

# 10

## 道路行政セミナー 1999 OCTOBER

特集／平成一二年道路関係予算概算要求

平成一二年道路関係予算概算要求の概要	榊島 徹	1
一般国道関係予算の概要	縄田 正	13
有料道路関係予算の概要	有野 昌幸 大野 仁司	18
地方道関係予算の概要	安藤 直樹 川嶋 淳	24
道路行政におけるコンピュータ二〇〇〇年問題	金崎 智樹	28
沿道環境の改善と地球環境の保全	道路環境課 道路環境局	32
防音工事助成の拡充について	道路環境課	38
道路占用許可申請手続の電子化システムの パイロット運用の開始について	古橋 季良	43
法定外公共物の譲与に係る地方公共団体からの 主な質問・意見及び対処方針について	道路局路政課	51
広島県道路里親制度(マイロードシステム)について	広島県土木建築 部道路維持課	58
シルクロード自転車見聞録(6) 異常気象を実感した天山南路	長澤 法隆	63
道路管理事務に係る事例研究 自動車専用道路制度の事例研究	道路局路政課	68
地域活性化促進道路事業 地域活性化施策「歴史街道モデル事業」について	近畿地方建設局 企画部企画課	74
時・時・時		80

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。



留保するものとする。

記

1 各庁は、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、五〇〇億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。

(注) 地域戦略プラン事業の推進を図るための経費として前年度同額を確保することとし、上記の算定に当たりこれを除く。

(2) 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、〇〇〇億円)を加算した額。

なお、介護制度の円滑な実施のための対策に要する経費については、予算編成過程で検討するものとする。児童手当については、税制上の扶養控除制度と併せて、予算編成過程で検討するものとする。

(3) 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。

(注) 平成二年度の衆議院議員総選挙に必要な経費の増  
平成二年度の国勢調査の実施に必要な経費の増、九州・  
沖縄サミットの開催に必要な経費の増等については、上  
記の金額に加減算する。

2 また、各庁は、下記の措置について、所要の要望を行うものとする。

(1) いわゆるミレニアム・プロジェクトをはじめ、二一世紀に向け、我が国経済を新生させ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、公共事業関係費を除く経費について、「情報通信、科学技術、環境等経済新生特別枠」を設定することとする。これについては、前年度当初予算における科学技術振興費の一〇〇分の五に相当する額等を基準とする各庁の要望を踏まえ、予算編成過程において、総額二、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、各庁の共同・連携事業に特に重点をおくものとする。

(2) 豊かで活力ある二一世紀の経済社会の構築に向けて、国家的プロジェクトの推進を含め、公共投資の一層の重点化を図るため、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引き続き推進する観点、環境・情報通信・街づくり等真に必要な社会資本を重点的に整備する観点から、配分重点化枠として「物流効率化、環境・情報通信・街づくり等経済新生特別枠」を設定するとともに、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観点から、配分重点化枠として「生活関連等公共事業重点化枠」を設定することとする。これらについては、各庁の要望を踏まえ、予算編成過程において、「物流効率化、環境・情報通信・街づくり等経済新生特別枠」については総額二、五〇〇億円の範囲内で、「生活関連等公共事業重点化枠」については総額三、〇〇〇億円の範囲内で予算措置を講ずる。

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による採択の必要性の検証、再評価システムの適用による継続事業の見直し等を更に徹底することにより、事業の効率的・効果的实施を図るとともに、その透明性を十分確保することとする。また、公共事業については、「第二次地方分権推進計画(平成十一年三月二十六日閣議決定)等に基づき、直轄事業等及び補助事業の見直しを行うこととする。

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徹しく洗い直し、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) 定員及び機構については、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との基本的考え方に立ち、特に平成一・二年度については中央省庁等改革を実現すること等から「国の行政組織等の減量、効率化等に関する基本的計画」（平成一一年四月二七日閣議決定）等を踏まえ、そ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）、「中央省庁等改革基本法」（平成一〇年法律第一〇三号）、「第二次地方分権推進計画」（平成一二年三月二六日閣議決定）等を踏まえ、制度改革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、各省庁ごとにその一部を削減することとする。

4 なお、「沖繩に関する特別行動委員会の最終報告に盛り込まれた措置の実施の促進について」

（平成八年一二月三日閣議決定）に基づく沖繩

関連の措置に係る経費、「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、「平成一〇年度における財政運営のための公債の発行の特例等に関する法律」（平成一〇年法律第三五号）等に基づく厚生年金保険事業に係る国庫負担等、「肉用子牛生産安定等特別措置法」（昭和六三年法律第九八号）に基づく交付金等、「ウルグアイ・ラウンド農業合意関連対策大綱」（平成六年一〇月二五日緊急農業農村対策本部決定）に基づくウルグアイ・ラウンド農業合意関連対策に係る経費、「電波法」（昭和二五年法律第一三一号）に基づく電波利用共益費用及び「平成一二年以降におけるチツソ株式会社に対する支援措置」（平成一一年六月九日水俣病に関する関係閣僚会議申合せ）に基づく支援措置に係る経費の平成一・二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、八月末日の期限を厳守するものとする。なお、特別の事情により、この期限後に追加要求を提出せざるを得ない場合であっても、上記に従って算出される額の範囲内とする。

## 二 建設省関係概算要求の概要

### 1 概算要求の概要

#### (1) 基本的な考え方

○ 我が国経済を新生し、自立的な成長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・効果的实施に努める。

#### (2) 主要事項

1 経済新生を支える都市の再構築と地域の活性化

○ 工場跡地等を活用しつつ国際競争力を備えた都市への再構築を戦略的に推進するための都市再生推進事業の創設

○ 地域の創意工夫を活かしたまちづくりを推進するためのまちづくり総合支援事業（仮称）の創設等

2 連携・交流を支えるネットワークの整備

○ 高規格幹線道路等の整備の推進

○ 踏切道等総合対策事業、交通結節点改善事業の創設

○ 光ファイバー収容空間の整備、スマートウエ

イの展開 等

3 本格的な少子・高齢化社会の到来に備え、生涯の生活に安心を実感できる生活空間づくり

○ 高齢者向け公共賃貸住宅の整備、歩行空間のバリアフリー化等の推進

○ 本格住宅ストックの形成・維持・流通の促進  
(住宅金融公庫融資制度の改善、総合マンション対策の推進) 等

4 環境への負荷の少ない経済社会の実現

○ 良好な水環境、生態系の保全等を図るための河川・下水道事業の推進

○ 沿道環境改善事業の推進 等

5 安全で安心して暮らす国土づくり・地域づくりの推進

○ 総合的な水害・土砂災害対策の推進

○ 地下空間・床上浸水対策の強化

○ 密集住宅市街地の整備の推進 等

(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、コスト縮減、事業間の連携事業の事後評価の試行を含む事業評価を実施する。

○ 地方分権の推進のため、各事業分野ごとの特性に応じて国が関与して整備する範囲の明確化を図るとともに、統合補助金の創設等地方公共団体の主体的な取組みや創意工夫を活かした事

表1 平成12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			国 費					
	12年度要求額 (A)	前年度予算額 (B)	倍 率 (A/B)	12 年 度 要 求 額			前年度予算額 (D)	倍 率 (C/D)	
				うち経済新生特別枠		うち生活関連 等公共事業 重点化 枠			
				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				
道 路 整 備	7,334,574	7,204,532	1.02	2,693,066	227,974	42,245	96,912	2,583,122	1.04
治 山 治 水	2,175,310	2,097,068	1.04	1,316,717	0	23,303	83,862	1,262,962	1.04
治 水	2,008,919	1,938,256	1.04	1,226,044	0	22,722	77,683	1,177,269	1.04
海 岸	61,058	60,003	1.02	37,449	0	351	2,227	35,915	1.04
急 傾 斜 地 等	105,333	98,809	1.07	53,224	0	230	3,952	49,778	1.07
都 市 計 画	2,541,598	2,458,031	1.03	1,347,467	0	39,349	71,764	1,291,254	1.04
公 園	383,637	370,326	1.04	169,333	0	3,232	8,676	162,026	1.05
下 水 道	2,157,961	2,087,705	1.03	1,178,134	0	36,117	63,088	1,129,228	1.04
住 宅 ・ 市 街 地	14,629,690	14,308,130	1.02	1,293,212	2,988	34,230	57,186	1,211,586	1.07
住 宅 対 策	13,504,196	13,175,935	1.02	1,176,417	0	27,784	56,434	1,128,340	1.04
宅 地 対 策	570,011	625,722	0.91	0	0	0	0	0	-
市 街 地 整 備	555,483	506,473	1.10	116,795	2,988	6,446	752	83,246	1.40
一 般 公 共 事 業 計	26,681,172	26,067,761	1.02	6,650,462	230,962	139,127	309,724	6,348,924	1.05
[公庫・公団等除き]	11,748,299	11,317,468	1.04						
災 害 関 係	62,194	62,069	1.00	44,560	0	0	0	48,588	0.92
公 共 事 業 関 係 計	26,743,366	26,129,830	1.02	6,695,022	230,962	139,127	309,724	6,397,512	1.05
官 庁 営 繕	132,788	109,391	1.21	57,901	0	4,141	0	24,059	2.41
建 設 行 政 経 費	95,577	80,006	1.19	94,824	0	8,863	0	79,256	1.20
合 計	26,971,731	26,319,227	1.02	6,847,747	230,062	152,131	309,724	6,500,827	1.05

備考

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233,801百万円を含む。
3. 12年度国費には、  
道路関係社会資本として  
治山治水 30,000百万円  
住宅対策 62,000百万円  
市街地整備 8,000百万円  
を含む。
4. 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。
5. 本表には、NTT-A型は含まれていない。

表2 財政投融资計画等総括表

(単位：百万円)

区分	財政投融资			自己資金等との合計			備考
	12年度要求額 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)	12年度要求額 (C)	前年度 (D)	倍率 (C/D)	
住宅金融公庫	10,514,700	10,117,600	1.04	11,059,200	10,987,000	1.01	1. 都市基盤整備公団及び本州四国連絡橋公団は、鉄道分を除く。 2. 民間都市開発推進機構は、港湾整備分を除く。 3. NTT-A型事業は含まない。
都市基盤整備公団	1,067,300	971,400	1.10	2,998,372	2,955,341	1.01	
小計	11,582,000	11,089,000	1.04	14,057,572	13,942,341	1.01	
日本道路公団	2,100,000	2,106,300	1.00	5,420,654	5,365,700	1.01	
首都高速道路公団	375,600	341,400	1.10	761,225	719,307	1.06	
阪神高速道路公団	328,800	310,000	1.06	636,595	624,644	1.02	
本州四国連絡橋公団	147,800	135,400	1.09	455,568	423,857	1.07	
小計	2,952,200	2,893,100	1.02	7,274,042	7,133,508	1.02	
都市開発資金融通特別会計	45,100	46,700	0.97	65,500	65,250	1.00	
日本下水道事業団	4,400	6,300	0.70	24,546	27,878	0.88	
民間都市開発推進機構	1,500	1,600	0.94	6,497	6,941	0.94	
合 計	14,585,200	14,036,700	1.04	21,428,157	21,175,918	1.01	

表3 公共事業配分重点化枠

<b>1. 物流効率化、環境・情報通信・街づくり等経済新生特別枠</b> (物流効率化による経済構造改革対応分) <国費合計：2,310億円>	
○ 空港・港湾等と物流拠点、高速道路等を結ぶ道路整備	2,137億円
○ 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の再構築	30億円
○ 中心市街地活性化のための道路の整備	143億円
<b>2. 物流効率化、環境・情報通信・街づくり等経済新生特別枠</b> (環境・情報通信・街づくり等対応分) <国費合計：1,391億円>	
○ 水質改善、沿道環境の改善等による良好な環境の実現	457億円
○ 光ファイバー収容空間等情報通信基盤の整備、ITSの推進	300億円
○ 少子・高齢化に対応した公営住宅建設等の施設整備、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まちづくり事業等の推進	
<b>3. 生活関連等公共事業重点化枠</b> <国費合計：3,097億円>	
○ 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	230億円
○ 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	975億円
○ 踏切道の改良推進等の渋滞対策、地域間の交流を促進するトンネル・橋梁の整備等	587億円
○ 住生活の質の向上のための良好な市街地・住宅の整備	282億円
○ 水害・土砂災害対策、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	1,023億円

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六兆八、四七七億円(対前年度

3 のとおりとなっている。また、公共事業関係の重点化枠要望の内訳は表

業を展開する。  
○ 二〇〇一年の国土交通省の発足に向け、国民にとってより良い行政サービスを提供することを目指して、北海道開発庁、国土庁、運輸省とも連携した政策展開の検討等に積極的に取り組む。  
比一・〇五)、財政投融资資金一四兆五、八五二億円(対前年度比一・〇四)、事業費は二六兆九、七一七億円(対前年度比一・〇二)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は、国費六兆六、五〇五億円(対前年度比一・〇五)事業費二六兆六、八一二億円(対前年度比一・〇二)である(表1・2)。

### 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・二年度概算要求においては、述べた概算要求の基本的な方針に沿って、国費三兆四、五九二億円（対前年度比一・〇四）、事業費七兆三、三四六億円（対前年度比一・〇二）を計上している（表4次ページ参照）。

要求の特色として、一般道路事業については、

事業費総額は約四兆九、一八一億円（対前年度比一・〇三）、国費は約二兆九、九五六億円（対前年度比一・〇三）を計上。このうち、特に重点的に整備を進めている高規格幹線道路は事業費約八、四五九億円（対前年度比一・〇五）、国費約六、一四九億円（対前年度比一・〇五）、また、地域高規格道路は、事業費約四、五三七億円（対前年度比一・一一二）、国費約二、七六九億円（対前年度比一・一三）となっている。

道路関係四公団、地方道路公社等に係る有料道路事業は国費助成の充実や償還期間の延長等により大都市圏の環状道路の整備の推進、料金所渋滞の緩和を促進するべく主要な有料道路におけるETC導入を進めるため事業費約二兆四、一六四億円（対前年度比一・〇〇）、国費約四、六三六億円（対前年度比一・〇七）を計上している。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. 経済新生特別枠(物流効率化による経済構造改革対応分)	342,992	227,974
(1) 高規格幹線道路等の整備による物流効率化の推進	315,036	213,702
① 国際交流インフラ推進事業	84,395	56,977
② 国内貨物の複合一貫輸送体系の構築	64,113	39,930
③ 空港及び臨空型の物流拠点の支援	142,294	98,978
④ 21世紀活力圏創造事業	24,234	17,817
(2) 経済・社会活動を支える中心市街地の整備	27,956	14,272
① 中心市街地活性化のための道路の整備	27,956	14,272
2. 経済新生特別枠(環境・情報通信・街づくり等対応分)	65,151	42,245
(1) 良好な環境の実現	11,914	7,732
① 沿道環境改善事業の推進	11,914	7,732
(2) 高度情報通信社会の構築	34,206	22,159
① 情報ハイウェイの構築	22,508	16,133
② ITSの推進	11,698	6,026
(3) 高齢者に配慮した街づくり・地域づくり	19,031	12,354
① 歩行空間のバリアフリー化の推進	19,031	12,354
3. 生活関連等公共事業重点化枠	178,217	96,912
(1) 渋滞対策、地域間の交流を促進	107,364	58,716
① 都市圏交通円滑化総合対策事業	24,096	13,816
② 環状道路の整備	23,828	13,444
③ 都市モノレール等の整備	7,080	4,923
④ 踏切道の改良(連続立体交差事業等)	44,328	22,232
⑤ 地域間の交流を促進するトンネル・橋梁整備事業	8,032	4,301
(2) 快適な暮らしを支える基盤整備	47,792	24,868
① 電線類地中化(新電線類地中化計画等)の推進	24,145	12,694
② 交通結節点の整備促進(駅前広場、駐車場の整備等)	23,647	12,174
(3) 安全な生活環境確保のための基盤整備	7,283	4,157
① 事故多発地点における交通安全施策の集中的実施	7,283	4,157
(4) 安全で安心できる国土づくり・地域づくりの推進	15,778	9,171
① 法面防災対策の推進	10,628	6,207
② 耐震性向上のための道路橋の補強対策の推進	5,150	2,964
4. 情報通信、科学技術、環境等経済新生特別枠	1,901	1,901
① 21世紀のITS実現のための総合化・汎用化技術の研究開発の推進	1,901	1,901

表4 道路関係予算概算要求総括表

(単位：百万円)

区 分	12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	
一 般 道 路	4,918,132	2,995,582	4,790,825	2,894,863	1.03	1.03	1. 道路整備の各区分の計数には、[物流効率化、環境・情報通信・街づくり等経済新生特別枠]及び[生活関連等公共事業重点化枠]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)及び(交通結節点改善事業)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. 本州四国連絡橋公団事業費と道路開発資金事業費には一部重複がある。 9. 12年度要求国費には、国土交通省関係予算として121,250百万円を含む。 10. NTT-A型事業は含まない。 11. 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 60,042百万円、国費30,000百万円 住宅宅地関連公共施設整備促進事業 事業費124,000百万円、国費62,000百万円 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 まちづくり総合支援事業(仮称) 事業費 10,000百万円、国費 5,000百万円 の合計、事業費200,042百万円、国費100,000百万円がある。
高規格幹線道路	843,620	612,700	802,160	582,955	1.05	1.05	
地域高規格道路	451,404	274,957	401,073	243,979	1.13	1.13	
一般改築	2,652,735	1,492,828	2,638,424	1,480,253	1.01	1.01	
区画整理・再開発	320,621	169,948	311,172	164,894	1.03	1.03	
交通安全	401,254	222,801	392,765	216,262	1.02	1.03	
雪 寒	127,442	83,035	123,637	80,567	1.03	1.03	
調 査	23,302	20,159	30,438	22,603	0.77	0.89	
機 械	22,070	14,959	21,136	14,391	1.04	1.04	
補助率差額等	—	60,452	—	48,707	—	1.24	
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	6,450	3,300	5,450	2,800	1.18	1.18	
沿道環境改善	53,234	32,443	48,570	29,452	1.10	1.10	
(緊急地方道路整備事業)	(1,341,095)	( 702,200)	(1,281,255)	( 671,600)	(1.05)	(1.05)	
(交通結節点改善事業)	( 37,116)	( 19,345)	( 21,380)	( 11,062)	(1.74)	(1.75)	
有 料 道 路	2,416,442	463,638	2,413,707	431,897	1.00	1.07	
日本道路公団	1,850,100	321,753	1,829,905	288,412	1.01	1.12	
(高速自動車国道)	(1,224,000)		(1,212,000)		(1.01)		
首都高速道路公団	233,229	25,400	233,892	24,050	1.00	1.06	
阪神高速道路公団	171,687	15,650	164,346	15,850	1.04	0.99	
本州四国連絡橋公団	18,916	53,333	28,098	53,333	0.67	1.00	
地方道路公社等	104,828	27,502	117,516	30,252	0.89	0.91	
小 計	2,378,760	443,638	2,373,757	411,897	1.00	1.08	
道路開発資金	39,950	20,000	39,950	20,000	1.00	1.00	
計	7,334,574	3,459,220	7,204,532	3,326,760	1.02	1.04	
{物流効率化、環境・情報通信・街づくり等経済新生特別枠}	[ 408,143]	[ 270,219]	[ 201,318]	[ 133,814]			
{うち物流効率化による経済構造改革対応分}	( 342,992)	( 227,974)	( 171,687)	( 113,987)			
{うち環境・情報通信・街づくり等対応分}	( 65,151)	( 42,245)	( 29,631)	( 19,827)			
{生活関連重点化等}	[ 178,217]	[ 96,912]	[ 91,330]	[ 51,537]			
住宅宅地関連幹線道路整備事業(一般会計)	600	300	600	300	1.00	1.00	
まちづくり総合支援事業(仮称)(一般会計・建設省全体)	67,000	33,500	—	—	—	—	

## 2 概算要求の基本方針及び重点事項

### (1) 基本方針

情報技術の飛躍的な進展、高齢者人口の増加など我が国は、経済・社会面であつてない大きな潮流の転換期を迎えている。

このような中、新しいライフスタイル・経済活

動を創出し、個性ある活力に満ちた都市・地域づくりを支援するため、人の連携・交流やモノ・情報

の移動を支える道路ネットワークの機能・信頼性を向上させるとともに、豊かさの実感できる潤いある暮らしを実現するため、基礎的な公共空間としての道路の多様な機能を十分に発揮すること

が必要である。

世紀の節目となる平成二二年度は、以下の視点で道路政策を展開し、新世紀にふさわしい豊かで活力ある経済社会の構築を目指して取り組む。

- 次世紀の暮らしを支える基盤の創造
  - 地球環境の保全と都市環境の再生
  - 地域連携による個性豊かなまちづくり
  - 安心して住める国土の実現
- (2) 主要な施策の概要

#### 【次世紀の暮らしを支える基盤の創造】

1 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

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。  
〔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

【重点事項別事業費の状況】

(単位：億円)

	12年度要求	前年度	倍 率
1. 高度情報通信社会推進に向けた道路の情報化 ○ITSインフラ整備等の推進（ETC等） ○情報ハイウェイの構築（光ファイバー及び収容空間の整備）	717 3,092	565 2,967	1.27 1.04
2. 少子・高齢社会に対応した生活空間の形成 ○歩行空間のバリアフリー化 ○事故多発地点緊急対策事業	3,866 2,700	3,637 2,540	1.06 1.06
3. 地球環境の保全と沿道環境の改善 ○沿道環境改善事業	532	486	1.10
4. 都市圏の交通円滑化 ○踏切道の改良（踏切除却、連続立体交差事業等） ○駅周辺等の交通環境改善を図る道路整備 ○都市圏交通円滑化総合対策事業	2,170 4,121 2,339	1,986 3,780 2,078	1.09 1.09 1.13
5. 個性豊かな地域・まちの形成 ○中心市街地の活性化に資する道路整備 ○電線共同溝整備事業 ○地域連携強化支援道路事業	4,899 1,713 312	4,665 1,624 300	1.05 1.06 1.04
6. 地域連携と物流効率化の支援 ○高規格幹線道路の整備 ○地域高規格道路の整備 ○空港・港湾等との連絡強化を図る道路整備	21,206 7,001 4,983	20,602 6,554 4,556	1.03 1.07 1.09
7. 安全性・信頼性の高い道路空間の確保 ○防災・震災対策事業	4,887	4,712	1.04

注) 計数には、一部重複がある。

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。

・新たなサービス開始区間…東名・名神高速、東北自動車道、山陽自動車道、阪神高速道路等 約三五〇料金所

・平成一三年度末ETC導入料金所…

約四〇〇箇所

ETC車載器及びICカードの普及促進策を導入。〔新規〕

③ ETC専用IC（スマートIC）やユーザー可能なSA・PAの導入を図る。

・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。〔新規〕

④ 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。〔新規〕

・概ね五箇年程度で携帯電話等の不感地となっている全ての高速道路トンネル、直轄国道の主要なトンネルで対策実施

・平成一三年度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

情報BOX等、光ファイバー収容空間を整備。

① 情報BOX等、光ファイバー収容空間を整備。

・新たに約一、六〇〇kmの情報BOXを整備し、東京～九州の基幹網に加え、すべての隣接県庁所在地間の約五割を連絡

〈参考〉

ETC：Electronic Toll Collection System ノンス

トップ自動料金収受システム

2 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 高齢者や障害者にとっても使いやすい、段差の解消を目指した新しい歩道の構造基準に基づき、交通結節点や福祉施設周辺等においてバリアフリーの歩行空間をネットワークとして整備。

・平成一四年度末までに約三、二〇〇地区で整備予定

・平成一三年度は湘南台地区（神奈川県藤沢市）等 約一、五〇〇地区で整備

計約一、五五〇地区で整備着手済（H10～H12）

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。

・道路交通環境改善促進事業

奈良県大和高田市等 約二五地区

③ 都市内の自転車利用のための環境整備をモデル都市で行うとともに、ガイドラインを活用した全国的な展開を進める。

・自転車利用促進モデル都市 静岡市等 約一五都市（コンペ実施中）

(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。

・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、一般国道一五五号室町南交差点（愛知県知立市）等 約一、〇〇〇箇所対策完了

計約二、〇〇〇箇所完了（H10～H12）

② 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。

【地球環境の保全と都市環境の再生】

3 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、環境施設帯の設置等の対策を重点的に行う沿道環境改善事業を実施。

・一般国道三〇二号（愛知県）等 約一八〇地区

② 沿道環境が厳しい地域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

道行セ 99.10 9

ラムの策定を全国的に展開。

・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 モデル都市を選定し、時差通勤、パークアンドライド等のCO<sub>2</sub>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

⑤ 電気自動車等の利用に関する実地的課題等を把握・分析するための実験をモデル都市において行う。

・モデル都市 約二都市

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

#### 4 都市圏の交通円滑化

(1) 交通円滑化のための総合的な対策

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 ボトルネック踏切等の解消や、地域づくりと併せて鉄道高速化の支援を行う踏切道等総合対策事業を創設。〔新規〕

・山陰本線出雲地区等

③ 連続立体交差事業の対象を拡充し、ボトル

ネック踏切の解消や、一体的なまちづくりを一層促進。〔新規〕

・連続立体交差事業 西武池袋線等 六三箇所

④ 乗り継ぎ改善や歩行空間のバリアフリー化等を目的とした駅周辺交通環境改善アクションプログラムを策定し、新たに創設する交通

結節点改善事業等により対策を実施。〔新規〕

・乗降客五、〇〇〇人以上の約二、四〇〇駅を対象に三年間で駅周辺を総点検

・横浜駅、名取駅（宮城県名取市）等

⑤ 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。

・バス交通広場の整備 約二〇箇所

・バス路線フレッシュアップ事業 約一五箇所

⑥ 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、〇〇〇箇所の主要渋滞ポイントを解消予定

・平成一二年度は、新たに約二二〇箇所を解消又は緩和

計五七〇箇所完了（H10～H12）

⑦ 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】

#### 5 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・虎ノ門地区等 約七〇箇所

② 追加ICの整備により地域の活性化を促進するため、一般道路事業の活用など新たな制度（地域活性化IC）の導入を図る。〔新規〕

③ 地域の主体的な計画に基づいて、複数の事業を一括採択し、補助を行うまちづくり総合支援事業（仮称）を創設。〔新規〕

④ 地域連携機能を強化する取り組みを進める。

・地域連携強化支援道路事業

・三重県伊勢志摩地区等 約五五地域

・交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業

・島根県才谷トンネル等 約七〇箇所

⑤ 電線類地中化を進める。

・平成一一年度～平成一七年度で約三、〇〇〇km地中化予定

・平成一二年度は、電線共同溝整備事業等で約四三〇km地中化

計約八三〇km地中化（H11～H12）

- ⑥ 中心市街地の活性化を図るために、パイパス等の整備にあわせ、現道を街なみに相応しく再生するとともに、駐車場整備等を進める。
- ・賑わいの道づくり事業

- ・栃木県室町等 約二〇箇所
- ・二一世紀活力圏創造事業
- 宇都宮市等 約三〇箇所

## 6 地域連携と物流効率化の支援

- (1) 幹線道路網の構築

- ① 高規格幹線道路の整備を進める。
- ・高規格幹線道路 建設費二兆一、二〇六億円（倍率一・〇三）
- ・高規格幹線道路の供用予定 三五七km
- 中国横断道尾道松江線初の供用（宍道～松江）
- 北陸道全線四車線化完成（名立谷浜～越中境PA）
- ② 地域高規格道路の整備を進める。
- ・地域高規格道路 建設費七、〇〇一億円（倍率一・〇七）
- ・地域高規格道路の供用予定 四三km
- (2) 物流効率化の支援
- ① 広域交通基盤連携強化計画を策定するとと

もに、空港、港湾等との連絡強化を図る道路整備等を進める。

- ・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 六箇所

- ② 車両の大型化に対応した道路整備を進める。
- ・橋梁の補強等 一般国道一五〇号富士見橋（静岡県）等 約三三〇箇所（整備延長約三、〇〇〇km）

- ③ 新たに創設する地域活性化ICと一体的に整備される物流拠点に対し、駐車場及び通路の整備を支援する制度を創設。〔新規〕

- ④ 都市内物流対策として、複数箇所の小規模な駐車スペースを整備し、一体的に運営するトラック荷捌き効率化事業に着手。〔新規〕

## 【安心して住める国土の実現】

### 7 安全性・信頼性の高い道路空間の確保

- (1) 道路の管理の充実

- ① 道路ストックを健全に維持するため、点検・管理を強化するとともに、計画的な維持管理を行う。

- ② 管理用光ファイバーやITV等を活用し、

橋梁や岩盤斜面等の状況を把握して変状に対応できるシステムを構築。

- ③ 地域にふさわしい道づくりを進めるため、道路管理への住民の参加・連携を進める。

- ・例 愛媛県の一般国道三三三号でのアダプトロードプログラム（愛称 あいロード）

- (2) 道路の防災対策・危機管理の充実

- ① 安全で安心できる暮らしを支えるため、道路ネットワークの代替性や高度医療機関へのアクセス等を重視して、防災対策や橋梁等の耐震補強を進め、安定した道路サービスの確保を図る。

- ・防災対策

平成一四年度末までに約五六、七〇〇箇所を概成予定

平成二二年度は、約八、五〇〇箇所対策

策計約二九、五〇〇箇所完了（H10～H12）

- ・震災対策

平成一四年度末までに約三八、五〇〇箇所を概成予定

平成二二年度は、約一〇、一〇〇箇所対策

計約二八、五〇〇箇所完了（H10～H12）

② 災害時のライフラインの安全性確保のため  
共同溝等の整備を進める。

・共同溝の整備 一般国道三五七号八潮共同  
溝（東京都）等 約二〇km

③ 社会経済活動を支える拠点を結ぶ主要な道  
路等で除雪を実施し冬期の道路交通を確保。  
・道路除雪延長 約六万km

#### 【有料道路制度の活用・道路政策の進め方の改革】

### 8 有料道路制度の活用

① 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進める。

② 特に、緊急に整備を行う必要のある大都市  
圏の環状道路等については、国費助成の充実、  
償還期間の延長等を行い有料道路制度を一層  
活用する。

### 9 道路政策の進め方の改革

① 橋梁等の技術基準の性能規定化など、民間  
技術力の活用を容易にする構造的な取り組み  
により事業コストを縮減。

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。

③ PI活用指針（仮称）を作成し、広域的な  
幹線道路を含む幅広いPIを実施。

（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、公募型委託研  
究制度を導入。

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。

〈参考〉

PI (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。

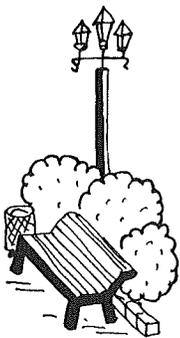
## 四 おわりに

平成一三年度要求は、今世紀の、そして建設省  
予算としての最後の要求となる。時代の要請に  
応じた新しい事項を含め、道路政策の展開に必要な  
項目は盛り込まれたと考える。

昨今、公共事業をめぐる様々な議論の中で、道  
路整備の進め方や仕組みについても様々な御意見・  
御指摘があるが、我が国における道路事業の必然  
性は依然として高く、新道路整備五箇年計画等に  
基づいて、道路特定財源、地方公共団体負担金、  
一般財源等による多様な財源措置を講じつつ計画

的に実施しているところである。公共事業の効率  
的・効果的実施という観点から、類似事業間の調  
整、公共工事のコストの縮減、費用対効果分析の  
活用、公共事業の再評価システムの導入など効率  
性・透明性確保の取組みを進めながら、引き続き、  
道路特定財源、道路整備特別会計制度を堅持し道  
路整備に対する強く幅広いニーズに応えていく必  
要があると考えている。

（道路局道路総務課企画官）





## 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。

表1 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
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		

### (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
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		

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。

## 二 地域高規格道路

全国的な高規格幹線道路と一体となつ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・島根二七五号(作木大和道路)等の路線について事業を継続実施するとともに、富山・岐阜二六〇号(宮川細入道路)について部分供用を図るほか、新たに岐阜・福井四一七号(冠山峠道路)について着工準備を要求している。また、指定区間では北海道三九三号(赤井川道路)、二七四号(徹別道路)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、三重三一一号、福井四七六号、和歌山三七二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を重点におくとともに、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(四日市菟野バイパス)、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三十八年度より共同溝の整備を進めてきており、平成一一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、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。

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

### 六 維持修繕

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

一般国道のうち、特に重要な広域幹線を形成する道路については、指定区間として国が直轄事業として維持・修繕を実施しているところである。また、指定区間外については、一定規模以上の補修などを補助事業の対象としている。

平成一二年度は、道路構造物等の破損による事故防止を図るため点検・管理を強化するとともに、老朽化した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。

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、沖繩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、沖繩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

沿道環境(大気質、騒音)の現況が厳しい地域において、沿道環境改善のため事業の総合的・集中的に実施することを目的として、平成一一年度に創設した事業である。

当該道路の沿道環境への環境を緩和するために

行う環境施設帯の設置、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等の整備を進めることとしている。

## 八 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。

## 九 交通安全

平成一二年度は、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、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・効率的な整備の推進に努めていきたい。

(道路局国道課建設専門官)





表1 平成12年度有料道路概算要求総括表

(単位:百万円)

区 分	12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	2,416,442	463,638	2,413,707	431,897	1.00	1.07	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.本州四国連絡橋公団事業費と道路開発資金事業費には一部重複がある。 4.NTT-A型事業は含まない。
日本道路公団	1,850,100	321,753	1,829,905	288,412	1.01	1.12	
(高速自動車国道)	(1,224,000)		(1,212,000)		(1.01)		
首都高速道路公団	233,229	25,400	233,892	24,050	1.00	1.06	
阪神高速道路公団	171,687	15,650	164,346	15,850	1.04	0.99	
本州四国連絡橋公団	18,916	53,333	28,098	53,333	0.67	1.00	
地方道路公社等	104,828	27,502	117,516	30,252	0.89	0.91	
小 計	2,378,760	443,638	2,373,757	411,897	1.00	1.08	
道路開発資金	39,950	20,000	39,950	20,000	1.00	1.00	

表2 平成12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	12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	1,224,000	75,000	1,299,000	1,212,000	74,000	1,286,000	1.01	1.01	1.01
維持改良費	351,590	39,200	390,790	325,159	38,290	363,449	1.08	1.02	1.08
調査費	4,400	950	5,350	7,117	1,142	8,259	0.62	0.83	0.65
建設利息	136,210	18,750	154,960	145,624	26,573	172,197	0.94	0.71	0.90
小 計	1,716,200	133,900	1,850,100	1,689,900	140,005	1,829,905	1.02	0.96	1.01
業務管理費等	268,165	51,828	319,993	291,896	56,875	348,771	0.92	0.91	0.92
業務外支出等	2,716,055	534,506	3,250,561	2,676,031	510,993	3,187,024	1.01	1.05	1.02
合 計	4,700,420	720,234	5,420,654	4,657,827	707,873	5,365,700	1.01	1.02	1.01
(資金計画)									
政府出資金等	316,500	5,253	321,753	287,000	1,412	288,412	1.10	3.72	1.12
財 投 資 金	1,794,000	306,000	2,100,000	1,781,300	325,000	2,106,300	1.01	0.94	1.00
繰 上 債	114,800	25,200	140,000	118,300	21,700	140,000	0.97	1.16	1.00
外 債	78,100	16,900	95,000	80,300	14,700	95,000	0.97	1.15	1.00
民間借入金	511,900	113,900	625,800	516,800	95,100	611,900	0.99	1.20	1.02
業務収入等	1,885,120	252,981	2,138,101	1,874,127	249,961	2,124,088	1.01	1.01	1.01
合 計	4,700,420	720,234	5,420,654	4,657,827	707,873	5,365,700	1.01	1.02	1.01

して日本海側(酒田市)と太平洋側(東北縦貫自動車道)が直結される東北横断自動車道酒田線湯殿山ノ庄内あさひ間、四国縦貫自動車道(徳島ノ大洲)全線供用となる伊予ノ大洲間など、九道二三区間二三六kmの供用を図るほか、北陸自動車道全

(注) 1. 社会資本整備事業は含まない。  
2. 業務管理費等は納付消費税を含む。

線四車線となる名立谷浜ノ越中境PA間など、三区間五五六kmの拡幅事業の完成を図る。これにより、平成一二年度末には全体計画延長(一一、五二〇km)の五九%に当たる六、八五一kmのネットワークが形成されることとなる(表3)。

これらの事業を推進するため、平成一二年度における建設費一兆二、二四〇億円(対前年比一・〇一)を計上している。

### 3 一般有料道路の建設

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)ノ東北道(久喜白岡)間五四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)ノ関越道(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。

また、東海環状自動車道については、第二東名(豊田東)ノ東海北陸(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)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事業計画に基づき、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 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。③ 平成一〇年度を初年度とする新たな渋滞対策プログラムに基づいて、渋滞箇所の解消・

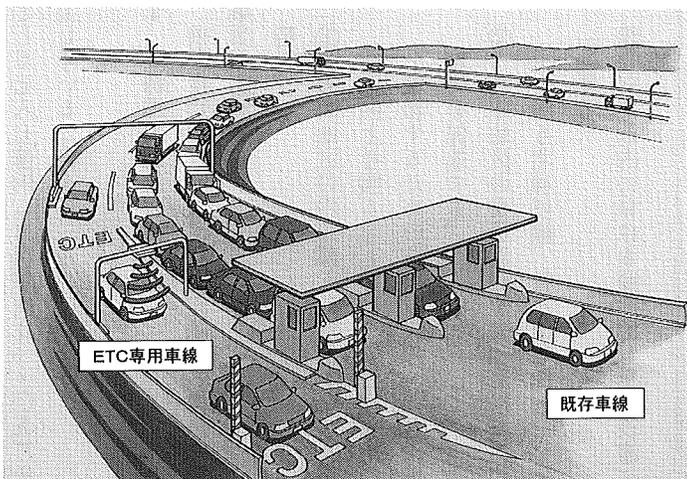
緩和を図るべく本線及びICの改良等を推進する。

④ 沿道環境の一層の改善を図るため、遮音壁、新型遮音壁、裏面吸音板、低騒音舗装などの道路騒音対策を積極的に推進する。  
⑤ 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。

表3 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	20
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	莊川～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	伊予～大洲	32
中国縦貫自動車道	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	西宮崎	17
小計		236
[ 拡幅 ]		
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 )
常磐自動車道	友部JCT～水戸	( 56 )
小計		( 56 )
平成11年度末	供用延長(予定)	6,615km
平成12年度末	供用延長(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は含まない。



ETC（ノンストップ自動料金収受システム）

表4 首都高速道路公団予算総括表

(単位：百万円)

区 分	12年度要求 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
<b>(事業計画)</b>			
高速道路建設費	78,700	71,900	1.09
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	56,491	58,813	0.96
小 計	233,229	233,892	1.00
業務管理費等	52,175	53,185	0.98
業務外支出等	475,821	432,230	1.10
合 計	761,225	719,307	1.06
<b>(資金計画)</b>			
出 資 金	50,800	48,100	1.06
政 府	25,400	24,050	1.06
地方公共団体	25,400	24,050	1.06
財 投 資 金	375,600	341,400	1.10
緑 故 債	35,200	27,500	1.28
民間借入金	35,200	27,500	1.28
業務収入等	264,425	282,807	0.94
合 計	761,225	719,307	1.06

(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 阪神高速道路公団予算総括表

(単位：百万円)

区 分	12年度要求 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
<b>(事業計画)</b>			
高速道路建設費等	77,000	75,300	1.02
高速道路改築費	45,000	40,744	1.10
関連街路分担金	25	58	0.43
調査費	765	765	1.00
維持修繕費	27,000	28,080	0.96
建設利息	21,897	19,399	1.13
小 計	171,687	164,346	1.04
業務管理費等	40,461	40,465	1.00
業務外支出等	424,447	419,833	1.01
合 計	636,595	624,644	1.02
<b>(資金計画)</b>			
出 資 金	31,300	31,700	0.99
政 府	15,650	15,850	0.99
地方公共団体	15,650	15,850	0.99
財 投 資 金	328,800	310,000	1.06
緑 故 債	42,000	39,900	1.05
民間借入金	42,600	40,500	1.05
業務収入等	191,895	202,544	0.95
合 計	636,595	624,644	1.02

(注) 社会資本整備事業は含まない。

## 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

○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

- ② 東京湾岸道路の一部を形成する高速湾岸線(五期)

- 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に努める。

- 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。

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)サービスについて平成一四年度までに全料金所に導入する。

- 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

として七八七億円(対前年度比一・〇九)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。

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、神戸山手線等の整備を促進する。

- 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、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七七〇億円（対前年度比一・〇二）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整備予定

(1) これまでの整備状況（平成一一年五月現在）

（表6）

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、現在一六四・一km（九三％）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）は、平成一一年五月一日に新尾道大橋、多々羅大橋及び来島海峡大橋を完成させ、概成した。これにより、本州四国連絡道路三ルートが概成した。

#### (2) 今後の整備予定

西瀬戸自動車道の生口島及び大島の島内未供用区間については、平成一一年度より直轄との合併施行により整備を進めている。

#### 2 平成一二年年度概算要求の概要

##### (1) 要求事業費（表7）

① 神戸淡路鳴門自動車道と四国横断自動車道

##### (2) 建設事業の内容

神戸淡路鳴門自動車道と四国横断自動車道を連

を連結するため、鳴門ICの接続工事に必要な建設費六億円（対前年度比〇・三八）を計上。

② 既供用区間の道路管理に必要な維持管理業務の他に、改良事業としてETC路側機器整備等に必要な維持管理費一一九億円（対前年度比一・二二）を計上。

③ 上記の建設費・維持管理費の他に、調査費四億円及び建設利息等六〇億円、全体事業費として一八九億円（対前年度比〇・六七）を計上。

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)	供用延長(B)	供用率(B/A、%)
神戸・鳴門ルート	80.2*	80.2*	100.0
児島・坂出ルート	37.3	37.3	100.0
尾道・今治ルート	59.4	46.6	78.5
合計	176.9	164.1	92.8

\*この他に西神地区8.8kmがある。

表7 本州四国連絡橋公団予算総括表（単位：百万円）

区分	12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	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	13,162	11,920	11,109	9,816	1.18	1.21
建設利息等	5,997	5,997	16,285	16,285	0.37	0.37
小計	—	18,916	—	28,098	—	0.67
業務管理費等	20,541	19,655	17,435	16,595	1.18	1.18
業務外支出等	420,919	416,997	385,898	375,164	1.09	1.10
合計	461,671	455,568	432,781	423,857	1.07	1.07
(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	42	—	34	—	1.24	—
道路開発資金	2,268	2,268	0	0	割増	割増
財 投 資 金	147,800	147,800	135,400	135,400	1.09	1.09
縁 故 債	91,200	91,200	85,300	85,300	1.07	1.07
民間借入金	41,100	41,100	31,000	31,000	1.33	1.33
業務収入等	99,261	93,200	101,047	92,157	0.98	1.01
合計	461,671	455,568	432,781	423,857	1.07	1.07

結するため、平成一〇年度より実施している鳴門  
IC接続工事を継続し、平成一二年度からは舗装  
工事に着手する。

広島高速一号線(延伸)二・三kmの整備を推進  
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。

※ 道路局有料道路課課長補佐  
※ 道路局高速国道課課長補佐

#### 1 一般有料道路の建設

##### (1) 一般有料道路

継続一〇路線三二・〇kmの事業を推進する。

##### (2) 駐車場

高岡中央駐車場(高岡市)等七箇所の事業を推  
進し、うち、安土町駐車場(大阪市道路公社)等  
三箇所の完成を図る。

#### 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、北九州高速一号線  
柴川JCTの拡幅等の改築事業を推進する。

##### (3) 広島高速道路



# 地方道関係予算の概要

安藤 淳  
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低く、整備に対する地域の期待と要望は表1のとおりと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のとよ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、都道府県道は六一%、市町村道においては一五%（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は、全国的な観点から重点的な支援が必要な一部の地方道事業に対して実施している。

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

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）

〔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

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

表2 平成12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	3,925	1.01	659	1.00	366	1.01
	事業費	7,614	1.01	1,171	1.00	432	0.99
		離島	伸率	奄美	伸率	合計	伸率
地方道	国費	308	1.06	85	1.07	5,343	1.01
	事業費	562	1.07	135	1.07	9,913	1.01

（注）地方道路整備臨時交付金を含む。

表3 地方道の整備状況（平成9年4月現在）（km）

	実延長	改良済		舗装済	
		延長	％	延長	％
都道府県道	127,663	78,039	61.1	68,298 (120,138)	53.5 (94.1)
市町村道	965,074	140,699 (475,947)	14.6 (49.3)	156,472 (684,652)	16.2 (70.9)
国道	53,356	47,047	88.2	46,677 (52,627)	87.5 (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)。

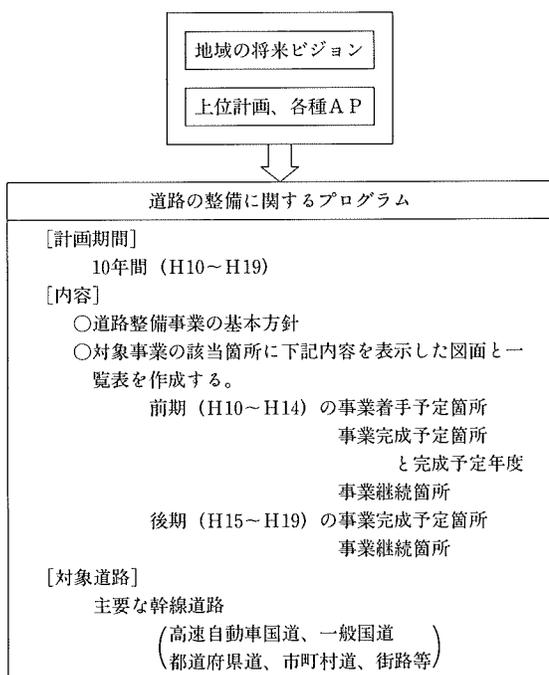


図1 道路の整備に関するプログラムのスキーム

#### 五 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1)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予定である。

- ・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

#### 別紙1 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重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



# 道路行政におけるコンピュータ二〇〇〇年問題

金崎 智樹

## はじめに

来年の一月一日、西暦では二〇〇〇年を迎える。昨今、コンピュータの二〇〇〇年問題が新聞、テレビ等で大きく報道されているが、道路分野における二〇〇〇年問題について、その概要、可能性はきわめて低いが想定されるトラブル、対策の現状及び体制の整備状況等を紹介する。

## 一 「二〇〇〇年問題」とは

二〇〇〇年問題とは、コンピュータが二〇〇〇年を正しく認識できなくなる（例えば一九〇〇年と取り違える）ことにより誤作動し、社会混乱を引き起こすことである。今日のように各種施設がコンピュータ化され、またそれらがネットワーク化されると、一台のコンピュータが誤作動を起こ

すことにより他のコンピュータにも影響を及ぼし、ひいては社会混乱を引き起こす等のことが懸念される。

建設省では、政府の「コンピュータ西暦二〇〇〇年問題に関する行動計画」に基づき、省内に「対策推進本部」を設置し、その下に作業部会を設けて所管のシステムへの対応を進めてきた。またあわせて、特殊法人等への指導も実施してきている。建設省では、道路だけでなく河川、ダムなど、各分野においてコンピュータの二〇〇〇年問題の対策を実施しており、来年の一月一日等の要注日に向けて万全の体制をとることとしている。

## 二 二〇〇〇年問題の対象システム

道路分野においては、表1に示すシステムが重要なシステムとして登録されており、次のように

ランク分けされている。

ランクA…人命、国民生活、企業活動等に密接に関係するもの、あるいは他国・国際機関との信頼関係に関わるもの

ランクB…影響が他の行政機関に及ぶもの  
これらのシステムは、大別して道路情報提供システム、高速道路等における施設制御システム及び料金収受システムに分類でき、道路情報提供システムと施設制御システムはAランクに、料金収受システムはBランクに分類される。

次に、それぞれのシステムに想定されるトラブルを大別すると、誤情報の提供、施設の誤作動、料金収受機械の誤作動及び電力供給等のストップに四分類できる。それぞれのシステムに想定されるトラブルの概要とそれに対する基本的な対応方針を示すと次のとおりである。

① 誤った情報の提供

道路情報提供システムが誤作動した場合には、次のようなトラブルが想定される。

例えば、道路情報板の情報を制御する「道路情報システム」や道路交通情報をリアルタイムで送信し、車載機に文字や図形で表示する「道路交通情報通信システム（VICS）」に誤った情報が表示され、渋滞など社会混乱を引き起こす可能性である。

対応方策としてはシステムを一時的にダウンさせて修復し、問題解決を図ることとなる。有料道路における交通管制システムも高速道路等の事故・通行止め・交通規制・渋滞等の交通状況を一元的に管制するシステムであり、同様の対応が必要となる。

② 換気制御システム等のトラブル

高速道路等のトンネルの換気運転を制御するシステムや、災害時の防災設備の制御を行う交通管理システムが作動しなくなった場合には、防災業務に支障を来す可能性がある。

対応方策としては、システムを手動に切り替えるなど、直接人命に関わる問題であり、速やかに対応する必要がある。

③ 料金収受システムのトラブル

料金収受システムにトラブルが発生すると、料金収受がスムーズにできなくなり、渋滞を

表 1 道路局関連2000年問題対象システム

システム管理者	システム名	システム概要	ランク
建設省地方建設局	道路交通情報通信システム	道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビなどの車載機に、文字・図形で表示するシステム（VICS）	A
建設省地方建設局	道路交通情報提供システム	テレメータからの気象情報収集と一般道に設置された道路情報板の情報表示・制御などを行うシステム	A
日本道路公団	交通管制システム	高速道路等の事故・通行止め・交通規制・渋滞等の道路交通状況を一元的に管制するシステム	A
日本道路公団	施設中央システム	受配電設備・道路照明設備・トンネル非常用設備等、道路上に設置されている各設備について運転・監視を行うシステム	A
日本道路公団	換気制御システム	道路トンネルの換気運転を制御するシステム	A
日本道路公団	画像音声中央システム	交通管制のための画像の収集、トンネルにおける避難誘導放送等を行うシステム	A
日本道路公団	料金収受システム	磁気カード方式及びレシート発行方式の二つからなり、料金を確定するとともに、データの処理・伝送・蓄積を行うシステム	B
本州四国連絡橋公団	交通管理システム（神戸・鳴門）	交通管理に必要な情報の収集、利用者への情報提供、災害時の防災設備の制御を行うシステム	A
	（児島・坂出）		
	（尾道・今治）		
本州四国連絡橋公団	料金収受機械設備（神戸・鳴門）	利用者への通行券の発券、料金収受を行い集計するシステム	B
	（児島・坂出 3島除く）		
	（児島・坂出 3島のみ）		
	（尾道・今治）		
(財)道路交通情報通信システムセンター	道路交通情報変換システム	道路交通情報を受信し、VICSデータに編集・処理したものをメディアセンターへ送信するシステム	A
(財)日本道路交通情報センター	道路交通情報システム	道路交通情報の収集、提供を行うシステム	A
(財)日本道路交通情報センター	新道路交通情報システム	電話、ファックスにより道路交通情報の提供を行うシステム	A

引き起こすなど、社会混乱の原因となる可能性がある。

対応方策としては、一時的に料金収受を人のみでする等の検討が必要である。

④ ライフライン（電力、通信、水道）のストップによるトラブル

電力供給がストップするとか、通信が不能となることにより、システムが作動しなくなるものである。

電力に関しては、二四時間程度は自家発電で対応可能であるが、通信に関してはシステムをダウンさせて復旧を待つこととなる。なお、緊急連絡にはマイクロ回線などを活用することが可能である。

また、水道の供給ストップについては、停電が原因となる可能性が高く、緊急用水については備蓄（受水槽など）で対応することとしている。

### 三 二〇〇〇年問題への対応状況

コンピュータ二〇〇〇年問題に対応するため、道路関係の各組織がこれまでに採ってきた対応策は表2に示す通りである。

- ① アプリケーションプログラムの修正等
- 二〇〇〇年問題に対応できるよう、アプリケーションプログラムの修正、ソフトウェア

表2 2000年問題対象システムの対応状況

システム名	措置の概要	模擬テストの概要	危機管理計画
道路交通情報通信システム (建設省)	H11.4 機器の更新及び、アプリケーションプログラムの修正	H11.6 想定する日付でテストラン	H11.9 策定済み
道路交通情報提供システム (建設省)	H11.4 機器の更新及び、アプリケーションプログラムの修正	H11.6 想定する日付でテストラン	H11.9 策定済み
交通管制システム (日本道路公団)	H11.6 ソフトウェア変更及び機器更新	H11.6 時計を2000年前後にした際及びうるう年時点での動作確認	H11.9 策定済み
施設中央システム (日本道路公団)	H11.6 ソフトウェア変更及び機器更新	H11.6 時計を2000年前後にした際及びうるう年時点での動作確認	H11.9 策定済み
換気制御システム (日本道路公団)	H11.6 ソフトウェア変更及び機器更新	H11.6 時計を2000年前後にした際及びうるう年時点での動作確認	H11.9 策定済み
画像音声中央システム (日本道路公団)	H11.6 ソフトウェア変更及び機器更新	H11.6 時計を2000年前後にした際及びうるう年時点での動作確認	H11.9 策定済み
料金収受システム(日本道路公団)	H11.6 ソフトウェア変更	-	-
交通管理システム (神戸・鳴門) (本州四国連絡橋公団)(児島・坂出) (尾道・今治)	H10.4 対応済み機器を設置 H 9.2 機器改修工事を実施 H11.4 対応済み機器を設置	H10.4~H11.4 時計を2000年前後にした際及びうるう年時点での動作確認	H11.9 策定済み
料金収受機械設備 (神戸・鳴門) (本州四国連絡橋公団)(児島・坂出3島除く) (児島・坂出3島のみ) (尾道・今治)	H10.4 対応済み機器を設置 H11.2 機器改修工事を実施 H11.9 機器改修工事を実施 H11.4 対応済み機器を設置	-	-
道路交通情報変換システム (道路交通情報通信システムセンター)	H11.2 アプリケーションプログラムの修正	H11.2 シミュレーションソフトによるテスト	H11.9 策定済み
道路交通情報システム (日本道路交通情報センター)	H11.8 機器の更新及び、アプリケーションプログラムの修正	H11.8 システム時計を「1999/12/31 23:50」に設定後、「2000/01/01 00:20」までの間、稼働状況を確認	H11.6 策定済み
新道路交通情報システム (日本道路交通情報センター)	H10.3 機器の更新及び、アプリケーションプログラムの修正	H10.12 システム時計を「1999/12/31 23:50」に設定後、「2000/01/01 00:20」まで問題なくサービス提供が実施できるか確認	H11.6 策定済み

の変更等適切な対策を実施した。

② 模擬テスト

模擬的に二〇〇〇年一月一日、二月二九日など要注意日の日付を入力し、システムの稼働状況を確認した。

③ 危機管理計画の策定

二〇〇〇年問題に基づくトラブル（リスクシナリオ）を想定し、点検方法、復旧方法などの緊急の対応や情報連絡体制などを策定し

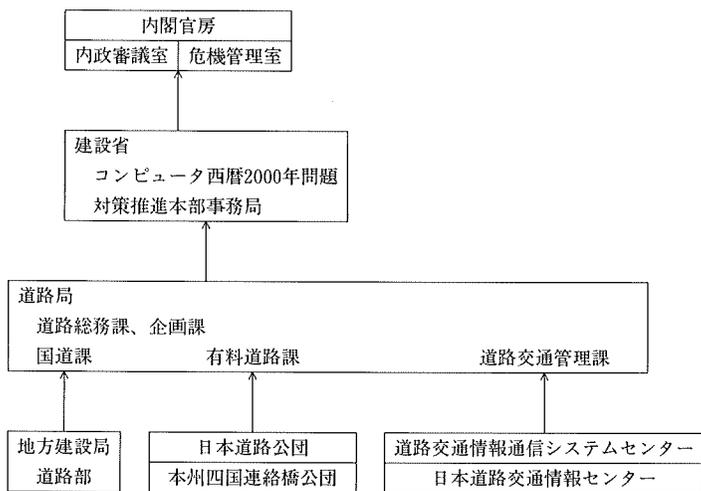


図1 建設省コンピュータ西暦2000年問題連絡体制

た。

なお、ランクAシステムについては平成一一年六月末までにシステムの修正及び模擬テストを完了した。また各システムを所有する組織（各地方建設局、日本道路公団、本州四国連絡橋公団、道路交通情報通信システムセンター及び日本道路交通情報センター）においては、平成一一年九月までに危機管理計画を策定し、要注意日への準備を進めている。また、これらを取りまとめた道路版の危機管理計画も策定している。参考までに、道路局関連の情報伝達の経路を図1に示す。

四 要注意日等における行動計画

今後は、注意が必要と考えられる二〇〇〇年一月一日や二月二九日、三月一日などにどのような

表3 西暦2000年問題の要注意日

年	月	日	勤務体制	問題発生想定日の意味
2000	1	1	休日	2000年の初日
2000	2	29	出勤日	400年に1度の閏日
2000	3	1	出勤日	上記の翌日

体制を整え、対応して行くかということが重要となる。これについては、情報伝達訓練等を通じて検討することとしている。

特に、一月一日は正月ということで、通常のようにシステムを作成した企業と即座に連絡が取れない可能性もあり、システムを緊急にメンテナンスする人材をどのように確保するかという点についても検討しておく必要がある。

おわりに

コンピュータ二〇〇〇年問題に対しては、それぞれの組織において九月中に各種の事象を想定した「危機管理計画」を取りまとめたところであり、今後訓練等を通じて計画の見直し、体制の整備等を実施していくこととしている。

しかしながら、二〇〇〇年問題に対してはどんなに準備をしても万全の準備というものはなく、その時になってみないとどのような問題が発生するのか予測できない部分があるのも事実である。

道路は国民の生活や物流などの社会活動を支える重要な社会基盤であり、その混乱は社会生活などに重大な影響を及ぼしかねないことから、コンピュータ二〇〇〇年問題に対してできる限りの準備を行い、トラブルに対しても速やかで適切な対応が可能となるよう体制の整備が必要である。

(道路局国道課特定道路専門官)

# 沿道環境の改善と地球環境の保全

## 道路局道路環境課

### はじめに

近年、環境への意識の高まり等から、様々な環境問題がクローズアップされております。これらの環境問題の中には、騒音など身近な問題から、自然環境等の地域レベルの環境問題、地球温暖化やオゾン層の破壊等地球規模の問題まで、多種多様な問題があります。

その中でも特に、道路を取り巻く環境問題としては、騒音、大気汚染等の沿道環境問題と、道路を走行する自動車からの二酸化炭素の排出増大に伴う地球温暖化問題の二つが大きな問題としてあげられます。

そこで、道路行政を進めるにあたっては、よりよい沿道環境、地球環境の実現と、国民の経済・

社会活動の確保の両立を図り、持続可能な社会を実現することを理念として取り組んでいく必要があります。

### 一 背景

#### ① 沿道環境

沿道環境問題は道路を走行する自動車からの騒音や大気汚染によって沿道の生活環境に影響を及ぼすことにより生じるものです。その原因は、「騒音」については自動車のエンジン音や路面とタイヤとの接地面からの音が原因であり(図1)、「大気汚染」は、自動車、特にトラック等の大型車からの二酸化窒素やSPM(浮遊粒子状物質)が原因です(図2)。

大気汚染の現況は、幹線道路の沿道に設置された自動車排出ガス測定局のうち、二酸化窒素に関する環境基準を達成していない地点が全国で約三割、東京圏・大阪圏における自動車NO<sub>x</sub>法の特定地域\*では約七割にも達し(図3)、しかも全国ワースト二〇の地点は全て同法の特定地域に集中しています。

\*「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」に基づき指定された東京圏及び大阪圏の一九六市区町村の区域

騒音については、全国の沿道騒音測定地点のうち、朝、昼、夕及び夜の四時間帯のいずれかで環境基準を達成していない地点が約九割、全ての時間帯で非達成となっているものも約六割に達しております(図4)。全国のワ

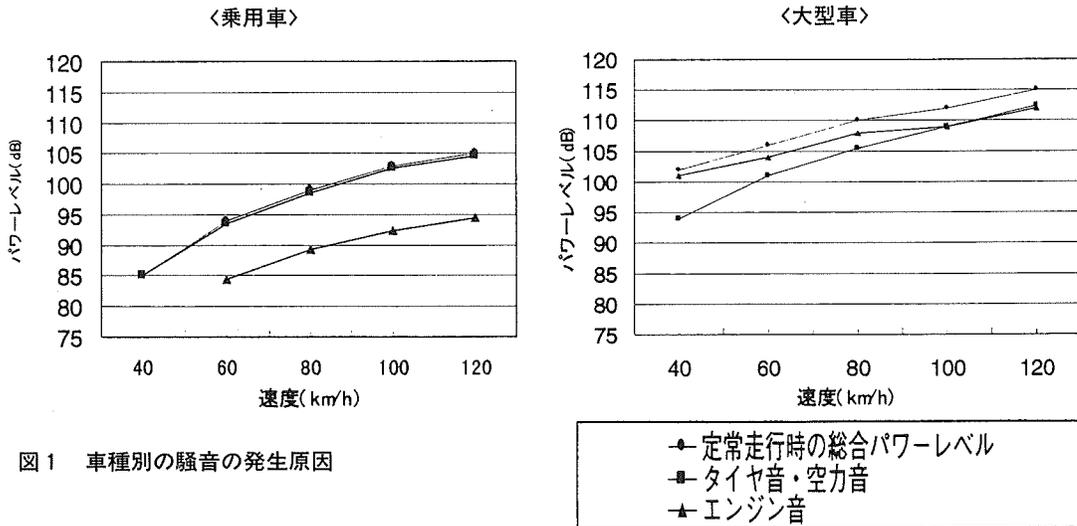


図1 車種別の騒音の発生原因

(首都高横浜羽田線及び産業道路の例)

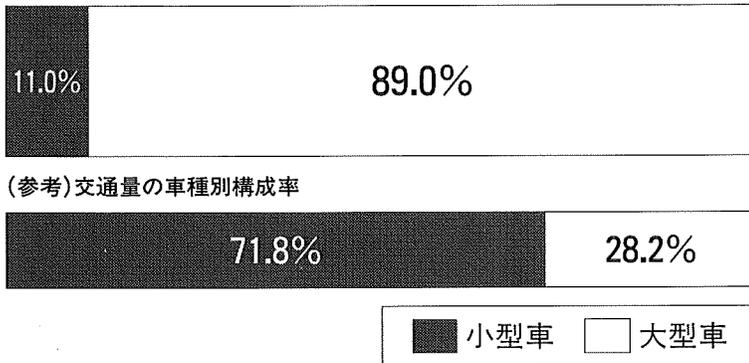


図2 車種別のNO<sub>x</sub>排出割合

1スト二〇の地点を見ると、大気質の場合と異なり、東京圏・大阪圏とその他の地域とが概ね相半ばしています。  
 このように、大気汚染は大都市圏を中心に、騒音については全国の幹線道路を中心に非常に厳しい状況にあり、その改善が求められています。

全 国 (385局)	達成 66% (253局)	非達成 34% (132局)
特定地域* (172局)	達成 34% (59局)	非達成 66% (113局)
その他地域 (213局)	達成 91% (194局)	非達成 9% (19局)

\* 特定地域：「自動車NO<sub>x</sub>法」に基づき定められた東京圏と大阪圏の196市区町村の区域

〈平成九年度 自動車排出ガス測定局測定結果報告：環境庁〉

図3 大気汚染の現況 (二酸化窒素)

②

地球環境

平成四年にブラジルのリオ・デ・ジャネイロで開催された地球サミットにおいて、地球温暖化問題は現在の人類の生活と将来の生存に直接関わる深刻な問題であるとの認識が共有され、問題の解決に向け、「気候変動枠組条約」(図5)が採択され、その後一九九四年に発効し、各国が取り組みを行っているところであり、

さらに、平成九年一二月に京都で「気候変動枠組条約第三回締約国会議」、いわゆるC O

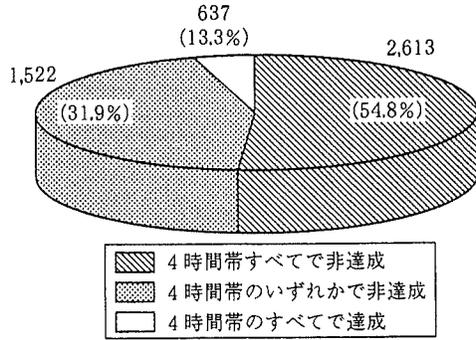


図4 騒音の環境基準達成状況

1. 条約の採択と我が国の署名・受託
  - ・採択 1992年5月
  - ・署名 1992年6月(地球サミット)
  - ・受託 1993年5月
2. 目的
 

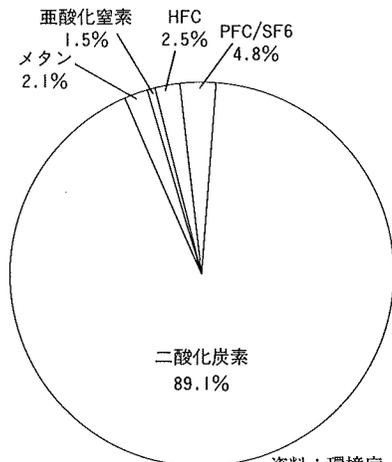
地球温暖化を抑制するため、大気中の温室効果ガス(二酸化炭素、メタン等)の濃度を安定化させることを究極的な目的とする。
3. 内容
  - ①先進締約国及び経済移行国が負う主要な義務
 

気候変動を緩和するための政策・措置をとること、及びこの政策・措置による温室効果ガスの排出及び除去についての目録等に関する「情報」を条約事務局を通じて締約国会議に送付することが規定されている。ただし、これらの措置、報告は、二酸化炭素等の温室効果ガスの人為的な排出量を2000年までに1990年の水準に目的をもって行われる。
  - ②すべての締約国(途上国含む)が負う主要な義務
    - 1)温室効果ガスの排出及び吸収の目録の作成と定期的更新
    - 2)具体的対策を含んだ計画の作成・実施
    - 3)温室効果ガスを削減する技術等の開発普及等の推進
    - 4)森林等の吸収源の保護拡大に関する対策の推進
    - 5)気候変動に関する教育、訓練及び啓発の推進
    - 6)1)の目録と、実施した又は実施しようとしている措置の概要を締約国会議に報告すること。

ただし、これらの義務にはその実施時期、期限、間隔等、実施に関する具体的規定がない。

図5 気候変動枠組条約の概要

P3が開催され、主要先進国等の具体的な温室効果ガスの削減目標等を定めた「京都議定書」(図6)が採択されました。この議定書の中で、我が国には二酸化炭素等の温室効果ガスの排出量を二〇〇八年から二〇一二年において一九九〇年に比べて六%削減するという厳しい目標が設定されました。地球温暖化対策を進めるにあたっては、我が国においては、温室効果ガスの約九割と大を占める二酸化炭素の排出を削減していくことが重要です(図7)。この二酸化炭素排出



資料：環境庁

図7 我が国の温室効果ガスの排出割合 (温室効果による寄与度)(1997年暫定値)

1. 期間 2008年～2012年
  2. 先進国等\*全体の目標 -5%
  3. 主要各国の削減目標 (1990年比)
    - 日本：-6%
    - 米国：-7%
    - EU：-8%
    - カナダ：-6%
    - ロシア：0%
    - 豪州：+8% 等
  4. 発効要件
    - ・締約国約170カ国のうち、55カ国以上が批准し、かつ
    - ・先進国等のうち、批准国の排出量の合計が、先進国等の全体の排出量合計の55%以上に達すること。
- \*排出削減が義務づけられているのは、気候変動枠組条約附属書Iに定められた先進国及び市場経済移行国。なお、中国、インド、韓国等は含まれない。

図6 京都議定書の骨子

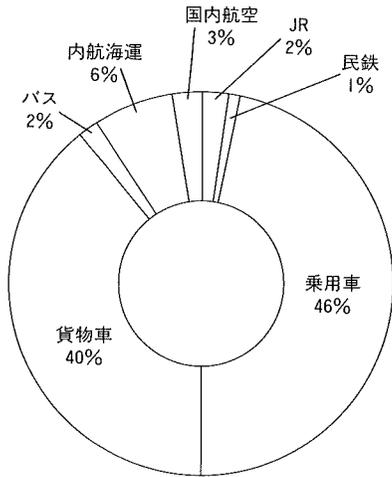


図8 運輸部門の内訳(1995年)  
(交通機関別CO<sub>2</sub>排出量)

量のうちの約二割はいわゆる「運輸部門」からのものであり、このうち九割近くは自動車からの排出であります(図8)。

我が国の二酸化炭素排出量は概ね増加傾向(平成九年度は微減・前年度比マイナス〇・四%)にあり、今後、京都議定書の目標の達成に向け、積極的な排出削減が求められております。COP3に臨むにあたり、政府は、二〇一〇年時点に一九九〇年比で、運輸部門は一七%の伸びを抑え、民生部門は伸びゼロ、産業部門はマイナス七%に削減することとしております。

近年の実績に対して見ると、今後目標の達成に向け、運輸部門では約三%、民生部門で

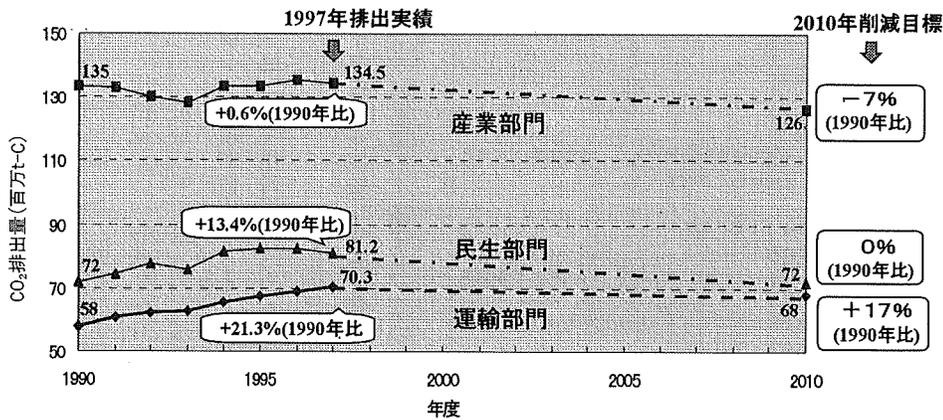


図9 部門別排出量の推移と目標

は約一三%、産業部門では約六%の減とすることが必要であります(図9)。

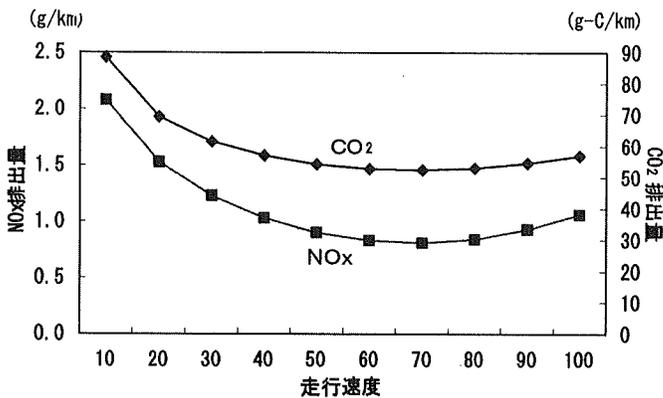


図10 距離あたりのCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>排出量 (ディーゼル小型貨物)

① 自動車交通に係る二酸化炭素や二酸化窒素等の排出量は、交通渋滞等により走行速度が低下するほど、走行距離当たりの排出量は大きくなります(図10)。このため、バイパス・環状道路等の道路ネットワークの整備による交通量の分散化や、交差点立体化、交差点改良等のボトルネック対策により、交通渋滞を解消し、走行速度の維持・向上等図り、二酸化

一一 道路行政における施策体系

化炭素や二酸化窒素の排出量を削減し、地球環境と沿道環境の保全を図ることが重要であります。

② しかしながら、道路ネットワークの整備等には長期間を要することから、厳しい沿道環境の現況を鑑みるとともに、二〇〇八年から二〇一二年の京都議定書の目標年次に向けた早急な排出削減が求められているため、道路ネットワークの整備にあわせて、道路を効率的に利用し、円滑な交通流を確保するような施策として、高度道路交通システム（ITS）や交通需要マネジメント（TDM）施策等の取組みを進めることが必要です。

③ また、現に沿道環境の厳しい地域においては、直接的に当該道路の沿道環境の改善を図る事が必要であり、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置、環境施設帯の整備等の道路構造の改善や、幹線道路の沿道にふさわしい土地利用への転換の促進と住宅防音化の推進を図っていくことが重要でです。

### 三 具体的な施策

#### 1 道路ネットワークの整備等による自動車交通の円滑化

バイパス・環状道路などの道路ネットワークの整備や、交差点立体化、交差点改良などのポトル

ネック対策により、交通渋滞を緩和・解消し、二酸化炭素や二酸化窒素等の排出削減を図ります。

なお、二酸化炭素に関しては、今後、交通需要の伸びが見込まれる中で、渋滞の緩和・解消によって、走行速度の維持・向上を図るための道路整備を行い、自動車交通の円滑化を進めていくことにより、二〇一〇年時点で二酸化炭素排出量を約一、〇〇〇万トン（炭素換算）削減することがで

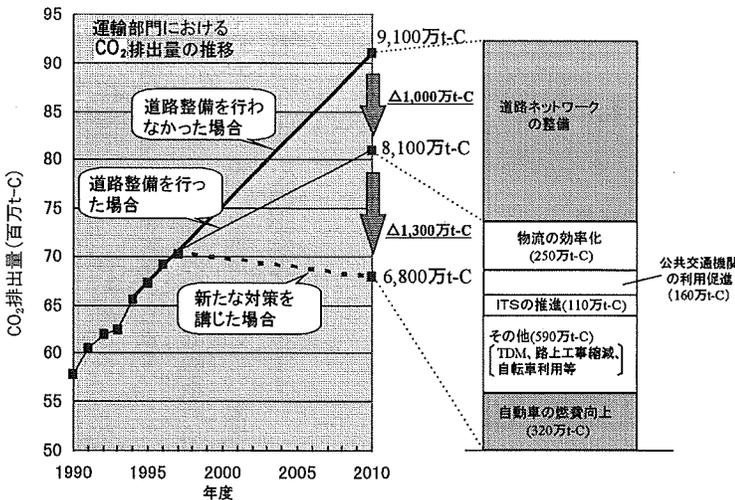


図11 道路のCO<sub>2</sub>排出削減施策の体系

きます。これは運輸部門の諸対策の中でも非常に大きな効果を持つものであります（図11）。

#### 2 道路の効率的な利用を促進するための施策

##### (1) ITS、TDM等による交通円滑化

道路交通情報システム（VICS）の活用による適切な経路選択を支援し、交通渋滞の緩和を図ります。また、ノンストップ自動料金収受システム（ETC）を導入し、料金所における渋滞を解消します。

また、相乗りや共同輸配送、パークアンドライドなど、自動車の効率的利用による交通量の抑制や、時差通勤・通学など、混雑時間帯を避けて自動車交通量を時間的に平準化する事による道路の効率的利用など交通需要マネジメント（TDM）施策による交通渋滞の解消と速度の向上を図ります（図12）。

##### (2) 公共交通機関の利用促進

鉄道、バスなどの自動車以外の交通手段の利用がしやすくなるように、乗り継ぎの利便性を向上させるための駅前広場、歩道、駐輪場やパークアンドライド駐車場などの交通結節点整備や、環境負荷の少ない都市交通機関である路面電車・都市モノレール・新交通システムの整備、バス交通のネットワーク形成のためのバス専用・優先レーンの設置等によるバスの利用促進等を進めます。

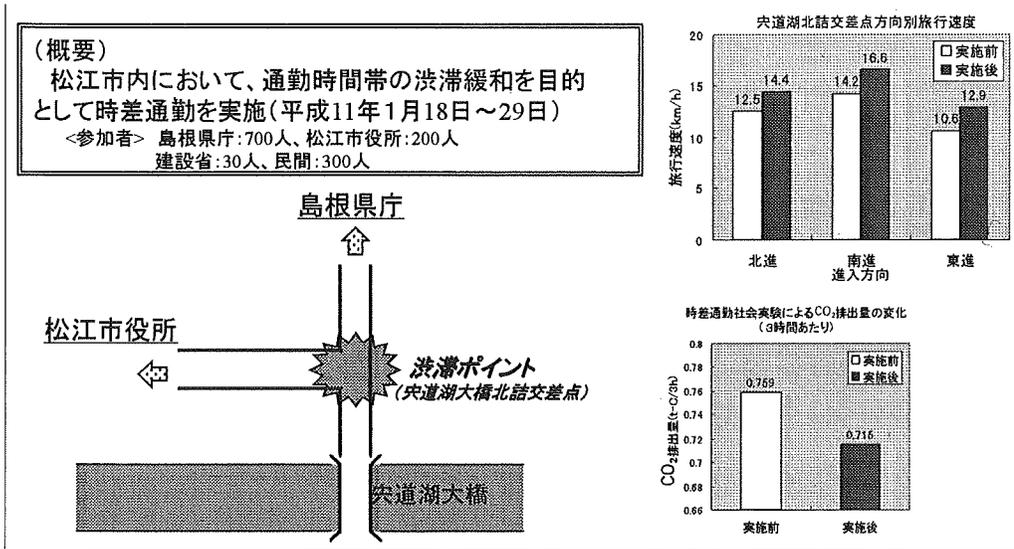


図12 時差通勤の実証実験事例

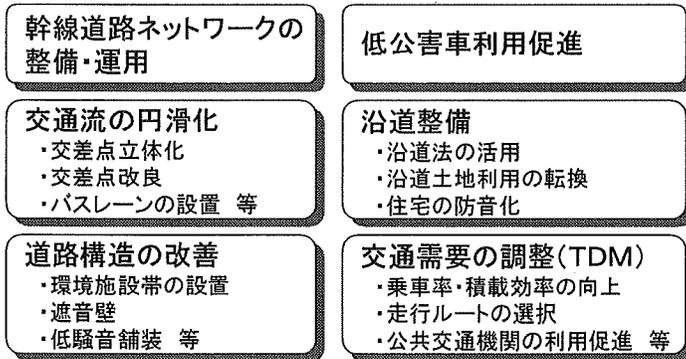


図13 沿道環境改善プログラムの施策内容

(3) 自転車利用の促進

環境にやさしい交通手段である自転車の都市内利用を促進するため、自転車道ネットワークなど、その利用環境の整備を促進します。

また、計画的かつ総合的に自転車利用を促進していくため、モデル都市において、集中的に自転車利用のための環境整備を進めます。

(4) その他の対策

また、路上工事の縮減、アイドリングストップ等の環境に優しい運転方法の普及啓発を進めます。

3 沿道環境改善事業の推進

現に、沿道環境が環境基準を超えている地域について、関係する各道路管理者の連携を図りつつ、ボトルネック対策や低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置、住宅防音工事助成等の沿道環境対策を総合的・集中的に実施する「沿道環境改善事業」を推進します。

また、沿道環境が厳しい地域において、関係機関等との連携を図りつつ、総合的・計画的に対策を行うための「沿道環境改善プログラム」の策定を全国的に進めます(図13)。

4 道路行政における多様な対策

二酸化炭素の吸収源対策とともに、道路景観の向上にも資する道路の緑化を進めます。

また、道路の維持管理段階における、太陽エネルギー、風力エネルギー等のクリーンエネルギーの利用や、維持管理車両への低公害車の導入などの対策を講じます。

# 防音工事助成の拡充について

## 道路局道路環境課

### 一 はじめに

平成一二年七月一日付けて、「防音工事助成要綱について」(昭和五六年四月二三日付け建設省道環発第四号、建設省道路局長通達)及び「高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係る障害の防止について」(昭和五一年七月二一日付け建設省都道監発第二三号・道政発第三三号、建設省都市局長・道路局長通達)が改正されるとともに、「道路交通騒音の著しい幹線道路に係る沿道整備の推進について」(建設省都計発第四〇号の二・道環発第二四号・住街発第六四号の四、建設省都市局長・道路局長・住宅局長通達)が発せられ、防音工事助成制度の拡充が図られた。以下、その概要及び運用にあたっての留意点を説明する。

### 二 改正の背景

騒音に関する環境基準が平成一〇年九月三〇日に改定され、平成一一年四月一日から施行された。また、これを受け、平成一一年三月三一日に「幹線道路の整備に関する法律施行令の一部を改正する政令」(平成一一年政令第一一五号)及び「幹線道路の沿道の整備に関する法律施行規則の一部を改正する省令」(平成一一年建設省令第七号)が公布され、沿道整備道路の指定に関する道路交通騒音の基準を新環境基準に適合するよう改正するとともに、自動車交通量の基準を改正し沿道整備道路の指定要件の緩和を図ったところである。(詳細については、道路行政セミナー6月号参照)

これらに併せて、今回、防音工事助成について、

### 三 防音工事助成の概要

新環境基準に適合するよう道路交通騒音の要件を改正するとともに、住宅の防音工事を適切に実施するため、制度の拡充を図ったところである。

防音工事助成とは、建築物の防音構造化の促進に必要な防音工事の全部又は一部について助成を図るものであるが、「幹線道路の沿道の整備に関する法律」(昭和五五年法律第三四号、以下「沿道法」という。)第一三条第一項に基づいて行うものと、「高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係る障害の防止について」(昭和五一年都市局長・道路局長通達)に基づいて行うものがある。

沿道法に基づく防音工事助成は防音工事等助成要綱に従い行われるが、その要件は、①沿道整備

道路として指定された道路の沿道に存し、沿道地区整備計画の区域内であること、②夜間の道路交通騒音の大きさが、測定値、計算値ともに60ホン

(L50)である居室を有すること(今回改正)、③建築基準法第六八条の二第一項に基づく条例により建築物の構造に関する防音上必要な制限が定められている区域内に存し、当該制限の適用対象であること、④当該条例が定められた際に現に存すること、等である。

また、助成の対象となる工事は、条例制限の内容に適合していないものを適合させるための改良工事(冷房設備及び換気設備設置工事等を含み、屋根に係る工事を除く)である。ただし、居住人数に応じ対象居室の室数に制限があり、対象室数に応じ冷房設備、換気設備の基数に制限がある。また、対象室数に応じ工事費用の額に限度額があり、助成額は、その工事費用の額の3/4となっている。

高速自動車国道等に係る防音工事助成は、沿道法に基づく防音工事助成に類似の制度であるが、当該道路が沿道整備道路として指定されている必要がないこと、助成額が工事費用全額であること等が異なっている。

#### 四 拡充の内容

##### (1) 新環境基準の適用

防音工事助成の要件である道路交通騒音の大きさについて、測定値、計算値とも夜間において60ホン(L50)以上から、新環境基準における幹線道路を担う道路に近接する空間における指針値を採用し、測定値、計算値とも夜間において65デシベル(Leg)以上又は昼間において70デシベル(Leg)以上とした。

また、高速自動車国道等に係る防音工事助成についても、道路交通騒音の大きさについて、測定値、計算値とも夜間において60ホン(L50)以上から、測定値、計算値とも夜間において65デシベル(Leg)以上とした。

(注) Leg(等価騒音レベル)・・・観測時間の騒音のエネルギー平均、間欠的な騒音も含めて評価することができ、環境騒音に対する住民との対応がL50に比べて良好。国際的に採用されている。

L50(中央値)・・・一定の時間間隔で読みとった騒音レベルを順番に並べた時の中央の値。突発的に大きな音が生じても観測時間に対して短ければ反映されにくい。

##### (2) 高騒音地域における防音工事助成の導入

新環境基準では、夜間の騒音レベルが現行の要請限度の値に相当する73デシベルを超える居住が存する地域(高騒音地域)については、騒音対策を優先的に実施することとされた。

これを受けて、道路交通騒音の大きさが、測定

値、計算値とも夜間において73デシベル(Leg)以上であるような高騒音地域である直轄国道の沿道に存する住宅については、沿道地区整備計画が策定されていない場合であっても、沿道整備道路の指定がなされていれば、予算の範囲内において、その一部を助成することができるようにした。(これは、通達(道路交通騒音の著しい幹線道路に係る沿道整備の推進について)による防音工事助成であつて、沿道法に基づく防音工事助成ではない。)

なお、助成対象となる住宅は、沿道整備道路の指定がなされた日に現に居住の用に供していることを要し、助成額等については、防音工事助成要綱が準用されることとなる。

##### (3) 住宅の建替時における防音工事助成

所有者等が防音工事が必要としている住宅を建替える場合については、従来は、沿道法第一三条第二項の除却助成による助成によることとなるが、これは、住宅が老朽化している場合等に限られるため、住宅を建替えようとする者の多くは対象とならず、沿道整備制度の適用の妨げとなっていた。そこで、沿道整備制度の適用を円滑に推進するため、防音化がなされていない住宅を建替える場合には、防音工事を行った場合における助成額を限度額に、その費用の一部を助成できるとした。

## 五 運用にあつての留意点について

### (1) 道路交通騒音の測定方法について

#### ① 測定位置

環境庁の評価マニュアルに基づき、原則として、道路交通騒音の測定位置は、最も沿道整備道路に近い窓から外側1～2mの場所とし、測定点の高さは各階ごとに床面上1～2mの高さとする。

#### ② 測定方法

測定値の算出は、日本工業規格Z8731に基づく等価騒音レベルの算出方法により行う。

#### ③ 測定時間

従来、騒音の測定は夜間の一時間（運用上、最も騒音が高いと思われる一時間を測定）に三回行っていたところであるが、今後は、夜間又は昼間の全時間（夜間・八時間、昼間・一六時間）について測定を行う必要がある。

これは、騒音の測定について、旧環境基準が、なるべくその地点の騒音を代表すると思われる時刻または騒音に係る問題を生じ易い時刻を選ぶものとしており、特に道路に面する地域については、夜間について二回以上測定し、特に覚醒及び就眠の時刻に注目して測定することとされていたのに対し、新環境基

準では、時間の区分ごとの全時間を通じた等価騒音レベルによって評価することとされたためである。

なお、この場合、実際の測定は、一時間につき一〇分以上の測定を、夜間においては八回、昼間においては一六回行うという方法も可能である。ただし、この場合における一時間毎の測定時間は、総測定時間における交通量が二〇〇台以上となるよう定める必要がある。

#### ④ 反射音の影響の補正

防音工事助成のための道路交通騒音の測定は、最も沿道整備道路に近い窓から外側1～2mの場所で行うため、反射音の影響が生じ、実測値を適正に補正する必要がある。

補正の方法は、当分の間、環境庁の評価マニュアルに従い、建物の外壁面と道路の車線のなす角度が二〇度以下であり遮蔽物がない場合において、測定値を2デシベル減じることにより行われたい。（それ以外の場合は補正を行わない。）

#### (2) 道路交通騒音の計算方法について

道路交通騒音の計算方法は、(社)日本音響学会のASJ Model 1998の予測計算法により行うこととする。

#### (3) 高騒音地域における防音工事助成について

高騒音地域における防音工事助成における助成額等については、防音工事等助成要綱が準用されるが、沿道地区整備計画が策定されていない場合、建築基準法第六八条の二第一項に基づく条例は制定されていない。この場合における防音工事助成の対象となる改良工事の範囲は、条例を制定する際の基準である建築基準法施行令第一三六条の二の二第一項第一五号に適合するものとするための工事であると運用して差し支えない。

## 六 新要綱の適用について

新要綱は、平成一一年七月一日以降に道路管理者に対して助成の申し出を行ったものから適用する。この場合、助成の申し出を行った時点とは、騒音調査の申請を行った時点とすることが適当である。

参考

「道路交通騒音の著しい幹線道路に係る

沿道整備の推進について」(抄)

(平成二十二年七月一日付け都計発第四〇号の二)  
(道政発第二四号、住街発第六四号の二)

3 防音工事助成の適切な実施について

騒音に係る環境基準に関しては、自動車単体対策と並行して、道路構造対策、交通流対策などを講ずることにより、屋外の環境基準の達成を目指す必要があるが、地域の状況により屋外の騒音低減対策のみでは早期に十分な改善を図ることが困難であると考えられる場合には、屋内騒音基準が新たに導入されたところであるので、必要に応じ、住宅の防音工事を適切に実施して屋内騒音基準の確保に努めること。

下「要綱」という。)に基づき実施しているところであるが、今般、適用対象の拡大が図られるよう、道路交通騒音に係る防音工事助成の要件を幹線道路近接空間の環境基準に合わせる内容の改正(平成一一七月一日改正)を行ったことから、今後、環境基準を超える既設道路においては、本要綱に基づき適切に防音工事助成を活用すること。

また、環境基準において、夜間の騒音レベルが現行の要請限度の値に相当する73デシベルを超える居住等が存する地域(以下「高騒音地域」という。)に対しては、騒音対策を優先的に実施するものとするに、次に掲げる条件に該当する住宅の所有者又は当該住宅に関する所有権以外の権利を有する者(以下「所有者等」という。)から当該住宅について防音化を行うことに関して道路管理者に対し助成の申出があったときは、未だ沿道地区計画の策定がなされていない場合であっても、予算の範囲内において、その費用の一部を助成すること。なお、防音工事助成の助成額等については、要綱を準用すること。

参考

○防音工事助成要綱について(昭和五十六年四月二三日付け道環発第四号)新旧対照表(抄)

(傍線部は改正部分)

改正案

別添  
防音工事等助成要綱  
第一条 略

別添  
防音工事等助成要綱  
第一条 略

別添  
防音工事等助成要綱  
第一条 略

第二条 沿道整備道路の道路管理者(以下この条及び第五条において「道路管理者」という。)は、次に掲げる条件に該当する法第一三条第一項に規定する特定住宅の所有者又は当該住宅に関する所有権以外の権利を有する者(以下「所有者等」という。)が当該住宅について防音上有効な構造とするために行う工事に、道路管理者に対し助成の申出をしたときは、予算の範囲内において、その費用の一部を助成するものとする。

第二条 沿道整備道路の道路管理者(以下この条及び第五条において「道路管理者」という。)は、次に掲げる条件に該当する法第一三条第一項に規定する特定住宅の所有者又は当該住宅に関する所有権以外の権利を有する者が当該住宅について防音上有効な構造とするために行う工事に、道路管理者に対し助成の申出をしたときは、予算の範囲内において、その費用の一部を助成するものとする。

一 別に定める測定方法により測定した夜間の道路交通騒音の大きさが六十五デシベル以上又は昼間の道路交通騒音の大きさが七十デシベル以上であり、かつ、別に定める計算方法により計算した夜間の沿道整備道路の道路交通騒音の大きさが六十五デシベル以上又は昼間の沿道整備道路の道路交通騒音の大きさが七十デシベル以上である居室を有すること。

二・三 略

(防音工事助成の対象)

第三条 防音工事助成は、次項に規定する場合を除き、前条第一号の居室で条例による建築物の構造に関する防音上必要な制限の内容に適合していないものを当該制限の内容に適合するものとするための改良工事（冷房設備及び換気設備設置工事等を含むものとし、屋根に係る工事を除く。）を対象として行うものとする。ただし、住宅に居住する者の人数に応じて別表第一に定める定数並びに当該改良工事に係る居室の室数（住宅に居住する者の人数に応じて別表第一に定める室数を限度とする。「以下次条において「対象室数」という。）に応じて別表第二に定める冷房設備及び換気設備の基数を限度とするものとする。

2] 所有者等が前項の改良工事に代えて前条の特定住宅を建て替える場合にあつては、防音工事助成は、前条の特定住宅を法第一三条第一項の制限の内容に適合するように建て替える工事を対象として行うものとする。この場合においては、前項ただし書の規定を準用する。

(防音工事助成の額)

第四条 前条第一項の規定による防音工事助成の額は、同項の規定により防音工事助成の対象となる改良工事に要した費用の額（住宅の構造及び対象室数に応じて別表第三に定める限度額を限度とする。）に四分の三を乗じて得た額とする。

2] 前条第二項の規定による防音工事助成の額は、同項の特定住宅について前条第一項に規定する改良工事を行うものとした場合に前項の規定により助成すべき額とする。

第五条 第七条 略

一 別に定める測定方法により測定した夜間の道路交通騒音の大きさが六十ホン以上であり、かつ、別に定める計算方法により計算した夜間の沿道整備道路の道路交通騒音の大きさが六十ホン以上である居室を有すること。

二・三 略

(防音工事助成の対象)

第三条 防音工事助成は、前条第一号の居室で条例による建築物の構造に関する防音上必要な制限の内容に適合していないものを当該制限の内容に適合するものとするための改良工事（冷房設備及び換気設備設置工事等を含むものとし、屋根に係る工事を除く。）を対象として行うものとする。ただし、住宅に居住する者の人数に応じて別表第一に定める定数並びに当該改良工事に係る居室の室数（住宅に居住する者の人数に応じて別表第一に定める室数を限度とする。以下次条において「対象室数」という。）に応じて別表第二に定める冷房設備及び換気設備の基数を限度とするものとする。

(防音工事助成の額)

第四条 防音工事助成の額は、前条の規定により防音工事助成の対象となる改良工事に要した費用の額（住宅の構造及び対象室数に応じて別表第三に定める限度額を限度とする。）に四分の三を乗じて得た額とする。

第五条 第七条 略

# 道路占用許可申請手続の電子化システムの パイロット運用の開始について

古橋 季良

## はじめに

従来、道路に電線、ガス管、電柱などを設置する場合、事業者は、道路占用許可申請書の提出、許可書の受領、工事の着手・完了の届出まで最低四回は道路管理者の窓口で直接足を運ぶ必要がありました。

また、道路管理者は、行政手続法第六条に規定する申請から許可までの標準処理期間内での処理を行うためにも、事務手続の効率化が必要となっています。

このような状況の下、建設省では、平成十一年三月にとりまとめられた、学識経験者、占有事業者、道路管理者などの関係機関の代表から構成される「道路占用許可申請手続の電子化研究会」の

中間報告 (<http://www.moc.go.jp/road/road/senyou/index.html>) (道路行政セミナー4月号で

建設省道路局瀬之口建設専門官が紹介されています)を受けて、近年の情報通信技術の飛躍的な発展を踏まえ、これまで紙で行ってきた手続をインターネットを利用してコンピュータの画面で処理できるシステムを開発することとしました。

近畿地方建設局では、その具体化のため、平成十一年四月より運用のための分科会を設置して検討を行い、その結果を踏まえ一〇月より奈良国道工事事務所管内で試行的に運用を開始しました。ここでは、その概要及び検討内容について、紹介いたします。

## 一 パイロットシステムの概要

パイロットシステムは、インターネットを介して占有事業者による道路占用許可申請書及びその添付図書の作成・送信から道路管理者の許可審査、電子決裁、許可書の作成・送信、工事の着手届出、完了届出までの一連の業務を支援しようとするものです(図1・2)。

さらに、書類に不備があった場合の道路管理者から占有事業者への補正の指示、補正を行った書類の占有事業者から道路管理者への提出も本システムにより行えます(図3)。

また、占有事業者、道路管理者双方とも、申請の処理状況(審査中、補正中、許可済、着手済、完了など)と補正に要した日数を除く処理経過日



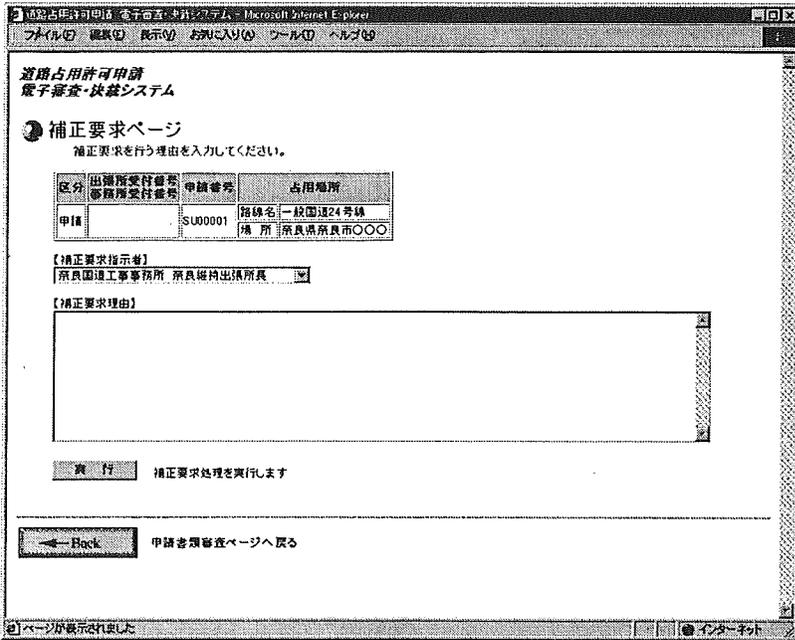


図3 補正要求の画面

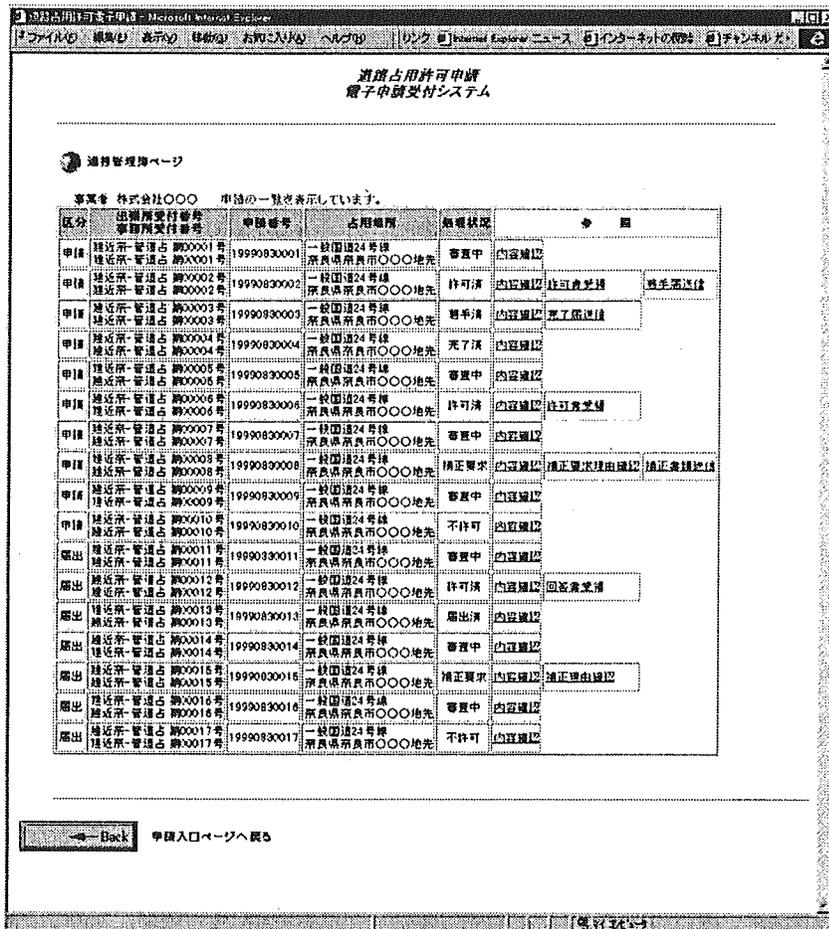


図4 進捗管理簿のページ

## 二 パイロット運用分科会の設立

「道路占用許可申請手続の電子化研究会」において検討された、道路占用許可申請に関する手続の電子化を実現するためには、①現に紙で行っている手続全てをそのままシステム化するのか②申請に必要とする添付図書のうち省略できるものはないか③添付図書は、占用事業者が作成する設計図をそのまま使用できるか④システムの構成はどうするのか等につき個別に検討する必要があるとしました。

そこで、これらの問題点を具体的に解決するため、平成一一年四月近畿地方建設局及び実際パイロットを運用する奈良国道工事事務所、関係道路管理者として奈良県、奈良市、交通管理者として奈良県警察本部、占用事業者として西日本電信電話(株)、関西電力(株)、大阪ガス(株)から構成される「パイロット運用分科会」を設立し、現在まで鋭意討論をおこなってまいりました。

### 三 運用分科会での検討結果

#### (1) 申請添付図書の簡素化、標準化

運用分科会では、申請添付図書一つひとつについて、その必要性及びシステマ的には図面についても、別の方法で代替できないかを検討し、また建設省及び他の地方建設局間との調整も行い、事

務手続の簡素化、標準化案を作成しました。

内容としては、表1(次ページ)のとおり、道路占用許可申請で処理する工事の種類及び添付図書を明確にしました。

また、横断面図、縦断面図、構造図などは掘削が伴わない工事の添付図書としては不要とし、他の行政庁の許可書の写し、復旧工法図、写真、他の管理者との協議結果、掘削面積図などはほぼ全ての申請時に不要としています。

道路法施行令第八条に該当する軽易な工事についても、届出の様式を定め、添付図書は位置図のみとしています。

#### (2) 図面の作成方法

通常、紙で申請する場合の添付図書のサイズは、A2あるいはA1が大多数であり、スキヤナーにより本システムに同じサイズで取り込むためには、多額の設備負担が生じます。

従って、パイロットシステムでは、機器価格等を考慮して図面サイズは、A4とし、そのためにはどのような問題点を解決しなければならぬかを議論してまいりました。

最終的には、申請添付図書の基礎となる設計図をA3とし、A4に縮小してスキヤナーで取り込むこと、縮小を前提として占用数量等の文字は大きく、太くし、占用位置も見やすくすること、解決を図ることとしました(表2)。

表2 設計図と電子申請に係る図面との比較

項目	設計図(現状申請図)	電子申請に係る図面	移行における問題点	解決策
サイズ	部分的な工事の場合A3もあるが、通常A2あるいはA1が多い。	スキヤナー等の制約からA4としている。	そのままコピーしてもA3でA42枚になり、それ以上の大きさの図面ではかなりの枚数となる。また、同一種類の図面が分割される場合、繋ぎ部分を考慮する必要がある。	部分的な工事でA4に収まるもの以外は縮小コピーを行い枚数を減らす。縮小しやすいように元図面のサイズはA3が好ましい。
図面種類	工事延長が長い場合、平面図、断面図など種類別に別業の場合が多いが、それ以外は1枚にまとめられている場合が多い。(企業により異なる)	図面種類毎に図面を取り込む方法としている。	全てが1枚の場合、種類毎に分けてコピーする必要がある。	設計図を図面種類毎に分割して作成する。
複数枚図面	相当距離の工事については、図面が複数枚にわたる場合がある。平面図では接続線あるいは図面番号により前後の繋ぎがわかるようにしている。	スキヤナーでそのまま読みとれば左と状況は同じ。	設計図1枚をA4に縮小しきれない場合、別途の接続線が必要となる。	設計図のサイズをA3とする。あるいはA3の枠を入れてあらかじめ接続線を入れておく。
文字	通常の文字の大きさは10.5ポイント程度が多い。	拡大は可能である。	拡大は可能であるが、縮小により文字が薄く見えにくくなる。	特に占用数量に係る文字は、縮小を考慮して大きくする。
色	占用位置などを見やすくするため赤色などで着色する場合が多い。	容量を押さえるため白黒で対応。	白黒とすると占用位置が一見してわかりにくくなる。	占用位置を太線とする。
縮尺	平面図は、1/500もしくは1/300が多く、断面図は1/100がほとんどである。	拡大、縮小が自由に行えるため縮尺にはこだわらない。	縮尺表示があれば数字が入ってなくてもスケールをあてて目安の数字がわかる。	管理上必要な数量は記載されている。

表1 申請添付図書一覧表(1号、2号物件)(案)

種類	添付図書等	代替措置等	道路占用許可申請														届出書		
			電線の添架	横電線	断電柱設置	引込み管、線	歩道開削管路	車道開削管路	小口径推進	中大口径推進	シールド	共同収容	出来高変更	工期延長	権譲	利渡	更新	撤去	占用物件の保守
申請届出	申請書、届出書		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	申請理由書	申請書の占用目的欄に記載																	
	数量内訳書	申請書の占用物件欄に記載																	
	位置図	地理院数値地図利用	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○※	○	○	○
	平面図	略図で対応可○、それ以外◎	○	○	○	○	◎	◎	◎	◎	○						◎※	○	
	横断面図				○		○	○	○	○							○標準断面※	○	
	縦断面図					○	○	○	○										
	構造図	規格を記号化し、一括承認する(マンホール等)					○	○	○	○									
	交通規制図	パターン図可○、道路使用提出図面と同一のもの使用◎	○	○	○	○	◎	◎	◎	◎	○								○
	他行政庁の許可の写し	特殊な場合、申請書備考欄に記載(通常は不要)																	
	掘削面積図	不要																	
	復旧工法図	型名もしくは出張所長による指示とし、申請書記載のみで可																	
	現況写真	パトロール時等に確認																	
	他の管理者との協議結果	道調会提出工事については不要(道調番号記載)																	
構造計算書		特殊な場合以外不要																	
承諾書、契約書等		必要な場合、申請書備考に内容記載																	
着手	着手に係る内容の通知			○	○	○	○	○	○	○								○	
	道路使用許可書写し	使用許可に係る番号、条件等通知																	
施工計画書	土留工法図					○	○	○	○										
	仮設工法図					○	○	○	○										
	試掘調査図								○										
	交通規制図	申請時に詳細な図面が提出されない場合					○	○	○	○									
	工事実施工程表					○	○	○	○	○			○						
	薬注計画書	地盤改良含み、施工する場合のみ					○	○	○	○									
復旧面積立会	復旧面積計算書	不要																	
完了	完了に係る内容の通知			○	○	○	○	○	○	○								○	
	写真	立坑を通路区域内に設置する場合のみ				○	○	○	△	△								○	
	縦横断面測定表								○	○									

※別途占用位置を記載する図面を備え付け、毎年修正・補正を行う場合は不要とする

#### 四 パイロットシステムの構成

パイロットシステムでは、パーソナルコンピュータ、スキャナー、プリンタなどは極力既存の機

器類を使用するものとし、特殊な装置は不要としました(図5)。

- ① 占用事業者
- ・ パーソナルコンピュータ

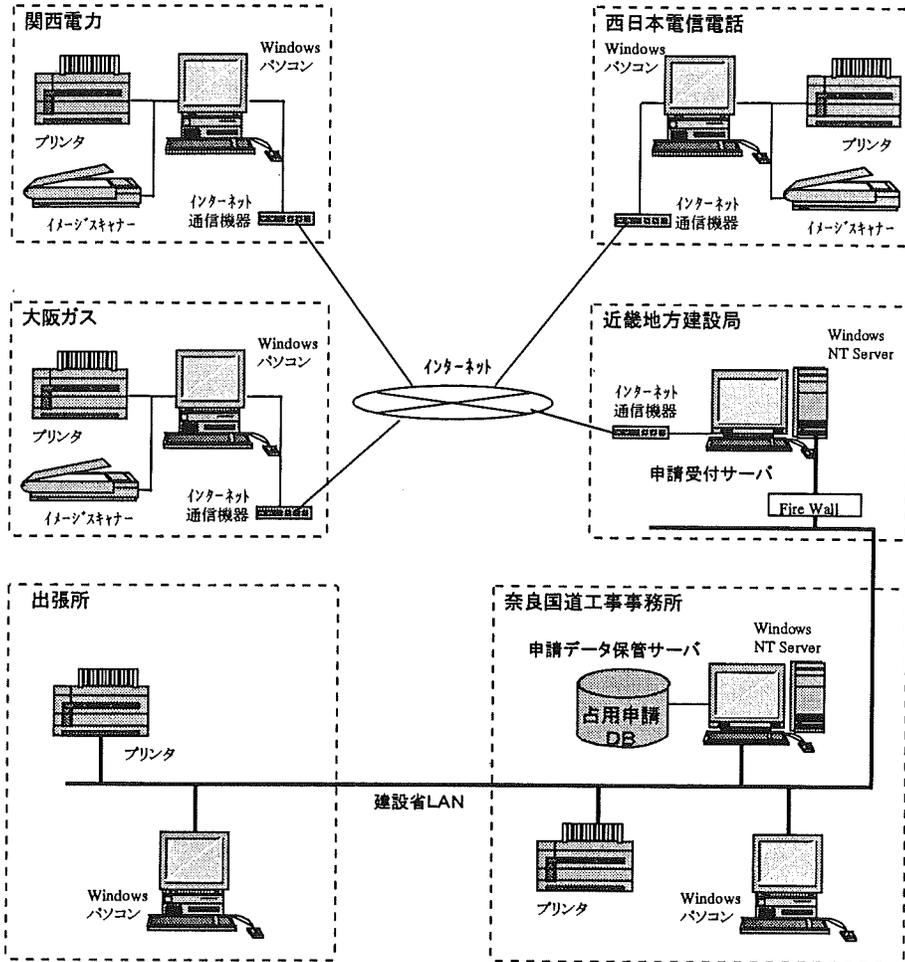


図5 パイロットシステムの構成

申請書を作成し、添付図書等のデータを申請受付サーバに送付します。

OS : Windows95, 98, NT4.0  
CPU : Pentium 200MHz以上

メモリ : 64Mbyte以上

ディスク : 2Gbyte以上

画面解像度 : 800×600(SVGA)

- ・ スキャナー

申請書に添付する図面をイメージデータとして取り込みます。

A4対応、モノクロ、200DPI、制御ソフトウェア添付

- ・ プリンタ

A4対応、モノクロ、ドライバ添付

- ・ 通信機器

インターネット接続可能な環境

- ・ ソフトウェア

申請書データの作成を支援するためのソフトウェアです。

(インターネットブラウザ(無償)

Acrobat Reader(無償)

国土地理院の数値地図25000

- ② 道路管理者

- ・ 申請受付サーバ

申請者がインターネットを介して直接アクセスするWWWサーバです。

申請者が送付する申請書等の書類を特殊な形式に変換し、申請データ保管サーバへ転送します。

また、申請者は、随時進捗管理簿のペー  
ジで審査状況を確認し、許可書を受け取る  
ことができます。

OS : Windows NT4.0 Server

CPU : Pentium II 400MHz以上

メモリ : 128Mbyte以上

ディスク : 6Gbyte以上

画面解像度 : 800×600 (SVGA)

・申請データ保管サーバ

申請受付サーバから受け取ったデータを  
道路管理者内の複数の担当者がアクセスす  
るサーバです。

スペックは、申請受付サーバとほぼ同じ。

但し、ディスク : 10Gbyte

・パーソナルコンピュータ

申請データ保管サーバにアクセスし、申  
請書の内容や添付図面を閲覧し、審査しま  
す。

スペックは、占用事業者PCとほぼ同じ。

但し、画面解像度 1024×768 もしく

は 1280×1024

・プリンタ

A4対応、モノクロ、ドライバ添付

・通信機器

インターネットに接続可能な環境  
・ソフトウェア

申請データを閲覧し、許可書を作成する  
ためのソフトウェアです。

インターネットブラウザ (無償)

Acrobat

国土地理院の数値地図 250000

## 五 パイロットシステムのフロー

パイロットシステムの具体的処理のフローは図  
6のとおりです。

① 申請書作成・送信

事前にスキヤナー等により添付図面取り  
込みを行ったうえ、申請書記載必要項目を入  
力します。

その後、申請受付サーバに接続し、上記デ  
ータを送信します。

② 申請書受理

①で送信された申請書データは、申請受付  
サーバを介して自動的に道路管理者内に設置  
する申請データ保管サーバに送信され、申請  
書類は自動的に受理されます。

③ 審査、占用料計算

申請データをパーソナルコンピュータによ  
りアクセスし、占用物件内訳により占用料を

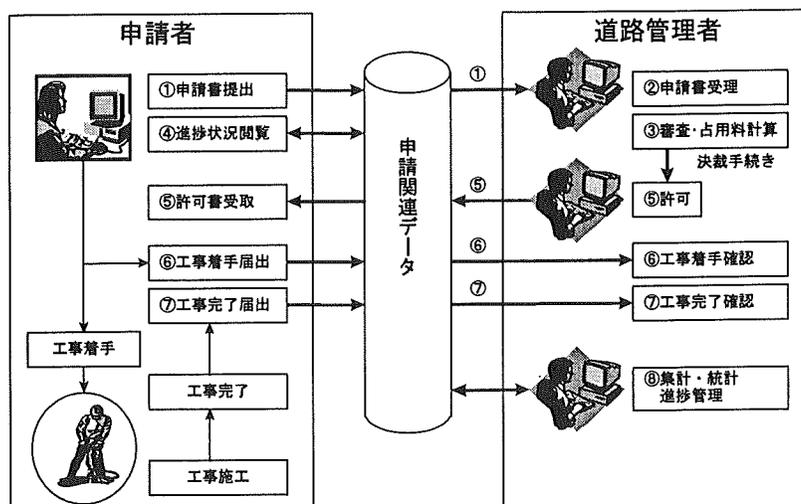


図6 パイロットシステムの処理フロー

自動的に計算のうえ、電子決裁を行います。  
また、必要に応じて補正の指示を申請者に  
行えます。

④ 進捗状況閲覧

申請者は、随時、道路管理者の処理状況に  
ついて、処理経過期間も含め閲覧できます。

⑤ 許可書受領

許可書は、申請受付サーバから申請者のパソコンコンピュータにダウンロードし、印刷することができます。

⑥ 工事着手届

⑦ 工事完了届

工事の着手、完了時に必要となる届出書は、申請書と同様申請受付サーバを介して送信できます。

⑧ 集計・統計、進捗管理

道路管理者内で占用数量等の集計・統計が可能となります。

また、許可後における工事の状況や届出の提出の状況などを閲覧できます。

## 六 パイロットシステムの運用開始

以上の内容について、本年一〇月より三ヶ月間、近畿地方建設局の奈良国道工事事務所が管理する道路に係る西日本電信電話㈱、関西電力㈱、大阪ガス㈱の三占用事業者の道路占用許可申請をパイロットシステムにより運用することとしています。パイロット運用により検証する項目は次のとおりです。

① システムの運用性

実際本システムにより占用許可申請を行った場合、実業務遂行に支障はないか検証しま

す。

② システムの利便性

従来の紙による申請と比較し、利点、欠点を評価します。

③ システムの安全性

情報の漏洩、システムへの不正侵入が防がれているレベルかどうか検討します。

④ システムの機能性

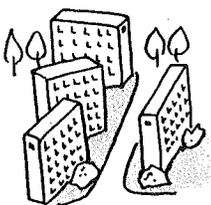
実業務遂行に必要な機能が満たされているか、操作が容易か検証します。

### おわりに

本パイロットシステムは、運用を通して得られた問題点の検証結果に基づき、全国展開が可能となるよう、さらに検討を進め汎用性のあるシステムとする予定です。

また、今回のシステム化に当たり検討を行った申請添付図書の簡素化、標準化等申請負担軽減の考え方は、システム導入の有無に係わらず広く適用すべきものであると考えています。

(近畿地方建設局道路部路政課長)



# 法定外公共物の譲与に係る地方公共団体からの 主な質問・意見及び対処方針について

道路局路政課

前号の地方分権特集において、里道等の法定外公共物の市町村への譲与に関する法改正の概要を紹介させていただきましたが、紙面の制約もあって今後の実施方針等の詳細について触れることができなかったため、その後、本件について多数のご質問をいただいております。そこで、今回は、七月に大蔵省、自治省及び建設省が都道府県等に対して行った三省合同説明会において配布した「譲与に係る地方公共団体からの主な質問・意見及び対処方針について」を紹介させていただきますので、ご参考にしていただきたいと思います。

## 譲与に係る地方公共団体からの主な質問・意見及び対処方針

### 一 譲与財産の特定・申請方法について

① 機能喪失財産についても、市町村の自主財源確保に資するため、市町村に極力譲与する方法を考慮願いたい。

答 地方分権推進計画においては、「いわゆる法定外公共物のうち、里道、水路として現に公共の用に供されているものについては、その財産を市町村に譲与し、機能管理、財産管理とも自治事務とするものとし、機能を喪失しているものについては、国において直接管理を行うものとする。」とされているところである。

法定外公共物は、現在国の公共用財産であるが、地域住民の生活に密接に関連した公共物としての性格を有するものであることから、今後市町村が自治事務として管理するものとし、その市町村の管理の十全を期するため、法定外公共物に係る国有財産を市町村に譲与することとしたものである。

機能を喪失しているものについては、市町村において公共の用に供するものではないため、国有財産を市町村に譲与する理由はないことから、譲与の期限において、一括して用途廃止し、当該普通財産は、国が直接管理を行うこととしている。

② 国県道や河川の照会を行うとき、関連図書

の提示とはどんなものか。公図や1/2500程度の図面が必要なのか。

答 市町村が土木事務所に提出する関連図書は、

譲与申請に使用するものと同一であると考えており、市町村の事務負担の軽減を図る見地から、国として位置図の添付を求めるとはしない。

ただし、位置図を作成することが市町村及び都道府県の双方の便宜に資すると判断される場合は、両者の合意に基づき、都道府県の土木事務所の管内図等を活用しても差し支えないと考える。

③ 何年度から法定外公共物の特定作業に入ると考えているのか明確にして欲しい。

答 譲与を行うのは、法の施行日（平成二二年四月一日）以降となるが、地方分権推進計画を着実に実施するため、各市町村において、法の施行日前から特定のための準備作業を始めても問題はないものと思料する。

なお、市町村が行う特定作業の便宜に資するため、今年度中に国においてガイドラインを作成する予定であるので、それも参考にされたい。

④ 公図と現地の状況が異なっている時の特定

の方法はどうするのか。水路が道路になっていたり、里道が水路敷になっているものがある。

答 譲与財産の特定は原則として公図等の写しを用いて行うものであるが、公図と現況で多少相違があったとしても、同一の法定外公共物であることが識別できるのであれば、それで差し支えないものとする等の弾力的な運用を考えていきたい。里道が水路に、また水路が里道になってしまっている場合等、譲与財産の種類は、基本的に現況により判断することが妥当と思料。

また、機能の有無の判断は、市町村の意思を尊重することとしており、現地調査の必要性等も、市町村が判断すべきことである。

なお、これらについては、市町村の作業の便宜に資するためのガイドラインづくりにおいても考慮することとした。

⑤ 特定作業については業務委託となると思われるので、国で全国統一の歩掛、ガイドラインの作成を願いたい。

答 譲与財産の特定作業に関しては、国は、市町村の負担を軽減すべく手続を簡素化したうえで、最低限のルールを定めるのみとし、特定作業の

具体的進め方については、できる限り市町村の自主的判断に委ねたいと考えている。ただし、市町村の作業の便宜に資するため今年度中に国として特定作業のガイドラインを作成することを予定している。

⑥ イ 機能の有無判断

里道は、通行者で判断すべきか。

水路は、水の流れて判断すべきか。

また、空間があればそれで判断するのか。

市街地や山林などで考え方は違ってくるのか。

ロ 誰が判断するのか。

市町村職員か。地域住民（団体の役員）か。

答 イ 基本的には通行者の有無、流水の有無等で判断することになる。しかし、機能の有無については、公共の用に供する必要があると判断できるようなものであれば、例えば一連の里道のうちの一部が占有されている場合、降雨時にのみ流水がある場合、一連の水路のうちの一部に流水がない場合等であって、市町村が里道、水路として公共の用に供する意思があるのであれば、譲与対象とすることを考えている。

ロ 機能の有無は、公共の用に供しようとする

市町村が判断することとなるが、この場合、地域住民等の意見を聴取するか否かは市町村で判断すべき問題である。

⑦ 地盤国有の里道・水路については、無地番のものと同地番のものが存在しており、有地番の財産については、少なくとも登記簿を閲覧し確認することを簡素化できないか。

答 譲与財産の特定作業については、市町村の事

務負担の軽減と時間の短縮の観点から極力簡便化することが原則であり、できる限り簡便な方法で特定できるよう、公図等の写しを用いて特定すれば足りることとしたものである。なお、有地番のものについては、私人等に売却されているものも相当存すると考えられるため、登記簿等による所有権の確認は不可欠である。

⑧ 法定外財産の中には、名義Ⅱ内務省、大日本帝国、官有地というものが存在するが、その取扱いは如何に。

答 内務省等の名義になっているものでも、建設省所管の里道・水路と判断されるものについては譲与の対象となる。

⑨ 行政側だけで、機能有無の判断は不可能である。現状では、用途廃止申請については、後日のトラブルを避けるため、隣接地所有者や自治会長の同意書の添付をお願いしている現状である。今回の判断についてそれを省略することは、後々に問題を生じる虞があるし、また逆にそれを徴集することも極めて困難であり現実性がない。

答 法律上譲与できるのは、法定外公共物のうち、

現に里道・水路の用に供されている建設省所管の公共用財産について、市町村が引続き里道・水路の用に供する場合である。従って、機能の有無の判断は必要不可欠であるので、よろしくお願いしたい。国としては極力市町村の判断を尊重して参りたい。

(参考)

用途廃止は、一般的には、国有財産法に基づく国の内部手続であり、行政処分ではないので、処分の取消しの訴え等の抗告訴訟（行政事件訴訟）の対象とはならないが、昭和六二年一月二四日の最高裁判決において、「用途廃止した公共用財産が申請人にとって個別具体的な利益をもたらしている、その用途廃止により申請人の生活に著しい支障が生ずるといふ特段の事情が

ある場合については処分に該当する。」と解されているところである。法定外公共物において、このような特段の事情が存するケースは、通常では考え難く、現在までに、このような抗告訴訟での敗訴の実績はない状況である。

仮に、今回の一括用途廃止について、行政事件訴訟が提起された場合には、被告は、市町村ではなく、当該用途廃止の処分庁である都道府県知事或いは、機関委任事務廃止後には当該処分に係る事務の帰属する建設省（或いは事務継承された国土交通省）となる。（行政事件訴訟法第一条）

⑩ 脱落財産（現地に有り、公図に無し）について、どのように取り扱うべきか。

答 脱落地、二線引畦畔は、原則大蔵省の普通財産であることから、一般の譲与の対象とはならない。

但し、里道・水路として、公共の用に供されているものであれば、脱落財産であっても譲与対象と考へてもよいが、公図等がない場合は民有地である可能性もあるので注意する必要がある。

⑪ 法定道路・河川を譲与財産から除外する確

認作業において、市町村道、準用河川の市町村内部での確認の適正化を図るため、市町村の事務手続のガイドラインで徹底する必要がある。

答 今年度中に作成する予定のガイドラインにおいては、市町村において、市町村が管理する法定公共物である市町村道、準用河川を除外する作業要領も示すこととする。

⑫ 法定外公共物と畦畔(普通財産)との境界が不明瞭、内務省名義の土地が法定外公共物であるかどうか不明確なケース等があり、譲与申請から洩れる可能性があるため、この場合の取扱いについて予め決めておく必要がある。

答 市町村の特定作業の便宜に資するため、今年度中に国においてガイドラインを作成することを予定している。なお、具体の特定作業に当たって不明な点が出てきた場合は、適宜都道府県の国有財産部局と相談されたい。

⑬ 付替えの財産整理中のもの、未整理のものについては、旧道水路部分を譲与対象とするなど、弾力的な運用を要望する。

答 付替えの財産整理中のもの、もしくは未整理のものについては、公図との整合性の観点から、旧道水路部分を譲与対象とし、後に市町村で整理することが適当と思われる。具体的な取扱い

は、ガイドラインで示すこととする。

⑭ 法定外公共物が行政界にある場合、どちらの自治体に属するか処理法について検討願いたい。

答 関係自治体間において協議の上、それぞれ当該市町村の区域内に存する部分について譲与を申請することとされたい。

⑮ 事実上の管理を行っている土地改良区との調整はどのように行われるのか。

答 今回の法定外公共物に係る国有財産の市町村への譲与は、法定外公共物の用に供されている土地の所有権を国から市町村に移転するものにと過ぎず、その現実の利用状況を変更するものではない。

よって、仮に法定外公共物を土地改良区等が管理・利用を行っている場合があったとしても、国が市町村に法定外公共物に係る国有財産の譲与を行うに当たり、国としてはこれらの者との

調整を行う必要はないと考える。

ただし、市町村の自主的判断において、将来の管理上のトラブルを未然に防止する等の観点から、土地改良区等と所要の調整を行うことは有り得るものと考えるところに、市町村に注意喚起を行うこと等の所要の措置を講ずることを検討することとしている。

## 二 用途廃止・引継ぎ方法について

① 現在用途廃止については写真で確認し財務局へ用途廃止の通知を行っているが、非譲与財産についても譲与財産と同程度の図面のみの提出でよいか。

答 非譲与財産については、形式的に一括して用途廃止・引継ぎを行うものであり、譲与財産とは違って財産の範囲を特定せずに用途廃止・引継ぎをするものであるから、図面等の提出は必要ないものである。

なお、平成二二年四月一日から五年間は、現行国有財産法第二八条関係等の譲与事務が併存する形となることに留意すべきである。

② 把握漏れ等により、有機能財産が非譲与財産として引継がれた場合、事後の救済措置を

規定しておくべきではないか。

答 把握漏れのないよう、譲与の期限までに十分に特定作業を行うこととされたい。

③ 市町村の事務手続ガイドラインに、知事から大蔵省への引継関係についても記載してほしい。

答 知事から大蔵省への引継関係は、事務手続の流れとして、ガイドラインに記載することとなるものと思料。

④ 内務省・建設省名義の土地であっても、市町村に譲与しない非譲与財産（機能喪失）の場合は、大蔵省に引継がれたものとして整理の必要がある。

答 内務省・建設省名義の土地であっても、機能喪失の法定外公用財産として位置付けられるものであれば、譲与期限後に大蔵省に引き継がれるべきものとして用途廃止を行い、整理することとなる。

### 三 特定不能財産の取扱いについて

① 市町村による届出が、都道府県だけなのはなぜか。

一括用途廃止、一括引継時に、都道府県から大蔵省で届出内容を通知することになるのか。

答 譲与期限までに特定しきれないことについては正当な理由がある場合には、市町村は、その旨を理由を附して当該期限までに建設省所管国有財産部局である都道府県の土木事務所等を経由し、都道府県知事に届け出ることとしているのは、特定不能財産については、譲与の期限において、都道府県知事が用途廃止をする必要があるため、窓口が都道府県になっているためである。届出内容は直ちに大蔵省に通知すべきものと考えられるが、詳細は追って決めることとしたい。

② 手続フローで、特定不能財産が市町村による譲与財産の追加抽出・特定及び申請されたとき、道路部局・河川部局が行うチェックは、どこが、どのような権限で行うのか。

都道府県とした場合、一括用途廃止、一括引継をした後も、都道府県は市町村による大

蔵省への譲与申請にどのような関わりを持つことになるのか。

答 特定不能財産の一括用途廃止後に、市町村からの追加抽出・申請がなされる場合は、譲与期限前の特定・申請がなされる場合と同様に都道府県の道路部局・河川部局においてチェックする必要がある。譲与期限後は、市町村が直接、大蔵省に譲与申請を行うこととなるが、法定道路・河川の確認等について、都道府県の協力をお願いしたい。

③ 「一七条地図や公図による方法以外のもの」とは、どのようなことを想定しているのか。

答 里道・水路の記載のある図面であれば、それによって特定を行うことができると思料。例えば、都市計画図等が考えられる。

### 四 譲与財産・機能喪失財産の今後の管理について

① 調査期間中における都道府県の立場を明確にしてほしい。(通常の用途廃止申請等の事務処理における立場など)

答 機関委任事務制度廃止後においては、改正後の国有財産特別措置法第五条第一項第五号の規定による法定外公共物の市町村への譲与手続を完了する用途となる時期までの間は、改正後の国有財産法第九条第三項により、法定受託事務として都道府県が法定外公共物に係る国有財産の管理事務を執行することとなる。

② 地方自治法改正法施行日（機関委任事務制度廃止日）から、譲与の期限の間の事務処理については、各部署長（都道府県知事）における従前の処理方法によることとされたい。

答 地方分権一括法施行日から譲与の期限までの、法定外公共用財産に関する事務については、国有財産法第九条第三項を改正し、都道府県が法定受託事務として行うこととする予定である。

③ 引継がれた機能喪失財産と表示登記がなされていない市町村有財産（市町村道の道路法九〇条譲与地盤、官有地特別処分規則の譲与財産、廃道敷等）との区別が公図上つかないため、混乱が予想される。

答 現状においても、土地の所有関係は公図上は必ずしも明確ではなく、今回の譲与に伴い、新

たに混乱が生じるとはあまり考えにくい。境界確定の必要が生じた隣接土地所有者としては、市町村または財務局に対して所有権の所在を確認することとなる。（通常は、機能を有していれば市町村に、機能が喪失していれば財務局に照会するであろう。）

④ 非譲与財産については、大蔵省の直接管理となるが、大蔵省に引き継いだら市町村は一切関与しなくていいと考えてよいか。  
また、用途廃止による払下げや境界立会など市町村への事務の委任がないように考えて頂きたい。

答 非譲与財産については、大蔵省において直接管理事務を執行するものである。これまでも境界立会等については、市町村に協力を頂いているところであり、今後も必要な協力はお願いしたい。

⑤ 財産管理事務は建設省所管国有財産部局長が行っている事務がそのまま市町村の事務になると考えるべきか。

答 譲与を受けた後の財産管理事務については、市町村の自治事務となるものであり、各市町村

が主体的にその適切な管理方法を決定することとなる。

⑥ 占用料の徴収問題が出てくると思われる。占用関係事務の取扱いについて、基準等を作成願いたい。

答 市町村へ財産を譲与した後は、市町村が財産管理、可能管理とも自治事務として行っていくものであるから、国において、使用許可の全国的統一基準を作成することは考えていない。なお、譲与の時点において使用許可をしているものについては、事務手続が円滑に引き継がれるよう、その取扱いについて今後検討したい。

⑦ 市道認定基準として幅員四・〇m以上を市議会案件として、認定後は市道としているが、里道の譲与財産の位置付けは普通財産なのか、行政財産として位置付けするのか。

答 市町村は、河川等又は道路の用に供するため、国から譲与を受けるものであるから、当該譲与を受けた財産は、地方自治法上の行政財産になるものと考えられる。なお、将来的に当該財産の用途を廃止したならば、その時点で普通財産となる。

⑧ 現在の市道との整合性上どのように考えていったらよいのか。市道と同列に扱うのか。別個の性格として扱うのか。

答 譲与後の財産管理は、市町村の自治事務として行うものであり、市町村道に認定するか否かも含めて市町村が自主的に判断すべきである。

⑨ 譲与財産の分割先行譲与に合わせて、非譲与財産の用途廃止、大蔵省への引継をするべきではないか。

答 分割先行譲与は、地方分権推進計画を着実に実施するために、また、譲与申請が最終期限間に集中することを避けるために、数次にわたる期限を設けて、用途廃止・譲与を行うこととしたものである。

また、非譲与財産の用途廃止は、譲与期限に一括して行うこととしている。

## 五 財産管理関係資料及び訴訟関係資料等の市町村への引継ぎについて

① 法定外公共物の譲与にあたって、既存の境界確定図等の引継も必要になると思われるが、

どのように処理すべきか。

答 今後の法定外公共物の市町村への譲与にあたっては、通常の国有財産の処分において必要とされる境界確定や測量図の作成等は不要としているところである。

ただし、現に境界確定が済んでおり、または市町村への譲与が行われるまでに境界確定作業が完了したものについては、境界確定図等の書類を引継ぐ必要があるものと考えられる。

当該書類の引継ぎは、譲与の期限までに完了する必要はなく、譲与を受けた市町村において、境界確定の必要が生じた際に確認できるようにして、順次引継ぎを行う、等の方法も考えられるところである。

② 係争中の土地については、問題解決後に譲与対象とすることとされたい。また、訴訟の引継が必要な場合が生じるのであれば、法務省との調整を図られたい。

答 法務省と問題の調整を行っているところであり、秋頃を目途に作成予定の譲与手続に係るガイドラインにおいて、取扱方針を決めることとしたい。

## 六 その他（法定道路等の取扱い）

① 里道・水路が、道路法適用の道路又は河川法適用の河川等に取り込まれている場合、それぞれの管理者（県・市町村）への譲与についても明示する必要がある。

② 現在底地里道のことを市道に認定しているが、譲与を受けていないものがある。その手続きは従前のとおりか。

③ 調査に際して、市町村が自治事務として公物管理している市町村道・準用河川の法定の公共用財産についても、法定外公共物の財産整理と並行して検討していただきたい。（機関委任事務廃止後に市町村道等の敷地の国有地を都道府県が法定受託事務として管理する意義がない。）

答 法定外公共物とあわせて、法定公共物に係る国有財産の譲与も推進することとする。

# 広島県道路里親制度

## (マイロードシステム)について

### 広島県土木建築部道路維持課

#### はじめに

広島県道路里親制度はアダプトシステムを広島県管理の国道、県道に適用したものである。

アダプトシステム (adopt system) とは、養子縁組制度の意味で住民などが道路や河川の「里親」となって、散乱ゴミの清掃や植栽などを行う方法で、税金を使わずにきめ細かいサービスが期待できる、住民のまちづくり参加を広げる手法として、現在注目を浴びつつある。発祥はアメリカ合衆国テキサス州といわれ、今では全米四八州に広がり、対象も道路から河川、海岸に拡大され効果をあげている。

国内では、平成一〇年に建設省松山工事事務所の呼びかけで、愛媛県久万町で「あいロードシ

テム」として試験的に導入されている。また、これとは別に徳島県神山町においては、ボランティア団体主導のもとに、このシステムが実践されている。

#### システムの概要

ボランティア活動に意欲を持つ企業や団体あるいは個人を、「里親」に認定し、里親契約を締結して、道路管理者の積極的なバックアップのもとに、県管理道路の一定区間の清掃、緑化等を任せ、見返りに道路管理者は団体名、企業名等を記した表示板を設置するといった制度とした。

里親となれる資格は取って限定せず、幅広く応募できるものとした。企業については、その地域において一定の社会的貢献を果たそうとする意欲

を持つものであれば、特に排除する必要はないと考えた。勿論、暴力団あるいは暴力的に社会変革を主張する政治団体など社会的に「里親」としてふさわしくない団体等は、認定の段階で当然に排除される。

このため認定及びその取り消しにあたっては市町村長の意見をいただくこととした。

里親契約は別に掲げたように市町村も加え、三者契約とした。市町村とはこれとは別に協力に関する覚書を結ぶこととしている。回収ゴミの処理等に市町村の協力が不可欠なのは勿論であるが、こうしたボランティア活動あるいは活動団体に関する情報にもっとも近い位置にあるのは市町村であり、まちづくりの主体となるのも市町村だからである。



写真1 表示板



図1 表示板デザイン

道路管理者のバックアップとしては、このシステムの根幹である表示板の設置のほかに傷害保険への加入を措置することとした。ただ、活動にあたっての安全管理は、基本的には自己責任と考えている。

里親契約の対象区間は一〇〇mを単位とした。したがって最低一〇〇mから、あとは「里親」の希望、力量に応じての区間となる。イメージとしては企業の正門の前一〇〇mを受け持つケースもあれば自治会が集落区域内の区間二、〇〇〇mを受け持つことも可能とした。

原則として改良済区間若しくは歩道設置済区間

または緑地帯のある区間を対象とした。活動中の交通安全を配慮してのことであるが、場合によっては必ずしもこだわらない。

この制度の根幹的な要素のひとつである道路管理者が設置する表示板のデザインは図1のとおりとした。予算のとばしいなかでの自前の作品であり、「率直さ」だけが取り柄のデザインとなったが、今後、制度の普及にしたがって公募ということも考えていきたい。

設置本数は一本ないし二本としているが、これも現在行っている試行の結果及び「里親」の皆さんの意見を聞きながら再検討していくこととなるだろう。

### 広島県道路里親制度の展望と可能性

本制度は様々な可能性を持つ制度であり、住民と行政双方の努力によって発展進歩していく制度であると思う。

たとえば、「里親」を中心として、道路管理者、市町村が加わる「マイロード協議会」（仮称）といった組織は、地域別か路線別になるかははっきりしていないが、早いうちに立ち上げていきたいと思っている。ここにシステム運営の主体をうつすことが、ボランティア活動の自立的発展には不可欠であると思われるからである。したがって活動に関する情報の交換、勉強会あるいは「里親」の

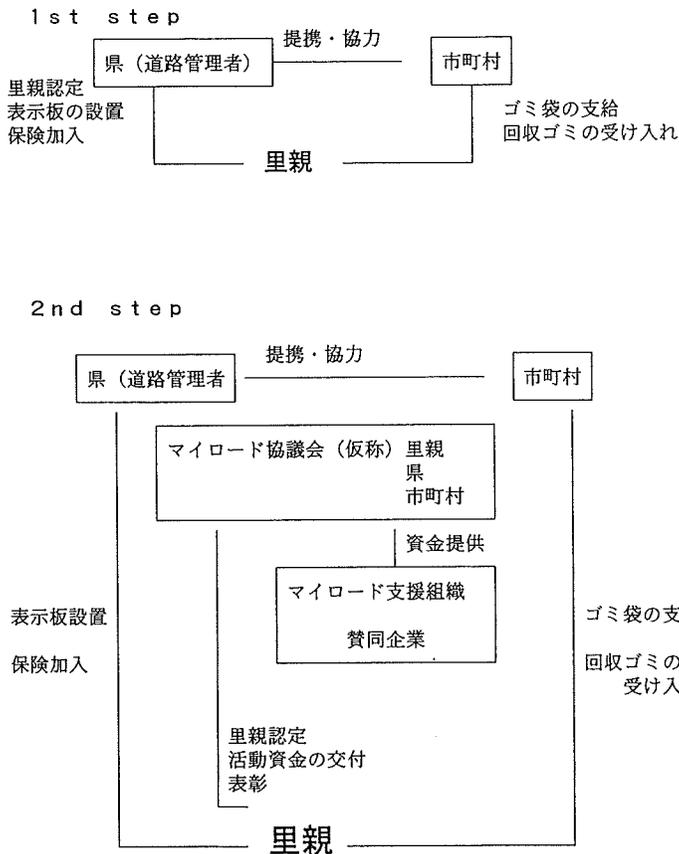


図2 マイロードのしくみ

マイロードの効果と可能性

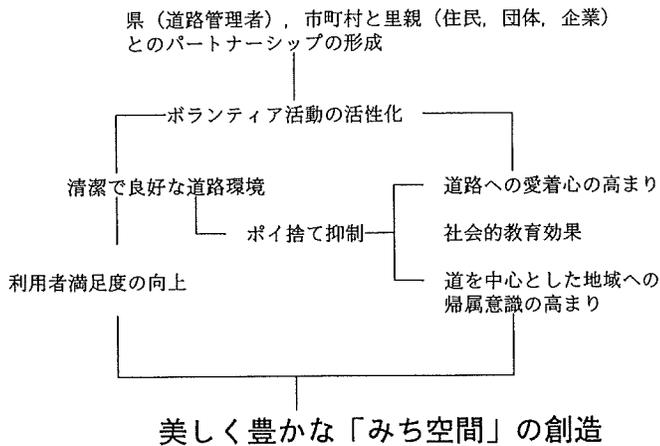


図3 新たなコミュニティ社会の形成

表彰、または次の述べる活動資金の補助といったものはこの組織で行うのが将来的には適正だろう。また同時に参加の多様性も図っていく。緑化のための種苗の購入などに必要な活動資金の提供を行うマイロード支援組織を、趣旨に賛同する企業を募って組織することも構想している（図2）。

制度の普及と「里親」の皆さんの活動によって、これまで行政の手の行き届かなかったきめ細かい清掃や緑化作業が行われ、表示看板の設置と活動それ自体がもたらす社会的教育効果によるポイ捨て

て抑制効果が、道路利用者に清潔で良好な道路環境を提供することはもちろんである。

可能性はこれにとどまらない。もし、このアダプトシステムの媒介によって道路管理者、市町村と「里親」である住民とのあいだに適正なパートナーシップが形成されるならば、ボランティア活動の活性化は道路への愛着心を、道を中心とした地域への帰属意識の高まりにまで発展させることも可能であると思われる。それは美しく豊かな「みち空間」の創造であり、「みち」を媒介にした新たな



写真2 道路清掃中の高校生

なコミュニティ社会の可能性を開くことにもつながるのではなからうか(図3)。

広島県では現在、三地方機関において七団体による道路里親制度の試行を行っています。試行の検証と制度の見直しを行った上で、平成二二年度から本格実施にむけて「里親」の公募を開始する準備を進めています。皆様のご批判、御提言など寄せていただければ幸いです。

### 里親試行状況

名 称	所管事務所	所在地	路線名	延 長	作業内容	参加予定人数
佐伯中央農業協同組合 かみむぎたにどうゆうかい 上斐谷道友会	廿日市土木建築事務所	廿日市市 佐伯郡湯来町	主要地方道廿日市佐伯線	約100m	清掃	65名
			国道433号	約1,500m	清掃・緑化	9名
県立加計高等学校 しょうがわ 丁川流域振興協議会	加計土木事務所	山県郡加計町 同 上	国道434号	(220m) 計	清掃	10名
			一般県道加計停車場線	(100m)320m		
長岡鉄工建設(株) 長岡木工(株) とくはまちしもきん 桜町下三 (自治会)	庄原土木事務所	庄原市 同 上 比婆郡東城町	国道183号	約400m	清掃	47名
			国道183号	約700m	清掃	30名
			国道182号	約200m	清掃	16名

### ○広島県道路里親制度(マイロードシステム)に関する契約書

里親、\*市(町・村)長及び道路管理者広島県\*\*土木(建築)事務所長は、道路の清掃と緑化に関する契約を次のとおり締結した。

#### (対象区間)

第一条 この協定に基づく対象区間は次のとおりとする。

路線名 県道(一般国道)\*\*\*線(号)

区間 〃から

〃まで

#### (里親の役割)

第二条 里親は、区間の歩道及び緑地帯等について、年間六回以上清掃又は緑化作業を行い、常に道路を清潔で良好な状態にしておくよう、努めるものとする。

#### (道路管理者及び市町村長の役割)

第三条 道路管理者及び市町村長は、里親の活動について綿密な連携をもって積極的に協力するものとする。

#### (作業の安全)

第四条 里親は、清掃又は緑化作業を行うに当たっては、自己の責任において作業をおこない、法令を守り、けが等をしないよう、安全に十分注意するものとする。

#### (里親のゴミ処分)

第五条 里親は、区間を所轄する市町村の分別方法に従って、回収したゴミ等を適正に処分するものとする。

#### (市町村の協力)

第六条 \*\*市(町・村)長は、里親の回収したゴミ等の処分等に協力するものとする。

(緑化作業)

第七条 里親は、緑化作業等に伴い、新たに花壇を作り、フラワーポット等を設置し、又は樹木を植えようとするときは、道路管理者と協議するものとする。

(道路管理者の指示)

第八条 里親は、道路管理上その他やむを得ない事情により、里親が作った花壇、設置したフラワーポット、又は植えた樹木等を除去する必要がある場合は、道路管理者の指示に従うものとする。

(表示板の設置)

第九条 道路管理者は、里親の希望に応じて、里親の名称を記載した表示板を区間内に設置するものとする。

(活動実績の報告)

第一〇条 里親は、毎年五月末日までに、その前年度分の活動実績を様式1により、市町村長を通じ道路管理者に報告するものとする。

(保険)

第一一条 里親は、道路管理者の指定する傷害保険に加入するものとする。保険料は道路管理者が負担する。

(事故等の報告)

第二二条 里親は、清掃又は緑化作業中に事故等が起こったときは、直ちに道路管理者及び市町村長に連絡するとともに、様式2により市町村長を通じ道路管理者に報告するものとする。

(異常の通報)

第二三条 里親は、区間内の道路及び道路施設の異常等を発見

した場合は道路管理者に通報するものとする。

(契約の解除)

第一四条 道路管理者は、里親が里親契約の解除を申し出たとき、里親が各条に掲げる義務を履行していないと認められるとき又は里親としてふさわしくないと認められるときは、里親の認定を取り消し、契約を解除し、第九条に基づき設置した表示板を撤去することができる。

(疑義の解決)

第一五条 この契約について、疑義が生じたときは、里親、\*\*市(町・村)長及び道路管理者が協議のうえ解決するものとする。

○広島県道路里親制度(マイロードシステム)に関する覚書

\*\*市(町・村)内における広島県道路里親制度(マイロードシステム)の実施に関して、\*\*市(町・村)長と広島県\*\*土木(建築)事務所長は次のとおり覚書を締結した。

(定義)

第一条 広島県道路里親制度(マイロードシステム)とは地域住民、企業等が、道路の里親となり、道路管理者と自治体の支援のもとに、清掃、緑化活動等のボランティア活動を通じて、地域の共有財産である道路への愛着心を深めるとともに、道路利用者のマナー向上を求める活動を保障する制度である。

(市町村長の役割)

第二条 \*\*市(町・村)長は里親の行う清掃、緑化活動等のためのゴミ袋の提供及び回収したゴミ等の処分に協力するものとする。

(里親の認定)

第三条 道路管理者は\*\*市(町・村)長の意見をきいたうえで里親を認定する。

(協力)

第四条 市町村長及び道路管理者は、積極的に協力して里親の活動に関する協議調整をし、里親を支援する。

里親	住所	平成 年 月 日
	氏名	印
**市(町・村)長		印
道路管理者	広島県**土木(建築)事務所長	印

平成 年 月 日  
\*\*市(町・村)長 印

道路管理者 印

## 自動車専用道路制度の事例研究

道路局路政課

はじめに

道路法（以下「法」という。）の自動車専用道路の制度は、高度経済成長下において急激に増大した自動車の交通需要に比して著しく立ち遅れていた道路整備の状況にかんがみ、道路の機能を自動車交通に専一化した道路の整備によりこの増大した自動車の交通需要に対処することを目的として、昭和三十四年、道路法四十八条の二（参考1）を新たに追加することで創設されたものであり、その後数度の改正を経て現在に至っている。

そうした中で道路行政の様々な進展により、その指定についても種々の問題が生じてきている。

そこで、今回の事例紹介は、こうした実状を踏まえ、最近各道路管理者において問題となった自動車専用道路に関する事例について検討を進めていきたいと思う。

**質問1** 既に供用済みの道路を自動車専用道路に指定できるか

検討

供用済みの道路については、法第四十八条の二第二項に基づき指定可能である。ただし、本項において「……必要があると認めるときは、当該道路（まだ供用の開始が

ないものに限る。）又は道路の部分について、……指定することができる。」とされているため、供用済みの道路については「道路の部分」についてのみ指定することができる。

この道路の部分についての指定で一般的なものは、既存の道路を改築して設置されるバイパスについての指定及び広幅員の道路の中央部分について高架等の分離構造のもので構造的に自動車専用道路になりうるものについての指定であるが、これらから道路の部分とは道路を横断的に見た場合の部分を用いる。さらに、道路構造令において「道路の部分」という用語の使い方をしているが、その場合でも道路を横断的に見た場合の部分を指している。

また、既供用道路についての指定が「道路の部分」に限定されている理由は、本来、道路は混合交通が原則であり（高速自動車国道を除く）、自動車専用道路のように通行方法を制限することは、限定的に行われるべきということからである。

既供用道路については、沿道利用、自動車以外の通行者等既に利益を享受している者が存在し、それらの既得権の侵害を避けるために、自動車専用道路の指定を道路の

一部分とし、当該道路の部分において混合交通を確保するものである。

以上により、法第四十八条の第二項により既供用の道路を自動車専用道路に指定する場合は測道（自動車専用道路として指定する道路の部分以外の他の一般交通の用に供する部分）の存在が必要となるので、本件の場合、新たに測道を設置しなければ自動車専用道路の指定は困難であり、他の方法により自動車以外の通行を排除するには公安委員会が行う交通規制によるしかないものと思われる。

**質問2** 既指定の自動車専用道路に新設される駐車場の部分を自動車専用道路として指定することについて

### 検討

今回自動車専用道路の指定をしようとする道路の部分は、既に法第四十八条の第二項に基づいて自動車専用道路に指定されている道路の附属物としての駐車場の一部である。

このため、当該駐車場は、法第四十八条の第二項の「交通が著しくふくそうし、又はふくそうすることが見込まれることにより、車両の能率的な運行に支障があり、若しくは道路交通騒音により生ずる障害が

あり、又はそれらのおそれがある道路の区間内」に位置することは明らかである。

さらに当該駐車場の区域を変更し、もっぱら既指定の自動車専用道路を通行する自動車の利用に供される区域として、当該区域について自動車専用道路の指定を行うことは、当該既指定の自動車専用道路の交通の円滑化に資するものであり、「交通が著しくふくそうし、又はふくそうすることが見込まれることにより、車両の能率的な運行に支障があり、若しくは道路交通騒音により生ずる障害があり、又はそれらのおそれがある道路の区間内」における「交通の円滑を図るために必要がある」といえる。

また、法第四十八条の第二項但書は、同項の規定に基づく自動車専用道路の指定は、「通常他に道路の通行の方法があつて、自動車以外の方法による通行に支障のない場合に限られる」旨定めているが、同但書は、従来、自動車専用道路の指定を行おうとする道路において自動車以外の方法による通行が確保されることを要件としていたものを、他の道路によってそれが確保される場合においても指定できることとする趣旨によるものである（昭和五十五年法改正）。さらに、同但書においては、「通常……」

と規定されているが、これは、従来（昭和五十五年法改正前）（参考2）、他の迂回路が厳格に要求されていたのに対して、トンネル、橋等の迂回路が存せず、かつ、そのことにより特段の問題が生じないような道路については、例外的に自動車専用道路として指定することができることとしたものである。（注）

一方今回指定しようとする道路の部分については、迂回路が存しないが、当該道路の部分には現在及び将来にわたって「自動車以外の方法による通行」を確保する必要がなく、迂回路が存せずとも特段の問題が生じないものであり、例外的に自動車専用道路として指定することができるものと解される。

（注）法第四十八条の第二項但書と同様の規定として、道路整備特別措置法第三条第一項第二号（参考3）は、日本道路公団が整備できることができる有料の一般国道等の条件を「通常他に道路の通行又は利用の方法があつて、当該道路の通行又は利用が余儀なくされるものではないこと」と定めているが、同号の「通常……」については、上記の道路法における「通常……」と同様の解釈がとられている。

**質問3** 自動車専用道路上の駐車場から道路外の休憩施設（道の駅）への徒歩による通行が可能であるかについて

### 検討

法第四十八条の五第一項（参考4）では、自動車専用道路において、安全かつ円滑な交通を確保するため、「みだり」な「立入り」

又は「通行」を禁じられているものである。

自動車専用道路の附属物駐車場に自動車を駐車し、徒歩により道路外の休憩施設に出、再度駐車場に入場する行為は、駐車場を整備する本来の目的として想定される行為であり、また、自動車専用道路における自動車交通に及ぼす影響がきわめて小さいと認められることから、「みだりに」性が認められない。従って徒歩による通行は可能である。

駐車場から休憩施設へ徒歩による出入りが可能な構造とすることが、法四十八条の四第一項（参考5）により道路管理者の許可が必要な施設の連結に当たるかどうかに ついては、

①道路外の施設管理者が連結道を設置する場合

道路法第四十八条の四第一項では、道路外の施設の管理者が自動車専用道路に施設を連結することを、道路管理者の許可に係らしめている。したがって、許可が必要であるが、上記の理由により連結は自動車専用道路の効用を妨げないと考

えられるので、許可を与えることはできない。

②道路管理者が連結道を設置する場合

道路管理者が道路管理上の必要から、自ら連結する場合は、許可による規制の対象とはならない。

#### 質問4

ある一般国道についてその一部を自動車専用道路に指定することとしているが、一方、歩行者の用に供する部分を備えているため、歩行者の出入りが可能となるという、自動車専用道路が本来想定していない場合が生ずるものと考えられ、こうした事例が可能かどうかについて

#### 検討

道路法上、自動車専用道路に歩道を設置することは想定されておらず、それに基づき、道路構造令上、歩道設置の規定はおかれていない。本件の一般国道は、その一部を自動車専用道路に指定することとしているが、一方、歩行者の用に供する部分を備えているため、当該歩行者の用に供する部分を備えたまま自動車専用道路の指定を行うことができるか疑義が生じる。

法四十八条の二第二項は、「道路管理者は、交通が著しくふくそうし、又はふくそ

うすることが見込まれることにより、車輛の能率的な運行に支障があり、またはそれらのおそれのある等の道路の区間内において、当該道路（まだ供用の開始がないものに限る。）又は道路の部分について、区域を定めて、自動車専用道路を指定することができる。」旨規定している。

また、法第四十八条の七第三項（参考6）では、「道路管理者は、交通の安全と円滑を図るために必要があると認めるときは、ただ供用の開始がない道路又は道路の部分について、区間を定めて、歩行者専用道路を指定することができる。」旨規定している。

すなわち、道路法上は、一の道路について自動車専用道路と歩行者専用道路との両方を同時に指定することは許容している。

本件は、自動車専用道路、歩行者専用道路について、それぞれ道路法上一の道路の別々の部分を、区域を定めて指定を行うとするものである。

次に自動車専用道路、歩行者専用道路ともに道路法上一の道路の部分をも指す概念であるから、道路法上一の道路について自動車専用道路と歩行者専用道路の両方の指定がされる場合における、道路構造令上の自動車専用道路、歩行者専用道路に係る規

定については、それぞれの部分にのみ着目してそれぞれの規定を適用することとなる。

すなわち、自動車専用道路については、構造令第三条以下の規定による必要があるとあり、これに同令第十一条の歩道を設けることはできない。しかし、一般国道の余の部分を歩行者専用道路に指定した場合には、当該部分については、当該部分にのみ着目して歩行者専用道路に係る同令第四十条に定める基準に適合していれば足りることとなる。

以上のように、自動車専用道路の傍らに歩行者用の通路を設けることは道路法上も道路構造令も可能な仕組みとなっており、歩行者の用に供する部分を備えた道路の部分を自動車専用道路に指定することは可能である。

#### 質問5

高速自動車国道と接続する一般道路間のインターチェンジの事業区分については平成七年十二月十三日付け事務連絡により通知がなされている。そこで、同事務連絡に基づき料金所より二十五・三mの外側を一般道側で整備しているが、管理区分については協議を行い、この部分についても自動車専用道路に指定できない

いか

#### 検討

法第四十八条の二第二項の自動車専用道路の指定要件として、

- 1) 交通が著しくふくそうし、又はふくそうすることが見込まれることにより、車輛の能率的な運行に支障があり、若しくは道路交通騒音より生ずる障害があり、又はそれらの虞のある道路の区域内

- 2) 交通の円滑又は道路交通騒音により生ずる障害の防止を図るために必要がある

- 3) 通常他に道路の通行の方法があつて、自動車以外の方法による通行の支障がない場合に限る

と以上三要件が条文上示されている。また、指定区間内の国道については、さらに指定基準として内規（参考7）が定められている。

これら判断基準に照らし、当該一般道の接続部について自動車専用道路に指定できるかを検討することとなる。

まず、当該一般道の接続部について、高速自動車国道と一体的にみて、上記要件を満たし、自動車専用道路として指定できない

いかという意見もあるが、そもそも自動車専用道路と高速自動車国道については、それぞれ法律もその指定要件も異なるものであることから一体としてみることは不可能である。よって、一体的にみて自動車専用道路に指定することは不可能と考える。そこで、当該一般道の接続部のみで自動車専用道路として指定が可能かを判断することとなるため、上記要件を満たしていくことはなかなか困難と思われる。特に指定区間内の国道については、さらに内規を考慮せねばならず、それを考慮するとまず不可能なことであり、現在指定区間内の国道でこうした事例において自動車専用道路に指定された箇所は存在していない。

そのため、最終的に公安委員会による交通管理上の規制、つまり、標識を設置することで自動車以外の交通の進入を排しているところである。

ただし、最近、公安委員会の方でもその際に協議において難色を示すことが多く、さらにその他にもいくつかの問題も生じていることから、今後のさらなる検討も必要となってくるものと思われる。

### 参考1 (道路法)

(自動車専用道路の指定)

第四十八条の二 道路管理者は、交通が著しくふくそうして道路における車両の能率的な運行に支障のある市街地及びその周辺の地域において、交通の円滑を図るために必要があると認めるときは、まだ供用の開始(書の道路と交差する部分については第十八条第二項ただし書の規定によりあつたものとみなされる供用の開始及び自動車のみの一般交通の用に供する供用の開始を除く。次項において同じ。)がない道路(高速自動車国道を除く。)について、自動車のみ的一般交通の用に供する道路を指定することができる。この場合において、当該道路に二以上の道路管理者(当該道路と交差する道路の道路管理者を除く。)があるときは、それらの道路管理者が共同して当該指定をするものとする。

2 道路管理者は、交通が著しくふくそうし、又はふくそうすることが見込まれることにより、車両の能率的な運行に支障があり、若しくは道路交通騒音により生ずる障害があり、又はそれらのおそれがある道路(高速自動車国道及び前項の規定により指定された道路を除く。以下この項において同じ。)の区間内において、交通の円滑又は道路交通騒音により生ずる障害の防止を図るために必要があると認めるときは、当該道路(まだ供用の開始がないものに限り。)又は道路の部分について、区域を定め、自動車のみの一般交通の用に供する道路又は道路の部分指定することができる。ただし、通常他に道路の通行の方法があつて、自動車以外の方法による通行に支障のない場合に限り。

3 道路管理者は、第一項又は前項の規定による指定をしようとする場合においては、一般自動車道(道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第二条第九項に規定する一般自動車道をいう。以下次条中同じ。)との調整について特に考慮を払わなければならない。

4 道路管理者は、第一項又は第二項の規定による指定をしようとする場合においては、建設省令で定めるところにより、あらかじめ、その旨を公示しなければならない。その指定を解除しようとする場合においても、同様とする。

### 参考2 (道路法) 昭和五十五年法改正前

(自動車専用道路の指定)

第四十八条の二 道路管理者は、交通が著しくふくそうして道路における車両の能率的な運行に支障のある市街地及びその周辺の地域において、交通の円滑を図るために必要があると認めるときは、まだ供用の開始(書の道路と交差する部分については第十八条第二項ただし書の規定によりあつたものとみなされる供用の開始及び自動車のみの一般交通の用に供する供用の開始を除く。)がない道路(高速自動車国道を除く。)について、自動車のみ的一般交通の用に供する道路を指定することができる。この場合において、当該道路に二以上の道路管理者(当該道路と交差する道路の道路管理者を除く。)があるときは、それらの道路管理者が共同して当該指定をするものとする。

2 道路管理者は、交通が著しくふくそうして車両の能率的な運行に支障がある道路(高速自動車国道及び前項の規定により指定された道路を除く。)の区間内において、交通の円滑を図るために必要があると認めるときは、区域を定めて、自動車のみの一般交通の用に供する部分を指定することができる。ただし、当該道路の区間に他の一般交通の用に供する部分があつて自動車以外の方法による通行に支障のない場合に限り。

3 道路管理者は、第一項又は前項の規定による指定をしようとする場合においては、一般自動車道(道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第二条第八項に規定する一般自動車道をいう。以下次条中同じ。)との調整について特に考慮を払わなければならない。

4 道路管理者は、第一項又は第二項の規定による指定をしようとする場合においては、建設省令で定めるところにより、あらかじめ、その旨を公示しなければならない。その指定を解除しようとする場合においても、同様とする。

### 参考3 (道路整備特別措置法)

(日本道路公団の行う有料の一般国道等の新設又は改築)

第三条 日本道路公団は、一般国道、都道府県道又は道路法第七条第三項に規定する指定市(以下単に「指定市」という。)の市道が次の各号に規定する条件に該当し、か

つ、当該道路が都道府県道又は指定市の市道である場合においては、当該道路の新設又は改築が国の利害に特に関係があると認められるものであるときに限り、同法第十二条、第十五条、第十六条第一項若しくは第二項本文、第十七条第一項若しくは第二項若しくは第八十八条第二項の規定又は同法第十六条第二項ただし書の若しくは第十九条第一項の規定に基き成立した協議(同法第十六条第四項又は第十九条第四項の規定により成立したものとみなされる協議を含む。)にかかわらず、建設大臣の許可を受けて、当該道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。

一 当該道路の通行者又は利用者がその通行又は利用により著しく利益を受けるものであること。

二 通常他に道路の通行又は利用の方法があつて、当該道路の通行又は利用が余儀なくされるものでないこと。

### 参考4 (道路法)

(出入の制限等)

第四十八条の五 何人もみだりに自動車専用道路に立ち入り、又は自動車専用道路を自動車による以外の方法により通行してはならない。

2 道路管理者は、自動車専用道路の入口その他必要な場所に通行の禁止又は制限の対象を明らかにした道路標識を設けなければならない。

### 参考5 (道路法)

(道路等と自動車専用道路との連結又は交差)

第四十八条の四 道路等(軌道を除く。以下本項及び第四十八条の第二項中同じ。)の管理者は、道路等を第四十八条の二第一項又は第二項の規定による指定を受けた道路又は道路の部分(以下「自動車専用道路」という。)と連結させようとする場合においては、当該管理者が道路管理者であるときは当該自動車専用道路の道路管理者と協議し、その他の者であるときは当該自動車専用道路の道路管理者の許可を受けなければならない。自動車専用道路以外の道路等を自動車専用道路と立体交差以外の方式で交差させようとする場合においても、同様とする。

参考6 (道路法)

(自転車専用道路等の指定)  
第四十八条の七 道路管理者は、交通の安全と円滑を図るために必要があると認めるときは、まだ供用の開始がない道路又は道路の部分(当該道路の他の部分と構造的に分離されているものに限る。以下本条中同じ。)について、区間を定めて、もつぱら自転車の一般交通の用に供する道路又は道路の部分の指定することができる。

2 道路管理者は、交通の安全と円滑を図るために必要があると認めるときは、まだ供用の開始がない道路又は道路の部分について、区間を定めて、もつぱら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路又は道路の部分の指定することができる。

3 道路管理者は、交通の安全と円滑を図るために必要があると認めるときは、まだ供用の開始がない道路又は道路の部分について、区間を定めて、もつぱら歩行者の一般交通の用に供する道路又は道路の部分の指定することができる。

4 道路管理者(市町村である道路管理者を除く。)は、前三項の規定による指定をしようとする場合においては、あらかじめ、当該道路又は道路の部分の存する市町村を統括する市町村長に協議しなければならない。その指定を解除しようとする場合においても、同様とする。

5 道路管理者は、第一項から第三項までの規定による指定をしようとする場合においては、建設省令で定めるところにより、あらかじめ、その旨を公示しなければならない。その指定を解除しようとする場合においても、同様とする。

参考7 自動車専用道路の指定基準

五六・三・一二二  
(道路局内規)

1 道路法第四十八条の二第一項の規定による自動車専用道路(第一項自動車専用道路)

① 第一項自動車専用道路を指定できる地域は、次の各号に掲げる地域であること。

- (イ) 東京都の特別区の存する地域及びその周辺の地域
- (ロ) おおむね人口五〇万以上の市の市街地及びその周辺の地域

(ハ) 二以上の都市をもって同一都市圏が形成されている場合で、これらの都市の人口の合計が五〇万以上であるときは、当該都市圏の存する地域

② ①の地域における主要道路の自動車の日交通量が、指定しようとするときにおいて、自動車の最大許容交通量の一・五倍以上であること。ただし、主要道路の歩行者の数が著しく多いこと等により交通が著しくふくそうしていると認められる場合には、この限りでない。

③ 第一項自動車専用道路は、①の主要道路の交通ふくそう状況を解消し、又は緩和するものであること。

④ 第一項自動車専用道路の起点及び終点は、①の地域内に存すること。

2 道路法第四十八条の二第二項の規定による自動車専用道路

① 自動車専用道路として指定しようとする道路(以下「指定予定道路」という。)の区間において、当該指定予定道路又は迂回路(指定予定道路が自動車専用道路として指定された場合において、他の一般交通の用に供する道路又は道路の部分のいう。)の自動車の日交通量が、指定しようとするときにおいて、自動車の最大許容交通量の一・五倍以上となり、又はおおむね一〇年以内において一・五倍以上となることが見込まれるものであること。ただし、指定予定道路又は迂回路における歩行者の数が著しく多いこと、大型車両の混入率が著しく高いこと等により交通が著しくふくそうし、又はふくそうすることが見込まれる場合にはこの限りではない。

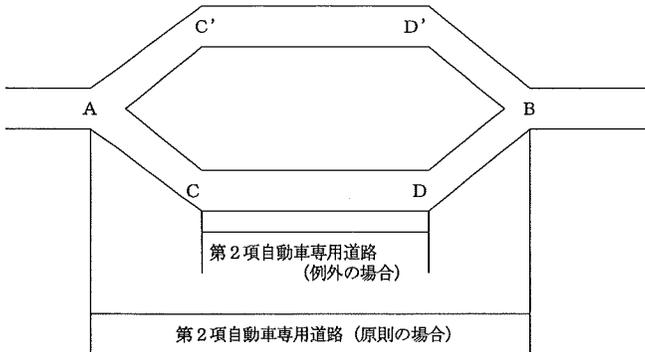
② 第二項自動車専用道路の延長は、おおむね四キロメートル以上であること。

③ 第二項自動車専用道路の迂回路が、次の各号に該当するものでなければならないこと。

(イ) その距離が、指定予定道路の距離より著しく長いこと。

(ロ) その車道幅員が三メートル以上であつて、かつ、勾配、曲線半径、路面等が、自動車以外(原動機付自転車、自転車等)の方法による通行に支障がないものであること。ただし、迂回路に残存自動車交通がある場合には、その車道幅員は、幅二・五メートル

ルの自動車が車両制限令上支障なく通行できる幅員であつて、かつ、勾配、曲線半径、路面等が自動車の通行にも支障がないものであること。  
④ 下図のような道路を第二項自動車専用道路として指定しようとする場合は、A、C、D、Bの区間を指定するのを原則とするが、C、A、C'、D'、B、Dの区間が③の各号に該当する場合には、C、Dの区間を指定できること。



# 地域活性化施策「歴史街道モデル事業」について

近畿地方建設局企画部企画課

## 一 はじめに

関西は、日本の国宝の約六割、重要文化財の約五割、国指定の史跡名勝の約三割が集積しており、世界的にも「歴史文化の宝庫」と呼ぶにふさわしい地域です。

そこで、官民など多様な主体により、この歴史文化資源を活かした『歴史街道計画』が進められております。

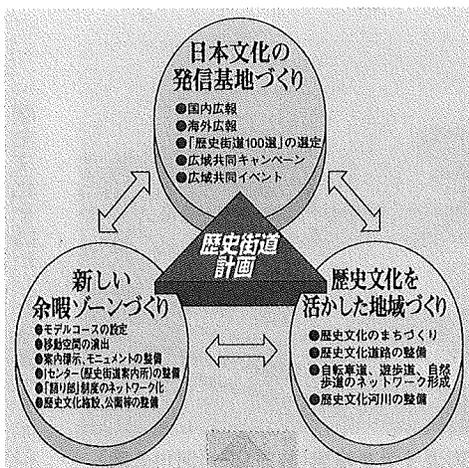
近畿地方建設局においても各地域特有の歴史文化資源を地域づくりに活かすことは、個性的で魅力ある地域づくりを創出するとともに、地域の連帯感の醸成、様々な地域交流の発生、良好なコミュニティ、活気を生み出し、地域の活性化につながると考えており、歴史

文化資源を活かした地域づくりを推進する『歴史街道モデル事業』に取り組んでいます。

## 二 歴史街道計画

歴史街道計画は、歴史文化など日本の「良さ」を再発見することを通じて長い歴史に培われた美しい日本を取り戻すために、「世界を考える京都座会」(堺屋太一氏他一〇名・一九八八年三月)により提唱された、豊かな歴史文化資源をわかりやすく内外の人々に紹介していくためのプロジェクトです。

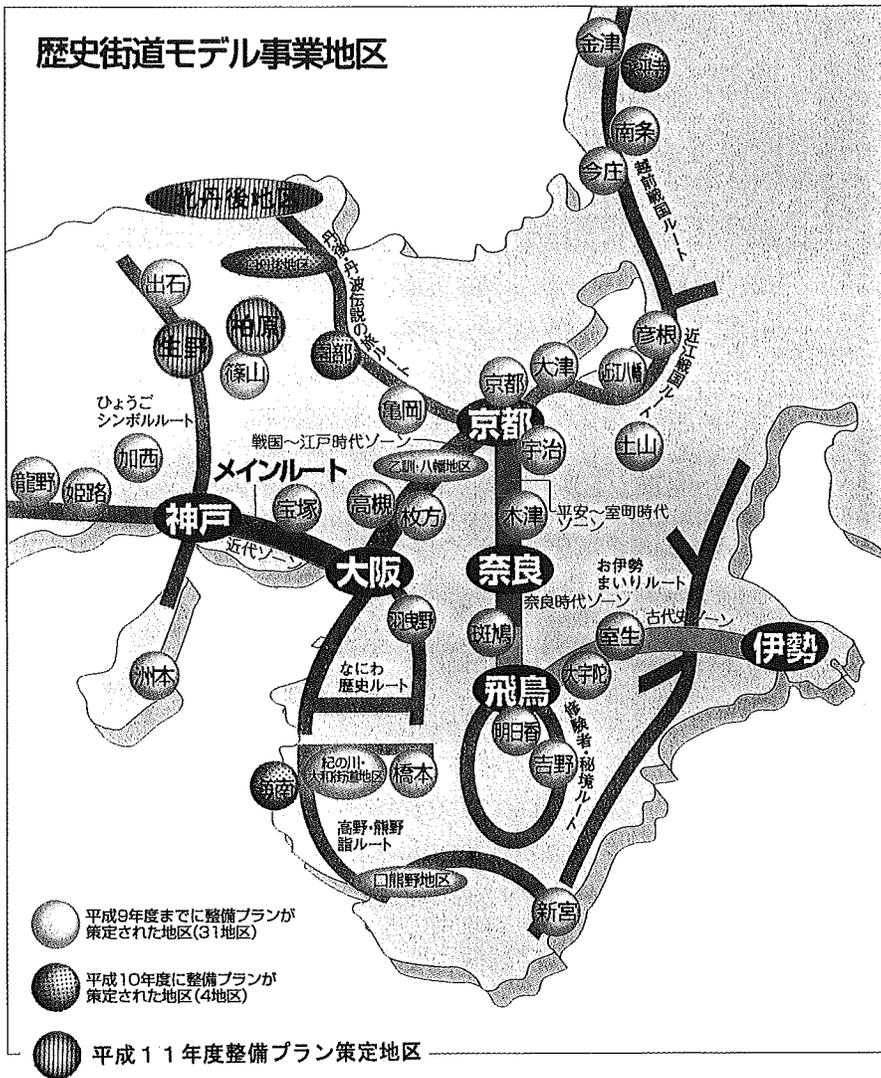
歴史街道は、古代史、奈良時代、平安・室町時代、戦国・江戸時代、近代の五つの時代別ゾーンを日本史の流れに沿って結ぶメインルート(伊勢―飛鳥―奈良―京都―大阪―神



歴史街道計画の3つの目標と事業項目



# 歴史街道モデル事業地区



・イベント・ウォークラリーの実施  
 など、ソフト・ハード両面の事業を、従来の  
 地域整備にプラスアルファした手法・工夫・  
 アイデアを積極的に取り入れて推進していま  
 す。  
 国と地方、行政と地域がそれぞれ役割分担  
 し、一体となった「人にやさしい、ゆとりと  
 うるおいのある空間づくり」と、地域からの文

化発信」を目指し、保全する箇所、整備する  
 箇所などを地域の方々とともに考えていきま  
 す。  
 また、歴史街道整備プラン策定時に「来訪  
 者」の視点から見たまちづくりを展開してい  
 くことを目的として、「旅モニター」を実施し  
 ています。

この「旅モニター」は、モニターの方々に  
 旅人となってもらい、そのまちの「良さ」や  
 「問題点」等、気づいた点をレポートにして  
 もらって、まちづくりに役立てています。

さらに、地域住民や行政、旅モニターの方々  
 が集まって互いに意見交換を行う「地域交流  
 ワークショップ」でまちづくりについて提案  
 を行い、地域の方々の声を歴史街道整備プラ  
 ンに反映するなど、歴史街道モデル事業は、  
 まさに地域住民と行政等とが一体となつたま  
 ちづくりを実施している事業です。

平成一〇年度までに整備プランが策定され  
 た地区について、表一のとおり紹介いたしま  
 す。

なお、平成一一年度については、北丹後地  
 区（京都府網野町、丹後町、弥栄町、久美浜  
 町）と柏原町（兵庫県）及び生野町（兵庫県）  
 の三地区が歴史街道モデル地区に認定され、  
 現在整備プランを策定中です。

表 1

市町村名	主 な 事 業
室 生 村	道の駅「宇陀路室生」整備、室生川環境整備、県道吉野室生寺針線整備、大野寺磨崖仏周辺公園整備、元三周辺地区整備(伊勢街道宿場町)等
大 宇 陀 町	宇陀松山街道(国道370号)歴史的まちなみ整備、宇陀川河川環境整備、阿騎野・多武峯ルート整備、万葉公園周辺道路整備、本郷川砂防公園整備等
明 日 香 村	飛鳥駅前整備、飛鳥川環境整備、飛鳥周辺自然歩道整備、国道169号および24号誘導サイン整備、国営飛鳥歴史公園整備、県道多武峯一見瀬線整備等
斑 鳩 町	いかるがパークウェイ<新たったみち>整備、法隆寺いざない大路整備、藤ノ木古墳史跡整備、大和川・富雄川親水護岸整備、県立竜田公園整備、散策ネットワーク整備等
木 津 町	上人ヶ平遺跡公園整備、緑の一里塚整備、親水公園整備、山背古道整備、京奈和自動車道「京奈道路」整備等
宇 治 市	案内サイン整備、宇治橋架替事業、宇治川護岸整備、源氏物語ミュージアム建設事業、宇治公園整備、散策道整備等
京 都 市	五条通の景観整備と駐車対策、八坂通舗装道補修、電線類地中化(東山区下河原町～鷺尾町)、鴨川「花の回廊」整備等
乙訓・八幡地区	第二京阪道路「緑立つ道」整備、京都南道路整備、京都第二外環状道路整備、淀川河川公園整備、西国街道整備、恵解山古墳公園整備等
高 槻 市	ポケットパーク整備、歩行者・自転車道整備、うのおいのある街角整備、船着き場整備、史跡今城塚古墳保存整備等
枚 方 市	淀川河川公園枚方地区整備事業、スーパー堤防事業、京街道整備、枚方宿資料館建設整備、天野川環境整備、環状自然歩道整備等
宝 塚 市	花の道整備、宝塚大橋整備、武庫川河川敷等親水整備、文化交流施設整備、夜間景観整備等
金 津 町	県道トリムパークかなづ線整備、サイクリングロード整備、駅前総合案内板整備、道標整備、金津創作の森整備等
永 平 寺 町	一般国道158号(中部縦貫自動車道)整備、一般国道364号京普バイパス整備、道の駅整備、九頭竜川河川環境整備、永平寺川ダム建設、中部北陸自然歩道の整備等
南 条 町	日野川河川整備、妙善寺周辺整備、国道365号整備、県道柚山城址線整備等
今 庄 町	国道365号道路整備、今庄宿景観整備、木ノ芽城塞群周辺環境整備、湯尾峠周辺整備、孫谷川ふるさと砂防整備、日野川河川整備等
彦 根 市	夢京橋キャスルロード整備、彦根シティゲート整備、佐和山ハイキングコース整備、けやきみち修景事業等
近 江 八 幡 市	八幡堀遊歩道整備、市道白雲宮内線道路整備、街なみ環境整備、長命寺川中小河川改修事業、市道上田出町線道路改良事業等
土 山 町	旧東海道街並み整備事業、歴史的文化伝承整備、峠の茶屋整備事業、斎王群行道路整備、斎王とお茶の物産館建設事業等
大 津 市	西大津バイパス歩道整備等、湖西道路サイン等整備、歴史のみちづくり整備、浜大津比叡辻線整備、比叡辻日吉線整備、散策路整備等
口 丹 後 地 区	鳥取豊岡宮津自動車道宮津網野線整備、桜づつみモデル事業、加悦町タウンセンターの整備、府道野田川大宮線道路整備、竹野川河川整備、天女の里の整備等
園 部 町	シンボルロード整備事業、園部公園整備事業、地域インフォメーション整備、天神川河川防災施設事業、グリーンオアシス緊急整備事業、山陰街道回遊ルートの整備等
亀 岡 市	宇津根国道線整備、国道372号道路整備、保津橋交流ふれあい橋梁整備、雑水川ふるさとの川モデル事業、市道古大道線道路改良事業、コミュニティーゾーン形成事業等
羽 曳 野 市	峰塚古墳公園整備、竹内街道整備、東高野街道整備、石川河川公園整備、南阪奈道路整備、飛鳥川ふるさとの川モデル事業等
加 西 市	北条地区街なみ環境整備、小谷城跡公園整備、文化公園整備、播磨中央自転車道整備、古法華・一乗寺周辺整備、案内板・道標等整備等
姫 路 市	ノコギリ横丁・歴史のみちすじ整備、船場川河川環境整備(姫路城濠浄化)、姫路公園整備(櫻門橋の木橋整備)、歩行者空間(国道2号)整備等
龍 野 市	童謡公園整備、姫路上郡線祇園橋架替事業、仮称龍野損保川大橋架橋建設事業、揖龍南北幹線整備等
出 石 町	沢庵・ひばこ街道整備、一宮街道整備、谷山川河川環境整備、出石川桜づつみ環境整備、街なみ環境整備等
篠 山 市	国道372号整備(日置バイパス、天引トンネル)、篠山西紀線整備、八上野間線<戦国歴史街道>橋梁整備、街路事業(城西線)、河原町街なみ環境整備事業、河川環境整備事業(篠山城跡、濠の浄化)等
洲 本 市	寺町街なみ整備、旧町名標示柱整備、成ヶ島公園整備、海辺の遊歩道整備、ウォーキングトレイル整備等
吉 野 町	桜井吉野線道路改築事業、芭蕉ロマンの道整備、万葉の道整備、吉野山町並み整備、吉野川河川改修事業等
橋 本 市	旧大和街道(四つ辻〜一里松)整備、紀伊伊弉整備、一里塚整備、紀の川緑地公園整備、京奈和自動車道整備、橋本駅前整備、橋本川改修、道標・案内板整備等
紀の川・大和街道周辺地区	背の山パークキング「道の駅(仮称)」整備、慈尊院門前町の整備、紀伊国分寺跡周辺整備、京奈和自動車道整備、高野参詣道新設事業等
海 南 市	熊野古道舗装修景整備、黒江地区内舗装修景整備及び休憩スポットの整備、旧鈴木邸修景整備、熊野街道道標説明板整備、紀州漆器伝統産業会館整備、藤白神社周辺ネットワーク拠点整備等
口 熊 野 地 区	田辺駅周辺整備、コミュニティー道路整備、南方熊楠邸保存・復元整備、扇ヶ浜総合整備、朝来駅前広場整備、富田川河川環境整備等
新 宮 市	駅前広場修景整備、徐福公園整備、飛鳥の渡し跡整備、水辺プラザ整備、丹雫公園整備、大正ロマン通り整備等

#### 四 モデル事業の取り組み

歴史街道モデル事業の取り組み事例として

と並び、平成五年度に歴史街道モデル地区に

を通じてPRしていくことでまちが活気つい

宇治市（京都府）は、明日香村（奈良県）

指定された最初の地区です。モデル事業におけるハード事業はもちろんのことソフト事業

# 宇治市

UJI

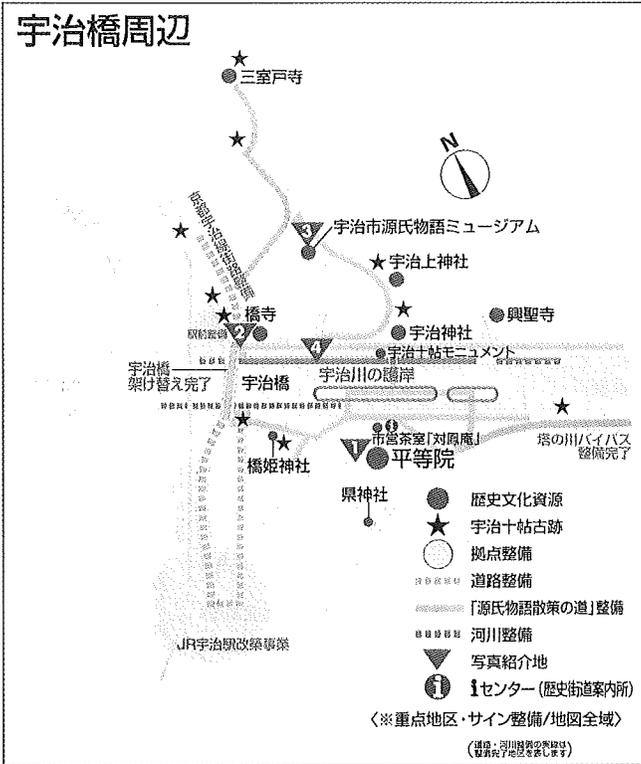
## 源氏物語のまち

世界遺産に登録された平等院、宇治上神社や四季折々の顔をもつ宇治川を有する宇治は「源氏物語・宇治十帖」の舞台となった場所。1991年、ふるさと創生事業として「紫式部文学賞」などを創設したのをきっかけに「源氏物語のまち」をテーマにしたまちづくりが進められています。

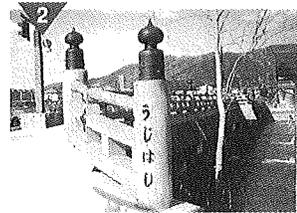
平成10年11月8日には、その集大成の施設である「源氏物語ミュージアム」が開館しました。



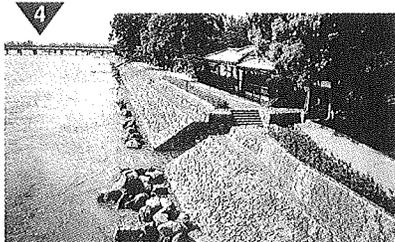
宇治市源氏物語ミュージアム



平安時代を物語る平等院鳳凰堂



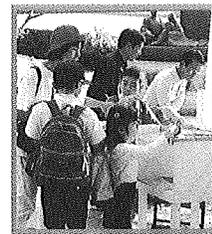
平成の宇治橋



美しい景観にマッチした宇治川の隠岸整備



イベント〈宇治太田染復活祭〉



イベント〈源氏物語を歩く旅「宇治十帖スタンプラリー」〉

てイメージも向上しました。平成一〇年度までにプランが策定された地区（三五地区四九市町村）において、現在事業を実施中です。

なお、現在モデル事業を実施している地区

は表2のとおりです。

## 五 今後のモデル事業の展開について

昨年発表された新しい全国総合開発計画に

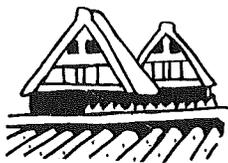
表2 モデル事業実施地区

策定年度	H5年度	H6年度	H7年度	H8年度	H9年度	H10年度	H11年度
福井県			今庄町	南条町	金津町	永平寺町	
滋賀県		彦根市	大津市	近江八幡市	土山町		
京都府	宇治市	京都市東山地区	木津町 乙訓・八幡地区		亀岡市	口丹後地区 園部町	北丹後地区
大阪府		羽曳野市	枚方市	高槻市			
兵庫県		姫路市 出石町	加西市	龍野市 宝塚市	篠山市 洲本市		生野町 柏原町
奈良県	明日香村	斑鳩町	室生村	吉野町	大宇陀町		
和歌山県		橋本市	紀の川・大和街道周辺地区	新宮市	口熊野地区	海南市	

- (注) 1 乙訓・八幡地区（向日市・長岡京市・大山崎町・八幡市）  
 紀の川大和街道周辺地区（岩出町・打田町・粉河町・かつらぎ町・那賀町・高野口町・九度山町）  
 口熊野地区（田辺市・上富田町）  
 口丹後地区（大江町・加悦町・野田川町・大宮町・峰山町）  
 北丹後地区（網野町・丹後町・弥栄町・久美浜町）  
 2 平成11年度地区については、現在整備プラン策定中。

において、「参加と連携」による国土づくり、地域づくりの推進が提唱されています。これは、個性的な地域づくりを実現するためには、地域住民、ボランティア団体、民間企業などの多様な主体の積極的な「参加」が求められること、また、地域に共通する広域的な課題を解決するには、既存の行政単位の枠を越えた広域的な「連携」が重要とされています。

『歴史街道計画』、『歴史街道モデル事業』は今回紹介したとおり、地域住民も含めた多くの主体が参加して進めており、ハード・ソフト施策の推進を通じて地域交流・連携も生まれており、まさに「参加と連携」を実践するものといえ、魅力と活力ある地域社会を築くものと考えており、引き続き本施策を推進してまいります。





# 編集雑記

徳川幕府二六〇年余の鎖国政策の結果、

人々の関心は内に向い、高踏と思われていた古い文物を見直し、庶民大衆が親しめる日本調に仕立て直すことになる。歌舞伎、和歌、俳諧など江戸文化の創造は国際的な無菌状態

の中で醸成されたものといえよう。易経も例外ではない。易占いが庶民のうせもの、(遺失物)占いや、胎孕(出産)占いにまで用いられるようになる。著名な易者達は六四卦を、

大衆に理解できるようにわかりやすく解説し普及に努めるのである。本稿では易六四卦の一つ天火同人という卦を和歌や短文調で表現するとどうなるか、当時のものを引用してみた

い。その前に八卦の☰☷の組み合わせがなぜ天火同人という卦名になるのか説明したい。まず、抜けるような青空と、きら／＼と輝く太陽を想像してもらいたい。青空と太陽はその存在の度合いにおいて差はつけ難い。どちらも大切にしたいのである。同人の卦はこの感覚で民族や門閥に差別されない社会や人間関係を築くことである。このような同人思想を持つことは、誠に結構なことだと易はい

う(同人于野、亨、利涉大川)。利君子貞。だが、同等とか平等を現実の社会に当てはめると無理が生ずるという。物にはそれ／＼の特長があるから他の物と区別できる。

人間社会も総てを同等に扱うことは不平等になるというのである。ではどうすればよいのか。象曰。天典火同人。君子以類族辨物。質や能力に応じ差をつけるのが、真の同等、平等だという。かくあるべきだという建前としての同人という／＼な人と日々を共にせねばならぬ本音としての同人を説いているのがこの卦なのである。

天保年間の漢学者小澤蘆庵は、同人の卦を和歌で表現している。

みな人の願いをみつの道ならば  
さわりは障げだろう。簡単に言えばみんなの勝手な願いをきいては、物事はまとまらないよ。ということになる。これを短文調でいうと闇夜揚灯之象。昔鮑分金之意であるという。

闇夜揚灯之象とは☰☷同人の卦の下三本(内卦)☷をローソクの灯とみ、卦の全体を足もとを照す提灯の形に見立てる。同人の卦を持つ人は同じに扱うという普遍の理想の光

を暗夜にかかげた提灯のともしびにたとえたのだろう。だが、本音は昔鮑分金之意である。昔は中国斉の国の宰相管仲、鮑はその友人鮑叔である。管仲は若い時、友人鮑叔と共に同て事業をしたことがある。その利益配分のとき、鮑叔は本来同等に分けるべきを、管仲の貧しさに同情して余分に与えた。管仲は宰相になった後も、若いときの鮑叔のこのはかりを感謝し生涯の友にしたという。理想としての同人の卦の本音は扱いとして差をつけることだったのである。

火雷噬嗑という卦は、上下の歯が噛み合わない意味である。☲☳噬嗑の下から四番目の一が邪魔しているからである。短文調にする

と頤中有物之象という。頤とは口の中ということである。この真中にある一が取れる、即ち☰になると☰頤(さんらい)になる。

歯に引っかかる邪魔物が取れて、うれしく大きな口を開けて笑っている象となる。別の見方をすると、夫婦怒り聞之意となる。夫婦生活

がしつくりとかみ合わない。これはどうも妻の浮気(頤の真中の一即ち外に男がいる)が原因のようだということになる。

— 山水蒙 —

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。

11月号の特集テーマは「ETC」の予定です。

## 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