

| | | | |
|-------|-------------------------------|-------------|----|
| エッセイ | 犬のいる暮らし | 原田 邦彦 | 1 |
| 特集 | 新たな道路整備五箇年計画(案)の概要 | 道路局企画課 | 3 |
| | 新たな道路整備五箇年計画(案)の概要 | 道路局企画課 | 3 |
| | 新たな道路整備五箇年計画(案)における道路整備の効果 | 道路局道路経済調査室 | 39 |
| | 新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画(案)について | 道路局道路防炎対策室 | 47 |
| | 新たな奥地等産業開発道路整備計画(案)の概要 | 道路局 | 49 |
| | 英国・労働党政権の交通政策について | 勝又 正秀 | 54 |
| | 道路管理瑕疵訴訟判例の動向(第七回) | 高鍋 誠治 | 59 |
| | 反射的利益に関する事件及びその他の事件 | 高鍋 誠治 | 59 |
| | 道路管理事務担当者便り | 奈良県土木部道路維持課 | 68 |
| | 維持管理からみた道づくり | 奈良県土木部道路維持課 | 68 |
| | 地域活性化促進道路事業 | 佐賀県土木部 | 74 |
| | 佐賀県における「地域活性化促進道路事業」 | 佐賀県土木部 | 74 |
| 時・時・時 | | | 81 |

今月の表紙：

中央を緑の山波で区切り、上方に都市の道路を図案化し、下方には道路管理者が設置する警戒標識の一つ、`動物が飛び出すおそれあり'を配した。

新たな道路整備五箇年計画(案)の概要

道路局企画課

一 はじめに

道路は、国土空間の有効活用を図り、クルマ社会や地域社会を支えてきた総合的な社会基盤です。

二一世紀を目前に控え、社会生活、経済活動が、人を中心として一層効果的・効率的に展開されるよう、道路の機能をより高める政策を展開することが求められています。

今般、道路政策の目標を明示した新たな道路整備五箇年計画(案)を策定しました。以下にその概要を紹介します。

策定にあたっては、策定期より可能な限りたくさんの意見を踏まえ、新たな道路政策の方向性を示しました。具体的には、

① 道路審議会建議「道路政策変革への提言

」より高い社会的価値をめざして」

② パブリック・インボルブメント(国民参加)

方式による全国約一三万人からの道路政策への意見

③ 道路や地域づくりをテーマにした懇談会で

の意見(六三地域一九五回)のべ約三、〇〇〇人が参加)

④ 地域経済界等からのこれからの地域・まち

づくりを支える道路整備の方向性を示すビジョン・提言

⑤ 都道府県や市町村が作成した地域の道路整

備五箇年計画要望

各方面から寄せられた道路政策に対する様々な要望を受けました。

二 新たな道路整備五箇年計画(案)の大綱

1 新たな道路整備五箇年計画(案)の基本的方向

二一世紀を目前に控え、社会生活、経済活動が、人を中心として一層効果的・効率的に展開されるよう、道路政策の目標を明示した新たな道路整備五箇年計画(案)(平成10年度～14年度)を策定し、それに基づき各施策を重点的かつ計画的に推進する。

計画策定にあたっては、道路審議会建議「道路政策変革への提言」より高い社会的価値をめざして」(参考)を踏まえて、さらに、各方面から寄せられた道路政策に対する強い要望を受け、新

たな道路政策の方向性を示す。

① 道路審議会や各地域の懇談会が、パブリック・インボルブメント方式により、全国約一

三万人からの道路政策への意見を集約

② 道路や地域づくりをテーマにした懇談会に、六三地域一九五回にのべ約三、〇〇〇人が参加

加

③ 地域経済界等が、これからの地域・まちづくりを支える道路整備の方向性を示すビジョン・提言を発表

また、効率的な地域レベルの諸活動の展開や計画的な地域づくり、まちづくりを支援するため、道路政策目標を明示していくことが必要であり、各都道府県や市町村においても地域版五箇年計画を策定し、施策の計画的展開を図る。

(1) 社会・経済・生活の緊急課題への対応

社会、経済、生活の各分野において直面する物流の効率化、市街地の活性化、渋滞対策、防災対策等の緊急課題を解決していくため、道路の持つ多様な機能を効率的に発揮できるように、施策を展開する。このため、「新たな経済構造実現に向けた支援」「活力ある地域づくり・都市づくりの支援」「よりよい生活環境の確保」「安心して住める国土の実現」を施策の柱とした新たな道路整備五箇年計画（案）を策定し、道路政策を重点的かつ計画的に推進する。

(2) 道路政策の進め方の改革

事業目的と社会的な効果を十分に確認しながら投資を判断する時代へ移行していることに対応して、道路政策をより効率的に執行するため、重点化・効率化、施策等の評価・改善、透明性の確保、適切な役割分担等の視点から道路政策の進め方の改革を図る。

（参考）建議では、道路行政の目指すべき方向として道路の持つ多様な機能を充実するとともに、達成すべき目標を設定し各種施策を計画的・重点的に実施する政策手法を導入すべきとしている。さらに、評価システムの導入を導き、効率的で透明な政策の進め方の変革に取り組みよう提言している。

参考 多様な道路の機能

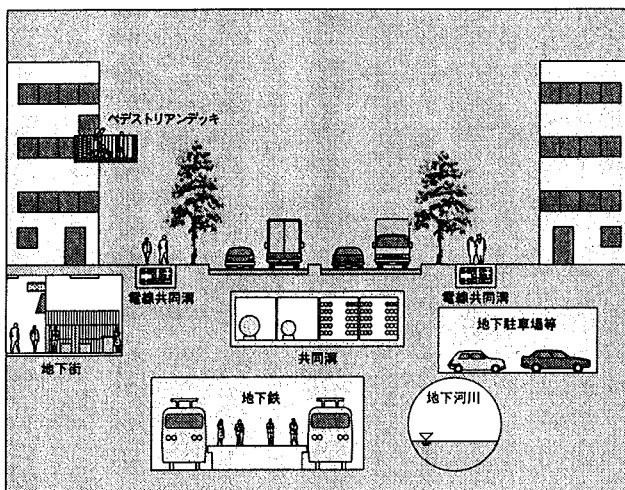
1 社会・経済・生活を支える多様な道路の機能

道路の機能は多面的であり、使われ方は多様である。鉄道や航空等の様々な交通機関を支える基盤であるとともに、長距離から短距離まであらゆる自動車交通を担っている。また、ライフラインなどの収容空間や都市の骨格形成などの機能を果たしている。

効果的、効率的な社会、経済、生活の諸活動を支えていくため、道路の有する、空間、交通等の多種多様な機能を、人中心の視点に立って再構築し、諸施策の一層重点的な展開を推進する必要がある。

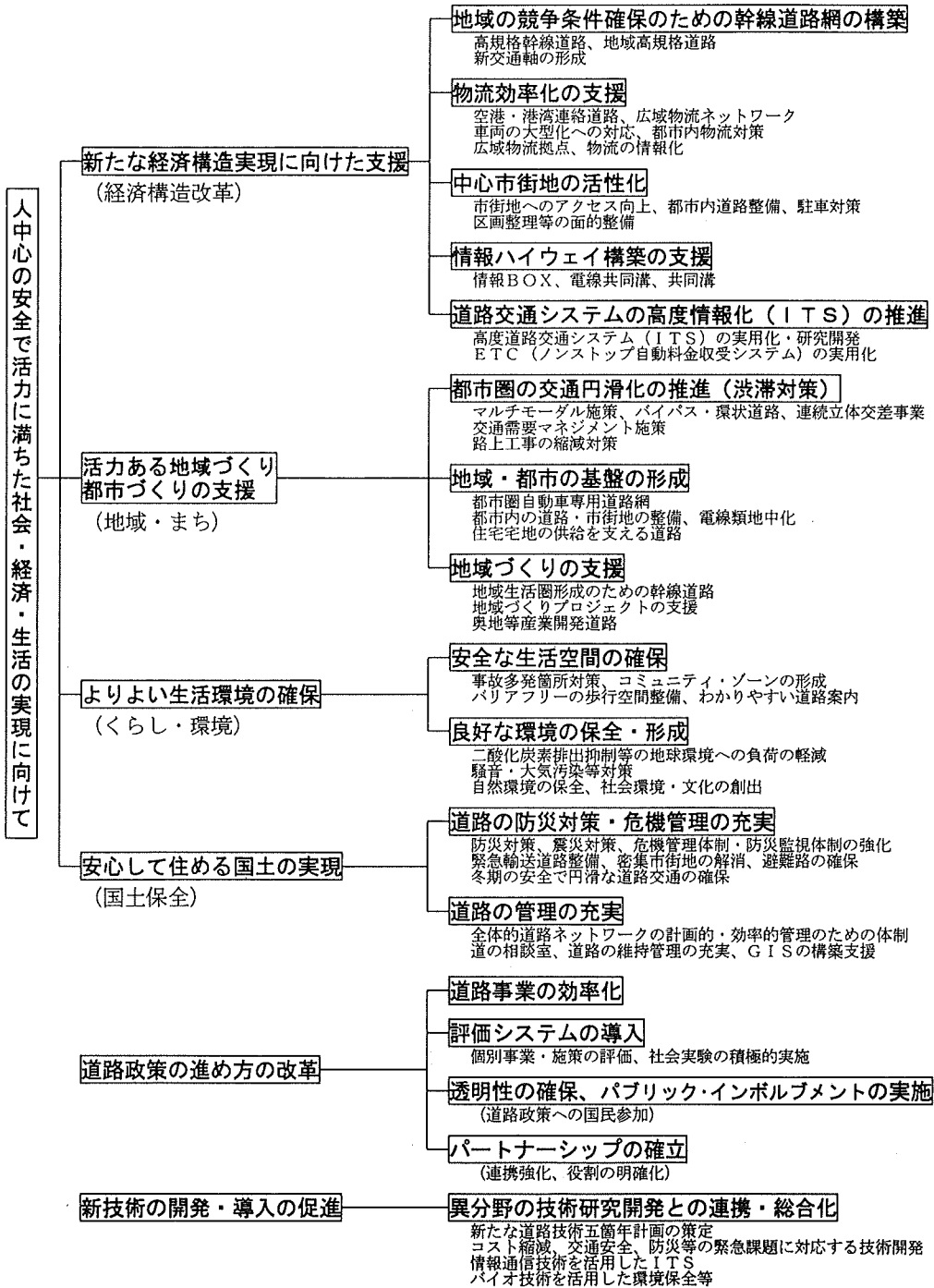
2 社会空間（社会の共有空間）の確保・再生

道路は、国土空間の有効利用を図り、地域を支える総合的な社会基盤である。特に、生活や社会面での安全性の確保や質の高い生活空間の充実を図っていく上で、道路は社会の共有空間として地域、都市の極めて重要な構成要素である。道路の社会空間としての役割を最大限発揮させるための施策を推進する。



広場、公園、ゴミ処理、路面電車、電話等の活用にも重要な機能

道路施策の方向性



〈重点施策と五箇年間の政策目標〉

新たな経済構造実現に向けた支援

- ① 地域ブロックの自立的な発展や広域物流の効率化などを図るため、高規格幹線道路、地域高規格道路の重点的な整備を図る。

〔高規格幹線道路〕

七、二六五km → 八、六二六km

(一、三六一km整備)

〔地域高規格道路〕

一、〇四二km → 一、四九八km

(四五六km整備)

- ② 効率的な広域物流ネットワークの形成・強化のため、空港・港湾等の交通拠点への連絡を強化する道路の整備を推進する。

〔空港への連結率〕

四〇％(一九／四八空港) → 五八％

(二九／五〇空港)

〔港湾への連結率〕

二五％(三〇／一二二港) → 三八％(四六／一二二港)

- ③ バイパス・環状・放射道路等の整備によるアクセスの向上、面的整備による中心市街地の活性化を図る。

〔都市の基盤が整備された中心市街地の割合〕

三〇％ → 四三％

- ④ 情報ハイウェイ構築の支援のため、光ファイバーの収容空間(情報BOX、電線共同溝、共同溝)の整備を推進する。

イバーの収容空間(情報BOX、電線共同溝、共同溝)の整備を推進する。

〔整備延長(市町村カバー率)〕

八、三七〇km(約一割) → 二七、三〇〇km(約三割)

(一八、九三〇km整備)

- ⑤ ETC(ノンストップ自動料金收受システム)について、首都高速道路、阪神高速道路、東名・名神等、整備効果の高い路線の料金所に導入する。

〔ETC対応料金所整備率(箇所数)〕

〇％(〇箇所) → 六割(七三〇箇所)

活力ある地域づくり・都市づくりの支援

- ① 第三次渋滞対策プログラムに基づき、交差点等の主要な渋滞ポイントにおける対策を推進する。

〔渋滞ポイント数〕

三、二〇〇箇所 → 二、一八〇箇所

(二、〇二〇箇所解消)

- ② 高規格幹線道路、バイパス・環状道路の整備、国道の四車線化など、体系的な道路整備を推進する。

〔環状道路整備率〕

二七％ → 四二％

- ③ 安全で快適な都市空間の創造、災害に強いまちづくり等のため、電線共同溝等による電

線類の地中化を推進する。

三、七六〇km → 七、五〇〇km

(三、七四〇整備)

- ④ 地方部の近隣都市や関連の深い市町村相互を連絡する道路の整備を地域の計画にあわせ重点的に推進する。

〔二次生活圏中心都市へ三〇分で到達できる市町村の割合〕

五三％ → 五七％

よりよい生活環境の確保

- ① 効果的に事故削減を図るため、道路網の体系的整備に加え、幹線道路における事故多発箇所対策に重点的に取り組む。

〔事故多発箇所対策数〕

三、二〇〇箇所

- ② 車いすや電動三輪車利用者など様々な人が安心して通行できるよう、幅の広い歩道の設置等による歩行空間のバリアフリー化を進める。

三七、〇〇〇km → 五一、五〇〇km

(一四、五〇〇km整備)

- ③ 騒音等環境対策のため、道路構造対策や建物防音工事助成、緩衝建築物の誘導などを推進する。

〔夜間騒音要請限度または屋内保全目標の

達成率

八一% → 八四%

安心して住める国土の実現

平成八・九年度の防災総点検に基づき、豪雨等に対する防災対策、緊急輸送道路における橋梁等の耐震補強を推進する。

「緊急輸送道路における耐震補強整備率」
五八% → 概成

2 新たな道路整備五箇年計画(案)の投資規模及び財源

現下の社会・経済情勢、財政構造改革に関わる考え方、現行計画規模等を踏まえ、平成一〇年度からの五箇年間の道路投資額は、「新たな経済構造実現に向けた支援」「活力ある地域づくり・都市づくりの支援」「よりよい生活環境の確保」「安心して住める国土の実現」の課題に緊急に対処するために必要な七五兆円に加え、今後の経済情勢等の不測の事態に備え、計画自体を弾力的に運用するための調整費としての三兆円を含む、総額七八兆円を確保することが必要である。

新たな道路整備五箇年計画(案)を円滑に実施するためには、所要の道路整備財源の確保を図る必要がある。このため、一般財源の投入を図るとともに、揮発油税、自動車重量税等に現在設定さ

れている暫定税率の適用期限を五年間延長することにより国及び地方の道路特定財源を確保し、その全額を道路整備費に充てる。

平成一〇年度道路特定財源関係税制改正の概要
揮発油税、地方道路税、軽油引取税、自動車取得税及び自動車重量税の暫定税率の適用期限を五年間延長する。

投資規模

(単位:億円)

| | 新たな五箇年計画(案) | 第11次五箇年計画 | | 計画倍率 | 実績倍率 |
|--------|-------------|-----------|---------|------|------|
| | | 計画 | 実績 | | |
| 一般道路事業 | 295,000 | 288,000 | 284,600 | 1.02 | 1.04 |
| 有料道路事業 | 180,000 | 206,000 | 177,140 | 0.87 | 1.02 |
| 小計 | 475,000 | 494,000 | 461,740 | 0.96 | 1.03 |
| 地方単独事業 | 275,000 | 252,000 | 249,462 | 1.09 | 1.10 |
| 計 | 750,000 | 746,000 | 711,202 | 1.01 | 1.05 |
| 調整費 | 30,000 | 14,000 | - | 2.14 | - |
| 合計 | 780,000 | 760,000 | 711,202 | 1.03 | 1.10 |

道路特定財源諸税の税率

| | 本則税率 | 暫定税率 | 暫定税率適用期限 |
|--------|--------------|--------------|----------|
| 揮発油税 | 24.3円/ℓ | 48.6円/ℓ | H10.3.31 |
| 地方道路税 | 4.4円/ℓ | 5.2円/ℓ | H10.3.31 |
| 軽油引取税 | 15.0円/ℓ | 32.1円/ℓ | H10.3.31 |
| 石油ガス税 | 17.5円/kg | - | - |
| 自動車取得税 | 取得価額の3% | 取得価額の5% | H10.3.31 |
| 自動車重量税 | 2,500円/0.5t年 | 6,300円/0.5t年 | H10.4.30 |

(注) 自動車取得税、自動車重量税は自家用乗用車の場合
石油ガス税については、暫定税率は設定されていない

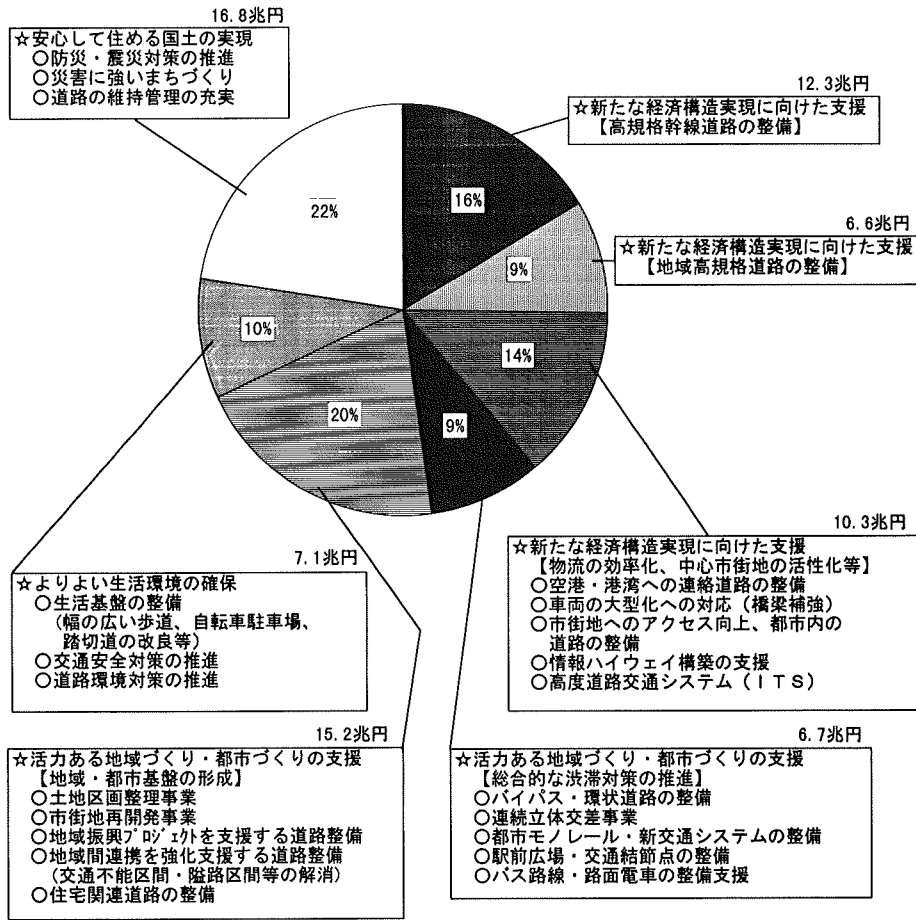


表 1

| | | |
|-------------------|----------|------------------------|
| 利用者便益 | 約 8 兆円/年 | 平成15年度分 (平成 9 年度価格) |
| 時間便益 (走行時間の短縮) | 約7.5兆円/年 | |
| 走行便益 (走行経費の節約) | 約0.5兆円/年 | |

表 2

| | | |
|---------------------|--------|---|
| 国内総生産の増加 | 約200兆円 | 平成10年度から平成19年 度までの10年間の累計 (平成 9 年度価格) |
| 生産力拡大効果 (ストック効果) | 約 70兆円 | |
| 需要創出効果 (フロー効果) | 約130兆円 | |

4 新たな道路整備五箇年計画(案)による効果

(1) 利用者便益(直接効果)

走行速度の向上や混雑の緩和等により走行時間が短縮される。また、走行条件が改善され、燃料費等の走行経費が節約される。この結果、五箇年計画終了後の平成一五年度においては、年間約八兆円の利用者便益が生ずるものと推計される(表1)。

(2) 波及効果

① 国内総生産の増加(マクロ計量経済モデルにより推計)

道路整備は、輸送条件の改善による流通の合理化、生産性の向上などを通じて生産力を拡大させ、また、道路投資そのものが最終需要を創出することにより、国内総生産(GDP

三 新たな道路整備五箇年計画（案）の

主要課題

I 新たな経済構造実現に向けた支援

（経済構造改革）

1 地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築

我が国の社会・経済の高コスト構造の是正を通じて国際競争力の向上や、地域の自立的な発展を図るため、高規格幹線道路、地域高規格道路をはじめとする広域的な連携を支える幹線道路網の構築を図る。

(1) 高規格幹線道路

① 地域ブロックの自立的な発展や広域物流の効率化などを図るため、高規格幹線道路網一四、〇〇〇kmのうち、都市圏の環状道路、第二東名・名神高速道路や、日本海沿岸東北自動車道、東九州自動車道などの地域ブロックの循環型ネットワークについて重点的な整備を進め、五箇年計画（案）では、約一、三六〇kmの供用を図る。

これらの整備を進めるにあたっては、今後には経済情勢が大きく変化しなければ、基本的には料金水準を上げないよう様々な工夫を行いながら整備を進める。

② 高度道路交通システム（ITS）などの活

用、地方都市周辺における通勤など近距離多頻度利用者のための料金割引等の多様な料金施策の検討・導入、インターチェンジやサーブリエリア周辺での民間施設の立地誘導などを図り、既存ストックの有効活用を推進する。

・高規格幹線道路供用延長

平九七、二六五km → 平一四八、六二六km

↓長期 一四、〇〇〇km

・東北横断道酒田線、関越道上越線、四国縦貫道の全通及び東海北陸道の概成など循環型ネットワークの形成

・圏央道 八王子鶴ヶ島間、第二東名・名神 豊田四日市間など大都市圏環状道路の形成

・本州四国連絡道路尾道・今治ルートへの峡部の橋梁の完成により、本州と四国を三ルートで連絡

・高規格幹線道路の面積カバー率（一時間で高規格幹線道路に到達できる地域の面積割合）

平九 六七％ → 平一四 八〇％ →

長期 九〇％

(2) 地域高規格道路

① 全国レベルの高規格幹線道路と一体となつて、地域連携や空港・港湾等への連絡を強化する地域高規格道路の整備を重点的に推進し、

五箇年計画（案）では、約四六〇kmの供用を図る。

これらの整備を進めるにあたっては、地域の交通特性や整備コスト縮減等に配慮した経済的な道路構造で整備を推進する。

② 都市高速道路については、建設着手の段階で料金見直しを明らかにした上で整備を進める。

・地域高規格道路の延長

平九一、〇四二km → 平一四一、四九八km

↓長期的には約六、〇〇〇〜八、〇〇〇km

・高規格幹線道路や地域高規格道路へ三〇分以内で到達可能な面積の割合

平九 四六％ → 平一四 五五％ →

長期 八三％

・地方中核都市一時間圏カバー率（都道府県庁所在地あるいは人口三〇万人以上の都市などへ一時間以内で到達し、都市的サービス享受できる面積の割合）

平九 四二％ → 平一四 四五％ →

長期 六一％

(3) 新交通軸の形成

① 東京湾口道路、伊勢湾口道路、紀淡連絡道路、関門海峡道路については、長大橋等にかかるコスト縮減を含めた技術開発を一層推進するとともに、周辺環境への影響、地域の交

新たな道路整備五箇年計画において供用する高規格幹線道路の効果例

注1：ネットワーク図は平成14年度末見込みを表示
 注2：（ ）書は、一般道のみを利用した場合の所要時間
 （ただし海上部の移動時間を除く）

仙台～山形～酒田

- 所要時間：約2時間45分(約4時間)→約2時間15分
- 東北圏の2番目の横断軸が完成し、地域連携が強化
- 仙台～酒田の所要時間が大幅に短縮するとともに、これらをつなぐ高速バスが運行
- 山形市を中心とした運動圏の拡大

名古屋～富山

- 所要時間：約5時間(6時間15分)→約3時間15分
- 中部圏と北陸圏をつなぐ最短ルートが概成し、代替性のある複数の経路を確保
- 中部圏と飛騨・北陸をつなぐ広域的な観光ルートが形成

東京～上越～金沢

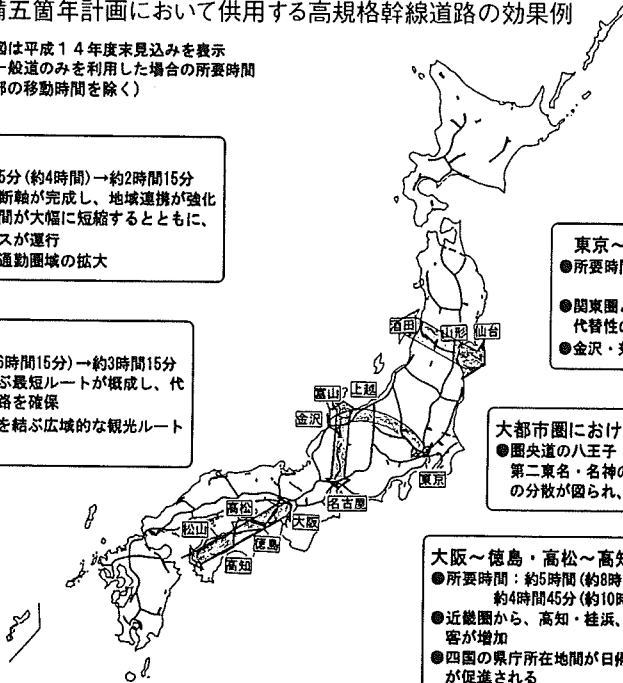
- 所要時間：約5時間45分(約11時間30分)→約5時間15分
- 関東圏と日本海側をつなぶ経路が複数化され代替性のあるネットワークを形成
- 金沢・兼六園等への関東からの観光客が増加

大都市圏における環状ネットワークの進展

- 圏央道の八王子(中央道)～鶴ヶ島(関越道)間、第二京名・名神の豊田～四日市間の供用により、交通の分散が図られ、混雑の緩和に大きく寄与

大阪～徳島・高松～高知・松山

- 所要時間：約5時間(約8時間15分)→約3時間45分(大阪～高知)
約4時間45分(約10時間30分)→約3時間45分(大阪～松山)
- 近畿圏から、高知・桂浜、松山・道後温泉等への観光入り込み客が増加
- 四国の県庁所在地間が日帰り交通圏となり、四国の一体的発展が促進される



循環型幹線道路ネットワークの構築

- ① 効率的な広域物流ネットワークの形成・強化
- ② 物流効率化の支援
 - 国際的な大競争時代が到来し、国内の物流コストの削減やユーザーニーズに対応した物流サービスの提供が求められており、広域物流ネットワークの形成・強化や空港、港湾、鉄道、物流拠点等の相互連携・機能向上を支える道路整備が重要となっている。このため、高規格幹線道路等の整備を推進するとともに、複合一貫輸送を促進する空港・港湾への連絡道路等の整備、車両の大型化に対応した橋梁の補強等を図る。また、都市内物流対策など、物流システム全体の効率化を支援する。
- ③ 広域物流ネットワークの整備

- ① 効率的な広域物流ネットワークの形成・強化
- ② 物流効率化の支援
 - 国際的な大競争時代が到来し、国内の物流コストの削減やユーザーニーズに対応した物流サービスの提供が求められており、広域物流ネットワークの形成・強化や空港、港湾、鉄道、物流拠点等の相互連携・機能向上を支える道路整備が重要となっている。このため、高規格幹線道路等の整備を推進するとともに、複合一貫輸送を促進する空港・港湾への連絡道路等の整備、車両の大型化に対応した橋梁の補強等を図る。また、都市内物流対策など、物流システム全体の効率化を支援する。
- ③ 広域物流ネットワークの整備

化のため、高規格幹線道路等の整備や主要な空港や港湾等の整備に合わせ、交通拠点への連絡を強化する道路の整備を推進する。五箇年計画(案)では、約二〇〇kmの連絡道路の整備を図り、空港・港湾との連絡の強化を図る。

② 物流拠点、重要港湾等を連絡する高規格幹線道路、一般国道等を中心とする約六万kmのネットワークにおいて、車両の大型化(車両総重量二五t)への対応を図るため、橋梁の補強等の整備を行う。また、フル積載したISO規格背高海上コンテナを輸送するトレーラーの通行が可能となるよう、構造物の再改築について検討し、必要箇所の事業を推進する。

・自動車専用道路等のインターチェンジ等から一〇分以内のアクセスが可能となる空港、港湾の割合

・空港 平九 四〇% (19/48空港) ↓

平一四 五八% (29/50空港) ↓

長期 約九割

新たに連結される空港…一〇(秋田、

山形、福島、新潟、名古屋、出雲、

山口宇部、熊本、大分、那覇)

・港湾 平九 二五% (30/122港) ↓

平一四 三八% (46/122港) ↓

長期 約九割

新たに連結される港湾…一六(八戸、

能代、酒田、常陸那珂、大洗、新潟、名古屋、衣浦、今治、東予、須崎、宇部、小野田、北九州、博多、津久見)

・車両大型化に対応した道路整備延長

平九 約三万km ↓ 平一四 約六万km ↓

長期 約二〇万km

(2) 都市内物流対策

関係省庁や民間事業者との連携のもと、路上荷捌き施設等の整備、集配拠点の整備・集配送の共同化等の促進により輸送効率の向上を図り、都市内物流の効率化や中心市街地の活性化を推進する。

(3) 物流システムの効率化

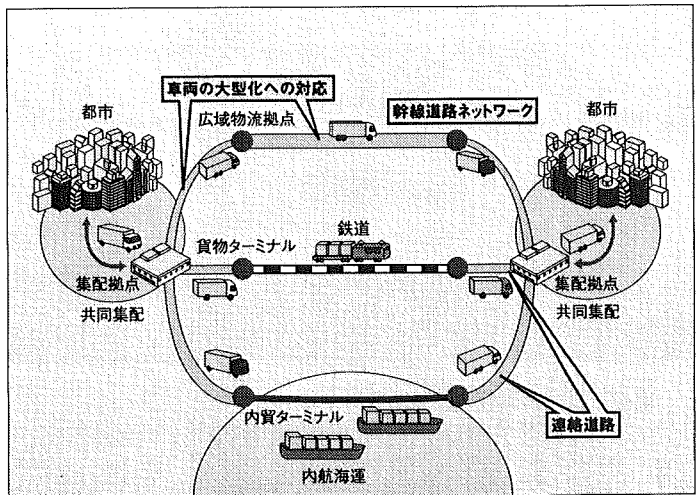
広域物流拠点・連絡道路等の基盤整備、商用車の効率的な運行管理の支援に資するシステムの開発等、物流の情報化の支援等により、総合的な物流システムの効率化を推進する。

3 中心市街地の活性化

中心市街地の活性化を進めるため、道路や駐車場の基盤の充実や各種施設の立地を総合的かつ重点的に支援する。

(1) 中心市街地の活性化

① 都市のバイパス・環状道路、放射道路等の整備によるアクセシビリティの向上、各種施設を結ぶ快適な歩行空間の確保、連続立体交差事業の推進による市街地分断の解消等を推



物流の効率化

進する。

② 面的な市街地整備等による低未利用地の集約化、土地利用の再編を推進するとともに、他省庁と連携して、商業施設や福祉、文化等の公共公益施設を立地誘導する。

③ 地域の実施する商店街の活性化施策等と連携を図りつつ、「賑わいの道づくり事業」(電線類の地中化、コミュニティ道路等)を推進する。

・都市の基盤が整備された中心市街地の割合
(全国七〇〇地区に対する割合)

平九 三〇% → 平一四 四三% →

長期 約九割

(2) 駐車対策の推進

① 道路空間の活用、官民共同整備等により、

路上駐車の著しい中心市街地の商業業務地区等において、自動車駐車場の整備を推進し、民間の整備とあわせ三六万台の確保を図る。

また、郊外の鉄道駅やバスターミナル等において、パークアンドライド駐車場を整備する。

② 既存の駐車場の有効利用を促進し、利用者の利便性を向上させるため、駐車場案内システムの整備を推進する。

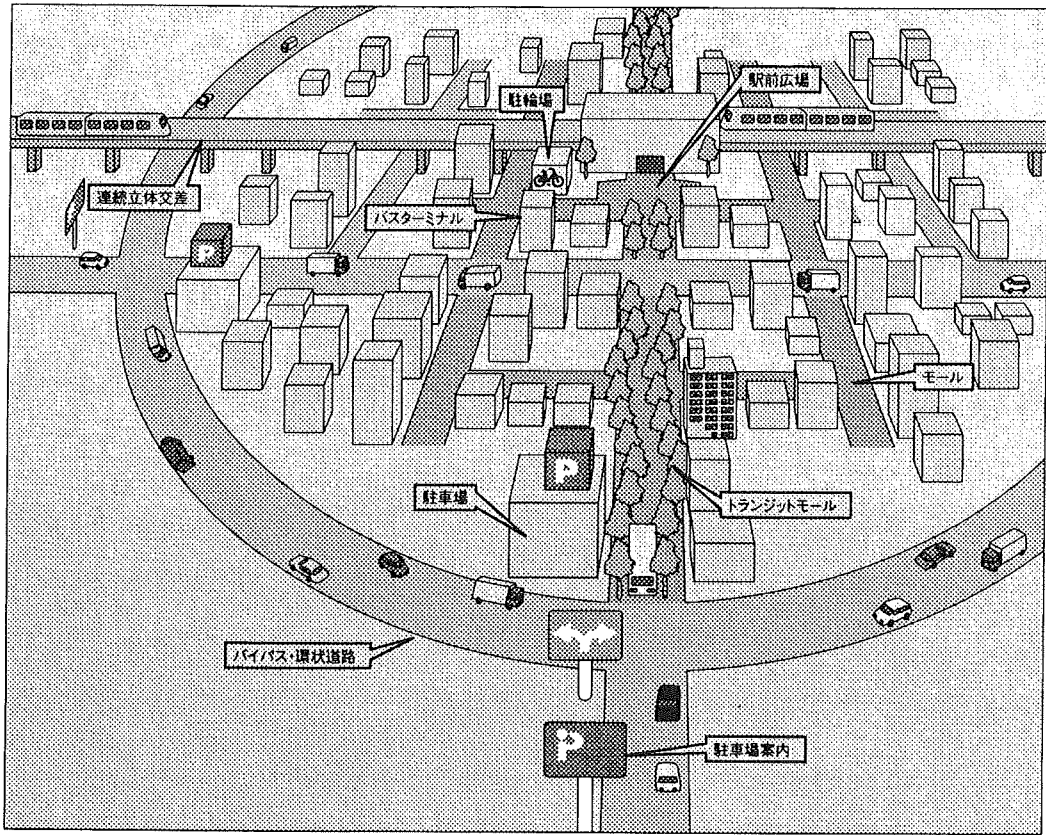
・駐車場充足率(市街地における一時預り駐車場の需要量に対する供給量の割合)

平九 約六五% → 平一四 約七五% →

長期 概ね充足

4 情報ハイウェイ構築の支援

二〇一〇年までに光ファイバー網の全国整備を目指す政府方針に基づき、民間事業者の光ファイバー網の整備促進のため、道路管理用の光ファイバー網の整備に合わせ、光ファイバーの収容空間(情報BOX、電線共同溝、共同溝)の整備を推進し、情報ハイウェイ構築を支援する。



中心市街地の活性化基盤の充実

五箇年計画(案)では、大規模な商業業務地区や文化施設周辺地区等において優先的に整備を行い、一八、九三〇kmの収容空間の整備を図る。

・情報ハイウェイの整備済延長

平九 八、三七〇km → 平一四 二七、三〇〇km

→ 二〇一〇年 約一五万km

・情報ハイウェイの市町村カバー率

(主要な幹線道路に収容空間(情報BOX、電線共同溝、共同溝)が整備された市町村の割合)

平九 約一割 → 平一四 約三割 →

二〇一〇年 概成

5 道路交通システムの高度情報化(ITS)の

推進

ITS全体構想に基づき、関係省庁や民間等との連携のもと、システムの本格的な開発や実用化・展開を実施する。

① ETC(ノンストップ自動料金収受システム)について、首都高速道路、阪神高速道路、東名・名神等、整備効果の高い路線の料金所に導入する。

② リアルタイムな道路交通情報等を提供するVICS(道路交通情報通信システム)について、都道府県の主要なエリア(中心都市や事前通行規制区間等)で情報提供サービスを

展開する。

③ AHS(自動運転道路システム)、商用車の効率的な運行管理の支援に資するシステム、道路管理の情報化に関する研究開発を推進する。五箇年計画(案)では、安全走行支援技術の一部実用化等を図る。

④ システム間の互換性の確保や国際標準との整合を図るため、基準類の整備や国際標準化活動を積極的に推進する。

・ETC対応料金所の整備率

平九 〇 → 平一四 六割 → 長期 概成

・VICSサービスの受信可能都道府県の割合

平九 約二割 → 平一四 概成

II 活力ある地域づくり・都市づくりの支援

(地域・まち)

1 都市圏の交通円滑化の推進

各都市圏において、都市規模、交通特性に応じた各種施策を組み合わせて、総合的な渋滞対策を実施する。

(1) 総合的な都市圏交通円滑化対策

平成九年度に策定する「第3次渋滞対策プログラム」に基づき、交差点等の主要な渋滞ポイント約三、二〇〇箇所における渋滞対策を推進し、五箇年計画(案)では、約三割の主要渋滞ポイントでの解消・緩和策を完了する。

・主要渋滞ポイントの解消

五箇年計画(案)では約三、二〇〇箇所のうち約一、〇二〇箇所を解消

・朝夕のラッシュ時間帯の走行速度

(大都市圏)

平九 二・一km/h → 平一四 二・二km/h

→ 長期 二・五km/h

(地方都市)

平九 二・四km/h → 平一四 二・五km/h

→ 長期 三・〇km/h

① 交通容量の拡大策の推進

高規格幹線道路、バイパス・環状道路の整備、国道の四車線化など、体系的な道路整備を推進する。さらに、連続立体交差事業や交差点の立体化等を推進する。

・規格の高い環状道路の整備率

平九 二七% → 平一四 四二% →

長期 七割

(五箇年計画(案)では約四三〇kmを整備)

・連続立体交差事業

五箇年計画(案)では約九〇kmの区間、約

二四〇箇所の踏切道を除却

② 交通需要マネジメント(TDM)施策の推進(交通需要の調整・抑制策)

フレックスタイムなどのピークカット施策やパーク・アンド・ライド、HOV(多人数

乗車車両)レーンの設置、TMA(交通混雑マネジメント協会)の設立支援等を関係者と連携して実施する。

・TDM施策実施都市(社会実験を含む)

・時差出勤・秋田市、岐阜市、広島市 等
・パークアンドライド・宇都宮市、鎌倉市、神戸市、徳島市、福岡市 等

・HOVレーン(バスレーンの強化)

・仙台市、新潟市、金沢市 等

・TMA・札幌市、豊田市

③ マルチモーダル施策の推進(各種交通機関の連携及び公共交通機関の支援)

道路のみならず、航空、海運、鉄道等、複数の交通機関の連携による総合的、効率的な交通施策を推進する。

市街地のバス運行本数が多く、かつ表定速度が著しく低い区間を中心に、渋滞対策の推進、バスレーンのカラー舗装化、ハイグレードバス停の整備等を進め、バス利用促進を図る。また、都市モノレール・新交通システム・ガイドウェイバスシステムの整備を推進するとともに、路面電車(LRTを含む)の延伸(六路線)を支援する。

駅前広場等の交通結節点の整備(約二七〇箇所)、動く歩道、エスカレーター等の歩行支援施設の整備を図る。

・都市モノレール及び新交通システム
五箇年計画(案)では四二kmの供用

(2) 路上工事の縮減対策

路上工事の大幅な削減を図るために、共同溝の整備を進めるほか、年末・年度末の抑制期間の拡大、年間路上工事件数の総量規制の実施、工事期間の短縮等を促進する方策の実施を図る。

・共同溝の整備延長

平九 三九二km → 平一四 五六〇km →

長期 約二、〇〇〇km

・三大都市の路上工事の縮減(平成四年度の件数(約三万件)に対する割合)

平九 八〇% → 平一四 五〇% →

長期 さらに削減を図る

(参考)沿道のビルやマンションの立地に際し必要となる工事は老朽化した施設の更新工事などの、主に公益事業者などの民間企業がその料金収入等により行う道路上の工事は「占用工事」と呼ばれ、東京二三区内では、国道・都道上で行われる路上工事の約八割を占めている。

2 地域・都市の基盤の形成

(1) 都市圏の再構築を支援する自動車専用道路の整備

① 東京圏において、首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路、首都高速中央環状線の三路線を重点的に整備する。第二東京湾岸道路の整備に向けた取り組みを進める。

・圏央道の西側区間、東京外かんの東側区間、首都高速中央環状線の三号線以北区間は今

後一〇年内の供用を目指す

・首都高速道路(東京線)の渋滞損失時間の削減

平九 一〇万台時/日 →

平一四 六万台時/日

平日昼間の平均走行速度の向上

平九 四〇km/h → 平一四 四六km/h

大阪圏では京奈和自動車道、第二京阪道路、阪神高速道路の環状路線を重点的に整備する。

・第二京阪道路は今後一〇年内の供用を目指す

名古屋圏では、東海環状自動車道、名古屋環状二号線の内側の名古屋高速道路を重点的に整備する。

・第二東名・名神の豊田・四日市間は、計画期間内の供用を目指す

・東海環状自動車道の東側区間、名古屋環状二号線の内側の名古屋高速道路は今後一〇年内の供用を目指す

② 地方中枢・中核都市等においては、バイパス・環状道路等の整備を推進する。札幌、仙台、広島、北九州、福岡の政令指定市においては、都市高速道路と高規格幹線道路の連結

等による自動車専用道路ネットワークの整備を推進する。

③ 高速道路の主要な渋滞ポイントにおける混

雑の緩和・解消を図るため、出入口の増設、合流部の拡幅等を進める。さらに、ETC（ノンストップ自動料金収受システム）について、首都高速道路、阪神高速道路、東名・名神等、整備効果の高い路線の料金所に導入し、料金所渋滞の緩和を図る。

・渋滞対策代表箇所

東北縦貫道 大谷PA付近拡幅、中央道

上野原～大月間拡幅

首都高速道路 箱崎JCT改良、小菅JCT改良

(2) 都市内の道路・市街地の整備

① 主要な放射・環状道路等を重点に市街地における体系的な幹線道路網整備を推進する。

② 良好な市街地を形成するため、大規模空地を活用した拠点市街地整備を含め、土地区画整理事業等の面的整備（約一、二九〇km²）を推進する。

・都市計画道路整備率

平九 五六% → 平一四 六一% →

長期 約八割

（五箇年計画（案）では都市計画道路約四、五〇〇kmの整備）

・良好な市街地の形成率（区画整理等により道路交通が適正に分離された市街地の面積の割合）

平九 四三% → 平一四 四八% →

長期 約八割

(3) 電線類の地中化の推進

安全で快適な都市空間の創造、災害に強いまちづくり等のため、電線共同溝等による電線類の地中化を推進する。

・電線共同溝等整備率（まちの主要エリアでの電線類地中化割合）

平九 二五%（三、七六〇km） →

（三、七四〇kmの整備）

平一四 五〇%（七、五〇〇km） →

長期 一〇〇%（一五、〇〇〇km）

(4) 住宅宅地の供給とそれを支える道路

土地区画整理事業等による道路整備と一体となった良好な住宅宅地（約二三〇km²）の供給や、宅地供給に合わせ必要となるアクセス道路（約三、二〇〇km）の整備を推進する。

3 地域づくりの支援

(1) 幹線道路や地域生活圏を形成する道路の整備

① 全国的な幹線道路網を構成し、重要な拠点を連絡する一般国道等について、バイパス・環状道路の整備等や、物流の効率化や安全で円滑な交通確保に必要な区間等における四車線以上の整備を推進する。

② 交通不能区間や、バス・貨物車等の大型車

のすれ違い困難区間（未改良区間）の解消を進める。

③ 地方における自立的圏域の形成を支援するため、複数市町村における公共公益施設の共同整備・共同利用や、広域行政の推進等が図られるよう、近隣都市や、関連の深い隣接市町村間を三〇分以内で連絡することを目標に、交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業などを推進する。

・一般国道の四車線化率

平九 一一%（五、八一〇km） →

平一四 一二%（約六、二五〇km） →

長期 約四割（約二〇、〇〇〇km）

・日常サービスを提供する機能を備える二次生活圏中心城市（三四三都市）へ三〇分以内で連絡できる市町村の割合

平九 五三% → 平一四 五七% →

（五箇年計画（案）では約九九〇kmの供用）

長期 約七〇%

(2) 地域活性化の支援

① 地域づくりを支援するため、地域活性化の核となる地方拠点都市地域整備等の種々のプロジェクトの進捗にあわせ必要な道路の整備を推進する。また、地域の生活の基盤である学校、公園、役場等の施設整備に関連して、施設の利便性を向上するために必要な道路の

整備を推進する。

② 過疎・山村地域等自然的・地形的条件等の厳しい地域において、地域の振興・活性化を図る上で必要な道路整備を推進する。

③ 休憩機能にあわせ道路空間における交流拠点となる道の駅（二〇〇箇所）を、地域振興施設と連携して整備する。

・地域づくりのための種々のプロジェクトに必要な道路

五箇年計画(案)では約八、〇〇〇kmの供用
・学校等の施設の利便性を向上させるため必要道路

(3) 五箇年計画(案)では約一六、〇〇〇kmの供用
奥地等産業開発道路の重点的整備

奥地等において、産業開発を図り、福祉、教育、医療等の生活環境を向上させるため、新たな奥地等産業開発道路整備計画を策定し、計画的な道路整備を推進する。

・奥産指定道路の改良率
平九 四三％→平一四 六〇％

III よりのよい生活環境の確保（くらし・環境）

1 安全な生活空間の確保

道路交通の安全を確保するため、歩道の設置、交差点改良などによる道路交通環境の整備、交通安全教育の充実など、関係機関が連携した総合的

な施策を推進する。また、誰もが安心して社会参加でき、快適に暮らせる生活環境を確保するため、地域と連携して利用しやすい道路空間づくりを進める。

(1) 交通安全施策の推進

① 効果的に事故削減を図るため、道路網の体系的整備に加え、幹線道路における事故多発箇所対策に重点的に取り組む。

② 市街地の住居・商業系地区への通過交通の進入を抑え、くらしの安全を確保するため、地区内速度規制とあわせてコミュニティ道路等の面的整備を行うコミュニティ・ゾーン形成事業を推進する。

・交通事故による死者数
平八 九、九四二人（二・六人/億台キロ）
→平一四 九、〇〇〇人以下（二・三人/億台キロ以下）→長期 さらに削減を図る

・事故多発地点対策
五箇年計画(案)では約三、二〇〇箇所対策を完了

・コミュニティ・ゾーン形成事業

五箇年計画(案)では四五〇地区で整備

(2) 良好な生活環境の形成

① 車いす、電動三輪車の利用者や高齢者など誰もが安心して通行できるよう、市街地の駅、商店街、病院、福祉施設等を連絡する道路に

において、幅の広い歩道の設置や既設歩道の段差・傾斜・勾配の改善等による歩行空間のバリアフリー化を進める。

② 中心市街地のメインストリートやバイパスの供用により役割の変化した道路等において、幅広歩道、自転車道の設置など、歩行者等が利用しやすい道路空間になるよう再構築を進める。その際、トランジットモールの導入等も含め社会実験を活用して、整備を推進する。

③ 駅周辺や商店街等における路上放置自転車の縮減を図るため、自転車駐車場整備を推進する。

④ 都道府県道以上の道路が交差する全交差点（三八、〇〇〇箇所）で、路線番号や通称名を表示したわかりやすい案内標識の設置を概成する（主要地方道以上の道路が相互に交差する一九、〇〇〇箇所は概成済み）。

・市街地におけるバリアフリー化(DIDD内)
平九 二〇地区→平一四 三、二〇〇地区→長期 概成（一四、〇〇〇地区）
・幅の広い歩道等（幅員概ね3m以上）の設置率
平九 二八％（三七、〇〇〇km）→
平一四 四〇％（五一、五〇〇km）→
長期 概成（約一三万km）
（道路全体延長の約一〇％）

2 良好な環境の保全・形成

道路審議会より建設大臣に対し、「今後の道路環境施策のあり方」について平成九年六月に中間答申がなされた。これを踏まえ、環境を重視した道路施策への転換を図る。

① 環境保全・向上を重視した施策

道路施策の評価にあたっては、早期段階で十分調査し、渋滞緩和、時間短縮、安全性の向上などの道路整備の効果や建設工事費の費用に、環境面の効果や費用を加えて比較考慮する。その際、住民や地方公共団体等の意見も踏まえ、道路整備を行わないことも含めて総合的に検討する。

また、事業の計画、設計段階において、貴重な自然環境のある場所はできるだけ回避し、回避できない場合は、影響を最小化し、代償措置を講じることを基本とする。

② 地域社会や国民と連携をとった環境施策

排出ガス対策、騒音対策、二酸化炭素排出抑制等を、道路空間の中だけで行うだけでなく、国、地方公共団体、関係機関、地域社会、道路利用者、自動車メーカー等と連携して効果的に取り組む。

(1) 地球環境への負荷の軽減

① バイパス・環状道路の整備、交通需要マネジメント (TDM) 施策や高度道路交通シス

テム (ITS) の推進などの交通の円滑化対策を推進する。

② 省エネルギー車や低公害車 (電気自動車、天然ガス自動車等) の普及を図るため、公共駐車場にエネルギー供給施設を設けるなどの方策を検討する。

③ 循環型社会の実現を図るために、道路整備に伴う建設副産物について、発生の抑制と再利用の促進を徹底する。

・各種施策の総合的な推進により、エネルギー長期需要見通しを踏まえ、二〇一〇年までに自動車交通による二酸化炭素排出量の伸びを一九九〇年に比べ一・二七倍に抑制する。

仮に道路整備を一切行われなまま自動車交通需要が増加した場合は一・五二倍
道路整備を行った場合は一・三七倍
道路整備とあわせ自動車単体の燃料消費効率向上、TDM施策等を講じた場合は一・二七倍

(2) 道路交通騒音・大気汚染対策

騒音・大気汚染対策のため、自動車単体対策や交通流対策などと併せ、低騒音舗装 (三、四〇〇 km)、遮音壁 (七七〇 km)、環境施設帯 (八〇 km) 等の道路構造対策、沿道法を活用した建物防音工

事助成や緩衝建築物の誘導などの沿道整備を推進する。

・二酸化窒素環境基準達成率 (NO_x総量削減区
域内)
平九 五五% → 平一四 概ね達成 →

長期 概ね達成

・夜間騒音要請限度または屋内保全目標の達成率 (一般国道)
平九 八一% → 平一四 八四% →

長期 概成

(3) 自然環境の保全

計画・設計段階において、貴重な自然環境のある場所における事業を回避することとし、回避できない場合は影響の最小化・代償措置を講じることを基本とする。このため、自然環境保全、向上のための考え方や具体的な方法を指針としてとりまとめるとともに、道路法面の緑化によるビオトープネットワークの構築を推進する。

(4) 社会環境・文化の創造

① 地域の実施する屋外広告物対策や景観向上に配慮したまちづくりと連携して、歩道の整備、街並みや沿道景観の整備を行い、沿道景観の維持向上を図る。また、市街地を通過する幹線道路の整備に当たっては、質の高い緑化を図る。

・都市内道路緑化率 (DID地域内の完成四

車線の国道、都道府県道、市町村道の管理延長に対する緑化延長の割合)

平九 四四％→平一四 五二％→
長期 七五％

② 景観に配慮した調査設計が行われるよう、早期段階からの専門家の参画やプロポーザル方式などの活用を図る。

IV 安心して住める国土の実現(国土保全)

1 道路の防災対策・危機管理の充実

社会の安全や信頼性の確保のために、災害に強い施設の整備(ハード面)、効率的、効果的な管理体制(ソフト面)の両面から、防災対策、危機管理への対応を強化する。

(1) 災害の影響を少なくする信頼性の高い道路網の構築

① 復旧活動等についての道路管理者間の相互支援体制等を、国が中心となって強化し、全体道路ネットワークの危機管理を充実する。

② 平成八年度・九年度の道路防災総点検に基づき、防災対策、震災対策を実施し、災害に対するより高い安全性・信頼性の確保に努める。防災対策については、点検を踏まえ、緊急的に対策が必要とされた法面等約五六、七〇〇箇所について重点的に対策を実施し、五箇年計画(案)で概成する。また、震災対策

については、緊急性の高い橋梁等約三八、五〇〇箇所について重点的に対策を実施し、緊急輸送道路上の橋梁については耐震補強を概成する。

・緊急輸送道路における耐震補強整備率
平九 五八％→平一四 概成

③ 防災カルテを活用した斜面の監視等の強化や地域の住民等と連携した監視通報を行う体制づくり、また、岩盤斜面計測などの技術開発を進める。

(注)緊急輸送道路(一地震防災対策特別措置法)平成七年六月において、地震直後から発生する救急、消防、応急復旧対策等の緊急輸送を確保するために整備が必要とされた道路で、平成八年末現在、全国で約八八、〇〇〇kmが計画されている。

(2) 安心できる市街地の形成

① 三大都市圏及び東海地域等の主要都市の密集市街地において広域避難地に到達できるように避難路(約一二〇km)の整備を推進する。

② 木造家屋が密集する市街地において面的市街地整備を実施するとともに、道路が未整備のため消防活動が困難な区域の道路整備を推進することにより、防災上危険な市街地の解消(約三二km)を進める。

(3) 雪国の暮らしを支える冬期の安全で円滑な道路交通の確保

新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計

画(案)を策定し、除雪、消雪施設・流雪溝整備による道路の消融雪、凍結防止対策の充実、気象情報等提供の強化、除雪機械の整備などに重点的に取り組む。

・冬期道路空間確保率(積雪地域内の一般国道、道府県道の改良済区間で冬期においても二車線以上が確保された道路の延長割合)
平九 五四％→平一四 六〇％→

長期 八割

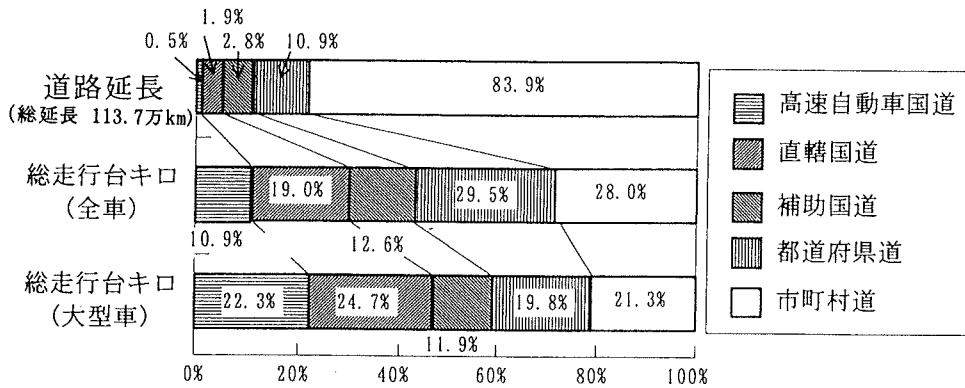
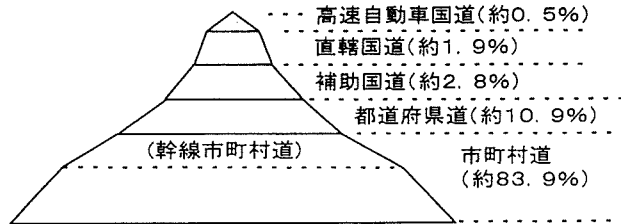
・凍結路面解消率(路面凍結により走行が困難となる箇所が解消される割合)

平九 一〇％→平一四 四五％→
長期 概ね解消

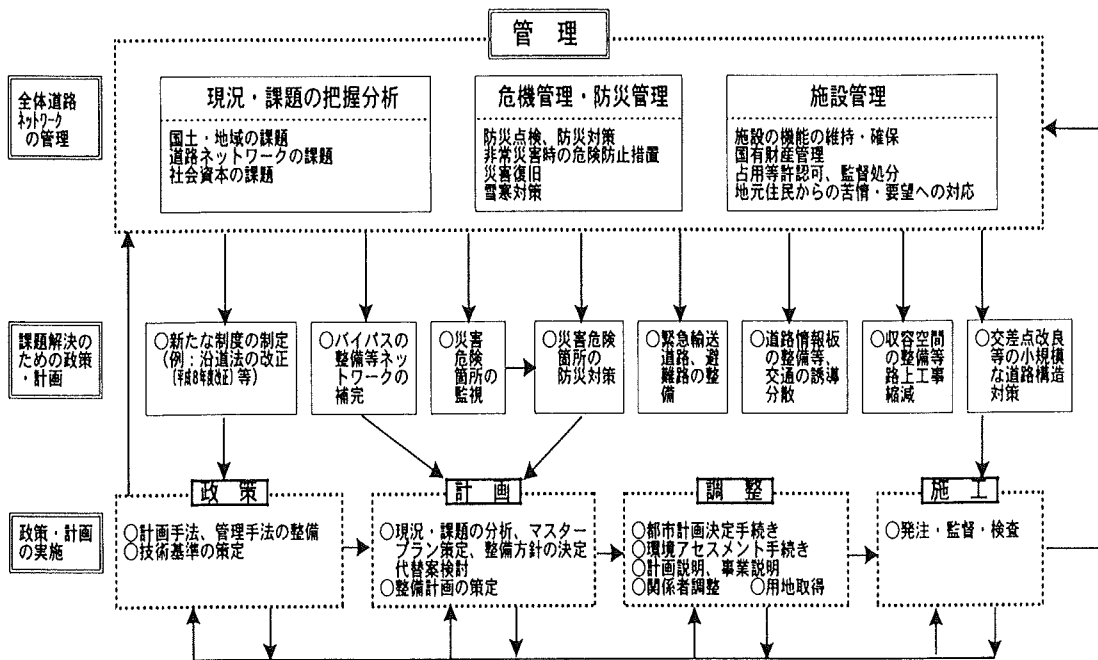
2 道路の管理の充実

道路は、国民生活や社会活動を支える最も基礎的な社会資本であり、災害の多い我が国においては、社会の安全・安定に果たす道路の役割は非常に大きい。

道路はネットワークを形成することによって、初めてその機能が発揮されるものであり、高規格幹線道路から市町村道に至る全体道路ネットワークが計画的・効率的に管理・整備される必要がある。国は、全体道路ネットワークの中核を担う直轄国道の管理を行いながら、地域の実情、ニーズを吸収するとともに、全体道路ネットワークの課



我が国の道路構成と道路種別毎の延長等のシェア



道路管理の流れ

題を把握・分析し、課題解決のための政策・計画を企画・立案する役割を担っている。道路交通の広域化、車両の大型化等が進む中で、全体道路ネットワークの一体性、効率性を高めるためには、直轄国道を中心として、管理者相互の一層の連携強化を進める必要がある。

(1) 道路の維持管理の充実

安全で快適な道路の通行を確保し、次世代に良好な状態で道路ストックを引き継ぐため、効率的に道路管理を実施する。

① 舗装、橋梁、トンネル等道路ストックを適切に保全するため、道路管理の充実を図る。

今後増大する道路ストックの合理的・効率的な管理を行うため、道路ストックの定期点検を行い、その健全度を評価し、計画的な維持管理に役立てる仕組みを構築・活用する。また、維持管理費を抑制するため、長寿命舗装などの長寿命化技術や修繕・更新等の技術開発を推進・導入を図る。

② 複数の道路管理者が道路に関わる意見、相談、提案等を総合的に受ける窓口（道の相談室）の設置とともに、公募モニターの拡充を図る。

(2) 地理情報システム（GIS）の構築支援

① 道路管理のために構築している地図データベースを活用し、地理情報システム（GIS）

の展開に不可欠な国土空間データ基盤の構築を支援する。

② 道路施設や道路交通情報等のデータベースの整備、道路管理業務等を支援するアプリケーションの開発を進める。

四 道路政策の進め方の改革

1 道路政策の進め方の改革

(1) 道路事業の効率化

限られた財源を有効に活用し、道路事業を効果的・効率的に進めていくため、利用者のニーズに確に対応した必要性の高い分野に重点投資を図ることにより、投資効果の向上とその早期発現に努める。

① 重点投資を行う分野の明確化

限られた財源により、社会・経済状況の変化や国民のニーズに的確に対応するため、重点的に対応すべき投資分野を明確化し、予算の重点化を図る。

② 投資効果の早期発現

道路事業の実施にあたっては、効果の早期発現を目指すため、事業箇所を厳選し、重点投資を行う。

③ コスト削減策の推進

「公共工事コスト削減対策に関する行動指針」等に基づき、平成一一年度までに所要の

施策を完了し、平成八年度に比較して少なくとも一〇%以上のコスト削減を目指すとともに、維持補修コストを含めたライフサイクルコストの削減に積極的に取り組む。

④ 他の施策との多様な連携の推進

地域の活性化や福祉の向上等の横断的な政策テーマについては、他省庁や地方公共団体、民間等の様々な施策・事業とのより一層積極的な連携を推進する。

(2) 評価システムの導入

効果的な施策展開、事業執行のため、客観性を確保した評価システムを構築し、個別事業及び施策の評価を行う。評価結果は公表するとともに、可能な限り、計画の見直し、施策の改善や予算配分に反映させることにより、効率的な事業推進を図る。

① 個別事業の評価

平成九年度の新規事業採択にあたっては、費用便益比（B/C）を含めた評価指標（案）を用い、個別事業の評価を実施してきているところであるが、さらに、評価手法を充実させる。

また、事業途中段階、事業完了後において必要に応じて評価を実施し、その結果について公表する。

② 施策の評価

個別事業の評価に加えて施策の評価を行うため、渋滞対策、交通安全対策等の施策毎に目標を設定し、その達成状況等について客観的な指標を用いた評価手法を開発して、評価

③ 社会実験の積極的実施
 社会的に大きな影響を与える可能性が高い
 計画の見直しや施策の改善を行う。
 を行う。評価結果を踏まえ、必要に応じて、

新しい施策の導入にあたっては、関係者や住民の参加のもと、場所や期間を限定して試行・評価する社会実験を積極的に実施する。
 ・交通需要マネジメント(TDM)施策
 札幌市、金沢市など
 ・トランジットモーターの整備
 浜松市 等

(3) 透明性の確保、パブリック・インボルブメント(P-I)の実施

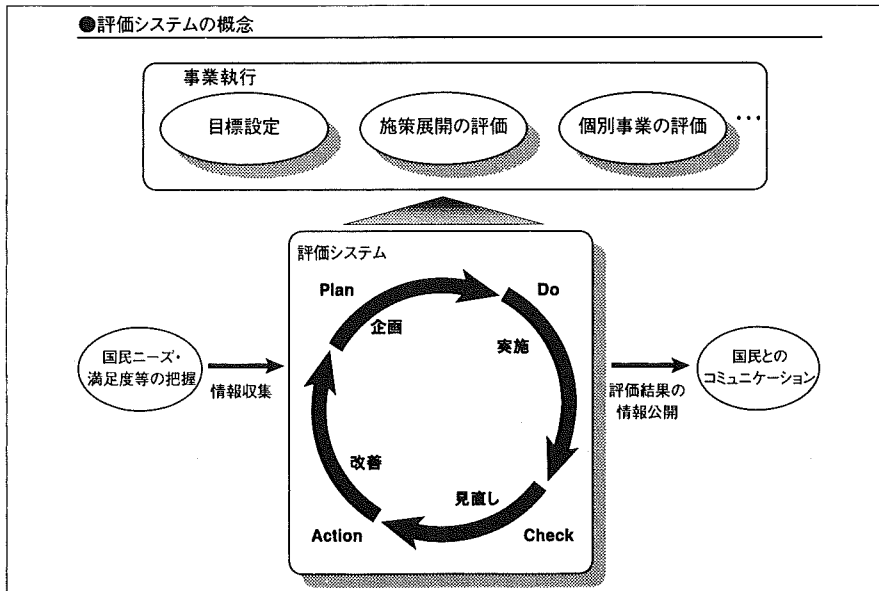
行政情報の公開や政策への国民の意見の反映により、国民の理解の得られる形で道路政策が実施されるように努める。

① 透明性の確保

新たな道路整備五箇年計画(案)の策定に合わせ、高速自動車国道から市町村道、都市計画道路の事業着手及び完了年度を明示した整備プログラムを策定、公表する。大規模な道路事業の計画の早期段階でのルートや構造、特殊法人の経営内容等の情報公開に取り組み、道路事業の透明化を図る。

② パブリック・インボルブメントの実施

国民との対話を行いながら施策の展開を図るため、地域に密着した事業への住民参加の促進や国民のニーズが直接把握できる仕組みの充実を図る。



評価システムの構築

(4) パートナーシップの確立

道路事業に関し、関係する機関や国民等との相互理解を深め、効率的に施策を実行するため、国民と行政、官と民、国と地方が適切に役割分担した新しいパートナーシップを構築する。

① 国民と行政の役割分担

生活に密着した地域的な道路については、地域住民の適切な参加の下に管理が行われる仕組みの検討・具体化を図る。

② 官と民の役割分担

利用者サービスの向上等を図るため、インターチェンジやサービスエリア等において、民間の資金、技術力、経営のノウハウといった民間活力の一層の活用を図る。

また、限られた財源を有効に活用し、効率的に事業を実施していくため、道路整備に民間活力を活用する手法（BOT等）について、対象事業の範囲、条件、手続き等、我が国の実状に適合した制度や仕組みを検討し、具体化を図る。

・ 民間によるICの整備、ICやSA・PAに隣接した民間物流・集客施設の立地促進
・ 既存SA・PAでの新たなサービス提供施設の追加

・ VE方式（バリュー・エンジニアリング方式）、技術提案総合評価方式の導入等

③ 国と地方の役割分担

国は、地方公共団体では適切かつ効率的な対応が困難である広域的・根幹的的道路網の管理・整備を実施し、根幹的な道路網を核として、全体ネットワークが効率的に機能するよう、広域的な視点での支援を必要に応じ行うなど、国と地方の適切な役割分担を図る。

2 有料道路制度の活用

現下の厳しい財政事情のもと、高規格幹線道路、都市高速道路、都市圏環状道路等の整備を進めていくため、有料道路制度の一層の活用が必要である。

(1) 高規格幹線道路等の整備

適正な料金水準のもとで採算性を確保しつつ整備を推進するため、償還の仕組みの改善や公的助成の拡充・安定的確保を図る。特に、広域的な交流を支える高規格幹線道路については、今後は経済情勢が大きく変化しなければ、基本的には料金水準を上げないよう様々な工夫を行いながら整備を進める。

(2) 効率的で開かれた有料道路事業の実施

建設費、管理費等の節減に一層取り組むとともに、都市高速道路については、建設着手の段階で料金の見通しを明らかにした上で整備を進める。

(3) 利用者ニーズに対応した制度と運用の改善

渋滞区間の拡幅・出入口の増設等による渋滞緩和、VICS（道路交通情報通信システム）やETC（ノンストップ自動料金収受システム）等の

推進、利用者へのサービスの高度化を図る。また、地方都市周辺における通勤などの近距離多頻度利用者のための料金割引等多様な料金施策について検討を行い、可能なものから実施する。

3 新技術の開発・導入の促進

(1) 新たな道路技術五箇年計画の策定

環境・エネルギー問題の顕在化、安全・安心に対する要請の高まり、産業の空洞化、道路ストックの老朽化等に対する喫緊の課題を解決するため、新たな道路技術五箇年計画を策定し、異分野の技術研究開発との連携、総合化を図ることを前提に研究開発を推進する。

技術研究開発テーマについては、道路利用者にわかりやすい目標を設定するとともに、成果の経済的効果等を明確にした上で技術研究開発を開始する。さらに、国が行う技術研究開発について途中段階を含めて評価を実施し、評価結果の公表や研究資金の適切な配分等を行う。

(2) 異分野の技術研究開発との連携・総合化

技術研究開発においては、情報・通信、メカトロニクス、新素材、バイオテクノロジー等、異分野における各種技術・技術研究開発との連携・総

合化を推進することにより、道路の機能向上、効率的な道路整備等に資する新技術を構築するとともに、新規産業の創出にも貢献するよう努めていく。

① 円滑な道路交通確保のための技術（情報・

通信、電気、機械、人間工学等との連携・総合化）

- ・情報・通信技術を活用した高度道路交通システム（ITS）
- ・物流効率化のためのシステム
- ・交通導線の円滑化に資する道路計画・構造等

② 良好な環境保全・形成技術（建築、情報・

通信、電気、機械、化学、バイオテクノロジー、人間工学等との連携・総合化）

- ・交通安全確保やバリアフリーのための人間工学的知見を踏まえた技術
- ・ローエミッション技術（廃棄物リサイクル技術、建設汚泥発生抑制シールド工法、道路外廃棄物の舗装用下層路盤材への利用等）
- ・自動車（発生源）、沿道建築物を含めた総合的な環境保全技術
- ・バイオテクノロジーを活用した環境保全技術等

③ 道路防災・危機管理のための技術（情報・

通信、機械等との連携・総合化）

- ・地震、豪雪・豪雨等に対する防災対策関連技術
- ・土砂災害・岩盤崩落等の観測・監視システム等

④ 建設・維持管理におけるコスト縮減技術（電

気、機械、材料、化学、樹脂、繊維、造船・プラント等との連携・総合化）

- ・高耐久性・高強度・高じん性材料、代替材料
- ・次世代海上横断構造物（浮き橋、水中トンネル、海峡部長大トンネルの換気技術等）
- ・施工の省人化・省力化技術
- ・構造物の経済的・効率的保全技術等

⑤ 政策の効果的・効率的な実施のための技術

（経済・計画学、社会学等との連携・総合化）

- ・建設マネジメント技術
 - ・評価システム技術等
- 4 国際社会への貢献
- 物流の高度化など社会・経済の国際化への対応を支援するとともに、技術協力など国際社会への貢献を図るための施策を実施する。また、地球規模の取り組みが求められている環境対策等、国際社会と協調した施策を実施する。

- ・国際空港・港湾への連絡強化、ISO規格海上コンテナの輸送に対応した道路整備な

ど物流の国際化の支援
・開発途上国における道路計画・建設に対する技術協力

・「日米・道路技術に関する協力実施取り決め」等に基づく二国間協力の推進

・高度道路交通システム（ITS）の国際標準化活動

・国際的な枠組みと協調した二酸化炭素の排出抑制施策の実施等

五 新たな道路整備五箇年計画(案)の
整備目標及び整備水準

1 整備目標

(1) 課題別

整備目標

新たな経済構造実現に向けた支援

地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築

| 指 標 | | H9年度末 | 五箇年計画(案) 内 事 業 量 | H14年度末 | 長期構想目標 (21世紀初頭) |
|-----|-------------------------------|---------|---------------------|---------|--------------------------|
| 1 | 高規格幹線道路供用延長 | 7,265km | 1,361km | 8,626km | 14,000km |
| | 高規格幹線道路等の交通分担率 | 11% | — | 13% | 21% |
| 2 | 高規格幹線道路の面積カバー率 | 67% | — | 80% | 90% |
| 3 | 地域高規格道路の供用延長 | 1,042km | 456km | 1,498km | 約6,000~8,000kmの 整備を図る |
| | 規格の高い幹線道路網への30分アクセス可能 面積割合 | 46% | — | 55% | 83% |
| 4 | 地方中核都市1時間圏カバー率 | 42% | — | 45% | 61% |

物流効率化の支援

| | | | | | | |
|-----|-----------------------|---------|---------|-------|---------|--------|
| 5 | 自動車専用道路等による交通拠点への連絡強化 | 空港への連結率 | 40% | — | 58% | 約9割 |
| | | | 19/48空港 | 10空港 | 29/50空港 | 対象53空港 |
| | | 港湾への連結率 | 25% | — | 38% | 約9割 |
| | | | 30/122港 | 16港 | 46/122港 | 対象122港 |
| 合 計 | | 29% | — | 43% | 約9割 | |
| 6 | 車両の大型化に対応した道路整備延長 | 15% | — | 30% | 概成 | |
| | | 約3万km | 約3万km | 約6万km | 約20万km | |

中心市街地の活性化

| | | | | | |
|---|---------------------|-----------|------|-----------|------------|
| 7 | 都市の基盤が整備された中心市街地の割合 | 30% | — | 43% | 約9割 |
| | | 207地区 | 92地区 | 299地区 | 630/700地区 |
| 8 | 駐車場充足率 (供給量/需要量) | 約65% | — | 約75% | 概ね充足 |
| | | 143/227万台 | 36万台 | 179/240万台 | 約270/270万台 |

情報ハイウェイ構築の支援

| | | | | | |
|---|-----------------|---------|----------|----------|--------|
| 9 | 情報ハイウェイの市町村カバー率 | 約1割 | — | 約3割 | 概成 |
| | | 8,370km | 18,930km | 27,300km | 約15万km |

道路交通システムの高度情報化(ITS)の推進

| | | | | | |
|----|-------------------------------|-----|-------|-------|---------|
| 10 | ETC(ノンストップ自動料金収受システム)対応料金所整備率 | 0% | — | 6割 | 概成 |
| | | 0箇所 | 730箇所 | 730箇所 | 1,300箇所 |
| 11 | VICSサービスの受信可能な都道府県カバー率 | 約2割 | — | 概成 | 概成 |

活力ある地域づくり・都市づくりの支援

都市圏の交通円滑化の推進（渋滞対策）

| 指 標 | | H 9 年度末 | 五箇年計画(案) 内 事 業 量 | H14年度末 | 長期構想目標 (21世紀初頭) |
|-----|------------------------|----------|---------------------|----------|--------------------|
| 12 | 朝夕の 走行速度 | 24km/h | — | 25km/h | 30km/h |
| | 三大都市圏の人口集中地区 | 21km/h | — | 22km/h | 25km/h |
| 13 | 渋滞による年間損失金額 | 12兆円 | — | 10兆円 | 6兆円 |
| 14 | 全国の主要渋滞ポイント数 | 3,200箇所 | 1,020箇所解消 | 2,180箇所 | 概ね解消 |
| 15 | 連続立体交差事業による都心部踏切道の除却数 | 1,060箇所 | 240箇所 | 1,300箇所 | 約3,200箇所 |
| | 連続立体交差事業整備延長 | 332km | 89km | 421km | 約1,150km |
| 16 | 新交通システム等利用者数 | 114万人 | 46万人 | 160万人 | 約660万人 |
| | 都市モノレール及び新交通システム整備延長 | 99km | 42km | 141km | 約970km |
| 17 | 規格の高い環状道路の整備率 | 27% | — | 42% | 約7割 |
| | | 760km | 430km | 1,190km | 2,000/2,840km |
| 18 | 駅前広場等整備箇所数 | 1,500箇所 | 268箇所 | 1,718箇所 | 約3,700箇所 |
| | 駅前広場等利用可能人口率 | 62% | — | 69% | 約9割 (約2,400万人) |
| 19 | 路上工事の縮減 (H4=100%：約3万件) | 80% | — | 50% | さらに削減を図る |
| | 三大都市の年間路上工事件数 | 約24,000件 | 9,000件削減 | 約15,000件 | — |
| | 共同溝の整備延長 | 392km | 168km | 560km | 約2,000km |

地域・都市の基盤の形成

| | | | | | |
|----|----------------------|-----------------------------|----------------------|-----------------------------|------------------------------|
| 20 | 首都高速道路 渋滞損失時間 | 10万台時/日 | — | 6万台時/日 | 概ね解消 |
| | 平日昼間の走行速度 | 40km/h | — | 46km/h | 概ね60km/h |
| 21 | 都市計画道路整備率 | 56% | — | 61% | 約8割 |
| | (完成道路延長/都市計画道路延長) | 26,855/48,340km | 4,510km | 31,365/51,100km | 55,100/66,900km |
| 22 | 良好な市街地の形成率 | 43% | — | 48% | 約8割 |
| | (良好な市街地面積/市街地面積) | 7,673/18,000km ² | 1,287km ² | 8,960/18,550km ² | 15,800/21,000km ² |
| 23 | 電線共同溝等整備率 | 25% | — | 50% | 100% |
| | (まちの主要エリアでの電線類地中化割合) | 3,760km | 3,740km | 7,500km | 15,000km |

地域づくりの支援

| | | | | | | |
|----|---------------------------|----------|----------|------------|-----------------|------|
| 24 | 4車線化率（一般国道） | 11% | — | 12% | 約4割 | |
| | | 5,810km | 440km | 6,250km | 20,000/53,327km | |
| 25 | 県境・峠越えに おける交通不能 区間数 | 一般国道 | 39箇所 | 9箇所解消 | 30箇所 | 概ね解消 |
| | | 都道府県道 | 820箇所 | 240箇所解消 | 580箇所 | 概ね解消 |
| 26 | 大型車のすれ違 い困難区間延長 | 一般国道 | 5,500km | 1,470km解消 | 4,030km | 概ね解消 |
| | | 都道府県道 | 41,900km | 12,200km解消 | 29,700km | 概ね解消 |
| 27 | 生活中心都市に30分で到達できる市町村の割合 | 53% | — | 57% | 約70% | |
| | | 1,259市町村 | 91市町村 | 1,350市町村 | 約1,600/2,382市町村 | |
| 28 | 道の駅 | 366箇所 | 200箇所 | 566箇所 | — | |

よりよい生活環境の確保

安全な生活空間の確保

| 指 標 | | H 9 年度末 | 五 箇 年 計 画 (案) 内 事 業 量 | H14年度末 | 長期構想目標 (21世紀初頭) |
|-----|-------------------------------|------------|----------------------------|----------|--------------------|
| 29 | 交通事故死者数 | 9,942人(H8) | — | 9,000人以下 | さらに削減を図る |
| 30 | 事故多発箇所対策数 | — | 3,200箇所 | 3,200箇所 | 約20,000箇所 |
| 31 | バリアフリー歩行空間ネットワークが整備されている地区の割合 | 1割以下 | — | 2割 | 概成 |
| | | 20地区 | 3,180地区 | 3,200地区 | 約14,000地区 |
| 32 | 幅の広い歩道等(幅員概ね3m以上)の設置率 | 28% | — | 40% | 概成 |
| | | 37,000km | 14,500km | 51,500km | 約130,000km |
| 33 | 放置自転車数 | 65万台 | — | 32万台 | 概ね解消 |
| | 自転車駐車場整備済台数 | 268万台分 | 44万台分 | 312万台分 | 380万台分 |

良好な環境の保全・形成

| | | | | | |
|----|--|----------------|---------|----------------|-------------------|
| 34 | 都市内道路緑化率 | 44% | — | 52% | 75% |
| | | 6,000/13,600km | 1,300km | 7,300/14,000km | 11,500/15,300km |
| 35 | 二酸化窒素(NO ₂)環境基準達成率 | 55% | — | 概ね達成 | 概ね達成 |
| 36 | 夜間騒音要請限度 又は屋内保全目標(L _{eq} 45dB(A))達成率 | 81% | — | 84% | 概ね達成 |
| | | 14,000km | 1,000km | 15,000km | 16,000km/18,000km |

安心して住める国土の実現

道路の防災対策・危機管理の充実

| | | | | | |
|----|-------------------|----------|----------|----------|----------|
| 37 | 緊急輸送道路における耐震補強整備率 | 58% | — | 概成 | 概成 |
| | | 29,400箇所 | 21,500箇所 | 50,900箇所 | 50,900箇所 |
| 38 | 避難困難地区人口 | 532万人 | 108万人解消 | 424万人 | 概ね解消 |
| | 避難路の延長 | 1,785km | 122km | 1,907km | 約2,200km |
| 39 | 冬期道路空間確保率 | 54% | — | 60% | 8割 |
| | | 34,200km | 2,800km | 37,000km | 52,400km |
| 40 | 凍結路面解消率 | 10% | — | 45% | 概ね解消 |
| | | 205km | 755km | 960km | 2,100km |

注) 長期構想目標は、21世紀初頭(2015~2020年)までの整備量

- (注) 1. 「高規格幹線道路等の交通分担率」とは、全国自動車走行台キロに占める高規格幹線道路等（都市高速道路を含む）の走行台キロの割合。
2. 「高規格幹線道路の面積カバー率」とは、1時間以内で高規格幹線道路のインターチェンジに到達できる面積の割合。（離島部除く）。
3. 「規格の高い幹線道路網への30分アクセス可能面積割合」とは、高規格幹線道路、地域高規格道路へ30分以内で到達可能な面積の割合。
4. 「地方中核都市1時間圏カバー率」とは、高規格幹線道路、地域高規格道路を利用するなどして、地方中核都市へ1時間以内に到達可能な面積の割合。地方中核都市とは、都道府県庁所在地あるいは人口30万人以上の都市など93都市。
5. 対象とした交通拠点は以下のとおり。
 空 港：9年度末現在供用中である全国の公共の用に供する空港のうち、離島に位置するものを除く48空港。ただし、将来値には今後開港予定の空港を含む。
 港 湾：全国の重要港湾・特定重要港湾のうち、離島に位置するものを除く122港。
 「連結率」とは、高規格幹線道路と地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路等のインターチェンジ等から10分以内の連絡が可能な空港、港湾の割合。
6. 「車両の大型化に対応した道路整備延長」とは、高規格幹線道路等の整備や既存橋梁の補強等により車両の大型化（車両総重量25トン）に対応した道路延長。
7. 「都市の基盤が整備された中心市街地の割合」とは、全国の中心市街地（約700地区）に対する道路等の中心市街地の活性化のための基盤が整備された中心市街地の割合。
8. 「駐車場充足率」とは、D I D地区内における一時預り駐車場の需要量に対する供給量の割合。
9. 「情報ハイウェイの市町村カバー率」とは、市町村における主要な幹線道路に情報BOX、電線共同溝、共同溝が整備された市町村の割合。長期目標は、2010年頃を目途とする。
10. 「E T C（ノンストップ自動料金収受システム）対応料金所整備率」とは、道路四公団（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）の管理する有料道路の料金所のうち、E T C車載器を搭載した車が停止することなく料金支払いのできる料金所の整備率。
11. 「V I C Sサービスの受信可能な都道府県カバー率」とは、警察庁、郵政省との連携によるV I C Sについて、都道府県のうち主要なエリア（中心都市や事前通行規制区間等）においてサービスを受信可能な都道府県の割合。
12. 「朝夕の走行速度」とは、午前7時から9時、午後5時から7時における走行速度。三大都市圏の人口集中地区とは、埼玉・千葉・東京・神奈川・愛知・三重・京都・大阪・兵庫の県庁所在都市における人口集中地区。地方都市とは三大都市圏を除く地域の県庁所在都市。
13. 「渋滞による年間損失金額」とは、平成6年度道路交通センサスにおける交通量と交通容量の比、走行速度の関係を基に、平成14年度末の交通量と交通容量の予測から推計したもの。
14. 「主要渋滞ポイント」とは、以下の定義により抽出された箇所ならびに関連する箇所等をいう。
 一般道路（D I D内）：渋滞長が1,000m以上または通過時間が10分以上。
 一般道路（D I D外）：渋滞長が500m以上または通過時間が5分以上。
 高速自動車国道：インターチェンジの出入り口においてボトルネックとなっている箇所で渋滞回数30回／年以上または平均渋滞長概ね2km以上。
 首都高速道路・阪神高速道路：平均渋滞長が概ね4km以上。
15. 「連続立体交差事業による都心部踏切道の除却数」とは、連続立体交差事業によって除却される踏切道の数。
16. 「新交通システム等」とは、都市モノレール、新交通システム及び路面電車（L R Tを含む）。利用者数は1日当たりの利用者数。
17. 「規格の高い環状道路の整備率」とは平成9年度末現在で、広域道路整備基本計画に位置付けられている中枢・中核都市等70都市の環状道路総延長2,840kmのうち供用された延長の割合。
18. 「駅前広場等利用可能人口率」とは、鉄道等利用人口（約2,700万人）のうち、通勤・通学などで利用する最寄りの駅等で駅前広場等が整備されている人口の割合。駅前広場等とは駅前広場と交通広場を合わせたもの。駅前広場等の整備箇所には再整備箇所（五箇年計画（案）で50ヶ所）を含む。

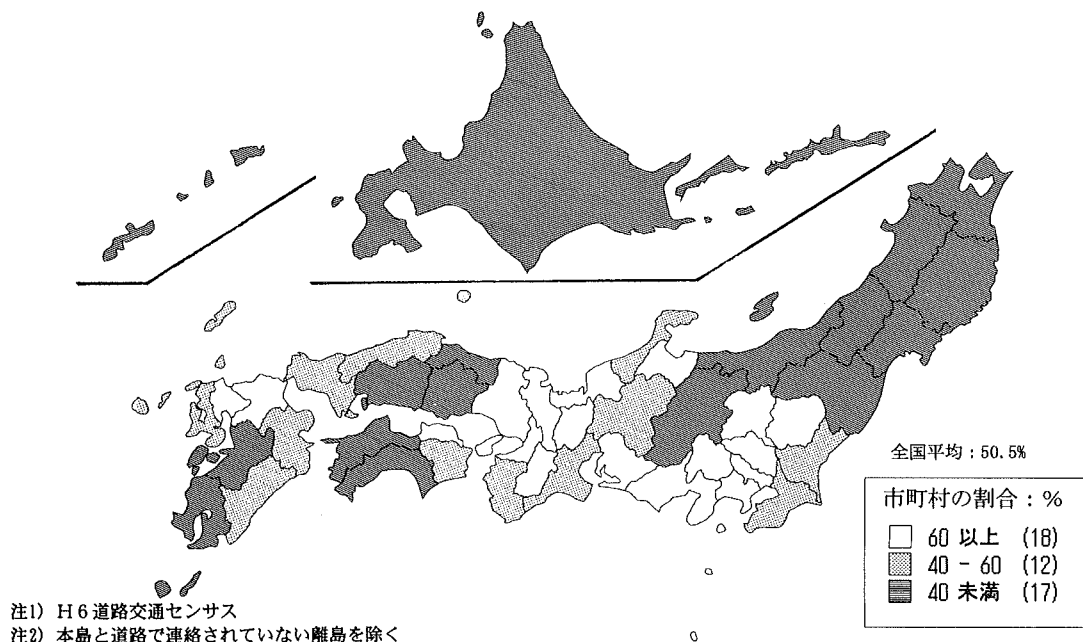
19. 「路上工事の縮減」とは、平成4年度の路上工事件数を基準とした割合。3大都市（東京23区、名古屋市、大阪市）を対象とする。
20. 「渋滞損失時間」とは、実際にかかる時間と規制速度でかかる時間の差。
「平日昼間の走行速度」とは、平日（7:00～19:00）の平均的な走行速度。
21. 「都市計画道路整備率」とは、市街地（市街化区域または用途地域設定区域）における幹線道路の都市計画決定延長に対する完成延長の割合。
22. 「良好な市街地の形成率」とは、市街地面積（市街化区域と用途地域の合計面積）に対する土地区画整理事業等により、通過交通を適正に分離する道路網等の基盤が整備された良好な市街地の面積の割合。
23. 「電線共同溝等整備率」とは、まちの主要エリアにおいて電線類地中化が必要な道路15,000km（人口10万人以上の都市の駅前や商店街などのメインストリート等）に対する、電線共同溝等が整備された道路の割合。
24. 「4車線化」とは、上下線合計の車線数を4以上とすることをいう。
25. 「県境や峠越えにおける交通不能区間」とは、都府県境や峠部で、現道がなし、または、最大積載量4tの貨物車が通行不能な区間（未供用区間も含む）。
26. 「大型車のすれ違い困難区間」とは、バス、貨物車等の大型車のすれ違いが困難な区間（車道幅員が5.5m未満の区間）。
27. 「生活中心都市に30分に到達できる市町村の割合」とは、日常サービスを提供する機能を備える343都市（2次生活圏中心都市）へ30分以内にアクセスできる市町村の割合。（2次生活圏が設定されていない三大都市圏を除く）
28. 「道の駅」とは、幹線道路において、パーキング等の休憩施設と地域情報を提供する地域振興施設を一体的に整備した施設。
29. 「交通事故死者数」は、24時間死者数。
30. 「事故多発箇所」とは、重大事故が平均の3倍以上発生している箇所。
31. 「バリアフリー歩行空間ネットワークが整備されている地区」とは、車いすが安心して通行できる幅員（原則として幅員3m以上）および、適切な段差・傾斜・勾配が確保された歩道等がネットワークとして整備されている地区。
対象地区：D I D地区内の住居・商業系地区（1地区概ね1km²）。
対象路線：駅、商店街、病院、福祉施設等を連絡する地区内の主要ルート。
32. 「幅の広い歩道等の設置率」とは、市街地の2車線以上の道路など約13万kmに対する幅の広い歩道等が設置された道路延長の割合。
33. 「放置自転車数」は、三大都市圏の駅及びその他地域の市域の駅周辺（駅より概ね500m以内）における道路上の放置自転車数であり、平成9年度末の数値は総務庁調査（平成7年）に基づき推計している。
34. 「都市内道路緑化率」とは、D I D地区内の完成断面が4車以上の国道、都道府県道、市町村道の管理延長に対する緑化延長の割合。
35. 「二酸化窒素（NO₂）環境基準達成率」とは、首都圏及び近畿圏の6都府県にある自動車排出ガス測定局、約170局中の環境基準達成箇所の割合であり、道路網の整備による交通の円滑化、自動車単体規制、使用車種規制、低公害車導入による効果等を見込んだもの。
36. 「夜間騒音要請限度又は屋内保全目標（Leq 45dB(A)）達成率」とは、一般国道のうち自動車単体対策、道路構造対策、交通流対策等の総合的な対策によって、沿道（屋外）の夜間騒音が要請限度以下または屋内保全目標（Leq 45dB(A)）まで低減された道路延長の割合。
37. 「緊急輸送道路における耐震補強整備率」とは、緊急輸送道路上における対策の必要性が高い橋梁のうち、耐震補強が実施された割合。
38. 「避難困難地区人口」とは、三大都市圏の密集市街地の対象人口（2,300万人）のうち避難路までの距離が1km以上あって、安全に避難地に到達することが困難な地区に居住する人口。
39. 「冬期道路空間確保率」とは、積雪地域内の一般国道、道府県道のうち、改良済区間であり、かつ堆雪幅、流雪溝、消雪施設のうちのいずれかの整備がなされているか、または、沿道排雪を行うことにより、2車線以上が確保できる区間の割合。
40. 「凍結路面解消率」とは、積雪寒冷地域内の一般国道、道府県道において、路面凍結により走行が困難となる可能性のある箇所のうち、消雪施設が設置済みの延長の割合。

参考 地域ごとの道路政策の課題検討

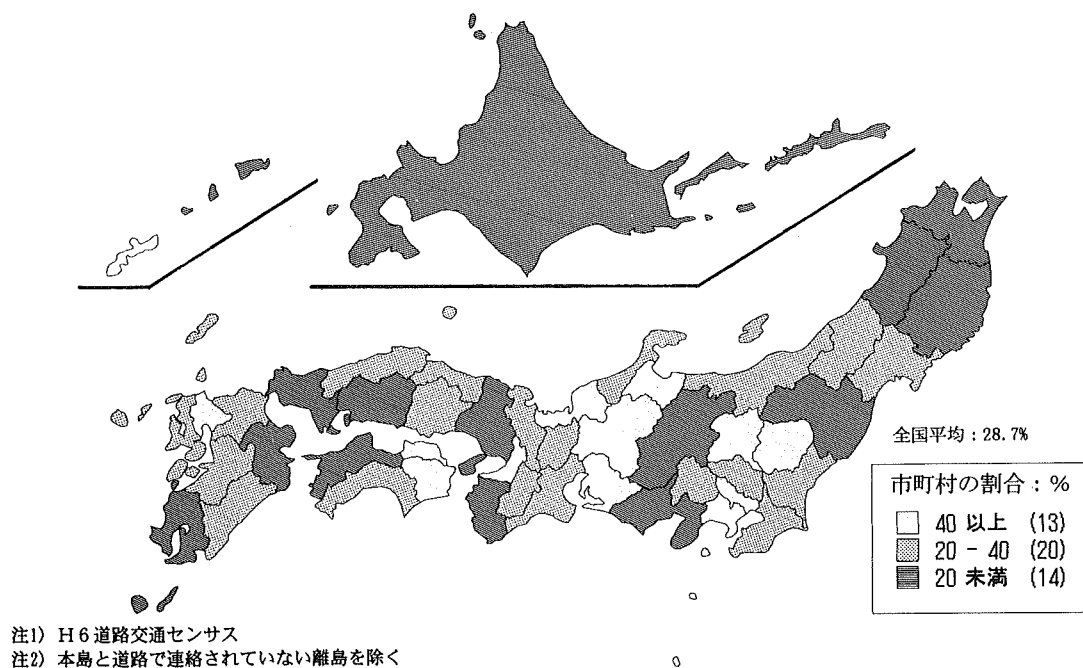
道路政策に求められるサービスには、地域により、高速性、定時性、安全性など様々な視点がある。

どの道路政策に重点化すべきかは地域によってニーズが異なる。

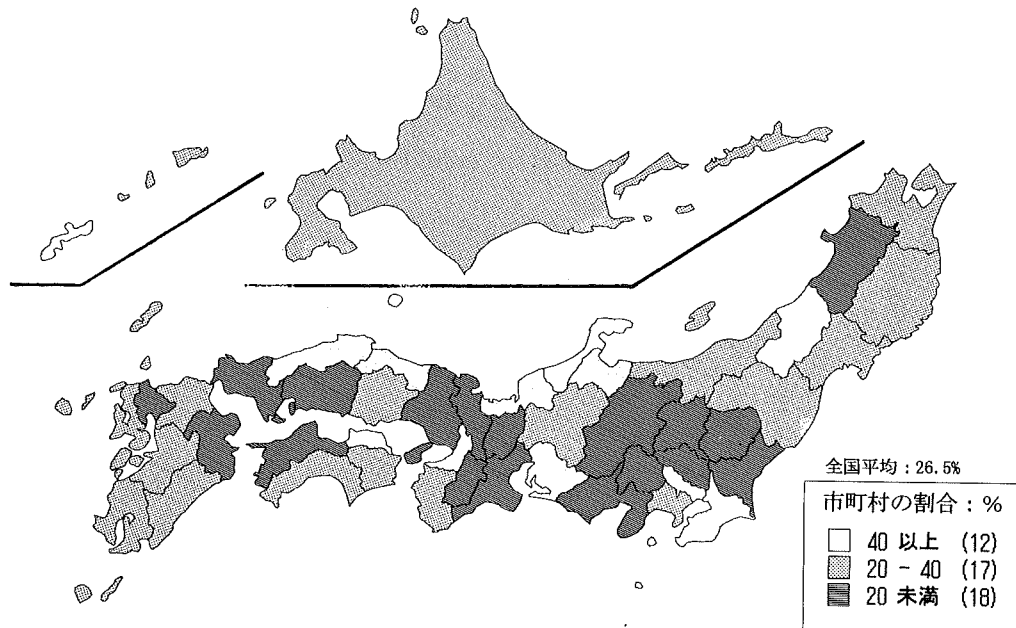
1 最寄りの高度総合医療施設へ一時間で到達できる市町村の割合



2 県庁所在地へ一時間で到達できる市町村の割合



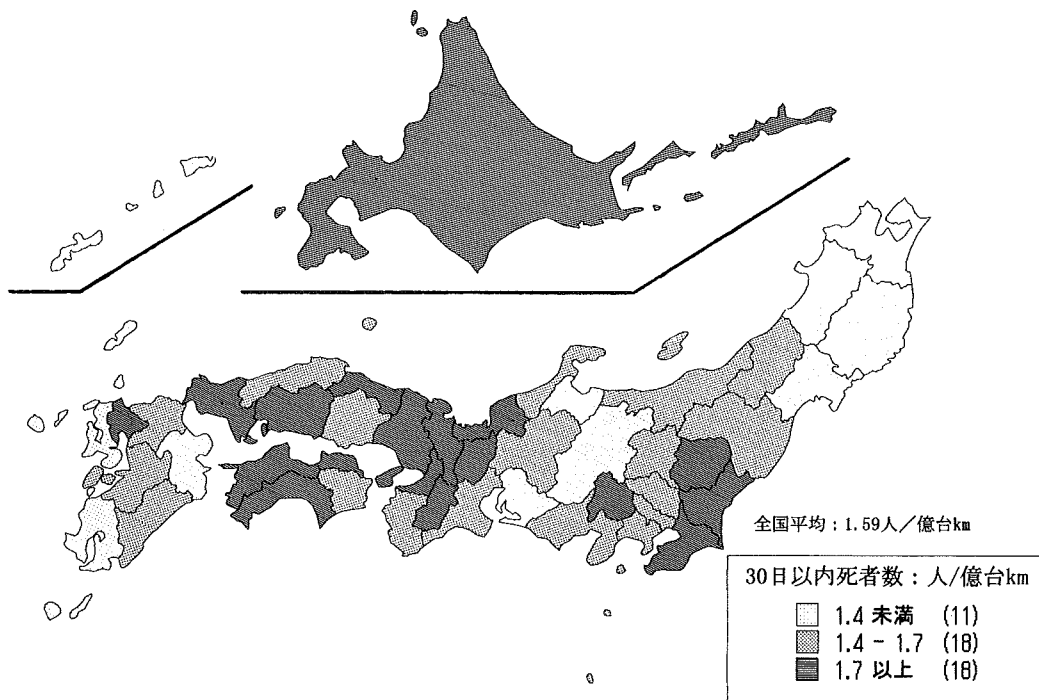
3 最寄りの空港へ一時間で到達可能な市町村の割合



注1) H6 道路交通センサス

注2) 本島と道路で連絡されていない離島を除く

4 幹線道路の事故率

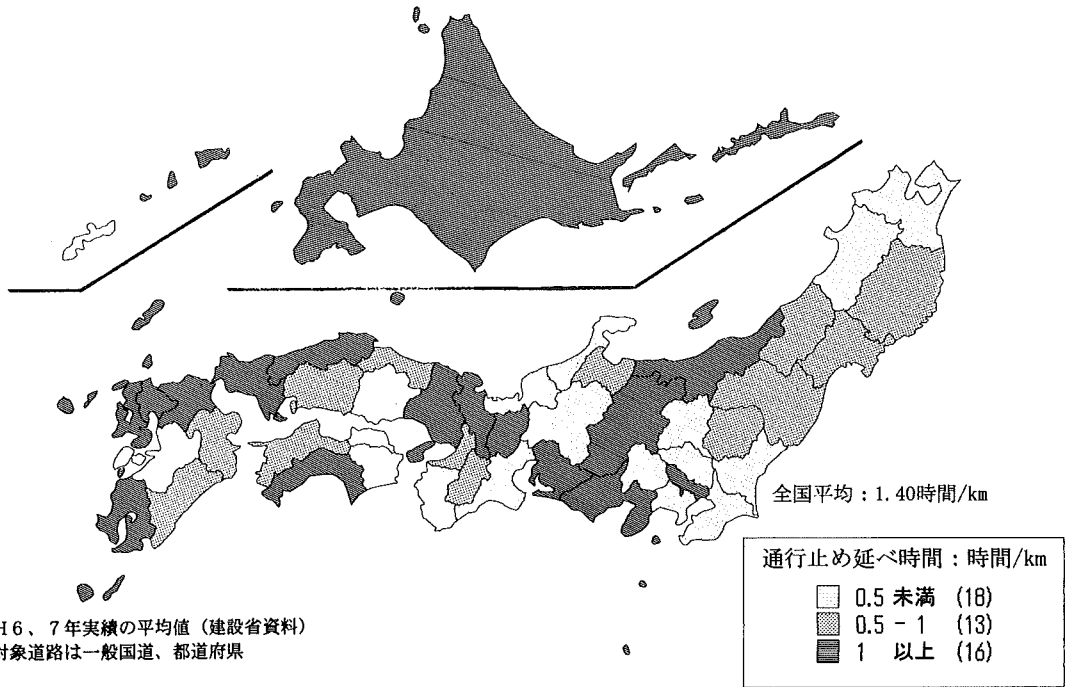


注1) 交通事故統計データ (H8)

注2) 30日以内死者数は、各都道府県の全道路の30日以内死者数に24時間死者数による幹線道路と非幹線道路の比率を乗じて推計したものである。

注3) 幹線道路とは高速自動車国道、一般国道、主要地方道、及び一般都道府県道である。

5 延長当たりの異常気象時通行止め延べ時間



注1) H6、7年実績の平均値（建設省資料）
 注2) 対象道路は一般国道、都道府県

おわりに

本五箇年計画（案）の策定にあたり、道路審議会をはじめ、意見を寄せていただいた国民各層の皆様にも本稿の場をお借りして感謝申し上げます。また、今後、本五箇年計画（案）の投資規模の確定やその実施のための一般財源の拡充を含め、道路特定財源の堅持に向けて、皆様の一層強力なご支持が必要不可欠です。ここに改めて多くの方々のご支援とご協力をお願いする次第です。

（文責 道路局企画課 伊藤）

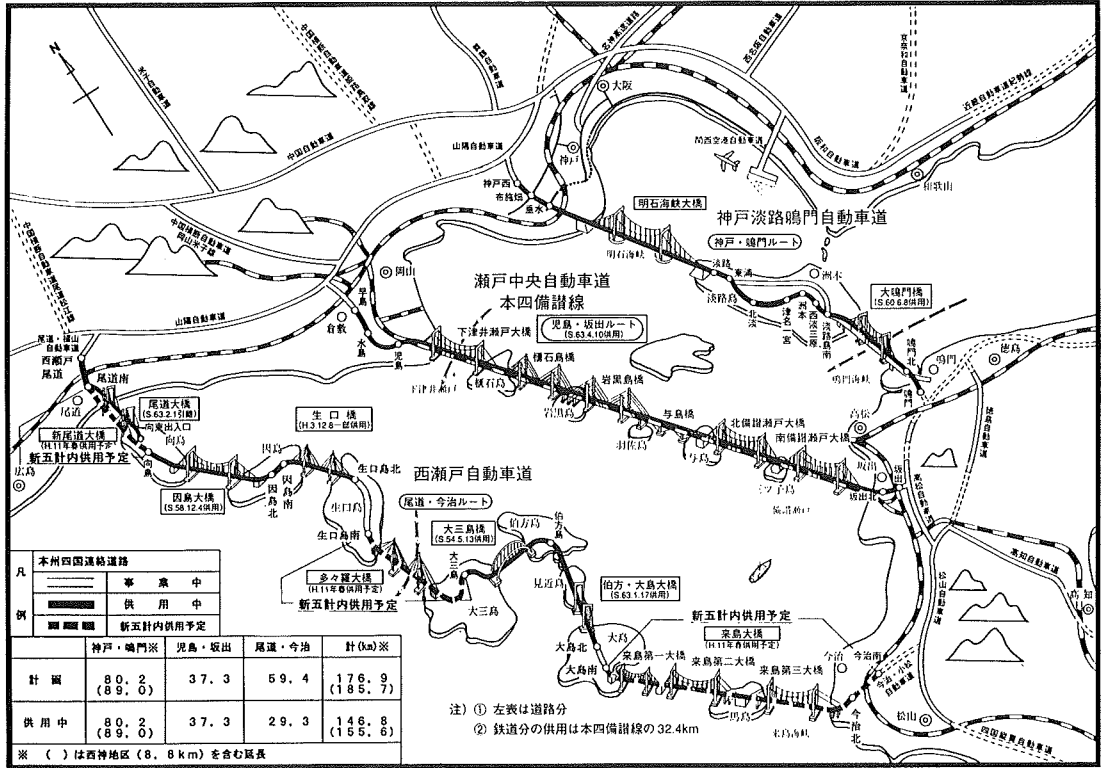


図2 本州四国連絡橋図

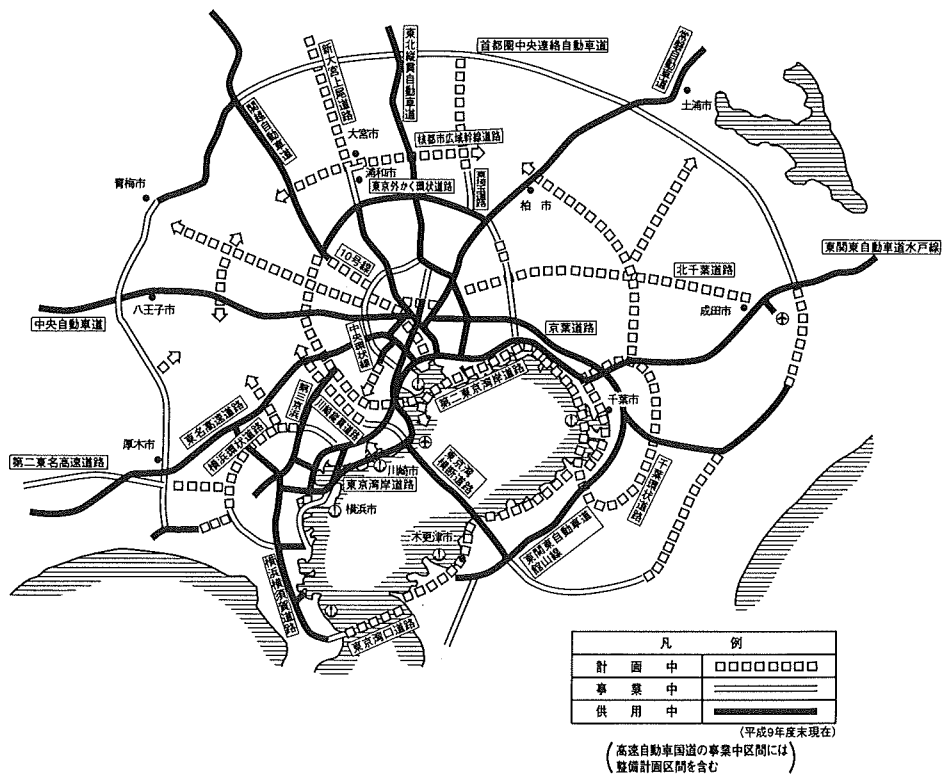


図3 東京圏自動車専用道路

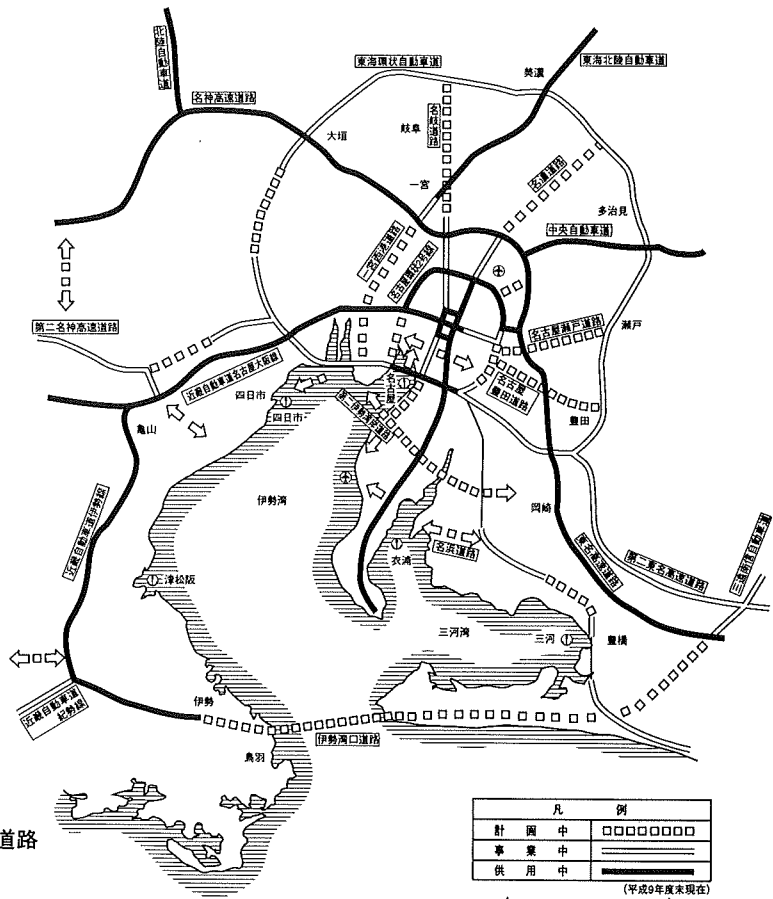


図4 名古屋圏自動車専用道路

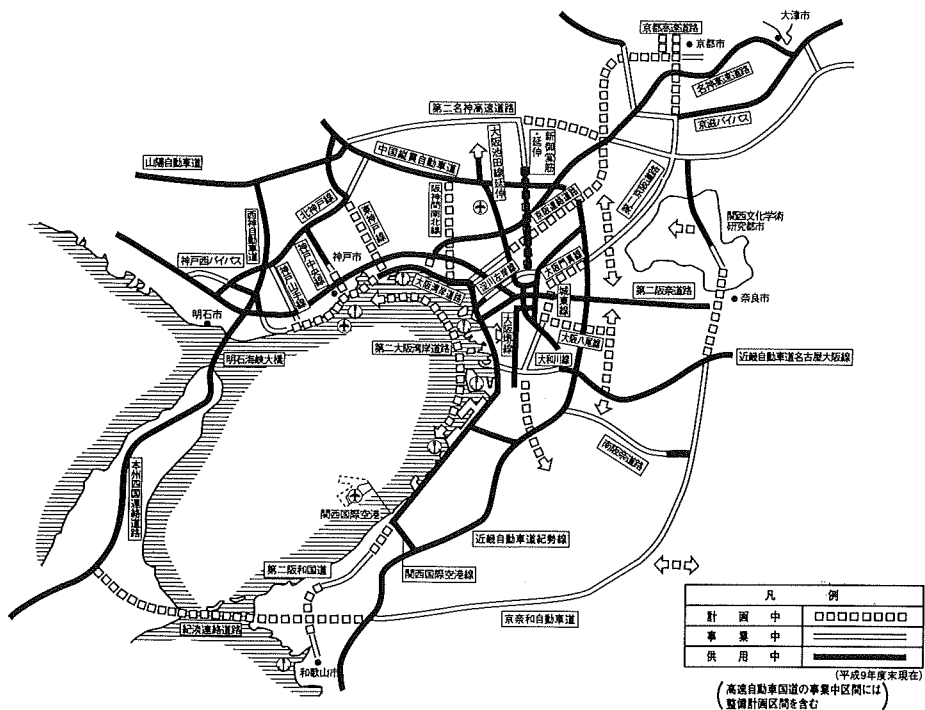


図5 大阪圏自動車専用道路

地方中枢都市における自動車専用道路等

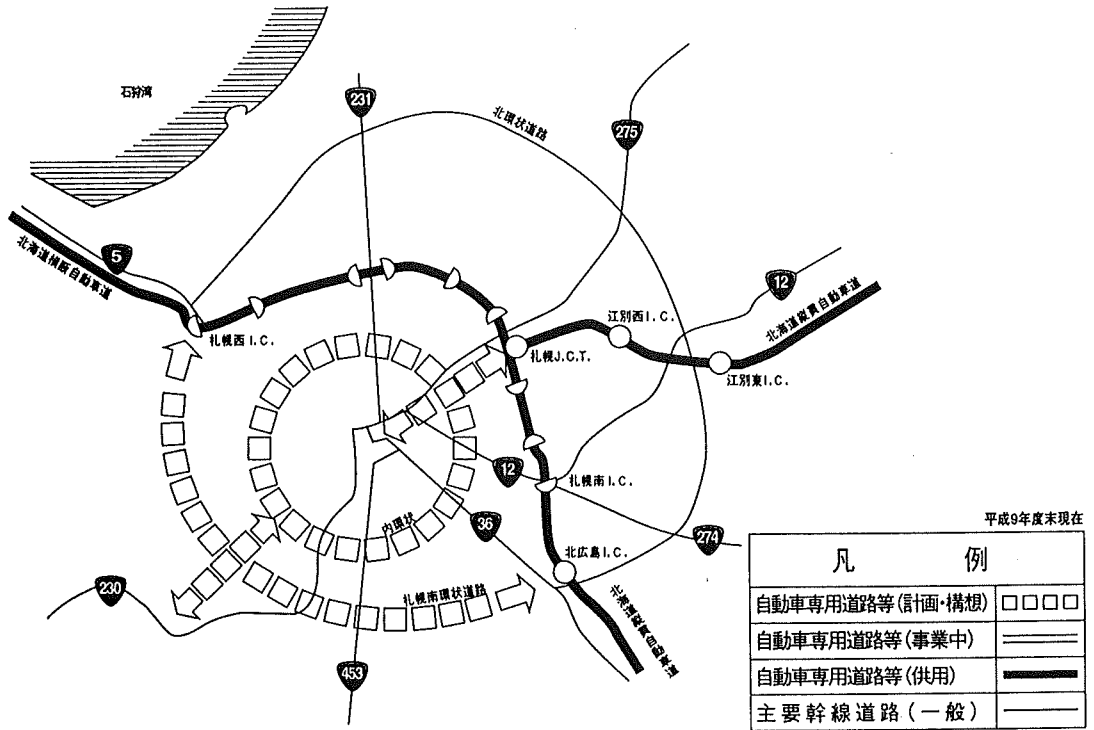


図6 札幌都市圏

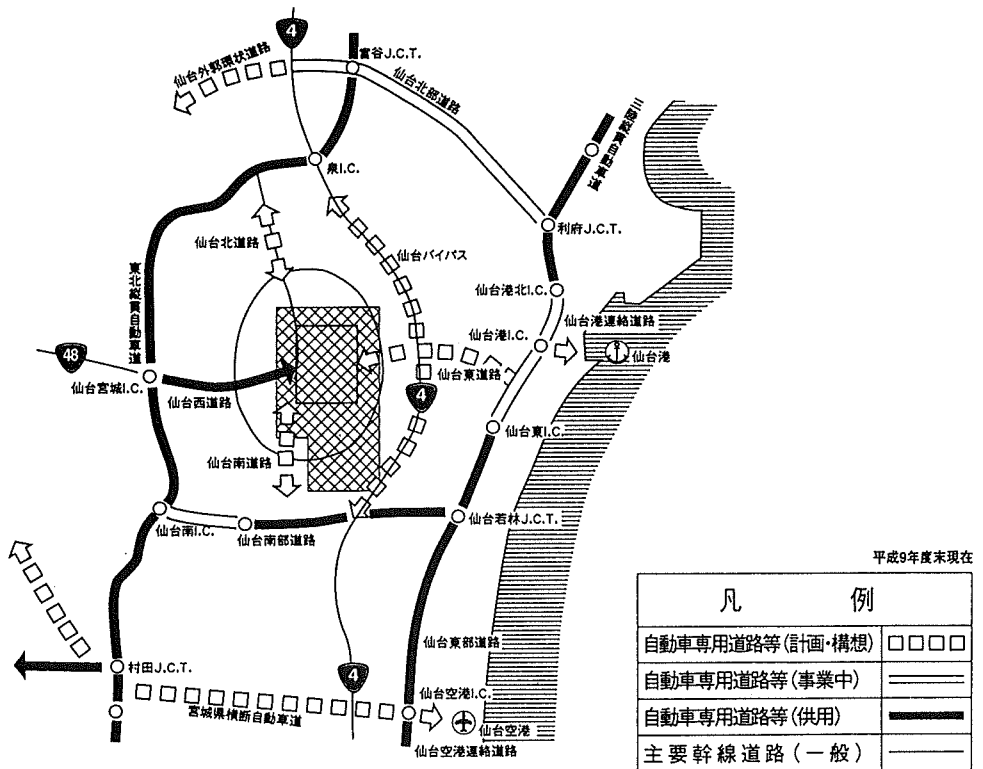


図7 仙台都市圏

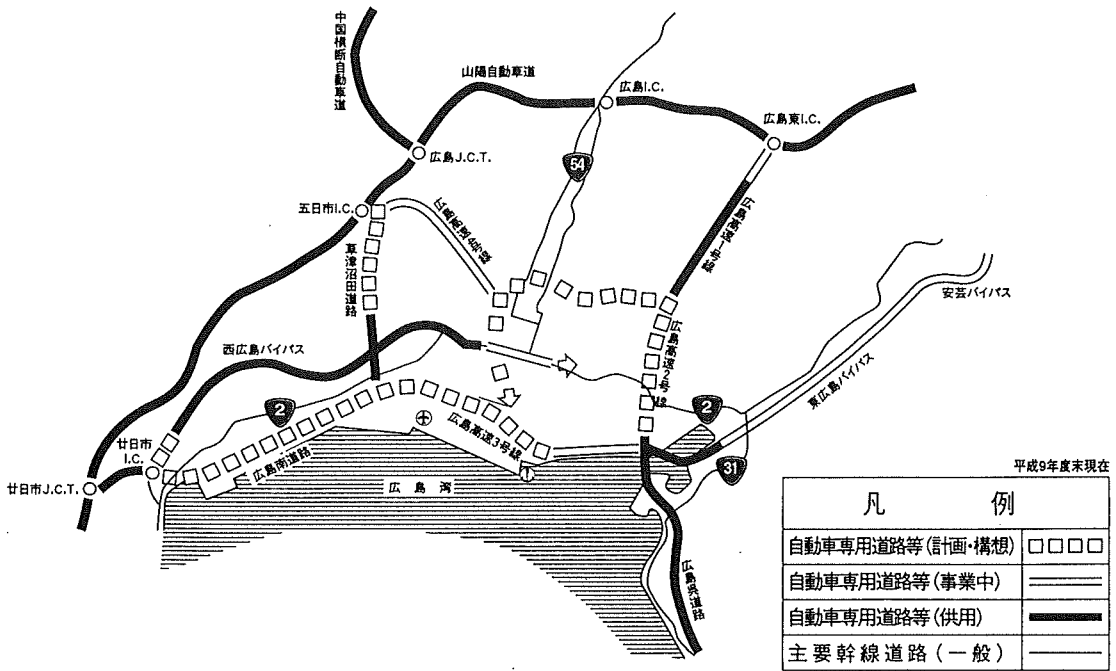


図8 広島都市圏

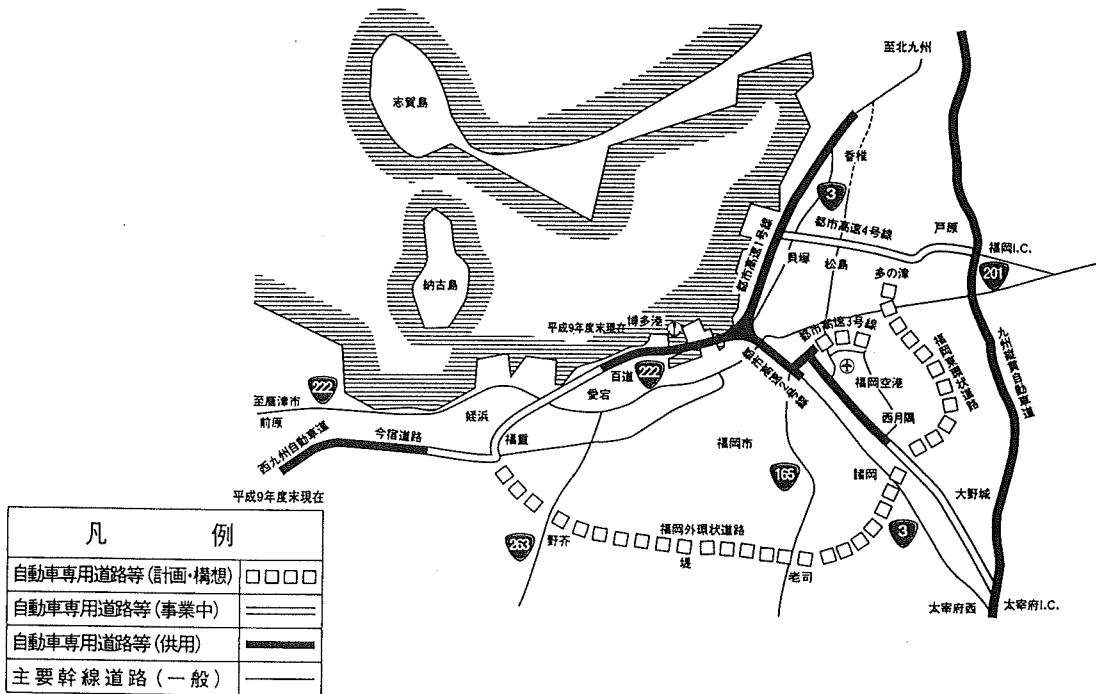


図9 福岡都市圏

新たな道路整備五箇年計画(案) における道路整備の効果

道路局企画課道路経済調査室

一 道路整備の効果

道路は、社会経済活動を支える最も根幹的な社会資本であり、人や物を運び、沿道の土地利用を促す交通機能と、都市の骨格を形成し、公共公益施設を収容する空間機能を有している。道路整備は、これら多面的な機能の向上を通じて国民生活に大きな効果をもたらしている。これらの効果を全体的に捉え、概観すれば表1のとおりである。

道路整備の効果は、道路が建設された後、供用されることによって、その本来の機能から発生し長期間にわたって継続する効果(ストック効果)とその建設に伴う事業支出が、有効需要を創出する短期的な効果(フロー効果)がある。また、これらの効果には、道路を直接利用する人が受ける

効果(利用者便益)とこれが波及して広く利用者以外の者が受ける効果(波及効果)がある。

利用者便益としては、走行経費の節約、走行時間の短縮、定時性の確保などがある。波及効果としては、輸送条件の改善による流通の合理化、生産性の向上などを通じて生産力を拡大させ、また、道路投資そのものが最終需要を創出することにより、国内総生産(GDP)を増加させる効果がある。道路整備は、これらの効果を通じて地域振興に大きな役割を果たし、内需拡大に大きく貢献している。

二 新たな道路整備五箇年計画(案)における効果の推計

道路整備の効果は極めて広範多岐に亘っており、全ての効果を定量的に把握することは、困難であるが、新たな道路整備五箇年計画(案)(以下「新五計」という。)の効果について計測を行った効果を示せば表2のとおりである。

効果の推計において、利用者便益及び波及効果のうち物流コストの低下を通じた経済構造改革の支援(貨物車の輸送費用の節約)については、新五計の整備が完了した平成一五年度の一年間において発生する効果で示している。これは、効果を推計する上での基礎となる走行状態は五箇年計画実施期間を通じて徐々に改善されていき、五箇年計画が全て終了した時点で初めて確定するものである。五箇年計画終了の次年度一年間に生ずる効果を便益把握の期間(効果算定年度)として

1 新たな道路整備五箇年計画(案)における効果

表1 新たな道路整備五箇年計画（案）による効果

| 道路整備及び道路投資の効果 | | |
|---------------|-------------|---|
| ストック効果 | 交通機能に対応する効果 | ★①走行経費の節約 ②燃料の節約 ★③走行時間の短縮 ④定時性の確保 ⑤運転者の疲労の軽減と走行快適性の増大 ⑥大量輸送処理の効果 ⑦荷傷みの減少と梱包費の節約 等 ⑧快適な歩行 ⑨自転車交通のモビリティ向上 ★⑩輸送費の低下 ★⑪物価の低減 ★⑫生産力の拡大効果 ★⑬生産力拡大による税収の増加 ⑭工場立地や住宅開発などの地域開発の誘導 ⑮沿道土地利用の促進 ⑯通勤・通学圏の拡大や買い物の範囲拡大など生活機会の増大 ⑰公益施設の利便性向上、医療の広域化など生活環境の改善 ⑱人口の定着・増大 ⑲地域間の交流・連携の強化 等 |
| | 空間機能に対応する効果 | ①国土の有効利用と国土管理の効率化をもたらす社会的公共空間 ②市街地を形成する都市の骨格 ③生活の快適性を向上させ、都市のアメニティを高める通風、採光、緑の空間 ④都市の安全性を保障する防災空間 ⑤電気、電話、ガス、上下水道、地下鉄、光ファイバー等の都市活動基盤施設の収容空間 等 |
| フロー効果 | 事業支出効果 | ★①道路投資の需要創出効果 ★②需要創出による税収の増加 ★③輸入の拡大 |

(注)1. この表は道路整備という一つのインパクトから発生する効果を多面的に捉えたものであり、これら全てを単純に合算することは不相当である。

2. ★印は新たな道路整備五箇年計画（案）の効果として計測したものである。

表2 新たな道路整備五箇年計画（案）による経済効果

| 利用者便益（直接効果） | | (平成9年度価格) | |
|--|---------------------------|---------------------------|--|
| 利用者便益 | 約8兆円/年 | 平成15年度分 | |
| 時間便益（走行時間の短縮） | 約7.5兆円/年 | | |
| 走行便益（走行経費の節約） | 約0.5兆円/年 | | |
| 波及効果 | | (平成9年度価格) | |
| 国内総生産の増加 〔生産力拡大効果（ストック効果） 需要創出効果（フロー効果）〕 | 約200兆円 約70兆円 約130兆円 | 平成10年度から平成19年度までの10年間の累計 | |
| うち税収の増加 | 約40～60兆円 | | |
| 物流コストの低下を通じた経済構造改革の支援（貨物輸送費用の節約） | 約6% | 平成15年度分 | |
| 雇用の創出 | 年間約120万人 | 平成10年度から平成19年度までの10年間の年平均 | |

いるためである。
また国内総生産（GDP）の増加、税収の増加については、平成一〇年度から一九年度までの一〇年間の累計で示している。これらの効果は、道路整備のフロー効果としての需要創出効果とストック効果としての生産力拡大効果を通じて実現するものであるが、生産力拡大効果は五箇年計画実

施期間を通じて徐々に大きくなってゆき、五箇年計画による道路整備の終了後もさらに大きく拡大する。これに対し、需要創出効果は、五箇年計画による道路整備終了後には毎年急速に縮小してゆくという特徴を持っているためである（図1）。

2 利用者便益の計測

利用者便益の計測は、費用便益分析で一般に行われている有無比較法(with-without comparison method)により行う。

(1) 時間便益

道路整備は、二地点間の物理的距離を短縮する

ことによって走行時間を短縮する。また、距離は変わらなくても、道路を改良することにより、自動車の走行をより容易にし、混雑が緩和されて走行時間を短縮することができる。この短縮時間を、自動車一台当たりの時間価値で金銭換算したものが時間便益である。

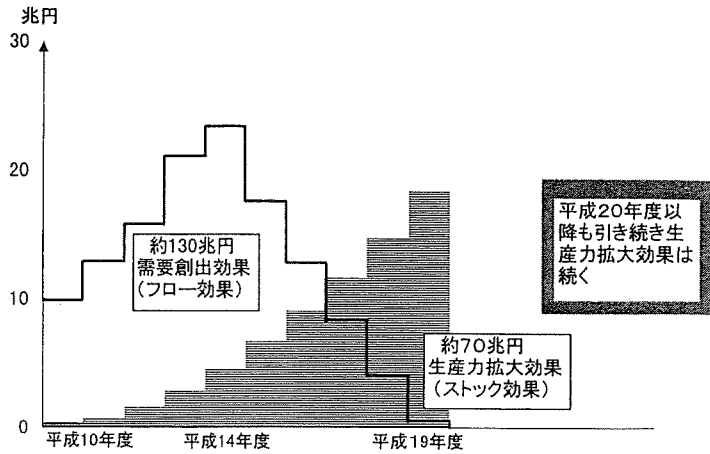
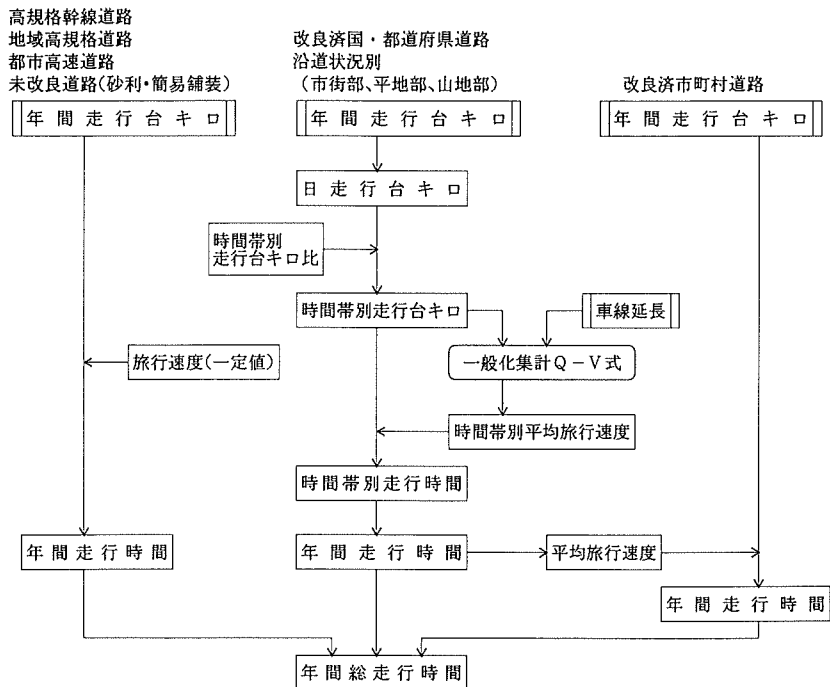


図1 新たな道路整備五箇年計画(案)による国内総生産の増加

具体的には、①新五計の整備の有無別、道路分類別、車種別の走行台キロを②道路分類別、車種別の走行速度で除して求めた車種別走行時間について、整備の有無による差によって短縮時間を求め③これに乗車人員を考慮し賃金などにより設定した車種別時間評価値を乗じて求めたものである



注) [] : 整備あり、なしで異なる値をとるインプット条件

図2 全国総走行時間推計フロー

(図2) ① 道路分類別走行台キロの設定

道路分類別の走行台キロについて、平成一五年度における総走行台キロは整備の有無により変わらないものと仮定したうえで整備無しの場合については、図3のフローにより、

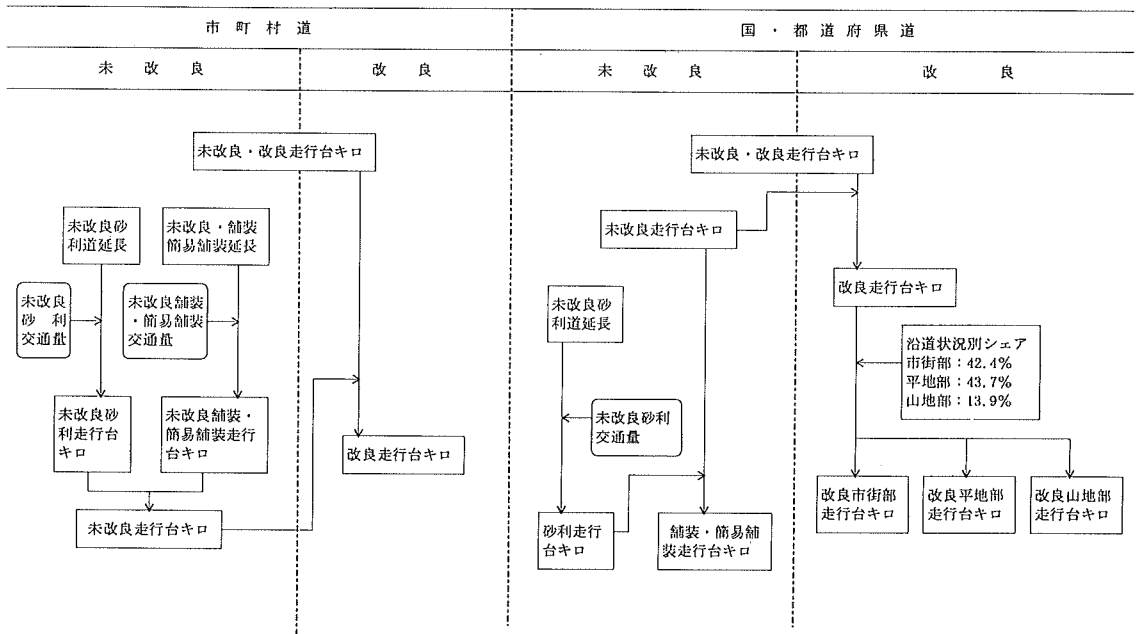


図3 整備なし走行台キロの推定フロー

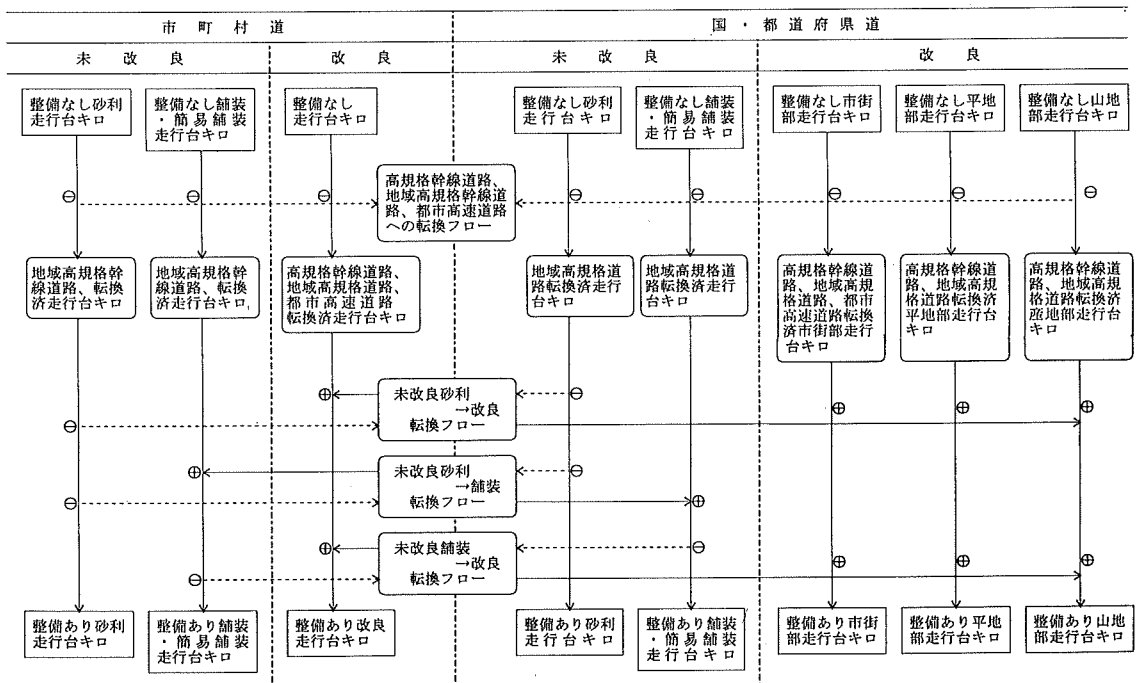


図4 整備あり走行台キロの推定フロー

整備有りの場合については一定の走行台キロの転換を考えた上で図4のフローにより設定している(但し、高規格幹線道路、地域高規格道路、都市高速道路の走行台キロは与件としている)。ここで高規格幹線道路への転換については、高規格幹線道路が比較的長トリップの交通目的で用いられることを勘案し、どちらかといえば主に狭い範囲での域内交通として用いられている市町村道からの転換はな

いものとして考え、また都市高速道路への転換については、都市高速道路が市街部を中心に整備されることを勘案し、国道、都道府県道市街部及び市町村道市街部からの転換を想定している。さらに地域高規格道路への転換は、その有する機能の多様性から、高規格幹線道路をのぞく全ての道路からの転換を想定した。

② 道路分類別走行速度の設定

走行速度の設定は、推計方法の相違により、
 ①高規格幹線道路、地域高規格道路、都市高速道路、未改良の国道、都道府県道及び未改良の市町村道(新五計の整備の有無による速度の変化無し)
 ②改良済み国道、都道府県道
 ③改良済み市町村道の三つのグループに分けられる。

まず、高規格幹線道路、地域高規格道路、

都市高速道路及び未改良の国道、都道府県道等については、道路交通センサスによる平均走行速度を参考に設定した。これは、高規格幹線道路、地域高規格道路及び都市高速道路上では自由(定速)走行が可能であること、未改良道路はもともと交通量の少ない地域に多く、ほとんど定速走行していることが想定されることによるものである。

次に改良済み国道、都道府県道については、一般化集計QV式により推計することによりマクロ的な走行速度の設定を行った。一般化集計QV式とは、ある地域における平均走行速度をその地域の車線延長、走行台キロから求める式であり、速度は車線延長が長いほど速く、走行台キロが多いほど遅いという傾向を沿道状況別(市街部、平地部、山地部の三分類)に定式化したものであり、次のように表すことができる。

$$V = f(R, DK)$$

V : 平均旅行速度 (km/h)
 R : 車線延長 (1車線当たり換算した道路延長) (km)
 DK : 走行台キロ (千台キロ/h)

また、道路交通センサスを用いた統計分析によれば、次の式型が最も優れているという

結論を得ている。

$$V = \alpha \frac{R^\beta}{DK^\gamma}$$

$\alpha, \beta, \gamma : (> 0)$
 正のパラメータ

最後に、市町村道については、データの制約により一般化集計QV式での推計が困難であることから、上記により求めた平均走行速度を適用した。

③ 車種別時間価値の設定

自動車一台当たりの時間価値は車種によって異なると考えられるので、乗用車、バス、普通貨物、小型貨物の四車種に分類して設定した。

(2) 走行便益

道路整備により、走行速度が上昇し、或いは走行状況が改善されることにより、燃料費、油脂費、タイヤチューブ費、整備費、車両償却費などの自動車の走行に要する経費の節約が図られる。走行便益は、整備無しの場合と整備有りの場合の走行経費の差として算定される。

具体的には、①道路分類別の走行速度を②走行経費原単位曲線に代入し道路分類別、車種別の走行経費原単位を求め、これに③新五計の整備の有

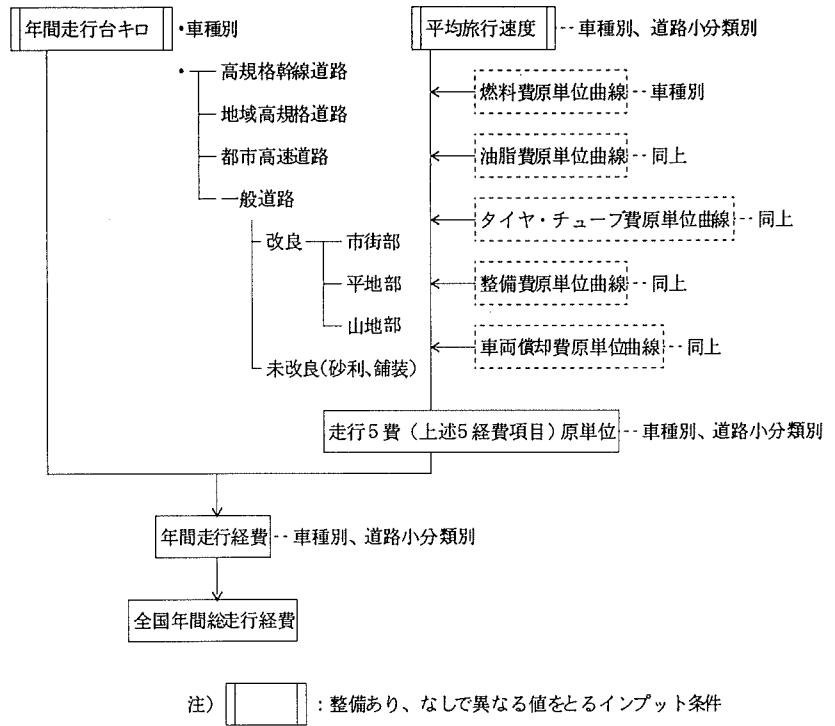


図5 全国総走行経費推計フロー

無別、道路分類別、車種別の走行台キロを乗じて得た走行経費の差額である(図5)。

3 波及効果の計測

(1) 国内総生産(GDP)の増加

道路整備は輸送条件の改善による輸送コストの

低下により物価水準を低下させ、これに伴う実質所得の上昇により消費や投資を増大させるとともに、立地条件の改善により企業の立地や地域間の交流が拡大・改善され、生産活動の活発化、所得水準の向上をもたらし、GDPを増加させる効果(ストック効果)がある。さらに、道路投資その

ものが有効需要を創出し消費や投資を誘発するとともに、さらに新たな有効需要を生み出すことによりGDPを増加させるという需要創出効果(フロー効果又は乗数効果)があり、これらをそれぞれ計測する必要がある。

① 計測手法

新五計の効果を推計するにあたって、現在大きな問題となっている産業の空洞化、内需拡大と道路整備の関係を分析するモデルとして、FORMATION (Forecasting Model for Nationwide of Road Improvement Investment) を開発し推計を行った。このモデルの特徴は、マクロ的な道路網計画をインプットすることにより、全国レベルでの経済効果を計測することができることにある。

② モデルの概要

新たな計量経済モデル (FORMATION) は、図6に示すように、道路交通ブロック、供給ブロック、需要ブロック、実現生産・所得ブロック、税收ブロックの五つのブロックで構成されている。

ア) 道路交通ブロック

道路交通ブロックは、高規格道路(高規格幹線道路、地域高規格道路、都市高速道路)・一般道路(一般国道、都道府県道等)別の投資額と道路整備延長(いずれも異別)が与え

られると、県別の人口で重みづけされた高規格道路及び一般道路別の全国ベースの整備延

長を求めることができる。この過程で、全国の道路延長に県別の人口

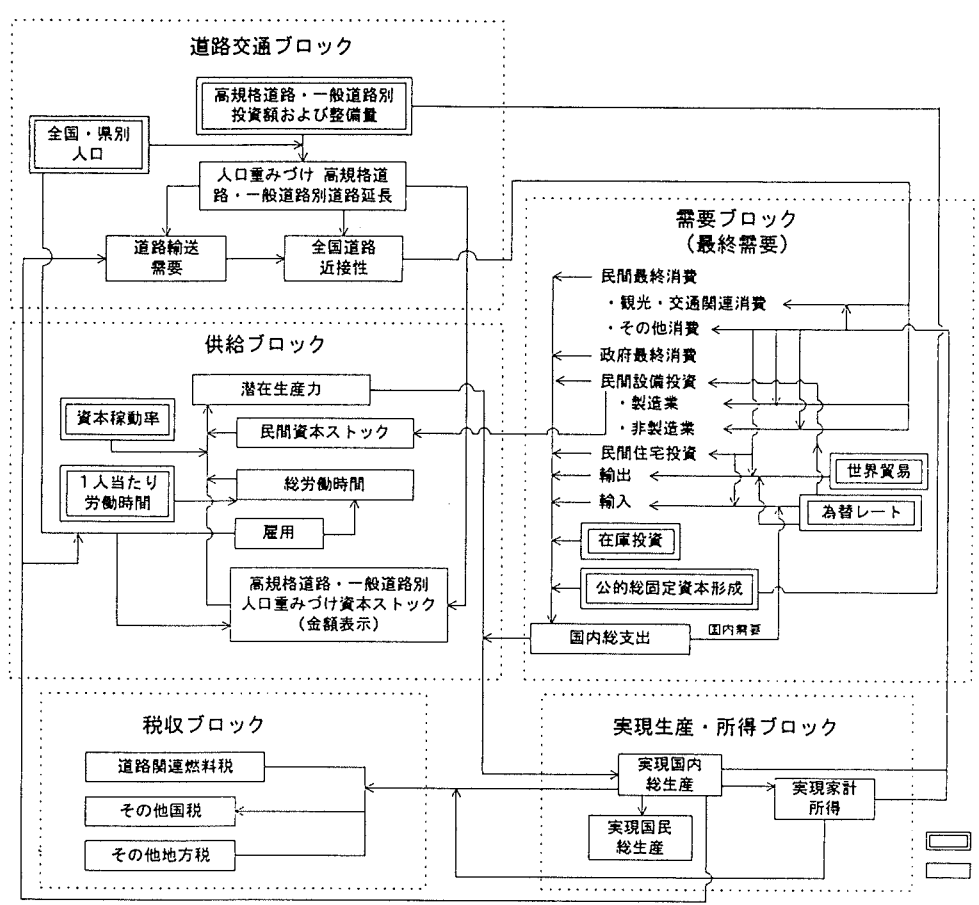


図6 全国マクロモデルの構成

によって重みづけを行うことにより、道路交通需要を反映させている。この重みづけの道路整備量とGDPから道路輸送需要(白キロ)を求め、これと人口重みづけの道路延長とから、全国道路近接性(アクセシビリティ)を定義する。このアクセシビリティは一種の道路サービス水準を表す。また、アクセシビリティは、需要ブロックの「民間最終消費支出(観光・交通関連)」及び「民間整備投資」に影響を与えることになる。

イ) 供給ブロック

高規格道路及び一般道路別の投資は過去の投資と合計されて、道路社会資本ストック(県別)となる。県別の道路社会資本ストックは県別の人口で重みづけられ全国の道路社会資本ストックが計算される。これに、「民間資本ストック」、「総労働時間」及び「資本稼働率」を加えた四種類の説明変数によって全国全産業の潜在生産力(潜在国内総生産)が決定される。

なお、労働時間の短縮は国内外の強い要請であることから、労働時間と道路の代替関係をマクロ的に分析し、新たな角度から道路整備の効果を分析可能とするために、労働時間をモデルに組み込んでいる。

ウ) 需要ブロック

需要ブロックで算出される八種類の最終需要は全て「国民経済計算」の体系に則ったもので、これを合計すると国内総支出(GDE)が求められる。「民間最終消費(観光・交通関連)」及び「民間設備投資」と道路整備の関係

は前述したような考え方に基づいているが、製造業に関しては、為替レートが考慮されている。これは製造業の海外展開による空洞化と道路整備による立地条件の向上という代替関係を分析しようとするものであり、この他道路投資そのものとその他に道路整備によってもたらされた国民需要が輸出入に与える効果、つまり国内需要の拡大による輸出の減少と輸入の拡大が計測されるようになってい

る。なお、八種類の最終需要のうち在庫投資及び公的総固定資本形成は外生変数となっている。

エ) 実現生産・所得ブロック

以上述べた供給サイドの潜在生産力は需要からの裏付けはなく、また需要サイドの最終需要合計であるGDEは供給側面からの裏付けがない。そこで、実現生産・所得ブロックにおいて、供給と需要との関係から実現経済量を求める。

今回のモデルでは供給と需要を等ウェイトつまり〇・五と〇・五の割合によって実現G

DP、GDEは決定するという仮定をしている。ここで求められた実現GDP及び家計所得は再び需要ブロックにインプットされ、各種最終需要の確定値が決定される。

オ) 税収ブロック

実現GDP、家計所得は税収ブロックにインプットされ、各種税収が予測される。なお、今回の作業においては道路整備の税収に与える効果をより詳細に分析するために、燃料税を含めている。

また、この推計モデルでは、道路投資の効果も投資の乗数効果(フロー効果)と生産力拡大効果(ストック効果)に分離が可能である。フロー効果は需要ブロックの一つの要素として、GDEに影響を与える。また、ストック効果は道路延長を通じてアクセンビリティが向上し、それによって、民間最終消費及び民間設備投資に影響を与え、GDEに変化をもたらすと同時に、道路投資による道路社会資本ストックが増加し、同量の雇用、民間資本ストックでも潜在生産力を拡大させる。またこのとき、民間設備投資の増加による民間資本ストックの蓄積を通じて潜在生産力が拡大する。このフロー効果とストック効果を総合化したものが道路投資の効果となる。

(2) 税収の増加

GDPの増加に見られる経済活動の拡大は、法

人税、所得税、消費税等の税収を増加させる。前述のモデルには、税収ブロックが内生化されており、GDPや国民所得を説明変数として、税負担を計測することが可能であり、当該モデルにより計測を行った。

(3) 物流コストの低下を通じた経済構造改革の支援(貨物車の輸送費用の節約)

道路整備による輸送条件の改善は、貨物車の輸送費用の節約を通じて物価を低下させる。これは、貨物車で発生する利用者便益を輸送コストの低減分として捉え、コスト低下率として表したものである。さらにこれが各産業の生産物の価格に及ぼす影響を産業連関表により推計し、消費者物価指数のウェイトで加重平均して物価低減効果を求めた。

三 評価

以上、新五計の経済効果及びその推計方法についての概略を示してきた。これらから分かるように、道路整備の経済効果は、現在計測が可能な効果のみを見ても極めて大きいものである。しかし道路整備の効果は、多様であり、ここで取り上げた効果はその一部でしかない。今後も道路の役割や果たすべき機能を勘案しつつ、その効果を適切且つ定量的に推計する計測手法の確立が重要である。

新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保 五箇年計画(案)について

道路局企画課道路防災対策室

一 新たな計画(案)の策定

我が国では、国土の約六割の広大な地域が、毎年冬期に豪雪や低温に伴う凍結等の厳しい気象条件下におかれている。これら地域での冬期の交通障害の軽減を図ることを目的として、「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」が昭和三十一年に制定され、これにもとづき、

10次にわたり「積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画」(雪寒五計)が策定され、これにもとづき様々な雪対策が実施された結果、かつてに比較して、冬期の道路交通の安全性・信頼性が著しく向上し、生活の質の向上、地域の経済活動の発展が図られるなど、これまでにも多大な効果をもたらしてきた。

現在の五箇年計画は平成九年度が最終年度であることから、平成一〇年度を初年度とする新たな雪寒五計を策定し、雪寒施策の拡充強化を図ることとし、この度、計画(案)のとりまとめを行うところであり、その概要について紹介する。

二 計画(案)の主要課題

雪国の社会経済状況の変化に対応し、これら地域の生活の安定と地域の振興を図り、国民に広く諸活動の場を提供するため、下記を新たな雪寒五計における主要課題とし、これに対応した雪寒施策を展開することとする。

- ① 新しい交流・連携時代における冬期モビリティの確保

広域的な交流を維持し、社会経済活動の安

定を図るため、拠点間を結ぶ主要な広域幹線道路について、除雪、防雪対策を推進する。

- ② 安全な歩行者空間・快適で魅力ある生活空間の形成

冬期の交通支障箇所となっている凍結路面箇所等において消雪施設を重点的に整備するとともに、市街地において流雪溝を整備し、地域と連携した雪対策を進める。

また、中心市街地や通学路、福祉施設周辺等における歩行空間の確保を図るため、除雪消雪施設の整備を行う。

さらに、市町村等で策定する、雪国のまちづくりやイベント等、魅力と活力のある地域づくりの計画を支える雪寒事業を推進する。

なお、老朽化した雪寒対策施設の計画的な

維持保全及び更新を図る。

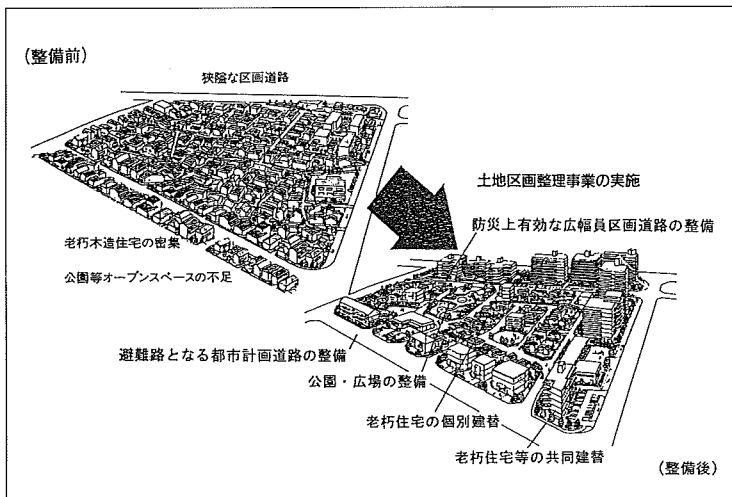
③ 安全・信頼性を支える冬期道路交通情報提供の充実、技術開発

気象情報等の収集装置の整備を進めるとともに、さめの細かい気象情報・路面情報の提供を行う。チェーン着脱場では道の駅等の機能を備え、情報提供機能の強化を図る。

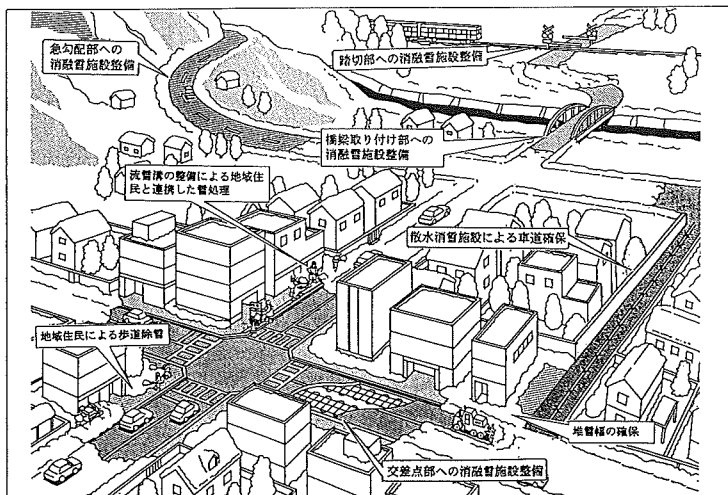
また、除雪機械の省力化・省人化、冬期の安全な走行を支援する技術等の開発を積極的に進め、より効率的・効果的な雪寒対策手法を開発する。

表1 新たな雪寒道路五箇年計画 (単位：億円)

| | 新たな雪寒計画 | | 前雪寒計画 | | A/B |
|--------|-----------|--------|-----------|--------|------|
| | 事業量 | 事業費A | 事業量 | 事業費B | |
| 雪寒道路 | | 7,850 | | 7,680 | 1.02 |
| 除雪 | 339,250km | 1,850 | 300,600km | 1,800 | 1.03 |
| 防雪 | 2,130km | 3,500 | 1,970km | 3,400 | 1.03 |
| 凍雪害防止 | 1,670km | 2,500 | 1,610km | 2,480 | 1.01 |
| 除雪機械 | 5,666台 | 1,050 | 5,581台 | 1,020 | 1.03 |
| 小計 | — | 8,900 | — | 8,700 | 1.02 |
| 地方単独事業 | — | 5,000 | — | 4,900 | 1.02 |
| 計 | — | 13,900 | — | 13,600 | 1.02 |
| 調整費 | — | 400 | — | 300 | 1.33 |
| 合計 | — | 14,300 | — | 13,900 | 1.03 |



安全な市街地の形成



冬期道路交通の確保

三 投資規模(案)

地方単独費、調整費を含め、必要な事業費一兆四、三〇〇億円をもって、雪寒事業を推進する(表1)。

四 おわりに

公共事業全般をとりまく状況は極めて厳しい状

況下にある。しかし、雪国における道路交通の確保は、これら地域における基本的な生活機能を確保する上で不可欠であることに加え、我が国全体の豊かな暮らしと発展にも重要な意義を持つものであり、今後、新たな積雪寒冷地域道路交通確保五箇年計画の実現に向け、必要な事業費を確保するべく努力していく予定である。関係各位のご支援をお願いしたい。

新たな奥地等産業開発道路整備計画(案)の概要

道路局地方道課

一 はじめに

奥地等産業開発道路整備計画は、昭和三十九年に制度が出来て以来、道路整備五箇年計画とともに、計画の改訂を行い、現在の計画で第8次を数える。現計画は、平成五年五月二八日に閣議決定されたもので、平成五年度以降五箇年間の整備計画が計上されているが、本年度をもって計画期間が終了することに伴い、新たに平成一〇年度を初年度とする新たな奥地等産業開発道路整備計画を策定することとなったので、ここにその概要を述べる。

二 奥産法の体系

奥地等産業開発道路整備臨時措置法(昭和三九年法律第一一五号)(以下、「奥産法」という。)

は、奥地等における産業開発の総合的な開発の基盤となるべき奥地等産業開発道路(以下「奥産道路」という。)の整備を促進することにより、いわゆる山間地、奥地等の未開発資源を開発し、地域格差の是正と民生の向上、国民経済の発展に寄与することを目的としている(法第一条)。

この目的を達成するため、当該未開発資源の開発に必要な奥産道路を具体的に指定し(法第三条)、この路線において行われる道路の新設及び改築に係わる事業を計画的に行うため、奥地等産業開発道路整備計画を策定する(法第四条)。さらに、同計画を達成するため、新設又は改築に係る事業に要する費用に対する国の補助率の特別措置により重点的な整備を図る(法第五条第二項)。

三 奥地等とは

奥地等とは、①交通条件がきわめて悪く、②産業の開発が十分に行われていない山間地、奥地その他のへんびな地域で政令で定める基準に該当する地域と定義されている(法第二条第一項)。

奥産法第二条第三項の地域の指定に際しては、奥地等の地域のうちから奥産法第二条第三項各号に掲げる事項に該当するものを政令で指定することとなる。この地域指定については、奥地等に該当する地域で奥産法第二条第三項の各号に該当するものは全て政令で指定する方針をとっているが、北海道においては、道路法施行令第三四条の二の特例があり、沖縄県、離島振興対策実施地域及び奄美群島における道路整備については、沖縄

振興開発特別措置法等に基づき、別途の整備計画でその実施が行われ、いずれも高率の補助率が設けられているので、これらの地域内の市町村については地域指定が行われていない。

奥産法第二条第三項各号に掲げる事項は、いずれも開発すべき種々の資源が存在する地域を類型化したものであり、次のように定められている。

① 森林資源が豊富に存し、かつ、その開発が十分に行われていない地域

② 酪農振興法（昭和二十九年法律第一八二号）第三条第一項の規定により指定された集約酪農地域

③ 酪農地としての開発及び整備が必要とされる相当規模の開発適地その他の地域

④ 地下資源が豊富に存し、かつ、その開発効果が期待される地域

⑤ 水産物の集散地としての開発が予想される地域

⑥ 観光適地でその開発が十分に行われていない地域

⑦ 低開発地域工業開発促進法（昭和三十六年法律第二一六号）第二条第一項の規定により指定された低開発地域工業開発地区、産炭地域振興臨時措置法（昭和三十八年法律第二一九号）第二条第一項に規定する産炭地域その他の工業の発展が予想される地域

なお、これらの地域はいずれも、市町村単位で指定される奥地等の一部であるが、第二号の集約酪農地域並びに第七号の低開発地域工業開発地域及び産炭地域については市町村単位で定められていること、その他の地域についても奥産道路の路線を指定する段階で当該地域を特定することが可能であるから、整理の便宜上、市町村単位で指定することとしている。

四 地域及び路線指定と奥産道路整備計画の推移

地域指定に関する政令は、昭和四〇年三月に制定され、その時点における指定地域は、四三五市町村に達した。その後、道路整備の進捗や、国道昇格等に伴って、指定地域の数はず次減少し、現在指定を受けているのは二六八市町村である。（表1）。

奥産道路は、①政令で指定する地域と主要な道路とを連絡する地方的な幹線道路で、②産業開発の総合的效果を発揮するため必要なものとして、建設大臣が関係行政機関の長及び関係都道府県知事の意見を聴いて指定することとなっている（法第二条第三項及び第三条第一項）。また、奥産道路の路線名、道路の種類及び区間を官報で公示することとされている（法第三条第三項）。

奥産道路の路線指定は、昭和四〇年より7次に

表1 指定市町村及び路線指定の推移

| 指 定 | 第1次指定 S40.3 | 第2次指定 S41.6※1 | 第3次指定 S47.2 | 第4次指定 S53.5 | 第5次指定 S58.5 | 第6次指定 S63.6 | 第7次指定 H5.6 |
|--------------------------|----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| 指定市町村数 | 435 | — | 435 | 372 | 302 | 289 | 268 |
| 増減 | 減 | △99 | | △74 | △19 | △21 | |
| | 増 | 36 | | 4 | 6 | — | |
| 指定路線数 | 130 | 52(182) | 242 | 296 | 289 | 300 | 359 |
| 増減 | 減 | — | △35 | △83 | △88 | △41 | △60 |
| | 増 | 52 | 95 | 137 | 81 | 52 | 119 |
| 主要地方道 一般都道府県道 市町村道 | — | — | — | — | — | — | 101 |
| | 130 | 42 | 215 | 229 | 220 | 215 | 174 |
| 指定延長(km) | — | 10 | 27 | 67 | 69 | 85 | 84 |
| | 2,094 | 620 | 3,178 | 3,381 | 3,293 | 3,282 | 4,638 |
| 増減 | 減 | — | △586 | △1,095 | △865 | △412 | △433 |
| | 増 | 620 | 1,050 | 1,298 | 777 | 401 | 1,789 |
| 主要地方道 一般都道府県道 市町村道 | — | — | — | — | — | — | 1,922 |
| | 2,094 | 529 | 2,976 | 3,043 | 2,943 | 2,784 | 2,177 |
| | — | 91 | 202 | 338 | 350 | 498 | 539 |

※1 第2次は路線追加のみ

わたって指定（解除）されてきた。

第8次計画の前提である第7次指定では、従来より奥産道路の対象としていた一般都道府県道及び幹線市町村道とあわせた総合的なネットワーク

整備のために、指定路線に主要地方道を新たに加えている(表1)。

奥産道路の整備は、昭和四〇年度以降、各道路整備計画に基づいて進められてきたが、奥産道路の整備を促進し、奥地等の振興を図る必要から事業規模も次第に拡大されてきた(表2)。

第8次計画では、奥産道路の計画的な整備及び促進のために、地方単独事業を含めた総合的な計

表2 奥産五箇年計画の推移

(単位:億円)

| 五箇年計画 | 第1次 | 第2次 | 第3次 | 第4次 | 第5次 | 第6次 | 第7次 | 第8次 |
|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 年次計画事業費 | 39~43 110 | 42~46 250 | 45~49 360 | 48~52 600 | 53~57 1,000 | 58~62 1,400 | 63~H4 1,930 | H5~H9 2,960 |
| 年次計画事業費達成率(%) | 39~41 25 | 42~44 106 | 45~47 154 | 48~52 461 | 53~57 901 | 56~62 1,206 | 63~H4 1,720 | H5~H9 3,245 |
| | 22.7 | 42.6 | 42.8 | 76.3 | 90.1 | 86.1 | 89.1 | 109.6 |

*第8次は地方単独事業を含む

画とし、地方単独事業の投資規模を含め計画を策定しており、平成五年度以降の五箇年間に調整費を除き総額二、九〇〇億円(都道府県道二、五八五億円、市町村道三一五億円)をもって七一〇km(都道府県道五八四km、市町村道一二六km)の整備を行っている。

五 奥地等の課題

奥地等においては、8次にわたる奥産道路整備計画に基づく道路整備により地域の産業、経済、社会開発にきわめて大きな役割を果たしてきたが、奥地等の道路の改良率は今なお遅れているのが現状であり、奥産道路の整備が求められている(表3)。

表3 道路改良率

| | 新たな奥地等市町村 | 全国 |
|---------|-----------|-------|
| 主要地方道 | 46.7% | 68.5% |
| 一般都道府県道 | 32.0% | 52.4% |
| 都道府県道計 | 38.7% | 59.7% |
| 市町村道 | 40.6% | 47.8% |
| 合計 | 40.2% | 49.2% |

(注)・平成7年4月1日現在の実績値

・都道府県道の改良は、車道幅5.5m以上

また、奥地等を含む山村地域住民から見た地域の問題点のアンケート結果では、交通条件の未整備

備が第一位であり、続いて就業、買い物、医療等の生活環境の問題が上げられている(表4)。

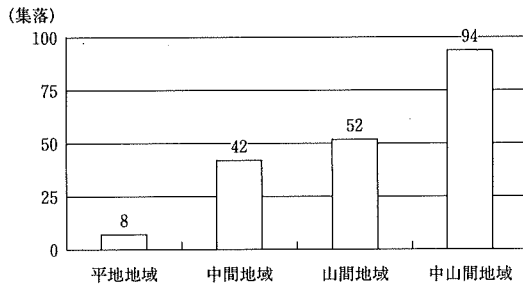
表4 「山村住民の意向調査」(国土庁 H9.9)

山村地域に住みにくい理由

| | 1位 | 2位 | 3位 | 4位 | 5位 | 6位 |
|---------|----------|----------|-----------|----------|--------|---------|
| 住みにくい理由 | 交通条件が未整備 | 就業の場が少ない | 日常の買い物が不便 | 医療施設が未整備 | 所得が少ない | 下水道が未整備 |

これらの生活環境の遅れが原因で、若年者の流出による高齢化が進展し、集落の消滅が促進されている(図1)。

奥産地域を含む中山間地域の森林は、洪水防止、土砂流出防止、斜面崩壊防止、水資源涵養等の多様な機能を担っており、これらの機能による便益は都市部を含む日本全体に及び、国土保全システ



注) 消滅した農業集落とは、学家離村等により、農業集落の全世帯が転居した場合や、農業集落内の大半の農家が転居し、農業集落内に数戸の世帯のみが残されたような場合とした。
上記に加えて都市的地域に区分されている旧市区町村内で消滅した集落がある。
出所) 1995年農業センサス「農業地域環境総合調査報告書」

図1 消滅した集落数 (H2～H7)

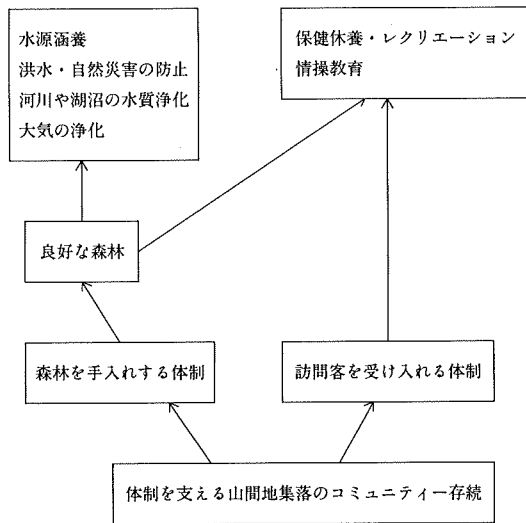


図2 奥地等における集落の果たす役割

ムへ果たす機能は大きい。これらの森林のほとんどは人工林で、地域に生活する住民が、除草、間伐、施肥等の手間をかけないと、維持できない形態となっている(図2)。

このまま高齢化及び集落の消滅が進めば、これ

らの森林の機能維持が不可能となり、奥地等の持つ国土保全システムが崩壊する恐れがある。このように、奥地等地域の活性化が緊急の課題となっている中で、特に、地域産業の振興の基盤となる奥産道路の整備を引き続き推進し、交通条

件の改善を図っていく必要があると考えられる。

六 新たな奥地等産業開発道路整備計画(案)の基本的考え方

奥地等においては、森林資源、水産資源及び観光資源等が十分にありながら、交通条件が悪く産業の開発が十分に行われていないことから、産業開発を図り、福祉、教育、医療等の生活環境の向上に努める必要がある。

このため、新たな奥産計画では奥地等と主要な道路等を連絡する道路について、従来の産業開発の観点に生活環境の観点を加え、奥地等産業開発道路(以下「奥産道路」という。)として指定し、新たな奥地等産業開発道路整備計画(案)を策定することにより、計画的に整備を推進する。

奥地等産業開発道路の整備にあたっては、道路の新設又は改築に要する費用の国の補助率の特例措置により、重点的な整備を図る。

七 奥地等の指定及び奥産道路の指定

新たな奥地等産業開発道路整備計画(案)の前提となる奥地等の指定地域として、二四五市町村(前指定においては二六八市町村)を指定する。

また、奥産道路として、主要地方道を含め三三四路線、四、三二八kmを指定する(表5)。

表5 指定路線

| 区 分 | 新たな指定路線 | | 前指定路線 | |
|---------|---------|--------|-------|--------|
| | 路線数 | 延長(km) | 路線数 | 延長(km) |
| 一般都道府県道 | 163 | 1,887 | 174 | 2,177 |
| 市 町 村 道 | 69 | 411 | 84 | 539 |
| 小 計 | 232 | 2,298 | 258 | 2,716 |
| 主要地方道 | 113 | 2,030 | 101 | 1,922 |
| 合 計 | 345 | 4,328 | 359 | 4,638 |

八 新たな奥地等産業開発道路整備計画
(案)の事業規模

道路整備の長期構想のうち、奥産道路を含めた地方道については二一世紀初頭までに一次改築を概成することとしている。

新たな計画においては、奥産道路として指定された道路について、平成一四年度末の改良率を概ね六割にすることを目標とし、平成一〇年度以降五箇年間に地方公共団体の行う単独事業を含めて総額三、〇四〇億円を奥産道路に投資するものとする。このうち国の補助金その他の経費の交付に係わる道路の整備に関し、新たな奥地等産業開発道路整備計画(案)として、総額二、二九〇億円をもって五八二kmを整備する。

表6 計画規模

(単位：km、億円)

| 区 分 | 新たな奥産道路整備計画(案) | | 前奥産道路整備計画 | | 倍率 A/B |
|--------|----------------|----------|-----------|----------|-----------|
| | 事業量 | 事業費 A | 事業量 | 事業費 B | |
| 一般道路事業 | 582 | 2,290 | 575 | 2,280 | 1.00 |
| 地方単独事業 | 159 | 630 | 135 | 620 | 1.02 |
| 計 | 741 | 2,920 | 710 | 2,900 | 1.01 |
| 調整費 | — | 120 | — | 60 | 2.00 |
| 合 計 | 741 | 3,040 | 710 | 2,960 | 1.03 |

表7 計画目標

(単位：km、%)

| | 指定延長 | 平成9年度末 | | 平成14年度末 | |
|---------|-------|--------|------|---------|------|
| | | 改良済延長 | 改良率 | 改良済延長 | 改良率 |
| 主要地方道 | 2,030 | 1,097 | 54.0 | 1,434 | 70.6 |
| 一般都道府県道 | 1,887 | 632 | 33.5 | 922 | 48.9 |
| 市 町 村 道 | 411 | 143 | 34.8 | 257 | 62.5 |
| 合 計 | 4,328 | 1,872 | 43.3 | 2,613 | 60.4 |

英国・労働党政権の交通政策について

勝又 正秀

一 はじめに

筆者は人事院短期在外研究員として一九九七年三月から九月までの約六カ月間英国の道路環境問題等について研究してきたが、この間、英国では五月に総選挙が実施され、一八年続いた保守党政権から労働党政権への政権交代が実現した。労働党政権（トニー・ブレア新首相）は主として環境問題重視の観点から交通政策の分野でも大きな転換を図っているところであり、筆者（人事院短期在外研究員としての派遣先・道路庁）は幸いにもこの分野における最新の状況を調査することができた。本稿では労働党政権の交通政策について道路環境問題への取り組みを中心に最新の状況を紹介することとする。

二 環境・交通・地方省(DETR)の誕生

保守党政権時代、建設行政は環境省（都市計画、建設業振興、住宅行政、河川行政、環境問題等）と交通省（道路行政）が所管していたが、労働党政権では交通問題と土地利用及び環境問題について一貫した政策を遂行すること等を目的として、副首相のジョン・プレスコットが環境省と交通省の両省を統括する大臣に任命された。これを受けて、六月一六日には環境・交通・地方省 (Department of the Environment, Transport and the Regions: DETR) が誕生した。

三 燃料税の引き上げ

労働党政権は七月二日に最初の子算（一九九七

年夏補正予算）を発表したが、この子算では環境問題が重要課題として明確に打ち出され、燃料税 (fuel duty) の引き上げ等が実施された。

燃料税の引き上げ（一九九七年七月）

- ・ 無鉛ガソリン及び軽油
 - ・三六八ポンド（約七七円）／1ℓ
 - ・四〇二八ポンド（約八五円）／1ℓ（十九・三％）←
 - ・ 道路燃料ガス（液化天然ガス等）
 - ・二一一三ポンド（約四四円）／1 kg
 - ・二一一三ポンド（約四四円）／1 kg
- ※環境への影響がガソリン及び軽油よりも小さいため据え置き。

燃料税については、保守党政権時代に今後数年間にわたって年五％（実質ベース）の割合で引き上げる方針が打ち出されていたが、労働党政権は

「自動車利用の抑制」を理由としてこの割合を年六%（実質ベース）に変更した。

また、自動車利用税（vehicle excise duty）については一月にインフレに連動した引き上げが実施されるが、大気汚染物質の排出量が少ない大型トラック及びバスについて税額を最大で年五〇〇ポンド減額する制度の導入が打ち出されている。

四 交通政策の総合的見直し

〔統合された交通政策〕

労働党は選挙期間中から保守党政権による交通政策の抜本的な見直しを主張していたが、政権発足後、当面は一九九八年春を目途に新たな交通政策に関するホワイトペーパーを作成することを目標として具体的見直し作業に着手し、八月二一日には議論のたたき台としての協議文書（consultation document）「統合された交通政策の展開について」（“Developing an integrated transport policy”）を公表した。この協議文書は国民一般の幅広い層からの意見提出を求めるものであり（意見提出の期限：一月一四日）、併せて地方公共団体及び関係団体から意見聴取の機会を設けることとされた。また、DETRはホワイトペーパー作成のための専門委員会（a group of experts）の設置を発表しており、委員長にはロンドン大学のフィル・グッドウィン（Phil Goodwin）教授が指名

されている。

協議文書においては、新たな交通政策全般に関する労働党政権の方針が示された後、交通手段（陸上交通だけでなく航空、船舶等も含む。）ごとの概括的な方針が示され、最後に検討事項として二七の項目が質問形式（国民一般に対する問いかけの形）で掲げられている。交通手段ごとの具体策については基本的にホワイトペーパー作成に向けた今後の協議プロセスに委ねることとされているが、二七の検討事項の中には具体策に関する提案も一部含まれている。

労働党政権の交通政策の方針

(An integrated transport policy)

- ・より利用しやすく連絡の図られた公共交通システム
- ・(better and more integrated public transport system)
- ・より環境に配慮した自動車及び自動車の利用 (more environmentally acceptable cars and car use)
- ・より効率的で環境面から持続可能な貨物輸送 (more efficient and environmentally sustainable freight transport)

協議文書は自動車交通が果たす役割を軽視するものではないとしているが、労働党政権が自動車交通への依存体制からの脱却を意図していることは明らかである。すなわち、協議文書の発表に当

たって副首相兼環境・交通・地方大臣のジョン・プレスコットは、保守党政権時代の交通政策について「自動車交通に過度に依存したため、結果として交通渋滞を助長し、公共交通機関の役割を低下させるとともに、環境及び健康へ悪影響を及ぼすものであった。」と評価した上「これまでの政策の継続は選択肢にはならない。」と述べている。

したがって、今後の協議プロセスにおいては、バス、鉄道等の公共交通機関の充実、パーク＆ライドの推進等と並んで、自動車の利用・保有に対する負担の強化（例：公共駐車場の料金引き上げ、企業保有車に対する課税の強化、渋滞が著しい道路についての有料道路制度の導入）が大きな検討課題となる見込みである。

五 今後の道路庁の役割

DETRでは交通政策の総合的見直しに向けた協議文書の発表と併せて、道路庁* に対して幹線道路ネットワークと他の交通機関とを連携させる方法を検討するよう指示したことを明らかにしている。これを受けて道路庁では他の交通機関の担当部門との調整を開始しており、既に具体的な計画案について検討が行われている模様である。

(注) 道路庁 (Highways Agency) ……交通省 (現在はDETR) の外庁 (executive agency) として一九

九四年四月に設立。国道（＝高速道路及び幹線道路）の建設及び維持管理を実施。

一般に外庁の設立に当たっては、所管大臣がフレームワークドキュメント(Framework Document)を作成し、所管業務、組織、人事管理等の基本的な事項を設定した上、三～五年ごとに見直しが行われる。

労働党政権は現在のところ、道路庁の組織体制(D E T Rの外庁としての組織体制)の変更は考えていないものの、新規の道路建設より交通量抑制手法(例・高速道路への有料道路制度の導入)の検討を優先する考え方への変革を強く求めており、このような考え方が一九九七年一〇月に予定されているフレームワークドキュメントの見直し(交通政策の総合的見直しの結果が公表されるまで延期される可能性もある。)や今後の事業計画(business plan)の作成の際に大きな影響を及ぼすものと考えられる。

六 道路事業の見直し

労働党政権は「統合された交通政策」の展開に向けて交通政策の総合的見直しの作業を開始したが、見直しの主な目的が「自動車交通への依存体制から脱却」であるため、幹線道路の役割の見直しは最重要課題と位置づけられている。

このため、D E T Rでは交通政策全般に関する協議文書(四参照)の発表に先立って、七月二八日に協議文書「イングランドの幹線道路の役割について」(“What role for trunk roads in England”)

を発表しており、交通政策の総合的見直しの一環として一九九八年春に道路事業の見直し(Roads Review)の結果が公表される予定である。この協議文書も一月一四日を期限として国民一般から幅広く意見を求めているが、対象とするのはD E T Rが所管し、道路庁が管理責任を有するイングランドの幹線道路(高速道路を含む。)のみであり、ウェールズ及びスコットランドに関しては別途見直し作業が進められている。

協議文書は道路政策に関する労働党政権の方針(見直しの基準(criteria))を示した後、具体的な幹線道路ネットワークへの投資の決定手法について幅広く意見を求めている、関連資料として現在計画中の幹線道路に関する事業が地域ごとに示されている。ただし、個々の道路事業のすべてについて短期間で見直しを行うことは現実的でないため、当面は優先度が極めて高い事業の継続のみを決定することとし、その他については最終的な判断を下さずに長期的課題とすることが適当であるとしている。

労働党政権による道路事業の見直しの基準(criteria)・統合(integration)……道路事業に関する決定を行う際には、他の交通手段と統合された交通政策をベースとすること

・アクセス(accessibility)……目的地へのアクセスを容易にすること(身体障害者、老人等のアクセスの向上を含む)

・安全(safety)……道路利用者の安全を確保すること
・経済性(economy)……支出費用に対する最大の価値(value for money)を実現すること
に、持続可能な経済活動を支援すること
・環境への影響(environmental impact)……地球環境、地域環境、自然環境その他の様々な環境に対する影響を積極的手法又は消極的手法により緩和すること

協議文書は上記の見直し基準のほか、道路行政が抱えるその他の課題についても意見を求めているが、特に、道路建設・運営に対する民間部門の関与(保守党政権が導入した民間資金構想(Private Finance Initiative: PFI)及びDBFO(Design, Build, Finance and Operate)道路事業については、官民協力(public/private partnership)という形で今後とも継続していく方針が示されている。

道路事業の見直し——その他の課題

・道路投資の評価手法……環境問題、他の交通手段の活用等の観点を費用対効果分析(cost-benefit appraisal; C O B A)に導入する方策の検討

・資金調達の方法及び民間部門の役割……保守党政権が導入したPFI及びDBFO道路事業を受け、道路投資に関する官民協力(public/private partnership)のあり方の検討(有料道路制度の導入に関する検討を含む。)

・国と地方公共団体の役割分担……幹線道路ネット

ワークの管理責任について国と地方公共団体の役割分担の検討

- ・幹線道路計画と地域レベルの計画の調整手法……
- ・幹線道路への投資計画に策定に当たって、地域レベルの土地利用計画、経済発展、交通体系等との調整を図る手法の検討

七 一一の道路事業に関する緊急見直し

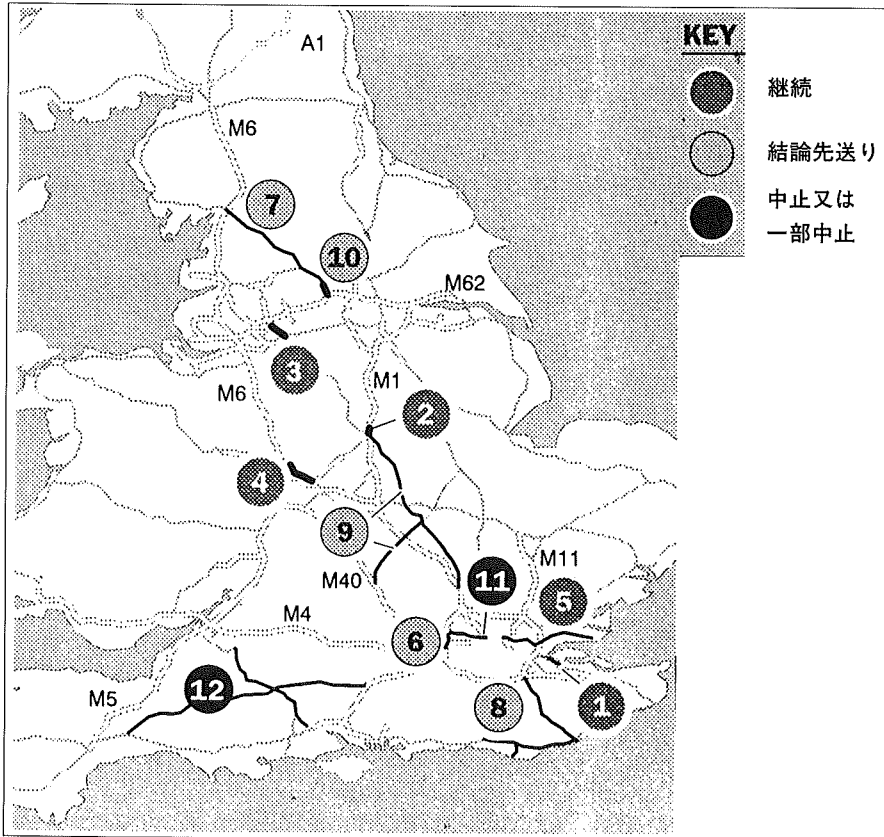
道路事業の見直しに関する協議文書の発表（七月二八日）と併せて、一一の具体的な道路事業（計画）について緊急に実施された見直しの結果が公表された。この緊急見直しは入札手続きに時間を要するDBFO道路事業、渋滞解消等のため早急な判断が必要と考えられる事業等を対象とするものであり、協議文書で示された見直しの基準（criteria）が判断基準とされている。

この結果、五事業（英国で最初の本格的な有料道路となるバーミンガム北道路を含む。）については継続されることとなったが、二事業については中止が決定され、残りの五事業については一九九八年春（道路事業の見直し）まで結論が先送りされた。一一の道路事業に対する緊急見直しの結果は以下のとおりである（別図に見直しの対象とされた道路事業を示す）。

（参考）道路の表記……「M〇〇」は高速道路、「A〇〇」は幹線道路（一般国道）を表す。

- ① A2/M2 コブハム (Cobham) ー ジャンクショーン4 拡幅
 ○……英仏海峡トンネル連絡鉄道プロジェクトと連携の図られたプロジェクトであると判断され、事業継続が決定。
- ② A564 ダービー南バイパス (契約B)
 ○……ダービー南バイパスに関する最後の契約であり、プロジェクト全体の効果を引き出すために不可欠であると判断され、事業継続が決定。

別図 緊急見直しの対象とされた道路事業



（注）図中の番号は本文七に示された道路事業の番号と一致。

③ M 66 デントン (Denton) - ミッドルトン (Middleton)
(契約その 3)

○……マンチェスター環状高速道路に関する最後の契約であり、プロジェクト全体の効果を引き出すために不可欠であると判断され、事業継続が決定。

④ バーミンガム北道路 (northern relief road)

○……M 6 の著しい渋滞を緩和するために計画された英国で最初の本格的な有料道路事業 (保守党政権が導入した民間資金構想 (PFI) に基づき民間部門が建設・運営する予定。) であるが、緊急性が高く、貨物輸送に関して道路と鉄道の連携を図るために効果があると判断され、事業継続が決定。

⑤ A 13 テムズ河口道路 (Gateway) [DBFO 道路事業]

○……ロンドン東部地区及びドックランド地区の開発に不可欠な交通インフラであるとして、DBFO 道路事業としての継続が決定。

⑥ M 25 ジヤンクシオン 12 ~ 15 拡幅

▲……ロンドン周辺で最も渋滞が著しい高速道路であるが、拡幅 (八車線 → 一〇車線) の必要性については、交通マネージメントなど他の手法との幅広い比較検討が必

要であると判断され、一九九八年春まで結論先送り。

⑦ A 65 (M 6) カンプリア (Cumbria) - プラッドフォード (Bradford) [DBFO 道路事業]

▲……緊急見直しを行う必要性が低いと判断され、一九九八年春まで結論先送り。DBFO 道路事業としての入札手続きは一時中断。

⑧ A 21 / A 27 ウィールド (Weald) 及びダウンランド (Downland) [DBFO 道路事業]

▲……緊急見直しを行う必要性が低いと判断され、一九九八年春まで結論先送り。DBFO 道路事業としての入札手続きは一時中断。

⑨ A 6 / A 43 南ミッドランドネットワーク [DBFO 道路事業]

▲……緊急見直しを行う必要性が低いと判断され、一九九八年春まで結論先送り。DBFO 道路事業としての入札手続きは一時中断。

⑩ M 62 (東) / M 606 連絡道路 (Link)

▲……緊急見直しを行う必要性が低いと判断され、一九九八年春まで結論先送り。

⑪ A 40 西ロンドン進入路 (Approach) [DBFO 道路事業]

×……道路以外の交通手段 (公共交通網) が充

実しているロンドン西部地区で道路改良を実施することは自動車通勤を助長する

⑫ A 36 / A 303 ウェセックス (Wessex) 連絡道路 (Link) [DBFO 道路事業]

×……プロジェクトの主要事業であるソールズベリー (Salisbury) バイパスについては、市街地の混雑緩和等よりも事業予定地の自然環境の保全の方が重要であると判断され、事業中止が決定。

▲……その他の部分については一九九八年春まで結論先送り。

八 おわりに

労働党政権による交通政策の見直しは環境問題を重視し、自動車交通需要をコントロールすることにより (自動車交通への依存体制からの脱却) 新たな道路投資を抑制することを目標としている。これは英国と同じ先進工業国として我が国も出るだけ早い時期に目指すべき方向であり、来年春に公表される新たな交通政策に関するホワイトペーパー及び道路事業の見直しに大いに注目したい。

(建設経済局労働資材対策室課長補佐)

道路管理瑕疵訴訟判例の動向(第七回)

反射的利益に関する事件及びその他の事件

高鍋 誠治

それでは、先月号に引き続きその他の事件について個別に検討していきたいと思えます。

⑪

| | | | |
|----|-----------|-------------------------------|---------|
| 13 | 七三二七・七三九九 | 鳥取国道三三三号清掃車砂ぼこり追突事件 | 補助国道 |
| | | 清掃車の巻き上げるほこりにより当該清掃車が見えず、追突した | 二名死亡 有責 |
| | 静岡地裁 | 昭和五年二月二十五日 | 過失相殺九割 |

1 清掃車の運転者としては、給水量を調節し砂ぼこりの状況に注意し、清掃車が砂ぼこりの中に隠れてしまうことのないよう運転操作すべき注意義務があり、仮に隠れてしまうような場合には運転助手をして自車の存在を知らせるべく他車等の誘導をさせる義務がある。

2 追突したトラックには前方不注意の過失がある。

この事件は、前方の清掃車が巻き上げる砂塵により当該清掃車に衝突した事件ですが、九割の前方不注意による過失相殺が行われているながら、有

責となっています。

有責となったポイントは、清掃車の運転操作と清掃車の存在を知らしめるよう注意義務があった、という点ですが、過失相殺九割というのはほとんど無責と考えられますので、示談の際の前列になるかどうかは疑問であると思えます。

⑫

| | | | |
|----|-------------|-------------------------------|---------|
| 13 | 七三二九・七七八七・三 | 門別町道自動二輪・軽種馬衝突事件 | 町道 |
| | | 二輪と馬が衝突したが、道路管理者が馬の通行を放置したと主張 | 一名負傷 無責 |
| | 札幌地裁 | 昭和五年七月一七日 | |

1 いわゆる公物としての道路の管理とは、一般交通の用に供するという道路本来の機能を発揮させる見地から、道路を良好な状態に維持するための諸措置を講ずることをいうが、道路交通取締等警察権の行使の見地から道路における

危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るための措置を講ずることまでを含むものではないというべきである。

道路管理者の通行規制については道路法四六条一項に定めるところであるが、本件のように馬が引綱もつけない状態で本件道路を通行することは同法所定の交通の危険にはあたらない。

2 本件農道は本件事故後町道に認定されているが、町道管理者は本件事故当時道路管理者ではないから、原告の町道管理者に対する請求は失当である。

この事件はまさに「その他の事件」としてふさわしい事件であると思われれます。まだ道路法上の道路となっていない道路と農道の交差点を馬が通行することを道路管理者が黙認していたとして自動二輪車で馬と衝突した被害者が訴えた事件ですが、まだ道路管理者となっていない町を訴えたことは失当であるとして棄却されています。また、「公物管理」としての「道路管理」には交通の安全

と円滑を図るための措置までを含むものではない、と判断して、道路管理権と交通取り締まりの警察権との線引きを行っている判決です。

| | | | |
|---|---|-----------------|------|
| 13 | 七三一九・八〇一 | 福島国道三四九号くるみの木事件 | 補助国道 |
| | トラックのワイヤーが道路上の枝で切れ、積荷の木材が原付に衝突 一名死亡 有責 | | |
| 福島地裁 昭和五六年四月八日 過失相殺なし | | | |
| <p>国賠法二条の營造物の管理の瑕疵は客観的に營造物について存すれば足りると解されるので、本件くるみの木が伐採もされずに存在し、かつ注意標識等も設けられていなかったことは道路が本来をなえるべき完全性を欠いていたものと認めざるを得ない。</p> <p>道路管理者は強制的に枝を切除する手段もなかったと主張するが、その主張は解し難い（民法二三三条）。</p> | | | |

この事件は道路障害物の事件の欄に分類されるのが正しいかもしれません。沿道民地から張り出していた樹木が道路上まで生育していたため、それに引つかかったトラックの積み荷が落下し、対向してきた原付バイクに衝突した事件ですが、障害物の章で紹介したように、当該くるみの木も国家賠償法の营造物として認識された事例です。

この事件においても道路管理者側において伐採できなかった個別的事実情報は斟酌されませんでした。

被害者は何ら落ち度なく対向車線を進んでいき、た原付バイクでするので過失相殺は当然行われてい

ません。

| | | | |
|---|--|---------------------|------|
| 13 | 七三一九・七八九 | 兵庫国道二五〇号脇ため池自転車転落事件 | 補助国道 |
| | 自転車で行中トラックを避けるため脇の池を空地と誤認して転落 一名負傷 有責 | | |
| 神戸地裁 昭和五六年三月三〇日 過失相殺三割 | | | |
| <p>1 本件道路は幅員が六・五八m存するが両側端に各約〇・五m幅の路側帯が設けられているため車道幅員は五・六六mとなっている。このような道路を車幅二・五m近い大型トラックが制限速度である時速四〇kmのスピードで直近を通過していく場合を想像すると、路側帯を通行することが予測される自転車搭乗者はかなりの不安感、危機感を覚え、また、原告が大型トラックの接近を知った地点での路肩の外側はそのまま側溝になっているためその場所に停止して車両をやりすごすことは極めて困難である。したがって本件道路は、本件溜池への転落の危険を内包していたといべきであり、右道路部分は通常有すべき安全性を欠いていた。また、この危険性は右路肩部分に防護柵やフェンスを設置することにより容易に除去し得たものである。</p> <p>2 原告は飲酒により判断力、認識力を鈍麻させていたといえるからその被った損害の三割を減ずるのが相当である。</p> | | | |

この事件はあえて分類するとすれば、防護柵か道路構造に関する事件かもしれません。

路肩部分に進入した自転車がため池の存在に気づかず転落したのですが、路肩部分で起こった事件について被害者側の過失かどうかを判断する要件として、「路肩に進入した事情が無視できま

せん。自動二輪車が前方の車両を追い抜くために、車両の左側から追い越しをかけるような行為（道路交通法上、違法行為である）か、対向車とのす

れ違いのためやむなく片輪が路肩に進入する行為としては本人の過失についておのずと差異があるのは当然であると思われます。

いくつかの判例を検討したところ、判決の結論にはやはりその事情が多分に考慮されているとの感覚を得ました。

したがって、この事件については、路肩に進入した事情がやむを得ないものとして裁判所は判断をしており、被害者の飲酒について三割の過失相殺を行っています。おおむね妥当な結論ではないかと考えています。

| | | | |
|-----------------------|-------------------------------------|-----------------|------|
| 13 | 七三一九・六三九 | 西名阪自動車道濃霧・煙追突事件 | 有料道路 |
| | 沿道の廃棄物燃焼の煙と霧により衝突事故が発生した 一名負傷 有責 | | |
| 大阪地裁 昭和五三年二月二三日 | | | |
| 大阪高裁 昭和五六年四月八日 過失相殺一割 | | | |

（地裁判決要旨）

1 道路を自らに物的瑕疵がない場合であっても、道路上に故障車等の障害物が存する場合のみならず、気象状況等の事情により道路がその機能上通常有すべき安全性に欠け、当該道路の性質その他諸般の事情を総合的に勘案して道路管理者が災害発生を事前に予測し、かつ防止するために必要な措置を講ずることができたのにこれをしなかったときには、道路の管理に瑕疵があったといべきである。

2 本件事故地点では従前しばしば濃霧が発生し、事故前日の気象状況からも局地的な霧が発生することは予測し得たにもかかわらず、道路管理者は警戒して巡回する等事故防止の適切な具体策をとっておらずその管理には瑕疵があ

った。

＜高裁判決要旨＞

1 料金収受員が、本件事故前に現場付近の通行の危険を感じさせる程の煙と霧に覆われているという状況を知らされていたのであるから、公団が収受員の得た情報を直ちに管理事務所に通報するように指示を徹底しておけば、その発生源を調査する方法により危険防止策をとり得たものと認められる。公団が右指示を徹底してしなかつた点で公団の道路管理には瑕疵があった。

2 第一回目の煙の発生と事故との間に公団職員が巡回した際、道路上の見通しに異常はなかつたが、同人はこのような事態の再発の可能性を知らなかつたものであり、これに対する特別の措置も行っておらず、したがって、この巡回の際異常を発見しなかつたことは右管理の瑕疵を捕うものではない。

この事件は自然発生である濃霧と人為的なものである煙が競合して交通事故を引き起こした事件ですが、有責とされていません。

有責とされたポイントは、ドライバーが料金収受員に対して、濃霧と煙により通行に支障がある旨の申し出を行っていたにも係わらず、収受員が管理事務所とその連絡を行っていながつたために事故が起つたものであるとの点です。

この判断については若干厳しいかな、と思うところもありますが、一般ユーザーから見れば、料金収受員が唯一道路管理者側との接点でありますので、このような緊急事態の場合は収受員も連絡を行うべきであつた、という裁判所の判断に至つたものだと思います。

実務においては、この判決のとりの体制をひくことは困難であると思われませんが、常に考えて

おくべき問題ではあると思います。

⑩

| | | | |
|------|-------------|------------------------------|---------|
| 13 | 七三二九・七二七・三 | 市川市道銀杏の枝落下事件 | 市道 |
| | | 沿道から張り出していた銀杏の枝が強風で折れ、歩行者に激突 | 一名死亡 無責 |
| 東京地裁 | 昭和五四年一月一九日 | | |
| 東京高裁 | 昭和五六年 九月三〇日 | | |
| 最高裁 | 昭和五七年 五月二七日 | | |

＜地裁判決要旨＞

1 本件枝はその形状から復元すると折れる前から市道上に張り出していたものと認めることはできない。

2 本件枝及び幹には枯死部分がなく生木であつたこと、本件枝以外に落下した生木の枝はないことから、本件枝が落下したの当時の強風によって通常予期し得ない生木の折断と境内外への飛散が重なつたために起きたものと認めることができ、本件樹木につき通常樹木が有すべき安全性を欠いていたということはできない。また、本件枝を除去すべき事情にあつたものとはいいがたい。

＜高裁及び最高裁判決要旨＞

地裁判決と同旨。

この事件も沿道の樹木に関係する事件で、最高裁まで争われましたが、道路管理者は無責とされています。

事件の内容は市道上にいた被害者に一部市道にはみ出していた樹木の枝が強風で折れ、直撃したのですが、判決は、まず、事実関係として、折れる前から市道にはみ出していた事実が認められない点と、樹木の外形上危険性が認められなかつたことから、「本件枝を除去すべき事情にあつた

ものとはいいい難い」と判断しています。

この判断については、道路上に枝が張り出していながつたことについて瑕疵を認めなかつたもので、一応妥当な判断であると考えられますが、一点だけ心配な点があります。

それは、この事件は立ち話といえども市道を利用していた被害者に対し、道路外から急迫な危険があり、被害を受けたのですが、落石や崩土の事件との整合性をどう考えるべきなのでしょう？落石の事件については、ご存じのように、沿道民地からの落石についても、道路管理者が有責とされるのは確立された判断であると言えると思います。それではこの事件はどうなのでしょう？道路外からの急迫な危険という点では落石と同じであると思います。

落石において道路管理者が有責とされる論理は、「落石の発生場所が民地であつても、結果として、道路利用者の安全を守れなければ、一次的な被害者への責任は道路管理者が負う。民地所有者の不法行為責任については道路管理者と民地所有者の求償の問題である。」ということであると考えられています。従つて私は、この事件と落石の論理との違いについて明確に説明することは出来かねますが、あえて私見を述べさせていたくださるならば、「落石は、通常の道路管理業務を行つていく上で最も注意すべき事項の一つであり、その発生につ

いて予見可能性が高い（落石がいつ起こるかという定量的な予見可能性ではなく「落石」という現象そのものが勃発する「事項」の予見可能性と考えて下さい。）ものであり、それに比べて、この事件のような枝の飛来はその「事項」そのものが普段の道路管理業務において予見することが困難であるが故に、道路管理者の責任は問えない、と論理構成するのが妥当ではないでしょうか。

最も極端な例をとると（茶化しているわけではありませんが）「道路を通行している車の上に空から飛行機が落ちてきた場合に道路管理瑕疵責任が問えるか？」ということになると思います。

| | | | |
|---|------------------------|----------------|---------|
| 13 | 七三二九・九八四 | 市原市道切り株自動車衝突事件 | 一名負傷 無責 |
| | 道路予定地の切り株に自動車が入り、電柱に衝突 | | |
| 千葉地裁 昭和五七年一〇月一四日 | | | |
| 1 切り株が、近い将来市道の拡幅工事によって市道となることが予定されていた市所有、管理の土地内にあること、切り株が市道の外端から約二〇cmほどしか離れていないこと等の事実からすると、切り株は市道と一体となって公の營造物に該当するといえることができる。 | | | |
| 2 切り株は市道路面から約三〇cm高いところにあることから市道外側の市道予定地を通行する車両は殆どなかったと認められる。切り株が市道の近くに存したからといって公の營造物の設置、管理に瑕疵があったとはいえない。 | | | |

この事件は、市道の外端から二〇cm離れた所に木の切り株があり、それに車両が乗り上げた事件

ですので、路上障害物に近い事件かもしれませんが、判決は、事実関係のみで、切り株上を通行する車両はほとんどなかったとして、瑕疵を否定しています。

法律的にも特筆する点はない事件です。

| | | | |
|--|---------------------------|-----------------|---------|
| 13 | 七三二九・一〇一・二 | 香川県道交差点不全車両衝突事件 | 一名負傷 無責 |
| | 民家のため見通しの悪い交差点で原付とトラックが衝突 | | |
| 高松地裁 昭和五八年四月二三日 | | | |
| 1 自動車道路のすべての交差点の見通しをよくすることが行政上の努力目標として考えられることはあるが、この欠陥をもって直ちに道路としての安全性を欠く瑕疵があるものとは言えない。 | | | |
| 2 道路を通行する者が必ずしも道路状況に詳しい者ばかりではないことから、道路管理者としては見通しの悪い交差点における交通規制を道路標識や道路標示によって適正に行使すべきであるが、本件においては一旦停止の標識、十字交差点ありの標識を設置しており、自動車運転者が右標識で認識したうえ注意を尽くせば事故は防止できたものである。 | | | |

この事件は、見通しの悪い交差点そのものが道路管理瑕疵であるとして訴えられた事件ですが、そのことが直ちに瑕疵に当たるものではないとして、請求は棄却されています。

判例集では現場の写真がありませんので、具体的にどれくらい見通しが悪いのか定かではありませんので、明確に感想を述べることはできません。

判決は、前述の法律論に加えて、標識や道路標示が適正に行われていることを理由に、事故の原因を本人の過失であると結論づけています。

| | | | |
|---|-------------------------------|--------------|---------|
| 13 | 七三二九・一〇四一 | 神戸市道神戸まつり暴動轢 | 一名死亡 無責 |
| | 暴動で轢かれた原因は道路管理者が道路法四二条の不行使と提訴 | | |
| 神戸地裁 昭和五九年三月三〇日 | | | |
| 1 国害賠償法一条、二条は、具体的に自然人である公務員の故意又は過失の内容を立証しなければならない。また、民法七〇九条は公共団体には直接適用されない。 | | | |
| 2 道路法四二条に基づく道路管理の責任とは、一般国道の妨げをしている群衆を排除することまで含んではいない。 | | | |
| 3 運搬車に対する運行の支配は、事実関係からみて暴徒によって喪失しており、被告に自動車損害賠償保障法二条の運行供用者責任はない。 | | | |

この事件は特殊な事件です。

群衆が駐車車両を転倒させ、その下敷きとなった被害者が、事故の原因が道路管理者が道路法第四二条の義務を果たさなかったことにあるとして、訴えられた事件です。

道路法第四二条は「道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。」とされておりハード面でのメンテナンスを道路管理者に義務付けた条項であると考えられます。

判決はこの点について「道路法第四二条には一般交通の妨げをしている群集を排除することまで含んではいない。」として請求を棄却しました。この判断は当然妥当な判断であると思われませんが、特筆するような法律判断までには踏み込んでいません。

| | | | |
|------|------------|-------------------------------|---------|
| 12 | 七二七九・八三一 | 福岡県道歩道設置工事建物損傷事件 | 県道 |
| 福岡地裁 | 昭和五九年二月二七日 | 近隣の道路工事に起因して原告所有の建物に損傷を受けたと主張 | 家屋損害 無責 |

- 1 本件建物は鉄骨造りのタイル貼り、又はモルタル仕上げの建物で本件工事の時には既に八年を経過しており、通常でも建物にひびが入っても不思議ではなく、証拠の写真からみてもかなり痛んでいたと認められる。
- 2 本件工事が本件建物に被害を生じさせるほどの工事であるか未だ不明であるし、被害の最も大きいのが工事の場所から最も遠い部分であるのは若干不自然である。
- 3 被害の出たという時期が曖昧で、しかも工事後かなり経過してその影響が次第に出て来たことになり、被害の出現の仕方も若干不自然であり、苦情の申し出も工事後かなり経過してからであり不自然である。
- 4 以上のとおり、本件工事によって本件建物に被害が生じたと認めるに足る証拠はない。

この事件は道路工事のやり方が適切さを欠いたため、沿道の建物にひび割れを生じさせたという事件ですが、事実関係及び原告の主張に曖昧、不自然な点が多いとして、事実認定で棄却されています。法律的にも特筆すべき点はありません。

| | | | |
|----------------------|--------------|--------------------------|----|
| 14 | 七五七九・三四二 | 仙台市都市計画道路行政処分取消請求事件 | 却下 |
| 区域決定、供用開始の取消を含めて提訴した | 仙台地裁 仙台高裁 | 昭和六一年三月二〇日 昭和六一年六月三〇日 | |

〈地裁判決要旨〉
本件各処分に対する取消し訴訟の提起については、審査請求前置主義が採られており、更にその前置手続として適法な異議申立て及び審査請求に対する本案に対する判断を経由している必要があるところ、被告は原告からの異議申立てを却下している。本件道路敷地について原告は、何らの権限も有していないのであり、本件各処分により他にいかなる権利もしくは法的利益が原告において侵害されたのかも明らかでないから、本件却下決定は何ら違法なものではなく、適法な異議申立てによる審査庁の本案判断を経していないものであるから、本件訴えは不敵法なものである。

〈高裁判決要旨〉
本件各処分に対する取消し訴訟の提起については、審査請求前置主義が採られており、更にその前置手続として適法な異議申立て及び審査請求に対する判断を経由している必要があるところ、被控訴人（被告）は控訴人（原告）からの異議申立てを却下している。本件道路敷地について、原告は何らの権限も有していないのであり、本件各処分により他にいかなる権利もしくは法的利益が原告において侵害されたのかも明らかでないから、本件却下決定は何ら違法なものではなく、適法な異議申立てによる審査庁の本案判断を経していないものであるから、本件処分取消しの訴えは不敵法であり、却下処分取消しの訴えは理由がない。

この事件は道路法の手続である区域決定と公示が著しく遅延したことは違法であるとして、その取消を求めて提訴された事件ですが、審査請求前置主義に関する法律論の部分で本件訴えは適法性を欠くものとして却下されています。

| | | | |
|------------------------------|--------------|----------------------------|------|
| 12 | 七五五五 | 静岡道路標識等設置不敵法確認請求事件 | 直轄国道 |
| 道路規制類似標識が法令に基づいていないことの確認を求めた | 静岡地裁 東京高裁 | 昭和六二年 四月一七日 昭和六二年一〇月二七日 | 却下 |

〈地裁判決要旨〉
本件請求は、現在の権利又は法律関係の存否の確認を求める趣旨のものではないから、確認判決を求める要件を欠くものであるとともに、本件道路標識等の設置自体は、個人の法律上の地位ないし権利関係を及ぼすものではないから、行政庁の処分その他公権力の行使に当たたる行為に該当せず、抗告訴訟の対象とはなり得ない。よって本件訴えは不敵法である。

〈高裁判決要旨〉
地裁判決と同旨。

この事件は市民グループが道路規制類似標識が標識令に基づいていないこと、及び道路付属物に該当しないことの確認を求めた訴訟ですが、法律論で却下されています。この法律論の説明については省略させていただきます。

| | | | |
|-------------------------|-------------|--|---------------|
| 12 | 七五八三 | 鳥取県道通行規制用ゲート衝突事件 | 県道 |
| 突風のためゲートが道路を閉鎖する状態になり衝突 | 鳥取地裁 最高裁 | 昭和六三年 三月一四日 平成 元年 二月二七日 平成 元年一〇月三日 | 一名負傷 有責 なし |

〈地裁判決要旨〉
本件事故は、本件ゲートが強い風雨、積雪などの事態に備

えたものとして通常有すべき安全性を欠いていたためにさほど異常ともいえない突風によって相き、本件車両に接触したために発生したものと認めるのが相当であるから被告は国賠法二条により賠償する義務がある。

〈高裁及び最高裁判決要旨〉
地裁判決と同旨。

この事件は、風により通行規制用ゲートが閉じた状態になり、そこに車両が衝突した事件ですが過失相殺なしで道路管理者の責任が認められています。運転者側にはさしたる過失が見当たりませんので妥当な判断であると思えます。

②4

| | | | |
|-------------------------------|-------------|----------------|------|
| 13 | 七三一九・一〇五五・二 | 東名高速渋滞追突車両火災事件 | 有料道路 |
| 規制による渋滞で追突、火災事故発生。渋滞対策不備として提訴 | | 三名死亡 | 無責 |
| 東京地裁 平成元年一〇月二四日 | | | |

高速自動車国道は、大量の自動車が高速度で走行するための用に供されるものであるが、運転者には道路、交通及び当該車両の状況に応じ他人に危害を及ぼさない速度と方法で運転すべき義務がある。当該道路が自動車の走行に支障をきたすような状態にある場合であっても、運転者に対し標識等により十分な情報が提供され、これから生じ得る事故等の危険を回避することが可能であるといえるときには、右道路は、通常有すべき安全性を欠如しているものとはいえない。

本件事故現場付近は見通しが良いうえ、標識の表示等が適切に設置されていたことから、本件渋滞を容易に認識し得る状況にあり、運転者において右義務を遵守して運転するときには、容易に停車車両との衝突を回避することができた。

また、被告が流入規制等の渋滞解消措置をとらなかったことをもって、運転者が注意義務に添って運転していても回避し得ないような不合理な危険を生ぜしめたということとはでき

ないのみならず、本件事故は大型貨物自動車運転者の重大な過失に起因するものというべきであって、本件事故と相当因果関係はない。

この事件は、高速道路において渋滞している車両にトラックが追突して起こった事件ですが、事故原因はトラックの重大な過失によるものとして管理瑕疵責任は否定されています。

なお、原告の主張として道路管理者が、流入規制等の渋滞解消措置をとらなかったことについて問題にされましたが、トラック側の過失の内容に影響を及ぼすものではないとして採用されませんでした。

②5

| | | | |
|-----------------------------|-----------|----------------------|------|
| 14 | 七五七九・一一六五 | 横浜新道保土ヶ谷トンネル損害賠償請求事件 | 有料道路 |
| トンネルの上部に居住する住民から、権原の不取得等て提訴 | | 財産損害 | 棄却 |
| 横浜地裁 平成三年一二月二〇日 | | | |

原告らは、①本件トンネル工事施工及びこれに伴う土地利用について承諾し、②公団の本件トンネル設置及び地下使用につき黙示による承諾若しくは追認をし、③トンネルが通過しているという負担付きの土地であることを受容して土地を取得したものである。

また、各環境基準並びに各要請限度は相当の措置をとるべきことの要請を行うべき基準値としての意味を有するにすぎず、そのまま損害賠償請求訴訟における受忍限度を意味するものではない。諸事情を総合的に検討すると、原告が横浜新道の供用により被っている侵害が、受忍限度を超え違法であるとまでいうことはできず、原告らの請求には理由がない。

この事件は自宅の地下に横浜新道のトンネルが建設された住民らが、トンネルの権原がないとして損害賠償請求を行ったものですが、次の点から請求は棄却されました。

①住民らは黙示の承諾をしている、②トンネルが通過しているという負担付きの土地であることを受容して土地を購入している、③騒音・振動等の被害についても受忍限度内であると認められる。なお、この判決について控訴されていますが、現時点で控訴審判決を入手していませんので、地裁判決の紹介のみにさせていただきます。

②6

| | | | |
|----------------------------------|----------|------------------|----|
| 10 | 六七一一・五四二 | 新潟県道路路上放置消火器爆発事件 | 県道 |
| 路上に放置されていた消火器に歩行者が触れたら爆発した | | 一名負傷 | 無責 |
| 新潟地裁 平成二年七月一六日 東京高裁 平成四年六月二九日 | | | |

〈地裁判決要旨〉
1 古くあった消火器が路地に放置され、これによって事故が発生する事態を本件事故発生以前に道路管理者が予見することは困難である。

2 本件消火器が歩道上に放置されている状態自体は歩行者の障害になつておらず、人が歩道を本来の用法に従って通行する限りは何ら歩道が通常有すべき安全性に欠ける状態にあるとはいえない。

〈高裁判決要旨〉
地裁判決と同旨。

この事件は歩道上に古い消火器が放置されてい

たことが、道路管理瑕疵に当たると争われた事件ですが、この事件では一応瑕疵は認められておりません。

無責のポイントとしては、①消火器が突然爆発することを予見することは困難、②消火器が放置されている状態自体は通常有すべき安全性を欠いているとは言えない。との二つの点から判断されていますが、私は、この二つのポイントで無責を定義づけるのは危険であると考えます。

なぜなら、まずこの事件は被害状況が負傷で助かっており、被害者が死亡していない点を考慮しなければなりません。次に、被害者自身が消火器のレバーを不用意に操作している点（被害者の過失が存在する）についても注意しなければならぬでしょう。

以上の二つの点が存在することにより、「道路に消火器が放置されている状態」という状態について、客観的に瑕疵と言えるかどうかについての判断が薄まっていることは否定できないと思います。この事故が起こったのは昭和六〇年ですが、その後道路法が改正され、違法放置物件について道路管理者側で一定の措置が可能となっている現在において同種の事件が発生した時に、この判例と同じ判断が維持されるかどうかは不明であると言わざるを得ません。

27)

| | | | |
|----|------|-------------------|---------|
| 12 | 七七八八 | 宮崎市道自転車転倒事件 | 市道 |
| | | 自転車電柱に接触転倒し対向車と衝突 | 一名死亡 無責 |
| | 宮崎地裁 | 平成四年一月三〇日 | |

本件電柱に反射板、照明灯が付されていなかったことなど原告主張の各事実を最大限斟酌しても、本件電柱の設置状態が、通常有すべき安全性を欠いていたということはできず、本件事故は、軽四輪貨物自動車の運転者（相被告）及び被害者の双方が期待される注意義務を怠ったために発生したものと解さざるを得ない。

この事件は自転車で行中電柱に接触して転倒して交通事故にあつた被害について、電柱の設置そのものが道路として通常有すべき安全性を欠いているとして争われた事件ですが、結局被害者と、衝突した軽トラックの過失が競合したものととして、道路管理瑕疵の問題とはなりません。

28)

| | | | |
|----|----------|-----------------------------|---------|
| 10 | 六五七九・九一二 | 中国自動車道車両錆損害賠償請求事件 | 有料道路 |
| | | 凍結防止剤の影響により原告車両に錆が発生したと主張した | 車両損害 無責 |
| | 神戸地裁柏原支部 | 平成四年 八月二八日 | |
| | 大阪高裁 | 平成五年一月二六日 | |

凍結防止剤の散布により走行車両に生じることあるべき錆の発生は、それ自体直接道路走行車両の安全性に係わるものではない上に、散布による錆の発生可能性と、洗車の励行については、取扱説明書等にも記載されているところから、運転者自身の保守・整備により比較的容易に結果を防止できるものであると解される。公団は道路法、特措法の規定によ

り、冬季の道路が凍結してスリップするなど交通に支障をきたすおそれがある場合には、凍結防止剤を道路に散布して事故等が発生するのを防止する義務を負っているものの、それ以上に道路を走行する運転者らに散布の事実を告知する義務ではない。

（高裁判決要旨）
地裁判決と同旨。

この事件は冬期、路面にまかれた凍結防止剤により、車両が錆たとして道路管理者を訴えた事件ですが、当然ながら道路管理瑕疵は認められていません。

この事件は道路管理者側の違法性が全く見当たらず、逆に運転者側の不注意のみで発生したものであると言えます。

29)

| | | | |
|----|-----------|--------------------|---------------|
| 13 | 七三三三・一〇五六 | 日本坂トンネル車両火災事件 | 有料道路 |
| | | トンネル内の追突事故により火災が発生 | 車両損害 有責 なし |
| | 東京地裁 | 平成二年三月一三日 | |
| | 静岡地裁 | 平成四年一月一七日 | |
| | 東京高裁 | 平成五年六月二四日 | |

（地裁判決要旨）
1 静岡ICと焼津IC間における事故率が高いこと、車両火災事故も少なからずあつたこと、過去にトンネルで火災が発生して後続車両に現実に延焼し又は延焼する危険が発生したことがあること、本件トンネルについて危険物積載車両の通行が制限されていなかったこと、及びトンネルの設置基準の重要な目的は火災発生の防止及び発生した火災の延焼阻止であつたこと等からすると、本件事故は予見していたか、又は容易に予見することができた危険が現実化したものであるということができる。

2 ①消防署に対する情報提供の不足及び遅延②水噴霧装置の作動開始の遅延及び事故原因者又は通行者による初期消火手段の不存在ないしは機能の不完全③後続車両の初期消火に対する情報提供の不十分及び遅延並びに警告力の不十分等をきたす状態にあった被告の本件トンネルの安全体制は、設置要領所定のトンネルの安全体制を下回るに至っていたものといわざるを得ず、通常具有すべき安全性が欠如していたものというべきである。

〈高裁判決要旨〉

1 車両火災が発生したときにはこれを初期の段階で消化し、また、後続車両等に対し迅速かつ的確な情報を提供する等の対応策を講じないとしトンネル内に進入して渋滞した後続車両に延焼し、その乗員等の生命、身体又は財産を侵害する危険があることは、見やすいところであり、第一審被告としてもこれを予見していたか、又は容易に予見することができたものと認められる。

2 瑕疵の存在については第一審判決と同旨。

日本坂トンネルの事故については過去の道路行政セミナー（平成五年八月号）に解説されていますので、ここでは省略させていただきます。

| | | | |
|------------------------------|------------|----------------------|------|
| 13 | 七三三二 | 中国縦貫道清掃車砂ぼこり 追突事件 | 有料道路 |
| 路面清掃車の砂ぼこりにより、ブレーキをかけた先行車に追突 | | | |
| 岡山地裁 | 平成三年 九月二五日 | 車両損害 | 無責 |
| 広島高裁岡山支部 | 平成四年 二月二四日 | | |
| 最高裁 | 平成六年 四月 八日 | | |

〈地裁判決要旨〉
本件事故現場付近の道路状況、公団の道路清掃の頻度、事故日までの気象状況、事故前日の公団職員による路面状況の確認及び事故当時の路面清掃車の標識装置の作業状況からすると、本件事故当時清掃車はある程度の砂塵を発生させていたことは認められるものの、後続車が通常どおり前方注視し

ていても清掃車を発見できないほどの多量の砂塵を発生させていたものとは認められない。
〈高裁及び最高裁判決要旨〉
地裁判決と同旨。

この事件も、被害者側の過失のみで発生した事故であり、砂ぼこりにより視界がなかった事実はなく、瑕疵は認められていません。

| | | | |
|------|------------|---|-----------------------|
| 13 | 七三九四 | 道央自動車道多重衝突事件 追越車線を走行中の除雪車に気づき減速し、後方から追突された | 有料道路 車両損傷 有責 なし |
| 札幌地裁 | 平成六年一〇月三一日 | | |

原告車両が急制動をした原因は、除排雪作業区域内である走行車線内からロータリー除雪車が追越車線に進入してきたことにある。
公団は、民法七一五条により、原告の被った損害を賠償する責任がある。
〈控訴中〉

この事件については係争中のため、コメントは控えることとします。

| | | | |
|------------------------------|-----------|--------------------------|------|
| 12 | 七七五一 | 岐阜国道二五八号般若谷ト ンネル内追突事件 | 直轄国道 |
| トンネル入り口で追い越しのため第二車線に出て清掃車に追突 | | | |
| 岐阜地裁 | 平成四年六月三〇日 | 一名負傷 | 無責 |
| 名古屋高裁 | 平成七年一月一九日 | | |

〈地裁判決要旨〉
清掃車の運転手に過失はなく、清掃車には構造上、機能上の欠陥がないこと、そして本件事故は原告の速度違反、前方

不注意が原因であることが認められるから、被告には自賠法三条但書の免責事由がある。
本件清掃車は、後上部に「清掃中」の看板を掲げ、黄色回転灯を点灯し、ハザードランプを点灯しており、同車に後続する車が当該道路の制限速度を10km/時超過する60km/時で走っていたとしても、本件清掃車を発見後直ちに制動操作に入れば同車に追突せず停止できる状態であったのであるから、道路管理者は上記の状況においては、トンネルの入口に警告表示をしたりして、後続車にトンネル内で低速車が作業中であることを明示して、車線の交通を規制すべき義務はない。

この事件はトンネルの入り口で被害者が清掃車に気づかず車線変更を行ったため、清掃車に衝突した事件ですが、通常の注意をもって運転しておれば清掃車の発見は容易に出来たととして、被害者の過失のみが事故原因であるとして、請求を棄却しています。

以上がその他の事件で、個別に検討してみました。次回は穴ぼこ、段差の事件を検討して一応最終回したいと思います。

（前道路局道路交通管理課訟務係長）

表1 反射の利益

| 番号 | 巻数 | ページ | 事件名 | 道路種別 | 状況 | 被害結果 | 過失相殺 | 最終審 | 年月日 |
|----|----|------------|----------------------|------|-----------------------------|------|------|-------|-----------|
| 1 | 12 | 7279・125 | 北九州横断歩道橋事件 | 市道 | 設置により広告壁の価値が減少する | 精神被害 | 棄却 | 福岡地裁 | S49. 3.22 |
| 2 | 13 | 7329・305 | 酒田市道損害賠償事件 | 市道 | 工事による顧客の減少 | 営業損害 | 棄却 | 山形地裁 | S50.12.11 |
| 3 | 13 | 7329・815 | 和歌山国道26号防音壁撤去請求事件 | 直轄国道 | 原告の店舗前の防音壁を営業損害を根拠として撤去を求めた | 営業損害 | 無責 | 和歌山地裁 | S56. 5.26 |
| 4 | 12 | 7279・831・9 | 群馬旧国道17号立体交差営業損害請求事件 | 直轄国道 | 立体交差化により原告店舗の売上が減少したとして提訴 | 営業損害 | 無責 | 東京高裁 | S59.12.26 |
| 5 | 12 | 7279・812 | 大阪国道1号営業損害請求事件 | 直轄国道 | 拡幅工事により沿道のビジネスホテルが損失を受けたと主張 | 営業損害 | 無責 | 東京地裁 | S59. 2.27 |
| 6 | 14 | 7507・114 | 大分国道10号街路樹視認妨害事件 | 直轄国道 | 背丈の高い街路樹を設置したことにより広告板の効用が減少 | 営業損害 | 棄却 | 大分地裁 | S62. 7.17 |
| 7 | 14 | 7579・1036 | 福岡県道拡幅工事経営不振損害請求事件 | 県道 | 道路工事により観光客が減少したため営業不振 | 営業損害 | 棄却 | 福岡高裁 | S63. 5.26 |
| 8 | 12 | 7279・3 | 名古屋横断歩道橋事件 | 市道 | 横断歩道橋の利用が強制される | 精神被害 | 棄却 | 名古屋高裁 | H 2. 8. 9 |

その他

| | | | | | | | | | | |
|----|----|-------------|----------------------|------|--------------------------------|------|----|----|-------|-----------|
| 1 | 10 | 6552 | 大分県道側溝転落火傷事件 | 県道 | 温泉の熱湯を側溝に流出させ、そこに小学生が転落、火傷 | 1名負傷 | 有責 | なし | 大分地裁 | S47. 7.21 |
| 2 | 13 | 7329・126 | 北海道231号渡船場車両転落事件 | 直轄国道 | 国道を走行中の自動車雷雨のため渡船場に気付かず転落 | 1名死亡 | 有責 | 7割 | 旭川地裁 | S48. 5.18 |
| 3 | 12 | 7279・82 | 名神高速道路横断歩行者死亡事件 | 有料道路 | 自専道を歩行中衝突 | 1名死亡 | 無責 | | 大阪地裁 | S48.10.24 |
| 4 | 12 | 7279・15 | 京葉道路横断歩行中死亡事件 | 有料道路 | 自専道を歩行中衝突 | 1名死亡 | 無責 | | 東京高裁 | S50. 5.29 |
| 5 | 13 | 7329・321 | 東名高速法面火災事件 | 有料道路 | 捨てられたタバコにより法面が火災となった | 山林焼失 | 無責 | | 東京地裁 | S51. 2.27 |
| 6 | 13 | 7329・341 | 津市道中央分離帯植樹視界妨害衝突事件 | 市道 | 中央分離帯の植樹が繁茂していたため、右折車に気付かず衝突 | 1名死亡 | 無責 | | 名古屋高裁 | S52. 8. 3 |
| 7 | 12 | 7279・149・一 | 東名高速ガードフェンス衝突事件 | 有料道路 | 中央分離帯のフェンスから突然人が飛び出し、急制 | 2名負傷 | 無責 | | 最高裁 | S52. 8.23 |
| 8 | 13 | 7329・472 | 兵庫国道2号水素ガス爆発事件 | 直轄国道 | 車両衝突により、車両に積載していた水素ガスが爆発 | 家屋損害 | 無責 | | 神戸地裁 | S52. 6. 6 |
| 9 | 13 | 7329・621 | 長野県道歩道面取り不全事件 | 県道 | 面取り部分の傾斜が急なため、原告が転倒した | 1名負傷 | 有責 | 3割 | 長野地裁 | S53. 2.20 |
| 10 | 13 | 7329・184 | 第三京浜清掃中車両横転事件 | 有料道路 | 清掃作業員を避けるため、急ハンドルにより横転 | 1名死亡 | 有責 | 5割 | 東京高裁 | S53. 1.26 |
| 11 | 13 | 7329・739 | 鳥取国道373号清掃車砂ぼこり追突事件 | 補助国道 | 清掃車のまよあげるほこりにより当該清掃車が見えず、追突した | 2名死亡 | 有責 | 9割 | 静岡地裁 | S55. 2.25 |
| 12 | 13 | 7329・787・三 | 門別町道自動二輪・軽種馬衝突事件 | 町道 | 二輪と馬が衝突したが、道路管理者が馬の通行を放置したと主張 | 1名負傷 | 無責 | | 札幌地裁 | S55. 7.17 |
| 13 | 13 | 7329・801 | 福島国道349号くるみの木事件 | 補助国道 | トラックのワイヤーが道路上の枝で切れ、積荷の木材が原付に衝突 | 1名死亡 | 有責 | なし | 福島地裁 | S56. 4. 8 |
| 14 | 13 | 7329・789 | 兵庫国道250号脇ため池自転車転落事件 | 補助国道 | 自転車で通行中トラックを避けるため脇の池を空地と誤認転落 | 1名負傷 | 有責 | 3割 | 神戸地裁 | S56. 3.30 |
| 15 | 13 | 7329・639 | 西名阪自動車道濃霧・煙追突事件 | 有料道路 | 沿道の廃棄物燃焼の煙と霧により衝突事故が発生した | 1名負傷 | 有責 | 1割 | 大阪高裁 | S56. 4. 8 |
| 16 | 13 | 7329・727・三 | 市川市道銀杏の枝落下事件 | 市道 | 沿道から張り出していた銀杏の枝が強風で折れ、歩行者に衝突 | 1名死亡 | 無責 | | 最高裁 | S57. 5.27 |
| 17 | 13 | 7329・984 | 市原市道切り株自動車衝突事件 | 市道 | 道路予定地の切り株に自動車乗り上げ、電柱に衝突 | 1名負傷 | 無責 | | 千葉地裁 | S57.10.14 |
| 18 | 13 | 7329・1011・二 | 香川県道交差点不全車両衝突事件 | 県道 | 民家のため見通しの悪い交差点で原付とトラックが衝突 | 1名負傷 | 無責 | | 高松地裁 | S58. 4.22 |
| 19 | 13 | 7329・1041 | 神戸市道神戸まつり暴動騒擾事件 | 市道 | 暴動で轢過された原因は道路管理者が道路法42条の不行使と提訴 | 1名死亡 | 無責 | | 神戸地裁 | S59. 3.30 |
| 20 | 12 | 7279・831 | 福岡県道歩道設置工事建物損傷事件 | 県道 | 近隣の道路工事に起因して原告所有の建物が損傷と主張 | 家屋損害 | 無責 | | 福岡地裁 | S59. 2.27 |
| 21 | 14 | 7579・342 | 仙台市都市計画道路行政処分取消請求事件 | | 区域決定、供用開始の取消を求めて提訴した | | 却下 | | 仙台高裁 | S61. 6.30 |
| 22 | 12 | 7555 | 静岡道路標識等設置不適法確認請求事件 | 直轄国道 | 道路規制類似標識が法令に基づいていないことの確認を求めた | | 却下 | | 東京高裁 | S62.10.27 |
| 23 | 12 | 7583 | 鳥取県道通行規制用ゲート衝突事件 | 県道 | 突風のためゲートが道路を閉鎖する状態になり衝突 | 1名負傷 | 有責 | なし | 最高裁 | H元.10.13 |
| 24 | 13 | 7329・1055・二 | 東名高速渋滞追突車両火災事件 | 有料道路 | 規制による渋滞で追突、火災事故発生。渋滞対策不備と提訴 | 3名死亡 | 無責 | | 東京地裁 | H元.10.24 |
| 25 | 14 | 7579・1165 | 横浜新道保土ヶ谷トンネル損害賠償請求事件 | 有料道路 | トンネルの上部に居住する住民から、権原の未取得等提訴 | 財産損害 | 棄却 | | 横浜地裁 | H 3.12.20 |
| 26 | 10 | 6711・542 | 新潟県道路上放置消化器爆発事件 | 県道 | 路上に放置されていた消化器に歩行者が触れたら爆発した | 1名負傷 | 無責 | | 東京高裁 | H 4. 6.29 |
| 27 | 12 | 7768 | 宮崎市道自転車転倒事件 | 市道 | 自転車が電柱に接触転倒し対向車と衝突 | 1名死亡 | 無責 | | 宮崎地裁 | H 4.11.30 |
| 28 | 10 | 6579・912 | 中国自動車道車両同乗損害賠償請求事件 | 有料道路 | 凍結防止剤の影響により原告車両に錆が発生したと主張 | 車両損害 | 無責 | | 大阪高裁 | H 5.11.26 |
| 29 | 13 | 7329・1056 | 日本坂トンネル車両火災事件 | 有料道路 | トンネル内の追突事故により火災が発生 | 車両損害 | 有責 | なし | 東京高裁 | H 5. 6.24 |
| 30 | 13 | 7331 | 中国縦貫道清掃車砂ぼこり追突事件 | 有料道路 | 路面清掃車の砂ぼこりにより、ブレーキをかけた先行車に追突 | 車両損害 | 無責 | | 最高裁 | H 6. 4. 8 |
| 31 | 13 | 7394 | 遠吠自動車道多重衝突事件 | 有料道路 | 追越車線を走行中の除雪車に気づき減速し、後方から追突された | 車両損害 | 有責 | なし | 札幌地裁 | H 6.10.31 |
| 32 | 12 | 7751 | 岐阜国道258号般若谷トンネル内追突事件 | 直轄国道 | トンネル入り口で追い越したため第二車線に出て清掃車に追突 | 1名負傷 | 無責 | | 名古屋高裁 | H 7. 1.19 |

維持管理からみた道づくり

アメニティ・ロードの推進

—安全・快適・ふれあいのある路づくり—

奈良県土木部道路維持課

一 おしめ

近畿の屋根といわれる山岳地帯を南部に持つ本県は、紀伊半島の真ん中に位置し、周囲を山々に囲まれた内陸県です。県の北部は大都市である大阪、京都に隣接し、県庁からその中心部へは一時程度程度の距離になります。また、東部は三重県、南西部は和歌山県に隣接しています。

地形は、南北に細長く、県のほぼ中央を中央構造線に沿って西に流れる吉野川によって南北に二分され、北はなだらかな丘陵と奈良盆地からなり、南は山岳地帯となっています。気候は、寒暑の差が大きく内陸性気候を呈していますが、地形と同様南北で大きく相違し、北部は温暖寡雨、南部は海洋の影響を受けた山岳気候を示し、全国屈指の多雨地帯となっており、冬には積雪もかなり深くなります。

面積は三、六九〇km²で全国面積の約一%ですが、平地はわずかに県北西部に奈良盆地があるのみで、県域の約九割が山地になっており、可住地面積割合は二二・七%と全国でも少ない方に属します。

古代には政治・経済・文化の中心地として栄えたことにより、世界遺産リストに登録さ

れた法隆寺といった世界に誇る貴重な文化遺産と、これと一体をなす歴史的風土に恵まれています。古社寺には、飛鳥・天平などの各時代を代表する仏像や建築物が数多くあり、国宝・重要文化財の数は、東京、京都について多くあります。ほかにも、飛鳥・藤原・平城の宮跡や南朝のおかれた吉野の地などの史跡も多く、歴史の舞台を訪れる人々は後をたちません。

また、東部の高原や南部山岳地帯の豊富な森林資源など、自然環境にも恵まれています。奈良盆地とその周辺地域へ県人口の九割が集中するなど、人口や諸機能の集中も特性となっています。

二 道路の現況

奈良県の主要道路網として、国土開発幹線自動車道（近畿自動車道名古屋大阪線・西名阪自動車道）が一路線一八・二km、一般国道が一六路線（内直轄は四路線、直轄外は一五路線）七八五・三km、主要地方道が三九路線六〇八・六kmあります。

道路の大部分は県北部地域に含まれ、主要幹線道路は概ね格子状の構成となっています。四車線の道路は西名阪自動車道、名阪国道（直轄、自動車専用道）、主要地方道奈良生

表1 奈良県内の道路の現況

平成8年4月1日現在

| | 路線数 | 実延長(km) | 5.5m以上改良済 | | 規格改良済 | | 舗装済 | | |
|---------|--------|----------|-----------|--------|---------|--------|---------|--------|------|
| | | | 延長(km) | 改良率(%) | 延長(km) | 改良率(%) | 延長(km) | 舗装率(%) | |
| 高速自動車国道 | 1 | 18.2 | 18.2 | 100 | 18.2 | 100 | 18.2 | 100 | |
| 国道 | 指定区間 | 4 | 136.0 | 136.0 | 100 | 136.0 | 100 | 136.0 | |
| | 指定区間外 | 15 | 649.3 | 388.4 | 59.8 | 406.7 | 62.6 | 638.4 | 98.3 |
| 県道 | 主要地方道 | 39 | 608.6 | 284.2 | 46.7 | 319.0 | 52.4 | 598.4 | 98.3 |
| | 一般県道 | 132 | 705.8 | 180.8 | 25.6 | 205.1 | 29.1 | 673.4 | 95.4 |
| 県管理道路小計 | 186 | 1,963.7 | 853.4 | 43.5 | 930.9 | 47.4 | 1,910.2 | 97.3 | |
| 市町村道 | 27,497 | 9,724.6 | 781.8 | 8.0 | 3,578.6 | 36.8 | 7,250.3 | 74.6 | |
| 合計 | - | 11,842.5 | 1,789.4 | 15.1 | 4,663.6 | 39.4 | 9,314.7 | 78.7 | |

※大規模自転車道を含む。また、舗装済には簡易舗装を含む。

駒線・大阪生駒線（元有料道路）、及び国道二四号（直轄国道）といった一部区間に限られ、地域の生活道路も狭濫な道路が多くなっています。また、山岳地域では、道路網が粗く地形的な関係もあり改良の必要な箇所も多く残

されており、一般国道から市町村道に至る改良率やその整備水準は未だ低く、一層の整備推進が必要となっています（表1）。

三 道路整備の方針

奈良県では、時代の動きを的確に捉え、国内外に注目されるような、存在感のある地域としての発展をめざし、時代を先取りした施策を進めるため、新しい奈良県づくりの指針となる「奈良県新総合計画」を平成七年三月に策定しました。

そこでは「遊」の考えに沿って「世界に光る奈良県づくり」を基本目標とし、歴史、文化、自然といった本県の優れた特性を最大限に生かしつつ、その基本目標の実現に向けて、県土の基盤整備、国際文化観光、地域整備など各分野の施策や各種プロジェクトを積極的に推進しているところです。

道路整備にあたっては、社会の進展や多様化する県民のニーズに対応し、県土の均衡ある発展を図るため、二一世紀に羽ばたく奈良県の基盤づくりを目指した新しい道路整備の長期構想として、「なら・半日交通圏道路網構想」を策定しています。これは、県下のいずれの市町村間においても概ね二時間程度で移動し、半日で県土を往来できる道路網の形成

を図るとともに、市街地部でのより安全でよりスムーズな道路交通の確保を目指したもので、実現化の推進にあたっています。

このほか、「奈良県新総合計画」に沿い、歴史街道構想関連推進事業や「奈良らしい」道づくりなど様々な事業を実施しています。今回は、最近土木部で取り組んでいる、他局や市町村とも連携した、ソフト的な取り組みについて、いくつか紹介させていただきます。

四 歩行空間整備事業

近年、自転車や歩行者の通行に配慮した道路づくりに対する要望が高まってきており、奈良県でも「奈良県住みよい福祉のまちづくり条例」（平成七年三月）が制定されて以来、道路でも歩道に対する関心は高いようで、県政モニターの意見の中でも歩道に関することが多く見受けられました。

しかし、奈良県では、地域の生活道路が主に古くから存在する狭濫な道路で構成されているところへ、大都市大阪等のベッドタウンとして人口が急増、市街地が急激に拡大したことに対応するため、幹線道路など、自動車交通を中心とした整備が行われてきました。このため、歩道設置の状況も、設置延長で九四七・四km（平成七年、全国四四位）、設置率

で八・〇六%（平成七年、全国平均一〇・九三%）と進んでいないのが現状です。

奈良県でも今後高齢化が急速に進むことも等も予想され、今後の歩道整備は、条例に基づき、障害者、高齢者をはじめとするすべての県民が安全かつ快適に生活できる歩行空間づくりを進めていくわけですが、そのモデルとなるように整備を進めている事業があります。

「奈良県新総合計画」に沿って、県の福祉部局と土木部が中心となって整備中の「県営福祉パーク」は、条例の理念を実現するため、住宅・道路・公園等まちづくりの全国初の総合的なモデル施設として、平成一〇年秋のオープンをめざしています。この「県営福祉パーク」の周辺には他の福祉施設もあることから、県営福祉パークに至る接続道路を、ゆとりと豊かさへのニーズに対応した、快適で潤いのある道づくりを行うため、歩行空間の整備を行い高齢者や障害者の方々も安全に通行できるようにするものです。また、パーク内の整備は公園事業で実施されますが、パーク内の道路等についても技術的な意見調整を図っていきます。

このような事業だけでなく、最近歩道上の事故の事例も数件でてきていることから、利用者の視点に立った点検を充実させることや、

利用者から情報を集めることをもっと考えていく必要を感じています。

五 歴史街道構想を活かした奈良県

UNESCOに資する道UNESCO

関西は日本の国宝の約六割、重要文化財の約五割、国指定の史跡名勝の約三割が集積する、歴史的に重要な地域です。この豊かな歴史文化資源を活用し、地域の連携、つまりは関西の歴史都市がネットワークを組むことで、訪れる内外の人々が、日本の歴史を楽しく短時間で体験できることを目指したのが、「歴史

街道構想」です。本県はその構想の中でも、伊勢から飛鳥、斑鳩を経て奈良に至る古代史ゾーンと奈良時代ゾーンを担う歴史街道の最も重要な拠点となっています。

歴史街道構想を活かしつつ、奈良県下に豊富に存在する歴史・文化・自然資源を有機的に結びつけ、それら資源と気軽に触れあうことができるよう整備をするということは、重要な意味があると考えています。

さて、奈良県の道路の歴史は古く、大和朝廷の誕生、飛鳥の諸京や平城京の造営などと関連してきた道など、歴史的価値の高い古道、

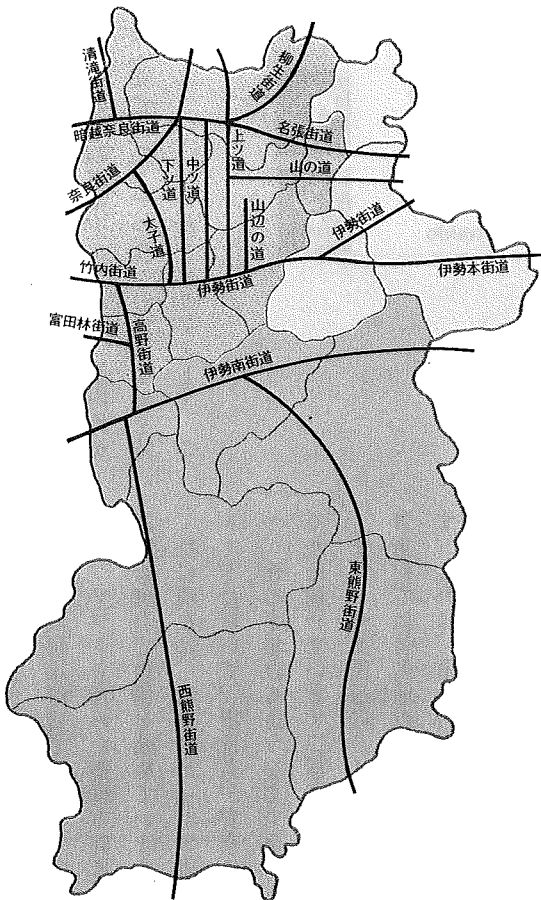


図1 奈良県の古道・街道



写真1 ウォーキングトレイル事業実施箇所（県道柳本停車場線）

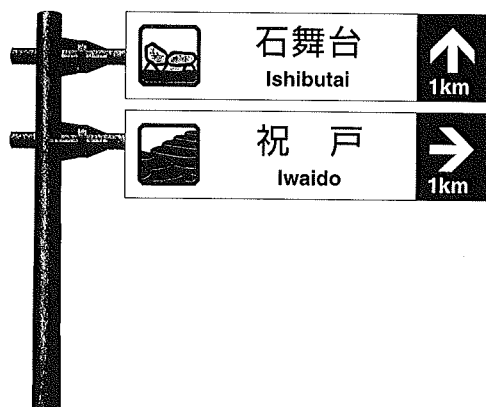


図2 明日香村での著名地点案内標識

旧街道が数多く存在しており(図1)、その中の一つ、山の辺の道は現在も古代の道として多くの観光客を集めています。そしてこれらを活かしながら、歩行者ルートとして利用しやすく、かつ歴史・文化・自然に親しめるエ

リアが多くあります。そこで今回、建設省が平成八年に創設したウォーキングトレイル事業の県下での最初のモデルとして、県内外から見た「奈良らしさ」や様々な地域資源を持ち、他エリアへ適用可能なエリアとして、こ

の山の辺の道を含む大和・山の辺エリアを選び、県と関係市町村で当エリアの整備計画を策定。ソフトも含めた整備方針に基づき、各道路管理者で整備を始めています。
特に現在は、鉄道駅から山の辺の道に至るルートにおいて、歩行者が安全に楽しく、かつ、迷わず歩けるような工夫をこらした道づくりを進めています(写真1)。

また、歴史街道のメインルート上にある明日香村では著名地点の標識整備も行っています。これは、車を村内の幹線道路から案内するものですが、デザインや設置場所については村内施設の整備を進めている国の機関や村とも調整を図り、各観光地の特徴を示したシンボルマークや景観にマッチした支柱を選定するなど、工夫をこらしています(図2)。

このほか、電線類地中化・電線共同溝事業も、貴重な歴史的・伝統的景観の保全と向上等の観点から、歴史街道上の奈良・西ノ京・明日香・法隆寺の四地区を重点的に行っています。

六 観光立県に資する「道の道」

本県の観光は、奈良盆地を中心とした史跡・古社寺などの文化財観光と、山岳地域の自然観光に大別されます。昨今のアウトドアブー



写真2 大和まほろばバイキング事業による案内標識

ムから自然観光の方は好調のようですが、県としての観光客はここ数年減少傾向にあります。今年四月に開通した第二阪奈有料道路や大阪からのアクセスルートの整備が進む中、観光振興やそのための道路面からの整備が以前から求められてきました。

その中で、県民に関心の高いものの一つ、自転車道を、観光面で役立たせるような取り組みもしています。

奈良県では、大規模自転車道として二路線が整備され、現在三路線目の整備を進めています。このうち既存の二路線については、こ

れまでも路面の美装化、防護柵の塗り替え等、リフレッシュに取り組んできましたが、平成八年度から、より一層の利用促進を図るため、道先案内標識と、周辺観光スポットを含めた案内標識を重点的設置する事業を始めています。(大和まほろばバイキング案内標識設置事業)

これは、奈良県内を探訪する人々が既存の道路を最大限に活用し、自転車道(バイシクル)・歩道(ウォーキング)で大和まほろばを回遊しながら、文化の香りを略奪(バイキング)し、自然環境を満喫できるよう、線としての自転車道でなく、周辺観光スポットを含めた案内をすることで面的整備を図ろうとしたもので、観光スポットの分岐点に案内標識を立て、自転車道利用者を面的に誘導するものです。

なお、設置にあたっては、実際現地を走り、市町村で設定している回遊コースや案内標識も確認して設置場所を決めたり、自然景観を考慮し、案内標識に間伐材を利用、県の基幹産業である林業において問題となっていない間伐材の利用促進の一助にもなっています(写真2)。

また、PRについては他部局とも協力し、レンタサイクル事業者にも協力を依頼してい

ますが、自転車での観光客が減少する中、より一層のPR活動及びレンタサイクルのネットワーク化による乗り捨て可能レンタサイクルの拡大にも取り組む予定です。

観光と道路の関係にあつては、観光交通による渋滞と駐車場不足の問題も大きな問題です。

とくに、県都であり歴史的・自然的景観が保全された国際観光都市でもある奈良市は、地域的制約等によりハードな整備が遅れていること、公共交通の利便性が必ずしも十分とはいえないことなどからこれらの問題が頻発、観光交通サービスや経済活動の円滑さや周辺住民の生活に支障をきたしています。

奈良市の観光の中心、奈良公園周辺の観光交通対策については、市や交通管理者などにより各種の対策が検討、または実施されていますが、県においても従来から実施していたパーク・アンドバスライドシステム(P&B R)の駐車場の増設のために、平成八年度に試行実験を行いました。

この取り組みは県の土木部と企画部局が連携して行ったものですが、増設となる駐車場が幹線道路から少し入った場所にあるため、案内誘導や情報提供方法、シャトルバスの運行時間などには事前にかなり検討を加え、効

果的な方法を探ったり各方面に協力を求めるなどしました。結果、予測以上の効果を確認するとともに利用者からも好評を得ることができ、これを受け、平成九年から継続して実施しているところです。

また、奈良市に限らず、他地域でも観光の振興やイベント実施にあたっての交通対策や駐車場の確保は大きな課題の一つであることにかわりなく、道路管理者として協力を求められることは少なくありません。金魚で有名な大和郡山市で平成八年にNHKの大河ドラマ「秀吉」に合わせて実施された「秀長百万石まつり」の際は、県道の未供用部分をP&B Rの郊外駐車場として利用したいという依頼がありました。これは四車線(分離帯あり)で建設を進めている路線で前後の関係により暫定二車線の対面通行で供用している区間があり、バリケードで閉鎖された未供用の二車線約一キロを駐車場として利用、市の中心部にある会場へシャトルバスを運行するというものでありました。本イベントの会場である市の中心部は古い城下町であり、付近には駐車場のスペースがとれないため、依頼を受けて検討の結果、占用として認めたのですが、このように道路管理者で事業はしなないが、できる範囲で協力するということが増えてくるよ

うに思われますが、他への影響を考えて慎重に考える必要も同時に感じています。

七 おわりに

今回は道路管理者による事業が中心となりましたが、これらの新しい事業も、利用者が多数いること、そして日常の維持管理が適切に行われることが大事になってくることは申すまでもありません。奈良県でも、PR活動を積極的に行うとともに、地域住民の協力による維持管理のあり方も考える時期にきていると思われま

す。今後奈良県において、「万葉ミュージアム」の建設や地域活性化のための様々なイベントなどが実施されていきますが、奈良県に訪れた皆様には、本県の歴史・文化的資源や豊かな自然環境を満喫していただくとともに、何事につけ道路なしには物事が進まない本県でも快適に過ごしていただけるよう、努力していきたいと考えております。



佐賀県における「地域活性化促進道路事業」

佐賀県土木部道路課

一 はじめに

佐賀県は、九州の西北部に位置し、東は福岡県、西は長崎県に接し、北は荒波の玄界灘、南は干潟の広がる有明海に面する、変化に富んだ自然があふれる県です。

面積は二、四三九km²(全国の〇・六五%、四二位)、人口は八八万四、〇〇〇人(全国の〇・七%、四一位)と、県の規模は、全国の一%弱、順位も県番と同じ四一位前後であり、財政規模等も同様の傾向にあります。

本県の都市構造は、可住地面積割合が五六%と高いことから、同程度の規模の都市が各地に分散する「分散型の都市構造」となっており、県都の佐賀市が人口一七万一、〇〇〇

人(県の二〇%弱)と求心力が弱い反面、県内のどこに住んでも都市的サービスや機能を楽しむことができるという利点があります。

このような状況を踏まえ、県では、平成五年に「佐賀県新総合計画」を策定し、「豊かさ体感・ときめき佐賀新時代づくり」を基本理念に、「住みたい県日本一」を目指して県勢の発展に努力しています。

二 道路整備の基本目標と地域振興プロジェクトの選定

本県では、公共交通機関が未発達なため、人も物の移動は車に頼っており、一世帯当たりの自動車保有台数は二・〇台と全国平均(二・五台)を大きく上回っています。

しかし、道路の整備率は国道で四二%と全国平均(五〇%)を下回っており、道路整備が遅れているのが現状です。

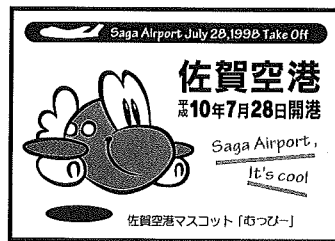
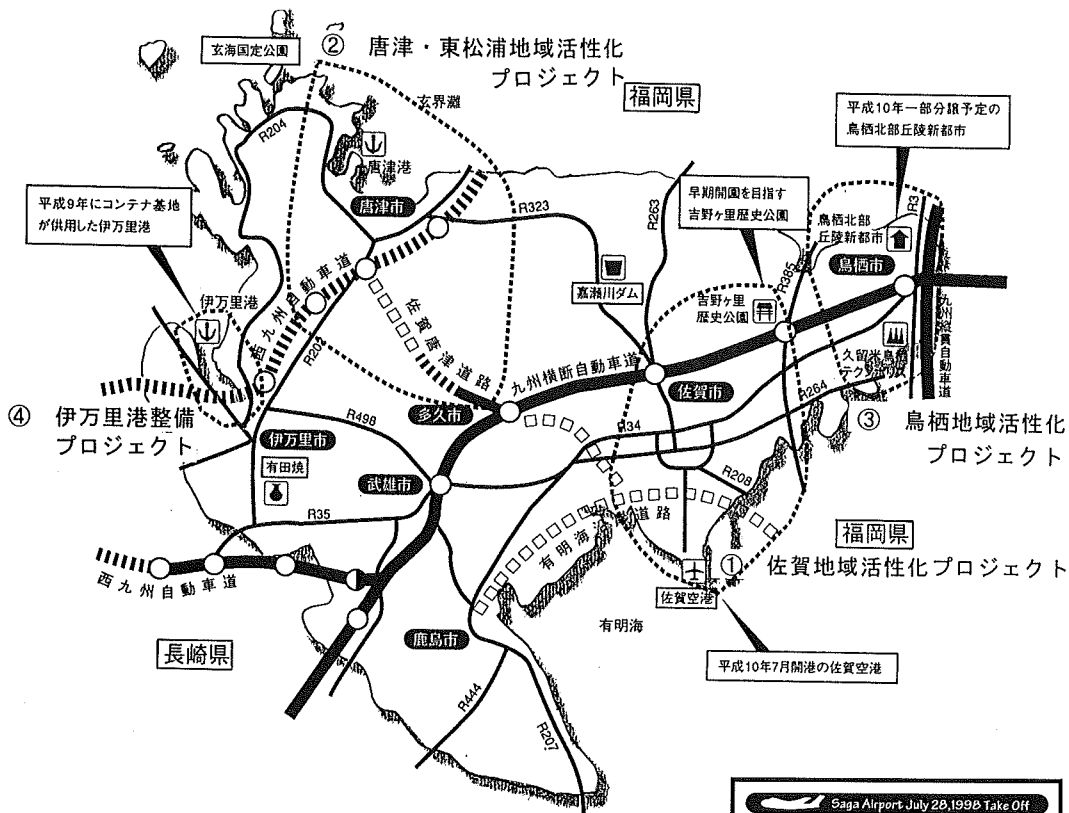
また、昨年一般の県民に対して行った、道路整備に関するアンケートでは、「身の回りの道をもっと安全に使いやすく」という主旨の意見が多く寄せられ、道路整備への期待の大きさを感じました。

このような現状を踏まえ、県では、次の三つを基本目標に道路整備に取り組んでいます。
○安全でうるおいのあるくらしを支える道づくり

日常生活に密着した生活基盤としての道路が、高齢者や交通弱者にとって安全で使いやすいものとなるように、歩道設置によ

る安全確保、交差点改良やバイパス整備に

よる渋滞解消、案内標識の整備等による使



いやすさの向上を図ります。

○「県内主要都市間五五分圏」の確立

県内七市間をどこへでも五五分以内で行けるような、九州横断自動車道を基軸とした幹線道路ネットワークの整備により、県内各地域の交流を促進し、県土の一体的発展を図ります。

○地域の活性化・振興を促す道づくり

県内各地で進められているプロジェクトの支援道路や、福岡・長崎両県との隣県ネットワークの整備。空港・港湾連絡道路や、県内の自然、歴史、文化を活かした広域観光ルートの整備を行うことにより、地域の活性化・振興を図ります。

こうしたなか、魅力と活力ある地域づくりを目的に、平成八年度に建設省の新規事業として、地域振興プロジェクトを支援する道路事業を促進する「地域活性化促進道路事業」が始まりました。本県では、重点プロジェクトを次の四箇所選定し、関連する道路事業の促進を図ることとしました。

- ① 佐賀地域活性化プロジェクト
- ② 唐津・東松浦地域活性化プロジェクト
- ③ 鳥栖地域活性化プロジェクト
- ④ 伊万里港整備プロジェクト

三 重点プロジェクトの概要と

これを支援する道路事業

1 佐賀地域活性化プロジェクト

①目的・内容

当地域は、県都及びその周辺地域であるにもかかわらず、求心力が弱い状況にあります。しかしながら、佐賀空港の開港を平成一〇年

七月に控え、中心市街地では都市の再生、周

辺地域では工場団地の整備などが進められており、これらの整備により、当地域の県の中核都市としての求心力を高め、活性化を図るものです。

②所在地・規模

佐賀市外八町 三二一、八六四ha

③重点施設事業

・佐賀空港整備事業(佐賀県)

・吉野ヶ里歴史公園整備事業(国、佐賀県)

・大和紡績跡地開発(佐賀県、佐賀市、民間)
 ・中央第一地区市街地再開発事業(組合)
 ・久保泉工業団地造成事業(佐賀市公社)
 ④支援する道路事業

(直轄国道)

・国道三四号(神埼佐賀拡幅)

・佐賀県東部からの佐賀空港連絡道路

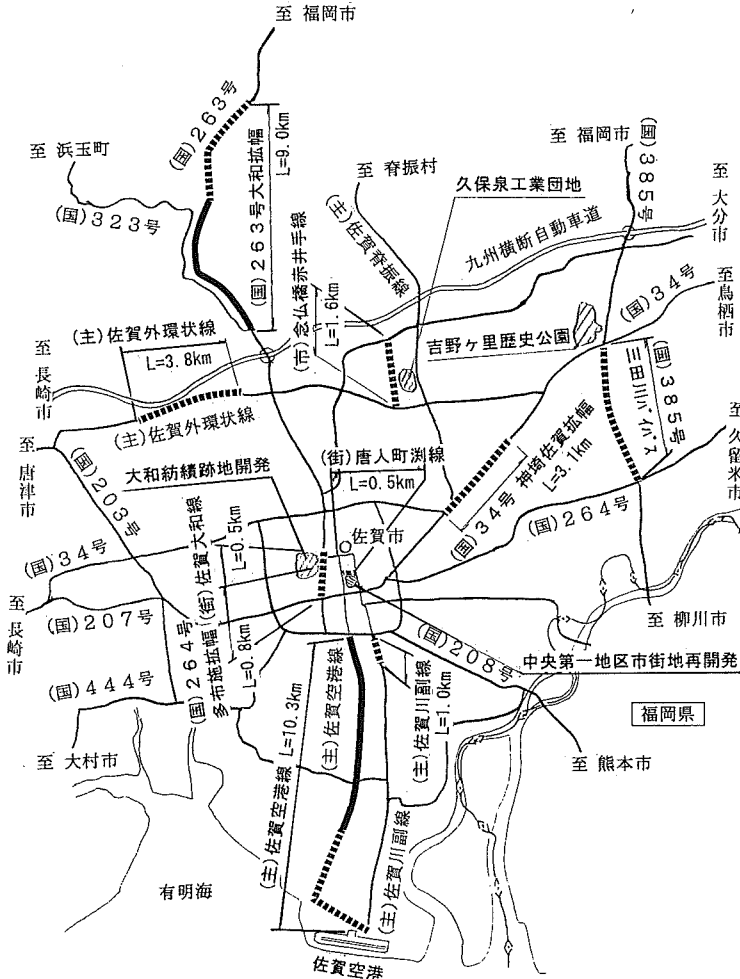
(補助国道)

・国道二六三号(大和拡幅)

・福岡都市圏と佐賀都市圏の連絡道路

・国道二六四号(多布施拡幅)

・高速道路インターと佐賀空港の連絡道路



佐賀地域活性化プロジェクト



平成10年7月開港の佐賀空港

・国道三八五号（三田川バイパス）

吉野ヶ里歴史公園支援道路

（地方道）

・主要地方道 佐賀空港線

佐賀空港へのメインアクセス道路

・主要地方道 佐賀川副線

佐賀市街地から佐賀空港への連絡道路

・主要地方道 佐賀外環状線

佐賀市街地の交通円滑化

・市道 念仏橋赤井手線

久保泉工業団地支援道路

（街路）

・佐賀大和線

高速道路インターと佐賀空港の連絡道路

・唐人町渕線

佐賀市街地の交通円滑化

⑤地域の紹介

佐賀市より一〇km程南の「むつごろう」でおなじみの有明海沿岸に、佐賀空港が建設中で、平成一〇年七月二八日に開港します。

また、弥生時代の国内最大の環濠集落跡である「吉野ヶ里遺跡」の保存と活用を図るため建設中の吉野ヶ里歴史公園も、早期開園を目指しています。

さらに、毎年佐賀の秋空を彩る「熱気球大会」も、今年は一九九七佐賀熱気球世界選

手権」として、十一月一五日から開催されます。

2 唐津・東松浦地域活性化プロジェクト

①目的・内容

当地域は、九州の中核都市圏である福岡都市圏に隣接し、筑肥線の電化や地下鉄との相互乗り入れも行っており、福岡都市圏の集積

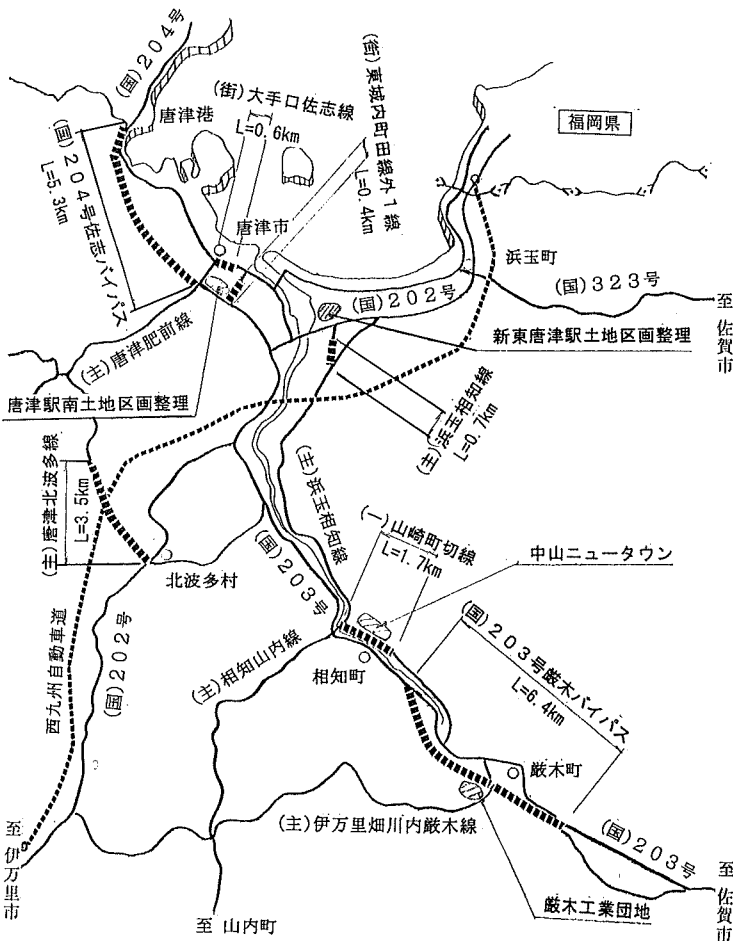
を活用した地域発展の方策が必要となります。中心都市唐津市の都市機能の高度化、周辺地域での工場団地や住宅地の開発により、当地域の活性化を図るものです。

②所在地・規模

唐津市外三町一村 三三、二四〇ha

③重点施設事業

・唐津駅南土地区画整理事業（唐津市）



唐津・東松浦地域活性化プロジェクト

- ・新東唐津駅土地区画整理事業（唐津市）
- ・厳木工業団地造成事業（佐賀県公社）
- ・中山ニュータウン整備事業（相知町）
- ④支援する道路事業
- （直轄国道）
- ・国道二〇三号（厳木バイパス）
- 佐賀都市圏と唐津都市圏の連絡道路
- （補助国道）
- ・国道二〇四号（佐志バイパス）
- 唐津市街地の交通円滑化
- （地方道）
- ・主要地方道 浜玉相知線
- 唐津市と周辺地域の連絡道路
- ・一般県道 山崎町切線
- 中山ニュータウン支援道路
- ・主要地方道 唐津北波多線
- 西九州自動車道インター連絡道路
- （街路）
- ・大手口佐志線
- 唐津市街地の交通円滑化
- ・東城内町田線外一線
- 唐津市街地の交通円滑化

⑤地域の紹介

玄界灘は風光明媚な海岸線が続き、特に幅五〇〇m、長さ五kmに及ぶ「虹の松原」は白砂青松の城下町唐津の代表的な景勝地です。

唐津市を中心都市として、東松浦郡の九町村が生活圏を形成しており、福岡都市圏、佐賀都市圏との交流の促進とともに、周辺町村と唐津市との連携の強化が地域づくりにより不可欠です。

3 鳥栖地域活性化プロジェクト

①目的・内容

当該地域は、九州における高速道路、鉄道等の陸上交通の結接点であるとともに、福岡都

市圏と隣接しており、発展の可能性が非常に高い地域です。そこで、この地域の都市機能の高度化と新しい産業基盤の整備、住宅地の開発を行うことにより、この地域の活性化を図るものです。

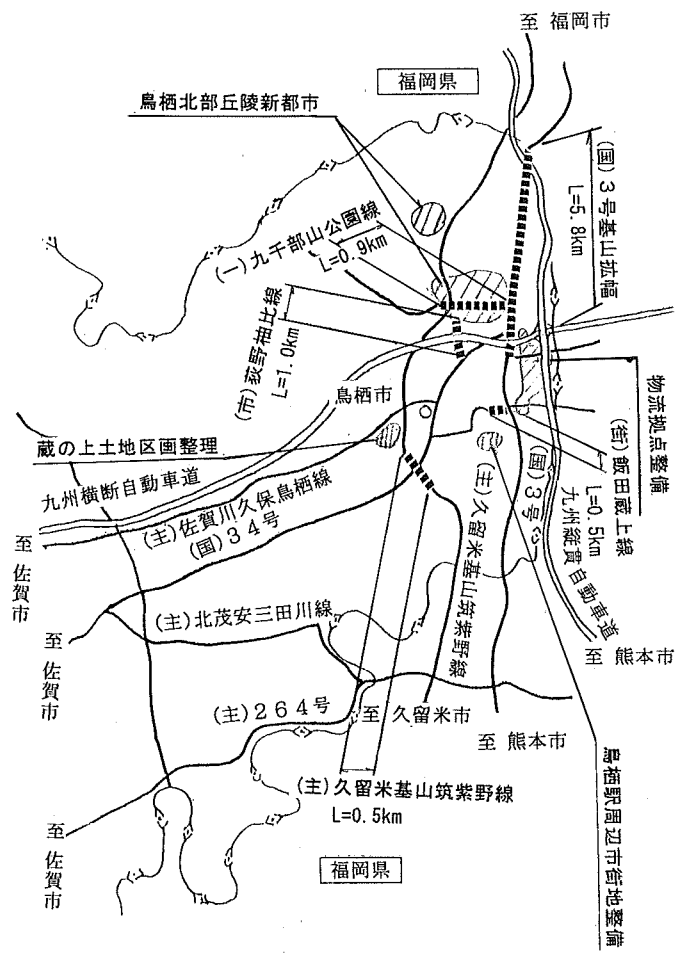
②所在地・規模

鳥栖市外三町 一二、九三九ha

③重点施設事業

・鳥栖北部丘陵新都市開発整備事業

（地域振興整備公団）

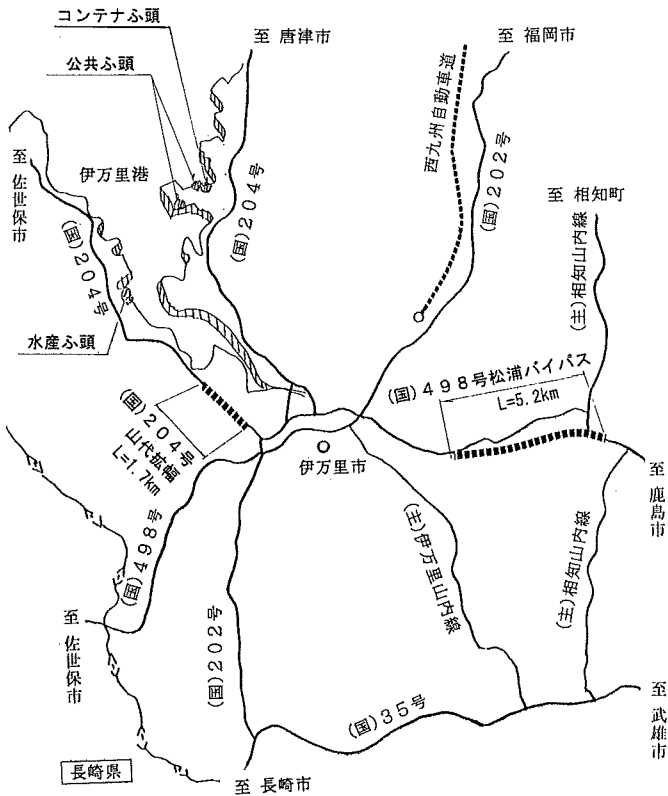


鳥栖地域活性化プロジェクト



鳥栖ジャンクション

- ・鳥栖駅周辺市街地整備事業（鳥栖市）
- ・蔵上土地区画整理事業（組合）
- ・物流拠点整備事業（鳥栖市）
- ④支援する道路事業
 - （直轄国道）
 - ・国道三号（基山拡幅）
 - 物流拠点整備支援道路
 - （地方道）
 - ・主要地方道 久留米基山筑紫野線
 - 鳥栖市街地の交通円滑化
 - ・一般県道 九千部山公園線
 - 鳥栖北部丘陵新都市支援道路
 - ・市道 荻野柚比線



伊万里港整備プロジェクト

鳥栖北部丘陵新都市支援道路
（街路）

- ・飯田蔵上線
- 鳥栖市街地の交通円滑化

⑤地域の紹介

鳥栖市は、九州横断自動車道と九州縦貫自動車道、JR長崎本線と鹿児島本線が交差し、九州の陸上交通のクロスポイントとなっています。久留米・鳥栖テクノポリスの指定を受

けるなど、隣県の久留米都市圏、福岡都市圏と連携した地域開発が行われており、県内で最も人口増加が見られる地域です。

4 伊万里港整備プロジェクト

①目的・内容

伊万里港はこれまで港湾機能の整備や臨海部工業用地の造成を進め、現在、造船、金属などの企業が立地しています。

今後も、公共ふ頭の充実と外貿コンテナ基地としての整備を進め、荷役の増加と、本港の活性化を図るものです。

②所在地・規模

伊万里市 五〇三ha

③重点施設事業

- ・公共ふ頭整備（佐賀県）
 - ・コンテナふ頭整備（佐賀県）
 - ・水産ふ頭整備（佐賀県）
- ④支援する道路事業

（補助国道）

・国道二〇四号（山代拡幅）

伊万里港水産ふ頭支援道路

・国道四九八号（松浦バイパス）

伊万里港と高速道路インター連絡道路

⑤地域の紹介

伊万里港は、かつて「古伊万里」と称される陶磁器の積出港として栄えていましたが、昭和四〇年代より工業港として港湾機能や臨海部工業地域の拡充を進めて来ました。

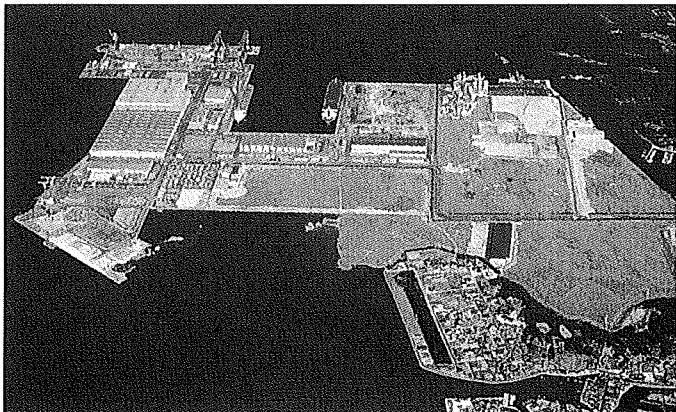
本年二月に七ツ島地区にコンテナターミナルが完成し、四月に韓国釜山港との国際定期航路が開設され、外貿コンテナ基地として本港の盛況が期待されます。

四 おわりに

本県のような地方の県において、地域の活性化を促進するには、若者の定住できる地域づくりが必要です。本県の人口はここ数年横ばいですが、地域別に見ると、福岡都市圏の影響が及ぶ東部地域が増加し、西部地区は減少の傾向にあります。高齢者の占める割合は一七・八％と全国平均（一四・五％）を上回っており、高齢化が進んでいます。

二一世紀を目前に控え、高齢者が安心して暮らせるとともに、若者が定住できるように

雇用の場が確保された活気あふれる地域づくりが緊急の課題です。「住みたい県日本一」に向けての基盤となる道路整備を、財政難ではありませんが、県民の声に耳を傾けながら、計画的、効率的に推進して行きたいと考えています。



コンテナ基地を目指す伊万里



時・時・時・時・時……

| 月・日 | 世界 の 動き | 月・日 | 国内 の 動き | 月・日 | 道 路 行 政 の 動き |
|------|--|------|--|------|--|
| 9・30 | ○フランスのボワネ環境相がパリ市内で一日午前五時半から終日、偶数ナンバーの車の通行を禁止すると発表。 自動車排ガスによる汚染が深刻化しているための措置。 | 9・22 | ○佐藤孝行総務長官が橋本龍太郎首相に辞表を提出、受理された。後任は小里貞利・元地震対策担当相。 ○日米政府はニューヨークで日米安全保障協議委員会を開き、新しい「日米防衛協定のための指針」(ガイドライン)について合意した。これにより日本側の軍事的役割が拡大されることになった。 ○東京地裁は元建設相・中村喜四郎被告(四八)に対し懲役一年六カ月、追徴金一、〇〇〇万円(求刑・懲役三年、追徴金一、〇〇〇万円)の実刑判決。大手総合建設会社鹿島の首脳から受け取った現金一、〇〇〇万円が建設業界の談合問題に絡むワイロと認定された。 | 9・21 | ○秋の全国交通安全運動 ○磐越自動車道 西会津IC→津川IC(二二・四km)が開通。これにより磐越自動車道 いわきIC→新潟中央IC間が全線開通し、太平洋側と日本海側がつながった。また東北地方と近畿地方を結ぶ新たなルートが確立された。 |
| 10・8 | ○朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の朝鮮中央放送と平壤放送が、朝鮮労働党中央委員会と党中央軍事委員会の特別報道として、金正日書記(五五)を党総書記に推挙したと伝えた。これにより金日成総書記兼国家主席の死去後三年三カ月、党の最高ポストが空席でなくなった。 ○ノルウェーのノーベル賞委員会は今年のノーベル平和賞を対人地雷全面禁止条約の実現に貢献した非政府組織(NGO)の「地雷禁止国際キャンペーン」(ICBL)と、その世話人である米国人のジョディ・ウィリアムズさん(四七)に贈ると発表した。 | 10・1 | ○東京地検が山一証券の前副社長・顧問の白井隆二容疑者(六一)を商法違反(総会屋への利益供与)と証券取引法違反(損失補てん・利益追加)の疑いで逮捕。 ○村岡兼造官房長官が二月の気候変動枠組み条約第三回締約国会議(温暖化防止京都会議)に関連して政府の温室効果ガス排出量の削減目標を発表した。内容は一九九〇年実績より五%削減を基準とするなど。 ○尾身幸次経済企画庁長官が月例経済報告関係会議に一月の報告を提出。民間需要の動向について「堅調な」との表現を削除するなど二カ月連続で政府の景気判断を後退させた。 ○政府の地方分権推進委員会(諸井虔委員長)が第四次勧告を橋本龍太郎首相に提出。政府は来年六月までに地方分権推進計画を策定する。 | 10・1 | ○上信越自動車道 信州中野IC→中郷IC(三八・〇km)が開通した。 |
| 10 | | 9 | | 16 | |

編集雑記

戦後、中学は三年制になった。今頃になって高校の三年と併せ、昔の五年制に戻せと言った議論がある。私の場合は旧制だったから、万事のんびりとしていた。たゞ、夏休みの宿題に毛筆で日記を書かせられたのには閉口した。暑中の毎日を、節度をもって過ごさせようとする教育的配慮だったかも知れない。とにかくこれが苦痛極まりなく、日記のことを考えると楽しくるべき日々がゆううつだった。が、今でも毛筆を持つことにそう抵抗を感じないのは、当時のお蔭かも知れない。儒教の倫理をそのまま、再現した教育勅語は、学徒一人一人が節度をもって事に当たることを教育の本旨にしている。

その節度の節の字だが、節制、貞節、忠節、節操などの熟語に多用されている。中には季節のように、節を付けなくても判りそうなものにも、節の字がついている。それでいながら、なぜ節がつくのかときかれると返事に困る。竹冠がついているから竹の節の規律良さになぞらえたのだろう、なんて訳のわからない説明をしたりする。漢和辞典で節を引

くと、「物事の一段落・物の程合」とある。節の字のどの場合にも当て嵌まる解釈だが、これをそのまま、忠節とか貞節の解釈につかうと、忠や貞の一段落又は程合になって何かきこえない。これら熟語に節の字をつけるのには、ほかに理由がありそう。易の水澤節をヒントにして私見を述べてみたい。

易は八卦と言われるように、自然現象を(8×8)した六四卦で構成されている。その一つに水と澤を組み合わせて節と名付ける卦(節)がある。この場合の水は川の水のこと、澤は水が溜る場所のことである。澤に水が溜るのは、そこだけ地形が凹んでいるからである。その凹みは場所によって異なって違うから、水の溜る具合は澤によって異なる。このような状況を観念として把えること、「それ〴〵の澤には、水を受け入れる容量に違いがある」と考えてもよからう。この観念を人事即ち人の事に当て嵌めると、人は個性とか能力の違いから物事を受け入れたり理解するのに程度の違いがあるということになる。これを認めてやるのが節だという。話が理屈ばくになって来たので、先きほどの忠節とか貞節にこの考えを当て嵌めてみたい。

天皇に忠を尽すことは、明治から昭和の敗戦まで日本人の精神的支柱となっていた。明治初期に作られた軍人勅諭に「軍人は忠節を尽すを本分とすべし」というのがある。忠義と言わず忠節と言ったのは、軍人は持ち場持ち場で個性や能力に応じた忠を尽くせと言っているの、選択の余地のない忠義とは一味違った味わいのある言葉だったのである。が、昭和に入って忠節が個性を認めない忠義になつて一億玉碎にまで行つてしまった。貞節の貞とは「正しいこと」の意だが節をつけることによって、その人の個性と能力によって自分が選んだ正しいこと。これが貞節の意味である。節度とはその人の個性と能力によって選択した自身の身の処し方のことである。季節とは自然の変化を自分の個性と能力でどう感じとるか、ということである。

易占術で使う水澤節の格言に、作(自ら)自隕(自ら)之(自身)意(意) (あなを)つくりて、みずからおちるの(い)力(力)に合(あ)った行動の規律を持つのはよいが、自身の本質を忘れついで高望(たかねぞら)し、その実現に自分自身が苦勞することがあるので要注意といっている。

—素履—

12月号の特集テーマは「冬期における道路管理」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：建設省道路局
発行人：宇田 洋一 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770円 (本体価格733円) FAX 03(3234)4471
<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