注) 1. 本証は、通行料金を支払う毎に1枚必要です。
2. 料金所では「一旦停止」のうえ手帳及び割引証を必ず呈示して下さい。

(発行) 日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団、道路管理者、地方道路公社

図2

- ② 利用手続
- 対象身体障害者は、以下の手続により、割引証を使用して有料道路を通行するものとする。
- イ 身体障害者手帳への押印
- 対象身体障害者は、市町村福祉事務所等において本措置の対象者である旨の押印を身体障害者手帳の所定の箇所に受ける(以下
- 引証交付申請書の控え(以下「控え」という。)を道路施設協会に返送する。
- ニ 道路施設協会は、控えにより各市町村福祉事務所等毎の割引証等の必要枚数を把握するとともに、公団等別に控えを整理し、年に一回公団等に送付する。
- ② 利用手続
- 対象身体障害者は、以下の手続により、割引証を使用して有料道路を通行するものとする。
- イ 身体障害者手帳への押印
- 対象身体障害者は、市町村福祉事務所等において本措置の対象者である旨の押印を身体障害者手帳の所定の箇所に受ける(以下
- 「押印手帳」という。)
- ロ 割引証の交付等
- (イ) 割引証の交付
- 対象身体障害者は、身体障害者手帳に押印を受けた市町村福祉事務所等において割引証交付申請書に必要事項を記入し、押印手帳を呈示して割引証の交付を受ける。
- 〔必要事項〕
- 年月日、申請者氏名・住所、身体障害者手帳番号、運転免許証番号、自動車登録番号、自動車所有者氏名・続柄、割引証交付申請枚数、通行する道路の事業主体名
- (ロ) 代理人による交付申請

押印手帳及び代理人であることを証する書面をもって、代理人による割引証の交付申請を認める。

③ 通行方法

イ 入口料金所においては料金を支払わずに通行券の交付を受け、出口料金所で料金を支払うシステムを採っている区間を通行する場合

対象身障者は、入口料金所において收受

員に対し、押印手帳を呈示して当該押印を見せるとともに、氏名、身体障害者手帳番号及び車両番号をあらかじめ記入した割引証を呈示し入口料金所印の押印を受けて通行し（自動発券機を設置している入口料金所ブースを利用する場合はこの限りでない）、出口料金所においては、收受員に対し、押印手帳を呈示して当該押印を見せ、入口料金所印の押印を受けた割引証、通行

券及び所定の料金を渡して通行する。

ロ イ以外の、入口料金所又は出口料金所の一方のみが設置されており当該料金所で料金を支払うシステムを採っている区間を通行する場合

対象身障者は、入口料金所又は出口料金所において收受員に対し、押印手帳を呈示して当該押印を見せ、氏名、身体障害者手帳番号及び車両番号をあらかじめ記入した割引証並びに所定の料金を渡して通行する。

④ 枚数制限

各事業主体毎の割引証交付枚数は、申請者一人につき原則として一回六〇枚、年間七二〇枚を限度とする。

⑤ 違反行為に対する措置

公団等及び市町村福祉事務所等は、本措置に係る違反行為があった場合には表2の措置を行う。

三 本措置の拡充の検討について

障害者対策の基本方向として、全ての障害者が日常生活や社会生活を可能な限り一般市民と同様に営むことを目指す、いわゆる「ノーマライゼーション」の考え方が普及してきたことを背景に平成四年六月の道路審議会中間答申において、新たに、内部障害者等が自ら運転する場合や重度の身

表 2

区 分	違 反 行 為	措置の内容	措置の実施主体
①対象身障者	・身体障害者手帳の呈示拒否又は不所持 ・必要記載事項の記入がない割引証の使用 ・割引証に記載された事項と異なる利用	通常の料金を徴収する。	公団等
	・割引証を他人に譲渡	割引証の交付停止（1年間）	公団等の依頼により市町村福祉事務所等
②上記以外の者	・割引証を使用して通行	通常料金のほか、不法に免れた額の2倍の額を割増金として徴収する。	公団等
③上記①②の者	・虚偽の申請	①の者に対し、割引証の交付停止（1年間） ②の者に対し、割引証の返還等	市町村福祉事務所等（公団等の依頼による場合もある。）

表3 重度障害者の範囲

障害の区分		障害の程度			
視覚障害 聴覚障害		1級から3級までの各級及び4級の1 2級及び3級			
肢体 不自由	上肢不自由 下肢不自由	1級、2級の1及び2級の2 1級、2級及び3級の1 1級から3級までの各級			
	乳幼時期以前の 非進行性の脳病 変による運動機 能障害	<table border="1"> <tr> <td>上肢機能障害</td> <td>1級及び2級（1上肢のみに運動機能障害がある場合を除く。）</td> </tr> <tr> <td>移動機能障害</td> <td>1級から3級までの各級（1下肢のみに運動機能障害がある場合を除く。）</td> </tr> </table>	上肢機能障害	1級及び2級（1上肢のみに運動機能障害がある場合を除く。）	移動機能障害
上肢機能障害	1級及び2級（1上肢のみに運動機能障害がある場合を除く。）				
移動機能障害	1級から3級までの各級（1下肢のみに運動機能障害がある場合を除く。）				
内部 障害	心臓機能障害	1級から4級までの各級			
	じん臓機能障害	1級から4級までの各級			
	呼吸器機能障害	1級から4級までの各級			
	ぼうこう又は直腸機能障害 小腸機能障害	1級及び3級 1級から4級までの各級			

体障害者、重度の精神薄弱者の介護者が運転する場合を対象とすることについて「具体的な適用要件も含め検討する必要がある」旨の提言がなされ、また、第一二三回国会においてその趣旨の請願が採択されたところである。

また、最近はさらに、「障害者対策に関する新長期計画」（障害者対策推進本部）の策定などにより、ノーマライゼーションが政府の障害者関連施策の基本的方向として確立されたことから、これらを踏まえて、障害者について、一般人と同様

の社会的経済的自立を支援するために、有料道路の割引対象を拡充することについて、一般利用者の均衡を配慮しつつ検討を進める必要がある。

なお、平成六年四月二六日に行われた高速自動車国道の料金改定の申請の中では、障害者割引措置について、内部障害者を含め全ての身体障害者が自ら運転する場合、重度の身体障害者（表3）や重度の精神薄弱者の介護者が運転する場合に拡大して対象とするという内容が盛り込まれているところである。

◇投稿歓迎◇

本誌は、平成二年四月の創刊以来、皆様の御支援を頂いておりますが、この度、誌面のなお一層の充実のため、読者の皆様方からの原稿を掲載するコーナーを設けることに致しました。

日頃道路・道路行政に対して感じていること、現場からの生の話題、ユニークな試み、海外への出張報告等、それぞれの御立場から自由にテーマを選び、四〇〇字詰め原稿用紙五〜一〇枚程度にまとめてください。

奮っての御応募お待ちしております。

なお、投稿原稿の採否、掲載号、送りガナ等文章表現につきましては、事務局に御一任下さい。掲載原稿につきましては、薄謝を進呈いたします。

宛先 〒一〇〇 東京都千代田区霞が関二―一―三
建設省道路局路政課内
「道路行政セミナー」事務局

〈道路管理の実態報告〉

歴史と文化を伝える道づくり

東海道ルネッサンス事業について

建設省中部地方建設局道路部道路計画第二課長 池田 豊人

はじめに

平成五年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画では「ゆとり社会のための道づくり」をキャッチフレーズに豊かな社会、活力ある地域、優しい環境を目指している。これは、これまでのように道路を交通機能だけで見るのではなく、走って楽しく、歩いて快適な道づくり、もっと人に道路を取り戻す「人」本位の道路行政が求められているのではないかと考えられる。

また、近年は、物の豊かさよりも心の豊かさを求める時代、また、文明の時代から感性とか文化の時代といわれている。その際に最も重要な要素は、歴史的な環境ではないかと考えられる。

このような状況の中、中部地区では、「東海道」

という一つのコンセプトを基に、沿線地域の皆様はもとより関係機関と連携を通じた地域の活性化に向けた諸活動を「東海道ルネッサンス」と呼び、これを推進している。以下にその概要を紹介する。

東海道ルネッサンス事業の概要

一 目 標

今から約四〇〇年前、徳川家康は江戸幕府を開くのに先立ち、江戸日本橋から京三条大橋に至る東海道に五三の宿駅を開き街道としての整備を行った。それ以来、東海道は時代の変遷によりその姿を変えつつも、常に日本の交流の大動脈として我が国の発展に大きな役割を果たすとともに、私達にとって欠くことのできない歴史や文化を育んで

いる。そして今、東海道には二一世紀の交流を支える第二東名、名神高速道路が事業展開されつつあり、東海道は新たな時代の幕開けを迎えようとしている。

「東海道ルネッサンス」は、この新たな時代の幕開けを迎えるにあたり、東海道制定四〇〇周年にあたる西暦二〇〇一年を目標に、五三次沿線の歴史を改めてたどり直し、遺産などの発掘、保存から文化の継承、歴史や文化の薫る街づくりなどを実施している。また、当時の面影を残す古い町並みや点在する史跡、文化財を貴重な歴史的資料としてだけでなく、日本人の心のふるさととして後世に伝えていきたいと考えている。そしてさらには、新しい名所や文化を生み出し新たな東海道時代を拓いていくこととしている。

二 推進体制

東海道筋の自治体が一体となって、街道地域の活性化等を目的に各種事業を推進するため、既に中部地区及び静岡県、愛知県、三重県、名古屋市の三県一市において「東海道ルネッサンス推進協議会」を発足し、具体的な検討を進めている。

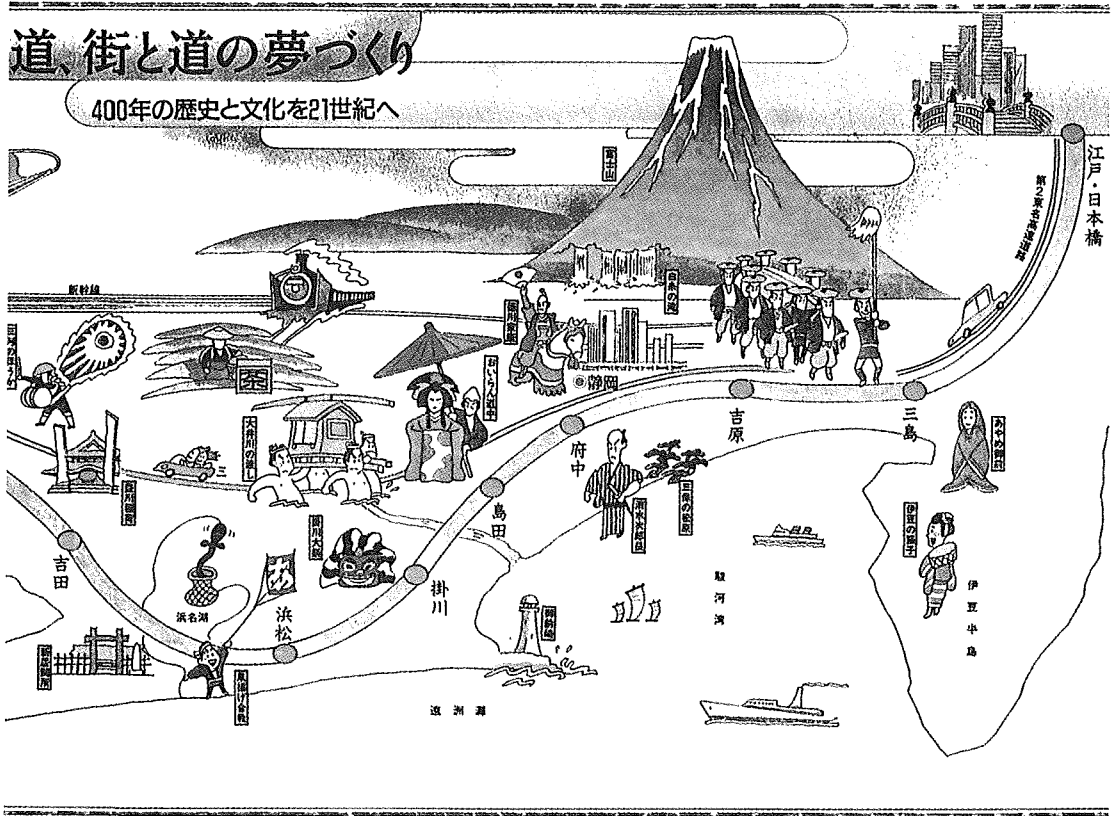
今後、隣接する関東・近畿ブロックにも賛同を呼びかけて、東海道全線に「東海道ルネッサンス」の輪を広げていきたいと考えている。

三 これまでの施策の概要

東海道制定四〇〇周年にあたる二〇〇一年を目標に沿線地域はもとより県、市町及び各種協賛団体等との連携を図りながら、東海道の歴史を知り考えるためのシンポジウム、セミナーの開催や、一里塚の保存、復元、旧東海道をしのぶ施設の整備等を進めている。

これまでに各地域において実施された施策の内容を、

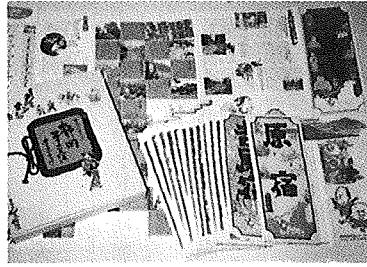
- ① 歴史を伝える視点
 - ② 文化を守る視点
 - ③ 未来につなげる視点
- の三つに整理して、その一部を紹介すると次のとおりである。



① 歴史を伝える視点

・ガイドマップ作製（静岡県）

静岡県東海道ルネッサンス推進協議会では東海道ルネッサンスの住民意識の高揚を図るため、歩く人のためのガイドマップを作製。旧東海道のルート、観光施設や史跡、宿場の今昔、グルメ、名所がわかりやすく紹介されている。三百部を作り、公共の関係機関や図書館などに配布された。

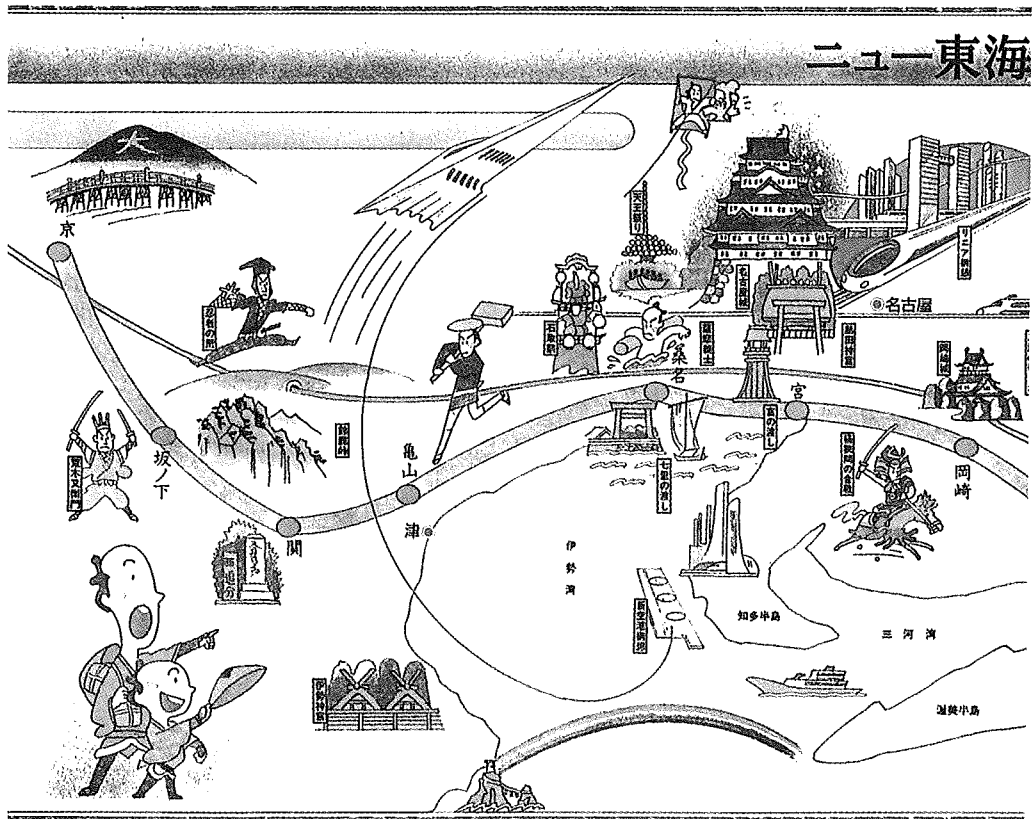


・東海道ウォーク（三重県）

平成五年一〇月一〇日

三重県で東海道ウォークは体育の日に行われた。三重郡朝日町から桑名市の約九kmで行われ、晴れわたった秋空の下、東海道のおもかげを残す旧道をのんびりと歩いた。

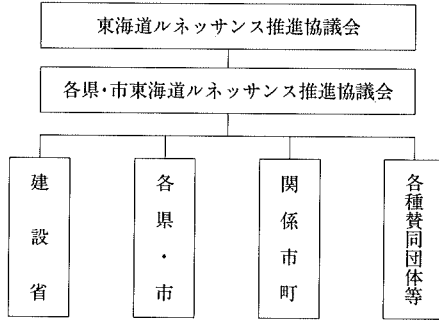
また、コース途中で「桑名の殿様御台所祭」



東海道ルネッサンス基本目標

- 歴史文化遺産の発掘と保存
- 歴史文化を活かした地域情報の発信
- 歴史文化を活かした街づくり

各協議会の組織図



(参考)

- H3.11.6 「静岡県東海道ルネッサンス推進協議会」設立
- H4.1.23 「愛知県東海道ルネッサンス推進協議会」設立
- H4.2.21 「三重県東海道ルネッサンス推進協議会」設立
- H4.2.20 「名古屋市東海道ルネッサンス推進協議会」設立
- H4.12.1 「中部地区東海道ルネッサンス推進協議会」設立

歴史文化を活かした情報発信素材づくり

歴史文化のPRと情報提供

歴史文化を軸とした交流機会づくり

歴史文化を学ぶ場づくり

歴史文化を巡り楽しむ空間づくり

歴史文化を活かした景観づくり

歴史文化の保存・継承

東海道の歴史、文化、自然を活かし、東海道及び東海道沿道地域の情報を効果的に発信していくための素材づくりを行う。

東海道の歴史的意義や資源性などについて、人々のより高次な理解と認識をえるため、内外に対する各種のPR及び情報提供を行う。

東海道の歴史文化を活かした祭りやイベントを創出するなど、東海道を介して人と人が出会い、ふれあう交流機会づくりを行う。

人々が東海道の歴史文化を学び、体験することを通じて自己啓発を図れるよう、体験・学習施設の整備や機会づくりを行う。

プロムナードの設定や案内標識・休憩所などの施設整備など、人々が東海道沿道及び周辺地域に点在する史跡・文化財などの歴史的資源を気軽に巡り楽しむための条件づくりを行う。

東海道沿道において、東海道の歴史、文化、自然を活かした、歴史街道風景観形成を進める。

東海道沿道に残る史跡、文化財、伝統工芸の有形・無形の歴史的資源の保全・整備あるいは復元を行う。



石畳遊歩道

・安藤広重の浮世絵を再現（愛知県）

岡崎市では、安藤広重が描いた東海道五三次の浮世絵を参考に、旧東海道藤川宿の出入り口を示す立札「棒鼻」や宿を囲う石垣、街路灯などが設置され、江戸時代の景観の一部が再現された。



・関宿街道まつり（三重県）

毎年一二月の下旬、東海道四八番目にあたる関宿の旧東海道筋を中心に、仮装行列や宿場市などの催し物が行われ、大勢の人々が賑わう。地域の人々が一体となって、江戸時代の良き文化を今に、そして後世に伝えていくと、盛り上がりを見せている。



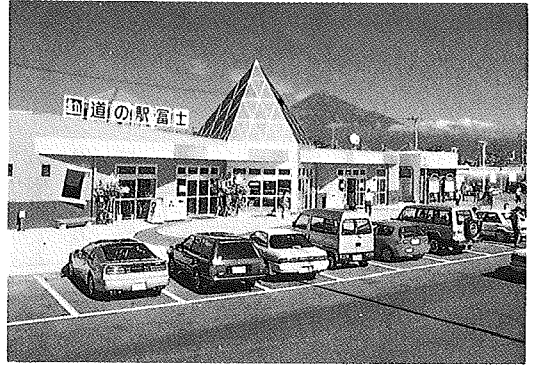
③ 未来につなげる視点

・東海道総合案内板（静岡県）

「道の駅」富士

これからの一般道路には、車を停めて休憩するためのエリアが必要である。「道の駅」は、人々にゆとりと安心を感じてもらえる憩いのスペース。さらに、地域の情報を紹介する情報発信の場でもある。「道の駅」富士には、東海道が育んできた歴史・文化、現代に受け継がれてきた新たな事業を安藤広重の名画やイラスト、写真によって、わかりやすく解説した「東海道総合案内板」が設置されている。





・豊川拡幅（愛知県）

この地区は岡崎市の東の玄関で、東京から約三〇〇kmに位置している。事業を進めるにあたり、学識経験者や歴史研究者、地元代表、行政機関などで「国道一号本宿地区東海道ルネッサンス事業推進委員会」が設立され、基本コンセプトの「ゾーニング計画」を踏まえた計画が作成された。国道一号の四車線拡幅計画とあわせて東海道ルネッサンス事業としての景観整備が実施されている。

また、この事業と連携して地元による「本宿づくりの会」が発足するなど、地域の活性化にも貢献している。



四 おわりに

これからの道づくりは、社会基盤の整備を起爆剤としていかに地域整備を進めていくかが大きな課題となっている。

このような中、「東海道ルネッサンス」は、東海道という共通の歴史・文化の遺産を活用して、地域の横の連携を深めていくことができるのではないかと考えている。

今後、各地域の推進協議会を中心として特に地域特性を踏まえ、地域の特徴ある事業の展開がより一層必要となっており、そのための努力を今後とも進めていくことが重要となっている。

・東海道みちしるべ（静岡県）

中吉田ポケットパーク

江戸時代に造られた一里塚にちなみ、現在位置の確認や旧東海道をガイドする平成の一里塚として、道路案内の原点となる案内施設『東海道みちしるべ』が設置された。東海道の歴史や文化、地域の特徴を考慮し、東海道にふさわしく統一されたデザインのわかりやすい道路案内施設で、清水市の中吉田ポケットパークの整備に合わせて国道一号の下り線に設置された。



道路占用Q&A (第4回)

道路法第32条第4項、第5項関係

一 法第三十二条第四項、

第五項の意義

法第三十二条第四項、第五項は、警察署長の権限である道路使用許可との関係に関する規定である。今回は、これらの規定について簡単に解説する。

二 道路使用許可の概要

道路上で工事又は作業をし、広告板、アーチ等を設置したり、露店、屋台等を出すなどの行為をしようとするときは、所轄の警察署長の許可を受けなければならない（道路交通法第七十七条）。

この警察署長の許可は、これらの行為が一般的に禁止されていることを前提として、特

定の場合にその禁止を解除し、適法にこれらの行為をなすことを得さしめる処分である。従って道路占用許可とは違い、道路使用許可は道路使用の権利を設定するものではなく、かつ、主として道路の本来の機能（一般交通）を妨げない程度の一時的使用に限って許されるものである。

Q28 ある事業者が、道路につき出し広告を設置するため、道路管理者の占用許可を得た場合、所轄警察署長の道路使用許可は必要か

A 必要である。なお、道路管理者の行う工事又は作業については、道路交通法第八十条により、同法第七十七条第一項第一号の規定にかかわらず、警察署長との協議で足り、道路使用許可は不要なもの

とされている。そして、道路管理者が工事や民間業者に請け負わせる場合には、民間業者が道路使用許可申請をすれば道路管理者の協議は不要となるが、逆に、道路管理者が協議し、その工事に係る工事等の施工を請け負わせるときには、道路使用許可は不要となる。

三 法第三十二条第四項の意義

法第三十二条第四項は、道路占用許可の対象となる行為が、道路交通法第七十七条第一項の規定の適用を受けるものであるときは、道路占用申請者の便宜を考慮して、道路占用許可申請書を警察署長を経由して、提出することを認め、その場合において、当該警察署長は、すみやかに当該道路占用許可申請書を道路管理者に送付しなければならないと規定している。これは、道路使用許可が必要となる行為の中には、祭礼行事、ロケーションなどのように、道路占用許可が不要なものもあるが、大半は、道路占用許可が必要となるものである。警察署長への道路使用許可申請書と道路管理者への道路占用許可申請書の受付窓口の一本化を図ったものである。従って、これと同趣旨で道路交通法第七十八条第二項には、道路使用許可に係る行為が、法第

三十二条第一項又は第三項の適用を受けるものであるときは、道路使用許可申請書を、道路管理者を経由して、提出することを認めている。

なお、行政手続法第六条では、「法令により当該行政庁と異なる機関が当該申請の提出先とされている場合は当該申請が当該提出先とされている機関の事務所に到達してから当該行政庁の事務所に到達するまでに通常要すべき標準的な期間を定めるよう努めるとともに、これを定めたときは、これらの当該申請の提出先とされている機関の事務所における備付けその他の適当な方法により公にしておかなければならない」としており、本項にも、その適用がある。

Q29 道路占用許可申請書に添付される「必要な書類」も本項により、警察署長を経由して、提出することが可能か
A 可能である。

四 法第三十二条第五項の意義

法第三十二条第五項は、道路管理者が道路占用の許可又は変更の許可を与えようとする場合、当該許可が道路交通法第七十七条第一項の規定の適用を受けるものであるときは、あらかじめ、警察署長と協議すべきことを定めている。この規定は、道路管理者の持つ道

路管理権と警察署長の持つ交通警察権との調整を図るためのものであり、同じ趣旨から、道路交通法第七十九条でも、警察署長が、道路使用許可をしようとする場合において、当該許可に係る行為が、法第三十二条第一項又は第三項の規定を受けるものであるときは、道路管理者に協議しなければならないと定めている。

ここでの協議の内容は、占用許可の可否及び期間、方法等の許可条件などについてであり、交通の安全及び円滑を害することがないかどうかを検討される。

Q30 道路管理者が、占用許可申請に対し、不許可処分にする場合にも、協議は必要か
A 不要である。協議は道路管理者が占有許可を与えようとする場合に行えばよい。

Q31 協議は、文書でしなければならないのか
A 通常は、次のような様式による書面で行われているが、道路工事調整協議会等において、口頭でなされている場合もある。なお、一定の事項についてあらかじめ協定などの形で包括協議をしておくことも可能である。

新	更	変	(番	号)
規	新	更		年	月	日

平成 年 月 日

(申請者)

住所

氏名

占用の目的			
占用の場所	路線名	車道・歩道・その他	
	場所		
占用物件	名称	規模	数量
占用の期間	平成 年 月 日から 平成 年 月 日まで	間	占用物件の構造
工事の時期	平成 年 月 日から 平成 年 月 日まで	間	工事实施の方法
道路の復旧方法	添付書類		
道路占用に関する協議書 第 年 月 日			
警察署長 殿 印			
道路占用許可申請について、上記より許可したので、道路法第32条第5項の規定により協議する。			
道路占用に関する回答書 第 年 月 日			
殿 警察署長 印			
年 月 日付け 第 号で協議のあった道路占用について、下記のとおり回答する。			
.....			
.....			

○32 警察署長に、意見を述べてもらえさえすれば、意見の一致をみなくても協議したことになるのか

A ならない。協議したとは、警察署長と道路管理者の両者の意見が合致することによることを要する。

○33 道路管理者が、警察署長と協議をしないで、道路占用許可を与えた場合、その許可の効力はどうか

A 協議は、行政上の便宜のために設けられたものにすぎないから、協議手続を欠く許可も当然無効ではなく、瑕疵ある行政行為として取り消し得ることがあるにとどまる。

○34 工事等の新たな行為のない更新（法第三十二条第一項に基づく手続）についても、協議は必要か

A 道路交通法第七十七条の許可は、行為についてなされるものであるから、通常は必要がない。

○35 占用許可を取り消す場合にも、協議は必要か

五 「協議」にあたっての留意事項

行政手続法第十一条は、複数の行政庁が関

与する場合の留意事項について、定めている。すなわち第一項は、「行政庁は、申請の処理をするに当たり、他の行政庁において同一の申請者からされた関連する申請が審査中であることをもって自らすべき許認可等をするかどうかについての審査又は判断を殊更に遅延させるようなことをしてはならない」としており、道路管理者の処理する道路占用許可と警察署長の処理する道路使用許可は、この規定の適用を受ける。

また、第二項は、「一の申請又は同一の申請者からされた相互に関連する複数の申請に対する処分について複数の行政庁が関与する場合においては、当該複数の行政庁は、必要に応じ相互に連絡をとり、当該申請者からの説明の聴取を共同して行う等により審査の促進に努めるものとする」と規定している。ここでいう「一の申請に対する処分について複数の行政庁が関与する場合」は、法令において行政庁が協議すべき機関が定められている場合などを指すとされ、道路占用許可は、これに該当する。

六 法第三十二条違反の場合の措置

法第三十二条の規定に反し、道路管理者の許可を受けないで、道路に、工作物等を設け、

継続して道路を使用している者、許可の条件に違反している者に対しては、法第七十一条第一項による監督処分を行い、さらに必要に応じ行政代執行法による代執行を行うなど、違法な占用状態を速やかに除去しなければならぬ。また、道路管理者の許可を受けないで道路を占用している者及び法第七十一条第一項の規定による監督処分に従わない者に対しては罰則の適用がある（法第百条第一号、第百一条第一号、第百二条）。

従って、悪質な違反者に対しては告発等の措置をとることが適当である。（なお、刑事訴訟法第二百二十二条、第二百十三条、第二百十四条、第二百三十九条参照のこと）

○36 直ちに、告発等の措置をとることが、必ずしも適当ではない場合には、どのような場合があるか

A たとえば、不法占用の家屋等で官民境界不明のまま不法占用された場合等、不法占用に至った経緯が真にやむを得ない場合であって、現に居住の用に供しており、直ちに除却することが著しく困難であって、かつ、道路管理上支障のないものについては、当分の間法第三十二条第一項第一号に該当するものとして取り扱うこととし、順次計画的にその除却に努

関東地方建設局の例

道路占用指導書					整理番号
路 線	号	上・下	指導年月日	年 月 日	
占用場所					
氏名又は会社名(屋号)				電話	
物件名 1 看板類 2 日除 3 商品置場 4 自動販売機 5 その他()					
次のいずれかの措置を早急に取りして下さい。					
1 上記物件は、道路を占用していますので、撤去するか道路法に基づく占用申請手続きをして下さい。					
[]					
2 上記物件は、道路を占用していますが、道路関係法令等の基準に適合していませんので、撤去・改善して下さい。					
[]					
写真添付					
建設省関東地方建設局〇〇国道工事事務所 道路管理員 〇〇出張所長					
					電話：〇〇-〇〇〇〇

道路法第32条の許可を受けないで道路又は道路予定地を占用した場合は同法第100条の規定に基づき1年以下の懲役又は3万円以下の罰金に処せられることがあります。

Q37 不法占用の是正のための指導は、文書でしなければならないのか

めることとされている。ただし、この場合、占用の許可に、建替え、増改築を認めない等必要な条件を付するものとし、かつ、占用の期間を三年以内として、家屋等の耐用年数の範囲内で更新を認めることができるものとされている。

A 必ず文書でしなければならないということではなく、口頭によることも可能である。しかし、指導に続いて、監督処分、告発などを行うことを考慮すると、文書ですることが望ましい。不法占用物件適正化事業の執行にあたり、規定により、また、行政手続法第三十二条は、行政

指導の一般原則を定め、第一項では行政指導に携わる者は、いやくも当該行政機関の任務又は所掌事務の範囲は逸脱してはならないこと及び行政指導の内容があくまでも相手方の任意の協力によってのみ実現されるものであることに留意しなければならないと定め、さらに第二項では、行政指導に携わる者は、その相手方が行政指導に従わなかったことを理由として、不利益な取扱いをしてはならないと定める。不法占用の是正指導のように法令に規定されている義務に違反していたり、順守すべき基準に適合していない特定の者に対して警告等の行政指導によってその自主的な改善を求めることは、禁止、制約されているわけではないが、行政指導により、その改善を求める限り、当該者に改善することを強制することはできないとされる。

なお、行政指導の方式には、行政手続法第三十五条の定めがあり、行政指導に携わる者は、その相手方に対し、当該行政指導の趣旨及び内容並びに責任者を明確に示さなければならず、行政指導が口頭でされた場合において、その相手方からこれらの事項を記載した書面の交付を

求められたときは、当該行政指導に携わる者は、行政上特別の支障がない限り、これを交付しなければならない」とされる。

ただし、相手方に対しその場において完了する行為を求めるもの、既に文書によりその相手方に通知されている事項と同一の内容を求めるものはこの限りでない。

なお、そもそも、同法第三十五条の適用を受けないものとして同法第三条第一項第十三号に、公益にかかわる事象が発生し又は発生する可能性のある現場において、公益を確保するために行使すべき権限を法律上直接に与えられた職員によつてされる処分及び行政指導が定められているが、法第七十一条第五項に基づき、道路監理員が行う処分及び行政処分は、これに該当すると考えられる。

参照条文

○道路法

(道路の占用の許可)

第三十二条

4 第一項又は前項の規定による許可に係る行為が道路交通法第七十七条第一項の規定の適用を受けるものである場合においては、第二項の規定による申請書の提出は、当該地域を管轄する警察署長を経由して行なうことができる。この場合において、当該警察署長は、すみやかに当該申請書を道路管理者に送付しなければならない。

5 道路管理者は、第一項又は第三項の規定による許可を与えようとする場合において、当該許可に係る行為が道路交通法第七十七条第一項の規定の適用を受けるものであるときは、あらかじめ当該地域を管轄する警察署長に協議しなければならない。

(道路管理者等の監督処分)

第七十一条

道路管理者は、左の各号の一に該当する者に対して、この法律又はこの法律に基づく命令の規定によつて与えた許可若しくは承認を取り消し、その効力を停止し、若しくはその条件を変更し、又は行為若しくは工事の中止、道路に存する工作物その他の物件の改築、移転、除却若しくは当該工作物その他の物件に因り生ずべき損害を予防するために必要な施設をすること若しくは道路を原状に回復することを命ずることができる。

一 この法律若しくはこの法律に基づく命令の規定又はこれらの規定に基づく処分に違反している者

二 この法律又はこの法律に基づく命令の規定による許可又は承認に附した条件に違反している者

三 詐偽その他の不正な手段によりこの法律又はこの法律に基づく命令の規定による許可又は承認を受けた者

5

道路管理者(第九十七条の二の規定により権限の委任を受けた北海道開発局長を含む。以下この項及び次項において同じ。)は、その職員のうちから道路監理員を命じ、第二十四条、第三十二条第一項若しくは第三項若しくは第四十条、第四十三条、第四十四条第三項若しくは第四項、第四十六条第一項若しくは第三項、第四

十七条第三項、第四十七條の三第二項若しくは第四十八条第一項若しくは第二項の規定又はこれらの規定に基づく処分に違反している者(第一項又は第二項の規定による道路管理者の処分に違反している者を含む。)に対して第一項の規定によるその違反行為若しくは工事の中止を命じ、又は道路に存する工作物その他の物件の改築、移転、除却若しくは当該工作物その他の物件により生ずべき損害を予防するために必要な施設をすること若しくは道路を原状に回復することを命ずる権限を行わせることができる。

第百条 次の各号の一に該当する者は、一年以下の懲役又は二十万円以下の罰金に処する。

一 第三十二条第一項又は第九十一条第二項において準用する第三十二条第一項の規定に違反して道路又は道路予定区域を占用した者

第百一条 次の各号の一に該当する者は、六月以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

一 第三十二条第三項又は第九十一条第二項において準用する第三十二条第三項の規定に違反して道路又は道路予定区域を占用した者

第百二条 次の各号の一に該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

四 第七十一条第一項又は第二項(第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。)の規定による道路管理者の命令に違反した者

○道路交通法

(道路の使用の許可)

第七十七条 次の各号のいずれかに該当する者は、それぞれ当該各号に掲げる行為について当該行為に係る場所を管轄する警察署長(以下この節において「所轄警察署長」という。)の許可(当該行為に係る場所が同一の公安委員会の管理に属する二以上の警察署長の管轄にわたるときは、そのいずれかの所轄警察署長の許可。以下この節において同じ。)を受けなければならない。

一 道路において工事若しくは作業をしようとする者又は当該工事若しくは作業の請負人

- 二 道路に石碑、銅像、広告板、アーチその他これらに類する工物を設けようとする者
- 三 場所を移動しないで、道路に露店、屋台店その他これらに類する店を出そうとする者
- 四 前各号に掲げるもののほか、道路において祭礼行事をし、又はロケーションをする等一般交通に著しく影響を及ぼすような通行の形態若しくは方法により道路を使用する行為又は道路に人が集まり一般交通に著しい影響を及ぼすような行為で、公安委員会が、その土地の道路又は交通の状況により、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要と認めて定めたものをしようとする者
- 2 前項の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る行為が次の各号のいずれかに該当するときは、所轄警察署長は、許可をしなければならない。
 - 一 当該申請に係る行為が現に交通の妨害となるおそれがないと認められるとき。
 - 二 当該申請に係る行為が許可に付された条件に従つて行われることにより交通の妨害となるおそれがないと認められるとき。
 - 三 当該申請に係る行為が現に交通の妨害となるおそれがあるが公益上又は社会の慣習上やむを得ないものであると認められるとき。
- 3 第一項の規定による許可をする場合において、必要があると認めるときは、所轄警察署長は、当該許可に係る行為が前項第一号に該当する場合を除き、当該許可に道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要な条件を付することができる。
- 4 所轄警察署長は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため特別の必要が生じたときは、前項の規定により付した条件を変更し、又は新たに条件を付することができる。
- 5 所轄警察署長は、第一項の規定による許可を受けた者が前二項の規定による条件に違反したとき、又は道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため特別の必要が生じた時は、その許可を取り消し、又はその許可の効力を停止することができる。

- 6 所轄警察署長は、第三項又は第四項の規定による条件に違反した者について前項の規定による処分をしようとするときは、当該処分に係る者に対し、あらかじめ、弁明をなすべき日時、場所及び当該処分をしようとする理由を通知して、当該事案について弁明及び有利な証拠の提出の機会を与えなければならない。ただし、交通の危険を防止するため緊急やむを得ないときは、この限りではない。
- 7 第一項の規定による許可を受けた者は、当該許可の期間が満了したとき、又は第五項の規定により当該許可が取り消されたときは、すみやかに当該工物の除去その他道路を原状に回復する措置を講じなければならない。(許可の手続)
- 第七十八条 前条第一項の規定による許可を受けようとする者は、総理府令で定める事項を記載した申請書を所轄警察署長に提出しなければならない。
- 2 前条第一項の規定による許可に係る行為が道路法第三十二条第一項又は第三項の規定の適用を受けるものであるときは、前項の規定による申請書の提出は、当該道路の管理者を経由して行なうことができる。この場合において、道路の管理者は、すみやかに当該申請書を所轄警察署長に送付しなければならない。
- 3 所轄警察署長は、前条第一項の規定による許可をしたときは、許可証を交付しなければならない。
- 4 前項の規定による許可証の交付を受けた者は、当該許可証の記載事項に変更を生じたときは、所轄警察署長に届け出て、許可証に変更に係る事項の記載を受けなければならない。
- 5 第三項の規定による許可証の交付を受けた者は、当該許可証を亡失し、滅失し、汚損し、又は破損したときは、所轄警察署長に許可証の再交付を申請することができる。
- 6 第一項の申請書の様式、第三項の許可証の様式その他前条第一項の許可の手続について必要な事項は、総理府令で定める。

(道路の管理者との協議)

- 第七十九条 所轄警察署長は、第七十七条第一項の規定による許可をしようとする場合において、当該許可に係る

行為が道路法第三十二条第一項又は第三項の規定の適用を受けるものであるときは、あらかじめ、当該道路の管理者に協議しなければならない。

(道路の管理者の特例)

- 第八十条 道路法による道路の管理者が道路の維持、修繕その他の管理のため工事又は作業を行なおうとするときは、当該道路の管理者は、第七十七条第一項の規定にかかわらず、所轄警察署長に協議すれば足りる。

- 2 前項の協議について必要な事項は、総理府令、建設省令で定める。

○行政手続法

(適用除外)

- 第三条 次に掲げる処分及び行政指導については、次章から第四章までの規定は、適用しない。

- 十三 公衆衛生、環境保全、防疫、保安その他の公益にかかわる事象が発生し又は発生する可能性のある現場において警察官若しくは海上保安官又はこれらの公益を確保するために行使すべき権限を法律上直接与えられたその他の職員によつてされる処分及び行政指導

(標準処理期間)

- 第六条 行政庁は、申請がその事務所に到達してから当該申請に対する処分をするまでに通常要すべき標準的な期間(法令により当該行政庁と異なる機関が当該申請の提出先とされている場合は、併せて、当該申請が当該提出先とされている機関の事務所に到達してから当該行政庁の事務所に到達するまでに通常要すべき標準的な期間)を定めるよう努めるとともに、これを定めたときは、これらの当該申請の提出先とされている機関の事務所における備付けその他の適当な方法により公にしておかなければならない。

(複数の行政庁が関与する処分)

- 第十一条 行政庁は、申請の処理をするに当たり、他の行政庁において同一の申請者からされた関連する申請が審査中であることをもつて自らすべき許認可等をするかどうかについての審査又は判断を殊更に遅延させるようなことをしてはならない。

2 一の申請又は同一の申請者からされた相互に関連する複数の申請に対する処分について複数の行政庁が関与する場合においては、当該複数の行政庁は、必要に応じ、相互に連絡をとり、当該申請者からの説明の聴取を共同して行う等により審査の促進に努めるものとする。

(行政指導の一般原則)

第三十二条 行政指導にあつては、行政指導に携わる者は、いやしくも当該行政機関の任務又は所掌事務の範囲を逸脱してはならないこと及び行政指導の内容があくまで相手方の任意の協力によってのみ実現されるものであることに留意しなければならない。

2 行政指導に携わる者は、その相手方が行政指導に従わなかったことを理由として、不利益な取扱いをしてはならない。

(行政指導の方式)

第三十五条 行政指導に携わる者は、その相手方に対して、当該行政指導の趣旨及び内容並びに責任者を明確に示さなければならない。

2 行政指導が口頭でされた場合において、その相手方から前項に規定する事項を記載した書面の交付を求められたときは、当該行政指導に携わる者は、行政上特別の支障がない限り、これを交付しなければならない。

3 前項の規定は、次に掲げる行政指導については、適用しない。

一 相手方に対してその場において完了する行為を求めるもの

二 既に文書(前項の書面を含む。)によりその相手方に通知されている事項と同一の内容を求めるもの

○刑事訴訟法

(現行犯人)

第二百十二条 現に罪を行い、又は現に罪を行い終つた者を現行犯人とする。

② 左の各号の一にあたる者が、罪を行い終つてから間がないと明らかに認められるときは、これを現行犯人とみなす。

一 犯人として追呼されているとき。

二 臆物又は明らかに犯罪の用に供したと思われる兇器その他の者を所持しているとき。

三 身体又は被服に犯罪の顕著な証跡があるとき。

四 誰何されて逃走しようとするとき。

(現行犯逮捕)

第二百十三条 現行犯人は、何人でも、逮捕状なくしてこれを逮捕することができる。

(現行犯人の引渡)

第二百十四条 検察官、検察事務官及び司法警察職員以外の者は、現行犯人を逮捕したときは、直ちにこれを地方検察庁若しくは区検察庁の検察官又は司法警察職員に引き渡さなければならない。

(告発)

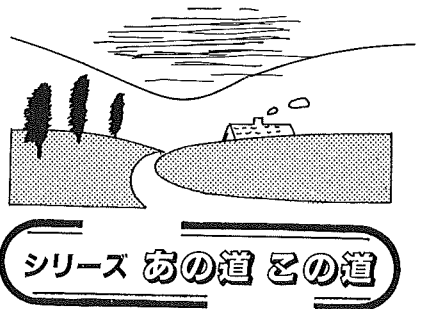
第二百三十九条 何人でも、犯罪があると思量するときは、告発をすることができる。

② 官吏又は公吏は、その職務を行うことにより犯罪があると思量するときは、告発をしなければならない。

(Y・S)

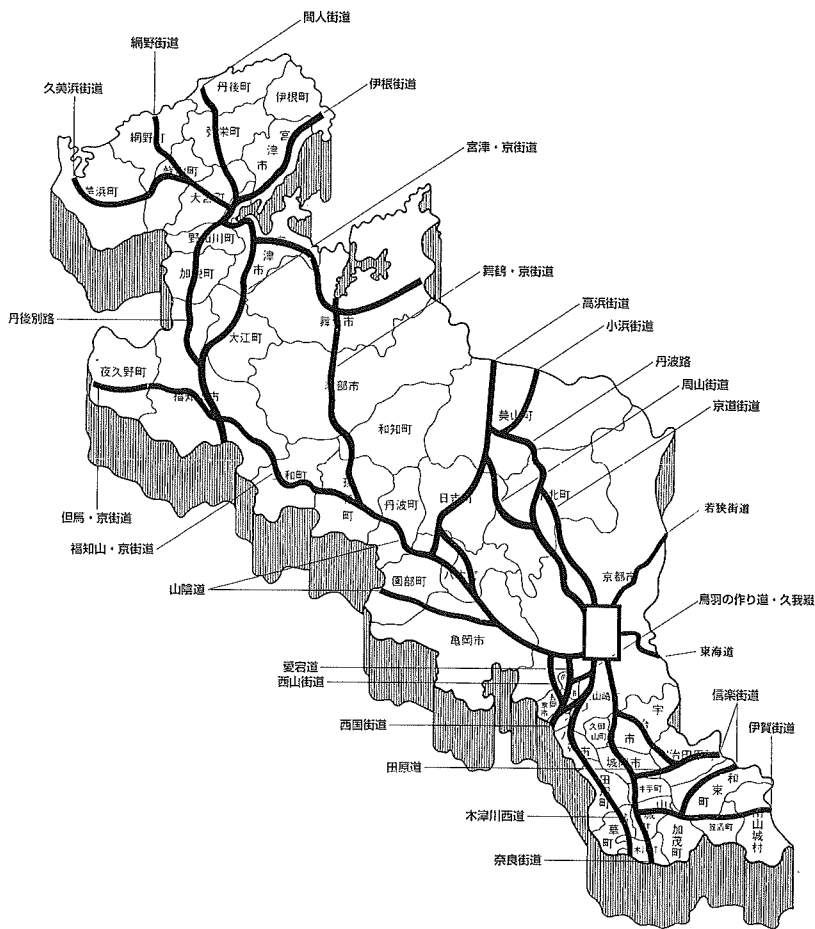


1200年・時空の旅



京都府土木建築部道路整備課長 浦田 博史

シリーズ **あの道との道**



京都府街道マップ

はじめに
どなたも中学生の頃覚えたことのある『鳴くよ、うぐいす平安京』七九四年以来今年で二〇〇〇年、京都は今年、祝祭の年を迎えました。
京都といえど誰しも平安京以

来の古都を想像される。そして京都府に海があることをご存じない方もいらつしやる。
京都府は北は日本海に面し兵庫、福井に接し、南は大阪、奈良、三重、滋賀に接しその自然風土はまったく異なる地勢を成しています。

歴史的にも、丹後、丹波、山城の三国からなり、様々な歴史を持つています。とりわけ京都中心に道路網が発達した時代がありました。
つまり今でいう東京一極集中ではありませんが、京都一極集

中の時代があったわけでは、東からは戦国大名が天下布武を目指した東海道が、北からは日本海の幸を運んだ若狭街道(鯖街道)、周山街道が、西からは足利尊氏が亀岡・篠村八幡で鎌倉幕府に反旗を翻し攻め上った山陰道、山崎の合戦や天王山へ続く西国街道が、南には平安貴族

の別荘地として栄えた宇治に至る奈良街道が伸び、それぞれに名前がついていますが、花の都を目指す者にとっては、そのすべてが京街道であったわけでは、京都府内各地には、京の都を育んだ数多くの古道、旧街道があり、今もその面影を残しており、様々な民話、伝説がどこに

でも溢れています。

時空の旅「歴史街道」

時あたかも、近畿では関西経済界と各自治体を中心に官民一体となり、歴史街道計画が動き出しています。

歴史街道計画とは伊勢から飛鳥、奈良、京都、大阪、神戸を

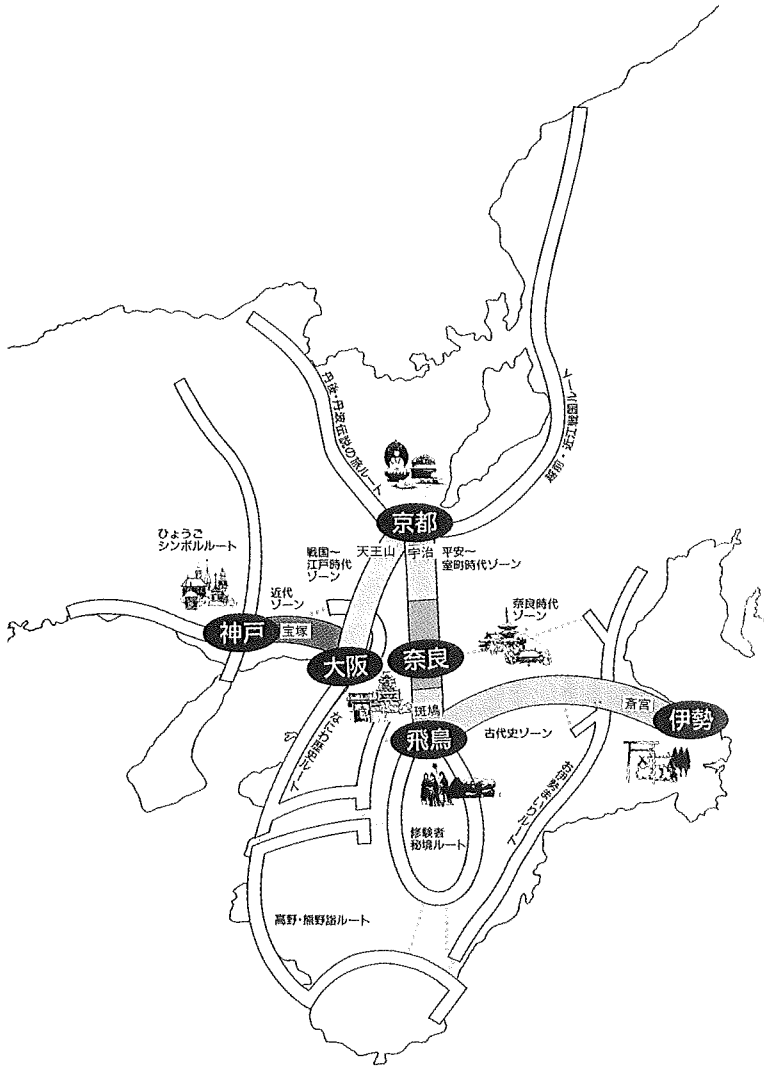
一筆書きで巡ることにより、日本の歴史が体験でき、日本文化を広く世界に発信する国際観光文化拠点を構築しようという計画で、ルートは神代の時代から飛鳥、奈良、平安・室町、戦国・江戸をして近代と年代順にゾーンを形成し、その時代へタイムトリップできるような、まさに時空の旅を体感させるような、歴史と文化を活かしたまちづくりを目指し、近畿を日本の文化首都としてリニューアルしようというものです。

京都府にはメインルートとして、奈良から宇治を経て京都に至る平安・室町時代ゾーン、京都から天王山を経て大阪へ至る戦国・江戸時代ゾーンそしてテーマルートとして京都から北に向かい丹波を抜け丹後へ至る丹後・丹波伝説の旅ルートが位置付けられています。

平城の都づくり

(関西文化学術研究都市)

平城の古都、奈良から奈良山を越えるところが木津町、木津



歴史街道の「メインルート」と「テーマルート」



精華大通り線

川が緩やかに流れています。上流へ向かうと加茂町の恭仁京（七四〇～七四四）跡。元明天皇以降、瓶原離宮のおかれたところで、未完成のまま難波宮に遷都しました。

更に、上流へ溯ると笠置山があります。元弘元年（二二二二）後醍醐天皇の行在所がおかれ、幕府軍と戦ったことは有名で、古来より都にゆかりの深い地域です。

下流へ向かうと京都、大阪、奈良の三府県にまたがる「けい

はんな丘陵」で、平成の都づくりを目指す、関西文化学術研究都市の建設が急ピッチで進められています。

一二ある学研地区の中核地区となる「精華・西木津地区」のメインストリートである精華大通り線（府道生駒精華線）を、二二世紀の新しい都市のイメージで住都公団とともに整備を進めています。沿線には文化学術研究交流施設「けいはんなプラザ」をはじめ、企業の研究所が数多く立地しており、研究所と道路の境をなくして全体の調和を図るため、街路樹の植栽と研究所の庭の一体化を進め、高さ四〇mにまで成長する「アケボノスギ」を配し、道幅五〇m（北側歩道二〇m、南側歩道八m）の「平成の都大路」づくりを目指しています。

平安建都二二〇〇年を記念し、精華大通りに面した学研記念公園を中心に、「都市緑化フェア」並びに街びらきイベントとして「けいはんなフェスティバル」がこの九月二三日から十一月二

〇日までの期間で開催されます。二二世紀初頭には壮大な学研都市がその姿を現すことでしょう。

源氏物語のまち・宇治

〈平安・室町時代ゾーン〉

木津川を北へ向かうとわが国のお茶の栽培発祥の地として有名な宇治があります。

宇治市は、平城京の昔から大津、山城を結ぶ交通の要地であり、宇治川をつくりなす景勝は平安朝の貴族に愛され、当時の芸術の粋を集め平等院鳳凰堂を作り出したことはあまりにも有名です（10円玉の裏面をもう一度見てください）。

宇治市においては、平成三年に市政四〇周年を記念し、ふるさと創生事業として、源氏物語の作者である紫式部にちなんだ「紫式部文学賞、紫式部市民文化賞」を創設するとともに、日本を代表する文学である『源氏物語』をテーマにしたまちづくりに取り組んでおり、源氏物語宇治十帖の古跡を巡る散策路整備に着手しました。



宇治平等院

京都府では、平成五年度から平安時代の歴史遺産が数多く残る宇治橋周辺地区を、歴史街道の拠点として、道路、街路、公園、河川にわたる総合的なインフラ整備のモデル事業に着手しています。

平安時代の藤原一門の「栄華」、平安貴族の「みやび」に光を当て、歴史、文化資源を活かした、海外からの利用者にも対応できるグレードの高いまち

づくりを進めています。

宇治橋・改修

宇治川に架かる宇治橋は大化二年（六四六）に奈良元興寺の僧道登により架橋されたといわれ、山崎橋（京都府大山崎町）、瀬田橋（大津市）とともに古代三大橋と称された名橋ですが、宇治市の道路網は宇治橋を中心に、放射状に拡がっており、交通が集中することにより恒常的

な渋滞を引き起こしています。

そこで、宇治橋とそれに続く府道を拡幅し、交通容量の向上と、その歴史的価値を後世に伝える街の顔としての道路づくりに取り組んでいます（これに合わせ、宇治市では京阪駅前広場の整備、JR駅舎の計画を実施している）。

整備に当たって、高欄に国産ひのき材を使用し、三ノ間の復元に取り組んでいます（橋の守護神・橋姫を奉った名残りといひ、後年豊臣秀吉が茶の湯の水を、つるべでここから汲み上げたともいわれる。今も毎年一月には太閤秀吉の茶事をしのん



新しい宇治橋のイメージ図

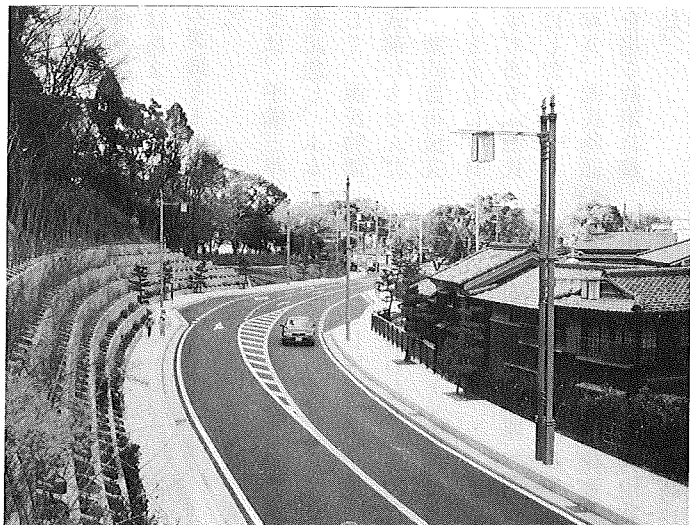


宇治歴史街道推進記念式

源氏物語散策の道

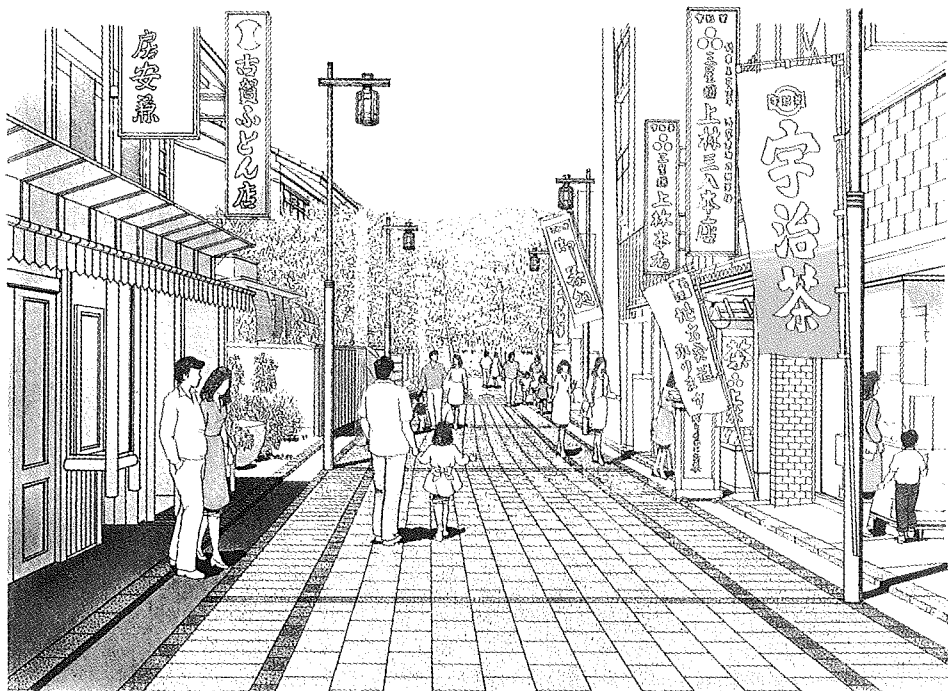
で三ノ間から水を汲み上げる、お茶祭が行われている）。

『源氏物語宇治十帖』は五十巻のうち宇治を舞台に展開されている橋姫以下最後の十巻をいい、光源氏の子の薫大将に宇治八の宮の姫君などをからませて、薫大将失意のありさまをた



大津南郷宇治線 塔ノ川B P

くみに描き出している物語で、悲劇的な印象を与えて終わっている最高傑作といわれています。この宇治十帖の背景となった古跡を巡る散策路整備を宇治市と京都府において行っています。このうち平等院の南門から大津方面に向かう府道・大津南郷宇治線は、マイロード事業として、みやびをテーマにお茶をあ



一般地方道平等院線修景完成予想図

しらった修景整備が完成し、昨年一一月に、その竣工式と合わせ「宇治歴史街道推進記念式」を挙行し、歴史街道推進の機運

が盛り上がっています。

また、平等院の表参道である府道・平等院線においては、地元商店街とともに、関西電力(株)

N・T等の協力を得ながら、電線類の地中化を進め、参道に相応しい整備を実施しています。今年度中には石畳の舗装も完成し、歩く度に古都、古都と風情のある音がする町並みに仕上がる予定です(京都では三年坂が古都、古都と音がすること有名)。宇治川に浮ぶ中之島である塔ノ島は府立・宇治公園であり、宇治川の護岸改修とともに、宇治橋周辺の散策路が近いうちに完成する予定です。

わが国最初の有料橋？

一文橋

〈戦国・江戸時代ゾーン〉

京都・東寺口から大阪府高槻市へ向かう西国街道は、戦国時代から大名の参勤交代の道として頻りに利用され、向日市では、古い家並みの残る街道筋を石畳に替える整備に取り組んでいます。

その向日市と長岡京市との間、小畑川に架かるのが一文橋。その昔、小畑川は暴れ川であり、度々水害を起こし、その度に堤防や橋を壊してきました。

交通の要衝だけに、橋が壊れ



一文橋

ればすぐに架け替えねばなりません。費用の捻出に困った地元が考案していたのが、有料橋のアイデア。室町期のことといわれ、通行料の一文は相当な額だったそうです。もちろん現在は無料一文銭をあしらった高欄や照明灯でこの逸話を伝えていきます。更に南へ向かえば、細川藤孝の居城・勝竜寺城、そして山崎の合戦で有名な天王山と戦国の古城がそこ、ここに残されています。

丹後・丹波伝説の旅ルート

京都から山陰道の老の坂を越えると、そこは丹波。天正一〇

年（一五八二）明智光秀が亀山城から夜明け前、本能寺へ向かった道でもあります。

亀岡市は今も、その城下町の趣を残す地名や家並が多く、それらを活かした整備に着手したばかりです。

山陰道の沿線には今も街道文化を色濃く残し、八木、園部、福知山と城下町が連なっています。

名勝・天橋立の道

福知山から京街道に沿い鬼て有名な大江山を越えるところが丹後の宮津。

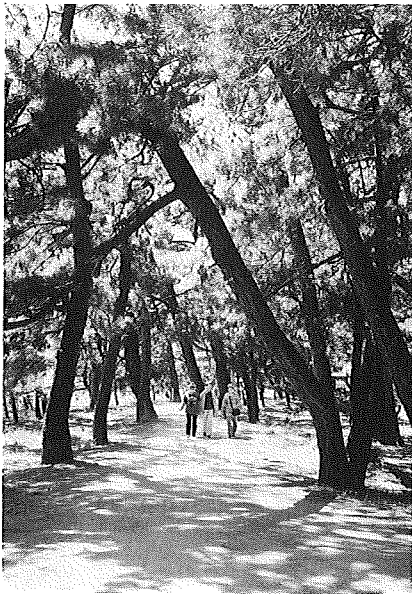
その昔、北前船の寄港地として発達した街で、日本三景の一

つ天橋立があります。

この天橋立の砂嘴は長さが一〇m、狭いところで三七m、樹齢六〇〇年に達するクロマツ八、〇〇〇本が連なり青い松原が西に阿蘇海を抱いて、一筋に伸びています。この中を走るのが府道・天の橋立線です。

日本の道100選にも選ばれたこの道は周辺の景観と調和させるため、砂利道のままで、四輪自動車は通れません。

現在、天橋立を巡る自転車道を、「自然と文化・歴史のふれあい回廊」として整備を進めております。



天の橋立線

新世紀都市・京都の創造へ

一二〇〇年の昔、平安京は中国の都・長安を範として都市づくりの方法だけでなく、東洋哲学の根幹ともいえる五行思想を汲み取り、大地や水、樹木などの自然、文化や芸術、都市機能が調和する小宇宙を夢見ました。

（古代都市は「鎮めの山」として三山を持ち、玄武（北―山）、朱雀（南―池）、西龍（東―川）、白虎（西―道）の四神の守りを景観に取り入れている）

一〇〇年前の京都は、東京遷都により、衰退の危機にさらされ、町衆が敢然と立ち上がり、京都復興の機運が高まる中、琵琶湖疎水を起工し、蹴上^{けいあげ}に水力発電所が建設され、全国に先駆け路面電車を走らせ、第四回内国勧業博覧会を開催しました。当時の北垣国直京都府知事は、京都の第一の弱点は輸送力にあるとして、その打開策に、水路を計画し、琵琶湖から京都へ、京都から淀川を経て大阪へと船による輸送を可能としたのです。

一〇〇年の時が経ち、いま、また京都は交通輸送力の課題に直面しています。

更には、現在、第二名神、第二京阪道路、京都高速道路、第二外環状道路が近隣都市圏へ、そして京都府北部に向い京都縦貫道路の建設に取り組んでいるところ です。

一九九四年の一年間、京都は祝祭のステージに変貌します。街を丸ごとパビリオンに見立てて、京都ならではの多彩なイベントが展開されます。

六月のアニバーサリーフェアーをはじめ、葵祭、祇園祭、時代祭に次ぐ新しい祭、京都まつりが一月に計画されています。

京都はこの記念すべき年をスタートラインとし、未来へ向けて第一歩を踏み出そうとしています。祝祭都市京都へどうぞお越しください。

そして、二二〇〇年の時空の旅を体感してみてください。

編集雑記

「人の古い」について、易はどんなことを言っているのか述べてみたい。現在使われている易経は、漢字の発明と軌を一にして周の時代に作られた。と言われている。それ以前にも占いの方法はあったが、文字がなければ残る筈はない。易経は医学書ではないから、老化のメカニズムについて述べている訳ではない。なにしろ三千年前の書物である。もし医学的なことを書いたとしたら後代において陳腐の書として焚書の災にあっていたらろう。易経は人間集団の中で老人が身を処するに、どうすればよいかを極めて少ない字数で述べている。老いは万人に等しくおとずれる人生の夕映えである。老化を細胞学的に研究してみたところで、不老の薬が出来ることはない。万が一そのような薬が出来ても、不老は当人に取って苦痛以外の何物も、もたらさないだろう。老いの先にあるものは死である。宗教の書でない易経は、死後の世界にはふれていない。前置きが長くなった、本題に入り

易六四卦の一つに離火(りいか)という

卦がある。離を以て火と為すとの意で、この卦は火のことを言っている。火は人の生活にとって無くてはならないものである。火の親玉は太陽である。離為火の卦の一節に日昃之離。不三鼓缶而歌。則大耋之嗟。凶。とある。これが老人になったときの身の処し方を述べた部分である。意識するところなる。

「太陽が西の空に沈んで夕焼空がきれいだ。一日の仕事を終えた集落のみんなが、輪を作って楽しそうに飲んだり食べたりしている。さあ、そくなる老人。一人ばつんと空ばかり仰いでいないで、私達の輪の中に入って歌をうたおうよ。でないと孤独の淵に沈んでしまうよ。」

大耋の耋は老いが至ると書く。辞書にもよるが、七〇才と年令を指定しているものもある。だが老いは個体によって差がある。五〇才台で肉体が衰え、六〇才台でボケてしまう人もいる。その一方七〇、八〇才で元気に活躍している人もいる。老いは年令で決められない。だから易経は大いに老いが至る、即ち大耋と言う漠然とした表現にしている。嗟きとは「心に深く感じてアアと発す声」と辞書にある。大耋之嗟とは老人になったことを嘆き悲しむことである。老人になったことをな

ぜそんなに悲しむのか。悲しむ理由は一体どこにあるのか。易は「それはお前さん、一人とり残されたと思うからだよ」と言う。これが不三鼓缶而歌である。缶とは酒を入れる容器のことである。簡単に言えば、酒樽た、いて大いに歌うことである。みんなの輪の中に入って歌をうたう、この気持ちになれば仲間も出来て若返る。日昃之離とは太陽が西に沈んで空が美しく輝く残照のことである。人生の晩年にたとえている。

現代の老人医学においても、老人を一人ばつちにすることが一番良くないと言われている。老人施設では、広間に老人を集めて輪を作り、歌をうたわせたり遊戯をしたりして、常に周囲の中に身を置くようにしている。人間とは老いも若さも、職場の輪。友人の輪。家庭の輪。の中で生かされているのである。年をとつたら趣味を持つてというのもその趣味を通じ、もう一度人と人とが作る輪の中に入れ、と言うことに外ならない。(経)

7月号の特集テーマは「最近の道路防災」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 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5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