

# 9

## 道路行政セミナー

2002 September

### 目次

口 絵

「道の日」フェスティバル2002

エッセイ

交差点に方位標識を設置しよう .....原田大二郎 1

#### 特集/平成15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 3

#### 道路行政の改革

～アウトカム指標を用いた評価システムの  
事業執行プロセスへの導入～ .....道路局道路  
経済調査室 7

路上工事の効率化及び、道路ユーザと  
道路行政の新たなパートナーシップ .....道路局国道課 12

安全で安心できる暮らしの確保と生活の質の向上 .....道路局地方  
道・環境課 17

魅力と活力にあふれた自立的地域経済社会の形成  
～地域に応じた構造基準の見直し～ .....道路局企画課 21

平成14年度「道の日」中央行事報告 .....道路局総務課 23

平成14年度「道路ふれあい月間」行事報告 .....道路局道路  
交通管理課 26

地方行事報告（東日本） ..... 28

有料道路政策研究会 中間取りまとめ .....道 路 局  
当 面 の 有 料 道 路 政 策 の 有 り 方 に つ い て .....有 料 道 路 課 34

社会資本整備審議会道路分科会 中間答申 .....道 路 局 道 路  
今、転換のとき ～よりよい暮らし・経済・環境のために～ .....経 済 調 査 室 39

道路環境ビジネス研究会について ..... (助)道路新産業  
開 発 機 構 44

道路関係四公団民営化推進委員会・中間整理について .....道路局路政課 50

**速報版** 平成15年度道路関係予算概算要求の概要 ..... 55

道路法令関係Q & A 道路管理の瑕疵について .....道路局路政課 59

**道路占用Q&A** (第14回) 道路予定区域の占用 .....道 路 局 道 路  
利 用 調 整 室 61

訴訟事例紹介 県道側溝歩行者転落事故損害賠償請求事件 .....道 路 局 道 路  
交 通 管 理 課 63

**とんびの広場** きいでみっかあ うつくしま ふくしま (福島県) .....佐 藤 正 光 65

アジアの、福岡あたりが面白い (福岡県) .....吉 瀬 幸 一 68

時・時・時 .....70

# 「国土交通省重点施策」について

## 道路局総務課企画係

### はじめに

今年度の重点施策は、当面する課題についてカラー印刷を採用する等、より読みやすい工夫を加え、去る八月八日に発表された。ここでは、その中から道路局関連部分の主要施策等を紹介したい。

### 一 国土交通行政の改革

#### 公共事業改革の推進

#### 長期計画等の見直し

#### 重点的な事業実施

○事業中箇所への集中投資等による事業のスピードアップ

・時間管理概念を導入し、道路整備にあたって供用目標を公表したうえで事業を実施。

#### 総合的なコスト縮減

#### 地域の実情に応じた整備の推進

・高規格幹線道路における追越区間付き二車線構造の導入、一・五車線の道路整備など、地域の交通特性を活かし、コスト縮減及び整備効果の早期発現を図るため、地域に応じて道路構造基準を見直し。

#### 効率性の向上

○既存ストックの活用と適切な維持管理・更新の推進

・道路施設の長寿命化、ライフサイクルコストの最小化及び更新時期の平準化を図るため、構造物の点検手法・評価手法を見直し、

損傷を早期に発見して補修する、計画的な道路資産管理手法(アセットマネジメント)を導入。

・路上工事に伴う交通規制日数の縮減を図るため、実施日時管理を徹底するとともに、三大都市を中心に面的集中工事と工事後の掘削規制の一体的実施を推進。

#### ○ハード・ソフトの戦略的組合せ

・違法路上駐停車の徹底排除を進め、安全で円滑な道路交通を確保するため、三大都市圏等の違法駐停車が特に激しい幹線道路において、荷捌き場の整備等や、公安委員会等による取締り・啓発活動の強化を総合的、集中的に実施。

○民間資本・能力の活用と地域住民・NPO等

## 民間との連携

- ・効率的かつ市民ニーズを踏まえた社会資本マネジメントを図るため、地域住民、NPOなどの連携を推進。

―道路管理における市民参画システム（道路パフォーマンスマネジメント）を導入。

## 住民参加の積極的な推進

- ・道路整備において、計画決定手続における透明性・客観性・公正さを確保し、市民参画の取組みを推進するため、構想段階での市民参画型道路計画プロセスを導入。

## 特定財源の見直し

- ・道路特定財源は、受益者負担の原則に基づき道路の主たる利用者である自動車利用者が道路の整備費を負担する合理的な制度。現在の揮発油税等を特定財源とする措置及び道路特定財源諸税の暫定税率は一四年度で終了することから、引き続き道路特定財源を活用して道路整備を推進するための所要の措置を講ずることとし、今後の道路整備の必要性や受益者負担という性格を踏まえ、平成一五年度予算編成過程を通じ見直し。

## 国庫補助負担金の改革

交通政策の改革（利用者重視のマーケット実現に向けて）

- 地域、利用者とともに考える公共交通の推進

- ・バスロケーションシステムの導入を地元自治体や事業者とともに推進し、公共交通機関の利便性の向上を促進。

- ・地方運輸局を中心として、経済界、地方自治体、地方整備局、地方経済産業局等を構成員としてブロックごとに設置した低公害車普及促進協議会を活用し、低公害車の普及に向けた関係者の自主的な取組みを推進

## 二 当面する課題への対応

（誌面の関係上項目のみ列挙）

### 都市再生

### 観光振興と地域の活性化

### 経済の活性化（デフレの反転、民需の拡大）

### 領海警備・国際協調の下での交通安全の強化

## 三 主要施策の展開

暮らし 快適な生活空間や交流促進等を通じた豊かな生活の実現

### 快適な生活空間の創造

- 職住が近接した快適でゆとりある都市生活の実現

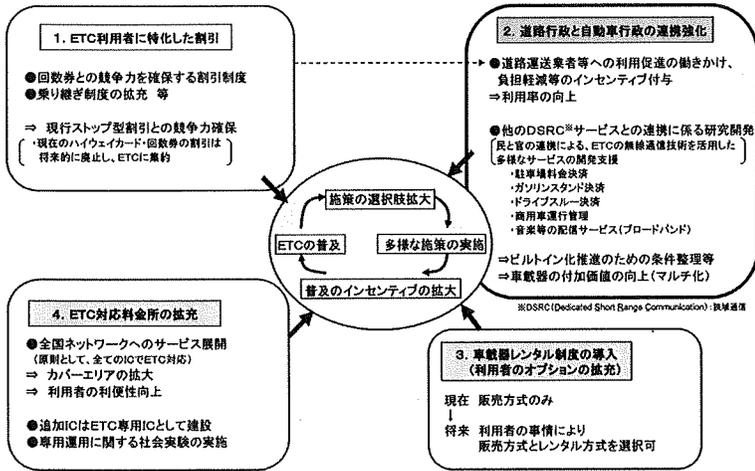
- ・住居系地区において、公安委員会と連携した速度規制やクラंक、ハンブ、狭さく等の設置による通過交通排除策と地域住民との協力による無電柱化、緑化等の生活環境向上策を集中的に行うモデル地区を選定し、人や自転車優先となるゾーンの形成を促進。

### 少子・高齢社会への対応

- ハード・ソフト両面で連続したバリアフリー環境の整備
- ・歩行空間のバリアフリー化を促進

### 利便性の向上

- 移動空間や公共交通の利便性向上
- ・道路などの移動空間や公共交通の利便性を高めるため、ITを活用し、
- ―全国の料金所におけるETCサービスの導入をめざしたインフラの整備やETC専用の追加インターチェンジの建設、E



総合施策により、ETC普及における正のサイクルを確立

図 ETC普及促進に向けた4つの総合政策

方等、道路行政と自動車交通行政の連携も図りつつ総合的なETC普及促進策を展開。

―バスロケーションシステムと連動した利用者にとつての最適経路選択支援システムの構築、評価等公共交通サービスの充実を図るとともに、パークアンドバスライド等の利用促進策を実施。

路面電車等の建設等に関する基準について、各地で検討が進められているLRTの導入の促進等を図る観点から見直しを実施。

**経済 民間が主導する経済の基盤強化**

**構造改革を通じた産業基盤強化**

- 新規市場・新規サービスの創出
- ・エネルギー、環境等に係る新技術を活用しつつ交通システムを革新する潜在力を秘めた市場を開拓するため、自動車向け燃料電池の技術研究開発及び実用化の推進。

**円滑な人の交流と効率的な物流の実現**

- マルチモーダル交通体系の整備
- ・異なるモード間の連携強化による乗り継ぎ・積み替えの円滑化などを通じてトータルな利便性の向上を図るため、空港、港湾、駅等の拠点及び高規格幹線道路並びにこれらを接続する道路、アクセス鉄道等の重点的な整備と機能向上を図る「マルチモーダル交通体系連携整備事業」を推進
- 渋滞緩和・解消に向けたハード・ソフトの連携施策の展開
- ・環状道路の整備、踏切道の改良等を推進するとともに、交通結節点の改善等公共交通サービスの利便性の向上を図るなど交通需要マネジメント(TDM)を推進し、渋滞の緩和・解消を図る。
- 物流効率化に資する陸上交通基盤の整備
- ・広域物流ネットワークの強化に資する高規格幹線道路網、地域高規格道路等幹線道路網の整備等や、都市内物流の効率化に資する路上荷捌き施設の整備等を実施
- 交通分野の情報化の推進
- ・ITSの推進。

**安全保障・危機管理業務の強化**

**ハード・ソフト両面からの災害に強い国土づくり**

- 情報防災の推進
- ・ITを活用したリアルタイムな監視などによる道路管理・防災の高度化・効率化。

○安全・安心な地域づくりを支える重点的な防  
災対策の推進

・豪雨等による地域の孤立を解消するため、  
医療機関へのアクセスなど人命の安全や安  
心を確保する生命線となる幹線道路を計画  
的に整備。

### 総合的な交通安全対策の強化

○IT等新技术を活用した次世代の交通安全対策  
の推進

・ITを活用した「スマートウェイ」の整備  
に向けた研究開発・実用展開を図り、安  
全・快適に移動できる環境整備を推進。

○地域住民等関係者が一体となった総合的な交  
通安全対策の推進

・地域住民等と作成したヒヤリ・ハット地図  
等を活用して要対策エリアを選定し、エリ  
ア内で道路構造や交通規制により、歩車分  
離または歩行者優先が確保された「あんし  
ん歩行エリア」の形成を新たに実施。

○科学的、客観的分析を踏まえた交通事故対策  
の推進

・幹線道路の死傷事故率も考慮し抽出した事  
故危険箇所での重点的対策の実施及び事故  
調査・分析体制等評価システムを強化。

環境 地球環境から身近な生活環境までの保

全・創造

### 循環型社会の構築

人類の生存の基盤となる地球環境の保全

○地球温暖化対策の推進

・次世代低公害車の開発を通じ、交通環境負  
荷を低減。

・吸収源対策として、道路緑化を推進。

○燃料電池の開発・普及

・燃料電池自動車について、平成一七年から  
の普及に向けて、試験的に率先導入すると  
ともに、トンネル非常用施設の設置基準等  
を検討する燃料電池自動車実用化促進プロ  
ジェクトを推進。

健全で恵み豊かな自然環境の保全・再生

日常生活や社会活動の周辺環境の保全・改善

○ヒートアイランド対策

・大都市圏における自然環境の保全を図るた  
め、緑の拠点の形成、公園、河川、道路の  
連携による「緑の回廊構想」の推進。

○道路交通環境対策をはじめとする生活環境  
保全・改善

・環境ロードプライシング等のTDM施策に  
よる沿道環境の改善・保全。

地域 魅力と活力にあふれた自立的な地域経済  
社会の形成

地域自らの選択による地域づくり

○地域の選択を可能とする制度の充実

・地元の策定する計画に基づいて進める地域  
づくり施策や統合補助金など地域が選択可  
能な助成制度により、地域の特性を活かし  
た個性豊かな発展を支援。

自立的な地域圏の形成と交流の促進

○地域間・地域内交流の促進

・高規格幹線道路等全国の自動車専用道路や  
地域間・地域内の道路のネットワークにつ  
いて、既存施設の有効活用や、地域内道路  
での一・五車線の道路整備など地域の特性  
に応じた規模・規格により充実を図り、地  
域の交流を促進

・平成一七年三月に合併特例法の期限を控  
え、市町村の合併が本格化することから、  
合併に資する事業の優先採択や、対象が複  
数の市町村であることとされている事業等  
であって、合併して一市町村となった場合  
には複数市町村として取り扱う等不利益を  
除去する施策により、市町村合併を支援

個性あふれる地域づくりのための各地における取  
組み

# 道路行政の改革

## アウトカム指標を用いた評価システムの

## 事業執行プロセスへの導入

道路局企画課道路経済調査室

### 一 道路行政における評価の体系と導入の経緯

行政における評価システムとしては、平成一四年四月に「行政評価法（行政機関の行う政策の評価に関する法律）」が施行され、平成一四年度より、新規施策や個々の公共事業、研究開発等に対する様々な評価が実施されている。

道路行政においては、これより早く、平成五年より、有識者による「道路投資の評価に関する指針検討委員会」を設置し、個別の事業に対する評価の手法に関する検討を始めた。その結果を受けて平成八年度には「費用便益分析」を用いた新規事業採択時評価を試行的に開始し、平成一〇年度からは、新規事業採択時評価の本格実施を始める

とともに、再評価制度も導入している。平成一一年度にはさらに一歩進めて、事後評価を試行的に導入し、平成一三年度には直轄区間において事後評価を本格的に導入した。

一方、個別の事業ではなく、道路行政全般に関しても、平成五年に策定された「第11次道路整備五箇年計画」より、指標を用いた業績目標を提示するなど、「評価」の概念を導入してきた。また、平成一〇年に策定された「新道路整備五箇年計画」でも指標を用いた業績目標が提示されており、平成一二年以降は業績の達成度を測定し、「交通安全対策」や「渋滞対策」といった、「施策」毎の成果に対する評価（「施策評価」）を行っている（図1）。

このように、道路行政は、他の公共事業に先駆

けて、「評価」に取り組んできた。さらに、平成一五年度以降は、これらの、個別の事業評価と施策評価を車の両輪とするいわばフルセットの評価システムを完成させ、予算編成や毎年の事業執行に反映させることとしている（図2）。

### 二 着手時から事業完了後までの一貫した事業評価システム

「事業評価」には、段階に応じて三種類ある。第一段階は事業着手時に行う新規事業採択時評価であり、事業によっていかなる効果があるかを明らかにするものである。この際、社会的な効果を定量的に明らかにする「費用便益分析」を行い、事業の投資がどれだけの効果を生むかを表す「費用便益比」が一・五を下回る事業を採択しないこ

年度	政府等の動き		道路行政に関する動き	
	「施策評価」関連	「事業評価」関連	「施策評価」関連	「事業評価」関連
H5	米国で政府活動成果法 (GPRA) 制定		第11次道路整備五箇年計画で指標を用いた業績目標を提示	「道路投資の評価に関する研究会」を設置
H6				
H7				
H8				新規採択時評価の試行開始
H9		総理大臣「再評価」導入を指示 公共事業関係6省庁 「再評価」導入を決定	道路審議会建議 「評価システム」導入を提言	
H10	中央省庁等改革基本法で「政策評価」を位置付け		評価専属組織（事業評価システム係）を設置 第12次道路整備五箇年計画で指標を用いた業績目標を提示	新規採択時評価・再評価を本格実施
H11				事後評価の試行開始
H12			五箇年計画の中間年度において指標の業績測定を実施	
H13	「行政機関が行う政策の評価に関する法律」(政策評価法)公布 政府の政策評価「標準的ガイドライン」策定		五箇年計画の指標の業績測定を実施	直轄事業について事後評価を本格実施
H14		「政策評価法」施行		

図1 道路行政における「評価」をめぐる経緯

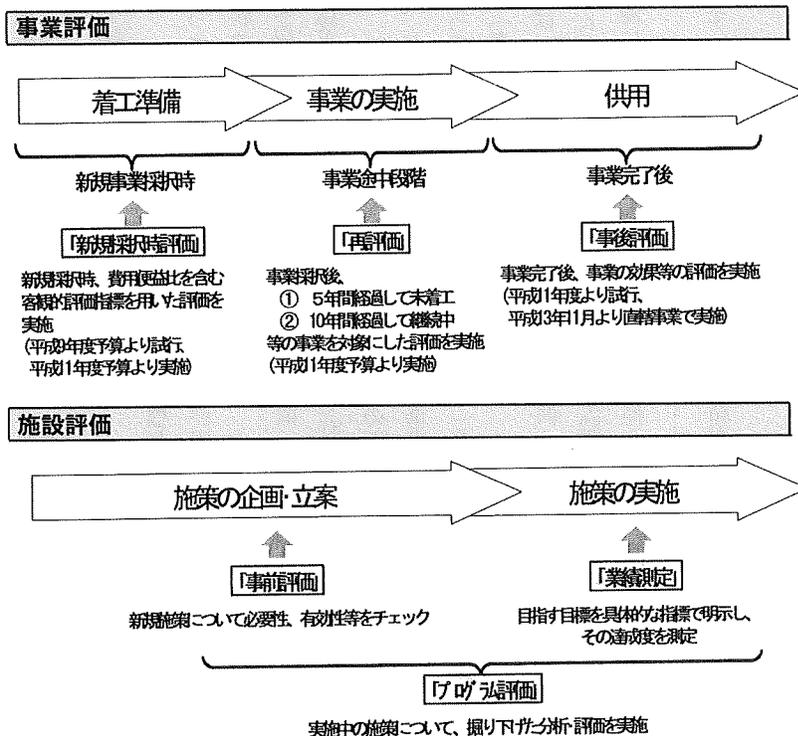


図2 道路行政における評価の体系

とにより、より効果の高い事業を峻別する。

第二段階は、事業に着手した後、五年間たつても実際の工事が始まらないか、一〇年間経ても完成しない事業について行う「再評価」である。再評価の結果、十分な効果の発揮が期待できないとされた事業は中止される。

第三段階は、完成後に行う「事後評価」である。事後評価の結果、予想通りの成果が得られなかった事業については、成果を得るために必要な改善を行う。また、事後評価により得られた知見は、新たな計画策定にも活かされることになる。

### 三 アウトカム指標を用いた施策評価システム

#### 1 アウトカム指標を用いた事業執行

次に、アウトカム指標を用いた施策評価システムについて説明する。

まず、渋滞による時間のロスを合計した「渋滞損失時間」や、一台の自動車が一億km走る間に事故に遭う確率を表す「死傷事故率」などのアウトカム（成果）指標を平成一五年度から導入し、これらを用いて道路行政における各施策の「業績」がわかるようにする。

次に、これらのアウトカム指標を用いて、道路整備による成果の「目標」を設定する。目標値は、全国はもちろん、東北地方や近畿地方といった地

方ごと、場合によっては都道府県ごとや国道事務所ごとにも設定し、公表する。次に、各地の国道事務所や地方整備局は、これに基づき、行うべき事業を選定する。例えば、渋滞を表す指標の業績が悪く、大幅な改善が必要な場合は、立体交差化やバイパスの整備などに重点を絞った計画を作り、必要な予算要求を行う。

その結果、これらの事業によって得られる効果と、必要な費用を勘案し、「現状の数値が著しく低い」「施策が効率的で目標達成の可能性が高い」等の条件を満たす事業に予算が優先的に配分されることとなる。

また、事業が実施された結果、どのような効果があったのかについても、これらのアウトカム指標を用いて計測し、道路事業の「業績」を測定する。それらの「業績」は、例えば「一年に渋滞によって損している時間がどれくらい減ったのか」とか、「一台の車が一億km走る間に事故に遭う確率がどれくらい減ったのか」といったように、アウトカム指標を用いたわかりやすい形で示されることになる。

また、これら「業績」は、予想通りであったかどうか、予想と乖離している場合、その原因は何かといった分析を行い、その結果は翌年度の予算の配分や事業の展開方針に反映させる。

また、業績については毎年度業績を測定し、

「業績報告書」としてとりまとめ、インターネット等を通じ、一般に公開する。

毎年業績を測定する主要なアウトカム指標の現況値と、平成一九年の目標値は、表1に示すとおりである。

#### 2 主要なアウトカム指標の定義

上記の主要なアウトカム指標の定義は、以下の通りである。

##### ① 渋滞損失時間・損失金額

「渋滞損失時間」は、渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を車種別に算出し、車種別平均乗車人数をかけたものであり、「損失金額」はこれに車種別時間価値をかけたものである。

##### ② 路上工事時間

「路上工事時間」は、道路延長1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間（年間延べ時間）として定義する。

③ 都市計画道路が整備された市街地に居住する人口比率

本指標は、市街化区域、用途地域内の人口集中地区内・外における都市計画道路が整備されている割合を、それぞれの区域に居住する人口で重み付けして平均したものと定義される。

表1 主要なアウトカム指標の現況値とH19年目標値

主要テーマ	指標名	平成14年現況値	平成19年目標値	
1. 活力 ～都市再生と地域連携による経済活力の回復～	(1) 渋滞損失時間・損失金額	渋滞による損失時間	38.1億人時間/年	33.1億人時間/年
		渋滞による損失金額	11.6兆円/年	11.6兆円/年
	(2) 路上工事時間	275時間/キロ・年	2割削減	
	(3) 都市計画道路が整備された市街地に居住する人口比率	61%	65%	
	(4) 自動車専用道路交通分担率	13%	15%	
	(5) 日常活動圏間交流ルート確保率	66%	68%	
	(6) 日常活動圏中心への安定到達率	2.9%	66%	
2. 暮らし ～生活の質の向上～	(7) ETC利用率	17%	50%	
	(8) バリアフリー化率	8%	53%	
3. 安全 ～安全で安心できる暮らしの確保～	(10) 交通事故死者率・死傷事故率	交通事故死者率	1.13人/億台キロ・年	1.04人/億台キロ・年
		死傷事故率	122件/億台キロ・年	118件/億台キロ・年
	(11) 災害時救援ルート確保率	69%	80%	
	(12) 構造物保全率	81%	92%	
	(13) 機能維持指数	84	概ね現状水準を維持	
4. 環境 ～環境の保全・創造～	(14) NO <sub>x</sub> 、SPM環境目標達成率	NO <sub>x</sub> 環境目標達成率	51% (103/201測定局)	76% (220/290測定局)
		SPM環境目標達成率	0% (0/101測定局)	62% (63/101測定局)
	(15) 夜間騒音要請限度達成率	66%	73%	
(16) 自動車CO <sub>2</sub> 排出削減量	—	3,200万t-CO <sub>2</sub> /年		
道路行政の改革 (アカウンタビリティの向上)	(17) 利用者満足度	2.6点	3.0点	
	(18) 情報公開度	ホームページアクセス数	858万Hit/年	1億Hit/年
		道路IRサイト評点	33点	40点

④自動車専用道路交通分担率

「自動車専用道路の交通分担率」は、自動車専用道路の走行台キロを全ての道路の走行台キロで割ったものとして定義される。

⑤日常活動圏間交流ルート確保率

まず、日々の活動（通勤・通学、買い物等）を行う圏域として「日常活動圏」を定義する。

この「日常活動圏」は、平均通勤時間が一時間

程度（社会生活基本調査報告 総務省）であること、生活関連サービス（社会福祉施設）の提供範囲が一時間程度であることから、「二次生活圏」（地方生活圏要覧 国土交通省総合政策

局事業調整官室）を基礎に定義するものである。

「日常活動圏間交流ルート確保率」は、改良

済みの道路で連結されている隣接する日常活動圏中心都市間数を全ての隣接する日常活動圏中心都市間数で割ったものとして定義する。ただし、ここで「改良済み」とは、最小車道幅員五・五m以上が確保されていることを言い、対象とするネットワークは、一般国道及び都道府県道（地域高規格含む）とする。

⑥日常活動圏中心への安定到達率

安定到達率は、前述の各日常活動圏において、圏域内の各人口メッシュ（2km）から、日常活動圏の核となる都市の中心部までの最短時間経路を選択し、経路上の道路の改良率を当該メッシュ人口に乗じたものを足し合わせ、日常活動圏人口総計で割ったものとして定義する。

⑦ETC利用率

「ETC利用率」は、ETCが導入されている入口料金所におけるETC車の交通量を、それらの料金所における総交通量で除したものと定義される。

⑧バリアフリー化率

「バリアフリー化率」は、主要な旅客施設周辺における主な道路に対する、バリアフリー化された道路の延長の割合として定義される。

⑨無電柱化率（幹線道路）

「無電柱化率（幹線道路）」は、市街地、歴史景観地区の幹線道路延長のうち「電柱・電線の

ない状態（＝無電柱化）」である道路延長の割合として定義する。

⑩交通事故死者率・死傷事故率

「交通事故死者率」は年間死者件数を自動車走行台キロで除した値、「死傷事故率」は年間死傷事故件数を自動車走行台キロで除した値として定義する。

⑪災害時救援ルート確保率

「災害時救援ルート確保率」は、防災・震災対策が完了している道路で連結されている隣接する日常活動圏中心城市を少なくとも一つ確保している日常活動圏中心城市数の、全ての日常活動圏中心城市数に対する割合である。

⑫構造物保全率

「構造物保全率」は、管内直轄国道における、道路構造物が健全と判断される道路延長の割合である。

⑬機能維持指数

「機能維持指数」は、直轄国道、道路関係四公団管理道路において、日常の道路の維持管理として行われる巡回、清掃散水、街路樹剪定、法面除草の実施回数を各々の標準実施回数で除し、一〇〇を乗じた数値として定義する。

⑭NO<sub>2</sub>、SPM環境目標達成率

「NO<sub>2</sub>環境目標達成率」は自動車NO<sub>x</sub>・PM法（自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質

の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法）の対策地域内の測定局（自排局、常観局）のうち、NO<sub>2</sub>測定値が環境基準を達成している測定局の割合として、また、「SPM環境目標達成率」は自動車NO<sub>x</sub>・PM法の対策地域内の自排局のうち、SPM測定値が環境目標（SPMの大気中濃度のうち自動車交通の寄与分を半減させた場合の濃度以下）を達成している測定局の割合としてそれぞれ定義される。

⑮夜間騒音要請限度達成率

「夜間騒音要請限度達成率」は環境基準類型指定地域および騒音規制区域いずれかの指定のある区域を通過する一般国道約一九、〇〇〇kmに対して、夜間騒音要請限度を達成している区間の延長の割合として定義する。

⑯自動車CO<sub>2</sub>排出削減量

「全国での自動車からのCO<sub>2</sub>排出削減量」は平成一五年度以降、道路整備を含め対策がなされなかったと仮定した場合の予測CO<sub>2</sub>排出量と、実績CO<sub>2</sub>排出量との差分として定義する。

⑰利用者満足度

「利用者満足度」は、道路の利用者である国民を対象として、インターネット等を用いた、道路全般に対する満足度（利用者満足度）の測定結果であり、五段階評価の結果にそれぞれ五点、四点、三点、二点、一点を付して平均した

ものとして定義する。

⑱情報公開度

情報公開の取り組みの度合いを測定するため、「情報公開度」として、「ホームページアクセス数」と「道路IRサイト評点」の二つの指標を定義する。

「ホームページアクセス数」は、道路関係ウェブサイトと携帯電話向けサービスのアクセス数の合計として定義する。

「道路IRサイト評点」は、道路IRサイト（民間企業のIR活動の考え方を取り入れ、財務関連データや渋滞損失データ、事業評価の結果等を提供する特別サイト）の、民間のIRサイト格付け機関による評点として定義する。

## 四 おわりに

ここまで、道路行政において平成一五年度より導入する評価システムについて述べたが、これら評価システムに関する情報や、アウトカム指標の現況値、目標値、個別事業評価の結果等、評価に関連するデータに関しては、道路IRサイト (<http://www.mlit.go.jp/road/ir/>) に掲載し、広く一般に公開しているので、参考とされたい。

# 路上工事の効率化及び、道路ユーザと道路行政の新たなパートナーシップ

道路局国道課

## 路上工事の効率化

### 一 施策の必要性

路上工事に対しては道路ユーザからの不満の声が高い。「いつも同じ場所で工事を行っている。」「年末・年度末になると路上工事の数が多くなる。」等の声が寄せられることが多い。実状を見ると、東京二三区の場合、平成四年度に比較して平成一三年度の路上工事の件数は半減している（図一参照）。さらに、路上工事の内訳を見ると、東京二三区の場合、約四分の三を電気・ガス・上下水道などの占用企業者によるライフライン工事が占めている（図二参照）。路上工事の内容は多様であり、決して同じような工事を繰り返して

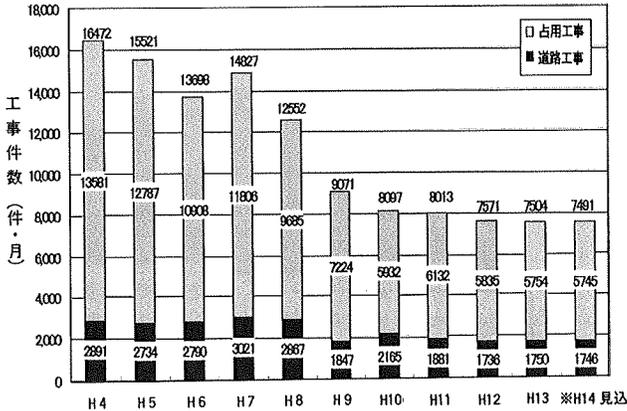


図1 東京23区の路上工事件数の推移

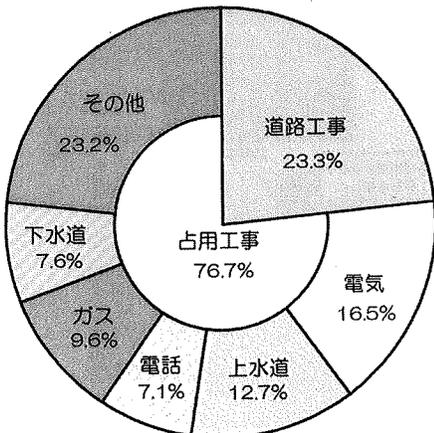


図2 東京23区の路上工事の内訳 (H13)

るわけではなく、生活に直結した必要不可欠な工事が行われているのである。しかしながら、路上工事に対する道路利用者からの不満の声は、なお依然として大きく、また、路上工事が都市部の道路交通に工事渋滞をもたらしていることは明確であり、既存ストックの有効活用という観点からも、更なる路上工事の削減に対する努力を重ねることが必要である。

## 二 施策のポイント・概要

### 1 従来からの取組み

路上工事の削減に関しては、従来より様々な試みを実施しており、今後も継続して推進する施策を紹介する。

#### ① 共同施工・集中工事の実施

道路管理者・占用企業者等が同じポイントでの掘り返しを、同一時期に一斉に行う共同施工及び一定の区間・区域を定めて、その範囲内で集中的に工事を実施する集中工事を推進する。どちらも、工事期間を集中し、何度も掘り返しを行うことを抑制することで全体としての施工期間の短縮を図ることが可能となる。関係者間の調整が必要であるが、大都市圏では実績があり、今後さらに推進する。

#### ② 新技術の導入（非開削工法の導入）

路上工事実施に伴う、車道部や歩道部への交

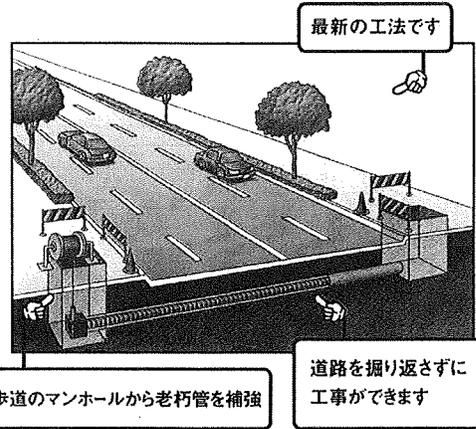


図3 非開削工法のイメージ

通の影響を軽減するような新工法の導入を推進する。新工法の例として非開削工法がある（図3参照）。これは歩道のマンホール等から工事を行うことで車道部への交通規制を行わずにライフライン等の整備やメンテナンスを行う工法等がある。東京都では平成一三年度に合計二〇七件の導入実績があるが、こうした新工法の導入を更に促進する。

#### ③ 共同溝整備の推進

共同溝は電力線、上下水道管、ガス管、通信線等を収容する空間であり、共同収容することによって、ライフラインの整備・メンテナンス等による路上工事を恒久的に削減することが可

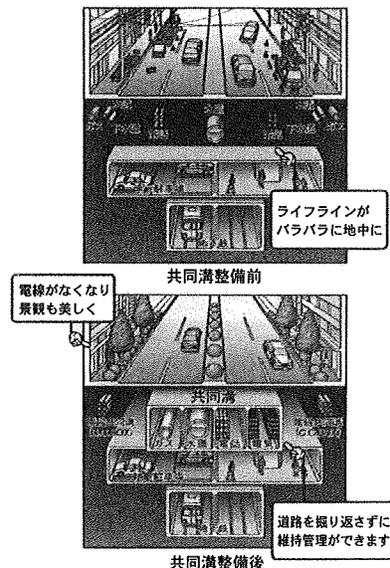


図4 共同溝整備のイメージ

能であるだけでなく、災害等に対するライフライン保護やその後の復旧を早期に進める上でも有効である（図4参照）。昭和三八年に「共同溝の整備等に関する特別措置法」が設置されて以来、本格的な整備がなされ、平成一四年度末までに全国で約四九〇kmが整備される予定であり、今後も継続して整備を推進する。

## 2 新たな取組み

前述のような取組みによって、東京二三区の路上工事に件数が最近一〇年間で半減するなど一定の成果を挙げてきた。しかし、路上工事に対する批判は依然として強く、更なる施策の実施が必要とされている。以下に、今後実施する新たな取組

みに関して紹介する。

### ① 掘削規制区間の拡大

一つ目は掘削規制区間の拡大である。これは一度掘削を行った場所に関しては五年間は同じ場所の掘削を原則認めないという従来の施策を線的に拡大し、路上工事を行った地点を含む主要交差点間において掘削規制を行うものである。この施策実施によって、同じ場所を掘削しているという従来の路上工事に対するイメージを払拭するだけでなく、同一主要交差点間の工事が集中化・効率化されることによる路上工事縮減をも図るものである。平成一四年度内に東京都内で試行的に実施し、平成一九年度までには全国の直轄国道で実施する方針である。

### ② 面的集中工事+掘削規制の一体的実施

都市内の幹線道路等に囲まれた区域を指定し、当該区域で面的集中工事を実施した後は、緊急工事等を除き、原則として路上工事を規制する施策である。集中的に実施することによる作業の効率化が図られ、工事日数の縮減に資するものである。従来より面的集中工事の実施例はあったが、その後の掘削規制期間を設けることによって、路上工事の効率化を強化するものである。前述の掘削規制の拡大が線的に路上工事の縮減を図るものであるのに対し、本施策は区域を指定して、面的に路上工事の縮減を図る

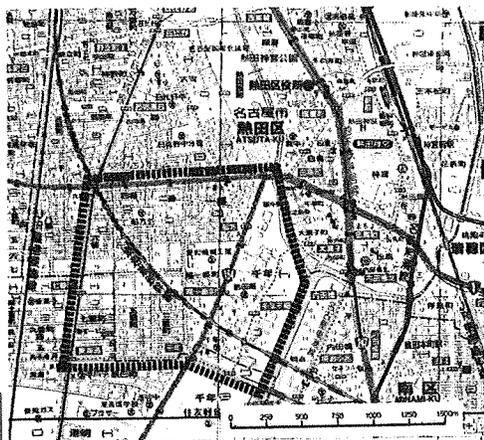
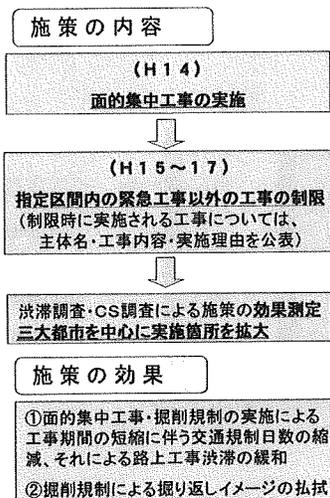
ことを狙いとしている。平成一四年度内に名古屋市で試行的に実施し(図5参照)、平成一五年度以降に三大都市を中心に実施箇所を拡大する方針である。

### ③ 路上工事実施日時管理の徹底

前述の二つの施策は路上工事の数を縮減する、いわば「量的縮減」の施策であった。しかし、路上工事に伴う交通渋滞の緩和を有効に推進するためには、交通量の多い日時における路上工事を特に厳しく縮減する、いわば施策の「質的向上」が必要である。道路管理者と占有企業者等が行う協議会等の場を活用して、一定以上の交通量を示す日時における路上工事の縮減を働きかける方策を推進する。

### ④ 情報提供の充実

路上工事に伴う工事渋滞を軽減するためには、路上工事の削減と同時に、路上工事に関する情報提供を行い、事前に工事箇所を回避するようドライバーに働きかけることが重要である。路上工事に関する情報提供は従来より行われてきたが、さらに効果を高めるよう、テレビ・ラジオ・新聞広告等の媒体を通じた情報提供や路上工事情報を提供する事務所のホームページを利用しやすく改良するなど、情報提供の充実を行う(図6参照)。



モデル工事実施区域 (4車線以上の道路(国道1号および市道)に囲まれた区域)

図5 面的集中+掘削規制の流れと名古屋市での試行エリア

**7月の国道工事情報**

この広告は東京都23区内の国道の路上工事情報を皆様にお伝えするものです。  
 次回発行予定日は7月29日(日)です。  
 本誌の土曜10時頃の版面に掲載させていただきます。

区名	区番号	区名	区番号	区名	区番号
千代田区	53-40	目黒区	44-01	目黒区	44-02
千代田区	53-41	目黒区	44-03	目黒区	44-04
千代田区	53-42	目黒区	44-05	目黒区	44-06
千代田区	53-43	目黒区	44-07	目黒区	44-08
千代田区	53-44	目黒区	44-09	目黒区	44-10
千代田区	53-45	目黒区	44-11	目黒区	44-12
千代田区	53-46	目黒区	44-13	目黒区	44-14
千代田区	53-47	目黒区	44-15	目黒区	44-16
千代田区	53-48	目黒区	44-17	目黒区	44-18
千代田区	53-49	目黒区	44-19	目黒区	44-20
千代田区	53-50	目黒区	44-21	目黒区	44-22
千代田区	53-51	目黒区	44-23	目黒区	44-24
千代田区	53-52	目黒区	44-25	目黒区	44-26
千代田区	53-53	目黒区	44-27	目黒区	44-28
千代田区	53-54	目黒区	44-29	目黒区	44-30
千代田区	53-55	目黒区	44-31	目黒区	44-32
千代田区	53-56	目黒区	44-33	目黒区	44-34
千代田区	53-57	目黒区	44-35	目黒区	44-36
千代田区	53-58	目黒区	44-37	目黒区	44-38
千代田区	53-59	目黒区	44-39	目黒区	44-40
千代田区	53-60	目黒区	44-41	目黒区	44-42
千代田区	53-61	目黒区	44-43	目黒区	44-44
千代田区	53-62	目黒区	44-45	目黒区	44-46
千代田区	53-63	目黒区	44-47	目黒区	44-48
千代田区	53-64	目黒区	44-49	目黒区	44-50
千代田区	53-65	目黒区	44-51	目黒区	44-52
千代田区	53-66	目黒区	44-53	目黒区	44-54
千代田区	53-67	目黒区	44-55	目黒区	44-56
千代田区	53-68	目黒区	44-57	目黒区	44-58
千代田区	53-69	目黒区	44-59	目黒区	44-60
千代田区	53-70	目黒区	44-61	目黒区	44-62
千代田区	53-71	目黒区	44-63	目黒区	44-64
千代田区	53-72	目黒区	44-65	目黒区	44-66
千代田区	53-73	目黒区	44-67	目黒区	44-68
千代田区	53-74	目黒区	44-69	目黒区	44-70
千代田区	53-75	目黒区	44-71	目黒区	44-72
千代田区	53-76	目黒区	44-73	目黒区	44-74
千代田区	53-77	目黒区	44-75	目黒区	44-76
千代田区	53-78	目黒区	44-77	目黒区	44-78
千代田区	53-79	目黒区	44-79	目黒区	44-80
千代田区	53-80	目黒区	44-81	目黒区	44-82
千代田区	53-81	目黒区	44-83	目黒区	44-84
千代田区	53-82	目黒区	44-85	目黒区	44-86
千代田区	53-83	目黒区	44-87	目黒区	44-88
千代田区	53-84	目黒区	44-89	目黒区	44-90
千代田区	53-85	目黒区	44-91	目黒区	44-92
千代田区	53-86	目黒区	44-93	目黒区	44-94
千代田区	53-87	目黒区	44-95	目黒区	44-96
千代田区	53-88	目黒区	44-97	目黒区	44-98
千代田区	53-89	目黒区	44-99	目黒区	44-100

この広告は東京都23区内の国道の路上工事情報を皆様にお伝えするものです。  
 次回発行予定日は7月29日(日)です。  
 本誌の土曜10時頃の版面に掲載させていただきます。

この広告は東京都23区内の国道の路上工事情報を皆様にお伝えするものです。  
 次回発行予定日は7月29日(日)です。  
 本誌の土曜10時頃の版面に掲載させていただきます。

工事主体名、工事内容、スケジュールを明示した表示施設へ改善

新聞広告等によって、東京都内の路上工事情報を提供

路上工事情報をFMラジオおよびテレビを通じて情報提供

事務所のホームページにおいても、同じような地図上で、路上工事情報を分かり易く表示

500m先 ガス 工事中  
 ○月△日から□月□日まで  
 ○○ガス(株)

図6 路上工事情報提供の充実

三 施策の目標

路上工事の縮減を徹底するためにアウトカム指標として「路上工事時間」を設定した。これは年間1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間を表している。なお、現況値は直轄国道全線平均で約二七五時間である。これは三二km走ると一件の工事に遭遇する割合である。これを平成一五年度一九年度の五年間をかけて二割縮減する。前述のような路上工事の合理化を徹底することにより、路上工事による交通渋滞を緩和し、現在の道路インフラの更なる有効活用を図る。

道路ユーザと道路行政の新たなパートナーシップ

一 施策の必要性

持続可能な経済・社会の構築と安全で安心できる暮らしの充実を図るためには、道路事業の透明性やアカウントビリテイの向上が必要である。道路行政に対して道路ユーザからの不満の声が高いのは道路の維持管理に関する事項であり(図7参照)、維持管理に対する道路ユーザの意見を集約し反映させる仕組み作りが不可欠である。そのため、市民参加型の道路管理手法「道路パフォーマンスマネジメント」を導入する。

二 施策のポイント・概要

道路パフォーマンスマネジメントとは、「公」と「私」のパートナーシップによって地域ニーズ

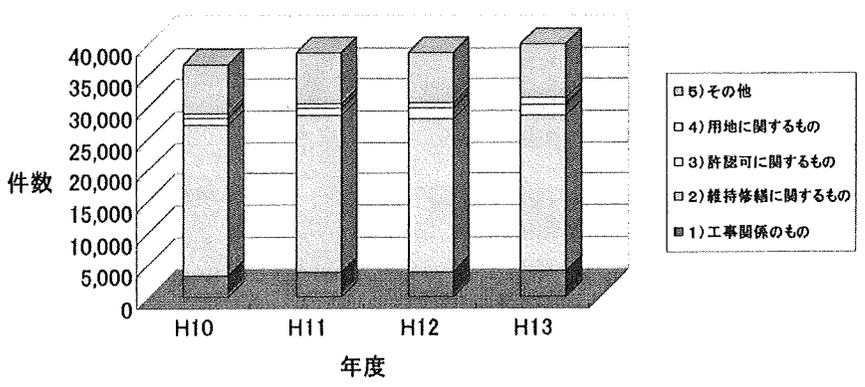


図7 内容別苦情処理件数の推移

計画	実施	評価
・パートナーシップ型の道路管理計画の策定 ↓ 路線ごと、地域毎のサービス目標を設定	・ボランティア・サポート・プログラム 等	・「モニタリング」による道路管理の評価 ↓ モニタリング結果に応じて、管理目標等を再設定

図8 道路パフォーマンスマネジメントの流れ

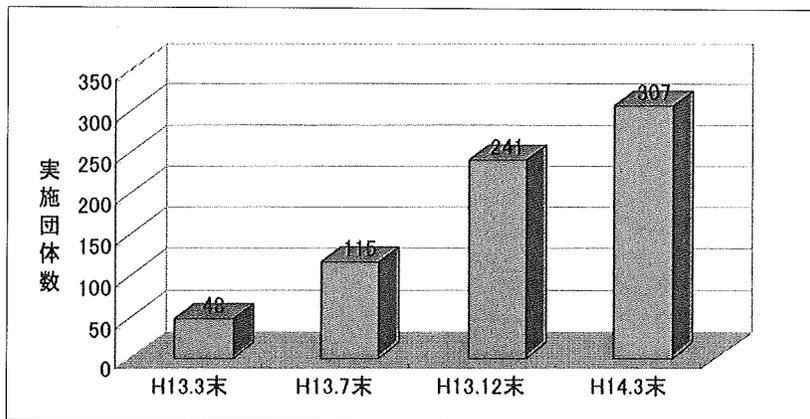


図9 ボランティアサポートプログラムの実施団体数の推移

に即した道路管理を展開するため、地域と一体となつて道路管理におけるサービス目標等を設定する管理計画の策定や実施・結果の評価を行う市民参画型の道路管理手法である。道路パフォーマンスマネジメントの流れは図8のように表現される。従来より道路管理の実施段階における市民参画としてボランティア・サポート・プログラムを推進している。これは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である。実施団体数は平成一二年末の四〇に対し、一年後の平成一四年度末には三〇七と八倍近くに増加し（図9参照）、道路ユーザと道路行政が一体となった道路管理を実施する体制が急速に整備されつつあることを示している。

### 三 平成一五年度の展開

平成一五年度には全国約一〇箇所をモデル箇所として道路パフォーマンスマネジメントを試行する。今後さらに道路ユーザと道路行政が一体となった道路管理を推進する。

# 安全で安心で暮らしている暮らしの確保と

## 生活の質の向上

道路局地方道・環境課

### 一 概要

平成一三年の交通事故死者数は八、七四七人と二〇年ぶりに九、〇〇〇人を下回るものの、死傷者数は一一年連続して増加を続け、四年連続で過去最悪を大幅に更新し約一一九万人に達するなど、依然として厳しい状況にあります（図一）。

また、我が国の交通事故の特徴としては、幹線道路の六％の区間のうち五三％の死傷事故が集中していることや、歩行中・自転車乗車中死者数は全体の約四割を占め、国際的に見ても高いこと、歩行中の事故の約六割は、自宅から五〇〇m以内で発生していること等があげられます（図二）。

一方、急速な少子・高齢化社会へ進展していく

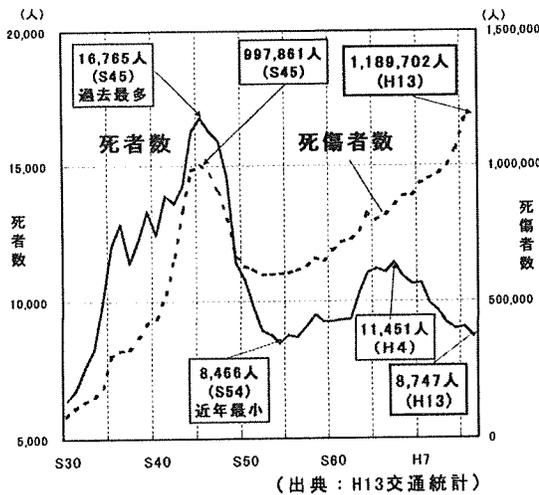


図1 交通事故死者数と死傷者数の推移

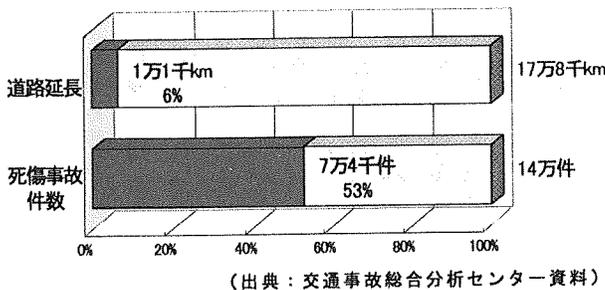
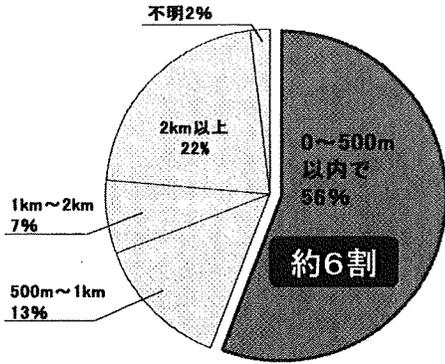
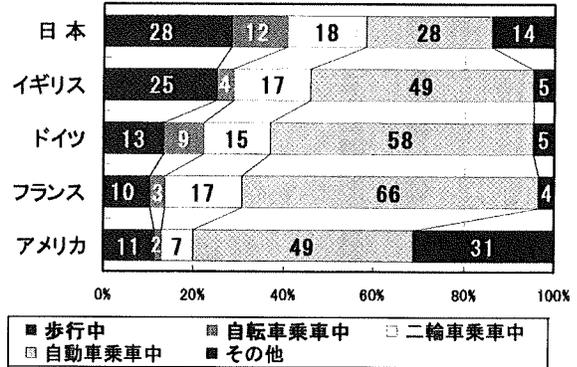


図2 単路部における道路延長と死傷事故件数の関係



(出典：交通事故総合分析センター資料)



(出典：国際道路交通事故データベース)

図4 自宅からの距離別死亡事故発生状況

図3 30日以内死者数の状態別比較

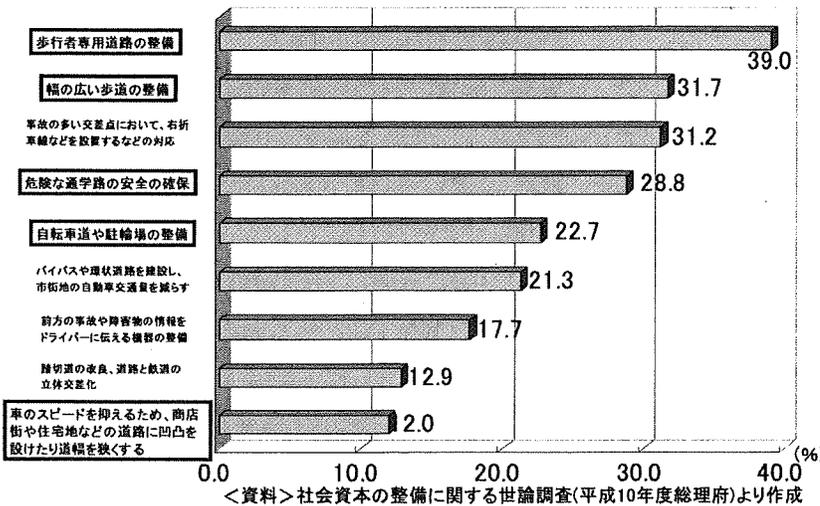


図5 安全対策のための道路整備の面からのニーズ

中で、誰もが安全に安心して活動し、社会参加できる生活空間の形成が求められており、交通バリアフリー法が平成二二年一月に施行されるなど、歩行空間における連続したバリアフリー化が重要視されてきています。また近年において、歩行者・自転車等を優先した道路整備や道路の無電柱化等に対するニーズが高い等、生活道路に対する

る要望が高まっております(図5)。

これらの現状を踏まえ、安全な生活環境の確保を図るため、幹線道路における事故危険箇所での集中的な対策や、生活道路を中心とした面的・総合的な交通安全対策を推進します。さらに、住居系・商業系地区において、歩行者・自転車の安全で快適な通行を確保するため、関係機関や地域の方々との連携の下、沿道空間と一体となったみちへの再生を図るとともに、通過交通の排除や車利用の制限、歩行空間のバリアフリー化、自転車利用環境の推進、無電柱化等を推進します。

## 二 「安全な生活環境の確保」に資する交通安全対策

### 1 事故危険箇所緊急対策事業

幹線道路の安全性を効率的・効果的に高めるため、事故率の高い事故危険箇所において、交差点改良等の事故対策を集中的に進めます。

### 2 あんしん歩行エリア形成事業

市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等を優先する道路構造等により安全な通行経路が確保された「あんしん歩行エリア」を形成するため、公安委員会の速度規制等と併せて、歩道の設置や歩行者優先道路の整備等を面的・総合的に進めます(図6)。



図6 あんしん歩行エリアのイメージ

### 3 事故分析・評価システムの充実

事故分析の充実及び事故対策のノウハウの蓄積・活用により、効率的・効果的な事故対策を進めるため、警察と連携した事故の調査・分析体制の強化、対策の事後評価に専門家の知見を活用します。

### 三 安全で快適な人優先のみちへの再生

#### 1 みち再生事業の拡充

市街地内の生活道路を安全で快適な空間とするため、地域の方々と共に道の使い方を見直し、沿道空間と一体となった使いやすいみちへ再生します。

### 2 「くらしの道ゾーン」の形成

住居系地区において、車よりも歩行者等の安全・快適な利用を優先し、質の高い生活環境を創出する「くらしの道ゾーン」を形成するため、モデル地区を選定し、通過交通の徹底排除と、沿道と協働した道路緑化、無電柱化等に取組みます(図7)。

### 3 歩行空間のバリアフリー化

主要な鉄道駅等を中心とする地区において、高齢者、身体障害者等に配慮した安全で快適な歩行空間を確保するため、交通バリアフリー法に基づき、主要な鉄道駅等を中心とする地区において、

### <安全>



### <快適>



図7 くらしの道ゾーンのイメージ

バリアフリー化された歩行空間ネットワーク整備を進めます。

#### 4 自転車利用環境の整備

自転車利用者に対する交通安全の確保を図り、自動車交通から自転車交通への転換を促し地球環境問題に貢献するため、自転車道や駐輪場の整備を進めます。

#### 四 無電柱化による美しい街並みの形成

都市景観の向上、安全で快適な通行空間の確保等を図るため、まちなかの幹線道路における電線類の地中化を引き続き重点的に進めるとともに、中規模程度の商店街や住居系地域、歴史的景観地区などの非幹線道路についても無電柱化を進め、面的な整備を推進します（図8）。

#### 五 ハード・ソフト一体となった総合的・集中的駐車施策の推進

違法路上駐車車の徹底排除を進め、安全で円滑な道路交通を確保するため、三大都市圏等において違法駐車車が特に激しい幹線道路をモデル路線として選定し、荷捌き停車帯の整備やカラー舗装による駐停車禁止区域の明示、公安委員会等による取締りや啓発活動の強化等を総合的・集中的に実施します。



図8 電線類地中化の整備対象箇所

# 魅力と活力にあふれた

## 自立的地域経済社会の形成

～地域に応じた構造基準の見直し～

### 道路局企画課構造基準係

景観や自然環境に配慮した地域になじむ道づくりの推進、道路整備のスピードアップと整備コストの大幅縮減、歩行者・自転車交通量の重視が求められるなか、道路の確保すべきサービレベルを明確化し、全国一律の構造規格であったところについて、地域に応じたきめ細かな道路構造基準（ローカルルール）を策定し、道路整備に適用することとしている。

現在検討を進めている具体的な内容は以下のとおりである。

#### 1 高規格幹線道路

必要なサービレベルとして80km/h以上を確保することとし、将来も交通量が少ないと見込まれる路線への追越区間付き二車線構造の導入や

インターチェンジ形式の簡素化を図る（図1）。

#### 2 地域高規格道路

必要なサービレベルとして概ね60km/h以上を確保することとし、車線数要件（四車線以上↓二車線以上）、設計速度要件（80km/h以上↓60km/h以上）、自動車専用道路要件等の緩和を行い、可能な場合は別線を新たに整備せず、現道を活用することも可能とする（図2）。

#### 3 乗用車専用道路

都市内における渋滞対策のための車線確保の方策として、乗用車のみを対象とする車道である乗用車専用道路を導入する（図3）。現在想定している設計車両では、車長6・0m、車幅1・0m、

車高2・8m、荷重3tとしており、横断面構成の縮小や縦断勾配の緩和が図られることとなる。

#### 4 山間部の交通量の少ない道路

中山間地域において、最低限必要な道路ネットワークを短期間で整備し、交通安全や一定の旅行速度等を確保するため、「1・5車線の道路整備」を導入し、二車線改良、一車線改良+待避所設置、視距確保等の組み合わせによる整備を行う（図4）。

#### 5 歩道・自転車道

自転車、歩行者等の空間を自動車空間から独立して位置づける「モジュール型」の道路構造を採用し、歩道、自転車道等のための空間について、適切な幅員決定方法を設定する。

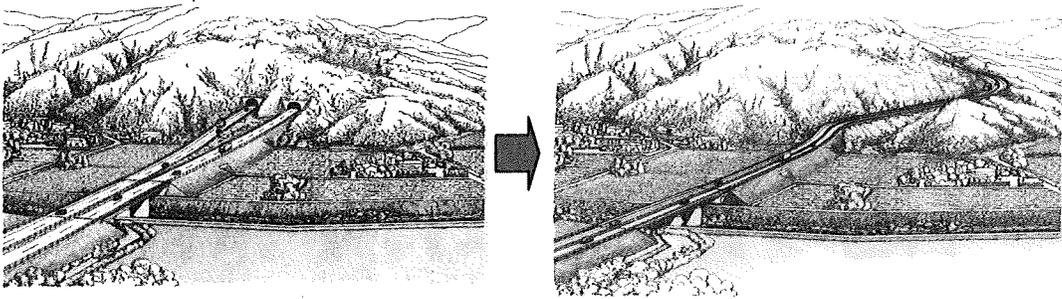


図1 高規格幹線道路の構造見直しイメージ

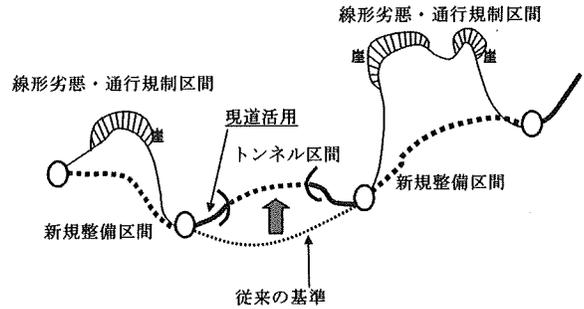


図2 地域高規格道路における現道活用のイメージ

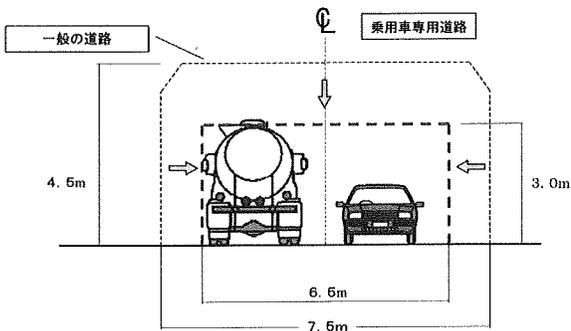


図3 乗用車専用道路のイメージ

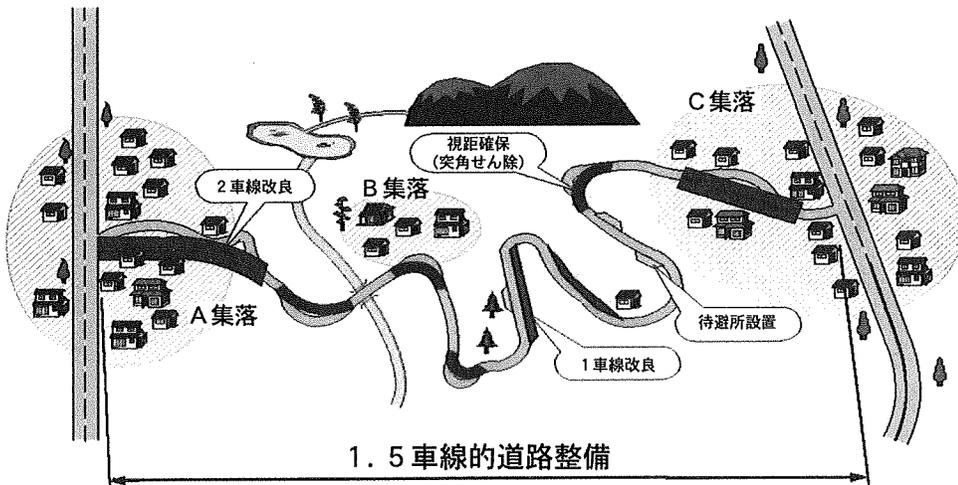


図4 1.5車線の道路整備のイメージ

平成14年度

# 「道の日」中央行事報告

——見つめてみよう 未来へのみち——

## 道路局総務課

本年も八月一〇日の「道の日」を記念して、道路関係団体によって組織されている「道の日」実行委員会（会長・綿貫民輔氏）による中央行事が開催されました。

一七回目を迎えた今年の中央行事「道の日」フェスティバル2002は、「見つめてみよう 未来へのみち」をテーマにメインステージの文京シビックホール大ホールとサテライトステージの新宿ステーションスクエアの二箇所において幅広い層の皆さまに楽しんでいただけるステージショーが実施されました。

### メインステージ

日時：平成一四年八月一〇日（土）  
時間：一四：〇〇～一六：三〇（開場一三：〇〇）

場所：文京シビックホール 大ホール

「道の日」フェスティバル2002メインステージは永井美奈子さんの司会のもと、文京シビックホール大ホールにて行われました。オープニングにおいては主催者代表（海野代表幹事）からの「みちは人が作った社会の財産です。私たちみんなの財産です。この財産に日頃から愛情をもって接していくことは、とても大切なことだと私たちは考えています。」との挨拶あと、(株)日本道路協会主催の「わくわくロード探偵団」に参加し、名



オープニング

古屋の道路施設を見学・取材した三名の豆記者が主催者代表とともに開会宣言を行いました。その後、司会の永井美奈子さんより三名の豆記者へのインタビューがありました。子供たちは道路施設を見学した感想などを元気に報告し、和気あいあいとしたムードでステージは始まりました。

次の「道路ふれあい月間」推進標語表彰式では、国土交通大臣賞（最優秀作）、道路局長賞（優秀作）の表彰が行われ、佐藤道路局長より表彰状、審査員の山田美保子さん（放送作家・コラムニス

ト)より盾・記念品がそれぞれ授与されました。今年度は四、七五二点の応募作品の中から森奈摘さん(千葉県東葛飾郡沼南町)の「ゆずり合い」させるゆとりを つくる道」が国土交通大臣賞に輝きました。

そしてステージは、テレビのバラエティー番組でもおなじみの清水圭さんをゲストに迎え、司会の永井美奈子さんとの「道の日」フレンドリートークショーへと移ります。はじめは清水さんのご趣味であるサッカーやサーフィンのお話からはじまり、サーフィン等に行くときに利用する高速道路のお話、そしてETCに関してのお話まで、ユ



「道路ふれあい月間」推進標語表彰式

ーモアを交えた興味深いお話で進んでいきました。そして、トークショーの後半では、この後のコンサートに出演していただくヴァイオリニストの千住真理子さんにも参加していただき、日本と海外の道路事情の違いについてのお話等を展開していきました。

最後に千住真理子さんと新ヴィヴァルディ合奏団による「道の日」スペシャルヴァイオリンコンサートが始まりました。千住真理子さんは二〇〇一年一〇月から二〇〇二年三月まで放映されたNHK朝の連続テレビ小説「ほんまもん」の音楽を担当するなど、クラシックファンだけでなく、一



「道の日」フレンドリートークショー



「道の日」スペシャルヴァイオリンコンサート

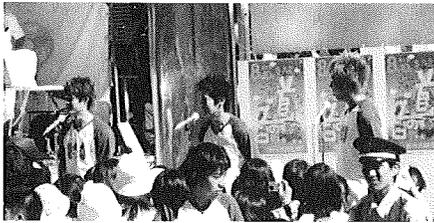
般の方にも広くお馴染みの方です。今回は皆さまに耳馴染みの曲を中心に演奏していただき、およそ一、五〇〇名のお客さまではほぼ満員の会場は千住さんと合奏団が奏でる楽器の音色に酔いしれ、最後の最後まで大いに盛り上がりました。

### サテライトステージ

日時：平成一四年八月一〇日(土)  
時間：一三：〇〇～一八：〇〇  
場所：新宿ステーションスクエア(新宿駅東口駅前イベント広場)



賑わいをみせた会場



ニブンノゴ!によるステージショー



DonDokoDonによるステージショー



「道の日」クイズ大会

「道の日」フェスティバル2002サテライトステージは新宿駅東口駅前のイベント広場である新宿ステーションスクエアにて吉本興業若手タレントのカラテカ司会のもと始まりました。一三時から「道の日」を国民の祝日とするための署名の呼びかけや、「道の日」啓蒙チラシの配布、さらにステージ上での「道の日」PRを行いました。また、一五：〇〇と一七：〇〇の二回にわたり「道の日」バラエティステージが開催され、吉本興業タレントでテレビのバラエティ番組でも人気のDonDokoDonとニブンノゴ!によるコントや「道」に関するクイズ大会が行われました。真夏の炎天下の中での屋外イベントにもかかわらず、たいへん多くのお客さまに集まっていたいただき、メインステージ同様、ステージは大変な盛り上がりを見せました。

### 最後に

「道の日」実行委員会では、メイン・サテライト両会場にて「道の日」を国民の祝日とするための運動として、署名コーナーを設けて、署名を集め、たいへん多くの方々から署名をいただきました。また、この「道の日」中央行事を通じ、多くの方々から「道の日」を知っていただき、また「道の日」を契機に、改めて道路の役割・重要性を理解してもらえればと考えています。

平成14年度

# 「道路ふれあい月間」行事報告

## 「道路ふれあい月間」行事報告について

### 道路局道路交通管理課

国土交通省では、道路を利用している国民に改めて道路とふれあい、道路の役割及び重要性を再認識していただき、さらには道路をいつくしむという道路愛護思想の普及及び道路の正しい利用の啓発を図ることを目的として、毎年八月一日から八月三十一日までの一カ月間を「道路ふれあい月間」と定め、各種運動を実施することとしている。

本月中旬、国土交通省をはじめとする各道路管理者は、関係省庁、関係団体等の協力を得つつ、子供からお年寄りまでの幅広い層に様々な行事を通じて、道路の必要性や道路の持っている役割、使い方や道路愛護等についての認識を深めていただくために各種運動を展開しており、本年度も、道路の役割・重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めるため、全国各地でパレードやシンポジウム、道路清掃などの道路にちなんだ各地域の特性に応じた行事が開催された。

この「道路ふれあい月間」の行事の一環として、八月八日（木）午前八時四十分から九時三〇分まで、国土交通省道路局、関東地方整備局主催による「オフィス街ロードクリーン2002」（霞が関

官庁街道路清掃）が実施された。

これは、国道一号（桜田通り）の警視庁前桜田門交差点から虎ノ門交差点までの歩道二・四kmのほか、霞が関付近の都道及び区道の歩道総延長約九・九kmを沿道の官庁や民間のビルに勤務されている方々約一、二〇〇名のボランティアにより、

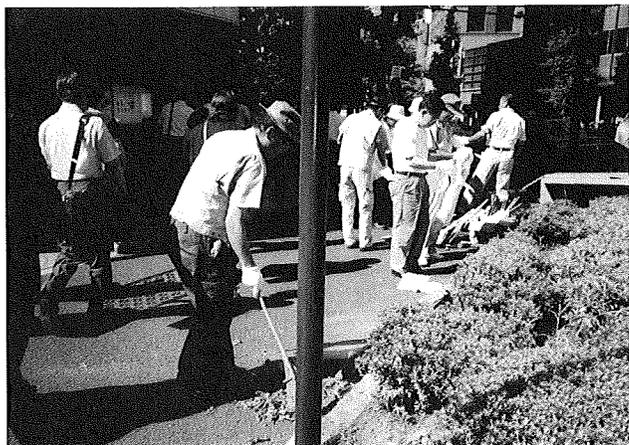


写真1 官庁街の道路清掃

熊手等を手に空き缶やタバコの吸い殻などのゴミを拾い集め、快い汗を流すとともに通勤途中の方々にも道路の大切さをアピールした（写真1）。この他、道路交通の安全、道路の正しい利用ま



写真2 平成14年度「道路ふれあい月間」推進標語表彰式

たは道路愛護等に努め、その功績が特に顕著であった七一団体及び一九個人に対して国土交通大臣表彰が行われた。さらに、「道路ふれあい月間」推進標語につい



写真3 受賞者のみなさんと道路局長、審査員

ては、「道路は国民共有の、つまりあなたの財産です。へ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う」をテーマで募集したところ、全国から四、七五二点の応募があり、残間里江子（プロデューサー）、陣内貴美子（元オリンピック・バドミントン選手）、山田美保子（放送作家・コラムニスト）、渡辺文雄（俳優）の四氏により審査が行われ、最優秀賞／国土交通大臣賞一点、優秀賞／道路局長賞四点、佳作四点が選定された。

そして、八月一〇日に文京シビックホールで開催された「道の日」の中央行事において、「道路ふれあい月間」推進標語表彰式が執り行われ、国土交通大臣賞の森菜摘さん、道路局長賞の岡澤美奈さん、斉藤慎悦さん、関谷勝美さんに佐藤道路局長から賞状が、審査員の山田美保子さんから楯と副賞が手渡された。また、佳作については各地方整備局において表彰式が行われた（写真2・3）。

なお、選ばれた標語は道路情報板等に掲示するほか、各自自治体の広報誌等にも掲載され、本月間の広報に広く活用された。

平成14年度

# 「道路ふれあい月間」地方行事報告

## (東日本)

北海道開発局

「道路ふれあい月間」・「道の日」関連行事

二〇〇二年八月の「道路ふれあい月間」及び八月一日の「道の日」の関連行事として、道路フェスティバル実行委員会（北海道開発局・北海道・札幌市・日本道路公団北海道支社）主催による「道路ふれあい月間 HOKKAIDO「道の日」2002」を開催しました。

また、道内各地においても、関連行事として北海道開発局開発建設部、北海道土木現業所及び各市町村の道路管理者が共同して地域住民参加のものと関連行事を開催しました。

「道路ふれあい月間 HOKKAIDO「道の日」2002」

メイン会場である札幌市においては、八月一日（土）に郊外にある道路に関する資料館である「道路情報館」を会場として行われました。

会場では、「パネル展」、「災害対策車及び除雪車等の展示」、「クイズでスタンプラリー」、及び「私と道の思い出」のビデオ上映等を行いました。

また地域住民の意向・意見を把握するための「道路に関するアンケート」を実施しました（写真）。

パネル展は、北海道の道路パネル展2002



写真1 衛生通信車の展示

「北の道再発見」をテーマに、地域の風土と歴史の中に定着している北海道の道路を「再発見」してもらうことで、「道」の役割や大切さを伝えることを目的に行われました。また、今年は、「ボランティアサポータープログラム」について、概要と実施例の紹介を行いました。

「災害対策車及び除雪車等の展示」については、衛生通信車、対策本部車及び実際に道路で除雪作業を行っている車両を展示しました。

「クイズでスタンプラリー」は、道路情報館内の四カ所で「道の日」クイズにチャレンジしてもらおうという企画で、親子連れを対象として、クイズで身近にある道路のことについて、改めて認



写真2 「道の日」絵画コンクール入賞作品の  
展示コーナー

識を深めてもらいました。

また、館内に常設している「ドライブブシミュレーション」も大勢の親子連れで盛況でした。

当日は、開始直前に雨天となり、「道の日」絵画コンクールの表彰式を急遽屋外ステージから、道路情報館内に変更するなど対応に迫られました。が、無事予定どおり終了することができました(写真2)。

### その他の行事

札幌以外の会場でも、道内の多くの市町村で様々な行事を実施しました。

各地域では道に関して地域住民の意向・意見を把握するためにアンケートを行いました。

帯広管内や網走管内では地域住民が参加し道路管理者と共同して道路のゴミ拾いを実施しました。

千歳市や登別市、留萌市外では、道路維持用機械や除雪機械が展示され、体験試乗が行われました。

函館管内では、より道に対しての認識を深めてもらうため「道の駅クイズラリー」を行い、多くの方が参加しました。

その他にも、道内各地で市町村の街頭や「道の駅」でのPRや「道路工事現場見学会」、「絵画展」、「北海道の道路パネル展」などを行いました。

今年も、各地のイベントには多くの方々や地域住民にも参加していただき、道路にふれあつていただき、道路愛護思想や道路の正しい利用の啓発ができたと思います。

そのほか「道路ふれあい月間」の期間中には、道路情報板及び道路パトロールカー等による広報、道路功労者に対する北海道開発局長表彰、道路占用物件の適正化指導、道路清掃、特殊車両の現地指導取締等を行いました。

—○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○—

### 東北地方整備局

#### 道路フェア2002

東北地方整備局では、八月の「道路ふれあい月

間」及び八月一〇日の「道の日」の趣旨に沿い、道路愛護の精神を高めるべく本局をはじめとして種々の行事を実施しました。

宮城県内では、八月一〇日(土)において、道路ふれあい月間行事実行委員会(東北地方整備局・仙台工事事務所・東北幹線道路調査事務所・宮城県・仙台市・日本道路公団東北支社・宮城県道路公社)主催による「道路フェア2002」を仙台市青葉区内の勾当台公園市民の広場に於いて開催しました。

オープニングセレモニーでは、東北地方整備局浜口局長の挨拶、関係者によるテープカットに引き続き、仙台市内の小学生の応募による「道路の絵画展」及び東北地方の道路を対象とした「東北地方道路写真コンテスト」の入賞者の表彰式を行いました。今年の絵画展には三、三二八点、写真

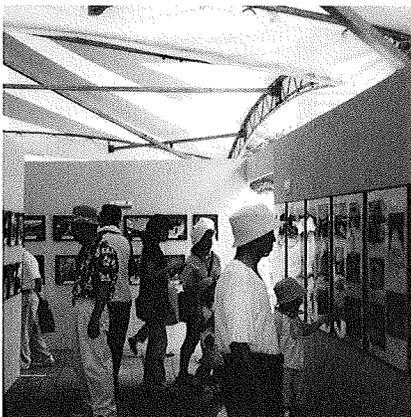


写真1 テーマゾーン内での様子

コンテストには三、九四五点もの応募があり、写真コンテストについては過去最多であり、道路に對する関心の高さを感じます。

メインとなるテーマゾーン内においては、最新の道路情報に関するコーナーとして、ITS（高度道路交通システム）、視覚障害者誘導システム、道路事業広報等のパネルや排水性舗装模型の展示等を行い、併せて『道路の絵画展』『東北地方道



写真2 “気仙沼人力車の会”による人力車試乗の様子



写真3 「道の駅ふれあいステージ」の一コマ

路写真コンテスト」入賞作品の展示も行いました。紙工作コーナーでは、道路パトロールカーやぬり

絵の制作を楽しんでもらいました。また、宮城県気仙沼市の「気仙沼人力車の会」による人力車試乗会、高所作業車の体験乗車や情報収集車の展示、共同溝の見学会を行い大変好評を頂きました。さらに今回のフェアでは、宮城県内にある道の駅すべてに出展して頂き特産品の販売を行うとともに、「道の駅ふれあいステージ」と銘打ち、各地域及び道の駅のPRを司会者と道の駅の担当者との軽妙なやりとりの中、クイズを交えながら和やかな雰囲気で行いました（写真1～3）。

会場内メインステージでは、舞台・テレビなどで活躍の「寛利夫さん」のトークショー、アニメ「デジモンフロンティア」ショー、Jリーグ・ベガルタ仙台のマスケットキャラクター「ベガツ太くん」の交通安全教室、車イスダンス協会によるダンスステージを実施、多彩な内容に多くの観客があり盛り上がりを見せました。また、会場内を多数の花でアレンジメントし、来場者の心を和ませる工夫を行い、フェア終了時には会場内の花を来場者にプレゼントしました。

さらに、もっと道路について知りたいという方には、「道路資料館」までシャトルバスを運行し、更に道路への関心を深めてもらいました。

当日は三五℃を超える猛暑で、来場される方が

少ないのでは、と心配しましたが約二二、〇〇〇人程の来場があり盛況の内に閉幕しました。

以上のように東北地方整備局管内各地において、幅広い層の方々の参加を対象にした行事を行うとともに、あわせて「道路ふれあい月間」・「道の日」の趣旨の浸透と道路愛護思想の普及を図っていきたくと考えます。

#### 関東地方整備局

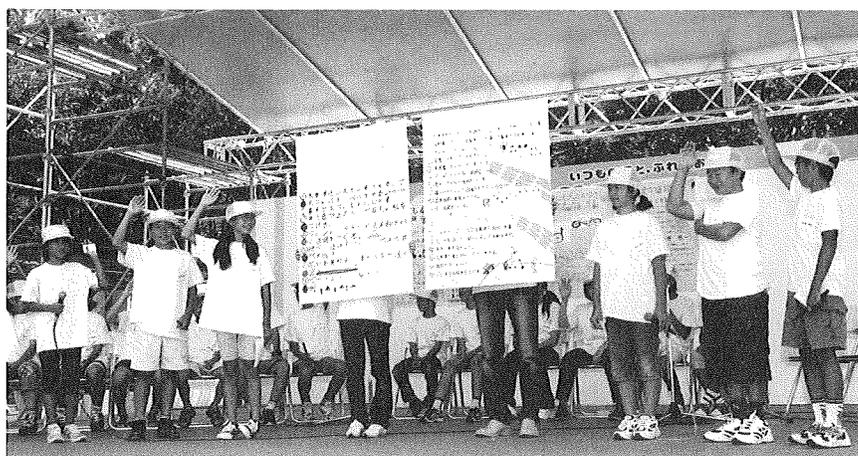
#### 「道路ふれあい月間」・「道の日」の取組み

関東地方整備局では、八月の「道路ふれあい月間」及び八月一〇日の「道の日」の制定趣旨を踏まえ、広く道路愛護精神を高め、道路事業に対する理解を得るため、本局をはじめ管内の各事務所において、地方公共団体等の協力を得ながら様々な取組みを実施しました。以下にその主なものを紹介します。

#### ● 関東道路フェア2002

今年の「関東道路フェア2002」は、八月二日（木）に、さいたま新都心の「げやきひろば」において、日本道路公団、首都高速道路公団、東日本電信電話（株）、東京電力（株）、東京ガス（株）の協賛を得て開催されました。

イベント内容は、『子ども道路ふれあい会議』、



関東道路フェア2002 「こども道路ふれあい会議」

近隣中学校の生徒による『ジャズバンド演奏』、キャラクターショー『ワンピース』、各協賛団体による『事業PR』などが行われました。特に、『こども道路ふれあい会議』は、地元さいたま市内の小学校二校の六年生総勢一八名が参加し、『未来の道路』をテーマに、道路を良くす

るために「今、自分たちに何ができるのか」などについて話し合い、『こども道路ふれあい宣言2002』としてまとめ、関東地方整備局の代表として臨んだ鈴木克宗道路部長を前に宣言しました。

また、『みんなの道路ふれあい宣言』として、来場者の皆さんに道路に対する思いや要望をメッセージカードに記入してもらい、会場内に展示しました。

来場された多くの方々に、あまりにも身近で、生活の中に溶け込んでしまっている「道路」について、改めて考え、親しんでいただく機会を提供できたと考えています。

#### ●道のある風景写真コンクール

八月九日(金)から八月二十八日(日)まで東京駅八重洲商店街、八月二十六日(月)から三〇日(金)までさいたま新都心合同庁舎インフォメーションセンターにおいて、第一五回「道のある風景写真コンクール」の入選作品の写真展が開催されました。

本コンクールは毎年行われていますが、今回も二、三、五、三、五と多くの応募作品が寄せられました。写真展は、開催場所のひとつ東京駅八重洲商店街の一日当たりの通行人が約一四万人ということもあり、大変多くの方々に鑑賞していただきました。応募された小中高校生には、さまざまな視点で

とらえた「道」の写真撮影を通して、また一般の方々には入選作品を鑑賞されることにより、「道路の果たす役割、大切さ、正しい利用」について、理解していただくことができたことを確信しております。

#### ●オフィス街ロードクリン2002

八月八日(火)に「オフィス街ロードクリン2002」として、主要官庁のある霞が関を中心に、国道1号(桜田通り)及び都・区道の歩道清掃を行いました。当日は早朝にもかかわらず、各省庁・民間ビルに勤務されている一、二、四、五名もの方々に参加していただき、約一時間で歩道、植樹帯がきれいになりました。

#### 北陸地方整備局

#### 「道路ふれあい月間・道の日」行事報告

北陸地方整備局では、八月の「道路ふれあい月間・道の日」関連行事の一環として、道路愛護思想の普及を図るため関係機関の協力を得て、様々な催しを開催した。以下、主な行事を紹介したい。

#### 「ほくりく橋の日」

橋や道路の役割について、地域の皆様に関心と理解を深めてもらうことを目的として、毎年八月四日を「橋の日」と定めて、各種イベントを実施



最優秀作品  
（富山市立新保小学校「橋の王子様」チーム）



道路愛護ポスターと路上での落書きに興じる子供達

しているが、富山市体育文化センターで行われた「はしの橋コンテスト」は、新潟・富山・石川県内の小学校高学年を対象として、割り箸で橋の模型を造るコンテストで、合計一三チームが参加しアイデアにあふれた夢の橋を完成させた。

### 二〇〇二にいがた道路フェスティバル

八月六日（火）、新潟市道を歩行者天国とした会場で、バンド演奏、大道芸、地元小学生による「万代太鼓」、道路愛護ポスターの展示、リフト車等を展示した自動車コーナー、道路上での落書きコーナー等多数の催しを実施した。

### 長岡まつりわんぱくお祭り広場「道のコーナー」

八月三日（土）、長岡駅前大手通りにて、除雪車の展示、メルヘン号（山車）の滑り台と記念撮影、道のクイズコーナー等様々な企画を用意した

ところ、イベント終了時まで多数の参加者で賑わった。

### 道とあそぼう・どろろばーく

八月二〇日（火）、上越観光物産センターにおいて、道路に関するクイズコーナー、手作り遊びコーナー、くじ引きコーナー等を設け、遊びを通して道路愛護についての広報を行った。

### 二〇〇二人と人・道でつながるフェスティバル

八月一〇日（土）、富山市タワートリプルワンにおいて、道路愛護団体・写真コンテスト・おもしろ標識コンテストの各表彰式と黒部市出身の俳優 黒部 進氏による記念講演会を開催した。

### 石川の夏まつり・歩行者天国（道路まつり）

八月一〇日（土）、今年から規模を拡大し一般国道一五七号金沢市むさし交差点〜片町交差点間

の約一、五〇〇mを歩行者天国として、「壮大なイベント空間」を創出したことから、金沢市の伝統的なお祭りである百万石まつりを上回る程の爆発的な人出となり、道路管理者のコーナーにも高い関心が寄せられた。

なお、今回は交通混雑を回避するためパークアンドライドを試験的に実施したが、六〇便を運行し三、四〇〇人もの方々に利用していただいた。



人で溢れる歩行者天国

第一六回「みちフェスティバル」

道路愛護思想の普及と高揚を図るため、県、市町村などの協力を得て、八月の「道路ふれあい月間」及び八月一〇日の「道の日」に、様々な催しを行い、多くの方々の参加を得ました。

「きて・みて・なごく」みちの体験教室

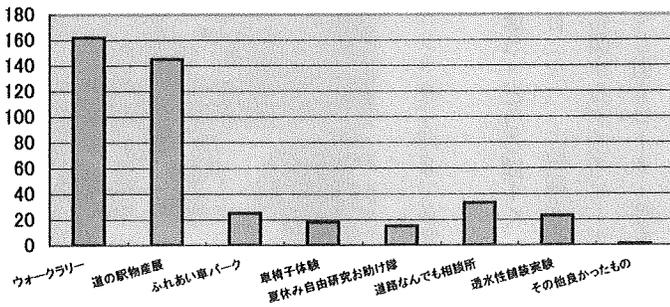
八月三日（土） 一二：〇〇～一八：〇〇  
名古屋市中区栄「久屋大通り公園（久屋広場）」



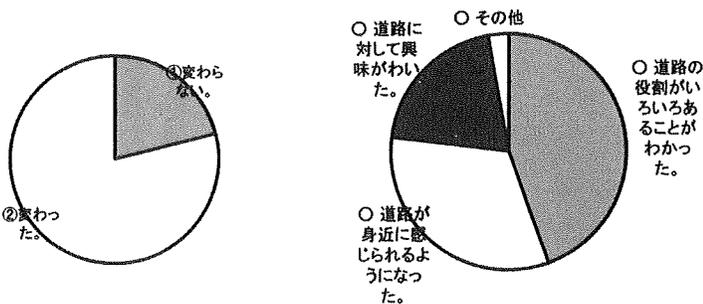
「ジョイフルサウンズ」によるジャズ演奏

名古屋地区道路ふれあい月間実行委員会主催  
イベント内容

- \* ふれあい体感ウォーク
- \* 学習広場（夏休み自由研究おたすけ隊、道路なんでも相談所、未知普請マークを探せ等）
- \* 体験広場（車椅子体験、透水性舗装実験等）



このフェスティバルの中で特に良いと思われた催し



このイベントに参加しての意識の変化

来場者へのアンケート調査の結果（任意に調査）

- \* ふれあい車パーク（道路パトロールカー・白バイ・小型建設機械との記念写真等）
- \* ステージアトラクション（名古屋消防音楽隊、キャラクターショー等）
- \* 道の駅広場（道の駅物産展等）
- \* パネル展示（道路美化・清掃活動写真、私たちの「道」写真等）

# 当面の有料道路政策のあり方について

道路局有料道路課

有料道路政策研究会（委員長・杉山武彦一橋大学教授）は、料金の割高感や事業の採算性などさまざまな課題が指摘されている有料道路制度の今後のあり方について検討することを目的として、本年三月五日に発足し、八月二六日に「当面の有料道路政策のあり方について」と題する中間取りまとめを行いましたので、以下、その概要を紹介いたします。

## 有料道路政策研究会名簿

委員長

杉山 武彦（一橋大学大学院商学研究科教授）

委員

石田 東生（筑波大学社会学系教授）

碓井 光明（東京大学大学院法学政治学研究科教授）

竹内 健蔵（東京女子大学文理学部教授）

武田 善行（ヤマト運輸(株)代表取締役専務）

中条 潮（慶應義塾大学商学部教授）

西谷 剛（横浜国立大学大学院国際社会科学  
研究科教授）

## 当面の有料道路政策のあり方について

（概要）

有料道路政策研究会

## 第一章 有料道路をとりまく現状

### 1 有料道路制度の果たしてきた役割

#### (1) 有料道路制度創設の背景

・戦前、我が国の道路整備は、馬車交通の時代がなかったこと等から著しく立ち遅れていた。

・戦後、モータリゼーションの高まりによる社会的要請に対応した道路の早期整備が至上命題であった。

・しかし、厳しい財政状況の下、道路整備財源が十分確保できないことから、借入金を活用して道路整備を行い、利用者からの料金収入によって建設費、管理費等の費用を償還するという有料道路制度を一九五六年に本格導入。

#### (2) 有料道路制度の果たしてきた役割

・道路の早期整備に多大な貢献

・約九、九〇〇kmの有料道路が供用中であり、既に無料開放された道路の延長は約一、六〇〇kmに及んでおり、有料道路制度を活用したことにより、公共事業のみで整備するよりも整備延長が飛躍的に伸長。

・経済社会や国民生活上大きな役割

・有料道路の供用延長は一般都道府県道以上の供用延長の約五％に相当する一方、走行台キロで約一六％を分担。

## 2 社会経済情勢の変化

### (1) 人口構造の変化

我が国の人口は二〇〇六年をピークに減少局面に入るとともに、本格的な少子高齢化社会が到来。

## 資料：事業主体及び整備状況

我が国の有料道路事業は、整備する有料道路の機能や性格等に依りて、以下のような分担のもとに事業を推進。

事業主体	道路種別	営業中の延長 (km)	無料化された延長 (km)
日本道路公団	高速自動車国道	6,976	
	一般有料道路(一般国道、都道府県道、指定市道)	879	600
首都高速道路公団 阪神高速道路公団	都市高速道路(都道府県道、指定市道)	645	
指定都市高速道路公社			
本州四国連絡橋公団	一般有料道路(一般国道)	173	
地方道路公社	一般有料道路(一般国道、都道府県道、市町村道)	1,229	257
地方公共団体	一般有料道路(都道府県道、市町村道)	3	743
	有料橋・有料渡船施設(都道府県道、市町村道)	0	5
合計*		9,895	1,605

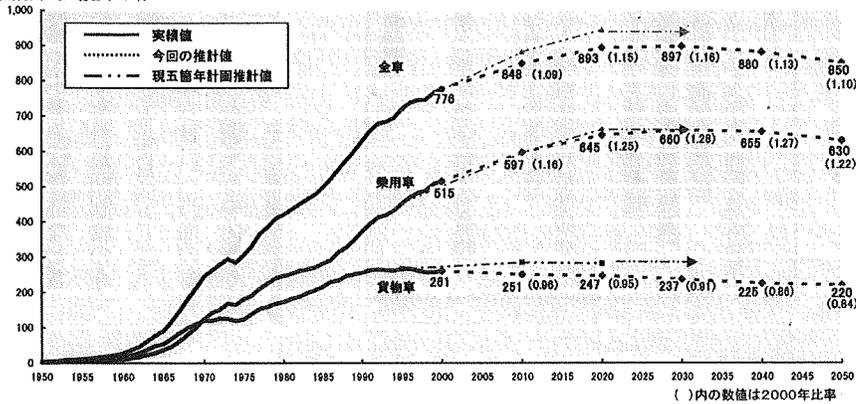
※延長は、平成14年6月1日現在。

※一部重複区間があるため合計があわないところがある。

## 資料：自動車交通需要の見通し

- 高度経済成長とともにモータリゼーションが大きく進展したが、近年は景気後退などの要因もあり自動車走行台キロの増加は相対的に鈍化。
- 今後は経済の低成長化、高齢化などが自動車交通需要に影響。
- これらを考慮すると、全車で走行台キロは2030年前後でピークを迎える見通し。

走行台キロ(10億台キロ/年)



### (2) 社会経済情勢の変化

我が国の経済は高度成長期を経て低成長の時

これに伴い、財政状況はさらに悪化するものと予想されるとともに、自動車交通需要にも影響が見込まれる。

代へ。

国民は質的充足を重視

↓環境問題に対する意識の高まり

沿道環境は大都市圏を中心として依然として厳しい状況にあり、環境への配慮にも留意

が必要。

また、経済再生のためには、都市の再生を実現することが必要である一方で、地方圏の活力の低下への対策も重要。

## 3 有料道路をとりまく環境の変化

### (1) 今後の自動車交通需要の動向

自動車の総走行台キロは、二〇三〇年頃をピークに減少へ。  
貨物車の交通量は今後一貫して減少。

乗用車の交通量は二〇三〇年前後をピークに減少。

### (2) 有料道路の利用状況の変化

経済の低迷に伴う物価の下落と相まって、料金に対する割高感が高まっている。

一般道路の整備も一定程度進んできたこともあって、料金を負担してまで有料道路を利用するメリットが低下。

## 資料：特殊法人等整理合理化計画（抄）

（平成13年12月19日閣議決定）

日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団は廃止することとし、四公団に代わる新たな組織、及びその採算性の確保については以下の基本方針の下、内閣に置く「第三者機関」において一体として検討し、その具体的内容を平成14年中にまとめる。

### 1. 日本道路公団

#### (1) 組織

新たな組織は、民営化を前提とし、平成17年度までの集中改革期間内のできるだけ早期に発足する。

#### (2) 事業

①国費は、平成14年度以降、投入しない。

②事業コストは、規格の見直し、競争の導入などにより引下げを図る。

③現行料金を前提とする償還期間は、50年を上限としてコスト引下げ効果などを反映させ、その短縮を目指す。

④新たな組織により建設する路線は、直近の道路需要、今後の経済情勢を織り込んだ費用対効果分析を徹底して行い、優先順位を決定する。

⑤その他の路線の建設、例えば、直轄方式による建設は毎年度の予算編成で検討する。

### 2. 首都高速道路公団・阪神高速道路公団

日本道路公団と同時に、同様の民営化を行う。なお、国・地方の役割分担の下、適切な費用負担を行う。

### 3. 本州四国連絡橋公団

日本道路公団と同時に民営化する。なお、債務は、確実な償還を行うため、国の道路予算、関係地方公共団体の負担において処理することとし、道路料金の活用も検討する。

↓既存の有料道路の有効利用が図られないケースが増加。

### (3) 有料道路の採算の悪化

・交通量の伸びの鈍化により、有料道路事業として採算がとれない区間が増加。

・採算の悪化に伴い、有利子負債の返済が十分に進まない状況が発生、この処理が大きな課題。

### (4) 維持管理及び更新の時代の到来

・一定の道路ストックが蓄積されたことにより、今後、これを維持管理し、老朽化したものについては更新を行うことが必要。  
・厳しい財政制約の中でこのための費用をどのように負担するかも今後の大きな課題。

## 第二章 当面の有料道路政策を検討する上

### での留意点

本研究会が検討を進めていくに当たって当面留意すべき事項

### 1 特殊法人等整理合理化計画を前提とすべきであること

### 2 道路関係四公団民営化推進委員会の議論に留意すべきであること

本研究会の検討内容について、道路関係四公団民営化推進委員会の議論の状況によって再検討も視野。

### 3 民営化までの間の当面の有料道路政策を検討すべきであること

喫緊に対応すべき課題が山積していることから、民営化に伴う新しい組織に移行するまでの

間において当面実施すべき内容（特に有料道路の料金）について検討。

## 第三章 当面の有料道路政策の方向性

### 1 有料道路制度の適用範囲の考え方

有料道路制度を適用する路線は、適正水準の料金に基づく収入で費用を賄うことが可能で、有料道路として整備することが早期整備という目的にも十分に合致し、かつ、有料道路として整備することに利用者の理解も得られる路線とすべき。

↓整備費用が多額となる路線について、公共事業との合併施行方式や再開発等まちづくりとの一体的な整備手法を活用することによって、適正水準の料金に基づく収入で費用を賄うことが可能となる路線についても対象とすべき。

↓高速自動車国道については、道路関係四公団民営化推進委員会の検討結果を踏まえ、今後議論する。

・なお、高規格幹線道路網の一部について、公共事業により無料道路として整備されることを想定した場合、利用実態に応じた構造とすることについても検討すべき。

## 2 既存の有料道路の有効活用

- ・ 地域的には大都市圏を除く地域において、時間帯別には夜間を中心に、交通量が少なく既存の有料道路が十分に活用されていないケースが増加。

- ・ 料金の設定方法を工夫することによって、料金の交通需要調整機能を活用し、有料道路等の有効活用を図ることにより、並行する一般道路の渋滞緩和や沿道環境改善等に資することも可能。

## 3 料金制度の運用の見直し〜多様で弾力的な料金設定へ

### (1) 償還主義についての考え方

- ・ 整備のために調達した借入金はずべて返済するという点については、必ず完遂されなければならぬものである。

- ・ 費用を償うよう料金を設定するという料金決定原則の観点については、従来過度に画一的に運用してきたという点について、料金制度の運用の適切な見直しが必要。

### (2) 多様で弾力的な料金設定の導入

利用者のニーズや利用実態、地域の事情等にきめ細かく対応するとともに、環境問題や渋滞などの一般道路等の課題の解決や、利用が

低迷している有料道路の有効活用等を図るため、時間帯や曜日、路線等の利用実態に応じて多様で弾力的に料金を設定するしくみを本格的に導入すべき。

↓導入に際しては、採算に与える影響や利用状況の変化等、その効果を測定するために一定期間社会実験を行うなど試行的な実施も含めた検討が必要。

↓このような料金設定にはETCの活用が必要不可欠であることから、まずETCの施設整備が完了している路線・区間から行うことも検討すべき。

↓環境対策などの政策的要請に基づいた料金の設定を行うことにより、有料道路事業主体に減収が生じる場合には、国又は地方公共団体が合理的な範囲内において減収分を負担することが必要。

## 4 現行の維持管理有料制度の運用の弾力化

- ・ 維持管理有料制については、現行法において本州四国連絡道路を含め一般有料道路で認められており、一般有料道路のサービス水準を一般道路に比べて高水準に保つために多額の維持管理費用が必要となる場合においては、現行法制の枠組みの範囲内でその適用につい

て地域の実状等も踏まえてより弾力的な運用をすべき。

## 5 ETCの普及促進

### (1) ETC普及促進の必要性

- ・ 多様で弾力的な料金設定を簡便に実施するためには、ETCの活用が不可欠であり、今後さらなる普及促進策を実施することが必要。

### (2) ETC普及促進のための方策

- ・ 新たな料金施策や割引について、ETC利用者のみを対象としたものとすることも検討すべき。

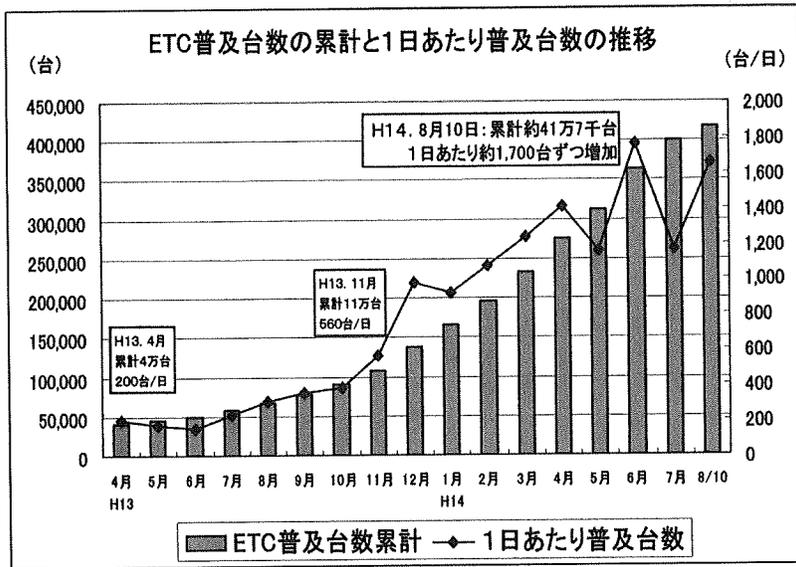
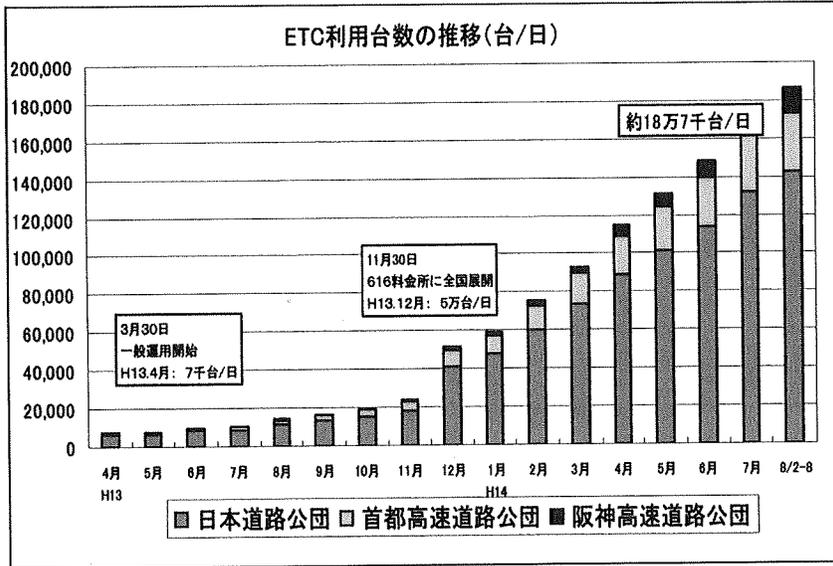
- ・ 普及スピードを高めるためにもETC利用車の割引制度を充実させるべき。

- ・ ハイウェイカードや回数券の機能をETCに集約することについて、その早期化を図るとともに、偽造が社会問題化しているハイウェイカードや回数券の廃止も含めて具体的移行プロセスを早急に明示すべき。

- ・ 別納割引をETCに集約化することについても、早期実現に向けて検討を進めていくべき。

資料：ETCの普及・利用状況

(平成14年8月10日現在)



ETC利用率(平成14年7月26日-8月1日平均)

	日本道路公団	首都高速道路公団	阪神高速道路公団	全 国
ETC利用台数 (7/26-8/1)	約 139,000 台/日	約 30,000 台/日	約 13,700 台/日	約 182,700 台/日
ETC利用率 (%)	3.0%	3.5%	1.7%	2.9%

# 今、転換のとき

## 「よりよい暮らし・経済・環境のために」

### 道路局企画課道路経済調査室

八月二日、社会資本整備審議会第二回道路分

科会（会長：埴義一日産自動車株式会社社会長）が開催され、国土交通大臣に「今、転換のとき「よりよい暮らし・経済・環境のために」が中間答申された。

本中間答申は、道路分科会基本政策部会（部会長：中村英夫武蔵工業大学教授）において、三月五日以降、月二回のペースで検討が進められ、計一〇回の審議を経てとりまとめられた中間報告をベースにしており、道路分科会において審議・了承されたものである。

今後、この中間答申を受け、道路行政改革に向けて具体的な取り組みを進めることとなる。

#### 第1部 現状認識及び基本的方向

##### 第一章 経済社会についての現状認識

##### 1 欧米へのキャッチアップから成熟型社会へ

○戦後、効率的に量的整備・生産を進める経済社会システムを構築し、日本経済の成長と国民生活の豊かさ向上に寄与し、高度成長を実現。

○その結果、今日では様々な分野において量的不足は一定レベルまで解消。

○精神的な豊かさを求め、国民意識の多様化・高度化が進行する成熟型社会への移行、少子高齢社会の到来、経済と環境の調和、高度情報化・グローバル化の進展など、我が国を取り巻く環境は大きく変化。

##### 2 持続可能な経済社会の構築に向けて

○今後、安定成長による持続可能な成熟型社会の実現のため、我が国が有する潜在的な力を最大限に発揮させる経済社会システムの構築が必要。

○最も成果の出る投資や施策を峻別する経済社会システムへの改革が急務。

##### 第二章 道路整備の現状と諸環境の変化

##### 1 経済社会の発展を支えた道路整備システム

○戦後、我が国の道路は国道さえ舗装されおらず、モータリゼーションの高まりに伴う社会の要請に対応するため、早急かつ効率的に量的整備を進めることが至上命題。

○そのため、特定財源制度、有料道路制度、全

国一律の構造基準など最も効率よく整備できるシステムを導入。

○飛躍的な交通需要に的確に対応し、経済成長の実現、国民生活の豊かさの向上、地域格差の是正に対し道路整備は大きく貢献。

## 2 一定の量的ストックの形成

○着実な整備の結果、一次的な改良という意味において一定の量的ストックは形成。

○これまでのような画一的な量的整備システムは、今後の成熟型社会においてはすべての地域にとって最適なシステムとは言えなくなってきた状況。

## 3 渋滞・事故・環境など残された課題

○渋滞、交通事故、沿道環境、災害や救急医療等への対応などの面において、依然解決すべき課題が存在。

○特に、ネットワークの欠落区間の解消は渋滞解消、環境改善に有効であり、早急に解決すべき。

○また、美しい国土や個性ある地域を担う、多機能な社会共有空間として道路の役割を再認識することが重要。

## 第二章 道路行政についての反省と課題

### 1 投資すべきところに十分に投資しているのか

○外かん等環状道路や都市計画道路の整備の遅

れ。

○自然条件等の厳しい中山間地域における生活のための交通の確保。

○歩行者や自転車などを優先するなど生活空間としての道路を求める声の高まり。

### 2 料金収入に過度に依存した有料道路制度の限界

○料金に見合うメリットの低下、交通量の伸びの鈍化等により、現行の有料道路事業として採算のとれる地域・区間は減少。今後、現行の有料道路制度による道路整備は、採算性を厳しくチェックし、限定的に運用。

○本四道路やアクアラインについて、採算見通しの失敗を招いたこと、料金収入に過度に依存した整備手法の適用したことについては猛省すべき。

○過去の事業に伴い発生した有利子負債は一刻も早く処理することが必要。

### 3 公共事業の効率性に対する批判や不信感

○談合問題や不祥事に起因する公共事業全般に対する不信感。

○高い事業コスト、プロジェクト実施期間の大幅遅延など時間管理の甘さ、不透明な発注システムなど、公共事業の効率性への多くの疑問。

### 4 「使う」観点の軽視

○違法路上駐停車、路上工事、信号制御の問題などにより、既存道路が十分に有効活用されていない状況。

○道路管理者、公安委員会、沿道関係者が連携して、効率的な道路の使い方を実現させることが必要。

## 第四章 道路行政の改革の基本的方向

### 1 評価システムによる峻別と集中的重点整備

○政策目標を明確に表すアウトカム指標を導入した評価システムの確立。

○集中投資期間の設定と重点整備事業の峻別による集中的重点整備の実施。

○道路特定財源の活用。

### 2 既存ストックの有効活用・効率化

○既存ストックの活用の現状について十分検証し、既存ストックの改良（ハード）あるいはその使い方の工夫（ソフト）により課題を解決。

○有料道路について、物流コスト低減、モビリティ向上、環境改善等の観点から、多様で弾力的な料金施策によりその利用を促進。

○一般幹線道路について、違法路上駐停車の排除、効率的な道路交通管理等により、道路機能を最大限に発揮。

○地域に応じた柔軟な道路構造の採用、時間管

理手法の導入による整備スピードのアップ等により、効率的な道路整備・管理を推進。

### 3 「公」の意識に基づく新たなパートナーシップの確立

○情報公開と説明責任を果たすことにより、「公」の意識による参画と責任の共有を実現。なお、健全な公益の実現のためには、私的な欲求がある程度制限される場合もあることについて、国民に十分に理解を求めることが必要。

○官と民、国と地方、異なる行政分野間などにおいて、新たなパートナーシップを確立し緊密な協調関係を築くことが必要。

○都市計画など他の計画、農道など他の行政分野、鉄道など他の交通機関と積極的に連携を強化。

## 第Ⅱ部

### 道路行政の改革のための具体的提言

#### 第五章 三つの政策目標の実現

##### 1 安全で安心できる質の高い暮らしの実現

①安全な生活環境の確保

・幹線道路の事故危険箇所での集中的な対策を進めるとともに、徒歩圏における歩行者等の安全対策を集中的かつ総合的に推進。

・雪国における積雪や凍結等による冬期の交通

障害への対策を推進。

②歩行者・自転車重視し、生活環境の改善に資する道路整備の推進

・速度規制やハンブの設置等により通過車両を排除するとともに、緑化・無電柱化を行い、より質の高い生活環境を創出するゾーン対策を推進。

・道の広場など「たまり」空間の確保にも配慮した歩行空間のバリアフリー化を積極的に推進。

③災害や救急医療等緊急時への備え

・豪雨・地震に対する信頼性・安定性の向上を図り、リダンダンシーの高い道路ネットワークの構築を図ることは地域の安全や暮らしの安心を守るため極めて重要。

④密集市街地の解消に資する都市計画道路の整備の推進

・木造老朽家屋の密集市街地において、延焼遮断帯や避難路の確保による防災性の向上など、生活の質の向上や良好な市街地形成に資する都市計画道路の整備を推進。

⑤沿道空間との協働によるまちの賑わいの創出や美しいまちなみの形成

・まちの中心部において、トランジット・モータリ化を進め、歩行者や自転車の安全かつ快適な移動空間を確保。

・オープンカフェ、ストリートパフォーマンス等の公共空間の新しい活用を推進。

⑥更新時代への対応

・点検から補修に至る管理の高度化による既設構造物の延命化、新設構造物の長寿命化を図るとともに、そのために必要な技術開発を推進。

・道路資産の効率的・計画的な維持管理を図るアセットマネジメントシステムを導入。

##### 2 都市の再生と地域の連携による経済活力の回復

①道路の機能分化と既存道路の有効活用による渋滞の解消

・自動車専用道路、幹線道路、生活道路の機能分化を徹底し、既存ネットワークを最大限に機能させる環状道路等の整備を重点的に推進。

・違法路上駐停車の排除等による既存幹線道路の有効活用の徹底、時間帯別料金の設定など都市部の高速道路の利用高度化のための料金施策を導入。

②民間の建築活動の誘発など都市再生に資する道路の重点整備と都市計画道路の見直し

・民間の建築活動を誘発する効果の高い地区における道路の整備や、都市拠点の形成、電線類の地中化、中心市街地の活性化に資する道

路の整備など既成市街地の再生に資する道路整備を重点的に推進。

- ・今後の都市を取り巻く状況の変化や目指すべき将来の都市像に的確に対応するよう、都市計画道路の追加、廃止、現状維持など必要な見直しを早期に実施。

- ③都市部における総合的な交通システムの構築
  - ・自動車交通需要の調整・抑制を図る交通需要マネジメント（TDM）施策の展開など、総合的な交通システムの構築を積極的に推進。
  - ・中小都市部において、バス交通の走行環境改善や利用環境改善を積極的に推進。

- ④連携を重視した地域ブロック圏・地域生活圏形成の支援

- ・公共施設等の拠点を連絡する道路整備により市町村合併を支援。
- ・地域の主体性と選択に基づき市町村間で役割分担し、圏域全体の各種サービスを確保するための道路整備を推進。
- ・高齢者等が利用しやすいマルチモーダルな交通体系を構築。

- ⑤地域のモビリティの向上
  - ・構造基準の柔軟な運用や緩和など地域の実情に応じた最適な構造の採用により、適正な規模・規格でのネットワークを充実。

- ・ETCを活用したインターチェンジの追加に

より、インターチェンジ間隔の縮小を図り、地域にとって利便性が高いネットワークを形成。

- ・地域や区間の特性に応じ、料金値下げや各種割引制度など多様で弾力的な料金施策を導入し、自動車専用道路の利用を拡大。

- ⑥物流の効率化・情報化への対応

- ・空港・港湾等の拠点と高規格幹線道路等とのアクセス道路を重点的に整備。
- ・共通的な基盤の構築（統合化、標準化）を考慮した道路の情報化（スマートウェイ化）を積極的に推進。

### 3 環境の保全・創造

- ①地球温暖化の防止

- ・幹線道路ネットワークの整備、ボトルネック対策、路上工事の縮減等により交通の分散・円滑化を推進。

- ・自動車交通需要の削減につながる交通需要マネジメント（TDM）施策を本格的に推進。
- ・多様で弾力的な料金施策による自動車交通需要の調整・抑制を可能とするETCの普及を積極的に支援。

- ・自動車の低燃費化の促進等、地球温暖化の防止に資する技術開発を積極的に推進。

- ②沿道環境の改善

- ・低公害車の開発等の技術開発を積極的に推

進。

- ・環境ロードプライシング等の有料道路の料金施策の活用も含めた自動車交通需要の調整・抑制策を推進。

- ③自然環境の保全・創造

- ・豊かな街路樹など地域の顔ともなり得る「緑」を持った良質な道路空間を創出。
- ・のり面緑化や地形の改変を最小限に抑える工法の採用等、自然環境や多様な生態系に配慮した道路整備を推進。

## 第六章 行政システムの改革

### 1 評価システムによる峻別

- ①峻別のための評価システムの導入
  - ・政策目標を明確に表すアウトカム指標を導入した評価システムの確立。

- ②事業評価の充実

- ・環境、住民生活などの評価項目を多面的に取り込み、総合的な評価を定量的に実施する手法の実現。

- ③施策評価の充実

- ・毎年度、指標に基づき業績の分析・評価を行い、その結果を予算編成等に適切に反映させるシステムの構築。

### 2 集中的重点投資の実施

- ①集中投資期間の設定

・今後一〇〜一五年を目途とした集中投資期間を設定。

## ②重点整備事業の峻別

・都市圏の環状道路等渋滞解消に資する事業、生活の安全・安心を確保する基礎的ネットワークなど、成果の高い事業を峻別し重点的に整備。

## ③道路特定財源の活用

・必要な道路整備を重点的に実施するため、納税者の納得が得られるような見直しを行い、道路特定財源を活用。

## 3 有料道路制度の見直し等

### ①有料道路制度の限定的運用

・現行の有料道路制度の適用は、採算性を厳しくチェックし限定的に運用。

・今後の有料道路事業については、公的負担のあり方について更なる検討を行うことが必要。

### ②多様で弾力的な料金施策の導入

・環境改善、渋滞対策、交通安全等の観点からの料金施策。

・道路ストックの有効活用のための値下げや割引制度。

・ETCの更なる活用。

### ③有利子負債の早期処理

・将来の国民負担を軽減するため、本州四国連

絡道路等の過去の事業に伴い発生した有利子負債を早期に処理。

## 4 既存ストックの有効活用

### ①多様で弾力的な料金施策の導入（再掲）

### ②道路の使い方の見直し

・停車も含めた駐停車禁止を意味するレッドゾーンの設定による違法路上駐停車の徹底排除。

・交通動態の収集分析に基づく高度な交通管理システムの整備・導入。

・道路管理者、公安委員会、沿道関係者からなる常設の検討の場の設置。

### ③路上工事の徹底合理化

## 5 コスト縮減・技術開発

①地域に応じた柔軟な道路構造（ローカルルール）の適用

・将来も交通量が少ないと見込まれる高規格幹線道路における追越区間付き二重線構造の導入。

・中山間地域における道路の改築について地域の実情に応じた最適な構造の採用。

②整備効果早期発現のための時間管理手法の導入

・供用目標など五年後の姿を提示し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。

・整備効果の早期発現のための構造見直しなど、事業進行中の箇所において更なる早期供用に向けた取組みを推進。

## 6 ユーザーの視点に立った開かれた行政運営

①「道路パフォーマンスマネジメント」の導入

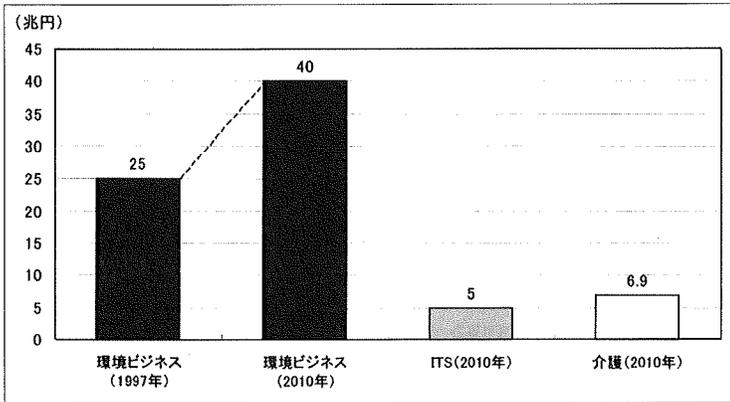
・道路ユーザーの意見を把握・反映させる仕組みを整備し、地域特性等に応じた道路管理計画を策定・実施・モニタリング。

②市民参画型道路計画プロセス（PI）の導入

・時間的効率性も十分考慮しつつ、計画の早い段階から第三者等の関与による市民等との双方向コミュニケーション等を行う市民参画型道路計画プロセス（PI）を導入。

# 道路環境ビジネス研究会について

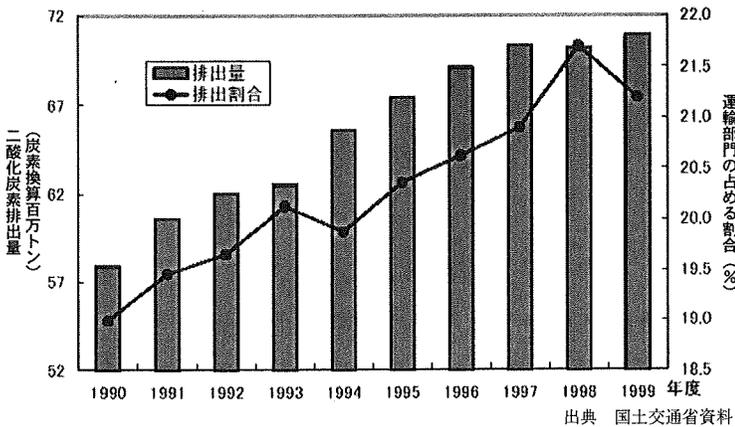
(財) 道路新産業開発機構



出典 環境ビジネス：環境省資料、ITS：郵政省資料、介護：厚生省資料

図1

地球温暖化防止のためのCO<sub>2</sub>削減、資源の有効活用のための循環型社会の形成等、環境問題への取組みが社会にとつての重要な課題となっている。現在、環境分野におけるビジネスは今後の成長分野の一つとされ、産業の各分野において活発な研究投資活動が行われている。環境省によれば、日本における環境ビジネスは、一九九七年で二五兆円、二〇一〇年には四〇兆円と年平均伸び率三・



出典 国土交通省資料

図2 運輸部門の二酸化炭素排出量と排出割合の推移

七%の成長産業になると推計されている(図1)。こうした中で、道路交通が周辺環境のみならず地球環境に与えるインパクトは大きく、環境に優しい資機材や設計の普及促進、低公害車の普及促進、地域活性化のための道路空間有効利用等、道路環境向上に関連するビジネスの振興が必要となっている(図2)。



に公募のうえ参加企業を募り、各分会での研究活動に関連の深い専門分野の学識経験者一名をそれぞれの分会長として参加していただき、研究内容についてご指導をいただくこととした。更に、各分会参加の各企業の取りまとめ役として、参加企業のうち一社が副分会長を担当して、分会ごとに毎年度重点的に取り組むメインテーマを定めて、二カ月に一回程度研究会を開催して検討を進めるとともに、並行して次年度以降に取り組むテーマについても関連情報の整理等を行っていくこととした。研究テーマについては、各分会の参加企業に対してアンケート調査等を実施の上、参加企業の意向を汲んで決定するものとし、また、各分会にはオブザーバーとして、国土交通省道路局路政課及び道路環境調査室に参加を仰ぐこととした。

総会及び各分会の設立の趣旨及び本年度の活動方針は次のとおりである。

総会は、各分会の会員及び総会への参加を希望する会員の計七四社が参加することとなり、会長として尾崎之孝東京電力(株)常務取締役役に就任を要請し、了承された。

総会は、次年度の早い時期に開催し、年度末までに各分会によって取りまとめられる最終的な研究成果の報告を行うこととし、総会に諮った各分会での成果をまとめて公表するとともに、関係各方面へ提言することとしている。併せて、次年度



図4 エコロードイメージ

における各分会の検討テーマを決定することとしたいと考えている。なお、次年度以降は、年度途中で各分会の研究進捗状況を勘案しつつ、中間とりまとめの報告を行うことも考えている。

#### エコロードビジネス部会

エコロードビジネス部会は、環境に優しい建設資機材、設計の普及促進等道路がもたらす環境への影響改善に寄与するビジネスモデル、関連制度の見直し、公的支援のあり方等について研究することを目的とする部会である。設立の背景として

は、平成一二年五月にグリーン調達法が成立したが、現時点での再生舗装材等の環境改善に資する道路部材の需要は充分であるとはいえず、一層の需要を促進するためには、民間の開発や販売努力だけではなく、発注者側での更なる環境改善に資する道路部材の積極的な採用が必要である点があげられる(図4)。

参加企業は二六社で、分会長として都市計画を専門とされ、環境問題にも造詣の深い岸井隆幸日本大学理工学部教授に就任を要請し、了承された。また本年度の副分会長は大成建設(株)土木営業

本部の俣野氏が担当することとなった。

同部会の本年度の活動方針は、まず、エコロドの定義づけとして、環境負荷軽減に資する道路（エコロド）とは何かについて検討することとし、道路を構成する要素（舗装、遮音壁、緩衝帯等）及び関連法令を整理し、エコロドの機能（NO<sub>x</sub>、CO<sub>2</sub>抑制、低騒音等）について提言する。次にメインテーマとして、エコロドを実現させる商品（道路の環境負荷自体を低減させる遮音壁や道路部材に用いることで地球環境への負荷を低減させるリサイクル材など）の普及の方策の検討として、部会に参加している各社の保有する技術、ノウハウを取り入れた商品の選択・統合を行い、それが普及するための方策（エコロド商品データベースづくり、性能発注基準の作成等）を提案する。そして、サブテーマとして、エコロドから生まれる新たな道路資源を活用したビジネスの開発（例えば道路を主水源とする雨水の面的利用方策など）を行う。

### 都市活性化ビジネス部会

次に、都市活性化ビジネス部会は、道路空間の有効利用を通じて都市活性化に寄与するビジネスモデル、関連制度の見直し、公的支援のありかた等について研究することを目的とする部会である。

設立の背景としては、これまで道路上に設置される民間の物件については、道路空間の占用許可や使用許可の基準の運用が厳格であり、欧米ほど

には歩道や広場を都市の賑わいの場として積極的に活用することについて充分であるとはいえないか（図5）。  
った点があげられる

### 道路空間を活用した都市活性化

一般交通に支障を生じない範囲で、施設の設置、広告等を弾力的に認めること等を通じて、都市活性化に寄与する。

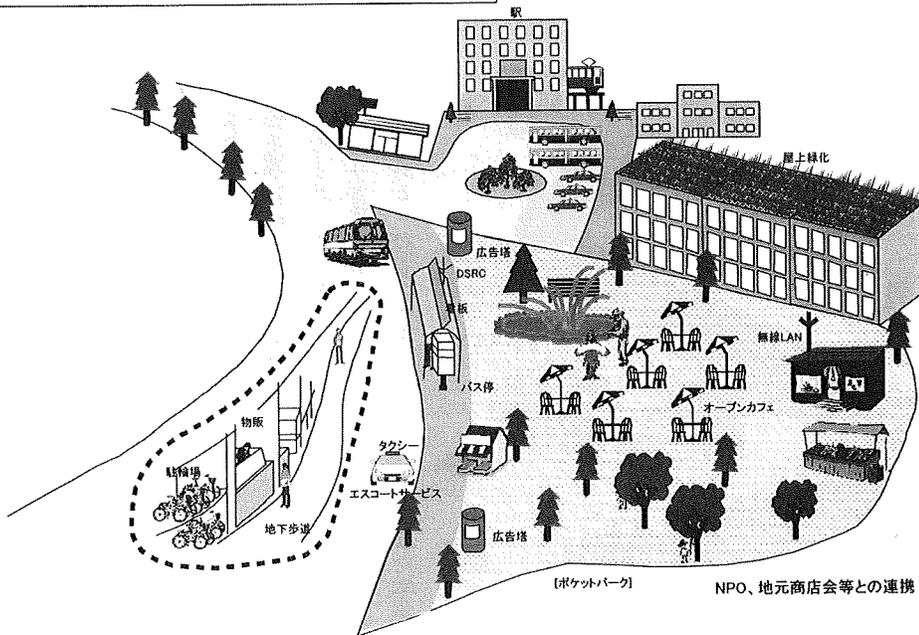


図5 都市活性化イメージ

参加企業は四〇社で、部会長として都市設計、まちづくりを専門とされる北原理雄千葉大学工学部教授に就任を要請し、了承された。また、副部会長は東京電力(株)配電部の小田切氏が担当することとなった。

同部会の本年度の活動方針は、メインテーマとして歩行者空間（歩道、ポケットパーク等）を活用したビジネスモデルを検討することである。なお、提供するサービス内容については、参加企業へのアンケート結果より、多くの回答が得られた「物販・サービス」及び「情報提供」に加えて、類似的場所や関係主体によるサービス提供が考えられる「娯楽」を含めて、例えばオープンカフェや広告な

どといった具体的ビジネス内容をイメージして検討を行う。また、ビジネスの適用地域については、「都市部の商店街・繁華街」を中心に行うことで、場所を想定した現実的な検討ができるよう配慮する。空間利用に対する制度的措置、公的支援制度のあり方等について提言することに重点を置き、検討の方法としては、事例分析やインタビュ調査、ケーススタディの実施等とする。また、サブテーマとして、駅前広場における物販・サービス、車道・地下空間における輸送に着目して研究する。

### 省資源・新エネルギービジネス部会

最後に、省資源・新エネルギービジネス部会は、道路空間の有効利用を通じて低公害車利用やリサイクル社会実現等に寄与するビジネスモデル、関連制度の見直し、公的支援のあり方等について検討・提言することを目的とする部会である。設立の背景としては、持続可能な社会の形成に向けて燃料電池車・天然ガス車等の普及拡大が期待されているが、普及に向けて次のような課題があることが挙げられる（図6）。

- ・天然ガス自動車の普及に向けて、広域移動・長距離移動に対応した天然ガス供給ステーションの整備・充実が緊急の課題となっていること。

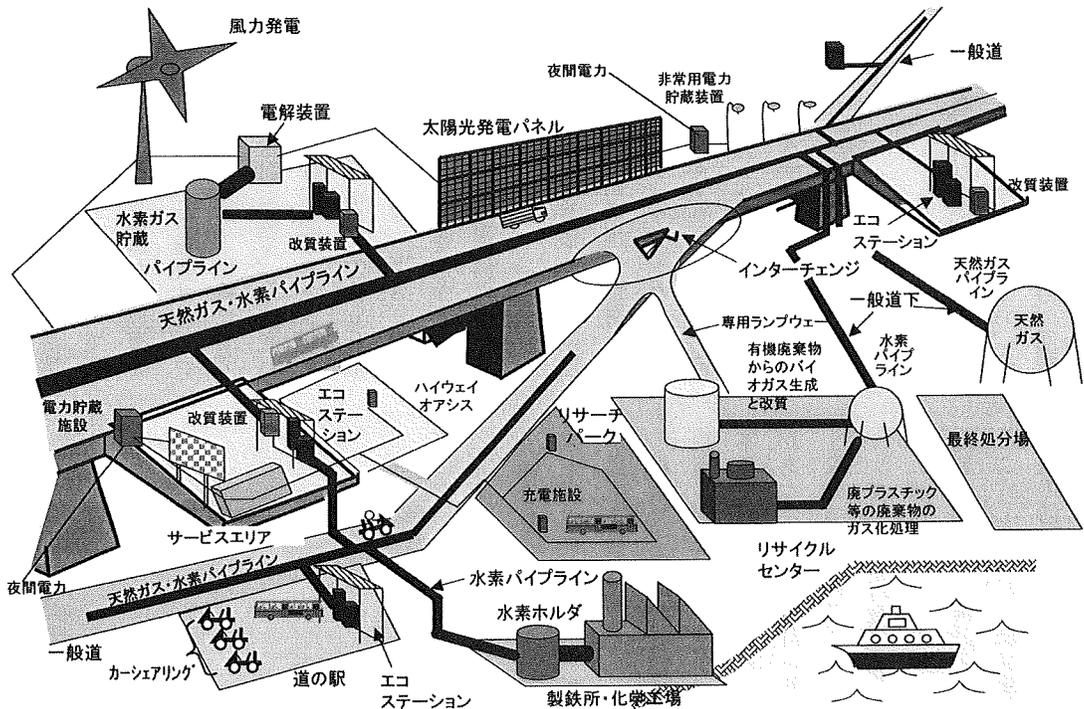


図6 省資源・新エネルギーイメージ

・クリーンな発電、電力貯蔵、給電技術などの開発・普及が進んでおり、道路空間においても電気自動車を対象とした導入の必要性が高まっていること。

・走行実験が始まっている燃料電池自動車の実用化と普及のためには、道路上での水素供給方式のあり方を検討する必要があること。

参加企業は二一社で、部会長として自動車工学、環境問題を専門とされる大聖泰弘早稲田大学理工学部教授に就任を要請し、了承された。また、副部会長はトヨタ自動車(株)東京技術部の田坂氏が担当することとなった。

同部会の平成一四年度の活動方針は、メインテーマとして、低公害車の燃料・エネルギー源となる天然ガス、水素ガス、電気等の供給スペースの提供等その普及促進に資する道路構造及び道路占有などの運用のあり方等に関する検討と提言を行うことである。具体的な検討方法としては、①ビジネスモデルの構築、②事業の実現にかかわる諸要素の検討と市場規模の想定、③事業の実現と市場形成に向けた課題の抽出と対応方策の検討、④共同社会実験(実証実験)の企画立案、という内容で検討を進める。

また、サブテーマは次のとおりで、メインテーマと並行して検討を行う。

① 広域的・低環境負荷型の静脈物流に資する

道路空間の利活用の検討として、処分直結型インターチェンジの設置や、道路空間を活用したロジスティクス支援システムについてビジネスモデルを設定し、それに係わる技術の動向や先行的事例などについて整理する。

② 自立分散型クリーンエネルギー供給に資する道路空間の利活用の検討として、太陽光パネルや風力発電装置の設置、熱源ネットワークの構築など、道路空間を活用した自立分散型エネルギー供給やCO<sub>2</sub>の出ないSA、PA施設等についてビジネスモデルを設定し、それに係わる技術の動向や先行的事例について整理する。

③ 都市間移動手段と地域内移動手段の接続性向上に資する道路空間の利活用を検討として、小型低公害車のカーシェアリングシステムなどと組み合わせたSA・PA、IC、道の駅での高速バスと公共レンタカーの乗り換え等についてビジネスモデルを設定し、それに係わる技術の動向や先行的事例について整理する。

以上のとおり、総会及び各部会の体制が整ったことから、各部会の研究を開始するに先立ち、道路環境ビジネス研究会設立にあたっての第一回総会を八月八日(木)一〇…〇〇より、ルポール麹

町において開催した。

当日は、総会会長、三部会の正、副部会長及び各部会員等七四社、二二〇人の出席があり、また、国土交通省からもオブザーバーとして担当官二人が出席された。

総会で、尾崎総会会長及び各部会長より挨拶、抱負等が述べられた後、各研究会副部会長より、本年度における各部会の活動方針についての説明があった。活動方針に対しての質疑応答の後、国土交通省林部路政課長より「道路新産業の振興について」、桐越道路環境調査室長より「グリーン購入法について」と題し、それぞれ研究会の活動内容に関連する講話をいただいた。

こうして、設立総会を無事終えて、各部会とも今後の活発な研究に向け、活動を開始したところである。



総会風景

# 道路関係四公団民営化推進委員会

## 中間整理について

道路局路政課

道路関係四公団の民営化については、現在、「道路関係四公団民営化推進委員会」において、年内の意見提出に向けて、調査審議を進めているところである。同委員会の概要及び七月末までの検討状況等については、本誌八月号において紹介したところであるが、本稿においては、去る八月三〇日に同委員会において決定された中間整理の内容を中心に紹介する。

### 一 委員会の開催状況

平成一四年八月一日から八月三一日現在までの、道路関係四公団民営化推進委員会の開催状況は、以下のとおりである。

開催日(回)	テーマ
8月6日、7日 (第10回、第11回)	集中審議(第1回)
8月22日、23日 (第12回、第13回)	集中審議(第2回)
8月27日 (第14回)	中間整理案に関する討議
8月30日 (第15回)	中間整理案に関する討議・決定

### 二 中間整理の内容

八月三〇日に開催された第一五回委員会におい

て、中間整理が決定され、石原大臣及び今井委員  
長から総理に報告された(別添1参照)。

中間整理においては、国及び道路関係四公団に  
おいて直ちに取り組むべき措置として、施行命令  
の全面執行の凍結・規格の見直しを含む再検討等  
が盛り込まれたほか、新たな組織のあり方として、  
四公団の道路資産の保有及び債務の返済を実施す  
る「保有・債務返済機構」(仮称)の設置等が盛  
り込まれた。

### 三 今後の委員会の予定

今後、委員会においては、国土交通省及び道路  
関係四公団等からヒアリングを実施した後、課題  
別討議に入り、一二月末までに総理に意見の提出  
を行う予定である(別添2参照)。また、九月下  
旬から一月上旬にかけて、全国五カ所で「一日  
委員会」を開催し、幅広く各界各層の意見を伺い、  
委員会の意見の取りまとめに反映させる予定であ  
る(別添3参照)。

なお、委員会の議事は公開されており、委員会の事務局のホームページ（アドレス：<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/road/index.html>）において、現在までの委員会資料及び議事概要等が掲載されている。

## 別添 1 中間整理

平成一四年八月三〇日

道路関係四公団民営化推進委員会  
本委員会は、本年六月一七日の設置以来、八月六、七日及び二二、二三日における二回の集中審議を含め、計一五回にわたり、議論を重ねた。この結果、道路関係四公団の改革に関する議論について一定の意見集約が図られたことから、この度、本委員会における中間整理として以下のとおり取りまとめたものである。

今後は、この中間整理を踏まえ、具体化に向けた調査審議を進め、年末までに内閣総理大臣に意見を提出する予定である。ここに示された考え方を基本として、制度面、計数面等からさらに詳細な検討を加える。

### 1 改革の意義と目的

道路関係四公団改革は、小泉構造改革の大きな柱として昨年から取り組まれている一六三の特殊法人等改革として位置づけられなくてはならない。甘い交通需要の見通しと建設費の増加等によっ

て膨らんだ約四〇兆円に達する道路関係四公団の債務を国民負担ができる限り少なくなるよう返済していくためには、必要性の乏しい道路を造らない仕組みを考える必要がある。

必要性の乏しい道路を造らない。国民が負う債務を出来る限り少なくする。道路関係四公団改革のいわば基本理念といえるこの二点を実現する解として、昨年の二月、特殊法人等整理合理化計画において民営化という方針が決まったのである。

したがって、「最終的には上場を目指す」としても、不採算路線によってできあがった債務を税金投入で処理して、一方で収益性の高い日本道路公団のみを超優良な民営会社として再生させるということは改革の本旨ではない。

いまある約四〇兆円の債務を国民負担ができる限り少なくなるようきちんと返済していき、必要性の乏しい道路建設をストップし、サービスが向上し利用料金も下がっていくというような、国民全体にメリットのある改革を実現するのが民営化の目的であり、本委員会が達成すべき目標である。この中間整理についても、そうした基本理念の下にあることを理解されたい。

### 2 基本認識

(1) 公団方式による高速道路等の建設は限界料金のプール制と財投資金等の借入・償還を前提に新規路線を建設する現行公団方式は、もはや

限界にきており、道路関係四公団については民営化を行い経営の健全化を図らなければならない。

(2) 経営の自律性の欠如  
高速自動車国道等の建設は国による施行命令等に基づき実施される仕組みとなっており、組織として自主的な意思決定が行われず、経営責任が不明確となっている。

(3) 事業運営の非効率性・不透明性  
道路関係四公団は、計画と実績との検証を行わないまま、財投資金等をもとに、次々と新規路線の建設を進めるなど、効率性の観点を著しく欠いた事業運営に陥っている。

また、企業会計原則に則った会計処理がなされていないことから、公団内においてコスト意識が働きにくくなっており、とりわけファミリー企業との不透明な取引等により、非効率・不透明な事業運営が行われる結果となっている。

(4) 厳しい財務状況  
現在の道路関係四公団の財務状況は、本委員会が行った試算の結果、企業として存立していく上では極めて厳しいものとなっている。

### 3 民営化の基本方針

(1) 国民負担の最小化を基本原則とし、五〇年を上限としなるべく早期の債務返済を確実に実施する。  
(2) 新たな組織は、自らの経営判断に基づき事

業経営を行うことにより、自己責任原則の下、民間企業としての自主性を確保する。

- (3) 民間企業のノウハウの發揮、コスト意識の徹底、採算性を重視した事業経営の実施等を実現し、経営の効率化、利用者のニーズに応じた多様なサービスの実現、サービスレベルの向上等を図るとともに料金引下げ、採算性を確保とした上での新規路線の建設に取り組む。
- また、有料道路事業以外の関連事業を積極的に展開する。

#### 4 国及び道路関係四公団において直ちに取組むべき措置

民営化の実現の前に、現下の厳しい財務状況等を踏まえ、国及び道路関係四公団においては、以下の事項について実施に移すべきである。

- (1) 国土交通大臣及び日本道路公団は、直ちに、高速自動車国道の施行命令（一般有料道路の許可を含む。）の全面執行について、凍結・規格の見直しを含む再検討を行う。
- (2) 道路関係四公団は、直ちに、複数の民間企業経営者を登用し、二〇〇二年度末決算、遅くとも二〇〇三年度中間決算から公認会計士等の活用による民間企業の会計原則に基づく財務諸表を作成する等、民間企業経営者の知恵を導入し民営化に備える。
- (3) 本委員会の結論が出るまでの間は、通行料

金の値上げは行わない。

- (4) 二〇〇四年度の新規職員の採用は原則停止する。
- (5) ファミリー企業の実態解明のため、道路関係四公団は協力する。
- (6) 直ちに、役員退職金の廃止・見直しを含む総額人件費抑制計画を盛り込んだコスト削減のための計画作りに着手し、今年度内に作成する。

#### 5 首都高速道路公団及び阪神高速道路公団の取扱い

- (1) 建設中又は計画中の路線については、計画通りの交通量の伸びが見込めない場合、現在の財務状況から判断すると、現行の国・地方公共団体の費用負担のあり方により建設を実施することは困難であると見込まれる。

このため、これらの路線の建設の一部凍結・規格の見直しを含む検討を行い、建設を行う必要がある場合は、国及び地方公共団体の費用負担等についての新たなルール作りが必要である。

- (2) 全体の債務返済については、計画通りの交通量の伸びがない場合、新会社の経営努力による経費の徹底的削減、収入の増加等を通じて、五〇年以内での債務返済に努めることとする。あらゆる努力を尽くした結果どうして

も達成不可能な場合は、国及び地方公共団体の役割分担の下、一層の費用負担を行う必要がある。

- (3) (1)及び(2)の新たな費用負担等を行う場合には、既に予定されているものを除き、通行料金の引上げによって対応するのではなく、あくまでも国及び地方公共団体の責任で対応すべきである。

#### 6 本州四国連絡橋公団の債務処理

国の道路予算、関係地方公共団体の負担において処理することとし、道路料金の活用も検討する。

・民間から調達した借入金・縁故債について債権放棄は求めない。

#### 7 新たな組織のあり方（別添スキーム図参照）

- (1) 有料道路事業・関連事業の経営を行う新会社の創設

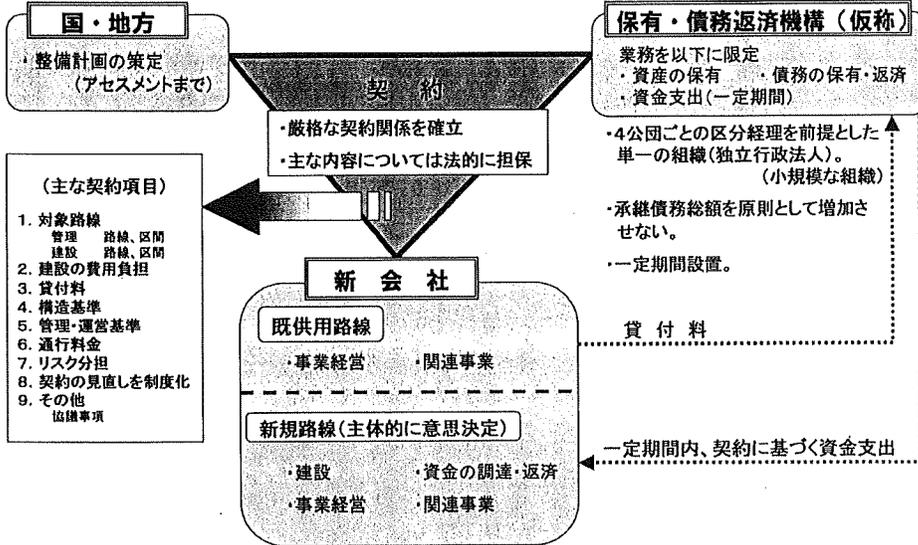
・特殊会社として設立する。最終的には上場を目指す。

・新会社に対する国の関与は、厳格な契約関係の下、必要最小限とする。

・既供用路線の独占的使用権を有し、有料道路事業を経営する。また、必要な規制緩和等を図り、関連事業を積極的に展開する。

・四公団ごとの設置を仮定として、本州四国連絡橋公団分を含め、統合・分割のあり方につ

(参考) 基本スキーム図



・新会社は以下の条件のもと、新規路線を建設し、既設路線と同様に事業を営む。  
 ・整備新幹線方式を参考に、国・地方及び

・既供用路線の独占的使用権をもとに、有料道路事業・関連事業を営む株式会社(特殊会社)。最終的には上場を目指す。  
 ・地域分割のあり方等を今後検討。

- (主な契約項目)
1. 対象路線 路線、区間管理、建設、路線、区間建設
  2. 建設の費用負担
  3. 貸付料
  4. 構造基準
  5. 管理・運営基準
  6. 通行料金
  7. リスク分担
  8. 契約の見直しを制度化
  9. その他協議事項

機構と対等な立場で、建設の計画段階から国・地方と協議した上で、新会社が主体的に投資の決定を行う(これに関する十分な担保措置を講じる)。  
 ・当該路線に係る新会社の建設費用負担は、会社が自ら資金調達を行い、採算性を確保しうる分(料金をもって適切な期間内に返済可能を限度とする。それ以上の費用については、機構からの資金支出、国・地方からの資金負担等が考えられる)。  
 ・以上のため、国・地方及び機構との間で、これを担保する厳格な契約関係を確立し、これを法的に担保する。契約事項については今後詳細に検討する。また、契約内容についての一定期間後の見直しを制度化する。  
 ・SA、PA等道路本体以外で事業を展開するための資産については、自ら保有する。  
 ・新会社の自己資金調達に関する政府保証の是非については、今後検討する。

(2) 保有・債務返済機構(仮称) 以下「機構」という。の設置

- 9 料金
- ・国民負担の最小化を基本原則とし、五〇年を上限としてなるべく早期の債務返済を確実に実施することを最優先とし、かつ、公租公課による資金の外部流出を避けるため、一定期間、公的法人(独立行政法人)として機構を設置する。
  - ・法人税は非課税、固定資産税は非課税又は大幅に軽減する。
  - ・四公団の資産及び債務を継承する。(1)に規定する新会社から貸付料をもって債務を返済する。企業会計原則に則った会計処理を行うとともに、四公団ごとの厳格な区分経理を前提とした単一の組織とする。この場合、日本道路公団の一般有料道路は、同公団の高速自動車国道と原則一体として処理する。
  - ・機構が継承する債務総額を増加させないとの考え方のもと、一定期間、新会社に対し新規投資資金の一部を支出するという方法の活用も検討する。それ以外の業務は行わない。これらについては厳格に法定化する。
- 8 プール制
- ・「プール制」の用語については、今後使用しない。
  - ・現行の公団方式の全国料金プール制は、廃止する。

況等を勘案し、なるべく早期に料金引下げを進める。

・今後の料金のあり方については、管理コスト、便益の享受に伴う利用者負担等を考慮して、長期的観点から検討する。

### 10 コストの縮減等

・民営化に当たっては、建設コスト、管理コスト等について目標を定め、相当程度の縮減を図る。

・道路の線形をはじめ構造設計の基準を見直し、安全性を損なうことなく建設費用の低減を図る。

・発注・契約のあり方を見直し、建設コスト、管理コスト等の引下げを図る。

### 11 今後検討すべき残された課題

(残された主な検討課題)

・機構、新会社の具体的な制度設計（これに代る形態の検討、機構解散後の資産の取扱いを含む。）

・新会社が建設する路線の基準、建設スキーム

・国・地方・機構・新会社の契約内容

・貸付料の設定の考え方

・地域分割等新会社の分割の方法

・新会社の経営インセンティブ・関連事業

・一般有料道路の処理

・本州四国連絡橋公団の債務処理方法

### 別添3 道路関係四公団民営化推進委員会「一日委員会」について

#### 1 目的

日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団に代わる民営化を前提とした新たな組織及びその採算性の確保について道路関係四公団民営化推進委員会で調査審議を行うに当たって、幅広く各界各層の意見を伺い、国民の理解が得られる公正な意見を取りまとめることに資するとともに、道路関係四公団の民営化について国民の理解と協力を得ることを目的とする。

#### 2 開催日程・規模及び出席予定委員

- ① 9月27日(金) 大阪市(800人) 今井敬委員、田中一昭委員
- ② 10月16日(水) 仙台市(500人) 中村英夫委員、猪瀬直樹委員
- ③ 10月18日(金) 福岡市(500人) 田中一昭委員、大宅映子委員
- ④ 10月31日(木) 高松市(500人) 松田昌士委員、川本裕子委員
- ⑤ 11月7日(木) 東京都(600人) 全委員

- 注1 開催時間は13時から15時までの2時間(東京都は3時間)程度の予定  
 2 政府側から委員会担当大臣又は副大臣が出席予定

### 別添2 今後の委員会スケジュール(イメージ)

月	開催日	審議の段取り	一日委員会
9月	6(金)	○財務省、総務省ヒアリング、今後の審議の進め方	
	10(火)	○課題別討議	
	13(金)	○課題別討議	
	17(火)	○道路関係四公団ヒアリング、課題別討議	
	20(金)	○国土交通省ヒアリング、課題別討議	
10月	24(火)	○課題別討議	27(金) 大阪
	(1(火) ○)		16(木) 仙台 18(金) 福岡
	4(金) ○		
	8(火) ○		
	10(木) ○		
22(火) ○			
11月	(25(金) ○)		31(木) 高松
	29(火) ○		7(木) 東京
	1(金) ○		
	5(火) ○		
	8(金) ○		
	12(火) ○		
	15(金) ○		
	19(火) ○		
22(金) ○			
12月	26(火) ○	意見取りまとめ審議	
	29(金) ○		
	3(火) ○		
	6(金) ○	☆総経への「意見」提出	

※ 9月10以降は、各回14:00~17:00(3時間)(10月10日は15:00~18:00)

※※ 11月以降は、各回の審議時間を更に延長することも必要か?

# 平成一五年度道路関係予算概算要求の概要

## 一 基本方針

二一世紀の我が国において、持続可能な経済・社会の構築と安全で安心できる暮らしの実現を図るため、経済財政諮問会議「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」を踏まえ、社会资本整備の重点化・集中化を図るために事業分野別の長期計画を統合した「国土交通社会資本整備重点化計画（仮称）」の道路分野の計画として、新たな道路整備五箇年計画（案）を策定する。この計画を着実に達成するため、受益者負担の考え方に基づく道路特定財源制度を活用することとし、道路特定財源の暫定税率に関する税制改正を要望する。

平成一五年度は、新たな道路整備五箇年計画（案）の初年度として、「活力く都市再生と地域連

携による経済活力の回復く」、「暮らし生活の質の向上く」、「安全く安全で安心できる暮らしの確保く」、「環境く環境の保全・創造く」の政策テーマを実現するため、他の行政分野と連携を図りつつ、二一世紀の課題に対応した政策を重点的かつ計画的に進める。

この政策テーマをより効率的・効果的に達成するため、選択と集中、無駄なくスピーディにサービス提供、既存ストックの有効活用、事業の透明性・アカウンタビリテイの向上、既存制度の見直しという視点に立って、道路行政の改革に取り組む。

## 二 要求概要

道路整備の平成一五年度概算要求においては、事業費七兆三、三九四億円（同一・〇五）、国費三兆六、三八六億円（対前年度比一・〇八）、財

政投融资資金三兆二、二二三億円（同一・〇六）を計上している（表1く3）。

このうち幹線道路事業に事業費五兆五、八五八億円（同一・〇二）、国費二兆六、四〇四億円（同一・〇五）を計上し、交通連携事業に事業費六、九七六億円（同一・一五）、国費四、〇五〇億円（同一・一六）を計上し、道路環境整備事業に事業費一兆五六〇億円（同一・一六）、国費五、九三二億円（同一・二二）を計上している。

また、一般道路事業に事業費五兆四、二五三億円（同一・〇八）、国費三兆三、二四六億円（同一・〇九）を計上し、有料道路事業に事業費一兆九、一四二億円（同〇・九八）、国費三、一四〇億円（同一・〇三）を計上している。

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	55,858	1.02	26,404	1.05
交通連携	6,976	1.15	4,050	1.16
道路環境整備	10,560	1.16	5,932	1.21
計	73,394	1.05	36,386	1.08
一般道路	54,253	1.08	33,246	1.09
有料道路	19,142	0.98	3,140	1.03
計	73,394	1.05	36,386	1.08

- <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151億円、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、公共交通支援、連続立体交差事業等踏切関連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、道路有効活用対策、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。  
 5. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある。

○財政投融资 32,222億円(対前年度比 1.06)  
 ○行政部費(一般会計国費) 3.0億円(対前年度比 1.04)

<注>財政投融资には、政府保証債(2,700億円)を含む。

現在、日本道路公団等道路関係四公団については、道路関係四公団民営化推進委員会において、道路関係四公団に代わる民営化を前提とした新たな組織及びその採算性の確保に関する事項について検討が行われているところであり、本年中に具体的意見がとりまとめられる予定。  
 このため、平成15年度概算要求においては、特殊法人等整理合理化計画を踏まえつつ、現行制度で事業を実施するとした場合の国費・事業費を計上。

[重点事項別事業費の状況]

[単位:億円]

	15年度要求	前年度	倍率
①人間力の向上・発揮—教育・文化、科学技術、IT ○ IT社会推進に向けた道路の情報化	2,027	1,961	1.03
②魅力ある都市・個性と工夫に満ちた地域社会	44,234	40,974	1.08
(1)魅力ある都市	27,549	25,120	1.10
○ 三大都市圏環状道路の整備 (うち一般道路分)	6,105 (3,117)	5,131 (2,597)	1.19 (1.20)
○ 都市の競争力の向上を図る道路整備	14,347	13,725	1.05
○ 踏切道対策 (うち連続立体交差事業)	3,856 (1,864)	3,300 (1,676)	1.17 (1.11)
○ 交通結節点改善	861	754	1.14
○ 電線類の地中化	2,380	2,211	1.08
(2)個性と工夫に満ちた地域社会 ○ 市町村合併等連携を強化するための道路整備	16,685	15,854	1.05
③公平で安心な高齢化社会・少子化対策 ○ 歩行空間のバリアフリー化等	6,728	5,443	1.24
④循環型社会の構築・地球環境問題への対応 ○ 沿道環境対策等	2,054	1,626	1.26
①～④、合計	55,042	50,004	1.10

- <注> 1. 経済財政諮問会議『経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002』における「活力ある社会・経済の実現に向けた新重点4分野」にしたがって分類・計上。  
 2. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある。

表2 道路関係予算概算要求総括表

(単位：百万円)

区 分	15年度要求 (A)		前 年 度 (B)		倍率 (A) / (B)		備 考
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	
一 般 道 路	5,425,255	3,324,559	5,029,818	3,049,337	1.08	1.09	1. 一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)を含む。 2. 道路交通環境改善等には、道路交通環境改善促進事業、沿道整備融資及び道路有効活用対策を計上している。 3. 道路関係四公団について、平成15年度概算要求においては、特殊法人等整理合理化計画を踏まえつつ、現行制度で事業を実施するとした場合の国費・事業費を計上。 4. NTT-A型事業は含まない。 5. 幹線道路、交通連携、道路環境整備の内訳はP.38～39を参照。 6. 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15,126百万円、国費10,000百万円がある。
一 般 国 道	2,376,585	1,587,181	2,217,455	1,472,169	1.07	1.08	
直 轄	1,868,584	1,310,693	1,728,679	1,206,696	1.08	1.09	
補 助	508,001	276,488	488,776	265,473	1.04	1.04	
地 方 道 路	912,332	493,784	882,512	475,256	1.03	1.04	
街 路	1,144,565	601,542	1,074,845	564,473	1.06	1.07	
街 路	821,522	430,422	769,346	402,857	1.07	1.07	
区 画 整 理	271,754	144,532	257,126	136,551	1.06	1.06	
再 開 発	51,289	26,588	48,373	25,065	1.06	1.06	
雪 害	124,510	81,883	119,879	78,625	1.04	1.04	
機 械	21,731	14,713	20,713	14,046	1.05	1.05	
調 査	20,044	17,569	20,218	17,569	0.99	1.00	
沿 道 環 境 改 善	126,915	77,973	93,339	57,261	1.36	1.36	
交 通 安 全	494,078	274,648	429,866	236,343	1.15	1.16	
道 路 交 通 環 境 改 善 等	46,490	40,795	11,490	5,795	4.05	7.04	
補 助 率 差 額 等	—	53,988	—	47,299	—	1.14	
独 立 行 政 法 人 交 付 金	1,483	1,483	1,501	1,501	0.99	0.99	
住 宅 関 公	120,550	61,000	122,000	61,000	0.99	1.00	
まちづくり総合支援等 (緊急地方道路整備事業)	35,972 (1,351,583)	18,000 ( 707,600)	36,000 (1,354,798)	18,000 ( 710,200)	1.00 (1.00)	1.00 (1.00)	
有 料 道 路	1,914,165	314,023	1,952,125	305,266	0.98	1.03	
日 本 道 路 公 団	1,438,640	0	1,485,560	0	0.97	0.00	
首 都 高 速 道 路 公 団	192,734	19,400	200,453	19,900	0.96	0.97	
阪 神 高 速 道 路 公 団	134,900	12,900	135,714	13,300	0.99	0.97	
本 州 四 国 連 絡 橋 公 団	8,631	233,333	9,288	233,333	0.93	1.00	
(道路関係四公団・計)	(1,774,905)	( 265,633)	(1,831,015)	( 266,533)	(0.97)	(1.00)	
地 方 道 路 公 社	74,260	15,890	76,110	16,233	0.98	0.98	
道 路 開 発 資 金 等	65,000	32,500	45,000	22,500	1.44	1.44	
道 路 整 備 計	7,339,420	3,638,582	6,981,943	3,354,603	1.05	1.08	
幹 線 道 路	5,585,782	2,640,352	5,469,531	2,514,500	1.02	1.05	
交 通 連 携	697,637	405,002	604,636	349,305	1.15	1.16	
道 路 環 境 整 備	1,056,001	593,228	907,776	490,798	1.16	1.21	

表3 財政投融資等総括表

(単位:百万円)

区分		資金内訳		自己資金等								合計 (C+D) 倍率(A/B)			
				財政投融資		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)
日本道路公団	15年度要求(A)	(270,000) 2,213,000	1.04	0	0.00	<510,000> 713,000	0.81	2,101,951	0.99	<510,000> 2,814,951	0.94	5,027,951	0.98		
	前年度(B)	(270,000) 2,118,000		0		<400,000> 885,400		2,125,137		<400,000> 3,010,537		5,128,537			
	比較(A)-(B)	(0) 95,000		0		<110,000> △ 172,400		△ 23,186		<110,000> △ 195,586		△ 100,586			
	15年度要求(A)	473,600	1.02	19,400	0.97	<40,000> 111,800	1.02	291,760	1.00	<40,000> 422,960	1.01	896,560	1.02		
首都高速道路公団	前年度(B)	462,100		19,900		<30,000> 109,186		290,495		<30,000> 419,581		881,681			
	比較(A)-(B)	11,500		△ 500		<10,000> 2,614		1,265		<10,000> 3,379		14,879			
	15年度要求(A)	373,900	1.04	12,900	0.97	<25,000> 112,400	1.18	198,289	0.99	<25,000> 323,589	1.04	697,489	1.04		
	前年度(B)	357,800		13,300		<20,000> 95,500		200,918		<20,000> 309,718		667,518			
阪神高速道路公団	比較(A)-(B)	16,100		△ 400		<5,000> 16,900		△ 2,629		<5,000> 13,871		29,971			
	15年度要求(A)	161,700	1.56	233,333	1.00	142,800	1.56	109,199	0.97	485,332	1.11	647,032	1.19		
	前年度(B)	103,600		233,333		91,600		112,945		437,878		541,478			
	比較(A)-(B)	58,100		0		51,200		△ 3,746		47,454		105,554			
本州四国連絡橋公団	15年度要求(A)	(270,000) 3,222,200	1.06	265,633	1.00	<575,000> 1,080,000	0.91	2,701,199	0.99	<575,000> 4,046,832	0.97	7,269,032	1.01		
	前年度(B)	(270,000) 3,041,500		266,533		<450,000> 1,181,686		2,729,495		<450,000> 4,177,714		7,219,214			
	比較(A)-(B)	(0) 180,700		△ 900		<125,000> △ 101,686		△ 28,296		<125,000> △ 130,882		49,818			
	合計														

<注>1. 『財政投融資』は、財政融資資金及び政府保証債である。(上段< >内書きは、政府保証債)  
 2. 『政府出資金等』は、政府出資金、有料道路整備等資金〔道路特区〕(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、縁故債、民間借入金及び償還期間5年未満の政府保証債(本州四国連絡橋公団のみ)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。  
 6. 平成15年度概算要求においては、特殊法人等整理合理化計画を踏まえつつ、現行制度で事業を実施するとした場合の国費・事業費を計上。

# 道路法令関係Q&A

## 道路管理の瑕疵について

### 道路局路政課

ある昼下がりのダイスケとその妻哲子の会話

哲子

あなた、ちょっと聞いて。私の幼馴染が、冬に交通事故を起こしたんだって。高速道路を走っていたら、路面が凍結してたらしくて、急にハンドルを取られてガードレールに衝突したんだって！

ダイスケ

それは大変だったね。怪我はなかったのかい？

哲子

幼馴染の彼、とっても端正なお顔立ちだったから、心配したんだけど、幸いかなり傷程度で済んだらしいわ。助手席に彼の恋人を乗せていたんだけど、その人も無事だったし、他の人を巻き込んだということもなかったんだって。でもね、治療が終わって病院から帰ったら、ガードレールを弁償しろっていう請求書が来てたん

だって！ 彼は「俺は悪くない」といって不服申し立てをしているところなの。

ダイスケ

怪我人がいなくてよかったね。でも、弁償するのは仕方ないと思うな。壊したものは壊した人が元通りにするのが筋だから。

哲子

え？ 何でそうなるの？ 確か、学生時代に習った行政法の講義によると、国・公共団体は、道路などの公の営造物の設置・管理瑕疵について無過失の賠償責任を負うはずでしょ？

ダイスケ

良く覚えているなあ。確かに国家賠償法第二条は、そう規定しているね。

哲子

それに、その規定は無過失責任のはずよ。だから、私の幼馴染がガードレールを弁償するいわれなんてなくて、むしろ彼は被害者として、道路の管理を怠っていた道路管理者を相手取っ

て国家賠償を請求できるんじゃないの？

ダイスケ

必ずしもそうとは限らないよ。無過失責任というのはその通りだけど、判例では、瑕疵とは「営造物が通常有すべき安全性を欠いていること」とされているんだ。だから、結局のところ、君の幼馴染が事故を起こしたとき、当該道路が「通常有すべき安全性を欠いて」いたかどうかにかかってくると思うな。

哲子

そんな抽象的なことを言われても、良く分かんないわ！ 路面が凍結しているなんて、高速道路としてはあってはならないことじゃないの？

ダイスケ

良く分からないというのは、その通りなんだ。「通常有すべき安全性」という基準は一般論としては受け入れられているようなんだけど、その具体的内容ではいろんな考え方があって、設置管理者が損害を回避する義務を怠っていたかどうかで判断しようとする説がある一方で、営造物に物理的瑕疵があるかどうかで判断しようとする説もある。高速道路の凍結が物理的瑕疵というのであれば、後者の説によれば通常有すべき安全性がないことになるだろう。でも、前者の説によれば、たとえば、直前に見回りをして

異常が確認されていない場合や凍結注意といった表示を電光掲示板で知らせているなどの措置をとっている場合は通常有すべき安全性は確保されていたといえるかもしれない。最終的には、裁判所で争うのが良いんだろうけど。道路管理者は、その点については何と主張しているんだい？

哲子

直前に見回りを行ったときは路面の凍結は確認できなかったと主張しているわ。あと、他のドライバーは誰も事故を起こしていないんだから、事故を起こすような凍結はなかったとも推測しているわ。

ダイスケ

それを聞くと、どうやら道路管理者の側に分がありそうだね。路面が凍結していたというけれど、それは確かなのかい？ 単に君の幼馴染の操作ミスじゃないのかな？

哲子

それは間違いないわ。急にズルズルッと滑り出したんだもの。それに、ちゃんとこの目で、凍結しているのも確認済みよ！

ダイスケ

この目で・・・？ どういうこと？ そういえば、夜遅くに帰ってきて、どこに行ったかも答えずに、首が痛いときとさつさと寝ちゃったとき

哲子

があつたよな・・・。たしか、あれは冬・・・。  
え、あ・・・、それは・・・。

#### <参考>

##### 国家賠償法

##### 第二条

- 1 道路、河川その他の公の营造物の設置又は管理に瑕疵があつたために他人に損害を生じたときは、国又は公共団体は、これを賠償する責に任ずる。
- 2 前項の場合において、他に損害の原因について責に任ずべき者があるときは、国又は公共団体は、これに対して求償権を有する。

## 道路予定区域の占用

### 道路局路政課道路利用調整室

大野係員

第二条第一項に「この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。」とされていますけど、これが何か？

坂上係員

まあ、落ち着いて考えてみて。

今回の申請の場所はどどこだったかしら？

大野係員

新設するバイパスですけど。

坂上係員

道路法上の道路の定義をもう一度よく思い出してみて。

「道路」とは、一般交通の用に供する道」とされているわよね。供用の開始されていない道路は一般交通の用に供する道と言え・・・

大野係員

あつ、そつかー。未供用の道路は占用許可がないんだ。

大変だ。すぐに申請者に連絡して申請がないって説明しなきゃ。

坂上係員

大野係員

フンフンフン

坂上係員

あら、どうしたの？ ご機嫌じゃない。

大野係員

道路占用のことがだいぶんかかってきて仕事をするのが楽しくてしょうがないんですよ。

フンフン

坂上係員

でもあんまり調子に乗っていると、後で痛い目見るわよ。

大野係員

平気ですよ。これなんて、バイパスの新設工事に併せて地下埋設管を敷設する申請ですから土被りをチェックすればOKです。

坂上係員

(どこがOKなのかよく分からないけど) ちょっと、基本的な部分について質問してもいい？

大野係員

何でもどうぞ。

坂上係員

じゃあ、そのバイパスでの占用許可申請は

何法の何条に基づいて申請されているの？

大野係員

もちろん道路法第三十二条第一項に決まっているじゃないですか。

坂上係員

本当？ もう一度条文読み直してみたら。

大野係員

今更条文見直してなんになるんですか？

えーっと、「道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。」って、どこもおかしくないですよ。

坂上係員

道路法上の道路の定義って覚えてる？

(また、この男は、全然成長してないじゃない。) まだ話の途中だから落ち着きなさい。

## 大野係員

すみません取り乱しまして。

## 坂上係員

(本当にもう) 道路区域の指定がされて、既に工事をしているようなところに物件を勝手に設置していいわけじゃないでしょ。

第九十一条第二項を見てみて。

## 大野係員

ふむふむ、「道路予定区域」ですか。

「道路の区域が決定された後道路の供用が開始されるまでの間においても、道路管理者が当該区域についての土地に関する権原を取得した後においては、当該区域又は当該区域内に設置された道路の附属物となるべきもの(以下「道路予定区域」という。)については、第四条、第三章第三節、第四十三条、第四十四条、第四十四条の二、第四十七条の九、第四十八条、第七十一条から第七十三条まで、第七十五条、第八十七条及び次条から第九十五条までの規定を準用する。」

そうか、道路予定区域には第3章第3節の道路の占用の規定が準用されているんですね。

## 坂上係員

そう、道路区域の指定がされ、権原を取得し

た後は、道路の占用については、道路予定区域として道路法上の道路と同等の制限がかかるのよ。

今回の占用許可申請は、道路法第九十一条第二項によって準用された第三十二条第一項に基づく申請というのが正解なのよ。

## 大野係員

いや、全然知りませんでした。今更ながら道路法ってほんとに奥が深いですね。ちよつとかじっただけで天狗になっていた自分が情けないです。トホホ・・・。

## 坂上係員

ホントに日々是勉強ってカンジよね。

## 大野係員

あれっ。でも第九十一条第二項には、この間勉強した第二十四条が含まれてないですよ。承認工事は準用がないってことですか？

## 坂上係員

(えっ、うそっ。全然気にしたことがなかった。) えーっと、準用規定がないということは、準用はされないけど・・・。

## 渡邊課長

準用はされないけど、適用はされるんだよ。

## 坂上係員

あつ、出たつ、課長。どういふことですか？

## 渡邊課長

第二十四条に該当する道路に関する工事には何があつたかな。

## 坂上係員

第二十条に規定されていて、「道路の新設、改築又は修繕に関する工事」ですね。

道路の新設が入っているということは、供用開始される前の道路も当然に含まれる。

## 渡邊課長

そのとおり。だから準用ではなく適用になるんだよ。

## 坂上係員

知りませんでした。

ということよ、大野君分かった？

## 大野係員

はいっ。(ビックリした。油断してた。)

## 渡邊課長

条文もただ文章として見るのではなく、その条文の成立した背景を理解した上で見直してみると、条文上直接出てこないような内容についても判断ができるようになってくるよ。

## 坂上係員

ありがとうございました。いい勉強になりました。(まだまだ先輩風吹かしている場合じゃないな。)(この項おわり)

# 県道側溝歩行者転落事故 損害賠償請求事件

## 道路局道路交通管理課公務係

### 県道側溝歩行者転落事故損害賠償請求事件

〔一審判決〕平成一四年三月二二日

佐賀地方裁判所 請求一部認容（確定）

#### 1 事件の概要

原告が、夜間に、県道沿いの側溝の蓋の上を歩いていたところ、蓋のない部分で転落し、負傷したとして、道路管理者である県に損害賠償請求をした。（請求額…三三六万七、六五九円）

本件県道には、車道沿いに歩道及び側溝が設置されているが、本件事故現場を挟んで東西四五メートルの区間は、歩道が設置されておらず、側溝も歩道がある区間のそれに比べ車道寄りに設置されている。側溝には本件事故現場の側溝を除き、いずれもコンクリートの蓋が設置されている。被告は、歩道のない区間にはルミポールを設置し、蓋のない側溝には当該ルミポールの間にロープを張り、通行者の進入を防止していたが、本件事故当時、ロープは何者かによって切断されていた。

#### 2 道路設置・管理上の瑕疵の有無について 原告の主張

本件事故現場の手前では、歩道が途切れて縁石もなく、また、車道の限界を示す白線と道路端との間隔が四〇センチメートルと狭くなっているため、対向車との接触を恐れる歩行者は、側溝のコンクリートの蓋の上を歩くことを余儀なくされる状況にあるが、本件事故現場の側溝には蓋が設置されておらず、付近の街灯は薄暗かったため、歩行者が当該側溝に転落する危険性が大きかった。本件県道を管理する被告には、当該箇所を通行する者が当該側溝に転落しないよう安全な状態を維持する義務があるが、本件事故当時、被告は、本件事故現場付近の白いルミポールに反射鏡を設置しておらず、また、蓋のない側溝にロープやガードレール等の転落防止設備も設置しておらず、転落の危険を告知するような設備も設置していなかったことから、その道路設置・管理には瑕疵があったといえるべきである。

#### ② 被告の主張

歩行者は、夜間においても街灯の明かりにより、本件事故現場の手前の側溝の蓋が白く見えるのに対し、本件事故現場の側溝は暗く見えることから、当該側溝に蓋が設置されていないことを認識することができる。また、ルミポールの先端付近には輝度の高い反射板が取り付けられており、少しの光源でも輝くので、歩行者は街灯の明かりに加えて、車道を通行する車両のヘッドライトにより、ルミポールが設置されていることを認識できる状況にあるから、歩道の形状の変化に気づき、蓋のない側溝を避けて、ルミポールと車道との間の路肩部分を通行することができたはずである。被告は、本件事故現場の側溝に木杭とルミポールを設置し、これらの間にロープを張り、歩行者が進入しないようにしており、その道路設置・管理に瑕疵はない。

#### 3 過失相殺について

##### ① 被告の主張

原告が歩行者としての通常の注意義務を払っていれば、本件事故現場の側溝の危険性を容易に認識でき、事故を未然に防ぐことができたはずである。他方、被告は、本件事故現場付近の道路整備に努めようとしたが、第三者との土地所有権争いのために実現できなかったものである。これらの事情を考慮すると、原告の過失割合は五割を下らない。



# きいでみつかあ うつくしま ふくしま



福島県東京事務所

佐藤 正光

## 一 はじめに

はじめまして、福島県の佐藤と申します。東京事務所に勤務して四年目、国土交通省を担当して一年と一〇ヵ月となります。日常生活に追われながらも好きな巨人戦観戦のため、東京ドームのチケットを確保（発売日の土曜日朝七時三〇分までに発売所に整列しています、決してダフ屋からは入手しておりません）し、休日はドームで一喜一憂しております。

## 二 生誕の地

私の生まれ育った町、霊山町を少し紹介したいと思います。霊山町は、中通りを南北に伸びる阿武隈山系の最北端に位置しており、霊山を最高峰に周囲を山々にはさまれた丘陵地から形成されています。

霊山の名前の由来ですが、貞観元年に京都比叡山延暦寺の座主円仁（慈覚大師）が開山し、インドの霊鷲山になぞられて「霊山」と名付けたと伝えられ

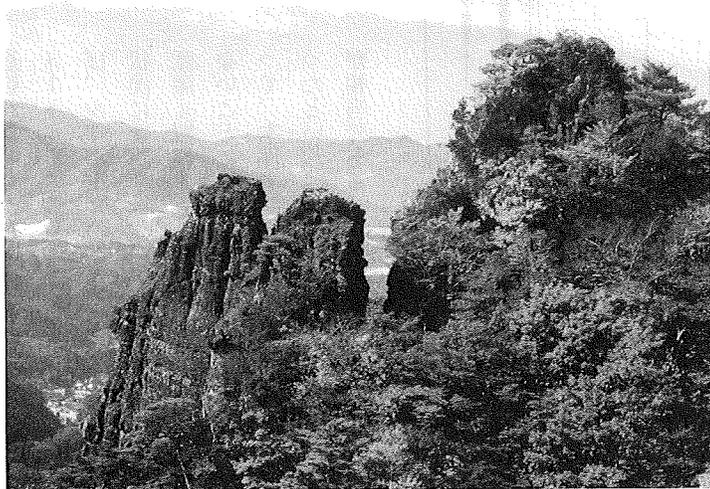
ターでもきちんと左側に乗りに乗って止まっていたりすると

ています。

その後、霊山は三、六〇〇の

僧坊を数える東北山岳仏教の大中心地として栄えました。しかし、南北朝の動乱ですべてが消失し、今は礎石が残るのみ。山だけが変わらずに、時の移り変わりを見つけてきました。

また、現在、全国のあらゆる地域で組織されている農業協同



霊山



組合の発祥地は、ここ霊山町の小国地区です。佐藤忠望は民の窮乏を見るに憫みず、明治三一年一月二三日、上小国に無限責任小国信用組合を設立しました。これが、事実上日本初の農業協同組合と言われ、実に産業組合法公布の二年も前のことになりました。

それから、各集落に六〇組を超える太鼓が保存されています。霊山太鼓は江戸時代寛文年間が始まりと言われ、信達地方（福島・伊達地域）で独自の発



霊山太鼓まつり

展を遂げ、継承されてきた三五〇年の伝統ある太鼓です。一年に一度、町内の太鼓が一堂に集結し、その磨き上げた技を披露するのが霊山太鼓まつりです。

### 三 ラーメン・ライフ

元々ラーメンは好きでしたが、東京にきてからいろいろなラーメンを食べました。

「どうしてそんなにラーメンを食べるのか」といえば、「そこに食べたことのないラーメンがあるから」ということ。このように、ラーメンにのめり込んでしまうのは私だけではないはず。ある意味、日本人は誰もがラーメン好きだろう。そうさせる魅力は何か。美味しいからというのとは当たり前として、気軽に食べられる、単価が安いということがに加え、無限の味わいがあるからだと思う。ラーメンの面白さは海のように奥深く、空のように幅広い。一〇〇人食べる人がいれば一〇〇通りの好み

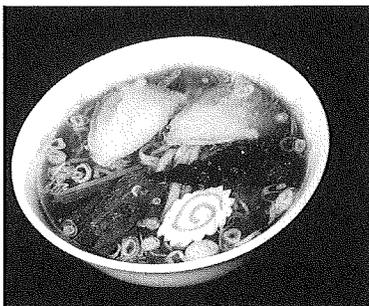
があり、一〇〇人作る人がいれば一〇〇種の味がある。勘違いしている人がいると思われるのは、「しょうゆ」、「みそ」、「しお」はタレであり「とんこつ」はダシであるというところ。

ラーメンは「美味しい」からいろいろ食べているわけですが、けれども、数多く食べれば、好みに合わないラーメンとも出会います。私は、いろんなラーメンとの出会いを楽しんでいます。だから、「美味しいラーメン」というより私にとっては「楽しいラーメン」なのです。味覚は十人十色。私が美味しいと思ったラーメンを一〇人とも美味しいと思うとは限らない。むしろ、そうじゃないから、仲間と一緒にラーメンを食べに行つてその感想を、ああでもないこうでもない、美味しかった旨くなかった、と話したりするのもラーメンならではの「いやあ、ラーメンって本当にいいもんですねえ。」

本県特産のラーメンを二つ紹介しますのでみなさんも是非ご賞味してください。

まず、何ととっても「坂内」に代表される喜多方ラーメン。加水率の高いもっちりとした極太の幅広い平打ち麺（都内では、好みにより極細麺にしているところが多い）、スープは澄んだ醤油味。チャーシューは、バラ肉の煮豚。

そして、もう一つは白河ラーメン。「とら食堂」を代表として手打ち中華と呼ばれるようになり、太麺で、たまに太さがまちまちなものもある。手揉みに



白河ラーメン とら食堂

よる縮れを加え、もちもち感たっぷりな麺、スープは、鶏・豚オンリーだしの醤油味。必須の具はナルト、ほうれん草と三角海苔でシンプルイズベストのラーメンである。

#### 四 最後に

最近の書店には、日本語に関する本が山積みになっている。知っておかなければならない最低の日本語の常識とか声を出して読む日本語とか、一種のブームである。

本県でも、昨年の「うつくしま未来博」以来方言の価値を見直し、民話(昔話)を通して伝えていこうという動きがある。

方言Ⅱ「ふくしま弁」(東北弁)Ⅱ「ずうずう弁」というイメージがあるのはなぜでしょうか。同じ方言でも、大阪弁はそういう感じがなく、ひとつの文化として受け入れられ東京にきても堂々と話している。

この背景には、東北が常に歴

史的に中央政府から「辺境」あるいは遅れた地域として差別されてきた経緯があるのか? 特に明治維新でもそれは変わらず、東北は幕府側として討伐される側として見られてきて、文化の僻地(へきち)と差別されてきた。

方言には、その地方に培われた歴史と文化があつて、共通語よりも人間関係がホットな感じになれるということもある。

方言は、「宝言」であり、そこに住む人々を温かく包み、ふるさとの味をしみじみと語ってくれる手段である。もちろん、方言をただ守ればいい、というものではないこともわかる。いずれにしても、地方の時代という抽象的な掛け声よりも、こうした方言文化の再生こそ地方の活性化につながるのではないだろうか。

それでは、最後に「ふくしま弁」を紹介します。

#### ① 福島の方言の特色

べえべえ言葉が多いこと。

#### ② 独特な言い回しの例

ア 音がにごることが多い。

柿をカギ、竹をタゲ、カバンをガバン、酒をサゲ など

イ 言葉の後に「コ」がつく。

めどっこ(穴)、すみっこ(角)、よめっこ(嫁) など

ウ 言葉の後に「メ」がつく。

がぎメラ(子供たち)、ばがメラ(バカなやつら) など

エ 言葉の後に「パラ」、「タガリ」がつく。

朝っパラ、ごせっパラやげる(腹が立ってしかたがない)、欲タガリ など

オ 相手のことをいう言葉。

ニシヤ、オメ、ワガ ダンジヤ(だれだかわからない人のとき) など

カ 「おちる」と「おちる」の

区別がない。  
バスからおちる など

キ へ、へに、へしないとを

あらわす、サ、ド、テ、ツ。

こごサ来い、行がねドわりい、福島つてえとご、佐藤さんツ 一人 など

ク ねえ、もう、さあなどの強い気持ちを表すハア。

おらハアやめつつおい(おれはもうやめるよ)、やっぺハア(ねえやりましょうよ) など

ケ へしてしまつたの意味を持つ

つチャとラツチャ。  
こご虫にくわつチャ(こご虫にさされた)、さきにヤラツ

チャ(先にやられてしまつた) など

コ へしてくださいの意味を持つナンシヨ。

買ってくナンシヨ、うちさよ

つてつてくナンシヨ(家に寄つてください) など

もつと知りたくなつたら「あ

んだも、ふぐしまさ来てくなんしよない。」



# アジアの、福岡あたりが面白い

Fukuoka, Asia



福岡県東京事務所 吉瀬 幸一

はじめに

みなさん、こんにちは。本年度のとんび会九州・沖縄ブロックの幹事を務めております福岡県の吉瀬（きちせ）と申します。

東京事務所での仕事も二年目を迎え、国土交通省の皆様や他のとんび会員に支えられて何とかこちらでの仕事をこなしています。今回は、二ページの誌面をいただきましたので、ふるさとの紹介をしたいと思います。

## 福岡県の概要

本県は百万都市である福岡・北九州の両政令指定都市を含め二三百六十八村で構成されています。玄界灘、響灘、周防灘、有明海とそれぞれ趣を異にする

景観をもつ海で三方を囲まれており、筑紫山地、背振山地、耳納山地やカルスト台地平尾台等の山地及び筑後川、遠賀川をはじめとする河川とその流域に展開する肥沃な平野など、変化に



福岡県全体図

富んだ地形と豊かな自然に恵まれた地域です。県内は大きく四つのブロックに分けることができ、福岡・北九州ブロックは両政令市を中心に経済や産業さらに情報・学術の集積を、筑豊ブロックは飯塚市、田川市を中心に炭鉱の町からの脱皮を、筑後ブロックは久留米市、大牟田市を中心にバイオテクノロジやリサイクルの拠点へとそれぞれ発展を目指しています。

## これからの県土整備

本県は九州の北端に位置し、九州と本州との交通の要衝であるとともに、福岡〜東京間が一、一〇〇kmに対して福岡〜ソウルが五四〇km、福岡〜上海が八七〇kmと中国大陸や朝鮮半島に近接していることから、古くから海外との玄関口の要所としても重要な位置を占めてきました。

このため、県土整備の構想にあたっては、ネットワーク型都市圏を基軸とした県土の総体的

な発展を目標に、多様な交流・連携軸の構築を目指すとともに、九州という地域ブロックの枠を超え、西日本の自立的な発展を主導していく地域形成と、さらに、アジアとの交流を支える国際空港や港湾、またこれらへのアクセス向上に資する交通基盤の整備により、「西日本・アジア広域国際交流圏」の形成を目指しています。

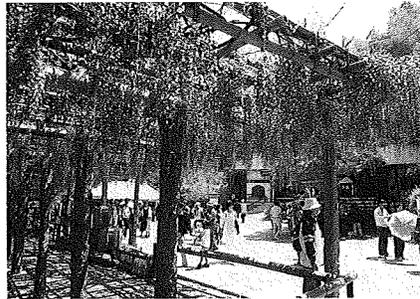


福岡とアジアの交流

### 身近なふるさとの紹介

ここからは、堅い話からいきなり私的な話題を。私の自宅は福岡市から南に電車で約二〇分

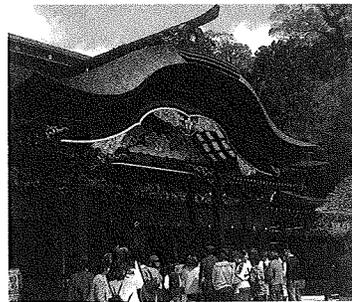
の筑紫野市にあります。近くには博多の奥座敷といわれ、一三〇〇年の歴史を誇る二日市温泉や蘇我氏の建立による九州最古の寺で、樹齢一三〇〇年を数えるという「長者の藤」で有名な武蔵寺（ぶそうじ）があります。



武蔵寺の藤棚

また、少し足をのばすと菅原道真公を祀る全国天満宮の総本社である太宰府天満宮があります。ちなみに今年も、道真公が「天神さま」になられて千百年目を迎える大祭が執り行われており、一二月一日の大祭納祭までさまざまな神事・催事が目白押しです。さらに近くには、東

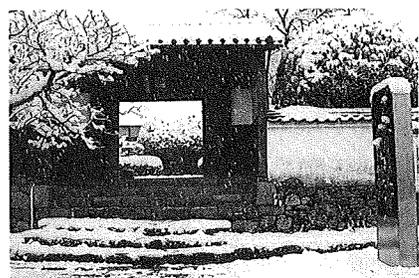
京、奈良、京都に次ぐわが国四番目の国立博物館（仮称・九州国立博物館）が今春起工式を迎え、近傍の太宰府政庁跡や水城跡などとともに「歴史のまち」の新しい目玉になるうとしています。



太宰府天満宮

### おわりに

本県には他にも門司港レトロや水郷柳川などの観光スポット、茶の湯で有名な芦屋釜や上野焼など数多くの窯元、スパー・スワールドやホークスタウンなどの遊びどころなど紹介しきれないところが多数ありますが、最後にあえて私見で、「筑前の小京都」と呼ばれる、本県のほ



冬景色の秋月城址

ぼ中央部、甘木市の秋月を紹介しますが、国の重要な伝統的建造物群保存地区に選定された街並みには、武家屋敷や花崗岩でできた眼鏡橋が残り、春の桜、秋の紅葉など四季を通じてさまざまな顔を見せてくれる、心和む素晴らしいところです。

福岡には、豚骨ラーメン、玄海灘の幸などおいしい料理やお酒もたくさんあります。是非、遊びにきてください。アジアの福岡あたりが面白いですよ！



## 編集後記

誠に遅ればせながら残暑お見舞い申し上げます。まだ暑さはありませんが秋の気配を覚えます。しかし、先月の炎暑は格別で各地で温度の新記録を競い合うような状態でありました。

また、例年ではありますが原爆投下や終戦の記念式をはじめ全国高校野球なども展開され、いやがうえにも暑い夏を意識せざるを得ませんでした。そして何より、関心の深い道路四公団民営化の議論が沸騰し、寸時も目を離せぬホットな夏でありました。

さらには八月いっぱい、「道路ふれあい月間」でもあり、暑さと戦いながら道路の思いを強くいたしました。

実は、私事により恐縮いたしますが夏を忘れさせるような自分の知識の不足を嘆く体験をいたしました。うっかりもいところですが恥を覚悟で発表いたします。

ここ二、三年、昔購入した本を読み漁っていて、その一つに中村草田男の歳時記があります。著者は高浜虚子の流れを汲む大正昭和の大俳人でご存知の方も多い筈です。

たまたま妻が句会に通い出してからサポートする意味でこの歳時記をひっぱり出しての訳で、大変役に立っております。しかし、勉強すればするほど自分の教養のなさに目を覆うばかりです。

昔から巷間に伝えられている言葉に「明治は遠く

なりにけり」がありますが、これが立派な俳句の下の句であることも知りませんでした。この作が草田男のものであり、上の句が「降る雪や」であることに気付いたのは今夏の熱帯夜の続く時でありました。

考えてみるとこの句は、夏の風鈴のように涼しく解釈できるのではないのでしょうか。雪の冷たさが浮んで下の句を強調しているとも考えられます。そして、何も昔の懐古だけでなく雪が降る度にその年だけでなく、明治も大正も昭和も平成までも良い時代になるだろうと予想しているように考えられます。この句の時代バックは大正から昭和初期ですから、不況やデカダンスに堕ちている頃です。明治の活気溢れている時を偲んでいるものの、雪を降らせて平成の改革時代をも良き頃であったといつか読める年代が来るのだと思いを巡らしています。いささか無理な考え方ですが、私は独り合点をして気を休めているところです。

道路を取り巻く現状は予断を許しません。今のオーパーヒートもいつか必ず雪で熱が下がり、落ちつく処に落ちつき、より良き前進があることを願っています。

あれやこれやと下らぬことばかりを書きましたが勉強不足と夏の過し方をご理解いただけたでしょうか。

なお二十年三十年先に次の句(?)が生きること望んで筆を止めます。  
降る雪や平成遠くなりにけり

(S)

10月号の特集テーマは「平成15年度道路関係予算概算要求の概要」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

振込銀行：みずほ銀行虎ノ門中央支店

定価770円(本体価格733円)

FAX 03 (3234) 4471

口座番号：普通預金771303

<年間送料共9,240円>

口座名：道路広報センター