

道路行政セミナー

2000 October

10

目次

エッセイ

石畳に響くシンフォニー	木村 薫子	1
-------------------	-------	---

特集／平成13年度道路関係予算概算要求

平成13年度道路関係予算概算要求の概要	道路局 道路総務課	5
一般国道関係予算の概要	道路局国道課	22
有料道路関係予算の概要	道路局有料道路課 道路局高速国道課	26
地方道関係予算の概要	道路局地方道課 道路局市町村道室	32

社会実験の最近の動きについて	道路局市町村道室	36
不法無線局対策の取組について	郵政省電気通信局 電波部電波環境課	44
長野県の「道路の整備に関するプログラム」	長野県土木部 道路建設課	48

ラクダによる西域南道紀行 5

アルキン山脈を越えて 川原に行くラクダキャラバン	長澤 法隆	54
--------------------------------	-------	----

シリーズ「道の駅」

ほっと息つく島「生月」 道の駅「生月大橋」(長崎県)	柿本 学	59
----------------------------------	------	----

快適・安心・おもてなしの心 道の駅「安達」(福島県)	佐藤 章	61
----------------------------------	------	----

時・時・時		64
-------------	--	----

平成一三年度道路関係予算概算要求の概要

道路局道路総務課

はじめに

平成一三年度予算概算要求は、八月一日の「平成一三年度予算の概算要求に当たつての基本的な方針について」の閣議了解を受け作業を進め、八月三十一日に大蔵省に概算要求書を提出した。なお、中央省庁等改革後の初の本格的な予算である平成一三年度予算は、現省庁体制の下で関係省庁が連携しつつ、改革後の新省庁の予算を編成するため、建設省は、北海道開発庁、国土庁、運輸省とともに国土交通省として統一要求することとなった。

平成一三年度予算の概算要求に当たつては、
 (1) 公共事業、非公共事業を通じ、積極的な財政運営を行つてきた平成一二年度当初予算と同額としつつ、その範囲内で配分重点化措置

を講じ、さらに、非公共事業については、これに上乘せする形で特別枠を設定する。

(2) 高齢化等による社会保障の当然増等の義務的経費の増加については、適切な伸びを確保する。

との基本方針の下、行うこととされた。

また、予算配分の重点化を図りつつ、日本新生プラン等の施策に特段の予算配分を行うため、「日本新生特別枠」を設け、さらに、生活関連社会資本等への公共事業の重点化を図るため、「生活関連等公共事業重点化枠」を設けることとされた。

財政投融资の要求に際しては、財政投融资改革の趣旨を十分踏まえることとし、民業補完、政策コスト分析、償還確実性等の精査により、業務に

ついてゼロベースからの徹底した見直しを行うこと、また、財政投融资の実行状況等を踏まえるとともに、社会経済情勢に的確に対応したものとすることとされた。

以下、道路関係予算の概算要求について紹介し、関連して国土交通省関係予算の概要についても触れることとする。

I 道路関係概算要求の概要

一 概算要求の概要

道路整備の平成一三年度概算要求においては閣議了解された概算要求の基本的な方針に沿って、国費三兆六、六八一億円（対前年度比一・〇七）、財政投融资資金三兆七〇三億円（対前年度比一・

〇〇）、事業費七兆五、四五一億円（対前年度比一・〇四）を計上している（表1・2・3）。

このうち、一般道路事業については、事業費五兆一、七九〇億円（対前年度比一・〇五）、国費三兆一、四五三億円（対前年度比一・〇五）を計上し、高規格幹線道路・地域高規格道路に重点配分している（高規格幹線道路・事業費八、七八五億円（対前年度比一・〇六）、国費六、三八一億円（対前年度比一・〇六）、地域高規格道路・事業費四、五四四億円（対前年度比一・〇七）、国費二、八一八億円（対前年度比一・〇八））。

有料道路事業は、後に述べる本州四国連絡道路に対する公的助成の拡充等を含み事業費二兆三、六六一億円（対前年度比一・〇〇）、国費五、二二八億円（対前年度比一・一八）を計上している。また、日本新生特別枠、生活関連等公共事業重点化枠要望の内訳は表4のとおりとなっている。

二 概算要求の基本方針及び重点事項

1 基本方針

国民にとって分かりやすい道路政策を展開し、低コストで効果を早期に発現する整備・管理を著実に進めるとともに、利用者がより使いやすくなるように道路ストックの有効利用を図り、安全で快適な道路サービスの提供に努める。

こうした基本方針のもと、平成一三年度の概算

要求にあたっては、二〇〇一年の国土交通省の誕生による統合のメリットを最大限に発揮することとし、あかすの階切対策などの交通円滑化対策、物流対策等に重点的に取り組む（図1）とともに、社会のIT化の支援、沿道環境対策など喫緊の課

題についても積極的に取り組むなど、主要な施策について重点的に実施していく。また、有料道路制度についての確な運用を図るとともに、道路事業の実施にあたっては、評価機能を充実させ効率性・事業効果の向上に努める。

表1 道路関係予算概算要求

（単位：億円）

区 分	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
〇道路整備特別会計				
一 般 道 路	51,790	1.05	31,453	1.05
うち高規格幹線道路	8,785	1.06	6,381	1.06
うち地域高規格道路	4,544	1.07	2,818	1.08
その他一般道路	38,461	1.05	22,254	1.05
有 料 道 路	23,661	1.00	5,228	1.18
計	75,451	1.04	36,681	1.07
幹 線 道 路	64,877	1.03	30,722	1.07
道 路 環 境	10,574	1.08	5,959	1.08
うち空間環境整備	2,905	1.15	1,605	1.16
うち利用環境改善	7,670	1.06	4,354	1.06
うち日本新生特別枠	3,763		2,338	
うち生活関連等公共事業重点化枠	3,013		1,702	
〇財 政 投 融 資		30,703億円		（対前年度比 1.00）
〇行政部費（一般会計国費）		10.8億円		（対前年度比 3.42）
うち日本新生特別枠		8.6億円		

- （注）1. 道路整備特別会計には、上記の国費の他に、道路関係社会資本（国費500億円）があり、道路整備特別会計歳出計は、37,181億円となる。
2. 空間環境整備には、沿道環境改善事業、電線共同溝整備事業に係る計数を、利用環境改善には、交通結節点改善事業、道路交通環境改善促進事業、交通安全施設等整備事業、直轄国道における維持修繕事業に係る計数を計上している。
3. 財政投融資には、外債（1,200億円）を含む。
4. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある。

表2 道路関係予算概算要求総括表

(単位：百万円)

区 分	13年度要求 (A)		前年度 (B)		倍率(A)/(B)		備 考
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	
一 般 道 路	5,178,991	3,145,312	4,921,414	2,981,753	1.05	1.05	1. 一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)及び(電線共同溝整備事業)を含む。なお、電線共同溝整備事業には、新設、改築に伴って整備される電線共同溝の事業費国費相当分を含む。 2. NTT-A型事業は、含まない。 3. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資等である。 4. 再掲の高規格幹線道路及び地域高規格道路には、一般道路事業及び有料道路事業のうち、高規格幹線道路及び地域高規格道路にかかる額を一括計上している。ただし、調査を除く額であり、事業費欄には建設費を計上している。 5. この他に道路関係社会資本として、 河川等関連公共施設整備促進事業(河川改修・ダム建設等に関連して必要となる橋梁、付替道路等の道路整備) 事業費 19,213百万円、国費10,000百万円 住宅地関連公共施設整備促進事業(住宅建設・宅地開発事業に関連して必要となる道路整備) 事業費 64,000百万円、国費32,000百万円 都市再開発関連公共施設整備促進事業(都市の再開発を図る事業に関連して必要となる道路、バスターミナル、広場等の道路整備) 事業費 6,000百万円、国費3,000百万円 まちづくり総合支援事業 事業費 10,000百万円、国費 5,000百万円 の合計、事業費 99,213百万円、国費 50,000百万円がある。
高速自動車国道	1,000	824	—	—	—	—	
一 般 国 道	2,293,061	1,507,104	2,175,573	1,426,628	1.05	1.06	
直 轄	1,752,937	1,212,659	1,653,228	1,141,788	1.06	1.06	
補 助	540,124	294,445	522,345	284,840	1.03	1.03	
地 方 道 路	1,030,356	556,984	1,007,158	542,845	1.02	1.03	
街 路	1,140,113	600,357	1,082,773	569,272	1.05	1.05	
街 路	792,081	416,459	755,750	396,536	1.05	1.05	
区 画 整 理	292,736	155,413	274,710	145,927	1.07	1.07	
再 開 発	55,296	28,485	52,313	26,809	1.06	1.06	
交 通 安 全	414,019	229,042	394,160	218,038	1.05	1.05	
雪 害 査 査	128,978	84,442	124,050	80,917	1.04	1.04	
機 械	23,104	20,220	22,275	19,353	1.04	1.04	
沿 道 環 境 改 善	21,834	14,807	21,286	14,445	1.03	1.03	
交 通 結 節 点 改 善	70,040	42,738	53,857	32,879	1.30	1.30	
補 助 率 差 額 等	50,636	27,842	35,302	18,416	1.43	1.51	
沿 道 整 備 融 資	—	57,952	—	56,395	—	1.03	
道 路 交 通 環 境 改 善	450	300	450	300	1.00	1.00	
(緊急地方道路整備事業)	5,400	2,700	4,530	2,265	1.19	1.19	
(電線共同溝整備事業)	(1,388,001)	(726,800)	(1,323,339)	(693,400)	(1.05)	(1.05)	
(電線共同溝整備事業)	(220,437)	(117,768)	(199,373)	(105,426)	(1.11)	(1.12)	
有 料 道 路	2,366,136	522,780	2,363,496	443,526	1.00	1.18	
日 本 道 路 公 団	1,818,900	306,800	1,807,959	306,991	1.01	1.00	
首 都 高 速 道 路 公 団	222,088	25,050	230,726	25,100	0.96	1.00	
阪 神 高 速 道 路 公 団	176,283	17,550	171,120	15,600	1.03	1.13	
本 州 四 国 連 絡 橋 公 団	14,715	133,333	18,913	53,333	0.78	2.50	
地 方 道 路 公 社 等	104,150	25,047	104,828	27,502	0.99	0.91	
道 路 開 発 資 金	30,000	15,000	29,950	15,000	1.00	1.00	
道 路 整 備 計	7,545,127	3,668,092	7,284,910	3,425,279	1.04	1.07	
[日本新生特別枠]	[376,303]	[233,792]					
[生活関連等公共事業重点化枠]	[301,329]	[170,244]					
[再掲]							
高 規 格 幹 線 道 路	2,148,631	1,075,847	2,088,836	961,862	1.03	1.12	
地 域 高 規 格 道 路	724,423	343,188	666,797	320,813	1.09	1.07	

表3 財政投融资等総括表

(単位：百万円)

区分		資金内訳		財政投融资		自 己 資 金 等						合 計			
						政府出資金等		自主調達資金		その他				小計	
						(C)	倍率 (A/B)	倍率 (A/B)	倍率 (A/B)	倍率 (A/B)	(D)			倍率 (A/B)	(C+D)
日本道路公団	13年度要求(A)	(120,000) 2,174,000	0.98	306,800	1.00	(140,000) 719,700	1.00	2,149,417	1.01	(140,000) 3,175,917	1.00	5,349,917	0.99		
	前年度(B)	(120,000) 2,220,000				(0) 719,100				(0) 2,134,829				(0) 3,160,920	
	比較(A)-(B)	(0) △46,000				(140,000) 600				14,588				(140,000) 14,997	
		△46,000				△191								△31,003	
首都高速道路公団	13年度要求(A)	412,500	1.10	25,050	1.00	(10,000) 92,586	1.14	293,354	1.05	(10,000) 410,990	1.07	823,490	1.08		
	前年度(B)	375,600				(0) 81,000				(0) 278,230				(0) 384,330	
	比較(A)-(B)	36,900				(10,000) 11,586				15,124				(10,000) 26,660	
		36,900				△50								63,560	
阪神高速道路公団	13年度要求(A)	359,100	1.09	17,550	1.13	(10,000) 91,800	1.08	204,360	0.99	(10,000) 313,710	1.02	672,810	1.06		
	前年度(B)	328,800				(0) 84,900				(0) 206,895				(0) 307,395	
	比較(A)-(B)	30,300				(10,000) 6,900				△2,535				(10,000) 6,315	
		30,300				1,950								36,615	
本州四国連絡橋公団	13年度要求(A)	124,700	0.85	133,333	2.50	84,000	0.61	120,430	1.00	337,763	1.09	462,463	1.01		
	前年度(B)	146,600				137,600				120,162				311,095	
	比較(A)-(B)	△21,900				80,000				268				26,668	
		△21,900				80,000								4,768	
合 計	13年度要求(A)	(120,000) 3,070,300	1.00	482,733	1.20	(160,000) 988,086	0.97	2,767,561	1.01	(160,000) 4,238,380	1.02	7,308,680	1.01		
	前年度(B)	(120,000) 3,071,000				(0) 1,022,600				(0) 2,740,116				(0) 4,163,740	
	比較(A)-(B)	(0) △700				(160,000) 81,709				27,445				(160,000) 74,640	
		△700				81,709								73,940	

(注) 1. 平成13年度から外債(政府保証外債)は財政投融资計画の対象とされるため、日本道路公団については、前年度の外債を自主調達資金から財政投融资に再整理している。
(上段()内書きは、外債)

2. 政府出資金等は、政府出資金、利子補給金(日本道路公団のみ)及び有料道路整備等資金[道路特会](本州四国連絡橋公団のみ)である。
3. 自主調達資金は、財投機関債、縁故債及び民間借入金である。(上段()内書きは、財投機関債)
4. その他は、地方公共団体出資金(日本道路公団を除く)及び業務収入等である。
5. 本州四国連絡橋公団の計数は、道路分である。

表4 日本新生特別枠・生活関連等公共事業重点化枠要望

(単位：百万円)

	事業費	国費
1. 日本新生特別枠（公共）	376,303	233,792
(1) IT革命の推進	50,266	31,735
①社会のIT化を支援する情報ハイウェイの構築	24,443	17,508
②ITSの推進	25,823	14,227
(2) 環境問題への対応	49,452	32,891
①沿道環境の改善	43,378	28,909
②道路緑化の推進	6,074	3,982
(3) 高齢化対応	44,994	27,128
①駅周辺や商店街等における歩行空間のバリアフリー化	44,994	27,128
(4) 都市基盤整備	231,591	142,038
1) 都市構造の再編	159,154	93,814
①三大都市圏環状道路の整備	52,701	36,105
②都市圏の交通円滑化	33,967	21,466
③連続立体交差事業等の推進	62,154	31,077
④拠点市街地の整備	10,332	5,166
2) 公共交通の支援	72,437	48,224
①空港・港湾へのアクセス道路の整備による物流効率化の推進	36,663	25,214
②交通結節点における乗り継ぎ等の改善	25,844	14,128
③都市モノレールの整備	9,930	8,882
2. 生活関連等公共事業重点化枠	301,329	170,244
(1) 生活・衛生環境の向上	166,640	93,488
①渋滞解消のためのバイパス・環状道路の整備	43,560	28,147
②踏切対策	47,394	24,587
③電線類地中化、街灯の整備の推進	49,318	26,599
④医療・福祉サービスの支援	26,368	14,155
(2) 地域の振興	72,601	40,009
①地域間の交流を促進する道路整備	63,725	35,506
②中心市街地活性化のための道路整備	8,876	4,503
(3) 安全な地域づくり	62,088	36,747
①事故多発地点における交通安全施策の集中実施	20,738	12,209
②健全度向上のための構造物対策	9,460	5,542
③法面防災対策の推進	13,855	8,199
④耐震性向上のための道路橋の補強対策の推進	10,500	5,860
⑤雪国の快適な歩行者空間整備	7,535	4,937
3. 日本新生特別枠（非公共）	858	858
①ETC技術を活用した新道路社会システムの開発	858	858

建設省	路車協調した高度な道路情報収集・提供システムの研究開発	走行支援システムの実現に向けた取り組み	→第二名神（三重県）、三陸縦貫自動車道（岩手県）等で実道実験	運輸省	自動車の高知能化の研究開発
建設省	駅前広場・自由通路等の整備による交通結節機能強化 バリアフリー歩行空間ネットワークの整備 等	交通結節点を中心としたバリアフリー化	→交通バリアフリー法に基づく一体的な整備 静岡駅、海老名駅等で実施	運輸省	鉄道駅のバリアフリー化 低床バス車両の導入推進 等
建設省	環状道路整備等による容量拡大 パークアンドライド等TDM推進	都市圏交通円滑化の推進	→都市圏交通円滑化総合対策事業 約30都市圏で実施	運輸省	コミュニティバス、ノンステップバス等公共交通の支援
建設省	連続立体交差事業等による踏切道の立体交差化及び構造改良 等	踏切道の改良推進	→踏切道改良促進法の改正	運輸省	遮断機、警報機等の保安設備 等
建設省	走行路面や停留所の整備 等	路面電車(LRT)の支援	→広島市等で実施	運輸省	低床車両の導入の推進
建設省	公共施設等の共同利用や広域的な観光周遊に資する市町村間連絡道路の整備 等	地域連携の総合的支援（地域連携総合支援事業）	→鹿沼市（栃木県）等6地域で実施	国土庁 運輸省	地域振興施設整備、イベント活動支援、観光振興施設整備 等
建設省	高規格幹線道路等の重点整備、車両大型化に対応した道路整備、ITS活用による運行支援 等	広域物流ネットワークの整備	→「マルチモーダル交通体系連携整備事業（仮称）」の創設	国土庁 北海道開発庁 運輸省	空港・港湾等の拠点整備、航空管制・海上保安、荷役・貨物運送等の運輸サービス向上 等
建設省	歩道除雪、堆雪幅・流雪溝・消雪施設の整備 等	冬期バリアフリーの推進	→旭川市（北海道）等で実施	北海道開発庁 運輸省	下水道を活用した雪処理、克雪住宅の整備、バス停周辺の除雪 等

図1 4省庁主要連携施策

2 主要な施策の概要

【経済に活力を吹き込む基盤づくり】

(1) I T 社会を支える基盤の形成

(1) E T C、走行支援システムや地域のニーズに合わせた多様な I T S サービスの提供により I T 社会に対応した道づくりを進め、交通渋滞、交通事故、環境問題の改善や地域の活性化を支援する。

(2) 情報 B O X の民間活用や道路 G I S の整備を進め、社会全体の I T 化を積極的に支援する。

(3) データ送信の大容量化や高速化など I T 分野の技術革新を道路管理に導入し、道路利用者のサービスの向上に努める。

【一三年度要求事業費】

・ I T S（高度道路交通システム）の推進

七三四億円（一・三五倍）

うち I T S インフラの整備

六四六億円（一・四一倍）

うち研究開発等の総合的な推進

八八億円（一・〇七倍）

・情報ハイウェイの構築

三、四六一億円（一・〇九倍）

うち光ファイバー収容空間の整備

三、二七三億円（一・〇九倍）

うち道路管理用光ファイバーの整備

一八八億円（一・〇八倍）

(1) I T S サービスの導入・展開

① E T C の普及促進

○ E T C 対応のノンストップ通過可能料金所の整備を全国に拡大する。

・平成一三年度末までに約八〇〇箇所運用開始

・平成一四年度末までに約九〇〇箇所運用開始（全国の主要な料金所をカバー）

○ E T C 車載器の普及促進策を実施する。
【新規】

・概ね五年後を目途に都市高速道路において完全 E T C 化を目指す。

○ スマート I C C の試行導入や、U ターン可能な S A ・ P A の整備を進める。

② 走行支援システムについて、実際の道路上での実験に着手する。

③ 地域のニーズに対応した情報提供等 I T S サービスの導入を進める。

④ 歩行者支援の I T S について、モデル都市において試験的な導入を図る。

〈参〉 I T S : Intelligent Transport Systems 高度道路交通システム。

E T C : Electronic Toll Collection System ノン

ストップ自動料金收受システム。

(2) 社会の I T 化を支援する基盤づくり

⑤ I T 社会を支える情報ネットワークの形成

○ 情報 B O X など民間事業者も利用可能な光ファイバーの収容空間を整備するとともに、都市内の民間管路等との接続を進める。

・情報 B O X を新たに約一、一〇〇 km 整備し、直轄国道の約八割をカバー

○ 道路管理用光ファイバーを整備するとともに、河川管理用光ファイバーや市町村庁舎等との接続を進め、関係機関との情報交換

により、地域防災と一体となった道路管理を行う。

【住みよい環境の再生・創造と都市の新生】

(2) 少子・高齢社会に対応した生活空間の形成

(1) 車線主義から空間主義への転換を目指し、

人・自転車・車・緑を重要な構成要素とする道路構造令に基づく道路空間を面的に整備することにより、誰もが安全かつ快適に移動し社会参加できる生活環境を形成する。

(2) 道路利用者との密接なコミュニケーションのもと、安全な道路交通環境を整備し、道路交通事故を削減する。

(3) 地域住民や関係機関との連携のもと、道路空間の適正な利用を促進することにより、誰もが快適に利用できる道路空間を形成する。

【一三年度要求事業費】

・交通安全施設等整備事業

四、一四〇億円（二・〇五倍）
歩行空間のバリアフリー化

四、三七九億円（二・〇九倍）
事故多発地点緊急対策事業

二、八五一億円（二・〇六倍）
コミュニティ・ゾーン形成事業

八三億円（二・〇八倍）
自転車利用環境の整備

二二四億円（二・〇八倍）
電線共同溝整備事業

二、二〇四億円（二・一一倍）

① 人・自転車・車・緑の調和した道路空間の面的形成

○都市部の駅周辺を中心として、歩道の新設・改善や都市型「道の駅」（仮称）の整備など、交通バリアフリー法に基づく歩行空間のバリアフリー化を面的に進める。

○電線類地中化や街灯の設置、道路緑化等を積極的に進める。

・電線類の地中化約五五〇km

○自転車が都市の重要な交通手段として位置付けられた「エコサイクルシティ」の形成を進める。

○コミュニティ・ゾーン形成事業により歩車共存の道づくりを進める。

② 幹線道路の事故多発地点において、事故要

因に即した、対策・改善を実施する。

③ 路上駐車・放置自転車の排除を行い、道路空間の適正な利用を促進するとともに、地域・関係機関と連携して清掃・植樹管理等を実施する。

(3) 沿道環境の改善と地球環境の保全

(1) 幹線道路の沿道環境の厳しい現状を踏まえ、環状道路等の幹線道路ネットワーク整備、環境負荷の少ない道路利用等を積極的に実施することにより、よりよい沿道環境の保全に努める。

(2) 地球温暖化防止対策として、二酸化炭素の総排出量の約二割を占める自動車からの排出削減に努め、未来へよりよい環境を引き継ぐ。

(3) 景観、自然環境に配慮した道路空間の実現に努める。

(4) 廃棄物の削減・適正処理、リサイクルを進め、持続可能な循環型社会の構築に貢献する。
〔二三年度要求事業費〕

・沿道環境の改善・地球環境の保全のための事業
うち緊急環境対策八二二億円（二・〇八倍）
うち道路緑化 三二六億円（一・〇七倍）

① 交通円滑化のための環状道路等の幹線道路ネットワークを拡充する。

・交通円滑化による走行速度の向上は、P M、NO_x、CO₂の排出量を同時に削減

② 特に沿道環境が悪い交差点（緊急改善ポイント）において、交差点立体化等のボトルネック対策を進める。
・平成一七年度までに約五〇箇所の対策を実施

③ 有料道路の料金に格差を設けることにより、住宅地域に集中した交通を湾岸部等に転換する「環境ロードプライシング」を試行的に実施する。〔新規〕

④ 高速道路のSA等における低公害車用燃料供給施設の設置スペースの確保等を行う「環境クリーン化支援事業」を創設する。〔新規〕

⑤ 都心部の有料道路において地下化等環境負荷の少ない道路構造による整備を図るため、公的助成の拡充等を実施する。〔新規〕

⑥ SPMやNO_xを除去するための新技術として、電気集塵機や土壌・光触媒による大気浄化技術のフィールド実験を行う。

(4) 都市新生基盤の構築

(1) 交通混雑や防災上の問題、環境の悪化など、都市に蓄積された種々の問題を抜本的に解決するため、都市の骨格を形成する環状道路等

の体系的な整備や面整備による都市拠点の形成により、都市の再生・再構築を進める。

- (2) 都市内の人ともの効率的で円滑な移動を実現するため、TDM施策を積極的に活用するとともに、踏切道の改良を進め全国の主要渋滞ポイントの解消を図る。

- (3) 都市モノレール、路面電車等の整備、交通結節点の改善により公共交通の利用促進を積極的に進めるとともに交通混雑を緩和し、快適な移動の実現に努める。

- (4) 数値目標に基づく路上工事縮減対策を全国主要都市に展開し、渋滞を抑制する。

- (5) 住みよい都市環境を再生・創造するため、より良い沿道環境の保全に努めるとともに、バリアフリーで誰もが快適に利用できる道路空間を形成する。

〔一三年度要求事業費〕

・都市環状道路整備

七、六四〇億円（一・〇七倍）

・公共交通関連道路整備

三、九〇四億円（一・三一倍）

うち踏切道の除却・改良

一、九九六億円（一・三六倍）

うち連続立体交差事業

一、三八六億円（一・二〇倍）

うち交通結節点改善事業

五〇六億円（一・四三倍）

・都市圏交通円滑化総合対策事業

二、八三七億円（一・一三倍）

- ① 都市の骨格を形成し、都市構造を再編する環状道路等の整備を進めるとともに、面整備等による都市拠点の形成を図る。

- ② 都市圏の交通円滑化と公共交通支援

○ポトルネック踏切対策をスピードアップし、緊急的かつ集中的な改善を図る。〔新規〕

・ポトルネック踏切約一、〇〇〇箇所のうち約半分について、今後一〇年間で立体交差化等により改良

・踏切道改良促進法を改正

・鉄道事業者等に対する道路開発資金の融資制度や立替制度を創設

・踏切道解消総合整備計画調査

○駅前広場等の整備など交通結節点の改善を進めるとともに、新たに貨物駅を交通結節点とし貨物ターミナル整備を支援する。

〔新規〕

○路面電車、新交通システム、都市モノレールなどの整備やバス利用の促進など公共交通への支援を積極的に進める。〔新規〕

- ③ 沿道環境の様々な取り組みを実施するとともに、快適な都市空間の形成と適正な利用を

進める。

〔地域連携による個性豊かな地域づくり〕

- (5) 個性豊かな地域の創造

- (1) 都市と地方の交流や複数市町村間の連携を促進する道路整備を進め、都市の魅力、地方の魅力の共有を図る。

- (2) 地方部において、安全で安心できる基礎的な生活を支える道路整備を進める。

- (3) 地域の魅力づくりや中心市街地の活性化を支援する道路整備を進める。

〔一三年度要求事業費〕

・中心市街地の活性化に資する道路整備

五、二八五億円（一・〇七倍）

・交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業

六四〇億円（一・〇三倍）

・地域連携強化支援道路事業

三二〇億円（一・〇二倍）

・まちづくり総合支援事業

一、五四〇億円（一・九〇倍）

- ① 市町村界を越えた広域的な医療・福祉サービスや観光振興等を支援する道路整備を進める。〔新規〕

- ② 地形的な制約により相互の交流が遅れている市町村間等を大規模なトンネル、橋梁で連絡する交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業

を進める。

③ 地方公共団体等と一体となって、休憩・情報提供機能などを持つ「道の駅」を整備し、利用者の多様なニーズに応える

④ 中心市街地の活性化を図るため、道路修景、電線類地中化等を進める道路整備や、区画整理・再開発等の面整備を進める。

⑤ 地域の人々が発案した道路空間における多様な魅力づくり活動を支援するため、歩道、休憩所等の整備を地域の人々と共に進める。

⑥ 地域が主役のまちづくりを一層進めるため、道路、河川、都市公園等複数の事業を一括採択し、補助を行うまちづくり総合支援事業を進める。

(6) 広域交流と物流効率化の支援

(1) 国土の骨格を形成する一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路を二一世紀初頭までに概成させることにより、地域ブロックの自立的な発展や物流の効率化を支援する。その際、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な様々な工夫を行う。

(2) 二一世紀初頭までに既存ストックの有効活用も含めて六、〇〇〇〜八、〇〇〇kmの地域高規格道路の整備を図ることにより、地域の交流を促進する。

(3) 総合物流施策大綱を踏まえ、車両の大型化に対応した道路整備（二一世紀初頭までに約二〇万km）、物流拠点の整備支援、都市内荷捌きの効率化等により、環境にやさしく、低廉で高度な物流サービスの提供を実現する。

〔一三年度要求事業費〕

・高規格幹線道路建設費

二一、四八六億円（一・〇三倍）

・うち三大都市圏環状道路建設費

五、三三一億円（一・二三倍）

・地域高規格道路建設費

七、二四四億円（一・〇九倍）

・主要な空港・港湾等との連絡強化を図る道路整備
三、四三三億円（一・〇七倍）

(1) 幹線道路網の構築

① 都市圏の環状道路、地域ブロックの循環型ネットワーク、空港・港湾へのアクセス道路に重点をおいて、高規格幹線道路・地域高規格道路の整備を進める。

・高規格幹線道路新規供用予定一六五km

・地域高規格道路新規供用予定六六km

(2) 物流効率化の支援

② 国際交流インフラ推進事業等を発展させ、広域交通基盤連携強化計画の下で、空港、港湾等との連携を強化する道路等の一層の重点整備と機能向上を図る「マルチモーダル交通

体系連携整備事業（仮称）」を創設する。「新規」

③ 車両の大型化に対応した橋梁の補強やIS O規格背高海上コンテナの輸送に対応したトネルの再改築等を進める。

④ 貨物車荷捌き効率化等の都市内物流対策に総合的に取り組む物流TDM施策を進める。

⑤ 貨物車の積み替え機能等を有する物流拠点の立地を、アクセス道路や駐車場等の整備により支援する。

〔安心して住める国土の実現〕

(7) 安全性・信頼性の高い道路空間の確保と適正な管理

(1) 道路ストックの計画的かつ的確な更新と、ITによる高度管理により信頼性の高い道路ネットワークを確保し、国土の適正な利用を可能とする。

(2) 道路管理への地域住民等の取り組みを支援し、地域と一体となって、道路の生活共有空間としての機能を高めていく。

(3) 安全で安心な生活を支える観点から道路整備を進め、災害時にも人命や安全な生活を確保する生命線となる道路ネットワークの形成を図り、道路による国土の防災性を高める。

(4) 積雪や凍結によるバリアを軽減し、安全で

客観的評価の実施、事後評価を通じた既存ストックの有効活用等を通じて、公共事業の効率的で効果的な実施を確保する。

○予算要求の配分方針の決定にあたって、施策の意図・目的・必要性、手段の適正性、達成効果・達成時期等を明らかにする政策評価の視点を導入する。

二 概算要求額

国土交通省関係予算の概算要求額は、公共事業関係費で日本新生特別枠及び生活関連等公共事業重点化枠を含め国費七兆八、七五一億円（対前年度比一・〇九）、財政投融资資金一三兆七、八七四億円（対前年度比〇・九三）、事業費は二八兆五、〇五一億円（対前年度比一・〇二）を要求している。このうち災害関係を除く一般公共事業についてみると、国費七兆八、二二七億円（対前年度比一・〇九）、事業費二八兆四、三〇九億円（対前年度比一・〇二）である。

III 建設省関係予算概算要求の概要

一 概算要求の概要（主要事項）

(1) 都市生活を抜本的に改善する都市基盤の整備

① 連携施策の展開による都市の交通問題の抜本的解決

○都市新生の拠点となる鉄道駅周辺の総合的改善

○ポトルネットワーク対策、TDM等による都市部の交通混雑の改善

○空港、港湾等と道路の連携強化による物流の高度化

② 都市の社会経済活動を支える交通基盤の強化

○環状道路の整備など、高規格幹線道路等の幹線道路ネットワークの整備

③ 快適で美しい都市空間の実現

○臨港地区など臨海部における都市基盤整備の推進

④ マンション管理の適正化と建替えの円滑化

○災害に強い安全な都市づくりの推進

○総合的な都市水害対策

○安全で安心できる市街地の形成

① I-T革命の推進

○光ファイバー收容空間ネットワークの整備によるFTTHの支援

② 国民生活・産業社会のIT化

○ETCなど、高度道路交通システム（ITS）の推進

③ 防災分野のIT化の推進

○循環型社会と美しい日本の形成を目指した環境問題への対応

○洪水の解消等による沿道環境の改善

○港湾と河川、下水道、公園との連携による臨海部の環境整備

○きれいな水、豊かな水を目指した水環境の改善

④ 少子・高齢社会に対応した安心の暮らしの実現

① バリアフリー社会の形成

○駅とその周辺、公共交通機関のバリアフリー化

② 総合的な高齢者住宅政策の展開

○子育てしやすい住宅・居住環境の整備

③ 少子化対策の推進

④ 安全の確保

② 交通安全の確保

○事故多発地点における交通安全対策の集中実施

(6) 地域の連携・交流と地域の活性化

○高規格幹線道路等の幹線道路ネットワークの形成

○地域の創意工夫を活かしたまちづくりの推進

二 概算要求額

建設省関係予算の概算要求額は、日本新生特別枠及び生活関連等公共事業重点化枠を含め国費七兆六〇一億円（対前年度比一・〇七）、財政投融资資金一三兆三、六一〇億円（対前年度比〇・九二）、事業費は二六兆七、三六五億円（対前年度比一・〇一）を要求している。このうち災害関係を除く一般公共事業についてみると、国費六兆九、四五三億円（対前年度比一・〇七）、事業費二六兆五、七三七億円（対前年度比一・〇一）である（表5・6）。

また、日本新生特別枠、生活関連等公共事業重点化枠要望の内訳は表7のとおりとなっている。

おわりに

平成一三年度予算概算要求にあたっては、「あかずの踏切」対策をはじめとする国土交通省の統

表5 平成13年度国土交通省関係予算概算要求総括表
事業費・国費総括表

(単位：百万円)

事 項	事 業 費			国 費			前年度予算額	倍 率	
	13年度要求額	前年度予算額	倍 率	13年度要求額		(D)			(C/D)
	(A)	(B)	(A/B)	(C)	うち日本新生特別枠 うち生活関連等公共事業重点化枠				
道 路 整 備	7,545,127	7,284,910	1.04	2,873,790	233,792	170,244	2,669,674	1.08	
治 山 治 水	2,193,153	2,102,935	1.04	1,330,835	70,233	89,675	1,265,711	1.05	
治 水	2,027,540	1,941,813	1.04	1,240,162	65,489	83,318	1,177,907	1.05	
海 岸	60,114	58,647	1.03	37,419	1,949	2,529	36,136	1.04	
急 傾 斜 地 等	105,499	102,475	1.03	53,254	2,795	3,828	51,668	1.03	
都 市 計 画	2,573,784	2,440,219	1.05	1,366,380	66,856	96,623	1,300,272	1.05	
都 市 公 園	395,470	374,853	1.06	178,122	7,734	14,257	168,769	1.06	
下 水 道	2,178,314	2,065,366	1.05	1,188,258	59,122	82,366	1,131,503	1.05	
住 宅 ・ 市 街 地	14,261,621	14,561,471	0.98	1,374,271	59,832	149,258	1,259,499	1.09	
住 宅 対 策	13,060,155	13,390,697	0.98	1,206,703	53,307	95,424	1,143,612	1.06	
宅 地 対 策	453,908	548,914	0.83	0	0	0	0	—	
市 街 地 整 備	747,558	621,860	1.20	167,568	6,525	53,834	115,887	1.45	
一 般 公 共 事 業	26,573,685	26,389,535	1.01	6,945,276	430,713	505,800	6,495,156	1.07	
[公庫・公団等除き]	[12,319,632]	[11,565,364]	[1.07]						
災 害 関 係	73,057	68,152	1.07	52,440	0	0	52,440	1.00	
公 共 事 業 関 係 計	26,646,742	26,457,687	1.01	6,997,716	430,713	505,800	6,547,596	1.07	
官 庁 営 繕	58,320	111,716	0.52	31,653	2,634	0	37,242	0.85	
行 政 経 費	31,445	24,500	1.28	30,702	5,577	0	23,761	1.29	
合 計	26,736,507	26,593,903	1.01	7,060,071	438,924	505,800	6,608,599	1.07	

(備考) 1. 本表は、建設省、北海道開発庁、沖縄開発庁、国土庁の国土交通省関係分である。

2. 13年度国費には、道路関係社会資本として

治山治水 10,000百万円 住宅対策 32,000百万円 市街地整備 8,000百万円を含む。

3. 前年度国費には、・経済新生特別枠(183,699百万円)・生活関連等公共事業重点化枠(200,997百万円)を含む。

4. 本表には、NTT・A型は含まれていない。

5. 行政経費には、人件費は含まれていない。

表6 財政投融资計画等総括表

(単位：百万円)

区分	財政投融资			自己資金等との合計			備 考
	13年度要求額 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A/B)	13年度要求額 (C)	前年度 (D)	倍 率 (C/D)	
住宅金融公庫	9,228,700	10,387,100	0.89	10,895,800	12,039,200	0.91	1. 都市基盤整備公団及び本州四国連絡橋公団は、鉄道分を除く。 2. 民間都市開発推進機構は、港湾整備分を除く。 3. 財政投融资には政府保証外債を含む。 4. 自己資金等には、以下の財投機関債を含む。 ・住宅金融公庫 2,000億円 ・日本道路公団 1,400億円 ・首都高速道路公団 100億円 ・阪神高速道路公団 100億円 ・都市基盤整備公団の財投機関債の額については、予算編成までに確定する。 5. NTT-A型事業は含まない。
都市基盤整備公団	1,046,900	996,000	1.05	3,055,003	3,004,938	1.02	
小 計	10,275,600	11,383,100	0.90	13,950,803	15,044,138	0.93	
日本道路公団	2,174,000	2,220,000	0.98	5,349,917	5,380,920	0.99	
首都高速道路公団	412,500	375,600	1.10	823,490	759,930	1.08	
阪神高速道路公団	359,100	328,800	1.09	672,810	636,195	1.06	
本州四国連絡橋公団	124,700	146,600	0.85	462,463	457,695	1.01	
小 計	3,070,300	3,071,000	1.00	7,308,680	7,234,740	1.01	
都市開発資金融通特別会計	12,200	32,000	0.38	47,800	51,700	0.92	
日本下水道事業団	2,000	3,600	0.56	23,716	24,508	0.97	
民間都市開発推進機構	900	700	1.29	7,321	6,442	1.14	
合 計	13,361,000	14,490,400	0.92	21,338,320	22,361,528	0.95	

表7 重点化枠要望

I 公共事業配分重点化枠		II 非公共事業配分重点化枠	
1. 日本新生特別枠（公共） (国費合計：4,307億円)	1,701億円	日本新生特別枠（非公共） (国費合計：82億円)	
○ ITSの推進、IT防災基盤整備、光ファイバー網の整備等によるIT革命の推進 1,006億円		○ 高次都市情報管理システムの開発 ○ ITを利用した国土監視基盤の整備 ○ ETC技術を活用した新道路社会システムの開発 ○ 建設業・不動産業における電子取引促進のためのシステム開発等研究	
○ 沿道環境の改善、水質改善等による環境問題への対応 617億円		○ 地球温暖化に伴う海面上昇に対応する国土保全の推進検討 ○ 公共工事のゼロエミッション推進に向けた研究開発 ○ シックハウス対策技術の開発	
○ 高齢者向け住宅の性格、歩行空間等のバリアフリー化、防災対策の推進等による高齢化対応 778億円		○ 高齢者対応建築技術の開発普及 ○ 官庁施設のバリアフリー化の推進	
○ 環状道路の整備、物流の効率化、再開発・区画整理、都市災害対策、都心部における住宅供給等による都市基盤整備 1,906億円			
2. 生活関連等公共事業重点化枠 (国費合計：5,058億円)			
○ 渋滞対策、雨水対策、ふるさとの下水道の緊急整備、電線類地中化等による生活・衛生環境の向上 2,347億円			
○ 地域間の交流を促進するトンネル・橋梁の整備、生活用水確保、良好な住宅の整備等による地域の振興 1,010億円			

※ 「日本新生特別枠（公共留保枠：1,000億円、非公共留保枠：500億円）」については、省庁統合等による施策の融合や事業間の連携を推進する等の観点から、それらの施策に対して特段の予算配分を行うこととし、8月末時点の要望には含まず、その後の予算編成過程における検討を踏まえ、要望を行う。

合メリットを發揮した連携施策や日本新生プラン重要四分野である「都市基盤整備」「IT革命の推進」「環境問題への対応」「高齢化対応」等直面的政策課題に対応した施策を重点的に盛り込んだところである。

公共事業をとりまく状況は、経済社会の変化や時代のニーズに適應したものになっていないとの批判、八月には与党三党による公共事業抜本直しに関する検討が行われるなど厳しいものがあるが、道路事業においては、今後とも引き続き、評価機能の充実等により事業の一層の効率性・透明性の向上を図る必要がある。

また、国民生活や経済・社会活動を支える最も根幹的な施設である道路の必要性は依然として高く、受益者負担という合理的な考え方に基づく道路特定財源制度を損なうことなく新道路整備五箇年計画に基づく着実な道路整備を進めていく必要があると考えている。

参考 概算要求の基本的な方針（平成12年8月1日閣議了解）（抄）

我が国経済は、これまでの各般の政策努力の結果もあって、緩やかな改善を続けており、企業部門を中心に自律的回復に向けた動きが徐々に強まっているが、業種や地域では依然としてバラつきがあり、また、雇用や個人消費はなお厳しい状況を脱していない。他方、我が国財政は、これまで景気回復のための財政出動を続けてきた結果、一段と厳しさを増している。

このような中、今後の財政運営については、公需から民需へのバトンタッチを円滑に行い、景気を本格的な回復軌道に乗せるよう引き続き全力を挙げつつ我が国経済の動向等を注意深く見ながら適切に対応するとともに、財政の効率化、質的改善に取り組むこととする。

※平成13年1月より、中央省庁等改革による新省庁体制が発足し、平成13年度予算は新体制での初の満年度予算となることに鑑み、従来にも増して施策内容を総点検した上で編成する。また、新たに府省が編成されることを踏まえ、関係省庁は要求段階から緊密な連携を図ることとする。

平成13年度予算の概算要求については、以上のような基本的考え方を踏まえた上で、具体的には下記により行うものとする。

なお、平成12年度予算の執行に当たっても、行政経費等既定経費の一部について、その執行を留保するものとする。

記

1 各省庁は、中央省庁等改革により新たに府省が編成されることを踏まえ、関係省庁間の連携の下、平成13年度における各所管ごとに、以下の(1)、(2)及び(3)の範囲内において、適正に積算を行い、要求するものとする。

(1) 公共事業関係費については、前年度当初予算における額に相当する額から、7,000億円を前年度当初予算における公共事業関係費の総額で除した率を乗じた額を控除した額。

（注）地域戦略プラン事業の推進を図るための経費として前年度同額を確保する。

(2) 社会保障関係費については、前年度当初予算における額に相当する額に高齢化等に伴う義務的経費の増加等（各所管計7,500億円）を加算した額。なお、児童手当については、具体的な財源の確保及び費用負担の在り方と併せて、予算編成過程で検討するものとする。

(3) その他の経費については、前年度当初予算における額に相当する額に、人件費に係る義務的経費の増を加算し、下記2(1)②に規定する配分重点化対象経費額に1000分の19を乗じた額を控除した額。

（注）平成13年度の参議院議員通常選挙に必要な経費の増、平成12年度の衆議院議員総選挙に必要な経費の減、平成12年度の国勢調査の実施に必要な経費の減、九州・沖縄サミットの開催に必要な経費の減等については、上記の金額に加減算する。

2 また、各省庁は、中央省庁等改革により新たに府省が編成されることを踏まえ、関係省庁間の連携の下、各所管ごとに、下記の措置について、所要の要望を行うものとする。

(1) 日本新生プランの重要4分野であるIT革命の推進、環境問題への対応、高齢化対応及び都市基盤整備を中心に、新産業創造の観点で踏まえた人材育成や福祉・介護分野、科学技術等、21世紀における我が国経済社会の新生に特に資する施策に特段の予算配分を行うこととし、公共事業関係費を除く経費について、「日本新生特別枠（非公共）」を設定し、各省庁の要望を踏まえ、予算編成過程において、総額2,500億円の範囲内で予算措置を講ずる。

この特別枠に係る各省庁の要望については、各所管ごとに、

- ① 前年度当初予算における「情報通信、科学技術、環境等経済新生特別枠」の配分実績額に相当する額
 - ② 前年度当初予算における「配分重点化対象経費額」（文教及び科学振興費、中小企業対策費、エネルギー対策費及びその他の事項経費（情報収集衛星に係る経費を除く）からそれぞれの経費中の人件費等に該当する経費を控除した額の合計額に相当する額）の100分の5に相当する額等を基準とする。
- (2) 21世紀の新たな発展基盤の構築に向けて、公共投資の重点化を更に推進するため、公共事業関係費について、IT革命の推進、環境問題への対応、高齢化対応及び都市基盤整備を中心とする日本新生プランの推進を図る観点から、配分重点化枠として「日本新生特別枠（公共）」を設定するとともに、生活・衛生環境の向上、地域の振興、安全な地域づくり等の諸課題に引き続き適切に応える観点から、配分重点化枠として「生活関連等公共事業重点化枠」を設定することとする。これらについては、各省庁の要望を踏まえ、予算編成過程において、「日本新生特別枠（公共）」については総額3,000億円の範囲内で、「生活関連等公共事業重点化枠」については総額3,000億円の範囲内で予算措置を講ずる。
- なお、各省庁は、「日本新生特別枠（公共）」の範囲に止まらず、要求に当たっては、所管の公共事業予算全体について日本新生プラン等の重要課題への重点化を図ることとする。
- また、公共投資全般について、所管を越えた事業間の連携の強化、公共工事コスト縮減対策の推進、費用対効果分析等の客観的な評価による採択の必要性の検証、再評価による継続事業の見直し、事後評価を通じた既存ストックの有効活用等を一層徹底することにより、事業の効率的・効果的实施を図り、その透明性を十分確保するとともに、国と地方の役割分担の明確化等の観点から、引き続き直轄事業及び補助事業の見直しを行うこととする。
- (3) 平成13年1月から実施される中央省庁等改革の本旨を踏まえ、施策の合理化や事業間の連携を推進する等の観点から、それらの施策に対して特段の予算配分を行うこととし、公共事業関係費を除く経費について「日本新生特別枠（非公共留保枠）」、公共事業関係費について「日本新生特別枠（公共留保枠）」を設定し、予算編成過程において、それぞれ総額500億円、1,000億円の範囲内で予算措置を講ずる。
- これらの特別枠に係る各省庁の要望については、8月末日を期限とする要望には含めず、その後の予算編成過程における検討を踏まえ、要望を行うこととする。
- (以下略)

一般国道関係予算の概要

道路局国道課

はじめに

一般国道は、現在四五九路線、実延長約五三、〇〇〇kmのネットワークを構成している。これら一般国道は、高速自動車国道等高規格幹線道路と一体となって全国的な道路網を構成し、全国的な交流ネットワークの形成、安全で円滑なモビリティの確保、地域連携の強化及び地域振興支援等の機能を有し、我が国の社会活動を支える根幹的交通施設として重要な役割を担っている。

しかしながら、近年の交通量の増大に伴い、都市部及びその周辺を中心に交通混雑の深刻化、交通安全上の問題が顕在化し、山間部等では狭隘区間、防災上の危険区間、交通不能区間等が多く残されている。

たとえば、平成一〇年四月一日現在、四車線以上で整備されている区間はわずか五、八七七km（二一・〇％）しかない現状にある。また、改良済み区間は四七、四九三km（八八・六％）であり、交通がスムーズに通行していない区間は二四、五二七km（四五・七％）に達している。

このような現状に鑑み、平成一〇年度を初年度とする新たな道路整備五箇年計画に基づき、平成一三年度に引き続き、広域的な物流の効率化に大きな役割を果たす、高規格幹線道路に指定された一般国道の自動車専用道路や地域高規格道路を重点的に整備するとともに、中心市街地の活性化基盤を充実させるため、都市環状道路、バイパス、放射道路、都心環状道路等の道路ネットワークの

重点的な整備を推進するほか、高度情報通信社会

の進展を図るため、情報ハイウェイの構築、IT S（高度道路交通システム）の整備等を推進する。また、活力ある地域づくり、都市づくりを支援するため、交差点立体化等による渋滞対策を推進するとともに、よりよい生活環境の確保、良好な環境の保全・形成のため遮音壁や環境施設帯の設置など道路構造対策等を推進する。

さらに、安心して住める国土の実現のため、橋梁等の耐震補強、及び道路防災総点検や岩盤斜面等の緊急調査結果に基づく防災対策を推進する。

以下に平成一三年度の一般国道関係予算（概算要求）の概要について述べる。

一 高規格幹線道路の整備

地域間の活発な交流を支え、活力ある地域づく

りを推進するとともに、地域産業の活性化を促し、経済構造の改革を支援するため、二一世紀初頭までに一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路ネットワークの概成を目標に、今後の道路政策の中心的課題として取り組んでいく。

一般国道に自動車専用道路として整備する高規格幹線道路は、総延長で約二、三〇〇km（本州四国連絡道路除き）であり、既に事業に着手している首都圏中央連絡自動車道、東海環状自動車道、京奈和自動車道等大都市圏環状道路を中心に積極的な事業展開を図るとともに、事業着手の準備が整った首都圏中央連絡自動車道（国道四六八号大栄～横芝）、北近畿豊岡自動車道（国道四八三

表1 高規格幹線道路新規着工準備箇所
一般国道自動車専用道路

路線名	箇所名	延長(km)	事業主体	県名
首都圏中央連絡自動車道	国道468号 大栄～横芝	18	直轄	千葉
北近畿豊岡自動車道	国道483号 日高豊岡南道路	6	直轄	兵庫
合計		24		

号 日高豊岡南道路）二四kmについて区間の新規着工準備を要求している。

また、高速自動車国道に並行する一般国道において既に事業に着手している自動車専用道路の整備を促進し、当面その活用を図ることとしている（表1参照）。

さらに、高規格幹線道路の事業と密接に関連する東京外かく環状道路、名古屋環状二号線等の事業について継続実施する。

二 地域高規格道路

全国的な高規格幹線道路と一体となって幹線道路網を形成し、地域の振興・活性化を図るため、重点的かつ計画的な整備に努めているところであり、長期的には六、〇〇〇km～八、〇〇〇km整備を目標としている。地域高規格道路は平成一〇年六月に「候補路線」として二一〇路線、「計画路線」として一八七路線が追加指定された。

三 一般道路の整備

1 一次改築

一般国道の一次改築は、交通不能区間及び幅員狭隘区間の解消、冬期交通の確保を図ることにより地域交流の拡大、地域開発の促進等に極めて大きな役割をもつ事業であり、指定区間及び権限代行区間については直轄事業により、それ以外の区

間については補助事業によりそれぞれ整備を進めている。

直轄事業においては権限代行区間として、愛媛・高知四四〇号（地芳道路）、新潟・福島二八九号（八十里越）等の路線について事業を継続実施する。また、指定区間では北海道三九三号（赤井川道路）、二七四号（徹別道路）等の路線について事業を継続実施する。

補助事業においても、交通不能区間の解消を図るべく新潟・福島二八九号、三重三一一号、福井四七六号、和歌山三七一号等の整備を促進する。

2 二次改築

一般国道の二次改築は、市街地部の交通混雑の緩和、空港、港湾、IC、主要駅等の交通拠点への連絡強化及び地域振興プロジェクトの支援等の観点から、現道拡幅、バイパス、環状道路の整備を推進するとともに、早期に整備効果が発現できる箇所等を中心に、計画的かつ重点的に事業の展開を図る。また、事業着手の準備が整った大規模二次改築（国道五〇号 前橋笠懸道路）について新規着工準備を要求している。

また、防災・震災対策や、よりよい生活環境の確保・良好な環境の保全形成のための緑化・環境対策等を推進する。

(1) バイパス・環状道路の整備

大都市圏内、地方中核都市及びその周辺部の交

通混雑の抜本的な解消と沿道環境の改善を図るためには、既成市街地から通過交通を迂回させるとともに都市に発生集中する交通を分散導入させる役割を持つバイパス・環状道路の整備を推進する必要がある。

平成一三年度は、既着手箇所を中心に交通混雑や沿道環境の悪化が特に著しい箇所に重点を置くとともに、地域振興プロジェクトに不可欠な道路事業のうち、早期完成により大きな事業効果が期待できる事業及び空港、港湾、IC、主要駅等への連絡を強化する整備について重点的に整備を推進し、直轄事業においては、山形一三号（山形北バイパス）、福岡三号（折尾遠賀拡幅）等の部分供用を図るとともに、補助事業においても、三重三〇六号（四日市菰野バイパス）、福岡四九五号（響灘工区）等について積極的な展開を図る。

(2) 渋滞対策

都市内の幹線道路網は、都市の諸活動を支える基盤として必要不可欠なものであり、従来からその計画的・体系的な整備の促進に努めてきているところである。しかしながら、道路交通需要の大きな伸びにより、道路交通渋滞の状況は悪化しており、渋滞による交通事故の増加、時間やエネルギーのロスによる経済活動への多大な損失、及び騒音・排気ガスによる環境への影響が顕在化している。

そのため、平成一三年度においても引き続き交通容量の拡大施策としてバイパス、環状道路等の道路ネットワークの整備及び多車線化による幅の確保、交差点改良、立体化等によるボトルネックの解消等の事業を推進し、直轄事業においては、青森四号（十和田バイパス）、茨城五一号（鹿嶋バイパス）等、補助事業においては、大阪一七〇号（三ツ松高架橋）等の供用を図る。

(3) 交通安全対策

改築事業の推進が交通の安全確保に大きく寄与しているとの観点から、特定交通安全施設等整備事業との適切な役割分担のもとに、現道拡幅、バイパス等の整備に伴う歩道等の整備を推進する。

(4) 防災・震災対策

豪雨豪雪等に対する道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図るための防災対策事業として、平成八・九年度実施の「道路防災総点検（豪雨・豪雪等）」に基づき、緊急的に対策を実施する斜面等について防災対策を実施する。

(5) 都市モノレール

都市交通の円滑化を図るため、道路の空間を利用して、道路交通の補完的役割を果たす都市モノレールの建設を推進する。

(6) その他

耐荷力の不足している老朽橋の架替、踏切道の改良などの事業を推進するほか、半島循環道路

（昭和六三年一月三日官報告示）の整備促進を図る。

四 共同溝

大都市及びその周辺の道路には、電話・電気・ガス・上下水道等の都市活動に不可欠な公共公益施設が多数埋設されており、これらのケーブル・管路の新設や補修等のための路面の掘り返しは道路交通に著しい支障を与えている。このような掘り返しを防止し道路構造の保全と円滑な道路交通の確保を図るとともに、道路地下空間の効率的利用の観点から昭和三八年度より共同溝の整備を進めてきており、平成一二年度末までの整備延長は、約四五〇kmに達する見込みである。

平成一三年度は、東京二三区・名古屋市・大阪市など全国の主要な都市において整備を推進し、さらに約二〇kmの延伸を図る予定である。

五 電線共同溝

安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等の観点から電線類の地中化を積極的に推進するとともに、高度情報通信社会の早期実現に寄与するため、道路の地下を活用して光ファイバー、電力線等を収用する空間「電線共同溝（C・C・BOX）」の整備を推進する。

平成一一年度よりスタートした新電線類地中化

計画においては、中規模程度の商業系地域や住宅系地域などを電線類地中化整備対象に加え整備を推進することとしている。

六 維持修繕

道路ストックを保全し、道路機能を最大限に発揮させるため、経常的な業務として維持・修繕は必要不可欠な重要業務である。

一般国道のうち、特に重要な広域幹線を形成する道路については、指定区間として国が直轄事業として維持・修繕を実施しているところである。

また、指定区間外については、一定規模以上の補修などを補助事業の対象としている。

平成一三年度は、今後増加・老朽化する道路ストックの健全性の向上を図り道路構造物等の破損による事故防止を図るため、点検・管理のより一層の充実とともに、第三者被害の恐れがある等その被害が極めて大きいと想定される施設の補修・補強など計画的な維持管理を推進する。また、光ファイバー、ＩＴＶ等の情報通信技術を活用した法面形状等の把握など、リアルタイムな監視により道路の安全を確保する。

指定区間の維持管理については、路面、路肩、路側部、橋梁等構造物及び交通安全施設の維持、補修のほか、清掃・緑地管理、巡回等の経常的作業を行っていく。また、沖縄県の未買収道路用地

の処理を行う。

修繕についても路面、歩道、トンネル、側溝等の修繕のほか、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた橋脚耐震補強等、橋梁の補修を行うとともに、道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図るため、平成八・九年度実施の道路防災総点検に基づく防災事業を実施する。

七 沿道環境改善

沿道環境（大気質、騒音）の現況が厳しい地域において、沿道環境改善のため事業を総合的・集中的に実施することを目的として、平成一一年度に創設した事業であり、平成一三年度も引き続き、より良い沿道環境の実現に向け、環境施設帯の設置、低騒音舗装の敷設等を進めることとしている。

八 雪 寒

平成一〇年度を初年度とする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、防雪、凍雪害防止事業を推進する。

平成一三年度は、防雪事業や除雪の実施、冬期の交通支障箇所となる凍結路面箇所等について消雪施設の設置、中心市街地や通学路、福祉施設周辺等における歩行空間の確保、流雪溝の整備による地域と連携した雪処理の推進、気象情報収集装置等の整備を推進する。

九 交通安全

平成一三年度は、第六次特定交通安全施設等整備事業七箇年計画の六年度目として、交通事故の削減と道路交通環境の改善を図っていく。

このため、一種事業については、交差点改良等により、事故多発地点に重点投資を行う。また、高齢者は障害者の利用に配慮し、波打ち歩道対策、幅の広い歩道の整備など、歩道のバリアフリー化を推進する。二種事業については、道路照明・道路標識及び道路情報提供装置等の整備を推進するほか、自動車駐車場についても整備を促進する。また、疲労運転による交通事故を防止するとともに、個性豊かな地域づくりを支援するため、一般道路の休憩施設「道の駅」の整備を推進する。

おわりに

建設省としては、従来より国の直轄事業及び補助事業として鋭意一般国道の整備を進めてきたところであるが、高規格幹線道路・地域高規格道路の早期整備、交通混雑の緩和、交通不能区間や危険箇所の解消など緊急に整備しなければならぬ多くの箇所を残しており、整備の要望も極めて大きい。

このため、一層重点的・効率的な整備の推進に努めていきたい。

有料道路関係予算の概要

はじめに

有料道路事業は、財政投融资資金や民間からの借入金等を活用することにより道路整備を進めるもので、利用料金を活用しつつ、少ない国費で事業を推進できるという特色があり、従来、立ち遅れてきた我が国の幹線道路整備は、限られた財源のもとで、有料道路制度により促進されてきた。

平成一三年度は、高いサービスを提供する高規格幹線道路等について、適正な料金水準のもと公的助成の拡充や整備・管理にかかわる新たな手法の追加など、有料道路制度の確な運用を図り、着実な整備を推進する。また、ETCサービス地域の拡大や車載機の普及促進を図り、ETCサービスを充実するなど、利用者サービスの向上を図

る。

平成一三年度有料道路関係予算要求額は、五年計画対象事業費で二兆三、六六一億円（表1）であり、有料道路関係事業費が全体事業費に占める割合は、三二％となっている。

以下、有料道路の事業主体別に予算の概要を述べることにする。

一 日本道路公団

1 要求の概要

平成一三年度要求額は、日本道路公団全体で五兆三、四九九億円（対前年度比〇・九九倍）であり、そのうち高速自動車国道が四兆六、〇六九億円（対前年度比〇・九九倍）、一般有料道路が七、四三二億円（対前年度比一・〇三倍）となっている。

る（表2）。

道路局有料道路課 同 高速国道課

2 高速自動車国道の建設

高速自動車国道については、国土の有効活用を図り、地域ブロックの自立的な発展を支えるとともに、物流の効率化など経済構造改革を強力に支援するため、大都市圏における環状道路、三大都市圏を結ぶ第二東名・名神や地域ブロックの循環型ネットワーク等の整備を重点的に推進する。

平成一三年度は、東北横断自動車道酒田線（村田～酒田みなと）全線供用となる酒田～酒田みなと間、日本海沿岸東北自動車道初の供用となる河辺～秋田ジャンクション間、中部横断自動車道初の供用となる白根～双葉ジャンクション間など七道八区間九八kmの供用を図るほか、渋滞解消等を

表1 平成13年度有料道路概算要求総括表

(単位：百万円)

区 分	13年度要求 (A)		前年度 (B)		倍率(A)/(B)		備 考
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	
有 料 道 路	2,366,136	522,780	2,363,496	443,526	1.00	1.18	1. NTT-A型事業は、含まない。 2. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資等である。
日本道路公団	1,818,900	306,800	1,807,959	306,991	1.01	1.00	
首都高速道路公団	222,088	25,050	230,726	25,100	0.96	1.00	
阪神高速道路公団	176,283	17,550	171,120	15,600	1.03	1.13	
本州四国連絡橋公団	14,715	133,333	18,913	53,333	0.78	2.50	
地方道路公社等	10,150	25,047	104,828	27,502	0.99	0.91	
道路開発資金	30,000	15,000	29,950	15,000	1.00	1.00	

表2 日本道路公団

(単位：百万円)

区 分	13年度要求 (A)			前年度 (B)			倍率 (A)/(B)		
	高 速	一 般	計	高 速	一 般	計	高 速	一 般	計
○事業計画									
建設費	1,206,000	85,000	1,291,000	1,206,000	75,000	1,281,000	1.00	1.13	1.01
維持改良費	327,700	39,500	367,200	319,725	37,762	357,487	1.02	1.05	1.03
調査費	3,800	950	4,750	3,893	950	4,843	0.98	1.00	0.98
建設利息	138,500	17,450	155,950	144,853	19,776	164,629	0.96	0.88	0.95
小計	1,676,000	142,900	1,818,900	1,674,471	133,488	1,807,959	1.00	1.07	1.01
業務管理費等	264,833	50,320	315,153	258,530	50,316	308,846	1.02	1.00	1.02
業務外支出等	2,666,024	549,840	3,215,864	2,729,204	534,911	3,264,115	0.98	1.03	0.99
合 計	4,606,857	743,060	5,349,917	4,662,205	718,715	5,380,920	0.99	1.03	0.99
○資金計画									
政府出資金等	303,500	3,300	306,800	302,500	4,491	306,991	1.00	0.73	1.00
財 投 資 金	1,851,300	322,700	2,174,000	1,883,500	336,500	2,220,000	0.98	0.96	0.98
(政府借入金等)	1,760,000	294,000	2,054,000	1,784,300	315,700	2,100,000	0.99	0.93	0.98
(外 債)	91,300	28,700	120,000	99,200	20,800	120,000	0.92	1.38	1.00
自主調達資金	547,200	172,500	719,700	593,200	125,900	719,100	0.92	1.37	1.00
(財投機関債)	106,500	33,500	140,000	-	-	-	皆増	皆増	皆増
(繰放債)	-	-	-	115,700	24,300	140,000	皆減	皆減	皆減
(民間借入金)	440,700	139,000	579,700	477,500	101,600	579,100	0.92	1.37	1.00
業務収入等	1,904,857	244,560	2,149,417	1,883,005	251,824	2,134,829	1.01	0.97	1.01
合 計	4,606,857	743,060	5,349,917	4,662,205	718,715	5,380,920	0.99	1.03	0.99

(注) 1. 社会資本整備事業は含まない。

2. 外債は12年度まで自主調達資金として整理されてきたが、13年度より財政投融資計画の対象とされるため、前年度資金計画における外債については財投資金として整理している。

- ① 高速自動車国道等における交通安全対策に
- ② 高速自動車国道及び一般有料道路については、利用者サービスの向上、安全性、定時性等の向上を図るとともに良好な道路環境を保全する観点から、各種施策を強力に推進する。
- 4 維持・改良
- 高速自動車国道及び一般有料道路については、
- 3 一般有料道路の建設
- 都市間の広域的な交流を支える高規格幹線道路、大都市圏の環状道路等の建設事業の整備を促進する。
- 平成一三年度は、新たに首都圏中央連絡自動車道(つくば〜江戸崎)二四kmについて有料道路として事業化を図る。
- これらの事業を推進するため、平成一三年度における建設費は、八五〇億円(対前年度比一・一三)を計上している。
- 3 一般有料道路の建設
- 都市間の広域的な交流を支える高規格幹線道路、大都市圏の環状道路等の建設事業の整備を促進する。
- 平成一三年度は、新たに首都圏中央連絡自動車道(つくば〜江戸崎)二四kmについて有料道路として事業化を図る。
- これらの事業を推進するため、平成一三年度における建設費は一兆二、〇六〇億円(対前年度比一・〇〇)を計上している。
- ③ 高速自動車国道等における交通安全対策に
- ④ 高速自動車国道及び一般有料道路については、利用者サービスの向上、安全性、定時性等の向上を図るとともに良好な道路環境を保全する観点から、各種施策を強力に推進する。

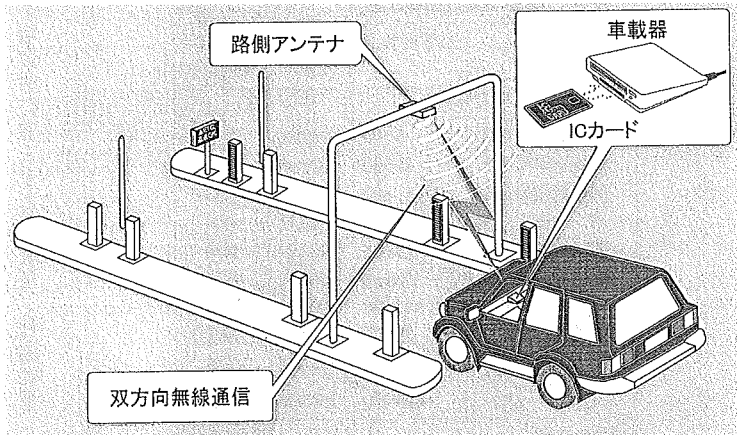
表3 平成13年度高速自動車国道供用予定区間

道路名	区間	延長(km)
北海道縦貫自動車道	国縫～長万部	11
東北横断自動車道酒田線	酒田～酒田みなと	12
日本海沿岸東北自動車道	河辺～秋田JCT	3
常磐自動車道	いわき四倉～広野	14
中部横断自動車道	白根～双葉JCT	7
近畿自動車道名古屋神戸線	湾岸弥富～川越	8
東九州自動車道	大分宮河内～津久見	21
東九州自動車道	末吉～国分	22
小計		98
[拡幅]		
北海道縦貫自動車道	深川～音江PA	(5)
東北横断自動車道釜石秋田線	協和～秋田南	(6)
東北横断自動車道いわき新潟線	猪苗代磐梯高原～磐梯河東	(6)
九州縦貫自動車道鹿児島線	えびのPA～えびの	(3)
小計		(20)
平成12年度末	供用延長 (予定)	6,861km
平成13年度末	供用延長 (予定)	6,959km

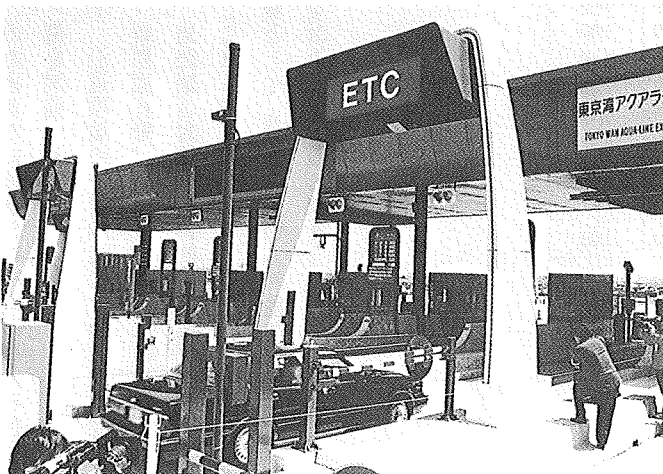
(注) 1. インターチェンジ等の名称については、仮称である。
 2. 拡幅延長は供用延長には含まない。

② 料金所の渋滞解消・緩和及びキャッシュレス化にともなう利用者サービスの向上のため、ETC（ノンストップ自動料金収受システム）の整備を推進し、利用促進のため、新たに前納システムの導入を目指し整備を実施する。

② 料金所の渋滞解消・緩和及びキャッシュレス化にともなう利用者サービスの向上のため、ETC（ノンストップ自動料金収受システム）の整備を推進し、利用促進のため、新たに前納システムの導入を目指し整備を実施する。



ETCシステムのイメージ



東京湾アクアラインにおける試行運用状況

する。

③ 平成一〇年度を初年度とする新たな渋滞対策プログラムに基づいて、渋滞箇所解消・緩和を図るべく本線及びICの改良等を推進する。

④ 沿道環境の一層の改善を図るため、遮音壁、新型遮音壁、裏面吸音板、低騒音舗装などの道路騒音対策を積極的に推進する。

⑤ VICS（道路交通情報通信システム）サービスの充実等により利用者サービスの向上を図る。

二 首都・阪神高速道路公団

1 首都高速道路公団

首都高速中央環状新宿線等七路線の建設事業を実施する。

特に、

① 中央環状線の一部を形成し、都心部の交通渋滞の緩和を図るための首都高速板橋足立線、中央環状新宿線の整備を促進する。

② 東京湾岸道路のネットワークを形成する高速湾岸線（五期）の整備を促進する。

③ 業務核都市の育成・機能強化に資する高速大宮線、高速川崎縦貫線の整備を促進する。

④ 横浜内陸部と横浜・川崎市臨海部及び横浜都心部を直結し、一般道路の混雑緩和に資す

る横浜環状線の整備に努める

⑤ 上記継続路線のうち、湾岸線（五期）の全線供用を目指す。

⑥ 利用者の情報ニーズの高度化・多様化の要請に応え、街路情報板等の道路交通情報提供の充実を図る。

なお、キャッシュレス化による利便性の向上等を図るETC（ノンストップ自動料金收受システム）サービスについて平成一四年度までに全料金所に導入する。また、利用促進

のため新たに前納システムの導入を目指し整備を実施する。

⑦ 沿道環境の一層の改善を図るため、遮音壁、新型遮音壁、裏面吸音板、低騒音舗装などの道路騒音対策を積極的に推進する。

これらの事業を推進するため、高速道路建設費として八五三億円（対前年度比一・二二）を計上している（表4）。

表4 首都高速道路公団 (単位：百万円)

区 分	13年度要求 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A) / (B)
○事業計画			
高速道路建設費	85,300	76,030	1.12
高速道路改築費	38,500	52,000	0.74
関連街路分担金	400	1,200	0.33
調 査 費	1,111	1,111	1.00
維持修繕費	43,383	43,727	0.99
建設利息	53,394	56,658	0.94
小 計	222,088	230,726	0.96
業務管理費等	52,038	51,340	1.01
業務外支出等	549,364	477,864	1.15
合 計	823,490	759,930	1.08
○資金計画			
出 資 金	50,100	50,200	1.00
政 府	25,050	25,100	1.00
地方公共団体	25,050	25,100	1.00
財 投 資 金	412,500	375,600	1.10
自主調達資金	92,586	69,705	1.33
(財投機関債)	10,000	-	皆増
(緑 故 債)	20,000	34,800	0.57
(民間借入金)	62,586	34,905	1.79
業務収入等	268,304	264,425	1.01
合 計	823,490	759,930	1.08

(注) 社会資本整備事業は含まない。

2 阪神高速道路公団

淀川左岸線等一一路線の建設事業を実施する。特に、

① 大阪地区の内陸部と臨海部とのアクセス機能の向上を図るとともに、既設環状線の渋滞を緩和するための淀川左岸線・大和川線等の整備を促進する。

② 兵庫地区の交通混雑を緩和し隘路区間の解消を図る北神戸線、神戸山手線等の整備を促進する。

③ 京都市内における慢性的な交通渋滞による都市機能の低下を緩和するため、京都高速道路の新十条通及び油小路線の整備を促進する。

④ 営業路線の混雑緩和を図るため空港料金所拡幅等の車線拡幅、出入路増設等の事業を推進する。

⑤ 利用者の情報ニーズの高度化・多様化の要請に応え、所要時間表示板等の道路交通情報提供施設の充実を図る。なお、キャッシュレス化による利便性の向上等を図るETC（ノンストップ自動料金収受システム）のサービス開始等により利用者サービスの向上を図る。また、利用促進のため新たに前納システムの導入を目指し整備を実施する。

⑥ 沿道環境の一層の改善を図るため、遮音壁、新型遮音壁、裏面吸音板、低騒音舗装などの道路騒音対策を積極的に推進する。

表5 阪神高速道路公団 (単位：百万円)

区 分	13年度要求 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)／(B)
○事業計画	98,000	77,000	1.27
高速道路建設費等	26,970	44,300	0.61
高速道路改築費	0	25	0.00
関連街路分担金	765	765	1.00
調査費	26,900	26,966	1.00
維持修繕費	23,648	22,064	1.07
建設利息	176,283	171,120	1.03
小 計	36,202	38,495	0.94
業務管理費等	460,325	426,580	1.08
業務外支出等			
合 計	672,810	636,195	1.06
○資金計画			
出 資 金	35,100	31,200	1.13
政 府	17,550	15,600	1.13
地方公共団体	17,550	15,600	1.13
財 投 資 金	359,100	328,800	1.09
自主調達資金	91,800	84,300	1.08
(財投機関債)	10,000	-	皆増
(緑 故 債)	19,800	41,800	0.47
(民間借入金)	62,000	42,500	1.45
業務収入等	186,810	191,895	0.97
合 計	672,810	636,195	1.06

(注) 社会資本整備事業は含まない。

これらの事業を推進するため、高速道路建設費等として九八〇億円(対前年度比一・二七)を計上している(表5)。

三 本州四国連絡橋公団

1 これまでの整備状況と今後の整備予定

(1) これまでの整備状況

三ルートからなる本州四国連絡道路は、計画延長一八五・七kmのうち、現在一七二・九km(九三%)を供用中である。神戸淡路鳴門自動車道(八九・〇km)と瀬戸中央自動車道(三七・三km)は全線供用しており、西瀬戸自動車道(五九・四km)は、平成一一年五月に新尾道大橋、多々羅大橋及び来島海峡大橋を供用し、一部の島内区間を残し概成した。これにより、本州四国連絡道路三ルートが概成した。

(2) 今後の整備予定

西瀬戸自動車道の生口島及び大島の島内未供用区間については、平成一一年度より合併施行により整備を進めている。

2 平成一三年度概算要求の概要

(1) 要求事業費(表6)

① 神戸淡路鳴門自動車道の鳴門ICにおいて四国横断自動車道との接続工事のため建設費として一三億円(対前年度比二・一一)を計上。

表6 本州四国連絡橋公団

(単位：百万円)

区 分	13年度要求 (A)		前年度 (B)		倍率 (A) / (B)	
	全 体	うち 道路分	全 体	うち 道路分	全 体	うち 道路分
(事業計画)						
建設費	1,297	1,266	636	600	2.04	2.11
調査費	405	388	416	399	0.97	0.97
維持管理費等	10,204	9,094	13,158	11,916	0.78	0.76
建設利息等	3,967	3,967	5,998	5,998	0.66	0.66
小計	-	14,715	-	18,913	-	0.78
事業管理費等	19,417	18,438	20,677	19,804	0.94	0.93
業務外支出等	430,958	429,310	422,921	418,978	1.02	1.02
合 計	466,248	462,463	463,806	457,695	1.01	1.01
(資金計画)						
出 資 金	80,000	80,000	80,000	80,000	1.00	1.00
政 府	53,333	53,333	53,333	53,333	1.00	1.00
地方公共団体	26,667	26,667	26,667	26,667	1.00	1.00
補助金	39	-	40	-	0.98	-
有料道路整備等 資金(道路特会)	80,000	80,000	-	-	皆増	皆増
財 投 資 金	124,700	124,700	146,600	146,600	0.85	0.85
自主調達資金	84,000	84,000	137,600	137,600	0.61	0.61
(緑 故 債)	62,400	62,400	93,100	93,100	0.67	0.67
(民間借入金)	21,600	21,600	44,500	44,500	0.49	0.49
業務収入等	97,509	93,763	99,566	93,495	0.98	1.00
合 計	466,248	462,463	463,806	457,695	1.01	1.01

② 既供用区間の維持管理費として九一億円

(対前年度比〇・七六)を計上。

③ 上記の建設費・維持管理費の他に、調査費

四億円及び建設利息等四〇億円、全体事業費

として一四七億円(対前年度比〇・六三)を計上。

(2) 公的助成の拡充

有利子負債を計画的に縮減するため、出資金八〇〇億円を継続するとともに、新たに無利子貸付

八〇〇億円を計上。

四 有料道路融資事業

概算要求にあたっては、NTT-A型事業を除

いたものとなっている。

1 一般有料道路の建設

(1) 一般有料道路

継続六路線一七・〇kmの事業を推進し、新規に

知多横断道路等四路線の事業に着手する。うち、日塩有料道路(延伸)等二路線三・二kmについて完成を図る。

(2) 駐車場

長居公園地下駐車場等二箇所の事業を推進し完成を図る。

2 指定都市高速道路の建設

(1) 名古屋高速道路

名古屋高速清洲一宮線等五路線三六・二kmの事業を推進し、うち、高速名古屋小牧線八・二kmの供用を図る。

(2) 福岡北九州高速道路

福岡高速四号線(延伸)一・九kmの事業を推進し供用を図る。

(3) 広島高速道路

広島高速一号線(延伸)二・三kmの整備を推進する。

地方道関係予算の概要

道路局 地方道課
同 地方道課市町村道室

一 はじめに

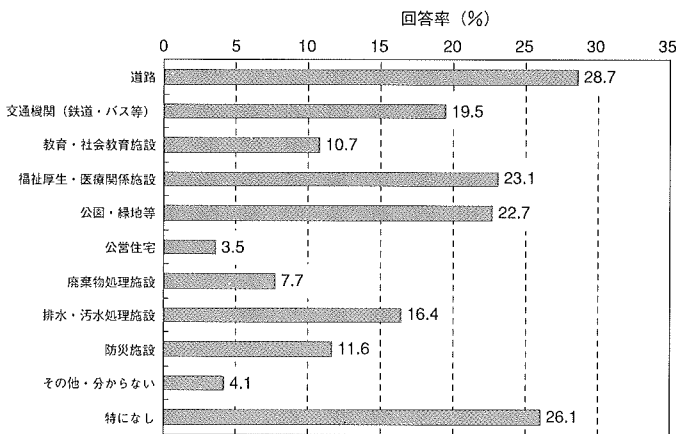
地方道は、都道府県道と市町村道で構成されており、その延長は、都道府県道約一三万km、市町村道約九七万kmであり、我が国の一般道路延長の九五%を占めている。しかし、その整備状況はまだまだ低く、整備に対する地域の期待と要望は図1のとおり極めて高いものがある。

このような背景のもとに平成一三年度は、都道府県道・市町村道の事業のうち、全国的な観点から国の支援が真に必要なものに対し重点的に支援を行い、効率的な地方道整備の推進を図るために要する事業費として、表1のとおり要求を行っている。

二 地方道整備の現況

都道府県道及び市町村道は、高速自動車国道や一般国道を補完する地域の幹線道路網の一部を構成する重要な社会基盤施設である。また、空港・港湾・鉄道駅等の交通拠点、工業・流通団地や観光・リゾート施設等へ直接アクセスする道路として各種地域振興施策の推進に資するとともに、通勤・通学、買い物、病院や福祉施設の利用など、地域の生活環境の向上を図るうえで欠くことのできない重要な役割を果たしている。

しかし、その整備水準をみると、例えば、改良率が、国道が八九%であるのに対し、未だに、交通不能区間、通行規制区間、バス等の大型車のすれ違いが困難な区間等の整備を要する箇所が数多



＜資料＞社会資本の整備に関する世論調査 (平成10年 総理府)

図1 特に整備を要望する身近な社会資本 (複数回答)

表1 平成13年度予算概算要求状況 (単位：億円)

		建設省	伸 率	北海道	伸 率	沖 縄	伸 率
地方道	国 費	4,174	1.02	658	1.03	390	1.07
	事業費	8,062	1.02	1,172	1.03	462	1.06
		離 島	伸 率	奄 美	伸 率	合 計	伸 率
地方道	国 費	294	1.03	86	1.07	5,601	1.03
	事業費	534	1.02	134	1.06	10,364	1.02

(注) 地方道路整備臨時交付金を含む

表2 地方道の整備状況 (平成10年4月現在) (km)

	実延長	改良済		舗装済	
		延長	%	延長	%
都道府県道	127,911	79,148	61.9	69,660 (120,704)	54.5 (94.4)
市町村道	968,430	144,118 (484,314)	14.9 (50.0)	158,595 (693,765)	16.4 (71.6)
国 道	53,628	47,493	88.6	47,213 (52,982)	88.0 (98.8)

(注) 1. 改良済延長は幅員5.5m以上の延長。
2. () 書きは一車線改良及び簡易舗装を含んだ延長と比率である。

く残されているなど、都道府県道は六二%、市町村道においては一五% (一車線改良含み五〇%) にとどまっている (表2) ことから、地方道の早急な整備を行う必要がある。

三 地方道補助事業の重点的な推進

地方道の管理・整備の大半は地方公共団体の財源でまかなわれており、地方道の整備に対する補助は、全国的な観点から重点的な支援が必要な一部の地方道事業に対して実施している。

具体的に国としての支援を行う必要がある事業としては、次の四つの要件のいずれかに該当するもので、整備効果の高い事業に対して重点的に支援を行っている。

〔地方道補助事業の四つの要件〕

① 国の直轄事業に関連する事業

直轄国道とともに広域ネットワークを形成する道路、高速道路のインターチェンジへのアクセスとなる道路、一般国道と重要拠点を連絡する道路 等

② 国家的な事業に関連する事業

スポーツ国際大会 (ワールドカップ) 等の国家的事業に関連して必要となる道路、特別立法等の国の法律に基づき国の特定地域の支援に必要な道路 等

③ 先導的な施策に係る事業

中心市街地の活性化・バリアフリー化・電線共同溝整備等による良好な都市空間を形成する道路、沿道環境が厳しくその改善のための事業を総合的・重点的に推進する道路 等

④ 短期間に集中的に施行する必要がある事業

空港等の交通拠点施設の開設に併せ短期集中的に施行する必要がある道路、渋滞対策等緊急の課題を解決するため短期集中的に施行する必要がある道路 等

四 事業の計画性・透明性の確保

計画的・効率的な道路の整備を図り、道路事業の透明性を確保するため、地方公共団体は自らの発意により、各道路管理者の協力の下で、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道及び街路を対象として、今後一〇年間に実施を予定している事業を明らかにした「道路の整備に関するプログラム」を策定中である。本プログラムの公表により、道路事業の情報開示がより一層進むものと期待している。なお、本プログラムは策定後

も適宜見直す予定としている(図2)。

五 平成一三年度新規要求事業

○踏切道の改良促進(図3)

道路と鉄道とが平面交差する踏切道は、遮断時間の長い、いわゆる「開かずの踏切」や交通の遮断の著しいボトルネック踏切(ピーク時遮断時間四〇分以上、交通遮断量五万台時/日)

上)により円滑的・効率的な都市活動が阻害されているとともに、鉄道による地域分断や、ひとたび発生すると社会的影響の大きい踏切事故などの課題があり、緊急の対応が必要となっている。

そこで、平成一二年度が期限の踏切改良促進法を改正し、ボトルネック踏切及び事故多発踏切等の改良を緊急的かつ集中的に行うとともに

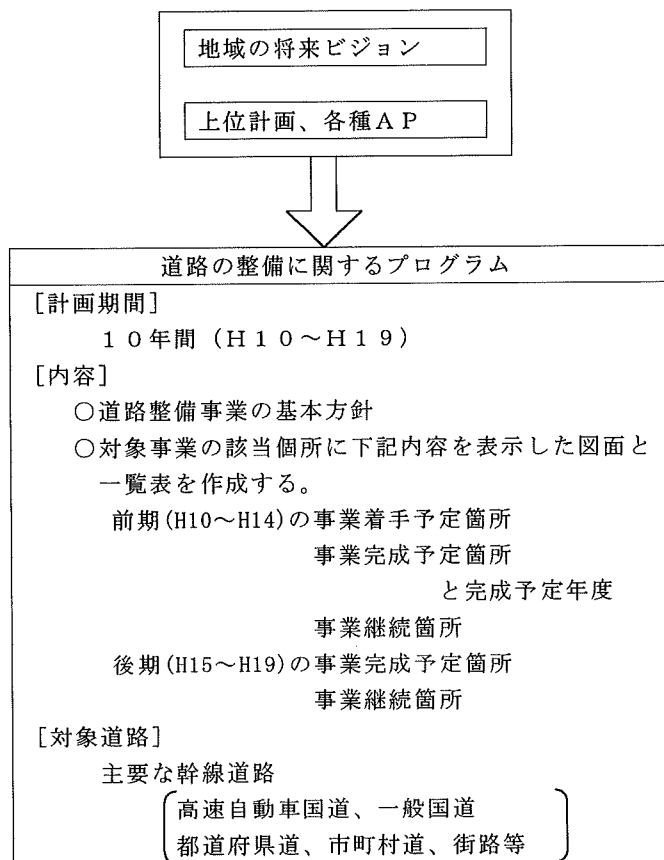


図2 道路の整備に関するプログラムのスキーム

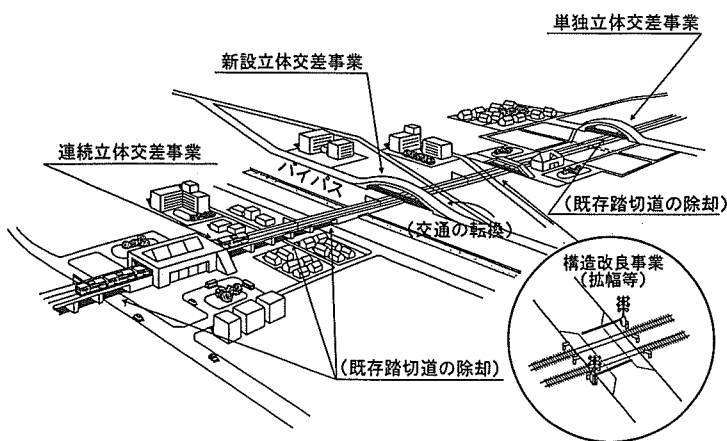


図3 踏切道改良事業のイメージ

に、連続立体交差事業等において鉄道事業者等に対する道路開発資金の融資制度や立替制度を創設する。

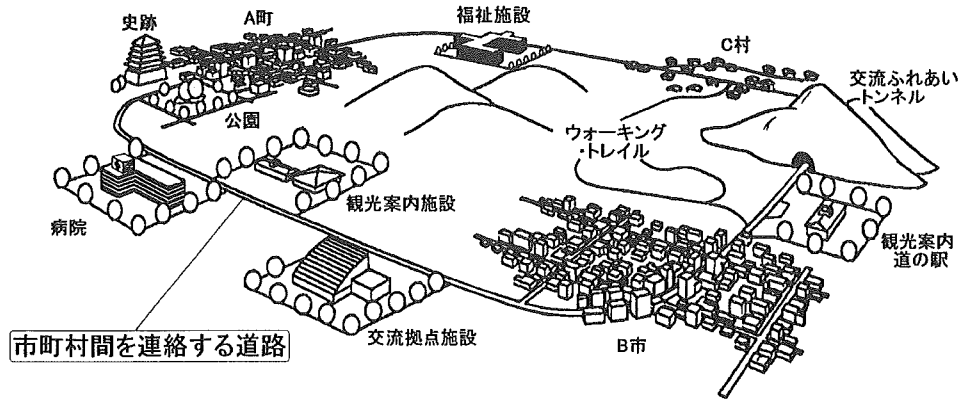


図4 地域連携総合支援事業を活用した地域連携

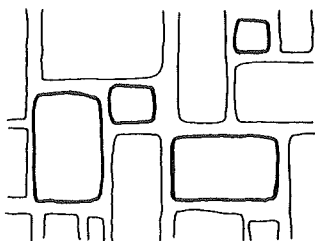
○地域連携総合支援事業の拡充(図4)

複数市町村の連携のもと、地域自らの発意に基づいて、地域の特性、課題に対応した地域づくりの支援を総合的・計画的に実施するため、地域連携総合支援事業を拡充し、市町村界を越えた広域的な観光振興、医療・福祉サービスの提供、市町村の合併等を総合的に支援する道路整備を推進し、自立的な地域社会の形成に資する。

六 おわりに

地方道の整備は、道路管理者が自ら行う地方単独事業と国として必要な支援を行う補助事業との組み合わせにより行われるが、昨今、国と地方の関係が厳しく問われ、その役割分担を明確にする必要があることから、国としての支援の範囲を、先に述べた四つの要件により明らかにしたうえで推進しているところである。

今後とも、地方道補助事業については、関係各地方公共団体等との連携を図りつつ、効率的に実施し、地方道の整備の促進を図ってまいりたい。



社会実験の最近の動きについて

道路局地方道課市町村道室

一 はじめに

社会実験は、平成一〇年度から一四年度を計画年度とする「新道路整備五箇年計画」の中の「道路政策の進め方の改革」の中に位置づけられているものであり、「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先立ち、場所と期間を限定して施策を試行するとともに、試行結果の評価を行い、施策を本格的に導入するか否かの判断材料を得る」ものとして定義されている。

価値観が多様化する社会の流れに対応して国民のニーズを満たしていくために、社会的に実を結ぶに至っていない新しい施策についても進んで検討する事が必要であり、地域の方々とともに考えていく仕組みが求められている。建設省道路局で

は、これらの社会的なニーズに対応するため、平成一一年度より社会実験を実施している。

二 社会実験の公募制度

社会実験は、地域の方々の参加を頂きつつ、地域のニーズに最も合致した施策の導入を目指して実験を試行するものであるため、その地域の自治体やNPO等の方々が地域の抱える問題点を明らかにし、その解決策としての社会実験の計画を立てていただくことが必要である。建設省は公募制度によって応募された地域を選定し、地域とともに実験の実施を行うこととしている。

1 応募資格

① 地方自治体及びそれに属する部局（一部事

務組合、広域連合を含む。）

② 交通マネジメント協会（TMA）などの非

営利団体（NPO）

③ その他（渋滞対策協議会など任意組織）

2 対象施策の要件

① 対象施策の要件

対象となる施策が新規性、先進性や有効性を有する。

② 対象となる施策が他の地域にも適用が容易で、今後の普及が期待できる。

③ 社会実験により実施施策が次のテーマに対応するものとなっている。

環境対策（地球温暖化対策）、渋滞対策、中心市街地の再生・活性化、物流対策、安

全・安心のまちづくり

3 建設省が負担する実験費

実験実施計画の策定費用、仮設費、仮設物等機材の借用に関する費用、効果把握のための調査・分析に関する費用等

4 地域選定の観点

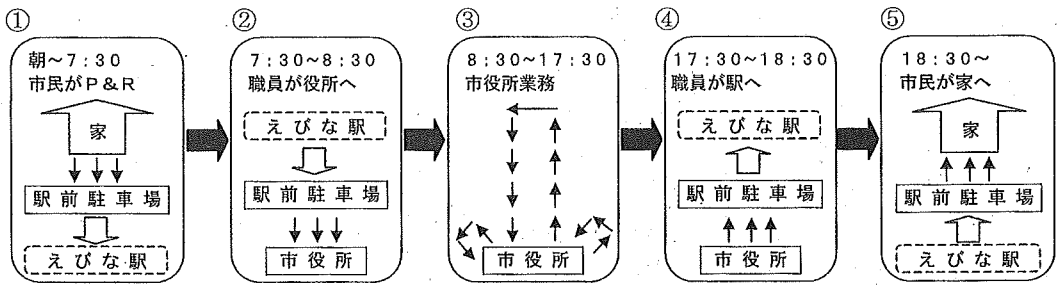
- ① 新規性、先進性
取り組みに新規性。先進性が見られるもの。
- ② 施策の有効性、展開性
実験する施策が当該地域において有効であるか、また、他の地域へ展開性があるか。
- ③ 実験実施に必要な地域環境の整備状況
実験に関わる諸団体の協力・実施体制や実験実施地域の住民、企業の実験実施へ向けた合意形成状況、さらに社会実験を支える地元組織の存在など。
- ④ 実験計画の熟度
必要な実験データを得るのに必要十分な実験内容、実験実施期間や実験実施時の規模（実験想定区間や箇所数など）が計画されているか。また実験を評価するための各種調査計画などが十分に練られているか。

表1 平成11年度に実施した社会実験の概要

No.	実験名	実験地域	社会実験の内容	主な実験結果等
1	世田谷区、駅周辺交通の円滑化と既存住宅地へのバス路線導入社会実験	東京都世田谷区	区内京王線・小田急線間の地域におけるミニバス運行による交通利用の転換誘導（南北路線及び希望ヶ丘路線の二路線）	南北バス路線ではミニバス路線本格運行へ。 ◇南北バス路線はミニバス運行によって駅前の交通渋滞が解消（駅前のタクシーが3割減）。沿道住民の約9割から本格運行を望む声。 →ミニバス路線の本格運行へ。 ◇希望ヶ丘路線は駅と住宅団地を結ぶ路線であり、駅近くの住民にはメリットが少ないこと等のため、環境悪化を懸念した反対により実験実施には至らず。
2	海老名エコ・パークアンドライドシステム実験	神奈川県海老名市	電気自動車を用いた車輛共有化 ・一台の車を通勤用（市民モニター）に用いて駅前の駐車場に駐車し、昼間は業務用（市役所業務）に使用するシステム	共同利用実験は円滑に実施。市民からも関心が高く、共同利用に参加したい一般事業者の意向も示された。 ◇通勤用にモニターを募集したところ10人の中に50人が応募するなど市民からは高い関心。一般事業者からも業務利用で実験に参加したい旨の意向が示されている。 ◇共同利用は、車輛の受け渡し等円滑に実施。 →車輛を利用したのが、募集したモニターや定時性の高い業務についている市職員であったこともあり円滑に終了。 ◇平成12年度は駅近くの複数の駐車場を使用、一般事業者の業務の共同利用にも拡大して実験を実施予定。
3	鎌倉地域交通円滑化総合実験	神奈川県鎌倉市	休日交通の集中する観光都市である鎌倉市におけるマイカー転換誘導施策 ・パークアンドライド、パークアンドバスライド、環境手形（区間内1日乗り降り自由の割引切符）等を組み合わせた施策	実験の諸施策は利用者に好評。一方で地元業者からは実験実施反対要望が出された。 ◇パークアンドライド、パークアンドバスライドについては利用者の9割、環境手形については8割より好評。環境手形は実験期間の後半から販売枚数が伸びた。 ◇商業者等から「観光客の減少につながる。」として実験実施に対する反対要望が示されており、意見交換を継続する。
4	豊田市交通円滑化実験	愛知県豊田市	低公害車を用いた共同利用、カープール実験等 ・共同利用（市役所業務等に複数の人間が車輛を共同で使用）、カープール（複数の人間が一台の車に相乗りし通勤）等の実施	共同利用、カープール等、実験は円滑に実施。 ◇市役所業務等における共同利用、カープール実験では車輛の引継ぎ、相乗り等、円滑に実施。 ◇平成12年度は、システムの規模の拡大、一般市民の参画のもと実験の実施を検討。
5	大阪府、駅前商業施設駐車場を有効活用したPFI的パークアンドライド推進社会実験	大阪府	複数大手スーパー等の駐車場を活用した通勤自動車の鉄道転換 ・大阪の郊外部の駅前スーパー等の駐車場を有料で使用するパークアンドレールライド	利用者や駐車場提供者のニーズ等が明確に。参加意向を示したデパートも増加。 ◇利用者が望む条件：「駐車場は駅から徒歩5分」、「終電車まで利用可能」等。 店舗側の条件：「維持管理コストが低い駐車場。（平面駐車場や自動ゲートを備えた駐車場）」等 ◇参加者は少なかった（延べ契約者数31人）が、実験に関する広報活動により新たに参加の意向を表明したデパート等が増加。平成12年度は規模、条件を変えて実験を継続。（平成11年度：5箇所→平成12年度：14箇所）
6	松江商業地ポナンエルフ実験	島根県松江市	松江城下の中心市街地の車線数削減による歩車共存道路の整備 ・対面通行の二車線道路を一方通行の一車線とし、電線類の地中化等を行う。	スラローム型の歩車共存道路の整備実施へ。 ◇一方通行化による荷さばきの影響はなく、実験期間中歩行者が2割増など道路利用者、地元商店街からも好評。 ◇地元商店街の店舗も自主的に改築を行う機運が高まった。 ◇スラローム型の歩車共存道路が一番評判が高く、この形での歩車共存道路の整備を行うこととなった。

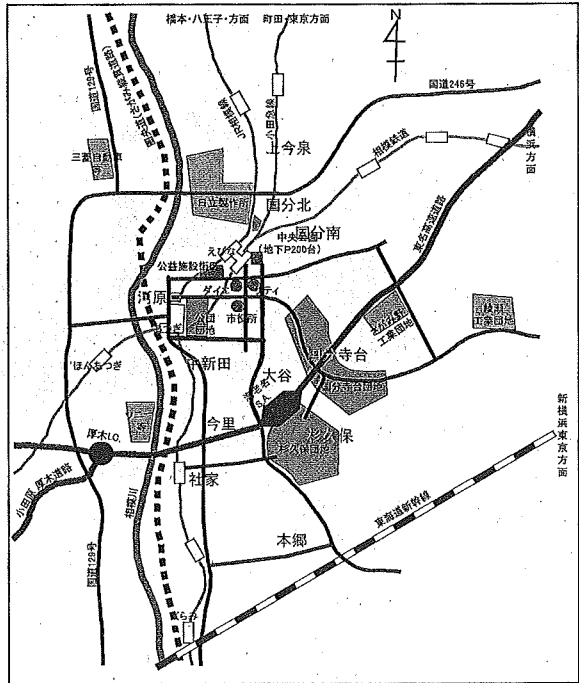
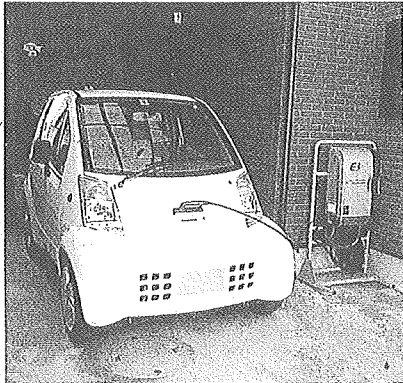
三 平成一一年度社会実験の評価
平成一一年度は六地域で社会実験を実施している

記述する。これらの実験の結果や評価については表1に



市民：横浜・東京方面等への通勤者

☆ 夜間充電



エコ・パークアンドライド概略図

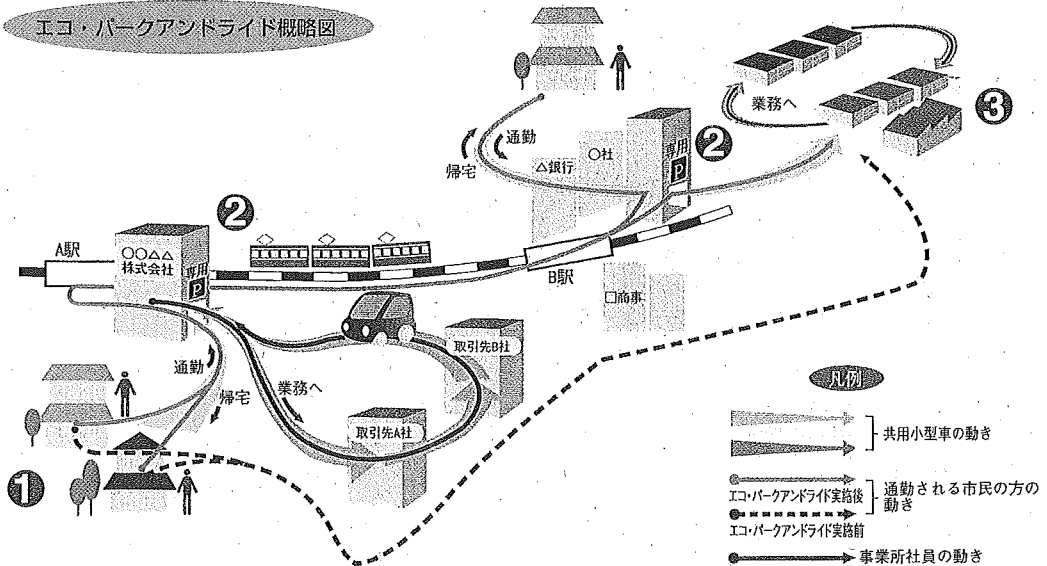


図1 海老名市における社会実験

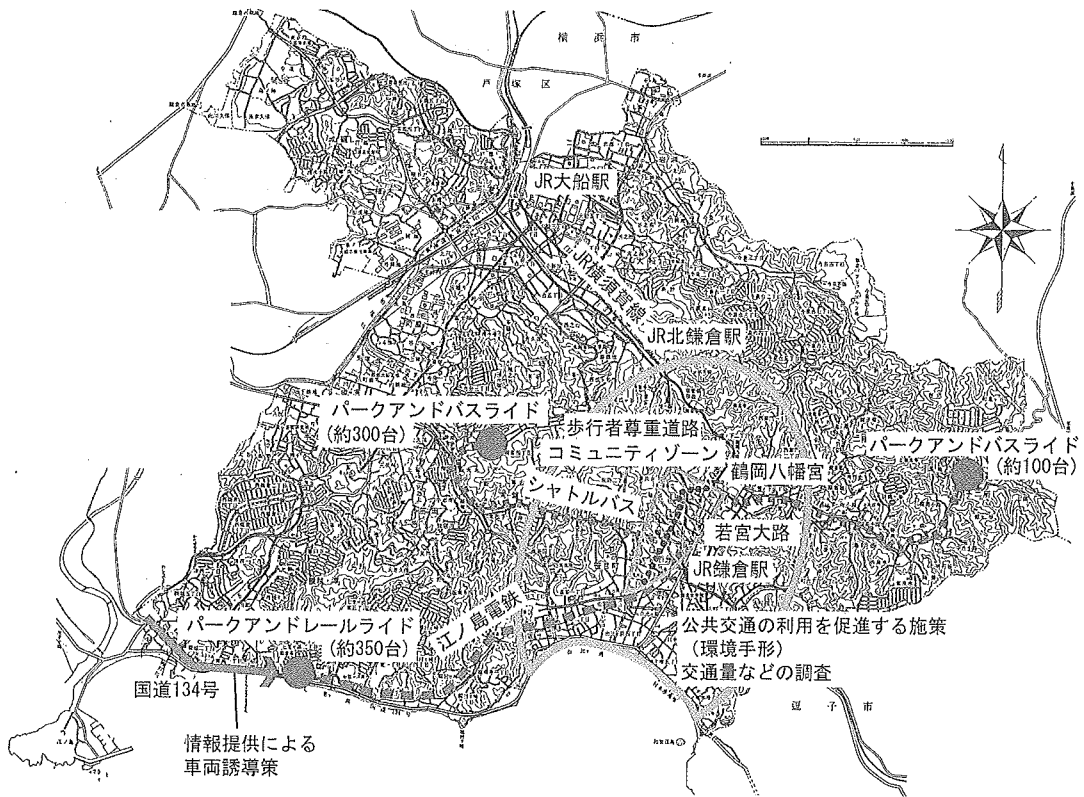


図2 鎌倉市における社会実験

四 平成一二年社会実験実施地域の選定

平成一二年社会実験に実施する社会実験については、三月二七日より五月二二日までの間公募を行った結果、二五地域より応募があった。建設省においては、六月一三日に「社会実験の推進に関する懇談会」（座長・東京商船大学 高橋洋二教授）での助言を受け、八月一日に一八地域の選定を行った。この一八地域のうち、九地域は「現地での実験費用を計上する地域」であり、残りの九地域は、「今年度は、本格的な実験実施に向け実験の熟度（実験計画、実験実施体制）を高めるための費用を計上する地域」としている（表2・3）。

このように今年度の実験実施地域については、本格的な社会実験の前の準備的な地域として表3のような地域も選定している。今年度は昨年度の約二倍の地域から応募があり、昨年度と同様の選定方法では選定されない地域が数多く生じることとなるため、社会実験の定着化を図ることを目的として表3の地域を選定したものである。これらの地域については、建設省の地方建設局等のアドバイスを適宜受けながら、各地域の抱える問題点や、その解決のための施策、その施策実施のために地域として解決しておかなければならない点の明確化、詳細な実験計画の立案、地元の調整（実

表2 社会実験実施地域：現地での実施費用を計上する地域（9地域）

No.	実施地域	実施予定施策
1	北海道函館市	・循環観光バスを用いたパークアンドライド ・バス接近情報システム
2	東京都渋谷区	・路上・路外の荷捌き用スペース確保 ・歩行空間の確保
3	神奈川県海老名市	・民間企業が参画したエコ・パークアンドライド
4	新潟県新潟市	・鉄道利用+新潟市内でのレンタサイクルシステム
5	奈良県奈良市	・乗り捨て可能なレンタサイクルシステム
6	広島県広島市	・急行バスを核としたサイクルアンドバスライド ・NPOによるケーブルテレビ等を活用した道路交通情報及び公共交通機関情報の提供
7	香川県高松市	・広幅員の幹線道路の車線縮小による自転車道の確保 ・アーケード商店街内の歩行者専用空間における中心市街地活性化 ・乗り捨て可能なレンタサイクルシステム
8	高知県中村市	・商店街内道路へのデマンドバス導入による中心市街地活性化 ・デマンドバスを活用したパークアンドバスライド
9	熊本県熊本市	・スーパー等の駐車場を活用したパークアンドライド

表3 社会実験実施地域：今年度は本格的な実験実施に向け実験の熟度（実験計画、実験実施体制地域）を高めるための費用を計上する地域（9地域）

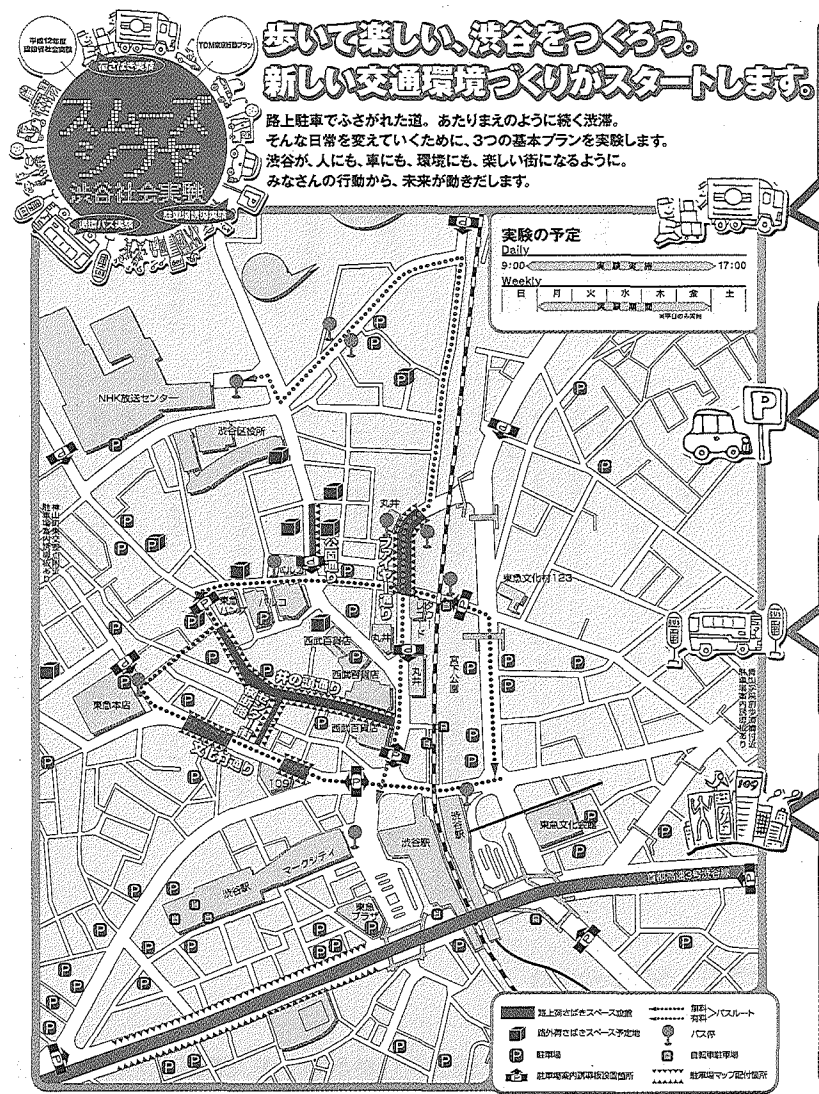
No.	実施地域	実施予定施策
10	東京都練馬区	・商業地での自転車道の空間の確保 ・情報提供ネットワークを備えた路外荷捌き場の設置
11	岐阜県白川村	・観光地におけるパークアンドバスライド・サイクルライド、共同集配システム実験等
12	大阪府大阪市等	・企業がTDMメニューから実施可能な施策を選択するシステム
13	奈良県飛鳥地区	・自動車・歩行者へのモバイル端末を通じた現在地や観光地情報の提供
14	岡山県岡山市	・時差出勤、ショッピングバスや路面電車導入を想定した実験等
15	福岡県飯塚市	・中心市街地を循環する低床バスの導入 ・バリアフリーマップ作成による高齢者移動支援
16	佐賀県佐賀市	・2車線道路における自動車専用レーンの確保等
17	大分県院内町	・「道の駅」を拠点としたマイクロバス利用のパークアンドバスライド
18	大分県湯布院町	・市外での駐車場設置による中心観光ゾーンへの自動車乗入れの緩和実験

施体制の確立、地元警察をはじめとする関係行政
部局や地元住民等との調整等を進めることにな
る。

五 インターネットフォーラムについて

社会実験は、日本においては、その実施例がま
だ少ないため、市町村や交通問題に取り組んでお

られるNPO等の方々や情報交換をする場をイン
ターネット上に設けている。詳しくは、交流フォ
ーラムホームページ(<http://www.jiceor.jp/kouryu>)
をご参照下さい。



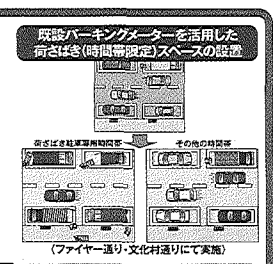
プラン1

荷さばきスペースの確保による、物流のスムーズ化。

荷物の積み下ろしは、道路に設けられた専用の無料の荷さばきスペースで。路上の左側に設けられたり、周辺の駐車場を専用スペースとするなど、十分な場所が確保されます。一般車の路上駐車に阻まれることなく、荷さばきスペースを確保することができます。

[井の頭通り・センター街横断路・公園通り・文化村通り・ファイヤー通り]にて実施

- 一部のパーキングメーターを荷さばき専用利用(無料)に
- 道路空間の一部を利用した路上荷さばきスペースの設置



プラン2

駐車場への案内・誘導による、路上駐車削減。

駐車場を有効活用すれば、路上駐車を減らすことが可能。そこで、看板や誘導員による案内、駐車場マップの配付などの情報提供を行い、スムーズに駐車場が利用できるような体制をつくります。

- 市街および周辺駐車場への案内・誘導の実施

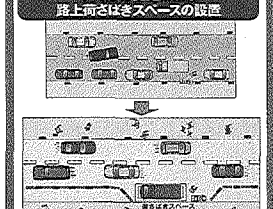


プラン3

循環バスの運行による、周辺駐車場の積極利用。

車は混雑の少ない周辺部に駐車し、中心部へはバスを利用する——たとえば、渋谷区役所前駐車場に車を停め、駅前までバスで移動、といったフレキシブルな移動手段が提供されます。

- 移動に便利な循環バスの運行



あなたにお願いしたいこと!

実験中に渋谷を訪れるとき、あなたも、この社会実験の参加者です。期間中は、雇用・自家用を問わず、対象地域に立ち入るすべての自動車を実験参加車両となります。あなたの行動が未来につながります。

- 1. 運送・配送業者の方**
 荷物の積み下ろしは、設置された専用スペースで行ってください。また、できるだけ短時間での積み下ろしにご協力ください。
- 2. 自家用車をご利用の方**
 短い時間でも路上駐車をせず、駐車場を利用してください。また、できるだけ中心部への車の来訪を避けてください。
- 3. 商業施設関係の方**
 実験にご理解をいただき、運送・配送業者の方からの荷受けなどに配慮を行ってください。
- 4. 区民・渋谷来訪の方**
 交通規制などをお守りいただき、実験のスムーズな進行にご協力ください。

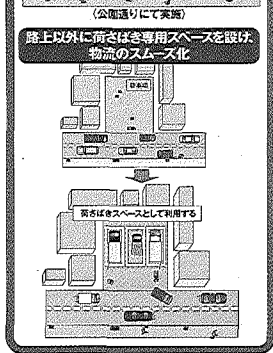
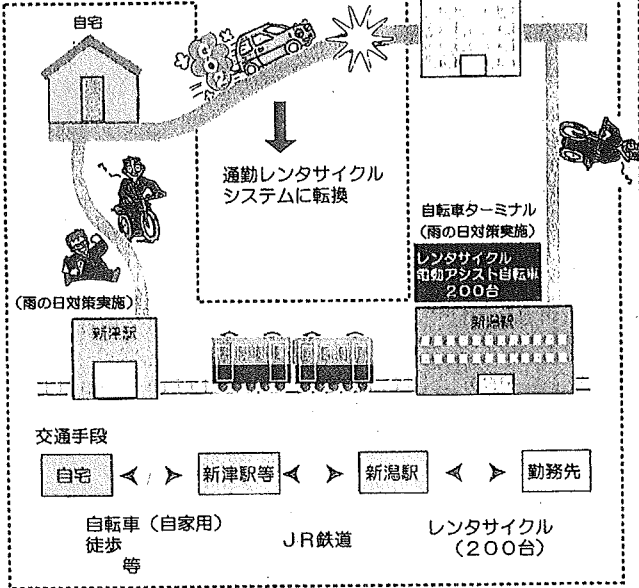


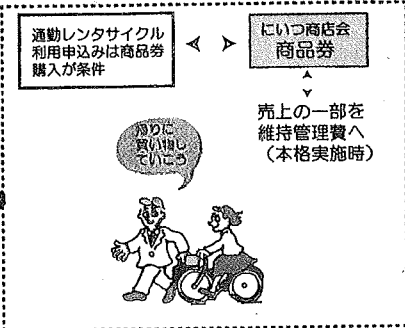
図3 東京都による社会実験の例(渋谷区)

●社会実験のイメージ

①通勤先の新潟駅でレンタサイクルを行います



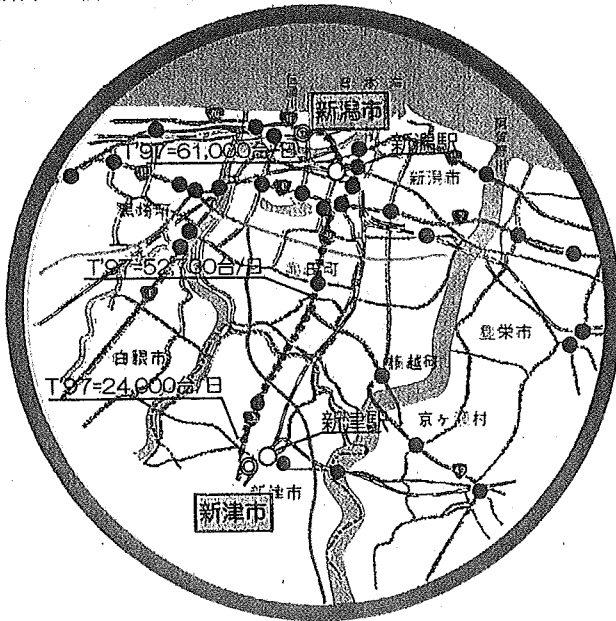
②新津市の中心商業地の活性化を行います



③降雨日の対策を行います



●新津～新潟の渋滞状況



●JR信越本線

新津駅～新潟駅間
 <現在のダイヤ>
 延長 : 15.2km
 運行本数 : 51往復
 朝ヒ-ク時 : (7:30~8:30)
 運行本数 : (普通) 3本
 (快速) 4本
 (新津駅発)
 始発 : 5:36~
 (新津駅発)
 料金 : 320円

●自動車交通の新潟・新津間の主な経路(役所間)

延長 : 19km
 経路 : 国道403号
 →国道49号
 →国道7号

● 渋滞発生ポイント

● 市役所

---- 主な経路

図4 新津市による社会実験の例

六 おわりに

社会実験は、地域の抱える問題を解決する施策を本格実施する前段階のプロセスの一つである。地域の方々に実験に参加していただくことにより、施策のマイナスの点とプラスの点の評価を行っていたいただき、併せて地域の問題解決に向けて知恵を絞っていた点为社会実験の大きなポイントであると考えている。結果として当初意図していた施策について反対される場合もあるが、もともと地域の住民の方々が最も有効であると考える施策を導入することが目的であり、その点で社会実験としては有効と言えるのではないかと考えている。各地域の方々のニーズを取り入れ納得をいただきながら、その地域の抱える問題を解決していくことは容易な問題ではなく、実験を行い、意図していた施策の導入に賛成できるような結果が得られたとしても、その施策の本格実施に向けて地域の中での継続的なフォローが必要となる場合も多いと思われる。

建設省としては、ある地域で実験を実施することにより、実験実施にかかる様々な知見を得られれば、当初意図していた施策が本格実施につながらない場合でも、実験としては成功であったと考える。このような社会実験実施地域からの情報をとりまとめてデータベース化し、得られた知見を

有効活用できるようにすることも今後進めて参りたい。

また、施策の本格導入に向けてのプロセスの一つとして、社会実験の実施スキームを順次見直したり、社会実験の効果的な進め方に関する指針等を今後整備して行きたいと考えている。

最後に、地域の抱える交通問題等の解決施策の一つとして社会実験に興味をもたれた自治体やNPO等の方々におかれましては、地方建設局等にご相談頂き、積極的に社会実験への取り組みを進められることを期待しております。

なお、社会実験の概要については、建設省ホームページ(<http://www.moc.go.jp/road/demopro/>)に適宜掲載しているのでご参照下さい。また、各地域の実験詳細にご興味を持たれた方は、建設省ホームページに掲載している連絡先までお問い合わせ下さい。



不法無線局対策の取組について

郵政省電気通信局電波部電波環境課監視管理室

一 はじめに

電波は赤外線、可視光線、紫外線、X線等と同じく電磁波の一種で空間を伝搬する性質を持つ電気的エネルギーであるが、電波法において三〇〇万MHz（メガヘルツと読む）以下の周波数（一秒間の振動数・1振動/秒は1Hz）を電波と呼ぶことにしている。

近年とみに自動車・携帯電話の急激な普及により、電波の利用は身近に感じられる環境にあるが、従来から放送をはじめ警察、消防・救急活動等市民生活に密接な分野や気象情報の収集、航空機・船舶の安全かつ効率的な運行等電波の利用無しでは不可能な分野で大いに活用されている。

さらに、電子レンジのような家庭電気製品や医

療、工業、建設など様々な分野に広く利用されており、科学技術の発展により、将来、益々利用の拡大が予想されている。

しかし、電波は同じ周波数を同じ地域で使用すると相互に障害を伴う上、三〇〇万MHz以下という範囲で利用することから、使用により枯渇するものではないが、無秩序に使用することができない点に着目すると、限りある資源であると言える。

このため、郵政省では効率的に電波が使用できるように、周波数の用途を決定し、電波を使用する場合は無線局の免許を取得しなければならぬ制度を設け、これらの無線局が正しく運用されているか常に確認（電波の監視と言う。）している。

二 不法無線局の発生及び影響

電波を使用する場合は、前述の必要性により、原則として郵政大臣の免許を受けて無線局を開設（電波が発射できる設備を設置）することが電波法で義務づけられている。しかし、法秩序の維持に理解のない一部の者により、当該免許を受けずに無線局を開設し、運用されているものが不法無線局である。

不法無線局から電波が発射されることにより、合法に開設された無線局の通信に直接妨害を与えたり、家庭のテレビやラジオの受信障害を引き起こすほか、人命に関わる医療機器等への障害原因として係わる場合もあり、今や社会生活を脅かす大きな要因となっている。

三 不法無線局の実態

最近の不法無線局の特徴としては、そのほとんど(九割以上)が、不法市民ラジオ、不法パーソナル無線、不法アマチュア局で占められている。これら不法無線局の概要としては、

「不法市民ラジオ」

二七MHz帯の周波数を使用する不法無線局。

元来は、米国輸出用旧規格の市民ラジオ用機器(CB機)が国内に流通し、不法開設を助長していたが、現在は、国内流通を前提にした無線設備が製造・販売されている。これらが実際に使用される例としては、強力な電力増幅器(ブースター)を接続し、送信能力を大幅に拡大して(通信距離が拡大する)使用されることがほとんどである。主に、漁業用無線、テレビの視聴、電話の通話等に妨害を与える。

「不法パーソナル無線」

九〇MHz帯の周波数を利用する不法無線局。

そのほとんどが正規のパーソナル無線設備を不法に改造して開設・運用している。正規のパーソナル無線は、使用できる周波数帯の空き状況に応じて通信周波数を自動的に設定する効率的なシステムであるが、改造機は、周波数の固定や指定外周波数まで発射可能としており、正規のシステム原則を崩し、自己グループの独占的使用に便利

な機能となっている。また、増幅器を接続して送信能力を大幅に拡大している。

主にMCA無線、携帯電話、防災行政無線に妨害を与える。

「不法アマチュア局」

主に一四四や四三〇MHz帯のアマチュア無線周波数や、これらに隣接する周波数を使用する不法無線局。

当該無線用の機器が廉価で市場に大量に供給されていることから、安易に不法無線局が派生する環境にある。

不正な送信可能周波数の拡大改造を不可とする製造業界の自主規制(Jマーク品の供給)があるが、多くの不法無線局は自主規制以前の旧型を改造したり、海外仕様である逆輸入品を使用するなどしている。

主に警察及び消防無線、鉄道用無線等に妨害を与える。

これら不法無線局の利用形態の特徴としては、

- ①大半が車載であり移動しながらの運用
- ②警察による過積載取締を避けるための情報交換等利用目的が一致するグループで大規模・独占的に運用するなど悪質化
- ③多くの周波数を使用するための大幅な改造、遠距離通信を可能とする電力増幅器の接続

これら不法開設を助長する背景としては、

①改造無線設備が店頭や通信販売で容易に入手可能である。

②不法無線設備の使用を助長するような広告、記事を掲載した雑誌等が多数出版されている。などの現状にあり、不法無線局は現在も増加の傾向にある。

四 郵政省の取組

郵政省では、このような不法無線局の現状を踏まえ、適正な電波利用環境を守るため、地方電気通信監理局(沖繩にあつては沖繩郵政管理事務所)において、不法無線局の一掃に向けた取組を行っている。

「不法無線局の監視」

不法無線局が、妨害を与える電波を発射していないか、また、これにより合法無線局の運用に妨害を与えていないかなど、経常的な監視を行い、不法無線局の動向把握に努めている。

「不法無線局の探查」

不法無線局の監視及び妨害を受けた無線局等からの申告に基づき、不法無線局の所在を確認し、有害な電波の発射を停止させるため、不法無線局の探查を行っている。

「DEURASシステムの活用」

平成五年度から電波利用料を財源として、電波監視システム(DEURAS: Detect Unlicensed

Radio Stations、デューラス)を開発し、全国への整備を進めるとともに、これを活用している。

このシステムは、ビルの屋上、山上等に設置されたセンサや車両のセンサで電波を受信し、電波の到来方向等を測定して不法無線局の位置を特定するものである(図1)。

「販売店対策」

(基準不適合設備に関する勧告・公表制度)

①他の無線局の運用を著しく阻害するような混信その他の妨害を与えた場合

②電波法に定める技術基準に適合しない設計に基づき製造又は改造された無線設備

③②の設計と同一の設計による無線設備が多数販売されている事実。

以上を満たす無線設備については、基準不適合設備として捉え、これを製造又は販売する業者に対しては、これらの無線設備による悪影響を除去するよう勧告するとともに、これに従わない場合はこの旨を公表することができる制度。

(免許情報報告知制度)

不法無線局が著しく多数開設されていると認められる周波数帯の電波を送信に使用するもので郵政大臣が指定した無線設備を指定無線設備という。

具体的には、二六・一MHzを超え二八MHz未滿又は八八九MHzを超え九一一MHz未滿(不法市民ラジオ又

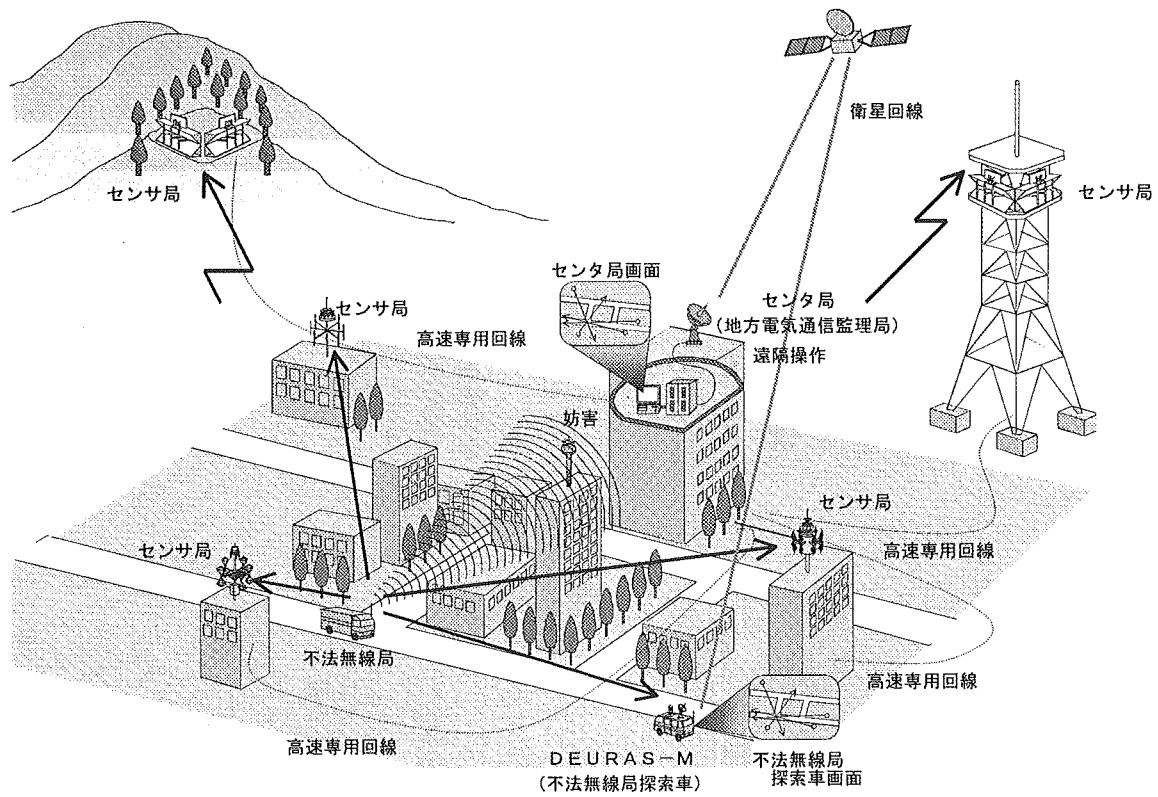


図1 電波監視システム (DEURAS) の概要

は不法パーソナル無線が多数出現する周波数帯)及び一四四MHz以上一四六MHz以下又は四三〇MHz以上四四〇MHz以下(不法アマチュア無線が多数出現する周波数帯)の電波を使用する無線設備をいう。

これを販売する指定無線設備小売業者は、

①販売する前に無線局の免許が必要である旨を、口頭又は見やすく掲示するなどして相手方に告知する。

②販売したときは、免許が必要であること、無免許で開設した場合は電波法で定める刑罰に処せられること、免許申請の提出先を記入した書面を購入者に交付する。

この二段階の告知義務がある。

この二つの制度を活性化するため、無線機の販売を行っている販売店等に対して実地調査を実施し、指定無線設備の販売を行う際、免許が必要であることを説明しているか、また、日本国内で使用する許されない無線機を販売していないかなどの実地調査を行っている。

「他省庁等との協力体制」

不法無線局対策としては、郵政省による取組の他、過積載防止対策連絡会(総務庁、警察庁、厚生省、農林水産省、通商産業省、運輸省、郵政省、労働省及び建設省)における電波法に違反する無線局の取締りや、警察、海上保安庁との共同取締りを行っている。また、地方公共団体に対しては、

発注工事仕様書への不法無線局開設車両の工事現場立入禁止条項の記載方要請を行うとともに、全国ダンパー協会、都道府県ダンパー協会に対しても電波法違反防止の対処依頼を行うなど、多方面への働きかけを行っている。

五 まとめ

不法無線局による妨害としては、一般家庭へのテレビやラジオへの影響が多く知られているが、その他にもコンピュータなどの情報機器や鉄道の安全関連機器を誤作動させるなど、一般市民生活へ大きな影響を与えている。

しかし、不法無線局による妨害の影響は、まだ一般に広く知られているとは言えず、内容的に認識しづらい分野でもあること、また、今後、電波の利用がさらに高度化する中で、不法無線局による影響はより深刻化する傾向にある。

そのため、郵政省としては、一般国民や各団体等多方面に対して「無線局免許取得の必要性」や「不法無線局の妨害とその影響等について」の周知広報活動についても併せて強化している。

今後も郵政省としては、電波の適正な利用環境を維持し、公共の福祉増進につながるよう、引き続き、不法無線局対策の強化を図っていくこととしている。



長野県の「道路の整備に関するプログラム」

交流が広がる美しい信州の道づくり

長野県土木部道路建設課

一 はじめに

長野県は本州のほぼ中央に位置し、県歌「信濃の国」にも「信濃の国は十州に境つらぬる国にして・・・」と歌われているとおり周囲を八県に接し、東西約一二〇km、南北約二二二km、面積一三、五八五km²の広大な県土を有しています。県内には四つの国立公園と三つの国定公園があり、温泉や自然を満喫できる豊富な観光資源にも恵まれています。また、槍ヶ岳を有する北アルプスや雄大な南アルプス等四方を高い山々で囲まれ「日本の屋根」の言葉にも代表されるように、国内有数の山岳観光県となっています。反面急峻な地形に阻害され、他の地域との交流拡大を図ることは長い間、県民の悲願でもありました。

平成一一年一〇月に上信越自動車道が北陸道まで開通し、本県の骨格をなす中央自動車道、長野自動車道、上信越自動車道のネットワークが完成しました。本県の供用延長は北海道、新潟について全国第三位となりました。

二 長野県における道路交通の現状

当県は広大な面積を持つことから一般国道・県道の延長は全国で第四位、一方で改良率では全国的な整備水準に比べると低い水準にあります。

これに対して、日常生活において自動車は欠かせない交通手段であり、自動車の保有台数は年々増加しています。これに伴い、交通量も増加しており、特に高速道路の伸びは著しいものとなっております(図1)。

道路の実延長、改良率

一般国道・県道計 実延長

五、五七二・〇km (全国第五位)

一般国道・県道 改良率

(車道幅員五・五m以上)

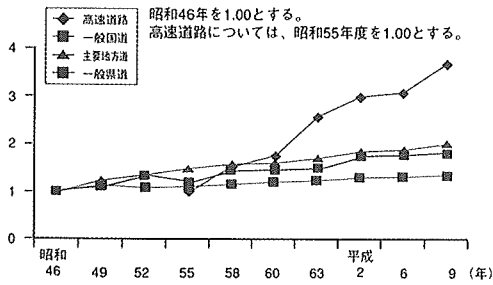
六二・一% (全国第三四位)

三 長野県新道路整備計画

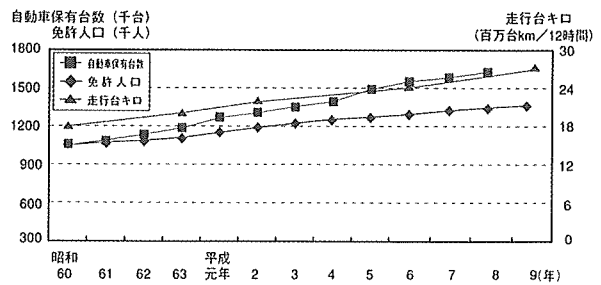
(1) 計画の策定に当たり

長野県では、二一世紀を目前にして、地球環境問題や高齢化社会への対応、社会全体の活性化など取り組むべき多くの課題を有しています。このような背景の中で、本県の誇る美しい自然環境や各地域に育まれてきた文化・産業を活かしながら、より活力あふれる県土づくりを行うために、

長野県内の平均交通量の推移



長野県の自動車保有台数、免許人口、走行台キロの伸び



(走行台キロとは) 交通の規模を表す指標の一つで、自動車交通1台ごとの走行距離を合計した値です。

図1 道路交通の現状

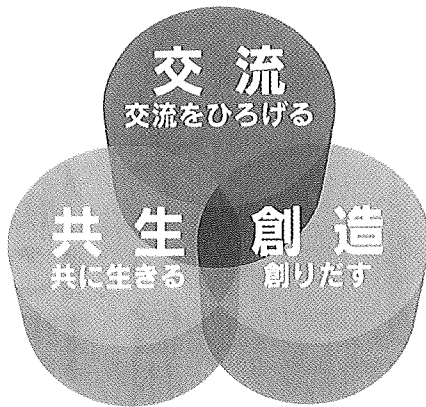


図2 新しい県土づくりの基本理念

三つの基本理念「交流・共生・創造」からなる「二〇一〇年長野県長期構想―地球時代の知恵のくに―」を策定しています(図2)。

長野県新道路整備計画では、県の長期構想実現に向けて、道路整備を計画的かつ効率的に進めていくために、県民のみなさまからのたくさんのご意見を参考に、「道路整備の方向」として四つの柱を定めました(図3)。

さらに、これらの「道路整備の方向」を具体化するために、二三の「道路整備の基本方針」を位置付け、各々について「具体的道路整備施策」の対応を明確化しました。

A. 県内外の地域間交流の拡大

他県との交流・連携を強めるために、また、広い県内の地域間流動を活性化するため、広域的な道路整備を進めます。

**B. 生活圏内の交流促進、
くらしの安心の確保**

地域特有の地理的条件や社会動向を考慮しつつ、暮らしをより豊かにするため、地域内の行き来を活性化する道路整備を進めます。

道路整備の方向

C. 人や自然環境への配慮

自然や環境に配慮しつつ、県民の誰もが安全で快適に利用することができる道路整備を進めます。

**D. 産業の振興、
地域経済活性化支援**

農林業や商工業、各種サービス業に至るまで、信州らしさを活かした産業の立地や展開に役立つ道路整備を進めます。

図3 道路整備の基本方針

(2) 二一世紀の長野県の姿
 二一世紀における長野県の総合交通体系の概要
 を図4に示します。

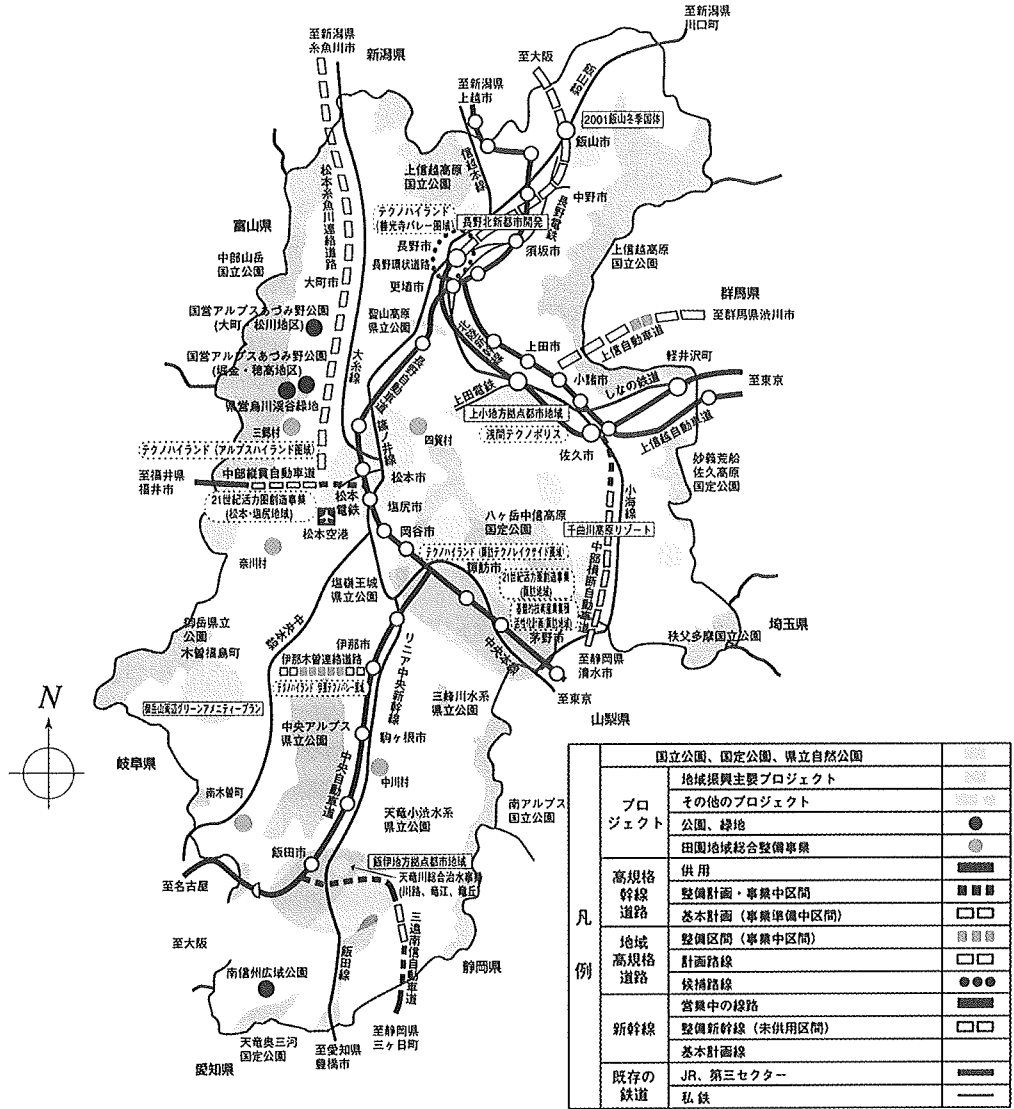


図4 長野県の総合交通体系の概要

四 「長野県の道路に関するアンケート」調査

(1) アンケート実施の目的

長野県新道路整備計画の策定後、県民の皆さんの道路整備に関する施策の評価についての意見を伺うことを目的として「長野県の道路に関するアンケート」調査を行いました。

(2) 調査対象者

アンケート調査は二〇歳以上の三、〇〇〇人の県民を選定し、アンケート票を郵送し回答の協力をお願いしました。広い県土の各地から、二、一七人の県民の皆さんから回答（回収率七〇・六％）をいただきました（図5）。

(3) 道路整備の基本方針についての県民評価

本県の道路整備は、「長野県新道路整備計画」（平成一〇年度から一四年度）に基づき進めています。本計画の基本方針（二・三項目）について、県民の皆さんの評価を把握しました。

二・三の基本方針全てについて「重要度」が三・〇を大きく上回り、県民の皆さんから、本県の道路整備の「施策」は「いずれも重要である」との評価が得られました（図6）。

(1) これからの道路整備に向けて
 本県では、平成一〇年度から平成一九年度まで

五 道路の整備に関するプログラム

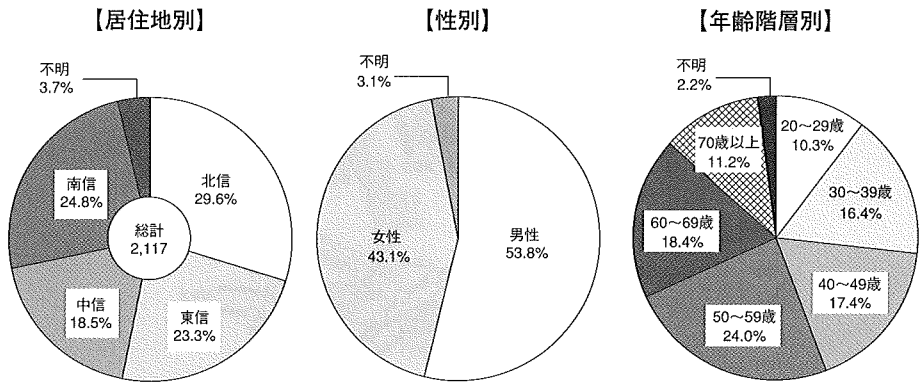


図5 アンケート調査対象者

の一〇年間の長野県の道路整備について、道路事業の効率的、効果的な整備を行うとともに、事業執行の透明性の確保を図るため、各事業箇所の事業着手、及び完成予定を明らかにし、計画的な整備

備を行うことを目的として平成一二年度に道路整備プログラムを定めました。

(2) 交流が広がる美しい信州の道づくり
 策定の内容は、国の「新道路整備五箇年計画」

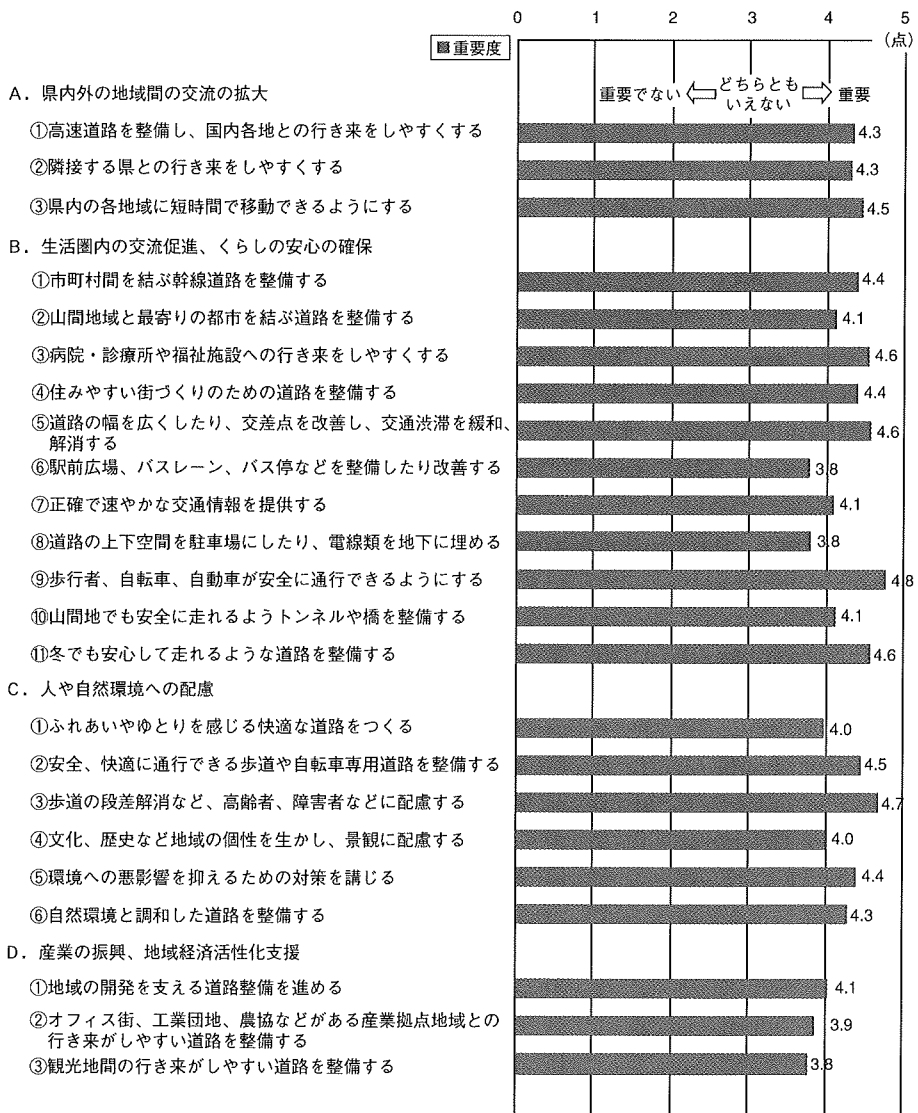


図6 道路整備の基本方針についての県民評価

**長野県新交通ビジョン
〈交通基盤整備の目標〉**

- 広域市町村圏の中心都市と周辺市町村をおおむね30分で結ぶ**
地域における連携を強化するため、日常生活における交通網の整備を推進し、中心都市と周辺市町村をおおむね「30分」で結びます。
- 高速交通機関を概ね30分で利用できる**
整備の進展した高速交通網へのアクセス性の向上により、高速道路のインターチェンジや新幹線の駅、松本空港などとおおむね「30分」で結びます。
- 全国一日交通圏を拡大する**

高速交通網などにより、おおむね「3時間」以内で全国主要都市と結び、ゆとりある活動を可能とする「全国一日交通圏」を拡大します。

図7 長野県新交通ビジョン

表1

(路線種別)	(公表基準)	(記載箇所)
高速自動車国道	整備計画箇所	2箇所
一般国道(指定区間)	主な改築事業	15箇所
一般国道(指定区間外)	主な改築事業	36箇所
県道	全体事業費が概ね20億円以上の主な改築事業	46箇所
市町村道	主な事業	13箇所
都市計画街路	全体事業費が概ね20億円以上の主な改築事業	26箇所
区画整理事業	全体事業費が概ね50億円以上の事業	3箇所
		合計141箇所

と整合を図りつつ、長野県の二〇一〇長期構想の実現に向け、県の新道路整備基本方針に基づき策定しました。また、長野県新交通ビジョンの交通基盤整備の基本目標である地域交流を支える多様な交通ネットワークの確立を目指します(図7)。

なお、この道路整備プログラムは、各道路管理者の協力のもとに、現時点で記載することが可能な事業の整備の目標を示したものであり、予算、用地取得、埋蔵文化財調査等の進捗状況により適



写真1 三遠南信自動車道 飯橋道路(完成予想図)

- 宜見直しを行うこととしております。
- 本県での記載基準については、表1の基準により対象事業を例示しており、記載箇所数は合計一四一箇所です。
- (3) プログラム記載箇所
- A 県内外の地域間交流の拡大(写真1)
 - 中部横断自動車道 佐久南〜佐久JCT ほか
 - 中部縦貫自動車道 松本波田道路
 - 三遠南信自動車道 飯橋道路
 - 伊那木曾連絡道路 権兵衛峠道路・姥神峠道路 ほか
- 計一九箇所

B 生活圏内の交流促進、くらしの安心の確保 (写真2)

国道一八号 上田坂城バイパス、坂城更
埴バイパス

国道一九号 松本拡幅、長野南バイパス
国道一五三号 飯田バイパス、伊南バイ
パス

国道二五一号 落合く新野バイパス
ほか

計九〇箇所



写真2 国道151号 阿南町 落合～新野バイパス

C 人や自然環境への配慮(写真3)

国道四〇六号 長野市若松町拡幅

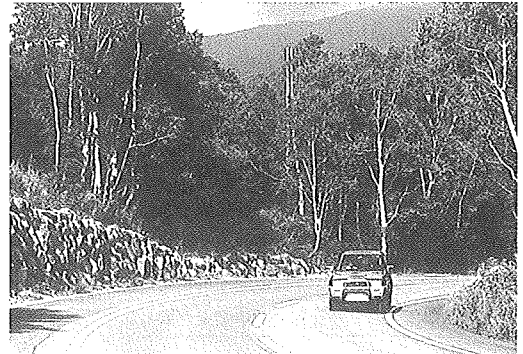


写真3 奥志賀公園線 (巨石を利用した山留め)

一般県道荻原小川線 上松町小川く小野

ケ谷

一般県道原木戸安曇追分停車場線

池田町く穂高町高瀬橋

一般県道松代篠ノ井線 長野市赤坂橋

ほか

計一三箇所

D 産業の振興、地域経済活性化支援(写真

4)

国道一九号 塩尻北拡幅

国道二〇号 下諏訪岡谷バイパス

国道一四四号 上野バイパス

国道一五二号 高遠バイパス ほか

計一九箇所

六 おわりに

一九九八年に開催された長野オリンピックを契機として、道路をはじめとする社会資本整備はあ
る程度進みましたが、全国的な水準に比べるとま
だ十分とは言えない状況であり、今後とも重点的
に整備を進めていく必要があります。広い県土を
有する本県にとっての道路は、地形的な制約のな
かで均衡ある発展を目指すためには必要不可欠な
ものです。二一世紀を目前にし、社会情勢の急速
な変化の中にあつて、透明性の確保、事業の効率
化、そして事業の評価にも積極的に取り組みな
がら新世紀にふさわしい道路を造っていきたく
ております。

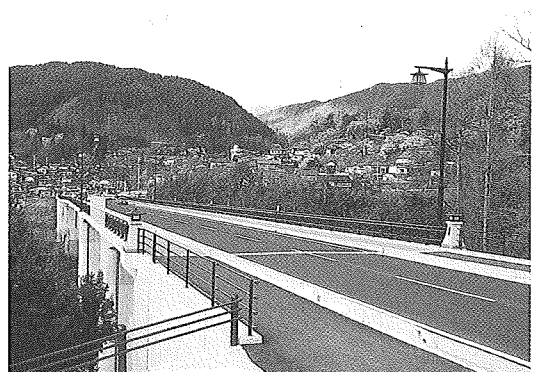


写真4 国道152号 高遠バイパス



ほっと息つく島「生月」

道の駅「生月大橋」

(長崎県)

生月町水産商工観光課 柿本 学

生月を読めますか？

生月と書いて何と読む。役場に電話がかかってくる町に關係する人でなければ正確に答える人は滅多にいない町名です。全国になるとおそらく九九%の人が読めないと言って間違いないでしょう。「せいげつ」「しよげつ」というのはまじなほうで「なまげつ」などという生々しいものまであるのです。

もったいぶっても仕様がありませんので教えてください。「いきつき」と読みます。

ところで、この町名の由来にはロマンチックな物語があるのです。

その昔、遣唐使船が盛んに行われていた頃の話です。その頃の船のことですからひとたび嵐が起るとひとたまりもないくらいのものであったことでしょう。そして船が航海する海は名うての荒海東シナ海です。唐で勉強を積んで意気軒高で日本へ向けて船出はしたものの、しげに次ぐ大しげで遣唐使達は生きた心地がしなかったことでしょう。そんな航海の末、日本の島影を目の当たりにしたら、それは安堵で「ほっと」息をついたに違いありません。

ここまで書き進めたら、感のいい読者諸氏はああと納得するはずです。そうです。その

島が私たちの島なのです。ほっと息をついた島というところから「いきつき」と命名されたそうです。

でっ上げだといわれる向きは、「続日本後記」をご覧ください。そんな記述がありますよ。

ほっとステーション

ところで、こんなことで紙数を費やすのももったいがないと思われる方もいかもしれませんが、私どもの道の駅のモットーは、町名のように立ち寄って下さった人に「ほっと息をついてもらおう」というものなのです。生月町は平成三年に島民の念願であった生月大橋が開通し名実ともに本土となりました。しかし、福岡市から約四時間、ハウステンボスからでも一時間半というあまり好条件でない立地なのです。ということは、生月町へ来て下さる人たちは長時間運転してくるのですから疲れているはずです。だから、ゆっくりとくつろげる場所を提供することが一等最初になければならないのだと考えたのです。

そこで、ゆっくりくつろぐならどうしたらいいだろうということで、雄大な自然景観を存分に味わえるよう、人工的な休憩所ではなく自然を活かした修景施設にしております。

それからおもむろに土産物や特産品を見て
 いただけるよう物産販売所を設けています。
 そこは、観光案内所も兼ねておりますので生
 月の観光のことならここで全てわかるように

準備しております。

その他、私たちの道の駅には多目的広場と
 野外ステージを設けており、コンサートやス
 ポーツの大会などに利用されています。



道の駅「生月大橋」から見た生月大橋

ところで、私たちの町は江戸時代に鯨を捕
 って栄えた時期がありました。そのひと時代
 前頃には、キリシタン弾圧の大嵐をかいくぐ
 り頑なに信仰を守り続け、現在も継承されて
 いるかくれキリシタンというものがありま
 す。そんな生月の歴史や民俗など生月の人た
 ちの生活の営みを詳細に紹介した生月町博物
 館・島の館が隣りに立地しており、道の駅か
 らも歩いて一分のところにありますのでこち
 らもお立ち寄りください。

生月ってどんな町

ここまで書き進めて大事なことを忘れてい
 ました。私たちの町の紹介をしていなかった
 のです。町の位置は地図を見ていただくこと
 にして、生月町は四方を海に囲まれています
 ので、海の恩恵を受けながらすなわち漁業を
 生活の基盤として町を成り立たせてきまし
 た。漁業を取り巻く環境は大変厳しいものが
 ありますが、現在も、また将来においても海
 と関わりを持って生月は前進していくものと
 確信しております。

本当に駄文を連ねてしまいました。このよ
 うな小生はさておき、道の駅「生月大橋」を
 よろしく願います。



快適・安心・おもてなしの心

道の駅「安達」

(福島県)

道の駅「安達」 駅長 佐藤 章

道の駅「安達」は、福島県の中北部、福島県中通り地方を縦貫する、国道四号線・上り線側、「智恵子抄」で知られる高村智恵子の故郷、安達町にあります。平成九年三月に福島県内四番目の道の駅として設置されました。

国道四号線は、北は青森県青森市、南は東京都中央区まで、全長七四〇kmに及ぶ東北一交通量の多い道路で、一日に約四万台の車両が通行しています。しかし、道路利用者の休憩箇所は少なく、道の駅としても国道四号線県内唯一の道の駅が、道の駅「安達」智恵子の里です。それだけに休憩の要所として重宝がられ、一日平均約三、〇〇〇台の車両の利用があります。

設置までの経過は、安達町が平成五年三月に道の駅候補地として建設省に要望を開始。平成七年二月に検討委員会が設置され、翌年七月に第一次オープンでもてなしトイレが、平成九年三月には本館・ふるさと安達館がオープンいたしました。

管理運営は、安達町、JAみちのく安達、安達町商工会、三者の共同出資にて第三セクター会社・株式会社安達町振興公社を設置、道の駅の管理運営をしています。

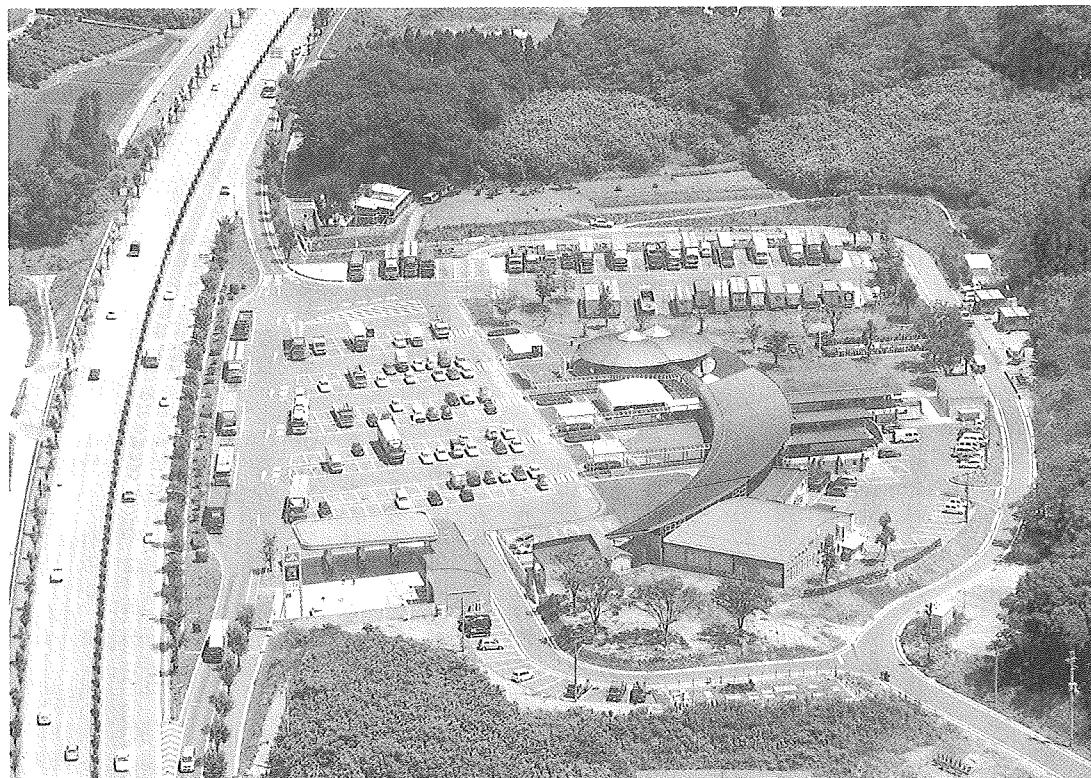
国道四号線の利用状況は、平日は大型車、

業務用車両が多く、休日は観光・行楽の一般車両の通行が多いのが特徴です。そのため駐車場は、大型車駐車場四〇台、普通車駐車場一二〇台、身障者駐車場六台、バス駐車場三台を設けました。平日は大型車駐車場が、休日は普通車駐車場がほとんど空くことなく利用されています。

しかし問題点として、国道四号バイパス区間にあるため、下り線から直接右折進入ができないことがあげられます。現在、下り線からご利用いただくには道の駅手前から誘導看板に従って国道を一度おりて施設裏手から来るか、二km程先の松川跨道橋にて折り返してご利用いただくしか方法がなく、下り線道路利用者の方々には大変ご不便おかけいたしております。

こういった問題を解決するためにも、下り線側の道の駅を平成一四年のオープンを目指して計画をすすめています。

駐車場及び施設の清掃は、四人のメンテナンスワーカーが交代で一日二名、午前中が午前八時から正午一二時、午後が四時から五時三〇分まで、一年三六五日清掃にあたっています。一日あたり二名、五・五時間でトイレ、駐車場、本館の清掃をしています。一見それだけでは細かなところまで清掃が行き届かな



道の駅「安達」全景

いのではないかと思われませんが、道の駅安達の施設に対応した独自のメンテナンスマニュアルを作り、メンテナンスワーカーの研修を行うことで、質の高い維持管理を実現しています。また、メンテナンスワーカーとして働いてくださっている方々は、皆さん安達町の主婦の方々と、町ぐるみの「おもてなし」を目指して働いています。

しかしながら残念なことにモラルのないお客様もおり、駐車場へのゴミの放置や、夜の施設利用マナーの悪さに困っています。

施設は、ふるさと安達館、おもてなしトイレ、レストランあだち、らあーいす館、ガソリンスタンドがあり、平成一三年四月からは、(仮称)上川崎和紙伝承館のオープンが決まっています。

ふるさと安達館には、情報休憩ロビー、地域物産コーナー、軽食コーナー、コンビニエンスストアがあります。情報休憩ロビーにはパンフレットライブラリー、二基の道路情報モニター、二基のふるさと情報モニターがあり、二四時間ご利用いただけます。また、午前九時から夕方六時まで、ふるさと情報端末二台、JH高速道路情報一台、インターネット端末一台がご利用できます。地域物産コーナーは午前九時から午後六時まで、地元安達

町の物産品や、福島県物産品の販売をしています。軽食コーナーでは、うどん・そばをはじめとしたファーストフード中心の食事を取り揃え、午前七時から午後一〇時まで営業しており、朝早くから夜遅くまで働いておられるトラックドライバーの方々に人気があります。コンビニは二四時間営業しており、深夜の道路利用者の方々に重宝がられております。

おもてなしトイレは二四時間開放しており、ご利用のお客様からも、きれいでデザインも一般的な公衆トイレのイメージと違い気持ちよく利用できた、とご好評いただいております。

レストランあだちは、午前一一時から午後九時の営業で、テーブル席が一〇〇席、お座敷は六〇名様までご利用いただけます。店内も広く、天井も高く設計されていますので、ゆつくりとくつろいで食事をしていただけます。メニューも豊富で、丼物、定食物、麺類各種、お子様メニューまで取り揃え、より幅広い層のお客様に対応できるようになっております。また、アサヒビール本宮工場直送のおいしい生ビールが人気です。

らあーいす館は、地元のお米の販売、地場産の旬の素材を使った手作りジェラートの販

売をしています。なかでも安達米を使ったお米ジェラート「らあーいす」が人気で、お米の食感と甘みが、清涼感のあるジェラートとよくあい、お子様からご年配のお客様にもご好評いただいております。

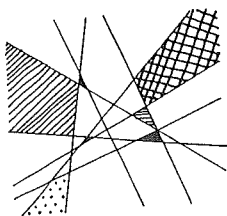
ガソリンスタンドは、午前七時から午後一〇時の営業で、最新のマルチタイプ給油方式がとられていますので、空いている列に入っていたら、車種を問わず、初めてののお客様でも安心してご利用いただけます。

また、屋外の大型テントでは、午前九時から夕方五時まで、毎日青空市が開催されており、地元の農家の皆さんが旬の朝取り野菜や果物の直売を行っています。これを目当てのお客様も多く、特に土日、祝祭日などは朝早くから行列ができるほどの人気となっております。

これらに加え、平成一三年四月オープン予定の（仮称）上川崎和紙伝承館では、一〇〇〇年の歴史をもつ上川崎和紙の和紙漉き体験や、資料の展示、衰退をみせている和紙漉き技術の継承のための文化事業を行っていく予定です。

これからも国道四号線をご利用の道路利用者の皆様が、いつでも安心して利用できる道の駅を目指して、職員一同おもてなしの心で

より良い道の駅作りをしていく所存です。国道四号線ご利用のドライバーの皆様のご来駅、心よりお待ち申し上げます。



月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
9・8	<p>○国連ミレニアム・サミットは、新世紀に向けた「国連ミレニアム宣言」を全会一致で採択し、閉会した。一八九の国、約一五〇人の首脳らが出席。主要テーマとなった「二十一世紀の国連の役割」については、宣言で「国際経済と安全保障の中心的役割は国連が担う」と明記した。</p> <p>○ロシアのセルゲイ・エフ国防相が二〇〇一年から三年間で、国防省軍を三五万人削減することを決定したと明らかにした。これで現在、推定で実質一〇〇万人の同軍は約三分の一が減員された。</p>	9・4	<p>○東京地検が代議士の山本誠司容疑者(三七)と東京二区選出と公設第一秘書(三五)を詐欺容疑で逮捕。政策秘書の給料などの国費二、三〇〇万円余をだまし取った疑い。</p> <p>○森首相とロシアのプーチン大統領は東京・元赤坂の迎賓館で会談後、記者会見し、「平和条約に関する声明」と貿易経済分野での協力強化を柱とした一五の合意文書を発表した。</p> <p>○警視庁公安部と神奈川県警の合同捜査本部は東京都世田谷区深沢一丁目、海上自衛隊三佐で防衛研究所勤務の萩崎繁博容疑者(三八)を自衛隊法違反の疑いで逮捕。防衛上の機密情報を在日ロシア大使館の海軍武官に漏らしていた疑い。</p>	8・25	<p>○建設省は、八月二五日から三二日までの間「道路防災週間」として、防災の重要性を再認識、啓蒙活動の一環として各種行事を開催。</p> <p>○四国地建は第一六回「道の駅」の登録証交付式を行った。今回登録されたのは「道の駅」もみじ川温泉他三カ所。</p> <p>○第一〇回REAA道路会議が東京で開催。日本初開催となる今回は、四一カ国約一、〇〇〇人が参加し、二十一世紀に向けた道路整備のあり方について技術交流が図られた。</p>
15	<p>○第二七回オリンピック競技大会がオーストラリア・サウスウェールズ州シドニーの五輪スタジアムで開会式を行って開幕。史上最多の一九九カ国・地域のほか独立を目指す東ティモールも個人参加。入場行進では韓国と朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の合同行進が実現した。</p> <p>○国際通貨基金(IMF)が世界の経済見通しを発表。日本の今年の実質経済成長率については一・四%と予想、前回四月の見通しを〇・五ポイント上方修正した。</p>	11	<p>○経済企画庁が発表した四半期別の国民所得統計速報によると、今年四〜六月期の国内総生産(GDP、季節調整値)は実質で、前期の一〜三月期に比べ一・〇%増加、年率換算で四・二%増。</p>	19	<p>○北陸自動車道能生IC〜糸魚川IC間(新潟県西頸城郡能生町〜新潟県糸魚川市まで)のうち延長九・一kmで四車線化が完成。</p>
19		12	<p>○東海地方を中心とする記録的な豪雨で東海三県を中心に床上浸水二、八九〇棟、床下浸水五、六八〇棟。被害は一九都府県に及び五人が死亡、三人が行方不明(午前一〇時現在、警察庁まとめ)。</p>	20	<p>○大阪地裁(池田光宏裁判長)は、「大和銀行株式会社代表訴訟」で当時の取締役ら一人に対し、計七億七、五〇〇万ドル(約八三〇億円)を大和銀行に支払うよう命じる判決を言い渡した。</p>
19		19	<p>○国土庁の七月一日時点の都道府県地価(基準地価)は全国平均で九年連続の下落。</p>		

編集後記

いささか旧聞に属する話題で恐縮ですが、今夏の全国高校野球選手権大会の決勝戦は、智弁和歌山VS東海大浦安の東西対決となり、智弁和歌山の優勝で閉幕しました。夏の甲子園は今や夏の風物詩の一つで、全国の人々が地元代表選手の一投一打に熱い視線を送ることになります。

今回の大会を振り返るとき、健闘したチームの一つとして青森県代表の光星学院を挙げることができるとでしょう。準決勝で智弁和歌山に敗れたものの、四強入りは青森県にとっては、三一年ぶりのことだそうです。青森県民も、さぞかし鼻を高くしたことだと思います。

かつて高校野球は「西高東低」と言われたことがあります。だから、東日本代表が優勝しようものなら新聞も「優勝旗 箱根越え」などの大見出しで報道したものでした。ところが、最近はそんな大騒ぎはしなくなりました。よく「犬が人をかんでもニュースにはならないが、人が犬をかむとニュースになる」といわれます。東日本代表の優勝も、それほど珍しいことではなくなつたのです。

裏を返せば、それだけ東日本がレベルアップし、

全国的に戦力の平均化が進んだと言えます。この理由の一つとして道路整備の進展を挙げる人がいます。道路、特に高速道路は時間距離を大幅に短縮し、人々の行動圏を大きく広げます。その整備が進んだことで各チームとも、より遠隔地のチームとの対校試合が可能となり、それが戦力の平均化をもたらした。東西の壁を破つたと言うのです。それがすべてというわけではありませんが、理由の一つとしてはうなづくことができます。

さらに、道路、高速道路の効用について、こんな話を聞いたことがあります。高速道路沿道住民の平均寿命は、他の地域のそれを上回っているということです。この話を聞いたとき、初め、医療施設への通院が便利になつたせいかと受け止めました。ところが、そうではなく、道路整備による輸送の長距離化、大量化で生鮮食料品がいつでも、しかもふんだんに摂取できるようになり、偏食が解消されたからだそうです。

道路の効用は意外と身近なところで暮らしに変化をもたらしています。景気がパツとしなないせいか、陰々滅々とした話題ばかりが多い昨今ですが、不景気だからこそ、もっと明るい面に目を向けるスタンスが必要だと考えます。

(K)

11月号の特集テーマは「交通安全対策」の予定です。

本誌は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また肩書は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

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

監修：建設省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

〒102-0082 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)

(年間送料共9,240円)

FAX 03(3234)4471

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