

「21世紀の道路行政にはマーケティングが不可欠だ!!」

——マーケティング・コンサルタント 西川りゅうじん氏インタビュー——

特集／平成十二年度道路関係予算

平成十二年度道路関係予算の概要……………樺島 徹 5

一般国道関係予算の概要……………縄田 正 18

高速自動車国道関係予算の概要……………大野 昌仁 23

有料道路関係予算の概要……………有田 幸司 30

地方道関係予算の概要……………川安 藤直 樹 35

特集／高速自動車国道を活用した新事業開発への取組み

高速道路における民活・地域活性化事業……………高速道路課 39

高速道路を活用した新しい事業について……………JH日本道路公 43

利便増進施設への取組みについて……………(株)ローソン 55

新事業に期待する……………ミニストップ(株) 58

秋田自動車道「西仙北活用施設」の設置概要について……………小松 隆明 60

〔速報〕交通バリアフリー法案の閣議決定について……………道路局路政課 63

平成12年度「道路をまもる月間」推進標語の募集について……………道路局道路 65

シリーズ「道の駅」

村山市故里交流施設（山形県）……………増川 雅司 68

メロンが誘う憩いの場（熊本県）……………茂田 正光 71

時・時・時……………74

表紙の説明：

Yの字の道路を中心に置き、自然と生活を結ぶ道路の役割を強調した。毎月ビルの色を変え季節感を出すことにした。

平成十二年度道路関係予算の概要

道路局道路総務課企画官 樺 島 徹

一 はじめに

平成一二年度予算編成は、平成一一年二月九日に「平成一二年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」（閣議了解）、「平成一二年度予算編成方針」が閣議決定され、翌二〇日、臨時閣議での大蔵省原案の了承後直ちに各省庁に内示された。その後の事務折衝、大臣折衝を経て二月二二日に編成作業を終え、翌々二四日に平成一二年度政府予算案が概算閣議決定された（平成一二年度一月二八日国会提出）。

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

二 政府予算案の概要

1 予算編成方針

平成一二年度予算は、我が国経済が厳しい状況をおお脱していないものの緩やかな改善が続いている中であって、これを本格的な回復軌道に繋げていくため、経済運営に万全を期すとの観点に立つて編成されることとなった。

〔主要内容抜粋〕

(1) 財政規模

① 一般会計予算については、我が国経済が厳しい状況をおお脱していないものの緩やかな改善が続いている中であって、これを本格的な回復軌道に繋げていくため、経済運営に万

全を期すとの観点に立つて編成する。

なお、極めて厳しい財政状況に鑑み、財政構造改革の基本的考え方は維持し、限られた財源の中で経費の一層の合理化・効率化・重点化を図る。

② 財政投融资計画については、社会経済情勢の変化に即応し、景気に配慮しながら、資金の重点的・効率的な配分を図る。

(2) 公債発行

公債発行額は三兆六、一〇〇億円とし、また、政府保証債の発行額は、三兆九、〇〇〇億円程度とする。

(3) 行政改革

① 社会経済情勢の変化に即応した、簡素にして効率的な行政の実現を目指し、行政の制

表1 平成12年度予算フレーム

(単位: 億円)

	11年度予算 (当初)	12年度予算		備 考
			11'→12'	
(歳入)				
税 収	471,190	486,590	15,400	公債依存度38.4% (11'当初37.9%、11'2次補正後43.4%)
	[補正後: 456,780]			
その他収入	36,911	37,181	269	
公債金	310,500	326,100	15,600	
	[補正後: 386,160]			
(建設公債 特例公債)	93,400	91,500	▲1,900	
	217,100	234,600	17,500	
計	818,601	849,871	31,269	
(歳出)				
国債費	198,319		21,334	預金者保護のための交付国債償還財源繰入4.5兆円 (11'当初2.5兆円) を含む
地方交付税等	135,230	219,653	14,074	
一般歳出	468,878	149,304	12,036	2.6%増 (11'当初5.3%増)
決調資金繰戻	16,174	480,914	▲16,174	
計	818,601	849,871	31,269	3.8%増 (11'当初5.4%増)

2 政府関係予算案

前述の予算編成方針に基づき編成された平成一二年度予算案のフレームは表1のとおりであるが、その特色は次のとおりである。

① 経済・金融情勢に万全の対応

・現下の経済情勢に鑑み、公共事業については景気回復に全力を尽くすとの観点に立つて編成した前年度当初予算と同額を確保するとともに、公共事業等予備費五、〇〇〇億円を計上する等万全の対応。

・また、金融面においても、金融システム安定化・預金者保護を図るため、預金保険機構の保有する交付国債の償還財源として、四・五兆円を国債整理基金特別会計に繰り入れる等万全の対応。

② 重点的・効率的な予算配分

・一般歳出を対前年度当初予算比+二・六%とする中で、メリハリの効いた配分。

・非公共特別枠においては、ミレニアム・プロジェクト三分野(情報化、高齢化、環境対応)をはじめとした分野に重点的配分。

「情報通信、科学技術、環境等経済新生特別枠」 非公二、五〇〇億円

・公共特別枠においても、新たな発展基盤の構築を目指し、直面する政策課題に対応する分野に重点的配分。

「物流効率化、環境・情報通信・街づくり等経済新生特別枠」 公共二、五〇〇億円

「生活関連等公共事業重点化枠」

③ 公債発行額三二兆六、一〇〇億円、公債依存度三八・四% 公共三、〇〇〇億円

このうち、公共事業関係経費の概要は表2のとおりであるが、その特色は次のとおりである。

① 景気の本格的回復に向けた対応

・一二年度公共事業関係費九兆四、三〇七億円(対前年度五%増と積極的な対応を行った一・一年度当初予算と同額)

・一・一年度二次補正における公共事業関係費(社会資本整備費+住宅金融対策費ベース

表2 平成12年度公共事業関係費（政府案）（単位：百万円、%）

区 分	11年度予算額			12年度概算額		
		伸率	シェア		伸率	シェア
1. 治 山・治 水	1,472,348	5.2	15.73	1,491,958	1.3	15.94
治 水	1,182,843	6.4	12.63	1,200,571	1.5	12.83
河 川 整 備	934,772	6.6	9.98	945,496	1.1	10.10
砂防・急傾斜地	248,071	5.3	2.65	255,075	2.8	2.73
治 山	186,304	1.2	1.99	187,404	0.6	2.00
海 岸	103,201	0.2	1.10	103,983	0.8	1.11
2. 道 路 整 備	2,702,522	0.7	28.86	2,776,674	2.7	29.67
幹 線 道 路	2,312,523	0.0	24.70	2,366,624	2.3	25.29
道 路 環 境	389,999	5.0	4.17	410,050	5.1	4.38
3. 港湾・空港・鉄道等 （交通基盤整備）	611,035	5.2	6.53	648,725	6.2	6.93
港 湾	345,978	2.5	3.70	353,301	2.1	3.78
空 港	158,833	10.3	1.70	170,595	7.4	1.82
都市・幹線鉄道	67,267	7.6	0.72	82,314	22.4	0.88
新 幹 線	31,700	7.7	0.34	35,186	11.0	0.38
航 路 標 識	7,257	0.5	0.08	7,329	1.0	0.08
4. 住 宅・市街地	1,136,586	6.4	12.14	1,181,699	4.0	12.63
住 宅 対 策	1,056,340	4.0	11.28	1,073,812	1.7	11.47
市 街 地 整 備	80,246	53.8	0.86	107,887	34.4	1.15
5. 下水道・環境衛生等	1,679,100	2.4	17.93	1,693,425	0.9	18.10
下 水 道	1,129,228	1.5	12.06	1,131,503	0.2	12.09
環 境 衛 生	359,309	3.9	3.84	363,695	1.2	3.89
水 道	195,094	3.7	2.08	191,295	▲1.9	2.04
廃 棄 物 処 理	164,215	4.1	1.75	172,400	5.0	1.84
工 業 用 水	12,051	0.6	0.13	11,872	▲1.5	0.13
都 市 公 園	162,026	2.9	1.73	168,769	4.2	1.80
自 然 公 園	16,486	27.5	0.18	17,586	6.7	0.19
6. 農 業 農 村 整 備	1,090,925	0.7	11.65	1,092,607	0.2	11.68
農 業 生 産 基 盤 整 備	699,695	1.4	7.47	700,291	0.1	7.48
農 村 整 備	391,230	▲0.6	4.18	392,316	0.3	4.19
7. 森林保全・漁港等 （森林・水産基盤整備）	432,511	1.2	4.62	434,939	0.6	4.65
森 林 保 全	173,984	1.3	1.86	175,238	0.7	1.87
森 林 環 境	28,214	4.5	0.30	28,231	0.1	0.30
漁 港	199,928	0.8	2.14	200,923	0.5	2.15
沿 岸 漁 場 整 備	30,367	1.2	0.32	30,547	0.6	0.33
離 島 電 気	18	▲5.3	0.00	0	▲100.0	0.00
8. 調 整 費 等	238,001	601.0	2.54	38,001	▲84.0	0.41
小 計	9,363,028	5.0	100.00	9,358,028	▲0.1	100.00
災 害 復 旧 等	67,674	0.0		72,674	7.4	
合 計	9,430,702	5.0		9,430,702	0.0	

（注）上記のほかにはNTT—A事業として、11年度94,433百万円、12年度94,433百万円があり、これを合わせると11年度9,525,135百万円、12年度9,525,135百万円となる。

②
政策課題に対応した重点化の推進
特別枠設置の趣旨を踏まえ、「経済新生特別枠」等において示され、新たな発展基盤と期待される以下の課題に対応する事業・施策に公共事業予算全体を重点化。

（政策課題）

- ・総理枠
「物流効率化、環境・情報通信・街づくり等経済新生特別枠」（二、五〇〇億円）
- ・与党枠
「生活関連等公共事業重点化枠」（三、〇〇〇億円）
- ・物流効率化による経済構造改革の推進
↓国際ハブ空港・ハブ港湾、幹線道路網の整備等に重点。
- ・環境と調和した持続的な経済社会の構築
↓ダイオキシン類対策、水質改善対策、騒音対策、地球温暖化対策その他環境保全・改善対策に重点。

・少子高齢化社会等に対応した街づくり・地域づくり

↓少子高齢化対応の施設整備、快適性・利便性の向上、安全対策等に重点。

・高度情報通信社会の基盤作り

↓道路交通システムの高情報化、光ファイバー収容空間、防災・施設管理の高度化等に重点。

③ 公共事業の効率性・透明性の確保

(1) 一 一年度に引き続き、費用対効果分析などを新規事業採択の基準として有効に活用するとともに、再評価により継続中の事業を厳しく見直し。

【一 二年度予算における新たな中止、休止事業等（合計二三事業）】

↓事業費削減効果 約二四五億円以上

事業名	中止	休止	事業の縮小
ダム		4事業	1事業
港湾		3事業	1事業
漁港		6事業	
国営かんがい排水	2事業		
国有林林道			1事業
大規模林道			2事業
工業用水	4事業		

(注) 上記見直しには現時点までに再評価を終了しているものに加え、再評価の対象ではないが事業の必要性等の見直しを行ったものを含む。

(2) 事業評価システムの改善に向けた取組み

1) 費用対効果分析に対する信頼性の向上策

・需要予測等について適切な情報開示
・類似事業間における評価手法の共通化の促進

・建設期間が長期にわたる事業に係る便益の計測手法の見直し

④ 事後評価の試行と手法等の検討・開発

(1) 「第二次地方分権推進計画」等に基づく

とともに、国と地方の役割分担の明確化等を図る観点から、

1) 「国が箇所付けをしない」ことを基本とする、「まちづくり総合支援事業費補助」ほか各種の統合補助金の創設

2) 国の直轄事業の採択基準の引上げ等

3) 補助事業の見直しを実施。

(2) 「地域戦略プラン」の円滑な推進を図るため、一 一年度に引き続き、同プラン推進に係る経費として二、〇〇〇億円を措置

(一、九五〇億円を事業別予算に、五〇億円を年度途中のプランの変更等に対応するための調整費として計上)。

⑤ 省庁再編に対応した取組み

・交通結節点改善事業の創設

鉄道駅等の交通結節点における円滑な乗り継ぎや乗り換えを確保するため、利用者の視点に立った交通機関間の連携強化や移動の連続性の強化を図るために必要となる事業（交通広場、歩行者・自転車用通路、公共駐車場等の整備）を総合的かつ集中的に実施。

・踏切道等総合対策事業の創設

連続立体交差事業等によるボトルネック踏切の除却や踏切除却による地域づくりと併せて鉄道の高速化を支援するため、「踏切道等総合対策プログラム」に基づき、踏切の改良等を緊急的かつ重点的に実施。その際、同プログラムに位置づけられた事業については、交通遮断量要件等の採択基準を大幅に緩和。

なお、表2については、一 一年度までと比べ区分の見直しが行われており、道路関係では、従来、道路整備全体額のみを表示であったが、内容をより明確にするための試みとして、今回、幹線道路及び道路環境の区別も表示されている。このうち道路環境とは、沿道環境改善事業、電線共同溝整備事業、交通結節点改善事業、道路交通環境改善促進事業、交通安全施設等整備事業及び直轄国道における維持修繕事業に対応するものである。

表 3 平成12年度財政投融資計画の概要 (単位：億円、%)

区 分	平成11年度当初計画	平成12年度計画
〔一般財政投融資〕		
1. 住宅関連機関	110,926 (1.7)	113,851 (2.6)
住宅金融公庫	101,176 (2.0)	103,871 (2.7)
都市基盤整備公団	9,750 (▲1.0)	9,980 (2.4)
2. 中小企業関連機関	64,705 (3.2)	64,429 (▲0.4)
うち国民生活金融公庫	41,900 (0.0)	41,900 (0.0)
中小企業金融公庫	22,100 (10.0)	22,100 (0.0)
3. その他の公庫・銀行	61,805 (76.5)	44,362 (▲28.2)
うち日本政策投資銀行	29,100 (95.3)	19,971 (▲31.4)
国際協力銀行	26,565 (76.6)	18,391 (▲30.8)
農林漁業金融公庫	3,200 (23.1)	3,500 (9.4)
4. その他の公団・事業団等	61,606 (▲7.2)	59,298 (▲3.7)
うち日本道路公団	21,063 (4.1)	21,000 (▲0.3)
年金福祉事業団	16,956 (▲13.9)	13,490 (▲20.4)
社会福祉・医療事業団	3,645 (0.0)	4,105 (12.6)
首都高速道路公団	3,414 (▲7.7)	3,756 (10.0)
阪神高速道路公団	3,100 (▲0.3)	3,288 (6.1)
小 計	299,042 (9.5)	281,940 (▲5.7)
5. 地 方	94,450 (1.1)	92,720 (▲1.8)
地方公共団体	77,400 (1.8)	76,500 (▲1.2)
公営企業金融公庫	17,050 (▲2.3)	16,220 (▲4.9)
計	393,492 (7.3)	374,660 (▲4.8)
〔資金運用事業〕		
郵便貯金特別会計	85,000 (6.3)	20,000 (▲76.5)
年金福祉事業団	30,500 (8.9)	27,100 (▲11.1)
簡易保険福祉事業団	20,000 (▲20.0)	15,000 (▲25.0)
計	135,500 (1.9)	62,100 (▲54.2)
合計	528,992 (5.9)	436,760 (▲17.4)

(注) 1. 都市基盤整備公団の平成11年度当初計画額金は、旧住宅・都市整備公団の平成11年度当初計画額である。
2. 国民生活金融公庫の平成11年度当初計画額金は、旧環境衛生金融公庫の平成11年度当初計画額を含む。
3. 日本政策投資銀行の平成11年度当初計画額金は、旧北海道東北開発公庫及び旧日本開発銀行の平成11年度当初計画額を含む。
4. 国際協力銀行の平成11年度当初計画額金は、旧日本輸出入銀行及び旧海外経済協力基金の平成11年度当初計画額を含む。
5. () 書は、対前年度伸率である。
6. 本表は計数整理の結果、異動することがある。

3 財政投融資計画

財政投融資計画においては、財政投融資の抜本的改革を視野に入れ、対象分野・事業の見直し等を行いつつ、引き続き景気に配慮する等、現下の社会・経済情勢に鑑み、真に必要と考えられる資

金需要には的確に対応することとし、重点的・効率的な施策の推進を図ることとしている。計画全体では対前年度比▲一七・四%の四三兆六、七六〇億円、一般財政投融資で対前年度比▲四・八%となっている(表3)。

三 建設省関係予算案の概要

平成一二年度の建設省関係予算は、
○ 我が国経済を新生し、本格的な回復軌道に乗せるとともに、豊かで活力ある二一世紀の経済社会を構築するために、真に必要な分野に戦略的、重点的な投資を行う。

○ 二〇〇一年の国土交通省の発足に向け、多様な施策の連携等を通じたより良い行政サービスの提供を目指すとともに、公共事業の一層の効率的・効果的実施に努める。

の基本的な考え方に基づき、国費六兆六、六八七億円(対前年度比一・〇三)、事業費二六兆八、八五六億円(対前年度比一・〇二)を計上している。このうち災害関係を除く一般公共事業費は国費六兆四、九五二億円(対前年度比一・〇二)、事業費二六兆六、二一〇億円(対前年度比一・〇二)であり、財政投融資資金については、一四兆三、七〇四億円(対前年度比一・〇二)を確保している。

また、建設省関係予算の各事業別は、表4のとおりである。

表4 平成12年度建設省関係予算総括表
事業費・国費総括表

(単位：百万円)

事 項	事 業 費			国					費		備 考
	12年度	前年度	倍率	(C)	12年度				前年度	倍率	
					うち経済	新生特別枠	うち生活関連	うち地域戦略			
					物流効率化による経済構造改革対応分	環境・情報通信・街づくり等対応分	等公共事業重点化枠	プラン事業推進費			
(A)	(B)	(A/B)	(C)					(D)	(C/D)		
道 路 整 備	7,510,009	7,418,574	1.01	2,669,674	114,318	20,574	62,993	94,184	2,583,122	1.03	1．本表には、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。 2．12年度国費には、 ○ 国土交通省関係予算として236,302百万円を含む。 ○ 道路関係社会資本として 治山治水 29,200百万円 住宅対策 69,800百万円 市街地整備 8,000百万円 を含む。 ○ ほかにNTT-A型93,284百万円及び特別会計国費として揮発油税直入分等がある。 3．前年度国費には、 ・物流効率化による経済構造改革特別枠 (115,481百万円) ・21世紀の経済発展基盤整備特別枠 (68,697百万円) ・生活関連等公共事業重点化枠 (164,709百万円) を含む。
治 山 治 水	2,103,271	2,097,554	1.00	1,265,711	0	8,926	51,823	16,326	1,262,962	1.00	
治 水	1,942,149	1,938,742	1.00	1,177,907	0	8,707	48,209	15,064	1,177,269	1.00	
海 岸	58,647	60,003	0.98	36,136	0	126	1,336	994	35,915	1.01	
急傾斜地等	102,475	98,809	1.04	51,668	0	93	2,278	268	49,778	1.04	
都 市 計 画	2,442,779	2,460,293	0.99	1,300,272	0	18,959	48,973	16,421	1,291,254	1.01	
公 園	376,913	372,188	1.01	168,769	0	1,118	6,073	10,621	162,026	1.04	
下 水 道	2,065,866	2,088,105	0.99	1,131,503	0	17,841	42,900	5,800	1,129,228	1.00	
住宅・市街地	14,564,978	14,310,898	1.02	1,259,499	749	17,173	37,208	16,580	1,211,586	1.04	
住 宅 対 策	13,394,204	13,178,703	1.02	1,143,612	0	14,684	36,682	10,148	1,128,340	1.01	
宅 地 対 策	548,914	625,722	0.88	0	0	0	0	0	0	—	
市街地整備	621,860	506,473	1.23	115,887	749	2,489	526	6,432	83,246	1.39	
一般公共事業計	26,621,037	26,287,319	1.01	6,495,156	115,067	65,632	200,997	143,511	6,348,924	1.02	
災 害 関 係	68,152	62,069	1.10	52,440	0	0	0	0	48,588	1.08	
公共事業関係計	26,689,189	26,349,388	1.01	6,547,596	115,067	65,632	200,997	143,511	6,397,512	1.02	
官 庁 営 繕	111,716	109,391	1.02	37,242	0	963	0	0	24,059	1.55	
建設行政経費	84,648	80,006	1.06	83,909	0	2,037	0	0	79,256	1.06	
合 計	26,885,553	26,538,785	1.01	6,668,747	115,067	68,632	200,997	143,511	6,500,827	1.03	
国全体一般公共事業計	—	—	—	9,358,028	150,000	100,000	300,000	200,000	9,363,028	1.00	

四 道路関係予算案の概要

1 道路関係予算案の概要

平成一・二年度は新道路整備五箇年計画の三年度目として、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、社会の共有空間としての道路の機能を高める施策、スマートウェイ等の二一世紀の新しいライフスタイルの実現の鍵となる情報化や環境保全に関する施策などの本格的な展開を図るとともに、五箇年計画の中間評価を実施することとしている。

平成一・二年度予算においては、二一世紀に向け我が国経済を新生させ、豊かで活力ある経済社会を構築するため、活力とゆとり・うるおいのある国土・地域づくりと生活空間の創造に資する道路施策を展開することとする。

以上の基本方針に基づき、一般会計から道路整備特別会計に繰り入れられる国費二兆六、六九七億円（対前年度比一・〇三）に加え揮発油税収の直入分六、九三四億円（対前年度比一・〇三）、貸付金償還金等及びNTT-Aタイプを合わせた道路整備特別会計国費としては、三兆五、一五八億円（対前年度比一・〇三）を計上している（表5）。

また、有料道路事業の財源となる財政投融资資金については、二兆九、五一〇億円（対前年度比一・〇二）を確保している（表6）。

これにより、道路整備の総事業費は、七兆五、一〇〇億円（対前年度比一・〇二）であり、このうち一般道路事業は四兆九、二二四億円（対前年度比一・〇三）、有料道路事業は二兆五、八八六億円（対前年度比〇・九九）となっている（表7）。

表5 道路整備の財源内訳（単位：億円）

区 分	12年度	前年度	対前年度比
一般会計繰入	26,697	25,831	1.03
揮発油税直入	6,934	6,716	1.03
小 計	33,631	32,547	1.03
貸付金償還金等	622	720	0.86
NTT-A型	905	903	1.00
国 費 計	35,158	34,171	1.03

- (注) 1. 一般会計繰入には、経済新生枠特別枠1,349億円（物流効率化による経済構造改革対応分1,143億円、環境・情報通信・街づくり等対応分206億円）、生活関連等公共事業重点化枠630億円及び地域戦略プラン事業推進費942億円を含む。
2. このほかに、道路関係社会資本1,070億円がある。
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。

表6 財政投融资等総括表

(単位：百万円)

資金内訳 区分		財政投融资				道路特会	その他	小 計	倍 率	合計	倍 率
		資金運用部資金 簡保資金	政府保証債	小 計 (C)	倍 率 (A)/(B)	出資等	自己資金等	(D)	(A)/(B)	(C) + (D)	(A)/(B)
日 本 道 路 公 団	12年度 (A)	1,783,000	317,000	2,100,000		306,991	2,975,929	3,282,920		5,382,920	
	前年度 (B)	2,000,300	106,000	2,106,300	1.00	288,412	2,972,988	3,261,400	1.01	5,367,700	1.00
	比較 (A) - (B)	▲217,300	211,000	▲6,300		18,579	2,941	21,520		15,220	
首都高速道路公団	12年度 (A)	375,600	—	375,600		25,100	415,705	440,805		816,405	
	前年度 (B)	341,400	—	341,400	1.10	24,050	393,857	417,907	1.05	759,307	1.08
	比較 (A) - (B)	34,200	—	34,200		1,050	21,848	22,898		57,098	
阪神高速道路公団	12年度 (A)	328,800	—	328,800		15,600	294,795	310,395		639,195	
	前年度 (B)	310,000	—	310,000	1.06	15,850	298,794	314,644	0.99	624,644	1.02
	比較 (A) - (B)	18,800	—	18,800		▲250	▲3,999	▲4,249		14,551	
本州四国連絡橋公団	12年度 (A)	146,600	—	146,600		53,333	257,762	311,095		457,695	
	前年度 (B)	135,400	—	135,400	1.08	53,333	235,124	288,457	1.08	423,857	1.08
	比較 (A) - (B)	11,200	—	11,200		0	22,638	22,638		33,838	
合 計	12年度 (A)	2,634,000	317,000	2,951,000		401,024	3,944,191	4,345,215		7,296,215	
	前年度 (B)	2,787,100	106,000	2,893,100	1.02	381,645	3,900,763	4,282,408	1.01	7,175,508	1.02
	比較 (A) - (B)	▲153,100	211,000	57,900		19,379	43,428	62,807		120,707	

(注) 本州四国連絡橋公団は、道路分である。

表7 道路関係予算総括表

(単位:百万円)

区 分	12 年 度 (A)		前 年 度 (B)		倍率(A)／(B)		備 考
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	
一 般 道 路	4,921,414	2,981,753	4,790,825	2,894,863	1.03	1.03	1. 地域戦略プラン事業推進費については、一般道路の各区分の計数の中に平成12年度は含み、前年度は含まない。 2. 交通結節点改善事業（平成12年度創設）については、一般道路の各区分の計数には含まない。 3. 一般道路の各区分の計数には、（緊急地方道路整備事業）及び（電線共同溝整備事業）を含む。なお、電線共同溝整備事業には、新設、改築に伴って整備される電線共同溝の事業費国費相当分を含む。 4. 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。 5. 有料道路事業の各区分の計数には、(NTT-A型事業)を含む。 6. 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。 7. 再掲の高規格幹線道路及び地域高規格道路には、一般道路事業及び有料道路事業のうち、高規格幹線道路及び地域高規格道路にかかる額を一括計上している。ただし、調査を除く額であり、事業費欄には建設費を計上している。 8. 12年度国費には、国土交通省関係予算として、122,480百万円を含む。 9. 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（河川改修・ダム建設等に関連して必要となる橋梁、付替道路等の道路整備）事業費58,497百万円、国費29,200百万円 住宅宅地関連公共施設整備促進事業（住宅建設・宅地開発事業に関連して必要となる道路整備）事業費139,600百万円、国費69,800百万円 都市再開発関連公共施設整備促進事業（都市の再開発を図る事業に関連して必要となる道路、バスターミナル、広場等の道路整備）事業費6,000百万円、国費3,000百万円 まちづくり総合支援事業 事業費10,000百万円、国費5,000百万円 の合計、事業費214,097百万円、国費107,000百万円がある。
一 般 国 道	2,175,573	1,426,628	2,093,963	1,374,442	1.04	1.04	
直 轄	1,653,228	1,141,788	1,587,254	1,098,915	1.04	1.04	
補 助	522,345	284,840	506,709	275,527	1.03	1.03	
地 方 道	1,007,158	542,845	977,922	527,712	1.03	1.03	
街 路	1,082,773	569,272	1,061,777	560,019	1.02	1.02	
街 路	755,750	396,536	745,641	392,585	1.01	1.01	
区 画 整 理	274,710	145,927	266,022	141,637	1.03	1.03	
再 開 発	52,313	26,809	50,114	25,797	1.04	1.04	
交 通 安 全	394,160	218,038	392,765	216,262	1.00	1.01	
雪 寒	124,050	80,917	123,637	80,567	1.00	1.00	
調 査	22,275	19,353	30,438	22,603	0.73	0.86	
機 械	21,286	14,445	21,136	14,391	1.01	1.00	
補 助 率 差 額 等	—	56,395	—	48,707	—	1.16	
住 宅 宅 地 関 連	0	0	16,000	8,000	0.00	0.00	
沿 道 整 備 融 資 等	4,980	2,565	3,574	1,862	1.39	1.38	
沿 道 環 境 改 善	53,857	32,879	48,570	29,452	1.11	1.12	
交通結節点改善事業	35,302	18,416	21,043	10,846	1.68	1.70	
(緊急地方道路整備事業)	(1,323,339)	(693,400)	(1,281,255)	(671,600)	(1.03)	(1.03)	
(電線共同溝整備事業)	(199,373)	(105,426)	(162,379)	(85,682)	(1.23)	(1.23)	
有 料 道 路	2,588,595	534,071	2,627,749	522,233	0.99	1.02	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（河川改修・ダム建設等に関連して必要となる橋梁、付替道路等の道路整備）事業費58,497百万円、国費29,200百万円 住宅宅地関連公共施設整備促進事業（住宅建設・宅地開発事業に関連して必要となる道路整備）事業費139,600百万円、国費69,800百万円 都市再開発関連公共施設整備促進事業（都市の再開発を図る事業に関連して必要となる道路、バスターミナル、広場等の道路整備）事業費6,000百万円、国費3,000百万円 まちづくり総合支援事業 事業費10,000百万円、国費5,000百万円 の合計、事業費214,097百万円、国費107,000百万円がある。
日 本 道 路 公 団	1,809,959	308,041	1,831,905	289,462	0.99	1.06	
首都高速道路公団	287,201	47,690	273,892	40,050	1.05	1.19	
阪神高速道路公団	174,120	16,800	164,346	15,850	1.06	1.06	
本州四国連絡橋公団	18,913	53,333	28,098	53,333	0.67	1.00	
地方道路公社等	268,452	93,207	289,558	103,538	0.93	0.90	
(NTT—A型事業)	(225,099)	(90,545)	(214,042)	(90,336)	(1.05)	(1.00)	
道 路 開 発 資 金	29,950	15,000	39,950	20,000	0.75	0.75	
小 計	7,510,009	3,515,824	7,418,574	3,417,096	1.01	1.03	
地 域 戦 略 プ ラ ン	(177,436)	(94,184)	175,467	94,184	(1.01)	(1.00)	
道 路 整 備 計	7,510,009	3,515,824	7,594,041	3,511,280	0.99	1.00	
[再 掲]							
高 規 格 幹 線 道 路	2,093,708	964,364	2,068,554	929,483	1.01	1.04	
地 域 高 規 格 道 路	842,040	398,399	801,327	376,654	1.05	1.06	

2 道路整備予算のポイント

【次世紀の暮らしを支える基盤の創造】

一 高度情報通信社会推進に向けた道路の情報化

(1) 道路交通システムの高度情報化（ITS）の推進

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

① ITSの多様なサービスの提供を支えるスマートウェイの整備を本格的に展開する。
〈スマートウェイ実現に向けた目標年次例〉

二〇〇〇年	国内外の参加による走行支援システムの実証実験
二〇〇一年以降	社会実験の積極的実施
二〇〇三年	第二東名・名神や大都市の都市高速道路などで先駆的な導入
二〇一五年	全国主要な幹線道路網においてスマートウェイ化を実現

※スマートウェイ推進会議の提言より

② ETCのサービス区間を大幅に拡大するとともに、全国の料金所にICカードリーダーを設置し、ETCの普及を促進する。

・新たなサービス開始路線・東名・名神高速、東北自動車道、山陽自動車道、九州自動車道、阪神高速道路等 約五三〇料金所
・平成一二年度末ETC導入料金所

約五八〇箇所

③ ETC専用インターチェンジ(スマートIC)やUターン可能なSA・PAの導入を図る。
(参) ETC: Electronic Toll Collection System ノンストップ自動料金収受システム

④ ITS関連施設整備事業を創設し、各地域へのITSの導入を進める。〔新規〕

⑤ 携帯電話等のサービス提供エリア内におけるトンネル不感地の解消に向け、新たな取り組みに着手する。〔新規〕

・概ね五箇年程度で携帯電話等の不感地となつている高速道路の全てのトンネル、直轄国道の主要なトンネルで対策を実施
・平成一二年度の不感地対策の実施箇所

北陸自動車道等

(2) 情報ハイウェイの構築

① 情報BOX等、光ファイバー収容空間を整備する。

・新たに約一、一〇〇kmの情報BOXを整備し、青森～鹿児島の基本幹網に加え、すべての隣接県庁所在地間の約六割を連絡

二 少子・高齢社会に対応した生活空間の形成

(1) 豊かな生活空間づくり

① 歩行空間ネットワーク総合整備事業を創設

し、高齢者や障害者にとっても通行しやすいよう段差や勾配の解消を目指した新しい歩道の構造基準に基づくバリアフリー化や、快適な歩行空間の形成を総合的に行う。〔新規〕

・平成一四年度末までに約三、二〇〇地区で整備予定

・平成一二年度は湘南台地区（神奈川県藤沢市）等約一、六〇〇地区で整備
計約一、六五〇地区で整備着手済

② 沿道建築物や駅の上下空間等を活用し、歩行者通路等の空間を確保する。
(H10～H12)

・道路交通環境改善促進事業

奈良県大和高田市等 一五地区

③ 自転車利用環境総合整備事業を創設し、モデル都市において自転車道等のネットワークや自転車駐車場を面的に整備するとともに、ガイドラインを活用した全国的な展開を進める。〔新規〕

・自転車利用環境総合整備事業

前橋市等 一九都市

(2) 安全な道づくり

① 事故の要因分析に基づく事故多発地点緊急対策事業を実施する。

・平成一四年度末までに約三、二〇〇箇所対策完了予定

・平成一三年度は、一般国道一四号宮本交差点（千葉県船橋市）等 約一、〇〇〇箇所
で整備

② 計約二、〇〇〇箇所完了（H10～H12）
コミュニティ・ゾーン形成事業により歩車
共存の道づくりを実施する。

・平成一四年度末までに約四五〇地区で整備
予定

・平成一三年度は、井土ヶ谷地区（横浜市）
等 約一二〇地区で整備
計約一三〇地区で整備着手済（H8～H12）

【地球環境の保全と都市環境の再生】

三 地球環境の保全と沿道環境の改善

① 交差点立体化、遮音壁、環境施設帯の整備
等の対策を重点的に行う沿道環境改善事業を
実施する。

・一般国道三〇二号（名古屋市）等

約一八〇地区

② 沿道環境が厳しい地区において対策を総合
的・計画的に行うための沿道環境改善プロ
グラムの策定を全国的に展開する。

・プログラムの策定 全国で約二〇箇所

③ 二酸化炭素排出抑制など地球環境への負荷
の軽減を図るため、バイパス・環状道路等の

道路ネットワークの整備を進める。

④ 二酸化炭素の吸収に資する「緑のみち」の
ネットワークの形成を進める。

・のり面・植樹帯の緑化 約九〇〇ha

⑤ モデル都市を選定し、時差通勤、パークア
ンドライト等のCO₂削減効果の実証実験を行
う。

・モデル都市 全国で約一〇都市

⑥ 景観への配慮や道路緑化を進め、まちなみ
や歴史・文化と調和したうるおいのある道づ
くりを行う。

四 都市圏の交通円滑化

① 都市圏の環状道路の整備を一層進める。

・都市環状道路の整備 一般国道八号金沢東
部環状道路（金沢市）等 一三五箇所

② 連続立体交差事業等の対象を拡充して行
う踏切道等総合対策事業の活用等により、ボ
トルネック踏切等の解消や、地域づくりと併
せて鉄道の高速度を支援する。【新規】

・踏切道等総合対策事業 JR山陰本線出雲
地区等

・連続立体交差事業 JR片町線・東西線
（大阪市）等 六三箇所

③ 新たに創設する交通結節点改善事業の活用

等により、駅周辺の乗り継ぎ改善や歩行空間
のバリアフリー化等を進める。

・交通結節点改善事業 新宿駅地区等 約一
〇〇地区

④ バスを中心とした効率的な交通ネットワー
クを形成するためのバス交通広場の整備等
を実施する。

・バス交通広場の整備 約二〇箇所

⑤ 第三次渋滞対策プログラムを進める。

・平成一四年度末までに約一、〇〇〇箇所を
主要渋滞ポイントを解消予定
平成一三年度は、新たに約二五〇箇所を解
消又は緩和

約六〇〇箇所完了（H10～H12）

⑥ 総合的な都市圏の交通円滑化対策を進め
る。

・都市圏交通円滑化総合対策事業 新たに約
一〇都市圏に着手し、計約二〇都市圏

【地域連携による個性豊かなまちづくり】

五 個性豊かな地域・まちの形成

① 土地の有効高度利用に資する道路整備や面
整備等により、都市の再生・再構築を進める。
・さいたま新都心地区、環状第二号線新橋・

② 施策の評価手法を確立し、新道路整備五箇年計画の中間評価を実施する。

③ P I実施指針（仮称）を作成し、広域的な幹線道路を含む幅広いP Iを実施する。

（参）P I (Public Involvement) … 施策の立案や事業の計画・実施等の過程で、関係する住民や国民一般に情報を公開した上で、広く意見を聴取し、それらに反映すること。

（道路の技術研究開発）

④ 企業・大学が有する多様な技術を、その発意に基づき有効活用するための、公募型委託研究を積極的に実施する。

・平成一一年一二月制度開始 テーマ「コンクリート構造物の非破壊検査機器等の開発」

⑤ 評価の視点・手法を明らかにし、新道路技術五箇年計画の中間評価を実施する。

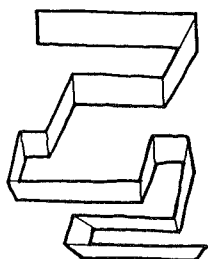
五 おわりに

昨今公共事業に対する批判は強く、道路事業においても効率性・透明性の向上及び評価機能の充実に努めてきているところである。一方では、道路整備に対する国民のニーズは大きくかつ多様化・高度化してきており、これらに應えるためには新道路整備五箇年計画に基づく計画的な道路整備を進めていくことが重要であると考えている。

平成一二年度予算編成に当たっては、平成一三年一月の中央省庁再編に伴う一般会計の九カ月・

三カ月の区分計上や大幅な組織改正等もあり、事務方にとっては従来にない複雑な作業となった。

また、厳しい財政事情の下、直面する政策課題に対応する施策に重点配分を行うとともに、地方分権推進計画を受けた補助事業の見直しや国土交通省発足に向けた交通体系の形成に資する新規施策等を盛り込んだところであり、時代の要請に応えた新世紀の扉を開く予算の姿を形づくることのできたものと考えている。



一般国道関係予算の概要

道路局国道課建設専門官 縄田 正

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、平成一〇年四月一日現在、四車線以上で整備されている区間はわずか五、八七八km（二一・〇％）しかない現状にある。また、改良済み区間は四七、四九三km（八八・六％）であり、交通がスムーズに通行していない区間は二四、五二六km（四五・七％）に達している。

このような現状に鑑み、平成一〇年度を初年度とする新たな道路整備五箇年計画に基づき、平成一一年度に引き続き、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。

以下に平成一二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

高規格幹線道路新規着工準備箇所
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
旭川・紋別自動車道	国道450号 丸瀬布遠軽道路	21	直轄	北海道
首都圏中央連絡自動車道	国道468号 東金茂原道路	22	直轄	千葉県
北近畿豊岡自動車道	国道483号 八鹿日高道路	10	直轄	兵庫県
今治・小松自動車道	国道196号 今治道路	10	直轄	愛媛県
	合 計	63		

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
日本海沿岸東北自動車道	国道 7号 象潟仁賀保道路	13	直轄	秋田県
東北中央自動車道	国道115号 阿武隈東道路	10	直轄	福島県
山陰自動車道	国道 9号 浜田三隅道路	15	直轄	島根県
	合 計	38		

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

一般国道の自動車専用道路として整備する高規格幹線道路は、総延長で約二、三〇〇km（本州四国連絡道路除き）であり、既に事業に着手している首都圏中央連絡自動車道、東海環状自動車道、京奈和自動車道等大都市圏環状道路を中心に積極

的な事業展開を図るとともに、事業着手の準備が整った旭川・紋別自動車道（国道四五〇号 丸瀬布遠軽道路）、首都圏中央連絡自動車道（国道四六八号 東金茂原道路）、北近畿豊岡自動車道（国道四八三号 八鹿日高道路）、今治・小松自動車道（国道一九六号 今治道路）六三kmの区間に於いて新規着工準備として事業に着手する予定である。

また、高速自動車国道に並行する一般国道において既に事業に着手している自動車専用道路の整備を促進し、当面その活用を図るとともに日本海沿岸東北自動車道（国道七号 象潟仁賀保道路）、東北中央自動車道（国道一一五号 阿武隈東道路）、山陰自動車道（国道九号 浜田三隅道路）三八kmの区間について新規着工準備として事業に着手する予定である。（表1参照）。

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

二 地域高規格道路

全国的な高規格幹線道路と一体となって幹線道路網を形成し、地域の振興・活性化を図るため、重点的かつ計画的な整備に努めているところであり、長期的には六、〇〇〇km、八、〇〇〇km整備を目標としている。

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、平成一一年一月一七日付けで「整備区間」九六kmが新たに指定されたところである。

なお、平成一二年度は直轄事業として、甲賀湖南道路（国道一号 栗東水口道路Ⅱ）七kmの区間について事業化し、新庄酒田道路（国道四七号 余目酒田道路）等五〇kmの区間について着工準備として事業に着手する予定であり、補助事業として、下北半島縦貫道路（国道二七九号 有戸北バイパス）等三三kmの区間について着工準備として事業に着手する予定である（表2参照）。

三 一般道路の整備

1 一次改築

一般国道の一次改築は、交通不能区間及び幅員狭隘区間の解消、冬期交通の確保を図ることにより地域交流の拡大、地域開発の促進等に極めて大きな役割をもつ事業であり、指定区間及び権限代行区間については直轄事業により、それ以外の区間については補助事業によりそれぞれ整備を進めている。

直轄事業においては権限代行区間として、新潟・福島二八九号（八十里越）、広島・島根三七五号（作木大和道路）等の路線について事業を継

表 2

平成12年度地域高規格道路(直轄)新規事業化及び新規着工準備箇所一覧
地域高規格道路(新規事業化箇所)

路線名	箇所名	延長 (km)	事業 主体	県名
甲賀湖南道路	国道 1号 栗東水口道路Ⅱ	6.9	直轄	滋賀県
	計	6.9		

地域高規格道路(新規着工準備箇所)

路線名	箇所名	延長 (km)	事業 主体	県名
新庄酒田道路	国道 47号 余目酒田道路	12.6	直轄	山形県
厚木秦野道路	国道246号 厚木秦野道路	3.6	直轄	神奈川県
新潟山形南部連絡道路	国道113号 荒川道路	3.6	直轄	新潟県
空港津山道路	国道 53号 津山南道路	5.8	直轄	岡山県
中九州横断道路	国道 57号 大野竹田道路	12.2	直轄	大分県
釧路中標津道路	国道272号 阿麻内道路	5.4	直轄	北海道
	計	50.1		

平成12年度地域高規格道路(補助)新規着工準備箇所一覧

新規着工準備箇所

(1) 新規箇所

路線名	箇所名	延長 (km)	事業 主体
下北半島縦貫道路	国道279号 ありきたり戸北バイパス	6.3	青森県
宮古盛岡横断道路	国道106号 みやこにし宮古西道路	3.6	岩手県
茂原・一宮・大原道路	国道409号 もばらいちのみや茂原一宮道路	7.2	千葉県
鳥取豊岡宮津自動車道	国道178号 あまなべ余部道路	5.3	兵庫県
熊本天草幹線道路	国道324号 ありおけ有明バイパス	4.6	熊本県
	計	27.0	

(2) 延伸箇所

路線名	箇所名	延長 (km)	事業 主体
四日市インターアクセス道路	国道477号 よっかいちのやま四日市湯の山道路(延伸)	1.9	三重県
北条湯原道路	国道313号 ひょうしやうらふ北条倉吉道路(延伸)	2.1	鳥取県
	計	4.0	

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他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。

平成一二年度は、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、茨城六号(日立バイパス)、徳島五号(阿南道路)等の部分供用を図るとともに、補助事業においても、三重三〇六号(四日市・菰野バイパス)、福岡四九五号(響灘工区)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、平成一二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、千葉一六号（千葉バイパス）、兵庫二八号（洲本バイパス）等、補助事業においては、大阪一七〇号（三ツ松高架橋）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) 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。

(6) 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、平成一二年度末までの整備延長は、約四三〇kmに達する見込みである。

平成一二年度は、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、災害に強いまちづくり、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。

平成一二年度よりスタートした新電線類地中化計画においては、中規模程度の商業系地域や住宅系地域などを電線類地中化整備対象に加え整備を推進することとしている。

六 維持修繕

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

一般国道のうち、特に重要な広域幹線を形成する道路については、指定区間として国が直轄事業により維持・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。

平成一二年度は、コンクリート構造物等の破損による道路利用者等への被害防止の観点を重視し、緊急点検・緊急対策を実施するなど一層の管

理の強化を行うとともに、老朽化する道路ストックの急増に対処するために、計画的な維持管理を行う。

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緊急調査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調査に基づく防災事業を実施する。

七 沿道環境改善

経済・社会活動を支える幹線道路の役割と沿道の生活環境の保全の両立を図ることを基本理念に、沿道環境（大気質、騒音）が環境基準を超え

ている地域において、沿道環境の改善対策を総合的・重点的に実施する沿道環境改善事業を推進する。

八 交通結節点改善

鉄道駅等の交通結節点における円滑な乗り継ぎや乗り換えを効率的に確保するために、利用者の視点に立った交通機関間の連携強化や移動の一連の動きの連続性の強化を目的とした交通結節点改善事業を推進する。

九 雪 寒

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

平成一二年度は、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

平成一二年度は、第六次特定交通安全施設等整備事業七箇年計画の五年度目として、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、歩行空間のバリアフリー化や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・管理の推進に努めていきたい。

高速自動車国道関係予算の概要

道路局高速国道課課長補佐 大野 昌仁

一 概要

高速自動車国道は、物流の効率化など経済構造の改革、国土の均衡ある発展、活力ある地域社会の形成、地域間の連携交流の促進に欠くことのできない根幹的施設であり、二一世紀初頭までに一、五二〇kmの高速ネットワークの概成を目標としている。

平成一二年度の高速自動車国道関係予算は、一兆二、〇八〇億円（うち社会資本整備事業費二〇億円）の建設費をはじめ、維持改良費、調査費等からなる事業費一兆六、七六五億円で政府案が決定された。

一方、国費は、適正な料金水準のもと採算性を確保しつつ高速自動車国道の整備を推進するた

め、三、〇二五億円（対前年度比五％増）計上された。

資金計画としては、財政投融资が一兆七、八四三億円で全体資金の約四割を占めているのをはじめとして、縁故債等二、一四九億円、民間借入金四、七七五億円、業務収入等一兆八、八三〇億円をそれぞれ計画している（表一）。

以下、項目別に予算の概要を述べるとともに、昨年一二月に行われた第三二回国土開発幹線自動車道建設審議会（以下「国幹審」という）及び施行命令についてもふれることとする。

二 建設費

平成一二年度の高速自動車国道建設費は一兆二、〇八〇億円で、このうち、開発インターチェ

ンジをNTT—A型事業として整備するための二〇億円（五二・五％NTT資金、四七・五％開発者負担金）を社会資本整備事業費として計上している。

平成一二年度は、第二東名・名神高速道路、北関東自動車道、東九州自動車道等の建設を重点的に推進するとともに中央自動車道等の改築事業を推進する。また、東北横断自動車道酒田線の湯殿山から庄内あさひ間が供用することにより月山道路を介して日本海側と太平洋側が直結するとともに、四国縦貫自動車道が伊予から大洲間の供用によって全線供用となるなど九道一三区間二三六kmの新規供用を図る。さらに、北陸自動車道全線四車線化となる名立谷浜から越中境PA間など三道三区間五六kmの拡幅事業の完成を図る。これによ

表2 平成12年度高速自動車国道供用予定区間

道路名	区間	延長 (km)
北海道縦貫自動車道	旭川鷹栖～和寒	29
東北横断自動車道酒田線	湯殿山～庄内あさひ	10
北関東自動車道	高崎JCT～伊勢崎	14
北関東自動車道	都賀JCT～上三川	19
北関東自動車道	友部～友部JCT	7
東海北陸自動車道	荘川～清見	19
東海北陸自動車道	上平～福光	16
山陽自動車道	宇部東～下関JCT	28
中国横断自動車道尾道松江線	宍道～松江	14
四国縦貫自動車道	伊予～大洲	32
四国横断自動車道	板野～津田東	26
四国横断自動車道	高松東～高松中央	5
東九州自動車道	西都～宮崎西	17
小計		236
〔拡幅〕		
常磐自動車道	友部JCT～水戸	(8)
中央自動車道	上野原～談合坂SA	(7)
北陸自動車道	名立谷浜～越中境PA	(41)
小計		(56)
平成11年度末 供用延長 (予定)		6,615km
平成12年度末 供用予定 (予定)		6,851km

(注) 1. インターチェンジ等の名称については、仮称である。
2. 拡幅延長は供用延長に含めない。

表1 平成12年度高速自動車国道の予算内訳

(単位: 百万円)

	12年度予算 (A)	11年度予算 (B)	比較増減 (A) - (B)	伸 率 (A) / (B)
〔事業計画〕				
建設費	1,208,000	1,214,000	△ 6,000	1.00
(うち社会資本整備事業)	(2,000)	(2,000)	0	1.00
維持改良費	319,725	325,159	△ 5,434	0.98
調査費	3,893	7,117	△ 3,224	0.55
建設利息	144,853	145,624	△ 771	0.99
小計	1,676,471	1,691,900	△15,429	0.99
業務管理費等	2,987,734	2,967,927	19,807	1.01
合 計	4,664,205	4,659,827	4,378	1.00
〔資金計画〕				
政府出資金等	302,500	287,000	15,500	1.05
社会資本整備事業収入	2,000	2,000	0	1.00
政府借入金	1,050	1,050	0	1.00
開発者負担金	950	950	0	1.00
財投資金	1,784,300	1,781,300	3,000	1.00
縁故債	115,700	118,300	△ 2,600	0.98
外債	99,200	80,300	18,900	1.24
民間借入金	477,500	516,800	△39,300	0.92
業務収入	1,883,005	1,874,127	8,878	1.00
合 計	4,664,205	4,659,827	4,378	1.00

※平成11年度は、上記の他、予備費10,200百万円(維持改良費10,200百万円)、二次補正200,000百万円(建設費120,000百万円、維持改良費80,000百万円)がある。

三 維持改良費

り、平成一二年度末における供用延長は約六、八五一km(法定予定路線一一、五二〇kmの約五九%)に達する予定である(表2)。

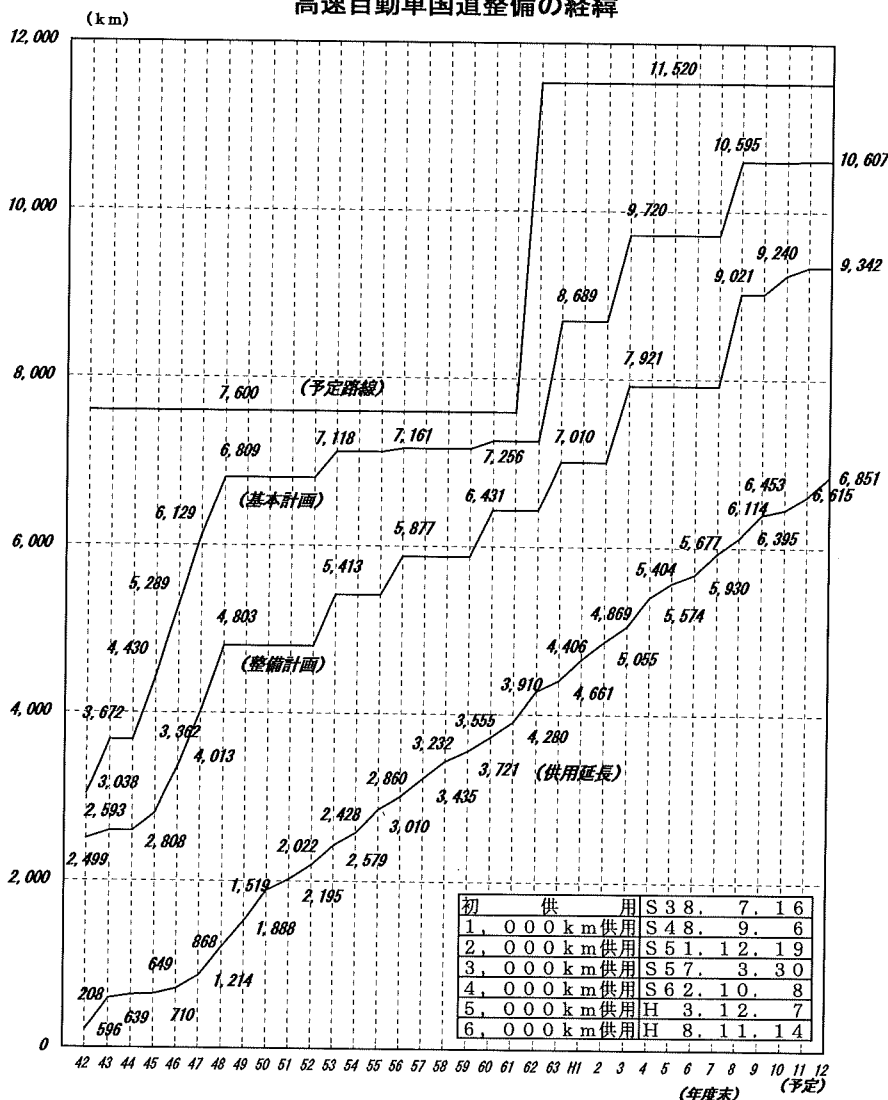
高速自動車国道においては、供用延長が毎年二〇km程度伸び、さらに東名・名神高速道路をはじめとして、供用後の経過年数も年々増加していることにより、維持管理関係費の所要額が増加する傾向の中で、より一層の経費節減と効率的な維持管理に努めているところである。

平成一二年度の維持改良費としては、改良費、防災対策費及び維持管理費の合計三、一九七億円を計上している。

改良費では、高速自動車国道等における交通安全対策に関する事業計画に基づき、引き続き強化型防護柵、排水性舗装などの総合的な交通安全対策に積極的に取り組むこととしている。さらに、沿道環境の一層の改善を図るため遮音壁の整備や盛土法面の樹林化等による総合的な環境対策を積極的に実施することとしている。

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

高速自動車国道整備の経緯



名・名神等の料金所にもサービスを拡大する。
このほか、付加車線の設置、インターチェンジの改良等の渋滞対策、トンネルの不感地対策等を実施することとしている。

防災対策費では、災害の予防のための法面の補強、異常気象時及び地震等における危険箇所の対策を行うこととしている。
特に、先の阪神・淡路大震災を踏まえ、平成九

年度に完了した「震災対策緊急橋梁補強事業」に引き続き、橋梁の補強等を実施していく。
維持管理費では、道路の点検、清掃、雪水作業、事故復旧工事、施設の保守・更新、小修繕工事等を実施し、道路の機能を正常、良好に維持することとしている。

四 調査費

平成一二年度の調査費は、三九億円を計上している。調査内容は、測量・地質・設計調査等の事業計画を策定するための技術調査、高速自動車国道の経営計画や採算性確保の検討等を行う経済調査、事業区域内の埋蔵文化財の発掘調査等を行う特別調査費等である。

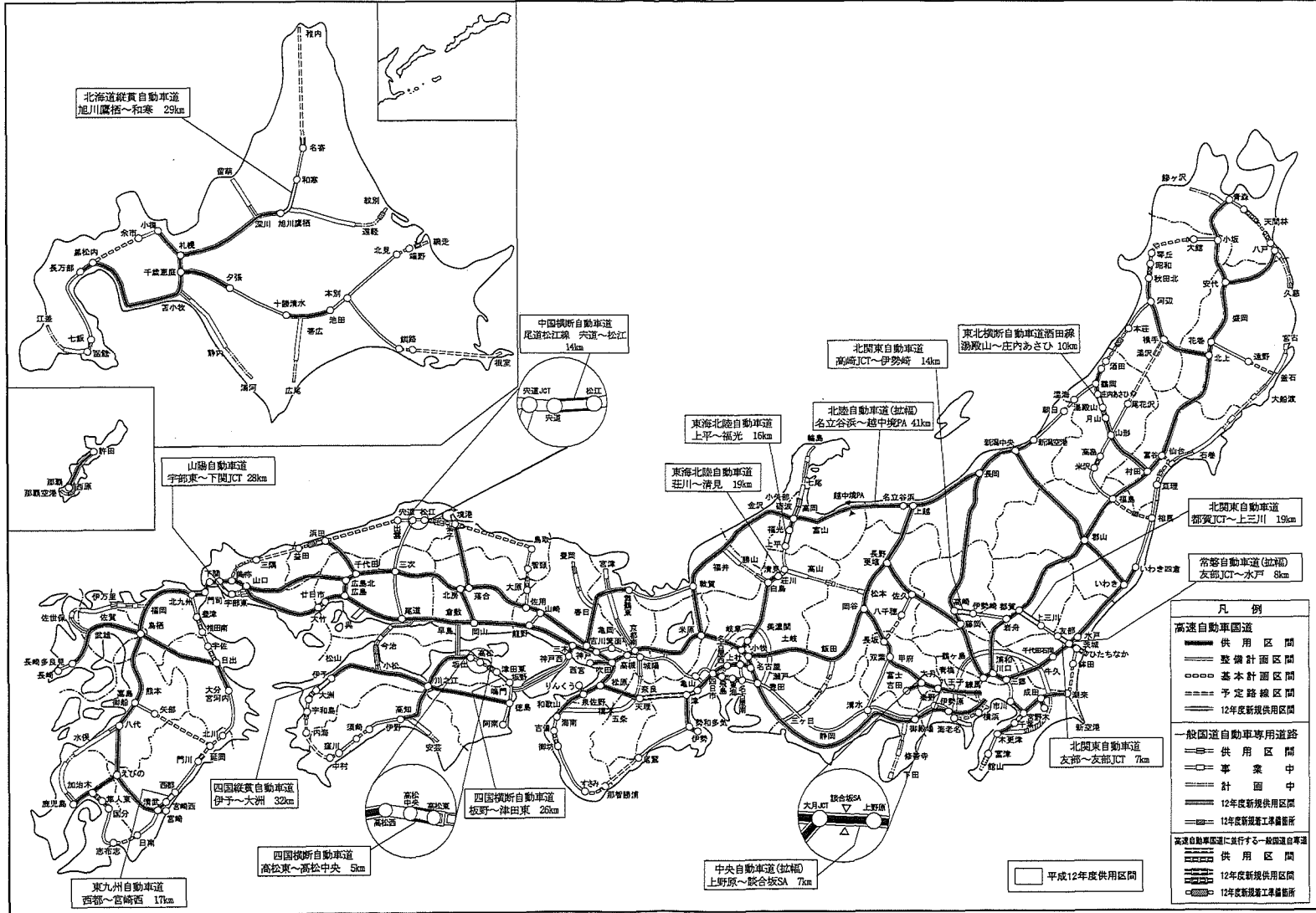
五 地域活性化インターチェンジ制度の創設

地域経済の浮揚や雇用の創出を図る上で、高速自動車国道のインターチェンジの整備は、特に企業立地を促進し、就業機会や所得の増加など地域経済の浮揚や定住人口の増加につながるものとして、意欲的に地域づくりに取り組む地域から大きな期待が寄せられているところである。

また、高速自動車国道が既に整備され、通過しているが、インターチェンジから離れている地域においては、追加インターチェンジの整備による既存高速自動車国道の有効利用が、地域活性化の

高規格幹線道路網図

(平成11年度末現在)



観点から大きなポイントの一つとなっている。
 そこで地方公共団体が、一般道路事業と地方道路公社による有料道路事業を組み合わせ、高速自動車国道のインターチェンジの整備を行う「地域活性化インターチェンジ制度」の創設が認められた。

これにより、これまで追加インターチェンジの設置については、地域開発の収益を活用した開

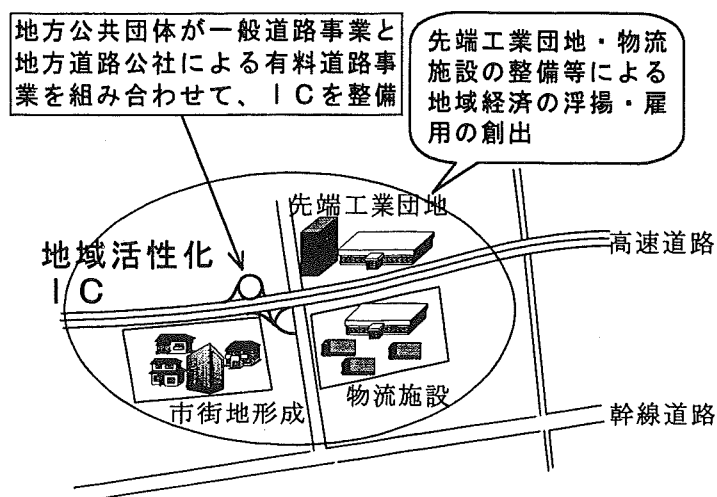


図1 地域活性化インターチェンジのイメージ

発インターチェンジ制度により行っていたところであるが、本制度の創設により地方公共団体の発意に基づき、地域づくり計画と一体的な整備が可能となった。

また、地域活性化インターチェンジの整備とそれに合わせた地域づくりにより、企業立地をはじめとした地域経済の浮揚や雇用の創出に貢献するほか、新たな市街地等の交通発生源から高速道路

表3 新たな基本計画（案）

路線名	区間	延長(km)
近畿自動車道 (名古屋環状二号線)	名古屋市中川区～愛知県海部郡飛島村	12

表4 新たな整備計画（案）

路線名	区間	延長(km)	事業費(億円)	備考
北海道横断自動車道	余市町～小樽市	24	1,270	暫定2車線
近畿自動車道	白浜町～すさみ町	24	1,480	〃
東九州自動車道	椎田町～宇佐市	28	1,520	〃
東九州自動車道	蒲江町～北川町	26	1,340	〃
計	4区間	102	5,610	

へのアクセス性を向上させ、周辺道路の渋滞緩和にも貢献することが期待される(図1)。

六 国幹審と施行命令

平成一一年一二月二四日に第三回国幹審が開催され、一区間一二kmの新たな基本計画の策定、四区間一〇二kmの新たな整備計画の策定、六箇所のジャンクション・インターチェンジ等の追加に

伴う整備計画の変更が行われた。また、第三〇回（平成八年二月開催）、第三一回（平成一〇年二月開催）国幹審で整備計画が策定され日本道路公団において調査が進められてきた四区間五八km及び八箇所ジャンクション・インターチェンジについて同日建設大臣から日本道路公団総裁へ施行命令が出された（表3・4・5・6・7）。

新たに基本計画が策定された区間については、今後、具体的な路線調査、環境調査等の調査、調整を進める。

また、新たに整備計画が策定された区間については、日本道路公団において行う所要の調査を踏まえ逐次事業着手を図る。

七 おわりに

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

表5 ジャンクション・インターチェンジ等の追加（6箇所）

高規格幹線道路や地域高規格道路との接続、渋滞対策等のためのジャンクション・インターチェンジ等を追加する整備計画変更（案）の内訳は以下の通り。

変 更 内 容	件 数	内 訳
①高規格幹線道路との接続 中央自動車道西宮線（名神高速道路）と京都縦貫自動車道〔一般国道自動車専用道路〕を連結するジャンクションの設置。	1箇所	京都府乙訓郡大山崎町（大山崎JCT）
②地域高規格道路との接続 中国縦貫自動車道（中国自動車道）と小郡萩道路〔地域高規格道路〕とのインターチェンジの設置。	1箇所	山口県美祿郡美東町（美東IC）
③高速自動車国道活用施設（開放型）との連結※1 一般道路と連結される高速自動車国道活用施設と東北横断自動車道（秋田自動車道）の連結。	1箇所	秋田県仙北郡西仙北町
④地域の活性化を支援するインターチェンジの追加※2 東北縦貫自動車道（東北自動車道）、東北中央自動車道、四国横断自動車道（高松自動車道）への追加インターチェンジの設置。	3箇所	黒磯市（黒磯IC） 福島市（大笹生IC） 香川県三豊郡三野町（鳥坂IC）
計	6箇所	

※1：平成10年6月に改正された高速自動車国道法第11条第2号に基づく高速自動車国道活用施設として、高速自動車国道への連結申出がなされているもので、一般道への出入りが可能なもの。

※2：地域経済の浮揚や雇用の創出等、地域の活性化に資する追加インターチェンジで、地方公共団体が整備するもの。

表6 施行命令区間（4区間58km）

路線名	区 間	延長(km)	事業費(億円)	備 考
東関東自動車道	三郷市～松戸市	10	1,870	完成4車線
第二東海自動車道	伊勢原市～秦野市	13	4,880	暫定4車線
近畿自動車道	名古屋市緑区～ 名古屋市名東区	15	2,600	完成4車線
〃	高槻市～箕面市	20	6,350	暫定4車線
計	4区間	58	15,700	

表7 ジャンクション・インターチェンジの施行命令箇所（8箇所）

路線名	JCT・IC名	連結位置	取付道路
東北縦貫自動車道	矢 吹	福島県西白河郡矢吹町	一般国道4号 及び県道矢吹小野線 (福島空港・あぶくま南道路)
東北横断自動車道	小 野	福島県田村郡小野町	一般国道349号 及び県道矢吹小野線 (福島空港・あぶくま南道路)
常磐自動車道	つくば	茨城県つくば市	一般国道468号 (首都圏中央連絡自動車道)
中央自動車道	一 宮	愛知県一宮市	一般国道22号 及び県道高速清洲一宮線 (都市高速名岐道路)
第一東海自動車道	日 進	愛知県日進市	県道日進瀬戸線 (名古屋瀬戸道路)
近畿自動車道	大和郡山	奈良県天理市 及び大和郡山市	一般国道24号 (京奈和自動車道)
中国横断自動車道	甲 奴	広島県甲奴郡甲奴町	町道品線
中国横断自動車道	浜田東	鳥根県浜田市	一般国道9号(江津道路)

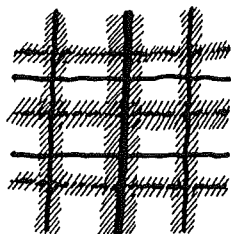
一方、今後は第二東名・名神高速道路など多くの事業費を要する路線やトンネルや橋梁等の構造物比率の高い横断道等の整備が中心となっていくため、より効率的に事業を推進する必要がある。このため、公共工事コスト縮減対策に対する行動計画等に基づき、より徹底したコスト意識を念

頭においた経営の合理化に努めるとともに、国費の安定的充当を行いながら、経済情勢が大きく変化しなければ、基本的には料金を上げないよう様々な工夫を行い、高速自動車国道の整備を進めていく所存である。

また、高速自動車国道の整備促進のためには、

設計協議、用地買収、文化財調査等の支援・協力と地域住民の理解が不可欠である。

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



有料道路関係予算の概要

道路局有料道路課課長補佐 有田 幸司

はじめに

有料道路事業は、財政投融资資金や民間からの借入金等を活用することにより道路整備を進めるもので、利用料金を活用しつつ、少ない国費で事業を推進できるという特色があり、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。

取り組みの方針

高いサービスを提供する高規格幹線道路等については、受益者負担の原則のもと、有料道路制度を活用しつつ整備を推進する。

各公団等がより徹底した建設・管理費の節減を行うとともに、公的資金の投入・拡大などにより、

適正な料金水準のもとで採算性を確保しながら着実に整備を推進する。

渋滞対策、VICSサービスの充実や、ETCのサービス地域の拡大等の高度情報化を進めるとともに、料金割引を活用するなど既存のストックの有効活用により、利用者サービスの向上を図る(図1)。

平成一二年度有料道路関係予算額は、五箇年計画対象事業費で、二兆五、八八六億円であり、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)。

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 概要

平成一二年度予算額(五箇年計画対象事業費)は、日本道路公団全体で一兆八、一〇〇億円(対前年度比〇・九九倍)であり、そのうち高速自動車国道が一兆六、七六五億円(対前年度比〇・九九倍)、一般有料道路が一、三三五億円(対前年度比〇・九五倍)となっている(表2)。

2 一般有料道路

都市間の広域的な交流や大都市圏の環状道路等の高規格幹線道路の整備を促進する。

このため、新たに、首都圏中央連絡自動車道のうち東名(海老名北)―東北道(久喜白岡)間五

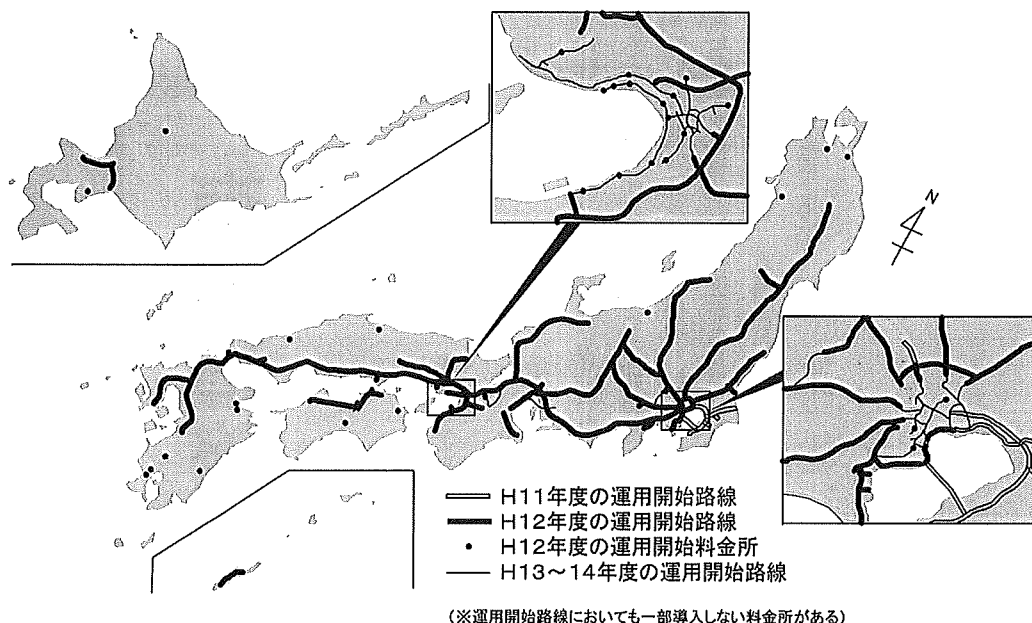


図1 ETCのサービス開始路線

表1 平成12年度有料道路予算総括表

(単位：百万円)

区 分	12 年 度 (A)		前 年 度 (B)		倍率 (A)／(B)		備 考
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	
有 料 道 路	2,588,595	534,071	2,627,749	522,233	0.99	1.02	1. 有料道路事業の各区分の計数には、(NTT-A型事業)を含む。 2. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資等である。
日本道路公団	1,809,959	308,041	1,831,905	289,462	0.99	1.06	
首都高速道路公団	287,201	47,690	273,892	40,050	1.05	1.19	
阪神高速道路公団	174,120	16,800	164,346	15,850	1.06	1.06	
本州四国連絡橋公団	18,913	53,333	28,098	53,333	0.67	1.00	
地方道路公社等	268,452	93,207	289,558	103,538	0.93	0.90	
(NTT-A型事業)	(225,099)	(90,545)	(214,042)	(90,336)	(1.05)	(1.00)	
道路開発資金	29,950	15,000	39,950	20,000	0.75	0.75	

四km(既に有料道路として事業中及び供用中の中央道(八王子)～関越道(鶴ヶ島)四〇kmを除く)

及び千葉東金道路(三期)五〇kmについて有料道路として事業化を図る。なお、千葉東金道路(三期)については、現行の千葉プール(京葉道路、千葉東金道路(二期、二期)を拡大し、プールの活用を図り整備を推進する。

また、東海環状自動車道については、第二東名(豊田東)～東海北陸(美濃関)間七三kmについて、有料道路として事業化を図る。

さらに、琴丘能代道路、江津道路等についても有料道路として事業化を図る。

これらの事業を推進するため、平成一二年度における建設費は、七五〇億円(対前年度比一・〇一倍)を計上している。

利用者サービスの向上、安全性、定時性等の向上を図るとともに良好な道路環境を保全する観点から、各種施策を強力に推進する。

特に、

① 料金所の渋滞解消・緩和及びキャッシュレス化にともなう利用者サービスの向上のため、ETC(ノンストップ自動料金収受システム)の整備を推進し、平成一二年度中にETCサービスを東名・名神等の料金所にも拡大する。

② 沿道環境の一層の改善を図るため、遮音壁、新型遮音壁、裏面吸音板、低騒音舗装などの道路騒音対策を積極的に推進する。

表2 日本道路公団

(単位: 百万円)

区 分	12 年 度 (A)			前 年 度 (B)			倍率 (A) / (B)		
	高速	一般	計	高速	一般	計	高速	一般	計
(事業計画)									
建設費	1,208,000	75,000	1,283,000	1,214,000	74,000	1,288,000	1.00	1.01	1.00
(うち社会資本整備事業費)	(2,000)	(0)	(2,000)	(2,000)	(0)	(2,000)	(1.00)	(—)	(1.00)
維持改良費	319,725	37,762	357,487	325,159	38,290	363,449	0.98	0.99	0.98
調査費	3,893	950	4,843	7,117	1,142	8,259	0.55	0.83	0.59
建設利息	144,853	19,776	164,629	145,624	26,573	172,197	0.99	0.74	0.96
小計	1,676,471	133,488	1,809,959	1,691,900	140,005	1,831,905	0.99	0.95	0.99
業務管理費等	259,046	50,398	309,444	291,896	56,875	348,771	0.89	0.89	0.89
業務外支出等	2,728,688	534,829	3,263,517	2,676,031	510,993	3,187,024	1.02	1.05	1.02
合 計	4,664,205	718,715	5,382,920	4,659,827	707,873	5,367,700	1.00	1.02	1.00
(資金計画)									
政府出資金等	302,500	4,491	306,991	287,000	1,412	288,412	1.05	3.18	1.06
社会資本整備事業収入	2,000	0	2,000	2,000	0	2,000	1.00	—	1.00
政府借入金	1,050	0	1,050	1,050	0	1,050	1.00	—	1.00
開発者負担金	950	0	950	950	0	950	1.00	—	1.00
財 投 資 金	1,784,300	315,700	2,100,000	1,781,300	325,000	2,106,300	1.00	0.97	1.00
繰 故 債	115,700	24,300	140,000	118,300	21,700	140,000	0.98	1.12	1.00
外 債	99,200	20,800	120,000	80,300	14,700	95,000	1.24	1.41	1.26
民間借入金	477,500	101,600	579,100	516,800	95,100	611,900	0.92	1.07	0.95
業務収入等	1,883,005	251,824	2,134,829	1,874,127	249,961	2,124,088	1.00	1.01	1.01
合 計	4,664,205	718,715	5,382,920	4,659,827	707,873	5,367,700	1.00	1.02	1.00

(注) 1. 社会資本整備事業収入中の政府借入金は、NTT—A型資金である。
2. 業務管理費等は納付消費税を含む。

表3 首都高速道路公団

(単位: 百万円)

区 分	12年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A/B)
(事業計画)			
高速道路建設費等	122,130	102,287	1.19
(うち社会資本整備事業費)	(46,100)	(30,387)	(1.52)
高速道路改築費	52,000	57,000	0.91
関連街路分担金	1,200	1,300	0.92
調査費	1,111	1,111	1.00
維持修繕費	43,727	43,768	1.00
建設利息	67,033	68,426	0.98
小計	287,201	273,892	1.05
業務管理費等	51,366	53,185	0.97
業務外支出等	477,838	432,230	1.11
合 計	816,405	759,307	1.08
(資金計画)			
出 資 金	50,200	48,100	1.04
政 府	25,100	24,050	1.04
地方公共団体	25,100	24,050	1.04
社会資本整備事業収入	45,180	32,000	1.41
政府借入金	22,590	16,000	1.41
地方公共団体借入金	22,590	16,000	1.41
財 投 資 金	375,600	341,400	1.10
繰 故 債	40,500	27,500	1.47
民間借入金	40,500	27,500	1.47
業務収入等	264,425	282,807	0.94
合 計	816,405	759,307	1.08

(注) 1. 社会資本整備事業収入中の政府借入金は、NTT—A型資金である。
2. 建設利息には、社会資本整備事業費に係る建設利息10,375百万円(前年度9,613百万円)を含む。

③ VICS(道路交通情報通信システム)サービスの充実等により利用者サービスの向上を図る。

二 首都・阪神高速道路公団

1 首都高速道路公団

前年度に引き続き首都高速中央環状新宿線等一〇路線の建設事業を実施する。

特に、

① 中央環状線の一部を形成し、都心部の交通

渋滞の緩和を図る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、二〇〇〇年春(平成一二年)のさいたま新都心の街びらきにあわせて大宮線の与野JCTを開通する。

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、出入口の増設等を推進する。

- ⑥ 利用者の情報ニーズの高度化・多様化の要請に応え、街路情報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）サービス区間を拡大し、ETCの普及を促進するなど、利用者サービスの向上を図る。

- ⑦ 沿道環境の一層の改善を図るため、遮音壁、新型遮音壁、裏面吸音板、低騒音舗装などの道路騒音対策を積極的に推進する。

これらの事業を推進するため、高速道路建設費等として二、八七二億円（対前年度比一・〇五倍）を、計上している（表3）。

2 阪神高速道路公団

前年度に引き続き淀川左岸線等一五路線の建設事業を実施する。

特に、

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

- ② 兵庫地区では神戸市内の南北方向の交通混雑を緩和するとともに、ラダーネットワークを形成するため、神戸山手線、北神戸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、京都高速道

路の新十条通及び油小路線の整備を促進する。

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

- ⑤ 利用者の情報ニーズの高度化・多様化の要請に応え、所要時間表示板等の道路交通情報提供施設の充実を図る。なお、キャッシュレス化による利便性の向上等を図るETC（ノンストップ自動料金収受システム）のサービス開始等により利用者サービスの向上を図る。

- ⑥ 沿道環境の一層の改善を図るため、遮音壁、新型遮音壁、裏面吸音板、低騒音舗装などの道路騒音対策を積極的に推進する。

これらの事業を推進するため、高速道路建設費等として一、七四一億円（対前年度比一・〇六倍）を計上している（表4）。

三 本州四国連絡橋公団

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・八km）のうち、現在一六四・一km（九二・八％）を供用中である。平成一年五月一日に西瀬戸自動車道の新尾道大橋・多々羅大橋及び来島海峡大橋が完成し、これにより本四3ルートが概成した。

平成一二年度の事業としては、

表4 阪神高速道路公団

（単位：百万円）

区 分	12年度 (A)	前年度 (B)	倍 (A/B)
(事業計画)			
高速道路建設費等	79,995	75,300	1.06
(うち社会資本整備事業費)	(2,995)	(0)	(皆増)
高速道路改築費	44,300	40,744	1.09
関連街路分担金	25	58	0.43
調査費	765	765	1.00
維持修繕費	26,966	28,080	0.96
建設利息	22,069	19,399	1.14
小計	174,120	164,346	1.06
業務管理費等	38,535	40,465	0.95
業務外支出等	426,540	419,833	1.02
合 計	639,195	624,644	1.02
(資金計画)			
出 資			
政 府	31,200	31,700	0.98
地 方 公 共 団 体	15,600	15,850	0.98
社会資本整備事業収入	15,600	15,850	0.98
政 府 借 入 金	2,400	0	皆増
地 方 公 共 団 体 借 入 金	1,200	0	皆増
財 投	1,200	0	皆増
緑 故 資 金	328,800	310,000	1.06
民 間 借 入 金	42,100	39,900	1.06
業 務 収 入 等	42,800	40,500	1.06
	191,895	202,544	0.95
合 計	639,195	624,644	1.02

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

表5 本州四国連絡橋公団

(単位:百万円)

区 分	12年度 (A)		前年度 (B)		倍 率 (A) / (B)	
	全体	うち 道路分	全体	うち 道路分	全体	うち 道路分
(事業計画)						
建設費	636	600	1,638	1,598	0.39	0.38
調査費	416	399	416	399	1.00	1.00
維持管理費	13,158	11,916	11,109	9,816	1.18	1.21
建設利息等	5,998	5,998	16,285	16,285	0.37	0.37
小計	—	18,913	—	28,098	—	0.67
業務管理費等	20,667	19,804	17,435	16,595	1.19	1.19
業務外支出等	422,921	418,978	385,898	379,164	1.10	1.11
合計	463,806	457,695	432,781	423,857	1.07	1.08
(資金計画)						
出資金	80,000	80,000	80,000	80,000	1.00	1.00
政 府	53,333	53,333	53,333	53,333	1.00	1.00
地方公共団体	26,667	26,667	26,667	26,667	1.00	1.00
補助金	40	—	34	—	1.18	—
財 投 資 金	146,600	146,600	135,400	135,400	1.08	1.08
緑 故 債	93,100	93,100	85,300	85,300	1.09	1.09
民間借入金	44,500	44,500	31,000	31,000	1.44	1.44
業務収入等	99,566	93,495	101,047	92,157	0.99	1.01
合計	463,806	457,695	432,781	423,857	1.07	1.08

表6 有料道路融資事業予算

(単位:百万円)

平成12年度(A)		前年度(B)		倍率(A)/(B)	
事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
257,872	87,917	280,558	99,038	0.92	0.89

四 有料道路融資事業

1 概 要

地方道路公社等が行う指定都市高速道路、一般有料道路及び駐車場については、有料道路整備資

① 鳴門ICにおける神戸淡路鳴門自動車道と四国横断自動車道との接続工事
② 神戸淡路鳴門自動車道及び瀬戸中央自動車道のETC路側機器の整備等
があり、これらを行うために、建設費等として一八、九一三百万円(対前年度比〇・六七倍)を計上している(表5)。

2 一般有料道路の建設

(1) 一般有料道路

継続二五路線一四〇・九kmの事業を推進し、うち、大島大橋(長崎県道路公社)等五路線三一・

金貸付制度(無利子貸付制度)を活用するとともに、NTT-A型資金を活用して、有料道路とこれに密接に関連する公共施設を一体的に整備する総合有料道路事業などにより整備を推進する。
平成一二年度の有料道路融資事業の予算額は、事業費二、五七九億円(対前年度比〇・九二倍)である(表6)。

三kmの完成を図る。

また、新規事業として、西宮北有料道路(延伸)(兵庫県道路公社)の二路線一・五kmの整備に着手する。

(2) 駐車場

神戸市元町駐車場(Ⅱ期)(神戸市道路公社)等、一一箇所の事業を推進し、うち安土町駐車場(大阪市道路公社)等四箇所の完成を図る。

3 指定都市高速道路の建設

(1) 名古屋高速道路

名古屋高速名古屋小牧線等九路線四三・三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、福岡高速五号線等継続三路線二五・八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の完成を図る。

(3) 広島高速道路

広島高速四号線(広島西風新都線)等継続三路線九・八kmの整備を推進し、うち、広島高速三号線(広島南道路)二・六kmの完成を図り、また、新規事業として広島高速東部線(Ⅰ期)四・〇kmの整備に着手する。

地方道関係予算の概要

道路局地方道課建設専門官 安藤 淳
同 市町村道室建設専門官 川嶋 直樹

一 はじめに

地方道は、都道府県道と市町村道で構成されており、その延長は、都道府県道約一三万km、市町村道約九七万kmであり、我が国の一般道路延長の九五%を占めている。しかし、その整備状況はまだまだ低く、整備に対する地域の期待と要望は表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一二年度は、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のとおり計上している。

二 地方道整備の現状

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

しかし、その整備水準をみると、例えば、改良率が、国道が八八%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、都道府県道は六二%、市町村道においては一五%（一車線改良含み五〇%）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は、全国的な観点から重点的な支援が必要の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。

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るための河川改修、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）

表2 平成12年度予算状況

（単位：億円）

		建設省	伸 率	北海道	伸 率	沖 縄	伸 率
地方道	国 費	4,077	1.05	642	0.98	364	1.00
	事業費	7,892	1.04	1,141	0.98	436	0.99

		離 島	伸 率	奄 美	伸 率	合 計	伸 率
地方道	国 費	286	0.98	80	1.01	5,451	1.03
	事業費	522	0.99	126	1.00	10,117	1.03

- （注） 1. 地方道路整備臨時交付金を含む。
2. 電線共同溝、沿道環境改善事業及び交通結節点改善事業（新規）を含む。
3. 地域戦略プラン事業推進費を含む（伸率の計算での11年度予算額には含まない）。

表3 地方道の整備状況（平成10年4月現在）

（km）

	実延長	改良済		舗装済	
		延 長	%	延 長	%
都道府県道	127,911	79,148	61.9	69,660 (120,704)	54.5 (94.4)
市町村道	968,430	144,118 (484,314)	14.9 (50.0)	158,595 (693,765)	16.4 (71.6)
国 道	53,628	47,493	88.6	47,213 (52,982)	88.0 (98.8)

- （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。

- ① 〔地方道補助事業の四つの要件〕
国の直轄事業に関連する事業
直轄国道とともに広域ネットワークを形成する道路、高速道路のインターチェンジへのアクセスとなる道路、一般国道と重要拠点を連絡する道路等
- ② 国家的な事業に関連する事業
スポーツ国際大会（ワールドカップ）等の国家的事業に関連して必要となる道路、特別立法等の国の法律に基づき国の特定地域の支援に必要な道路等
- ③ 先導的な施策に係る事業
中心市街地の活性化・バリアフリー化・電線共同溝整備等による良好な都市空間を形成する道路、沿道環境が厳しくその改善のための事業を総合的・重点的に推進する道路等
- ④ 短期間に集中的に施行する必要がある事業
空港等の交通拠点施設の開設に併せ短期集中的に施行する必要がある道路、渋滞対策等緊急の課題を解決するため短期集中的に施行する必要がある道路等

四 事業の計画性・透明性の確保

計画的・効率的な道路の整備を図り、道路事業の透明性を確保するため、地方公共団体は自らの発意により、各道路管理者の協力の下で、高速自動車国道、一般国道、都道府県道・市町村道及び街路を対象として、今後一〇年間に実施を予定している事業を明らかにした「道路の整備に関するプログラム」を策定中である。本プログラムの公表により、道路事業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（図一）。

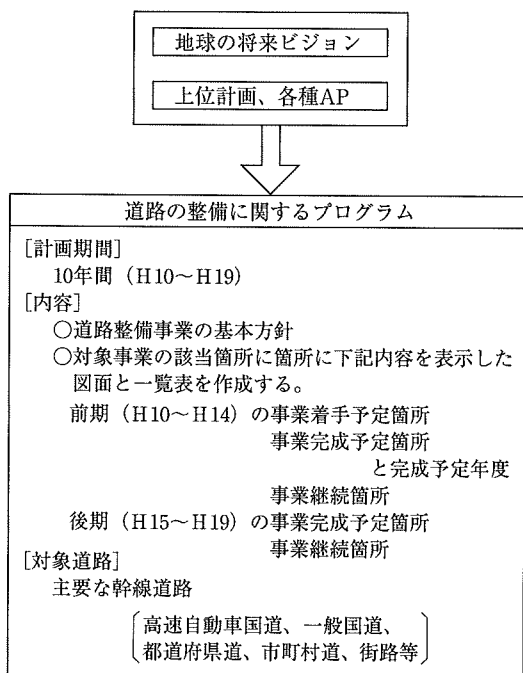
五 地方分権の推進

国と地方の役割分担の明確化と国の役割の重点化を図る観点から、地方分権を一層推進するため、第二次地方分権推進計画（平成一一年三月閣議決定）において、公共事業における国と地方の役割の見直しを行うこととされたところである。

地方道補助事業においても、補助金の整理合理

化及び事務手続の簡素化（別紙一）を行うこととされたことから、これに基づき、平成一二年度において次の措置を行う。

- ・まちづくり総合支援事業の創設
- ・交付金事業の「実施に関する計画」の提出
- ・資料の大幅削減（平成一一年度措置）
- ・交付金事業の「軽微な変更」の範囲の拡大
- ・建設省所管（内地）の特殊改良事業の廃止
- ・市町村道の採択基準の引き上げ



図一 道路の整備に関するプログラムのスキーム

別紙一 第2次地方分権推進計画（地方道関係抜粋）

3 補助事業の見直し

（2）統合補助金の創設

オ（ア）まちづくりに係る新たな統合補助金の創設

中心市街地の活性化等一定の目的実現のために行われる各種補助事業について、市町村が創意工夫に基づいてまちづくり等を進めることができるよう、複数事業に係る統合補助金を創設する。【平成12年度措置予定】

（3）地方道路整備臨時交付金の運用改善

ア 法の趣旨に従い、地方公共団体が自主的に策定する整備計画に基づいて交付する。国の関与は計画全体の緊急性の判断に限定する。

【平成11年度措置予定】

イ 交付決定後の個別箇所間の流用は、整備計画の範囲内であれば、申請どおり認める（地方道路整備臨時交付金の趣旨を踏まえ、変更手続が極力不要となるよう、「軽微な変更」の範囲を拡大する。）

【平成12年度措置予定】

（4）補助金の廃止

ア ……道路……に係る小規模な補修・修繕・局部改良等……について

（イ）地方道（建設省所管）の特殊改良に係る補助金を廃止する。

【平成11年度（継続事業については平成12年度）に措置予定】

ウ 市町村道に対する個別補助金（以下のものを除く。）

【平成12年度措置予定】

a 幹線道路ネットワーク形成上必要な直轄等関連事業及び地域高規格道路に係るもの

b 橋梁、トンネル、立体交差等大規模なもの

c 電線類地中化等特別の観点から行われるもの

六 平成二二年度新規要求事業

○踏切道等総合対策事業の創設（図2）

都市部においては、遮断時間の長いボトルネック踏切により円滑的・効率的な都市活動が阻

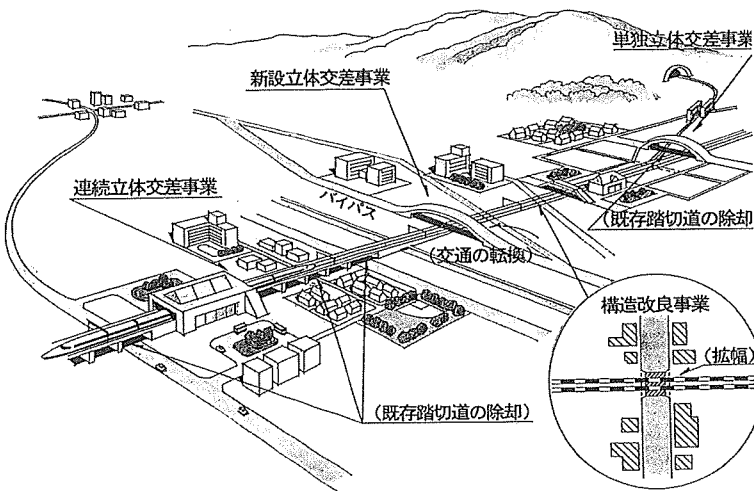


図2 踏切道等総合対策事業のイメージ

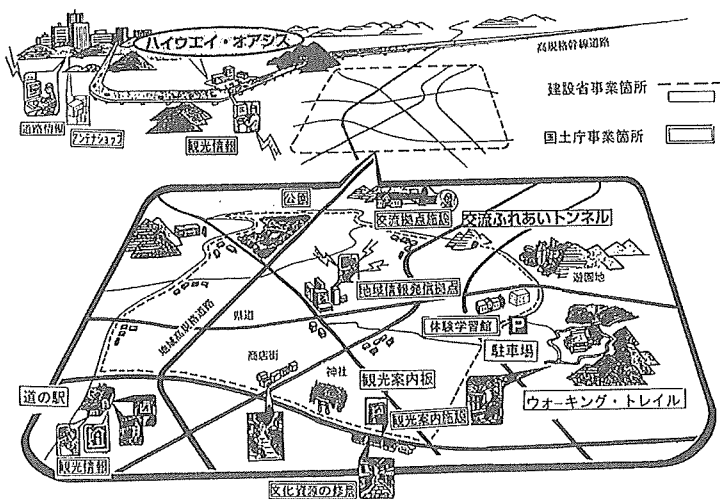


図3 地域連携総合支援事業のイメージ

害されている一方、地方部においても、鉄道による地域分断や、鉄道の高速化により踏切事故の危険性等が増大するといった課題がある。

そこで、ボトルネック踏切の一掃や踏切除却により地域づくりと併せて鉄道の高遠化を支援

するため、対策目標を明らかにした「階切道等
 総合対策プログラム」に基づく階切道の改良等
 について、緊急的かつ重点的に実施する「階切
 道等総合対策事業」を創設する。

○地域連携総合支援事業の創設（図3）

○地域連携総合支援事業の創設（図3）

地域連携を強化し、自立的で個性豊かな地域づくりをより効果的に進めるため、建設省で実施する道路事業に対する支援（地域連携強化支援道路事業）と、国土庁が実施する地域振興施設整備やイベント等地域活動（ソフト事業）に対する支援（地域間交流支援事業）を組み合わせ一体的に実施する。

七
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、国と地方の關係が厳しく問われ、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。

特集／高速自動車国道を活用した新事業開発への取組み

高速道路における民活・地域活性化事業

道路局高速国道課

はじめに

我が国の高速自動車国道は、昭和三二年に名神高速道路小牧～西宮間の施行命令以降、計画的な整備が進められ、平成一一年末現在で六、五五九km（全体計画の五六・九％）が供用するに至っている。

高速自動車国道は我が国の社会経済を支える根幹的な社会基盤であり、平成一〇年度から始まった新道路整備五箇年計画の中でも、地域ブロックの自立的な発展や広域物流の効率化等を図るため、引き続き重点的に整備の促進を進め、計画期間中に八八三kmの新規供用を図ることとしている。

一方、高速ネットワークの整備の充実に伴い、

高速道路に求められる役割は、単に高速交通の円滑な確保にとどまらず、利用者サービスの高度化・沿道地域の活性化への貢献など、ますます多様化してきている。

こうした社会情勢を背景に、既存ストックを有効に活用し、道路事業を効率的・効果的に進めていくため、国と地方、官と民の適切な役割分担が求められる中、平成一〇年の高速自動車国道法等の一部改正により、沿線地域の自主性や民間活力を活用して、地域や利用者にとってより、付加価値の高い高速道路を実現することが可能となった。

一 これまでの取組み

高速道路を活用した民活・地域活性化事業は、

インターチェンジやサービスエリアといった交通の出入りや立ち寄りの機能を新たに付加したり、既存の機能を活用した事業を行ってきた。

(1) 開発IC制度

昭和六二年に創設された制度で、NIT株式の売払収入の一部を活用し、高速道路沿線で行われる開発事業から生じる開発利益を、ICの整備費用に充てることによりICの追加整備が図られるようにしたものである。これまでに二五ヶ所が供用され、五ヶ所が整備中となっている（表1）。

社会資本の整備に伴い周辺地域にもたらされる外部経済である開発利益を吸収し、当該施設の整備に充てる考え方は、道路事業以外では、宅鉄法（大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法）において地方公共

団体が鉄道建設にあたり鉄道事業者に出資・助成する制度、土地区画整理事業の減歩制度、あるいは宅地開発指導要綱の規定に基づく開発事業者による公共施設用地の提供を求める制度など宅地開発や市街地開発の面整備事業の分野を中心に設けられている。

また、アメリカでもインフラ整備による開発利益を吸収する制度がいくつか用意されており、開発利益により民間参入のインセンティブを持たせる考え方は民活手法の代表的なものの一つとなっている。

(2) ハイウェイオアシス

(SA・PAを活用した地域拠点整備事業)
ハイウェイオアシスは、高速道路の周辺の都市

公園の中にSA・PAと連結した公園駐車場を設け、高速道路の利用者が直接都市公園を利用できるようにするものとして制度化されたものである。

平成七年度からは、対象施設を都市公園に限定せず、広く地域の振興・活性化に資する施設を対象とした地域拠点整備事業として、高速道路を通じた地域連携の核となる地域拠点づくりを積極的に推進しているところであり、平成元年度の北陸自動車徳光PAをはじめとし、全国で一〇ヶ所が既に共用している。

なお、後述する平成一〇年の高速自動車国道法等の一部を改正する法律の施行に伴い、今後新たに整備されるハイウェイオアシスについては、高

速自動車国道活用施設の連結として、対応することとなる(表2)。

二 高速自動車国道を活用した新しい事業

(1) 高速自動車国道法等の一部を改正する法律

本法律案は、平成一〇年三月三日の閣議を経て同日国会に提出され、四月二三日の国土・環境委員会の審議を経て四月二四日に参議院本会議において可決され、五月二二日の建設委員会の審議を経て五月二八日に衆議院本会議において可決成立し、六月三日に法律第七九号として公布された。引き続き所要の政令、省令も公布され、平成一〇年九月二日に施行されたところである。

表1 開発IC一覧表(平成11年末現在)

路線名	IC名	供用年月日等
東北横断自動車道	磐梯河東	平成4年10月29日
第一東海自動車道	東名三好	5年3月22日
第一東海自動車道	相良牧之原	5年3月25日
九州縦貫自動車道	新門司	5年3月31日
常磐自動車道	日立中央	5年10月20日
山陽自動車道	本郷	5年10月26日
第一東海自動車道	掛川	5年12月21日
関西国際空港線	上之郷	6年4月2日
東北横断自動車道	郡山東	7年8月2日
関越自動車道	堀之内	7年8月7日
近畿自動車道	一志嬉野	8年3月28日
中国縦貫自動車道	ひょうご東条	8年4月10日
東北縦貫自動車道	北上金ヶ崎	8年10月8日
東北横断自動車道	三川	8年11月14日
関越自動車道	東部湯の丸	8年11月14日
中国縦貫自動車道	美弥西	9年9月13日
東北横断自動車道	庄内空港	9年10月30日
東海北陸自動車道	ぎふ大和	9年11月10日
第一東海自動車道	横浜青葉	10年3月20日
九州縦貫自動車道	広川	10年3月23日
関越自動車道	昭和	10年3月26日
九州縦貫自動車道	筑紫野	10年3月31日
九州縦貫自動車道	益城熊本空港	11年3月24日
第一東海自動車道	磐田	11年4月4日
東海北陸自動車道	高鷲	11年11月27日
山陽自動車道	新宮(仮称)	事業中
関越自動車道	小川嵐山(仮称)	事業中
中国横断自動車道	広島西部(仮称)	事業中
中国縦貫自動車道	作東(仮称)	事業中
北陸自動車道	富山西(仮称)	事業中

表2 ハイウェイオアシス（SA・PAを活用した地域拠点整備事業）一覧表

(平成11年末現在)

道路名	SA・PA名	位 置	周辺プロジェクト等	供用年月日等
北海道縦貫自動車道	砂川SA	北海道・砂川市	北海道子どもの国	平成3年4月26日
関越自動車道	佐久平PA	長野県・佐久市	平尾山公園	6年10月25日
関越自動車道	小布施PA	長野県・小布施町	小布施総合公園	7年12月25日
北陸自動車道	徳光PA	石川県・松任市	松任コースタルコミュニティゾーン	下り：平成2年3月30日 上り：8年3月28日
九州横断自動車道	金立SA	佐賀県・佐賀市	金立公園	平成8年4月26日
東北横断自動車道	錦秋湖SA	岩手県・湯田町	峠山パークランド	9年7月23日
北海道縦貫自動車道	豊浦噴火湾PA	北海道・豊浦町	豊浦町噴火湾展望公園	9年8月15日
東北横断自動車道	櫛引PA	山形県・櫛引町	生き活きべんとう村、観光果樹村	9年10月30日
東海北陸自動車道	川島PA	岐阜県・川島町	河川環境楽園	11年7月17日
九州縦貫自動車道	石鎚山SA	愛媛県・小松町	小松中央公園	11年8月11日
第一東海自動車道	富士川SA	静岡県・富士川町	ウォーターワールド、道の駅	事業中
近畿自動車道	亀山PA	三重県・亀山市	亀山サンシャインパーク	事業中
第二東海自動車道	刈谷PA（仮称）	愛知県・刈谷市	岩ヶ池公園	事業中
山陽自動車道	権現湖PA	兵庫県・加古川市	権現総合公園	事業中
関越自動車道	藤岡PA	群馬県・藤岡市	花の交流館、道の駅	事業中
関越自動車道	新井PA	新潟県・新井市	あらい道の駅	事業中
東北横断自動車道	寒河江SA	山形県・寒河江市	寒河江チェリークアパーク	事業中
四国縦貫自動車道	吉野川SA	徳島県・三好町	美濃田の淵周辺整備事業	事業中

これにより、「高速自動車国道活用施設の連結」及び「利便増進施設の占用」が可能となった。

※法律等の詳細については、道路行政セミナー平成一〇年七月号、八月号及び一〇月号において解説されているので、参照していただきたい。

(2) 高速自動車国道法等の一部を改正する法律の施行

法律審議においては、両議員の委員会において、地域の意見聴取や運用における透明性・公正性の確保、円滑な交通の確保等を求める附帯決議がなされていることもあり、これらを踏まえた詳細な手続等が定められ、平成一〇年一二月一四日に建設省と日本道路公団の連名で公表している。これにより、二つの事業が動き出したところである。

(3) 高速自動車国道活用施設

高速自動車国道活用施設の状況としては、次のとおりとなっている。

高速自動車国道活用施設については、閉鎖型については日本道路公団が、開放型については建設大臣が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づけを経て、連結許可を行うこととされている。

秋田自動車道西仙北SAにおいて、インフォメーション施設を閉鎖型として連結したいとの申し出が平成一一年一月二九日に秋田県西仙北町から

日本道路公団あてになされ、審査の結果、日本道路公団は平成一二年一〇月二〇日に閉鎖型の連結を許可している。また、平成一一年一〇月二二日には、さらに、開放型としての連結申し出が建設大臣あてになされ、一二月二四日に行なわれた第三二回国土開発幹線自動車道建設審議会において、基本計画及び整備計画の変更について審議されたところである。

(4) 利便増進施設

平成一〇年一二月一四日に、第一号の公募案件として日本道路公団において関越自動車道沼田IC及び東名高速道路袋井ICの利便増進施設の事業者公募が実施された。

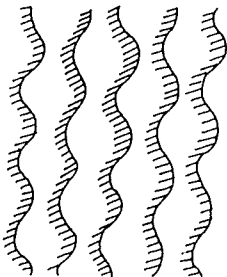
それぞれ、公募のあった事業案を審査した結果、沼田ICについては、平成一一年一月一九日に、袋井ICについても平成一二年一月七日にそれぞれコンビニエンスストア事業者に対して占用許可がなされた。

これにより、平成一二年二月中には、第一号の利便増進施設が開業する予定である。

おわりに

高速自動車国道における所要の法令改正を経て、高速自動車国道活用施設及び利便増進施設のそれぞれについて第一号の許可がなされ、まさに実現しようとしているところである。

また、その間、地方公共団体が、一般道路事業と地方道路公社による有料道路事業を組み合わせて、高速自動車国道のICの整備を行う「地域活性化インターチェンジ制度」が創設されることとなったところである。今後とも、国と地方、間と民の適切な役割分担を図りつつ、高速自動車国道網の整備を効率的・効果的に進めていくこととしたい。



特集／高速自動車国道を活用した新事業開発の取組み

高速道路を活用した新しい事業について

JH日本道路公団新事業開発室

はじめに

我が国の高速道路は、昭和三八年の名神高速道路の供用以来、着実に整備され、平成十一年十二月末現在で六、五五九kmに至る。

高速道路の建設及び管理を担う日本道路公団（以下「JH」という。）では、平成九年以来、高速道路空間を有効に活用し、高速道路の通行者に利便を提供する多様な民間事業の推進に資する、新しい事業の展開に向け検討を進めてきたところである。

そして、この事業を具体化するため、高速道路のアクセス制限及び占用制限の緩和等を行う「高速自動車国道法等の一部を改正する法律」が平成一〇年九月二日に施行され、平成一二年二月には、

利便増進施設の第一号が開業する運びとなった。

本稿においては、このような形でJHが新事業に取り組むこととなった経緯、法改正の内容、運用方法の概要、今後の事業の進め方等について述べることにしたい。

一 新事業取組みへの経緯

1 新事業取組みへの経緯について

(1) 背景

JHは、従来から、建設・管理コストの縮減、組織等の合理化等に取り組んできたところであるが、更なる業務点検を行い、平成九年三月二八日に「日本道路公団及びその関連法人の改革について」が公表された。

その中で、JHの改革の大きな柱の一つとなっ

たのが、関連事業分野の展開による収益還元である。

これは、単なる交通路としての高速道路の整備にとどまらず、質の高い高速道路サービスの提供を目指すことを基本に、沿道や周辺地域の開発可能性を最大限に活用した関連事業を展開して、高速道路の付加価値を高めるとともに、その収益で高速道路の本体事業を支援し、利用者負担の軽減を図るという基本認識のもとに、JH改革の一環として取組みを進めることとしたものである。

そして、その取組みを早急に具体化するため、JHに学識経験者、民間経済人等からなる新事業開発委員会を設置し、事業の推進方策等の制度的枠組みについて、平成九年夏までに方針を固め、次期通常国会において所要の法改正を諮ることと

された。

(2) 新事業開発委員会について

上記改革を実施するために、平成九年四月に総裁の諮問機関として学識経験者・民間経済人からなる新事業開発委員会（委員長・伊藤滋慶慶応義塾大学教授）を設置し、事業の推進方策、新たな還元方策等の制度的な枠組みについて検討を進めた。

平成九年八月四日に、委員長から総裁へ意見書※1が提出され、委員会は平成九年一〇月六日の第七回委員会をもって終了した。

意見書では、JHが高速道路に関連する新事業を展開するに当たっての基本理念として、「利用者指向型の経営姿勢をより一層強め、高速道路の潜在的可能性を最大限に活用しつつ、サービスの一層の向上を目的とした多様な事業を展開するとともに、これにより得られる収益の高速道路本体事業への還元を図り、利用者の負担の軽減に資する」とした上で、これを実現するための基本方針として、「利用者ニーズへの対応、地域社会との調和、高速道路本体事業との関係、効率的かつ経済情勢等を踏まえた着実な事業運営等に十分留意しつつ、民間企業主体の事業運営を基本とする」ものとしている。

そして、新事業は着実に推進することが必要であり、当面の主たる対象分野としては、高速道路

に対するニーズ、JHの経営資源を勘案し、次の三つの事業を提案している。

① IC等の利用可能地の活用

既存IC等の利用可能地を活用し、高速道路利用者及び地域住民の利便性の向上に資する多様な利便施設を民間企業が設置する。

② 沿線施設（物流施設・集客施設等）との直結

民間企業が主体の物流施設、集客施設等との直結を可能とし、利用者の利便性の向上、地域振興に資する。

③ SA・PAの機能の高度化

SA・PAに隣接する土地について、民間企業による多様な利便施設の設置を認め、SA・PAと一体となった利用が可能となるようにする。

また、新事業の展開に当たっては、高速道路事業の社会性、公共性や法律により所期の目的遂行のため設立された特殊法人としての公共的性格等を踏まえる必要があるとした上で、事業主体については、民間企業にビジネスチャンスを提供し、民間企業のノウハウ、経験を最大限に活用するとともに、JHとしての経営リスクを考慮しつつ進めるとの観点から、民間企業主体の事業運営を基本とするとしている。

※1 意見書については、

<http://www.japan-highway.co.jp/enterprise/index.html>等を参照していただきたい。

(3) 民間企業の反応について

新事業開発委員会の検討と並行して、JHにおいては、新事業に関する民間企業のニーズを把握し、その可能性を探るため、平成九年五月に民間企業一六社に対してヒアリング調査を実施するとともに、平成九年六月から七月にかけて民間企業一、四〇一社を対象にアンケート調査を実施した（三〇五社から回答）。

それらの結果では、新事業開発委員会の意見書で提案された当面の三つの事業について、八割ないし九割が有望であるとの高い評価をしており、特に、物販、飲食、物流関係からは、顕著な参画意欲が示された。

また、平成九年八月の新事業開発委員会の意見書提出以降、事業主体となる物販、飲食、レジャー、ホテル、物流やコワーキングスペースとなる金融機関、建設、不動産など幅広い業界から反響が寄せられたことから、JHの新事業に対する民間企業の関心の高さを伺うことができる。

(4) 意見書提出後の動向について

政府の経済対策閣僚会議は、厳しい経済情勢に対応すべく、平成九年十一月一八日に「21世紀を切り開く緊急経済対策」を取りまとめたが、新事業開発委員会の意見書において提言された当面の三事業もこの中に盛り込まれることとなった。

これによって、JHの新事業については、経済

対策の観点からも緊急に取り組まなければならない課題となったのである。

また、平成一〇年三月三二日には、「規制緩和推進三ヶ年計画」の閣議決定がなされ、高速道路空間等を活用した民間事業機会を創出し、高速道路の機能の増進と利便の向上を図るための規制緩和措置という形で、新事業の取り組みが盛り込まれたところである。

2 新事業に係る制度について

(1) 法律案の国会審議状況について

新事業開発委員会から意見書が提出された後、意見書において提言された当面の三事業を実施するためには、法改正が必要になることから、建設省において改正内容の検討がなされ、改正法案の取りまとめが行われた。

新事業に係る法改正については第一四二通常国会において審議がなされ「高速自動車国道法等の一部を改正する法律」が、平成一〇年六月三日に公布、平成一〇年九月二日に施行された※²。

なお、衆議院建設委員会及び参議院国土環境委員会における法案審議に際し、当法律の施行にあたり、高速自動車国道活用施設に係る連結許可に当っては、地域経済への影響、まちづくり、環境の保全の観点から、地域の意見が十分反映されるよう努めること、また、高速自動車国道活用施設

に係る連結許可及び利便増進施設に係る占用許可の運用においては、その透明性、公正性の確保を図ること等の附帯決議がなされている。

※² 改正された法令については、

「改正高速自動車国道法等の解説」建設省道路局路政課監修・高速自動車国道法研究会編著（きょうせい刊）及び、「高速自動車国道自動車国道法等の一部を改正する法律について（上）（下）」「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」（道路行政セミナー）

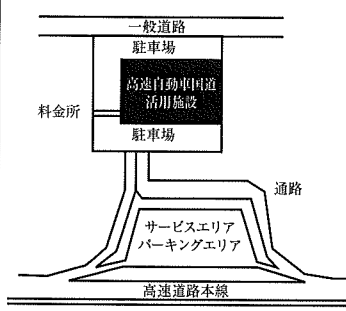
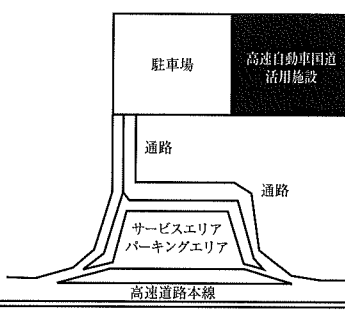
開放型	閉鎖型
高速道路から高速自動車国道活用施設を介して一般道路等に車両が出入りできる構造のもの	高速道路から高速自動車国道活用施設を介して一般道路等に車両が出入りできない構造のもの
高速法第11条の2第2項第2号	高速法第11条の2第2項第3号
国土開発幹線自動車道建設審議において整備計画の変更が必要	
建設大臣が許可	JH総裁が許可
	
高速自動車国道活用施設の連結位置については、本線に直接連結する場合や、既存のSA・PAの加減速車線を活用する場合があります。	

図1

(2) 高速自動車国道活用施設の連結

これは、民間事業者等（以下「事業者」という。）の高速自動車国道活用施設（相当数の者が高速自動車国道を利用すると見込まれる商業施設、レクリエーション施設等）と高速自動車国道とを直接

平成一〇年七月号、八月号及び一〇月号掲載。建設省道路局路政課課長補佐（当時）油谷充寿氏執筆を参照していただきたい。

結ぶものであり、意見書の「沿線施設（物流施設・集客施設等）との直結」及び「SA・PAの機能の高度化」を具体化したものである。

連結対象を道路法の道路等に限定していた従来の高速自動車国道の連結制限を緩和することにより、高速自動車国道を活用した多様な事業の推進

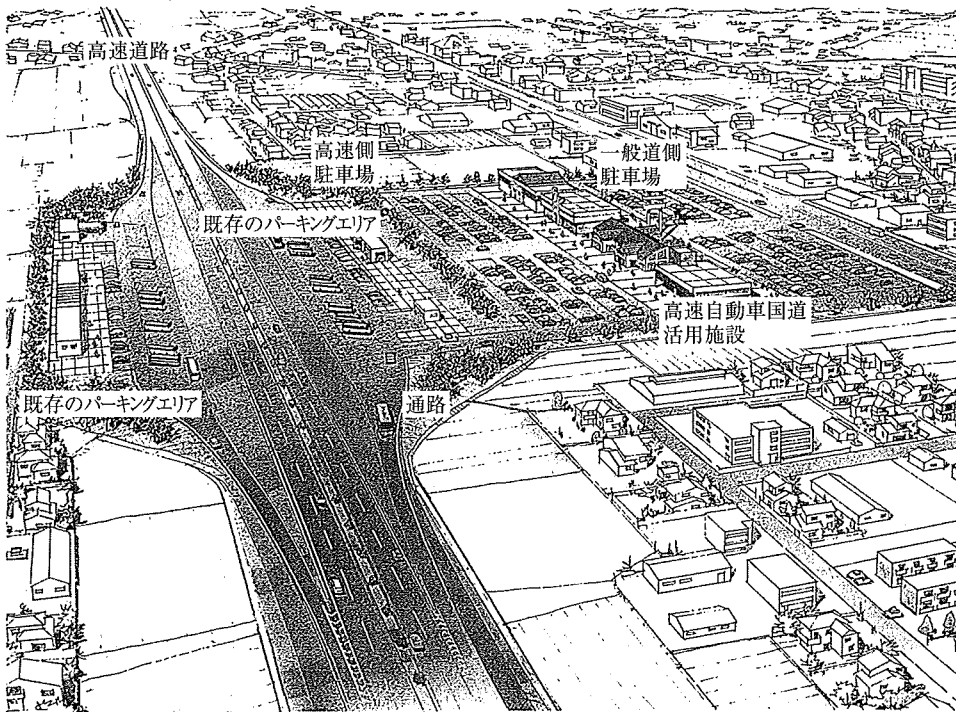


図2 既存のPAに高速自動車国道通路活用施設（閉鎖型）が連結したイメージ図

を目的とした施設の高速自動車国道への連結を可能とするものである。

事業形態としては、高速自動車国道から当該施設を介して一般道路等の他の者の管理する他の通路その他の施設への車両の出入りが可能か否かにより、「開放型」と「閉鎖型」の二種類に分類される（図1・2）。

この事業は、ショッピングセンター、レジャー施設等の、高速道路による集客力や広域からのアクセスを活かせる事業の他、物流の効率化等に寄与するトラックターミナル等の事業に適していると考えられる。

また、連結により得られる利益の対価として、事業者から連結料を徴収し、高速道路本体事業に還元することとしている。

(3) 利便増進施設の占用

これは、JHが管理する高速自動車国道又は一般有料道路（自動車専用道路）のインターチェンジの利用可能地（連結路附属地）に、占用許可に基づき、事業者が利便増進施設（コンビニエンスストア、ファミリーレストラン等の高速道路利用者の利便の増進に資する施設で、当該土地の合理的利用の観点からふさわしいと認められるもの）を設置し、運営するものであり、意見書の「IC等の利用可能地の活用」を具体化したものである（図3・4）。

道路の敷地外に余地がないため、道路を占用することがやむを得ない場合に限定していた占用制限を緩和することにより、高速自動車国道等を利用されるお客様の利便の増進に資する施設の設置を可能とするものである。

この事業は、高速道路のICを出入する利用客と一般道路の利用客の双方を対象としたコンビニエンスストア、ファミリーレストラン、ファーストフード店、自動車部品販売店等の事業に適していると考えられる。

また、土地の使用の対価として、事業者から占用料を徴収し、高速道路本体事業に還元することとしている。

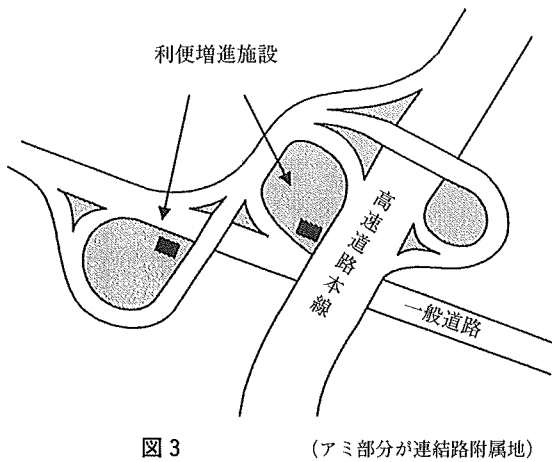


図3 (アミ部分が連結路附属地)

二 新事業の運用方法

1 運用方法の制定について

法律の施行を受け、地域の意見聴取や運用における透明性・公正性の確保、円滑な交通の確保等

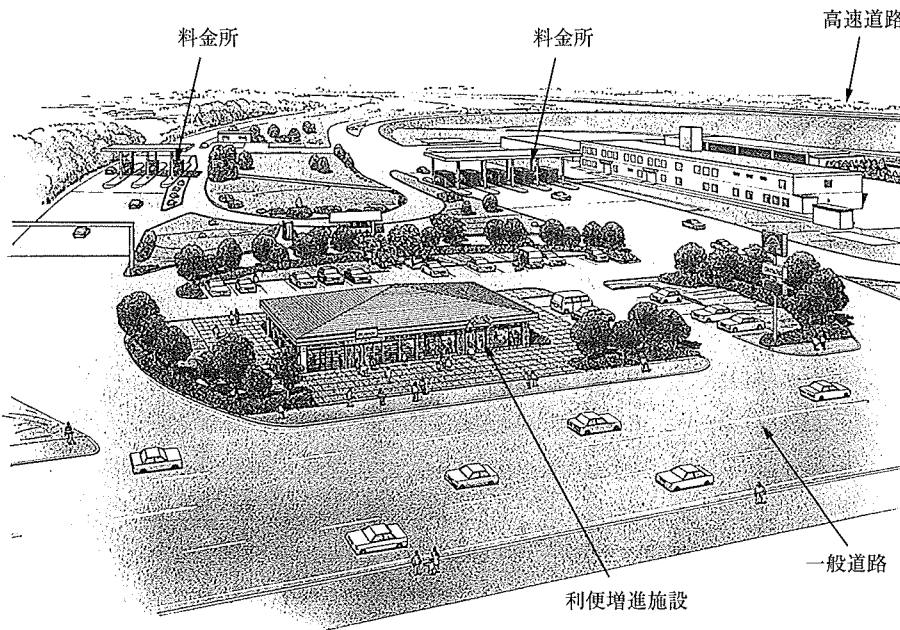


図4 利便増進施設の占用のイメージ図

に留意した諸手続等の流れ等の運用方法が定められ、平成一〇年二月一四日に、「高速自動車国道法等の一部を改正する法律の施行に係る運用方法等について」を、建設省とJHの連名で記者発表するとともに、それぞれ相談窓口を設けて民間

事業者等からの相談にあたっては※3。

以下、その概要を紹介する。

※3 「運用方法」及び詳細版の「実施要領」については当室あててご請求いただきたい。

2 高速自動車国道活用施設の連結手続

高速自動車国道活用施設のうち、開放型については、高速自動車国道を通行する一般道路等に入することが可能となるため、小規模とはいえ交通調節機能を有しており、周辺地域に自動車交通による影響を与えることから、現行の連結許可対象施設（開発IC等）と同様、国土開発幹線自動車道建設審議会の審議を経て、当該施設に係る整備計画を策定したうえで、その連結許可の可否を決定する権限を建設大臣に留保したものである。

これに対して、閉鎖型においては、交通調節機能を有しておらず、自動車交通による周辺地域に

与える影響が無いため、整備計画に基づくことを要せず、その連結許可の可否を決定する権限について道路整備特別措置法に基づきJHが権限代行している。

(1) 高速自動車国道活用施設（開放型）の連結手続

高速自動車国道活用施設（開放型）の連結手続については、以下のとおり実施する（表1）。

- ① 建設省は、事業者の申し出に基づき、審査を行い、連結候補者を決定する。
- ② 国土開発幹線自動車道建設審議会の審議を経て、当該施設に係る整備計画を策定したうえで、建設大臣は連結許可を行う。
- ③ 建設大臣は、審査にあたり、地域経済への影響、まちづくり、環境の保全等の観点から、関係地方公共団体の意見を聴取する。

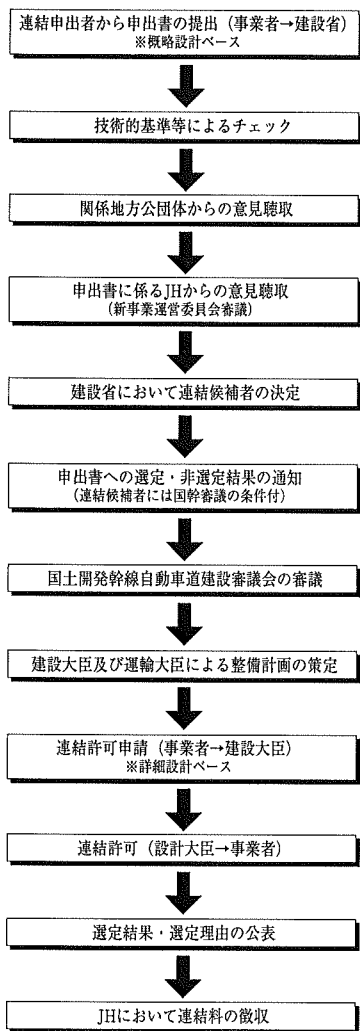


表1 高速自動車道活用施設（開放型）の連結手続

- ④ 建設大臣は、連結候補者の決定に先立ちJHの意見を聴取する。
- ⑤ JHは、透明性・公正性を確保する観点から設置する学識経験者等からなる委員会（以下「新事業運営委員会」という。）の意見を聴いたうえで、建設大臣へJHとしての意見を提出する。
- ⑥ 建設省は、連結予定者の決定の後、事業者との詳細設計協議を経て、連結許可手続を行う。連結期間は、連結許可の日から一〇年以内とし、一〇年を超える場合は、一〇年毎に更新するものとする。
- ⑦ JHは、連結許可を受けた事業者から連結料を徴収する。
- (2) 高速自動車国道活用施設（閉鎖型）の連結手続

高速自動車国道活用施設（閉鎖型）の連結手続については、以下のとおり実施する（表2）。

- ① JHは、事業者の申し出に基づき、審査を行い、連結予定者を決定する。
- ② JHは、審査にあたり、地域経済への影響、まちづくり、環境の保全等の観点から、関係地方公共団体の意見を聴取する。
- ③ JHは、透明性・公正性を確保する観点から、新事業運営委員会において、高速自動車国道活用施設の連結許可の可否等を審議す

る。

- ④ JHは、連結予定者の決定の後、事業者との詳細設計協議を経て、連結許可手続を行う。連結期間は、連結許可の日から一〇年以内とし、一〇年を越える場合は、一〇年毎に更新するものとする。
- ⑤ JHは、連結許可を受けた事業者から連結料を徴収する。

3 連結料について

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す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。

- ① 連結により得られる特別な利益の対価

連結に伴う、地代の上昇に注目し、その地代の差額相当額の範囲内とするものであり、不動産鑑定手法により算出するものである。

- ② 追加管理費用額

増設した加減速車線の管理費用等の追加的な高速自動車国道の管理費用については、高速自動車国道の管理者が負担するのではなく、連結料として事業者が負担するものである。

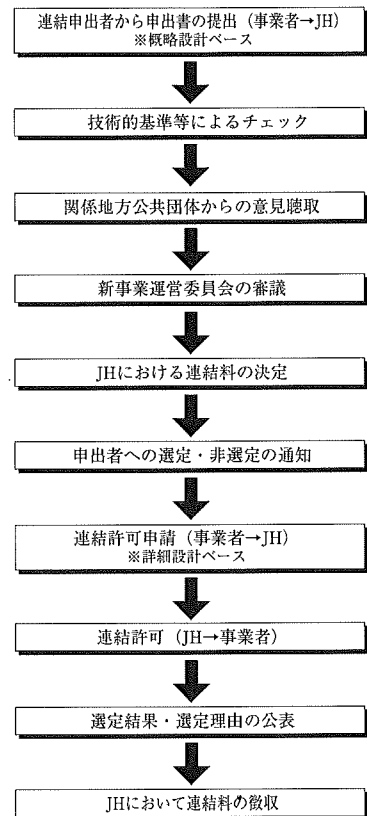


表2 高速自動車国道活用施設
(閉鎖型)の連結手続

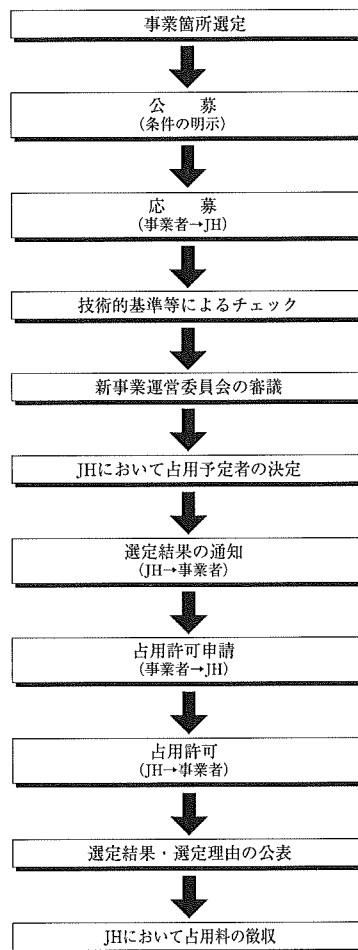


表3 利便増進施設の占用手続

また、連結料の他、通路の建設費等の連結に要する費用は全て事業者負担となる。

- ② 事業者の応募に基づき、JHが審査を行い、占用予定者を決定する。

4 利便増進施設の占用手続

JHが管理する高速自動車国道及び一般有料道路(自動車専用道路)における利便増進施設の占用手続については、以下のとおり実施する(表3)。

- ① JHにおいて事業箇所を選定し、条件を明

- ③ JHは、透明性・公正性を確保する観点から、新事業運営委員会において利便増進施設の占用許可の可否等について審議する。

- ④ JHは、占用予定者の決定後、事業者との詳細設計協議を経て、占用許可手続を行う。

占用期間は、占用許可の日から五年以内とし、五年を超える場合は、五年毎に更新する。ただし、更新は最高三回まで（最長二〇年間）とする。

- ⑤ JHは、占用許可を受けた事業者から占用料を徴収する。

5 占用料について

土地使用の対価として、占用料を徴収する。占用料は道路休憩施設と同様に地代相当分と売上収入額に応じた額を勘案して定めている。

6 審査基準について

第1 技術的基準について

下記の項目について、技術的基準を定めている。

- (1) 高速自動車国道活用施設の技術的基準について
- ① 連結位置に関する基準として、高速道路の安全かつ円滑な交通に支障を及ぼさないとの観点から他の施設（IC、SA、PA等）との必要な離隔距離を二km以上とること、連結可能な高速道路本線の幾何構造等を規定している。
- ② 通路その他の施設の構造基準として、高速道路の安全かつ円滑な交通に支障を及ぼさないよう、また通路における交通の安全確保のため、幾何構造、通路の本体（土工、舗装、

橋梁等）の構造及び駐車場の規模・構造等を規定している。

(2) 利便増進施設の技術的基準について

道路の構造又は交通に支障のないよう、建物の構造、駐車場の規模・構造、自動車の出入口の構造等を規定している。

第2 事業者及び事業計画に関する審査基準について

(1) 欠格事由

欠格事由として、事業者である法人等が、禁治産者又は準禁治産者や道路法等の悪質な違反者であるもの、営業の実態等からみて社会的批判を受けるおそれのあるもの等を規定している。

(2) 審査基準

事業者及び事業計画について、次の四つの観点から評価を行う。

- ① 事業者の資力・信用及び事業の安定性
- ② 地域との調査
- ③ 利用者の利便性
- ④ 有料道路事業への収益還元

7 審査結果の通知・公表について

(1) 審査結果の通知について

高速自動車国道活用施設の連結予定者・利便増進施設の占用予定者の決定後、速やかに連結の申出者・占用の応募者全員に選定・非選定の結果及び理由を通知する。

(2) 審査結果の公表について

高速自動車国道活用施設の連結予定者・利便増進施設の占用予定者が正式に連結許可・占用許可を受けた段階で、申出・応募状況、選定された事業者の氏名・名称、選定結果、選定理由等を公表する。

8 新事業運営委員会の設置について

事業者の選定を含む新事業の運営方法については透明性・公正性を確保することが国会審議等において求められている。

個々のプロジェクトの適格性やJHにおける新事業の運営のあり方等について審議頂くため、学識経験者等からなる新事業運営委員等を設置している。

三 新事業の実施状況

1 利便増進施設の事業者公募について

利便増進施設の占用については、JHにおいて事業箇所を選定し、条件を明示して事業者を公募していくこととしている。

平成一〇年度には、試行事業として、関越自動車道沼田IC及び東名高速道路袋井ICにおいて、利便増進施設の事業者公募を平成一〇年二月一四日から実施した。応募者の中から占用予定者を選定し、平成一一年一月一九日には沼田I

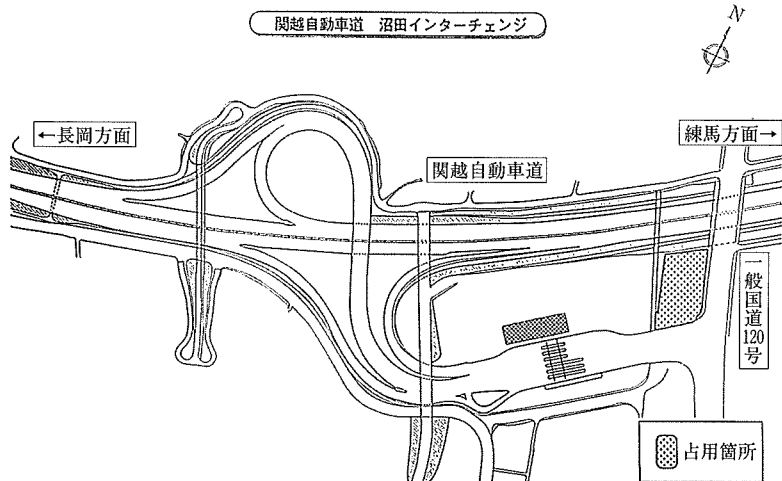


図 5

Cについて、平成一二年一月七日には袋井ICについてJ日総裁から占用許可がなされた。
現在、それぞれ事業者において施設等の建設中であり、沼田ICについては平成一二年二月一十九日に、袋井ICについては平成一二年二月二十四日に開業する運びとなった。

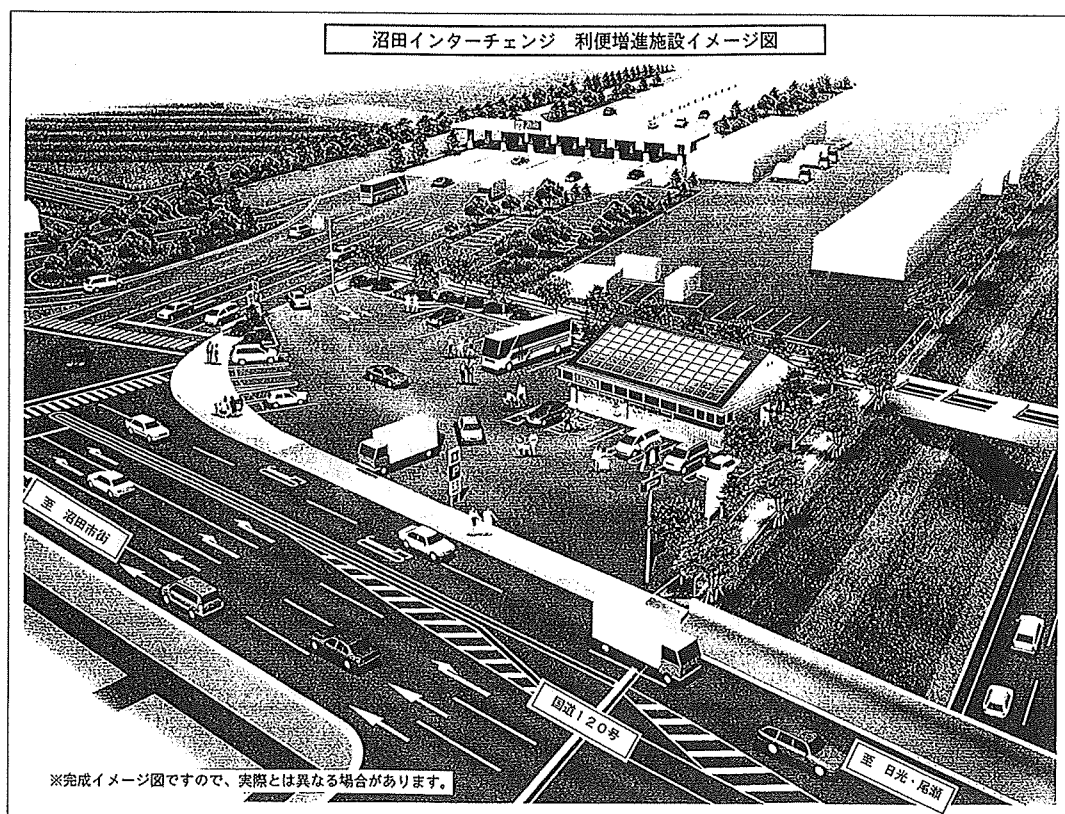


図 6

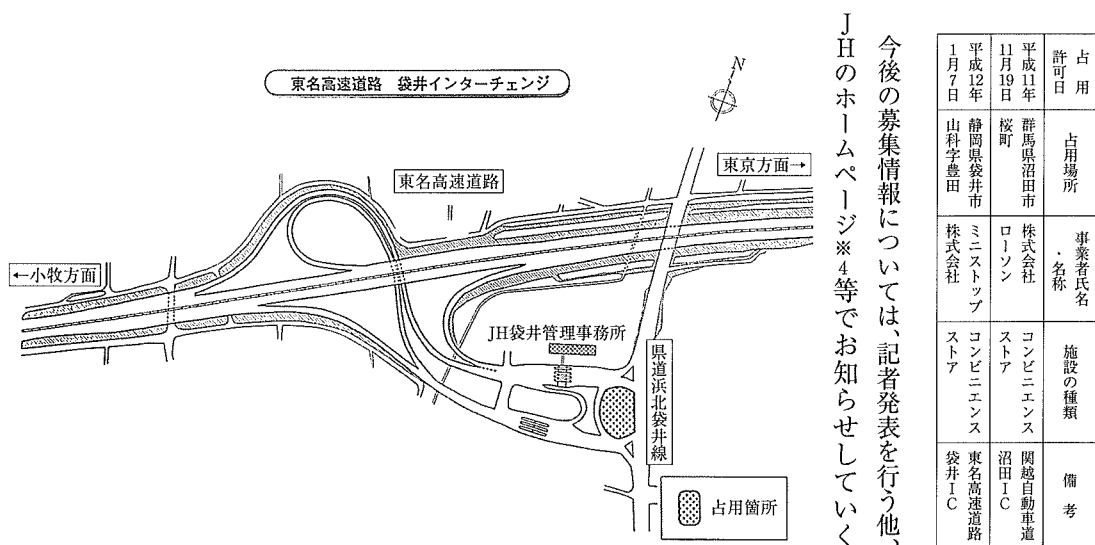


図 7

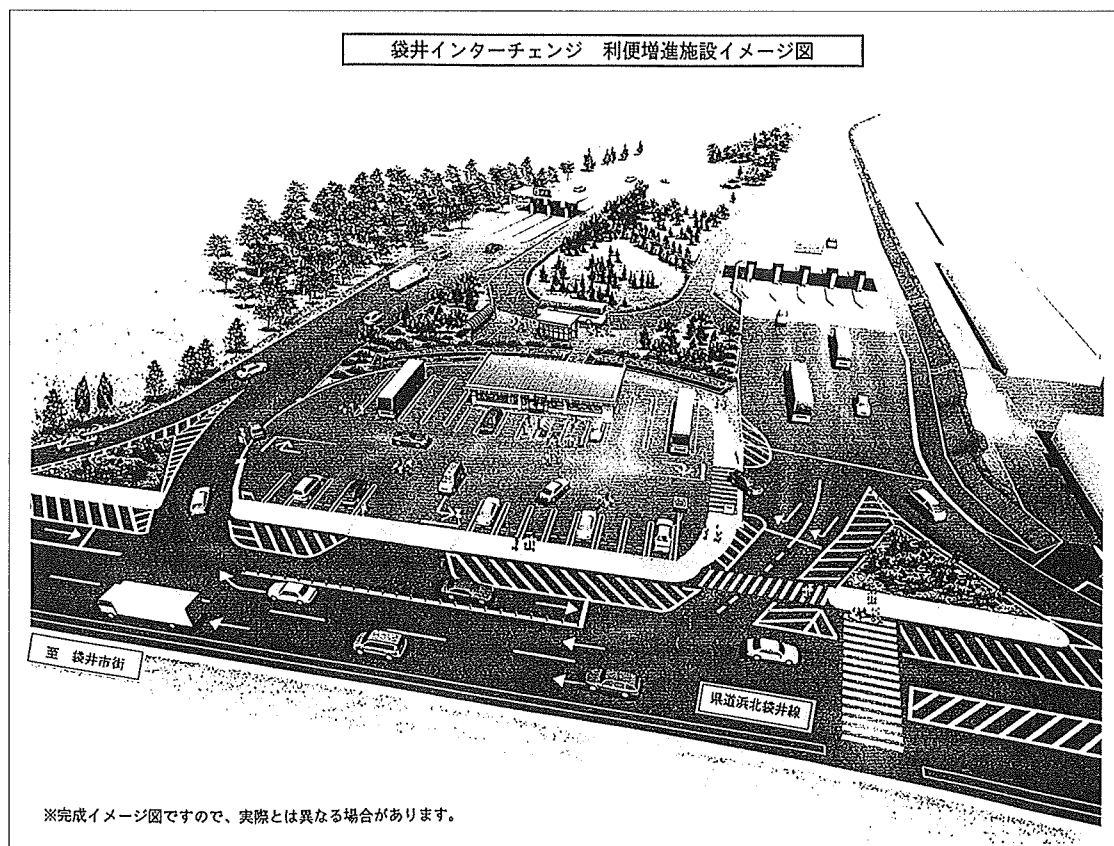


図 8

こととしている。

※4 J-Hホームページ (<http://www.japan-highway.go.jp>)

2 高速自動車国道活用施設の連結について

高速自動車国道活用施設との連結については、建設省又はJHにおいて、随時受付けを行うこととしている。

秋田自動車道西仙北SAにインフォメーションセンター（周辺の温泉・宿泊施設、レジャー施設、観光地等に関する情報提供を行う施設。）を閉鎖型で連結したい旨の申し出が平成十一年一月二十九日になされた。建設大臣の事前承認を経て、一月二〇日にJH総裁から連結許可がなされており、事業者において工事に着手している。

連結 許可日	連結場所	事業者氏 名・名称	施設の種 類	備考
平成11年 10月20日	秋田県仙北郡 西仙北町	秋田県 西仙北町	インフォメー ションセンタ ー等	秋田自動車道西 仙北SA上り線 及び下り線

また、平成十一年一月二二日には西仙北町及び第三セクターから開放型で連結したい旨建設省へ申し出があり、平成十一年二月二四日に開催された国土開発幹線自動車道建設審議会の審議を経て開放型に係る整備計画が定められることとなった。

3 物流施設の連結について

建設省の平成十一年度予算の認可に伴い、新事業の制度を活用した物流施設の連結に係る支援制

度が導入された（図9）。

これは、物流施設の連結により、以下のような効果が期待できることによるものである。

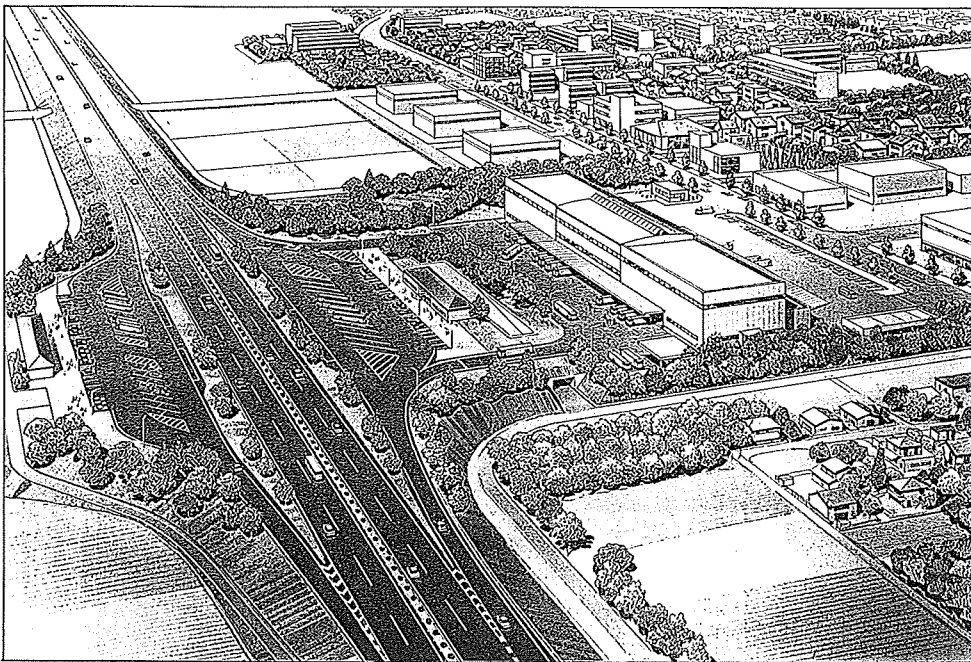


図9 高速道路と連結する物流施設のイメージ図

① 一般道路の沿道環境の改善（一般道路からの大型車分離による騒音等の低減、交通安全に寄与）

② インフラの効率的利用（一般道路からの大型車分離）

③ 物流事業における

1) 生産性の向上（積替の効率化、時間短縮、

車両大型車対応）

2) 労働条件の改善（ドライバーの乗継が可能）

3) 顧客からの信頼性の確保（定時性の確保）

これにより、一年度から高速道路と連結する物流施設の通路及び駐車場の整備事業につき道路開発資金の低利融資が受けられることになった※5。

※5 道路開発資金の融資条件等については、財団法人道路開発振興センター（電話 〇三―三二八―五〇〇一）にお問い合わせいただきたい。

4 今後の新事業の進め方について

(1) 利便増進施設

① 試行箇所の利用状況調査

沼田IC及び袋井ICの利便増進施設の開業後に、利用状況等を把握するための実態調査を行い、今後の公募に反映させる。

② 候補地の選定

IC出入り交通量、利用可能地面積、交通運用上の問題等の調査を行い、当面の候補箇

所を抽出したうえで、着実に公募を実施したいと考えている。

(2) 高速自動車国道活用施設

高速自動車国道活用施設は事業者からの申し出に対応していくのが基本ではあるが、高速道路本体への収益の還元という新事業の目的を踏まえ、JHとして制度の周知に努めるとともに、事業者からの事前相談に積極的に対応していく。

なお、高速自動車国道法等の一部を改正する法律の施行に伴い、法の施行日（平成一〇年九月二日）までに基本協定が道路管理者と市町村の間で締結されていない場合は、連結許可で対応することになる。

5 相談窓口の設置及び広報活動等について

建設省及びJHでは、事業者の方に当該事業の制度を紹介していくとともに、事業者の方からのご相談に対応していくため、建設省道路局及びJH本社のほか建設省地方建設局、北海道開発局、沖縄開発総合事務所及びJH支社・局等において「相談窓口」を開設している。

JHでは、新事業について説明したパンフレット「Highway & Business 高速道路を活用した新事業のご紹介」を作成し、事業者の方々への説明にあたっているとある。

また、インターネットのJHホームページにお

いても新事業を紹介している。沼田IC及び袋井ICの利便増進施設の事業者公募にあたって公募関係資料をインターネットで公開したところ、期間中に約一、〇〇〇件のアクセスがあった。今後とも積極的に事業の広報にあたっていくものである。

おわりに

今回の法律改正により実施が可能となった新事業は、高速道路に係る規制緩和により、高速道路を活用した新たなビジネスチャンスを民間事業者等に提供するとともに、民間事業者等の創意工夫の発揮による道路利用者へのサービス向上を図るものである。

JHとしては、今後とも制度の周知を図り、事業者の需要を喚起する等、新事業の制度が広く活用されるように努めていきたいと考えている。前述のとおり、相談窓口を全国に設けているので、気軽にお問い合わせ頂きたい。

特集／高速自動車国道を活用した新事業開発への取組み

利便増進施設への取組みについて

(株)ローソン開発企画部

★★★★★★★★★★

「高速自動車国道法等の一部を改正する法律」

が公布・施行され、高速道路等を利用される方の利便増進施設第一号として、ＩＣ出入口にコンビニエンスストアが設置されることとなりました。

利用者の方にとっては、買い物をする際の選択肢が広がり、まさに利便増進施設となることは間違いないものと確信いたします。

そこで、弊社では、利便増進施設としてのコンセプトを明確にした店舗作りを致しましたので、ここに紹介いたします。

★★★★★★★★★★

ローソン沼田インター店開発コンセプト

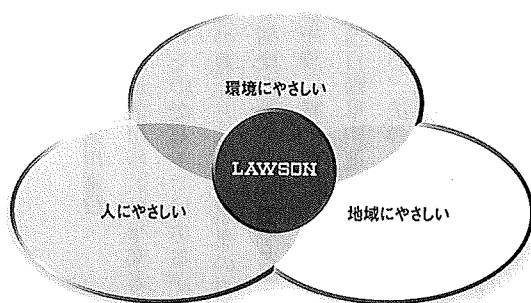


図1 開発コンセプト

【環境に配慮】

公共の施設と位置づけ、環境にやさしい店舗作りを目指しました。
具体的対策として

① 太陽光発電

太陽光発電システムを採用することにより、店舗の照明電力の六割をカバー（図2）。

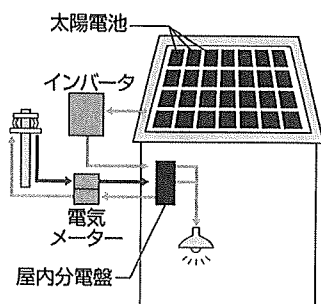


図2

② 照明調光システム

蛍光灯の明るさを七割に調整し、一年を通じて適正な明るさを維持。

③ 反射板使用による看板照明灯削減
看板内に反射板を装着し、看板内蛍光灯を節電。

④ 電圧調整システム

供給電圧を適正に調整し節電。

⑤ セルフクリーニング機能光触媒タイル
光触媒によりホコリが付きにくく、汚れが落ちやすく、臭いを浄化するタイルを使用(図3)。

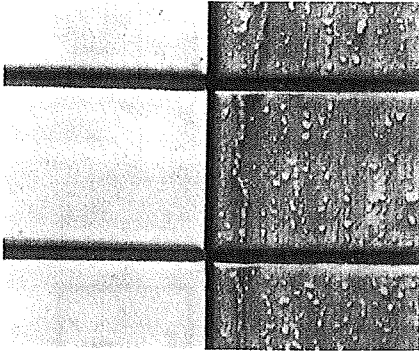


図 3

⑥ ガラス再資源化リサイクルタイル

空き瓶等の廃ガラスを約六割使った再生タイルを使用(図4)。



図 4

⑦ 再生水循環トイレ

トイレ汚水を無色無臭の殺菌洗浄水に再生し、トイレ用洗浄水としてリサイクル(図5)。

【人に配慮】

全ての人が同じように快適に便利にご利用いただけるよう配慮いたしました。

具体的対策として

① 多目的スペース

車イスでのトイレ利用、衣服の着替え、オ

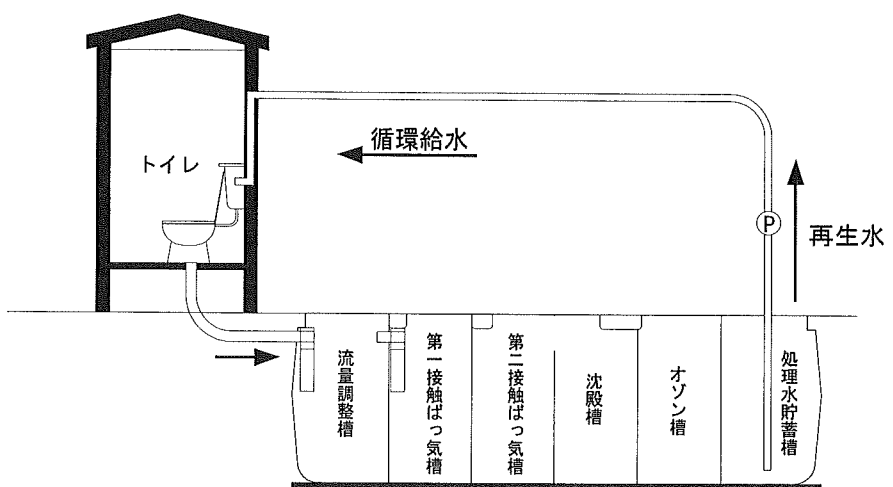


図 5

ムツ交換等幅広く利用可能な多目的スペース(図6・7)。

② ローカウンター

車イス、子供、お年寄りにも利用しやすい高さに設定したカウンター。

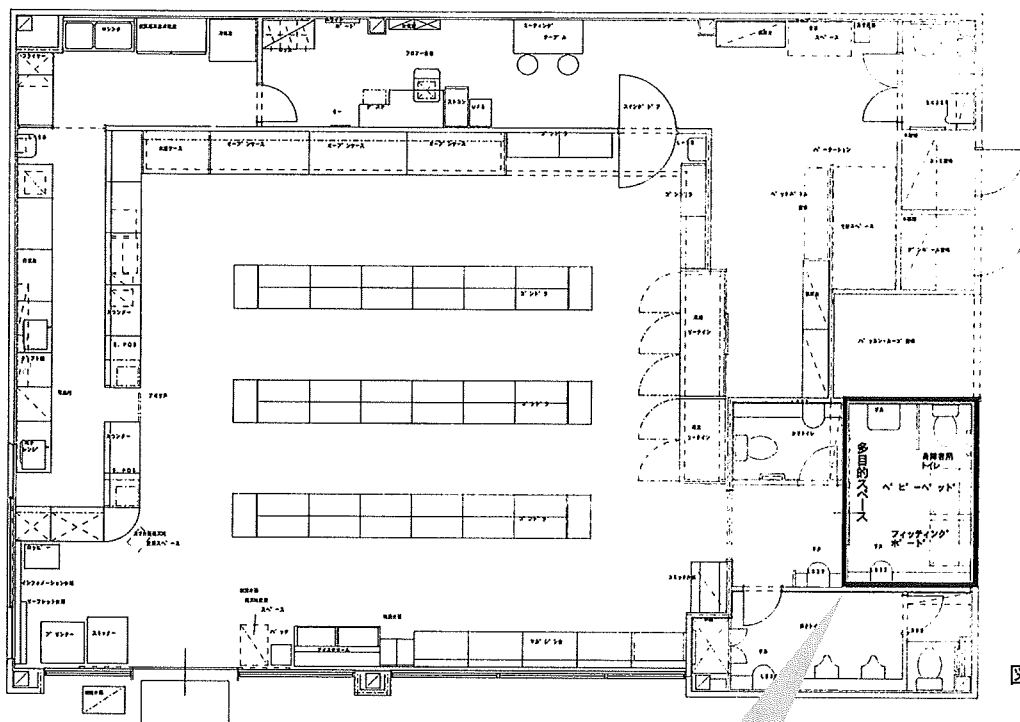


図 6



図 8

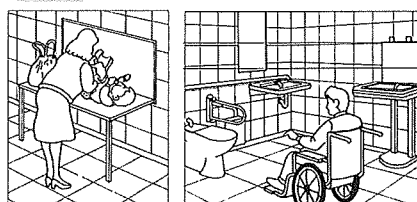


図 7

図 8

- ③ 呼び出しチャイム
車イス、子供、お年寄りに従業員がサポートできるよう、店内に呼び出しチャイムを設置。
 - ④ ゆったり通路
車イスのままで、ゆったり買い物ができるように通路幅を拡大。
 - ⑤ 車イス用駐車場
車イスの方が利用しやすいよう専用駐車スペースを設置。
- 【地域に配慮】
- 地域の道案内や観光地への案内等もお手伝いいたします。
- 具体的対策として
- ① ほっとステーションマップで道案内
店舗内に周辺地図を掲載、また、住宅地図も完備し、問い合わせの万全対応。
 - ② 観光案内板設置
駐車場内に周辺観光地図を掲載（図 8）。
- 以上「環境にやさしい」「人にやさしい」「地域にやさしい」と三つのコンセプトをもった店舗作りをいたしましたので、是非一度お立ち寄り下さい。

特集／高速自動車国道を活用した新事業開発への取り組み

新事業に期待する

ミニストップ株式会社総務部

平成一二年二月二十四日（木）にミニストップ袋井インター店が開店いたします。この店舗は、「高速自動車国道法の一部を改正する法律」が平成一〇年六月三日に交付され、平成一〇年九月二日に施行されたことで「インターチェンジの利用可能地の活用」が可能となったからです。

店舗の建設にあたり、道路法第二四条の歩道乗り入れ申請において、静岡県土木事務所ならびに静岡県警と歩行者や自動車が出滑かつ安全に歩行・走行を図るために十分な調整と検討がなされました。

ミニストップの特長

「便利さ」と「おいしさ」の二つの機能を追求することによって誕生したコンビニエンスストア

の新しい形のコンビニエンスストアはミニストップならではの店舗形態となっています。店内には本格的な

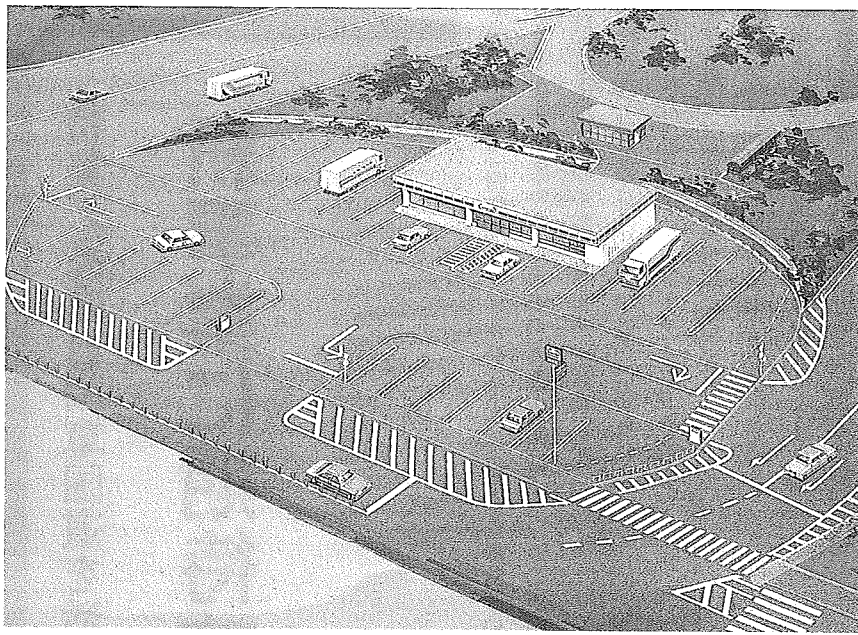


ミニストップの外観



イートインコーナー

システムを備えた厨房と、出来たてのファーストフードをその場で食べられるイートインコーナー（客席）を設置しています。買物と、食事、おしゃべりとその時々目的に合わせて気軽に利用できる便利さが、幅広いお客さまから圧倒的な支持を得ています。



袋井インター店

ミニストップにしかないおいしさを、手作りで、しかも鮮度にこだわってお客さまに提供しているのが店内加工ファーストフードのセールスポイントです。子供から大人まで大人気の「ソフトクリーム」をはじめ静岡県から実験を始め新年度には全店導入が予定されている「パニーニ」や夏の

「ハロハロ」、冬の暖かい「!?」といった季節限定のメニューをタイミング良く組み合わせたオリジナリティーと話題性を兼ね備えたラインナップで、年間を通してバラエティー豊かな展開を心掛けています。

ミニストップは地域一番店としてお客さまに選ばれる店となるために、店舗、商品、接客、サービス全

ての面において質の向上に努めています。中でも「食に強いミニストップ」の確立をめざし安全とおいしさを追求した商品の開発に力を入れています。さらにお客さまの暮らしに密着したサービスを提供するため公共料金の収納代行サービス、ATM・CD機の設置、ミニストップカードを発行し店舗の利便性の向上を推進しています。

この様に、コンビニエンスストアとして独自の特徴を持っているミニストップをインナーチェーンや県道を利用しての方が、多いにご利用いただけると確信しています。当社は今後も、お客さまに多いにご利用いただける店舗は袋井インターだけでなく他のインナーチェーンにおいても展開をしていく所存です。



イートインを利用している人達

特集／高速自動車国道を活用した新事業開発への取組み

秋田自動車道「西仙北活用施設」の

設置概要について

秋田県西仙北町長 小松 隆明



平成三年の秋田自動車道の一部供用（秋田南（横手）開始以来、秋田県においても高速交通体系の整備が進められ、平成九年一月には、秋田自動車道が全面供用され、「全国一日交通圏」の形成が着実に推し進められている。

一方、本町においては秋田自動車道が町の西側を南北に縦貫しているにもかかわらず、サービスエリア（以下「SA」）はあるがインターチェンジ（以下「IC」）がないため直接その恩恵を受ける状況になく、また秋田自動車道へのアクセスが大曲ICへ約二〇km、協和ICへ約一三kmの距離があり、このアクセス道路整備の遅れや幹線道路からICまでの距離が長いこと、また、両IC間の距離が二三・九kmと長く、全国平均の一〇・七kmを大きく上回っているなどから、自動車

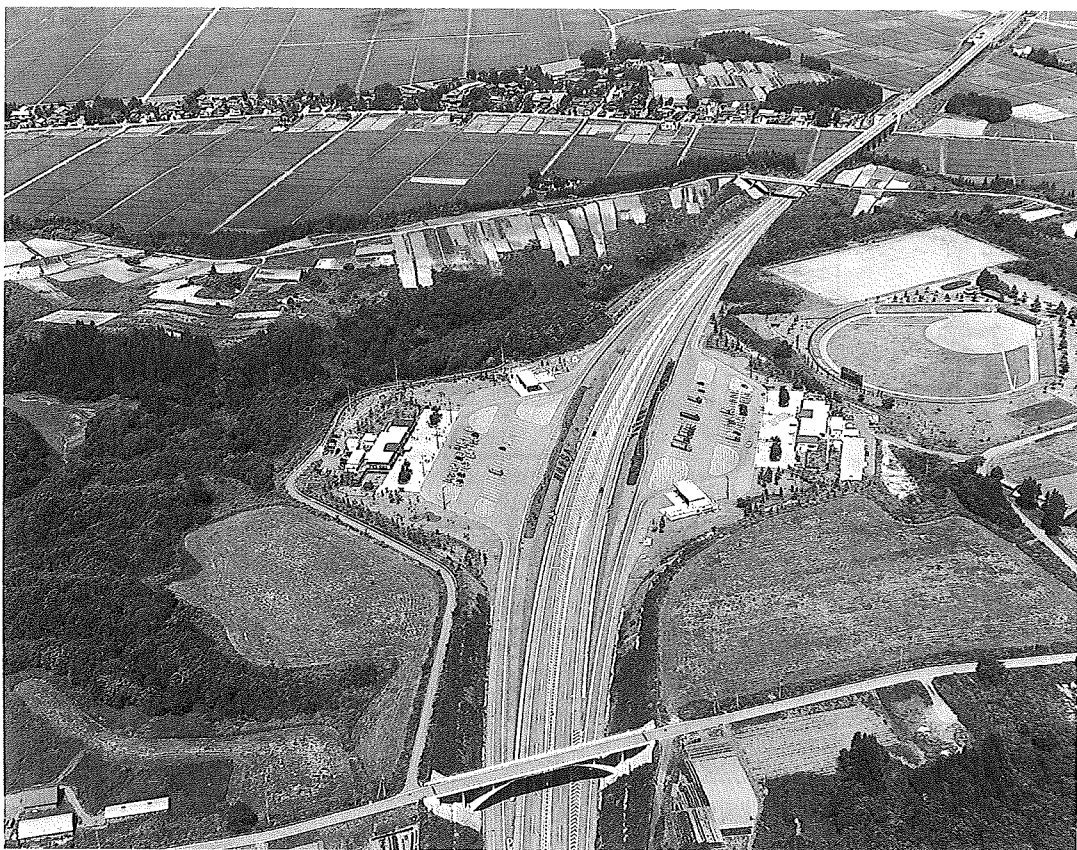
道の利用に不便な状況にあった。

そのような中、平成一〇年九月二日の「高速自動車国道法等の一部を改正する法律」の施行に伴い、高速自動車国道の連結制限が緩和され、民間事業者等が設置する高速自動車国道活用施設の通路等が高速自動車国道と連結できることとされた。その実施要領が平成一〇年二月に公表され、これを受けて本町では、高速自動車国道と一般道路等との自動車の出入を可能にするような形態の高速自動車国道活用施設についての検討を始めた。その結果、国道一三号及び主要地方道本荘・西仙北・角館線周辺地域の情報ターミナルとして位置づけ、具体的には、隣接の西仙北SAとは競合しない施設とし、SAにはない機能である、道路利用者への情報提供の場、道路利用者のリフレ

ッシユの場として活用、情報提供としては、平成一二年三月にオープンする西仙北ぬく森温泉「ユメリア」など、周辺市町村の観光施設やイベント情報の提供の場として、またリフレッシユ施設としては、軽運動コーナーや休憩コーナーを設置して活用する計画とした。この高速自動車国道活用施設（仮称・インフォメーションセンター）を建設することにより地域の隔たりのない広域的な交流の場を提供し、あらゆる世代にわたる人的交流が図られるとともに、住民意識の高揚や余暇の有効活用ができる。また観光施設等への物流が促進され、地元商工業者の物資の納入等により地域経済の活性化が期待でき、それとともに地域資源を活用した物産が発生産されることによって、地場産業や農林業の振興にもつながるものと思われる

実施要領が公表されてから西仙北ＩＣ設置に関する検討委員会や秋田県土木部道路建設課などか





秋田自動車道西仙北サービスエリア

らの助言や指導を仰ぎながら、早急に各種書類を整備し、二月二十九日に日本道路公団（以下「公団」）に対し連結申出書を提出した。その後、公団の技術的基準等の審査や関係市町村からの意見聴取などが行われた後、審査の透明性、公平性を確保するために学識経験者等をメンバーとして公団に設置した「日本道路公団新事業運営委員会」（第三者委員会）が平成一年四月七日に開催され、その審議の結果を踏まえ、公団から四月一三日に連結予定者として選定された。その後九月三〇日には閉鎖型の連結許可申請書を日本道路公団に対し提出し、一〇月二〇日付けにより連結許可書を受けている。

また、開放型の連結許可申出書を一〇月二一日付けにより建設大臣に提出していたところ、一二月二四日開催の第三二回国土開発幹線自動車道建設審議会において審議が行われ、整備計画の変更をいただいたところである。現在、町民並びに隣市町村の方々が待ち望んでいた高速道路との連結に向けて手続きを進めているところであり、地域の発展に大きく寄与するものと確信している。

結びに、関係各機関からご指導、ご助言をいただき、早期実現可能となったことに対し心から御礼申し上げ、秋田自動車道「西仙北活用施設」事案紹介いたします。

平成12年度

「道路をまもる月間」推進標語の募集について

道路局道路交通管理課

一 はじめに

道路は、昔から人や物資の流れに大きな役割を果たす最も基本的な社会基盤であると同時に、文化や歴史が行き交うコミュニケーションの場でもあります。

近年になると、これらのほかに都市における避難路、火災延焼の遮断空間としての防災スペース、電力、電話、ガス、上・下水道等の収容に必要な収容スペース、良好な市街地を形成する都市スペース、アメニティ等を提供する環境スペース等として位置づけられ、国民生活や経済活動にとって重要な役割を果たしています。

しかし、道路はあまりにも身近な存在であるために、その重要性が見過ごされがちです。

このため建設省としては、毎年八月を「道路をまもる月間」として定め、安全で快適な道路環境の保持に努めてきているところです。この「道路をまもる月間」の行事の一環として、国民の皆さんに改めて道路の意義や重要性について考えていただき、道路愛護の普及、高揚を図ることを目的として、「道路をまもる月間」推進標語を募集しています。

二 「道路をまもる月間」について

国民共有の財産である道路は、昭和二〇年代後半から道路交通需要の増大に対応するため整備が図られ、昭和二九年度の第1次道路整備五箇年計画の発足を契機に本格化し、国民の日常生活や経済活動に欠くことのできないものとなりました。

そして、昭和三〇年代に入ると、高度成長期を迎え道路交通需要は急激に増大し、所得水準の向上に伴いモビリティに対する要求とともに、道路の意義・整備の重要性・機能の大切さ等に対する国民の関心も高まってきました。

このため、各道路管理者、関係省庁、関係団体の理解と協力を得て、安全で快適な道路環境を保持するため、交通安全施設等の点検と整備を推進するとともに、道路の正しい利用の啓発と道路愛護思想の普及を図り、道路を常に広く美しく、安全に利用する気運を高めることを目的として、第2次道路整備五箇年計画の初年度である昭和三三年度から「道路をまもる月間」を実施しています。

昭和三九年度（第七回）までは、国土建設週間である七月一〇日から七月一六日に合わせて、七月一〇日から八月九日までの一箇月

間実施していましたが、昭和四〇年度（第八回）からは、生徒及び児童にもこの月間の諸活動に参加してもらい、道路愛護の精神をより一層高めてもらうなど、国民一人一人の参加、協力を得るために、比較的参加の機会の得やすい、夏休み期間中である現行の八月一日から八月三十一日までの一箇月間になりました。

平成一二年度も八月一日から八月三十一日までの一箇月間を「道路をまもる月間」として、建設省をはじめ都道府県などの各道路管理者は、関係省庁、関係団体等の協力を得て実施することとしています。

三 「道路をまもる月間」推進標語 について

道路を安全で快適なものとして保持していくため、道路管理者の日常の努力は勿論のこと、国民一人一人が道路愛護に対する認識を持ち、行動することが必要です。

このような趣旨から、道路に対する意識と愛護精神を高めるため、毎年「道路をまもる月間」推進標語を募集しています。

はじめは、昭和四一年度の第九回目から建設省職員を対象に募集し、優秀作一点、佳作二点を選定していましたが、昭和五十六年度

の第二十四回目からは、募集を都道府県、指定市、道路関係四公団に広げて入選作品を優秀作一点、佳作五点としました。

昭和四一年度から平成八年度までに入選された推進標語は、優秀作三一点、佳作二一〇点にのぼり、各年度の優秀作品は「道路をま

もる月間」期間中に道路情報板、垂れ幕、横断幕やポスターに掲載するなど各種広報活動に活用し、本月間の推進に役立ててきました。

また、平成九年度からは、道路管理者のみならず国民の皆さんに、生活の向上と経済の発展に結びつきを持つ国民共有の財産である

平成12年度

「道路をまもる月間」 推進標語を募集します。



生活の基本を支えてくれる道路。
でもとても身近すぎて、その大切さを忘れてしまいがち。
8月は「道路をまもる月間」です。
この機会にもう一度あらためて、
道路の重要性をみんなで考えてみましょう。

締切
平成12年
3月31日 (金)
(当日必着)

●主催／建設省 ●共催／道路広報センター・全国道路利用者会議・(財)日本道路交通情報センター・(財)道路環境研究所

道路を安全で快適なものとして維持し、子孫に受け継いでいくという認識にたつていただくために、道路を愛護する気運を高めるといふ趣旨から「道路をまもる月間」推進標語を広く一般から募集しております。

四 平成一二年度「道路をまもる月間」推進標語の募集について

道路は、生活の向上と経済の発展に欠くこ

とのできない国民共有の財産であるにもかかわらず、あまりにも身近であるためにその重要性が見過ごされがちです。そこで、国民の皆さん一人一人に、道路を愛護する気運を高めていただくことによって、道路を常に広く、美しく、安全に維持し、私たちの子孫に受け継いでいくことを目的として、平成一二年度「道路をまもる月間」の推進標語を、「道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。

〈みんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用しよう〉」をテーマに広く一般から募集しています。

応募作品は、プロデューサーの残間里江子さん、元オリンピック・バドミントン選手の内内貴美子さん、放送作家・コラムニストの山田美保子さん、俳優の渡辺文雄さんら審査員によって厳正に審査されます。その結果、最優秀賞一点、優秀賞一般二点・学生（高校生以下）二点、佳作一般二点・学生（高校生以下）二点が選定され、「道路をまもる月間」期間中に道路情報板、垂れ幕、横断幕等で活用させていただきます。

選定された推進標語の発表は、八月の「道路をまもる月間」にあわせて、入賞者には直接通知するとともに広報誌等に掲載します。また、最優秀賞には建設大臣賞（賞状）を、優秀賞には建設省道路局長賞（賞状）を、佳作には審査員奨励賞（賞状）を授与し、併せてそれぞれに副賞を授与します。

標語は、募集要領により広く募集しますので、奮って応募ください。

《募集要領》

(1) 応募方法

官製ハガキに標語1点と、氏名、住所、電話番号、性別、年齢、職業（学生（高校生以下）、会社員、公務員、自営業、なし、その他）を明記のうえ郵送してください。

宛先／〒102-0082

東京都千代田区一番町10番6号 一番町野田ビル5階

道路広報センター

平成12年度「道路をまもる月間」推進標語 募集係あて

なお、インターネットでも募集を受け付けています。ホームページの場所（URL）は <http://www.mesh.ne.jp/jartic/hyogo/> です。

(2) 応募期間

平成12年3月31日（金）まで（当日必着）

(3) 発表方法

「道路をまもる月間」にあわせて、入賞者には直接通知するとともに、機関誌等に掲載します。

(4) 賞

最優秀賞（建設大臣賞） 1点

優秀賞（建設省道路局長賞）一般2点・学生（高校生以下）2点

佳作（審査員奨励賞）一般2点・学生（高校生以下）2点

(5) 問合せ先

建設省道路局道路交通管理課

tel 03-3580-4311（内線：3592）



村山市故里交流施設

道の駅むらやま (山形県)

「道の駅」むらやま駅長 増川 雅司

山形県を縦貫する国道一三号線のほぼ中間地点に、山形県内の国道一三号線沿いでは初めて平成九年四月一日に山形県内道の駅として認定を受け、平成一〇年四月二十九日にオープンしたのが村山市故里交流施設「道の駅むらやま」です。

村山市は、山形県の中央部に位置し、東に
 甌岳、西に霊峰葉山を有し、市の中央部を日
 本三大急流の一つ最上川が流れる人口三万人
 の田園都市です。

主な観光資源としては、面積7ha、七〇〇種類、二〇、〇〇〇株のバラが咲き競う日本一のバラ園を誇る東沢公園。俳人松尾芭蕉が「奥の細道」で「基点、隼などという恐ろしき難所あり」と詠んだ基点、隼、三ヶ瀬の三難所が全て村山市にあり、夏の渇水期にはスリルあふれる舟下りが堪能できる最上川三難舟下り。全九回にわたりエトロフ島、クナシリ島、ウルップ島など北方諸島に日本人として初めて足を踏み入れた江戸時代の北方探検家であり、親交の深かったドイツ人医師シーボルトの名著「NIPPON」に業績を紹介され、「一八世紀における最も卓越した日本の探検家」と賞賛された最上徳内の功績を称えて建てられた最上徳内記念館。居合道の創始者である林崎勘助重信公を祭る日本一社の

居合神社。特徴のあるコシの強い手打ちそばを提供する、そば屋一三店で構成する最上川三難所そば街道。滞在型のクアハウスとしては日本の魁となり、温泉を楽しみながら健康づくりができ、世界三大珍味の一つキャビアで有名なチョウザメ料理のフルコースが味わえるクワハウス基点などがあります。

また、年間の祭行事としては、六月に日本一の東沢バラ公園のバラまつり、八月にはにぎやかな徳内まつりの徳内ばやしと花火大会、九月―十二月はそば花まつりと新そばまつり、三月には山ノ内の雪まつり等々四季折々の祭りが楽しめます。

「道の駅むらやま」は、県都山形市から一般国道一三号線を北上し約三〇分、村山市の玄関口として既存の建設省のチェーニング脱場と村山市有地合わせて二一、二三〇㎡に整備されました。施設概要等は次の通りとなります。

・ 下り車線

駅舎 二、一三八 m^2

駐車場 五、七〇〇m²

大型車	一三台	小型車	七六
台計	八九台		

トイレ 男性用 小用 一器 大用 三器

女性用
一器

身障者用 二器

・上り車線

駐車場 四、四七〇㎡

大型車 一五台 小型車 五七

台 計 七二台

トイレ 男性用小用 八器 大用 二器

女性用 七器

身障者用 二器

駅舎内には、レストラン、ファーストフードコーナー、地域特産品コーナー、道路情報コーナーがあり、さらに敷地内には公衆電話ボックス三台、郵便ポスト一台、市内五銀行相乗りのCDコーナー、交流広場等があります。「道の駅むらやま」は、山形県の中心部



上空から見た「道の駅むらやま」全景

に位置し、また、福島県と秋田県のほぼ中間地点となるため、山形県を縦貫する国道一三号線、県内を平行する国道七号線、内を横断する国道四七号線、国道四八号線、さらに国道一二号線一三号線、国道三四七号線等の道路情報提供施設として重要な役割を果たしております。

駅舎内のレストランは朝六時三〇分から夜八時まで営業しています。(冬期間一二月・三月は夜七時まで) 国道一三号の平日の利用車両の多くが営業関係車両であることから早く、安く、おいしく食べられるシステムとしてビュッフェ方式を導入しています。一皿三〇〇円、五〇〇円の皿に数多くあるメニューの中から、好きな料理を好きな量だけ盛り合わせて食べていただけるシステムです。さらに、その他の単品料理、ドリンク類の組み合わせにより、価格も自由に設定できることで大変好評です。

また、地元農畜産物の利用も心掛けており、特にそば関連食材の活用として、そばの実餃子、そばの実なめこ、そばスパゲティなど利用者に喜ばれています。

ファーストフードでは、オリジナルブランドのジェラートとして地元特産のそば、村山市の花バラを活用した商品を販売しています。

す。また、村山市が県内有数の養蚕の産地であったことから、関連のある桑の葉、桑の実、絹の各ジェラート、さらに、西瓜の特産地でもあることから西瓜のジェラートも販売しており、女性、若年層を中心に好評を得ています。

地域特産品コーナーでは、村山市内及び隣接町村関連の特産品を販売しています。豪雪地帯の雪を活用し翌年の夏まで食味の変わらない雪室米、ぬめりが多く高級食材のジュンサイ、地元二酒蔵の銘酒、十四代、黒縄、鬼兜、手間暇、やわらかくおいしい東園亭の昆布巻き、また、バラ関連商品として、バラの七宝焼、バラ染め、バラの押し花等、さらに友好都市となっている北海道厚岸町の海産物加工品等も販売しており、多くの利用者に喜ばれております。

道路情報コーナーでは、隣接する宮城県に通じる国道四八号線関山峠付近の映像提供、端末機による東北六県の道の駅の各種情報提供、道路情報パネル等の展示、バラ染め、バラの七宝焼き、バラの押し花の体験会、その他各種展示会などを開催しています。

交流広場では、毎月二回（四月～一〇月）のフリーマーケット、山菜まつり等を実施し、村山市内外の方々の参加により大盛況となっ

ています。また、農産物直売は、村山市内の五〇件の農家と契約しており、四月～十二月まで、さくらんぼ、西瓜、ラ・フランス、その他地元農産物、山菜等を手頃な価格で販売しており大好評です。

館内外では、村山市華道連盟、県立村山農業高校、市内有志の方々の協力により生花、鉢植え等が展示され年間を通して華やかな環境にあり、多方面にわたり地域の振興、人物等の交流を図っているところです。

「道の駅むらやま」の隣接する国道一三号線は、完全分離型四車線となっているため国道上に、シースルー円筒形の連絡通路を設け、上り車線、下り車線どちらからでも利用でき、また、施設の利用拡大を図る設計となっておりまして、上下車線合わせて二六、〇〇〇台（二時間）の交通量の状況下では大変有効に活用されています。

豪雪地帯である村山市においては、冬期間の融雪が大変な問題となるわけですが、「道の駅むらやま」では、駐車場面積一〇、一七三㎡の内八、四五八㎡に遠赤外線を活用した融雪システムを導入しています。駐車場の基礎層に特殊融雪シート及びヒーターを敷設することにより、高熱伝導セラミックス粒子から遠赤外線を発生し、融雪するシステムとな

っているため、冬期間でも二四時間快適に駐車場を利用できる状況となっています。

平成一〇年四月二十九日オープン以来、まもなく二年目を迎えるわけですが、これまで利用していただいた延べ一五〇万人の方々の声を大切にし、道の駅の目的である人・物・文化等の交流に活性化を促し、道の駅間の連携等も密に行い、ドライバー等にとって快適な休憩施設として、また、利用者のニーズに応えるため、日々変化する社会状況に対応する方策を模索しながら、単なるドライブインとの差別化を図り、利用者に夢を与えられる施設、利用者の期待される施設として、全ての面においてサービスの向上を図り、今後も運営していきたいと心掛けておりますので、ぜひ村山市故里交流施設「道の駅むらやま」にお立ち寄りください。



メロンが誘う憩いの場

「道の駅」七城メロンドーム
(熊本県)

「道の駅」七城メロンドーム店長 茂田 正光

私ども「道の駅」七城メロンドームは、平成一年八月に第一五回「道の駅」の登録を受け、平成一年一月に「道の駅」として生まれ変わりました。

元来私どもの施設は、七城町の特産品センター（物産館）として、町民の皆様から、自分達で生産した農産物を、自分達で植付けをして販売出来る様な、そんな施設が欲しいという要望の中で、平成七年四月に営業を開始し、オープン以来大勢の方々にご利用頂き七城町の顔として、ご愛顧頂いております。

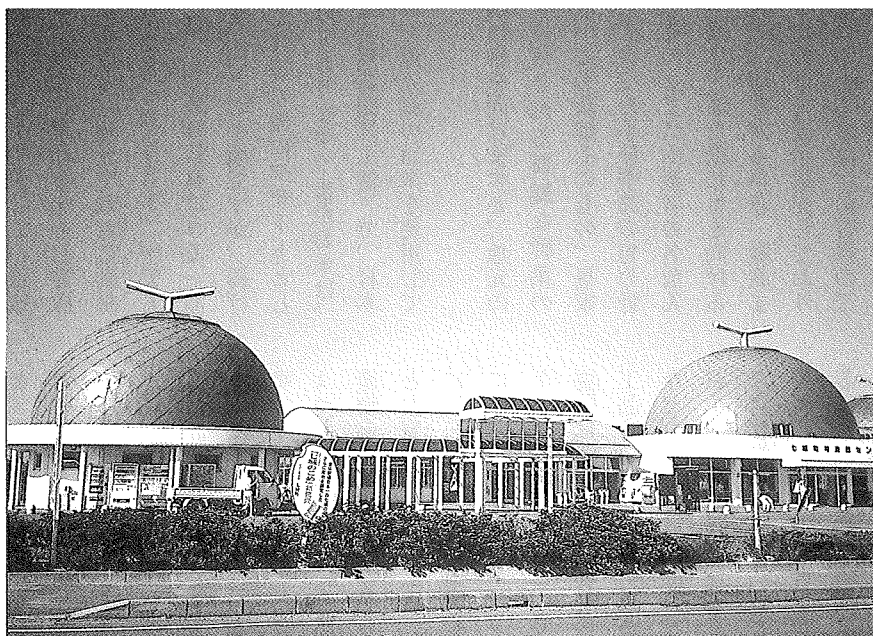
私どもの施設は、熊本県の北部に位置し山鹿市の国道三号線から南阿蘇を経て高千穂へと通じる国道三三五号線を東に向かうと、菊池市の手前、のどかな田園地帯の中に三個のメロンの形をした大きな屋根、そこが「道の駅」七城メロンドームです。

七城町は、「菊池一族」の歴史が残る町でもあります。一〇七〇年（延久二年）初代藤原則隆がこの地（菊池市深川）に住居を構え姓を菊池と名乗ったのが「菊池一族」のはじまりと伝えられ、以降二四代六四〇年の歴史を持つ「菊池一族」、その「菊池一族」が、一八カ所の出城を築きました。その出城の七カ所が私どもの町内にあることから、七つの城の町、七城町の名前が付きしました。「菊池

一族」の栄華が偲ばれるそんな歴史が残る町七城。その城跡の一つ亀尾城跡は、現在亀尾城跡公園として町内外の方の憩いの場となっております。その他町内には、七城温泉ドーム、狗奴国城といった温泉、宿泊施設、また、前川水源、清水水源といった名水もあります。歴史と自然が残る町、それが私ども七城町です。また周囲には菊池温泉、山鹿温泉、植木温泉といった温泉地帯。それから熊本を代表する観光地、阿蘇山、菊池渓谷へともつながり、私ども「道の駅」を休憩の場としてご利用頂けたらと思います。

七城町は、菊池平野のほぼ中央に位置し、町の中央を阿蘇の伏流水に源を発する菊池川が流れており、東西に四・三km、南北に六・五km、周囲は二五km。総面積二〇・四九km²で、楕円形をなしております。気候的には温暖ですが、大変温度差の激しい地域でもあります。その気候を利用して、古くから農業の盛んな地域でもあります。現在でも、野菜・花それにメロンの栽培が大変盛んに行われております。そんな中で私どもの駅内には、町内で取れた新鮮な農産物の直売所「メロンドーム」があります。

毎日取り立ての野菜、花、メロンといった農産物を初めとし、農畜産加工物など色々な



「道の駅」七城メロンドーム

お土産が館内に所狭しと並んでおります。近隣の市町村を初め、遠く福岡方面からのお客様にもご利用、ご愛顧頂いております。

ここで施設内の説明をいたしましょう。現在私ども「道の駅」七城メロンドームには、

特産品センター「メロンドーム」を初めとして多くの施設を有しております。中でも平成一年七月に完成いたしました「メロン選果施設」。この施設には、当センターの目玉でありますメロンの糖度を測定する「光センサ

ー」を設置しております。光センサーを通過したメロンの糖度は、電光掲示板に瞬時に表示され、ご来場のお客様も見る事が出来ます。この光センサーは、メロン一個一個の糖度を切らずに測定出来るもので、この光センサーを利用する事により、より美味しいメロンだけをお客様に提供できるようになりました。

ご購入頂いたお客様に満足頂けるようにと、「高糖度」のメロンのみを店内で販売いたしております。また低糖度のメロンにおきましては、当施設内で搾汁し加工品の原材料に利用いたしております。

その他、搾汁したメロン、地元で取れた農作物を利用して、アイスクリームを製造する加工販売施設、お菓子の加工販売施設、パンの加工販売施設等があり、ハム・ウインナーなどの肉加工施設、豆腐加工施設等など、出来たてをお召し上がりいただけます。

また、特産品のメロンを利用したさまざまな加工品を展示販売しております。中でもメロンゼリー、メロンヨーグルトは、館内に加工施設を設け味に拘り、メロン果汁を贅沢にも二〇%も使用した拘りの逸品です。

また「道の駅」七城メロンドームには、地域食料センター「レストラン」があります。この施設は、地元で取れた野菜などを素材に

した、食事が出来るコーナーです。この地域食材センターでは、田舎の素朴な味をお客様に味わっていただこうと、地元で取れる食材を中心に、料理を出しております。中でも「ななしろ定食」は、お客様に喜ばれる一品です。価格も八〇〇円とお手頃ですが、揚げ物・小鉢・だんご汁等の他にデザートとして、メロンを付けております。またお米は、全国米の食味会（料理新聞社主催）で、日本一の折り紙を頂いた地元産のお米を使用しております。

それから売り場に目を向けますと、地元の農家の方々から出荷される新鮮な野菜の数々。どれ一つ取っても新鮮そのもの、農家の方々が丹精こめて育てた季節季節の旬の野菜を、取りたてをそのままに生産者の名前入りで販売しております。また横に目を向けると、四季折々の花々。切花から草花、盆栽まで二つのコーナーに分けて展示販売しております。その他切花コーナーでは、お客様のご希望、ご予算に応じて花束、或いはフラワーアレンジメントも作っております。

また、メロンにおきましても、四季折々のメロンを旬の時期に、「高糖度」の商品のみを、店内にて販売しております。購入して頂いたお客様の一人一人ご満足頂けるように

と、生産者の方々が心を込めて栽培していただいた品々を、厳選して販売いたしております。

私ども「道の駅」七城メロンドームは、「道の駅」といたしましては、やっと産声を上げたばかりでございます。私ども道の駅のキャッチフレーズ「とりたての自然を齧りちよつと一息」まさに自然の中に取り立ての農産物をまる齧りしながら、道の駅でゆっくりとお寛ぎ下さい。駅内には、メロンドーム内に五二席の無料休憩所を設けており、その横には、インフォメーションコーナーを設置いたしております。ここでは、駅内の各施設の説明は勿論、農産物其のもの或いは農畜産加工品の説明、周辺の道路案内、町の観光案内なども、目で見て触れて頂きたいと、小さなお子様でも気軽に使えるタッチセンサー式ディスプレイを設置いたしております。また、夜間ご利用の方にも車から降りてご利用頂けるようにと、駐車場横に休息所を設けております。旅の疲れを癒し、「道の駅」として、ゆっくりと、お寛ぎ下さい。

駐車場は総面積一、八〇〇㎡の敷地内に、二一六台（大型九台、普通車二〇三台、身障者用四台）が利用できるスペースを設けております。

豊かな田園風景の中で、ゆっくりと旅のお疲れを癒していただければ、幸いに思います。「心のオアシス」として、ご利用下さいませ。職員及び生産者一同心よりお待ち申し上げます。

なお、私ども「道の駅」七城メロンドームは、毎月第二・第四水曜日が休館日となります。また、営業時間は、平日午前一〇時より午後七時まで。土日祝祭日は、午前九時三〇分から午後七時まで。また、五月から九月までは、午後八時まで営業致しております。

旅の疲れを癒し、休息の場所「道の駅」として、私どもの施設をご利用頂けたら、幸いに存じます。お近くをお通りの折には、お立ち寄り下さいませ、心よりお待ち申し上げます。

月・日	世界の動き	月・日	月・日
12・31	○ロシアのエリツィン大統領（六八）がテレビ演説で「ロシアは新しい政治家とともに新しい千年紀に入らなければならぬ」と述べて辞任した。大統領の代行はプーチン首相（四七）を首相兼任のまま任命した。 ○イタリア外務省は同国と朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）が外交関係を樹立したと発表した。北朝鮮と国交関係を結ぶのは主要七カ国（G7）では初めて。 ○米労働省の一九九九年、一二月の雇用統計によると、失業率は前月と同じ四・一％で、九九年の年間失業率は前年より〇・三ポイント低い四・一％となった。これは六九年（三・五％）以来、三〇年ぶりの低率。	12・24 ○政府が閣議で二〇〇〇年度予算の政府案を決定した。一般会計の総額は八四兆九、八七一億円で、大蔵原案と同額、本年度当初に比べ三・八％増。財政投融资計画は総額四三兆六、七六〇億円で本年度当初比一七・四％減。○総務庁の労働力調査によると、一月の完全失業率は四・五％（季節調整値）で、前月に比べ〇・一ポイントの低下。男性の完全失業率が四・七％と前月比で〇・一ポイント悪化したのに対して女性は四・二％と〇・三ポイント低下した。 1・11 ○全国軽自動車協会連合会によると、一九九九年の軽自動車の販売台数は約一八八万台で、前年比二・二％増。伸び率は過去最高。 12 ○日本銀行によると、九九年通年の国内卸売物価指数（九五年＝一〇〇）は九六・〇で、前年比一・五％の下落。二年連続の下落でデフレ傾向にあることを裏付けた。 17 ○不動産経済研究所によると、九九年の首都圏（一都三県）のマンション（三階建て以上の民間物件）の発売数は八万六、二九七戸で、前年比三〇・一％の大幅増で史上最多。 18 ○小渕首相の私的諮問機関「二十一世紀日本の構想」懇談会（座長、河合隼雄国際日本文化研究センター所長）が最終報告を首相に提出。提言内容は①義務教育は週三日②英語を第二公用語とするなど。 19 ○店頭登録しているインターネットの検索最大手、ヤフーの株価（額面五万円）が一億一四〇万円のストップ高で取引が成立。一億円台の株価は日本の株式市場では初めて。	12・24 ○国土開発幹線自動車道建設審議会（会長・小淵恵三首相）が高速道路の新たな基本計画（一区間（二・二km）、新規整備計画四区間（合計一〇・二km）とJCT・IC六箇所の整備計画変更を了承。中山正暉建設省はJHに対して、四区間（合計五・八km）とJCT・IC八箇所の施行命令を出した。

編集雑記

A氏は勤めの傍ら、或ることに興味をもちそれをライフワークとしてきた。老齢になったので勤めをやめ、今後はそのライフワークを活かしたいという。ついでには先々どうなるか、占ってほしいというのである。要するに占めは新規開業の適否である。占ったら、雷風恒の五爻を得た。凶卦だがこの凶の解釈は複雑である。そこで「あなたのお考えどおり、おやりになったら」と答えた。「たゞしあまり深入りしないよう」言い添えた。結果は数年先になる。なぜそう答えたのか、読者の過程を説明したい。

易占いに際しては問筮者(占いを求める人)の事情をよくきき、五〇本の筮竹を操作して六四卦の一つを得るのである。筮竹の操作は説明したから省略する。ともかく雷風恒の五爻を得たということは、恒と五爻変即ちこの卦を下から上に数えて五番目ののマークがに変わり、大過(たくふうたいか)の卦になったということである。雷風恒を現在とみると、澤風大過は将来ということになる。これを簡単に「恒の之卦大過」という。

之卦とは、これからこうなる卦という意味である。

先ず現在と位置づけた雷風恒とは心変わらず常なることである。この心の持ちようは人生にとって大切な徳目であり、かくありたいという願望でもある。ところが残念なことに、人は常に心変わりするのである。だからこそ恒の精神が義理として尊ばれる。この卦が夫婦の卦といわれるのは、心変わりせず常なることで一生を終わりたいという願いを表しているからであろう。ところが夫婦も心変わりするのである。だい、ち夫婦だから同じ気持ちを持ってと言っても、妻は夫という目標に向けて恒を発揮すればよい。が、人間集団の中で生きて行かなければならない夫は、社会に対する恒と妻に対する恒を常にはかりにかけて行動しなければならぬのである。易経はこれをこう表現する。象曰。婦人貞吉、従一而終也。夫子制義、従婦凶也。男子は行い義に由りて果なるべく、必ずしも従順(即ち恒)を尊ばず。故に婦道を専守すれば凶なりという。さて、冒頭の実占に戻りたい。A氏の勤め先ではA氏に対する恒をまもり、別に退職してほしいとは言っていないようである。たゞA氏がライフワークで自活したいと独り合点

しているのである。

将来を示した大過の大過とは大きなあやまち即ち失敗のことである。易六四卦は過ちを大小に分けている。大過の外に小過の卦がある。大過は天下国家之事、小過は日用常業之事というが、そこまで厳密に解釈する必要はない。むしろ過ちの跡始末が自分の将来に障害になるか日常で修復が可能かどうかで区分した方が現実的である。大過の卦を全部裏返すと頤になる。この卦の象は大きな口を開けて食べ物待っている象である。大過の裏には生活苦が潜んでいると見てよい。だから凶卦なのである。たゞ占って大過の卦を得たとき、どうしてもそれをやりたいという義の要素の場合がある。バブル期の現象や戦前の要人暗殺など衝動的というだけでは理解しにくいのが義である。易経は君子以獨立不懼、遯世无悶。と言っている。意識すれば自分の信念でやったことだから後悔しないということである。先々の大過がせめて小過で終るよう「あまり深入りしないよう」と言い添えたが、この助言が活かされるよう願っている。

— 山水蒙 —

3月号の特集テーマは「道路環境対策」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趣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。また原稿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
定価770円 (本体価格733円) FAX 03(3234)4471
〈年間送料共9,240円〉

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店
口座番号：普通預金771303
口座名：道路広報センター