

目次

エッセイ

道路をめぐるパブリック・インタレスト考	梅本 嗣	1
---------------------------	------	---

特集／平成14年度道路関係予算

平成14年度道路関係予算の概要	道路局総務課	4
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	25
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・環境課 道路局地域道路調整室	36

「道路の移動円滑整備ガイドライン（基礎編）」の 策定について	道路局企画課	39
---	--------	----

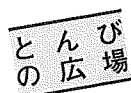
欧州4カ国の道路事情調査に参加して	豊田 博	45
-------------------------	------	----

効果満点道路事業について	東京都建設局総務部企画調整課	51
--------------------	----------------	----

道路法令関係Q & A ～平成13年度第2次補正予算に係る 道路事業関係の法改正について～	道路局路政課	57
--	--------	----

道路占用Q & A (第7回) 浄化槽の占用許可 (その2)	道路局道路 利用調整室	60
---	----------------	----

訴訟事例紹介 岡山市道・スロープ連結部段差転倒事故損害賠償請求事件	道路局道路 交通管理課	62
---	----------------	----



日本一の琵琶湖 環境こだわり県 滋賀 (滋賀県)	鏑田 勝 廣	64
--------------------------------	--------	----

ある一面のご紹介 (高知県)	片岡 裕 明	67
----------------------	--------	----

軌道の風景⑭

サッポロ路面電車・夏紀行 (後編)	桑田 龍太郎	69
-------------------------	--------	----

時・時・時		74
-------------	--	----

平成一四年度道路関係予算の概要

道路局総務課

I はじめに

平成一四年度予算編成は、平成一三年一二月四日に「平成一四年度予算編成の基本方針」が閣議決定され、一八日の事前大臣協議を経て、二〇日の臨時閣議での財務省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、大臣折衝を経て一二月二二日に編成作業を終え、翌々二四日に平成一四年度政府予算案が概算閣議決定された。

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 予算編成の基本方針

〔主要内容抜粋〕

(1) 平成一四年度予算の基本的考え方
平成一四年度予算は、財政構造改革の第一歩として、「国債発行額三〇兆円以下」との目標の下、歳出構造を抜本的に見直す「改革断行予算」と位置づけられる。

平成一四年度予算では、いわゆる「五兆円を削減する一方で重点分野に二兆円を再配分する」という理念を踏まえつつ、予算配分を大胆にシフトすることによって経済構造の転換を促進する。

平成一四年度財政投融资計画については、財政投融资改革、行政改革の趣旨を踏まえ、全体規模

を縮減しつつ、対象事業の重点化を図る。

(2) 歳出の見直しと構造改革の推進

平成一四年度予算は「改革断行予算」として歳出全体を厳しく見直し大胆な質的改善を図ることとする。このため、「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」（平成一三年六月二六日閣議決定）に基づき以下の1から7までに掲げる七分野で政策効果が顕著なものについて重点的に推進する。

1 循環型経済社会の構築など環境問題への対応

2 少子・高齢化への対応

3 地方の個性ある活性化、まちづくり

4 都市の再生

5 科学技術の振興

表1 平成14年度予算フレーム

(単位：億円)

	13年度予算 (当初)	14年度予算		備 考
			13' → 14'	
(歳入) 税 取	507,270 〔補正後：496,250〕	468,160	△39,110 〔補正後：△28,090〕	公債依存度36.9% (13'当初34.3%、13'2次補正後34.7%)
その他収入	36,074	44,140	8,066	
公債	283,180 〔補正後：300,000〕	300,000	16,820	
(建設公債 特例公費)	87,600 195,580	67,900 232,100	△19,700 36,520	
計	826,524	812,300	△14,224	
(歳出) 国債費	171,705	166,712	△4,993	交付税特別会計承継債務を定率繰入の対象とすることに伴う減(△2,970億円)を含む。
地方交付税等	168,230	170,116	1,886	地方の一般歳出は△3.3%程度の減。地方財政対策の制度改正(財源不足に対する交付税特別会計借入の割合の縮減(1/2→1/4))に伴う繰入れの増(10,443億円)を含む。
一般歳出	486,589	475,472	△11,117	△2.3%減(13年度に計上した公共事業等予備費等の不計上に係る減を除くと△1.3%減(△6,117億円))
計	826,524	812,300	△14,224	

6 人材育成、教育、文化

7 世界最先端のIT国家の実現

二 政府関係予算案

前述の予算の基本的考え方に基づき編成された平成一四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) 歳出の効率化を進める一方、予算配分を重点分野に大胆にシフトする「改革断行予算」(「五兆円・二兆円」)を実現

(2) 特殊法人等への財政支出について一兆円超を削減

(3) 右記の諸努力等により、「国債発行額三〇兆円」を達成

三 公共投資関係費

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

○公共投資関係費の一割削減と予算配分の重点化
「平成一四年度予算編成の基本方針」(以下「基本方針」といふ)に従い、施設費を含む公共投資関係費について、前年度当初予算相当額より一割の削減を行った上で、七分野への重点化
一三年度公共投資関係費総額
一〇三、六七六億円

一四年度公共投資関係費総額

九二、五二五億円

(△二一、一五一億円、△一〇・七%)

① 七分野への重点化

公共投資全体を基本方針で示されている七分野(環境、少子・高齢化、地方活性化・まちづくり、都市再生、科学技術、人材育成等、IT)に対して重点化

② メリハリのついた事業配分

○自動車重量税の見直し

公共投資を全体で一割削減する中で、一四年度において、自動車重量税を含めたいわゆる道路特定財源の額が道路予算の額を上回るため、これを使途の限定なく一般財源として使用(二、二四七億円)

○特殊法人の改革の推進

特殊法人改革に伴い、日本道路公団への国費支出をゼロとするなど、特殊法人向け支出を大幅に削減

○都市再生の総合的取組

○統合補助金の拡充等

○長期計画の見直し

○PFIの推進、コスト削減等

○連携・融合施策の推進、費用対効果分析の徹底等

表2-1 14年度公共投資関係費

(単位：百万円、%)

区 分	13年度予算額		14年度概算額		
		伸率		増△減額	伸率
治山治水対策	1,461,808	△ 2.0	1,271,080	△ 190,728	△ 12.0
治水	1,177,761	△ 1.9	1,024,668	△ 153,093	△ 11.7
・床上浸水頻発地区解消対策	142,266	△ 8.1	143,762	1,496	1.1
・緊急土砂災害対策	73,632	7.2	73,540	△ 92	△ 0.1
・水辺都市再生	33,693	13.9	34,668	975	2.9
・その他治水事業	928,170	△ 2.0	772,698	△ 155,472	△ 15.2
治山	183,702	△ 2.0	158,881	△ 24,821	△ 13.5
・治山事業	173,821	△ 1.5	150,624	△ 23,197	△ 13.3
・共生保安林	9,881	△ 9.1	8,257	△ 1,624	△ 16.4
海岸	100,345	△ 3.5	87,531	△ 12,814	△ 12.8
道路整備	2,505,961	1.4	2,225,282	△ 280,679	△ 11.2
・一般道路	1,737,039	△ 3.5	1,650,062	△ 86,977	△ 5.0
(三大都市圏環状道路の整備)	146,178	8.1	177,115	30,937	21.2
(渋滞対策)	421,733	4.9	440,291	18,558	4.4
(その他一般改築等)	1,169,128	△ 7.5	1,032,656	△ 136,472	△ 11.7
・有料道路	515,900	16.3	305,266	△ 210,634	△ 40.8
・交通連携	253,022	11.8	269,954	16,932	6.7
(空港港湾等アクセス)	131,120	9.6	132,184	1,064	0.8
(交通結節点改善)	31,593	77.3	42,468	10,875	34.4
(公共交通支援)	17,942	△ 9.1	18,313	371	2.1
(踏切関連)	72,367	4.6	76,989	4,622	6.4
港湾空港鉄道等整備	659,055	1.6	588,509	△ 70,546	△ 10.7
港湾整備	346,303	△ 2.0	308,912	△ 37,389	△ 10.8
・国際幹線航路	13,311	13.4	16,102	2,791	21.0
・中核・中核国際港湾	104,694	△ 1.0	101,243	△ 3,451	△ 3.3
・その他重要港湾	152,723	△ 4.9	129,186	△ 23,537	△ 15.4
・地方港湾	75,573	0.4	62,381	△ 13,192	△ 17.5
空港整備	163,795	△ 4.0	146,406	△ 17,389	△ 10.6
都市・幹線鉄道整備	66,920	△ 18.7	56,927	△ 9,993	△ 14.9
新幹線鉄道整備	75,000	113.2	70,000	△ 5,000	△ 6.7
航路標識整備	7,039	△ 4.0	6,264	△ 775	△ 11.0
住宅都市環境整備	1,504,842	1.2	1,461,499	△ 43,343	△ 5.5
住宅対策	1,057,705	△ 1.5	927,834	△ 129,871	△ 12.1
・公共賃貸住宅整備等	481,905	△ 1.7	420,546	△ 61,359	△ 12.4
・都市居住再生等	79,700	3.4	83,621	3,921	4.9
・住宅金融公庫補給金	443,000	△ 1.0	375,900	△ 67,100	△ 15.1
・住宅地関連公共施設等	53,100	△ 10.0	47,767	△ 5,333	△ 10.0
都市環境整備	447,137	8.0	533,665	86,528	8.8
・市街地整備	117,887	9.3	126,076	8,189	6.9
・道路環境	329,250	7.6	366,331	37,081	11.3
(沿道環境改善)	41,971	27.7	57,261	15,290	36.4
(電線共同溝)	42,432	20.7	53,815	11,383	26.8
(交通安全)	154,547	△ 2.1	173,505	18,958	12.3
(その他道路環境)	90,300	12.8	81,750	△ 8,550	△ 9.5
・都市水環境	—	—	41,258	41,258	△ 4.6
下水道水道廃棄物処理等	1,685,319	△ 0.7	1,457,487	△ 227,832	△ 12.2
下水道	1,111,334	△ 1.8	945,518	△ 165,816	△ 12.9
・公共下水道	650,084	1.8	581,125	△ 68,959	△ 9.8
・流域下水道	250,678	△ 4.8	200,227	△ 50,451	△ 19.5
・特定環境保全公共下水道	167,672	1.0	145,016	△ 22,656	△ 13.5
・その他下水道事業	42,900	△ 32.5	19,150	△ 23,750	△ 23.7
水道	180,664	△ 5.6	155,362	△ 25,302	△ 14.0
廃棄物処理	192,400	11.6	179,706	△ 12,694	△ 6.6
・ダイオキシン対策	112,522	25.0	107,054	△ 5,468	△ 4.9
・その他廃棄物処理施設	61,832	△ 5.7	56,310	△ 5,522	△ 8.9
・合併処理浄化槽等	18,046	7.6	16,342	△ 1,704	△ 9.4
工業用水道	11,087	△ 6.6	7,864	△ 3,223	△ 29.1
都市公園	167,082	△ 1.0	148,500	△ 18,582	△ 11.1
自然公園等	17,002	△ 3.3	14,687	△ 2,315	△ 13.6
情報通信格差是正	5,750	74.2	5,850	100	1.7

表2-2 14年度公共投資関係費

(単位：百万円、%)

区 分	13年度予算額		14年度概算額		
		伸率		増△減額	伸率
農業農村整備	1,076,579	△ 1.5	924,170	△ 152,409	△ 14.2
・農地等保全管理	39,613	5.3	32,745	△ 6,868	△ 17.3
・農村整備	383,806	△ 2.2	330,223	△ 53,583	△ 14.0
・農産物供給基盤整備	653,160	△ 1.4	561,202	△ 91,958	△ 14.1
森林水産基盤整備	431,713	△ 0.7	378,618	△ 53,095	△ 12.3
森林整備	204,062	0.3	179,789	△ 24,273	△ 11.9
・森林環境保全整備	151,412	1.1	137,107	△ 14,305	△ 9.4
・森林居住環境整備	52,650	△ 2.1	42,682	△ 9,968	△ 18.9
水産基盤整備	227,651	△ 1.6	198,829	△ 28,822	△ 12.7
・水産物供給基盤整備	200,634	△ 0.7	176,109	△ 24,525	△ 12.2
・漁港漁村生活環境整備	27,017	△ 8.1	22,720	△ 4,297	△ 15.9
調整費等	37,251	△ 2.0	44,586	7,335	19.7
国土総合開発調整費等	37,251	△ 2.0	29,586	△ 7,665	△ 20.6
都市再生推進費	—	—	15,000	15,000	皆 増
災害復旧等	72,674	0.0	72,674	0	0.0
災害復旧	54,306	1.4	55,926	1,620	3.0
災害関連	18,368	△ 3.9	16,748	△ 1,620	△ 8.8
社会保障関係施設費	198,924	△ 9.6	177,576	△ 21,349	△ 10.7
保育所緊急整備費	7,268	△ 5.6	15,581	8,313	114.4
介護関連施設整備費	113,450	△ 6.2	98,336	△ 15,114	△ 13.3
・特別養護老人ホーム	40,899	0.0	43,485	2,586	6.3
・ケアハウス	13,452	△ 27.0	13,505	53	0.4
・その他介護関連施設	59,099	△ 4.0	41,346	△ 17,753	△ 30.0
医療施設等整備費	23,963	△ 17.1	21,488	△ 2,475	△ 10.3
その他	54,243	△ 13.2	42,171	△ 12,072	△ 22.3
文教関係施設費	283,014	6.2	260,607	△ 22,407	△ 7.9
国立学校施設費	82,333	25.3	83,183	850	1.0
文教施設費	173,448	0.1	151,477	△ 21,971	△ 12.7
教育振興助成費	27,233	△ 0.5	25,947	△ 1,286	△ 4.7
農林水産関係施設費	163,836	△ 10.2	126,228	△ 37,608	△ 22.9
農業生産振興費	19,845	△ 19.7	16,042	△ 3,803	△ 19.2
農業経営対策費	33,537	△ 16.1	25,894	△ 7,643	△ 22.8
農村振興費	59,657	△ 5.0	46,136	△ 13,521	△ 22.7
林業振興費	21,271	△ 9.2	15,305	△ 5,966	△ 28.0
水産業振興費	11,045	△ 11.1	9,180	△ 1,865	△ 16.9
その他	18,479	△ 3.2	13,670	△ 4,810	△ 25.7
国会施設費	18,295	0.1	9,600	△ 8,695	△ 47.5
裁判所施設費	14,093	14.2	10,650	△ 3,443	△ 24.4
内閣本府施設費	2,406	11.4	6,582	4,176	173.6
総理大臣官邸施設費	19,029	0.6	8,786	△ 10,243	△ 53.8
警察庁施設費	12,158	△ 17.3	8,323	△ 3,835	△ 31.5
都道府県警察費補助	22,655	△ 10.8	23,012	356	1.6
消防防災施設費等整備費	6,751	△ 3.5	6,149	△ 602	△ 8.9
法務省施設費	20,727	0.2	18,584	△ 2,143	△ 10.3
在外公館施設費	9,423	△ 2.4	8,377	△ 1,047	△ 11.1
公務員宿舍施設費	17,325	0.0	15,246	△ 2,079	△ 12.0
文化庁施設費	5,466	43.0	5,029	△ 436	△ 8.0
文化財保存施設整備費	18,238	3.3	18,533	295	1.6
エコタウン事業整備費	1,296	△ 9.6	8,050	6,754	521.2
官庁営繕費	28,423	△ 23.7	25,000	△ 3,423	△ 12.0
海上保安庁施設費	8,859	△ 6.3	7,373	△ 1,485	△ 16.8
その他	81,504	△ 1.6	84,932	3,427	4.2
合 計	10,367,625	△ 0.3	9,252,542	△ 1,115,083	△ 10.7

(注) 1. 各計数はそれぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは合致しないものである。

2. 13年度の計数は組替え前のものであり、14年度の伸率はそれぞれ組替え後の13年度予算額に対する伸率である。

表3 平成14年度財政投融资計画の概要

(単位：億円)

区 分	平成13年度当初計画	平成14年度計画	伸率 (%)
1. 住宅関連機関	93,018 [2,300]	58,617 [6,500]	△ 37.0 (△ 31.7)
住宅金融公庫	83,632 [2,000]	49,669 [6,000]	△ 40.6 (△ 35.0)
都市基盤整備公団	9,386 [300]	8,948 [500]	△ 4.7 (△ 2.5)
2. 中小企業関連機関	54,451 [2,249]	49,112 [6,832]	△ 9.8 (△ 1.3)
うち国民生活金融公庫	37,500 [—]	35,300 [2,000]	△ 5.9 (△ 0.5)
中小企業金融公庫	16,601 [—]	13,712 [2,000]	△ 17.4 (△ 5.4)
3. その他の公庫・銀行	35,066 [2,150]	25,922 [4,320]	△ 26.1 (△ 18.7)
うち国際協力銀行	15,593 [1,000]	12,872 [2,000]	△ 17.5 (△ 10.4)
日本政策投資銀行	14,450 [1,000]	9,100 [2,000]	△ 37.0 (△ 28.2)
農林漁業金融公庫	2,750 [150]	2,080 [220]	△ 24.4 (△ 20.7)
4. その他の公団・事業団等	47,967 [3,359]	42,949 [7,220]	△ 10.5 (△ 2.3)
うち日本道路公団	21,540 [1,500]	21,180 [4,000]	△ 1.7 (9.3)
首都高速道路公団	4,100 [100]	4,621 [300]	12.7 (17.2)
社会福祉・医療事業団	5,428 [100]	3,590 [200]	△ 33.9 (△ 31.4)
阪神高速道路公団	3,562 [100]	3,578 [200]	0.4 (3.2)
日本育英会	2,192 [100]	2,219 [560]	1.2 (21.2)
小 計	230,502 [10,058]	176,600 [24,872]	△ 23.4 (△ 16.2)
5. 地 方	94,970 [1,000]	91,320 [2,200]	△ 3.8 (△ 2.6)
地方公共団体	78,200 [—]	76,000 [—]	△ 2.8 (△ 2.8)
公営企業金融公庫	16,770 [1,000]	15,320 [2,200]	△ 8.6 (△ 1.4)
合 計	325,472 [11,058]	267,920 [27,072]	△ 17.7 (△ 12.3)

(注) 本表は計数整理の結果、異動することがある。

(参考) 1. [] 書は、財投機関債(特殊法人等が民間金融市場において個別に発行する政府保証のない公募債権をいう。)の発行により調達する金額を外書したものであり、平成13年度20機関、平成14年度24機関が発行を予定している。

2. 「伸率」欄は、対前年度伸率である。ただし、() 書は、財政投融资計画に財投機関債を加えたものに対する伸率である。

表4 道路整備の財源内訳

(単位：百万円)

事 項	前年度予算額 (A)	平成14年度決定額 (B)	対前年度倍率 (B/A)
一般会計繰入	2,806,011	2,563,613	0.91
揮発油税直入額	715,500	710,200	0.99
貸付金償還金等	66,447	80,790	1.22
N T T - A 型	90,546	89,819	0.99
合 計	3,678,504	3,444,422	0.94

(注) 道路整備特別会計国費として、この他に河川等関連公共施設整備低進事業28,000百万円(前年度29,200百万円)がある。

四 財政投融资計画

平成一四年度財政投融资計画においては、財政投融资改革、行財政改革の趣旨を踏まえ、全体規模を縮減しつつ、対象事業の重点化を図るとともに、現下の社会経済情勢に鑑み真に必要なと考えられる資金需要には的確に対応することとされた。その結果、平成一四年度計画の規模は、二六兆七、九二〇億円(対前年度比△一七・七%の縮減)と

なっている(表3)。

Ⅲ 国土交通省関係予算案の概要

平成一四年度の国土交通省関係予算は、国費七兆一、四八五億円(対前年度比〇・九二)を計上している。このうち公共事業関係費は、国費六兆五、一〇二億円(対前年度比〇・九〇)、事業費二三兆四、一八八億円(対前年度比〇・八六)であり、災害関係を除く一般公共事業費は、国費六

兆四、五六八億円(対前年度比〇・九〇)、事業費二三兆三、四三九億円(対前年度比〇・八六)である。また、財政投融资資金については、九兆二、七〇七億円(対前年度比〇・七三)を確保している。

Ⅳ 道路関係予算案の概要

一 道路関係予算案の概要

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

○情報のオープン、事業の透明化

○無駄なくスピーディーなサービス提供

○ユーザー指向

その中で、都市再生、活力ある地域づくり、環境問題や少子・高齢化など二一世紀の課題に対応した分野で、他の行政分野との連携を図りつつ(図一)、主要な施策を重点的に実施する。

また、「国土交通省における公共事業改革への取組」などを踏まえて、道路特定財源や長期計画など既存システム・制度の見直しを進める。

右記方針に基づき、一般会計から道路整備特別会計に繰り入れられる国費二兆五、六三六億円(対前年度比〇・九二)に加え揮発油税収の直入

交通連携	<道路施策>	<連携する施策>
都市圏交通円滑化の推進	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 モノレール等のインフラ整備 等 →都市圏交通円滑化総合対策事業	コミュニティバス、ノンステップ バス等の導入支援 等 約20都市圏
踏切道の改良推進	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 立替制度及び貸付制度の拡充〔新規〕等 →JR中央線（東京都）等	遮断機、警報機等の保安設備 等
交通結節点とその周辺の改善	駅前広場・自由通路や交通連携情報施 設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 →新宿駅、東室蘭駅（北海道）等	鉄道駅のバリアフリー化 低床バス車両の導入推進 等
広域物流ネットワークの整備	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 貨物ターミナルとアクセス道路の 一体的整備〔新規〕 等 →マルチモーダル交通体系連携整備事業	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 北九州港関連道路整備等約30箇所
地域連携支援		
市町村合併の支援〔新規〕	市町村内の拠点を連絡する道路の 整備 等 →市町村合併支援道路事業の創設	市町村合併を支援する道路整備に 対する地方財政措置（総務省）
地域連携の総合的支援 （地域連携総合支援事業）	公共施設等の共同利用や広域的な 観光周遊に資する市町村間連絡道 路の整備 等 →鹿沼市（栃木県）等10地域	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
環境連携		
低公害車の新技術開発 〔新規〕	道路管理用車両への活用を目的と した低公害車の新技術開発 →評価委員会（仮称）の設置、システム・仕様の検討等	低公害車の新技術開発 技術基準の策定 等
「緑の回廊」構想の推進 〔新規〕	都市内道路緑化の推進 等 →緑の骨格軸とネットワーク構築の計画策定、事業実施	都市公園事業、河川環境整備事業 等
大気環境の測定・活用・公表 〔新規〕	大気環境の測定、沿道環境対策立 案への活用、データの公表 →測定データの共有・公表	大気測定データの公表 （環境省、地方公共団体） 等
交通安全対策		
事故多発地点等の対策と マップ化	交差点改良等の道路整備 事故多発地点情報のマップ表示 みち再生事業〔新規〕 等 →事故多発地点対策約800箇所、交通安全map（仮称）の作成・公表等	速度規制等の交通規制 信号機等の交通安全施設の整備 交通事故データの提供等（警察庁）
ITS研究開発		
走行支援システムの実現 に向けた取組	高度な道路情報収集・提供システ ムの研究開発 →第二名神高速（三重県）等で実証実験	先進安全自動車の研究開発

図1 主要連携施策

表5 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				小 計	
				(C)	倍率(A/B)	倍率(A/B)	倍率(A/B)	倍率(A/B)	倍率(A/B)	倍率(A/B)	(D)			倍率(A/B)	(C+D)
日 本 道 路 公 団	14年度(A)	(270,000)				<400,000>				<400,000>					
		2,118,000	0.98	0	0.00	885,400	1.17	2,125,137	0.99	3,010,537	0.94	5,128,537	0.96		
	前年度(B)	(120,000)				<150,000>				<150,000>					
		2,154,000		304,770		753,600		2,150,654		3,209,024		5,363,024			
	(150,000)				<250,000>				<250,000>						
	比較(A)-(B)	△ 36,000		△ 304,770		131,800		△ 25,517		△ 198,487		△ 234,487			
首都高速道路公団	14年度(A)					<30,000>				<30,000>					
		462,100	1.13	19,900	0.87	121,500	1.13	339,751	0.99	481,151	1.02	943,251	1.07		
	前年度(B)	410,000		22,950		<10,000>				<10,000>					
		410,000		22,950		107,500		342,510		472,960		882,960			
	(150,000)				<20,000>				<20,000>						
	比較(A)-(B)	52,100		△ 3,050		14,000		△ 2,759		8,191		60,291			
阪神高速道路公団	14年度(A)					<20,000>				<20,000>					
		357,800	1.00	13,300	0.90	97,200	1.06	207,730	1.00	318,230	1.01	676,030	1.01		
	前年度(B)	356,200		14,800		<10,000>				<10,000>					
		356,200		14,800		92,000		208,676		315,476		671,676			
	(150,000)				<10,000>				<10,000>						
	比較(A)-(B)	1,600		△ 1,500		5,200		△ 946		2,754		4,354			
本州四国連絡橋公団	14年度(A)					<20,000>				<20,000>					
		103,600	0.84	233,333	1.75	79,200	0.89	112,945	0.95	425,478	1.25	529,078	1.14		
	前年度(B)	122,800		133,333		89,000		119,044		341,377		464,177			
		122,800		133,333		89,000		119,044		341,377		464,177			
	(150,000)				<280,000>				<280,000>						
	比較(A)-(B)	△ 19,200		100,000		△ 9,800		△ 6,099		84,101		64,901			
合 計	14年度(A)	(270,000)				<450,000>				<450,000>					
		3,041,500	1.00	266,533	0.56	1,183,300	1.14	2,785,563	0.99	4,235,396	0.98	7,276,896	0.99		
	前年度(B)	(120,000)				<170,000>				<170,000>					
		3,043,000		475,853		1,042,100		2,820,884		4,338,837		7,381,837			
	(150,000)				<280,000>				<280,000>						
	比較(A)-(B)	△ 1,500		△ 209,320		141,200		△ 35,321		△ 103,441		△ 104,941			

- (注) 1. 『財政投融资』は、財政融資資金及び政府保証債である。(上段()内書きは、政府保証債)
2. 『政府出資金等』は、政府出資金及び有料道路整備等資金〔道路特会〕(本州四国連絡橋公団のみ)である。
3. 『自主調達資金』は、財投機関債、縁故債及び民間借入金である。(上段()内書きは、財投機関債)
4. 『その他』は、地方公共団体出資金(日本道路公団を除く)、社会資本整備事業収入(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6 道路関係予算総括表

(単位：百万円)

区 分	14 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	5,687,246	2,604,319	6,241,209	2,890,770	0.91	0.90	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で実施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 55,819百万円、国費28,000百万円がある。
一 般 道 路	3,517,406	2,209,234	3,667,561	2,284,324	0.96	0.97	
改 築	3,354,795	2,049,994	3,499,983	2,113,522	0.96	0.97	
雪 寒	119,879	78,625	123,327	80,650	0.97	0.97	
調 査	20,218	17,569	21,292	18,469	0.95	0.95	
機 械	20,713	14,046	21,165	14,378	0.98	0.98	
沿道整備融資	300	200	300	200	1.00	1.00	
補助率差額等	—	47,299	—	55,611	—	0.85	
独立行政法人交付金	1,501	1,501	1,494	1,494	1.00	1.00	
有 料 道 路	2,169,840	395,085	2,573,648	606,446	0.84	0.65	
日本道路公団	1,485,560	0	1,816,060	305,820	0.82	0.00	
首都高速道路公団	262,023	44,528	279,226	48,578	0.94	0.92	
阪神高速道路公団	144,229	16,706	171,850	16,808	0.84	0.99	
本州四国連絡橋公団	9,288	233,333	14,697	133,333	0.63	1.75	
地方道路公社等 (NTT-A型事業)	223,740 (217,715)	78,018 (89,819)	261,815 (228,755)	86,907 (90,546)	0.85 (0.95)	0.90 (0.99)	
道路開発資金等	45,000	22,500	30,000	15,000	1.50	1.50	
交 通 連 携	604,636	349,305	558,685	323,150	1.08	1.08	
空港港湾等アクセス	233,234	153,260	231,740	150,915	1.01	1.02	
交通結節改善	75,373	42,468	58,159	31,593	1.30	1.34	
公共交通支援	33,402	19,052	30,219	18,286	1.11	1.04	
踏切関連	262,627	134,525	238,567	122,356	1.10	1.10	
うち連続立体交差	167,598	83,799	144,674	72,337	1.16	1.16	
道 路 環 境 整 備	907,776	490,798	858,178	464,584	1.06	1.06	
沿道環境改善	93,339	57,261	68,687	41,971	1.36	1.36	
電線共同溝	221,071	115,444	216,107	115,365	1.02	1.00	
交通安全	429,866	236,343	392,784	216,948	1.09	1.09	
道路交通環境改善	5,500	2,750	5,000	2,500	1.10	1.10	
住宅関連公 まちづくり総合支援等	122,000 36,000	61,000 18,000	139,600 36,000	69,800 18,000	0.87 1.00	0.87 1.00	
道 路 整 備 計	7,199,658	3,444,422	7,658,072	3,678,504	0.94	0.94	

分七、一〇二億円（対前年度比〇・九九）、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、三兆四、四四四億円（対前年度比〇・九四）を計上している（表4）。

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、三兆四一五億円（対前年度比一・〇〇）を確保している（表5）。

これにより、道路整備の総事業費は、七兆一、九九七億円（対前年度比〇・九四）であり、このうち一般道路事業は五兆二九八億円（対前年度比〇・九九）、有料道路事業は二兆一、六九八億円（対前年度比〇・八四）となっている（表6）。

二 平成一四年度の重点施策

(1) 公共事業改革への取組

① 基本的課題への取組

1) 「国土交通省における公共事業改革への取組」を踏まえ、事業効果の早期発現やコスト縮減、連携施策の推進、透明性の向上などを一層進める。

2) 道路特定財源制度は、受益者負担の原則に基づき、道路の主たる利用者である自動車利用者が道路の整備費を負担するものあり、現在、道路整備のために本則税率の二倍以上の暫定税率が設定されている。

平成一四年度予算では、環境対策や交通

連携、都市再生の分野を拡充する。

平成一五年度以降については、税制に関する様々な議論を踏まえつつ、受益者負担の原則に基づき、道路特定財源を活用して道路整備を推進する。

3) 平成一五年度以降の道路整備に係る長期計画について、アウトカム目標を重視するとともに、ユーザーである国民、地方公共団体等の意見や、これまでの整備状況や経済社会の変化、費用対効果の観点等を踏まえて見直す。

4) 日本道路公団等の道路四公団については、「特殊法人等整理合理化計画」において、民営化を前提とした新たな組織とする等の方針が定められたことを踏まえ、高速道路の今後のあり方などについて、具体的に検討を進める。

② 効果と効率性の追求

二一世紀にふさわしい真に国民のための公共事業を実施するため、二一世紀の課題に対応した分野への重点化を進めるとともに、新規採択の思い切った抑制・厳選や集中投資による事業中箇所早期供用化に努める。

また、民間需要や雇用の創出効果の高い事業を重点的に実施する。

③ 無駄なくスピーディーな道路サービスの提供

1) 道路事業の実施に当たり、供用目標など五年後の姿を提示した上で、毎年進捗状況を確認することにより、事業の進捗管理を徹底する。その際、整備効果の早期発現や整備コストの縮減とともに地域になじむ道づくりを進めるため、全国画一的な道路構造のみでなく、地域の特性にあった道路構造の採用を進める。「新規」

○「5年で見える道づくり」の導入

2) 事業の新規採択時評価・再評価に加え、事後評価を本格的に実施し、一貫した事業評価を行う。「新規」

また、評価システムの精度・信頼性の向上を図るため、類似事業間での評価手法の共通化に向けた取組等を進める。

○事後評価実施基準（仮称）の策定等

3) 国民にわかりやすい目標を提示し、その達成状況により施策展開の改善を図るため、アウトカム指標等による目標設定、業績測定等により施策の社会的効果の評価を行う。

○アウトカム指標のテーマ…
救急医療機関への搬送時間
連続降雨時の孤立人口、渋滞による損失時間等

4) 新技術・新工法の導入を促す技術基準類

の性能規定化や技術開発を進め、直接的な工事コストの低減をはじめ、ライフサイクルコストの低減等総合的なコスト縮減に取り組む。

○新道路技術五箇年計画に基づく技術開発の推進

○橋梁等技術基準類の性能規定化を受けた技術開発の推進

④ 道のサービスコミュニケーション

1) 施策の重要性や緊急性、さらには効果等を評価し、よりよい道路サービスを提供するため、利用者の満足度を把握する。CS調査や道の相談室など、幅広く国民の意見を聞くコミュニケーション活動を展開する。

○CS調査の実施

○道の相談室の展開

○モニター制度の活用

2) 計画決定プロセスの透明性、客観性、公平さを確保するため、構想段階における新たな計画決定プロセスを導入し、市民参画の取組を積極的に推進する。〔新規〕

○構想段階での新たな計画決定プロセスの導入

3) 交差点の渋滞解消を円滑・効果的に進めるため、PI方式を積極的に導入する。

○PI型交差点緊急改良

4) 地域から発案された先進的な施策について、その有効性、課題を確認するため、関係者が協働して実験的に実施し、その結果を施策に反映する。

○社会実験の推進…

事業費一八二百万円（一・四二）

5) 国民への道路行政運営の説明責任を果たすため、道路局ホームページとは別に、特別サイトを開設し、財務諸表データや渋滞損失・環境データ、事業評価の結果等をわかりやすく提供する。〔新規〕

○道路IRサイトの開設

（参）

CS調査…民間企業の経営マネジメントにおいて製品やサービスに対する顧客満足度を把握するために行われるアンケート調査。公共部門でも一部実施あり。

PI方式…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、それらを反映する方式。

(2) 都市の再生

① 都市構造を再編、再構築する環状道路等の整備

1) 三大都市圏から地方中核都市に至るまで、都市圏の環状道路の整備を強力に進め、都市の骨格を形成する。

整備目標…

概ね一〇年以内に、首都圏三環状道路のいずれかの部分で九本の放射道路を接続するような環状線（重点リング）を形成

○都市環状道路整備…

事業費八、二二〇億円（一・〇二）

2) 都市の再生に資する環状道路等について整備促進を図るため、低利子貸付制度を導入する。〔新規〕

② 民間都市開発を誘発する都市内の道路整備

1) 民間投資誘発効果の高い地域での道路整備を重点的に実施するとともに、民間都市開発の立ち上げを支援する。〔新規〕

○民間都市開発に必要な道路整備の立替制度及び無利子貸付制度の創設…

事業費二〇億円

2) 既成市街地の再生・再構築を図るため、土地区画整理事業、市街地再開発事業、まち再生事業等を進める。

○市街地再開発事業の施行者への民間会社追加

③ 都市交通の円滑化

○みち再生事業

1) 交通需要マネジメント（TDM）など都市交通を円滑化する施策を進めるため、道路を実際に走行している車から渋滞データ等を収集し、それらを分析した結果等をインターネット等を通じて提供するとともに、このデータを活用して地域の交通特性を踏まえたきめ細かい渋滞対策を進める。

整備目標…

平成一四年度までに一、〇〇〇箇所的主要渋滞ポイントを解消・緩和
↓平成一四年度末には、約一、〇〇〇箇所の主要渋滞ポイントを解消・緩和し、目標を達成する見込み

○交通需要マネジメント推進調査…

事業費一三億円(一・五一)

○都市圏交通円滑化総合対策事業…

事業費三、一二八億円(二・〇七)

2) 交通渋滞の解消・事故の防止・地域分断の解消を図るため、立体交差化、構造改良等による踏切道の改良及び周辺市街地との一体的な整備を進める。〔新規〕

○連続立体交差事業における鉄道事業者の立替制度及び貸付制度の拡充

○連続立体交差関連公共施設整備事業

(統合補助金)の創設

整備目標…

平成二二年度までにボトルネック踏切約

一、〇〇〇箇所のうち約半分について立体交差化等により改良

○踏切道対策…

事業費三、三〇〇億円(一・〇七)

うち、連続立体交差事業…

事業費一、六七六億円(一・一六)

3) 歩行者、自転車利用者の利便性の向上等

地域のニーズに合わせた多様な交通結節点を整備するため、従来の歩道・自転車道や自由通路等の整備に加え、道路情報等を提供する交通連携情報施設等の整備を追加し、結節機能を更に強化する。

○交通結節点改善事業の拡充…

事業費七五億円(一・三〇)

4) 公共交通機関の利用を促進し、道路交通混雑を緩和するため、都市モノレール等の整備を進めるとともに、路面電車やバスの走行空間の改善等を図る。

○都市モノレール・新交通システムの整備

○路面電車の整備

○バス路線フレッシュアップ事業

○バスの駅整備事業

5) 路上工事に伴う渋滞を緩和するため、共同溝等の整備を進めるとともに、各道路管理者が一体となって、一定区域での路上工事が集中的に実施されるよう調整する。

○共同溝の整備

○面的集中工事の実施

〔参〕

重点リング・首都圏三環状道路のうち、進捗状況を勘案し、整備の途中段階でも環状道路の機能を最大限發揮できるように計画した重点区間(圏央道西側区間、外かん東区間、首都高速中央環状線の三号線以北区間)。

渋滞ポイント…DIDにおいては渋滞長さ1km以上又は通過時間10分以上、DID外においては渋滞長さ500m又は通過時間5分以上の交差点など(全国三、二〇〇箇所)。

ボトルネック踏切…ピーク時間の遮断時間が40分/時以上または、踏切交通遮断量(一日交通量×踏切遮断時間)が五万台時/日以上である踏切。

都市モノレール・新交通システム…インフラ部(支柱、桁等)を道路事業により整備。

(3) 個性豊かな地域の創造

① 地域連携の総合的な支援

1) 地域の自立した発展・活性化を支援するため、広域的な連携・交流に資する道路整備を進める。特に市町村合併による行政サービスの上や効率化を支援するため、新市町村内の拠点を連絡する道路等の整備について、総務省の地方財政措置と連携し、重点的な国庫補助等を行う。〔新規〕

○市町村合併支援道路事業の創設

2) 地形的な制約のある都道府県間、市町村間において相互の交流を支援するため、大規模なトンネルや橋梁の整備を進める。

○交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業…

事業費五八一億円(〇・九四)

② 中心市街地活性化の支援

1) 市街地内の道路を安全で快適な空間とするため、地域の方々と共に道の使い方を見直し沿道空間と一体となった使いやすさみちへ再生する。〔新規〕

○みち再生事業(交通安全事業地区一括)

統合補助金)

2) 商店街などの活性化を図るため、地域が

策定する活性化計画に基づき、個性ある道路の整備を重点的に支援する。

3) 都市機能を再編し、暮らしやすい環境を構築するため、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の面的整備を進める。

○ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業

③ 個性ある地域づくりへの取組

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

○まちづくり総合支援事業…

事業費一、五五〇億円(一・一〇)

2) 魅力ある地域づくりを進めるため、利用者が参画して策定した計画に基づき、文化施設などを連絡する質の高い歩道等の整備を進める。

○ウォーキング・トレイル事業

○地域主体の魅力づくり事業

3) 「道の駅」の質の向上を図るため、利用者の意見等をもとに、基本的機能を確保し新たな機能を展開するためのフォローアップ

(4) 広域交流と物流効率化の支援

① 地域間の交流・連携基盤の整備

1) 地域間の交流・連携を促進するため、高規格幹線道路と地域高規格道路を重点的かつ着実に整備する。

整備目標…

平成一四年度までに高規格幹線道路網に一時間以内で到達可能なエリアを八〇％に拡大

↓平成一四年度末には七九％となり、目標を概ね達成する見込み

○高規格幹線道路…

事業費一八、五四八億円(〇・八八)

うち一般道路分…

事業費八、八六三億円(一・〇七)

○地域高規格道路…

事業費八、二三四億円(〇・九四)

うち一般道路分…

事業費四、二九四億円(〇・九九)

2) 計画決定プロセスの透明性・客観性、公正さを確保するため、構想段階における新たな計画決定プロセスを導入し、市民参画の取組を積極的に推進する。「新規」

○構想段階での新たな計画決定プロセス

の導入

② 新総合物流施策大綱を踏まえた物流効率化の支援

1) 地域高規格道路をはじめとする空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備する。「新規」

整備目標…

五箇年計画(H10～H14)内で主要な空港・港湾への連絡率を二九％から四四％へ向上

↓平成一四年度末には連結率が四四％となり、目標を達成する見込み

○マルチモーダル交通体系連携整備事業…

事業費五九〇億円(一・一五)

○貨物ターミナルとアクセス道路の一体的整備

2) 車両の大型化やISO規格背高海上コンテナの輸送に対応するため、橋梁の補強やトンネルの再改築等を進める。

○橋梁の補強

○トンネルの再改築等

○トンネルの再改築等

3) 路上荷捌きによる渋滞を緩和するため、関係省庁、地元自治体、民間事業者等と連携して、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。

○トラック荷捌き効率化計画の策定に向

けた調査

事業費九三三億円(一・三三〇)

- 4) 高規格幹線道路等の沿道及びIC周辺において、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、駐車場等の整備により支援する。

〈参〉

新総合物流施策大綱…国際的に競争力のある水準の物流市場の構築等を目標として関係省庁の連携の下、総合的な物流施策を推進することを定めた大綱(平成一三年七月六日閣議決定)。

主要な空港・港湾への連絡率…高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路等のインターチェンジ等から一〇分以内のアクセスが可能な主要な空港・港湾の割合。

(5) 沿道環境の改善と地球環境の保全

① 交通円滑化によるPM、NO_x、CO₂の同時削減

- 1) 環状道路等幹線道路ネットワーク整備を進める。

- 2) 特に沿道環境が厳しい交差点(緊急改善ポイント)などにおける交差点立体化等のボトルネック対策を進める。

○緊急改善ポイント対策

② 道路構造対策の推進と新たな技術の開発

- 1) 騒音や大気質を改善するため、低騒音効果のある高機能舗装の敷設、環境施設帯の整備などを重点的に実施する沿道環境改善事業を積極的に進める。このうち、環境施設帯については、大気に係る環境改善の観点から新たな整備のあり方を検討する。

○沿道環境改善事業…

- 2) 大型ディーゼル車に代わる低公害車の開発や、SPM、NO_xを除去するための大気浄化技術のフィールド実験に取り組む。「新規」

○低公害車の新技術開発…事業費五億円

○大気浄化技術フィールド実験の実施

・電気集塵機

・低濃度脱硝技術

・土壌による大気浄化技術

○低公害車等の新技術の開発

③ 環境負荷の少ない道路利用への取組と低公害車の普及促進

- 1) 平成一三年度に引き続き試行的に実施する「環境ロードプライシング」、公共交通機関及び自転車の利用促進等のTDM施策を進める。

○環境ロードプライシング

- 2) 市街地の通過交通を排除するためのバイパス整備を進めるとともに、現道については適正に道路の幅員構成を見直し、植樹帯を設置する等の沿道環境対策を進める。

○沿道環境改善のための幅員構成の見直し

- 3) 都市間輸送における低公害車の利用促進を図るために、高速道路のサービスエリア(SA)における低公害車用燃料供給施設の設置を促進する。

○天然ガス供給施設

- 4) 道路の維持管理に使用する車両の低公害車への転換を進める。

④ 緑化・自然環境対策と廃棄物対策の推進

- 1) 良好な景観を形成し、CO₂の吸収など環境への負荷を軽減するため、道路緑化を積極的に進めるとともに、既存緑地の保全と併せ、道路、公園、河川が一体となって緑の骨格軸の形成、都市内の緑のネットワーク構築を図る「緑の回廊」構想を進める。「新規」

○道路緑化…

事業費三三四億円(一・〇六〇)

- 2) 法面の緑化や、地形の変更を最小限に抑える工法の採用等、景観や自然環境に配慮した道路の整備を進める。

- 3) 循環型社会を実現するために、道路整備に伴う廃棄物について、発生抑制・適正処理・リサイクルを進める。

⑤ 大気環境等の測定・活用・公表

- 道路管理者自らが大気環境を常時測定し、新たな緊急改善ポイントの抽出等、沿道環境対策の企画立案や、実施した対策の評価に活用する。また、環境省や地方公共団体と連携し、広く国民にデータを公表する。「新規」

○大気の常時観測局の設置…

事業費二九億円(二一・一三三)

〈参〉PM₁₀・粒子状物質

SPM₁₀…浮遊粒子状物質（大気中に浮遊する粒子状物質であつて、粒径が10μm以下のもつ）。

低濃度脱硝技術・道路トンネル換気所において自動車排気ガスに含まれる窒素酸化物を除去する技術。

環境ロードプライシング…有料道路の料金格差を利用して、住宅地域に集中した交通を湾岸部に転換し、住宅地域の沿道環境を改善する施策。

(6) 少子・高齢社会に対応した生活空間の形成

① 重点的な交通安全対策の実施

1) 効果的に交通事故を削減するため、専門家の意見を聴くなど事故要因分析を充実させ、幹線道路の事故多発地点で集中的な対策を進める。

整備目標…

平成一四年度までに事故多発地点三、二〇〇箇所

○〇箇所対策実施

↓平成一四年度までに計約三、二〇〇箇所
所対策を進め、目標を達成する見込み

○事故多発地点緊急対策事業…

事業費二、九八〇億円（一・〇八）

2) 住居系・商業系地区内の生活道路の安全を確保するため、地域の方々と連携して、速度規制等と併せた歩道共存道路等の整備を進める。

○コミュニティ・ゾーン形成事業…

事業費七九億円（一・〇〇）

3) 交通安全に対する注意を喚起するため、事故多発地点などの情報をわかりやすく提

供する。

○交通安全map（仮称）

② 地域の方々と連携したヒヤリ地図作成
安全で快適なまちへの再生

1) 市街地内の生活道路を安全で快適な空間とするため、地域の方々と共に道の使い方を見直し、沿道空間と一体となった使いやすいまちへ再生する。このため、交通安全事業等の地区内での総合的な実施や、施設整備のみならず利用ルールを含む地域の計画作成の支援を進めるとともに、整備後の道路空間の快適な利用に関する活動を促進する。「新規」

○みち再生事業（交通安全事業地区一括
統合補助金）の創設…

事業費一九七億円

○利用ルールを含む計画作成への支援充実
○ボランティア・サポート・プログラム等の
実施

2) 地域の方々と警察と連携し、施設整備や交通規制、誘導などハードとソフトが一体となった駐車施策に取り組み。

○違法駐車対策

③ 歩行者・自転車のための道路整備の推進

1) 誰でも利用しやすい歩行空間とするため、バリアフリー化を進めるとともに、案内標識やベンチ等の休憩施設等の整備を充

実する。「新規」

○ユニバーサルデザイン歩行空間整備事業の創設

○市街地の歩行空間のバリアフリー化…

事業費四、九二億円（一・一一）

2) 都市交通の一つとしての自転車利用が安全で快適に利用できる街（エコサイクルシティ）を形成するため、自転車道や駐輪場の整備を進める。

○自転車利用環境の整備…

事業費一〇七億円（一・〇七）

④ 道路構造令改正（H13・7施行）
電線類地中化の推進

都市の駅前や商店街のメインストリートなどで電線類の地中化を積極的に進めるとともに、よりコンパクトな電線共同溝の開発に取り組む。

整備目標…

新電線類地中化計画（H11～H15）内に
約三、〇〇〇kmの地中化を実施

○電線類の地中化…

事業費二、二一一億円（一・〇二）

○次世代型電線共同溝（仮称）

〈参〉 事故多発地点三、二〇〇箇所…統計的・科学的な分析により事故多発地点（死亡事故が一〇年に一件以上発生
の恐れがある箇所）を抽出し、特定交通安全施設等整備
事業七箇年計画（H8～H14）に基づき対策を実施。

コミュニティ・ゾーン形成事業・地域の方々との連携のもと、公安委員会による地区内速度規制等と道路管理者によるコミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を併せて実施する事業。

新電線類地中化計画・商業・住居系地域の幹線道路等において、平成一五年度までの五年間で約三、〇〇〇kmの電線類地中化を推進する計画（平成一一年三月策定、同年二月の経済新生対策で二年前倒し）。

(7) IT社会を支える基盤の形成

① ITSサービスの導入・展開

1) ITを活用し、人、車、道路のコミュニケーションによって、より安全で快適な移動を支援するため、各種ITSサービスの導入を進める。

○ITS情報通信関連市場で二〇一五年度までの累積で約六〇兆円の経済効果、約一〇七万人の雇用を創出（電気通信技術審議会答申（平成一一年二月））

2) ETCの普及促進を図るため、サービス料金所の拡大や「ETC期間限定特別割引」、ETC専用レーンの拡充を引き続き進めるとともに、新たに前納割引を導入する。

整備目標

平成一四年度末までに約九〇〇箇所を料金所にETCを導入

↓平成一四年度末には、全体交通量の約九割が利用する約九〇〇料金所にETCが導入され、目標を達成する見込み

○ETCサービス料金所の拡大

○ETC技術の活用による経済効果

二〇一五年までの累計で約一二兆円

（電気通信技術審議会答申（平成一一年二月））

3) 交通事故の削減を図るため、カーブ先の見えない障害物情報を道路側からカーナビに提供する等の走行支援システムについて、平成一五年の先駆的導入に向けた実証実験を進める。

○走行支援システム実証実験

4) 住みよい地域づくりを支援するため、ITS技術を活用した各種サービスの導入を進めるとともに、新たなサービスの実証実験を実施する。

○ITS関連施設整備事業等ITSの推進

事業費七一七億円（一・〇二）
（道路情報収集装置、道の駅による情報提供システム、駐車場満空状況の情報提供システム等）

○歩行者ITSの研究開発（歩行者の安全で快適な移動支援のための情報を提供）

○ITS新サービスの実証実験

・バス到着時間をインターネット等により情報提供

・廃棄物の収集運搬等の効率化と処分
の適正化支援

・走行支援による除雪時間短縮化や作業効率化支援

5) 交通の円滑化や快適な移動を図るため、W杯等に併せて、VICS情報・路面・工事状況等道路情報や、公共交通情報・バリフリー情報等の提供を充実する。

○VICS情報の提供

○インターネットや携帯電話等による情報提供

② IT社会の早期実現を支える基盤づくり

1) 道路の異常に迅速かつ的確に対応するため、CCTV等の機器をつなぐ光ファイバーを収容する情報BOXの整備を進める。

低コストで高速・大容量の情報通信を可能とする民間光ファイバー網の早期構築を支援するため、電線共同溝等の整備を進め、光ファイバー収容空間のネットワーク化を図るとともに、情報BOXの開放を進める。

また、道路管理用光ファイバーについても、第一種電気通信事業者等の民間等への開放を開始する。

さらに、道路を含めた公共の光ファイバー収容空間の整備状況等について、インターネットにより一元的に公開する。

整備目標

五箇年計画（H10～H14）内に光ファイ

パー収容空間が整備された市町村の割合を約一割から約五割へ向上
 ↓平成一四年度末には約五割がカバーされ、目標を達成する見込み

○道路の光ファイバー収容空間の整備…

事業費二、九七〇億円（〇・九九）

- 2) 災害情報の共有化により、地域の防災性を高めるため、道路管理用光ファイバーを河川管理用光ファイバー及び都道府県庁舎等と相互接続する。

- 3) 社会のIT化を支援するため、道路GISのデータ整備や道路基準点の試験的設置を進め、工事・規制情報や積雪情報といったニーズの高い道路情報等を一般に提供する。

○道路GISの整備…事業費七〇億円

〔参〕 ITS：Intelligent Transport Systems 高度道路交通システム。

ETC：有料道路の料金支払いをノンストップで行うことができるシステム。

ETC期間限定特別割引：ETC利用者を対象に各公団一万円を上限として、高速道路料金二〇％割引、申込期限は平成一四年六月末、割引適用期間は平成一六年六月末まで。

専用レーン：ETC利用車両のみが通行できる車線であり、常時円滑な交通が可能な設置効果の高い料金所から順次設置中。（H13・12現在四五〇箇所設置済み）

ITS関連施設整備事業：地方公共団体が一般国道及び都道府県道等において、道路の改築事業等と一体的に行う光ファイバーなどのITS関連施設の整備に対して補助を行う制度。

VICS：Vehicle Information and Communication System 道路交通情報通信システム。渋滞等道路交通情報をリアルタイムに車載機へ提供するシステム。

CCTV：道路等において路面やトンネル内等の状況を

迅速に把握するために設置しているカメラ。または、その映像を伝送し表示する設備。
 道路基準点・電子地図上の位置と現地の位置を合わせるため、道路上に設置される緯度経度情報をもった基準点で、キロポスト機能に加え、各種センサー等情報収集・提供機能も搭載。

- (8) 安全で安心できる暮らしを支える道路サービスの提供

- ① 良好なサービス水準等の確保のための適切な維持管理

- 1) トータルコストの縮減を目指して、道路の管理手法に、アセットマネジメントの考え方などを導入し、効率的・計画的な維持管理を行う。「新規」

○維持修繕事業…

事業費六、六八三億円（〇・九八）

- 2) 道路の異常に迅速かつ的確に対応するため、光ファイバー、CCTV等のITを活用して、法面変状の把握などのリアルタイムな監視や情報の集中管理などを進める。

○道路管理用光ファイバーの整備…

事業費三二〇億円（一・四七）

○CCTV設置

- 3) 投資効率と施設の信頼性の向上を目指して、施設の監視・点検技術や長寿命化・メンテナンスフリー化の技術開発を行う。

○非破壊検査技術の開発

○鋼橋の腐食防止対策技術の開発

- 4) 地域に根ざした効率的できめの細かい道路の管理を進めるため、高齢者の参加も含め、道路利用者やNPOなど多様な主体との連携を図る。

○ボランティア・サポート・プログラムの実施

○道路利用者等が災害時に通報しやすい環境の整備（携帯電話の活用等）

- ② 安全で安心な暮らしを支えるための道路の整備

- 1) 医療施設へのアクセスの状況等道路網が支える安全度・安心度等を評価し、豪雨等による地域の孤立を解消するため、生命線となる幹線道路を計画的に整備する。

整備目標…

今後一五年で、豪雨によって五年に一度以上の確率で生じる通行規制により、完全に孤立する人口約一五〇万人を八五万人に、高次医療施設へのアクセスを阻害される人口約二三〇万人を一二五万人に減少

○生命線道路の整備…

事業費六三七億円（〇・九八）

○防災・震災対策…

事業費四、五九三億円（〇・九四）

- 2) 災害時の緊急輸送や復興を支援するため、ネットワーク性の高い環状道路の機能をも

活かした広域防災拠点や救急医療に資する緊急離着陸用ヘリポートの整備を進める。

3) 災害時の道路交通への影響を最小限に抑えるため、インターネット等を活用した道路の防災情報の提供を進める。

4) 積雪寒冷特別地域内での冬期の安全で安心な生活を支えるとともに、他の地域との交流・連携を強化するため、道路の除雪・防雪・凍雪害防止や雪情報の提供を進める。

5) 駅周辺や中心市街地等で歩行者の多い地区において、冬期も安全で快適な歩行者空間を確保するため、冬期バリアフリー対策やNPO等と連携した歩道除雪を進める。

○冬期バリアフリー対策等雪害事業…
事業費一、三七九億円(〇・九七)
6) 除雪・消雪の低コスト化を図るため、風力等の未利用エネルギーを活用した消雪施設を整備を進める。

(参) アセットマネジメント(資産管理(asset management))。道路管理においては、橋梁、トンネル、舗装等を道路資産ととらえ、その損傷・劣化等を将来にわたって把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行う概念。
ポランテア・サポート・プログラム…地域住民団体等が道路管理者と協定し、道路の美化活動等を行い、それを用具の支給等により道路管理者が支援するプログラム。

(9) 有料道路事業の改革と利用者サービスの向上
① 有料道路事業の改革

1) 有料道路事業については、徹底的なコスト

削減を図るとともに、重点投資を行い、事業の効率化に一層努める。

また、情報公開を推進し、事業の透明性の向上を図る。

2) 本州四国連絡橋公団については、公団の民営化に向けて先行的に有利子負債を圧縮し、将来の国民負担を軽減するため、現行制度の無利子貸付を前倒し措置する。

3) 「特殊法人等整理合理化計画」を踏まえ、高速道路の今後の整備のあり方などについて、具体的に検討を進める。

② 利用者サービスの向上

1) 適正な料金水準のもとで採算性を確保しつつ、都市の再生に資する大都市圏の環状道路等の着実な整備を進める。

○平成一四年度供用予定路線…首都高速道路中央環状王子線、阪神高速道路神戸山手線等

2) 都市部の有料道路の渋滞を緩和するため、ポトルネットワーク対策を進める。

3) ETCの普及促進を図るため、サービス料金所の拡大や「ETC期間限定特別割引」、ETC専用レーンの拡充を引き続き進めるとともに、新たに前納割引を導入する。

○ETCサービス料金所の拡大

4) 平成一三年度に引き続き「環境ロードプライシング」を試行的に実施する。

○環境ロードプライシング…首都高速道路、阪神高速道路

V おわりに

低迷する経済を立て直し、生き生きとした暮らしを実現するために、日本の社会にも構造改革が求められている。

このような中、平成一四年度予算においては、公共投資関係費一割削減及び特殊法人改革を踏まえつつ、メリハリをつけることとし、「都市の再生」、「地方の個性ある活性化、まちづくり」、「循環型経済社会の構築など環境問題への対応」、「少子・高齢化への対応」、「世界最先端のIT国家の実現」といった七分野で、他との行政分野との連携を図りつつ、重点的に実施を進めていくこととしている。

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

一般国道関係予算の概要

道路局国道課

はつめい

一般国道は、現在四五九路線、実延長約五四〇〇〇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、平成一二年四月一日現在、四車線以上で整備されている区間はわずか六、二二〇km（一一・六％）しかない現状にある。また、改良済み区間は四七、九七六km（八九・二％）であり、交通がスムーズに通行していない区間は二三、九三七km（四四・五％）に達している。

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

以下に平成一四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、活力ある地域づくりを推進するとともに、地域産業の活性化を促し、経済構造の改革を支援するため、二一世紀初頭までに一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路ネットワークの概成を目標に、今後の道路政策の中心的課題として取り組んでいく。

一般国道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こととしている。

平成一四年度は、直轄事業においては、四六八号（首都圏中央連絡自動車道）、京都四七八号（京都第二外環状道路）等の部分供用、補助事業においても、京都四七八号（綾部宮津道路）の全線供用を図る予定である。

また、高速自動車国道に並行する一般国道においては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おり、平成一四年度は鳥取九号（青谷羽合道路）の全線供用、宮城四七号（仙台北部道路）等について部分供用を図る予定である。

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。

平成一四年度は、山形四七号（新庄南バイパス）の全線供用、京都一号（第二京阪道路）等について部分供用を図る予定である。

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。

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、兵庫四八二号、福井四七六号、和歌山三七一号等の整備を促進する。

2 二次改築

一般国道の二次改築は、市街地部の交通混雑の緩和、空港、港湾、IC、主要駅等の交通拠点への連絡強化及び地域振興プロジェクトの支援等の観点から、現道拡幅、バイパス、環状道路の整備を推進するとともに、早期に整備効果が発現できる箇所等を中心に、計画的かつ重点的に事業の展開を図る。

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

(1) バイパス・環状道路の整備

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

平成一四年度は、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を重点を置くとともに、地域振興プロジェクトに不可欠な道路事業のうち、早期完成により大きな事業効果が期

待できる事業及び空港、港湾、IC、主要駅等への連絡を強化する整備について重点的に整備を推進し、直轄事業においては、石川八号（小松バイパス）の全線供用、東京二〇号（日野バイパス）等の部分供用を図るとともに、補助事業においても、三重三〇六号（四日市菰野バイパス）、福岡四九五号（竹並バイパス）等について積極的な展開を図る。

(2) 都市交通の円滑化

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、平成一四年度においても引き続き交通容量の拡大施策としてバイパス、環状道路等の道路ネットワークの整備及び多車線化による幅の確保、交差点改良、立体化等によるボトルネックの解消等の事業を推進し、直轄事業においては、茨城五〇号（結城バイパス）等、補助事業においては、熊本四四五号（田井島く上島拡幅）等の供用を図る。

(3) 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」に基づき、緊急的に対策を要する斜面、橋梁等について防災・震災対策を実施する。

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、平成一三年度末までの整備延長は、約四七〇kmに達する見込みである。

平成一四年度は、東京二三区・名古屋市・大阪市など全国の主要な都市において整備を推進し、さらに約二〇kmの延伸を図る予定である。

五 電線共同溝

安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等の観点から電線類の地中化を積極的に推進するとともに、高度情報通信社会の早

期実現に寄与するため、道路の地下を活用して光ファイバー、電力線等を収用する空間「電線共同溝（C・C・BOX）」の整備を推進する。

平成一一年度よりスタートした新電線類地中化計画においては、中規模程度の商業系地域や住宅系地域などを電線類地中化整備対象に加え整備を推進することとしている。

六 維持修繕

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

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

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

平成一四年度は、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、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・震災事業を実施する。

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、沖縄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、平成一四年度も引き続き、より良い沿道環境の実現に向け、環境施設帯の設置、低騒音舗装の敷設等を進めることとしている。

八 雪害

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。

平成一四年度は、防雪事業や除雪の実施、冬期の交通支障箇所となる凍結路面箇所等について消雪施設の設置、中心市街地や通学路、福祉施設周辺等における歩行空間の確保、流雪溝の整備による地域と連携した雪処理の推進、気象情報収集装置等の整備を推進する。

九 交通安全

平成一四年度は、第6次特定交通安全施設等整備事業七箇年計画の七年度目として、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

国土交通省としては、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

平成一四年度の高速自動車国道関係予算は、九、一六〇億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一兆三、六〇三億円で政府案が決定された(表1)。

一方、国費については、「特殊法人等整理合理化計画」(平成一三年一二月一九日閣議決定)において、日本道路公団について、国費は平成一四年度以降投入しないとされたことからゼロとなっている。

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、一六二億円、自主調達資金六、七〇九億円(うち、財投機関債三、〇三七億円)、業務収入等一兆八、八一九億円をそれぞれ計画し

ている。

二 建設費

平成一四年度の高速自動車国道建設費は、九、一六〇億円を計上している。

平成一四年度は、近畿道名古屋大阪線と接続し名古屋圏の高速ネットワークを拡大するみえ川越(四日市(第二名神)、四国横断自動車道と神戸淡路鳴門自動車道が直結する鳴門(板野間(四国横断)、東北中央自動車道初の供用となる山形南(東根間など、一〇道一八区間二四一kmの新規供用を図る(表2、図1)。さらに、渋滞解消等を図るための中央自動車道談合坂SA(大月JCT間など七道九区間八二kmの拡幅事業の完成を図る。

これにより、平成一四年度末における供用延長

は、七、二〇〇km(法定予定路線一一、五二〇kmの約六三%)に達する予定である。

三 維持改良費

高速自動車国道においては、平成一三年度においても供用延長が九八km伸びるとともに、さらに東名・名神高速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。

平成一四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、〇二一億円を計上している。

改良費では、湿潤時の事故防止対策として排水

表2 平成14年度高速自動車国道供用予定区間

道路名	区間	延長(km)
東北縦貫自動車道八戸線	八戸JCT ~ 八戸北	13
東北横断自動車道秋田釜石線	東和 ~ 花巻JCT	11
日本海沿岸東北自動車道	新潟空港 ~ 中条	28
日本海沿岸東北自動車道	岩城 ~ 秋田空港	14
日本海沿岸東北自動車道	昭和男鹿半島 ~ 琴丘	21
東北中央自動車道	山形南 ~ 東根	27
中央自動車道西宮線	大山崎JCT ~ 久御山西	3
東海北陸自動車道	白川 ~ 五箇山	15
第二東海自動車道	豊田東 ~ 豊田JCT	2
第二東海自動車道	豊明 ~ 名古屋南	5
近畿自動車道名古屋神戸線	みえ川越 ~ 四日市JCT	6
近畿自動車道名古屋大阪線	高針JCT ~ 上社JCT	3
近畿自動車道敦賀線	舞鶴東 ~ 小浜西	25
中国横断自動車道姫路鳥取線	龍野西JCT ~ 新宮	13
中国横断自動車道尾道松江線	三刀屋 ~ 穴道	12
四国横断自動車道	鳴門 ~ 板野	10
四国横断自動車道	高松中央 ~ 高松西	9
四国横断自動車道	伊野 ~ 須崎	24
小計		241
[拡幅]		
東北横断自動車道酒田線	笹谷 ~ 関沢	6
東北横断自動車道酒田線	山形蔵王 ~ 山形北	6
関越自動車道上越線	佐久 ~ 上田菅平	16
中央自動車道西宮線	談合坂SA ~ 大月JCT	14
近畿自動車道伊勢線	勢和多気 ~ 伊勢	14
近畿自動車道敦賀線	綾部 ~ 綾部PA	6
四国縦貫自動車道	いよ西条 ~ 石鎚山SA	10
四国横断自動車道	南国 ~ 南国SA	2
九州横断自動車道長崎大分線	湯布院 ~ 日出JCT	8
小計		82
平成13年度末 供用延長(予定)		6,959
平成14年度末 供用延長(予定)		7,200

(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。

表1 平成14年度高速自動車国道の予算内訳(単位百万円)

	平成14年度予算 (A)	平成13年度予算 (B)	伸率 (A)/(B)
(事業計画)			
建設費	916,000	1,208,000	0.76
(うち社会資本整備事業)	(0)	(2,000)	(皆減)
維持改良費	302,140	319,900	0.94
調査費	2,982	3,400	0.88
建設利息	139,198	142,900	0.97
小計	1,360,320	1,674,200	0.81
業務管理費等	255,678	260,687	0.98
(業務管理費)	(157,936)	(163,681)	0.96
(一般管理諸費)	(97,742)	(97,006)	1.01
業務外支出等	2,753,039	2,682,965	1.03
(債券等償還金)	(2,252,706)	(2,089,501)	1.08
(債券等支払利息)	(500,333)	(593,464)	0.84
合計	4,369,037	4,617,852	0.95
(資金計画)			
政府出資金等	0	302,500	皆減
社会資本整備事業収入	0	2,000	皆減
(政府借入金)	(0)	(1,050)	皆減
(開発者負担金)	(0)	(950)	皆減
財投資金	1,816,200	1,810,600	1.00
(政府借入金等)	(1,584,700)	(1,742,000)	0.91
(政府保証国内債)	(171,500)	(0)	皆増
(政府保証外債)	(60,000)	(68,600)	0.87
自主調達資金	670,900	598,000	1.12
(財機関債)	(303,700)	(119,300)	2.55
(民間借入金)	(367,200)	(478,700)	0.77
業務収入等	1,881,937	1,904,752	0.99
合計	4,369,037	4,617,852	0.95

(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. 一般管理諸費等は、一般管理諸費と給与関係諸費の合計であり、本社移転経費約5.3億円を含む

性を有する高機能舗装を進めるとともに、重大事故防止対策として防護柵強化など総合的な対策を実施し、安全及び快適な交通環境の確保を図る。また、沿道環境の一層の改善を図るため遮音壁の整備や盛り土法面の樹林化等による総合的な環境対策や、道路機能を確保するため橋梁及びトンネルのコンクリート破損対策を実施するとともに、老朽化した交通管理施設、交通安全施設等の更新及びトンネル不感地対策を推進する。

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箇所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する。

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、修繕工事等を実施し、道路の機能を正常、良好に維持する。

四 調査費

平成一四年度の調査費は、三〇億円を計上している。調査内容は測量・地質・設計調査など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、事業中区間の埋蔵文化財の発掘調査を行う特別調査等である。

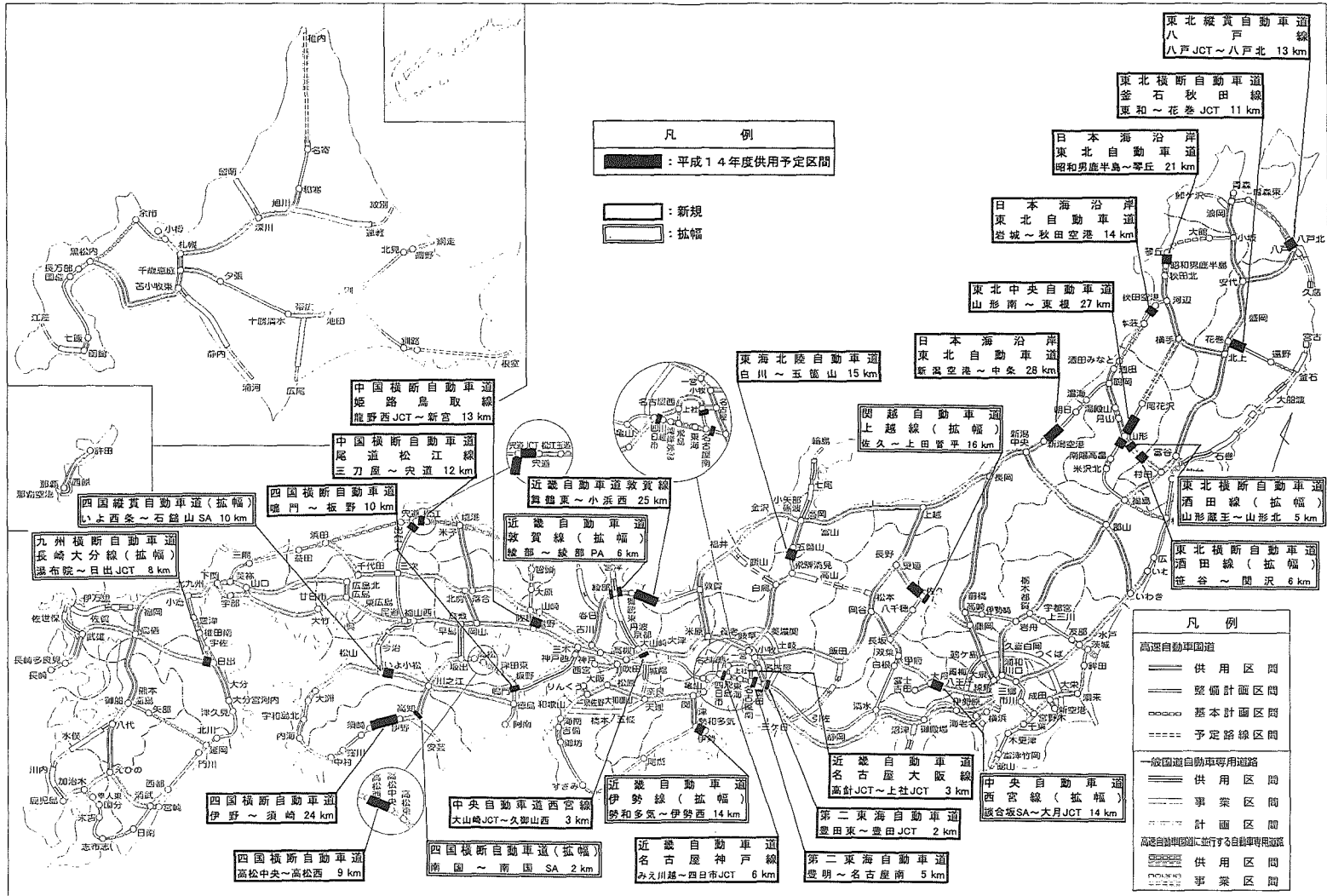


図1 平成14年度高速自動車国道供用予定

平成13年4月1日現在

五 おわりに

高速自動車国道一・五二〇kmは、平成一〇年三月に閣議決定された「21世紀の国土のグランド

デザイン」における高規格幹線道路ネットワーク一四、〇〇〇kmのうち、国土の基幹路線としての縦貫道、横断道について「国土開発幹線自動車道建設法」等により定められた法定予定路線である。

また、この法定予定路線一・五二〇kmのうち九、三四二kmについては、平成十一月一二月二四日（第三二回）に開催された国土開発幹線自動車道法による国土開発幹線自動車道建設審議会（会長

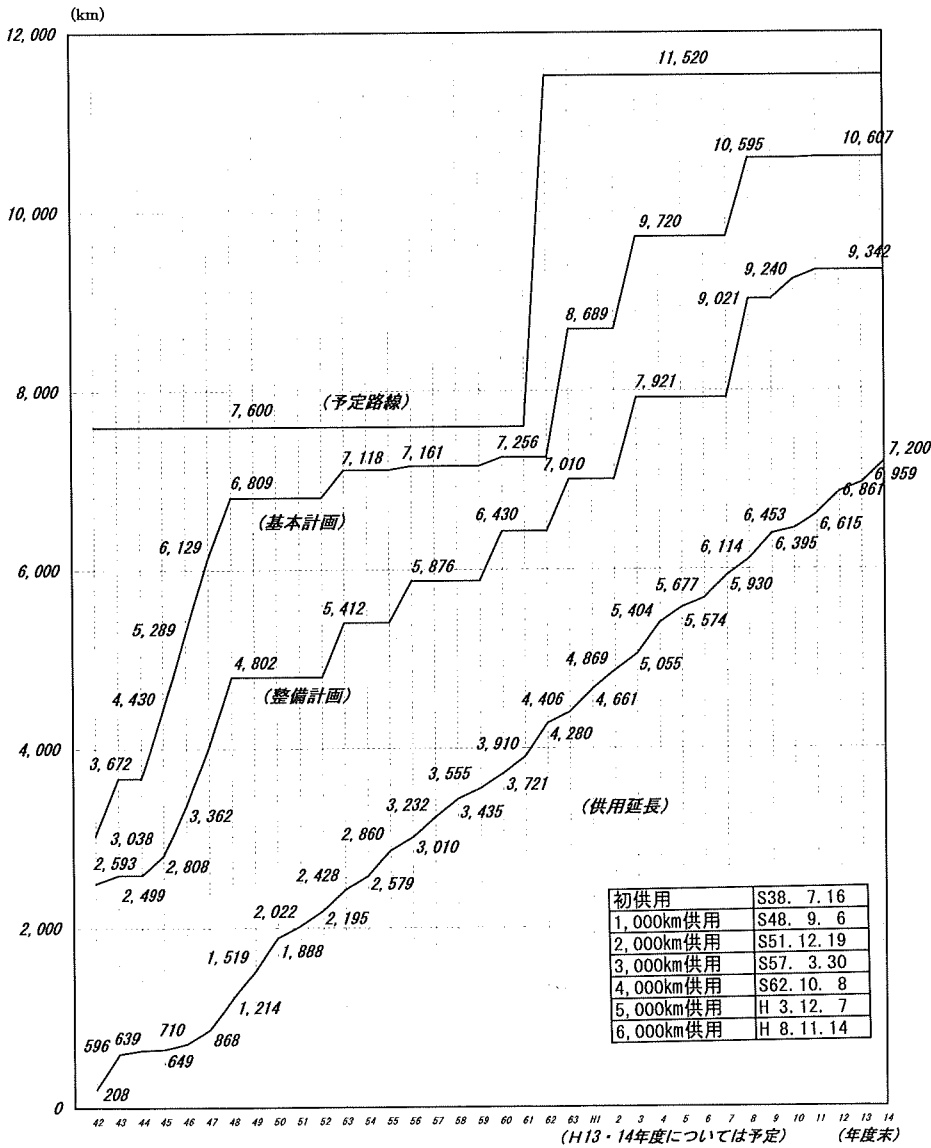


図2 高速自動車国道整備の経緯

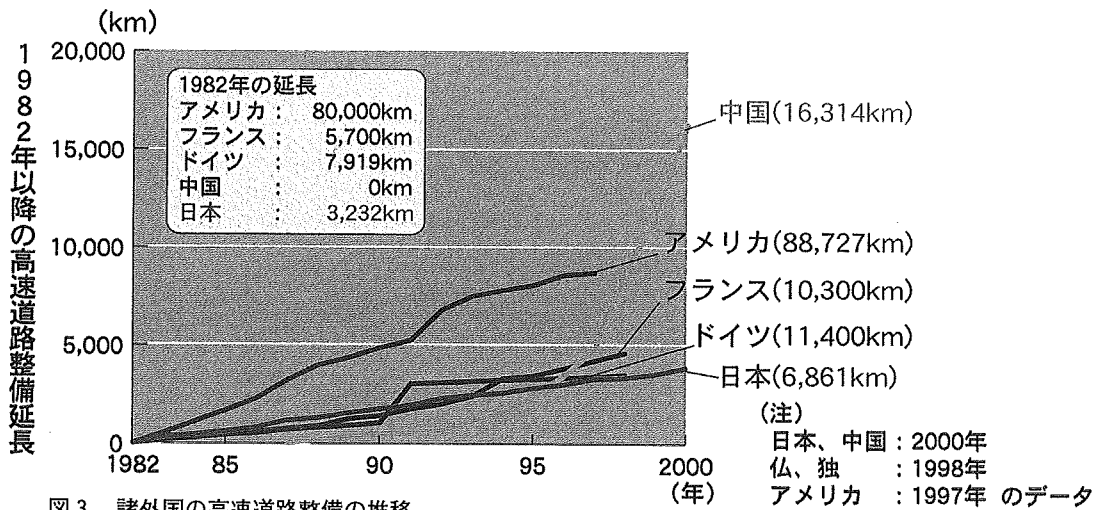


図3 諸外国の高速道路整備の推移

は内閣総理大臣、平成一三年一月より国土開発幹線自動車道建設会議に移行)の議を経て、整備計画を策定している(図2)。

高速自動車国道は、その整備により、直接コスト換算可能な走行時間の短縮、走行経費の節約、交通事故の減少の効果については年間約一三兆円(一一、五二〇km完成時)の便益が発生するとともに、生鮮食料品などの販売圏の拡大・付加価値の増加、地域人口の定着、新たな商業施設等の立地による就業機会の拡大、高度医療施設の拡大などの効果をもたらし、また、災害時においては一般道の代替路としての機能を発揮するなど、我が国の二一世紀の社会における根幹的な基盤施設であり、計画的な整備が必要である。欧米諸国では、高速道路整備が進んでいるにもかかわらず、近年においても継続的に整備が進められており、また、中国においては、経済発展を図る高速道路の重点整備がなされており、最近一五年間で一六、〇〇〇kmを超える整備がなされている(図3)。

また、高速自動車国道は限られた財政事情のもと、早期整備を図るため、全国料金プール制による有料道路制度を活用し整備を進めてきたところである。もし、有料道路制度によらずに現在までに充たされた国費のみで整備を行ってきたとした場合には、東名、名神高速道路など現在の一〇分の一程度が開通していなかったにすぎない。なお、

第三二回国幹審における償還見直しでは、現行整備計画九、三四二kmについて、現行料金水準を前提とし、安定的・継続的な国費の充当により約五〇年で償還が可能となっている。

一方、平成一三年一二月一九日に『特殊法人等整理合理化計画』が閣議決定され、このなかで、日本道路公団について、「国費は一四年度以降投入しない」とともに、「現行料金を前提とする償還期間は五〇年を上限としてコスト引き下げ効果などを反映させその短縮を目指す」とされたところである。また、新たな組織及びその採算性の確保については、内閣に置かれる第三者機関において平成一四年に検討することとされている。

高速自動車国道は、広域的な連携による地域の自立促進、活力ある地域社会の形成に不可欠な根幹的施設であり、「第三者機関」の意見を尊重しつつ、国民の皆さんが不安を抱くことのないよう、継続して円滑かつ効率的な整備に努めてまいりたい。

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、借入金によって道路を建設し、利用者から徴収する料金をもってその返済に充てるものであり、我が国の立ち遅れていた幹線道路整備は、有料道路事業の活用により促進されてきた。

平成一四年度の有料道路事業については、徹底的なコスト削減を図るとともに、重点投資を行い、事業の効率化に一層努めることとする。また、情報公開を推進し、事業の透明性の向上を図ることとする。さらに、利用者サービスの向上として、①適正な料金水準のもとで採算性を確保しつつ、都市の再生に資する大都市圏の環状道路等の着実な整備を進める。

②都市部の有料道路の渋滞を緩和するため、ポトルネットワーク対策を進める。

③ETCの普及促進を図るため、サービス料金所の拡大や「ETC期間限定特別割引」、ETC専用レーンの拡充を引き続き進めるとともに、新たに前納割引を導入する。

④平成一三年度に引き続き、「環境ロードブライジング」を試行的に実施する。

平成一四年度有料道路関係予算額は、五箇年計画対象事業費（以下、五計対象事業費という）で、二兆一、六九八億円（表1）であり、有料道路関係事業費が道路整備全体事業費に占める割合は三〇％となっている。

以下、有料道路事業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 予算の概要

平成一四年度の五計対象事業費は、日本道路公団全体で一兆四、八五六億円（対前年度比〇・八二倍）であり、そのうち高速自動車国道が一兆三、六〇三億円（対前年度比〇・八一倍）、一般有料道路が一、二五二億円（対前年度比〇・八八倍）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や大都市圏の環状道路等のネットワークを形成する第二京阪道路、京滋バイパス等の建設事業の整備を重点的に促進する。これらの事業を推進するため、平成一四年度に

表1 平成14年度有料道路概算要求総括表

(単位:百万円)

区 分	14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	2,169,840	395,085	2,573,648	606,446	0.84	0.65	1. NTT-A型事業費を含む。 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	1,485,560	0	1,816,060	305,820	0.82	皆減	
首都高速道路公団	262,023	44,528	279,226	48,578	0.94	0.92	
阪神高速道路公団	144,229	16,706	171,850	16,808	0.84	0.99	
本州四国連絡橋公団	9,288	233,333	14,697	133,333	0.63	1.75	
地方道路公社等	223,740	78,018	261,815	86,907	0.85	0.90	
道路開発資金	43,000	21,500	30,000	15,000	1.43	1.43	
都市再生貸付金	2,000	1,000	0	0	皆増	皆増	

表2 日本道路公団

(単位:百万円)

区 分	14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	国費
○ 事業計画									
建設費	916,000	76,000	992,000	1,208,000	85,000	1,293,000	0.76	0.89	0.77
(うち社会資本整備事業費)	(0)	(0)	(0)	(2,000)	(0)	(2,000)	(皆減)	(-)	(皆減)
維持改良費	302,140	35,360	337,500	319,900	37,749	357,649	0.94	0.94	0.94
調査費	2,982	870	3,852	3,400	950	4,350	0.88	0.92	0.89
建設利息	139,198	13,010	152,208	142,900	18,161	161,061	0.97	0.72	0.95
小計	1,360,320	125,240	1,485,560	1,674,200	141,860	1,816,060	0.81	0.88	0.82
業務管理費等	255,678	48,600	304,278	260,687	49,699	310,386	0.98	0.98	0.98
(業務管理費)	157,936	34,167	192,103	163,681	35,410	199,091	0.96	0.96	0.96
(一般管理諸費等)	97,742	14,433	112,175	97,006	14,289	111,295	1.01	1.01	1.01
業務外支出等	2,753,039	585,660	3,338,699	2,682,965	553,613	3,236,578	1.03	1.06	1.03
(債券等償還金)	2,252,706	485,209	2,737,915	2,089,501	442,919	2,532,420	1.08	1.10	1.08
(債券等支払利息等)	500,333	100,451	600,784	593,464	110,694	704,158	0.84	0.91	0.85
合 計	4,369,037	759,500	5,128,537	4,617,852	745,172	5,363,024	0.95	1.02	0.96
○ 資金計画									
政府出資金	0	0	0	302,500	2,270	304,770	皆減	皆減	皆減
社会資本整備									
事業収入	0	0	0	2,000	0	2,000	皆減	-	皆減
政府借入金	0	0	0	1,050	0	1,050	皆減	-	皆減
開発者負担金	0	0	0	950	0	950	皆減	-	皆減
財 投 資 金	1,816,200	301,800	2,118,000	1,810,600	343,400	2,154,000	1.00	0.88	0.98
(政府借入金)	1,584,700	263,300	1,848,000	1,742,000	292,000	2,034,000	0.91	0.90	0.91
(政府保証国内債)	171,500	28,500	200,000	0	0	0	皆増	皆増	皆増
(政府保証外債)	60,000	10,000	70,000	68,600	51,400	120,000	0.87	0.19	0.58
自主調達資金	670,900	214,500	885,400	598,000	155,600	753,600	1.12	1.38	1.17
(財投機関債)	303,700	96,300	400,000	119,300	30,700	150,000	2.55	3.14	2.67
(民間借入金)	367,200	118,200	485,400	478,700	124,900	603,600	0.77	0.95	0.80
業 務 収 入 等	1,881,937	243,200	2,125,137	1,904,752	243,902	2,148,654	0.99	1.00	0.99
合 計	4,369,037	759,500	5,128,537	4,617,852	745,172	5,363,024	0.95	1.02	0.96

(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. 一般管理費等は、一般管理諸費と給与関係諸費の合計額であり、本社移転経費約53億円を含む。

おける建設費は七六〇億円(対前年度比〇・八九)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 大型車の防護柵突破による渋滞事故や雨天時の事故防止を目的とした強化型防護柵の設置や排水性に優れた高機能舗装の整備を実施するとともに、休憩施設の拡充等の各種交通安全対策を推進する。

② 料金所渋滞の解消・緩和及び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)サービスについて、整備を引き続き推進するとともに、普及促進を図るため前納割引の早期導入を図る。

③ 平成一〇年度を初年度とする新たな渋滞対策プログラムに基づいて、渋滞箇所の解消・緩和を図るべく本線及びインターチェンジの改良などを推進する。

④ 沿道環境の一層の改善を図るため、遮音壁、新型遮音壁、裏面吸音板、低騒音効果のある高機能舗装等の道路環境対策を積極的に進めるとともに、盛土載り面の樹林化により、良好な沿道環境の保全及び向上を図る。

⑤ 渋滞、交通事故及び気象変化等による交通

障害事象を的確かつ迅速に提供するために、情報提供設備の拡充を図るほか、VICS(道路交通情報通信システム)サービスの充実等により利用者サービスの向上を図る。

二 首都・阪神高速道路公団

1 首都高速道路公団

首都高速道路公団の平成一四年度の五計対象事業費は二、六二〇億円(対前年度比〇・九四)であり、このうち、高速道路建設費として一、二七四億円(対前年度比〇・九七)を計上している(表3)。

具体的な事業の内容は次のとおり。

① さいたま新都心の都市機能の強化に資する大宮線、業務核都市川崎の機能を強化し、川崎南部地域の環境改善に資する川崎縦貫線等重点的に整備する。

② 都心部における交通渋滞の緩和を図るための晴海線及び中央環状線の一部を形成する中央環状王子線、中央環状新宿線を整備する。

③ 横浜内陸部と横浜・川崎市臨海部及び横滨都心部を直結し、一般道路の混雑緩和に資する横浜環状北線の整備に努める。

④ 上記継続路線のうち、中央環状王子線の全

表3 首都高速道路公団

(単位:百万円)

区分	14年度(A)	前年度(B)	倍率(A)/(B)
○事業計画			
高速道路建設事業費	127,400	131,277	0.97
(うち社会資本整備事業費)	(50,400)	(53,277)	(0.95)
高関連街路分担金	34,940	38,684	0.90
調査修繕費	1,500	400	3.75
維持修繕費	1,056	1,161	0.91
建設利息	41,847	43,383	0.96
小計	55,280	64,321	0.86
業務管理費等	262,023	279,226	0.94
(業務管理費)	50,192	51,436	0.98
(一般管理諸費等)	28,670	29,868	0.96
業務外支出等	21,522	21,568	1.00
(債務等償還金)	631,036	552,298	1.14
(債務等支払利息等)	557,668	463,285	1.20
合計	73,368	89,013	0.82
○資金計画	943,251	882,960	1.07
出資			
政地方公共団体	39,800	45,900	0.87
社会資本整備事業収入	19,900	22,950	0.87
政府借入金	19,900	22,950	0.87
地方公共団体借入金	49,256	51,256	0.96
財自調達資金	24,628	25,628	0.96
(財投機関債)	462,100	410,000	1.13
(緑故債)	121,500	107,500	1.13
(民間借入金)	30,000	10,000	3.00
業務収入等	20,000	20,000	1.00
	71,500	77,500	0.92
合計	270,595	268,304	1.01
	943,251	882,960	1.07

(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11,170百万円(前年度10,793百万円)を含む。
3. 一般管理諸費等は、一般管理諸費と給与関係諸費の合計額である。

線供用及び川崎縦貫線（殿町～浮島）の供用を目指す。

⑤ 利用者の情報ニーズの高度化・多様化の要請に応え、街路情報板などの道路交通情報提供の充実を図る。また、料金所渋滞の解消・緩和及び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）サービスについて、平成一四年度末までに全料金所に導入するとともに、普及促進を図るため前納割引の早期導入を図る。

⑥ 沿道環境の一層の改善を図るため、新型遮音壁、裏面吸音板、低騒音効果のある高機能舗装等の道路騒音対策を積極的に推進する。

2 阪神高速道路公団

阪神高速道路公団の平成一四年度の五計対象事業費は一、四四二億円（対前年度比〇・八四）であり、このうち、高速道路建設費等として七四四億円（対前年度比〇・八〇）を計上している（表4）。

具体的な事業の内容は次のとおり。

① 兵庫地区におけるラダーネットワークを形成する神戸山手線、北神戸線、京都市のまちづくりの骨格となる京都高速道路新十条通を重点的に整備する。

表4 阪神高速道路公団

区 分		(単位:百万円)		
		14年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)
○	事業費等	74,368	92,996	0.80
高	道路建設事業費	(8,468)	(4,996)	(1.69)
速	社会資本整備事業費	20,125	27,347	0.74
うち	高速道路改築事業費	51	0	皆増
高	関連街路調査費	741	815	0.91
関	維持修繕費	25,010	26,900	0.93
連	建設利息	23,934	23,792	1.01
調	小計	144,229	171,850	0.84
維	業務管理費等	34,535	36,699	0.94
建	(業務管理費)	21,215	22,760	0.93
	(一般管理諸費等)	13,320	13,939	0.96
業	業務外支出等	497,266	463,127	1.07
	(債券等償還金)	415,249	362,378	1.15
	(債券等支払利息等)	82,017	100,749	0.81
	合計	676,030	671,676	1.01
○	資金計画			
出	資金	26,600	29,600	0.90
	政地方公共団体	13,300	14,800	0.90
	社会資本整備事業収入	13,300	14,800	0.90
	政府借入金	6,812	4,016	1.70
	地方公共団体借入金	3,406	2,008	1.70
	財主調達資金	3,406	2,008	1.70
	自主調達資金	357,800	356,200	1.00
	(財投機関債)	97,200	92,000	1.06
	(緑)	20,000	10,000	2.00
	(民間借入金)	13,800	20,000	0.69
	業務収入等	63,400	62,000	1.02
	業	187,618	189,860	0.99
	合計	676,030	671,676	1.01

(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47百万円(前年度24百万円)を含む。
3. 一般管理諸費等は、一般管理諸費と給与関係諸費の合計額である。

② 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、都市再生プロジェクトの一環として都心部における新たな環状道路の一部を形成する淀川左岸線・大和川線等を整備する。

③ 上記路線のうち、北神戸線（東伸部）（有野町～山口町）、神戸山手線（蓮池町～白川）の供用を目指す。

④ 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。また、料金所渋滞の解消・緩和及び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）サービスについて、平成一四年度末までに全料金所に導入するとともに、普及促進を図るため前納割引の早期導入を図る。

⑤ 沿道環境の一層の改善を図るため、新型遮音壁、低騒音効果のある高機能舗装などの道路騒音対策等を積極的に推進する。

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 平成一四年度予算の概要

(1) 五計対象事業費（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等を行うため建設費として四億円（対前年度比〇・三〇）を計上。

② 既供用区間の維持管理費として八一億円（対前年度比〇・八九）を計上。

(2) 公的助成

③ 上記の建設費・維持管理費の他に、調査費三億円及び建設利息等五億円、全体事業費として九三億円（対前年度比〇・六三）を計上。

公団の民営化に向けて先行的に有利子負債を圧縮し、将来の国民負担を軽減するため、現行制度の無利子貸付を前倒し措置する。
（H13…八〇〇億円 ↓ H14…一、八〇〇億円）

表5 本州四国連絡橋公団

（単位：百万円）

区 分	14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	409	379	1,297	1,266	0.32	0.30
建設費	327	310	384	367	0.85	0.84
維持管理費	9,110	8,139	10,204	9,094	0.89	0.89
建設利息等	460	460	3,970	3,970	0.12	0.12
小計	—	9,288	—	14,697	—	0.63
業務管理費等	16,846	16,334	19,402	18,429	0.87	0.89
（業務管理費）	6,814	6,772	7,883	7,404	0.86	0.91
（一般管理諸費等）	10,032	9,562	11,519	11,025	0.87	0.87
業務外支出等	503,472	503,456	432,704	431,051	1.16	1.17
（債券等償還金）	389,830	389,830	302,340	300,735	1.29	1.30
（債券等支払利息等）	113,642	113,626	130,364	130,316	0.87	0.87
合計	530,624	529,078	467,961	464,177	1.13	1.14
○ 資金計画	80,000	80,000	80,000	80,000	1.00	1.00
政府出資金	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	29	—	39	—	0.74	—
有料道路整備等	180,000	180,000	80,000	80,000	2.25	2.25
資金（道路特会）	103,600	103,600	122,800	122,800	0.84	0.84
自主調達資金	79,200	79,200	89,000	89,000	0.89	0.89
（縁故債）	51,800	51,800	61,400	61,400	0.84	0.84
（民間借入金）	27,400	27,400	27,600	27,600	0.99	0.99
業務収入等	87,795	86,278	96,122	92,377	0.91	0.93
合計	530,624	529,078	467,961	464,177	1.13	1.14

(注) 1. 有料道路整備等資金は、道路整備特別会計の無利子貸付金である。

2. 一般管理諸費等は、一般管理諸費と給与関係諸費の合計額である。

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総合有料道路事業などにより整備を推進する。

平成一四年度の有料道路融資事業の五計対象事業費は二、二一七億円（対前年度比〇・八五）である（表6）。

2 一般有料道路の建設

1 一般有料道路

継続一七路線七七・七kmの事業を推進し、うち新大利根橋有料道路（茨城県道路公社）等四路線二四・二kmの完成を図る。

また、新規事業として浜名湖新橋有料道路（静岡県道路公社）等の三路線五・八kmの整備に着手する。

3 指定都市高速道路の建設

(1) 名古屋高速道路

高速清洲一宮線等継続七路線三一・六kmの事業を推進し、うち高速一号四谷高針線二・八km、高速二号（大高〜名古屋南）〇・一kmの供用を図る。

(2) 福岡北九州高速道路

福岡高速道路は、福岡高速五号線一八・一kmの事業を推進するとともに福岡高速一号線の改築事業を推進する。

また、北九州高速道路では、北九州高速一号線端末部の改築事業及び北九州高速四号線においてトンネル防災工事の完成を図る。

(3) 広島高速道路

広島高速一号線（延伸）等継続三路線一二・二kmの整備を推進する。また、新規事業として広島高速三号線（Ⅱ期）二・二kmの整備に着手する。

表6 有料道路融資事業予算

(単位:百万円)

平成14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
221,740	77,018	259,719	85,859	0.85	0.90

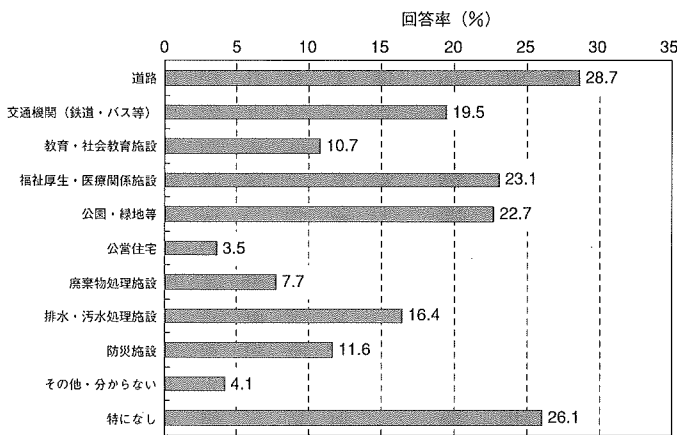
地方道関係予算の概要

道路局地 方 道 ・ 環 境 課
同 地方道・環境課地域道路調整室

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、市町村道約九八万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一四年度は、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。



<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14年度予算状況 (単位: 億円)

		内地	伸率	北海道	伸率	沖縄	伸率
地方道	国費	3,624	0.91	538	0.87	324	0.88
	事業費	7,014	0.91	957	0.87	392	0.89
		離島	伸率	奄美	伸率	合計	伸率
地方道	国費	229	0.92	69	0.92	4,784	0.90
	事業費	413	0.92	109	0.93	8,885	0.91

(注) 地方道路整備臨時交付金を含む

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

表2 地方道の整備状況（平成12年4月現在） (km)

	実延長	改良済		舗装済	
		延長	%	延長	%
都道府県道	128,182	81,014	63.2	71,820 (121,365)	56.0 (94.7)
市町村道	977,764	150,353 (501,919)	15.4 (51.3)	163,918 (711,770)	16.8 (72.8)
国道	53,777	47,976	89.2	47,716 (53,177)	88.7 (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。

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部の地方道事業に対して実施している。

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

〔地方道補助事業の四つの要件〕

- ① 国の直轄事業に関連する事業
直轄国道とともに広域ネットワークを形成する道路 等
- ② 国家的な事業に関連する事業
国際博覧会等の国家的事業に関連して必要となる道路 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 等

④ 短期間に集中的に施行する必要がある事業
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」を策定している。また、事業の推進にあたり、より一層の透明性を確保し、事業の効率的・効果的实施を図るため、新規採択箇所及び採択後長期間（一〇年間）が経過した継続事業箇所については、それぞれの実施要領及び実施細目に基づき、費用効果分析（B/C）や客観的評価指標（案）に基づく新規事業採択時評価又は再評価を行い、事業採択又は継続の必要性をチェックする。

五 市町村合併支援道路事業の創設

(平成一四年度新規)

基礎的自治体である市町村の行政サービスを向上、効率化させていくためには、市町村合併は、避けて通れない喫緊の課題であり、市町村合併支

援本部を設置し、市町村合併支援プランを決定するなど、政府全体として合併特例法の期限である平成一七年三月までに十分な成果があげられるよう取組みが行われているところである。

道路事業においては、新市町村内の中心部と周辺部を連絡する道路や、公共施設等の拠点を連絡

する道路の整備(図2)に対して、国土交通省と総務省が連携して、重点的な支援を行う。

具体的には、合併重点支援地域に指定された地域、または、平成一七年三月(合併特例法の期限)までに合併した市町村において、市町村合併支援道路整備計画(仮称)に位置づけられている、新市町村の中心部(又は庁舎)と旧市町村の中心部(又は庁舎)を連絡する道路や新市町村内の公共施設等の共同利用に資する道路の整備に対し、短期間での整備が図られるよう、国庫補助の優先採択・重点配分、地方財政上の特別な措置により重点的に支援する。

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。

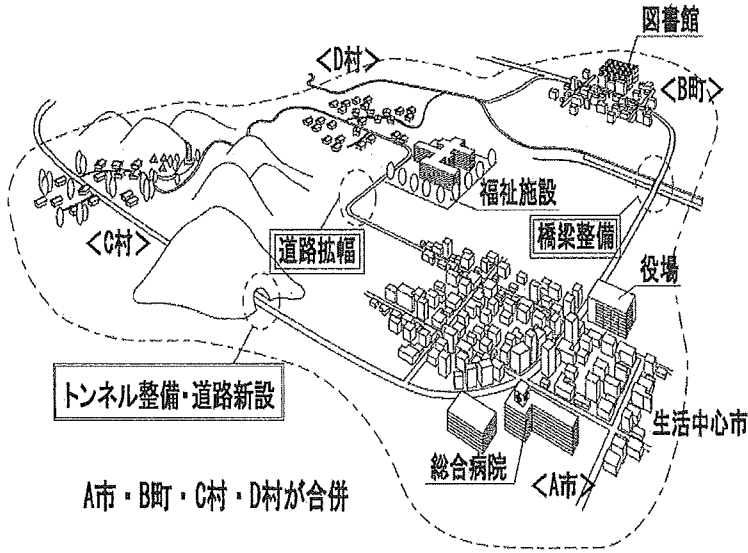


図2 市町村合併支援道路事業のイメージ

「道路の移動円滑化整備ガイドライン(基礎編)」の 策定について

道路局企画課

はじめに

この度、バリアフリーのための道路の移動円滑化整備ガイドライン(基礎編)を策定しました。ここでは、同ガイドライン策定の背景、方針及び概要等について紹介します。

一 背景

我が国においては、今後の本格的な高齢者社会を迎えるとともに、高齢者、身体障害者等が社会・経済活動に参加することが、二一世紀の経済・社会の発展に不可欠であることから、誰もが安全で安心して参加できる社会を形成することが国の主要な政策課題となっています。

このような中、平成二二年五月一七日に公布さ

れた「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(通称「交通バリアフリー法」)においては、道路空間のバリアフリー化により、高齢者、身体障害者等の移動に際しての身体の負担を軽減し、もって移動の利便性及び安全性の向上を図ることが法的に位置付けられたところです。そこで国土交通省では、平成二二年六月に「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」を設置し、有識者、関係団体、福祉関連に携わる専門家、行政担当者等から、多角的なご意見、ご要望を伺い、道路空間のユニバーサルデザイン化へ反映させてきています。同懇談会で出された「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会の提言」を受け、平成二二年一月一五日に「重点整備地区における移動円滑

化のために必要な道路の構造に関する基準」(平成二二年建設省令第四〇号)を制定したところです。

そこで、道路管理者が道路基準に道路特定事業の整備を行う際の考え方を示すため、同基準を用・解説するガイドラインを策定することとしました。

二 ガイドライン策定経緯と考え方

ガイドラインの作成にあたっては、引き続き「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」により、ご議論をいただき、今般、「道路の移動円滑化整備ガイドライン(基礎編)」として、歩道、立体横断施設、誘導用ブロック等の基本的な部分について取りまとめました。

三 パブリックコメントの実施

本整備ガイドラインを作成するにあたっては、広く一般の方のご意見等を伺うため九月二十八日から一〇月一八日までパブリックコメントを実施いたしました。その結果、高齢者、身体障害者等をはじめとする七〇名（団体も含む）の方により、四四四件という非常に多くの貴重なご意見をいただきました（図1）。

主な意見については図2に示していますが、歩道に関するものが約六割、立体横断施設に関するものが約二割、視覚障害者誘導用ブロックに関するものが約一割となっています。そして、お寄せいただいたご意見を反映した修正を行い、ガイドラインを策定しました。

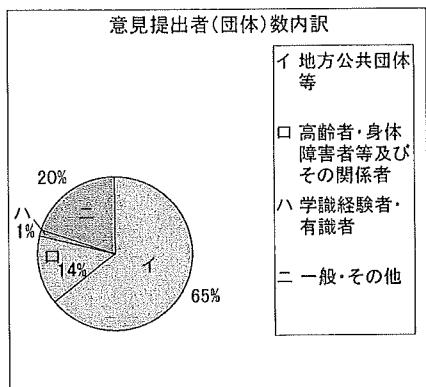


図1

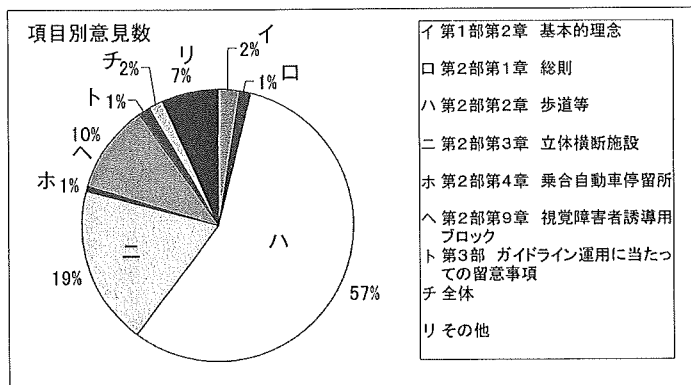


図2

なお、パブリックコメントに寄せられたご意見及びこれに対する国土交通省の考え方は、道路局ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/road/index.html>) に掲載しています。

四 ガイドライン概要

1 基本的理念

交通バリアフリー法に基づき市町村が作成する移動円滑化基本構想の中で定められる重点整備地

区において実施される道路特定事業について、当該事業を行う際の具体的な整備の考え方を示すものであり、

- ・高齢者、身体障害者等に対して移動円滑化を図ることにより、全ての人のためにも使いやすい構造とすることを基本とする
 - ・高齢者や身体障害者等の間で使いやすい構造が異なる場合には、お互いの意見を調整し、可能な限り反映した構造となるよう検討する
 - ・上記で検討した構造が都市の景観形成等の観点からも受け入れられるよう配慮する
- を基本理念として作成しています。

2 対象範囲

市町村が作成した基本構想に即して道路管理者が計画を作成し、これに基づき道路特定事業を実施する際には、基準に適合するように、実施されなければならないとされています。基本構想において定められたもののほか、重点整備地区内のその他の道路に係る道路特定事業においても実施計画を作成し、基本構想に定める道路特定事業と同一の基準に基づく整合的、一体的な事業の実施が可能となっており、本ガイドラインは、道路管理者が作成する道路特定事業計画に定められた道路特定事業も対象としています。

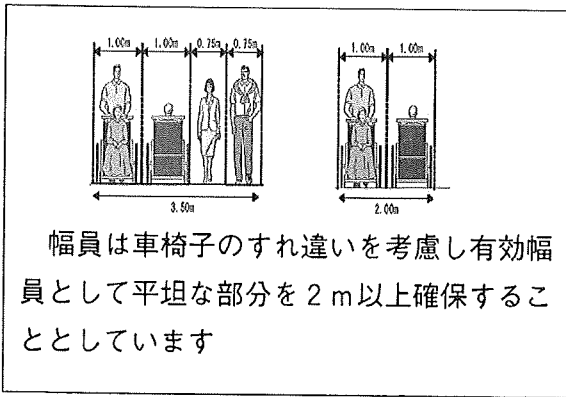
なお、ガイドラインは、道路のバリアフリー化

に関する最新の考え方、最新の事例を基に検討を進めていたものであり、上記以外の地区においてもガイドラインの考え方を十分認識の上、積極的に準用することにより、全ての道路空間が利用者にとって安全で快適な空間となるよう努めることが重要です。

3 歩道

(1) 幅員(有効幅員)

幅員は、車いす使用者がいつでもすれ違えるように歩行者の交通量の多い歩道においては三・五m、その他の歩道においては二mを確保すること



としています(図3)。

ガイドラインでは、幅員を確保するため、電線地中化、電柱等の道路付属物や占有物の移動、側溝の工夫等により幅員を確保した例を紹介しています。

(2) 勾配

歩道等の横断勾配は、車いす使用者の走行、高齢者等に配慮して可能な限り小さくするものとし、一%以下としています(勾配は排水のためにとつています)(図4)。

(3) 歩道の高さ

歩道等の車道等に対する高さは、五cm(セミフラット型)を標準とするものとしています(図5)。

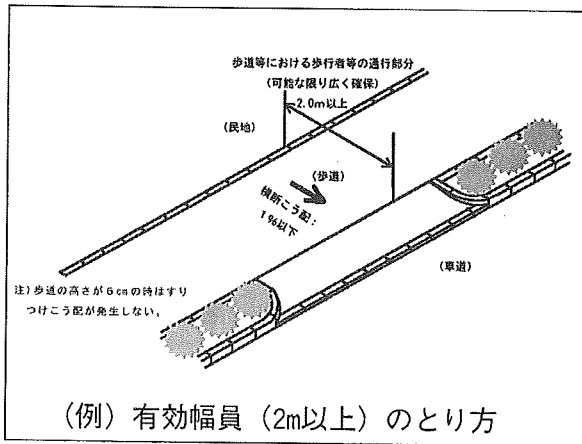


図3

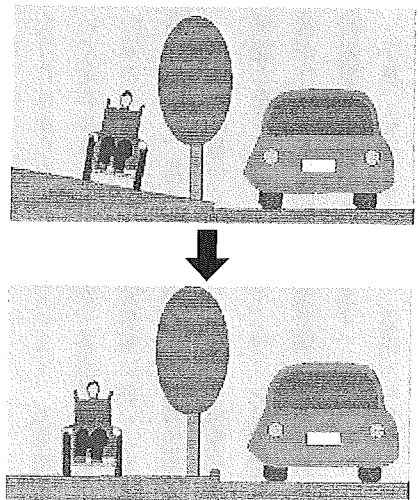


図4

(4) 歩車境界部の段差

横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、当該車道等の部分より高くするものとし、視覚障害者に歩道と車道の境界を分かりやすくするため、二cmを標準とし段差を確保するものとしています。また、歩道段差の詳細構造等については、実証実験等による検証を進めており、ガイドライン完成版に盛り込んでいく予定です。

基本的にはセミフラット型としています。沿道制約の状況等によりセミフラット型による整備が不可能な場合もあるため、ガイドラインではやむを得ない場合としてフラット型(歩道と車道の高さが同一)やマウントアップ型での横断歩道接続部や車両乗り入れ部の処理の仕方について参考として選定フローを示し、図や写真により望ましい例の説明を行っています(図6)。

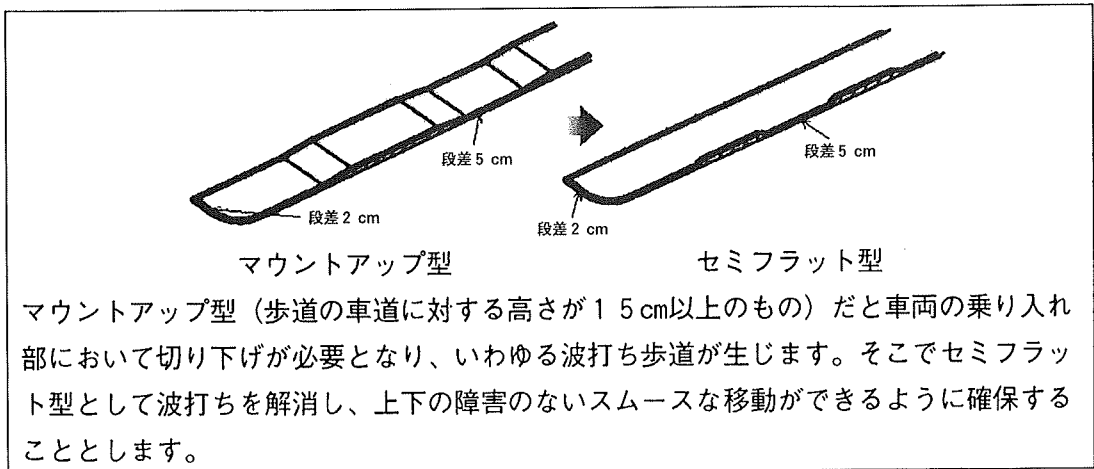


図5

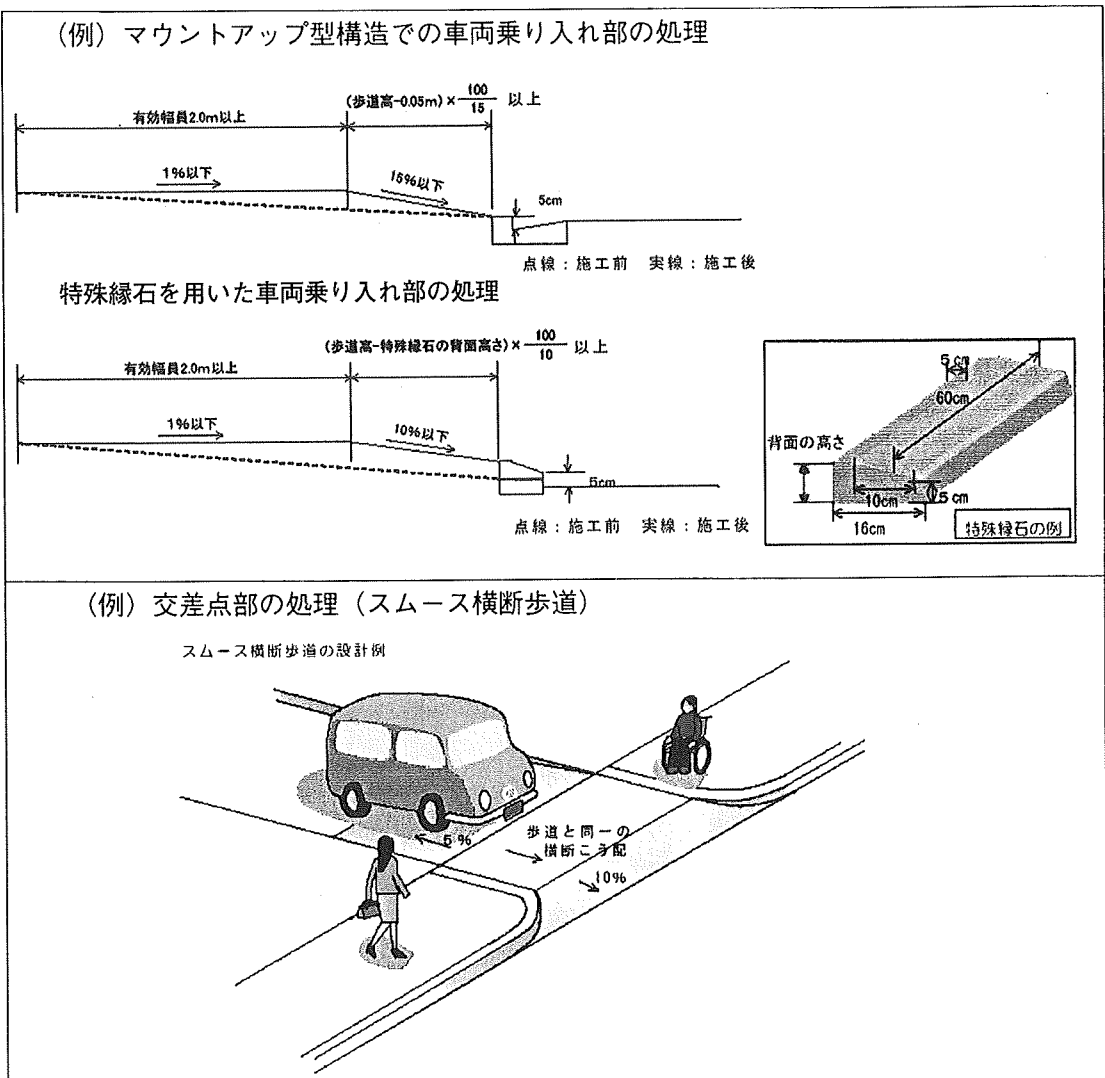
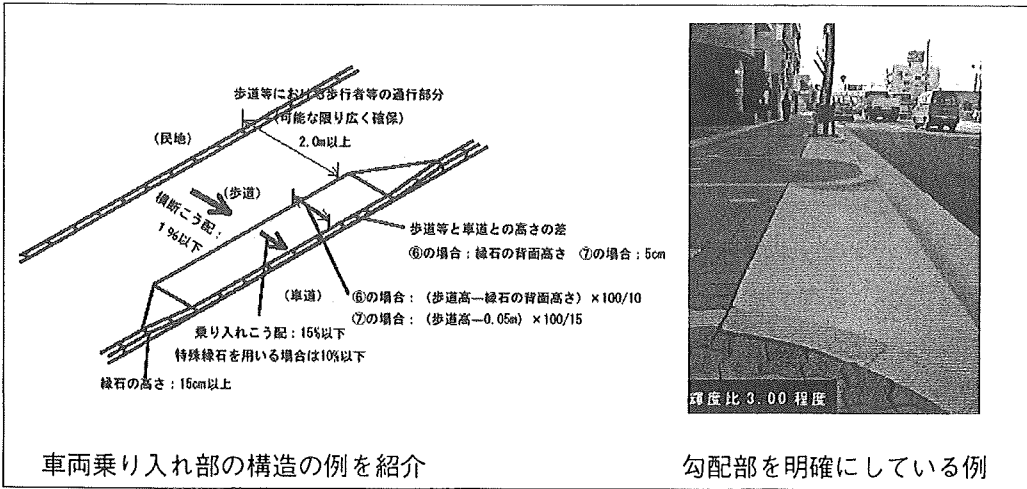


図6

(5) 車両乗り入れ部の構造

ガイドラインでは、車道部の乗り入れ部等の現状に



車両乗り入れ部の構造の例を紹介

勾配部を明確にしている例

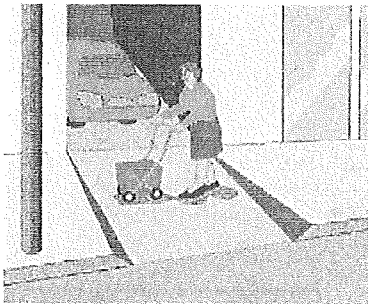
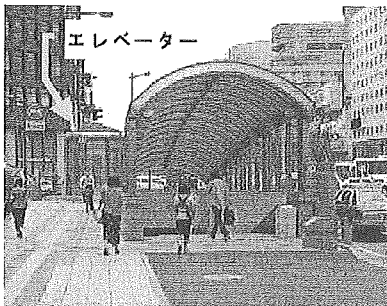


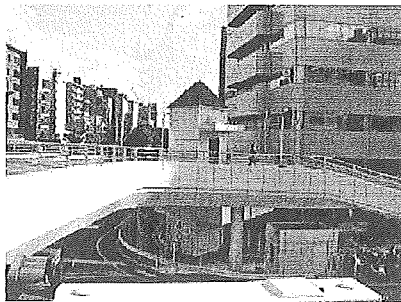
図 7

応じた平坦部の確保について手法を説明しています (図 7)。

例) 立体横断施設にエレベーターを設置



仙台市青葉通り地下道



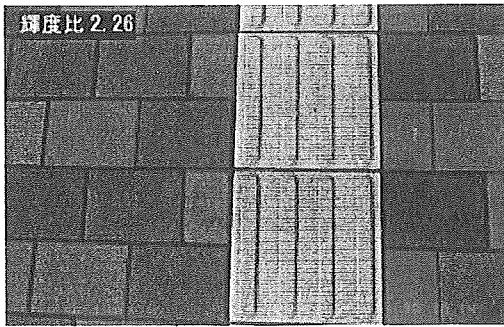
川崎市ハローブリッジ

図 8

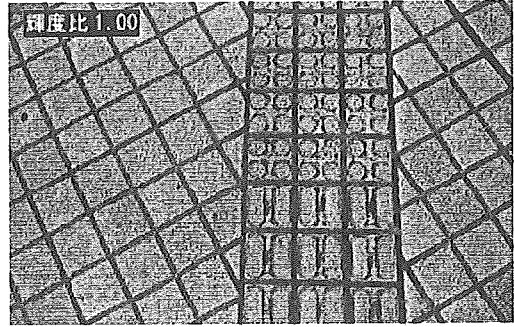
4 立体横断施設

特定経路の立体横断施設には、原則として、エレベーターを設けることとしています。ガイドラインでは、エレベーター、傾斜路等の設置の有無の判断や詳細構造について解説しています (図 8)。

(例) 視覚障害者誘導用ブロックの輝度比について



良い例（輝度比が高く周りと区別がつく）



悪い例（弱視者が判断できない、またブロックと周りタイルの区別ができない）

視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色としています

図 9

5 視覚障害者誘導用ブロック

歩道等の横断歩道接続部等に、点状ブロックによる歩車道境界の警告を行うとともに、線状ブロックによりその通行方向を示す視覚障害者誘導用ブロックを設置するものとしています。また、中央分離帯上の滞留スペース、立体横断施設の昇降口、乗合自動車停留所及び路面電車停留場の乗降口等、出入口付近にも、上記同様、視覚障害者誘導用ブロックを設置することとしています。

視覚障害者がよく利用する施設、誘導すべき施設については、当該地区における視覚障害者等と調整の上で設定し、特定旅客施設と施設及び施設間に視覚障害者誘導用ブロックを連続的に設置するものとしています。ただし、複数の経路が多数存在すると誘導性が損なわれるので、極力一つの経路（出入口が複数ある場合は、各出口からの一経路とする。）とすることが望ましいとします（図 9）。

6 留意事項

本整備ガイドラインは、多様な利用者のニーズに応え、全ての利用者が円滑に利用できるよう、道路の移動円滑化整備にあたって具体的な整備の考え方を示すものであり、下記の留意事項について考慮することが重要です。

① 利用者の視点からの特定経路の設定

- ② 計画策定における住民参加
- ③ 移動円滑化の連続性の重視
- ④ ハードと一体となったソフト的対策の実施

五 今後について

本基礎編は、道路構造の基本的部分である歩道、立体横断施設、視覚障害者誘導用ブロックを対象としています。横断歩道接続部における歩道段差の詳細構造等については実証実験等による検証を進めており、ガイドラインのその他の部分（駅前広場、駐車場等）とあわせてガイドライン完成版を策定することとしています。

欧州四力国の道路事情 調査に参加して

道路局国道課 豊田 博

この度、道路整備全国協議会の海外道路視察団の一員として去る一〇月二八日から一月六日までの一〇日間、オランダ、ポーランド、ドイツ、イギリスの四カ国を訪問する機会を得た。テロの恐怖にも負けず参加した総勢二四名の視察団は、終始元気いっぱい四カ国の道路整備状況を視察するとともに、各訪問先では懇切丁寧な話を伺い活発な意見交換を行うことができた。

以下、調査した各国の道路事情を簡単に報告するとともに、初めての外国出張で新鮮な驚きを持つて見聞きしたこと感想などを紹介する。

オランダ（アムステルダム・ハーレム）

一〇月二八日昼に成田空港を出発、一二時間後の同日夕刻アムステルダムに到着した。早速市内の視察を実施。アムステルダム市内には中世のまま保存されている建物や石畳の道路が多く、路面電車がよく発達している。また、我が国では特殊車両通行許可を受けて幕張地区のみで走行している連接バスも頻繁に走っており、重要な交通手段となっている模様である。ちなみに、この連接バスは特定の道路に限定されずどの道路でも走れるそうである。

乗用車は環境に配慮してスモールクラスが多く利用されているそうで、大きな体を窮屈そうに折曲げて何人も乗っているのがよく見られた。

翌二九日、アムステルダムの西二〇kmの北ホランド州ハーレム市にある州政府経済局を訪問し、BOER副知事らから説明を受けた。

説明内容は予算額から用地問題まで多岐にわたったが、特に注目したのは、環境問題に対する取組みの姿勢で、事業費の四〇程度は環境緑化に充てることや、道路拡幅等で切り倒した樹木分だけ別の個所に植樹することが義務付けられていること、また、州管理の道路五六〇kmに対し自転車道が三五〇kmも整備されており、七、八kmの通勤、通学は自転車利用が多いということなどであった。

実際、道路を走ってみると朱色の自転車道が街中では歩道部や車道部内に、郊外では車道に並行して、独立して切れ目のないよう整備されており、多くの市民が利用しているのが見受けられた（写



写真1 アムステルダムの自転車専用道路と軌道

真一)。

また、都市内では大型貨物車が多く見られない理由を問うたところ、オランダは干拓によって国土を造ってきたため、工業地域と都市地域とを計画的に分離して配置することができたためであるが、さらに郊外部で荷物を小型車に積み替えて都市部に搬入することを実験的に実施しているとのことであった。

午後からは、現在整備が進められているバス専用道路ザウトヘントを視察した。

この道路はスキポール空港からハーレム市までの二四kmのバス専用道路で、接続バスを五〜一〇分



写真2 バス専用道路ザウトヘント

置きに走行させ、将来的には六四kmまで延伸予定とのこと。また、利用が増大すれば軌道に切り替えることを予定して四五cm厚のコンクリート路盤で構成されている。バス停はパークアンドライドや病院等への直結に配慮して配置され、接続バスの床とバス停の路面とがフラットになるよう設計されている(写真2)。

このようなバス専用道路計画や自転車道にもみられるように、オランダは国が海面下のところが多いこともあって地球環境問題に対する意識が非常に高く、国民の生活スタイルから交通計画にいたるまで徹底している感じを受けた。

ポーランド (ワルシャワ)

一〇月三〇日アムステルダムから空路二時間弱で昼間のうちにワルシャワへ到着。

一〇年ほど前まで社会主義国であり、ピアノの詩人ショパンの国ということ以外に事前情報もほとんどない中で視察に、興味しんしんで市内視察を行う。

ワルシャワの旧市街は第二次大戦の際ドイツ軍により町の九五%が破壊されたが、レンガ一個ずつ持ち寄るなどの市民の寄付により、中世の町並みのほぼ全体が王宮とともに忠実に再現され、大変美しい町並みである(写真3)。

その周辺部の商業地域には近代的な高層ビルが



写真3 復元されたワルシャワ旧市街

建ちはじめているが、住居地域にはかつての社会主義政権が建てた古ぼけた無骨なアパートがたくさん残っている。おまけに古い建物にはたくさん落書きがあり汚れているので、ポーランド人は落書きが好きな国民性なのかと思っていたら、落書きは社会主義政権の下で重要な国民の抵抗手段であったのだと誇らしげに説明した通訳の言葉で、納得した。

幹線道路は広い緑地帯を含めれば十分な幅員がとられているが、交通量に見合った車線数がないうえ、路面はわだちほれが多く維持管理が十分でない状況がうかがえた。

また、自国製自動車の購入に一〇年以上も待たされた（といっても、木とダンボールを多用した二サイクル車）こともあってか、近年急激に車が増加しており、市内のあちこちで渋滞している。全国で一、〇〇〇万台、四人に一台の割合で自家用車が普及し、渋滞対策の必要な道路延長は一、八〇〇kmにもなっているそうである。

オランダと同じように路面電車もよく発達しており、連接バスとともに庶民の重要な足として活躍している。

翌三十一日運輸省道路建設・開発庁を訪問し、道路部門の最高責任者であるWARZCHOWSKI理事らから説明を受けた。

現在、ポーランドは二〇〇四年のEU加盟が最大の政治課題となっており、あらゆる方面でEUスタンダードに合わせるための取組みがなされている。そのあたりを受けていることもあって国家予算に占める道路予算の割合は一％程度（EU補助金、借入金除き）に過ぎず、市町村道路の舗装率も四六％程度である。また、EU加盟の条件である車両軸重一一・五トン対応などの幹線道路の整備をEUからの補助金を受けて進めている。高速道路関係については、現在四車線以上の「早い高速道路」四〇〇km、二車線の「普通高速道路」三〇〇kmしかないが、TINAという長期計画により、二〇一五年までに「早い高速道路」一、五

七〇km、「普通高速道路」一、五三〇kmの整備をめぐしている。三〇年後には「早い高速道路」二、〇〇〇km、「普通高速道路」三、〇〇〇kmをめぐす構想があるとのことであった。

ポーランドはヨーロッパ諸国とロシアの中間に位置する大陸間交流の要衝でありながら、過去の歴史の中で幹線道路網の整備が立ち遅れ、せっかくの地の利が生かされていない現況にある。また、自由主義経済へ移行して間もないため経済的にも極めて低迷しているが、広い国土と地の利を生かした豊かな国家の再生が十分可能な国であり、今後の道路整備が国家の充実にどのような役割を果たしていくのか、多いに興味のあるところである。

ドイツ（ベルリン）

一月一日プロペラ機で夜中にドイツ入り。

翌二日はベルリン州政府交通局を訪問し、KURSCHENER氏から説明を受けた後、アウトバーンの一部である環状道路A100の現場視察を行った。A100はベルリンを大きく取囲むA10という環状道路の内側にある半円状の環状道路を構成しており、現在も整備が続いている。

視察現場は最近整備が完了した一・七一kmのトンネル区間であり、小規模ながら二四時間監視の管制室を有している。このトンネルは住宅団地の近くを通過するため、平地部でありながらトンネ



写真4 緑豊かなベルリン市街地と地下にもぐったアウトバーン

ル構造とし、その上部は子供の遊具などを配置したりつばな公園に整備されている。（ちなみにこの公園は道路管理者が管理している。）また、路面は片側四車線取れる断面を三車線にして供用しており、我が国の外環の二車線構造とのスケールの違いに圧倒される。ベルリンでも都市部における高速道路の整備は環境問題が難しく、こうした地下構造を取入れないと事業化が困難になってきているようだ（写真4）。

その日の午後から翌日にかけては、ベルリン及びその周辺地域の視察である。

ベルリンは街路樹などの樹木が大変多く、公園の中に街があるようで、黄葉の時期とも重なり非常に美しい。道路は広く、たまたま車の少ない時期でもあるそうだが渋滞しているところをほとんど見かけない。また、歩道はどこでも広く、中央帯はちょっとした公園並の大きさでたくさんの高木が植えられている(写真5)。

広い歩道帯には歩道と色彩により区分された自転車専用道路があり、歩道に設けられないところは車道のなかに区分されている。不思議なのは幹線といわず細街路といわずほとんどの道路の両脇



写真5 ベルリン市内の並木

にたくさん車の路上駐車していることである。このような日本人にとって大変違和感のある光景は、オランダやポーランドでも同じように見られたが、欧州では道路は駐車場としての機能も当然の前提として整備されているのである。これは、古い町並みを保存するために駐車場が確保しづらい事情によるらしい。

また、建物は景観重視が徹底されており、デザインの統一された建物が雨どいをそろえた同じような高さで並木といっしょにどこまでも連なっている様は、まさに壮観である。もちろん電線類はすべて地中化されているうえ、路上不法占用や道路にはみ出す看板類は全くない。ベルリンの立派な並木を見てはたと気が付いたことであるが、このような高木の並木は電線類が空中にあつては不可能であつて、我が国の並木の貧弱な枝ぶりの原因にあつたため思い当たつた気がした。

ドイツのすばらしい道路を見て、同じように第二次大戦で甚大な被害をこうむりながら、日本はどうして狭い道路を大量に残してしまつたのかと考へずにはいられなかつた。

イギリス (ロンドン・ウエストバークシャー)

一月三日夕刻イギリスに入る。他の国に比し入国検査が厳しく、パスポートのチェックの際一人一人入国目的を英語で聞かれ、ややドギマギし

ながらも無事通過した。

翌日はロンドン市内視察。ロンドンは古い建物が軒を連ね、見るものすべてが文化財という趣。中世のままほとんど改造されずにきた為、道路の幅員も昔のままであり、歩道も日本程度で、おまけに波打ちしているのを見ると、今までの国で圧倒されてばかりきたため、なぜかほっとする。

また、世界一古いというロンドンの地下鉄も利用してみたが、車両は向かい合つて座るとその間の隙間が五〇センチ程度しかないという大江戸線よりも小さな車体であり、大きな人たちが窮屈そうに乗っている。我が国であればとくに拡張のりだすところ、在るものは頑固に昔ながらのまま利用するイギリス人の国民気質がよく理解できる。

翌五日はウエストバークシャー県から説明を受けるため、M4高速道路を通つてロンドンをぬける。

道すがら大変驚いたのは、高速道路の渋滞である。ロンドンから脱出するのにも七、八km程度の渋滞に遭つたが、反対のロンドンに向かう側は延々三〇から四〇kmはあるかと思われる大渋滞が続いている。毎日がそのような状況ということであり、イギリスの道路事情の深刻さを感じたところである(写真6)。

また、M4から降りてA340という二車線の

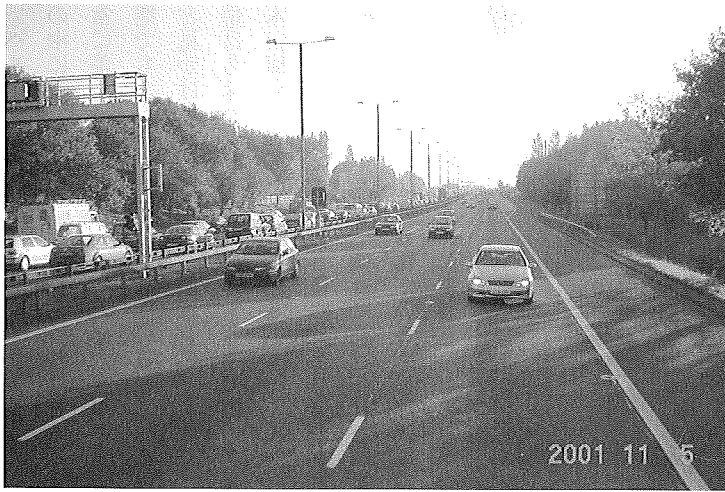


写真6 ロンドン市内に向かう渋滞中の高速道路（反対車線側）

国管理道路を走ったが、歩道は小さく、路側帯もほとんど無いという非常に狭い道路で、団員の中から我が国の旧構造令の時代を思い出すという声が上がったほどである。特徴的な点は、交差点のほとんどがロータリー式になっていることであり、小さいところでは直径1m程度の円を白線で描いたところまである。イギリスでは交差点での衝突事故を避けるため、交通量の多い幹線道路以外はほとんどこのロータリー式が採用されている



写真7 ロータリー形式の交差点（イギリス）

とのことである（写真7）。
 県の説明は、郊外の由緒ある文化財のような施設に七名もの担当者が出向いてきて行われた。C O L E氏ほか各担当者が課題ごとに入れ替わり立ち替わり体系だった説明を行い、さながら学術論文の発表会のようなであった。

注目されるのは、イギリスでは補助金の国からの獲得から工事の発注に至る全ての業務に「ベストバリュールール」という考え方が貫かれている。

これは、“最も安いところ”から、“最も価値あるところ”に落札させるというもので、各段階で評価制度が徹底しているとのこと。また、イギリスの交通量は非常に伸びており道路整備が追いつかない状況や環境保護の点から、車への依存度を落とし、公共輸送を促進させることを模索しているとのことなどである。

午後からは、開通後比較的新しいA34という四車線バイパスを視察したが、開通後すぐに容量不足になったため、その地下に再度六kmものトンネルを作ろうという構想ができてきているという話には驚いた。

イギリスは我が国と同じように狭い島国ながらロンドンを取り囲む環状高速道路が早くから整備されたことなどから、道路先進国という先入観を持って訪問したのであるが、見聞きした範囲では増える交通量に道路整備が追いついておらず、今後、どのようなハード、ソフト施策でこれに対処しようとするのか、我が国の参考として注意深く見つけておきたいものである。

おもしろ見聞録

ここでは、今回の視察で見聞きした珍しいこと、おもしろいことなどを紹介する。なお、筆者の極めて限られた経験に基づいているので、全てそうとは限らないかもしれないことを申し上げておく。

○自転車構造

自転車のブレーキはハンドルについているのが当り前と思っていたが、欧州の自転車のハンドルにはブレーキがついていない。止まる時はペダルを逆に回すことでブレーキがかかる仕組みになっているのである。乗るチャンスはなかったが、とっさの時に急に止まれるのかと不安になる。

○ガードレール

日本のガードレールの端末は衝突時のことを考慮して丸い構造になっているが、欧州では端末部を段々低くして最後は土の中に埋め込んでいる。また、いかつい二重構造になっているにもかかわらず、支柱は我が国のものより細くしゃしゃな感じがする。この違いは衝突した時の車両の安全をどのよう確保すべきかの考え方の相異によるものなのだろうか。

○ヘッドライト

欧州ではほとんどの自動車が走行中ヘッドライトを常時点灯していた。国によっては一定の時期のみは法律でも義務づけられていたり、エンジンのスイッチを入れると自動的にライトが点く仕組みになっているものもあるそうである。これは、一〇年ほど前交通事故の増大に対処するため試行的に始めたのが、交通事故防止効果が高いことがわかったため、定着してきたものだという。

エアコンを使うことの多い我が国にこのような

仕組みを導入すると、バッテリーが持たないということになるのだろうか。

○道路照明

欧州の街灯は高速道路を含めてほとんどが、我が国でも省電力と波長の長さの点から一部で使われているオレンジ色のナトリウム燈である。このため、夜上空から見ると町が赤く輝いていて非常に美しい。しかしながら、実際の街中では水銀灯のような明るさがないため、もともとネオンサインがほとんどないことも相まって町全体が暗く感じる。我が国のようにさらにびやかな街があたりまえという感覚からすると違和感があるが、欧州は全体として落ち着いた質素な生活スタイルであり、アメリカカナイズの大量消費型の我が国のほうが特異的な生活ぶりなのかもしれない。

○建物の壁

伝統的な欧州の建物は街区単位に隙間のないよう連続して建てられているものが多い。言い換えれば隣同士の建物は壁がくっついているのである。隙間のないほうが防犯上はいいのかもしれないが、ひとつの建物を壊す際支障はないのか、火事の際延焼しやすいのではないかと考えてしまう。なぜこのような建て方をするのかは、聞き漏らした。

○スイッチ

欧州では電気のスィッチやトイレのハンドルな

どは直径五〜一〇cmほどの大きな丸い形のもの壁に埋め込まれ、これを押しオンオフする形式のものが多い。視力、作業動作などに配慮する必要がある高齢化社会を考えると、このような構造のほうがよいのではなからうか。

以上簡単に調査概要等を紹介したが、今回視察した欧州の国々の地形はほとんど平坦なため、道路の構造は単純な低盛土構造となっており、切土、トンネル、橋梁はあまりみられない。また、ドイツやオランダのように道路がすばらしく整備されたところでは、豊かな生活空間が形成され、人や物が滞りなく流れているため、町全体が生き生きとした感じを受けた。我が国では道路の建設費が外国に比べて不当に高いとか、道路の整備はこれ以上いらないという議論がまことしやかに行われているが、“百聞は一見にしかず”是非自らの目で見てきて確かめてほしい。彼我を見比べれば事の実偽はたちまち明らかになるのだからというのが私の一番の感想である。今回の調査で勉強してきた様々なことを、今後いろいろな機会に生かせるよう努めていきたいと思う。

最後に、今回お世話いただいた訪問各国、関係者各位に敬意を表するとともに、本調査の機会を与えていただいたことに深く感謝する次第である。

効果満点道路事業について

東京都建設局総務部企画調整課

一 はじめに

東京には、交通渋滞、防災上の問題、環境の悪化など大都市が抱える様々な問題が蓄積され、国際的な活力や魅力が薄らいでいます。とりわけ、東京都における交通渋滞は、都民生活や経済活動などに多大な影響を与えています。

この対策として、まず道路の整備が必要となります。近時は都市再生が強く叫ばれ、さらなる事業のスピードアップと総合的なコスト縮減が求められています。このような状況の中で、少ない経費で大きな効果が期待できる道路事業として「効果満点道路事業」を策定しました。

東京都では、「効果満点道路事業」を平成一四年度の重要施策と置づけ、優先的に予算措置を図

り、強力に推進していく予定です。

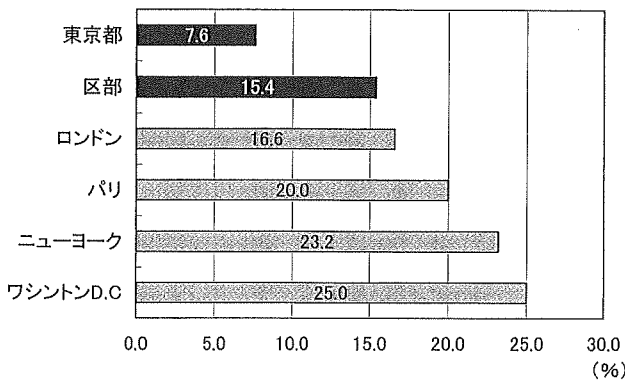
二 東京都における道路の現状

1 道路事情

(1) 道路の現状

東京都における道路率は、東京全域で七・六％、二三区内（区部）でさえ一五・四％という低い水準です。国際的に見ても欧米諸外国の主要都市の二〇～二五％と比較し、東京の道路率は著しく低い水準にあるといえます（図1）。しかも四車線以上ある車線幅員一三m以上の道路が僅か五％程度と、東京の道路の殆どが幅員の狭い二車線以下で構成されています（図2）。

日本の首都として、また国際都市として様々な活動を支える道路としては極めて貧弱であると言



資料:建設省「道路ポケットブック1999」より作成

図1 海外の主な都市との道路率の比較

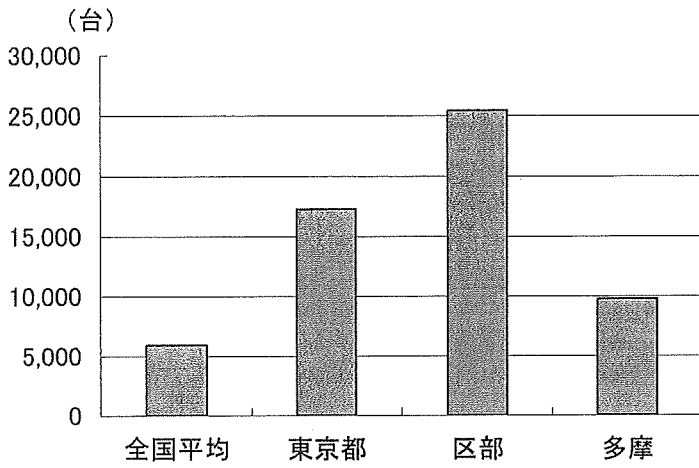


図3 12時間平均交通量 (H11一般交通量調査)

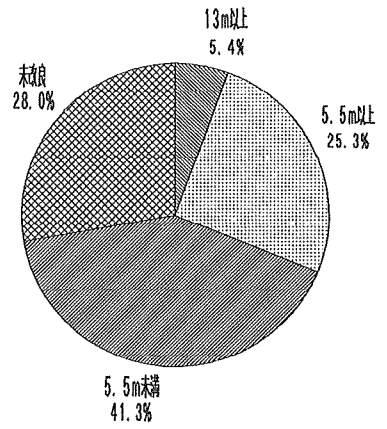


図2 車道幅員別割合

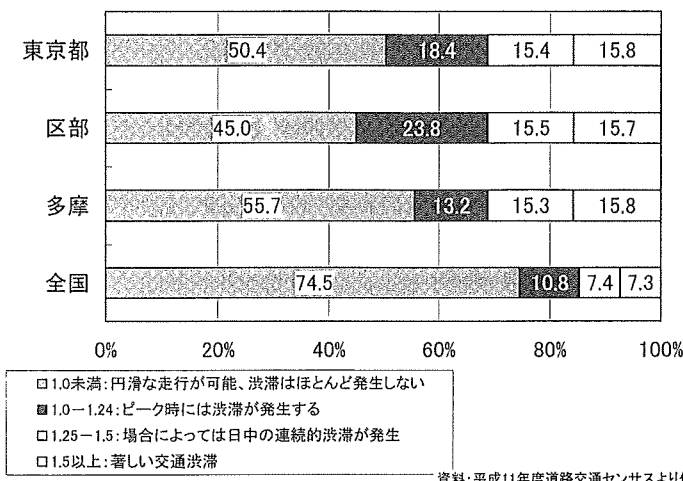


図4 混雑度別延長割合 (H11一般交通量調査)

④ 公共交通を充実させ、沿道の開発に寄与するため、新交通システム等の建設を促進する。さらに、ボトルネック箇所の解消を効果的に進

③ 道路交通の円滑化と安全性の向上を図るため踏切を解消するとともに、鉄道によって分断されている地域の一体化を図るため、鉄道の連続立体交差化を進める。

② 日々の暮らしと安全を守るため、市街地では住環境を向上させ、地域の円滑な交通を確保する幹線道路を、山間・島しょでは地域住民の生活基盤を強化し産業の振興を図る道路を整備する。

2 道路整備の方針

道路の量、質ともに不十分な東京では、これらの渋滞問題を効率的・効果的に解消するため、次の方針で道路の整備を進めています。

① 都市の骨格を形成するため、区部においては環状方向、多摩においては南北方向の道路を重点に整備する(図5参照)。

② 渋滞の発生状況

東京は非常に交通量が多い都市です。全国の一・二時間平均交通量と比較すると東京都全体では三倍以上、区部だけでは四倍以上にも達しています(図3)。また、混雑度一・〇以上の道路は約五〇%であるなど東京の道路は至る所で渋滞が発生しています(図4)。

道路はバランスの取れたネットワークにより機能を発揮するものですが、現在の東京では、都市計画道路の完成率が約五三%と低水準にあることや、約一、二〇〇箇所及ぶ踏切、多数の交差点などがボトルネックとなり、激しい渋滞を増長しています。

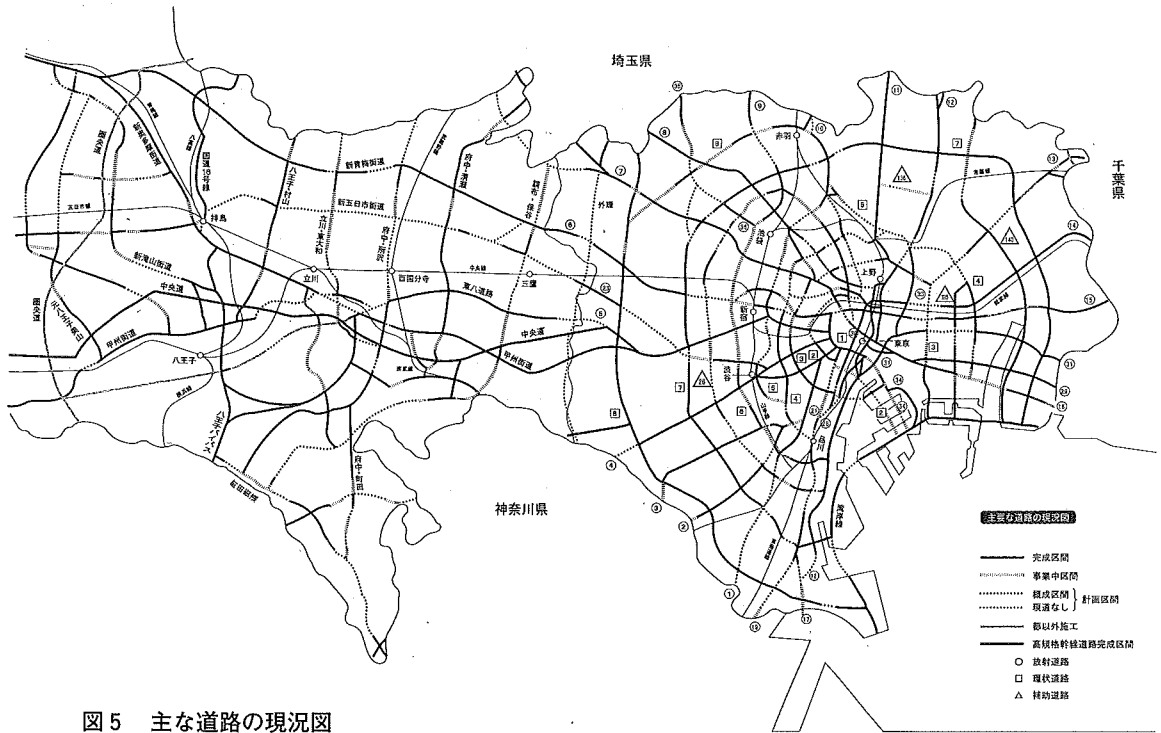


図5 主な道路の現況図

めていくため、主として多摩地区において一〇〇箇所の交差点に右折車線等を設置する「交差点すいすいプラン一〇〇」を推進しています。本プランの推進により、交差点付近の渋滞は以前より解消され、最近ではバス停、踏切など新たな渋滞の要因がクローズアップされています。

三 新たな道路整備の施策「効果満点道路事業」

道路整備などの公共投資においては、投資した費用が速やかに効果を発揮し、その利便性が住民に還元されることが重要です。そこで、三年以内に事業の効果を発現することを目標とした新しい施策を「効果満点道路事業」として策定しました。

本事業をその性質から、

「街路事業」、「バスベイの設置」、「踏切道拡幅」の三つに分類しています。

1 街路事業

都市計画道路の整備に先立ち必要となる土地は、できる限り相手方の同意を得て取得しています。しかし、相手方との折り合いがつかず交渉が難航し、その箇所だけが道路整備から取り残されてしまう場合があります。それまで整備されてきた道路が活用されないだけでなく、いつ完成するか予定が立たない状況では、沿道の新たな土地利用も進まなくなってしまう。

平成一三年七月、土地収用法が三〇年ぶりに改正されました。本法適用により公共事業の用地取得のスピードアップ等が可能となり、円滑に事業を進めていくことが期待されています。

「効果満点道路事業」における街路事業は、整備中の都市計画道路で九〇%以上の用地を取得しているながら、残り僅かな箇所の用地が取得できずに完成していない箇所について、改正された土地収用法の活用などを含め、道路を整備する事業です。少ない経費で整備が完了し道路が機能することにより、今まで整備に費やした投資が息を吹きかえし、交通渋滞の解消や沿道の土地利用の促進などに大きく寄与します。

街路事業は整備対象箇所から、さらに三つのプ

ランに細分しています。

(1) 急所突破プラン

急所突破プランは、整備中の都市計画道路全線を速やかに通行可能とさせることを目的としています。道路が通行止めになっている箇所集中的に投資することにより、整備中の道路全線が通行可能となります(図6)。道路の完成により、当該路線周辺部の渋滞が緩和され、沿道の土地利用が促進されていくことが期待されます。

本プランでは、交通量が多い幹線道路を結ぶ道

路などを中心に二三箇所を選定しました。

(2) 幅員倍増プラン

幅員倍増プランは、現道を計画幅員に拡幅する都市計画道路において、計画幅員で交通開放することを目的としています。道路の一部区間の幅員が狭い場合では、本事業を実施することにより、計画幅員で交通開放することができません。また、一方通行に指定されている箇所では、相互通行が可能になります(図7)。道路の幅員が倍増されることにより交通容量が増加するため、交通渋滞

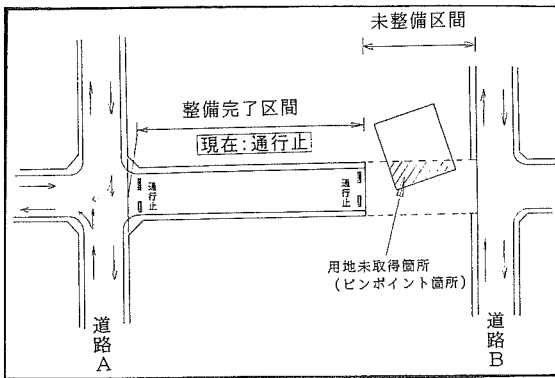
の緩和が期待できます。

本プランでは、バス路線や救急病院に面した路線など一三箇所を選定しました。

(3) 交差点緊急整備プラン

交差点緊急整備プランは、交差点部を先行して集中的・重点的に整備し、渋滞のポイントを解消することを目的としています。現道を計画幅員に拡幅する街路事業において、幹線道路との交差点部に右折車線を設置するなど先行的に整備を進めます(図8)。渋滞の大きな原因となる問題箇所

(整備前)



(整備後)

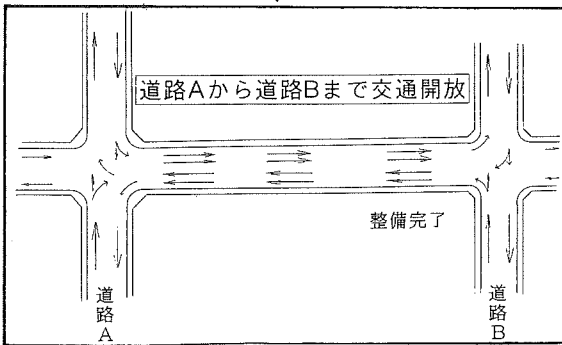
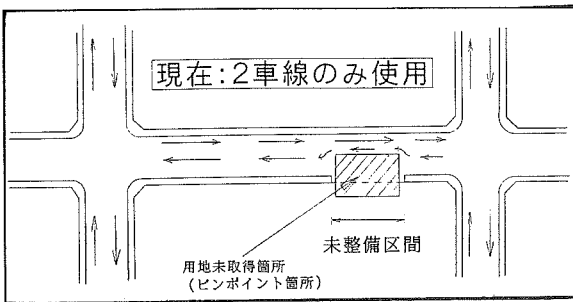


図6 急所突破プラン

(整備前)



(整備後)

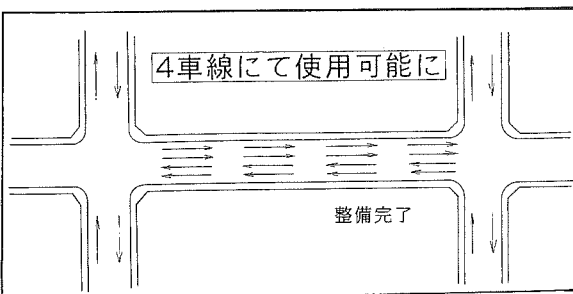


図7 幅員倍増プラン

を優先的に整備し、完成箇所から順次開放を行うことにより、事業の効果を速やかに都民に還元していくことが可能となります。

本プランでは、渋滞が激しい幹線道路との交差点部を中心に九箇所選定しました。

これら街路事業として三つのプランで選定された三四箇所が完成すると、今まで投資してきた約四、五〇〇億円が蘇えることとなります。

2 バスベイの設置

東京には、公共交通機関として多くの路線バス

が運行しています。しかし、片側一車線の道路では、客の乗り降りやバスが停車すると、後続車はなかなかバスを追い越すことができず、バス停を先頭とした渋滞が発生します。

バスベイの設置は、バス停周辺での渋滞の解消を目的として、用地を買収しバスベイを設置する事業です。停留所部分をふくらませバスを引き込むことにより、後続車の通行を阻止することなく

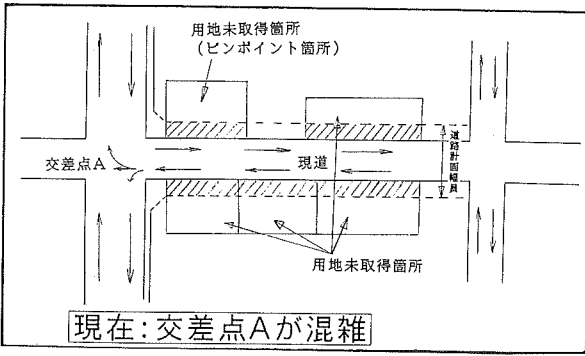
バスが停車できることで、バス停留所前後での交通渋滞が解消されます(図9)。また、渋滞が解消されることにより、沿道の大気汚染の軽減などが

も期待できます。さらに、バスの後続車が追い越すのため反対車線に出ることもなくなるため、バス停付近での交通事故防止なども図られます。既存の道路を活用し部分的に改良を加えるため、少ない費用で大きな効果が得られます。

平成一四年度は、地元要望が強く乗降客が多いバス停で、道路拡幅の予定がない箇所を中心に四箇所の整備を予定しています。

今後、平成一五年度以降の整備箇所について、交通渋滞の状況、事故防止の観点などから選定していく予定です。

(整備前)



(整備後)

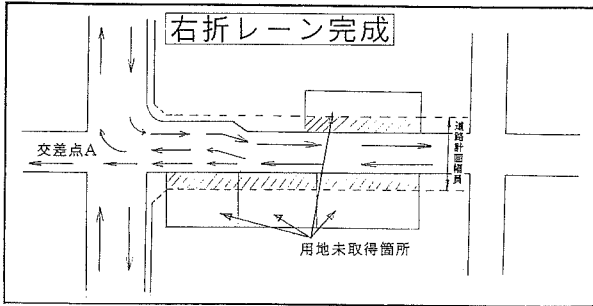
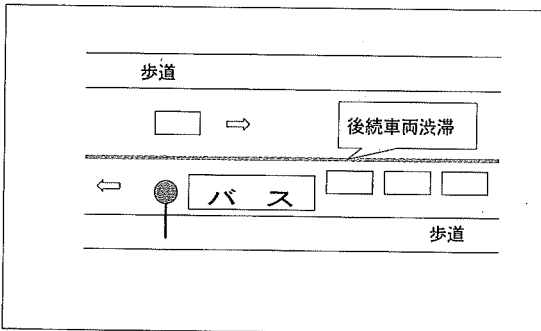


図8 交差点緊急整備プラン

(整備前)



(整備後)

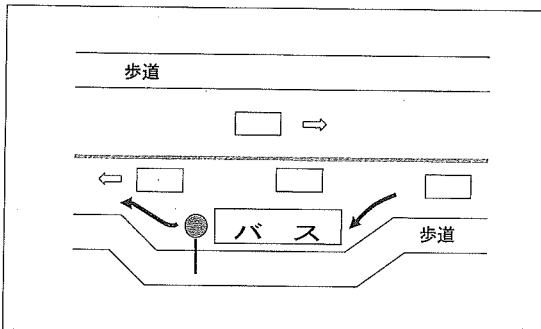


図9 バスベイの設置

3 踏切道拡幅

東京都では、踏切と道路の平面交差部のボトルネック箇所を連続立体交差事業などの推進により、交通渋滞の解消を図ってきています。しかし、立体交差化の計画がない道路と鉄道が交差する踏切が多数存在します。

踏切区間の道路が狭いため、歩行者と自動車が入り乱れ、自動車がなかなか踏切を越えることができず渋滞を引起こしています。特に、駅近傍では、踏切の遮断時間が長いことに加え、駅に向か

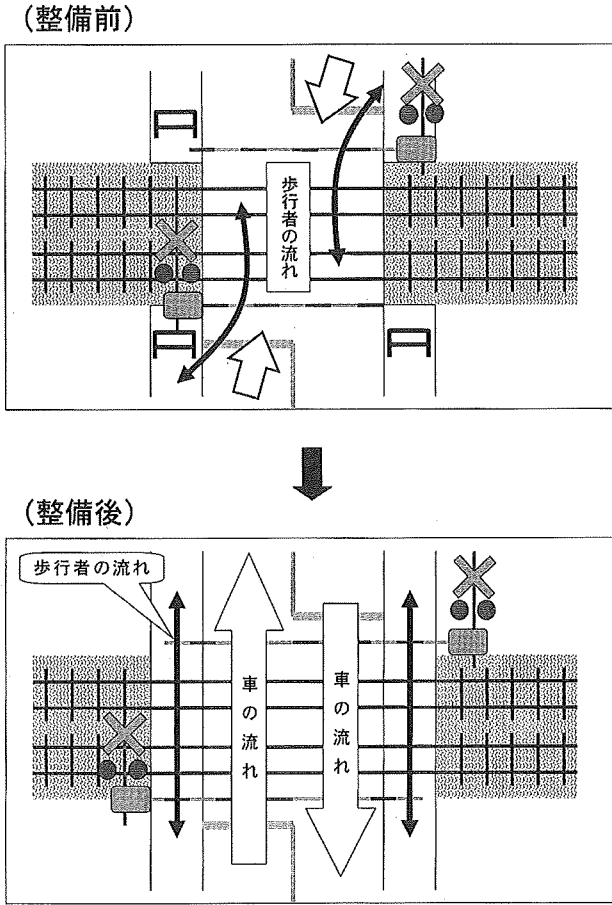


図10 踏切道拡幅

う多くの歩行者が踏切を通行するため、さらに混乱を極め、渋滞が拡大してしまいます。

この対策として、踏切道の拡幅が効果的です。踏切内に歩道の新設または拡幅し、自動車と歩行者を分離することにより、自動車と歩行者のスムーズな通行が可能となり、踏切周辺部の渋滞が解消されます。同時に、踏切内での歩行者の安全性が確保されます(図10)。事業実施に当たっては、踏切の移設などが伴うため、鉄道事業者の協力が不可欠です。

平成一四年度は、駅の隣接箇所、地元要望が強く鉄道事業者の協力が得られた三箇所の整備を予定しています。

今後、平成一五年度以降の実施箇所について、渋滞の状況、安全性の向上などについて調査検討し、選定していく予定です。

四 おわりに

道路整備により、経済面、環境面など多くの効果が発現され、都市再生に大きく寄与することが期待できます。

東京の都市計画道路の整備は、未だ十分とは言えません。財政状況が厳しい中、交通渋滞の解消をはじめとした交通問題を解決していくためには、従来から実施してきた道路の整備に加え、更に事業効果の高い施策に取組んでいくことが重要です。東京の活力と魅力を高めるため、「効果満点道路事業」への取組みを第一歩として、今後、さらに効果的・効率的な道路事業に取組んでいきたいと考えております。

最後に、本事業策定にあたり、多くの方々にご協力いただきましたこと、そして今回の寄稿の機会をいただきましたことについて、厚く御礼申し上げます。

道路法令関係Q&A

平成一三年度第二次補正予算に係る

道路事業関係の法改正について

道路局路政課

〈道路局路政課のA係長と

新人B係員の午後の一コマ〉

B…係長、いよいよ通常国会が始まりましたね。

年が明けてから、他省庁の法令協議もたくさん配られて、目を通すのに一苦労ですよ。でも、なんだかわくわくするなあ。まさに政治の舞台、って感じがしますよね。国会は立法機関。今回の国会でもいろいろな法律が制定・改正されることになるでしょうが、道路事業関係でも何か法律が改正されるんですか？

A…そうか、君は通常国会は始めて経験するんだね。毎年、通常国会で約一〇〇本の法律が制定・改正されるんだ。道路事業関係でも法律案が提出されるんだよ。

B…え、そうなんですか。どんな改正なんですか。

A…平成一三年度第二次補正予算関連の法案なんだ。

B…そう言えば、昨年末に小泉総理からそういう指示が出ていたような…。

A…そう。昨年一月二六日の臨時閣議で、小泉

総理から、構造改革の加速に資する事業であつて、高い経済活性化効果が期待できる事業、具体的には構造改革に資する重点七分野（環境、少子・高齢化、地方活性化、都市再生、科学技術振興、人材育成、教育、IT）を対象に、①民間投資の創出、就業機会の増大に資する事業、②事業の早期執行が可能で、経済への即効性が高い事業、③緊急に実施の必要がある事業について、二次補正予算の編成の指示があつたんだ。

B…でも、小泉総理は国債発行を伴う財政支出には消極的だつたはずですが…。

A…お、よくわかつているね。そう、小泉総理の「国債発行三〇兆円以下」の方針のもと、政府の保有資金を最大限活用した特例措置によつて、無利子貸付けを国費ベースで二・五兆円を限度として行うこととしたんだ。これには、経常経費は含めず、また、特殊法人は貸付けの対象には含めないこととされているんだ。

B…なるほど。まさに総理指示のもと進められているわけですね。ところで、「政府の保有資金を最大限活用した特例措置」って、どんな措置なんですか。

A…そう、この特例措置が、まさに今回の法律改正の内容なんだ。社会資本整備特別措置法について知っているかい。正式名称は、「日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する法律」。NTT株式の売却収入を活用して、社会資本整備を進めようという法律なんだ。このNTT株式の売却益は、最終的には国債の償還に充てることとされているんだけど、その償還までの間、一時的に地方公共団体や民間事業者に対し無利子貸付けを行つて、道路等の社会資本整備を推進しよう、って仕組み。

B…その仕組みは以前からありましたよね。えつと…。

A…そう、昭和六二年にできたんだ。でも、補助金型の無利子貸付け（NTT-B）は、平成六年度以降活用されてこなかった。今回の主な改正は、これを再び活用しようってことなんだ。

B…道路事業関係では、具体的にどう活用するんですか？

A…一つは、道路法等の補助金に相当する資金について、国から地方公共団体に対して無利子貸

付けを行おうということ。これについては、既に昭和六二年に制度が作られているから、基本的にはそれを活用することになるんだけど、償還期間が二〇年（五年以内の据置期間を含む）以内から五年（二年以内の据置期間を含む）以内に改正されるんだ。国債の償還に支障を来さないためにね。

B…道路事業関係ではどんな法律が改正されるんですか？

A…NTT—Bでは全部で六つ。道路法、道路の修繕に関する法律、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法、共同溝の整備等に関する特別措置法、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法及び電線共同溝の整備等に関する特別措置法。このうち、道路の修繕に関する法律と電線共同溝の整備等に関する特別措置法については、今回新たに制度として創設するんだ。昭和六二年当時には該当する事業がなかったからね。

B…なるほど。これによって、これらの道路事業についても、NTT株の売却収入を活用して補助金相当額を国から地方公共団体へ無利子貸付けを実施し、後年度償還時に国から地方公共団体へその貸付金の償還金に相当する金額を交付するわけですね。

A…そうなんだ。

B…あれ、でも補助事業だけなんですか？ 国では直轄事業も実施してますよね。

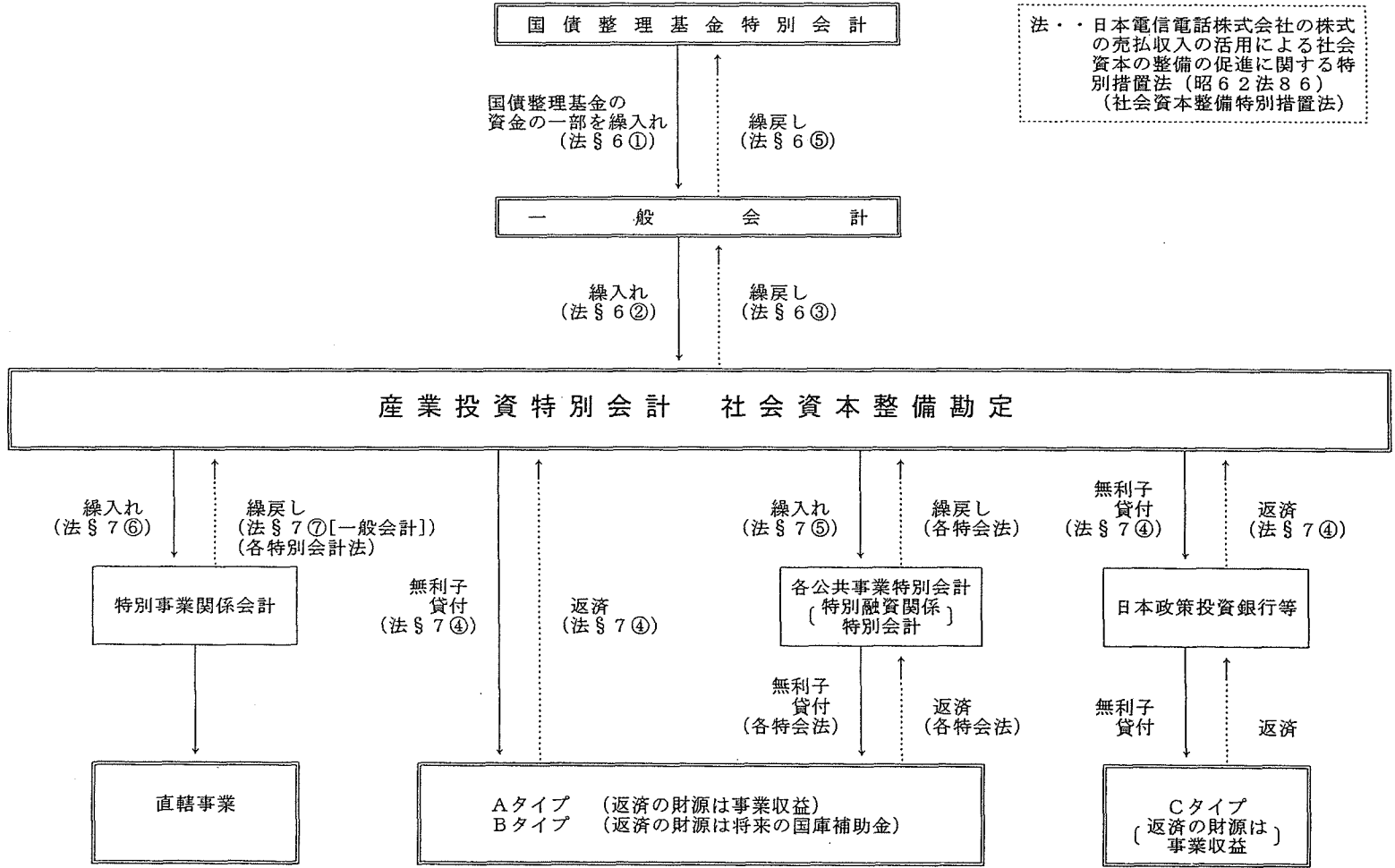
A…そう、それがもう一つの改正事項。従前はまさに補助事業についてのみ活用していたんだけど、今回は直轄事業でもNTT株の売却収入を活用することとしているんだ。具体的には、道路事業相当額を産業投資特別会計社会資本整備勘定というところから道路整備特別会計に繰り入れて事業を実施することになるんだ。

B…なるほど。少しややこしいのですが、これによって国債を発行することなく、NTT株売却収入を活用して社会資本整備が実施できるというわけですね。

A…そうなんだ。内容は事業実施のための特例措置だけど、法律としてはたいへん込み入った制度になっている。予算制度も含めて、法律のいい勉強になるね。

B…は、はい！

NTT無利子貸付金の流れ



法・日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法(昭62法86)(社会資本整備特別措置法)

浄化槽の占用許可(その2)

道路局路政課道路利用調整室

渡邊課長

たしか、浄化槽についても、路上広告物なんかと同じように占用許可の審査基準が必要なのではないかと、ところまで話がいったかと思うけど。

坂上係員

はい。行政手続法の規定からすると基準が必要じゃないのかと思うんです。

渡邊課長

たしかに行政手続法では、審査基準を定めなければならぬ、とされているけど、許可するかどうかを判断するための基準ができる限り具体的なものとして法令の規定で明確に定められており、「法令の定め」のみによって判断することができるとは、その判断基準が「法令の定め」に尽くされているので、審査基準を別に定める必要はないと考えられている。

また、処分の先例がないか、稀であるもの又

は当面申請が見込まれないものであって、審査基準が法令の定め以上に具体化することが困難な場合は、当面審査基準を定めることを要しないが、事例の蓄積に伴い審査基準を定め、その内容をより具体化していくことが求められるとされている。

坂上係員

坂上係員

じゃー、今回、許可基準適合性については、法令の許可基準で判断するわけですね。

渡邊課長

そうですね。それじゃ、法令で定めている許可基準をみてみようか。

坂上係員

はい。占用の許可基準は、道路法第三三条(注)に規定されていて、まず、道路の敷地外に余地がないためやむを得ない場合という前提があつて、その他に占用の期間や場所、占用物件の構造等について道路法施行令の基準に適合す

る必要があるんですよ。

(注) 道路法第三三条第一項
道路管理者は、道路の占用が前条第一項各号の一に該当するものであって道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであり、且つ、同条第二項第二号から第七号までに掲げる事項について政令で定める基準に適合する場合に限り、同条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

渡邊課長

うん。いわゆる「無余地性」については、今回は、差し当たり、その家の敷地に浄化槽を設置するスペースがない場合ということではないとして、「占用の期間」(第二号)については、どう考えればいいのか？

坂上係員

はい。占用の期間については、施行令第九条に定められています。水道、電気、ガス事業等の用に供する施設については一〇年以内ですが、浄化槽はそれ以外のものなので五年以内になります。

渡邊課長

そうですね。ところで、占用期間が一〇年以内とされる占用物件についての許可の取扱いは、道路法上どのように定められているか知っていますか？

坂上係員

はい。道路法第三六条第一項に規定されてい

るものや石油パイプライン事業用導管のように
道路法以外の法律で特別の定めがあるものにつ
いては、道路占用許可申請があった場合、それ
が施行令で定める一定の基準に適合するとき
は、道路管理者は許可を与えなければならない
とされています。

あ、そういえば、こういうものは、「義務占
用物件」っていうんですね。

渡邊課長

じゃー、話がちよつとずれたついでに、どう
して義務占用物件には占用の特例があるのか
な？

坂上係員

義務占用物件とされている水管、下水道管、
ガス管、電線・電柱等は、ライフラインとして
の性格を有し、国民の生活に密接な必要不可欠
なものとして、公益性が高いと考えられるから
です。

渡邊課長

うん。では、浄化槽の「占用の場所」(第三
号)はどうだろうか？

坂上係員

浄化槽は、通常、道路の地下に設けるわけだ
から、一般的な地下の占用の場所に関する規定
(施行令第一〇条第三項)や同じ五号物件であ
る地下通路の占用の場所に関する規定(施行規

則第四条の四の三第一項)を参考にすると、

○路面をしばしば掘削することのないよう計
画され、かつ、他の占用物件と錯さうする
おそれがないこと。

○電線、水管、下水道管、ガス管等の上部に
設けないこと。

ということに注意しなければならないようです
ね。

渡邊課長

「工作物、物件又は施設の構造」(第四号)
についてはどうか？

坂上係員

地下に設ける占用物件の構造については、施
行令第一四条第二項に適合すればいいわけだか
ら、堅固で耐久力を有するとともに、道路等の
構造に支障を及ぼさず、車道に設ける場合は道
路の強度に影響を与えないことが必要ですね。

渡邊課長

うん。建物敷地と違って、道路には様々な車
の通行が見込まれるわけだから、自動車の荷重
等に対して安全なように浄化槽の強度を確保す
るかそれ相応の防護措置を講じさせる必要があ
るだろう。浄化槽の取扱い事業者から強度等に
ついて確認しておけば、一応は足りるんじゃない
かな？

おっと、もうこんな時間だ。今日は給料日だ

し、どうだい、食事でも？

坂上係員

課長、それってセクハラになるんじゃないで
すか。

と、いうのは冗談で、すでに約束が入ってい
るので、今日は残念ですけど・・・。

渡邊課長

・・・

(続く)

岡山市道・スロープ連結部段差転倒事故 損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係

岡山市道・スロープ連結部段差転倒事故

損害賠償請求事件

〔二審判決〕平成二一年七月一三日

岡山地方裁判所 請求一部認容

1 事件の概要

原告が、車椅子で岡山市の管理する市道から岡山県地方振興局分庁舎玄関に至るスロープを上がりかけたところ、道路面とスロープ（以下「本件スロープ」という。）入口が接する部分が窪んでいたため、後ろ向きに転倒し、負傷したとして、国家賠償法第二条に基づき、道路管理者である岡山市と本件スロープの設置者である岡山県に対し、損害賠償請求をした。（請求額…一二〇万八、三二〇円）

2 被告岡山県及び岡山市の瑕疵の有無

① 岡山県（スロープ設置者）の瑕疵について

ア 原告の主張

本件事故は、市道路面と本件スロープの登り口が窪みを形成していたこと及び本件スロープ自体の傾斜が急であることが原因となつて起きたものである。本来、本件スロープは、原告のような車椅子使用者の使用する設備であるから、車椅子を使用しても転倒することのないような安全な構造にすべきところ、その勾配は県が官公庁舎等高齢者の利用頻度が高い建築物における構造基準として自ら示した基準（二〇分の二）を大幅に超えるもの（四分の一）となっており、これを本件事故が発生するまで約一〇年もの間放置し、事故後はじめて改善したのであるからその管理に瑕疵があったことは明らかであると主張。

イ 原告の主張に対する被告の認否
県が示した基準は、あくまでもあるべき方向性を示したもので、決して事業者が義務づけるものではない。まして、この基準を満たしていないからと言って、瑕疵があるとされるものではない。

② 岡山市（道路管理者）の瑕疵について

ア 原告の主張

本件スロープは、その設置場所が市道上という場所的制約もあって、勾配は四分の一程度にせざるを得なかったが、これは車椅子を通常予想される使用方法で運転する場合に事故の発生が予想されるものではなく、通常有すべき安全性を欠いていたとはいえないと反論。

本件スロープは、市道に一体となって附合しているため、道路部分の所有権と一体となっており、市道管理者である被告岡山市にも管理義務がある。本件スロープは進入路として用いられており、このことが外見上も明らかである以上、岡山市には市道通行の安全性を確保するのみならず、進入路としての安全性を確保すべき法的義務がある。にもかかわらず、岡山市は車椅子を使用するには明らかに急な傾斜のまま本件スロープを放置しているため、その管理に瑕疵があったものというべきであると主張。

イ 原告の主張に対する被告の認否

市道に接する敷地内への出入りについて

は、出入口の構造を市道の構造に適合させるべきところ、本件のようにスロープの設置を必要とする場合は、工事にあたり、道路法第二四条に基づき、道路管理者である岡山市の承認を得なければならない。そして、当該スロープの設置後、出入口の安全についての責任はスロープの設置者が負担することとなり、道路管理者が当該スロープについて進入路としての安全性を確保すべき義務を負うことはない。よって、本件市道が交通の用に供している範囲において何ら支障がない以上、岡山市には道路管理上の瑕疵はなく、また、そもそも市は本件スロープの設置工事についての承認もしていないため、本件事故についての責任を問われることはないと反論。

3 判決の要旨

被告岡山市について、原告の損害に対して金九〇万円の支払義務があることを認め、被告岡山市については原告の請求を棄却した。

4 判決のポイント

① 岡山県の瑕疵について

本件スロープに続く庁舎敷地スロープの途中に車椅子マークの看板が掲示されており、本件スロープを車椅子使用者が通行することは当然

予想していたと認められるにもかかわらず、車椅子使用者が本件スロープを登ろうとすると、たとえ車椅子ごと後方に転倒することを予期しながら慎重に進行したとしても、必然的ともいふべき高い確率で前輪が浮き上がって後方に転倒することが認められたことから、本件スロープは通常有すべき安全性を欠き、他人に危害を及ぼす危険な状態にあったものと認められる。したがって、これを設置し、本件事故発生まで放置していた岡山市には公の営造物の設置及び管理上の瑕疵があったことは明らかであると判示。

② 岡山市の瑕疵について

本件スロープは、市道に一体となって付属されていたものであるから、事実上本件市道の付属物となっていたものと認められるが、市はスロープ自体をその本来の設置目的にしたがって庁舎への進入路として公共の利用に供していたものではない。本件スロープを庁舎への進入路として公共の利用に供していたのはあくまでも岡山県であって、市は本件スロープの付属した道路を市道として公共の利用に供していたにすぎない。

本件スロープに関して岡山市に管理上の瑕疵があったか否かは、市道としての通行に供され

る本件道路の付属物として、市道とともに一般の通行に供されるにつき、通常有すべき安全性を欠いていたかどうかによって判断されるべきである。してみるに、この点につき、原告の主張及び立証はなく、本件スロープが設置されていたとしても本件市道の通行に何ら支障があったことも認められないことから、市に道路管理上の瑕疵があったとはいえないと判示。

日本一の琵琶湖 環境こだわり県 滋賀

Mother Lake 母なる湖・琵琶湖



滋賀県東京事務所 鏝田 勝廣

皆様こんにちは。滋賀県の鏝田と申します。本年度から伝統ある、国土交通省と強い信頼関係で結ばれたとんび会のメンバーに加えて頂き大変光栄に思っております。

私事ですが、東京生活にもだいぶ慣れて、国土交通省の職員の皆様やとんび会の仲間を支えられながら、毎日国土交通省を始め霞ヶ関に通い情報や資料を頂いており、ありがとうございます。

それでは、少し故郷滋賀県について紹介をさせていただきます。

ふるさと近江滋賀

滋賀県の古代の国名近江の起源は琵琶湖に由来します。六世

紀頃の日本の国には、二つの大きな湖、琵琶湖と浜名湖であり、大きな湖は淡水の海のこと、淡（あわ）い海（湖）「アハウミ」という語が湖の呼称となっていました。アハウミはアファミだといわれています。この二つの湖のうち、物事を中心として考えられた大和国から近い方の湖、つまり琵琶湖のことを近つ淡海（チカツアフミ）と呼び、

遠いところにある浜名湖のことを遠つ淡海（トオツアフミ）と称して二つの湖を区別していました。チカツアフミが略してアフミであり、大宝律令において、近淡海が「近江」と言われる様になり、その後、慶応三年、江戸幕府は滅亡し、翌年には明治

と年号が改められ、藩籍奉還と新政府は体制を固めていき、合併を重ね、明治五年九月、琵琶湖を中心とする「滋賀県」が出

位置し、面積は約四、〇一七km²、人口は約一三四万人で、周囲を一、〇〇〇m級の山々囲まれ、その中央に県土の1/6の面積

来ました。

県名に採用された「滋賀」は「さざなみや志賀の都は荒れにしを昔ながらの山桜かな」と詠まれた志賀から来ています。

滋賀県の概要

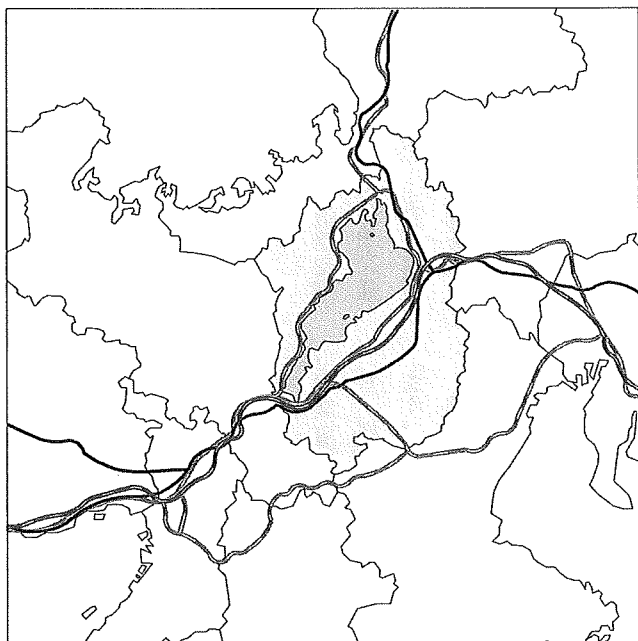


図1 滋賀県へのアクセス

を占める日本で一番の琵琶湖を抱え、一つの小宇宙とも言うべき盆地としてのまとまりの中にあります。

気候は比較的温暖で四季の移り変わりがはっきりしており、穏やかで豊かな自然を有する滋賀は、年間を通じ美しい景観を楽しむことが出来ます。

また古くから交通の要衝の地として栄え、数多くの歴史文化資産が残され、各地には今も日本の伝統文化が息づいています。

経済面では、一九六〇年頃から急速に工場立地が進み、現在では全国有数の工業県となり、また全国屈指の人口増加県とな

っています。

滋賀へのアクセス

滋賀県は、古くから日本国内の東西南北を結ぶ道路が集中し、京都への人や物の通り道として賑わい、多くの宿場町が栄えて来ました(図一)。

現在でも、名神高速道路や東海道新幹線といった高速交通網、京滋バイパス、JR東海道線などの交通網が琵琶湖を取り巻く様に発達し、陸上交通の要衝となっています。

日本一の琵琶湖

琵琶湖は、我が国最大で、バイカル湖やタンガニカ湖に次いで四〇〇万年以上の古い歴史を持つ淡水湖で、その豊富な水は、滋賀県を始め、京阪神など一四〇〇万人の生活を支えているばかりでなく、生物層が豊かで、約六〇〇種の動物や五〇〇種の植物が生息し、ビワマスやセタシジミなどの固有種も多く見られ、年間四〇〇万人もの観光客が安らぎを求めリゾートの

場としても多大な恵みをもたらしてくれています。(写真1) 環境への取組み、滋賀県は環境にこだわっています。

二一世紀は「環境の世紀」。琵琶湖の水と緑に恵まれて滋賀県では、一人ひとりが生活の中で環境に対するこだわりをもち、様々なかたちで実践しています。

健全な琵琶湖を次世代に継承するための指針「マザーレーク21計画(琵琶湖総合保全整備計画)」を策定。「琵琶湖と人との共生」を基本理念におき、琵琶湖やその周辺地域の行政・企業・地域住民が一体となった「協働」の取り組みを行っています。また、学校や地域での環境学習を積極的に実施するほか、自然環境の保全をはじめ、動植物の保護などを推進し、環境保全型、省資源・資源循環型社会の構築を目指しています。

新しい産業

滋賀は、日本列島のほぼ中央



写真1 南湖上空

に位置する立地条件に恵まれ、名神高速道路や東海道新幹線の整備に伴って、工場立地が急速に進み、国内有数の工業県となつていきます。近年、エコロジーとエコノミーの両立を目指し、滋賀ならではの特性を活かした新しい産業の創造に取り組んでいます。

健康福祉・教育

人と地域の活動が原動力となり、共に力をつけ、共に生きる新しい時代の健康福祉の創造に取り組んでいます。

滋賀の恵まれた自然や文化資産を生かし、新しい時代に生きる創造性と行動力のある人づくりを、学校・家庭・地域が一体となつて進めています。

文化・スポーツ、国際交流

明日の文化芸術を創造するため、世界の優れた文化芸術を鑑賞出来るびわ湖ホール等の劇場や近代美術館、博物館を始め、スポーツを楽しめる施設も各地に充実しています。



写真2 近江大津

また、世界の人々が集う交流と共生の舞台づくりを目指して、国際交流・国際協力に取り組んでいます（写真2）。

滋賀のみち「心と心をつなぐ

ココロードしが！“

本誌は、道路行政の専門誌であることから、滋賀のみちについて紹介させて頂きまして、滋

賀の紹介を終わりとします。

古くは東海道、中山道、北国街道と呼ばれた街道を人や物が頻繁に往来し、その流れは、名神高速道路、北陸自動車道、国道一号、八号といった国土の骨格となる広域幹線道路へと引き継がれてきました。

滋賀県の産業経済、県民生活

を支えてきた道路交通網ですが、近年の著しい人口増加や産業集積に道路整備が立ち遅れ、国道および県道の整備率は五割に満たない状況で、県内各所で交通渋滞が発生しています。

こうした中、「たくましい経済県づくり」に向けて、交流の時代にふさわしい総合交通ネットワーク構想を策定し、県の象徴でもある琵琶湖を中心にした放射状および環状の交通軸から成る環びわこ放射状ネットワークの形成を図っているところであります。現在、国道一号の地域高規格道路である甲賀湖南道路や二一世紀における国土の大動脈となる第二名神高速道路の整備が県南部地域で進んでいます。

二一世紀は「こころ」の時代、「心と心をつなぐココロードしが」をキャッチフレーズに人と人、心と心が交流する心のこもった道路行政をめざして、県民との協働による道路づくりに取り組んでいます。

ある一面のご紹介



高知県東京事務所 片岡 裕明

はじめまして、高知県東京事務所で国土交通省の担当をしております片岡と申します。

高知県の場合、未だに縦割り社会であり(うそです)行政課の担当は省庁割で行っておりまして、昨年一月までは建設省と運輸省の担当ですんだのですが、国土庁と北海道開発庁の所管も守備範囲となつてしまいい、もう大変です(うそです)。東京事務所の苦情処理

東京事務所は各地方自治体の都内での窓口となつていいるせいか、県関係で全国ニュースを賑わしたりした場合、やはり苦情の電話がかかってくると思います。今年は何事の出席がなかったのですが、昨年の成人式で橋本

知事が「帰れコール」の若者を

一喝してニュースになった時間も、都内の匿名者からお叱りの電話がありましたし、やみ融資で県庁が揺れた時も「高知県のような田舎は日本の足をひっぱっているだけだ。なにもせずに静かにしとれ。」という怒りの電話がありました。また道路関係では、昨年八月の「原宿表参道元気祭」スーパーYOSAKOI



よさこい祭り・高知市

I2001」の開催時に、地

方の道路整備の必要性を訴えるため、PRうちわを都内にて配布したのですが、その模様を取り上げた記事が翌日のある全国紙の社会面に掲載されました。その大見出しが「敵地“東京住民にPR”だったものですから、「おたくの県ではここ東京を敵地と呼ばれているらしいですわね」と、またまた苦情の電話

話がかかってきたものです。

ちなみに、少し話しが逸れますが、今年も八月二四日と二五日の両日に原宿表参道において

「スーパーYOSAKOI I2002」が開催され、昨年にも増して多くの本場高知の踊り子隊が参加する予定です。半年も先の話して恐縮ですが、また広告等目にする機会もあると思いますので、既成の枠にとらわれないうちを体感してみたい方は、半年後足を運んでみて下さい。ほとんど話しが逸れますが、高知県の「よさこい祭り」は一足早く毎年八月九日〜一二日の四日間、高知市内のあらゆる会場で開催されています。最近では北海道の「よさこいソーラン」が有名になりましたが、本家は高知県です(本当です)。

話を元に戻しまして、東京事務所への苦情の件ですが、これまで一番凄まじかったのは、甲子園での高校野球で現巨人の松井選手への五打席連続敬遠があったとき、対戦相手が高知県代表校だったものですから、朝から夕方まで数日間ひっ

きりなしに苦情の電話がかかってきて相当大変であったと聞いています。これも聞いた話ですが、他県の東京事務所では刺さって亡くなった方もおられると

のこと。

“敵地（うそです）” “東京はやはり怖い（うそです）”。

いち押しスポットのご紹介

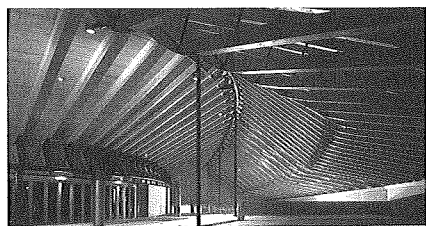
折角二ページもの貴重な誌面をいただいておりますので、觀光担当による最近のいち押し觀光スポットも紹介させていただきます



高知県立 牧野植物園

高知県立 牧野植物園

高知市五台山4200-6
TEL: (088) 882-2601
開園時間: 9:00~17:00
休園日: 月曜日(休日の場合は火曜日)
年末年始(12/27~1/1)
入園料: 一般500円
(高校生以下 無料)



牧野富太郎記念館 常設展示室内部

きたいと思います。

高知市の南東部に市街地を一望でき、四国八八カ所の三一番札所竹林寺がある五台山があります。そこに、高知県が生んだ「植物学の父」牧野富太郎博士の功績を顕彰するため作られた牧野植物園があります。これは昭和三三年に開園した四〇年選手ですが、平成一一年一二月には、博士が残した膨大な書物、植物標本や植物画などを展示し、植物館、美術館、図書館、研究所といった多様な機能を備えたミュージアムが新設され、

園面積も六倍に拡張整備されました。

ミュージアムは展示物の豊富さもさることながら、建築自体も木材を非常に多く用いた造形美あふれる建築物となっています。人と自然の関係を大切にしたい安らぎと憩いの空間で、自然と共に暮らすことの豊かさを再発見できる場として、これまで“豪快さ”がイメージされてきた土佐の違った“繊細な”一面を垣間見ることが出来ます。以上、東京事務所の日頃の活動といち押しスポット、それぞれのメジャーでない側面を紹介させていただきます。

当然、東京事務所は他の業務も多々ありますし（本当です）、高知県にもいろんなおすすめスポットがありますので、興味がおありの方は是非高知まで足を伸ばしてみてください。

月・日	世界動き	月・日	国内動き	月・日	道路行政の動き
1・1	<p>○欧州の単一通貨ユーロの紙幣と硬貨の流通がドイツ、フランス、イタリアなどユーロ圏二カ国で開始された。</p> <p>○アルゼンチンのレニコフ経済財政相が記者会見で、公定外国為替レートを「ドル＝一ペソから一ドル、一・四ペソに切り下げ」を正式に発表した。切り下げの理由については「固定レートによって国内産業の競争力が失われたため」とされている。</p>	12・22	<p>○鹿児島県奄美大島沖で国籍不明の不審船を追跡していた海上保安庁の巡視船が、停船命令に応じないで発砲してきたため応戦し、不審船は沈没した。朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）の船である可能性が高い。</p> <p>○政府は臨時閣議で○二年度一般会計予算の政府案を閣議決定した。総額八一兆二、三〇〇億円で前年度比一・七％。また、同時に閣議決定された財政投融资計画の政府案は、財務原案通りの二六兆七、九二〇億円で、前年度比一七・七％の大幅減となった。</p>	1・14	<p>○国内外の学識経験者、民間企業等が公共交通サービスへの新技術の応用をテーマに「次世代交通フォーラム・インターナショナル」を開催。</p> <p>○東京外かく環状道路の事業計画の策定に向け、関東地方整備局、東京都、沿線七区市が意見交換を行う。</p> <p>○第一一回国際冬期道路会議が札幌市で開催される（三一日まで）。</p>
6	<p>○米自動車大手のフォード・モーターが北米の五工場を閉鎖し、国内外で計三万五、〇〇〇人を削減する大規模なリストラ計画を発表した。削減人員は全従業員約一割となる。</p>	24	<p>○総務省の労働力調査によると、一一月の完全失業率（季節調整値）は五・五％と三カ月連続で過去最悪を更新。世帯主の完全失業者が初めて一〇〇万人を突破した。</p> <p>○経営再建中の東証一部上場の殖産住宅相互（本社東京）が民事再生法の適用を東京地裁に申請、受理され倒産した。</p>	15	
11	<p>○米連邦準備制度理事会（FRB）の発表によると、昨年一二月の米鉱工場生産指数（九二＝一〇〇、季節調整済み）は前年比〇・一％低下して一三六・七となり、五ヶ月連続でマイナスとなった。この結果、昨年の指数は前年比三・九％低下し、一〇年ぶりのマイナスを記録。</p>	28	<p>○東京地検特捜部はコンサルタント会社「業際都市開発研究所」が公共工事の受注をめぐって口利きした問題で、茨城県石岡市長の木村芳城容疑者（五九）と業際取締役の尾崎光郎容疑者（五六）ら七人を競売人札妨害の疑いで逮捕した。</p>	28	
16		1・13			

編集後記

昭和四十年代半ばの環境庁が発足して間もないころのことでした。群馬県尾瀬の主要地方道沼田田島線の建設問題をめぐって「開発」か「自然保護」かで群馬県と環境庁が対立、紛糾したことがあります。発足した直後とということもあつたのでしょうか、当時の大石武一長官をはじめ、環境庁側の鼻息が荒く、結局、未着工区間の建設を見合わせることで一件落着となりました。

このころ、地方では観光道路の建設が、しきりと計画されていきました。それだけに、この争いが各地に飛び火し、北海道の大雪山道路をはじめ、長野の美ヶ原ビーナスライン、妙高高原道路のほか、観光道路ではないが、南アルプススーパー林道などで火を噴き、日本列島を道路建設反対の開発アレルギーが吹き荒れたのでした。

このとき、マスコミの一部は、環境庁発足の背景となった新たな価値観の台頭による社会情勢の変化と、このアレルギー現象に配慮して「開発」という言葉を自粛することにし、

極力使用を避けることにしました。法律上やむを得ないもの、あるいは固有名詞的なものに使用を限定し、代わりに「振興」という言葉に言い換え、書き換えたのです。例えば、「地域開発」を「地域振興」としました。これによって、当時、新聞紙面の上では、「開発」の文字は大幅に減りました。

しかし、それで「開発」の言葉が消えてしまったかというところ、決してそんなことはありません。今でも「死語」とはならず立派に生きているのです。

なぜ、こんな昔話をしたのか、と申しますと、昨秋、ある講演を聞いたところ、女性講師が道路整備に絡んで「もう開発という言葉は使わないほうがいいですよ」と言っているのを耳にしたからです。それで三十余年も前の古い記憶を思い出すことになったのです。

やはり言葉というのは、生き物です。その必要性がある限り、人為的にどんなに努力してもなくならないのではないのでしょうか。そうした意味で、「開発」という言葉は、まだまだ生き続けるでしょうし、生き延びてほしいと思っ

ています。……。(K)

3月号の特集テーマは「道路行政における国際協力の推進」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