

目次

エッセイ

私の中にある「坂道」	笹野 守	1
------------------	------	---

特集／平成13年度道路関係予算

平成13年度道路関係予算の概要	道路局総務課	3
一般国道関係予算の概要	道路局国道課	21
高速自動車国道関係予算の概要	道路局高速国道課	26
有料道路関係予算の概要	道路局有料道路課	30
地方道関係予算の概要	道路局地方道・環境課 道路局地域道路調整室	35

尼崎訴訟（第一次～第二次）の和解について	道路局道路 交通管理課	39
河川の通航ルール及び通航標識について	河川局水政課	44
群馬県の「道路の整備に関するプログラム」	群馬県土木部 道路建設課	49

軌道の風景⑧

広島鉄軌道新事情	桑田龍太郎	56
----------------	-------	----

シルクロード自転車見聞録⑧

中央アジア最大の都市タシケントをめざす	長澤 法隆	64
---------------------------	-------	----

シリーズ「道の駅」

『秩父往還』に新しい風 道の駅「大滝温泉」（埼玉県）	加藤 修	70
----------------------------------	------	----

自然・食・人に味がある町 道の駅「みしょうMIC」（愛媛県）	山岡 強	72
--------------------------------------	------	----

時・時・時		74
-------------	--	----

平成一三年度道路関係予算の概要

道路局総務課

I はじめに

平成一三年度予算編成は、平成一二年一二月一日に「平成一三年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」（閣議了解）、「平成一三年度予算編成方針」が閣議決定され、翌二〇日、臨時閣議での大蔵原案の了承後直ちに各省庁に内示された。その後の事務折衝、大臣折衝を経て二月二二日に編成作業を終え、翌二四日に平成一三年度政府予算案が概算閣議決定された（平成一三年一月三一日国会提出）。

本稿では、道路関係予算案の概要のほかに、政府全体の予算案、予算編成方針の概要等を含めて紹介する。

II 政府予算案の概要

一 予算編成方針

平成一三年度予算は、我が国の新たな発展基盤の構築に資する施策に一層の重点化を図りつつ、公需から民需へのパトインタッチを円滑に行い、我が国経済を自律的回復軌道に確実に乗せるとの観点に立って編成することとされた。あわせて、厳しさを増している財政状況に鑑み、財政の効率化・質的改善を図り、公債発行額を可能な限り縮減することとされた。

〔主要内容抜粋〕

(1) 財政規模

一般会計予算については、我が国の新たな発展

基盤の構築に資する施策に一層の重点化を図りつつ、公需から民需へのパトインタッチを円滑に行い、我が国経済を自律的回復軌道に確実に乗せるとの観点に立って編成する。あわせて、厳しさを増している財政状況に鑑み、財政の効率化・質的改善を図り、公債発行額を可能な限り縮減することとし、公債発行額は、前年度当初発行予定額より四兆二、九二〇億円減額し、二兆八兆三、一八〇億円とする。

財政投融资計画については、社会経済情勢の変化に即応し、財政投融资改革の趣旨に則り、資金の重点的・効率的な配分を図る。

また、政府保証債の発行額は三兆七、五〇〇億円程度とする。

表1 平成13年度予算フレーム

(単位: 億円)

	12年度予算 (当初)	13年度予算		備 考
			12'→13'	
(歳入)				
税 収	486,590	507,270	20,680	公債依存度34.3% (12'当初38.4%、12'補正後38.5%)
	[補正後: 498,950]			
その他収入	37,181	36,074	△1,107	
公債金	326,100	283,180	△42,920	
	[補正後: 345,980]			
(建設公債 特例公債)	91,500	87,600	△3,900	
	234,600	195,580	△39,020	
計	849,871	826,524	△23,347	
(歳出)				
国債費	219,653	171,705	△47,948	12'予算には預金者保護のための交付国債償還財源繰入4.5兆円を含む。 地方財政制度の改正(特別地方債の導入等)に伴う増1.4兆円を含む。 1.2%増(12'当初2.6%増)
地方交付税等	149,304	168,230	18,926	
一般歳出	480,914	486,589	5,675	
計	849,871	826,524	△23,347	△2.7%増(12'当初3.8%増)

(2) 行政改革

① 社会経済情勢の変化に即応した、簡素にして効率的な行政の実現を目指し、行政の制度・運営について不断のかつ徹底した見直しを行い、中央省庁等改革の本旨及び既定の行政改革の方針に沿って、所要の改革合理化措置を着実に実施する。

② 国家公務員の定員については、各省庁とも、一層の新規増員の抑制及び定員削減の実施を図ることとし、国家公務員数の一層の純減を行う。

③ 各省庁の部局等及び特殊法人等については、既存機構の合理的再編成によるものほか、新設は行わない。

二 政府関係予算案

前述の予算編成方針に基づき編成された平成一三年度予算案のフレームは表1のとおりであるが、その特色は次のとおりである。

(1) 新たな発展基盤を構築しつつ景気を自律的回復軌道に乗せる

・景気を自律的回復軌道に乗せるため、一一年度・一二年度当初予算と同水準の公共事業関係費を確保するとともに、公共事業等予備費三、〇〇〇億円を計上(一一年度、一二年度とも五、〇〇〇億円)。

・二一世紀の発展基盤を構築し、日本経済の新生を図るため、経済対策・一二年度補正予算に続き、一三年度予算では、「日本新生特別枠」(総額七、〇〇〇億円(公共四、〇〇〇億円、非公共三、〇〇〇億円))を活用し、公共・非公共を通じて、「IT革命の推進」「環境問題への対応」「高齢化対応」「都市基盤整備」の重要四分野を中心に重点的な予算配分。

(2) 財政の効率化・質的改善を推進

・一般歳出の伸率は対前年度当初予算比十一・二%、科学技術振興費(十八・六%)、社会保障関係費(十四・七%)等により高い伸びを確保。

・公共事業について、個々の事業の徹底した見直しにより二七二事業を中止。また、「日本新生特別枠」(四、〇〇〇億円)、「生活関連等公共事業重点化枠」(三、〇〇〇億円)を含め、公共事業予算全体として重要四分野等を中心に、メリハリをつけた重点的な配分。

・地方財政対策において、国・地方を通じて財政事情が極めて厳しい中、いわゆる特例地方債の導入等により、国・地方を通ずる財政の更なる透明化を推進。

・中央省庁等改革を好機として、「日本新生特別枠」を中心に、省庁間・事業間の融合化や連携を推進。

表2 平成13年度公共事業関係費

(単位：百万円、%)

12年度				13年度			
区分	予算額	シェア	区分	概算額	伸率	シェア	
1. 治水 治山 対策	1,491,958	15.94	1. 治水 治山 対策	1,461,808	△2.0	15.61	
治 水	1,200,571	12.83	治 水	1,177,761	△1.9	12.58	
治 山	187,404	2.0	治 山	183,702	△2.0	1.96	
海 岸	103,983	1.11	海 岸	100,345	△3.5	1.07	
2. 道 路 整 備	2,776,674	29.67	2. 道 路 整 備	2,505,961	1.4	26.77	
幹 線 道 路	2,366,624	25.29	幹 線 道 路	2,285,393	0.5	24.41	
道 路 環 境	410,050	4.38	交 通 連 携	220,568	12.3	2.36	
3. 港湾空港鉄道等整備	648,725	6.93	3. 港湾空港鉄道等整備	659,055	1.6	7.04	
港 湾	353,301	3.78	港 湾	346,301	△2.0	3.70	
空 港	170,595	1.82	空 港	163,795	△4.0	1.75	
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	82,314	0.88	都 市 ・ 幹 線 鉄 道	66,920	△18.7	0.71	
新 幹 線	35,186	0.38	新 幹 線	75,000	113.2	0.80	
航 路 標 識	7,329	0.08	航 路 標 識	7,039	△4.0	0.08	
4. 住宅都市環境整備	1,181,699	12.63	4. 住宅都市環境整備	1,504,842	1.2	16.07	
住 宅 对 策	1,073,812	11.47	住 宅 对 策	1,057,705	△1.5	11.30	
市 街 地 整 備	107,887	1.15	都 市 環 境 整 備	447,137	8.0	4.78	
5. 下水道水道廃棄物処理等施設整備	1,693,425	18.10	5. 下水道水道廃棄物処理等施設整備	1,685,319	△0.7	18.0	
下 水 道	1,131,503	12.09	下 水 道	1,111,334	△1.8	11.87	
水 道	191,295	2.04	水 道	180,664	△5.6	1.93	
廃 棄 物 処 理	172,400	1.84	廃 棄 物 処 理	192,400	11.6	2.06	
工 業 用 水	11,872	0.13	工 業 用 水	11,087	△6.6	0.12	
都 市 公 園	168,769	1.80	都 市 公 園	167,082	△1.0	1.78	
自 然 公 園	17,586	0.19	自 然 公 園	17,002	△3.3	0.18	
			情 報 通 信 格 差 是 正	5,750	74.2	0.06	
6. 農業農村整備	1,092,607	11.68	6. 農業農村整備	1,076,579	△1.5	11.50	
7. 森林水産基盤整備	434,939	4.65	7. 森林水産基盤整備	431,713	△0.7	4.61	
森 林 保 全	175,238	1.87	森 林 保 全	176,057	0.5	1.88	
森 林 環 境	28,231	0.30	森 林 環 境	28,005	△0.8	0.30	
漁 港	200,923	2.15	水 産 基 盤 整 備	227,651	△1.7	2.43	
沿 岸 漁 場 整 備	30,547	0.33					
8. 調整費等	38,001	0.41	8. 調整費等	37,251	△2.0	0.40	
一 般 公 共 計	9,358,028	100.0	一 般 公 共 計	9,362,528	0.0	100.0	
災 害 復 旧 等	72,674		災 害 復 旧 等	72,674	0.0		
公 共 事 業 関 係 費 計	9,430,702		公 共 事 業 関 係 費 計	9,435,202	0.0		

(注) 1. 上記の他、NTT-A事業として、12年度94,433百万円、13年度93,216百万円がある。

2. 12年度の計数は組替え前のものであり、13年度の道路整備(幹線道路、交通連携)、都市環境整備、情報通信格差是正、水産基盤整備に係る伸率は、各々組替え後の12年度予算額に対する伸率である。

参考1

(単位：億円、%)

	12年度		13年度	増△減(率)	
	組替前	組替後		組替前	組替後
一般公共	93,580	93,613	93,625	+45 (0.0)	+12 (0.0)
災害復旧等		727	727		0
計	94,307	94,340	94,352	+45 (0.0)	+12 (0.0)

(3) 公債発行額を縮減
 ・一三年度予算においては、①一三年度と異なり金融破綻への備えのための国債償還費の手当てを行う必要がないこと(△四・五兆円)、②地方財政制度の改正に伴う交付税特会繰入額の増

大(十一・四兆円)等の要因がある中、公債発行額を四・三兆円縮減。
 一三年度当初 三二・六兆円(補正後 三
 四・六兆円) ↓ 一三年度 二八・三兆円(△
 四・三兆円)

・公債依存度 三四・三%(一三年度補正後…三
 八・五%、実績過去最高(一三年度)…四二・
 一%)

三 公共事業関係費

前述の政府関係予算案のうち、公共事業関係費の概要は表2のとおりであるが、その特色は次のとおりである。

○総額

・景気を確実な自律的回復軌道に乗せるため、前年度当初予算と同程度の規模（〇・〇％増）を確保（参考1）。

・また、公需から民需への円滑なバトントッチの達成に万全を期す観点から、経過的措施として引き続き公共事業等予備費（三、〇〇〇億円）を計上。

○予算配分の重点化

・日本新生プランの重要四分野（IT革命の推進、環境問題への対応、高齢化対応、都市基盤整備）など我が国経済社会の新生に資する施策に対し、公共事業予算全体を最大限重点化。

↓四分野関連予算 三兆六、〇〇〇億円程度

（約八％増）

○範囲・経費区分の見直し

・経済社会の構造変革や国民のニーズの変化に対応しつつ重点的・効率的な社会資本整備を推進する観点から、公共事業関係費の範囲について見直しを行い、情報通信サービスの格差是正に資する施設整備（移動通信用鉄塔、地域イント

ラネット整備等）を新たに公共事業関係費の対象に追加。

・また、公共事業関係費の経費区分について、

① 人口や各種機能が集積する都市地域の総合的な環境改善の緊要性等を踏まえ、従来の「市街地整備」に、沿道環境改善やバリアフリー化など利用環境の改善を図る道路整備事業を加えた「都市環境整備」を創設。

② 水産資源の造成から生産、流通までの一貫した事業展開により効率的・効果的な水産基盤の整備を推進するため、従来の「漁港漁村整備」と「沿岸漁場整備」を「水産基盤整備」に統合し、関連事業を再編。

③ 上記に加え、港湾・空港・鉄道等の交通関係を同一区分とする、上・下水道、工業用水など生活環境関係を同一区分とするなど、公共事業関係に係る主要経費を、各経費の機能・目的に即して再編成。

○個々の事業の抜本的見直し

・「公共事業の抜本的見直しに関する三党合意」を踏まえつつ、一年度、二年度に引き続き再評価を実施し、継続中の事業を厳しく見直し。

↓中止 二七二件（過去最大数）（将来の事業費削減効果 約二兆六、〇〇〇億円（試算値））

・新規採択についても、費用対効果（B/C）、緊要性、地元調整状況等を精査し、引き続き厳

しく抑制。

↓箇所当たりの事業費を確保し、早期完成・供用に寄与

○融合・連携施策の推進

社会資本のより効率的・効果的な整備に向けて、中央省庁等改革を契機として、交通、生活廃水処理、住宅と福祉、まちづくり、防災の各分野で従来以上に施策の融合化やハード・ソフト間を含む事業間の連携を推進。

（各分野の主な施策）

・交通連携（交通結節点の機能強化、踏切除却の推進 等）

・生活廃水処理連携（下水道と農業集落排水の新たな連携 等）

・住宅と福祉の連携（公共賃貸住宅と社会福祉施設等の併設 等）

・まちづくり連携（港湾関連事業と都市関連事業の連携 等）

・防災連携（堆積土砂等の広域的活用 等）

○統合補助金の拡充

国と地方の役割分担を踏まえつつ、より一層の補助金の効率的・効果的運用を図る観点から、既存の統合補助金を拡充するとともに、一級河川、海岸、公営住宅、水産基盤等九事業において新規の統合補助金を創設。

○その他主要施策

(1) 大規模プロジェクトの収支採算性の確保
 関空二期事業、本四連絡道路事業について、社会経済情勢の変化等を踏まえ将来の国民負担の未然防止、財政の透明性の確保の観点から、以下の措置を実施。

① 関空二期について、二〇〇七年の供用開始に向けて引き続き工事を推進しつつ、有利子負債の増大を極力抑制するため、当面の事業費を見直し、一三年度における埋立工事を縮小。また、関空事業の安定的実施、収支採算性の確保を図るため、事業スキームの再構築、経営体制のあり方について検討を開始。

② 本四道路について、三ルート概成後の利用状況等を踏まえ、有利子負債の圧縮を図り、償還確実性を高めるため、現行の定額出資に加え、新たに道路特会からの無利子貸付（八〇〇億円）を導入。

(2) 住宅政策の新たな展開

① 急速な少子高齢化の進行等を踏まえ、市場機能を最大限活用しつつ、良質な住宅ストックを形成・循環させることを目的とする第八期住宅建設五箇年計画（平成一三年度～一七年度）を策定。

② 高齢者に配慮した良質な賃貸住宅ストックの形成を促進するため、高齢者世帯向け賃貸住宅制度（仮称）を創設（一三年度予算戸数

一万六千戸）。

(3) 環境問題への取組み

① 大気汚染等の沿道環境を改善するため、首都高速、阪神高速において料金格差を設けて交通の湾岸部への転換を図る環境ロードプライシングを試行的に実施。

② PCB（ポリ塩化ビフェニール）処理の緊要性に鑑み、環境事業団を活用した処理体制を確立するとともに、中小事業者による処理の促進を図る観点から、同事業団のPCB処

理施設整備に対し補助を実施。

四 財政投融资計画

財政投融资計画においては、財政投融资改革の趣旨に則り、対象分野・事業の見直しを行いつつ、現下の社会・経済情勢に鑑み、真に必要と考えられる資金需要には的確に対応することとし、重点的・効率的な施策の推進を図ることとされた。計画全体では対前年度比△一五・〇%の三二兆五、四七二億円となっている（表3）。

表3 平成13年度財政投融资計画の概要 (単位：億円、%)

区 分	平成12年度当初計画	平成13年度計画
1. 住宅関連機関	113,851 (2.6)	93,018 (△18.3)
住宅金融公庫	103,871 (2.7)	83,632 (△19.5)
都市基盤整備公団	9,980 (2.4)	9,386 (△6.0)
2. 中小企業関連機関	65,129 (△0.1)	54,451 (△16.4)
うち国民生活金融公庫	41,900 (0.0)	37,500 (△10.5)
中小企業金融公庫	22,800 (1.0)	16,601 (△27.2)
3. その他の公庫・銀行	48,677 (△26.4)	35,066 (△28.0)
うち国際協力銀行	20,806 (△28.2)	15,593 (△25.1)
日本政策投資銀行	21,871 (△29.4)	14,450 (△33.9)
農林漁業金融公庫	3,500 (9.4)	2,750 (△21.4)
沖縄振興開発金融公庫	2,500 (△15.0)	2,273 (△9.1)
4. その他の公団・事業団等	60,878 (△3.6)	47,967 (△21.2)
うち日本道路公団	22,200 (0.8)	21,540 (△3.0)
社会福祉・医療事業団	4,105 (12.6)	5,428 (32.2)
首都高速道路公団	3,756 (10.0)	4,100 (9.2)
阪神高速道路公団	3,288 (6.1)	3,562 (8.3)
日本育英会	1,821 (22.2)	2,192 (20.4)
5. 地 方	94,320 (△1.6)	94,970 (0.7)
地方公共団体	76,800 (△1.2)	78,200 (1.8)
公営企業金融公庫	17,520 (△3.7)	16,770 (△4.3)
合 計	382,855 (△4.6)	325,472 (△15.0)

(注) 1. () 書は、対前年度伸率である。
 2. 財政投融资制度の改革に伴い、13年度から資金運用事業が廃止され、財政投融资計画に政府保証外債が加えられることから、これにあわせ、比較対比の便宜のため、12年度当初計画額について組替掲記を行っている。
 3. 資金運用事業を含む平成12年度当初計画額は44兆4,955億円であり、これに対する平成13年度計画額の伸率は△26.9%である。
 4. 本表は計数整理の結果、異動することがある。

Ⅲ 国土交通省関係予算案の概要

平成一三年度の国土交通省関係予算は、国費七兆八、九二〇億円（対前年度比一・〇〇）を計上している。このうち公共事業関係費は、国費七兆二、五一一億円（対前年度比一・〇〇）、事業費二七兆三、六〇〇億円（対前年度比〇・九七）であり、災害関係を除く一般公共事業費は、国費七兆一、九七六億円（対前年度比一・〇〇）、事業費二七兆二、九二一億円（対前年度比〇・九七）である。また、財政投融资資金については、一二兆七、三二八億円（対前年度比〇・九六）を確保している。

国土交通省関係予算の各事業別は、表4（9頁参照）のとおりである。

Ⅳ 道路関係予算案の概要

一 道路関係予算案の概要

平成一三年度道路関係予算においては、日本新生プランに掲げられたIT革命の推進、少子高齢化・環境問題への対応、都市の新生といった諸課題に対応し、活力とゆとり・うるおいのある国土・地域づくりや安全で快適な生活空間の創造に資する道路施策を展開することとし、また、国土交通省の誕生による統合メリットを最大限に発揮

する様々な連携施策に取り組むこととする（図1・10頁参照）。

この中でも、沿道環境対策、歩行空間のバリアフリー化、電線類の地中化といった「道路環境の整備」や空港・港湾等へのアクセス改善、駅前広場・駅自由通路の整備等の交通結節点の改善といった「交通連携の推進」に重点を置くとともに、有料道路制度の的確な運用・道路政策の進め方の改革を図ることとする。

上記方針に基づき、一般会計から道路整備特別会計に繰り入れられる国費二兆八、〇六〇億円（対前年度比一・〇二）に加え揮発油税収の直入分七、一五五億円（対前年度比一・〇三）、貸付金償還金等及びNTT-A型を合わせた道路整備特別会計国費としては、三兆六、七八五億円（対前年度比一・〇二）を計上している（表5）。

また、有料道路事業の財源となる財政投融资資金については、三兆四三〇億円（対前年度比〇・九九）を確保している（表6・11頁参照）。

これにより、道路整備の総事業費は、七兆六、五八一億円（対前年度比一・〇〇）であり、このうち一般道路事業は五兆八四四億円（対前年度比一・〇〇）、有料道路事業は二兆五、七三六億円（対前年度比〇・九九）となっている（表7・12頁参照）。

表5 道路整備の財源内訳

（単位：百万円）

事 項	前年度 (A)	(B)	平成13年度		対前年度倍率 (B/A)
			うち日本新生特別枠	うち生活関連等公共事業重点化枠	
一般会計繰入	2,747,474	2,806,011	151,579	89,965	1.02
揮発油税直入額	693,400	715,500	-	-	1.03
貸付金償還金等	62,205	66,447	-	-	1.07
NTT-A型	90,545	90,546	-	-	1.00
合 計	3,593,624	3,678,504	151,579	89,965	1.02

（注）この他に河川等関連公共施設整備促進事業29,200百万円（前年度29,200百万円）がある。

表4 国土交通省関係予算事業費・国費総括表

(単位：百万円)

事 項	事 業 費			国 費					備 考
	平成13年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A/B)	平 成 13 年 度			前年度 (D)	倍 率 (C/D)	
				(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			
治 山 治 水	2,117,594	2,178,563	0.97	1,278,530	45,102	29,114	1,303,934	0.98	1. 本表は、沖縄振興開発事業費の国土交通省関係分を含む。 2. 国費の平成13年度には、 (1) 道路関係社会資本として治山治水29,200百万円を含む。 (2) 本表のほかに、NTT-A型92,977百万円及び揮発油税直入分等がある。 3. 本表のほか、国費の平成13年度及び前年度には、自動車損害賠償責任再保険特別会計への一般会計からの繰戻として2,000億円がある。 4. 国費の前年度には、 ・経済新生特別枠 [222,728百万円] ・生活関連等公共事業重点化枠 [223,545百万円] を含む。
治 水	1,891,673	1,942,380	0.97	1,157,194	40,610	26,749	1,178,103	0.98	
海 岸	126,905	133,708	0.95	71,569	2,725	1,136	74,163	0.97	
急 傾 斜 地 等	99,016	102,475	0.97	49,767	1,767	1,229	51,668	0.96	
道 路 整 備	6,799,894	6,858,089	0.99	2,476,761	110,526	67,741	2,441,471	1.01	
幹 線 道 路	6,356,340	6,464,674	0.98	2,256,193	57,920	62,741	2,245,042	1.00	
交 通 連 携	443,554	393,415	1.13	220,568	52,606	5,000	196,429	1.12	
港 湾 空 港 鉄 道 等	1,465,459	1,492,889	0.98	659,055	38,990	46,506	648,725	1.02	
港 湾	602,470	639,923	0.94	346,301	17,507	3,667	353,301	0.98	
空 港	429,793	474,044	0.91	163,795	13,649	1,735	170,595	0.96	
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	196,840	202,050	0.97	66,920	5,549	709	82,314	0.81	
新 幹 線	229,317	169,543	1.35	75,000	2,031	40,395	35,186	2.13	
航 路 標 識	7,039	7,329	0.96	7,039	254	0	7,329	0.96	
住 宅 都 市 環 境 整 備	14,517,983	15,216,898	0.95	1,504,842	85,536	61,536	1,487,702	1.01	
住 宅 対 策	12,659,829	13,254,604	0.96	1,057,705	39,269	25,848	1,073,812	0.99	
宅 地 対 策	418,627	548,914	0.76	0	0	0	0	-	
都 市 環 境 整 備	1,439,527	1,413,380	1.01	447,137	46,267	35,688	413,890	1.08	
市 街 地 整 備	581,349	605,860	0.96	117,887	5,214	13,464	107,887	1.09	
道 路 環 境 整 備	858,178	807,520	1.06	329,250	41,053	22,224	306,003	1.08	
下 水 道 水 道 廃 棄 物 処 理 等	2,391,202	2,442,779	0.98	1,278,416	44,173	31,342	1,300,272	0.98	
下 水 道	2,028,684	2,065,866	0.98	1,111,334	39,397	25,167	1,131,503	0.98	
都 市 公 園	362,518	376,913	0.96	167,082	4,776	6,175	168,769	0.99	
一 般 公 共 事 業 計	27,292,132	28,189,218	0.97	7,197,604	324,327	236,239	7,182,104	1.00	
災 害 復 旧 等	67,909	69,427	0.98	53,449	0	0	53,449	1.00	
公 共 事 業 関 係 計	27,360,041	28,258,645	0.97	7,251,053	324,327	236,239	7,235,553	1.00	
官 庁 営 繕	55,080	111,716	0.49	28,423	693	0	37,242	0.76	
行 政 経 費	-	-	-	612,523	10,607	0	608,254	1.01	
合 計	-	-	-	7,891,999	335,627	236,239	7,881,049	1.00	
国全体一般公共事業計	-	-	-	9,362,528	400,000	300,000	9,361,329	1.00	

4省庁統合のメリットを最大限に発揮し、交通円滑化や物流効率化などの「交通連携」施策をはじめ、ITSの推進や地域連携の支援など様々な連携施策に取り組みます。

道路施策

連携する施策

交通連携

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

鉄道駅のバリアフリー化
低床バス車両の導入推進 等

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

遮断機、警報機等の保安設備 等

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

低床車両の導入の推進

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20都市圏で実施

コミュニティバス、ノンステップバス等の導入支援

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」の創設

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

ITS研究開発の連携

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)等で実験実施

先進安全自動車の研究開発

都市新生への連携

土地区画整理事業等による面整備の推進 等

快適な臨海部空間の新生

→みなとみらい21中央地区(横浜市)等で実施

港湾整備事業による基盤整備

地域連携支援の連携

市町村間の連携を強化する道路の整備 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8地域で実施

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

雪対策の連携

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

下水道を活用した雪処理、克雪住宅の整備、バス停留周辺の除雪 等

図1 国土交通省主要連携施策

表6 財政投融资等総括表

(単位：百万円)

区 分		資金内訳		自己資金等								合 計	
				財政投融资		政府出資金等		自主調達資金		そ の 他			
				(C)	倍率 (A/B)		倍率 (A/B)		倍率 (A/B)		倍率 (A/B)	(D)	倍率 (A/B)
日本道路公団	13年度(A)	(120,000) 2,154,000	0.97	304,770	0.99	<150,000> 753,600	1.05	2,150,654	1.01	<150,000> 3,209,024	1.01	5,363,024	1.00
	前年度(B)	(120,000) 2,220,000		306,991		<0> 719,100		2,136,829		<0> 3,162,920		5,382,920	
	比較(A)-(B)	(0) △66,000		△2,221		<150,000> 34,500		13,825		<150,000> 46,104		△19,896	
首都高速道路公団	13年度(A)	410,000	1.09	22,950	0.91	<10,000> 107,500	1.33	342,510	1.02	<10,000> 472,960	1.07	882,960	1.08
	前年度(B)	375,600		25,100		<0> 81,000		334,705		<0> 440,805		816,405	
	比較(A)-(B)	34,400		△2,150		<10,000> 26,500		7,805		<10,000> 32,155		66,555	
阪神高速道路公団	13年度(A)	356,200	1.08	14,800	0.95	<10,000> 92,000	1.08	208,676	0.99	<10,000> 315,476	1.02	671,676	1.05
	前年度(B)	328,800		15,600		<0> 84,900		209,895		<0> 310,395		639,195	
	比較(A)-(B)	27,400		△800		<10,000> 7,100		△1,219		<10,000> 5,081		32,481	
本州四国連絡橋公団	13年度(A)	122,800	0.84	133,333	2.50	89,000	0.65	119,044	0.99	341,377	1.10	464,177	1.01
	前年度(B)	146,600		53,333		137,600		120,162		311,095		457,695	
	比較(A)-(B)	△23,800		80,000		△48,600		△1,118		30,282		6,482	
合 計	13年度(A)	(120,000) 3,043,000	0.99	475,853	1.19	<170,000> 1,042,100	1.02	2,820,884	1.01	<170,000> 4,338,837	1.03	7,381,837	1.01
	前年度(B)	(120,000) 3,071,000		401,024		<0> 1,022,600		2,801,591		<0> 4,225,215		7,296,215	
	比較(A)-(B)	(0) △28,000		74,829		<170,000> 19,500		19,293		<170,000> 113,622		85,622	

- (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〔道路特区〕(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)、社会资本整備事業収入(本州四国連絡橋公団を除く)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7 道路関係予算総括表

(単位：百万円)

区 分	13 年 度 (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	
幹 線 道 路	6,356,340	2,951,159	6,464,674	2,923,386	0.98	1.01	1. 交通連携、道路環境整備の各計数の中には、緊急地方道路整備事業で実施する分及び改築する分を含んでいる。 2. 有料道路事業の各区分の計数には、(NTT-A型事業)を含む。 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. この他に、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58,508百万円、国費29,200百万円がある。 5. 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計上している。ただし、調査費を除く額であり、事業費欄には建設費を計上している。
一 般 道 路	3,782,692	2,344,713	3,876,079	2,389,315	0.98	0.98	
改 築	3,615,114	2,173,911	3,708,018	2,217,905	0.97	0.98	
雪 寒	123,327	80,650	124,050	80,917	0.99	1.00	
調 査	21,292	18,469	22,275	19,353	0.96	0.95	
機 械	21,165	14,378	21,286	14,445	0.99	1.00	
沿道整備融資	300	200	450	300	0.67	0.67	
補助率差額等	-	55,611	-	56,395	-	0.99	
独立行政法人交付金	1,494	1,494	-	-	-	-	
有 料 道 路	2,573,648	606,446	2,588,595	534,071	0.99	1.14	
日本道路公団	1,816,060	305,820	1,809,959	308,041	1.00	0.99	
首都高速道路公団	279,226	48,578	287,201	47,690	0.97	1.02	
阪神高速道路公団	171,850	16,808	174,120	16,800	0.99	1.00	
本州四国連絡橋公団	14,697	133,333	18,913	53,333	0.78	2.50	
地方道路公社等 (NTT-A型事業)	261,815 (228,755)	86,907 (90,546)	268,452 (225,099)	93,207 (90,545)	0.98 (1.02)	0.93 (1.00)	
道路開発資金	30,000	15,000	29,950	15,000	1.00	1.00	
交 通 連 携	443,554	262,761	393,415	233,830	1.13	1.12	
空港港湾等アクセス	231,740	150,915	216,683	139,481	1.07	1.08	
交通結節点改善	59,175	32,101	35,302	18,416	1.68	1.74	
連続立体交差	132,860	66,430	115,530	57,765	1.15	1.15	
新交通システム等	19,779	13,315	25,900	18,168	0.76	0.73	
道 路 環 境 整 備	858,178	464,584	807,520	436,408	1.06	1.06	
沿道環境改善	68,687	41,971	53,857	32,879	1.28	1.28	
電線共同溝	216,107	115,365	199,373	105,426	1.08	1.09	
交通安全	392,784	216,948	394,160	218,038	1.00	1.00	
道路交通環境改善	5,000	2,500	4,530	2,265	1.10	1.10	
住宅関公	139,600	69,800	139,600	69,800	1.00	1.00	
まちづくり総合支援等	36,000	18,000	16,000	8,000	2.25	2.25	
道 路 整 備 計	7,658,072	3,678,504	7,665,609	3,593,624	1.00	1.02	
[再 掲]							
高規格幹線道路	2,105,053	1,046,365	2,093,708	964,364	1.01	1.09	
地域高規格道路	879,959	409,468	842,040	398,399	1.05	1.03	

二 道路関係予算のポイント

【経済に活力を吹き込む基盤づくり】

(1) IT社会を支える基盤の形成

(1) ETC、走行支援システムや地域のニーズに合わせた多様なITSサービスの提供によりIT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BOXの民間活用や道路GISの整備を進め、IT革命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IT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。

〔一三年度事業費〕

・ITS（高度道路交通システム）の推進

七〇〇億円（対前年度比一・二四）

うちITSインフラの整備

六一八億円（対前年度比一・二八）

うち研究開発等の総合的な推進

八二億円（対前年度比一・〇〇）

・情報ハイウェイの構築

三、二三一億円（対前年度比一・〇二）

うち光ファイバー収容空間の整備

三、〇一四億円（対前年度比一・〇〇）

うち道路管理用光ファイバーの整備

二一七億円（対前年度比一・二四）

(1) ITSサービスの導入・展開

① ETCの普及促進

○ETC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

・平成一三年度末までに約八〇〇箇所整備

・平成一四年度末までに約九〇〇箇所整備

（全国の主要な料金所をカバー）

○ETC車載器の普及促進策を実施〔新規〕

・ETC利用拡大のための前納システムの導入

・駐車場等におけるETC技術の活用分野

拡大のための実証実験

○スマートICの試行導入や、Uターン可能なSA・PAの整備を推進

・スマートIC試行導入二箇所（ETC技術の活用による建設・管理コストの縮減、追加IC等の整備が容易となりIC周辺の地域活性化に貢献）

・周辺地域活性化に貢献

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

・第二名神（三重県）、三陸縦貫自動車道

（岩手県）等で実験実施

③ 地域へのニーズに対応した情報提供等ITS

サービスの導入を推進

・道路関連情報提供システム、駐車場・公共交通情報提供システム等

④ 歩行者支援のITSについて、モデル都市において試験的に導入

・モデル都市 大阪市等一〇都市

（参）・ITS（Intelligent Transport Systems）：高度道路交通システム

・ETC（Electronic Toll Collection System）：ノンストップ自動料金支払システム

⑤ (2) 社会のIT化を支援する基盤づくり

IT社会を支える情報ネットワークの形成

・情報BOXや電線共同溝など民間事業者も

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推進

・情報BOXを新たに約五〇〇km整備し、

直轄国道の約八割をカバー

・平成一二年度において情報BOX（整備延長約一五、九〇〇km）に対し延べ五〇、

〇〇〇kmを超える民間利用希望。平成一

二年一二月現在延べ約二、二〇〇kmの民間

光ファイバーが入溝済

○道路管理用光ファイバーを整備するとともに

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推進

・一般国道八号の道路管理用光ファイバーを入善町役場(富山県)へ接続等

【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。

【一三年度事業費】

・交通安全施設等整備事業

三、九二八億円(対前年度比一・〇〇)

・歩行空間のバリアフリー化

四、四五〇億円(対前年度比一・〇〇)

・事故多発地点緊急対策事業

二、七六九億円(対前年度比一・〇三)

・コミュニティ・ゾーン形成事業

七九億円(対前年度比一・〇三)

・自転車利用環境の整備

二〇四億円(対前年度比一・〇三)

・電線共同溝整備事業

二、一六一億円(対前年度比一・〇八)

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等に基づく歩行空間のバリアフリー化を面的に推進

・歩行空間のバリアフリー化
平成一四年度末までに約三、二〇〇地区で整備予定

平成一三年度は静岡駅北地区等約二、〇〇〇地区で整備

計約二、〇五〇地区で整備着手済(H10) (H13)

・都市型「道の駅」(仮称) 郡山市(福島県)等一〇箇所

○電線類地中化や街灯の設置、道路緑化等を積極的に推進

・電線類地中化
平成一一～一五年度で約三、〇〇〇km実施

施予定

平成一三年度は約五四〇km実施

計約一、八〇〇km地中化(H11) (H13)

○「エコサイクルシティ」の形成など都市部の自転車利用環境の向上

・高崎市(群馬県)、練馬区等約三〇都市

○コミュニティ・ゾーン形成事業により歩行空間の道づくりを推進

・平成一四年度末までに約四五〇地区整備予定

平成一三年度は、井土ヶ谷地区(横浜市)等約一五〇地区で整備

計約一六〇地区で対策に着手済(H8) (H13)

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

・平成一四年度末までに約三、二〇〇箇所対策完了予定

平成一三年度は、一般国道一四号宮本交差点(千葉県)等約一、〇〇〇箇所実施

計約三、一〇〇箇所対策に着手済(H8) (H13)

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

・施設整備と規制誘導等を組み合わせた実験実施予定 渋谷区等

・ボランティア・サポート・プログラム
(仮称) 一般国道二五号(大阪市北区)
等約三〇箇所

(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。
【二三年度事業費】

・沿道環境の改善・地球環境の保全のための事業
二九、八四六億円(対前年度比一・〇七)
うち緊急環境対策
八〇八億円(対前年度比一・二七)
うち道路緑化
三二四億円(対前年度比一・〇六)

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

・交通円滑化による走行速度の向上は、P
M、NOx、CO2の排出量を同時に削減
② 特に沿道環境が厳しい交差点(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等を推進

・平成一七年度までに約五〇箇所の対策を実施

・工法等を工夫し事業をスピードアップ
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に転換する「環境ロードプライシング」を試行的に実施【新規】

・首都高速道路、阪神高速道路にて実施
④ 「環境クリーン化支援事業」を創設し、大型トラックから低公害トラック等へ積み替える物流施設の整備支援や高速道路のSA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を実施【新規】

・低公害車用燃料供給施設設置スペースの確保
確保 東名・名神高速の海老名(神奈川県)、上郷(愛知県)、吹田(大阪府)のSAにて実施

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、

公的助成を拡充【新規】
・首都高速道路横浜環状線にて実施

⑥ SPMやNOxを除去するための新技術として、電気集塵機や土壤・光触媒による大気浄化技術のフィールド実験を実施
・電気集塵機のフィールド実験三箇所
・土壤による大気浄化技術のフィールド実験三箇所

〈参〉 三箇所

・SPM (Suspended Particulate Matter) : 大気中を浮遊する粒子状物質であって粒径が一〇ミクロン以下のもの

(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、よりよ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。

〔一三年度事業費〕

・都市環状道路整備

八、〇八二億円（対前年度比一・〇二）

・公共交通関連道路整備

三、八九六億円（対前年度比一・三三）

うち踏切道の除却・改良

二、九六三億円（対前年度比一・三四）

うち連続立体交差事業

一、三二九億円（対前年度比一・一五）

うち交通結節点改善事業

五九二億円（対前年度比一・六八）

・都市圏交通円滑化総合対策事業

三、〇二七億円（対前年度比一・一一）

- 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推進するとともに、面整備等による都市拠点の形成を推進

・環状道路 一般国道八号金沢東部環状道路（石川県）等約一三五箇所

② 都市圏の交通円滑化と公共交通支援

○ポトルネット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推進〔新規〕

・連続立体交差事業 JR中央線（東京都）

等六二箇所

・ポトルネット踏切約一、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

・連続立体交差事業について、鉄道事業者

による立替制度並びに用地の先行取得及び立替等への道路開発資金の低利融資制

度を創設

・踏切道解消総合整備計画調査約 一〇地区

○駅前広場や地下鉄の自由通路等の整備など

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〔新規〕

・交通結節点改善事業 新宿駅地区等約一

三〇箇所

○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

通への支援を積極的に推進〔新規〕

・路面電車の整備 広島市等四箇所

・路面電車走行空間改築事業の拡充

・地下空間等も活用した新交通システム等

の調査・整備 大阪モノレール（大阪府）

等九路線

・バス路線フレッシュアップ事業 仙台地

区（宮城県）等一二箇所

・バスの駅整備事業 新徳島交流ターミナ

ル（徳島県）等二箇所

③ 沿道環境改善の様々な取組みを実施すると

ともに、快適な都市空間の形成と適正な利用

を推進

〔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。

〔一三年度事業費〕

・中心市街地の活性化に資する道路整備

五、一八八億円（対前年度比一・〇四）

・交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業

六二二億円（対前年度比一・〇〇）

・地域連携強化支援道路事業

三二一億円(対前年度比一・〇〇)
 ・まちづくり総合支援事業(一般会計を含む)
 一、四一〇億円(対前年度比一・七四)

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推進

〔新規〕

・地域連携総合支援事業の拡充 長野県飯伊地域(福祉施設等の共同利用)等八地域

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・橋梁整備事業を推進

・一般県道神之川内之浦線(鹿児島県・国見トンネルの整備により内之浦町・鹿屋市間を二〇分短縮)等約七〇箇所

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対応

・一般国道四七号(宮城県岩出山町・救急病院情報の提供を実施)等約六〇箇所
 ・平成二二年一月現在六一〇箇所の「道の駅」が登録済

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推進

・賑わいの道づくり事業 室町商店街(栃木県馬頭町)等約二〇地域
 ・ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業 鳥田中央第三地区(静岡県・歴史的な街並みを活かした歩行空間の創出)等約八〇地区

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推進

・「四国いやしのみち」(歴史的な街道の整備等により昔ながらの「お接待」(旅人のもてなし)を支援)等四地域

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推進

・高山市中心市街地地区(岐阜県)等

(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。
 「一三年度事業費」

・高規格幹線道路建設費
 一一、〇五一億円(対前年度比一・〇二)
 うち三大都市圏環状道路建設費
 五、二〇〇億円(対前年度比一・二二)
 ・地域高規格道路建設費
 八、八〇〇億円(対前年度比一・〇五)

(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置いて、高規格幹線道路・地域高規格道路の整備を推進

・高規格幹線道路 新規供用予定一七四km
 日本海沿岸地域を結ぶネットワークが強化(琴丘能代道路(琴丘〜八竜)、日本

海沿岸東北自動車道（河辺～秋田JCT）、東北横断自動車道酒田線（酒田～酒田みなと）二八km等

・地域高規格道路 新規供用予定五九km
大分空港道路の供用二二km等（参考2）

参考2 (単位：km、%)

	総延長	13年度末	
		供用延長	進捗率
高規格幹線道路	14,000	8,017	57
高速自動車国道	11,520	(507) 6,959	60
本州四国連絡道路	180	164	91
一般国道	2,300	387	17

注：（ ）書きは、高速自動車国道に並行する一般国道自専道で外書きであり、高規格幹線道路の総計には含まれる。

(2) ② 物流効率化の支援
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」を創設「新規」

③ ③ 車両の大型化に対応した橋梁の補強やIS
・三河港関連道路整備、新東京国際空港（成田空港）関連道路整備等約三〇箇所

〇規格背高海上コンテナの輸送に対応したトンネルの再改築等を推進

・橋梁の補強 一般国道二五五号松田高架橋（神奈川県松田町）等約三〇箇所

・トンネルの再改築等 一般国道三号朝日トンネル（鹿児島県東市来町）等

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施策を推進

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

【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、安全で快適な雪国の生活を支える道路空間を確保する。

「一三年度事業費」

・維持修繕費

六、八三五億円（対前年度比一・〇〇）

・防災対策、震災対策

四、八九二億円（対前年度比一・〇一）

・安全な市街地を形成する道路整備等

二、一〇三億円（対前年度比一・〇二）

・冬期バリアフリー等雪害対策

一、四一七億円（対前年度比一・〇〇）

(1) 更新時代における道路管理の充実

① 管理水準の明確化、管理手法・体制の今後の展望など、更新時代における道路管理の基本政策を策定

② 各種センサーの情報処理技術を活用し、道路状況をリアルタイムで遠隔監視して道路の安全を確保するなど道路管理のIT化を進め、道路サービスを向上

・落石検知センサー 一般国道五二号箱原地区（山梨県峡沢町）等約二〇箇所

(2) 安全で安心な生活を支える道路防災対策の推進

③ 道路整備の方針を個別箇所の危険度等に基

づく発想から、道路網全体が支える生活の安全度・安心度等を評価した計画的な考え方へと転換

④ 地域の安全性を高めるため、人命の安全や安心な生活に関わる幹線道路を「生命線道路」として整備

・ 一般国道三六一号（岐阜県）等約八〇路線

⑤ SA・PA等における緊急離着陸用ヘリポートの整備及びこれと一体となった道路整備を推進

・ 緊急離着陸用ヘリポート 山陽自動車道 吉備SA等三〇箇所

⑥ 総合的な雪対策の計画を策定し、駅周辺や中心市街地等において冬期バリアフリーを推進

・ 旭川市（北海道）等一〇箇所

【有料道路制度的確な運用・道路政策の進め方の改革】

(B) 有料道路制度的確な運用

(1) 有料道路事業をとりまく厳しい状況を踏まえ、適正な料金水準のもと公的助成の拡充など、有料道路制度的確な運用を図り、高規格幹線道路等の着実な整備を進める。

(2) ETCサービス地域の拡大や車載器の普及促進を図り、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。

【一三年度事業費】

・ 有料道路事業

二五、七三六億円（対前年度比〇・九九）

① 本州四国連絡道路事業に係る有利子負債の圧縮を図り、償還確実性を高めるため、新たに無利子貸付を導入するとともに、償還期間を延長【新規】

・ 無利子貸付 八〇〇億円／年（概ね一〇年程度）

・ 償還期間 五〇年以内↓七〇年以内（ただし、有利子負債の償還期間は五〇年以内）

② 大都市圏の環状道路等の早期整備を図るため、資金コストの低減等公的助成を拡充するなど必要な措置【新規】

・ 首都圏中央連絡自動車道（つくば〜江戸崎） 資金コストの低減（六・〇四九％

↓三・七％）、償還期間の延長（四〇年↓五〇年以内）

③ 大都市圏において環境負荷を軽減し周辺の土地利用と調和した都市高速道路を適正な利用者負担のもとで整備するため、環境負荷軽

減構造（地下構造等）を有する路線に対する助成を拡充【新規】

・ 対象路線 首都高速道路横浜環状線 出資率三五％（ただし、国・地方1:1）

（参） 資金コスト・利用者の料金で賄う金利の上限値。これを上回る金利負担分について公的助成を行う

(9) 道路政策の進め方の改革

(1) 投資の重点化、コスト縮減、関連施策間の連携、新たな施策展開にも資する技術開発に取り組み、事業の効率性・効果の向上を図る。

(2) 評価システムの確立、社会実験を進め、効果的かつ透明性の高い施策展開・事業執行と利用者ニーズへの的確な対応を実現する。

(3) PI方式、道の相談室、CS調査、モニタリング制度等、国民参加・意見把握の仕組みを拡充し、透明性の向上・国民意見の反映を図る。

(4) 民間活力を活用する仕組みの整備、地方分権等国と地方の権限・責任の明確化、国際交流・協力の推進など様々なパートナーシップ確立を進める。

(1) 評価機能の充実や対話型行政の推進による効率性・透明性の向上

① 新道路整備五箇年計画の中間評価結果等を

踏まえて環境や情報など重点投資分野を明確

化、効果が早期発現するなど緊急性・必要性
が高い箇所に重点投資を実施し事業をスピー
ドアップ

② 事業遅延等による社会的損失を評価する時
間管理概念を導入し、事業の進め方を改善

③ 「道の相談室」、CS調査に加え、道路に
関心の高い個人・団体から随時意見を募集す
るモニター制度を試行

④ 事業着手から事後までの一貫した事業評価
を確立・実施、また臨港道路等との評価手法
の共有化に向けた検討を実施

⑤ 施策の導入にあたり試行・評価する社会実
験について、計画段階から地域を支援できる
よう公募制度を拡充

⑥ 「PI実施指針(案)」による実施結果を
踏まえ、PIに係る実施手法を向上

〈参〉・CS (Customer Satisfaction) ・顧客満足
度

・PI (Public Involvement) ・施策の立案
や事業の計画・実施等の過程で、関係する
住民・利用者や国民一般に情報を公開した
上で広く意見を聴取し、それらに反映する
こと

(2) 新技術の開発と活用

⑦ 民間・大学等の技術研究開発テーマに対す

る産学への研究開発補助制度を創設

V おわりに

平成一三年度予算編成は、日本新生プランの具
体化に寄与する施策が多く含まれ、国土交通省へ
の統合メリットを活かす連携施策の中核となつた
道路関係予算は、前年度を上回るものとなつた。
主要経費の組み替えにより「道路整備」一本から
「交通連携」「道路環境整備」の区分が行われたこ
とによつても、各々への重点的な予算配分、メリ
ハリが明確となつたと考えている。

地域・国民から要望の強い道路整備を着実に進
める上では、環境対策についても、環境訴訟にお
ける厳しい判断等も踏まえ、考えられるあらゆる
対策に取り組む必要があるとともに、本四事業を
はじめとする有料道路事業の的確な運用のための
措置を講ずるなど、課題も多いが、これらに果敢
に対応していくこととしている。

このように、道路整備の必要性・重要性に応え、
道路特定財源制度という合理的な受益者負担の仕
組みの下で、新道路整備五箇年計画に基づく道路
整備を推進していきたい。

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、平成一一年四月一日現在、四車線以上で整備されている区間はわずか六、〇八八km（二一・三％）しかない現状にある。また、改良済み区間は四七、七五七km（八九・〇％）であり、交通がスムーズに通行していない区間は二三、九八三km（四四・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、平成一二年度に引き続き、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（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等点検結果に基づき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

表1 高規格幹線道路新規着工準備箇所

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	千葉県
北近畿豊岡自動車道	国道483号 日高豊岡南道路	6	直轄	兵庫県
合計		24		

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、二二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。

一般国道の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（国道四八三号 日高豊岡南道路）二四kmについて区間の新規着工準備として事業に着手する予定である。

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。平成一三年度は直轄事業として、道央圏連絡道路（国道三三七号 泉郷道路）等一九kmの区間について事業化し、新庄酒田道路（国道四七号 新庄古口道路）等三六kmの区間について着工準備として事業に着手する予定であり、補助事業として、本荘大曲道路（国道一〇五号 岩谷道路）等一六kmの区間について事業化し、

有明海沿岸道路（国道四四四号 佐賀福富道路）一〇kmの区間について、着工準備として事業に着手する予定である（表2参照）。

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、長野三六一号、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

表2 地域高規格道路(直轄)新規事業化及び新規着工準備箇所一覽

地域高規格道路(新規事業化箇所)

路線名	箇所名	延長(km)	事業主体	県名
道央圏連絡道路	一般国道337号 <small>いづみさと</small> 泉郷道路	8	直轄	北海道
沖縄西海岸道路	一般国道58号 <small>よみたん</small> 読谷道路	3	直轄	沖縄県
合計		11		

地域高規格道路の延伸(新規事業化箇所)

路線名	箇所名	延長(km)	事業主体	県名
熊谷渋皮連絡道路	一般国道17号 <small>じょうぶ</small> 上武道路(延伸)	8	直轄	群馬県
合計		8		

地域高規格道路(新規着工準備箇所)

路線名	箇所名	延長(km)	事業主体	県名
函館新外環状道路	一般国道278号 <small>くうこう</small> 空港道路	10	直轄	北海道
新庄酒田道路	一般国道47号 <small>しんじょうふるくち</small> 新庄古口道路	11	直轄	山形県
松山外環状道路	一般国道33号 <small>まつやまそとかんじょう</small> 松山外環状道路 インター線	5	直轄	愛媛県
有明海沿岸道路	一般国道208号 <small>おおかわさ</small> 大川佐賀道路	10	直轄	福岡県 佐賀県
合計		36		

地域高規格道路(補助)新規事業化及び新規着工準備箇所一覽

新規事業化箇所

(1) 新規箇所

路線名	箇所名	延長(km)	事業主体
本荘大曲道路	一般国道105号 <small>いわべ</small> 岩谷道路	2	秋田県
常総・宇都宮東部連絡道路	一般国道408号 <small>しもおきた</small> 真岡北バイパス	4	栃木県
鳥取豊岡宮津自動車道	一般国道178号 <small>ひがしほまいぐみ</small> 東浜居組道路	4	兵庫県 鳥取県
西彼杵道路	一般国道206号 <small>こわかえ</small> 小迎バイパス	6	長崎県
合計		16	

(2) 延伸箇所

路線名	箇所名	延長(km)	事業主体
小郡菟道	一般国道490号 <small>みとうおおだ</small> 美東大田道路 (延伸)	1	山口県
合計		1	

新規着工準備箇所

路線名	箇所名	延長(km)	事業主体
有明海沿岸道路	一般国道444号 <small>さがみくどみ</small> 佐賀富富道路	10	佐賀県
合計		10	

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、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。

(2) 渋滞対策

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、静岡一五二号(浜北)天竜バイパス)等について積極的な展開を図る。

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等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を推進し、直轄事業においては、山

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、茨城三四九号（水戸道路）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) 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

（昭和六三年二月三日官報告示）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、電力線等を採用する空間「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。

指定区間外については、補助事業として維持及び補修を実施する。このうち維持は、沖繩県の未買収用地の処理を行い、補修は橋梁の耐震補強、車両の大型化に対応した橋梁の補強、道路防災総点検等の点検結果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 交通連携

駅前広場の整備等による交通結節機能強化、連続立体交差事業等によるボトルネック踏切の解消や都市モノレールの整備等による公共交通支援・空港・港湾等の拠点へのアクセス強化等により、

各交通機関間の連携を強化し、一連の動きの連続性を強化する。

九 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。

一〇 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ない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。

高速自動車国道関係予算の概要

道路局高速国道課

一 概要

高速自動車国道は、広域的な連携による地域の自立の促進並びに活力ある地域社会の形成に欠くことのできない基盤施設であり、全体計画一、五二〇kmを二世紀初頭までに概成することを目指し事業を進めている。

平成一三年度の高速自動車国道関係予算は、一兆二、〇八〇億円（うち社会資本整備事業費二〇億円）の建設費をはじめ、維持改良費、調査費等からなる事業費一兆六、七四二億円で政府案が決定された。

一方、国費は、適正な料金水準のもと採算性を確保しつつ高速自動車国道の整備を推進するため、三、〇二五億円（対前年度比一・〇）が計上

された。

資金計画としては、財政投融资改革を踏まえ、財投資金一兆八、一〇六億円、自主調達資金五、九八〇億円（うち、財投機関債一、一九三億円）、業務収入等約一兆九、〇四八億円をそれぞれ計画している（表1）。

二 建設費

平成一三年度の高速自動車国道建設費は、一兆二、〇八〇億円で、このうち、開発インターチェンジをNTT-A型事業として整備するための二〇億円（五二・五％NTT資金、四七・五％開発者資金）を社会資本整備事業費として計上している。

平成一三年度は、第二東名・名神高速道路、北

関東自動車道、東九州自動車道等の建設を重点的に推進するとともに中央自動車道等の改築事業を推進する。また、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の新規供用を図る。さらに、北海道縦貫自動車道深川～音江PA間五kmなど三道四区間一六kmの拡幅事業の完成を図る。

これにより、平成一三年度末における供用延長は、六、九五九km（法定予定路線一一、五二〇kmの約六〇％）に達する予定である（表2）。

三 維持改良費

高速自動車国道においては、平成一二年度には供用延長が二三六km伸び、さらに東名・名神高速

表1 平成13年度高速自動車国道の予算内訳

(単位: 百万円)

	平成13年度予算 (A)	平成12年度予算 (B)	比較増減 (A) - (B)	伸率 (A)/(B)
〔事業計画〕				
建設費	1,208,000	1,208,000	0	1.00
(うち社会資本整備事業)	(2,000)	(2,000)	0	1.00
維持改良費	319,900	319,725	175	1.00
調査費	3,400	3,893	△493	0.87
建設利息	142,900	144,853	△1,953	0.99
小計	1,674,200	1,676,471	△2,271	1.00
業務管理費等	261,226	258,530	2,696	1.01
業務外支出費等	2,682,426	2,729,204	△46,778	0.98
合 計	4,617,852	4,664,205	△46,353	0.99
〔資金計画〕				
政府出資金等	302,500	302,500	0	1.00
社会資本整備事業収入	2,000	2,000	0	1.00
(政府借入金)	1,050	1,050	0	1.00
(開発者負担金)	950	950	0	1.00
財投資金	1,810,600	1,883,500	△72,900	0.96
(政府借入金等)	1,742,000	1,784,300	△42,300	0.98
(外債)	68,600	99,200	△30,600	0.69
自主調達資金	598,000	593,200	4,800	1.01
(財投機関債)	119,300	-	皆増	皆増
(緑放債)	-	115,700	皆減	皆減
(民間借入金)	478,700	477,500	1,200	1.00
業務収入等	1,904,752	1,883,005	21,747	1.01
合 計	4,617,852	4,664,205	△46,353	0.99

(注) 1. 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。
 2. 社会資本整備事業収入中の政府借入金は、NTT-A型資金である。
 3. 12年度は、上記の他、補正810百万円(維持改良費810百万円)、予備費1,200百万円(維持改良費1,200百万円)がある。

表2 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 ～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
合 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	(2)
九州縦貫自動車道鹿児島線	えびのPA～えびの	(3)
合 計		(16)
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含めない。

道路をはじめとして、供用後の経過年数も年々増加していることにより、維持管理関係費の所要額が増加する傾向の中で、より一層の経費節減と効率的な維持管理に努めているところである。

平成一三年度の維持改良費としては、改良費、防災対策費及び維持管理費の合計三、一九九億円を計上している。

改良費では、高速自動車国道等における交通安全対策に関する事業計画に基づき、引き続き強化型防護柵、排水性舗装などの総合的な交通安全対策に積極的に取り組むこととしている。

さらに、沿道環境の一層の改善を図るため遮音壁の整備や盛土法面の樹林化等による総合的な環境対策を積極的に実施することとしている。

また、利用者サービスの向上策として、平成一〇年度から実施している「第三次渋滞対策プログラム」に基づき、主要渋滞ポイントの解消・緩和対策を推進することとし、特にETC(ノンストップ自動車料金支払いシステム)の整備を推進する。

このほか、付加車線の設置、インターチェンジの改良等の渋滞対策、トンネルの不感地対策等を実施することとしている。

防災対策費では、災害の予防のための法面補強、異常気象時及び地震等における危険個所の対策を行うこととしている。

特に、さきの阪神・淡路大震災を踏まえ、平成九年度に完了した「震災対策緊急橋梁補強事業」に引き続き、橋梁の補強等を実施していく。

維持管理費では、道路の点検、清掃、雪氷作業、事故復旧工事、施設の保守・更新、小修繕工事等を実施し、道路の機能を正常、良好に維持することとしている。

四 調査費

平成一三年度の調査費は、三四億円を計上している。調査内容は、測量・地質・設計調査等の事業計画を策定するための技術調査、高速自動車国道の経営計画や採算性確保の検討等を行う経済調査、事業区間内の埋蔵文化財の発掘調査等を行う特別調査等である。

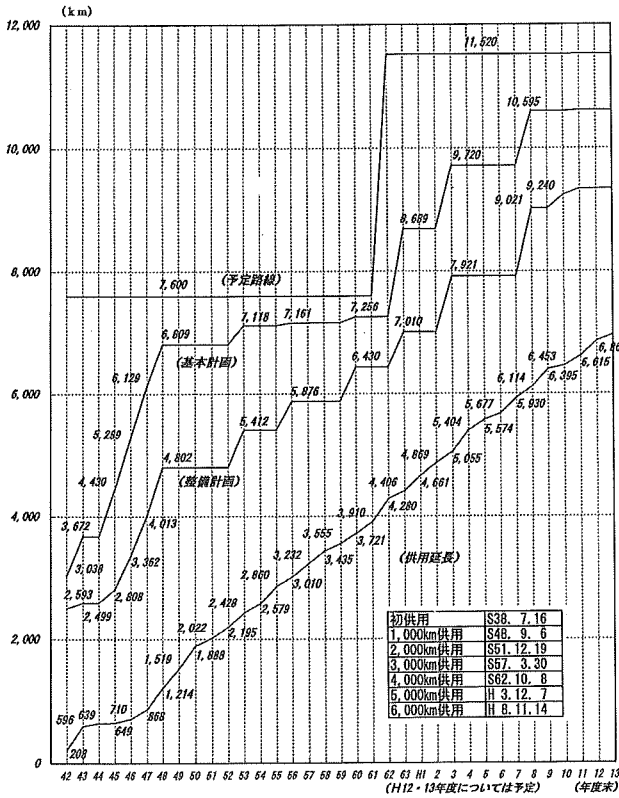
五 第一〇一回道路審議会

平成一二年一月三〇日に第一〇一回道路審議会

会が開催され、「高速自動車国道の整備・管理のあり方に関する報告」がなされた。本報告では、高速自動車国道整備における現状の課題を踏まえ、高速自動車国道整備においても一般道路事業を導入し、原則として一般道路事業と有料道路事業による合併施行方式を活用して整備する手法を追加するという考え方が示された。

また、この新たな手法の追加にあたっては、料金のある方、地方負担のあり方等について検討が必要とされ、今後、社会资本整備審議会において継続して検討する予定である。

高速自動車国道整備の経緯



六 おわりに

高速自動車国道は、人や物の輸送の大動脈として、国土の均衡ある発展を図り、物流の効率化など我が国の産業経済及び国民生活を支えるために不可欠な社会资本であり、国民各層から強い期待が寄せられている。

一方、今後は第二東名・名神高速道路など多くの事業費を要する路線やトンネルや橋梁等の構造物比率の高い横断道等の整備が中心となっていくため、より効率的に事業を推進する必要がある。

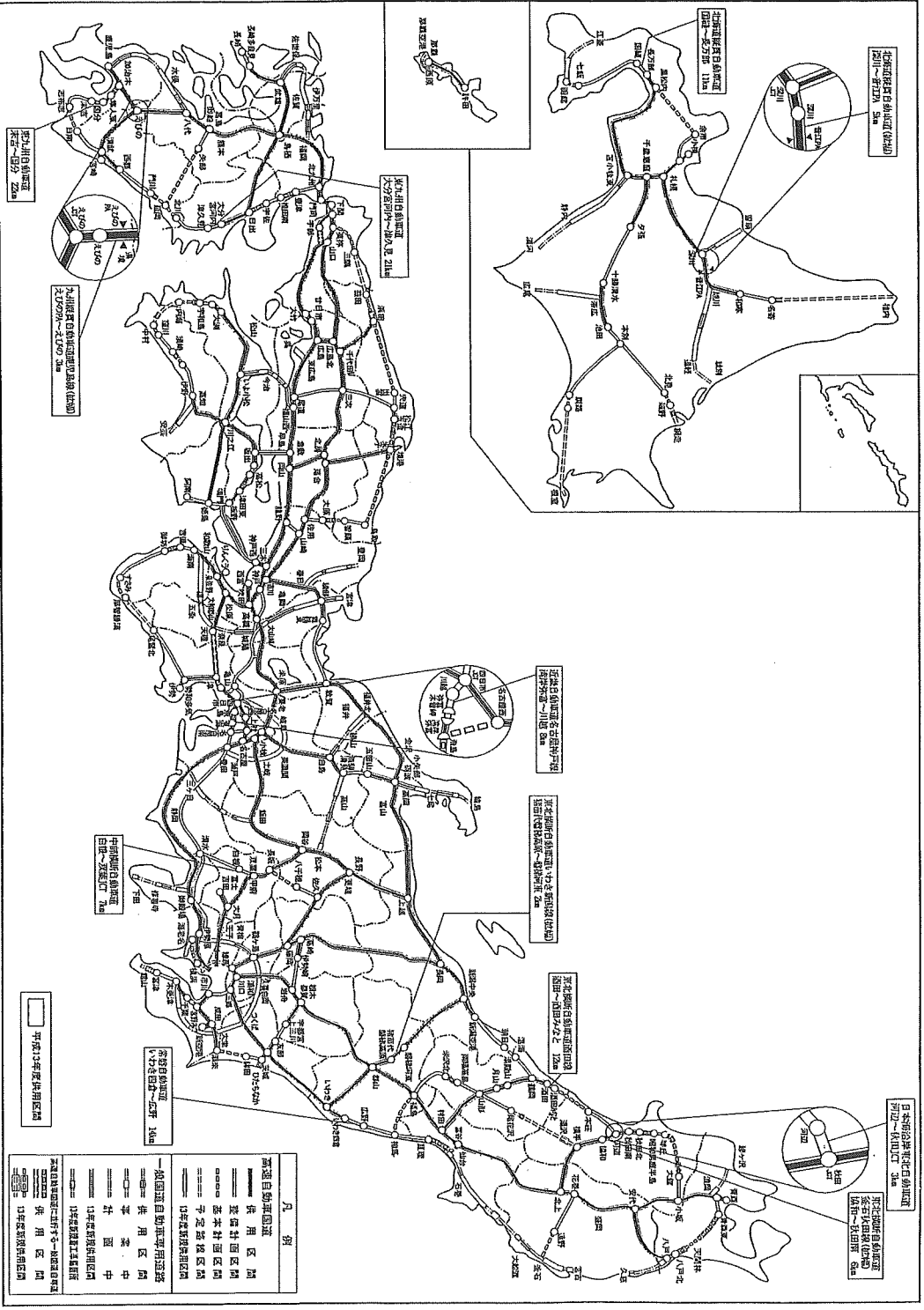
このため、平成一二年一二月に策定された公共工事コスト削減対策に関する新行動計画等に基づき、より徹底したコスト意識を念頭においた経営の合理化に努めるとともに、国費の安定的充當を行いつつ、経済情勢が大きく変化しなければ、基本的には料金を上げないよう様々な工夫を行い、高速自動車国道の整備を進めていく所存である。

また、高速自動車国道の整備促進のためには、設計協議、用地買収、文化財調査等の支援・協力と地域住民の理解が不可欠である。

今後とも関係各位の一層のご理解とご協力を得て、高速自動車国道の積極的かつ重点的な整備の推進を図ってまいりたい。

高规格幹線道路網圖

(平成12年現在)



注) 厚労省国土政策工務部編

有料道路関係予算の概要

道路局有料道路課

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器の普及促進を図り、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額は、五箇年計画対象事業費で二兆五、七三六億円（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三四％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

平成一三年度予算額は、日本道路公団全体で一兆八、一六一億円（対前年度比一・〇〇倍）であり、そのうち高速自動車国道が一兆六、七四二億円（対前年度比一・〇〇倍）、一般有料道路が一、四一九億円（対前年度比一・〇六倍）となっている（表2）。

2 一般有料道路

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。

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。

① 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

表1 平成13年度有料道路予算総括表

(単位：百万円)

区 分	13年度 (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	2,573,648	606,446	2,588,595	534,071	0.99	1.14	1. NTT-A型事業を含む。 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	1,816,060	305,820	1,809,959	308,041	1.00	0.99	
首都高速道路公団	279,226	48,578	287,201	47,690	0.97	1.02	
阪神高速道路公団	171,850	16,808	174,120	16,800	0.99	1.00	
本州四国連絡橋公団	14,697	133,333	18,913	53,333	0.78	2.50	
地方道路公社等	261,815	86,907	268,452	93,207	0.98	0.93	
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 (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 (うち社会資本 整備事業費)	1,208,000 (2,000)	85,000 (0)	1,293,000 (2,000)	1,208,000 (2,000)	75,000 (0)	1,283,000 (2,000)	1.00 (1.00)	1.13 (-)	1.01 (1.00)
維持改良費	319,900	37,749	357,649	319,725	37,762	357,487	1.00	1.00	1.00
調査費	3,400	950	4,350	3,893	950	4,843	0.87	1.00	0.90
建設利息	142,900	18,161	161,061	144,853	19,776	164,629	0.99	0.92	0.98
小計	1,674,200	141,860	1,816,060	1,676,471	133,488	1,809,959	1.00	1.06	1.00
業務管理費等	261,226	49,781	311,007	258,530	50,316	308,846	1.01	0.99	1.01
業務外支出費	2,682,426	553,531	3,235,957	2,729,204	534,911	3,264,115	0.98	1.03	0.99
合 計	4,617,852	745,172	5,363,024	4,664,205	718,715	5,382,920	0.99	1.04	1.00
(資金計画)									
政府出資金	302,500	2,270	304,770	302,500	4,491	306,991	1.00	0.51	0.99
社会資本整備 事業収入	2,000	0	2,000	2,000	0	2,000	1.00	-	1.00
政府借入金	1,050	0	1,050	1,050	0	1,050	1.00	-	1.00
開発者負担金	950	0	950	950	0	950	1.00	-	1.00
財 投 資 金	1,810,600	343,400	2,154,000	1,883,500	336,500	2,220,000	0.96	1.02	0.97
(政府借入金等)	1,742,000	292,000	2,034,000	1,784,300	315,700	2,100,000	0.98	0.92	0.97
(外 債)	68,600	51,400	120,000	99,200	20,800	120,000	0.69	2.47	1.00
自主調達資金	598,000	155,600	753,600	593,200	125,900	719,100	1.01	1.24	1.05
(財投機関債)	119,300	30,700	150,000	-	-	-	皆増	皆増	皆増
(縁故債)	-	-	-	115,700	24,300	140,000	皆減	皆減	皆減
(民間借入金)	478,700	124,900	603,600	477,500	101,600	579,100	1.00	1.23	1.04
業務収入等	1,904,752	243,902	2,148,654	1,883,005	251,824	2,134,829	1.01	0.97	1.01
合 計	4,617,852	745,172	5,363,024	4,664,205	718,715	5,382,920	0.99	1.04	1.00

<注> 1. 社会資本整備事業収入中の政府借入金は、NTT-A型資金である。

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。

め、ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）の整備を推進し、利用促進のため、新たに前納システムを導入を目指し整備を実施する。

② 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。

③ VICS（道路交通情報通信システム）サ

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・阪神高速道路公社

1 首都高速道路公社

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高速横浜環状北線の整備に努める

⑤ 上記継続路線のうち、高速湾岸線（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一、三三億円（対前年度比一・〇七）を計上している（表3）。

2 阪神高速道路公社

淀川左岸線等一〇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、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。

表3 首都高速道路公社 (単位：百万円)

区 分	13年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設費 (うち社会資本整備事業費)	131,277 (53,227)	122,130 (46,100)	1.07 (1.16)
高速道路改築費	38,684	52,000	0.74
関連街路分担費	400	1,200	0.33
調査費	1,161	1,111	1.05
維持修繕費	43,383	43,727	0.99
建設利息	64,321	67,033	0.96
小計	279,226	287,201	0.97
業務管理費等	51,532	51,340	1.00
業務外支出等	552,202	477,864	1.16
合 計	882,960	816,405	1.08
(資金計画)			
出 資	45,900	50,200	0.91
政 府	22,950	25,100	0.91
地 方 公 共 団 体	22,950	25,100	0.91
社会資本整備事業収入金	51,256	45,180	1.13
政 府 借 入 金	25,628	22,590	1.13
地 方 公 共 団 体 借 入 金	25,628	22,590	1.13
財 投 資 金	410,000	375,600	1.09
自 主 調 達 資 金	107,500	81,000	1.33
(財 投 機 関 債)	10,000	-	皆増
(緑 故 債)	20,000	40,500	0.49
(民 間 借 入 金)	77,500	40,500	1.91
業 務 収 入 等	268,304	264,425	1.01
合 計	882,960	816,405	1.08

<注> 1. 社会資本整備事業収入中の政府借入金はNTT-A型資金である。

2. 建設利息には、社会資本整備事業費に係る建設利息10,793百万円（前年度10,375百万円）を含む。

表4 阪神高速道路公団 (単位：百万円)

区 分	13年度 (A)			前年度 (B)			倍 率 (A)/(B)	
	全体	うち 道路分	その他	全体	うち 道路分	その他	全体	うち 道路分
(事業計画)								
高速道路建設費	92,996			79,995			1.16	
(うち社会資本整備事業費)	(4,996)			(2,995)			(1.67)	
高速道路改築費	27,347			44,300			0.62	
関連街路分担金	0			25			0.00	
調査費	815			765			1.07	
維持修繕費	26,900			26,966			1.00	
建設利息	23,792			22,069			1.08	
小計	171,850			174,120			0.99	
業務管理費等	36,751			38,495			0.95	
業務外支出等	463,075			426,580			1.09	
合 計	671,676			639,195			1.05	
(資金計画)								
出 資 金	29,600			31,200			0.95	
政 府	14,800			15,600			0.95	
地方公共団体	14,800			15,600			0.95	
社会資本整備事業収入	4,016			2,400			1.67	
政府借入金	2,008			1,200			1.67	
地方公共団体借入金	2,008			1,200			1.67	
財 投 資 金	356,200			328,800			1.08	
自主調達資金	92,000			84,900			1.08	
(財投機関債)	10,000			-			皆増	
(縁 故 債)	20,000			42,100			0.48	
(民間借入金)	62,000			42,800			1.45	
業務収入等	189,860			191,895			0.99	
合 計	671,676			639,195			1.05	

<注> 1. 社会資本整備事業収入中の政府借入金はNTT-A型資金である。
 2. 建設利息には、社会資本整備事業費に係る建設利息24百万円(前年度5百万円)を含む。

表5 本州四国連絡橋公団 (単位：百万円)

区 分	13年度 (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	384	367	416	399	0.92	0.92
維持管理費	10,204	9,094	13,158	11,916	0.78	0.76
建設利息等	3,970	3,970	5,998	5,998	0.66	0.66
小計	-	14,697	-	18,913	-	0.78
業務管理費等	19,402	18,429	20,677	19,804	0.94	0.93
業務外支出等	432,704	431,051	422,921	418,978	1.02	1.03
合 計	467,961	464,177	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	122,800	122,800	146,600	146,600	0.84	0.84
自主調達資金	89,000	89,000	137,600	137,600	0.65	0.65
(縁 故 債)	61,400	61,400	93,100	93,100	0.66	0.66
(民間借入金)	27,600	27,600	44,500	44,500	0.62	0.62
業務収入等	96,122	92,377	99,566	93,495	0.97	0.99
合 計	467,961	464,177	463,806	457,695	1.01	1.01

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支払いシステム)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、新型遮音壁、低騒音舗装などの道路騒音対策等を積極的に推進する。これらの事業を推進するため、高速道路建設費等として九三〇億円(対前年度比一・一六)を計上している(表4)。

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 平成一三年度予算の概要

(1) 予算額(表5)

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。

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・七八)
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

1 概要

地方道路公社等が行う指定都市高速道路、一般
有料道路及び駐車場については、有料道路整備資
金貸付制度(無利子貸付制度)を活用するととも
に、NTT-A型資金を活用して、有料道路とこ
れに密接に関連する公共施設を一体的に整備する

表6 有料道路融資事業予算 (単位:百万円)

平成13年度 (A)		前年度 (B)		倍率 (A) / (B)	
事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
259,719	85,859	257,872	87,917	1.01	0.98

総合有料道路事業などにより整備を推進する。

平成一三年度の有料道路融資事業の予算額は、
事業費二、五九七億円(対前年度比一・〇一倍)
である(表6)。

2 一般有料道路の建設

(1) 一般有料道路

継続一六路線七四・六kmの事業を推進し、うち
日塩有料道路(延伸)(栃木県道路公社)等四路
線一三・〇kmの完成を図る。

また、新規事業として知多横断道路(愛知県道
路公社)等の四路線一五・七kmの整備に着手する。

(2) 駐車場

神戸市元町駐車場(Ⅱ期)(神戸市道路公社)

等三箇所の事業を推進し、うち長居公園地下駐車
場(大阪市道路公社)等二箇所の完成を図る。

3 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等七路線四三・三kmの事業
を推進し、うち名古屋高速小牧線二・八kmの供用
を図る。

(2) 福岡北九州高速道路

福岡高速道路は、福岡高速五号線等継続三路線
二五・三kmの事業を推進し、うち福岡高速一号线
(百道〜福重)五・三kmの供用を図る。

また、北九州高速道路では、北九州高速五号線
(戸畑大谷線)七・六kmの整備を推進し、うち、
北九州高速五号線(大谷〜枝光)二・四kmの完成
を図る。

(3) 広島高速道路

広島高速一号线(延伸)等継続四路線一七・一
kmの整備を推進し、うち、広島高速四号線(広島
西風新都線)四・九kmの完成を図る。

地方道関係予算の概要

道路局地方道・環境課
同 地域道路調整室

一 はじめに

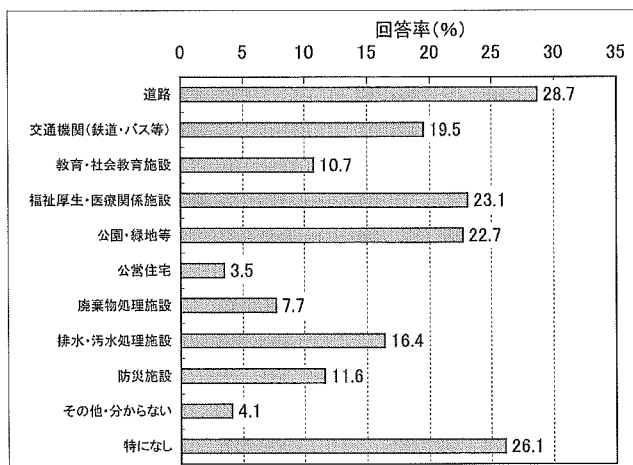
地方道は、都道府県道と市町村道で構成されており、その延長は、都道府県道約一三万km、市町村道約九七万kmであり、我が国の一般道路延長の九五%を占めている。しかし、その整備状況はまだまだ低く、整備に対する地域の期待と要望は図1のとおり極めて高いものがある。

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のとおり計上している。

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年度予算状況 (単位：億円、%)

		国土交通省	伸率	北海道	伸率	沖縄	伸率
地方道	国費	3,973	0.97	622	0.97	369	1.01
	事業費	7,675	0.97	1,106	0.97	441	1.01
		国土交通省	伸率	北海道	伸率	沖縄	伸率
地方道	国費	249	0.87	75	0.94	5,288	0.97
	事業費	451	0.86	118	0.93	9,790	0.97

(注) 地方道路整備臨時交付金を含む

く残されているなど、都道府県道は六三%、市町村道においては一五%（一車線改良含み五一%）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

表2 地方道の整備状況 (平成11年4月現在) (km)

	実延長	改良済		舗装済	
		延長	%	延長	%
都道府県道	127,916	80,089	62.6	70,749 (120,908)	55.3 (94.5)
市町村道	973,838	147,533 (494,377)	15.1 (50.8)	161,724 (704,075)	16.6 (72.3)
国 道	53,685	47,757	89.0	47,472 (53,073)	88.4 (98.9)

(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。

部の地方道事業に対して実施している。具体的には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）。

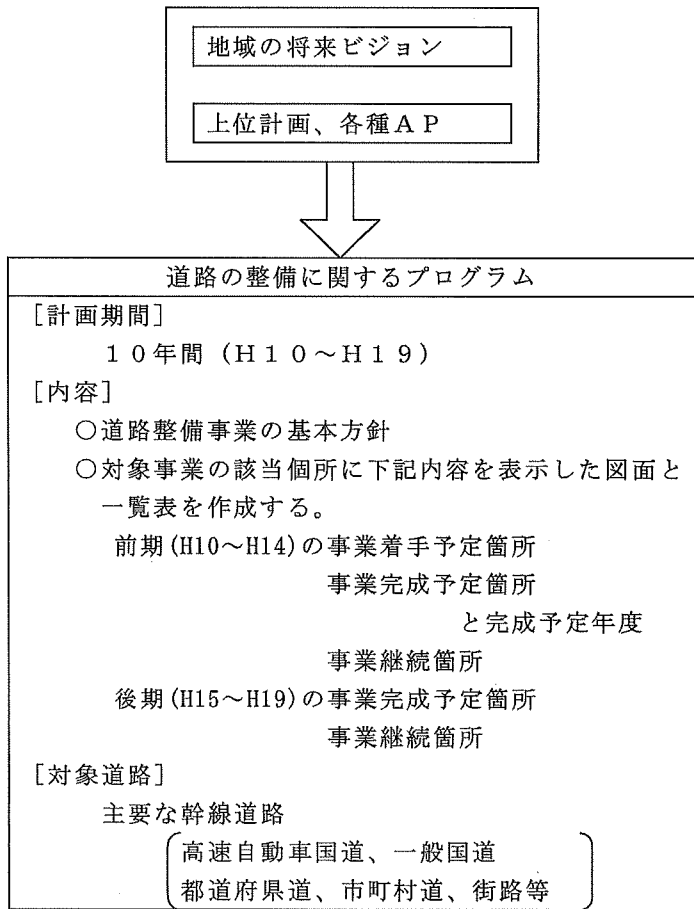


図2 道路の整備に関するプログラムのスキーム

五 平成十三年度新規事業

○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／日以上）によ

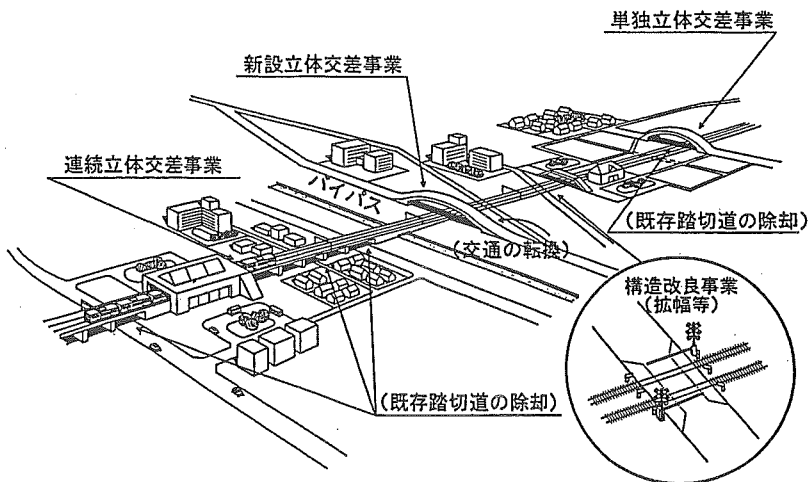


図3 踏切道改良事業のイメージ

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

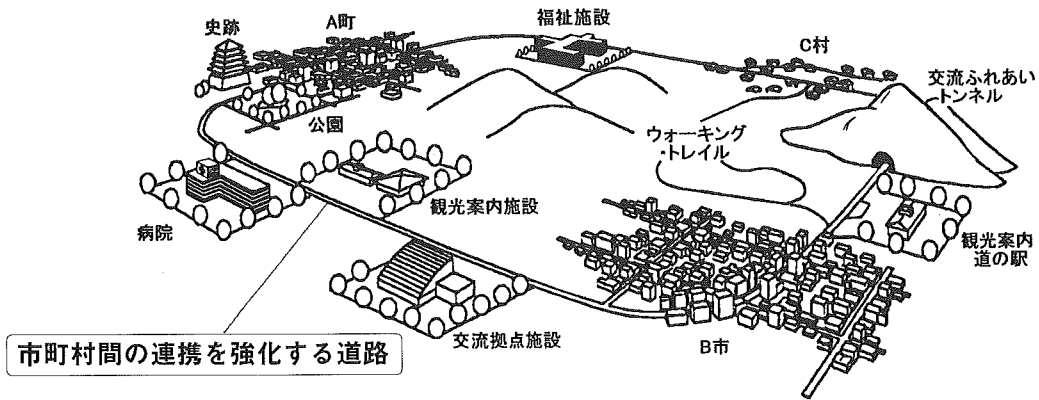


図4 地域連携総合支援事業を活用した地域連携

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、連続立体交差事業等において鉄道事業者による立替制度並びに用地の先行取得及び立替等への道路開発資金の低利子融資制度を創設する。

○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。

尼崎訴訟（第一次～第二次）の和解について

道路局道路交通管理課訟務係

平成一二年二月八日、大阪高等裁判所において、尼崎訴訟（第一次～第二次）の和解が成立し、昭和六三年の提訴以来一二年の長きにわたった本訴訟が円満に解決されることとなった。本稿では、訴訟の経緯及び和解の内容について紹介することとしたい。

〈訴訟の経緯〉

1 訴訟概要

本訴訟は、主として尼崎市内に居住する公害健康被害の補償等に関する法律に定める指定疾病（気管支喘息等）の認定を受けた患者及びその遺族らが、国、阪神高速道路公団（以下「国等」という。）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「NO₂」という。）、浮遊粒子状物質（以下「SPM」という。）の排出の規制（差止請求）及び阪神工業地帯尼崎臨海地域において操業している企業九社に対し、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（平成一二年二月一七日に企業九社は、和解金二四億二、〇〇〇万円で原告と和解。）を請求したものである。

本訴訟において国等は、自動車排出ガス（NO₂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。

2 第一審判決概要

第一審判決は、平成一二年一月三十一日午前一時、神戸地方裁判所において言い渡された。本判決の主な内容は、従来の道路環境訴訟で認容されていたNO₂と健康被害との因果関係（西淀川・NO₂とSO₂の相加、川崎・NO₂単体）を否定しているものの、①SPM単体と健康被害との因果関係を認め、沿道五〇m以内に居住する原告（五〇名）に対し損害賠償を認容。

②沿道五〇m以内に現在居住する原告（二四名）に対し一時間値の一日平均値〇・一五mg/m³を超えるSPMの排出の差止請求を認容。

という①及び②共に従来の道路環境訴訟の判決では認容されなかった点について認容した初の判決であり、因果関係等について問題点があることが

ら、被告国等は、二月八日に大阪高等裁判所に控訴を行った（原告も二月一四日に控訴）。

〈和解に至る経緯及び概要〉

1 和解に至る経緯

平成12年1月31日 第一審判決

2月8日 被告国等が控訴

2月14日 原告が控訴

8月29日 大阪高等裁判所より職権

による和解勧告（別添1）

9月21日 控訴審第一回口頭弁論↓

即日結審

12月8日 和解成立

2 和解前文（別添2）の概要

① 原告らを始めとする公健法認定患者が認定疾病により現在も苦しんでいること

② 本件各道路において、自動車排出ガス等により、なお環境基準を上回る汚染実態があること

③ 国は本件各道路大気環境改善施策に努力していること

④ 自動車排出ガスと原告らの疾病の発症増悪の因果関係については、「人への健康影響の可能性については無視できないが、本件で問題となった非発がん影響については、なお解

明を要する課題であると考える」こと

3 和解条項（別添3）のうち、建設省・阪神公団に関連する主な事項

① 因果関係（ディーゼル排気粒子（DEP）の人への健康影響）については、なお解明を要する課題であること。

② 環境ロードプライシングの試行的実施、国道四三号線の歩道空間のバリアフリー化（エレベーターの設置等）の検討や道路緑化の推進に努めること

③ 原告は損害賠償請求を放棄すること（なお、差止請求については、他の請求と切り離し、これを和解の対象とせず、原告は別途差止請求を放棄するという方式を採っている。）

（別添1）

尼崎公害訴訟和解勧告書要旨

（平成12年八月二十九日 大阪高等裁判所）

1 本件訴訟は、複雑、困難な事件で容易に結論が出せるものではない。

2 大気中の各種汚染物質についての測定、統計、調査も十分とはいえず、また、種々の大気汚染物質と健康被害との因果関係に関する調査や専門的知見も必ずしも十分とは言えない。

3 被告らの責任、差止請求の可否についての判断は、決して容易ではない。

4 大気汚染と健康被害をきめ細かく究明することは、非常に困難であることが明らかで、完璧な判決をするためには、審理すべき事項はいくらでもあるといっても過言ではなく、さらに十分な審理を尽くそうとすれば、なお相当長期間を要することが予想される。

5 健康被害は現状のまままで継続することになり、高齢者の多い第一審原告らの中に判決を待つことな

く亡くられる方が続出することが懸念される。

6 第一審判決が言い渡された後、国、地方公共団体、自動車・運輸・石油業界など関係諸機関・諸団体において、自動車排出ガスの規制策あるいは道路の交通規制等についての検討がなされていることが新聞等で報じられている。

7 これらを総合すると、訴訟による硬直化した解決よりも、第一審の審理及び結論を踏まえて、よりよい道路環境の実現を目指して、産・官・学各方面の協力を得て、より柔軟で多岐にわたる選択ができる当事者の話し合いによって本件訴訟をできる限り速やかに解決することが、望まれる。

8 当裁判所は、二〇世紀に発生した公害事件を今世紀のうちに解決することを目指す。

(別添2)

和解前文

1 本件訴訟は、尼崎市における公害健康被害の補償等に関する法律に基づく認定患者らが、関西電力など企業九社とともに、国道二号及び同四三号を設置・管理している国と、兵庫県道高速大阪西宮線を設置管理している阪神高速道路公団に対し、大気汚染物質(SO₂、NO₂、SPM)の排出の差止めと右各物質の排出による損害の賠償を求めて昭和六三年と平成七年に提訴した事案であつて、企業九社との間では、平成一二年二月一七日に裁判上の和解によつて解決している。

上記各事件については、平成一二年一月三二日に第一審判決が言い渡されたが、当事者双方は、右判決に不服があるとして控訴し、大阪高等裁判所において係争中である。

2 尼崎市においては、昭和三〇年代から五〇年代にかけての時期において、全国的にみても高濃度の大気汚染が現出し、昭和四九年に施行された公害健康被害の補償等に関する法律に基づく重篤な認定患者が多発し、現在も一審原告らをはじめ多くの認定患者が認定疾病のために苦しんでいる。

3 本件各道路沿道の大気環境は、改善が認められるものの、近隣の工場等の固定排出源及び本件各道路等を走行する自動車より排出される排気ガスにより、なお環境基準を上回る汚染実態にある。そこで、国は、本件道路沿道の大気環境の改善に向けて対策を講ずる必要があるとして、関係五省庁による「国道四三号等の道路交通環境対策の推進について(当面の取組)」(平成一二年六月)をとりまとめ、沿道における自動車排出ガスの抑制のための施策の検討をはじめ、各種の沿道環境対策が提案され、その一部については順次具体化への

努力をしている。

4 本件においては、一審被告らの設置・管理する道路からの自動車排出ガスと一審原告らの気管支ぜん息・慢性気管支炎・肺気腫の発症増悪との因果関係が争点となつてきた。この点については、自動車排出ガス中の様々な物質の健康影響が検討されてきたが、最近では、粒径が二・五μm以下の粒子状物質(以下「PM二・五」という。)、とくにディーゼル排気粒子(以下「DEP」という。)の健康影響が注目されている。

環境庁においても、平成一一年度から、DEP及びPM二・五の健康影響について調査研究を開始した。そして、「ディーゼル排気粒子のリスク評価について(中間とりまとめ)」(平成一二年九月八日、ディーゼル排気微粒子リスク評価検討会)においては、「非発がん影響では、粒子状物質曝露のある職業集団で咳や痰などの呼吸器症状の増加、自動車交通量の多い道路沿道住民の呼吸器疾患・症状等の増加が多く報告されている。しかし、DEP濃度の寄与の割合を明らかにするためには、曝露評価を充実させる必要がある。」(四・二・三)とされ、さらに「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るが、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に関する曝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。」(四・四)とされるなど、人への健康影響の可能性を無視できないが、本件で問題となった非発がん影響については、なお解明を要する課題であると考へる。

この問題に関して環境庁は、さらにDEPの曝露影響調査等により、DEPの健康リスクについての調査、研究を推進し、来年度末を目途にディーゼル排気微粒子リスク評価検討会の報告を取りまとめ、さらにPM二・五の健康影響についても、曝露調査、研究の実施等により健康リスクの調査・研究を進めることとしている。

5 そこで、当事者双方は、以上のような諸事情及び自動車排出ガス対策の一層の推進が必要であることを踏まえ、現段階で争いを止め、当事者双方が将来に向かってより良い沿道環境の実現を目指して互いに努力することが最も妥当な解決であると結論に達し、以下のとおり和解する。

(別添3)

和解条項

1 環境庁、国の道路管理者である建設省及び阪神高速道路公団は、本件地域におお環境基準を上回る汚染実態があることを踏まえ、本件地域の交通負荷を軽減し、大気汚染の軽減を図るため、国の関係行政機関及び地方公共団体とも連携して、環境庁、道路管理者としてとりうる以下の施策の検討ないし実施に努めることとする。

(1) 五省庁会議に基づく取組

環境庁、国の道路管理者である建設省及び阪神高速道路公団は、「国道四三号等の道路交通環境対策の推進について(当面の取組)」(平成一二年六月六日・警察庁・環境庁・通商産業省・運輸省・建設省)に従って、関係行政機関との連携もしい、環境庁、道路管理者として取り得る沿道環境対策に取り組む。

(2) 自動車排出ガスの低減のための環境庁の対策

環境庁は、地方公共団体及び関係機関と連携し、自動車単体対策等について以下の施策を進める。

① 中央環境審議会答申を踏まえて、ディーゼル自動車の新長期目標について平成一七年までに達成するよう取り組む。

② 中央環境審議会の答申を踏まえ、平成一六年末までに軽油の低硫黄化(五〇ppm)を達成するよう取り組むとともに、自主的な部分供給が早期に行われるよう関係業界に対する働きかけを引き続き行う。

③ ディーゼル微粒子除去装置(DPF)耐久性試験を進めるとともに、補助制度等の支援策を検討する。

④ 自動車メーカーや自動車を使用する事業者による一層の低公害車・低排出ガスの販売・

使用を促進する仕組みを検討する。また、平成一三年度施行予定の国等による環境物品等の調達(グリーン購入法)に基づき、政府における低公害車・低排出ガスの導入を促進する。

⑤ アイドリング・ストップ運動について、ステッカーやパンフレット等を配布する等の普及啓発活動に努める。

(3) 大型車の交通規制の可否の検討や交通の転換国は、以下の施策に努める。

① 阪神高速道路三号神戸線と五号湾岸線において、料金に格差を設ける環境ロードプライシングを早期に試行的に実施する。

② 自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(いわゆる自動車NO_x法)の周知徹底、トラック事業者への迂回輸送の協力要請を行う。

③ 特殊車両通行許可違反に対する道路法第四七条の二の適用を厳格に行う。

④ 本件地域における大型車の交通量低減の必要性を理解し、大型車の交通規制の可否の検討のために必要な交通量の調査を平成一三年度までに着手する。

また、本件地域における大型車の交通規制の可否の検討について、早期に検討結果が出るよう、警察庁に要請する。

(4) 大気環境の調査

環境庁、国の道路管理者である建設省及び阪神高速道路公団は、地方公共団体と協力して、本件各道路沿道において、浮遊粒子状物質を含む大気環境の状況の把握に努めるとともに、交差点付近も含めたエリア全体の状況がより一層的確・効率的

に把握できるように、地権者の協力のもと、新たに測定局を設置することとし、平成一三年度から準備を進める。また、移動式測定車の活用も図る。これら測定結果については、公表を行う。

(5) 健康影響調査

環境庁は、健康影響調査については、環境保健サーベイランス調査を基本としながら、今後ともPM_{2.5}も汚染指標とする調査・解析手法の追加・拡充等の検討を行う。

2 阪神高速道路公団は、阪神高速三号神戸線の尼崎東入路整備について、先行的に実施される周辺地域の環境改善に資する「地域整備工事」(歩道の整備、植樹帯の整備及び大物線の改良)を含め、地域の理解と協力を得つつ行うものとする。

3 国の道路管理者である建設省は、国道四三号の歩道空間のバリアフリー化(エレベーターの設置等)の検討や、沿道の土地利用にも配慮した道路緑化の推進に努める。

4 一審原告らと国の道路管理者である建設省及び阪神高速道路公団とは、別紙のとおり「尼崎市南部地域道路沿道環境改善に関する連絡会」を設置することを合意する。

5 一審原告らは、前文記載の諸事情及び前項までの和解条項の内容に鑑み、損害賠償請求を放棄する。

6 一審原告らと国及び阪神高速道路公団は、本件訴訟に係る請求に関し、本件和解条項に定めるほか、何らの債権債務関係のないことを相互に確認する。

7 訴訟費用及び和解費用は、第一、二審を通じ各自の負担とする。

別紙

尼崎市南部地域道路沿道環境改善に関する連絡会設置要綱

1 連絡会の設置

尼崎市南部地域道路沿道環境改善に関する連絡会（以下「連絡会」という。）を設置する。

2 連絡会の目的

連絡会は、尼崎市一次～二次訴訟の原告団と国の道路管理者である建設省及び阪神高速道路公団との間で意見交換を行うことにより、国及び阪神高速道路公団が管理する当該訴訟対象道路（以下「対象道路」という。）における環境施策の円滑かつ効果的な実施に資することを目的とする。

3 連絡会の構成

連絡会は、次の関係委員をもって構成する。
建設省近畿地方建設局
阪神高速道路公団

原告団

4 会議

連絡会は、原告団に係る以下の事項について意見交換を行う。

- ① 対象道路の環境等に関すること。
 - ② 対象道路の道路構造対策に関すること。
 - ③ その他必要な事項に関すること（但し、連絡会を構成する道路管理者の所掌事項に限る。）
- 5 連絡会の座長は、建設省近畿地方建設局代表委員とする。

6 連絡会は、年一回開催とする。

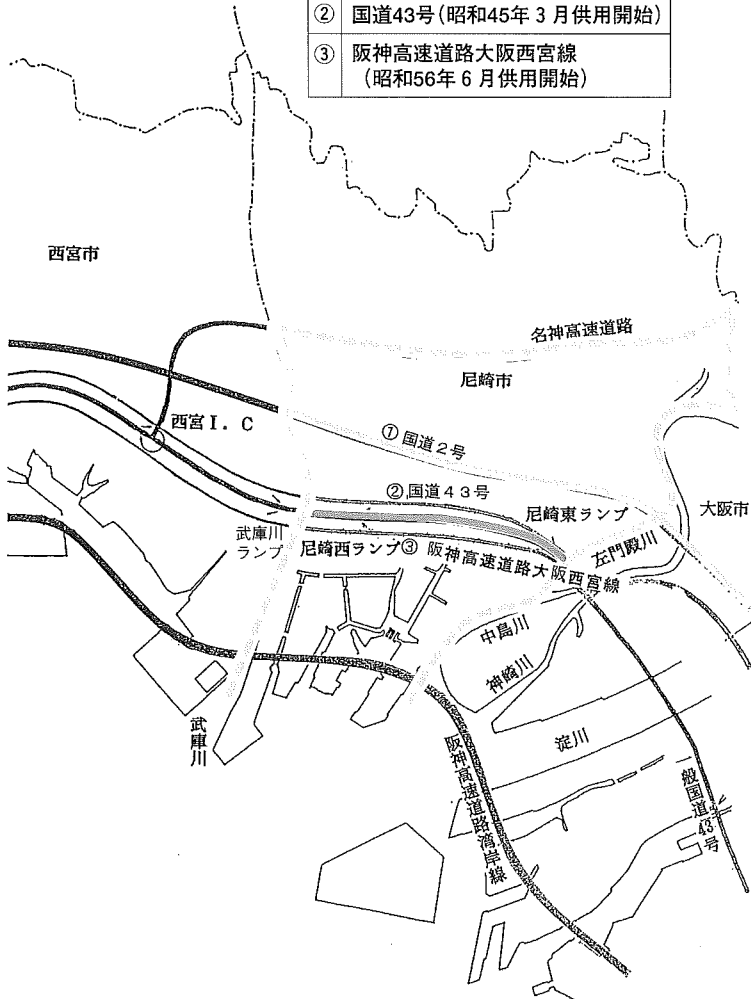
臨時の連絡会は、関係委員の意見にも配慮し、必要に応じて座長が召集する。

7 事務局

連絡会の事務局は、建設省近畿地方建設局に置くものとする。

原告住居地

①	国道2号(大正15年12月供用開始)
②	国道43号(昭和45年3月供用開始)
③	阪神高速道路大阪西宮線 (昭和56年6月供用開始)



尼崎訴訟路線図（②及び③は2階建構造を形成している。）

河川の通航ルール及び通航標識について

河川局水政課

河川舟運は、環境負荷、エネルギー消費の軽減、交通渋滞の緩和、災害時の緊急輸送路の確保及び河川の生活空間としての利用等の観点から、その役割が見直されてきており、また、近年、大都市の河川を中心として全国で舟運が活発化し、プレジャーボートの増加も見受けられるところです。

このような状況の下、河川舟運の促進に当たっては、船舶の通航に伴い、船舶相互間の河川使用上の調整や地域住民等による他の河川使用との調整のほか河川管理施設の管理との調整を図っていく必要があります。

このため、船舶等の通航があり、若しくは見込まれる一級河川又は二級河川等の河川区域において、河川法第二八条及び河川法施行令第一六条の二第三項の規定に基づき、船舶等が守るべき通航

の方法及びその適用区域を一級河川にあつては河川管理者が指定し、二級河川等にあつては河川管理者たる都道府県知事等が規則で制定する等にしたつての準則（河川における船舶の通航方法の指定等についての準則）及び船舶の通航方法の指定を実施した河川において、船舶等の適正かつ円滑な通航を図るための通航標識を設置するに当たつての準則（河川通航標識等設置準則）を平成一〇年六月に定めたところです。

河川における船舶の通航方法の指定等についての準則及び河川通航標識等設置準則の内容は、以下のとおりです。

河川における船舶の通航方法の指定等についての準則

1 河川舟運を促進する必要があると認められる河川区域内の区域で、船舶等の通航により、河川が損傷し、河川工事若しくは河川管理施設の操作に支障が生じ、又は他の河川の使用に著しい支障が生じないようにするため、船舶等の基本的な通航方法を定める必要があると認められる区域を「河川舟運促進区域」とすることとしています。

2 河川舟運促進区域内の一部の区域で、以下のような場合で、特に必要があると認められるときは、船舶等の通航方法を別に制限する「特定の区域」を定めることとしています。

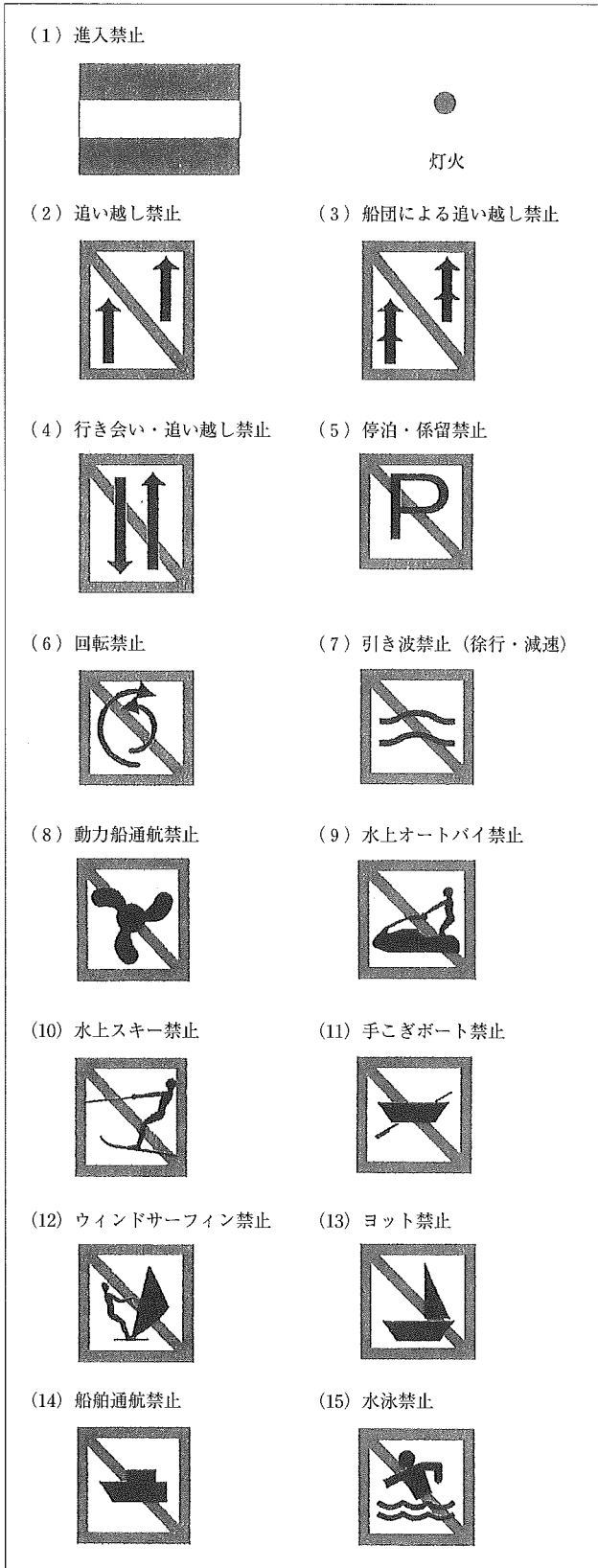


図1 禁止の通航標識等

ア 航走波の影響を受けやすい特定の船舶（カヌー、手こぎボート等）による河川の使用その他の特定の目的のための河川の使用（釣り、水遊び等）に著しい支障が生じるおそれがある場合。

イ 河道が狭隘である区域や円滑な通航を阻害する事由がある区域において通航の制限を行わなければならない船舶等相互間の通航に著しい支障が生じるおそれがある場合。

ウ 河川工事若しくはダム、閘門等の河川管理施設の操作に支障が生じるおそれがある場合。

3 船舶等の通航方法

ア 河川舟運促進区域の基本的な通航方法は、以下のア・イとし、特定の区域での通航方法については、地域の実情に応じて具体的に定めることとしています。

イ 河川舟運促進区域における船舶等の通航及び停泊等についての基本的なルール

(例) 右側通航、衝突のおそれがある場合の待避方法等

1 河川管理者が、船舶が遵守すべき通航方法や河道に関する情報を提供するために設置する通航標識等の準則であり、河川利用の実態に応じてこれらの河川通航標識等のほか、臨時のものも含めて別に河川通航標識等を設置できることとしています。

他の者に認識させる方法

(例) 見通しがきかない場合の汽笛の合図、夜間の灯火の表示等

河川通航標識等設置準則

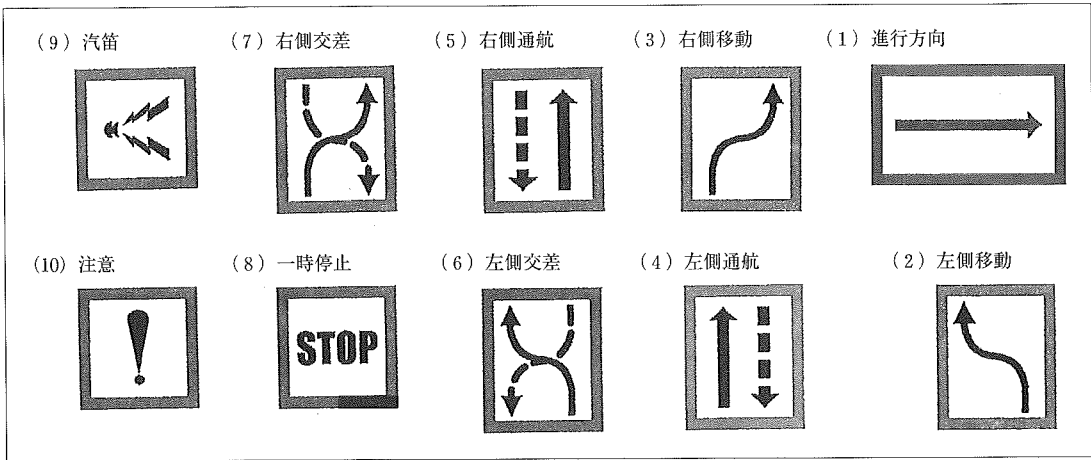


図2 指示の通航標識等

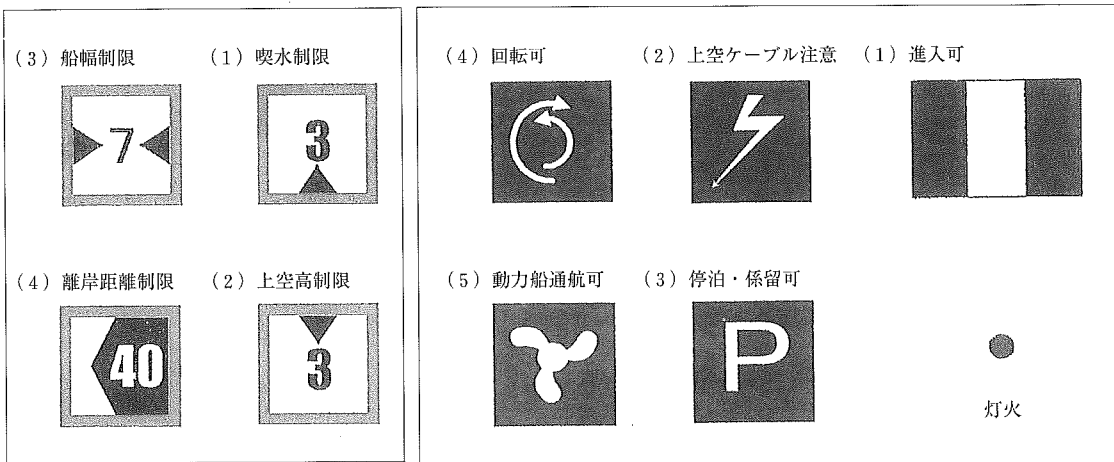


図3 制限の通航標識等

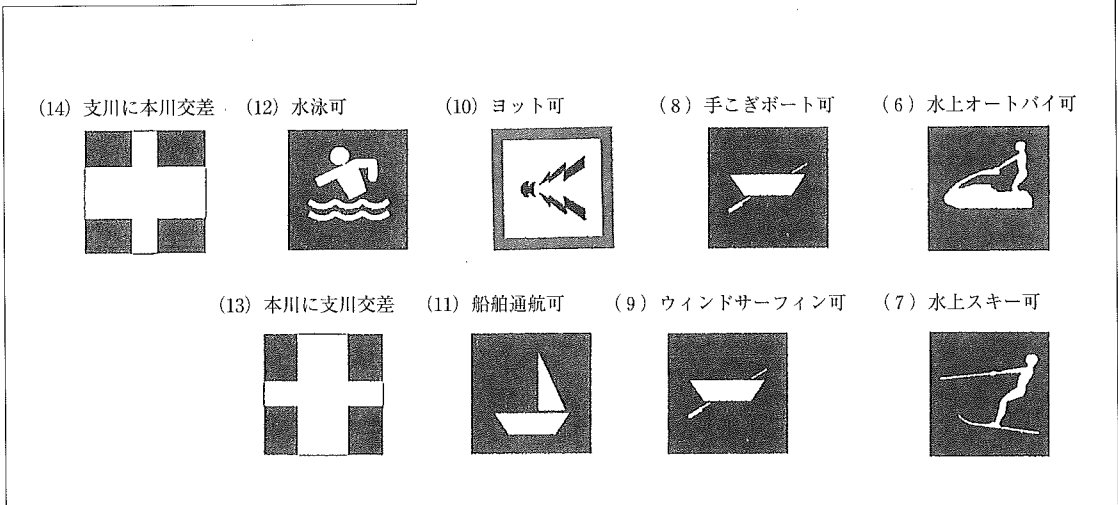


図4 情報提供の通航標識等

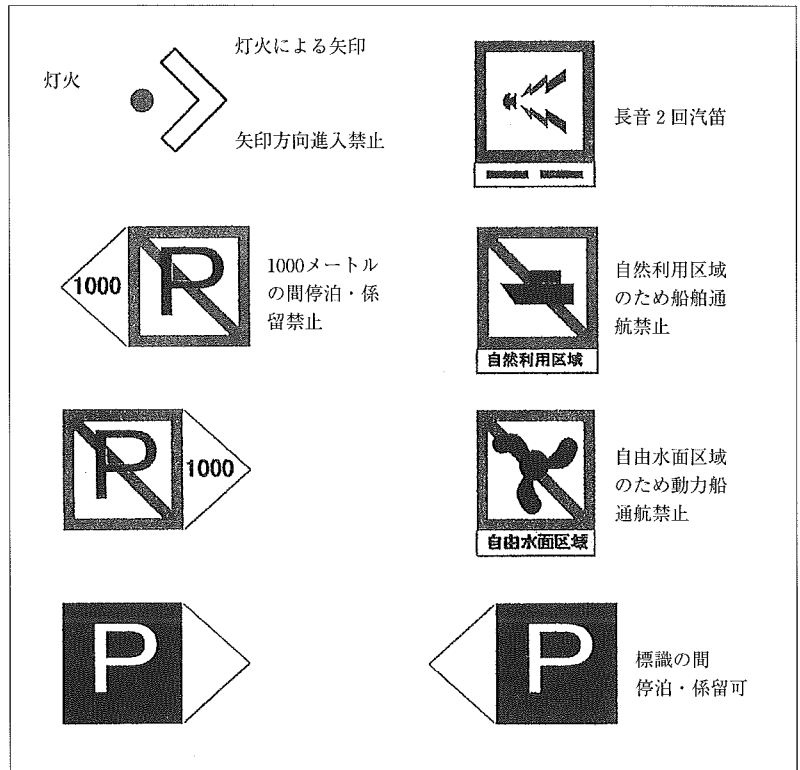


図5 補助標識等
必要に応じて、標識の上下、左右に補助標識を付けるものとする

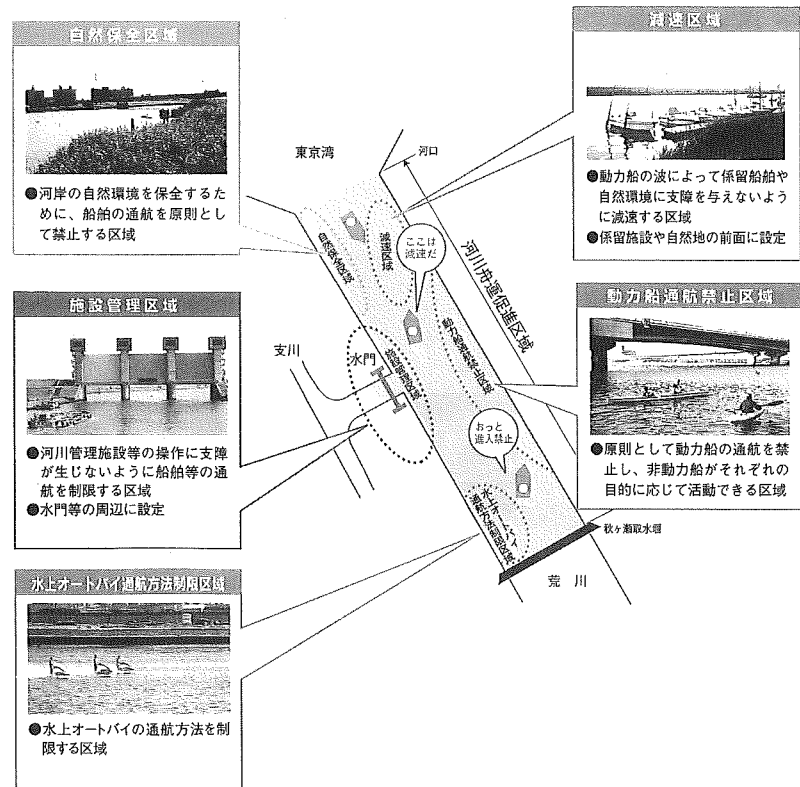


図6 特定区域における通航方法等

2 本標識等の寸法は、河川等の形状、船舶等の通航の状況及び視認可能性等を踏まえて、一級河川については、河川管理者が指定し、二級河川等については、都道府県等の規則で定めることとしてあります。また、補助標識等の寸法は、本標識に応じた寸法とすることとしています。

3 本標識等及び補助標識等の内容は、図1～5

のとおりです。

今般、関東地方整備局（河川管理者）が、荒川（東京都、埼玉県）において、全国で初めて、「河川における船舶の通航方法の指定等」についての準則に基づいた船舶の通航方法を定め、平成一三年四月一日から適用することとしています。

また、同時に、全国で初めて通航方法を現地に

表示するための「河川通航標識等」を定め、順次、設置することとしています。

この荒川における船舶の通航方法の概要は以下のとおりです。

1 通航方法を適用する範囲である河川舟運促進区域は、河口から秋ヶ瀬取水堰の間です。

2 河川舟運促進区域内で、自然環境、水面や水

本標識（禁止の通航標識、指示の通航標識、情報提供の通航標識）

動力船通航禁止 (1)	行会い・追越し禁止 (6)
船舶等通航禁止 (2)	回転禁止 (7)
水上オートバイ通航方法制限 (3)	汽笛 (8)
引き波禁止 (4)	進入禁止 (9)
追越し禁止 (5)	進入可 (10)

補助標識

長音1回汽笛	標識の間 引き波禁止 (減速区域)
動力船通航禁止区域	

図7 荒川における河川標識等の具体的内容

この荒川における船舶の通航方法の特徴は、河岸のヨシ原に航走波による支障を与えないように「減速区域」を設定していること、河岸の自然環境を保全するため「自然保全区域」を設定して船

船等の通航を禁止していること、及び水上オートバイと他の水面利用などの調和をはかるための「水上オートバイ通航方法制限区域」を設定していることです。

荒川における「河川通航標識等」の具体的内容は、図7のとおりです。

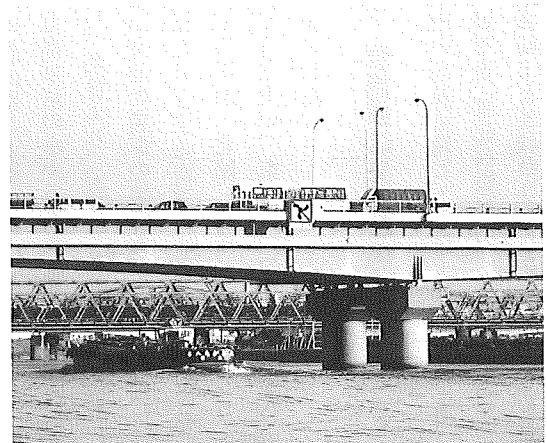
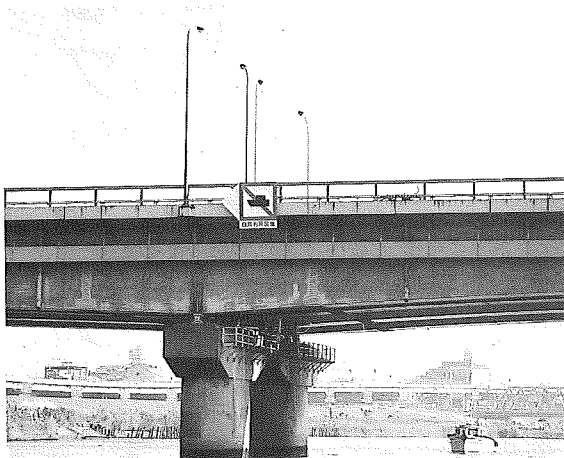


写真 荒川における通航標識の試行設置 (千住新橋)

群馬県の「道路の整備に関するプログラム」

『道のびるぐんま 夢広がるぐんま』を直指して

群馬県土木部道路建設課

一 おひめい

「つる舞う形の群馬県」、昭和二二年日本の将来をになう子供たちに郷土群馬の歴史や名所などを理解させる目的で作られた「上毛かるた」のなかでは、本州の中央部に位置する群馬県のかたちを鶴の飛翔する姿にたとえています。県の地形は翼の先端部からつるのくちばしの部分に向かい傾斜しており、県境の山岳部は標高二、〇〇〇m級の山々がそびえ、くちばしの部分は標高一〇数mと起伏に富んでおり、尾瀬をはじめ豊かな自然環境を有する内陸県です。浅間山、草津白根山、赤城山、榛名山はじめとする火山はかつては活発に活動していましたが、今日では草津、伊香保をはじめ各地に温泉を生み出す重要な観光資源となつ

ています。

県の中央部を流れる利根川は、東国一の川を意味する「坂東太郎」と呼ばれ、江戸時代には上州



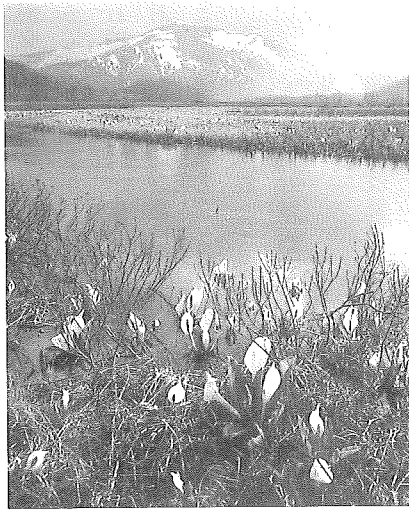
赤城大沼

と江戸を結ぶ舟運の大動脈として重要な役割を果たしていました。利根川をはじめとする河川は、多くの恵みを与え今日では上流にダムが建設され、首都東京の水がめの役割を担っています。

また、近世より、西日本と東日本の政治と文化を結ぶ交通の要衝の地であり、江戸時代には中山道をはじめとする街道や脇往還が縦横に発達し、江戸から奥羽・北陸・越後、さらには上方へと人や物が行き交い、街道沿いの宿場はにぎわいを見せていました。

二 群馬県の交通環境

県内の高速道路としては、関越自動車道、上信越自動車道、東北自動車道がすでに供用しており、本県高崎市と茨城県ひたちなか市を結ぶ北関東自



尾瀬

動車道が建設中です。これらの高速道路は県土を十字に貫くかたちで道路網の骨格をなしています。本年三月には、北関東自動車道のうち高崎～伊勢崎間が、開通する予定であり、全線が開通すれば、海なし県群馬が太平洋と直結され、国際港である常陸那珂港を利用した物流の効率化など地域経済や広域な交流の発展に大きな期待がもたれています。

そのほかの道路は国管理の国道一七号、一八号、五〇号、県管理の国道一二〇号をはじめとする一六路線とこれを補完する主要地方道、一般県道二七四路線及び市町村道により道路網が形成されています。

一方、本県の交通機関別旅客分担率を見ると昭和四五年には鉄道とバスをあわせて約五二%で自家用車は三二%ほどでした。しかし、その後のモータリゼーションの進展にともなう公共交通機関の利用率の低下により、現在では自家用車の分担率は約九割となり、その結果、朝夕の通勤時間帯を中心に都市部では、慢性的な渋滞が発生しています。平成九年度の調査では県央部を中心に六〇箇所の主要渋滞ポイントがありました。

三 群馬県の道づくり

平成八年度に学識経験者、道路利用者、行政関係者などをメンバーとする「群馬県道路整備地方懇談会」を設立し、今後の道路整備に関する様々な意見や今後期待する施策等をうかがいました。また、現在東京で活躍されている群馬県出身の著名人により「ふるさと座談会」を開催し、ぐんまの道づくりに何を期待するかというテーマで意見交換をしていただきました。県ではこれらの意見やキックオフ・レポートに寄せられた県民の声をもとに限られた予算を有効に活用し、広域的な交流を図りながら県土の調和ある発展を支援するため、道づくりの方針を三つに設定しました。

1

幹線交通乗り入れ30分構想の実現 (広域ネットワークの形成)

- 県土の骨格をなす高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備
北関東自動車道や上信越自動車道の整備促進
- 高速道路のICや新幹線駅へのアクセス向上
アクセス道路の整備
- 機能に応じた広域道路ネットワークの形成
都市・地域間連絡道路の整備や峠のトンネル化

2

魅力あふれるまちづくり・地域づくりの支援

- 魅力あふれるまちづくりの支援
中心市街地の活性化や駅前の整備、公共交通の利便性向上、また活力ある安全で快適なまちづくりを推進するための面的整備
- 渋滞の緩和・解消
都市環状道路の整備や主要道路のバイパス化、ボトルネックの解消、また、交通の時間的な平準化を図るフレックスタイムや時差出勤の導入などの交通需要マネジメントを推進します。
- 活力ある地域づくりの支援
地域プロジェクトや活力ある地域づくりを支援するための道路整備
- 観光・リゾート振興の支援
観光・リゾート地へのアクセス性の向上

3

人・自然に配慮したまちづくり

- 安心・快適な生活環境の形成
道路を利用する全ての人にとって、思いやすく安全な歩行空間、歩行者ネットワークを形成する。
- 沿道環境に配慮した道づくり
車道と沿道地区を分ける環境保全空間の確保及び公園・緑地あるいは民有地の緑と一体となった道路空間の緑化
- 自然環境に配慮した道づくり
生態系や生息に配慮した道路の整備

四 道路の整備に関するプログラム

「道路の整備に関するプログラム」は、道路計画をできる限り明確にし、P Iの姿勢を示しながら道路事業のより一層の透明性を確保することを目的に作成し、平成一二年三月に公表しました。対象となるのは高速自動車国道から市町村道までと区画整理事業です。対象事業の基準は、

- ・ 高速自動車国道
 - ・ 整備計画箇所
 - 一般国道
 - ・ 主な改築事業等
 - 県道
 - ・ 全体事業費二〇億円以上あるいは全体延長二km以上
 - 市町村道
 - ・ 全体事業費一〇億円以上あるいは全体延長一km以上
 - 街路
 - ・ 全体事業費二〇億円以上あるいは全体延長二km以上
 - 区画整理
 - ・ 主要な区画整理事業
- 記載箇所数は、国土交通省、日本道路公団、県と市町村施行を含め一二〇箇所です。

幹線交通乗り入れ三〇分構想の実現

(広域道路ネットワークの形成)

(1) 県土の骨格をなす高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備

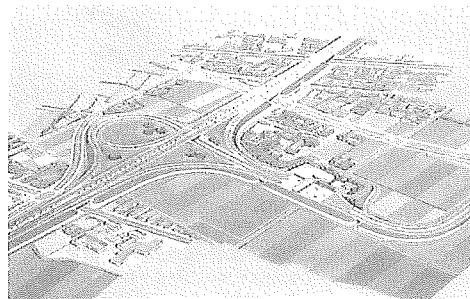
地域の連携・自立による多様性に富んだ分散型国土の形成を促進するための高規格幹線道の整備とこれと一体になって、地域集積圏の形成を促進し、地域構造を強化する地域高規格道路の整備を促進します。



北関東自動車道 高崎ジャンクション付近 (建設中)

(2) 高速道路のICや新幹線駅へのアクセス向上

県土の発展を図るため、県内どこからでも三〇分程度で高速道路ICや新幹線駅などの高速交通拠点にアクセスできる道路整備を図る「幹線交通乗り入れ三〇分構想」を推進します。

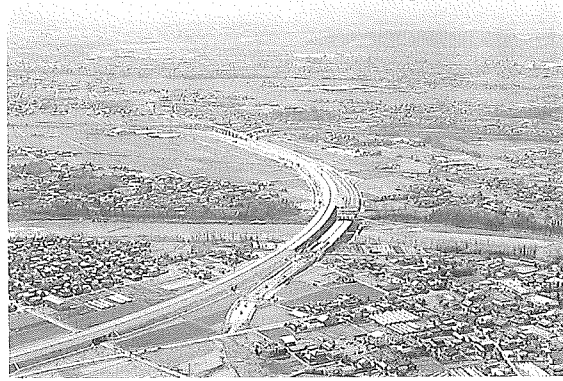


(主) 前橋玉村線 (北関東自動車道前橋南インターチェンジ) 付近整備イメージ図



一般国道17号 上武道路

(3) 機能に応じた広域道路ネットワークの形成
 都市と農村の調和ある発展を図るため、広域道路網基本計画に基づき都市部の環状・放射状道路や都市間連絡道路の整備を行うとともに中山間地域と都市部の地域連携を強化する道路の整備を推進します。



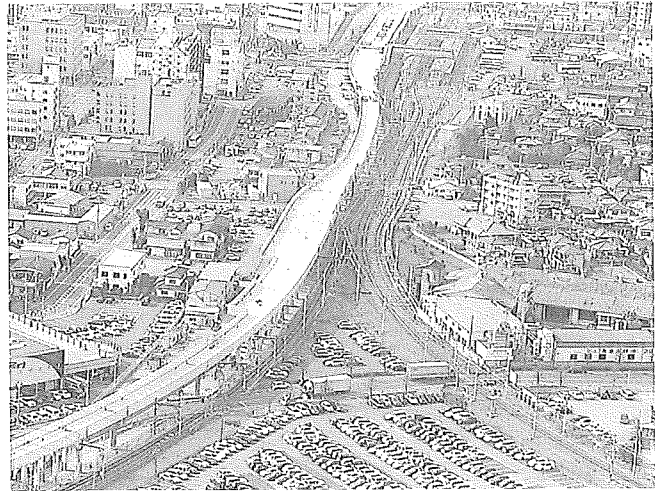
(主) 前橋長瀬線バイパス (2期工区)

魅力あふれるまちづくり・地域づくりの支援

(1) 魅力あふれるまちづくりの支援

中心市街地の活性化を進めるためのバイパス・環状道路の整備や連続立体交差事業により交通混雑を解消し、中心市街地のアクセシビリティの向上を図るとともに公共交通機関の利便性向上を

推進します。



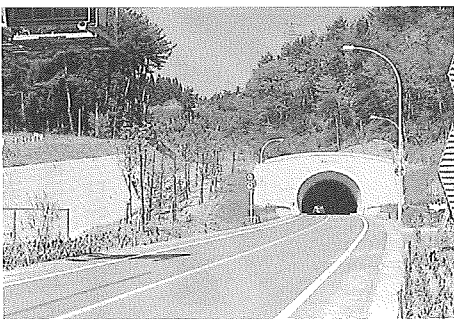
街路 東武伊勢崎線外2線 (太田市)

(2) 渋滞の緩和・解消

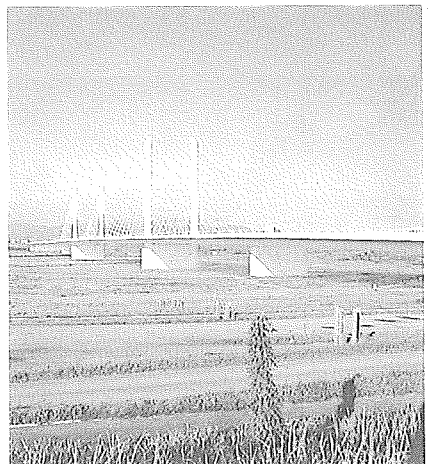
主要渋滞ポイントの緩和・解消を図るためにバイパス、環状道路の整備、ボトルネックの解消などの交通量拡大策に加えて道路利用の工夫を求めたり、適切な誘導を行う交通需要マネジメント施策の推進を検討していきます。

(3) 活力ある地域づくりの支援

地域における活力のある自立的圏域の形成を支援する道路や、地域づくりを支援するための地方拠点都市地域整備等の種々のプロジェクトの進捗に合わせ必要な道路整備を実施します。



(主) 渋川新治線 (赤根トンネル)



現在、工事が進んでいる坂東大橋の完成予想図 (国道462号)

人・自然に配慮したみちづくり

(1) 安心・快適な生活環境の形成

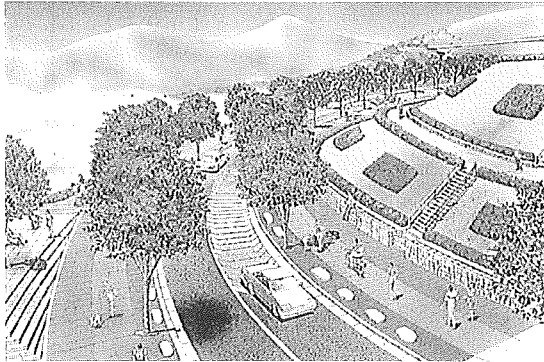
活力のある安全で快適なまちづくりを推進するための面的整備や道路を利用する全ての人にとって使い易く、安全な歩行空間、歩行者ネットワークを形成します。



高崎駅東口線完成予想図

(2) 沿道環境に配慮した道づくり

車道と沿道地区を分ける環境保全空間の確保及び公園・緑地あるいは民有地の緑と一体となった道路空間の緑化を図ります。



(主) 下仁田安中倉渕線 (マイロード事業)
整備イメージ図



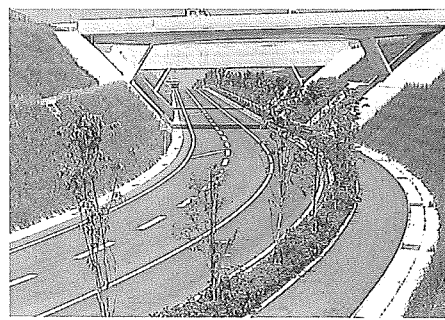
北関東自動車道側道イメージ図

(3) 自然環境に配慮した道づくり

道路整備に伴い、事前に環境アセスメントやこれに準じた調査を行い、自然の生態系に配慮した道づくりを推進します。



(主) 中之条草津線 (木の香る道づくり事業)



(主) 昭和インター線

五 おわりに

群馬県では、「こどもを育てるなら群馬県」のキャッチフレーズのもとに総合行政を推進していきます。これは単に子育て支援を行うだけでなく、子供を育てるのに適した環境はすべての人間に住

みやすい環境であるとの考えのもとに、群馬県を自然豊かで元気な県にしようという総合的な取組を指します。特徴的な取組みとしては、県北部の高山村の群馬天文台のメイン観測ドームには国内最高性能を誇る口径一五〇cmの望遠鏡が備え付けてあります。この施設内には望遠鏡を持ち込ん

で観測できるスペースもあり、大人から子供まで楽しめる施設です。また、県東部の自然の豊かな新里村不二山地区に建設中の「ぐんま昆虫の森」は、平成一三年に一部開園予定です。この森では里山やため池などありのままの自然を最大限に生かし、本物の昆虫とふれあいながら生態観測など

道路の整備目標

1) 幹線交通乗り入れ30分構想の実現 ～広域道路ネットワークの形成～

1-1) 県土の骨格をなす高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備

No.	路線名	前期5年 (H10～H14)	後期5年 (H15～H19)
①	北関東自動車道 高崎JCT～伊勢崎	全線完成 (H12)	
②	北関東自動車道 伊勢崎～太田	事業継続	事業継続・限成
③	北関東自動車道 太田～栃木県境	事業継続 (H10新規)	事業継続・限成
④	熊谷渋川連絡道路 一般国道17号 上武道路	部分完成 (H11:立体化)	全線完成 (暫定)
⑤	熊谷渋川連絡道路 一般国道17号 上武道路(工区延伸)	新規着手	事業継続
⑥	熊谷渋川連絡道路 一般国道17号 前橋渋川バイパス	事業継続	部分完成 (暫定)
⑦	上信自動車道 一般国道145号ハツ場バイパス	事業継続	全線完成 (暫定)
⑧	上信自動車道 渋川～吾妻バイパス	新規着手	事業継続

1-2) 高速道路のICや新幹線駅へのアクセス向上

No.	路線名	前期5年 (H10～H14)	後期5年 (H15～H19)
⑨	一般国道17号 伊勢崎IC関連	全線完成 (H12)	
⑩	一般国道120号 椎坂バイパス	事業継続	事業継続
⑪	一般国道122号 東今泉道路(太田IC関連)	事業継続 (H11新規)	全線完成
⑫	一般国道462号 本関拡幅	事業継続	部分完成
⑬	(主)前橋玉村線(前橋南工区)	全線完成 (H11)	
⑭	(主)神田吉井停車場線(多比良工区)	事業継続	全線完成
⑮	(主)下仁田安中倉洲線(榛名工区)	事業継続	全線完成
⑯	(主)前橋長湯線(藤岡工区)	新規着手	事業継続
⑰	(一)大原境線(殿塚本町工区)	新規着手	全線完成
⑱	市道 横手朝光路線(前橋市)	全線完成 (H13)	
⑲	街路 富岡内匠線(富岡市)	全線完成 (H13)	
⑳	街路 中村上郷線(渋川市)	事業継続	全線完成

1-3) 機能に応じた広域道路ネットワークの形成

No.	路線名	前期5年 (H10～H14)	後期5年 (H15～H19)
㉑	一般国道299号上野～中里バイパス	事業継続	部分完成
㉒	一般国道354号高崎玉村バイパス	部分完成 (H14:暫定)	事業継続
㉓	一般国道354号大泉邑楽バイパス	事業継続	部分完成
㉔	一般国道354号板倉バイパス	全線完成 (H12:暫定)	
㉕	一般国道406号横置拡幅	全線完成 (H11)	
㉖	(主)高崎渋川線(高崎群馬バイパス)	全線完成 (H12:暫定)	
㉗	(主)前橋長湯線バイパス(2期工区)	全線完成 (H13)	
㉘	(主)前橋伊香保線(吉岡バイパス)	全線完成 (H10)	
㉙	(主)佐野行田線(渡良瀬大橋)	全線完成 (H11)	
㉚	(主)高崎渋川線(群馬渋川バイパス)	新規着手	事業継続
㉛	(主)足利伊勢崎線(強戸工区)	新規着手	全線完成
㉜	街路 東毛幹線(大泉町)	事業継続 (H11新規)	全線完成
㉝	街路 高前幹線(高崎市)	事業継続	全線完成

2) 魅力あふれるまちづくり・地域づくりの支援

2-1) 魅力あふれるまちづくりの支援

No.	路線名	前期5年 (H10～H14)	後期5年 (H15～H19)
㉞	町道 通・仲伊谷田線(板倉町)	全線完成 (H11)	
㉟	市道 東部環状線(館林市)	事業継続 (H10新規)	全線完成
㊱	市道 太田西部幹線(太田市)	新規着手	全線完成
㊲	街路 新前橋川曲線(前橋市)	全線完成 (H13)	
㊳	街路 県庁群大線(前橋市)	事業継続	全線完成
㊴	街路 表町石倉線(前橋市)	全線完成 (H13)	
㊵	街路 錦桜橋(桐生市)	事業継続	全線完成
㊶	街路 赤岩橋(桐生市)	全線完成 (H12)	
㊷	街路 坂大橋石山線(伊勢崎市)	事業継続	全線完成
㊸	街路 J R阿毛線外1線(伊勢崎市)	事業継続	事業継続
㊹	街路 東武伊勢崎線外2線(太田市)	部分完成 (H11)	全線完成
㊺	街路 原町駅南口線(吾妻町)	事業継続	全線完成
㊻	街路 桐生大橋線(桐生市)	全線完成 (H14)	
㊼	街路 中通大橋線(桐生市)	事業継続	全線完成
㊽	街路 青柳広内線(館林市)	事業継続	全線完成
㊾	街路 西部一号線外1線(館林市)	事業継続	全線完成
㊿	街路 本町通り線(館林市)	事業継続	全線完成
㊿	街路 西富岡内匠線(富岡市)	事業継続	全線完成
㊿	街路 緑町線(藤岡市)	事業継続	全線完成
㊿	街路 環状線(沼田市)	全線完成 (H14)	
㊿	区画整理 高崎駅周辺西口地区	事業継続	全線完成
㊿	区画整理 伊勢崎駅周辺第一地区	事業継続	事業継続
㊿	区画整理 桐生駅周辺地区	全線完成 (H14)	
㊿	区画整理 太田駅周辺地区	事業継続	事業継続

2-2) 渋滞の緩和・解消

No.	路線名	前期5年 (H10~H14)	後期5年 (H15~H19)
⑤⑥	一般国道17号麗沢バイパス 一般国道50号東前橋拡幅	事業継続 部分完成 (H12) 全線完成 (H14)	全線完成 (暫定)
⑤⑦	一般国道122号昭和橋	事業継続 全線完成 (H10新規)	全線完成 (暫定)
⑤⑧	一般国道254号富岡バイパス	事業継続 全線完成 (H11:暫定)	全線完成
⑤⑨	一般国道353号麗沢バイパス	事業継続 全線完成 (H13)	全線完成
⑤⑩	一般国道353号取南バイパス	事業継続 全線完成 (H12:暫定)	事業継続 全線完成
⑤⑪	一般国道354号伊勢崎街道踏切	事業継続 全線完成 (H12:暫定)	事業継続 全線完成
⑤⑫	一般国道462号坂東大橋	事業継続 全線完成 (H14)	全線完成
⑤⑬	(注)藤岡大胡線(玉村大橋)	事業継続 全線完成 (H14)	全線完成
⑤⑭	(注)太田大間々線バイパス(西本町工区)	事業継続 全線完成 (H14)	全線完成
⑤⑮	(注)高崎万寿交線(寺尾工区)	事業継続 全線完成 (H11)	全線完成 (H13)
⑤⑯	街路 上毛大橋(前橋市)	事業継続 全線完成 (H11)	事業継続
⑤⑰	街路 前橋箕郷線(前橋市)	事業継続 全線完成 (H13)	全線完成
⑤⑱	街路 昭和太橋大胡線(前橋市)	事業継続 全線完成 (H13)	事業継続
⑤⑲	街路 高崎渡川線(高崎市)	事業継続 全線完成	全線完成
⑤⑳	街路 高崎駅観音山線(高崎市)	事業継続 全線完成	全線完成

2-3) 活力ある地域づくりの支援

No.	路線名	前期5年 (H10~H14)	後期5年 (H15~H19)
⑥①	(注)沼田大間々線(黒保根工区)	事業継続 全線完成 (H11)	全線完成
⑥②	(注)富岡万寿線(上日野工区)	事業継続 全線完成 (H14)	全線完成
⑥③	(注)長野原倉溝線(川浦工区)	新規着手 全線完成 (H10新規)	全線完成
⑥④	(注)伊勢崎深谷線(伊勢崎工区)	新規着手 全線完成 (H11)	全線完成
⑥⑤	(注)渋川松井田線(松井田工区)	事業継続 全線完成 (H14)	全線完成
⑥⑥	(注)沼田新治線(中山バイパス)	事業継続 全線完成 (H13)	全線完成
⑥⑦	(一)下久屋沢川線(樽工区)	事業継続 全線完成 (H11)	全線完成
⑥⑧	(一)箕郷板鼻線(上芝バイパス)	事業継続 全線完成 (H14)	全線完成
⑥⑨	(一)下仁田小幡線(吉崎バイパス)	事業継続 全線完成 (H13)	全線完成
⑥⑩	(一)林吾妻線	事業継続 全線完成	全線完成
⑥⑪	(一)林長野原線	事業継続 全線完成	全線完成
⑥⑫	(一)香林西国定伊勢崎線(東村工区)	新規着手 全線完成	全線完成
⑥⑬	(一)西国定蛟塚線(蛟塚工区)	新規着手 全線完成	全線完成
⑥⑭	(一)津久田停車場前橋線(赤城村工区)	事業継続 全線完成 (H14)	事業継続
⑥⑮	市道 本宿城南通線(前橋市)	事業継続 全線完成 (H14)	全線完成
⑥⑯	市道 宿横手大沢線(高崎市)	事業継続 全線完成 (H14)	全線完成
⑥⑰	村道 2097号(黒保根村)	事業継続 全線完成 (H14)	全線完成
⑥⑱	町道 月夜野矢瀬線(月夜野町)	事業継続 全線完成 (H10新規)	全線完成
⑥㉑	村道 南部幹線(船川村)	事業継続 全線完成 (H10新規)	全線完成
⑥㉒	町道 麻生小平線(万寿町)	事業継続 全線完成 (H10新規)	全線完成
⑥㉓	村道 八木原小夜戸線(黒保根村)	新規着手 全線完成	全線完成
⑥㉔	町道 林長野原線(長野原町)	新規着手 全線完成	全線完成
⑥㉕	町道 川原湯温泉幹線	新規着手 全線完成	全線完成
⑥㉖	町道 川原畑線	新規着手 全線完成	全線完成
⑥㉗	街路 前橋公園通線(前橋市)	事業継続 全線完成	全線完成
⑥㉘	街路 南八幡京ヶ島線(高崎市)	事業継続 全線完成	全線完成
⑥㉙	街路 磯部原市線(安中市)	事業継続 全線完成	全線完成

3) 人・自然に配慮したみちづくり

3-1) 安心・快適な生活環境の形成

No.	路線名	前期5年 (H10~H14)	後期5年 (H15~H19)
⑦①	街路 高崎駅東口線(高崎市)	部分完成 (H11)	事業継続
⑦②	区画整理 前橋市六供地区	事業継続 全線完成 (H13)	事業継続
⑦③	区画整理 群馬町南部地区	事業継続 全線完成 (H10新規)	全線完成
⑦④	区画整理 館林市西部第一地区	事業継続 全線完成 (H10新規)	事業継続
⑦⑤	区画整理 富岡市富岡中央地区	事業継続 全線完成 (H10新規)	事業継続
⑦⑥	区画整理 沼田市中心市街地地区	事業継続 全線完成	全線完成
⑦⑦	区画整理 渋川市四ツ角周辺地区	事業継続 全線完成	全線完成

3-2) 沿道環境に配慮した道づくり

No.	路線名	前期5年 (H10~H14)	後期5年 (H15~H19)
⑦⑧	(注)下仁田安中倉溝線(安中工区)	事業継続 全線完成	全線完成
⑦⑨	(一)足門前橋線(因分寺工区)	事業継続 全線完成	全線完成
⑦⑩	街路 東毛幹線(太田市)	事業継続 全線完成	全線完成

3-3) 自然環境に配慮した道づくり

No.	路線名	前期5年 (H10~H14)	後期5年 (H15~H19)
⑦⑪	一般国道401号土出口戸倉バイパス	部分完成 (H12)	部分完成
⑦⑫	一般国道254号甘栗吉井バイパス	新規着手 全線完成	事業継続

ができるようになりますので群馬県にお越しのさいには、ぜひご利用下さい。
最後になりましたが、「群馬県の道路の整

備に関するプログラム」策定にあたり、関係各位のご協力をいただきましたことに厚く御礼申し上げます。

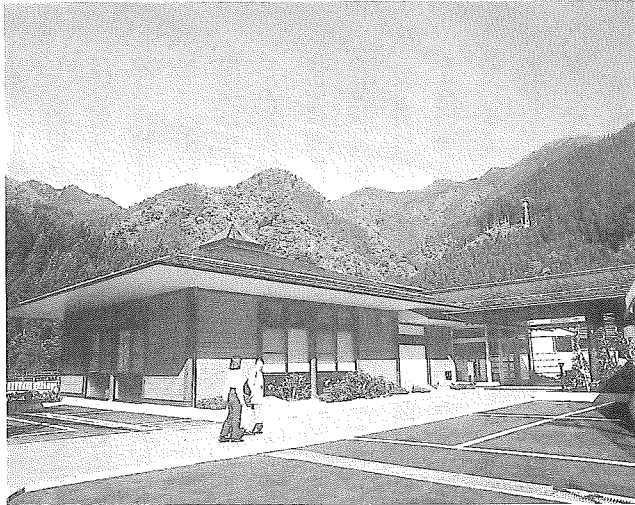


シリーズ
『道の駅』

『秩父往還』に新しい風

道の駅「大滝温泉」(埼玉県)

駅長 加藤 修



道の駅「大滝温泉」遊湯館

今回はわたくしどもの道の駅「大滝温泉」を簡単ではございますが、ご紹介させていただきます。

大滝村とは

わたくしどもの「道の駅・大滝温泉」は、埼玉県の最も西に位置する秩父郡大滝村にあり、国道一四〇号に面した山間部に、県内で四番目に認定された道の駅です。

我が村は南に東京、西に山梨・長野、北に群馬と一都三県を境にもち、埼玉県の面積の

一〇分の一を持つ広大な面積の村といえますが、そのまわりは二、〇〇〇m級の奥秩父連峰にかこまれており、村の面積の九六%を山林におおわれた人口約一、六〇〇人ほどの小さな村です。また、その地形は急峻な山岳地帯であり、村内の名峰「甲武信岳」から流れだす清水は、いつしか一級河川「荒川」の流れの源となり、関東平野のノドをうるおす大河へと形を変えてゆきます。

かつての大滝村は木材の供給や鉱山による資源の産出で、おおいに栄えた時期もありましたが、それも現在では衰退し、過疎化がより一層すすむ山村の一つとなりました。

古来より秩父盆地と甲府盆地はさまざまな人々や物資・文化が往来し、その街道は「秩父往還」と呼ばれておりました。戦国時代の武將武田信玄公におかれては、これを軍用道に整備するなど、重要な交通路として使われた経緯がうかがい知れます。しかし、この街道の途中には、日本三大峠として名高い「雁坂峠」が存在し、交通の難所として人々の前に立ちはだかっておりました。それは自動車文明が発達し、国道一四〇号と名を変えた近年までも、なお高く立ちはだかり、隣村の山梨県三富村までの間は車での通行が不能。そのため「開かずの国道」とさえ呼ばれ

ておりました。

国道一四〇号の完全開通

平成一〇年、四〇年来の計画がついに実現し、国道の山岳トンネルとしては国内最長を誇る「雁坂トンネル」が開通しました。これにより、埼玉・山梨両県が直接結ばれ、国道一四〇号が全線に渡って自動車で行けるようになりました。まさに現代版の「秩父往還」が復活し、再び人々や物資の往来が始まったのです。

そんな「雁坂トンネル」にいたる国道一四〇号の、まさにこれから急な坂道の始まり、入り口と呼ぶべき場所に、「道の駅・大滝温泉」がございます。ここにいたる長時間のドライブで疲れた体を休ませたり、これから山坂道を進む直前の休憩ポイント、または山梨からの最初の休息場所として、国道一四〇号を走られる多くの観光客の皆様、お仕事で使われる方々に、及ばずながら、いつとき心と体の休息所を提供すべく日々努力いたしております。

道の駅の概要

「道の駅・大滝温泉」は、国道一四〇号と清流「荒川」に挟まれた僅かな平地にござい

ます。平成七年、既存の施設が「道の駅」として認定されスタートしました。施設としては日帰り温泉「遊湯館」、村立歴史民族資料館、「特産品販売センター」などがあり、平成一二年には、お食事処「郷路館」が営業を開始いたしました。

なかでも日帰り温泉「遊湯館」は、疲労回復には効果的な温泉として多くのドライバーの皆様にご好評をいただいております。

泉質は、ナトリウム・塩化物温泉。神経痛や筋肉痛・関節痛、または慢性的な婦人病には特によく、花粉症にも有効とされ、最近ではアトピー性皮膚炎にも良いと多くのお客様がおいでになります。

当温泉の特徴としては、温泉水に含まれる各成分のイオン量の合計が、1kg中に五、三、四七mgもあり、これは他の温泉と比較しても、かなり成分の濃い温泉であるといえます。また、当遊湯館は湯を水道水で薄めることなどはせず、一〇〇%源泉を使用いたしておりますので、より高い効果が得られる温泉ではないか、と自負しております。

また隣接の「村立歴史民俗資料館」では、「秩父往還」の絵図や解説、また山峡の農業やその暮らしぶり、多くの民具や諸道具などの資料、さらに大滝の原生林の様子を展示公

開しております。

さらに昨年オープンしたお食事処「郷路館」は、村の先人達によって植林された樹齢九十有余年の村有林の杉をふんだんに使用した縄文建築風丸太組みの建物で、国語学者の金田一春彦先生に命名をいただきました。

メニューは麺類が中心となっておりますが、昔から大滝で食されてきたそばを、沢の天然の水を使用し、手打ちで再現した「ざるそば」や、大滝特産の「中津川芋」をつかった「中津川芋のみそっこね」などが、特に好評をいただいております。

また「郷路館」の入り口の前では、四月～十一月の毎週日曜日の朝、「青空市」を開催し、村の農産物・加工品・工芸品を展示即売しておりますが、こちらもおおぜいのお客様でにぎわいます。

アクセス

以上が、わたくしどもの「道の駅・大滝温泉」の簡単な紹介となりますが、今後も、たんなる休憩場所にとどまることなく、快適にくつろぐことのできる場所、また地域と都市住民との交流・ふれあいの場として、個性あふれる「道の駅」づくりを目指していきたくと考えております。



シリーズ

『道の駅』

自然・食・人に味がある町

「いっぺんきなはいや！」

道の駅「みしょうMIC (ミック)」(愛媛県)

所長 山 岡 強

歴史と自然が融合する町

県都松山市より、国道五六号を南下すること約三時間。そこは、四国で陸の孤島と呼ばれる西南地域。御荘町は、そんな愛媛県最南端の南宇和郡中央部に位置し、その昔より、四国八十八ヶ所四〇番札所観自在寺の門前町として栄えました。町名の由来は、この地域が比叡山延暦寺ゆかりの荘園であったことから、その名がついたとされています。

周りは足摺宇和海国立公園に囲まれ、その豊かな自然の恵みを利用した養殖業(真珠・ハマチ・牡蛎)が、盛んに行われています。また、町内のいたる所には、南予レクリエーション都市の主要施設が点在し、少し足を伸ばすと、日本最後の清流として名高い四万十川や、ジョン万次郎生誕の地である足摺岬があり、一年を通じて観光やスポーツ・レジャーを楽しむことが出来ます。

特産品を得産品に

道の駅「みしょうMIC」は、平成九年一月、その門前町として栄えた町内の市街地に、町直営の施設として建設されました。駅周辺には、大型スーパーやコンビニ・飲食店が隣接している為、オープン当初よりその機

能を十分に発揮できるのか心配されました。特に、青空市場の運営に関しては、車で十分の近隣町に競合する三セク施設がある為、余程の努力が必要となってきたのです。しかし、当町の特産品である柑橘類(甘夏みかん・温州みかん・美生柑)を生産している農家の方が数多く登録して下さっているので、



道の駅「みしょうMIC (ミック)」全景

(写真右は宇和海ふれあいセンター 左は情報案内センター)

市場より安価で品質の良い柑橘を豊富に提供することができ、お客様には大変喜んでいただいております。また、生活改善グループのおばちゃん達が作った梅干しもすごく好評で、観光で当地へ来られ、たまたまお買上げいただいた梅干しを、後日大量に電話注文いただくリピーターの方も年々増えています。「どうしても、その味が忘れられない。」という声を聞くと、本当に嬉しくなります。下手をすると、地域によっては商品より送料の方が高つくかもしれないのに…。有り難いものです。

マイナス面をプラス思考に

道の駅の特徴として、道路を利用する人々の休憩施設としての機能は切っても切り離すことができません。その性格上、利用のし易さが大きなポイントとなってきますが、中でも、二四時間使用できる安全で清潔なトイレは不可欠です。外観がアダムスキー型UFOを彷彿させる当駅のトイレ(国土交通省管理)は、デザインが斬新なだけでなく、行き届いた清掃についてもなかなかの評判を得ています。今や警備上の問題で、夜間利用の出来ない駐車場やトイレが増えてきていると聞きますが、今のところ、何ら大きなトラブルもな

くきている当駅の各施設は、初めは「市街地に建設されたことが、運営面でのデメリットだ。」と言われていたにも関わらず、「ひよつとすると、その周りの環境が警備面では意外とメリットだったのかな。」なんて思ったりもしています。

施設が国道に面しているとはいえ、やはりそこは市街地。交通量も多ければ、建物も密集しています。国土交通省の管理下にある駐車場(道路)も十分な広さとは言えませんし、周りに看板が多いので、うっかりしていると気付かずに通り過ぎてしまいます。それに、真向かいのレストランやホテルの臨時駐車場になることもしばしば。しかし、これも共存共栄と思えば、道の駅の新しいスタイルと言えるのかもしれませんが。

伝統を守りながら繁栄する町

御荘湾の対岸七〇〇mを網で仕切り、干潮で逃げ遅れた魚を玉網や手づかみで捕る「立干し網」は、町の伝統行事であり最大のイベントです。毎年、干満潮差の最も大きい四月下旬から五月上旬にかけて開催され、四国内はもちろん、遠くは関西から約五万人の太公望で賑わいます。当町は海の幸も豊富で、当駅のお魚市場でその魚介類を安価でお買い求

めできます。海のイメージの強い御荘町なので、当駅の二階は回転寿司の店舗がテナントで入っています。レストランや喫茶店というケースは多くありますが、回転寿司という例は非常に珍しいのではないのでしょうか。「MIC(ミック)とは、どういう意味ですか?」とよく尋ねられます。(M)ミシヨウ・(I)インフォメーション・(C)コミュニケーションの頭文字をそれぞれ取つてあるのですが、その名の通り、当駅が地域社会の中において、様々な情報を発信しながら、本当に中心的な場所になるよう心掛けなくてはなりません。

一日平均五台の観光バス、一日平均約三〇〇人の駅利用者、御荘の良いところを如何に感じていただけるか。そして、如何に楽しみ喜んでいただけるか。開駅してから三年。課題は多く山積し、まだまだ未熟な道の駅ではありますが、一人でも多くのファンを得るために頑張っていきたいと思えます。

桜の咲きはじめるころ、観自在寺を参拝されるお遍路さんはその数を増やしていきま。同時に、当駅も年間を通じて一番忙しいシーズンを迎えます。訪れた人誰もが心に残る町、そして心に残る道の駅であるよう従業員一同お待ちしております。

「いっぺんきなはいや!」

時・時・時・時・時・時……

月・日	世界	国内	道路行政
1・3	<p>○米連邦準備制度理事会(FRB)が、短期金利の誘導目標となるフェデラルファンド(FF)金利を〇・五%引き下げ、年六・〇%にすると発表。また、公定歩合も〇・二五%引き下げ、年五・七五%にした。米景気の急速な減速に対する措置。</p>	<p>○片山虎之助総務庁長官が閣議で一〇月一日に実施した国勢調査の速報値を報告。日本の総人口は一億二、六九一万九、二八八人で、前回の一九九五年調査に比べ一三四万九、〇四二人(一・一%)の増加。二〇年に始まった国勢調査で最低の伸び率。</p>	<p>○広島高速四号線(広島西風新都線)の約八割を占めるトンネル(三・九km)が貫通。</p> <p>○国道四号那須野橋新橋(栃木県西那須野町東遅沢)二〇三mが開通。</p> <p>○山形自動車 山形蔵王IC↪山形北IC(六・三km)間の四車線化の工事のうち青野トンネル(五四五km)が貫通。</p> <p>○国道一四五号長野原めがね橋(群馬県長野原町久々戸)三八八mが貫通。</p>
4	<p>○米連邦準備制度理事会が公定歩合を〇・二五%再引き下げ、年五・五%にすると発表した。</p>	<p>○政府が臨時閣議で二〇〇一年度予算の政府案を閣議決定した。一般会計が八二兆六、五二四億円(今年度当初予算比二・七%減で、このうち公共事業や社会保障などの一般歳出は四八兆六、五八九億円(同一・二%増)で過去最大。財政投融资計画政府案は三三兆五、四七二億円で、今年度計画に比べ一五%減。</p>	<p>○国道一四五号長野原めがね橋(群馬県長野原町久々戸)三八八mが貫通。</p>
17	<p>○石油輸出国機構(OPEC)はウイーンで臨時総会を開き、原油の需給は国際的に緩和していると見て、加盟国(イラクを除く一〇カ国)の原油生産枠を日量一五〇万バレル削減することを決めた。二月一日付で実施する。</p>	<p>○総務庁発表の労働力調査によると、十一月の完全失業率(季節調整値)は四・八%で、前月に比べ〇・一ポイント上昇し、二ヵ月ぶりに悪化。</p>	
20	<p>○ジョージ・W・ブッシュ氏(五四)が、ワシントンでの就任式で宣誓、第四三代大統領に正式に就任した。共和党が政権に復帰するのは八年ぶり。</p> <p>○フィリピンのエストラダ前大統領の後を受けてグロリア・マカパガル・アロヨ新大統領が正式に就任した。新大統領は前大統領の残りの任期約三年五ヵ月を務める。</p>	<p>○財務省の発表によると、政府の外貨準備高が、昨年一二月末で三、六一六億三、八〇〇万ドルと初の三、〇〇億ドル台となり、過去最高を更新。</p> <p>○総務省発表によると、携帯電話とPHSをあわせた移動電話の加入契約件数は、昨年末時点で六、三八八万三、〇〇〇台に達し、人口普及率は五〇・三%となった。</p> <p>○東京地検が自民党の参議院議員小山孝雄容疑者(五七)≪比例代表≫を受託取賄容疑で逮捕、国会質問に絡んで財団法人「ケーエスデー中小企業経営者福祉事業団」(KSD)の前理事長古岡忠男被告(七九)≪業務上横領と背任の罪で起訴≫から二、〇〇〇万円の供与を受けた疑い。</p>	
12・22		<p>○片山虎之助総務庁長官が閣議で一〇月一日に実施した国勢調査の速報値を報告。日本の総人口は一億二、六九一万九、二八八人で、前回の一九九五年調査に比べ一三四万九、〇四二人(一・一%)の増加。二〇年に始まった国勢調査で最低の伸び率。</p>	
12・26		<p>○広島高速四号線(広島西風新都線)の約八割を占めるトンネル(三・九km)が貫通。</p> <p>○国道四号那須野橋新橋(栃木県西那須野町東遅沢)二〇三mが開通。</p> <p>○山形自動車 山形蔵王IC↪山形北IC(六・三km)間の四車線化の工事のうち青野トンネル(五四五km)が貫通。</p> <p>○国道一四五号長野原めがね橋(群馬県長野原町久々戸)三八八mが貫通。</p>	

編集後記

今年の冬は寒さが厳しい。東北や北陸地方は、正月早々から大雪に見舞われた。雪といえば、いつも雪国での道路の除雪事業を思い出す。かつて東北の

最北端の県庁所在都市で勤務したことがあった。来る日も来る日も雪、家屋も街並みもすっぽりと雪に埋まり、白一色の世界。そんな自然の中で、人々の暮らしを支えていたのが、この除雪作業であった。深夜から早朝にかけてブルドーザーが国道や市道に入り込み、雪で姿を消した道路を掘り出していく。これによって雪国の生活が一変した。積雪期でも自動車が行き止まるようになって馬車時代を脱出、文明開化を迎えたのであった。

当時、除雪担当者から、こんな話を聞いたことを今でも覚えている。

「除雪を始めたころは、そりゃ、皆さん喜んでくれました。沿道の人たちは門口まで出てきて、ありがとう、”ご苦労様”と言ってくれました。中には”一杯いかが”とお茶を差し出してくれる人もいました。仕事の仕甲斐がありました。それが今では雪が少しでも残っていると、残すんじゃない。しっかり仕事をしろ”と怒鳴られるんですよ」。

担当者は苦笑するばかりであった。

そんな話を思い出している折、手元に一冊の本が送られてきた。「語り継ぐ舗装技術」というタイトルで、その「あとがき」に、こんなくだりがあるのが目に止まった。ある道路建設会社の技術者の述懐である。

「(戦後) 毎日の生活は忙しく貧しかったが、戦争で焼け野原になったこの国を一日も早く復興しなければという使命感に燃えていた。地域の住民も企業も道路工事が完成することを待ち望み、昼休みには沿道の住民から”ご苦労様”とお茶の接待を受けた」。

それから数十年がたち、この人は今、こう嘆く。「現在の舗装現場は(中略) 大都市や交通量の多いところでは夜間作業となり、通行車両から罵声を浴び、空き缶を投げつけられ、地域住民からは埃や騒音が営業の妨害になると嫌われている」。

どうして、こんなに人の心が変わってしまったのであろうか。基本的には自己中心の風潮によるものであるが、過去を知らない世代が多くなったことも一因に挙げられるのではないだろうか。そうした意味で過去を語り、聞くことも大事なことだと考えている。まずは雪国の道路管理者の皆さん頑張ってください。

(K)

3月号の特集テーマは「道づくりと対話型行政」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)

FAX 03(3234)4471

〈年間送料共9,240円〉

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金 771303

口座名：道路広報センター