

1

道路行政セミナー

2001 January

目次

年頭の挨拶	大石 久和	1
<hr/>		
エッセイ		
地中に消えた“道づくりの技術”の謎	宮田 太郎	3
<hr/>		
名古屋南部訴訟（第一次）第一審判決について	道路局道路 交通管理課	9
〈道路審議会答申〉	道 路 局 有 料 道 路 課	14
都市高速道路の料金体系のあり方等について		
名古屋地域における道路環境改善施策	中部地方整備局 道路部計画調整課	20
走行支援システムの実用化に向けて（スマート クルーズ21）	道 路 局 I T S 推 進 室	27
米国における線路敷設権等に関する実態調査について	平 井 賢 治	31
交通バリアフリー法の施行について	道路局路政課	37
対話型行政の推進について	松 本 啓 希	45
『IT CITY PLATFORM in GIFU ^{—第2回都市づくり 情報技術展—} 』の開催	岐阜県基盤整備部 都市整備政策課	51
行政改革大綱の閣議決定について	道路局路政課	55
青森県の「道路の整備に関するプログラム」	青森県土木部 道路建設課	60
<hr/>		
シリーズ「道の駅」		
日光国立公園への玄関口 道の駅「白沢」（群馬県）	高橋 三千明	68
海・山・川自然に恵まれた道の駅 道の駅「かわうその里すさき」（高知県）	宮 川 卓 也	70
時・時・時		72

年頭の挨拶



道路局長 大石久和

明けましておめでとうございます。

新世紀の幕開けとなる平成二三年の年頭に当たり、謹んで新年のご挨拶を申し上げます。

また、皆様には、平素より道路行政の推進につきまして格別の御支援、御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

今さら申し上げるまでもありませんが、道路は、豊かな生活と活力ある社会の実現に欠くことのできない社会基盤であります。しかしながら、今なお、質・量ともに十分な道路サービスを皆様に提供できているとは言えない状況にあり、さらに、近年は、IT（情報

通信技術）の飛躍的な進展や高齢者人口の増加、環境問題への意識の高まり等といった状況もあり、道路政策においては、これらへの対応も急務となっております。

以上のような状況を踏まえまして、平成一三年度におきましては、新世紀にふさわしい、豊かで活力ある社会の構築を目指して道路政策を展開して参ります。

まず、IT社会を支える基盤形成に資する施策として、ITS（高度道路交通システム）サービスの導入・展開をさらに進めます。特に、ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）につきましては、本年

春、全国の主要料金所において運用を開始し、平成一四年度末までに、全国のほぼ七割に当たる約九〇〇料金所に拡大することとしております。また、情報通信ネットワークの基盤形成としまして、光ファイバー収容空間の整備を推進します。

次に、歩行空間のバリアフリー化、電線類の地中化、事故多発地点の解消など、少子・高齢社会に対応した住み良い生活空間の形成に資する施策を推進します。

また、沿道環境の改善を図るため、都市内の通過交通を抑制する環状道路の整備、環境ロードプライシングの試行的実施、低騒音舗装の敷設等を行います。

さらに、ボトルネック踏切の除去・改良、駅前広場など交通結節点の改善、交通需要マネジメント施策の推進などにより、都市新生基盤の構築を進めます。

地域活性化の方策としましては、地域連携総合支援事業や交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業により、地域連携の総合的な支援を行うとともに、地域の核となる拠点の整備や中心市街地の活性化を推進します。また、高規格幹線道路や主要な空港・港湾との連絡強化を図る地域高規格道路等の整備などにより広域物流ネットワークの形成を促進します。

このほか、更新時代における道路管理を充実させるとともに、災害時において生命線となる道路の整備や

防災対策、震災対策等により、安全で安心な生活を支える道路整備を推進します。また、冬期における円滑な道路交通を確保するため雪害事業を推進します。

最後に有料道路事業につきましては、事業を取り巻く厳しい状況を踏まえ、適正な料金水準を維持するため、公的助成の拡充を図るとともに、ETCの活用により、利用者ニーズや渋滞の緩和に配慮した弾力的で多様な料金施策の導入などを検討して参りたいと考えております。

以上の施策の展開に当たっては、評価システムの充実やコスト縮減等により、効果・効率性の向上を図るほか、モニター制度の試行、社会実験・PIなどの対話型行政を積極的に推進していくことにより、透明性の向上にも努めて参ります。

皆様もご承知のとおり、本年一月六日に、北海道開発庁、国土庁、運輸省、建設省の四省庁を母体として国土交通省が誕生いたしました。新世紀のスタートとともに、道路行政も新たな体制で臨むことになるわけですが、私共としまして、心新たに道路行政を展開して参る所存ですので、引き続き皆様の御理解と御支援をよろしくお願い申し上げます。

最後に、皆様の一層の御健勝、御活躍を心より祈念いたしました。新年のご挨拶とさせていただきます。

名古屋南部訴訟(第一次) 第一審判決について

(平成12年11月27日 名古屋地方裁判所)

道路局道路交通管理課訟務係

はじめに

本訴訟は、名古屋市及び東海市に居住若しくは勤務する公害健康被害の補償等に関する法律(参考1)に定める指定疾病(気管支喘息等)の認定を受けた患者及びその遺族らが、国に対し、設置・管理する道路を通行する自動車からの一定値レベルを超えた二酸化窒素(以下「NO_x」という)、浮遊粒子状物質(以下「SPM」という)。(参考2)の排出の規制(差止請求)及び現地で操業している企業一〇社に対し、二酸化硫黄(以下「SO₂」という)の排出の規制(差止請求)とともに損害賠償を請求したものである。

本訴訟において国は、自動車排出ガス(NO_x及びSPM)と健康被害との因果関係はないこと、対象道路において、これまで可能な限りの沿道環境対策を実施してきたことから、道路の設置及び管

理に瑕疵がない旨主張してきたものである(参考3)。

第一審判決は、平成十二年一月二十七日午前一時、名古屋地方裁判所において言い渡された。

本判決の主な内容は、過去の道路環境訴訟で認容されていたNO_xと健康被害との因果関係(西淀川・NO_xとSO₂の相加、川崎・NO_x単体)を否定しているものの、平成十二年一月三十一日に判決が言い渡された尼崎訴訟(第一次・第二次)と同様、

(1) SPM単体と健康被害との因果関係を認め、沿道二〇m以内に居住する原告(三名)に対し損害賠償を認容。

(2) 沿道二〇m以内に現在居住する原告(二名)に対し一時間値の一日平均値〇・二五九mg/m³を超えるSPMの排出の差止請求を認容。

というものであり、因果関係等について問題点があることから、被告国は、一二月五日に名古屋高

等裁判所に控訴を行った。

(企業一〇社及び原告も十二月一日に控訴)。本稿は、本判決の内容を紹介するとともに、その論点と問題点を整理したものである。

一 訴訟の経緯

(1) 事件名 名古屋南部大気汚染公害差止等請求事件

(2) 提訴年月日 平成元年三月三十一日(第一次訴訟)

(3) 今回の判決は第一次訴訟のみ。

(4) 第二次訴訟及び第三次訴訟については、今後審理を行う予定。

(5) 原告 名古屋市、東海市に居住若しくは勤務する公害健康被害補償法の認定患者及びその遺族一四五名

(6) 被告 (1) 国(建設省及び環境庁)

(7) 被告 (2) 企業一〇社(中部電力、新日本

製鐵、東レ、愛知製鋼、大同特殊鋼、三井化学、東邦瓦斯、東亜合成、ニチハ、中部鋼鋸)

(5) 請求の趣旨

(イ) 差止請求

被告らは、原告の居住地において一定の濃度を超える大気汚染物質の排出をしてはならない。

(ロ) 損害賠償請求

被告らは原告の受けた生命・身体に対する深刻な被害に対し連帯して四一億九、四〇〇万円を支払え。

(6) 請求の理由

(イ) 国

a. 建設省↓国家賠償法第二条第一項に基づく道路の設置又は管理瑕疵責任

(被告道路(国道一号、二二三号、一五四号、二四七号)を自動車走行の用に供することによって発生する自動車排気ガス(NO₂、SPM)が原告住民の健康被害を生じせしめているので、公の営造物たる道路の設置又は管理の瑕疵に該当する。)

b. 環境庁↓国家賠償法第一条第一項に基づく排出規制解脫責任

(被告企業らの操業に伴って排出されつづけたSO₂について、被告国が遅くとも一九五

〇年代半ば頃から排出規制の権限を有していながらこれを解脫し、これによって大気汚染公害の被害が深刻化した。)

(ロ) 企業一〇社(中部電力、新日本製鐵、東レ、愛知製鋼、大同特殊鋼、三井化学、東邦瓦斯、東亜合成、ニチハ、中部鋼鋸)

↓民法七〇九条に基づく不法行為(故意又は過失ある行為により損害が加えられる)責任

(被告企業らの排出するSO₂が原告住民の健康被害を生じせしめているのみならず、行政規制に対してもその規制緩和の策動さえ行ってきたのであるため、侵害行為の違法性は極めて高い。)

二 第一審判決の要旨

(平成一二年一月二七日判決、名古屋地方裁判所)

① 差止請求↓一部認容

・国道二三号線沿道二〇m以内に現在居住している一名について、道路管理者である国が国道二三号線を自動車走行の用に供することにより、一時間値の一日平均値〇・一五九mg/m³を超えるSPMの排出をしてはいけない旨の不作為請求を認容。

(注) 1. 〇・一五九mg/m³は、千葉大調査

の対象地域(千葉県柏市、船橋市、市川市)の沿道平均濃度を引用したものであり、尼崎訴訟神戸地裁判決における差止請求に係る濃度基準は、〇・一五九mg/m³とされていた。

2. ここでいう不作為請求とは、「道路管理者が一定値を超えた大気汚染状態を作出しない義務」の履行を求めた請求をいう。

② 損害賠償請求↓一部認容

・国道二三号の沿道二〇m以内に居住する公健法認定患者三名について、国道二三号が全面供用された昭和四七年一〇月以降現在まで、現在進行形の形でSPMと気管支喘息の発症・増悪との因果関係を認め、道路の設置・管理の瑕疵による損害賠償金一、八〇九万円を認容。

(注) 企業一〇社に対しても、硫酸酸化物(SO₂)単体と健康被害との因果関係を認め、昭和五年までの本件三疾病(気管支ぜん息、慢性気管支炎、肺気腫)の発症又は増悪のあった原告九六名について二億八、九六二万円の支払いを命じた。

三 本判決の問題点

(1) 因果関係について

本判決は、「千葉大調査」(参考4)をSPMと気管支喘息との疫学的因果関係の立証根拠とし、さらに、結論をほとんど唯一の判断材料として肯定しており、客観的根拠を欠いている。しかも「千葉大調査」は、NO_xを対象にデザインしたものであり、SPMと健康被害の因果関係を立証しようとしたものではないこと。

DEPを含むSPMと健康被害のメカニズムについては、内外の専門家の間で研究が開始されたばかりの段階であり、十分な知見がない状況である。

(環境庁が平成一二年九月八日に発表した「ディーゼル排気粒子のリスク評価について(中間取りまとめ)」においても、「これまでの知見を総合的に判断して、DEPが人に対して発がん性を有していることを強く示唆していると考え、定量的に健康リスクを評価するには、さらに慎重な検討が必要である。また、自動車交通量の多い道路沿道住民の呼吸器疾患・症状等の増加の報告があることなどにも鑑み、わが国におけるDEPに関する暴露評価データや健康影響機構の解明を早急に充実させる必要がある。」とされるにとどまっております。)

(2) SPMの差止請求について

差止請求を容認するためには、SPM濃度が判決の認定する基準値を現実に上回っているか上回る恐れが強いことが条件となるが、現実に国道二三号線におけるSPM実測値は存在せず、近年名古屋地域における自排局の沿道濃度が急速に低下していることから、この数値を基準に差止請求を求める根拠が薄弱である。

SPMは自動車排気微小粒子のみならず、土壌や海塩粒子のような粗大粒子も含まれ、これらの構成割合が分からない中で、道路管理者である国に、SPMの濃度を一時間値の一日平均値〇・一五九mg/m³以下に抑制せよと命じるのは不可能を強いるものである。

四 今後の対応

上記の通り、本判決について、

(1) 医学的に十分な知見がない中で、自動車から排出されるディーゼル排気粒子(DEP)等の微小粒子と健康被害との因果関係が一部認められたこと

(2) SPMの排出差し止めが一部認容されたことなど問題点があり被告国は平成一二年一二月五日に控訴したところである。

(なお、原告及び被告企業一〇社も平成一二年一二月一一日に控訴した。)

参考1 公害健康被害の補償等に関する法律

公害健康被害者の迅速かつ公正な保護を図るため昭和四四年から施行され、健康被害者の保護に大きな役割を果たしてきた。

本制度は、民事上の損害賠償責任を踏まえ、行政的な判断も加味し、汚染物質の排出原因の費用負担により、健康被害者に対する補償給付等を行うものである。

昭和六三年三月以降は、大気汚染による新たな健康への影響はないものとの判断から以後新規の患者認定を行っていない。

(平成一二年三月末現在認定患者数 全国六万三、〇六二名、名古屋市及び東海市三、九〇六名)

参考2 浮遊粒子状物質(SPM)

大気中に浮遊する粒子状物質のうち、粒径が一〇μm以下の粒子をいう。これらの物質が肺や気管支に沈着し、気管支喘息などを発症・増悪させるおそれがあるといわれている。なお、近年この中でもその粒径が二・五μm以下の微小なものの健康影響が特に指摘されており、また、ディーゼル排気微小粒子など人為的発生源由来粒子の寄与が大きいことから国内外で注目されている。

原告の主張	被告（建設省）の主張
<p>【因果関係について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ No₂及びSPMと呼吸器疾患との因果関係は、疫学的に証明されている。 ・ これら汚染物質は、道路を走行する自動車によってもたらされている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ No₂及びSPMと健康影響の疫学的因果関係は、立証されていない。（中央公害対策審議会 61年報告） ・ 疫学調査は具体の損害賠償訴訟における個別因果関係を立証するものではない。 ・ 因果関係は、原告が個々の症状特に即して個別臨床により立証されるべき。
<p>【損害賠償責任について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路管理者による十分な沿道環境対策等が講じられなかった結果、呼吸器疾患が発したものであり、道路の設置、管理に瑕疵があった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路管理者は、これまで可能な限りの沿道環境対策等を実施してきた。 ・ No₂及びSPMと本件疾病との因果関係は明確でなく、損害の予見可能性及び回避可能性はなかった。
<p>【公健法の患者認定と民事上被害者との関係について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公健法の認定患者であることは、道路を走行する自動車から排出されたNo₂及びSPMによって罹患したことを証明することとなり、法的因果関係を認定する上で極めて重要な事実である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公健法による認定は、制度的割り切りによって指定疾病の発症を認める行政的措置であり、民事訴訟における個別の因果関係を明らかにするものではない。
<p>【差止請求について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 原告等の健康の回復、維持のため環境基準を超える排出の差止を求める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 尼崎判決において人の健康影響の蓋然性が高いと認容されたSPMの1時間値の1日平均値0.15mg/kを、名古屋地域においては概ね超えていない。

調査概要

a 期 間…平成四年度～平成六年度（三ヶ年）

b 対象地域…千葉県全域（沿道部、非沿道部、田園部の三つの領域に分類）

c 調査目的…自動車交通量の増加に伴う幹線道路沿道地区の大気汚染が学童の呼吸器症状（特に気管支喘息）にいかなる影響を与えるかを調査（質問票による呼吸器症状の調査とそれらの追跡調査）

名古屋南部大気汚染公害差止等 請求事件
 第一次原告・被告等の位置状況図
 縮尺 1/50,000



被告企業10社の内訳

中部電力(株)、新日本製鐵(株)、
 東レ(株)、愛知製鋼(株)、
 大同特殊鋼(株)、三井化学(株)、
 東邦瓦斯(株)、東亜合成(株)、
 ニチハ(株)、中部鋼板(株)

凡 例	
	原告居住地
	被告企業所在地
	公害健康被害補償 指定地域
	本件関連道路4路線 (R1・R23・R154・R247)

道路審議会答申

都市高速道路の料金体系のあり方等について

道路局有料道路課

都市高速道路の料金体系のあり方等についての答申（概要）

道路審議会

建設大臣の諮問機関である道路審議会（会長：藤井弥太郎 帝京大学経済学部教授）は、十一月三〇日、「都市高速道路の料金体系のあり方等について」の答申を行いました。

主な内容としては、概ね五年後を目途に都市高速道路においてETCに限定した利用とすることを旨とする目標が示されるとともに、首都高速道路・阪神高速道路の均一料金制を見直し、利用距離の要素を勘案した料金体系への移行の検討などが提言されています。以下、その概要を紹介いたします。

一 はじめに

・有料道路の供用延長	
高速自動車国道	六、六一五 km
都市高速道路	六〇五 km
本州四国連絡道路	一七三 km
一般有料道路	二、一一四 km
合 計	九、五〇七 km
（都道府県道以上の約五％（走行台キロベースで約一七％））	

※その他に、無料開放された一般有料道路が

一、四二二 km

・有料道路制度は受益者負担や世代間の負担の公平の観点からも優れた側面

厳しい財政状況の下、今後とも国土・地域整備上重要な幹線道路の整備・管理において、有料道路制度を有効活用していく意義は依然として大きい

二 有料道路料金をめぐる課題

（一）有料道路の料金の考え方

・料金決定原則

償還主義……………全ての有料道路に適用

公正妥当主義……………高速自動車国道・都市高速道路に適用

道路に適用

便益主義……………本州四国連絡道路・一般有

料道路に適用

具体的料金設定は、以上の考え方にに基づき、各有料道路について、それぞれの道路の機能・役割や利用者間の負担の公平、交通処理上の制約要因等を踏まえた上で各有料道路ごとに異なった料金体系が採用

(一) 料金体系のあり方の検討の必要性

・物価水準の安定化等の中で料金に対する国民・利用者の関心の高まり

↓国民・利用者の視点に立った料金体系の適切な見直し

・ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）導入による現行料金制へのインパクト

↓ETC普及促進の必要性

・料金による交通需要の調整

↓有料道路ストックの有効活用

ETCの導入を契機として、

・特にETCによる新たな料金施策の実施可能性が大きく、渋滞解消や沿道環境改善等が緊急の課題となっている都市高速道路

(首都高速道路・阪神高速道路)の目指すべき料金体系を中心に検討

・ETC普及促進策の検討

III ETCの普及促進策について

(一) ETCの意義・効果

・ITS（高度道路交通システム）の重要な構成要素の一つであり、IT革命を先導することが期待されること

・今後の有料道路の整備・管理上不可欠となる基本的インフラ

・ETCの整備計画

現在千葉地域を中心に試行運用中。まもなく一般の利用者も含めた本格運用が開始される予定

平成一三年春には全国の主要な料金所において運用開始

平成一四年度末までに全国のほぼ七割に当たる約九〇〇料金所に拡大し、約九割の交通量が利用可能

・ETCは従来の料金支払いシステムに大きな変革をもたらすものであり、以下のような効果が期待

(利用者の視点)

料金所ノンストップ通行等により利用者の

利便性・快適性が大幅に向上

(交通流の視点)

高速自動車国道の渋滞の約三割を占める料金所渋滞が解消へ

(コスト削減の視点)

料金収受経費等の管理費の削減が可能に (新たな料金に関する施策の視点)

有料道路本線や均一料金制を採用している有料道路のオフランプ等での路側機器による課金等の技術が確立されれば、利用の形態、路線・区間毎の特性等にきめ細かく対応した料金設定が可能

↓利用者ニーズや環境対策等様々な政策目的に対応した多様な料金施策の実施が可能に

(ETCに限定した利用とすることによる効果の増大)

大幅なコストの削減が可能となるほか、ETCを活用した料金施策の効果的な実施が可能に

(二) 普及促進策を進めるに当たっての基本的考え方

・利用率五〇%の早期達成が必要

・都市高速道路(首都高速道路・阪神高速道路)については、概ね五年後を目途にETCに限

定した利用とすることを目指すことが重要

↓ ETC 限定化を実現するためには、普及促進策の展開による普及率の向上、ETC の利便性の向上を図る等により、国民や利用者のコンセンサスが得られるような条件整備に努めることが重要

具体的な限定手法とその実効性の確保方策等の技術的課題や ETC 非対応車の通行を制限することの制度的課題についても検討が必要

(三) 普及促進策の展開方策

・ ETC の全国展開がほぼ完了するまでの導入段階、その後の普及段階において、各施策について早急に具体化を図り、効果的に展開
・ ETC 普及促進の緊急性に鑑み、可能なものはできる限り前倒して実施

(1) 導入段階における施策

- ・ 期間限定の特例割引
- ・ ETC における前納システムの導入及び前納型割引の実施
- ・ ETC を活用した料金施策の実施
- ・ ETC 専用レーンの拡大
- ・ ETC の愛称を設ける等、国民・利用者に対する ETC の周知

・ 民間における ETC の認知度を高めるような取組みや、自動車への車載器のビルトイン化等

(2) 普及段階における施策

- ・ 現行割引制度の見直し
- ・ スマートインターチェンジの積極的展開
- ・ 民間における ETC 技術の多目的利用等

四 都市高速道路の料金体系のあり方について

57

(一) 基本的考え方

(1) 背景

近年、都市高速道路の料金に関して以下のような課題が生じている

(走行距離のばらつきの拡大)

ネットワークの拡大等に伴い、走行距離のばらつきが拡大傾向

(依然として残る慢性的な渋滞)

ピーク時に比べ減少したものの、依然として慢性的な渋滞が発生

(沿道環境問題の深刻化)

従来から各般の沿道環境対策を実施してきたものの、一般道路の交通も相まって、依然として沿道環境が改善されていない地域

が存在

(事業費の増大)

現在建設中の路線は既存路線の利用者からの転換が多いことから、大幅な収入増には結びつきにくい一方で、用地補償費の増大、地下構造の採用等による事業費の増大、↓引き続き所要の公的助成の確保に努めるとともに、一定の利用者負担の増加が必要状況

(料金改定に向けての国民・利用者の理解を求めていくことの重要性)

物価水準の安定化等の中、料金改定に向けて国民・利用者の理解を求めていくことの重要性の高まり

(2) 目指すべき料金体系

・ 新たな料金体系については、基本的に ETC により実施

・ 利用の程度に応じた負担という公平負担の考え方に一層配慮するとともに、全体としての利用者便益を高めていく

・ 料金の需要調整機能を活用し、渋滞緩和、沿道環境改善等都市高速道路に対する社会的要請や多様な利用者ニーズに的確に対応

・ 今後、現在の有料道路制度の考え方にとどまらず、幅広い議論・検討も必要

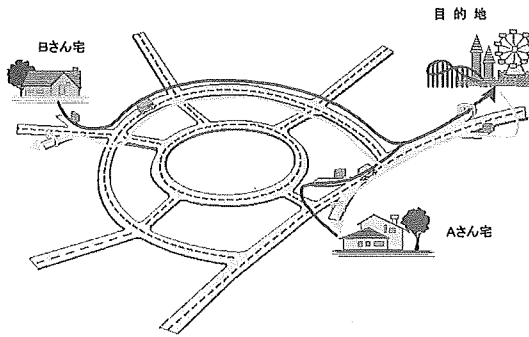
(二) 新たな料金体系の検討の方向性

・ 今後の都市高速道路の料金体系について、採算に与える影響やETCの普及状況を見極めつつ、以下に示す方向で検討

(1) 料金圏別均一料金制の見直し

・ 現行の均一料金制を見直し、利用距離の要素を勘案した料金体系への移行を検討

利用距離の要素を勘案した料金のイメージ



<現行>

Aさんの料金 = Bさんの料金

Aさん：「高速を使って時間を節約したいけど走る距離の割に少し高いな。下の道路を使おうかな。」
Bさん：「いっぱい走っているのに安いなあ。」



利用距離の要素を勘案した料金になると・・・

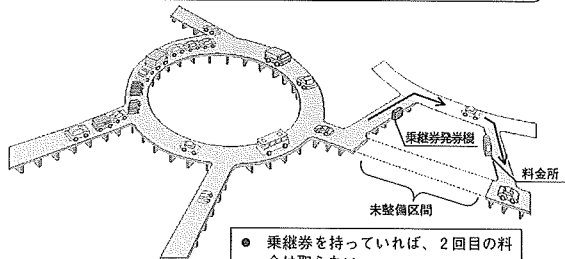
<将来>

Aさんの料金 < Bさんの料金

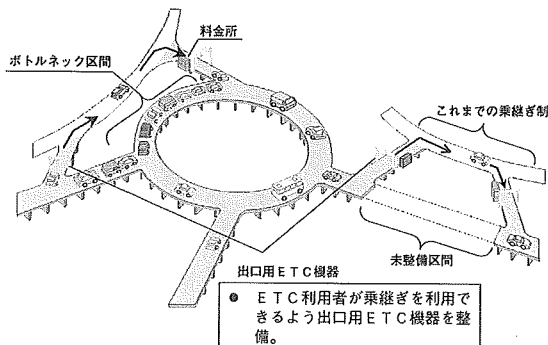
Aさん：「長い距離を走るよりは安いから得したな。」
Bさん：「少し高いけどいっぱい走ったからしょうがないか。」

乗継ぎ制のイメージ

これまでの乗継ぎ制（未完成のネットワークを補完するため乗継ぎ制を実施）



これからの乗継ぎ（ボトルネック箇所を迂回する乗継ぎも設定）



(2) 車種区分・車種間料金比率の細分化

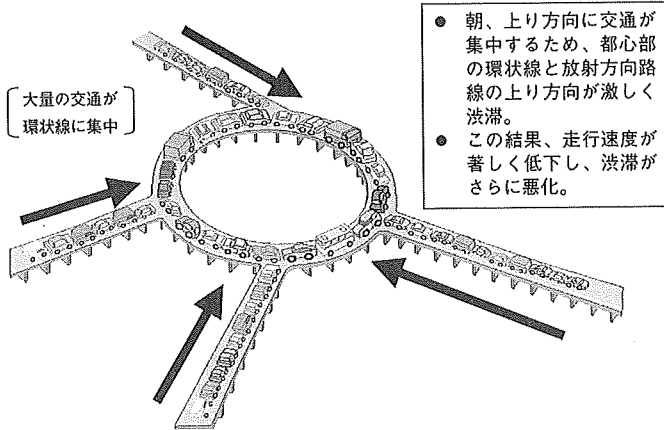
・ 負担の公平の観点から、占有者負担の考え方、原因者負担の考え方、受益者負担の考え方を

・ 今後の都市高速道路の役割を踏まえ、都市高速道路が他の有料道路、一般道路と相まって大都市圏の交通を効率的に分担できるよう料金設定の工夫が必要

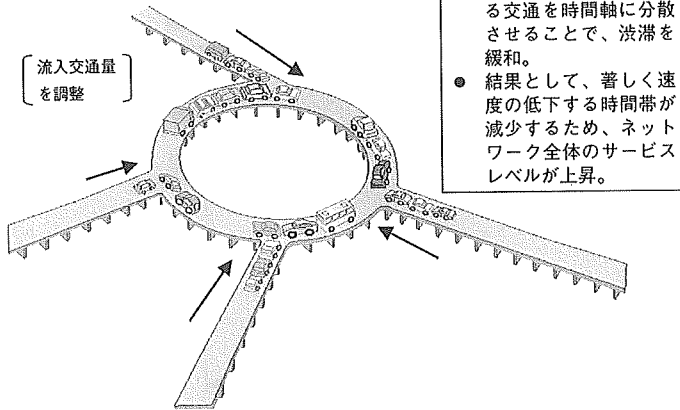
(3) 総合的に勘案し、細分化する方向で検討

① 乗継ぎ制の拡充
・ ネットワーク補完のため乗継ぎ制の一層積極的な活用
・ 渋滞箇所を迂回するような乗継ぎ制の実施

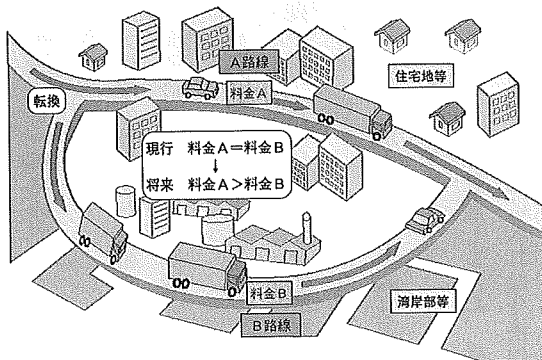
渋滞対策を目的とした料金制のイメージ



ピーク時の料金を高くし、オフピーク時の料金を割り引けば・・・



沿道環境対策を目的とした料金制のイメージ



● A路線とB路線に料金格差を設けることでA路線からB路線への交通転換を促進し、A路線の沿道環境を改善。

② 渋滞対策を目的とした料金制の導入

- ・ 渋滞時間帯は割増、閑散時間帯は割引とする等のピークロードプライシングの導入
- ・ ETCを活用して料金を段階的に引き上げ
- ・ 又は引き下げていく工夫が必要

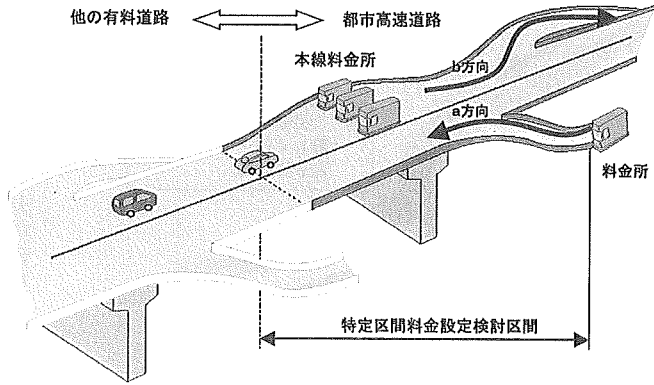
③ 沿道環境対策を目的とした料金制の導入

- ・ 総合的な沿道環境改善対策の一環として、料金設定を工夫し、ネットワーク内の交通量をより望ましい方向となるよう調整

- ・ 交通量を抑制すべき路線は割増、交通量の転換を促進すべき路線は割引を基本
- ・ 実施に係るコストは利用者全体による負担を基本とするが、国・地方公共団体による支援も検討

特定区間料金の拡充のイメージ

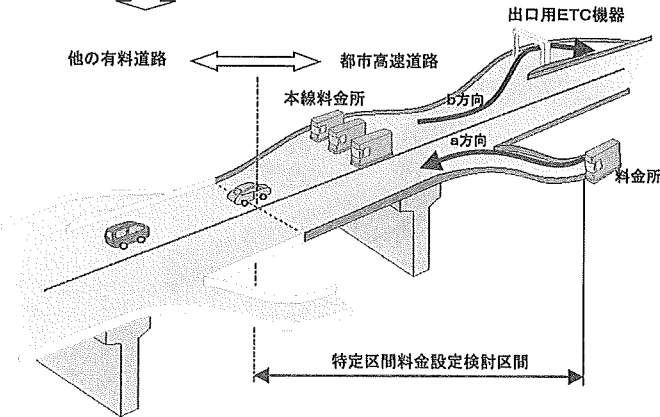
● 特定区間料金の例示



- a方向は既存の料金所で特定区間料金を設定できるが、b方向は本線料金所通過後最初の出口で降りる交通が分離できないため、設定できない。



出口用ETC機器が整備されると・・・



- 出口に出口用ETC機器が整備されると、ETC対応車については、出口でマイナス課金（返金）を行うことで特定区間料金を設定できる。

④ 特定区間料金の拡充

- ・ ETCを活用して現在特定区間料金が設定されていない区間について積極的に設定

(三) 段階的導入の検討

- ・ 新たな料金体系の本格的導入は、概ね五年後を目途としたETC限定利用時に実施

(四) 都市高速道路に関する手続きの改善

- ・ 透明性を一層高めていくため、わかりやすい情報公開が必要
- ・ 公団等の弾力的な取組みを支援するため、料金の許認可に関する制度・運用の改善

五 おわりに

我が国経済社会が大きな変革期を迎えている中で、今後、料金収入の大幅な増加は見込めず、現行の制度・運用の下では実施可能な有料道路事業には限界が生じている

↓制度の抜本的な見直しも含め、我が国経済社会の長期的展望も視野に入れた今後の有料道路制度のあり方について、幅広い議論を期待

- ・ ETC対応車・非対応車の混在期においても、新たな料金体系メニューのうち可能なものは前倒しで導入

名古屋地域における 道路環境改善施策

中部地方整備局道路部計画調整課

一 おおむね

我が国の幹線道路の沿道環境は、大気質、騒音に関して環境基準を超える厳しい状況にある。特に大気質については、環境基準達成率が浮遊粒子状物質（SPM）について約七割となっており、都市圏にお

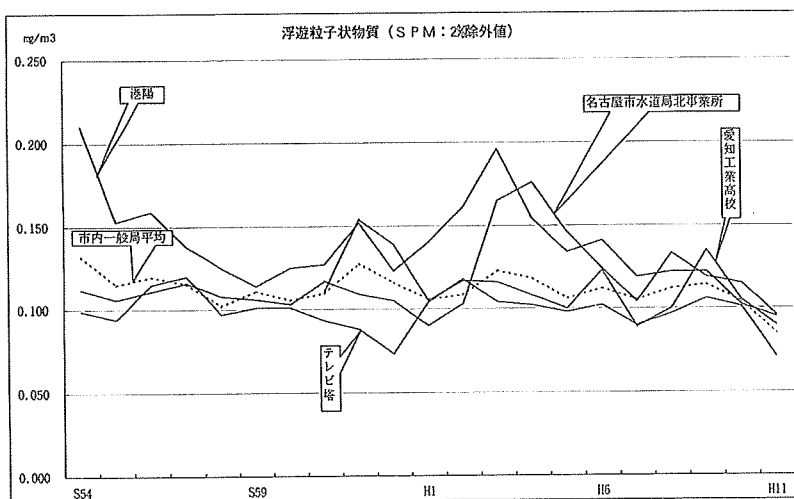


図1 名古屋市内の自排局におけるSPM濃度の経年変化

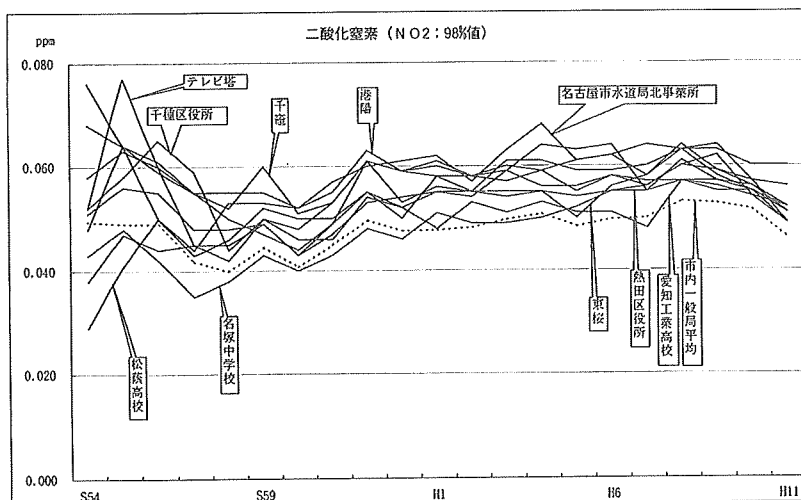


図2 名古屋市内の自排局におけるNO₂濃度の経年変化

いてはさらに厳しい状況となっている。本稿は、このような沿道の大气環境の改善を目的として名古屋地域で実施している取組みについて報告を行うものである。

二 名古屋地域における沿道環境の現状

名古屋市内の自動車排出ガス測定局（以下、自

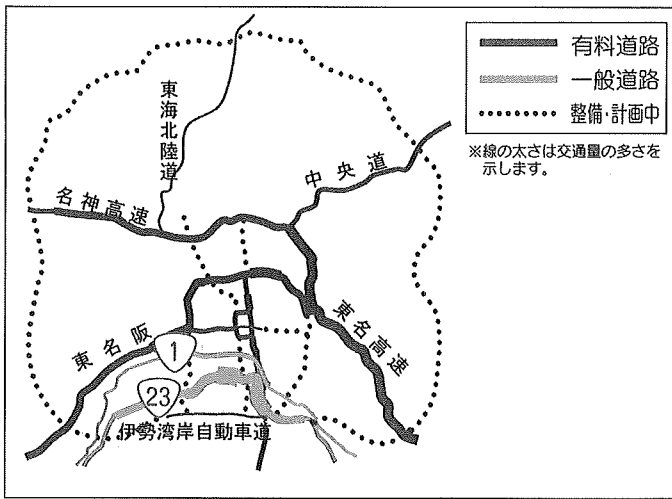


図3 名古屋周辺の幹線道路網図

排局という。)におけるSPM濃度、NO_x濃度の経年変化は図1、図2のとおりである。近年低下傾向にはあるが、依然として厳しい状況にある。これらの要因として考えられる自動車交通については、図3のとおり東西交通を担う東名・名神高速道路や東名阪自動車道、さらには一般国道の国道二三号などの交通量が多いことがわかる。

三 道路環境対策の基本的な考え方

沿道の大気環境の改善を図るための施策としては、一般的に、①大気汚染物質の直接の発生源である自動車単体の改善策をはじめとして、②自動車の交通量を削減して汚染物質発生総量を削減する対策、③都心部への乗り入れ交通量を削減して都市内での影響を少なくする対策、④発生した汚染物質による影響を沿道で低減する対策、などが

表1 道路環境改善施策の例

施策の分類	道路管理者の施策	他機関の施策・連携施策
自動車単体対策		<ul style="list-style-type: none"> ○低公害車への転換 ○排ガス規制の強化 ○車への排ガス浄化装置の取付
自動車交通量の削減	○乗換駐車場の整備	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通機関の利便性向上、利用促進 ○物流の効率化
都心部乗り入れ交通量の削減	<ul style="list-style-type: none"> ○バイパス・環状道路の整備 ○幹線道路のロードプライシング ○都市内の車線数削減 	○都心部への乗り入れ規制・料金徴収
沿道対策	○環境施設帯の整備	○沿道の土地利用規制

あげられる(表1)。沿道の大気環境を改善するためには、これらの施策それぞれの効果を勘案し、総合的な取組みを図る必要がある。

一方、これらの施策の中には、関係する自治体・関係機関と連携しなければ実現が不可能なものも多く、道路管理者の施策のみでは不十分な場合も多い。このため、総合的取組みを実現するためには他機関との連携が不可欠である。

四 これまでの道路管理者の環境対策

良好な沿道環境の確保には他機関との連携が重要であることは先述のとおりであるが、道路管理者としては、これまでも様々な対策を実施してきている。それについて述べると以下のとおりである。

1 交通流対策

環状道路・バイパス道路の幹線ネットワークの整備及び交差点改良などは、自動車交通を分散させることによって渋滞の緩和・解消が図れるのみではなく、交通流の円滑化に伴う旅行速度の向上により、SPM、NO_xなどの排出ガスを削減させる効果がある(図4)。

名古屋地域においても、名古屋市中心部への通過交通の流入の軽減を図るため、伊勢湾岸自動車道の整備をはじめとし、東名阪自動車道、一般国

道三〇二号、名古屋高速道路などの環状道路・バイパスの整備を進めてきている(図5)。

また、一般国道二三号名古屋港区竜宮町等において、交差点改良を実施するとともに、南区要町〜港区十一屋において車線の削減を行ってきた。

これらの対策により、一般国道二三号の交通量が四万台強(うち二万台弱が大型車)減少し、伊勢湾岸自動車道等に転換したものと考えられ、都市内の環境は改善されているものと考えられる(表2)。

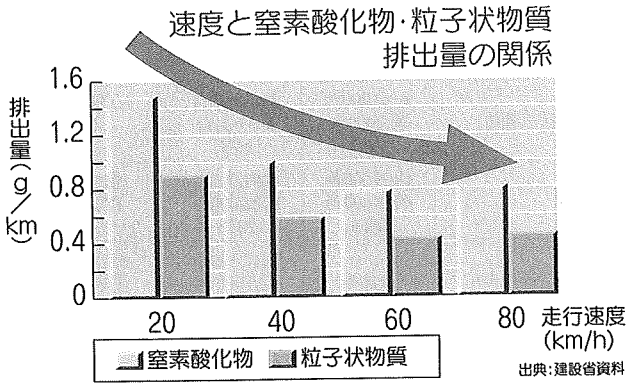


図4 走行速度向上による大気汚染物質発生量の変化

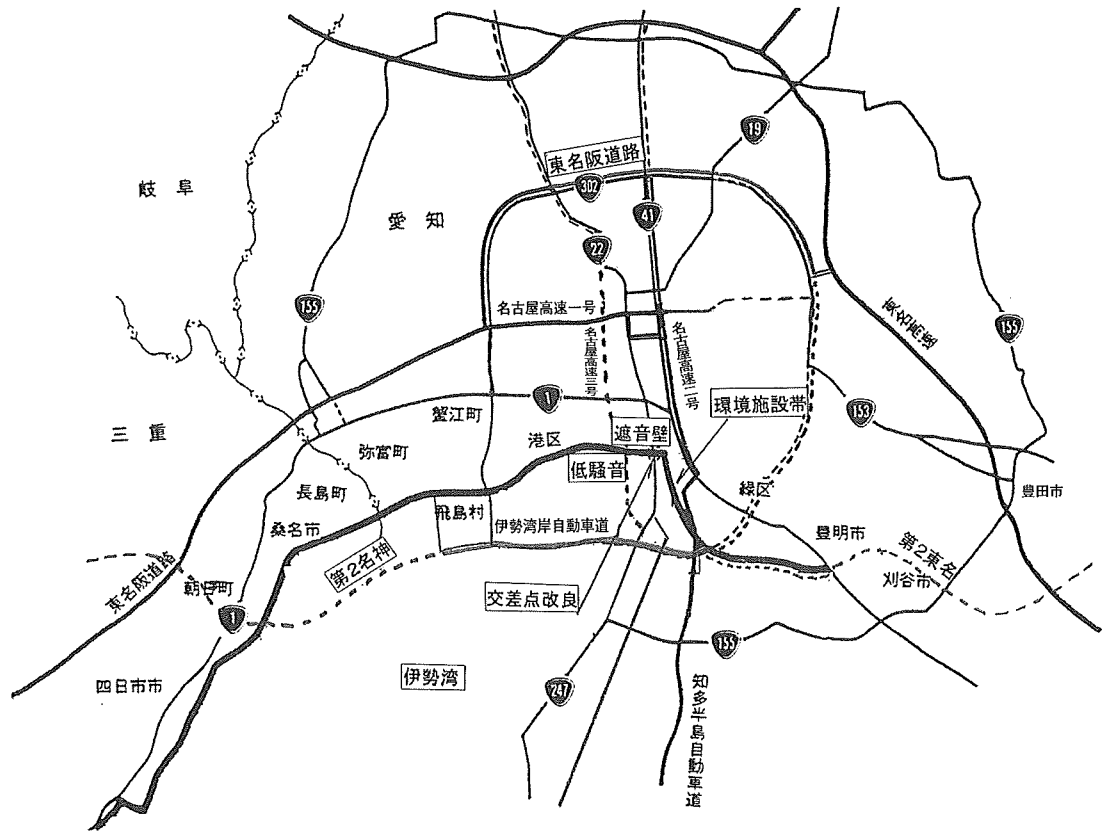


図5 これまでの環境対策実施箇所

表2 伊勢湾岸自動車道の供用及び国道23号の車線数削減後における交通量の変化

	H6.10	H11.10	増減 (H11—H6)
国道23号 名古屋市港区港栄3	約105,000台 約46,000台 44%	約63,000台 約29,000台 46%	-約42,000台 -約17,000台
国道1号 名古屋市熱田区六番町	約35,000台 約5,000台 14%	約33,000台 約5,000台 15%	-約2,000台 0台
東名阪自動車道 勝川IC～楠IC	約69,000台 約18,000台 26%	約91,000台 約22,000台 24%	約22,000台 約4,000台
伊勢湾岸自動車道 名港潮見IC～名港中央IC	— (未供用)	約17,000台 約8,000台 47%	約17,000台 約8,000台
合計	約209,000台 約69,000台 33%	約204,000台 約64,000台 31%	-約5,000台 -約5,000台

伊勢湾岸自動車道（名古屋～飛鳥）の全通：H10.3

上段：全車交通量（台／日）
中段：うち大型車交通量（台／日）
下段：大型車混入率（％）

2 道路構造対策

環境施設帯の設置や低騒音舗装の敷設、遮音壁などの道路構造対策は、排ガス・騒音による沿道環境への影響を軽減するものである。

名古屋地域においても、名古屋市南区要町や同北頭町（写真1）などにおいて、環境施設帯を設置してきた。また騒音対策として、名古屋市港区

竜宮町、同南区北頭町などにおいて遮音壁の設置や低騒音舗装の敷設など複合的な対策を実施してきた。

五 今後の道路管理者の取組み（図6）

1 大気観測局の設置

大気汚染の現状の把握は、大気汚染防止法第二十条、第二十二条において、都道府県知事または政令指定市長が自排局を設置することとされている。しかしながら、環境の厳しい沿道については

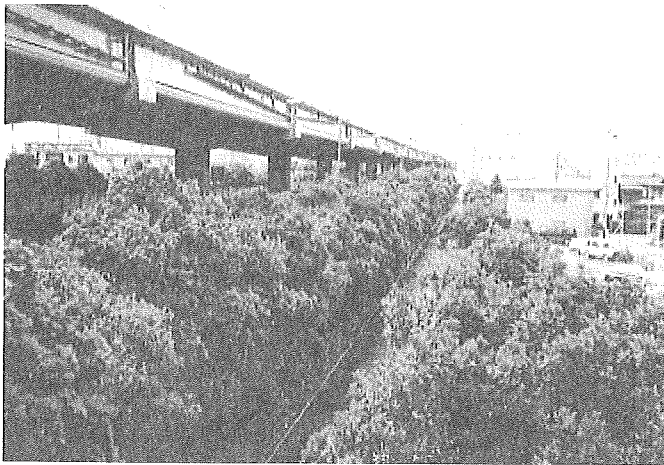


写真1 環境施設帯（名古屋市南区北頭町）

その必要に応じて道路管理者自らが大気観測局を設置することも考えられる。このため、特に交通量の多い国道二三号において五箇所に、また国道一号に一箇所、大気観測局を設置する予定である。これにより、沿道の大気汚染を的確に把握することが可能となり、そのデータに基づいて大気汚染対策の検討を行うこととなる。

2 道路ネットワークの整備

道路ネットワークとしては、第二東名・名神高速道路（豊田～四日市間）について平成一四年度供用を目標に整備を進めており、これが完成すれば高速道路によって都心部から湾岸部への迂回が可能となり、国道二三号の交通量の低減が期待できる。

また、市街地部への流入を分散させる環状道路として、東名阪自動車道、国道三〇二号（東南部区間）の整備を次期五計内供用目標で進めている。さらに、市街地部の交通の円滑化を図る名古屋高速道路一号、二号についても平成一四年度供用を目標に整備を進めているほか、三号についても次期五計内供用目標としており、これらの完成によって都市内の走行速度の向上による大気質改善が見込まれる。このほか、交通のボトルネック対策として交差点改良や踏切立体化などの対策を順次実施していく予定である。

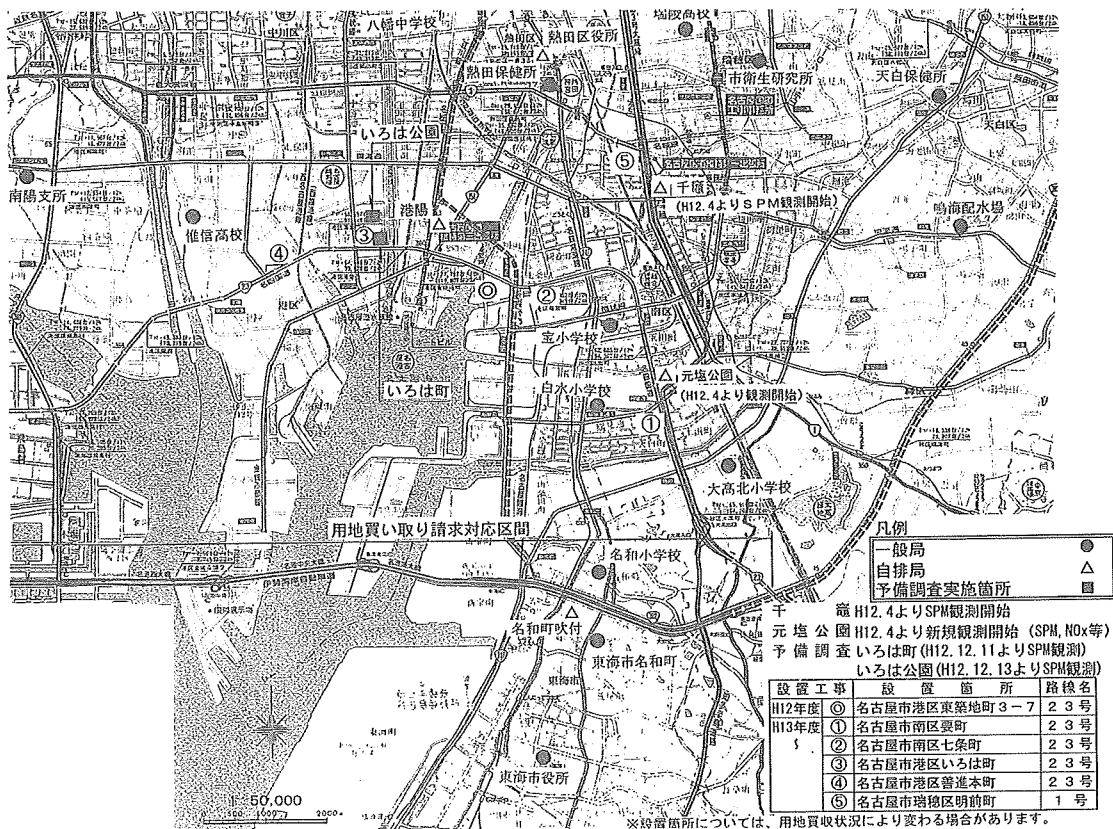


図6 今後の環境対策実施箇所

3 環境施設帯の整備

国道二三号名古屋市緑区～海部郡飛鳥村の区間においては、車道端から二〇m以内の住居の多い地域について、将来的な都市計画決定も視野に入れ、自治体とも調整して環境施設帯の必要な区域を定め、それに基づいて平成一三年度より買い取り請求に対する用地買収を逐次実施する予定である。また、このうち築地地区においては、環境施設帯のモデル的な整備を図るべく地元調整を開始する予定である。

六 他機関との連携

以上、道路管理者の取組みを述べたところであるが、先述のとおり、道路管理者のみの対策には限界がある。このため、国道二三号等の沿道における大気汚染の改善に向けて関係省庁が連携して対策の強化の検討を行う「道路交通環境対策に係る関係省庁局長会議」が平成一二年一月二日に開催された(表3)。

この会議において、名古屋南部地域を対象とした道路交通環境対策の検討を地域協議会で実施し、その結果を受けて五省庁会議として必要な検討を行った上で年度末を目途にとりまとめ、公表することとされた。

これを受け、平成一二年二月一九日に「愛知道路環境対策連絡会議」が開催され(表4)、関

表4 愛知道路環境対策連絡会議

(平成12年12月19日)

(委員)

所 属	役 職
通商産業省中部通商産業局 運輸省中部運輸局	産業企画部長 企画部長 自動車部長 整備部長
建設省中部地方建設局 愛知県	道路部長 企画振興部長 ○環境部長
愛知県警察本部 名古屋市	建設部長 交通部長 環境局長 住宅都市局長 緑政土木局長

○座長

(特別委員)

東 海 市	助 役
-------	-----

表3 道路交通環境対策に係る関係省庁

局長会議

(平成12年12月8日)

所 属	役 職
警察庁交通局	局長
交通局都市交通対策課	課長
通商産業省環境立地局	局長
環境立地局環境政策課環境指導室	室長
運輸省運輸政策局	局長
運輸政策局環境・海洋課	課長
自動車交通局企画課	課長
建設省道路局	局長
道路局道路交通管理課	課長
道路局道路環境課	課長
環境庁大気保全局	局長
大気保全局企画課	課長
大気保全局自動車環境対策第一課	課長
大気保全局自動車環境対策第二課	課長

表5 名古屋都市圏の道路環境に関するビジョン検討
会構成委員

委員長	名古屋大学大学院	教授	奥野 信宏
委員	名古屋大学大学院	教授	河上 省吾
	名古屋女子文化短期大学	助教授	水尾 衣里
	有識者		熊谷 行雅
			松岡 和良
			金澤 正明

係機関が連携して年度末までに総合的な対策を検討することとなった。

七 地域に即した対策の実現に向けて

大気環境改善施策を実施するにあたっては、地域の住民や道路利用者の方々の理解と協力が不可欠である。例えばパークアンドライドの促進により自動車利用を減少させるためには、環境保全の重要性の方が、マイカー通勤の利便性より大きいと理解されることが必要である。

中部地方整備局では、そのような認識のもと、道路環境改善施策の方向性について検討の段階か

ら地域の方々のご意見を頂くべく、「名古屋都市圏の道路環境に関するビジョン検討会(座長 奥野信宏名古屋大学大学院教授)」を平成十二年五月に設置した(表5)。

当検討会では、道路環境改善策に関するPI(パブリックインボルブメント)を実施し、八月からダイレクトメールやホームページにより、当該地域の方々から広くご意見を募集した。この結果、三、三〇〇通を超える応募を頂き、一月には、意見をとりまとめた「道路環境オピニオンレポート」を公表したところである(図7)。その一例を紹介すると、道路環境を改善するためには自動車単体からの排ガス発生量を低減させる「発生源対策」が最も重要と考えている人が五七%と最も多くなっている(図8)。

今後、当検討会ではPI結果をもとに、施策実施におけるフィードバックや効果等の検討を行い、「道路環境改善施策の基本的な考え方」をとりまとめて公表する予定である。

八 おわりに

中部地方整備局では、以上のような取組みも含め、今後とも沿道の方々のご理解とご協力を得ながら、一層の沿道環境の改善に向けて積極的に取り組んでいく予定である。

ビジョン検討の流れ

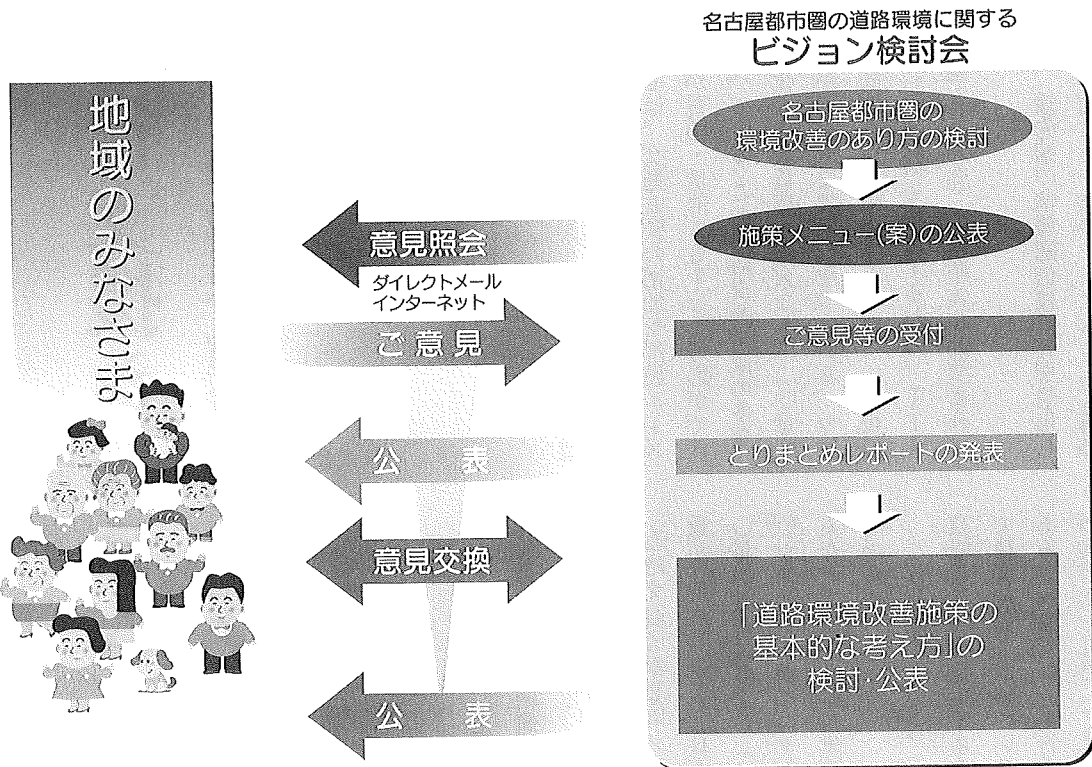


図7 検討会の検討フロー

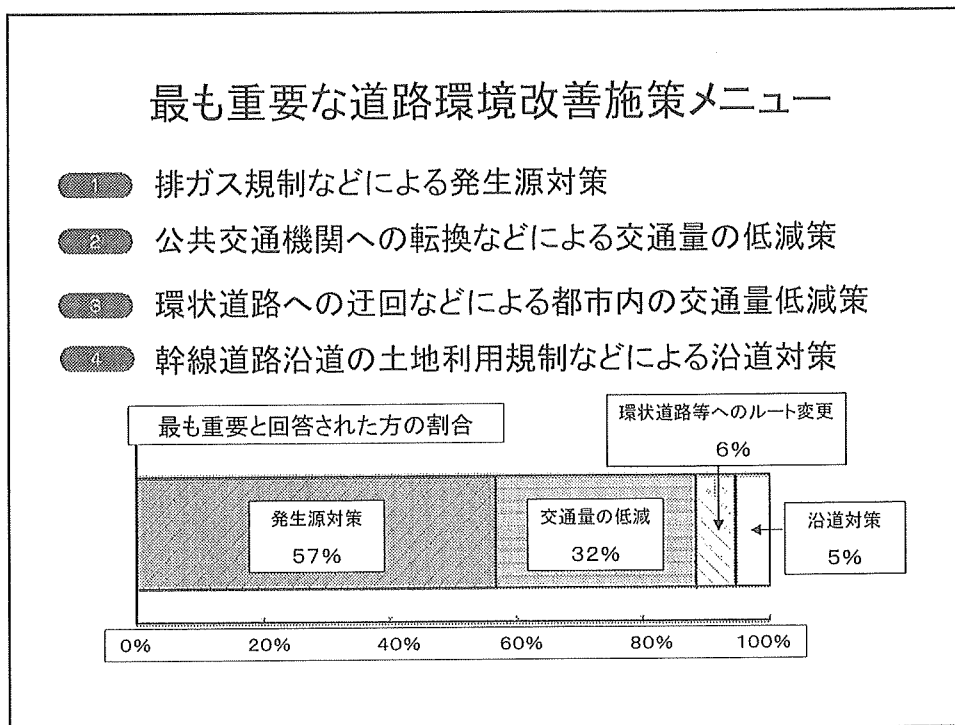


図8 P I 結果の例

走行支援システムの実用化に向けて

—建設省、運輸省共同による実証実験「スマートクルーズ21」—

道路局ITS推進室

一 はじめに

今世紀、道路の整備と自動車普及によって、豊かなくらしと産業・経済の繁栄を享受してきた。しかし、一方では、交通需要の増加や国民ニーズの変化に道路が質的・量的にも十分な対応ができない状況となっている。このため交通事故の多発、交通渋滞の激化、環境負荷の増大など「二〇世紀の負の遺産」が、大きな課題となっている。今後早急にこれら問題を解決するとともに、二一世紀に相応しい新しい価値を創出するため、ITS（高度道路交通システム）の早期実現が望まれている。

ITSとは、最先端の情報通信技術等を活用して人と道路と車両とを一体のシステムとして構築

することにより、交通渋滞、交通事故、環境の悪化等の道路交通問題の解決を図る、新しい道路交通システムである。

既に、ITSの個別システムである、VICS（道路交通情報通信システム）ユニットの出荷台数が二〇〇〇年一二月末で約二二八万台、二〇〇〇年四月にはETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）がモニターによる試行運用を開始するなど、ITSが着実に私たちの生活に入ってきている。

こうしたなか、より一層安全で円滑な道路交通、良好な環境を提供するため、現在、実用化に向けて研究開発を進めているのが走行支援システムである。本稿では、走行支援システムの概要と、その実用化を目指して建設省と運輸省の共同で行わ

れた共同実証実験「スマートクルーズ21」を紹介する。

二 走行支援システム

交通事故を引き起こす可能性がある危険な事象の発生に際して、ドライバーがとる基本的な行動は、危険な事象を認知し、回避に関する判断を行い、回避操作をとることである。

走行支援システムは、これらのドライバーがとる行動を支援し走行時の安全性を飛躍的に向上させるため、①情報提供機能、②警報機能、③操作支援機能という三つの機能でドライバーにサービスを提供する。これらのサービスは、ドライバーとの協調を基本コンセプトとしている。

この走行支援システムは、走行支援道路システ

ム（AHS）の研究開発を推進してきた建設省と先進安全自動車（ASV）の研究開発を推進してきた運輸省が共同して早期実用化を目指しているシステムである。

以下に建設省と運輸省が推進してきた、AHSとASVについて紹介する。

1 走行支援道路システム（AHS）

走行支援道路システム（AHS）とは、ドライバーの負担軽減や安全性の確保を目的に、道路上に設置したセンサー等から収集した他の車や歩行者・障害物等の情報を通信で即座にドライバーに提供して走行を支援する道路インフラのシステムである。

一九八九年 建設省土木研究所がAHSの基礎研究に着手。

一九九一年六月 官民共同研究に着手。

一九九五年一月 土木研究所において、基礎的な機能についての公開実験を実施。

一九九六年九月 供用開始前の上信越自動車道において、基礎的な機能の公開実験を実施。

同 民間二一社による技術研究組合が設立され、実用化に向けた研究開発に着手。

2 先進安全自動車（ASV）

先進安全自動車（ASV）とは、エレクトロニクス技術等の新技術により自動車を高知能化して安全性を格段に高めるとともに、ITS技術の自動車としての受け皿（プラットフォーム）となるものである。このASVは運輸省のプロジェクトとして研究開発が行われている。

一九九一年

運輸省が乗用車メーカー全九社等で構成するASV推進検討会を組織し、乗用車についてエレクトロニクス技術等の新技術により自動車を高知能化し、事故の未然防止と被害軽減を図るASV車の研究開発に着手。

一九九六年三月

ASV試作車一六台による公開実験を実施。

一九九六年九月

自動車・二輪車メーカー全一三社等で構成する第二期ASV推進検討会を組織し、第一期試作車の評価を踏まえた大型車、乗用車及び二輪車の研究開発に着手。

三 共同実証実験「スマートクルーズ21」

建設省と運輸省は、先に紹介したAHSとASV協調による走行支援システムについて、二〇〇

〇年一〇月、茨城県つくば市において共同実証実験「スマートクルーズ21」に着手し、現在研究開発を進めている。

本実証実験の成果は、走行支援システムの実現に向けた研究開発に反映されていく。

この実証実験では、実際の道路を模した試験コースと試験車両を用いて、二〇〇三年以降順次実用化を目指す七つのサービス（前方障害物衝突防止支援（写真1）、カーブ進入危険防止支援、車線逸脱防止支援、出会い頭衝突防止支援、右折衝



写真1 前方障害物衝突防止支援

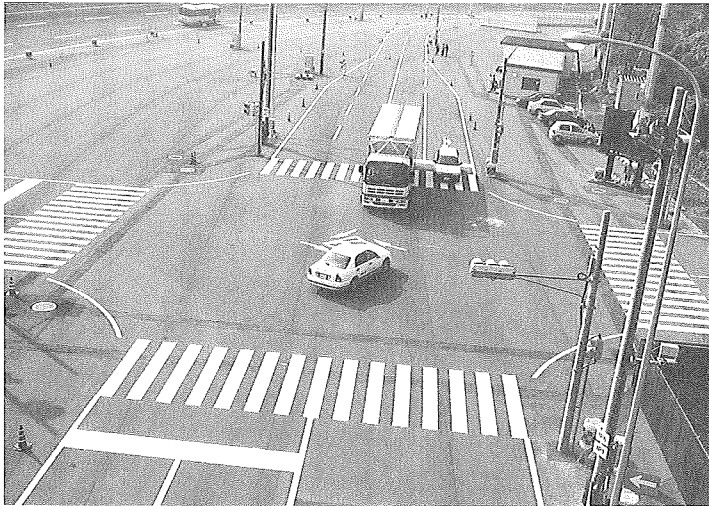


写真2 右折衝突防止支援

突防止支援（写真2）、横断歩道歩行者防止支援、路面情報活用車間保持等支援（写真3）について、事故回避性能やドライバーとの親和性等について評価・検証を行っている。

また、実証実験の実施にあたっては、国内・国際的な連携・協調の推進を図っていく。

以下に、本実証実験における国際協調体制について紹介する。



写真3 路面情報活用車間保持等支援

四 アジア・ヨーロッパ・アメリカとの連携によるAHSの推進

建設省では、運輸省と共同でこの「スマートクルーズ21」を行うこととしているが、路車協調によるシステムの研究開発や国際標準化を産官学の連携、国際的な協調のもとで推進するため、公募による走行支援道路システム（AHS）の実証実験を併せて行うこととし、昨年一月から国内外に対して広く参加者を募集してきた。

この結果、海外から、現代自動車（韓国）、ダイムラー・クライスラー（ドイツ）、カリフォルニア大学バークレー校（アメリカ）が参加することとなった。

また、実証実験開催期間中、公開デモンストレーション（スマートクルーズ21-Demo2000）の開催に併せて、米国連邦道路庁との「第九回日米道路ワークショップ」、英国道路庁との「第三回日英道路ワークショップ」を開催するなど、ITS分野における国際連携・協調の体制づくりや円滑な国際標準化の推進に積極的に取り組んでいく。

五 公開デモンストレーション「スマートクルーズ21-Demo2000」

共同実証実験「スマートクルーズ21」で実験を行うシステム等について、広く一般の方々に理解を深めていただくために、茨城県つくば市にある建設省土木研究所及び（財）日本自動車研究所のテストコースにおいて、二〇〇〇年一月二十八日から二月一日の四日間、公開デモンストレーション「スマートクルーズ21-Demo2000」を開催した。

一月二十八日の開会式では、森田運輸大臣、田村建設政務次官をはじめ駐日欧州委員会（EU）代表・オブ・ユールヨーゲンセン大使、米国連邦



写真 4

道路庁ターナ・フェアバンク道路研究所・デニス・ジョディッキー所長、現代自動車・チヨン・グー・リー社長等、国内外から多数の来賓が参加し、テーパーカットや体験乗車等を行った(写真4)。翌二九日からは、一般の方々に向けて、これまで共同実証実験で検証を行ってきたシステムについて体験乗車を実施し、最先端の走行支援システム技術を体験していただいた(写真5)。また、つくば国際会議場で併せて行われていた、講演会・テクニカルセッションでは走行支援シ

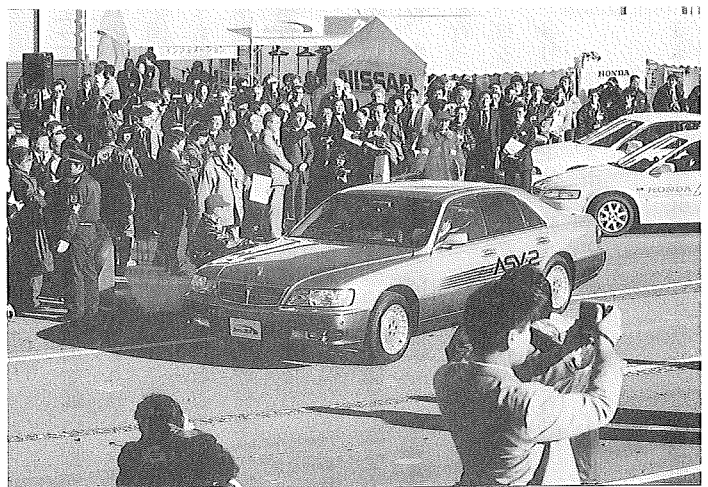


写真 5

テムの概要や要素技術について発表が行われ、多くの研究者が参加した(写真6)。

この四日間で「スマートクルーズ21—Demo 2000」には、のべ約二、四〇〇人(内海外一八カ国・二〇〇人)が参加、来場者を対象にしたアンケートでは、九割以上の方が走行支援システムを実際に利用したいと回答するなど高い関心がわかれた。



写真 6

六 おわりに

この実証実験により、システムの事故防止に対する有効性やユーザーの受容性について評価を行い、二〇〇三年の実用化を目指し、今後ともIT関係省庁並びに産学、さらには諸外国との連携のもと、走行支援システムの実現に向けた取組みを積極的に推進していく。

米国における線路敷設権等に関する 実態調査について

道路局路政課道路利用調整室長 平井 賢治

はじめに

「線路敷設権」(Right of Way)は、「基本的に
は、電気通信事業者やケーブルテレビ事業者が線
路(電線及びその支持物(電柱等)、空中線(ア
ンテナ)やこれらの附属設備(マンホール、水底
線標示柱等)を敷設、保守するために、自ら所有
していない土地、施設、水底等を使用する権利を
指す。」と定義される概念である。この線路敷設
権は、平成一二年一月六日に政府のIT戦略会
議・IT戦略本部合同会議に報告された「線路敷
設の円滑化について」において、「日本型IT社
会」の最も基本的な社会的基盤である超高速イン
ターネットの整備に不可欠な光ファイバー網の整
備を推進するための基本方針として、電柱・管路

等の開放とともに「道路等の公的空間への線路敷
設の円滑化」が規定されているように、今後、我
が国がIT社会を構築していく上で道路行政とし
ても避けて通れない問題であり、ここ数年来の日
米規制緩和対話等においても電気通信分野の主要
項目の一つとなっているものである。

このような状況を踏まえて、このたび、道路局
路政課においては、今後の施策展開等に資するた
め、米国における線路敷設権等に関する実態調査
を行った。この調査は、

ワシントンDC・DC政府公共事業部

メリーランド州・州交通省・予算管理省、ボル

ティモア市公共事業部、ボルティモア郡法

務室

ミネソタ州・州交通省、ミネソタ市庁連盟、ミ



メリーランド州交通省のビル

ネアポリス市公共事業部
KDDI・アメリカ社、テレハウス・ア
ムリカ社、テレコムネット社

に対して平成一二年一月に行った訪問調査と、

連邦政府・道路局

ニューヨーク州・州交通省、ニューヨーク市交

通省

カリフォルニア州・州交通省、ロス・アンジェルス市公共事業局

に対して平成一二年一〇月に行った外務省経由の調査からなるものであるが、今回米国に赴いてみて実感したのは、米国の道路及びその周辺を含む空間の広さである。そのため、道路の占用に関する基本的な考え方は日米でそれほど相違はないが、路上工事の抑制等の在り方は両国で異なっており、当然、少なくともやむを得ないとの印象を得た。そのほか、今回の調査では先進的なプロジェクト等についての情報もいくつか得ることができた。以下、調査結果の概要を報告したい。

一 道路の管轄

米国の道路の管轄は、連邦政府、州政府及び地方政府によるものに区分されるが、連邦政府が管轄する道路は、国立公園等の国有地内又はインディアン居留地内ものに限られていることから、おおむねの理解としては、インターステイト道路（州際高速道路）以下の主要幹線道路は州政府、その他の道路は地方政府（郡、市等）の管轄という二層構造である。

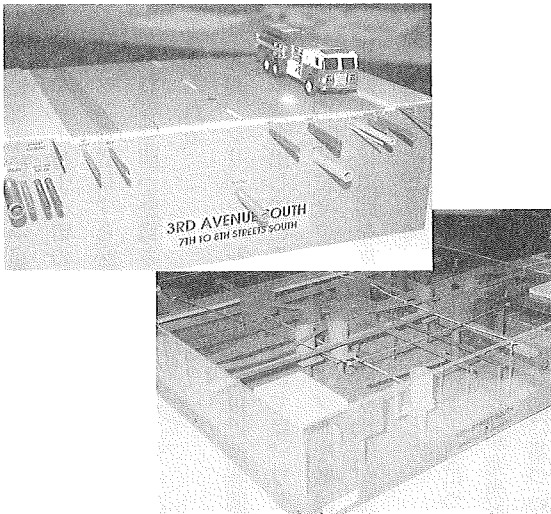
二 占用制度

米国においても、我が国の占用制度に相当する

制度は存在する。ただし、米国においては、単なる許可制ではなく、特に公益物件については、フランチャイズ (Franchise・敷設権) 制を採り、公益事業者と地方政府との間で協定 (agreement) を締結して、当該事業者は当該地方政府が管轄するなどの道路にも物件を敷設する権利を有することとしている例も多いようである。

三 占用料

占用料については、おおむね、①我が国のような土地の賃料的な性格のもの (users fee) としている例と、②行政経費を償う性格のもの (actual cost) としている例が存在する。今回調査したボ



ミネアポリス市の道路の占用物件の模型

ルティモア市やミネアポリス市は、②の例である。ロス・アンジェルズ市においては、②の占用料のほか、六で述べる S D R F 及び工事で車線閉鎖をした場合の交通影響に対する補償費用を徴収している。

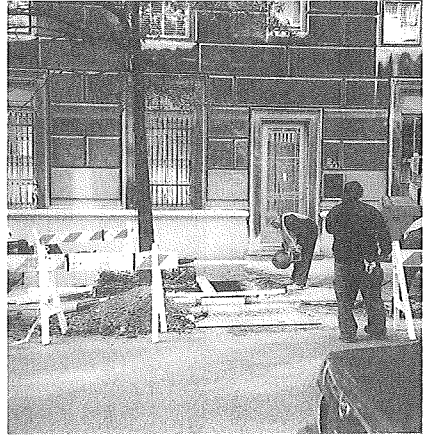
そのほか、ボルティモア市においては、例えば既存の電柱に別の電気通信会社が通信線を添架するような場合は新たに許可を受ける必要があるが、特別料金制度があり、添架に係る占用料は、既存の電柱の所有者に課せられる（添架する電気通信会社は、市ではなく、既存の電柱の所有者に対して料金を支払う）。

なお、ワシントンDCにおいては、当面の需要見合いではない投機的な光ファイバーケーブル敷設工事を抑制するため、最近、占用料の額の大幅な引上げを行っている。

四 工事の増加、工事調整

米国においては、最近の広帯域通信に対する需要の増加に伴い、我が国より先行して光ファイバーケーブルの整備が加速度的に進展している。

米国においても、掘削工事と交通渋滞の關係は道路管理当局の重大関心事項であるが、例えばフランチャイズによる事業者の権利の自由度が特に高いワシントンDCにおいては、かつては調整努力が全くなされないままケーブルがクモの巣のよ



ニューヨーク市で行われていたガス工事

うに張りめぐらされていた。しかし、工事を行う事業者及び工事の件数が急増し、工事の期間も長くなったことから、住民、通勤者等の不満が高まり、事業者の投資計画の総合調整等を行わないと対処していけなくなったとのことである。現在は、ワシントンD.C.においては、ケーブルの敷設を行う事業者が二年間の計画をD.C.政府に提出させ、D.C.政府が立案する道路工事についての二年間の計画と重ね合わせて総合調整していくこととされている。同じ道路で工事をしたい事業者が二社ある場合、当該二社が協力して一つの工事（共同施工）とするよう勧告される。

これに対して、ニューヨーク市においては、ビル等の引込み部分の工事は行われているが、光ファイバーケーブルを敷設するために盛んに道路を掘り返すというような状況はないようである。この

ように都市によって異なる状況が生じているのは、ニューヨーク市の場合は、高層ビル街に公益サービスを提供する必要から、古くから地下に多くの収容空間が整備されていたためではないかと考えられる。

なお、シリコンバレーのように最近情報関連企業が多数進出している地域においては、ワシントンD.C.のように光ファイバーケーブルを敷設するために盛んに道路を掘り返すという状況が生じているとのことである。

ミネアポリス市においては、路上工事については、向こう五年間の建設計画と、予算が充当され、具体化している向こう二年間の計画に基づいて調整が行われており、共同施工も行わせている。

五 路上工事の抑制

路上工事の季節・時期的な抑制については、ポルティモア市においては、例えばクリスマス期間中は工事を行わせないとか、週日のラッシュ時は工事を行わせないというようなことが作業のガイドラインの中で規定されている。

ロス・アンジェルズ市においても、クリスマス前後（十一月一日～二月二日）は主要な商店街における道路工事が禁止されており、交通や沿道の状況に応じて工事時間を指定すること（夜間のみ、〇時～〇時、平日のみ等）も一般的に行われている。

六 舗装後の掘削規制

米国においても、多くの市において舗装後の掘削規制（moratorium）が行われている。ただ、ロス・アンジェルズ市においては、最近の光ファイバーケーブル敷設工事の申請の急増にのみ、規制期間を従来の五年から一年に短縮している（ガス会社は、なお五年）。もともと、その一方、同市は、掘削で生じる舗装のダメージに対して舗装の年齢に応じた料金（SDRF: Street Damage Restoration Fee）を徴収する制度を導入している。

ポルティモア市においても、規制期間は一年である。水道の破裂のような事態の場合は、規制の対象外とされている。



ワシントンD.C. ホワイトハウス近くで行われていた舗装工事

ミネアポリス市においては、舗装後の掘削規制を行っていたが、ダウンタウンに銀行、保険等の企業の本社が多く存在し、それらが工事をする必要があると要求することから、路面を完全に復旧することを条件に工事することを認めている。

四〇六を通じて述べてきた諸大都市の状況に対し、ボルティモア郡においては、掘削工事による交通渋滞のような問題は発生していないとのことであり、したがって、工事規制等も行われていない。なお、同郡においては、例えば、住宅地域で幅二五フィートの道路を造る場合、両側二フィートずつを歩道とし、真ん中の一九フィートを舗装するが、歩道との間の両側一フィートずつは将来の物件の敷設のために天然のままにして残される。これにより、舗装されたばかりなのに公益事業の物件を敷設するためとはいえ道路をすぐに掘り返すというような事態は回避されることである。

七 検査官

我が国における道路監理員に類似した制度と考えられるが、米国においては、占用許可に沿った形で事業が進められているかどうかを検査させるため、検査官 (Inspector) のスタッフを置いている例が多いようであり、ワシントンDCやメリーランド州においてそのような説明を聞くことが

できた。

八 道路工事の情報公開

米国においても、主要な道路工事の予定については、マスコミ発表、インターネット等により、基本的に事前に公表されている。

ボルティモア市においては、市が行う主な道路工事については、当初の起案段階、最終前の計画の段階、最終的に決定された計画の段階、で市の計画を文書化して民間に提供している。また、月に一回、市が行う道路工事が影響を及ぼす業者との協議会が開催されている。

九 高速道路の縦断占用

高速道路の縦断占用については、米国においても従来から抑制的に取り扱われていた。しかし、一九八〇年代半ばから、取扱いを柔軟にすべきとの議論が一部の州から出始め、一九八八年二月施行の連邦規則で、各州がその諸条件・必要性に応じて独自の収容方針 (accommodation plan) を策定することが認められた。現時点での連邦道路庁の姿勢は、州の判断に任せるというものであり、各州は、制度上は、高速道路における縦断占用を全面的に禁止することも、施設 (物件) ごとに取扱いを異にすることも可能である。

メリーランド州においては、一〇(2)でも述べる

が、かつては高速道路の縦断占用は認めていなかったのに対し、現在では電気通信関係には縦断占用を認めるように政策が変更されている。なお、横断や斜断の占用は他の公益事業に対しても認められている。

カリフォルニア州においては、現在でも高速道路の縦断占用は原則的には禁止されており、設計上高速道路しか利用可能でない場合に短区間の占用が例外として認められている。なお、高速道路の直角の横断占用は認められている。

一〇 先進的プロジェクト等

(1) ボルティモア市のコンデュイ・システム
ボルティモア市のダウンタウンにおいては、コンデュイ (管路) ・システムができあがっており、これを利用しない新規の敷設工事ではできるだけ抑制することとされている。これを利用した場合、敷設工事完了後一年間は市に対する占用料は無料であり、その後は年・一フィート当たり四四セントを支払う必要がある。

このシステムの管路は、元は電力会社等が敷設したものであるが、一九八二年に市に譲渡され、所有権は市が有している。譲渡に当たっては、電力会社等の賃料を低く設定することとし、それが譲渡の対価とされた。

コンデュイの延長は、延べ約五、〇〇〇マイル

であり、そのうち八三%が電力会社、七%が電気通信会社の利用である。量としては少ないが、信号システムによる利用が延べ約一〇〇マイルある。残りは空未利用であり、五%くらいは政府・自治体関係のサービスを利用目的としたものになるのではないかとのことである。ガス会社は、線路敷設権は他と同じものを持っているが、コンデュイ・システムには乗っていない。また、電力会社や大手の電気通信会社は、独自のダクト・システムも持っている。

コンデュイには、一般的に、直径五インチのダクトがいくつかまとまって入っており（なお、四インチ、三インチのダクトのところもある）、その直径五インチのダクトの中に直径一・二五インチのインナーダクトが三本入る。各ケーブルはインナーダクトに収容される。先に述べた占用料は、一・二五インチのインナーダクトごとに課される。また、先に述べたとおり、コンデュイ・システムは市の所有であるが、ケーブルとそれが入っているインナーダクトは事業者の所有である。

システムの維持管理の費用は、占用料によって賄われるが、現在の収入はシステムを維持・拡張するのに必要なコストを下回っているため、占用料の額は、二〇〇一年にドル二〇セントに引き上げられる予定となっている。

システムを利用できる業態についての差別はな

いが、太いダクトに細いケーブルだけを収容することは望ましくないというような運用はあり得る。

(2) メリーランド州のリソース・シェアリング・プロジェクト

メリーランド州においては、州際高速道路であって進入路が限定されているもの (controlled access highway)。信号や交差点もない。) について電気通信関係についてだけ認め（なお、それ以外の第二分類の州道については、すべての公益事業等に線路敷設権が認められている。）、一九九五年から実施されている「リソース・シェアリング（資源分担）・プロジェクト」（以下「RSP」という。）という制度が存在する。

このRSPは、地下管路の光ファイバーケーブルや地上の無線アンテナのような施設を対象としており、能力を備えた民間事業者が、州の金銭的な負担を期待しないで州に施設を提供するとともに、自らの施設を整備することに関する提案に基づいて実施される。

州が提供を受ける施設については、線路敷設権に係る料金を現物納付されたという性格のものである。

現在までに、州は、三八〇マイルの光ファイバーケーブルとそれを収容するために使われる管路の提供の提案を受けており、州としては、それら

を利用して、州全体をカバーする光ファイバーネットワークを形成することを目指して活動している。多数の管路（マルチ・コンデュイ・システム。現在の考え方では、一度の敷設工事で一インチの管路二二〜一六本）が整備され、事業者が自己のために使用するとともに、州に提供する。提供された施設は、例えば、道路管理のためのセンサーとの接続やその情報の伝送に利用されているが、レッドファイバー（実際に伝送に利用されている）だけでなく、ダークファイバー（物理的なファイバーは敷設されているが、他の機器等と接続されおらず、利用されていない）もあれば、空の管路もある。

RSPの導入は、新規に建設される道路だけでなく、既存の道路においても行われている。

メリーランド州においては、controlled access highwayについては、線路敷設権は縦断方向には利用できないというのが歴史的立場であったが、RSPのやり方を始めた段階で、電気通信関係には縦断方向の利用も認めるように変更した。ただし、交通の円滑性や安全は、州としても第一の関心事であり、大がかりな施設が設置されることによってそれらが損なわれる懸念があるときは、RSPも行わない。

なお、他州では、一社とだけ協定を締結してマルチ・コンデュイ・システムを造らせ、マスタ

1・テナントとしてその社が他の事業者に施設を利用させて、州とその一社とで後発事業者からの収入を分け合うという方法をとっているところもあるが、そのような形態とした場合は施設の利用方法が当該社が考えるものに限定されてしまうのに対し、そのような形態としない方が多様な展開が可能だと考えられるため、メリーランド州ではそのような形態はとらなかったとのことである。

(3) ミネソタ州のインフオメーション・スーパー・ハイウェイ導入プロジェクト（シアード・リンシーズ）

ミネソタ州においては、電気通信分野の規制緩和の結果、ミネアポリスのような大都市では提供されるが、小さい町では提供されないというように、州内で電気通信サービスの供給が不均一となる状態が発生した。今後の社会においては電気通信の優れたサービスが不可欠であることから、同州では、公共部門と私企業が協力して州全域にわたる光ファイバーネットワークを形成することとし、一億二、五〇〇万ドルと引替えに州際高速道路の線路敷設権を与えることとした。

目的とされたのは、①州内にできるだけ多くの光ファイバーネットワークを形成してそれを維持すること、②州交通省にも通信容量を提供してもらうこと、③学区、市、郡のような公共体にも接続すること、である。

工事は、最初の一〇年の間に一回だけ認め、施設は、三〇年間運営・維持させる。施設は、三〇年後には州に帰属させる。

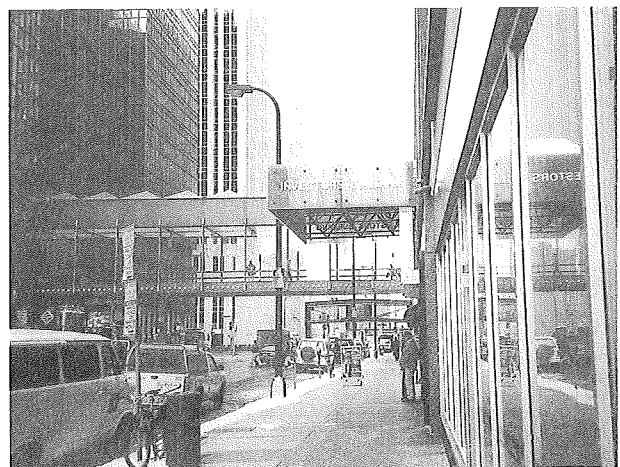
施設は、道路わきの地下に埋設される基本的に二本の管路で、それぞれに二五〇本の光ファイバーケーブルが収容される。大都市地域においては、管路は二八本である。

官民の契約は容易ではなく、州議会も反対で、FCC（連邦通信委員会）に提訴されるような事態にもなったが、実現された。料金が適正であるかという疑問も出されたが、オークションにすることにより、適正価格であろうと判断したとのことである。

オークションで落札したのは、コロラド州のUCNという会社であり、現在、工事が始まっている。

1-1 スカイ・ウェイ

線路敷設権とは直接の関係はないが、今回訪ねた都市で見聞できた道路占用に関連する特徴的な事例として、ミネソタ州のミネアポリス市やセント・ポール市のダウンタウンにおける「スカイ・ウェイ」(Sky Way)を挙げることができる（写真参照）。これは、これらの都市が寒冷地（ワシントンDCやニューヨーク市が東京と同程度の気候であった調査時点の十一月下旬で最高気温が零



ミネアポリス市のスカイ・ウェイ

度以下とアラスカ中部と同程度であった。）であることから、いくつもの道路をはさんだビルの二階と二階とを渡り廊下で結んでそれぞれのビル内の公開部分を含めて自由に一般の通行を許し、建物外に出ることなくダウンタウンの端から端まで行き来できるようにしているというものである。利用可能時間はスカイ・ウェイによつて異なるが、長いものは二四時間通行可能である。建築費は、ビルの所有者が負担している。

交通バリアフリー法の施行について

道路局路政課

いわゆる交通バリアフリー法（正式名称「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成十二年五月十七日法律第六十八号））が、昨年十一月十五日に関係政省令等とともに施行されました。

交通バリアフリー法については、本誌昨年五月号においても特集（「道路交通のバリアフリー化を目指して」）の中の一項目として、取り上げたところですが、今月号では、昨年十月以降に相次いで公布された関係政省令等の内容も含めて、改めてその全体像を紹介することといたします。

一 交通バリアフリー法の概要

冒頭でも述べたとおり、交通バリアフリー法の概要については、昨年五月号においても取り上げ

たところですが、ここで改めて簡単に「おさらい」をすることといたします。（詳しくは、昨年五月号p5「交通バリアフリー法について」（道路局路政課）をご参照ください。）

1 法律の趣旨

交通バリアフリー法は、高齢者の方、身体障害者の方、そのほか妊産婦の方などの公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するため、

- ① 駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などのバリアフリー化を推進する

- ② 駅などの旅客施設を中心とした一定の地区

において、市町村が作成する基本構想に基づいて、旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進することを趣旨としています。

2 法律の基本的な仕組み

- ① 基本方針の作成
運輸大臣、建設大臣、国家公安委員会及び自治大臣が、バリアフリー施策を総合的かつ計画的に推進するための「基本方針」を作成します。（四 基本方針の概要）参照
- ② 交通事業者に対するバリアフリー基準適合義務
交通事業者に対し、駅、バスターミナル、

旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルを新しく建設する場合、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などを新しく導入する場合に「バリアフリー基準（移動円滑化基準）」への適合を義務づけます。

③ 市町村の主導による地域のバリアフリー施策の推進

ア 市町村による基本構想の作成

市町村は、基本方針に基づき、一定規模の駅などの旅客施設（特定旅客施設（「二政令の概要」を参照。）を中心とした地区（「重点整備地区」）について、駅などの旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、当該重点整備地区におけるバリアフリー化のための方針、実施する事業等と内容とする「基本構想」を作成することができま。

イ 基本構想に基づく事業の実施

交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会は、それぞれ具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を実施します。

・公共交通特定事業―公共交通事業者が行うエレベーター等の設置、低床バスの導入等

・道路特定事業―道路管理者が行う歩道の拡幅、路面の改善、案内標識の設置等

・交通安全特定事業―都道府県公安委員会が行う視覚障害者用信号機の設置等

ウ 地方公共団体等は、駅前広場、通路、駐車場、公園等について、基本構想に従ってバリアフリー化を実施します。

エ 土地区画整理事業において、旅客施設等の用地を保留地として確保するための特例制度を創設します。

④ バリアフリー化に関する情報の提供
安心して公共交通機関を利用しただけ
るよう、駅施設などのバリアフリー化の状況
についての情報を提供します。

二 政令の概要

交通バリアフリー法の施行に伴う関係政令として、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律施行令」（平成十二年十月四日政令四百四十三号）が、法の施行の日（十一月十五日）に施行されました。その概要については、次のとおりです。

1 趣旨

交通バリアフリー法の施行に伴い、特定旅客施設の要件、土地区画整理事業における保留地の設

定等について定めるものです。

2 概要

① 特定旅客施設の要件

基本構想の作成対象となる特定旅客施設は、次のいずれかに該当する旅客施設とします。

ア 一日当たりの利用者数が五千人以上である旅客施設

イ 当該旅客施設が所在する市町村の高齢者割合等からみて、高齢者又は身体障害者の利用者がアの旅客施設と同程度以上であると認められる旅客施設

ウ 当該旅客施設の利用の状況からみて、移動円滑化のための事業を優先的に実施する必要性が特に高いと認められる旅客施設

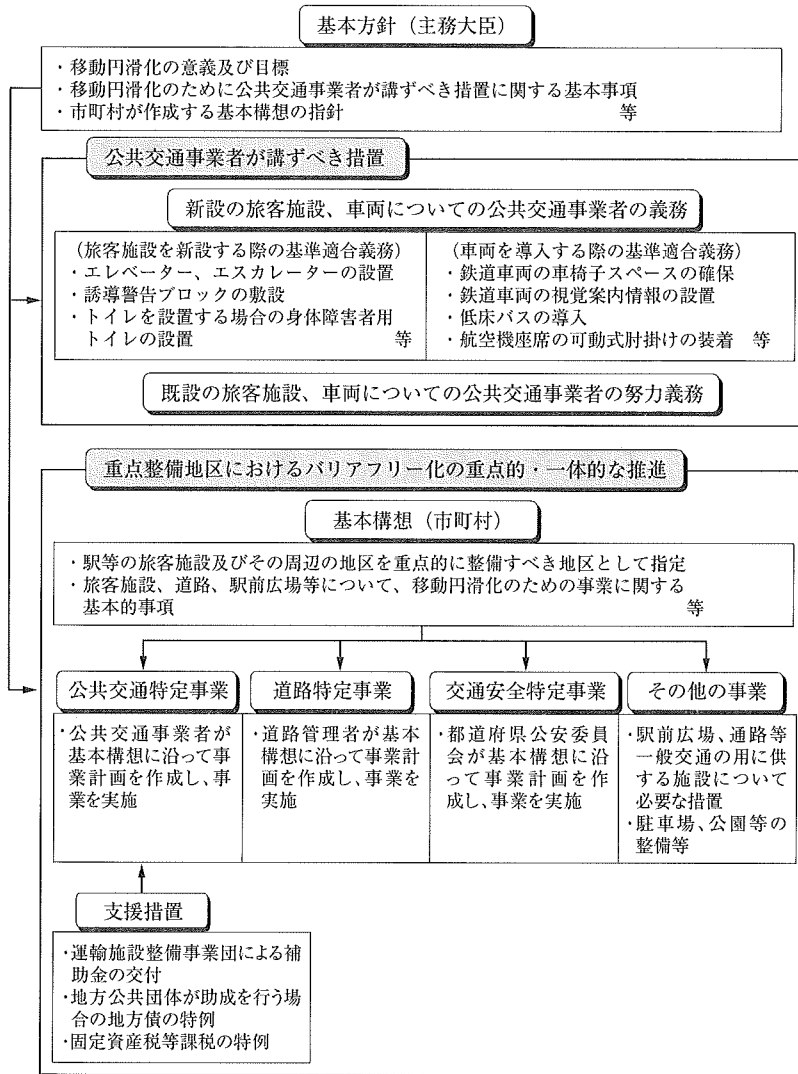
② 他の法令の規定

主務大臣が新設旅客施設等について移動円滑化基準への適合性の審査を併せて行うとともに、公共交通事業者に対し当該基準への適合措置命令を行うこととなる、他の処分を規定する法令の規定等として、鉄道事業法、軌道法、自動車ターミナル法、道路運送法、航空法等の該当条項を定めています。

③ 土地区画整理事業等における保留地の設定

保留地において特定旅客施設等を設置する

高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律の基本的枠組み



ことができる者として、国又は地方公共団体が資本金、基本金等の二分の一以上を出資している法人を定めます。
また、保留地が処分されたときの交付金額

は、処分された保留地の対価相当額にその者の土地区画整理事業の施行前の宅地の持ち分割合を乗じて得た額とします。

三 省令の概要

公共交通事業者や道路管理者が事業を実施する際に適合を義務づける具体的な基準等については、関係省令において定められています。

ここでは、そのうち、主要な省令の概要について、紹介することといたします。

1 移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準（通称「移動円滑化基準」平成十二年十一月一日運輸省・建設省令第十号）

本基準は、公共交通事業者が駅などの旅客施設を新設・大改良する際や車両を新たに導入する際に適合を義務付ける基準です。また、既設の旅客施設や車両等についても移動円滑化基準への適合について努力義務が課せられます。

その概要については、次のとおりです。

① 鉄軌道駅

ア 駅の出入口からプラットフォームへ通ずる経路について、エレベーター及びスロープにより高低差を解消すること（移動円滑化経路）。

イ 車いすが通るための幅を確保すること。

・ 一以上の出入口の幅は、車いすが一点通過できる八十センチ以上とすること。た

だし、円滑な旅客流動を確保する必要があり。公共通路へ直接通ずる出入口の幅は、車いすが通行できる九十センチメートル以上とすること。

・ 以上の通路の幅は、車いすが転回できる百四十センチメートル以上とすること。

ウ プラットホームと鉄軌道車両の床面とは、できる限り平らとすること。また、プラットホームと鉄軌道車両の床面との隙間は、できる限り小さくすること。

隙間や段差により車いす使用者の円滑な乗降に支障があるときは、車いす使用者の乗降を円滑にする乗降設備を一以上備えること。

エ プラットホームにホームドア、可動式ホームさく、点状ブロックその他視覚障害者の転落を防止するための設備を設けること。

オ エレベーター、エスカレーター、トイレ、券売機等について、高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造とすること。

・ エレベーターは、車いすが中で転回できる百四十×百三十五センチメートル以上の大きさとする。

・ エレベーターの昇降方向、到着階及び出

(参考) バリアフリー設備の例



エレベーター



エスカレーター

入口の閉鎖について音声で案内すること。

カ その他、視覚障害者誘導用ブロック、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること。

・ 出入口からプラットホームまで視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること。

・ 階段、スロープ、エスカレーターの上下に点状ブロックを敷設すること。

・ トイレの男女の別と内部の構造を点字で示すこと。

キ 階段の両側に手すりを設置すること。

② バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルについても鉄軌道駅に準じた基準とする。

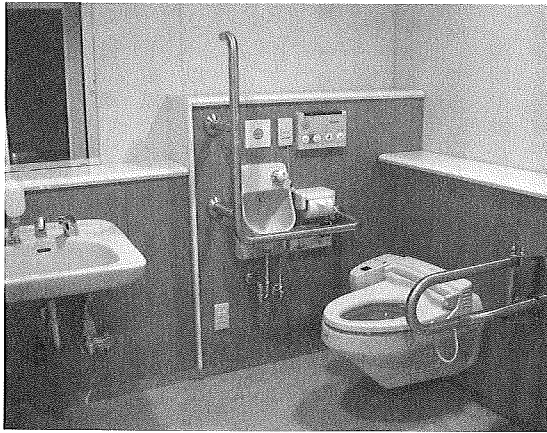
③ 鉄軌道車両

ア 視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること。

イ 車いすスペースを設置すること。

ウ トイレについて、高齢者、身体障害者の円滑な利用に適した構造とすること。

エ 列車の連結部への転落を防止するための



身体障害者トイレ



スロープ



段差・隙間解消装置



ホームドア

措置を講じること。

- ④ 乗合バス、船舶、航空機についても鉄軌道車両に準じた基準とする。

- 2 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（平成十二年十一月十五日建設省令第四十号）

本基準は、交通バリアフリー法に基づいて道路特定事業を実施する際に適合すべき基準として、高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適する歩道、立体横断施設、乗合自動車停留所、路面電車停留場及び自動車駐車場の構造並びに案内標識や視覚障害者誘導用ブロックの設置等について規定したものです。

その概要については、次のとおりです。

① 歩道

- ・ 特定経路（特定旅客施設と官公庁施設、福祉施設等との間の経路）を構成する道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）には、歩道を設けること。

- ・ 幅員は、歩行者が実際に通行できる幅員（有効幅員）を二メートル以上（自転車歩行者道にあつては、三メートル以上）確保すること。

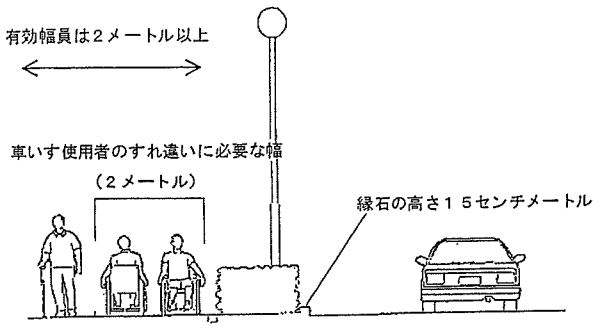
- ・ 舗装は、原則として、透水性舗装とすること。

- ・こう配は、原則として、縦断方向に五パーセント以下、横断方向に一パーセント以下とすること。
- ・車道や路肩に接続して縁石線を設けること。

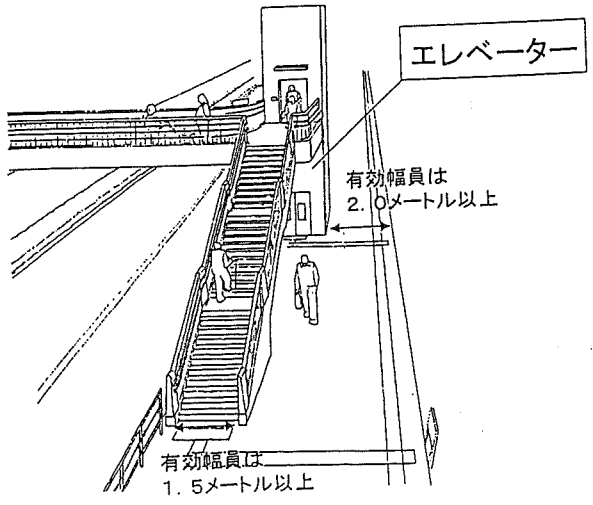
- ・縁石の高さは、十五センチメートル以上とし、必要に応じて歩車道境界に植樹帯、並木又はさくを設置すること。
- ・歩道面の高さは、五センチメートルを標準とし、車両乗入れ部の設置の状況等を考慮して設定すること。

・歩道が横断歩道に接続する歩車道境界部の

歩道の標準横断図



エレベーター付横断歩道橋



段差は二センチメートルを標準とするこ
と。

② 立体横断施設

- ・移動の円滑化に必要な立体横断施設には、原則としてエレベーターを設置すること。

③ その他

- ・乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場等についても、移動円滑化の観点から必要な構造を規定しました。
- ・主要な交差点等においては、病院等の主要施設、エレベーター等の移動支援施設等を標識や視覚障害者誘導用ブロックで案内す

るとともに、必要に応じて点字又は音声等により案内する施設を設置すること。

- ・積雪寒冷地においては、必要な箇所に融雪施設等を設置することにより、冬季における移動円滑化を確保すること。

3 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令

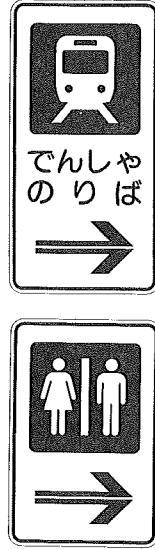
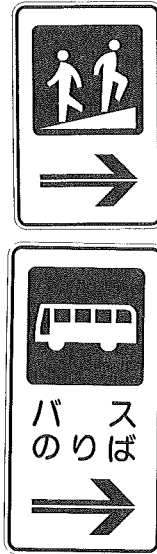
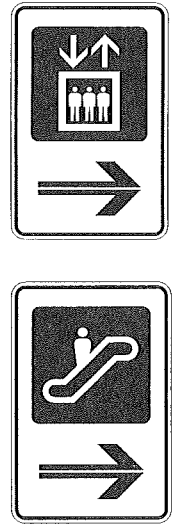
の一部を改正する命令(平成十二年十一月十五日総理府・建設省令第四号)

道路の構造に関する基準とあわせて、高齢者、身体障害者等を含む歩行者の安全かつ円滑な移動の確保のために必要な案内情報を提供することに
対する社会的要請を踏まえ、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」を改正することとしました。

今回の改正では、新たに「エレベーター」、「乗合自動車停留所」、「便所」等の歩行者用の案内標識を位置づけるとともに、より分かりやすい案内の方法を追加しました。

改正の概要については、次のとおりです。

- ① 「エレベーター」、「エスカレーター」、「傾斜路」、「乗合自動車停留所」、「路面電車停留場」及び「便所」を案内する道路標識を追加する。

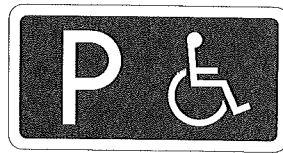


② 「著名地点」の案内標識に身体障害者等の円滑な通行に適する道路を経由する旨を表示することができることとする。



③ 「著名地点」の案内標識に著名地点やエレベーター等の位置等を表示する地図（その略図を含む。）を附置することができることとする。

④ 「駐車場」、「エレベーター」、「傾斜路」及び「便所」の案内標識に、身体障害者の利用に適する施設である旨を表示することができることとする。



4 その他

交通バリアフリー法の関係省令としてはその他、市町村が作成する基本構想に即して、都道府県公安委員会が移動円滑化のために必要な信号機、道路標識等の交通安全特定事業を実施する際に適合すべき基準である「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に係る信号機等に関する基準を定める規則」（平成十二年十月二十五日国家公安委員会規則第十七

号）、旅客施設の基準適合義務の対象となる大規模な改良の範囲や主務大臣の権限の委任等、法の施行に必要な事項を定めた「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律施行規則」（平成十二年十一月一日運輸省・建設省令第九号）などが定められ、いずれも法の施行の日（十一月十五日）に施行されました。

四 基本方針の概要

交通バリアフリー法に基づく基本方針は、公共交通機関のバリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、国においてバリアフリー化の目的等を定めるものであり、「移動円滑化の促進に関する基本方針」（国家公安委員会・運輸省・建設省・自治省告示第一号）として、法の施行の日（十一月十五日）に官報に掲載されました。

その概要については、次のとおりです。

1 バリアフリー化の意義及び目標に関する事項

① バリアフリー化の意義

・ 高齢者、身体障害者等が自立した日常生活、社会生活を営むことができる社会を実現すること。

・ すべての利用者に利用しやすい施設・設備の整備の推進。

・移動円滑化を進めるに当たっては、高齢者、身体障害者等の意見の反映が重要。

② バリアフリー化の目標

・旅客施設

二〇一〇年までに、一日当たりの平均的な利用者数の数が五千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、

ア 段差の解消

イ 視覚障害者誘導用ブロックの整備

ウ 身体障害者用のトイレの設置等

のバリアフリー化を実施する。

・車両等

二〇一〇年までに、鉄軌道車両については、車両等総数の約三〇％をバリアフリー化することなど、各車両等の種類毎に、バリアフリー化の目標を設定。

・一般交通用施設

重点整備地区の主要な特定経路を構成する道路、駅前広場、通路等について、原則として二〇一〇年までに、バリアフリー化を実施する。

2 交通事業者等が講ずべき措置

① ハード面

・旅客施設のバリアフリー化（出入口からす

べての乗降場に至るまで移動円滑化された経路を確保することが重要。

・車両等のバリアフリー化（高齢者、身体障害者等の乗降、車内移動が容易な設備とすることが重要）。

② ソフト面

・案内情報の適切な提供（視覚情報、聴覚情報により情報を分かりやすく適切に提供することが重要）。

・職員に対する教育訓練（研修、マニュアルの整備等による職員教育の一層の充実が重要）。

3 基本構想の指針

・重点整備地区におけるバリアフリー化事業の重点的・一体的な推進の重要性及び地区の設定要件。

・市町村が主体の基本構想作成に関係者が積極的に協力することによる事業の効果的推進。

・高齢者、身体障害者等の参画による意見の反映。

・目標の明確化、事業の連携と集中実施、既存計画等との調和の必要性。

・基本構想に記載する特定事業に関する事項。

4 バリアフリー化のために国及び地方公共団体が講ずべき措置、国民の協力

① 国及び地方公共団体が講ずべき措置

・設備投資等に対する支援、調査及び研究開発の促進。

・移動の円滑化の状況に関する情報を利用しやすい形で提供。

・心のバリアフリーの重要性から、国民の理解を深めるための啓発、教育活動。

② 国民の協力

・高齢者、身体障害者等に対する理解を深めるとともに、手助け等積極的な協力。

五 指定法人

交通バリアフリー法第十五条では、公共交通事業者による移動円滑化のための事業の実施に関する情報の収集、提供等を行う法人を主務大臣（運輸大臣・建設大臣）が指定することができることとされていますが、当該指定法人として、交通エコロジー・モビリティ財団を指定（十一月二十四日）し、その旨官報告示（十二月六日）しました。

対話型行政の推進について

総合政策局政策課政策調査第一係長 松本 啓希

はじめに

建設省においては、情報公開や住民参加による行政・事業の透明性の向上や職員と国民との対話を重視し、平成一一年一月に「コミュニケーション型国土行政の創造に向けて」、翌二月には「公共事業の説明責任・アカウンタビリティ向上行動指針」を発表するなど国民の満足度の向上に向けた対話型の行政の実現を目指してきた。

この度、その一環として、国民と行政との真摯な対話の下、各地で実践されている優秀な先進的事例を顕彰することで、行政に携わるもの全体の資質の向上や意識改革の一助となるとともに対話型行政のさらなる浸透・推進を図ることを目的とした「対話型行政推進賞」の募集を行った。また

一二月一九日に全国から寄せられた優れた対話型行政の事例を発表し情報を共有するとともに、「住民」「行政」双方の立場から行政のあり方について議論することを目的とした「対話型行政推進シンポジウム（協賛：（社）建設広報協議会）」を開催した。

本稿では、対話型行政推進賞及び対話型行政推進シンポジウムについて概要を紹介する。

対話型行政推進賞

対話型行政推進大賞の募集にあたっては、建設省の各地方建設局を通じ、社会資本整備やまちづくりに関わる全国の行政機関に募集を行った。募集にあたっては、今回のような住民との対話をテーマに道路、河川、まちづくりなど多分野にわた

る全国レベルの表彰は初めての試みであったため、過去取り組んだ事例はすべて対象とした。

募集に際しては、応募単位を実際の活動において現場レベルで最も努力した職員が表彰対象となるように任意のグループとし、各グループごとに活動概要、アピール点などを応募票に記入の上、適宜参考資料としてパンフレット、写真などを添付する形で行った。その結果、建設省、建設省関係公団等及び地方公共団体から合計一七四件もの応募があった。

選考については一二月二二日に建設省事務次官、技監、官房長に加え、住民参加に取り組んでいる学識経験者やコンサルタントなどからなる選考委員会において行われた。

応募事例は、いずれも優秀つけがたいものであ

対話型行政推進賞選考委員

氏名	役職
石田 東生	筑波大学社会工学系教授
岸 由二	慶応大学経済学部教授
黒岩 祐治	フジテレビジョン「報道2001」解説委員
委員長 小澤 紀美子	東京学芸大学附属教育実践総合センター長
佐藤 修	(株) コンセプトワークショップ代表
澤登 信子	(株) ライフ・カルチャー・センター 代表取締役
白石 真澄	(株) ニッセイ基礎研究所主任研究員
福川 裕一	千葉大学大学院自然科学研究科教授
政所 利子	(株) 玄 代表取締役
森野 美徳	日本経済新聞社記者

つたが、敢えて対話型行政として国民との協働、共創作業に積極的、かつ継続的に取り組んでいる事例や創意工夫をこらした二五件を「対話型行政推進賞」とし、特に優れた事例五件を「対話型行政推進大賞」とした。また賞にもれた事例についても各委員の多大な評価をいただいた。

小澤紀美子対話型行政推進賞選考委員長のコメント

小澤 紀美子（選考委員会委員長）

東京学芸大学附属教育実践総合センター長
対話型行政を目指して多様化する国民のニーズに対応し、かつ公共事業の説明責任向上行動指針にもとづいて、各地で建設行政が努力している姿勢とすばらしい実績を知り、まづ驚き、そして日本も確実に成熟社会に向けて動き出していると実感しました。

二一世紀の社会は内外を問わず、多様な文化や価値観をもつ人々の共生する社会で、コミュニケーション能力と表現力を持つことが重要な課題となるでしょう。従来の「知識伝達型」の学習だけでは育成されないスキルです。教育界においても、二一世紀にむけて「探求創出表現型」の教育が求められています。対話が成り立つためには、まず、対等な関係において相互理解し、課題に対する認識を深めるために学び合うこと、見方・感じ方・考え方が多様であることを認め合い、オルタナティブの発想を持つことが重要と考えております。

選考過程はとても刺激的な経験でした。これからも対話から連携へ、連携から協働へ持続可能な地域づくりを目指して、参画・実践できる資質をもつ地球市民の育成に力を注いでいきたいと思えます。

対話型行政推進シンポジウム

対話型行政推進シンポジウムは二月一九日に虎ノ門の発明会館ホールにおいて、社団法人建設広報協議会の協賛のもと開催され約二〇〇名が熱心に参加した。

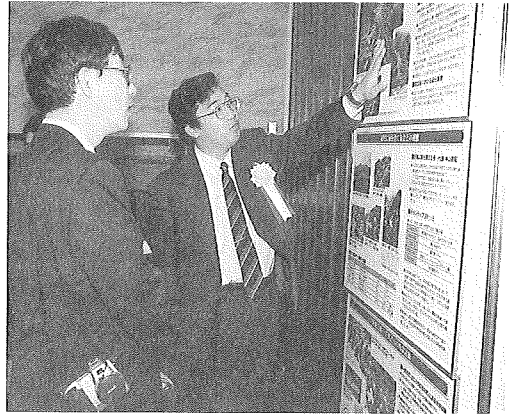
当日は、ホールのロビーに推進賞受賞事例のなかから一〇事例を選び、各受賞グループによる手作りのパネル展示を行った。ロビーにおいては来場者がパネルを熱心に見学し、担当者に質問する



主催者挨拶
(小野建設省事務次官)



表彰式



パネル展示

場面も見られ、非常に有意義であった。

シンポジウムは小野建設省事務次官による主催者挨拶のあと、早稲田大学教授の卯月盛夫先生による「住民参加の日独比較」をテーマとした基調講演が行われた。基調講演では、住民参加においては、できるだけ早い時期に、異なった解決策が複数示された計画案が行政側から住民に示されていることが必要である。ということや、住民参加の手法としても、個々の住民が個人として参加する仕組みだけではなく、NPO等の団体を通じて参加する仕組みも重要である。ということについて、ドイツ・ミュンヘン市の都市計画に関する住民参加の仕組みを例にとりながら、ご説明をいただいた。



パネルディスカッション

そのあと、対話型行政推進大賞・推進賞の表彰が行われ、建設省青山技監より受賞者に表彰状の授与が行われ、つづいて大賞受賞五事例の担当者によるプレゼンテーションが行われた。各グループ10分間という限られた時間ではあったが、パワーポイントなどを使用し簡潔に発表された。

最後に選考委員、受賞グループ担当者によるパネルディスカッションが行われた。今回のパネルディスカッションは選考委員の先生方に加え、実際現場において対話型行政に取り組んでいる職員と住民の立場から取り組んでおられる学校の先生が意見交換を行うという点で興味深いものであった。議論の集約として、今後の対話型行政の推進

においては、従来の常識の枠を取り払い、行政、企業、NPOなどが相互に信頼しあい、対話型行政のネットワークを構築することが重要であるということ有意義なコメントを頂いた。

パネルディスカッション参加者

- ・コーディネーター
- 佐藤 修氏 (㈱コンセプトワークショップ代表)
- (対話型行政推進賞選考委員)
- ・パネラー
- 政所 利子氏 (㈱玄代表取締役)
- (対話型行政推進賞選考委員)
- 石田 東生氏 (筑波大学社会学系教授)
- (対話型行政推進賞選考委員)
- 吉澤 正宏氏 (建設省福島工事事務所調査第一課長)
- (大賞受賞者)
- 岸田 比呂志氏 (横浜市都市計画局都市計画部長)
- (大賞受賞者)
- 石井 信子氏 (千葉市立扇田小学校教諭)
- (大賞受賞者)

また会場においては参加者に「対話型行政推進賞受賞事例集2000」として今回の受賞事例の事例集を配布した。参加者の方が事例集を活用しさらに情報の共有化が促進されればと願っている。

今後の課題

今回の活動を通じて、建設省内外からいろいろ

なご意見を頂いた。

最も多い意見としては運営上の問題点として募集期間が短すぎるというものであった。今回は募集期間が実質二週間程度しかなかったため、応募に際し十分な資料作成の時間が取れなかったケースが多かった。次回開催の折は日程に十分な余裕を見て募集を行いたい。

また選考に際して基準が明確でないとの意見もあった。選考委員のコメントにもあったが、現段階においては事例も少なく「対話型行政」の性質上、委員の主観的な判断において決定された要素は否定できない。しかし今後、継続的に対話型行政を推進していく中で、考え方や手法の共通化が促進され何らかの基準が示されるのではないだろうかと考えている。

終わりに

省庁再編後、所管社会資本がより一層広範となる国土交通省に対する国民の期待・注目がより一層高まる中、対話型行政は必要不可欠なものといえる。このような機会を通じさらに情報の共有化を進め、今後の対話型行政の推進の一助になれば幸いである。

最後に今回の対話型行政推進賞及び対話型行政推進シンポジウムの運営に際し多大なるご協力いただいた関係各位に厚くお礼申し上げます。

対話型行政推進大賞受賞一覧（5件）

応募者	プロジェクト名	活動概要
福祉の川・道・まちづくり研究会（福祉クラブ） [東北地方建設局福島工事事務所]	福祉クラブの結成及び福祉憲章の策定	事務所全職員が参加して「福祉クラブ」を結成し、福祉やノーマライゼーションを念頭においた川・道・まちづくりを進めている。特に、 ①具体的に活動内容を定めた「福祉憲章」の策定 ②障害者等で構成される外部評価委員会による事後評価の実施 ③意見懇談会で地域の意見を把握し施設の改善・整備を実施
都市基盤整備公団千葉地域支社千葉・市原開発事務所、千葉市	小学生のアイデアを取り入れた公園づくり	千葉東南部土地区画整理事業（おゆみ野地区）に造成する4000㎡の公園を近隣の扇田小学校と平成11年から構想段階から造成まで協働で以下の活動を実施した。 ①全校生徒、保護者に公園のアイデアをアンケートで募集 ②小学生によるグループディスカッション、模型や寸劇によるアイデア発表会 ③小学生との協働作業による落ち葉プールやトーテムボールの作成 ④地元ボランティアと小学校が維持管理の一部を実施
東京都江戸川区土木部区画整理第二課	良好な住環境をつくる住民参加による住まいづくりワークショップ	地権者の敷地面積が小さい地区における区画整理事業で、住宅再建に不安を持つ住民が建物の共同化により広い居住環境を確保できるように平成9年から「住まいづくりワークショップ」を通じ、 ①建築基準法の勉強 ②新しく隣近所となる住民同士で間取り計画や模型作成を通じて話し合い ③移転者の仮入居住宅でワークショップの成果を体験など、良好なコミュニティ、まち並みを形成するため住民・専門家（建築士）・行政が一体となった活動を実施している。
横浜市都市計画局	住民参加の道路づくり	（仮称）恩田元石川線（約7km）の道路計画を巡り、平成4年から8年間にわたり、住民参加方式による新しい手法で取り組んできた。全国的にも画期的な試みの特徴として、 ①構想段階からの住民参加 ②「整備しない案」も含めた複数案の提案 ③情報提供の内容や方法についても住民参加で行ったなどがあげられる。
徳島県土木部、企画調整部	新町川河畔ひかりプロムナード整備事業	徳島市中心市街地を流れる新町川河畔（2.2km）において、住民と行政の協働による光景観を意識した河畔のひかりプロムナードづくりに取り組んでいる。ワークショップの開催や照明実験、シンポジウム等を通じて平成12年1月に計画がとりまとめられた。またこの計画づくりを契機として河畔の公園での花壇整備やイベント実施など様々な取組が住民主体により行われている。

対話型行政推進大賞受賞一覧（25件）

応募者	プロジェクト名	活動概要
東北地方建設局岩手工事事務所	北上川における「NPOとの共同活動」	NPO法人「北上川流域連携交流会」と、北上川流域市町村で組織される「北上川流域市町村協議会」及び岩手工事事務所など流域5事務所が「連携」と「交流」をテーマに様々な活動を実施し、地域活性化に寄与している。
仙台市都市整備局計画部 都市景観室	市民参加による景観ワークショップ	市民ボランティアである景観推進員や小学生などを中心に、ワークショップを開催し、市民の景観に対する知識、意識を涵養し、市の施策に市民の声を積極的に取り入れている。
東北地方建設局	東北地方建設局と地域をつなぐ地域づくりのパイプ役「地域づくり担当官」の創設と各担当官の各地域に根差した諸活動	地域づくりを専門に担当することを目的として、全国に先駆けて設置された画期的な制度で、従来の呼び込み型から「飛び込み型」の地域づくり活動を展開しており、様々な形で地域づくり活動の支援を実施中。
東北地方建設局企画部	広報誌T-COMを通じた東北地建と地域の双方向コミュニケーション	広報誌T-COMを通じた地域との双方向コミュニケーションとして、往復はがきを綴じ込みそれを使った読者からの質問、意見に対して担当者が直筆で返事。
東北地方建設局	ちびっこ監督官安全パトロール	子供が入っても十分に安全な現場環境を目標に小学生による現場安全パトロールを実施し、官庁施設、建設省の業務について理解を深めた。
日本道路公団東北支社山形工事事務所	高速道路沿線の小学生と一体となった高速道路整備	高速道路建設現場沿線の小学生を対象に、埋蔵文化財の発掘現場見学やビオトープ整備への参加を呼びかけ、地域住民と一体となり、親しみのある高速道路事業のPRに努力。
茨城県美野里町役場企画財政課	住民と行政の共創による文化センター創設事業	住民主役の理念のもと、構想策定の段階から住民と行政の連携による活動を展開（4年7月を経過した今、工事を発注中）し、単なるハコづくりでなく、これを契機に新たなまちづくりシステムの確立を目指す。
関東地方建設局渡良瀬川工事事務所足尾砂防出張所	「足尾に緑を育てる会」との連携による緑化活動について	荒廃裸地となったまま未だに緑化が進まない足尾町の大部分の山地に木を植えようをキャッチフレーズにボランティア団体と連携をとりつつ体験植樹を実施し、自然環境保全を啓蒙。
東京都世田谷区都市整備部都市計画課	復興計画提案セミナーの開催	大震災後の復興街づくりについてまとめた復興プログラムを住民の視点から見直すために、GISを用い延焼の広がりをシュミレーションシミュレーションの復興計画を住民参加で策定。
関東地方建設局東京国道工事事務所道の相談室	道の相談室（東京国道）	住民からの道路に関する意見・質問を電話で受付、迅速かつ親切に対応。管轄外についても一旦受付で該当機関へ早急に対応依頼できるようネットワークを確立。担当職員も係長などがローテーションで対応し職員間の意識の共有化を図る。
関東地方建設局京浜工事事務所流域調整課	鶴見川流域水マスタープラン策定に向けての取り組み	流域の健全な水循環を目標に、多方面からの有識者、市民代表、行政部局で「鶴見川流域水委員会準備会」を立ち上げ、「鶴見川流域水マスタープラン」策定に向け検討。
北陸地方建設局湯沢砂防工事事務所	湯沢砂防公開講座「魚沼自然塾」	魚沼地方の自然の素晴らしさ、自然災害の恐ろしさについて地域住民と共に学び考える公開講座を年4回実施。
近畿地方建設局足羽川ダム工事事務所調査設計課	未来を豊かに（足羽川ダム工事事務所ホームページ）	国民の立場になり、ダム計画の目的、データ、代替案、効果を細かく情報公開。
岐阜県建設管理局	「住民参画の指針」による住民主体の事業の推進	平成12年9月に「住民参画の指針」を策定し、一定規模以上の全ての公共事業について、事業の計画段階から実施段階、完成後の評価等に至る各段階でワークショップ等による住民参画を実施。
中部地方建設局浜松工事事務所浜松国道維持出張所	浜松国道維持出張所イメージアップ作戦	出張所のイメージアップのため、地域と協働で花を植えたり、総合学習のお手伝い、現場見学会の実施、PRコーナーの設置や環境整備を実施。
中部地方建設局名四国道工事事務所	「名四国道工事事務所の考え方」公表	事務所の使命、使命遂行の心構えなどを「考え方」として明文化し、HP、事業概要などで積極的に公表。使命の実現に向け所内研修等人材育成を行い、職員の自己実現ややりがい（ES）を啓発。
近畿地方建設局大阪国道工事事務所総務課	国道1号・銀橋の拡張工事についてあなたのご意見広く募集します	事業の実施に当たり色々なイベント実施しながら広く住民からの意見を聞き、事業に反映。

応募者	プロジェクト名	活動概要
神戸市建設局公園砂防部施設課、建設局中部建設事務所、都市計画局区画整理部清算課	上沢通ネットパーク計画	上沢地区8公園において、住民と行政のパートナーシップ方式により、計画・設計・整備・から維持管理にいたるまで、住民主体の「防災」と「ふれあい」の公園整備とまちづくりを推進。
兵庫県県土整備部企画調整局技術企画課	コミュニケーション型県土づくりモデル事業	計画段階から住民が積極的に参加すると共に、地域プランナーの導入等特徴的な取り組みを全県的に展開。
中国地方建設局倉吉工事事務所道路管理課・調査設計第二課	米子バス路線フレッシュアップ事業	バス利用促進のため、バリアフリー社会実験、バス停デザインコンテストなどを通じて延べ約1500人の住民参加により道づくりを推進中。
中国地方建設局岡山河川工事事務所	旭川流域ネットワークとの連携・交流学习等の共同実施	源流の碑をリヤカーで運搬し上下流の交流促進。週一で情報の交換。職員自ら勤務時間外での市民情報窓口での対応。市民団体との情報交換・交流学习など、各種活動での市民団体との連携。
中国地方建設局広島国道工事事務所調査設計課・広島県・広島市	ひろしま道づくりフォーラム～みんなでつくる21世紀のひろしま～	広島道づくりについて、①ひろしま自転車天国、②旧山陽道復興、③栗々やさしさの3プロジェクトを平成9年度より実施。
四国地方建設局徳島工事事務所	「よしのがわりパーキーパズパスポート」等	一般市民を対象に、吉野川の河川パスポートの発行による吉野川ファンクラブを形成し、河川に関する様々なイベント活動などを通じて、河川意識の高揚、啓蒙などを図るなど独自の取組活動を実施。
九州地方建設局遠賀川工事事務所	遠賀川直方地区における住民参加の川づくり	H8より月一回行政と住民との交流会を開催。その一環として現在一体となって河川事業計画から追跡調査、河川敷の清掃を実施。
熊本県、湯前町、小国町、砥用町、南小国町、苓北町、蘇陽町	私たちのまちづくり事業	住民・建築家・行政が協働してワークショップを開催し計画段階から住民が参加し公共施設の基本計画を作成。住民の参加意識が高まり住民主体の施設づくりのモデル事業となっている。

『IT CITY PLATFORM in GIFU

－第2回都市づくり情報技術展－』の開催

岐阜県基盤整備部都市整備政策課

一 岐阜県の進める情報戦略

岐阜県では、「日本一住み良いふるさと岐阜県」の実現に向けて、少子高齢化、国際化、情報化など世界のメガトレンドにマッチした地域経営戦略を通して、文字通りの「二十一世紀型地方自治」を進めています。

とりわけ情報化については、これからの地域づくりには欠くことのできない、かつ、避けて通ることのできない大きな柱の一つであるという認識のもと、地域情報化・情報産業育成といった施策を重点的に進めてまいりました。

岐阜県は、美しく自然 (Sweet Green)、きれいな空気 (Sweet Air)、あれぐな水 (Sweet Water)、長良川の清流にすむ鮎 (Sweet Fish) などさまざまなスイートなものに恵まれ、その豊かな自然、地理、歴史、文化、都市の資源などから首都機能移転の候補地にも選ばれた、日本のスイートスポットです。

特に、県南部に広がる濃尾平野を流れる木曾川、長良川、揖斐川の木曾三川流域 (Valley) を中心とした地域を「スイートバレー」と位置づけ、「ソフトピアジャパン」、「VRテクノジャパン」、「国際情報科学技術アカデミー」などの情報通信・マルチメディア分野の研究開発拠点、教育機関や商業複合施設などの地域資源を結集して、I

IT関連企業、コンテンツビジネスの一大集積地を形成し、世界に誇る情報価値生産の場「情場」づくりを目指す「スイートバレー構想」を展開しています。

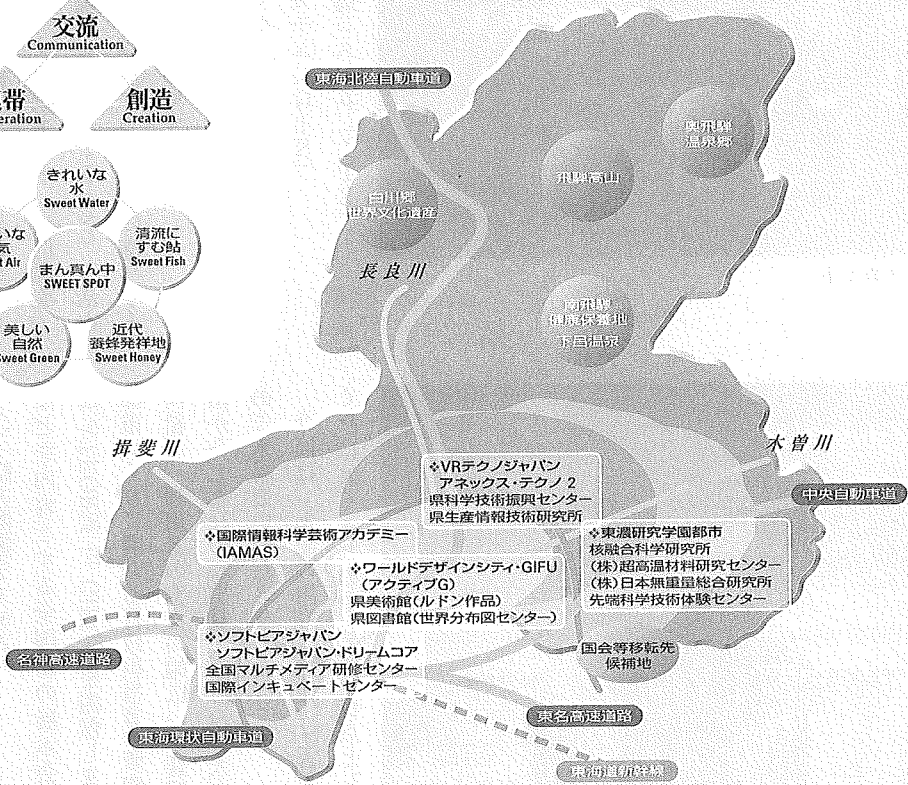
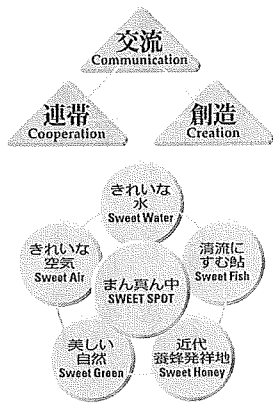
これらの取組みによって世界への情報発信、新産業の創出、既存産業の高度化・活性化により、新世紀を担う若い人たちの働く場を提供し、地域の活性化につなげていきたいと考えています。

二 岐阜県地域IT戦略

国においても、今年一月六日には「高度情報ネットワーク社会形成基本法」(通称・IT基本法)が施行され、また、IT戦略会議で策定された「IT基本戦略」において「五年以内に世界最先端のIT国家を目指す」という目標が掲げられました。

現在、岐阜県では、「日本一住み良いふるさと岐阜県」を実現するための手段としてITをいかに活用するかを明らかにする、独自の「岐阜県地域IT戦略」の策定を進めています。岐阜県における「IT戦略会議」は、企業の代表者や大学教授といった専門の方々のほか、生活の現場からの積み上げを重視するため、高齢者、障害者、主婦、学生、NPOなど生活者、実務者の方々に参加をいただき、県民がIT戦略に何を望んでいるのか、どのような恩恵を享受できるのか、という観点か

スイーツバレーのコンセプト
「情場」3つのキーワード



スイーツバレー構想概念図

らの検討をお願いしているところです。

「岐阜県地域IT戦略」では、この戦略会議における議論を基にして、すべての県民がITにより豊かな生活を実感できる社会像を描き、これを実現するための重点施策分野として、

- ① 「高速・常時接続・低廉」のネットワーク環境の整備
 - ② 県民の情報リテラシー向上とこれに必要なインスタントラクター等の人材育成
 - ③ 五つの県民ITネット（安全・安心・便利・快適・活力ネット）の構築
- を三つの柱としています。

III IT CITY PLATFORM in GIFU

都市づくり・地域づくりの分野においてもITの活用はきわめて重要なテーマであり、従来の「筋肉系・骨格系」の都市づくりから「頭脳系・神経系」の都市づくりへの構造改革という新たな段階へ入ろうとしています。このためのITのより有効な利用方法と高度情報化社会に対応したよりよい都市づくり・地域整備のあり方が求められています。

「IT CITY PLATFORM in GIFU」は、都市づくりの明日が見える展示会としてこれからの都市づくり、地域づくりのための様々なITの普及と情報交流のために、岐阜県の進める地域IT戦

略の一環として開催するものであり、さらにはこれからの市民生活を支える共通基盤としてのネットワーク技術―安全ネットワーク（災害、治安）・安心ネットワーク（健康・医療・福祉）・便利ネットワーク（電子政府、生活サービス）・快適ネットワーク（自然環境・生活環境・文化環境、レクリエーション）・活力ネットワーク（教育・産業・経済）―の構築に寄与することを目的に開催するものです。

昨年三月、「ITを活用したこれからの都市づくり」というテーマで、

- ◇ 地理情報システム（GIS）
- ◇ 高度道路交通システム（ITS）



テープカット

- ◇ 建設・土木関連システム（CAD、建設CAD、ALS/EC）
 - ◇ ネットワーク関連システム
 - ◇ 防災関連システム
- などを内容とする全国初の展示会「IT CITY PLATFORM in GIFU」を開催しましたところ、都市づくりに関わる行政担当者、研究者、実務者、供給者、利用者の方々の幅広いご賛同を得て、全国から七九社のご出展と一万一千人を超える方々のご来場をいただきました。

今回は、上記の内容に加え、これからの都市づくりには欠くことのできない視点として、新たに



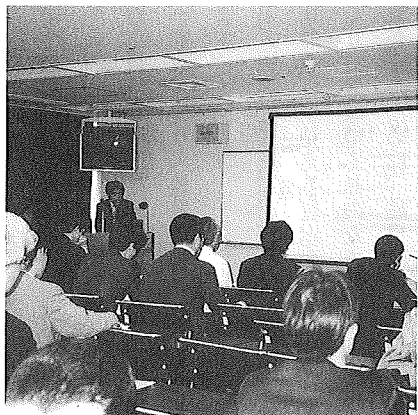
展示会場

「健康・福祉・医療システム」を加えるとともに、「体験型展示会」として同時に開催するセミナーと連動させた各種の体験コーナーを設けるなど、来場される方々のご理解をより一層深いものとしていきたいと考えています。

四 開催概要

IT CITY PLATFORM in GIFU ―第二回 都市づくり情報技術展―の開催概要は次のとおりです。

- ◇ 主催 岐阜県
- ◇ 会期 二〇〇一年三月一日（木）
三月二日（金）
- ◇ 展示会（予定）
- 場所 岐阜メモリアルセンター
岐阜県岐阜市福光大野二六七五―二



セミナー会場

○開場時間

三月一日(木) 一〇:〇〇～一八:〇〇

三月二日(金) 一〇:〇〇～一七:〇〇

○展示内容

・地理情報システム(GIS)

・高度道路交通システム(ITS)

・建設・土木関連システム(CAD、建設

CALS/EC)

・ネットワーク関連システム

・防災関連システム

・健康・福祉・医療システム

・その他

・建設CALS/EC体験コーナー

・GIS体験コーナー

・ITSコーナー など

○出展数 約一五〇ブース

○入場料 無料

◇ 同時開催セミナー(予定)

○場所 未来会館ほか

岐阜県岐阜市学園町三―四二

○開催内容

・建設CALS/ECセミナー

・VERTIS ITS Seminar

・GIS普及セミナー in GIFU

・情報基盤フォーラム岐阜

・CINETTフォーラム

・ITCITY PLATFORM スペ

シャルセッション 他

【注】セミナーへの参加については、事前にお
問い合わせ下さい。

◇ 交通機関

JR岐阜駅又は名鉄新岐阜駅から岐阜バ
ス、岐阜市営バスで約二〇分

【注】JR岐阜駅から会場まで無料のシャトル
バスを運行します。

◇ お問い合わせ先

岐阜県基盤整備部都市整備政策課

500818570 岐阜市藪田南二―二

TEL 〇五八二七二二―二一(代表)

五 おわりに

「IT革命」の時代といわれる今日は、その時

代認識として、直立歩行を始めて以来の人類第二

の頭脳革命(コンピュータという第二の頭脳「電

脳」の獲得)、農業(農場)・工業(工場)に続

く情報社会(「情場」という第三の生産革命、さ

らに船、鉄道、自動車に次ぐマルチメディアの登

場による第四のネットワーク革命が重層的に進行

しているといえます。

この「デジタルネットワーク社会」の構築によ

って、「地球はひとつ」、「総参加の時代」を迎え

つつあります。[IT CITY PLATFORM in GIFU]

に是非ともお越しいただき、いわば「グローバ

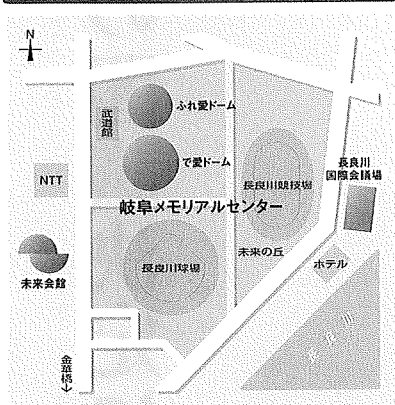
ル・デジタル・ファミリー」の一員として、「安

全」・「安心」・「便利」・「快適」・「活力」

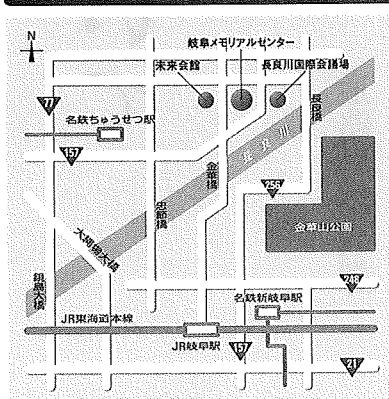
社会の構築に向けて私どもとともに協働して努力

しましょう。

周辺案内図



会場案内図



行政改革大綱の閣議決定について

道路局路政課

はじめに

行政改革大綱は、平成一二年八月四日の行政改革推進本部における森総理大臣の指示を受け、中央省庁等改革の成果をより確実なものとし、更に規制改革、地方分権、特殊法人等の改革などについて一層の推進を図るため、平成一二年一二月一日に閣議決定された。

本大綱の策定に当たっては、行政改革の各分野を通じて積極的な検討を行い、与党行政財政改革推進協議会「共通認識」（平成一二年七月一二日）や与党の「年内実施の可能性を検討すべき当面の事項」（平成一二年七月二七日）の指摘を踏まえ、また、与党三党の合意文書（①特殊法人等の改革を推進する等のための「与党三党合意」、②「国

家公務員、地方公務員制度の抜本的改革について」、③「特殊法人等の改革のための基本方針について」、④「公益法人に対する行政の関与の在り方の改革について」、⑤「公会計の見直し・改善について」についての内容を盛り込むなど、与党における行政改革の検討と緊密に連携を図りつつ、行政改革推進本部副本部長（内閣官房長官、総務庁長官）の指揮の下、内閣官房及び総務庁を中心に関係省庁で検討が行われた。

行政改革大綱の概要

二一世紀の我が国経済社会を自律的な個人を基礎とした、より自由かつ公正なものとするため、新たな行政システム構築の必要性がある。

このため、国・地方を通じた行政の在り方について、①新時代の要請に対応できる総合性、機動性を備えた行政、②国民の主体性と自己責任を尊重した簡素かつ効率的な行政、③国民に開かれた透明性の高い行政、④国民本位の質の高い行政サービスの実現を目指し、平成一七年（二〇〇五年）までを一つの目途に集中的・計画的に行政改革を実施する。

以下、参考までに今回の行政改革大綱の各分野の概要を紹介する。

一 行政の組織・制度の抜本改革

1 特殊法人等の改革

① 事業及び組織形態の見直し

・内外の社会経済情勢の変化を踏まえて、全

特殊法人等の事業及び組織の抜本的見直し。

・推進体制を整備した上、平成一三年度中に、各特殊法人等の事業及び組織形態について講ずべき措置を内容とする「特殊法人等整理合理化計画」を策定。遅くとも平成一七年度末までに法制上の措置その他の必要な措置を講ずる。

② 平成一二年中に累次の閣議決定事項等のフォローアップを行い、結果を公表。また、特殊法人等の業務を一層コスト削減。

③ 財政負担、財政投融资の縮減・合理化
・特殊法人等の事業及び組織形態の見直し等を通じ、補助金等を整理合理化。

④ 財政投融资の縮減・重点化、財投機関債発行機関の拡充、政策コスト分析の充実・公表。

⑤ 経営評価・情報公開システムの確立
・特殊法人等情報公開法案の国会提出。
・事業、業務運営等の評価を実施し、結果を公表。

⑥ 財政制度審議会で企業会計原則にそった財務諸表の作成を検討。

⑦ 給与・退職金・人事の適正化
・役員給与・退職金について、平成一三年度に民間・公務員との均衡等に留意しつつ

所要の調整をし、支給基準を公表。また、役職員の定数・定員の縮減を図る。

・役員人事に関する累次の閣議決定を厳守し、特殊法人等相互間の「わたり」を厳に抑制。

2 国家公務員、地方公務員制度の抜本的改革
(概要略)

① 公務員への信賞必罰の人事制度の実現
② 再就職に関する合理的かつ厳格な規制
③ 官官、官民間の人材交流の促進
④ 大臣のスタッフの充実と政策目標の明示
⑤ 中央人事行政機関等による事前規制型組織・人事管理システムの抜本的転換
⑥ 法令・予算の企画立案と執行の分離
⑦ その他

3 行政評価システムの導入

① 政策評価制度の円滑な実施
・政策評価の実施指針となる標準的ガイドラインを決定し、公表。

② 政策評価担当の人材養成、民間専門家の採用などによる要員の確保、評価手法の調査研究の推進等を図る。

③ 政策評価制度の法制化と法案の国会提出
・「政策評価制度の法制化に関する研究会」

における検討を踏まえながら成案を得て、所要の法律案を国会に提出。

4 公会計の見直し・改善
① 「国の貸借対照表」(試案)の改善等
・一般会計・特別会計を連結した「国の貸借対照表」(試案)の有意性・有効性を更に検討し、引き続き評価・改善。

・特別会計に関し、特殊法人との連結をも含めた「公的サービスコスト負担計算書」等についても同様の評価・改善。

② 特殊法人等の会計処理
・独立行政法人について「行政サービス実施コスト計算書」が作成されることとなっていること等にかんがみ、特殊法人の会計処理の見直し。

③ 独立行政法人の外部監査
・外部監査を受けなければならない独立行政法人の範囲について、平成一二年五月の通則政令の実施状況を見つつ、必要に応じて見直し。

5 公益法人に対する行政の関与の在り方の改革
① 委託等、推薦等に係る事務・事業の見直し
・国から公益法人が委託等を受けている検査・認定・資格付与等について見直した上

で、国の関与が必要なものについて国又は独立行政法人への事務移管。

これ以外のものについては、国の関与を廃止するなどを措置。

② 財政負担の縮減・合理化

・公益法人が、国からの補助金等を更に分配・交付するものは、当該補助金等を整理・統合の上、国又は独立行政法人が分配・交付。

・公益法人の総収入に対し、国からの補助金等が大部分を占めるものについては、必要性等について精査を行い、当該事務・事業を整理の上、国又は独立行政法人が事務・事業を行う。

③ 措置期限・経過措置等

(略)

④ 地方公益法人に係る措置

(略)

二 地方分権の推進

① 市町村合併の推進

・与党行財政改革推進協議会における方針
(「市町村合併後の自治体数一、〇〇〇を目標とする」を踏まえて、自主的な市町村合併を積極的に推進。

・合併促進のための行財政措置の充実を図

る。(一三年度予算における財政支援、合併支援体制の整備、住民発議制度の拡充、交付税措置等の財政上の措置など)

・市町村合併の推進に地域住民の意思を反映させる仕組みとして住民投票制度を制度化。

② 国と地方の役割分担の在り方と地方税財源の充実確保

・国と地方の役割分担に応じた国庫補助負担金の整理合理化、国の事務事業の移譲等の推進。

・課税自主権を尊重しつつ、地方税の充実確保を図る必要からの、税収の安定性を備えた地方税体系の構築を推進。

・国と地方の役割分担を踏まえつつ、今後景気が本格的な回復軌道に乗った段階において、国と地方の税源配分の在り方についての検討は国・地方を通ずる財政構造改革の議論の一環として取り組む。

③ 国庫補助負担金の整理合理化

・国庫補助負担金について「地方分権推進計画」等を踏まえ、制度改革を含め施策・事業そのものの見直し等により整理合理化を推進(平成一三年度は「その他補助金等」を一割削減)。

・「中央省庁等改革基本法」、「第二次地方分

権推進計画」等を踏まえ、統合補助金の一層の拡充を図る。

④ 第三セクター、地方公社、地方公営企業等の改革

・第三セクター等について、経営状況の実態調査、経営基盤強化のための計画策定等の要請など、経営改善のための積極的な取り組みを促進。

・国における独立行政法人化の実施状況等を踏まえ、独立行政法人制度の地方への導入を検討。

⑤ 地方行革

(略)

⑥ 国と地方との間の人事交流

(略)

三 規制改革の推進

① 新たな三か年計画の策定

・規制改革委員会の見解、「経済構造の変革と創造のための行動計画」、「IT国家戦略」等を踏まえて、平成一二年度末までに新たな規制改革推進三か年計画を策定。

・積極的に各分野の規制改革の推進に取り組む、競争政策の積極的な展開を図る。また、国民の安全を確保する見地から、企業における自己責任体制を確立し、情報公開の徹

底を図る。

【IT関連】規制改革委員会の見解、「IT国家戦略」等を踏まえて、各分野においてIT改革推進のための規制改革を積極的に推進。

など

② 電気通信事業における競争政策の在り方

(略)

③ 新たな規制改革推進体制

・経済社会の構造改革の視点も含め、幅広く規制改革を推進するため、新たな審議機関の内閣府への設置を検討。

四 行政事務の電子化等電子政府の実現

① 国民、企業と行政との間の情報化

・平成一五年度までに申請・届出等手続約一万件をインターネット等によりオンライン化。平成一三年度夏までに新たなアクション・プランを策定。

・行政手続等に関する総合窓口システムを整備するとともに、輸出入及び港湾諸手続などのワンストップサービスを推進。

・政府調達手続について、非公共事業は平成一五年度、公共事業(国土交通省)は平成一六年度までに電子化を図る。(平成一三年度一部実施)

② 行政の事務・事業の情報化

・平成一四年度までに各省庁内部事務の過半をペーパーレス化。

・行政機関内の各種情報の積極的データベース化。

③ 情報セキュリティ対策その他の環境整備

・平成一二年中に策定する情報セキュリティポリシーに基づき、情報セキュリティ対策の一層の充実・強化。

・身近な場所に端末機器を配備して行政手続の電子的サービスを提供したり、誰もが使いやすい機器等の改善。

④ 地方公共団体における行政情報化の推進

・地方公共団体を相互に接続する総合行政ネットワークを平成一五年度までに構築するよう要請。また、速やかに霞ヶ関WANとの接続を図る。

五 中央省庁等改革の的確な実施

1 省庁再編のメリット発揮等

① 運営・施策の融合化方針

・交通ネットワークから居住環境整備までを対象とした国土の適正な整備・管理。交通施設、交通サービスが一体となった総合的な交通体系の整備。社会資本の整合的、効率的整備の推進。(国土交通省)

など

② 郵政事業

(略)

2 行政の組織・事務の減量・効率化

・「減量・効率化計画」等に基づく行政組織等の減量・効率化の着実な実施。

・独立行政法人化に向けた具体的措置。

・実施方針の雛型の早期提示等PFI事業の具体化及び今後の積極的活用に向けた取組みを推進。

六 既往閣議決定等の推進

・行政改革の推進に関し、既定方針に基づく諸改革の前倒しを含む着実、迅速な実施を図る。

・今後において改革の推進を要する諸問題、行政監察及び行政評価等による勧告等、会計検査院の決算検査報告における指摘事項について所要の施策の検討、具体化に努める。

七 今後における行政改革の推進体制

・本行政改革大綱の集中的実施のため、内閣総理大臣を本部長とする新たな行政改革推進本部を設置。

(参考) 最近における主な行政改革関係閣議決定等

年 月 日	主な行政改革関係閣議決定等	
昭和57年 9 月24日	「今後における行政改革の具体化方策について」(閣議決定) (臨時行政調査会第3次答申の改革課題の具体化方策)	
昭和58年 5 月24日	「臨時行政調査会の最終答申後における行政改革の具体化方策について」 (閣議決定) (臨時行政調査会答申(第3次・第5次)の当面の改革事項及び既定方針の具体化方策)	
昭和59年 1 月25日	「行政改革に関する当面の実施方針について」(閣議決定) (「今後における行政改革の具体化方策について」及び「臨時行政調査会の最終答申後における行政改革の具体化方策について」に基づく当面の実施方針)	
昭和59年12月29日	「行政改革の推進に関する当面の実施方針について」(閣議決定) (昭和60年度において講ずべき措置を中心とする当面の実施方針)	
昭和60年 9 月24日	「当面の行政改革の具体化方策について」(閣議決定) (第一次臨時行政改革推進審議会の「行政改革の推進方策に関する答申」の具体化方策)	
昭和60年12月28日 昭和61年12月30日 昭和62年12月28日 平成元年12月29日 平成 2 年12月29日 平成 3 年12月29日 平成 4 年12月29日	(閣議決定) (昭和61年度以降、平成 5 年度までの各年度において講ずべき措置を中心とする行政改革の実施方針)	
平成 6 年 2 月15日		「今後における行政改革の推進方策について」(閣議決定) (第三次臨時行政改革推進審議会最終答申後の行政改革の中期的な推進方策)
平成 6 年12月25日		「当面の行政改革の推進方策について」(閣議決定) (平成 7 年度を中心とする当面の行政改革の実施方策)
平成 7 年12月25日		「当面の行政改革の推進方策について」(閣議決定) (平成 8 年度を中心とする当面の行政改革の実施方策)
平成 8 年12月25日		「行政改革プログラム」(閣議決定) (20世紀中に計画的に実施すべき行政改革の措置)
平成11年 4 月27日		「中央省庁等改革の推進に関する方針」(中央省庁等改革推進本部決定) (スリム化計画等省庁再編に関する事項や政策評価、国家公務員制度改革等の改革方針)

青森県の「道路の整備に関するプログラム」

「明日へ確かな未来を運ぶ 青い森・ハーティロード21」

青森県土木部道路建設課

一 はじめに

青森県は本州最北端に位置し、三方を海に囲まれ、県中央には南北に八甲田山系が連なっているため、長い海岸線や山岳、湖沼など、変化に富んだ地形となっており、十和田八幡平国立公園、津軽国定公園、下北半島国定公園や世界遺産に登録された白神山など、すぐれた自然がよく保たれています。

また、北国の風土は、独特の歴史、文化を育み、三内丸山遺跡（写真1）に代表される縄文文化や城、神社、仏閣などの史跡、さらには昔の生活様式を伝える伝統的町並みなど、県内各地にすぐれた歴史的・文化的環境が残されています。

県土面積は約九、六〇六㎢、人口は約一四八万

人で、その内青森市、八戸市、弘前市の三市だけで、県人口の約五〇%を占めています。

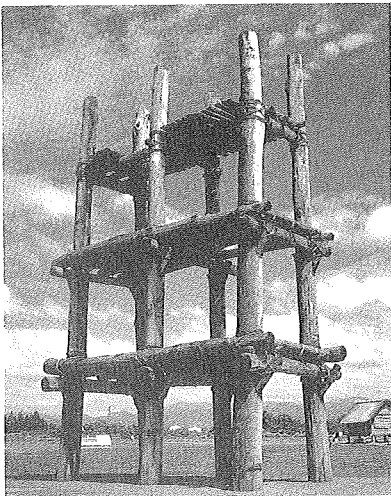


写真1 青森市三内丸山遺跡

二 青森県の現状と課題

青森県の地理的・地形的な現状は、

- ・首都圏から遠隔地である
- ・県中央に位置する八甲田山系により津軽地域と南部地域が分断されている
- ・津軽・下北の両半島は、県土の面積の四割弱を占めている
- ・全県が豪雪地帯の指定を受けており、約二割は特別豪雪地帯である
- ・等々が挙げられます。
- 加えて産業構造が脆弱であることから所得水準が低く、これらに伴って出稼ぎでの若年層の流出などによる人口減少・高齢化の進行が著しく、さらに、歴史的背景などから青森、弘前、八戸への三極集中が進み分利化している等のが挙げられます。

このような現状からの脱却が地域整備を図るう

えて非常に重要な課題となっております。

三 青森県の道路現況

青森県の道路網は、東北縦貫自動車道弘前線・同八戸線を骨格に、直轄管理である国道四号・七号・四五号・一〇四号（一部）の各路線と、県管理である国道一〇一号・一〇二号・一〇三号・一〇四号（一部）・二七九号・二八〇号・二八二号・三三八号・三三九号・三四〇号・三九四号・四五四号の十二路線の、合計一五路線延長約一、三三四kmの国道が道路網の基幹をなし、これに加えて主要地方道四七路線、一般県道一八五路線の総延長約二、四〇二kmがこれら国道等と有機的に連結され、県内の幹線道路網を形成しています。

高規格幹線道路のうち、東北縦貫自動車道弘前線はすでに全線供用されており、八戸線についても、岩手県安代JCT～八戸JCT間が供用されております。未供用区間の八戸市～青森市間のうち八戸市内約一四km、青森市内約一六kmについては、現在日本道路公園により工事が進められているものの、残る約六九kmがまだまだ基本計画区間のままになっております。

一般国道の自動車専用道路である八戸・久慈自動車道の八戸南環状道路、八戸南道路、計約一八kmと津軽自動車道の浪岡五所川原道路約一五kmについては国直轄事業により整備が進められており

ます。

さらに、これを補完する地域高規格道路は、計画路線二路線約七〇km、候補路線一路線約六〇km

が、それぞれ指定されており、現在、弘前黒石IC連絡道路及び下北半島縦貫道路の整備を進めております。

青森県の道路整備状況 (平成11年4月1日)

	実延長	改良率
国 道	1,333.6km	85.6%
指 定 区 間	279.4km	100.0%
指 定 区 間 外	1,054.2km	81.8%
県 道	2,402.2km	60.8%
合 計	3,735.8km	69.7%

高規格幹線道路（東北縦貫自動車道）

(平成12年12月20日)

	八 戸 線	弘 前 線
基本計画延長	69km	—
整備計画延長	30km	57km
供用延長	14km	57km
総延長	113km	57km

一般国道自動車専用道路 (平成12年12月20日)

	津軽自動車道	八戸久慈自動車道
基本計画延長	15km	29 (2) km
整備計画延長	20km	18 (18) km
供用延長	—	3 km
総延長	35km	50 (20) km

() 内は青森県延長

地域高規格道路

(平成12年12月20日)

	下北半島縦貫道路	弘前黒石IC連絡道路	西津軽能代沿岸道路
候補路線延長	60km	10km	90 (60) km
計画路線延長	26km	10km	—
調査区間延長	16km	—	—
整備区間延長	18km	7km	—
供用延長	—	3km	—

() 内は青森県延長

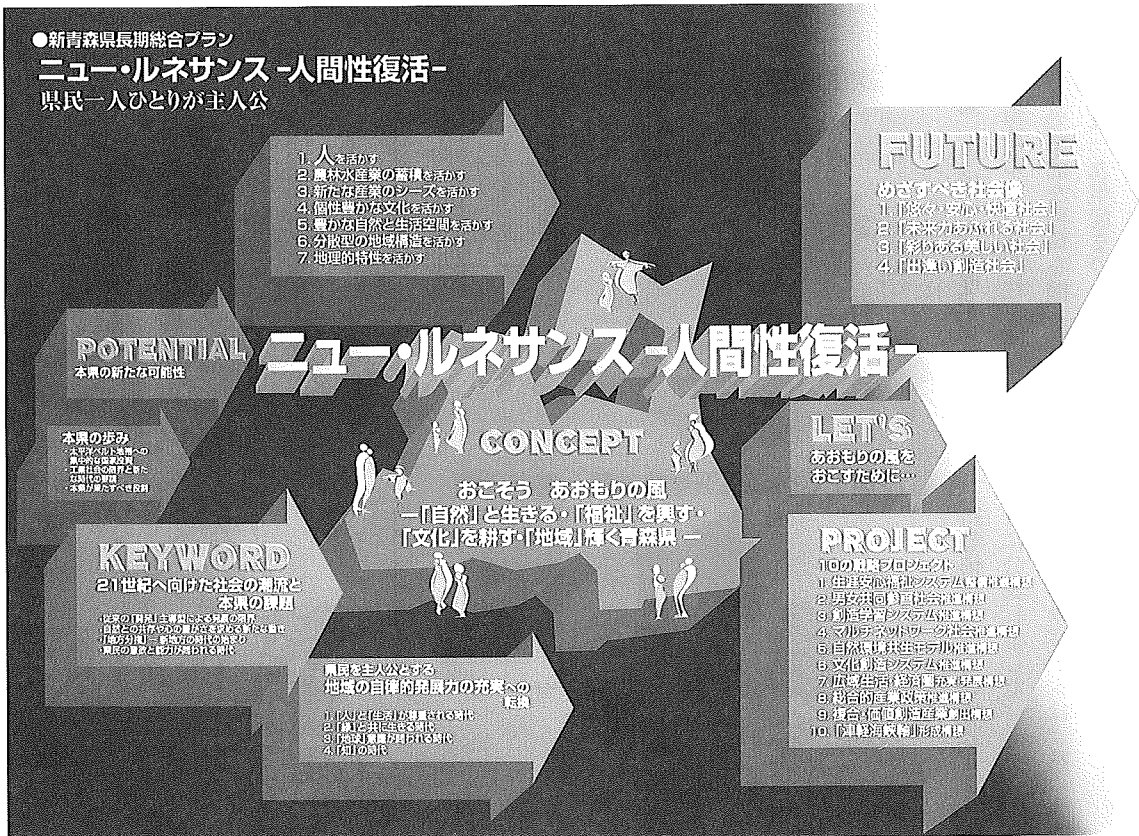
四 青森県の将来ビジョンと道路整備の 基本方針

青森県の将来ビジョン「新青森県長期総合プラン」においては、二一世紀の新しい青森県づくりに向けて、世界と我が国の社会・経済潮流を正しく見据えたうえで、これまでの本県の歩みや、社会変化に伴って生じた新たな時代の要請の中で、本県の持つ可能性を最大限に活かしていくため、「ニュー・ルネサンス―人間性復活―」を基本理念とし、「自然」と生きる・「福祉」を興す・「文化」を耕す・「地域」輝く青森県を県民総参加のもと進めるもので、これを実現するため、次の四つの「めざすべき社会像」に集約し基本計画を設定しています。

- ① 悠々・安心・快適社会
- ② 未来力あふれる社会
- ③ 彩りある美しい社会
- ④ 出逢い創造社会

また、「青森県広域道路整備基本計画」においては、県の現状を踏まえ地域交流促進のための将来目標を、

- ・ 県都青森市と地方生活圏中心城市間
 - ・ 地方生活圏中心城市と圏域内市町村
 - ・ 高規格道路ICへの到達時間
- それぞれ概ね一時間としております。



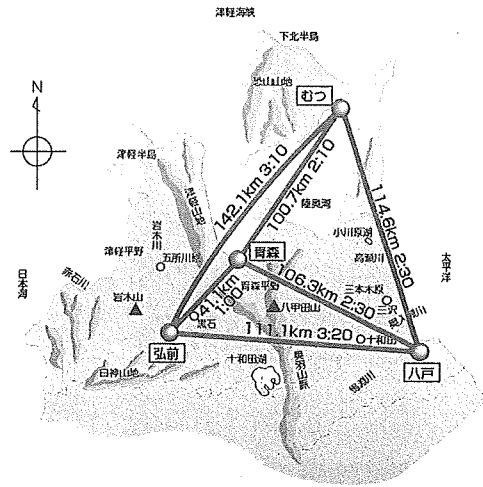
新青森県長期総合プラン

平成一〇年五月二九日閣議決定された国の「新道」

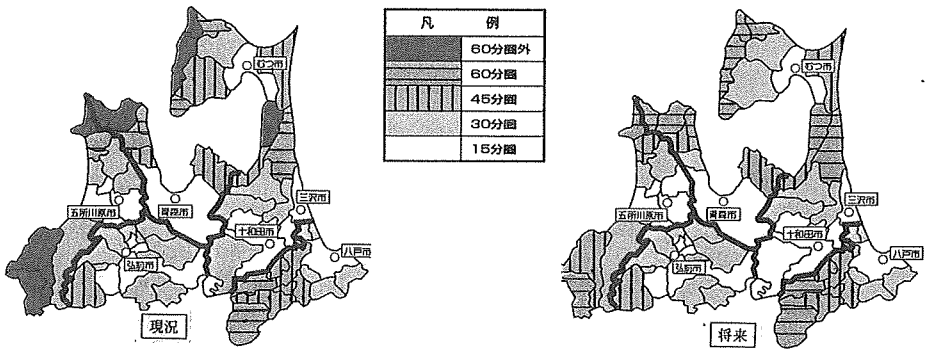
五 道路の整備に関するプログラム

「青森県の道路の整備に関するプログラム」は、

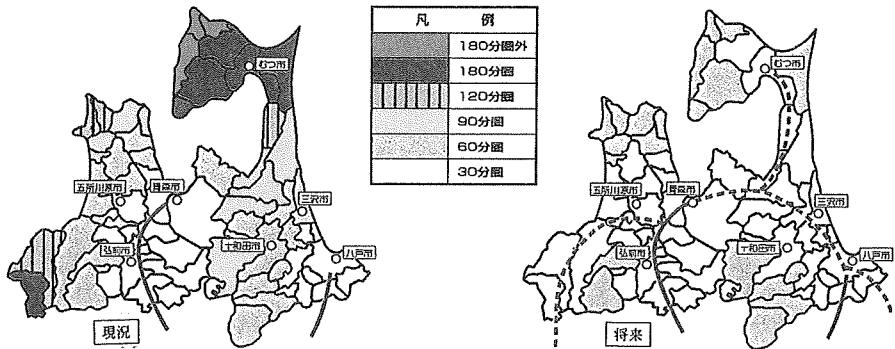
地方生活圏中心都市間の現況連絡時間図



二次生活圏中心都市までの現況連絡時間と将来目標



高速ICへの現況連絡時間と将来目標



青森県の道路整備目標

路整備五箇年計画（平成一〇年度～平成一四年度）を受けて、道路整備の透明性を確保するとともに、計画的・効率的な整備を図る目的で、平成一〇年度から平成一九年度までに行う主要な道

路整備箇所についてとりまとめ、平成一一年二二月に公表しました。このプログラムは、県の課題、県の将来ビジョン、県の広域道路整備基本計画の将来目標を基に、

「県民の声」、「懇談会などからの提言」を踏まえ、ふたつの基本方針「生活道路から国土幹線道路まで道路機能に対応した道路網整備」・「青森県の課題と個性に対応した道路整備」を柱に道路整備を進めることとしており、各施策の代表事例とする一箇所一箇所の事業箇所を次のとおり記載しました。

1 生活道路から国土幹線道路まで道路機能に対応した道路網整備

- 高齢者・子供に配慮し、障害者の社会参加を支援する道路
- ・バリアフリーの道路整備
- ・歩行空間のネットワークの形成

日本では、著しい少子・高齢化が進行しており、特に青森県は高齢化の進展が著しくなっている。また障害者のより多い社会参加が求められている。このような社会の潮流に対応するため、歩行者が主役となる、また誰でもが使いやすい道路の整備を推進する。

「街路事業・下白銀町亀の甲町線（弘前公園周辺地区）他一工区」

- 災害につよく、安心して暮らせる道路
- ・地震などの災害に強く、緊急活動を支える道路整備

・交通事故のない安全な道路への改善

地震などの自然災害や交通事故などの人的災害から、県民を守るための道路整備を推進する。特に地震などに強く、緊急活動を支援する道路の整備を重点的に促進する。

「橋梁補修事業・国道一〇一号（湊大橋）他一工区」

- 青森・津軽・南部・下北の連携を支援する道路
- ・地方生活圏中心都市間の連携を支援する道路整備
- ・地域の中心都市との連携を支援する道路整備



写真2 地域高規格道路 国道102号弘前尾上道路

・県土東西横断軸の道路網の強化

青森県は広い県土を有し、また奥羽山脈の存在や半島の存在などにより、地域間の連絡性は必ずしも良いとはいえない面がある。青森県の活性化のためには、地域連携が不可欠である。

特に青森・津軽・南部・下北の連携を支援する県土東西横断軸（県土東西連絡道路）の整備を重点的に促進する。

「道路改築事業・国道一〇二号弘前尾上道路他一七工区」（写真2）

- 北東・日本海国土軸及び環日本海国際交流圏の形成を支援する道路
- ・高規格幹線道路網等の整備

青森県は、新たな国土軸として位置づけられる北東国土軸と日本海国土軸との要衝に位置し、また環日本海国際交流圏における拠点性を有していることから、国内外の交通拠点としての発展を支援する道路整備を推進する。

特に県土の骨格を形成する東北縦貫自動車道を補完し、一体となって機能する道路の整備を重点的に促進する。

「東北縦貫自動車道八戸線（八戸JCT～八戸北IC）他七工区」（写真3）



写真3 高規格幹線道路
東北縦貫自動車道八戸線（八戸北IC付近）

2 青森県の課題と個性に対応した道路整備

○街の特性・県の特性を活かし、既存道路空間を活用した『育てる道』

- ・地域と行政・行政相互の連携による道路整備
- ・公共交通機関の利用を促進する道路整備

増大・多様化する道路交通需要に対し、道路整備だけで対応することは不可能な状況となっている。地域との協力のもとに、道の有効利用の方法を検討し、ソフト的な施策も合わせて、既存道路の有効利用を図る施策を推進する。

「電線共同溝事業・国道一〇三号（橋本～勝田地区）他五工区」

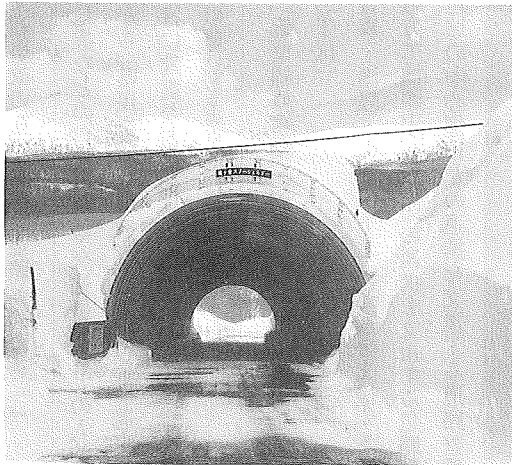


写真4 国道394号（城ヶ倉工区）

「防雪事業・国道三九四号（城ヶ倉工区）他八工区」（写真4）

○雪に強い道路

- ・冬期自動車交通の確保
- ・冬期歩行空間の確保
- ・除排雪の充実と工夫

国内でも有数の豪雪地帯である青森県にとって、冬期交通確保は極めて重要な課題となっている。雪の降らない地域と同じように生活ができるよう、総合的な雪道対策を実施する。特に冬期閉鎖区間の解消など、冬期自動車交通を確保する道路の整備を重点的に促進する。

○豊かな自然を守り、自然資源を有効活用した道路

- ・自然環境を優先した道路整備
- ・文化観光立県を支援する道路整備

青森県には、世界的また全国的に高い評価を受けている貴重な自然資源がある。このような豊かな自然を守りながら、観光産業の発展を支援する道路の整備を推進する。

特に豊かな自然を活かした観光産業をはじめとする地域振興を支援するため、半島循環道路等の整備を重点的に促進する。

「特殊改良一種事業・国道三三九号小泊山拡幅他一八工区」（写真5）

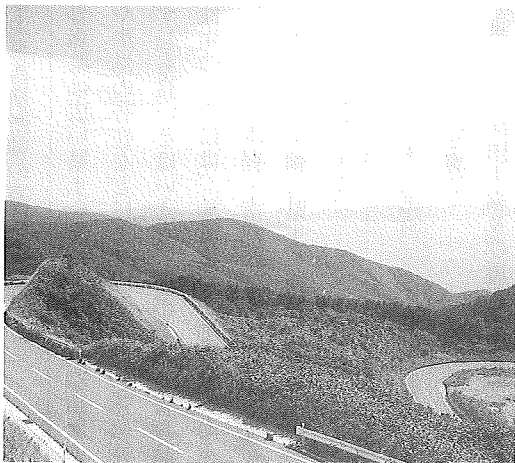


写真5 国道339号小泊山拡幅

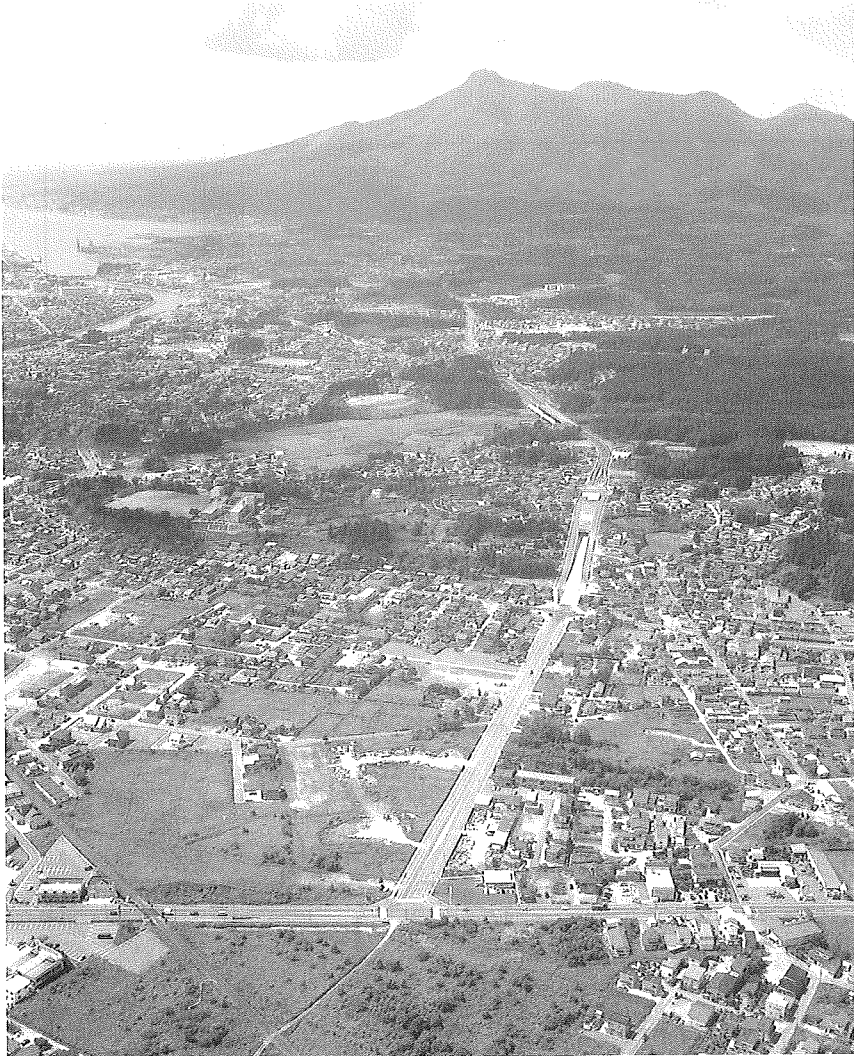


写真6 国道338号むつバイパス

○産業立地・地域活性化・生活利便性の向上を図る道路
 ・交通拠点へのアクセス強化など、産業の発展を支援する道路整備
 ・半島部の道路網の強化

・渋滞ポイントの解消により交通の円滑化を図る道路整備
 産業の集積は青森県の重要課題であり、地理的なハンデキャップを克服し、産業の活性化を支援する道路整備を推進する。

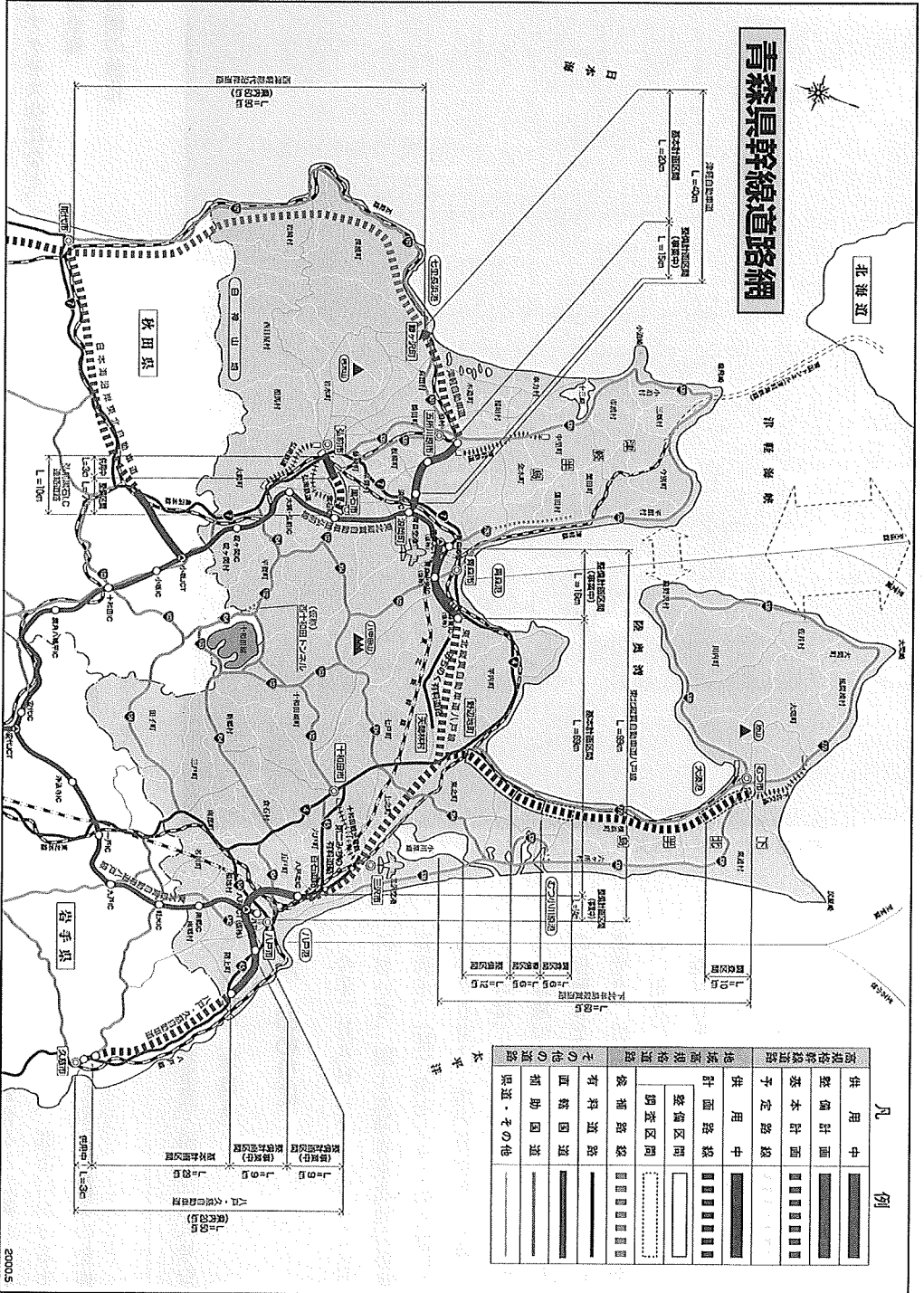
特に物流拠点・産業拠点と高規格幹線道路とのアクセス強化などに対し重点的な整備を促進する。また、都市における生活の利便性向上に寄与する環状道路等の整備を重点的に促進する。

〔道路改築事業・国道三三八号むつバイパス他三五工区〕(写真6)

六 おわりに

今年二月八日(木)～二月一〇日(土) 青森市において、国土交通省東北地方整備局、青森県、青森市、(社)雪センターの共催により、「ゆきみらい2001 雪の新世纪・青森」を開催します。これは、克雪・利雪技術の現状や課題、雪につよい地域づくり、雪国文化を活用した観光や産業の振興など雪国の現状や未来について一般市民や研究者、行政担当者等が意見交換や情報交換を行い、相互に交流や連携を促進するとともに雪のなしい地域に向けて情報を発信していくことを目的としていますので、是非この機会に青森県にお立ち寄り下されることを、心よりお待ちしております。

青森県幹線道路網



凡 例	
供用中	■
整備計画	▨
基本計画	▧
予定路線	▩
供用中	▪
計画区間	▫
整備区間	▬
調査区間	▭
終補路線	▮
終補道路	▯
打軌道路	▰
補助国道	▱
県道・その他	▲
その他の道路	△
高規格幹線道路	▴

青森県幹線道路網



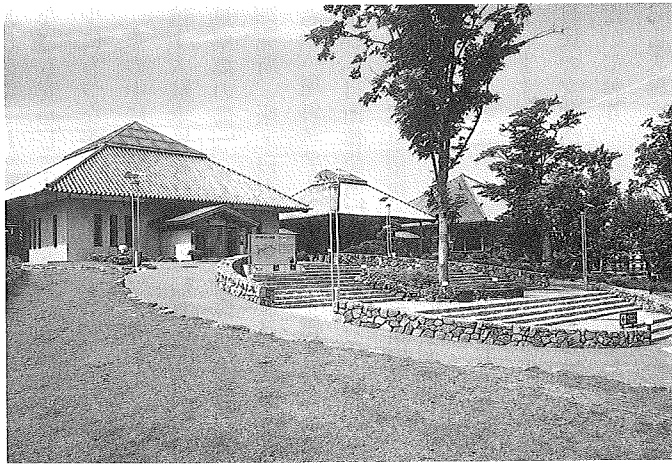
シリーズ
『道の駅』

日光国立公園への玄関口

関越高速自動車道沼田 I C から約4.5km10分

道の駅「白沢」(群馬県)

駅長 高橋三千明



道の駅「白沢」メイン施設 白沢高原温泉望郷の湯

当駅は群馬県下八番目の道の駅として平成九年五月開駅致しました。

群馬県の北端、沼田市から金精峠を越えて日光へ通ずる国道一二〇号線沿いで、関越道沼田 I C から日光・尾瀬方面へ四・五 km、車で所要時間約一〇分の所です。

観光の拠点、グッドタイミングの休憩地

国道一二〇号線は沼田市から日光東照宮までの約一一〇 km、日光国立公園を横断する観

光道路で、当駅から奥日光戦場ヶ原まで約一時間、日光東照宮までは約一時間三〇分。尾瀬ハイキング鳩待峠まで約一時間と至近距離にあり、また、関越道練馬 I C から約一時間三〇分と、ドライバーの休憩に最も適した道の駅です。更に、長野県上田市から栃木県宇都宮市を結ぶ、信越と関東北部の観光ルート「日本ロマンチック街道」の中心点にも位置しています。

当地方は、日光国立公園はじめ、三国峠や金精峠、また、谷川連峰に続き、武尊山や日光白根山及び赤城山など、二、〇〇〇 m 級の山々に囲まれ、また、学術的にも貴重な尾瀬や、湖沼の部全国百選第一位の丸沼、菅沼など自然美と、至る所に温泉が湧出するリゾートのメッカと言った地域です。

こうした大自然の恵みを受けて、春の新緑、夏の避暑、秋は二ヶ月程も楽しめる紅葉狩り、冬はスキーやスノーボードの若者達と年間を通じて行楽客で賑わっております。

五 ha 強の敷地に一五〇台を越す大駐車場と各種リフレッシュの施設

当道の駅「白沢」は、こうした大自然に囲まれ、特に片品川河岸段丘(高低差約二〇〇 m、幅約一・五 km、長さ約一〇 kmの中央部分)



道の駅「白沢」メイン施設から見た駐車場の一部

の断崖上にあつて三六〇度の大パノラマは旅人の心を和ませるに十分です。

また、周辺路上に適当な車留りがなく、特に当地域は景観良好な為、小休憩など路肩駐車も多くありましたが、当駅オープンにより（当駅は国道から一〇〇m程入つて、清閑な

地に設置されている）家族連れのドライバーなども安心して休める事から、路肩駐車車の減少にもつながつております。

その中に大型車五台、マイカー一五〇台を越す大駐車場を備え、日帰りの「白沢高原温泉望郷の湯」、農家自主出荷の「地域特産物即売所、座・白沢」「レストラン望郷」「展望台」「屋外ステージ」遊具を備えた「小公園」及び「自由休憩所」などを配しております。

日帰り温泉望郷の湯は、湧出温度53度C、アルカリ性単純温泉で無色透明、肌がなめらかになるところから美人の湯として親しまれています。また、館内にギャラリーをもうけ、村民の文化活動を紹介するなど好評をいただいております。首都圏を中心に遠く関西方面からも入湯客が多く、特に首都圏からは格好なドライブコースとあつて、心身のリフレッシュに、年間三〇万人もの入湯客で賑わっています。

農産物直売所は真っ赤に完熟してから収穫したイチゴやトマトをはじめ、採りたての高原野菜類、また、リンゴやぶどう狩りなどの果実類等、新鮮な農産物に加え、全国的な産地として知られるコンニャク製品をはじめ、当地域ならではの加工品も多く出品され好評を博しています。温泉と併せて常連客が多く

新鮮さと安さを売り物に、地域住民との幅広い交流の場となつており、当駅を核として村内各所の農園で農産物狩りを楽しむお客様も明るい笑顔を拝見できる村おこしの場ともなっています。

のんびり、ゆったり、ハートに奉仕

レストラン望郷は、三方がガラス張り、大自然の中でのお食事が楽しめます。和風レストランで岩魚をはじめ、地元の山菜、鮮魚などを主にメニューも多く心を込めた料理は、これを目的においで下さるお客様も多くなっています。

小公園は「せせらぎ」にお子様むけの遊具を備え、可愛い歓声と小鳥のさえずりが協奏曲を奏でております。

また、自由休憩所には周辺市町村の観光案内パンフレットなど展示し地域情報発信の場としての利用を推進しております。

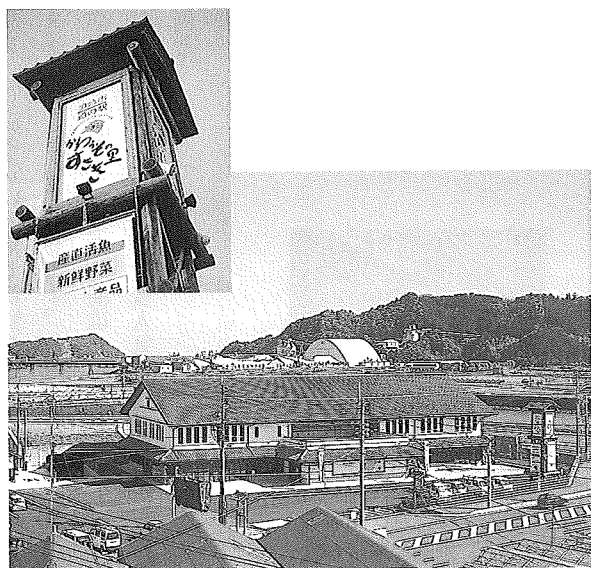
今後も先進道の駅をはじめ幅広く研鑽して、より多くのお客様が一日をゆったり、一家団欒、そして心身を癒せるゾーンとしての道の駅を更に充実すべく努力して参りたいと願っております。



海・山・川 自然に恵まれた道の駅

道の駅「かわうその里すさき」(高知県)

駅長 宮川 卓也



道の駅「かわうその里すさき」

当駅は、高知県中西部に位置し、一市四町四村(須崎市、窪川町、中土佐町、檮原町、葉山村、十和村、大正町、東津野村、大野見村)の情報発進の拠点として、また地域活性化施設として平成一二年四月にオープン致しました。国道五六号と一九七号の分岐点にあり、また高知自動車道路高知インターから約一時間ほどの場所にありますので、全国的に知られています。四万十川(中村市)までの中間地点として、多くのお客様の休憩場所、お食事場所としてご利用いただいております。

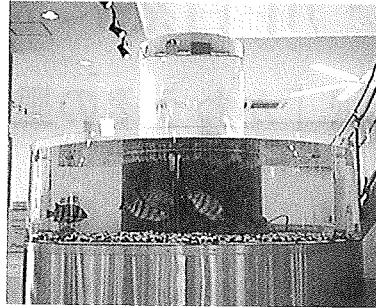
近隣の地域は、海、山、川といった自然に恵まれており、須崎市、中土佐町、窪川町は太平洋に面し、カツオの一本釣りなどが盛んで、シーズンには釣り客、サーファーやキャンプ客も多く訪れます。東津野村、檮原町には四国カルスト、天狗高原などがあり、四万十川の源流点としても知られるようになり、観光客の数も年々増えてきています。

高知県の川というと四万十川が有名ですが、当施設の隣にも新莊川(しんじょうがわ)という美しい川が流れており、夏には子供たちの遊び場となり、またアユ釣りの有名なポイントとして知られています。国の天然記念物である、日本カワウソが最後に発見された場所でもあり、当施設の名称やキャラクターにもなっています。

カツオのワラ焼きに驚きと喚声

当駅は、高知県でも有数の広さを誇る道の駅で、駅内一階には、テナント方式で様々なお店が入っており、その中でも一番のおすめは、土佐ならではのカツオのワラ焼きタタキの実演が見学(試食)できるお店で、新鮮なカツオを身の丈ほどの火柱で豪快に焼く姿には観光客も驚き、喜んでいただいております。他にも、脂ののったトロカツオをじっくりと焼いた、焼きカツオ専門に製造販売され

ているお店、地元のプリンタン、イチゴ、リンゴ、メロンなどを使った果肉入りのアイスクリン（シャーベット）を販売しているお店などがあります。屋外には、産地直売形式による販売を行っており、一〇〇円〜二〇〇円と

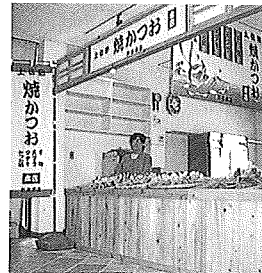


近海の魚が遊泳する大型水槽

いう安い価格で新鮮な野菜類を提供させていただきます。冬の時期はボンカン、プリンタン、夏の時期はフルーツトマト（甘いプチトマト）が大変人気で、県外発送も頻繁に行っております。



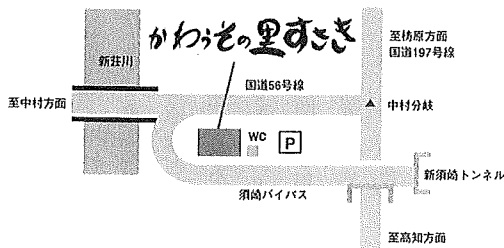
カツオのタタキを目の前で実演



焼カツオや揚げたての天ぷら、黒潮の珍味が賞味できる

二階には、当駅自慢のレストランがあり、地域特産品、新鮮魚貝類を使った本格的な土佐ならではの食事をお召し上がり頂けます。大小宴会、二〇〇名様までの団体お食事もご用意可能です。メニュー例…土佐丼（カツオ丼）八〇〇円、カツオタタキ膳（煮物、小鉢、寄せ鍋付き）一、四〇〇円、海賊焼き（活きた魚介類のアミ焼き）二、五〇〇円、他にも、ウツボのタタキや唐揚げなど、いろいろなメニューがございます。

自然に恵まれた、すばらしい所ですので、高知県にお越しの際には、是非お立ち寄り頂きますことを心よりお待ちしております。



月・日	世界 の 動き	月・日	国内 の 動き	月・日	道路 行政 の 動き
11・21	<p>○ペルー国会がフジモリ大統領を「倫理面で不適格」として弾劾し、罷免した。フジモリ氏は国会に辞表を提出していたが、受理されなかった。</p> <p>○気候変動枠組み条約第六回締約国会議(COP6)は、「京都議定書」の細かなルールを決めるため非公式の關係折衝を続けたが、対立点が残り、合意できないままに終わった。最大の対立点は森林の二酸化炭素(CO₂)の吸収量をどこまで認めるかで、日本、米國と欧州連合(EU)が対立。これで京都議定書の二〇〇二年発効は絶望的となった。</p>	11・28	<p>○改正少年法が衆院本会議で可決、成立した。刑事罰対象年齢を現行の「十六歳以上」を「十五歳以上」に引き下げるなどで、二〇〇一年四月から施行の予定。</p> <p>○健康保険法や医療法など医療保険制度改正関連法が参院本会議で可決、成立。七〇歳以上の診療窓口負担を定額制から定率性に改めるなどで、二〇〇一年一月から実施される。</p>	11・28	<p>○建設省と運輸省は、二月二日から二月一日の四日間、走行支援システムの公開デモンストラクション「スマートクルーズ21Demo2000」を開催。</p> <p>○東海北陸自動車道的美濃〜白鳥間約四四kmにある「大谷北トンネル上り線」が四車線化で貫通。</p> <p>○東京港臨海道路西航路沈埋トンネル(東京都大田区城南〜中央防波堤外側埋立地)一、三二九mが貫通。</p> <p>○北関東自動車道友部IC(茨城県西茨城郡友部町大字平町)〜友部JCT(茨城県西茨城郡友部町大字随分附までの区間(延長七・四km)が開通。</p> <p>○国道二二九号豊浜トンネルの新ルートが片側交互通行で供用開始。</p>
25	<p>○米自動車最大手のゼネラル・モーターズ(GM)が、従業員の約四%に当たる一万五、〇〇〇人前後を北米と欧州で削減する方針を発表。米國の景気減速と乗用車の売れ行き不振によるもので、本格的なリストラはほぼ一〇年ぶり。</p>	12・4	<p>○経済企画庁発表の國民所得統計速報によると、二〇〇〇年七月〜九月期の国内総生産(GDP、季節調整値)は、実質で前期四〜六月期に比べ〇・二%増で、年率換算では一・〇%増となった。</p>	12・2	<p>○兵庫県の姫路バイパス(全長一一・二km)及び太子竜野バイパス(延長三・九km)が無料開放された。</p> <p>○名古屋高速道路の高速二号東山線の吹上(名古屋市中千種区吹上一丁目)〜四谷(同鏡池通四丁目)間三・五kmが開通。</p>
12・12	<p>○米大統領選挙の民主党候補、ゴア副大統領は、テレビ演説で敗北を認めた。これで共和党候補のブッシュ・テキサス州知事の当選が確定し、二〇〇一年一月二〇日の就任式で第四代大統領に就任する。</p>	8	<p>○政府が財政首脳会議、経済対策閣僚会議と臨時閣議を開き、二〇〇一年度の経済成長率を一・七%とすることを決めた。</p>	11	<p>○尼崎大気汚染公害訴訟は大阪高裁で公害認定患者・遺族と國・阪神高速道路公団との間で和解が成立し、二二年前ぶりに全面解決。</p>
13	<p>○米大統領選挙の民主党候補、ゴア副大統領は、テレビ演説で敗北を認めた。これで共和党候補のブッシュ・テキサス州知事の当選が確定し、二〇〇一年一月二〇日の就任式で第四代大統領に就任する。</p>	20	<p>○政府が臨時閣議で二〇〇一年度予算の大蔵原案を了承した。一般会計は前年度当初予算比二・七%減の八二兆六、五二四億円で、六年ぶりの減額。また、財政投融资計画は総額三二兆五、四二〇億円で、前年度比一五・〇%減。</p>	19	<p>○政府が財政首脳会議、経済対策閣僚会議と臨時閣議を開き、二〇〇一年度の経済成長率を一・七%とすることを決めた。</p>

編集後記

明けましておめでとうございます。

本年もよろしくお願い申し上げます。

鉄道車両にタイヤがあるということを知ったのは、役所に入り、軌道法を勉強させられた頃である。それまでは、車輪にタイヤは自動車だけだと思っていたが鉄道の方にもあるということではいささか知識の不足を嘆いた。

鉄の車輪に軟らかい金属のタイヤをかぶせ、直接車輪の摩擦を防ぐとともに、レールの耐用をも永くするための手段として考えられたもので二つの効果がソフトに働くことを学んだ。

道路を走る自動車のタイヤは、走行性、快適性及び安全性から考えても、また道路そのものの守りのために何よりも大切なものである。

昨今、日本企業名のアメリカタイヤ会社がタイヤによる事故で裁判沙汰になっているけれども、当然といえることであろう。ドライバーだけでなく社会問題として大きくクローズアップされて然るべきである。言い返すと現在の経済社会は、タイヤによって支えられていると言えるのではないか。

今の陸上交通体系は、道路を利用する自動車と鉄

道の車両によって動いている。そしてそれぞれの立場において流通経済に役立っている。少し大袈裟にいえはタイヤなくして経済社会は成り立たないのがある。

このタイヤの関係で鉄道と道路がその主導権を争っている。大正、昭和前半までは、鉄道王国として日本を左右し、昭和の後半からは予想もつかぬ爆発的に増加する自動車を追いかけるように道路計画が実行されて道路が流通の主役となってその座を奪い返した。そして今また整備新幹線を含め鉄道全体で巻き返しを図っているように思える。

しかしながら今後は、それぞれの特性を活かして進むのであろう。例えば省エネルギー対策、環境対策としては何といても鉄道であるが、戸口から戸口への小回りは道路の独壇場である。高齢社会対策を強力に推進して老人障害者達を喜ばせてくれると思っている。

そしてお互い車輪・タイヤが爽快に回転し、利用者としてドライバーを喜ばせてほしいと願っている。ただし、建設財源などでタイヤにブレーキがかかり焼き付くようなことがあつては、せつかくの堂々とした競争も台無しになる。

国土交通省の誕生に寄せて一言述べさせていた

2月号の特集テーマは「平成13年度道路関係予算」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：国土交通省道路局

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