

10

道路行政セミナー

2002 October

目次

エッセイ

都市間高速道路の将来に向けて 齋藤 潮 1

特集／平成15年度道路関係予算概算要求

平成15年度道路関係予算概算要求の概要 道路局総務課 5

一般国道関係予算の概要 道路局国道課 21

有料道路関係予算の概要 道路局有料道路課
道路局高速国道課 25

地方道関係予算の概要 道路局地方
道・環境課 30

道路管理用光ファイバーの民間事業者等による利用について 道路局道路
利用調整室 33

平成14年度「道路ふれあい月間」地方行事報告（西日本） 38

財団法人道路サービス機構

I S O14001認証取得 ～人と自然にやさしいエリア創ります～ 高橋 健 44

道路法令関係Q & A 沿道規制と道路法 道路局路政課 48

道路占用Q & A (第15回) 義務占用物件とは(その1) 道路局道路
利用調整室 50

訴訟事例紹介 府道歩行者転落事故損害賠償請求事件 道路局道路
交通管理課 52

とんびの広場 潮風に誘われて秋深まる「未来都市」へ(横浜市) 栗原 敏也 54

あなたの知らない愛知(愛知県) 小島 馨 56

連載／社会実験 国分市のサポーター(バス乗車会員)制 山下 尚 58
市内巡回バス社会実験

国土交通省における行政手続等の
オンライン化推進に係る取組み 総合政策局
情報管理部 64

時・時・時 66

平成一五年度道路関係予算 概算要求の概要

道路局総務課

一 はじめに

平成一五年度概算要求は、八月七日に「平成一五年度概算要求に当たっての基本方針について」の閣議了解を受けて、作業を進め、八月三〇日に財務省に概算要求書を提出した。

平成一五年度予算については、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」（平成一四年六月二五日閣議決定。以下「基本方針2002」という。）を踏まえ、平成一四年度に引き続き歳出改革の一層の推進を図ることとし、一般歳出及び一般会計歳出全体について実質的に平成一四年度の水準以下に抑制することを目標に、歳出全般にわたる徹底した見直しを行い、歳出の抑制と所管を越えた予算配分の重点化・効率化を実施

し、平成一四年度の「国債発行三〇兆円以下」の基本精神を受け継いで、国債発行額の三〇兆円からの乖離をできる限り小さくするよう努めることとされた。

公共投資関係費については、「基本方針2002」を踏まえ、真に「重点4分野」にふさわしい施策・事業に重点を置くとともに、予算編成の過程において、費用対効果分析等の客観的な評価に基づく採択の必要性の検証、再評価による継続事業の見直し、既存ストックの有効活用、長期計画の在り方の見直し等を行うこととされた。

また、特殊法人等向け財政支出については、更に一層の縮減・合理化を進めることとし、「特殊法人等整理合理化計画」に係る措置を着実に実施するとともに、同計画を踏まえ、改めて特殊法人

等向け財政支出を根底から厳しく洗い直すこととされた。

以下、道路関係予算の概算要求について紹介する。

二 道路関係概算要求の概要

1 概算要求の概要

道路整備の平成一五年度概算要求においては、閣議了解された概算要求の基本的な方針に沿って、国費三兆六、三八六億円（対前年度比一・〇八）、財政投融资資金三兆二、二二二億円（対前年度比一・〇六）、事業費七兆三、三九四億円（対前年度比一・〇五）を計上している（表1）³。

このうち、一般道路事業については、事業費五

兆四、二五三億円（対前年度比一・〇八）、国費
 三兆二、二四六億円（対前年度比一・〇九）を計
 上している。
 有料道路事業は、事業費一兆九、一四二億円

（対前年度比〇・九八）、国費三、一四〇億円（対
 前年度比一・〇三）を計上している。

表1 道路関係予算概算要求

(単位：億円)

区	分	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
幹線道路 交通路 道環 道計	路	55,858	1.02	26,404	1.05
	連	6,976	1.15	4,050	1.16
	境	10,560	1.16	5,932	1.21
	整備	73,394	1.05	36,386	1.08
一般道 料道 計	路	54,253	1.08	33,246	1.09
	路	19,142	0.98	3,140	1.03
	路	73,394	1.05	36,386	1.08

- <注> 1. 住宅地関連公共施設整備促進事業、都市再開発関連公共施設整備促進事業及びまちづくり総合支援事業を含む。
 2. 河川等関連公共施設整備促進事業（事業費151億円、国費100億円）を含まない。
 3. 交通連携には、空港港湾等アクセス道路の整備、交通結節点の改善、公共交通支援、連続立体交差事業等路切関連の整備に係る計数を計上している。
 4. 道路環境整備には、沿道環境改善事業、電線共同溝の整備、交通安全施設等整備事業、道路交通環境改善促進事業、道路有効活用対策、住宅地関連公共施設整備促進事業、まちづくり総合支援事業、都市再開発関連公共施設整備促進事業に係る計数を計上している。
 5. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある。

○財政投融资 32,222億円（対前年度比 1.06）
 ○行政部費（一般会計国費） 3.0億円（対前年度比 1.04）

<注>財政投融资には、政府保証債（2,700億円）を含む。

現在、日本道路公団等道路関係四公団については、道路関係四公団に代わって民間化を進め、民間化の推進及びそのための踏まえること、平成15年度概算要求として、現行制度で事業を実施するとして、特殊法人等整備合理化計画を計上。

2 概算要求の基本方針

(1) 基本方針

二一世紀の我が国において、持続可能な経済・社会の構築と安全で安心できる暮らしの実現を図るため、経済財政諮問会議「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」を踏まえ、社会資本整備の重点化・集中化を図るために事業分野別の長期計画を統合した「国土交通社会資本整備重点化計画（仮称）」の道路分野の計画として、新たな道路整備五箇年計画（案）を策定する。この計画を着実に達成するため、受益者負担の考え方に基づく道路特定財源制度を活用することとし、道路特定財源の暫定税率に関する税制改正を要望する。

平成一五年度は、新たな道路整備五箇年計画（案）の初年度として、「活力」→都市再生と地域連携による経済活力の回復、「暮らし」→生活の質の向上、「安全」→安全で安心できる暮らしの確保、「環境」→環境の保全・創造の政策テーマを実現するため、他の行政分野と連携を図りつつ、二一世紀の課題に対応した政策を重点的かつ計画的に進める。

表2 道路関係予算概算要求総括表

区 分	15年度要求 (A)		前 年 度 (B)		倍率 (A) / (B)		備 考
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	
幹 線 道 路	5,585,782	2,640,352	5,469,531	2,514,500	1.02	1.05	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. 道路関係四公団について、平成15年度概算要求においては、特殊法人等整理合理化計画を踏まえつつ、現行制度で事業を実施するとした場合の国費・事業費を計上。 3. NTT-A型事業を含まない。 4. 道路交通環境改善等には、道路交通環境改善促進事業及び道路有効活用対策を計上している。 5. 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15,126百万円、国費10,000百万円がある。
一 般 道 路	3,671,617	2,326,329	3,517,406	2,209,234	1.04	1.05	
改 築	3,503,549	2,156,493	3,354,795	2,049,994	1.04	1.05	
雪 寒	124,510	81,883	119,879	78,625	1.04	1.04	
調 査	20,044	17,569	20,218	17,569	0.99	1.00	
機 械	21,731	14,713	20,713	14,046	1.05	1.05	
沿道整備融資	300	200	300	200	1.00	1.00	
補助率差額等	—	53,988	—	47,299	—	1.14	
独立行政法人交付金	1,483	1,483	1,501	1,501	0.99	0.99	
有 料 道 路	1,914,165	314,023	1,952,125	305,266	0.98	1.03	
日本道路公団	1,438,640	0	1,485,560	0	0.97	0.00	
首都高速道路公団	192,734	19,400	200,453	19,900	0.96	0.97	
阪神高速道路公団	134,900	12,900	135,714	13,300	0.99	0.97	
本州四国連絡橋公団	8,631	233,333	9,288	233,333	0.93	1.00	
(道路関係四公団・計)	(1,774,905)	(265,633)	(1,831,015)	(266,533)	(0.97)	(1.00)	
地方道路公社	74,260	15,890	76,110	16,233	0.98	0.98	
道路開発資金等	65,000	32,500	45,000	22,500	1.44	1.44	
交 通 連 携	697,637	405,002	604,636	349,305	1.15	1.16	
空港港湾等アクセス	271,546	181,878	233,234	153,260	1.16	1.19	
交通結節点改善	86,081	47,742	75,373	42,468	1.14	1.12	
公共交通支援	37,647	20,414	33,402	19,052	1.13	1.07	
踏切関連	302,363	154,968	262,627	134,525	1.15	1.15	
うち連続立体交差	186,396	93,198	167,598	83,799	1.11	1.11	
道 路 環 境 整 備	1,056,001	593,228	907,776	490,798	1.16	1.21	
沿道環境改善	126,915	77,973	93,339	57,261	1.36	1.36	
電線共同溝	237,986	123,857	221,071	115,444	1.08	1.07	
交通安全	494,078	274,648	429,866	236,343	1.15	1.16	
道路交通環境改善等	40,500	37,750	5,500	2,750	7.36	13.73	
住宅関公	120,550	61,000	122,000	61,000	0.99	1.00	
まちづくり総合支援等	35,972	18,000	36,000	18,000	1.00	1.00	
道 路 整 備 計	7,339,420	3,638,582	6,981,943	3,354,603	1.05	1.08	

表3 財政投融资等総括表

(単位:百万円)

区 分		資金内訳 財政投融资 (C)		自 己 資 金 等								合 計 (C+D)	
				政府出資金等		自主調達資金		そ の 他		小 計			
				倍率(A/B)	倍率(A/B)	倍率(A/B)	倍率(A/B)	倍率(A/B)	倍率(A/B)	倍率(A/B)	倍率(A/B)		
日本道路公団	15年度要求(A)	(270,000)				<510,000>				<510,000>			
		2,213,000	1.04	0	0.00	713,000	0.81	2,101,951	0.99	2,814,951	0.94	5,027,951	0.98
	前年度(B)	(270,000)				<400,000>				<400,000>			
		2,118,000		0		885,400		2,125,137		3,010,537		5,128,537	
	(0)				<110,000>				<110,000>				
	比較(A)-(B)	95,000		0		△ 172,400		△ 23,186		△ 195,586		△ 100,586	
首都高速道路公団	15年度要求(A)	473,600	1.02	19,400	0.97	<40,000>				<40,000>			
		462,100		19,900		111,800	1.02	291,760	1.00	422,960	1.01	896,560	1.02
	前年度(B)	462,100		19,900		<30,000>				<30,000>			
		462,100		19,900		109,186		290,495		419,581		881,681	
	<10,000>				<10,000>				<10,000>				
	比較(A)-(B)	11,500		△ 500		2,614		1,265		3,379		14,879	
阪神高速道路公団	15年度要求(A)	373,900	1.04	12,900	0.97	<25,000>				<25,000>			
		373,900		12,900		112,400	1.18	198,289	0.99	323,589	1.04	697,489	1.04
	前年度(B)	357,800		13,300		<20,000>				<20,000>			
		357,800		13,300		95,500		200,918		309,718		667,518	
	<5,000>				<5,000>				<5,000>				
	比較(A)-(B)	16,100		△ 400		16,900		△ 2,629		13,871		29,971	
本州四国連絡橋公団	15年度要求(A)	161,700	1.56	233,333	1.00	142,800	1.56	109,199	0.97	485,332	1.11	647,032	1.19
		161,700		233,333		142,800		109,199		485,332		647,032	
	前年度(B)	103,600		233,333		91,600		112,945		437,878		541,478	
		103,600		233,333		91,600		112,945		437,878		541,478	
	比較(A)-(B)	58,100		0		51,200		△ 3,746		47,454		105,554	
合 計	15年度要求(A)	(270,000)				<575,000>				<575,000>			
		3,222,200	1.06	265,633	1.00	1,080,000	0.91	2,701,199	0.99	4,046,832	0.97	7,269,032	1.01
	前年度(B)	(270,000)				<450,000>				<450,000>			
		3,041,500		266,533		1,181,686		2,729,495		4,177,714		7,219,214	
	(0)				<125,000>				<125,000>				
	比較(A)-(B)	180,700		△ 900		△ 101,686		△ 28,296		△ 130,882		49,818	

<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、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、民間借入金及び償還期間5年未満の政府保証債(本州四国連絡橋公団のみ)である。(上段< >内書きは、財投機関債)
 4. 『その他』は、地方公共団体出資金(日本道路公団を除く)及び業務収入等である。
 5. 本州四国連絡橋公団の計数は、道路分である。
 6. 平成15年度概算要求においては、特殊法人等整理合理化計画を踏まえつつ、現行制度で事業を実施するとした場合の国費・事業費を計上。

〈政策テーマ〉

【活力】 都市再生と地域連携による経済活力の回復）

交通需要マネジメント（TDM）施策、踏切道の改良促進、交通結節点の改善、路上工事の効率化、環状道路の整備、民間都市開発との連携や密集市街地の解消に資する都市内道路整備、自動車専用道路ネットワークの重点的・効率的整備、自立圏域の形成と市町村間相互の連携を支援する道路の整備、地域に応じた構造基準の見直し、空港・港湾等へのアクセス改善、道路の情報化等

【暮らし】 生活の質の向上）

人や自転車が優先となるゾーンの形成、歩行空間のバリアフリー化、無電柱化の推進 等

【安全】 安全で安心できる暮らしの確保）

交通安全対策、災害への備え、更新時代への対応 等

【環境】 環境の保全・創造）

沿道環境の改善、地球環境の保全、自然環境の保全・創造、環境対策の効果的な実施 等

この政策テーマをより効率的・効果的に達成するため、選択と集中、無駄なくスピーディにサービス提供、既存ストックの有効活用、事業の透明性・アカウンタビリティの向上、既存制度の見直しという視点に立って、道路行政の改革に取り組

表4 国土交通社会資本整備重点化計画（仮称）

21世紀型の新たな公共事業関係計画への改革

- ・事業分野別の計画から、所管社会資本整備の重点化・集中化のための計画に転換
- ・省庁統合の実を最大限発揮するため、横断的政策テーマを設定した上で一本化
- ・計画策定の重点を事業費からアウトカム目標とし、これに向けた取組み内容、事業箇所数等を示すとともに、そのための所要額を明示（原則として事業費総額は計画の内容としない）
- ・主要事業・関連事業（供用時期、概算事業費）を明示し、事業のスピードアップ、コスト削減を促進、事業展開の透明性を向上
- ・ハード施策とあわせてソフト施策を積極活用

【従来の5箇年計画】

縦割りの事業分野別計画
（省庁統合前に策定）

- 治水
- 急傾斜地
- 海岸
- 下水道
- 都市公園
- 道路整備
- 交通安全施設
- 港湾
- 空港
- 住宅建設

所管10本のうち9本が
H14・15年度二期限

国土交通社会資本整備重点化計画（仮称）

社会資本整備の重点化・集中化に向けた取組み
（公共事業改革の方向性（重点化・集中化の考え方）、コスト削減目標、事業のスピードアップのための措置 ほか）

横断的政策テーマ
（アウトカム目標（5～10年）、主要事業・関連事業（供用時期、概算事業費）、関連ソフト施策ほか）
（テーマ及びアウトカム指標の例）

暮らし	バリアフリー住宅ストック割合 2.7%[H10] → 7% [H16] ・密集市街地の解消面積 0ha[H12] → 1,500ha[H13~17]
安全	床上浸水常発地区内家数 12万戸[H12] → 7万戸[H18] ・市街地における防火公園整備率 63%[H11] → 66% [H14]
環境	新たな砂浜の創設面積 290ha[H12] → 560ha[H18] ・下水道の高度処理人口普及率 8% [H10] → 12% [H14]
活力	国際ハブの陸上輸送コストの削減率 10%[H12] → 20% [H18] ・大規模国際空港の国際旅客容量 4,300万人[H12] → 5,700万人[H17] ・主要な空港・港湾への連絡率 36% [H12] → 44% [H14]

各事業分野別主要事項

（参考）○ブロック別の将来の姿
○特定の政策テーマ別の対応方向
（都市再生、地球環境、少子高齢化など）

（平成14年8月7日国土交通省記者発表資料より）

（1） 国土交通省においては、これまで各事業分野別

3 長期計画の策定

む。また、道路整備以外の様々な行政施策と連携して、交通円滑化・物流効率化などの交通連携、地域連携支援、交通安全対策、環境対策などに取り組む。

に長期計画を策定していたが、省庁統合の実を最大限に発揮し、社会資本整備の重点化・集中化を図るために、「暮らし」、「安全」、「環境」、「活力」といった横断的政策テーマを設定し、各事業分野の長期計画を統合した「国土交通社会資本整備重点化計画（仮称）」を策定する（表4）。

全体として一本の計画決定（計画期間5年）

表5 道路整備五箇年計画(案)

道路整備五箇年計画(案) (道路分野の重点化計画(仮称))	
(1) 道路整備の重点化・集中化に向けた取組み(道路行政システムの改革)	
① 選択と集中、無駄なくスピーディにサービス提供	・アウトカム指標による評価システムの導入
② 既存ストックの有効活用	・ETCの利用台数を拡大 【ETC利用率 3%→60%】 ・道路の有効利用と沿道環境の改善等を解決するため、多様で弾力的な料金施策を導入 ・公安委員会等との連携により、違法路上駐車等の排除を徹底 ・路上工事実施日時の徹底管理と面的集中工事等により路上工事を削減 【路上工事時間 275時間/40・年を2割削減】
③ 事業の透明性・アカウンタビリティの向上	・構想段階での市民参画型道路計画プロセスや道路管理における市民参画システム等の導入
④ 既存制度の見直し	・道路特定財源について、受益者負担の原則に基づきつつ、新たな活用など見直しを実施 ・道路関係四公団民営化推進委員会の意見を踏まえ、高速道路の整備・料金のあり方等を見直し ・有料道路事業の対象を限定し、その運用にあたってコスト削減を徹底し事業を効率化
(2) 道路行政の政策テーマ	
① 活力 ~都市再生と地域連携による経済活力の回復~	・道路整備やTDM施策等を実施し渋滞を削減【年間渋滞損失金額 11.6兆円→10.0兆円】 ・三大都市圏等で環状道路の整備を推進 【三大都市圏の環状道路整備率 35%→60%】 ・自立圏域の形成と市町村間相互の連携、市町村合併を支援するための道路の整備を推進 ・空港・港湾へのアクセスを改善 【拠点的な空港・港湾へのアクセス率 59%→68%】
② 暮らし ~生活の質の向上~	・通過交通を排除し、質の高い生活環境を創出する人や自転車が優先となるゾーンを形成 ・主要な鉄道駅等周辺の歩行空間をバリアフリー化 【バリアフリー化率 17%→53%】
③ 安全 ~安全で安心できる暮らしの確保~	・事故率の高い事故危険箇所約4,000箇所において事故削減対策を集中的に実施 ・歩行者事故対策を約1,000地区のエリアで実施し、エリアの歩行者等事故を約3割抑止
④ 環境 ~環境の保全・創造~	・TDM施策や自動車の低公害化、幹線道路ネットワークの整備等、他の施策と連携を図りながら沿道環境を改善 【NOx環境目標達成率 51%→76%】

(1) 基本方針
 持続可能な経済・社会の構築と安全で安心できる暮らしの実現を図るため、国土交通社会資本整備重点化計画(仮称)の道路分野の計画として、道路整備五箇年計画(案)を策定し、これに基づく施策を重点的かつ計画的に進める(表5)。

2) 道路特定財源の税制改正
 新たに策定する道路整備五箇年計画(案)に基づいて道路整備を計画的に推進するためには、引き続き、一般財源の投入を図るとともに、受益者負担の考え方に基づく道路特定財源制度を活用し、所要の財源を確保することが必要。

このため、揮発油税等を特定財源とする措

表6 道路特定財源諸税の税率

	本則税率	暫定税率	暫定税率適用期限
揮発油税	24.3円/ℓ	48.6円/ℓ	H15.3.31
地方道路税	4.4円/ℓ	5.2円/ℓ	H15.3.31
軽油引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	H15.3.31
石油ガス税	17.5円/kg	-	-
自動車取得税	取得価額の3%	取得価額の5%	H15.3.31
自動車重量税	2,500円/0.5t・年	6,300円/0.5t・年	H15.4.30

<注> 1. 自動車取得税、自動車重量税は自家用乗用車の場合。
 2. 石油ガス税については、暫定税率は設定されていない。

表7 投資規模

新たな道路整備五箇年計画(案)の投資規模 (単位:億円)

	新たな五箇年計画(案)	第12次五箇年計画			計画倍率	実績倍率
		計画額(A)	実績額(B)	達成率(A/B)		
道路投資額(公共分)	400,000	462,000	444,373	96.2%	0.87	0.90

<注> 1. この他、地方単独事業として1.9.5兆円を見込む。
 2. 実績額は、10年度~13年度の最終、14年度当初の合計である。

第12次道路整備五箇年計画(平成10~14年度)における財源構成 (単位:兆円)

区分	実績額	うち国費	
		うち国費	うち国庫補助
第12次五計(H10~14)投資額(公共分)	44.4	21.5	17.0
当 初	38.2	17.8	
補 正	6.2	3.6	

<注> 1. 実績額は、10年度~13年度の最終、14年度の当初の合計であり、補正等とは、実績額と当初の差額で計上。
 2. 道路特定財源については、14年度において一般財源として活用された2,247億円(自動車重量税の一部)を含まない。
 3. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある。

置を延長するとともに、揮発油税、地方道路税、自動車重量税、軽油引取税及び自動車取得税に現在設定されている暫定税率の適用期限を五年間延長することにより、国及び地方の道路特定財源を確保し、その全額を道路整備に充てることが必要。
 なお、道路特定財源の活用にあたっては、受益者負担の原則を踏まえ、後述するようによる事業の重点配分や新たな活用などの見直しを進める。(表6・7)。

表8 主要なアウトカム指標

政策テーマ	主要指標	内容
1. 活力 ～都市再生と地域連携による経済活力の回復～	(1) 渋滞損失時間・損失金額	渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差（損失時間）及びその費用換算
	(2) 路上工事時間	道路1kmあたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間
	(3) 都市計画道路が整備された市街地に居住する人口比率	都市計画道路が整備された市街地に居住する人口比率
	(4) 自動車専用道路交通分担率	全道路の走行台キロに占める自動車専用道路の走行台キロの割合
	(5) 日常活動圏間交流ルート確保率	隣接する日常活動圏の中心都市間が改良された道路で連絡されている割合
	(6) 日常活動圏中心への安定到達率	日常活動圏の核となる都市の中心部まで安全かつ安定的に移動できる人の割合
	(7) ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用車の割合
2. 暮らし ～生活の質の向上～	(8) パリアフリー化率	主要な旅客施設周辺の主な道路がパリアフリー化されている延長の割合
	(9) 無電柱化率（幹線道路）	市街地、歴史景観地区の幹線道路のうち、電柱、電線のない延長の割合
3. 安全 ～安全・安心な暮らしの確保～	(10) 交通事故死者率・死傷事故率	走行1億台キロあたりの交通事故死者数、死傷事故件数
	(11) 災害時救援ルート確保率	日常活動圏の中心都市のうち隣接する中心都市への防災・震災対策が完了しているルート少なくとも1つは確保している都市の割合
	(12) 構造物保全率	舗装、橋梁、トンネル、法面の機能が良好に維持され補修を要しない延長の割合
	(13) 機能維持指数	巡回、清掃散水、街路樹剪定、路肩法面除草の実施水準
4. 環境 ～環境の保全・創造～	(14) NO ₂ 、SPM ₁₀ 環境目標達成率	三大都市圏でNO ₂ とSPM ₁₀ について環境目標を達成している測定局の割合
	(15) 夜間騒音要請限度達成率	夜間騒音要請限度を達成している道路延長の割合
	(16) 自動車CO ₂ 排出削減量	道路整備を含め対策を行わなかった場合の予測CO ₂ 排出量と実績CO ₂ 排出量との差分
道路行政の改革 (アカウンタビリティの向上)	(17) 利用者満足度	道路利用者に対する満足度調査結果
	(18) 情報公開度	①ホームページアクセス数；道路関係ウェブサイトと携帯電話向けサービスのアクセス数の合計 ②道路IRサイト評価；民間のIRサイト格付け機関による道路IRサイトの評価

4 平成一五年度の重点施策

(1) 行政の改革

1) 選択と集中、無駄なくスピーディにサービス提供

① 道路行政における施策・事業を峻別し、より効果的かつ効率的な行政運営を進めるため、アウトカム指標により政策目標を設定し、これに基づく事業執行プロセスに転換する。また、毎年度、業績の分析と評価を行い、その結果を公表するとともに、予算編成等に反映する「新規」(表8)。

② より効率的・効果的な事業の実施を図るため、事業評価については、新規採択時評価、再評価、事後評価のそれぞれを厳格に実施し、着手時から事業完了後までの一貫した評価システムを完成させる。

また、これら全ての評価の結果については、インターネット等を通じて広く一般に公開する。

③ 今後の少子高齢社会の進展や労働人口の減少等に備え、成熟化社会において最低限必要な道路を早急に整備するため、今後一五年程度を目標として成果の高い事業の集中的・重点的な整備を進める。

○集中的重点整備の例

・都市圏の環状道路や連続立体交差事業など

ど渋滞解消に資する事業

・生活の安全・安心を確保する基礎的なネットワークの整備

・鉄道駅等交通結節点の改善など総合的な交通体系の確立を図る事業

・民間投資の誘発効果の高い都市内道路整備

④ 地域になじむ道づくりを進めつつ、効率的な道路整備により無駄なくスピーディに質の高い道路サービスを提供するため、地域特性に応じた柔軟な道路構造を採用する「新規」。

○ローカルルールの導入（高規格幹線道路の線形等の緩和と追越区間付き二車線構造や中山間地域での一・五車線の道路等）

⑤ 道路整備をこれまで以上に重点的・効率的に進めるため、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。

○五年で見える道づくり

⑥ 質の高い道路サービスを低コストで提供するため、技術基準の性能規定化に対応した技術開発等を進めるとともに、工期短縮や耐久性の向上を図り、総合的なコスト削減に取り組む。

○道路橋の耐久性向上によるライフサイクルコストの低減

⑦ 新たな施策の展開や円滑な事業執行のため、社会的に大きな影響を与える可能性のある施策の導入に先立ち、市民等の参加の下、場所や期間を限定して施策を試行・評価する社会実験を積極的に実施する。

○社会実験の推進（料金に係る社会実験を含む）…事業費三〇三億円

○平成一五年度は料金に係る社会実験等を実施。

⑧ 道路利用者のニーズに即応した効率的・効果的な道路整備を推進するため、平成一五年度を初年度とする道路技術計画を策定し、早期に成果を実用化できるよう重点的に技術開発に取り組む「新規」。

○GISを活用した災害情報システムの開発

○建設副産物リサイクル技術の開発

(2) 既存ストックの有効活用

1) 利用者の様々なニーズに対応し、料金割引による一般道路から交通の転換等を促進することにより道路の有効利用を図るとともに、沿道環境の改善や渋滞緩和、交通安全対策などの課題を解決するため、多様で弾力的な料金設定に向けて料金に係る社会実験を行う

「新規」。

○料金に係る社会実験…事業費三〇〇億円

○想定される料金に係る社会実験例

- ・夜間割引等の時間帯別料金設定
- ・環境ロードプライシング
- ・乗り継ぎ割引

・利用促進のための特定区間の割引

2) 料金所のノンストップ・キャッシュレス化により利用者の利便性を向上し、あわせて料金所渋滞の緩和や環境改善を図るため、道路行政と自動車交通行政の連携も図りつつ、総合的なETC普及促進策を展開する。

整備目標…五箇年計画（H一五～H一九）内にETC利用率を全利用者の半数程度までに引き上げることにより、料金所渋滞を概ね解消

○原則として全てのインターチェンジへのETC導入に向けたインフラ整備

○ETC専用運用に係る社会実験の実施

○ETCを活用した追加インターチェンジの導入に向けた検討

○ETC利用者の特化した多様な料金施策の実施

・都市高速道路の回数券との競争力を確保する割引制度の導入

・乗り継ぎ制度の拡充

・ハイウェイカード、回数券は将来的に廃止し、ETCに集約

○車載器のビルトイン化及び路車間通信を活用した多様なサービスの実現に係る研究開発

○車載器レンタル制度の部分的導入

3) 違法路上駐車の徹底排除を進め、安全で円滑な道路交通を確保するため、三大都市圏等において違法駐車が特に激しい幹線道路をモデル路線として選定し、荷捌き停車帯の整備やカラー舗装による駐停車禁止区域の明示、公安委員会等による取締りや啓発活動の強化等を総合的・集中的に実施する「新規」。

○荷捌き停車帯の整備に対する支援制度の創設

○附置義務駐車場の共同設置制度の創設

4) 路上工事に伴う交通規制時間の縮減を図るため、路上工事実施日時の管理の徹底や掘削規制区間の拡大、面的集中工事と掘削規制の一体的実施、共同溝の整備を推進する。また、各種媒体を通じた路上工事情報提供の充実を進める。

整備目標…五箇年計画内に直轄国道1kmあたりの年間の路上工事時間を、現在の二七五時間から二割削減

○一定交通量以上の曜日・時間を指定した路上工事規制の実施〔新規〕

○面的集中工事と掘削規制の一体的実施〔新規〕

○共同溝の整備

○新聞折り込み等による広報の充実〔新規〕

(3) 事業の透明性・アカウンタビリティの向上

1) 計画決定手続の透明性、客観性、公正さを確保するため、構想段階において、第三者等の関与による市民等との双方向コミュニケーションを行う市民参画型道路計画プロセスを導入する。

○構想段階での市民参画型道路計画プロセスの導入…大和北道路等

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

○PI型交差点緊急改良

3) 「公」と「私」のパートナーシップによって地域ニーズに即した道路管理を展開するため、地域と一体となって、道路管理におけるサービス目標等を設定する管理計画の策定や実施・結果の評価を行う市民参画型の道路管理手法（道路パフォーマンススマネジメント）を導入する〔新規〕。

4) 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調査（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。

整備目標：五箇年計画内にCS調査による利用者満足度を五段階評価で二・六から三・〇まで向上

○利用者満足度調査（CS調査）の実施

○道の相談室の展開

○モニター制度の活用

5) 国民への道路行政運営のアカウンタビリティを徹底するため、道路行政に係る広報活動を充実させるとともに、道路局ホームページとは別に開設している道路行政評価サイト（道路IRサイト）について、業績の公表など、内容の一層の拡充を図る。

整備目標：五箇年計画内にホームページアクセス数を八五八万Hit/年から一億Hit/まで向上
五箇年計画内に道路IRサイト評点を三三三から四〇〇点まで向上

○道路IRサイト：<http://www.mlr.go.jp/>

road/ir/

(4) 既存制度の見直し

1) 道路特定財源は、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制度であり、自動車利用者に受益のないような使途にその財源を充当することについて、道路整備のための特別な負担をしている自動車利用者の理解を得ることは難しいのではないかと考えられる。

これまでも道路特定財源により、いわゆる道路整備以外にも市街地再開発事業、連続立体交差事業等自動車利用者の利便に資する事業を推進してきたところであるが、今後とも、受益者負担の原則を踏まえ、沿道環境対策など環境対策や、連続立体交差事業や交通結節点の整備など交通連携を含む都市の再生を図る事業に重点配分するとともに、他の行政分野と連携して、

・ETC普及促進策や料金に係る社会実験の実施への活用
・燃料電池自動車実用化促進プロジェクトの実施

・渋滞状況等の把握によって得られるバスロケーション情報の提供

に新たに活用するなどの見直しを進める。
今後の道路整備の必要性、受益者負担とい

う性格等を踏まえ、関係機関等と十分調整を行いながら、平成一五年度予算編成過程を通じて見直しを行う。

- 2) 日本道路公団等の道路関係四公団について
は、「道路関係四公団民営化推進委員会」において新たな組織及びその採算性の確保について調査審議されており、この委員会の意見を踏まえ、今後の高速道路の整備・料金のあり方などについて、具体的に検討を進める。
- 3) 有料道路制度の運用にあたっては、採算性の確保について、これまで以上に厳しくチェックし、徹底的なコスト縮減、重点投資等による事業の効率化、並びに情報公開の推進による事業の透明性の向上を図る。

〈参考〉

G・S…地理情報システム。
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。
P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。
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。公共部門でも実績あり。
道路IRサイト…民間企業のIR活動の考え方を取り入れ、財務関連データや渋滞損失データ、事業評価の結果等をわかりやすく提供する特別サイト。平成一三年一〇月より開設。

5 平成一五年度の政策テーマ別施策

(1) 活力 都市の再生と地域連携による経済活力の回復

- 1) 円滑なモビリティの確保
- ① 都市内の渋滞対策を効率的かつきめ細かく進めるため、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、渋滞対策の効果を分析しつつ、交通需要マネジメント(TDM)等の取組みを重点的に進める。

整備目標：五箇年計画内に約一二兆円の渋滞損失を約一〇兆円まで削減

○交通需要マネジメント推進調査…

事業費一四億円(一・〇四)

○都市圏交通円滑化総合対策事業…

事業費三、二四四億円(一・〇七)

② 踏切による交通渋滞の解消・事故の防止と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を促進する。

○踏切道対策…事業費三、八五六億円(一・一七)

うち、連続立体交差事業…

事業費一、八六四億円(一・一一)

③ 歩行者・自転車利用者等の公共交通機関の乗り継ぎ等の利便性を向上させるため、駅ビル等と一体となった空間の確保や、歩行者・

自転車利用者を中心とした駅前広場の整備など、各駅の特性を考慮した交通結節機能の強化を重点的に進める。

○交通結節点改善事業…

事業費八六一億円(一・一四)

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

○LRTの導入等を支援するための路面電車

等の建設に関する基準の見直し「新規」

⑤ 路上工事に伴う交通規制時間の縮減を図るため、路上工事実施日時の管理の徹底や掘削規制区間の拡大、面的集中工事と掘削規制の一体的実施、共同溝の整備を推進する。また、各種媒体を通じた路上工事情報提供の充実を進める。

2) 都市の再生

都市の骨格を形成するとともに、交通渋滞の緩和を図り、良好な生活空間を創造するため、環状道路の整備を重点的に進める。

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…

事業費七、六四二億円（一・〇五）

② 都市再生を強力に推進するため、都市の拠点形成、中心市街地の活性化、民間投資の誘発等に資する都市内の道路整備、土地区画整理事業、市街地再開発事業等を重点的に進める。

整備目標…五箇年計画内に都市計画道路が整備された市街地に居住する人口比率を六一％から六五％へ引き上げ

○土地区画整理事業補助制度の充実による既成市街地への集中投資…

事業費一、七九五億円

③ 木造密集市街地内において、地域の防災性の向上等を図り、良好な市街地を形成するため、都市内道路を重点的に整備する。

3) 個性ある都市・地域の形成

① 中心市街地において歩行者や自動車の安全

かつ快適な移動環境を確保し、まちの賑わいを創出するため、一般自動車の利用を制限するトランジットモールの導入等に取り組み

○モデル地区を選定し、実施計画を策定〔新規〕

② 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、八八〇億円（一・一一）

③ 魅力ある地域づくりを進めるため、「道の駅」の質の向上や健康づくりとともに地域の個性を体感できる質の高い歩道等の整備を進める。

○「道の駅」の利用者の評価に基づく推薦の実施

○ウォーキング・トレイル事業

○地域主体の魅力づくり事業

4) 国土・地域ネットワークの構築

① 国土構造の骨格を形成し、地域ブロックの自立的な発展や地域間の交流連携を図るとともに、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、環境負荷の軽減、物流の効率化等を図るため、高規格幹線道路及び地域高規格道路などの自動車専用道路ネットワークについて、投資効

果を最大限発揮できるように重点的かつ効率的に整備を進める。

整備目標…五箇年計画内に自動車専用道路の交通分担率を一三％から一五％に引き上げ

○高規格幹線道路…

事業費一九、三一八億円（二・〇四）

○地域高規格道路…

事業費六、八四二億円（一・〇六）

② 高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う高度な都市型サービスの広域利用を可能とするため、日常生活が営まれる一定の圏域（日常生活圏）を連絡する道路網について重点的に整備する。

整備目標…五箇年計画内に日常生活圏間交流ルート確保率を六六％から六八％に引き上げ

○日常生活圏間交流ルートの整備

③ 通勤・通学、買い物など毎日の活動に伴う生活関連サービスを日常生活圏全体で利用可能とするため、圏域内の中心都市への日常的な移動の利便性・安全性向上に資する道路整

備を進める。

特に、合併する市町村では、新市町村内の拠点を連絡する道路の整備について、総務省の地方財政措置と連携し、重点的に整備を進める。

整備目標：五箇年計画内に日常活動圏中心への安定到達率を六一%から六六%に引き上げ

○市町村合併支援道路整備事業

事業費八九八億円（一・一五）

○交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業

④ 離島、山村、過疎及び半島地域等において、生活の基礎的サービスの格差を是正するとともに、国土の保全、地域の活性化を図る上で必要な道路整備を進める。また、交通条件のきわめて悪い奥地等において、産業の開発等のため、基盤となる道路整備の計画を策定し、重点的な整備を進める。

⑤ 景観や自然環境に配慮した地域になじむ道づくりを進めるとともに、整備効果の早期発現、整備コストの縮減等を図るため、従来の規格による整備に加え、構造基準の緩和や地域の実情に応じた最適な構造を適用した整備を導入する（ローカルルール導入）「新規」

○高規格幹線道路における追越区間付き二車線構造等の採用

○一・五車線の道路整備の導入

○乗用車専用道路の導入

5) 物流効率化の支援

① 効率的なマルチモーダル輸送体系を構築するため、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。

整備目標：五箇年計画内に拠点的な空港・港湾へのアクセス率を五九%から六八%へ向上

○マルチモーダル交通体系連携整備事業

事業費八三〇億円（一・四一）

② 車両の大型化等に対応するため、橋梁の補強等を進める。

③ 積み替えによる積載効率の向上や輸送コストの削減等を図るため、高規格幹線道路等の沿道及びインターチェンジ周辺において、貨物車の積み替え機能等を有する物流拠点の立地を支援するアクセス道路、駐車場等の整備を進める。

④ 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、荷捌き停車帯の整備等の都市内物流対策に総合的に取り組む。

6) 情報化の推進

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サービスの研究開発、導入等、データやシステム等の標準化・統合化を考慮した道路の情報化（スマートウェイ化）を進める。

○ITS関連施設整備事業等ITSの推進

事業費七一一億円（一・〇一）

② 道路に関する調査の効率性向上、バス利用者の利便性向上等を自動車交通局等と連携して総合的に推進するため、道路の利用状況等をバスを活用して把握し、これにより得られるバスの位置や到着時刻等に関する情報のホームページや携帯電話等での提供を支援する連携施策を進める「新規」。

③ IT関連産業の発展を支援するとともに、利用者へのサービス向上を図るため、一つの車載器でETCや駐車場管理等の路車間通信を活用した官民の多様なサービスを利用できる技術の研究開発を進める。

④ 経済活性化を支援するため、従来より整備を行ってきた道路管理用光ファイバー及び収容空間の民間事業者への開放を進めるとも

に、工事規制や災害等の情報を効率的に収集・管理・提供できる道路GISの整備を進める。

○道路GISの整備

事業費七〇億円(一・〇〇)

- ⑤ 道路の異常や災害に迅速に対応するため、光ファイバー等のネットワークの整備・高度化を進めるとともに、センサーシステム等のITを活用して道路管理の効率化を進める。
- 情報ハイウェイの整備及び機能・セキュリティの向上

事業費三、三八五億円(一・〇三)

○道路管理者と地方自治体等の光ファイバーの相互接続の推進

○法面等の災害を事前に捕捉するセンサーシステムの研究開発

(参考)

交通需要マネジメント(TDM)・・・時差通勤、パークアンドライドの促進等、交通需要の調整・抑制策。
ボトルネック踏切・・・ピーク時間の遮断時間が四〇分/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。

LRV・・・走行環境の改善などにより、従来の路面電車の機能を向上させたシステム。

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発揮できるように計画した重点区間(圏央道西側区間、外かん東側区間、首都高速中央環状線の三号線以北区間)。

拠点的な空港・港湾へのアクセス率・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拠点的な空港・港湾の割合。
路車間通信・・・ETCでは路車間通信方式として五・八GHz道路GIS・・・道路に関する情報を電子地図上で一元的に管理するシステム。

(2) 暮らしと生活の質の向上

- 1) 安全で快適な人優先のみちへの再生
- 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。

○みち再生事業(交通安全事業地区一括統合補助金)の拡充

事業費二〇八億円(一・〇五)

- ② 住居系地区において、通過交通の排除を徹底して、車よりも歩行者等の安全・快適な利用を優先し、沿道と協働した道路緑化、無電柱化等による質の高い生活環境を創出する「くらしの道ゾーン」を形成するため、モデル地区を選定し、先導的な取組みを進める

「新規」

- ③ 主要な鉄道駅等を中心とする地区において、高齢者、身体障害者等に配慮した安全で快適な歩行空間を確保するため、交通バリアフリー法に基づき、バリアフリー化された歩行空間ネットワーク整備を進める。

整備目標・・・五箇年計画内に主要な鉄道駅等周辺における主な道路のバリアフリー化率を一七％から五三％に引き上げ

○市街地の歩行空間のバリアフリー化

事業費六、三四五億円(一・二九)

- ④ 自転車利用者に対する交通安全の確保を図るとともに、自動車交通から自転車交通への転換を促し地球環境への負荷軽減に貢献するため、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

事業費二二五億円(一・〇九)

- 2) 無電柱化による美しい街並みの形成
都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保等を図るため、まちなかの幹線道路における電線類の地中化を引き続き重点的に進めるとともに、中規模程度の商店街や住居系地域、歴史的景観地区などの非幹線道路についても無電柱化を進め、面的な整備を推進する。

また、関係行政機関等の協力の下、平成一六年度を初年度とする「次期地中化計画」の策定に向けた検討を進める。

整備目標・・・五箇年計画(H一五～H一九)内に

市街地などの幹線道路の無電柱化率を八%から一三%に引き上げ

○電線類の地中化..

事業費一、三三〇億円(一・〇八)

○歩道幅員の狭い道路等で実施したモデル施工を踏まえた、更なる簡便でコスト縮減が可能な構造の検討及び導入「新規」。

〈参〉

「次期地中化計画」..平成二一年度から平成二五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(「新電線類地中化計画」)の後、継続して地中化を実施するために必要な計画。

(3) 安全 安全で安心できる暮らしの確保

1) 安全な生活環境の確保

整備目標..五箇年計画内に交通事故死者率を一・一三人/億台キロから一・〇四人/億台キロ、死傷事故率を一一二二件/億台キロから一一八件/億台キロまで削減

① 依然として厳しい道路交通安全を取り巻く状況に鑑み、警察庁と共同で、平成一五年度を初年度とする新たな交通安全施設等の整備計画を策定し、緊急に対処すべき交通安全施設等の整備を進める。

② 幹線道路の安全性を効率的・効果的に高めるため、事故率の高い事故危険箇所において、交差点改良等の事故削減対策を集中的に進める「新規」。

○事故危険箇所緊急対策事業..

事業費二、一一八億円(一・〇八)

③ 市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等を優先する道路構造等により安全な通行経路が確保された「あんしん歩行エリア」を形成するため、公安委員会の速度規制等とあわせて、歩道の設置や歩行者優先道路の整備等を面的・総合的に進める「新規」。

○あんしん歩行エリア形成事業..

事業費七〇〇億円

④ 事故分析の充実及び事故対策のノウハウの蓄積・活用により、効率的・効果的な事故対策を展開するため、警察と連携した事故調査・分析体制の強化、対策の事後評価への専門家の知見の活用を進める「新規」。

○「全国アドバイザー会議(仮称)」の設置..要因分析・効率的な事故対策内容の検討を実施するための会議

2) 災害への備え

① 災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動を支える道路について、のり面対策

や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。

また、災害時の緊急輸送等を支援するため、ネットワーク性の高い環状道路の機能を活かした広域防災拠点や緊急医療に資する救命活動支援ヘリポートの整備を進める。

整備目標..五箇年計画内に災害時救援ルート確保率を六九%から八〇%に引き上げ

事業費四、五八五億円(一・〇〇)

○防災・震災対策..

② 豪雨等による地域の孤立を解消し、医療機関へのアクセスを確保するため、安全度・安心度の高い生命線となる幹線道路を計画的に整備する。

○生命線道路の整備..

事業費六六六億円(一・〇五)

③ 積雪寒冷特別地域での冬の安全で安心な生活を支え、他の地域との交流・連携を強化するため、道路の除雪(除雪機械の整備を含む)・防雪・凍雪害防止に関する計画を策定し、雪害事業を推進する。

また、中心市街地等の歩行者の多い地区における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。

さらに、雪対策のコスト縮減を図るため、風力等の未利用エネルギーやITの活用を進める。

○冬期バリアフリー対策等雪寒事業…

事業費一、四三三億円（一・〇四）

3) 更新時代への対応

① 高度成長期に多数建設された道路構造物の更新時期の平準化、トータルコストの縮減等を目指して、道路の管理手法に、アセットマネジメントの考え方を導入し、効率的・効果的な維持管理を行う。

このため、鋼構造物のモニタリング手法などの施設の監視・点検の技術開発を推進し、点検から補修に至る管理の高度化を進める。

整備目標…五箇年計画内に構造物保全率を八

一%から九二%に引き上げ

○維持修繕事業…

事業費六、五八九億円（〇・九九）

○非破壊検査技術及び構造物のモニタリングシステムの開発

○鋼製橋脚隅角部の損傷等の補修・補強

② 重量違反車両を削減し、道路の構造を保全するとともに交通の危険を防止するため、特

殊車両許可制度について、ITを活用した申請手続きの簡素化、関係機関と連携した違反車両の指導取締りの強化を図る。

〈参〉

事故危険箇所…死傷事故率が幹線道路平均の五倍以上の箇所のうち対策効果が早期に発現する箇所を選定。

アセットマネジメント…資産管理。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り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。

(4) 環境…環境の保全・創造

1) 沿道環境の改善

① 交通の円滑化により自動車から排出されるPM、NO_xの排出削減を図るため、環状道路等

幹線道路ネットワーク整備や、交差点立体化等のポトルネットワーク対策を進めるとともに、路上工事の縮減や高度道路交通システム（ITS）を推進する。

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ポトルネットワーク対策を進める。

整備目標…五箇年計画内に三大都市圏でNO₂と

SPMについて環境目標を達成している

測定局の割合を向上

NO₂…五一%（一〇三/二〇一測定局）↓七

六%（二二〇/二九〇測定局）

SPM…〇%（〇/一〇一測定局）↓六二%（六

三/一〇一測定局）

○緊急改善ポイント対策

② 自動車交通需要の調整・抑制及びそれによる交通の円滑化を図るため、「環境ロードプライシング」を社会実験として実施するとともに、公共交通機関や自転車の利用促進等のTDM施策を推進する。

③ 都市間輸送における低公害車の利用促進を図るため、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。

また、自動車の低公害化を促進するため、大型ディーゼル車に代わる低公害車の開発に取り組むとともに、燃料電池自動車の普及を促進するため、燃料電池自動車を道路維持管理用車両へ試験的に導入する。

○低公害車の新技術開発…

事業費五億円（一・〇〇）

○燃料電池自動車の道路維持管理用車両への試験的導入「新規」

④ 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進める。

整備目標…五箇年計画内に国道における騒音の
夜間要請限度の達成率を六六%から
七三%に向上

○沿道環境改善事業…

事業費一、二六九億円（一・三三六）

- ⑤ SPM、NO_xを除去するための大気浄化技術の
フィールド実験や、騒音の改善のための技術
開発に取り組む。

○大気浄化技術のフィールド実験の実施

- ・トンネル換気所における大気浄化技術
- ・土壌による大気浄化技術

○騒音低減に資する多孔質弾性舗装の開発

2) 地球環境の保全

- ① 自動車から排出されるCO₂の排出削減を図
るため、道路交通の円滑化、自動車交通需要
の調整・抑制及び自動車の低燃費化の促進等
を進める。

整備目標…五箇年計画内に自動車からのCO₂排

出量を道路整備を含め対策を行わな
かった場合と比較して年間約三、二
〇〇万t（CO₂換算）削減

② 循環型社会を実現するため、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。

3) 自然環境の保全・創造

- 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、良質な緑の道路空
間を構築する道路緑化を積極的に進めるとと
もに、「緑の回廊」構想を推進する。

○道路緑化…事業費三五七億円（一・〇七）

- ② のり面の緑化、地形の改変や生態系への影
響を最小限に抑える工法の採用等、自然環境
や景観に配慮した道路の整備を進める。

4) 環境対策の効果的な実施

自動車交通需要の調整・抑制等の沿道環境
対策について、地域住民の協力を得つつ、地
域の実情に即した効果的な対策を計画的に実
施するとともに、大気環境を常時観測するこ
とにより対策の効果を定期的に把握する。ま
た、環境省や地方公共団体と連携し、大気環
境の測定データを広く国民に公表する。

○大気の常時観測局の設置

（参考）

PM…粒子状物質。

NO_x…窒素酸化物。

SPM…浮遊粒子状物質（大気中に浮遊する粒子状物質であって、
粒径が一〇ミクロン以下のもの）。

環境目標…NO₂は環境基準、SPMは大気中濃度のうち自動車交通
の寄与分を半減させた場合の濃度以下。

多孔質弾性舗装…ゴムチップを接着し、一定の空隙を設ける
ように成形した舗装。

「緑の回廊」構想…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
ク構築を図る施策。

一般国道関係予算の概要

道路局国道課

一 はじめに

一般国道は、現在四五九路線、実延長約五四〇〇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や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、平成二二年四月一日現在、四車線以上で整備されている区間はわずか六、二〇〇km

(一一・六%)しかない現状にある。また、改良済み区間は四七、九七三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、平成一五年度は、二二世紀の我が国において持続可能な経済・社会の構築と安全で安心できる暮らしの実現を図るため、経済諮問会議「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」を踏まえ、社会資本整備の重点化・集中化を図るために事業分野別の長期計画を統合した「国土交通社会資本整備重点化計画(仮称)」の道路分野の計画として作成する、新たな道路整備五箇年計画(案)の初年度として、以

下の施策テーマを実現するため重点的かつ計画的に進める。

「活力」→都市再生と地域連携による経済活力の回復」の施策テーマを実現するため、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、大都市圏の都市環状道路、空港港湾アクセス道路等について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、「暮らし」生活の質の向上」→「安全」→安全で安心できる暮らしの確保」のため、市街地の歩行空間のバリアフリー化、電線類の地中化及び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く防災対策を推進する。さらに、「環境」→環境の保

全・創造」のため、沿道環境が厳しい箇所などにおける交差点立体化等のボトルネック対策や遮音壁及び環境施設帯の設置等を推進する。

以下に平成一五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、平成一五年度においても引き続き、既に事業に着手している首都圏中央連絡自動車道（四六八号）、東海環状自動車道（四七五号）、京奈和自動車道（二四号）等、大都市圏環状道路を中心に積極的な事業展開を図る。

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、平成一五年度も引き続き、宮崎一〇号（延岡道路）、秋田七号（琴丘能代道路）等について整備促進を図る。

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（二九八号）、名古屋環状二号线（三〇二号）等の事業について継続実施する。

三 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、地域相互の交流促進や空港・港湾への連絡等を強化する地域高規格道路については、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。

平成一五年度も引き続き、愛知二三号（豊橋バイパス）、岡崎バイパス）、群馬一七号（上武道路）、長崎三三四号（出島バイパス）等について事業促進を図る。

四 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、幅員狭隘区間の解消及び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、岩手二八四号、福井四七六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・インターチェンジ・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。

平成一五年度も引き続き、既着手箇所を中心に

交通混雑や沿道環境の悪化が特に著しい箇所に重点を置くとともに、地域振興プロジェクトに不可欠な道路事業のうち、早期完成により大きな事業効果が期待できる事業及び空港・港湾・インターチェンジ・主要駅等への連絡を強化する事業について重点的に整備を推進する。

直轄事業においては、福島六号(常磐バイパス)、静岡一号(浜松バイパス)、福井八号(福井バイパス)等、補助事業においても、愛知二四八号(瀬戸東バイパス)、高知一九五号(高知バイパス)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、従来からの計画的・体系的な整備の促進に努め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、平成一五年度においても引き続き交通量の拡大施策としてバイパス、環状道路等の道路ネットワークの整備及び多車線化による幅の確保、交差点改良、立体化等によるボトルネックの解消等の事業を推進する。

直轄事業においては、滋賀八号(米原バイパス)、

群馬一七号(高松立体)等、補助事業においても、大阪一七〇号(西石切立体交差)等について積極的な展開を図る。

(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、九年度に実施した道路防災総点検やトンネル坑口部等の法面・斜面の緊急点検結果に基づき、緊急的に対策を要する箇所から事業を進めてきており、平成一五年度も引き続き計画的に事業の展開を図る。

五 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、平成一四年度末までの整備延長は、約四九〇kmに達する見込みである。

六 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則り、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、引き続き整備を推進する。

七 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。

平成一五年度は、今後急増する老朽化した道路ストックの健全性を保ち、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。

八 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、平成一五年度も引き続き、より良い沿道環境の実現に向け、遮音壁の設置、環境施設帯の整備、低騒音舗装の敷設等を進める。

九 雪害

積雪寒冷特別地域での冬期の安全で安心な生活を支え、他の地域との交流・連携を強化するため、除雪、防雪、凍雪害防止に関する計画を策定し、雪害事業を推進する。

平成一五年度は、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。

一〇 交通安全

平成一五年度は、交通事故の防止と交通の円滑化を図るため、幹線道路における事故率の高い箇所において集中的に対策を実施する事故危険個所対策や歩行空間のバリアフリー化を柱として交通安全施設等の整備を推進する。

このため、一種事業については、交差点改良等により事故危険個所対策に重点投資を行うほか、高齢者や障害者の利用に配慮し、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、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。

一一 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個所の解消など緊急に整備しなければならぬ多くの箇所を残しており、整備の要望も極めて大きい。

このため、一層重点的・効率的な整備の推進に努めていきたい。

有料道路関係予算の概要

道路局有料道路課 同 高速国道課

一 はじめに

有料道路事業は、財源不足を補うため、財政投融资資金や民間からの借入金等を活用することにより道路整備を進め、利用者の料金をもってその返済に充てるものである。西欧と違って馬車交通の時代がなかったため立ち遅れてきた我が国の幹線道路整備は、有料道路制度の活用により、限られた財源のもとで、促進されてきた。

現在、日本道路公団等道路関係四公団については、道路関係四公団民営化推進委員会において、道路関係四公団に代わる民営化を前提とした新たな組織及びその採算性の確保に関する事項について検討が行われているところであり、本年中に具体的意見がとりまとめられる予定である。

このため、平成一五年度概算要求においては、特殊法人等整理合理化計画を踏まえつつ、現行制度で事業を実施するとした場合の国費・事業費を計上しており、現行制度の下、

- ・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
- ・都市部の有料道路の渋滞を緩和するため、ボトルネック対策等を進める。

また、既存ストックの有効活用のための施策として、

- ・利用者の様々なニーズに対応し、料金割引による一般道路から交通の転換等を促進することにより道路の有効利用を図るとともに、沿道環境の改善や渋滞緩和、交通安全対策などの課題を

解決するため、多様で弾力的な料金設定に向けて料金に係る社会実験を行う。

- ・料金所のノンストップ・キャッシュレス化により利用者の利便性を向上し、あわせて料金所渋滞の緩和や環境改善を図るため、総合的なETC普及促進策を展開する。

○原則として全ての料金所へのETC導入に向けたインフラ整備

○車載器レンタル制度的部分的導入 等

平成一五年度有料道路関係予算要求額は、五年計画対象事業費で一兆九、一〇〇億円（表1）であり、有料道路関係事業費が全体事業費に占める割合は二六%となっている。

以下、有料道路の事業主体別に予算の概要を述べることにする。

1 要求の概要
 平成一五年度要求額は、日本道路公団全体で五兆二八〇億円（対前年度比〇・九八倍）であり、

二 日本道路公団

そのうち高速自動車国道が四兆二、四五四億円（対前年度比〇・九七倍）、一般有料道路が七、八二六億円（対前年度比一・〇三倍）となっている（表2）。

特殊法人等整理合理化計画（抄）（平成13年12月19日閣議決定）

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は、廃止することとし、四公団に代わる新たな組織、及びその採算性の確保については以下の基本方針の下、内閣に置く「第三者機関」において一体として検討し、その具体的内容を平成14年中にまとめる。

1 日本道路公団

(1)組織

新たな組織は、民営化を前提とし、平成17年度までの集中改革期間内のできるだけ早期に発足する。

(2)事業

- ①国費は、平成14年度以降、投入しない。
- ②事業コストは規格の見直し、競争の導入などにより引下げを図る。
- ③現行料金を前提とする償還期間は、50年を上限として引下げ効果などを反映させ、その短縮を目指す。
- ④新たな組織により建設する路線は、直近の道路需要、今後の経済情勢を織り込んだ費用対効果分析を徹底して行い、優先順位を決定する。
- ⑤その他の路線の建設、例えば、直轄方式による建設は毎年度の予算編成で検討する。

2 首都高速道路公団・阪神高速道路公団

日本道路公団と同時に、同様の民営化を行う。なお、国・地方の役割分担下、適切な費用分担を行う。

3 本州四国連絡橋公団

日本道路公団と同時に民営化する。なお、債務は、確実な償還を行うため、国の道路予算、関係地方公共団体の負担において処理することとし、道路料金の活用も検討する。

表1 平成15年度有料道路概算要求総括表

区分	15年度概算要求(A)		前年度(B)		倍率(A)/(B)	
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
有料道路	1,914,165	314,023	1,952,125	305,266	0.98	1.03
日本道路公団	1,438,640	0	1,485,560	0	0.97	-
首都高速道路公団	192,734	19,400	200,453	19,900	0.96	0.97
阪神高速道路公団	134,900	12,900	135,714	13,300	0.99	0.97
本州四国連絡橋公団	8,631	233,333	9,288	233,333	0.93	1.00
地方道路公社	74,260	15,890	76,110	16,233	0.98	0.98
道路開発資金	65,000	32,500	45,000	22,500	1.44	1.44

備考 1. NTT-A型事業は含まない。
 2. この他、料金に係る社会実験(事業費300億円)、車載器レンタル制度の部分的導入のための事業費(事業費50億円)がある。

表2 日本道路公団

(単位:百万円)

区 分	15年度概算要求(A)			前年度(B)			倍率(A)/(B)		
	高速	一般	計	高速	一般	計	高速	一般	国費
○事業計画									
建設費	916,000	65,000	981,000	916,000	76,000	992,000	1.00	0.86	0.99
維持改良費	293,400	35,090	328,490	302,140	35,360	337,500	0.97	0.99	0.97
調査費	2,667	750	3,417	2,982	870	3,852	0.89	0.86	0.89
建設利息	119,533	6,200	125,733	139,198	13,010	152,208	0.86	0.48	0.83
小計	1,331,600	107,040	1,438,640	1,360,320	125,240	1,485,560	0.98	0.85	0.97
業務管理費等	253,177	47,569	300,746	250,578	47,829	298,407	1.01	0.99	1.01
業務外支出等	2,660,575	627,990	3,288,565	2,758,139	586,431	3,344,570	0.96	1.07	0.98
合計	4,245,352	782,599	5,027,951	4,369,037	759,500	5,128,537	0.97	1.03	0.98
○資金計画									
政府出資金等	0	0	0	0	0	0	-	-	-
財投資金	1,911,400	301,600	2,213,000	1,816,200	301,800	2,118,000	1.05	1.00	1.04
(政府借入金等)	1,851,100	291,900	2,143,000	1,756,200	291,800	2,048,000	1.05	1.00	1.05
(外債)	60,300	9,700	70,000	60,000	10,000	70,000	1.01	0.97	1.00
自主調達資金	484,100	228,900	713,000	670,900	214,500	885,400	0.72	1.07	0.81
(財投機関債)	347,400	162,600	510,000	303,700	96,300	400,000	1.14	1.69	1.28
(民間借入金)	136,700	66,300	203,000	367,200	118,200	485,400	0.37	0.56	0.42
業務収入等	1,849,852	252,099	2,101,951	1,881,937	243,200	2,125,137	0.98	1.04	0.99
合計	4,245,352	782,599	5,027,951	4,369,037	759,500	5,128,537	0.97	1.03	0.98

2 高速自動車国道の建設

高速自動車国道については、過年度発生 of 債務工事に対する義務額等を考慮し、前年度同額の建設費九、一六〇億円(対前年度比一・〇〇)を計上している。

3 一般有料道路の建設

ネットワーク型道路等の整備を推進する。特に圏央道、東海環状道路等大都市圏の環状道路の整備を重点的に推進するため、平成一五年度における建設費は、六五〇億円(対前年度比〇・八六)を計上している。

4 維持・改良

高速自動車国道及び一般有料道路については、道路機能の保全対策、交通安全対策、渋滞対策、環境対策等を推進し、安全性、快適性の確保を図る。

① 道路機能の保全対策

道路の安全性・健全性を確保するため、老朽化及び車両大型化に伴う橋梁等の損傷対策、老朽化した標識・防護柵やトンネル施設の更新を実施する。

② 交通安全対策

安全で快適な走行環境の確保のため、高機能舗装の整備、凍結防止剤散布装置の整備等を実施する。

③ 渋滞対策

本線の渋滞解消を図る付加車線の設置やランプ拡幅や、渋滞・交通事故等の情報提供設備の拡充を実施。また、ETC対応料金所の拡大を引き続き実施する。

④ 環境対策

夜間の騒音レベルが環境基準を超過している区間を対象とする遮音壁の設置等を実施。

三 首都・阪神高速道路公団

1 首都高速道路公団

都市再生プロジェクトである中央環状新宿線等の早期供用を図るための必要額を勘案し、平成一五年度においては、高速道路建設費八七二億円(対前年度比一・二三)を計上している。

また、高速道路改築費としては、以下の事業を推進するため、二六二億円(対前年度比〇・七五)を計上している(表3)。

① 既供用路線の混雑を緩和し、円滑な交通流の確保を図る箱崎両国JCT間改良等を実施する。

② 利用者サービスの向上を図るため、ETCの整備を引き続き実施する。

③ 利用者の安全確保のため、鋼製橋脚隅角部補強等の道路構造物の安全対策等を引き続き実施する。

表3 首都高速道路公団

(単位:百万円)

区 分	15年度概 算要求(A)	前年度(B)	倍率 (A)/(B)
○ 事業計画			
高速道路建設事業費	87,200	77,000	1.13
高速道路改築事業費	26,193	34,940	0.75
関連街路分担金	1,100	1,500	0.73
調査修繕費	856	1,056	0.81
維持修繕費	40,312	41,847	0.96
建設利息	37,073	44,110	0.84
小計	192,734	200,453	0.96
業務管理費等	47,742	50,151	0.95
業務外支出	656,084	631,077	1.04
合 計	896,560	881,681	1.02
○ 資金計画			
出資	38,800	39,800	0.97
(政 府)	19,400	19,900	0.97
(地 方 公 共 団 体)	19,400	19,900	0.97
財投資金	473,600	462,100	1.02
自主調達資金	111,800	109,186	1.02
(財 投 機 関 債)	40,000	30,000	1.33
(縁 故 債)	10,000	20,000	0.50
(民 間 借 入 金)	61,800	59,186	1.04
業務収入等	272,360	270,595	1.01
合 計	896,560	881,681	1.02

(注) 社会資本整備事業は含まない。

2 阪神高速道路公団

都市再生プロジェクトである淀川左岸線等の早期供用を図るための必要額を勘案し、平成一五年度においては、高速道路建設費七七〇億円(対前年度比一・一七)を計上している。

また、高速道路改築費としては、以下の事業を推進するため、一九四億円(対前年度比〇・九六)を計上している(表4)。

① 利用者サービスの向上を図るため、ETCの整備を引き続き実施する。

② 利用者の安全確保のため、コンクリート構造物改築等を引き続き実施する。

四 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)

(2) 今後の整備予定

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。

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方式により整備を進めている。

表4 阪神高速道路公団

(単位:百万円)

区 分	15年度概 算要求(A)	前年度(B)	倍率 (A)/(B)
○ 事業計画			
高速道路建設事業費	77,000	65,900	1.17
高速道路改築事業費	19,400	20,125	0.96
関連街路分担金	0	51	皆減
調査修繕費	691	741	0.93
維持修繕費	24,800	25,010	0.99
建設利息	13,009	23,887	0.54
小計	134,900	135,714	0.99
業務管理費等	34,400	34,468	0.99
業務外支出	528,549	497,336	1.06
合 計	697,489	667,518	1.04
○ 資金計画			
出資	25,800	26,600	0.97
(政 府)	12,900	13,300	0.97
(地 方 公 共 団 体)	12,900	13,300	0.97
財投資金	373,900	357,800	1.04
自主調達資金	112,400	95,500	1.18
(財 投 機 関 債)	25,000	20,000	1.25
(縁 故 債)	10,000	13,500	0.74
(民 間 借 入 金)	77,400	62,000	1.25
業務収入等	185,389	187,618	0.99
合 計	697,489	667,518	1.04

(注) 社会資本整備事業は含まない。

2 平成一五年度概算要求の概要（要求事業費（表5））

① 西瀬戸自動車道大島道路（合併施行）の料金の撤去、生口島島内道路施工方法検討等のための建設費として三億円（対前年度比〇・七二）を計上。

② 既供用区間の維持管理費として七六億円（対前年度比〇・九四）を計上。

表5 本州四国連絡橋公団

区分	15年度概算要求 (A)		前年度 (B)		倍率 (A)/(B)	
	全体	うち道路分	全体	うち道路分	全体	うち道路分
○事業計画						
建設費	302	270	409	379	0.74	0.71
調査費	274	257	327	310	0.84	0.83
維持管理費	8,539	7,629	9,110	8,139	0.94	0.94
建設利息等	475	475	460	460	1.03	1.03
小計	-	8,631	-	9,288	-	0.93
業務管理費等	16,553	16,059	16,828	16,318	0.98	0.98
業務外支出等	622,356	622,342	515,890	515,872	1.21	1.21
合計	648,499	647,032	543,024	541,478	1.19	1.19
○資金計画						
政府出資金等	80,000	80,000	80,000	80,000	1.00	1.00
(地方公共団体)	53,333	53,333	53,333	53,333	1.00	1.00
補助金	26,667	26,667	26,667	26,667	1.00	1.00
補給金	28	-	29	-	0.97	-
有料道路整備等	180,000	180,000	180,000	180,000	1.00	1.00
資金(道路特会)						
財投資資金等	161,700	161,700	103,600	103,600	1.56	1.56
自主調達資金等	142,800	142,800	91,600	91,600	1.56	1.56
(縁放債)	0	0	51,800	51,800	皆減	皆減
(民間借入金)	0	0	39,800	39,800	皆減	皆減
(政府保証)	142,800	142,800	0	0	皆増	皆増
業務収入等	83,971	82,532	87,795	86,278	0.96	0.96
合計	648,499	647,032	543,024	541,478	1.19	1.19

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、全体事業費として八六億円（対前年度比〇・九三）を計上。

五 有料道路融資事業

概算要求にあたっては、NTT-A型事業を除いたものとなっている。

1 一般有料道路の建設

継続六路線の事業を推進し、新規に銚子連絡道路「千葉県道路公社」（五・九km）、遠阪トンネル有料道路「兵庫県道路公社」（四・七km）の事業に着する。また、そのうち、浜名湖新橋有料道路「静岡県道路公社」等三路線の完成を目標とする。

2 指定都市高速道路の建設

(1) 名古屋高速道路

名古屋高速清洲一宮線に重点投資を図るほか、名古屋高速名古屋新宝線の用地の進捗等を推進するため、平成一五年度においては、事業費四四〇億円（対前年度比〇・九〇）を計上している。

(2) 福岡北九州高速道路

福岡高速道路では、上部工耐震工事等の改築事業を推進する。

北九州高速道路では、老朽化が進んだ高速4号線において、適正な料金水準のもとで採算性を確保しつつ大規模補修工事を実施するため、公的助成の拡充を要求しており、このための所要額として事業費一三九億円（対前年度比一・一五）を計上している。

(3) 広島高速道路

広島高速一号线（延伸）及び高速三号线（Ⅱ期）の整備を推進するための所要額として、事業費九一億円（対前年度比一・一五）を計上している。

地方道関係予算の概要

道路局地方道・環境課

一 はじめに

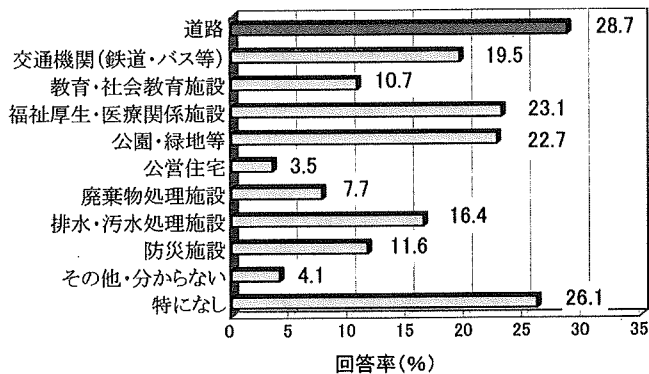
地方道は、都道府県道と市町村道で構成されており、その延長は、都道府県道約一三万km、市町村道約九八万kmであり、我が国の一般道路延長の九五%を占めている。しかし、その整備状況はまだまだ低く、整備に対する地域の期待と要望は図1のとおり極めて高いものがある。

このような背景のもとに平成一五年度は、都道府県道・市町村道の事業のうち、全国的な観点から国の支援が真に必要なものに対し重点的に支援を行い、効率的な地方道整備の推進を図るために要する事業費として、表1のとおり計上している。

二 地方道整備の現況

都道府県道及び市町村道は、高速自動車国道や一般国道を補完する地域の幹線道路網の一部を構成する重要な社会基盤施設である。また、空港・港湾・鉄道駅等の交通拠点、工業・流通団地や観光・リゾート施設等へ直接アクセスする道路として各種地域振興施策の推進に資するとともに、通勤・通学、買い物、病院や福祉施設の利

用など、地域の生活環境の向上を図るうえで欠くことのできない重要な役割を果たしている。



<資料>社会資本の整備に関する世論調査(H10 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15年度予算概算要求状況

地方道	事業費	(伸率)	国費	(伸率)
全国	9,123	1.03	8,825	1.04

(注)地方道路整備臨時交付金を含む

表2 地方道の整備状況（平成12年4月1日現在）

	実延長 (km)	整備済延長 (km)	整備率 (%)	改良済延長 (km)	改良率 (%)
国道	53,776.8	29,839.9	55.5%	47,975.4	89.2%
直轄国道	21,773.1	10,779.7	49.5%	21,736.6	99.8%
補助国道（指定区間外）	32,003.7	19,060.2	59.6%	26,238.8	82.0%
地方道	1,105,946	567,681	51.3%	582,934	52.7%
都道府県道	128,182.4	65,761.9	51.3%	81,014.3	63.2%
主要地方道	57,437.9	31,574.9	55.0%	41,518.9	72.3%
一般都道府県道	70,744.5	34,187.0	48.3%	39,495.4	55.8%
市町村道	977,763.9	501,919.5	51.3%	501,919.5	51.3%
5.5m以上のみ				150,353.4	15.3%

※道路統計年報2001より

※市町村道の51.3%は一車線改良含み(当時の道路構造令基準に適合している道路)

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、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%）にとどまっており、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（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
交通結節点・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、平成一〇年以降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 平成一五年度の主要施策

○地域の実情に応じた道路整備に資する道路の構造に係る見直し（一・五車線の道路整備等）
（図2）

全国一律の道路構造規格から、地域に応じた構造とすることにより、整備効果の早期発現、整備コストの縮減、景観や自然環境に配慮した地域になじむ道づくりを推進するローカルールの検討

を進めているところである。

具体的には、交通量が少なく狭隘であるが、沿線住民の生活維持の観点から必要不可欠な中山間地域の道路の区間について、地域の実情にあった道路構造とすることにより、一定の旅行速度と安全性の確保を迅速に実施することを目的とした一・五車線の道路整備の導入等について検討しているところである。

一・五車線の道路整備については、各都道府県の管内における道路整備の優先順位を全般的に見

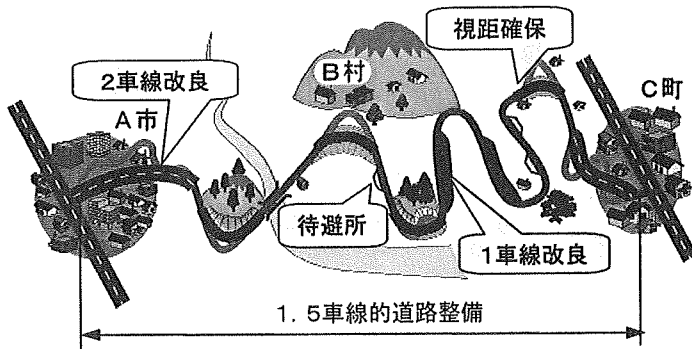


図2 1.5車線の道路整備概念図

直し、一・五車線の道路整備を優先整備箇所として位置付けた場合には、平成一五年度より助成を行う予定である。

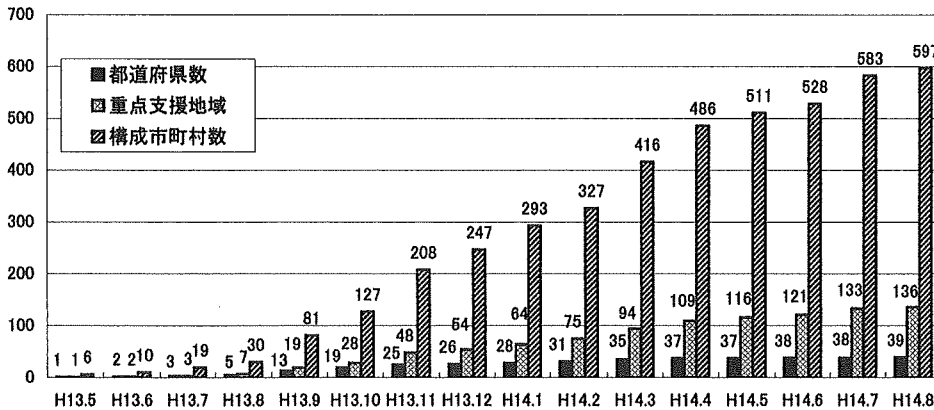


図3 合併重点支援地域の指定の推移

また、通勤・通学、買い物など日常の活動に伴う生活関連サービスを日常活動圏全体で利用可能とするためには、圏域内の中心都市への日常的な移動の利便性・安全性向上に資する道路整備が必要である。特に、市町村の合併については、平成一四年八月時点で五九七市町村で重点支援地域に指定される(図3)など、合併に向けた動きが本格化する中で、合併する市町村の新市町村内の拠点を連絡する道路の整備については、喫緊の課題として取り組むべきものであり、総務省の特別の地方財政措置と連携した「市町村合併支援道路整備事業」を積極的に活用し、短期間での整備が図られるよう、引き続き国庫補助の優先採択・重点配分により重点的に支援することとしている。

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。

道路管理用光ファイバーの 民間事業者等による利用について

道路局路政課道路利用調整室

一 はじめに

政府においては、平成一三年一月に「e-japan戦略」を策定し、「二〇〇五年度までに世界最先端のIT国家となる」ことが政府の方針として掲げられた。さらに「e-japan戦略」を具体化し、高度情報通信ネットワーク社会の形成のために政府が迅速かつ重点的に実施すべき施策の全容を明らかにするものとして同年三月二九日にIT戦略本部において「e-japan重点計画」が策定され、「世界最高水準の高度情報通信ネットワークの形成」を図ることとされたところである。

このような情報通信網の高速化に対するニーズが急速に高まっている社会的背景のもと、道路管

理者においても、この「世界最高水準の高度情報通信ネットワークの形成」を積極的に支援するため、これまで、低コストで光ファイバーが敷設でき

るよう公共の光ファイバーの収容空間（共同溝・電線共同溝・情報BOX）の整備を進めてきたところであるが、今般、高度情報通信ネットワークの形成をより一層進めるため、平成一四年六月に政府において策定した「e-japan重点計画―2002」等を受け、収容空間等の整備、開放に加え、国の管理する河川・道路管理用光ファイバーのうち、当面利用予定のないものについて、今年度から、第一種電気通信事業者、ケーブルテレビ事業者、国、地方公共団体に開放することとした。

以下その概要を述べることにしたい。

二 道路管理用光ファイバー

道路管理用光ファイバーは、道路管理のために敷設された光ファイバーのことであり、主に高速・大容量通信が可能な光ファイバーの特性を活かしてCCTV、センサ、道路情報板、情報コンセント等情報の集配信、施設の遠隔操作等に使用されている。

その敷設延長は、平成一四年度末現在で約一五、〇〇〇kmとなる見込みであり、未整備箇所が残っているものの概ね全国規模に敷設されている。光ファイバーケーブルの芯線数は敷設箇所によって異なるが、一般的には一〇〇芯程度となっており、今回の制度により利用可能となるのは、箇所によって異なるが約一〜三割程度となっている。ただ

し、箇所によっては全て施設管理用として使用（予定を含む）しているため、利用可能な芯線が存在しない箇所も存在する。

三 道路管理用光ファイバーケーブルの民間事業者等による利用に係る制度のスキーム

今回の制度においては、道路法第二〇条に規定する「兼用工作物」の規定を適用することにより、道路管理用として敷設した光ファイバーケーブルを民間事業者等に利用していただくこととしている。

今回の制度を活用する場合には、道路管理者と民間事業者等の間で「兼用工作物管理協定」を締結することとしている（※1参照）。

また、この「兼用工作物管理協定」は民間事業者が、道路管理用光ファイバーを利用し、安定的な電気通信サービスを行えるよう、いわゆるIRUの要件（※2参照）を満足するよう定められている。

なお、今回の制度は、あくまで道路管理用として敷設した光ファイバーケーブルのうち当面利用予定のないものについて道路との「兼用工作物」として、道路管理に支障のない範囲で第一種電気通信事業者等に開放するものであるため、必ずしも、利用事業者等の計画等に併せて開放できるも

のではないこととなっており、民間事業者等にとっては、この制度の趣旨をご理解いただいた上で、当該制度を活用していただくこととなる。

※1 「河川・道路管理用光ファイバーケーブル兼用工作物管理協定」のポイント

- 財産の帰属
 - ・施設管理者に帰属。
- 接続工事及びその費用
 - ・クロージャ等への接続工事等については、施設管理者の立会いのもと利用事業者等が行い、接続工事等に要する費用は利用事業者等の負担。
- 使用の期間
 - ・使用開始日から一〇年間は、書面による合意がない限り一年ごとの自動更新。

- ・一〇年経過後は施設管理者が六か月前までに通告すれば利用事業者等の同意なく更新を拒否できる。

○維持管理

- ・施設管理者は、兼用工作物等の点検方法等、保守の実施に必要な事項について保守細則を定めそれに基づき保守を行う。

○使用の中止

- ・天災地変その他不可抗力によりやむを得ない場合等には、兼用芯線等の使用を中止することがある。

○障害等の復旧等

- ・利用事業者等の責めに帰さない事由により兼用工作物に障害等の損害が発生した場合は施設管理者は、自らの負担で速やかにその復旧に努める。ただし、障害等の復旧が困難な場合は、速やかにその対応について協議する。

- ・施設管理者は、その管理する河川・道路の復旧を要する事態が生じた場合は、その復旧を優先することが出来るものとし、利用事業者等はこれに協力しなければならぬ。

- ・利用事業者等は、その責めに帰すべき事由によって、河川・道路管理用光ファイバーケーブル等については、全部又は一部を滅失または毀損した場合は、その損害を賠償しなければならない。

- ・利用事業者等は、本協定の定めにより使用の中止、協定の解除がなされた場合、その事由、名目の如何にかかわらず、施設管理者に対して営業補償費移転料、立退料その他これに類するものを一切請求することができない。

- 非常時の公共施設管理用通信の確保
 - ・災害等により公共施設管理用芯線が使用不可になる等の非常時には、一時的に、兼用

芯線の利用等により公共施設管理用通信の確保を図る。

○協定の解除

・施設管理者の通信量の増大等の事情により、施設管理者が使用する芯線に不足が見込まれる場合等においては、書面による合意の上、協定を解除することができる。

○使用上の制限

・目的外使用の禁止。
・第三者への譲渡、貸与、第三者のための権利設定は不可。

※2 I R U (Indefeasible Right of User :

破棄し得ない使用権) (「電気通信事業者のネットワーク構築マニュアル」平成一四年四月総務省より)

契約によって定められ、関係当事者の合意がない限り破棄又は終了させることができない長期安定的な使用権のこと。

他者の所有する光ファイバー等について I R U の設定を受けた事業者は、当該光ファイバー等を継続的に支配・管理している状態にあると認められる。

I R U が認められるには以下の要件が必要である。

① 使用権を取得する第一種電気通信事業者の同意なしに契約を破棄することができな

いこと。

② 使用期間全体にわたる合理的な使用料金の設定がされていること。

③ 電気通信回線設備所有者によって対象物件に第三者担保権が設定されていないこと。

④ 使用契約期間について、使用契約が安定的であると認められる以下のいずれかの要件を満たしていること。

ア 使用契約期間が一〇年以上であること。

イ 使用契約期間が一年以上であり、かつ、契約書等において、以下の点が確認されていること。ただし、使用契約期間の累計が一〇年を超える場合における当該超える部分に相当する契約については、この限りでない。

A 契約の自動更新の定めがあること

B 第一種電気通信事業者の同意がない限り、更新を拒否することができないこと

ウ その他ア、イに類する特別の事情があると認められるものであること。

四 道路管理用光ファイバーの民間事業者等による利用方法の概要(※3参照)

者等による利用方法の概要(※3参照)

今回の制度においては、「二〇〇五年度までに世界最先端の I T 国家となるため、高度情報通信ネットワークの形成を積極的に支援」するために講じられる措置であることから、対象となる光ファイバー芯線を利用して多数の者にサービスを提供できる第一種電気通信事業者、ケーブルテレビ事業者を対象としている。また、国、地方公共団体についても、その公共性及び電子政府の実現に資することを考慮し当該制度の対象としている。

また、開放区間の指定、クロージャの設置に関する事項等を定めているが、今回の制度は、あくまでも道路管理用として敷設した光ファイバーのうち当面利用予定のないものについて、道路管理に支障のない範囲で第一種電気通信事業者等に開放するものであるため、「兼用工作物管理協定」と同様に、民間事業者等にあつては、制度の趣旨をご理解いただいた上で、当該制度を活用していただくことになる。

なお、利用希望者が多く、光ファイバー芯線が不足する場合は、利用希望者間で調整していただき、利用事業者等を決定することとなる。

※3 「河川・道路管理用光ファイバーの民間事業者等による利用方法の概要」

○制度の対象

・第一種電気通信事業者、ケーブルテレビ事業者、国、地方公共団体

○開放区間

- ・事務所、出張所、約10km間隔の事務所で指定するクロージャ又は光成端箱（以下「指定クロージャ等」と呼ぶ。）間で開放する。

・分岐は、原則として指定クロージャ等でのみ認める。

○最小開放芯線数

- ・最小開放芯線数Ⅰ一テープ（二、四、八芯）

○開放芯線（テープ数）

- ・「開放テープ数」Ⅱ「光ファイバーのテープ数」―「今後一〇年間に使用予定（使用を含む）テープ数」

○クロージャの設置

- ・開放区間内への追加クロージャ設置は認めない。
- ・指定クロージャ等における分岐時に、そのハンドホール内（架空区間の場合は近傍）に、利用事業者等側の負担で、分岐用クロージャの設置を義務づける。なお、光成端箱における分岐時については、分岐用クロージャの設置を認めない。
- ・民間事業者間によるクロージャの共同設置を認める。

○中継装置、伝送機器等の設置

- ・事務所及び出張所内等への中継装置、伝送

機器等の設置は認めない。

- ・事務所及び出張所内等への光ファイバーケーブルの設置については国有財産法に基づく使用の許可を得た上で設置を認める。

○情報の提供

- ・公募区間、公募条件（光ファイバーの品質等の技術的条件を含む）については、利用希望事業者等の公募の際にホームページにおいて提供（光ファイバーの設置状況、開放状況等についてもホームページにおいて提供）。

○利用事業者等の決定

- ・利用希望者間で調整の上、決定。

五 道路管理用光ファイバーの民間事業者等による利用に係る分担金

道路管理用光ファイバーの民間事業者等による利用に係る分担金については、光ファイバーケーブル等の敷設及び維持管理に要した費用の実績から、耐用年数、残存価格割合及び芯線数を考慮して算出しており、原則として一六円／芯／m／年となっている（ただし、堤防区間等、敷設が容易な箇所については、一〇円／芯／m／年）。

六 利用に係る手続き

利用に係る手続きフローは（図参照）のとおり

となっている。具体の開放区間、開放芯線の状況等については、六月下旬より各地方整備局等のホームページに掲載しており、また七月下旬から八月にかけて、「河川・道路管理用光ファイバーの民間事業者等による利用にかかる説明会」を各地方整備局において実施している。

この説明会や民間事業者等からの具体の開放箇所等に係る事前照会を経て、九月中旬から九月下旬にかけて、各地方整備局ごとに利用希望申込みを受け付けることとなっており、利用希望者間の調整が無い場合など、順調に手続きが進めば、利用申込みから約半年程度で接続工事にとりかかっていただけのこととなる。（なお、今後の光ファイバーの整備状況に鑑み、年一回程度、利用希望の申し込みを受け付ける予定である。）

当該制度に係る各種情報は国土交通省のHPを通じて提供を行っているので詳細に関しては本省及び各地方整備局のHPを参照していただきたい。

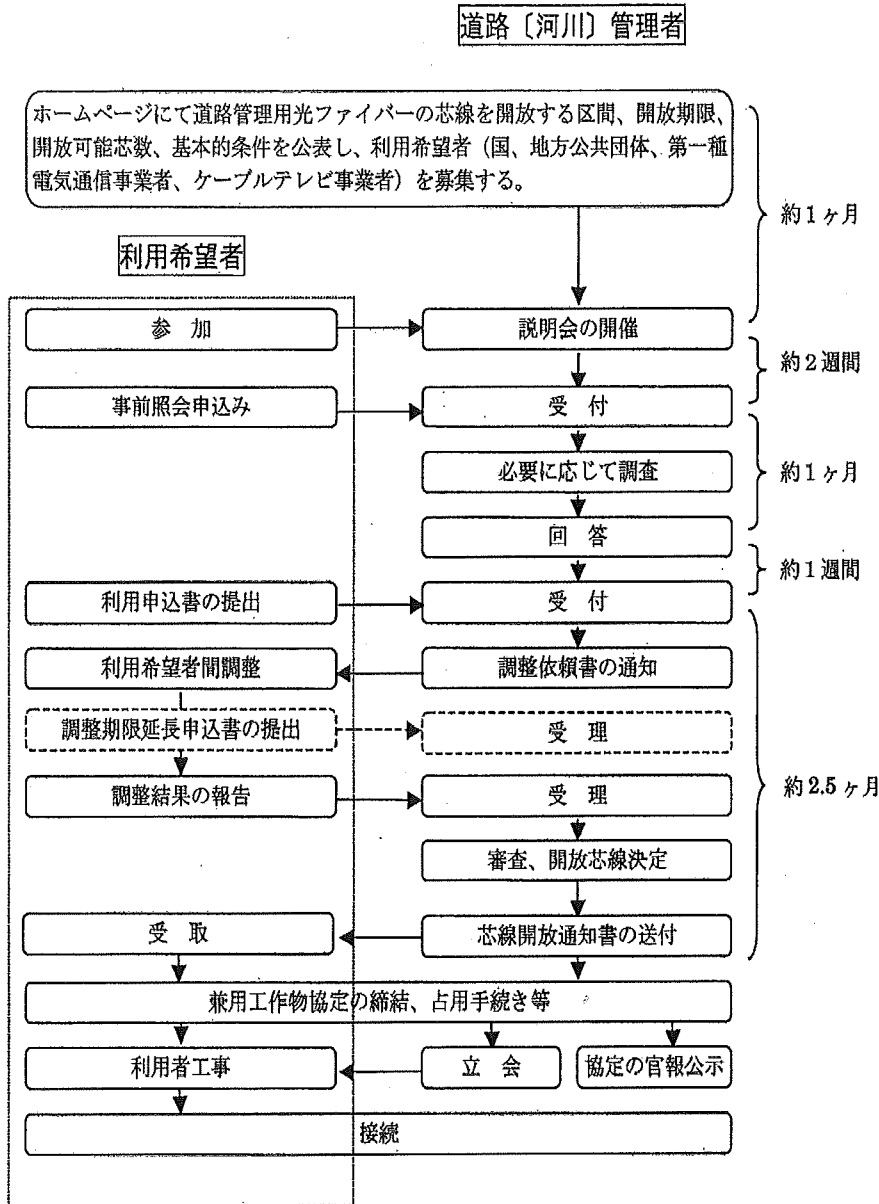
七 おわりに

当該制度は、上述のように、道路管理用として敷設した光ファイバーのうち当面利用予定のないものについて「兼用工作物」として、道路管理に支障のない範囲で第一種電気通信事業者等に開放するものであるため、利用に当たっては一定の制

限がかかることとなるが、「世界最先端のIT国家の形成」は我が国にとっても最も重要な目標の一つであることから、国土交通省としても、当該

制度等を積極的に推進し、「高度情報通信ネットワークの形成」に対して、十分に支援していくこととしている。このため、当該制度を含む、様々

な手続き関係についても、民間事業者等と情報交換等を行い、円滑かつ適切に行っていくこととしたいと考えている。



注：本手続きフローは、標準的なケースを想定しているものである。

図 利用に関する手続きフロー

「道路ふれあい月間」地方行事報告

(西日本)

近畿地方整備局

「道路ふれあい月間」 「道の日」行事報告

近畿地方整備局では、八月の「道路ふれあい月間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨に沿って、道路に対する意識の高揚を図るべく、本局及び管内道路関係事務所において多彩な行事を実施しましたので紹介します。

「みち」と「近畿」をテーマにした

ショートストーリー・コンテスト

国民に「近畿の道」に興味を抱いてもらうことを目的として、近畿地方整備局が主催し、ショートストーリー作品（原稿用紙二〇枚程度）を広く募集しました。本年が初の試みであったにも関わらず、北海道から九州まで全国二三の都道府県在住の方々から、九五の作品の応募がありました。

八月末に応募を締め切り、審査を行い（審査委員長 長直木賞受賞作家・難波利三氏）、一〇月に入賞

作品を決定します。

住民主体の清掃活動

大阪国道工事事務所では、昨年に続き、地元団体等で構成する実行委員会により「御堂筋清掃大作戦」と称し、清掃・放置自転車に対する啓発を行いました。その後、道路愛護等の表彰式を行い、最後は児童による道路美化宣言で締めくくりました。又、京都、姫路、兵庫の各事務所でもボランティア団体等と清掃や放置自転車の啓発を共同で実施しました。



道路美化宣言

みんなで道路をきれいにしましょう！



みんなの道路を美しく

ボランティア団体との共同清掃

道路見学会

小学生とその保護者を対象に改築工事現場、道路施設、建設機械等の見学会を京都、豊岡、奈良、和歌山、福井の各事務所において行いました。京都では夕刻、改築工事現場付近でツバメの乱舞とヨシ原の見学も行いました。又、奈良では、「奈良の道と歴史のミステリー探検ツアー」と題し、探偵に任命された小学生に工事現場や歴史の町並みで飛鳥時代から現代までの道と歴史に関する指令に対し調査してもらい、後日報告書が提出されました。



探検ツアー出発式
探偵団出発！ 謎の解明がんばるぞー！！



建設機械の説明
トンネル清掃車って、どんな風にくごくのかな？

広報イベント

より多数の住民とふれあうため、滋賀、福知山、京都、浪速、奈良、和歌山、紀南、福井の各事務所で開催しました。滋賀では地元太鼓、小学生のマーチングバンド演奏、福知山では地元の歴史研究会による歴史街道講演会、京都では道の相談室の開設、奈良では自動車専用道路

の落下物展示、和歌山では速乾性コンクリートを用いたオブジェ制作、紀南では道のアイデア大賞の表彰の実施、ボランティアアサポートによるガーデニング教室、福井では地元のお祭りに参加するなど、単に見てもらっただけではなく参加型のイベントとし、できる限り住民主体の行事となるよう努めました。



駅前PRイベント「夏祭り」
うわあー、めっちゃおおきいムシやなあ!!

また、改築事務所の浪速国道工事事務所では、イベントを通じて供用間近の第二京阪道路の重要性、利便性についてもPRを行いました。

その他、「道の日Tシャツ」の地元高校生によるデザイン制作、障害者団体との合同現地調査、小学生による通学路点検、アンケート付きのPRグッズの配布等、地域の特性に応じた様々な行事を展開したことにより、市民の方々に対する理解、道路を慈しむ気持ちはより一層高まったことと申します。

中国地方整備局

「道路ふれあい月間」 「道の日」関連行事について

中国地方整備局では、毎年八月の「道路ふれあい月間」、八月一日の「道の日」の趣旨に沿って、各地方公共団体等の協力を得て、本局及び各道路関係事務所において多彩な行事を実施しましたので、その一部をご紹介します。

1 道路に関する作文・ポスターの募集

中国地方整備局の主催で、中国地方の小・中学生を対象に、ポスターは昭和五四年度から、作文は昭和五五年度から募集を実施しています。今年度は、小学校九七校、中学校二校のあわせて一八校から作文一五二編、ポスター七〇六点という多数の応募がありました。その中から特に優秀な作品として、作文四編、ポスター六点の計一〇作品を中国地方整備局長賞に決定し、七月二十九日に広島市内において表彰式をおこないました。また、八月二日から八月三〇日まで、広島市中区にある広島市こども文化科学館において受賞作品の展示をおこないました。

2 中国地方道路写真コンテスト

中国地方整備局と地方公共団体等の計一〇機関で構成された「道の日」中国実行委員会の主催で、



作文・ポスター表彰式（広島市内）

中国地方道路写真コンテストを実施しました。中国地方における道路の役割や、私たちと道路の関わりなど、写真を通じてより鮮明にとらえていただくことを目的として昭和六二年度から実施しており、今年度で一六回目となります。腕に自信のある方を対象とした「一般部門」、初心者の方が気軽に参加できる「ビギナーズ部門」に分けて実施し、計九八六点の応募がありました。その中から特に優秀な作品として、一般部門から最優秀賞一点、優秀賞五点、入選一〇点、ビギナーズ部門からビギナーズ特別賞一〇点を決定し、八月二三日に広島市内において表彰式を実施しました。また、八月二七日から九月一日までの間、中国五県の「道の駅」や公共施設において受賞作品の展示をおこないました。

「道路ふれあい月間」
「道の日」の行事報告

四国地方整備局では、八月の「道路ふれあい月間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨に沿って、本局をはじめとして管内の工事事務所において多彩な広報行事等を実施しましたので、その一部を紹介いたします。

「道の日」広報イベント

中国管内の各道路関係事務所においても、街頭PR活動や現場見学会、一般市民の参加も得た道路一斉清掃など各種の広報活動を行い、道路愛護の啓発と普及を図っています。

3 事務所における行事



中国地方道路写真コンテスト表彰式・作品展示（広島市内）



街頭PR 鳥取祭りにて（鳥取市内）

香川地区では、香川地区道路ふれあい月間連絡協議会（四国地方整備局・同香川工事事務所・香川県・高松市・日本道路公団四国支社・本州四国連絡橋公団第二管理局・NTT西日本(株)愛媛支店・四国電力(株)高松支店・四国ガス(株)高松支店の九団体）の主催により、楽しみながら道路というものを見つめ直し、道路の大切さを再認識してもらい、さらには道路をいつくしむという意識を持っていただく目的で、八月九日(金)に高松市内にある大型スーパー「ゆめタウン高松」において、広報イベントを実施しました。

午前一一時に、四国地方整備局道路部長、香川県副知事、高松市長を始めとする構成メンバーの代表者や高松ゆめ大使等の参加によるオープニングレモニーをスタートに、道路管理者のパネル展や



高所作業車の展示・試乗



キャラクターショー

衛星中継車・高所作業車の展示・試乗、道の駅「滝宮」及び吉野川ハイウェイオアシスからの出店による物産展等を開催しました。

また、ステージでは、子供に人気の仮面ライダー龍騎によるキャラクターショーや道路標識〇×クイズや高松市民吹奏楽団による演奏会等を実施



道路標識○×クイズ

し、子供たちに「みち」について関心を持っていただきました。

夏休み期間中の大型スーパーでのイベントということもあり、一時から一六時までの開催ではありましたが、約二、七〇〇名の方々に参加していただき、どの会場も人が溢れて大盛況の内に終了することができました。

早朝道路一斉清掃

今年も、道路ふれあい月間のスタートである八月一日(木)に高松市内の一三団体・約二五〇名の参加により早朝道路一斉清掃を実施し、道路を利用する多くの方々に道路でのマナー向上や道路愛護

を訴えました。

その他のイベント等

誌面では詳しく紹介できませんが、各地域の特性に応じた運動として、クリーンキャンペーン、オープン出張所、小学生の道路見学会、道路茶屋等を実施しました。

九州地方整備局

「道路ふれあい月間」・行事報告

九州地方整備局では、八月の「道路ふれあい月間」の趣旨に沿ってより地域の住民の方々と密着した行事を道路関係各事務所において実施しましたので一部紹介します。

1 雲仙復興工事事務所の行事報告

これまで「道路ふれあい月間」のイベントについては、道路管理者である国・県・市・町による実行委員会にて企画、立案し、地域の方々はそのイベントに一部参加するのみでしたが、今年度雲仙復興工事事務所においては、今まで以上に地域に密着し、地域の方々が主体となって活動できるような運動を展開してきました。まず、その第一歩として今年度よりあらたに地域の七団体(島原商工会議所・深江町活性化事業実行委員会・深江町商工会・島原鉄道㈱)・「小さな親切」運動島原



絵画コンクールの表彰式

若水会・島原地区交通安全協会・島原花と緑のまちづくり運動実行委員会)に実行委員として参画して頂きイベントの内容、「道の絵」コンクールの入賞作品などについて決定しました。

今後も引き続き地域の方々が主体となって活動できる環境づくりを進めていきたいと考えています。また、今後もいろいろな分野から新規の実行委員を募り、「道路ふれあい月間」のイベントのみに限定せず、地域の道路について話し合える場に出れないかと検討もしていきたいと思っております。

2 鹿児島国道工事事務所の行事報告

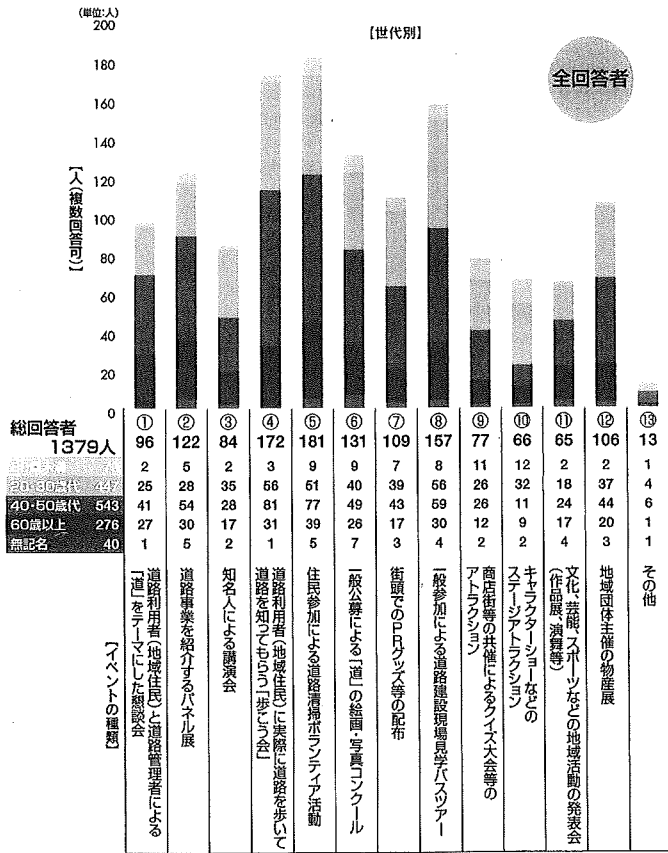
鹿児島県・鹿児島市・日本道路公団鹿児島管理事務所と八月九日に「道路ふれあい探検隊」を実施し、小学生三名が参加して災害対策車、県警交通管制センター、県災害対策本部室、野久美田橋工事現場、JH道路維持作業車などを見学しました。道路に関する施設や工事箇所を見学することにより道路と

ふれあい、道路への関心を深めながら道路愛護の意識をよりもってもらう事を目的として行っています。参加者は初めて見るものに驚き、実体験したことに満足しているようでした。

また、道路についてのアンケートを鹿児島国道工事事務所・出張所・鹿児島県の「道の駅」・県庁・市役所・JH桜島PA等に設置し応募をのりました。応募者の割合は男性四九%女性五〇%

アンケート結果

「道路ふれあい月間」期間中に行う催しを、住民の皆さんが主体的にかかわるイベントに育てていくために、皆さんの声をお聞きいたします。今後の参考にさせていただきたく、下記①～⑬の中からよいと思われるものを教えて下さい。(複数回答可)



無記名一%でした。来年度は地域住民や多数の一般参加が出来るような活動を、このアンケート結果をもとに検討し、実施したいと考えています。

3 その他のイベント

その他、「道の日」絵画展・フォトコンテスト・道路清掃・道路一日パトロールなど様々なイベントが催されました。

今後もタウン誌や新聞・ラジオ等のマスコミを使ったPRや街頭などで事務所のキャラクターも参加して風船を配るなどというPR活動も続けて、より多くの人に道路の大切さを理解してもらいたいと思います。

沖繩総合事務局

「道路ふれあい月間」「道の日」の行事

沖繩総合事務局では、当事務局と沖繩県・県内各市町村・日本道路公団沖繩管理事務所で「道路ふれあい月間」沖繩地方推進協議会を設置し、「道の日」及び「道路ふれあい月間」において様々な行事を行いましたのでその中から主なものを紹介します。

図画作文コンクール

図画や作文を通して道路の美化・愛護思想の普及を図るため開催いたしました。回も一六を教え



図画・作文コンクール展示会場

るに至り、応募総数は八、〇〇〇点を超え、すっかり定着してきた感があります。力作ぞろいのため、予備審査、本審査ともに審査員の方々は選考にかなり苦勞されていきました。厳しい審査をくぐり抜けた上位入選者に対しては表彰式が行われ、那覇市及び名護市において展示会を開催しました。審査会や展示会で作品に触れる中で、子供らしい発想の斬新さ、豊かさというのに驚かされることもありました。これをきっかけに道路に対す

る関心をさらに強くしてもらえれば、と思いましたが。

「道の日」関連イベント

八月一〇日の「道の日」にちなんで八月九日に、那覇市の繁華街の一角にあるパレットくもじ前広場において「道の日」イベントを開催しました。

ミス沖繩による「道の日」宣誓のあと、道路愛護功勞者表彰式を行い、個人一名と六団体（うち個人の部と二団体は国土交通大臣表彰）が表彰されました。

続いて、小祿高等学校マーチングバンドによる演奏、「残波大獅子太鼓」による太鼓とアトラクション、「県産品歌手」ジョニー宜野湾さんによるライブで会場は大いに盛り上がりました。こういったアトラクション等と並行して、那覇市のメインストリートである国際通り三カ所において広報活動を行いました。

同日、国道事務所及び県土木事務所においては県内の小学生を対象に「一日道路パトロール」を行いました。道路を日頃とは違う視点で見ることができたことは彼らにとつて貴重な経験になったことでしょう。

八月一六日には、「夏休み親子道路施設見学会」が行われ、一一組二九名の親子が参加し、平成一五年開通予定のモノレールや県内主要道路を見学してもらいました。



道路愛護功勞者表彰式

「道路」というのは、いったん完成してしまうと生活の中にあまりにも密着してしまい、その存在を常に意識することはなかなか難しいところがあるものです。そのため、「道の日」「道路ふれあい月間」は、「道路」の存在意義、重要性を認識してもらうよい機会であり、先に紹介したイベント・行事大変有意義だったと感じました。

ISO14001 認証取得

～人と自然にやさしいエリア 創ります～

(財)道路サービス機構総務部総務課 高橋 健

1 はじめに

財団法人道路サービス機構は、環境に配慮した事業活動を推進するため、環境マネジメントシステム (Environment Management System: 以下、EMS) を構築し、平成一四年五月一五日にEMSの国際規格であるISO14001の認証を取得した。ISO14001の認証取得は、当機構の基本理念である「道路サービス機構は、道路と人と自然が調和した新しい時代の出会いの場を創造し、ヒューマンロードをささえます」に沿ったものであり、中期経営計画において策定した「環境に配慮した事業活動への取り組み」を実践したものである。

本稿では、ISO14001認証取得に向けての取り組みの経緯と当機構が構築したEMS (Japanese EMS) の概要及びその運用実績について紹介する。

II ISO14001 概要と認証取得の目的

ISO14001とは、世界一二〇カ国以上の標準化機関が加盟する非政府組織である国際標準化機構 (International Organization for Standardization: 通称ISO) が発効したEMSに関する規格である。EMSは、企業が環境保全活動を計

画し (Plan)、その計画を実施及び運用し (Do)、その結果を点検し (Check)、見直しをする (Action) という四つの運用規格 (PDCAサイクル) で構成される環境版の目標管理システムのことをいう。ISO14001に適合したEMSを構築・実行・維持し、審査登録機関が行う審査に合格することにより、ISO14001認証取得組織として環境影響を継続的に改善する能力を有することを国際的に実証することができ。

平成一四年六月現在、日本国内においては九、四六七件の認証が登録されている。業種別に見ると、従来は製造業が多数であったが、最近では地方自治体等の公共行政機関の認証取得が増加している。公共行政機関は、自組織が環境負荷低減の取り組みを率先垂範し、そのノウハウを公開することにより関係機関にも認証取得を促し、関係機関から発生する環境負荷をも含めて低減させることを目的としている。当機構も同様の趣旨で認証取得を果たしたことから「公共性を持ったサービス」として登録されている。当機構の場合、関係機関には当機構が建設・管理・運営する道路サービス施設で営業をおこなっている営業者等が該当し、全国の道路サービス施設から発生する環境負荷を低減させることを目的としているのである。

三 ISO14001 認証取得までの経緯

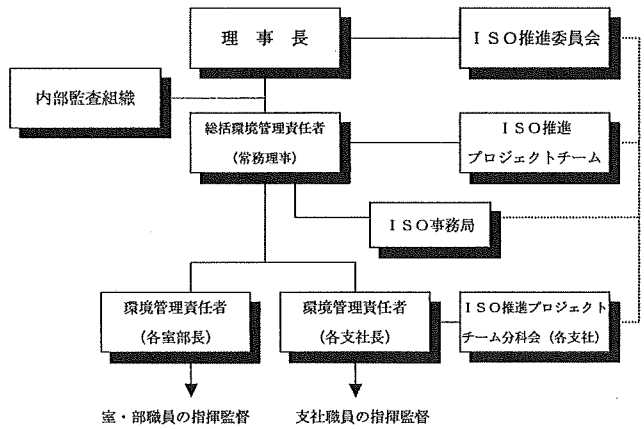
当機構では、平成一二年二月から ISO14001 認証取得組織へのヒアリングや社内ワーキンググループ等での検討を重ね、平成一二年一月に ISO14001 認証取得を正式決定した。

ここでは、ISO14001 認証取得までの経緯を、EMS の「PDCA サイクル」に基づき説明する。

1 Plan「J-SaPa-EMS」の構築

ISO14001 の認証を取得するためには、ISO14001 の規格に適合した EMS を構築しなければならない。この構築には膨大な作業量が発生することから、平成一三年二月、事業環境部環境整備課に ISO 事務局を設置し専属スタッフを配置した。（※現在は総務部総務課に設置）専属スタッフは、EMS 構築の実務において、又、当機構の認証取得後、営業者等へ認証取得を促す際に専門的知識が要求されることから、ISO14001 の認証を審査する「環境審査員」の資格を取得し、高い専門性を持って業務を行えるように体制を整備した。

平成一三年四月には、ISO14001 認証に関する意思決定機関として理事長をトップに役員で構成する「ISO 推進委員会」と、検討機関と



J-SaPa-EMS 組織図

して本社室部長・在京支社長で構成する「ISO 推進プロジェクトチーム」を組織した。また、EMS に関する総責任者である総括環境管理責任者に事業環境担当理事（※現在は常務理事）を、各部署の環境に関する責任者である環境管理責任者に本社室部長と各支社長を任命し、EMS の構築体制を確立した。

EMS 構築に際し、環境負荷低減の大きさ・EMS 構築の難易度・職員の参加意識・認証取得による PR 度の高さなどを考慮し、初年度の認証取得範囲を、本社、全支社・事業所、全国のサービ

スエリア・パーキングエリアにある全インフォメーション、東北自動車道羽生パーキングエリア（下り線）レストランとした。同レストランは当機構の直営店であり、今後 EMS を道路サービス施設の店舗に展開する際のモデル店としての位置付けで導入を図った。

EMS 構築の途上で最も苦労したのは、役職員の ISO14001 認証取得に向けた意識の向上を図る点である。当機構は全国組織であるため、組織の末端まで認証取得に向けて一丸となって取り組む意識を共有させることが重要な課題であった。このため、役員、本社室部長及び支社長を対象としたエグゼクティブ研修、本社副室長・課長及び各支社事業部長を対象とした実務管理者研修、各部署での EMS 構築の核となる主任実務者研修、一般職員を対象に実施した ISO 一般研修など、組織の階層に応じた研修を全役職員に実施し、役職員の ISO14001 認証取得に向けた意識の向上を図った。EMS 構築の最終段階で、環境影響評価により「著しい環境側面」として特定された項目の環境負荷低減のためのプログラムである「環境マネジメントプログラム」を策定した。各プログラムは、三ヵ年計画の「環境計画書」とその実施手順を具体的に記した「手順書」から構成されている。

当機構のプログラムの特徴は、「環境に配慮し

た事務活動」と「環境に配慮したエリアづくり」の二つのカテゴリーに分け策定している点である。

・「環境に配慮した事務活動」

ISO14001認証取得組織で一般的に行われている事務所活動における紙・電気の使用と廃棄物発生削減をはかるほか、グリーン購入法に準じた資材調達を行うことなどを盛り込んだ内容となっている。

・「環境に配慮したエリアづくり」

道路サービス施設への省電力機器の設置、コジェネレーションシステム導入の検討等を行うことにより、当機構が直接環境に与える負荷を低減させるほか、低公害車普及の促進に一躍を担うことにより間接的に環境に与える負荷を低減させるとの位置付けで、東名高速道路上郷サービスエリアに計画されている天然ガス・エコステーションの設置に積極的に取組むなど、当機構の本来業務である道路サービス施設の建設・管理・運営を通して環境負荷低減に努めようとするものである。

2 DoS「J-SaPa-EMS」運用開始

平成一三年一二月一日からの試行運用を経て、平成一四年一月一日から「J-SaPa-EMS」の運用を本格的に開始した。一カ月間の試行運用期間があったことや、各部署においてJ-SaPa-

aEMSの構築を担当した主任実務者が中心となって各部署の環境マネジメントプログラムの手順教育を徹底したこともあり、スムーズに運用を開始することができた。

運用の状況は、毎月各部署の環境管理責任者から総括環境管理責任者に報告するよう定めており、環境目標達成のためのために進捗状況を常に確認できるシステムとなっている。

3 Check「内部環境監査の実施」

運用開始から一カ月を経過した一月末から、各部署の運用状況を監査する内部環境監査を全部署対象として実施した。内部環境監査は監査室長が監査責任者となり、所属部署・役職を超えた五四名の監査員がグループを編成して実施した。ISO14001本審査の予行演習も兼ねたことから、各部署とも万全の事前準備を行い、結果として組織全体の意識の高揚、システムのレベルアップを図ることができた。

4 Action「経営層による見直し」

ISO14001規格では、内部環境監査の結果を受けて最高責任者（当機構においては、理事長）がEMSの内容の再検討を行うことを定めている。今回の内部監査では、運用開始後間もないこともありJ-SaPa-EMS自体の見直しは行

われなかったが、実際の運用面において不備が認められたことから、各部署において再徹底を図ることとした。

5 審査

ISO14001の審査は、任意で受審する「予行審査」と必ず受審しなければならない「書類審査」「初動審査」「本審査」があり、「本審査」において「適合」と判断されると、学識経験者や産業界の代表等で構成される「判定委員会」に審査員が認証の提案を行い、認証の是非を判断される。

当機構は平成一三年一月から平成一四年四月に全ての審査を受審し、五月一五日の判定委員会において「合格」の判定を受けた。

四 J-SaPa-EMS運用実績

平成一三年度は三カ月間の短期運用であったことから、この期間に著しい効果のあった項目について紹介する。

1 電気使用量の削減

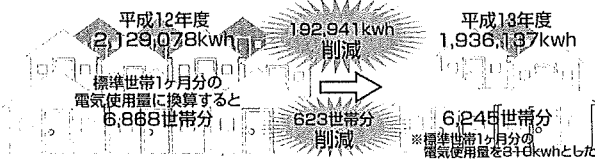
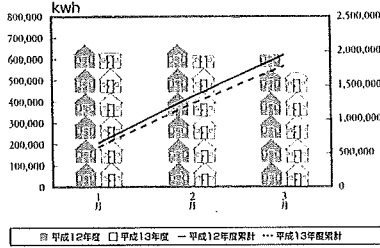
電気の使用については、事務所における昼休みの消灯、事務所及び道路サービス施設における適切な温度管理等に取り組んだ。この結果、運用を開始した一月から三月の実績を見ると、当機構全

体で一九二、九四一kWh（前年比九・一％）の削減となり、これは標準世帯六二三世帯の一カ月分の電気使用量に相当する。当初の計画では〇・三％の削減を目標としていたが、全役職員の取組みの成果が顕著に現れたといえるであろう。

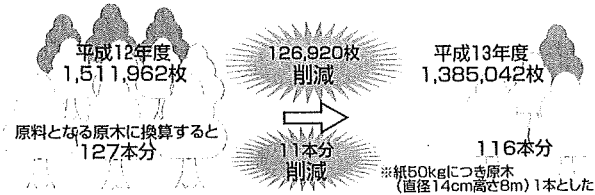
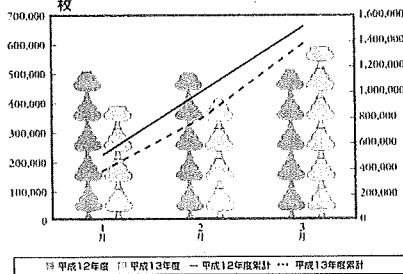
2 コピー紙使用量の削減

コピー紙については、コピー用紙の両面使用の徹底・コンピュータ情報システムの活用等により削減を図った。この結果、一月から三月の実績で一二六、九二〇枚（前年比八・四％）の削減とな

【電気使用量】



【コピー紙】



EMS運用効果 (平成14年1月～3月)

り、これは紙の原料となる原木（直径一四cm、高さ八m）に換算すると一一本分に相当する。

3 リスクマネジメント

東北自動車道羽生パーキングエリア（下り線）レストランにおいて、J&S a P a a E M S に基づき環境への影響を評価したところ、廃油置き場と排水溝との位置が近く、緊急時に排水溝から河川への油の流出の危険があることがわかった。そこで、廃油置き場の配置を変更することにより、緊急時のリスクマネジメントを行うことができた。

五 今後の展開とまとめ

現在、当機構ではISO14001認証取得範囲の拡大の作業を行っている。今後、平成一七年度までにすべての直営店（レストラン・ハイウェイショップ・ガスステーション、レストイン）に認証取得範囲を拡大する予定である。また、道路サービス施設を利用するお客様への環境配慮に関する啓発や当機構が構築したJ&S a P a a E M S を道路サービス施設で営業を行っている営業者等に公開しISO14001の認証取得を促すこと、道路サービス施設から発生する環境負荷をトータルに削減させていきたいと考えている。

平成一三年度は三カ月の運用期間であったにもかかわらず、前述のように環境負荷低減やリスク管理、そしてコストの削減においても大きな成果をあげることができた。また、職員がISO14001認証取得というひとつの目標に向けて、所属を超えて一丸となって取り組んだことにより得られた「一体感」は、何よりの収穫であると言えるであろう。

ISO14001は、「継続的改善」を求めている。当機構は、今後もJ&S a P a a E M S を継続的に改善し運用を行うことにより、より一層「人と自然にやさしいエリア創り」を推進していく所存である。

道路法令関係Q&A

沿道規制と道路法

道路局路政課

（職場での昼休み。机を並べる先輩ダイスケと後輩やすおの会話。）

やすお あれ？先輩、今日はいつもの愛妻弁当じゃないですね。もしかして奥さんとケンカしたとか？

ダイスケ（ギク！）……うるさい。たまには市販の弁当も食べてみたいんだよ。

やすお ふーん、そうですね。

ダイスケ（こいつ、意外と鋭いな…。）

やすお ところで先輩、先輩の机に積んである書類の山、今にもこっち側に崩れてきそうですね。何とかしてくださいよ。

ダイスケ ん？ああ、これか。確かにそろそろ整理しないとな。じゃあさ、もしおまえの机が道路で、おまえが道路管理者だとしたら、こういう場合どうやって対処する？ちゃんと答えられたら片付けてやろう。

やすお んーと、そうですね。書類の山は先輩の机すなわち道路区域外に積まれているわけですね。で、このままだといつ崩れてきて、道路の構造や交通に支障を及ぼすかわからない、と。

ええと…、道路法では、第四十三条で「何人も道路に関し、左に掲げる行為をしてはならない。」と道路に関する一般的な禁止事項を定めていますよね。今回の書類のケースは、そのうちの第二号「みだりに道路に土石、竹木等の物件をたい積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為をすること」に該当するんじゃないでしょうか？確かにまだ書類は崩れ落ちてはいないけど、道路の構造や交通に支障を及ぼす虞は十分にあると思いますからね。

ですから道路管理者としては、法第七十一条第一項の規定に基づいて先輩に対して措置命令を行います。場合によっては、行政代執行の手続に沿って書類の山を別の場所に動かしますね。

ダイスケ お、なかなか良い答えだな。確かに法第四十三条第二号は「道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為」を道路に関する禁止事項として掲げており、場合によっては道路区域外のことを禁止事項の対象とするという判断が合理的なことがあるかもしれない。例えば、道路区域外の樹木が道路側にはみ出すように生

えているような場合などだ。しかし、原則として道路法が適用されるのは道路の区域内に限られるべきであり、むやみに道路法の適用範囲を拡大するべきではないということを忘れてはならない。今回のような微妙なケースでは、相当慎重な判断が求められることになるだろうな。

やすお うーん、じゃあ一体どう対処すればいいんですか。何かあったら書類の山が崩れてくるということは容易に想定できるのに、実際に道路に支障が生じない限り何も対処できないということですか？

ダイスケ 実はこういったケースは実際の道路管理上問題となっている例が少なくない。例えば

- ① 沿道の崖上に採石場があり当該採石場からの落石の危険がある場合
- ② 沿道の土地が土捨場として利用され大雨の際に土砂が道路に流出するという場合

などが代表例として挙げられる。いずれの場合も、道路の構造や交通に対して支障が及びうるということが容易に想定できるにも関わらず、その危険が道路区域外、すなわち道路法が適用される範囲外にあるために、有効な対抗措置をとることができないということなんだ。

やすお うーん、確かに我々の場合と似てますね。それで、一体どう対処するんですか？

ダイスケ 現行行政法体系の枠内においては原則

として代執行手続によらない自力執行は認められないことになっているが、ある場合には自力執行を行うことが行政目的にもかなっており、

総体的にみて合理的な場合がある。実際に道路における占有関係に関しては、既に道路管理者による一定の自力救済を認める議論がなされてきたんだ。その考えをもとにすれば、必ずしも

法第四十三条に係る全ての場合において自力救済の考え方が排除されるものではないとも考えられる。

やすお なるほど。じゃあ先ほどの①・②のケースでも、道路管理者が危険を回避する目的とその範囲内において、臨機応変の対応をすれば良いということですね。

ダイスケ いや、そうでもないんだ。自力救済が認められるのは極めて厳格な要件に当てはまる場合に限定されるべきであるし、法が特別に第四十四条という規定を採用している以上、沿道区域の行為については、専ら第四十四条で処理すべきだろうな。

やすお 第四十四条？

ダイスケ 法第四十四条は、道路管理者が沿道区域を指定することにより、その指定された区域内において一定の権利行使が制限されるという主旨の規定だ。これによって、沿道区域に指定された地域に対して一定の道路管理権を行使す

ることができる。①・②のようなケースでも、法第四十四条の規定を用いることによって、道路構造や交通に支障を及ぼすような危険を事前に回避することができるということなんだ。

やすお なるほど。ということは、先輩の机を沿道指定すれば、先輩は書類の山が崩れないような措置を行う義務が発生し、僕もそれに対して措置命令を行うことができるようになる、ということですね。

ダイスケ そういうことだ。が、しかし！今回は一応不正解ということでもあるし、特別に道路管理者の自力救済を認めてやろう。さ、片付けろ。

やすお え〜!!
ダイスケ おまえが勉強してないのが悪い。それじゃあ、法第四十三条の「みだりに」の意味は知ってるだろうな？

やすお 「正当な権限や正当な事由なく」ということですよ。

ダイスケ そうだ。

：正当な権限や正当な事由なく、他人の妻を助手席に乗せたり、デートしたりしちゃダメだと思っただけだな。

やすお ?先輩、それは「みだりに」じゃなくて、むしろ「みだりに」じゃないですか？

ダイスケ おい！誰がみだらだ!! : 哲子はなあ、哲子は…。ううっ、哲子ーっ!!

(道路に関する禁止行為)
第四十三条 何人も道路に関し、左に掲げる行為をしてはならない。

- 一 みだりに道路に土石、竹木等の物件をたいた積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為をすること。
(沿道区域における土地等の管理者の損害予防義務)
第四十四条 道路管理者は、道路の構造に及ぼすべき損害を予防し、又は道路の交通に及ぼすべき危険を防止するため、道路に接続する区域を、条例(指定区間内の国道にあつては、政令)で定める基準に従い、沿道区域として指定することができる。但し、道路の各一側について幅二十メートルをこえる区域を沿道区域として指定することはできない。
 - 二 前項の規定により沿道区域を指定した場合には、道路管理者は、遅滞なくその区域を公示しなければならない。
 - 三 沿道区域内にある土地、竹木又は工作物の管理者は、その土地、竹木又は工作物が道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼす虞があると認められる場合においては、その損害又は危険を防止するための施設を設け、その他その損害又は危険を防止するため必要な措置を講じなければならない。
 - 四 道路管理者は、前項に規定する損害又は危険を防止するため特に必要があると認める場合においては、当該土地、竹木又は工作物の管理者に対して、同項に規定する施設を設け、その他その損害又は危険を防止するため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。
- (道路管理者等の監督処分)
第七十一条 道路管理者は、左の各号の一に該当する者に対して、この法律又はこの法律に基づく命令の規定によつて与えた許可若しくは承認を取り消し、その効力を停止し、若しくはその条件を変更し、又は行為若しくは工事の中止、道路に存する工作物その他の物件の改築、移転、除却若しくは当該工作物その他の物件に因り生ずべき損害を予防するために必要な施設をすること若しくは道路を原状に回復することを命ずることができる。
- 一 この法律若しくはこの法律に基づく命令の規定又はこれらの規定に基づく処分違反している者
 - 二 この法律又はこの法律に基づく命令の規定による許可又は承認に附した条件に違反している者
 - 三 詐偽その他不正な手段によりこの法律又はこの法律に基づく命令の規定による許可又は承認を受けた者
- 2 / 7 略

義務占用物件とは(その1)

道路局路政課道路利用調整室

大野係員

道路法施行令で定めている基準とかですよね。占用の場所とか、地上電線の高さとか・・・あれっ、そういえば。

(急に工事計画書の図面を確認し始める。)

あつ、しまった。この電話ボックス、歩道の真ん中に設置するようになってる。これじゃ施行令(※)の占用の場所に抵触しちゃうや。すぐ連絡して直してもらわなきゃ。

(あわてて電話をかけ始める。)

※道路法施行令第十一条第一項第二号

電柱又は公衆電話所は、法敷(法敷のない場所にあつては路端寄り)に設けること。ただし、歩道を有する道路にあつては、歩道内の車道寄りに設けることができる。

大野係員

じゃあ、これで大丈夫だと思います。何かありましたら御連絡しますので。

どうも、御苦勞様でした。

〇〇電話職員

どうもありがとうございます。

(打ち合わせ室から出てくる。)

坂上係員

ねえ、今回は何の申請だったの。

大野係員

今度、△△町にバイパスができるじゃないですか。そこに、地下電線と公衆電話ボックスを設置したいということで、工事計画書を持って来たんですよ。工事の一月前までに提出すればいいのにまだ工事まで二カ月近くあるんですよ。最近では電話会社もいろいろあるみたいだし、競争が大変なんですかね。

坂上係員

誰かさんの処理期間を考えて早く出してきた

んじゃないの？

大野係員

・・・。

坂上係員

冗談よつ。ところで、内容はちゃんと確認した？

大野係員

もう、ばつちりですよ。あそこは、まわりにもう、公衆電話ボックスを設置できるようなスペースがないし。そもそも第一電気通信事業者が設置する公衆電話ボックスのような義務占用物件については、他に余地がない場合は、道路管理者は許可を与えなければならぬって、僕が来てすぐに坂上さんから教わったじゃないですか。

坂上係員

(工事計画書を確認しながら、急にニヤニヤし始める。)

それはそうだけど、「基準に適合するときは」って教えなかったかしら。

大野係員

道路法施行令で定めている基準とかですよね。占用の場所とか、地上電線の高さとか・・・あれっ、そういえば。

(急に工事計画書の図面を確認し始める。)

あつ、しまった。この電話ボックス、歩道の真ん中に設置するようになってる。これじゃ施行令(※)の占用の場所に抵触しちゃうや。すぐ連絡して直してもらわなきゃ。

(あわてて電話をかけ始める。)

※道路法施行令第十一条第一項第二号

電柱又は公衆電話所は、法敷(法敷のない場所にあつては路端寄り)に設けること。ただし、歩道を有する道路にあつては、歩道内の車道寄りに設けることができる。

坂上係員

どうだった。

大野係員

電話ボックスの設置場所を歩道の車道寄りに変更して、工事計画書を作り直すそうです。二三日中にはもう一度事務所に来られるって言ってました。いやあ、すぐに気が付いてよかったです。義務占用物件だったんで、ちよつと油断しちゃいました。

坂上係員

ほんとに、油断してただけ。覚えてなかった

んじゃないの？

大野係員

そ、そんな〜。

渡邊課長

まあまあ、そんなに責めないで。ところで、せっかくだし、大野君のためにも義務占用物件についてちよつとおさらいしてみようか。まず、義務占用物件はどんなものが該当するのかな。

大野係員

水管や下水道管、ガス管、電線や電柱等です。道路法の三十六条第一項に該当する事業や物件が規定されてますよね。

○根拠法

水道法、工業用水道事業法、鉄道事業法、全国新幹線鉄道整備法、ガス事業法、電気事業法、電気通信事業法の規定に基づくもの

○物件

① 水管（水道事業、水道用水供給事業、工業用水道事業の用に供するものに限る。）

② 下水道管

③ 公衆の用に供する鉄道

④ ガス管（ガス事業法に規定する大口ガス事業の用に供するものを除く。）

⑤ 電柱、電線、公衆電話所

・電気事業法に基づくもの
（電気事業法に規定する電気事業者（特定電気事業者を除く。）がその事業の用に供するものに限る。）

・電気通信事業法に基づくもの
（電気通信事業法に規定する第一種電気通信事業者がその事業の用に供するものに限る。）

渡邊課長

そのとおり。じゃあ、義務占用物件はその他の占用物件とは、なぜ違うんだい。

大野係員

えっ。そんなこと考えたことなかったです。

道路法でそうなってるからじゃないんですか。

渡邊課長

おいおい、根拠もないのに法律で規定するわけがないだろう。まあ、簡単にいうとこれらの物件はライフラインとして、国民の生活と密接な関連があり、公益性が高いからということになるかな。

大野係員

なるほど、確かにそうですね。じゃあ、僕たちの生活に密接な関連があれば義務占用物件になるんですか。

渡邊課長

というと、例えばどういうものだい。

大野係員

こないだ、先輩と飲みに行ったんですが、店の場所を先輩が忘れていて、ちよつと迷ってしまっただけです。だけど、その店の看板が道路にあっただけで、なんとか見つけることが出来たんです。そのときに、先輩が「こうした看板もないと困る。」と聞いていたんで、看板も生活に密接しているんだなと思ったんですけど。

坂上係員

確かにある意味そうかもしれないけど、それって大野君の先輩の生活に密接な関連があるだけじゃないの。

渡邊課長

我々の生活と密接な関連があるかどうかの判断については簡単にはいえませんが、お店の看板が一般大衆の生活に密接な関連があるとは、さすがにいえないうらうな。

（終業のチャイム）

おつと、今日は新しい課長補佐の歓迎会だったな。じゃあ、この続きは明日ということだ。

まあ、そうした看板は義務占用物件ではないにしても、一般の占用物件としては認められているわけだから、大野君もそんなにがっかりしないです。

大野係員

そうか〜。

（続く）

訴訟事例紹介

府道歩行者転落事故損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係

府道歩行者転落事故損害賠償請求事件

〔一審判決〕平成二二年三月二八日

大阪地方裁判所 請求棄却

〔二審判決〕平成二三年一月二三日

大阪高等裁判所 請求一部認容

〔最高裁判決〕平成二四年三月二二日

最高裁判所 上告受理申立却下

1 事件の概要

原告らの被相続人が府道の歩道を歩行中、歩道と交差する河川に転落して、死亡した。本件歩道は、転落箇所で行止りとなっており、そこには高さ三八センチメートルのガードレールが設置されていたところ、原告らは、本件事故の原因は、当該ガードレールの設置及び管理に瑕疵があったことによるとして、道路管理者及び河川管理者並びに本件ガードレールの設置者である被告会社に損害賠償請求をした。（請求額…八、一三万七、五二五円）

なお、本件河川は河川法及び下水道法の適用を受けない単なる国有財産であり、法律上は国の機関である大阪府知事が、実質上は松原市が管理していた。

2 判決の要旨

① 一審判決

本件事故現場付近には、本件ガードレールを視認するのに十分な照度があったこと、被害者が本件事故現場付近の状況には詳しくなかったこと、本件事故当時、被害者が飲酒していたこと等を考慮すれば、本件ガードレールの設置の瑕疵や被告大阪府及び同松原市の営造物管理責任をいう原告らの主張は理由がない。

② 二審判決

本件事故現場には、瑕疵ある本件ガードレールしか設置されておらず、本件河川への転落を防止するための相当な措置が講じられていなかったものであるから、本件歩道及び河川の管理には瑕疵が

あったというべきである。ただし、被害者にも、飲酒により前方不注意となっていた過失があり、その割合は六割と認められる。

③ 最高裁判決

本件は、民事訴訟法第三一八条第一項の事件にはあたらない。

3 判決のポイント（二審判決）

① 事実の認定

a 本件ガードレールは、被控訴人会社により本件河川の東岸に高さ三八センチメートル、長さ三・六五メートルの形状で設置されており、この東側に東西方向の本件歩道が存している。本件ガードレールと本件歩道の間は、もともと河川敷（国有地）であったが、被控訴人会社がこれをコンクリート舗装し、本件歩道からの進入路及び駐車場として使用していたため、歩行者は、本件歩道の西端を通りすぎてもまだ歩道が続いているものと錯覚して、西進を続け、本件ガードレールで突然行手を遮断される。

b 本件ガードレールは、もともと被控訴人大阪府が、本件歩道の歩行者が本件河川に転落するのを防止するために、八〇センチメートルの高さで設置したものであるが、被控訴人

会社が河川敷をコンクリート舗装した際、本件旧ガードレールの支えのポールを根元から切断し、高さを三八センチメートルまで縮め、本件河川の東岸の際まで移設したので、その転落防止機能は著しく低下してしまった。被控訴人大阪府は、被控訴人会社に国有地の原状回復を勧告したが、本件事故当時そのまま放置されていた。

なお、被控訴人会社は、右移設工事の際、自社の駐車場利用者が本件河川に転落するのを防止するため、本件ガードレールの南端からさらに南側に向かって本件河川沿いに高さ一メートルの鉄パイプ柵を設置した。

c 本件事故現場の東方約二〇メートルの位置に存する交差点には水銀灯が四基設置されており、本件事故現場の本件府道を挟んだ北側七メートルの位置には飲食店の看板が設置されており、また、本件事故現場北東の国道沿いに存するガソリンスタンドからは道路に向かって多くの照明灯があり、本件歩道の歩行者は車道を通行する車両がない場合でも、前方を注視していれば、本件ガードレールの約一四メートル手前からその存在を確認でき、本件ガードレールの直前まで来れば、その先が河川になっていることも気づくことができる状態であった。

② 法的判断

a 被控訴人会社の責任

被控訴人会社は、被控訴人大阪府が設置していた本件旧ガードレールを右移設工事の際に、高さを縮め、本件河川の東岸の際まで移設し、歩行者の転落防止用ガードレールの機能を著しく低下させてしまったが、本件ガードレールの高さが鉄パイプ柵と同程度あれば、本件事故の発生は防げたことは明らかであり、本件事故は本件ガードレールの設置の瑕疵により生じたものであると認められる。よって、被控訴人会社は、本件ガードレールを設置し占有する者として、民法第七一七条に基づき、損害賠償責任を負う。

b 本件歩道及び本件河川の管理の瑕疵について

歩道は、飲酒をしている者も含め種々雑多な歩行者が、いかなる天候、時刻であろうとも、歩道を通行することについて通常有すべき安全性を備えていなければならぬ。本件事故現場は、歩道と河川が交差する箇所であるが、そこには高さが三八センチメートルしかない瑕疵ある本件ガードレールが設置されているだけで、本件河川への転落防止のための相当な措置が講じられていなかった。道路管理者は、本件歩道の通行者が危険な本

件事故現場に近づかないように誘導もしくは通行止めにする等相当な措置を講じるべきであったのに、これを怠ったのであるからその管理には瑕疵があったといふべきである。また、河川管理者（国有財産管理者も含む）も、本件ガードレール自体を十分な高さのものにするか、これに沿ってより高い柵を設置する等本件河川への転落を防止する措置を講じるべきであったのに、これを怠ったのであるからその管理には瑕疵があったといふべきである。

c 過失相殺

本件事故当時、本件事故現場付近は、府道を走行中の車両のヘッドライト、交差点及び沿道の店舗等の照明によりあまり暗くはなく、被害者が進路前方を注視していれば、本件ガードレールを視認することも比較的容易であったところ、被害者は、飲酒により注意力が散漫になっていたため、これに気づかず、本件河川に転落した。よって、本件事故の発生については被害者の過失によるところが大きく、その割合は六割と認められる。



潮風に誘われて秋深まる「未来都市」へ



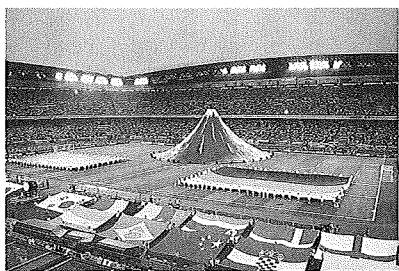
横浜市東京事務所 栗原 敏也

近頃は、霞が関周辺の木々も色づきはじめ、めっきり秋も深まってきました。あのセミの合唱や、太陽からの刺すような日差しとアスファルトからの照り返しによる灼熱地獄はどこへ行ってしまったのでしょうか。しかし、私たちの「とんび会活動」のほうは、季節の移り変わりとは別に、平成一五年度予算編成も後半に差し掛かり、すでに熱を帯びてまいりました。今回の「とんびの広場」は東京都心部から三〇km、電車や車で約四五分から一時間の「開港以来の歴史と文化が香る街」ヨコハマの新しい顔を紹介し、今年を振り返って見ますと、なんとと言っても二一世紀に入り

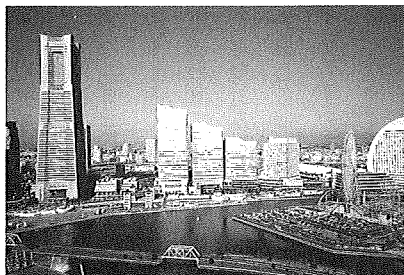
初めての2002 FIFAワールドカップ™が、日本と韓国で開催されたことではなかったでしょうか。世界一九八の国と地域から厳しい地区予選を勝ち抜いた三二カ国の世界のスーパースターが「YOKOHAMA」を目指して、熱い戦いを繰り広げ、日本代表チームもジャパン

ブルー一色に染まった横浜国際総合競技場で、歴史的なワールドカップ初勝利を収めることができました。そしてサッカー一色だった一カ月間もドイツ代表チームのゴールキーパー、カーンがゴールポストにもたれこみ、カナリア軍団ブラジルの「大五郎」カットのロナウドは、ワールドカップを高々と掲げ、ブラジルとドイツとニッポンの

感動の舞台となった横浜国際総合競技場



「鶴」が舞うというシーンを、その熱狂的な舞台となった「横浜」の名前とともに世界中の人々に感動を与え、幕を閉じました。「ワールドカップ決勝戦開催都市」は横浜の知名度を上げることに大きく貢献し、現在、



手前の自動車道方向から見たみなとみらい地区

年間三、四〇〇万人の方々、国内外から横浜を訪れていたでいていますが、今後、さらに増えることが期待されています。これだけ大勢の方が訪れていただいていることや「道路行政セミナー」をお読みで街づくりに関心のある方でしたら、もう何度となく横浜に足を運んでいただいていると思えますので、今日は、この春、横浜の歴史的な資産として、同時に文化・商業施設として甦りました「横浜赤レンガ倉庫」をご案内いたします。

JR桜木町駅を降りて、いつ



もの「みなとみらい」のオープニングである「動く歩道」に乗りたい誘惑をまず振り切ることから始まります。いつもは右手に見えた明治の石造りドックの日本丸メモリアルパークや高さ二九六mの横浜ランドマークタワーを左手に見ながら「汽車道」をゆっくりと歩き始めます。汽車道は明治四四年（一九一二年）に開通した臨港線の一部をプロムナードとして整備したもので、かつては、サンフランシスコ航路の汽船の出航に合わせて旅客列車も走っていました。かつての紳士、淑女は渡米を目前



約90年の風雪に耐えた横浜赤レンガ倉庫

にして、どんな思いで車窓からの風景を眺めていたのでしょうか。程なくして、船員さんたちの憩いの場である「ナビオス横浜」をくぐると約九〇年の風雪に耐えたどっしりとした本物の重みを感じさせる「横浜赤レンガ倉庫」が視界に入ってきます。

赤レンガ倉庫は「港の賑わいと文化を創造する空間」として、保存・活用が図られることとなり、海に向かって右側の少し短めの一号館（関東大震災で半壊）と左側の二号館があります。まず、一号館は、その歴史的資産としての価値を生かし、文化や芸術の創造をめざす空間として、アートギャラリーなどに利用されるスペースや演劇やコンサートなどを楽しむことができるフラットな多目的空間を持っています。二号館は横浜の新たな挑戦や躍動感が感じられる商業施設です。雑貨や家具を中心とした店舗と新しいスタイルの



ウッドデッキと芝生の広場を持つ横浜大さん橋国際客船ターミナル

されてみてはいかががでしょうか。

飲食店三店舗で構成されています。赤レンガ倉庫の「時代を超えて訪れる人々を魅了する力」を十分に堪能してもらえたら幸いです。きつとオトナのあなたならわかっていただけだと思います。さらに、二棟の倉庫の間から正面に広がる横浜港の景色や、都会の生活で忘れてしまっていた懐かしい匂いのする潮風を胸いっぱい吸い込んでリフレッシュしたら、もう少し足をのばしてください。日本を代表する港ヨコハマの海の玄関である「横浜港大さん橋国際客船ターミナル」がリニューアルされて皆様をお迎えます。

ターミナルは「船」を主役とするため、建物の高さができるだけ抑え、屋根の部分はゆるい局面で構成されています。屋上にはウッドデッキと芝生からなる広場として二四時間解放されており、港や客船を身近に親しむことができます。この広くゆったりとした空間にひととき癒

さあ、帰りは「中華街」から帰りますか、それとも、「みなとみらい」に戻りますか。また、ここにきてあなたの知っていたはずの「ヨコハマ」が、ますますおもしろくなっています。潮風に誘われて秋深まる「未来都市」みなとみらいをゆっくりと散策してはいかががですか。知らず知らずのうちに「ヨコハマ」のリピーターになっている自分を発見できます。

あなたの知らない愛知



愛知県東京事務所

小島 馨

皆さんは愛知県と言われて何をイメージしますか。名古屋城

の金鯱かトヨタ自動車の本拠地というところでしょうか。率直に言って愛知は観光県というより工業県なので、いつも素通りという方も多いと思います。今回は意外におもしろい愛知の見どころを紹介したいと思います。

【城郭】

●名古屋城

尾張徳川家の居城で幕府が西国に備え築城した大城郭です。第二次大戦の空襲で遺構の多くは消失しましたが、三つの櫓（西北・西南・東南）、三つの門（表二之門・旧二之丸東二之



写真1 名古屋城

門・二之丸大手二之門）及び本丸御殿障壁画の大部分（襖絵・

杉戸絵・天井板絵等、一、〇四九面（内重要文化財一、〇四七

面）が現存しています。御殿障壁画としてまとまった形で現存しているのは他に二条城のみであり、貴重な文化資料となっています。なお、金鯱で有名な天守閣は昭和三四年に再建されています（写真1）。

【美術館・博物館】

●徳川美術館

侯爵徳川義親の寄贈に基づき、尾張徳川家に伝わる多数の重宝、いわゆる大名道具を収蔵する他に例を見ない美術館です。その内容は徳川家康の遺品を中心に、初代尾張藩主義直（家康第九子）以下歴代藩主の遺愛品や、その家族が実際に使用した物ばかりで、世界的にも有名な源氏物語絵巻を始め国宝九件、重要文化財五二件、重要美術品四五件を含む一万数千点にもなります。戦災等により各大名の道具がほとんど散失してしまった今日、種類の豊富さ、質の高さ、保存状態の良さ等、

他の追随を全く許さないもの
なっています（写真2）。

●博物館明治村

明治期の日本の様々な建築物
を敷地内に移築・復元したユニ
ークな博物館です。アメリカを
代表する建築家フランクロイ
ド・ライト設計の旧帝国ホテル
中央玄関（大正一二年建設、写



写真2 徳川美術館（源氏物語絵巻 竹河）

真3）。明治中期の官庁の室内

（知事室・正庁・応接等）を再

現した旧三重県庁舎（重要文化

財、明治一二年建設）。京都河

原町通りにあったロマネスク調

ゴシック建築聖ヨハネ教会堂

（重要文化財、明治四〇年建設）。

東京は千駄木にあった森鷗外・

夏目漱石住宅（明治二〇年頃建

設）等を始め多くの貴重な建築

物が見学できます。

【神社】

●熱田神宮

熱田神宮は三種の神器のひとつ
である草薙剣くさなぎのつるぎを御霊代とする



写真3 博物館明治村（旧帝国ホテル中央玄関）

天照大神を祭神とし、素戔嗚尊すさのお
や日本武尊やまとたけのみことも祀られ、伊勢神宮
に次ぐ格式の高い神社です。
「尾張国熱田大神宮縁起」によ
れば、熱田神宮の創祀は、東征
を成し遂げた日本武尊が宮簀媛みやすひめ
命を妃とした後、草薙剣を媛に
預けて伊吹山に出陣し、病のた
め伊勢国で亡くなったため、媛
が熱田に社を建てて草薙剣を奉
安したとされています。ま
た、第三鳥居手前には「信長塀」
と呼ばれる築地塀があります
が、これは桶狭間出陣の折り、
戦勝を祈願した織田信長が合戦
の後に奉納したものです。

このように愛知にはかなりレ
ベルの高い観光スポットがあ
り、ただ通りすぎてしまうには
あまりにも惜しいところでは
ありません。今回皆さんにご紹介した以外
にも愛知にはいいところがいっぱ
いありますので、一度あなたの
知らない世界「愛知」を訪れて
みてはどうでしょうか。

国分市のサポーター（バス乗車会員）制 市内巡回バス社会実験

九州地方整備局鹿児島国道工事事務所調査課長 山下 尚

一 はじめに

国分市は、鹿児島県のほぼ中央に位置（図1）した人口約五万三、〇〇〇人の都市であり、周辺地域で人口が減少するなか、現在も人口が増加傾

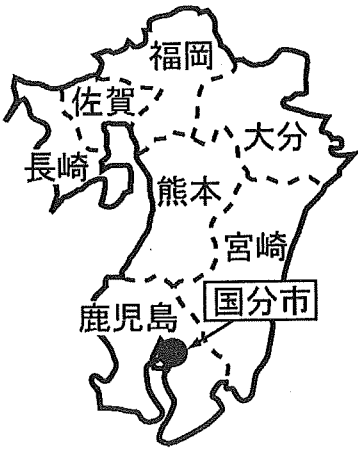


図1 国分市位置図

向にあります。しかしながら、中心市街地を中心とする道路環境は、朝夕の通勤時間帯を中心に交通渋滞が発生するなど、決して良好な状況ではありません。また、市内の買い物客がアクセス性の悪い中心市街地から郊外の大規模店舗へ流出するため、商圏規模が低下しています。

このような背景から、国分市では交通渋滞緩和、中心市街地活性化及び日常的な移動手段の確保などを目的に「市内巡回バス」を位置付けたところですが、急激な自動車の普及状況や都市の人口規模などの諸条件から、単にバスを運行させただけでは路線の存続が困難になることが予想され、事業実施に取り組めない状況でした。

そこで、積極的に市民に対しバス利用を促し、路線を存続していくための手法として、サポーター

1制（バス乗車会員）による「市内巡回バス」の仕組みを企画・立案し、社会実験を実施しました。

二 実験の概要

国分市民を対象としてサポーター（バス乗車会員）を募集し、サポーターが支払う会費でバス乗車時の運賃が無料となる「サポーター制」を導入しながら、中心市街地を巡回するバスを運行させます。あわせて、中心市街地の事業者の販促品としてバス回数券を活用し、バス利用者の増加を図るものです（写真1・2、図2）。

① 運行期間

・平成一三年一月一〇日～平成一四年二月二八日（約四ヵ月）

② 運行ルート



写真2 巡回バス停



写真1 巡回バス車両

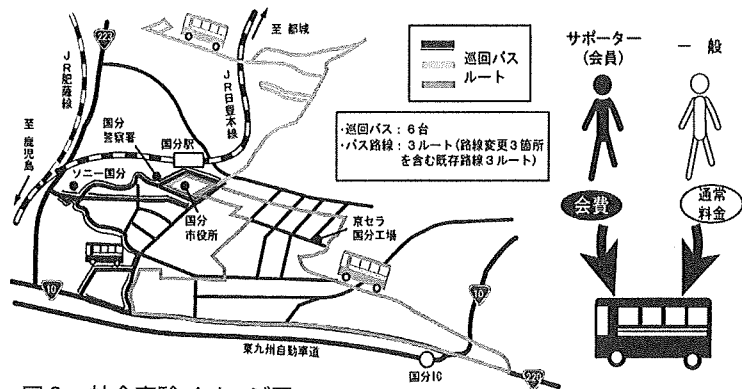


図2 社会実験イメージ図

・ 中心市街地と郊外住宅地を巡回する三路線、
五系統

③ 運行時間

・ 各系統七…〇〇始発、二二…〇〇最終(約三
〇分間隔で運行)

④ バス停

・ 既存バス停以外に、巡回バス用のバス停を一
六カ所設置

⑤ サポーターの会費

・ 大人二、〇〇〇円/月、子供一、〇〇〇円/
月、家族割引七〇〇円/月

・ 購入は三ヵ月分一括。ただし、途中で会員に

なった場合日割り計算

⑥ 申込方法

・ 会員以外の利用者は、通常のバス料金

・ チラシの申請書を郵送後、バス協議会より会
員券を郵便局代金引換で発送

・ バス協議会の他、市役所売店、市内五カ所の

サポーター (バス乗車会員) が支える市内巡回バスの可能性について

国土交通省都市・地域整備局大都市圏整備課 村田 英樹
(前 国分市総括行政監)

平成13年度に、交通渋滞の緩和や環境負荷軽減、市民の交通手段の確保、中心市街地の活性化を目的として、サポーター制による市内巡回バス事業を、国土交通省の社会実験として実施しました。

この実験の特徴としては、市民の地域を支える意識を引き出して、バス事業を運営する仕組みを提案した点が、今までの行政主導型の巡回バス事業と大きく異なる点であり、これからの市民社会のあり方の一つの方向を先取りしたものと考えています。

実験の結果としては、お年寄りの方々を中心に、実験に賛同してバス乗車会員になっていただいた方も相当数いらしたものの、全体の巡回バスの利用者や会員数は予想を大幅に下回ってしまい、必ずしも多くの市民の理解や賛同が十分に得られているとは言えません。

この理由として、市民へのPR不足や準備不足も考えられますが、やはり市民の巡回バスに対するニーズの把握が、潜在ニーズの掘り起こしを含めて、十分でなかったことが一番大きな原因であると考えています。

実験後の巡回バスについては、当面民間バス事業者が引き継いで運行していただいておりますが、バス事業は、市民の巡回バスへの潜在ニーズを把握し、そのニーズに見合ったルート、運行本数などのバスサービスを提供することが基本ですので、今回の実験結果を踏まえて、今後、行政、商工会議所、民間バス会社、市民が適切な役割分担のもと、模索しながら検討していくことが必要だと思います。

また、賛同していただいたサポーターの方々による市民グループの結成の動きもあるようですので、こうしたグループと連携することができれば、より市民の主体的な参加による取組みになるものと期待しています。

商店において発行

⑦運行形態

・バス協議会が企画・運営を行い、民間バス事業者に運行を委託

⑧その他

・回数券の販促品利用、事業所の協賛、通勤ノーマイカーキャンペーン実施

三 社会実験の進め方

1 実験の実施体制

「国分市内巡回バス協議会」が実験計画を策定し、実験を実施しました。

構成メンバー：国分商工会議所、所轄警察署、鹿儿岛県、国分市、民間交通事業者、地元関係団体

2 協議会等の運営状況

本社会実験では、「国分市内巡回バス協議会設立準備会」を経て、「国分市内巡回バス協議会」を設置し、バス運営を行うとともに、市民へのPR活動や市民からの意見を反映させるため、PR活動の一環として各々の地区でワークショップを実施しました。また社会実験後、国分商工会議所(TMO)の中に継続的な取組みを行う「バス委員会」を設立しています(表1)。

3 PR活動状況

様々なワークショップを実施し(表2)、市民

表1 各協議会の運営状況

▼ 国分市内巡回バス協議会設立準備会		
第1回	平成13年4月25日	・国分市内巡回バス協議会設立準備会
第2回	平成13年5月30日	・経過報告 ・公民館長へのアンケート調査について ・社会実験内容について
第3回	平成13年8月27日	・社会実験内容について ・協議会規約の議事
▼ 国分市巡回バス協議会		
第1回	平成13年9月18日	・国分市内巡回バス協議会設立
第2回	平成13年11月6日	・巡回バス乗車会員の募集状況について ・巡回バス運行(通行間隔、便数)について ・巡回バス運行開始式について
第3回	平成13年11月22日	・バス乗車会員の募集状況について ・バスルートの変更について ・巡回バス協賛について ・今後の商店街の取組みについて
第4回	平成14年2月8日	・巡回バス路線時刻変更について ・現在の巡回バス運行実績について ・アンケート調査について ・社会実験終了後について
第5回	平成14年3月28日	・社会実験の結果報告について
▼ バス委員会		
・国分市内巡回バス協議会については解散するものの、今後のことについては国分商工会議所(TMO)の中に新たにバス委員会を設立(平成13年3月18日)し、継続的に取組むこととしている。 ・期間限定であるが会員制バスを実施する林田バス(株)の協力により自主運営が決定している。バス委員会はこの会員制バスの自主運営のサポートを行いつつ、期間終了後も継続して運行していただけるよう取組みを行っている。		

実験準備

実験中

今後

などからの意見も踏まえ、社会実験方法の見直し(表3)を行いました。

はじめに、ワークショップや事前アンケート調査の結果から、社会実験申請時に作成した社会実験案の見直しを行いました。その後、社会実験期間中においては、巡回バス利用者や会員の増強のため、サポーターや市民の意見を収集し、巡回ルートの見直しを行いました。さらに、市内主要事業所によるノーマイカーデー(週二回)を実施しました。

表3 PR活動による社会実験方法の見直し

時期	変更内容
社会実験申請時(平成13年春)	サポーター制の導入による社会実験方法の策定
実験方法の確定(平成13年10月上旬)	各地区で立ち上げたワークショップによる意見を反映させ、バスルート、会費、運行時間の決定を行う
実験方法見直し(平成14年1月25日)	利用者増を図るため、巡回ルートの見直しを行うとともに、国分市内事業所によるノーマイカーデーを水曜日、金曜日に実施

表2 社会実験前のPR活動

	回数	参加状況
公民館長	3回	75人
敬老会	3回	250人
事業所	2回	7人
地域住民	11回	121人
合計	19回	453人

表4 検証項目の調査手法及び調査内容

検証項目	調査手法	調査内容	調査実施方法
「サポーターが支える市内巡回バス事業」導入による交通渋滞緩和効果の検証	自動車交通量調査 交通渋滞長調査	主要交差点の流入交通量及び渋滞長の事前及び実験期間中の比較	事前調査：11月上旬平日各1日 事後調査：2月中旬1週間
中心市街地への来街状況等の活性化効果の検証	中心商店街歩行者交通量調査 中心商店街事業主アンケート	中心商店街の商業施設の出入り客数の事前及び実験期間中の比較 事前と実験期間中における来客状況の変化や巡回バス事業の継続意向、協力できる点について把握	事前調査：11月上旬平日各1日 事後調査：2月中旬1週間 2月中旬実施 訪問配布回収方式
日常的な移動手段の確保	サポーターアンケート	事前の交通手段の利用状況及び実験期間中の利用状況の把握、実験結果による評価・課題点を把握	2月中旬実施（サポーター会員） 郵便配布回収方式
「サポーターが支える市内巡回バス事業」の利便性、及び実現可能性の検証	バス利用者数調査 サポーター登録状況調査	主要バス停で乗降者数を実験前後で観測 サポーター登録状況の推移	事前調査：11月上旬平日各1日 事後調査：2月中旬1週間 随時
上記4つに共通	一般市民・主要事業所従業員アンケート	普段の行動（移動手段）やバス利用状況に加え、社会実験に対する評価や継続意向を把握する	2月中旬実施（900名） 主要企業：訪問配布郵送回収 一般市民：郵送配布回収方式

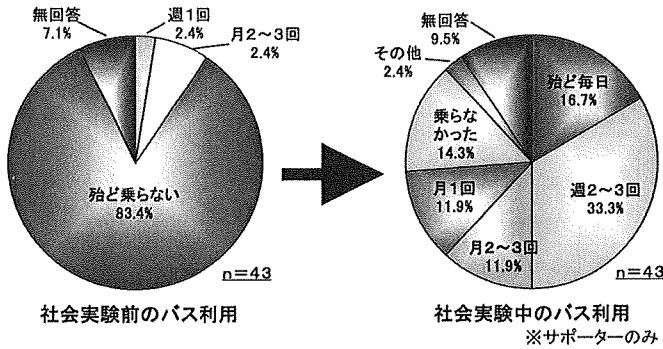


図3 通勤・通学時に主に自動車（送迎含む）を利用していた回答者のバス利用頻度

表5 実験期間中における平日の買い物場所の変更

実験前の買い物場所	実験後の買い物場所				
	変更無し	郊外大型商業施設	国分市中心部商店	自宅近くの商店	その他
郊外大型商業施設	18	16	—	1	0
国分市中心部商店	77	74	1	—	2
自宅近くの商店	51	40	0	11	0
その他	3	1	0	2	—
買物はしない	5	5	0	0	0
計	155	136	1	14	2

○ 平日の変更割合 = $\frac{14}{155} \times 100$

四 本社会実験で検証する内容

本社会実験により、検証する項目、及びその調査手法は以下のとおりです（表4）。

- 「サポーターが支える市内巡回バス事業」導入による交通渋滞緩和効果の検証
- 中心市街地への来街状況等の活性化効果の検証
- 高齢者等の交通弱者の移動手段の確保の検証
- 「サポーターが支える市内巡回バス事業」の利

便性、及び実現可能性の検証

五 社会実験の結果・分析

1 「サポーターが支える市内巡回バス事業」導入による交通渋滞緩和効果の検証

通勤・通学時にほとんどバスに乗っていないかた人のうち、六割以上の人が週二回以上バスを利用しているが（図3）、日交通量への影響は軽微であり、交通渋滞緩和効果を明確に把握すること

はできませんでした。

2 中心市街地への来街状況等の活性化効果の検証

今回の社会実験の影響によるサポーターの中心市街地への買い物場所の変更は、全体の約一割程度となっています（表5）。

中心市街地への来街者の増加は、中心商店街歩行者交通量調査、中心商店街事業主アンケートによって把握することはできなかったものの、中心

部バス停の日平均乗降客数(平日)は、二三人から二五四人と増加しており、バス利用による中心市街地来街者が増加したことが確認されました(図4)。

3 高齢者等の交通弱者の移動手段の確保の検証

サポーターの約六割は自動車免許を持っていない方々であり、高齢者や主婦の利用が多く、日常

的に車を利用できない交通弱者の利便性の向上に
なつたと考えられます。

また、巡回バス利用者は、朝のピーク時だけでなく、昼間時も利用が多く、高齢者や主婦に利用
されていると考えられます(図5)。

社会実験関係者や商店主からは、高齢者利用も
多いことから、福祉の観点からシステムの見直し
を求める意見があがっています。

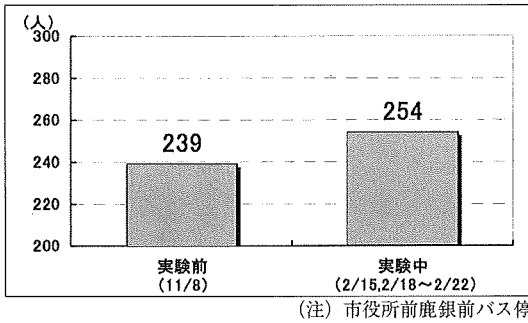


図4 中心部バス停での日平均乗降客数(平日)

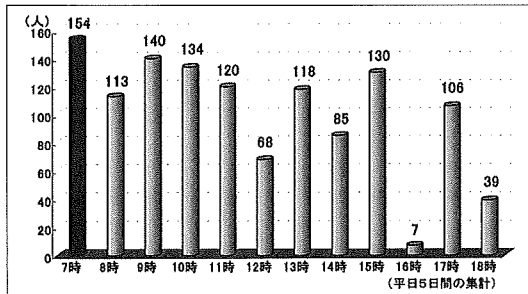


図5 巡回バス発車時刻表別乗降客数

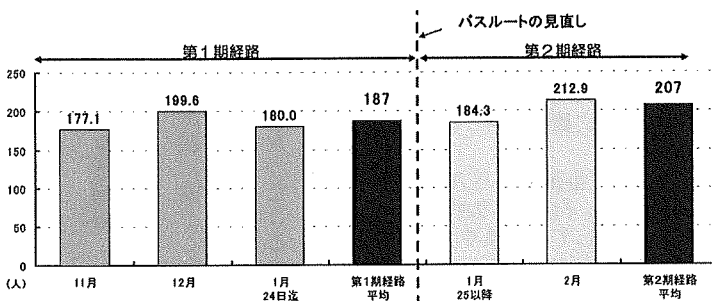


図6 巡回バスの1日あたりの平均輸送状況

4 「サポーターが支える市内巡回バス事業」の利便性、及び実現可能性の検証

市内巡回バスの導入により、高齢者等の移動手段の確保、自動車からの交通手段の転換の動機付けなどの効果が確認され、サポーター制バス事業の進め方についてもアンケート結果より満足度が約九〇%と高い評価でした。

今回の社会実験は、サポーター制で市内巡回バスを運行するシステムであるため、サポーターの意見などにより、柔軟にバスルートを見直すことが可能なシステムです。そのため、実験中にバスルートの見直しを行ったところ、バス利用者が一八七人/日から二〇七人/日に増加したことが確認されました(図6)。

サポーター登録数は、実験開始時に比べて約五倍に増加し、最終登録者数は四七〇人となったものの、採算上の目標人数である四、〇〇〇人を大きく下回りました。

サポーターを増員できなかった理由としては、「運行ダイヤ・運行間隔」「停留所の設置」「巡回バスの定時制」「会費の一カ月単位での販売」などの改善が必要であることが把握されました。

しかしながら、サポーターアンケートでは「条件付き」を含め、引き続き会員として利用意向を示すサポーターが約九割と極めて多いことが確認されました(図7)。

六 実施後の展開

1 施策の成立可能性

サポーター制市内巡回バスの本格実施について、社会実験に参加したサポーターや一般市民の利用意向は高いことが確認されました。このため、利用者の望む条件が整い、採算性とバランスのと

2 本格実施に向けた継続的な取組み

サポーターや一般市民からの本格実施の利用意向が極めて高いこと、また実験に協力した多くの関係者からも実験の効果を確かめるためには実験期間の延長を求める意見が多かったことから、国

れたサービスの提供が可能となれば、本格実施の成立可能性は高いと考えられます。

分商工会議所（TMO）内にバス委員会を設置し、社会実験終了後も、民間バス会社による巡回バス自主運行の協力・支援を行っています。

【継続的な取組みの変更点】

① 料金及び発行方法の見直し

○ 会費を三ヶ月分一括販売であったものを一ヶ月単位で販売

○ 料金の見直し：一ヶ月…二、九〇〇円、二ヶ月…五、〇〇〇円、三ヶ月…七、〇〇〇円

（子供は半額、家族割引の廃止）

○ コストの関係から郵送発行を取りやめ、対面販売へ

○ バス委員会の発足

○ 国分TMO（国分商工会議所）にバス委員会を設置

○ 国分市から国分TMOにバス事業の支援に対して補助金を支出

○ 支援方策の取組み検討

○ 国分TMO（国分商工会議所）にバス委員会

○ 国分市から国分TMOにバス事業の支援に対して補助金を支出

○ 国分TMO（国分商工会議所）にバス委員会

○ 国分市から国分TMOにバス事業の支援に対して補助金を支出

○ 支援方策の取組み検討

3 本格実施への展開

今後は、サポーター登録数の拡大支援や、サポーター以外の一般市民に対するサポーター制の周知徹底、さらにサポーター制（採算検討含む）自体の課題解決のための詳細な検討が必要です。

このことから、引き続き実験を継続し、地元住民、商店街関係者、バス事業者、関係機関による

本格実施に向けた調整を進める予定です。

本格実施に向けた調整を進める予定です。

本格実施に向けた調整を進める予定です。

本格実施に向けた調整を進める予定です。

本格実施に向けた調整を進める予定です。

本格実施に向けた調整を進める予定です。

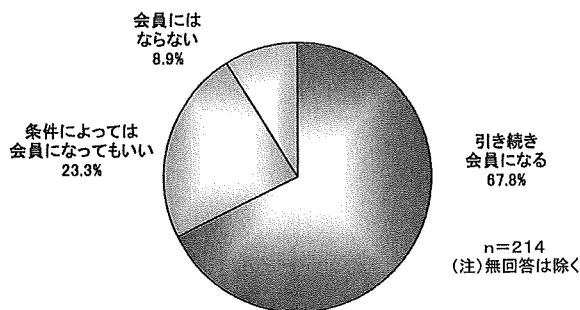


図7 サポーターの3月以降事業継続での利用意向

会員（サポーター）制市内巡回バス

国分商工会議所町づくり運営委員会委員 石野 浩二

国分商工会議所が中心となり取り組んでいる“中心市街地活性化事業”のなかに、巡回バス事業があります。ここで約2年間市内巡回バスについて勉強をさせて頂き、「会員は特定地域内乗り放題、非会員は乗車の都度、現金を支払う。」という「会員（サポーター）制市内巡回バス」という考え方にたどり着きました。

多くの市民の方が、「将来、バスは必要だが、現在は利用していない。」と答えます。実際に利用している方も当然のことながら必要なときだけ利用し、「バスが無くなると困る」と言い続け、バス事業者は、赤字運行の補助を行政に訴えます。

バスの運行はあまりにも公共性が強いせいか、市民の頭の中では「行政が取組む問題」とほとんどが決めつけているように思います。

そこですずは、市民の意識改革から進めようと、バスを必要と考える人達が自ら費用を負担し、会員となりバス利用を促進する。結果、慢性的な交通渋滞の緩和、環境問題などに貢献でき、高齢者交通弱者の住みやすい街にと考えました。

国土交通省の社会実験を終え、行政、商工会議所、バス事業者、そして市民の明確な役割分担が必要だと考え、「会員（サポーター）制市内巡回バスのNPO法人」の申請も検討しております。バスだけに限らず、今後必要なものは必要とする者が中心となり考え活動することが重要だと考えます。

国土交通省における行政手続等の オンライン化推進に係る取組み

総合政策局情報管理部

1 背景

政府においては、国民等と行政との間の実質的にすべての申請・届出等手続を平成一五年度までにインターネット等で行えるようにすることとしており、国土交通省においても「国土交通省申請・届出等手続の電子化推進アクション・プラン」(平成一三年六月国土交通省IT政策委員会決定)等を策定し、他省庁に先駆けて国土交通省オンライン申請システム及び国土交通省認証局の運用を開始するなど、電子政府の実現に向けた取組みを推進してきたところで

す。
しかし、これまでの動きを一層加速すべく「e-Japan重点計画―2002」(平成一四年六月IT戦略本部)が策定され、更なる行政の効率化、国民・事業者の負担軽減の実現が求められており、また、申請・届出等に限らず法令に基づく行政手続等について、原則としてすべて書面による手続等に加えオンラインによる手続も可能とするための法整備が進められており、これらの手続等についても計画的かつ着実にオンライン化を推進することが求められております。

以上のことから、国土交通省においては、今般、以下によりアクション・プランの拡充・見直しを行い、国土交通省所管法令に基づく行政

機関等の手続等(行政機関等が主体又は名あてとなる手続等をいう。以下「行政手続等」という。)のオンライン化を推進し、国民の利便性の向上、行政運営の簡素化・効率化等を図ることといたしました。

2 アクション・プランの概要

(1) 名称

・「国土交通省行政手続等の電子化推進に関するアクション・プラン」(平成一四年七月三〇日国土交通省IT政策委員会決定)

・「国土交通省の所管事項に関する自治事務等に係る行政手続等の電子化推進アクション・プラン」(平成一四年七月三〇日国土交通省IT政策委員会決定)

(2) 内容

(7) 従前のアクション・プランは、国民と行政機関等との間における申請・届出等を対象手続としていたが、対象手続を行政機関等間の手続等を含む行政手続全般に拡充し、原則として平成一五年度までにオンライン化を図る。

※拡充された手続(①不服申立て…②準司法的手続…③処分(申請に対する処分を除く)…④行政指導…⑤公示、閲覧、縦覧等…⑥行政機関等間の手続…⑦その他(意見聴取等))

なお、拡充された手続については、原則として、①④及び⑦(官・民の手続)は国土

○国民と行政機関等との間における申請・届出等手続（国が扱う手続）

	12年度	13年度	14年度	15年度	小計	総計
申請・届出等	7	199	814	1315	2335	2449
拡充による追加手続	0	180	222	2815	3217	4216

注）小計は12年度～15年度までの計。総計は16年度以降実施も含んだもの。以下同じ。

○地方公共団体が扱う手続

	～13年度	14年度	15年度	小計	総計
申請・届出等	28	303	699	1030	1105
拡充による追加手続	4	6	1894	1904	2701

○独立行政法人等が扱う手続

	～13年度	14年度	15年度	小計	総計
申請・届出等	3	6	279	288	312
拡充による追加手続	48	2	391	441	823

○主な手続自体の簡素合理化を行う内容（国が扱う手続）

- ・住民票の写しの添付省略（40件）
- ・商業登記簿抄本の添付省略（24件）
- ・提出部数の削減（80件）
- ・関連する手続の様式の標準化（11件）

(1) 従前のアクション・プランの対象手続（申請・届出等）についてはオンライン化実施時期等の前倒しを図るとともに、手続自体の簡素化等を推進。

交通省オンライン申請システム、⑤はホームページ、⑥（官・官の手続）は省庁間電子文書交換システムの拡充、の活用等によりオンライン化を図る（自治事務等は実施方策を提示）。

国土交通省の行政手続等電子化推進施策

(3) 主な道路関係の申請・届出等手続の例（国が扱う手続）

- ・道路の占用許可（企業占用…一・二年度、一
- ・共同溝の占用許可（一・二年度）
- ・特殊車両通行許可申請（一・二年度）

e-Japan重点計画-2002(14.6.18)
世界最先端のIT国家となる

申請・届出等

→全ての行政手続に拡大

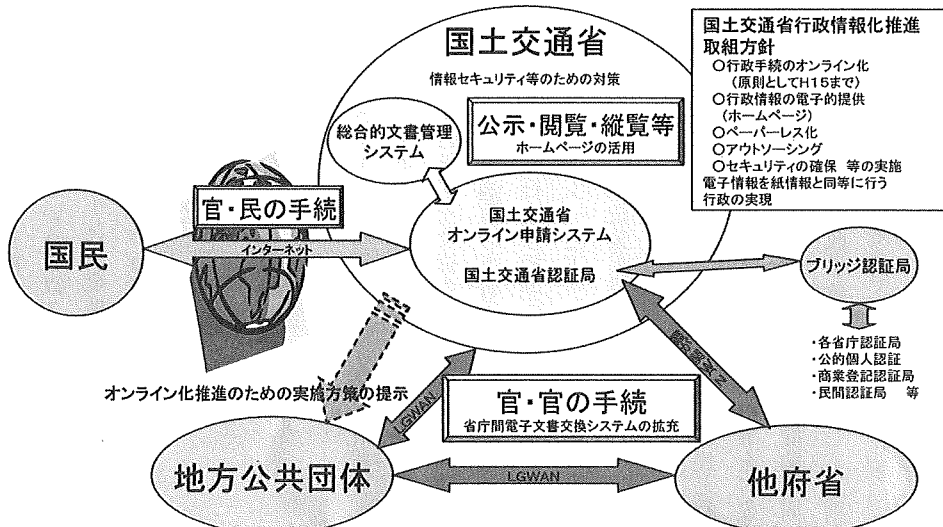
- 不服申立て
- 準司法的手続
- 処分、行政指導
- 公示・閲覧・縦覧等
- 行政機関等間手続

原則としてH15までにオンライン化

+

行政手続オンライン化のための法整備

	H12	H13	H14	H15
官・民手続	7	206	1,023	2,630
申請・届出等	7	206	1,020	2,335
その他（準司法的手続等）	0	0	3	295
公示・閲覧・縦覧等	0	174	248	719
官・官手続	0	6	151	2,203



世界の動き		国内の動き		道路行政の動き	
月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
9・12	○ブッシュ米大統領が国連総会の一般演説で、フセイン政権の独裁下にあるイラクを「無法国家」と断罪し、同国が大量破壊兵器の破棄に応じなければ、「行動は不可避だ」と米国単独でも武力行使を辞さない姿勢を示した。 ○イラク政府はアナン国連事務総長に書簡を送り、国連の大量破壊兵器査察団の復帰を無条件で受け入れると伝えた。	8・30	○総務省の労働力調査によると、七月の完全失業率(季節調整値)は五・四%で、五月以来二ヵ月連続で横ばい。 ○総務省によると、今年三月末の住民基本台帳人口は一億二、六四七万八、六七二人で、前年に比べ一九万三、八六七人の増。前年比増加率は〇・一五%で、調査開始以来の最低。 ○長野県知事選は即日開票の結果、前知事の田中康夫氏(四八)が再選。 ○東京電力が原発の自主点検データ改ざんなどの「トランプ隠し」の責任を取り、荒木浩会長、南直哉社長ら歴代トップ四人を含む五人が引責辞任すると発表。	8・30	○四国地方整備局は「道の駅」五カ所を追加登録した。全国登録合計は七〇一カ所。 ○一般国道五六号中村宿毛道路の高知県中村市森沢〜同県宿毛市平田町戸内間一〇・五kmが開通。 ○高知自動車道の伊野IC〜須崎東IC間二三・九kmが開通。 ○東北中央自動車道山形上山IC〜東根IC間二七・一kmが開通。 ○関東地方整備局、東京都などで構成する「PI外環沿線協議会」が第七回会合を開く。
18	○韓国と北朝鮮の双方が朝鮮半島を縦断する鉄道・道路の連結に向けた工事の着工をそれぞれ開いた。朝鮮戦争で破壊された鉄道が南北を結ぶ日を目指して今後、工事が本格化する。	9・1	○厚生労働省の全国高齢者名簿によると、一〇〇歳以上の高齢者は過去最多の一万七、九三四人で、昨年を二、四五九人上回った。	9・13	
20	○ブッシュ米政権が「米国の国家安全保障戦略」を発表。同戦略は大量破壊兵器を持つ敵への先制攻撃を正当化し、他国の追従を許さない軍事力の圧倒的な優位を堅持することを打ち出し、テロ組織の撲滅、テロリストや独裁者から平和を守ることを骨子としている。	10	○小泉純一郎首相と朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の金正日総書記が、国交正常化交渉の再開を柱とする「日朝平壤宣言」に署名。この中で金総書記は日本人拉致の事実を認め、八人死亡、五人生存の事実を明らかにした。	19	
		17	○日本銀行は金融機関が抱える過剰な持ち合い株を減らすため、銀行から直接、株を買い取ることを決めた。日銀が株式を購入するのは史上初めて。	18	
		19	○国土交通省の都道府県地価(基準地価)によると、全国平均で今年も昨年に比べ住宅地が四・三%、商業地が七・二%下がり、一二年連続の下落。		

お詫びと訂正

本誌9月号の特集、「国土交通省重点施策」についての記事中の表1(10ページ)について、表作成で誤植がありました。執筆者及び関係者にお詫びし、次のように訂正します。

表1 主要なアウトカム指標の現況値とH19年目標値

指標名	平成14年現況値	平成19年目標値
(1)		11.6兆円/年→10.0兆円/年
(6)	2.9%→61%	
(7)	17%→2.9%	
(8)	8%→17%	
(9)	61%→8%	

編集後記

わが国の紙幣が二千円札を除いて二十年ぶりに一新され、新デザインのものが平成十六年度にはお目見えするという。この中で五千円札と千円札は「お札の顔」ともいえる肖像画が変わり、五千円札には明治の女流作家、樋口一葉が登場する。一般のお札の肖像画に女性が登場するのは、むろん初めてで、新聞報道によると、男女共同参画社会の推進という視点から選ばれたといわれている。

一葉は明治二十九年十一月に肺結核でわずかに二十五歳の若さでこの世を去った。その代表作には「たけくらべ」「にこりえ」「大つごもり」「十三夜」などがあり、流麗な文体で明治の女性を描いた作品が多い。読まれた方も多いと思う。

その作品の中に「塵中日記」というのがあり、その中に次のような一章があるので、ここではそれを紹介してみたい。

二日(明治二十六年十二月)晴れ、紛々擾々。私行のあばき合ひ、隠事の摘発、さも大人げなきことよ。半夜眼をとして静かに当世の有さまをおもへば、あはれいかさまに成りていかさまに成らん。(中略)安きにな(慣)れてはおこ

りくる人心のあはれ外つ国の花やかなるをした(慕)ひ、我が国振のふる(古)きを厭ひて、うかれうかるる仇ごころ、なりふり、住居の末なるより、詩歌、政体のまことしきにまで移りて、流れゆく水の塵芥をの(乗)せてはし(走)るが如く、何処をばとどまるところをし(知)らず。外は対韓事件の処理むづかしく、千島艦の沈没も、我れに理ありて勝ちがたきなど、あなどらるる処あればぞかし。(中略)かく外はさまざまに憂ひ多かるるを、内は兄弟かきにせめて党派のあらそひに議場の神聖をそこ(損)なひ、自利をはかりて公益を忘るるのともがら、かぞ(数)ふれば猶指もた(足)るまじくなん。にこれる水は、一朝にして清め難し。かくて流れゆく我が国の末いかなるべきぞ。

ひらがなが多く読みにくい点もある。そこで漢字を補足してみたが、この日記は一葉が二十二歳のときに書いたもので、それからわずか三十年後に亡くなっている。今から百年、一世紀以上も前のことである。

千円札ならいざ知らず、五千円札ではなかなかお会いする機会もないが、新札となって登場したら、百年後の昨今の世の在り方について、ぜひ感想を聞いてみたいものだ。でも、「さも大人げなきことよ」と一蹴されそうな気がしてならない。(K)

11月号の特集テーマは「観光地の道路行政」の予定です。

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

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

監修：国土交通省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

〒102-0082 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5階

定価770円(本体価格733円)

〈年間送料共9,240円〉

TEL 03 (3234) 4310・4349 振込銀行：みずほ銀行虎ノ門中央支店

FAX 03 (3234) 4471

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター