

道路行政セミナー

2001 October

10

目次

エッセイ

街路について思う	齋藤 潮	1
----------------	------	---

特集／平成14年度道路関係予算概算要求

平成14年度道路関係予算概算要求の概要	道路局総務課	5
一般国道関係予算の概要	道路局国道課	19
有料道路関係予算の概要	道路局有料道路課 道路局高速国道課	23
地方道関係予算の概要	道路局地方道・環境課 道路局地域道路調整室	28

平成13年度「道路ふれあい月間」地方行事報告（西日本）		31
-----------------------------------	--	----

ETCのサービス拡大について	道路局有料道路課	39
----------------------	----------	----

線路敷設の円滑化を図るための措置について（その1）

道路占用許可手続マニュアルの作成	道路局道路 利用調整室	43
名古屋南部公害訴訟の和解について	道路局道路 交通管理課	51

道路法令関係Q & A

～国有財産が地方公共団体に譲与された後は……	道路局路政課	57
道路占用Q & A（第3回）ワールドカップと道路占用（その3）……	道路局道路 利用調整室	59
訴訟事例紹介〈京都市道工事中埋め戻し不全事件〉	道路局道路 交通管理課	61
とんびの広場 飛騨へ来てくれんさい（岐阜県）	船坂 徳彦	63
蘇れ！ シーガイア（宮崎県）	森山 福一	65

軌道の風景⑫

「シベリア」行き鉄道の最期	桑田 龍太郎	67
---------------------	--------	----

シリーズ「道の駅」

チューリップと散居のまち 砺波（富山県）	桂 政樹	72
時・時・時		74

平成一四年度道路関係予算概算要求の概要

道路局総務課

はじめに

平成一四年度予算概算要求編成は、八月一〇日に「平成一四年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」の閣議了解を受けて、作業を進め、八月三十一日に財務省に概算要求書を提出した。

平成一四年度予算については、「改革断行予算」の初年度として、「国債発行額三〇兆円以下」との目標の下、「五兆円を削減しつつ重点分野に二兆円を再配分」との精神を体し、思い切った縮減・合理化と重点的な配分が必要であり、限られた財政資金を有効に活用するためにも、各省庁が要求・要望を取りまとめられるに際しては、施策の効果や効率性の検証、既存の予算の執行状況の

点検、評価を十分に行うこととされた。

また、特殊法人等向け財政支出の削減に当たっては、事業の見直しと予算編成過程における財政の面からの見直しを一体として共同で行うとの観点から、要求に際しても、個別事業の具体的な見直しを可能な限り盛り込み、財政支出削減に取り組むこととされた。

財政投融资の要求に際しては、財政投融资改革の趣旨を踏まえ、民業補完性、政策コスト分析、償還確実性等の検討により、その規模の縮減及び対象事業の重点化を行うとともに、財投機関債の拡充を図る。また、財政投融资の実行状況等を踏まえるとともに、社会経済情勢に的確に対応したものとすることとされた。

以下、道路関係予算の概算要求について紹介する。

道路関係概算要求の概要

一 概算要求の概要

道路整備の平成一四年度概算要求においては、閣議了解された概算要求の基本的な方針に沿って、国費三兆六、四五九億円（対前年度比一・〇二）、財政投融资資金三兆一、二九九億円（対前年度比一・〇三）、事業費七兆三、七六九億円（対前年度比〇・九九）を計上している（表１）。

このうち、一般道路事業については、事業費五兆二、一六九億円（対前年度比一・〇三）、国費

表1 道路関係予算概算要求 (単位：億円)

区 分		事業費	対前年度比	国 費	対前年度比
幹線道路環境整備計	道路連携	59,310	0.97	28,296	0.99
	交通路	4,887	1.10	2,852	1.09
	環境整備	9,572	1.12	5,311	1.14
	計	73,769	0.99	36,459	1.02
一般有料道路	一般道	52,169	1.03	31,668	1.03
	有料道	21,600	0.92	4,791	0.93
	計	73,769	0.99	36,459	1.02

- 〈注〉 1. 住宅宅地関連公共施設整備促進事業、都市再開発関連公共施設整備促進事業及びまちづくり総合支援事業を含む。
2. 河川等関連公共施設整備促進事業（事業費197億円、国費100億円）を含まない。
3. 交通連携には、空港港湾等アクセス道路の整備、交通結節点の改善、連続立体交差事業、新交通システム等の整備に係る計数を計上している。
4. 道路環境整備には、沿道環境改善事業、電線共同溝の整備、交通安全施設等整備事業、道路交通環境改善促進事業、住宅宅地関連公共施設整備促進事業、まちづくり総合支援事業、都市再開発関連公共施設整備促進事業に係る計数を計上している。

○財政投融资	31,299億円（対前年度比 1.03）
○行政部費（一般会計国費）	3.3億円（対前年度比 1.01）

- 〈注〉 1. 財政投融资には、外債（1,200億円）を含む。
2. 行政部費には、構造改革特別要求0.9億円を含む。

三兆一、六六八億円（対前年度比一・〇三）を計上している。

有料道路事業は、事業費二兆一、六〇〇億円（対前年度比〇・九二）、国費四、七九一億円（対前年度比〇・九三）を計上している。

二 概算要求の基本方針及び重点事項

1 基本方針

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

道路サービスの提供に努める。

○情報のオープン、事業の透明化

○無駄なくスピーディーなサービス提供

○ユーザー指向

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

なお、平成一四年度は、経済財政諮問会議「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」や「国土交通省における公共事業改革への取組」などを踏まえて、道路特定財源や長

期計画など既存システム・制度の見直しを進める。

2 平成一四年度の重点施策

(1) 公共事業改革への取組

① 基本的制度のあり方の検討

1) 道路特定財源により、これまでも、都市再開発事業、連続立体交差事業等を推進してきたところであるが、平成一四年度概算要求においても、環境対策や都市再生に資する事業等を重点的に推進する。

また、都市の再生に資する環状道路等や連続立体交差事業などへの無利子貸付制度の創設、物流効率化に資する貨物ターミナルとアクセス道路の一体的整備、道路管理用車両の低公害化のための技術開発等の新規施策を導入する。

今後の道路整備の必要性、受益者負担という性格等を踏まえ、関係機関等と十分調整を行いながら、平成一四年度予算編成過程等を通じ見直しを行う。

2) 「国土交通省における公共事業改革への取組」を踏まえ、平成一五年度以降の道路整備に係る長期計画について、広くユーザーである国民、地方公共団体等の意見を聞く活動を展開する。

表2 道路関係予算概算要求総括表

(単位:百万円)

区 分	14年度要求 (A)		前年度 (B)		倍率(A)／(B)		備 考
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	
幹 線 道 路	5,931,031	2,829,552	6,127,585	2,860,613	0.97	0.99	1. 交通連携、道路環境整備の各計数の中には、緊急地方道路整備事業で実施する分及び改築で実施する分を含んでいる。 2. NTT-A型事業は、含まない。 3. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資等である。 4. 道路交通環境改善等には、道路交通環境改善促進事業及び都市再生に資する道路整備への無利子貸付金事業費30,000百万円、国費30,000百万円を計上している。 5. この他に、河川等関連公共施設整備促進事業（河川改修・ダム建設等に関連して必要となる橋梁、付替道路等の道路整備）事業費19,660百万円、国費10,000百万円がある。
一 般 道 路	3,771,074	2,350,466	3,782,692	2,344,713	1.00	1.00	
改 築	3,601,859	2,176,248	3,615,114	2,173,911	1.00	1.00	
雪 寒	124,492	81,691	123,327	80,650	1.01	1.01	
調 査	21,654	18,969	21,292	18,469	1.02	1.03	
機 械	21,268	14,450	21,165	14,378	1.00	1.01	
沿 道 整 備 融 資	300	200	300	200	1.00	1.00	
補 助 率 差 額 等	—	57,407	—	55,611	—	1.03	
独 立 行 政 法 人 交 付 金	1,501	1,501	1,494	1,494	1.00	1.00	
有 料 道 路	2,159,957	479,086	2,344,893	515,900	0.92	0.93	
日 本 道 路 公 団	1,679,970	271,600	1,814,060	304,770	0.93	0.89	
首 都 高 速 道 路 公 団	201,579	19,950	215,156	22,950	0.94	0.87	
阪 神 高 速 道 路 公 団	136,219	13,300	166,830	14,800	0.82	0.90	
本 州 四 国 連 絡 橋 公 団	9,299	133,333	14,697	133,333	0.63	1.00	
地 方 道 路 公 社 等	92,910	20,903	104,150	25,047	0.89	0.83	
道 路 開 発 資 金	39,980	20,000	30,000	15,000	1.33	1.33	
交 通 連 携	488,677	285,212	443,554	262,761	1.10	1.09	
空 港 港 湾 等 ア ク セ ス	242,964	157,778	231,740	150,915	1.05	1.05	
交 通 結 節 点 改 善	83,513	45,544	59,175	32,101	1.41	1.42	
連 続 立 体 交 差	145,504	72,752	132,860	66,430	1.10	1.10	
新 交 通 シ ス テ ム 等	16,696	9,138	19,779	13,315	0.84	0.69	
道 路 環 境 整 備	957,186	513,102	858,178	464,584	1.12	1.14	
沿 道 環 境 改 善	93,475	57,455	68,687	41,971	1.36	1.37	
電 線 共 同 溝	223,720	117,166	216,107	115,365	1.04	1.02	
交 通 安 全	428,891	235,931	392,784	216,948	1.09	1.09	
道 路 交 通 環 境 改 善 等	35,500	32,750	5,000	2,500	7.10	13.10	
住 宅 関 公	139,600	69,800	139,600	69,800	1.00	1.00	
ま ち づ くり 総 合 支 援 等	36,000	18,000	36,000	18,000	1.00	1.00	
道 路 整 備 計	7,376,894	3,645,866	7,429,317	3,587,958	0.99	1.02	

表3 財政投融资等総括表

(単位:百万円)

資金内訳 区 分		財政投融资		自 己 資 金 等								合 計	
				政府出資金等		自主調達資金		その他		小計			
		(C)	倍率 (A／B)		倍率 (A／B)		倍率 (A／B)		倍率 (A／B)	(D)	倍率 (A／B)	(C + D)	倍率 (A／B)
日 本 道 路 公 団		(120,000)				〈300,000〉				〈300,000〉			
	14年度要求(A)	2,118,000	0.98	271,600	0.89	754,600	1.00	2,163,992	1.01	3,190,192	0.99	5,308,192	0.99
	前 年 度(B)	(120,000) 2,154,000		304,770		〈150,000〉 753,600		2,148,654		〈150,000〉 3,207,024		5,361,024	
	比較(A)－(B)	(0) △36,000		△33,170		〈150,000〉 1,000		15,338		〈150,000〉 △16,832		△52,832	
首都高速道路公団						〈10,000〉				〈10,000〉			
	14年度要求(A)	462,300	1.13	19,950	0.87	103,791	1.10	293,846	1.01	417,587	1.02	879,887	1.07
	前 年 度(B)	410,000		22,950		〈10,000〉 94,686		291,254		〈10,000〉 408,890		818,890	
	比較(A)－(B)	(0) 52,300		△3,000		〈0〉 9,105		2,592		〈0〉 8,697		60,997	
阪神高速道路公団						〈10,000〉				〈10,000〉			
	14年度要求(A)	358,000	1.01	13,300	0.90	90,200	0.99	204,310	1.00	307,810	0.99	665,810	1.00
	前 年 度(B)	356,200		14,800		〈10,000〉 91,000		204,660		〈10,000〉 310,460		666,660	
	比較(A)－(B)	(0) 1,800		△1,500		〈0〉 △800		△350		〈0〉 △2,650		△850	
本州四国連絡橋公団													
	14年度要求(A)	191,600	1.56	133,333	1.00	89,000	1.00	113,770	0.96	336,103	0.98	527,703	1.14
	前 年 度(B)	122,800		133,333		89,000		119,044		341,377		464,177	
	比較(A)－(B)	(0) 68,800		0				△5,274		△5,274		63,526	
合 計		(120,000)				〈320,000〉				〈320,000〉			
	14年度要求(A)	3,129,900	1.03	438,183	0.92	1,037,591	1.01	2,775,918	1.00	4,251,692	1.00	7,381,592	1.01
	前 年 度(B)	(120,000) 3,043,000		475,853		〈170,000〉 1,028,286		2,763,612		〈170,000〉 4,267,751		7,310,751	
	比較(A)－(B)	(0) 86,900		△37,670		〈150,000〉 9,305		12,306		〈150,000〉 △16,059		70,841	

(注) 1. 『財政投融资』は、財政融資資金及び外債(政府保証外債)である。(上段()内書きは、外債(政府保証外債))

2. 『政府出資金等』は、政府出資金、有料道路整備等資金〔道路特会〕(本州四国連絡橋公団のみ)である。

3. 『自主調達資金』は、財投機関債、緑故債及び民間借入金である。(上段()内書きは、財投機関債)

4. 『その他』は、地方公共団体出資金(日本道路公団を除く)及び業務収入等である。

5. 本州四国連絡橋公団の計数は、道路分である。

交通連携	<道路施策>	<連携する施策>
都市圏交通円滑化の推進	環状道路整備等による容量拡大 パークアンドライド等TDM推進 モノレール等のインフラ整備 等 →都市圏交通円滑化総合対策事業	コミュニティバス、ノンステップ バス等の導入支援 等 約20都市圏
踏切道の改良推進	連続立体交差事業等による踏切道 の立体交差化及び構造改良 無利子貸付制度の創設〔新規〕 等 →JR中央線（東京都）等	遮断機、警報機等の保安設備 等
交通結節点とその周辺の改善	駅前広場・自由通路等の整備による 交通結節機能強化 バリアフリー歩行空間ネットワー クの整備 等 →新宿駅、東室蘭駅（北海道）等	鉄道駅のバリアフリー化 低床バス車両の導入推進 等
広域物流ネットワークの整備	高規格幹線道路等の重点整備 車両大型化に対応した道路整備 貨物ターミナルとアクセス道路の 一体的整備〔新規〕 等 →マルチモーダル交通体系連携整備事業	空港・港湾等の拠点整備、航空管 制・海上保安・荷役・貨物運送等 の運輸サービス向上 等 北九州港湾連道路整備等約30箇所

地域連携支援		
市町村合併の支援〔新規〕	市町村内の拠点を連絡する道路の 整備 等 →市町村合併支援道路事業（仮称）の創設	市町村合併を支援する道路整備に 対する地方財政措置（総務省）
地域連携の総合的支援 （地域連携総合支援事業）	公共施設等の共同利用や広域的な 観光周遊に資する市町村間連絡道 路の整備 等 →鹿沼市（栃木県）等10地域	地域振興施設整備、イベント活動 支援、観光振興施設整備 等

環境連携		
低公害車の新技術開発 〔新規〕	道路管理用車両への活用を目的と した低公害車の新技術開発 等 →評価委員会（仮称）の設置、システム・仕様の検討等	低公害車の新技術開発 技術基準の策定 等
「緑の回廊」構想の推進 〔新規〕	都市内道路緑化の推進 等 →緑の骨格軸とネットワーク構築の計画策定、事業実施	都市公園事業、河川環境整備事業 等
大気環境の測定・活用・公表 〔新規〕	大気環境の測定、沿道環境対策立 案への活用、データの公表 等 →測定データの共有・公表	大気測定データの公表 （環境省、地方公共団体） 等

交通安全対策		
事故多発地点等の対策と マップ化	交差点改良等の道路整備 事故多発地点情報のマップ表示 みち再生事業〔新規〕 等 →事故多発地点対策約800箇所、交通安全map（仮称）の作成・公表等	速度規制等の交通規制 信号機等の交通安全施設の整備 交通事故データの提供等（警察庁）

ITS研究開発		
走行支援システムの実現 に向けた取組	高度な道路情報収集・提供システ ムの研究開発 等 →第二名神高速（三重県）等で実証実験	先進安全自動車の研究開発

② 効果と効率性の追求

3) 有料道路事業について、償還計画やその達
成状況等について幅広く情報公開を行うと
ともに、交通量の動向等に対応した採算性
確保のための措置を講じる。

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

また、民間需要や雇用の創出効果の高い事
業を重点的に実施する。
③ 無駄なくスピーディーな道路サービスの提
供

1) 道路事業の実施に当たり、供用目標など五

図1 主要連携施策

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

○「五年で見える道づくり」の導入
2) 事業の新規採択時評価・再評価に加え、事
後評価を本格的に実施し、一貫した事業評
価を行う。〔新規〕

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

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

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

4) 新技術・新工法の導入を促す技術基準類の
性能規定化や技術開発を進め、直接的な工

事コストの低減をはじめ、ライフサイクル
コストの低減等総合的なコスト縮減に取り
組む。

○新道路技術五箇年計画に基づく技術開
発の推進

④ 道のサービスコミュニケーション
○橋梁等技術基準類の性能規定化

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

○CS調査の実施

○道の相談室の展開

○モニター制度の活用

2) 計画決定までの手続の透明性・客観性を確
保するため、構想段階での新たな合意形成
プロセスを導入する。〔新規〕

○構想段階での住民参加プロセスの導入
例…東京外かく環状道路

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

○PI型交差点緊急改良

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

を施策に反映する。

○社会実験の推進…

事業費二八九百万円（二・四六）

5) 国民への道路行政運営の説明責任を果たす
ため、道路局ホームページとは別に、財務
諸表や渋滞損失・環境データ等を提供する
特別サイトを開設する。〔新規〕

○特別サイトの開設

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

PI方式…施策の立案や事業の計画・実施等の過程で、
関係する住民・利用者や国民一般に情報を公開した上で、
広く意見を聴取し、それらを反映する方式。

(2) 都市の再生

① 都市構造を再編、再構築する環状道路等の
整備

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

整備目標…

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

○都市環状道路整備…

事業費七、三五五億円（一・〇八）

2) 優良な民間都市開発を誘導・誘発する観点から、都市内における道路の空間機能を重視した道路整備を進める。

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

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

○市街地再開発事業の施行区域要件の見直し

○みち再生事業

② 都市交通の円滑化

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

整備目標…

平成一四年度までに一、〇〇〇箇所の主要渋滞ポイントを解消・緩和
↓平成一四年度末には、約一、〇〇〇箇所の主要渋滞ポイントを解消・緩和

し、目標を達成する見込み

○交通需要マネジメント推進調査…

事業費一億円(一・二九)

○都市圏交通円滑化総合対策事業…

事業費三、一九六億円(二・〇六)

2) 交通渋滞の解消・事故の防止・地域分断の解消を図るため、立体交差化、構造改良等による踏切道の改良を進める。〔新規〕

○無利子貸付制度の創設

整備目標…

平成二二年度までにボトルネック踏切約一、〇〇〇箇所のうち約半分に於いて立体交差化等により改良

○踏切道の改良促進…

事業費三、一八〇億円(二・〇七)

うち、連続立体交差事業…

事業費一、四五五億円(一・一〇)

3) 歩行者、自転車利用者の利便性の向上等地域のニーズに合わせた多様な交通結節点を整備するため、駅前広場、歩道・自転車や駅の自由通路の整備等を進める。

○交通結節点改善事業…

事業費八三五億円(一・四二)

4) 公共交通機関の利用を促進し、道路交通混

雑を緩和するため、都市モノレール等の整備を進めるとともに、路面電車やバスの走行空間の改善等を図る。

○都市モノレール・新交通システムの整備

○路面電車の整備

○バス路線フレッシュアップ事業

○バスの駅整備事業

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

○共同溝の整備

○面的集中工事の実施

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

主要渋滞ポイント…DIDにおいては渋滞長1km以上又は通過時間一〇分以上、DID外においては渋滞長五〇〇m又は通過時間五分以上の交差点など(全国三、二〇〇箇所)。

ボトルネック踏切…ピーク時間の遮断時間が四〇分/時以上または、踏切交通遮断量(一日交通量×踏切遮断時間)が五万台時/日以上である踏切。

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

(3) 個性豊かな地域の創造

① 地域連携の総合的な支援

1) 医療、福祉などの生活基盤の確保や広域的な観光振興など、市町村間の連携による魅力ある地域づくりのための道路を整備する。

○ 交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業… 事業費六一・八億円(一・〇〇)

○ 地域連携強化支援道路事業…

事業費三一・〇億円(一・〇〇)

2) 市町村の合併による行政サービスの向上や効率化を支援するため、新市町村内の拠点を連絡する道路等について重点的に整備する。〔新規〕

② 市町村合併支援道路事業(仮称)の創設
中心市街地活性化の支援

1) 商店街の魅力向上のため、中心市街地へのアクセス道路、歩道の整備、電線類地中化等を集中的に実施する。

○ 賑わいの道づくり事業

2) 地域の方々と共に道の使い方を見直し、安全で快適な空間とするため、利用ルールを含む地域の計画を作成するとともに、交通安全事業を面的に実施し、沿道空間と一体となった使いやすい道へ再生する。〔新規〕

○ みち再生事業

3) 都市機能を再編し、暮らしやすい環境を構築するため、土地区画整理事業、市街地再

開発事業等の面的整備を進める。

○ ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業

③ 個性ある地域づくりの取組

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

○ まちづくり総合支援事業…

事業費一、七六〇億円(二・二五)

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

○ ウォーキング・トレイル事業

○ 地域主体の魅力づくり事業

3) 「道の駅」の質の向上を図るため、利用者の意見等をもとに、基本的機能を確保し新たな機能を展開するためのフォローアップを実施し、同時に、第三者機関の評価に基づく「道の駅」の推薦を行う。〔新規〕

(4) 広域交流と物流効率化の支援

① 地域間の交流・連携基盤の整備

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

整備目標…

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

↓平成一四年度末には七九％となり、目標を概ね達成する見込み

○ 高規格幹線道路…

事業費一九、六七〇億円(〇・九四)

うち一般道路分…

事業費八、二三六億円(一・〇〇)

○ 地域高規格道路…

事業費六、六八四億円(〇・九七)

うち一般道路分…

事業費四、四二〇億円(一・〇二)

2) 計画決定までの手続の透明性客観性を確保するため、構想段階で新たな合意形成プロセスを導入する。〔新規〕

○ 構想段階での住民参加プロセスの導入
例…東京外かく環状道路

② 新総合物流施策大綱を踏まえた物流効率化の支援

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

整備目標…

五箇年計画（H10～H14）内で主要な
空港・港湾への連絡率を二九％から四
四％へ向上

○マルチモーダル交通体系連携整備事業…

事業費六四五億円（一・二六）

○貨物ターミナルとアクセス道路の一体的整備

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

○橋梁の補強

○トンネルの再改築等

3) 路上荷捌きによる渋滞を緩和するため、関係省庁、地元自治体、民間事業者等と連携して、貨物車荷捌き効率化等の都市内物流対策に総合的に取り組む。

○トラック荷捌き効率化計画の策定に向けた調査

4) 高規格幹線道路等の沿道及びIC周辺において、貨物車の積み替え機能等を有する物流拠点の立地をアクセス道路、駐車場等の整備により支援する。

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

七月六日閣議決定。

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

(5) 沿道環境の改善と地球環境の保全

① 交通円滑化によるPM、NO_x、CO₂の同時削減

1) 環状道路等幹線道路ネットワーク整備を進める。

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

○緊急改善ポイント対策

② 道路構造対策の推進と新たな技術の開発

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

○沿道環境改善事業…

事業費九三五億円（一・三二）

2) SPM、NO_xを除去するための大気浄化技術のフィールド実験等、新たな技術の開発に取り組む。〔新規〕

○大気浄化技術フィールド実験の実施

・電気集塵機

・低濃度脱硝技術

・土壌による大気浄化技術

○低公害車等の新技術の開発

③ 環境負荷の少ない道路利用への取組と低公害車の普及促進

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

○環境ロードプライシング

2) 市街地の通過交通を排除するためのバイパス整備を進めるとともに、現道の道路空間を見直し、植樹帯を設置する等の沿道環境対策を進める。

○道路空間の見直し

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

○天然ガス供給施設

4) 道路の維持管理に使用する車両の低公害車への転換を進める。

④ 緑化・自然環境対策と廃棄物対策の推進

1) 良好な景観を形成し、CO₂の吸収など環境への負荷を軽減するため、道路緑化を積極的に進めるとともに、既存緑地の保全と併せ、

道路、公園、河川が一体となって緑の骨格軸の形成、都市内の緑のネットワーク構築を図る「緑の回廊」構想を進める。〔新規〕

○道路緑化…

事業費三三二億円（一・〇六）

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

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

⑤ 大気環境等の測定・活用・公表

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

○大気の常時観測局の設置…

事業費二九億円（二・一三）

〈参〉

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

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

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

⑥ 少子・高齢社会に対応した生活空間の形成

① 重点的な交通安全対策の実施

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

整備目標…

平成一四年度までに事故多発地点三、

二〇〇箇所対策実施

↓平成一四年度までに計約三、二〇〇箇所対策を進め、目標を達成する見込み

○事故多発地点緊急対策事業…

事業費三、〇四七億円（二・一〇）

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

○コミュニティ・ゾーン形成事業…

事業費八八億円（一・一二）

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

○交通安全map（仮称）

② 地域の方々と連携したヒヤリ地図作成
安全で快適なまちへの再生

1) 地域の方々と共に道の使い方を見直し、安全で快適な空間とするため、利用ルールを含む地域の計画を作成するとともに、交通安全事業を面的に実施し、沿道空間と一体となった使いやすい道へ再生する。〔新規〕

○まち再生事業

○支援措置の充実

・ 利用ルールを含む計画の作成支援
・ 交通安全事業の一括補助

2) 整備後の道路空間を地域でより快適に利用するため、地域の方々の参加を得ながら道路の美化や適正な使い方を促す活動を促進する。

○ボランティア・サポート・プログラム等

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

○違法駐車対策

③ 歩行者・自転車のための道路整備の推進

1) 駅周辺などで歩行空間のバリアフリー化を進めるとともに、バリアフリーマップの作成など情報提供に取り組む。

○市街地の歩行空間のバリアフリー化…

事業費五、一三一億円（一・一五）

○道路空間のユニバーサルデザインのため

めのガイドライン（H13作成）の普及

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

○自転車利用環境の整備…

事業費二二七億円（一・一一）

○道路構造令改正（H13・7施行）…自転車走行空間等を車道から独立して確保

④ 電線類地中化の推進

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

整備目標…

新電線類地中化計画（H11～H15）内に約三、〇〇〇kmの地中化を実施

○電線類の地中化…

事業費二、二三七億円（一・〇四）

○次世代型電線共同溝（仮称）

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

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

新電線類地中化計画…商業・住居系地域の幹線道路等において、平成一五年度までの五年間で約三、〇〇〇kmの電線類地中化を推進する計画（平成一二年三月策定、同年二月の経済新生対策で二年前倒し）。

⑦ I-T社会を支える基盤の形成

① I-TSサービスの導入・展開

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

○I-TS情報通信関連市場で二〇一五年

までの累積で約六〇兆円の経済効果、

約一〇七万人の雇用を創出（電気通信

技術審議会答申（平成一二年二月）

2) ETCの普及促進を図るため、ETCのサービス料金所の拡大や期間限定特別割引を引き続き進めるとともに、新たな前納割引の導入やETCのメリットを最大限に活かす専用レーン化を進める。

整備目標…

平成一四年度末までに約九〇〇箇所の

料金所にETCを導入

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

○ETCサービス料金所の拡大

○ETC技術の活用による経済効果…二

○一五年までの累計で約一二兆円（電気通信技術審議会答申（平成一一年二月））

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

○I-TS関連研究開発…

事業費八二億円（一・〇〇）

○走行支援システム実証実験

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

○I-TS関連施設整備事業等I-TSイン

フラ整備…

事業費六六八億円（一・一四）

（道路情報収集装置、道の駅による情報

提供システム、駐車場満空状況の情報

提供システム等）

○歩行者I-TSの技術基準の策定（身体障害者や高齢者等に安全な歩行のための情報を提供）

○ITS新サービスの実証実験

- ・バス到着時間をインターネット等により情報提供
- ・廃棄物の収集運搬等の効率化と処分の適正化支援
- ・走行支援による除雪時間短縮化や作業効率化支援

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

○VICS情報の提供

○インターネットや携帯電話等による情報提供

② IT社会の早期実現を支える基盤づくり

1) 道路の異常に迅速かつ的確に対応するため、CCTV等の機器をつなぐ光ファイバーを収容する情報BOXの整備を進める。
低コストで高速・大容量の情報通信を可能とする民間光ファイバー網の早期構築を支援するため、電線共同溝等の整備を進め、光ファイバー収容空間のネットワーク化を図るとともに、情報BOXの開放を進める。
また、道路を含めた公共の光ファイバー収容空間の整備状況等について、インターネットにより一元的に公開する。

整備目標..

五箇年計画（H10～H14）内に光ファイバー収容空間が整備された市町村の割合を約一割から約五割へ向上
↓平成一四年度には約五割がカバーされ、目標を達成する見込み

○道路の光ファイバー収容空間の整備..

事業費三、一三二億円（一・〇四）

2) 狭い道路での電線共同溝の低コスト化を図るため、よりコンパクトな電線共同溝の開発・導入に取り組む。

3) 災害情報の共有化により、地域の防災性を高めるため、道路管理用光ファイバーを河川管理用光ファイバーや市町村庁舎等と接続する。

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

○道路GISの整備.. 事業費七〇億円
（参）ITS: Intelligent Transport Systems 高度道路交通システム。

ETC..有料道路の料金支払いをノンストップで行うことができるシステム。
専用レーン..ETC利用車両のみが通行できる車線のこと。常時ノンストップで通行が可能。

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

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

CCTV..道路等において路面やトンネル内等の状況を迅速に把握するために設置しているカメラ。または、その映像を伝送し表示する設備。

道路基準点..電子地図上の位置と現地の位置を合わせるため、道路上に設置される緯度経度情報をもった基準点で、キロポスト機能に加え、各種センサー等情報収集・提供機能も搭載。

(8) 安全で安心できる暮らしを支える道路サービスの提供

① 良好なサービス水準の確保のための適切な維持管理

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

○維持修繕事業..

事業費六、八九六億円（二・〇一）

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

○道路管理用光ファイバーの整備..

事業費二四〇億円（一・一一）

○落石検知センサー設置

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

○非破壊検査技術の開発

○鋼橋の腐食防止対策技術の開発

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

○ボランティア・サポート・プログラムの実施

○道路利用者等が災害時に通報しやすい

環境の整備（携帯電話の活用等）

② 安全で安心な暮らしを支えるための道路の整備

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

整備目標…

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

を阻害される人口約二三〇万人を一二五万人に減少

○生命線道路の整備…

事業費六七四億円（一・〇四）

○防災・震災対策…

事業費四、八六七億円（一・〇〇）

2) 災害時の緊急輸送や復興を支援するため、ネットワーク性の高い環状道路の機能を活かした広域防災拠点や救急医療に資する緊急離着陸用ヘリポートの整備を進める。

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

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

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

○冬期バリアフリー対策等雪寒事業…

事業費一、四三二億円（一・〇二）

6) 除雪・消雪の低コスト化を図るため、風力等の未利用エネルギーを活用した消雪施設

の整備を進める。

（参）アセットマネジメント…資産管理（asset management）。

道路管理においては、橋梁、トンネル、舗装等を道路資産ととらえ、その損傷・劣化等を将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行う概念。

ボランティア・サポート・プログラム…地域住民団体等が道路管理者と協定し、道路の美化活動等を行い、それを用具の支給等により道路管理者が支援するプログラム。

⑨ 利用者サービスの向上と有料道路事業の改革

① 利用者サービスの向上

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

○平成一四年度供用予定路線…

首都高速道路中央環状王子線、阪神高速道路神戸山手線等

2) 都市部の有料道路の渋滞を緩和するため、ボトルネック対策を進める。

3) ETCの普及促進を図るため、ETCのサービス料金所の拡大や期間限定特別割引を引き続き進めるとともに、新たな前納割引の導入やETCのメリットを最大限に活かす専用レーン化を進める。

○ETCサービス料金所の拡大

4) 平成一三年度に引き続き「環境ロードプライシング」を試行的に実施する。

② 有料道路事業の改革

1) 有料道路事業について、償還計画やその前提及び達成状況等の情報公開を行うとともに、償還計画と実績が一定以上乖離した場合には、償還計画を見直す等適切に対応する。

2) 高速自動車国道の現行整備計画区間については、将来交通量の伸び悩み等が生じた場合は、毎年度の事業量の調整など採算性確保のための措置を講じつつ、適切に整備を進める。現行整備計画を超える区間については、従来の整備手法のみではなく直轄事業の導入など新たな整備手法の追加を含め、採算性の確保方策を検討する。

3) 日本道路公団の今後の一般有料道路事業については、事業対象をネットワーク型道路に限定するとともに、早期整備を図る効果が低いものについては、原則として対象外とする。

4) 本州四国連絡道路事業については、償還確実性を高める措置を継続して実施するとともに、償還計画について、今後の交通量の動向等のリスクに対して対応できるよう検討を行う。

5) 首都高速道路、阪神高速道路の現在建設中の路線については、最小限の料金改定を行

うことにより償還可能であり、将来交通量の伸び悩み等が生じた場合は、採算性確保のための措置を講じつつ、適切に整備を進める。今後の建設路線については、渋滞緩和や都市再生等に特に効果が高いものに限定し、採算確保に関して十分な見直しを立てた上で事業を実施する。

6) 高速自動車国道との連結又はインターチェンジ内の敷地活用により民間商業施設等の設置を行う制度の推進を図る。道路関係公団の関連公益法人の公益事業及び占用料のあり方について検討を進める。

7) 平成一四年度概算要求においては、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団の国費を縮減するとともに、投資の重点化を図りつつ、採算を悪化させないよう事業費を抑制する。

また、管理費については、コスト縮減を図り、前年度以下に抑制する。

おわりに

平成一四年度予算概算要求にあたっては、「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」で掲げられた重点七分野等に沿ってメリハリある予算を目指すため、環境対策や都市再生に資する事業等を重点的に盛り込んだところ

である。

また、編成上の課題とされた道路特定財源のあり方については、今後の道路整備の必要性、受益者負担という性格等を踏まえ、関係機関等と十分調整を行いながら、平成一四年度予算編成過程等を通じ見直しを行うこととした。

国の歳出が聖域なく見直される中で、国民生活や経済・社会活動を支える最も根幹的な施設である道路の必要性は依然として高く、二一世紀にふさわしい真に国民のための道路整備を実施するため、二一世紀の課題に対応した分野への重点化を進めるとともに、民間需要や雇用の創出効果の高い事業を重点的に実施し、また、平成一五年度以降の道路整備に係る長期計画については「国土交通省における公共事業改革への取組」を踏まえ、広くユーザーである国民、地方公共団体等の意見を聞く活動を展開することが必要であると考えている。

一般国道関係予算の概要

道路局国道課

はじめに

一般国道は、現在四五九路線、実延長約五四、〇〇〇kmのネットワークを構成している。これら一般国道は、高速自動車国道等高規格幹線道路と一体となって全国的な道路網を構成し、全国的な交流ネットワークの形成、安全で円滑なモビリティの確保、地域連携の強化及び地域振興支援等の機能を有し、我が国の社会活動を支える根幹的交通施設として重要な役割を担っている。

しかしながら、近年の交通量の増大に伴い、都市部及びその周辺を中心に交通混雑の深刻化、交通安全上の問題が顕在化し、山間部等では狭隘区間、防災上の危険区間、交通不能区間等が多く残されている。

たとえば、平成一一年四月一日現在、四車線以上で整備されている区間はわずか六、〇八八km（二一・三％）しかない現状にある。また、改良済み区間は四七、七五七km（八九・〇％）であり、交通がスムーズに通行していない区間は二三、九八三km（四四・七％）に達している。

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

度情報通信社会の進展を図るため、情報ハイウェイの構築、ITS（高度道路交通システム）の整備等を推進する。

また、活力ある地域づくり、都市づくりを支援するため、交差点立体化等による渋滞対策を推進するとともに、よりよい生活環境の確保、良好な環境の保全・形成のため遮音壁や環境施設帯の設置など道路構造対策等を推進する。

さらに、安心して住める国土の実現のため、橋梁等の耐震補強及び道路防災総点検等点検結果に基づき防災対策を推進する。

以下に平成一四年度の一般国道関係予算の概要について述べる。

一 高規格幹線道路の整備

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

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

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

また、高速自動車国道に並行する一般国道においては既に事業に着手している自動車専用道路の整備を促進し、当面その活用を図ることとしており、平成一四年度は鳥取九号（青羽羽合道路）の全線供用、宮城四七号（仙台北部道路）等について部分供用を図る予定である。

さらに、高規格幹線道路の事業と密接に関連す

る東京外かく環状道路、名古屋環状二号線等の事業について継続実施する。

二 地域高規格道路

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

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

三 一般道路の整備

1 一次改築

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

直轄事業においては権限代行区間として、愛媛・高知四四〇号（地芳道路）、新潟・福島二八九号（八十里越）等の路線について事業を継続実施する。

補助事業においても、交通不能区間の解消を図るべく新潟・福島二八九号、兵庫四八二号、福井四七六号、和歌山三七一号等の整備を促進する。

2 二次改築

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

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

(1) バイパス・環状道路の整備

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

平成一四年度は、既着手箇所を中心に交通混雑や沿道環境の悪化が特に著しい箇所に重点を置くとともに、地域振興プロジェクトに不可欠な道路事業のうち、早期完成により大きな事業効果が期

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

(2) 都市交通の円滑化

都市内の幹線道路網は、都市の諸活動を支える基盤として必要不可欠なものであり、従来からその計画的・体系的な整備の促進に努めてきているところである。しかしながら、道路交通需要の大きな伸びにより、道路交通渋滞の状況は悪化しており、渋滞による交通事故の増加、時間やエネルギーのロスによる経済活動への多大な損失、及び騒音・排気ガスによる環境への影響が顕在化している。

そのため、平成一四年度においても引き続き交通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、神奈川一号（小田原箱根道路）、茨城五〇号（結城バイパス）等、補助事業においては、熊本四四五号（田井島―上島拡幅）等の供用を図る。

(3) 防災・震災対策

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

四 共同溝

大都市及びその周辺の道路には、電話・電気・ガス・上下水道等の都市活動に不可欠な公共公益施設が多数埋設されており、これらのケーブル・管路の新設や補修等のための路面の掘り返しは道路交通に著しい支障を与えている。このような掘り返しを防止し道路構造の保全と円滑な道路交通の確保を図るとともに、道路地下空間の効率的利用の観点から昭和三八年度より共同溝の整備を進めてきており、平成二三年度末までの整備延長は、約四七〇kmに達する見込みである。

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

五 電線共同溝

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

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

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

六 維持修繕

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

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

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

平成一四年度は、今後増加・老朽化する道路ストックの健全性の向上を図り道路構造物等の破損による事故防止を図るため、点検・管理のより一層の充実とともに、第三者被害の恐れがある等その被害が極めて大きいと想定される施設の補修・補強など計画的な維持管理を推進する。また、光ファイバー、ITV等の情報通信技術を活用した法面形状等の把握など、リアルタイムな監視により道路の安全を確保する。

指定区間の維持管理については、路面、路肩、路側部、橋梁等構造物及び交通安全施設の維持、補修のほか、清掃・緑地管理、巡回等の経常的作業を行っていく。また、沖縄県の未買収道路用地の処理を行う。

修繕についても路面、歩道、トンネル、側溝等の修繕のほか、道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図るため、平成八、九年度実施の道路防災総点検に基づく防災・震災事業を実施する。

指定区間外については、補助事業として維持及び補修を実施する。このうち維持は、沖縄県の未買収用地の処理を行い、補修は橋梁の耐震補強、車両の大型化に対応した橋梁の補強、道路防災総点検等の点検結果に基づく防災事業を実施する。

七 沿道環境改善

沿道環境（大気質、騒音）の現況が厳しい地域において、沿道環境改善のため事業を総合的・集中的に実施することを目的として、平成一一年度に創設した事業であり、平成一四年度も引き続き、より良い沿道環境の実現に向け、環境施設帯の設置、低騒音舗装の敷設等を進めることとしている。

八 雪害

平成一〇年度を初年度とする新積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画に基づき除雪、防雪、

凍雪害防止事業を推進する。

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

九 交通安全

平成一四年度は、第6次特定交通安全施設等整備事業七箇年計画の七年度目として、交通事故の削減と道路交通環境の改善を図っていく。

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

おわりに

国土交通省としては、従来より国の直轄事業及び補助事業として鋭意一般国道の整備を進めてき

たところであるが、高規格幹線道路・地域高規格道路の早期整備、交通混雑の緩和、交通不能区間や危険箇所の解消など緊急に整備しなければならない多くの箇所を残しており、整備の要望も極めて大きい。

このため、一層重点的・効率的な整備の推進に努めていきたい。

有料道路関係予算の概要

はじめに

有料道路事業は、財政投融资資金や民間からの借入金等を活用することにより道路整備を進めるもので、利用料金を活用しつつ、少ない国費で事業を推進できるという特色があり、従来、立ち遅れてきた我が国の幹線道路整備は、限られた財源のもとで、有料道路制度により促進されてきた。

平成一四年度概算要求においては、特殊法人向け財政支出について削減を目指すという概算要求の基本方針に従い、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団の国費を縮減するとともに、投資の重点化を図りつつ、採算を悪化させないよう事業費を抑制する。この方針のもと、

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

② 都市部の有料道路の渋滞を緩和するため、ボトルネック対策を進める。

③ ETCの普及促進を図るため、ETCのサービス料金所の拡大や期間限定特別割引を引き続き進めるとともに、新たな前納割引の導入やETCのメリットを最大限に活かす専用レーン化を進める。

④ 平成一三年度に引き続き、「環境ロードプライシング」を試行的に実施する。

平成一四年度有料道路関係予算要求額は、五箇年計画対象事業費で、二兆一、六〇〇億円（表一）であり、有料道路関係事業費が全体事業費に占める割合は二九％となっている。

表1 平成14年度有料道路概算要求総括表 (単位：百万円)

区 分	14年度要求 (A)		前年度 (B)		倍率 (A) / (B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
有 料 道 路	2,159,957	479,086	2,344,893	515,900	0.92	0.93
日本道路公団	1,679,970	271,600	1,814,060	304,770	0.93	0.89
首都高速道路公団	201,579	19,950	215,156	22,950	0.94	0.87
阪神高速道路公団	136,219	13,300	166,830	14,800	0.82	0.90
本州四国連絡橋公団	9,299	133,333	14,697	133,333	0.63	1.00
地方道路公社等	92,910	20,903	104,150	25,047	0.89	0.83
道路開発資金	39,980	20,000	30,000	15,000	1.33	1.33

備考

1. NTT-A型事業は含まない。
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。

道路局有料道路課
同 高速国道課

表2 日本道路公団

(単位：百万円)

以下、有料道路の事業主体別に予算の概要を述べることにする。

一 日本道路公団

1 要求の概要

平成一四年度要求額は、日本道路公団全体で五

兆三、〇八二億円（対前年度比〇・九九倍）であり、そのうち高速自動車国道が四兆五、四四四億円（対前年度比〇・九八倍）、一般有料道路が七、六三八億円（対前年度比一・〇二倍）となっている（表2）。

2 高速自動車国道の建設

高速自動車国道については、国費の削減に対応し、採算を悪化させないように投資を抑制する。具体的には、大都市圏における環状道路、三大都市圏を結ぶ第二東名・名神、地域ブロックの循環

区 分	14年度概算要求 (A)			前年度 (B)			倍率 (A) / (B)		
	高 速	一 般	計	高 速	一 般	計	高速	一般	計
○事業計画									
建設費	1,091,000	82,000	1,173,000	1,206,000	85,000	1,291,000	0.90	0.96	0.91
維持改良費	316,700	37,350	354,050	319,900	37,749	357,649	0.99	0.99	0.99
調査費	3,270	900	4,170	3,400	950	4,350	0.96	0.95	0.96
建設利息	136,400	12,350	148,750	142,900	18,161	161,061	0.95	0.68	0.92
小計	1,547,370	132,600	1,679,970	1,672,200	141,860	1,814,060	0.93	0.93	0.93
業務管理費等	265,219	50,361	315,580	260,687	49,699	310,386	1.02	1.01	1.02
業務外支出等	2,731,808	580,834	3,312,642	2,682,965	553,613	3,236,578	1.02	1.05	1.02
合 計	4,544,397	763,795	5,308,192	4,615,852	745,172	5,361,024	0.98	1.02	0.99
○資金計画									
政府出資金等	270,000	1,600	271,600	302,500	2,270	304,770	0.89	0.70	0.89
財 投 資 金	1,801,800	316,200	2,118,000	1,810,600	343,400	2,154,000	1.00	0.92	0.98
(政府借入金等)	1,699,700	298,300	1,998,000	1,742,000	292,000	2,034,000	0.98	1.02	0.98
(外 債)	102,100	17,900	120,000	68,600	51,400	120,000	1.49	0.35	1.00
自主調達資金	555,200	199,400	754,600	598,000	155,600	753,600	0.93	1.28	1.00
(財投機関債)	221,100	78,900	300,000	119,300	30,700	150,000	1.85	2.57	2.00
(民間借入金)	334,100	120,500	454,600	478,700	124,900	603,600	0.70	0.96	0.75
業務収入等	1,917,397	246,595	2,163,992	1,904,752	243,902	2,148,654	1.01	1.01	1.01
合 計	4,544,397	763,795	5,308,192	4,615,852	745,172	5,361,024	0.98	1.02	0.99

(注) 社会資本整備事業は含まない。

表3 平成14年度高速自動車国道供用予定区間

道 路 名	区 間	延長(km)
東北縦貫自動車道八戸線	八戸JCT～八戸北	13
東北横断自動車道釜石秋田線	東和～花巻JCT	11
日本海沿岸東北自動車道	新潟空港～中条	28
日本海沿岸東北自動車道	岩城～秋田空港	14
日本海沿岸東北自動車道	昭和男鹿半島～琴丘	21
東北中央自動車道	山形南～東根	27
中央自動車道西宮線	大山崎JCT～久御山西	3
東海北陸自動車道	白川～五箇山	15
第二東海自動車道	豊田東～豊田JCT	2
第二東海自動車道	豊明～名古屋南	5
近畿自動車道名古屋神戸線	みえ川越～四日市JCT	6
近畿自動車道名古屋大阪線	高針JCT～上社JCT	3
近畿自動車道敦賀線	舞鶴東～小浜西	25
中国横断自動車道姫路鳥取線	龍野西JCT～新宮	13
中国横断自動車道尾道松江線	三刀屋～穴道	12
四国横断自動車道	鳴門～板野	10
四国横断自動車道	高松中央～高松西	9
四国横断自動車道	伊野～須崎	24
小 計		241
[拡幅]		
東北横断自動車道酒田線	笹谷～関沢	(6)
東北横断自動車道酒田線	山形蔵王～山形北	(6)
関越自動車道上越線	碓氷軽井沢～上田菅平	(27)
中央自動車道西宮線	談合坂SA～大月JCT	(14)
近畿自動車道伊勢線	勢和多気～伊勢西	(14)
近畿自動車道敦賀線	綾部～綾部PA	(6)
四国縦貫自動車道	いよ西条～石鎚山SA	(10)
四国横断自動車道	南国～南国SA	(2)
九州横断自動車道長崎大分線	湯布院～日出JCT	(8)
小 計		(93)
平成13年度末	供用延長 (予定)	6,959km
平成14年度末	供用延長 (予定)	7,200km

(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。

型ネットワークや空港・港湾等へのアクセス向上に資する道路について、採算性の確保を図りつつ、重点的に整備を推進する。

平成一四年度は、近畿道名古屋大阪線を接続し、名古屋圏の高速ネットワークを拡大するみえ川越（四日市（第二名神）、四国横断自動車道と神戸淡路鳴門自動車道が直結する鳴門（板野間（四国横断）、東北自動車道初の供用となる山形南（東根間など）一〇道一八区間二四一kmの供用を図るほか、渋滞解消等を図るために中央自動車道（談合坂SA（大月JCT）など七道九区間九三kmの拡幅事業の完成を図る。これにより、平成一四年度末には全体計画延長（一一、五二〇km）の六三％に当たる七、二〇〇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、平成一四年度における建設費は一兆九一〇億円（対前年度比〇・九〇）を計上している。

3 一般有料道路の建設

供用が近い路線に重点投資する。具体的には、都市間の広域的な交流や大都市圏の環状道路等のネットワークを形成する第二京阪道路、京滋バイパス等の建設事業を重点的に整備する。

平成一四年度は、新たに京奈和自動車道（大和郡山JCT（橿原北）九・二kmについて有料道路

として事業化を図る。

これらの事業を推進するため、平成一四年度における建設費は、八二〇億円（対前年度比〇・九六）を計上している。

4 維持・改良

高速自動車国道及び一般有料道路については、利用者サービスの向上、安全性、定時性等の向上を図るとともに良好な道路環境を保全する観点から、各種施策を強力に推進する。

① 大型車の防護柵突破による重大事故や雨天時の事故防止を目的とした強化型防護柵の設置や排水性に優れた高機能舗装の整備を実施する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伴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支払いシステム）の整備を引き続き推進する。また、ETCの普及促進を図るため、期間限定特別割引を引き続き進めるとともに、前納型割引の早期導入を図る。

③ 沿道環境の一層の改善を図るため、遮音壁、新型遮音壁、裏面吸音板、低騒音効果のある高機能舗装等の道路騒音対策を積極的に推進するとともに、盛土のり面の樹林化により、良好な沿道環境の保全及び向上を図る。

④ 渋滞、交通事故及び気象変化等による交通障害事象を的確かつ迅速に提供するために、情報提供設備の拡充を図るほか、VICS（道路交通情報通信システム）サービスの充実等により利用者サービスの向上を図る。

二 首都・阪神高速道路公団

1 首都高速道路公団

供用の近い路線に重点的に投資する。
具体的には、

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

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

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

④ 上記継続路線のうち、中央環状王子線的全線供用を目指す。

⑤ 利用者の情報ニーズの高度化・多様化の要請に応え、街路情報板等の道路交通情報提供の充実を図る。また、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

表4 首都高速道路公団 (単位: 百万円)

区 分	14年度概算 要求 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A) / (B)
○ 事業計画			
建設費	77,000	78,000	0.99
高速道路改築事業費	34,940	38,684	0.90
関連街路分担金	1,500	400	3.75
調査費	1,056	1,161	0.91
維持修繕費	42,632	43,383	0.98
建設利息	44,451	53,528	0.83
小 計	201,579	215,156	0.94
業務管理費等	51,346	51,436	1.00
業務外支出等	626,962	552,298	1.14
合 計	879,887	818,890	1.07
○ 資金計画			
出 資 金	39,900	45,900	0.87
(政 府)	19,950	22,950	0.87
(地方公共団体)	19,950	22,950	0.87
財 投 資 金	462,300	410,000	1.13
自主調達資金	103,791	94,686	1.10
(財投機関債)	10,000	10,000	1.00
(繰 故 債)	10,000	20,000	0.50
(民間借入金)	83,791	64,686	1.30
業務収入等	273,896	268,304	1.02
合 計	879,887	818,890	1.07

(注) 社会資本整備事業は含まない。

表5 阪神高速道路公団 (単位: 百万円)

区 分	14年度概算 要求 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A) / (B)
○ 事業計画			
建設費	64,300	88,000	0.73
高速道路改築事業費	21,848	27,347	0.80
関連街路分担金	51	0	皆増
調査費	775	815	0.95
維持修繕費	25,510	26,900	0.95
建設利息	23,735	23,768	1.00
小 計	136,219	166,830	0.82
業務管理費等	34,907	36,699	0.95
業務外支出等	494,684	463,131	1.07
合 計	665,810	666,660	1.00
○ 資金計画			
出 資 金	26,600	29,600	0.90
(政 府)	13,300	14,800	0.90
(地方公共団体)	13,300	14,800	0.90
財 投 資 金	358,000	356,200	1.01
自主調達資金	90,200	91,000	0.99
(財投機関債)	10,000	10,000	1.00
(繰 故 債)	19,400	19,800	0.98
(民間借入金)	60,800	61,200	0.99
業務収入等	191,010	189,860	1.01
合 計	665,810	666,660	1.00

(注) 社会資本整備事業は含まない。

2 阪神高速道路公団

供用の近い路線に重点的に投資する。
具体的には、

これらの事業を推進するため、高速道路建設費として七七〇億円(対前年度比〇・九九)を計上している(表4)。

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、低騒音効果のある高機能舗装などの道路騒音対策を積極的に推進する。

- ① 神戸市西部において南北軸の強化を図る神戸山手線、京都市のまちづくりの骨格となる京都高速道路新十条通を重点的に整備する。
- ② 大阪地区の内陸部と臨海部とのアクセス機能の向上を図るとともに、既設環状線の渋滞を緩和することにより都市の再生に資する淀川左岸線・大和川線等を整備する。
- ③ 上記路線のうち、北神戸線、神戸山手線の供用を目指す。
- 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

等として六四三億円(対前年度比〇・七三)を計上している(表5)。

⑥ 沿道環境の一層の改善を図るため、新型遮音壁、低騒音効果のある高機能舗装などの道路騒音対策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六四三億円(対前年度比〇・七三)を計上している(表5)。

請に応え、所要時間表示板等の道路交通情報提供施設の充実を図る。また、キャッシュレス化による利便性の向上等を図るETC(フレストップ自動料金支払いシステム)サービスについて、平成一四年度までに全料金所に導入する。

三 本州四国連絡橋公団

1 これまでの整備状況と今後の整備予定

(1) これまでの整備状況

三ルートからなる本州四国連絡道路は、計画延長一八五・七kmのうち、現在一七二・九km（九三％）を供用中である。神戸淡路鳴門自動車道（八九・〇km）と瀬戸中央自動車道（三七・三km）は全線供用しており、西瀬戸自動車道（五九・四km）は、平成二一年五月に新尾道大橋、多々羅大

橋及び来島海峡大橋を供用し、一部の島内区間を残し概成した。これにより、本州四国連絡道路三ルートが概成した。

(2) 今後の整備予定

西瀬戸自動車道の生口島及び大島の島内未供用区間については、平成二一年度より合併施行方式により整備を進めている。

2 平成一四年度概算要求の概要

要求事業費（表6）

区 分	14年度概算要求 (A)		前年度 (B)		倍 率 (A) / (B)	
	全 体	うち 道路分	全 体	うち 道路分	全 体	うち 道路分
○ 事業計画 建設費	409	379	1,297	1,266	0.32	0.30
調査費	327	310	384	367	0.85	0.84
維持管理費等	9,122	8,150	10,204	9,094	0.89	0.90
建設利息計	460	460	3,970	3,970	0.12	0.12
小計	-	9,299	-	14,697	-	0.63
業務管理費等	17,075	16,558	19,402	18,429	0.88	0.90
業務外支出等	501,861	501,846	432,704	431,051	1.16	1.16
合 計	529,254	527,703	467,961	464,177	1.13	1.14
○ 資金計画 政府出資金等 (政 府)	80,000	80,000	80,000	80,000	1.00	1.00
(地方公共団体)	53,333	53,333	53,333	53,333	1.00	1.00
(地方公共団体)	26,667	26,667	26,667	26,667	1.00	1.00
補助金	29	-	39	-	0.74	-
有料道路整備等 資金 (道路特会)	80,000	80,000	80,000	80,000	1.00	1.00
財 投 資 金	191,600	191,600	122,800	122,800	1.56	1.56
自主調達資金	89,000	89,000	89,000	89,000	1.00	1.00
(財 投 機 関 債)	61,400	61,400	61,400	61,400	1.00	1.00
(民間借入金)	27,600	27,600	27,600	27,600	1.00	1.00
業務収入等	88,625	87,103	96,122	92,377	0.92	0.94
合 計	529,254	527,703	467,961	464,177	1.13	1.14

(注) 社会資本整備事業は含まない

- ① 神戸淡路鳴門自動車道の鳴門IC接続関連工事及び、西瀬戸自動車道大島道路（合併施行）の料金所施設移設工事の建設費として四億円（対前年度比〇・三〇）を計上。
- ② 既供用区間の維持管理費として八二億円（対前年度比〇・九〇）を計上。
- ③ 上記の建設費・維持管理費の他に、

調査費三億円及び建設利息等五億円、全体事業費として九三億円（対前年度比〇・六三）を計上。

四 有料道路融資事業

概算要求にあたっては、NTT-A型事業を除いたものとなっている。

1 一般有料道路の建設

継続八路線二・四kmの事業を推進し、新規に浜名湖新橋有料道路の事業に着手する。うち、新大根橋（高架化）等二路線二・五kmについて完成を図る。

2 指定都市高速道路の建設

(1) 名古屋高速道路

名古屋高速清洲一宮線等五路線三六・二kmの事業を推進し、うち、名古屋高速一四谷高針線等二路線三・七kmの供用を図る。

(2) 福岡北九州高速道路

福岡高速四号線一・九kmの事業を推進する。

(3) 広島高速道路

広島高速一号线（延伸）二・三kmの整備を推進し、新規に広島高速三号線の事業に着手する。

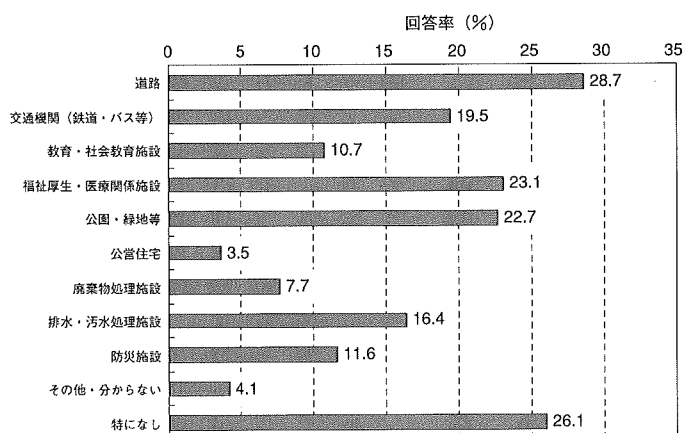
地方道関係予算の概要

道路局地方道・環境課
同 地方道・環境課地域道路調整室

一 はじめに

地方道は、都道府県道と市町村道で構成されており、その延長は、都道府県道約一三万km、市町村道約九七万kmであり、我が国の一般道路延長の九五%を占めている。しかし、その整備状況はまだまだ低く、整備に対する地域の期待と要望は図1のとおり極めて高いものがある。

このような背景のもとに平成一四年度は、都道府県道・市町村道の事業のうち、全国的な観点から国の支援が真に必要なものに対し重点的に支援を行い、効率的な地方道整備の推進を図るために要する事業費として、表1のとおり計上している。



＜資料＞社会資本の整備に関する世論調査 (平成10年 総理府)

図1 特に整備を要望する身近な社会資本 (複数回答)

表1 平成14年度予算概算要求状況 (単位: 億円)

		内地	伸率	北海道	伸率	沖縄	伸率
地方道	国費	3,909	0.98	614	0.99	364	0.99
	事業費	7,550	0.98	1,090	0.99	436	0.99

		離島	伸率	奄美	伸率	合計	伸率
地方道	国費	247	0.99	75	1.00	5,210	0.99
	事業費	444	0.98	118	1.01	9,638	0.98

(注) 地方道路整備臨時交付金を含む

二 地方道整備の現況

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

表2 地方道の整備状況（平成11年4月現在） (km)

	実延長	改良済		舗装済	
		延長	%	延長	%
都道府県道	127,916	80,089	62.6	70,749 (120,908)	55.3 (94.5)
市町村道	973,838	147,533 (494,377)	15.1 (50.8)	161,724 (704,075)	16.6 (72.3)
国 道	53,685	47,757	89.0	47,472 (53,073)	88.4 (98.9)

(注) 1. 改良済延長は幅員5.5m以上の延長。

2. () 書きは一車線改良及び簡易舗装を含んだ延長と比率である。

きない重要な役割を果たしている。

しかし、その整備水準をみると、例えば、改良率が、国道が八九%であるのに対し、未だに、交通不能区間、通行規制区間、バス等の大型車のすれ違いが困難な区間等の整備を要する箇所が数多く残されているなど、都道府県道は六三%、市町村道においては一五%（一車線改良含み五一%）にとどまっている（表2）ことから、地方道の早急な整備を行う必要がある。

三 地方道補助事業の重点的な推進

地方道の管理・整備の大半は地方公共団体の財源でまかなわれており、地方道の整備に対する補助は、全国的な観点から重点的な支援が必要な一部の地方道事業に対して実施している。

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

「地方道補助事業の四つの要件」

① 国の直轄事業に関連する事業

直轄国道とともに広域ネットワークを形成する道路等

② 国家的な事業に関連する事業

国際博覧会等の国家的事業に関連して必要となる道路等

③ 先導的な施策に係る事業

中心市街地の活性化・バリアフリー化・電線共同溝整備等による良好な都市空間を形成する道路等

④ 短期間に集中的に施行する必要がある事業

渋滞対策等緊急の課題を解決するため短期集中的に施行する必要がある道路等

四 事業の計画性・透明性の確保

計画的・効率的な道路の整備を図り、道路事業の透明性を確保するため、地方公共団体は自らの発意により、各道路管理者の協力の下で、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道及び街路を対象として、今後一〇年間に実施を予定している事業を明らかにした「道路の整備に関するプログラム」を策定している。また、事業の推進にあたり、より一層の透明性を確保し、事業の効率的・効果的实施を図るため、新規採択箇所及び採択後長期間（一〇年間）が経過した継続事業箇所については、それぞれの実施要領及び実施細目に基づき、費用効果分析（B/C）や客観的評価指標（案）に基づく新規事業採択時評価又は再評価を行い、事業採択又は継続の必要性をチェックする。

五 平成一四年度新規事業

○市町村合併支援道路事業（仮称）の創設（図2）
 基礎的自治体である市町村の行政サービスを向上、効率化させていくためには、市町村合併は、避けて通れない喫緊の課題であり、市町村合併支

援本部を設置し、市町村合併支援プランを決定するなど、政府全体として合併特例法の期限である平成一七年三月までに十分な成果があげられるよう取組みが行われているところである。
 道路事業においては、合併市町村の一体化の促進に資する道路（新市町村内の中心部と周辺部を

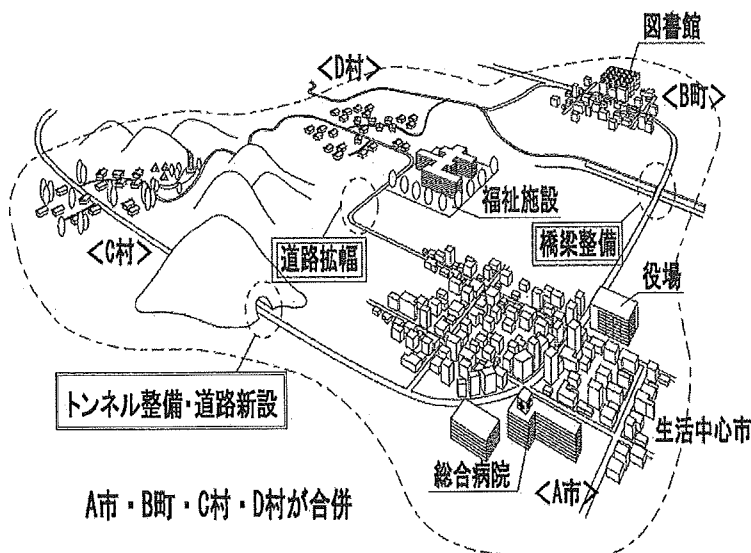


図2 市町村合併支援道路事業のイメージ

連絡する道路や、公共施設等の拠点を連絡する道路）の整備に対して、国土交通省と総務省が連携して、重点的な支援を行う。

具体的には、平成一六年度（合併特例法の期限）までに合併した市町村において、市町村建設計画に位置づけられている、新市町村の中心部（又は庁舎）と旧市町村の中心部（又は庁舎）を連絡する道路や新市町村内の公共施設等の共同利用に資する道路の整備であって、移動時間の短縮等の整備効果が顕著であり、その整備により新市町村の一体化の促進に資するものに対し、短期間での整備が図られるよう、国庫補助の優先採択・重点配分、地方財政上の措置により重点的に支援する。

六 おわりに

地方道の整備は、道路管理者が自ら行う地方単独事業と国として必要な支援を行う補助事業との組み合わせにより行われるが、昨今、国と地方の関係が厳しく問われ、その役割分担を明確にする必要があることから、国としての支援の範囲を、先に述べた四つの要件により明らかにしたうえで推進しているところである。

今後とも、地方道補助事業については、関係各地方公共団体等との連携を図りつつ、効率的に実施し、地方道の整備の促進を図ってまいりたい。

平成13年度

「道路ふれあい月間」 地方行事報告 (西日本)

近畿地方整備局

「道路ふれあい月間」等行事報告

— 写真展 —

近畿地方整備局では、八月の「道路ふれあい月間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨に添って、道路に対する意識の高揚を図るべく、管内の道路関係事務所において多彩な行事を実施しました。その行事内容を写真を通して皆様方にご紹介いたします。



御堂筋清掃大作戦
沿道住民、企業による一斉清掃（一般国道25号御堂筋）



肢体障害者のみなさんと現地調査
こんな段差がづらいんですよ
（一般国道9号福知山市）



彦根駅前オープニングセレモニー
ゲストの本田美奈子さんと
（JR彦根駅前）



御堂筋清掃大作戦
地域の方が放置自転車の啓蒙
活動を（一般国道25号御堂筋）



私たちもお手伝いします
フラワープリンセスもキャンペーン参加
(三宮センター街～元町商店街)



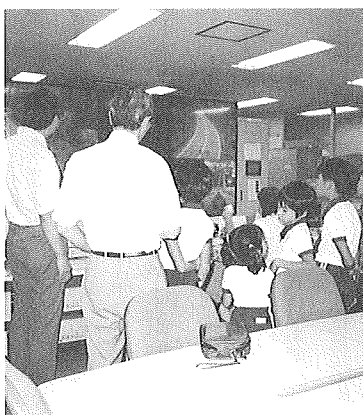
ヨウ平君と可愛い白バイ隊員
よく似合っていてカッコイイ!!
(京阪くずは駅前くずはモール街)



祇園祭でうちわ配布
「道路ふれあい月間」をよろしく
(祇園祭会場)



ラジオウォークで歩道清掃
歩道は広く美しく使おうね
(城北公園～和歌山県民文化会館)



災害対策室見学
大きな画面だなー!
(姫路工事事務所)

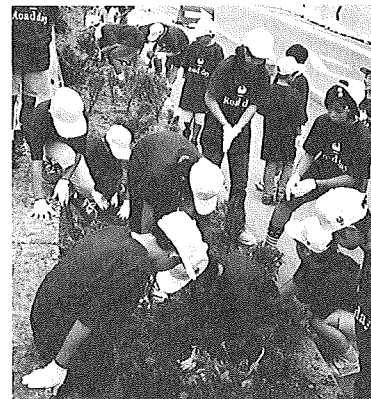


建設機械の操作体験
僕も一人前の操作員(道の駅「ハチ北」)

ご覧のとおり、月間のスタートには各地でオー
プニングイベントを催し、街頭パレード等とあわ
せ月間のPRを行いました。
また、今年から月間の名称及び実施要綱が改め
られたことにより、できる限り住民の方が主体的
に参加していただける行事を展開しました。
大阪国道工事事務所では、地元商店街等と実行



道路ふれあい親子バスツアー
はいポーズ!! (今立町社会福祉センター)



植栽帯への花植え
子供達がボランティアサポートと
一緒に (一般国道42号田辺市)

委員会を設け、地域団体、沿道企業等約三〇〇名が「御堂筋清掃大作戦」と称し、清掃及び放置自転車に対する啓蒙活動を実施しました。

このほか、障害者連合会との合同現地調査・懇談会、好奇心旺盛な小学生の道路パトロール隊による工事現場見学、建設機械の試乗、住民による広報活動等それぞれの地域に応じた様々な行事を通して、市民の方々の道路を慈しむ気持ちは、より一層深まったことと思います。

また、我々担当者も行事を行う中で住民と直接ふれあうことで道路に対する期待を直に感じ取ることのできた月間であったと思います。

中国地方整備局

「道路ふれあい月間」・「道の日」

関連行事について

中国地方整備局では、毎年八月の「道路ふれあい月間」（平成一三年度より「道路をまもる月間」から「道路ふれあい月間」に改称）、八月一〇日の「道の日」の趣旨に添って、「道の日」中国実行委員会、各地方公共団体並びに関係公益事業者等の協力を得て、本局及び各道路関係事務所において地域の特性を活かした多彩な行事を実施し、道路の正しい利用と道路愛護思想の普及を図ったのでその一部を紹介したい。

道路に関する作文・ポスターの募集

中国地方整備局の主催で、中国地方の小中学生を対象に、ポスターは昭和五四年から、作文は昭和五五年から募集を実施している。

今年度は、小学校一〜七校、中学校三〇校のあわせて一四七校から作文一二三編、ポスター一、〇五五点の多数の応募があった。

いずれも道路の役割や未来の道路像、道路への愛着や夢を原稿用紙や画用紙に描いたものであり、自分の体験をふまえた素直な気持ちがいっきと力強く表現されているものであった。

そのうちから特に優秀な作品として作文四編、ポスター六編の計一〇作品を中国地方整備局長賞に決定し、七月三〇日に広島市内のホテルにおいて表彰式を実施した。

また、七月三一日から八月五日までの六日間、広島市中区にある広島市こども文化科学館一階正面玄関ホールにおいて受賞作品を展示した。

中国地方道路写真コンテスト

「道の日」が制定された昭和六一年に、中国地方建設局と道路関係諸機関の計一一機関で発足した「道の日」中国実行委員会により、「道の日」のPRの一環として第一五回中国地方道路写真コンテストを実施した。

昨年同様、腕に自信のある方を対象とした「一般Aの部」、スナップ写真等で気軽に参加できる



中国地方道路写真コンテスト
表彰式・入賞作品展示（広島市内）

「一般Bの部」、ちびっこ参加の「小・中学生の部」の三部門に分けて募集した結果、今年は「一般Aの部」が四一七点、「一般Bの部」が二〇九点、「小・中学生の部」が四二二点の計六六八点という応募があった。

応募作品の内容は、道路と自然との調和を前面に出したものや、人々の憩う場としての道路を表現したもの、あるいは、道路維持作業やボランティアの方々による道路清掃等を通して、道路を守ることの大切さを訴えたもの等、優れた作品が多数あった。

その中から「一般Aの部」から金賞一点、銀賞五点、銅賞一〇点の他に、今回から「佳作」三〇点、「一般Bの部」から入選作品二〇点、「小・中学生の部」から入選作品五点を選出し、八月二四日以降に中国地方整備局を初めとする中国地方各地の会場で表彰式を行った。

「道の駅」スタンプリー

「道の駅」スタンプリーは、「道の駅」をより多くの方々に知っていただき、また、利用者の方々の生の声を聞かせていただくために、昨年度に引き続き中国地方の「道の駅」及び高速道路のSA・PA等において実施した。

応募期間は七月一日から八月三十一日までで、応募者の中から抽選で、各「道の駅」周辺地域の特



道の日街頭PR (JR防府駅前)



現場見学会
(広島県豊田郡瀬戸町御寺)

産品やハイウェイカード等をプレゼントすることとしている。平成一三年度は約一〇、六〇〇通の応募があった。

「中国地方道路広報コンテスト」

道路整備事業の重要性・目的等を広く国民の方々に知っていただくために、道路管理者や民間企業が製作する看板やパンフレットについて、表現方法、デザイン、イメージアップ等に創意工夫を凝らしている作品の募集を、昨年度から実施している。応募総数三二点の内、「看板部門」から二点、「パンフレット部門」から五点の優秀賞を決定した。

事務所における行事

管内の工事事務所においても、著名人を呼んでの「講演会」、パレードなどによる街頭PR活動や現場見学会、一般市民の参加も得た「道路一斉清掃」等を実施し、道路愛護思想の啓発と普及を図った。

四国地方整備局

「道路ふれあい月間」

「道の日」の行事報告

四国地方整備局では、八月の「道路ふれあい月間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨に添って、本局をはじめとして管内の工事事務所におい

て多彩な広報行事等を実施したので、その一部を紹介します。

「香川地区道路ふれあい月間連絡協議会」の設立

この協議会は、香川県内の各道路管理者や道路利用者等を構成員とし、その意向・意見を把握し、それを積極的に「道路ふれあい月間」・「道の日」の行事に組み入れ、地域住民等が主体となって実施できる運動を展開するとともに、各地域の特性に応じた運動を行うことを目的に設立されました。

本年の構成メンバーは、四国地方整備局・香川工事事務所・香川県・高松市・日本道路公団四国支社・本州四国連絡橋公団第二管理局・NTT西日本香川支店・四国電力(株)高松支店・四国ガス(株)高松支店の九団体です。今後はボランティア団体等にも参加をお願いする予定です。

サンポート高松・広報イベント

香川地区では、楽しみながら道路というものを



物産展の様子

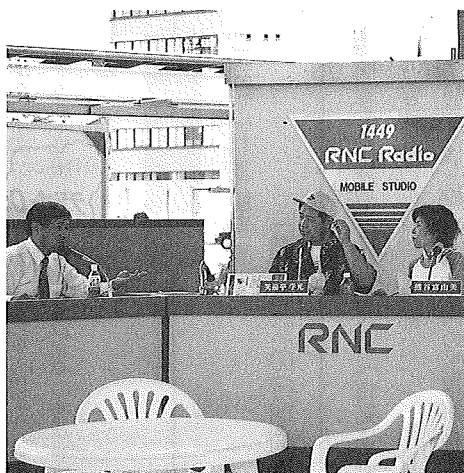


まんま君による「道クイズゲーム」

見つめ直し、道路の大切さを再認識してもらい、さらには道路をいつくしむという意識を持つていただく目的で「道路ふれあい月間」・「道の日」の行事を「香川地区道路ふれあい月間連絡協議会」の主催により八月一日、サンポート高松において、広報イベントを実施しました。

午前一〇時、四国地方整備局長、香川県副知事、高松市長を始めとする構成メンバーの代表者や高松ゆめ大使・香川県警察音楽隊・カラーガード隊の参加による「くす玉割り」でオープンのイベントは、構成メンバーの趣向を凝らしたパネル展や衛星中継車・災害対策車等の展示・試乗、道の駅滝宮・道の駅たからだの里さいた・吉野川ハイウェイオアシス・石鎚山ハイウェイオアシス・キヨスクからの出店による物産展を開催した。

また、特設ステージでは、まんま君による「道クイズゲーム」を実施し、子供たちに「みち」に



局長のラジオ出演状況

ついて関心を持ってもらった。

今年は、初めての試みとして地元民放ラジオ局（西日本放送・高松市本社）の「情報てんこもりラジオでDON」という番組の特設スタジオをイベント会場に設置し、実況放送を行った。これにより、一三時から一六時二〇分にわたり「道路ふれあい月間」・「道の日」イベントの内容や「道に関するクイズ」を逐次ラジオ放送するとともに、特設スタジオにおいて、四国地方整備局長が「新しい四国の道づくり」等に関する話をされ、それがオンエアされた。

早朝道路一斉清掃

八月一日、本年四月から始まった家電リサイクル法の施行により、道路でのゴミ（対象品目）の投棄量が増加傾向にあることから、早朝道路一斉

清掃を実施し、道路を利用する多くの方々に道路でのマナー向上や道路愛護を訴えた。今年も、一二団体・約二八〇名が参加し、一般国道一一号等において歩道などを清掃した。

その他のイベント等

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



道路茶屋サービス状況

九州地方整備局

道路ふれあい月間「行事報告」

九州地方整備局では、本局及び管内道路関係各事務所において広報行事を実施しましたので紹介します。

福岡県における広報行事

福岡県内では、八月五日（日）に久留米市の百年公園において、県内各機関で実行委員会を組織して「道の日フェスタ2001」を開催し、開会当初から多くの家族連れでにぎわいました。

開会にあたり記念式典をおこない、日頃から道路美化に尽力されているボランティア団体に感謝状を贈りました。続いて、「第一九回道路絵画コンクール」の表彰式を行い、優秀賞に輝いた一〇作品の表彰を行いました。最後に「道の日フォトコンテスト」で見事優秀賞を受賞した六作品の表彰を行いました。

イベントホールでは、久留米市の郷土芸能であ



「道の日フェスタ2001」 副局長挨拶
(九州地方整備局)

るそろばん踊り、道路クイズ大会等を行ったほか、各入賞作品の展示、道の駅物産展、クラフト教室、各道路管理者・事業者ブースや災害対策車などを展示しました。

また、道路探検隊を結成し、九州自動車道の太宰府管理所や特殊車両取締基地、国道三号の金隈共同溝等を探検しました。管理所では交通管制指令室を見学し、九州内の高速道路の状況がリアルタイムで表示される表示盤に一同見入っていました。そして、車が絶えず行き交う国道の下を走る巨大な共同溝にはみんな驚きの表情で、真剣な眼差しで説明に聞き入り、道路探検隊員たちはさまざまな表情を見せる道路を実体験し、道路に親しんだのでした。

道路ふれあい月間行事報告

宮崎工事事務所

宮崎では、国土交通省、宮崎県、宮崎市、日本道路公団都城管理事務所、宮崎県道路公社の五団体で、宮崎道路ふれあい月間実行委員会を構成しています。これに加え、協力団体としてN T T 宮崎支店、九州電力宮崎営業所、宮崎ガス、宮崎交通、宮崎県建設業協会も参加して、宮崎道の日縁日まつりを行いました。今年は、道にふれあおうということで若草通商店街の協力も得て商店街とタイアップし、半日商店街の道路を七〇m全面使い、周防の猿回し、ジャグリング、風船ビエロ



宮崎道の日縁日まつり

などが祭りを盛り上げ道路いっぱいの人だかりでした。また、金魚すくいや輪投げ、ヨーヨーつりなど各協力団体も独自の出し物で祭りを盛り上げました。

また、祭りに先立ち市内各小学校の道路絵画展も行い、応募作品が二、四四一点も集まり過去最高を記録しました。この作品の中から最優秀賞一点、優秀賞四点、入選四五点、佳作五〇点を選び、入選以上の五〇点を宮崎駅中央コンコースに一〇日間宮崎道路ふれあい実行委員会などのパネルとともに展示しました。道路絵画展の表彰式は八月一〇日の道の日若草通で行い、宮崎道の日縁日まつりに先立ち入選以上の五〇点を表彰し当日は四一名の子供が参加し一人一人に表彰状とメダル

と記念品が渡されました。

また、八月二八日（火）には道路一日巡視を行い、高城町立石山小学校の六年生一八人と先生一人を含む一九人で沖水橋の高欄補修現場を見学したり道路清掃車や散水車、降雨体験車に乗り時間雨量一八〇ミリを経験したり、最後に全員が交代でパトロールカーに乗り一日巡視を体験しました。

長崎の「道の日」は晴れました

～平成一三年度道路ふれあい月間行事報告～

長崎工事事務所

前日の雨もすっかりあがった八月一〇日「道の日」、長崎県庁前で横断幕、のぼりを持った国土



「道の日」探検隊バスツアー

交通省、長崎県、長崎市の職員約五〇名が参加して道の日キャンペーン出発式及び道路愛護団体と道路功労者の表彰伝達式を行いました。

長崎では、国土交通省長崎工事事務所、日本道路公団長崎管理事務所、長崎県、長崎県道路公社、長崎市、佐世保市、諫早市、大村市の各道路管理者及び一一の協賛団体の協力により広報活動を実施しました。

出発式の後、市内の繁華街に会場を設営し、道路ふれあい月間の趣旨により、今後住民の方が主体となった行事を実施するにあたり、どのような行事を実施したらよいかという内容のアンケート調査を中心としたキャンペーンを行いました。調



道路愛護団体表彰伝達式

査は予想を上回るご協力をいただき、その貴重な集計結果を来年以降の行事に反映していきたいと考えています。

その他、長崎市では、主要道路の空き缶拾い及び徒歩巡回、路面電車の側面広告等を実施、また、佐世保市、諫早市、大村市、道路公団においても、アンケート調査をはじめ、各種行事を実施し、道路の意義、重要性について広報しました。なかでも長崎市、佐世保市、諫早市及び大村市において企画した小学生を対象とした工事現場見学などの「道の日」探検隊バスツアーは、合計二〇〇名以上の参加者があり道路の大切さを理解してもらえたことと思います。

沖縄総合事務局

「道路ふれあい月間」「道の日」の行事

今年度より、長年親しまれてきた「道路をまもる月間」が「道路ふれあい月間」に名称を改め、より道路利用者の視点に立った運動になるよう全国的な試みがなされたところである。「道路ふれあい月間」沖縄地方推進協議会においてもその趣旨に添い、様々な行事を行った。

図画や作文を通して、道路の美化、愛護思想の普及を図るため、県内小中学生を対象に毎年開催



図画・作文コンクール展示会

されている図画・作文コンクールも、今年で一五回目を迎え、年々増える応募作品の選考にうれしい悲鳴をあげているところである。今年も県内各地の多数の小・中学校から、八、〇〇〇点以上の応募作品があり、その中から上位入賞者に対して表彰式を行い、那覇地区・北部地区でそれぞれ展示会を開催した。

また、八月一〇日の道の日には、ジャスコ那覇店前広場においてイベントを開催した。

例年、沖縄においては、この時期の暑さ対策や台風が気になるところである。そのため今年からは、開催時間を試行的に午後四時スタートとした。当日正午からの激しい豪雨には、開催も危ぶまれたが、天候も徐々に回復に向かい、イベントが開始される頃には、スコール後のさわやかな晴天に

変わり、「道の日」の宣誓が高らかに行われた。その後、道路愛護功労者表彰式を行い、個人三名と五団体（日本道路協会会長表彰一団体を含む）が表彰された。

続いて、小禄高等学校マーチングバンドによる華麗な演舞、地元伝統芸能集団「鼓衆若太陽」による太鼓パフォーマンス、県内外から第二の「キロロ」として注目されている男性デュオ「アイロウ&タカ」によるライブコンサートが行われ、広場に集まった多数の人々から盛んな拍手を受け、会場は大いに盛り上がった。

同日、国道事務所及び県土木事務所においては、県内の小学生（将来の道路監理員？）を対象に一日道路パトロールを実施した。参加した小さな道路監理員達には、パトロール車同乗による道路巡

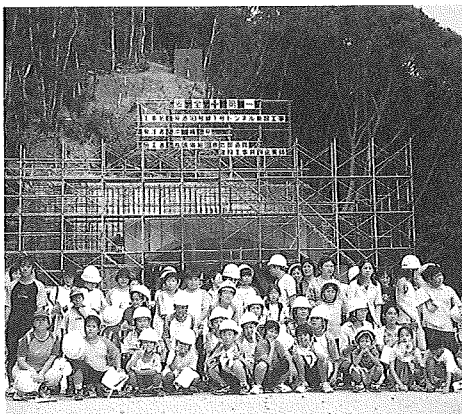
回体験を通じて、道路の正しい利用と道路愛護の大切さを学んでもらった。

また、月間中、毎年一般募集され、好評を博している親子道路施設見学会を行った。今年も応募多数のため、抽選により二一組五一人の親子が、爽やかな青空の下、県内各地の道路施設を見学し、道路のもつ役割、正しい利用のあり方等道路に対する認識を深めながら楽しい一時を過ごした。

鉄軌道のない沖縄では、「道路」が人々の生活や物流の根幹をなしており、沖縄県民にとっては最も身近で大切な交通手段である。今後とも「道ふれあい月間」「道の日」の各種活動を通して、道路についてのさらなる認識を広め、道路愛護思想の普及に努めたい。



道路愛護功労者表彰式



親子道路施設見学会

ETCのサービス拡大について

道路局有料道路課

一 はじめに

現在、我が国においては全国で約九、五〇〇kmの有料道路ネットワークが形成されており、社会経済活動、日常生活においてなくてはならない存在となっています。しかしながら交通量の増加にともない、有料道路上においても交通渋滞が恒常化しているのが実状です。

日本道路公団の調査によると、高速道路においては渋滞発生箇所のうち、全体の約三割が料金所部となっています。国及び道路四公団等は、料金所渋滞の解消・緩和等の観点から、無線通信技術を利用して料金の支払いを可能とするノンストップ自動料金支払いシステム（Electronic Toll Collection System、以下「ETC」という。）

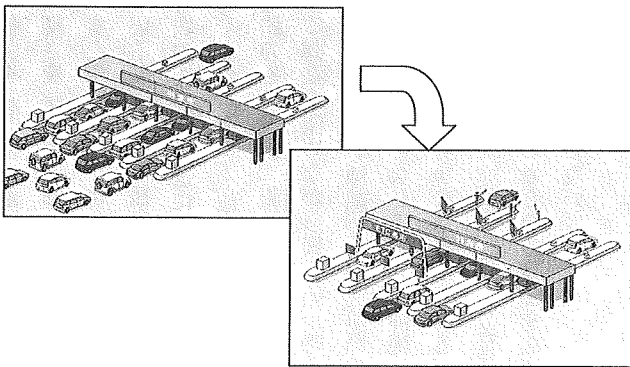
の研究開発を進め、モニター車を対象とした試行運用を平成一二年四月より約一年間実施した後、平成一三年三月三〇日より千葉地区を中心とする料金所（六三箇所）で一般利用者に対するサービスを開始しました。七月二三日には三大都市圏にサービスを拡大し、九月末現在、一四九料金所でETCのサービスが利用可能となっています。

二 ETC導入により期待される効果

ETCの導入により以下の効果が期待されます。

① 料金所渋滞の解消・緩和

料金所を一旦停車することなく通過することが可能となることから、料金所一レーンあたりの処理能力が現在の二〜四倍に向上し、



ETCによる料金所渋滞の緩和

料金所の渋滞が緩和します。ETCの利用率が五〇％程度になれば、現在の料金所渋滞はほぼ解消される見込みです。

② 利便性の向上

ノンストップ・キャッシュレス化により利用者の利便性が向上することに加え、有料道路事業者の違いなどから料金所において何度も停車する煩わしさ等から解放されます。

③ 環境改善

料金所を停車することなく通過できるため、加減速による騒音、排気ガスを軽減する

ことができます。

④ 多様な有料道路料金設定が可能

ETCの活用により、時間帯別料金等、これまででは実施が難しかった多様な有料道路料金設定が可能となります。

三 ETCの利用状況

平成一三年三月に一般運用を開始して以来、ETCの利用台数は増加しており、九月末現在、一日あたり約一万八千台となっており、一般運用開始当初の約三倍となっています。

また、セットアップ台数についても増加しており、九月末現在、約七万四千台が登録されています。

今秋の全国展開によりサービスが全国に拡がることにより、更なる普及が進むものと期待されます。

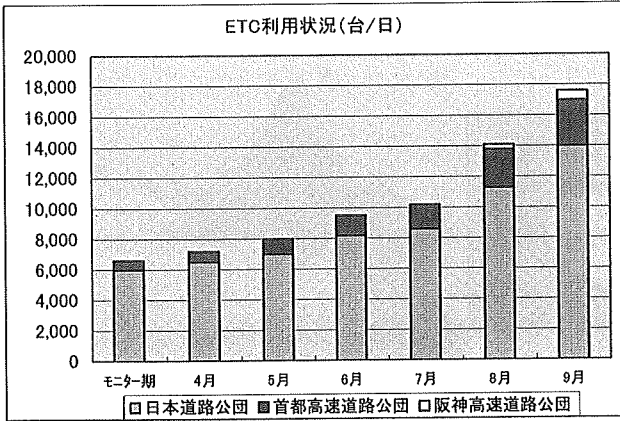
四 ETCの運用開始計画

現在、ETCは三大都市圏の一四九料金所で利用が可能となっていますが、一月三〇日には全国六一六料金所にサービスを拡大する予定となっており、東名・名神高速道路、東北道、中央道、山陽道、九州道などの全国の高速道路ネットワークで利用可能となるほか、首都高速道路においては神奈川線の全料金所でETCが導入されるなど、ETCを利用可能な料金所が大幅に増加します。

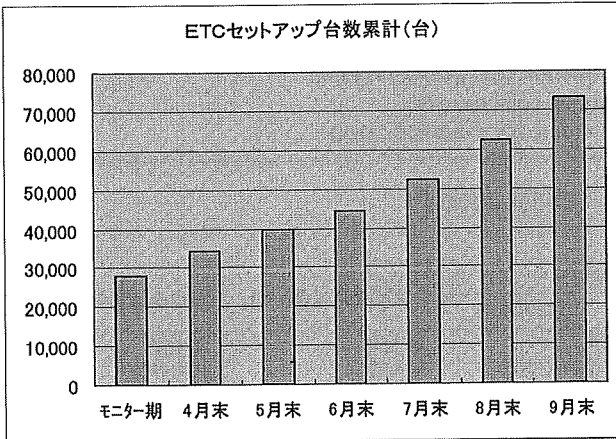
路側アンテナを整備しない料金所にもICカードリーダーを設置し、入口をETCで通過した場合、出口にETCが整備されていなくてもETCカードを用いた決済が可能となるよう配慮しています。

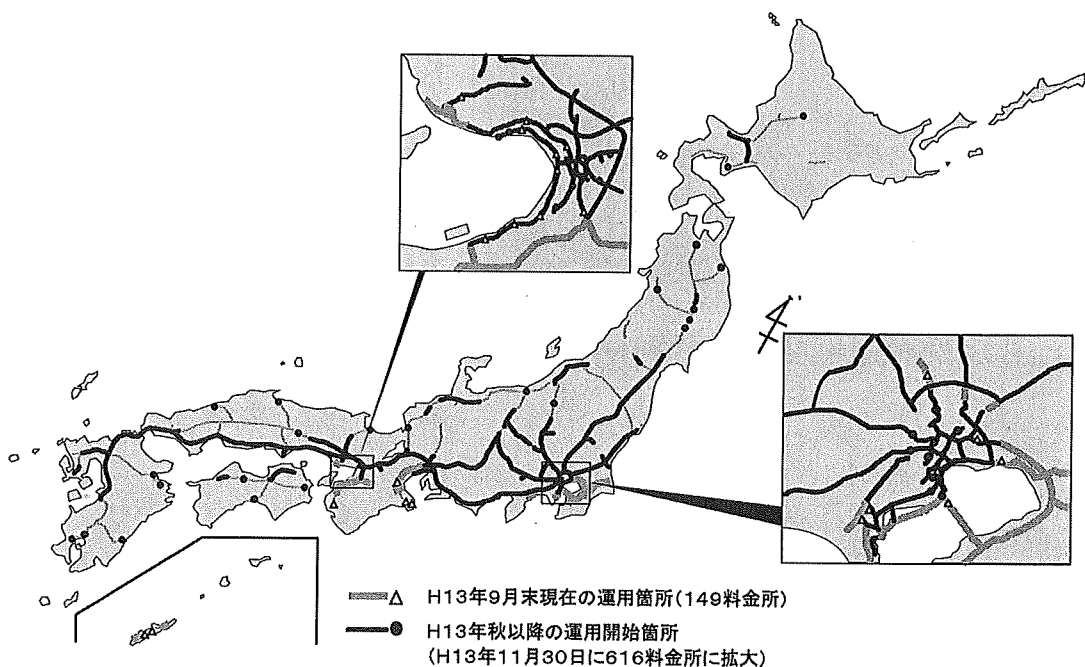
平成一四年度末までには首都高速道路、阪神高速道路の全料金所を含む、全国の主要な約九〇〇料金所にサービスを拡大することとしており、高速道路利用者の約九割が利用する料金所でETC

ETC利用状況(台/日)



ETCセットアップ台数累計(台)





【ETCの運用開始計画】

	J H日本道路公団		首都高速道路公団	阪神高速道路公団
	高速自動車国道	一般有料道路		
サービス実施中箇所	東関東自動車道 新空港自動車道 館山自動車道 東名阪自動車道 伊勢自動車道 西名阪自動車道 阪和自動車道 関西空港自動車道 沖縄自動車道	京葉道路 千葉東金道路 東京湾アクアライン 東京湾アクアライン連絡道 横浜横須賀道路 横浜新道 小田原厚木道路 第二神明道路 海南湯浅道路 湯浅御坊道路 南風原道路	埼玉線 川口線 6号三郷線 7号小松川線 湾岸線 神奈川1号横羽線 神奈川2号三ツ沢線 神奈川3号狩場線 の一部料金所	湾岸線 北神戸線 神戸線 松原線 の一部料金所
新規サービス開始箇所	東名・名神高速道路 札幌・道央・東北 八戸・秋田・山形 常磐・関越・上信越 北関東・東京外環 中央・長野・北陸 東海北陸・東名阪 近畿・中国・舞鶴 山陽・米子・浜田 徳島・高松・松山 高知・関門・九州 大分・長崎・宮崎 の各自動車道	第三京浜道路 圏央道 広島岩国道路 長崎バイパス	都心環状線(霞ヶ関) 1号羽田線(平和島) 1号上野線(北上野) 2号目黒線(白金) 3号渋谷線(用賀) 4号新宿線(永福) 5号池袋線(志村) 神奈川1号横羽線 神奈川2号三ツ沢線 神奈川3号狩場線 高速湾岸線(5期)	守口線(守口本線) 東大阪線 (長田本線) 堺線(堺本線) 西大阪線 (南開本線) 湾岸線(住吉浜) (六甲アイランド北)

ETC期間限定特別割引の概要

<割引対象> ETC車載器をセットアップし、後記の登録受付期間内に公団の設置する受付窓口で、特別割引に使用するETCカードその他必要な事項を登録された方。
<割引内容> 登録したETCカードを使って、後記の割引適用期間内に、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団指定の高速道路及び有料道路を利用した場合、規定の通行料金の20%を割引。ただし、公団ごとに割引累計額が1万円に達するまで。（利用金額は5万円まで）
<登録受付期間及び割引適用期間> ●登録受付期間：平成13年11月1日～平成14年6月30日 ●割引適用期間：平成13年11月30日～平成16年6月30日
<ポイント> ① 早期購入（早期普及）のインセンティブを与えるために、一定の受付期間を設定 ② ハイカの最高プレミアム(8,000円)を超える、1万円のプレミアムを各公団が設定 ③ ハイカの最高割引率(13.8%)を超える、割引率20%を設定（3公団共通） ④ ETC効果の早期発現とプレミアムの有効活用を目指した有効期間(2年)の設定

のサービスが導入される予定です。

五 ETCの普及促進策

料金所渋滞の解消等、ETCの効果の多くは、ETCの普及が進むにつれて発現するものであることから、普及促進が重要であり、国土交通省等

は次のような普及促進策を実施することとしています。

① ETC期間限定特別割引

日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団では、ETCの普及を促進するため、ETCの全国展開とあわせ、ETCを利用した場合に通行料金の二割引を行う、期間限定特別割引を実施することとしています。

② ETC前納割引

前納システムを導入し、現行のハイウェイカード割引等の割引率を考慮したETC前納型割引について、期間限定特別割引に引き続き実施するべく、平成一四年度早期の導入を目指し、検討を進めています。

③ ETC専用レーンの拡大

ETCの効果を最大限に発揮するため、全てのETC車がノンストップで通行可能となる専用レーン化について、普及状況を勘案しつつ拡大していくこととしています。

六 おわりに

ETCの効果をも十分に発揮するためには、渋滞が発生している料金所を中心として、広範囲の

人々に車載器及びETCカードの普及を促すことが必要です。ETCの普及により渋滞解消効果や料金所管理費用の節減が期待されるほか、民間においては市場創出効果等が期待されることから、官民が互いに連携を図り普及・促進に向けて取り組んでいくこととしています。

道路占用許可手続マニュアルの作成

道路局路政課道路利用調整室

一 はじめに

「日本型IT社会」の最も基本的な社会的基盤である超高速インターネットの整備に不可欠な光ファイバー網の整備を推進するため、「線路敷設の円滑化について」(平成十二年一月六日IT戦略会議・IT戦略本部合同会議)(以下「円滑化方針」という。)[e]apan重点計画」(平成十三年三月二十九日IT戦略本部決定)において、線路敷設の円滑化のための基本方針が定められたが、これらの中には、各道路管理者が講ずべき措置として、道路占用許可手続マニュアル(以下「マニュアル」という。)の作成、道路舗装工事完了後の掘削抑制措置に関する情報(以下「掘削抑制情報」という。)のインターネットによる公表

等が盛り込まれている。

その背景には、近年、とりわけNCC等から、工事規制のために思うように工事ができない、必要な情報の提供が円滑でない等の指摘を受けており、また、占用許可の運用や掘削抑制措置等の取扱い、道路の種別や形状、交通の状況等によって異なることから、道路管理者ごとに作成することとされているものである。

これらの措置については、「第一種電気通信事業者による線路敷設の円滑化を図る措置の実施に当たつての基本的な考え方等について」(平成十三年二月一五日付け道路利用調整室長・道路保全対策官通知)(以下「室長等通知」という。)により基本的な考え方が示され、現在、直轄国道については、マニュアルの窓口への備付け、掘削抑制

情報の公表等の措置が講じられており、一部ではインターネットでの開示も行われている。一方、都道府県等においては、本年三月末に実施した調査によると、予算的、技術的あるいは時間的問題から、これらの措置が未実施であるとした自治体もあり、具体的な作成事例やひな型を示してほしいとの要望も少なくない。

そこで、本号及び次号の二回にわたり、マニュアルの作成と掘削抑制情報の公表について、地方整備局における事例を紹介する。

二 マニュアルの作成について

円滑化方針においては、「道路や河川に線路敷設を行う際の手続の円滑化を図るため、公物管理者は平成一二年度内にわかりやすい占用許可手続

マニュアルの作成を図る。」とされており、室長等通知により、マニュアルに盛り込むべき基本的事項として、おおむね次の各項目が示されている。

1 道路占用制度の概要

道路法における道路占用制度の位置付けや基本的な考え方を記載する。マニュアルは当面NCCを対象とするものであるので、必ずしも詳細な記載は要しないと思われるが、占用物件の限定列挙主義、占用物件の種類等について言及することも考えられる。

2 管理する道路の区間、道路管理者の担当窓口

NCC等が占用を希望する当該道路の区間を誰が管理しているかを明らかにするため、路線名ごとと区間ごとに申請窓口の住所、電話番号、担当係名等を明記する。その際、表形式だけでなく地図を併用することが望ましい（事例1）。

3 道路工事調整会議の流れ、道路工事調整の手

続

いわゆる道路工事調整会議については、一部のNCC等から調整会議の手續や日程、道路工事のスケジュール等が分かりにくいため、新規事業者の事業展開の上で必要な情報を開示するなど、よりオープンな運営を図るべきとの意見も寄せられ

ている。したがって、道路工事調整会議の対象となる物件（工事）、調整会議の趣旨、概要、スケジュールや必要な手續、問い合わせ先等についての記載が必要である（事例2）。

4 許可申請手續

道路占用許可申請から許可を受けて工事を完了するまでの流れをフローチャート等で示す（事例3）。

また、第一種電気通信事業者が光ファイバーを地下に敷設しようとする場合等を例にして、申請書の記載例と必要な添付書類等を明らかにしておく（事例4）。

5 光ファイバー敷設に関する取扱い

冒頭で述べたように、マニュアルの作成は、差し当たり「日本型IT社会」の最も基本的な社会的基盤である超高速インターネットの整備に不可欠な光ファイバー網の整備を推進することを目的とするものであり、また、光ファイバーについては、電線共同溝や情報BOX等への占用やいわゆる二次占用に関する特別の取扱い等があることから、占用物件の中でも、特に光ファイバー敷設に関する取扱いに関し必要な情報を特記することとされているものである（事例5）。

（次号に続く）

※ 地方整備局における事例については、次のホームページで参照することができます。

関東地方整備局

<http://www.ktr.mlit.go.jp/kyoku/index/sen>

yoho/index.htm

近畿地方整備局

<http://www.ktr.mlit.go.jp/>（道路占用）

事例1 管理する道路の区間、担当窓口

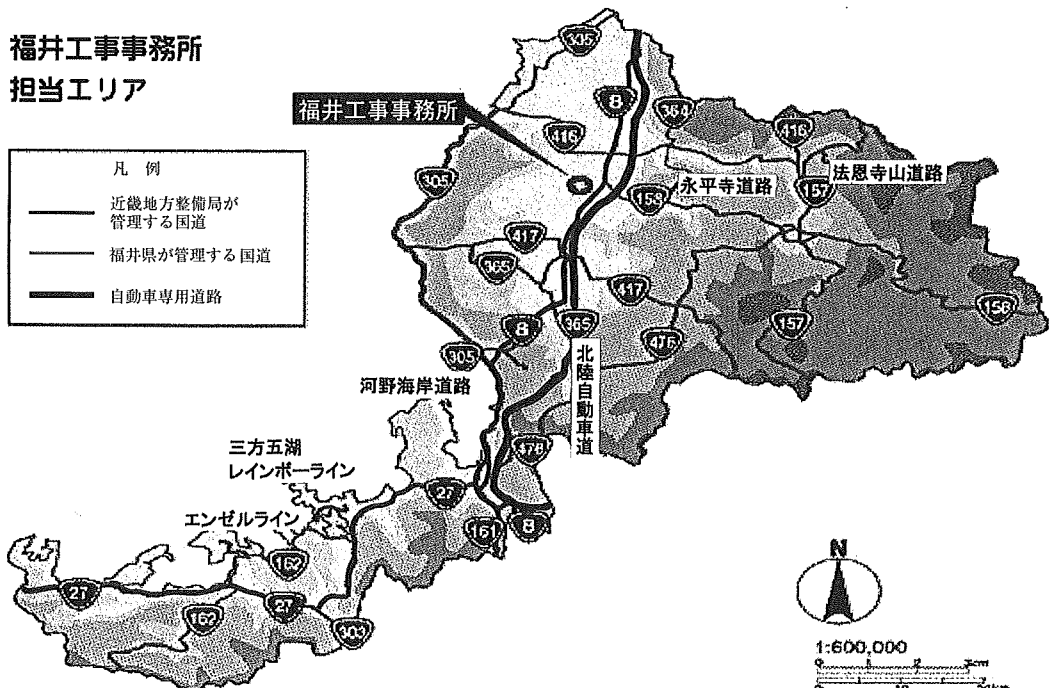
事務所名	〒	住所	電話番号
福井工事事務所	918-8015	福井市花堂南 2-14-7	(0776) 35-2661
福井国道維持出張所 (8号金津町～河野村)	918-8239	福井市成和 1-3117	(0776) 27-1707
敦賀国道維持出張所 (8号河野村～敦賀市) (27号敦賀市～美浜町) (161号福井県内)	914-0057	敦賀市開町 3-28-1	(0770) 22-5166
小浜国道維持出張所 (27号上中町～高浜町)	917-0241	小浜市遠敷 1-101	(0770) 56-1617

近畿地方整備局が管理する国道以外の国道（有料道路を除く）及び県道は福井県が管理しています。

福井県	910-8580	福井市大手 3-17-1	(0776) 21-1111
-----	----------	-----------------	----------------

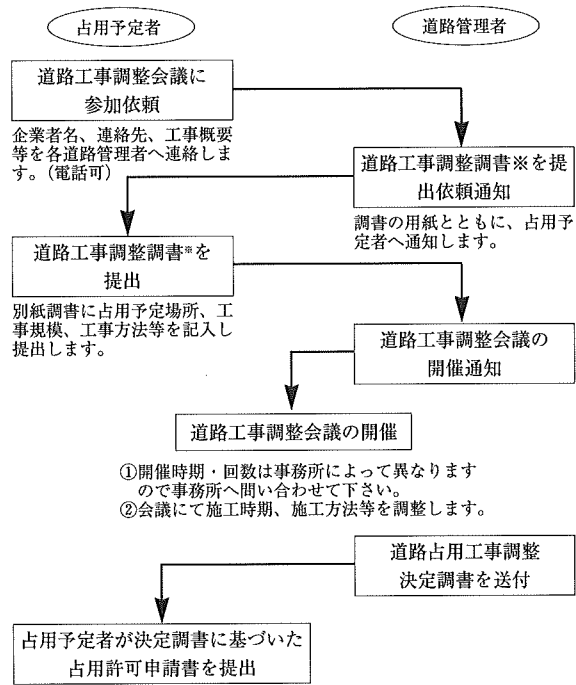
福井工事事務所
担当エリア

凡 例
 近畿地方整備局が 管理する国道
 福井県が管理する国道
 自動車専用道路



事例2 道路工事調整会議の流れ、道路工事調整の手続

道路工事調整会議の流れ（関東地方整備局の例）

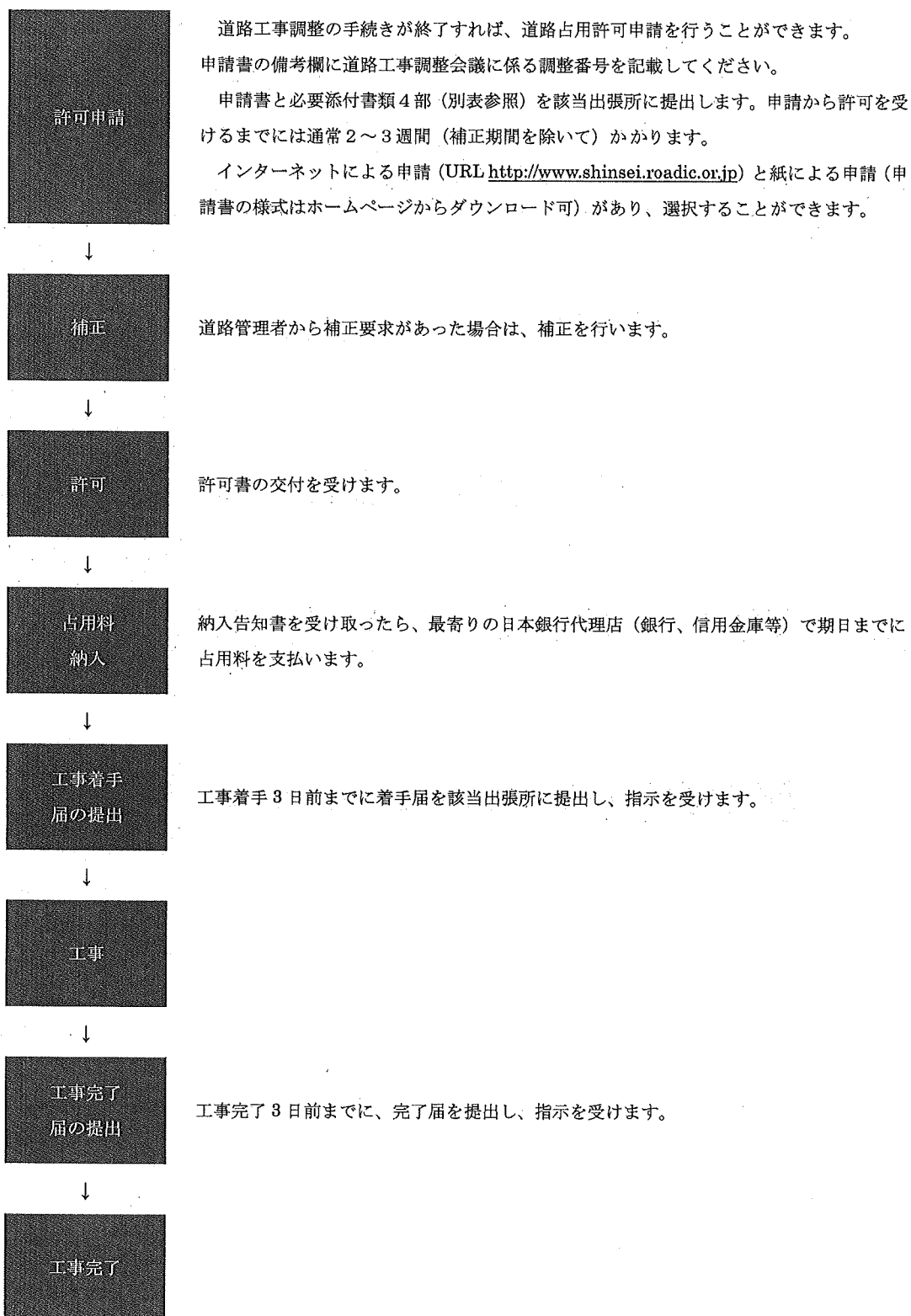


※道路工事調整調査（記載例）

〇〇株式会社

企業 番号	距離標	工事 理由	工事 対象物	占用 位置	掘削規模	全体 工事規模	全体工期	全日数
	工事箇所					路線上 工事規模	路線上 工期	路線上 日数
177	0 K405	新設	管路	上・下	巾1.0 高さ1.5	50	12/04～ 15/03	20
	中央区日本橋 2丁目					歩道(延長) 50	12/04～ 15/02	20

事例3 許可申請から工事完了まで（フローチャート）



事例 4 許可申請書類記載例

(申請者控)

下記、記入要項に従って①～⑮の順に、間違いなく記入して下さい。

① 道路占用 許可申請 書 協議 北陸地方整備局長 殿	⑧ 新規 更新 変更 (第 年 月 日) ② 平成 12 年 9 月 20 日 〒 951-8505 住所 新潟市白山通 1-425-2 ③ 氏名 北陸通信㈱ 代表取締役 北陸太郎 担当者 設備部 富山 次郎 TEL 025-266-1171															
④ 道路法第 35 条の規定により協 許可を申請 議します。																
⑩ ⑩ 占用の目的 第一種電気通信事業の用に供するため (光ケーブル敷設)																
⑪ ⑪ 占用の場所 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">路 線 名</td> <td style="width: 40%;">一般国道 116 号 ・ 上り 下り</td> <td style="width: 30%;">車 道 ・ 歩 道 ・ その他</td> </tr> <tr> <td>場 所</td> <td colspan="2">新潟市小針が丘地先から同市小針西 1 丁目地先</td> </tr> </table>		路 線 名	一般国道 116 号 ・ 上り 下り	車 道 ・ 歩 道 ・ その他	場 所	新潟市小針が丘地先から同市小針西 1 丁目地先										
路 線 名	一般国道 116 号 ・ 上り 下り	車 道 ・ 歩 道 ・ その他														
場 所	新潟市小針が丘地先から同市小針西 1 丁目地先															
⑤ ⑤ 占用物件 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">名 称</th> <th style="width: 30%;">規 模</th> <th style="width: 40%;">数 量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通信線</td> <td>光ファイバーケーブル 100 芯</td> <td>726.5m</td> </tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>		名 称	規 模	数 量	通信線	光ファイバーケーブル 100 芯	726.5m									
名 称	規 模	数 量														
通信線	光ファイバーケーブル 100 芯	726.5m														
⑥ ⑥ 占用の期間 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">平成 12 年 10 月 2 日から 平成 18 年 3 月 31 日まで 5 年 6 ヶ月間</td> <td style="width: 50%;">⑬ ⑬ 占用物件の構造 別紙参照</td> </tr> </table>		平成 12 年 10 月 2 日から 平成 18 年 3 月 31 日まで 5 年 6 ヶ月間	⑬ ⑬ 占用物件の構造 別紙参照													
平成 12 年 10 月 2 日から 平成 18 年 3 月 31 日まで 5 年 6 ヶ月間	⑬ ⑬ 占用物件の構造 別紙参照															
⑦ ⑦ 工事の時期 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">平成 12 年 10 月 2 日から 平成 12 年 10 月 30 日まで 30 日間</td> <td style="width: 50%;">⑭ ⑭ 工事の実施方法 請負工事</td> </tr> </table>		平成 12 年 10 月 2 日から 平成 12 年 10 月 30 日まで 30 日間	⑭ ⑭ 工事の実施方法 請負工事													
平成 12 年 10 月 2 日から 平成 12 年 10 月 30 日まで 30 日間	⑭ ⑭ 工事の実施方法 請負工事															
⑫ ⑫ 道路の復旧方法 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> </td> <td style="width: 50%;">⑮ ⑮ 添付書類 位置図、平面図、交通規制図、構造図</td> </tr> </table>			⑮ ⑮ 添付書類 位置図、平面図、交通規制図、構造図													
	⑮ ⑮ 添付書類 位置図、平面図、交通規制図、構造図															
* 記入要領 下敷きを3枚目と4枚目の間に入れて①～⑦を記入して下さい。 ① 「許可申請、協議」について該当するものを○で囲んで下さい。 ② 申請年月日を記入して下さい。 ③ 申請者が法人である場合は「氏名」の欄には、会社名等及び代表者の氏名を記入して下さい。印は、2 枚目に押して下さい。 ④ 該当するものを○を囲んで下さい。 ⑤ 占用物件の名称、規模及び数量の欄には、工作物、物件又は施設の名称、規模 (縦、横、高さ等についての寸法)、数量 (面積、延長) を記入して下さい。 変更の許可申請 (協議) の場合、関係する欄の下部に変更のものを記載し、上部に変更前のものを () 書きして下さい。 ⑥ 占用の期間には、工事の期間も含まれます。 ⑦ 占用場所における工事の期間を記入して下さい。 以下の⑧～⑮は、下敷きを抜いて記入して下さい。 ⑧ 「新規、更新、変更」について、該当するものを○を囲んで下さい。 「更新、変更」の場合は、従前の許可番号・年月日を記入して下さい。 ⑨ 「担当者」の欄には所属・氏名の他、必ず電話番号を記入して下さい。 ⑩ 「占用の目的」は、具体的に記入して下さい。 ⑪ 「占用の場所」は地番まで記入し、「車道、歩道、その他」については、該当するものを○を囲んで下さい。 ⑫ 道路を復旧する必要がある場合のみ、その方法を記入して下さい。 ⑬ 添付書類で判断できる場合は、「添付の書類のとおり」と記入して下さい。 ⑭ 掘削の場合は、「開削」「シールド」、足場を組む場合は、「足場」等を記入して下さい。 ⑮ 添付書類の種類 (位置図、平面図、断面図等) を全て記入して下さい。																

(1) 占用料の額及び徴収方法

- ・ 道路の占用料の額は、指定区間内の国道にあっては、政令（道路法施行令）で定められています。
- ・ 占用の期間が1ヶ月未満の場合にあっては、消費税法第6条の規定に基づき消費税を徴収します。（道路法施行令第19条の2第2項）
- ・ 政令に基づき算出された占用料は、占用を許可をした日から1月以内にの納入告知書により一括して徴収します。（同法施行令第19条の3第1項）
- ・ 占用の期間が翌年度以降にわたる場合には、翌年度以降の占用料は、毎年度、当該年度分を4月30日までに徴収することになります。（同上）
- ・ 徴収した占用料は返還しません。ただし、道路法第71条第2項の規定により道路の占用の許可を取り消した場合においては、取消後の占用料を返還することとなります。（同法施行令第19条の3第2項）
- ・ 納入告知書により、納入を命じても、占用者が占用料を納入しない場合には、催促状により納付すべき期限（発行の日から20日）を指定して催促することとなります。
- ・ 国等の行う占用や地方公共団体の行う占用等公共性の高いものの占用料については、法令等により減免されるものもあります。

(2) 光ファイバー敷設に関する取扱い

(イ) 電線共同溝への当初入溝

建設負担金（電線共同溝の耐用年数が50年であることから電線の耐用年数である25年後に再掘削して電線を更新する費用）が必要となります。

電線共同溝整備道路指定後、速やかに該当する電線共同溝区間を管理する事務所に電線共同溝の占用許可申請書を提出する必要があります。

(ロ) 電線共同溝への事後入溝

空管路がある場合のみ可能ですが、占用負担金が必要となります。

該当する電線共同溝区間を管理する事務所に占用希望の意志表示をし、指示を受けて下さい。

(ハ) 情報ボックスへの当初入溝

ホームページに整備状況が掲載されていますので、該当する情報ボックス区間を管理する事務所に占用希望の意志表示をし、指示を受けて下さい。

【北陸地方整備局のホームページ <http://www.hrr.mlit.go.jp/>】

(ニ) 情報ボックスへの事後入溝

空管路がある場合のみ可能ですが、該当する情報ボックス区間を管理する事務所に占用希望の意志表示をし、指示を受けて下さい。

(ホ) 占用権の譲渡について

既に占用している事業者に余っている管路やケーブルがあれば譲渡を受けることができる場合があります。

その際、譲渡する占有者は道路占用許可申請書の目的欄にその旨を記載し、譲渡を受ける占有者は、新規又は変更の道路許可占用申請書を提出することになります。

ただし、電線共同溝は「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に定める譲渡手続きが必要となります。(共同溝は管内にはありません。)

(へ) 単独地中化について

管路及び通信線を新たに単独で埋設する場合は、該当する維持出張所に占用許可申請をして下さい。

(ト) 架空電線について

他社の電柱に通信線を架設する場合は、該当する維持出張所に占用許可申請をして下さい。なお、その際事前に電柱管理者の承諾を得て下さい。

ただし、電線共同溝整備道路の指定を受けている区間やバイパス区間(車線数4以上の自動車専用道路又は副道を備える道路、車線数が4以上で市街化区域又は市街化が予測される地域の道路)の架空電線は認められません。

(チ) 他企業への二次占用について

他社の芯線の一部を借りる、もしくは譲渡を受け、他社の空き管路に光ファイバーを敷設することが可能な場合があります。

一次占用者が二次占用者の占用物件についても、道路管理者の監督処分について責任を負う条件をクリアされれば、二次占用者の道路占用許可申請は不要です。

なお、それ以外については、二次占用者は道路占用許可申請が必要となります。

<関係通達>

- ・「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」(昭和42年11月13日付け建設省道政発第90号)
- ・「道路法施行令の一部改正等に伴う事務処理上の留意事項について」(平成元年4月1日路政課長補佐事務連絡)
- ・「共同収容の条件等に関する覚書について」(平成3年9月13日付け建設省道政発第41号)
- ・「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」の一部改正等について(平成8年1月26日付け建設省道政発第2号)
- ・「占用料徴収事務の取扱いについて」(平成8年1月26日付け建設省道政発第3号)
- ・「共架電線の新設にあたっての占用料の取扱いについて」(平成8年4月9日付け道路利用調整室事務連絡)
- ・「電線類の地中化事業に積極的推進に伴う道路行政の配慮について」(平成5年4月4日付け建設省道政発第14号)
- ・「電線類の地中化に伴う占用料の額の取扱いについて」(平成8年1月26日付け建設省道政発第4号)
- ・「電線類の地中化に伴う占用料の額の取扱いについて」(平成8年1月26日付け建設省道政発第5号)
- ・「電気通信設備等の共同収容に係る道路占用の取扱いについて」(平成9年3月14日付け建設省道政発第35号)
- ・「下水道法の一部改正に伴う道路占用許可関係事務等の取扱いについて」(平成9年3月25日付け路政課長補佐、道路環境課沿道環境専門官事務連絡)
- ・「電気通信設備の既設橋梁への占用の取扱いについて」(平成10年8月5日付け建設省道政発第95号)
- ・「電気通信設備等の共同収容のうち占用の許可を受けた管路の所有者等が当該許可に基づく権利及び義務の範囲内で行う他の電気通信事業者等の電気通信設備等の設置に係る取扱いについて」(平成11年3月31日付け建設省道政発第31号)

名古屋南部公害訴訟の和解について

道路局道路交通管理課訟務係

平成一三年八月八日、名古屋高裁及び同地裁において、名古屋南部公害訴訟（第一次～第三次）の和解が成立し、平成元年の第一次訴訟提起以来一二年の長きにわたった争いに終止符が打たれることとなった。今回の和解は、被告である国・企業

指定疾病（気管支喘息等）の認定を受けた患者及びその遺族が、国及び企業一社（現在は一〇社）に対し、大気汚染物質の排出差止めと損害賠償を請求したものである。

（省）

※対象道路は、国道一号、二三号、一五四号、二四七号

②大気汚染の進行に対し有効適切な排出規制を行わなかった国（環境省）

③名古屋南部地域に工場、事業所を立地・操業する企業一社（倒産により現在は一〇社）

業の両者と原告との間で同日の成立をみたもので、これは西淀川、川崎、尼崎と続いた道路環境訴訟においては初めてのことである。本稿では、原告と国との和解を中心として、その概要について紹介する。

〈訴訟の概要〉

一 事件の概要

名古屋市南部又は東海市に居住又は通勤し、公害健康被害補償法あるいは名古屋市条例に定める

二 提訴年月日

一次…平成元年 三月三十一日
二次…平成二年一〇月 八日
三次…平成九年一二月一九日

三 当事者

原告 名古屋市南部又は東海市に居住又は通勤する患者及びその遺族（一次…一四五名、二次…一〇一名、三次…四七名）

被告 ①道路の設置管理者である国（国土交通

四 請求の趣旨

① 環境基準値を超える二酸化窒素、浮遊粒子状物質、二酸化硫黄の排出の差止め
② 損害賠償請求（一次…四一億円余、二次…二七億円余、三次…一三億円余）

五 訴訟進行

一次訴訟については平成一二年一月二七日、名古屋地裁で判決が出され、原告・被告とも控訴したため、名古屋高裁において、係属中であつた。また、二次・三次訴訟については平成一三年七月、名古屋地裁で審理が開始された。

〈二次訴訟第一審判決の概要〉

一 判決の内容

① 損害賠償請求…一部認容

昭和四七年一〇月以降、気管支喘息の発症時に国道二三号沿道二〇m以内に居住していた原告三名について、浮遊粒子状物質の排出と気管支喘息による健康被害との因果関係を認め、これが道路の設置・管理の瑕疵により生じたとして、道路管理者である国に対し一、八〇九万円の支払いを認容。(企業一〇社に対しても、二酸化硫黄の排出と健康被害の因果関係を認め、原告九六名について二億八、九六二万円の支払いを認容。)

② 差止請求…一部認容

国道二三号沿道二〇m以内に現在居住している原告一名について、道路管理者である国が国道二三号を自動車の用に供することに より、一時間値の一日平均値〇・一五九μg/m³を超える浮遊粒子状物質の排出をしてはな

らない旨の不作為請求を認容。

二 控訴

国は、①医学的知見が十分でない中で浮遊粒子状物質と健康被害の因果関係が一部認容されたこと、②浮遊粒子状物質についての差止めが一部認容されたこと、を不服とし、平成一二年一二月五日控訴した。また、原告・企業も同月一日、控訴した。

〈和解に至る経緯〉

平成一三年三月二九日に、関係省庁連絡会議(警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省で構成)による「名古屋南部地域の道路交通環境対策の推進について―当面の取組―」が公表された(本誌二〇一一年四月号で紹介済み)。その後、原告から和解に向け調整を行いたい旨の申し出があり、原告と国の間で一定の接触が続けられた。この結果、平成一三年八月八日、一次訴訟については名古屋地裁の、それぞれの勧告を訴訟当事者が受け入れる形で和解が成立したものである。

〈和解の概要〉

一 原告と国との和解

原告と国との和解は、裁判所が勧告を行うに至

った経緯を記した「前文」と、当事者間の合意内容を記した「条項」とに分かれる。名古屋高裁における和解前文と和解条項は、別添のとおりである(地裁分も表現の若干の相違を除き、同様の内容)。

和解条項の主な内容は、以下のとおりであり、尼崎訴訟の和解条項をほぼ踏襲したものとなっている。なお、差止請求については、他の請求と切り離し、これを和解の対象とせず、原告は別途請求を放棄するという方式を採っている。

- 1 国の道路管理者である国土交通省、環境省としてとり得る施策の検討ないし実施に努める。
- (1) 国の道路管理者である国土交通省の施策
 - ① 国道二三号の車線削減
 - ② 車線削減検討のための交通量調査
 - ③ 環境施設帯の設置
 - ④ 特殊車両通行許可違反の車両取締りスペースの設置
 - ⑤ 大気環境の調査
 - ⑥ 道路管理に係る車両の改善
 - ⑦ TDM施策も含めた名古屋都市圏交通円滑化総合計画策定の支援
- (2) 環境省の施策
 - ① 改正自動車NO_x法に基づく対策
 - ② 大気汚染防止法に基づく対策
 - ③ 大気環境の調査

④ 健康影響調査

(3) 関係機関との連携

2 原告と国の道路管理者である国土交通省、環境省は、意見交換を行う場として「名古屋南部地域道路沿道環境改善に関する連絡会」を設置する。

3 原告は、損害賠償請求を放棄する。

二 原告と企業との和解

和解が前文と条項の形式をとっていることは、国との和解と同様である。和解条項には、企業が、一次〜三次訴訟を通じて解決金約一五億二、〇〇〇万円を支払うこと、環境情報について地方自治体を通じて公開すること等が記載されている。

(別添) 原告と国との和解文書

(平成一三年八月八日、名古屋高裁)

和解前文

1 本件訴訟は、名古屋南部地域における公害健康被害補償法又は名古屋条例の規定に基づく認定患者又はその相続人らが、中部電力・新日鉄など企業一〇社とともに、国に対し、自動車からの二酸化窒素(NO_2)及び浮遊粒子状物質(SPM)の排出の差止めと上記物質の排出に基づく損害の賠償とを請求している事案であって、その提訴は、平成元年にさかのぼる(第一次訴訟)。そして、本件訴訟の提訴後、平成二年及び平成九年に提訴された関連訴訟(第二次及び第三次訴訟)を加えると、合計三次にわたって訴訟が提起されていることになる。本件訴訟については、平成一二年一月二七日に、第一審判決が言い渡されたが、当事者双方は、同判決に不服があるとして、当裁判所において係争中である(以下「一審原告ら」を「原告ら」という)。

2 本件地域においては、昭和三〇年代半ばから、全国的に見ても高濃度の大気汚染が現出したこと、昭和四九年に施行された公害健康被害補償法の規定に基づく重篤な認定患者が多発したこと、現在も原告らをはじめ多くの認定患者が認定疾病のために苦しんでいること、そして、道路沿道を含めて環境基準を上回る二酸化窒素、浮遊粒子状物質による大気汚染などが現在も続いていること、沿道の生活環境が影響を受けていることが認められる。こうした大気汚染は、工場などの排煙だけでなく、自動車排出ガスによってもたらされている。

3 とところで、本件訴訟は提訴以来既に一二年という長期間が経過し、原告らの中には高齢者も多く、また、多数の患者が死亡している。他方、平成七年七月の大阪地裁における国及び公団の責任を一部認めた判決、平成一〇年八月の横浜地裁川崎支部の国及び公団の責任を一部認めた判決、平成一二年一月の国及び公団の責任を一部認

めた神戸地裁判決があり、これらについては、いずれもその後、和解による解決がされたところである。

4 第一次ないし第三次訴訟の原告らは、他の患者らと共に自らの被害体験に根ざした要求をまとめ、平成一二年九月には、「大気汚染公害患者の救済と道路公害根絶のための国・地方自治体に対する当面の要求」を発表し、平成一三年二月には、さらに「当面の名古屋南部地域の道路環境の緊急重点対策について」という要求を発表した。

他方、国は、平成一三年三月二九日に「名古屋南部地域の道路交通環境対策の推進について(当面の取組)」(警察庁・経済産業省・国土交通省・環境省)を発表した。

5 そこで、当裁判所は、以上のような諸事情及び自動車排出ガス対策の一層の推進が必要であることを踏まえ、当事者双方が将来に向かってより良い沿道環境の実現を目指して互いに努力することが必要であるとの結論に達し、和解を勧告する。

和解条項

(この和解条項においては、「一審原告ら」を「原告ら」と、「一審被告国」を「国」と、それぞれいう。)

1 国の道路管理者である国土交通省(以下「国土交通省」という。)及び環境省は、本件地域になお環境基準を上回る汚染実態があることを踏まえ、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準の速やかな達成を目指すことを目標として、本件地域の交通負荷を軽減し、大気汚染の軽減を図るため、国の関係行政機関及び地方公共団体とも連携して、国土交通省、環境省としてとり得る以下の施策の検討ないし実施に真摯に努めることとする。

(1) 国土交通省の施策

ア 国道二三号の車線削減

国道二三号の車線削減(平面部については、車

道・歩道・植樹帯の空間配分の検討を含む。）について、幹線道路ネットワークの整備状況なども踏まえつつ、関係機関並びに地元住民とも合意形成を図りながら検討する。

イ 車線削減検討のための交通量調査

国道二三号の車線削減を含む国道二三号の交通負荷の軽減策の検討のための交通量の調査を行う。

ウ 環境施設帯の設置

(7) 国道二三号名古屋南部地域の沿道の住居地域について、環境施設帯の必要な区域を定め、地元住民の意見を聞きながら、平成一三年度より可能なところから順次、土地を取得し、環境施設帯の整備を進める。

(4) 築地口インターチェンジ（IC）付近の国道二三号沿道地域において、名古屋市などの関係機関と連携して平成一三年度より、地元住民の意見を聞きながら、環境施設帯のモデル整備について取り組む。

エ 特殊車両通行許可違反の車両取締りスペースの設置

国道二三号における特殊車両通行許可違反の車両取締りスペースの新規設置について検討を行う。

オ 大気環境の調査

(7) 道路環境政策の企画立案やその評価のため、大気環境に係る常時観測局を平成一三年度内に国道二三号沿道において五局設置するとともに、国道一沿道において一局設置に着手する。

(4) (7)の測定結果については、インターネット等で情報提供するとともに、測定結果の一部については、道路上の情報板でも情報提供する。

カ 道路管理に係る車両の改善

(7) 中部地方整備局の道路管理に係る車両について、ディーゼル排気微粒子除去装置（DPF）の

装着を図る。

(4) 中部地方整備局の道路管理に係る車両について、低公害車の導入を行う。

キ 交通需要マネジメント（TDM）施策も含めた名古屋都市圏交通円滑化総合計画策定の支援

名古屋市等が策定する名古屋都市圏交通円滑化総合計画の策定について支援を行う。

(2) 環境省の施策

ア 自動車排出ガスの低減のための対策

(7) 改正自動車NOx法に基づく対策

a 車種規制等による自動車の転換
改正自動車NOx法に基づき実施する車種規制や自動車使用管理計画の策定義務付けなどにより、ディーゼル車からガソリン車や最新規制適合車などへの転換を図る。

b 総量削減計画の策定及び推進について

(a) 改正自動車NOx法に基づき愛知県が行う総量削減計画の策定及び推進について、愛知県に對し必要な支援を行う。

(b) 改正自動車NOx法の施行に当たり、総量削減計画協議会の運営に当たっては、住民等の参加を可能とするなど、その運営や参加主体を開かれたものとすることが望ましいこと、また、中間点検の結果を含め、積極的に情報公開を進める必要があることについて、愛知県に周知する。

(4) 大気汚染防止法に基づく対策

a 自動車排出ガスの許容限度（いわゆる単体規制）について

平成一〇年一二月の中央環境審議会答申により平成一九年頃とされたディーゼル自動車の排出ガス規制（新長期規制）を平成一七年前倒して実施する。また、その際、同答申におい

て「二分の程度」とされた粒子状物質の規制値については、さらに低減することを検討する。

b 自動車の燃料に関する許容限度について

軽油の低硫黄化（五〇ppm）を平成一六年末までに達成するため、許容限度値を設定する。

c ディーゼル排気微粒子除去装置（DPF）の装着の促進

地方公共団体等の保有するディーゼル車に対するDPF装着を促進することに努める。

d 低公害車等の導入促進

平成一四年度から三年間で、原則としてすべての政府の一般公用車を低公害車に切り替えるほか、自動車メーカーや自動車を使用する事業者等による低公害車、低排出ガスの販売・使用の普及を促進することに努める。

e アイドリング・ストップ運動の推進

アイドリング・ストップ運動について、ステッカーやパンフレットなどを配布するなどの普及啓発活動に取り組む。

イ 大気環境の調査

(7) 測定局の設置

国道二三号沿道に自動車排出ガス測定局を一局設置する。その際の測定項目は次のとおり。

窒素酸化物、浮遊粒子状物質（PM_{2.5}を含む）、一酸化炭素、炭化水素、有害大気汚染物質（ベンゼン等）、気象（風向等）

(4) データの提供

環境省及び地方公共団体の設置する測定局により測定されたデータをインターネット等により提供。

ウ 健康影響調査

(7) 環境保健サーベイランス調査について、名古屋市中港区において調査を実施すること等により改善

補充を図り、その結果を開示する。

(4) PM二・五の健康影響調査を名古屋市区において実施し、その結果を開示する。

(3) 関係機関との連携

国土交通省及び環境省は、「名古屋南部地域の道路交通環境対策の推進について(当面の取組)」(平成一三年三月二九日・警察庁・経済産業省・国土交通省・環境省)に従って、国土交通省又は環境省が主体となつて行う施策以外の施策を行う関係機関との連携に努める。

2 原告らと国土交通省及び環境省は、別紙要綱のとおり「名古屋南部地域道路沿道環境改善に関する連絡会」を設置することを合意する。

3 原告らは、和解前文記載の諸事情及び前項までの和解条項の内容にかんがみ、国に対する損害賠償請求を放棄する。

4 原告らと国は、本件訴訟に係る請求に関し、本件和解条項に定めるほか、何らの債権債務関係のないことを相互に確認する。

5 訴訟費用及び和解費用は、第一、二審を通じ各自の負担とする。

(別紙) 名古屋南部地域道路沿道環境改善に関する連絡会設置要綱

1 連絡会の設置

名古屋南部地域道路沿道環境改善に関する連絡会(以下「連絡会」という。)を設置する。

2 連絡会の目的

連絡会は、名古屋南部大気汚染第一次から三次訴訟の原告団と国の道路管理者である国土交通省及び環境省との間で意見交換を行うことにより、本和解条項を含む国が管理する当該訴訟対象道路(以下「対象道路」という。)における環境施策及び自動車排出ガスの低減のための環境省の施策の円滑かつ効果的な実施に資することを目的とする。

3 連絡会の構成

連絡会は、次の関係委員をもって構成する。

国土交通省中部地方整備局

環境省

原告団

4 会議

(1) 連絡会は、原告団に係る以下の事項について、意見交換を行う。

ア 対象道路の環境に関すること。

イ 対象道路の道路構造対策に関すること。

ウ 自動車排出ガスの低減のための環境省の施策に関すること。

エ その他アないしウに関して必要な事項に関すること。(ただし、国土交通省中部地方整備局及び環境省の所掌事項に限る。)

(2) 国土交通省中部地方整備局及び環境省は、連絡会において、自ら行う大気の測定結果及び本和解条項の履行状況について原告団に報告する。

5 座長等

連絡会には座長と副座長をおく。

座長は国土交通省中部地方整備局の委員代表とし、副座長は原告団の委員代表とする。

6 運営

連絡会は、年一回開催する。

臨時の連絡会は、関係委員の意見にも配慮し、必要に応じて座長が召集する。

7 事務局

連絡会の事務局は、国土交通省中部地方整備局に置くものとする。

名古屋南部大気汚染公害差止等 請求事件
第一次原告・被告等 の位置状況図

一般国道1号
一般国道23号

名古屋港

名古屋

凡 例	
○	原告居住地
●	被告企業所在地
—	公害健康被害補償 指定地域
—	本件関連道路4路線 (R1・R23・R154・R247)

道路法令関係Q&A

「国有財産が地方公共団体に譲与された後は・・・」

道路局路政課

(前号に引き続き、路政課のA係長と新人のB係員の会話)

A…あれ？ B君、何か悩み事でも・・・

B…はい、実は：「道路行政セミナー」の八月号で、国有財産を地方道の用に供する場合には地方公共団体に無償で貸付け、又は譲与することができる、とありましたね。

A…道路法第九十条第二項の話だね。

B…はい。それから、里道など法定外公共物の市町村への譲与を進めるといふ話もありました。

A…そうだったね。それがどうしたの。

B…ええ。悩みはその後の話なのですけれど、せっかく道路として供するために地方公共団体へ譲与された土地が、その地方公共団体の判断で別の施設の建設地とされたり、売り払われたりしたら、それは問題なのですかね。実はそのようなことがあって、一般の方から指摘があったんです。

A…うーん…。たしかに道路法第九十条第二項は、

国有財産法の特例として地方公共団体に無償貸付又は譲与できる場合を、「都道府県道又は市町村道の用に供する場合」に限定しているね。

だから、最初から他の用途に使う目的などで国から譲与を受けることはできないね。実際の運用では、国は、道路区域の決定や供用の開始があったときに普通財産の無償貸付や譲与を地方公共団体に対して行うこととされているんだ。

B…でも、地方公共団体は、いつまでもその土地を道路として供しなければならないんですか？

A…そこなんだけれども、国有財産法第二十九条では、普通財産を譲与する場合には、用途並びにその用途に供しなければならない期日及び期間を指定することとされていますが、道路法第九十条第二項によって譲与される場合はその例外とされているんだよ。

(その他、道路法第九十四条第二項により不用物件を譲与する場合も同じく例外とされています。)

B…つまり、地方道の用に供する目的で譲与された場合には、地方道の用に供しなければならない期間の定めは特にないということですね。

では、いったん地方道の用に供された後は、地方公共団体の判断でいつでも他の用途に変更するなどしてもいいということですか。

A…そういうことになるね。でも、用途を変更するには一般的にもそれなりの手続が必要なのは知っているよね。

B…道路の供用の廃止ですね。

A…そうだね。その他、路線の廃止・変更の手続や道路区域の変更の手続についても、それぞれ、路線の認定や区域決定の手続に準じて行うものとされているね。

B…そうすると、例えば、路線を廃止しようとすれば、議会の議決が必要になるわけですね。

A…うん。地方公共団体に譲与された財産である以上、当該地方公共団体において、その財産を道路の用に供する必要がなくなったと判断した場合などは、定められた手続に則って、路線の廃止などを行うこととなるわけだ。

現在、市町村への譲与手続が進められている法定外公共物についても、道としての機能を有するとして地方公共団体に譲与された後に、地方公共団体の判断において、街づくりの観点から用途の変更等を行うこともあり得るけれど

も、それは、地方分権の観点から法定外公共物の譲与を促進することとした趣旨に反するものとはいえないよね。

国としても、法定外公共物の譲与後に用途廃止がなされたとしても、返還を求めるようなこととはしないし、用途廃止の後、地方公共団体により売却がなされたとしても、その対価については地方公共団体に属することになるんだよ。

B…なるほど。いったん地方公共団体に譲与された財産の処分等については、地方公共団体に委ねられるとするのが、地方分権の観点からは、自然なわけですね。

A…そういうことだね。さあ、難しい話はそれくらいにして、今日は久しぶりに飲みに行こうか。B…いいですね。そうしましょう。

(次号につづく)

(参考)

○道路法

(市町村道の意義及びその路線の認定)

第八条 (略)

2 市町村長が前項の規定により路線を認定しようとする場合においては、あらかじめ当該市町村の議会の議決を経なければならぬ。

3 5 (略)

(路線の廃止又は変更)

第十条 都道府県知事又は市町村長は、都道府県道又は市町村道について、一般交通の用に供する必要がなくなったと認める場合においては、当該路線の全部又は一部を廃止することができる。路線が重複する場合においても、同様とする。

2 都道府県知事又は市町村長は、路線の全部又は一部を廃止し、これに代るべき路線を認定しようとする場合においては、これらの手続に代え、路線を変更することができる。

3 前項の規定により路線を廃止し、又は変更しようとする場合の手続は、路線の認定の手続に準じて行わなければならない。

(道路の区域の決定及び供用の開始等)

第十八条 (略)

2 道路管理者は、道路の供用を開始し、又は廃止しようとする場合においては、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公示し、かつ、これを表示した図面を道路管理者の事務所において一般の縦覧に供しなければならない。ただし、既存の道路について、その路線と重複して路線が指定され、認定され、又は変更された場合においては、その重複する道路の部分については、既に供用の開始があったものとみなし、供用開始の公示をすることを要しない。

(道路の敷地等の帰属)

第九十条 (略)

2 普通財産である国有財産は、都道府県道又は市町村道の用に供する場合においては、国有財産法(昭和二十三年法律第七十三号)第二十二条又は第二十八条の規定にかかわらず、当該道路の道路管理者である地方公共団体に無償で

貸し付け、又は譲与することができる。

(不利用物件の返還又は譲与)

第九十四条 (略)

2 前項の場合において当該不利用物件が国有財産であるときは、国土交通大臣は、当該国有財産の管理者である主務大臣と協議の上、国有財産として存置する必要がある場合を除き、国有財産法第二十八条の規定にかかわらず、当該不利用物件のあつた道路の管理の費用を負担した地方公共団体にこれを譲与することができる。

3 6 (略)

○国有財産法

(用途指定の売払い等)

第二十九条 普通財産の売払い又は譲与をする場合は、当該財産を所管する各省各庁の長は、その買受人又は譲与を受けた者に対して用途並びにその用途に供しなければならない期日及び期間を指定しなければならない。ただし政令で定める場合に該当するときは、この限りでない。

○国有財産法施行令

(用途指定の売払い等)

第十六条の七

法第二十九条ただし書の政令で定める場合は、次に掲げる場合とする。

6 前各号に掲げる場合のほか、特別の事情があるため、用途並びにその用途に供しなければならない期日及び期間の指定を要しないものとして財務大臣が定める場合

○「普通財産にかかる用途指定の処理要領について」(昭和四十一年二月二十二日付蔵国有第三百三十九号通達)

別紙 第二一

普通財産につき次の各号の一に該当する管理又は処分をする場合には、相手方に対して当該財産の用途、用途指定に供しなければならない期日及び指定用途に供しなければならない期間を指定しなければならない。

(3) 譲与をする場合、ただし、次の場合を除く。

リ 道路法第九十条第二項又は第九十四条第二項の規定による場合

道路占用Q&A(第3回)

ワールドカップと道路占用

(その3)

道路局路政課道路利用調整室

渡邊課長

「W杯のバナーや横断幕の占用は、現行の許可基準をそのまま読むと許可することは難しい、というところまで説明したね。」

坂上係員

「はい、看板等の路上広告物の占用許可基準については、通達※で、一定の物件を除き、占用場所、設置の方法、構造等について厳格に規制されているんだよね。でもなんとかしよう課長！ 許可に向かってシュート！」

※指定区間内の一般国道における路上広告物等の占用許可基準について

(昭和四四年八月二〇日建設省道政発第五二号道路局長通達)

渡邊課長

「ピー、オフサイド：。冗談はさておき、大会を盛り上げるためのバナーだから、まずは目立たなきゃ。でも構造や色彩の基準で制約がかかるんだったね。」

ところで、日本にとってW杯の位置付けがどんなものか知っているかい？」

坂上係員

「占用許可と何か関係するんですか？ えーと、平成七年二月閣議了解の「2002年ワールドカップの日本招致について」の文面では、「ワールドカップの開催は、国際親善、スポーツの振興等に大きな意義を有するものであり」ってなってますね。ふんふん、要はW杯の日本招致は閣議で了解した国際的、国家的イベントであるということですね。」

渡邊課長

「かなわないなあ。まあそういうことだね(苦笑)。」

W杯に先立って行われたコンフェデレーションズカップ2001でも、2002年FIFAワールドカップ日本組織委員会(JAWOC)から横断幕等の道路占用の要望があったんだ。

この要望については、現行の路上広告物等についての占用許可基準によれば、許可することは困難なものだったけれど、

○W杯は、日本招致を閣議了解した国際的、国家的イベントであること。

○コンフェデレーションズカップは、W杯を踏まえたブレ大会としての性格を有すること。

○占用の期間は比較的短期間であること。

を考慮し、現行の基準との整合性を極力図りつつ特別の取扱いとすることが適当との判断から、W杯関連の道路占用については、道路管理者としても可能な範囲で協力していく方針とされたんだ。

そして、まずはコンフェデレーションズカップの横断幕等の道路占用の取扱いについて、管内に会場を抱える関係道路管理者あてに文書送付されたんだ。」

坂上係員

「コンフェデレーションズカップでは、具体的にはどんな取扱いがされることになったんですか？」

渡邊課長

「路上広告物等の占用許可基準を示した通達にかかわらず、道路占用の許可ができることとされたんだけど、その場合には、

○占用の主体は、(財)日本サッカー協会とすること。

○占用の期間は、コンフェデレーションズカップの運営に必要な合理的な期間とすること。

○占用物件には国際サッカー連盟が認めた公式エンブレムが掲載されているものであること。

○占用物件に掲載されるスポンサー名は、国際サッカー連盟が認めたものであること。等の要件を満たすこととされていたんだよ。」

坂上係員

「へー、そうなんですか。じゃあ、W杯でもカラフルなバナーが日本でも見られそうなんですね。よかった、よかった。」

渡邊課長

「そうだね。今の話はコンフェデレーションズカップについてだけど、本番のW杯に向けても

同じような取扱いとする通達が近いうちに出されると聞いているよ。」

坂上係員

「そっかー、厳しい通達があるって言うから絶対ダメと思うんだけど、道路管理者っていうのも、なかなかイキなところがあるじゃないですか。」

渡邊課長

「道路占用許可は、道路法三十三条第一項にもあるように、道路管理者は「許可を与えることができる」とされ、自由裁量に属するものなんだけど、決して何でもOKというものでも、とにかくダメだというものでもないはずだ。もちろん占用は、多少なりとも道路の構造や交通に支障を及ぼすおそれがあるから、一定の規制は必要だけれども、最後は個別の案件ごとに、「道路の構造や交通への支障」ということに立ち戻って、案件ごとに具体的に判断する姿勢が大切なんだよ。そこの兼ね合いが難しいんだけどね。」

坂上係員

「世界中のサッカーファンの目に映るW杯のバナーの占用許可の審査に携われるなんて、なんだかワクワクしますね。」

渡邊課長

「そうだね。時には胸の躍るような仕事があっても悪くないよね。」 (この項おわり)

〈登場人物について〉

渡邊課長

四一歳。長年道路管理事務を担当し、今年四月、道路管理課長として着任。

坂上係員

二三歳。今年三月、女子大を卒業したばかりの新人。渡邊課長の下、道路占用事務を担当。

京都市道工事中埋め戻し不全事件

道路局道路交通管理課訟務係

京都市道工事中埋め戻し不全事件

〔一審判決〕平成一三年三月一日

京都地方裁判所 請求一部認容（確定）

1 事件の概要

公共下水道管付設工事のために掘削、仮埋め戻しされた市道から突出したマンホールに車両底部を衝突させた原告が、工事業者と市道を管理する京都市に対し、損害賠償請求をした事件である。（請求額…四六〇万四、一二〇円）

2 両者の主張

① 原告の主張

事故当時、事故現場は、道路工事により、本件マンホールの直前から原告の進行方向に向かって地表面から約二〇cm掘り下げられて段差が生じており、夜間（事故発生時は午前〇時五〇分頃）は周囲が真っ暗な中、本件マンホールだけが約二〇cm突出した状態になっていた。

② 請求に対する被告らの認否

イ 被告会社

本件マンホール蓋の周囲のアスファルト路面が埋め戻した関係から通行車両による圧迫により徐々に陥没し約五cm突出する形になっていたが、事故現場付近には「路面段差あり」の看板を置いていたし、舗装を済ませてから約一ヶ月の間、原告車以外に一切の事故はな

③ 過失相殺

イ 被告らの主張

原告車は扁平タイヤを装着していたため地上高は約一〇cmしかなく、車体下にエンジンが裸のまま露出しており、通常の車両と比較して障害が生じやすい構造であつてより高度の前方注意義務や安全運転義務が課されているのに、高速で道路中央線付近を走行していたのであるから、相応の過失相殺がなされるべきである。

ロ 原告の主張

原告車は左側に駐車車両があつたため中央線付近を走行したが、対向車もなく道路交通法違反として批判される理由はなく、走行速度も時速二〇kmである。また、「段差あり」との看板は原告の進行方向と反対側に設けられていた。原告車が扁平タイヤを装着していた

い。約五cm程度の段差に車体底部を擦って軽度の車両損害を被ることは絶対ないと断言できないが、運転者が頭部打撲・左顔面挫傷などの受傷を負い、三ヶ月も休養を要することは到底考えられない。

ロ 被告京都市

事故現場の状況については、被告会社の主張と同一であり、道路に瑕疵といえるような危険性がなかったから賠償責任はない。

ことは認めるが、車検にも合格し、通常の走行には問題のないものであった。よって、原告に過失はない。

3 判決の概要

被告らは、原告が被った損害を賠償する責任があるが、その損害を物損及び弁護士費用に限定し、金一七四万五、六八八円を認容した。

4 判決のポイント

① 被告会社の責任

本件道路中央に設置された鉄製マンホールの蓋部分は、元来、路面と同一の高さになればならないのに、被告会社が仮復旧のために埋め戻したアスファルト面が、度重なる通行車両の加重により沈下して約五cmの段差が生じており、工事現場では埋め戻し後も適宜、沈下部分を補修していたとの工事内容から推してみれば、被告会社の工事責任者がこれを予測することとは容易であったことが認められるから、被告会社は本件事故により原告の被った損害を賠償する責任がある。

② 被告京都市の責任

本件現場道路を設置・管理する被告京都市は、上記の程度の段差があっても道路の瑕疵に該当しないと主張するが、これが道路の通常有

すべき安全性を欠いていることは明らかで、被告京都市も国家賠償法二条一項に基づき原告の被った損害を賠償する責任がある。

③ 原告の過失

道路は、種々の車両の通行の用に供されているのであるから、通行車両の安全確保の要請は極めて高いところ、その交通の安全を妨げるような工事方法や管理は許されず、原告車が扁平タイヤを装着していて車高が通常の車両に比較して低いとはいえ保安基準に違反するまでの車両ではなく（注：保安基準の最低地上高九cmに対し、原告車の車高約一〇cm）、また、上記認定の看板や明るさ程度で、車両運転者が走行中に五cm程度の段差を視認できなくても無理はないから過失相殺の主張は採用しない。

④ 原告の損害

受傷事実が認められないから、人損については、本件事故と相当因果関係を有する損害と認め難い。物損については、本件事故と相当因果関係を有する損害と認められる。



飛騨へ来てくれんさい



岐阜県東京事務所

船坂 徳彦

えませんが、経済的制約のため必然的に今後の動向は決まっています。ただ、東京にいればお金もかかる事も多く、我慢、辛抱の生活を送ることになりそうです。

とんび会中部・北陸ブロック

いつもお世話になっております。岐阜県東京事務所の船坂と申します。昨年度より東京事務所勤務となり現在二年目です。

岐阜県は昨年まで「とんび会」の中部ブロックの一会員でしたが、本年度からはそれぞれ三県で構成されていた、中部ブロックと北陸ブロックが、「中部・北陸ブロック」(新潟県、富山県、石川県、岐阜県、愛知県、三重県)と一つになり、その幹事をさせていただいています。幹事とは名ばかりで、影の実力者の手足という話もあります。が・・・

中部・北陸ブロックでは、毎週水曜日に会員が集まり、現在

の情報収集状況、今後の予定などの情報交換を行い、県庁からの依頼にスムーズに対応できるよう努力しています。

岐阜県としては、技術職が国土交通省(旧建設省)を担当することになって二代目になります。全国的に見ると、東日本の道県に事務職が多く、西日本の府県に技術職が多いようです。

東京生活

私事ですが、単身赴任生活をしているため、なるべく岐阜に帰るようにしています。着任以来の新幹線乗車回数は、東京勤務になる前の回数を大幅に上回っています。それに反比例して通帳の残高が目に見えて減っ

てきています。何に重きを置いて東京生活を送るべきか、と考

岐阜県のご紹介

さて、「岐阜」といえば「飛

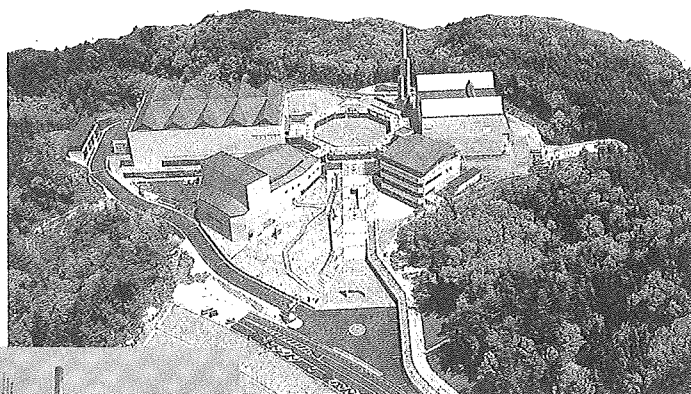


写真1 7月にオープンした「飛騨・世界生活文化センター」

「飛驒高山」です。私も国府町とい
つて高山市の北隣の町の出身
で、高校までを飛驒で過ごし
ました。東京では岐阜県は判らな
くても、「飛驒高山」はよく知
られており、県職員としては複
雑ですが、飛驒出身の私として

はうれしくもあります。そこで
飛驒に新たに加わった魅力とし
て、今年の七月にオープンした
「飛驒・世界生活文化センター」
(写真1)をご紹介しますと思
います。このセンターは、岐阜
県が飛驒地域活性化の中核施設



写真2 匠の技が光る木の時計

として高山市に建設しました。
本格的なイベント・コンベンシ
ョン施設に加えて、飛驒地域の
生活文化をテーマにした展示
や、地域の情報発信の機能を持
たせた複合文化施設です。館長
には俳優の渡辺文雄氏を迎え、
様々な会議、イベント、展示を
行っています。館内には「木の
時計」(写真2)が設置されて
います。これは、飛驒の山奥で
朽ちかけていた桁の巨木に、歯
車からチェーンまでを木で作っ
た時計を埋め込んだ物で、から
くり機構も備えていて、「飛驒
の匠」の精神と技が生きていま
す。これだけでも一見の価値が
あると思います。

また、来春の放送予定のNH
K朝の連続テレビ小説「さくら」
の舞台が、飛驒に決まりました。
「さくら」は、日系四世のさく
らが古川町に下宿しながら高山
市内の中学校に勤めるという設
定だそうです。その中で大家族
の真心や小京都の文化に触れな

がら逞しく成長していく物語で
す。これにより飛驒(岐阜県)
ファンが益々増えることと期待
しております。

世界の観光地「飛驒」には、
世界文化遺産の白川郷合掌造
り、日本三大祭りの一つ「高山
祭り」、それに勝るとも劣らな
い古川町の祭り「起太鼓(おこ
しだいこ)」、心も体も温まる
「奥飛驒温泉郷」「下呂温泉」：
……。数え上げれば切りがあ
りません。それもこれも飛驒に
生活する人々がいればこそ。こ
ういった伝統・文化を守り育て
るためには、最も基本的な社会
基盤である道路の整備がまだま
だ必要です。東海北陸自動車道、
中部縦貫自動車道の整備によ
り、飛驒への安全で快適なアク
セスも着々と確保されてきてい
ます。日本の心のふるさと岐阜
県を今後ともよろしく願いま
します。



蘇れ！ シーガイア



宮崎県東京事務所 森山 福一

皆さんこんにちは。宮崎県の森山と申します。本年度、とんび会の副会長を務めさせていただいております。毎日、国土交通省をはじめとする霞が関に通い情報や資料をいただいております。

宮崎は住み良いところ

突然ですが、私は宮崎が大好きです。青い空、澄んだ空気、豊かな緑と水、温暖な気候など自然条件はグッドです。そして人間性は温厚、他人には干渉しない、物価は日本一安い（いつも通っている飲み屋は焼酎のキープがあれば鯛の尾引（包丁を使わない刺身）と焼き鳥五本で一、〇〇〇円。また、宮崎市内

中心部に近い分譲マンションは3LDK約90㎡で二、五〇〇万円程度）、食べ物もうまいときています。

いかがでしょうか皆さん、宮崎は住みやすそうです。

シーガイアの破綻

さて、宮崎も良いことばかりではありません。今年は県の観光浮揚を担っている「シーガイア」が経営破綻したという、とてもショッキングなことがありました。平成六年のオープン以来、赤字経営で黒字転換への努力はしたもののこういう結果になりました。覚悟していましたが残念です。

しかし、シーガイアは、今年、

会社更生法による更生手続を行い、スポンサーも決まり営業は従来どおり行っています。

霞が関の皆さんから「宮崎は大変だね。観光の大きな目玉が消えたね。」とか「跡地はどうするんだ?」とかシーガイアが消えてなくなり、廃墟だけが残ってしまったようなご質問を受けました。

また、これを裏付けるかのように、修学旅行等のキャンセルが相次ぎ、旅行代理店のパンフレットからもシーガイアの文字が消えていきました。

「こんなことではいけない、誤解を解かなければ」と思い、今日はシーガイアの宣伝をさせていただきますと思います。

蘇るシーガイア

確かにシーガイアグループ三社（フェニックスリゾート㈱）、フェニックス国際観光㈱、北郷フェニックスリゾート㈱）は自努力で再建できなくなり、今年の二月に会社更生法による更生手続の申し立てをしました。そして五月スポンサーにリップルウッドホールディング社（旧長期信用銀行や日本コンビエを買収）が決まり、九月にはボカリゾート社（米国におけるレジャー・レクリエーション事業の大手上場企業）のマイケル・グレニー氏というホテル・リゾート経営の専門家が社長に就任することになりました。これで、再建に向けてシーガイアが蘇ることとなりました。名前は従来どおり「シーガイア」です。

リップル社もグレニー氏もシーガイアのリゾート施設としては高い評価をしており、再建には大変な熱意があるようですので、期待できるものと思います。

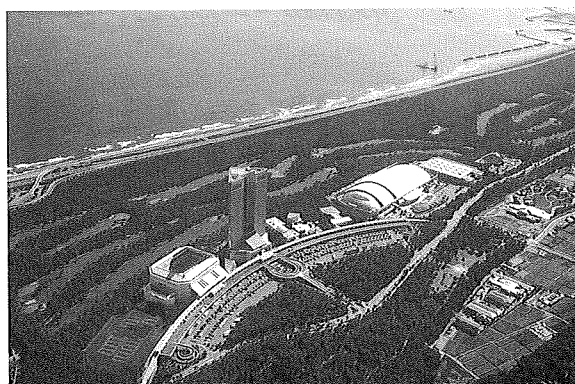


写真1 シーガイア

また、今年四月、宮崎空港も国際空港になり韓国からのお客様さんや、今後東九州自動車道が開通すれば、大分県や北九州、本州からのお客様さんも期待できます。

シーガイアリゾートの施設

シーガイアリゾートは、宮崎市の中心部から車で二〇分、宮崎空港からは約三〇分の一ツ葉地区の広大なクロマツの海岸林

の中の都市計画公園（阿波岐原森林公園）の中にあります（写真1）。主な施設は、オーシャンドーム、ホテル45、コンベンションセンター「サミット」（昨年の太平洋・島サミットと九州・沖縄サミット外相会合の会場）、トムワトソンゴルフコース、フェニックスカントリークラブ、テニスクラブ、コテージ・ヒムカ、自然動物園、フロランテ宮崎（公園、平成一年都市緑化祭、グリーン博の会場）、市民の森公園、野球場、今



写真2 みやざき臨海公園
(右奥に見えるのがシーガイア)

年はさらに「みやざき臨海公園」（本年七月にオープンしたビーチとマリーナを持つ海洋性リゾート施設、ヨットレース出場予定の石原都知事がテレビのインタビューで怒って帰ってしまっただ（写真2）が加わり、リゾートとしてさらに充実しました。

国際コンベンションシティを

目指して

本県ではこのシーガイアリゾートを国際コンベンションリゾートシティの核に位置づけてい

ます。昨年は、太平洋・島サミットや九州沖縄サミット外相会合等の国際会議が開催されました。これは宮崎が国際会議都市としてスタートする一歩なのです。本県にはコンベンションビュローが設置されていますが、これに加えて、本年は人員が削減される中、県庁に国際政策課、東京事務所国際課を新たに設置し、国際会議等の誘致に頑張っております。宮崎はシーガイアと一緒にコンベンションシティとして不死鳥のごとく羽ばたこうとしています。

皆さんのところにも営業に参りますので、宮崎を助けるつもりで一つ御協力をよろしく願います。

追伸

宮崎には、シーガイアのほかに憩えるところがたくさんあります。宮崎の自然、歴史、文化、人情に触れて、心、体のリフレッシュを皆さんもしてみてはどうですか。



さんきょ チューリップと散居のまち 砺波

道の駅「砺波」(富山県)

駅長 桂 政樹

となみの位置

当砺波市は、富山県西部の内陸部石川県寄りの砺波平野のほぼ中央部に位置し、飛騨高地、白山地を源流とする庄川水系の豊富な水と扇状地の肥沃な土壌に育まれた水稲(水田)中心の豊かな一大穀倉地として栄えた土地柄であります。

近年は、北陸自動車道、列島横断の東海北陸自動車道・能越自動車道等のハイウェイ(小矢部・砺波JCT)、国道一五六号、三五九号や主要県道が縦横に交差する北陸有数の交通の要衝となっております。

水と花(チューリップ)と散居のまち

砺波地域は、庄川水系の水に恵まれて、川では清流の王者“鮎”を始めとする鮭、うぐい、鰻等の淡水魚、水田の美味しい米、日本酒、野菜、山菜、素麺等の野の幸、山の幸の特産地であります。

特に近代に入ってから、水田の裏作として、水、気候、土壌がチューリップ球根づくりに向いている土地柄から、チューリップの栽培が砺波を中心に始まり、関係者の涙ぐましい努力のかいあって、今日、日本一のチュ

ーリップ球根の生産地にまでなったところがあります。

チューリップは、砺波市の花、富山県花として指定され、砺波市のまちづくりの起爆剤として位置付け、あらゆる面で地域活性化のシンボル(象徴)となっております。

チューリップの後、夏期は花しょうぶ、カナン、秋期はコスモスと年間通じた花のまちづくりも進められております。

砺波平野は、水田の中に家々が点在する散居形態と熱気球バルーン飛行の好適地としても有名であります。

チューリップづくしの道の駅

当道の駅“砺波”は、

- ・ チューリップ公園(四月末～五月上旬)
- ・ チューリップフェア開催/三五〇種一〇〇万本開花)

- ・ 年中チューリップが咲いているチューリップ四季彩館(四季を通じてチューリップの花が観賞できる世界で唯一の施設・当店の支店設置)

- ・ 文化会館、美術館、郷土資料館
- ・ 県立花総合センター

等の文化公共施設が集中している“フラワ



チューリップ公園

「&カルチャーゾーン」と銘打った一帯の国道寄り入口に位置しており、国道一五六号沿い三、〇〇〇㎡の敷地に観光案内、休憩テラス、観光・土産特産品等の売店、食事処（ラーメン店）にトイレが併設された四〇〇㎡余りの売店棟と約七〇台の駐車スペースを備えた設備で、売店では富山特産のチューリップ

球根（八月末～二月初旬頃まで）、チューリップの切花、鉢植（二月中旬～三月末頃まで）、花びらを使った香水、チューリップ花びら染め等チューリップ関係各種グッズを始め、先述の良質の水を生かした大門素麺、地酒、珍しい物ではウイスキー、米菓、山菜類の漬物等、地域の地場産品を中心に取り扱い、販売だけでなく、

ホームページ開設、通信販売、ゆうパック、Eメールでの注文も取り扱っており、多くの皆様にご利用いただいております。

みんなの手による道路の美化

肝心の道路との関わりについては、平成五年に当道の駅を中心に国道一五六号沿線（砺波IC～国道沿い約四km）の企業、事業所、店舗が集まって国道の美化・清掃活動のためのボランティア団体「となみチューリップ街道実行委員会」が組織され、以来この八年

間継続して沿道の緑化・清掃活動を続け、この程国土交通省より「ボランティア・サポート・プログラム」の認定を受け、道路管理者（国土交通省）との活動に関する協定に基づき、さらに道路愛護の運動を推進していくことを沿線関係者で誓いあっているところであります。

日本海側の玄関口に！

東海北陸自動車道の全線開通する三、四年後には富山が中京圏から二～三時間圏に入ることとなり、日本海側における列島横断の玄関口として東海中京方面からの流通増大が見込まれており、砺波が単なる通過地点にならないよう地域の特徴付けや魅力の発掘、開発などを目指し、既に産業、文化、スポーツ、人づくりなどあらゆる面からの計画が具体化に向けて進められています。が、砺波ICより三～四分の位置にある当道の駅としても、車のオアシス、観光宣伝PR発信基地としての魅力付け、各種イベントへの積極的企画参加、特産販売品の開発（研究）、設備施設の改善、イメージの改革など、旅人、観光客のニーズによりマッチした道の駅となるよう関係役職員一同努力して参りたいと思います。

74 道行セ 2001.10

編集後記

米国での同時多発テロ以前のことになりますが、そのころはテレビ放送に特殊法人の改革問題が登場していました。その当時の話で恐縮ですが、こんなことがありました。

その日は休日でもあったことで、小生は居間でテレビを点けっぱなしにしてゴロ寝を楽しんでいました。すると、いささか気になる音声が入ってきました。

「役人が水増しした数字を出しているんです」

「何のことだろうか」

私は聞き耳を立てながら、急いで画面と向かい合いました。そこには「東京湾横断道路」の文字が浮かび、計画と実績の双方の交通量を示すグラフが描かれていました。この計画交通量をとらえて、水増しした数字というのが、コメンテーターの弁でした。

「いや、それはどうかな」

そう思いながら、当時の古い記憶をたどってみました。当時、世間では民間活力の活用が、しきりと叫ばれていました。そんなある日、政府首脳から横断道路着工の意思表示があり、有料道路として採算ベースに乗る計画交通量を算出し、民間会社方式による建設に

踏み切ったのでした。当時、マスコミは、これを「民活第一号」ともてはやしたものです。しかし、今ではさっぱり聞かれなくなりました。これに代わったのが「民営化」なのでしょう。

話は変わりますが、こんなこともありました。ラジオ放送の中での話ですが。

「小泉さんは夏休みを過ごすのにCDを持って行くんだそうですね。こんなことが報道されるのは初めてで、これも人気があるからでしょうね」

これ以上、聴くのはやめました。こんなことは初めてではないのです。かつての首相の中には「ゆっくり本が読みたいので」と言って、持参する書名まで報道された政治家がいました。「本」が「CD」に変わっただけで、案外、この辺に女性や若い人に受ける小泉人気があるのかもしれませんが。

マスコミ界では、かつては「初めて」とか「最初」という言葉は、安易に使うものではない、確認がとれないときは「異例」とか「珍しい」と書けと厳しく教え込まれた、と聞いています。情報量が増えて質が低下では困るし、生半可な知識で世論をミスリードするのは、もっと危険なことだと思うのですが。

(K)

11月号の特集テーマは「平成12年度社会実験結果取りまとめ」の予定です。

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

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

監修：国土交通省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

〒102-0082 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5階 TEL 03(3234)4310・4349

定価770円（本体価格733円）

FAX 03(3234)4471

（年間送料共9,240円）

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター