

3

道路行政セミナー

2002 March

目次

エッセイ

道の四季	松川 淳子	1
------	-------	---

特集／道路行政における国際協力の推進

道路行政における国際交流活動について	道路局企画課	4
開発途上国に対する道路分野の国際協力について —専門家派遣、研修生受け入れを中心に—	総合政策局 国際建設課	6
インドネシアにおける海外支援の現状	新 一 真	10
インドシナ半島の東西回廊の実現に向けて	曾 根 真 理	14
国際機関、二国間協力における活動	道路局企画課	18
冬期道路サービスへの新たな変革の始まり ～第11回国際冬期道路会議(2002 PIARC札幌大会)を終えて～	道路局道路 防災対策室	23
I T S における国際的な取組みについて	道路局ITS推進室	30

平成13年度国土交通白書について	道路局総務課	35
高速道路等のサービスエリア・パーキングエリアの サービスに関するアンケート調査結果について	日本道路公団用地・ 管理部関連事業課	44
平成14年度「道路ふれあい月間」推進標語を募集します！	道路局道路 交通管理課	50
平成14年度社会実験実施地域の公募について	道路局地域道路調整室 道路局道路経済調査室	51

道路法令関係Q & A 原因者負担金って何？	道路局路政課	52
道路占用Q & A (第8回) 浄化槽の占用許可(その3)	道路局道路 利用調整室	54
訴訟事例紹介 群馬県道段差自転車転倒損害賠償請求事件	道路局道路 交通管理課	56



いい人 いい味 いきいき富山(富山県)	溝口 敏博	58
癒・遊・湯 ゆったり・ふわふわ くまもと日和!(熊本県)	緒方 誠	61

軌道の風景⑮

みどりの丘のスカイレール	桑田 龍太郎	63
時・時・時		68
2001年度既刊号目次		70

道路行政における国際交流活動について

道路局企画課

日本の道路整備・道路事情をさかのぼってみると、江戸時代においては、物流は船舶による運搬が中心であり、また、人は徒歩、馬による移動が中心であった。明治時代に入ると、大量輸送の手段として鉄道が注目され、日本の交通政策は鉄道が中心となる。明治三〇年代になると、日本でも自動車が登場し、将来の陸上輸送の担い手として期待され、自動車交通に必要な道路の改良計画が唱えられるようになった。昭和になってやっと、具体的な道路の改良計画や高速自動車道路計画の検討が開始されたが、第二次世界大戦によって、道路の本格的な改良、建設を進めることが出来な

かった。
敗戦による荒廃から立ち直るための経済復興には産業基盤の強化が必要とされ、また、トラック

による物資輸送の増加に伴い、道路に対して抜本的な改善が求められるようになる。このため、道路事業を計画的に推進するための法律が次々と制定され、我が国の道路の近代化が一気に進むこととなった。

我が国は過去に馬車交通を経験しなかったことから、欧米諸国に比べ道路整備が著しく遅れていた。このため欧米諸国の道路技術を積極的に取り入れることにより道路整備を推進してきた。その間、我が国におけるデータの蓄積、技術開発の結果、トンネル、橋梁、施工方法、舗装などの道路の技術水準は経済の発展とともに飛躍的に向上した。その結果、諸外国との国際交流が活発に展開されるようになり、技術協力も活性化した。

我が国の道路整備は、戦後の約六〇年間で飛躍的に進み、一般道路の延長は約一六万km、規格道路の延長は約八、〇〇〇kmに達している。この効率的、効果的な道路施策、道路建設・管理技術は、今や世界的にも注目され、国際協力に対して諸外国の期待や協力要請は急速に増加しており、これにいかに対応していくかが、我が国にとって重要な課題となっている。

アジア、アフリカを中心とした、技術協力、技術移転要請に対し、我が国は積極的に取り組んでいる。JICAを通じた専門家、調査団の現地への派遣や、日本で開催する研修には多くの講師を派遣、また、現場視察などの協力を行っている。発展途上の国においては、社会基盤整備、なかで

も道路ネットワークの整備を最重要課題としており、我が国の技術協力は、大きな効果をもたらしている。

また、世界銀行やアジア銀行にも職員を派遣しており、限られた地域のみではなく、世界の交通政策に携わっている。

我が国は、道路整備が飛躍的に進み、その水準は欧米諸国と肩を並べるまでに至っている一方で、新たな課題に直面しているのもまた、事実である。

近年、道路行政には、交通安全対策、環境対策、都市再生、事業評価など、新たな課題が突きつけられており、これら道路を取り巻く課題は、世界各国でも重要な課題として取り組んでいる。国際機関（OECD、PIARC、IRF、APEC、REAA）への参加、二国間での道路交流会議（米国、仏国、英国、伊国、中国、韓国）や人事交流を通じて、我が国の道路行政を世界にアピールするとともに、先進的な道路施策を実施している諸外国との情報交換を行うことにより、我が国の道路行政の向上を目指している。

ITSは日本、欧米を中心に研究開発等が積極的に行われており、各国が自国のシステムを国際標準とすべく、研究、活動を行っている。ITS

世界会議をはじめとし、ITSに関する国際的な

会議、セミナー、専門家会合が近年増加しており、これらに参加し、各国の研究開発等の取組みに関する情報収集・意見交換を行うことは非常に重要である。

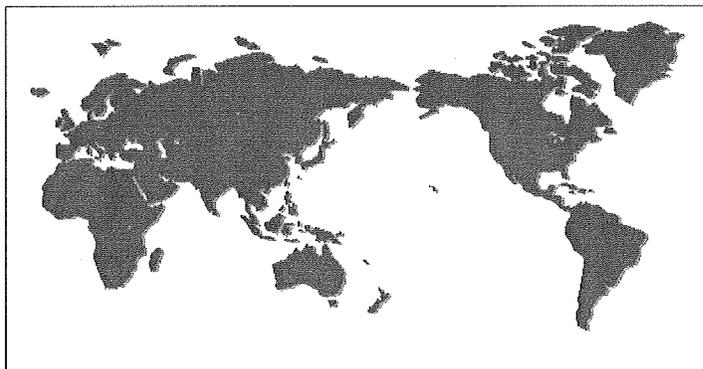
ITSを実現するにあたって、日本のシステムを国際標準と整合のとれたものにするため、ITS世界会議、ISOなどの国際会議や二国間レベルでの情報交換を行うなど国際的な視野からの取組みを推進している。

国際交流活動の一環として、この他に、海外への留学制度がある。これは、職員の知識、技術の向上、国際的知見の習得を目的としている。

主な留学制度は、IRF（世界道路連盟）の奨学制度によるアメリカ、イギリス等の大学、研究機関への留学や、ENPC（フランス国立土木学院）への留学、JICA海外長期研修員として、JICAが指定する教育・研究機関への派遣、人事院行政官として海外の大学等で長期在外研修を行うものがある。

道路局としては、以上のような国際交流活動を行うことで、世界の道路行政分野でリーダーシップを発揮するとともに、最新の情報を収集、人材を育成することで、我が国の道路行政の質の向上

を図っている。



開発途上国に対する道路分野の国際協力について

—— 専門家派遣、研修生受け入れを中心に ——

総合政策局国際建設課

はじめに

我が国は、開発途上国の幅広い開発ニーズに対して各種の援助形態を活用し、幅広い分野に対して援助を実施している。援助の対象分野は、道路、港湾、発電所、空港、電気通信等いわゆる経済インフラの整備から、保健衛生、教育等の社会インフラ、食糧増産援助等農業分野等広範である。このうち、道路整備等の経済インフラ分野の援助は、開発途上国の経済活動の基盤を造り、経済の自立発展を促す上で非常に重要な役割を担うものである。我が国二国間政府開発援助（ODA）の最大シェアを占めている。

国土交通省では経済インフラ分野の多くを担う専門省庁として国際協力を自ら実施するほか、国

際協力事業団を通じた専門家派遣、研修生受け入れ等の技術援助に積極的に協力している。

以下、国際協力事業団等を通じた道路分野の国際協力の現況について紹介する。

一 専門家派遣

専門家派遣は、開発途上国や国際機関からの要請を受け、相手国が必要とする技術を持つ日本人専門家を現地へ派遣するものである。派遣期間が一二月以上に亘る長期専門家と一二月未満の短期専門家に区分される。長期専門家は技術協力の根幹であり、政策アドバイザーとして技術指導や人材育成に当たるとともに派遣先国における数々の問題を解決するため優良プロジェクトの発掘形成、計画立案に当たっている。短期専門家は、

長期専門家の技術サポートやセミナー講演などを行っている。

平成一二年年度の専門家派遣状況（旧建設省）を図1、図2に示す。

平成一二年度内に派遣されたインフラ分野の専門家は延べ二九九名であり、道路分野では二二％に当たる六六名を派遣している。このうち長期専門家は二三カ国四五名、短期専門家一四カ国二一名である。地域別ではアジア州が一四カ国四五名と圧倒的に多く約七割を占めている。

平成一四年二月一日時点での道路分野の長期専門家派遣状況を表1に示す。途上国政府へ二一名、国際機関へ五名、合計二七名の長期専門家を派遣している。

国際機関派遣専門家のうち、国連アジア太平洋

経済社会委員会へは国際協力事業団を通じて派遣されているが、その他国際機関へは国際機関からの要請に基づき国土交通省から直接派遣している。

派遣元は、国土交通省の他、日本道路公団、本

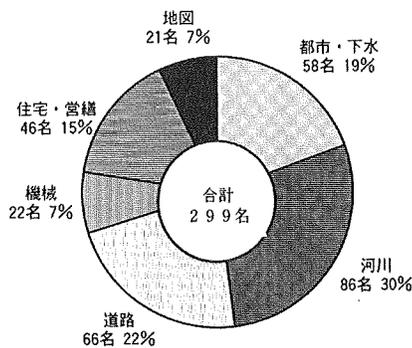


図1 専門家派遣実績（分野別）

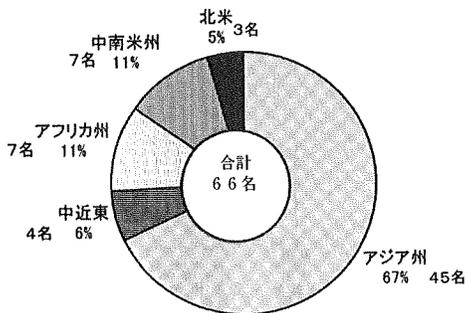


図2 専門家派遣実績（道路：地域別）

表1 道路分野の長期専門家派遣状況（平成14年2月1日現在）

NO.	派遣先	所掌分野	派遣元
1	インドネシア	幹線道路	国土交通省
2	マレーシア	高速道路交通情報システム	首都高速道路公団
3	マレーシア	高速道路管理システム	日本道路公団
4	マレーシア	斜張橋設計	本州四国連絡橋公団
5	フィリピン	道路行政改善	国土交通省
6	フィリピン	橋梁技術	本州四国連絡橋公団
7	カンボジア	道路・橋梁計画	阪神高速道路公団
8	タイ	大メコン圏幹線道路開発計画	国土交通省
9	バングラディッシュ	道路橋梁維持管理アドバイザー	本州四国連絡橋公団
10	ブータン	橋梁設計	阪神高速道路公団
11	インド	高速道路計画・維持管理	日本道路公団
12	ネパール	道路計画、施工、維持管理	国土交通省
13	パキスタン	運輸交通政策	日本道路公団
14	スリランカ	道路開発計画	日本道路公団
15	エジプト	スエズ運河架橋建設アドバイザー	本州四国連絡橋公団
16	トルコ	長大橋の健全度評価と補修計画	本州四国連絡橋公団
17	トルコ	道路交通安全	日本道路公団
18	エチオピア	橋梁設計建築技術	本州四国連絡橋公団
19	ガーナ	橋梁維持修繕計画	本州四国連絡橋公団
20	ジンバブエ	道路橋梁の設計建設維持管理	本州四国連絡橋公団
21	チリ	道路整備計画及び維持管理	日本道路公団
22	パラグアイ	社会資本整備アドバイザー	日本道路公団
23	アジア開発銀行	道路	国土交通省
24	アジア開発銀行	道路	日本道路公団
25	世界銀行	道路交通	国土交通省
26	世界銀行	道路	日本道路公団
27	国連アジア太平洋経済社会委員会	広域交通インフラ整備に係る技術指導	日本道路公団

二 研修員受け入れ

研修員受け入れは、外務省、国際協力事業団等を通じて、開発途上国から要請に基づき、技術者

州四国連絡橋公団、阪神高速道路公団及び首都高速道路公団の各道路関係公団であり、日本道路公団からの派遣が一〇名と最も多い。所掌分野をみると、道路・橋梁計画から維持管理まで含めた広範な道路技術を視野に入れた政策アドバイザーの業務が主流となっている。

や行政官などを研修員として日本へ招き、各専門分野の技術や行政事務を習得するために一定期間研修するものであり、国土交通省は専門省庁として研修員を受け入れ、研修の実施に協力している。日本で行われる研修は、途上国が共通に抱える問題をテーマとして複数の研修員が集団で受ける「集団研修」と、長期専門家、無償資金協力及び開発調査におけるカウンターパートを対象とした「個別研修」がある。集団研修については、異なる国から集まった研修員が同時に受ける「分野別

「集団コース」と、国ごとまたは共通する課題を抱える近隣地域の研修員を招いて行われる「国別・地域別特設コース」がある。

平成一二年度の研修受け入れ実績（旧建設省）を図3、表2に示す。

平成一二年度内に受け入れたインフラ分野の研修生は五七八名であり、道路分野では二九％に当たる一七〇名を受け入れている。このうち国際協力事業団による集団研修では、橋梁総合コース、道路行政セミナーの二件で二七名、国別・地域別特設研修では、インド道路橋梁維持補修セミナー、中央アジア・コーカサス運輸交通行政の二件で二〇名、さらに個別研修は二三件二四名である。また、JICA以外の公的機関からの個別研修受け入れは一二件九九名となっている。

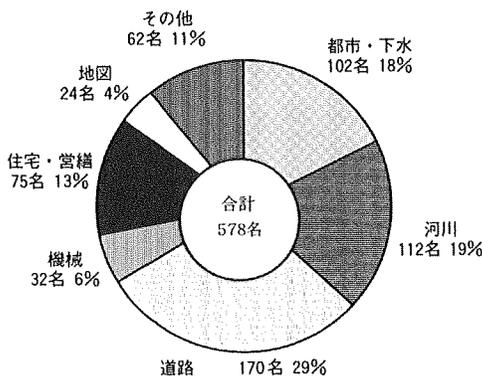


図3 研修生受入実績（分野別）

表2 平成12年度国際協力事業団が実施する道路分野の研修

コース種別	研修名	人数	日数
集団研修	橋梁総合コース	13	69
	道路行政セミナー	14	59
国別特設	インド道路橋梁維持補修セミナー	9	34
地域特設	中央アジア・コーカサス運輸交通行政	11	26

表3 道路行政セミナー実施概要

研修期間	平成13年9月4日～10月28日
研修場所	国際協力事業団東京国際センター
研修員資格条件	幹線道路の設計、建設に係る経験年数2年以上の技師 大学卒業 35才未満
研修員数	14名
参加国	フィリピン、マレーシア、タイ、カンボジア、バングラディッシュ、トルコ、エジプト、エチオピア、マダガスカル、モザンビーク、チリ、セントビンセントの12カ国
主な研修実施機関	国土交通省道路局

平成一三年度に実施した集団研修「道路行政セミナー」では、フィリピン、マレーシア、タイ、カンボジア、バングラディッシュ、トルコ、エジプト、エチオピア、マダガスカル、モザンビーク、チリ、セントビンセントの一二カ国の行政機関から一四名（タイ、カンボジアは各二名）の若手技術者が参加し、平成一三年九月四日から一〇月二八日まで研修を実施した（表3）。研修参加者は、大学卒、道路技術に係る経験年数二年以上の中堅技術者である。研修内容は、「日本の道路行政、各種制度」、「道路計画、道路設計技術」等の各講義、東京湾アクアライン、首都高速中央環状線、明石海峡大橋などの現地見学、カントリリーレポートの発表及び道路網計画演習である。東南アジアの他、アフリカ、南米、カリブなど世界各地から

の積極的な参加を得ており、我が国道路行政への関心の高さが伺える。

三 開発調査

開発調査は、開発途上国からの要請を受け、相手が必要とする開発プロジェクトについて、マスタープランの策定、プロジェクトの妥当性を検討するフィージビリティスタディを行うものである。平成一二年度、一三年度に調査採択された道路分野の開発調査案件を表4に示す。

表4 開発調査実施状況（道路分野）

対象国	調査案件名	開始年度
モンゴル	モンゴル東部幹線建設計画	H12
マレーシア	道路防災管理計画調査	H12
モザンビーク	マプト市道路開発調査 (M/P、F/S)	H12
ケニア	道路維持管理民間活用促進計画調査	H12
フィリピン	マニラ首都圏高速道路標準化調査	H13
ラオス	ラオス南部地域道路改善計画	H13
バングラディッシュ	パドマ橋建設計画調査	H13
ニカラグア	主要道路網の自然災害に対する脆弱性診断及び道路防災計画調査	H13
カンボジア	プノンベン～ネアックルン区間改修計画調査	H13

道路、橋梁の建設案件に加え、道路防災、維持管理、道路システムなど調査内容は広範である。

開発調査の実施に当たっては、事前調査団を派遣し調査の実施細則（S/W: Scope of Works）を取り決めるが、この調査団には国土交通省から調査団員を派遣している。

また、調査実施段階では、調査の作業管理として作業監理委員を派遣し技術協力を行っている（表5）。

四 プロジェクト方式技術協力

プロジェクト方式技術協力は、三年から五年の協力期間を設定し、専門家派遣、研修員受け入れ、機材供与を組み合わせる効果的に実施する技術協力である。

道路分野では、一九六四年から一九七七年にタイの道路技術訓練センター、一九七七年から一九八四年にフィリピンの道路交通訓練センター、一九七九年から一九八五年にビルマ（現ミャンマー）橋梁技術訓練センターでプロジェクト方式技術協力を実施してきた。

近年では、スリランカ、エチオピア、ベトナム等において道路建設機械訓練を主体としたプロジェクトが実施されている。

表5 開発調査における調査団・作業管理委員派遣状況（平成12年）

国名	開発調査案件	調査内容	作業監理委員数	派遣元
モザンビーク	マプト市道路開発調査	事前調査(S/W協議)	1名	近畿地方建設局
マレーシア	道路災害管理計画調査	事前調査(S/W協議)	2名	九州地方建設局 日本道路公団
ケニア	道路維持管理民間活用促進計画調査	事前調査(S/W協議)	1名	日本道路公団
モンゴル	東部幹線道路建設整備調査	事前調査(S/W協議)	2名	近畿地方建設局
ネパール	カトマンズ・ナウビゼ道路建設計画調査(第2年次)	現地作業監理	2名	日本道路公団
ボスニア・ヘルツェゴヴィナ	運輸交通マスタープラン調査(第3年次)	現地作業監理	1名	(財)高速道路技術センター

五 無償資金協力

無償資金協力は開発途上国のなかでも国づくりが遅れている後発開発途上国を対象に基礎生活分野について無償で援助を行うものである。

無償資金協力では、国際協力事業団が行う基本設計調査において、相手国政府との協議のため基

本設計調査団に国土交通省から調査団員を派遣する場合がある。

平成一二年度は、ブータン国架橋建設計画基本設計調査において、基本設計調査団員を一名派遣している。

おわりに

本稿では、国際協力事業団を通じた道路分野の国際協力について専門家派遣、研修員受け入れを中心に現況を報告した。

平成一四年度の政府開発援助予算は、全体として一〇%削減される見込みであり、また、今後の専門家派遣に関しては「民間企業委託」や「海外シニアボランティア」を活用する方向が打ち出されており、専門家派遣数は全体として減少する傾向にある。

しかしながら、長期専門家は技術協力の根幹であり、我が国による「顔の見える援助」の実現のため、また、我が国道路技術者のプレゼンス向上のためにも、開発途上国の政策アドバイザーとして長期専門家の活躍に期待するところが大きい。また国際建設課においても専門家との連絡体制を強化し、専門家活動を支援するとともに、開発途上国との情報連絡窓口としての機能をさらに強化したいと考えている。

JICA専門家の活動

インドネシアにおける海外支援の現状

インドネシア JICA 専門家 新一真

一 インドネシアの道路整備状況

インドネシアでは、第二次世界大戦以前オランダ占領時代に国道、州道の整備が精力的に進められ、舗装道路もかなり整備されたため、戦前のジャワ島については、当時の日本よりはるかに良い舗装幹線道路を賞賛している旅行記も見受けられる。しかし、第二次世界大戦とそれに続く独立戦争、独立後のスカルノ政権下では、軍備増強に限りある予算が配分され、道路の維持補修に必要な投資がなされずに放置されたままとなった。そのため、舗装、橋梁等は至るところで損傷しているという状況となった。一九六〇年代後半にスハルト政権が誕生してからは、経済開発が重視され一九六八年四月に始まった第一次国家開発五カ年計

画（第一次長期計画）以降、輸送力増強のために道路への投資を積極的に行ってきた。その結果、道路整備延長が急速に伸び、現在、表1のような状況となっている。

確保できない状況が続いている。その結果、各地で損傷した道路が顕在化し、補修されないまま放置されるなど、産業活動ばかりでなく地域生活にも支障を及ぼしている状況にある。

しかしながら、このように着実に進められてきた道路整備も、一九九七年にアジアを襲った経済危機の影響で状況が一変した。経済の低迷で税収が大幅に落ち込んだため、十分な国内予算が確保できず、また、予算配分もソーシヤルセーフティネットや金融再生に重点化したため、インフラストラクチャー関係の予算が大幅に削減された。道路予算も例外ではなく、新規プロジェクトを立ち上げるのは困難となり、既存道路の維持補修に予算配分の重点化がシフトした。しかし、予算の落ち込みは激しく、維持補修のための予算も十分に

た道路整備も、一九九七年にアジアを襲った経済危機の影響で状況が一変した。経済の低迷で税収が大幅に落ち込んだため、十分な国内予算が確保できず、また、予算配分もソーシヤルセーフティネットや金融再生に重点化したため、インフラストラクチャー関係の予算が大幅に削減された。道路予算も例外ではなく、新規プロジェクトを立ち上げるのは困難となり、既存道路の維持補修に予算配分の重点化がシフトした。しかし、予算の落ち込みは激しく、維持補修のための予算も十分に

表1 インドネシアの道路延長

国道	(Jalan Nasional)	約 26,270km
州道	(Jalan Propinsi)	約 38,910km
県道	(Jalan Kabupaten)	約 223,320km
市道	(Jalan Kotamadia)	約 21,530km
村道	(Jalan Desa)	約 243,830km
有料道路	(Jalan Tol)	約 530km
計		約 554,390km

※出典：「STATISTIK JALAN DI INDONESIA TAHUN 2000」

都市部においては、急速なモータリゼーションの進展に基盤整備が追いつかず、渋滞、事故、環境などの問題が顕在化してきており、都市交通問題の克服は、居住環境改善の視点からも緊急の課題となつている。地方部においては、基盤整備が絶対的に遅れており、地域格差を是正するとともに、豊かな資源を活かして経済回復、成長を持続的に遂げていくためには、道路をはじめとする基盤整備が不可欠である。地方部には開発ポテンシャルの高い地域が多く、地域の自然・社会・経済環境に調和した地域開発が求められており、道路網整備による経済効果を最大限に発揮するマスタープランの策定が急務である。また、地方の特に都市部から離れた地域では、地域住民の生活の向上及び沿道地域の発展に寄与する道路及び橋梁整備が求められている。

二 海外支援の現状

インドネシアでは、これまで、JICAから、専門家の派遣による技術移転、及びマスタープラン(M/P)の作成やフィジビリティスタディ(F/S)等の開発調査(D/S)による支援を受ける一方、JBIC(旧OECF)、ADB、IBRDといった海外ローンを最大限活用して道路整備を進めてきた。しかしながら、現在、返済の時期を迎えたにもかかわらず、返済繰延を要請

しなければならぬ状況にあり、これ以上対外債務を増やしたくないという事情から、インフラ整備の新規ローン案件は要請しにくい状況にある。一方、無償資金協力については、道路セクターでは、五年前にバンドンの道路研究所に研究機材が供与された案件があるものの、ベーシックヒューマンニーズ(BHN)等に重点が置かれているため、インフラ案件は採択されにくいのが現状である。このような状況の中で、最近、動きのある二例の案件を紹介することとする。

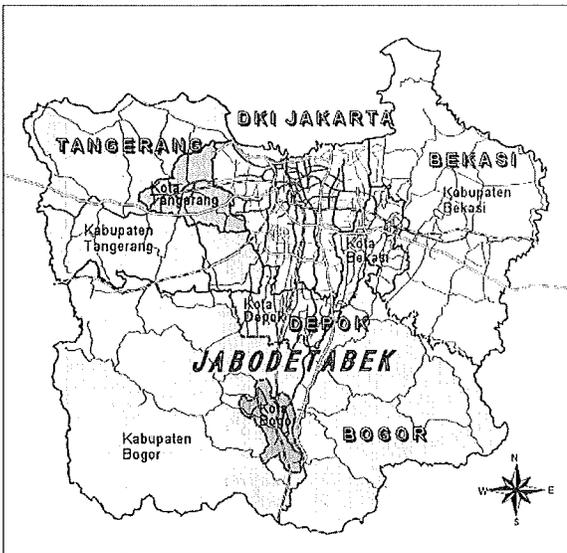


図1 ジャカルタ首都圏



写真1 BOTで頓挫したままのJORR

1 JICA開発調査「ジャカルタ首都圏(JABODETABEK)総合交通調査(フェーズ2)」
ジャカルタ首都圏(ジャボデタベック/面積六、五八〇km²、人口二、一〇〇万人)を対象(図1参照)に、これまで、個別に議論されがちだった道路、鉄道等を統合し、総合的な交通体系として捉え、理想的な将来像に向けたマスタープランを作成しようとするものである。フェーズ1(二〇〇〇年二月〜二〇〇一年一月)では、短期施策の提言と、道路、鉄道の柱となるJORR(ジャカルタ外環状道路)とMRT(地下鉄を含む大量高速

鉄道)のフィージビリティの検証が行われている。

JORRについては、過去にBOTで失敗した経験があり(写真1参照)、その後、特別円借款で日本に要請した経緯がある。フェーズ1でも、その高い経済内部収益率(EIRRⅡ二八・九%)と低い財務内部収益率(FIRRⅡ六・六%)ゆえに、公共事業として整備すべきという提言を行ったが、インドネシア政府は民間インベスターを募る方向に進んだ。しかしながら、テナダーはうまくいかず、その後の動向が注視されることである。個人的には、本年の七月からスタートする特別円借款に代わる新スキーム(本邦企業活用金利事業)を活用し、早急に整備することが望ましいと考えている(特別円借款では本邦調達率(五〇%ポジション)が足かせになる)。



写真2 スティルマン・タムリン通り
(MRT計画路線)

MRTについては、その実現可能性を増大させるには、中央政府が八〇%程度の初期投資を負担し、利用促進策を講じることが必要との提言がフェーズ1で成されている(写真2参照)。MRTも過去に特別円借款で日本に要請した経緯があるが、額が大きすぎるという課題がある。

フェーズ1の調査結果を受け、二〇〇一年一月からフェーズ2がスタート(二〇〇四年三月まで)し、先般(二〇〇二年二月)、作業監理委員(委員長・石田筑波大教授)が来伊して、インセプションレポートの協議が行われたところなので、以下にフェーズ2の内容を紹介する。

フェーズ2の目的は、以下の三点である。

- ① 調査対象地域において、総合都市交通にかかるとするマスタープラン(目標年次:二〇二〇年)及び政策を策定する。

- ② 優先プロジェクトまたはプログラムについてフィージビリティ調査を実施する。

- ③ 調査を通じてインドネシア側のカウンターパートに技術移転を行う。

都市交通システムの整備目的として、①経済成長を支援する効率的な、②社会のすべての構成員のモビリティを確保する公平な、③自動車公害の最少化による都市環境の改善を達成する、④安全性の高い、交通システムの整備の四点を挙げ、これらを達成するため、①交通渋滞を緩和する。②

公共交通の利用を促進する。③大気汚染と騒音を削減する。④交通事故の犠牲者を減少させる。の四つの都市交通政策を掲げている。

フェーズ2では、大規模な交通調査(パースントリップ(P.T)調査、ODインタビュー調査等)を実施し、交通需要分析等を通してマスタープランに反映させていくこととなっている。また、土地利用と交通システムの統合も検討課題としており、二〇〇二年一月の洪水の教訓も活かした総合的な土地利用を誘導していくことが期待されている。

また、フェーズ1では、①バス・デモンストレーション・プロジェクト、②鉄道東西直通運転及びリーダーサービスの改善、③都市間高速道路のHOVレーン、④ポタベック地域のポトルネットワーク交差点の交通管理、の四つの社会実験が提案されており、フェーズ2でその実効性が検証されることとなる。

2 JICA無償資金協力「中央及び北スラウェシ州地域開発橋梁改修計画」

中央スラウェシ州については、ボオル、バンガイ、モロワリ県の三県を選択(①州都パルから遠く離れている、②数年前に県として独立したところで挺入れが必要、③最も開発が遅れている地域である。さらに、バンガイ県については二〇〇〇

年の地震の傷跡が残っており、早期回復を手助けする意味もあるという理由による）、当該地域の地域開発の支援をするため、小規模橋梁（七九橋）の建設を要請。併せて、二〇〇〇年一月の大雨で損傷を受けた北スラウエシ州の橋梁（三橋）の架け替えを要請したものの。

本要請を受け、現在（二〇〇二年二月～三月）、事前調査団（基本設計）が現地に派遣されている。中央スラウエシ州については、当初要請は三県だったが、ポソで宗教抗争があったため、安全上の理由から、調査対象はブオル、バンガイの二県（四八橋）となっている。ブオル県については、収穫物を運搬等のための道路整備等がなござりにされており、小規模橋梁はあるものの、老朽化しており、当該地域の農業ポテンシャルを最大限に活かすには、道路網の挺入れが必要である。バンガイ県については、地震によるダメージからの早期回復のためにも、道路網の挺入れが必要である。これらは、最大でも六〇mの小規模橋梁であり、（二〇m～二〇m：二六橋、二〇m超：二二橋）、貧困対策も含め、地域住民の生活の向上を目指すものである。北スラウエシ州については、大雨で損傷を受けたトランススラウエシ道路（国道）の三橋「ラノヤポ橋」（二二〇m、世銀の援助で、韓国の業者が施工）（写真3参照）、ラノワンコ橋（五五m、インドネシア政府の予算で、ローカル

の業者が施工）、ポイガー橋（二二〇m、世銀の援助で、韓国の業者が施工）」の架け替えを要請していたが、地域住民からの強い早期復旧要望に耐え切れず（日本の援助を待ち切れず）、インドネシア政府が一部工事に着手している部分があり、今後どう対応するか検討が必要である。インドネシア側は、メガワティ橋（二一〇m）（メガワティ大統領が七歳の時に彼女の名前にちなんで命名したもの）、サンクツプ橋（二二五m）を追加で要望しており、これらの内のいくつかを採択することになるであろう。

三 おわりに

二〇〇一年に地方分権化が本格的に開始されるに伴い、地方政府は管轄内の道路ネットワークなどの都市基盤整備に関して、今までよりも重い責任を負うことになった。「ジャカルタ首都圏総合交通調査」を通じ、地方政府の職員の能力向上を図るとともに、首都圏全域の都市交通計画及び交通需要管理を扱うことのできる組織の設立のきっかけとなり、最終的にはマスタープランの策定だけにとどまらず、計画の具体化につながることを期待したい。

また、「中央及び北スラウエシ州地域開発橋梁改修計画」で感じたのは、災害が起きた時に、緊急無償で医療関係と食料関係は直ぐに対応できる

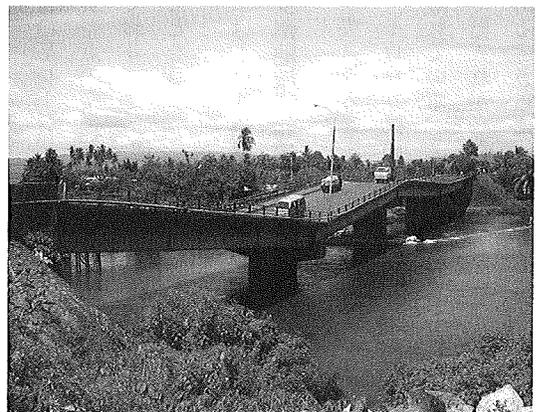


写真3 大雨で損傷したラノヤポ橋

が、被災地の早期回復に不可欠なインフラの改修は、残念ながら現在のスキームでは対応が困難なことである。一般無償のスキームは申請から着工完成まで早くても二～三年かかり、今回の北スラウエシのように被援助国側が待ち切れずに手をつけてしまい、その後の調整が困難になるケースがある。個人的には、災害時に（一番困っている時に）即座にインフラ改修をしてあげる無償のスキームを検討すべきではないかと考える。地元からはありがたいが、日本の名前を売るチャンス（顔の見える援助）になると思われる。

最後に、今後とも、本国からの後方支援をよろしくお願い致します。

JICA 専門家の活動

インドシナ半島の東西回廊の実現に向けて

タイ王国 JICA 専門家 曾根 真理

一 はじめに

私は大メコン圏（後ほど説明）の道路開発計画に対して技術協力を行うため、タイの交通通信省道路局で仕事をしています。通常、技術協力の専門家は相手政府に対してのみ助言活動を行います。私の場合には、対象地域が大メコン圏と幅広い地域を担当しているため、国際会議等の場でタイ以外の国に対して助言を行うこともあります。我が国は、大メコン圏諸国に対して、有償・無償資金援助によってインフラ整備に対する援助を行い、技術協力によって、技術的な助言活動、人材育成、制度の確立等に対する援助を行っています。技術協力には様々な形態のものが存在します。最も一般的なのは、オン・ザ・ジョブ・トレ

ニングを通じて専門家から途上国の人たちへ技術移転を行うものです。私の場合は、大メコン圏の道路開発が対象ですので、オン・ザ・ジョブ・トレーニングは不可能です。よって、主として講演会、国際会議等を通じて人材育成を行っています。また、日本からの有償・無償プロジェクトの実施にあたって、助言活動も行っています。これから、私の具体的な仕事について説明していきます。

二 ハードウェア技術に加えてソフトウェア技術も

日本から途上国への二国間 ODA には、大きく無償資金援助、有償資金援助、技術協力の三つがあります。無償資金援助は途上国の中でもより貧困な諸国に対して、無償で道路や橋梁のインフラ

建設を我が国が行うものです。有償資金協力は、途上国の中である程度経済発展を成し遂げた国に対して、我が国が有償で資金を提供し、その資金を元にして途上国政府がインフラの整備を行うものです。技術協力は、日本から専門家を派遣し、その専門家を通じて日本の技術を途上国の人たちに移転するものです。これらの支援は独立して行われることもあります。これらの場合のように、互いに連携をとりながら行われることが多いようです。

タイに対して我が国は、以前は無償資金援助も行っていました。経済発展に伴い、現在は有償資金援助と技術協力を中心に行っています。インドシナ半島の国々ではラオスやカンボジアに対しては、無償資金援助と技術協力を中心に行っています。ベトナムに対しては、有償・無償の資金援

助及び技術協力のいずれも行っています。各国の専門家はこうした事業と密接にかかわりながら活動を行っています。

三 プロジェクトの背景

インドシナ半島には、ベトナム、カンボジア、ラオス、タイ、ミャンマーといった国々が存在します。これら国はいずれもASEANに加盟していますが、タイ以外の国は、後からASEANに加盟しました。ASEANは一九六〇年代に成立しました。ASEANの元加盟国は西側諸国からの経済援助のもとで開発主義を押し進め目覚しい経済的な発展を遂げました。

一九五〇年代から八〇年代にかけての国際情勢はベトナム戦争に代表されるように冷戦の真つ只中でした。この間に、インドシナ半島の国々の間で経済発展に大きな差が生まれました。内戦の後、社会主義国となったベトナム、ラオス、内戦状態にあったカンボジア、現在も独裁体制下にあるミャンマーと、資本主義体制のもとで西側諸国から多くの援助を受けてきたタイとの間では大きな経済格差が生じてしまいました。こうした状況下で、タイを中心として（表向きは違いますが）、インドシナ半島の経済的發展を促進しようというのが大メコン圏経済協力計画です。

四 大メコン圏経済協力

大メコン圏（GMS: Greater Mekong Subregion）は、メコン川沿岸諸国のカンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム、中国雲南省を含む地

域をさします。大メコン圏諸国は歴史的にもつながりが深い地域です。また、いずれも仏教国であるなど、文化的にも多くの共通点があります。大メコン圏経済協力計画は、この地域の経済發展を目的としており、アジア開発銀行のイニシア

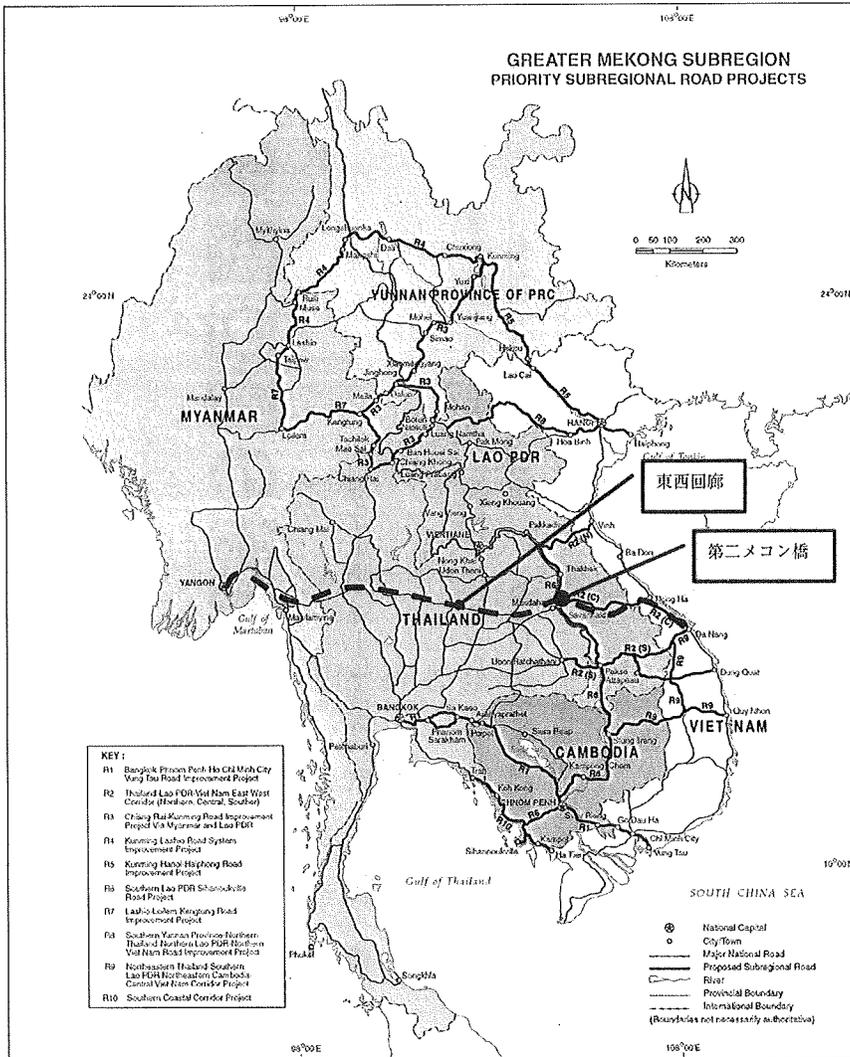


図1 大メコン圏経済協力計画（道路計画）

テイヴのもとで作成された援助計画です。この中には、道路整備だけでなく、鉄道、港湾、空港、発電及び送電、通信、観光、人的開発、貿易、投資など様々な分野の開発計画を含んでいます。私は、この地域における道路整備のプライオリティ、特に日本からの援助についての助言等を行っています。

五 第二メコン橋

第二メコン橋はタイとラオスの国境となるメコン川にかかる橋です。橋梁延長一、六〇〇m、取り付け部タイ側二五〇m、ラオス側二〇〇m、合計二、〇五〇mのPC橋です。総工費は八〇億円、完成予定は二〇〇六年二月（二〇〇二年三月時点）が見込まれています。メコン河という川は非常に大きな河川です。また同時に雨季と乾季の水位差が激しいため工事できる期間が限られています。

通常の有償資金プロジェクトは、日本と受入国の二国間のみで進められます。本プロジェクトは有償資金プロジェクトですが、対象国がタイ、ラオスと二カ国にわたるプロジェクトであり、円借款としては初めてのケースです。このため、プロジェクト実施にあたっては、通常のプロジェクトとは少し異なったプロセスが進められます。ドナ

イ、経済的發展の遅れているラオスの間では、多くの調整事項が生じてきます。私は、三国間の意見調整に関して発言を行うなどの助言活動を行っています。

六 東西回廊と交通促進協定

東西回廊は、ミャンマーの首都ビエンチャンとベトナムのダナン港を結ぶルートです。ミャンマー側は政治的な理由から整備が進んでいませんが、東側については日本の無償援助（ラオス国内道路）、日本の有償援助（第二メコン橋、タイ国内道路、ダナン港）、アジア開発銀行（ラオス国内道路、ベトナム国内道路）、世界銀行（ベトナム国内道路）などにより着実にハード面の整備が進められています。

ハードを整備しても、運用がうまくいかなければ経済的な発展につながりません。特に、大メコン圏道路開発の場合、国境を跨ぐ交通を促進することが目的です。国境までの道路整備が完了しても、国境を通過できなかつたり、できたとしても多くの時間を要してしまえば交通の増加は見込めません。そこで、交通を促進するための処置が必要になってきます。

貨物車両が、国境を通過するためには主として、①ドライバーの出入国審査、②輸出入品目に対する課税及び禁輸品目の検査、③車両の入国許可が

必要です。タイと周辺諸国の間では、麻薬取引、不法就労、貿易不均衡など多くの問題を抱えているため、これらの項目を省略することはできません。私自身も多くの国境を視察しましたが、様々な不法な取引が行われていました。不法取引の防止と国境通過時間の短縮という相反する課題を解決しなければなりません。現在、アジア開発銀行が中心となってこの地域の国際交通促進のための協定作りが行われています。私は、この協定が各国で速やかに実施されるよう、JICAの第三国研修プログラムに則り、GMS諸国から技術者をタイに集めてセミナーを開催するなどして普及活動を行っています。

七 AsiaハイウェイとASEANハイウェイ

Asiaハイウェイは日本でもかなり有名になってきています。Asiaハイウェイは国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）で作成された計画です。ESCAPでは、路線指定のほか、道路の標準幅員等も定めています。

ASEANハイウェイは、日本の方には馴染の薄い計画かと思えます。ASEANハイウェイ計画は、ASEAN運輸大臣会合で承認されたプロジェクトです。ASEANハイウェイの路線はAsiaハイウェイの全路線に加えて、ASEAN

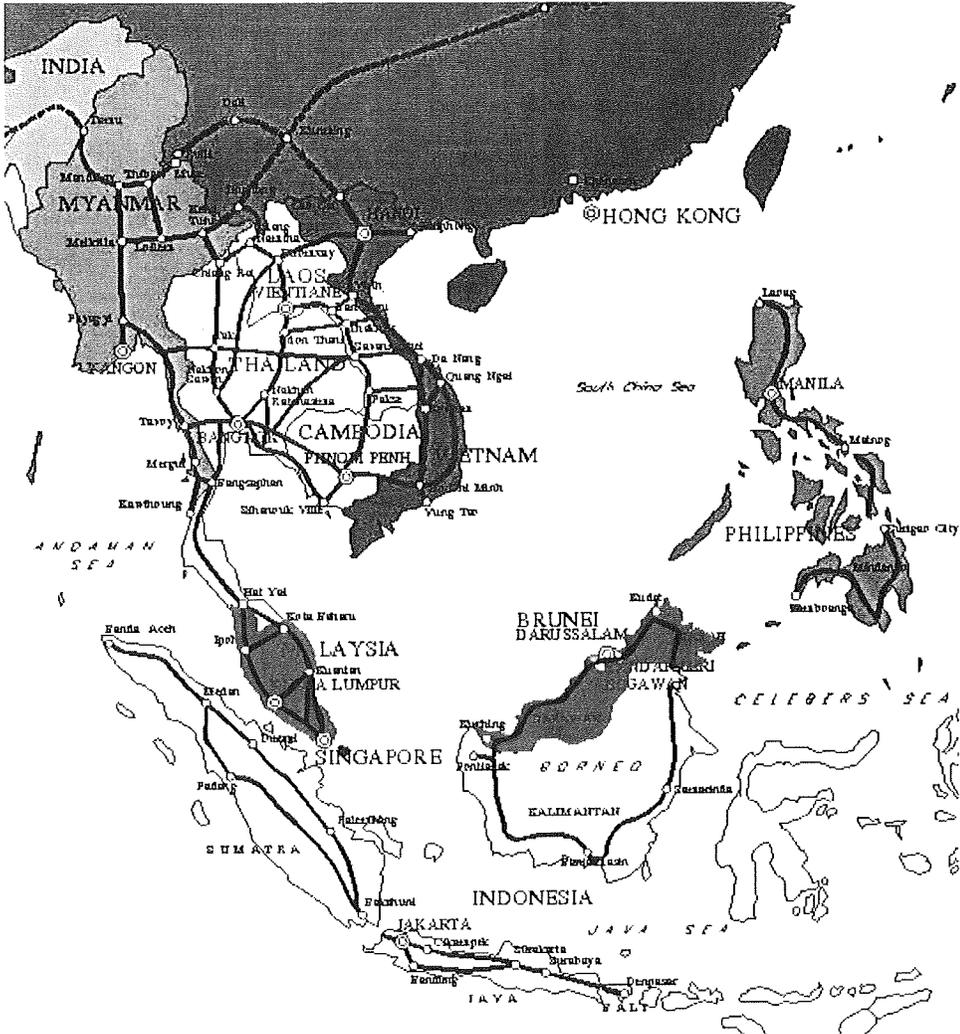


図2 ASEANハイウェイ計画

地域の経済発展及び交流促進に必要なと考えられる路線が追加されています。またASEANハイウェイは整備目標を持っていません。①二〇〇四年までに全ての区間で不通区間を無くし、狭幅員の

車線道路(幅員三・二五m)とすること、②二〇二〇年までに幹線道路を四車線以上の道路にその他の道路を広幅員の二車線道路(幅員三・五m)にすることが目標となっています。また、ASEANハイウェイ計画には、ハード面の整備のほか国境交通に関する様々な制度面の整備も含まれています。私の所属するタイの交通通信省道路局はASEANハイウェイのインフラ整備部門の事務局になっています。私は、事務局に対して助言活動を行っています。

八 おわりに

これまで私の業務に関して大まかに説明を行いました。以上に挙げた業務に加えて、大メコン圏経済協力、ASEANハイウェイ計画について日本の方々に興味を持って頂き、日本から様々な形で構想実現のための支援を頂くことも私の業務の一つと考えています。もし、本計画にご興味を持たれ、支援を行いたいという方は、私に連絡していただければ幸いです。

電話番号は十六六―二一六四四―四四四一、
 Fax番号は十六六―二一六四四―四四四一
 (宛先はMr. SONE、JICA Expert)
 です。

国際機関、二国間協力における活動

道路局企画課

一 はじめに

我が国がこれまでに蓄積してきた、道路に関する情報、知識、技術を国際的にPRし、活用するため、また、新たな課題への対応、最新の道路施策の情報を収集するため、国際機関への積極的な参加、二国間での技術協力、情報交換を行っている。

国際機関での活動では、加盟する多くの国々に対し、情報、技術を提供し、日本の指導的立場を確保し、二国間での協力体制では、相互に共通する課題、施策について、合同で研究を進め、技術、施策の向上を図っている。

二 国際機関への参加

我が国は、経済協力開発機構（OECD）、世界道路協会（PIARC/WRIC）、国際道路連盟（IRF）、アジア太平洋経済協力会議（APEC）、アジア・オーストラレイシア道路技術協会（REAAA）などの国際機関において活動を実施している。

1 OECD

OECDの設立は一九六一年で、パリに本部をおいている。我が国は一九六四年に正式加盟し、現在の加盟国は三〇カ国に達している。OECDの活動は、「経済成長」、「発展途上国への援助」、「世界貿易の拡大」を三大目的とし、これに加え、

環境、資源エネルギー、農林水産、科学技術、教育、高齢化、年金・健康保険制度といった経済・社会の広範な分野で活動を行っている。

我が国が行っている道路分野での活動は、OECDの活動組織であるRTTR（Road Transport and Intermodal Linkages Research Programme：道路交通・インターモーダル連携研究計画）に加盟し、三カ年を単位とした研究プログラムに担当者を派遣している。RTTRの研究活動は、一九六七年以来、三〇年以上実施されており、現在は、第二二次三箇年計画（二〇〇一年～二〇〇三年）に取り組んでいる。各プログラムは、個別に会合を開催し、研究を進めており、日本からの参加者はその活動において中心的役割を果たしている。また、RTTRは、一年に二回、運営委員会を開催し、道

〈OECD/RTR第12次三箇年計画研究プログラム〉

- ① Low Emission Vehicles: Implementation Issues (低公害車両：実施問題)
- ② Using Technology to Improve Road Safety (道路安全を向上させるための技術利用)
- ③ Benchmarking of Freight Transport: Application of Methodology to Intermodal Transport Corridors (貨物輸送のベンチマーク：インターモーダル貨物回廊への方法論の応用)
- ④ Workshop: International Pricing Symposium - Theory and Practice (ワークショップ：国際プライシング・シンポジウム－理論と実践)
- ⑤ Human Factor of Transport Technology for Elderly Users (高齢利用者のための交通技術における人的要素)
- ⑥ Urban Freight Logistics (都市内物流)
- ⑦ High Performance Pavements project (高性能舗装)

路交通研究・政策の将来の方向性についても検討を行っており、道路施策を議論する世界的な場にもなっている。

〈RTRの活動内容〉

- ① 道路交通問題にかかる国際的調査研究・戦略評価及び発展途上国における技術移転
国際協力を通じて調査研究を実施し、加盟各国での施策決定に対しサポートを行うとともに、将来の戦略や施策の優先度に関する評価・提案を行う。活動は、専門家会議、セミナー、ワークショップ、シンポジウム等があり、これらの調査研究の成果は報告書にまとめられている。また、研究成果を踏まえ、開発途上国において、ワークショップ、国際会議等を開催することにより、技術交流・技術移転を促進している。

- ② 道路に関する国際的な情報交換のためのデータベース整備
道路に関する研究及び交通事故に関するデータベースを構築し、広く提供している。

2 P I A R C

PIARCは、道路及び道路交通政策の策定と新たな道路技術の開発に貢献しさらに発展途上国ならびに経済移行国の技術の移転を促進すること

を目的とし、一九〇九年に設立された約一〇〇年の歴史を有する国際協力機関であり、道路技術に関する産官学の国際的な議論の場である。現在世界中より九七カ国が加盟し一〇〇を超える国や地域からの会員を有する世界的規模の協会である。日本は設立当初から加盟している。

PIARCにおける最大の活動は、四年に一回開催される世界道路会議であり、現在は、二〇〇三年、南アフリカ・ダーバンでの第二二回世界道路会議に向けた研究活動が行われている。また、冬期の道路管理技術に関しては、これとは別に国際冬期道路会議が四年に一回開催されており、第一一回国際冬期道路会議は、本年一月に札幌で開催された。

研究活動は、世界的に課題となっている道路分野のテーマについて、五つのストラテジックテーマ (Strategic Theme) を基本に、一九の委員会で開催各国の道路技術者による調査研究を協力して実施している。日本からは、全ての委員会に担当者派遣し、積極的に参加している。成果は出版物として発行され、各国の道路行政に生かされている。

〈P I A R Cストラテジックテーマ及び各委員〉

- ① S T 1 : Road Technology (道路技術)
 - ・ C1 : Surface Characteristics (路面性状)
 - ・ C7/8 : Road Pavements (道路舗装)
 - ・ C12 : Earthworks, Drainage and Subgrade (土工・排水・路床)
- ② S T 2 : Road Transport, livability and Sustainable Development (生活環境と持続可能な開発)
 - ・ C4 : Interurban Roads and Integrated Interurban Transport (都市間道路及び交通)
 - ・ C10 : Urban Roads and Integrated Urban Transport (都市内交通)
 - ・ C14 : Sustainable Development and Transport (持続可能な開発と道路交通)
 - ・ C19 : Freight Transport (物流)
- ③ S T 3 : Road and Road Transport Operations (道路及び道路交通管理)
 - ・ C5 : Road Tunnel Operation (トンネル管理)
 - ・ C13 : Road Safety (交通安全)
 - ・ C16 Network Operations (ネットワーク管理) (ITS)
 - ・ C17 : Winter Maintenance (冬期維持管理)
 - ・ C18 : Risk Management for Roads (リスク管理) (道路防災)
- ④ S T 4 : Management and Administration of the Road System (道路システム管理と道路行政)
 - ・ C6 : Road Management (道路管理)
 - ・ C9 : Financing and Economic Evaluation (経済評価)
 - ・ C11 : Road Bridges and other Structures (橋梁)
 - ・ C15 : Performance of Road Administrations (効率的な道路行政)
- ⑤ S T 5 : Appropriate Levels of Road and Road Transport Development (道路交通開発の適切な水準)
 - ・ C2 : Community Consultation (住民参加)
 - ・ C3 : Technological Exchanges and Development (技術移転)
 - ・ C20 : Appropriate Development (適切な開発)



第14回 IIRF 世界大会 日本展示ブース

3 IIRF

IIRFは、一九四八年五月に米国の自動車、建設機械、石油、タイヤ等の工業界が中心となって結成された非営利団体である。政府のみならず民間とも協力し、社会、経済の発展に貢献するという理念のもとに、道路の計画、建設及び維持あるいは道路交通の発達を適切な手段で推進することを目的として活動している。概ね四年ごとに世界会議を開催し、道路に関する様々な課題について討議を行っている。昨年六月には第一四回 IIRF 世界大会がパリで開催され、我が国は、論文発表や展示コーナーを設置するなど積極的に参加した。

4 APECC

APECCは、一九八九年一月にホーク豪首相（当時）が提唱したアジア太平洋地域初の域内各国間の経済協力のための政府間公式協議体であり、「開かれた地域協力」を掲げ、人材養成、投資促進、統計整備等の分野で協力を進めている。

「アジア太平洋閣僚会議」の下に「高級事務レベル会合」があり、その下に一〇のワーキンググループがある。運輸ワーキンググループはその一つであり、我が国は道路分野での協力として、交通安全分科会、ITS分科会を中心的な活動を行っている。

5 REAAA

REAAAは、アジア及びオーストラレイシア地域（オーストラリア及びニュージーランド周辺）の道路関連技術の推進、会員間・道路関係者間の情報交換の促進を目的として設立された協会である。本部は、マレーシア・クアラルンプールに置かれ、三四カ国から約一、四〇〇名・機関の会員を有している。

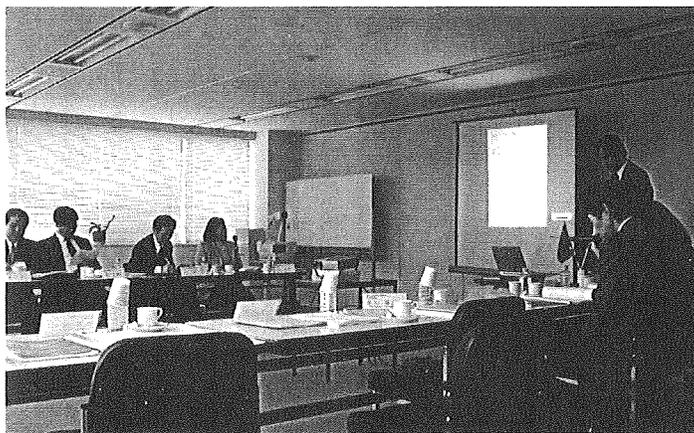
REAAAでは、二〇〇四年に一回道路会議を開催しており、二〇〇〇年には、日本で初めてとなる第一〇回道路会議を東京で開催した。この東京大会には、世界三一カ国から約一、〇〇〇名の参加があり、REAAAの活動に大きく貢献した。

三 二国間での協力体制

アメリカ、フランス、イギリス、イタリア、中国、韓国などの国々と科学技術協定の枠組みを活用して、「道路科学技術に関する実施取決め」を締結し、道路技術の向上を目指して協力を実施している。これらの国々とは、毎年、個別にセミナーを開催し、両国の道路に関する共通の課題、最新の施策、技術について情報交換を行っている。

セミナーでは、両国から、現在取り組んでいる道路施策や建設・維持管理技術のプレゼンテーション、現場視察を行い、その後、活発な質疑応答、意見交換が例年なされている。二〇〇一年度は、既に、韓国（六月、ソウル）、フランス（一〇月、パリ）、中国（十一月、東京）との道路交流会議を実施している。特に、中国との道路交流会議には、中国道路局長が来日するなど、非常に重要な国際交流の場として位置付けられている。

また、アメリカ連邦道路庁（一九九六年以降、六名）、フランス国立土木学院（一九八二年以降、一九名）、イギリス道路庁（一九九九年以降、三名）に、職員を派遣し、現地で直接、諸外国の道路施策等に携わり、両国の道路施策、道路技術の向上に貢献している。



第17回日中道路交流会議

道路科学技術に関する実施取決め内容

相手国	相手機関名称	締結年月	双方の署名者	主な協力テーマ
アメリカ	連邦道路庁	1992.5 再調印 1997.1	日本国建設技監 米国連邦道路庁官	道路交通計画及び環境 道路交通安全 舗装及び道路管理 橋梁などの構造物 地震工学 高度道路交通システム (ITS)
フランス	設備・運輸・住宅省	1999.10	日本国建設省道路局長 仏国設備・運輸・住宅省道路局長	都市内及び都市間道路網に関する計画、財源及び環境問題 交通安全 危険物輸送のための技術的研究開発 道路構造物の保全及び管理 道路事業評価 高度道路交通システム (ITS)
イギリス	環境・地域・交通省	1997.12	日本国建設技監 英国環境・交通・地域省事務次官	道路交通計画及び環境 道路交通安全 トンネル・橋梁などの構造物 高度道路交通システム (ITS) 道路行政組織と資金調達との仕組み 維持管理技術
イタリア	公共事業省	2001.2	日本国国土交通省技監 伊国公共事業省副大臣	道路交通計画および環境 道路交通安全 舗装及び道路管理 橋梁、その他の構造物 耐震・防災技術 高度道路交通情報システム (ITS)
中国	交通部	2000.12	日本国国土交通省技監 中国交通部副部长	道路交通計画及び環境 道路建設及び管理 トンネル・橋梁などの構造物 (耐震含む) 道路交通安全 高度道路交通システム (ITS)
韓国	建設交通部	2001.6	日本国国土交通省技監 韓国建設交通部広域交通政策室長	道路交通計画および環境 交通安全 トンネル、橋梁、その他の構造物 高度道路交通システム (ITS) 道路構造設計基準及び道路技術 道路行政組織と資金調達との仕組み 維持管理技術

近年の道路交流会議実施状況

相手国	開催年月	開催場所	主なテーマ
アメリカ	1998年10月(第7回)	つくば	舗装
	1999年11月(第8回)	ワシントン	交通安全
	2000年11月(第9回)	つくば	ITS
フランス	2000年4月(第1回)	ナント	鋼橋の腐食
	2000年12月(第2回)	東京	住民合意
	2001年10月(第3回)	パリ	道路と景観
イギリス	1998年12月(第1回)	つくば	ITS、交通安全
	1999年11月(第2回)	ロンドン	環境、橋梁
	2000年11月(第3回)	つくば	ITS、環境
中国	1999年11月(第15回)	東京	舗装、ITS
	2000年10月(第16回)	北京	道路工事の品質管理、道路の維持管理、舗装
	2001年11月(第17回)	東京	トンネル
韓国	1996年6月(第3回)	ソウル	占用工事(道路維持管理工事について)、ITS、合意形成
	2000年7月(第4回)	東京	ITS、バリアフリー、道路法面の維持管理、橋梁の耐震技術
	2001年6月(第5回)	ソウル	橋梁の維持管理、道路標識、ITS

冬期道路サービスへの新たな変革の始まり

第11回国際冬期道路会議（2002 P I A R C 札幌大会）を終えて

道路局企画課道路防災対策室

平成一四年一月二八日から三一日までの日程で、アジアではじめてとなる、第一回国際冬期道路会議（2002 P I A R C 札幌大会）が札幌市の札幌ドームをメイン会場として開催され、盛況のうちに幕を閉じた。

会期中は好天にも恵まれ、六四カ国から約八万人が集い、国際冬期道路会議としては過去最大規模の会議となった。

一 会議の目的と開催に至るまでの経緯

1 会議の目的

国際冬期道路会議は、雪氷対策など冬期道路管理をテーマとした会議で、論文発表、展示等の開催を通じ、最新技術や情報の交換が行われる。一回目となる今会議は「New Challenges for

Winter Road Service」をテーマとして開催された。

2 会議招致の経緯

今会議が札幌で開催されるまでには、日本国政府によるP I A R C 総会における招請や日本国政府とP I A R C の間の協定書の調印など様々な取り組みが行われた。以下に主要な経緯を紹介する。

① 一九九七年八月二日

二〇〇二年第一回国際冬期道路会議の札幌開催を公式に招請。

② 一九九七年一月二七日

P I A R C 会議（ジュネーブ）で、第一回国際冬期道路会議を招請。P I A R C 総会で日本の招請を受諾。

③ 一九九九年二月一七日



写真1 2000年2月2日に行われた仮調印式

表1 大会一覧

回	開催年	開催地(開催国)	
1	1969年	ベルヒスガーデン	ドイツ
2	1971年	パロワール	フランス
3	1973年	ユベスキュラ	フィンランド
4	1975年	ザルツブルク	オーストリア
5	1978年	ドビアッコ	イタリア
6	1982年	ダボス	スイス
7	1986年	タンペレ	フィンランド
8	1990年	トロムセ	ノルウェー
9	1994年	ゼーフェルト	オーストリア
10	1998年	ルレオ	スウェーデン
11	2002年	札幌	日本
12	2006年	トリノーセストリエール	イタリア

- ④ 日本実行委員会を設立
二〇〇〇年二月二日
PIARC実行委員会(札幌)で、アグリメント案承認。
仮調印(日本国建設事務次官とPIARC会長が署名)。
- ⑤ 二〇〇〇年二月二三日
本調印式(中山建設大臣とPIARCC会長が署名)

表2 大会スケジュール

日	時間	プログラム	展示		ツアー	
			屋内展示	屋外・除雪機展示		
1月27日(日)					プレコングレスツアー	
1月28日(月)	10:00 a.m.	登録開始(～9:00 p.m.まで)	—	—	プレコングレスツアー	
	5:00 p.m.	開会式	6:30 p.m. 展示開会式		—	
	7:00 p.m.	歓迎レセプション			—	
1月29日(火)	9:30 a.m.～noon	オープニングセッション	9:30 a.m.～7:00 p.m.	10:00 a.m.～4:00 p.m.	テクニカルビジット 同業者ツアー	
	1:30 p.m.～6:00 p.m.	技術研究発表(口頭発表)			—	
1月30日(水)	9:00 a.m.～noon	特別セッション	9:30 a.m.～7:00 p.m.	10:00 a.m.～4:00 p.m.	テクニカルビジット 同業者ツアー	
	noon～2:00 p.m.	技術研究発表(ポスター発表)				—
	2:00 p.m.～5:20 p.m.	技術研究発表(口頭発表)				—
	7:30 p.m.～9:30 p.m.	コングレスディナー*	—	—		
1月31日(木)	9:00 a.m.～12:50 p.m.	技術研究発表(口頭発表)	9:30 a.m.～4:00 p.m.	10:00 a.m.～3:00 p.m.	テクニカルビジット	
	2:20 p.m.～3:50 p.m.	クロージングセッション			—	
	4:00 a.m.～5:00 p.m.	閉会式	—	—	—	
2月1日(金)					ホストコングレスツアー	
2月2日(土)						

3 会議準備の体制

日本道路協会内に設置された日本実行委員会とPIARCC本部及び国際冬期道路会議を担当するPIARCC技術委員会(C17、旧G1)が協力して会議の準備を進めてきた。

また、日本実行委員会と一体となって、国土交通省、北海道、札幌市、日本道路公団をはじめ関係

係機関・団体等が開催の準備にあたった。

二 会議の概要

一月二十八日から三十一日の四日間に渡って開催された本会議は、世界六四カ国から二、二八五名の参加登録者を迎え、盛況のうちに幕を閉じた。

会議プログラムは、技術論文発表及び技術展示

会に加え、専門家による基調講演が行われたオープニングセッション、各国を代表する道路管理責任者によるパネルディスカッションが行われたスペシャルセッション、我が国の最新・最前線の技術を視察するテクニカルツアー、各種レセプション、同業者のためのプログラム等々と盛りだくさんの内容であった。

また、技術展示会は広く一般市民に対し、先端技術に触れていただくことも狙いとし、無料開放としていたが、奏効し多くの来場者を得ることが出来、当初の見込みの五万人を大きく上回り、四日間で七六、七〇〇人に上った。

三 会議プログラム

1 開会式

一月二八日一七・〇〇から開会式が行われ、会議の幕が開いた。開会式の会場は札幌ドームのクローズドアリーナ内に特設ステージを設け、スタジアムの観客席をそのまま客席とする工夫を試みた。冒頭、北海道の気候風土や文化を紹介するビデオが上映された後、第一回国際冬期道路会議議長鈴木道雄氏の開会宣言に引き続き、PIARC 会長 オリビエ・ミシャウ Olivier MICHAUD 氏、来賓として国土交通省技監青山俊樹氏、北海道知事堀達也氏、札幌市長桂信雄氏が挨拶をした。さらに、大会概要の説明並びに参加国の紹介を行い、自国を紹介された

参加者は拳手をするという趣向を凝らしたこともあって、四、〇〇〇人を下らないと思われる観客席は歓声に満ち溢れた。

続いて、アトラクションとして北海太鼓を始めとする我が国の雪国を代表する伝統芸能を披露し好評を得た。

次に、展示会の開会挨拶並びにテープカットを行い、引き続き、展示会場を利用してウェルカムパーティーが開催された。このパーティーではジャガイモ、とうきび等北海道の名産品を用意し、皆さんの評判を博した。

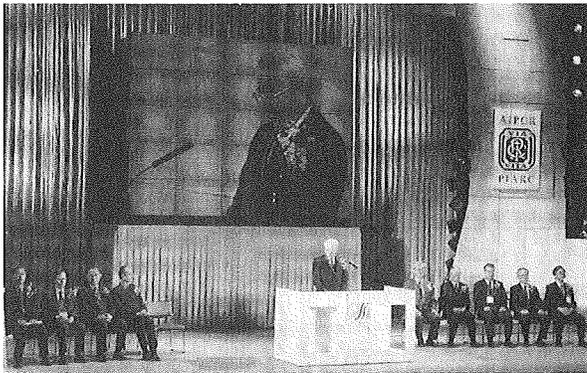


写真2 開会宣言

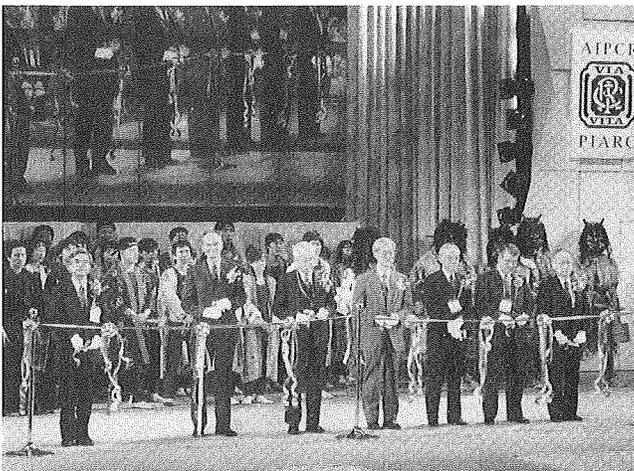


写真4 展示会開会のテープカット



写真3 挨拶をするミショー氏

2 オープニングセッション

一月二十九日に行われたオープニングセッションでは、雪と道路に関連して三名が基調講演を行った。

(1) Adolf Ogiliv

[Mobility for a Better World]

スイス連邦前大統領、国連事務総長特別顧問（開発及び平和のためのスポークスマン）の Adolf Ogiliv は、一九七二年の第一一回冬季オリンピック札幌大会にスイス選手団団長として来札した経験を持ち、今大会への参加について大きな喜びを表された。また、オリンピックをはじめとする様々なイベントや市民の冬期間の生活を支える札幌の道路ネットワークの充実を評価し、雪国における安全な生活や地域間の交流を支えるために道路整備、特に冬期間の道路サービスの重要性、さらには、雪国の発展に資するスポーツの効果の大きさを述べられた。

なお、Adolf Ogiliv は本会議開催に先立ち、一月二十五日（金）に国土交通省を訪れ、扇千景国土交通大臣を表敬し、本会議の成功を祈念するとともに、道路行政や交通・観光といった幅広い分野について意見交換がなされた。

(2) 大石久和氏「冬期道路交通政策と新たな挑戦」

国土交通省道路局長、PIARC 日本国第一代表の大石久和氏が「冬期道路交通政策と新たな挑



写真5 大石氏基調講演

戦」と題して、過去の豪雪災害や吹雪による冬期通行障害など国土構造上、我が国の雪国の抱えるハンディキャップやそれを克服するための冬期道路交通政策のこれまでの取組み、日本全体における雪国の位置付けの重要性を紹介し、交流や国際化が一層発展する雪国の時代の新しい要請に対する今後の取組みとして、ITSを活用した新技術や高度情報化への対応等、道路ユーザーへのサー

ビスレベルの向上に向けた新たな冬期道路交通政策の方向性を提案した。

(3) 赤祖父俊一氏「オーロラと北極圏」

アラスカ大学フェアバンクス校国際北極圏研究センター赤祖父俊一所长が「オーロラと北極圏」と題して、北極圏の生活や自然、オーロラのメカニズムの解説、その観測から得られる地球規模の環境の変化について講演された。

特にオーロラは、地球両極の地場を荷電粒子が移動することで機能する、発電装置と見なせるとし、地上だけでなく、人工衛星から撮影した幻想的な動画を含む映像で参加者を魅了した。

3 技術論文発表

(1) 技術論文発表の概要

技術論文は、「New Challenges for Winter Road Service」の大会テーマのもと、六つのトピックスに対し募集を行い、査読審査を経た、二六カ国、一六九編がCD-ROMで出版された。当日は口頭発表、ポスター発表合わせて、二五カ国、一六二編が発表された。今回は日本における開催ということで、英語、フランス語に加え、日本語も公式言語と位置付けられ、同時通訳も三カ国語に対応して行われた。

表3 技術論文のトピックス

	トピックス	サブトピックス
I	冬期道路管理政策及び戦略	(1) 冬期道路管理 (2) 冬期道路計画 (3) 組織
II	雪氷マネジメントとコスト	(1) サービスレベルと道路ユーザーの責任 (2) 手法と作業システム (3) 経済効果とコスト削減
III	都市部における冬期道路問題と交通安全	(1) 市街地における冬期道路問題 (2) 交通安全の確保
IV	環境とエネルギー	(1) 環境 (2) エネルギー
V	情報通信技術	(1) 気象・路面等情報収集技術 (2) 情報通信及び情報提供技術
VI	雪氷対策技術の開発	(1) 機械等技術の開発 (2) 雪氷対策のための最新技術 (3) 凍結防止剤

表4 技術プログラムスケジュール(1F 口頭発表会場)

日	時間	Room1	Room2	Room3	Room4
1月28日(月)	5:00p.m.~9:00p.m.	開会式(屋内展示会場 B2)			
	9:30a.m.~noon	オープニングセッション(屋内展示会場 B2)			
	noon~1:30p.m.	昼食			
1月29日(火)	1:30p.m.~3:30p.m.	Topic II	Topic III	Topic V	Topic VI
	3:30p.m.~4:00p.m.	休憩			
	4:00p.m.~6:00p.m.	Topic II	Topic III	Topic V	Topic VI
	9:00a.m.~noon	特別セッション(屋内展示会場 B2)			
1月30日(水)	noon~2:00p.m.	ポスターセッション(口頭発表会場前ロビー 1F) / 昼食			
	2:00p.m.~3:40p.m.	Topic II	Topic IV	Topic V	Topic I
	3:40p.m.~4:00p.m.	休憩			
	4:00p.m.~5:20p.m.	Topic II	Topic IV	Topic V	Topic VI
	9:00a.m.~10:40a.m.	Topic I	Topic IV	Topic V	Topic VI
1月31日(木)	10:40a.m.~11:10a.m.	休憩			
	11:10a.m.~12:50p.m.	Topic I	Topic IV	Topic II	Topic VI
	12:50p.m.~2:20p.m.	昼食			
	2:20p.m.~3:50p.m.	クロージングセッション(屋内展示会場 B2)			
	4:00p.m.~5:00p.m.	閉会式(屋内展示会場 B2)			

(2) クロージングセッション取りまとめ
 まず、前回のルレオ大会の事務局を務めたケン・トグスタフソン氏(スウェーデン)から、今大会が論文数、登録者数など、どれをとっても前例会を凌ぐ規模と内容になったことが報告された。次に、六つのトピックスにわたる論文の発表や議論を踏まえ、田崎忠行C17委員長及び各トピックスのコーディネーターから、「環境と整合した安全

向上が、技術に支えられた社会的連携強化のもとで達成される」という会議の総括がなされた。終わりに、次回、イタリアのトリノ・セストリエールで開催される国際冬期道路会議が、「持続可能な冬期道路管理の充実へ向けた努力の成果を分かち合う場になることが期待される」として締めくくられた。

4 特別セッション

一月三〇日(水)の午前九時から正午まで、ドーム内特設ステージにおいて、将来の冬期道路サービスに関する最新の情報の提供と、知識の共有を目的として、特別セッション「21世紀における冬期道路サービス」が開催された。

この特別セッションでは、三谷浩PIARC前会長を議長に、ジニー・クラークPIARCS T3*道路及び道路管理コーディネーターをラポーターに迎え、積雪寒冷地域の生活と道路交通、特に道路ネットワークの現況と冬期道路維持管理について、主催国の桂信雄札幌市長を含む八カ国からのパネリストによるプレゼンテーションが行われた。これに引き続き、1)冬期のモビリティと冬期道路のサービスレベル、2)安全と環境、3)官民の責任分担、4)新技術・その他の四項目について冬期道路の維持管理における将来の方向性をさぐる議論が行われた。

*ST3...PIARCの二〇の技術委員会を統括する五つのストラテジック・テーマ(ST)のうち、三番目のテーマとして「道路及び道路交通管理」を担当するもの

特に「官民の責任分担」の項目においては、今後道路管理者に求められる役割として、より道路利用者のニーズを把握しそれに応える冬期道路マネジメントを行うべきなどの議論があった。

表5 特別セッション参加者

議長	三谷 浩 (日本) P I A R C 前会長、首都高速道路公団顧問
ラポーター	ジニー・クラーク氏 (イギリス) P I A R C ST3コーディネータ、英国道路庁 安全・基準・研究局長
パネリスト	
北ヨーロッパ	イーロ・カルジャルト氏 (フィンランド) フィンランド道路局長
西ヨーロッパ	マイク・ウィルソン氏 (イギリス) 英国道路庁 運営企画 チームリーダー
バルト沿岸諸国	ビルガウダス・フオジウカス氏 (リトアニア) リトアニア道路局長
中央・東ヨーロッパ	ピータ・ラニー氏 (ハンガリー) 交通河川管理省 道路局 道路橋梁課長
北アメリカ	エルウィン・G・ティンクレンバーグ氏 (アメリカ) ミネソタ州交通省長官
南・中央アメリカ	ローランド・トロザ・ノラムブエナ氏 (チリ) 公共事業省 第11州 道路部長
アジア	馮 正霖氏 (中国) 交通部公路司長
主催国	桂 信雄氏 (日本) 札幌市長

5 テクニカルビジット

大会プログラムの一環として、一月二九日から三一日までの三日間、札幌市内及びその周辺における冬期道路管理に係る諸施設を視察するテクニカルビジットが実施された。

現地機関である北海道開発局、北海道、札幌市、北海道開発土木研究所、JH北海道支社の間で綿密な連携を図りながら、札幌ドーム内のツアーを含めて七種類のコースを設定した。

表6 テクニカルビジットの各コースと参加者数

コース番号	コース名	訪問施設	参加者数
T-1	札幌総合情報センターと厚別融雪槽	札幌総合情報センター、厚別融雪槽	132
T-2	道路情報館と藻岩下流雪溝	道路情報館、藻岩下流雪溝	154
T-3	交通管制センターと除雪車自動運転	北海道警交通管制センター・JH交通管制室(いづれか一方)、北海道開発局防災・技術センター、札幌IC(ETC)	91
T-4	北大低温科学研究所と石狩吹雪実験場	北大低温科学研究所、北海道開発土木研究所石狩吹雪実験場	54
T-5	発寒融雪槽と周遊見学コース(A)	発寒融雪槽、発寒流雪溝、札幌ウィントースポーツミュージアム	142
T-6	高速道路除雪ステーションと周遊見学コース(B)	北広島除雪ステーション、厚別融雪槽、札幌IC(ETC)、道央自動車道札幌IC~岩見沢IC間	147
T-7	札幌ドーム	札幌ドーム	181

各コースの訪問施設と当日の参加者数は表6のとおりである。期間中は好天に恵まれたこともあり、外国人を含む延べ約九〇〇名の方々の参加のもと、全てのコースについて予定通りに運行することができた。

6 展示会

札幌ドームの屋内外において、一般展示会と除雪機械展示・実演会が行われた。一般展示会には、

国内外一五カ国から二〇八企業・団体、一七八ブース、五七六コマの展示があった。展示内容も、除雪や建設技術はもとより、情報通信・ITS、環境・新エネルギー、自動車・機械、交通安全等幅広い分野から技術の紹介がなされ、大変充実した内容となった。札幌ドームでの開催というユニークさと工夫された展示内容が評価されたことから、七六、七〇人と大変多くの入場者を集めたと思われる。また、除雪機械展示・実演会には、

二四社が出品し、最新の除雪機械の展示、実演が行われ、入場者も一二、〇〇〇人を超える盛況であった。

7 その他

先に述べた会議プログラムのほかに、各国から参加の大臣級会議、道路局長会議、北海道知事・札幌市長招宴、コンGRESデザイナー等様々な情報交換、意見交換の場を設けた。また、本会議の開会式に先立ち、二八日午後、「持続可能な道路維持管理」をテーマにPIARC本部主催のテクニカルプレゼンテーションが札幌市内で行われた。

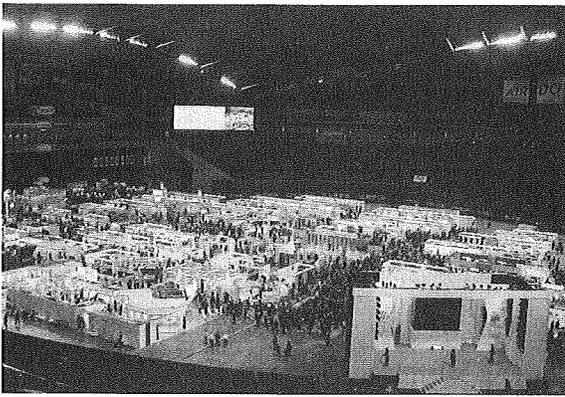


写真6 札幌ドーム内の展示会

三一日の閉会式では、二〇〇六年に予定されている次期国際冬期道路会議の開催地であるイタリアのトリノ・セストリエール市をはじめ、次期世界道路会議の開催地である南アフリカのダーバン、次期IRF世界大会の開催地であるタイのバンコクからのプレゼンテーションが行われた。

また、国際冬期道路会議の引継ぎとして、札幌市からトリノ・セストリエール市へ「風雪人磨」の書を記した掛け軸が贈られた。

この後、鈴木道雄議長の閉会宣言がなされ、会議は成功のうちに幕を閉じた。

四 まとめ

「New Challenges for Winter Road Service」のテ



写真7 各大臣級会議の冒頭で挨拶する青山技監

ーマのもと、六四カ国から二、二八五名の参加登録、一六九編の論文発表、約八万人の来場者といずれも当初の見込みを大きく上回る国際冬期道路会議としては大変な盛会であり、会議プログラムも様々な形態・切り口の情報交換、意見交換を可能にする充実したものであったことから極めて有意義な会議となった。本会議を出発点として、今後の冬期道路サービスへの新たな挑戦が萌芽することを期待している。

また、国際冬期道路会議としては初めて開催国道路行政担当大臣とPIARC会長の間で協定書を締結し、これに基づいて開催したはじめての会議であることから、開催国とPIARC本部の連携のあり方について、今後の会議の試金石となるものである。

一方、札幌ドームという大きな施設を活用して会議と展示会を同時に開催するという初めての取り組みであったことから、こうしたイベントのモデルケースとして将来に範を示すことができた。

さらに、国内外から多くの人々が札幌市を訪れたことから、北海道・札幌市の知名度の向上や経済・観光振興等大きく貢献したものと考えられる。

最後に、会議の準備・運営に尽力頂いた関係機関及びご支援・ご協力いただいた企業の皆様にご場を借りて厚く御礼申し上げます。

ITSにおける国際的な取組みについて

道路局道路交通管理課 ITS推進室

一 はじめに

ITS (Intelligent Transport Systems : 高度道路交通システム) は、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的として、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とをネットワークで結ぶことにより構築する新しい交通システムです。

世界には国境をまたいで自動車で移動することが一般的な国々も多く、自動車と道路インフラとが上手に協調して動く仕組みが欠かれません。また、対象となる分野が幅広く、数多くのITS関連技術・製品の開発や実用化が求められるため、国際的な観点からシステムや機器の互換性を確保することで、市場の拡大やコスト削減を進めるこ

とも重要です。こうしたことから、各国の国際的な連携のもと世界各国が協調して取り組むことが絶対条件であるといえます。

現在、世界各国でITS関連技術の研究・開発、実用化及び普及促進に取り組んでいます。我が国はAHSの研究開発・実用化で世界の最先端をいく一方、二〇〇一年にはマルチアプリケーションに対応可能なアクティブ方式のDSRCを用いたETCを世界で初めて導入したほか、VICS(道路交通情報通信システム)対応カーナビゲーションの出荷台数が四〇〇万台(二〇〇一年二月現在)を超えるなど、ITSの実用化分野でも世界をリードしています。

本稿では、我が国のITS施策に関連する国際的な取組みとして、官民が連携した国際交流活動、

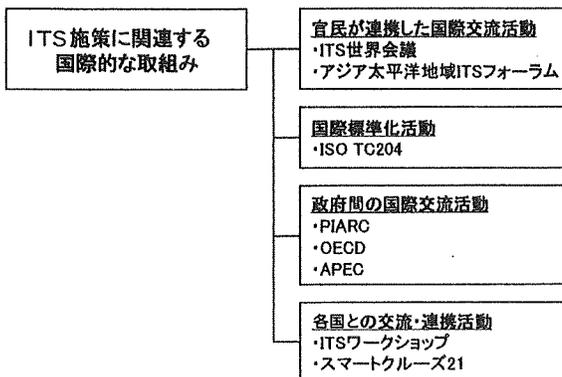


図1

政府の国際交流活動、国際標準化活動のそれぞれについていくつかの事例を紹介いたします。またこれに加えて、道路局としての国際的な取組みを紹介いたします。

二 官民が連携した国際交流活動

ITS JapanはITSに関する研究開発・実用化の推進活動と国際協力を進めることを目的に一九九四年に設立されました(二〇〇一年、「道路・交通・車両インテリジェント化推進協議会(VERTIS)」より呼称変更)。道路・交通・車両のインテリジェント化に関わる各種関係団体・企業と学識経験者等から構成される産学共同の民間組織で、ITS世界会議やアジア太平洋地域ITSフォーラムの事務局業務や国際標準化の支援活動など国際連携活動の窓口としての役割を担っています。

(1) ITS世界会議

ITS世界会議は世界のITS関係者が一堂に会す、ITSに関する世界最大規模の総合会議・展示会です。一九九四年、パリで第一回大会が開催された後、欧州、アジア・太平洋、北米の各地にて毎年順番に開催しています。日本は第一回より毎回参加しており、二〇〇四年には名古屋にて第一一回ITS世界会議が開催される予定です

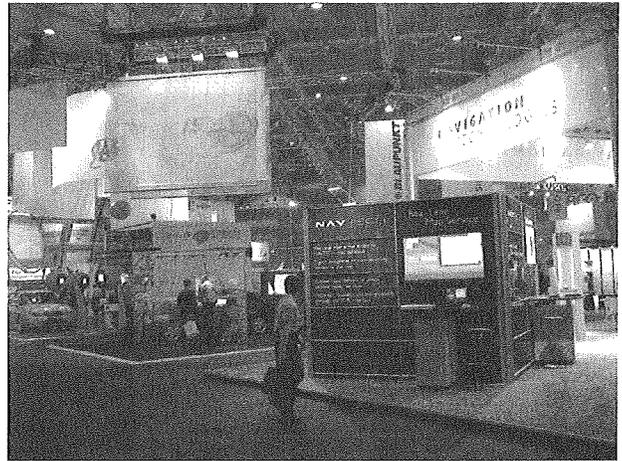


写真1 ITS世界会議

す。日本からは毎回多数(第八回シドニー大会では会議参加者数二、一〇〇名余りのうち約六〇〇名)の参加者を出すなど、会議の開催・運営に積極的に取り組んでいます。

会議の場では主に国や地方自治体等行政機関で政策立案に携わる関係者、大学や研究機関などの研究者、ITS関連企業のエンジニア、コンサルタントなどが参加して、セッションや論文発表、講演、技術展示等が行われます。各国のITS専門家らによるITSの将来ビジョンの発表や標準化動向、技術的な発表など、ITSに関するあらゆる分野を包括していることが特徴です。各国から大臣級の政府関係者が参加したり、自動車メーカーや部品メーカー、電機メーカーなどITSに関連する民間企業ほとんどが出展しているなど、まさにITSを代表する会議の一つであると言えます。

(2) アジア太平洋地域ITSフォーラム

アジア太平洋地域における特有の問題に焦点をあてた議論を行うことを目的に、一九九六年九月「アジア太平洋地域ITSセミナー」として東京で初めて開催されました。その後、ITS世界会



写真2 アジア太平洋地域ITSフォーラム

議がアジア太平洋地域で開催される年を除き、毎年開催されています。二〇〇二年七月にソウルで開催される予定の第五回大会からは「アジア太平洋地域 I T S フォーラム」と名称が変更されます。

アジア太平洋地域 I T S セミナーは I T S に関するこの地域最大の総合会議で、アジアを中心として I T S に関する情報交換や議論が幅広く行われています。また、I T S 関連技術、商品、システム、サービス内容の紹介などを行う展示会もあわせて開催されます。

会議では、産官学の首脳クラスが I T S に関する発表や討議を行うエグゼクティブ・セッション、プロジェクト実行責任者クラスが集うスペシャルセッション、投稿論文について発表、討議を行うテクニカルセッションなどが行われます。また、I T S 関連の製品・技術を紹介するショーケース・セッション等もあります。

三 国際標準化活動

I S O は製品やサービスの国際交流を容易にするための国際的な標準化を図る国際機関として一九四七年に発足しました。I S O では知的活動や技術開発、経済活動等の各分野での世界各国の相互協力を発展させるために国際的な標準化や規格化を図っています。

T C 204 は I T S に関する分野の規格化作業を進

めている I S O の専門委員会 (Technical Committee) で一九九二年に発足しました。T C 204 には「基本概念」「共通技術」「個別サービス」「通信技術」の四分類の下に一六の W G (Working Group) があり、討議が進行中です。例えば、個別サービスについて検討する W G 5 (料金收受分科会) では自動料金支払いシステム (E T C) のデータコンテンツ、通信プロトコルとシステムの品質・信頼性に関して、通信技術について検討する W G 15 (狭域通信分科会) では車々間等の狭域無線通信 (D S R C) 方式の標準化に関してなど、それぞれの W G で活発に議論が行われています。また、地図データベースについて議論する W G 3、車両を中心としたアプリケーションシステムの標準化を議論する W G 14 の両 W G は我が国が幹事国となって主導的に作業を進めています。

日本国内では T C 204 に対応する標準化体制として、一九九三年に国内対策委員会が設立され、T C 204 の各 W G に対応する国内分科会、小委員会を設置して活動を続けてきました。その後、政策的方向付けを行う I T S 標準化委員会と技術課題の整理検討を行う技術委員会に改組され、ビジネスチームやリエゾンパーソンなど目的や戦略性を持った活動を担う仕組みを導入しました。現在は、技術委員会下で各分科会が標準化作業を担当して

おり、我が国提案による国際標準案の規格化に向けて活動しています。

四 政府間の国際交流活動

(1) P I A R C

世界の道路行政担当者・技術者が集まり、議論を行う唯一の機関である P I A R C (世界道路協会) は道路及び道路交通分野において最も歴史と権威のある国際機関です。P I A R C では各分科会に分かれて様々な活動が行われているほか、世界道路会議と国際冬期道路会議がそれぞれ四年ごとに開催されています。

I T S に関する議論や情報交換を行っている P I A R C C 16 分科会では一九九九年、その活動成果として「I T S Handbook 2000」を刊行しました。これは世界の I T S について全体的に概観し、数多くのケーススタディから得られた実用的なデータや各国の交通事情に関するプロフィールなどを整理した、まさに世界の I T S 事例集とも呼ぶべきものです。我が国は本書の執筆、編纂作業を通じて多大な貢献を行うとともに、現在は実務面からの取組みに重点をおいた「Operation Handbook (仮)」の作成に幹事メンバーとして参加しています。

冬期国際道路会議は冬期道路管理をテーマに開催される世界最大規模の会議です。積雪期の道路



写真3 第11回国際冬期道路会議札幌大会

維持管理や道路交通の安全をテーマとした論文発表や討論、ITSなど最新技術情報の交換等を行うほか、除雪機械など雪氷対策に関する最新技術の展示会も併設されます。二〇〇二年一月には、冬期大会としてアジアで初めてとなる第一回国際冬期道路会議札幌大会(PIARC2002札幌大会)が開催されました。

(2) OECD

OECDは先進工業国を中心とする経済に関する国際協力機関です。RTTR(Road Transport and

Intermodal Linkages Research Programme)はOE

CDが進める道路交通等に関する研究プログラムで、一九六七年の設立以来、三カ年毎の活動計画に従って活動を行っています。現在の第一二次三箇年計画(二〇〇一年～二〇〇三年)では安全を含む持続可能な交通開発等が重点分野として位置付けられ、その活動の一環として「道路技術安全性改善のための技術利用WG」(通称Sustainable Transport 2: ST2)の発足が盛り込まれました。

ST2では道路交通の安全性を高める技術とその役割について明らかにすることを目的とし、その技術を用いた道路事故による死傷者減少を成果として掲げています。具体的には、ITSに代表される現在発展中の革新的安全技術の有効性を明確化した上で評価し、その導入における技術的、政治的問題と影響を明らかにします。これら研究の成果は最終報告書としてまとめられます。

また、高齢者の移動ニーズを充足するため、自動車を運転する上での安全性向上や交通技術の最適な活用を図る目的で設置された「高齢利用者のための交通技術における人的要素WG」(ST4)では、高齢者向け交通技術の普及推進に必要な、高齢者の運転技術の評価や交通技術の利用方法を習得するためのトレーニング、教育プログラムなどについて作業を進めています。

(3) APEC

APECはアジア太平洋地域における政府間経済協力の場として一九八九年に設立されました。ITSの分野では各国のITSエキスパートからなるITS専門家会議(ITSEG)により、運輸WG研究プロジェクトとして「ITS標準化のためのフレームワーク開発」が進められ、その調査レポートがAPEC運輸大臣会合に提出されました。このレポートでは、アジア地域の特性にあったITSの標準化に向けてAPECが積極的に関与することがうたわれており、ISO等の国際標準化機関と協力して作業を進めることやITS関連技術の研究開発と技術移転の促進などが盛り込まれています。現在、ITSEGではこのレポートの考え方にそって、アジア太平洋地域にとって望ましいITSアプリケーションの標準化を目指した活動が進められています。

五 各国との交流・連携活動

(1) ITSワークショップ

現在、米国、英国、仏国、伊国、韓国、中国の六カ国と我が国の間では、道路分野において両国に共通する課題解決を目的とした「科学技術協力協定に基づく実施取り決め」が締結されており、そのもとで様々な国際活動を行っています。この取り決めに基づき、技術情報の交換や共同研究、

ワークショップの開催、専門家の派遣など様々な取組みを進めており、その活動の一環としてITSワークショップがあります。

日米ITSワークショップでは、両国で共通のテーマを検討して、ITS Joint Research Programを開始し、より緊密な協調関係を構築しながら走行支援システムに関する共同研究開発などを推進していくことなどを合意しています。また、フランス国立交通・安全研究所(INRETS)との間で日仏両国のITSについての意見交換を進めていくことや、イギリス道路庁との間でスマートウェイに関する情報や意見の交換を行うことなどを合意しており、それぞれを目的としたITSワークショップを日仏・日英で行っています。類似の取組みとして、韓国との間では同協定に基いて道路交流会議を毎年開催するなど、ITS分野における国際連携・協調の体制づくりを進めています。

(2) スマートクルーズ21

二〇〇〇年一〇月、茨城県つくば市にある建設省土木研究所(現国土交通省国土技術政策総合研究所)のテストコースにて、建設省と運輸省(現国土交通省)が共同で走行支援システムの実証実験「スマートクルーズ21」を行いました。

AHS(走行支援道路システム)の実証実験へ

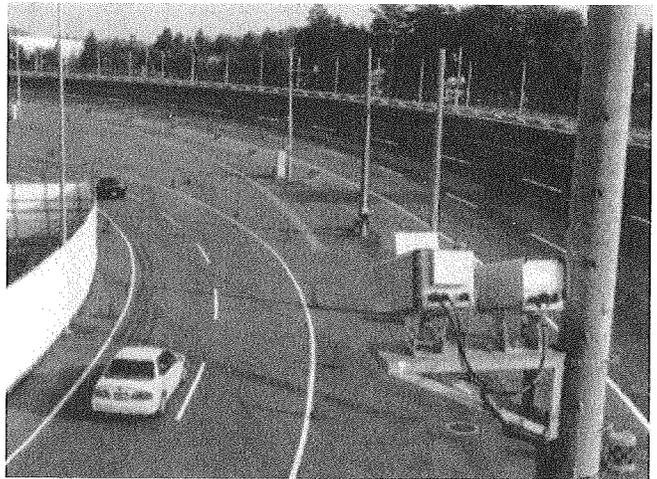


写真4 スマートクルーズ21

の参加者を国内外から広く公募した結果、海外からはダイムラー、クライスラーやヒュンダイといった自動車メーカーやカリフォルニア大学バークレイ校等の研究機関などが実証実験に参加しました。

また、二〇〇〇年十一月には、スマートクルーズ21の成果の公開実証実験「Demo 2000」を開催し、AHSが提供する七つの走行支援サービスのデモンストレーションを行いました。Demo 2000には国内外より二、四〇〇人が参加し、うち海外からの参加者は一八カ国から約二〇〇人による

など、ITSへの高い関心がかがわれました。

六 まとめ

渋滞問題や環境汚染、交通事故など、世界の国々が直面している道路交通に起因する様々な重要課題の解決のためにITSに対する期待は日々増大しており、国際的な連携を図りつつITSを推進することは喫緊の課題となっています。また、ITSは先進国を中心に導入が進んでいますが、今後は発展途上国も含めた裾野の広い国際的な取り組みや協力を強化していくことが重要であると考えられます。我が国としてもアジア地域はもとより世界におけるITS先進国としてリーダーシップを発揮して、国際的な枠組みづくりに貢献していく必要があります。

平成一三年度国土交通白書について

道路局総務課

はじめに

国土交通省が誕生して約一年が経過し、この間の国土交通行政の歩みを国土交通白書として初めて取りまとめました。国土交通白書は、国土交通省の所管事務を網羅する年次報告として、建設白書、運輸白書に代わり、新たに作成されたものです。

今回の白書の大きな特徴は、国民によりわかりやすい白書となるよう、従来からの行政組織「ことの縦割りの記述を改め、政策課題」ことに分析して、国土交通省としての対応を記述している点です。構成は、第Ⅰ部「21世紀初頭における国土交通行政の課題と方向性」、第Ⅱ部「国土交通分野をめぐる政策課題への取組み」の二部構成となっています。

ます。

第Ⅰ部では、国土交通省誕生の経緯やその成果を紹介するとともに、国土交通行政がこれまで果たしてきた役割、現在直面している課題を分析し、二一世紀における国土交通省の使命を明らかにしています。特に、国土交通行政の改革については、様々な取組み例を紹介しつつ、具体的な方向性を示しています。第Ⅱ部では、「都市再生の推進」や「広域的・国際的な交通ネットワークの構築と観光交流の促進」、「個性ある美しい地域・国土の形成」など、国土交通省が対応すべき政策課題「とにこれまでの取組みを記述しています。以下、本年度の国土交通白書のうち、第Ⅰ部「21世紀初頭における国土交通行政の課題と方向性」の概要を紹介します。

第Ⅰ部 21世紀初頭における

国土交通行政の課題と方向性

第Ⅰ章 国土交通省の誕生

「国土交通省の誕生」

平成一三年一月六日、北海道開発庁、国土庁、運輸省、建設省の旧四省庁は統合し、国土交通省に生まれ変わった。国土交通省の任務を全うするためには、省全体が共通の認識の下に総合的で整合のとれた政策展開を図る必要があるため、統合に先駆け、広く国民の意見も聴きながら、「国土交通省の使命、目標、仕事の進め方」の策定作業を進め、一月三〇日に公表した。

〔国土交通省の任務〕

「国土の総合的かつ体系的な利用、開発及び保全、そのための社会資本の総合的な整備、交通政策の推進、気象業務の健全な発達並びに海上の安全及び治安の確保を図ること」（国土交通省設置法 第三条）

〔統合の成果〕

国土交通省は、旧四省庁がそれぞれ蓄積してきた経験や実績を持ち寄り、融合させることによって、これまで以上に効果的な政策展開に取り組んでいる。

○「21世紀国土交通のグランドデザイン（案）」の策定

「国土交通の将来像」と「ビジュアルマップ」から構成される「21世紀国土交通のグランドデザイン（案）」を作成し、平成一三年六月に公表した。これは、旧四省庁統合のメリットを活かし、創造的で活力のある二一世紀の国土の具体的な姿を国民に示すことや、より透明で重点的・効率的な所管事業の計画・実施に向けた公共事業の不断の改革に取り組むための国民的な議論をする、との観点からとりまとめたものである。

○融合・連携施策の推進

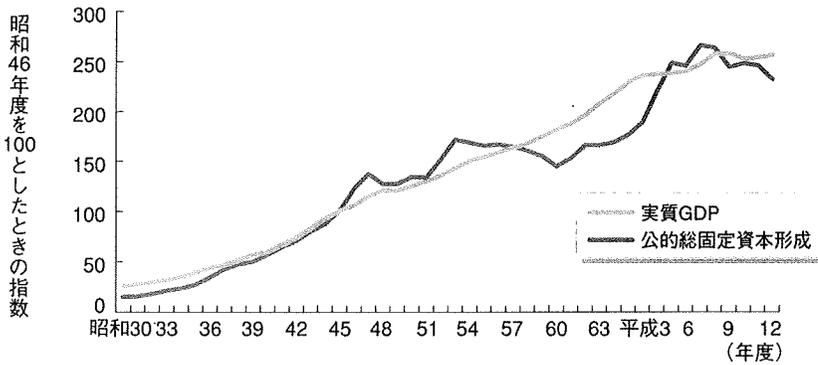
旧四省庁の縦割りを廃し、他省庁との連携・調整を含めた総合性を発揮することにより、質の高い施策を無駄なくスピーディーに展開するため、融合・連携施策を推進している。

第2章 国土交通行政の課題

第1節 戦後の我が国経済社会の発展と国土交通行政の貢献

戦後の国土基盤の形成と成果

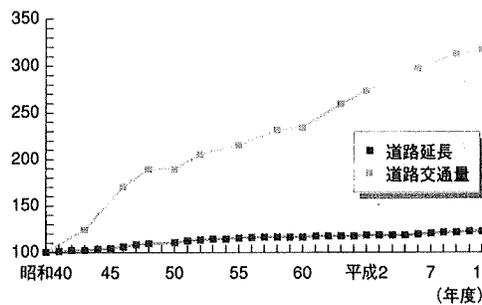
戦後、我が国の国土基盤整備の動向を概観する



注：内閣府「国民経済計算」により作成。

図1 実質GDP と公的総固定資本形成（実質値）の推移

と、時代ごとの政策課題に応じて、その重点を、国土保全基盤から産業基盤、そして生活関連基盤へと移しつつ、経済の成長とともに着実に進展してきた。その結果、我が国の国土基盤は着実に整備され、安全、交通、生活関連といった各分野で成果をあげてきた（図1・2）。



注1：「道路統計年報」「道路交通センサス」等により作成。
注2：道路延長、道路交通量は一般国道、主要地方道、一般都道府県道の合計。

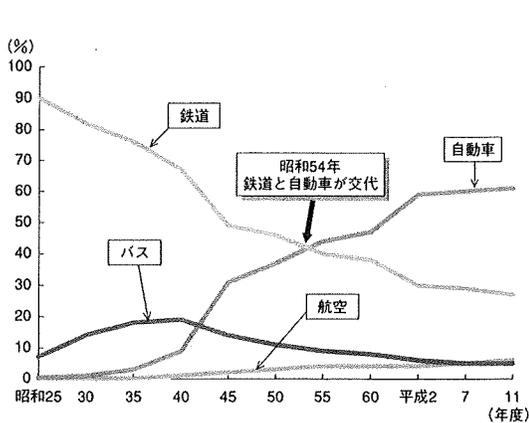
図2 道路延長と道路交通量の推移（昭和40年度を100とする）

また、日本経済全体に対しても、社会資本ストックの充実が経済成長に大きな貢献を果たす「社会資本の生産力効果」が機能してきた。国際的に見ると、歴史的背景や社会経済情勢、地勢的、自然的差異のある諸外国と単純に比較することはできないものの、未だ整備水準が低い分野があり、このような分野では、今後とも更なる整備を推進

分野	日本		諸外国の現状			
	指標	現在水準	イギリス	ドイツ	フランス	アメリカ
下水道	処理人口普及率	62% (00年度末)	96% (96年)	92% (95年)	79% (95年)	71% (92年)
都市公園	計画対象人口 1人当たりの 公園面積	全国8.1m ² 東京23区3.0m ² (00年度末)	26.9m ² ロンドン (97年)	27.4m ² ベルリン (95年)	11.8m ² パリ (94年)	29.3m ² ニューヨーク (97年)
住宅	1人当たり 床面積	33m ² (98年度)	43m ² (96年)	42m ² (98年)	39m ² (96年)	58m ² (99年)
道路	高規格幹線道路 延長	7,843km (01年度)	3,358km (99年)	11,515km (99年)	11,000km (99年)	88,727km (97年)
治水	氾濫防御率	52% (96年度末)	1回/1000年規模 の高潮による 氾濫被害の防止 テムズ川 完成 (83年)	1回/500年規模 の洪水による氾 濫被害の防止 ライン川下流 完成 (93年)	1回/100年規模 の洪水による氾 濫被害の防止 セーヌ川 完成 (88年)	1回/500年規模 の洪水による氾 濫被害の防止 ミシシッピー川 79% (93年)
鉄道	混雑率	176% 東京 (00年度)	149% ロンドン (91年)	—	152% パリ (91年)	71% ニューヨーク (91年)
航空	世界主要都市圏 における空港整 備の状況(滑走 路数)	東京 { 成田 1 羽田 3 計 4	ロンドン { ヒースロー 3 ガドウィック 2 スタンステッド 1 ルートン 1 シティ 1 計 8	ベルリン { テーゲル 2 デンベルホフ 2 シェーネフェルト 2 計 6	パリ { シャルル・ ドゴール 3 オルリー 3 計 6	ニューヨーク { J・Fケネディ 4 ニューアーク 3 ラ・ガーディア 2 計 9
港湾	外航船舶の寄港 数に対する係留 施設延長	63 (99年)	92 (99年)	154 (99年)	104 (99年)	90 (99年)

注：アメリカの住宅床面積は、戸建て及びモービルホームを対象とした値。

図3 住宅・社会資本の整備水準・国際比較



注：国土交通省資料により作成。

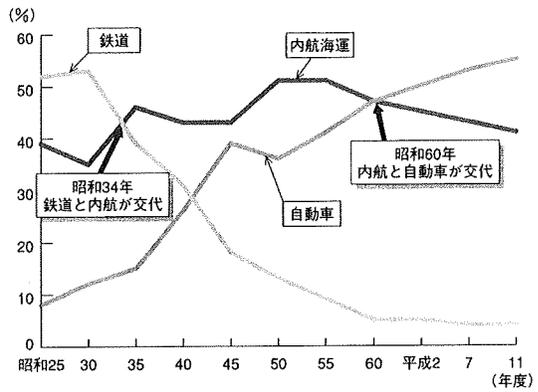
図4 国内旅客輸送の機関分担率の推移 (人キロ)

していく必要がある。その際、厳しい財政制約と投資余力の減少や既存ストックの維持・更新コストの増大などの環境の変化に対応する必要がある(図3)。

【交通体系の形成と成果】

戦後の国土交通行政では、経済・社会発展のボトルネックを生じさせないための輸送力拡大が最優先の課題であり、様々な施策により交通体系の形成、輸送力の増強が図られてきた。

この結果、まず鉄道や海運による輸送力が拡大し、その後、自動車交通、航空輸送が従来の交通機関と競争を繰り広げながら急速に拡大した(図4・5)。



注：国土交通省資料により作成。

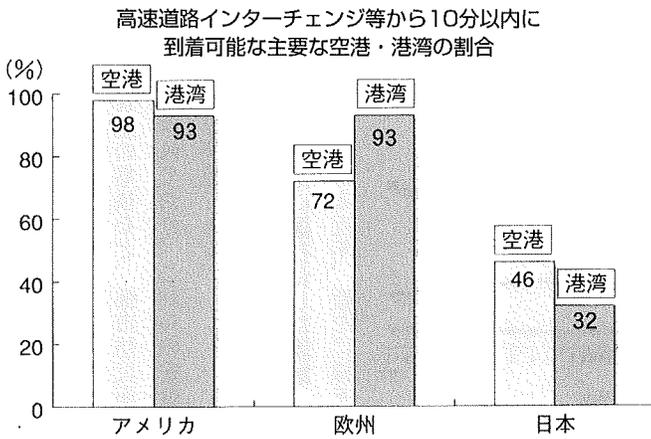
図5 国内貨物輸送の機関分担率の推移 (トンキロ)

このような国内交通ネットワークの整備の結果、日帰りで交流可能な範囲が大幅に拡大するなど、国内の交流機会が拡大してきた。

国際輸送の分野では、旅客輸送を航空が、貨物輸送を海運がそれぞれ中心的に担いながら、ネットワークが発達しつつあるが、ハード面・ソフト面とも国際輸送の基盤が大きく立ち遅れている。

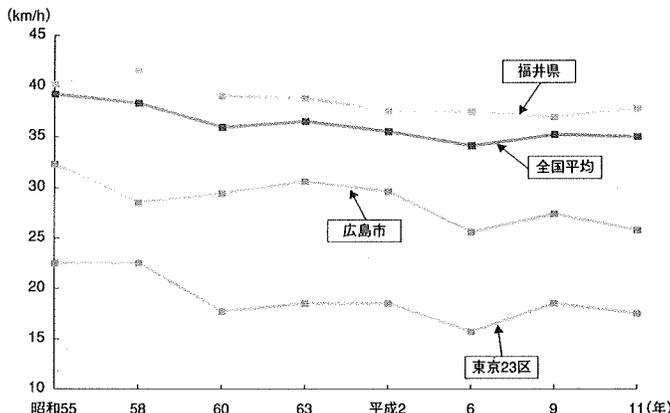
交通機関相互の関係に着目すると、各輸送機関がそれぞれの輸送特性を發揮し、互いに競争、補充しつつ、ネットワークを形成してきており、こうした分担関係は、新規交通サービスの提供等によりダイナミックに変動している。

これまでの、輸送機関毎の量的な拡大に重きが



注：国土交通省資料により作成。

図6 主要な空港・港湾と高速道路網のアクセス



注1：国土交通省「道路交通センサス」により作成。

注2：ピーク時自動車走行平均速度とは、一般都道府県道以上の道路を対象に、平成6年以降は朝夕のラッシュ時間帯に、平成2年以前はピーク時間帯に走行している自動車の平均速度。

図7 各都市におけるピーク時自動車走行平均速度の推移

第2節 二〇世紀の負の遺産

戦後の国土交通行政は大きな成果を挙げた

置かれ、異なる交通機関の連携が十分に推進されてきたとは言いがたい。国際社会の中で日本が競争力を確保していくためにも、今後は、異なる交通機関の連携を推進し、国内・国際ネットワークがスムーズに接続された総合的な交通体系を構築していく必要がある(図6)。

が、現在なお多くの課題に直面している。高度成長に伴って、都市問題、公害・環境問題、新たな安全問題等の社会的問題が生じた。これらは二〇世紀に一定の改善を見たものの、多くが二一世紀まで引き継がれ、国土交通省が解決すべき行政課題として残っている。

『都市における生活環境の悪化と都市交通問題』

高度経済成長長期に、人口、産業等の都市への集中が急速に進展した結果、都市住民の生活環境の

悪化や交通混雑等の都市交通問題が深刻化した。こうした問題点は、一定の改善が見られる部分もあるが依然として解決に至っておらず、引き続き対応が求められる（図7）。

「地方の活力の低下」

地方圏では、労働力人口の都市への流出による生産力の低下や高齢化の進展、中心市街地の衰退などによる活力の低下が問題となっており、所得格差などは縮小しつつあるものの、依然として個性ある地域づくりなどによる地方の活性化は重要な課題となっている。

「公害・環境問題の顕在化」

高度成長期には、自動車による大気汚染、航空機や新幹線による騒音、河川や湖沼の水質汚濁等の公害が発生し、油タンカー事故や不法投棄による海洋汚染が深刻化するなど、環境問題が顕在化してきた。積極的な取り組みがなされた結果、一定の改善が見られるものの、大都市地域における自動車による大気汚染や閉鎖性水域の水質汚濁等依然として様々な課題が残されている。

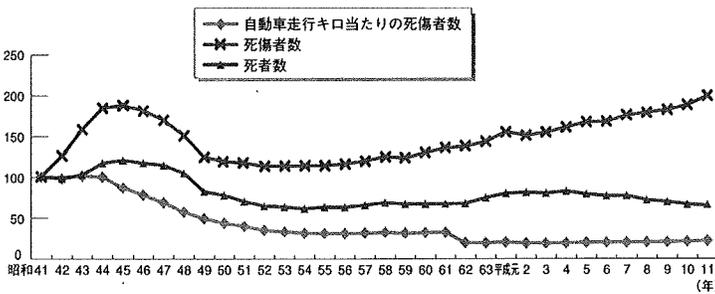
「安全問題」

道路交通の分野では様々な対策により一定の成果を収めたものの、最近においても死傷者の絶対数は増加している。鉄道・海上・航空交通の分野でも成果が見られるが、大量輸送機関の事故は一度発生すると多大な被害をもたらすので、引き続き

き事故の防止に万全を期する必要がある（図8）。また、高度成長期に新たに市街化された地域を中心に、木造密集市街地の形成や河川周辺低地への人口・資産の集積など、都市防災面から脆弱な都市が形成されており、これらの安全問題は依然として重要な課題である。

第3節 近年新たに顕在化した課題

世紀の節目である近年、新たに様々な課題が顕



注1：国土交通省資料、警察庁「交通統計」により作成。
注2：自動車走行キロには、昭和62年から軽自動車によるものを含む。

図8 自動車走行キロ当たりの交通事故死傷者数の推移 (昭和41年を100とする)

在化している。

「構造変化に伴う日本経済の長期低迷と財政赤字の大幅な拡大」

バブル経済崩壊後の景気低迷は日本経済の本質の変化を伴うものであり、雇用に対する不安、財政収支の悪化などによる国民の将来不安の高まりが景気の抑制要因となっている。デフレスパイラルへの懸念を払拭し、二一世紀における新たな成長の展望を切り開くためにも、日本型社会システムの変革が不可欠となっている。こうした中、社会資本整備の重点化、効率化、民間投資の誘発や規制改革による経済の活性化等が求められている。交通分野は他分野に先んじて規制改革等が進められ、価格低下等により利用者にメリットをもたらしている。今後、更なる規制改革とともに、市場原理のみでは対応できない問題への対応が必要である。

物流については、規制緩和をはじめとする取組みにより、物流コストは着実に低下しているが、我が国の国際競争力を維持するためコストも含めて国際的に競争力のある物流市場の構築が必要である。

また、観光産業は二一世紀のリーディング産業の一つになることが期待されるが、我が国においてその規模は国際的に比較して低い水準であり、今後は訪日外客誘致や国内観光の振興により観光

産業をリーディング産業に育成していくことが必要である。

さらに、バブルの崩壊以降、地価は下落が続いているが、その過程で、利便性・収益性に対応した地価が形成されてきている。この間、都市部においても依然多数の低・未利用地が存在している。土地の流動化を進め、土地の利用価値を増進し、有効・高度利用を図ることも、国土交通行政の大きな課題の一つである。

「グローバル化の進展」

近年、人やモノの国境を越えた交流が飛躍的に高まり、特に経済の分野では、熾烈な大競争時代の様相を呈している。国土交通行政の分野では、まず、国際交流や国境を越えた企業活動を支えるため、地球規模の交通ネットワークを構築することが必須不可欠である。

また、国家の競争力を高めるための高度な国際交流物流基盤整備、経済の中心である大都市の国際競争力を高めるための総合的な都市再生策、産業の国際競争力を高めるための産業活性化策等が必要である。

さらに、グローバル化に伴い顕在化してきた地球規模の課題への多国間・二国間それぞれの分野での積極的な取り組みが必要である。

「地球規模で深刻化する環境問題」

二〇世紀の終盤以来、地球環境問題の顕在化等

により、環境問題は拡大・深化してきた。国土交通省においては、運輸部門におけるCO₂の排出量削減や、民生部門のうち大きな割合を占める住宅・建築物分野の省エネルギーの取組み等を推進する必要がある。

「自然共生型国土の構築と市民参加の高まり」

次世代により良い環境を引き継ぐためにも、持続可能性、自然との共存、ゆとり、生物の生息・生育空間の保全などの理念を軸に、環境への負荷が小さい持続可能な社会の基盤となる国土を形成することが重要である。

国民の環境への関心は高まってきており、今後、自然再生事業を行う市民団体等と連携を図りながら社会資本整備を進める必要が生じている。

「少子・高齢社会の到来」

今後は特に、行動に不自由を感じることの多い七五歳以上の後期高齢者が増加することから、バリアフリー化の推進をはじめ、高齢者が生き生きと暮らせる生活空間の創出に、より一層の貢献をする必要がある。

「IT革命の進展」

ITは行政・企業から日常生活まで地球規模で大きな変革をもたらしつつある。我が国はITの活用が他の国々より遅れている分野も多く、国土交通行政も、公共交通の情報化やITS、GISなど、関連分野で積極的に対応することが必要で

ある。

「安全・危機管理への意識の高まり」

我が国の「安全神話」は二〇世紀終盤より揺らぎを見せはじめ、自然災害についても、近年の認知を上回る規模の災害により、甚大な被害を被っている。特に、阪神・淡路大震災は様々な面で「安全の確保」の重みを再認識させた。また、交通機関の事故災害や地下鉄サリン事件等の従来にない凶悪犯罪への対策・体制強化が課題となっている。

更に、米同時多発テロ事件を踏まえ、交通機関、重要施設に対するテロ対策の強化・安全確保とともに、航空、鉄道等の重要システムに対する電子的な攻撃（サイバーテロ）等への備えも必要である。

国際的には、不審船事件等が発生し、我が国に直接的な脅威をもたらしている。

国土交通行政としては、これまでの経験から得られた教訓を二一世紀の安全対策に活かすとともに、新たな脅威への備えも万全なものとするため危機管理体制を強化する必要がある。

第3章 二一世紀型国土交通行政への改革

二〇世紀の負の遺産の解消や、近年新たに顕在化した課題にも的確に対応するため、国土交通行政を改革していく。

第1節 公共事業改革

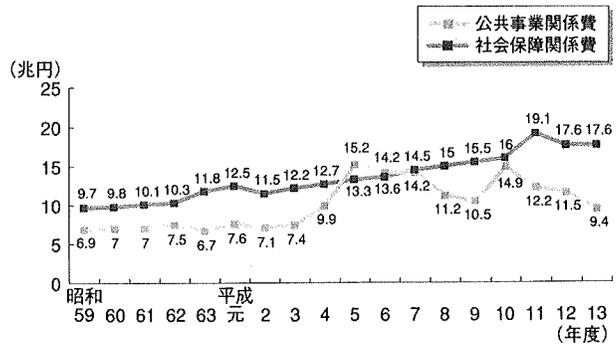
国土交通省としては、最近の公共事業批判に冷静かつ謙虚に耳を傾け、客観的に検証し、改めるべきは躊躇せず改めるとの決意の下、「基本方針」（平成一三年六月二二日閣議決定）及び「改革と展望」（平成一四年一月二五日閣議決定）に示された方針を踏まえつつ、これまでの事業のあり方、進め方等全般をゼロベースで見直し、聖域なき改革に自ら進んで取り組んでいくこととしている。

「公共事業をめぐる様々な論点」

○公共投資の規模

最近の我が国の公的総固定資本形成の対GDP比率は欧米より高いのは事実であるが、これは、社会資本整備の歴史が浅い我が国で社会資本整備を短期間に進めてきたことや、国土利用上の厳しい条件に耐えるため、社会資本整備の必要性や整備費用が相対的に高くなるざるを得ないことを反映したものである。また、近年の財政収支の悪化は、公共投資のみならず、社会保障関係費の増大や税収の減少等複合的な要因があいまって招いたものであるが、厳しい財政事情の中、公共投資についても聖域なき見直しが必要となっている（図9）。

公共投資の景気拡大効果は低下しているとの指摘があるが、九〇年代を通じて公共投資は景気の下支えの役を果たしており、雇用面でも建



注1：国土交通省調べ。
注2：平成13年度は当初予算。

図9 社会保障関係費と公共事業関係費の推移（補正後）

設業はその受け皿として機能してきた。公共投資が減る場合、建設業就業者の円滑な労働移動を促進する一方で、建設企業の新分野等への進出の支援による雇用確保・創出等を図ることが、地方圏において特に重要である。

○公共投資の配分、硬直性

公共投資の分野別、地域別配分が硬直的でニーズに対応できていない、長期計画のために硬直化している、等の指摘がある。先に見たように、長期的には公共投資の目的別シェアは大きく変動しているし、同じ事業分野の公共事業で

あっても、情報化への対応等、時々の新たな課題への対応に重点を置き、事業の内容は変動している。地域別配分についても、地域のニーズに応じてメリハリをつけてきているが、今後はさらに的確に地域のニーズに応じていく必要がある。

○長期計画のあり方

社会資本整備プロジェクトは長期間を要するものが多く、計画的かつ着実に進めることが必要であり、長期計画は、その意味では、一定の意義を有するものである。一方、長期計画により、経済社会の変化等を迅速に事業に反映することが困難になっているという批判もあり、その点を踏まえた見直しを図る必要がある。

○個別事業の効率、効果、進め方

個々の公共事業プロジェクトについて、その需要予測や効果、コスト、手続きの透明性などについて様々な指摘がある。これまで、事業の必要性や効果を説明する努力が不十分な面もあったことは否定できない。今後は、事業の必要性・効果の分かりやすい説明に努めるとともに、事業の重点化を図るなど、新たな発想で効率性を追求していかなければならない。

借入金により整備を行い、利用者の負担（料金）により返済を行う方式については、財政制約の下で緊急に整備を進める上で有効な手段で

あるが、需要予測が乖離した場合には、国民の負担になるとの懸念が指摘されているため、需要予測の精度向上の努力が必要であるとともに、採算性の検証や情報開示を一層進めることが必要である。

コストについては、我が国の国土構造等から、公共事業のコストを上げる要因は少なくないが、条件を同じにした上で米国と比較すると、コストにほとんど差がない状況となってきた。引き続き、公共事業のコストを総合的に縮減していく努力が重要である。

〔公共事業改革への取組み〕

↳ 二一世紀型社会資本整備への転換

○改革に取り組む決意と基本理念

上述のとおり、二一世紀に国土交通省が対応すべき課題が山積しており、その解決のための社会資本整備は不可欠である。その一方で、投資余力の減少、財政制約の増大、維持更新需要の増大等が見込まれている。こうした中、社会資本整備に大きな責任を負う国土交通省がその使命を全うするためには、広く国民と意見交換を行いながら、限られた資源で、最大限の効果をもたらすよう、社会資本整備のあり方を抜本的に改革することが不可欠である。また、政府全体で聖域なき構造改革に取り組んでおり、公共事業についてさらに徹底的な見直しを行い、

改革への取組みを一層促進・展開していく決意である。このため、平成一三年六月には「国土交通省における公共事業改革への取組」をとりまとめた。この方針に沿って、二一世紀にふさわしい、真に国民のための公共事業を、①無駄なくスピーディーに、また、コストの縮減に努め、②地域のニーズに応じ、地方の自主性と創意工夫を尊重し、③透明性の一層の向上により国民の信頼を得ながら、展開している。

○二一世紀型分野への社会資本整備の重点化

二一世紀の課題に対応し、社会資本の整備を効果的に推進するため、①都市の再生と個性ある地域・美しい国土の形成、②環境にやさしい社会の実現、③少子高齢社会への対応、④グローバル化の進展に対応した人流・物流の実現、⑤安全で災害に強い国づくりの各分野で、重点的に事業実施を図る。

○国民に開かれた透明な公共事業

早い段階からの住民参加を充実するため、P Iや事前説明会などに関するガイドラインの作成に向けた検討、「社会実験」の実施など、様々な形で住民参加の工夫に努めている。また、国土交通省所管公共事業に共通の事業評価実施要領を策定し、公共事業の客観性、透明性の向上を図っている。併せて、入札・契約の適正化の促進により、公共事業に対する国民の信

頼性の確保等に努めている。さらに、平成一三年四月より「入札契約適正化法」が施行され、地方公共団体も含めた発注者全体を通じて、入札・契約の適正化を促進している。

○公共工事におけるコスト改革

平成一三年三月、コスト縮減のための具体的施策を盛り込んだ「公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画」を策定し、総合的なコスト縮減に取り組んでいる。さらに、コスト縮減対策を一層推進するため、平成一三年九月四日の「改革先取り施策パッケージ」に、(a)工事の平準化の推進、(b)新技術活用への推進、(c)電子入札の前倒し実施、(d)その他(入札時における競争性の向上等)の四項目が、「公共事業コスト改革の推進」として盛り込まれた。

○基本的制度のあり方等の検討

分野別長期計画など基本的制度のあり方について総合的に見直しを進めている。また、道路特定財源制度については、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た基本的なあり方の検討が求められている。

第2節 二一世紀型交通政策への転換

〔交通政策の基本的考え方〕

近年、交通分野では、民間活動を可能な限り市場原理に任せ、行政の関与を必要最小限とする

の原則に立ち、人流・物流のほぼ全事業分野で需給調整規制が廃止された。しかし、市場は万端ではないため、市場原理の活用によるだけでは対応できない分野では行政が一定の役割を果たすことが必要である。

「転換の方向性」

交通分野ではもともと基盤整備のみならず規制等によるソフト行政がこれと適切に組み合わせられてきたが、今後はハード・ソフトの連携をより一層強化し、①二一世紀型交通政策の総合的展開、②地域と一体となった公共交通政策の展開、③二一世紀の課題への総合的対応、④事後チェック型行政の確立、⑤二一世紀型交通政策にふさわしい地方運輸局の実現を進める。

第3節 新たな流れに対応した行政手法の改革

新たな流れを踏まえ、国土交通行政全体として、国と地方公共団体の関係の再構築やNPO等市民団体との連携の推進、情報公開の推進等に取り組みほか、以下のような手法の見直しや改革を進めている。

「マネジメント改革を指向した」

本格的な政策評価の導入

「政策の企画立案→実施→評価→政策の改善」という政策のマネジメントサイクルの確立に向け、「事前評価」「業績測定」「プログラム評価」

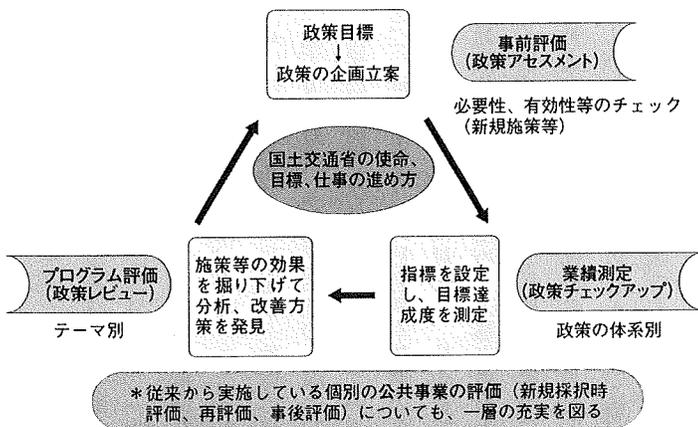


図10 国土交通省の新政策評価システム (マネジメントサイクル)

の三つの方式からなる政策評価システムを導入した。これまでに、平成一三年一月三〇日に「国土交通省政策評価実施要領」が策定され、五月には「平成二三年度政策評価運営方針」を定めている(図10)。

また、平成一三年八月には、概算要求等に関する三八の新規施策について事前評価を実施するとともに、政策の達成度を測定するため二七の政策目標、一二の業績指標を決定、公表した。

「地球規模の課題に対するイニシアティブの発揮」

グローバル化の進展に伴い、地球規模の課題が様々な領域で顕在化している。例えば、国土交通分野では、I M O (国際海事機関)、I C A O (国際民間航空機関) 等で調整が行われてきたが、国土交通の視点を軸に据えた関係各国の議論がますます求められており、国土交通行政を軸とした政策形成のための新しい国際フォーラムの構築に対し、日本が積極的にイニシアティブを発揮して対応していく必要がある。

「国土計画のあり方の見直し」

平成一三年一月に国土審議会基本政策部会により、国土計画の新たな役割を「良好な国土の継承への総合的国土管理指針」と位置づけた中間報告が取りまとめられた。今後は、同審議会での検討を踏まえ、二一世紀に向けた新たな要請に応え得る国土計画体系の確立を目指す。

「特殊法人等改革」

一三年一月一八日に特殊法人改革推進本部で決定され、翌一九日に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」では、一六三の特殊法人及び認可法人を対象とし、事業及び組織形態の見直し内容が個別に定められた。今後はその具体化に向けて積極的な取組みを講じ、改革が前進するよう努めていく。

高速道路等のサービスエリア・ パーキングエリアのサービスに 関するアンケート調査結果について

日本道路公団用地・管理部関連事業課

一 要約

JHでは、昨年の九月から一〇月にかけて、日本の四支社局（北海道支社・東北支社・北陸支社・東京管理局）管内のサービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）において、SA・PAをご利用になられたお客様を対象にサービスに係るアンケート調査（以下「調査」といいます。）を実施しました。その結果、約五万件の回答をいただき、七割を超えるお客様がSA・PAのサービスに満足感をお持ちであるという高い評価をいただきました。

このアンケート調査は、平成一一年六月から七月にかけて大都市圏（東京一〇〇km圏、名古屋・大阪五〇km圏）のSA・PAで、平成一二年一月から一二月にかけて西日本の五支社（中部支社・関西支社・中国支社・四国支社・九州支社）管内のSA・PAで実施しており、今回で三回目になります。三回とも七割前後のお客様が満足という高い評価をいただいております（表1参照）。ここでは、今回の調査結果をご紹介します。

二 調査の目的

高速道路、一般有料道路のSA・PAに設置されるレストラン、ガステーション等の道路サービス施設の占用については、平成九年一〇月の道

表1

年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度
調査実施所	首都圏・名古屋・大阪	西日本	東日本
調査期間	H11.6.14 ～H11.7.13	H12.11.15～ H12.12.14	H13.9.1 ～H13.10.31
回答数	約3万枚	約4万枚	約5万枚
満足感をお持ちのお客様※	78.6%	67.7%	73.0%
総合評価平均	3.95	3.89	3.91

※5段階評価で5「非常に良い」又は4「良い」とされたお客様

路局長通達の改正で、それまでの（財）道路施設協会による独占占用が改められ、地方公共団体が出資する公共的団体（いわゆる「第三セクター」）にも占用が認められることとなりました。また、（財）道路施設協会も平成一〇年度に競争によるサービスの向上を図るため、（財）道路サービス機構と（財）アイエイ交流センターに分割しました。

JHでは、これら占用主体の多様化に伴う占用主体間及びSA・PA間の競争により、お客様サービスの向上を企図しているところですが、今後より一層のサービスの向上を図るといふ観点から、調査を実施することにしました（図1参照）。

三 調査方法、項目

調査は、各SA・PAにアンケート用紙を設置

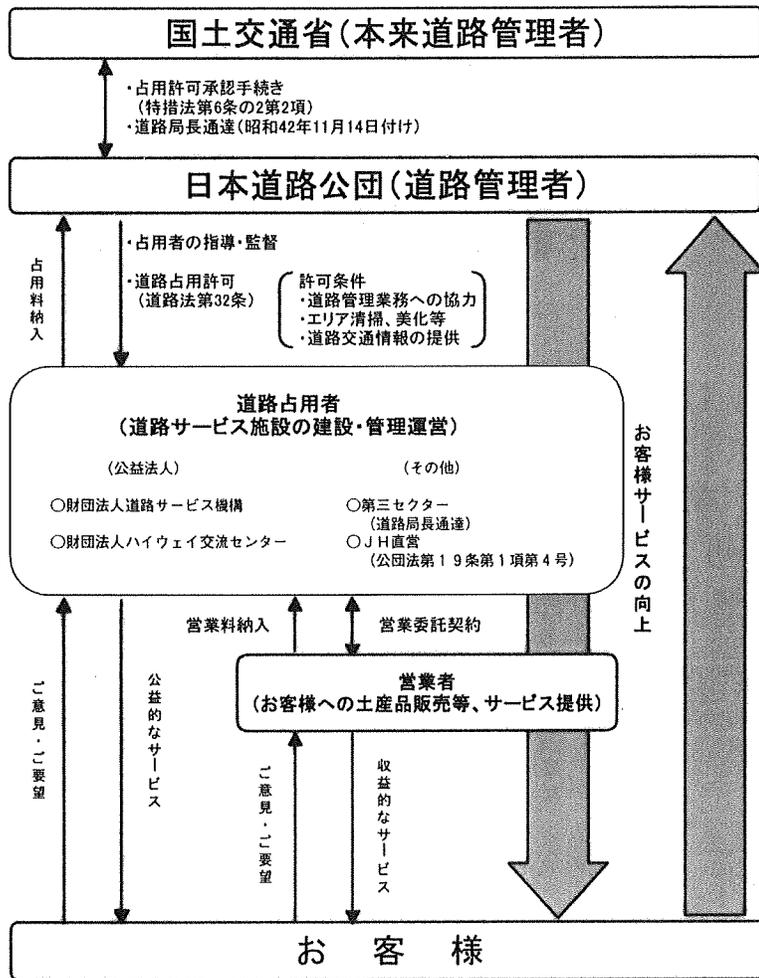


図1 調査の位置付け

し、ご利用になったお客様に、当該SA・PAの
評価についてご記入いただくという方法により行
いました。

調査項目はSA・PAの総合評価のほかに、各
サービス種別（清掃・美化、インフォメーション
（道路案内所）、休憩所（給茶コーナー）、レスト
ラン、スナックコーナー、ショッピングコーナー、
ガステーション（給油所））ごとに設定し、そ

れぞれについて五段階評価で記入していただきま
した（表2参照）。

また、分析に役立てるため、お客様の年齢・性
別、利用人数、高速道路の利用目的、当該SA・
PAの利用目的、当該SA・PAの利用頻度、高
速道路の利用頻度についても併せてご記入いた
だきました（表3参照）。

高速道路等のSA・PAのサービスに関するアンケート調査

表2 アンケート調査の内容

サービス区分	アンケート項目	サービス区分	アンケート項目
清掃・美化	<ul style="list-style-type: none"> トイレはよく清掃されている エリア内（屋外、駐車場等）はよく清掃されている 清掃・美化の総合評価 	ショッピングコーナー	<ul style="list-style-type: none"> 品質の良い商品が置かれている 必要な商品がきちんと揃っている 価格が適正である
インフォメーション （道路案内所）	<ul style="list-style-type: none"> 案内所で必要な道路交通情報の入手ができる 係員の対応（迅速さ・あいさつ・態度等）は適切である インフォメーションコーナーがわかりやすいところにある 最新の地域情報が提供されている インフォメーション（道路案内所）の総合評価 		<ul style="list-style-type: none"> 店員は適切に接客（あいさつ・態度等）している 店内はきれいである 地域性豊かな商品が置かれている ショッピングコーナーの総合評価
休憩所 （給茶コーナー）	<ul style="list-style-type: none"> 休憩所はきれいである 休憩所（給茶コーナー）の総合評価 	ガステーション （給油所）	<ul style="list-style-type: none"> 店員の対応（迅速さ・あいさつ・態度等）は適切である ガステーション（給油所）の総合評価
レストラン	<ul style="list-style-type: none"> 料理の味が良い 料理のメニューが豊富である 料理は待たされずに出される 価格が適正である 	当サービスエリアの セルズポイント	各サービスエリア毎に記入 （例）ボリューム満点の日替わりランチ
スナックコーナー	<ul style="list-style-type: none"> 店員の対応（迅速さ・あいさつ・態度等）は適切である 店内はきれいである 地域性豊かなメニューが揃っている レストラン（スナックコーナー）の総合評価 	当サービスエリアの 全体の総合評価	当該サービスエリアを全体的にみた評価
		当サービスエリアの 建物設備等	<ul style="list-style-type: none"> 建物が新しく好感もてる 施設のレイアウトの使い勝手がよい 建物は十分なスペースが確保されている
		お客様の属性	年齢、性別、ご同行者、高速道路のご利用目的、当該SAのご利用目的、ご利用経験、高速道路のご利用頻度

表3 回答者属性

年齢	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60歳以上
	4.3%	20.3%	24.7%	23.3%	19.5%	7.8%
性別	男性	女性				
	70.4%	29.6%				
利用人数	一人	家族	グループ			
	39.9%	33.4%	26.7%			
高速道路 利用目的	観光	仕事	その他			
	37.2%	43.1%	19.6%			
SA・PA 利用目的	トイレ	休憩	飲食	買い物	給油	その他
	18.3%	22.3%	32.9%	8.8%	15.5%	2.4%
当該SA・ PA 利用頻度	初めて	時々	だいたい	必ず		
	24.9%	41.0%	23.8%	10.3%		
高速道路 利用頻度	週1回以上	月1回以上	年数回	それ未満		
	23.7%	32.6%	33.2%	10.6%		

※属性未記入者を除いた割合

四 調査結果概要

1 総合評価

当該SA・PAの総合評価について、五段階評価で五『非常に良い』又は四『良い』とされたお客様を満足感をお持ちのお客様とし、その割合を集計したところ全体の七三・〇％であり、評価の平均は三・九一でした(グラフI参照)。

昨今、JH、高速道路に対する世間の目が厳しくなっていますが、今回の調査に関しては、多くのお客様から高い評価をいただいていると言えます。

2 各サービス種別の評価

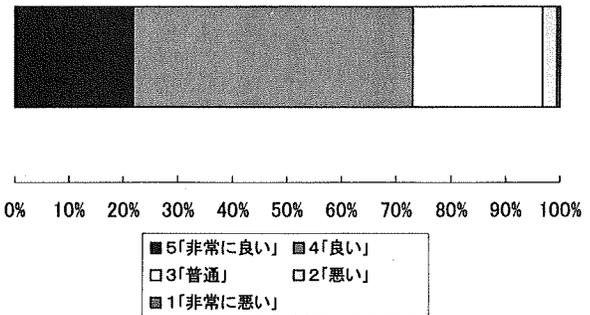
各サービス種別評価は次のとおりでした(グラフII参照)。

・清掃・美化

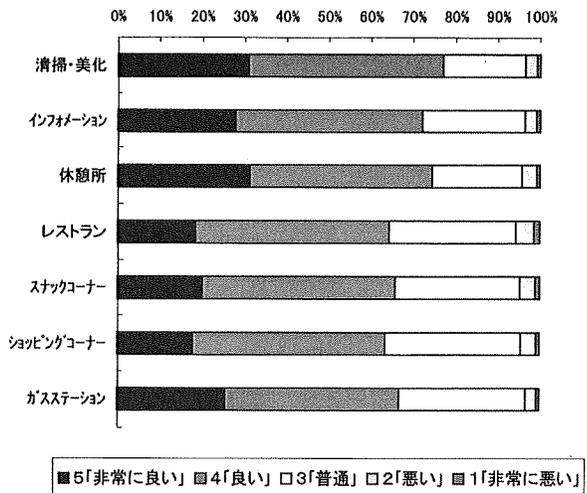
満足感をお持ちのお客様の割合は七六・九％、評価の平均は四・〇四であり、全てのサービス項目の中で最高の評価を頂きました。
・インフォメーション(道路案内所)

満足感をお持ちのお客様の割合は七二・一％、評価の平均は三・九五でした。

評価の高い細項目は『必要な交通情報の入手』でした。



グラフ I (平成13年度総合評価結果)



グラフ II (各種サービス種別ごとの評価結果)

・休憩所(給茶コーナー)
満足感をお持ちのお客様の割合は七四・三％、評価の平均は四・〇〇でした。
・レストラン

満足感をお持ちのお客様の割合は六四・三％、評価の平均は三・七六でした。

評価の高い細項目は『店内のきれいさ』、『店員の対応』であり、比較的評価の低い細項目は、『価格の適正さ』、『料理のメニューの豊富さ』でした。

・スナックコーナー
満足感をお持ちのお客様の割合は六五・

七%、評価の平均は三・八〇でした。

評価の高い細項目はレストランと同様、『店内のきれいさ』、『店員の対応』であり、比較的评价の低い細項目は『料理のメニューの豊富さ』、『地域性豊かなメニュー』でした。

・シヨッピングコーナー

満足感をお持ちのお客様の割合は六三・五%、評価の平均は三・七六でした。

評価の高い細項目は『店内のきれいさ』、『店員の対応』であり、比較的评价の低い細項目は『価格の適正さ』、『品揃え』でした。

・ガステーション（給油所）

満足感をお持ちのお客様の割合は六六・八%、評価の平均は三・八八でした。

全体の傾向としては、清掃・美化、インフォメーション、休憩所の三項目で七割を超えるお客様から満足できるといふ評価を頂いています。

一方、レストラン、スナックコーナー、シヨッピングコーナー、ガステーションでは、総合評価の満足度七三・〇%に比べて概ね一〇・〇ポイントほど低い評価となっています。

この結果から、お客様は、対価を伴わない公益的なサービスである清掃・美化、インフォメーション、休憩所に比べて、対価を伴う収益的なサービスであるレストラン、スナックコーナー、シヨッピングコーナー、ガステーションについて、

若干辛目の評価をされる傾向にあるものと言えます。

また、各項目が当該SA・PAの総合評価に影響を与える度合いを分析したところ、総合評価に影響を与える度合いの強い項目は、サービス種別ではスナックコーナー、シヨッピングコーナー、さらにその細項目では『店内のきれいさ』、『店員の対応』となりました。このことから、サービスの基本である店内の清掃、接客の重要性がSA・PAのサービスについてもあてはまることと言えます。

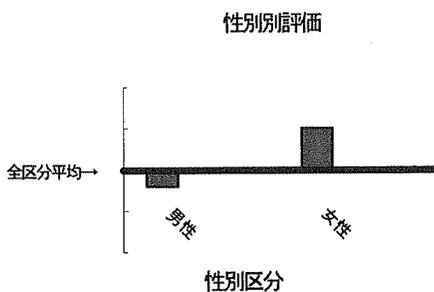
一方で、『建物の新しさ』、『建物の広さ』が総合評価に影響を与える度合いは、他の項目に比べて弱いという結果になりました。調査の実施にあたっては、調査目的がSA・PAのサービスに関するものであることから、アンケート票には、SA・PAの立地環境（景観や施設の新しさ、広さ）については考慮せずに評価するよう記載していたのですが、実際、お客様が純粋にサービスについて評価していただいていると言えます。

3 回答者属性別の評価

回答者属性ごとの総合評価の傾向は次のとおりでした。

・性別

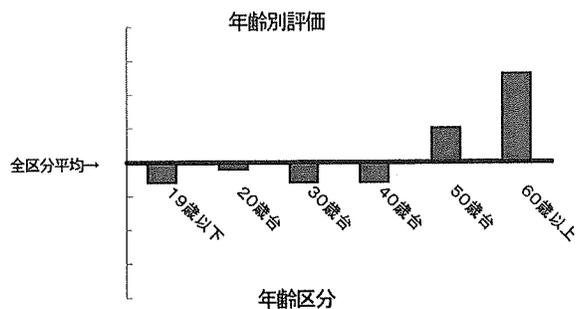
女性のお客様の評価が、男性のお客様の評価に比べて高い傾向が見られました。



・年齢

五〇歳以上のお客様の評価が、それ以下の年齢層のお客様の評価に比べて高い傾向が見られました。

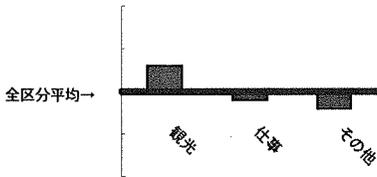
この種の調査では、高年齢層のお客様の評価が若年齢層のお客様の評価に比べて高くなる傾向があるようですが、本調査でも同様の結果となりました。



・高速道路のご利用目的

高速道路の利用目的が観光のお客様の評価が、利用目的が仕事のお客様の評価に比べて高い傾向が見られました。

高速道路の利用目的別評価

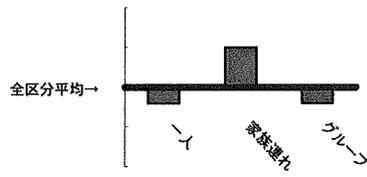


高速道路の利用目的区分

・ご利用人数

家族連れのお客様の評価が、お一人、グループのお客様の評価に比べて高い傾向が見られました。

ご利用人数別評価

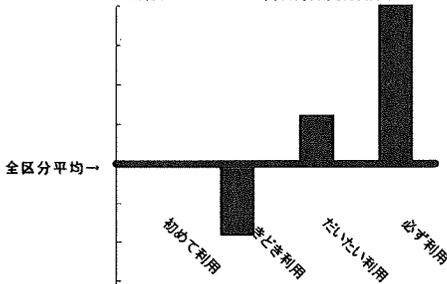


ご利用人数区分

・当該SA・PAの利用頻度

当該SA・PAを利用される頻度の高いお客様の評価が、利用される頻度の低いお客様の評価に比べて高い傾向が見られました。

当該SA・PAの利用頻度別評価

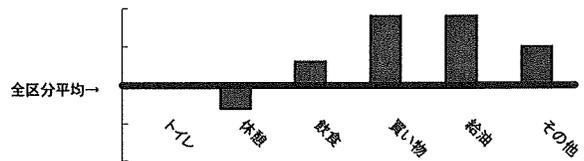


当該SA・PAの利用頻度区分

・当該SA・PAの利用目的

当該SA・PAの利用目的が飲食・買い物・給油のお客様の評価が、利用目的がトイレ・休憩のお客様の評価に比べて高い傾向が見られました。

当該SA・PAの利用目的別評価



当該SA・PAの利用目的区分

ただいたものと考えております。しかしながら、調査結果を詳細に分析していくと、今後重点的に改めていかなければならない事項も見えてきます。

例えば、各種サービス毎の評価では、対価を伴う収益的なサービスである飲食・買い物等に対する評価が比較的低いことは先程ご紹介したとおりですが、このことについてより詳細に、お客様のSA・PAの利用目的別に分析しますと、飲食目的のお客様のレストラン・スナックコーナーに

五 おわりに ～調査結果の活用

・高速道路の利用頻度

高速道路の利用頻度に関しては特段の傾向は見られませんでした。

表4 当該SA・PAの利用目的別評価

サービス種別	当該SA・PAの利用目的					
	トイレ	休憩	飲食	買い物	給油	その他
総合評価	0	▲3	3	9	9	5
清掃・美化	▲7	1	2	3	4	5
インフォメーション	▲3	4	0	13	▲13	▲8
休憩所	▲9	3	0	12	▲15	6
レストラン	▲10	▲6	10	5	▲17	▲14
スナックコーナー	▲10	▲4	7	9	▲15	9
ショッピングコーナー	▲9	▲3	3	19	▲8	9
ガステーション	▲13	▲12	▲14	▲7	21	▲6
セールスポイント	▲9	▲2	7	16	▲13	3

※当該利用目的のお客様の平均と全体の平均との差を100倍した数値。

例：当該SA・PAの利用目的が買い物のお客様のショッピングコーナーの評価『19』は、全体の平均より、19ポイント高く、ガステーションの評価『▲7』は、全体の平均より0.07ポイント低いことをあらわす。

する評価、また、買い物目的のお客様のショッピングコーナーに対する評価は全体の平均に比べて高くなっており、これらのお客様の当該SA・PAに対する総合評価も平均に比べて高くなっています。(表4 網掛部参照)

このことから、SA・PAの評価を高めるためには、飲食・物販施設の魅力を高めなければならないのはもちろんですが、トイレ、休憩等の目的でSA・PAを利用されるお客様に飲食、買い物

目的でSA・PAを利用したいと思わせること、そのためには、高速道路を利用されるお客様に広く飲食・物販施設の魅力をアピールすることが重要と考えられます。

最後になりましたが、今回貴重なご意見をお寄せくださいましたお客様にお礼申し上げます。このご意見を活かして、JHは占用者、業者と協力しながら、より一層のお客様サービスの向上に努めてまいります。

平成14年度「道路ふれあい月間」 推進標語を募集します！

国土交通省では、毎年8月を「道路ふれあい月間」として、道路の正しい利用や道路愛護思想の普及に努めていますが、この行事の一環として、昨年に引き続き、平成14年度「道路ふれあい月間」推進標語を広く一般から募集します。

道路は、生活の向上と経済の発展に欠くことのできない国民共有の、つまりあなたの財産です。そこで、国民の皆さん一人一人に、道路の役割をより一層理解して頂くことによって、道路を安全に維持し、あなたの子孫に受け継いでいくことを目的としています。

推進標語は「道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。〈みんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用しましょう〉」をテーマに、下記の募集要領により広く募集しますので、奮ってご応募ください。

《 募 集 要 領 》

(1) 応募方法

官製ハガキに標語1点と、氏名、住所、電話番号、性別、年齢、職業〔一般・学生（高校生以下）別〕を記入して郵送してください。

宛先／〒102-0082

東京都千代田区一番町10番6号 一番町野田ビル5階

道路広報センター

平成14年度「道路ふれあい月間」推進標語募集係 あて

なお、インターネットでも募集を受け付けています。ホームページの場所(URL)は

<http://www.architecture.jp/hyougo/> です。

(2) 応募期間

平成14年3月31日（日）まで（当日必着）

(3) 発表方法

「道路ふれあい月間」前に入賞者には直接通知するとともに機関誌等に掲載します。

(4) 賞

最優秀賞（国土交通大臣賞） 1点

優 秀 賞（国土交通省道路局長賞） 一般2点・学生2点

佳 作（審査員奨励賞） 一般2点・学生2点

(5) 問合せ先

国土交通省道路局道路交通管理課 tel 03-5253-81111（内線：37423）

応募作品は、プロデューサーの残間里江子さん、元オリンピック・バドミントン選手の陣内貴美子さん、放送作家・コラムニストの山田美保子さん、俳優の渡辺文雄さんの審査員によって厳正に審査されます。その結果、最優秀賞1点、優秀賞一般2点・学生2点、佳作一般2点・学生2点が選定され、「道路ふれあい月間」期間中に道路情報板、垂れ幕等で活用させていただきます。

なお、最優秀賞（国土交通大臣賞）、優秀賞（国土交通省道路局長賞）及び佳作（審査員奨励賞）を受賞された方には賞状と盾並びに副賞を授与します。

〈 副 賞 〉

- * 最優秀賞（国土交通大臣賞） DVDプレーヤー
- * 優秀賞（国土交通省道路局長賞） デジタルカメラ
- * 佳作（審査員奨励賞） カメラ

◇ この機会にあらためて、道路の重要性をみんなで考えてみましょう ◇

平成14年度社会実験実施地域の公募について

国土交通省道路局は、道路に関する新しい施策について、場所と期間を限定して試行(実験)し、地域の方々に参加頂きながら、施策を本格導入するかどうかの判断材料を得るため、平成14年度の社会実験実施地域を公募します。

●実験内容の条件：

実験内容は以下の要件を満たすことが必要です。

- * 道路の整備や利用、管理に関する施策であること
- * 新規性・先進性が認められる施策であること
- * 実験を実施する地域以外にも適用が可能で、その効果が期待できること
- * 現行の法令、その他諸制度の範囲内で実験実施が可能なもの

●申請資格：

申請に当たっては、申請時点において国土交通省道路局とともに実施主体として実験を実施することが可能な以下の条件を満たす団体、組織を対象とします。

- * 地方公共団体等（含む一部事務組合、広域連合）
- * 施策に関連する地方公共団体とともに実験を実施することが可能な特定非営利活動促進法（NPO法）に基づく団体
- * 渋滞対策協議会などの公的な任意団体（ただし、施策に関連する地方公共団体が構成員に含まれること）

●申請期間：

平成14年4月1日（月）～26日（金）

●申請方法

所定の申請様式に記入し、所管の地方整備局等で実験概要について説明のうえ、提出してください。

なお、公募要領、申請様式、提出先等詳細は、国土交通省道路局社会実験ホームページをご覧ください。

国土交通省道路局社会実験ホームページ

<http://www.mlit.go.jp/road/demopro/index.htm>

問合せ先：国土交通省道路局地方道・環境課地域道路調整室 課長補佐 奥村 康博

国土交通省道路局企画課道路経済調査室 課長補佐 多田 智

Tel:03-5253-8111(内線38-272)/03-5253-8498(直通)

道路法令関係Q&A

原因者負担金って何？

道路局路政課

へA係長と新人B係員の会話へ

B…係長、最近、私の友人が道路で事故を起こして、ついでにガードレールを損傷しちゃって、道路管理者から「原因者負担金」の支払請求と、このを受けたいんです。でも、本人は、「事故は自分の責任じゃない。前の車が急ブレーキをかけたから、慌ててハンドルを切ったんだ。それなのに、過失の認定もちゃんとしないで、一方的に『原因者負担金』なるものを請求するなんて、ちょっと横暴だよ」と主張しています。たしかに、道路法の第五十八条には「原因者負担金」の規定がありますが、こんな場合でも負担金を課すことは適切なのでしょうか。A…道路法第五十八条は、いわゆる「原因者負担金」に関する規定だね。「原因者負担金」は、第三者が道路に関する工事の施工又は維持の必要を生じさせた場合には、その費用は当該第三者が負担するという制度のことをいうんだよ。

本来、道路の管理に要する費用は、道路管理者が負担するのが原則だけれども、それが他の工事又は他の行為によって生じたものである場合には、その費用を当該工事又は行為を行った者に負担させるのが衡平の観点から適切であると考えられるからだ。

B…わかりました。ところで、この第五十八条の規定の中では、原因者の故意又は過失を要件としていません。僕の友人は、過失の認定をせず負担金を課すのは不当ではないか、と主張していますが、このような主張についてはどうですか。

A…そこが問題なのだね。原因者負担金制度は衡平の原則に基づくものであり、キミが指摘したように道路法第五十八条の規定中には、明文上、故意・過失を必要としないこと、さらに、実務上、故意・過失の判断は極めて難しいこと等から、原則的には原因者負担金制度は無過失責任の制度とされているんだよ。

B…たしかに、交通事故における故意・過失の認定はとても難しいですよ。でも、どんな場合でも故意・過失を問わず負担金を課されるといっても酷なような気がします。

A…そうだね。原因者負担金制度が「衡平の原則」によるものである以上、例えば、トンネル内の火災などのように莫大な損害をもたらし、原因者に無過失責任を課すことが社会的妥当性を欠くような場合には、当該損害と原因となった行為との相当因果関係を厳格に解するなどにより、原因者への負担金の金額が社会的に妥当な範囲内で発せられるように運用されるべきだろうね。

B…それから、私の友人は、事故の原因は、そもそも前の車の急ブレーキによるものだ、と主張しています。それなのに、どうして、原因者負担金の全額が私の友人に課されるのでしょうか。

A…それはね、さきほども指摘したように、道路管理者が事故の過失割合の認定を行うというのは非常に困難なことだよ。だから、原因者負担金を課すにあたっては、基本的には直接の損傷者に対して課すこととし、後は内部求償で処理されることが想定されているんだよ。

B…つまり、私の友人は、原因者負担金を支払った上で、他の原因者に対して過失の割合に応じ

て求償することができるというわけですね。

A…そういうことになるね。また、実務上は、例えば直接損傷者が行方不明であるなど直接損傷者に負担金を課すことが事実上困難である場合には、損傷との間に相当因果関係が認められる他の行為を行った者に対して原因者負担金を課すこともあるんだよ。

B…係長、もう一点。私の友人は、課された金額があまりに高すぎるのではないか、とも主張しています。例えば、損傷したガードレールは設置からもう何十年も経っているのに、減価分が考慮されていないかつたようです。

A…それについては、そもそも原因者負担金の趣旨にさかのぼって考えてみると、原因者負担金制度は、価値の復元のための制度ではなく、機能の復旧のための制度であると考えられるから、たとえ老朽化しているものでも、機能復旧に要した費用については負担させてもよいとされているのだよ。ただし、あくまで当該金額が社会通念上妥当な範囲である限り、ということだけだね。

B…なるほど、原因者負担金制度は、通常の民事上の不法行為責任とはかなり異なるものなんですね。

A…そうだね。原因者負担金制度については、道路法のような公物管理法に特有の部分がある、

といえるのだろうか。キミの友人にもよろしく説明しておいてね。

(参照条文) 道路法第五十八条

○道路法 (昭和二十七年六月十日法律第八十号)

(原因者負担金)

第五十八条 道路管理者は、他の工事又は他の行為により必要を生じた道路に関する工事又は道路の維持の費用については、その必要を生じた限度において、他の工事又は他の行為につき費用を負担する者にその全部又は一部を負担させるものとする。

2 前項の場合において、他の工事が河川工事であるときは、道路に関する工事の費用については、河川法第六十八条の規定は、適用しない。

浄化槽の占用許可(その3)

道路局路政課道路利用調整室

坂上係員

あ、課長、おはようございます。

昨日、あの後、下水道の担当者に聞いたんですけど、下水道のマンホールのふたについては、道路上の空間に架けられた小さな橋と考えられるため、試験荷重を道路構造令^(注)や道路橋示方書に準拠して設計を行っているとのこと、具体的には、設計自動車荷重は二五tfと定められているとのこと。

そうすると、浄化槽についても、道路の地下に埋設する以上、自動車等の荷重に対して安全なように浄化槽の強度を確保するか、それ相応の防護措置を講じさせる必要がありますね。

(注)道路構造令第三五条第二項

渡邊課長

(二日酔いで頭が痛いのに、いきなり朝からキツイなあ。)

うーん、まあ、ケースによって設置形態が異なるだろうけど、浄化槽の場合、その構造のすべてが道路の地下部分を占用したり、大型車の通行が頻繁な車道の地下部分を占用したりすることはあまりないだろうから、そこまでの強度を求める必要は必ずしもないとも思われるけどね。確か、下水道のマンホールのふたについても、その主な使用場所が、道路一般であるか歩道又は大型車の交通の少ない道路であるか等によって試験荷重が異なっているはずだったんじゃないかな。

じゃあ、次は「工事実施の方法」(第五号)だね。

坂上係員

工事実施の方法については、道路法施行令第一五条ですよ。

浄化槽の設置工事は、掘削工事を伴う上に、通常、一〇日から二週間程度かかりますから、

○ 道路の一侧を常に通行できる状態にしておくこと。

○ 工事現場には、さく又はおおいを設け、夜間は赤色灯又は黄色灯をつけるなど交通の危険防止のための措置を講ずること。
が必要ですね。

渡邊課長

うん、その他に道路法施行令第一五条の二(埋設物件のある場所等における占用工事の実施方法)や道路法施行規則第四条の四の四(道路を掘削する場合における工事実施の方法)は忘れてないかな。

坂上係員

浄化槽を埋設しようとする場所にガス管等が埋設されている場合の安全対策ですね。それと、掘削面積は、当日中に復旧可能な範囲とすることとされていますが、今回のように当日中に埋め戻すことが困難な場合は、覆工を施す等の方法により交通に支障のないように措置させるか、交通量に照らして支障ない場合は、常設作業帯を設けさせる等の措置をさせる必要がありますね。

渡邊課長

「工事の時期」(第六号)についてはどうか。

坂上係員

工事の時期については、道路法施行令第十六条だから、他の工事との調整や交通の状況等によって工事の時間を決める必要があるということですよ。

渡邊課長

うん。それから、道路の占用に関する掘削等の工事の実施の方法や工事の時間については、^(注1)通達が出ているのでそれを参考にするといいかもしれないね。ただ、この通達で「交通の実態に即した工事時間の選定」と言っているのは、工事を必ず夜間に限定しなさいという趣旨ではないことに注意しないといけない。まあ、浄化槽の設置だと住宅等に面した道路だろうから、逆に夜間ではできないだろうけど。

それと、道路で工事や作業をする場合、^(注2)道路交通法に基づいて、警察署長から「道路使用許可」を受ける必要があるのは知っているよね。

(注1)「道路の掘り返しの規制について」(昭和三五年五月三日付け道発第二三〇号)等
(注2)道路交通法第七七条第一項

坂上係員

はい。だから、道路法第三二条第五項で、道路占用許可に係る行為が道路交通法第七七条第一項の規定を受けるものであるときは、警察署長に協議しなければなりませんよ。

あ、それから、道路占用許可と道路使用許可

の両方が必要な場合、それぞれの申請書の提出をどちらかの窓口を経由して行えるんですよ。^(注)

(注)道路法第三二条第四項、道路交通法第七八条第二項。
上記法令のほか、「道路占用許可申請が提出された際の取扱いについて」(平成七年三月三〇日付け建設省道政発第四九号)を参照。

渡邊課長

うん。通常、警察では、道路使用許可基準の中で作業帯や作業時間について定めているので、警察署ともよく協議して決める必要があるということだ。

坂上係員

分かりました。これについては、今回、浄化槽を設置しようとしている道路の状況や工事実施の方法を考慮して決める必要もありそうなので、明日、△△警察署の交通課によく話を聞いてみます。

渡邊課長

次に、「道路の復旧方法」(第七号)については。

坂上係員

道路の復旧方法は、掘削土砂を埋め戻す場合は、後で陥没等が生じないように確実にしめ固めることが必要で、掘削土砂をそのまま埋め戻すことが不当である場合は、土砂を入れ換え

たりして埋め戻す必要があるんですよ。

渡邊課長

そうすると掘削土砂をそのまま埋め戻すことができるかどうか、いわゆる発生土の利用の基準があるといいね。

坂上係員

それについては、平成六年に当時の建設省技術調査室から基準が出ているので、これを参考にするといいと思いますけど。

(注)「発生土利用利用基準(案)について」(平成六年七月二〇日付け建設省技調発第一七三号)

渡邊課長

なるほど。

ま、政令等で定められている許可基準適合性については、これまで検討した内容に合うようになればOKじゃないかな。

安藤係員

あー、話の途中すみませんが、坂上さんに浄化槽の占用のことで中村さんという方が相談に来ていますけど。

渡邊課長

中村さんが来たようだね。じゃ、今までのことが分かればもう大丈夫だよ。

坂上係員

はい。頑張ってください。

(この項終わり)

群馬県道段差自転車転倒 損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係

群馬県道段差自転車転倒損害賠償請求事件

〔二審判決〕平成二一年六月四日

前橋地方裁判所 請求棄却

〔二審判決〕平成二一年一〇月二七日

東京高等裁判所 請求棄却（確定）

1 事件の概要

本件は、原告が群馬県道桐生伊勢崎線の車道外側部分（以下「本件道路脇部分」という。）を自転車で走行中、舗装された歩道面とその脇の未舗装部分の間に約七、八センチメートルの段差が生じたため、前輪が落ちて走行の自由を失い、車道上に投げ出されたところ、反対方向から走行してきた自動車に轢かれて（以下「本件事故」という。）負傷し、自転車等を毀損したとして群馬県に対し、段差のある道路部分を通行の用に供したことは道路の設置又は管理上の瑕疵にあたるとして国家賠償法第二条第一項による損害賠償を請求し、また、自動車の運転手に対して、自動車損害賠償保障法

第三条、及び前方注視又は安全運転義務の懈怠による過失に基づく民法第七〇九条の不法行為による損倍賠償をそれぞれ請求したものである。（請求額・六七四万六、一五六円）

2 判決の概要

〔二審〕 本件道路脇部分のうち、舗装部分は、道路構造令に定める「歩道」に該当し、未舗装部分は、関係法令上「歩道」に該当するか「路肩」に該当するか明確ではないが、いずれにしても歩行者の通行の用に供せられていたものと認められることから、本件道路脇部分は、歩行者の通行の用に供せられているものと認められる。歩行者の通行の用に供されているものとして見ると、本件道路脇部分は、本件段差があつたとしても通常有すべき安全性を欠いていたとはいえない。よって、本件道路脇部分について、被告群馬県に道路の設置、管理上の瑕疵は認められない。また、被告運転手についても、運転上の注意義務違反は認められない。

〔二審〕 一審判決と同一旨

3 判決のポイント

① 被告群馬県の瑕疵の有無について

ア 本件道路脇部分の通常の用途との関係

本件事故現場の道路は、片側一車線、幅員各三メートルの県道で交通量が多いことから、自転車通行者が原告と同じ進行方向に進しようとする場合には、車道ではなく、本件道路脇部分を通行する機会が多いが、道路構造令上、本件道路脇部分の舗装部分は専ら歩行者の通行の用に供するために設けられる道路（歩道）に当たり、道路交通法上、自転車の通行が許されない場所であるとされている。また、未舗装部分についても、関係法令上、「歩道」ないし「路肩」のいずれに当たるかとは定かではないが、いずれにしても自転車の通行の用に供される道路には該当しない。このことから本件道路脇部分は、自転車ではなく歩行者の通行の用に供する道路に該当するものと考えられる。そうすると、本件道路脇部分の道路は、本件段差を有しているも、歩行者の通行の用に供する道路として見る限り、通常有すべき安全性を欠いていたということはできないのであって、よって、本件道路脇部分について、被告群馬県の道路設

置・管理に瑕疵があったということではできない。
イ。

原告の通行方法に対する予測可能性との関係

本件事故現場付近においては、車道の交通状況、形状等から、自転車通行者は車道ではなく車道外側の縁石で囲まれた本件道路脇部分の道路を利用することが多いが、本件事故現場付近は原告の進行方向から見て下り坂に位置するため、その通行の方法によっては、

速度も出て本件段差により転倒する危険が存していたものと認められる。しかしながら、

本件道路脇部分は、本来自転車通行の用に供されるものではなく、自転車通行には適さない場所というべきであるから、用途外の使用をする自転車通行者の側において、本件道路脇部分の客観的形状、通行時の状況を把握し、これに対応した低速度、前方左右注視等の慎重かつ安全な通行方法を自己の責任において行うべきであり、その負担すべき相応の注意、安全通行の範囲において回避できる不備については、道路管理者は設置又は管理の責任を負わないものというべきである。これによると、道路管理者が、本件道路脇部分における用途外の自転車通行による使用を認識してい

たとしても、その通行に際しては当該道路状況に応じた慎重かつ安全な方法がとられるものと予測するのが相当であるところ、本件段差による転倒は、予測していた通行方法を逸脱する危険な態様のもとに起こったものであると認められることから、道路管理者が設置、管理上の責任を負うものではない。

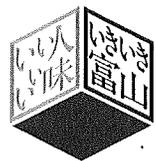
なお、法令上自転車通行が禁止されている本件道路脇部分に乗り入れ防止施設の設置等の措置を講じなかったことをもっても、同部の管理上の不備とすることはできない。

② 被告運転手の過失の有無について

本件事故は、被告が、前方の走行車両に続き時速四〇～四五キロメートルの速度（本件道路の指定速度は時速四〇キロメートルである。）で、車間距離が大きくとも二三メートルの状態で行っていたところ、原告が自転車としては速い速度で走行し、前記のとおり転倒して、車道に飛び出した際に生じたものである。被告の事故直前の走行速度では、右車間距離内に飛び出した原告の転倒位置の直前で停止することは、前方注意を尽くしていても不可能又は著しく困難であったというべきであり、事故当時の道路状況及び原告の走行態様等に照らして、被告が進行する道路において前方左右についてな

すべき注視義務及び安全運転義務を怠っていたと認めることはできない。

いい人 いい味 いきいき富山



富山県東京事務所 溝口 敏博

はじめまして、とんび会副会長の富山県の溝口と申します。東京事務所二年目ですが、勤続三〇年の最古参とんびであります。

五〇の手習いで、まさかの東

京勤務も残りわずか（慣例で二年間）となり、古巣への巣立ち準備をしている今日この頃ですが、とんびとしてのこの間、私にとつて貴重な体験と思い出を作ってくれました。

巨大な組織の誕生、地元富山の国体開催、国土交通省の県人会の発足、北陸新幹線の長野・富山間着工認可等、中央で味わえたことは私の生涯の財産であります。

まず、新しい千年紀（ミレニアム）の幕開けと二〇世紀の締めくくりの歴史的節目に職責を与えられたこと。そして、着任早々、小渕政権から森政権への突然の移行から始まり、衆議院の解散・総選挙、沖縄サミット、自民党の加藤政変、森政権から小泉政権の行革断行内閣の誕生、参議院選挙の自民大勝、皇太子妃雅子様のご出産等、身近では公務員倫理法の施行、中央省庁再編による国土交通省とい

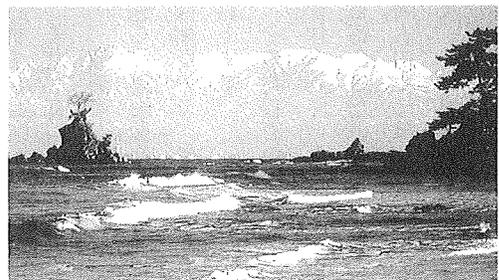
とんびになれたことを人生の誇りとして、郷土の期待に応えられるよう、本当の意味での「地方分権の確立」を目指し、先人によつて築き上げられた業績を受け継ぐと共に、新しいとんびにバトンタッチしたいと思えます。

前置きが長くなりましたが、富山のPRをさせていただきます。

「水と緑といのちが輝く元気

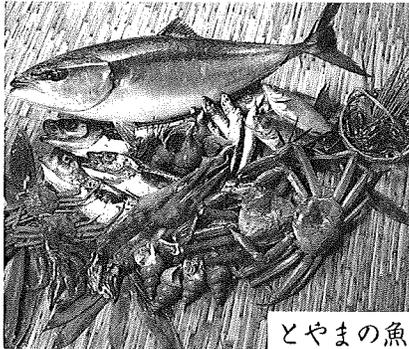
と

」



雨晴海岸から望む立山連峰

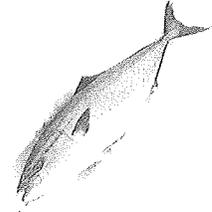
とやま」へようこそ！を合言葉に、富山県では今年度スタートした「富山県民新世紀計画」のもと人材、生活、環境、産業、国際の五つの立県構想を掲げ、県民の皆さんと力をあわせて、オンリーワンの県づくりを進めています。とりわけ、観光については、「いい人 いい味 いきいき富山」をキャッチフレーズに観光キャンペーンを展開し、富山の魅力を全国に発信しているところがあります。今回はとりわけ魚の話題について述



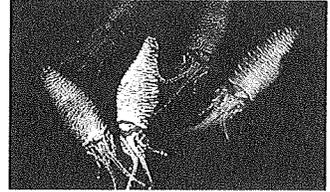
とやまの魚



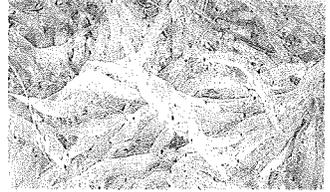
ブリ網起こし



富山湾の王者 ブリ



富山湾の神秘 ホタルイカ



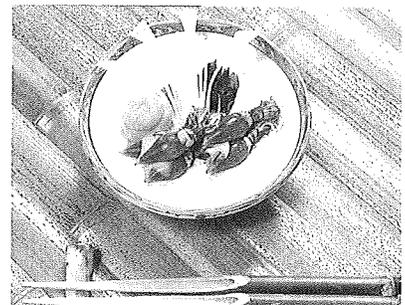
富山湾の宝石 シロエビ

べてみます。

富山県を訪ねた人は異口同音に魚のおいしさを強調されます。また、県人が行先々で富山から来たという「いいところですね。魚がうまくて」と羨ましがられます。確かに富山湾の魚はおいしく、種類も豊富にそろうています。対馬暖流の流入によってイワシ、イカ、ブリ、アジなどの回遊魚が、暖流の下層の冷水域からはホタルイカ、バイ、甘エビ、ベニズワイガニなどが獲れます。

富山湾は湾口が広く外洋性でしかも「あいがめ」「ふけ」と俗称されています。日本一水深のある海底谷が、陸岸のすぐ前まで迫っていること、さらに三〇〇m級の山々から流れ出す大小二〇余りの河川が、魚にとつての栄養素を富山湾に豊富に注いでいることなど特異な自然環境が富山をうまい魚のメッカにしています。

したがって、海岸線の長さは

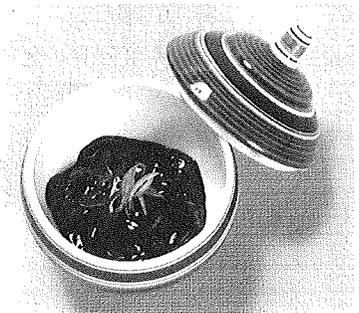


ホタルイカ

九四kmと全国で三番目に短いにもかかわらず、大陸棚一kmで獲れる漁獲量は一〇〇tにも及び、他県が四〜五tという中で群を抜いています。

また、富山では漁場から漁港へ、漁港から都市部への距離が短く、漁法も魚を損傷しない定置網なので、鮮度のよい魚が味わえます。

その食彩の中から富山県でしか作られていない珍味「黒作り」を紹介したいと思います。県外の人の中には、見た目からにして、その食べ方がわからず、スミを洗い落として食べたという



黒作り

エピソードもある程です。

黒作りは、白作り、赤作りと同様にイカの塩辛の一種ですが、イカのスミを利用するのは黒作りしかありません。黒作りは生イカを一〇〜一五%程度の食塩水に付け込んだあと、胴肉にイカの肝臓と同じくイカのスミを加え、二週間樽に入れ熟成させるとできます。加える肝臓は、日本近海で獲れるスルメイカのものでなければならぬといわれています。この肝臓を加えることによって熟成のための発酵を促し、イカに肝臓の甘味を吸収させ、また塩味のカドをとりまろやかさを出します。肝

臓と同時に加えるスミは好みによってもいわれますが、スミには防腐効果が認められるといえます。つまり、他の塩辛類より長く品質を保つことができ、熟成されたままの味が楽しめることとなります。

食べ方としては、そのまま酒の肴として、また、あたたかいご飯にのせても絶妙の味と香りが喜ばれています。酒を嗜む方には最高の絶品で珍味といえ、私はお薦めしたい一品であります。

おまけにもう一つPRさせていただきます。

このたび人気映画シリーズ「釣りバカ日誌」の次回一三作目が、富山を舞台に撮影されることになりました。メガホンを取るのは富山市出身の本木克英監督で、昨年第一回国土交通省富山県人会に特別ゲストとして出席していただき、知事他皆さんの席上富山での意欲を示しておられました。いよいよ実

現の運びとなり「富山の良さを映画で伝えたい」とその意気込みは充分です。今年春より県内ロケを行い、公開は夏を予定しています。富山の美しい海がどんなふうにかかれるのか、とても楽しみです。

是非、多くの皆様にご共感と「感動」の地、富山にお越しいただき、雄大な自然の中で「いい人」とふれあい「いい味」

を堪能され、「いきいき富山」の魅力を大いに実感していただきたいと思えます。ご来県を心よりお待ちしております。

おわりに、国土交通省の皆様、とんびの仲間の皆さん、本当にお世話になりました。今後、益々のご発展とご活躍をお祈りします。とんびは「永遠に不滅」です。



癒・遊・湯 ゆつたり・ふわふわ くまもと日和!



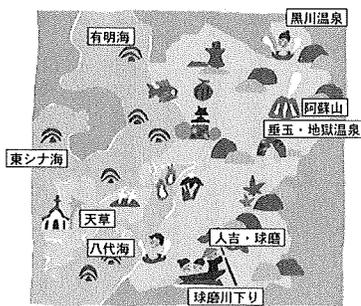
熊本県東京事務所 緒方 誠

皆さんこんにちは、熊本県の緒方と申します。国土交通省をはじめとする霞が関には毎日足を運んでおり、貴重な情報や資料を頂いています。この三月で東京に赴任し、まる三年を迎えます。たくさんの方々と同じことができたことが財産だと感じている今日この頃です。

雄大自然くまもと

熊本県は九州の中央部に位置し、東を九州山地、西を有明海、東シナ海、八代海に囲まれ面積約七、四〇二km²、人口約一八六万人の人々が生活を営んでいます。

ご存知のように山、川、海、三拍子揃っており、雄大な自然に一つの県内でふれあうことが



熊本県ポンチ絵

できる楽しさいっぱいのところ
です。山と言えば「阿蘇」、火の国くまもとの象徴として有名です。川は一級水系八水系があり、球磨川では川くだりも楽しむことができます。海といえは「天草」、天草西海岸で東シナ海に沈む夕陽を是非拝んでいただきたいと思えます。最近では、海水浴場も各地で整備され、夏には賑わいを見せています。こ

のように豊かな自然を誇る熊本で忘れてはいけないのが温泉です。熊本県内全域に温泉があり、それぞれの個性を発揮し、来訪する人も多くなっています。

ビバ遊湯！ 火の国

阿蘇は火の山空のはて何を祈って吐く煙

右は熊本県民歌「火の国旅情」の冒頭の歌詞です。県民のほとんどが知っています。その阿蘇は、今なお噴煙を吹き上げる中岳を含む阿蘇五岳とその周囲を取り囲むように広がっている外輪山で構成されます。

阿蘇は、大きく阿蘇山頂・阿蘇谷・小国郷・東阿蘇高原・南阿蘇の五つのブロックに分けられます。ちなみに私は母の里で

ある阿蘇谷で生まれ、よく遊びに行きました。東京にいる今も世界最大級といわれるカルデラのダイナミックな景観、空気、風、香り等を思い出し、ふるさとへの思いを募らせます。なかでも阿蘇の裾野には無数の温泉が点在し、なつかしく感じています。子供の頃は、よく内牧温泉につかりました。熊本に帰れば、必ず大地の息吹とエネルギーを感じる阿蘇と温泉に行き、英気を養っています。

阿蘇以外にも、菊池温泉、山鹿温泉、玉名温泉、日奈久温泉、人吉温泉、下田温泉等、昔からの温泉地がいっぱいいます。こんな温泉地を遊湯するのも火の国熊本を旅する楽しみのひとつかもしれません。

今や全国区、黒川温泉

最近、密かに全国的に有名になった温泉があります。その名を黒川温泉といいます。黒川温泉は、小国郷の南小国町に位置し、九州山麓の山並みと筑後川

源流の川音ともに温泉客を呼び寄せています。

現在、黒川には二四軒の温泉宿があると聞いています。ここでは宿泊する温泉宿以外にも露天風呂に入れるように、「入湯手形」があります。これを購入すると露天風呂三カ所に入る事ができます。これはたいへん人気を博しており、「一粒で三度おいしい」絶品の企画だと思えます。ちなみにこの「入湯手形」は町の名産小国杉で作られ、一二〇〇円（六カ月有効）で購入できます。

歴史ある温泉地ですので、効



黒川温泉と入湯手形（写真上右）

能は抜群で湯治客も多いのですが、目を引くのは若い女性客の多さです。浴衣姿の女性客の目的は、美肌を求める温泉と五臓六腑に染み渡るミネラルウォーター、宿の食事。そして自然とのふれあい。私も職場の旅行で、黒川温泉に行き、噂どおりの温泉場であること確認しております。秘湯ということ、交通手段は不便で熊本空港から車で一時間三〇分かかります。しかし、途中やまなみハイウェイで阿蘇全体を眺望でき、阿蘇のすばらしさを満喫できるので、退屈しないと思います。

湯治・たぎる・地獄を体験

南阿蘇方面では、長陽村にある垂玉温泉・地獄温泉がいいですね。国道三二五号を南阿蘇鉄道長陽駅近くから阿蘇山頂方面に森の中を車で走ると、突然、ふいうちに逢ったように温泉旅館が現れます。

ここは、紀行文「五足の靴」

をまとめた与謝野鉄幹・北原白

秋ら五人が訪れたところで、当時とほとんど変わらない佇まいだそうです。垂玉温泉からさらに奥へ進むと、細川藩由来の湯治場、地獄温泉があります。地獄温泉ということもあって、温泉の地面から小さな泡が吹き出し、阿蘇のエネルギをここでも感じる事ができます。

この二つの温泉は、湯治客や修学旅行者が多いようです。私も小学五年生の時に、垂玉温泉に林間学校で宿泊した思い出があります。湯治の方は、両温泉とも効能抜群です。学生時代に阿蘇五岳の一つ烏帽子岳に真冬に登り、帰りに地獄温泉にゆつくり浸りました。そのためか疲れは次の日まで残らず、筋肉痛など全くなかったことを記憶しています。近くには、間歇泉があり、地獄があります。まさに、熊本弁で言う「たぎる（ものすごく熱い）」というのが実感できると思います。

「肥後は湯の里よ、たぎる国」

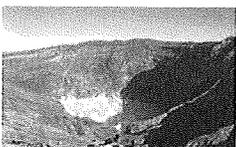
坂本冬美の「火の国の女」の歌詞にも出てきます。

主な観光地を短時間で

阿蘇以外のところでも魅力いっぱいです。最近では、九州縦貫道路の四車線化により、人吉球磨も近くなり、急流下りで有名な球磨川下りも身近になりました。天草は、天草エアラインを利用すると東京からの日帰りも可能となっています。熊本からわずか二〇分、福岡から三十分です。天草の海産物と藍より青い海とふれあってみてください。この誌面ですべてのスポットが紹介できないのが残念です。最後に熊本弁で、「よかところか熊本にはいっぱいありますけん、いっぺん来てはいよ。」



地獄温泉



阿蘇中岳火口



時・時・時・時・時・時・時・時……

世界の動き		国内の動き		道路行政の動き	
月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
1・22	○東京で開催されたアフガニスタン復興支援会議が閉幕。各国が表明した支援額は初年度の〇二年末までに一八億ドル以上。総額では四五億ドル以上になることが報告された。また、議長最終文書にはアフガン暫定政権が優先的に取り組む課題として女子の教育など六項目が盛り込まれた。	1・29	○総務省の労働力調査によると、昨年二月の完全失業率(季節調整値)は五・六%で、四カ月連続で過去最悪を更新した。	2・1	○タクシーと乗合バス事業の規制を緩和する改正道路運送法が施行される。
29	○プッシュム大統領は米議会上下両院合同会議での一般教書演説で、今後の米国の目標として①対テロ戦の勝利②本土防衛の強化③景気回復を挙げた。この中で核兵器または生物・化学兵器開発の疑惑のある朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)、イラン、イラクの三か国を「悪の枢軸」として対テロ戦争の対象として視野に入れていることを明らかにした。	2・1	○小泉首相は田中前外相の後任に川口順子環境相の起用を決めた。環境相には大木浩二元環境庁長官が就任する。	2	○悪質、危険な違反行為の点数引き上げや、酒気帯び運転の罰則対象範囲の拡大を盛り込んだ、道路交通法施行令の改正案を閣議決定。六日に公布、六月一日施行。
30	○米商務省によると昨年一〇〜二月期の国内総生産(GDP)の実質成長率(速報値)は、年率換算で〇・二%増とプラス成長に転じた。米国の景気後退が底を打った可能性が強まった。	5	○東京地検特捜部が茨城県下妻市長の山中博容疑者(六一)ら六人を競売入札妨害容疑で逮捕。同市発注の図書館建設の入札予定価格が、事前に漏れていた疑いが持たれている。	13	○道路利用者に対するサービスの向上をテーマに「北陸・雪ミニフォーラム」が新潟県湯沢町で開催される。
2・1	○米労働省によると、一月の失業率は五・六%で前月より〇・二ポイント低下した。失業率の改善は〇一年五月以来。	18	○小泉純一郎首相とプッシュム大統領が、前日の会談を受けて共同記者会見。首相は「構造改革の加速化」を表明、大統領はその改革路線を支持するとともに「悪の枢軸」と名指したイラクなど三か国について「すべての選択肢を排除しないが、平和的に解決したい」と述べた。		○東京都は日本自動車工業会加盟の幹部と自動車公害対策をテーマに意見交換をした。
4	○プッシュム大統領が〇三会計年度(〇二年一〇月〜〇三年九月)の予算教書を発表。歳出規模は約二兆一、二八〇億ドルで、予算教書段階で初めて二兆ドルを超えた。				
8	○第一九回冬季オリンピック競技ソルトレック大会が開幕。過去最多の七七の国・地域が参加。				
9	○カナダ・オタワでのG7(主要七か国財務相・中央銀行総裁会議)が閉幕。共同声明の中で、「経済が再び拡大する見通しが強まった」との見解を明らかにした。				

編集後記

平成十三年度の最終号をお届けいたします。今年の東京における一月から二月にかけての気温は史上二番目にあたるほどの暖かさであったとのことですが、本格的な春の到来も例年になく早まるのではないのでしょうか。

さて、今年度は国内国外ともに同時多発テロ、経済不況等々何かと暗い話題の多い一年でしたが、道路関係についても小泉総理の進める構造改革の一環として道路関係公団の民営化、道路特定財源の見直し等道路政策の根幹にかかわる問題が大きく取り上げられました。平成十四年度は新たな長期計画の策定に向け、見直しが進められる等道路行政にとって非常に重要な年度であるとの認識に立って道路広報の一層の充実に努める必要があると考えております。

話は全く変わりますが、休日のゴロ寝族にとって冬はテレビのスポーツ番組が少ないため、退屈な季節でもあります。今冬はソルトレーク冬季オリンピックが開催され連日放映されていますが、日本勢が不振ということもあり、また、オリンピックでは今までになく判定をめぐり、

不平不満が続出し今一つ盛り上がりませんでした。数字として記録されるものは問題がないとしても、人の目によって判断されるものは誰にでも一〇〇パーセントの信頼を得ることは難しくそれがスポーツというものだと割り切るほかはないのでしょうか。そんななかであって、冬によく行われるものの一つにマラソンがあります。マラソンは高橋選手のオリンピック優勝などもあって最近盛り上がっているスポーツですが、競技そのものも四二・一九五kmを全力で走りぬくあの人間の限界にも挑んでいるような迫力は胸をうつものがあります。しかし、一方で仕事柄その舞台となる道路にも自然に目が向きます。もし、マラソンが競技場の中だけを二時間余りかけて走るものであるとしたらテレビの前で最後まで見ていることは難しいでしょう。ふだんは何げなく通る道路であっても、マラソンで映し出される沿道の街並み、公園の緑、声援を送る人々等はまた別の道路の美しさ、存在感といったものを感じさせてくれます。十四年度も道路行政セミナーを引き続きよろしくお願いいたします。

(U)

4月号の特集テーマは「道路における緑化・自然環境対策と廃棄物対策の推進」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

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

〈年間送料共9,240円〉

「道路行政セミナー」二〇〇一年度既刊号目次

(肩書は執筆時のものです。)

巻頭言

○年頭の挨拶

道路局長 大石 久和 14年1月号(第142号) 1頁

エッセイ

○「人十道」物語り」実録三題

高橋デザイン室 高橋 美江 13年4月号(第133号) 1頁

○道づくりにおける「美しい空間と時間」

福島県三春町長 伊藤 寛 13年5月号(第134号) 1頁

○マナーは心と心をつなぐ道

日本キヤリエール(株) 社員教育講師 都倉 良子 13年6月号(第135号) 1頁

○道路標語に新しい息吹

プロデュース・ 残間里江子 13年7月号(第136号) 1頁

○植物の名前、人の名前

道路局次長 峰久 幸義 13年8月号(第137号) 1頁

○暮らしの中の移動の知恵

評論家 岡 並木 13年9月号(第138号) 1頁

○街路について思う

東京工業大学 大学院教授 齋藤 潮 13年10月号(第139号) 1頁

○ある外交官の、道々の思い出

駐横浜大韓民国 総領事 徐 賢 燮 13年11月号(第140号) 1頁

○これからの日本の街造りのために

(財)地域開発研究所 理事 山本 重三 13年12月号(第141号) 1頁

○道路をめぐるパブリック・インタレスト考

(株)博報堂ソーシャル マーケティング部 代表取締役 梅本 嗣 14年2月号(第143号) 1頁

○道の四季

(株)生活構造研究所 代表取締役 松川 淳子 14年3月号(第144号) 1頁

平成一四年度道路関係重点施策

○「国土交通省重点施策」について

道路局総務課企画係 道路局企画課道路経済調査室 13年9月号(第138号) 5頁

○都市の再生

道路局企画課道路経済調査室 13年9月号(第138号) 9頁

○個性豊かな地域の創造

道路局地方道・環境課地域道路調整室 13年9月号(第138号) 13頁

○沿道環境の改善と地球環境の保全

道路局地方道・環境課地域道路調整室 13年9月号(第138号) 17頁

○少子・高齢社会に対応した生活空間の形成

道路局地方道・環境課 13年9月号(第138号) 22頁

○ITSサービスの導入・展開について

道路局道路交通管理課ITS推進室 13年9月号(第138号) 23頁

平成一四年度道路関係予算

(1) 概算要求

○平成一四年度道路関係予算概算要求の概要(速報版)

道路局総務課 13年9月号(第138号) 41頁

○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 13年10月号(第139号) 5頁

○一般国道関係予算の概要

道路局国道課 13年10月号(第139号) 19頁

○有料道路関係予算の概要

道路局有料道路課 13年10月号(第139号) 23頁

○地方道関係予算の概要

道路局地方道・環境課 13年10月号(第139号) 28頁

(2) 予算

○平成一四年度道路関係予算の概要(速報版)

道路局総務課 14年1月号(第142号) 33頁

○平成一四年度道路関係予算の概要

道路局国道課 14年2月号(第143号) 4頁

○一般国道関係予算の概要

道路局国道課 14年2月号(第143号) 21頁

○高速自動車国道関係予算の概要

道路局高速国道課 14年2月号(第143号) 25頁

○有料道路関係予算の概要

道路局有料道路課 14年2月号(第143号) 30頁

○地方道関係予算の概要

道路局地方道・環境課 14年2月号(第143号) 36頁

道路財源

○道路特定財源制度の役割

東京大学名誉教授 岡野 行秀 13年4月号(第133号) 7頁

○道路特定財源制度について

道路局総務課道路資金企画室 13年4月号(第133号) 10頁

○有料道路事業の財源

道路局有料道路課 13年4月号(第133号) 15頁

○大阪府の道路財源

大阪府土木部交通道路室道路整備課 13年4月号(第133号) 25頁

各種道路事業

○各種道路事業の概要

13年5月号(第134号) 5頁

○農道整備事業の概要

農林水産省農村振興局整備部農地整備課 13年5月号(第134号) 7頁

○新たな林道網整備の考え方
―逆転の発想?―

林野庁森林整備部整備課 13年5月号(第134号) 12頁

○漁港漁村に係る道路の概要

水産庁漁港漁場整備部計画課 13年5月号(第134号) 16頁

○自然歩道ネットワークの整備について

環境省自然環境局自然環境整備課

13年5月号 (第134号) 24頁

○一般自動車道の概要

自動車交通局企画室

13年5月号 (第134号) 29頁

○港湾機能の発揮に不可欠な臨港道路

港湾局計画課

13年5月号 (第134号) 34頁

E T C 運用開始と今後の展開

○E T C の一般運用開始と今後の展開

道路局有料道路課

13年6月号 (第135号) 4頁

○E T C の運用状況と今後の展開

日本道路公団保安交通部

13年6月号 (第135号) 8頁

○E T C の一般運用開始について

首都高速道路公団管理部営業課

13年6月号 (第135号) 14頁

○E T C 車載器と今後の動向

㈱デンソー E T C 技術一部

13年6月号 (第135号) 19頁

○E T C カードの普及動向

㈱ジーシー E T C 情報ネットワーク部

13年6月号 (第135号) 24頁

○E T C の普及促進に向けた O R S E の活動

(街)道路システム高度化推進機構総務課

13年6月号 (第135号) 33頁

○E T C の地下式駐車場への応用について

近畿地方整備局道路部交通対策課

13年6月号 (第135号) 40頁

○E T C のサービス拡大について

道路局有料道路課

13年10月号 (第139号) 39頁

東京都圏の道路交通整備への検討

○「東京都圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」について

関東地方整備局企画部広域計画課長

13年7月号 (第136号) 4頁

○東京都心における首都高速道路のあり方

企業局有料道路課 川瀧 弘之

13年7月号 (第136号) 14頁

○東京都心における首都高速道路のあり方

東京都都市計画局施設計画課長 那須井幸一

13年8月号 (第137号) 15頁

○「東京構想2000」における道路整備方針について

首都高速道路公団計画部第一計画課長 山下 寛

13年7月号 (第136号) 20頁

○東京外かく環状道路(関越道)東名高速間計画のたたき台公表について

関東地方整備局道路部計画調整課

13年7月号 (第136号) 27頁

○効果満点道路事業について

東京都知事本部企画調整部企画調整課

13年7月号 (第136号) 27頁

○I T S 推進への最近の取組み

東京都建設局総務部企画調整課

14年2月号 (第143号) 51頁

○I T S の現況と取組みについて

道路局交通管理課 I T S 推進室

13年8月号 (第137号) 4頁

○走行支援システム(A H S)の取組みについて

国土技術総合研究所

13年8月号 (第137号) 8頁

○長距離バス運行情報の提供と道路管理の高度化

中国地方整備局広島国道工事事務所

13年8月号 (第137号) 15頁

○高速路面点検車の開発と現状について

阪神高速道路公団保全施設部保全技術課

13年8月号 (第137号) 20頁

○宮城 I T S ショーケースについて

東北地方整備局道路部

13年8月号 (第137号) 24頁

○地下街における歩行者支援実験について

近畿地方整備局道路部交通対策課

13年8月号 (第137号) 31頁

○平成二二年度社会実験結果取りまとめ

道路局地方道・環境課地域道路調整室

13年11月号 (第140号) 4頁

○社会実験の最近の動きについて

函館市都市建設部都市計画課

13年11月号 (第140号) 8頁

○循環観光バス利用促進による交通円滑化実験について

関東地方整備局東京国道工事事務所

13年11月号 (第140号) 14頁

○渋谷地区端末物流対策&駐車マネジメント複合の実験

中国地方整備局広島国道工事事務所

13年11月号 (第140号) 21頁

○バスと自転車の連携による交通円滑化実験

四国地方整備局香川工事事務所道路調査課

13年11月号 (第140号) 28頁

○高松市における自転車利用環境整備実験

九州地方整備局熊本工事事務所第二課

13年11月号 (第140号) 32頁

○熊本都市圏における社会実験(ヘJ R 豊肥本線を利用したパーク&ライド)

道路局地方道・環境課地域道路調整室

14年3月号 (第144号) 51頁

○平成一四年度社会実験実施地域の公募について

道路局路政課

13年12月号 (第141号) 3頁

○路面電車―活性化への取組み―

都市・地域整備局街路課

13年12月号 (第141号) 7頁

○路面電車に対する支援制度

特定都市交通施設整備室

13年12月号 (第141号) 10頁

○クルマに頼らない都市へ

都市交通会議事務局

13年12月号 (第141号) 17頁

○路面電車の延伸を想定した交通社会実験

岡山市都市整備局都市開発部交通政策課

13年12月号 (第141号) 25頁

○中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等社会実験

福井市都市政策部都市整備推進室

13年12月号 (第141号) 31頁

○21世紀の街に明治の汽車が走る街

伊予鉄道(株)施設課

13年12月号 (第141号) 31頁

○更新時代における道路管理

道路局国道課

14年1月号 (第142号) 3頁

○本尊岩・谷花地区落石モニタリングについて

北陸地方整備局新潟国道事務所

14年1月号 (第142号) 7頁

○更新時代における橋梁点検技術について

関東地方整備局東京国道工事事務所

14年1月号 (第142号) 11頁

○首都高速の若返り作戦

首都高速道路公団保全企画課

14年1月号 (第142号) 16頁

○携帯電話を活用した道路情報の提供について

東北地方整備局道路部道路計画第一課

14年1月号 (第142号) 22頁

○ポランテア・サポート・プログラムの取組みについて

道路局国道課

14年1月号 (第142号) 26頁

○「道路ふれあい月間」クリーン作戦(千葉国道)について

関東地方整備局千葉国道工事事務所

14年1月号 (第142号) 46頁

道路行政における国際協力の推進

○道路行政における国際交流活動について

○開発途上国に対する道路分野の国際協力について

○インドネシアにおける海外支援の現状

○インドシナ半島の東西回廊の実現に向けて

○国際機関、二国間協力における活動

○冬期道路サービスへの新たな変革の始まり、第11回国際冬期道路会議を終えて

○ITSにおける国際的な取組みについて

法改正等

○踏切道改良促進法の一部改正について

○道路構造令の一部を改正する政令について

○大深度地下の公共的使用に関する特別措置法の施行について

○大型貨物自動車への速度抑制装置の義務付けについて

○国民から信頼される21世紀型公共事業の実現に寄与する土地収用制度

道路と占用関係

○道路占用許可電子申請の運用開始について

○自治体版道路占用許可電子申請システムの実証実験について

○線路敷設の円滑化を図るための措置について

① 道路占用許可手続マニュアルの作成

② 道路舗装工事完了後の掘削抑制情報公表

○「平成13年度東京都道路工事情報」の策定について

道路環境対策等

○名古屋南部地域における道路交通環境対策の推進について

○大和町交差点における大気浄化実験施設が完成

○東京都におけるロードプライシングの検討状況について

道路局企画課
総合政策局国際建設課
14年3月号(第144号) 6頁

インドネシア
JICA専門家 新一真
14年3月号(第144号) 10頁

JICA専門家 曾根 真理
14年3月号(第144号) 14頁

道路局企画課
14年3月号(第144号) 18頁

道路局企画課道路経済調整室
14年3月号(第144号) 23頁

道路局道路交通管理課ITS推進室
14年3月号(第144号) 30頁

道路局路政課
13年5月号(第134号) 39頁

道路局路政課
13年6月号(第135号) 57頁

都市・地域整備局企画課
大深度地下利用企画室
13年6月号(第135号) 66頁

自動車交通局技術安全部技術企画課
13年7月号(第136号) 54頁

総合政策局総務課土地収用管理室
13年8月号(第137号) 49頁

道路局路政課道路利用調整室
13年4月号(第133号) 32頁

道路局路政課道路利用調整室
13年7月号(第136号) 41頁

道路局路政課道路利用調整室
13年10月号(第139号) 43頁

道路局路政課道路利用調整室
13年11月号(第140号) 39頁

関東地方整備局東京国道工事事務所
13年12月号(第141号) 45頁

道路局地方道・環境課道路環境調整室
13年4月号(第133号) 44頁

道路局地方道・環境課道路環境調整室
13年7月号(第136号) 51頁

東京都環境局 東郷 展
13年9月号(第138号) 45頁

○名古屋南部公害訴訟の和解について

○首都高速道路・阪神高速道路における環境ロードプライシングの試行

道路の行事等

○「道路ふれあい月間」について

○「道の日」(8月10日)について

○「道の日」フェスティバル2001

○平成一三年度「道の日」中央行事報告

○平成一三年度「道路ふれあい月間」行事報告

○地方行事報告(東日本)

○地方行事報告(西日本)

○平成一四年度「道路ふれあい月間」推進標語を募集します!

その他

○米国における道路占用制度及び線路敷設権に関する実態調査

○欧州四カ国の道路事情調査に参加して

○規制改革推進三か年計画の閣議決定について

○「特殊法人等整理合理化計画」と「道路関係四公団の改革の方向性」について

○「道路に関する世論調査(内閣府)」について

○新道路整備五箇年計画の進捗状況と今後の取り組み方針について

○「参加型交差点緊急改良」の推進について

○平成一三年度道路交通管理統計の概要

○道路計画合意形成研究会の提言について

○道路IRサイトの開設について

○福岡県福岡市における交通バリアフリー法に基づく基本構想

○「道路の移動円滑整備ガイドライン(基礎編)」の策定について

○平成一三年度国土交通白書について

道路局道路交通管理課総務係
13年10月号(第139号) 51頁

首都高速道路公団計画部環境技術課
阪神高速道路公団計画部調査課
14年1月号(第142号) 41頁

道路局総務課
13年7月号(第136号) 35頁

道路局総務課
13年7月号(第136号) 38頁

道路局総務課
13年9月号(第138号) 口絵

道路局総務課
13年9月号(第138号) 29頁

道路局道路交通管理課
13年9月号(第138号) 32頁

道路局総務課
13年9月号(第138号) 34頁

道路局道路交通管理課
13年10月号(第139号) 31頁

道路局道路交通管理課
14年3月号(第144号) 50頁

道路局路政課
13年12月号(第141号) 36頁

道路局国道課 渡邊 伸司
14年2月号(第143号) 45頁

道路局路政課 豊田 博
14年4月号(第133号) 39頁

道路局路政課
14年1月号(第142号) 30頁

道路局総務課
13年5月号(第134号) 45頁

道路局企画課道路経済調査室
13年6月号(第135号) 48頁

道路局国道課
13年7月号(第136号) 46頁

道路局道路交通管理課
13年8月号(第137号) 36頁

道路局企画課道路経済調査室
14年1月号(第142号) 37頁

道路局企画課道路経済調査室
13年12月号(第141号) 41頁

福岡県福岡市計画課
13年8月号(第137号) 43頁

道路局企画課
14年2月号(第143号) 39頁

道路局総務課
14年3月号(第144号) 35頁

○日本道路公団創立四五周年を迎えて

日本道路公団総裁 藤井 治芳 13年6月号(第135号) 45頁

○東海道、新たな出会い

東海道400年祭・
企画実行委員会事務局
筑田 清貴 13年9月号(第138号) 52頁

○札幌市の「都市交通ビジョン」
札幌市から市民への提案

札幌市企画調整局長
都心交通担当課長
筑田 清貴 13年11月号(第140号) 44頁

○高速道路等のSA・PAのサービスに関するアンケート調査結果について

日本道路公団用地・管理部門運事業課
前道路広報センター
副会長 中村 春男 14年3月号(第144号) 44頁
13年5月号(第134号) 58頁

○道路法 短見

道路の整備に関するプログラム

○静岡県の「道路の整備に関するプログラム」

静岡県土木部道路企画室 13年4月号(第133号) 52頁

○滋賀県の「道路の整備に関するプログラム」

滋賀県土木交通部道路課 13年5月号(第134号) 50頁

○鳥根の道路整備プログラム

鳥根県土木部道路建設課 13年7月号(第136号) 59頁

○宮崎県の「道路整備に関するプログラム」

宮崎県土木部道路建設課 13年8月号(第137号) 64頁

ラクダによる西域南道紀行

○米蘭で移り変わった七つのミイラン遺跡を知り、玄奘三蔵の足跡に思いをはせる⑨

地球と話す会 事務局 長 長澤 法隆 13年4月号(第133号) 63頁
13年11月号(第140号) 62頁

○米蘭を出発、砂漠を西へ進む⑩

長澤 法隆 13年11月号(第140号) 62頁

軌道の風景

○にいがた廃線紀行(前編)

鉄道史学会会員 桑田龍太郎 13年4月号(第133号) 58頁

○にいがた廃線紀行(後編)

赤門鉄路クラブ会員 桑田龍太郎 13年5月号(第134号) 60頁

○下北交通・海峡ラインの終焉

桑田龍太郎 13年7月号(第136号) 68頁

○「シベリア」行き鉄道の最期

桑田龍太郎 13年10月号(第139号) 67頁

○サツポロ路面電車・夏紀行(前編)

桑田龍太郎 13年12月号(第141号) 63頁

○サツポロ路面電車・夏紀行(後編)

桑田龍太郎 14年2月号(第143号) 69頁

○みどりの丘のスカイレール

桑田龍太郎 14年3月号(第144号) 63頁

道路法令関係Q&A

○法定外公共物を市町村道とする場合の手続

道路局路政課 13年8月号(第137号) 55頁

○不用物件の管理期間

道路局路政課 13年9月号(第138号) 58頁

○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 13年10月号(第139号) 57頁

○道路法第四条における地上権の扱い

道路局路政課 13年11月号(第140号) 50頁

○地方分権に伴う通達の取扱い

道路局路政課 13年12月号(第141号) 51頁

○市町村合併と道路法

道路局路政課 14年1月号(第142号) 50頁

○平成一三年度第二次補正予算に係る道路事業関係の法改正について

道路局路政課 14年2月号(第143号) 57頁

○原因者負担金って何?

道路局路政課 14年3月号(第144号) 52頁

道路占用Q&A

○ワールドカップと道路占用(その1)

道路局路政課道路利用調整室 13年8月号(第137号) 58頁

○ワールドカップと道路占用(その2)

道路局路政課道路利用調整室 13年9月号(第138号) 60頁

○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 13年10月号(第139号) 59頁

○看板類の撤去と道路占用(その1)

道路局路政課道路利用調整室 13年11月号(第140号) 52頁

○看板類の撤去と道路占用(その2)

道路局路政課道路利用調整室 13年12月号(第141号) 54頁

○浄化槽の占用許可(その1)

道路局路政課道路利用調整室 14年1月号(第142号) 53頁

○浄化槽の占用許可(その2)

道路局路政課道路利用調整室 14年2月号(第143号) 60頁

○浄化槽の占用許可(その3)

道路局路政課道路利用調整室 14年3月号(第144号) 54頁

訴訟事例紹介

○神戸市道凍結防止剤原付転倒事件

道路局道路交通管理課訟務係 13年8月号(第137号) 60頁

○札幌道エゾシカ衝突事故損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係 13年9月号(第138号) 62頁

○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 13年10月号(第139号) 61頁

○広島県道トラック転落損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係 13年11月号(第140号) 54頁

○兵庫県町道自転車転落損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係 13年12月号(第141号) 56頁

○長野県道上建物倒壊自動車損傷事故損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係 14年1月号(第142号) 55頁

○岡山市道・スロープ連結部段差転倒事故損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係 14年2月号(第143号) 62頁

○群馬県道段差自転車転倒損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係 14年3月号(第144号) 56頁

とんびの広場

○「こんにちは、とんび会です」

鳥取県東京事務所 高浜耕之輔 13年8月号(第137号) 62頁

○「ロボフェスタ神奈川2001」開催中

神奈川県東京事務所 遠藤 創 13年9月号(第138号) 64頁

○街道の囁き

長崎県東京事務所 前田 佳朗 13年9月号(第138号) 67頁

○飛騨へ来てくれんさい

岐阜県東京事務所 船坂 徳彦 13年10月号(第139号) 63頁

○蘇れ！ シーガイア

宮崎県東京事務所 森山 福一 13年10月号(第139号) 65頁

○とんび一年生は、今日も額に汗して

京都府東京事務所 関西 浩二 13年11月号(第140号) 56頁

○神戸ブランドプラザ・パンダ・神戸ワイン

神戸市東京事務所 福水 一郎 13年11月号(第140号) 59頁

○スマイル あったか 宮城

宮城県東京事務所 布田 清 13年12月号(第141号) 58頁

○川崎は爆発だ！ 体感、岡本太郎美術館

川崎市東京事務所 西野 幸一 13年12月号(第141号) 61頁

○フユのアオモリもドウデスカ

青森県東京事務所 館山 治彦 14年1月号(第142号) 57頁

○あなたは「やまぐち」を知っていますか？

山口県東京事務所 廣川 隆 14年1月号(第142号) 59頁

○日本一の琵琶湖 環境こだわり県 滋賀

滋賀県東京事務所 鋳田 勝廣 14年2月号(第143号) 64頁

○ある一面のご紹介

高知県東京事務所 片岡 裕明 14年2月号(第143号) 67頁

○いい人 いい味 いきいき富山

富山県東京事務所 溝口 敏博 14年3月号(第144号) 58頁

○癒・遊・湯 ゆったり・ふわふわと日和！

熊本県東京事務所 緒方 誠 14年3月号(第144号) 61頁

○地域の資源に新たな視点で活力を(山梨県)

「なるさわ」・鳴沢村企画課長 渡辺 利徳 13年4月号(第133号) 68頁

○秘境の里 祖谷(徳島県)

「にしいや」・西祖谷山村観光課 波田 治巳 13年4月号(第133号) 70頁

○田万川町活性化の原動力(山口県)

「ゆとりパーク」がわ」駅長 波田 治巳 13年5月号(第134号) 65頁

○農家の市場「四季菜館」好評です(長野県)

「信州新町」駅長 玉井 仁 13年6月号(第135号) 72頁

○新潟をまるごとキャッチ(新潟県)

「新潟ふるさと村」駅長 本間栄三郎 13年7月号(第136号) 74頁

○レストセンターあわくらんど(岡山県)

西粟倉村産業建設課 井上 大輔 13年8月号(第137号) 70頁

○チューリップと散居のまち 砺波(富山県)

「砺波」駅長 桂 政樹 13年10月号(第139号) 72頁

○マリンスポーツの拠点(島根県)

「秋鹿なぎさ公園」駅長 杉浦 正敬 13年11月号(第140号) 66頁

○飛騨高山に育つ、憩いの駅(岐阜県)

「バスカル清見」駅長 岩本 隆 14年1月号(第142号) 62頁

シリーズ「道の駅」