

目次

エッセイ 人と道との相対的關係【その二】

『人+道=物語り』実録三題	高橋 美江	1
---------------------	-------	---

特集／道路財源

道路特定財源制度の役割	岡野 行秀	7
道路特定財源制度について	道路局 道路資金企画室	10
有料道路事業の財源	道路局 有料道路課	15
大阪府の道路財源	大阪府土木部交通 道路室道路整備課	25

道路占用許可電子申請の運用開始について	道路局 道路利用調整室	32
規制改革推進3か年計画の閣議決定について	道路局路政課	39
名古屋南部地域における道路交通環境対策の推進について — 当面の取組 —	道路局 道路環境調査室	44
静岡県の「道路の整備に関するプログラム」	静岡県土木部 道路企画室	52

軌道の風景⑨

にいがた廃線紀行（前編）	桑田 龍太郎	58
--------------------	--------	----

ラクダによる西域南道紀行 9

米蘭で移り変わった7つのミーラン遺跡を知り、 玄奘三蔵の足跡に思いをはせる	長澤 法隆	63
--	-------	----

シリーズ「道の駅」

地域の資源に新たな視点で活力を 道の駅「なるさわ」（山梨県） ..	渡辺 利徳	68
秘境の里 祖谷 道の駅「にしいや」（徳島県）	西祖谷山村観光課	70

時・時・時		72
-------------	--	----

道路特定財源制度の役割

東京大学名誉教授 岡野 行秀

道路特定財源制度が

道路整備を進めた

第二次大戦後日本の道路整備が急速に進んだのは、有料道路制度と道路特定財源制度に負っているといっても過言ではない。これら二つの制度は各種社会資本の整備に必要な財源が逼迫していた時期に道路整備のための財源確保に大いに貢献した。有料道路制度は建設・維持の資金を利用者が負担する料金によって、また、特定財源制度は自動車保有し走行させる人々が（無料の）道路の建設・維持に必要な経費を負担する税によって賄ってきた。道路特定財源制度は道路利用者（直接受益者）に課税しその税収入の用途を道路の建設・維持管理の経費に特定して道路整備を進める

受益者負担の制度である。道路整備には財源が必要であるが、その財源を所得税などの一般財源だけに依存せず道路の利用者―直接の受益者―の負担に求めた点に特徴がある。自動車を保有し走らせる人々にとって、決して税負担は小さくないが、納めた税の収入は必ず道路の整備に充当されるので不満がないかあるいはあっても小さかった。

道路特定財源制度が果たした役割は、高度経済成長に支えられたモータリゼーションの進展が背景にあったが、受益者負担の枠組みによって必要な巨額の資金を確保し「先進工業国としては信じられない」ほど劣悪だった日本の道路の整備をスピードアップさせたことである。特定財源制度が採用されず一般財源に財源を求めていたならば、道路整備に配分された財源はずっと少なく道路の

整備は遅れていたにちがいない。

受益者負担 ― 国民の義務 ―

巷間公共投資のうちに占める道路支出のシェアが長期に亘って固定的かつ突出していると批判する人がいるが、道路利用者が納得して増大する税負担―現状では本税率をはるかに超える暫定税率―を受け入れてきた結果特定財源の収入が増大したからである。もし、税制―自動車関係諸税―をそのままにして道路利用者の税負担を変えずに特定財源制度を採用せず一般財源に繰り入れていたならば、税を負担している道路利用者は道路整備に必要な財源が増大しても揮発油税等の税率を引き上げることには反対したにちがいない。なぜならば、彼等が揮発油税の増税を受け入れたとしても、

増税による税収増加分のどれだけが道路整備に充てられるかについて確約がないからである。彼等が納める税収入の増加分が道路整備以外の他の用途へ向けられ、彼等―納税者―は税負担だけ増えて増税に見合う公共サービスが受けられないという結果に終わる可能性がある。

受益者負担の原則は市場を通じてサービスを購入する場合に対価を支払ってサービスを手に入れるのと同じように、公共サービス―例えば道路サービス―を消費する人々―すなわち受益者―はそのコストを負担するということである。公共サービスが無料で提供されてもコストがゼロということではない。受益者負担の制度は公共サービスについて「ただ乗り」を認めないことである。「ただ乗り」がまかり通ると公共サービスの消費は過大になる。受益者負担は公共サービスの消費について対価―料金あるいは税―を求めるので、このような「ただ乗り」による過大消費を防ぎ資源の浪費を回避する効果がある。公共サービスを供給するときの経費と受益の関係がある程度までつきりしている場合には、積極的に受益者負担を導入すべきだと考える。

特定財源制度と目的税

特定財源制度は、定められた種類の税の収入を特定の目的の財源に充当することである。ある支

出目的に充てる財源のために特定の税の収入を指定するいわゆる目的税と特定財源制度とはどう違うのか？ 二つの間の差異は財政の手続上の差異だけで実質的には同じである。揮発油税（地方譲与税を含めて）の収入は道路支出に充当するので道路整備のための目的税であるといつてよい。

しばしば財政学者は道路特定財源制度を批判する。その場合彼等は二つの理由を挙げる。第一は目的税として使途を制限することに對する反対である。道路利用者に係わる税―自動車関係税と呼ぶ―の中には自動車税のような地方の一般財源もあるが、ほとんどが道路特定財源になっている。財政学者は自動車関係諸税を道路整備の目的税にすべきだというのなら、酒税は酔っ払い対策などに、たばこ税は喫煙室の整備に充当しなければならぬということになるではないかという。現実に存在する目的税には二つの種類がある。一つは地方交付税のように所得税、法人税のほかに酒税の一〇〇分の二五、消費税の一〇〇分の二九・五、たばこ税の一〇〇分の二五%を充てることが定められているケースがある。これらの税をなぜ地方交付税にするかについては財政上の便宜であつて、両者の間に特別な関係はない。現在社会保険費や社会福祉費の財源として消費税を目的税にしたらどうかという主張がある。これらの例における特定の税をある支途の目的税にする場合と自

動車関係税を道路整備の目的税にする場合とは基本的な差異がある。自動車関係諸税は道路の整備・維持管理に必要な経費を受益者負担（一部は原因者負担）によって賄う仕組みで目的税化されているのであり、いわば道路サービスの価格ないし対価の役割を負わされているのである。

財政学者が挙げるもう一つの理由は、しばしばマスコミも同調する「特定財源制度は財政の硬直化を招く」という主張である。この主張は現実の財政支出―特に公共事業支出―の使途別シェアがある程度の期間変化していないという事実を特定財源制度の存在と結び付けて解釈しただけのことである。公共事業については道路以外の分野の配分も目立った変化はしていない。その他特定財源制度が存在しない財政の分野でも予算配分はかなりの期間固定的である。財政の硬直化は政府の財政における臨機応変な対応―裁量的財政―を不可能にするという。裁量的財政の理念―経済の状況に應じて柔軟に最適な財政政策を実施する―自体は理解できるが、現実に政府がこの理念に沿った財政運営ができるかどうか、財政学者が最適な政策を示すことができるかどうかは大いに疑問だ。財政当局が特定財源制度や目的税に反対する真の理由は明快である。特定財源や目的税が導入されると、財政当局の「裁量的」―実は「恣意的」―予算配分の権限が縮小されるからに過ぎない。

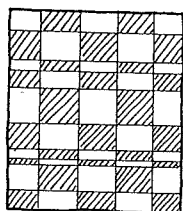
道路特定財源制度の問題点

道路特定財源制度は日本の道路の整備に大きな貢献をしてきた。しかし、その制度の妥当性とは別に具体的な内容に立ち入って見ると問題がないわけではない。財源を構成する自動車関係諸税は複雑であるし、自動車重量税のように道路損傷の寄与度を考慮したにも関わらず「自動車軽量(？)税」に近く、時間の経過とともに営自格差が導入されるなど受益者負担の公平については問題がある。

これは特定財源制度一般の問題ではなくて内容の問題であり、高速道路についての有料道路制度にも当てはまるが、特定財源の自動車関係諸税と有料道路の料金によって道路用地の買収費用まで賄ってきたことである。それでは用地費をどう工面すればよかったかという問題が残るが・・・ここではこの問題には触れないが一つ述べておきたいことは、高速道路について日本道路公団が抱える長期負債を現世代が次世代に残す大きな負担である」と指摘しているが、これとは逆に道路特定財源制度は次世代のために前世代及び現世代が大きな負担をする制度であった。このことは意外に認識されていない。次世代は一般国道などの用地費・建設費を負担しなくてすむのである。

最後にしばしば現れた主張―道路特定財源の転

用―について述べたい。受益者負担を前提にして確立された道路特定財源制度であり、自動車関係諸税を負担している人々は道路特定財源であるから負担を拒否しなかった。財政学者の一部には国に入ってきた税金はどのような用途にも裁量的に決めることができると主張する。私はこの主張は「裁量的」ではなく「恣意的」であり、納税者を騙すものであると考える。今後社会保障・社会福祉に要する財源をどのように調達するかが大きな問題になるだろう。このような時期に国民―納税者―を騙すようなことをしてはならない。道路整備のために財源が余るようなことが生じたときには自動車関係税を減税すべきだろう。もし、道路以外の他の用途に充てるといふ案が出てきたときにはいったん減税し、改めて納税者にこの提案の是非を問うべきであろう。



道路特定財源制度について

道路局総務課道路資金企画室

一 道路特定財源制度の概要とその意義

道路特定財源制度は、我が国の道路を緊急かつ計画的に整備するため、受益者負担・原因者負担の考え方に基づき課税した税収を道路整備の財源として充当する制度であり、昭和二八年に揮発油税が道路整備の特定財源とされたことにはじまるものである。

昭和二九年に第1次道路整備五箇年計画が策定されて以来、我が国の道路整備は12次にわたる五箇年計画に基づき進められているが、道路特定財源制度についても、道路投資の伸びに対応し、税率の引上げや新税の創設によってその充実が図られてきた。

現行の道路特定財源諸税には、国の財源として

揮発油税、石油ガス税、自動車重量税の三税、地方の財源として軽油引取税、自動車取得税、地方道路譲与税、石油ガス譲与税、自動車重量譲与税の五税がある。これらの税は燃料の消費、自動車の取得、保有に着目して自動車利用者に負担を求めている（表1）。

自動車利用者から受益に応じた負担を求めるシステムである道路特定財源制度は次のような長所を持っている。

- ①公平性…道路整備に要する費用を負担せず
- ②安定性…景気や財政状況の影響を受けずに安定的な財源を確保。
- ③合理性…自動車利用者が道路整備費を負担

し、すべて道路整備に充当される

という明快な制度であるため、納税者の理解が得られやすい。

道路特定財源制度は、自動車利用者の道路を利用する意志が道路予算に反映される点で、いわば道路サービスに対する擬似的な市場機構として機能している。また、自動車利用者が負担した税収を道路整備に充てるという点で税収と支出の関係が明確であり、行政の透明性が求められる時代の流れに合致している（図1）。

平成一三年度当初予算においては、国の道路特定財源が三六、一七二億円、地方が二三、二九〇億円となっており、総道路投資額の約半分を占め、道路整備の着実な推進に不可欠である（図2）。

表1 道路特定財源一覧

税 目		道 路 整 備 充 当 分	税 率	平成13年度税込 (億円)
国	揮発油税 昭和24年創設 昭和29年より特定 財源	全額 (昭和60年度より1/15を道路整備 特別会計に直入。昭和63年度よ り1/4に拡大している。)	(暫定税率) 48.6 円/ℓ (本則税率) 24.3 円/ℓ	28,365 (28,622)
	石油ガス税 昭和41年創設	収入額の1/2 (1/2は石油ガス譲与税として地 方に譲与される。)	(本則税率) 17.5 円/kg	140 (134)
	自動車重量税 昭和46年創設	収入額の国分(3/4)の8割 (収入額の3/4は国の一般財源で あるが、税創設及び運用の経緯 から8割相当額は道路財源とさ れている。)	[例]自家用乗用 (暫定税率) 6,300円/0.5t年 (本則税率) 2,500円/0.5t年	6,752
	計			35,257 (35,507)
地	地方道路譲与税 昭和30年創設	地方道路税の収入額的全額 (揮発油税と併課される) 43/100:都道府県及び指定市 57/100:市町村	(暫定税率) 5.2 円/ℓ (本則税率) 4.4 円/ℓ	2,990
	石油ガス譲与税 昭和41年創設	石油ガス税の収入額の1/2 :都道府県及び指定市	石油ガス税を参 照	142
	自動車重量譲与税 昭和46年創設	自動車重量税の収入額の1/4 :市町村	自動車重量税を 参照	2,829
	軽油引取税 昭和31年創設	全額 :都道府県及び指定市	(暫定税率) 32.1 円/ℓ (本則税率) 15.0 円/ℓ	12,472
	自動車取得税 昭和43年創設	全額 3/10:都道府県及び指定市 7/10:市町村	(暫定税率) 自家用は 取得価額の5% (本則税率) 取得価額の3%	4,857
計			23,290	
合 計			58,547 (58,797)	

- 注) 1. 税収は平成13年度当初予算及び平成13年度地方財政計画による。なお、() 書きは、決算調整額(税収の平成11年度決算額と平成11年度予算額との差:揮発油税及び石油ガス税については2年後の道路整備費で調整することとされている。)を含んだ額である。
2. 自動車重量税の税収は国分の8割相当額である。
3. 暫定税率の適用期限は平成15年3月末(自動車重量税については平成15年4月末)。
4. 四捨五入の関係で、合計が一致しないところがある。
5. 地方公共団体の一般財源である自動車税の平成13年度税収は17,889億円、軽自動車税の平成13年度税収は1,320億円。(いずれも平成13年度地方財政計画による。)

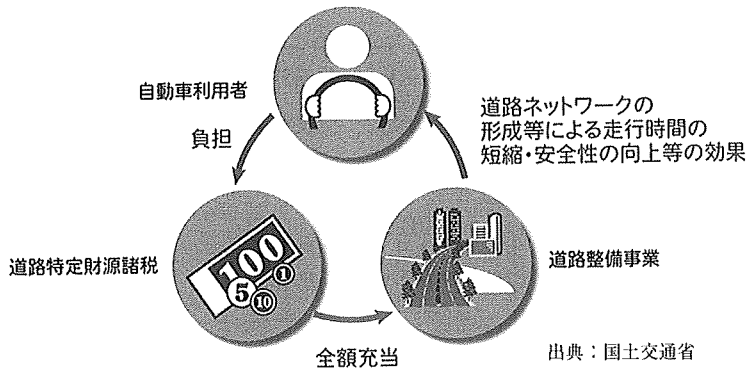


図1 受益者と負担の関係

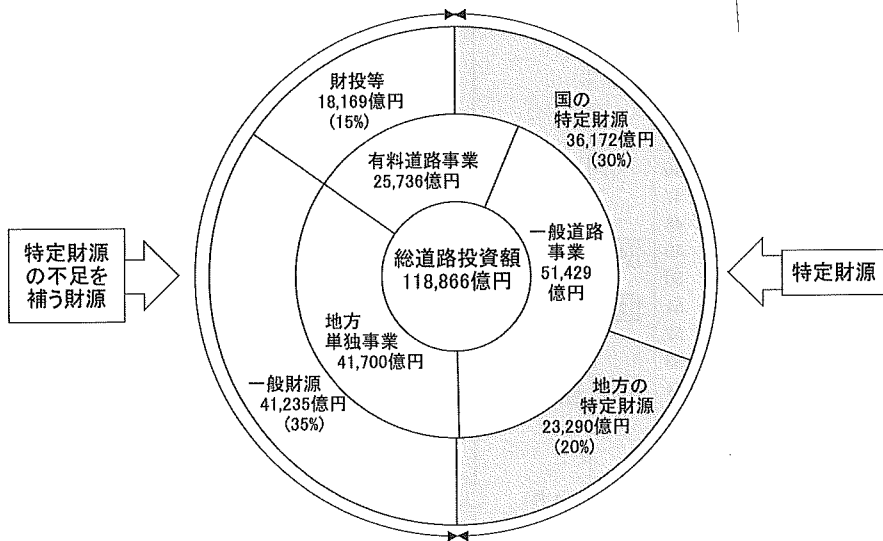


図2 平成13年度当初予算における財源構成

二 道路特定財源制度の沿革

戦後、我が国の復興が進み自動車普及するにつれ、道路交通量も次第に増加してきたが、当時の道路整備状況は劣悪であり、道路予算もわずかなものであったため、道路整備推進のための新たな制度の確立と、その財源を確保しなければならぬという認識が高まっていた。昭和二十七年には、道路法が改正されるとともに、有料道路制度が確立され、借入金により道路整備を実施できる道が開けたが、なおも拡大する道路交通需要に応じきれぬものではなかった。特に昭和二十四年に揮発油税が復活されると、自動車利用者に対し課せられる負担は自動車利用者還元されるべきであり、欧米諸国にない揮発油税は道路整備費に充当すべきであるとの世論が高まってきた。

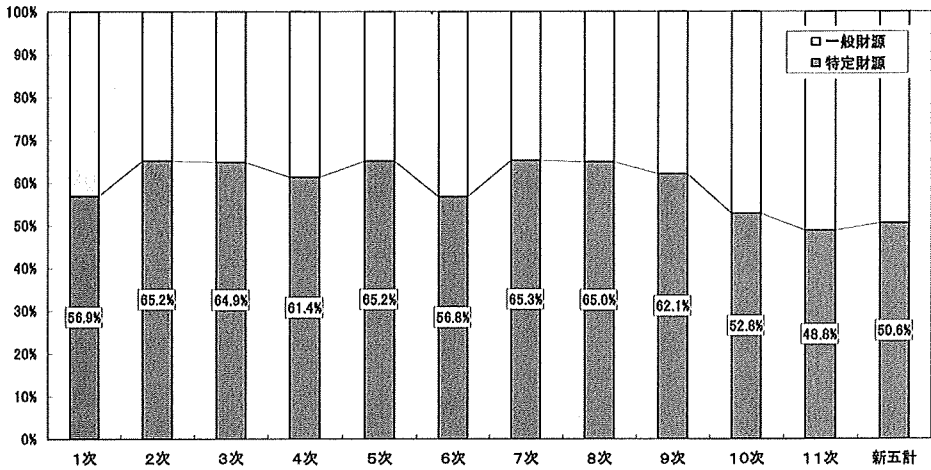
このような状況を背景として、昭和二十八年「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が成立し、我が国の道路を緊急かつ計画的に整備するため道路整備五箇年計画を策定し、これに基づいて道路整備を推進し、その財源として、揮発油税収入額に相当する金額を道路整備に充てることとされた。(同法は昭和三三年度より道路整備緊急措置法に引き継がれ、現在に至っている。)

第1次道路整備五箇年計画の発足に伴い、地方負担分としての地方の道路整備所要額も増加する

道路整備五箇年計画	年 度	揮発油税	地方道路税	軽油引取税	石油ガス税	自動車取得税	自動車重量税
		(国税) (円/ℓ)	(全国地方へ譲与) (国税) (円/ℓ)	(地方税) (円/ℓ)	(1/2を地方譲与) (国税) (円/kg)	(地方税)	(1/4を地方へ譲与) (国税)
第1次 29～33年度 2,600億円 第2次 33～37年度 1兆円 第3次 36～40年度 2兆1,000億円 第4次 39～43年度 4兆1,000億円 第5次 42～46年度 6兆6,000億円 第6次 45～49年度 10兆3,500億円 第7次 48～52年度 19兆5,000億円 第8次 53～57年度 28兆5,000億円 第9次 58～62年度 38兆2,000億円 第10次 63～H4年度 53兆円 第11次 H5～9年度 76兆円 新五計 H10～14年度 78兆円	昭和29	(4月) 13.0					
	30	(8月) 11.0	(8月) 2.0	(6月) 6.0			
	31			(4月) 8.0			
	32	(4月) 14.8	(4月) 3.5	(4月) 8.0			
	33						
	34	(4月) 19.2		(4月) 10.4			
	35						
	36	(4月) 22.1	(4月) 4.0	(4月) 12.5			
	37						
	38						
	39	(4月) 24.3	(4月) 4.4	(4月) 15.0			
	40						
	41				(2月) 5.0		
	42				(1月) 10.0		
43					(7月) 取得価額の3%		
44							
45							
46							
47							
48							
49		(4月) 29.2	(4月) 5.3				
50						(4月) 取得価格の5%	
51		(7月) 36.5	(7月) 6.6	(4月) 19.5		(5月) 5,000	
52						○ (4月) (5月) 6,300	
53		○ (4月)	○ (4月)	○ (4月)		○ (4月) ○ (5月)	
54		(6月) 45.6	(6月) 8.2	(6月) 24.3			
55						○ (4月) ○ (5月)	
56							
57		○ (4月)	○ (4月)	○ (4月)		○ (4月) ○ (5月)	
58		○ (4月)	○ (4月)	○ (4月)		○ (4月) ○ (5月)	
59		○ (4月)	○ (4月)	○ (4月)		○ (4月) ○ (5月)	
60		○ (4月)	○ (4月)	○ (4月)		○ (4月) ○ (5月)	
61							
62		○ (4月)	○ (4月)	○ (4月)		○ (4月) ○ (5月)	
63		○ (4月)	○ (4月)	○ (4月)		○ (4月) ○ (5月)	
平成元							
2							
3							
4							
5		○ (4月)	○ (4月)	○ (4月)		○ (4月) ○ (5月)	
6		(12月) 48.6	(12月) 5.2	(12月) 32.1			
7							
8							
9							
10		○ (4月)	○ (4月)	○ (4月)		○ (4月) ○ (5月)	
11							
12							
13							
14							

(注) □ は租税特別措置法または地方税法附則による暫定税率、○は暫定税率の延長が行われた年である。

図3 道路整備五箇年計画と道路財源拡充の経緯



注：新五計は平成13年度当初予算まで

図4 過去五箇年計画における特定財源比率（国費・地方費 合計（実績））

ことになったため、昭和二九年度には揮発油譲与税の制度が設けられ、揮発油収の三分の一の額が都道府県及び五大市の道路財源として譲与された。この揮発油譲与税は昭和三〇年になって地方道路譲与税に変更された。地方道路譲与税は、揮発油税と併せて徴収される地方道路税を一定の譲与基準に基づき都道府県、指定市及び市町村に道路財源として譲与するものである。

この後、地方の道路目的財源として、昭和三一年には軽油引取税が、昭和四三年には自動車取得税が設けられて地方の道路財源の充実が図られた。また、昭和四一年に創設された石油ガス税は、税収の二分の一相当額が道路整備特別会計に繰り入れられ、残りの二分の一が石油ガス譲与税として都道府県及び指定市の道路財源として譲与されている。更に昭和四六年には自動車重量税が設けられ、その四分の一の額が自動車重量譲与税として市町村の道路整備財源に充てられ、残りの四分の三は国の財源とされている。この国の財源のうち八割相当額については、税創設及び運用の経緯から道路整備費に充てることとされている。その後、道路整備のための財源の必要性にかんがみ、税率の引き上げ等充実が図られてきている（図3・4）。

三 道路特定財源を巡る議論

近年、道路特定財源に対して批判が見られるが、その一つに道路特定財源を一般財源化すべきではないかという議論がある。しかし、これまでに説明してきたように受益者負担の考え方に基づき自動車利用者に道路整備費の負担をしていただくということが道路特定財源制度を支える基本的な考え方であり、一般財源化は納税者の理解が得られないと考える。

道路整備は、都市における環状道路の整備、地方における生活道路の確保等の状況を見ても、今なお国民の期待する水準にほど遠い状況である。また、IT社会への対応、少子高齢化・環境問題への対応、都市新生といった諸課題への対応等道路施策において取り組んでいかなければならないことは多い。こうした国民の期待に応え、諸課題に着実に取り組んでいくためにも、今後とも道路特定財源の果たすべき役割は大きいと考える。

有料道路事業の財源

道路局有料道路課

一 はじめに

現在の有料道路制度は、戦後の一般財源による公共事業費が不足している状況の中で、欧米に比べ著しく立ち遅れていた道路網の緊急整備を図るために、国又は地方公共団体の道路整備の財源不足を補う方法として借入金を用い、完成した道路から通行料金を徴収してその返済に充てるといった方式が認められたものである。有料道路制度の最大の特質は、極めて少ない国費で道路整備を推進できるということであり、現行の道路整備特別措置法が制定されて以来約四〇年の間、道路特定財源制度と並んで我が国の道路整備の進展に大きく寄与してきたものである。

しかしながら、近年の有料道路制度に対する批

判は厳しいものがあり、現在、有料道路制度をめぐる状況は厳しいといえる。

本稿では、こうした認識のもとで、有料道路事業の財源について解説するとともに、今後の課題についても述べることにしたい。

二 道路財源の仕組み

道路事業を施行主体別にみると、①国が地方整備局等を通じて直接行う直轄事業、②地方公共団体が国から補助金を受けて行う補助事業、③地方道路整備臨時交付金を受けて行う緊急地方道路整備事業、④公団、公社等が財政投融资等の借入金、国・地方公共団体からの出資金等に基づいて行う有料道路事業、⑤地方公共団体が独自の立場で行う地方単独事業の五種に大別できる。財源の面か

らみると、直轄事業及び補助事業は国費及び地方費、有料道路事業は国費・地方費・借入金及び民間資金、地方単独事業は地方費のみによってそれぞれ賄われている。

1 国費

国費とは、道路整備事業の財源のうち国庫の負担に係わる分で、そのほとんどが道路整備特別会計から支出される。この道路整備特別会計からの国費は一般会計からの繰り入れ、揮発油税の直入分、資金運用部からの借入れ及び同会計の内部剰余である前年度剰余金等により構成されている。これらは、財源的には特定財源と一般財源とからなっている。このうち、特定財源は、道路整備緊急措置法第三条の規定により道路整備費の財源に充てなければならないとされているもので、揮発

油税収入の全額と石油ガス税収入の二分の一の額の合計額となっている。

この特定財源で不足する分は国の一般税収等のうちから充てられるが、これを特定財源に対して、通常、一般財源と呼んでいる。

国費は、国の直轄事業における負担金、補助事業における補助金、地方道路整備臨時交付金、有

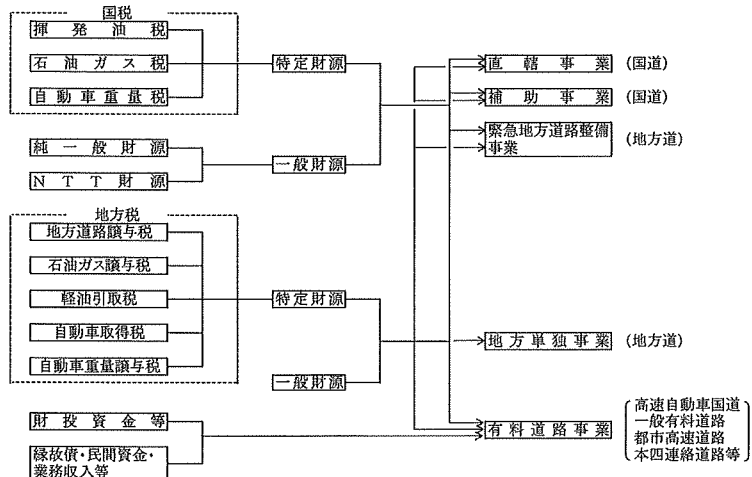


図1 道路事業と財源

料道路事業における出資金（道路四公団に対するもの）、利子補給金（日本道路公団に対するもの）、道路開発資金貸付金として支出される。

2 地方費

道路整備事業の財源のうち、都道府県、市町村等の地方公共団体の負担に係わるものは地方費と呼ばれており、国費の場合と同じく特定財源と一般財源で構成されている。地方の特定財源には、国税として徴収され地方公共団体に譲与される譲与税と地方税がある。地方道路譲与税、石油ガス譲与税、自動車重量譲与税は前者に当たり、軽油引取税、自動車取得税は後者に当たる。一般財源は、地方の一般租税収入等と国から地方に交付される地方交付税交付金等から支出されるほか、起債（一般会計地方債）により街路事業の裏負担分の一部、公団・公社の出資金の一部、臨時地方道整備事業費の資金を調達している。

これらの地方費は、国の直轄事業における地方の直轄負担金、補助事業における地方負担金、有料道路事業における出資金及び交付金として支出され、更に地方単独の立場で計画実施する地方単独事業の全体の資金となっている（図1）。

三 有料道路事業の財源

有料道路制度は、財源不足による建設の遅延を避け、緊急に整備するために採用されている特別

の措置であることから、その建設に要する費用の財源は、ほとんどを借入金に頼っているわけであるが、この借入金としては、政府保証債、政府引受債、公営企業債、縁故債等がある。また、事業主体については、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団、指定都市高速道路公社等ときわめて多彩（表1）であることから、以下各事業主体ごとの財源について述べることにする。

1 日本道路公団

平成一三年度の予算は図2のとおりである。予算規模は五三、六三〇億円で財源の五四%が政府借入金、財投機関債、民間借入金等の借入金である。

(1) 政府出資金

公団の資本金に組み込まれる資金で（日本道路公団法四条）料収入による償還の対象となる。昭和三十一年公団設立時に特定道路整備事業特別会計の資産総額から負債額を控除した額（公団法附則九条第二項）一〇億円を政府から出資があったものとして受けたのが最初である。その後昭和三十四年四月、日本道路公団法の改正により新たに資本金の増加が規定され、以後道路整備特別会計から出資を受けることになった。平成一三年度当初予算における出資累計（資本金）は、二二、八四九億円となる。毎年度の道路整備特別会計からの

表1 有料道路事業の財源

財源	高速自動車国道	一般有料道路		都市高速道路	本州四国連絡道路
		日本道路公団	地方道路公社		
公的助成	出資金	○	○ (国のみ)	○注(1) (国：地方=1：1)	○注(2) (国：地方=2：1)
	利子補給金	○	○注(3)	-	-
	政府貸付金 (無利子資金)	-	-	○	○
借入金	財投資金	○	○	○	○
	縁故債等	○	○	○	○
	民間借入金	○	○	○	○
	業務収入等	○	○	○	○

注(1) 都市高速道路公団の出資地方公共団体
 { 首都公団：東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、横浜市、川崎市 }
 { 阪神公団：大阪府、兵庫県、京都府、大阪市、神戸市、京都市 }
 地方都市高速道路公社の出資金は、全額地方が出資
 (2) 本州四国連絡橋公団の出資地方公共団体
 { 大阪府、兵庫県、岡山県、広島県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、大阪市、神戸市 }
 (3) 日本道路公団への利子補給金は、現在、高速自動車国道に導入されているだけである。

出資金は、借入金の調達コストを低める機能を果たしている。
 (2) 政府補助金
 国から公団に対して支出される補助金であり、料金収入等による償還の対象とはならない(特措法施行令一条の六②項)。現在まで国庫から支出された補助金には二種類のものがある。第一は、

昭和三十一年度から昭和三十四年度までに国の一般会計及び道路整備特別会計から支出されたもので、公団の発足と共に地方公共団体から引き継いだ有料道路についてその建設費の一部を補助したもので、第二は昭和四十九年度より始められたもので、出資金と併せて借入金の調達コストを一定水準に維持するために、道路整備特別会計から補助するものである。後者は政府補助金、利子補給金とも呼ばれている。
 (3) 社会資本整備事業収入
 NTT株式売却収入を活用し、社会資本の整備を目的としたNTT事業として、開発インター事

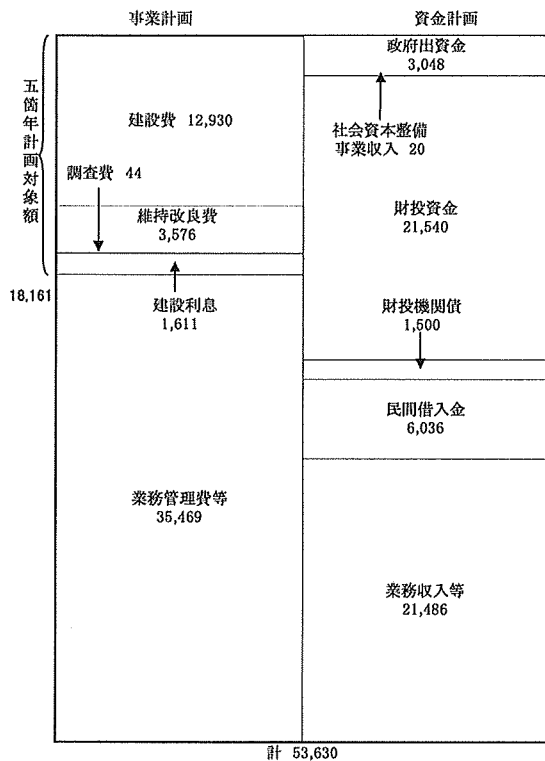


図2 平成13年度日本道路公団予算 (単位：億円)

業二〇億円を予定し、その財源として政府借入金一〇億円、開発者負担金一〇億円を予定している。
 (4) 道路債券
 ① 財政投融资計画によるもの
 道路債券の発行による資金調達は、財政投融资計画による政府保証債及び政府引受債と民間金融機関等が引受ける縁故債及び外債の四種であったが、財政投融资改革に伴い、平成一三年度からは財投計画に整理)の二種になる。
 政府保証債は、公共法人である公団の発行する債券の元利払いを政府が保証し、公募により

資金調達していたものである。公団の設立された主な理由は民間資金を活用することにより機動力をもって緊急に道路を整備することにあつたのであるから、政府保証債の発行はこの意味で極めて重要な役割を果たしていた。政府保証債はまた準国債として起債市場においては優先度が高く、金融機関及び証券会社からなるシンジケート団による引受募集方式で発行されていた。平成二二年度末における政府保証債の発行残高は一六、六四六億円である。

これに対して政府引受債は、資金運用部資金、簡保資金によって引き受けられていた債券である。発行者利回りは政府保証債よりも低く、それだけ公団の負担は少なくてすむ。平成二二年度末における政府引受債の発行残高は一七八、〇五二億円である。

道路債券は公団設立当初においては政府保証の市中公募債しか発行されておらず、財投資金からの借入れは通常の資金運用部資金借入金であった。しかし、昭和三六年度から資金運用部からの借入れは廃止され、代わって資金運用部資金及び簡保資金による道路債券の引受が行われるようになった。それぞれの債券の発行額は昭和四二年度までは政府保証債が政府引受債よりも多く、近年は政府引受債の方が圧倒的に多い傾向となっていたが、平成一三年度の財投改

革により、政府保証債は発行せず、政府引受債は制度そのものが廃止される。

また、昭和五八年度から新たに外国において政府保証付きの道路債券（外債）の発行を導入し、平成二二年度末における発行残高は四、六六八億円であり、平成一三年度には一、二〇〇億円の発行を予定している。なお、財投改革後は政府の信用供与の態様に着目し、財投資金との整理がなされることとなった。

②自主調達によるもの

道路における縁故債は、公団（又は公社）が法人として発行する全ての私債券であると定義されている（以下、本州四国連絡橋公団及び地方道路公社の場合も同じ）。このため、一般的に縁故債の額面の利率は政府引受債、政府保証債よりも高くなっていた。日本道路公団は当初、政府保証債及び政府引受債しか発行していなかったが、昭和四六年度、金融機関を対象として縁故債が発行され、その額も年々増加しており、平成二二年度末における発行残高は一〇、七八七億円である。なお、平成九年一二月の閣議決定及び財政投融資改革の趣旨をふまえ、財投改革後は財政機関債（公団等の政府機関が個別に発行する政府保証のない公募債券）を発行することとしており、平成一三年度は一、五〇〇億円を予定している。なお、平成一三年度は財投

機関債の発行を優先することにしたため、縁故債は発行しない。

(5) 債券発行によらない借入金

公団が道路債券を発行しないで通常の借入れを行う場合がある。資金運用部からの借入れ、産業投資特別会計からの借入れ、国債復興開発銀行（世界銀行）からの借入れが該当するが、これらの借入れはいずれも財政投融資計画に含まれている。資金運用部からの借入れは公団発足初年度の昭和三一年度から昭和三五年度の五年間行われ、それ以降は行われていなかったものであるが、平成一一年度から再度導入され、平成二二年度末の残高は二二、五九九億円である。財投改革に伴い平成一三年度からは国が財投債（財政融資資金特別会計において発行される公募債）によって調達した資金を公団が借入れる形式となる。産業投資特別会計からの借入れは昭和三八年度から昭和三九年度の二年間行われ、昭和五四年度で償還を終えた。国債復興開発銀行からの借入れは、いわゆる世界借款として知られており、日本国政府の保証のもとに名神高速道路及び東名高速道路を対象事業として六次にわたって行われた。国債復興開発銀行との借入契約は第一次は昭和三五年度、第二次は昭和三六年度、第三次は昭和三八年度、第四次は昭和三九年度、第五次は昭和四〇年度、第六次は昭和四一年度にそれぞれ契約し、借入れ

総額は三億三、〇〇〇万米ドル（一、三六八億円）に及び、平成二年度で償還を終えた。なお、昭和五三年度からは、財政投融资計画の枠外として新たに民間資金借入制度が導入されている。平成二二年度末の残高は二三、六三〇億円である。

(6) 業務収入等

以上の政府からの出資金や補助金、道路債券を初めとする借入金その他の公団の資料としては業務収入等がある。これは、公団が建設した道路等の利用者からの通行料金等を徴収する業務収入、公団の業務による以外の収入である業務外収入及び前年度からの持越金の三者により構成されている。この他に受託による業務の収入等が実際には存在するが、これは公団が本来意図して行う業務に係わる収入ではなく単に便宜に基づく事業による収入なので他の予算とやや性格が異なっている。

業務収入は高速道路料金収入、一般有料道路料金収入、駐車場使用料収入、附帯事業収入、高速道路関連施設貸付料収入、業務雑収入で構成されており、一番割合の大きいのは高速道路及び一般有料道路の料金収入である。平成一三年度には、二一、四二四億円の業務収入が予定されているが、そのうち、九九％に当たる二一、二四一億円はこれらの料金収入である。

業務外収入は利息収入及び雑収入により構成さ

れている。利息収入は公団の業務上適宜発生する現金についての利息分である。例えば、料金徴収した後、債券の償還等の支出に当該徴収金を使用するまでの間、当該料金収入額が銀行に預けられていれば、当然利息がつく。これを利息収入という。雑収入は、不要物品の売却等公団の事業を行うに当たつての分類が不可能な収入の合算額である。

前年度からの持越金は、道路整備特別会計の場合の前年度剰余金に相当する。すなわち、予算ベースでは一事業年度における公団の収入額と支出額は一致しているが、実際はさまざまな要因の収入額と支出額とは一致しない。そこで経理上、その不一致をなくし、収入合計と支出合計とを均衡させるために設けられているのが持越金で、前年度における公団の歳入額から同歳出額を差し引いた額に相当している。

2 首都高速道路公団

平成一三年度の予算は図3のとおりである。予算規模は八、八三〇億円で財源の五九％が政府借入金、縁故債等の借入金である。

(1) 政府出資金

性格は日本道路公団の箇所述べたものと同じ資本金を構成する。設立の際、国の出資は一〇億円であったが、以後年々政府の道路整備特別会計から出資がなされ（首都高速道路公団法第四条）、

平成一三年度当初予算における政府出資金累計は三、二一四億円に達する。

(2) 地方公共団体出資金

首都高速道路公団は、日本道路公団の建設する高速道路が全国にわたる高速自動車国道を形成するのに対し、東京二三区及びその周辺地域における自動車専用道路を形成すること等からして、関連の地方公共団体も出資金を支出することになっている。出資を行う地方公共団体は公団設立時においては東京都のみであったが、昭和三九年度より神奈川県及び横浜市、昭和四五年度より埼玉県、昭和四八年度より千葉県、昭和五八年度より川崎市が加えられた。平成一三年度当初予算におけるこれらの地方公共団体外資金累計は政府出資金累計と同じく三、二一四億円で、両方を合わせた首都公団の資本金は六、四二九億円である。これは料金収入による償還の対象となる。

(3) 社会資本整備事業収入

平成一三年度においては、N T T株式売却収入を活用した社会資本整備事業により、二五六億円の無利子資金の借入れを行うとともに、関連の地方公共団体からも二五六億円の無利子資金の借入れを予定している。

(4) 道路債券

政府保証債、政府引受債、財投機関債及び縁故債があり、財投計画である政府保証債と政府引受

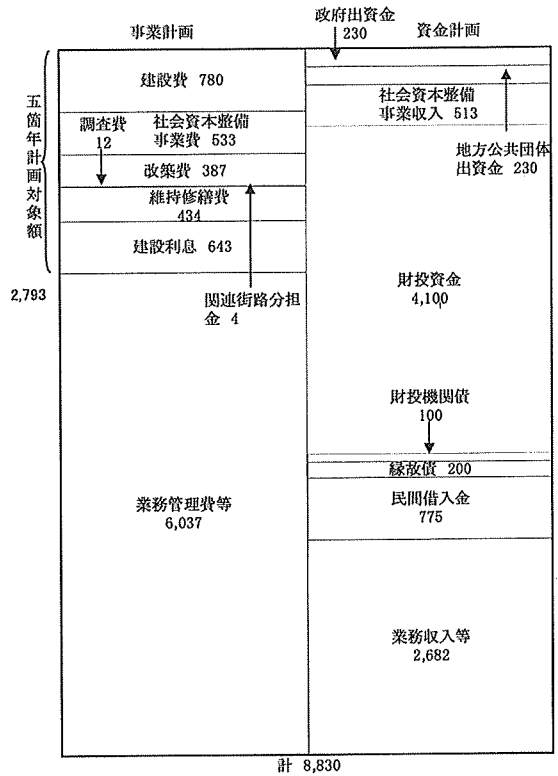


図3 平成13年度首都高速道路公団予算(単位:億円)

債の平成一三年度末における発行残高は三三、七〇八億円である。また、平成元年度以降に発行した縁故債の平成一三年度末発行残高は一、六五八億円である。なお、平成一三年度より新たに一〇億円の財投機関債の発行を予定している。

(5) 債券発行によらない借入金
 日本道路公団の場合と異なり、産業投資特別会計からの借り入れは行われたことがない。昭和四二年度に市中銀行より一億円、昭和三九年度〜四三年度に国際復興開発銀行(世界銀行)より九〇億円、昭和四六年度に地方公共団体より一六億円の借入れが行われた。なお、昭和五三年度からは、財投計画の枠外として新たに民間資金借入制度が

導入されている。また、平成一三年度は財投計画による財政融資資金の借入れを予定している。これらの平成一三年度末における借入残高は、民間借入金が一、一六四億円、財投計画による借入金が六、四五五億円である。なお、世界銀行よりの借入金については、昭和六三年度に、また、地方公共団体よりの借入金については、平成八年度にそれぞれ全額償還した。

(6) 業務収入等
 以上の政府及び地方公共団体からの出資金、道路債券による借入金、道路債券による借入金、民間借入金の他に公団の収入としては業務収入等がある。これは公団が整備した諸施設から徴収され

る業務収入、公団の業務による収入以外の収入である業務外収入及び前年度から繰越金の三者によりなっている。内容は日本道路公団の場合と同じであるが、既供用路線が多いため、料金収入は大きな割合を占めている。

3 阪神高速道路公団

平成一三年度の予算は図4のとおりである。予算規模は六、七一七億円で財源の六五%が政府借入金、縁故債等の借入金である。

(1) 政府出資金

資本金を構成しており(阪神高速道路公団法四条)、平成一三年度当初予算における政府出資金累計は二、四九九億円である。

(2) 地方公共団体外出資金

出資を行う地方公共団体は、公団設立時においては、大阪府、兵庫県、大阪市及び神戸市であったが、平成五年度より阪神高速道路公団の目的・業務地域の範囲に京都市の区域を追加したことに伴い、出資団体に京都府及び京都市が加えられた。

平成一三年度当初予算におけるこれらの地方公共団体の出資金累計は政府出資金累計と同じく二、四九九億円であり、政府出資金と地方公共団体外出資金を合わせた出資金合計、すなわち公団の資本金は四、九八八億円である。

(3) 社会資本整備事業収入

平成一三年度においては、N T T株式売却収入

を活用した社会資本整備事業により、二〇億円の無利子資金の借入れを行うとともに、関連の地方公共団体からも二〇億円の無利子資金の借入れを予定している。

(4) 道路債券

政府保証債、政府引受債、財投機関債及び縁故債があり、財投計画金である政府保証債と政府引受債の平成一三年度末における発行残高は二七、五四九億円である。また、平成二年度以降に発行した縁故債の平成一三年度末発行残高は一、一〇四億円である。なお、平成一三年度より新たに一〇〇億円の財投機関債の発行を予定している。

(5) 債券発行によらない借入金

首都高速道路公団と同様に、産業投資特別会計からの借入れはなされたことがない。昭和三十七年度に市中銀行により五億円、昭和四〇年度より昭和四四年度に国際復興開発銀行（世界銀行）より九〇億円、昭和四六年度に地方公共団体から九億円の借入がそれぞれ行われた。なお、昭和五九年度から六一年度に政府保証借入金として六八二億円の借入れが行われた。また、昭和五三年度からは財投計画の枠外とし新たに民間資金借入制度が導入されている。また、平成一三年度は財投計画による財政融資資金の借入れを予定している。これらの平成一三年度末における借入残高は政府保証借入金が一八億円、民間借入金が六五一億

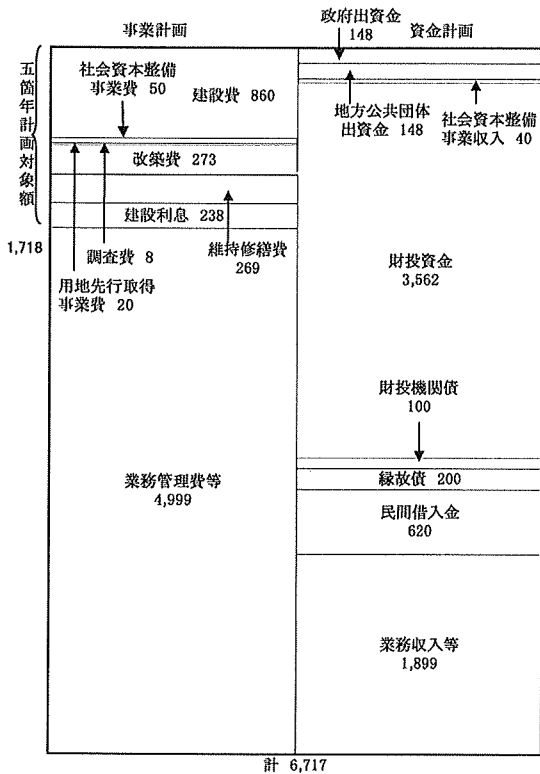


図4 平成13年度阪神高速道路公団予算(単位:億円)

円である。なお、世界銀行よりの借入金については平成元年度に、地方公共団体よりの借入金については平成八年度にそれぞれ全額償還した。

(6) 業務収入等

首都公団の場合とほぼ同じ。

4 本州四国連絡橋公団

本州四国連絡橋公団は昭和四五年度に設立された比較的新しい公団であり、資金計画等も他の公団等やや異なっている。平成一三年度予算（道路分）は図5のとおりである。予算規模は四、六四二億円で財源の六三％が本州四国連絡橋債券等の借入金である。

(1) 政府出資金

政府出資金は本四公団の資本金を構成し、道路公団、首都公団、阪神公団の場合と性格は同じものである。

平成一三年度当初予算における政府出資金累計は五、四九四億円（道路分）である。政府出資金のうち道路分は道路整備特別会計により支出される。

(2) 地方公共団体出資金

本州四国連絡橋公団は、直接には、本州と四国の連絡という地域的な交通サービスの向上を目的としているものであるから、関連する地方公共団体からも出資を受けている。出資地方公共団体は政令で、大阪府、兵庫県、岡山県、広島県、徳島

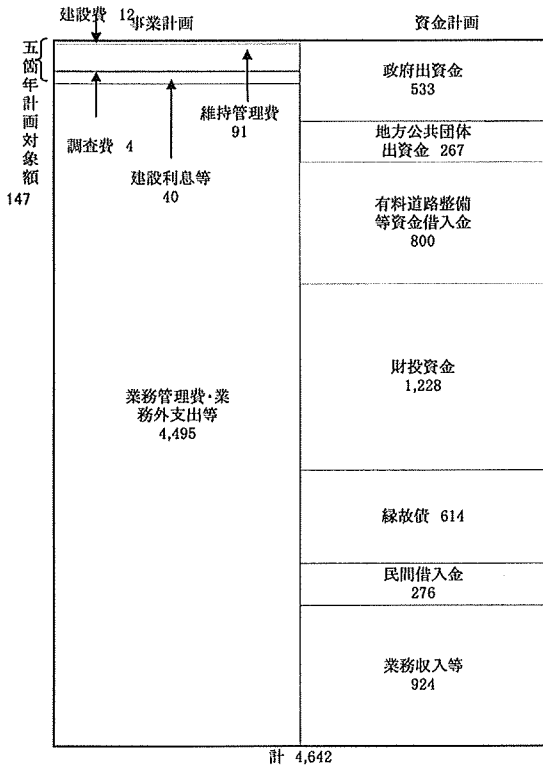


図5 平成13年度本州四国連絡橋公団予算 (単位：億円)

県、香川県、愛媛県、高知県、大阪市及び神戸市の計一〇団体とされている(本州四国連絡橋公団法第四条、同法第四条一項の地方公共団体を定める政令)。地方公共団体からの出資は全額道路分に該当する。平成一三年度当初予算における地方公共団体外出資金の累計は二、七五三億円であり、政府出資金同様本四公団の資本金を構成する。

(3) 本州四国連絡橋公団の借入金

① 有料道路整備等資金借入金

本四道路事業の有利子負債を圧縮し、償還確実性を高めるための道路整備特別会計からの無利子借入であり、平成一三年度当初予算におい

ては八〇〇億円、借入金の約二七%を占めている。

② 財政投融资計画によるもの

本州四国連絡橋公団の平成一三年度当初予算の借入金において、財政投融资資金と緑故債の比率は概ね二・一となっており、財政投融资資金は、財政融資資金特別会計からの借入れによるものである。

③ 縁故引受けによる債券

平成一三年度当初予算においては縁故債が借入金の約二一%を占めており、主に地方の金融機関によって消化されている。

④ 民間借入金

昭和五十七年度から財政投融资計画の枠外として、新たに民間資金借入制度が導入されており、平成一三年度当初予算においては借入金の約九%を占めている。

(4) 業務収入等

以上の政府及び地方公共団体からの出資金、本州四国連絡橋債券等による借入金その他に公団の収入としては、業務収入等がある。これは公団が建設した施設からあがる業務収入、公団の業務以外の収入である業務外収入及び前年度からの繰越金等からなっている。

なお、業務収入は昭和五十四年五月に大三島橋が供用開始されたことに伴い、昭和五十四年度から計上された。

5 指定都市高速道路公社

指定都市高速道路公社としては、現在、名古屋高速道路公社と福岡北九州高速道路公社及び広島高速道路公社の三公社が設立され、昭和四五年、四六年及び平成九年にそれぞれ事業に着手している。平成一三年度予算は総額一、九八八億円(NTT-A型事業一、一三一億円を含む)である。このうち、名古屋高速道路公社の平成一三年度の予算は図6のとおりである(五箇年計画対象額)。

(1) 政府貸付金

国は指定都市高速道路公社に対し、道路の新設、

改築費用の一部を無利子で貸付けている（特措法八条の三）。

昭和五六、五七年度において厳しい財政事情の中で暫定措置として、貸付額を基本額の二〇%から五%に改定し、減額された一五%分を特別転貸債に振り替え、これに対して国が利子補給を行うこととしていたところである。昭和五八年度は、順次、本来の貸付率二〇%に戻すため、まず、政府貸付金を一〇%にする等の改定を行ったが、昭和五九年度においては、これをさらに改定し、政府貸付金を一五%に、特別転貸債を四〇%に変更するとともに、公営企業金融公庫から五%を調達することとし、国は公営企業金融公庫借入金五%に対して利子補給を行うことにより、本来の

政府貸付金の貸付率二〇%と同等の効果を保証することとした。償還期間は二〇年（うち据置五年）である。なお、六〇年度に本来の貸付率二〇%に戻されており、六三年度には福岡北九州高速道路においては貸付率を二五%に改定した。さらに、平成元年度から一部区間にNTT-A型総合有料道路事業（貸付率三五%）を導入するとともに、平成三年度から貸付率三〇%の特例貸付を適用し

た。平成六年度からは、特例貸付期間が終わり、現在の貸付率二五%になっている（特措法附則八条、施行令附則七項）。

(2) 地方公共団体外資金

公社に出資金を支出できるのは地方公共団体のみであり、設立団体である地方公共団体は公社の

事業計画	資金計画
建設費 852	国の無利子貸付金 272
	地方公共団体外資金 179
	特別転貸債 286
	縁故債 193
	利子補給金 2
調査費 3	業務収入 51
一般管理費・建設利息 77	
維持改良費 51	
計 983	

図6 平成13年度名古屋高速道路公社予算（五箇年計画対象額）（単位：億円）

基本財産の二分の一以上の財産を出資しなければならぬ（地方道路公社法四条）。これは公社の資本金に相当するものである。

出資額は、平成一三年度においては支出額（五箇年計画対象額から、維持改良費、利子補給金を引いたもの、以下基本額という）の一五%（NTT-A型事業の場合は二五%）である。

(3) 特別転貸債

指定都市高速道路公社についてのみ認められているもので、財投引受による特殊な地方債である。都市高速道は事業費規模が大きく、また償還にも長年月を要するので、比較的利の低い財投引受による地方債発行の途を認めたものである。なお、地方債は関係地方公共団体が発行し、同一条件で発行額だけ公社に貸し付けられる。平成一三年度においては基本額の三五%（NTT-A型事業の場合は二五%）がこれによりまかなわれる。

(4) 縁故債

地方道路公社を設立する大きな目的は、地方に存在する民間資金を活用することであり、民間資金は縁故債の形式で集められる。平成一三年度においては、基本額の二五%（NTT-A型事業の場合は一五%）が縁故債発行によってまかなわれる。

6 地方道路公社

指定都市道路公社以外の一一般有料道路事業（駐

車場整備事業を含む）を行う地方道路公社の平成一三年度における総事業費は六〇七億円（うち駐車場一・二億円）（NTT—A型事業を含む）である（五箇年計画対象額）。財源の約四六％に当たる二七八億円は国からの無利子貸付金で、約三％に当たる一九一億円は関係地方公共団体により支出される出資金であり、残りは縁故債又は民間借入金等となっている。

(1) 政府貸付金

特措法八条の三に基づく無利子貸付金である。都市高速道路の場合は無条件に貸付対象事業となるが、一般有料道路の場合には一定の要件を満たさなければ貸付対象の事業とはならない。貸付額は事業費の一五％から四五％（NTT—A型事業の場合四五％、五〇％、五二・五％）の範囲となっている。償還期間は二〇年間（うち据置五年）である。

(2) 地方公共団体外出資金

指定都市高速道路公社の出資金と性格は同じである。

7 地方公共団体

地方公共団体の行う一般有料道路事業は、平成一三年度においては、駐車場整備事業のみの二億円の予算が組まれている。財源の内訳は、国から無利子貸付金が一億円、地方債起債による借入金が一億円となっている。

(1) 政府貸付金

地方道路公社の項で述べたものと同じく、道路整備特別会計からの支出に係る無利子貸付金である。

(2) 地方債

国からの無利子貸付金以外の資金は地方債の形式で集められる。地方債計画中の公営企業債として、総務大臣の認可を受けて発行され、市中銀行及び公営企業金融公庫が消化先となっている。

8 駐車場

昭和四八年度から、道路の付属物としての駐車場の計画的な整備を推進することとなった。

平成一三年度の駐車場整備事業費は、一四億円であり（NTT—A型事業を含む）であり、財源の約四一％に当たる六億円は国からの無利子貸付金である。

残りの財源については、一般有料道路の場合と同じである。

9 一般自動車道

一般自動車道の事業主体は大部分が民間企業であるから、建設資金は、第一に、当該会社の資本金からなる自己資金、第二に、一般市中銀行を中心とする金融機関からの長期借入金、第三に、系列会社からの融資金が中心となっている。その他、特殊なものとして日本開発銀行による融資があり、昭和三四年度以降、昭和四七年度まで行われ

た。開発融資の対象となる自動車道は、道路交通網の整備、国際観光開発、地域開発に寄与する道路で、特に公共道路の補完的機能を果たすものである。

都道府県などの公共団体が一般自動車道を建設する場合は道路管理者の行う公共有料道路と同じく地方債によって資金を調達している。

四 おわりに

有料道路制度により整備されてきた幹線道路は、その延長に比して貨物輸送を分担する比率が高いなど、我が国における経済・地域を支える上で重要な基盤施設として役割を果たしている。ただし、有料道路は今後の金利変動の影響を受けやすく、また料金収入は景気動向に左右されるなど、長期にわたる借入金の償還に際し潜在的な不安定要因も存在している。このため、我が国の厳しい財政状況を踏まえ、適正な料金収入の下、整備途上の高規格幹線道路網などの幹線道路網の着実な整備を図るためには、着実な償還を図りつつ今後とも有料道路制度を的確に運用していく必要がある。

大阪府の道路財源

大阪府土木部交通道路室道路整備課

はろしゆ

道路は、安全で安心な生活の実現をはかるとともに、社会経済活動の活性化を促す最も基本的な社会基盤施設であることから、国土構造の骨格を形成する高規格道路から日常生活の基盤としての市町村道路に至る道路網の計画的な整備を一層推進する必要がある。

このため新道路整備五箇年計画に基づき、着実かつ計画的な道路網の整備を積極的に推進するとともに、道路整備特定財源制度の堅持をはじめとする、地方の道路整備財源の充実強化などに加え、環境に配慮した制度が導入される場合には特定財源による道路整備の推進に支障をきたさないようにする。また、交通事故の発生を防止し、交通流

の円滑化を図るため、特定交通安全施設等整備七箇年計画に基づき、所要の事業費を確保するとともに、沿道環境改善に係る施策を充実し、所要の事業費を確保する必要がある。

しかしながら、その一方で、深刻な財政難や環境問題をはじめとする国民の意識の変化などに起因する公共事業批判が目立つようになり、道路事業を取り巻く環境は年々厳しくなっているのが実情である。

したがって、今後は地域の要望を汲み上げるだけでなく、費用対効果の検討など、これまで以上にコスト意識を強く持ちながら、より良い道路事業の推進に努める必要がある。

そのためには、道路事業に係る財源について改めて認識しておくことも重要なことと考える。

以上のことから、今回、大阪府における道路事業に係る財源について簡単に述べていきたい。

一 国庫支出金

国庫支出金は、国から地方公共団体の当該事務に係わる財源の全部又は一部として相当の反対給付なしに交付される歳入をいうが、その目的ないし性格により負担金、補助金、委託金の三つに分類できる。

また、補助金等交付の手法として、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」があり、これに従い、補助金の交付、補助事業の執行がなされることとなる。

本府では、国庫支出金のうち、以下の補助事業を実施するための補助金等を収入とするものであ

る。

国土交通省道路局所管の国庫補助金

道路局所管の補助事業では、揮発油税等を特定財源とする道路整備特別会計及び一般会計による事業とに区分できる。

(1) 一般国道改修費補助

一般国道（指定区間外）における、道路改築費補助（舗装、改良、橋梁）、特殊改良費一種補助、道路補修費補助（舗装、橋梁）、道路災害防除事業費補助。

〔根拠法令〕道路法第五〇条、第五六条〕

補助率：5.5/10・1/2

(2) 地方道改修費補助

府道における、道路改築費補助、道路補修費補助、道路災害防除費補助、自転車道整備費補助事業。

〔根拠法令〕道路法第五六条、修繕法第一条〕

また、適正化法第二六条第二項及び同施行令第一六条第一項の規定による市町村の国庫補助金等の交付に係る事務の委託を受けての市町村指導監督事務費補助。

補助率：5.5/10・1/2（市町村指導監督事務費は、10/10）

(3) 沿道環境改善事業費補助

沿道環境（大気質・騒音）の環境基準を超えて

いと認められる地域において、関係する各道路管理者の連携を図りつつ、交差点の立体化、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置等沿道環境対策を総合的・集中的に実施するものであり、平成一一年度から実施している。

(4) 道路交通調査費補助

一般国道（指定区間外）、府道における道路交通の実態を把握する道路交通情勢調査（四～五年に一回）及び道路網計画の策定等に係る道路計画調査事業並びに地域高規格道路の基礎的調査や環境アセスメント等に係る地域高規格道路調査事業。

(5) 交通安全施設等整備事業費補助

一般国道（指定区間外）、府道における歩道設置、交差点改良等構造改良事業（一種）及び道路標識、防護柵、駐車場整備等道路附属物整備（二種）事業。

〔根拠法令〕交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第一〇条、道路法第五六条〕また、前記同様、市町村指導監督事務費補助。

補助率：1/2（市町村指導監督事務費は、10/10）

(6) 電線共同溝整備事業費補助

平成七年度より施行され、一般国道（指定区間外）、府道における電線類、光ファイバーケーブル等を埋設する電線共同溝（C・C・BOX）の

整備事業。

〔根拠法令〕電線共同溝の整備等に関する法律〕

補助率：1/2

(7) 地方道路整備臨時交付金

府道における道路改築、特殊改良、道路補修、道路災害防除、交通安全施設整備等。

〔根拠法令〕道路整備緊急措置法第五条〕

補助率：5.5/10・1/2（地方費含む事業費ベ
ース）

二 分担金及び負担金

分担金とは、地方公共団体が特定の事業に要する経費に充てるため、当該事業によって利益を受ける者に対し、その受益の限度において徴収するもので、条例で定めることを要する。また、負担金は、地方公共団体が、特定の経費に充てるため、その事業に関係のある者に対して課する公法上の金銭負担をいう。負担金は関係法律によるものと、地方財政法第二七条によるものに区分される。大阪府においては分担金の徴収は行っており、様々な名目での負担金の徴収を行っている。なお、予算上は歳出予算の科目名を冠した名称の負担金としている。

例えば、府が管理する共同溝の維持管理経費の一部を当該共同溝を利用する事業者負担させているものや、C・C・BOXの建設負担金などが

ある。

三 使用料及び手数料

使用料とは、行政財産の目的外使用、公の施設の利用等の対価として徴収する金銭をいう。また、手数料とは、地方公共団体が特定の者のために提供する業務に対し、その経費の一部又は全部を負担させるために徴収するもので、いずれも条例で定めることとしている。大阪府では、使用料として「大阪府道路占用料徴収条例」として道路の占用者に対し使用料を課している。また、手数料としては「大阪府特殊な車両の通行許可申請手数料条例」として特殊車両の通行に関し徴収し、両者とも、道路の管理に充てる経費とされている。

四 寄附金

寄附金とは、地方公共団体に無償譲渡される金銭であり、道路に関するものとしては、自動車メーカーで組織する任意団体「路上放棄車処理協力会」より、土木部所管の施設（道路・河川・港湾など）において撤去した放置自転車の処理に関して支払われるものである。なお、同会の意向により都道府県における窓口の一本化が求められることから、道路以外の施設で撤去した車両に対する寄附金も一括して交通道路室において受け入れられている。

五 繰入金

繰入金は、一般会計から特別会計への繰入等他会計からの繰入れるもので、大阪府では、平成一年度国において創設された「緊急地域雇用特別交付金」制度により、労働部局において基金を創成しており、この基金を活用した事業を行っていることから、財源として同基金より繰り入れを行っているものである。

六 諸収入

大阪府においては、(1)貸付金元利収入(2)受託事業収入(3)雑入の三つがある。(1)については、大阪府道路公社に貸し付けた資金の償還金、(2)については、地下埋設物事業者から受託する路面復旧にかかる費用など、(3)については、その性質上、年によって様々なものがある。

七 地方債

地方債には様々なものがあるが、大阪府においては、(1)一般公共事業債(2)一般単独事業債の二つに大別される。(1)については補助事業が対象であるが、電線共同溝及び住宅地関連公共施設整備促進事業の各事業の地方負担額については(2)が対象となる。(2)については、いわゆる臨時地方道整備事業債や緊急防災基盤整備事業債など地方単独

事業の一部が対象となっている。

八 交通安全対策特別交付金

昭和四三年七月、交通反則金制度の発足とともに、国の収入となる交通反則金が、当分の間、当該交付金として地方に交付されるもので、交通反則金を原資として、所要の経費を除いた金額を政令に定められた数式により算定し都道府県・市町村に交付されているものである。その用途は交通安全施設の整備に限定されており、歩道や標識、自転車駐車場、信号機や救急自動車の整備・購入に充当される。使途の限定のみならず、県（市）単独事業にのみ充当が認められており、補助事業の地方負担分への充当は不可とされている。しかし、各自治体とも財政難である時期であり、また、バリアフリーが叫ばれていることから貴重な財源と言える。

なお、この交付金は、予算要求上は一般財源として取り扱っている。

九 石油貯蔵施設立地対策等交付金

昭和五三年に制定された「石油貯蔵施設立地対策交付金交付規則」に基づき、大阪府及び貯蔵施設立地市町村等が交付金の交付対象団体とされており、大阪府地域防災計画に基づく防災道路の舗装補修に要する経費の一部について交付を受けて

いるものである。

なお、この交付金は八同様、予算要求上は一般財源として取り扱っている。

一〇 一般財源の主なもの

地方譲与税は国税として徴収した税を地方財源の充実に目的として、地方公共団体に譲与することとしている税で、地方交付税とはこの点について共通する性格を持っているが譲与の基準を異にすること及び特定の財源に充てるために譲与するものであることが異なっている。

(1) 地方道路譲与税

地方道路譲与税は、国税として徴収された地方道路税を都道府県、指定都市及び市町村道に対して譲与するもので、各地方公共団体への配分は、一般国道、都道府県道の延長及び面積による按分など、地方道路譲与税法等により詳細に規定されている。

(2) 石油ガス譲与税

石油ガス譲与税は、石油ガス法により国税として徴収された税の二分の一について、都道府県及び指定都市に対し譲与するもので、地方道路譲与税同様石油ガス法等に基づいて地方公共団体に配分される。

(3) 軽油引取税

地方公共団体の道路整備の費用に充てるために

地方税法により設けられているもので全額を道路に関する費用に充てなければならないとされている。

(4) 自動車取得税

主として市町村の道路に関する費用に充てる目的で(3)同様、地方税法により設けられているものである。

おわりに

以上、道路事業に係る財源についてまとめてみたが、参考として道路整備の今後の課題について述べてみたい。

○環境問題

近年、地球の温暖化やオゾン層の破壊といった地球全体に及ぼす問題、酸性雨や有害廃棄物の越境移動等の国境を越えて影響を及ぼす問題等が世界的に進行している。

道路環境についても、自動車を公害発生源と位置づけた司法判断が重ねられ、道路管理者としては、道路行政の再検討が必要である。

道路環境対策としては、騒音については、遮音壁、排水性舗装等の道路構造対策、大気については、NO_xを吸着させる光触媒等を試験的に実施。(課題としては、単価が高く、価格が下がれば採用も検討する。)

また、バイパス整備による交通の分散を図

るとともに、TDM施策等による総量削減が必要である。

○住民参加

アドプト(養子縁組)制度、道路美化運動のボランティア参加の拡大。

(アドプト(養子縁組)制度について

管理道路の一定区間を地元自治会や沿道事業に里親として、長期間にわたり道路清掃や植樹帯の管理(花植え等)などを行ってもらう。)

○PFI

民間活力の導入

今後の道路整備の進め方については、少子化・高齢化、価値観の多様化、高度情報化等が進む中、豊かな生活を支える社会基盤を計画的に充実させるために、今後とも、限られた財源を有効に活用し、透明性を確保しつつ必要性の高い事業に重点投資を図り、効率的・効果的な道路整備を進める必要がある。

大阪府における道路関係歳入科目一覧

<p>(款) 分担金及び負担金 (項) 負担金 (目) 土木費負担金 (節) 道路橋りょう費負担金 (細節) 道路維持費負担金 (細節) 道路新設改良費負担金 (細節) 橋りょう維持費負担金 (細節) 橋りょう新設改良費負担金</p>	<p>(款) 諸収入 (項) 貸付金元利収入 (目) 土木貸付金元利収入 (節) 道路橋りょう費貸付金元利収入 (細節) 大阪府道路公社貸付金償還金 (項) 受託事業収入 (目) 土木受託事業収入 (節) 道路橋りょう受託事業収入 (細節) 道路維持修繕事業受託金 (細節) 交通安全施設等整備事業受託金 (細節) 路面復旧事業受託金 (細節) 道路改良事業受託金 (細節) 舗装道新設事業受託金 (細節) 橋りょう整備事業受託金 (項) 雑入 (目) 雑入 (節) 土木費雑入</p>
<p>(款) 使用料及び手数料 (項) 使用料 (目) 土木使用料 (節) 道路橋りょう使用料 (細節) 道路使用料 (項) 手数料 (目) 土木手数料 (節) 道路橋りょう手数料 (細節) 特殊車両道路通行許可申請手数料</p>	<p>(款) 国庫支出金 (項) 国庫補助金 (目) 土木費国庫補助金 (節) 道路橋りょう補助金 (細節) 道路橋りょう総務費補助金 (細節) 道路維持費補助金 (細節) 道路新設改良費補助金 (細節) 橋りょう維持費補助金 (細節) 橋りょう新設改良補助金</p>
<p>(款) 寄附金 (項) 寄附金 (目) 土木費寄附金 (節) 道路橋りょう費寄附金 (細節) 路上放棄車処理事業寄附金</p>	<p>(款) 府債 (項) 府債 (目) 土木債 (節) 道路橋りょう債 (細節) 道路保全債 (細節) 道路新設改良債 (細節) 橋りょう保全債 (細節) 橋りょう新設改良債 (款) 繰入金 (項) 基金繰入金 (目) 緊急地域雇用特別基金繰入金 (節) 緊急地域雇用特別基金繰入金 (細節) 緊急地域雇用特別交付金事業 基金繰入金</p>

大阪府における道路関係歳出科目一覧

(款) 土木費	(項) 道路橋りょう費
<p>(目) 道路橋りょう総務費 (細目) 道路橋りょう等調査費 (細々目) 公共 (細々目) 単独 (細目) 各種協会負担金</p> <p>(目) 道路維持費 (細目) 道路維持修繕費 (細々目) 砂利道維持修繕費 (細々目) 路肩整備費 (細々目) 舗装道環境整備費 (細々目) モノレール道維持費 (細々目) 道路浸水対策費 (細々目) 施設管理等費 (細目) 舗装道補修費 (細々目) 公共 (細々目) 単独 (細目) 道路防災費 (細々目) 公共 (細々目) 単独 (細目) 交通安全施設等整備費 (細々目) 公共 (細々目) 単独 (細目) 交通安全施設等維持費 (細目) 路面復旧受託工事費</p>	<p>(目) 道路新設改良費 (細目) 道路改良費 (細々目) 公共 (細々目) 単独 (細目) 舗装道新設費 (細々目) 公共 (細々目) 単独 (細目) 国直轄事業負担金 (細目) 市町村道路補助金 (細目) 有料道路整備費</p> <p>(目) 橋りょう維持費 (細目) 橋りょう補修費 (細々目) 公共 (細々目) 単独</p> <p>(目) 橋りょう新設改良費 (細目) 橋りょう整備費 (細々目) 公共 (細々目) 単独</p>

大阪府道路整備長期計画（レインボー計画21）

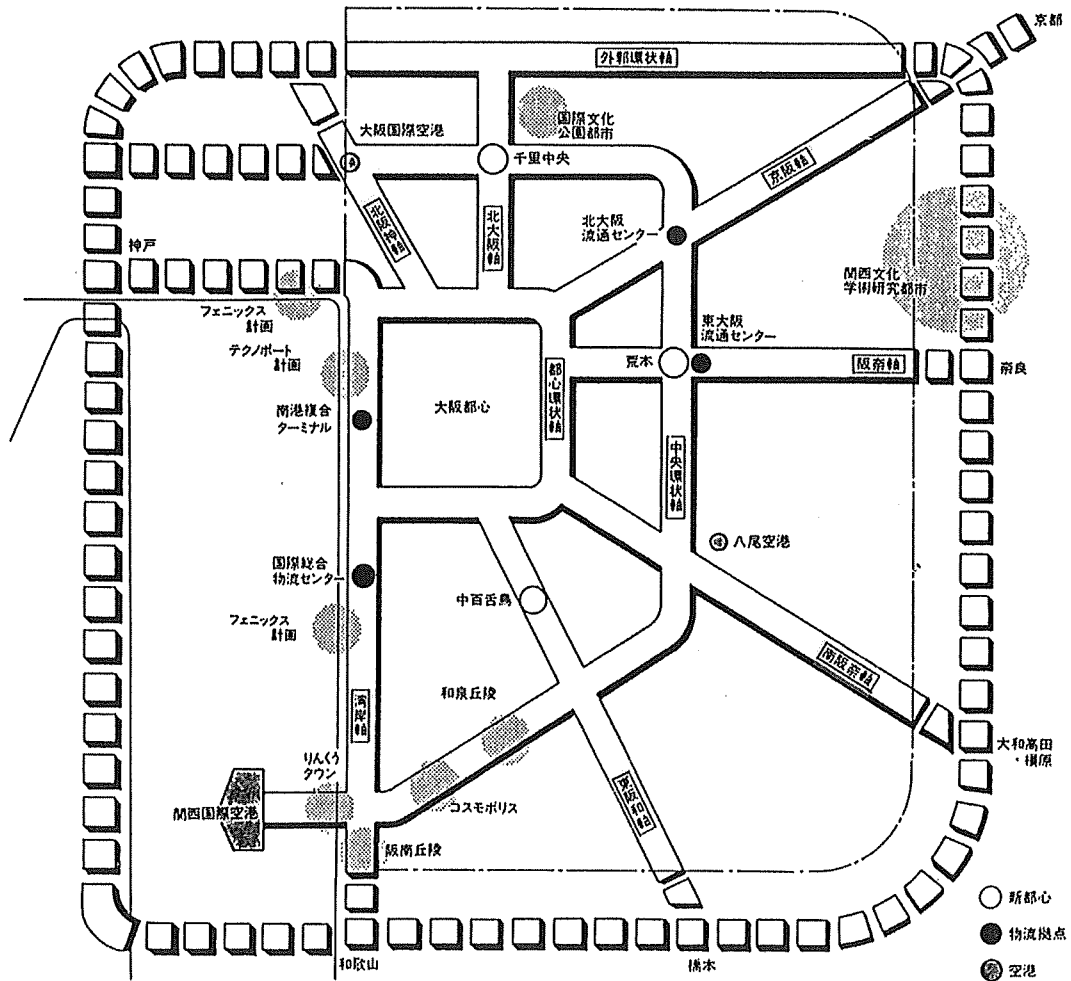
●計画内容

- ・広域基幹軸の強化
 <七放射三環状軸を構成する約480kmの基幹道路の整備>
- ・地域内道路の体系的整備
 <都市計画道路の未改良延長約1,050kmの体系的整備>
- ・道路交通流の円滑化
- ・安全な道路空間の確保
- ・まちづくりと一体となった道路の整備
- ・魅力ある道路空間の創造
- ・良好な保全と管理の推進

●計画の特徴

- ・国際都市圏にふさわしく、近畿圏レベルの幹線道路との整合もふまえた広域基幹軸の形成
- ・まちづくりと一体となった道路整備、道路空間の高度利用による沿道と調和のとれた魅力ある道路空間の創造

七放射三環状軸による広域基幹軸の形成



(参考) 大阪府の道路事業例

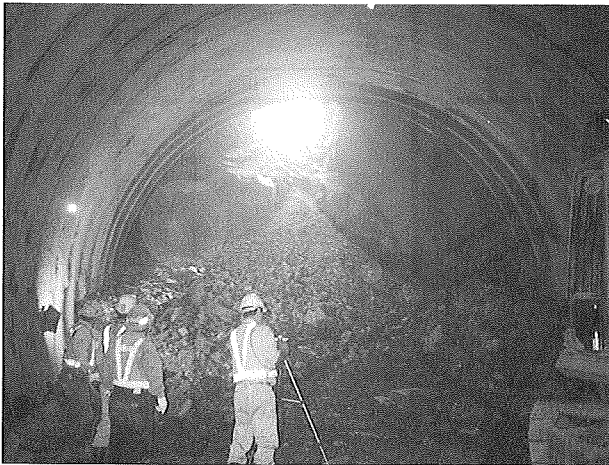


アドプト・ロード・プログラム

府が管理する道路において地元自治会や沿道の企業などが自主的に行う美化活動等を支援し、道路愛護精神の醸成と地域活動の活性化につなげようという試み。きめ細かな活動によりポイ捨てなどが減少した上、季節の花々を植えることにより「地域が明るくなった」などと住民らの評判も良く、道路管理者・地域住民の双方にプラスに働いている。

高齢者・身体障害者の立場に立った歩道の体験学習

高齢者や身体障害者の方々に実際に道路を通行してもらい、出された意見や要望を現有施設の改善や今後の新規整備に活かそうという試み。府の職員らも実際にアイマスクを装着して歩行したり、車イスに乗ってみる等して不便さを実感し、限られた財源の中でいかにして改善を図っていくかについて検討し、改修等に活かしている。



(主) 泉佐野岩出線「金熊寺トンネル」(仮称)貫通

大阪府南部と和歌山県を結ぶ(主)泉佐野岩出線のバイパスの一部として工事を進めてきた。(仮)金熊寺トンネルが昨年10月ついに貫通した。今後内部の工事を進め、平成14年度完成を目指す。バイパスが全通すれば、大阪・和歌山両府県間の交流や物流の効率化の促進に大きく役立つものとして、熱い期待が寄せられている。



小学生道路学習会

小学生に道路の役割や重要性を分かりやすく説明し、理解を深めてもらおうとする試み。担任の先生と相談しながら、授業の進め方からテキスト作りまでを府職員が担当。スライドを活用したり、コアを持ち込んだりして、小学生の評判も上々。

道路占用許可電子申請の運用開始について

道路局路政課道路利用調整室

はじめに

道路に電線、電柱、ガス管等を設置しようとする場合、事業者は、道路管理者に道路占用許可申請書を提出し、道路占用の許可を受ける必要があります。この一連の手続の中で、事業者は、道路占用許可申請書の提出、許可書の受領、工事の着手・完了の届出まで最低四回は道路管理者の窓口へ直接足を運ぶ必要がありました。国土交通省では、このたび、申請者の負担軽減、電子政府実現の一環として、北海道、沖縄を除く全国の直轄国道において、インターネットを経由した道路占用許可の電子申請を受け付けることとしました。

経緯

近年の経済・社会諸分野における情報通信の高度化の進展に伴い、政府においては平成一三年一月にe-Japan戦略、三月にe-Japan重点計画が決定され、「二〇〇三年までに、国が提供する実質的にすべての行政手続きをインターネット経由で可能とする。」こと等とされているところです。また、建設省（現国土交通省）においては、平成一二年九月に行政情報化推進基本計画に基づく「建設省申請・届出等手続の電子化推進アクションプラン」が策定されるなど、電子政府を構築し、申請・届出等の行政手続の電子化を図ることが求められています。

建設省（現国土交通省）においては、平成一〇

年から学識経験者、道路管理者及び公益事業者からなる「道路占用許可申請手続の電子化研究会」を設置して検討してきました。平成一一年には近畿地方建設局（現近畿地方整備局）奈良国道工事事務所管内においてパイロット版の電子申請システムの運用を実施し、実証実験を行いました。それを受けて、平成一二年三月には上記研究会から最終報告（<http://www.mlit.go.jp/road/index.html>）（道路行政セミナー二〇〇〇年六月号で紹介しています。）が出されました。このたび運用を開始したシステムは、上記最終報告をもとに構築したものです。

システムの概要

行政情報化推進基本計画の基本的な方針を踏ま

インターネット

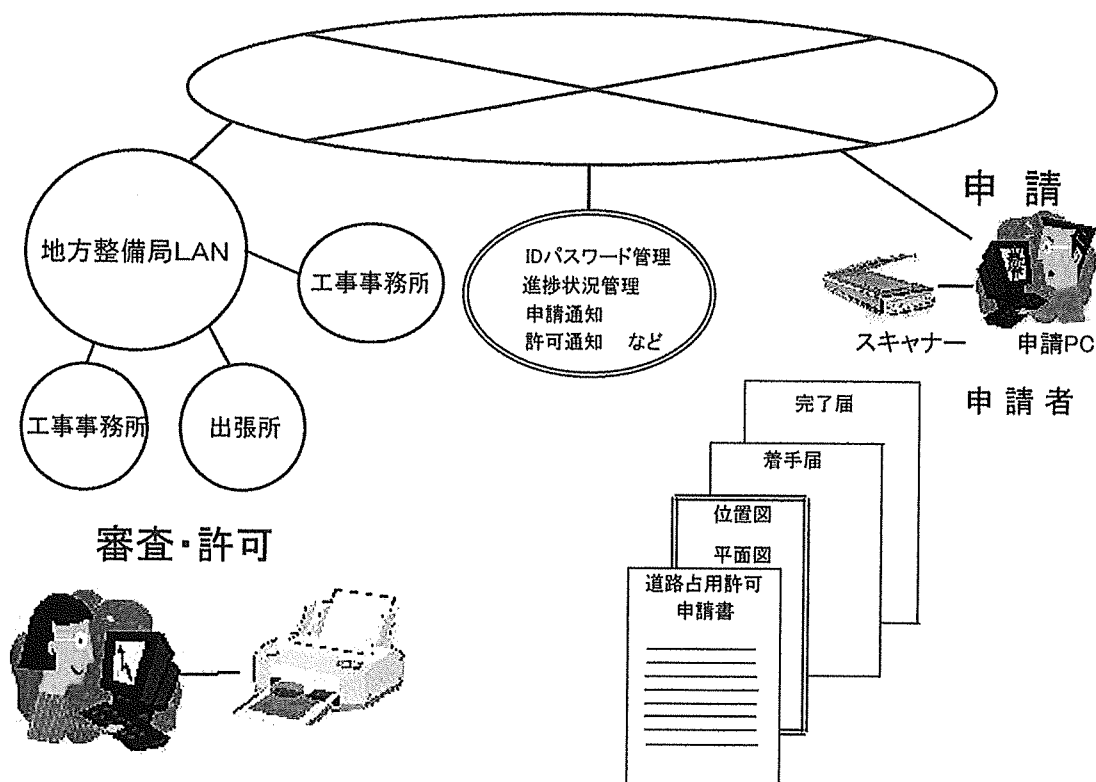


図1 システムの概要

え、効率的・効果的・標準的な情報システムの観点から、オープンなコンピュータ・ネットワークであるインターネットを活用したシステム方式を採用しています(図1)。

システムの構成としては、その役割と機能に応じて以下の四つのシステムで構成しています。

- ・申請者を支援する機能を具備する申請クライアントPC
- ・道路管理者を支援する機能を具備する申請データ保管サーバ
- ・運用を支援する機能を具備する電子申請受付センター
- ・通信ネットワーク(道路管理者内LAN、インターネット)

電子申請手続の流れ

本システムを利用するためには、パソコン、スキャナ等のインターネットへの接続環境を準備し、電子申請受付センター(以下「受付センター」という。)のホームページ(図2…<http://www.shinseiroadic.or.jp/>)にアクセスします。そこから、利用申込書(図3)がありますので、ダウンロードします。その利用申込書に必要な項目を記入のうえ、事業免許証のコピー等添えて、受付センター(〒102-0093 東京都千代田区平河町一―二―一〇 平河町第一生命

道路占用許可電子申請システム

はじめに	道路占用許可電子申請システムの概要の説明があります。
システムご利用の準備	道路占用許可電子申請システム利用の事前準備の説明ID・パスワードの申込方法が記載されています。
電子申請	道路占用許可電子申請システムに移ります。
リンク	各地方整備局へのリンクです。

図2 受付センターホームページ

ビル三階 財団法人道路管理センター 電子申請受付センター)まで郵送すると、折り返し、利用者ID/パスワードを明記した書類が郵送されます。パスワードを入手したら、「電子申請」のページへアクセスし、マニュアル・申請書類作成ソフトをダウンロードします。パソコンに申請

道路占用許可電子申請システム利用申込書

平成 年 月 日

電子申請受付センター 御中

道路占用許可電子申請システムの利用を申し込みます。

事業者名 _____ 印

事業所名 _____

代表者名 _____

担当者名 _____

所属部署名 _____

郵便番号 〒 _____

住所 _____

電話番号 _____ (内線: _____)

FAX番号 _____

メールアドレス _____ @ _____

利用に当たっては、下記の条件に従うことを承諾します。

- (1) この申込みに基づく権利は、これを譲渡し、又は転貸してはならない。ただし、あらかじめ電子申請受付センターの許可を受けた場合は、この限りではない。
- (2) 利用者は、利用申込書記載内容のうち、事業者名・事務所名・住所が変更になった場合に、すみやかに登録内容変更届を電子申請受付センターに提出しなければならない。
- (3) 利用者は、利用を中止しようとするときは、あらかじめ削除届を電子申請受付センターに提出しなければならない。
- (4) 利用者は、利用者の使用する端末装置が常に正常に動作するように整備しなければならない。整備のためにやむを得ない必要が発生した場合は、自らの費用負担により必要な処置をとらなければならない。
- (5) 電子申請受付センターは利用者に対し、利用者がシステムに対し損害を与えると認めた場合に、システムの利用を停止することができる。

図3 利用申込書

書類作成ソフトをインストールして、占用物件リストをダウンロードし、申請書類作成ソフトの設定を行えば、電子申請に当たっての準備は完了です(図4)。

① これから、申請手続に入ります。

① 申請書作成・提出

申請者は、申請書類作成ソフト上で、提出する地方整備局を選択し、申請書の登録区分(新規・更新・変更)の設定、申請区分(工事の種類)を行い、申請情報入力画面を表示させます(図5)。

申請書入力画面では、申請書等の必要事項

システムご利用の準備

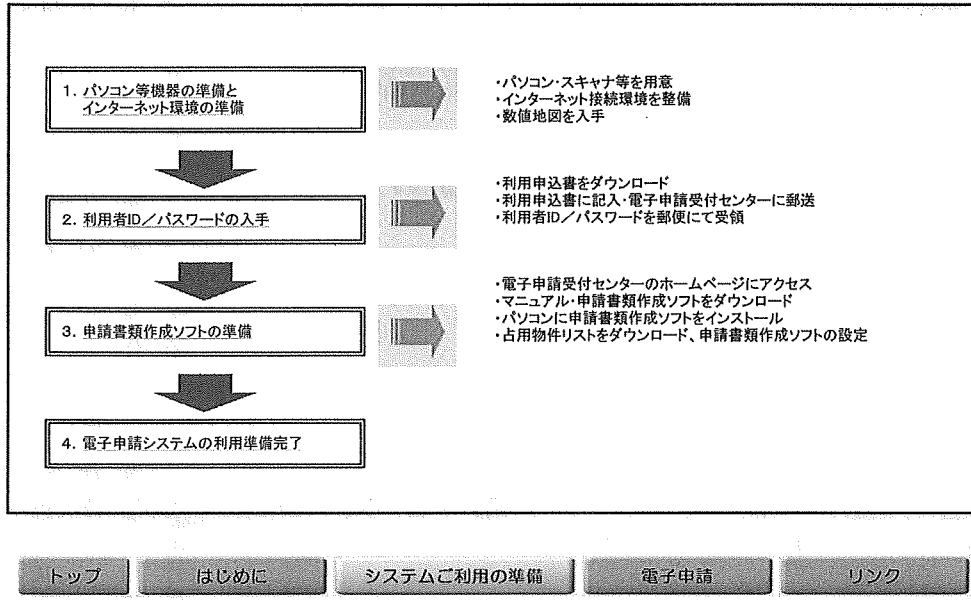


図4 システム利用準備

東京国道 | 本番 | H12 | 中導 | 1

申請種別: 新規 | 電子申請適用区分: 仮設工事等適用申請 | 申請書作成

1ページ | 2ページ | 3ページ | 4ページ

申請者

〒 160
住所
企業+事務所
申請者

担当者

担当者名1
担当者名2
電話番号

占用目的

道路管理者工事に伴う支障移設

占用場所

自 東京都
至 東京都

工事施工方法

閉削
 推進
 シールド
 覆工内

復旧方法

原因者
 道路管理者
 その他

添付書類

システム申請図

DB更新 DB更新して終了 DB更新せずに終了

図5 申請情報入力画面

の入力と、あらかじめ作成しておいた添付図書をイメージスキャナで取り込み、そのファイルを添付図書ファイルとして指定等を行い、申請書ファイル群を作成します。

インターネットを通じて、受付センターのホームページにアクセスし、「申請書類送付ページ」(ID/パスワードが必要)で、申請書提出先の指定、既に作成してある申請書ファイル群の指定、申請書返信メール受信アドレスの入力を行い、申請書(申請書ファイル群)の提出(送信)を行います。

インターネットを通じた送信途上では、暗号化通信により、第三者による盗聴防止、改ざん防止といったセキュリティが確保されています。

② 申請書受理

申請者が提出した申請書類(申請書ファイル群)は、受付センターを経由して、自動的に地方整備局内の申請データ保管サーバ(以下「保管サーバ」という。)に保管されます。

申請書ファイル群は、地方整備局内の保管サーバに保管され、保管されたことが受付センターで確認がされると、申請者に対して、電子メールにより申請書受理の通知が行われます。法律的な解釈としては、これをもって地方整備局に申請書が到達したものとみなさ

れます。

③ 申請書の審査・決裁・許可

地方整備局の出張所、事務所の占有担当者は、LANを通じて、審査用PCにより保管サーバにアクセスし、書類のデータ呼び出して審査を行います。問題があれば一式申請書ファイル群を打ち出して決裁処理を行います。

地方整備局内の審査・決裁状況は、受付センターのホームページにある当該申請者のみが閲覧可能な「進捗管理簿」上に、その状況が表示されます(図6)。

審査の途中で、申請者に対する補正要求が必要となる場合、地方整備局の占有担当者は、審査用PCで補正理由、補正回答期限を入力し、電子申請書受付サーバにアップロードします。申請者には、補正要求がある旨の通知が電子メールで行われ、「進捗管理簿」上に補正要求の内容が表示されます。

補正要求が地方整備局よりなされた場合には、申請者は補正回答期限までに、当該申請書の補正を行い、補正資料の提出(送信)を行います。

審査・決裁を経て、許可をする場合には、地方整備局の占有担当者は審査用PC上で許可番号、許可年月日等を入力し許可書を作成

します。その後、正本一式を印刷出力するとともに、副本として「許可書の写」を、受付センターのホームページ上にアップロードします。このとき、受付センターから申請者に許可がされた旨、電子メールにより通知が行われます。

占用料の計算は、システムにより自動的に行われます。

④ 審査・決裁の進捗状況

申請者は、インターネットを通じて、受付センターのホームページにある当該申請者のみが表示可能な「進捗管理簿」にアクセスし、地方整備局内の申請書を提出した案件の審査・決裁状況、地方整備局による補正要求の内容を閲覧することができます。

地方整備局による決裁が終了し、許可がされた場合には、申請者は同ホームページ上から「許可書の写」をPDFファイルにてダウンロードすることができます。

正本として許可書が必要な場合には、従来どおり、地方整備局(出張所)にて受領することもできます。

⑤ 着手届作成・提出

申請者は、申請書類作成ソフト上で、提出する地方整備局を選択し、あらかじめ作成しておいた着手届に必要な添付図書をイメージ

東京国道 本番											
169件 1/29ページ 申請番号順											
/パターン名: 完了受付済											
条件の確認											
受付番号	申請番号	種別	許可番号	届申提出	着手提出	完了提出	工事(自)	延伸(自)	占用集計		
受付日	申請日	路線番号	許可日	届申受付	着手受付	完了受付	工事(至)	延伸(至)			
施工場所	工事施工者							状態			
1	H11-代々木企受付-45122	H11- 中環-904000	新規	540138	H11/7/30	H11/8/25	H12/4/24	H11/9/1		H11/9	
	H11/7/29	H11/7/28	一般国道20号	H11/8/4	H11/8/2	H11/8/27	H12/4/25	H11/10/9			完了受付済
	東京都渋谷区初台1-47										
2	H11-代々木企受付-45153	H11- 中環-904036	新規	540166	H11/9/3	H11/10/19	H12/4/24	H11/10/21		H11/10	
	H11/9/2	H11/9/1	一般国道20号	H11/9/10	H11/9/3	H11/10/20	H12/4/26	H11/11/30			完了受付済
	東京都渋谷区幡ヶ谷2-6										
3	H11-代々木企受付-45006	H11- 中環-939102	新規	540021	H11/4/1	H11/4/16	H11/6/9	H11/4/11		H11/4	
	H11/4/1	H11/3/24	一般国道246号	H11/4/1	H11/4/1	H11/4/19	H11/6/10	H11/5/19			完了受付済
	東京都目黒区大橋2-22-5										
4	H11-代々木企受付-45245	H11- 中環-939121	新規	540258	H11/11/19	H12/2/13	H12/3/29	H12/1/11		H12/1	
	H11/11/18	H11/11/17	一般国道20号	H11/11/25	H11/11/22	H12/3/3	H12/3/30	H12/2/19			完了受付済
	東京都渋谷区笹塚1-58										
5	H11-代々木企受付-45322	H11- 中環-939122	新規	540341	H12/1/31	H12/2/26	H12/3/29	H12/2/1		H12/2	
	H12/1/25	H12/1/25	一般国道20号	H12/2/1	H12/1/31	H12/3/3	H12/3/30	H12/2/29			完了受付済
	東京都渋谷区幡ヶ谷1-5										
6	H11-代々木企受付-45001	H11- 南環-807778	新規	540018	H11/4/1	H11/4/2	H11/5/26	H11/4/1		H11/4	
	H11/4/1	H11/3/24	一般国道246号	H11/4/1	H11/4/1	H11/4/2	H11/5/26	H11/5/10			完了受付済
	東京都港区南青山5丁目1番地										
ページ替え 状態一覧											
調査印刷 進捗リスト印刷 終了											

前頁

次頁

図6 進捗管理簿

- ⑥ 着手届受理
- 申請者が提出した着手届(着手届ファイル群)は、受付センターを経由して、自動的に地方整備局内の保管サーバに保管されます。着手届ファイル群は、地方整備局内の保管サーバに保管され、保管されたことが受付センターで確認がされると、申請者に対して、電子メールにより着手届受理の通知が行われます。
- ⑦ 完了届作成・提出
- 申請者は、申請書類作成ソフト上で、提出する地方整備局を選択し、あらかじめ作成しておいた完了届に必要な添付図書をイメージスキャナで取り込み、そのファイルを添付図
- スキャナで取り込み、そのファイルを添付図書ファイルとして指定を行い、着手届ファイル群を作成します。
- インターネットを通じて、受付センターのホームページにアクセスし、当該申請者のみが閲覧可能な「進捗管理簿」から、着手届を提出する当該案件を選択すると、「着手届提出ページ」が表示されます。
- 当該案件の「着手届提出ページ」で、着手日、道路使用許可番号等を入力し、着手届(着手届ファイル群)の提出(送信)を行います。

書ファイルとして指定を行い、完了届ファイル群を作成します。

インターネットを通じて、受付センターのホームページにアクセスし、当該申請者のみが閲覧可能な「進捗管理簿」から、完了届を提出する当該案件を選択すると、「完了届提出ページ」が表示されます。

当該案件の「完了届提出ページ」で、完了日、道路使用許可番号等を入力し、完了届（完了届ファイル群）の提出（送信）を行います。

⑧ 完了届受理

申請者が提出した完了届（完了届ファイル群）は、受付センターを経由して、自動的に地方整備局内の保管サーバに保管されます。

完了届ファイル群は、地方整備局内の保管サーバに保管され、保管されたことが受付センターで確認がされると、申請者に対して、電子メールにより完了届受理の通知が行われます。

運用開始時期

運用は、平成一三年二月一日から近畿地方整備局管内を始めとし、平成一三年三月にはその他の各地方整備局管内においても運用を開始しました。また、北海道と沖縄についても平成一三年度

内を目的に運用を開始する予定です。

効果

電子化により期待される主な効果としては以下のもがあります。

- ・ 申請書提出、許可書受取等の都度、道路管理者の窓口まで往復することが不要となるばかりでなく、二四時間提出も可能となります。
- ・ 公益事業者内の関係システムとの連動が可能となります。
- ・ 申請データの保存・再利用の促進により、同様の申請における申請書作成が容易になります。

対象

このシステムでは、電力、ガス、通信、上下水道の公益事業等を行っている占用事業者による申請を対象としています。

今後の展開

直轄国道については、既に述べたとおり、平成一三年度内を目的に北海道と沖縄においても運用開始を予定しています。

直轄国道以外の国道及び都道府県道等については、地方公共団体への道路占用許可電子申請システムの普及方策を検討し、地方公共団体に電子申

請を可能とするよう要請していくこととしています。



規制改革推進三か年計画の閣議決定について

道路局路政課

一 はじめに

平成一〇年三月三十一日に閣議決定された「規制緩和推進三か年計画」が二度の改定を経て、昨年度末で計画の三か年を終えたところであるが、平成一三年度から平成一五年度までの三か年間に取り組むべき事項について、新たに「規制改革推進三か年計画」が平成一三年三月三〇日に閣議決定された。

以下、新たに策定された「規制改革推進三か年計画」の概要について説明する。

二 計画策定までの経緯

規制改革については、「規制緩和推進計画」（平成七年度～平成九年度）、「規制緩和推進三か年計

画」（平成一〇年度～平成一二年度）と二回の計画のもと、計六年にわたり進められてきたが、「行政改革大綱」（平成一二年一月一日閣議決定）において、規制緩和推進三か年計画終了後も規制改革を引き続き推進するため、平成一三年度を初年度とする新たな「規制改革推進三か年計画」を策定することとされた。

平成一二年一月二日には行政改革推進本部が行政改革推進本部から「規制改革についての見解」が行政改革推進本部に提出され、行政改革推進本部は同見解の内容を、新たに策定された「規制改革推進三か年計画」に最大限に盛り込むこととした。この後、行政改革推進本部規制改革委員会及び総務庁に対して提出された内外からの意見・要望等（平成一二年一月末までに提出されたもの）

及び規制改革委員会の見解を踏まえて、平成一三年一月に検討状況についての中間公表を行った。この中間公表対象事項においては、国土交通省所管の規制に係るものについての内容の重複を避けつつ整理し、その事項数は、二〇一件となった（表1参照）。

中間公表を経て、前述の内外からの意見・要望等及び規制改革委員会の見解のほか、「経済構造の変革と創造のための行動計画」（平成一二年一月一日閣議決定）、「e-Japan重点計画」（平成一三年三月二十九日 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定）などを踏まえ、「規制改革推進三か年計画」が策定された（表2参照）。

表1 中間公表の概要

平成12年11月末までに提出された内外からの意見・要望等及び「規制改革についての見解」を踏まえた201件について、1月26日現在までの検討状況の概要は以下のとおり。

措置済・措置予定	73 件	(42%)
検討中	62 件	(36%)
措置困難	39 件	(22%)
	174 件	(100%)

その他（事実誤認等）	27 件	
合計	201 件	

注1)「検討中」は、①講じるべき措置の内容等の検討、②措置を行うかどうかも含めた検討を行う、あるいは行っているものである。

注2)「措置困難」は、①安全上、防災上の最低基準を満たす必要があるもの、②環境保全の観点から現行の基準が最低限必要であり一律の緩和は困難であるもの等により規制改革推進3か年画に盛りむことが困難なものである。

注3)「その他」は意見・要望等が事実誤認等によるものである。

表2

	政 府	規制改革委員会
平成12.3.31	「規制緩和推進3か年計画(再改定)」を閣議決定	
12.7.26		規制改革に関する論点公開
12.12.1	「行政改革大綱」、「経済構造の変革と創造のための行動計画」を閣議決定	
12.12.12	規制改革委員会見解の取扱方針検討・決定(行政改革推進本部)	「規制改革についての見解」を行政改革推進本部に提出
13.1.26	内外からの意見・要望等に対する検討状況を中間公表	
13.3.29	「e-Japan重点計画」(高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)	
13.3.30	規制改革推進3か年計画を閣議決定	

三 計画の目的

本計画は、近年の我が国の直面する経済のグローバル化、少子高齢化、IT革命、環境問題の深刻化等の構造的な環境変化に対応して、経済社会の構造改革を進めることにより、①経済活性化に

よる持続的な経済成長の達成、②透明性が高く公正で信頼できる経済社会の実現、③多様な選択肢の確保された国民生活の実現、④国際的に開かれた経済社会の実現等を図る観点から、行政の各般の分野について計画的に規制改革の積極的かつ抜本的な推進を図ることを目的とする。

四 計画の概要

本計画においては、各行政分野について個々の規制のみならず、関係する諸制度も含めた見直しを行うための中長期的な改革課題と改革の基本的な方向性を示すとともに、当面の改革事項として、前述の「規制改革委員会の見解」等について、これを三か年にわたって取り組む事項として確定することにより、その着実な実施を図ることとしている。

各分野の規制改革の推進に当たっては、IT、医療・福祉、雇用・労働、教育、環境など公的規制にとどまらずシステム全体について戦略的かつ抜本的な改革に向けて取り組むこととし、これを踏まえて特に七つの視点(表3参照)を重視して取り組む。

新たに策定された本計画は、共通的事項(計画の目的及び規制改革推進の基本方針など)、横断的措置事項(IT関係、環境分野など)、分野別措置事項(住宅・土地、公共工事関係、運輸関係など)と大きく三事項に分けられている。このうち、横断的措置事項と分野別措置事項において、これまでの計画と同様に個別措置事項に関する三か年の取組みを定めている。

国土交通省所管の規制については、国民の安全の確保、環境の保全など社会的な規制の観点から

表3 規制改革推進3か年計画における各分野の規制改革の推進に当たっての視点

- ① 企業や個人が多様な選択肢の下で自由に創造性や個性を発揮でき、競争や様々な可能性への挑戦を通じて創意や努力が報われる社会の実現
- ② 構造的な環境変化に対応した制度の再構築等による医療・福祉、雇用・労働、教育などの社会システムの活性化
- ③ 持続的な発展を可能とするための環境負荷の少ない循環型社会の形成推進
- ④ 企業の先導的・創造的な経済活動を促進し、新しい産業と雇用機会の創出を促進するための環境整備
- ⑤ 高コスト構造の是正等による国際的に競争力を持った事業環境の整備
- ⑥ IT革命により情報と知識が付加価値の源泉となる社会を構築するための制度・システムの改革
- ⑦ 事後チェック型行政への転換等透明なルールと自己責任の原則に貫かれた事後監視・救済型社会への移行

規制改革推進3か年計画より抜粋

表4 規制改革推進3か年計画の国土交通省関連項目数

	項目数
横断的措置事項	
1 IT関係	19
2 環境関係	3
3 競争政策等関係	1
4 基準認証等関係	1
5 資格制度関係	16
分野別措置事項	
1 法務関係	—
2 金融関係	—
3 教育・研究関係	1
4 医療関係	1
5 福祉等関係	1
6 雇用・労働関係	—
7 農林水産業関係	—
8 流通関係	—
9 エネルギー関係	—
10 住宅・土地、公共工事関係	18
11 運輸関係	30
12 危険物・保安関係	—
合計	91

※このほかに政府全体で取組む事項の中に国土交通省関連のものがある。

五 道路関係の計画項目

設けられているものが多いが、社会経済情勢の変化に的確に対応して、国民生活の質を向上させ、経済の活性化を図るという観点から、絶えず見直しを行うことが必要であり、これまでも積極的に規制改革の推進を図ってきたところである。

本計画において、国土交通省関係では九一項目の規制改革措置が盛り込まれた（分野別内訳表4）。

また、道路関係については前計画からの継続事項

六 おわりに

項を含め主な措置事項は二五項目である。今回の計画に盛り込まれた道路行政に関係する項目については、（表5…主な道路関係事項抜粋）のとおりである。

前計画終了時点の計画実施状況のフォローアップに併せて、平成一二年（二〇〇〇年）一二月一日から平成一三年（二〇〇一年）三月末までに提出された内外からの意見・要望等について各省庁の対応状況を公表する。

表5 規制改革推進3か年計画の道路関連の主な項目

Ⅱ 横断的措置事項

1 IT関係

ア 情報通信ネットワークインフラの整備推進

事項名	措置内容	実施予定時期		
		平成13年度	平成14年度	平成15年度
①線路敷設の円滑化 (国土交通省) (国土交通省) (国土交通省) (国土交通省) (国土交通省) (国土交通省) (警察庁、総務省、国土交通省)	a 関係省庁が連携して、IT戦略会議・IT戦略本部で取りまとめられた「線路敷設の円滑化について」に明記された以下の措置を講ずる。 (b) 道路等の公的空間への線路敷設円滑化 i 道路、河川、港湾等の公的空間における光ファイバーの収容空間ネットワークの整備・開放を推進するとともに、収容空間に関する情報提供の充実を図る。	順次実施		
	ii 橋梁の新設に合わせた線路敷設や将来の線路敷設に対応するため、モデル事業を選定し、光ファイバー敷設の在り方について検討する。	措置		
	iii 冬期・年度末の路上工事抑制措置について、道路交通に及ぼす影響等も勘案しつつ、平成13年度から5年間は試行的に緩和を図るとともに、道路管理者等は当該措置の実施内容等をインターネット等により公開する。	措置 (試行)	措置 (試行)	措置 (試行)
	v 直轄国道の道路占用許可申請手続の電子化について、平成13年度までに所要の措置を講じるとともに、その他の国道及び都道府県道についても電子申請が可能となるよう地方公共団体に対して要請を行う。	措置		
	vi 複数の道路管理者に係る道路占用許可申請手続きのワンストップ化の推進を図る。	逐次実施		
	x 道路や河川に線路敷設を行う際の手続に関する占用許可手続マニュアル(平成12年度作成)の周知を図る。	周知		
	xi 道路における埋設物件情報を整備するため、道路台帳の整備を促進するとともに、道路台帳の電子化を推進する。	逐次実施		
	b ケーブルテレビ事業者について、電気通信事業者と同様、円滑な線路敷設が実現するよう関係省庁が連携し必要な措置を講ずる。	平成13年度以降、関係省庁との連携を確立した上で検討開始		
⑦高速道路の高架橋脚空間の活用	高速道路の高架橋脚空間への光ケーブルの敷設の方策について検討する。	検討		

エ 社会・行政の情報化の推進

事項名	措置内容	実施予定時期		
		平成13年度	平成14年度	平成15年度
⑩ETCの推進 (国土交通省)	一般利用者に対するサービスを平成14年度中に全国の主要な料金所に拡大、概ね5年後を目途に都市高速道路においてETC (Electronic Toll Collection System：ノンストップ自動料金支払いシステム) に限定した利用を目指す。	逐次実施		
⑫道路交通情報提供に関する制約の緩和 (警察庁、国土交通省)	a 道路交通情報提供事業への民間事業者の参入を促進し、また、新たな技術開発を図る観点から、交通の安全と円滑に関する必要最小限の法的な担保措置を設けるため、道路交通法を改正するなどの措置を講じた上で、現状の規制を撤廃することを早急に検討する。 (第151回国会に係る法案提出)	法律案成立後公布	措置(施行)	
	b 交通渋滞予測等の先進的な技術については、産官学の多面的な視点で可及的速やかに検証を行い、民間事業分野における実用化を推進する。	検討(結論)	措置	
⑬ITS技術の国際標準化の推進 (警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省)	I T S 関連産業の国際競争力強化の観点も踏まえつつ、車両の走行を支援するシステムやDSRC (狭域通信) システム等をISO (国際標準化機構) 及びITU (国際電気通信連合) に提案する等により各種ITS技術の国際標準化を目指す。(平成17年度末までの間)	逐次実施		

Ⅲ 分野別措置事項

- 5 福祉等関係
- ウ 障害者施策

事項名	措置内容	実施予定時期		
		平成13年度	平成14年度	平成15年度
①バリアフリー化等の推進 (警察庁、総務省、厚生労働省、経済産業省、国土交通省)	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(交通バリアフリー法)に基づき、公共交通機関、歩道、信号機等のバリアフリー化を推進するとともに、使いやすい情報通信関連機器、システムの開発等による情報バリアフリー環境の整備等を推進する。	逐次実施		

10 住宅・土地、公共工事関係

イ 公共工事

事項名	措置内容	実施予定時期		
		平成13年度	平成14年度	平成15年度
①パブリック・インボルブメントの活用 (農林水産省、国土交通省)	国の各公共事業部局は、従前における取組も踏まえ、それぞれの事業の計画策定手続におけるパブリック・インボルブメントの在り方を検討し、直轄事業について早急にモデル的に導入を進める。また、こうした検討やモデル事業の状況を踏まえ、一定の成案を得た段階で、その検討成果を地方公共団体に提示し、あるいは、取組事例を取りまとめ・発表する等、地方公共団体におけるパブリック・インボルブメントの導入を支援する。	検討(可能なものからモデル事業を実施)	検討(可能なものからモデル事業を実施)	モデル事業を実施、成案を地方公共団体に提示等

11 運輸関係

オ その他

事項名	措置内容	実施予定時期		
		平成13年度	平成14年度	平成15年度
⑥エアサスペンション装備車の軸重制限 (国土交通省)	エアサスペンション装備の車両の道路構造物に与える影響について、自動車業界等との協力のもとで技術的検討を行い、その結果を踏まえて、エアサスペンション装備の車両の軸重制限の緩和の可否について検討する。	検討		
⑦特殊車両通行許可手続 (国土交通省)	特殊車両通行許可手続について、審査期間の短縮等について検討する。	検討	検討	結論

※上記のほか、政府全体での取組み及び間接的な関係事項が盛り込まれている。

名古屋南部地域における道路交通環境対策の推進について

当面の取組

道路局地方道・環境課道路環境調査室

はじめに

名古屋南部の国道二三号等の沿道における大気
の状況は、主に浮遊粒子状物質（SPM）の環境
基準の達成率が低く、また、全国的にみても、大
都市圏を中心に二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物
質などの環境基準の達成率は低いものとなってい
る。

平成一二年一月二七日の名古屋南部訴訟の名
古屋地裁判決では、同地域における自動車交通に
起因する浮遊粒子状物質が人の健康に影響がある
として、国に対する賠償金と差し止め請求が認め
られた。この判決に対しては、国としては、因果
関係の認定等について問題があるとして控訴して
いるところであるが、こうした裁判への対応如何

にかかわらず、沿道環境の厳しい地域においては、
その改善に向けて最大限の対策を講ずる必要があ
る。

このような中、名古屋南部地域の関係地方公共
団体及び関係省庁地方支分局により「愛知道路環
境対策連絡会議」が設置され、同地域の国道二三
号等の道路環境対策の当面の取組がとりまとめら
れた。警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境

省は、「道路交通環境対策関係省庁連絡会議」を
開催し、「愛知道路環境対策連絡会議」における
検討結果を受けて、名古屋南部及び全国における
大気汚染の改善のための当面の取組について検討
を行い、その結果を取りまとめたものである。

なお、本取りまとめの具体化にあたり、関係省
庁の緊密な連携が必要なことは言うまでもない

が、特に地域的な取組に係る具体的な施策につい
ては、関係地方公共団体の役割も重要であり、関
係地方公共団体等の取組に対する関係省庁の所要
の支援も含め、関係省庁及び関係地方公共団体等
の緊密な連携の下に推進される必要がある。

国道二三号等の沿道環境改善に向けた取組

一 名古屋南部地域の現状等

(1) 環境の状況

名古屋南部地域の大気環境は、これまでにも
種々の環境対策がとられてきたところであるが、
ここ数年を見ると、二酸化窒素については、幹線
道路沿道の一部の測定局において環境基準を達成
していない状況にあり、浮遊粒子状物質について
は、ほとんどの測定局において環境基準を達成し

ていない状況にある。

また、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の年平均値については、ここ数年ほぼ横ばいの状況にある。

① 環境基準達成率(平成七〜一一年度)

二酸化窒素 八八%(五か年平均)

浮遊粒子状物質 二二%(五か年平均)

② 年平均値(平成七〜一一年度)

二酸化窒素 〇・〇三〇〜〇・〇三二

PPM(五か年濃度範囲)

浮遊粒子状物質 〇・〇三九〜〇・〇

五〇 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (五か年濃度範囲)

(2) 交通の実態

国道二三号の交通量は、平行する伊勢湾岸自動車道(名古屋南IC〜飛鳥IC)の供用(平成一〇年三月)と、この供用にあわせて実施(平成九年〜一二年)した国道二三号の車線数削減(八車線↓六車線、六車線↓四車線)により大幅に減少し、施策の効果が相当見られた。

具体的には、これらの施策の実施により中川運河近傍の名古屋中央断面における国道二三号の交通量は、約一〇五、〇〇〇台/日から約六三、〇〇〇台/日へと約四二、〇〇〇台/日(四〇%)減少した。

また、このうち大型車交通量は、約四六、〇〇〇台/日から約二九、〇〇〇台/日へと約一七、〇〇〇台/日(約三七%)減少した。

なお、国道二三号利用交通量のうち、名古屋市を通過する交通量は、約一九、〇〇〇台/日(うち大型車約一二、〇〇〇台/日)程度であると推定される。

二 名古屋南部地域の道路交通環境改善に向けた取組

(1) 目標

大気汚染物質に係る環境基準の速やかな達成を目指すことを目標として取組を進めることとし、当該地域の一層の改善に努めることとする。

(2) 道路交通環境改善に向けた取組

ア 改正後の自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(以下、「改正自動車NO_x法」という。)による対策

改正自動車NO_x法案において粒子状物質を対象に加えることとしており、同改正法の制定後、名古屋市及びその周辺地域が対策地域に指定されることを受けて、同法に基づき総量削減計画を策定し、総合的かつ計画的に対策を推進する。

イ 自動車単体対策

○車種規制等

改正自動車NO_x法に基づくディーゼル車に対する車種規制や自動車使用管理計画の策定な

どにより、ガソリン車や最新規制適合車等への転換を図る。

○ディーゼル微粒子除去装置(DPF)の装着促進

ディーゼル微粒子除去装置の装着を促進するため、使用可能な車種については、公的機関への率先導入や民間事業者に対する装着に係る助成を行う。

○使用過程ディーゼル車に対する指導等

名古屋南部地域及びその周辺において黒煙を対象とした検査等を実施し、規制値を超える黒煙を排出するなどの整備不良車両に対し必要な整備を命じるとともに、重油を混和した粗悪軽油(いわゆる不正軽油)の使用を排除するための措置を講ずる。

また、名古屋南部地域及びその周辺の事業者及び通過車両等を対象に、ディーゼル排気微粒子(DEP)低減に係る「黒煙クリーン・キャンペーン」を実施する。

○過積載車両等の指導・取締り

過積載及び特殊車両通行許可違反に対し、一層の指導・取締りを推進する。

また、国道二三号における違反車両取締りスペースの新規設置についての検討を行う。

ウ 低公害な車の普及

○環境への負荷の少ない車の普及

低公害車・クリーンエネルギー自動車や最新排出ガス規制値より大気汚染物質濃度が低レベルである低排出ガス車等の環境への負荷の少ない車の普及を促進するため、事業者等に対する導入に係る財政的な支援を行う。

低公害車等の普及を図るため、燃料供給施設の一層の拡大に向けた方策を検討し、施設整備を促進する。

また、貨物運送事業者に対し低公害型集配車を当該地域に導入・配置するよう要請する。

○公的機関における低公害車等の率先導入
公的機関において低公害車等の導入を率先して行うこととし、特に名古屋南部地域を走行する市バス、ごみ収集車等に対して低公害車を重点的に導入するとともに、必要に応じ燃料供給施設の整備を図る。

また、ディーゼル微粒子除去装置の導入に併せて低硫黄軽油の率先の導入を行うとともに、必要に応じて軽質軽油の導入を図る。

エ 交通流の円滑化対策

○交通量の分散、円滑化を図るための道路ネットワークの整備〔以下、新設IC、JC
T名はすべて仮称〕

①豊田・四日市間の交通を名古屋市街部から臨海部へ誘導する道路整備

伊勢湾岸自動車道について、供用中の名古屋南ICから湾岸弥富IC間に引き続き、以下の区間の整備を推進し、国道二三号名古屋南部地域を通過する交通流の分散、円滑化を図る。

豊田JCT～名古屋南IC
(平成一四年度供用目標)
湾岸弥富IC～川越IC
(平成一三年度供用目標)

川越IC～四日市JCT
(平成一四年度供用目標)

②市街部への流入を分散する道路整備
名古屋南部地域内の交通流の分散、円滑化を図る以下の道路の整備を推進する。

名古屋環状二号線
上社JCT～高針JCT
(平成一四年度供用目標)

高針JCT～名古屋南IC
(平成一五～一九年度の期間内概成)
国道三〇二号

(全線平成一五～一九年度の期間内概成)
名古屋高速道路
高速一号、二号
(全線平成一四年度供用目標)

高速三号
(全線平成一五～一九年度の期間内供用)

目標

○交通流の円滑化を促進するための道路整備
国道二三号周辺の幹線道路の交通流の円滑化を図るため、国道一号の交差点立体化をはじめとする交差点改良や、道路と鉄道との立体交差化を推進する。

○交通安全施設等の高度化
交通管制エリアの拡大を推進し、信号機の集中制御の拡充を図る。

○ドライバーへの情報提供の強化
交通流の分散・円滑化を促進するため、情報板の順次整備やVICS(道路交通情報通信システム)のサービエリアの順次拡大を図る。

○国道二三号等の交通量低減のための施策

○国道二三号等の交通量を低減させるため、料金調整を含めた交通流の分散策について、道路ネットワーク整備の進捗状況を踏まえ、他の一般道路への影響、施策実施のための負担のあり方等を検討し、具体的な方針を取りまとめる。

○事業者等への迂回要請

貨物運送事業者、荷主、バス事業者等に、国道二三号から伊勢湾岸自動車道等への迂回運送の要請を行う。

○公共交通機関の整備・利用促進

公共交通機関の利用促進を図るため、地下鉄や西名古屋港線の整備を推進するとともに、パークアンドライド駐車場や交通結節点の整備等を図る。

○地下鉄四号線の整備

（砂田橋～名古屋大学平成一五年度供用目標）

（名古屋大学～新瑞橋平成一六年度供用目標）

○西名古屋港線の整備

（平成一六年度供用目標）

○交通需要マネジメント（TDM）の推進

名古屋都市圏交通円滑化総合計画の策定等により、交通システム全般にわたる自動車交通量の調整・抑制による交通流の円滑化を図る。

同計画の策定に関し、地域における自動車

交通の調整、事業者による環境負荷の少ない自動車やDPF装着と併せた低硫黄軽油の導入等を実施する交通需要マネジメント実証実験も活用する。

○物流対策の推進

中部地方総合物流施策推進会議における自動車交通量の削減に繋がる物流の効率化に係る取組を一層推進する。

また、都市内物流の効率化等を目指す物流施策推進アクションプログラムを推進すると

ともに、改正自動車NO_x法に基づき、一定規模以上の事業者に対する自動車使用管理計画の策定などにより、環境に配慮した物流の効率化等に係る事業者指導を行う。

カ 道路構造対策

○環境施設帯の設置

国道二三号名古屋南部地域の沿道の住居地域について、環境施設帯の必要な区域を定め、平成一三年度より可能なところから順次、土地を取得し、環境施設帯の整備を進める。

また、築地口IC周辺において、名古屋市などの関係機関と連携して平成一三年度よりパブリックインボルブメント（PI）方式を導入し、環境施設帯のモデル整備について取り組む。

キ 常時観測局の設置等

○大気環境に関する常時観測局の設置

道路環境政策の企画立案やその評価のため、道路管理者が国道二三号沿道に大気環境に関する常時観測局を五局設置する。（平成一二～一三年度）

また、国道一号にも常時観測局を一局設置する。（平成一三年度）

○大気環境に関する常時観測局の測定結果の公表

各機関で設置あるいは設置を予定している

大気環境に関する常時観測局の測定結果については、インターネット等で情報提供するとともに、測定結果の一部については、道路上の情報板でも情報提供する。

ク 科学的知見の充実

○窒素酸化物や浮遊粒子状物質対策検討のための実態調査

効果的な窒素酸化物対策、浮遊粒子状物質対策を検討するため、愛知県内の大気汚染物質の発生源別寄与割合、自動車対策の効果把握などの各種調査を実施する。

○健康調査

環境保健サーベイランス調査を名古屋市南区及び東海市において引き続き実施するとともに、同様の調査を名古屋市港区において実施する。

また、PM_{2.5}と健康影響との関連性を検討するための健康調査を名古屋市緑区において実施する。

ケ 啓発・環境教育の徹底

○自動車の適正利用

客待ちや積卸しなどのため、継続的に停止する際におけるアイドリング・ストップや急発進・急加速の抑制などの適正運転の励行に係る広報・啓発活動等を行う。

○環境への負荷の少ない車の展示・情報提供

低公害車や低排出ガス車の展示・試乗会などを通じ、環境への負荷の少ない車の広報活動を展開する。

○県民、事業者、行政が連携した自動車対策の推進

県民・事業者等における環境にやさしい適正運転に係るルールや事業者等における天然ガス自動車等の低公害車の転換方針の策定など、それぞれが取り組むべき「あいち自動車利用ルール」(仮称)を策定し、県民、事業者、行政のそれぞれの役割分担のもとでより効果的に自動車対策を推進していく。

(3) 効果等の把握

これらの各種施策については、進捗状況を確認するとともに、大気汚染物質の測定結果や交通量等から施策効果を把握し、必要に応じ各種施策の見直し等を図る。

全国的な取組

(1) 自動車単体対策

○新長期規制の前倒し実施

中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第四次答申)」(平成一二年一月一日)を踏まえ、平成一九年頃を目標とされたディーゼル自動車の新長期規制を前倒しして平成一七年までに実施する

とともに、軽油中の硫黄分の規制を平成一六年末までに五〇ppmに強化するため、所要の手續きを進める。なお、新長期規制値は平成一三年度末を目標に決定されるが、その際、ディーゼル排気粒子リスク評価結果を踏まえ、粒子状物質については新短期規制(平成一四年から平成一六年にかけて現行から約三割削減)の二分の一程度とされた規制値を更に低減することを検討することとしている。

また、ディーゼル特殊自動車についても、第四次答申を踏まえ、平成一六年とされた規制を前倒しして平成一五年までに実施するため、所要の手續きを進める。

○自動車業界、石油業界における対応の促進
自動車業界及び石油業界による自主的な粒子状物質低減対策の早期着手に向けた取組が円滑に実施され、今後ユーザー等の関係者の負担が過重にならないよう所要の支援策を検討する。

○低硫黄化された軽油の供給の促進

低硫黄軽油の供給体制を早期に確立するため、石油精製会社の低硫黄軽油製造設備の導入に対し、平成一三年度から利子補給事業を創設する。

○最新規制適合車への転換促進

最新規制適合車への転換促進のための自動

車取得税の軽減措置を行う。

○使用過程ディーゼル車排出ガス対策の推進
関係省庁が連携して平成一二年三月に開始したディーゼル車対策技術評価検討会を通じて、使用過程車排出ガス低減を図るため、その対策技術についての適用可能性、効果等の検討を進め、平成一二年七月に中間とりまとめを行ったところであり、今後、ディーゼル微粒子除去装置の耐久性の評価等を加え、早期に最終とりまとめを行う。

この検討結果を踏まえ、使用過程ディーゼル車に関して、ディーゼル微粒子除去装置に対する助成を行うとともに、より低公害な車両の積極的な普及拡大のための総合的な対策の検討を行う。

また、ディーゼル車に対する黒煙を対象とした立入検査等を実施し、規制値を超える黒煙を排出するなどの整備不良車両に対し必要な整備を命じるとともに、重油を混和した粗悪軽油(いわゆる不正軽油)の使用を排除するための措置を講ずる。

○技術開発の促進

現在、自動車業界及び石油業界が推進している排出ガス改善のための自動車技術及び燃料技術に関する共同研究(JCAP:Japan Clean Air Program)において、引き続き助

成を行うとともに、特に粒子状物質低減対策に関する集中的検討を実施する。

(2) 交通流対策、道路構造対策等

○幹線道路ネットワークの整備

既存の幹線道路に集中する自動車交通を分散し、円滑な広域的交通流を実現するため、環状道路・バイパスなど幹線道路ネットワークの整備を図る。

○交差点立体化等ボトルネック対策

渋滞を解消して円滑な交通流を実現するため、交差点の立体化、交差点の改良や道路と鉄道との連続立体交差化などを進める。

○ドライバーへの適切な情報提供の推進

交通情報収集・提供装置の整備充実を推進するなど、ドライバーへの情報提供の充実を図る。また、VICSの整備を推進する。

○交通安全施設等の高度化

新交通管理システム等交通安全施設等の効果測定を行い、その更なる高度化を検討するとともに、積極的にその整備を進めるなど自動車交通流対策を更に推進する。

○ETCの推進

料金所の渋滞を解消・緩和するため、一般利用者を対象としたETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）について、平成一四年度末までに全国の主要料金所に整備するな

ど、一層の推進を図る。

○沿道への影響を緩和するための道路構造対策

環境施設帯の整備など道路構造対策を実施する。

(3) 交通需要の調整

○物流効率化の促進

・共同輸配送モデル事業の実施
物流事業者間の連携による共同輸配送モデル事業の実施に向けた検討を行い、関係省庁がその取組を支援する。
・物流情報プールシステムの開発
トラックの積載効率向上、物流の共同化を促進するため、荷物情報と空車情報を集積・マッチングする「物流情報プールシステム」の開発を進め、できるだけ早期に事業化を図ることにより、空荷・低積載トラックの走行台数の合理化による排出ガス抑制等を図る。

○公共交通機関の利用促進

公共交通機関の利用促進のため、鉄道等の整備、バスロケーションシステムの整備、バス専用レーンの拡充等を図るとともに、駅周辺の乗り継ぎの改善のため、駅前広場、歩道、パークアンドライド駐車場、自転車駐車場など交通結節点の整備を図る。

○その他交通需要の調整のための施策

上記に加え、総合的な渋滞対策のため、都市圏交通円滑化総合計画の策定等により、パークアンドライド、時差通勤など都市内交通を適切に調節する施策を実施する。

同計画の策定に関し、地域における自動車交通の調整、事業者による交通事業の改善、環境負荷の小さい自動車やDPF装着と併せた低硫黄軽油の導入等を実施する交通需要マネジメント実証実験の成果も活用する。

(4) 低公害な車両の普及拡大、及びそのために必要な関連施策、支援策

○低排出ガス車に関する情報の提供、低公害車・クリーンエネルギー自動車に対する支援等による低公害な車両の普及拡大
「低排出ガス車認定制度」による認定結果を広く公表することにより、自動車ユーザーの低排出ガス車の選択をより容易とし、低排出ガス車の普及促進を図る。

低公害車・クリーンエネルギー自動車の率先導入、低公害車・クリーンエネルギー自動車及び燃料供給施設に対する支援措置を講じていくとともに、技術開発の促進を含めた所要の支援策を始めとする低公害車・クリーンエネルギー自動車の一層の普及拡大のための方策について検討を行う。

○グリーン化税制の推進

自動車税について、排出ガス及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車はその排出ガス性能に応じ税率を軽減し、新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車は税率を重くする特例措置（いわゆる「自動車税のグリーン化」）を講ずる。

また、低公害車に係る自動車取得税の税率の特例措置を継続する。

(5) 改正自動車NO_x法による対策

○自動車NO_x対策等の充実・強化

自動車から排出される窒素酸化物、粒子状物質対策の充実・強化を図るため、対象物質への粒子状物質の追加、事業者指導の強化等を改正の柱とする改正自動車NO_x法を第一五一回通常国会に提出したところである。今後、本法の成立を受け、新たに粒子状物質に関する車種規制を導入するなどの車種規制の強化、一定の規模以上の事業者に対する窒素酸化物等の排出抑制に係る計画策定の義務づけ等の事業者指導の強化などをを行う。

(6) 科学的知見の充実

○PM_{2.5}及び成分の測定評価手法の確立

平成二二年度からは、微小粒子状物質

(PM_{2.5})の成分に着目した測定・評価手法の確立を目的に検討を行っている(平成一二〜一四年度)。

なお、国設尼崎測定局(一般環境大気測定局)等において、浮遊粒子状物質の測定と併せてPM_{2.5}の測定を行っている。

○ディーゼル排気粒子リスク評価

科学的知見の整理を行い、ディーゼル排気粒子についてのリスク評価を実施し、ディーゼル排気粒子に係る排出規制、大気環境保全対策の基礎資料を得るために、「ディーゼル排気微粒子リスク評価検討会」を設置し検討を重ね、平成二二年九月八日に中間報告を取りまとめた。中間報告では、「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」であり、「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」と指摘している。これを受けて、平成一三年から曝露評価に着手する。

○PM_{2.5}の曝露影響調査

PM_{2.5}に着目した疫学調査、実測調査、動物実験を実施し、PM_{2.5}の健康影響について総合的に検討を行い、PM_{2.5}の環境基準の設定等を検討するための基礎資料を得ることを目的として、「微小粒子状物質曝

露影響調査検討会」を設置し、検討した調査計画に基づき全国の代表的地点での疫学調査や実測調査、動物実験を実施する(平成一一〜一五年度)。

○測定関係

・自動車排出ガス測定局の適正配置に関する指針の策定

平成二一年九月に学識経験者等からなる「自動車排出ガス測定局適正配置検討会」を設置し、今後自動車排出ガス測定局が小型化するという前提で、道路からの水平距離等を定めた自動車排出ガス測定局の設置に関する指針の見直し及び測定局配置の密度に関する指針の策定を行い、平成一三年度当初に地方自治体に送付することとする。

・測定体制の高度化

現在米国で検討されている黒煙を多量に排出する自動車を検知する装置及び欧州で検討されているレーザー等を用いて広域的に大気汚染濃度を測定する機器等についての情報を収集し、測定体制の高度化に資することとする。

・大気観測局の増設

大気の常時監視及び未規制物質等について測定技術の開発・検証を行うため、国設

名古屋南部地域における環境濃度の状況

環境基準

二酸化炭素に係る環境基準の達成状況及び日平均値の年間98%値

(ppm)

年 度		H7		H8		H9		H10		H11	
測定局	測定主体	達成	98%値	達成	98%値	達成	98%値	達成	98%値	達成	98%値
*熱田区役所	名古屋市	○	0.055	○	0.057	○	0.056	○	0.054	○	0.049
八幡中学校	名古屋市	○	0.054	○	0.054	○	0.059	○	0.053	○	0.050
中川保健所	名古屋市	○	0.054	○	0.056	○	0.060	○	0.056	○	0.052
*港 陽	名古屋市	○	0.060	×	0.063	×	0.064	○	0.057	○	0.056
白水小学校	名古屋市	○	0.056	×	0.064	×	0.064	×	0.061	○	0.056
*千 竈	名古屋市	○	0.055	×	0.061	○	0.057	○	0.056	○	0.052
瑞陵高校	愛知県	○	0.053	○	0.058	○	0.059	○	0.055	○	0.048
惟信高校	愛知県	○	0.047	○	0.051	○	0.053	○	0.049	○	0.043
東海市名和町	愛知県	○	0.051	○	0.055	○	0.056	○	0.053	○	0.049
東海市横須賀小	愛知県	○	0.047	○	0.047	○	0.051	○	0.051	○	0.046

環境基準達成率(5ヵ年平均) 88%

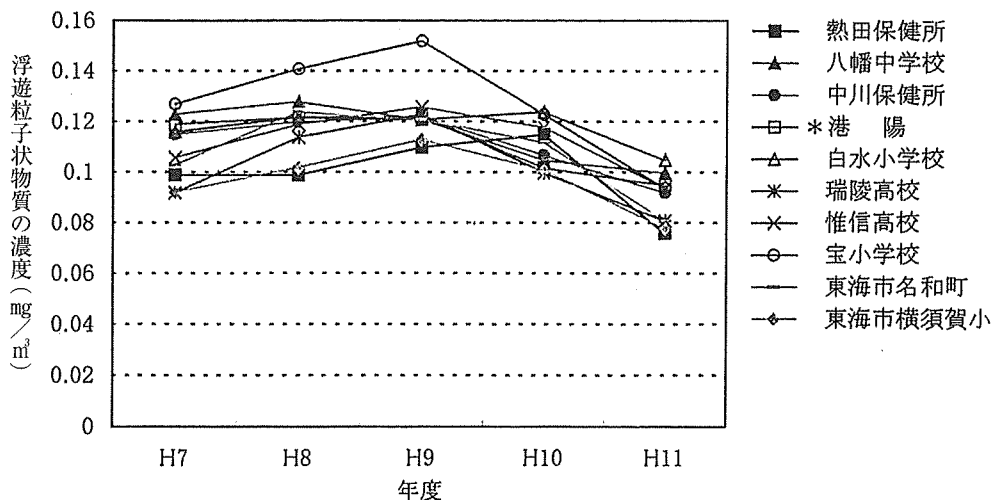
注1 環境基準：1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下である。

注2 *印の測定値局は、自動車排気ガス測定局を表す。

注3 環境基準達成局を○で、非達成局を×で示した。

自動車交通環境測定所を設置する。
直轄国道の道路管理者において、沿道環

境の特に厳しい地域を中心に大気の常時観
測局を設置する。



浮遊粒子状物質 (日平均値2%除外値) の経年変化

静岡県の「道路の整備に関するプログラム」

真に豊かで活力に満ちた個性輝く社会の実現を目指して

静岡県土木部道路企画室

一 静岡県の概要

静岡県は、現代に至るまで関東と関西地方を結ぶ東海道の要所として発展してきました。現在も、東海道新幹線や東名高速道路など我が国の交通ネットワークの大動脈とし、交通の要所としての地位を保っています。

静岡県の総面積は約七、七八九㎢で全国土の約二・一％を占め、人口は約三七四万人で全国の約三・〇％を占めています。人口の大部分が静岡市や浜松市等の東海道沿線の都市に集中し、北部山間部や伊豆地域では、過疎化・高齢化が進行しています。気候は北部山岳地帯を除けば、全般に夏に雨が多く冬に少ない太平洋側特有の温暖で過ごしやすい気候です。

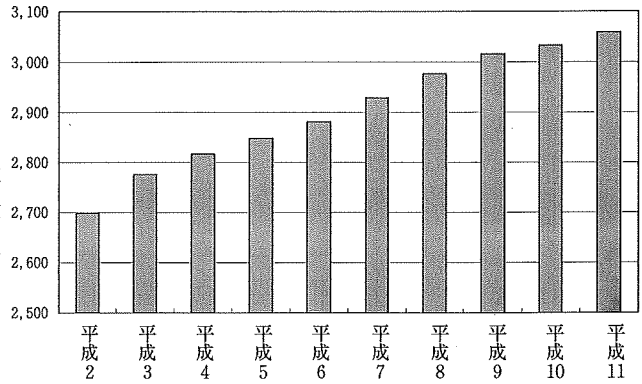
また、静岡県は、季節ごとに風情のある霊峰富士や変化に富んだ海岸線や名湯のある伊豆地域を含む富士箱根伊豆と南アルプスの二つの国立公園を抱える全国屈指の観光県でもあります。



由比町より、東名高速道路・国道1号を望む

二 静岡県の道路整備の役割

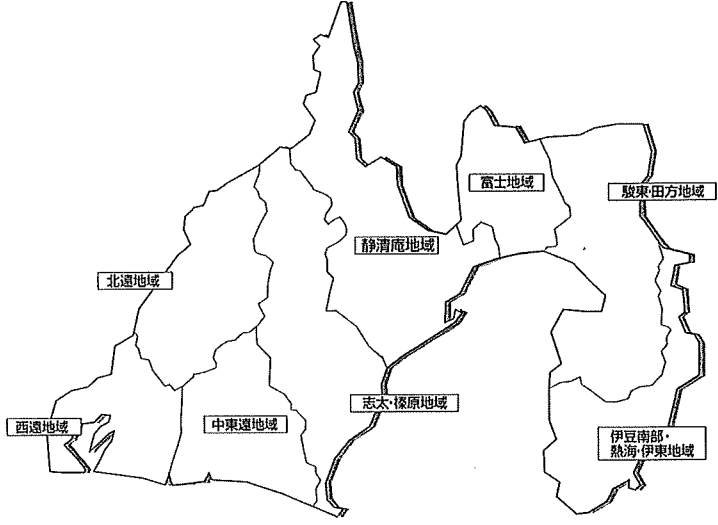
① 将来に向け経済社会の活性化のため、増加する交通需要に対応し、愛知、神奈川、山梨県などの経済・文化の交流を円滑化する。本県の産業経済の成長と県民生活向上に伴い、自動車交通は、戸口性と随時性により増加し、余暇活動の活発化や女性高齢者ドライバーの増加、物流面の小口・高頻度化により、更に増加が予想されます。増加する交通需要に対応し、広域的な幹線道路の整備により、新規産業の立地や既存の産業の生産力を拡大及び地域活性化を促進し、広域的な経済・文化の交流を図る道路交通ネットワークが必要です。



静岡県の自動車台数の推移

② 北遠地域の山村部、南伊豆地域の半島部など過疎化の進行する地域と都市部の交流を促進し、地域の利便性を向上させる。

本県の北遠地域の山村部や南伊豆地域の半島部では、人口流失による過疎や高齢化問題が顕在化し、一次産業の後継者不足等の問題に直面しており、従来の一次産品供給の場に加え、近年需要の高まる自然に親しむリゾート保養の場といった地域の新しい産業振興施策の展開のためにも、地方部と都市部もしく

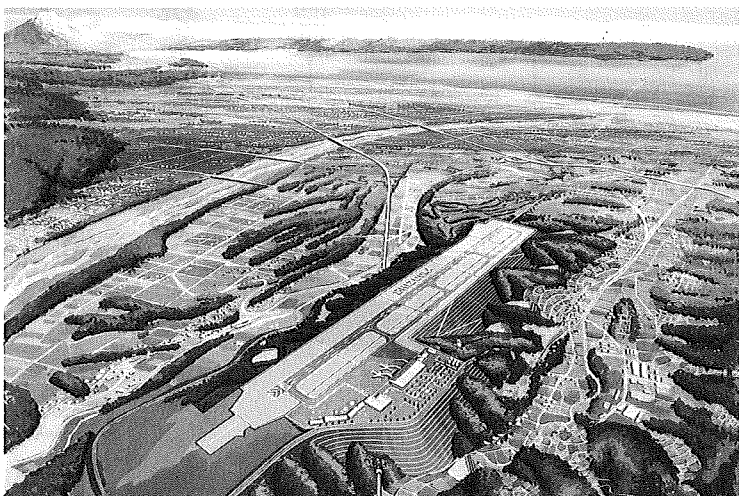


静岡県地域区分図

は地域相互の交流を促進する交通ネットワークが必要です。

③ 県内で計画・整備中の静岡空港、小笠山総合運動公園などの大規模プロジェクトを支援する。

現在、県内では静岡県新世紀創造計画に基づき、大規模プロジェクトをはじめ各種のプロジェクトが計画され、その具体化にむけ積

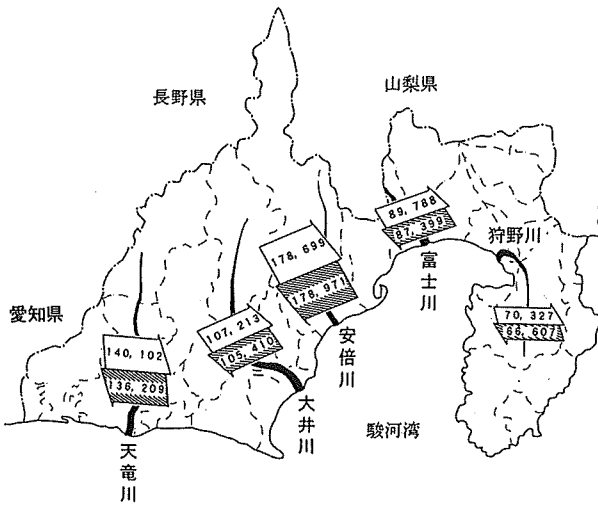


静岡空港完成予想図

極的な取組みをしているところです。地域の発展の核となり機能するプロジェクトにおいても道路の整備は欠くことのできない役割を担い、プロジェクトを支援する交通ネットワークが必要です。

④ 静岡、浜松などの市街地と天竜川、大井川などの大河川橋梁部の交通混雑に対応し、快適な都市空間形成を促進し活力ある町づくりを図る。

静岡市、浜松市などの本県の主要都市は、人口、産業を集積し、今後の本県を牽引する



静岡県の5大河川断面の交通量 (上段：上り 下段：下り)

役割を期待されています。しかし、それらの都市では、広域交通と域内交通の輻輳により、交通渋滞、事故、沿道環境悪化などが発生しています。

また、隣接する天竜川、大井川、安倍川、富士川などの大川橋梁部は、交通が集中しボトルネックとなり慢性的に混雑が発生しています。そこで、快適な都市空間の形成のため、都市への過度の集中を避け都市機能の分担と連携を強化する交通ネットワークが必要です。

⑤ どの地域においても、住む人が真の豊かさを感じられる緑豊かで親しみある町づくりを図る。

今日まで急速なモータリゼーションに対応するため、道路の整備は量的な整備を急ぎ交通効率の向上を第一に目指したため、社会空間として道路に求められる憩いの場、こどもの遊び場または、上下水道など公共施設の収容といった多様な機能の確保が十分ではありませんでした。しかし、近年の生活環境における豊かさへの要望に 대응するため、幹線道路の整備による渋滞解消はもとよりゆったりとした空間と緑豊かで四季感あふれる道路の整備が必要です。

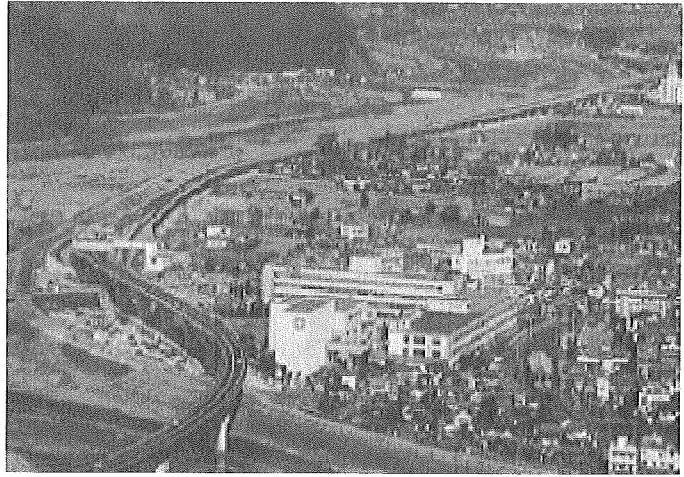


三 静岡県の道路整備の方針

1 静岡県の道路整備の長期構想
強く・やさしく・心地よく

『ふじの国』のみちづくり

○将来の交通需要に対応し県土の発展を支える力強い道路網を築くとともに、災害などに強い丈夫な道路づくりを進めます。



国道136号バイパス『修善寺道路』

○高齢者や身障者の方への心配りや外国の方への配慮など、人に優しい道づくりを進めるほか、環境の保全など地球に優しい道づくり、道路情報提供などわかりやすい道づくりを推進します。

○生活に密着した道路や、社会空間としての道路の整備を進め、日常生活が快適に過ごせるような道路づくりを推進します。

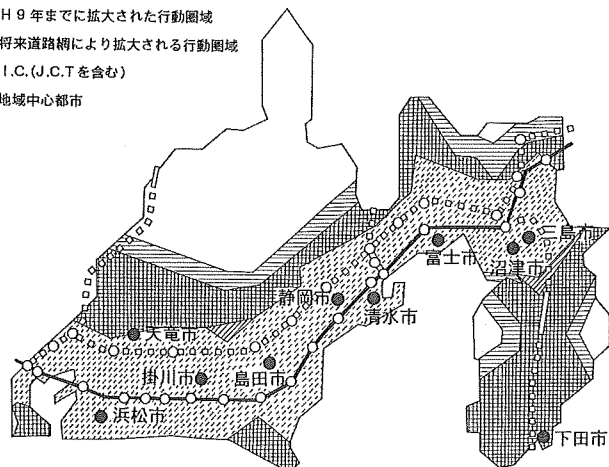
【静岡30（サーティ）構想】

静岡県は、県内どこからでも、高速道路のインターチェンジ及び主要都市へ三〇分でアクセスできる道路整備を目指しています。

高速道路への30分行動圏域かつ地域中心都市へ30分行動圏

	平成4年道路網	平成9年道路網	将来道路網
30分行動圏	2,575 k m ²	2,656 k m ²	4,758 k m ²
同カバー率	33.1%	34.1%	61.2%
30分行動圏	3,127千人	3,152千人	3,556千人
同カバー率	84.9%	85.5%	96.5%

- ▨ 平成4年道路網の行動圏域
- ▨ H9年までに拡大された行動圏域
- ▨ 将来道路網により拡大される行動圏域
- I.C.(J.C.Tを含む)
- 地域中心都市



静岡30（サーティ）構想達成状況

2 静岡県新道路整備五箇年計画

○期間

平成一〇年度～平成一四年度

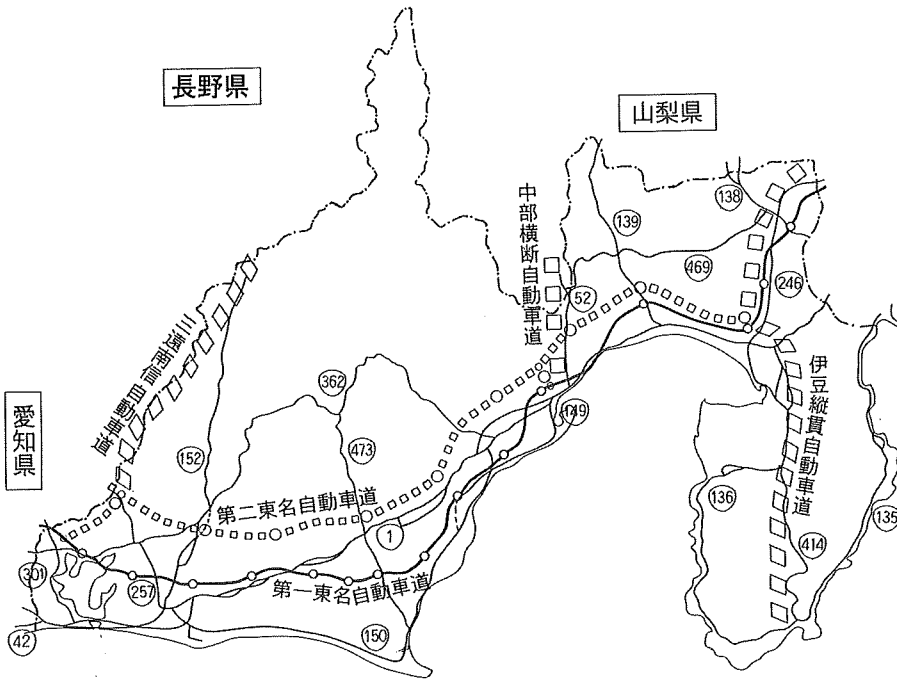
○道路整備の基本方針

- ① 全国や世界と行き交うための道づくり
- ② 地域の活力を創造する道づくり
- ③ ぐらしの安心と豊かさを支える道づくり
- ④ 人や自然環境と調和のとれた道づくり

○計画推進の留意点

- ① 役割や性格に応じた柔軟な道路整備
- ② 計画の透明性確保と住民参加

- ③ 効果的、効率的な施策展開
- ④ 県民生活の質的向上の支援
- ⑤ 地域の発想や創意工夫の実現



静岡県の道路ネットワーク

四 静岡県の『道路の整備に関するプログラム』

公共事業に対する県民みなさまの様々な指摘、批判に応え、従来以上に効率的・効果的な事業実施をすすめるため、静岡県では、事業実施過程の透明化を主要な施策として位置づけ、『静岡県新道路整備五箇年計画』等の道路整備に関する上位計画を踏まえ、比較的大きな事業の着手や完成予定時期などをまとめた静岡県の『道路の整備に関するプログラム』を策定し公表しました。



○対象期間

平成一〇年度から平成一九年度の一〇箇年を五年ごとに前期・後期に分割して記載しています。

○対象事業

左記の基準で今後実施継続される比較的大規模な事業を記載しています。

① 国道・道路公団事業

高速自動車国道は整備計画区間、一般国道は主要事業

② 補助国道、県道、街路（県施行）

事業費一〇億円以上または全体延長一km以上

③ 市町村道・街路（市町村施行）

事業費五億円以上または全体延長五〇〇m以上の代表的な事業

④ 土地区画整理

基本事業費（街路事業補助相当額）が一〇億円以上の事業

⑤ 市街地再開発

すべての補助事業

○記載事業

道路種別	箇所数
高速自動車道	3
直轄国道	17
補助国道	27
主要地方道	64
一般県道	40
市町村道	10
街路（県）	28
街路（市）	3
土地区画整理	55
市街地再開発	7
調査箇所	9
合計	263

○整備目標

各対象事業の整備目標を『新規着手』・『事業継続』・『全線完成』等の表現で記載しています

す。さらに、平成一五年度以降に事業化される可能性の高い大規模な箇所を調査中としました。なお、整備目標は、策定時点の事業実施目標を示したもので、財政状況・事業の実施進捗状況等で、今後適宜見直す予定です。

○公表

本プログラム策定の趣旨であるPII（パブリック・インボルブメント）の一環として、パンフレットの配布を行うとともに、インターネットホームページでの公開や県内土木事務所において、地域の道路利用者等から道路整備に対するご意見などを頂く地域懇談会を開催しました。

五 おわりに

現在、財政事情の厳しい状況の中、コスト削減はもとより、透明性確保や住民参加により一層効果的・効率的な道路整備を行うことが重要です。本県では、将来に向けて、真に豊かで活力に満ちた個性輝く社会の実現を目指す道路の整備を進めていきます。

最後になりましたが、静岡県の『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を厚く御礼申し上げます。



にいがた廃線紀行 (前編)

桑田 龍太郎

いよいよ現住地の新潟の話をするこゝとしたい。

といつても、現在の新潟市内に軌道事業は存在しない。新潟県内で唯一の軌道事業であった新潟交通の路面電車は、平成四年に廃止されてしまっている。今回は、この廃止されてしまった路面電車を中心に紹介したい。

一 新潟への鉄路の歴史

東京に居ると新潟は遠い北国のようにも思えるが、実際は、新幹線で二時間で行くことのできる場所であり、関東の一部であると言っても過言ではない。しかし、鉄道交通の歴史を溯れば、明治期において新潟は本当に「遠い北国」であったことがわかる。それは、関東平野と越後平野の真ん中に横たわる三国山脈の存在によるためである。

そもそも明治期の鉄道技術では、この山脈を越えることができなかった。当初、新潟と東京を結ぶ鉄道が計画された時、お雇い英国人技師ポイルは、この峠越えを不可能と判断し、山脈を西に迂回するルートを選んだのである。

そして、新潟から長野、碓氷峠（アプト式鉄道）を経て高崎に至る鉄道路線が全通したのは明治三三年のことであった。この時、新

潟から東京までの所要時間はなんと約一七時間であった。また、大正三年には三国山脈を東に迂回するルートである岩越線（現在の磐越西線）が全通し、新潟から東京までの所要時間は郡山経由で約一三時間に短縮された。

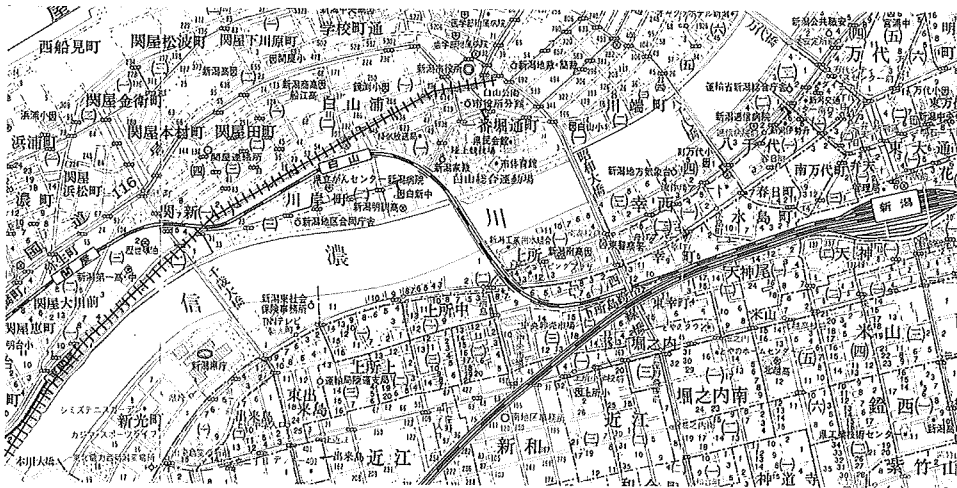
このように、当初、東京と新潟を結ぶ鉄道路線は信越線と磐越線であったわけであるが、昭和六年、三国山脈を突き抜ける清水トンネルがようやく完成すると上越線がメインルートとなった。

ここで少し余談になるが、川端康成の小説「雪国」の有名な冒頭部分「国境の長いトンネルを抜けると雪国であった。」の「国境の長いトンネル」とは、この清水トンネルのことである。

川端康成が初めてこのトンネルを通つたのは、昭和九年六月のことであった。水上の旅館に泊まっていた川端は、宿の人に「清水トンネルを抜けて向こうに行ってみるとおもしろい」と勧められ、初めてこのトンネルを通つて湯沢町を訪れた。前述のとおり、清水トンネルの完成は昭和六年であるから、当時はまだこのトンネルが珍しい時期であり、川端が通つてみたくなつたのも不思議ではない。

なお、当時の上越線は単線であったが、戦後、新清水トンネルが完成して昭和四二年に

複線化されたため、「雪国」の清水トンネルは今では上り専用になっており、雪国ではなく東京方面に向かうトンネルなのである。



新潟交通電車線（廃止線）路線図（+++++ が廃止された路線）

ところで、「雪国」の主人公が乗っていた列車が気になるところである。湯沢町歴史民俗資料館が当時の上越線の時刻表を展示しているのので調べてみると、東京から新潟方面への列車は一日八本運転されていたことがわかった。小説では、この時に主人公が乗っていたのは湯沢駅の終列車となっており、当時の時刻表に照らせば、列車番号七二七の長岡行き列車であることが推測できる。この列車は、上野を午後四時一五分に出発し、越後湯沢の到着時刻は午後九時三七分であった。

このように清水トンネル開通時は上野から越後湯沢まで五時間以上、新潟までなら九時間以上かかっていたわけである。しかし、信越線や磐越線経由に比べると大幅な時間短縮であった。

そして、今日では、冒頭で述べたとおり東京から新潟まで上越新幹線で二時間程度（最速の列車では一時間四〇分程度）となっており、この時間距離の短縮は、まさに自然に挑む鉄道技術の発展の歴史にほかならないのである。

二 消えた路面電車

以上、地元ということもあり、前置が長くなってしまったが、新潟の路面電車の話に戻

りたい。

最初に申し上げたとおり、現在の新潟に軌道事業は存在しない。唯一の軌道事業であった新潟交通の路面電車は平成四年に廃止されている。

したがって、今回は、まずこの路線跡を辿ることとする。

私が新潟に移ったのは昨年の夏のことであるから、当然、自分の記憶には新潟の路面電車は存在しない。そこで、路面電車のルートを調べる必要があるが、廃止された路線がどこを通っていたのかは、当然ながら現在の地図ではわからない。そのため、図書館で平成の初めの頃の地図を調べてみると、確かに新潟市街に路面電車の軌道が記されていた。それによると路面電車が走っていた区間は、現在の新潟市役所の側の白山神社の手前から東関谷までの約二・六kmである。

早速、二月の小雪舞う天候の中を白山神社前に向かった。白山神社は新潟市の中心市街地である古町から一km程度西に行った辺りにある。付近は市役所等のオフィス街であり、休日には静かである。神社のある白山公園の手前は国道一一六号であり、車道に面して上屋付きのバス停が設置されている。そしてバス停の後ろは広場が設けられモニュメントが置



白山公園前広場

ここに平成4年3月まで白山前駅があった。

かれています。

この辺りだけ広い空間が残っていることから、ここにかつて電車の駅舎があったことが推測される。広場の横の神社の壁際に案内板らしきものがあるので近寄って見てみると、そこには新潟の昔の街並が紹介されており、やはり、この広場に駅舎があったことが、当時の写真付きで示されてあった。

平成四年までこの白山神社前には「白山前」という駅があり、路面電車の始発駅となっていた。この駅は、昭和六〇年までは県庁前という駅名であったが、県庁の移転に伴い改称

された歴史を持っている。昔の写真を見ると乗降場の後ろに立派な駅舎があるが、今は、先ほどのモニュメントがあるだけであり、かつての栄華はわからない。

さて、白山前駅の跡は判明したのであるから、次に以前の軌道敷の跡を辿ってみることにした。白山前駅の跡地には、バス停が設置されているわけだから、当然、バス路線があるわけである。かつて路面電車が通っていた道路を走るバス路線があるはずであろうが、次のバスが来るには間があるようなので、かつての軌道敷に沿って歩くことにした。

といっても、道路上に軌道敷の跡が残っているわけではない。そこで、平成初頭の地図を手掛かりに歩き始めた。

白山前のバス停（市役所前）から西に向かって、市役所の本館と分館の間の幅広の道路（国道一一六号）に沿って歩いていく。かつて路面電車の軌道がこの道路を通過していたわけであるが、市役所の分館を過ぎたところからいきなり交差点にぶつかる。国道はここから右に折れるのだが、路面電車は直進し、白山浦の県道を通っていた。

かつて電車の通っていたこの道路は、小さな商店等の立ち並ぶ狭い通りである。現在で

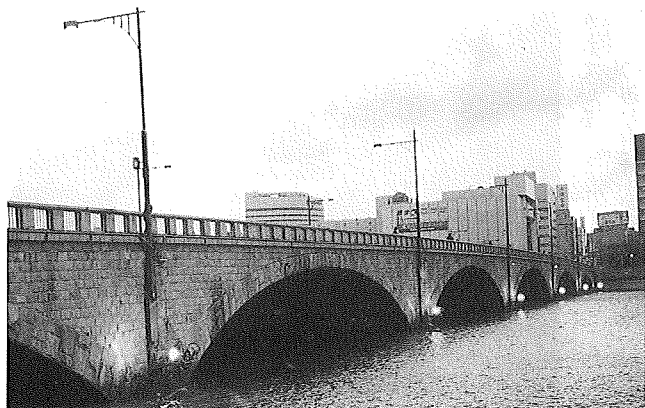
さえ二車線であるから、ここに路面電車の軌道があったとは考えづらい。しかし、実際、この通りを電車が走っていたのは事実である。この白山前（以前の「県庁前」）から東関屋までの軌道区間が開業したのは昭和八年七月のことであり、以来、平成四年三月までの半世紀以上の間、電車がこの狭い通りを走っていたのである。ただし、道路が狭いというのは、やはり路面電車を走らせる上ではネックになっていたようであり、そもそも開業の際に地元住民から反対が強かったとのことである。また、地元からの廃止要望が路線廃止に結び付いたという経緯もあり、これほど沿線から嫌われていた電車もあわれである。

さて、少し歩いたところで、再び小雪が舞い始めた。やはり、二月の新潟はとても寒い。いささか歩くのが面倒になったところでバス停（白山浦一丁目）に出くわした。丁度、関屋方面へのバスが来るころのようなので、ここでバスに乗ることにした。

ところで、バス停があるのだから、以前ここに路面電車の停留場があったのだらうと昔の地図を見てみると、意外なことに気が付いた。白山前から東関屋の間のこの通りには停留場がなかったのである。すなわち、白山浦の沿線の人々にとってみると、家の近くから

電車に乗ることができないわけであり、電車は煩しいだけで、自動車交通の妨げにもなる厄介ものであったことになる。確かに、これでは廃止になったのも致し方ないのかもしれない。

ただし、現在のようにTDM施策の一環として「路面電車の復権」が唱えられるようになってくると、路面電車が廃止されてしまったのは、なんとも惜しい気がする。電停を増設して利便性を高めるとか、自動車の通行を禁止してトランジットモータリ化する等の大胆



万代橋

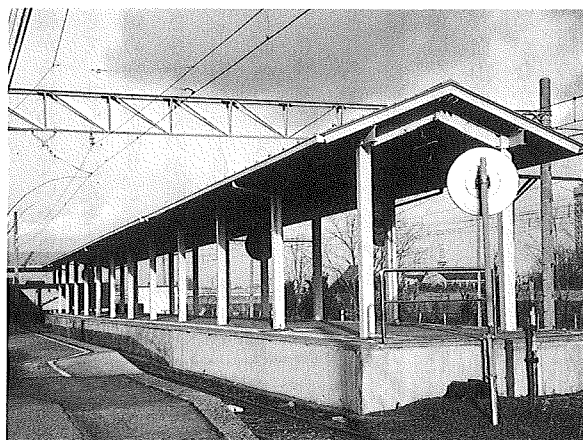
信濃川に架かる国道7号の橋で新潟の名所となっている。かつて、この橋に軌道が敷設される計画があった。

な手法は、モータリゼーションの華やかなりし時期には見向きもされなかったであろうが、現在であれば検討に値するようになってきている。

また、そもそも電車の起終点が白山前という中途半端な場所ではなく、新潟駅まで乗り入れてJRと接続していれば利用者数も大幅に増えていたであろう。実際、新潟交通の前身である新潟電鉄は、新潟の名所である万代橋を通って新潟駅前まで軌道を敷設することを予定し、昭和三年の橋の架け替えに際して建設費の一部を負担しており、軌道敷設特許も得ていたのであるが、計画倒れに終わってしまったのである。

さて、白山浦一丁目で乗ったバスは、白山浦の道路を西に進んで行く。途中、JR白山駅前を通り、JR越後線のガード下を潜る。つまり、かつては路面電車の軌道と鉄道が立体交差していたということになる。

鉄道のガードを抜けると、少し広くなった道路を直進する。かつての電車軌道は、この辺りで道路から分離して鉄道に切り替わっていたはずであるが、現在の跡はわからない。しばらくして関屋大川前一丁目のバス停に到着したところで下車する。なぜなら、ここが



旧東関屋駅のプラットホーム

かつて東関屋駅があった場所だからである。では、現在、東関屋駅がどのようなになっているかというと、実は、今でもホームがあり、レールがあり、そして電車があるのである。

ただし、現在、この駅が営業しているわけではない。新潟交通の電車線のうち軌道事業区間である白山前～東関屋間は前述のとおり平成四年三月に廃止された。そして東関谷から燕までの鉄道事業区間についても、平成五年七月に月潟～燕間が廃止され、残る東関屋～月潟間も平成十一年四月に廃止されたのである。



旧東関屋駅構内に残された電車
前方はモハ18、後方はモハ25。
いずれも黄色と緑色のツートンカラー。

つまり、事業廃止後もレールや車両が放置された状態になっているわけであり、バス停から駅の構内を伺うと、今でも電車が行き来するような雰囲気さえ感じられるのである。折しも雪も降り止んで、無人の構内に停まっている電車の車体を冬の日差しが照らし始めた。駅構内に留め置かれている電車は、黄色と緑色のツートンカラーの車両と白の車体に青色の帯の入ったいわゆる小田急カラーの車両である。これらの電車が活躍した鉄道線路の先が気になってきたが、この日はここで引き返し、後日再び訪ねることとした。この続きは次号で紹介したい。



旧東関屋駅構内に残された電車
モハ2220形電車。白色に青帯の小田急カラー。

三 飛び去った「白鳥」

さて、この稿を準備していた時に、丁度、新潟の鉄道にとって忘れることができない出来事が起こったので、最後にトピックとして紹介したい。

それは日本海縦貫特急「白鳥」の廃止である。

特急「白鳥」が日本海沿いを走り始めたのは昭和三十六年一〇月のことであり、当初は大阪↗青森間を走る「日本海白鳥」と大阪↗上野間を走る「信越白鳥」が大阪↗直江津間で併結されるという運行形態であった。昭和四〇年以降は大阪↗青森間の運転のみになったが、日本海沿岸の一、〇四〇kmを約一三時間かけて連日走破し続けた。全盛期は二三両（グリーン車二両、食堂車一両、普通車も全て指定席車両）という豪華な編成で特に、日本海側



特急「白鳥」
今や珍しいボンネット型車両の特急列車であった。
平成13年3月2日廃止。

の名門特急として一世を風靡したのであった。しかし、交通事情の変化の中で長距離旅客が航空にシフトしてしまい、ロングラン特急の意味が低下したため、この三月二日の運行を最後に特急「白鳥」は姿を消してしまった。私も最終日の「白鳥」を新潟駅で見送ったが、その日のホームには「白鳥」の廃止を惜しむ人々や報道陣が多数詰め掛けていた。やはり、長期間走り続けていた特急列車は、地域の人々にとって生活の一部に溶け込んでいたのであろう。「白鳥」は日本海側に暮らす人々の多くの思い出を乗せて飛び去ってしまったのである。

新潟運輸局企画部地域交通企画課長
前道路局路政課企画係長
鉄道史学会会員・赤門鉄路クラブ会員

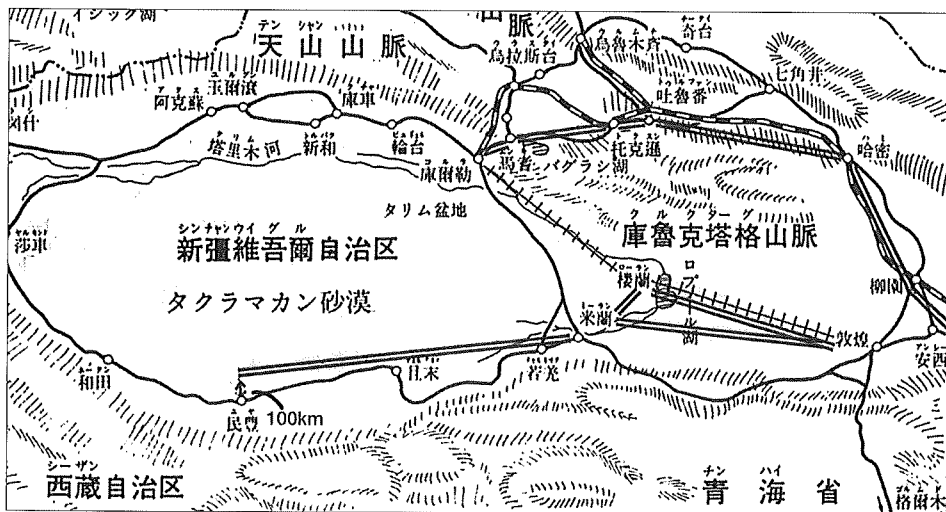
米蘭で移り変わった七つのミーラン遺跡を知り、 玄奘三蔵の足跡に思いをはせる

地球と話す会事務局長 長澤 法隆

子どもたちの視線を感じながらの朝食

中国のカシュガルから敦煌へと通じる西域南道は、タクラマカン砂漠の南側を通る古くからの交易ルートである。タクラマカンとは、ウイグル語で「入ったら出られない」、つまり不帰を意味する。そのタクラマカン砂漠に入り込む河の一つに和田（ホータン）河がある。和田河は、中国人の珍重する玉石の産地。かつて、その玉石は西域南道を通じて長安まで運ばれた。地球と話す会は、一九九二年、古代シルクロードを行き交ったラクダキャラバンと同様の方法で旅をし、自然の厳しさを体験した上で、人類と大地の共生の道を探ろうと試みた。今回は、米蘭の町のレポートです。

一〇月四日（遠征二三日目）、米蘭では、久しぶりにシャワーを浴びて、トイレがあり、ベッドで休める招待所に宿泊するので、休養日とした。招待所の本来の役割は、役所や企業が出張で訪れる人のために準備した宿泊施設のようなものだ。それが、組織の人でない旅人にも宿を提供するようになった。しかし、米蘭のような砂漠の真ん中のオアシスでは、訪れる人も少ない。わたしたちのラクダキャラバンは、中国スタッフも加えるので、総勢一〇〇名余りの宿泊客となる。しかも、通常、中国では、外国人の宿泊費などは中国人の二倍の料金に設定されている。経済効果は、一六〇名ほどに匹敵する。とにかく、昨日は、招待所の支配人



唐の時代（約一四〇〇年前）の推定道路
漢の時代（約二〇〇〇年前）の推定道路

の挨拶もあるなど、大いに歓迎された。

さて、砂漠のオアシスでの休養日は、中国人スタッフの疲れを癒す目的もある。コックさんは、食事を準備しなくてもいい。トラックの運転手や武装警察の若者たちは、朝早くから、リュックやテントをトラックに積み込む肉体労働から解放される。そんな訳で、のんびりと、九時に起床することになった。もともと、中国では、全土で北京時間を使っている。北京より西へ三〇度先にある米蘭では、生活時間にして二時間のずれがある。午前七時くらいの太陽の高さ。普段の生活に戻ったというところであろうか。

朝食は九時三〇分、招待所の中にあるレストランで、丸いテーブルを囲んでのんびりと味わうことが出来た。ただし、いつも、廊下からじっと見つめる子どもたちの視線を気にしながらであった。

三〇〇mも続く町の助役のお葬式

食事のあと、通りに出てみると、葬式があった。一台のサイドカーが先導役。そのあとに飾りをつけたトラックが、スピーカーから大音量の悲しげな曲を流しながら従う。さらにその後ろには、大きな写真を掲げた遺族が続いている。遺族は、一〇〇名くらいであろうか。さらに、黒い幕に覆われた柩をトラクターが引いている。後ろには、関

係者一五〇名程が、白い紙で作られた薔薇の花を胸に付けて長い列を作っている。手作りの花輪が四〇余り運ばれていたが、花輪の枠には葉の付いたままの柳の枝がまかれていた。中国では、旅立ちと柳は深い関係がある。葬式でも用いるところを見ると、死を新たな旅立ちにたとえているのかもしれない。葬式の列は、三〇〇m余り続き、町の人は道路の傍らで静かに見送っていた。

亡くなったのは、米蘭の町の副師団長だという。ミーラン遺跡から三・四km離れたところに開墾された米蘭は、中国では三六団といわれている。一九四九年一〇月一日に成立した中華人民共和国の政府により、新しく開墾された町なのだ。大変な葬列が続いたのは、米蘭の町の助役のような人の葬式だったからだ。大勢の参列者の悲しみに接して、町の開墾を先頭に立って進めたひとりなのかもしれないと考えた。

葬式の一団を見送ったあと、わたしたちは手持ち無沙汰になった。というのも、ミーラン遺跡は、観光としては開放されていない。となると、このオアシスでは、見どころは何もないことになる。そこで、招待所のスタッフに聞いたところ、米蘭少数民族センターという施設があることが判った。

米蘭の周辺に見どころがあるかもしれないと思って、早速出掛けてみた。ちょっと大きめの民家

シルクロードを舞台にライフワークを実践
地球と話す会は、西域南道を徒歩とラクダで踏破した経験を持つ約一〇名で一九九一年に結成。シルクロードを舞台にライフワークを実践する活動を通して、人類と大地の共存の道を探ることをめざしています。また、忙しく働く大人こそ子供の頃の夢を思い出し、実現に向けて行動することも目的の一つです。

偶数月の第一日曜日に、研究者や冒険者の話を聞いています。一九九二年、西域南道の約八〇〇kmを五八名が徒歩とラクダで踏破しました。二〇年掛けてシルクロードを自転車走破する「ツール・ド・シルクロード二〇年計画」では、今年はずズベキスタンの首都・タシケントから古都・サマルカンドを経て、古代オアシス都市・ブハラまでの現代シルクロードを見聞する予定です。

といったところであろうか。展示している資料によれば、米蘭の世帯数は一三〇戸、人口は四二二名。学生が一二七名で年金生活者が七一名。少数民族の殆どがウイグル族であり、産児制限は行われていない。そんなことが判った。けれど、米蘭の見どころは発見できなかった。



干しブドウや干しアンズなどを売るお店

ロプノールの水は、完全に干上がってしまった。そこで、現在の米蘭に移ったという。アルマさんは、生まれ育った楼蘭は一〇〇〇年以上も歴史を重ねたオアシスだということや暮らしぶりを、両親や祖父母から何度も聞いたとも言う。

ところで、アルマさんはウイグル語で話す。それを、地元の通訳が北京語に訳す。さらに、北京から同行している中国人ガイドが、日本語に翻訳する。こんな順番で質問や回答が交わされた。二名の通訳を介しての会話は、なんとも間延びのするものだ。アレキサンダーは、今から二四〇〇年前前に、ヨーロッパから中央アジアを経て、インドやパキスタンに出掛けて支配したと伝えられて

いる。アレキサンダーは、三人の通訳を同行させていたという。民族を越えてコミュニケーションを図るのは、のんびりと待つ根気も必要だと判った。これは、昔も今も変わらないようだ。

さて、アルマさんの家には、庭の隅にナンを焼く窯が据えられていた。その傍らには、薪が無造作に置かれている。なんと、胡葉や紅柳といった砂漠の樹木の根っこまで、薪に使っているではないか。

タクラマカン砂漠周辺では、砂漠化が周辺に点在するオアシスに押し寄せている。オアシスを砂から守るために植えられたポプラ並木、野菜を植えている畑などが、押し寄せた砂山に埋もれているオアシスを見たことがある。砂漠の樹木は、砂の移動を防ぐ役割も果たしている。せめて切り株だけでも残しておけば、木の枝は再生する。砂の移動を防ぐことが出来るし、繰り返し薪をえることが出来る。

しかし、樹木の根まで掘り起こして燃料としている姿は、砂漠化を自ら招いている姿でもある。かといって、現代文明にどっぷりと使って毎日を過ごしているわたしには、彼らの生活を否定することはできない。というものの、石油や石炭といった化石燃料を無尽蔵のように使っている現代文明を享受しているからだ。わたし自身の暮らしぶりが、木々の根っこまで掘り起こしてエネルギー

を取り出している砂漠の民の姿に重なってみえた瞬間でもあった。かつて忽然と消えた楼蘭国。その楼蘭人の末裔の暮らしぶりに触れ、文明とエネルギーのあり方を考えさせられた。

七つの道。玄奘の歩いた道はどのルートか

次に羊や駱駝の放牧を職業としているウイグル族の民家に案内された。さっそく、うどんのように長いカリン糖のようなお菓子を御馳走になった。サンズというのだという。本来は、お祭りのときの御馳走だという。わたしたちを、どんなに歓待してくれているか。細長いカリン糖が物語っている。さて、放牧を職業としている人の家には、一五〇年も使っているという絨毯が、部屋のあちこちにある。買ったばかりだというレコードプレーヤーから流れる音楽を無視すれば、古代シルクロードの繁栄ぶりが、古い絨毯から伝わってくる。さて、この家の主は、古い絨毯を持っているだけではなかった。一般に知られていない米蘭の歴史を、次のように教えてくれた。

米蘭の町は、楼蘭から古い米蘭へ、さらに新しい米蘭へと七回も移動している。

米蘭の町へ入る前に、わたしたちが通ったミールン遺跡は、三kmから四km離れているところにある。しかし、五〇km先には、もっと古いミールン遺跡がある。しかし、その遺跡の手前には、湿地

帯があるので温かい季節には近づけない。冬になれば、湿地帯が凍って、車で楽々と近づくことが出来る。

もっと古いミーラン遺跡は、ハブダンという。今回、わたしたちが通ったミーラン遺跡の北側にあるという。この二つの遺跡の大きさは、わたしたちが通ったミーラン遺跡と同じくらいの規模である。しかし、遺跡に行けるのは、湿地帯が凍った一月から一月いっぱいまでだ。古墳も住居の遺跡もきれいに残っているという。

楼蘭人の古老アルマさんは、ロプノールの水が一九五二年に枯れたので、現在の米蘭に移住したと語ってくれた。しかし、それより昔に楼蘭は、米蘭と名前を変えて七回も町を移動したという。

漢の時代以降、楼蘭は、中央アジアからアクスヤクチャといった西域のオアシス都市を経て玉門関を結ぶ重要なシルクロードの都市であった。ところが、五〇〇年程後の唐の時代になると、シルクロードの西域と長安を結ぶシルクロードは、二〇〇kmほど東へ移動した玉門関からハミ、トルファンを経て、天山南路へと道は移動した。移動した距離は北へ約三〇〇kmにも及ぶ。これは、シルクロードの旅人である法顕と玄奘三蔵の求法の道と比較すれば判ることだ。

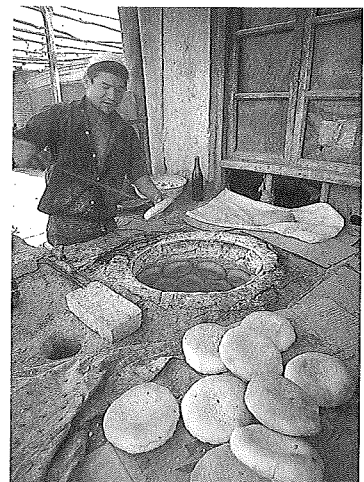
しかし、敦煌の西約八〇kmの所にある陽関からミーラン遺跡をへて西域南道へと伸びる道。この

道に関しては、楼蘭の滅亡以降、ミーラン遺跡を通るものと考えられていた。ところが、米蘭で出会った一人の男の証言からミーラン遺跡は、七回も移動しているという。そうであれば、七つのミーラン遺跡と長安への入口となる陽関を結ぶ西域南道は、七つのパターンあり、微妙にルートを変更したことになる。約一四〇〇年前のシルクロードの旅人、玄奘三蔵ほどのミーラン遺跡を経て、陽関、敦煌、河西回廊、さらには唐の都・長安へと帰国の途に着いたのであろうか。とても興味深い話を伺うことができた。

やはり、時間に急がされずにのんびりとラクダキャラバンとして旅しているから、こんな地元の人しか知らないような情報に接することが出来たのであろう。この旅におけるもっとも大きな収穫であった。

旅人と一緒に時間を楽しむ シルクロードの人々

時計を見ると、一六時三〇分であった。地元の水学生たちが、ラクダキャラバンの隊員にバスケットの試合を申し出てきている。約束の時間は一七時。招待所へ戻ることにした。町の中心部にバスケット場がある。ここで試合をすることになっていた。ラクダキャラバンの隊員の中には、大学生が二名。二〇代の隊員も四名いる。ところが、試



米蘭の町中でナンを焼く職人

合を始めると米蘭の水学生はうまい。ラクダキャラバンの隊員は、短時間に交代してもすぐに息が切れてしまう。圧倒的な強さで米蘭の水学生に軍配が上がった。

夕食後、一九時三〇分からは、バスケット場を会場として、町の人達とダンスパーティーを楽しむことになった。ところが、スタンドまで町の人達で埋まっている。トランペット、ドラムス、エレクトーン、ギターといった演奏者もいて、生演奏も準備万端であった。しかも、シシカバブを売る屋台などが五軒ほど大賑わいとなった。地元のお年寄りや子どもたちを交えて歌って踊って、パーティーが終わったのは、二三時三〇分であった。

突然の旅人を歓迎してくれた米蘭の人々には、やはりシルクロードの人々の血が流れていると感じたパーティーであった。



地域の資源に新たな視点で活力を 富士山に一番近い道の駅

道の駅「なるさわ」(山梨県)

鳴沢村企画課長 渡辺利徳

「道の駅なるさわ」は山梨県の国道一三九号沿いにあります。国道一三九号は山梨県の南東部、富士北麓地域と静岡県北東部の富士市・富士宮市を結ぶ主要幹線道路です。富士北麓地域は、富士山と富士五湖という日本でも有数な風光明媚な観光地になっています。

東京から中央自動車道で九〇分の駅

鳴沢村は全域が富士箱根伊豆国立公園内にあり標高は約一、〇〇〇mで、富士山山頂まで行政区域を有しています。高原野菜キャベツの産地で地場産業は農業ですが、東京の新宿から中央自動車道で九〇分と交通の便が良く、リゾート地として開発が行われ一〇、〇〇〇区画の別荘分譲地に三、〇〇〇戸の別荘が建設されています。また、近年は富士山が近いという恵まれた環境イメージから最先端技術のIT関連の工場の進出があります。

鳴沢村では、平成四年度に国道沿いの村有地九・三haを『地域の資源に新たな視点で活力を・恵まれた豊かな自然を生かした憩いと交流の場・文化の拠点作り・』をテーマに総合公園「なるさわクリエーションパーク」の基本構想に着手しました。この時点で公園の一角に建設省(現国土交通省)で打ち出し

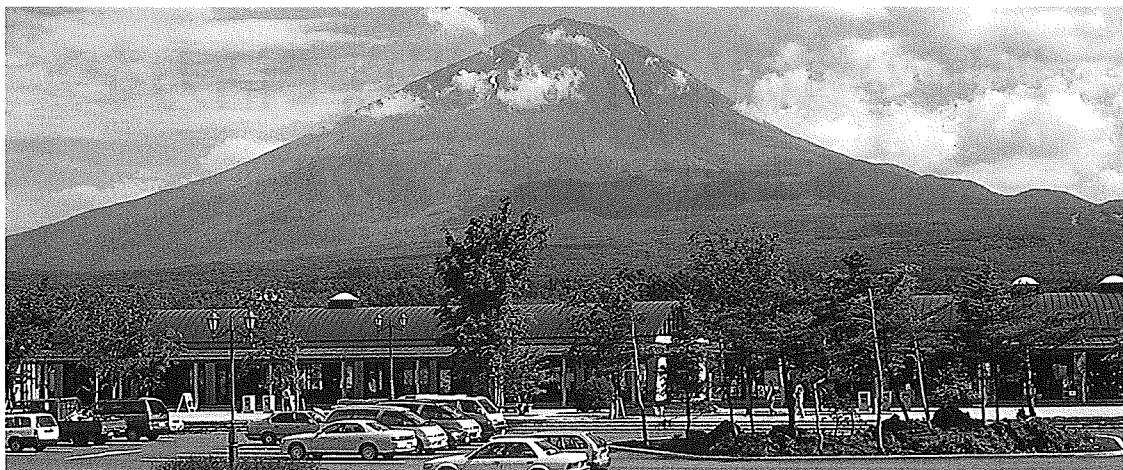
た道の駅構想を取り入れました。道の駅は今では全国津々浦々にありメジャーになっていますが、当時は説明するのに苦労しました。なるさわクリエーションパーク整備事業は自治省(現総務省)の第二次ふるさとづくり事業の認定を受け、平成六年度から九年度の四年間で総事業費約二八億円で実施しました。

道の駅の建設は第一期工事で行い、平成七年八月に完成、山梨県では三番目の道の駅としてオープンしました。

年に六〇万人が訪れる新名所に発展

道の駅なるさわは、富士山麓の赤松林の樹海の中にあり、正面に雄大な白山三峰の富士が展望できます。駐車場はメイン駐車場が乗用車一〇〇台、大型車一五台、サブの駐車場が二箇所乗用車一二〇台のスペースがあります。施設はインフォメーション館と物産館、大型トイレに分かれています。

インフォメーション館は観光、交通、気象情報を提供するインフォメーションコーナー。ゆったりとくつろげる休憩室。美味しく安くて早くをモットーにオリジナルの富士桜のソフトクリームもある軽食コーナーがあります。物産館はJA鳴沢直営で、山梨



富士山を背景にした道の駅「なるさわ」全景

県の土産はもちろん四季折々の特産品が並んでいます。特に人気が高いのは、高原の昼と夜の温度差によって生まれる独特の甘味のあつとうもろこしです。

また、インフォメーション館には夜間常駐の警備員を置き、二四時間利用者の利便性と安全性を図っています。

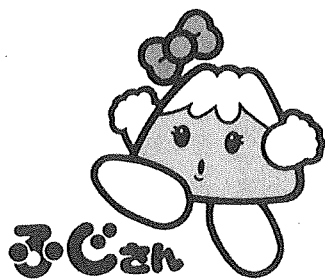
同じ敷地内に公園の施設として、富士山の生い立ちと周辺の自然を、巨大模型やコンピュータグラフィック、検索端末により紹介した『なるさわ富士山博物館』。富士山の噴火により流れ出した溶岩により形成された溶岩樹型などを探索する『自然探索路』。地域の講演会、研修や映画、演奏会など各種イベントに使用できる可動式三六〇座席の『フジエポックホール』。富士山を眺めながら入浴できる、地下一、五〇〇m源泉を使った村営温泉『鳴沢いきやりの湯』。面積二〇、〇〇〇㎡の多目的芝生広場があります。

このほかに隣接して、民間の温泉『富士眺望の湯ゆらり』。林間学校などに利用される宿泊研修施設『富士緑の休暇村』などがあります。

毎年この場所で、赤松林に群生する、春一番葉より先にうす紫の花をつけるミツバツツジを鑑賞する『鳴沢つつじまつり』が四月下

旬に。また、旧盆の八月一三日には地元住民、別荘やこの地を訪れた人々が一同に会しふれあう『鳴沢ふれあい納涼まつり』が行われます。

鳴沢村は、位置的には富士五湖の中心にありますが、湖に面していないため観光客の通過地点でしかありませんでした。道の駅と関連施設ができたことにより、このエリアには年間、道の駅なるさわに六〇万人、温泉に二五万人、そのほかの施設に二五万人合わせておよそ一〇〇万人の人が訪れ、富士北麓地域の新しい拠点となっています。



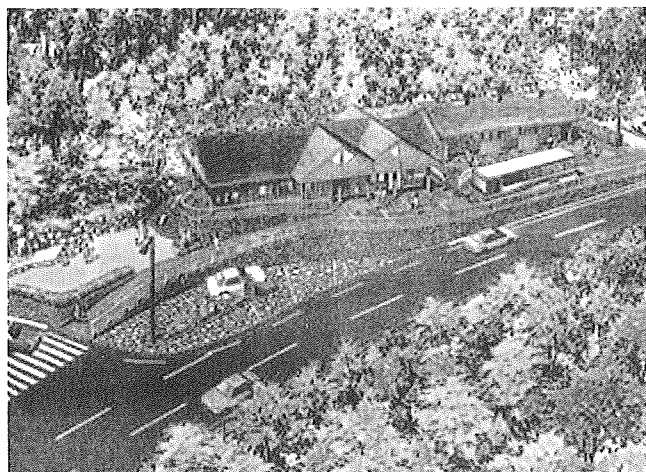


シリーズ
「道の駅」

秘境の里 祖谷

道の駅「にしいや」(徳島県)

西祖谷山村観光課



道の駅「にしいや」全景

「道の駅にしいや」は、四国地方のほぼ中央に位置しており、日本三大奇橋で国より重要有形民族文化財に指定されている「祖谷のかずら橋」への道中に有り、北に国見山、東に霊峰剣山を位置しており、登山を含めた行楽客のオアシスとして平成六年に「道の駅実行委員会」を設立し平成七年四月に竣工いたしました。

またこの地は、一一八二年現在の香川県屋島の合戦に敗れた平家の落人が逃げ延びた所としても有名で、前書の「かずら橋」は平家

の落人が追っ手の源氏から逃げ延びるためにカズラで橋を架け簡単に刀で切り落とせるようにしたのではないかという説も残っており、その歴史の足跡を一目見ようと年間七〇万人からの観光客を集めております。

また、「祖谷のかずら橋」は歴史の引継人の「かずら橋保勝会」の皆さんによって三年に一度の掛け替え工事を行っており、国指定文化財では珍しく実際に橋を通行することができるためその人気は絶大で、橋の程まで渡った時に静かに目を閉じると自分のバランスで橋が不安定に揺れ、民謡の一小節のおり「風も吹かんにゆらゆら揺れ」、太古の歴史ロマンが足元から感じることができそんな橋です。

「道の駅にしいや」は、県内唯一の無人の駅であって観光客の皆さんが気兼ねすること無く気軽に利用していただいています。昼夜を問わずご利用できる大型の公衆トイレは基より身障者に優しく全自動開閉式トイレを設置、また全施設内バリアフリースロープで、山の中での不安感を取り除くため、あらゆる角度から検索できる交通情報案内操作盤が四台あり、しかも各機インターネット情報などでリアルタイムでの情報収集が簡単です(内一台は身障者のための文字での案内)。その

他、気象情報・交通情報・地震情報などを瞬時に六台の大型マルチビジョンが案内してくれます。

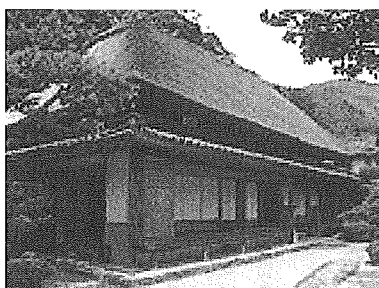
また、山間部の特色である霧の対策として、霧・豪雨等に強いナトリウム灯（二二基）によって夜間の正確な道しるべもして高く評価を受けております。

電源の配給についても最新の設備で対応しており普通は一般送電線よっての配給ですが、いざ災害等で停電になった場合、別棟の村営施設の自家発電が補うため街灯を始めトイレ内の停電はありません。

施設内の駐車スペースは普通車二五台大型観光バス専用駐車場五台とすこし少ない目ですが、施設の立地条件としてこれで精一杯というのが残念です。



祖谷かずら橋



平家屋敷



秘境の湯

しかし、別棟の村営施設「祖谷 秘境の湯」がその不足分を補ってくれます。

この施設は、天然温泉を有する入浴施設で泉質はアルカリ単純泉でメタホウ酸・フッ素を多く含んでいて県内外より多くの方にご利用いただいております。

一階に大浴場・うたせ湯・寝湯・ジェットバス・低温サウナ・露天・よもぎを主とした薬湯など七種類のお湯を楽しんで頂け、二階に祖谷の名物「祖谷そば」など楽しめる食事コーナー・疲れやコリをほぐすマッサージコーナーと一日かけての癒しを満喫していただけます。当館はタオル、他の洗面用品は一式装備しておりますので何も準備していかなくてもご利用いただけ、旅の途中に風呂に入れると大変人気があり、時期によっては六〇〇個

のロッカーが満杯になり、待ち時間ができるほどの盛況ぶりです。

この施設の駐車場は普通車一二〇台バス二〇台利用できますが五月の連休とかお盆休み、紅葉狩りのシーズンは長蛇の列を作ってしまう村職員・警備員の配置を行い対応しております。

シーズン中は地元で流れる祖谷川で採れた鮎を塩焼きにし「道の駅にしいや」正面玄関で申焼きの実演販売を行っており訪れた人々を楽しませております。

本館には地元の人々で作った加工品の販売所として「やまぶき工房」を設置し民間一団体の収益としてはなく村民みんなが参加し利用でき、誰からも邪魔にならない自然体でと考えております。

最後になりましたが管理運営については、徳島県と西祖谷山村が行っており付きっきりの管理をせず、利用者一人一人のマナー心を信じてやっておりますが、利用者数の割には悪質ないたずらは全くなく定番の落書きも今のところ有りません。

清掃も年間を通じて行っており清潔で祖谷に「道の駅にしいや」が有ると印象づけできるようにこれからも自然体で努力していく所存です。

月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
2・28	<p>○ブッシュ米大統領が二〇〇二会計年度(二〇〇一年一月〜二〇〇二年九月)の予算教書を発表。歳出規模は一兆九、六〇〇億ドルで、前年度当初比六・八%の伸び。教育関係予算が前年度比一・五%増えた一方、環境保護関係予算がわずかながら削減された。</p> <p>○北米に生産・販売拠点を持つ自動車会社が発表した二月の新車販売台数によると、ゼネラル・モーターズ(GM)をはじめ、フォード・モーター、ダイムラー・クライスラーの「ビッグ3」は、いずれも前年同月の実績を一〇%前後下回った。GM九%、フォード一〇%、ダイムラー・クライスラー一〇%の各減で、前年同月比でマインナスとなるのは昨年一〇月以来、五カ月連続。</p>	2・28	<p>○日本銀行が短期金利の誘導目標を現行の〇・二五%から〇・一五%に、また、公定歩合〇・三五%を〇・二五%に、それぞれ引き下げることを決めた。</p> <p>○東京地検がケーエスター中小企業経営者福祉事業団(KSD)をめぐる汚職事件で、元労相で前自民党参議院議員の村上正邦容疑者(六八)を受託取賄の疑いで逮捕した。</p>	2・27	<p>○近畿地方整備局は大阪北区の桜橋駐車場で、地下駐車場における出入口ゲートと連動したETCのノンストップ走行の公開実験を行った。</p> <p>○名古屋高速一〇号小牧線補正CT(名古屋市北区大我麻町)〜小牧南(小牧市小木東二)間五・四kmが開通。</p> <p>○山陽自動車宇部JCT〜下関JCT間(二八・一km)が開通。</p> <p>○山陰道の安来道路安来IC〜東出雲IC間(二・五km)、松江道路東出雲IC〜松江市東津田町間(四・三km)、山陰自動車道松江玉造IC〜宍道IC間(一四・一km)が同時開通した。</p>
3・1	<p>○中国の第九期全国人民代表大会の第四回会議は第十次五ヵ年計画案(二〇〇一〜五年)を採択した。新五ヵ年計画は二〇一〇年に国内総生産(GDP)を二〇〇〇年の二倍にするもので、年七%の成長を目指している。</p> <p>○韓国銀行(中央銀行)の発表によると、韓国の二〇〇〇年第四・四半期の国内総生産(GDP)成長率は四・六%で、前年同期の一三・〇%から大きく低下。このため通年では八・八%(前年一〇・九%)にとどまった。</p> <p>○米連邦準備制度理事会(FRB)がフェデラルファン ド(FFR)短期金利の誘導目標と公定歩合をそれぞれ〇・五%引き下げ、年五・〇%と四・五%とした。景気後退を食い止めるため。</p>	3・1	<p>○警視庁は東京都文京区小石川、外務省元要人外国訪問支援室長の松尾克俊容疑者(五五)を政府の機密費(報償費)の流用疑惑に絡み詐欺の疑いで逮捕した。</p> <p>○坂口力厚生労働相はKSDから旧労働省幹部が接待を受けていたとされる問題について、渡辺信・厚生労働審議官ら八人に対し、戒告や訓告などの処分を行ったと発表。坂口厚労相自身も監督責任を取って大臣在任中の給与の全額を返納、近藤純五郎事務次官ら幹部も給与の一部を返納する。</p>	3・10	
15	<p>○韓国銀行(中央銀行)の発表によると、韓国の二〇〇〇年第四・四半期の国内総生産(GDP)成長率は四・六%で、前年同期の一三・〇%から大きく低下。このため通年では八・八%(前年一〇・九%)にとどまった。</p> <p>○米連邦準備制度理事会(FRB)がフェデラルファン ド(FFR)短期金利の誘導目標と公定歩合をそれぞれ〇・五%引き下げ、年五・〇%と四・五%とした。景気後退を食い止めるため。</p>	14	<p>○麻生太郎経済財政担当相が三月の月例経済報告を関係閣僚会議に提出、「緩やかなデフレにある」との見解を示した。政府が日本経済についてデフレ状態にあるとの認識を表明したのは、戦後初めて。</p> <p>○日本銀行が世界的な株価下落やデフレ圧力に対処するため「量的金融緩和」に初めて乗り出すことを決めた。</p> <p>○森首相がブッシュ米大統領とホワイトハウスで会談、大統領が不良債権問題を早急に解決するように求めたのに対し、「半年くらいで結論を出したい」と答えた。</p>	19	
20	<p>○韓国銀行(中央銀行)の発表によると、韓国の二〇〇〇年第四・四半期の国内総生産(GDP)成長率は四・六%で、前年同期の一三・〇%から大きく低下。このため通年では八・八%(前年一〇・九%)にとどまった。</p> <p>○米連邦準備制度理事会(FRB)がフェデラルファン ド(FFR)短期金利の誘導目標と公定歩合をそれぞれ〇・五%引き下げ、年五・〇%と四・五%とした。景気後退を食い止めるため。</p>	16	<p>○麻生太郎経済財政担当相が三月の月例経済報告を関係閣僚会議に提出、「緩やかなデフレにある」との見解を示した。政府が日本経済についてデフレ状態にあるとの認識を表明したのは、戦後初めて。</p> <p>○日本銀行が世界的な株価下落やデフレ圧力に対処するため「量的金融緩和」に初めて乗り出すことを決めた。</p> <p>○森首相がブッシュ米大統領とホワイトハウスで会談、大統領が不良債権問題を早急に解決するように求めたのに対し、「半年くらいで結論を出したい」と答えた。</p>		

編集後記

「料金所はノンストップへ。21世紀のハイウェイが始まります」。

こんな言葉で三月末からETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）が、千葉県内と沖繩の高速道路等及び首都高速道路の一部でスタートした。次いで夏ごろには東京、名古屋、大阪の大都市圏の一部、さらに秋ごろには全国の料金所に導入されることになっている。

IT（情報技術）化の一環としてもはやされる、このETCにはいくつかのメリットが挙げられている。まず、その第一がドライバーはクレジット会社発行の「ETCカード」で料金が自動的に支払えるので料金所でいちいち停車する必要がない。それによって料金所での渋滞が解消され、さらには排ガス、騒音が減って環境が改善されることになる。まさに、いいこと尽くめで、これに異議を唱える人は、恐らくいないであろう。

しかし、これを利用するにはドライバーは「ETCカード」のほかに、カードを差し込む小型の「車載器」を車に備えなければならぬ。この値段が将来、大量生産されることで値下がりが見込まれている

るものの、現在は三〜四万円程度。普及率が五〇％に達すれば、渋滞は解消されるといわれているが、果たしてどこまで普及するのだろうか。

その一方で気懸かりなことが、もう一つある。このETC化によって日本道路公団だけで全国の料金所に勤務する一万四千人からの収受員の存在は、どうなるのだろうか。当面は機器の故障やETCを利用しないドライバーのために雇用を続けるとはいえないものの、いずれ縮減の方向に向かうことは、はっきりしている。中高年者の雇用対策として採用されている四五歳以上の収受員たちであるだけに、その再就職は容易なことではないだろう。

戦後、わが国の産業は、第一次から第二次へのシフトを経てハードからソフト化へ、そしていま、IT化へと大きなうねりを見せている。その変化の中で、幸いにして雇用の場合は、農業から工業へ、そして、サービス産業へと多少の血は流しながらも、さしたる波乱もなく移行していった。

IT化に伴う雇用の縮減、喪失に代わる新たな雇用の場をどこに求め、どのように作り出していったらいいのか。それができないとなると、社会は混乱する恐れがある。IT化は大きな課題を背負っている。声高に叫ばれるIT化の言葉を聞くたびに、そんなことが気になる昨今である。

(K)

5月号の特集テーマは「各種道路事業の概要」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