道路行政セミナー　*1998　OCTOBER*　10

特集／平成一一年度道路関係予算概算要求

平成一一年度道路関係予算概算要求の概要……吉田光市　1

一般国道関係予算の概要……上野進一郎　酒井利夫　15

有料道路関係予算の概要……伊勢田敏　後藤貞二　20

地方道関係予算の概要……縄田正　藤森祥弘　26

高速自動車国道法施行令等の一部を改正する政令について……油谷充寿　30

川崎訴訟（第二次～第四次）地裁判決について……道路局道路交通管理課　46

有料道路制度の基礎知識（第4回）

有料道路の償還制度……有料道路制度研究会　50

道路管理事務に係る事例研究

道路と鉄道の交差部分等における占(使)用料の取扱いについて……道路局路政課　56

地域活性化促進道路事業

広島県における「地域活性化促進道路事業」……広島県土木建築部道路建設課　60

時・時・時……68

表紙の説明：
円と直線は道路網を表わし、その中央に整備された道路を画いた。道路網の色を毎月変えて季節感を出すようにした。

特集／平成一一年度道路関係予算概算要求

平成一一年度道路関係予算概算要求の概要

吉田光市

平成一一年度の予算概算要求は、八月一二日の「平成一一年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」の閣議了解を受け、建設省では省内の事業別調整等を経て、八月三一日に大蔵省に概算要求書を提出した。

この概算要求基準は、現下の経済情勢から、当面の財政運営に当たっては、財政構造改革法を凍結するということを前提に、財政構造改革の推進という基本的考え方は守りつつ、当面の景気回復に全力を尽くすとの観点から、今後予定している平成一〇年度第二次補正予算と平成一一年度予算を一体のものとして編成する「いわゆる一五カ月予算」の考えに立ち、建設省関係公共事業費の要求・要望総額も前年度当初比が四六%と大幅増となっている。また、歳出の一層の重点化を図る等の観点から平成一〇年度に設けられた「物流効率化による経済構造改革特別枠」、「生活関連等公共事業重点化枠」に加え、新たに「環境・高齢者等福祉・中心市街地活性化等二一世紀の経済発展基盤整備枠」、「景気対策臨時緊急特別枠」が設けられている。このうち「景気対策臨時緊急特別枠」については、その相当部分について、平成一〇年度第二次補正予算に前倒し計上するとともに、具体の事業内容については一〇月末日までに提出することとされている。以下要求基準を紹介するとともに建設省及び道路事業の概算要求等について紹介する。

一　概算要求の基本的な方針
（平成一〇年八月一二日閣議了解主要部分抜粋）

当面の財政運営に当たっては、財政構造改革法を凍結するということを前提に、財政構造改革の推進という基本的考え方は守りつつ、まずは当面の景気回復に向け全力を尽くすことが肝要である。したがって、まず総合経済対策・補正予算を着実に執行するとともに、今後予定している平成一〇年度第二次補正予算と平成一一年度予算を一体のものとして編成する。

なお、財政構造改革の一環として既に措置された制度改正、計画の延長や今後のスケジュールが決まっている制度改正等については、既定の方針に沿って、引き続き、その推進を図るものとする。

以上のような基本的考え方を踏まえ、平成一一年度予算の概算要求に当たっては、

(1) 当面の景気回復に向け全力を尽くすとの観点から、それに資する経費について、思い切って重点をおく必要がある。

(2) 中期的に我が国経済を再生するとの観点から、それに資する経費について、特に配意したものとする必要がある。

(3) 現下の景気情勢、少子・高齢化に対応するとの観点から、社会保障関係費については、適切に配慮したものとする必要がある。

(4) その他の経費については、引き続き徹底した経費の合理化・効率化・重点化を図っていく必要がある。

との基本的な方針に沿ったものとすることとし、具体的には下記により行うものとする。

記

1 各省庁は、各所管ごとに、

(1) 公共事業関係費については、前年度当初予算における額から五、〇〇〇億円を前年度当初予算における公共事業関係費の総額で除した率を乗じた額を控除した額。

(2) 科学技術振興費については、前年度当初予算における額に一〇〇分の一〇五を乗じた額。

(3) 社会保障関係費については、前年度当初予算における額に高齢化等に伴う義務的経費の増加等（各所管計五、七〇〇億円）を加算した額。

(4) その他の経費については、前年度当初予算における額（ただし、人件費については、これに係る義務的経費の増を加算するものとする)。の範囲内において、適正に積算を行い、要求するものとする。

2 また、各省庁は、下記の措置について、所要の要望を行うものとする。

(1) 当面の景気回復に向け全力を尽くすとの観点から、「景気対策臨時緊急特別枠」として、各省庁の要望を踏まえ、予算編成過程において、総額四兆円（公共事業関係費につき二兆七、〇〇〇億円、施設費、中小企業対策費等の、公共事業関係費を除く経費につき一兆三、〇〇〇億円）の範囲内で予算措置を講ずる。

なお、要望に際しては、景気回復のために即効性があり、また後年度に過度の負担をもたらさない経費を対象とする。

また、総額四兆円について予算措置を講ずるに当たっては、年度末から年度当初にかけて切れ目のない予算執行を図るため、総額四兆円のうちの相当部分について、平成一〇年度第二次補正予算に前倒し計上する。

(2) 中期的に我が国経済を再生するとの観点から、公共事業関係費を除く経費について、二一世紀に向けた新たな発展基盤を整備するために特に資する施策に特段の予算配分を行うこととし、「情報通信、科学技術、環境等二一世紀発展基盤整備特別枠」を設定することとする。これについては、各省庁の要望を踏まえ、予算編成過程において、総額一、五〇〇億円の範囲内で予算措置を講ずる。

なお、要望に際しては、例えば、学術・研究関連の施策について、研究成果の相互利用や研究の重複の調整・排除を推進した内容とする等、各省庁の共同・連携事業に特に重点をおくものとする。

(3) 公共投資の更なる重点化を図るため、公共事業関係費について、物流効率化による経済構造改革を推進するという観点、二一世紀を見据えて豊かで活力のある経済社会の構築に向けて、真に必要となる社会資本を重点的に整備するという観点、及び生活関連社会資本の整備・地域の振興・安全な地域づくり等の諸課題に適切に応えるという観点から、各省庁の要望を踏まえ、予算編成過程において、総額五、〇〇〇億円の範囲内で予算措置を講ずる。

参考
- 「物流効率化による経済構造改革特別枠」（一、五〇〇億円）
- 「環境・高齢者等福祉・中心市街地活性化等二一世紀の経済発展基盤整備枠」（一、〇〇〇億円）
- 「生活関連等公共事業重点化枠」（二、五〇〇億円）

なお、公共投資全般について、省庁間の枠を

越えた事業間の連携の強化、公共工事のコスト縮減対策の推進、費用対効果分析等の客観的な評価（各省庁の事業に共通する運用指針の策定を含む）による投資の効率性の確保、再評価システムの導入による継続事業の見直し等を一層徹底することにより、事業実施の透明性を高めるとともに、効果的・効率的実施を図ることとする。

3　上記による要求・要望に当たっては、財源を最大限有効に活用するとの観点から、所管の予算全体を根底から厳しく洗い直し、経費の節減合理化措置を積極的に織り込むこととする。

このため、

(1)　時代の要請に即応して行政の役割を見直すとともに、簡素にして効率的な行政の実現を図るため、定員及び機構の要求は従来にも増して厳しいものとする。

(2)　補助金等については、社会経済情勢の変化、官と民及び国と地方の役割分担のあり方等の観点から、「地方分権推進計画」（平成一〇年五月二九日閣議決定）等を踏まえ、制度改正を含め既存の施策や事業そのものを見直すことをはじめとして、聖域なく見直しを行い、その整理合理化を積極的に推進する。

なお、地方公共団体に対し交付される補助金等並びに地方公共団体及び特殊法人等以外の者に対して交付される補助金等のうち、制度等の見直しを行うことにより削減又は合理化を図ることとされているもの以外のもの（いわゆる「その他補助金等」）については、それぞれ、各省庁ごとにその1割を削減することとする。

4　なお、「阪神・淡路地域の復興に向けての取組方針」（平成七年七月二八日阪神・淡路地域復興対策本部決定）に基づく復興特別事業に係る経費、平成一一年度における取扱いについては、予算編成過程において検討するものとする。

5　概算要求に当たっては、積算を適正に行うとともに、2(1)の「景気対策臨時緊急特別枠」に係る要望の具体的内容を除き、八月末日までに提出することとする。2(1)の「景気対策臨時緊急特別枠」に係る要望の具体的内容については、一〇月末日までに提出することとする。

二　建設省関係概算要求の概要

1　概算要求の特色

(1)　景気回復と我が国経済の再生

（概算要求額の大幅増）

○　景気回復と我が国経済の再生に全力を尽くすため、「景気対策臨時緊急特別枠」を活用し、建設省関係公共事業関係費として前年度当初比四六％増の九兆九七四億円（国費）を要求。

（土地の流動化と戦略的な都市整備）

○　特に、我が国経済の低迷の原因となっている不良債権問題の解決に向け土地の流動化を図りつつ、都市が抱える様々な課題を根本的に解決するための戦略的な都市整備を行うため、市街地整備に係る予算を思い切って拡大（一・六八倍）。

(2)　投資分野の重点化

（経済構造改革の推進）

○　経済構造改革を推進し、地域の交流の広がりによる新たな産業、文化等の創出や諸外国との連携の強化による国際競争力の確保等を図るため、物流の効率化、中心市街地の活性化などに資するものに重点化。

（環境・情報通信・福祉・民間投資誘発分野の支援）

○　二一世紀を見据えて豊かで活力ある経済社会の構築に向けて、真に必要となる住宅・社会資本を重点的に整備するため、環境対策、情報通信の高度化、高齢者等福祉の増進、民間投資の誘発のための事業に重点化。

（真に整備が遅れた分野・地域への重点化）

○　生活関連の住宅・社会資本について、国土の均衡ある発展と整備水準についての地域間の格差の是正という観点に留意し、真に整備が遅れた分野・地域に重点化。

（短期集中的な災害対策）

○　災害が頻発している状況を踏まえ、深刻な被

表1　平成11年度建設省関係予算概算要求総括表（事業費・国費）

（単位：百万円）

事項	事業費 前年度予算額 (A)	事業費 11年度要求額 (B)	事業費 倍率 (B/A)	国費 前年度予算額 (C)	国費 11年度要求・要望額 要求額 (D)	倍率 (D/C)	景気対策臨時緊急特別枠要望額 (E)	合計 (F=D+E)	倍率 (F/C)
道路整備	7,388,749	7,244,808	0.98	2,543,937	2,612,500	1.03	1,112,549	3,725,049	1.46
治山治水	2,020,855	2,057,410	1.02	1,215,208	1,247,971	1.03	531,449	1,779,420	1.46
治水	1,864,303	1,897,330	1.02	1,131,373	1,161,825	1.03	－	－	－
海岸	61,325	61,621	1.00	35,827	36,543	1.02	－	－	－
急傾斜地等	95,227	98,459	1.03	48,008	49,603	1.03	－	－	－
都市計画	2,433,414	2,494,310	1.03	1,269,564	1,308,543	1.03	556,153	1,864,696	1.47
公園	364,661	370,131	1.02	157,455	162,980	1.04	69,269	232,249	1.47
下水道	2,068,753	2,124,179	1.03	1,112,109	1,145,563	1.03	486,884	1,632,447	1.47
住宅・市街地	13,588,046	12,864,173	1.02	1,141,242	1,183,253	1.04	499,849	1,683,102	1.47
住宅対策	12,366,659	12,737,744	1.03	1,086,060	1,118,138	1.03	472,172	1,590,310	1.46
宅地対策	770,575	648,343	0.84	0	0	－	0	0	－
市街地整備	450,812	478,086	1.06	55,182	65,115	1.18	27,677	92,792	1.68
一般公共事業計	25,431,064	25,660,701	1.01	6,169,951	6,352,267	1.03	2,700,000	9,052,267	1.47
[公庫・公団等除き]	[11,111,099]	[11,321,220]	[1.02]						
災害関係	63,989	61,467	0.96	48,588	45,177	0.93	0	45,177	0.93
公共事業関係計	25,495,053	25,722,168	1.01	6,218,539	6,397,444	1.03	2,700,000	9,097,444	1.46
官庁営繕	124,009	112,279	0.91	23,313	26,830	1.15	－	－	－
建設行政経費	76,337	82,198	1.08	75,579	81,439	1.08	－	－	－
計	200,346	194,477	0.97	98,892	108,269	1.09	33,174	141,443	1.43
合計	25,695,399	25,916,645	1.01	6,317,431	6,505,713	1.03	2,733,174	9,238,887	1.46

備考

1. 本表は、北海道開発庁、沖縄開発庁、国土庁計上の建設省関係分を含む。
2. 要求額（D）には、
   - 物流効率化による経済構造改革特別枠（175,568百万円）
   - 生活関連等公共事業重点化枠（250,000百万円）
   - 環境・高齢者等福祉・中心市街地活性化等21世紀の経済発展基盤整備特別枠（100,000百万円）
   - 情報通信、科学技術、環境等21世紀発展基盤整備特別枠（6,202百万円）

   を含む。
3. 11年度事業費は要求額（D）に対するものである。
4. 11年度国費には、
   道路関係社会資本として
   治山治水　34,000百万円　　住宅対策　63,000百万円
   市街地整備　3,000百万円
   を含む。
5. 景気対策臨時緊急特別枠要望額の事業別配分については、今後、調整する。
6. 本表には、NTT-A型は含まれていない。

表2　財政投融資計画等総括表

（単位：百万円）

区分＼資金内訳	財政投融資 11年度要求額 (A)	財政投融資 前年度 (B)	財政投融資 倍率 (A/B)	自己資金等との合計 11年度要求額 (C)	自己資金等との合計 前年度 (D)	自己資金等との合計 倍率 (C/D)	備考
住宅金融公庫	9,938,300	9,918,300	1.00	10,524,500	10,573,100	1.00	1. 住宅・都市整備公団及び本州四国連絡橋公団は、鉄道分を除く。 2. 住宅・都市整備公団の11年度事業は、同公団を廃止し設立される新公団に承継される。 3. 民間都市開発推進機構は融通事業分であり、港湾整備分は含まない。 4. NTT-A型事業は含まない。
住宅・都市整備公団	979,200	978,100	1.00	2,916,737	3,014,429	0.97	
小計	10,917,500	10,896,400	1.00	13,441,237	13,587,529	0.99	
日本道路公団	2,106,300	2,023,600	1.04	5,347,671	5,289,045	1.01	
首都高速道路公団	341,400	369,700	0.92	721,457	755,210	0.96	
阪神高速道路公団	310,000	310,800	1.00	631,544	629,523	1.00	
本州四国連絡橋公団	147,000	178,300	0.82	421,161	536,127	0.79	
小計	2,904,700	2,882,400	1.01	7,121,833	7,209,905	0.99	
都市開発資金融通特別会計	66,400	70,000	0.95	76,384	77,750	0.98	
日本下水道事業団	7,000	6,500	1.08	27,879	31,078	0.90	
民間都市開発推進機構	2,600	1,500	1.73	9,465	9,775	0.97	
合計	13,898,200	13,856,800	1.00	20,676,798	20,916,037	0.99	

害が生じ、又は生じるおそれがある地域について、短期集中的の、危険から生命・財産を守る施策を実施。

(3) 公共事業の効率的・効果的実施

○ 公共事業予算の効率的・効果的執行と透明性の向上を図るため、国と地方、官と民の的確な役割分担を図るとともに、コスト縮減、事業間の連携、費用対効果分析を含む事業評価を実施。

2 概算要求額

建設省関係予算の概算要求額は、特別枠及び重点化枠を含め国費九兆二、三八九億円（対前年度比一・四六）、財政投融資資金一三兆八、九八二億円（対前年度比一・〇〇）であり、景気対策臨時緊急特別枠を除く事業費は二五兆九、一六六億円（対前年度比一・〇一）を要求している。このうち災害関係を除く一般公共事業についてみると、国費九兆五二三億円（対前年度比一・四七）事業費二五兆六、六〇七億円（対前年度比一・〇一）である（**表1・2**）。

また、公共事業関係の重点化枠要望の内訳は**表3**のとおりとなっている。

表3　公共事業関係重点化枠要望

1. 物流効率化による経済構造改革特別枠　<国費合計：1,756億円>	
空港・港湾と物流拠点、高速道路等を結ぶ道路の整備	1,308億円
工業団地や流通団地のアクセス道路の整備	199億円
中心市街地活性化のための再開発・区画整理等による都市構造の再編	180億円
中心市街地活性化のための道路・駐車場整備	69億円
2. 生活関連等公共事業重点化枠　<国費合計：2,500億円>	
雨水対策、生活用水確保、交通安全対策等安全な生活環境確保のための基盤整備	206億円
ふるさとの下水道の緊急整備、安全でおいしい水確保、電線類地中化等快適なくらしを支える基盤整備	552億円
渋滞対策、地域間の交流を促進するトンネル・橋梁の整備等	405億円
住生活の質の向上のための良好な市街地・住宅の整備	380億円
水害・土砂災害防止、密集住宅市街地整備、法面防災対策、老朽公営住宅建替、防災公園の整備等の防災対策	957億円
3. 環境・高齢者等福祉・中心市街地活性化等21世紀の経済発展基盤整備特別枠　<国費合計：1,000億円>	
水質改善、沿道環境改善等による良好な環境の実現	442億円
少子・高齢化等に対応した公営住宅建設等福祉増進のための施設整備	241億円
光ファイバー収容空間等情報通信基盤の整備	208億円
中心市街地活性化、再開発・区画整理、スーパー堤防等民間投資の誘発効果の高い事業の実施	109億円

三 道路事業関係概算要求の概要

1 概算要求の概要

道路整備の平成一一年度概算要求においては一で述べた概算要求の基本的な方針に沿って、国費四兆四、六七六億円（対前年度比一・三六）、景気対策臨時緊急特別枠を除く事業費七兆二、四四八億円（対前年度比〇・九八）を計上している。

要求の特色としては、第一は、昨年は公共事業費の要求がマイナス七％と大変厳しかったが、今年は景気対策臨時緊急特別枠により前年度比三六％増（国費）と大幅増となっていること。

第二は、景気対策臨時緊急特別枠を除く国費の伸びが一・〇二倍であるのに対して、事業費の伸びが〇・九八倍となっていること。これは有料道路事業について、本州四国連絡道路尾道・今治ルートの概成等により事業費が大幅に減となるのに加え、一般道路事業についても国費率の高い高規格幹線道路、地域高規格道路への重点配分したことにより国費の伸び率に比べて事業費の伸び率が小さくなっているためである。

表4　道路関係予算概算要求総括表

（単位：百万円）

区分	11年度要求(A)		前年度(B)		倍率(A)／(B)	
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
一般道路	4,806,616	2,917,129	4,764,686	2,858,474	1.01	1.02
高規格幹線道路	805,123	584,972	734,160	533,162	1.10	1.10
地域高規格道路	409,779	248,312	366,046	221,462	1.12	1.12
一般改築	2,688,273	1,513,235	2,766,979	1,557,090	0.97	0.97
区画整理・再開発	310,536	164,365	317,720	167,491	0.98	0.98
交通安全	393,662	216,719	393,856	215,038	1.00	1.01
雪寒	124,310	80,999	122,622	79,925	1.01	1.01
調査	32,264	23,913	21,915	18,922	1.47	1.26
機械	21,219	14,442	20,938	14,278	1.01	1.01
補助率差額等	−	59,372	−	40,806	−	1.45
住宅宅地関連	16,000	8,000	16,000	8,000	1.00	1.00
沿道整備融資等	5,450	2,800	4,450	2,300	1.22	1.22
(緊急地方道路整備事業)	(1,277,685)	(669,100)	(1,269,320)	(665,400)	(1.01)	(1.01)
有料道路	2,438,192	437,902	2,624,063	417,795	0.93	1.05
日本道路公団	1,819,385	278,827	1,828,526	265,335	1.00	1.05
(高速自動車国道)	(1,199,000)		(1,195,000)		(1.00)	
首都高速道路公団	236,420	25,500	274,203	22,300	0.86	1.14
阪神高速道路公団	172,549	18,100	204,046	21,250	0.85	0.85
本州四国連絡橋公団	28,278	53,333	142,588	53,333	0.20	1.00
地方道路公社等	121,800	32,142	134,750	35,577	0.90	0.90
小計	2,378,432	407,902	2,584,113	397,795	0.92	1.03
道路開発資金	59,900	30,000	39,950	20,000	1.50	1.50
計	7,244,808	3,355,031	7,388,749	3,276,269	0.98	1.02
(物流効率化による経済構造改革特別枠)	(262,144)	(171,881)	(185,400)	(114,588)		
(生活関連等公共事業重点化枠)	(133,296)	(75,773)	(87,253)	(50,037)		
(環境・高齢者等福祉・中心市街地活性化等21世紀の経済発展基盤整備特別枠)	(42,573)	(28,978)				
景気対策臨時緊急特別枠	−	1,112,549				
合計	−	4,467,580	7,388,749	3,276,269	−	1.36
住宅宅地関連幹線道路整備事業(一般会計)	600	300	580	300	1.03	1.00

備考

1．道路整備の各区分の計数には、(物流効率化による経済構造改革特別枠)、(生活関連等公共事業重点化枠) 及び (環境・高齢者等福祉・中心市街地活性化等21世紀の経済発展基盤整備特別枠) を含む。
2．一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)を含む。
3．一般道路の高規格幹線道路及び地域高規格道路には、調査を含まない。
4．一般改築には、高規格幹線道路及び地域高規格道路を除く一般国道、地方道及び街路を計上している。
5．沿道整備融資等には、沿道整備融資及び道路交通環境改善促進事業を計上している。
6．日本道路公団の下段（　）書きは、日本道路公団事業のうち高速自動車国道にかかる建設費である。
7．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。
8．道路開発資金の事業費には、本州四国連絡橋公団への融資予定額11年度要求140百万円を含む。
9．NTT-A型事業は含まない。
10．この他に道路関係社会資本として、
河川等関連公共施設整備促進事業
事業費 70,088百万円、国費34,000百万円
住宅宅地関連公共施設整備促進事業
事業費126,000百万円、国費63,000百万円
都市再開発関連公共施設整備促進事業
事業費 6,000百万円、国費 3,000百万円
の合計、事業費202,088百万円、国費100,000百万円がある。
11．また、この他に街並み・まちづくり総合支援事業（建設省全体で事業費300億円、国費144億円）がある。
12．なお、景気対策臨時緊急特別枠については、その具体的内容を10月末までに提出することとされているため、現時点では事業費を計上していない。

第三は、有料道路事業の国費が一・〇五倍となっているのは、適正な料金水準の下で採算を確保しつつ着実に整備を推進するために公的助成を拡充する必要があること（**表4**）。

また、公共事業関係の重点化枠要望の内訳は**表5**のとおりとなっている。

表5　（単位：百万円）

項目	要望額	
	事業費	国費
1．物流効率化による経済構造改革特別枠	262,144	171,881
(1) 高規格幹線道路等の整備による物流効率化の推進	221,882	150,681
① 国際交流インフラ推進事業	85,924	56,638
② 国内貨物の複合一貫輸送体系の構築	49,715	31,649
③ 空港及び臨空型の物流拠点の支援	59,779	42,455
④ 21世紀活力圏創造事業	26,464	19,939
(2) 経済・社会活動を支える中心市街地の整備	40,262	21,200
① 中心市街地活性化のための道路の整備	40,262	21,200
2．生活関連等公共事業重点化枠	133,296	75,773
(1) 快適なくらしを支える質の高い生活環境の創出	102,832	58,366
① 都市圏交通円滑化総合対策事業	22,286	13,259
② 環状道路の整備	16,828	11,007
③ 駐車場整備の推進	11,800	5,900
④ 都市モノレール等の整備	11,600	5,800
⑤ 電線類地中化（新電線類地中化計画等）の推進	23,418	12,500
⑥ 事故多発地点における交通安全施策の集中的実施	8,810	5,400
⑦ 地域間の交流を促進するトンネル・橋梁整備事業	8,090	4,500
(2) 安全で安心できる国土づくり・地域づくりの推進	30,464	17,407
① 震災復興支援のための道路整備	10,000	5,000
② 法面防災対策の推進	14,394	9,022
③ 耐震性向上のための道路橋の補強対策の推進	6,070	3,385
3．環境・高齢者等福祉・中心市街地活性化等21世紀の経済発展基盤整備特別枠	42,573	28,978
(1) 環境対策	18,535	12,298
① 沿道環境改善事業（仮称）の推進	18,535	12,298
(2) 高齢者等福祉・情報通信基盤整備	24,038	16,680
① 情報ハイウェイの構築	15,162	11,280
② 高齢者等の社会参加と女性や子供の社会活動の支援	8,876	5,400
道路整備計	438,013	276,632

2　概算要求の基本方針及び重点事項

(1)　基本方針

平成一一年度は、新道路整備五箇年計画の二年度目であり、本格的な推進の年として、「人中心の安全で活力に満ちた社会・経済・生活の実現」を図るため、国土・地域・都市を支える公共空間としての道路の機能を最大限に発揮させる。

このため、効率的な社会経済活動を支援するという観点から、様々な交通機関を支える道路の特性を活かし、人やモノ等の移動の効率性を高める施策を展開するとともに、質の高い生活環境を形成するという観点から、国民が活動できる唯一の連続した公共空間としての特性を活かし、社会の共有空間としての機能を高める施策を展開する。さらに、新しいニーズへの対応として、二一世紀の新しいライフスタイル実現の鍵となる、情報化や環境保全に関する施策を展開する。

以上を踏まえ、平成一一年度には「省庁連携や施策の総合化」、「課題解決に向けた新たな取り組み」、「新分野へのチャレンジ」の三つの視点から新道路整備五箇年計画の目標に沿って道路施策を展開することとし、以下の事項に重点的に予算を計上する。

(2)　重点事項

1　新たな経済構造実現に向けた支援

（経済構造改革）

(1)　地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築

交流ネットワークの充実により、地域ブロックの自立的な発展や物流の効率化などを支援するため、高規格幹線道路やこれと一体となって全国的な幹線道路網を形成する地域高規格道路の整備を推進する。

［重点事項別事業費の状況］

（単位：億円）

	11年度要求	前年度	倍率
1．新たな経済構造実現に向けた支援	38,596	35,819	1.08
(1) 地域の競争状況確保のための幹線道路網の構築 （高規格幹線道路、地域高規格道路）	24,603	23,393	1.05
(2) 物流効率化の支援 （国際交流インフラ推進事業等）	4,675	4,193	1.11
(3) 中心市街地の活性化 （商業系地域で実施する道路整備、駐車場整備等）	5,698	5,142	1.11
(4) 情報ハイウェイの構築 （収容空間、道路管理用光ファイバー整備事業）	2,967	2,844	1.04
(5) 道路交通システムの高度情報化（ITS）の推進 （ETCの普及促進、ITSの研究開発等）	653	247	2.64
2．活力ある地域づくり・都市づくりの支援	13,438	12,450	1.08
(1) 都市圏の交通円滑化の推進 （都市圏交通円滑化総合対策事業等）	12,388	11,440	1.08
(2) 地域づくりの支援 （地域連携強化支援道路事業、交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業等）	1,050	1,010	1.04
3．よりよい生活環境の確保	10,203	9,784	1.04
(1) 安全な生活環境の確保 （事故多発地点緊急対策事業、歩行空間のバリアフリー化等）	6,250	6,039	1.04
(2) 良好な環境の保全・形成 （沿道環境改善事業(仮称)等）	3,953	3,745	1.06
4．安心して住める国土の実現 （道路防災総点検に基づく防災対策、震災対策等）	4,731	4,618	1.02

注）計数には、一部重複がある。

（重点事項）

○高規格幹線道路の整備推進

・高速自動車国道

建設費　一一、九九〇億円（倍率一・〇〇）

・一般国道自動車専用道路

建設費　八、五一五億円（倍率一・〇九）

・高規格幹線道路の供用予定　二三〇km

・四国四県の県庁所在地が高規格幹線道路で直結するなどネットワーク化が進展

・北関東自動車道と東九州自動車道で一部区間が初の供用

○地域高規格道路の整備推進

・一般道路

建設費　四、〇九八億円（倍率一・一二）

・地域高規格道路の供用予定　一五km

(2) 物流効率化の支援

経済構造改革の最重要課題の一つである物流改革を進めるため、総合物流施策大綱[参]に基づき関係省庁との連携のもと、物流効率化を支援する。

① 広域交通基盤連携強化の推進

広域的な視点での交通基盤の利用効率の向上を図るため、国際空港、重要港湾等の施設管理者とともに、既存ストックの有効利用を含めた各種交通基盤間の連携強化を図る「広域交通基盤連携強化計画」を策定し、アクセス強化、交通結節点の改善、情報提供の推進を図るなどの施策を展開する。

1) 国際交流インフラ整備等の推進

高規格幹線道路等の道路ネットワーク、国際空港・港湾、広域物流拠点等の国際交流基盤を総合的・重点的に整備する「国際交流インフラ推進事業」を推進する。また、複合一貫輸送を推進するため、内貿ターミナルと高規格幹線道路等との連絡を強化する道路整備を重点的に推進する。

（重点事項）

・国際交流インフラ推進事業　仙台市、岩沼市、多賀城市を中心とした地域（宮城県）等　一三地域

・複合一貫輸送を推進する道路整備　名古屋港等　五箇所

2) 交通拠点への連絡強化

高規格幹線道路から空港、港湾といった主要な交通拠点へ連絡する道路整備を推進

する。

（重点事項）

・主要な交通拠点（空港・港湾）への連絡を強化する道路整備

　一般国道四七七号　四日市湯の山道路（四日市港）等　一〇九箇所

② 車両の大型化に対応した道路整備

　物流拠点、重要港湾等を連絡する高規格幹線道路、一般国道等を中心とする約六万kmのネットワークにおいて、平成一四年度までに車両の大型化（車両の長さ及び軸距に応じ総重量最大二五t）への対応を図るため、橋梁の補強等の整備を行う。

（重点事項）

・橋梁の補強

　一般国道三一七号　新柳橋（愛媛県）等　約三四〇箇所

③ 高規格幹線道路等と連携した物流拠点の整備

　貨物車の積載効率の向上による物流の効率化等を図るため、民間事業者が高速道路と連結する物流拠点の整備を行う場合、連結通路等の整備に対し支援を行う制度を創設する。［新規］

参考

総合物流施策大綱（平成九年四月四日閣議決定）：この大綱に基づき、関係省庁が連携し、社会資本整備、規制緩和、物流システムの高度化などの総合的な物流施策を推進。

(3) 中心市街地の活性化

① 中心市街地の活性化基盤の整備

　中心市街地活性化法等に基づき、バイパス・環状道路等の重点的な整備を推進し、中心市街地へのアクセシビリティの向上を図るとともに、面整備等を推進する。さらに、中心市街地の商業地区等において、駐車場整備を推進し、民間施設との一体的整備により効率的に実施される公共駐車場の整備促進に係る貸付制度を創設する。［新規］

　また、バイパス、環状道路の整備と合わせ、市街地中心部の道路において、歩道の拡幅・車道幅員の縮小、修景等道路空間の再構築を推進する。

（重点事項）

・中心市街地の活性化に資する道路整備

　事業費　四、六六七億円（倍率一・〇五）

・駐車場の整備（特定交通安全施設等整備事業）　継続二六箇所・新規約一〇箇所

② 中心市街地の活性化施策の推進

　市町村が策定する基本計画等に基づき、各種の道路整備を総合的かつ短期集中的に実施する「賑わいの道づくり事業」を推進する。

　また、通産省施策との連携のもと道路整備を総合的・計画的に嫉視する「二一世紀活力圏創造事業」を推進する。

（重点事項）

・賑わいの道づくり事業

　石川県輪島市等　約二五箇所

・二一世紀活力圏創造事業

　栃木県宇都宮地域等　二七地域

(4) 情報ハイウェイの構築

　高度情報通信社会の構築に向け、民間光ファイバー網の整備支援のため、道路管理用光ファイバー網の整備に合わせ、光ファイバーの収容空間（情報BOX等）の整備を推進する。特に、道路と情報通信の基幹網である直轄国道で先行的に整備するとともに、地域の情報通信ネットワーク構築に資する都道府県等の行う収容空間の整備に対する支援措置を充実する。［新規］

（重点事項）

・情報BOXの整備　約一、五〇〇km

　上記を含む収容空間の整備

　事業費　二、八一一億円（倍率一・〇四）

(5) 道路交通システムの高度情報化（ITS）の推進

　渋滞・交通事故といった現代の道路交通問題の解決の切り札であり、新産業創出が期待されるITSについて、新たに以下の施策を柱とした戦略的な実配備に着手するとともに、継続して実用化・

展開、研究開発、システムの共通的な基盤の構築、国際標準化活動の支援を推進する。

（重点事項）

・ＩＴＳの研究開発・整備

　事業費　六五三億円（倍率二・六四）

① ＥＴＣ（ノンストップ自動料金収受システム）のサービス開始と普及促進

　首都圏の主要な料金所を中心にＥＴＣのサービスを開始するとともに民間とのパートナーシップに基づく多様なサービスを展開し、普及促進と新たな市場の創出を図る。

　サービス開始区間

・東関東自動車道、京葉道路、東京湾アクアライン、首都高速道路大宮線、湾岸線（本線料金所）等

② 「スーパーインフラ２００１／頭脳道路計画」

スケジュール

平成11年度	実現プログラムの策定 制度・基準類の整備着手
平成12年度	AHSの実証実験 制度・基準類の策定
平成13年度以降	スーパーインフラの実現

　先端的なＩＴＳ技術を統合して組み込んだ安全性、円滑性等において画期的に優れた二一世紀の道路について、実現プログラムを策定し、制度・基準類の整備に着手する。

③ ＩＴＳの地域レベルでの積極的な導入推進

　道路利用者への情報提供や道路管理の高度化等を図り、併せて地域の活性化を支援するため、各地域において、互換性、汎用性を確保したＩＴＳの積極的な導入を推進する。

2 活力ある地域づくり・都市づくりの支援（地域・まち）

(1) 都市圏の交通円滑化の推進（渋滞対策）

① 総合的な都市圏交通円滑化対策

　都市圏の交通の円滑化を図るため、交通容量拡大策に加え、交通需要マネジメント（ＴＤＭ）やマルチモーダル施策を組み合わせて推進する「都市圏交通円滑化総合計画」を警察庁、運輸省と連携して策定し、都市の交通渋滞の解消・緩和、都市交通サービスの向上等を図る。

　特に、渋滞の著しい地区や交通結節点を対象にした特定地区のプログラムを策定し、重点的かつ総合的に対策を講じるとともに社会実験手法なども活用する「都市圏交通円滑化総合対策事業」を創設する。さらにＴＤＭ施策の推進方策として、ＮＰＯ法に基づき設立された交通円滑化組合（ＴＭＡ）等が取り組むＴＤＭ活動を支援する。

② 第三次渋滞対策プログラムの推進

　全国の主要渋滞ポイントの解消・緩和を図るために、「第三次渋滞対策プログラム」に基づき、平成一一年度は約一七〇箇所で施策を推進する。

（重要事項）

・都市圏交通円滑化総合対策事業　約一〇地域

・渋滞が解消又は緩和される主要渋滞ポイント　約三、二〇〇箇所のうち約一七〇箇所

・連続立体交差事業

　近鉄京都線（京都市）、ＪＲ日豊本線（大分市）等　六二箇所

③ 路上工事の縮減対策

　全国の主要な都市において、工事抑制と平準化の促進等、路上工事の縮減対策を推進するとともに、路上工事を抜本的に解消し、大都市の防災機能の確保、情報通信基盤整備の推進に資する共同溝の整備を積極的に推進する。

（重点事項）

・共同溝整備

　一般国道一号　麻布共同溝等　約二〇km

(2) 地域・都市の基盤の形成

① 都市構造再編のための道路・市街地の整備

土地の有効高度利用を推進し都市の再構築を図るため、道路の体系的整備や市街地の面的整備を推進する。特に、土地区画整理区域内の幹線道路の整備を図るために事業の立ち上がりを支援する制度を創設する。［新規］

また、首都高速道路公団等による環境対策等に資する用地取得に対する助成制度を創設する。［新規］

② 電線類地中化の推進

電線類地中化については、整備対象地域の拡大(住宅系地域など)、構造、コストダウンなどの検討を行い、平成一〇年度末までに新電線類地中化計画を策定し、それに基づき平成一一年度から電線共同溝等の整備を強力に推進する。

(重点事項)

・都市の主要な放射・環状道路整備
　環状二号線（横浜市）　等

・電線共同溝整備事業
　事業費　一、六二四億円（倍率一・〇六）

(3) 地域づくりの支援

自立的な地域社会の形成を図るため、交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業等の地域の連携強化のための道路整備や「道の駅」、SA・PAを活用した地域拠点を引き続き整備するとともに、複数市町村が協力して取り組む「地域連携強化支援道路事業」（広域行政支援型、観光周遊支援型）の拡充等により計画的・総合的な地域振興施策を推進する。

(重点事項)

・地域連携強化支援道路事業（広域行政支援型、観光周遊支援型）　約四〇地域

・交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業
　笠置トンネル（愛媛県）等　約七〇箇所

3 よりよい生活環境の確保（くらし・環境）

(1) 安全な生活環境の確保

① 交通安全施策の推進

「特定交通安全施設等設備事業七箇年計画」等に基づき、公安委員会と連携し、事故多発地点緊急対策事業、コミュニティ・ゾーン形成事業、交通安全総点検など、安全な生活環境を確保するためのハード、ソフト両面からの施策を総合的に推進する。

(重点事項)

・事故多発地点緊急対策事業
　一般国道一号出屋敷南交差点（大阪府枚方市）等　約一、二〇〇箇所

・コミュニティ・ゾーン形成事業
　旗の台地区(東京都品川区)、中央町地区(大分県大分市)等　約一四〇地区

② バリアフリーの歩道ネットワークの整備

誰もが安心して社会参加でき、快適に暮らせる生活環境を確保するため、幅の広い歩道等の設置、既設歩道の段差・傾斜の改善、電線類の地中化及び不法占用物件の撤去等による、歩行空間のバリアフリー化を推進する。

(重点事項)

・歩行空間のバリアフリー化
　柴又地区(東京都葛飾区)、湘南台地区(神奈川県藤沢市)等　約七五〇地区

③ 人とくらしの公共空間の再生

豊かな生活空間づくりを目的に、祭りや朝市などに関する適正な空間活用計画（道路空間活用計画）を道路管理者や自治体等が策定した場合に、積極的な占用行政の推進など道路空間の柔軟な利活用及び空間利用に配慮した道路事業を試行的に実施する。

(重点事項)

・一般国道三三号
　高知県高知市（よさこい祭り）　等

(2) 良好な環境の保全・形成

① 二酸化炭素排出抑制など地球環境への負荷の低減

地球温暖化対策推進大綱に基づき、関係省庁や民間との連携のもと、バイパス・環状道路の整備、交通需要マネジメント（TDM施

策）、高度道路交通システム（ＩＴＳ）の推進などの交通の円滑化対策を実施するとともに、公共交通機関の利用促進や都市内での自転車利用促進などにより、エネルギー効率の向上を図る。

（重点事項）

・自転車利用促進のための道路環境等の整備
　調査モデル都市　佐賀県佐賀市等　約五都市

② 沿道環境の改善

「沿道環境改善事業（仮称）」を創設し、環境現況が厳しい地域において、大気質・騒音の測定、交通流対策や道路構造対策の実施、沿道の土地利用転換の促進など道路環境対策を総合的かつ重点的に行う。［新規］

また、道路交通騒音を防止するため、建物防音工事助成について沿道法[参]等に基づく助成の拡充を図る。［新規］

（重点事項）

・沿道整備道路の指定（沿道法）を促進する
　路線　一般国道一号（大阪府）等

参考
沿道法：幹線道路の沿道の整備に関する法律。

4 安心して住める国土の実現（国土保全）

道路は、国民生活、社会経済活動を支える最も基礎的な社会資本であり、国土保全、危機管理の観点から、安全で信頼性の高い道路空間の確保を図る。特に、バランスのとれた全体道路ネットワークを国・地方の適切な役割分担と相互の密接な連携を図りながら、計画的・効率的に管理・整備する。

(1) 道路の管理の充実

道路ストックの老朽化に対応した合理的な定期点検、情報管理等のしくみを整備し、試行するとともに、長寿命化技術等の技術開発・導入や道路管理の高度化・効率化を図る。また、複数の道路管理者が連携して道路に関する意見等を総合的に受け付ける窓口である「道の相談室」を全国的に展開する。

(2) 道路の防災対策・危機管理の充実

① 災害に強い国土づくりのための道路整備の推進

道路構造物の耐震強化、関係機関と連携した沿道建築物等の耐震性向上の促進、大規模な岩盤斜面における落石防護工等の対策の実施など、災害に強い施設の整備（ハード面）、防災管理の情報化や地域と連携した防災管理体制の充実（ソフト面）の両面から、防災対策、危機管理への対応を強化する。

（重点事項）

・震災対策　約九、〇〇〇箇所
　うち橋脚補強約三、三〇〇箇所で実施・緊急輸送道路内の耐震橋脚整備率　約七〇％

・防災対策　約一〇、〇〇〇箇所

② 阪神・淡路地域における復興対策の推進

被災地域の生活の再建、経済の復興、安全な地域づくりを図るため、引き続き、道路事業、土地区画整理事業等を推進する。

③ 冬期道路交通確保の推進

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、凍雪害防止及び除雪機械整備を推進する。

3 道路政策の進め方の改革及び道路新技術研究開発

(1) 道路政策の進め方の改革

① 道路事業の効率化

1) 重点投資を行う分野の明確化

社会、経済、生活が直面する課題解決を支援するため、経済構造改革等の緊急課題に対応し、重点投資分野を明確にして道路政策を推進する。

2) 投資効果の早期発見

評価システムの活用により新規に着手する箇所を厳選する。また、大規模な箇所での着工準備制度の活用により事業期間の短縮を図るとともに、用地取得の目途が立ち

主要な連携施策一覧　　　（　）内は連携省庁名

○新たな経済構造実現に向けた支援
1) 総合的な物流対策の推進（通産省、運輸省　他）
2) 広域交通基盤連携強化計画の策定等（運輸省、国土庁）
3) 中心市街地の活性化（通産省、自治省　他）
4) ITSの推進（警察庁、通産省、運輸省、郵政省）

○活力ある地域づくり・都市づくりの支援
1) 都市圏交通円滑化総合計画の策定等（警察庁、運輸省）
2) 電線類地中化の推進（警察庁、通産省、郵政省、自治省）
3) 「地域道路整備計画」の策定（農水省、林野庁）

○よりよい生活環境の確保
1) 総合的な交通安全施策の推進、自転車利用の促進（警察庁　他）
2) バリアフリーの歩行空間整備（厚生省、運輸省）
3) 道路交通騒音、NO_x排出抑制、CO_2排出抑制対策（警察庁、環境庁、通産省、運輸省）

○安心して住める国土の実現
1) 治山事業と連携した道路上部斜面の落石対策（林野庁）
2) GISの整備（国土庁）

○道路事業の進め方の改革
公共工事コスト縮減施策（各省庁）

早期供用が可能な箇所への投資の重点化を図る。

3) 事業コストの縮減策の推進

平成九年度に策定された「公共工事コスト縮減に関する行動計画」に基づく各施策を完全実施し、平成八年度に対し一〇%縮減という目標の早期達成を図る。

参考
平成九年度の道路分野におけるコスト縮減実績　三・五%（関係公団含む）

4) 他の施策との多様な連携の推進

横断的な政策について、他省庁等との積極的な連携を推進し、事業効果の最大化を図る。

② 評価システムの導入

1) 個別事業の評価

建設省の評価の実施要領（平成一〇年三月策定）に基づき、新規事業採択時の評価を引き続き実施するほか、事業採択後五年経過して未着工及び一〇年経過して継続中の事業等について、事業の再評価を行い、必要に応じ見直し等を行う。

また、その実情を踏まえ、費用便益分析手法や評価指標の改善に向けて検討を行う。

さらに、事業完了後において整備効果等の追跡調査を実施するほか、事後評価の手法の検討を行い、整備効果等を分析する基本マニュアルを作成する。

2) 施策の評価

渋滞対策や地域連携、交通安全対策等の施策について旅行速度や都市間の時間距離等の指標による目標設定、効果の評価を行い、必要に応じ施策の改善に反映する施策の評価について、試行等の実施、実用化に向けた検討を進める。

③ 社会実験の推進

新しい施策の導入にあたって、施策の効果を把握し、地域住民等の合意を形成する手段として、渋滞対策、地球温暖化対策等に資する施策を対象に社会実験を推進する。このため、実施手順や実験評価の考え方等をとりまとめた要領の策定、実施希望者を公募する制度の導入を図るとともに、社会実験を進めるための支援措置を講ずる。

社会実験の例

トランジットモール、ゾーンシステム、エコ・パークアンドライド　等

④ パブリック・インボルブメント（PＩ）方式の実施

1) 個別事業におけるパブリック・インボルブメントの拡充

基本的なルート等について関係住民等の意見を聴取し、事業を進める方式を一部の広域的なバイパス事業等において試行するほか、コミュニティ・ゾーン形成事業等については、住民参加が図られている箇所を重点的に支援する。

2) 「道の相談室」など国民ニーズ把握の取

り組み

道路管理者が連携して道路に関する意見や相談等を総合的に受け付ける窓口である「道の相談室」を設置することとし、平成一〇年度は東京二三区等で試行・評価を行い、標準ガイドラインを作成する。平成一一年度は、各地方ブロック毎に二～三地域で展開を図る。

⑤ パートナーシップの確率

1) 国民と行政の役割分担

生活に密着した地域的な道路について、住民と行政が連携・分担して管理が行われる仕組みを検討し、具体化を図る。

地域住民との役割分担を図る施策例

地域住民等と連携した斜面等の監視等を行う手法の試行

良好な沿道環境保全に資する住民参加型の歩道清掃の実施

2) 官と民の役割分担

高速道路の機能を活用する集客施設等の連結や、既存IC周辺の利用可能地での利便増進施設の占用を認め、民間活力の一層の活用を図る。また、民間施設との一体的な整備により効率的な駐車場整備を推進する。

3) 国と地方の役割分担

国は、広域的・根幹的道路網の管理・整備を実施する。また、地域に密着した身近な道路は、地方公共団体が権限と責任をもって整備することを前提とし、国は、直轄事業関連、国家的事業関連、先導的な施策関連、短期間に集中的に行う必要がある事業に対して限定的・重点的に支援する。

(2) 道路新技術研究開発

効率的、効果的な道路整備を支援するため、新道路技術五箇年計画のもと、コスト縮減、環境対策等の緊要な課題に重点をおいて技術研究開発を推進する。

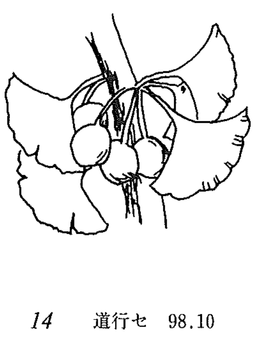
特に、実施に当たり、産学官の適切な役割分担と異分野との連携を図るため、技術研究開発憲章(仮称)に基づく連携、公募型の委託研究など、技術研究開発におけるマネジメント機能を充実する。

四 おわりに

平成一一年度予算概算要求作業は、小渕新政権の誕生に伴い、閣議了解が平成五年以来異例の八月一二日にずれ込む短期集中型となり、事務方には大変厳しい作業となった。

今回新しく要望することとされた景気対策臨時緊急特別枠(公共事業関係費二兆七、〇〇〇億円)については、地域における具体的な課題の解決に緊急に対応する投資、早期に施設完成と整備効果発現が可能である事業への投資、民間投資を大きく誘発する分野への投資、環境・情報通信基盤等二一世紀を見据えた分野への投資等、特に投資効果の高いものを重点的に進めるという考え方に立ち、一〇月末までに具体的な要望をとりまとめることとしている。本特別枠経費は景気への即効性が問われることとなるが地域要望が高く、地域経済を支える道路整備の推進が今こそ必要とされているところである。

(道路局道路総務課企画官)



特集／平成一一年度道路関係予算概算要求

一般国道関係予算の概要

上野進一郎※
酒井利夫※※

はじめに

一般国道は、現在四五九路線、実延長約五三、〇〇〇kmのネットワークを構成している。これら一般国道は高速自動車国道等高規格幹線道路と一体となって全国的な幹線道路網を構成し、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、平成八年四月一日現在、四車線以上で整備されている区間はわずか五、六〇三km（一〇・五%）しかない現状にある。また、改良済み区間は四六、七六〇km（八七・八%）であり、交通がスムーズに通行していない区間は二四、一九八km（四五・四%）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、平成一〇年度に引き続き、広域的な物流の効率化に大きな役割を果たす、高規格幹線道路に指定された一般国道の自動車専用道路や地域高規格道路を重点的に整備するとともに、中心市街地の活性化基盤を充実させるため、都市環状道路、バイパス、放射道路、都心環状道路等の道路ネットワークの重点的な整備を推進するほか、高度情報通信社会の進展を図るため、情報ハイウェイの構築、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や岩盤斜面等の緊急調査結果に基づく防災対策を推進する。

以下に平成一一年度の一般国道関係予算（概算要求）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を中心に積極的な事業展開を図るとともに、事業着手の準備が整った本州四国連絡道路（国道三一七号　生口島道路・大島道路）について新規事業化を要求し、三陸縦貫自動車道(国道四五号　宮古道路)、首都圏中央連絡自動車道（国道四六八号　横浜湘南道路）高知東部自動車道（国道五五号　南国安芸道路）二五kmについて区間の新規着工準備を要求している。

また、高速自動車国道に並行する一般国道において既に事業に着手している自動車専用道路の整備を促進し、当面その活用を図るとともに北海道縦貫自動車道(国道四〇号　幌富バイパス)、山陰自動車道（国道九号　仁摩温泉津道路）二三kmの区間の新規着工準備を要求している（**表1**参照）。

さらに、高規格幹線道路の事業と密接に関連する東京外かく環状道路、名古屋環状二号線等の事業について継続実施する。

表1

高規格幹線道路新規事業箇所

一般国道自動車専用道路

路線名	箇所名	延長(km)	事業主体	県名
本州四国連絡道路	国道317号　生口島道路	7	直轄	広島県
本州四国連絡道路	国道317号　大島道路	6	直轄	愛媛県
	計	13		

高規格幹線道路新規着工準備箇所

(1)　一般国道自動車専用道路

路線名	箇所名	延長(km)	事業主体	県名
三陸縦貫自動車道	国道 45号　宮古道路	5	直轄	岩手県
首都圏中央連絡自動車道	国道468号　横浜湘南道路	8	直轄	神奈川県
高知東部自動車道	国道 55号　南国安芸道路	13	直轄	高知県
	計	25		

※計は端数調整の関係で各区間の延長の累計とは一致しない

(2)　高速自動車国道と並行する一般国道自動車専用道路

並行高速国道路線名	箇所名	延長(km)	事業主体	県名
北海道縦貫自動車道	国道 40号　幌富バイパス	11	直轄	北海道
山陰自動車道	国道　9号　仁摩温泉津道路	12	直轄	鳥取県
	計	23		

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。

地域高規格道路は平成一〇年六月に「候補路線」として一一〇路線、「計画路線」として一八七路線が追加指定された。

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、冬季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有する事業であり、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、富山・岐阜三六〇号(宮川細入道路)、宮崎二一八号五ヶ瀬~高千穂道路等の路線について事業を継続実施するとともに、高知・愛媛一九四号(寒風山道路)について供用を図る。また、指定区間では北海道三九三号(赤井川道路)、二七四号(歓別道路)等の路線について事業を継続実施する。

補助事業においても、交通不能区間の解消を図るべく新潟・福島二八九号、三重三二号、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。

平成一一年度は、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に重点をおくとともに、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、福島六号(常磐バイパス)、長崎三四号(日見バイパス)等の供用を図るとともに、補助事業においても、岐阜二五六号(佐賀~粟野バイパス)、大分一九七号(大分東バイパス)等について積極的な展開を図る。

(2)　渋滞対策

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、平成一一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、富山一六〇号(氷見バイパス)。福島二〇〇号(直方バイパス)等、補助事業においては、栃木四〇〇号(関谷バイパス)等の供用を図る。

(3)　交通安全対策

改築事業の推進が交通の安全確保に大きく寄与しているとの観点から、特定交通安全施設等整備事業との適切な役割分担のもとに、現道拡幅、バイパス等の整備に伴う歩道等の整備を推進する。

(4)　防災・震災対策

豪雨豪雪等に対する道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図るための防災対策事業として、平成八・九年度実施の「道路防災総点検(豪雨・豪雪等)」に基づき、緊急的に対策を実施する斜面等について防災対策を実施する。

(5) 沿道環境対策

自動車交通の集中やそれに伴う渋滞のため、騒音・大気汚染は依然として厳しい状況にある。良好な環境を形成するため、夜間騒音の要請限度を超える区間について低騒音舗装、遮音壁の設置など道路構造対策を推進する。また、「幹線道路の沿道の整備に関する法律（沿道法）」を活用し、建物防音工事助成や緩衝建築物の誘導など道路交通騒音対策を推進する。

(6) 都市モノレール

都市交通の円滑化を図るため、道路の空間を利用して、道路交通の補完的役割を果たす都市モノレールの建設を推進する。

(7) その他

耐荷力の不足している老朽橋の架替、踏切道の改良などの事業を推進するほか、半島循環道路（昭和六三年一二月三日官報告示）の整備促進を図る。

四 共同溝

大都市及びその周辺の道路には、電話・電気・ガス・上下水道等の都市活動に不可欠な公共公益施設が多数埋設されており、これらのケーブル・管路の新設や補修等のための路面の掘り返しは道路交通に著しい支障を与えている。このような掘り返しを防止し道路構造の保全と円滑な道路交通の確保を図るとともに、道路地下空間の効率的利用の観点から昭和三八年度より共同溝の整備を進めてきており、平成一〇年度末までの整備延長は、約四一〇kmに達する見込みである。

平成一一年度は、東京23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、電力線等を収容する空間「電線共同溝（C・C・BOX）」の整備を推進する。

平成一〇年度末までに「新電線類地中化計画」を策定し、平成一一年度は、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。

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とともに沿道環境の保全を図るため、経常的な業務として維持・修繕は必要不可欠な重要な業務である。

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により維持・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。

橋梁等の道路ストックを健全な状態で維持し、次世代に良好な状態で引き継ぐため、計画的な維持管理を推進する。このため、平成一一年度は道路施設の老朽化に対応した合理的な定期点検、情報管理等のしくみを整備し試行する。

指定区間の維持については、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。修繕については、路面、歩道、トンネル、側溝等の修繕のほか、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた橋脚耐震補強等、橋梁の補修を行う。さらに、道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図るため、平成八・九年度実施の道路防災総点検及び第二白糸トンネル災害を踏まえた平成九年度岩盤斜面等の点検に基づく防災事業を実施する。

指定区間外については、補助事業として維持及び補修を実施する。このうち維持は、沖縄県の未買収用地の処理を行い、補修は、舗装の補修、橋脚耐震補強、車両の大型化に対応した橋梁の補強、道路防災総点検及び平成九年度岩盤斜面等の緊急点検に基づく防災事業を実施する。

七　雪寒

平成一〇年度を初年度とする新積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画に基づき除雪、防雪、凍雪害防止事業を推進する。

平成一一年度は、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。

八　交通安全

平成一一年度は、第6次特定交通安全施設等整備事業七箇年計画の四年度目として、交通事故の削減と道路交通環境の整備の推進を図っていく。

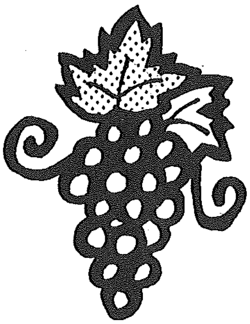
このため、一種事業については、交差点改良等により、事故多発地点に重点投資を行う。また、高齢者や障害者の利用に配慮し、幅の広い歩道などを整備する。二種事業については、道路照明・道路標識及び道路情報提供装置の整備を推進するほか、自動車地下駐車場についても整備を促進する。また、疲労運転による交通事故を防止するとともに、個性豊かな地域づくりを支援するため、一般道路の休憩施設「道の駅」の整備を推進する。

おわりに

建設省においては、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。

（※・※※道路局国道課建設専門官）



特集／平成一一年度道路関係予算概算要求

有料道路関係予算の概要

伊勢田 敏※
後藤 貞二※※

はじめに

有料道路事業は、財政投融資資金や民間からの借入金等を活用することにより道路整備を進めるもので、少ない国費で事業を推進できるという特色があり、現下の厳しい財政状況のもとでは、有料道路制度を有効に活用することが必要となっている。

平成一一年度有料道路関係予算要求額は、五箇年計画対象事業費で、二兆四、三八二億円であり、有料道路関係事業費が全体事業費に占める割合は、三四%となっている（**表1**）。

都市間の広域的な交流を支える高規格幹線道路、大都市圏の環状道路等について、適正な料金水準のもとで、採算性を確保しつつ整備を推進するため、償還の仕組みの改善や公的助成の拡充・安定的確保を図る。

以下、有料道路の事業主体別に予算の概要を述べることとする。

一 日本道路公団

1 要求の概要

平成一一年度要求額は、日本道路公団全体で五兆三、四七七億円（対前年度比一・〇一倍）であり、そのうち高速自動車国道が四兆五、一三八億円（対前年度比一・〇〇倍）、一般有料道路が八、三三九億円（対前年度比一・一〇倍）となっている（**表2**）。

2 高速自動車国道の建設

高速自動車国道については、国土空間の有効活用を図り、地域ブロックの自立的な発展を支えるとともに、物流の効率化など経済構造改革を強力に支援するため、第二東名・名神高速道路、北関東自動車道、東九州自動車道等の整備を重点的に推進する。

平成一一年度は、四国四県の県庁所在地を高速ネットワークで結ぶ四国縦貫自動車道（井川池田～川之江東ジャンクション間二一km）、首都圏及び中京圏と北陸地方を結ぶ関越自動車道上越線（中郷～上越ジャンクション間二〇km）など、八道一〇区間一六二kmの供用を図るほか、東北縦貫道大谷PA付近の六車線化等五区間五九kmの拡幅事業の完成を図る。これにより、平成一一年度末には

表1　平成11年度道路整備予算総括表　（単位：百万円）

区分	11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	
有料道路	2,438,192	437,902	2,624,063	417,795	0.93	1.05	1．日本道路公団の下段（ ）書きは、日本道路公団事業のうち高速自動車国道にかかる建設費である。 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。 3．道路開発資金の事業費には、本州四国連絡橋公団への融資予定額11年度要求140百万円を含む。 4．NTT-A型事業は含まない。
日本道路公団	1,819,385	278,827	1,828,526	265,335	1.00	1.05	
（高速自動車国道）	(1,199,000)		(1,195,000)		(1.00)		
首都高速道路公団	236,420	25,500	274,203	22,300	0.86	1.14	
阪神高速道路公団	172,549	18,100	204,046	21,250	0.85	0.85	
本州四国連絡橋公団	28,278	53,333	142,588	53,333	0.20	1.00	
地方道路公社等	121,800	32,142	134,750	35,577	0.90	0.90	
小計	2,378,432	407,902	2,584,113	397,795	0.92	1.03	
道路開発資金	59,900	30,000	39,950	20,000	1.50	1.50	

表2　平成11年度日本道路公団予算総括表（高速・一般別）　（単位：百万円）

区分	11年度要求(A)			前年度(B)			倍率(A)／(B)		
	高速	一般	計	高速	一般	計	高速	一般	計
（事業計画）									
建設費	1,199,000	74,000	1,273,000	1,195,000	79,645	1,274,645	1.00	0.93	1.00
維持改良費	325,500	38,350	363,850	323,368	38,272	361,640	1.01	1.00	1.01
調査費	7,363	1,152	8,515	5,292	950	6,242	1.39	1.21	1.36
建設利息	147,637	26,383	174,020	154,885	31,114	185,999	0.95	0.85	0.94
小計	1,679,500	139,885	1,819,385	1,678,545	149,981	1,828,526	1.00	0.93	1.00
業務管理費等	295,406	57,488	352,894	248,437	51,075	299,512	1.19	1.13	1.18
業務外支出等	2,538,879	636,513	3,175,392	2,602,009	558,998	3,161,007	0.98	1.14	1.00
合計	4,513,785	833,886	5,347,671	4,528,991	760,054	5,289,045	1.00	1.10	1.01
（資金計画）									
政府出資金等	278,500	327	278,827	262,700	2,635	265,335	1.06	0.12	1.05
財投資金	1,779,700	326,600	2,106,300	1,601,900	421,700	2,023,600	1.11	0.77	1.04
縁故債	97,400	42,600	140,000	128,600	11,400	140,000	0.76	3.74	1.00
外債	66,200	28,800	95,000	87,200	7,800	95,000	0.76	3.69	1.00
民間借入金	418,000	185,600	603,600	472,300	41,600	513,900	0.89	4.46	1.17
業務収入等	1,873,985	249,959	2,123,944	1,976,291	274,919	2,251,210	0.95	0.91	0.94
合計	4,513,785	833,886	5,347,671	4,528,991	760,054	5,289,045	1.00	1.10	1.01

（注）1.NTT-A型事業は含まない。
2.業務管理費等は納付消費税を含む。（納付消費税を除く対前年度倍率は全体で0.99である。）

全体計画延長（一一、五二〇km）の五七%に当たる六、六一五kmのネットワークが図られることとなる（**表3**）。

これらの事業を推進するため、平成一一年度における建設費は一兆一、九九〇億円（対前年度比一・〇〇倍）を計上している。

3　一般有料道路の建設

前年度に引き続き、高規格幹線道路の一環を形成する圏央道（八王子～鶴ヶ島）、大都市圏の自動車専用道路である横浜横須賀道路（佐原～馬堀）、渋滞対策として整備する京葉道路の改築工事、地方都市のバイパスである磐田バイパスの拡幅工事等四一路線の事業を推進する。

また、新規路線として中部縦貫自動車道（高山清見道路）（九・二km）、南九州西回り自動車道（隈之城～伊集院）（二四・九km）を要求している。

これらの事業を推進するため、一般有料道路建設費等として一、三九九億円（対前年度比〇・九三倍）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、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「高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業計画（第二次）に基づき、重大事故や雨天時の事故の防止を目的とした強化型防護柵の設置や排水性舗装の整

備等を重点的に実施するとともに、付加車線、休憩施設の拡充等の各種交通安全対策を推進する。

② 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き、車線拡幅、インターチェンジ改良、料金所ブース増設等を推進し、本線部及び料金所部での渋滞の緩和・解消を図る。

③ 沿道環境の一層の改善を図るため、道路環境緊急対策に基づき遮音壁、新型遮音壁、裏面吸音板、排水性舗装などの道路騒音対策を積極的に推進する。

④ ＶＩＣＳ（道路交通情報通信システム）サービスの充実、ＥＴＣ（ノンストップ自動料金収受システム）サービスの開始等により利用者サービスの向上を図る（図１）。

表３　平成11年度高速自動車国道供用予定区間

道路名	区間	延長(km)
北海道横断自動車道	千歳ＪＣＴ～夕張	42.1
東北横断自動車道酒田線	西川～月山沢	16.5
北関東自動車道	友部ＪＣＴ～水戸南	14.3
関越自動車道上越線	中郷～上越ＪＣＴ	20.4
東海北陸自動車道	白鳥～荘川	21.9
第二名神高速道路	飛鳥～鍋田	5.1
四国縦貫自動車道	井川池田～川之江東ＪＣＴ	21.5
東九州自動車道	大分米良～宮河内	6.2
東九州自動車道	宮崎西～清武ＪＣＴ	10.1
東九州自動車道	国分～隼人東	4.8
小計		162.9
［拡幅］		
東北縦貫自動車道	大谷ＰＡ～宇都宮	(3.7)
東北横断自動車道いわき新潟線	磐梯熱海～猪苗代磐梯高原	(14.9)
北陸自動車道	上越～名立谷浜	(8.4)
九州縦貫自動車道	肥後トンネル	(7.8)
九州横断自動車道長崎大分線	日田～玖珠	(24.3)
小計		(59.1)
［開発ＩＣ］		
東名高速道路	磐田ＩＣ	
東海北陸自動車道	高鷲ＩＣ	
平成10年度末　供用延長（予定）　6,452.3km		
平成11年度末　供用延長（予定）　6,615.2km		

(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.拡幅延長は供用には含めない。

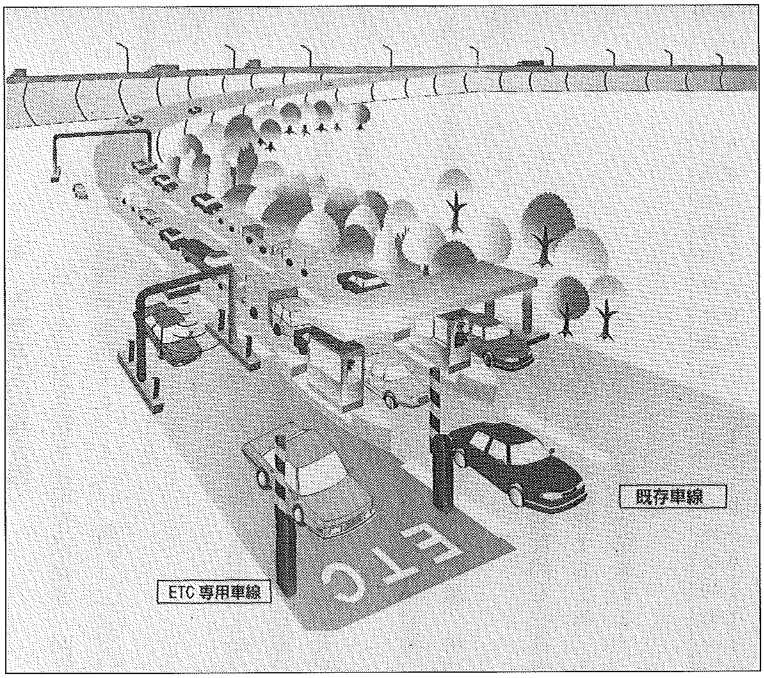


図１　ETC（ノンストップ自動料金収受システム）

二　首都・阪神高速道路公団

1　首都高速道路公団

前年度に引き続き首都高速中央環状新宿線等九路線の建設事業を実施する。

特に、

①　都心部の交通渋滞の緩和を図る首都高速板橋足立線、中央環状新宿線の整備を促進する。

②　東京湾岸道路の一部を形成する高速湾岸線（五期）の整備を促進する。

③　業務核都市の育成・機能強化に資する高速大宮線、高速川崎縦貫線の整備を促進する。

④　上記継続路線のうち、横羽線の交通を湾岸線に誘導し、環境改善に資する湾岸線（五期）の一部区間（並木～杉田三・五km、間門～本牧四・一km）の開通を目指す。

⑤　営業路線の混雑緩和を図るため、小菅JCT付近改良、清新町出入口等において車線拡幅、ジャンクションの改良等を推進する。

⑥　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の充実を図る。

また、ETC（ノンストップ自動料金収受システム）サービスの開始等により利用者サービスの向上を図る。

これらの事業を推進するため、高速道路建設費等として二、三六四億円（対前年度比〇・八六）を、計上している（表４）。

2　阪神高速道路公団

前年度に引き続き淀川左岸線等一四路線の建設事業を実施するとともに、新たに京都高速道路（油小路線）に着手する。

特に、

①　大阪地区の内陸部と臨海部とのアクセス機能の向上を図るとともに、既設環状線の渋滞を緩和するための淀川左岸線・大和川線等の整備を促進する。

②　兵庫地区の南北方向の交通混雑を緩和し溢路区間の解消を図る北神戸線、神戸山手線の整備を促進する。

③　京都市内における慢性的な交通渋滞による都市機能の低下を緩和するため、大阪京都線（新十条通）の整備を促進する。

表４　首都高速道路公団　（単位：百万円）

区　分	11年度要求（A）	前年度（B）	倍率(A)／(B)
（事業計画）			
高速道路建設費	71,900	123,000	0.58
用地先行取得費	1,500	－	皆増
高速道路改築費	57,000	39,500	1.44
関連街路分担金	1,300	1,200	1.08
調査費	1,111	1,111	1.00
維持修繕費	45,004	45,389	0.99
建設利息	58,605	64,003	0.92
小計	236,420	274,203	0.86
業務管理費等	53,924	56,211	0.96
業務外支出等	431,113	424,796	1.01
合計	721,457	755,210	0.96
（資金計画）			
出資金	49,500	44,600	1.11
政府	25,000	22,300	1.14
地方公共団体	24,000	22,300	1.08
財投資金	341,400	369,700	0.92
縁故債	23,900	28,500	0.84
民間借入金	23,850	28,500	0.84
業務収入等	282,807	299,670	0.94
合計	721,457	755,210	0.96

（注）社会資本整備事業は含まない。（ただし、前年度資金計画内訳は、社会資本整備事業に係る借入金を含む。）

表５　阪神高速道路公団　（単位：百万円）

区　分	11年度要求（A）	前年度（B）	倍率(A)／(B)
（事業計画）			
高速道路建設費	77,400	104,500	0.74
用地先行取得費	1,500	－	皆増
高速道路改築費	45,500	43,995	1.03
関連街路分担金	58	0	皆増
調査費	765	765	1.00
維持修繕費	28,080	28,637	0.98
建設利息	19,246	26,149	0.74
小計	172,549	204,046	0.85
業務管理費等	40,650	37,303	1.09
業務外支出等	418,345	388,174	1.08
合計	631,544	629,523	1.00
（資金計画）			
出資金	34,700	42,500	0.82
政府	18,100	21,250	0.85
地方公共団体	16,600	21,250	0.78
財投資金	310,000	310,800	1.00
縁故債	41,800	40,000	1.05
民間借入金	42,500	40,700	1.04
業務収入等	202,544	195,523	1.04
合計	631,544	629,523	1.00

④ 営業路線の混雑緩和を図るため空港料金所拡幅等の車線拡幅、出入路増設等の事業を推進する。

⑤ 利用者の情報ニーズの高度化・多様化の要請に応え、所要時間表示板等の道路交通情報の充実を図る道路交通情報提供の充実を図る。また、ETC（ノンストップ自動料金収受システム）サービスの開始等により利用者サービスの向上を図る。

これらの事業を推進するため、高速道路建設費等として一、七二五億円（対前年度比〇・八五）を、計上している（表5）。

三 本州四国連絡橋公団

1 これまでの整備状況と今後の供用予定

(1) これまでの整備状況（平成一〇年九月現在）

三ルートからなる本州四国連絡道路（基本計画延長一七六・九km）のうち、現在一四六・八km（八三％）を供用中であり、そのうち、神戸淡路鳴門自動車道（八〇・二km）（平成一〇年四月）と瀬戸中央自動車道（三七・三km）（昭和六三年四月）は全線供用している。西瀬戸自動車道（五九・四km）については、尾道大橋（昭和六三年一月※）・因島大島（昭和五八年一二月）・生口橋（平成三年一二月）・大三島橋（昭和五四年五月）・伯方大島大橋（昭和六三年一一月）の五橋を供用している（表6）。

※日本道路公団より引き継ぎ

(2) 今後の供用予定（表7）

西瀬戸自動車道のうち、現在工事中の海峡部橋

表6　これまでの整備状況　（単位：km）

ルート名	基本計画延長（A）	10年4月供用延長（B）	供用率（B／A，%）	10年度完成予定
神戸・鳴門ルート	80.2*	80.2*	100.0	0.0
児島・坂出ルート	37.3	37.3	100.0	0.0
尾道・今治ルート	59.4	29.3	49.3	17.3
合　計	176.9	146.8	83.0	17.3

＊この他に西神地区8.8kmがある。

表7　今後の供用予定　（単位：km）

ルート名	基本計画延長	供用延長		
		8年度末	10年4月	11年5月
神戸・鳴門ルート	80.2	44.6	80.2*	80.2*
児島・坂出ルート	37.3	37.3	37.3	37.3
尾道・今治ルート	59.4	25.9	29.3	46.4
合　計	176.9	107.8	146.8	164.1

※この他に西神地区8.8kmを供用。

表8　本州四国連絡橋公団　（単位：百万円）

区　分	11年度要求（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	1,639	1,598	93,433	93,397	0.02	0.02
調査費	517	500	416	399	1.24	1.25
維持管理費	11,192	9,898	10,595	9,238	1.06	1.07
建設利息等	16,282	16,282	39,554	39,554	0.41	0.41
小計	－	28,278	－	142,588	－	0.20
業務管理費等	17,728	16,876	16,933	16,172	1.05	1.04
業務外支出等	382,732	376,007	390,775	377,367	0.98	1.00
合　計	430,090	421,161	551,706	536,127	0.78	0.79
（資金計画）						
出資金	80,014	80,014	80,000	80,000	1.00	1.00
政府	53,333	53,333	53,333	53,333	1.00	1.00
地方公共団体	26,681	26,681	26,667	26,667	1.00	1.00
補助金	34	－	31	－	1.10	－
道路開発資金	140	140	0	0	－	－
財投資金	147,000	147,000	178,300	178,300	0.82	0.82
縁故債	89,800	89,800	161,200	161,200	0.56	0.56
民間借入金	12,100	12,100	17,500	17,500	0.69	0.69
業務収入等	101,002	92,107	114,675	99,127	0.88	0.93
合　計	430,090	421,161	551,706	536,127	0.78	0.79

梁（新尾道大橋・多々羅大橋・来島海峡大橋）を平成一一年五月一日に完成・供用させる予定であり、これにより本州と四国が三ルートで連結される。

2　平成一一年度概算要求の概要

(1)　要求事業費（表8）

①　鳴門ＩＣの接続工事及び尾道・今治ルート（西瀬戸自動車道）の海峡部橋梁の残工事等（仮設備撤去工事等）を行うのに必要な建設費一六億円（対前年度比〇・〇二）を計上。

②　既供用区間の道路の管理及び新たに供用する尾道・今治ルート（西瀬戸自動車道）の海峡部橋梁及びそれぞれの関連区間の管理を行うのに必要な維持管理費九九億円（対前年度比一・〇七）を計上。

③　上記の建設費・維持管理費の他に、調査費五億円及び建設利息等一六三億円、全体事業費として二八三億円（対前年度比〇・二〇）を計上。

(2)　建設事業の内容

①　神戸・鳴門ルート（神戸淡路鳴門自動車道）

本州四国連絡道路と四国横断自動車道の連結のための鳴門ＩＣ接続工事を継続する。

②　尾道・今治ルート（西瀬戸自動車道）

新尾道大橋、多々羅大橋及び来島海峡大橋の残工事等（仮設備撤去等）を実施する。

四　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

(1)　一般有料道路

継続八路線二三・七kmの事業を推進する。

また、新規事業として、福岡前原道路Ⅲ期（拡幅）（福岡県道路公社）等二路線一〇・一kmを要求している。

(2)　駐車場

岐阜市駅西駐車場（岐阜市）等八箇所の事業を推進し、うち、谷町筋地下駐車場（大阪市道路公社）等二箇所の完成を図る。

また、新規事業箇所として、長居公園地下駐車場（大阪市道路公社）を要求している。

2　指定都市高速道路の建設

(1)　名古屋高速道路

名古屋高速名古屋小牧線等五路線三六・二kmの事業を推進する。

(2)　福岡北九州高速道路

福岡高速道路は、福岡高速四号線一・九kmの事業を推進する。

また、北九州高速道路では、北九州高速五号線（戸畑大谷線）等継続二路線九・一kmの整備を推進し、うち、北九州高速一号線（長野～横代）一・五kmを供用する。

(3)　広島高速道路

広島高速一号線（延伸）二・三kmの整備を推進する。

（※　道路局有料道路課課長補佐）
（※※道路局高速国道課課長補佐）

特集／平成一一年度道路関係予算概算要求

地方道関係予算の概要

縄田　正※
藤森　祥弘※※

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、市町村道約九六万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低く、整備に対する地域の期待と要望は**表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一一年度は、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2**のとおりの要求を行っている。

二　地方道整備の現況

都道府県道及び幹線的な市町村道は、高速自動車国道や一般国道等を補完する地域の幹線道路網の一部を構成する重要な社会基盤施設である。また、空港・港湾・鉄道駅等の交通拠点、工業・流通団地や観光・リゾート施設等へ直接アクセスする道路として各種地域振興施策の推進に資するとともに、通勤・通学、買い物、病院や福祉施設の利用など、地域の生活環境の向上を図るうえで欠くことのできない重要な役割を果たしている。

しかし、その整備水準をみると、例えば、改良率は、国道が八七%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、都道府県道は六〇%、市町村道においては一四%（一車線改良含み四九%）にとどまっている（**表3**）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金は、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交付している。

具体的には、国としての支援を行う必要がある事業として、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。

表1　予算配分を増やすべき項目（55項目のうち上位10項目）

順位	都道府県の回答	市町村の回答
1	高速道路などの高規格幹線道路の整備	廃棄物処理施設の整備
2	廃棄物処理施設の整備	地方道の整備
3	地方道の整備	市街化区域で行う公共下水道の整備
4	歩道、交差点改良、駐車場整備など交通安全施設の整備	道路改築、土地区画整理など街路整備
5	水質浄化、緑地整備など河川の環境整備	街並み、まちづくりの支援
6	流域下水道（市町村をまたがる大規模な下水道）の整備	歩道、交差点改良、駐車場整備など交通安全施設の整備
7	一般国道の整備	高速道路などの高規格幹線道路の整備
8	市街化区域で行う公共下水道の整備	水質浄化、緑地整備など河川の環境整備
9	浸水被害の解消対策などの都市河川の改修、堤防整備	洪水などから国民を守ための河川改修、堤防整備
10	都市鉄道、幹線鉄道の整備	流域下水道（市町村をまたがる大規模な下水道）の整備

〈資料〉公共事業に関するアンケート調査（平成9年　財政構造改革会議企画委員会）

［地方道補助事業の四つの要件］

①　国の直轄事業に関連する事業

直轄国道とともに広域ネットワークを形成する道路、高速道路のインターチェンジへのアクセスとなる道路、一般国道と重要拠点を連絡する道路　等

②　国家的な事業に関連する事業

国民体育大会等の国家的事業に関連して必要となる道路、特別立法等の国の法律に基づき国の特定地域の支援に必要な道路　等

③　先導的な施策に係る事業

中心市街地の活性化等の国としての先導的な施策の実現に関連する道路、高度情報化社会の早期実現と良好な都市空間の形成を図る電線共同溝　等

④　短期間に集中的に施行する必要がある事業

空港等の交通拠点施設の開設に併せ短期集中的に施行する必要がある道路、渋滞対策等、緊急の課題を解決するため短期集中的に施行する必要がある道路　等

表2　平成11年度予算概算要求状況　（単位：億円・%）

		建設省	伸　率	北海道	伸　率	沖　縄	伸　率
地方道	国　費	3,920	0.98	658	0.97	394	1.03
	事業費	7,584	0.98	1,173	0.97	469	1.01

		離　島	伸　率	奄　美	伸　率	合　計	伸　率
地方道	国　費	296	1.05	81	1.02	5,349	0.98
	事業費	534	1.08	130	1.03	9,891	0.98

表3　地方道の整備状況（平成8年4月現在）　(km)

	実延長	改良済		舗装済	
		延　長	%	延　長	%
都道府県道	126,915	76,638	60.4	66,832 (119,189)	52.7 (93.9)
市町村道	961,406	137,523 (466,880)	14.3 (48.6)	154,612 (674,452)	16.1 (70.2)
国　道	53,278	46,760	87.8	46,394 (52,539)	87.1 (98.6)

（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。

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、今後一〇年間の完成予定箇所及び五年間の着手予定箇所を明らかにした「道路の整備に関するプログラム」を策定中である。本プログラムの公表により、道路事業の情報開示がより一層進むものと期待している。なお、本プログラムは策定後も適宜見直す予定としている（図1）。

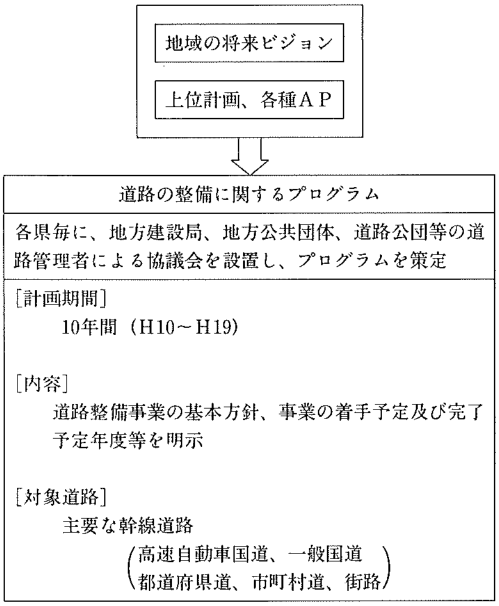


図１　道路の整備に関するプログラムのスキーム

五　平成一一年度新規事業

○地域連携強化支援道路事業の拡充（図2）

地域の効率的な整備を推進するため、「地域連携強化支援道路事業」を拡充し、地域道路整備計画を踏まえ、地域の特性や課題に対応して地域自らの発意に基づく計画（地域連携強化計画）を複数市町村が作成し、その計画に位置づけられた道路の整備を計画的・総合的に支援する。

具体的には、地域連携の強化等により公共・公益施設の共同利用・整備等地域住民等の利便性の向上、地域の特色を活かした産業の振興等を支援する「広域行政支援型」と、地域固有の魅力ある観光資源を活用した観光による地域づくりを支援する「観光周遊支援型」を設定し、それぞれの型で重点投資を行う広域拠点地区内又は観光拠点地区内の市町村道を一括採択するなど、複数市町村により形成される圏域において計画的・総合的な道路整備を支援する。

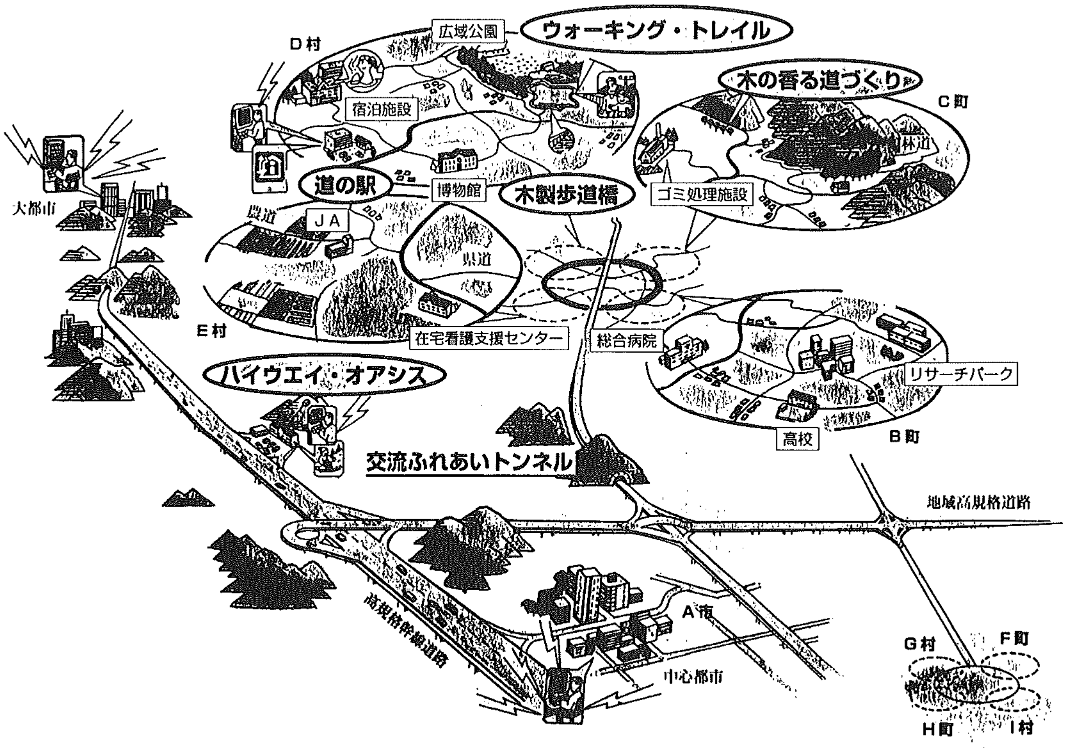
六　おわりに

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。

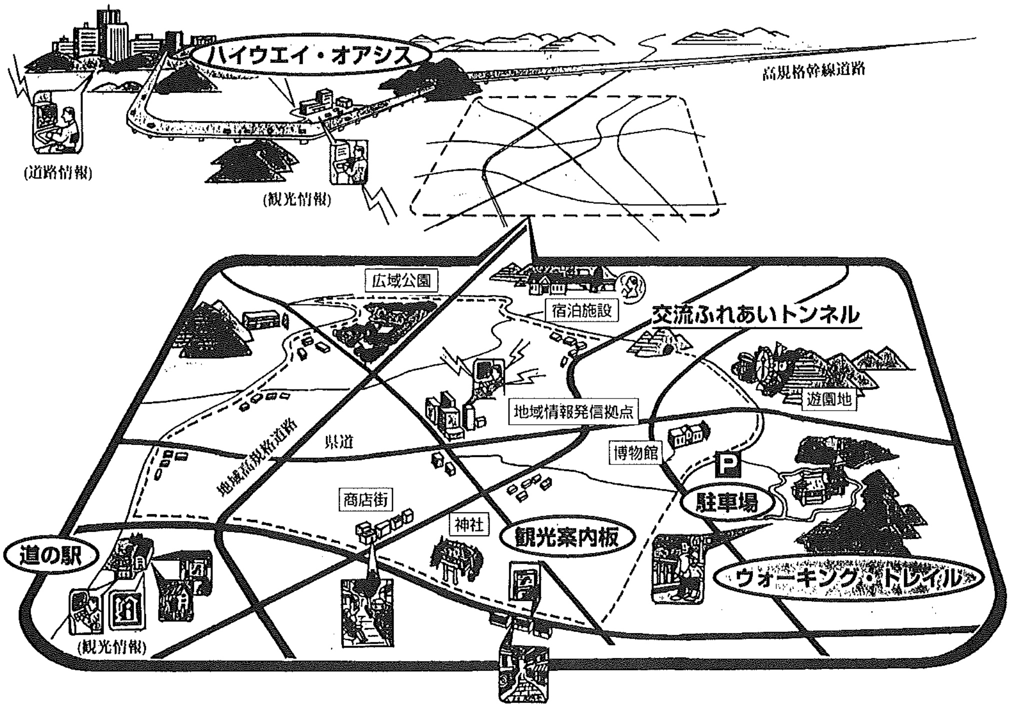
今後は、周辺の環境とも調和した道路整備を行うなど、新たな施策へ向けて取り組んでいくことも必要である。

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。

（※　道路局地方道課建設専門官
※※道路局地方道課市町村道室建設専門官）



地域連携強化支援道路事業（広域行政支援型）



地域連携強化支援道路事業（観光周遊支援型）

図 2

高速自動車国道法施行令等の一部を改正する政令について

油谷　充寿

一　はじめに

本誌七月号及び八月号で紹介させていただいた高速自動車国道法等の一部を改正する法律は、九月二日に施行されたところであるが、本号においては、法律の施行に伴う関係政令の改正内容を紹介することとする。

二　改正の具体的内容

本政令は、高速自動車国道法施行令、道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令を一括化して改正するものである（日本道路公団法のみ政令事項がない）。

1　高速自動車国道法施行令の一部改正

(1)　政令で規定する連結許可の対象となる施設（第五条）

法律改正前の連結許可対象施設のうち、飛行場内の公共用通路が政令で規定されていたが、委任条項である高速自動車国道法（以下「法」という。）第十一条が改正されているため、改めて規定するものである。

(2)　連結位置に関する基準（第六条）

法第十一条の二第二項第三号において、閉鎖型の高速自動車国道活用施設の通路等の連結許可の基準は、国土開発幹線自動車道建設審議会の議を経て定める整備計画の位置付けは必要としないが、政令で定める連結位置に関する基準に適合することを要することとした。

政令事項としたのは、交通結節機能を持たないため、地域への影響が生じない閉鎖型の高速自動車国道活用施設の連結許可の判断基準は、安全かつ円滑な交通を確保するための客観的な基準を政令で規定すれば足りるからである（第六条）。

①　高速自動車国道の本線車道に直接出入りすることができる通路その他の施設（以下「通路等」という。）にあっては、本線車道に接続する部分（変速車線を含む。）が他の連結している施設や建設省令で定める施設（高速自動車国道法施行規則第三条で休憩所、給油所及び自動車修理所（サービスエリア・パーキングエリア）を規定している。）の本線車道に接続する部分から本線車道に沿って二km以上離

れていること（第一号）。
　この二kmという距離は、高速自動車国道の安全かつ円滑な交通処理を図るために、交通量のある程度多い状況において、追越車線からインターチェンジ等に出ようとする車両が車線変更を行うまでの、「認知・判断」、「車線変更が可能な車両間隔の発見」、「行動（ハンドル操作等）」に要する時間に応じた走行距離に運転者の運転能力の差異等の安全度（余裕）を加えた必要な走行距離である。
　このため、この二km手前の区間内に高速自動車国道活用施設の通路等が連結した場合は、織込み交通が生じて車線変更の妨げになり、逆に高速自動車国道活用施設の手前二kmにインターチェンジ等の入り口があっても、織込み交通が発生し、安全かつ円滑な交通の障害となるおそれがあり、また、標識による案内を行っているインターチェンジ等の出入り口が誤認される可能性がある。
　したがって、インターチェンジ等の他の連結している施設やサービスエリア等から二km以上離れていなければならないことを基準としたのである。

②　アの基準のほか、高速自動車国道の構造及び交通の状況等を勘案して、当該通路等の連結によって高速自動車国道の安全かつ円滑な交通に著しい支障を及ぼすおそれのない位置であること（第二号）。
　アの基準のほか、トンネル部分、交通が混雑している区間等であることや、高速自動車国道活用施設の予測交通量等を勘案して、当該高速自動車国道活用施設の連結によって織込み交通が発生することによる事故や渋滞が多発するような、高速自動車国道の安全かつ円滑な交通に著しい支障を及ぼすおそれがない位置であることを規定するものである。

(3)　連結許可を受けることを要しない通路その他の施設の変更（第七条）

　法第十一条の二第四項においては、閉鎖型の高速自動車国道活用施設の通路等を道路法の道路等又は他の者の管理する高速自動車国道活用施設の通路等に連結する通路等（開放型の通路等）にしようとする場合は、改めて整備計画に基づき連結許可を受けなければならないことを規定しているが、この規定に該当する場合でも、括弧書の政令で定める場合には、許可を受けることを要しないこととなっている。
　政令で規定したのは、一社が管理する閉鎖型の二以上の高速自動車国道活用施設の通路等の一部が譲渡され、二社以上が管理することとなる場合で、その際に他の道路法の道路等や開放型の高速自動車国道活用施設の通路等に接続することがなく閉鎖型の通路等のままである場合等である。
　このほかに括弧書に該当するのは、会社の分割による場合、二社以上で共同管理されていた通路等を別々に管理することとなる場合等である。

(4)　連結料の額の基準（第八条）

①　高速自動車国道活用施設とともに創設された連結料の額の基準を定めるものであるが、この連結料は、高速幹線自動車交通網である高速自動車国道に連結できることにより得られる特別な利益の対価である受益者負担金的な性格と連結により増設された加減速車線の管理費用等の高速自動車国道の管理費用の増加額を償う負担金としての性格を合わせ持つものである。

②　高速自動車国道との連結による利益は、集客性の向上による収益の増加、事業効率の向上、高速自動車国道活用施設の用地の地価の上昇等が考えられるが、政令においては、高速自動車国道活用施設の用に供している土地の地代の連結した場合と連結しない場合の差額に相当する額の範囲内とした（第一号）。
　地代の差額相当額をもって受益の範囲を画するのが合理的であるのは、以下の理由による。

・高速自動車国道との連結による利益は、収益の増加等様々であり、また、業種、業態、経営能力等により異なってくるが、これらを捨象した客観的な利益が地代（地価）に反映されること。また、地代は、国土利用計画法等に基づく不動産鑑定手法により、客観的に算定できること。

・受益の範囲を高速自動車国道活用施設の用に供している土地に特定できるし、物流施設のような高速自動車国道活用施設自体の収益を算定できない施設にも適用が可能であること。

等である。

　地代の差額に相当する額の算定方法は、建設省令で規定しているが、不動産鑑定手法の中の積算法、賃貸事例比較法及び収益分析法による試算賃料を勘案して算定した純地代の差額に相当する額となっている。（高速自動車国道法施行規則第八条）。

　積算法は、現行の道路占用料の算定に用いられている手法であり、賃貸事例比較法は、価格形成要因の類似した土地の賃料から比準する算定方法である。

　また、収益分析法は、収益の類似した施設の用に供している土地の純賃料に相当する額を算定する手法であり、本年三月の道路法施行令の改正によりサービスエリア等の占用料の算定に新たに導入した算定手法である（本誌四月号参照）。

　この地代の差額に相当する額は、純地代の差額に相当する額であって、括弧書に確認的に規定しているように、地価の上昇に伴う固定資産税等の公租公課の増加額は含まれないものである。

③　連結による高速自動車国道の管理費用の増加額は、高速自動車国道の管理者が負担して公的な負担（有料道路制度の下では料金）に転嫁されることは不合理であり、連結料で全て負担されるべきであるので、この追加的な管理費用の額が連結料の下限となる（第二号）。

④　②で述べたように、地代の差額相当額は、基本的にはすべて連結による受益として徴収の対象となるが、地代の算定は、その土地の用途地域等に応じた最も収益性の高い最有効使用を前提に算定するのが基本であるため、高速自動車国道活用施設の用途の負担能力に応じた算定をすることや（この場合においても、施設の用途等に応じて客観的に算定されるものであることは勿論である。）、高速自動車国道の交通への影響を考慮して駐車場の規模に余裕分を確保している場合の土地の利用効率の低下等を考慮して公正妥当性を持たせることにする（第三号）。

(5)　連結料の徴収方法（第九条）

　連結料の徴収（納入）期限等を定めるものである。

①　地代の差額相当分は許可日から三月以内とし、連結することができる期間が翌年度以降にわたる場合は（通常は単年度内ということは考えられないであろう。）、毎年度、当該年度分を六月三〇日までに徴収するものとする。

　追加的な管理費用の額に相当する分は、実際に要した費用を確定後に徴収するため、期間満了の日の翌日から三月以内に徴収し、連結することができる期間が翌年度以降にわたる場合は、前年度分を地代の差額相当分と合算して六月三〇日までに徴収する。

　また、最終年度は、この合算額のほか、連結許可の期間が満了した日の翌日から三月以内に当該年度分の追加的な管理費用額を徴収する。

②　連結料は、占用料の例に準じ、許可期間中に連結を中止することがあっても返還しないが、道路管理上の事由等で連結許可が取り消された場合は清算する。

2 道路法施行令の一部改正

(1) 通行者の利便の増進に資する施設の占用許可対象物件への追加（第七条）

法律改正においては、高速自動車国道又は自動車専用道路の連結路附属地（インターチェンジの車線等に囲まれた又は接している高速自動車国道又は自動車専用道路の道路区域の土地）の合理的な利用の観点から、また、高速自動車国道の通行者のニーズが多様化していることに対応して利便の向上を図るため、連結路附属地における通行者の利便の増進に資する施設の占用について道路法第三十三条第一項の「道路の敷地外に余地がないためにやむを得ない」との基準を適用しないこととしたところである。

これを受けて、政令改正においては、占用許可対象物件に、連結路附属地に設ける食事施設、購買施設その他これらに類する施設で通行者の利便の増進に資するもの（コンビニエンスストア、ファミリーレストラン等。以下「利便増進施設」という。）を追加した。

(2) 連結路附属地の占用許可基準（第十四条の二）

法律改正による占用許可基準の改正とこの利便増進施設の占用許可物件への追加に伴い、次のように占用許可の技術的基準も改めることとした。

① 占用物件が大規模であったり、曲線半径が小さい（カーブがきつい。）車道部分に隣接して立地すること等により、連結路等の見通しに支障を及ぼしてはならないこと（第一項）。

② 第十条第一項第一号の規定を適用しないこと（第二項）。

この規定では、占用場所の基準の原則として、「法面、側こう上若しくは路端寄り又は歩道内の車道寄りとすること」を規定しているが、連結路附属地はこれらの何れにも該当しないため、適用させないこととするものである。

③ 占用物件の規模や用途等に応じて、占用物件に出入りする車両が道路に停滞すること等により道路の交通に支障を及ぼさないように、駐車場の規模や占用物件の通路の道路とのすりつけ等が適切でなければならないことを規定する（第三項）。

(3) 利便増進施設の占用料の算定方法

利便増進施設の占用料の算定方法は、「休憩所、給油所及び自動車修理所（サービスエリア・パーキングエリア）」と同様にする。

サービスエリア等の占用料は、前述のとおり道路法施行令を本年三月に改正し、積算法と収益分析法の試算結果を勘案して算定することとしたが、利便増進施設も交通量と収益実態に応じた算定をする必要があり、また、これが可能であるため、同様の算定方法にするものである。

3 道路整備特別措置法施行令の一部改正

(1) 利便増進施設の占用許可の建設大臣の承認等（第一条）

日本道路公団が代行する高速自動車国道等の占用許可のうち、道路の構造又は交通に及ぼす支障が大きいと認められる政令で定める道路の占用に限っては、建設大臣の承認と占用許可を行ったときの報告等を要することになっており（道路整備特別措置法第六条の二第二項、第七条第二項等）、面的に占用する建築物の占用等が対象になっているが、利便増進施設についてもこれらに該当することから、建設大臣の承認等を要することとした。

(2) 連結料の高速自動車国道整備費の償還への充当（第一条の六）

高速自動車国道の料金で償還する額の算定上、高速自動車国道の管理に要する費用の合算額から連結料を占用料等と同様に控除することとし、高速自動車国道の整備費の償還に充当することとする。

4 附　則

道路法施行令第十四条の二の連結路附属地の占用の基準を現に存する占用物件には適用しないこ

とを規定するものである。

（前道路局路政課課長補佐
現建設大臣官房政策課課長補佐）

高速自動車国道法施行令等の一部を改正する政令新旧対照条文

（別添）

高速自動車国道法施行令等の一部を改正する政令

附則

附　則

（施行期日）

1　この政令は、高速自動車国道法等の一部を改正する法律（以下「改正法」という。）の施行の日（平成一〇年九月二日）から施行する。

（経過措置）

2　この政令の施行の際、改正法第二条の規定による改正後の道路法第三十三条第二項に規定する高速自動車国道又は自動車専用道路の連結路附属地に現に存する占用物件の占用の基準については、この政令による改正後の道路法施行令第十四条の二の規定にかかわらず、なお従前の例による。

高速自動車国道法施行規則等の一部を改正する省令

（別添）

高速自動車国道法施行令等の一部を改正する政令新旧対照条文

○高速自動車国道法施行令（昭和三十二年政令第二百五号）

（傍線部分は改正部分）

改正後

（予定路線）

第一条　高速自動車国道法（以下「法」という。）第三条第一項の規定により予定路線を定める場合においては、その路線名、起点、終点及び主たる経過地を明らかにしてしなければならない。

2　法第三条第三項の政令で定める事項は、予定路線の路線名、起点、終点及び主たる経過地とする。

（整備計画）

第二条　法第五条第一項の整備計画には、次に掲げる事項を定めなければならない。

一～六　（略）

2　法第五条第三項の整備計画には、前項に掲げる事項で当該改築に係るものを定めなければならない。

3　（略）

（区域の決定の公示等）

第三条　法第七条第一項の規定による高速自動車国道の区域の決定又は変更の公示は、次に掲げる事項を官報に掲載して行うものとする。

一　（略）

二　次のイ、ロ又はハに掲げる場合の区分に応じそれぞれイ、ロ又はハに定める事項

イ　（略）

ロ　法第二十五条第一項の規定により適用があるものとされた道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第四十七条の五の規定により立体的区域とする区域の決定の場合　イに掲げる事項並びに当該立体的区域とする区間及びその延長

ハ　（略）

三　（略）

2　法七条第一項の規定による図面の縦覧は、縮尺千分の一の図面（法第二十五条第一項の規定により適用があるものとされた道路法第四十七条の五の規定により立体的区域とした区間については、千分の一以上で建設省令で定める縮尺の図面）に当該区域を明示して、関係建設省地方建設局若しくは北海道開発局又は関係地方公共団体の事務所において、前項の公示の日から起算して三十日間行うものとする。

（供用の開始の公示等）

第四条　法第七条第二項の規定による高速自動車国道の供用の開始又は廃止の公示は、次に掲げ

改正前

（予定路線）

第一条　高速自動車国道法第三条第一項の規定により予定路線を定める場合においては、その路線名、起点、終点及び主たる経過地を明らかにしてしなければならない。

2　高速自動車国道法第三条第三項の政令で定める事項は、予定路線の路線名、起点、終点及び主たる経過地とする。

（整備計画）

第二条　高速自動車国道法第五条第一項の整備計画には、次に掲げる事項を定めなければならない。

一～六　（略）

2　高速自動車国道法第五条第三項の整備計画には、前項に掲げる事項で当該改築に係るものを定めなければならない。

3　（略）

（区域の決定の公示等）

第三条　高速自動車国道法第七条第一項の規定による高速自動車国道の区域の決定又は変更の公示は、次に掲げる事項を官報に掲載して行うものとする。

一　（略）

二　次のイ、ロ又はハに掲げる場合の区分に応じそれぞれイ、ロ又はハに定める事項

イ　（略）

ロ　高速自動車国道法第二十五条第一項の規定により適用があるものとされた道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第四十七条の五の規定により立体的区域とする区域の決定の場合　イに掲げる事項並びに当該立体的区域とする区間及びその延長

ハ　（略）

三　（略）

2　高速自動車国道法第七条第一項の規定による図面の縦覧は、縮尺千分の一の図面（同法第二十五条第一項の規定により適用があるものとされた道路法第四十七条の五の規定により立体的区域とした区間については、千分の一以上で建設省令で定める縮尺の図面）に当該区域を明示して、関係建設省地方建設局若しくは北海道開発局又は関係地方公共団体の事務所において、前項の公示の日から起算して三十日間行うものとする。

（供用の開始の公示等）

第四条　高速自動車国道法第七条第二項の規定による高速自動車国道の供用の開始又は廃止の公

る事項を官報に掲載して行うものとする。

一～四　（略）

2　法第七条第二項の規定による図面の縦覧は、縮尺五万分の一の図面に供用の開始又は廃止の区間を明示して、関係建設省地方建設局若しくは北海道開発局又は関係地方公共団体の事務所において、前項の公示の日から起算して三十日間行うものとする。

（一般交通の用に供する通路その他の施設）

第五条　法第十一条第一号の政令で定める一般交通の用に供する通路その他の施設は、飛行場内の公共用通路とする。

（連絡位置に関する基準）

第六条　法第十一条の二第二項第三号（同条第六項において準用する場合を含む。）の政令で定める連結位置に関する基準は、次のとおりとする。

一　高速自動車国道の本線車道（以下この号において単に「本線車道」という。）に直接出入りすることができる通路その他の施設にあつては、当該施設の本線車道に接続する部分（変速車線を含む。以下この号において同じ。）が他の法第十一条各号に掲げる施設（整備計画に定められた連結予定施設を含む。）その他本線車道に直接出入りすることができる建設省令で定める施設の本線車道に接続する部分から本線車道に沿つて二キロメートル以上離れていること。

二　前号に掲げるもののほか、高速自動車国道の構造及び交通の状況等を勘案して、当該通路その他の施設の連結によつて高速自動車国道の安全かつ円滑な交通に著しい支障を及ぼすおそれのない位置であること。

（法第十一条の二第四項の政令で定める場合）

第七条　法第十一条の二第四項の政令で定める場合は、連結許可を受けた通路その他の施設の一部の譲渡等によつて当該施設の一部を他の者が管理することとなる場合（他の者が管理することとなる当該施設の一部が当該施設の他の部分以外の通路その他の施設に連結しない場合に限る。）とする。

（連結料の額の基準）

第八条　法第十一条の四第一項の連結料の額の基準は、次のとおりとする。

一　高速自動車国道と連絡する高速自動車国道活用施設（以下この条において「活用施設」という。）の用に供する土地と当該活用施設が高速自動車国道に連結しないものとした場合の当該土地との建設省令で定めるところにより算定した地代の差額に相当する額及び追加管理費用額（活用施設の通路その他の施設の連結により追加的に必要を生じた高速自動車国道の管理に要する費用の額をいう。次号及び次条第一項において同じ。）の合計額の範囲内であること。

二　追加管理費用額を下回らないこと。

示は、次に掲げる事項を官報に掲載して行うものとする。

一～四　（略）

2　高速自動車国道法第七条第二項の規定による図面の縦覧は、縮尺五万分の一の図面に供用の開始又は廃止の区間を明示して、関係建設省地方建設局若しくは北海道開発局又は関係地方公共団体の事務所において、前項の公示の日から起算して三十日間行うものとする。

（交通の用に供する通路その他の施設）

第五条　高速自動車国道法第十一条第一項の政令で定める交通の用に供する通路その他の施設は、飛行場内の公共用通路とする。

三　活用施設の規模及び用途等に応じて公正妥当なものであること。

（連結料の徴収方法）

第九条　法第十一条の四第一項の連結料は、連結許可により連結することができる期間に係る分を、当該連結許可をした日（追加管理費用額に相当する分にあつては、当該期間が満了する日の翌日）から三月以内に、納入告知書により一括して徴収するものとする。ただし、当該期間が翌年度以降にわたる場合においては、翌年度以降の連結料は、毎年度、当該年度分（最終年度以外の追加管理費用額に相当する分にあつては、当該年度の前年度分）を六月三十日まで（最終年度の追加管理費用額に相当する分にあつては、当該期間が満了する日の翌日から三月以内）に徴収するものとする。

2　前項の連結料で既に徴収したものは、返還しない。ただし、建設大臣が法第十一条の八第一項において準用する道路法第七十一条第二項の規定により連結許可を取り消した場合において、既に徴収した連結料の額が当該連結許可の日から当該連結許可の取消の日までの期間につき算出した連結料の額を超えるときは、その超える額の連結料は、返還する。

（手数料及び延滞金の額）

第十条　法第十一条の八第二項において準用する道路法第七十三条第二項の規定により国が徴収する手数料の額は、督促状一通につき郵便法（昭和二十二年法律第百六十五号）第二十二条第一項に規定する通常葉書の料金の額に相当する額とする。

2　法第十一条の八第二項において準用する道路法第七十三条第二項の規定により国が徴収することができる延滞金は、当該督促に係る連結料の額が千円以上である場合に徴収するものとし、その額は、納付すべき期限の翌日から連結料の納付の日までの日数に応じ連結料の額に年十・七五パーセントの割合を乗じて計算した額とする。この場合において、連結料の額の一部につき納付があつたときは、その納付の日以後の期間に係る延滞金の計算の基礎となる連結料の額は、その納付のあつた連結料の額を控除した額による。

3　前項の延滞金は、その額が百円未満であるときは、徴収しないものとする。

4　法第二十五条第一項の規定により適用があるものとされた道路法第四十七条の二第二項の規定により建設大臣が同条第一項の許可に関する権限を行う場合における同条第三項の手数料の額は、一件につき千五百円とする。

（道路法の規定の適用についての読替規定）

第十一条　法第二十五条第一項の規定による道路法の規定の適用については、次の表上欄に掲げる同法の規定中同表の中欄に掲げる字句は、同表の下欄に掲げる字句に、それぞれ読み替えるものとする。

表　（略）

（手数料の額）

第六条

高速自動車国道法第二十五条第一項の規定により適用があるものとされた道路法第四十七条の二第二項の規定により建設大臣が同条第一項の許可に関する権限を行う場合における同条第三項の手数料の額は、一件につき千五百円とする。

（道路法の規定の適用についての読替規定）

第七条　高速自動車国道法第二十五条第一項の規定による道路法の規定の適用については、次の表の上欄に掲げる同法の規定中同表の中欄に掲げる字句は、同表の下欄に掲げる字句に、それぞれ読み替えるものとする。

表　（略）

○道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）

（傍線部分は改正部分）

改正後

（道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等）

第七条　法第三十二条第一項第七号に規定する政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

一〜七　（略）

八　法第三十三条第二項に規定する高速自動車国道又は自動車専用道路の連結路附属地（第十四条の二において単に「連結路附属地」という。）に設ける食事施設、購買施設その他これらに類する施設（次号に掲げる施設を除く。）でこれらの道路の通行者の利便の増進に資するもの

九　（略）

（連結路附属地に設ける占用物件の占用の基準）

第十四条の二　連結路附属地に設ける占用物件の占用の場所及び構造については、連結路及び連結路により連結される道路の見通しに支障を及ぼさないものでなければならない。

2　第十条第一項第一号の規定は、連結路附属地に設ける占用物件の占用の場所については適用しない。

3　連結路附属地に設ける占用物件には、当該占用物件の規模及び用途等に応じ、当該占用物件と連絡する道路の安全かつ円滑な交通に支障を及ぼすことがないように、必要な規模の駐車場及び適切な構造の通路その他の施設を設けなければならない。

（指定区間内の国道に係る占用料の額）

第十九条の二　指定区間内の国道に係る占用料の額は、別表占用料の欄に定める金額（第七条第八号及び第九号に掲げる施設にあつては、同表占用料の欄に定める額並びに道路の交通量等から見込まれる当該施設において行われる営業により通常得られる売上収入額に応じて建設省令で定めるところにより算定した額を勘案して占用面積一平方メートルにつき一年当たりの妥当な占用の対価として算定した額。以下この項及び次項において同じ。）に、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により協議が成立した占用の期間（電線共同溝に係る占用料にあつては、電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成七年法律第三十九号。以下「電線共同溝整備法」という。）第十条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定により許可をし、又は電線共同溝整備法第二十一条の規定により協議が成立した占用することができる期間（当該許可又は当該協議に係る電線共同溝への電線の敷設工事を開始した日が当該許可をし、又は当該協議が成立した日と異なる場合には、当該敷設工事を開始した日から当該占用することができる期間の末日までの期間）。以下、この項、次項、次条第一項及び別表の備考第九号において同じ。）に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）とする。

改正前

（道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等）

第七条　法第三十二条第一項第七号に規定する政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

一〜七　（略）

八　（略）

（指定区間内の国道に係る占用料の額）

第十九条の二　指定区間内の国道に係る占用料の額は、別表占用料の欄に定める金額（第七条第八号に掲げる休憩所、給油所及び自動車修理所にあつては、同表占用料の欄に定める額並びに道路の交通量等から見込まれる当該休憩所、給油所及び自動車修理所において行われる営業により通常得られる売上収入額に応じて建設省令で定めるところにより算定した額を勘案して占用面積一平方メートルにつき一年当たりの妥当な占用の対価として算定した額。以下この項及び次項において同じ。）に、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により協議が成立した占用の期間（電線共同溝に係る占用料にあつては、電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成七年法律第三十九号。以下「電線共同溝整備法」という。）第十条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定により許可をし、又は電線共同溝整備法第二十一条の規定により協議が成立した占用することができる期間（当該許可又は当該協議に係る電線共同溝への電線の敷設工事を開始した日が当該許可をし、又は当該協議が成立した日と異なる場合には、当該敷設工事を開始した日から当該占用することができる期間の末日までの期間）。以下この項、次項、次条第一項及び別表の備考第九号において同じ。）に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が

ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、同表占用料の欄に定める金額に、各年度における占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）の合計額とする。

2～4　（略）

別表（第十九条の二関係）

<table>
<tr><th colspan="3" rowspan="2">占用物件</th><th rowspan="2">単位</th><th colspan="3">占用料</th></tr>
<tr><th colspan="3">所在地</th></tr>
<tr><th colspan="3"></th><th></th><th>甲地</th><th>乙地</th><th>丙地</th></tr>
<tr><td colspan="7">（略）</td></tr>
<tr><td rowspan="5">第七条第八号及び第九号に掲げる施設</td><td rowspan="4">上空、トンネルの上又は高速自動車国道若しくは自動車専用道路（高架のものに限る。）の路面下に設けるもの</td><td>階数が一のもの</td><td rowspan="5">占用面積一平方メートルにつき一年</td><td>Aに〇・〇〇五を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇〇六を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇〇八を乗じて得た額</td></tr>
<tr><td>階数が二のもの</td><td>Aに〇・〇〇六を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇〇九を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇一一を乗じて得た額</td></tr>
<tr><td>階数が三のもの</td><td>Aに〇・〇〇八を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇一一を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇一五を乗じて得た額</td></tr>
<tr><td>階数が四以上のもの</td><td>Aに〇・〇〇九を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇一三を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇一六を乗じて得た額</td></tr>
<tr><td colspan="2">その他のもの</td><td colspan="3">Aに〇・〇一八を乗じて得た額</td></tr>
</table>

備考

一～六　（略）

七　Aは、近傍類似の土地（第七条第八号及び第九号に掲げる施設について近傍に類似の土地が存しない場合には、立地条件、収益性等土地価格形成上の諸要素が類似した土地）の時価を表すものとする。

八・九　（略）

百円に満たない場合にあつては、百円）とする。ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、同表占用料の欄に定める金額に、各年度における占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）の合計額とする。

2～4　（略）

別表（第十九条の二関係）

<table>
<tr><th colspan="3" rowspan="2">占用物件</th><th rowspan="2">単位</th><th colspan="3">占用料</th></tr>
<tr><th colspan="3">所在地</th></tr>
<tr><th colspan="3"></th><th></th><th>甲地</th><th>乙地</th><th>丙地</th></tr>
<tr><td colspan="7">（略）</td></tr>
<tr><td rowspan="5">第七条第八号に掲げる休憩所、給油所及び自動車修理所</td><td rowspan="4">上空、トンネルの上又は高速自動車国道若しくは自動車専用道路（高架のものに限る。）の路面下に設けるもの</td><td>階数が一のもの</td><td rowspan="5">占用面積一平方メートルにつき一年</td><td>Aに〇・〇〇五を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇〇六を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇〇八を乗じて得た額</td></tr>
<tr><td>階数が二のもの</td><td>Aに〇・〇〇六を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇〇九を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇一一を乗じて得た額</td></tr>
<tr><td>階数が三のもの</td><td>Aに〇・〇〇八を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇一一を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇一五を乗じて得た額</td></tr>
<tr><td>階数が四以上のもの</td><td>Aに〇・〇〇九を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇一三を乗じて得た額</td><td>Aに〇・〇一六を乗じて得た額</td></tr>
<tr><td colspan="2">その他のもの</td><td colspan="3">Aに〇・〇一八を乗じて得た額</td></tr>
</table>

備考

一～六　（略）

七　Aは、近傍類似の土地（第七条第八号に掲げる休憩所、給油所又は自動車修理所について近傍に類似の土地が存しない場合には、立地条件、収益性等土地価格形成上の諸要素が類似した土地）の時価を表すものとする。

八・九　（略）

○道路整備特別措置法施行令（昭和三十一年政令第三百十九号）

（傍線部分は改正部分）

改正後

（道路の構造又は交通に及ぼす支障が大きいと認められる道路の占用）

第一条　道路整備特別措置法（以下「法」という。）第六条の二第二項及び第七条第二項ただし書（法第七条の六、第七条の十一及び第七条の十九において準用する場合を含む。）の道路の構造又は交通に及ぼす支障が大きいと認められる道路の占用で政令で定めるものは、次の各号に掲げる物件又は施設に係る道路の占用とする。

一・二　（略）

三　道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）第七条第六号から第九号までに掲げる施設

（料金の額の基準）

第一条の六　（略）

2　日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団又は地方道路公社が高速自動車国道若しくは指定首都高速道路等に係る割増金、連結料、占用料若しくは負担金を徴収したとき、又は高速自動車国道若しくは指定首都高速道路等の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に要する経費の一部として国若しくは地方公共団体の補助を受けたときは、当該徴収に係る割増金、連結料、占用料及び負担金の額並びに当該補助に係る額に相当する額を前項の合算額から控除した額を同項の合算額とみなす。

3　（略）

（高速自動車国道法施行令の規定の適用についての読替規定）

第八条の二　法第三十条第四項の規定による高速自動車国道法施行令（昭和三十二年政令第二百五号）の規定の適用については、同令第九条第一項中「納入告知書」とあるのは「納付すべき金額、期限及び場所を記載した書面」と、同条第二項中「建設大臣」とあるのは「日本道路公団」と読み替えるものとする。

（道路法の規定の適用についての読替規定）

第九条　法第三十条第四項の規定により適用があるものとされた高速自動車国道法第二十五条の規定による道路法の規定の適用については、同法第七十一条第四項中「第二十四条、第三十二条第一項若しくは第三項、第三十七条、第四十条、第四十三条、第四十四条第三項若しくは第四項、第四十六条第一項若しくは第三項、第四十七条第三項、第四十七条の三第二項若しくは第四十八条第一項若しくは第二項の規定又はこれらの規定に基づく処分」とあるのは「第二十四条、第三十二条第一項若しくは第三項、第四十条、第四十三条、第四十四条第三項若しくは第四項、第四十六条第一項若しくは第三項、第四十七条第三項、第四十七条の三第二項若しくは第四十八条第一項若しくは第二項の規定又は道路整備特別措置法第六条の二第一項第九号、

改正前

（道路の構造又は交通に及ぼす支障が大きいと認められる道路の占用）

第一条　道路整備特別措置法（以下「法」という。）第六条の二第二項及び第七条第二項ただし書（法第七条の六、第七条の十一及び第七条の十九において準用する場合を含む。）の道路の構造又は交通に及ぼす支障が大きいと認められる道路の占用で政令で定めるものは、次の各号に掲げる物件又は施設に係る道路の占用とする。

一・二　（略）

三　道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）第七条第六号から第八号までに掲げる施設

（料金の額の基準）

第一条の六　（略）

2　日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団又は地方道路公社が高速自動車国道若しくは指定首都高速道路等に係る割増金、占用料若しくは負担金を徴収したとき、又は高速自動車国道若しくは指定首都高速道路等の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に要する経費の一部として国若しくは地方公共団体の補助を受けたときは、当該徴収に係る割増金、占用料及び負担金の額並びに当該補助に係る額に相当する額を前項の合算額から控除した額を同項の合算額とみなす。

3　（略）

（道路法の規定の適用についての読替規定）

第九条　法第三十条第四項の規定により適用があるものとされた高速自動車国道法第二十五条の規定による道路法の規定の適用については、同法第七十一条第四項中「第二十四条、第三十二条第一項若しくは第三項、第三十七条、第四十条、第四十三条、第四十四条第三項若しくは第四項、第四十六条第一項若しくは第三項、第四十七条第三項、第四十七条の三第二項若しくは第四十八条第一項若しくは第二項の規定又はこれらの規定に基づく処分」とあるのは「第二十四条、第三十二条第一項若しくは第三項、第四十条、第四十三条、第四十四条第三項若しくは第四項、第四十六条第一項若しくは第三項、第四十七条第三項、第四十七条の三第二項若しくは第四十八条第一項若しくは第二項の規定又は道路整備特別措置法第六条の二第一項第九号、

第十号、第十四号、第十四号の三、第十六号、第十七号若しくは第十七号の三（道路法第四十八条第二項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により必要な措置を講ずべきことを命ずる場合に限る。）の規定により日本道路公団が代わってこれらの規定に基づく処分」と、同法第七十二条第一項中「第二十四条又は第三十二条第一項若しくは第三項の規定による承認又は許可」とあるのは「道路整備特別措置法第六条の二第一項第九号又は第十号の規定により日本道路公団が代わってする第二十四条又は第三十二条第一項若しくは第三項の規定による承認又は許可」と読み替えるほか、次の表の第一欄に掲げる同法の規定中同表の第二欄に掲げる字句を高速自動車国道法第二十五条の規定により読み替えた同表の第三欄に掲げる字句は、同表の第四欄に掲げる字句に、それぞれ読み替えるものとする。

第一欄	第二欄	第三欄	第四欄
（略）			
第三十二条第二項及び第四項、第三十三条第一項、第三十六条、第三十八条第二項、第四十二条第一項、第四十七条の五、第六十六条第一項、第六十八条、第七十一条第三項後段、第四項及び第五項、第七十二条第一項及び第三項、第九十一条第二項及び第三項、第九十二条第四項	道路管理者	建設大臣	日本道路公団
（略）			

第十号、第十四号、第十四号の三、第十六号、第十七号若しくは第十七号の三（道路法第四十八条第二項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により必要な措置を講ずべきことを命ずる場合に限る。）の規定により日本道路公団が代わってこれらの規定に基づく処分」と、同法第七十二条第一項中「第二十四条又は第三十二条第一項若しくは第三項の規定による承認又は許可」とあるのは「道路整備特別措置法第六条の二第一項第九号又は第十号の規定により日本道路公団が代わってする第二十四条又は第三十二条第一項若しくは第三項の規定による承認又は許可」と読み替えるほか、次の表の第一欄に掲げる同法の規定中同表の第二欄に掲げる字句を高速自動車国道法第二十五条の規定により読み替えた同表の第三欄に掲げる字句は、同表の第四欄に掲げる字句に、それぞれ読み替えるものとする。

第一欄	第二欄	第三欄	第四欄
（略）			
第三十二条第二項及び第四項、第三十三条、第三十六条、第三十八条第二項、第四十二条第一項、第四十七条の五、第六十六条第一項、第六十八条、第七十一条第三項後段、第四項及び第五項、第七十二条第一項及び第三項、第九十一条第二項及び第三項、第九十二条第四項	道路管理者	建設大臣	日本道路公団
（略）			

○高速自動車国道法施行規則（昭和四十六年建設省令第十九号）

（傍線の部分は改正部分）

改正後

（立体的区域を表示する図面の縮尺）

第一条　高速自動車国道の区域を高速自動車国道法（以下「法」という。）第二十五条第一項の規定により適用があるものとされた道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第四十七条の五の規定により立体的区域とした区間について、当該区域を表示する図面の縮尺は次に掲げる図面について、それぞれ次に定める縮尺とする。

一〜三　（略）

（高速自動車国道と道路等の連結の許可手続）

第二条　法第十一条の二第一項の連結許可を受けようとする者は、次に掲げる事項（法第十一条第一号に掲げる施設の連結許可にあつては、第一号から第五号までに掲げる事項）を記載した申請書に位置図並びに連結のために必要な工事の区間及び工事の設計の概要を記載した平面図、縦断図及び横断定規図（法第十一条第一号に掲げる施設にあつては、平面図）を添付して建設大臣に提出しなければならない。

一・二　（略）

三　連結を必要とする理由（法第十一条第二号に掲げる通路その他の施設の連結許可にあつては、当該通路その他の施設により高速自動車国道と連絡する施設が、同号の高速自動車国道活用施設（以下「活用施設」という。）に該当する理由を含む。）

四・五　（略）

六　連結する期間

七　活用施設の設計の概要

八　活用施設の事業計画及び資金計画

九　活用施設の通路その他の施設の交通量の見込み

十　活用施設の通路その他の施設の維持管理の計画

十一　その他必要な事項

（本線車道に直接出入りすることができる施設）

第三条　高速自動車国道法施行令（昭和三十二年政令第二百五号。以下「令」という。）第六条第一号の建設省令で定める施設は、高速自動車国道に設ける休憩所、給油所及び自動車修理所とする。

（通路その他の施設の構造に関する技術的基準）

第四条　法第十一条の二第二項第二号（同条第六項において準用する場合を含む。）の建設省令で定める通路その他の施設の構造に関する技術的基準は、次のとおりとする。

改正前

（立体的区域を表示する図面の縮尺）

第一条　高速自動車国道の区域を高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第二十五条第一項の規定により適用があるものとされた道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第四十七条の五の規定により立体的区域とした区間について、当該区域を表示する図面の縮尺は次に掲げる図面について、それぞれ次に定める縮尺とする。

一〜三　（略）

（高速自動車国道と道路等の連結の許可手続）

第二条　高速自動車国道法第十一条第二項の許可を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書に連結のために必要な工事の区間及び工事の設計の概要を記載した平面図を添付して建設大臣に提出しなければならない。

一・二　（略）

三　連結を必要とする理由

四・五　（略）

一　幅員、線形、勾配その他の構造が、高速自動車国道の構造及び交通の状況等を勘案して、当該通路その他の施設の連結によつて高速自動車国道の安全かつ円滑な交通に著しい支障を及ぼすおそれのないものであること。

二　活用施設の規模及び用途等に応じ、高速自動車国道の安全かつ円滑な交通に著しい支障を及ぼすことがないように、必要な規模及び適切な構造の駐車場を当該道路その他の施設に設けること。

（軽微な変更）

第五条　法第十一条の二第五項の建設省令で定める軽微な変更は、幅員、線形若しくは勾配又は駐車場の規模若しくは構造の変更を伴わない通路その他の施設の構造についての変更とする。

（構造についての変更の許可手続）

第六条　法第十一条の二第五項の許可を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書に通路その他の施設の構造についての変更に伴う工事の区間及び工事の設計の概要を記載した平面図、縦断図又は横断定規図を添付して建設大臣に提出しなければならない。

一　変更しようとする事項

二　変更を必要とする理由

三　工事の施行期間

（通路その他の施設の維持管理に関する基準）

第七条　法第十一条の三の建設省令で定める基準は、当該通路その他の施設を管理する者が、高速自動車国道の安全かつ円滑な交通に支障を及ぼすことがないように、定期的に当該通路その他の施設の巡回及び保守点検を行い、並びに通行の支障となる損傷の修繕又は物件の除却を行うことその他の当該通路その他の施設の適切な維持管理を行うこととする。

（地代の差額に相当する額の算定方法）

第八条　令第八条第一号の地代の差額に相当する額は、近傍類似の土地（近傍に類似の土地が存しない場合には、立地条件、収益性等土地価格形成上の諸要素が類似した土地。以下この条において同じ。）の時価に期待利回りを乗じて得た額、近傍類似の土地の純地代から算定される推定の純地代に相当する額及び活用施設において通常得られる売上収入額に道路法施行規則（昭和二十七年建設省令第二十五号）第四条の五の二第一項各号に掲げる場合の区分に応じて当該各号に掲げる割合を乗じて得た額を勘案して算出する、高速自動車国道と連絡する活用施設の用に供する土地と当該活用施設が高速自動車国道に連絡しないものとした場合の当該土地との純地代の額の差額に相当する額（当該活用施設の用に供する土地に係る公租公課に相当する額が当該活用施設が高速自動車国道に連絡しないものとした場合の公租公課に相当する額を上回る場合にあつては、その差額を控除する。）とする。

○道路法施行規則（昭和二十七年建設省令第二十五号）

（傍線の部分は改正部分）

改正後	改正前
（高速自動車国道又は自動車専用道路の連結路） 第四条の四の八　法第三十三条第二項の建設省令で定める交通の用に供する部分は、車道及び路肩とする。	

○日本道路公団法施行規則（昭和三十一年建設省令第十七号）

（傍線の部分は改正部分）

改正後	改正前
（業務方法書の記載事項） 第一条　（略） 2　業務方法書には、道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）第六条の二第一項第二号の二の規定に基づき、日本道路公団（以下「公団」という。）が、高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第十一条第二号に掲げる通路その他の施設で同法第十一条の二第二項第三号に該当するものについて、同条第一項の連結許可及び同条第五項の許可に係る建設大臣の権限を代わつて行う場合にあつては、当該通路その他の施設の連結又は構造についての変更に伴い高速自動車国道の区域内において必要となる工事に要する費用は、当該連結許可を受けた者が負担することを記載するものとする。 （経理原則） 第二条　公団は、その財政状態及び経営成績を明らかにするため、財産の増減及び異動並びに収益及び費用をその発生の事実に基づいて経理しなければならない。	（業務方法書の記載事項） 第一条　（略） （経理原則） 第二条　日本道路公団（以下「公団」という。）は、その財政状態及び経営成績を明らかにするため、財産の増減及び異動並びに収益及び費用をその発生の事実に基いて経理しなければならない。

○開発道路に関する占用料等徴収規則（昭和四十二年建設省令第二十九号）

（傍線部分は改正部分）

改正後	改正前
（占用料の額） 第三条　開発道路に係る占用料の額は、別表占用料の欄に定める金額（令第七条第八号及び第九号に掲げる施設にあつては、同表占用料の欄に定める額並びに道路の交通量等から見込まれる当該施設において行われる営業により通常得られる売上収入額に応じて道路法施行規則（昭和二十七年建設省令第二十五号）第四条の五の二の規定により算定した額を勘案して占用面積一	（占用料の額） 第三条　開発道路に係る占用料の額は、別表占用料の欄に定める金額（令第七条第八号に掲げる休憩所、給油所及び自動車修理所にあつては、同表占用料の欄に定める額並びに道路の交通量等から見込まれる当該休憩所、給油所及び自動車修理所において行われる営業により通常得られる売上収入額に応じて道路法施行規則（昭和二十七年建設省令第二十五号）第四条の五の二

平方メートルにつき一年当たりの妥当な占用の対価として算定した額。以下この条において同じ。）に、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により協議が成立した占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）とする。ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、同表占用料の欄に定める金額に、各年度における占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）の合計額とする。

2～4　（略）

別表（第三条関係）

占用物件			単位	占用料 所在地 甲地	乙地	丙地
（略）						
令第七条第八号及び第九号に掲げる施設	上空、トンネルの上又は高速自動車国道若しくは自動車専用道路（高架のものに限る。）の路面下に設けるもの	階数が一のもの	占用面積一平方メートルにつき一年	Aに〇・〇〇五を乗じて得た額	Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇八を乗じて得た額
		階数が二のもの		Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇九を乗じて得た額	Aに〇・〇一一を乗じて得た額
		階数が三のもの		Aに〇・〇〇八を乗じて得た額	Aに〇・〇一一を乗じて得た額	Aに〇・〇一五を乗じて得た額
		階数が四以上のもの		Aに〇・〇〇九を乗じて得た額	Aに〇・〇一三を乗じて得た額	Aに〇・〇一六を乗じて得た額
	その他のもの			Aに〇・〇一八を乗じて得た額		

備考
一～六　（略）
七　Aは、近傍類似の土地（令第七条第八号及び第九号に掲げる施設について近傍に類似の土地が存しない場合には、立地条件、収益性等土地価格形成上の諸要素が類似した土地）の時価を表すものとする。
八・九　（略）

の規定により算定した額を勘案して占用面積一平方メートルにつき一年当たりの妥当な占用の対価として算定した額。以下この条において同じ。）に、法第三十二条第一項若しくは第三項の規定により許可をし、又は法第三十五条の規定により協議が成立した占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）とする。ただし、当該占用の期間が翌年度以降にわたる場合においては、同表占用料の欄に定める金額に、各年度における占用の期間に相当する期間を同表占用料の単位の欄に定める期間で除して得た数を乗じて得た額（その額が百円に満たない場合にあつては、百円）の合計額とする。

2～4　（略）

別表（第三条関係）

占用物件			単位	占用料 所在地 甲地	乙地	丙地
（略）						
令第七条第八号に掲げる休憩所、給油所及び自動車修理所	上空、トンネルの上又は高速自動車国道若しくは自動車専用道路（高架のものに限る。）の路面下に設けるもの	階数が一のもの	占用面積一平方メートルにつき一年	Aに〇・〇〇五を乗じて得た額	Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇八を乗じて得た額
		階数が二のもの		Aに〇・〇〇六を乗じて得た額	Aに〇・〇〇九を乗じて得た額	Aに〇・〇一一を乗じて得た額
		階数が三のもの		Aに〇・〇〇八を乗じて得た額	Aに〇・〇一一を乗じて得た額	Aに〇・〇一五を乗じて得た額
		階数が四以上のもの		Aに〇・〇〇九を乗じて得た額	Aに〇・〇一三を乗じて得た額	Aに〇・〇一六を乗じて得た額
	その他のもの			Aに〇・〇一八を乗じて得た額		

備考
一～六　（略）
七　Aは、近傍類似の土地（令第七条第八号に掲げる休憩所、給油所又は自動車修理所について近傍に類似の土地が存しない場合には、立地条件、収益性等土地価格形成上の諸要素が類似した土地）の時価を表わすものとする。
八・九　（略）

川崎訴訟（第二次～第四次）地裁判決について

道路局道路交通管理課訟務係

一　はじめに

川崎訴訟は、神奈川県川崎市川崎区及び同市幸区（以下「本件地域」という。）に過去又は現在において居住又は勤務し、公害健康被害補償法（昭和四八年法律第一一一号、昭和六二年法律第九七号による題名変更後は「公害健康被害の補償等に関する法律」）及び同法施行令に定める指定疾病（慢性気管支炎、気管支喘息等）の認定を受けている患者又はその相続人が、工場などから排出される二酸化硫黄等により、また、本件地域内の国道一号、同一五号、同一三二号及び同四〇九号及び神奈川県道高速横浜羽田空港線の各道路を走行する自動車から排出される二酸化窒素、浮遊粒子状物質等により、前記指定疾病に罹患あるいはその症状が増悪したとして、その原因となった環境基準値を超える二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の排出の差し止めと、企業に対しては民法七〇九条に基づき、国道及び神奈川県道高速横浜羽田空港線を設置・管理する国及び首都高速道路公団に対しては国家賠償法第二条第一項に基づき、損害賠償を求めた訴訟（以下「本件訴訟」という。）である。

本件訴訟は、昭和五七年三月一八日（第一次原告数一一九名）、昭和五八年九月一七日（第二次原告数一一四名）、昭和六〇年三月九日（第三次原告数一〇七名）、昭和六三年一二月二四日（第四次　原告数一〇〇名）の四次に渡って提訴がなされており（なお、原告数はいずれも提訴時）、本年八月五日に、第二次～第四次提訴分の地裁判決が横浜地裁川崎支部で言い渡されたところである。

本稿では、この八月五日に言い渡された判決の概要を中心に、これまでの訴訟の経緯、そして道路管理者の立場から見た本判決の問題点を簡単に指摘していきたい。

二　訴訟の経緯

先程述べたように、本件訴訟は、四次に渡って提訴がなされているところである。

一次訴訟（第二次及び第三次の原告合計九名を含む）は、平成六年一月二五日に地裁判決が言い渡されている。一次訴訟の地裁判決は、損害賠償請求について、自動車排出ガスと健康被害との間に因果関係は認められないとして国・公団に対する請求は棄却したが、工場から排出される二酸化

硫黄と健康被害との間の因果関係は認め、二酸化硫黄を排出している被告企業一二社に対し、原告九〇名、総額四億六千万円余りを連帯して支払うことを命じた。一方、差し止め請求については、原告らの請求内容の実現が不可能であること、差し止めの手段及び汚染物質の発生源が確定しておらず、請求の趣旨が特定しているとは認められないことから、訴え自体を不適法、却下とした。

その後、この判決を不服とした原告、企業双方が控訴し、東京高裁で審理が進められていたが、平成八年一二月二五日、原告、企業との間で、一次～四次の一括で、被告企業が総額三一億円の解決金を支払うことで訴訟上の和解が成立し、以後、道路管理者である国と首都高速道路公団に対する請求について審理が進められ、和解後約一年半、控訴からは約四年後の本年五月一七日に結審した。(九月末現在判決日未定)

一方、二次～四次訴訟については、一次一審が結審した後、本格的な審理が開始され、約四年の審理の後、平成九年一〇月二三日に結審、本年八月五日の判決となった。なお、国・原告ともこの判決を不服とし、八月一八日に控訴を行ったところであり、早ければ年内にも第一回期日が開かれる見通しである。

三　二次～四次訴訟判決の概要

判決は、被告国・首都高速道路公団に対し、損害賠償については、道路端から五〇m以内に居住する原告四八名に慰謝料として総額一億四、九一一万七、八五五円及び遅延損害金の支払いを命じ、一方で差し止め請求については棄却するとした。その理由は概略以下のとおりである。

① 大気汚染物質の到達について

川崎市の実施した一般環境大気拡散シュミレーションによれば、一般環境大気における窒素酸化物濃度に対する被告道路（国道一号、同一五号、同一三二号、同四〇九号及び首都高速横羽線）と、関連道路（県道川崎府中線、県道東京大師線、県道扇町川崎停車場線、県道鶴見溝の口線、県道川崎町田線、市道皐橋水江町線、市道南幸町渡田線）（以下被告道路と関連道路をあわせて「本件道路」という。）からの寄与率は約三〇％であり、沿道における窒素酸化物又は二酸化窒素の距離減衰に係る諸調査の結果等から、本件道路の道路端から五〇m地点までの沿道地域については、二酸化窒素濃度が一般環境大気よりも約三〇％高く、これは本件道路の寄与によるものであるから、沿道地域における本件道路の寄与率は四五％である。しかし、浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄については沿道地域における本件道路の寄与率を明確にできない。

② 大気汚染と指定疾病の発症・増悪の因果関係について

二酸化窒素と健康影響についての疫学的知見は概ね濃度と慢性気管支炎、気管支ぜん息及び児童の気管支ぜん息の基本症状の有症率、新規発症率等の健康指標との間に統計学的な関連性が認められるものが多いこと等から、二酸化窒素による大気汚染が疫学的知見に現れた濃度により指定疾病を発症又は増悪させる危険性がある。本件地域における二酸化窒素濃度は全国でも有数であったこと等から、昭和四四年頃～昭和四九年頃までの間は、二酸化窒素及び二酸化硫黄は相加的に作用し又は単体で、昭和五〇年頃以降は、二酸化窒素を中心に浮遊粒子物質及び二酸化硫黄の相加的に作用し又は二酸化窒素単体で、本件地域に居住する者に対して指定疾病を発症又は増悪させる危険性があった。

③ 共同不法行為

本件道路の位置関係、供用・拡幅の経緯、利用形態などからすれば、走行する自動車から排出された自動車排出ガスなどの大気汚染物質の排出は社会的通念上全体として一個の行為と認められる程度の一体性があり、被告

は、被告が設置・管理する道路からの大気汚染物質の排出のみならず、本件道路全てからの大気汚染物質の排出に関連共同性が認められるので、被告道路を設置・管理する国・公団と、関連道路を設置・管理する神奈川県及び川崎市との間に共同不法行為が成立する。

④ 国家賠償法第二条一項の責任

本件道路からの大気汚染物質の排出は、昭和四四年頃以降の各本件道路端から五〇mまでの沿道地域における健康被害に限って違法性が認められ、道路を設置・管理する国・公団は、本件地域の居住する住民の指定疾病の発症又は増悪について予見可能性及び回避可能性がなかったとはいえず、本件地域に居住する原告等が指定疾病の発症又は増悪したことが認められる場合、その被害について国家賠償法第二条一項により損害賠償責任を負う。

⑤ 個別的因果関係

本件地域に居住する原告等は、公健法等による認定のとおり指定疾病を発症し、認定等級が上がった場合は指定疾病を増悪したと認められ、大気汚染物質は指定疾病を発症又は増悪させるから、道路端から五〇mの沿道地域に居住する患者の指定疾病の発症又は増悪と本件道路からの沿道地域への大気汚染の間に因果関係が認められる。

⑥ 損害の範囲

原告の損害は、発症の日から口頭弁論終結時までの財産的損害と精神的損害の算定の際に考慮する事情として加味し、慰謝料を算定すれば足りるところ、原告らは昭和四四年頃から昭和四九年頃までの間は本件道路からの大気汚染物質に対する寄与率は、二七%、昭和五〇年頃以降は本件道路の寄与率は四五%の限度で原告の損害額を分割した額を賠償する責任を負う。

⑦ 差止請求

差止請求は、すべきでない行為が一応特定されていること、強制執行方法についても有効と考えられる一つ又は複数の方法を債務者（国・公団）が任意に選択し、その実施を図ることも可能であるから、このような請求方法は適法である。

ただし、大気汚染物質の排出の危険性は差し迫ったものではなく、本件道路の有する公共性を犠牲にしてまでも排出を差し止めるべき危険性は認められないので、請求は棄却する。

四 道路管理者の立場からみた本判決の問題点

本件訴訟では、国家賠償法第二条一項に基づき道路管理者の責任を認めている。この道路管理者の責任は、穴ぼこなど営造物それ自体の瑕疵に係るものではなく、営造物が本来の供用目的に沿って利用されることとの関連において、その利用者以外の第三者に対して危害を生ぜしめるという、いわゆる供用関連瑕疵による責任を負わされている。本判決は供用関連瑕疵に認定にあたって、道路からの二酸化窒素等の排出に関して指定疾病への影響の予見可能性がないとは認められず、回避可能性についても道路管理者において健康影響を回避できなかった事実を認めることはできないとしている。

本判決が道路管理者には予見可能性がないわけではないと判断した点にも反論すべき点があるが、ここでは特に大気汚染物質の排出に対し、現行法上認められた権限の範囲内で、道路管理者がどのような回避措置をとることができたのかという点に絞り、本判決の問題点を指摘する。

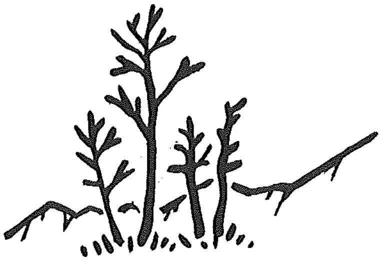
すなわち、道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならないとされ、本来道路の利用者の円滑な通行の確保を図ることを第一義的な目的としている。一方で、本件における大気汚染物質の直接の排出源は、道路を走行する自動車であり、そして自動車の走行は、それ自体有用な国民による適法な行為である。

このような状況で、道路管理者がその権限の内で自動車からの排出ガスの排出を防止するとすれば、道路の供用の停止あるいは廃止といった措置以外に有効な方法はないと考えられる。しかしながら、一つの路線を供用の廃止又は停止したとしても、自動車は他路線へ迂回、集中することが考えられ、結果的に本件地域全体の大気汚染物質の排出抑制につながるとは考えにくい上に、現実的にも社会的な影響等などから、高度の公共性をもつ道路の供用の廃止・停止が可能かどうかは疑問である。一方で、道路管理者は本件地域の沿道環境の改善に資するべく、交差点の改良や拡幅工事などの道路構造対策を進めてきたところであり、これらの措置については何ら斟酌せず、道路管理者の設置・管理を違法とした本判決は、回避措置の実現可能性といった観点からは問題を有すると考えられる。

五　おわりに

本判決は先程指摘した点以外にも、二酸化窒素単体で指定疾病の原因であることを認めるなど、過去の川崎一次や西淀川訴訟等大気汚染に起因する公害訴訟の判決と比べても、多くの相違点があることから、本判決が突出した判断を下しているとの印象が強く、問題点が多いと考える。このため建設省は関係省庁と協議の上、八月一八日に控訴したところである。

しかしながら、このような訴訟への対応にかかわらず、建設省としては、今後とも道路沿道の生活環境に対しては、とりうる施策を最大限に講じていくこととしており、例えば平成一一年度予算概算要求では沿道環境改善事業（仮称）を創設するなど、積極的に沿道環境の改善には努めているところである。また、自動車の排出ガスへの対応については、関係省庁との連携が不可欠であることから、関係省庁に特段の協力を要請したところであり、関係省庁一体となって一層の沿道環境の改善に努力していくこととしている。



有料道路の償還制度

有料道路制度研究会

前回までの「有料道路制度の概要」においては、有料道路制度の沿革、有料道路の整備手法・管理者及び有料道路の整備状況を扱ってきたが、今後は、現行の有料道路制度の根幹を支える制度として、第2章において「有料道路の償還制度」、第3章において「有料道路の財源制度」を扱う。今後数回は第2章「有料道路の償還制度」について扱うこととするが、具体的には第1節として有料道路全体の料金の決定原則、償還対象道路の考え方、償還期間等について解説し、さらに特に近年値上げに対する厳しい世論を受けている都市高速道路の料金決定手続の問題点についても触れることとする。また、第2節として、損失補塡引当金制度、交差制度等償還が完了しない場合の危険を回避する機能を有する制度についても解説する。さらに第3節としては、その他の料金に係わる特殊な制度として、特に償還期間終了後も料金を徴収することが認められる「維持管理有料道路制度」及び一般有料道路の「関連道路プール制」について触れることとする。最後に第4節として、近年特に地方道路公社において問題が表面化しつつある、有料道路の終了段階での制度、特に、管理している全有料道路が償還期間満了を迎えた段階での事業主体の扱い、財政的問題の係わる制度の不備について触れ、第3章「有料道路の財源制度」につなげていくことを予定している。

一　有料道路の料金決定原則等

1　概　要

既に何度も述べているとおり、有料道路制度は、道路建設等に係る費用を借入れ、供用後に料金を徴収することによって当該借入金の償還に充てることを基本的枠組みとする制度である。また、本制度は、限られた財源の中で早期に道路整備を行うことを目的として創設された制度であり、現在まで、我が国全体の道路整備に多大な貢献をしてきたところである。

ところで、有料道路制度の大前提となる「償還」は適正かつ確実に行われる必要があるが、前回までの連載でも触れているとおり、有料道路の種類には多様なものがあり、また、整備主体も異なっており、それぞれの整備目的、機能も異なっている。そこで、現在では、有料道路ごとに異なる料金の基準、償還対象道路の考え方、料金体系が採られているところである。その概要は（**別表1**）のとおりである。

2　料金の額の基準

有料道路の建設等に係る費用は、基本的には全て供用後に徴収される料金収入によって償還されることとなる。従って、料金収入を決定づける「料金の額の基準」こそが、償還を左右する最大の要

別表1

	高速自動車国道	都市高速道路	一般有料道路	本州四国連絡道路
料金の額の基準	償還主義 公正妥当主義	償還主義 公正妥当主義	償還主義 便益主義	償還主義 便益主義
償還対象道路の考え方	前線プール	（都市高速ごとの） 前線プール	個別採算 （一部プール）	前線プール
料　金　体　系	対距離料金制	均一料金制	対距離料金制	対距離料金制 （陸上部、海上部でキロ当たり料金は異なる。）

因であり、事実、料金は料金徴収期間内に償還が終了するように定められる。しかし、有料道路料金の社会的影響は極めて大きいため、単に料金徴収期間内に償還が終了するように料金が設定されればよいというものではなく、その設定に当たっては、**別表1**にあるとおり、法令上料金の額の基準として「償還主義」「便益主義」及び「公正妥当主義」が定められているところであり、実態上も、物価水準、景気動向等、多方面からの詳細な検討を行う必要がある。

(1) 償還主義（全ての有料道路に適用される。）

償還主義とは、おおよそ「料金の額は、当該道路の新設、改築、維持修繕等に要する費用を償うものであること」という趣旨に要約される。有料道路の制度趣旨を考えた場合、料金を設定する上で、まず当然に満たされるべき原則である。

これについては、有料道路の種類ごとに規定ぶりは異なっている。高速自動車国道及び都市高速道路の場合、道路整備特別措置法（以下「特措法」という。）第十一条第一項において「（前略）料金の額は、（中略）新設、改築その他の管理に要する費用で政令で定めるものを償うものであり、（以下略）」とされているところである。さらにここでいう政令で定める費用は、特措法施行令第一条の五で定められており、新設、改築、維持、修繕、災害復旧、道路管理者の権限の代行、管理及び調査、料金等の徴収等に係る費用が挙げられているところである。日本道路公団及び地方道路公社の管理する一般有料道路の場合、特措法第十一条第三項の「（前略）料金の額の基準は政令で定める。」という規定を受けた特措法施行令第二条において「（前略）当該道路の料金徴収総額が次の各号に掲げる費用の合算額（中略）に見合う額となるようにしなければならない。」とあり、各号においては特措法施行令第一条の五に掲げられている費用とほぼ同様のメニューが記されているところである。道路管理者の管理する一般有料道路の償還主義についても同様に政令で定められているところである。また本州四国連絡道路（以下「本四道路」という。）についても、特措法第十一条第三項を受けた特措法施行令第二条の二において、同令第二条とほぼ同様の規定が設けられている。

(2) 便益主義（一般有料道路及び本州四国連絡道路に適用される。）

便益主義とは、おおよそ「料金の額は、当該有料道路の通行又は利用により通常受ける利益の限度を超えないものでなければならないこと」という趣旨に要約される。これは、利用者が受ける便益以上となる料金の額を設定し、利用者に過分の負担を課することを回避する目的で特定された基準と考えられる。また、法令上の根拠は、特措法第十一条第二号である。

「通常受ける利益」とは何かという点については、特措法施行令第一条の七において

「(前略)料金の額は、通行若しくは利用の距離若しくは時間の短縮、路面の改良、屈曲若しくは勾配の減少等、道路の構造の改良又は通行又は利用の方法の変更に伴い、車両の運転費（中略）輸送費、旅行費、荷役費、積卸費、包装費等について通常節約できる額を超えないものでなければならない。」

と定められており、実際の計算に当たっては、迂回道路を通過する場合に比べた時間短縮に伴う便益の額としての「時間便益」と、それ以外の便益である「走行便益」という二種類の便益を合計して算定しているところである。

ところで、便益主義は、高速自動車国道及び都市高速道路については適用されていないが、この理由は、高速自動車国道及び都市高速道路は一般道路とは独立したネットワークを形成するため、迂回道路の自動車交通との便益比較になじまないためである。この点については、有料道路の沿革でも触れたところである。

(3) 公正妥当主義（高速自動車国道及び都市高速道路に適用される。）

公正妥当主義とは、文字どおり「料金の額は、公正妥当なものでなければならないこと」という基準であるが、実質的には「他の公共料金、他の交通機関の料金（運賃）、他の近隣の有料道路料金、物価水準等と比較しても社会的、経済的に認められるものであること」という観点から判断を行っているところである。

当該主義は、料金は「利用者の支払い能力を勘案した負担額」であるべきであるという意味を持つ。ここには、言うまでもなく、利用者が当然負担すべき費用に対して著しく高い料金であってはならないという意味が含まれているが、実は、逆に利用者が当然負担すべき費用に対して著しく低い料金であってもいけないという意味も含まれているのである。即ち、公正妥当主義には、利用者は、高速道路という国民の公共施設を利用するのであるから、正当にして合理的な料金を支払うべきであり、不当に割安な料金でこれを利用し、この公共施設を不当使用又は濫用してはならないという趣旨が含まれているのである。この基準のもと、物価水準等への過分な影響を与えず、他の公共料金の額とのバランスを失することもない、社会経済的にバランスのとれた料金設定が行われることとなるのである。

当該基準の適用を受けるのは高速自動車国道及び都市高速道路のみであり、法令上の根拠としては、特措法第十一条第一項の「(前略) 料金の額は、(前略)公正妥当なものでなければならない。」である。

以上のような料金の額の基準ではあるが、実際に料金の設定を行う場合には、単に各有料道路の種類ごとに求められている基準のみを用いて判断を行えば十分であるとは言い切れない。特に近年の厳しい経済情勢及び「高い料金」に対する厳しい世論の中、あらゆる角度から料金設定の妥当性を検討することが必要とされている。

例えば、平成一〇年五月一八日に供用開始した首都高速道路浦和戸田線（いわゆる大宮線）の料金設定に当たっては、新たに埼玉料金圏が設けられることとなったが、ここでは、首都高速道路公団は、少しでも料金の額を低く抑えることを目途として、当該道路の維持管理に要する費用をできる限り節減し、近年の低金利状態も勘案して料金額を算定して料金変更認可申請を行ったところである（これは、首都高の料金を取り巻く周辺状況から、ある程度の額以上の料金は想定されないという状況が生じており、それを達成するべく経費の節減等を行い、その料金で償還が終了するよう調整が行われたことを意味している。）。また、首都高速道路の料金設定においては、法令上は便益主義は要求されていないが、当該道路が一般国道一七号バイパス（いわゆる新大宮バイパス）の真上に平行に高架で作られた道路であるという特殊状況に鑑み、時間便益を用いた妥当性判断も行ったところである。

また、近年、高規格幹線道路の一部を構成する道路を整備する手法として合併施行方式が採用されてきているところであるが（Ⅰ　有料道路制度の沿革一　5参照）、この場合、昭和六三年の道路審議会答申にもあるように、高速自動車国道の料金と整合性を持たせることが求められているところである。特に高速自動車国道と接続している道路については、高速自動車国道の料金（原則として一キロ当たり二四・六円。尤も、この他に、ターミナルチャージ分（一律に加算される金額）があるほか、大都市圏割増等他の要因も含めて料金が決まっている。）との整合性が強く求められている。これについては、本来一般有料道路には求められていない公正妥当性の判断が求められているといい替えることもできよう。

このように、料金設定は、実態としては極めて厳しい基準をクリアーした上で行われているところであるが、特に一般有料道路として整備をする高規格幹線道路については、規格がほぼ高速自動車国道と同様であるにもかかわらず高速自動車国道の規定（制度）枠組みの適用を受けないという問題をはらんでおり、料金の問題もその一環として今後検討が必要と考えられる。

次に　料金の額を決定する一番の基礎となる「償還主義」の前提となる「料金徴収期間」について触れることとする。

償還主義を考える上で当然必要となるファクターとしては、「料金徴収期間に発生する維持管理費用等の総額はいくらか」「料金徴収期間に発生する利息はいくらか」「料金徴収期間に徴収される料金収入の総額はいくらか」等があるが、これらには全て「料金徴収期間」という冠句がついている。即ち、償還主義を考える上での大前提として「料金徴収期間が定まっていること」があるのである。

料金徴収期間に関する法令上の規定については、特措法第十一条第一項後段で、高速自動車国道及び都市高速道路の料金徴収期間について「この場合における料金の徴収期間の基準は、政令で定める。」と定められているのみであり、しかもこの政令は未制定である。一方で、一般有料道路及び本四道路に関する料金徴収期間については、法令上何ら規定は存在しない。

ところで、現在、運用上では、高速自動車国道であろうと一般有料道路であろうと、料金徴収期間については全て道路審議会の答申等を踏まえた運用がなされているところであり、その意味では一定の妥当性は確保されている。

ここで、料金徴収期間に関する制度と運用の実態とを比較すると、一般有料道路及び本四道路については、料金徴収期間の設定は行政上の運用に任せられていると考えられるため、料金徴収期間を道路審議会の答申に基づいて設定するという運用は、何ら制度との乖離をもたらすものではないと考えられる。しかし、高速自動車国道及び都市高速道路については、料金徴収期間は政令でその基準を定めることが求められており、政令が未制定のまま道路審議会の答申を基に料金徴収期間を定めることは、制度上の不備を運用が補っているという状態であるといえる。

3　償還対象道路の考え方

(1)　概　要

償還対象道路の考え方としては、別表1の表中、高速自動車国道及び都市高速道路並びに本四道路についてはプール制が採用されており、一般有料道路については原則として個別採算制が採用されていることを述べた。これらの法令上の根拠を示すと以下のとおりとなる。

○高速自動車国道及び都市高速道路
　↓　特措法施行令第一条の六第一項

○本四道路
　↓　特措法施行令第二条の二

○一般有料道路
　↓　特措法施行令第二条又は第四条

右記の各規定は、償還主義を定める（高速自動車国道及び都市高速道路については、特措法第十一条第一項の償還主義規定を詳細に補う）規定としての位置づけをもっており、この中で、その土

俵となる償還対象道路の範囲について定められている。一般有料道路について定める令第二条及び第四条では、対象となる道路が「(許可を受ける)当該道路」を基準とした記載となっているのに対し、高速自動車国道等については、対象となる道路に「当該」云々という記載はない。このように、法令の規定上、例えば高速自動車国道に関する令第一条の六では高速自動車国道全体を償還対象として考える「プール制」を採用していることが分かる。（これは、本四道路についても同様。）また、都市高速道路については、令第一条の六の規定上、具体的に「自動車交通上密接な関連を有する」という修飾句がついていることから、当該限定のかかった範囲でプール制が採用されることは自明である。

　高速自動車国道及び都市高速道路については、本来各路線が連結して一連の交通網を形成するという性格の道路であり、また、本四道路については、三ルートが一体となって、全体として本四架橋としての機能の発揮が求められるという観点から、これらの道路についてはプール制が採用されているところである。

(2) 都市高速道路におけるプール制

　プール制が採用されている道路の中で、都市高速道路だけはいわゆる「密接関連プール制」が採用されている。規定上では、「自動車交通上密接な関連を有する首都高速道路、阪神高速道路若しくは指定都市高速道路で運輸大臣及び建設大臣が定めるもの」を基準としてプール制が採用されているが、現在では、首都高速、阪神高速、名古屋都市高速、広島都市高速、福岡都市高速及び北九州都市高速は、それぞれ単一のプールを構成している（かつては、阪神高速道路は二つのプールによって構成されていたが、現在は一つに統一されている。）。プールの対象となる路線は、プールごとに「運輸大臣及び建設大臣が定める」告示（以下「密接関連告示」という。）で列記されている。従って、新たに追加される路線についてプールの中の道路として扱う場合には、密接関連告示を変更して新たに同告示の中で定められる必要があり、密接関連告示の変更がなければ、新規追加路線について単独の償還計画、料金を定める必要が生ずることとなる。（尤も、実態としては各事業主体の料金認可申請が行われる前には、ほぼ例外なく密

密接関連制の判断基準について

昭和57年1月18日
運輸省自動車局自動車道課
建設省道路局有料道路課

　一般有料道路の部分プール制及び都市高速道路の償還対象道路に関する密接関連性の判断基準について、下記のとおり取扱うものとする。

記

1　自動車交通上、相互に密接な関連を有する道路とは、次の(1)又は(2)に該当する道路をいう。
(1)　利用者が相当程度共通である二以上の道路
　当該二以上の道路において、一の道路の交通量の少なくとも1／2程度は他の道路を利用する関係が相互の道路間の交通上存在することが必要である。
(2)　機能上、相互に代替関係にある二以上の道路
　次の二つの要件を満たすことが必要である。
①　当該二以上の道路において、出発地及び目的地を共通にする交通量が各道路の交通量の少なくとも1／2程度は存在すること。
②　当該二以上の道路のうち、一の道路の通行が不可能となった場合に、これらの道路の出発地及び目的地を共通する交通量のうち、当該通行が不可能となった場合に係る部分の少なくとも1／2程度が、他の代替関係にあることとされる道路に転換し、又は転換することが予測されること。

2　密接関連性の判断の基準時は、原則として、当該判断に基づき最初に設定し、又は改定する料金の施行時とするが、当該施行時（以下「当初施行時」という）以後短い期間内（2年以内程度）に当該二以上の道路が接続することが確実に見込まれており、かつ、当該接続時における料金を当初施行時における料金と合わせて定めようとする場合は、当該接続時とする。

3　当該二以上の道路が接続している場合は、これらの道路における自動車交通の利用形態が明らかに異なっていると認められる場合を除き、1の規定にかかわらず、これらの道路は自動車交通上、相互に密接な関連を有するものとみなす。

接関連告示の変更が行われて、プール全体としての料金設定が行われている。）

ところで、「自動車交通上密接な関連を有する道路」の「密接関連」とは、具体的には如何なるものであろうか。この点については、昭和五七年に運輸省自動車局自動車道課（現在の運輸省自動車交通局企画課）と建設省道路局有料道路課が判断基準を以下のとおり定めている。（なお、この判断基準は、(3)の一般有料道路の「関連道路プール制」の適用基準ともなっている。）

(3)　一般有料道路におけるプール制（以下「関連道路プール制」という。）

一般有料道路においては、原則として個別採算制が採られているところであるが、特措法第三条の二第一項各号（又は第七条の十三第一項）の要件に該当すると認められる二以上の道路については、建設大臣の許可を受けた上で、一の道路として料金を徴収することが認められている。法第三条の二第一項各号の要件は以下のとおり。

「次の各号に掲げる条件が存する場合」として、

一　当該二以上の道路が、通行者又は利用者が相当程度共通であるか、相互に代替関係にあることにより、交通上密接な関連を有すると認められること。

二　当該二以上の道路についての料金の徴収を一体として行なうことが適当であると認められる特別の事情があること。

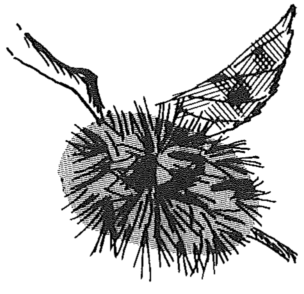
この具体的判断基準については、昭和五八年道路審議会答申において、以下のように定められている。

(a)「通行者又は利用者が相当程度共通であること」
① 物理的に連結している場合　又は
② いずれか一方の道路の通行者又は利用者の概ね１／２以上が合併採算の対象となる他の道路を通行又は利用している場合
(b)「相互に代替関係にあること」
いずれか一方の道路を通行止め又は無料開放することとすれば、概ね１／２以上が転換する関係が存する場合

関連道路プール制は、

「二以上の一般有料道路が近接して整備される場合には、個別採算性の下では施行時期及び工事の方法が異なるため、建設費、維持・管理費の差異がそのまま料金又は料金徴収期間に反映され、料金の額の不均衡及びこれに起因する利用交通量の不均衡を生ずることとなる。こうした利用者負担の不公平を是正するとともに、事業主体の経営の安定化、さらには道路相互の料金調整による利用交通量の適正配分を図るため、各事業主体とも特別の条件を満たす場合に限定して、現に料金を徴収している二以上の一般有料道路を一の道路として料金を徴収することができる」（昭和五八年道路審議会答申より）こととするため、昭和四五年に導入されたものである。

しかし、当該制度については、現在検討すべき点がいくつか生じている。この点については、次回以降第三節等で触れることとする。



道路管理事務に係る事例研究

道路と鉄道の交差部分等における占(使)用料の取扱いについて

道路局路政課

一　はじめに

道路と鉄道が交差する場合等において、道路管理者が徴収する道路占用料と道路管理者以外の当該地の所有者が占用料又は使用料を徴収するように、両者が競合するような場合がある。この場合、占用料等を徴収される者にとっては、占用料等の二重取りではないのかとして、道路管理者に対して相談が持ち込まれる事例が見受けられる。このような例は、道路の権原が必ずしも所有者に限定されるものではなく、所有権以外の権原により道路が供用されている場合に、所有権者から当該地の所有権を根拠に使用料等を求められる場合があることによる。

そこで、今までどのような事例があり、それに対して道路管理者としてどのように考えるべきなのか、過去のブロック会議等における本省回答を基本にまとめてみた。一部私見をいれて修正している点もあり、ご指摘を受ける点があるかもしれないが、今後の占用行政の参考となればと考える次第である。

二　質疑応答

質問1　道路区域内にある私有地に占用許可をした場合の占用料の徴収について

土地所有者の無償使用の承諾を得て築造した道路の地下に占用物件の設置を認めたが、土地所有者が占用者に対し土地使用料を要求しているが道路管理者としての対応は如何にすべきか。

回答

道路法第四条は道路を構成する敷地等については私権を行使することを禁じている。道路敷地についての無償使用権の設定は、単に物的施設としての道路を建設し一般交通の用に供することを承諾したというだけでなく、道路占用の許可等道路法に基づく道路管理を行うことも当然含むものであるので、土地所有者は道路管理者の道路管理権の行使と抵触する行為を行うことはできないと考えられる。つまり、占用者から使用料を徴収することは収益権の行使であり、道路法第四条により禁じられた権利行使であると考えられる。

一方道路管理者が徴収する占用料については、「道路法施行令及び道路整備特別措置

法施行令の一部を改正する政令の施行について（昭和四二年一一月一三日付け建設省道政発第九〇号通達）」記3(2)(ホ)(a)（十三）において占用料を徴収しない物件として、

「地上権等により道路敷の権原を取得し、道路を築造した場合における当該道路敷内の占用物件

ただし、地上権設定の際占用料徴収を前提としている場合はこの限りではない。」

を掲げているが、これは、地上権等により権原を取得した場合（所有権者たる）当事者を前提とするものであり、第三者については但書きで取扱い、基本的に占用料を徴収することとなると考えられる。

質問2　道路区域と河川区域が重複している場合の道路占用料の徴収について

河川の上を跨ぐ道路の橋げたに電力ケーブルの添架を許可する場合、道路管理者、河川管理者それぞれにおいて占用料を徴収することについてどのように処理すべきか。

回　答

道路が河川に先行してその権原に基づきその土地を管理している場合には、道路管理者は道路占用料を徴収できるが、河川側は、河川法第二四条の括弧書き（河川管理者以外の者がその権原に基づき管理する土地を除く）により、河川管理者の許可は必要ないため占用料の重複徴収となることはない。

河川が道路に先行してその権原に基づきその土地を管理している場合には、各公物管理者が各々の公物管理権に基づき占用料を徴収できることになるが、重複徴収は好ましくないと考えられる。

しかし、各々の占用料徴収を調整する規定が存しないことから、区域決定又は許可の段階において収入の帰属等、その取り扱いを河川管理者と協議して決めておくべきであろう。

（兼用工作物における占用物件の占用料の徴収）

なお、堤防と道路との兼用工作物管理協定準則第五条（道路の占用料）においては、重複徴収を避ける趣旨から、「道路管理者は、………、もっぱら道路専用施設以外の部分に係るものについては、………、占用料を徴収しないものとする」としている。これは、逆にいえば、道路専用施設に係るものについては、河川法第三二条第一項の規定による占用料を徴収しないものとすべきとすることが適切であると考えられる。

質問3　一級河川に架設された橋梁の投影面内にある地下埋設送電管路の占用料について

一級河川に架設された橋梁の投影面内に地下埋設して、電力会社が送電管路の占用する際に道路管理者は占用料を徴収できるか。

回　答

電力会社が送電管路を地下埋設する場合の占用料は、河川管理者と調整すべきであるが、その際、もっぱら河川施設であることから、兼用工作物での考え方を準用し、道路管理者としては、占用料を徴収しないこととすることが妥当と考えられる。

質問4　共同溝と鉄道の交差

共同溝における占用料の取り扱いは、建設負担金に含まれて算出されているが、一部鉄道との交差部において鉄道事業者が土地の権原を所有している箇所においては、企業に対し占用料を求めているところがある。そのため、企業においては、占用料を二重に払うこととなるため不自然であるとの声がある。

回　答

共同溝においての建設負担金の中に含まれる占用料相当額は、道路法に規定する占用料と性格を同じにするものであり、道路

管理者が占用料相当額を徴収することはできると考える。

一方鉄道事業者側としては、共同溝が道路法第二条に規定するところの道路附属物、つまり道路施設であることから、その中に入溝している物件と鉄道事業者との間には、直接に土地の貸借関係が生じているものとは考えにくく、鉄道事業者の求めに応じて支払う必要はないと考えられる。

質問5 鉄道と道路の交差部分への地下鉄の占用

鉄道と道路の立体交差部分（鉄道が先にあり、後から道路が交差しており、所有権は鉄道事業者が持っている）の地下に地下鉄ができることになったが鉄道事業者から地下鉄事業者に対して底地の所有権を理由に有償での区分地上権の設定を求められている。道路管理者としてはどのように対応すべきか。

回答

道路区域内においては私権が制限されるが、私権の制限を適用しない場合として、法第九八条の不適用規定がある。これによれば、後から道路ができた場合で、法第二〇条第一項に定義される「他の工作物」の場合（兼用工作物の場合）には、賃貸借契約等が有効に成立することになる。ただし、この場合にも、他の工作物が兼用工作物となる前に当該他の工作物について創設された使用関係を追認する範囲で運用されるべきであろうと考えられる。

ただし、本事例の場合は、兼用工作物ではないことから、法第九八条の不適用規定では整理できない。

本事例の場合の道路法の解釈については、次のような照会回答がある。

「国鉄の所有地を敷地とする道路が指定され又は認定された後における当該敷地の地下の有償使用に関する国鉄と第三者との間の契約についても１に準じて考えるべきであるから、１イの場合を除き、国鉄は、当該敷地の地下を第三者に有償使用させることはできないものと解する。」（「道路法の解釈について（昭和三一年一二月一四日付け）会計検査院事務総局第五局長あて道路局長回答」参考参照）

これによれば、本事例の場合、鉄道事業者が地下鉄事業者に当該部分について、有償の区分地上権設定を求めることには、消極に解せざるを得ない。

三 まとめ

以上について簡単に整理してみると、次のとおりである。

① 河川区域と道路区域の重複の場合

法上においては、両者において占用料を徴収することが可能ではあるが、二重徴収を避けるために、両管理者が協議すべきであると考えられること。なお、その際の考え方のひとつとして、兼用工作物における考え方、占用の場所がもっぱら道路施設の範囲か河川施設のどちらの部分であるかにより整理する考え方が参考となるのではないかと考えられること。

② 道路区域内に私有地がある場合

所有権者が占用者である第三者に対して使用料等を求めることは、法第四条の私権の制限がかかること。なお、九〇号通達でいう占用料の免除の規定は当該土地所有者に対してのものと考えられ、道路管理者としては、基本的に占用料を徴収するものと考えられること。

③ 道路と鉄道の交差の場合

道路法第四条の私権の制限を適用しないこととした規定として、法第九八条の不適用規定があり、鉄道事業者が第三者

に有償使用させることはある条件のもとではできること。この不適用規定が適用される場合とは、「他の工作物が道路よりも先に設置されている場合」で、かつ、「（他の工作物とは、）法第二〇条第一項に定義されている工作物、いわゆる兼用工作物であること」に限定されているということ。

（参考）

○道路法の解釈について

（昭和三一年一〇月一六日三一普第五一一〇号
建設省道路局長あて会計検査院事務局第五局長照会）

検査上必要があるので下記事項について一〇月二五日までに回答して下さい。

記

日本国有鉄道所有地地下を会社に軌道敷として有償使用させていたところその後当該土地の地表を市に道路敷として使用承認した場合（市との道路敷使用承認書においては右地下使用に関しては日本国有鉄道において使用許可する旨の留保事項がある。）道路法第四条によっても道路の公用目的に支障のない限り各所有者と会社との有償使用契約の効果に影響を与えるものではないと解されるが貴見を承知したい。

また、道路敷として承認した後においてその地下を所有者において第三者に有償使用せしめることは右同様公用目的に支障のない限り同法によっても有効であると解されるが貴見を承知したい。

（昭和三一年一二月一四日道来第一二三号
会計検査院事務総局第五局長あて建設省道路局長回答）

昭和三一年一〇月一六日三一普第五一一〇号で御照会の標記については、下記のとおり回答いたします。

記

1　日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）の所有地を敷地とする道路が新たに指定され、又は認定された場合、当該敷地の地下に存する軌道の施設等に係る国鉄と当該施設等の設置者との間に有償使用契約については、次によるものと解する。

イ　当該施設等が駅前広場等道路と相互に効用を兼ねるべき他の工作物の地下に設けられているときは、道路法第九八条の規定により同法第四条の規定は適用されないから道路の指定又は認定以前において国鉄が当該施設等の設置者との間に締結した有償使用契約は、道路の指定又は認定後においてもなおその効力を有する。しかしながら、同法第九八条は、同法第三章第三節に規定する道路占用についての規定を排除するものではないから、当該施設等の設置者が道路と相互に効用をかねる他の工作物を使用しようとする場合には、右の有償使用契約とは別個に道路管理者の占用許可を受けなければならない。

ロ　当該施設等がイ以外の地下に設けられているときは、道路敷として使用されることにより、道路法第四条の規定による私権の行使の制限を受け、国鉄と当該施設等の設置者との間の有償使用契約は、その効力を失う。

したがって、当該施設等の設置者が継続して道路の地下を使用しようとするときは、新たに道路の占用について道路管理者の許可を受けることが必要である。

2　国鉄の所有地を敷地とする道路が指定され又は認定された後における当該敷地の地下の有償使用に関する国鉄と第三者との間の契約についても1に準じて考えるべきであるから、1イの場合を除き、国鉄は、当該敷地の地下を第三者に有償使用させることはできないものと解する。

3　他人の所有に係る土地を道路敷とする場合に、1イの場合を除き、土地の所有者の私権の行使が制限されることは、道路の公共用物としての性質上やむを得ないものと思料される。

なお、道路法第四条の規定により私権の行使が制限される土地等については、特別の理由がない限り道路管理者において、所有権を取得するよう指導している。

広島県における「地域活性化促進道路事業」

広島県土木建築部道路建設課

一　はじめに

広島県は、人口約二八八・五万人、面積は八、四七四㎢で、中国・四国地方のほぼ中央に位置し、南は風光明媚な瀬戸内海に面し、北にはなだらかな中国山地を抱いており、多様な自然環境と温暖な気候に恵まれ、四季折々に見せるその表情は豊かである。

このような豊かな土地をさらに魅力のある、均等のとれた県土とするため、本県では、「日本で一番住みやすい生活県ひろしま」の実現を目指して、新たな長期総合計画を平成七年四月にスタートさせ、県民生活の質的向上や産業活動の新たな展開、今後の県勢発展を支える新たな社会経済基盤の形成などに取り組んでいるところである。

なかでも、社会経済活動の要となる道路交通網の整備は急務であり、二一世紀に向けて、豊かでゆとりのある県民生活の実現のため、県民の多様なニーズに対応した道路網整備を推進し、中四国地方における中枢性の向上と県土の一体的発展などを骨子に、高速道路から生活道路まで、その特性と役割に応じたバランスのとれた道路ネットワークの形成が求められている。

二　広島県における道路整備の基本方針

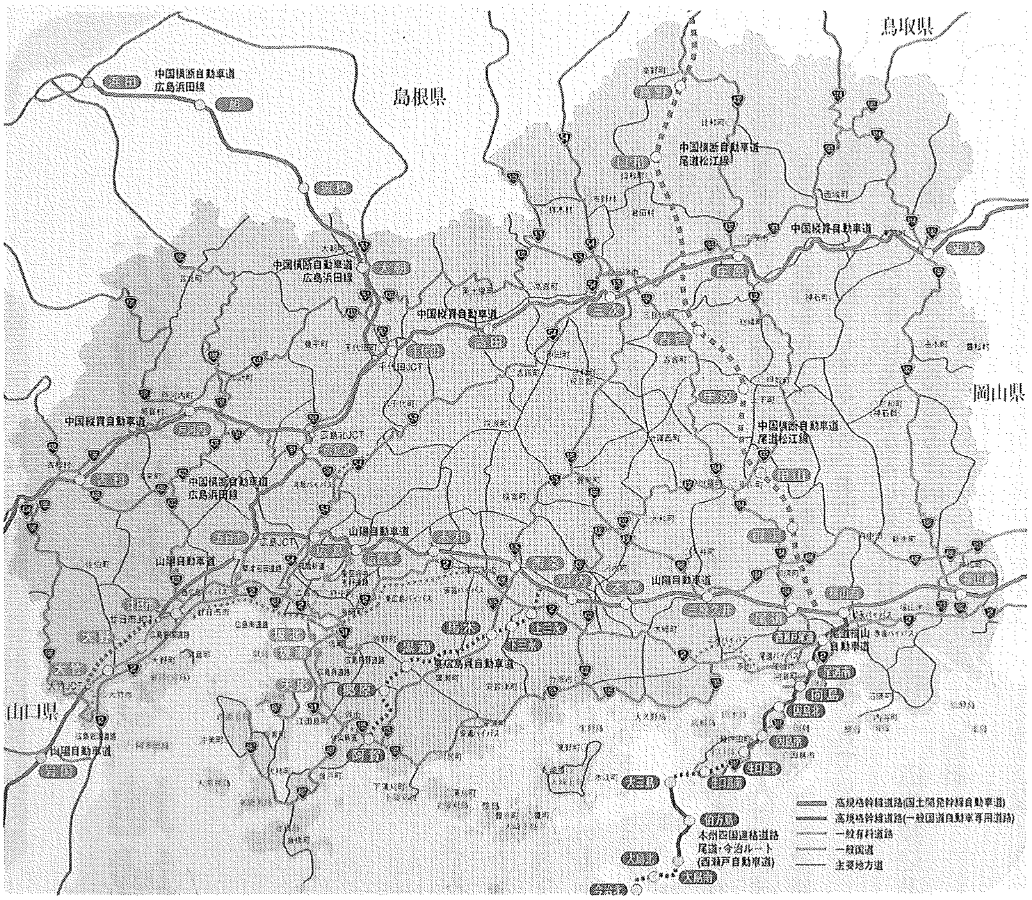
こうした中、本県では、道路環境を取り巻く環境の変化、道づくりに寄せられた県民の声、広島県の将来像を踏まえ、今年度、今後の道路整備方針を定めた広島県新道路整備計画を策定することとしており、「すみたい・ゆきたい地域づくり」を目指し、以下の四つの整備目標を掲げ、より一層の効果的、効率的な道路整備を進めることとしている。

一　広域・交流連携の形成

広域・交流連携の形成を目指して、高規格道路を補完し、広域道路ネットワークを形成する地域高規格道路や広域市町村圏中心都市相互を連結する幹線道路などについて、重点的に整備を図る。

二　生活のしやすさの向上

県民の生活のしやすさの向上を図るために、幹線道路以外の道路については、日常



広島県の道路現状マップ

今後の道路整備方針［広島県新道路整備計画（案）平成10（1998）～19（2007）年度］

広島県の将来像　日本で一番住みやすい生活県を目指して

道路ビジョン　すみたい・ゆきたい地球づくりを目指して

道路環境を取り巻く環境の変化

- ■生活圏域が拡大し、生活様式が多様化している
- ■これまでの道路整備により基本的なネットワークの整備が概ね進んでいる
- ■今後は成長期のような予算の伸びは期待できない
- ■公共事業の整備効果に対する関心が高まっている

視点1　県内全域の体系的なネットワークづくり
視点2　町村単位から地域単位へ
視点3　目標を整備量の尺度から生活の尺度へ
視点4　効率的な事業展開

整備目標

整備方針

広域・交流連携の形成
□地域高規格道路等　□幹線道路
→ 重点整備

生活のしやすさの向上
□一般域内道路
観光・開発等の地域振興への支援
□プロジェクト道路
都市部の交通混雑解消
□都市内道路

評価手法の導入
→生活関連施設へのアクセス性から評価
→プロジェクトの内容・規模・事業熟度から評価
→混雑状況・費用対効果により評価

→ 評価手法導入による重点化

生活に関連した、役場や学校などへの利便性を高める道路から、優先的に整備を進める。

三　観光・開発等の地域振興への支援

観光・開発等の地域振興を支援するため、公共性が高く地域の活性化に寄与する自然公園や工業団地などのプロジェクトに関連する道路について優先的に整備を進める。

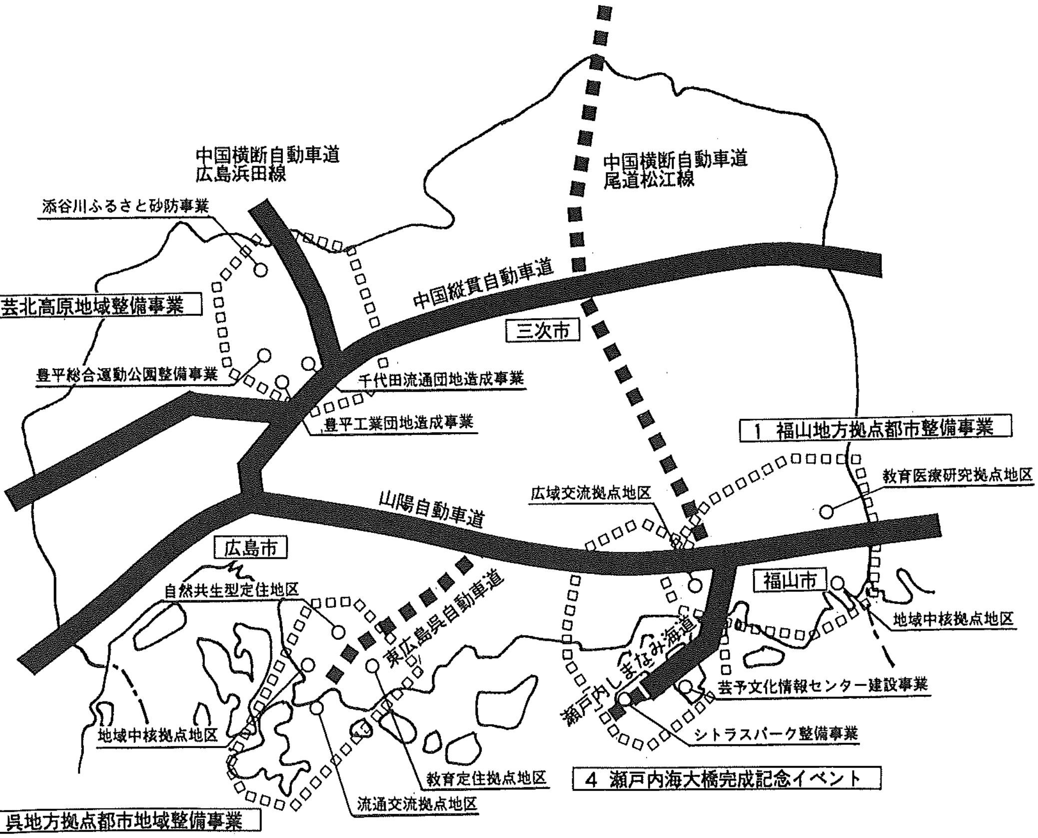
四　都市部の交通混雑解消

都市部の交通混雑を解消するため、利用交通量が多く、混雑の度合いが著しい道路について、費用対効果を考慮しながら、順次整備を進める。

三　重点地域振興プロジェクトとそれを支援する道路事業

広島県では、従来より、魅了と活力あふれる地域づくりを推進するため、地域振興プロジェクト計画と合わせ、バイパス、拡幅、新設などの道路事業を進めてきたところである。

こうした中で、平成八年度からは、次の四地区について「地域活性化促進道路事業」により、関連する道路事業の整備促進を図り、さらなる地域活性化を図っている。



1　福山地方拠点都市整備事業

①目的・内容

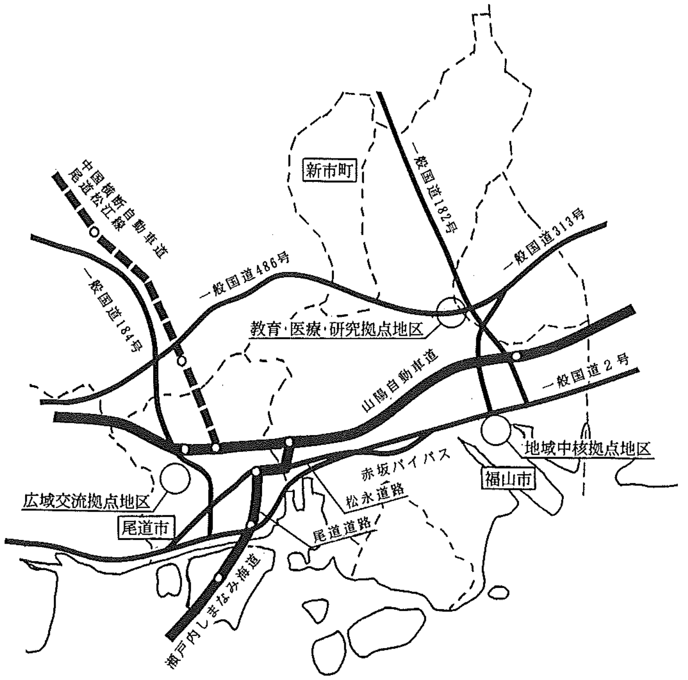
備後地方生活圏域の中心地であり、人・物・情報が集まる高速交通網の結節点としての立地特性を活かした交流拠点の整備及び都市利便性を活かした定住環境の整備等を図り、生活圏域の拠点地域としての発展を図る。

②所在地・規模

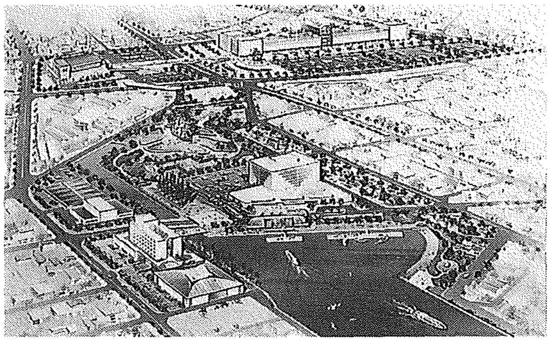
・福山市、尾道市、新市町
・開発面積　三一、〇〇〇ha

③地域活性化の効果

当地域の主要産業の活性化を図るとともに、造船・鉄鋼等の重工業に偏った産業構造から多彩で活力ある産業経済構造への変革を図り、定住環境及び都市利便性の整備強化を行うことで、地域の安定した発展が得られる。



福山地方拠点都市整備事業



福山港内港地区整備イメージ

④重点施策事業

○地域中核拠点地区（福山駅周辺及び福山内港周辺地区）
・街並みづくり総合支援事業（福山市）
・内港第一土地区画整理事業（福山市）
・港湾環境整備事業（広島県）

○広域交流拠点地区（尾道ＩＣ周辺地区）
・びんご広域運動公園整備事業（広島県）

○教育医療研究拠点地区（福山市御幸町及び神辺町）
・（仮称）福山地方多目的交流施設（広島県）

⑤支援する道路事業及び想定される整備効果

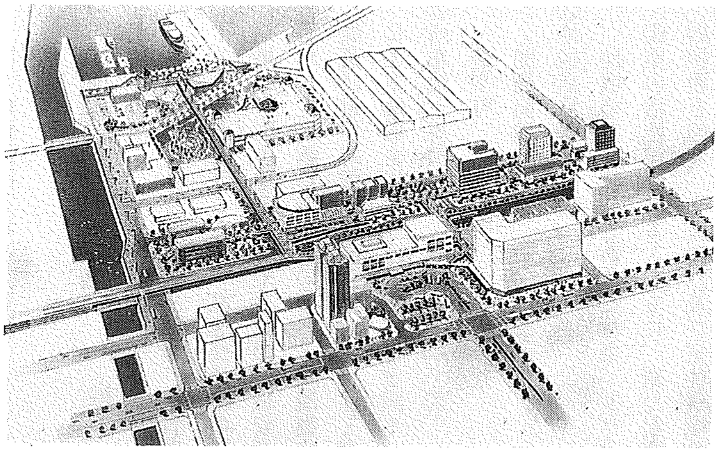
（直轄国道）
・一般国道二号（赤坂バイパス）
福山市赤坂町～神村町付近の一般国道二号の慢性的な交通渋滞の解消
・一般国道二号（松永バイパス）
・一般国道三一七号（尾道道路）
山陽自動車道と西瀬戸自動車道を連絡し、中国地方と四国地方のアクセス機能強化

（補助国道）
・一般国道一八四号（尾道拡幅）
尾道市域内の連絡強化
・一般国道四八六号（福山拡幅）
福山地方拠点都市地域内の幹線道路の機能強化及び渋滞緩和

（地方道）
・市道　草土川西一三号線
福山市中心部と西部地域間の連絡強化及び国道二号の渋滞緩和
・主要地方道　加茂福山線
福山市の南北交通機能強化及び国道三一三号の渋滞緩和
（都市計画道路）
・新市駅家線
府中市、新市町と福山市の連絡強化及び国道四八六号の渋滞解消
・神辺水呑線
住宅整備との一体的な都市計画道路の整備、市街地との連絡強化

2　呉地方拠点都市地域整備事業

①目的・内容
広島中枢都市圏の関東部に位置し、テクノポリス地域の母都市を含む地域であり、高度な産業技術や地理的特性を活かして、「海」を活かした交流拠点の整備及び特色ある都市機能を活かした定住環境の整備を図り、瀬戸内海交流圏域の拠点地域としての発展を図る。
②所在地・規模
・呉市、川尻町、安浦町、音戸町、倉橋町


ＪＲ呉駅周辺地区

・開発面積　二九、九〇〇ha
③地域活性化の効果
当地域の主要産業の活性化を図るとともに、造船・鉄鋼等の重工業に偏った産業構造から多彩で活力ある産業経済構造への変革を図り、定住環境及び都市利便性の整備強化を行うことで、地域の安定した発展が得られる。
④重点施策事業

広島呉道路（クレアライン）

○地域中核拠点地区（ＪＲ呉駅周辺地区）
・宝町地区港湾事業（呉市）
・呉駅貨物ヤード跡地整備事業（呉市）
○流通交流拠点地区（阿賀マリノポリス地区）
・港湾改修事業（運輸省、呉市）
・港湾整備事業（呉市）
○教育定住拠点地区（郷原地区）
・呉新世紀の丘整備事業（呉市）
○自然共生型定住地区（昭和地区）

・呉新世紀の丘整備事業（広島県）

⑤支援する道路事業及び想定される整備効果

（高規格幹線道路）

・東広島呉自動車道（一般国道三七五号）

高規格幹線道路の整備による地域連携の強化、多極分散型国土の形成

（直轄国道）

・一般国道三一号（広島呉道路）

広島市と呉市間の交通時間短縮及び国道三一号の渋滞緩和

・一般国道一八五号（休山改良）

呉市内本通り地区から阿賀地区を結ぶ国道一八五号の交通量の低減による渋滞の解消

・一般国道一八五号（安浦改良）

安浦町内を通る国道一八五号の渋滞解消

（補助国道）

・一般国道四八七号（警固屋バイパス）

・一般国道四八七号（警固屋音戸バイパス）

呉市と音戸町（江能倉橋島半島）間の渋滞緩和

・一般国道四八七号（藤脇バイパス）

江能倉橋島地域内の連絡強化、現道の未改良区間の整備

（地方道）

・主要地方道　下蒲刈川尻線

本土と離島を結ぶ渡海橋であり、島しょ部の離島性を解消、呉市中心部との連絡強化

（都市計画道路）

・焼山押込線

現道の渋滞解消及び呉市焼山地区と呉市中心部の連絡強化

・阿賀虹村線

国道一八五号の渋滞解消及び呉市阿賀地区と虹村地区との連絡強化

3　芸北高原地域整備事業

①目的・内容

本州最南端のスキー場として、冬季リゾートの拠点地区であり、高速交通網の整備効果や中国山地の自然や文化の地域資源を活かして、新たな産業の振興と交流拠点機能及び定住基盤の整備により、定住と交流による地域全体の地域の活性化を図る。

②所在地・規模

・豊平町、千代田町、大朝町

・開発面積　三九、一〇〇ha

③地域活性化の効果

地域の主要産業である農林業、リゾート産業の活性化を図るとともに、新たな産業の振興を図り、交流拠点及び定住環境の整備により、地域の健全な発展が得られる。

④重点施策事業

・豊平総合運動公園整備事業（豊平町）

・添谷川ふるさと砂防事業（広島県、大朝町）

・千代田流通団地造成事業（広島県）

・豊平工業団地造成事業（広島県）

⑤支援する主な道路事業及び想定される整備事業

（補助国道）

・一般国道四三三号（豊平バイパス）

現道の未改良区間の整備及び地域内の連絡強化、中国縦貫自動車道戸河内ＩＣから当該地区へのアクセス機能強化

・一般国道四三三号（川戸拡幅）

現道の未改良区間の整備及び地域内の連絡強化

（地方道）

・町道　流通団地線

千代田流通団地へのアクセス機能の強化

4　瀬戸内海大橋完成記念イベント

①目的・内容

本州四国連絡道路・尾道～今治ルートが、平成一一年五月に開通し、尾道から今治までの島々が一〇橋で結ばれる。

瀬戸内海を代表する新しい橋の誕生を祝うとともに、二一世紀に向けた沿線地域の更なる発展と広島・愛媛両県の新たな交流の契機とするために、記念イベントを開催する。

②所在地・規模

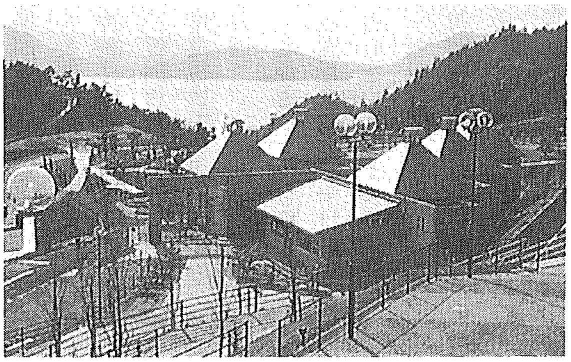
・三原市、尾道市、因島市、向島町、瀬戸田町

・開発面積　四〇、六〇〇ha

③地域活性化の効果

イベント開催の過程において、参加する人々が、地域の現状の姿、目指すべき将来の姿の間にあるギャップなど地域の課題を解決する糸口をつかみ、地域の活性化と結びつける。

また、この地域の自然、歴史、文化、産業を対外的に発信することにより、新たな交流拠点が生まれ地域の活性化が図られる。



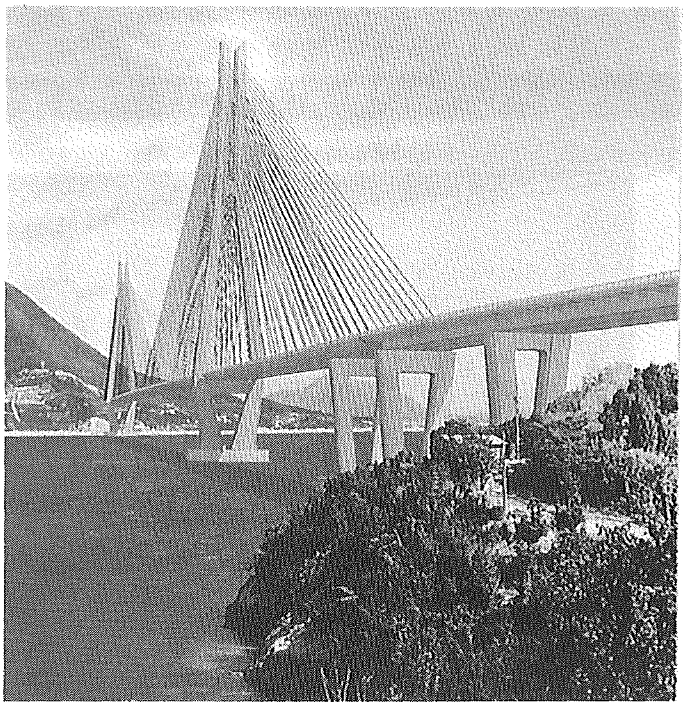
シトラスパーク瀬戸田

④重点施設事業

・シトラスパーク整備事業（広島県、瀬戸田町）

・芸予文化情報センター建設事業(因島市)

・びんご広域運動公園整備事業（広島県）



瀬戸内しまなみ海道多々羅大橋の完成予想図
（広島・生口島～愛媛県・大三島間）

⑤支援する主な道路事業及び想定される整備効果

（直轄国道）

・一般国道二号（三原バイパス）

三原市内の渋滞解消

・一般国道二号（松永道路）

・一般国道三一七号（尾道道路）

山陽自動車道と西瀬戸自動車道の連絡及び中国地方と四国地方のアクセス機能強化

（補助国道）

・一般国道三一七号（因島拡幅）
西瀬戸自動車道因島南ＩＣとの連絡強化

・一般国道一八四号（尾道拡幅）
尾道市域内の連絡強化

（地方道）

・主要地方道　生口島循環線
西瀬戸自動車道生口島北ＩＣと瀬戸田町中心部のアクセス機能強化

・一般県道　中庄土生線
西瀬戸自動車道因島北ＩＣと因島中心部のアクセス機能強化

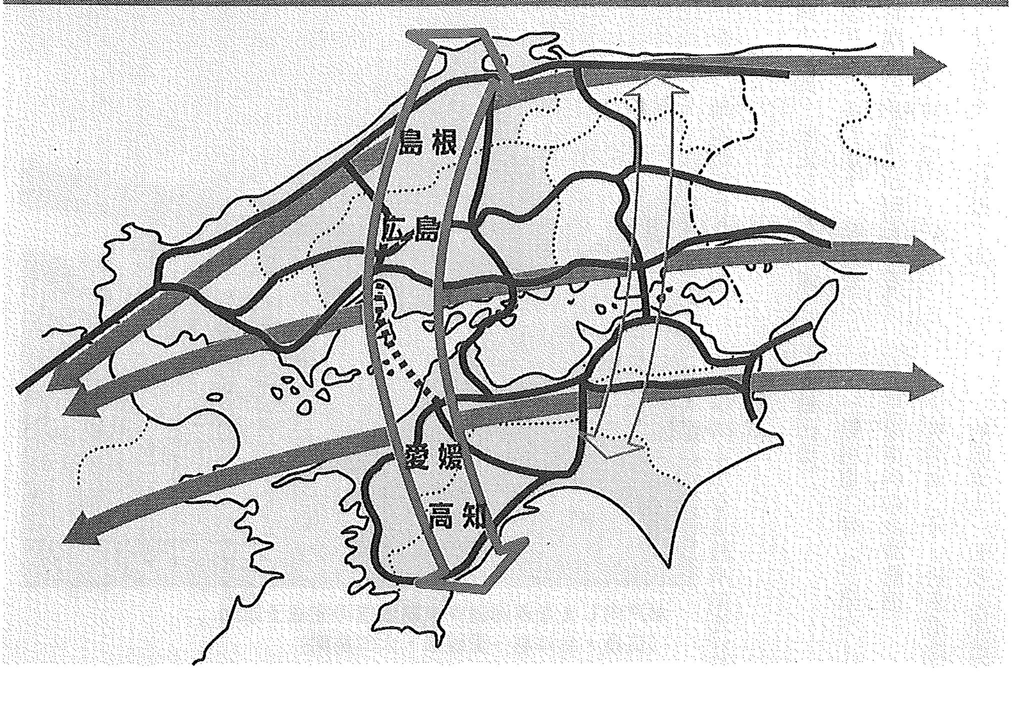
四　おわりに

中四国地方の中枢都市として発展してきた広島県の高速道路網は、東西を結ぶ中国縦貫自動車道、山陽自動車道、南北を結ぶ中国横断自動車道広島浜田線と、現在、整備中の尾道松江線により、県内を「井」型に貫くことになる。

さらに、間もなく本州四国連絡道路尾道今治ルートも完成し、日本海から瀬戸内海を経て太平洋を結ぶ画期的なルートが誕生する。

今後は、これらの道路を活かしながら、「すみたい・ゆきたい地域づくり」を目指して、県内道路網の整備を促進し、二一世紀に向けて新しい社会をつくるため、県内各地域の魅力を見直し、個性を活かした地域づくりを進めて参りたい。

中四国地域連携軸構想のイメージ図



世界の動き

月・日	事項
8・26	○中国の洪水災害対策本部の責任者、温家宝副首相によると、長江（揚子江）などの洪水による経済的損失は、少なくとも一、六六六億元（約二兆八、〇〇〇億円）にのぼり、死者は二二日までに三、〇〇四人となった。
31	○朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）の東部沿岸から弾道ミサイル一発が発射され、防衛庁はミサイルの一部が日本上空を飛び越え、三陸沖の太平洋に着弾した可能性が高いと発表。
9・5	○朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）の朝鮮中央放送によると、第十期最高人民会議第一回会議が、金正日総書記（五六）を軍の最高指導機関である国防委員会委員長に推挙した。
11	○ロシア下院がプリマコフ外相代行の首相就任人事を賛成多数で承認した。これによりロシアでの政局混迷は収束した。
	○クリントン米大統領の不倫疑惑をめぐる捜査報告書本文が、一般公開された。今後、下院の司法委員会が弾劾手続きの是非について検討する。
20	○ニューヨークでの日米安全保障協議委員会が共同発表文書を提出。戦略ミサイル防衛（ＴＭＤ）構想に関して「共同技術研究を実施する方向で作業を進めていく」ことで一致した。

国内の動き

月・日	事項
8・26	○台風4号により関東、東海地方を中心に東日本は局地的な豪雨に見舞われ、福島県西郷村や栃木県那須町などで道路、住宅などに大きな被害を生じ、交通網が混乱。
28	○厚生省の「一九九七年簡易生命表」によると、日本人の平均寿命は、女性八三・八二歳、男性七七・一九歳で、いずれも過去最高。
31	○大蔵省のまとめによると、一九九九年度の一般会計予算の概算要求総額は八四兆五、八五七億円で、前年度当初予算比八・九％増。このうち一般歳出は四九兆四、一七七億円の同一一・〇％増。
9・3	○防衛庁調達実施本部の背任容疑事件で、東京地検が同本部の元副本部長、上野憲一容疑者（五九）と業界関係者らに続き、元本部長で前防衛施設庁長官の諸富増夫容疑者（五九）を逮捕（四日）。
9	○日本銀行が短期金融市場の金利誘導目標を引き下げ、〇・二五％前後にすることを決めた。公定歩合の年〇・五％は据え置く。
11	○経済企画庁の国民所得統計速報によると、今年四〜六月期の国内総生産は実質で一〜三月期に比べ〇・八％減少、年率換算では三・三％減となった。
14	○総務庁の高齢者人口調査結果によると、六五歳以上の人口は「敬老の日」現在の推計で、二、〇四九万人となり、総人口の一六・二％を占めた。
18	○金融再生関連法案をめぐる与野党修正協議は、小渕首相と野党四党首の会議で、民主、平和・改革両党間との合意が成立。日本長期信用銀行は「特別公的管理」することになった。

道路行政の動き

月・日	事項
8・25	○道路防災週間（〜三一日まで）
28	○平成一一年度道路関係予算概算要求の概要が発表された。

編集雑記

戦前、絵本やメンコ絵になった忍者に地雷也というのがあった。この忍者は大きなガマガエルの背中に乗って、地中から吹き出す白い煙と共に忽然として現れ悪者を退治する正義の味方なのである。

さて、今も世界各地の紛争に登場する対人地雷は製造が簡単で殺傷力が強く、しかも地中に埋められていて見えない。では、なぜこの兵器を地雷と名付けたのか、いささか我田引水的だが考えてみたい。紀元前一五〇〇年の周の時代に作られた易六四卦の一つに、地雷復という卦がある。この卦は八卦と八卦を重ねた象で表すと、䷗(地雷)復になる。八卦とは自然現象の☰(天)・☷(地)・☵(水)・☲(火)・☳(雷)・☴(風)・☶(山)・☱(澤)の八つをいゝ、この中の☷(地)と☳(雷)の組み合わせを復と名付け、☷(地)の下に☳(雷)が潜んで動くのを待っているとみるのである。☳(雷)は⚋(陰)が二つ⚊(陽)が一つで、一番下にある⚊(陽)を能動するものと考える。この卦は⚋が五つ連続しそれを穴とみて、穴の底に一つの⚊(陽)が潜んで今にも動き出しそうにしているとみる。その⚊(陽)を爆発するものとか危ないものと考えるのである。現代風に言えば原子爆弾の地下サイロにも見えるし地中に埋め込まれた、対人地雷にも見える。易が作られた昔、火薬が発明されていたかどうか判らないが、穴の底に仕掛けた竹槍なども、当時の殺傷力からみれば、地雷と考えられたのであろう。

しかし易は六四卦で人事百般を占うから、䷗(地雷)を爆発物ばかりとする訳にはいかない。⚋と⚊は相対関係を表すから、⚋(陰)を暗いものと見れば⚊(陽)は明るいものになる。☷(地)の暗い中に、☳(雷)の一番下にある⚊(陽)即ち明るいものがポツンと現れたとみることも出来よう。これを夜長の冬から太陽がまた北にかえり始める冬至に当てることも可能である。だから冬至のことを一陽来復といゝ、悪いこと続きの中に良い兆候が見えて来る復活と考えるのである。このように䷗(地雷)復の卦象は下にある⚊(陽)を上に向かって爆発するもの、或いは暗から明に移る胎動として捉えるという見方ができる。対人地雷はこの卦象から出た名だとしても易がこの卦を復と名付けたのは暗から明に、凶から吉に移る兆しのめでたい象として見たからであろう。

と言っても、易経はこの卦を手放しでめでたいとは言わずに、次のことに気をつければ吉であると言う。象曰、雷在二地中一復。先王以至日閉レ関、商旅不レ行、后不レ省レ方。直訳すると地雷復のときに当たっては、君主は国境の関所を閉して人の往来をなくし、自身も旅行や地方巡視を控え、一陽来復の幽かな兆しをしかと受け止め、その成長を静かに見守る事が大事だと言うのである。もっと意訳すると、一陽来復と言っても幽かな兆しに過ぎない。まだ〳〵暗くて寒い冬の夜が続くのだから、身を慎しみ祈るような気持ちで静かに春を待ち望むことが肝心だと言うことになる。また女性は身ごもった兆候を感じたら自身の行動を慎しみ、胎児即ち☳(雷)の一陽の成長を静かに見守る心構え。全て兆しを感じたら前祝いだと称して大騒ぎせず静かにその成長を見守り、慎しみ深く身を処することが大事だと言うのである。更に言えば冬至の一陽来復の行事は、静かに自覚する祭りでなくてはならないと易はいう。

平成一〇年のこの年で、本誌の号数が一〇〇号台になった。復、即ちまたもとにカエル気持で、本欄末尾のサインを地雷復としている。

—地雷復—

11月号の特集テーマは「共同溝、電線共同溝」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：建設省道路局

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

FAX　03(3234)4471

定価770円　(本体価格733円)

<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