

7

道路行政セミナー

1998 JULY

建設省五〇年に想うこと……………杉岡 浩 1

特集／新道路整備五箇年計画

新道路整備五箇年計画の概要……………道路局企画課 7

新積雪寒冷特別地域道路交通確保……………道路局道路防災対策室 42

五箇年計画について……………道路局 48

新奥地等産業開発道路整備計画の策定及び奥地等……………道路局 48

産業開発道路整備臨時措置法第二条第三項の……………道路局 48

地域を指定する政令の一部改正について……………道路局 48

高速自動車道国道法等の一部を改正する……………油谷 充寿 53

法律について(上)……………油谷 充寿 53

「道路をまもる月間」について……………道路局道路交通管理課 65

「道の日」(八月一〇日)について……………道路局道路総務課 69

有料道路制度の基礎知識(第一回)……………有料道路制度研究会 72

有料道路制度の概要……………有料道路制度研究会 72

道路管理事務担当者便り……………後川 徳哉 77

防災カルテを活用したパトロール体制の確立(大阪府)……………後川 徳哉 77

地域活性化促進道路事業……………京都府土木建築部道路建設課 85

京都府における「地域活性化促進道路事業」……………京都府土木建築部道路建設課 85

時・時・時……………92

表紙の説明：

円と直線は道路網を表わし、その中央に整備された道路を画いた。道路網の色を毎月変えて季節感を出すようにした。

建設省五〇年に想うこと

杉岡 浩



はじめに

昭和二三年七月に建設省が誕生し、今月が丁度五〇年目に当たるといふ。先ずはお祝いを申し上げたい。五〇年という歳月が長いか短いかは別に、昭和二三年の焼野原の中から忽然として建設省が生まれた訳ではない。内務省の中の土木局という胎動の期間が長く続いたあげくの産声で、先達の努力が結実したものである。戦前の日本は富国強兵策をとったから、国の予算の相当部分は軍事費に使われた。従って大規模な土木事業は国土保全の治山治水に限られ、道路事業は後世語り継がれるような成果をあげていない。僅かに関東大震災の復興事業として昭和初期、隅田川に一〇いくつかの近代鋼橋が架設されるに止まった。これらの橋々は今、清らかさを取り戻した隅田川に欠かせない風物として古典的な橋姿を川面に映している。主要都市が焼け野原となつて、国破れて山河ありの言葉が虚ろに聞こえてくる。そんななか日本の復興は新しい国造りからという理想のもとに、土木行政は建設省というフイジカルな省として戦災復興院と併せ昭和二三年七月に誕生したのである。

私が建設省に入ったのは昭和三〇年だから、建設省発足後七年目ということになる。従つて右に書いて

たような事情は、あとから得た知識である。ただ外務省、文部省、大蔵省といった厳めしい官庁名の中にあって、建設省という現代風な名に新しい時代への

の希望を感じたことを覚えている。私が入った頃の建設省は今ある合同庁舎二号館の南にあって、今は取り壊されてしまった人事院ビルの三階と四階にあった。人事院は戦後直ぐに出来た官庁で、昭和二二年一二月に廃止となった内務省の、そのビルの一階に昭和二三年一月に移って来てビルの名前まで変えてしまった戦後の強力官庁であった。一階にあった内務省国土局は二四時間以内に明け渡せという米軍の命令によって、上の階へ徹夜の引越し作業が行われたという。国家統治の中心にあった内務省の権威を象徴するかのような重厚な赤茶レンガのこのビルには、一階に人事院、その上の階には建設院、自治庁、公安委員会などと名を変えた旧内務省の各局また経済安定本部などが当時の家屋事情と同じように雑然として入っていたのである。

建設省五〇年の歴史については、今回刊行される年史で多くの方々が語られることだろう。私は建設省以前の土木行政、道路行政にふれてみたい。冒頭に書いたとおり建設省は忽然として焼け跡の中から生まれたのではなく、長い歴史がその背景にあるからである。と言っても内容が内容だから聞きかじりの話が多いが、的は外れていないつもりである。軽く読んでいただければ有難い。

土木行政

明治この方から土木行政を担当していた内務省土木局は、昭和一六年に国土局と名を変え国土行政を指向する。このあたりの指向精神は、各省の枠をこえた横断的国土保全の機能を持つ国土庁へと引き継がれているようだ。が、当時のことだから局の名前が変わったからと言っても、土木行政を内容にすえていることに変わりはない。丁度この頃、局内でドイツのアウトバーンに範をとった高速自動車国道の研究が進められていたことは特筆に値しよう。さて、土木行政のそのものの中身はどんなものであったか、大正一五年刊の『土木行政』（田中好著、六九五頁）の目次を見ると内容が判る。これによれば道路、軌道、河川、港湾、運河、水道、下水道、公の水流水面、砂防、土地収用の一〇項目である。こう見ると港湾、上水道以外は今もって建設省の所管である。では、なぜ港湾行政が内務省の土木行政を離れて運輸通信省（通信省及び鉄道省廃止）に移管されたのか。こんな話を聞いたことがある。その前に港湾行政は昭和一八年に内務省所管の土木行政から離れたという時代背景から話を進めたい。丁度この頃、日本は中国を相手に日支事変の四力年間に大陸で戦い、更に南方に展開して米英蘭の植民地に進出するという太平洋戦争の年でもあった。明治以来我が国の輸送体系は、鉄道と船舶を基本とした。軍事的

には国内の軍隊駐屯地から鉄道で主要港湾に着き、それから輸送船で海外に派兵した。このためにも国防上の見地から鉄道と船舶の整備が進められたのである。その鉄道と船舶の接点が港湾だった。港湾行政は輸送体系の一元化という大義名分が陸海軍当局を動かして、運輸通信省に移管されたと言っているのである。四つの島から成る日本には鉄道輸送の一補完として連絡船という船舶運航の経験が鉄道には既にあったからである。なお軍部の土木行政に対する干渉として関門海峡を道路でつなぐ案について、国土局は当初架橋案を持っていたが橋が破壊されたら海峡が閉鎖されてしまう。という海軍の国防上の主張によって海底トンネル案になったというのである。それはともかく、本土と九州を結ぶ鉄道・道路両海底トンネルのうち鉄道トンネルは戦争中開通したが、道路トンネルは工事を戦後に持ち越すことになる。建設省になってこの関門トンネルの膨大な工事費捻出のため有料道路とすることが決定され、工事は急ピッチで進み昭和三三年三月というから私が入省して三年目に、当時として世界最長の道路海底トンネルが開通したのである。

さて、一般的に文章は起承転結で収める。長い文章となると節に区切って整理する。しかし、筆者の核心をなす部分の節の内容は他の節よりもどうしても長くなってしまふ。とすると目次にある節の立て方を見ると筆者が言い表したい重点というのが逆に

見えてくるものなのである。これは行政の中身を説明する法令の解説書についても言えることで、田中好著『土木行政』の目次の頁数を見ると当時の土木行政についてどの部分の行政が問題になっているのかのおおよそが判る。そこで『土木行政』の目次の立てかたをみると道路（二四一頁）、軌道（二〇七頁）、河川（二〇五頁）、港湾（二五頁）、運河（一三頁）、水道（二二頁）、下水道（二三頁）、公の流水水面（五一頁）、砂防（二三頁）、土地収用（一七八頁）、土木事業に対する国家の助勢政策（九頁）及びその他（九頁）となっていて、一番頁数をさいているのが土地収用である。二番目は道路の一四一頁で道路はすべて国の営造物とする大正八年の道路法からすれば、大規模な道路工事は少なかったとしても個々の工事の集積を全国的に見れば土木行政として道路が大きな比重を占めていたことがわかる。その次は軌道の一〇七頁、次いで河川の一〇五頁となっている。軌道は先掲の港湾行政と違い、軌道を土木行政の中に取り込んだ行政である。軌道は道路に敷設される鉄道のことで、自動車時代以前の乗物として各都市が市民の為に電車軌道を経営していたのである。次は河川であるが土木行政のトップに位置する土地収用は利根川治水の渡良瀬遊水池造成のための土地収用など河川行政のためのものが多かったから、河川行政の一〇五頁にこの土地収用（二七八頁）の相当頁を加えれば、当時の土木行政は河川行政が

トップだったという理屈も理解できよう。五番目は公の水流水面の五一頁である。これは公有水面の埋め立てで、水面下の無主物状態にある土地を埋め立てることによって新しい土地を造成する事業である。六番目港湾の二五頁、砂防の二三頁、水道の二一頁、下水道の一三頁となっている。

道路行政

戦前、戦後という区分は古めかしいといわれるかも知れない。しかし我が国のかたちが全く違うものになった昭和二〇年八月を境にして、こう分けるのは理屈抜きで簡潔である。道路法は大正八年制定の戦前の道路法と、昭和二七年の戦後の道路法がある。幸いなことに両方とも立法に参画された方が本にしておられる。戦前の道路法解説は既に述べた『土木行政』で著者田中好氏が、戦後の道路法（昭和二七年）は浅村廉氏が『新道路法解説』（昭和二八年刊）で述べておられる。新・旧道路法が一番大きな違いについて浅村氏はその著の序文で次のように述べられておられる。「新法は、道路はすべて国の営造物と考えた旧法の思想に代えるに、……：国道は国の営造物であるが、都道府県道及び市町村道は、各々都道府県又は市町村の営造物であるという新しい思想を以てして、諸種の制度をこの考え方に合わせたものである」と改正の本旨にふれておられる。旧道路法は内務省という警察と官選知事を掌握した強権官

庁のもとに、道路警察権、道路通行車両に対する規制権などを道路法一本の中に総合的に盛り込んだ中央集権的な道路法だった。これが為にも道路はすべて国の営造物でなくてはならなかったのである。浅村氏が言われるように戦後の道路法は、国道は国、都道府県道は都道府県、市町村道は市町村それぞれ自治体の財産とする地方分権的な思想になっている。それにしても戦後の諸立法に大きな影響を与えたのは、昭和二四年に我が国の税制を見直すために来日したシャウプ税制使節団である。この勧告の中で国と地方の財政区分の明確化があった。このためにも明治以来の中央集権的な各種法律の改正作業が進められたものであろう。道路法もこの一連の作業の中に含まれていたというのである。ともかく、新しい国づくりを目指す建設省にとって有料道路制のための諸立法、道路特定財源のための立法、と共に道路整備促進の基本となる新しい道路法の制定が急がれたのである。

戦後の道路立法は施設法としての道路法（建設省）、道路警察の道路交通法（国家公安委員会）、そして運送車両については道路運送法及び同車両法（運輸省）というように三者鼎立によって運営され、関係各省庁は担当法律のもとで円滑な連携が保たれているのである。戦前と戦後の道路法について簡単に述べてしまったが、これについての好著がある。平成二年に全国加除法令出版社から刊行された『昭和

の道路史』(二二六頁)で、昭和の道路の研究会のメンバー加瀬正蔵、山根猛、台健、杉山好信の四氏が、自らの体験をもとに研鑽の結果を書いておられる。ご覧になることをおすすすめしたい。

おわりに

司馬史観といわれ多くのファンを持つ司馬文学。

司馬遼太郎氏の『日本と日本人とは』の問題提起に、人々は戸惑いながらも深い共感を寄せた。氏が亡くなられて二年たった今、身近の逸話について周辺の人々から洩れて来るようになった。その一つに氏が大作に取り組みときの資料読みについてである。氏は作品に取りかかる前に、膨大な資料を集めるらしい。神田の古書店街の棚から或る人物と背景となった時代の著述書が消えたときなど、氏が大作を書きはじめたと書店主の間で評判になったという。氏は小説の主人公となる人の言動を、諸資料から抽出し登場人物に司馬史観の息吹を与えたのである。

その資料の目の通し方だが、沢山の本を初めの一頁から終わりまで熟読することはなか／＼出来るものではない。では司馬氏はどうしたかというところ、先ず本を開いて目次とその頁立てをじつと見つめるそうである。そうしていると、目次の並べ方とそれに費やした頁数によってその本のストーリーの流れが見えてくるらしい。普通の人がこんなことをすると、ただ眠くなるだけだ。が司馬氏はこうすることによ

ってその本の内容の濃いとところと薄いとところを見分け、その本が言いたかったテーマを把握しようである。そしていざ本文を読むときは頁をどんどんと飛ばす。いわゆる頁の斜め読みをし、要点をマークして僅かの時間で読了してしまったらしい。一般の読者は目次というのは著者が文章の流れに区切りを付けるためにあると思っているから、目次読みにそんなエネルギーをかけることはしないし小説の目次は大抵見過してしまうものである。

こんなことを書いたのは、田中好氏の『土木行政』という六九五頁の本を田中氏が執筆されているとき、同じ土木行政の中でもご自分の関心のある項目、また当面する時代の傾向には自然と記述が濃くなり、頁数もその部分が特にふくらんで来るのは止むを得ないことだろうということを言いたかった迄である。そんな視点から旧・新道路法について、立法の実務にあたられた旧法の田中氏、新法の浅村氏、それぞれの著者の目次の立て方と比較してみたが、同じ目的の成文法を比較するには各条文毎に比較しなければ正しい対比にならないと思うが、司馬氏流の目次読みでもおよその感覚がつかめるのではないかと思ひ、ともかく付録として掲載してみた。

文章が長くなってしまうが温故知新という言葉の重みを思い浮かべながら、建設省五〇周年という記念すべき日に本誌に祝意と回想を書かしていただいたことを感謝している。(道路広報センター 会長)

田中好著「土木行政」(大正一五年刊 菊判)

目次

第一章 道路	22頁
第一節 總論	5頁
第一目 道路の意義	4頁
第二目 道路法制の沿革	9頁
第三目 道路法適用範囲の拡張	4頁
第四目 道路を構成する物件と私法との關係	10頁
第二節 道路の種類及等級	7頁
第一目 道路の種類	1頁
第二目 路線認定の手續	1頁
第三目 路線認定の効果	1頁
第四目 道路の等級	55頁
第三節 道路の管理	5頁
第一目 道路の管理機關	1頁
第二目 道路職員	1頁
第三目 道路又は沿道の区域の決定	2頁
第四目 道路の新設改築	5頁
第五目 道路の構造	8頁
第六目 工事の執行	3頁
第七目 道路の維持修繕	3頁
第八目 道路工事執行に関する命令	1頁
第九目 他の工事の執行	3頁
第十目 橋銭渡船の徴収	8頁
第十一目 道路工事の許可承認	13頁
第十二目 道路の占用	2頁
第十三目 道路台帳	22頁
第四節 道路に関する費用	1頁
第一目 總説	1頁
第二目 国庫の負担する場合	1頁

第三目 公共団体の負担する場合	4頁
第四目 費用負担の例外	1頁
第五目 道路費用負担命令	9頁
第六目 他の工事に関する費用の負担	1頁
第七目 義務履行に要する費用の負担	1頁
第八目 道路負担金及道路より生ずる収入の帰属	4頁
第五節 道路の使用	10頁
第一目 總説	3頁
第二目 道路の使用	1頁
第三目 道路の保全	2頁
第四目 交通の保全	3頁
第五目 道路又は沿道土地に於ける作為不作為の制限	1頁
第六節 道路の為にする公用負担及公用制限	4頁
第七節 道路の供用廃止	4頁
第一目 道路の供用廃止	1頁
第二目 廃道敷地其他物件の処分	3頁
第八節 道路行政の監督	8頁
第一目 管理者の監督權	6頁
第二目 上級庁の監督	2頁
第九節 訴願及訴訟	4頁
第一目 訴願	1頁
第二目 行政訴訟	3頁
第十節 北海道に於ける道路	2頁
計	141頁

淺村廉著「新道路法解説」(昭和二八年刊 A5判)

目次

第一章 道路	39頁
第一節 道路の意義	4頁
第二節 道路の種類	24頁
第三節 道路の路線	7頁
第四節 道路の構造	4頁
第二章 道路の管理	134頁
第一節 管理の意義	13頁
第二節 道路管理者	3頁
第三節 道路管理者の権限	118頁
第一目 権限の内容	101頁
第二目 権限の行使	2頁
第三目 権限の代行	15頁
第三章 監督及び助成	11頁
第一節 監督	7頁
第二節 助成	4頁
第四章 雑類	10頁
第五章 異議の申立、訴願又は訴訟	6頁
第六章 罰則	4頁
第七章 道路審議会	2頁
計	206頁

新道路整備五箇年計画の概要

道路局企画課

一 はじめに

去る五月二十九日の閣議において、平成一〇年度を初年度とする新道路整備五箇年計画が決定されたので、その概要について紹介します。

一 新道路整備五箇年計画の大綱

1 新道路整備五箇年計画の基本的方向

二一世紀を目前に控え、人中心の安全で活力に満ちた社会・経済・生活を実現するため、日常生活の基盤としての市町村道から国土構造の骨格を形成する高規格幹線道路に至る道路網を、計画的に整備するとともに、適正な道路空間の確保を図る。また、本計画の実施に当たっては、道路政策をより効果的・効率的に執行するため、道路政策

の進め方の改革を図る。

この計画では、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)を踏まえつつ、さらに、各方面から寄せられた道路

政策に対する強い要請を反映したものとされている。

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

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、

六四地域（二二回）のべ約三、〇〇〇人が参加

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、地域レベルの諸活動の効率的な展開や計

画的な地域づくり、まちづくりを支援するため、各都道府県や市町村においても道路の整備に関するプログラムを策定し、道路政策目標を明示して、計画的な道路の整備を推進する。

(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、施策の展開を図ることとし、「1)新たな経済構造実現に向けた支援」、「2)活力ある地域づくり・都市づくりの支援」、「3)よりよい生活環境の確保」、「4)安心して住める国土の実現」を四つの施策の柱として、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、道路政策をより効果的・効率的に執行するため、重点化・効率化、事業等の評価・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図るなど、効率的で透明な政策の進め方の変革に取り組むよう提言している。

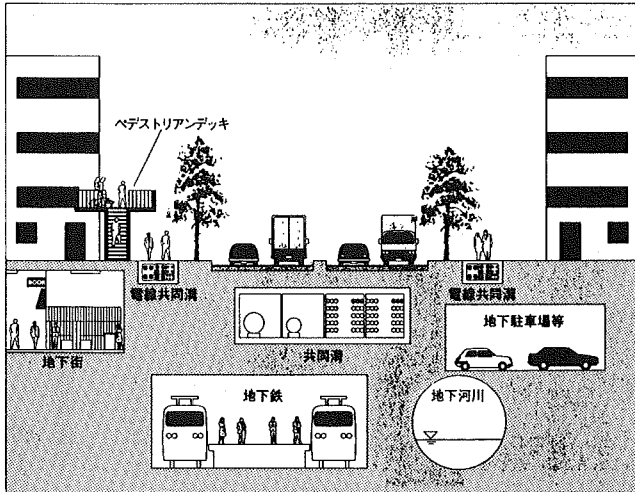
参考 多様な道路の機能

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能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

重点施策と五箇年間の政策目標 1) 新たな経済構造実現に向けた支援

① 交流ネットワークの充実により地域プロックの自立的な発展や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、四九七km

(四五五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。

〔空港への連絡率〕
四〇% (一九/四八空港) ↓

五八% (二九/五〇空港)

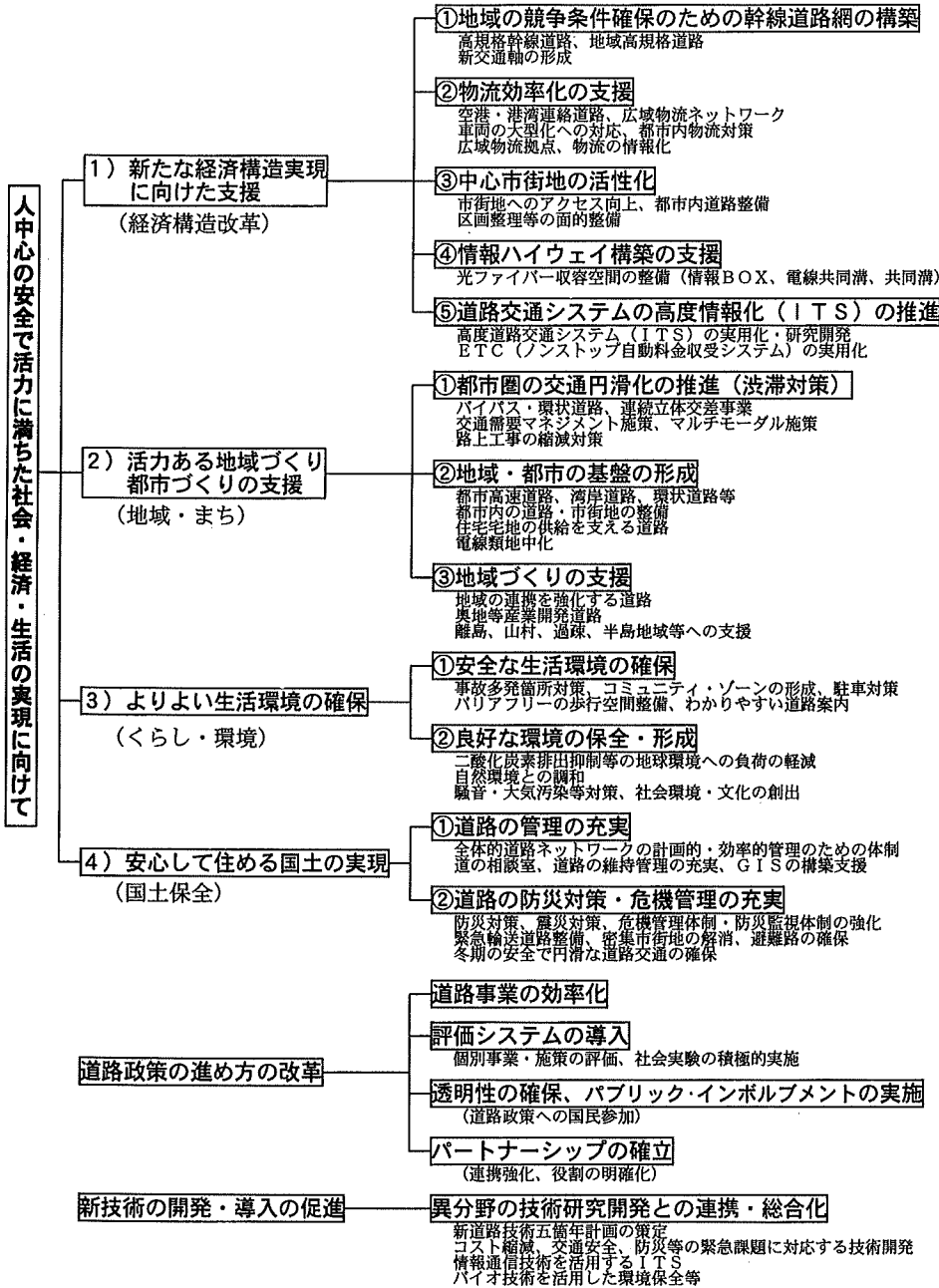
〔港湾への連絡率〕
二五% (三〇/一二二港) ↓

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%

道路施策の方向性



④ 情報ハイウェイ構築の支援のため、光ファイバーの取容空間 (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)」
六、九七〇km (約一割) ↓ 二三、五七〇km
(約五割) (一六、六〇〇km 整備)

⑤ 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。

〔ETC対応料金所整備率（箇所数）〕

〇％（〇箇所）↓主要箇所にて概成

（約七三〇箇所）

2) 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、二〇〇箇所

（一、〇〇〇箇所解消）

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％

② 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。

〔電線類地中化延長〕

三、〇一〇km↓六、〇一〇km

（三、〇〇〇km整備）

③ 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％

3) 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发箇所対策に重点的に取り組む。

〔事故多发箇所対策数〕 三、二〇〇箇所

誰も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。

〔幅の広い歩道等〕

三七、〇〇〇km↓五一、五〇〇km

（一四、五〇〇km整備）

② 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。

〔夜間騒音要請限度達成率〕

七五％↓七九％

4) 安心して住める国土の実現

② 道路防災総点検に基づき、豪雨・豪雪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。

〔緊急輸送道路内の耐震橋脚整備率〕

五八％↓概成

主要都市の密集市街地において広域避難地

に到達できるよう避難路の整備を推進する。

〔避難困難地区人口〕

五三二万人↓四二四万人

2 新道路整備五箇年計画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、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七三兆円に加え、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五兆円を含む、総額七八兆円である。

なお、平成一〇年度税制改正において、新道路整備五箇年計画の円滑な実施に必要な財源の確保を図るため、揮発油税、地方道路税、自動車取得税、軽油引取税の暫定税率の適用期限が平成一五年三月末まで、自動車重量税の暫定税率の適用期限が平成一五年四月末まで延長されている。

平成10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)

	新五箇年計画	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	292,000	288,000	286,025	1.01	1.02
有料道路事業	170,000	206,000	177,140	0.83	0.96
小計	462,000	494,000	463,165	0.94	1.00
地方単独事業	268,000	252,000	253,462	1.06	1.06
計	730,000	746,000	716,627	0.98	1.02
調整費	50,000	14,000	—	3.57	—
合計	780,000	760,000	716,627	1.03	1.09

道路特定財源諸税の税率

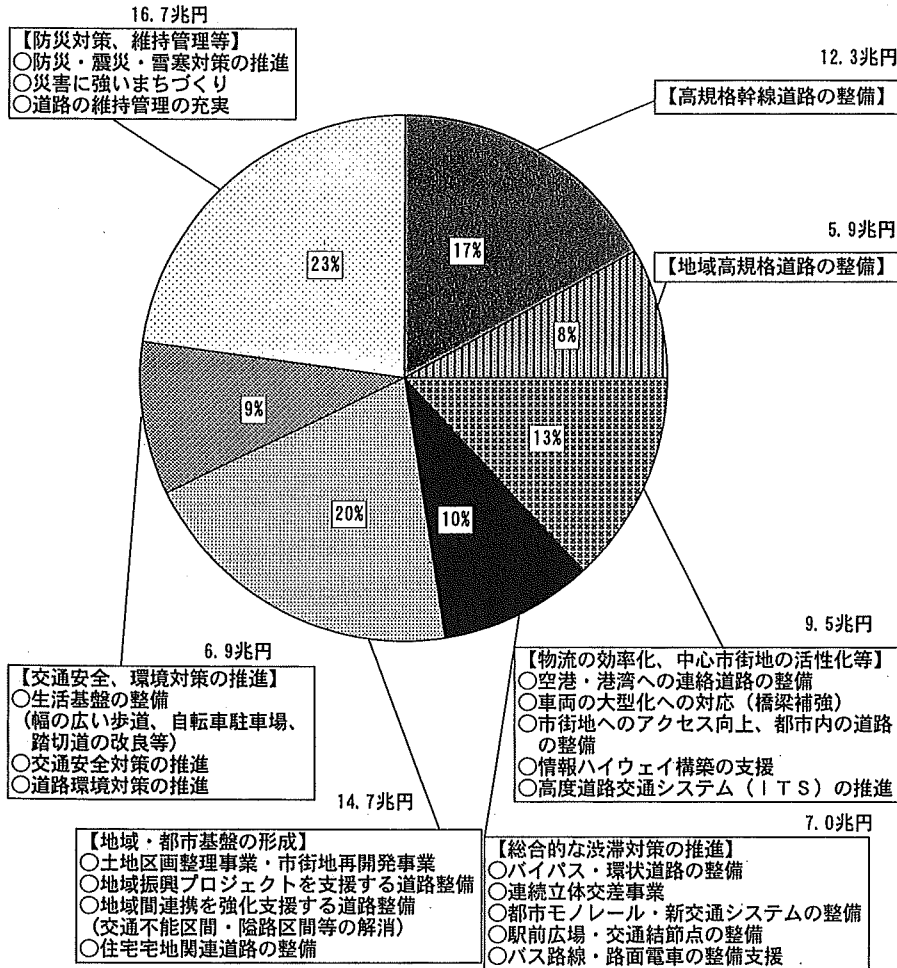
	本則税率	暫定税率	暫定税率適用期限	
			税制改正前	税制改正後
揮発油税	24.3円/ℓ	48.6円/ℓ	H10.3.31	H15.3.31
地方道路税	4.4円/ℓ	5.2円/ℓ	H10.3.31	H15.3.31
軽油引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	H10.3.31	H15.3.31
石油ガス税	17.5円/kg	—	—	—
自動車取得税	取得価額の3%	取得価額の5%	H10.3.31	H15.3.31
自動車重量税	2,500円/0.5t年	6,300円/0.5t年	H10.4.30	H15.4.30

(注) 1. 自動車取得税、自動車重量税は自家用乗用車の場合
 2. 石油ガス税については、暫定税率は設定されていない

3

新道路整備五箇年計画の主要課題別投資額

総投資規模 七三兆円



(注) 本来、道路は多様な施策目的を有するものであるが、上記円グラフは主要課題別の投資規模を表すため、便宜上、密接に関連すると思われる項目により重複なしで分類・整理したものである。

4 新道路整備五箇年計画による効果

(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。

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	

P)を増加させる効果をもっている。

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	

(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（GD

② 経済構造改革の支援

貨物車の輸送費用が約六％節約され、物流コストの低減を通じて経済構造改革が促進される。また、貨物車の輸送費用の節約額が全て価格低下に反映するとした場合、平成一五年度の消費者物価は約〇・五％低下する。

③ 税収の増加

国内総生産が増加し、平成一〇年度から平成一九年度までの一〇年間に、税収が累計で約四〇〇六〇兆円増加する。（この税収増は国内総生産の増加額に含まれる。）

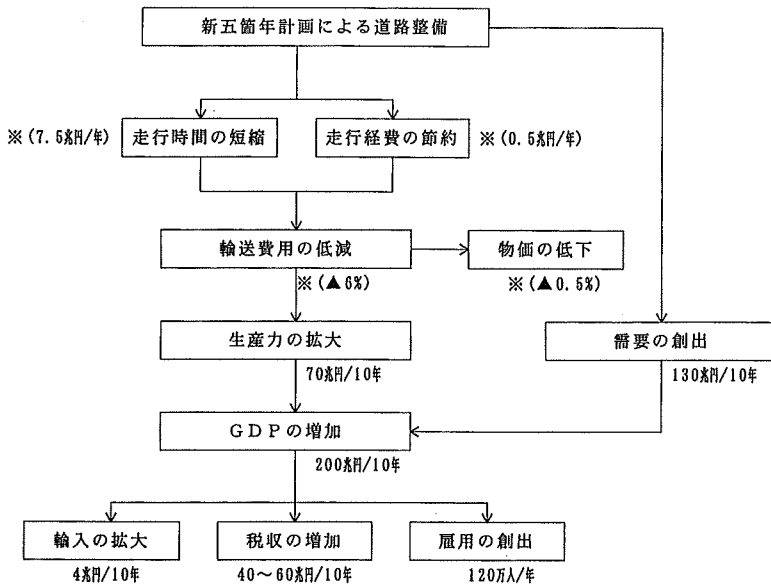
④ 雇用の創出

⑤ 輸入の拡大

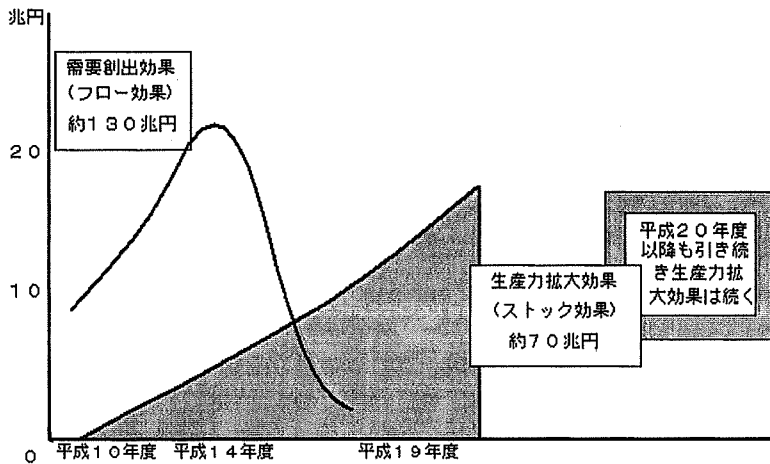
国内総生産が増加し、平成一〇年度から平成一九年度までの一〇年間に、年平均約一二〇万人の雇用が創出される。

道路整備を行うことにより、国内最終需要の増大が生じ、内需が拡大することにより、平成一〇年度から平成一九年度までの一〇年間の累計で貿易黒字が約四兆円減少する。

【新道路整備五箇年計画による効果の波及過程概念図】



注) 利用者便益により推計。その他はマクロ計量経済モデルにより推計



三 新道路整備五箇年計画の主要課題

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た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幹線道路網の構築を図る。

(1) 高規格幹線道路

① 交流ネットワークの充実により地域ブロックの自立的な発展や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、新五箇年計画では、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ビス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、二六二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 of 海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―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％

・高規格幹線道路等の交通分担率（全国）

平九 一二％↓平一四 一四％

↓長期 二二％

(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、地域相互の交流促進や空港・港湾への連

絡等を強化する地域高規格道路の整備を重点的に推進し、新五箇年計画では、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通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、四九七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―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、都市的サービスを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

東京湾口道路、伊勢湾口道路、紀淡連絡道路、

関門海峡道路、豊予海峡道路、島原・天草・長島架橋の構想については、長大橋等に係る技術開発、

地域の交流、連携に向けた取り組み等を踏まえ調査を進めることとし、その進展に応じ、周辺環境への影響、費用対効果、費用負担のあり方等を検討することにより、構想を進める。

西瀬戸地域、青函地域等、全国的な視点からの広域経済圏の基盤を形成する新たな交通軸については、長期的な視点から調査を進める。

また、離島振興のための新たな海洋架橋については、長大橋等にかかる技術開発、地域の交流・連携に向けた取り組みや活性化施策などを見極めつつ、調査を進める。

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。

(1) 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。新五箇年計画では、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、その他の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（車両の長さ及び軸距に同じ総重量最大二五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％（一九／四八空港）
↓平一四 五八％（二九／五〇空港）

↓長期 約九割

新たに連絡される空港…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％（三〇／一二二港）
↓平一四 三八％（四六／一二二港）

↓長期 約九割

新たに連絡される港湾…一六（八戸、能代、酒田、常陸那珂、大洗、新潟、名古屋、衣浦、今治、東子、須崎、宇部、小野田、北九州、博多、津久見）

・合計 平九 二九％↓

平一四 四四％↓

長期 約九割

・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 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スビリティの向上、駐車場の整備、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

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、高度情報通信社会の構築に向け、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、光ファイバーの收容空間（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。

新五箇年計画では、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、一六、六〇〇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 六、九七〇km↓

平一四 一三、五七〇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 約五割↓

二〇一〇年 概成

5 道路交通システムの高度情報化(I-TS)の推進

I-TS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)

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(約七三〇箇所)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。新五箇年計画では、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 主要箇所で概成↓

長期 概成

注) 主要箇所とは、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(約七三〇箇所)である。

・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(渋滞対策)

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、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

平成一〇年度を初年度とする「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約三、二〇〇箇所における渋滞対策を実施し、約三割の主要渋滞ポイントの解消を図るなど、総合的な都市圏交通円滑化対策を推進する。

・主要渋滞ポイントの解消

新五箇年計画では約三、二〇〇箇所のうち

約一、〇〇〇箇所を解消

・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

(新五箇年計画では約四七〇kmを整備)

・連続立体交差事業

新五箇年計画では約九〇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 等

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、ハイグレッ

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

新五箇年計画では四二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、工工期

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
や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

都市構造を再編しつつ、快適で活力ある都市を
整備するため、地域・都市の基盤の形成を図る。

(1) 都市圏の再構築を支援する幹線道路の整備

都市機能の向上と広域的な都市圏の形成に資す
る都市高速道路、湾岸道路、環状道路等の整備を
推進する。

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

四〇km/h↓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 良好な市街地を形成するため、主要な幹線道路等を重点に体系的な幹線道路網整備を推進する。

- ② 都市構造を再編しつつ、土地の有効高度利用等を実現するため、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、

市街地再開発事業を推進する。

・都市計画道路整備率

平九 五五％↓平一四 六〇％↓

長期 約八割

(新五箇年計画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 四二％↓平一四 四七％↓

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 二〇％(三、〇一〇km)↓

平一四 四〇％(六、〇一〇km)↓

(三、〇〇〇kmの整備)

長期 一〇〇％(二五、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

自立的な地域社会の形成を図るため、地域の連携を強化する道路、奥地等産業開発道路等の整備を推進する。

(1) 地域の連携を強化する道路等の整備

- 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 自立的な地域社会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、広域行政の推進等地域の連携強化が図られるよう、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、地域連携強化支援道路事業などを推進する。

・一般国道の四車線化率

平九 一一％(五、九二〇km)↓

平一四 一二％(約六、三六〇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圈中心城市(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％↓

(新五箇年計画では約九九〇kmの供用)

長期 約七〇%

③ 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。

(2) 奥地等産業開発道路の重点的整備

奥地等において、産業の総合的な開発を図るため、新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 五九%

(3) 地域活性化の支援

① 離島、山村、過疎、半島地域等自然的・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。

② 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。

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

新五箇年計画では約八、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な道路

新五箇年計画では約一六、〇〇〇kmの供用

III よりよい生活環境の確保(くらし・環境)

1 安全な生活環境の確保

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・ゾーン形成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。

③ 利用する視点から安全へ取り組むため、「交

通安全総点検」や「通学路点検」を実施する。

④ 踏切事故を防止するため、踏切道の改良(立体交差化・構造改良)を推進する。

・交通事故による死者数

平九 九、六四〇人(二・五人/億台キロ)

↓ 平一四 九、〇〇〇人以下(一・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

新五箇年計画では約三、二〇〇箇所対策を完了

・コミュニティ・ゾーン形成事業

新五箇年計画では四五〇地区で整備

・踏切事故件数

平八 五二六件 ↓ 平一四 五〇〇件 ↓

長期 約三割の削減を図る

(2) 駐車対策の推進

① 道路交通の安全と円滑化を図り、中心市街地の活性化に寄与するため、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（人口集中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）

平九 約六五％↓平一四 約七五％↓

長期 概ね充足

(3) 安心できる生活環境の形成

① 誰もが安心して通行できるように、市街地の駅、商店街、病院、福祉施設等を連絡する道路において、幅の広い歩道の設置や既設歩道の段差・傾斜・勾配の改善、道路空間と一体となって機能する歩行者通路や交通広場の整備等により、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する。

③ 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（二三八、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（二四、〇〇〇地区）

・歩道等の設置率

平九 五三％（一三七、〇〇〇km）↓

平一四 六二％（一六二、〇〇〇km）↓

長期 概成（約二六万km）

（道路全体延長の約二〇％）

うち幅の広い歩道等（幅員三m以上の歩道）

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。

(2) 自然環境との調和

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。

(3) 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、環境施設帯(八〇km)、遮音壁(七三〇km)、低騒音舗装(三、四〇〇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 四六%↓平一四 概ね達成↓

長期 概ね達成

・夜間騒音要請限度達成率(一般国道)

平九 七五%↓平一四 七九%↓

長期 概ね達成

(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 五一%↓

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)

国土の安全と暮らしの安心を確保するため、安全で円滑かつ快適な道路交通の確保と多様な道路機能の向上に資する維持管理の充実等を図るとともに、防災対策、震災対策、避難路の整備、積雪寒冷特別地域における冬期交通の確保を図る事業等を推進し、道路網の管理の充実を図る。

1 道路の管理の充実

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。

(1) 道路の維持管理の充実

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、維持管理の充実を図る。

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 道路は生活を支える最も根幹的な空間機能を有しており、歩行空間や地下収容空間等の整備を推進し、機能の充実を図る。

③ 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ベースの構築を支援する。

② 道路施設や道路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。

2 道路の防災対策・危機管理の充実

阪神・淡路大震災等の教訓を踏まえ、国土の安全や暮らしの安心を確保するため、災害に強い施設の整備(ハード面)、防災管理の情報化や地域と連携した防災管理体制(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 道路防災総点検に基づき、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新五箇年計画内で対策を実施する。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新五箇年計画内で概成する。

・緊急輸送道路内の耐震橋脚整備率(耐震補強が必要な橋脚本数のうち、整備されている割合)

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。

(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避難路(約一二〇km)の整備を推進する。
・避難困難地区人口

平九 五三二万人↓平一四 四二四万人

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、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km²)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

新積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画に基づき、除雪、消雪施設・流雪溝整備による道路の消融雪、気象情報等提供の強化、除雪機械の整備などに取り組む。

・冬期道路空間確保率(積雪地域内の一般国道、道府県道のうち、冬期においても二車線以上が確保されている道路延長の割合)

平九 五四%↓平一四 六〇%↓

・凍結路面解消率(路面凍結で交通支障とな

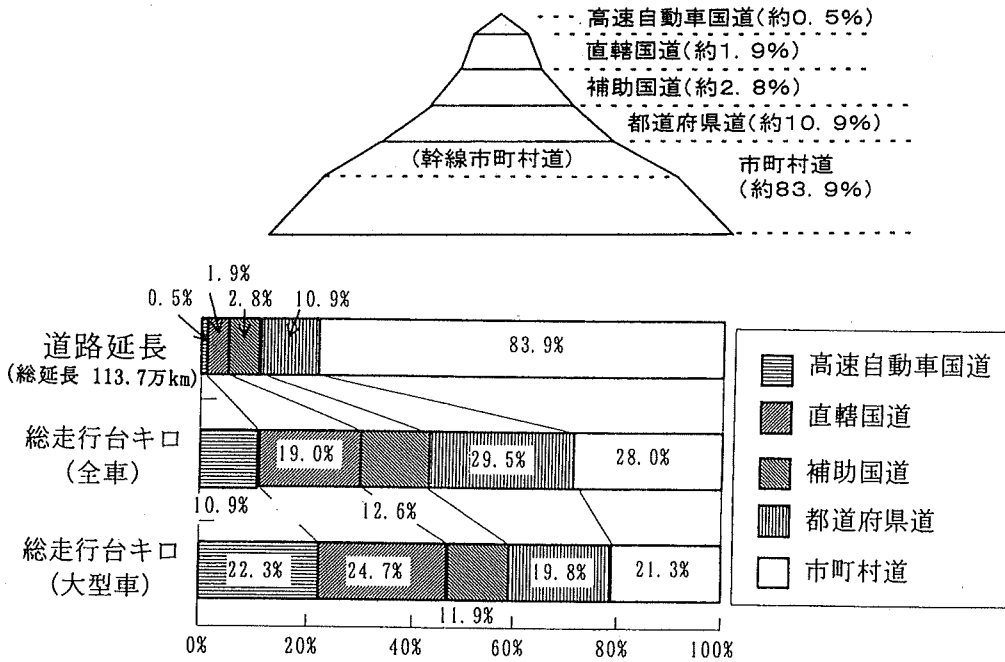
っている道路延長のうち、消雪施設が整備されている割合)

平九 一〇%↓平一四 四五%↓

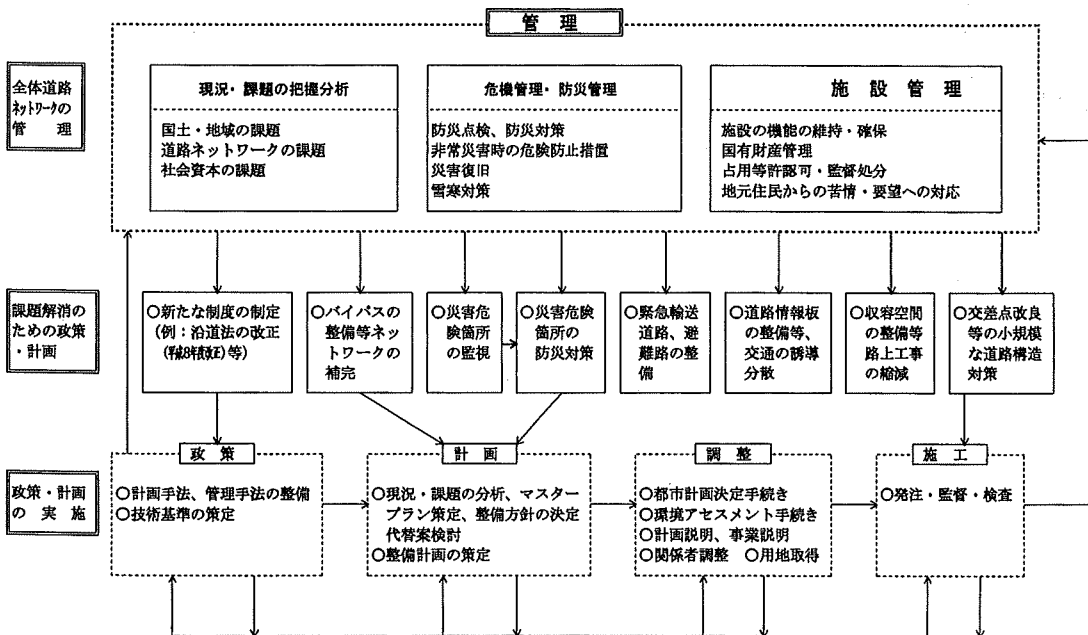
長期 概ね解消

(注) 緊急輸送道路「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、平成九年末現在、全国で約八八、〇〇〇kmが計画されている。

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



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、利用者のニーズに的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、事業箇所を厳選し、重点投資を行うなど、供用開始を早めることにより、投資効果を早期に発現させる。

③ コスト縮減策の推進

「公共工事コスト縮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%以上のコスト縮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縮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

効率的な施策展開、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

新規事業採択にあたっては、平成九年度より費用便益比(B/C)を含めた評価指標(案)を用いて、評価を実施しているところであるが、評価手法の充実を図る。

また、事業途中段階においては、事業採択後長期間が経過している事業等について評価を実施し、その結果を公表する。さらに、事業完了後においても、必要に応じ事後評価を実施する。

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

を行う。評価結果を踏まえ、必要に応じて、計画の見直しや施策の改善を行う。

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
長岡市

・トランジットモールの整備 浜松市 等

(3) 透明性の確保、パブリック・インボルブメント(PI)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

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予定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む、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。

(4) パートナーシップの確立

関係する機関や国民等社会全体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

高速道路空間等の活用による利用者サービスの向上等を図るため、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。

・ 高速道路の機能を活用する民間の集客施設等の連結

・ 既存IC周辺の利用可能地での民間の利便増進施設の占用

・ 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收受システム）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の喫緊の課題に対応しつつ、道路利用者のニーズに即応した効果的・効率的な道路整備を推進するため、新道路技術五箇年計画を策定する。

本計画においては、以下の重点的研究開発分野において、技術研究開発の方向・目標を提示し、技術基準の整備や先導的な技術研究開発等を積極的に推進するとともに、これを基礎とした産学官及び異分野の技術研究開発の促進・連携強化を図り、計画的・総合的な技術研究開発を推進する。（重点的研究開発分野）

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・通信技術の活用を図る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)

・長大橋梁の維持管理技術
・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・高速化技術
・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

(2) 異分野の技術研究開発との連携・総合化
技術研究開発を実施する際には、情報・通信、

メカトロニクス、新素材、バイオテクノロジー等、異分野に関する情報収集、意見交換等を全国レベルで展開するとともに、必要に応じて共同研究等を行い、これら異分野の技術研究開発の促進・連携強化を図ることにより、総合的な技術研究開発を積極的に推進する。

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 新道路整備五箇年計画の整備目標
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		H 9 年度末	新五箇年計画 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	地方圏	9%	—	11%	17%
		三大都市圏	14%	—	15%	25%
		全国	12%	—	14%	22%
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	1,497km	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%		44%	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

情報ハイウェイ構築の支援

8	情報ハイウェイの市町村カバー率	約 1 割	—	約 5 割	既成
		6,970km	16,600km	23,570km	約15万km

道路交通システムの高度情報化(ITS)の推進

9	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%	—	主要箇所既成	概成
		0箇所	約730箇所	約730箇所	約1,300箇所
10	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	新五箇年計画 内 事 業 量	H14年度末	長期構想目標 (21世紀初頭)
11	朝夕の走行速度				
	地方都市	24km/h	—	25km/h	30km/h
	三大都市圏の人口集中地区	21km/h	—	22km/h	25km/h
12	渋滞による年間損失金額	12兆円	—	10兆円	6兆円
13	全国の主要渋滞ポイント数	3,200箇所	1,000箇所	2,200箇所	概ね解消
14	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
15	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
16	規格の高い環状道路の整備率	27%	—	42%	約7割
		830km	470km	1,300km	2,200/3,100km
17	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)
18	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

19	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
20	都市計画道路整備率	55%	—	60%	約8割
	(完成道路延長/都市計画道路延長)	26,224/47,573km	4,460km	30,684/51,100km	55,100/66,900km
21	良好な市街地の形成率	42%	—	47%	約8割
	(良好な市街地面積/市街地面積)	7,493/18,000km ²	1,274km ²	8,767/18,500km ²	15,800/21,000km ²
22	電線共同溝等整備率	20%	—	40%	100%
	(まちの主要エリアでの電線類地中化割合)	3,010km	3,000km	6,010km	15,000km

地域づくりの支援

23	4車線化率（一般国道）	11%	—	12%	約4割	
		5,920km	440km	6,360km	20,000/53,280km	
24	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	180箇所解消	640箇所	概ね解消
25	大型車のすれ違い困難区間延長	一般国道	5,500km	1,220km解消	4,280km	概ね解消
		都道府県道	41,900km	9,100km解消	32,800km	概ね解消
26	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	
27	道の駅	390箇所	200箇所	590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	新五箇年計画 内 事 業 量	H 14 年度末	長期構想目標 (21世紀初頭)
28	交通事故死者数	9,640人(H9)	—	9,000人以下	さらに削減を図る
29	事故多発箇所対策数	—	3,200箇所	3,200箇所	約20,000箇所
30	踏切事故件数	526件(H8)	—	500件	約3割減
	踏切道の改良必要箇所数	8,090箇所	1,260箇所解消	6,830箇所	約9割解消
31	駐車場充足率	約65%	—	約75%	概ね充足
	(供給量/重要量)	143/227万台	36万台	179/240万台	約270/270万台
32	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
33	歩道等の設置率	53%	—	62%	既成
		137,000km	25,000km	162,000km	約260,000km
	うち幅の広い歩道等(幅員3m以上の歩道)の設置率	28%	—	40%	概成
		37,000km	14,500km	51,500km	約130,000km
34	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

35	都市内道路緑化率	44%	—	51%	75%
		6,000/13,600km	1,300km	7,200/14,000km	11,500/15,300km
36	二酸化窒素 (NO ₂) 環境基準達成率	46%	—	概ね達成	概ね達成
37	夜間騒音要請限度達成率	75%	—	79%	概ね達成
		13,000km	1,000km	14,000km	16,000km

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

38	緊急輸送道路における耐震補強整備率	58%	—	概成	概成
		29,400基	21,500基	50,900基	50,900基
39	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
40	冬期道路空間確保率	54%	—	60%	8割
		34,700km	3,300km	38,000km	52,400km
41	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である。三大都市圏とは、首都圏整備法、近畿圏整備法、中部圏開発整備法の対象都府県であり、地方圏は三大都市圏を除く地域である。
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。
 「連絡率」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(車両の長さ及び軸距に応じ総重量最大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. 「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。
9. 「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」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、ETC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。
 「主要箇所」とは、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(約730箇所)。
10. 「VICS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VICS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。
11. 「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・兵庫の県庁所在地の人口集中地区。地方都市とは三大都市圏を除く地域の県庁所在地の都市。本指標は平成15年3月末の平均混雑度の予測を基に、平成6年度交通センサスの平均混雑度と走行速度の関係から推計したものであり、交通管制の高度化等の施策による効果は含まれていない。
12. 「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である。
13. 「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(DID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(DID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
 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。
14. 「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。
15. 「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(LRTを含む)。利用者数は1日当たりの利用者数。
16. 「規格の高い環状道路の整備率」とは、三大都市圏を除く県庁所在地あるいは人口10万人以上の都市において、規格の高い環状道路の総延長に対する供用延長の割合。
17. 「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)で50ヶ所を含む。
18. 「路上工事の縮減」とは、平成4年度の路上工事事件数を基準とした割合。3大都市(東京23区、名古屋、大阪市)を対象とする。

19. 「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。
20. 「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。
21. 「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。
22. 「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。
23. 「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。
24. 「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）。
25. 「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）。
26. 「生活中心都市に30分で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次生活圈中心都市）へ30分以内にアクセスできる市町村の割合。（2次生活圈が設定されていない三大都市圏を除く）
27. 「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。
28. 「交通事故死者数」は、24時間死者数。
29. 「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。
30. 「踏切事故件数」の目標値は、踏切道の改良による効果のみを考慮して算出した推計値であり、「踏切道の改良必要箇所数」とは、踏切道の立体交差化及び構造改良の必要箇所数である。
31. 「駐車場充足率」とは、人口集中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。
32. 「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）及び、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。
33. 「歩道等の設置率」とは、歩行者・自転車利用の多い幹線道路及び市街地における2車線以上の道路など約26万kmに対する歩道等が設置された道路延長の割合。
「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。
34. 「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。
35. 「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。
36. 「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168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。
37. 「夜間騒音要請限度達成率」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まで低減された道路延長の割合。
38. 「緊急輸送道路内の耐震橋脚整備率」とは、緊急輸送道路内で耐震補強の必要な橋脚本数のうち、耐震補強が実施されている橋脚の本数の割合。
39. 「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。
40. 「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、堆雪幅、流雪溝、消雪施設のうちのいずれかを整備するか、または、沿道排雪を行うことにより、冬期間においても2車線以上が確保されている道路延長の割合。
41. 「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、路面凍結で冬期に交通支障となっている道路延長のうち、消雪施設が整備されている延長の割合。

参考1 新道路整備五箇年計画の事業別事業費

(単位：億円)

区 分	新五箇年計画	第11次五箇年計画	新五箇年計画 計 画 倍 率
高速自動車国道	99,500	97,600	1.02
本州四国連絡道路	2,100	12,400	0.17
一般国道	49,300	43,000	1.15
高規格幹線道路計	150,900	153,000	0.99
地域高規格道路	77,200	—	—
新設及び改築等	224,670	232,920	0.96
交通安全施設等整備事業	22,800	22,520	1.01
機械整備	1,250	1,250	1.00
調査	980	710	1.38
一般道路事業計	249,700	257,400	0.97
日本道路公団	3,900	7,300	0.53
首都高速道路公団	20,900	31,900	0.66
阪神高速道路公団	13,700	19,500	0.70
東京湾横断道路株式会社	—	8,600	—
有料道路融資	16,800	13,100	1.28
指定都市高速道路	8,900	5,800	1.53
一般有料道路	7,900	7,300	1.08
道路開発資金等	6,100	6,200	0.98
有料道路事業計	61,400	86,600	0.71
高規格・一般・有料計	462,000	494,000	0.94
地方単独事業	268,000	252,000	1.06
計	730,000	746,000	0.98
調整費	50,000	14,000	3.57
合 計	780,000	760,000	1.03

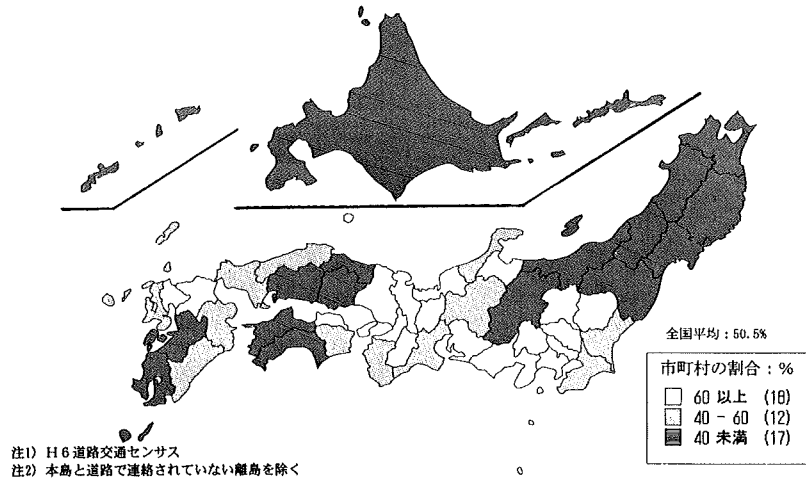
- (注) 1. 地域高規格道路の事業費は、一般道路及び有料道路のうち地域高規格道路にかかるものを重複計上している。
2. 一般道路の事業費には、緊急地方道路整備事業を含む。
3. 第11次五箇年計画の東京湾横断道路株式会社の事業費には、道路開発資金からの融資額を重複計上している。
4. 有料道路の事業費にはNTT-A型事業を含む。

参考2 地域ごとの道路政策の課題検討

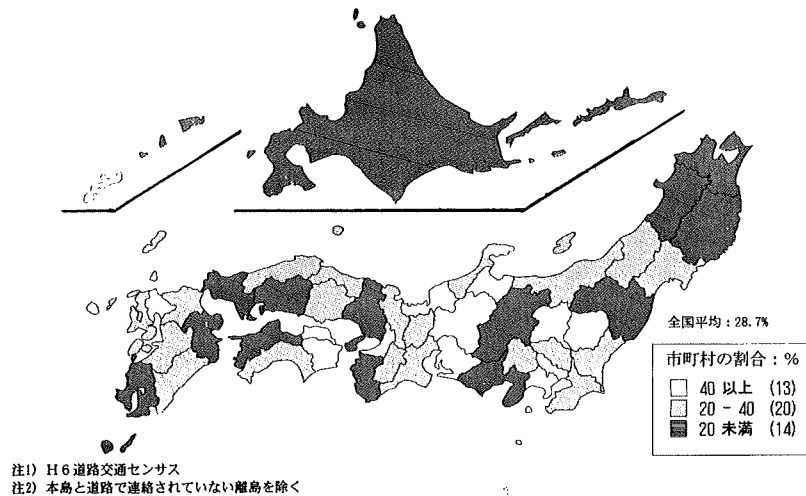
道路政策に求められるサービスには、地域により、高速性、定時性、安全性など様々な視点がある。

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。

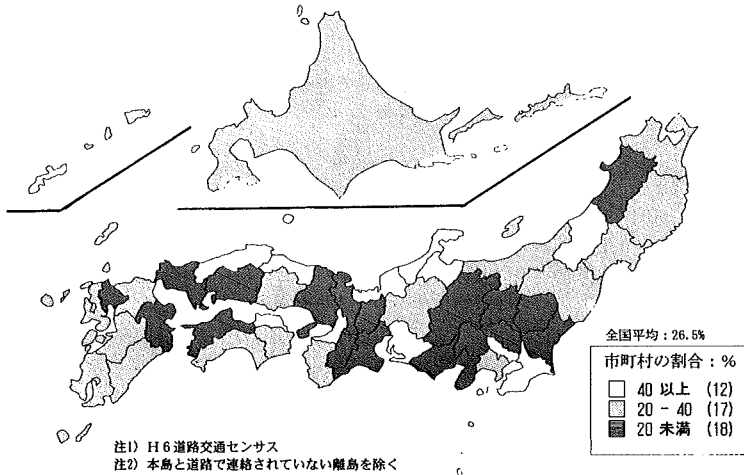
1 最寄りの高度総合医療施設へ1時間で到達できる市町村の割合



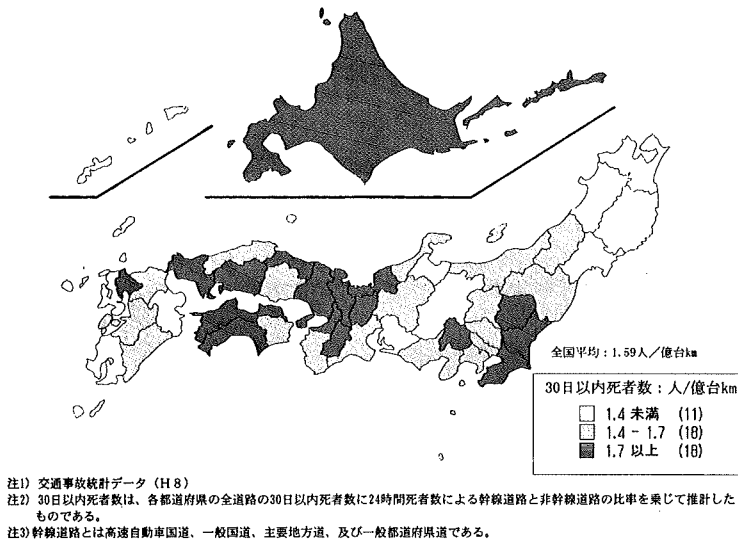
2 県庁所在地へ1時間で到達できる市町村の割合



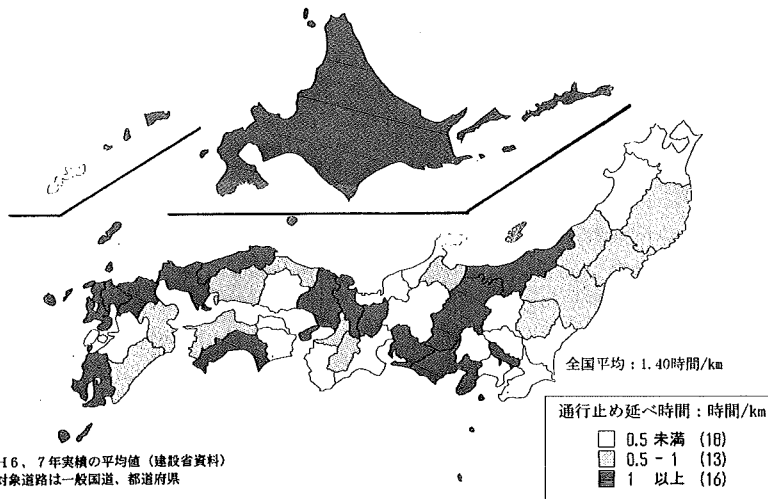
3 最寄りの空港へ1時間で到達可能な市町村の割合



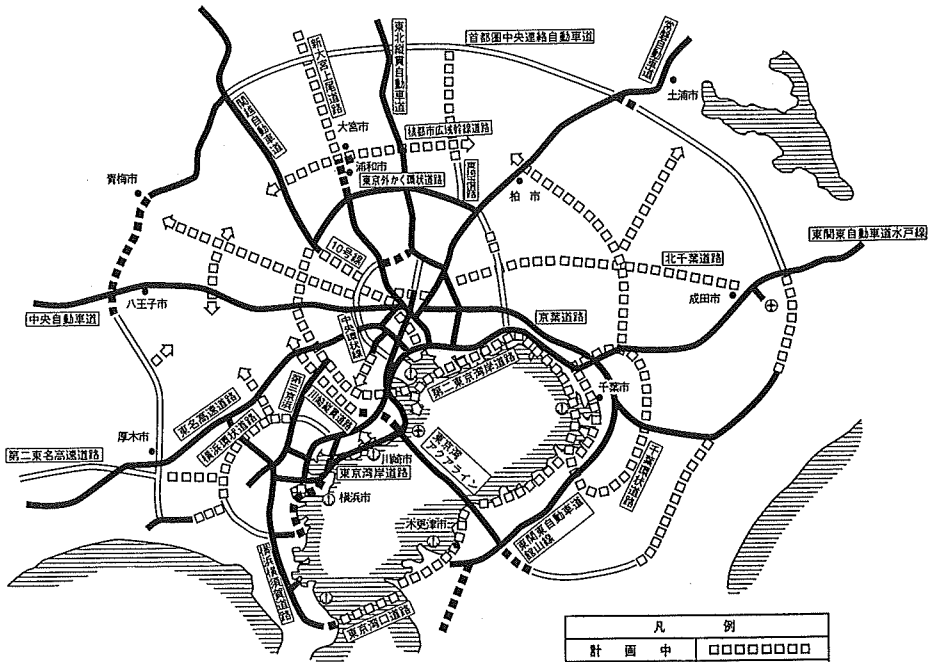
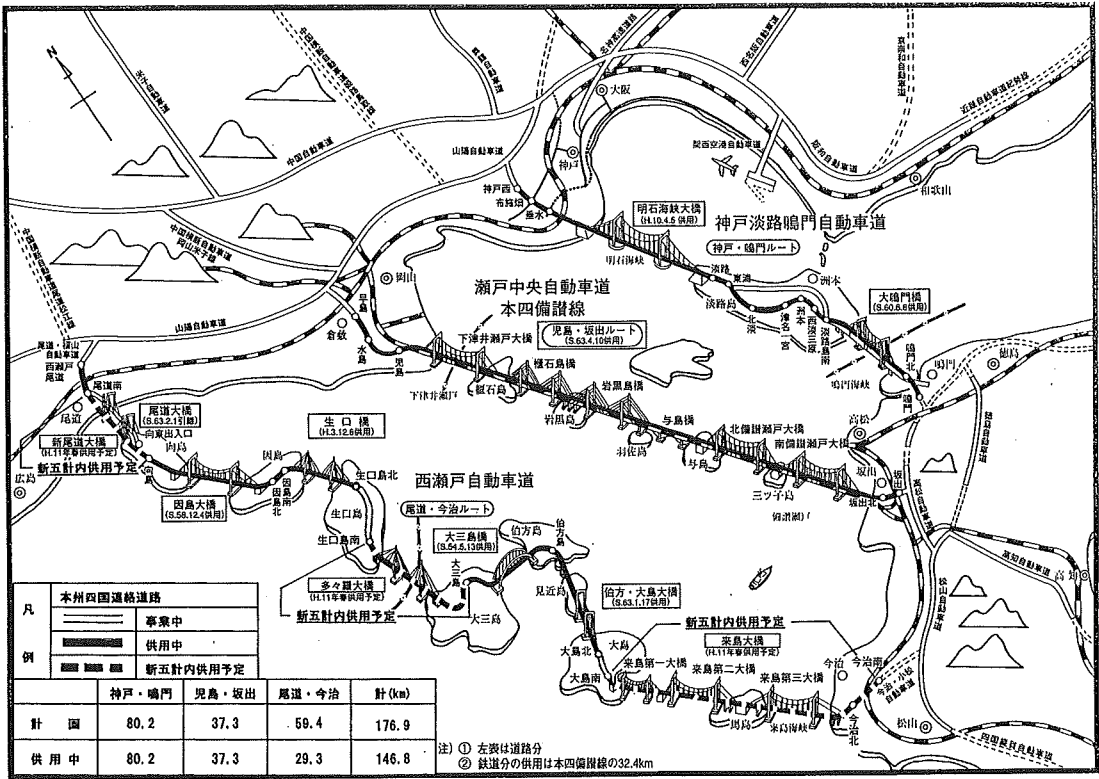
4 幹線道路の事故率



5 延長当たりの異常気象時通行止め延べ時間



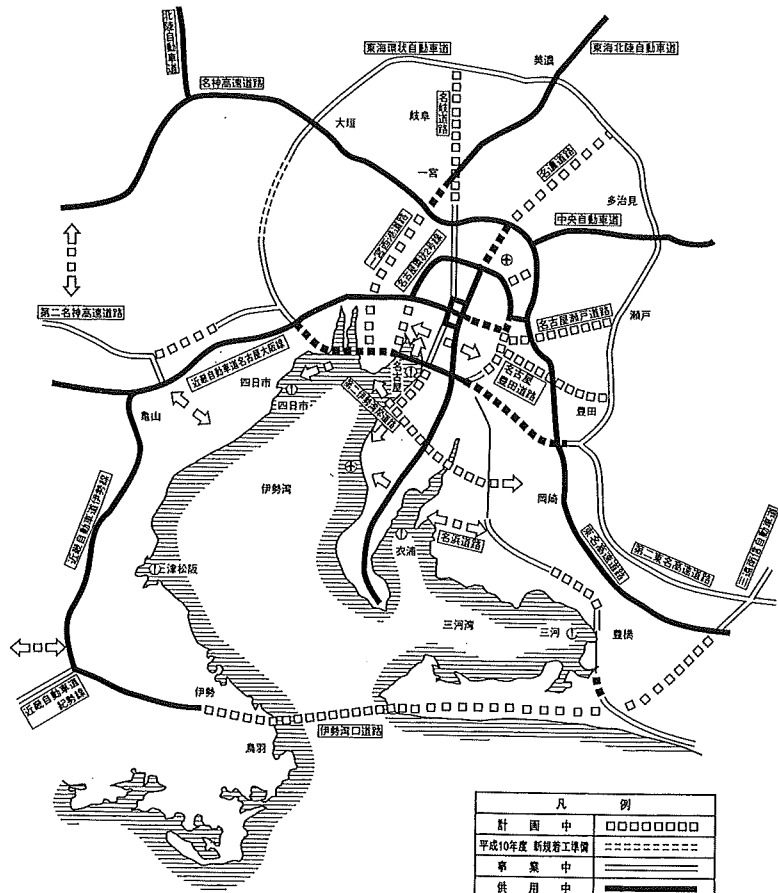
本州四国連絡橋図



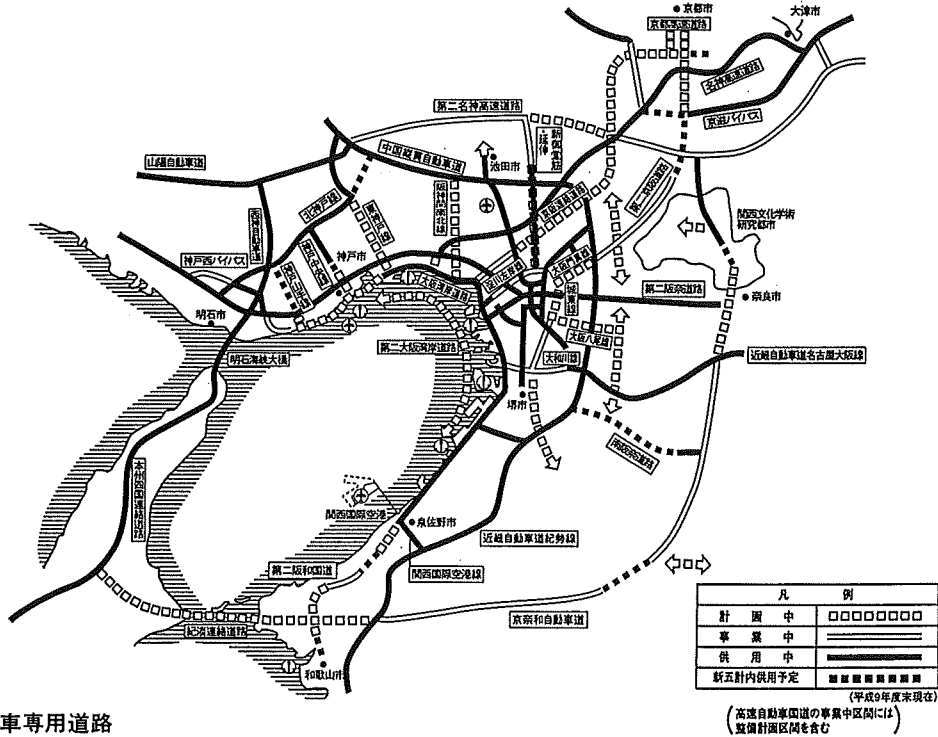
凡	例
計	中
事業中	□□□□□□
供用中	—————
新五計内供用予定	■■■■■■■■■■

(平成9年度末現在)
(高速自動車国道の事業中区間には
整備計図区間を含む)

東京圏自動車専用道路

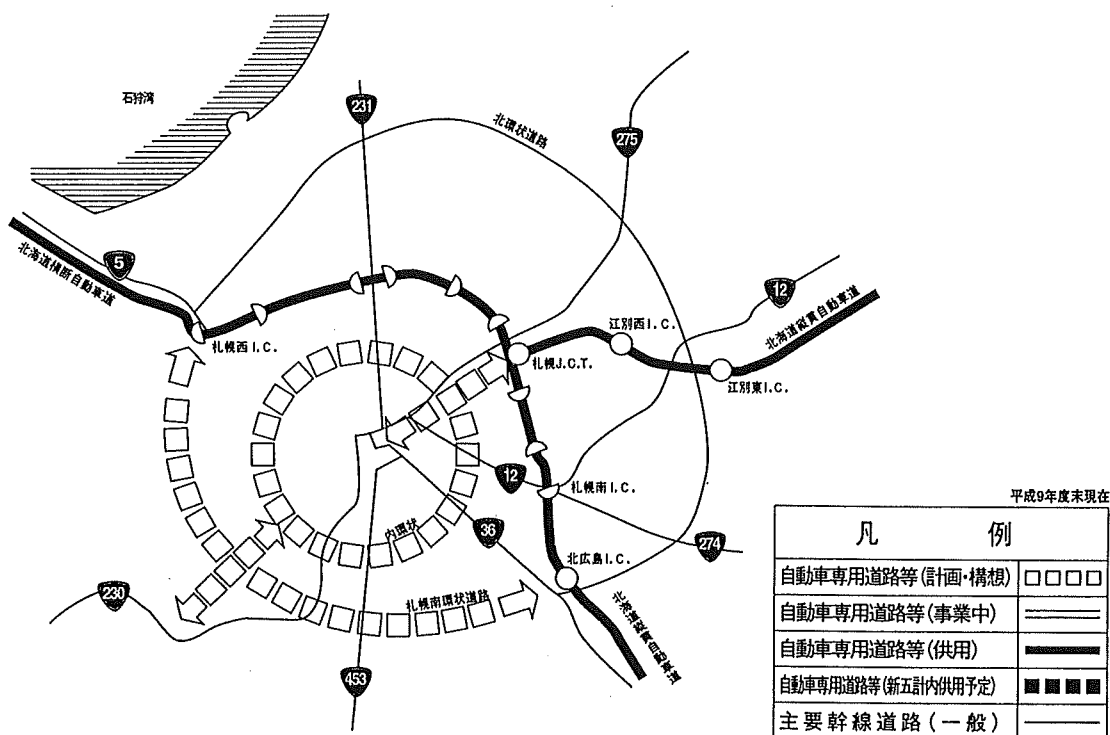


名古屋圏自動車専用道路

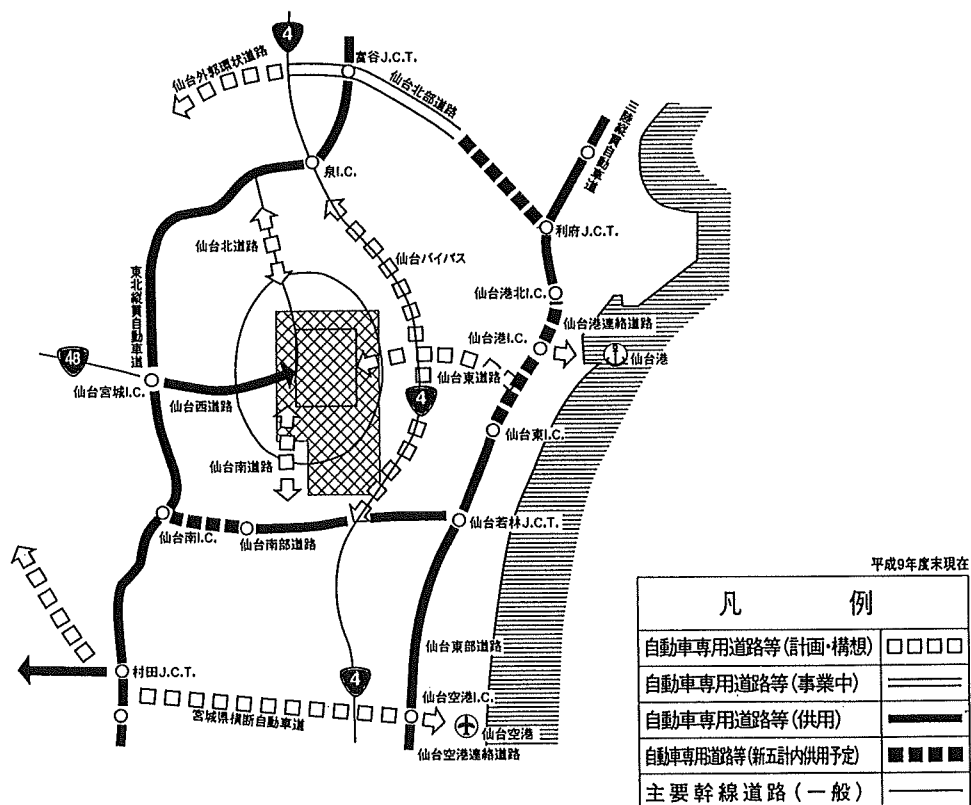


大阪圏自動車専用道路

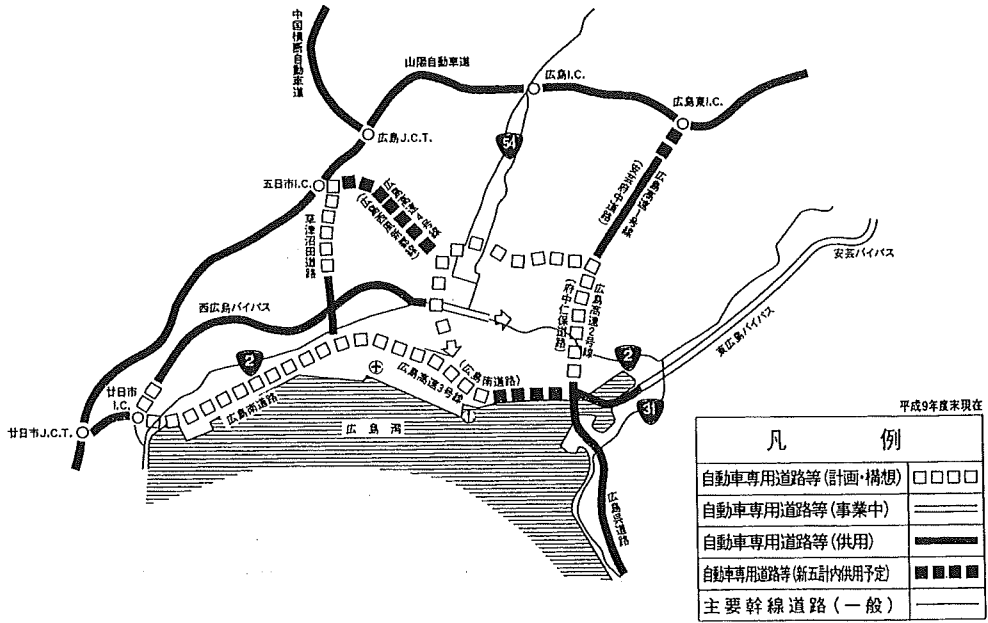
地方中枢都市における自動車専用道路等



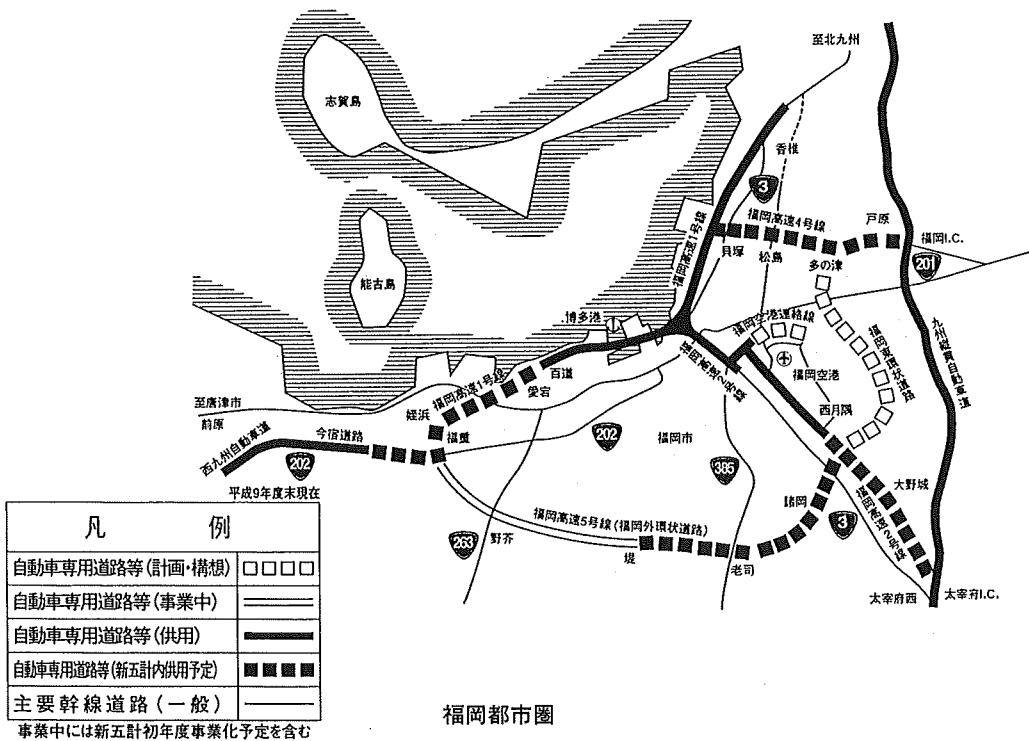
札幌都市圏



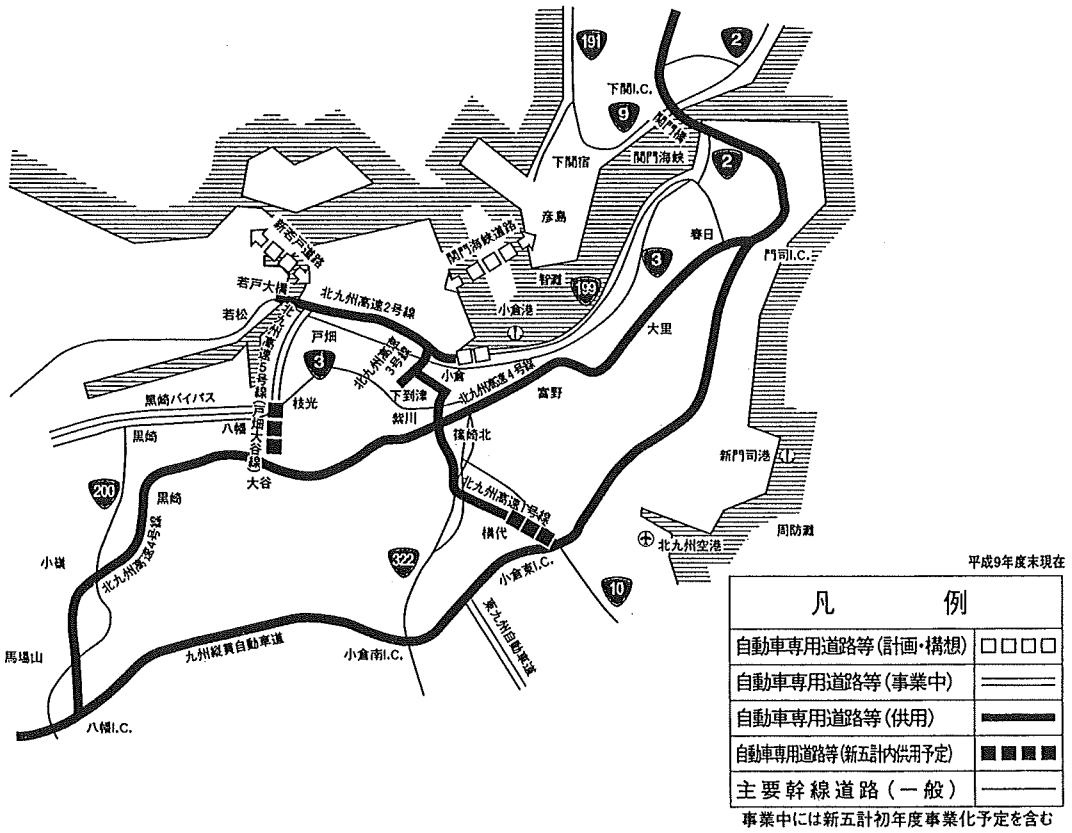
仙台都市圏



広島都市圏

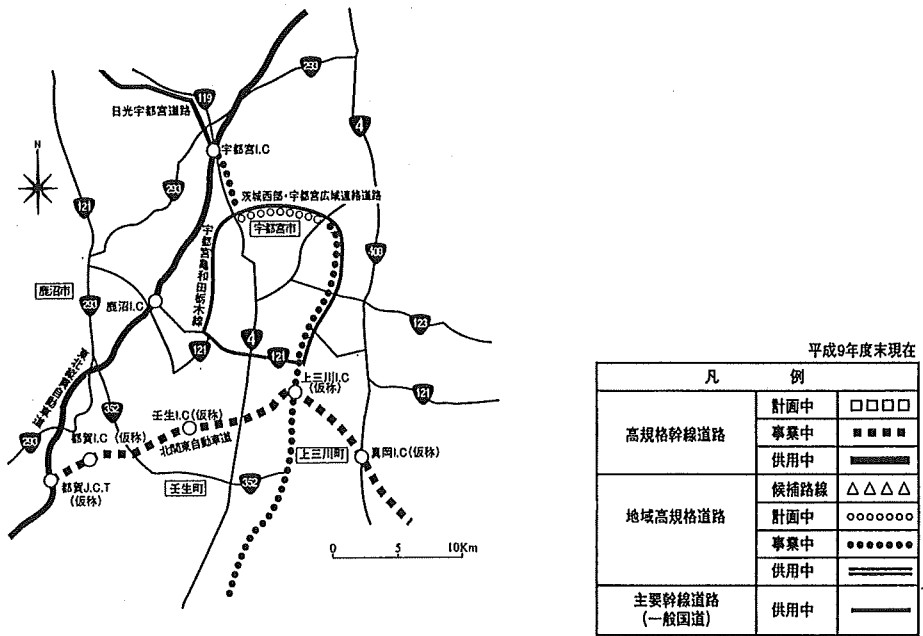


福岡都市圏

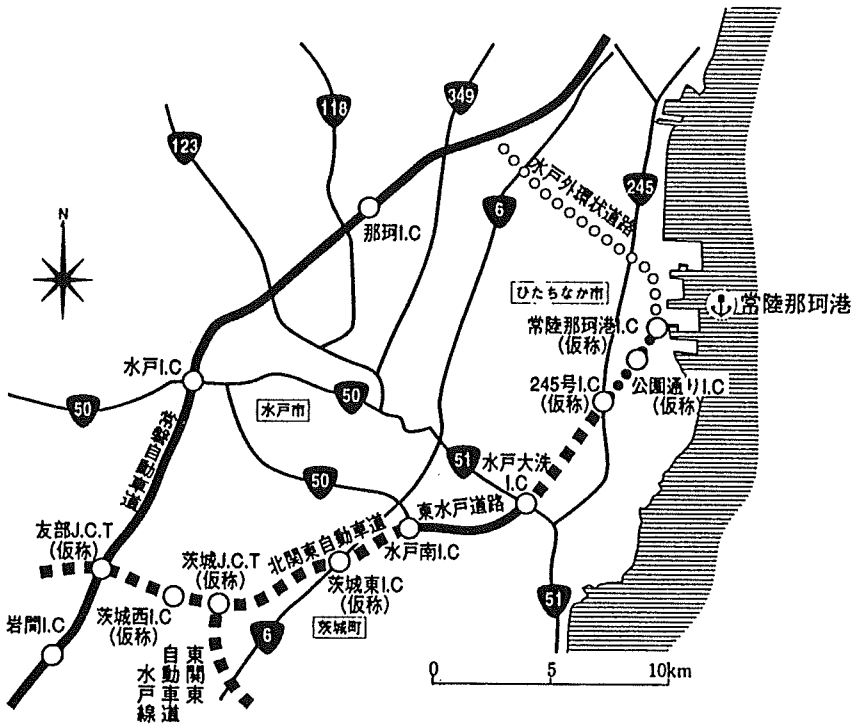


北九州都市圏

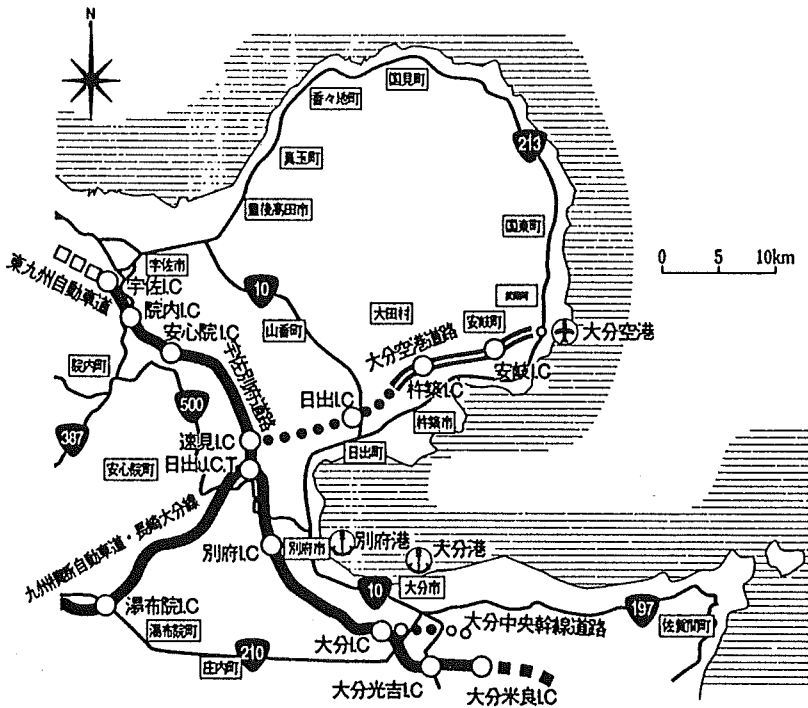
地方都市における環状道路・交通拠点への連絡を強化する道路の例



宇都宮環状道路



常陸那珂港



大分空港

新積雪寒冷特別地域道路交通確保 五箇年計画について

道路局企画課道路防災対策室

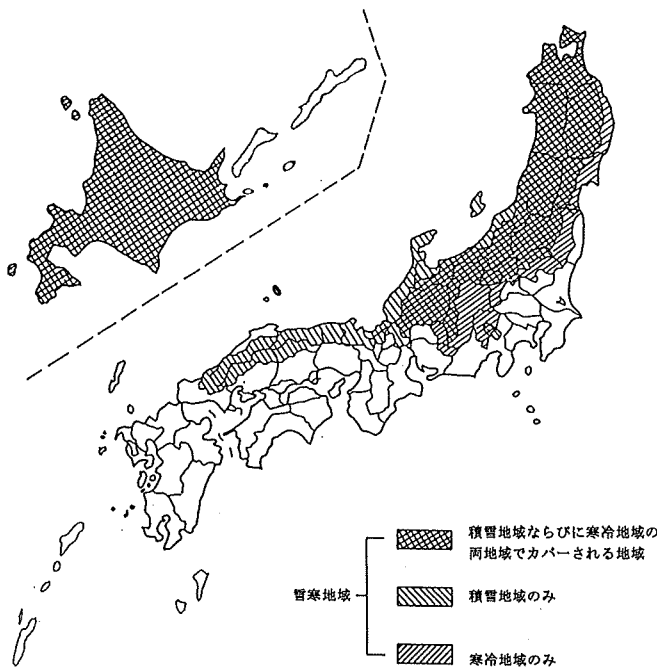
一 はじめに

積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画（雪寒五箇年計画）については、平成五年度からスタートした第10次計画に引き続き新雪寒五箇年計画（計画期間：平成一〇年度～平成一四年度）の策定を進めていたところであるが、このたび平成一〇年五月二十九日に閣議決定された。そこで、雪寒事業の概要とともに、新雪寒五箇年計画について概要を説明する。

二 雪寒五箇年計画の経緯

(1) 「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」と雪寒五箇年計画

積雪寒冷地域の冬期の交通障害の解消とともに、



積雪寒冷特別地域（雪寒法施行令第1条）

積雪地域：2月の積雪の深さの最大値の累年平均（過去5年以上の間における平均をいう。）が50センチメートル以上の地域
寒冷地域：1月の平均気温の累年平均が摂氏零度以下の地域
これらのいずれかの地域に属する地域を雪寒地域という。

雪寒地域を有する道府県政令市数 28（道府県26、政令市〔札幌市、仙台市〕2）

図1 雪寒地域指定概要地図及び雪寒地域を定める政令

積雪地域の振興、大都市の人口集中の緩和を目的として、「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（雪寒法）」（昭和三十一年四月一四日法律第七二号）が制定された。

雪寒法では、政令で定める基準に該当する積雪寒冷地域（図1）において、その重要性等を勘案して指定した道路について、積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画を策定し、計画に基づいて、除雪、防雪及び凍雪害の防止の雪寒事業（図2）

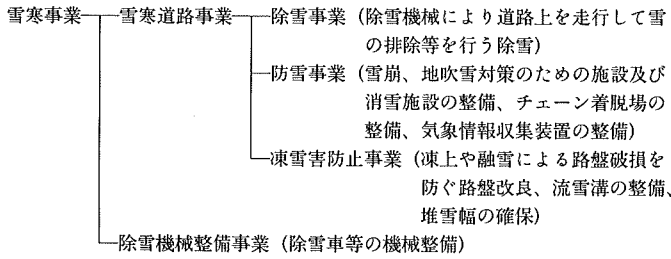


図2 雪寒事業体系図

表1 雪寒五箇年計画の推移

(単位：億円)

計画	除雪	防雪	凍雪害防止	雪寒道路事業計	除雪機械	計	地方単独事業	小計	調整費	合計	摘要
第1次計画 (昭和32～37年度)	12 (11)	11 (9)	104 (95)	127 (115)	26 (22)	153 (137)	— —	153 (137)	— —	153 (137)	第2次道路整備五箇年計画 (昭和33～37年度 1兆円)
第2次計画 (昭和36～40年度)	27	15	200	242	52	294	—	294	—	294	第3次道路整備五箇年計画 (昭和36～40年度 2兆1,000億円)
第3次計画 (昭和39～43年度)	70	30	280	380	120	500	—	500	—	500	第4次道路整備五箇年計画 (昭和39～43年度 4兆1,000億円)
第4次計画 (昭和42～46年度)	105	78	469	652	158	810	—	810	—	810	第5次道路整備五箇年計画 (昭和42～46年度 6兆6,000億円)
第5次計画 (昭和45～49年度)	184	156	600	940	270	1,210	—	1,210	—	1,210	第6次道路整備五箇年計画 (昭和45～49年度 10兆3,500億円)
第6次計画 (昭和48～52年度)	301	462	1,137	1,900	366	2,266	—	2,266	—	2,266	第7次道路整備五箇年計画 (昭和48～52年度 19兆5,000億円)
第7次計画 (昭和53～57年度)	912	964	1,324	3,200	730	3,930	—	3,930	—	3,930	第8次道路整備五箇年計画 (昭和53～57年度 28兆5,000億円)
第8次計画 (昭和58～62年度)	1,420	1,610	1,500	4,530	810	5,340	—	5,340	—	5,340	第9次道路整備五箇年計画 (昭和58～62年度 38兆2,000億円)
第9次計画 (昭和63～平成4年度)	1,690	2,550	2,400	6,280	920	7,200	—	7,200	200	7,400	第10次道路整備五箇年計画 (昭和63～平成4年度 53兆円)
第10次計画 (平成5～9年度)	1,800	3,400	2,480	7,680	1,020	8,700	4,900	13,600	300	13,900	第11次道路整備五箇年計画 (平成5～9年度 76兆円)

(注) 第1次計画は昭和32～37年度の六箇年計画であり、()内の数字は第2次道路整備五箇年計画期間に相当する昭和34年度以降五箇年間の計画額である。

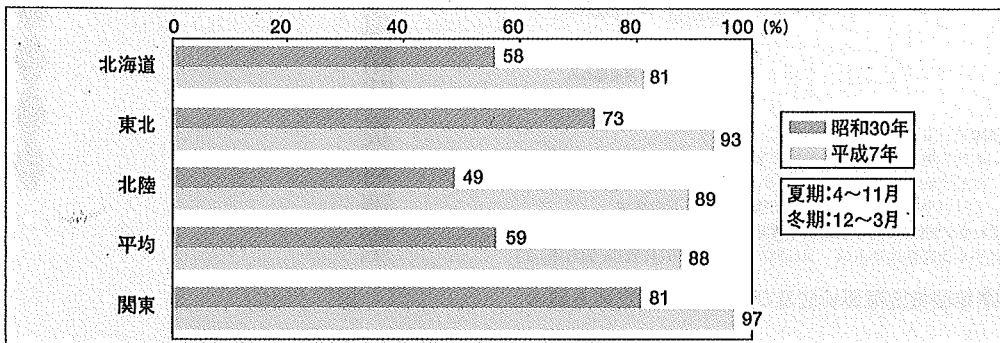


図3 昭和30年、平成7年の冬の貨物輸送量の落ち込み率
(夏期を100%とした時の冬の貨物輸送量の割合)

資料：陸運統計月報、自動車輸送統計月報（運輸省）

を実施することとされている。雪寒五箇年計画については、これまで第1次計

画が昭和三十三年に策定されて以来、平成九年度までに10次にわたり策定され(表1)、冬期のモビリティ

表2 委員一覧

懇談会委員 (五十音順・敬称略)		
委員長	和田 惇	(独)北陸建設弘済会理事長
委員	大森 義弘	北海道経済連合会交通部会長
	小田 貞夫	NHK放送文化研究所編集主幹
	北村真夕美	(株)青森経営研究所代表取締役社長
	小谷 寛	中四国交流連携倶楽部代表幹事
	佐々木誠造	青森市長・全国雪対策連絡協議会長
	佐藤 馨一	北海道大学大学院工学研究科教授
	清水浩志郎	秋田大学鉱山学部土木環境工学科教授
	高橋 亟祐	日本通運(株)取締役東北支店長
	林 芳男	滝川市長・北海道雪対策協議会長
	平井 英之	滋賀県高月町道路除雪検討委員
	松井 靖典	河合村長・道路整備促進期成同盟岐阜県連合協議会理事
	丸山 暉彦	長岡技術科学大学環境建設系教授
	森山 明子	日経B P社日経デザイン編集長
	山木 正臣	(独)北陸経済研究所常務理事
前委員	橋本 章	日本通運(株)常務取締役東北支店長

「安全で活力ある雪国を支えるみちづくり懇談会」

近年、積雪寒冷地域では、高速道路や新幹線などの高速交通機関の整備が急速に進められ、広域的な交流が活発化している。また、日常生活にお

ても、通勤圏・通学圏の拡大等、市町村間での相互依存関係が緊密化している。このように、諸活動が益々活発に展開されるにつれ、より一層の安定で安全な冬期交通の確保が求められるようになってきている。

一方、高齢化、核家族化が進む中で低下しつつある、地域による雪処理への対応力の確保や、「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律」の施行に伴うスタッドレスタイヤ化に対応する凍結路面対策等、新たな課題も生じている。

これらの社会状況を背景として、新雪寒五箇年計画策定に先立ち、その参考とするため、今後の積雪寒冷特別地域のあり方及び冬期の道路交通確保

今後の冬期道路交通確保のための施策の方向

1. 全国各地との交流・連携を支える冬期モビリティの確保
2. 日常生活を支える雪に強い通行機能の確保
3. 安全で快適な歩行空間の確保
4. 魅力ある地域づくりを支える道路の形成
5. 安全・信頼性を支える冬期道路情報システムの整備
6. 新しいニーズに対応した雪寒対策技術開発の促進

図4

今後の雪寒対策を進める上で検討すべき新たな視点

1. 重点化・効率化
2. 国と地方の役割分担・連携
3. 適切なパートナーシップ

図5

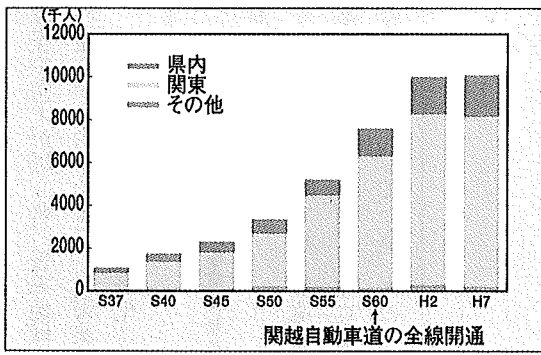
保のあり方について検討することを目的として、「安全で活力ある雪国を支えるみちづくり懇談会」(委員長 和田惇 (独)北陸建設弘済会理事長)が設置され、検討を行ってきたが、平成一〇年一月に検討結果が取りまとめられ、建設大臣に提言として提出された(表2、図4・5)。

三 新雪寒五箇年計画の概要

(1) 雪国の現状と課題

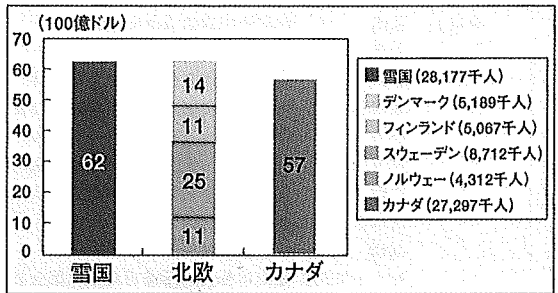
日本の雪国は、世界にもまれな厳しい積雪・寒冷な気候の中、独自に豊かな伝統と文化を育んできた。近年では、交流の拡大に伴い、一層役割が重要になるとともに、以下のような社会変化に伴う新たな課題への対応が求められている。

- ① 厳しい自然条件下での高度な社会経済活動
 - ・ 域内総生産は北欧四カ国(デンマーク、スウェーデン、フィンランド、ノルウェーの合計)に匹敵する規模であり、我が国の社会経済上重要な役割を果たしている(図6)。
- ② 地域間交流の一層の拡大
 - ・ 近年、太平洋側の地域と結ぶ高規格幹線道路や新幹線、空港などが整備され、広域的な交流が活発化、また、通勤、通学、買い物や通院などの日常生活圏が拡大し、周辺市町村との相互依存関係がますます増大(図



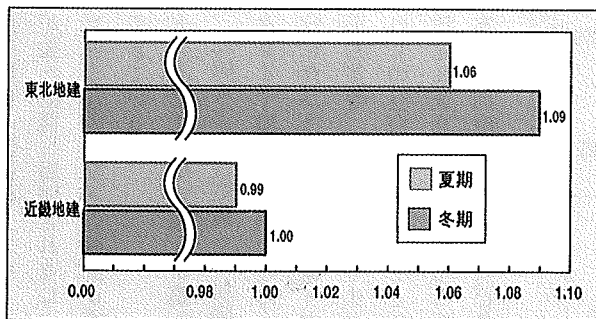
資料：新潟県資料

図7 新潟県におけるスキー観光客の推移



資料：平成7年度県民経済計算年報（総務庁統計局）
 「世界の統計 1996（総務庁統計局）」
 注：1ドル＝100円で計算

図6 雪国と北欧4カ国、カナダの国内総生産 (1992年)



資料：交通量常時観測報告書（建設省）

図8 東北・近畿における季節別昼夜間交通量の伸び (平成6年/平成2年)

- ④ 生活行動の変化に伴うニーズの多様化
 ・雪国での生活や経済活動は季節変化の少ない、通年化したものになるとともに、生活の多様化に伴い、都市サービスや生活行動
- ③ 過疎化の進行と地方都市の活力の停滞
 ・雪国では、農山村地域を中心に一層の過疎化が進行、都市中心部の空洞化がより顕著になりつつある。

- ⑤ 高齢化の進展、女性の社会参加によるサービスの高度化
 ・高齢化の進展、女性の社会参加の拡大に伴い、冬期道路交通の安全性、信頼性に対するニーズが増大。また、都市人口の拡大、サラリーマン化の進展、核家族化、近隣関係の希薄化などにより、個々の世帯や地域で行う雪への対応力が低下。

(2) 新雪寒五箇年計画の内容

前述の新たな課題への対応を図るとともに、懇談会提言を参考に、新雪寒五箇年計画における主要な課題を次のように設定している。

- ① 新しい交流・連携時代における冬期モビリティの確保

○ 拠点間を結ぶ主要な広域幹線道路についての除雪、防雪事業の推進

- ② 安全な歩行者空間・快適で魅力ある生活空間の形成

○ 消雪施設等による凍結路面対策の充実

○ 市街地における流雪溝の整備

○ 中心市街地や通学路、福祉施設周辺等における歩行空間を確保するための除雪、消雪施設の整備

○ 雪国のまちづくりやイベント等、魅力を高める地域づくりの支援

積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画について

〔平成10年5月29日〕
閣議決定

積雪寒冷の度が特に甚だしい地域における道路の交通を確保するため、平成10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1兆4,300億円(調整費500億円を含む。)を当該地域内の道路整備に投資するものとする。このうち国が行う道路の整備及び国の負担金その他の経費の交付に係る道路の整備に関し、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(昭和31年法律第72号)第4条第1項に規定する積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画として、調整費を充当するものを除き、8,800億円に相当する事業を行うものとし、その事業の量は次のとおりとする。

1. 一般国道に係る事業
 - 除雪 126,550キロメートル
 - 防雪 610キロメートル
 - 凍雪害防止 270キロメートル
2. 主要地方道に係る事業
 - 除雪 98,180キロメートル
 - 防雪 370キロメートル
 - 凍雪害防止 540キロメートル
3. 主要地方道以外の都道府県道及び市町村道に係る事業
 - 除雪 114,530キロメートル
 - 防雪 830キロメートル
 - 凍雪害防止 1,650キロメートル
- 4 除雪機械の整備 1,020億円

- 老朽化した雪寒対策施設の計画的な維持保全及び更新
- 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
- 気象情報の収集装置の整備、気象情報・路面情報の提供の充実・強化
- 道の駅等の機能を備えたチェーン着脱場の

- 整備
- 除雪機械の省力化、省人化、冬期の安全な走行支援技術等の開発
- 上記の主要課題に対して計画規模一兆四、三〇〇億円をもって雪寒事業を推進していくこととしており、平成一〇年五月二十九日に閣議決定されたところである。

表4 新雪寒五箇年計画の整備効果

	H9年度末	H14年度末	長期構想目標 (21世紀初頭)
冬期道路空間確保率	54%	60%	8割
凍結路面解消率	10%	45%	概ね解消

冬期道路空間確保率：積雪地域内の一般国道、道府県道のうち堆雪幅、消雪施設のいずれかを整備するか、又は沿道排雪を行うことにより、冬期間においても2車線以上が確保されている道路延長の割合。

凍結路面解消率：積雪寒冷地域内の一般国道、道府県道において、路面凍結で冬期に交通支障となっている道路延長のうち、消雪施設が整備されている延長の割合。

表3 新雪寒五箇年計画規模

(単位：億円)

区分	新計画 (平成10~14年度)	前計画 (平成5~9年度)	倍率 (新計画/前計画)
雪寒道路	7,780	7,680	1.01
除雪機械	1,020	1,020	1.00
小計	8,800	8,700	1.01
地方単独事業費	5,000	4,900	1.02
計	13,800	13,600	1.01
調整費	500	300	1.67
合計	14,300	13,900	1.03

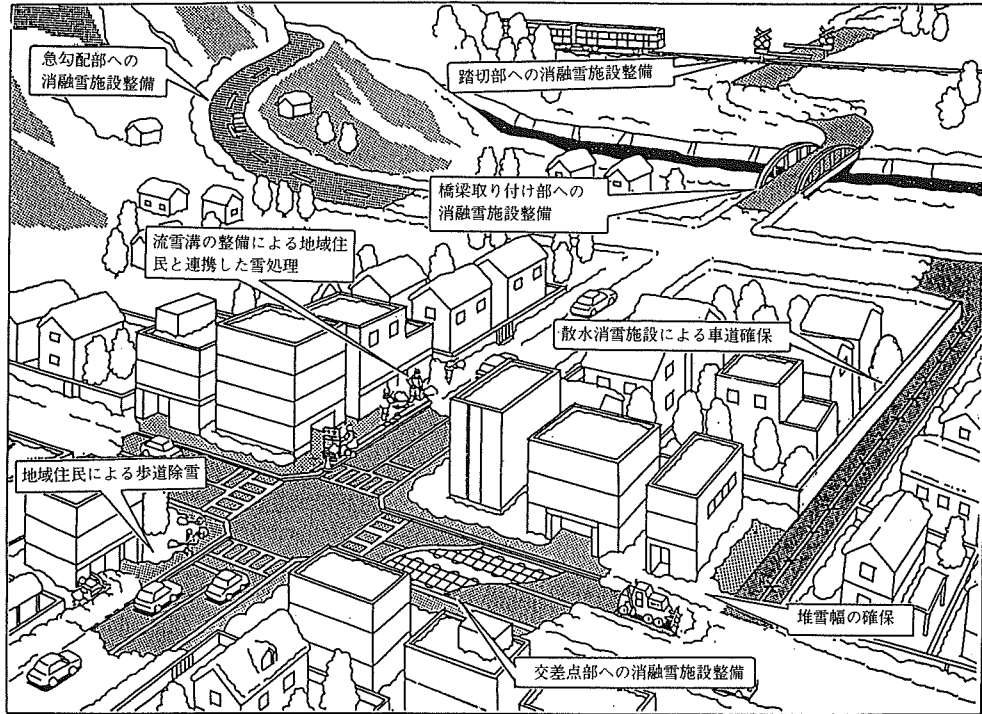


図 9 冬期道路交通の確保

(3) 新雪寒五箇年計画の整備効果

新五箇年計画の進捗を測る指標として、従来からの冬期道路空間確保率に加え、新たに凍結路面解消率を設定し、五箇年間の整備効果を評価することとしている。

新五箇年計画においては、新たに約二、四〇〇 kmにおいて冬期二車線確保を図るとともに、約七五五 kmの凍結路面解消を図ることとしている（表 4）。

四 おわりに

積雪、低温による交通障害は、他の自然災害と異なり国土の一定の広い範囲で毎年繰り返し発生するといった特徴を有している。こうした災害としての雪に対し、新雪寒五箇年計画に基づき、計画的に雪寒事業を推進し、地域の振興や生活の安定の確保に努めて参りたい。

新奥地等産業開発道路整備計画の策定及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法第二条第三項の地域を指定する政令の一部改正について

道路局地方道課

一 はじめに

去る三月三十一日に公布された道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律（平成一〇年法律第三三三号）により、奥地等産業開発道路整備臨時措置法（以下「奥産法」という。）の有効期限が平成一五年三月三十一日まで五年間延長されたことに伴い、同日法施行令第三条が改正され（平成一〇年政令第一一八号）、平成一〇年度以降五箇年間に於ける奥地等産業開発道路整備計画（以下「奥産計画」という。）を策定する根拠が制定された。

これを受けて去る五月二十九日に新奥地等産業開発道路整備計画が閣議決定された。

また、同計画の策定の整備対象たる奥地等産業開発道路（以下「奥産道路」という。）の路線を指定する際の基準となる奥産法第三条第三項の地域を指定する政令の一部を改正する政令（平成一〇年政令第一九六号）が六月三日公布され、次いで六月四日に奥産道路の路線を指定する告示が行われた。

二 奥産法の体系

奥産法（昭和三九年法律第一一五号）は奥地等における産業の総合的な開発の基盤となるべき奥産道路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、地域格差の是正に資するとともに、民生の向上と国民経済の

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を、二分の一から一〇分の五・五に嵩上げしている（法第五条第二項）。参考までに奥産法のしくみを図1にイメージ図を図2に示す。

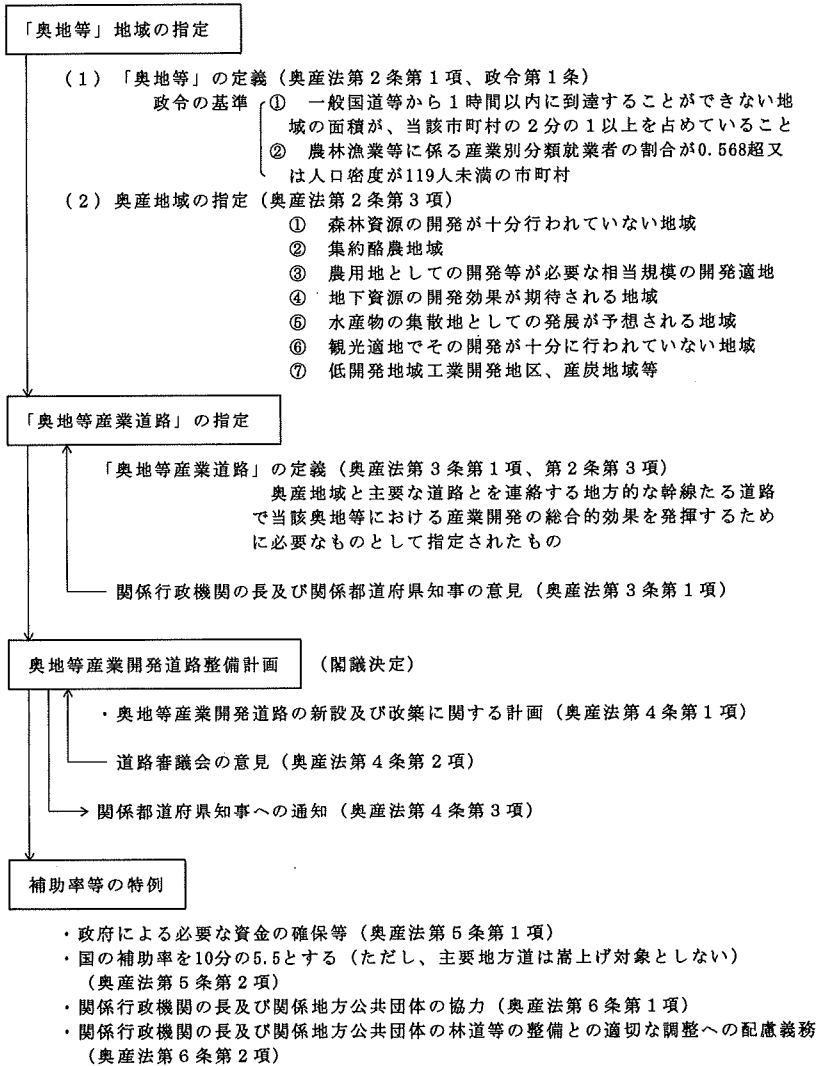


図1 奥地等産業開発道路整備臨時措置法のしくみ

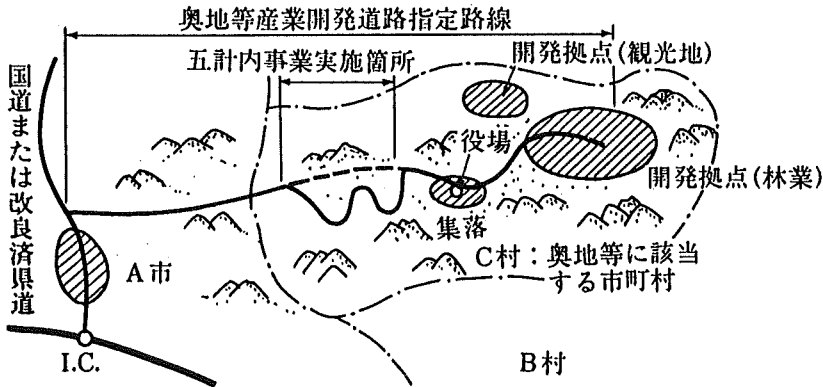


図2 奥地等産業開発道路のイメージ

三 奥産法第二三条第三項の地域の指定

奥産道路とは、奥地等における奥産法第二条第三項各号に掲げる地域で政令で指定するものと主要な道路とを連絡する地方的な幹線たる道路で、当該奥地等における産業開発の総合的效果を發揮するために必要なものと定義されている（法第二条第三項）。

従って、奥産法第二条第三項の地域は、奥産道路の一方の連絡先を確定する機能を果たすわけであるが、同地域を定めるに当たって同法は、まず奥地等の地域を定め更にその中から同地域を選定するという方法をとっている。

この奥地等の地域とは、(1)交通条件が極めて悪く、(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）。これを受けて奥産法施行令第一条では、(1)(2)の奥地等の基準として次のように定めている。

一 一般国道等や鉄道の駅から通常の交通の方法及び経路により一時間以内には到達することができない地域の面積が、当該市町村の区域の面積の二分の一以上を占めていること。

二 公表された最近の国勢調査の結果による当該市町村の一次産業就業者比率が〇・五六八を超えていること又は当該市町村の人口密度

が一九人/km²未満であること。

(1)の交通条件が極めて悪い状況の基準として国道等の主要な交通施設への到達時間を採用しているが、これは迅速性、安全性、快適性、随意性、経済性といった人と物の輸送における基本的な必要条件のうち、「産業開発」という法律の趣旨に合致する迅速性と経済性に着目したからである。

また、一時間という時間帯は、農林水産物の輸送実態と自動車の平均走行速度との関係、自動車による短距離輸送の採算性と積み卸し時間等を考慮した一日の実稼働時間との関係を勘案して設定されたものである。

(2)の産業の開発が十分に行われていない地域を示す基準として一次産業就業者率及び人口密度を採用したのは、未開発地域は人口密度が低く、しかも農林水産業といった一次産業が地域住民の主たる職業であるという一般的な特徴に着目したものである。人口密度及び就業者率は昭和三五年国勢調査の全国郡部平均値を用いている。

次に、地域の指定に際しては、政令で定める基準に該当する奥産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っている。なお、北海道においては開発道路の制度があり、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ていて、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、地域指定は行われていない。

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、奥産道路の整備によりこれらの資源の開発が行われることを意図したものである。内容は次の通りである。

一 森林資源が豊富に存在し、かつ、その開発が十分に行われていない地域

二 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

三 農用地としての開発及び整備が必要とされる相当規模の開拓適地その他の地域

四 地下資源が豊富に存在し、かつ、その開発の効果が期待される地域

五 水産物の集散地としての発展が予想される地域

六 観光適地でその開発が十分に行われていない地域

七 低開発地域工業開発促進法（昭和三六年法律第二一六号）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（昭和三六年法律第二一九号）

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

これらのうち、既に法律の規定で明確になっている二号と七号を除き、同政令制定時において関係各省市との協議の結果定められた内規に従って選定が行われている。これらの地域は市町村単位で指定することとしている。

今般は、新奥地等産業開発道路整備計画の策定にあわせて、平成七年度国勢調査の結果を踏まえ、各地域の地域指定の要件への準拠性を見直した結果、奥地等の地域に該当しないものがあつたため、三三町村が奥地等の地域から除外されることとなつた。また、新たに奥地等の地域に該当するものがあつたため、八町村が奥地等の地域に新規指定されることとなり、奥地等の地域は二四四市町村となつた。

四 奥産道路の路線指定

奥産道路は政令指定地域と(1)主要な道路とを連絡する(2)地方的な幹線道路で、産業開発の総合的効果を發揮するため必要なものとして建設大臣が指定することとされている(法第二条第三項)。

路線指定は、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聞いて指定するが、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、令第二

(単位：km)

表1 指定路線

区 分	新指定路線 (H10～H14年度)		第8次指定路線 (H5～H9年度)	
	路線数	延長	路線数	延長
都道府県道	274	3,909	275	4,099
市町村道	70	411	84	539
計	344	4,320	359	4,638

条。

今回の指定により、三四四路線、四、三二〇kmが指定された。前回指定との比較は、表1のとおりである。

五 新奥地等産業開発道路整備計画

平成九年度末までに第8次奥産計画の施行が終了したが、奥地等においては、今なお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、引き続き奥産道路の整備を促進することにより、地域格差の是正に資するとともに、民生の向上と国民経済の発展を図る必要がある。

新奥産計画においては、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六〇%にすることを目標として必要な事業費を

(単位：km、億円、%)

表2 新奥地等産業開発道路整備計画の事業規模

区 分	新奥産計画 (H10～H14年度)		第8次奥産計画 (H5～H9年度)		倍 率 A/B	指 定 延長	平成9年度末		平成14年度末	
	事業量	事業費 A	事業量	事業費 B			改良済 延長	改良率	改良済 延長	改良率
都道府県道	493	2,090	455	1,980	1.06	3,909	1,726	44.2	2,358	60.3
市町村道	39	200	120	300	0.67	411	143	34.8	182	44.3
計	532	2,290	575	2,280	1.00	4,320	1,869	43.3	2,540	58.8
地方単独事業	140	630	135	620	1.02					
計	672	2,920	710	2,900	1.01					
調整費		120		60	2.00					
合計		3,040		2,960	1.03					

確保している。

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（調整費一二〇億円を含む。）を奥産道路整備に投資するものとし、このうち国の補助金その他の経費の交付に係る道路の整備に関し、新奥産計画として、調整費を充当するものを除く二、二九〇億円をもって五三・二kmを整備するものである。新奥産計画の事業規模は表2のとおり。

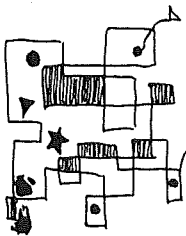
六 おわりに

新道路整備五箇年計画においては、均衡ある国土の発展と活力ある経済・安心できる暮らしの実現に資することを目標に、「活力ある地域づくり・都市づくりの支援のための道路整備の推進」が四つの主要な施策の柱の一つとして掲げられている。

活力ある地域づくり・都市づくりのためには、地域の中心となる都市等を核として、周辺地方部を含め、地域が広域的に連携して発展していくことが重要であり、このためには圏域内外との広域的なネットワークづくりが不可欠であるが、これと併せて、地方部に暮らす人々が、地域に誇りを持ち、安心して安定した生活を営むうえで必要な基盤を整備していくことが、活力ある地域づくりを推進していくうえで忘れることのできない重要な課題となっている。

奥産地域は、特に定住条件の厳しい地域が多いが、豊かな自然、潜在資源に恵まれ、交通条件の改善により、そのポテンシャルを発揮することが大いに期待される地域であり、当該地域において道路整備の果たす役割は非常に大きい。現に、過去8次にわたる奥地等産業開発道路整備計画による道路条件の改善により、地域が活性化され、奥産地域から卒業していったものも数多く見られるところである。

今後とも、奥産道路の整備が、地域振興を強力に後押しできるよう、必要な予算を積極的に確保することにより、活力ある地域社会が実現されるよう努めていく考えである。



高速自動車国道法等の一部を改正する

法律について（上）

油谷 充寿

一 趣旨

前通常国会においては、建設省道路局所管法案として、道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律案と高速自動車国道法等の一部を改正する法律案と二法案を提出し、成立したところであるが、本稿においては、高速自動車国道法等の一部を改正する法律案について、概要を紹介することとする。紙面の関係で逐条的な解説には到底及ばないものであるが、理解を深めていただくために敢えて敷衍した記述もあり、もとより、立法者意思として有権的なものではないことをお断りさせていただきたい。

二 改正の趣旨・目的

本法律は、高速自動車国道の連結制限の緩和や利用可能な空間の合理的利用等により、高速自動車国道を活用した新たな民間事業機会を創出するとともに、民間事業者による多様な利用者サービスの提供を可能にするため、連結許可制度及び占用許可制度の規制緩和を行うとともに、これに関連して高速自動車国道の管理主体である日本道路公団（法）の業務規定の改正等の所要の改正を行うものである。

本法律の政策は、「21世紀を切りひらく緊急経済対策」（平成九年一月一八日経済対策閣僚会議）にも位置付けられているところである。

また、具体的な改正措置は、日本道路公団の業

務見直しの一環として、同公団に設置した学識経験者、各界の民間事業分野の第一線の有識者の方々で構成された「新事業開発委員会」（委員長伊藤滋慶應義塾大学教授）の意見書を踏まえたものとなっている。

改めて述べると、本法律の思想、理念は、高速自動車国道管理の抜本的な規制緩和により、民間活力の活用を基本として、高速自動車国道を活用した新たなビジネスチャンスを提供するとともに、民間事業者の創意工夫の発揮による利用者サービスの向上を図るものであり、高速自動車管理の新たな展開に道を拓くものである。

三 立法形式

本法律は、高速自動車国道法、道路法及び日本

道路公団法の改正を一括化したものとなっているが、これは、趣旨・目的の項で述べた政策の統一性、趣旨・目的の同一性があることに加え、法律の改正条項が相互に関連していることによるものである。この改正条項の関連性とは、高速自動車国道法の連結許可制限の改正及び道路法の占用許可基準の改正と日本道路公団法の業務規定の改正との関連性、更に道路法の占用許可基準の改正規定が高速自動車国道法において適用されることによるものである。

また、日本道路公団の高速自動車国道管理の権限関係等を規定した道路整備特別措置法を附則で改正している。

なお、道路法等の改正と関連するものではなく、高速自動車国道法自体の根幹的制度の改正を行うのは、昭和三二年の同法の立法以来と言って良いものである。

四 改正の具体的内容

(1) 高速自動車国道法の一部改正

① 高速自動車国道活用施設

高速自動車国道の連結許可制限を緩和し、高速自動車国道活用施設の通路その他の施設であって、専ら高速自動車国道活用施設の利用者の通行の用に供することを目的として設けられるものを連結許可対象施設に追加する

(第十一条)。

高速自動車国道活用施設とは、商業施設、レクリエーション施設その他の施設であって、当該施設の利用に当たって、相当数の者が高速自動車国道を通行すると見込まれるものである。具体的には、ショッピングセンター、テーマパーク、遊園地等を想定しており、申請に係る施設が高速自動車国道活用施設に該当するかどうかを判断することになる。

現行の連結許可対象施設が、道路法の道路飛行場内の公共用通路及び道路運送法の一般自動車道に限定されていることから、一般の民間事業者の施設を連結許可対象に加えるということは、高速自動車国道管理の抜本的な規制緩和と言えるものと考えている。

② 開放型と閉鎖型

高速自動車国道活用施設は、道路法の道路等にアクセスしているもの(開放型)とアクセスしていないもの(閉鎖型)の類型があり、類型に応じて連結許可の基準や手続きを異にする(第十一条の二第二項)。

開放型については、国土開発幹線自動車道建設審議会(以下「国幹審」という。)の議を経て定める第五条の整備計画と通路その他の施設の構造に関する技術的基準に適合することを要する(同項第二号)。

開放型の高速自動車国道活用施設の通路その他の施設(以下「高速自動車国道の通路等」という。)を整備計画に位置付けることを要することとしたのは、現行の連結許可制度との制度的バランスを考慮したものである。

現行の連結許可対象施設の連結許可が国幹審の議を経て定める整備計画を基準としているのは(第十一条第二項)、高速自動車国道への道路法の道路等の連結により交通結節機能が発生し、これにより地域への社会的、経済的な影響が生じるため、国幹審において様々な観点から審議することが必要であるからである。

開放型の高速自動車国道活用施設の通路等は、専ら当該高速自動車国道活用施設の利用者の通行の用に供することを目的としても設けられるものではあるが、結果として部分的に交通結節機能を有する可能性があり、現行の連結許可対象施設と同様に連結による地域への社会的、経済的影響を検討することが妥当であるからである。

これに対して、閉鎖型の高速自動車国道活用施設の通路等は、交通結節機能による地域への影響が生じないため、整備計画の位置付けを必要とせず、政令で定める連結位置に関する基準と省令で定める通路等の構造に関する

る技術的基準に適合することを要することとした（第十一条の二第二項第三号）。

地域への影響が生じない閉鎖型の高速自動車国道活用施設の通路等の連結位置に関する基準は、高速自動車国道の交通の安全性、円滑性を確保する観点から規定するものであるが、政令で規定することとしたのは、連結許可の判断における客観性、透明性の確保を考慮したものである。

閉鎖型の高速自動車国道活用施設の通路等を現行の連結許可対象施設又は開放型にしようとする場合は、それぞれの類型に応じた基準、手続きによる連結許可を改めて受けなければならぬ（同条第四項）。

また、高速自動車国道活用施設の通路等は、建設省令で定める基準に従い維持管理をしなければならぬ。

今回、一般の民間事業者が設置・管理主体となる高速自動車国道活用施設の通路等について、構造に関する基準及び維持管理基準を定めることとしたのは、高速自動車国道の交通の安全性や円滑性を確保するためである。

また、今回、道路法の監督処分に関する規定を連結許可に準用することとしたこと（第十一条の八）及び罰金の規定を置いたこと（第二十八条の二）も同様の理由によるものであ

る。

開放型と閉鎖型では、連結許可を行う主体も異なる。

開放型の通路等の連結は、現行の連結許可対象施設と同様に建設大臣が許可することとし、その際、あらかじめ、日本道路公園の意見を聴くこととし（道路整備特別措置法第十六条の二）、閉鎖型の通路等の連結許可は、建設大臣の承認を要することとした上で、日本道路公園が代行することとした（道路整備特別措置法第十六条の二第一項及び第二項）。

以上のように、連結許可の基準、手続きにおいても相当の規制緩和が図られたものとなっている。

③ 連結料

高速自動車国道活用施設の通路等の連結につき、連結料を徴収することができることとしたが（第十一条の四）、この連結料は、現行の公物管理法体系には類似の制度も見ない新たに創設された公用負担制度である。

その法的性格及び徴収の合理性は、アクセスコントロールされている国土の幹線的な高速交通網である高速自動車国道に連結し、その機能を活用して事業を営むことにより特別の利益を得られるのであるから、この利益に相応した対価を徴収することが、高速自動車

国道の高い機能性や公的負担で整備されていることとの社会的公平の観点からも妥当と考えられるからである。

この特別の利益とは、次のような要素で構成される。

一つは、高速自動車国道活用施設の通路等の連結により、高速自動車国道の管理費用が増加した場合（増設した加減速車線の管理費用等。）の当該増加額である。

二つは、連結による収益的な利益である。収益的な利益としては、連結による時間距離の短縮による顧客の地域的範囲（商圈）の拡大、集客性、事業効率の向上、事業用地自体の収益性の向上等が考えられる。これらの利益は、高速自動車国道の機能性やアクセスコントロールを考慮すれば、連結という行為により特定の者が著しい利益を受けているというべきであって、この利益に相応した対価を徴収することも社会的、経済的合理性を有する。

また、形態的には、連結している開口部を独占的に使用しているという側面もある。

連結料の徴収根拠は、以上のとおりであり、法的な性格付けをすると、受益者負担的性質と公物の特許使用の対価という性格を合わせ持つものであると言える。

連結料の額の基準及び徴収方法は、政令で定めることとしており、以上のような連結料の法的性格に応じて客観的、技術的なものとなるように規定する方針である。

連結料は、日本道路公団が徴収してその収入となり、(道路整備特別措置法第十八条)、道路整備特別措置法施行令第一条の六第二項を改正し、高速自動車国道の整備費の償還に充当することを措置することになる。

④ 連結許可に基づく地位の承継
連結許可に基づく地位は、承継できる(第

高速自動車国道法等の一部を改正する法律案新旧対照条文
○高速自動車国道法(昭和三十二年法律第七十九号)

改正案

(高速自動車国道との連結の制限)

第十一条 次に掲げる交通の用に供する施設以外の施設は、高速自動車国道と連結させてはならない。

- 一 道路、一般自動車道又は政令で定める一般交通の用に供する通路その他の施設
- 二 前号に掲げるものを除くほか、高速自動車国道活用施設(商業施設、レクリエーション施設)その他の施設であつて、当該施設の利用に当たつて相当数の者が高速自動車国道を通行すると見込まれるものをいう。以下この号において同じ。)の高速自動車国道と連絡する通路その他の施設であつて、専ら当該高速自動車国道活用施設の利用者の通行用に供することを目的として設けられるもの

(連結許可等)

第十一条の二 前条各号に掲げる施設(高速自動車国道を除く。)を管理する者は、当該施設を高速自動車国道と連結せよとする場合においては、あらかじめ、建設省令で定めるところにより、建設大臣の許可(以下「連結許可」という。)を受けなければならない。

2 建設大臣は、連結許可の申請があつた場合において、当該申請に係る施設が次の各号に掲げ

十一條の五及び第十一條の六。

高速自動車国道活用施設の通路等の管理者が変わつても、施設の用途や構造が変わらなければ、高速自動車国道管理上の影響はないはずであり、管理主体の変更を認めても、基本的には支障はないということになる。むしろ、管理主体の変更を認めなければ、事業者として、高速自動車国道活用施設の道路等に投下した建設費の回収ができるか否かが不安定となるため、連結許可に基づく地位を承継できることとした。承継された管理主体が相

現行

(高速自動車国道と道路等との連結)

第十一条 道路、一般自動車道又は政令で定める交通の用に供する通路その他の施設以外の交通の用に供する通路その他の施設は、高速自動車国道と連結させてはならない。

- 2 道路(高速自動車国道を除く。)一般自動車道又は前項の政令で定める交通の用に供する通路その他の施設(以下「道路等」という。)の管理者は、道路等を高速自動車国道と連結せよとする場合においては、建設省令で定めるところにより、あらかじめ建設大臣の許可を受けなければならない。この場合において、建設大臣は、第五条の規定により定められた整備計画に基づき許可しなければならない。

3 道路運送法第七十四条第二項の規定は、前項の許可については適用しない。

(傍線の部分は改正部分)

続、合併により設立される法人その他の一般承継人である場合は、届出を義務付けることとし、譲渡による場合には、承認を要することとしたが、これは、譲渡された主体が、高速自動車国道に連結する通路等の管理主体として適当かどうかを判断するためである。譲渡の承認は、日本道路公団が建設大臣の権限を代行する(道路整備特別措置法第六条の二第二号の三)。(以下、次号に続く)

(道路局路政課長補佐)

る区分に及び当該各号に定める基準に適合するときに限り、連結許可をすることができ。

一 前条第一号に掲げる施設 第五条の規定により定められた整備計画に適合するものであること。

二 前条第二号に掲げる通路その他の施設であつて、これを管理する者以外の者の管理する他の通路その他の施設に連結するもの 第五条の規定により定められた整備計画及び建設省令で定める通路その他の施設の構造に関する技術的基準に適合するものであること。

三 前条第二号に掲げる通路その他の施設であつて、前号に掲げるもの以外のもの 政令で定める連結位置に関する基準及び同号の建設省令で定める技術的基準に適合するものであること。

3 道路運送法第七十四条第二項の規定は、連結許可については、適用しない。

4 連結許可を受けた前条第二号に掲げる通路その他の施設であつて第二項第三号に該当するものを管理する者は、当該通路その他の施設を同項第一号又は第二号の施設としようとする場合（政令で定める場合を除く。）には、連結許可を受けなければならない。

5 連結許可を受けた前条第二号に掲げる通路その他の施設を管理する者は、当該通路その他の施設の構造について変更（建設省令で定める軽微な変更を除く。）を行おうとする場合には、あらかじめ、建設省令で定めるところにより、建設大臣の許可を受けなければならない。

6 第二項の規定は、前項の許可について準用する。

7 第五項の許可を受けた通路その他の施設は、連結許可を受けた前条第一号に掲げる通路その他の施設とみなして、第四項及び第五項の規定を適用する。

（連結許可等に係る通路その他の施設の管理）

第十一条の三 連結許可及び前条第五項の許可（以下「連結許可等」という。）を受けて高速自動車国道と連結する第十一条第二号に掲げる通路その他の施設を管理する者は、建設省令で定める基準に従い、当該通路その他の施設の維持管理をしなければならない。

（連結料の徴収）

第十一条の四 国は、第十一条第二号に掲げる通路その他の施設の高速自動車国道との連結につき、連結料を徴収することができる。

2 前項の規定による連結料の額の基準及び徴収方法は、政令で定める。

3 第一項の規定に基づく連結料は、国の収入とする。

（連結許可等に基づく地位の承継）

第十一条の五 相続人、合併により設立される法人その他の連結許可等を受けた者の一般承継人は、被承継人が有していた当該連結許可等に基づく地位を承継する。

2 前項の規定により連結許可等に基づく地位を承継した者は、その承継の日の翌日から起算して三十日以内に、建設大臣にその旨を届け出なければならない。

第十一条の六 建設大臣の承認を受けて連結許可等に係る高速自動車国道と連結する施設を譲り

受けた者は、譲渡人が有していたその連結許可等に基づく地位を承継する。

(連結許可等の条件等)

第十一条の七 建設大臣は、連結許可等又は前条の承認には、高速自動車国道の管理のため必要な範囲内で条件を付することができる。

(連結許可等に対する監督処分等)

第十一条の八 道路法第七十一条第一項から第三項までの規定は、連結許可等及び連結許可等に係る高速自動車国道と連結する施設について準用する。この場合において、同条第一項から第三項までの規定中「道路管理者」とあるのは、「建設大臣」と、同条第一項及び第二項中「この法律」とあるのは、「高速自動車国道法」と、同条第一項中「道路」とあるのは、「道路若しくは高速自動車国道法第十一条の二第一項若しくは第五項の許可に係る高速自動車国道と連結する施設」と読み替えるものとする。

2] 道路法第七十三条の規定は、第十一条の四第一項の規定に基づく連結料の徴収について準用する。この場合において、同法第七十三条第一項中「道路管理者(指定区間内の国道にあつては国、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統括する都道府県。以下この条において同じ。)」とあり、並びに同条第二項及び第三項中「道路管理者」とあるのは、「国」と、同条第二項中「条例(指定区間内の国道にあつては、政令)」とあるのは、「政令」と読み替えるものとする。

第二十八条の二 第十一条の八第一項において準用する道路法第七十一条第一項又は第二項の規定による建設大臣の命令に違反した者は、三十万円以下の罰金に処する。

第三十二条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、第二十八条の二から前条までの違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して各本条の罰金刑を科する。

第三十二条の二 第十一条の五第二項の規定に違反して、届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、十万円以下の過料に処する。

第三十二条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前三条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して各本条の罰金刑を科する。

○道路法（昭和二十七年法律第百八十号）

改正案

現行

（傍線の部分は改正部分）

（道路の占用の許可基準）

第三十三条（略）

（道路の占用の許可基準）
第三十三条（略）

2 前項の規定にかかわらず、前条第一項第五号から第七号までに掲げる工作物、物件又は施設のうち、高速自動車国道又は自動車専用道路の連結路附属地（これらの道路のうち、これらの道路と当該道路以外の交通の用に供する通路を他の施設とを連結する部分で建設省令で定める交通の用に供するものに附属する道路の区域内の土地をいう。以下この項において同じ。）に設けられるこれらの道路の通行者の利便の増進に資する施設で、当該連結路附属地をその合理的な利用の観点から継続して使用するにふさわしいと認められ、かつ、前項の規定に基づく政令で定める基準に適合するものための道路の占用については、同条第一項又は第二項の許可を与えることができる。

（水道、電気、ガス事業等のための道路の占用の特例）

第三十六条（略）

（水道、電気、ガス事業等のための道路の占用の特例）
第三十六条（略）

2 道路管理者は、前項の計画書に基づく工事（前項ただし書の規定による工事を含む。）のための道路の占用の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る道路の占用が第三十三条第一項の規定に基づく政令で定める基準に適合するときは、第三十二条第一項又は第三項の規定による許可を与えなければならない。

2 道路管理者は、前項の計画書に基づく工事（前項但書の規定による工事を含む。）のための道路の占用の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る道路の占用が第三十三条の規定に基づく政令で定める基準に適合するときは、第三十二条第一項又は第三項の規定による許可を与えなければならない。

○日本道路公団法（昭和三十一年法律第六号）

改正案

現行

（傍線の部分は改正部分）

（役員の任期）

第十一条 総裁及び副総裁の任期は、四年とし、理事及び監事の任期は、二年とする。ただし、補欠の役員の任期は、前任者の残任期間とする。

2（略）

（役員の任期）
第十一条 役員（の）任期は、四年とする。ただし、補欠の役員の任期は、前任者の残任期間とする。

（業務の範囲）

第十九条 公団は、第一条の目的を達成するため、次の業務を行う。

一～六（略）

七 前各号の業務の遂行に支障のない範囲内で、次の業務を行うこと。

イ 国又は地方公共団体の委託に基づき、道路の新設及び改築並びに道路に関する調査、測量、設計、試験及び研究を行うこと。

（業務の範囲）
第十九条 公団は、第一条の目的を達成するため、次の業務を行う。

一～六（略）

七 前各号に掲げる業務の遂行に支障のない範囲内で、国又は地方公共団体の委託に基づき、道路の新設及び改築並びに道路に関する調査、測量、設計、試験及び研究を行うこと。

ロ 高速自動車国道法(昭和三十一年法律第七十九号) 第二十一条又は第五項の許可を受けた者の委託に基づき、同法第二十一条第二号に規定する通路その他の施設の建設及び管理を行うこと。

2・3 (略)

(投資)

第十九条の二 公団は、建設大臣の認可を受けて、次の業務を行うことを主たる目的とする事業に投資することができる。

一 前条第一項第五号の業務を行うこと。

二 道路法第三十三条第二項に規定する施設(二以上の者が共同して設置するものであつて、高速自動車国道又は自動車専用道路の通行者に対する多様な利便の効率的な提供に資するものに限る。)の建設及び管理を行うこと。

(罰則)

第四十条 第三十五条第一項の規定に違反して報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合においては、その違反行為をした公団の役員又は職員を二十万円以下の罰金に処する。

第四十一条 次の各号の一に該当する場合においては、その違反行為をした公団の役員又は職員を二十万円以下の過料に処する。

一五 (略)

第四十二条 第六条の規定に違反した者は、十万円以下の過料に処する。

○道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)

改正案

(建設大臣の権限代行)

第六条の二 日本道路公団は、第二条の二の規定に基づき高速自動車国道を新設し、若しくは改築する場合又は第四条の規定により高速自動車国道の維持、修繕及び災害復旧を行う場合においては、建設大臣に代わつてその権限のうち次に掲げるものを行うものとする。

一・二 (略)

二の二 高速自動車国道法第二十一条の二第一項の規定により同条第二項第三号に掲げる通路その他の施設について高速自動車国道との連結を許可し、同条第五項の規定により当該通路その他の施設の構造の変化を許可し、及び同法第二十一条の七の規定によりこれらの許可に必要な

2・3 (略)

(投資)

第十九条の二 公団は、建設大臣の認可を受けて、前条第一項第五号に掲げる業務を行うことを主たる目的とする事業に投資することができる。

(罰則)

第四十条 第三十五条第一項の規定に違反して報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合においては、その違反行為をした公団の役員又は職員を三万円以下の罰金に処する。

第四十一条 次の各号の一に該当する場合においては、その違反行為をした公団の役員又は職員を三万円以下の過料に処する。

第四十二条 第六条の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

現行

(建設大臣の権限代行)

第六条の二 日本道路公団は、第二条の二の規定に基づき高速自動車国道を新設し、若しくは改築する場合又は第四条の規定により高速自動車国道の維持、修繕及び災害復旧を行う場合においては、建設大臣に代わつてその権限のうち次に掲げるものを行うものとする。

一・二 (略)

(傍線の部分は改正部分)

な条件を付すること。

二の三 高速自動車国道法第十一条の六の規定により施設の譲渡を承認し、及び同法第十一条の七の規定により当該承認に必要な条件を付すること。

三〇八(略)

九 道路法第二十四条本文の規定により道路に関する工事又は道路の維持を行うことを承認し、及び同法第八十七条第一項の規定により当該承認に必要な条件を付すること。

十(略)

十一 道路法第三十四条(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により必要な条件を付すること。

十二〇七の四(略)

十八 道路法第七十一条第二項(高速自動車国道法第十一条の八第一項及び道路法第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。)の規定により処分をし、又は措置を命じ、及び道路法第七十一条第三項前段(高速自動車国道法第十一条の八第一項において準用する場合を含む。)の規定により必要な措置を自ら行い、又はその命じた者若しくは委任した者に行わせること。ただし、道路法第三十七条第一項の規定に係るものを除く。

十九(略)

2 日本道路公団は、前項の規定により建設大臣に代わつてその権限のうち同項第一号、第二号の二又は第十号から第十二号までに掲げるもの(同項第十号から第十二号までに掲げる権限にあつては、道路の構造又は交通に及ぼす支障が大きいと認められる道路の占用で政令で定めるものに係るものに限る。)を行おうとするときは、あらかじめ、建設大臣の承認を受け、これらの権限を行つたときは、遅滞なく、その旨を建設大臣に報告しなければならない。

三〇六(略)

(建設大臣が権限を行う場合の意見の聴取等)

第十六条の二 建設大臣は、日本道路公団が第二条の二の規定に基づき新設し、若しくは改築し、又は第四条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う高速自動車国道(以下「日本道路公団の管理する高速自動車国道」という。)について、次に掲げる権限を行おうとするときは、あらかじめ、日本道路公団の意見を聴かなければならない。

一 高速自動車国道法第十一条の二第一項の規定により同法第十一条各号に掲げる施設(同法第十一条の二第二項第三号に掲げるものを除く。)の高速自動車国道との連結を許可すること。

二〇五(略)

2(略)

第十七条の二(略)

三〇八(略)

九 道路法第二十四条本文の規定により道路に関する工事又は道路の維持を行うことを承認し、及び同法第八十七条第一項の規定により当該承認に必要な条件を付すること。

十(略)

十一 道路法第三十四条(同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。)の規定により必要な条件を付すること。

十二〇七の四(略)

十八 道路法第七十一条第二項(同法第九十一条第二項においてこれらの規定を準用する場合を含む。)の規定により処分をし、又は措置を命じ、及び同法第七十一条第三項前段の規定により必要な措置を自ら行い、又はその命じた者若しくは委任した者に行わせること。ただし、同法第三十七条第一項の規定に係るものを除く。

十九(略)

2 日本道路公団は、前項の規定により建設大臣に代わつてその権限のうち同項第一号又は第十号から第十二号までに掲げるもの(同項第十号から第十二号までに掲げる権限にあつては、道路の構造又は交通に及ぼす支障が大きいと認められる道路の占用で政令で定めるものに係るものに限る。)を行おうとするときは、あらかじめ、建設大臣の承認を受け、これらの権限を行つたときは、遅滞なく、その旨を建設大臣に報告しなければならない。

三〇六(略)

(建設大臣が権限を行う場合の意見の聴取等)

第十六条の二 建設大臣は、日本道路公団が第二条の二の規定に基づき新設し、若しくは改築し、又は第四条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う高速自動車国道(以下「日本道路公団の管理する高速自動車国道」という。)について、次に掲げる権限を行おうとするときは、あらかじめ、日本道路公団の意見を聴かなければならない。

一 高速自動車国道法第十一条第二項の規定により許可すること。

二〇五(略)

2(略)

第十八条(略)

(連結料の徴収)についての高速自動車国道法の規定の適用
 第十八条 日本道路公団の管理する高速自動車国道に関する高速自動車国道法第十一条の四の規定の適用については、同条第一項及び第三項中「国」とあるのは、「日本道路公団」とする。

(負担金等の強制徴収)

第二十五条 道路法第七十三条の規定は、第二条の二、第三条第一項、第三条の二第一項、第五条第一項、第七条の二、第七条の七、第七条の十第一項、第七条の十二第一項、第七条の十三第一項、第七条の十四第一項及び第七条の十七第一項の規定に基づく料金、第十四条の二の規定に基づく割増金、第十八条において読み替えて適用する高速自動車国道法第十一条の四第一項の規定に基づく連結料、第十八条の二において準用する同法第三十九条の規定に基づく占用料並びに第二十一条において準用する同法第四十四条の二第七項、第五十八条第一項、第五十九条第三項、第六十条ただし書、第六十一条第一項及び第六十二条後段の規定に基づく負担金について準用する。この場合において、同法第七十三条第一項中「道路管理者(指定区間内の国道にあつては国、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統括する都道府県。以下この条において同じ。)」とあり、並びに同条第二項及び第三項中「道路管理者」とあるのは、「前段の料金、割増金、占用料及び負担金については「公団等」と、前段の連結料については「日本道路公団」と、同条第二項中「条例(指定区間内の国道にあつては、政令)」とあるのは、「政令」と読み替えるものとする。

(道路法及び高速自動車国道法の適用)

第三十条 この法律による道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理については、この法律に定めるもののほか、道路法(第五十条から第五十三条までを除く。)及び同法に基づく政令の規定の適用があるものとする。この場合において、次の表の上欄に掲げる同法の規定中同表の中欄に掲げる字句は、同表の下欄に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ同欄に掲げる字句に読み替えるものとし、同法に基づく政令の規定の適用についての必要な技術的読替は、政令で定める。

第三十二条第二項及び第四項 第三十三条第一項 第三十六	道路管理者	読み替えられる規定	読み替えられる字句	次に掲げる場合の区分に応じて読み替える字句				
				日本道路公団	首都高快速道路	阪神高快速道路	本州四国連絡橋公団	地方道路公団
				日本道路公団が道路(高速自動車国道を除く。)を管理し、又は管理しようとする場合	道路公団が道路を管理し、又は管理しようとする場合	道路公団が道路を管理し、又は管理しようとする場合	道路公団が道路を管理し、又は管理しようとする場合	地方道路公団が道路を管理し、又は管理しようとする場合
				車道を除く。)	又は管理しようとする場合	又は管理しようとする場合	又は管理しようとする場合	又は管理しようとする場合
				又管理しようとする場合	又管理しようとする場合	又管理しようとする場合	又管理しようとする場合	又管理しようとする場合

(負担金等の強制徴収)

第二十五条 道路法第七十三条の規定は、第二条の二、第三条第一項、第三条の二第一項、第五条第一項、第七条の二、第七条の七、第七条の十第一項、第七条の十二第一項、第七条の十三第一項、第七条の十四第一項及び第七条の十七第一項の規定に基づく料金、第十四条の二の規定に基づく割増金、第十八条の二において準用する同法第三十九条の規定に基づく占用料並びに第二十一条において準用する同法第四十四条の二第七項、第五十八条第一項、第五十九条第三項、第六十条ただし書、第六十一条第一項及び第六十二条後段の規定に基づく負担金について準用する。この場合において、同法第七十三条第一項中「道路管理者(指定区間内の国道にあつては国、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統括する都道府県。以下この条において同じ。)」とあるのは、「公団等」と、同条第二項又は第三項中「道路管理者」とあるのは、「公団等」と、同条第二項中「条例(指定区間内の国道にあつては、政令)」とあるのは、「政令」と読み替えるものとする。

(道路法及び高速自動車国道法の適用)

第三十条 この法律による道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理については、この法律に定めるもののほか、道路法(第五十条から第五十三条までを除く。)及び同法に基づく政令の規定の適用があるものとする。この場合において、次の表の上欄に掲げる同法の規定中同表の中欄に掲げる字句は、同表の下欄に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ同欄に掲げる字句に読み替えるものとし、同法に基づく政令の規定の適用についての必要な技術的読替は、政令で定める。

第三十二条第二項及び第四項 第三十三条、第三十六条、第	道路管理者	読み替えられる規定	読み替えられる字句	次に掲げる場合の区分に応じて読み替える字句				
				日本道路公団	首都高快速道路	阪神高快速道路	本州四国連絡橋公団	地方道路公団
				日本道路公団が道路(高速自動車国道を除く。)を管理し、又は管理しようとする場合	道路公団が道路を管理し、又は管理しようとする場合	道路公団が道路を管理し、又は管理しようとする場合	道路公団が道路を管理し、又は管理しようとする場合	地方道路公団が道路を管理し、又は管理しようとする場合
				車道を除く。)	又は管理しようとする場合	又は管理しようとする場合	又は管理しようとする場合	又は管理しようとする場合
				又管理しようとする場合	又管理しようとする場合	又管理しようとする場合	又管理しようとする場合	又管理しようとする場合

2 1 7 (略)	案、第四十二條第一項、第六十六條第一項、第六十八條、第六十九條、第七十條第一項、第三項及び第四項、第七十一條第三項後段、第四項及び第五項、第七十二條第一項及び第三項、第九十二條第四項
--------------------	---

2 1 7 (略)	四十二條第一項、第六十六條第一項、第六十八條、第六十九條、第七十條第一項、第三項及び第四項、第七十一條第三項後段、第四項及び第五項、第七十二條第一項及び第三項、第九十二條第四項
--------------------	--

○駐車場法（昭和三十一年法律第百六号）

（傍線の部分は改正部分）

改 正 案	（助成措置） 第十七条 都市計画において定められた路外駐車場の用に供するため、道路の地下又は都市公園法（昭和三十一年法律第七十九号）第二条第一項の都市公園の地下の占用の許可の申請があつた場合においては、当該占用がそれぞれ道路法第三十三條第一項又は都市公園法第七條の規定に基づく政令で定める技術的基準に適合する限り、道路管理者又は都市公園法第五條第一項の公園管理者は、それぞれこれらの法律による占用の許可を与えるものとする。
-------------	--

改 正 案	（助成措置） 第十七条 都市計画において定められた路外駐車場の用に供するため、道路の地下又は都市公園法（昭和三十一年法律第七十九号）第二条第一項の都市公園の地下の占用の許可の申請があつた場合においては、当該占用がそれぞれ道路法第三十三條第一項又は都市公園法第七條の規定に基づく政令で定める技術的基準に適合する限り、道路管理者又は都市公園法第五條第一項の公園管理者は、それぞれこれらの法律による占用の許可を与えるものとする。
-------------	--

○石油パイプライン事業法（昭和四十七年法律第百五号）

（傍線の部分は改正部分）

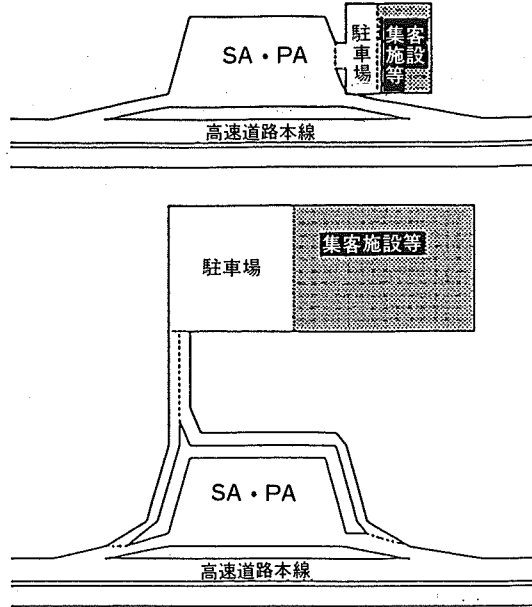
改 正 案	（道路の占用の特例） 第三十五条（略） 2 道路管理者は、第五条第一項又は第八条第一項の許可を受けた石油パイプライン事業の用に供する導管について、道路法第三十二條第一項又は第三項の規定による道路の占用の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る道路の占用が同法第三十三條第一項の規定に基づく政令で定める基準に適合するときは、その許可を与えなければならない。
-------------	--

改 正 案	（道路の占用の特例） 第三十五条（略） 2 道路管理者は、第五条第一項又は第八条第一項の許可を受けた石油パイプライン事業の用に供する導管について、道路法第三十二條第一項又は第三項の規定による道路の占用の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る道路の占用が同法第三十三條の規定に基づく政令で定める基準に適合するときは、その許可を与えなければならない。
-------------	---

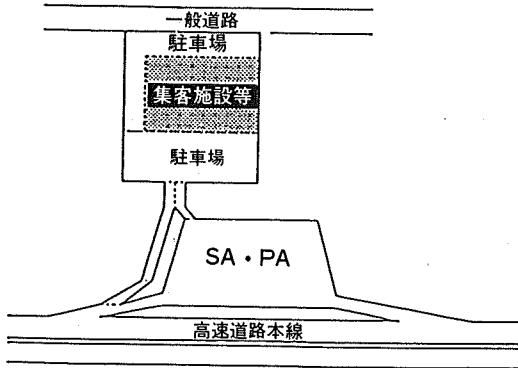
【イメージ図】

◎連結許可対象施設の追加（高速自動車国道法）

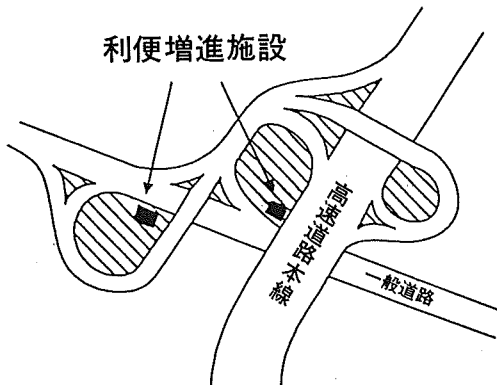
(1) 一般道路に接続しない例（閉鎖型）



(2) 一般道路に接続する例（開放型）



◎インターチェンジ周辺の利用可能地の活用（道路法）



「道路をまもる月間」について

道路局道路交通管理課

一 はじめに

「道路をまもる月間」は、各道路管理者、関係省庁及び各協賛団体のご尽力、地域住民及び道路利用者の方々の参加、協力を得て毎年八月一日から八月三十一日までの一カ月間、全国各地で各種運動を実施しています。

この期間中、交通安全施設等の点検と整備、道路の正しい利用の指導、道路愛護思想の普及のほか広報活動を展開し、好評を博しています。

ここでは、「道路をまもる月間」の制定経緯を振り返るとともに、今年、各地で実施を予定している各種の運動について概要を説明します。

二 経緯

国民共有の財産である道路は、昭和二〇年代後半から道路交通需要の増大に対応するため整備が図られ、昭和二九年度の第1次道路整備五箇年計画の発足を契機に本格化し、国民の日常生活や経済活動に欠くことのできないものとなりました。

昭和三〇年代に入ると、道路に対する意義・整備の重要性・道路の持つ機能の大切さ等に対する国民の関心が高まり、道路愛護思想の

普及の必要性が見直されてきました。

このため、各道路管理者、関係省庁、関係諸団体の理解と協力を得て、安全で快適な道路環境を保持するため、交通安全施設等の点検と整備を推進するとともに、道路の正しい利用の啓発と道路を愛護する気運を社会的に高めるという趣旨から「道路をまもる月間」を制定し、第2次道路整備五箇年計画の初年度である昭和三三年に第一回目を開始、本年度で第四回目を迎えることとなりました。

昭和三九年度（第七回）までは、国土建設週間の七月一〇日から七月一六日に合わせて、七月一〇日から八月九日までの一カ月間実施していましたが、昭和四〇年度（第八回）からは、生徒及び児童にもこの月間の諸活動に参加してもらい、道路愛護の精神をよりいっそう培ってもらうなど、国民一人一人の参加協力を得るために、比較的参加の機会の得やすい、夏休み期間中の八月一日から八月三十一日になりました。

本年も八月一日から八月三十一日までの一カ月間を「道路をまもる月間」として、関係省庁や関係団体等の協力を得て建設省をはじめ各道路管理者の主権による各種の運動が実施されます。

三 趣旨・目的

道路を安全で快適なものとして保つためには、道路管理者の日常の努力は勿論のこと、国民一人一人が道路愛護に対する認識を持ち行動していただくことが必要です。

このような趣旨から、道路管理者及び関係機関は、この月間において、国民の道路に対する理解と協力が得られるよう、道路の正しい利用の認識と道路愛護思想の普及について、地域の実情に即した課題を設定し、道路を利用する方々の意識に呼びかける運動を行います。また、道路利用者の視点から、交通安全施設等の点検と必要な整備を積極的に実施し、安全で快適な道路環境の保持に努めることとされています。

四 内容

建設省、都道府県などの各道路管理者は、この月間において道路環境を良好に保持するため、

- (1) 道路環境の点検と整備
- (2) 道路の正しい利用と指導
- (3) 道路愛護思想の普及
- (4) 広報活動の推進

の四つを重点として、関係省庁、関係団体等

の協力を得て強力に推進することとしています。

(1) 道路環境の点検と整備

道路、特に歩道が置き看板や商品、日除けなどにより不法に占用され、通行の障害、道路環境の悪化をきたしていることが多く、そういった不法占用物件に対する道路を利用する方々の撤去等の要望が強いことから、商店街などの歩行者、自転車利用者の多い地域、小学校並びに高齢者、障害者の利用する機会が多い施設を中心とした地域で道路管理者自ら車椅子に乗るなど道路を利用する方々の立場に立つて不法占用物件の点検を行い、道路の不適正な使用の是正に努めるとともに、正しい利用方法について広く呼びかけることとされています。また、駅周辺や市街地等における大量の放置自転車等についても、条例等に基づき関係機関との協力により対処し、安全な歩行空間の確保に努めます。

既存の交通安全施設等については、合理的かつ効果的に設置され、交通事故の防止と円滑な通行の確保のためにその役割を十分果たしているかを、道路を利用する方々の立場に立つて点検し、必要な改善に努めます。

特に、歩道については、段差、傾斜、勾配等の改善及び除草を実施し、平坦性・快適性

の確保に努めます。また、季節から街路樹の枝葉の伸張により道路標識等の視認性が悪くなっていることが多くあることから、枝葉の伐採等によって安全に通行できる道路環境の確保に努めます。

さらに、道路上の各種工事について、道路パトロール等の際に表示施設等の安全管理措置を点検し、不備等があれば必要な措置を講じるよう工事施工者等を指導することとしています。

(2) 道路の正しい利用と指導

道路利用者に対しては、大型車両等による交通事故の防止、道路構造の保全を図るため、法令に違反している車両の指導取締りを実施するとともに、積載物の落下防止措置について指導を行います。

また、道路に空き缶、たばこ等のゴミを捨てないよう、道路を利用する際のマナーについて、ポスターやチラシを活用するなどして、その認識を高めていただくよう啓発活動を実施します。

地域住民に対しては、商品の荷捌き、路上作業等による道路の不適正な使用の是正について、町内会等を通じて指導することとしています。

(3) 道路愛護思想の普及

道路の正しい利用について、地域住民の参加・協力をお願いして、道路清掃美化運動や道路愛護キャンペーン等を行うこととします。

(4) 広報活動の推進

「国民の共有財産である道路は、常に広く、美しく、安全に」を基本テーマとし、講演会、展示会、一日道路パトロール等の行事、ポスターの提示、チラシの配付等各地の実情に即した効果的な広報活動を推進します。

五 推進標語

道路は、あまりにも身近であるためにその重要性が見過ごされがちです。しかし、明日を目指した道路づくり、円滑な道路整備や道路維持を推進するためには、国民の理解と協力が必要です。

このため、道路管理者のみならず道路利用者の方々に、国民共有の財産である道路を安全で快適なものとして維持し、子孫に受け継いでいくという認識にたつていただくために「道路をまもる月間」推進標語を広く一般から募集し、改めて道路の重要性について、多くの方々に関心と理解を深めていただくとともに、道路愛護思想の普及と高揚を図ること

としました。

推進標語は、「国民共有の財産である道路は、常に広く、美しく、安全に」をテーマに、



最終審査会の模様

全国の各道路管理者の関係事務所、高速道路のサービスエリア・パーキングエリア、「道の駅」自治体の道路維持担当部署及びその関係事務所等で応募用チラシを配付して募集した結果、昨年の一、三七九点を大きく上回り、四、九二六点もの作品が応募されました。その中から、予備審査を経て五月二六日（火）に最終審査が行われました。

最終審査は、浅井新一郎（「道の日」実行委員会会長）、陣内貴美子（元オリンピックバドミントン選手）、杉浦日向子（江戸風俗研究家）、山田美保子（放送作家・コラムニスト）、渡辺文雄（俳優）の五氏により行われ、最近の道路事情やこの推進標語の必要性等様々な意見が交わされ、最優秀作一点、優秀作六点を選定しました。

選ばれたそれぞれの標語は、「道路をまもる月間」期間中に道路情報板、垂れ幕等で本月間の推進に活用するほか、機関誌等にも掲載されます。

また、入賞者には、八月八日（土）に東京都目黒区の恵比寿ガーデンプレイスで行われる本月間の関連行事「道の日」フェスティバル'98において、主催者から最優秀作品に建設大臣賞（賞状）、優秀作品に道路局長賞（賞状）及び副賞として楯を授与することとしていま

す。
平成一〇年度の入選された方々と作品は次の通り。

○最優秀賞／建設大臣賞

汚すまい 道路は素敵な景色です

鳥取県鳥取市 財原 敏夫さん

○優秀賞／道路局長賞

この道は 我が家の居間に続く道

福岡県福岡市 杉山 晴英さん

ひとり一人が 道路愛護のサポーター

新潟県西蒲原郡 森山 勉さん

この道は あなたのマナーがつくる道

岐阜県瑞浪市 小木曾 正裕さん

住む人の まごころ映す この道路

三重県津市 伊藤 桂三郎さん

休めない道路に 気配り 思いやり

東京都狛江市 大原 一彦さん

この道を やがては通る 子も孫も

岐阜県各務原市 作田 典子さん

六 表彰

「道路をまもる月間」における建設大臣表彰は、道路交通の安全確保、道路の正しい利用、道路愛護等に関して永年にわたり取り組み、その功績が顕著であった団体または個人を表

彰しています。

昭和三三年の「道路をまもる月間」開始当初は、道路の美化清掃等に努め、地域社会に奉仕するとともに道路に対する理解を深めた民間の団体または個人を表彰していましたが、昭和五三年（第二一回）からは、さらに道路情報の通報や冬期の除雪作業等について積極的に協力し、道路交通の安全確保のために永年活動するほか、不法占用物件や不法駐輪の排除について積極的に取り組み、その功績が顕著であった民間の団体または個人に対しても表彰しています。本年度においては、五九団体及び二九個人に対し、感謝状に副賞を添えて表彰します。

七 おわりに

道路の果たす役割が今後ますます重要視されることから、道路の維持管理の必要性を、道路管理者のみならず、国民の皆さんにもより一層のご理解をいただき、「道路」を安全で快適な「みち」として、私たちの子孫に引き継いでいくためにも守っていききたいものです。



「道の日」(8月10日)について

道路局道路総務課

「道の日」とは

道路は、あらゆる分野の国民生活を支え維持していくために欠くことのできない基本的施設ですが、あまりにも身近であるためその重要性が見過ごされがちです。一方、経済活動・国民生活の高度化、情報化、環境への意識の高まり等を背景に、道路に対する国民のニーズは、ますます多様化しています。

建設省では、道路の重要性に対する国民の関心と道路愛護精神を高めるため、昭和三三年に「道路をまもる月間」(八月)を制定し、さらに昭和六一年に「道路をまもる月間」の中心行事として、「道の日」を制定しました。「道の日」が八月一〇日に定められたのは、「道路をまもる月間」の期間中であること、大正九年八月一〇日に、わが国最初の道路整備についての長期計画である第一次道路改良計画がスタートしたことなどに由来しています。

「道の日」制定について

昭和五七年三月五日の道路審議会の建議において、「今後の道路整備を推進するにあたっては国民の理解と協力がその前提であり、そのためには、道路整備の目標をわかりやすく

指標で国民の前に示すことや「道の日」を定めるなど道路に関する国民の関心を高める努力が必要である。」との指摘がなされ、また、昭和六一年一月二八日には、全国道路利用者会議から、「明日を指した道路づくり・円滑な道路整備・道路管理を推進し、道路財源の確保等を図るためには、国民の理解と協力がその前提である。このため、「道の日」を設け、あらためて道の意義・重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めることを目指した日とする。」との提言がなされました。

「道の日」の行事について

建設省、関係省庁、道路関係公団、地方公共団体、関係諸機関等は相互に連携して「道の日」の運動に参加しています。その結果、パレードやシンポジウム、道路清掃など毎年全国各地で道にちなんだ行事が行われています。「道の日」実行委員会を中心に、毎

「道の日」中央行事の主な活動

昭和61年	「道の日」制定記念式典、パレード（銀座中央通り） 「日本の道100選」（第1期：中央区中央通り他52道）の顕彰
62年	「道の日」テーマソングの作詞募集（「たまには…道で」に決定） 「日本の道100選」（第2期：江東区ほか湾岸道路他50道）の顕彰
63年	「道の日」キャンペーンキャラクターの愛称決定（こっちだヨウ平）
平成元年	周遊ドライブコース企画コンテスト（沖縄西海岸周遊コース他12コースが入賞）
2年	「道の日」記念式典（「夢ロード21」表彰式、「道の日」の歌コンサート等）
3年	「道の日」イベント「ヨウ平ランド」（各県の協力による物産展等）
4年	「道の日」イベント「ヨウ平ランド」の開催及び「道の日」記念シンポジウム
5年	「道の日」イベント「感・道フェア'93」 （各県の協力による物産展や郷土芸能披露、酒井法子コンサート等）
6年	「道の日」イベント「感・道ランド'94」 （各県の協力による物産展や郷土芸能披露、貴島サリオコンサート等） 「くらしにかかる橋」フォト&エッセイ・コンテストの実施 「道の日」ONE DAY SPECIAL STATION （文化放送一日「道の日」特集の展開）
7年	「道の日」まつり'95 （各県の協力による物産展や郷土芸能披露、かとうれいこコンサート等） 「こっちだヨウ平の道路はじめて物語」ビデオの作成 「道の日」BOOKの作成（趣旨や道路整備の歴史等をまとめたパンフレット）
8年	「道の日」ロード・ジャンボリー （春日通り、本郷通り等でのロードウォーク、上野公園での道路パネル展等） 「道の日」新シンボルマークの制定
9年	「道の日」ロードパーク （ミニトークショー、音楽バンドライブ、アンパンマンショー、クイズアベニュー、パネル展、大道芸等） 東京湾アクアライン「道の日」親子ウォーク

年さまざま手法を凝らした楽しいイベントが展開されています。

平成一〇年度「道の日」中央行事に

CSN

本年度で二三回目を迎える中央行事は、「つなげよう、育てよう「道」ネットワーク」を

テーマに、道路に関する施設を見学する「道のこども親善大使」親子見学会、親子で楽しめる「道の日」ライブステージを実施します。これは、「道のファン」を創り出していくためには、大人だけでなく、将来、自動車利用者となる若年層に、道を正しく理解してもらい、道への親しみを持ってもらうことが有効と考えたからです。

このため、全国から道に関心のある子供達を「道のこども親善大使」として募集・任命し、施設見学等を通じ、道の役割、重要性についての理解を深めてもらうこととしています。

●開催日…平成一〇年八月八日（土）

●主催…「道の日」実行委員会

（浅井新一郎会長）

●後援…建設省、警察庁、総務庁、運輸省、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、全国知事会、全国市長会、全国町村会（予定）

1 「道のこども親善大使」親子見学会

●開催時間…9:00～15:15

●見学施設…多摩都市モノレール、麻布共同溝、首都高管制センター



東京湾アクアライン
「道の日」親子ウォーク

●概要●

- ・ 9:00 JR立川駅集合
 - ・ 9:30 多摩都市モノレール見学
 - ・ 12:30 麻布共同溝見学
 - ・ 13:50 首都高管制センター見学
 - ・ 15:15 「道の日」ライブステージに合流
- *タレント同行

2 「道の日」ライブステージ

- 開催時間 15:45～17:45 (開場15:15)
- 場所 恵比寿ガーデンプレイス内、ガ

●概要●

ーデンホール

- ① 「道の日」セレモニー…実行委員会会長及び来賓の紹介・挨拶
 - ② 「道をまもる月間」推進標語表彰式
 - ③ 「道の日」ライブトーク…タレントと上記1親子見学会参加者を交えたトークショー
 - ④ 「道のこども親善大使」任命式…実行委員会会長より任命証の授与
 - ⑤ 「道の日」スペシャルコンサート…タレントによるコンサート
 - ⑥ 抽選会
- ※本年度の行事につきましては事前応募制です。
新聞等で参加を募集いたしましたが、締切となりましたので御了承下さい。



8月10日は「道の日」

有料道路制度の概要

有料道路制度研究会

一 有料道路制度の沿革

有料道路とは、借入金(借金)により道路を建設し、開通後の料金収入でそれを返済していくものである。民間企業が借入金により施設(例えば病院)を建設する場合をイメージしていただければほぼそれに近いものがある。民間の場合でも病院のような施設になると、資金の回収、借入金の返済には一〇〜二〇年という長期間を要する。有料道路も、借入金を返済するまで料金を徴収するものであるが、返済が終了すれば、本来の原則である無料の道路となること、利潤を一切見込まないことが他の民間事業と大きく異なる点である。道路のような公共施設は税金により建設・管理するのが通常であり、したがって借入は発生しないのであるが、そのみでは整備が十分進まない場合、このような有料制が活用されることになる。公共的事業でありながらこのような手法も採用しているのは、早期整備等の大きなメリットがあるからにはかならないが、現在のような有料道路制度がどのような経緯でつくられてきたかを見ていくことで、その趣旨をよりよく理解することができると思われる。今回は、まず始めに有料道路制度の沿革について見ていくことにしたい。

1 賃取橋

我が国の有料道路制度のはじまりと考えられる

のが明治四年に発せられた太政官布告第六四八号「修路架橋運輸ノ便ヲ興ス者ニ入費税金徴収許可方」であり、これによって、「有志ノ者共、自費或ハ会社ヲ結び、水行ヲ起シ、險路ヲ開キ、橋梁ヲ架ケル等諸般運輸ノ便利ヲ起コシ候者ハ、落成ノ上、功費ノ多寡ニ応ジ年限ヲ定メ税金取立方差シ許サル」ことが認められた。

道路はその性格から無償使用を原則とするべきとの考えから、明治政府も道路を国の营造物として行政庁が管理することとしたが、殖産興業の観点から「治水修路」、特に交通の隘路解消のための橋梁や道路の建設が急務である一方で、地方の財政事情がこれに対応しきれなかったため、私費を投じこれらの事業を経営する場合は賃金を徴収することを認めることにしたものである。近時いわゆる「元祖」ともいえるべきものであり、有料道路制度がこのような形で始まったことは興味深い。明治八年に大井川に架橋がなされ、また難路といわれた東海道日坂峠が改良されるなど、この制度は一定の役割を果たしてきたといえよう。しかしながら、要所要所で道路の利用者から賃金を徴収する手法は、中世国家の封建的な通行税、入市税的なイメージが強いのみならず、道路交通がますます増加するに及び、この制度は「交通の要求に適せず、弊害頗る大なるものがある」(丹羽七郎「道路法」)、と認識されるに至った。以下の内務省土木局長通牒にその間の事情がしのばれる。

現下私人ノ経営ニ係ル貨取橋梁ヲ見ルニ

往々営利ノ目的ヲ以テ之ヲ經營セルモノアリ
其ノ然ラサルモノニアリテモ収支ノ計算ヲ認
リ免許年限ノ延長ヲ計ルモノアルノミナラス
又其ノ維持修繕ヲ怠ルカ為交通上危険ヲ惹起
スルノ虞アルモノ少カラサルハ道路改良上極
メテ遺憾ノ次第二有之候

こうして、「道路の如き基本的なる交通設備は其
の費用は公費を以て支弁し一般の無償使用に供す
べしとの主義一般に是認せらるる」(丹羽)に至
り、大正八年になつて制定された道路法(旧道路
法)は、こうした見地から原則として道路交通の
無償主義を確立、特別の場合に橋、渡船施設に限
り賃金を徴収することは認められたものの、「路金を徴
収するを得る道路の設置は之を許さざることとし
た。」(丹羽)いわゆる「道路無料公開の原則」の
確立である。

旧道路法は、第二六条において、「管理者ニ非サ
ル者ハ管理者ノ許可又ハ承認ヲ得テ一定ノ期間橋
錢又ハ渡錢ヲ徴収スルコトヲ得ル橋梁又ハ渡船場
ヲ設クルコトヲ得」と、私人による貨取橋等の經
営を認め、第二七条では「管理者ハ特別ノ事由ア
ル場合ニ限り橋錢又ハ渡錢ヲ徴収スル橋梁又ハ渡
船場ヲ設クルコトヲ得」と、道路管理者による有
料の橋、渡船施設等の設置を認めている。これが、
主として地方公共団体の財政事情等によるやむを
得ない施策であつたことは、旧道路法逐条解説に

おける以下の記述から明らかである。

橋梁渡船場ノ使用ニ対シ賃錢ヲ徴収スルハ
交通史上ハ極メテ過去ノ制度ニ属シ決シテ道
路交通ノ自由ト云フ点ヨリ云ヘハ良制度ト云
フコトヲ得ス然レトモ亦此ノ制度上ノ理想ニ
馳スルニ專ニシテ橋梁渡船場ハ凡テ道路管理
者ニ於テ之ヲ施設シ交通ニ対シ賃錢ヲ徴収ス
ルコトヲ得ストセハ費用負担団体ノ資力不充
分ナルカ為メ此ノ種ノ施設ヲ為スコトヲ得ス
為ニ交通上益々困難ヲ生スルニ至ルカ故ニ暫
時道路ノ制度トシテ實際ノ事情ニ鑑ミ特別ノ
理由アルモノニ関シテハ管理者タルト公共団
体タルト私人タルトヲ問ハス広ク橋梁渡船場
ヲ設ケ賃錢徴収ヲ許スコトトシ名ヲ捨テ実ヲ
採ルノ主義ニ依リ我國現下ノ需要ニ応セント
ス是貨取橋、貨取渡船場ヲ認メタル所以ナリ
(傍線執筆)

なお、この場合の賃錢等の基準として、「元資鎖
却主義」すなわち「許可したる賃錢の収入を以て、
維持經營に要する費用を支弁し尚余剰ある場合に
於て橋梁又は渡船場の新設に要したる元金及之に
対する利子を償還せしむる主義」(田中好「土木行
政」)が採用されている。したがつて、「賃錢徴収
期間は元資金鎖却の期間に依り定むる」(同)こと
とし、「道路管理者が公益上の必要に依りて許可承
認を取消したるときは、元資鎖却年次表に示す未

鎖却額を補償するを要し、営利の爲にすることを
許さざると同時に損失をも与えざる方法」(同)を
採つたものである。後述する現行の「償還主義」
の原型がここに見られるものである。
この時代の貨取橋として、江ノ島の貨取橋が有
名である。

2 旧道路整備特別措置法

旧道路法は昭和二七年に全面改正が行われるま
で存続し、有料道路制度についてもこれ以上の別
段の定めはされなかつた。また、それだけの必要
性も認められなかつたのである。

我が国の道路整備が本格的に進められたのは戦
後になつてからであるといつても過言ではない。

よく言われることではあるが、我が国は西歐諸国
と異なり馬車交通の時代がなかつたこと、明治以
降も鉄道整備が優先されたこと等から、道路整備
は著しく立ち遅れていた。戦後になつて、まず道
路に関する法制が旧態依然としてゐることに反省
が加えられ、昭和二七年旧道路法が全面改正にな
つたが、その際、有料制に関する規定にも若干の
修正が加えられた。すなわち、弊害が目立つた私
人による有料橋等の建設を認める制度は廃止され、
道路管理者である都道府県、市町村のみが有料の
橋、渡船施設を設置できることとなつた(道路法
第二五条)。この制度により創設されたものに、例
えば徳島県の小鳴門橋(昭和三六年)がある。

この新道路法と時を同じくして、昭和二七年、「道路整備特別措置法」(以下「旧特措法」という)が制定され、道路法上の道路に関する全面的な有料制が採用された。この制度は、対象を橋、渡船施設に限らず、一般道路にまで拡大した点に特色がある。立ち遅れた我が国の道路整備を早急に進めるためには限られた公共事業費の枠を活用するのみでは十分ではなく、かつ効率的でないとの認識から、従来、国の公共事業費、地方費、一般起債による以外の事業手法としてここに有料道路制度を認知しようとしたものであり、「我国道路政策の画期的大転換」(淺村廉、後出)ともいえるものであった。法案を審議した第一三回国会において、菊池建設省道路局長は法制定の趣旨を以下のよう

「道路の公共性という観点から有料とすることの可否は問題となるのであるが、現在の財政状態から見て公共事業費のみによる道路整備は容易ではなく、予算も総花的に撒かれる結果重要な箇所に集中して工事を行うことが困難である、又利用度の低い地方住民の税金を以て利用度の高い地方の道路整備をすることは公共性という見地から疑問がある、従って利用者が損をしない範囲で料金を支払い、これを財源として道路整備を図ることは過渡的段階としては一つの方法であると思う。」

第一三回国会においては、「道路無料公開の原則」

との関係で長期間にわたり慎重な審議がなされた。政府側の説明は、上記局長答弁に要約されるが、要は必要な「道路の整備事業を特別措置により一歩進めることは、結局に於て公共の福祉を増進する所以」(淺村)であるとの主張に理解が得られたことになる。一方、本法案の国会審議を通じ、道路整備の財源が十分でないことも認識され、翌昭和二八年には「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」の制定による道路特定財源制度が創設された。以後今日まで約五〇年間、有料道路制度と道路特定財源制度は、「車の両輪」として道路整備の推進に大きく寄与してきたのである。

旧特措法の主な内容は次のとおりである。

- ① 有料道路を新設し又は改築することができる者は、建設大臣、都道府県知事及び市長とすること。
- ② 有料道路とすることができる道路は、通行者がその通行により著しく利益を受ける道路であること、原則として他に代替道路があつて有料道路の通行を余儀なくされるものでないこと等一定の要件を備えたものに限るということ。
- ③ 料金の額は、道路の通行者が通常受ける利益(便益)の限度内とすること。
- ④ 国は、昭和二七年から三年間、都道府県又は市に対して有料道路の新設又は改築に要する費用の全部又は一部を貸し付けることができるこ

と。

このうち、②の要件があることから有料道路の使用が強制されるものではなく、また③の観点から、道路整備により大きな受益を受ける直接の利用者が、その便益の範囲内で費用負担することはむしろ合理的であること等から、「道路無料公開の原則」の下でもこうした手法は是認されるものと国会等において説明されている。

④に関しては、「特定道路整備事業特別会計法」が旧特措法と同日付で公布されており、大蔵省の資金運用部資金から建設省に設けられる「特定道路整備事業特別会計」に毎年一定額を融資し、建設大臣がこの会計(資金運用部特別会計)からの借入金をもって直轄の有料道路事業を実施または都道府県知事・市長に対する貸付(償還二〇年内、うち据え置き五年以内)を行うこととなった。三年間に限定したのは、新しい制度であるため様子を見るという趣旨だったようだが、料金徴収期間はこれとは別に一〇年、一五年等と考えられていた。

本制度により国の直轄有料道路事業としてスタートしたのが世紀の大工事と称された関門トンネル、国道一号の大きな支障となっていた戸塚付近の立体交差化(戸塚国道の建設)、当時世界第三位の鋼アーチ橋であった長崎県の西海橋などであり、補助有料道路としても、栃木県の日光道路(第一いろは)、岐阜・愛知県の濃尾大橋等が建設され

た。

3 日本道路公団の設立と現行道路整備特別措置法の制定

旧特措法は有料道路制度を本格的に導入した点で画期的であったが、以下の点から、改善が必要とされるに至った。

① 特定道路整備事業特別会計による有料道路の投資規模は財政事情から毎年二〇億円が上限とされ、資金源の拡大、特に民間資金の活用が必要であった。

(将来世界銀行からの借入金受入が可能となった場合の対応も必要であった。)

② 有料道路の建設計画や借入金償還計画は国や地方公共団体が独自に樹立していたため、資金の総合的、効率的利用が困難であった。

こうした課題に対応するため、昭和三〇年一月、道路審議会は以下のような答申を出している。「政府は急速な道路整備を推進する方策として、現在の有料道路制度を拡充するために、速やかに日本道路公団(仮称)の如き機関を設立し、広く民間資金の導入を図るとともに、これが総合的、効率的運営を図るよう措置すべきである。」

これを受けて、「日本道路公団法」と、同公団を前提とする現行の道路整備特別措置法(以下「特措法」という。)がそれぞれ策定され、昭和三十一年三月公布された。

新たな特措法では、国が直接有料道路の事業主体とはならないこととし、公団は設立と同時に国が管理して供用中の有料道路及び調査または工事中の有料道路をすべて引き継いだ。他方、新たな事業にも着手し、昭和三二年六月には早くも第一号の雲仙道路が供用された。

公団は国にかわって有料道路事業の主体となるため、一般国道を対象とすることが原則であるが、上記のような全国の有料道路事業を総合的に管理するという観点から、地方道についても、国の利害に特に関係があると認められるものについては、整備できることとされた。

ここである公団は、企業的要素も併せ持った組織であると考えられたこともあり、手続的には戦前の私人による貸取橋と同様、公団が計画を策定し申請をして、建設大臣の許可を受けることとなっている。

こうして日本道路公団の申請による個別採算の有料道路という制度が確立した。こうした道路は、「一般有料道路」と称され、すでに六二路線が料金徴収期間を終えて無料開放され、現在でも六四路線が営業中である。公団の事業が全国的に拡大されるにつれ、昭和四五年になって地方道路公社法が制定され、地方道については原則として公社が実施するよう役割分担がなされることになるが、基本的な仕組みは現在まで変わっていない。

4 高速自動車国道法等の制定

昭和三〇年代初頭における経済規模の拡大に伴う自動車交通の激増は、経済活動の効率化の要請と相まって、高速交通のための高規格の道路を必要とするところとなった。このため、全国の政治、経済、文化上特に重要な地域を高速自動車国道(以下「高速国道」という。)で連結することを目的として、昭和三二年に国土開発縦貫自動車道建設法(現在の国土開発幹線自動車道建設法)が制定され、いわゆる名神高速道路の建設が法定された。以降、昭和三五年に東海道幹線自動車道国道建設法が制定され、東名高速道路の建設が法定されるなど、各路線ごとに自動車道建設法が制定されていく。

こうした道路を道路法上の道路として扱うとともに、その特例措置等を定める必要があり、同じく昭和三二年に高速自動車国道法が制定されるが、同法では、高速国道の道路管理者は建設大臣であると規定されており、これとあわせて改正された特措法により日本道路公団が当該高速国道建設を実施するというやや複雑な仕組みとなった。

高速国道の仕組みで一般有料道路と決定的に異なるのは、計画を国が策定し、事業の実施を公団に「指示」する点にある。先ほど述べたように、一般有料道路の計画はあくまで公団が策定し(道路管理者との協議等は必要)、建設大臣から許可を受けて初めて事業実施ができるのであるが、申請

に当たっては、事業費や料金、償還計画等を明確にし、大臣はそもそも当該事業が有料道路事業として適当であるか否かを含め判断することとなる

(料金は便益の範囲内であるか、無料の代替路は存在するか等々)。ところが高速国道については、国が計画を策定し、建設大臣の「施行命令」に基づき日本道路公団が当初から有料道路を前提として事業を実施することとなる(特措法第二条の二)。

一般有料道路のような要件が規定されていないのは、以下の理由によるものと考えられる。

① 無料の代替路要件について…一般有料道路は、日常的に利用しうる比較的短距離のものを想定しており、迂回する道路があり得るが、高速国道は、長距離で、他の道路とは独立した幹線道路であるため、代替交通機関としては迂回路よりもむしろ鉄道、航空機、船舶等を想定するべきもので、日常的に利用が強制されるわけではない。一方、高速国道は多額の費用を要し、早急にその整備を進めていく必要があることから、格上有料道路制度になじむものである。

② 料金の便益主義について…上記のように、高速国道は一般道路とは独立したネットワークを形成するため、迂回道路の自動車交通との便益比較になじまない。むしろ、他の交通機関とも比較して社会的、経済的に認められるものであ

る「公正妥当」性を要件として明記することとした。こうして整備された高速国道は、運輸・建設両大臣の料金認可を経て供用されることとなる。一般道路については、通常の公共事業と一般有料道路方式の選択となり、後者については、制度導入の経緯もあり、事業費が多額で、便益が高い区間等、路線ないし区間を限定して運用されているが、高速国道については、高規格幹線道路網の早期整備の必要性から、全面的に有料道路制を活用して整備が進められている。欧米先進諸国は、長い馬車交通時代に一般道路の整備が進んでいたため、新たな高規格幹線道路網も公共事業により整備することが可能であった。ところが、我が国の場合は、一般道路の整備と高規格幹線道路網の整備を戦後同時にスタートさせ、しかも早期にこれらを行うこととなったため、このような選択はどうしても必要であったものと考えられる。高速国道はすでに六、〇〇〇km以上が供用され、我が国の高速交通の大動脈になっていることは周知の事実である。

その後、昭和三四年に首都高速道路公団法、昭和三七年に阪神高速道路公団法が制定され、首都東京及び大阪・神戸の大都市部において、都市内の自動車専用道路網を整備するための公団が設立された。これらは都市高速道路とよばれ、国の利害とも密接に関わるので、高速国道と同様、建設大臣が計画を策定し、その実施を公団に「指示」する形態をとる。料金に関して「公正妥当」主義が採られているのも同様である。両公団を日本道路公団と独立して設立することとしたのは以下の理由による。

① 短期間に集中投資する必要があるため、全国的に事業を展開している日本道路公団とは独立して資金調達及び事業実施を行う組織が必要であったこと。

② 基本的には都市内街路交通の円滑化のための事業であり、関係地方公共団体から出資等の形で資金投入を得る必要があること。こうした考えは、本州と四国を連絡する道路を建設しようとする際にも適用され、昭和四五年本州四国連絡橋公団法が制定され、同公団が設立されている。なお、本州四国連絡道路も都市高速道路と同様、基本計画指示方式を採るが、代替交通機関が道路の機能を有する船舶に限定されること等の理由で、料金については一般有料道路と同様便益主義が採られている。

(道路局有料道路課)

防災カルテを活用したパトロール体制の確立〈大阪府〉

—「道路防災パトロールマニュアル」の運用と課題—

後川 徳 哉

一 はじめに

大阪府は、我が国の中央部やや西寄りに位置し、南北約八六km、東西約二〇kmと南北に細長く、淀川と大和川の堆積作用によって生まれた「大阪平野」が府域の大半を占めており、北部は北摂、東南部一帯は生駒・金剛・和泉の各山地に囲まれ、西部は大阪湾に望んでいます。

古くから商業の町として栄えた大阪は、戦後高度経済成長の中で工業活動が活発となり、日本でも有数の商工業都市へと生まれ変わりました。さらに、社会経済活動の変動は、都市圏・通勤圏の拡大、流通形態の変化をもたらしました。こうした中で車は、産業、生活手段として重要な位置を占めるようになり、道路の維持管理についても社会環境や経済活動の変化を意識する必要性に迫られ、道路に対して求められる「安全・安心」のニーズを、今後どう確保していくかが重要であると考えられます。

二 道路現況と安全対策

大阪府の管理道路は、一般国道が一五路線、三三四・三三km、主要地方道が四七路線七八・五km、一般府道が一四八路線五七〇・六kmで、

総合計は二一〇路線一、六八七・四kmとなっております。府内の都市部における一般道路網は、主要な道路が概ね格子状に交差しており、三大環状道路が中心となって南北軸と東西軸が結ばれています。周辺道路や近隣府県を連絡する山間部の道路については、都市のドーナツ化が進んでいるということもあり、その交通需要はますます多くなりつつあります。

しかしながら、これらの道路については維持管理が十分行き届いていないというのが実情であり、特に防災面に関しては昭和四〇年代の構造物が老朽化してきているなど、かなり危険な状態であると言えます。平成八年度に行った道路防災総点検結果では、大阪府内の『要対策』箇所は四三八箇所（平成一〇年六月一日現在）にも及び、その対策必要概算額は六九億円を超えるものと見込まれます。しかし、近年の国の道路防災予算の動向と府の財政事情を考えると、今回『要対策』として挙げられた全箇所の対策を早急に着手することは事実上不可能であると言わざるを得ません。そこで、「危険を放置しない」「重要路線は高い安全性を確保する」の観点から、『要対策』箇所に種々の要素を考慮して優先順位を設け、これに沿った管理・対策方針により、防災パトロール及び防災対策事業を進

めていくことが不可欠となります。

このような中で、今回作成した『道路防災パトロールマニュアル』は、平成八年度道路防災総点検の結果を受け、各土木事務所が防災カルテに基づいた点検を行うことにより、災害に至る要因を早期に発見し必要な対応を図るとともに、日常管理における職員の現地把握と防災カルテの活用を定着させることを目的としたものです。

三 道路防災パトロールマニュアル

1 パトロールの種類と頻度

本マニュアルにおいて点検対象と点検時期及び方法に関しては、基本的には防災カルテの作成に際して専門技術者が適切に設定するものとします。また、カルテの運用について道路防災管理の観点より、以下のようなパトロールの位置付けを考えました。

① 年次一斉道路防災パトロール

(通常点検 ※1)

防災カルテを作成した全箇所を対象として、その安定度の経年的変化を追跡するためのもので、年に一回(秋期)期間を決めて通常点検を実施します。(全土木事務所で同時期に一斉に行う)

一斉道路防災パトロール…毎年一〇月

下旬(最終週の月曜日から一週間)

② 定期道路防災パトロール

(通常点検 ※1)

原則として三カ月に一回の頻度で、危険度の高い対象施設に対して定期的に通常点検を行うものであり、平成八年度の点検において『要対策』に分類されたものについて実施します。

点検時期に関しては、四月～六月、七月～九月、一〇月～十二月、一月から三月の各期間に一回実施するものとし、①の「年次一斉道路防災パトロール」実施月についてはこれをもって実施とするものとします。

③ 異常時パトロール(簡易点検 ※2)

異常気象(豪雨・暴風等)、規模の大きい地震後に行うもので、防災カルテを作成した全箇所に対し簡易点検を実施します。異常時パトロールの実施は各土木事務所の適切な判断のもとに行うものとなりますが、時期の目安としては豪雨・暴風等後、震度4以上の地震後等が考えられます。

※1 通常点検：

箇所ごとの防災カルテに記載された「着目すべき変状」の各項目

道路防災パトロールの年間実施計画(例)

時期 パトロール種別	春 期			夏 期			秋 期			冬 期			備 考	
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
①一斉道路防災パトロール							←	→					年1回 ランクI、II	
②定期道路防災パトロール		←			←							←	年3回 ランクI	
③異常時パトロール	←												→	随時実施
[平常時パトロール]	←												→	随時実施

全てについて目視を含む現地計測調査を行うものです。

モデルケースの試行点検では、計測箇所や写真撮影位置が明瞭化されているという前提条件のもとに二〇〜三〇分／箇所の点検時間（地点間の移動時間含む）を要しました。一班当たりの現場点検作業時間を四時間程度とすると、一日当たりの点検箇所数として八〜一二箇所／日／班程度が見込まれます。

※2 簡易点検：

点検に際して状況の定量把握を行うため、防災カルテに記載された「着目すべき変状」のうち特に注意すべき項目を事前に抽出し、点検箇所一箇所当たり一項目の点検を行うものです。なお、抽出すべき一項目については現地状況等を踏まえて、各土木事務所により判断することとしています。

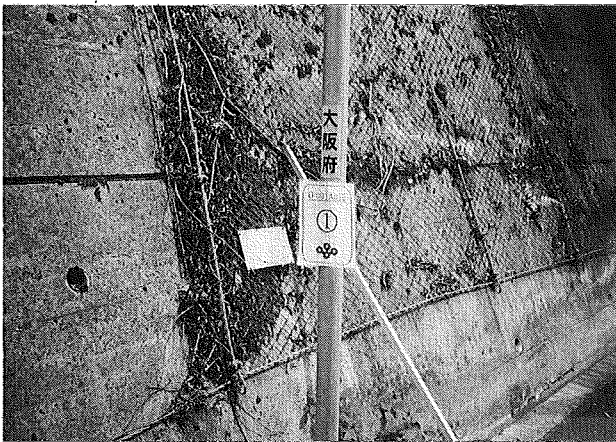
2 点検準備

① 点検ルートの策定（ルートマップ作成）
道路防災パトロールを実施するに当たって、点検対象箇所（防災カルテ作成箇所）が管内のどこにあるのかを容易に探せるように、事前に点検箇所のルートマップを準備する必要があります。ルートマップは管内図、1/25000地形図、1/25000都市計画図、或いは森林基本図等を用いて作成し、図面は最新の地形図を使用することが大切です。特に、

点検対象の概略の形状・状況と位置を確定するための目印となるような構造物や施設が明記された1/25000程度の図面に明記するのが望ましく、点検時の車両駐車スペースを明記しておく、現場作業をよりスムーズに行うためには効果的であると考えられます。

② 点検箇所の位置目印

点検対象箇所を現地にて容易に見つけ出すことはパトロールを円滑に行う上で重要となるため、ルートマップの整備と



点検箇所のプレート設置例



フットマークの設置例

あわせて点検対象箇所にはプレートの設置を行うこととしています。プレートはA4判サイズ程度とし、点検対象箇所の起点部或いは終点部付近の道路管理施設に設置するものとしています。

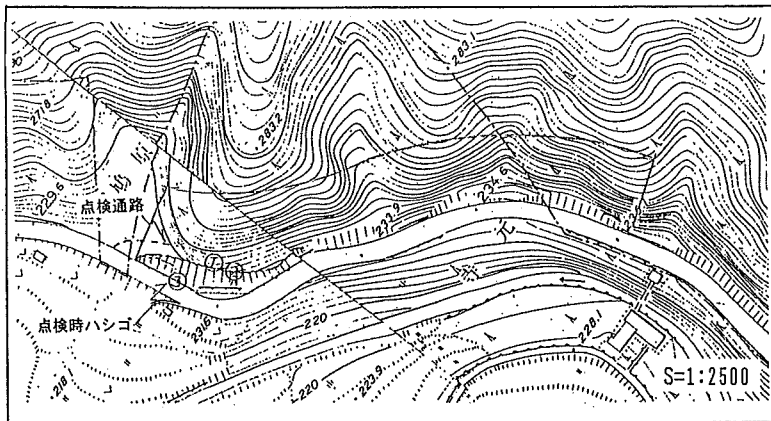
③ 観測地点目印（フットマーク）

目視による観測の場合、同一箇所からの状況観測を行うことが重要となるため、路上や路肩などに観測地点を示すマキングが必要となります。現地において標識や照明灯などの目標物がある場合はそれらをポンチ絵に図示し目印としませんが、無い場合はスプレー等によるマキングのほか、図に示すフットマークを観測地点に設置することとしています。（大きさは、φ30 cm程度）

3 防災カルテの作成

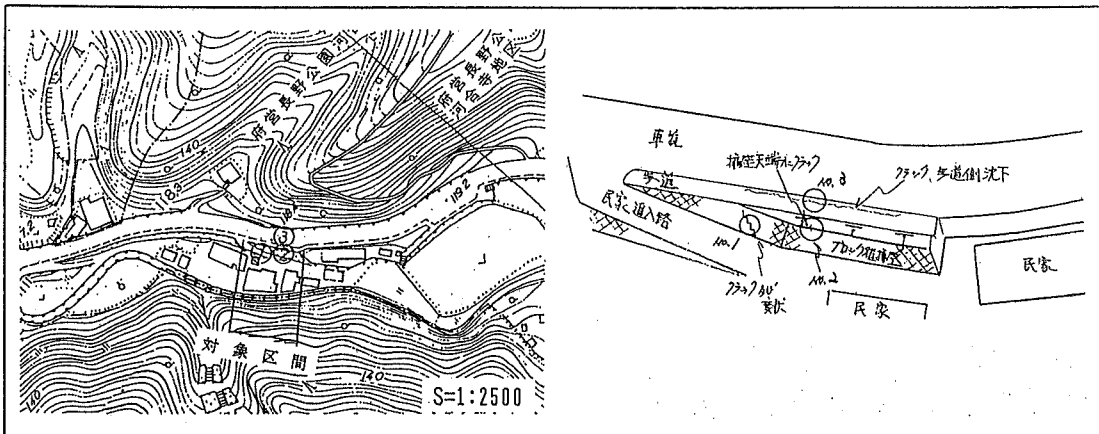
点検対象箇所内において、着目すべき変状の箇所を現地及び防災カルテで明確にする必要があります。この作業は、専門技術者ではない本府職員が点検対象箇所を漠然と計測しかつ目視により点検することから、変状の状況をより定量的に把握していこうとするため、防災カルテの作成段階より十分な検討を行いつつ進める必要があります。

防災カルテ様式Aの記載例




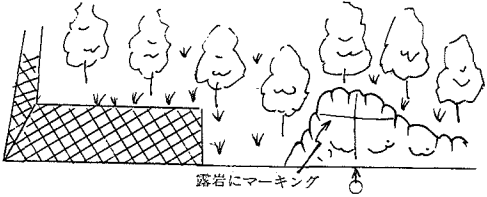
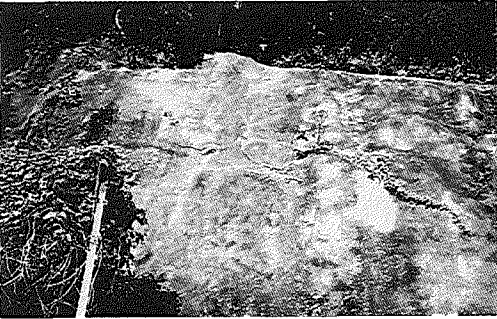
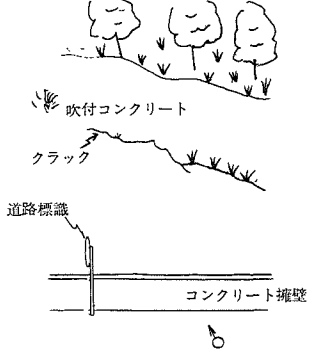

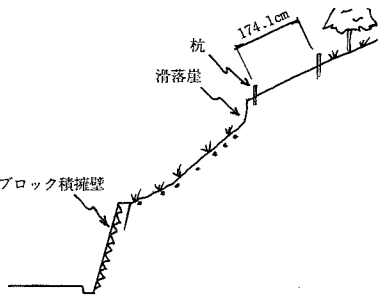
(1) 斜面地の例：点検箇所までの道順の明記、はしご等必要備品の要・不要

- 防災カルテは
- ① 点検地点の位置や状況のコメントを記載した様式A
 - ② 変状の着目地点の詳細状況を記載した様式B
 - ③ 点検結果を記載した様式C
- の三種類より構成されています。

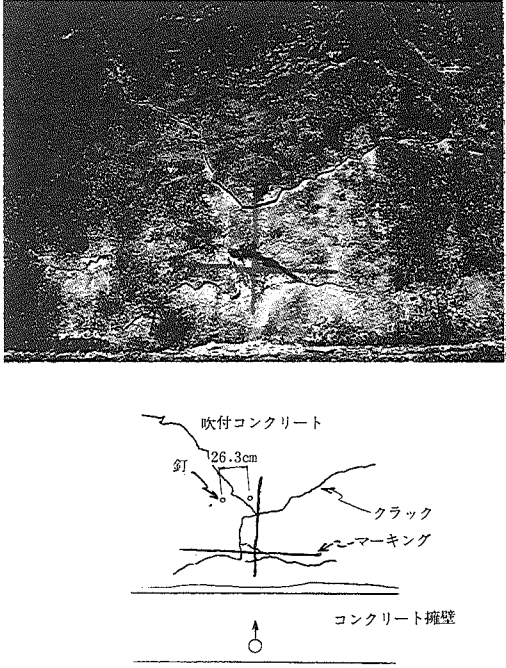
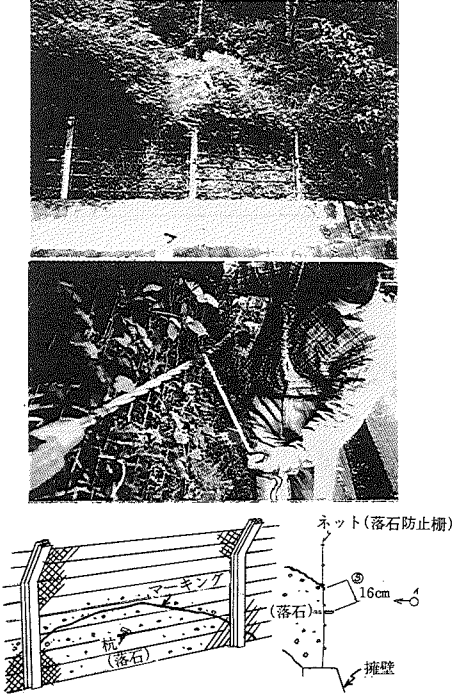
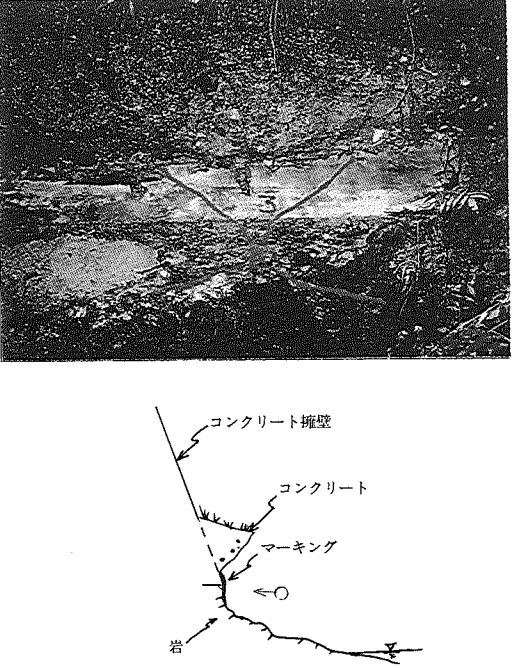


(2) 構造物の例：立体的なポンチ絵を利用し、現地でのイメージとする


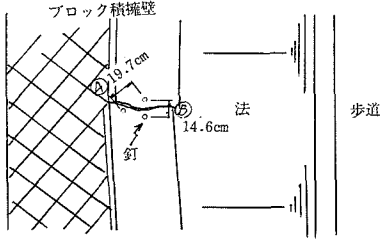

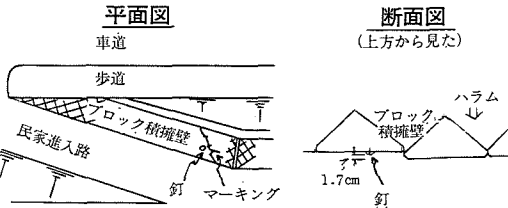

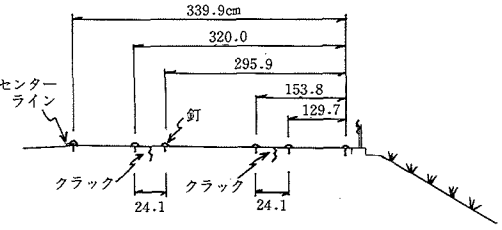
(1) 防災カルテ様式Bの記載例

	崖面状況の観察状況	斜面上部の変状観察	自然斜面内の変状の着目点
<p>様式Bの記載例</p>	 	 	 
<p>留意点</p>	<p>道路に面する無処理の切土法面や自然崖面では、変状の進行状況を定量的に把握するのが難しい。</p> <p>マーキングの方法としては、崖面に直接スプレー等により行わざるを得ず、マーキング箇所を定期的に点検し、その状況を観察する。判断としては、礫の剥離によるマーキングの欠損が一つの目安となる。</p> <p>この様に崖面の状況観察では、見るべき箇所を特定し経済的に変化を追跡するのが重要である。</p> <p>なお、降雨等によりマーキングが薄くなった場合には再マーキングを行い、状況写真（再マーキング前後）を添付する。</p>	<p>切土法面等の上部における変状では、点検時の安全確保の観点より、下部の道路面から見上げる形での点検が主体とならざるを得ない。</p> <p>この場合、観察が遠景的になるため観察地点にフットマークを設け同一箇所からの状況観察を行うことが重要となる。</p> <p>フットマークは路上にスプレー等のマーキングで行い、標式や街灯等の目標物との位置関係を明確とする。</p>	<p>自然斜面内の崖面（滑落崖）箇所では、杭等の設置を行い定量的な挙動観察を行うのが望ましい。</p>

(2) 防災カルテ様式Bの記載例

	吹付コンクリートのクラック	落石防止柵背面の土砂流出	基礎部の先掘
様式Bの記載例	 <p>吹付コンクリート 釘 126.3cm クラック マーキング コンクリート擁壁</p>	 <p>ネット(落石防止柵) マーキング 16cm 擁壁 岩</p>	 <p>コンクリート擁壁 コンクリート マーキング 岩</p>
留意点	<p>吹付コンクリートのクラック発生箇所では、マーキングによる状況観察と同時に測定用の釘を打設して、その開きを定量的に測定するのが望ましい。</p>	<p>落石防止柵背面の土砂堆積状況については、現状のマーキングを行い、新期流出土砂の有無についてチェックする。また、代表地点を選定し定量的に堆積土砂を把握できるような測定を設けるのが望ましい。</p> <p>なお、柵背面に土砂が堆積している場合、雑草の繁殖により観察しづらい状況にあるため、点検時には雑草の刈り取りを行い状況把握できるよう努める必要がある。</p>	<p>擁壁や橋梁基礎部の先掘については、状況観察が主たる点検となるため、着目箇所を特定することが必要である。</p>

(3) 防災カルテ様式Bの記載例

	擁壁天端のクラック	擁壁面のクラック・腹み	路面のクラック
様式Bの記載例	 	 	 
留意点	<p>擁壁等構造物に生じたクラックに着目する場合には、必ず計測用の釘を打設する。</p> <p>打設に際しては、変状の進行方向を考慮して適切に打設するのが必要であり、測定方法の詳細に関してポンチ絵等で明記する。</p>	<p>同 左</p>	<p>着目すべき路面クラックには、必ず測定用の釘を設置する。</p> <p>点検時にはクラックを挟む釘間を測定するが、測線上の路側及びセンターに控えの釘を設置し、測定釘が消失した場合に再設置できるようにする。</p>

京都府における「地域活性化促進道路事業」

京都府土木建築部道路建設課

一 はじめに

京都府は、本州の中央部付近に位置し、地形は北西→南東に長く伸び、タツノオトシゴのような形をしています。北は日本海に面し、変化に富むリアス式海岸が続き、天然の良港や景勝地を形づくっています。中部は丹波高原と呼ばれる山地地帯が広がり、その中を流れる桂川、由良川に沿って盆地や河岸段丘がみられます。南部の山城盆地は、桂川、淀川（宇治川）、木津川の合流点を要に、扇状に広がっています。気候は、中央部の山地により南部と北部で大きく異なります。南部は表日本型の気候で、梅雨期に雨量が多く、冬期は晴天が続くのに比べ、北部は晩秋から冬にか

けて時雨や降雪のため多雨多雪となります。

京都は、古くから文化が栄えてきました。

府内各地では、原始時代や古代の遺跡が数多く発見されています。延暦一三年（七九四）には平安京がつけられ、それ以来明治維新まで一〇〇〇年余の間、日本の中心として発展してきました。京都府がはじめて設けられたのは慶応四年（一八六八）のことで、その時は山城国一國でしたが、その後の編入、再編成を経て、現在は一二市三一町一村となっています。

京都府の面積は約四、六一二km²で、国土の約一・二％を占めています。人口は約二六三万人（平成七年国勢調査）で、我が国人口の約二・一％を占めています。府域の人口分布

は、約八割が京都市を含む南部地域に集中し、府域面積の約七五％を占める中・北部地域は約二割という不均衡な形となっています。

二 第4次京都府総合開発計画

1 地域整備の課題

本府では、地形が南北に細長いいため、京都市から三時間以上かかる地域も存在する中で、人口、産業、高次の都市機能の多くが京都市とその近郊部に集中し、その他の地域では、地域を支える産業の停滞、人口の減少と高齢化に直面し、所得や経済構造にも地域間の格差が見られます。

本府が、次の時代において、近畿圏、我が国、更には世界の中で重要な役割を果たし、

また、本府に住み働く人々が、豊かで充実した生活をおくることのできるためには、京都市を中心とした一極集中型を是正し、府域の全域にわたって活力があり、特色のある地域社会がバランスのとれた形で実現していることが必要不可欠です。

本府の各地域は、自然的条件や社会的条件が大きく異なり、それぞれに独自の長い歴史に支えられた風土を持っています。地域整備の基本的な方向としては、府域の各地を結ぶ広域的な高速交通ネットワーク等の構築の上に立って、地域の持つポテンシャル、独自性を踏まえ、それぞれの地域にふさわしい地域整備のためのプロジェクトが地域の手によって整備されることにより、自立性の高い地域圏の実現、府域の多極化が実現するものと考えています。

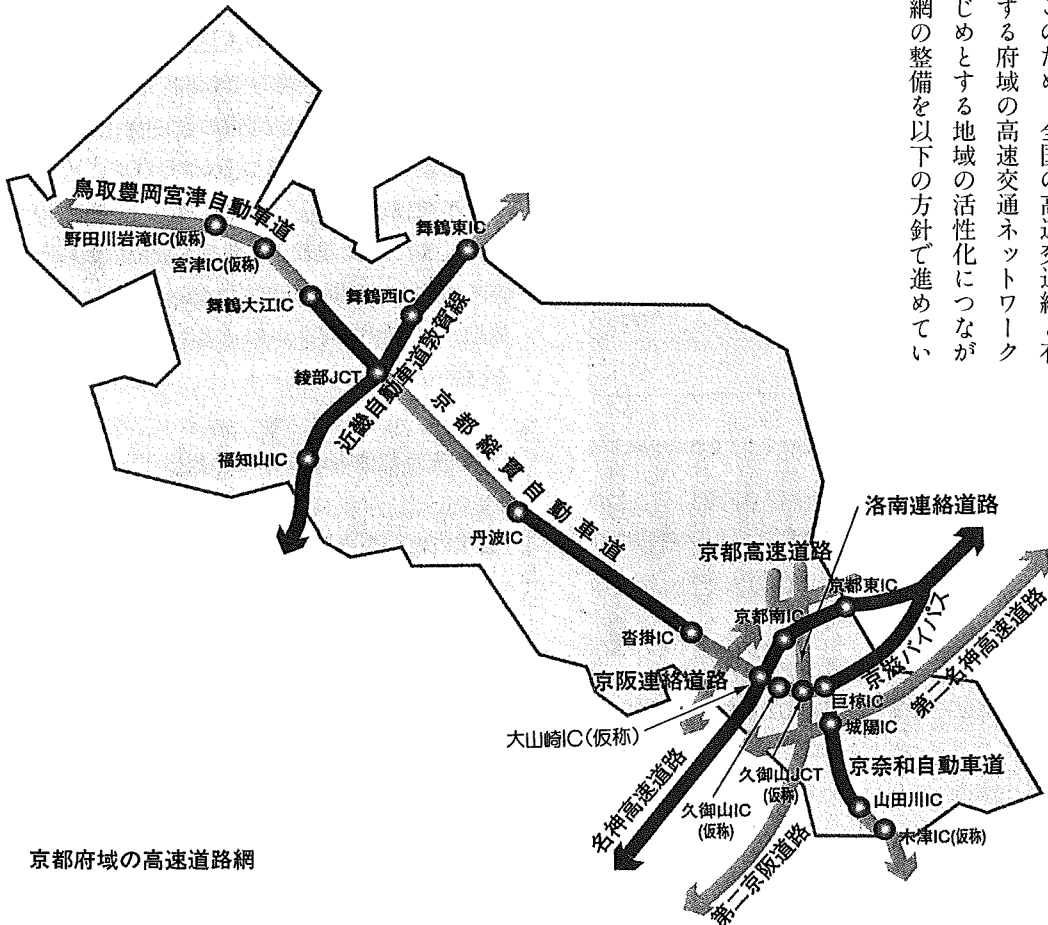
本府では、平成二年度に真の豊かさや均衡ある発展を目指して「第4次京都府総合開発計画」を策定し、二一世紀に向けての京都府社会のあるべき姿を描き、様々な施策に取り組んでいます。

2 道路整備の基本方針と

広域的プロジェクト

府域の均衡ある発展や快適な生活を実現す

るためには、迅速で安全な交通網の整備が不可欠です。このため、全国の高速交通網と有機的に連携する府域の高速交通ネットワークの形成をはじめとする地域の活性化につながる道路交通網の整備を以下の方針で進めています。



京都府域の高速道路網

(1) 縦貫高速交通軸の整備

府域の高速交通ネットワーク形成を目指し、南北に貫く高速交通軸を整備し、その北端から京都市まで一時間半、阪神地域まで二時間以内の交通圏を達成することを旨とする。

(2) 全国的高速交通網と

つながる高速交通体系の整備

全国的高速交通網と連携した府域の高速ネットワーク形成のため、高規格幹線道路や地

域高規格道路などのネットワーク整備を進める。

(3) 高速交通軸へのアクセス網の整備

高速交通軸の整備と併せて、アクセス道路網の整備を進め、府域の最も遠いところでも概ね一時間以内で高速交通軸への到達ができるようにする。

(4) 府域をカバーする道路網の整備

地域振興プロジェクトに対応した道路網、

府県際交通や地域内交通、災害に強い交通網、

日常生活の利便性の向上や生活環境の改善などを図る生活道路網の整備を進める。

(5) ニーズの多様化に対応した道路の整備

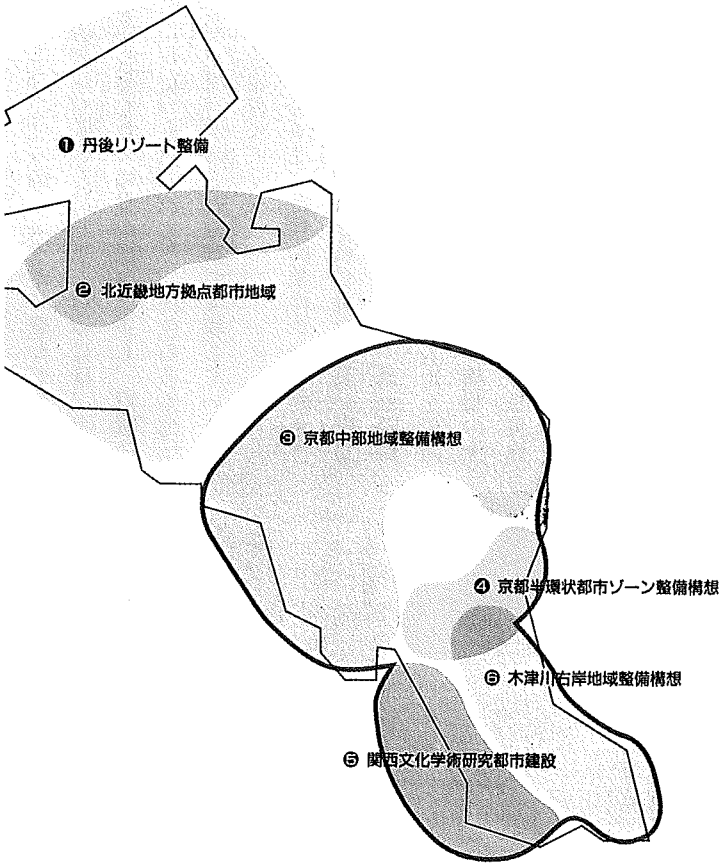
渋滞の解消や都市内でのゆとりある道路空間の整備、府内各地の自然・文化・歴史的な箇所ネットワーク化等を図る。

また、交通ネットワークの整備を活かし、府域を網羅する形で、地域振興のための先導的役割を担う広域的プロジェクトを推進することにより、二一世紀の京都の礎となる新しい拠点を形成することが第4次京都府総合開発計画の基本戦略で、次の六つの広域的プロジェクトを進めています。

- ① 丹後リゾート整備
- ② 北近畿地方拠点都市地域
- ③ 京都中部地域整備構想
- ④ 京都半環状都市ゾーン整備構想
- ⑤ 関西文化学術研究都市建設
- ⑥ 木津川右岸地域整備構想

三 地域振興プロジェクトとそれを支援する道路事業

建設省では従来より、魅力と活力あふれる地域づくりを推進する各種施策を実施されてきております。平成八年度からは、さらに整



京都府の広域的プロジェクト

備を進めることでより大きな効果が期待できるものについて重点投資を行う「地域活性化促進道路事業」を新たに創設されました。

京都府としては、各広域的プロジェクトが本格的に動きだしたこの時期に、建設省のこのような新規事業が打ち出されたことは、従来の施策を進める上で大変有効であると考え、大きな期待を寄せております。

本府では次の四カ所を重点プロジェクトに選定し、関連する道路事業の整備促進を図っております。

1 丹後リゾート整備

①目的・内容

当地域は、日本三景天橋立をはじめとする風光明媚な地であり、歴史・文化的資源に恵まれた地域です。京阪神地域への近接性を活かし、未来の余暇時代に対応した創造性豊かな四季型・回遊型の近郊リゾートの整備を図るものです。

②所在地・規模

・舞鶴市他一市一町
・規模面積 二六、〇〇〇 ha

③地域活性化の効果

住民生活基盤の充実強化、地場産業の振興など、総合的な地域づくりにより地域の振興

が期待されます。

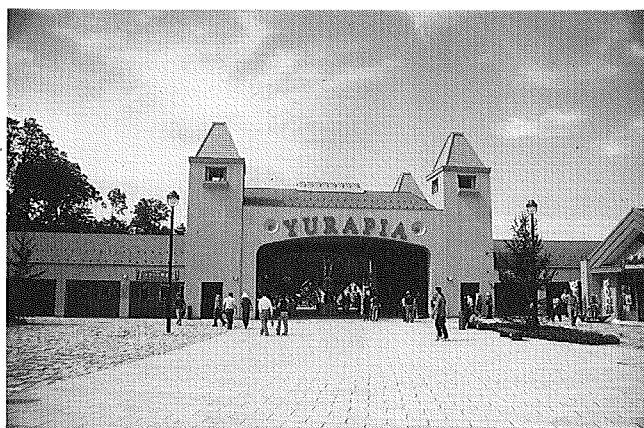
④重点施策事業

・丹後あじわいの郷

ヨーロッパの農村風景をイメージした総面積は三四haの農村型リゾート公園で、平成一〇年四月に開園しました。牧場での羊やポニーとの触れ合い、手作り食品工房、地域の山の幸・海の幸マーケットなど、魅力あふれる「ふるさと丹後」が体験できます。

・丹後リゾート公園

美しい海や高原をはじめとする豊かな自然



丹後あじわいの郷

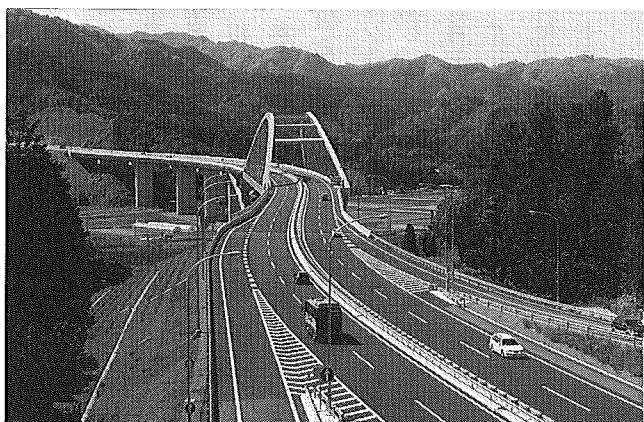
と歴史・伝統等の地域特性を活かした公園として「自然と共生」、「知的・文化的リゾートの実現」を目指して整備を進めています。

⑤支援する主な道路事業

(補助国道)

綾部宮津道路(一般国道四七八号)

綾部宮津道路は、高規格幹線道路「京都縦貫自動車道」(京都市～宮津市、延長約一〇〇km)の一部を構成するもので、綾部市と宮津市を結ぶ全長約二五kmの道路で、京都府道路公社が整備を進めています。この京都縦貫自



綾部宮津道路

自動車道は、京都市方面からのメインアクセスとして時間距離を飛躍的に短縮し、また、圏域間の連絡路としての効果を発揮するものと期待されます。

比治山バイパス（一般国道三二二号）

（地方道）

主要地方道 網野岩滝線

2 中部振興拠点地域整備

①目的・内容

京阪神都市圏に近接している立地特性を活かし、「複合中軸都市ゾーン」、「高原都市ゾーン」、「自然文化生活ゾーン」の整備を行い、地域内の様々な機能を連携・分担することによる自立的、魅力的な活力ある地域の形成を図るものです。

②所在地・規模

・亀岡市他八町

・規模面積 三九、〇〇〇ha

③地域活性化の効果

特色ある研究開発、産業機能の誘致・整備、自然を活かしたレクリエーションゾーンの充実、都市近郊型農林業の振興などにより、地域の活性化が期待されます。

④重点施策事業

・日吉ダム（地域に開かれたダム）



日吉ダム

・府民の森

日吉ダムは、洪水調節や利水などの大きな役割を果たすとともに、地域に開かれたダムとして、水やダムに関する展示学習スペースなども備え、「府民の森」をはじめ周辺の恵まれた自然を活かした公園など多彩な施設も整備し、地域の活性化に大きな期待が寄せられています。

・京都中央テクノパーク

⑤支援する主な道路事業

（直轄国道）

丹波拡張（一般国道九号）

京都縦貫自動車道丹波インターに直結するアクセス道路であり、拠点整備により増大が予想される交通量に対応し、本圏域への円滑な交通流入に寄与します。

一和知バイパス（一般国道二七号）

本圏域内を東西方向に連絡する主要幹線道路であるとともに、由良川を利用したリゾートゾーンへのアクセス道路としての機能を発揮し、圏域の一体的整備に寄与します。

（補助国道）

一天引道路（一般国道三七二号）

（地方道）

主要地方道 園部平屋線

3 関西文化学術研究都市建設

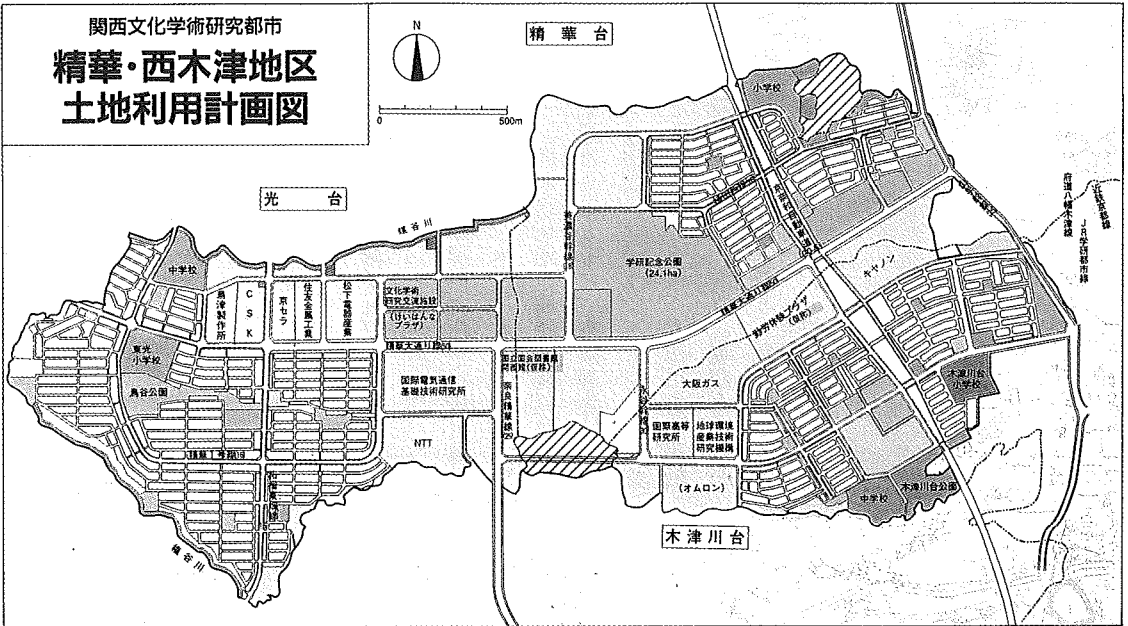
①目的・内容

豊かな自然・歴史・文化的環境に恵まれた京阪奈丘陵において、産・官・学の密接な連携のもとに、二一世紀を目指し、国際化・高度情報化に対応した文化学術研究の中枢を担うパイロットモデル都市を建設するとともに、魅力ある居住環境、都市環境の創造を目指す国家的プロジェクトです。

②所在地・規模

・京田辺市他二町（京都府域）

関西文化学術研究都市
精華・西木津地区
土地利用計画図



関西文化学術研究都市
 (精華・西木津地区)

・規模面積 七、四〇〇 ha
 ③ 地域活性化の効果

大阪府域、奈良県域との機能分担を図りながら、京都府、近畿圏域、更には我が国の文化・学術・研究の向上、創造的な産業技術の開発、うるおいと活力に満ちた自立性のある地域社会の形成が期待されます。

④ 重点施策事業

- ・ 府立農業資源研究センター
 - ・ 勤労体験プラザ (仮称)
- 若年者から中高年齢まで幅広い対象に職業の歴史的変遷や社会への貢献、職務内容などをわかりやすく、楽しく理解できる展示・体験を中心として施設。
- ・ 国立国会図書館関西館 (仮称)
- ニューテクノロジーを最大限に活用し、国立国会図書館本館と有機的につながりを持つ、総合的な文献情報提供センター、図書館協力の拠点施設。

- ・ 光子科学センター (仮称)
- ⑤ 支援する主な道路事業

(直轄国道)

- 京奈道路 (一般国道二四号)
- 第二京阪道路 (一般国道一号)

関西国際空港・京都市等とのアクセス機能を有するとともに、関西文化学術研究都市の

骨格となる主要幹線道路であり、各クラスター間を有機的に接続するなど、圏域の一体的整備に寄与します。

(補助国道)

山城大橋(一般国道三〇七号)

(地方道)

主要地方道 八幡木津線

4 木津川右岸新都市軸形成ゾーン整備

①目的・内容

第二名神高速道路や関西化学術研究都市の建設と連携しつつ、木津川右岸の東部丘陵地において、既成市街地や周辺地域における再開発等を進めるとともに、京阪神地域のニーズに応える保養・スポーツ・レジャー機能を兼ね備えたゾーンであり、木津川右岸運動公園(仮称)を核とし、府立山城総合運動公園等の近隣公園と一体となり、総合的なスポーツ・レクリエーションゾーンの形成を図るものです。

②所在地・規模

・宇治市他一市四町

・規模面積 二七、〇〇〇ha

③地域活性化の効果

新しい国土軸を形成する第二名神高速道路の沿線に位置する地域特性を活かし、木津川

右岸運動公園を中心として広域的なスポーツ・レクリエーションゾーンの形成を図るとともに、良好な都市環境の整備を行い魅力ある新都市軸の形成、地域の活性化が期待されます。

④重点施策事業

・木津川右岸運動公園(仮称)

⑤支援する主な道路事業

(直轄国道)

第二京阪道路(一般国道一号)

京都第二外環状道路(一般国道四七八号)

(地方道)

主要地方道 宇治木屋線

京都府南部地域及び奈良・三重県方面等周辺の広域的な地域から圏域内の施設へのアクセス道路として機能し、交通の利便性が向上します。

四 これからの京都府の道路

西暦二〇〇〇年を目標年次とした第4次京都府総合開発計画がいよいよ総仕上げの段階を迎えています。人々の価値観が多様化し、ゆとりを求め、環境を重視するライフスタイルが思考される中、真の豊かさや均衡ある発展を目指し、交通体系の整備、地域産業の振興等について積極的に事業を推進してきました。その結果、この計画の最重要課題である

府域を南北縦貫交通軸については着実に整備が進み、高速道路延長は昭和六二年の二九kmから平成九年度末には一三〇kmに伸びました。これにより、自動車で府域を南北に縦断する時間距離(京都市―宮津市間)も三時間から二時間三〇分、将来的には半分の一時間三〇分に短縮され、地域の活性化が一層促進されるものと期待しております。しかし、日本海岸側には高速道路の空白地帯が残り、それを埋める鳥取豊岡宮津自動車道の整備などまだ課題も多く残されています。

本年度からは、「新道路整備五箇年計画」が始まります。京都府においても、今後の社会経済動向を踏まえ、人や物の交通をより便利にするとともに、福祉や環境に配慮した、豊かで安心・安全な道路づくりを目指しております。二一世紀の京都の道づくりの新しい道路施策として、①北へ南へ、府域のモビリティの向上、②個性を活かした快適で活力ある地域づくりへの支援、③豊かで安心・安全な質の高い社会・生活環境の形成の三つの方針で進めるべく検討しております。今後とも、「やさしくて、たくましい地球時代の京都」を目指して、計画的な道路整備の促進に一層努力していきたいと考えております。

月・日	事 項	世界 の 動き
5・22	○インドネシアのハビビ新大統領が、閣僚名簿を発表、新内閣が発足した。スハルト前大統領の長女シテイ・ハルデイヤンティ前社会相は閣外へ去ったものの、スハルト時代の有力者中心となった。	○パキスタンがインドに対抗して西部バルチスタン州チヤガイ丘陵で初の地下核実験を実施。引き続き三〇日に二度目の核実験を実施、インドと同等の核開発能力のあることを示した。
6・2	○中国の傅志寰鉄首相が北京での記者会見で、鉄道建設に今後五年で過去最大の二、五〇〇億元（約四兆二、五〇〇億円）を投資すると述べた。北京―上海を結ぶ高速鉄道一、三〇〇キロの着工は二〇〇〇年が目標。	○ドイツ北部のニーダーザクセン州のエシエデで、ミュンヘン発ハンブルク行きドイツ鉄道の超高速列車「インターシティー・エクスプレス（ICE）」が脱線、一部の車両が橋脚に激突した。五日までに九五人の死者が確認された。
5	○英国の防衛機器大手のビッカースが、子会社のロールスロイス・モーターズ（RRMC）を独自自動車大手のフォルクスワーゲン（VW）に売却することを決めた。	○主要七カ国とアジア太平洋諸国の蔵相・中央銀行総裁代理級会合が、東京都内で開かれ、日本の金融システムの健全性を回復させることで世界経済全体のために極めて重要だ、とする共同声明を発表。
20		
5・26	○地下鉄サリン事件の実行犯とされ、計六事件で殺人や逮捕監禁致死などの罪に問われたオウム真理教元幹部、林郁夫被告（五一）に対し、東京地裁が、求刑通り無期懲役の判決を言い渡した。	○総務庁の労働力調査で、四月の完全失業率が、四・一％（季節調整値）と、現行調査開始の一九五三年以降最悪だった前月を○・二ポイント上回り、三カ月連続で記録を更新した。四％の大白は初めて。
6・1	○自民、社民、さきがけの三党首会談が国会内で開かれ、一九九四年以来の「自社さ三党体制」が幕を閉じた。	○三月から五月の平均気温が全国で平年を上回り、約九割の地点で観測史上最高に達した。気象庁の統計によると、平年より東京都心で一・九度、大阪市二・五度など北海道、東北、関東の一部地域を除いてほぼ二度以上高かった。
2		
9	○中央省庁等改革基本法が参議院本会議で可決、成立。二〇〇一年からの一府二県省庁体制を目指して政府は関連法案づくりを始める。	○厚生省の「一九九七年人口動態統計」によると、合計特殊出生率は過去最低の一・三九となった。これまでは九五五年の一・四二が最低。
10		
12	○経済企画庁の国民所得統計速報によると、一九九七年度の国民総生産（GDP）は、物価変動分を除いた実質で前年度比で○・七％減となった。日本経済が年度でマインナス成長となったのは、第一次石油危機の七四年度の○・五％減以来。	
5・28	○高速自動車国道法等の一部を改正する法律が国会で可決成立。六月三日公布された。	○新道路整備五箇年計画、積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画及び奥地等産業開発道路整備計画が閣議決定された。
6・2	○一般国道二四六号赤坂見附地下駐車場供用。	○環境影響評価法に関する省令が公布、施行された。
12	○一般国道三七号白鳥大橋（北海道室蘭市）開通。東日本最長の吊り橋で全長一、三八〇m。	○一般国道三三〇号（延長約一、五九〇km）が追加指定された。
13		
16	○地域高規格幹線道路を追加指定。候補路線として三五路線、計画路線として五四路線（延長約一、五九〇km）が追加指定された。	
29		

編集雑記

今月号で本欄も百回になった。編集雑記と名付けた以上、その号の内容にあわせた時事や身辺の雑感を書くのが筋だろう。創刊時にはその心構えていた。が、号を重ねるに従って翌月号の目次を見るのが、印刷寸前という状態が続いた。こんなときでも目次のゲラを見ながら、雑記をうまくまとめるのが本筋というものだろう。そんな器用な真似はとて出来ないと思っているうち、編集雑記という題名が重く感じられるようになった。結果として百回のうち雑記的な記事が約三〇編、易の話が約七〇編になってしまった。標題からみれば羊頭狗肉の誹りは免かれ得ないだろう。そう言えばこの種の標題は、余滴、インク壺等々内容に制約を与えないような配慮がしてある。成るほどと思つたが今更どうしようもない。想えば創刊号編集会議のとき、…刊行を引き受けたからには何かを書かねば、…との気負った気持が編集雑記という四文字に表れたように、八年前の本紙創刊の頃が何とも懐かしい。

さて、本欄連載中、二つのご指摘を受けて

いる。一つは、No.57の文章で、

…弧状に見える地平線や水平線は、本当に地球の丸さを表しているのか。巨大な地球の円弧を高さ二メートル足らずの人間が視認できるのか。地球は丸いと教え込まれて来たから、無意識のうちに中高の球面に見えるのではないか。それは錯覚ではないのか。若し錯覚でないとするれば、中世以前の人々はなぜ地球は丸いと言わなかったのか、…

と書いたたら、読者からそれは錯覚ではないとお電話をいただいた。水平線や地平線の両端が下がって見えるのは事実だし、それは計算式で証明できると言われた。面白い記事になるからご寄稿下さいと頼んだが、その後何の音沙汰もない。

もう一つは俳句の松尾芭蕉のことを書いたNo.64の文章で、

…芭蕉は「奥の細道」に旅立った後、二度と江戸に戻らなかつた。

と書いたところ、先輩のS氏から芭蕉は「奥の細道」のあと江戸に戻り、新築の芭蕉庵に三年住んだのち、関西に向い大阪で亡くなった、との百科事典のコピーを送って下さった。二度と戻らなかつたという私の断定は考証不

足だったということになる。ご指摘を有難く思うと同時に、そこまで拙文を読み込んでいたゞいっていることに感謝している。

No.64で書いたとおり隅田川畔に江東区営の芭蕉記念館がある。展示室の一隅に芭蕉庵の跡地から出土したという石彫の蛙が、ガラスケースに納められている。両掌で持つことが出来る位の大きさだが、私が見学したときその石蛙には「芭蕉遺愛の石蛙」と説明がついていた。私はその石蛙は芭蕉が愛したのではなく、門弟達が会者定離の人の世ながら出来ることなら二度でも三度でも師に会いたいとの願いを込めて、庵の片隅にそっと埋めたのではないかと思つたのである。なぜなら蛙はカエルに通じるからである。易六四卦の一つに地雷復復と言う卦がある。その復の字を漢和辞典で見るとカエルこと、説明している。この地雷復の卦は☱(陰)が☵五つ並びその一番下に☰(陽)の気が兆し始めた状態。季節で言えば冬至の頃の南に下がった太陽が、再び北に戻りカエル一陽来復のめつた卦なのである。蛙が縁起物として珍重されるのはカエルに由来するからである。

—地雷復—

8月号の特集テーマは「道路と環境」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。また原稿は原稿執筆及び庶務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

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

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