

2

道路行政セミナー

2003 February

目次

エッセイ

国土開発を考える 田原 総一郎 1

特集／平成15年度道路関係予算

平成15年度道路関係予算の概要 道路局総務課 3

一般国道関係予算の概要 道路局国道課 21

高速自動車国道関係予算の概要 道路局高速国道課 25

有料道路関係予算の概要 道路局有料道路課 29

地方道関係予算の概要 道路局地方道・環境課 36

E F V（環境にやさしい自動車）国際会議 自動車交通局技術安全部環境課 40

ホームレス対策
～自立の支援等に関する実施計画の策定への流れ～ について 道路局路政課 44

高速道路サービス施設における衛生管理
～J-S a P a H A C C Pシステムの導入～ (財)道路サービス機構営業計画課 47

道路法令関係Q & A 不法埋め立てと道路法 道路局路政課 52

道路占用Q & A (第19回) 道路占用と標準処理期間 道路局道路利用調整室 54

訴訟事例紹介 京都市歩道段差転倒事故損害賠償請求事件 道路局道路交通管理課 57

 宮本武蔵の生誕地は「播磨」か「美作」か（兵庫県）..... 村上 武雄 59

“祝！市制40周年”不惑の北九州市です（北九州市）..... 吉田 文雄 61

連載／社会実験 渋谷社会実験 東京都都市計画局交通企画課 64
～繁華街の道路混雑解消に向けて～

時・時・時 70

平成一五年度道路関係予算の概要

道路局総務課

I はじめに

平成一五年度予算編成は、平成一四年度一月二九日に「平成一五年度予算編成の基本方針」が閣議決定され、一八日の事前大臣協議を経て、二〇日の臨時閣議での財務省原案の了承後直ちに各省庁に内示された。その後の事務折衝、大臣折衝を経て一二月二二日に編成作業を終え、翌々二四日に平成一五年度政府予算案が閣議決定された。

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

II 政府予算案の概要

一 予算編成の基本方針

「主要内容抜粋」

(1) 平成一五年度予算の基本的考え方

平成一五年度予算編成に当たっては、活力ある経済社会と持続的な財政構造の構築を図るため、「改革断行予算」と位置付けた平成一四年度予算の基本路線を継承する。このため、「官から民へ」「国から地方へ」の観点に立ち、制度・政策の抜本的な見直しの検討を踏まえ、歳出改革を加速し、

歳出全般にわたる徹底した見直しを行う。その際、

政策評価の結果を活用する。平成一五年度予算に

おいては、一般歳出及び一般会計歳出全体について実質的に平成一四年度の水準以下に抑制する。

また、平成一四年度の「公債発行三〇兆円以下」の基本精神を受け継ぎ、国債発行額を極力抑制する。

(2) 歳出の見直しと構造改革の推進

平成一五年度予算は「改革断行予算」を継続し、歳出全体を厳しく見直し大胆な質的改善を図ることとする。我が国経済の活性化を図るため、「基本方針2002」に基づき、以下の1から4までに掲げる四分野で政策効果が顕著なものについて重点的に推進する。

1 人間力の向上・発揮―教育・文化、科学技術、IT―

2 個性と工夫に満ちた魅力ある都市と地方

3 公平で安心な高齢化社会・少子化対策

4 循環型社会の構築・地球環境問題への対応

表1 平成15年度予算フレーム

(単位:億円)

	14年度予算 (当初)	15年度予算	14' → 15'		備 考
			14' → 15'	伸率	
(歳入)					
税 収	468,160	417,860	△ 50,300	△10.7%	先行減税による影響分(15,440億円)を見込む。
その他収入	44,140	35,581	△ 8,559	△19.4%	
公 債 金	300,000 [補正後:349,680]	364,450 [先行減税前:349,010]	64,450	21.5%	公債依存度 44.6% (先行減税分を除けば42.7%)
建設公債	67,900	64,200	△ 3,700		
特例公債	232,100	300,250	68,150		
計	812,300	817,891	5,591	0.7%	
(歳出)					
国 債 費	166,712	167,981	1,269	0.8%	国債残高の増に伴う定率繰入の増等、やむを得ない増(4,791億円)を含む。
地方交付税等	170,116	173,988	3,872	2.3%	財源不足に対する交付税特別会計借入の解消に伴うやむを得ない繰入れの増(13,654億円)を含む。
一 般 歳 出	475,472	475,922	450	0.1%	高齢者数の増によるやむを得ない増(2,351億円)や、造幣局特別会計の廃止に伴う貨幣製造費の一般会計移管及び既往のONTT-Bタイプ無利子貸付に係る補助率差額負担に伴う繰入・歳出の両増(469億円)を含む。
計	812,300	817,891	5,591	0.7%	

二 政府関係予算案

前述の予算の基本的考え方に基づき編成された平成一五年度予算案のフレームは表1のとおりであるが、その特色は次のとおりである。

- 概算要求基準から削減を図りつつ、時代の要請にあわせて資金配分を見直し、財源をシフト。
- ・公共投資関係費 概算要求基準対前年度 ▲ 三% ↓ 対前年度 ▲ 三・七% 八九、一一七億円
- ・裁量的経費 概算要求基準対前年度 ▲ 一・六% ↓ 対前年度 ▲ 一・八% 五四、八七〇億円
- ・義務的経費 概算要求基準対前年度 十二・八% ↓ 対前年度 十一・二% 三三二、九三五億円

億円

* 一般歳出 四七五、九二二億円(十〇・一%)

一般会計 八一七、八九二億円(十〇・七%)

↓ やむを得ない増要因を除き、実質的に平成一四年度を下回る水準

* 国債発行額 三三六・四兆円(公債依存度四四・六%)

四・六%)

↓ 減税先行分(一五、四四〇億円)を除けば、平成一四年度補正後(三四九、六八〇億円)を下回る、三四九、〇一〇億円(公債依存度四二・七%)

(公債依存度四二・七%)

三 公共投資関係費

前述の政府関係予算案のうち、公共投資関係費の概要は表2のとおりであるが、その特色は次のとおりである。

- 公共投資関係費全体の規模について、前年度当初予算から三%以上削減しつつ、「平成一五年度予算編成の基本方針」を踏まえ、都市の再生や地方の活性化など、重点四分野を中心に、雇用・民間需要の拡大に資する分野へ重点化。
- 一四年度公共投資関係費総額 九二、五二五億円
- 一五年度公共投資関係費総額 八九、一一七億円

億円

① 四分野への重点化

四分野該当施策に重点化

一四年度 六七、四八九億円

一五年度 六八、七九八億円(二・九%)

② メリハリのついた事業別配分

それぞれの社会資本の整備水準・整備の緊急性等を勘案して、海上保安庁巡視船、大都市圏拠点空港、浄化槽、三大都市圏環状道路などに

重点化。

重点化。

表2-1 公共投資関係費

区 分	14年度予算額		15年度概算額		
		伸率		増△減額	伸率
治山治水対策	1,271,080	△ 12.0	1,211,922	△ 59,158	△ 4.7
治水	1,024,668	△ 11.7	982,656	△ 42,012	△ 4.1
・床上浸水解消緊急対策	127,735	4.2	150,465	22,730	17.8
・災害弱者等緊急対策	47,747	2.0	52,501	4,754	10.0
・水辺都市の再生	25,279	△ 1.8	33,302	8,023	31.7
・その他治水事業	823,907	△ 14.6	746,388	△ 77,519	△ 9.4
治山	158,881	△ 13.5	145,569	△ 13,312	△ 8.4
・治山事業	150,624	△ 13.3	138,854	△ 11,770	△ 7.8
・共生保安林	8,257	△ 16.4	6,715	△ 1,542	△ 18.7
海岸	87,531	△ 12.8	83,697	△ 3,834	△ 4.4
道路整備	2,225,282	△ 11.2	2,079,278	△ 146,004	△ 6.6
・一般道路	1,650,062	△ 5.0	1,664,354	14,292	0.9
・(三大都市圏環状道路の整備)	177,115	21.2	196,929	19,814	11.2
・(渋滞対策)	440,291	4.4	455,621	15,330	3.5
・(その他一般改築等)	1,032,656	△ 11.7	1,011,804	△ 20,852	△ 2.0
・有料道路	305,266	△ 40.8	117,591	△ 187,675	△ 61.5
・交通連携	269,954	6.7	297,333	27,379	10.1
・(空港港湾等アクセス)	132,184	0.8	145,589	13,405	10.1
・(交通結節点改善)	42,468	34.4	42,411	△ 57	△ 0.1
・(公共交通支援及び踏切関連)	95,302	5.5	109,333	14,031	14.7
港湾空港鉄道等整備	589,509	△ 10.7	574,862	△ 13,647	△ 2.3
港湾整備	308,912	△ 10.8	294,444	△ 14,468	△ 4.7
・国際幹線航路	16,102	21.0	15,895	△ 217	△ 1.3
・中核国際港湾	63,257	△ 4.0	62,581	△ 676	△ 1.1
・その他重要港湾等	169,850	△ 12.7	160,159	△ 9,691	△ 5.7
・地方港湾(避難港を除く)	59,703	△ 17.6	55,819	△ 3,884	△ 6.5
空港整備	146,406	△ 10.6	153,550	7,144	4.9
・大都市圏拠点空港	61,279	△ 20.1	82,522	21,243	34.7
・その他空港等	85,127	△ 2.3	71,028	△ 14,099	△ 16.6
都市・幹線鉄道整備	56,927	△ 14.9	52,389	△ 4,538	△ 8.0
新幹線鉄道整備	70,000	△ 6.7	68,600	△ 1,400	△ 2.0
航路標識整備	6,264	△ 11.0	5,879	△ 385	△ 6.1
住宅都市環境整備	1,461,499	△ 5.5	1,494,682	33,183	2.3
住宅対策	927,834	△ 12.1	931,090	3,256	0.4
・公共賃貸住宅整備等	420,546	△ 12.4	387,095	△ 33,451	△ 8.0
・都市居住再生等	83,621	4.9	85,095	1,474	1.8
・住宅金融公庫補給金	375,900	△ 15.1	364,400	△ 11,500	△ 3.1
・都市基盤整備公団補給金	—	—	51,900	51,900	皆 増
・住宅宅地関連公共施設等	47,767	△ 10.0	42,600	△ 5,167	△ 10.8
都市環境整備	533,665	8.8	563,592	29,927	5.6
・市街地整備	126,076	6.9	131,592	5,516	4.4
・道路環境	366,331	11.3	389,442	23,111	6.3
・(沿道環境改善)	57,261	36.4	65,043	7,782	13.6
・(電線共同溝)	53,815	26.8	54,436	621	1.2
・(交通安全)	173,505	12.3	173,969	464	0.3
・(その他道路環境)	81,750	△ 9.5	95,994	14,244	17.4
・都市水環境	41,258	△ 4.8	42,558	1,300	3.2
下水道水道廃棄物処理等	1,457,487	△ 12.2	1,374,309	△ 83,178	△ 5.7
下水道	945,518	△ 12.9	899,234	△ 46,284	△ 4.9
・水質改善・水質保全	398,813	△ 2.7	401,933	3,120	0.8
・(合流式下水道緊急改善)	56,675	185.1	61,498	4,823	8.5
・(三大湾等水質保全)	342,138	△ 12.3	340,435	△ 1,703	△ 0.5
・地下街等緊急浸水対策	10,348	△ 10.5	10,410	62	0.6
・普及促進公共下水道	258,277	△ 12.5	247,673	△ 10,604	△ 4.1
・普及促進流域下水道	56,449	△ 11.7	54,114	△ 2,335	△ 4.1
・その他下水道事業	221,631	△ 27.4	185,104	△ 36,527	△ 16.5
水道	155,362	△ 14.0	147,520	△ 7,842	△ 5.0
・簡易水道等施設整備	39,993	△ 13.1	39,074	△ 919	△ 2.3
・水道水源開発等施設整備	115,369	△ 14.3	108,446	△ 6,923	△ 6.0
廃棄物処理	179,706	△ 6.6	158,142	△ 21,564	△ 12.0
・廃棄物処理施設等	163,365	△ 6.3	136,267	△ 27,097	△ 16.6
・(ダイオキシン対策)	107,054	△ 4.9	70,160	△ 36,894	△ 34.5
・(その他廃棄物処理施設)	56,311	△ 9.0	66,107	9,796	17.4
・浄化槽整備事業	16,341	△ 9.1	21,875	5,534	33.9
工業用水道	7,864	△ 29.1	6,384	△ 1,480	△ 18.8
都市公園	148,500	△ 11.1	142,839	△ 5,661	△ 3.8
・防災公園	44,416	1.8	44,050	△ 366	△ 0.8
・(広域防災公園緊急整備)	9,870	3.0	10,324	454	4.6
・(その他防災公園)	34,546	1.5	33,726	△ 820	△ 2.4
・その他公園事業	104,084	△ 15.7	98,789	△ 5,295	△ 5.1
自然公園等	14,687	△ 13.6	14,278	△ 409	△ 2.8
情報通信格差是正	5,850	1.7	5,912	62	1.1

- 道路予算関係の主要事項
- ① 直轄事業による高速自動車国道の整備
- ② 市町村道向け補助金の見直し
- ③ 地方への税源移譲
- ④ 本州四国連絡橋公団の債務処理
- ⑤ 道路特定財源の見直し

- 都市再生への取組み
- ・都市再生緊急整備地域(四四地域)における認定プロジェクトの立上げのための金融支援の拡充
- ・都市再生プロジェクトの推進
- 長期計画の見直し
- ・計画策定の重点を従来の「事業量」から達成される成果(アウトカム目標)に変更し、原則として事業費総額を計画内容としない等の見直しを行った上で策定
- ・現行の緊急措置法に基づく体系を見直し、必要な法整備を実施

表2-2 公共投資関係費

(単位:百万円、%)

区分	14年度予算額		15年度概算額		
		伸率		増△減額	伸率
農業農村整備	924,170	△ 14.2	878,880	△ 45,290	△ 4.9
・農地等安全管理	32,745	△ 17.3	32,647	△ 198	△ 0.6
・農村整備	330,223	△ 14.0	293,672	△ 36,551	△ 11.1
・農産物供給基盤整備	561,202	△ 14.1	562,661	△ 8,541	△ 1.5
(基幹水利施設整備)	219,443	△ 4.7	222,367	2,924	1.3
(農地整備)	198,163	△ 14.7	190,330	△ 7,833	△ 4.0
(その他農産物供給基盤整備)	143,596	△ 24.6	139,964	△ 3,633	△ 2.5
森林水産基盤整備	378,618	△ 12.3	370,674	△ 8,044	△ 2.1
・森林整備	179,789	△ 11.9	181,587	1,798	1.0
・森林環境保全整備	137,107	△ 9.4	141,448	4,341	3.2
・森林居住環境整備	42,682	△ 18.9	40,139	△ 2,543	△ 6.0
水産基盤整備	198,829	△ 12.7	188,987	△ 9,842	△ 4.9
・水産物供給基盤整備	176,109	△ 12.2	167,443	△ 8,666	△ 4.9
・漁港漁村生活環境整備	22,720	△ 15.9	21,544	△ 1,176	△ 5.2
調整費等	44,686	19.7	39,905	△ 4,681	△ 10.5
国土総合開発調整費等	29,586	△ 20.6	24,905	△ 4,681	△ 15.8
都市再生推進費	15,000	皆増	15,000	0	0.0
災害復旧等	72,674	0.0	72,874	0	0.0
災害復旧	56,926	3.0	58,672	2,746	4.9
災害関連	16,748	△ 8.8	14,002	△ 2,746	△ 16.4
社会保障関係施設費	177,576	△ 10.7	171,911	△ 5,665	△ 3.2
・保育所緊急整備費	15,581	114.4	15,608	27	0.2
・介護関連施設整備費	98,336	△ 13.3	97,389	△ 947	△ 1.0
・特別養護老人ホーム	43,485	6.3	43,550	65	0.1
・その他介護関連施設	54,851	△ 24.4	53,839	△ 1,012	△ 1.8
・医療施設等整備費	21,488	△ 10.3	19,705	△ 1,782	△ 8.3
・その他社会保障関係施設費	42,171	△ 22.3	39,208	△ 2,963	△ 7.0
文教科学振興関係施設費	296,232	△ 2.6	295,632	△ 599	△ 0.2
・文教施設費	151,477	△ 12.7	157,002	5,525	3.6
・その他文教科学振興関係施設費	144,754	10.8	138,630	△ 6,124	△ 4.2
農林水産関係施設費	122,019	△ 24.1	124,268	2,249	1.8
・農業経営対策費	25,894	△ 22.8	23,499	△ 2,396	△ 9.3
・農村振興費	46,136	△ 22.7	54,325	8,189	17.7
・林業振興費	15,305	△ 28.0	13,892	△ 1,414	△ 9.2
・水産業振興費	9,180	△ 16.9	10,474	1,294	14.1
・その他農林水産関係施設費	25,503	△ 27.5	22,079	△ 3,424	△ 13.4
国舎施設費	9,600	△ 47.5	7,523	△ 2,077	△ 21.6
裁判所施設費	10,650	△ 24.4	10,297	△ 353	△ 3.3
内閣本府施設費	6,582	173.6	7,679	1,097	16.7
総理大臣官邸施設費	8,788	△ 53.8	8,677	△ 109	△ 1.2
警察庁施設費	8,323	△ 31.5	8,725	402	4.8
都道府県警察費補助	23,012	1.6	22,520	△ 492	△ 2.1
消防防災施設等整備費	6,149	△ 8.9	5,951	△ 198	△ 3.2
法務省施設費	18,584	△ 10.3	19,035	451	2.4
在外公館施設費	8,377	△ 11.1	8,037	△ 339	△ 4.1
公務員宿舎施設費	15,246	△ 12.0	14,636	△ 610	△ 4.0
特定国有財産整備費	2,006	29,112.8	3,077	1,071	53.4
原子力平和利用研究施設費	12,897	皆増	13,314	417	3.2
文化庁施設費	5,029	△ 8.0	6,588	1,559	31.0
文化財保存施設整備費	18,533	1.6	17,252	△ 1,281	△ 6.9
宣伝費	25,000	△ 12.0	24,433	△ 567	△ 2.3
海上保安庁施設費	7,373	△ 16.8	11,450	4,077	55.3
その他	46,664	△ 28.0	33,624	△ 13,040	△ 27.9
合計	9,252,542	△ 10.7	8,911,716	△ 340,825	△ 3.7

(注) 各計数はそれぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは合致しないものがある。

○国庫補助負担事業の見直し

・国庫補助負担事業について、「事務・事業の在り方に関する意見」(平成一四年一〇月三〇日 地方分権改革推進会議)における国・地方の役割分担の見直し等を踏まえ、対象事業の重点化、採択基準の引き上げ等の制度的見直しを実施

・公共事業関係の国庫補助負担金について、一、

この結果、国庫補助負担金の大幅な削減を図る観点から、既存の統合補助金の所要額を確保するとともに、新たに市街地再開発事業を統合補助金とするなど七事業について新規の統合補助金を創設。

○この結果、国庫補助負担金の大幅な削減を図

○情報公開の徹底、事業評価の有効活用等

○統合補助金の拡充等

六二五億円(▲五・六%)の削減を実施

二二二億円(対前年度十二六九億円)。

る中で、一五年度の公共事業統合補助金は八、

○特殊法人等向け財政支出

特殊法人等向け財政支出については、特殊法人等整理合理化計画を踏まえ、一四年度に引き続き、更に一層の削減合理化を進める。

○コスト削減、PFIの推進

表3 平成15年度財政投融资計画の概要

平成14年12月24日財務省
(単位: 億円、%)

区 分	平成14年度 当初計画	平成15年度 計画	伸 率	(参考) 貸付規模・事業規模		
				平成14年度	平成15年度	伸 率
1. 住宅関連機関	58,617	29,948	△ 48.9	91,472	68,257	△ 25.4
住宅金融公庫	49,669	20,947	△ 57.8	81,442	59,493	△ 27.0
都市基盤整備公団	8,948	9,001	0.6	10,030	8,764	△ 12.6
2. 中小企業関連機関	49,112	43,610	△ 11.2	74,305	74,305	0.0
うち国民生活金融公庫	35,300	30,600	△ 13.6	36,805	36,805	0.0
中小企業金融公庫	13,712	13,010	△ 5.1	19,000	19,000	0.0
3. その他の公庫・銀行	25,922	24,538	△ 5.3	37,984	37,195	△ 2.1
うち国際協力銀行	12,872	11,908	△ 7.5	19,100	18,800	△ 1.6
日本政策投資銀行	9,100	9,050	△ 0.5	12,000	11,780	△ 1.8
4. その他の公団・事業団等	42,949	43,809	2.0	56,072	46,819	△ 16.5
うち日本道路公団	21,180	22,130	4.5	14,856	14,423	△ 2.9
首都高速道路公団	4,621	4,690	1.5	2,620	2,606	△ 4.4
阪神高速道路公団	3,578	3,704	3.5	1,442	1,419	△ 1.6
社会福祉・医療事業団	3,580	3,833	6.8	5,898	6,487	8.2
日本育英会	2,219	2,276	2.6	2,952	3,405	15.3
小 計	176,600	141,905	△ 19.6	259,833	226,676	△ 12.8
5. 地 方	91,320	92,210	1.0	165,239	184,845	11.9
地方公共団体	76,000	76,900	1.2	165,239	184,845	11.9
公営企業金融公庫	15,320	15,310	△ 0.1	(19,000)	(17,800)	(△ 6.3)
合 計	267,920	234,115	△ 12.6	425,072	411,421	△ 3.2

(注) 1. その他の公団・事業団等の平成14年度欄の金額には、平成15年度に財政投融资計画の対象外となる首都高速道路交通営団、石油公団及び日本下水道事業団の金額が含まれている(3機関合計の財政投融资計画301億円及び事業規模9,755億円)。
2. 社会福祉・医療事業団の平成15年度欄の金額には、当該事業団の業務を承継する独立行政法人福祉医療機構の金額が含まれている。
3. 公営企業金融公庫の貸付規模は、地方公共団体の金額(地方債計画額)に含まれているため、同公庫に係る分を()内書で計上している。
4. 本表は計数整理の結果、異動することがある。

四 財政投融资計画

行財政改革の趣旨を踏まえ、全体規模を縮減しつつ、構造改革に資する分野を対象事業の重点化を図るとともに、現下の経済金融情勢を踏まえ、

企業再生・中小企業金融等真に政策的に必要と考えられる資金需要には的確に対処する。その結果、平成一五年度計画の規模は、一三兆四、一五五億円(対前年度比▲一二・六%)となっている(表3)。

Ⅲ 国土交通省関係予算案の概要

平成一五年度の国土交通省関係予算は、国費六兆九、二九九億円(対前年度〇・九七倍)を計上している。このうち公共投資関係費は、国費六兆三、三二七億円(対前年度〇・九七倍)、事業費二〇兆八、〇二七億円(対前年度〇・八九倍)であり、災害復旧、官庁宮繕等を除く一般公共事業費は、国費六兆二、三三六億円(対前年度〇・九七倍)、事業費一〇兆六、六八一億円(対前年度〇・八九倍)である。また、財政投融资資金については、六兆五、三五一億円(対前年度〇・七〇倍)となっている。

Ⅳ 道路関係予算案の概要

一 道路関係予算案の概要

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、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために事業分野別の長期計画を統合した「社会資本整備重点計画(仮称)」に即して道路整備を進める。道路整備を計画的かつ着実に推進するため、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、平成一五年度の税制改

正において道路特定財源諸税の暫定税率の適用期限を五年間延長する。

平成一五年度は、「社会資本整備重点計画（仮称）」の初年度として、「活力 都市再生と地域連携による経済活力の回復」、「暮らし 生活の質の向上」、「安全 安全で安心できる暮らしの確保」、「環境 環境の保全・創造」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。

以上の方針に基づき、一般会計から道路整備特別会計に繰り入れられる国費二兆四、三八七億円（対前年度〇・九五倍）、揮発油税収の直入分七、〇三〇億円（対前年度〇・九九倍）、貸付金償還

表4 道路整備費の財源内訳

事 項	（単位：百万円）		対前年度 倍 (B/A)
	前年度予算額 (A)	平成15年度予算額 (B)	
一般会計繰入	2,563,613	2,438,720	0.95
揮発油税直入	710,200	703,300	0.99
貸付金償還金等	80,790	74,598	0.92
NTT-A型	89,819	89,472	1.00
合 計	3,444,422	3,306,090	0.96

(注) 1. 道路整備特別会計国費として、この他に河川等関連公共施設整備促進事業30,000百万円（前年度28,000百万円）がある。

2. 本表のほか、NTT-B型（補助率差額）として、8,520百万円がある。

金等及びNTT-A型を合わせた道路整備特別会計国費としては、三兆三、〇六一億円（対前年度〇・九六倍）を計上している（表4）。

また、有料道路事業の財源となる財政投融资資金については、三兆二、〇二八億円（対前年度一・〇五倍）を確保している。

これにより、道路整備の総事業費は、七兆一、二五一億円（対前年度〇・九九倍）であり、このうち一般道路事業は五兆二〇九億円（対前年度一・〇〇倍）、有料道路事業は二兆一、〇四一億円（対前年度〇・九七倍）となっている（表5）。

二 平成一五年度以降五箇年間の道路整備の方針

1 社会資本整備重点計画（仮称）の策定等

(1) 社会資本整備重点計画（仮称）の概要

国土交通省においては、これまで各事業分野別に長期計画を策定していたが、省庁統合の実を最大限に発揮し、社会資本整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するため、各事業分野別の長期計画を統合した「社会資本整備重点計画（仮称）」を策定する。

これにより、従前の「道路整備五箇年計画」及び「特定交通安全施設等整備事業七箇年計画」は、他の分野の長期計画とあわせて、「社会資本整備重点計画（仮称）」に統合されることになる（図

1）。

(2) 平成一五年度以降五箇年間の道路整備の方針

平成一五年度以降五箇年間の道路整備については、「社会資本整備重点計画（仮称）」に即して、各事業分野と整合性の確保を図りながら、

- ① 選択と集中、無駄なくスピーディにサービス提供
 - ② 既存ストックの有効活用
 - ③ 事業の透明性・アカウンタビリティの向上
 - ④ 既存制度の見直し
- という視点に立って、

- ① 活力 都市再生と地域連携による経済活力の回復

- ② 暮らし 生活の質の向上

- ③ 安全 安全で安心できる暮らしの確保

- ④ 環境 環境の保全・創造

の各施策テーマについて重点的、効果的かつ効率的に進める。

また、特定交通安全施設等整備事業については、依然として厳しい道路交通安全を取り巻く状況に鑑み、引き続き公安委員会と連携した重点的な事業の実施の仕組みを措置し、一層強力に交通安全対策を進める。

また、「社会資本整備重点計画（仮称）」に即して道路整備を推進していくために、平成一五年度以降の五箇年においても引き続き以下の措置を

表5 道路関係予算総括表

(単位: 百万円)

区 分	15 年 度 (A)		前 年 度 (B)		倍 率 (A) / (B)		備 考
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費	
幹 線 道 路	5,524,893	2,404,396	5,687,246	2,604,319	0.97	0.92	1. 交通連携、道路環境整備の各計数の中には、緊急地方道路整備事業で実施する分及び改修で実施する分を含んでいる。 2. 有料道路事業の各区分の計数には、(N T T - A型事業)を含む。 3. 空港港湾等アクセスには港湾関連整備(事業費6,000百万円、国費3,000百万円)を含み、公共交通支援に地下鉄インフラ整備(事業費30,000百万円、国費15,000百万円)を含む。 4. 本表の他に、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56,302百万円、国費30,000百万円)がある。 5. 本表の他に、N T T - B型事業(補助率差額)として、国費8,520百万円がある。 6. 本表の他に、道路特定財源を活用した関連施策として、一般会計に計上されているD P F・酸化触媒の導入支援(国費40億円)、E T C車載器リース制度の創設(国費10億円)、本州四国連絡橋公団の債務処理(国費2,245億円を国債費に計上)がある。
一 般 道 路	3,420,768	2,197,333	3,517,406	2,209,234	0.97	0.99	
改 築	3,234,840	2,033,058	3,354,795	2,049,994	0.96	0.99	
雪 害	115,533	76,268	119,879	78,625	0.96	0.97	
調 査	48,495	32,605	20,218	17,569	2.40	1.85	
機 械	20,112	13,638	20,713	14,046	0.97	0.97	
沿 道 整 備 融 資	300	200	300	200	1.00	1.00	
補 助 率 差 額 等	-	40,186	-	47,299	-	0.85	
独 立 行 政 法 人 交 付 金	1,478	1,478	1,501	1,501	0.98	0.98	
有 料 道 路	2,104,135	207,063	2,169,840	395,085	0.97	0.52	
日 本 道 路 公 団	1,442,281	0	1,486,560	0	0.97	0.00	
首 都 高 速 道 路 公 団	250,551	43,154	262,023	44,528	0.96	0.97	
阪 神 高 速 道 路 公 団	141,948	16,278	144,229	16,705	0.98	0.97	
本 州 四 国 連 絡 橋 公 団	13,976	53,333	9,288	233,333	1.60	0.23	
地 方 道 路 公 社 等 (N T T - A型事業)	219,380	76,298	223,740	78,018	0.98	0.98	
(221,961) (89,472) (217,715) (89,819) (1.02) (1.00)							
道 路 開 発 資 金 等	36,000	18,000	45,000	22,500	0.80	0.80	
交 通 連 携	648,762	379,057	604,636	349,305	1.07	1.09	
空 港 港 湾 等 ア ク セ ス	248,042	165,702	233,234	163,260	1.06	1.08	
交 通 結 節 点 改 善	76,100	42,411	75,373	42,468	1.01	1.00	
踏 切 閉 鎖 及 び 公 共 交 通 支 援	324,620	170,944	296,029	163,577	1.10	1.11	
う ち 連 続 立 体 交 差	168,744	87,127	167,698	83,799	1.01	1.04	
道 路 環 境 整 備	951,410	522,637	907,776	490,798	1.05	1.06	
沿 道 環 境 改 善	106,632	65,043	93,339	57,261	1.14	1.14	
電 線 共 同 溝	222,785	121,559	221,071	116,444	1.01	1.05	
交 通 安 全	430,115	239,476	429,866	236,343	1.00	1.01	
道 路 交 通 環 境 改 善	5,120	2,560	5,500	2,750	0.93	0.93	
住 宅 関 公 等	186,868	94,000	168,000	79,000	1.18	1.19	
道 路 整 備 計	7,125,065	3,306,090	7,199,658	3,444,422	0.99	0.96	

9本の事業分野別計画

- 道路
- 交通安全施設
- 空港
- 港湾
- 都市公園
- 下水道
- 治水
- 急傾斜地
- 海岸

一本化
重点化・集約化のための
計画に転換

<社会資本整備重点計画>

＝平成15年度以降の5箇年間に計画期間

○対象とする社会資本整備事業

道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地、海岸(事業の効果を増大させるため一体として実施される事業やソフト施策を含む)

○基本理念

・地方分権の徹底、地域特性・民間活力活用等への配慮 等

○計画事項

- ①重点目標とその達成のため実施すべき事業の概要
→アウトカム(成果)目標に重点(総事業費は内容としない)
- ②事業を効果的かつ効率的に実施するための措置
→社会資本整備の改革の取組み方針を明示
 - ・地域住民等の理解と協力の確保
 - ・事業間連携の確保
 - ・コスト縮減
 - ・既存ストックの有効活用
 - ・入札・契約の適正化 等
- ③その他事業の重点的、効果的かつ効率的な実施に関し必要な事項

講ずることとし、平成一五年度以降五箇年間に
ける道路の整備に関する事業の量については、景
気対策前の水準を目安に公共投資の重点化・効率
化を進める観点も踏まえ、三兆円を目安とする
(なお、この水準については、今後の社会・経済
の動向、財政事情等を勘案しつつ、必要に応じ、
その見直しについて検討する)(表6)。

注・H14・15が最終
年度。二重枠の事業
分野別計画には
各々の緊急措置法

<計画の策定・実施プロセス>

パブリック・インボルブメント
地方公共団体の意見を聴取

計画案作成

閣 議 決 定

- ・社会経済情勢の変化等に対応した計画期間中の見直しを義務付け
- ・政策評価の実施

図1 社会資本整備重点計画(仮称)

表6 平成15年度以降五箇年間の道路の整備に関する事業の量

(単位:億円)

	H16以降 五箇年間の 事業量	第12次五箇年計画			計画に対 する倍率	実績に対 する倍率
		計画額 (A)	実績額 (B)	達成率 (B)/(A)		
道路投資額(公共分)	380,000	462,000	451,210	97.7%	0.82	0.84

<注> 1. この他、地方単独事業として19,0兆円を見込む。
2. 実績額は、10年度～13年度の最終、14年度補正までの合計である。

表7 道路特定財源諸税の税率

	本則税率	暫定税率	暫定税率適用期限
揮発油税	24.3円/ℓ	48.6円/ℓ	H20.3.31
地方道路税	4.4円/ℓ	5.2円/ℓ	H20.3.31
軽油引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	H20.3.31
石油ガス税	17.5円/kg	—	—
自動車取得税	取得価額の3%	取得価額の5%	H20.3.31
自動車重量税	2,500円/0.5t・年	6,300円/0.5t・年	H20.4.30

<注> 1. 自動車取得税、自動車重量税は自家用乗用車の場合。
2. 石油ガス税については、暫定税率は設定されていない。

- ① 揮発油税の収入額の予算額の全額及び石油ガスの収入額の予算額の二分の一に相当する金額の合算額を道路整備費の財源に充当する。
- ② 地方公共団体に対する道路の改築に関し、国の負担金の割合又は補助金の率について特例を設ける。
- ③ 当該年度の揮発油税の収入額の予算額の四分の一に相当する額を限度として、地方公共団体に対し、地方道路整備臨時交付金を交付

する。

2 道路特定財源の税制改正

「社会資本整備重点計画(仮称)」に即して道路整備を計画的かつ着実に推進するためには、引き続き、一般財源の投入を図るとともに、受益者負担の考え方に基づく道路特定財源制度を活用し、所要の財源を確保することが必要。

このため、平成一五年度税制改正においては、揮発油税等を特定財源とする措置を延長するとともに、揮発油税、地方道路税、自動車重量税、軽油引取税及び自動車取得税に現在設定されている暫定税率の適用期限を五年間延長し、その全額を道路整備に充当する(表7)。

また、高速道路整備の新直轄方式の導入、市町村道への補助削減に対応し、国から地方への税源移譲を行う。なお、道路特定財源の活用にあたっては、受益者負担の原則を踏まえ、事業の重点配分を行うとともに、環境分野や都市交通分野などに活用する。

三 道路行政の改革

- (1) 選択と集中、無駄なくスピーディにサービス提供

- ① 道路行政における施策・事業を峻別し、より効果的かつ効率的な行政運営を進めるた

め、アウトカム指標により政策目標を設定し、これに基づく事業執行プロセスに転換する。また、毎年度、業績の分析と評価を行い、その結果を公表するとともに、予算編成等に反映する。「新規」

○道路事業分析評価室」の設置

- ② より効率的・効果的な事業の実施を図るため、事業評価については、新規採択時評価、再評価、事後評価のそれぞれを厳格に実施し、着手時から事業完了後までの一貫した評価システムを完成させる。

また、これら全ての評価の結果については、インターネット等を通じて広く一般に公開する。

- ③ 今後の少子高齢社会の進展や労働人口の減少等に備え、成熟化社会において最低限必要な道路を早急に整備するため、今後一五年度を目標として成果の高い事業の集中的・重点的な整備を進める。

○集中的重点整備の例

- ・ 都市圏の環状道路や連続立体交差事業など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なネットワークの整備
- ・ 鉄道駅等交通結節点の改善など総合的な交通体系の確立を図る事業

・民間投資の誘発効果の高い都市内道路整備

- ④ 質の高い道路サービスを低コストで提供する
ため、コスト構造改革に取り組み、規格の見直しによる工事コスト縮減、事業のスピードアップによる事業便益の早期発現や維持管理費の縮減などにより、平成一五年度から五年間で一五%の総合的なコスト縮減を図る。

〔新規〕

○設計の総点検の実施

- ⑤ 地域になじむ道づくりを進めつつ、効率的な道路整備により無駄なくスピーディに質の高い道路サービスを提供するため、地域特性に応じた柔軟な道路構造を採用する。〔新規〕
- ローカルールの導入（高規格幹線道路の線形等の緩和と追越区間付き二車線構造や中山間地域での一・五車線の道路等）

- ⑥ 道路利用者のニーズに即応した効率的・効果的な道路整備を推進するため、平成一五年度を初年度とする道路技術計画を策定し、早期に成果を実用化できるよう重点的に技術開発に取り組み。〔新規〕

○GISを活用した災害情報システムの開発

○建設副産物リサイクル技術の開発

- ⑦ 道路整備をこれまで以上に重点的・効率的に進めるため、供用目標など五年後の姿を提

示した上で、毎年進捗状況を確認することにより、事業の進捗管理を徹底する。

- ⑧ 新たな施策の展開や円滑な事業執行のため、社会的に大きな影響を与える可能性のある施策の導入に先立ち、市民等の参加の下、場所や期間を限定して施策を試行・評価する社会実験を積極的に実施する。

○社会実験の推進（料金に係る社会実験を含む）・事業費三〇三億円

○平成一五年度は料金に係る社会実験等を実施

(2) 既存ストックの有効活用

- ① 利用者の様々なニーズに対応し、料金割引による一般道路から交通の転換等を促進することにより有料道路の有効利用を図るとともに、沿道環境改善や渋滞緩和、交通安全対策などを推進するため、多様で弾力的な料金設定に向けて、料金に係る社会実験に関する施策を創設する。〔新規〕事業費・三〇〇億円
- 長距離割引（高速自動車国道）の社会実験・料金の割高感から一般道路を走行しているトラック等の長距離利用車に対し、ETC限定の料金割引を実施
- 夜間割引（首都高速道路、阪神高速道路）の社会実験・交通容量に余裕がある夜間において、当該道路のETC限定の料金割引

を実施

○地方からの提案型社会実験・一般道路の渋滞や環境問題の解決を図るため、地方公共団体等からなる協議会による料金割引の社会実験を積極的に実施

- ② 料金所のノンストップ・キャッシュレス化により利用者の利便性を向上し、あわせて料金所渋滞の緩和や環境改善を図るため、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普及促進策を展開する。

整備目標…

H一九までにETC利用率を全利用者の半数程度まで引き上げることにより料金所渋滞を概ね解消

○基本的に全ての料金所にETC路側機器を整備・平成一四年度中に首都高速道路、阪神高速道路で整備を完了。平成一五年度には高速自動車国道及び本四道路を含め、約一、三〇〇箇所を整備拡大〔事業費六〇一億円〕

○主に多頻度利用者を対象とした車載器リース制度を創設し、ETC導入の初期費用低減を図る〔事業費三五億円（うち国一〇億円、公団二五億円）〕

- ETC専用運用に係る社会実験の実施
- ETCを活用した追加インターチェンジの

導入に向けた検討

○ETC利用者に特化した多様な料金施策の実施

・都市高速道路の回数券と同等以上の割引制度の導入

・乗り継ぎ制度の拡充

・偽造が発生しているハイウェイカード、

回数券を早期に廃止し、ETCに集約

○車載器のビルトイン化及び路車間通信を活用した多様なサービスの実現に係る研究開発

③ 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・集中的に実施する。〔新規〕

○荷捌き停車帯の整備に対する支援制度の創設

○附置義務駐車場の共同設置制度の創設

④ 路上工事に伴う交通規制時間の縮減を図るため、路上工事実施日時の管理の徹底や掘削規制区間の拡大、面的集中工事と掘削規制の一体的実施、共同溝の整備を推進する。また、各種媒体を通じた路上工事情報提供の充実を

進める。

整備目標…

H一九までに直轄国道1kmあたりの年間の路上工事時間を、現在の二七五時間から二割削減

○一定交通量以上の曜日・時間を指定した路上工事規制の実施〔新規〕

○面的集中工事と掘削規制の一体的実施〔新規〕

○新開等による広報の充実〔新規〕

○事業の透明性・アカウントビリティの向上

(3) 計画決定手続の透明性、客観性、公正さを確保するため、構想段階において、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を行う市民参画型道路計画プロセスを導入する。

② 交差点の渋滞解消を円滑・効果的に進めるため、交差点改良等にPI方式を積極的に導入する。

③ 「公」と「私」のパートナーシップによって地域ニーズに即した道路管理を展開するため、地域と一体となって、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（道路パフォーマンスマネジメント）を導入する。〔新規〕

④ 施策の重要性や緊急性、さらには効果等を評価し、よりよい道路サービスを提供するため、利用者の満足度を把握する調査（CS調査）や道の相談室など、幅広く国民の意見を聞くコミュニケーション活動を展開する。

整備目標…

H一九までにCS調査による利用者満足度を五段階評価で二・六から三・〇まで向上

○利用者満足度調査（CS調査）の実施

○道の相談室の展開

○モニター制度の活用

○国民への道路行政運営のアカウントビリティを徹底するため、道路行政に係る広報活動を充実させるとともに、道路局ホームページとは別に開設している道路行政評価サイト（道路IRRサイト）について、業績の公表など、内容の一層の拡充を図る。

整備目標…

H一九までにホームページアクセス数を八五八万hit/年から一億hit/年まで向上。

H一九までに道路IRRサイト評点を三三三点から四〇点まで向上

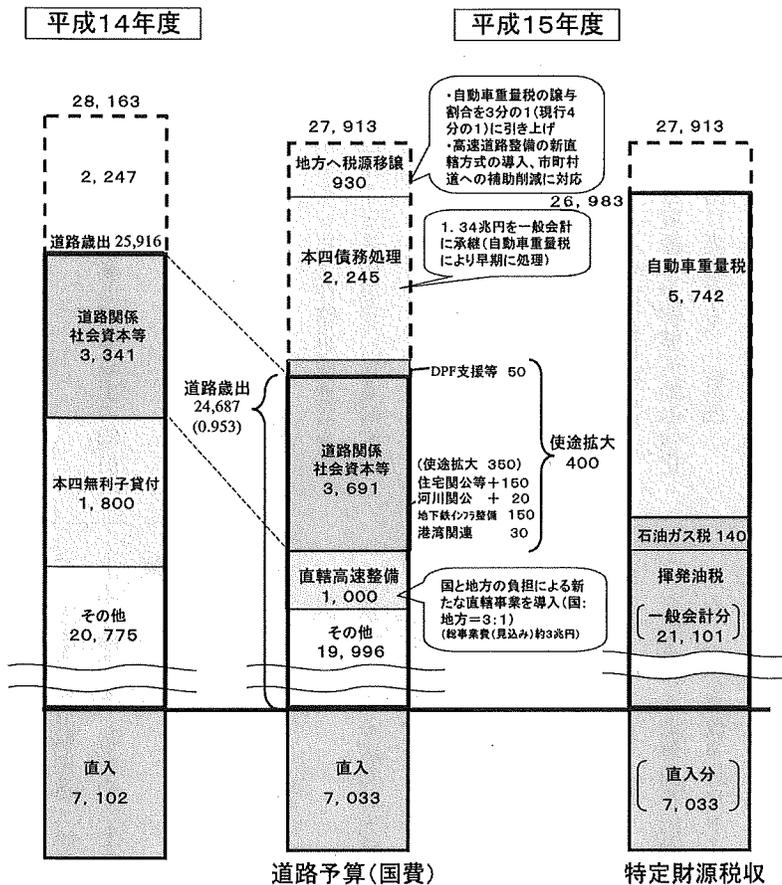
○道路IRRサイト…

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/>

④ 既存制度の見直し

① 納税者の理解が得られる範囲で道路特定財

(単位:億円)



<注>道路関係社会資本等には、道路関係社会資本(住宅閉公、住宅市街地整備、河川閉公、まちづくり総合支援、都市再開発閉公)、電線類の地中化、地下鉄インフラ整備、連続立体交差等を計上。

図2 平成15年度道路関係予算の概要

源の用途の多様化を図ることとし、本州四国連絡橋公団の債務処理(国費二、二四五億円を国債費に計上)、地方への税源移譲(九三〇億円)のほか、特に環境分野や都市交通分野への活用として、

・地下鉄インフラ整備(一五〇億円)

・住宅市街地整備関連(一〇〇億円)

・港湾関連(三〇億円)

・既存の道路関係社会資本の増額(七〇億円)

・ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)の導入支援(四〇億円)・一般会

計)

・ETC車載器リース制度の創設(一〇億円)・一般会計)

への用途の拡大を図ることにより、総額で約三、五〇〇億円を新たな分野に活用する。さらに、既存の道路予算においても、低公害車の開発普及、燃料電池自動車実用化の促進などに道路特定財源の活用を図る(図2)。

② 道路関係四公団の改革については、一二月一七日の閣議決定「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」を踏まえ、以下の措置を講じる他、今後検討すべき課題等を整理した上で、具体化に向けて、所要の検討、立案等を進める。

1) 平成一五年度予算において、コスト削減の取組みを進めつつ、必要な国費・事業費を計上する。

2) 本州四国連絡橋公団については、有利子債務を五〇年間で確実に償還するため、有利子債務の一部(約一・三四兆円)を一般会計に承継し自動車重量税により早期に処理する。また、現行の出資を平成三四年間まで一〇年間延長する。なお、基本料金からの料金引き下げについては、地方の追加出資(一〇年間延長)による経営改善効果等の範囲内で行うこととしている。

等の範囲内で行うこととしている。

平成二五年度国費二、一四五億円(国債費に計上)

- 3) 高速自動車国道については、新会社による整備の補完措置として、必要な建設を行うため、国と地方の負担(国・地方〓三・一)による新たな直轄方式を導入する。

平成二五年度 国費一、〇〇〇億円、事業費一、三三三億円

(総事業規模 現時点で約三兆円を目安)

- ③ 市町村道への補助は、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行うものに限定した上で補助採択基準を都道府県道並に引き上げる。

- ④ 高速道路整備の新直轄方式の導入、市町村道への補助削減に対応し、新たに必要となる地方負担などを考慮して、自動車重量税の譲与割合を三分の一(現行四分の一)に引き上げ、国から地方へ税源移譲を行い、これにより、移譲前に比べ地方財源は九三〇億円増となる。さらに、地方道路譲与税の都道府県、市町村間の配分割合を見直すことにより、都道府県、市町村の財源は概ねこの半分ずつの増加となる。

〈参〉・GIS (Geographic Information System) : 地理情報システム。
 ・ETC (Electronic Toll Collection System) : 有料道路の料金支払いをノンストップで行うシステム。
 ・PI (Public Involvement)方式 : 施策の立案や事業の計画・実施等の過程で、関係する住民・利用者や国民一

般に情報を公開した上で、広く意見を聴取し、それらを反映する方式。

・CS (Customer Satisfaction) 調査 : 民間企業の経営マネジメントにおいて製品やサービスに対する顧客満足度を把握するために行われるアンケート調査。公共部門でも実施あり。
 ・道路IRRサイト : 民間企業のIRR (Investor Relations) 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わかりやすく提供する特設サイト。平成二三年一〇月より開設。

四 平成二五年度の政策テーマ別施策

- (1) 活力 〓都市再生と地域連携による経済活力の回復

①円滑なモビリティの確保

- 1) 都市内の渋滞対策を効率的かつきめ細かく進めるため、道路を実際に走行している車から渋滞データ等を収集し、渋滞対策の効果を分析しつつ、交通需要マネジメント(TDM)等の取組みを重点的に進める。

整備目標 :
 H一九までに約一二兆円の渋滞損失を約一〇兆円まで削減

〇交通需要マネジメント推進調査 : 事業費一

四億円

〇都市圏交通円滑化総合対策事業 : 事業費一三、三〇九億円 (一・〇三)

- 2) 踏切による交通渋滞の解消・事故の防止と地域分断の解消を図るため、立体交差化、構造改良等による踏切道の改良を促進する。

整備目標 :

平成二二年度までにポトルネットワーク踏切約一、〇〇〇箇所のうち約半分について立体交差化等により改良することを目標に、H一九までに改良箇所を約二五〇箇所まで引き上げ

〇踏切道対策 : 事業費二、四五五億円 (一・〇

五)うち、連続立体交差事業 : 事業費一、六八七億円 (一・〇一)

- 3) 歩行者・自転車利用者等の公共交通機関の乗り継ぎ等の利便性を向上させるため、駅ビル等と一体となった空間の確保や、歩行者・自転車利用者を中心とした駅前広場の整備など、各駅の特徴を考慮した交通結節機能の強化を重点的に進める。

〇交通結節点改善事業 : 事業費七六一億円 (一・〇一)

- 4) 公共交通機関の利用を促進し、道路交通混雑を緩和するため、都市モノレール等の整備を進めるとともに、路面電車やバスの走行空間の改善等を図る。

〇LRTの導入等を支援するための路面電車等の建設に関する基準の見直し「新規」

- 5) 路上工事に伴う交通規制時間の縮減を図るため、路上工事実施日時の管理の徹底や掘削規制区間の拡大、面的集中工事と掘削規制の一体的実施、共同溝の整備を推進す

る。また、各種媒体を通じた路上工事情報提供の充実を進める。〔再掲〕

②都市の再生

- 1) 都市の骨格を形成するとともに、交通渋滞の緩和を図り、良好な生活空間を創造するため、環状道路の整備を重点的に進める。

整備目標…

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

○都市環状道路整備…事業費八、五〇一億円

- 2) 都市再生を強力に推進するため、都市の拠点形成、中心市街地の活性化、民間投資の誘発等に資する都市内の道路整備、土地区画整理事業、市街地再開発事業等を重点的に進める。

整備目標…

H一九までに都市計画道路が整備された市街地に居住する人口比率を六一％から六五％に引き上げ

○土地区画整理事業の面積要件と幅員要件の見直し〔新規〕

3) 木造密集市街地内において、地域の防災性の向上等を図り、良好な市街地を形成するため、都市内道路を重点的に整備する。

③個性ある都市・地域の形成

- 1) 中心市街地において歩行者や自転車の安全かつ快適な移動環境を確保し、まちの賑わいを創出するため、一般自動車の利用を制限するランジットモールの導入等に取り組む。

○地区を募集し、実施計画を策定〔新規〕

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

○まちづくり総合支援事業…事業費一、七〇〇億円

- 3) 魅力ある地域づくりを進めるため、「道の駅」の質の向上や健康づくりとともに地域の個性を体感できる質の高い歩道等の整備を進める。

○「道の駅」の利用者の評価に基づく推薦の実施

④国土・地域ネットワークの構築

- 1) 国土構造の骨格を形成し、地域ブロックの自立的な発展や地域間の交流連携を図るとともに、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、環境負荷の軽減、物流の効率化等を図るため、高規格幹線道路及び地域高規格道路などの自動車専用道路ネットワークについて、投資効果を最大限発揮できるよう重

点的かつ効率的に整備を進める。

整備目標…

H一九までに自動車専用道路の交通分担率を一三％から一五％に引き上げ

○高規格幹線道路…事業費一九、七〇三億円

〔一・〇六〕

○地域高規格道路…事業費八、五二二億円

〔一・〇四〕

- 2) 高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う高度な都市型サービスの広域利用を可能とするため、日常生活が営まれる一定の圏域（日常活動圏）を連絡する道路網について重点的に整備する。

整備目標…

H一九までに日常活動圏間交流ルート確保率を六六％から六八％に引き上げ

- 3) 通勤・通学、買い物など毎日の活動に伴う生活関連サービスを日常活動圏全体で利用可能とするため、圏域内の中心都市への日常的な移動の利便性・安全性の向上に資する道路整備を進める。

特に、合併する市町村では、新市町村内の拠点を連絡する道路の整備について、総務省の地方財政措置と連携し、重点的に支援する。

整備目標

H一九までに日常活動圏中心への安定到達率を六一%から六六%に引き上げ

○市町村合併支援道路整備事業：事業費八三・八億円（一・〇七）

4) 離島、山村、過疎及び半島地域等において、生活の基礎的サービスの格差を是正するとともに、国土の保全、地域の活性化を図る上で必要な道路整備を進める。また、交通条件のさわめて悪い奥地等において、産業の振興と生活環境改善のため、基盤となる道路整備の計画に対して、重点的な整備を支援する。

5) 景観や自然環境に配慮した地域になじむ道づくりを進めるとともに、整備効果の早期発現、整備コストの縮減等を図るため、従来の規格による整備に加え、構造基準の緩和や地域の実情に応じた最適な構造を適用した整備を導入する（ローカルールの導入）。「新規」

○高規格幹線道路における追越区間付き二車線構造等の採用

○一・五車線の道路整備の導入
○乗用車専用道路の導入

⑤物流効率化の支援

1) 効率的なマルチモーダル輸送体系を構築

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

整備目標
H一九までに拠点的な空港・港湾へのアクセス率を五九%から六八%へ向上

○マルチモーダル交通体系連携整備事業：事業費七七〇億円（一・三一）

2) 車両の大型化等に対応するため、橋梁の補強等を進める。

3) 積み替えによる積載効率の向上や輸送コストの削減等を図るため、高規格幹線道路等の沿道及びインターチェンジ周辺において、貨物車の積み替え機能等を有する物流拠点の立地を支援するアクセス道路、駐車場等の整備を進める。

4) 路上荷捌きによる渋滞を緩和するため、関係省庁、地元自治体、民間事業者等と連携して、荷捌き停車帯の整備等の都市内物流対策に総合的に取り組む。

⑥情報化の推進

1) ITを活用し、人、車、道路のコミュニケーションによって、より安全で快適な移動を支援するため、引き続き情報収集・提供装置等のITS関連施設整備や各種ITSサービスの研究開発、導入等を進めると

とともに、ETCの普及促進に積極的に取り組む。

○ITS関連施設整備事業等ITSの推進：事業費六八五億円

○ETC路側機器の整備：事業費六〇一億円（四・三三）

2) 道路に関する調査の効率性向上、バス利用者の利便性向上等を自動車交通局等と連携して総合的に推進するため、道路の利用状況等をバスを活用して把握し、これにより得られるバスの位置や到着時刻等に関する情報のホームページや携帯電話等での提供を支援する連携施策を進める。「新規」

3) IT関連産業の発展を支援するとともに、利用者へのサービス向上を図るため、一つの車載器でETCや駐車場管理等の路車間通信を活用した官民の多様なサービスを利用できる技術の研究開発を進める。

4) 経済活性化を支援するため、従来より整備を行ってきた道路管理用光ファイバー及び収容空間の民間事業者への開放を進めるとともに、工事規制や災害等の情報を効率的に収集・管理・提供できる道路GISの整備を進める。

○道路GISの整備：事業費七〇億円

5) 道路の異常や災害に迅速に対応するた

め、光ファイバー等のネットワークの整備・高度化を進めるとともに、センサーシステム等のITを活用して道路管理の効率化を進める。

○情報ハイウェイの整備及び機能・セキュリティの向上…事業費三、〇四六億円

○道路管理者と地方自治体等の光ファイバーの相互接続の推進

○法面等の災害を事前に捕捉するセンサーシステムの研究開発

〈参〉・交通需要マネジメント(TDM)・・・時差通勤、パークアンドライドの促進等、交通需要の調整・抑制策。

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

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

・LRT(Light Rail Transit)・・・走行環境の改善などにより、従来の路面電車の機能を向上させたシステム。

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

・日常生活圏間交流ルート確保率…隣接する日常生活圏の中心都市間が改良された道路で連絡されている割合。

・日常生活圏中心への安定到達率…日常生活圏の核となる都市の中心部まで、改良された道路を利用して三〇分以内に安全かつ安定的に移動できる人の割合。

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

・ITS関連施設…道路情報板などの情報提供装置や、監視・管理用カメラ(ITSV)などの情報収集装置な

ど、ITS(高度道路交通システム)を展開するために必要な施設。

・路車間通信…ETCでは路車間通信方式として五・八GHzDSRC(Dedicated Short Range Communication: 狭域通信)を活用し、

道路GIS(Road Geographic Information System)・・・道路に関する情報を電子地図上で一元的に管理するシステム。

(2) 暮らしと生活の質の向上

①安全で快適な人優先のみちへの再生

1) 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直し、沿道空間と一体となった使いやすさのみちへ再生する。

○みち再生事業(交通安全事業地区一括統合補助金)の拡充…事業費二二九億円(一・一六)

2) 住居系地区において、通過交通の排除を徹底して、車よりも歩行者等の安全・快適な利用を優先し、沿道と協働した道路緑化、無電柱化等による質の高い生活環境を創出する「くらしのみちゾーン(仮称)」を形成するため、意欲の高い地区を募集し、先導的な取組みを支援する。〔新規〕

○くらしのみちゾーン(仮称)・・・地区を募集し、実施計画を策定

3) 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、リアフリー化された歩行空間ネットワーク整備を進める。

整備目標…

H一九までに主要な鉄道駅等周辺における主な道路のリアフリー化率を一七%から五三%に引き上げ

○市街地の歩行空間のリアフリー化…事業費五、四七九億円(一・一一)

4) 自転車利用者に対する交通安全の確保を図るとともに、自動車交通から自転車交通への転換を促し地球環境への負荷軽減に貢献するため、自転車道や駐輪場の整備を進める。

○自転車利用環境の整備…事業費二一五億円

②無電柱化による美しい街並みの形成

1) 都市景観や防災性の向上、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、面的な整備を推進する。

また、関係行政機関等の協力の下、平成一六年度を初年度とする「次期地中化計画」の策定に向けた検討を進める。

整備目標..

H一九までに市街地等の幹線道路の無電柱化率を八%から一三%に引き上げ

○電線類の地中化..事業費二、二二八億円

(一・〇一)

○歩道幅員の狭い道路等で実施したモデル施工を踏まえた、更なる簡便でコスト縮減が可能な構造の検討及び導入。〔新規〕

〔参〕・「次期地中化計画」..平成一一年度から平成一五年度までの五年間で約三、〇〇〇kmの電線類地中化を推進する計画(「新電線類地中化計画」)の後、継続して地中化を実施するために必要な計画。

(3) 安全 > 安全で安心できる暮らしの確保

①安全な生活環境の確保

整備目標..

H一九までに交通事故死者率を一・一三人/億台キロから一・〇四人/億台キロ、死傷事故率を一二二件/億台キロから一一八件/億台キロまで削減

1) 特定交通安全施設等整備事業の長期計画

を「社会資本整備重点計画(仮称)」へ一

本化するともに、依然として厳しい道路交通安全を取り巻く状況に鑑み、引き続き公安委員会と連携して重点的に事業を実施するため、以下の仕組みを措置し、一層強力に交通安全対策を進める。

○国が交通安全施設等整備事業の補助等を行う道路を指定

○「社会資本整備重点計画(仮称)」に即した事業の実施計画の策定

○道路附属物に対する補助、通学路である市町村道の補助率の向上等

2) 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削減対策を集中的に進める。〔新規〕

○事故危険箇所緊急対策事業..事業費三、〇八六億円(一・〇四)

3) 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あわせて、歩道の設置や歩行者優先道路の整備等を面的・総合的に進める。〔新規〕

○あんしん歩行エリア形成事業..事業費七〇〇億円

4) 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展開するため、警察と連携した事故の調査・分析体制の強化、対策の事後評価への専門家の知見の活用を進める。〔新規〕

規

○「全国アドバイザー会議(仮称)」の設置..

要因分析・効率的な事故対策内容の検討を実施するための会議

②災害への備え

1) 災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法面対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。

また、災害時の緊急輸送等を支援するため、ネットワーク性の高い環状道路の機能を活かした広域防災拠点や緊急医療に資する救命活動支援ヘリポートの整備を進める。

さらに、国民に防災情報を一元的かつリアルタイムに提供するため、河川局、気象庁等と連携し「防災情報提供センター(仮称)」を設置する。

整備目標..

H一九までに災害時救援ルート確保率を六九%から八〇%に引き上げ

○防災・震災対策..事業費四、一一〇億円

2) 豪雨等による地域の孤立を解消し、医療施設へのアクセスを確保するため、安全度・安心度の高い生命線となる幹線道路を

計画的に整備する。

○生命線道路の整備…事業費六六一億円

3) 積雪寒冷特別地域での冬期の安全で安心な生活を支え、他の地域との交流・連携を強化するため、道路の除雪（除雪機械の整備を含む）・防雪・凍雪害防止に関する計画を策定し、雪害事業を推進する。

また、中心市街地等の歩行者の多い地区における安全で快適な歩行者空間を確保するため、冬期バリアフリー対策やNPO等と連携した歩道除雪を進める。

さらに、雪対策のコスト縮減を図るため、風力等の未利用エネルギーやITの活用を進める。

○冬期バリアフリー対策等雪害事業…事業費一、三二九億円

③更新時代への対応

1) 高度成長期に多数建設された道路構造物の更新時期の平準化、トータルコストの縮減等を旨として、道路の管理手法に、アセットマネジメントの考え方を導入し、効率的・効果的な維持管理を行う。

このため、鋼構造物のモニタリング手法などの施設の監視・点検の技術開発を推進し、点検から補修に至る管理の高度化を進める。

整備目標…

H一九までに構造物保全率を八一%から九二%に引き上げ

○維持修繕事業…事業費六、二二三億円

○非破壊検査技術及び構造物のモニタリングシステムの開発

○鋼製橋脚隅角部の損傷等の補修・補強

2) 重量違反車両を削減し、道路の構造を保全するとともに交通の危険を防止するため、特殊車両許可制度について、ITを活用した申請手続きの簡素化、関係機関と連携した違反車両の指導取締りの強化を図る。

（参考）事故危険箇所…死傷事故率が幹線道路平均の五倍以上の箇所のうち対策効果が早期に発現する箇所を選定。災害時救援ルート確保率…日常活動圏の中心都市のうち隣接する中心都市への防災・震災対策が完了しているルートを少なくとも一つは確保している都市の割合。

アセットマネジメント…資産管理(asset management)。道路管理においては、橋梁、トンネル、舗装等を道路資産ととらえ、その損傷・劣化等を将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行う概念。
構造物保全率…舗装、橋梁、トンネル、法面の機能が良好に維持されており補修を要しない延長の割合。

(4) 環境 ～環境の保全・創造～

①沿道環境の改善

1) 交通の円滑化により自動車から排出されるPM、NOxの排出削減を図るため、環状道路等幹線道路ネットワーク整備や、交差点立

体化等のボトルネック対策を進めるとともに、路上工事の縮減や高度道路交通システム(ITS)を推進する。

特に、沿道環境が厳しい交差点(緊急改善ポイント)などにおける交差点立体化等のボトルネック対策を進める。

整備目標…

H一九までに三大都市圏でNO2、SPMについて環境目標を達成している測定局の割合を向上
NO2…五一% (一〇三/二〇一測定局) ↓七六% (二二〇/二九〇測定局)
SPM…〇% (〇/一〇一測定局) ↓六一% (六三/一〇一測定局)

2) 自動車交通需要の調整・抑制及びそれによる交通の円滑化を図るため、引き続き「環境ロードプライシング」を試行的に実施するとともに、有料道路と並行する一般道路から交通を転換することにより沿道環境改善に資する有料道路の料金に係る社会実験を新たに実施する。また、公共交通機関や自転車の利用促進等のTDM施策を推進する。

3) 大型ディーゼル車の低公害化を促進するため、ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)の導入に対する支援や、大型ディーゼル車に代わる低公害車の開発に

取り組み。

また、都市間輸送における低公害車の利用促進を図るため、高速道路のサービスエリア（SA）における低公害車用燃料供給施設の設置を促進するとともに、燃料電池自動車 の普及を促進するため、燃料電池自動車 を道路維持管理用車両へ試験的に導入する。

○ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入支援・**国費四〇億円**〔新規〕

○低公害車の新技術開発…**事業費五億円**〔一・〇〇〕

○燃料電池自動車の道路維持管理用車両への試験的導入〔新規〕

4) 騒音や大気質を改善するため、低騒音効果のある高機能舗装の敷設、環境施設帯の整備などを重点的に実施する沿道環境改善事業を進める。

整備目標…

H一九までに国道における騒音の夜間要請限度の達成率を六六％から七三％に向上

○沿道環境改善事業…**事業費一、〇六五億円**〔一・一四〕

5) SPM、NOxを除去するための大気浄化技術のフィールド実験や、騒音の改善のための技術開発に取り組む。

○大気浄化技術のフィールド実験の実施

○騒音低減に資する多孔質弾性舗装の開発

②地球環境の保全

1) 自動車から排出されるCO₂の排出削減を図るため、道路交通の円滑化、自動車交通需要の調整・抑制及び自動車の低燃費化の促進等を進める。

整備目標…

H一九までに自動車からのCO₂排出量を、道路整備を含め対策を行わなかった場合と比較して年間約三、二〇〇万トン（CO₂換算）削減

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

③自然環境の保全・創造

1) 良好な景観を形成し、CO₂の吸収など環境への負荷を軽減するため、良質な緑の道路空間を構築する道路緑化を積極的に進めるとともに、「緑の回廊」構想を推進する。

○道路緑化…**事業費三四三億円**〔一・〇三〕

2) のり面の緑化、地形の変更や生態系への影響を最小限に抑える工法の採用等、自然環境や景観に配慮した道路の整備を進める。

④環境対策の効果的な実施

1) 自動車交通需要の調整・抑制等の沿道環

境対策について、地域住民の協力を得つつ、地域の実情に即した効果的な対策を計画的に実施するとともに、大気環境を常時観測することにより対策の効果を定期的に把握する。また、環境省や地方公共団体と連携し、大気環境の測定データを広く国民に公表する。

〈参〉・PM (Particulate Matters) : 粒子状物質。

・PM₁₀ : 窒素酸化物。

・SPM₁₀ (Suspended Particulate Matters) : 浮遊粒子状物質 (大気中に浮遊する粒子状物質であって、粒径が一〇ミクロン以下のもの)。

・環境目標…NO₂は環境基準、PMは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。

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

・DPF (Diesel Particulate Filter) …自動車の排気管等に装着して当該自動車から排出される粒子状物質を捕集する装置。

・酸化触媒…自動車の排気管等に装着して当該自動車から排出される粒子状物質を触媒的作用により酸化除去する装置。

・多孔質弾性舗装…ゴムチップを接着し、一定の空隙を設けるように成形した舗装。

・「緑の回廊」構想…既存緑地の保全と併せ、道路、公園、河川が一体となって緑の骨格軸の形成、都市内の緑のネットワーク構築を図る施策。

一般国道関係予算の概要

道路局国道課

はじめに

一般国道は、現在四五九路線、実延長約五四〇〇kmのネットワークを構成している。これら一般国道は、高速自動車国道等高規格幹線道路と一体となって全国的な道路網を構成し、全国的な交流ネットワークの形成、安全で円滑なモビリティの確保、地域連携の強化及び地域振興支援等の機能を有し、我が国の社会活動を支える根幹的交通施設として重要な役割を担っている。

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

たとえば、平成一三年四月一日現在、四車線以上で整備されている区間はわずか六、三九五km（二一・九％）しかない現状にある。また、改良済み区間は四八、二四七km（八九・六％）であり、交通がスムーズに通行していない区間は二三、八四四km（四四・三％）に達している。

このような現状に鑑み、平成一五年度は、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、社会資本整備を重点的、効果的に推進するために事業分野別の長期計画を統合した「社会資本整備重点計画（仮称）」の初年度として、以下の施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。

「活力」→都市作成と地域連携による経済活力の回復」の施策テーマを実現するため、高規格幹線道路に指定された一般国道の自動車専用道路や地域高規格道路、大都市圏の都市環状道路、空港港湾アクセス道路等を重点的な整備を推進するほか、高度情報通信社会の進展を図るため、情報ハイウェイの構築、ITS（高度道路交通システム）の整備等を推進する。また、「暮らし」→生活の質の向上」のため、「安全」→安全で安心できる暮らしの確保」のため、市街地の歩行空間のバリアフリー化、電線類の地中化及び橋梁等の耐震補強及び道路防災総点検等の点検結果に基づく防災対策を推進する。さらに、「環境」→環境の保

全・創造」のため、沿道環境が厳しい箇所などにおける交差点立体化等のボトルネック対策や遮音壁及び環境施設帯の設置等を推進する。

以下に平成一五年度の一般国道関係予算の概要について述べる。

一 高規格幹線道路の整備

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

一般国道の自動車専用道路として整備する高規格幹線道路は、総延長で約二、三〇〇km（本州四国連絡道路除き）であり、平成一五年度においても引き続き、既に事業に着手している首都圏中央連絡自動車道（四六八号）、東海環状自動車道（四七五号）、京奈和自動車道（二四号）等、大都市圏環状道路を中心に積極的な事業展開を図る。平成一五年度は、富山四七〇号（能越自動車道高岡砺波道路）の全線供用、宮城四五号（三陸縦貫自動車道矢本石巻道路）等の部分供用を図る予定である。

また、高速自動車国道に並行する一般国道においては、既に事業に着手している自動車専用道路

の整備を促進し、当面その活用を図ることとしており、平成一五年度は愛媛五六号（大洲道路）、島根九号（江津道路）の全線供用等を図る予定である。

さらに、高規格幹線道路の事業と密接に関連する東京外かく環状道路（二九八号）、名古屋環状二号線（三〇二号）等の事業について継続実施する。

二 地域高規格道路

全国的な高規格幹線道路と一体となって幹線道路網を形成し、地域相互の交流促進や空港・港湾への連絡等を強化する地域高規格道路については、重点的かつ計画的な整備に努めているところであり、長期的には六、〇〇〇km、八、〇〇〇km整備を目標としている。

平成一五年度は、石川八号（金沢東部環状道路）愛知二三号（豊橋バイパス）等について部分供用を図る予定である。

三 一般道路の整備

1 一次改築

一般国道の一次改築は、交通不能区間、幅員狭隘区間の解消及び冬期交通の確保を図ることにより地域交流の拡大、地域開発の促進等に極めて大きな役割をもつ事業であり、指定区間及び権限代

行区間については直轄事業により、それ以外の区間については補助事業によりそれぞれ整備を進めている。

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

補助事業においても、岩手二八四号、福井四七六号等の整備を促進する。

2 二次改築

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

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

(1) バイパス・環状道路の整備

大都市圏内、地方中核都市及びその周辺部の交通混雑の抜本的な解消と沿道環境の改善を図るためには、既成市街地から通過交通を迂回させるとともに都市に発生集中する交通を分散導入させる

役割を持つバイパス・環状道路の整備を推進する必要がある。

平成一五年度も引き続き、既着手箇所を中心に交通混雑や沿道環境の悪化が特に著しい箇所重点を置くとともに、地域振興プロジェクトに不可欠な道路事業のうち、早期完成により大きな事業効果が期待できる事業及び空港・港湾・インターチェンジ・主要駅等への連絡を強化する整備について重点的に整備を推進する。

直轄事業においては、福島六号(常磐バイパス)・静岡一号(浜松バイパス)・福井八号(福井バイパス)等、補助事業においても、愛知二四八号(瀬戸東バイパス)・高知一九五号(高知バイパス)等について積極的な展開を図る。

(2) 都市交通の円滑化

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

そのため、平成一五年度においても引き続き交通容量の拡大施策としてバイパス、環状道路等の

道路ネットワークの整備及び多車線化による幅の確保、交差点改良、立体化等によるボトルネックの解消等の事業を推進する。

直轄事業においては、滋賀八号(米原バイパス)・群馬一七号(高松立体)等、補助事業においても、大阪一七〇号(西石切立体交差)等について積極的な展開を図る。

(3) 防災・震災対策

豪雨豪雪等に対する道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図るための防災対策事業として、平成八・九年度に実施した道路防災総点検やトンネル坑口部等の法面・斜面の緊急点検結果に基づき、緊急的に対策を要する箇所から事業を進めてきており、平成一五年度も引き続き計画的に事業の展開を図る。

4 共同溝

大都市及びその周辺の道路には、電話・電気・ガス・上下水道等の都市活動に不可欠な公共公益施設が多数埋設されており、これらのケーブル・管路の新設や補修等のための路面の掘り返しは道路交通に著しい支障を与えている。このような掘り返しを防止し道路構造の保全と円滑な道路交通の確保を図るとともに、道路地下空間の効率的利用の観点から昭和三八年度より共同溝の整備を進めてきており、平成一四年度末までの整備延長は、

約四九〇kmに達する見込みである。

5 電線共同溝

安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等の観点から電線類の地中化を積極的に推進するとともに、高度情報通信社会の早期実現に寄与するため、道路の地下を活用して光ファイバー、電力線等を収用する空間「電線共同溝(C・C・BOX)」の整備を推進する。

平成一一年度よりスタートした新電線類地中化計画に則り、中規模程度の商業系地域や住宅系地域などを電線類地中化整備対象に加え、引き続き整備を推進する。

6 維持修繕

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

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

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

平成一五年度は、今後急増する老朽化した道路ストックの健全性を保ち、道路構造物等の破損による事故防止を図るため、点検・管理のより一層

の充実とともに、第三者被害の恐れがある等その被害が極めて大きいと想定される施設の補修・補強など計画的な維持管理を推進する。また、光ファイバー、ＩＴＶ等の情報通信技術を活用した法面形状等の把握など、リアルタイムな監視により道路の安全を確保する。

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

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

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

7 沿道環境改善

沿道環境（大気質、騒音）の現況が厳しい地域において、沿道環境改善のため事業を総合的・集中的に実施することを目的として平成一一年度に創設した事業であり、平成一五年度も引き続き、

より良い沿道環境の実現に向け、遮音壁の設置、環境施設帯の整備、低騒音舗装の敷設等を進める。

8 雪寒

積雪寒冷特別地域での冬期の安全で安心な生活を支え、他の地域との交流・連携を強化するため、除雪、防雪、凍雪害防止に関する計画を策定し、雪寒事業を推進する。

平成一五年度は、防雪事業や除雪の実施、冬期の交通支障箇所となる凍結路面箇所等について消雪施設の設置、中心市街地や通学路、福祉施設周辺等における歩行空間の確保、流雪溝の整備による地域と連携した雪処理の推進、気象情報収集装置等の整備を推進する。

9 交通安全

平成一五年度は、交通事故の防止と交通の円滑化を図るため、幹線道路における事故率の高い箇所において集中的に対策を実施する事故危険箇所対策や歩行空間のバリアフリー化を柱として交通安全施設等の整備を推進する。

このため、一種事業については、交差点改良等により事故危険箇所対策に重点投資を行うほか、高齢者や障害者の利用に配慮し、幅の広い歩道の整備など歩道のバリアフリー化を推進する。二種事業については、道路照明、道路標識及び道路情

報提供装置等の整備を推進するほか、疲労運転による交通事故を防止するとともに個性豊かな地域づくりを支援するため、一般道路の休憩施設「道の駅」の整備を推進する。

おわりに

国土交通省としては、従来より国の直轄事業及び補助事業として鋭意一般国道の整備を進めてきたところであるが、高規格幹線道路・地域高規格道路の早期整備、交通混雑の緩和、交通不能区間や危険個所の解消など緊急に整備しなければならぬ多くの箇所を残しており、整備の要望も極めて大きい。

このため、一層重点的・効率的な整備の推進に努めていきたい。

高速自動車国道関係予算の概要

道路局高速国道課

一 高速自動車国道をめぐる情勢

日本道路公団をはじめとする道路関係四公団については、「特殊法人等整理合理化計画」（平成一三年一二月一九日閣議決定）を受け、道路関係四公団民営化推進委員会において民営化を前提に四公団にかわる新たな組織とその採算性について議論が行われ、平成一四年一二月六日に意見書が提出された。

政府は、これを受け、「道路関係四公団民営化推進委員会の意見を基本的に尊重するとの方針の下、これまでの同委員会の成果を踏まえつつ、審議経過や意見の内容を十分精査し、必要に応じ与党とも協議しながら、建設コストの削減等直ちに取組みむべき事項、平成一五年度予算に関連する

事項、今後整理すべき課題等を整理した上で、改革の具体化に向けて、所要の検討、立案等を進める」（平成一四年一二月一七日閣議決定「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」）ことを閣議決定した。

高速自動車国道に関しては、この閣議決定を踏まえ、建設コストの削減等に取り組むと共に、新会社による整備の補完措置として、必要な高速道路建設を行うため、国と地方の負担（国：地方＝三：一）による新たな直轄事業を平成一五年度より導入することとした。なお、これに伴い新たに必要となる地方負担を考慮して、国から地方へ税源移譲を行うこととしている。

この結果、今後の高速自動車国道整備は、直轄整備と料金収入を活用した整備の二つのスキーム

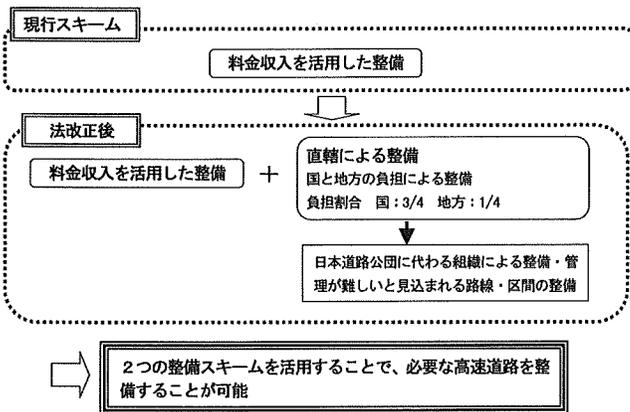


図1 新しい高速自動車国道整備のスキーム

で行われることとなる（図一）。

二 直轄事業による高速自動車国道整備

平成一五年度の直轄事業による高速自動車国道建設費は、事業費一、三三三億円、国費一、〇〇〇億円を計上している。

料金収入により管理費を賄えない路線など、新会社による整備・管理が難しいと見込まれる路線・区間等を対象としているが、具体的に直轄事業により整備を行う区間は、今後収支見通し等の精査、関係地方公共団体の意見の聴取、関係機関との調整の上、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て決定することとなる。

三 日本道路公団による高速自動車国道整備

1 総論

平成一五年度の日本道路公団（高速自動車国道）予算は、九、一六〇億円の建設費を始め、維持改良費、調査費等からなる事業費一兆三、三三四億円で政府原案が決定された（表一）。

国費については、「特殊法人等整理合理化計画」において、国費は平成一四年度以降投入しないとされたことを受け、平成一五年度についても平成一四年度に引き続きゼロとしている。

資金計画としては、財投資金一兆九、〇八六億

円、自主調達資金四、八二〇億円（うち、財投機関債三、四六九億円）、業務収入等一兆八、五〇

八億円等をそれぞれ計画している。

表1 平成15年度日本道路公団（高速自動車国道）の予算内訳

（単位：百万円）

区 分	15 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
建設費	916,000	916,000	1.00
社会資本整備事業費	1,071	0	皆増
維持改良費	292,440	302,140	0.97
（うち維持管理費）	125,710	131,840	0.95
調査費	2,383	2,982	0.80
建設利息	119,533	139,198	0.86
小計	1,331,427	1,360,320	0.98
業務管理費等	249,114	260,914	0.99
（うち業務管理費）	150,813	157,936	0.95
（うち一般管理諸費等）	79,224	79,667	0.99
業務外支出等	2,661,944	2,758,103	0.97
（うち債券等償還金）	2,204,862	2,252,706	0.98
（うち債券等支払利息等）	457,082	505,397	0.90
合 計	4,242,485	4,369,337	0.97
(資金計画)			
政府出資金等	0	0	—
社会資本整備	1,071	0	皆増
事業収入			
（政府借入金）	0	0	—
（開発者負担金）	1,071	0	皆増
財投資資金	1,908,600	1,816,200	1.05
（政府借入金）	0	1,584,700	皆減
（政府保証国内債）	517,600	171,500	3.02
（政府保証外債）	60,300	60,000	1.01
（政府引受債）	1,330,700	0	皆増
自主調達資金	482,000	671,200	0.72
（財投機関債）	346,900	303,700	1.14
（民間借入金）	135,100	367,500	0.37
業務収入等	1,850,814	1,881,937	0.98
合 計	4,242,485	4,369,337	0.97

<注> 一般管理諸費等は、一般管理諸費から納付消費税額を除いた額と給与関係諸費の合計額である。

2 建設費

高速自動車国道建設費については、工事進捗率の高い区間や、用地買収等が交渉継続中である区間などに重点化し、第二東海自動車道豊田南～豊明間8kmをはじめ、一〇道一〇区間一四三kmの新規供用を図る(表2、図2)。また、混雑解消等を図るために、東北横断自動車道釜石秋田線大曲～協和間など四道五区間四八kmの拡幅事業の完成を図る。

表2 平成15年度高速自動車国道新規供用予定箇所

●新規供用区間

道路名	区間	延長(km)
北海道縦貫自動車道	和寒 ～ 士別剣淵	16
北海道横断自動車道根室線・網走線	池田 ～ 本別・足寄	32
東北縦貫自動車道八戸線	青森東 ～ 青森JCT	16
常磐自動車道	広野 ～ 富岡	16
東関東自動車道館山線	木更津南JCT ～ 君津	4
第二東海自動車道	豊田南 ～ 豊明	8
中部横断自動車道	若草櫛形 ～ 白根	3
近畿自動車道紀勢線	御坊 ～ 南部	21
四国横断自動車道	宇和 ～ 大洲南	16
九州横断自動車道長崎大分線	長崎 ～ 長崎多良見	11
合計		143

●拡幅供用区間(四車線化)

道路名	区間	延長(km)
北海道縦貫自動車道	音江PA ～ 旭川鷹栖	6
東北横断自動車道釜石秋田線	大曲 ～ 協和	14
関越自動車道上越線	碓氷軽井沢 ～ 佐久平PA	11
四国縦貫自動車道	いよ小松 ～ 桜三里PA	10
四国縦貫自動車道	川内 ～ 松山	7
合計		48

※IC名については仮称である。

3 維持改良費

これにより、平成一五年度末における高速自動車国道の供用延長は、七、三四三km(法定予定路線一、五二〇kmの約六四%)に達する見込みである。

高速自動車国道においては、平成一四年度に供用延長が二四一km延びるほか、平成一五年度には名神高速道路栗東～尼崎間が供用四〇年を迎えるなど、老朽化による維持管理関係経費が増加する

傾向の中で、日本道路公団に対する国民の厳しい目を真摯に受け止め、徹底した経費節減と効率的な維持管理に努めているところである。

平成一五年度の維持改良費としては、改良費、防災対策費及び維持管理費の合計二、九二四億円(対前年度比〇・九七)を計上している。

改良費では、老朽化した施設の更新や補強等を行う道路構造物等の老朽化対策、高機能舗装の整備や防護策強化を行う交通安全対策、付加車線の設置やICランプ改良を行う交通渋滞対策、遮音壁の整備やのり面の樹林化等を行う環境保全対策等を推進し、安全性、快適性の確保を図る他、ETC路側機器の整備を進める。

防災対策費では、災害の予防のためのり面補強、地震等における危険個所の対策を行う。

維持管理費では、道路の点検、清掃、雪氷作業、事故復旧工事、施設の保守・更新、修繕工事等を実施し、道路の機能を正常、良好に維持する。

4 調査費

平成一五年度の調査費は、約二四億円を計上している。

調査内容は、調査中区間の調査設計、事後評価等を行う技術調査、高速自動車国道の採算性の検討等を行う経済調査、埋蔵文化財の発掘調査等である。

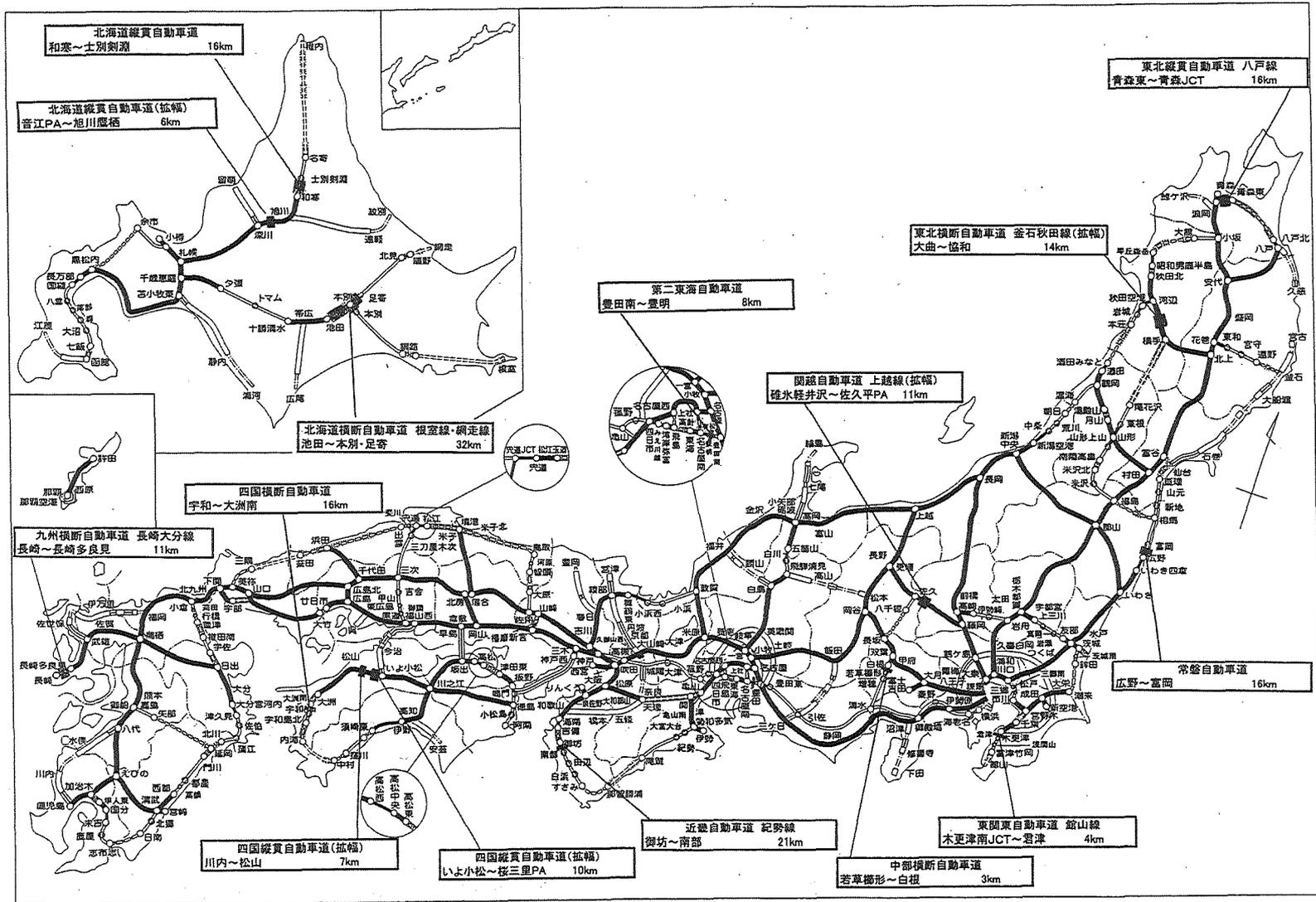


図2 平成15年度新規供用予定箇所

有料道路関係予算の概要

道路局有料道路課

はらうぎ

有料道路事業は、借入金によって道路を建設し、利用者から徴収する料金をもってその返済に充てるものであり、我が国の立ち遅れていた幹線道路整備は、有料道路事業の活用により促進されてきた。

有料道路事業の主な事業主体である日本道路公団、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の民営化の動向として、「特殊法人等整理合理化計画」（平成一三年一二月一九日閣議決定）に基づき、平成一四年六月に道路関係四公団民営化推進委員会が設置された。同委員会は、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ついて一体

的に検討し、平成一四年二月六日に意見書を提出した。この後、一二月二日「道路関係四公団民営化に関する政府・与党協議会」が開催され、申し合わせ事項がとりまとめられ、一二月一七日に「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」が閣議決定された。

平成一五年度予算においては、一二月一七日の閣議決定を踏まえ、以下の措置を講じる他、今後検討すべき課題等を整理した上で、具体化に向けて、所要の検討、立案等を進める。

- ① 平成一五年度予算において、コスト縮減の取り組みを進めつつ、必要な国費・事業費を計上。
- ② 本州四国連絡橋公団については、有利子債務を五〇年間で確実に償還するため、有利子債務の一部（約一・三四兆円）を一般会計に承継し

自動車重量税により早期に処理。また、現行の出資を平成三四年度まで一〇年間延長。

なお、基本料金からの料金引き下げについては、地方の追加出資（一〇年間延長）による経営改善効果等の範囲内で行う。

- ③ 高速自動車国道の整備に関して、新会社による整備の補完措置として、必要な高速道路を整備するため、国と地方の負担（国・地方〓三・一）による新たな直轄事業を導入。

また、有料道路制度の運用にあたっては、採算性の確保について、これまで以上に厳しくチェックし、徹底的なコスト縮減、重点投資等による事業の効率化、並びに情報公開の推進による事業の透明性の向上を図る。さらに、既存ストックの有効活用のための施策として、

道路関係四公団の民営化について

平成 14 年 12 月 12 日
(政府・与党申し合わせ)

道路関係四公団の民営化に関する当面の措置について、次のとおり決定する。

1. 直ちに取り組むべき事項

① 建設コストの削減

今後の高速道路の整備については、民間の新たな技術やノウハウも活用して、車線数の削減やインターチェンジ構造の見直し等の規格・構造の見直しや、デザインビルドの導入など発注・契約方式の見直しなどにより、建設コストの大胆な縮減を図る（残事業費の約 2 割）。

② ファミリー企業の抜本的見直し

外注費の徹底縮減、競争参加条件の大幅緩和による競争性の向上、子会社等における公団 O B 役員数の削減、子会社・関連会社の再編等を行う。

③ 公団における民間経営ノウハウの導入

公認会計士等の活用により民間企業の会計原則に基づく財務諸表を平成 15 年秋に作成するなど、民間企業経験者の知恵を導入し、民営化に備える。

2. 平成 15 年度予算に関連する事項

① 本州四国連絡橋公団の債務処理等

有利子債務の一部（約 1.3 兆円）を切り離し、国の道路特定財源により早期に処理するとともに、国及び地方による出資の期間を平成 34 年度まで 10 年間延長することにより、将来における国民負担の膨張を避けるとともに、現行料金の引上げを前提とせずに本四架橋としての自立的経営を可能なものとする。また、基本料金の引下げについては、地方の追加出資（10 年間延長）による経営改善効果等の範囲内で行うものとする。なお、民間債務の返済条件等の変更・繰上げ償還は行わない。

② 新直轄方式の導入

新会社による整備の補完措置として、必要な高速道路を建設するため、国と地方の負担（国：地方＝3：1）による新たな直轄事業を導入する。また、これに伴い新たに必要となる地方負担を考慮して、国から地方へ税源移譲を行う。

③ この直轄による整備は、できる限り少ない財政負担で高速道路ネットワークを整備する観点から、1、①のコスト縮減や新会社による投資可能額を踏まえ、約 3 兆円を現時点での目安とし、今後の交通需要、金利動向等を踏まえ、必要に応じ見直すものとする。また、対象とする路線は、料金収入により管理費を賄えない路線など、新会社による整備・管理が難しいと見込まれる路線・区間とする。

3. 今後検討すべき課題等

平成 17 年度中の民営化に間に合うよう、下記のような組織形態等の事項については、委員会の意見を基本的に尊重するとの方針の下、これまでの同委員会の成果を踏まえつつ、審議経過や意見の内容を十分精査し、地方公共団体の意見を聴取した上で、検討を進め、関係法案の平成 16 年通常国会提出を目指す。このため、政府と与党の間で調整のための場を設けることとする。

○新会社による高速道路等の整備の具体的な仕組み（道路料金収入を極力活用した仕組みも含む。）

○国・機構・新会社の関係

○新会社及び機構の具体的な組織、業務

○承継する資産・債務の内容・評価

○税制・金融上の取扱い 等

道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について（抄）

平成 14 年 12 月 17 日
閣 議 決 定

道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関のあり方については、特殊法人等整理合理化計画（平成 13 年 12 月 19 日）に従い、それぞれ道路関係四公団民営化推進委員会、国土交通省、経済財政諮問会議において検討され、今般その結果がとりまとめられたところであるが、今後の対応については下記の方針によることとする。

記

1 道路関係四公団

政府は道路関係四公団民営化推進委員会の意見を尊重するとの方針の下、これまでの同委員会の成果を踏まえつつ、審議経過や意見の内容を十分精査し、必要に応じ与党とも協議しながら、建設コストの削減と直ちに取り組むべき事項、平成 15 年度予算に関連する事項、今後検討すべき課題等を整理した上で、改革の具体化に向けて、所要の検討、立案等を進める。

2 国際拠点空港

（略）

3 政策金融機関

（略）

① 利用者の様々なニーズに対応し、料金割引による一般道路から交通の転換等を促進することにより道路の有効利用を図るとともに、沿道環境の改善や渋滞緩和、交通安全対策などの課題を解決するため、多様で弾力的な料金設定に向けて料金に係る社会実験に関する施策を創設する。

○長距離割引（高速自動車国道）の社会実験…
料金の割高感から一般道路を走行しているト

ラック等の長距離利用者に対し、ETC限定の料金割引を実施
○夜間割引（首都高速道路、阪神高速道路）の社会実験…交通量に余裕がある夜間において、当該道路のETC限定の料金割引を実施
○地方からの提案型社会実験…一般道路の渋滞や環境問題の解決を図るため、地方公共団体等からなる協議会による料金割引の社会実験を積極的に実施。

② 料金所のノンストップ・キャッシュレス化により利用者の利便性を向上し、あわせて料金所渋滞の緩和や環境改善を図るため、総合的なETC普及促進策を展開する。
○基本的に全ての料金所にETC路側機器を整備
○主に多頻度利用者を対象とした車載器リース制度を創設し、ETC導入の初期費用低減を図る

表1 平成15年度有料道路概算要求総括表

(単位:百万円)

区 分	15年度(A)		前年度(B)		倍率(A)/(B)		備 考
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	
有 料 道 路	2,104,135	207,063	2,169,840	395,085	0.97	0.52	1. NTT-A型事業費を含む。 2. 本表の他に、道路特定財源を活用した関連施策として、ETC車載器リース制度の創設(国費10億円)、本州四国連絡橋公団の債務処理(国費2,246億円を国債費に計上)がある。
日本道路公団	1,442,281	0	1,485,560	0	0.97	—	
首都高速道路公団	250,551	43,154	262,023	44,528	0.96	0.97	
阪神高速道路公団	141,948	16,278	144,229	16,706	0.98	0.97	
本州四国連絡橋公団	13,975	53,333	9,288	233,333	1.50	0.23	
地方道路公社等	219,380	76,298	223,740	78,018	0.98	0.98	
道路開発資金	34,000	17,000	43,000	21,500	0.79	0.79	
都市再生貸付	2,000	1,000	2,000	1,000	1.00	1.00	

○ ETC利用者者に特化した多様な料金施策の実施

- ・ 都市高速道路の回数券と同等以上の割引制度の導入
- ・ 乗り継ぎ制度の拡充
- ・ 偽造が発生しているハイウェイカード、回数券を早期に廃止し、ETCに集約等

平成一五年度有料道路関係予算額は、五箇年計画対象事業費(以下、五計対象事業費という)で、二兆一、〇四一億円(表一)であり、有料道路関係事業費が道路整備全体事業費に占める割合は三〇%となっている。

以下、有料道路事業の事業主体別に予算の概要を述べることにする。

一 日本道路公団

1 予算の概要

平成一五年度の五計対象事業費は、日本道路公団全体で一兆四、四三三億円(対前年度比〇・九七倍)であり、そのうち高速自動車国道が一兆三、三三四億円(対前年度比〇・九八倍)、一般有料道路が一、一〇九億円(対前年度比〇・八九倍)となっている(表2)。

2 一般有料道路

大都市圏の環状道路等のネットワークを形成す

る圏央道、東海環状自動車道等の建設事業の整備を重点的に促進する。

これらの事業を推進するため、平成一五年度における建設費は、六五〇億円(対前年度比〇・八六)を計上している。

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

① 中央分離帯及び路側の突破事故防止を目的とした強化型防護柵の設置や排水性に優れた高機能舗装の整備を実施するとともに、休憩施設の拡充等の各種交通安全対策を推進する。

② 料金所渋滞の解消・緩和及びキャッシュレス化による利便性の向上等を図るため、ETCの整備を引き続き推進する。

③ 沿道環境の一層の改善を図るため、遮音壁、新型遮音壁、裏面吸音板、低騒音効果のある高機能舗装等の道路環境対策を積極的に進めるとともに、遮音壁前面の緑化等により、良好な沿道環境の保全及び向上を図る。

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

表2 日本道路公団

(単位:百万円)

区 分	15年度(A)			前年度(B)			倍率(A)/(B)		
	高速	一般	計	高速	一般	計	高速	一般	計
○ 事業計画									
建設費	916,000	65,000	981,000	916,000	76,000	992,000	1.00	0.86	0.99
社会資本整備事業費	1,071	0	1,071	0	0	0	皆増	—	皆増
維持改良費	292,440	38,974	331,414	302,140	35,360	337,500	0.97	1.10	0.98
調査費	2,383	680	3,063	2,982	870	3,852	0.80	0.78	0.80
建設利息	119,533	6,200	125,733	139,198	13,010	152,208	0.86	0.48	0.83
小計	1,331,427	110,854	1,442,281	1,360,320	125,240	1,485,560	0.98	0.89	0.97
業務管理費等	249,114	46,682	295,796	250,914	47,493	298,407	0.99	0.98	0.99
(うち業務管理費)	(150,813)	(32,626)	(183,439)	(157,936)	(34,167)	(192,103)	(0.95)	(0.95)	(0.95)
(うち一般管理諸費等)	(79,224)	(11,587)	(90,811)	(79,667)	(11,652)	(91,319)	(0.99)	(0.99)	(0.99)
業務外支出等	2,661,944	628,239	3,290,183	2,758,103	586,467	3,344,570	0.97	1.07	0.98
(うち債券等償還金)	(2,204,862)	(528,958)	(2,733,820)	(2,252,706)	(485,209)	(2,737,915)	(0.98)	(1.09)	(1.00)
(うち債券等支払利息等)	(457,082)	(99,281)	(556,363)	(505,397)	(101,258)	(606,655)	(0.90)	(0.98)	(0.92)
合 計	4,242,485	785,775	5,028,260	4,369,337	759,200	5,128,537	0.97	1.04	0.98
○ 資金計画									
政府出資	0	0	0	0	0	0	—	—	—
社会資本整備									
事業収入	1,071	0	1,071	0	0	0	皆増	—	皆増
政府借入金	0	0	0	0	0	0	—	—	—
開発者負担	1,071	0	1,071	0	0	0	皆増	—	皆増
財 投 資	1,908,600	304,400	2,213,000	1,816,200	301,800	2,118,000	1.05	1.01	1.04
(政府借入金)	0	0	0	1,584,700	263,300	1,848,000	皆減	皆減	皆減
(政府引受債)	1,330,700	212,300	1,543,000	0	0	0	皆増	皆増	皆増
(政府保証国内債)	517,600	82,400	600,000	171,500	28,500	200,000	3.02	2.89	3.00
(政府保証外債)	60,300	9,700	70,000	60,000	10,000	70,000	1.01	0.97	1.00
自主調達資金	482,000	229,500	711,500	671,200	214,200	885,400	0.72	1.07	0.80
(財投機関債)	346,900	163,100	510,000	303,700	96,300	400,000	1.14	1.69	1.28
(民間借入金)	135,100	66,400	201,500	367,500	117,900	485,400	0.37	0.56	0.42
業 務 収 入	1,850,814	251,875	2,102,689	1,881,937	243,200	2,125,137	0.98	1.04	0.99
合 計	4,242,485	785,775	5,028,260	4,369,337	759,200	5,128,537	0.97	1.04	0.98

(注)1. 一般管理諸費等は、一般管理諸費から納付消費税額を除いた額と給与関係諸費の合計額である。

二 首都・阪神高速道路公団

1 首都高速道路公団

都市再生プロジェクトである中央環状新宿線等の早期供用を図るための必要額を勘案し、以下の事業を推進するため、平成一五年度においては、高速道路建設費一、三九三億円(対前年度比一・〇九)を計上している(表3)。

① 都心部における交通渋滞の緩和を図るための晴海線及び中央環状線の一部を形成する中央環状新宿線等を整備する。

② さいたま新都心の都市機能の強化に資する大宮線、業務核都市川崎の機能を強化し、川崎南部地域の環境改善に資する川崎縦貫線を整備する。

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

また、高速道路改築費としては、以下の事業を推進するため、二七〇億円(対前年度比〇・七七)を計上している(表3)。

① 横浜都心部と横浜南部方面とのアクセス強化を図るため、本牧JCTに連結路を新設する事業を引き続き実施する。

② 既供用路線の混雑を緩和し、円滑な交通流の確保を図る箱崎両国JCT間改良等を引き続き

表4 阪神高速道路公団

(単位:百万円)

区 分	15年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)
○ 事業計画			
高速道路建設事業費等	78,200	65,900	1.19
社会資本整備事業費	8,391	8,468	0.99
高速道路改築事業費	18,253	20,125	0.91
関連街路分担金	0	51	皆減
調査費	593	741	0.80
維持修繕費	23,720	25,010	0.95
建設利息	12,791	23,934	0.53
小計	141,948	144,229	0.98
業務管理費等	32,922	34,468	0.96
(うち業務管理費)	20,131	21,215	0.95
(うち一般管理諸費等)	11,651	11,796	0.99
業務外支出等	530,672	497,333	1.07
(うち債券等償還金)	446,517	415,249	1.08
(うち債券等支払利息等)	84,155	82,084	1.03
合計	705,542	676,030	1.04
○ 資金計画			
出資	25,800	26,600	0.97
政 府 金	12,900	13,300	0.97
地 方 公 共 団 体	12,900	13,300	0.97
社会資本整備事業収入	6,756	6,812	0.99
政 府 借 入 金	3,378	3,406	0.99
地 方 公 共 団 体 借 入 金	3,378	3,406	0.99
財 投 資 金	370,400	357,800	1.04
(政府借入金)	0	357,800	皆減
(政府引受債)	250,400	0	皆増
(政府保証債)	120,000	0	皆増
自 主 調 達 資 金	118,500	97,200	1.22
(財投機関債)	35,000	20,000	1.75
(縁故債)	10,000	13,800	0.72
(民間借入金)	73,500	63,400	1.16
業務収入等	184,086	187,618	0.98
合計	705,542	676,030	1.04

(注)1. 社会資本整備事業収入中の政府借入金はNTT-A型資金である。
 2. 建設利息には、社会資本整備事業費に係る建設利息64百万円(前年度47百万円)を含む。
 3. 一般管理諸費等は、一般管理諸費から納付消費税額を除いた額と給与関係諸費の合計額である。

表3 首都高速道路公団

(単位:百万円)

区 分	15年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)
○ 事業計画			
高速道路建設事業費	86,300	77,000	1.12
社会資本整備事業費	53,000	50,400	1.05
高速道路改築事業費	26,983	34,940	0.77
関連街路分担金	1,100	1,500	0.73
調査費	792	1,056	0.75
維持修繕費	38,918	41,847	0.93
建設利息	43,458	55,280	0.79
小計	250,551	262,023	0.96
業務管理費等	46,790	50,151	0.93
(うち業務管理費)	26,664	28,670	0.93
(うち一般管理諸費等)	18,817	19,530	0.96
業務外支出等	658,795	631,077	1.04
(うち債券等償還金)	583,014	557,668	1.05
(うち債券等支払利息等)	75,781	73,409	1.03
合計	956,136	943,251	1.01
○ 資金計画			
出資	38,800	39,800	0.97
政 府 金	19,400	19,900	0.97
地 方 公 共 団 体	19,400	19,900	0.97
社会資本整備事業収入	47,508	49,256	0.96
政 府 借 入 金	23,754	24,628	0.96
地 方 公 共 団 体 借 入 金	23,754	24,628	0.96
財 投 資 金	469,000	462,100	1.01
(政府借入金)	0	462,100	皆減
(政府引受債)	319,000	0	皆増
(政府保証債)	150,000	0	皆増
自 主 調 達 資 金	131,900	121,500	1.09
(財投機関債)	50,000	30,000	1.67
(縁故債)	10,000	20,000	0.50
(民間借入金)	71,900	71,500	1.01
業務収入等	268,928	270,595	0.99
合計	956,136	943,251	1.01

(注)1. 社会資本整備事業収入中の政府借入金はNTT-A型資金である。
 2. 建設利息には、社会資本整備事業費に係る建設利息6,385百万円(前年度11,170百万円)を含む。
 3. 一般管理諸費等は、一般管理諸費から納付消費税額を除いた額と給与関係諸費の合計額である。

2 阪神高速道路公団

- ③ 利用者サービスの向上を図るため、ETCの整備を引き続き実施する。
- ④ 利用者の安全確保のため、鋼製橋脚隅角部補強等の道路構造物の安全対策等を引き続き実施する。

都市再生プロジェクトである淀川左岸線等の早期供用を図るための必要額を勘案し、以下の事業を推進するため、平成一五年度においては、高速道路建設費八六六億円(対前年度比一・一六)を計上している(表4)。

- ① 大阪地区の内陸部と臨海部とのアクセス機能の向上を図るとともに、都市再生プロジェクトの一環として都心部における新たな環状道路の一部を形成する淀川左岸線・大和川線を整備する。
- ② 兵庫地区における地震等の災害にも強いラダーネットワークの充実、強化を図るため神戸山手線を整備する。

③ 京都市内における慢性的な交通渋滞を緩和するため、京都市のまちづくりの骨格となる京都高速道路新十条通、油小路線を整備する。

また、高速道路改築費としては、以下の事業を推進するため、一八三億円(対前年度比〇・九一)

表5 本州四国連絡橋公団

区 分	15年度 (A)		前年度 (B)		倍率 (A)/(B)	
	全体	うち 道路分	全体	うち 道路分	全体	うち 道路分
					全体	うち 道路分
○ 事業計画						
建設費	296	264	409	379	0.72	0.70
調査費	254	237	327	310	0.78	0.76
維持管理費	13,901	12,999	9,110	8,139	1.53	1.60
建設利息等	475	475	460	460	1.03	1.03
小計	14,926	13,975	10,306	9,288	1.45	1.50
業務管理費等	16,392	15,893	16,828	16,318	0.97	0.97
(うち業務管理費)	6,382	6,349	6,814	6,772	0.94	0.94
(うち一般管理諸費等)	6,739	6,273	6,842	6,374	0.98	0.98
業務外支出等	358,574	358,560	515,890	515,872	0.70	0.70
(うち債券等償還金)	300,656	300,656	402,210	402,210	0.75	0.75
(うち債券等支払利息等)	57,918	57,904	113,680	113,662	0.51	0.51
合計	389,892	388,428	543,024	541,478	0.72	0.72
○ 資金計画						
政府出資金	80,000	80,000	80,000	80,000	1.00	1.00
地方公共団体	53,333	53,333	53,333	53,333	1.00	1.00
補助金	26,667	26,667	26,667	26,667	1.00	1.00
補有資金	28	-	29	-	0.97	-
料道路整備等	0	0	180,000	180,000	皆減	皆減
資金(道路特会)	150,400	150,400	103,600	103,600	1.45	1.45
自主調達資金	75,200	75,200	91,600	91,600	0.82	0.82
(縁故債)	42,500	42,500	51,800	51,800	0.82	0.82
(民間借入金)	32,700	32,700	39,800	39,800	0.82	0.82
業務収入等	84,264	82,828	87,795	86,278	0.96	0.96
合計	389,892	388,428	543,024	541,478	0.72	0.72

(注) 1. 有料道路整備等資金は、道路整備特別会計の無利子貸付金である。
 2. 一般管理諸費等は、一般管理諸費から納付消費税額を除いた額と給与関係諸費の合計額である。

を計上している(表4)。

① 長大橋の耐震対策として港大橋に引き続き、他の橋梁(湾岸線)についても補強を実施する。

② 利用者サービスの向上を図るため、ETCの整備を引き続き実施する。

③ 利用者の安全確保のため、コンクリート構造物改築等を引き続き実施する。

三 本州四国連絡橋公団

本州四国連絡橋公団については、有利子債務を五〇年間で確実に償還するため、
 ① 有利子債務の一部(約一・三四兆円)を一般会計に承継し自動車重量税により早期に処理する。

② 現行の出資を平成三四年まで一〇年間延長することとしている。

なお、基本料金からの料金引き下げについては、地方の追加出資(一〇年間延長)による経営改善効果等の範囲内で行う。

〈平成一五年度においては、国費二、二四五億円を国債費に計上〉

平成一五年度の五計対象事業費は一四〇億円(対前年度比一・五〇)であり、このうち、建設費として三億円(対前年度比〇・七〇)を計上している(表5)。

具体的な事業の内容は次のとおり。

① ノンストップ、キャッシュレス化による利便性の向上等を図るため、ETCサービスについて、平成一五年度末までに全料金所に導入。

② 神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸中央自動車道、西瀬戸自動車道の道路管理及び鉄道との橋体共用部分の管理を行う。

③ 海峽部長大橋の維持管理を合理的かつ経済的に行うための研究開発を継続し、長大橋管理技術の高度化を推進。

四 有料道路融資事業

1 概要

地方道路公社が行う指定都市高速道路、一般有料道路については、有料道路整備資金貸付制度（無利子貸付制度）を活用するとともに、NTT—A型資金を活用して、有料道路とこれに密接に関連する公共施設を一体的に整備する総合有

料道路事業により整備を推進する。

平成一五年度の有料道路融資事業の五計対象事業費は二、一七〇億円（対前年度比〇・九八倍）である（表6）。

る。
(3) 広島高速道路
広島高速一号线（延伸）等継続四路線一四・四kmの事業を推進する。

2 一般有料道路の建設

(1) 一般有料道路

継続一六路線五七・一kmの事業を推進し、うち浜名湖新橋有料道路「静岡県道路公社」等七路線三〇・七kmの完成を図る。

また、新規事業として銚子連絡道路「千葉県道路公社」（五・九km）、遠阪トンネル有料道路「兵庫県道路公社」（四・七km）の事業に着する。

3 指定都市高速道路の建設

(1) 名古屋高速道路

高速清洲—宮線等継続五路線二七・九kmの事業を推進するとともに、震災対策・環境対策等の改築事業を推進する。

(2) 福岡北九州高速道路

福岡高速道路は、高速五号線一八・一kmの事業を推進し、うち、月隈JCTから老司（仮称）間五・六kmの供用を図るとともに、高速一号线から四号線の改築事業を推進する。

また、北九州高速道路では、新規事業として老朽化の進んだ高速四号線の大規模補修に着手す

表6 有料道路融資事業予算

（単位：百万円）

平成15年度(A)		前年度(B)		倍率(A)/(B)	
事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
216,980	75,098	221,740	77,018	0.98	0.98

地方道関係予算の概要

道路局地方道・環境課

一 はじめに

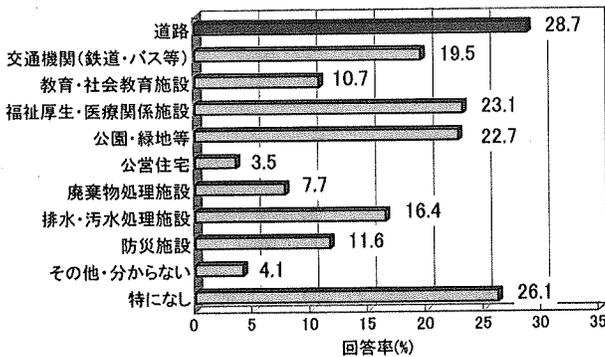
地方道は、都道府県道と市町村道で構成されており、その延長は、都道府県道約一三万km、市町村道約九八万kmであり、我が国の一般道路延長の九五%を占めている。しかし、その整備状況はまだまだ低く、整備に対する地域の期待と要望は図1のとおり極めて高いものがある。

このような背景のもとに平成一五年度は、都道府県道・市町村道の事業のうち、全国的な観点から国の支援が真に必要なものに対し重点的に支援を行い、効率的な地方道整備の推進を図るために要する事業費として、表1のとおり計上している。

二 地方道整備の現況

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

しかし、その整備水準をみると、例



<資料> 社会資本の整備に関する世論調査(H10 総理府)

図1 特に整備を要望する身近な社会資本(複数回答)

表1 平成15年度予算概算要求状況

地方道	事業費	(伸率)	国費	(伸率)
全国	7,972	0.90	4,452	0.94

(注) 地方道路整備臨時交付金を含む

えば、改良率が、国道が九〇%であるのに対し、都道府県道は六四%、市町村道においては一六%（一車線改良含み五二%）にとどまっております。未だに、交通不能区間、通行規制区間、バス等の大型車のすれ違いが困難な区間等の整備を要する箇所が数多く残されている（表2）ことから、地方道の早急な整備を行う必要がある。

表2 地方道の整備状況（H13.4.1現在）

	実延長 (km)	整備済延長 (km)	整備率 (%)	改良済延長 (km)	改良率 (%)
国道	53,865.7	30,021.5	55.7%	48,246.6	89.6%
直轄国道	21,827.7	10,869.7	49.8%	21,817.1	100.0%
補助国道（指定区間外）	32,038.0	19,151.8	59.8%	26,429.5	82.5%
地方道	1,110,930	577,703	52.0%	593,227	53.4%
都道府県道	128,408.5	66,499.9	51.8%	82,023.5	63.9%
主要地方道	57,573.5	31,914.0	55.4%	41,997.8	72.9%
一般都道府県道	70,835.0	34,585.9	48.8%	40,025.7	56.5%
市町村道	982,521.4	511,203.4	52.0%	511,203.4	52.0%
5.5m以上のみ				153,996.0	15.6%

※道路統計年報2002より

※市町村道の52.0%は一車線改良含み（当時の道路構造令基準に適合している道路）

三 地方道補助事業の重点的な推進

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

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

「地方道補助事業の四つの要件」

- ① 国の直轄事業に関連する事業
直轄国道とともに広域ネットワークを形成する道路等
- ② 国家的な事業に関連する事業
国際博覧会等の国家的事業に関連して必要となる道路等
- ③ 先導的な施策に係る事業
交通結節点・バリアフリー化・電線共同溝整備等による良好な都市空間を形成する道路等
- ④ 短期間に集中的に施行する必要がある事業
渋滞対策等緊急の課題を解決するため短期集中的に施行する必要がある道路等

四 事業の計画性・透明性の確保

計画的・効率的な道路の整備を図り、道路事業の透明性を確保するため、地方公共団体は自らの発意により、各道路管理者の協力の下で、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道及び街路を対象として、平成一〇年以降一〇年間に実施を予定している事業を明らかにした「道路の整備に関するプログラム」を策定している。また、事業の推進にあたり、より一層の透明性を確保し、事業の効率的・効果の実施を図るため、新規採択箇所及び採択後長期間（一〇年間）が経過した継続事業箇所については、費用効果分析（B/C）や客観的評価指標（案）に基づく新規事業採択時評価又は再評価を行い、事業採択又は継続の必要性をチェックしている。

五 平成一五年度の主要施策

○地域の実情に応じた道路整備に資する道路の構造に係る見直し（一・五車線の道路整備等）
（図2）

全国一律の道路構造規格から、地域に応じた構造とすることにより、整備効果の早期発現、整備コストの縮減、景観や自然環境に配慮した地域になじむ道づくりを推進するローカルルールを検討を進めているところである。

具体的には、交通量が少なく狭隘であるが、沿線住民の生活維持の観点から必要不可欠な中山間地域の道路の区間について、地域の実情にあった道路構造とすることにより、一定の旅行速度と安全性の確保を迅速に実施することを目的とした一・五車線の道路整備の導入等について検討しているところである。

一・五車線の道路整備については、各都道府県の管内における道路整備の優先順位を全般的に見

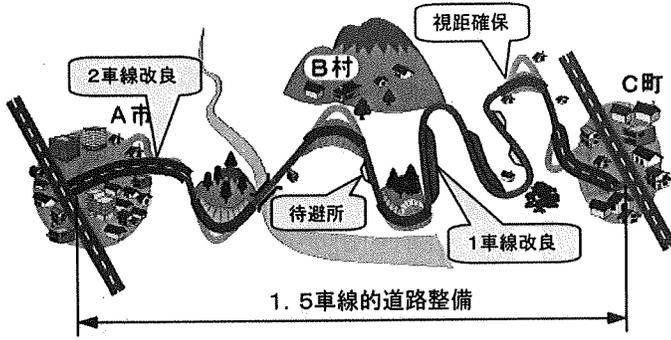


図2 1.5車線の道路整備概念図

直し、一・五車線の道路整備を優先整備箇所として位置付けた場合には、平成一五年度より助成を行う予定である。

また、通勤・通学、買い物など日常の活動に伴う生活関連サービスを日常活動圏全体で利用可能とするためには、圏域内の中心都市への日常的な移動の利便性・安全性向上に資する道路整備が必要である。特に、市町村の合併については、平成一五年一月時点で九七〇市町村で重点支援地域に指定される(図3)など、合併に向けた動きが本格化する中で、合併する市町村の新市町村内の拠点を連絡する道路の整備については、喫緊の課題として取り組むべきものであり、総務省の特別の地方財政措置と連携した「市町村合併支援道路整備事業」を積極的に活用し、短期間での整備が図られるよう、引き続き国庫補助の優先採択・重点配分により重点的に支援することとしている(図4)。

さらに、「平成一五年度予算編成の基本方針」に基づき、市町村道等公共投資に係る国庫補助負担金については、国と地方の適切な役割分担等の観点から、市町村道事業への補助について、対象を限定するとともに、補助採択基準を引き上げることにより、事業の重点化を図ることとしている。

「見直し内容」

・市町村道事業の補助はネットワーク関連や市町

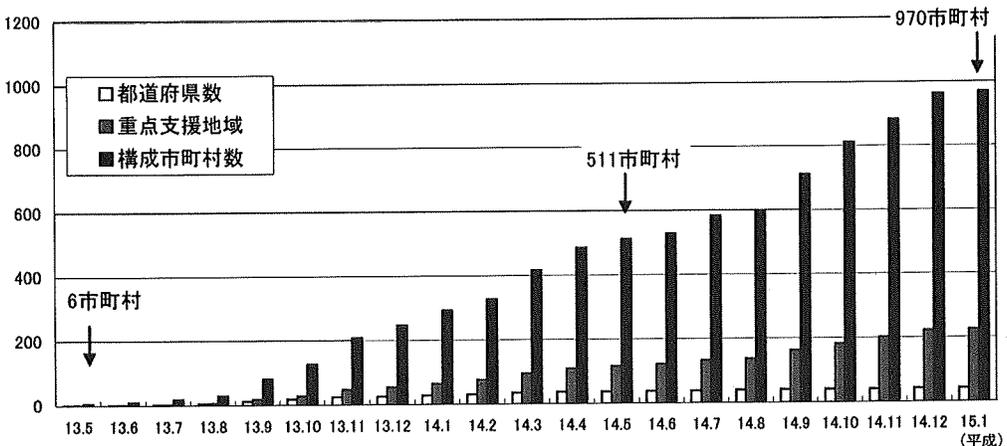


図3 合併重点支援地域の指定の推移

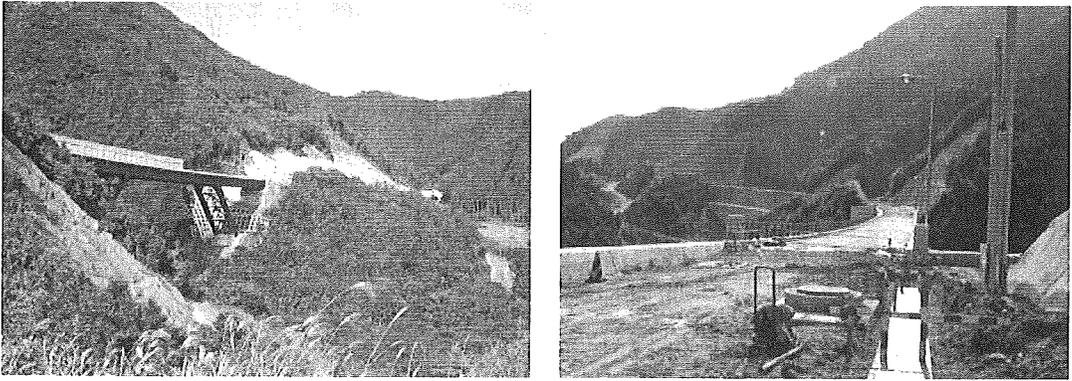


図4 市町村合併支援道路整備事業の例 長崎県対馬地域（主）上対馬豊玉線（三浦橋）

村合併など特別な観点で行うものに限定した上で補助採択基準を都道府県道並（五億円）に引き上げる。

六 おわりに

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

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

EFV（環境にやさしい自動車） 国際会議

自動車交通局技術安全部環境課

一 はじめに

この「Environmentally Friendly Vehicles（環境にやさしい自動車、以下「EFV s」という。）に関する国際会議（EFV 国際会議）」は、EFV s の概念やEFV s の開発・普及の促進に関する各国及び機関の政策について、情報・意見の交換を行うことを通じ、可能な限り国際的に共同で対処する努力を行うことによつて、自動車が主な原因の一つとなっている大気汚染、地球温暖化等の環境問題の解決を促進することを目的としている。

二 会議開催までの経緯

二〇〇二年一月一五、一六日にかけて、東京の新高輪プリンスホテルにおいて、世界二カ国、二国際機関の大臣等が集まり「交通に関する大臣会合（副題：環境にやさしい交通の実現に向けて）」が開催された。

この会議では交通に起因する環境問題、特に①海洋汚染、②都市交通、③環境にやさしい自動車の開発普及の三点について意見交換が行われた。

このうち、③環境にやさしい自動車の開発普及に係るセッションでは、「環境にやさしい自動車のための総合戦略に関する大臣共同声明」が採択され、その中で「環境にやさしい自動車の概念を



EFV 国際会議

議論し、その開発・普及を推進するために、緊密な国際協力は効果的な方法である。その第一歩として「環境にやさしい自動車に関する国際会議（EFV 国際会議）」を開催することの重要性について、我々は認識を共有する。」と謳われた。

この共同声明を受け、二〇〇三年一月三、二四日にかけて、交通大臣会合参加国及びその他の主要自動車生産国の代表の参加のもと「環境にやさしい自動車に関する国際会議」を開催し、大気汚染及び地球温暖化に関する交通部門の現状と対策、環境にやさしい自動車の開発・普及の国際的な今後のすすめ方等について、議論をし、共通認

識を図った。

以下、EFV国際会議の概要について説明する。

三 EFV国際会議の内容

1 EFV国際会議開催概要

EFV国際会議は、東京の赤坂プリンスホテルにおいて、二〇〇三年一月三十一〜二四日にかけて、日本が事務局となり、世界一九カ国・機関の参加のもと開催された。

会議では「交通部門における環境問題の現状と対策」のプレゼンテーションにはじまり、「次世代EFVの開発推進策」、「既商品化EFVの普及施策」、「EFVの開発・普及のための国際的な今後のすすめ方」等について、それぞれ各国の考え方をプレゼンテーションし、議論が行われた。

そして、会議で合意された内容について、議長声明が発出され、その中で、今後とも、環境にや

さしい自動車に関して継続的に情報交換を行う重要性について合意された。

2 燃料電池自動車の展示及び試乗

会議に並行して、究極の環境にやさしい自動車である燃料電池自動車の展示及び試乗会をホテル内の駐車場で行った。燃料電池自動車は、昨年一月に国土交通省に公用車として導入した市販第一号車の燃料電池自動車（トヨタ自動車）並びに

主要日程一覧

【1月22日(水)】

18:00 丸山自動車交通局長主催ウェルカムレセプション(～19:30)

【1月23日(木)】

09:00 開会式
 09:25 議題1 自動車環境問題の現状と対策
 10:30 コーヒーブレイク
 10:45 議題2 次世代EFVの概念
 12:00 ランチブレイク
 13:30 議題3 次世代EFVの開発推進施策
 14:40 議題4 既商品化EFVの普及
 15:35 コーヒーブレイク
 15:50 議題5 世界フォーラムにおける基準調和
 16:25 議題6 発展途上国におけるEFV普及支援対策
 17:10 議題7 既存のプログラム及びメカニズムと連携したEFVの開発・普及のための国際的な今後の進め方
 17:30 議題8 議長声明(意見交換)
 18:30 議題9 その他
 18:40 閉会 丸山自動車交通局長挨拶

19:00 中馬国土交通副大臣主催レセプション(～20:30)

【1月24日(金)】

11:30 共同記者会見(～12:00)

主席代表一覧表

国名・機関名	名前	役職・省庁名
オーストラリア	ジョン・リール	運輸地域省車両環境政策部長
カナダ	チャールズ・チボデュー	カナダ運輸省先進技術車両上級エンジニア
中国	ウー・シェン	交通部公路科学研究所副研究員
EU/欧州委員会	ポール・ワイセンベルグ	企業総局局長
EU/オーストリア	エンノ・ドロフェニツク	オーストリア大使館一等書記官
EU/フランス	フィリップ・グラグドゥール	設備・運輸・住宅省国際問題担当局長
EU/ドイツ	ミッテヘル・バークマン	連邦交通・建設・住宅省局次長
EU/イタリア	アントニオ・エラリオ	インフラ・交通省国際規制問題担当課長
EU/オランダ	ヘンク・ワードナー	運輸・公共事業・水利省旅客輸送局次長
EU/ポルトガル	マリオ・ノロンハ	内陸輸送局国際関係担当課長
EU/スペイン	マティルデ・フェルナンデス・バルビオン	産業振興省道路交通局環境問題技術アドバイザー
EU/イギリス	クリス・ライリー	運輸省局長/チーフエコノミスト
日本	丸山博	国土交通省自動車交通局長
韓国	サン・ホン・ヤン	建設交通部陸上交通局長
シンガポール	ポール・チェン・チン	陸上交通庁上級エンジニア
アメリカ	ジェフリー・ホルムスヘッド	環境保護庁大気・放射線担当副長官
国連自動車基準調和世界フォーラム	ベルナルド・ゴバーン	フランス設備・運輸・住宅省
経済協力開発機構	ペロニク・フェイベル・デ・ラ・ビュームル	科学技術産業局運輸課道路輸送調査プログラム担当課長
アジア開発銀行	コー・ネリアス・ヒュイゼンガ	「アジア大都市きれいな大気」イニシアチブ事務局



試乗に使われた燃料電池自動車

本田技研工業及び日産自動車が現在公道走行試験を行っている燃料電池自動車の合計三台を集め、海外参加者の大多数が試乗するなど、予想以上に盛況なものとなった。

各国の首席代表の方々を始め海外の方々に、日本の自動車メーカーの燃料電池自動車技術をアピ

ールできる良い機会となった。

3 議長声明の全文

① 二〇〇三年一月二三日及び二四日の二日間にわたり日本国国土交通省の主催により、日本国環境省の協力を得つつ、東京にて環境にやさし



燃料電池自動車の試乗会の模様

い自動車に関する国際会議（E F V 国際会議）が開催された。今回の会議には、自動車の製造及び使用において主要な国及び国際機関の政府関係者が率いた一九の代表が参加した。日本国丸山自動車交通局長が議長を務め、各代表により E F V に関連した議題に関し包括的かつ有意義な議論が行われた。

② この会議は、二〇〇二年一月一五日及び一六日の両日に東京で開催された「交通に関する大臣会合」での「環境にやさしい自動車のための総合戦略に関する大臣共同声明」に基づき開催されたものである。同声明では、現在と将来の自動車技術に関する知見と各種燃料の利用可能性に基づいて可能な解決策を検討し、E F V の開発・普及を促進するための国際的な政策調整の可能性を探るため、E F V に関する国際会議を開催することが重要であるとされた。また、二〇〇二年八月二六日から九月四日まで南アフリカのヨハネスブルグで開催された「持続可能な開発に関する世界首脳会議（WSSD）」において採択された「実施計画」の中で、安全で環境にやさしく低廉で社会的に受入れ可能な自動車技術の開発・普及の重要性について述べられていることが留意された。

③ 二〇〇三年 E F V 国際会議の目的は、E F V に関連した問題を議論することにある。このた

め、この会議は、E F Vの開発・普及の促進に
関する政策について参加者間で情報・意見の交
換を行うことを通じ、国際的に協力を進める機
会を提供するよう計画された。

④ 我々は、大気汚染、気候変動、騒音問題、交
通混雑といった環境問題と各国・各地域におけ
るこれらの問題に対する取組みについて、情報
の交換を行った。代表者らは、燃料電池自動車
を含むE F Vの技術開発・普及の促進に関する
概括的な見通しや、次世代E F Vのコンセプト
はその導入促進の観点から如何にあるべきかに
ついて議論した他、E F Vの導入促進に資する
クリーンな燃料の重要性について議論した。ま
た、この開発・普及のプロセスを促進するため
に採用されている、または採用し得る各種対策、
例えば、財政的・税制的優遇措置や、研究プロ
グラムの促進・調和、消費者啓発活動などが紹
介された。「エコ・ドライビング」方式の運転
をすることによって、運転手が燃料消費を大幅
に削減できることが留意された。このことから、
実際の燃料消費を表示するディスプレイなどの
車載装置が、ギア選択やクルーズ・コントロール
とともに重要となりうることが認識された。

⑤ 議論の過程で、代表者らは、この領域におけ
るUN/ECE自動車基準調和世界フォーラム
(ワーキング・パーティー29)の果たす役割の重

要性を認識し、同フォーラムの専門的知識及び
進行中の作業を利用することの必要性を強調し
た。代表者らは、上述の「環境にやさしい自動
車のための総合戦略に関する大臣共同声明」に
おいて述べられたように、既存の機構と作業が
重複しないよう留意することの必要性を再確認
した。

⑥ E F Vの技術開発・普及の促進のためには、
自動車製作者、燃料及びエネルギー業界その他
の関係者間の自主的な協力が極めて重要である
ことが確認された。

⑦ 発展途上国のいくつかのマーケットにおいて
は、燃料は未だに鉛や相対的に高いレベルの硫
黄を含んでいる。我々は、クリーンな燃料と自
動車の導入促進のために、国際的レベルでの協
力とコミットメントを奨励すべきである。また、
これらのマーケットでの燃料品質の改善は、自
動車排出ガスの改善のための最初の大きなステ
ップであり、E F Vの導入のために必要である
ことを確認した。WSSDで発表された「クリ
ーンな燃料及び自動車に関するパートナーシッ
プ」は、本件への対処の決意の一例である。技
術支援と規制的アプローチに関する各種施策の
検討が望ましいことも、確認された。

⑧ 我々は、大気汚染物質及び温室効果ガスの排
出の大幅な低減を目指し、自動車製作者の技

術開発及び燃料の利用に際して自由度が確保さ
れるよう、パートナーレーンや燃料の種類を問わ
ない形での、チャレンジングで野心的な次世代
E F Vの開発目標について議論した。目標の設
定は、国家、地域又は世界的レベルでの合意の
もとに行われる政策判断となるであろうことが
留意された。中長期的視点に立って政府やその
他の関係者により設定される共通の見通しと明
瞭な開発目標は、市場への強いメッセージとな
り、産業の健全性を維持するとともに、イノベ
ーションと新技術出現の推進力を維持し、次世
代E F Vの導入を加速するであろう。UN/E
CEワーキング・パーティー29での作業の成果
は、自動車技術の環境性能の評価の基礎として
活用できることが認識された。

⑨ E F Vの技術開発・普及を促進する今後の政
府の施策や公開可能な環境にやさしい新技術の
研究・開発など、多くの問題に関して情報の交
換を続けることは、重要である。

4 今後の方策

今回の会議の結果を受け、次回E F V国際会議
を二〇〇五年に開催すべく、今後、各国と調整を
進めていくこととしている。

ホームレス対策

～自立の支援等に関する
実施計画の策定への流れ～

について

道路局路政課

一 ホームレス問題に関する現状

近年、厳しい経済雇用情勢等を背景として、大都市部を中心にホームレスが増加の一途をたどっております。その概数は、平成一三年九月末現在各地方自治体が把握している人数で二万四千人、平成一一年の調査と比較すると、大都市中心部からその周辺都市や地方中核都市への広がりを見せています（表1）。

それに伴い道路、都市公園、河川敷、鉄道、港湾といった公共施設でも、ホームレスが住み着くなどして本来の目的・機能が損なわれるというケースも増えてきております。

公共施設管理者にとつて、ホームレス問題は単なる施設の不適正利用とは違う難しさを持ちま

す。多くは公共施設の汚損、ダンボール小屋やテント等の工作物を設置しての不法占拠といった形態をとりますが、多くの者は行き場を無くし、やむなく公共施設を起居の場としていることから、人権に配慮しつつ法令に従って慎重に手続を取ったとしてもトラブルになることが多く、時には裁判に発展することもあります。

そのため、この問題に関してはホームレスの数を減らすための各種の施策無しには解決が望めません。そこで、様々な検討を進めた結果、連携の取れた施策を担保するべく、特別措置法を制定することにいたしました。

表1 ホームレス人数の概数調査結果

	平成13年9月調査	平成11年10月調査
全国のホームレス数	24,090人	20,451人
東京23区	5,600人	5,800人
指定都市	13,381人	12,826人
中核市・県庁所在地	1,694人	706人
その他の市町村	3,425人	1,119人
新たに報告のあった市町村	288市町村 2,355人	

二 ホームレス自立の支援等に関する特別措置法の制定へ

平成一二年二月に関係省庁（内閣、厚生省、労働省、旧建設省、旧自治省及び警察庁）の局長級及び関係地方公共団体（東京都、横浜市、川崎市、名古屋市、及び大阪市）の副知事、助役等で構成する「ホームレス問題連絡会議」を設置し、その対応の検討を行い、平成一一年五月には「ホームレス問題に対する当面の対応策」を取りまとめたところである。

この時の当面の対応策は、福祉事務所を中心とする窓口相談及び該当相談、就労自立を図るためのホームレス自立支援事業の実施などを内容とし、関係地方自治体との連携により施策を推進するものでした（表2）。

しかし、その後も経済雇用情勢は好転せず、ホームレス問題の状況はますます厳しくなる様相を見せたことから、平成一三年一月には与党三党において「ホームレス問題に関するワーキングチーム」が設置され、法制化に向けて十数回にわたる議論が行われ、平成一四年七月三十一日に成立を

見ることになり、同年八月七日に施行されました。

三 ホームレス法の概要

制定された法は、ホームレス問題をホームレス自身だけの問題としてではなく、国・地方公共団体・国民それぞれが連携をとりつつ責務を果すことで解決を図る問題としました。

その中で、公共施設管理者については、ホームレスにより施設の適正利用が妨げられているときは、ホームレスの自立の支援等に関する施策との連携を図りつつ適正利用の確保に必要な措置を取ることとされました。

さらに、ホームレスの自立の支援等に関する施策の策定及び実施を有効に進めるため、全国調査を行い、基本方針を策定し、実施計画を策定するという流れが定められました。

四 今後の予定

二月時点では全国調査が行われている途中です。この調査は概数の把握と聞き取り調査の二本立てで行われており、詳細なものです（表3）。これを三月いっぱいまでに取りまとめをし、新年度の四月～六月において基本方針が策定されることとなります。これを受けて、地方公共団体は七月以降に実施計画を策定し、具体的な施策をとっていくこととなります。

表2

ホームレス問題に対する当面の対応策
（H11. 5. 26 ホームレス問題連絡会議取りまとめの抜粋）

- 自立支援体制の確立
福祉事務所等による相談体制の強化
自立支援事業の実施
自立支援事業の本格実施までの緊急的取り組み
- 雇用対策
職業相談
求人開拓推進員の活用
公共職業訓練
緊急日雇労働者多数雇用奨励金の支給（12年度で終了）
職業適応訓練制度
特定求職者雇用開発助成金の支給
- 保健医療の充実
感染症対策の充実（結核予防等）
保健・福祉相談
健康管理指導（巡回健康相談等）
無料・低額診療事業実施医療機関の活用
- 要援護者の住まい等の確保
- 安心・安全な地域環境の整備
居住場所の確保を勘案しつつ、公共施設からの退去指導を実施

五 自立支援のための施策

公共施設管理者が連携をとるものとされた施策については、次のようなものがあります（表4）。

各施設管理者は、自分の管理する地域の自治体がこれらの施策をいつどのように行うか注意をしながら管理業務を行うこととなります。

表3 全国調査の調査事項

(1) ホームレス数(概数)調査 「都市公園」「河川」「道路」「駅舎」「その他施設」の5区分に分類	
(2) 生活実態調査	
① 路上での生活について	
・ 現在の野宿場所、野宿期間、野宿形態	3問
・ 食事の状況	1問
・ 野宿生活の期間	3問
・ 収入の有無、仕事内容	4問
・ 同居人の有無	1問
・ 野宿生活での困りごと	1問
② 路上(野宿)生活までのいきさつ	
・ 野宿生活直前の仕事	2問
・ 過去における最長職	2問
・ 野宿生活に至った理由	1問
・ 野宿生活直前の居住形態、住居負担額	2問
・ 野宿生活直前の居住地域	1問
・ 過去における就労地域	1問
③ 健康状態と福祉制度	
・ 現在の健康状態	1問
・ 持病の有無、野宿生活をしている間の症状の有無	2問
・ 障害の有無(障害者手帳等の有無)	1問
・ 福祉事務所の活用	1問
・ シェルター、自立支援センターの利用	2問
・ 生活保護制度の活用	2問
・ その他支援策	2問
④ 自立について	
・ 野宿者の希望する今後の生活	1問
・ 現在の求職活動	3問
・ 希望職種	1問
・ 就労のための支援	1問
・ 資格、免許等の有無	1問
⑤ 生活歴	
・ 出身地	1問
・ 結婚(内縁)の有無	1問
・ 家族との連絡の有無	1問
・ 住民票の有無	1問
⑥ その他	
・ 人権相談	1問
・ 行政、ボランティア、民間団体への要望	1問

表4 ホームレス自立支援のための具体的施策の例

1 住宅対策
(1) 任官賃貸住宅の貸主に対する教育・啓発活動
(2) 低廉な民間賃貸住宅の秋や情報の提供
(3) 公営住宅への入居
2 自立支援事業(一時保護及び雇用関係施策)
(1) ホームレス自立支援事業(宿所・食事の提供、健康診断、生活相談・指導等)
(2) ホームレス緊急一時宿泊事業(シェルター事業)
(3) ホームレス総合相談推進事業
(4) ホームレス能力活用推進事業
(5) 日雇労働者等技能講習事業
(6) ホームレス等試行雇用事業

高速道路サービス施設における衛生管理

～J-SaPaHACCPシステムの導入～

(財)道路サービス機構営業部営業計画課

一 はじめに

食品営業に携わる者は、常に食品の安全性を確保するための注意義務を担っており、お客様に安全な食品を提供することは当然の使命である。そして、食中毒事故等の防止に努めるのは言うまでもなく、起きてしまった食品事故の原因を正確かつ速やかに究明し迅速に対応することも重要な責務のひとつである。

一方、我が国では平成七年に消費者の被害救済制度としてPL法が制定され、食品業者の自衛手段としての見地からも衛生的な食品の製造・加工販売が重要な課題となってきた。

財団法人道路サービス機構（以下「機構」という。）は、高速道路という非常に公共性の高い立地で飲食業に携わる者としての責務を果たすため、現在食品衛生の分野において最も先進的で優れた管理手法であるHACCPの概念に基づく独自の自主衛生管理手法「J-SaPaHACCPシステム」を構築し、HACCPの実施が困難とされ、導入の事例が少ない他の飲食店等に先駆け、機構が管理する全国の高速道路のレストラン・ハイウェイショップへの導入に取り組んでいるところである。

以下に、HACCPシステムの概要及びJ-SaPaHACCPシステム導入の経緯、その取組

み状況等について紹介する。

二 HACCPシステムとは

HACCPとは、Hazard Analysis（危害分析）Critical Control Point（重要管理点）の略で、一九六〇年代に、NASA（アメリカ航空宇宙局）が米宇宙計画の一環として、宇宙食の製造に際し安全性を確保するために効果的かつ予防的な管理手法として開発されたものである。つまり、宇宙飛行士が飛行中に宇宙食による疾病や障害に罹患しないように、ほぼ一〇〇%の安全性を追求して開発されたのがHACCPシステムである。

HACCPの考え方は、今までの最終製品（食品）の検査に重点を置く衛生管理手法と異なり、食品の安全性を高めるために、各製造工程毎に科学的根拠に基づいた「危害分析」（HA）を行い、その予測された危害を排除あるいは容認できる範囲にまで減少することのできる工程または処置方法を見つけ、それを「重要管理点」（CCP）とし、それに対し「管理基準（許容基準値）」を設定するものである。そして、重要管理点に対する基準に合っているかどうかの管理状態をチェックする方法を確立し、重点的な管理を行い、「危害の発生を未然に防止」しようとするシステムである。

従来の方法では、検査した検体の安全性は保障

されるが、その調理場で作った全製品の安全性が保障されるわけではない。しかしHACCPシステムでは工程ごとの重要管理点をチェックしていくため、その調理場で製造した製品全ての安全性を確保できることとなり、仮に食品事故等の問題が発生した場合でも、記録を遡るにより原因究明を容易にすることが可能となる。

我が国では、平成七年に厚生労働省がHACCPの概念に基づいた「総合衛生管理製造過程」の承認制度を創設し、現在では乳・乳製品、食肉製品、容器包装詰加圧加熱食品（レトルトパウチ食品）、魚肉練製品、清涼飲料水を製造する五業種が承認の対象になっている。

アメリカでは古くから“From Farm to Table”（農場から食卓まで）というスローガンのもと、生産から消費までの一貫した衛生管理が推進されているところであり、日本においても腸管出血性大腸菌O・157による食中毒が多発した平成七年以降、食中毒事故防止のための積極的予防策が推進され、その手法としてHACCPがクローズアップされてきている。

三 J・SaPaHACCPシステム導入の経緯

当機構では、従来より高速道路のレストラン・ハイウェイショップの営業者に対し、専門衛生検査

査技師による食品衛生検査や機構職員による簡易衛生検査、水質検査等により、衛生上のサポート、検査業務、衛生指導などを行ってきた。食品衛生検査は、調理器具・調理品・原材料の細菌検査及び衛生管理状況の見聞調査を実施するもので、現場の衛生管理として一定の成果を得ることができた。しかしこの手法はあくまで最終製品に関する検査であり、HACCPで言うところの“農場から食卓まで”の一連の工程管理ではなかった。そのため中・長期的な見地から、これらの手法に変わるべく、より有効で包括的な衛生管理手法の検討に着手することとした。

新たな手法を模索する中で着目したのが、当時衛生管理の主流として広まってきたHACCPの概念であった。機構ではHACCPによる「自主衛生管理」の考え方が高速道路のサービス施設における衛生管理に非常に重要であると判断し、HACCP導入の実例がまだ少ない飲食施設等いわゆるリテール分野の先駆けとして、HACCPの高速道路バージョンの導入を検討することとなった。

四 直営店をモデルケースとしてシステムの基盤作りを実施

J・SaPaHACCPシステム導入のプロジェクトは平成一一年からスタートした。

前述のとおり、「総合衛生管理製造過程」では五業種しか承認の対象となっておらず、飲食店においてはHACCP導入の実例が少なかったため、全国のサービスエリアやパーキングエリアで実践可能なシステムを構築し、マニュアル化していくことは、前例がないだけに大変な作業が伴うこととなった。そのため、平成一二年四月に当機構の直営店である東北自動車道羽生パーキングエリア（下り線）、常磐自動車道中郷サービスエリア（上下線）をモデル店としてシステム作りの基盤となるHACCPチームを編成、そのメンバーは機構の職員及び財団法人東京顕微鏡院の食品衛生専門者、食品衛生検査の受託者である㈱ジェイネットインフォメーション、エリアの営業受託者である㈱アトレックの本社・現場スタッフで構成することとした。

HACCPチームはまず、食品衛生専門者の講義による食品衛生に関する基礎的知識及びHACCPシステム構築に必要な専門的知識の習熟、エリアの特性を十分に考慮した危害分析・重要管理点の設定・管理基準の設定等につき検討を行った。ここではHACCPチームのメンバーの内、特に現場運営に携わる現場スタッフの意見を重視するよう配慮した。こうした約一年にわたるワーキングを経て、J・SaPaHACCPシステム構築に向けての基礎が出来上がっていった。

五 12手順7原則に基づくHACCPシステム

HACCPシステムを導入するためには、まずHACCPプランを作成する必要がある。コーデックス委員会（FAO/WHOの合同食品規格委員会）のガイドラインに従い、12手順7原則に基づいてHACCPシステムを構築していくことになる。これは、危害分析を実施するための準備作業である部分（手順1～5）と、HACCPシステムの原則1～7（手順6～12）の部分で構成されている。この12手順7原則を表1に示す。原則1～5（手順6～10）はHACCPシステムのいわば心臓部にあたる部分であり、危害分析（HA）重要管理点（CCP）、管理基準、監視・測定方法、改善措置の具体的内容を明らかにし、フローチャート化したものがHACCP総括表である（表2）。

また、HACCPシステムは単独で機能するものではなく、包括的な衛生管理システムの一部であり、システムを効果的に機能させるためには、その前段として、食品の調理等に用いる施設設備の衛生管理、設備・機材器具の保守点検、食品の衛生的取扱い等の一般的衛生管理が確実に実行されていることが必要となる。言い換えれば、一般的衛生管理の確実な履行の上にHACCPシステム

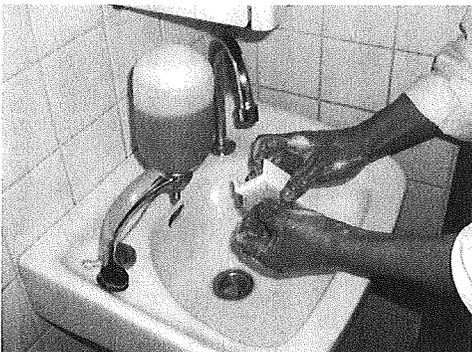
表1

12 手順 7 原則

- 【手順1】 HACCP チームの編成
 - ◆HACCPプラン作成を担う専門チームを編成する
- 【手順2】 製品についての記述
 - ◆危害分析の基礎資料として、必要不可欠となる原材料及び調製品等の固有情報を収集記録する
- 【手順3】 提供についての記述
 - ◆調製品等がいつ、どこで、どのような状況で、誰に利用されるのかを明確にする
- 【手順4】 調理工程一覧図、施設図面の作成
 - ◆原材料の受入から調製品の提供に至る一連の調理工程の流れ（フローダイヤグラム）、施設内で相互汚染の可能性のある区域を特定するための施設図面を作成する
- 【手順5】 現場確認
 - ◆一般的衛生管理プログラム、施設の見取り図等の記載事項に誤りや不足がないか、現場と照合しながら確認する
- 【手順6】**原則1** 危害分析（HA）
 - ◆調理工程毎に食品の安全性に害を与える微生物、科学物質、異物等の洗い出しと、それに対してどのように対処するかを明確にする
- 【手順7】**原則2** 重要管理点（CCP）の設定
 - ◆危害分析の結果、危害の発生防止の上で極めて重要な管理点を設定する
- 【手順8】**原則3** 管理基準（CL）の設定
 - ◆重要管理点において、どのような条件をクリアすれば危害の発生を防げるか、その条件を設定する
- 【手順9】**原則4** モニタリング方法の設定
 - ◆管理基準が確実に守られ、重要管理点が正しくコントロールされていることを監視するための方法を設定する
- 【手順10】**原則5** 改善措置の設定
 - ◆管理基準をはずれたときにどのような措置をとるのか、その方法を設定する
- 【手順11】**原則6** 検証方法の設定
 - ◆HACCPシステムが適切に行われているか、HACCPプランに修正が必要かどうかを確認する方法を設定する
- 【手順12】**原則7** 記録及び各種文書の保存
 - ◆HACCPシステムの運用記録や各種文書を保存する

ムが成り立つこととなり、両者の関係は図1のようになる。

一般的衛生管理の実施にあたっては、その基本をスタッフが共通に認識し、決められた手順に従って作業にあたることができるよう、個々の項目ごとに、必要に応じて役割分担、作業内容を明記したマニュアルを作成し、履行確認のためのチェック表、実施記録簿等を整備し、継続的に記録・保管することとなる。これらの記録は、重要管理点（CCP）のモニタリングに関する記録等と併せ、食品の安全性確保の判断資料となるだけ



手洗いは食品衛生の基本であり、マニュアルに基づいた手指の洗浄・消毒を励行する

表2 HACCP総括表(とんかつの例)

工程一覧図	危 害	重要管理点(CCP)	管理基準(管理事項)	監視/測定	改善措置
	仕入時からの微生物汚染の危険性 異物混入や色・形の異常・商品の劣化 搬入中温度上昇による菌の増殖	CCP	微生物的安全な原材料の仕入 異物混入や色・形に異常がなく消費・賞味期限内である事 冷凍物-15℃以下で搬送	仕入業者からの細菌検査記録の提出(年2回以上○月・○月) 検品(目視検査)後納品書に検取印 1回/月以上 納品時温度チェック	異常がある場合は返品・交換
	冷凍庫温度上昇による菌の増殖		冷凍庫内温度-15℃以下	2回/日以上 冷凍庫内 温度管理チェック	①温度不適正の場合は取納量チェック(70%以下) ②機械器具等の保守点検・修理
	加熱不足による菌の生残		中心温度75℃1分間以上保つよう加熱する事	フライヤー○○度○○分中心温度75℃1分間以上保つ事を確認する事1回/月以上 中心温度測定記録 浮き上がって表面が濃いきつね色になり泡立ちが小さくなれば良い	①温度不適正の場合は廃棄 ②調理時に実施している確認方法の見直し(加熱時間の延長、加熱温度の高温化) ③機械器具等の保守点検・修理
	手指・器具備品類からの二次汚染の危険性		手洗い・器具備品類の洗浄等の徹底(専用まな板・専用包丁使用)	一般的衛生管理の徹底	
	手指・器具備品類からの二次汚染の危険性		手洗い・器具備品類の洗浄等の徹底	一般的衛生管理の徹底	

六 各施設の現状に見合ったシステムの構築

J・S a p a H A C C P システムは、各施設の現場運営において過度の業務負担や経費支出を極力抑え、その中で最大限の食品衛生や食品事故防止の効果が期待できるよう工夫されたシステムである。

当システムの特徴は、食品が健康に及ぼす危害を①生物学的、②科学的、③物理的の危害の中から

でなく、万一食品事故が発生した場合でも発生原因の究明に役立つこととなり、大変重要なものである。

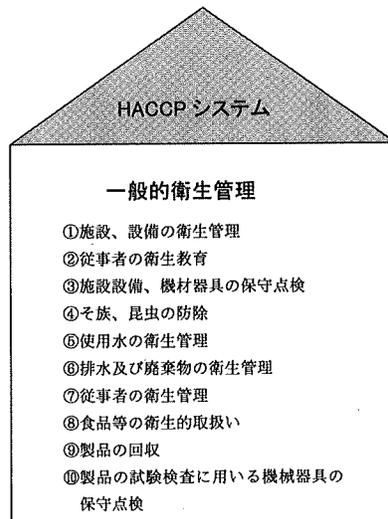


図1



調理品の中心温度測定は現場スタッフが定期的に行い、年1回の検証時にも実施する

生物学的危害（食中毒）に限定し、重要管理点（CCP）を加熱工程に設定した点にある。

また重要管理点の管理基準は、腸管出血性大腸菌O₁₅₇を死滅させることに照準を置き、「加熱する食材の中心温度を七五℃以上一分間以上保つこと」として、その他の工程での危害排除は一般的衛生管理の徹底でフォローすることとした。

システムの構築にあたり最も苦勞した点は、現場スタッフの衛生に関する知識の共有化と衛生意

識の高揚を図ることであった。どんなにすばらしいシステムでも、これを適正に運用していくためには、現場のスタッフが一般衛生管理やHACCPに関する基礎的知識を十分理解し、共有化することが重要であり、これをすべてのスタッフに徹底するために非常に多くの時間を費やすこととなった。

七 平成一七年度までに全ての施設に導入

すでに当機構の直営店二四箇所については、J・SaPaHACCPシステムの導入を完了し、平成一四年四月より運用を開始した。これらの店舗では同年五月～七月に、履行状況を確認するため外部専門機関による検証作業を実施したところ、システムの適切な運用及び施設内の整理整頓や清掃状況の向上、スタッフの衛生意識の徹底など改善が図られたことが確認された。

なお、平成一四年度は四二箇所の営業施設にシステム導入にかかる指導・支援を進めており、一七年度までに機構が管理する全ての営業施設への導入を計画している。

八 まとめ—食品事故ゼロをめざして—

厚生労働省が承認基準をもつ食品メーカーはもちろんのこと、現在承認基準のない飲食店等につ

いてもHACCPシステムの概念を取り入れた衛生管理手法の導入が奨励されているところであり、東京都に於いても飲食店等に対する独自の認証制度の基準作りに着手しているなど、HACCPの導入は、食品メーカーに限らず、流通・外食産業においてグローバルスタンダードとして必須条件化しつつある。つまり、「HACCP導入企業」イコール「安全な食品を提供している企業」であるという認識が一般化しつつあるということである。

HACCP導入のメリットはなかなか目に見えにくく、必ずしも即効性のある効果が期待できるものではない。しかし現場の衛生管理レベルが向上し、提供する食品の安全性をお客様に広く認識していただくことは、高速道路全体のイメージアップにもつながるものと思われる。

当機構では、サービスイリア・パーキングエリアをご利用になるお客様に安全な食品を提供し、「安心・安全・快適」なエリアとするため、全てのエリアへの早期システム導入を目指すとともに、既にJ・SaPaHACCPシステムの運用を開始している施設についても、絶えずシステムの部分的な改善を図り、より充実した衛生管理を推進していく所存である。

道路法令関係Q&A

不法埋め立てと道路法

道路局路政課

ダイスケ 新年も明けて二カ月が経ったが調子は
どうだい？

やすお 絶好調ですよ！ 昨年は先輩方に色々ご
指導いただきましたし、ますます仕事が目白く
なってきたところです！ 年度末は何かと忙し
いですけどね。

ダイスケ それは頼もしいな。

やすお ところで先輩、今私が担当している案件
で、道路区域内の敷地に無許可で大量の土砂を
捨てて埋め立てている者がいて、対応に困って
いるのですが・・・周辺には民家が密集して
いて住民の安全が心配です。

ダイスケ それはやっかいな話だな。ただ、道路
区域内の話であれば、道路管理者として法に基
づく毅然とした対応をとることが必要だな。

やすお 道路法に基づく対応策としては具体的に
どのようなものがあるのでしょうか？

ダイスケ もちろん最初は、粘り強く対話による
解決を目指すことが重要だね。ただ、それでも

相手が不法な埋め立てを続行するようであれ
ば、法に基づいて厳しく対処する必要がある。

今回の行為において、道路区域内で、既設の排
水溝を潰したり、境界杭を抜き取ったり、立入
防止柵を撤去処分したり、あるいは大量の土砂
を投機したりしていれば、前者は第四十三条

(道路に関する禁止行為) 第一項、後者は第四
十三条第二項に該当する可能性があるんだね。

やすお なるほど。埋め立てられた土砂の除去を
誰が行うのか、その費用は誰が負担するのか、
といった問題もありますね。

ダイスケ そうだね。第四十三条違反の場合に、
道路管理者が行う処分行為とは何か分かるか
い。

やすお えーっと・・・あっ！ 第七十一条に
基づく監督処分ですか。

ダイスケ そのとおり。よく勉強してるね。第七
十一条第一項第一号においては、道路法に基づ
く規定等に違反している者に対して、道路等を

原状に回復することを命ずることができる旨を
定めているんだ。つまり、今回のような土砂を
捨てて埋め立てる等といった違法な行為は、第
四十三条に該当する可能性があり、道路に関す
る禁止行為として位置付けられれば、第七十一
条第一項第一号に基づく監督処分が可能となる
んだね。

やすお なるほど。道路管理者の監督権により、
違法な状態を解消することができるんですね。

ダイスケ そうだね。今回の場合と異なり、土砂
を埋め立てた者が不明の場合は、第七十一条第
三項を根拠に、埋め立てた者の負担によって、
道路管理者自ら土砂の除去を行い、またはその
命じた者若しくは委任した者に土砂を除去させ
ることができるんだ。あらかじめその旨、官報
等で公告しなければならぬけどね。

やすお 今回の様なケースで、仮に監督処分に対
し、義務が履行されない場合は、どのように対
処するのですか。

ダイスケ 道路管理者が埋め立てた者に対して、
再三再四義務を履行するよう要請しても、一向
に工事を行う様子がないようであれば、その不
履行が「著しく公益に反すると認められる」場
合は、行政代執行法第二条に基づく行政代執行
が可能となるんだ。道路管理者は埋め立てた者
から代執行に要した費用を徴収することが可能

になるんだね。

やすお へえー。ただ、代執行にふみきる場合、「著しく公益に反すると認められる」場合に該当するかどうかの判断が難しいですね。

ダイスケ よく勉強してるね。確かにやすお君の言うとおりだよ。今回の件では、例えば、不法な埋め立てによって、「道路区域内の雨水等が民地側に流出する場合」や、「民家に土砂が流出し人命にかかわる災害を招く危険性があること」等が著しく公益に反すると認められる可能性はあるだろうね。

やすお なるほど。

ダイスケ ただ、代執行はあくまで最終手段なんだ。双方にとって一番いいのは、やはり対話による解決なんだね。

やすお そうですね。とても勉強になりました！

先輩、今日は仕事も終わったし、久々に飲みに行きましょう！

ダイスケ その話のつた！ 久々に渋谷でも行くか!!

〈参照条文〉

○道路法

(道路に関する禁止行為)

第四十三条 何人も道路に関し、左に掲げる行為をしてはならない。

- 一 みだりに道路を損傷し、又は汚損すること。
- 二 みだりに道路に土石、竹木等の物件をたい積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為をすること。

(道路管理者等の監督処分)

第七十一条 道路管理者は、左の各号の一に該当する者に対して、この法律又はこの法律に基づく命令の規定によつて与えた許可若しくは承認を取り消し、その効力を停止し、若しくはその条件を変更し、又は行為若しくは工事の中止、道路に存する工作物その他の物件の改築、移転、除却若しくは当該工作物その他の物件に因り生ずべき損害を予防するために必要な施設をすること若しくは道路を原状に回復することを命ずることができる。

- 一 この法律若しくはこの法律に基づく命令の規定又はこれらの規定に基づく処分に違反している者
 - 二 この法律又はこの法律に基づく命令の規定による許可又は承認に附した条件に違反している者
 - 三 詐偽その他不正な手段によりこの法律又はこの法律に基づく命令の規定による許可又は承認を受けた者
- 2 (略)
- 3 前二項の規定により必要な措置をとることを命じようとする場合において、過失がなく当該措置を命ずべき者を確知することができないときは、道路管理者は、その者の負担において、当該措置を自ら行い、又はその命じた者若しくは委任した者にこれを行わせることができる。この場合においては、相当の期限を定めて、当該措置を行うべき旨及びその期限までに当該措置を行わないときは、道路管理者又はその命じた者若しくは委任した者が当該措置を行う旨を、あらかじめ公告しなければならない。
- 4～7 (略)

○行政代執行法

第二条 法律(法律の委任に基づく命令、規則及び条例を含む。以下同じ。)により直接に命ぜられ、又は法律に基き行政庁により命ぜられた行為(他人が代つてなすことのできる行為に限る。)について義務者がこれを履行しない場合、他の手段によつてその履行を確保することが困難であり、且つその不履行を放置することが著しく公益に反すると認められるときは、当該行政庁は、自ら義務者のなすべき行為をなし、又は第三者をしてこれをなさしめ、その費用を義務者から徴収することができる。

道路占用と標準処理期間

道路局路政課道路利用調整室

に出る場合は、道路占用許可というものが必要だと聞いたのですが……。

大野係員

どのような看板を付けようと考えているのですか？

蕎麦屋

店の名前が入ったものですが、外を歩く人に離れたところからも見てもらえるよう、少し歩道側に出したいのですが……。

大野係員

それでは、道路占用の許可を受けることが必要となります。(占用許可制度の概要、手続、基準などをひととおり説明。)私は道路占用担当の大野と申しますので、不明な点がありましたら、またいつでもお越しください。

蕎麦屋

ありがとうございます。あらためて申請にまいりたいと思います。

～それから二週間後～

蕎麦屋

二週間程前に一度伺った〇〇と申しますが、道路占用担当の大野さんはいらっしゃいますか？

坂上係員

申し訳ございません。あいにく大野は外出しておりますが、同じ担当の坂上と申します。何かご用件がございましたら私の方でお伺いします。

蕎麦屋

先日、大野さんから看板の占用の件についていろいろ伺いまして、許可基準に合うように看板を作らせたので、その占用許可申請書類をお持ちしました。

坂上係員

分かりました。お預かりして、大野の方にも伝えておきます。

蕎麦屋

開店に向けた準備が予想以上にはかどりました。あと一カ月後には開店できる見込みになったのですが……。それで、看板の方はどのくらいの期間で許可されるものなのでしょうか？

坂上係員

申請書の内容はこれからよく読ませていただ

渡邊課長

おはよう。今日も冷えるね。ところで、駅前のカラオケボックスが新装開店するそうだよ。このところ忙しかったし、たまにはババァと行こうか？

大野係員

いいですね。是非お供させていただけます。もちろん、坂上さんも行きますよね。

坂上係員

私は大丈夫だけど、大野君は山ほど仕事が残っているんじゃないの？

大野係員

確かにたくさんありますけど……、大丈夫ですよ。(本当、厳しいな。)

蕎麦屋

おはようございます。〇〇と申しますが△△町二丁目蕎麦屋を開店することになりました。二カ月後の開店に向けて内外装工事などを今行っています。それで、店の看板が歩道の

きますが、寸法についてはこれなら問題はなさ
そうです。一カ月後の開店には間に合うよう
にできると思います。

蕎麦屋

ありがとうございます。それでは、よろしく
お願いします。

〜一時間後〜

※1 行政手続法第6条

行政庁は、申請がその事務所に到達してから当該申請に対する処分をするまでに通常要すべき標準的な期間（法令により当該行政庁と異なる機関が当該申請の提出先とされている場合は、併せて、当該申請が当該提出先とされている機関の事務所に到達してから当該行政庁の事務所に到達するまでに通常要すべき標準的な期間）を定めるよう努めるとともに、これを定めたときは、これらの当該申請の提出先とされている機関の事務所における備付けその他の適当な方法により公にしておかなければならない。

大野係員

ただいま戻りました。いや、外は寒かったですよ。

坂上係員

お疲れさま。ついさつき、今度△△町に開店するというお蕎麦屋さんが占用許可申請を持ってきたわよ。大野君、相談受けてたんでしょ。

大野係員

ありがとうございます。その話は一度聞いて

※2 「道路法第24条の承認及び第32条の許可並びに第91条第1項の許可に係る標準処理期間の基準について」

(平成10年8月5日建設省道政発第93号路政課長通達)

1. 標準処理期間（申請書が窓口で「到達」してから「処分」（決裁権者の決裁を行った日）までの間をいう。）
原則として2～3週間（占用の場合は「変更」、「更新」を含む。）

ていますし、私に任せてください。今はちよつ

と手がまわらないけれど、（開店も二カ月後と言ったし）十分間に合いますよ。

坂上係員

それじゃ、頼りがいのできた大野君に任せられるけど、くれぐれも標準処理期間内にやってね。

大野係員

はっ？ 何、何ですか？ 標準処理期間って？

坂上係員

（案の定だったわ。）それじゃ、順を追って説明するわね。以前、許認可等の申請に対する審査の基準が明確でなかった行政の不透明さに対する批判があつて、平成五年に「行政手続法」^{※1}が制定されたんだけど、その第六条に標準処理期間のことが書かれているわ。申請を受けてから処分を行うまでの標準的な期間を定めるよう努めて、これを公にしておくこととされているのよ。これを受けて、平成六年九月に本省から出された通達では、道路法第三二条の占用許可については、更新、変更を含めて一カ月以内とされていたのだけれど、政府の規制緩和の議論の中で、この期間を更に半減させるという声が高まったので、平成一〇年八月の通達^{※2}でこの期間が二〜三週間に改められているの。

あ、それから、このお蕎麦屋さん一カ月後に開店できるようになったそうよ。

大野係員

一カ月後の開店になったんですか？ ちよつと待っててくださいよ。ルールがあることも知らなかったし、申請書類に不備があったりしたら間に合わないかもしれないじゃないですか。

坂上係員

慌てないで最後まで聞きなさい！ この通達では、標準処理期間の基準の適用除外として、申請書類の不備等を補正するために要する期間や申請内容が関係機関との協議を要する期間などが含まれないこととされているの。それに、期間は目安とされていて直ちに期間内処理の義務が生じるわけではないとされているわ。けど待っている人がいるんだから、できるだけ早くやってあげた方がいいわよね。大野君だって、宅配ピザを頼んで何時間も来なかつたら怒るでしょ？

大野係員

宅配ピザと許可の審査は違いますよっ！ でもいつまでも待たせちゃいけないのは、それはそうですよ。ね。(受付窓口に掲示されている貼り紙を指さして) あれっ！ここに貼ってあるのはこの標準処理期間の内容だったんですね。気が付きませんでした。

坂上係員

つまり、私たち行政側だけの人間がその内容について把握しているだけでなく、申請者にとってもその内容や過程を把握できるように掲示しているのよ。

大野係員

すみません勉強不足でした。他の仕事もおろそかにならないように頑張りますね。

一カ月後

渡邊課長

坂上さんと大野君の仕事もようやく落ち着いてきたようだね。そういえば、最近看板の占用許可をした△△町の蕎麦屋から出前をとろうか。おもしろいって評判だよ！

坂上係員・大野係員

ご馳走してくれるんですか？

渡邊課長

(なにも、声を揃えなくても・・・)さて、何をとりようかな。

(この項終わり)

京都市歩道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

京都市歩道段差転倒事故損害賠償請求事件

〔一審判決〕平成一三年五月七日

京都地方裁判所 請求一部認容（被告控訴）

〔二審判決〕平成一四年七月二三日

大阪高等裁判所 原判決変更、控訴人請求一部認容（確定）

1 事実の概要

本件は、被告京都市が設置・管理する歩道を歩行中の原告が、歩道に敷設された鉄蓋と歩道面との間に生じていた四センチメートルの段差に躓いて受傷したとして、国家賠償法第二条第一項に基づく損害賠償請求をしたものである。

（請求額：二一、八八五万八、九六八円）

2 判決の要旨

① 一審判決

本件事故現場は、整備された歩道のほぼ中央部にあたるところ、付近に十分な照明施設がなく、

夜間においては、鉄蓋と歩道面との間に形成された四センチメートルの段差を発見するのは困難な状況であった。歩道を含む道路は一般の交通の用に供される以上、年月の経過とともに磨耗、改変するものであり、たとえ被告に本件段差の危険性につき市民等から通報がなかったとしても、それにより管理責任が減じられることはない。また、本件事故は、整備された歩道に存した瑕疵により惹起されたものであり、原告に歩行者として落ち度を認め難いことから過失相殺の主張は採用しない。

② 二審判決

本件段差は、交通量も少なくない市街地内の歩道のほぼ中央部に存在していたもので、当該歩道が広く住民等の通行の用に供されていたものであることからすれば、これに歩行者が躓き受傷する可能性は相当程度あったといわざるを得ない。また、本件段差は相当以前から存在していたと認められることから、控訴人に予見可能性、回避可能性がなかったとは認められない。よって、控訴人

は本件事故により被控訴人に生じた損害を賠償する責任があるが、被控訴人にも前方不注意の過失があるため五割の過失相殺をするのが妥当である。

3 判決のポイント

① 事実認定（主に一審判決による）

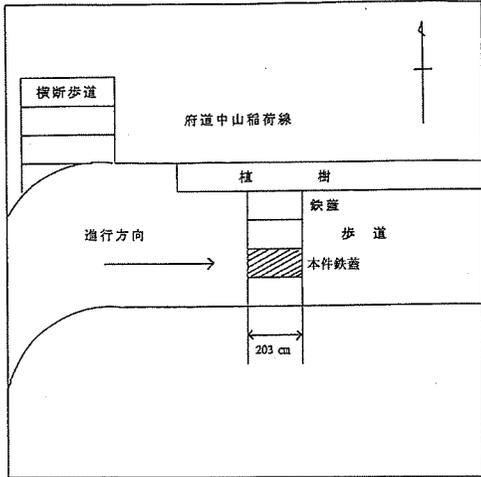
a 本件事故現場は、南北に通ずる国道二四号線と東西に通ずる府道の交差点の近辺で、交差点南東角に位置する旧京都みやこ信用金庫本店前の歩道（本件歩道）上である。本件歩道は、道路の拡幅及び歩道の確保を目的として排水路を暗渠化して設置されたものであるところ、歩道上には、排水路の清掃管理のための暗渠の開口部の蓋として、鉄蓋四枚が渡してあった。原告は、このうち南側から二枚目の鉄蓋（本件鉄蓋）に躓いて転倒した。

b 本件歩道は、車道との境に設けられた植込みを除く幅員三・二五メートルの舗装された平坦な道路で、植込み部分には低木が車道に沿って植えられ、所々に高木の街路樹が整備されている。本件事故当時は、交差点の北東角及び南側国道に沿った歩道上に四百ワットの水銀灯が、本件事故現場から東に約一五メートルの位置に三百ワットの水銀灯が設置されており、信用金庫本店側には庭園灯があり、

本件鉄蓋の西側端付近の照度は六・九から八・五ルククスであった。

c 本件事故当時、本件鉄蓋は、中央部分が南北に窪み、東西の側端部が歩道面から浮き上がるようにして約四センチメートルの段差（本件段差）を形成していた。本件段差は平成九年の信用金庫本店工事の際に形成されたものと推定されるところ、本件事故発生まで、道路管理者である被告市に歩行人等から苦情や危険性の通報は一切なかった。

d 原告は、本件事故現場から徒歩六〜七分の場所に居住し、本件事故現場を幾度か歩行したことはあるが、本件段差の存在は知らなかった。本件事故当時、原告は、夫との待ち合わせに向かうため本件歩道を東に向かって歩



(参考図)

行中、本件事故に遭遇した。その時の履物は、高さ二・五センチメートルのヒールのパンプスであった。

② 法的判断（二審判決による）

a 本件段差は、交通量も少なくない市街地内の平坦に舗装された歩道のほぼ中央部に存在していたものであるところ、本件歩道が老若男女の別を問わず、広く住民等の通行の用に供されていたものであることを考慮すれば、その段差がたとえ四センチメートル程度であつて、夜間においてもある程度の照明の下にあつたとはいえ、これに歩行者等が躓いて転倒して傷害を受ける可能性は相当程度にあつたといわざるを得ない。そうであれば、本件歩道は、道路として通常有すべき安全性を欠いていたものというべきである。

控訴人は、本件事故発生まで、本件段差について危険性を指摘する市民の通報等は一切なく、本件事故の発生について予見可能性、回避可能性がなかった旨主張するが、本件段差は、本件事故の相当以前から存在していたと推定されるところ、控訴人においてこれを発見することが不可能で、事故回避可能性がなかったとは到底いえない。

よつて、控訴人は被控訴人に対し、国家賠

償法第二条第一項に基づき、被控訴人が本件事故により被つた損害を賠償する責任があるといふべきである。

b 本件事故当時の本件事故現場付近の照度は、六ルククス以上あつたと認められるところ、一般に五ルククスの照度があれば四メートル先の歩行者の顔の概要が識別できるとされていることから、本件事故当時、被控訴人が路面を注視していれば本件段差の存在に気付くことは可能であつたと認められる。本件程度の段差は、市街地の歩道であつても至る所に存在し、また、道路上に障害物が存置されていることは稀ではなく、道路自体に損傷を生じることが否定できないことは公知の事実である。道路管理者が、道路の安全を維持すべきは当然であるものの、その供用を受けてこれを利用する者は、その性質上生じ得る障害について、容易に避け得る場合はこれを避けるべきであるといふことができ、夜間においては、昼間に比べて障害物の発見は困難であるが、歩行者はそれを前提として歩行すべきである。本件事故当時、被控訴人は、本件段差に気付くことができたのにこれに気付かず躓いて倒れたのであるから、前方不注意の過失があつたといふべきであり、その割合は五割となるのが相当である。

宮本武蔵の生誕地は「播磨」か「美作」か



兵庫県東京事務所 村上 武雄

NHKの平成一五年大河ドラマ「武蔵 MUSASHI」が、一月五日から放映されています。主人公、宮本武蔵の生誕地とされる兵庫県「播磨」、岡山県「美作」の両地方で日ごとに武蔵熱が高まっています。

武蔵は天保一二年（一五八四年）に生まれ、正保二年（一六四五年）熊本千葉城において六二歳の生涯を終えています。剣を磨くため諸国を遊歴し、京都



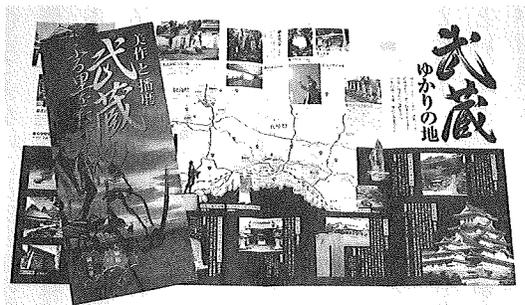
で吉岡清十郎一族を倒してから武名をあげ、その後、さらに修行を続け、六十余度の試合に一度も負けたことがなく、独自の剣法を編み出し「二天流」と称した。

慶長一七年（一六一二年）豊前の船島で佐々木小次郎（厳流）と勝負し、一撃のもとに倒したことは史上に名高い。寛永一七年（一六四〇年）、肥後藩主細川忠利に招かれ熊本へ移り、翌年兵法三五条の覚書をたてまつった。有名な著書「五輪の書」はこれをもととしたものである。

武蔵は剣豪として知られる一方、二天と号して多くの絵を描いています。それはけっして武

人の余技程度ではなく、当時の一流の画家の域に達するものであり、晩年は剣と画双方の生活を送っています。武蔵の描いた水墨画は特に卓抜で、絶妙の筆力をたたえられており、鐔（つば）などの金工作品にもすぐれたものを残しています。

さて、生誕地については、兵庫県の播磨と岡山県の美作の二説があります。「播磨」か「美作」かで議論の分かれる両地方ですが、昨年一二月、兵庫県と岡山県の両県が共同で「美作と播磨―武蔵のふる里をたずねて」と題した観光パンフレットを作成、両県にまたがるゆかりの地を載せ観光PRに努めています。



ます。パンフレットを開くと、生誕地にまつわる根拠が併記されています。兵庫県側は播磨（高砂市、太子町）、岡山県側は美作（大原町）をそれぞれ生誕の地であるとしています。

兵庫県側は武蔵自身が書いた



祝！市制40周年
不惑の北九州市です



北九州市東京事務所 吉田 文雄

はじめまして。とんび会政令

市ブロックと九州ブロックに支えられ、無事一年生を勤め上げつつある北九州市の吉田と申します。今後ともよろしくお願いいたします。

昨年四月から東京事務所勤務となり、国土交通省を担当させて頂いておりましたが、とんび会の一員ということだけで国土交通省の方々には本当にお世話になっております。これも長年、とんび会の諸先輩方が築いて下さった信頼による恩恵と感謝しつつ、皆様との出会いを財産に、今後のとんび生活を充実したものにしていきたいと思っております。

◇九州の玄関口

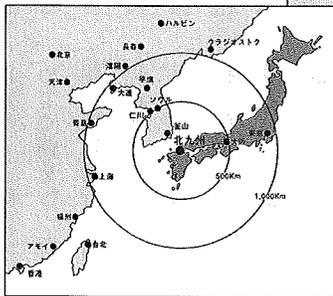
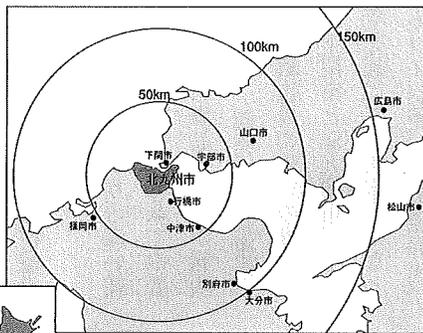
さて、我が北九州市ですが、ほぼ東経一三一度、北緯四三度に位置する面積約四八〇km²、人口約百万人の政令指定都市です。ご存知とは思いますが、九州の玄関口として本州とは関門橋と関門トンネルの二本の有料（優良！）道路で結ばれており、九州に入る車は全て本市を避けて通れない、関所のような都市でもあります。

昨今では、アジア各国への地理的優位性を前面に出しておりますが、大阪とソウルが、また東京と上海が、本市からはほぼ等距離というのが特筆すべき事実です。

◇北九州市の歴史

ところで、巷では「平成の大

合併」が進行中ですが、これに先駆けること幾星霜、歴史的に名高い「五市対等合併」により北九州市が発足したのが一九六三年二月一日です。そうです、二〇〇三年二月はなんと北九州市誕生四〇周年の記念すべき月だったのです。この伝統ある当セミナー二月号は、この記念に



位置図

「とんびの広場」を提供して下さったのか? と、改めて編集担当の方に御礼申し上げる次第です。

さて、国土交通省のご支援により空港、港湾、都市開発プロジェクト等を実施し、まちづくりを進めている北九州市ですが、皆さんは本市にどのようなイメージをお持ちでしょうか? 最近では、「環境先進都市」という称号もいただいておりますが、かつては、「公害のまち」、「恐いまち」、「文化不毛の地」と言われ肩身の狭い思いをしたこともありました。

そんな北九州市ですが、実は、年間観光客一千万人超を誇る一大観光都市でもあるのです! 今回は、「観光都市・北九州」の中でも、今や一大観光拠点となった「門司港レトロ地区」を紹介させていただきます。

◇北九州市観光の拠点

「門司港レトロ」

レトロとは、英語の RETORO SPECTIVEの略で、「昔を懐かしむ」「懐古的な」という意味です。明治・大正時代、国際貿易港として繁栄した門司港には、当時の面影を偲ばせる古い街並みが残されています。「門司港レトロ」とは、この古い街



関門橋

並みと新しい都市機能をうまく調和させた都市型観光地のごとを指しています。

重要文化財の門司港駅舎や旧門司税関等の歴史的な建物群と、一〇三mのレトロ展望台や跳ね橋などの新しい施設の集積により、懐かしいだけでなく散策したくなる観光地として、ますます厚みを増している地区であります。

◇ついに全国区!

遊歩百選に選定

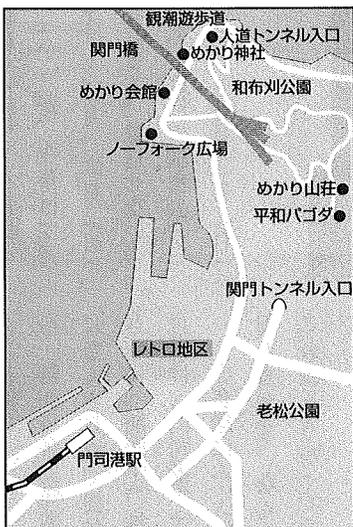
日本を代表する観光地から、行ってみたい、歩いてみたい百か所を選ぶ「遊歩百選」。

その一つに、門司港レトロが選ばれました。これは、地域が誇る観光資源をもとに、自然と歴史の再発見を目指し、同時に

歩きながら健康づくりを楽しめるエリアを選定するものです。キーワードは「健康」「環境」「観光」。全国八〇四の推薦エリアから、福岡県内で唯一選ばれた門司港レトロ、これで立派な全国区だあー。

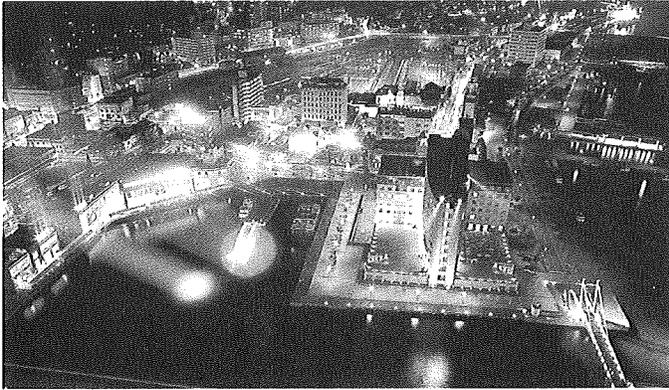
◇ナイトファンタジー

夜の船だまりを彩るレトロ建築、橋梁、水面、噴水…。照明デザイナー・石井幹子氏による「門司港レトロファンタジー」



レトロ地区位置図

門司港レトロ展望室

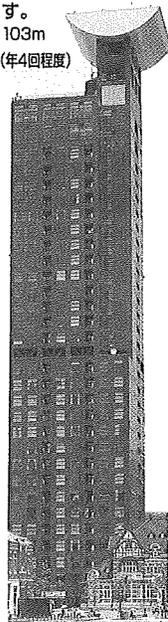


日本を代表する建築家・黒川紀章氏が設計した高層マンション「レトロハイマート」の31階に「門司港レトロ展望室」があります。ガラス張りの開放的な空間の中で、朝夕、四季折々、美しく変化する海峡のパノラマが楽しめます。ドリンクコーナー「ル・シエル」もあります。＊展望室までの高さ：103m

- 開館時間／10:00～22:00（入館は21:30まで） ●休館日／設備点検日（年4回程度）
- 入館料／大人300円・小・中学生150円（30人以上の団体20%引）
- お問い合わせ／TEL 093-331-3103



門司港レトロ・ナイトファンタジー照明デザイナー石井幹子さんのプロデュースによる様々な照明パフォーマンスがダイナミックで繊細な夜間景観を演出します。



は、様々な照明パフォーマンスにより、「虹を夢見る光景」と「静かな時間の流れ」を紡ぎだします。二つのシーンが今宵もまた幻想的な調べを奏でます。（日没から二二：〇〇（週

末は二二：〇〇）まで毎日実施中です。）
 ◇門司港名物「ふぐフェア」
 関門の旬「ふぐ」料理を、門司港レトロ地区の厳選店が、お

手ごろ価格で提供する恒例の「ふぐフェア」が、今年は二月一日（土）～三月二六日（日）で開催されます。見逃せないのは名物「ふぐ鍋」の試食会。二月九日（日）と三月二日（日）

の二日間は、港ハウス前で午前十一時から各回先着五〇〇名様になんと無料で提供されます。さらに、期間中の毎週土・日曜日には、門司港ホテル前で先着一〇〇名様にふぐひれ酒が振る舞われます。なんと太っ腹!! これはもう行くしかないですぞ。

全てのお問い合わせは、門司港レトロ倶楽部TEL093-3320106まで。

不惑を迎える今年、本市の新たな決意はズバリ「文化創造北九州」。市民の皆さんと力を合わせ、文化の種をまき、育て、咲かせて参りますので、皆様もぜひ一度本市へお越し下さい。最後に北九州弁で、「北九州にいつペン来ちゃりー」。

渋谷社会実験

繁華街の道路混雑解消に向けて

東京都都市計画局交通企画課

1 はじめに

東京都では、平成一二年「TDM（交通需要マネジメント）東京行動プラン」が策定され、九つの重点施策が位置づけられました。このうち「駐車マネジメント」「物流対策」について、交通混雑の激しい渋谷地区において路上駐車削減、荷さばき対策等を目的として、平成一二年度から二カ年にわたり、国土交通省指定の社会実験を実施しました。

渋谷地区では、大規模商業施設や小規模小売店が混在し、多くの来街者や物が集中しています。さらに歩道には人が溢れ、路上では荷さばき車や違法路上駐車、さらには特定駐車場への利用集中による入庫待ち車列の発生により渋滞が蔓延して

います。そのため路上駐車削減、荷さばき車の秩序化及び駐車場の利用促進を図るため、路上駐車余地を無くすとともに駐車場への適切な案内・誘導や路上、路外の荷さばきスペース設置などの施策の実施に向けて、実験を行うことになりました。

二 一二年度実験（スムーズシフヤ）

1 範囲及び期間

- ・渋谷駅周辺（文化村通り、井の頭通り、公園通り等）（図1）
- ・平成一二年一〇月一〇日から一月三〇日まで

2 実験の内容

(1) 荷さばきスペースの設置による、物流のスムーズ化

① 路内荷さばきスペースの設置

パーキングメーターの一部休止、中央線の変更及び車道の停車帯部分を活用して、路上荷さばきスペースを合計六九台分設置しました。利用料金は無料、運用時間は九時から一七時（一部一五時まで）、利用可能な車両はナンバーが「1」「4」「8」「軽貨物車」に限定しました。また、限られたスペースを有効に活用するため、利用時間を一五分までを目処としました。

② 路外荷さばきスペースの設置

周辺の既存駐車場などを活用して、地区内

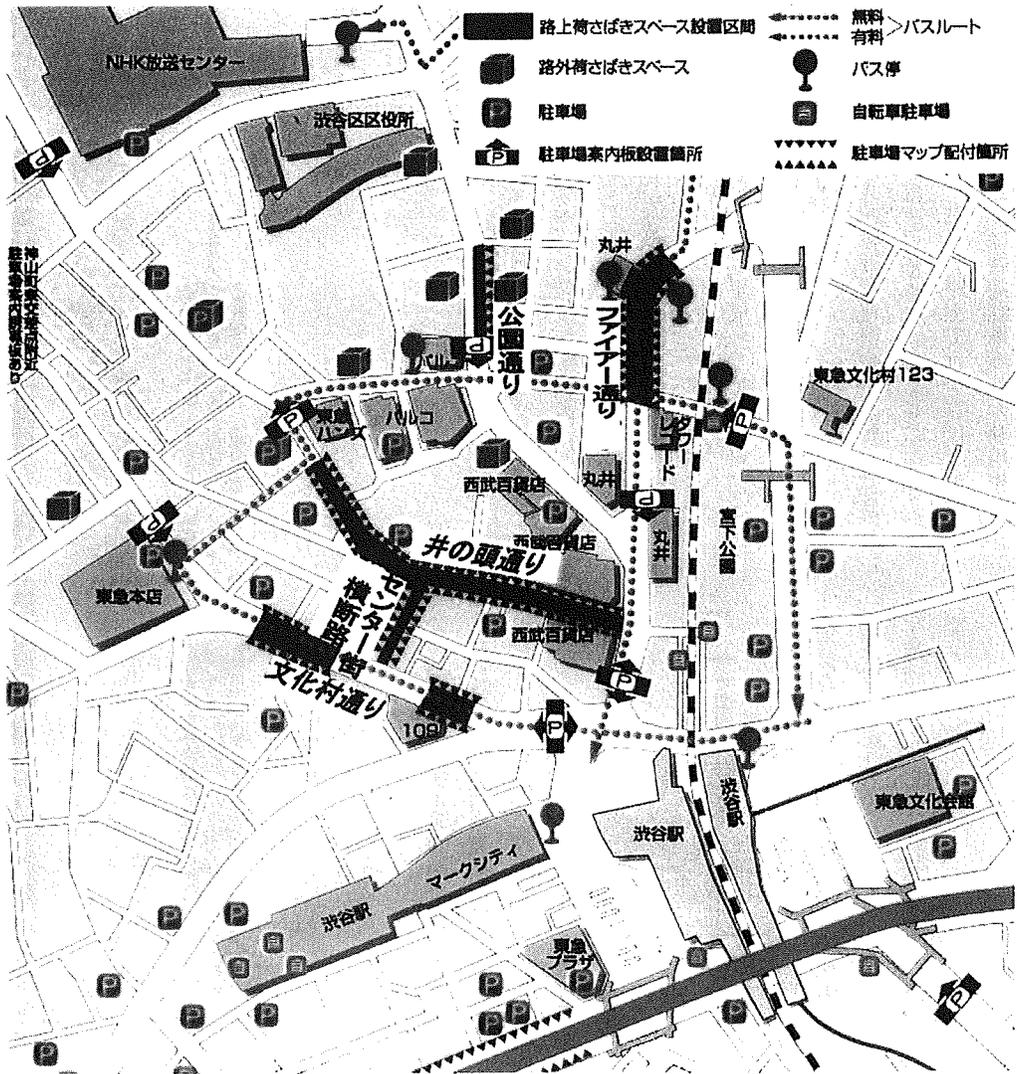


図1 12年度実験範囲

- 一〇箇所で合計一九台分の路外荷さばきスペースを設置しました。利用料金は無料、運用時間は九時から一七時、利用時間は三〇分までを目処としました。
- (2) 駐車場への案内・誘導による路上駐車削減
 渋谷地区には、新宿地区に設置されている従来の案内板方式による駐車場案内誘導システムが導入されていません。そのため、ドライバーに対して、駐車場の位置と満空情報の提供を行い、速やかな駐車場への案内・誘導を目指しました。
- ① 市街及び周辺駐車場への案内・誘導の実施
 満空情報を表示する案内板を設置し、満混、空の表示を係員の手作業で行いました。また、来街者に対しては、駐車場マップを配布しました。
- ② 主要駐車場三〇分以内無料開放の実施
 短時間の路上駐車を行うドライバーに対して、駐車料金への抵抗を無くすことで、駐車場に誘導するものです。対象駐車場として、公共的性格の強い区役所前駐車場と宮下公園下にある渋谷駐車場の協力により実施しました。利用料金は三〇分以内無料であり、それ以上の駐車は有料としました。ただし、店舗の特約割引などを利用し、料金を支払う車両は除きました。

3 実施体制

実験実施に向けて学識経験者、地元、物流事業者を始め、国土交通省、警視庁など関係部署により協議会を立ち上げ、併せて、物流対策（路外・路内荷さばきスペースの設置について施策の実施検討）駐車・駐輪対策（駐車場案内・誘導、駐車場連絡バス及び自転車の整序の実施検討）及び住民懇談会（社会実験について意見交換）からなる部会を設け、実験実施に向けた準備、実験中の状況及び結果報告を行いました。

4 実験の結果

(1) 荷さばき作業の効率化

① 横持ち距離の変化

横持ち距離（貨物車から目的地まで台車などで運ぶ距離）の平均が実施前の四四mから三九mに約一〇%減少しました。

② 路上荷捌きスペースの継続希望

物流業者側の四割の人が搬出入作業がスムーズになったと回答し、約七割が事業の継続を希望しました。

(2) 路上駐車の減少

①ピーク時の路上駐車台数が中心部で約六割、全体で約三割減少しました。

②ピーク時の走行時間が約半分になりました（井の頭通り）

③三〇分以内駐車場料金無料により駐車場利用が促進されました。

(3) 施策の本格実施への要望

今後の本格実施については、地元住民や関係者へのアンケートにより、約七割の方が施策の本格的な実施を希望している結果となりました。

5 実施への課題

①案内板方式による情報提供では、ドライバーに対しての一方的な情報提供であり、利用者が求める料金、目的地までの距離、特約割引の有無などの情報が得られない。

②案内板を見て入庫の参考にする率が低い

これらの課題を解決していくため、一三年度に渋谷駅周辺地区で新たな駐車場案内・誘導の一つとして、カーナビを活用した「渋谷スマートパーキング」社会実験を行うことになりました。

三 一三年度社会実験（渋谷スマートパーキング）

現在、全国で提供されている駐車場誘導に関する情報提供は、既存駐車場案内システムや携帯電話等への一方的な情報提供であり、個々のドライバーの嗜好条件（駐車場選択時にドライバーが好む料金、位置などの条件）を取り入れた、双方向

の駐車場情報提供のシステムがありませんでした。そのため、嗜好性に関する情報の不足などにより、路上駐車が増大へつながっていました。そこで一三年度の社会実験の課題を受け、駐車場への誘導効果を高める施策として、主に自家用車を対象として、ドライバーの嗜好条件に合致した駐車場へ通信機能を有するカーナビを活用して案内誘導する、社会実験を平成一三年度に行うことになりました。

1 範囲及び期間

・渋谷駅周辺の東西約一・五km、南北〇・七kmの範囲を対象とした（図2）

・平成一四年二月二日から三月一〇日まで

2 参加事業者・駐車場

国土交通省を始め、(財)東京都駐車場公社、トヨタ、ホンダ、デンソー、NEC、アイポスネット、@PARKが参加しました。また、参加駐車場に対しては実験の主旨を直接説明し、協力を求めた結果、満空情報発信器等の管理が可能な有人駐車場約五〇場の内、約九割に当たる四四場の駐車場が参加することになりました。

3 実験参加モニター

ホームページ、チラシ、ポスターにより実験の

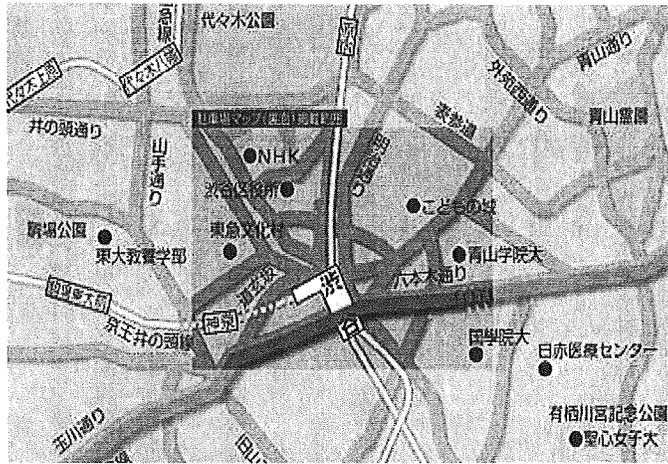


図2 渋谷スマートパーキング実験範囲図

4 実験システムの概要(図3)

①事前にパソコンからドライバーの車両及び嗜好(料金、構造、目的地までの距離、割引制度の有無等)条件をセンターサーバーに登録

PR及びモニターを公募し、三一名の参加を得ました。公募モニターは保有する車に車載機及び通信機器等を取り付け、実験期間中五回以上渋谷地区に来訪し、延べ二九六回のシステムを利用しました。

(嗜好条件は随時変更可能)

②参加駐車場から満空情報をリアルタイムに駐車場情報提供事業者(アイボスネット、@PARK)を経由して、センターサーバーに情報提供。

③出発時にカーナビ上に目的地を設定し、渋谷近傍までは通常のカーナビとして機能。

④渋谷区近傍(約3km手前)にて、カーナビからセンターサーバーに最適駐車場情報をリクエスト。

⑤センターサーバーにて、ドライバーの車両及び嗜好条件を基に、駐車場属性・満空情報データベースから最適駐車場を検索。

⑥検索の結果、嗜好条件を満たす最適駐車場情報をカーナビに送信。

⑦最適駐車場までの案内誘導
 ・目的地周辺の嗜好条件を満たす最適駐車場をリスト表示、ドライバーはそこから駐車場を選択し案内誘導する。

5 実験の結果

カーナビを活用した駐車場案内・誘導システムは、格段に高い割合で、ドライバーの交通行動(駐車場利用)の変化を促し、交通環境の改善を図れることが実証されました。

第一に、システム面の評価として、実験参加モ

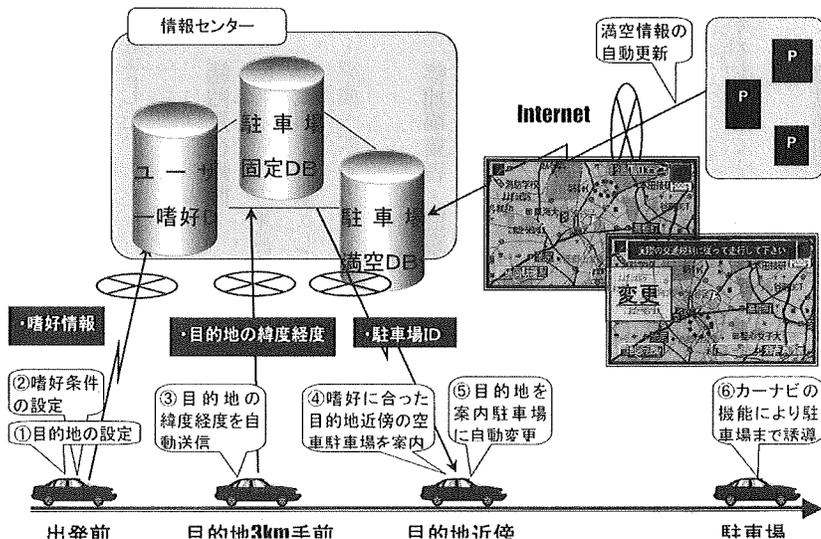


図3 社会実験システムの構成と利用の流れ

ニターへのアンケート調査結果により、次の結果を取りまとめました。

①本システムに従って、駐車場を利用した人の率は大幅に向上し、従来の案内板方式（交通行動の変化約一〇％）と比較して格段に案内・誘導効果が高い（交通行動の変化約七七％）事が検証されました。

②実際に案内・誘導された駐車場は、普段あまり利用しない駐車場に選択、誘導された割合が約六割となり、駐車場の平準化が図れまし

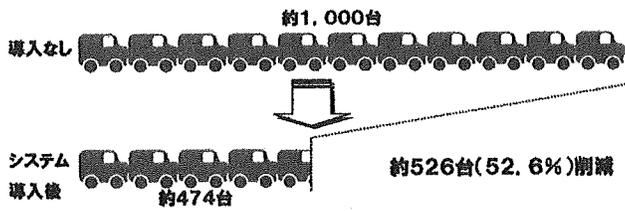


図4 路上駐車削減

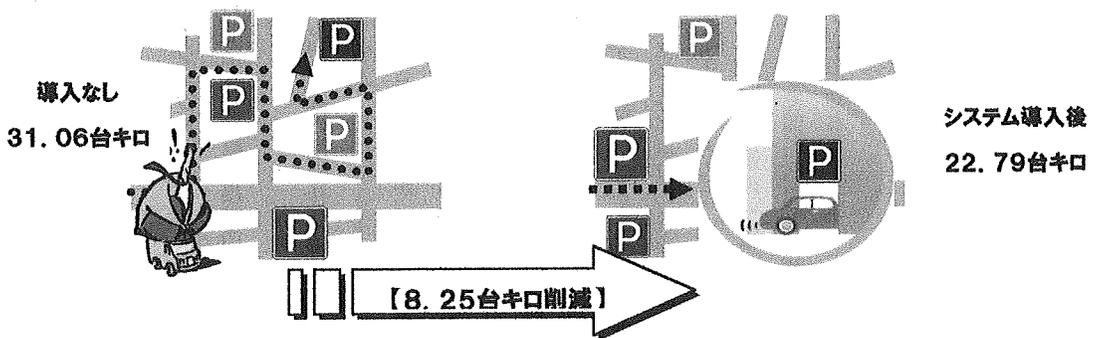


図5 駐車場検索（うろつき）台キ口削減効果（地区全体）

た。

③実用化時のシステム利用意向は、約七割が利用したい意向の結果を得ました。

第二に、交通面の評価として、実験参加モニターへのアンケート調査、システム利用記録の結果より、交通行動モデルを構築し、次のような道路交通の円滑化が推計されました。

①路上駐車台数が約五割削減（図4）。

②入庫待ち時間や走行台キ口などの走行量が約三割削減（図5）

6 明らかになった課題

①システムの改善

実験参加モニターに対するアンケートにより、操作回数削減や選択された最適駐車場の再検索、特約割引情報の充実などの改善要望が多くありました。そのため、今後ドライバーが使いやすいよう改善していく必要があります。

②実用化に向けた検討

国土交通省と連携しながら、全国で使えるシステムとして、統一的な仕様を定めていく必要があります。また、官民の役割分担及び事業主体を明確化していくとともに、満空情報の正確性・信頼性を確保していくため、参加駐車場の拡大及び自動発信機の普及などの

方策を検討していく必要があります。

四 実験施策の実用化

1 物流対策

- ① 道路再構築による荷さばきスペースの設置
(渋谷公園通り)

一・二年度社会実験の成果を受けて、既存道路空間を活かしながら、車道を狭め歩道を拡幅し、歩道の一部を切り込んで荷さばきスペースの設置を渋谷区の事業として進めています。

- ② 地元主体のまちづくり(渋谷井の頭通り)

社会実験による道路混雑解消効果を受けて、施策の本格実施に向けて地元商店街等へ働きを行いました。一三年八月に、地元商店会会員と専門委員(都、渋谷区など)で構成される「井の頭通り住民連絡会」が立ち上がり、道路再整備を主としたまちづくりについて、ワークショップ方式により具体的検討が行われました。また、合わせて道路構造再編の試行を実施しました(一四年度に連絡会を発展的に解消し「井の頭通り整備住民懇談会」が設立されました)。

今後は、懇談会での検討を受けて、一五、一六年度の二カ年に渡り、渋谷区の事業として道路再構築の整備を予定しています。なお、

実験をきっかけとして、道路再構築に関する調査、整備に対して新たな国の補助制度である「みち再生事業」が創設されました。

2 駐車マネジメント

カーナビを活用した駐車場案内・誘導システムの
試行実施

本システムが交通の円滑化に寄与できる社会システムとして普及、展開できるよう、平成一五年二月中旬から三月下旬にかけて、(財)東京都駐車場公社とともに渋谷、新宿、池袋及び町田市の協力により町田駅周辺で実用化に向けた試行を実施する予定です。この試行により社会実験での課題整理、解決を図るほか、今後の全国展開に向けての標準仕様策定に反映していく予定であります。

なお、本システムは既存の駐車場案内誘導システムやVICSなどとともに、今後、都が展開する駐車場への案内誘導策の一環として行うもので、実用化に向けて関係機関と調整、連携しながら進めていく予定であります。

五 最後に

都内主要繁華街の路上駐車による交通混雑を解消するため、渋谷地区で展開した社会実験の成果は、繁華街における荷さばき対策やカーナビを活用した駐車場案内・誘導の新たな施策の実施によ

り、路上駐車を削減し荷さばきの秩序化を図りました。また、道路容量の回復に伴う交通の円滑化、既存駐車場利用の平準化などの効果をもたらしました。特に、実験を契機として地元商店街などが違法駐車対策やまちづくりの必要性への認識が高まり、施策の実施に向けて動きだしたことが大きな成果と考えている。

月・日	世界の記事	月・日	国内の記事	月・日	道路行政の記事
12・23	<p>○国際原子力機関（IAEA）は朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）寧辺の核施設で黒鉛実験炉に続いて核燃料棒製造工場と核燃料再処理施設で封印を撤去したことを確認した。</p> <p>○国際原子力機関（IAEA）の緊急理事会が北朝鮮に各施設の再凍結と核兵器開発の放棄を求める決議を全会一致で採択した。国連安保理への付託は見送った。</p> <p>○ブッシュ米大統領が今後一〇年間で六、七〇〇億ドル（約八〇兆六、〇〇〇億円）規模の総合経済対策を発表。対策が実施されると、今後三年間で二一〇万人の雇用が創出されるとしている。</p> <p>○イラクの大量破壊兵器査察を担当する国連監視検証査察委員会（UNMOVIC）とIAEAは安保理の非公式会合で中間的な評価報告をした。大量破壊兵器の開発、存在については「決定的な証拠は見つかっていない」としたが、申告書への疑問に対する返答などをイラク側に求め「疑問は何ら解決していない」と説明した。</p> <p>○朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）は核不拡散条約（NPT）を脱退し、国際原子力機関との保障措置（核査察）の拘束から完全に脱することを宣言した。</p> <p>○米国のパウエル国務長官は北朝鮮の核不拡散条約（NPT）脱退問題で、国際原子力機関（IAEA）のエルバラダイ事務局長と会談し、北朝鮮が数週間以内に協力姿勢を示さなければ、この問題を国連安保理に付託することによって一致した。</p>	12・24	<p>○政府は閣議で03年度政府予算案を決定した。一般会計総額は02年度当初予算比〇・七％増の八一兆七、八九一億円、一般歳出は〇・一％増の四七兆五、九三二億円。また、財政投融资計画政府案を前年度当初比二二・六％減の二三兆四、一一五億円と決定した。</p> <p>○保守新党が結成大会を開き、代表に熊谷弘・前民主党副代表が選ばれた。</p> <p>○内閣府が01年度の国民経済計算を発表した。土地や建物などの資産に對外純資産を加えた01年度末の「国富」は二、九〇六兆円で、前年比一・九％減。四年連続のマイナス。</p> <p>○総務省によると、一月の完全失業率（季節調整値）は前月に比べ〇・二ポイント改善し五・三％となった。改善は今年（昨年調査時）三月以来。</p> <p>○厚生労働省の人口動態統計の年間推計によると、02年に生まれた赤ちゃんの数は一一五万人で、前年に比べ一萬五千人の減と過去最低を更新した。</p> <p>○警視庁は東京都三鷹市役所の警備員だった久米裕さん（当時五二）の拉致事件について、北朝鮮幹部工作員の金世鎬容疑者（七四）の逮捕状を取った。拉致容疑者で北朝鮮工作員の逮捕状を取ったのは初めて。</p> <p>○小泉首相がロシアのモスクワでプーチン大統領と会談し、共同声明と六分野の口行動計画に合意した。行動計画では北朝鮮の核不拡散条約（NPT）脱退宣言の「速やかな撤回」を求めた。</p>	12・25	<p>○首都高速道路高速中央環状線（板橋JCT～江北JCT間、延長七・一km）が開通。</p> <p>○国土交通省が公共交通の「快適性・安心性」向上方策の検討委員会の初会合を開く。</p> <p>○国土交通省と東京都は「東京外かく環状道路」の都内未着手区間（関越道～東名道区間、延長約一六km）に大深度地下利用法を初適用する方向で検討することで合意した。</p> <p>○国の審議会の答申等を踏まえ、道路関係四公団が、五万円・三万円ハイウェイカードについて、平成一四年一月二十八日をもって販売を終了する旨を記者発表。</p> <p>○東京都は「東京都のしゃれた街並みづくり推進条例」（案）を作成。</p> <p>○国土交通省が「道路事業評価手法検討委員会」の初会合を開く。</p>
10		1・8		1・8	
9		31		10	
7		27		21	
6		26		22	

編集後記

ある日、電車の中で大きな声が響いた。何かと声のした方を見た。すると、二人連れの老紳士のうちの一人が、若い女性二人に話しかけていた。

「ここに書いてある字を声を出して読んでみてください。ここに書いてある字ですよ」

老紳士はそう言いながら、窓ガラスのステッカーを指さした。そこには「優先席」とあり、その下に「お年寄りや体の不自由な方に席をおゆずりください」と書いてある。若い女性たちは「優先席」に座っていたのであった。この呼びかけに女性たちは無言のまま。さすがに一人はバツが悪そうに顔を伏せて寝たふり。老紳士たちは空いた座席に腰を下ろすと話し始めた。

「どうも最近日本語の読めない人が多くなったので困るよ」

そう言いながら、座席に残っている女性に声をかけた。

「このあと、ワシのようなジジイやババアが乗ってきたら、席をゆずってください」

若い女性は依然、狸のまんま。それを横目に老人たちは再び話し始めた。

「そんなことを言つて、乱暴されたことはないの

か。相手によっては殴られるよ」

誰もが心配することで、私も思わず聞き耳を立てた。

「あつたよ、一度だけ。若い男だったが、すごい剣幕で立ち上がり、詰め寄ってきた。でも、こんなジジイを相手にしても思つたらしく、何もせずに引き返していったよ」

最近、「声を出して読みたい日本語」というタイトルの本が、よく売れているという。新聞広告によると、毎日出版文化賞なるものを受賞、販売部数は一六〇万部を突破している。それはそれで結構な話だが、日常生活の中では「読んでみたい」よりも「声を出して読んでもらいたい日本語」のほうが多い。

思いつくままに取り上げてみると、トップは老紳士が嘆く電車内での「優先席」関連、次いで携帯電話とタバコ関連、「電話はご遠慮を」、「携帯電話の電源をお切りください」、それから「未成年者にはタバコを売りません」、「終日禁煙」、「路上禁煙」など。

道路関連でも「路上駐車禁止」、「車両進入禁止」「二方通行」なども、この部類に入る。

ここに並べた日本語は、あくまで個人的な体験に基づいたものだが、さて、あなたにとってのそれは、何でしょうか？

(K)

3月号の特集テーマは「都市再生と道路事業」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