

都市と交通

Vol.2 No.2 2003

Viewpoint 1

Fundamentals

平成16年度街路事業関係予算概算要求のポイント

1. 国土交通省における概算要求基本方針 2
2. 都市・地域整備局等の概算要求基本方針 3
3. 街路事業関係予算概算要求重点事項 6
4. 街路事業関係予算概算要求総括 9

Topics

- 社会資本整備重点計画及び五箇年間の道路整備の方針 10
- 美しい国づくり政策大綱 11
- 道路構造令の一部を改正する政令案 12
- 無電柱化推進計画の骨子 13

Information

- 都市情報システム研究部会の活動 14

社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路課

都市計画道路南大浦線(斜行エレベーター)街路整備事業(長崎市)



街路事業コンクール

旅行作家

杉田 房子



本誌の前号で「第15回全国街路事業コンクール」の結果が紹介された。私は第1回のコンクールから審査委員をおおせつかっているが、年に1度とはいえ、その審査作業は楽とはいえない。なにしろ、応募が多い年で70件、少ない年でも30件を数え、分厚い資料すべてに目を通した上で、予備審査会議に出席、候補を絞り込み、委員が手分けして現地調査に出かける段取り。手間も時間もかけて慎重に審査し、ようやく結論が見えてくる。

コンクールの目的は明確である。「都市基盤施設としての街路を整備し、地域経済の発展と住民の福祉向上を図る」というのがそれである。しかしそれはマクロ的観点でしかない。ミクロ的に眺めれば、駅と駅前広場、さらに駐輪場の組み合わせまで、多様な地域状況を読み取っていく必要がある。ひと口に「道路の再開発」といっても、立体交差あり、沿道地域との一体開発あり。応募事業を一律に律して評価することは到底できない。その意味では、委員の1人として、こうしたインフラの視点で15年間の社会変化を“肌で知る”ことができるようになったのは幸いである。

もっとも、事業が完成して街路が一新されたとはいえ、すべての利用者や住民が事業をプラスと捉えるとは限らない。たとえば、駅舎の近代化に合わせて駅前広場が整備されたケース。「クルマ社会なので、駅には乗降時に立ち寄るくらい。広場とはほとんど関係がないというか、無縁に近いのが本音です」という話を、ある調査地で住民から聞いたことがある。こうした傾向は特に地方に多いようだ。さらに、バイパスができ、沿線に広い駐車場のあるレストランやスーパー、遊戯場などを有する大型店舗群ができるということになれば、駅や駅前広場と「無縁に近いのが本音」という声も否定できない。

もちろん、バイパスの誕生は街路事業あつての成果であるが、住民の意識は「それとこれとは別」という反応だということになるのだろうか。

大都市になんらかの形で接続した中小都市ばかりでなく、地方の離島などでもこうした「事業と利便性は別」という住民反応が見られる。鹿児島県・屋久島（第13回コンクールに応募）での現地調査で、特にこうした住民反応を強く意識させられた。屋久島といえば、世界遺産登録で広く知られる地。その名勝地の幹線に架かっていた橋は、一車線で歩道もなく、老朽化が著しかった。つまり、

どう見ても“新品”化が不可避だった。事業ではその従来の橋を付け替え、付帯の街路も整備するというのがあらましが、住民の立場からすると一連の事業は当然のことと受け止めていたようだ。むしろ、「今になっちゃうと、工事中にえらい不便をした思いが強く残っているわ」という印象の方が強いらしい。同じ言葉を2泊の現地調査中に何度も聞いた。いってみれば、従来の橋は不便極まるのに長いことそのまま、良くなって当たり前。「三拝九拝して大喜び」とか、「毎日の暮らし向きが良くなるのに役立っている」などの意識は薄いということになる。

だからといって、「街路事業」をはじめとする社会インフラの改善・整備が必要ないわけではない。必要にして不可欠である。ただそれが、住民の反応をプラス方向へ一辺倒に結びつくわけではないということである。

平成14年のコンクールに応募があった秋田県下に現地調査をした際、交通の都合でJR大曲駅に立ち寄ったが、ここでも事業と住民の結びつき深く考えさせられる経験をした。大曲駅はJRの秋田新幹線『こまち』の途中駅である。駅舎も真新しくなり、エスカレーターもエレベーターもあり、ホールはがらんとしているが綺麗である。木造だがそれなりの雰囲気を出していた以前の駅舎とはまるで異なる様子にびっくりした。しかしそれ以上にびっくりしたのは、駅のどこにも売店がなく、駅員に「昼食のとれるお店はないか」と尋ねたところ、「カフェテリアがあったのだが、客が来ないので閉店しました。食べ物、飲み物、新聞・雑誌などは駅構内で一切扱っていません」という返事。駅前に出てみれば、広場は整理されているものの、その向こうにある商店街は軒並み閉鎖状態。列車に乗りこきたらしい人に聞くと、「車で駅まで来て列車に乗るだけ。帰ってきても駅から車。駅での飲食はまじしないし、商店街はパスしちゃう。ここで昼をとろうと思っていたのはお気の毒ですね」。昼食抜き不便をピカピカの駅でかこつのは、事情を知らずに遠方からやって来た旅行者だけ、というケースも起こり得る。

15年もの間、応募作品に接していると、普段の旅行中にもそれらの作品に接した際、なにやら知り合いに出会ったような思いに浸ったり、「街路事業」の改善・整備中の状態を見かけて「応募作品に出てくるかな」と思ったりする。むろん、たとえ応募作品に出てきたとしても、肩入れなど絶対にするはずもないが……。

1 国土交通省における概算要求基本方針

1. 重点4分野への重点化

国土交通省では、「基本方針2003」で掲げられた重点4分野への重点化を進め、政策効果の高い事業・施策に絞り込んで集中的に実施しています。下記の図にあるように、重点4分野の合計は5兆6508億円（1.16倍）で、全体に占める重点4分野のシェアは、前年度の70.0%に比べ、平成16年度は72.4%を要求しています。

2. 社会資本整備重点計画策定を踏まえた成果重視の施策展開

(1) 政策本位・成果重視の予算編成とPLAN・DO・SEEの徹底

「社会資本整備重点計画」の策定等を踏まえ、事業横断的な成果目標の設定（PLAN）、目標の効率的達成に向けた施策の重点化と連携の強化（DO）、政策評価の本格的な運用、事業評価の厳格な実施と予算への反映（SEE）を推進しています。

(2) コスト構造改革など公共事業の効率性・透明性の向上
コスト縮減目標（▲15%）の達成に向けた時間管理概念の徹底、ローカルルール推進、既存ストックの有効活用、電子入札の導入を含む入札・契約制度改革等を通じ、公共事業の効率性・透明性を更に向上します。

3. 三位一体の改革（国庫補助負担金制度の改革）の推進

個性ある地域の発展のため、「地方でできることは地方で」を基本に廃止・縮減等の改革を行う一方、国家的見地から支援すべき事業については、戦略テーマ毎の補助体系へ改革するとともに、統合補助金の更なる拡充などにより、地方の裁量を高める方向での改革を推進します。

4. 特殊法人等改革の推進

特殊法人等整理合理化計画に基づき特殊法人等の改革を円滑に推進するため、必要な措置を実施します。

5. 効果的な事業実施による経済活性化の促進

厳しい財政状況の下、限られた予算で高い経済活性化効果を発揮する施策を総動員し、民間投資、民間消費、雇用の拡大を促進します。

- ・民間投資を誘発する民間都市開発支援などの施策の推進
- ・観光立国の実現による民間消費の拡大
- ・新たな雇用を生む「530万人雇用創出プログラム」の推進
- ・PFIや「政策群」の手法による民間資金・活力の利用

国土交通省 重点4分野への重点化

	公共投資関係費	行政経費	合 計
重点4分野合計（対前年度倍率） 全体に占めるシェアの変化	5兆5,026億円（1.16） 74.7% → 76.8%	1,482億円（1.23） 20.1% → 23.4%	5兆6,508億円（1.16） 70.0% → 72.4%
個性と工夫に満ちた魅力ある都市と地方	4兆 404億円	767億円	4兆1,171億円
公平で安心な高齢化社会・少子化対策	4,066億円	68億円	4,134億円
循環型社会の構築・地球環境問題への対応	8,858億円	137億円	8,995億円
人間力の向上・発揮 —— 教育・文化、科学技術、IT	1,698億円	510億円	2,208億円

2 都市・地域整備局等の概算要求基本方針

1) 道路事業に関する要求の基本方針

社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図るため、平成16年度は、「成果主義の道路行政」を目指し、既成の枠にとらわれない幅広でメリハリの効いた施策を展開します（図2-1）。

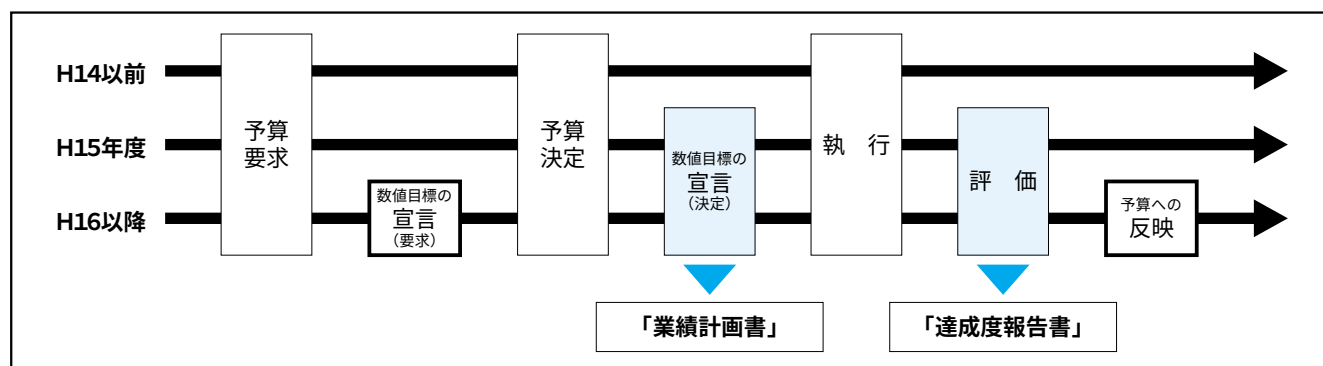
「成果主義」の道路行政マネジメントの導入や、地方の裁量のもと、より成果のあがる交付金制度への改革等の既存制度の見直しを行いながら、必要な道路を効率的に「つくる」とともに、既存ストックを有効に「使う」ことを徹底し、「活力」、「暮らし」、「安全」、「環境」の政策テーマ

を実現するため、他の行政分野と連携を図りつつ、幅広い課題に対応した政策を重点的かつ計画的に進めます。

これらの政策テーマをより透明性を高めながら、効率的・効果的に実施するため、事業・施策の評価結果や成果等に関する幅広い道路関係情報を国民に積極的に公開します。

関連記事：「社会資本整備重点計画及び五箇年間の道路整備の方針」～TOPICS掲載

図2-1 成果主義に基づく道路行政マネジメントの流れ



重点事項別事業費の状況

（単位：億円）

	16年度	前年度	倍 率
① 人間力の向上・発揮－教育・文化、科学技術、IT ○ IT社会推進に向けた道路の情報化	942	866	1.09
② 魅力ある都市・個性と工夫に満ちた地域社会	23,801	21,204	1.12
(1) 魅力ある都市	15,107	12,862	1.17
○ 三大都市圏環状道路の整備	2,586	2,065	1.25
○ 都市の競争力の向上を図る道路整備	8,637	7,447	1.16
○ 踏切関連及び公共交通支援 （うち連続立体交差事業）	1,957 (976)	1,709 (871)	1.14 (1.12)
○ 交通結節点改善	493	424	1.16
○ 電線類の地中化	1,435	1,216	1.18
(2) 個性と工夫に満ちた地域社会 ○ 市町村合併等連携を強化するための道路整備	8,694	8,343	1.04
③ 公平で安心な高齢化社会・少子化対策 ○ 歩行空間のバリアフリー化等	3,766	3,274	1.15
④ 循環型社会の構築・地球環境問題への対応 ○ 沿道環境対策等	1,046	880	1.19
①～④ 重点四分野 合計 (A)	29,555	26,224	1.13
重点四分野以外	5,852	5,943	0.98
合 計 (B)	35,407	32,166	1.10
(A) / (B)	83.5%	81.5%	

2) 都市・地域整備局における要求の基本方針

1. 要求の基本的考え方

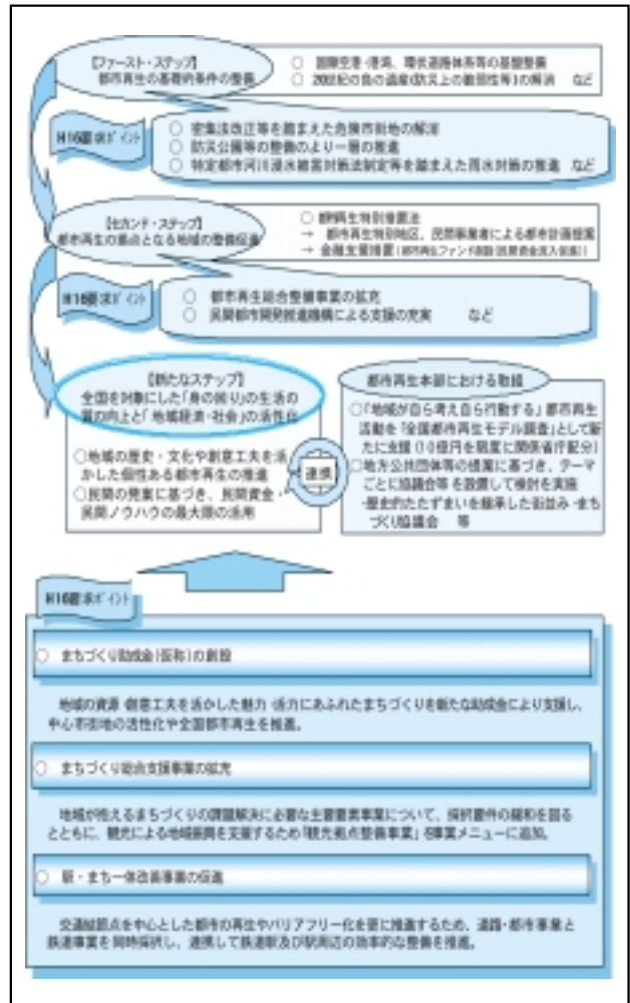
我が国の活力の源泉である都市の再生を進めることが、経済の長期低迷からの脱却を図っていく上からも極めて重要です。このため、災害に対する脆弱性など20世紀の負の遺産の解消や民間による優良な都市開発の促進に引き続き取り組むとともに、都市再生の動きを全国において活性化させるための新たな施策展開を講じていきます。

都市再生等を進めるに当たっては、各まちや地域を、後世に引き継ぐに相応しい景観や環境を備えたものとしていくことが必要であり、また、政府の重要施策である観光振興を強力に進めていく上からも重要です。このため、関連法制的整備と合わせ、緑・水豊かなまちづくりや電線類の地中化等に向けた予算措置の充実を図っていきます。

さらに、各地域の資源や個性を活かした自立的発展を推進するため、奄美、小笠原等の特別な地域に関する支援の充実を図るとともに、都市・農山漁村交流の拡大等に取り組んでいきます。

また、こうした諸施策を進めるに当たっては、関係施策間の連携による事業効果の早期発揮や効率化を図るとともに、「基本方針2003」等を踏まえつつ、国庫補助負担金制度のより一層の見直し、時間管理概念の徹底、事業コストの縮減等のより一層の推進を図っていきます。

図2-2 都市再生の新たな展開



2. 概算要求のポイント

(1) 要求重点事項

1) 都市再生の新たな展開

① 個性あふれる全国都市再生の推進

- ・ まちづくり助成金(仮称)の創設
- ・ 駅・まち一体改善事業の推進等

② 民間による都市再生のより一層の推進

- ・ 都市再生総合整備事業の拡充
- ・ 民間都市開発推進機構による支援の充実等

③ 安全・安心な生活の実現

- ・ 密集法改正等を踏まえた危険市街地の解消
- ・ 防災公園等の整備のより一層の推進
- ・ 特定都市河川浸水被害対策法制定等を踏まえた雨水対策の推進等

2) 美しく潤いのある都市環境の実現

① 美しい景観の形成

- ・ 景観緑三法に基づく総合的な施策展開等

② 電線類地中化の推進

③ 緑豊かな都市環境の形成

- ・ 「緑の回廊構想」の推進と緑地環境整備総合支援事業の創設
- ・ 民有地緑化の推進等

④ 潤いある水環境の実現

- ・ 下水道・河川の連携による水質浄化対策の推進
- ・ 合流式下水道の改善等

3) 活力ある地域の実現

① 地域の資源や創意工夫を生かした自立的振興の確保

- ・ 奄美群島・小笠原諸島の振興
- ・ 離島地域の振興等

② 観光・交流等による地域振興の推進

- ・ 都市と農山漁村等の交流の推進等

③ 大都市圏の整備の推進

- ・ 広域都市再生プロジェクトの推進等

(2) 事業の重点化・効率化

1) 政策評価による事業の推進

- ・全国都市再生の推進に資するまちづくり総合支援事業の拡充等

2) 時間管理概念の徹底

- ・完了期間宣言路線の推進等
- ・「街びらき先行実施地区」制度の導入等

(3) 国庫補助負担金の見直し

1) まちづくりに係る支援制度の見直し

2) 統合補助制度の創設・拡充 等

(4) 政策群の取組み

1) 緑豊かで安全・快適な都市の再生

2) 都市と農山漁村の共生・対流の推進

3. 主要連携施策

1) 駅・まち一体改善事業の推進

2) 「緑の回廊構想」の推進等水と緑のネットワークの形成

3) 水と共生できる安全で良好な街づくり

4) 密集市街地の緊急整備

4. アウトカム指標に基づく施策の推進

社会資本重点計画法の制定等を踏まえ、アウトカム目標・指標に沿った施策の展開を図ります。アウトカム指標に基づく総合的な施策の例は次のようになります。

- ・「緑の回廊構想」の推進等水と緑のネットワークの形成
- ・水と共生できる安全で良好な街づくり
- ・密集市街地の緊急整備

区 分	合 計	うち公共事業関係
政策目標合計 (対前年度倍率)	1兆3,380億円 (1.14倍)	1兆3,317億円 (1.14倍)
暮らし <住環境・都市生活の質の向上等>	7,687億円	7,669億円
安 全 <水害等による被害の軽減等>	2,499億円	2,498億円
環 境 <良好な自然環境の保全・再生・創出等>	2,193億円	2,192億円
活 力 <国際競争力等の確保・強化等>	758億円	714億円
共通の政策課題 <IT 革命の推進>	243億円	243億円

注) 四捨五入の関係で、各計数の合計と一致していないところがある。

5. 重点4分野への重点化

「基本方針2003」で掲げられた重点4分野への重点化を進め、政策効果の高い事業・施策に絞り込んで集中的に実施します。

区 分	合 計	うち公共事業関係
重点4分野合計 (対前年度倍率)	1兆7,699億円 (1.18倍)	1兆7,642億円 (1.18倍)
個性と工夫に満ちた 魅力ある都市と地方	1兆1,160億円	1兆1,113億円
公平で安全な高齢化 社会・少子化対策	955億円	948億円
循環型社会の構築・地 球環境問題への対応	5,261億円	5,259億円
人間力の向上・発揮 教育文化科学技術、IT	324億円	322億円

注) 四捨五入の関係で、各計数の合計と一致していないところがある。

6. 時間管理概念による事業の推進

(1) 「完了期間宣言路線」等の整備

民間投資誘発効果の高い都市計画道路の整備をより一層推進するため、地方公共団体において残りわずかな用地買収が事業進捗の隘路となっている路線等を、一定期間内（例えば3年以内）に完了させる路線として公表する取り組みを行っています。平成14年1月から2月に東京都、横浜市、大阪市で計28路線が指定され、そのうち7路線8箇所について平成14年度内に完了しました。今後も、完了期間宣言路線の追加公表を含め、完了・供用時期を公表し供用を早める取り組みの倍増を目指し、これを重点的に支援します。

(2) 都市計画道路の整備に関するプログラムの策定

地方公共団体ごとに早期事業化路線を明示した都市計画道路整備プログラムの策定を促すことにより、都市計画道路の整備のさらなる重点化、効率化を図ります。現在までに、全国212市町村において策定済みですが、将来的には採択要件とすることも視野に置きながら、当面はその準備段階として地方公共団体へのアナウンスに努めます。

(3) 土地収用の活用

用地取得率80%または用地幅杭打設後3年のいずれか早い時期を経過した時点までに収用裁決申請等の手続きを行うことにより、都市計画道路の早期完成を図ります。

3 街路事業関係予算概算要求重点事項

1. 都市・地域整備局街路課における概算要求基本方針

21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な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2003」を踏まえ、「社会資本整備重点計画」に即して街路整備を進めます。

「社会資本整備重点計画」の2年目である平成16年度は、引き続き重点4分野への重点化を進め、都市再生など国家的政策課題に積極的に対応するとともに、政策効果の高い事業・施策に絞り込んで集中的に実施します。

このため、都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路の整備をより一層推進するとともに、都市再生など国家的政策課題への対応として、民間都市開発を誘発・支援する都市計画道路の整備やまちづくりの核を形成する交通結節点の整備、公共交通機関を支援する街路・新交通システムの整備、電線類の地中化を重点的に進めます。また、20世紀の負の遺産といわれる木造密集市街地やボトルネック踏切等について、市街地の安全性を向上するための都市計画道路の整備やボトルネック踏切を解消する連続立体交差事業等の整備を重点的に進めます。

また、予算の要求段階から渋滞の緩和や地域連携等の成果目標に対応した予算を明らかにし、事後の評価結果を以降の予算に反映する「成果買取型」の予算制度を導入します。

2. 都市の再生に資する都市計画道路整備

都市再生といった国家的政策課題に対応して、都市の拠点形成、中心市街地の活性化、民間都市開発の誘発・支援、木造密集市街地の防災性向上等を図る都市計画道路の整備を重点的に進めます。特に、都市再生を緊急に図るべき密集市街地において、都市計画道路とその沿道区域が一体となって避難路及び延焼遮断帯として機能する防災環境軸を整備するため、都市計画道路用地及びその周辺の土地を都市基盤整備公団が機動的に先行取得し、土地の整形・集約化をしながら、道路用地を確保するための出資金制度を創設します。

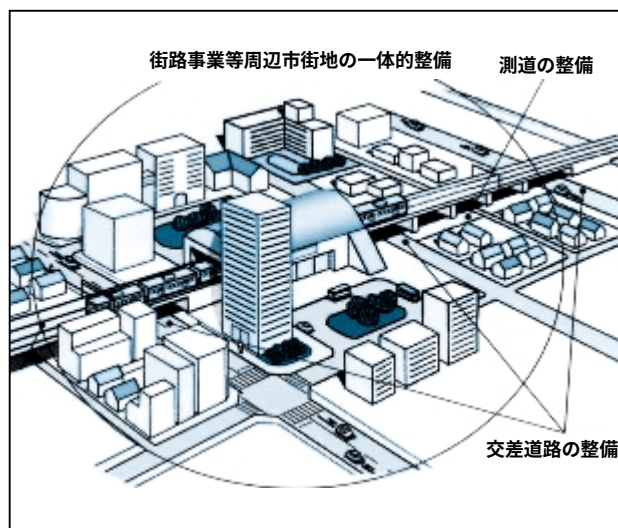
弾力的な事業区間設定による都市計画道路の機動的・

重点的整備、沿道地域の一体的開発の検討に対する支援、一定の要件を満たす都市計画道路の整備に要する費用に対する貸付等を実施します。

3. 都市圏の交通円滑化のための連続立体交差等及び周辺市街地の整備

20世紀の負の遺産といわれるボトルネック踏切の解消及び市街地分断の緩和・解消を推進するため、連続立体交差事業を実施すると同時に、周辺市街地を連続立体交差事業に併せ一体的に整備することを目的とし、連続立体交差関連公共施設整備事業を推進します（図3-1）。

図3-1 連続立体交差関連公共施設整備事業イメージ



4. まちづくりの核を形成する交通結節点整備

全国にわたる都市再生の推進と中心市街地の活性化を図るとともに、利用者の利便性・快適性を向上させるため、鉄道駅等の交通結節点において、駅前広場や自由通路等の施設整備を促進するとともに（図3-2）、駅・まち一体改善事業による効率的な交通結節点整備を推進します（図3-3）。これは、交通結節点を中心とした都市の再生やバリアフリー化を更に推進するため、道路・都市事業と鉄道事業を同時採択し、連携して鉄道駅及び駅周辺の効率的な整備を図るものです。

図3-2

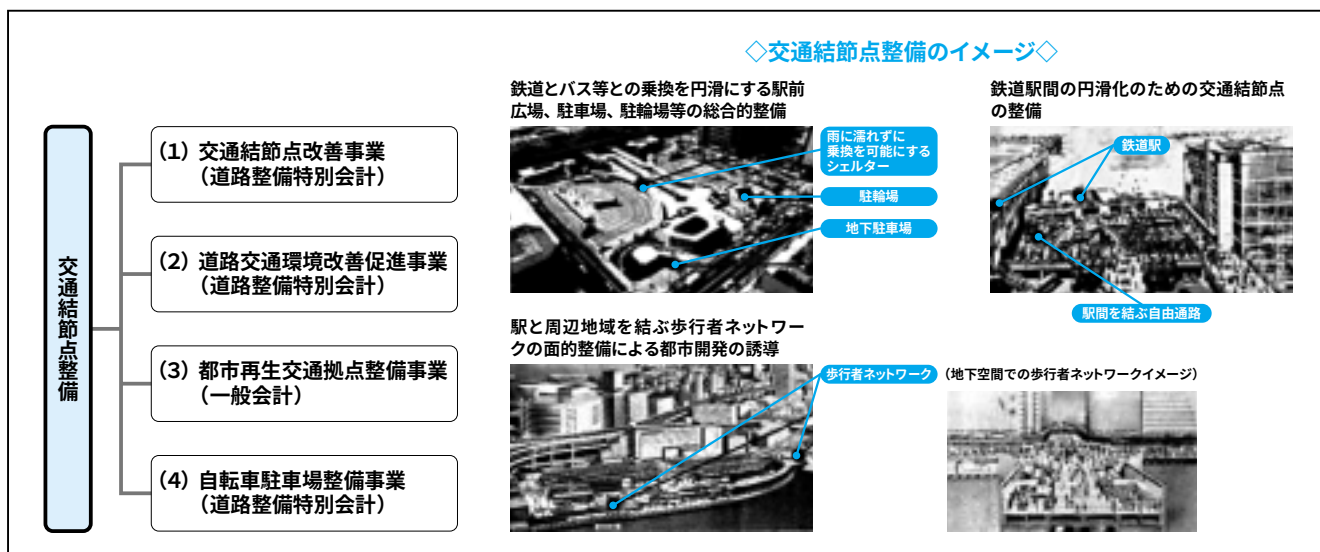
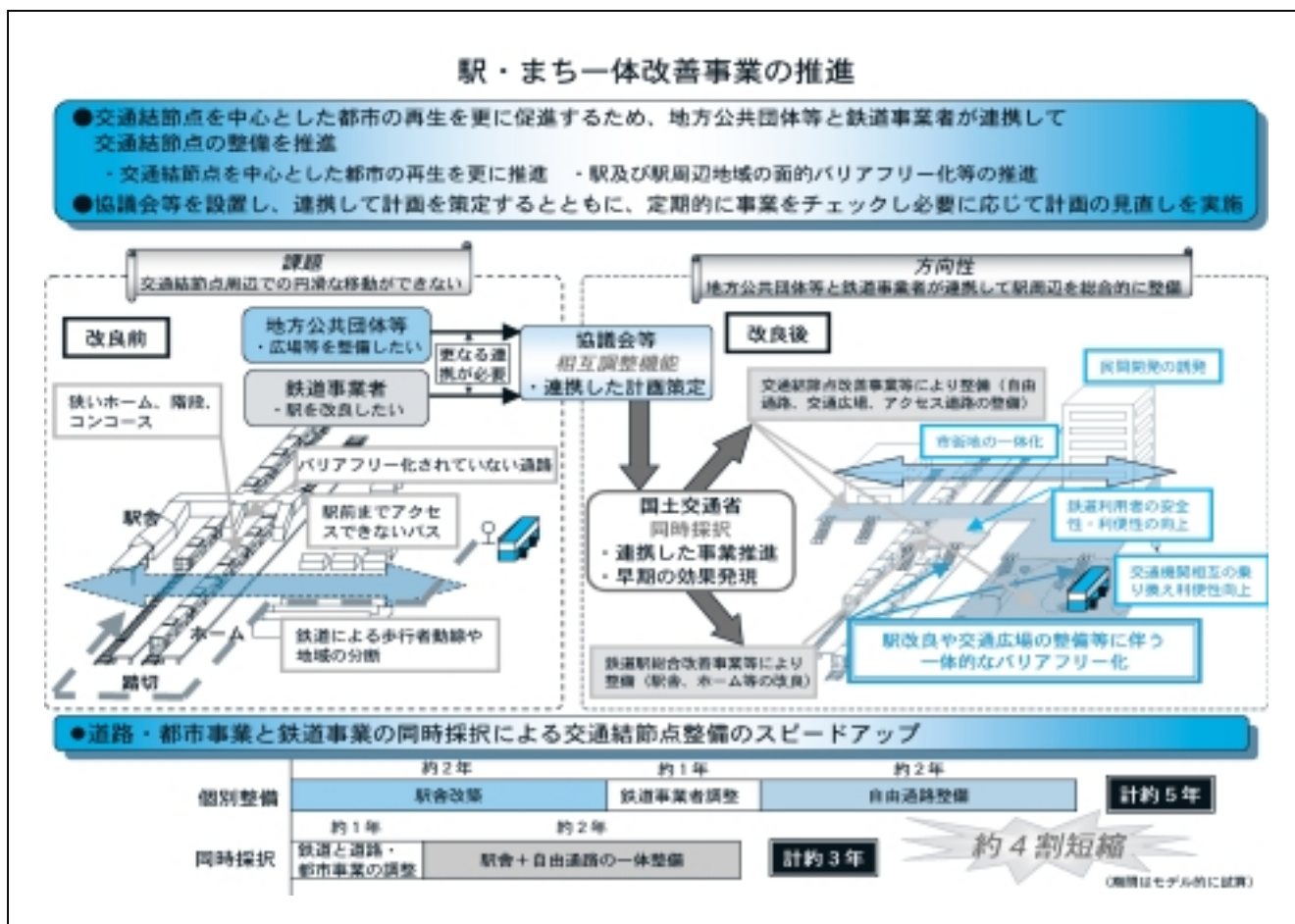


図3-3 駅・まち一体改善事業概念図



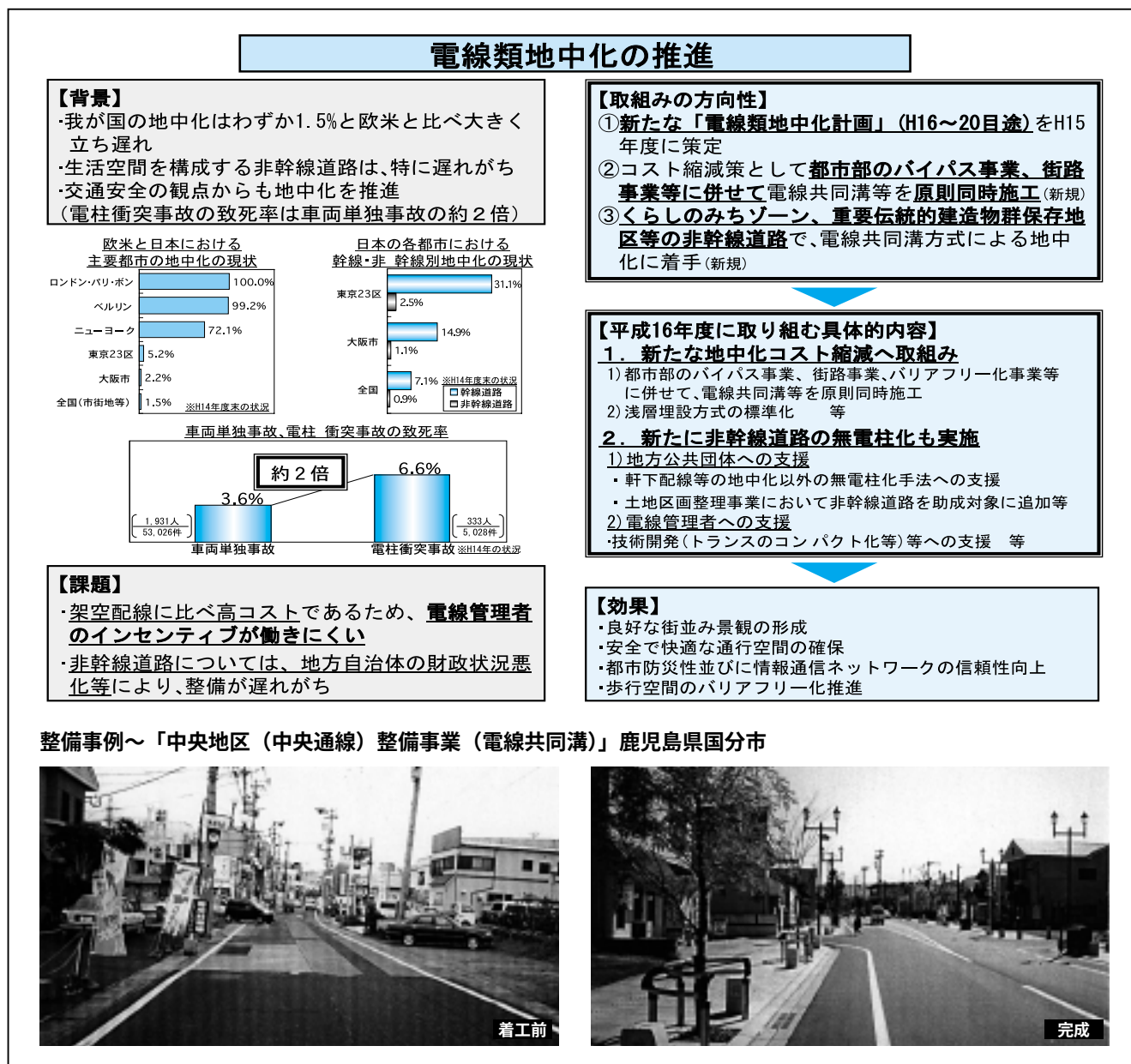
5. 公共交通機関を支援する道路、新交通システム等の整備

都市における交通の円滑化を促進するために、公共交通を支援する道路、新交通システム・都市モノレール及び路面電車（LRT）の整備を推進します。

6. 都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路等の整備

都市の骨格を形成する地域高規格道路、放射・環状道路の整備を推進し、さらに有料道路事業の円滑な実施を支援する街路の整備を推進します。

図3-4



7. 快適な道路空間の整備と地域の活性化に資する事業

地域の個性を活かした都市の顔にふさわしい質の高い親しみと居るおいのある街路の整備や豊かさを実感できる身近な生活空間、魅力ある都市空間を形成・再生するための面的な街路の再整備、沿道市街地と一体となった街路の整備等を推進します。特に平成16年度から始まる「無電柱化推進計画」により、電線共同溝等による電線類地中化を推進します(図3-4)。その際コスト削減の手段として、街路事業等と併せて電線共同溝等を原則同時施工するとともに、これまでのまちなかの幹線道路に加え主要な非幹線道路の地中化も推進していきます。その他、市町村の合併を支援するため新市町村の拠点を連絡する

街路の整備を推進します。

関連記事：

- ① 「無電柱化推進計画の骨子」(抜粋) ～TOPICS掲載
- ② 「美しい国づくり政策大綱」 ～TOPICS掲載

8. 新たな都市インフラの整備

顕在化する地球温暖化や大気汚染に対応すると同時に、新たな都市像・都市生活像を示すため、都市内の未利用熱源を有効に活用する「都市熱源ネットワーク」及びごみのリサイクルへの対応、地域の衛生、美観の向上等を図る「都市廃棄物処理新システム」の導入を推進します。

4 街路事業関係予算概算要求総括

街路事業関係予算概算要求総括表

(1) 道路整備特別会計

(単位：百万円)

区 分	16年度要求 (A)		前 年 度 (B)		倍 率 (A/B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
街 路 事 業	1,087,477	592,182	1,018,100	554,032	1.07	1.07
街 路	768,390	416,200	722,852	391,207	1.06	1.06
区 画 整 理	248,841	138,828	233,144	129,990	1.07	1.07
再 開 発	46,954	25,718	44,067	24,036	1.07	1.07
連続立体交差関連公共施設整備	19,980	9,990	14,800	7,400	1.35	1.35
街 路 交 通 調 査	3,312	1,446	3,237	1,399	1.02	1.03

(注) 1. 緊急地方道路整備事業を含む。

2. 本表のほかに、道路交通環境改善（事業費 10,978百万円（前年度 11,540百万円）、国費 5,539百万円（前年度 5,820百万円）の内数）、結節点環境改善（事業費 4,194百万円（前年度 4,770百万円）、国費 2,097百万円（前年度 2,385百万円））及び都市再生事業資金貸付金（事業費 2,000百万円（前年度 2,000百万円）、国費 1,000百万円（前年度 1,000百万円））がある。

(2) 一般会計

(単位：百万円)

区 分	16年度要求 (A)		前 年 度 (B)		倍 率 (A/B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
都 市 再 生 推 進 事 業	6,629	2,161	5,533	1,793	1.20	1.21
都市再生交通拠点整備事業	5,850	1,950	4,713	1,571	1.24	1.24
先 導 的 都 市 整 備 事 業	779	211	820	222	0.95	0.95
都市基盤整備公団（防災環境軸整備分）	2,000	2,000	—	—	—	—

(注) 1. 本表のほかに、まちづくり総合支援事業の要素事業として実施する都市再生交通拠点整備事業（事業費 204,000百万円（前年度 170,000百万円）、国費 87,000百万円（前年度 73,000百万円）の内数）及び都市防災総合推進事業の要素事業として実施する地区公共施設整備（事業費 1,771百万円（前年度 1,534百万円）、国費 852百万円（前年度 738百万円）の内数）がある。

2. 都市基盤整備公団（防災環境軸整備分）は、住宅局との共管である。

社会資本整備重点計画 及び五箇年間の道路整備の方針

1. 社会資本整備重点計画の策定等

「社会資本整備重点計画」（計画期間：H15からH19までの5力年間）は、国土交通省の9本の事業分野別長期計画を統合し、コスト縮減、事業間連携の強化等を図るとともに、計画策定の重点を従来の「事業量」から「達成される成果」に変更する等、社会資本整備の重点化・効率化を一層推進するために策定するものです（社会資本整備審議会の審議等を経て、今秋に閣議決定予定）。

平成15年度以降五箇年間の道路整備は、「社会資本整備重点計画」に基づき、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図るため、「成果主義」に基づく行政マネジメントを導入することなどにより、従来にも増して透明性を高めながら、効果的かつ効率的に進めていきます。

また、「社会資本整備重点計画」に即して道路整備を推進していくため、平成15年度以降五箇年間にお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、38兆円を目安とします（社会資本整備重点計画とあわせて閣議決定予定。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）。

2. 成果主義に基づく道路行政マネジメント

国民本位の、効率的で質の高い行政運営を実現するには、国民にとっての成果を重視する観点に立ち、限られた資源を適切に配分するための行政運営の枠組みを構築することが重要ですが、我が国においても、平成14年度より「行政機関の行う政策の評価に関する法律」が施行されるなど、現在、行政の成果指向への転換が推進されています。

その一環として、道路行政においては、平成15年度より、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政を目指して、道路行政の成果を表す指標（アウトカム指標）を用いて事前に目標を設定し、達成度を事後に評価する「成果主義」の道路行政マネジメントのしくみを取り入れています。さらに、平成16年度より、見込まれる成果に対して予算を配分する「成果買取型」の予算制度を導入します。そのため、予算の要求段階からアウトカム指標による成果目標を示し、事後の評価結果を翌年以降の予算に反映させる仕組みを取り入れます。

3. 社会資本整備重点計画策定を踏まえた成果重視の施策展開

①政策本位・成果重視の予算編成とPLAN・DO・SEEの徹底

「社会資本整備重点計画」の策定等を踏まえ、事業横断的な成果目標の設定（PLAN）、目標の効率的達成に向けた施策の重点化と連携の強化（DO）、政策評価の本格的な運用、事業評価の厳格な実施と予算への反映（SEE）を推進。

②事業横断的な成果目標の設定と成果重視の施策体系への改革（PLAN）

9本の公共事業関係長期計画を一本化した社会資本整備重点計画を今秋に閣議決定（予定）し、事業横断的な成果重視の重点目標を設定。これに公共事業以外の目標も加え、全体として27の目標と116の業績指標を設定し、施策体系を成果重視に改革。

③成果目標の効率的達成に向けた事業間連携施策の更なる強化（DO）

社会資本整備重点計画の策定を踏まえ、ソフト・ハード両面にわたり連携施策を強化。連携施策に1.1兆円を要求。また、連携施策の強化により、効率的・効果的な目標達成を実現。

<例>

- ・鉄道駅及び駅周辺のバリアフリー化を含めた一体的な整備について、道路、都市、鉄道事業の同時採択等により、約4割の工期短縮を実現
- ・都市公園の整備に加え、民有緑地の保全や河川、道路、港湾等の公共施設の緑化など多様な政策手段の連携により、緑地空間確保量の約3割増を達成
- ・河川管理者と下水道管理者が連携して雨水対策を行うことにより、事業費を約2割削減（調整池の一体的整備）
- ・成果目標の達成に向けた横断的取組を国、地方を挙げて進めるため、国庫補助負担金について、戦略テーマごとの補助金体系への転換を推進。

④政策評価及び事業評価の厳格な実施と予算への反映（SEE）

- ・政策チェックアップ及び政策レビューにより導出された課題等を踏まえ、新規施策について政策アセスメントを43件実施し、平成16年度概算要求に適切に反映。
- ・個別箇所予算内示される公共事業についても、新規事業採

択時評価を27件実施するなど事業評価を厳格に実施し、概算要求に適切に反映。

- ・更なる透明性の向上を図るため、平成16年度から評価結果の情報公開を強化（事業評価カルテの導入）。

- ・海事保安強化のための基盤システムの構築（船員データの電子化）について、政策目標を効率的に達成するため予算執行の弾力化等を行う「モデル事業」として実施。

<http://www.mlit.go.jp/yosan/yosan04/gaisan04/02-2.html>

美しい国づくり政策大綱

国土交通省総合政策局

1. はじめに

魅力ある美しい国づくりのため、国土交通省は本年1月に省内検討体制を設け検討を行ってきました。このたび、美しい国づくりのための基本的考え方と国土交通省のとるべき具体的な施策について「美しい国づくり政策大綱」としてとりまとめられました。

2. 「美しい国づくり政策大綱」のポイント

- ①公共事業の実施前や完了後など事業の各段階における景観アセスメント（景観評価）の仕組みの確立。
- ②公共事業について良好な景観形成を図るための景観形成ガイドラインの策定。

- ③良好な景観の保全・形成を総合的かつ体系的に推進する為の基本法制を制定。

- ④緑に関する法制度の充実とあわせ、都市近郊の大規模な森の創出、緑の骨格軸の形成等を図る「緑の回廊構想」を推進。

- ⑤屋外広告物法の充実とあわせ、観光地など一定地区で違反屋外広告物等を短期間に集中整理。

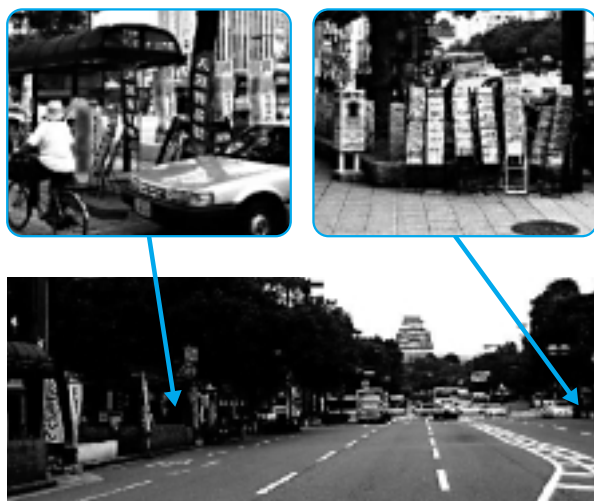
- ⑥観光振興にも留意しつつ、関係者が連携し、選定した緊急に推進すべき地区内の主な道路で5年目途に電線類地中化。

- ⑦地方公共団体や住民等が地域景観の点検を行い、点検結果を景観阻害要因の改善等に活用する取り組みを促進。

http://www.mlit.go.jp/keikan/keikan_portal.html

観光地における違反屋外広告物除却等のイメージ

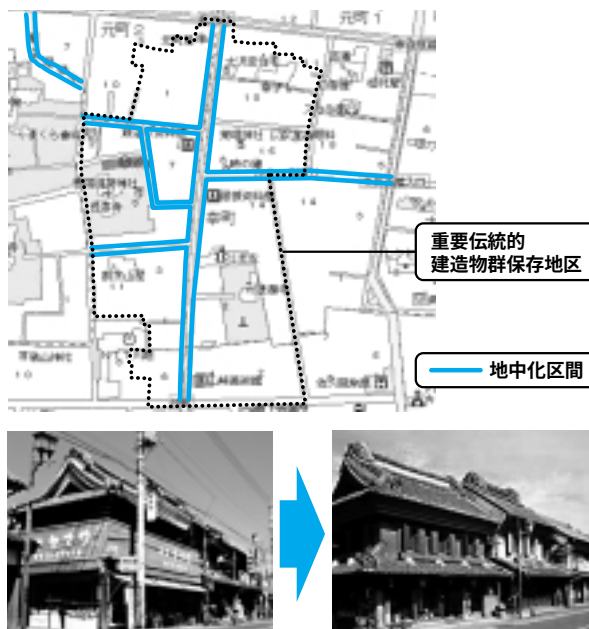
- 観光地のシンボリックなメインストリートで違反屋外広告物や不法占用物が景観を阻害



短期・重点的な除却等による景観の改善

歴史的街なみの観光地における電線類地中化のイメージ

- 蔵づくりの商家が多く残る歴史的街なみが特徴の観光地で地区内の電線類を地中化
- 良好な景観が観光振興に寄与



道路構造令の一部を改正する政令案

国土交通省道路局

1. 改正の趣旨

地域の実情に応じた道づくりを推進し、道路整備のコストの縮減を図るため、道路構造の選択肢を広げることを目的とした道路構造令の改正が行われました。

2. 改正の概要

(1) 小型道路（乗用車専用道路）

土地利用や用地、工費などの問題が懸案となって、抜本的な渋滞対策を行うことができないところについて、一般の乗用車と小型の貨物車等、一定の規模以下の自動車のみが走行可能な乗用車専用道路の導入が可能になります。

これにより、トンネル構造のところでは2～3割、高架構造のところでは1～2割のコスト縮減が見込まれます。

- ・車線幅員 2.75m (3.25m) (第四種第一級の場合)
- ・建築限界の高さ 3m (4.5m)
- ・設計自動車荷重 3トン (25トン)

() 内は普通道路

(2) 高規格幹線道路等における追越区間付き2車線構造

完成2車線の高規格幹線道路等については、原則往復の方向別に分離することとともに、片側が1車線である場合には、必要に応じ付加追越車線を設置することにより、一定のサービス速度（例えば80km/h）での走行が可能になります。

これにより、従来の4車線構造に比べ、3～4割のコスト縮減、2～3割の工期短縮、2～3割の盛土量や切土量の削減の効果が見込まれます。

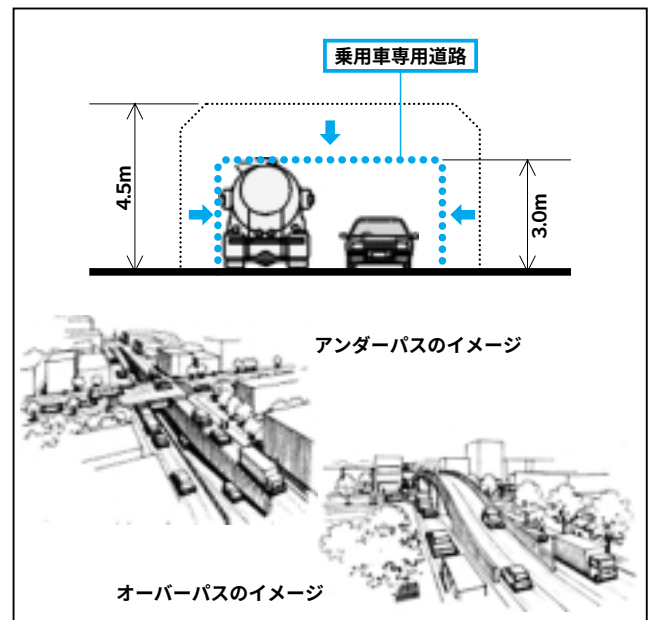
閣 議 平成15年7月18日（金）
公 布 平成15年7月24日（木）
施 行 公布の日

<http://www.mlit.go.jp/road/press/press03/20030717/20030717.html>
<http://www.mlit.go.jp/road/sign/kouzourei/h15kaiseitop.html>

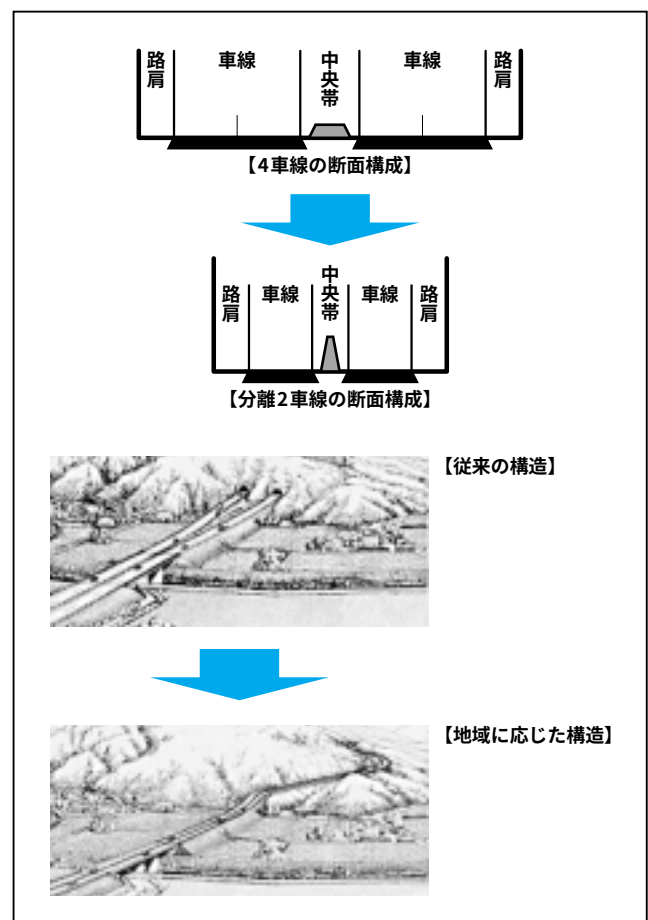
※国土交通省では、平成15年6月27日から平成15年7月10日までの期間において「道路構造令の一部を改正する政令案に対するパブリックコメントの募集」を行いました。以下のURLにて公開しています。

<http://www.mlit.go.jp/pubcom/03/pubcom.html>

○小型道路（乗用車専用道路）



■高規格幹線道路等における追越区間付き2車線構造



無電柱化推進計画の骨子（抜粋）

1. 無電柱化の基本的な考え方

時代の要請や課題への対応を図り、道路管理者、電線管理者及び地元関係者（地方公共団体、地域住民）が三位一体となった密接な協力のもと、これまでの幹線道路に加え主要な非幹線道路においても無電柱化を積極的に推進する。

2. 無電柱化対象の考え方

(1) 基本の方針

無電柱化対象の選定にあたっては、以下を基本の方針とする。

- ① まちなかの幹線道路については、引き続き重点的に整備を推進する。
- ② 都市景観に加え、防災対策（緊急輸送道路・避難路の確保）、バリアフリー化等の観点からも整備を推進する。
- ③ 良好な都市環境・住環境の形成や歴史的街並みの保全等が特に必要な地区においては、主要な非幹線道路も含めた面的な整備を実施する。

(2) 無電柱化実施個所の選定

無電柱化実施個所の選定にあたっては、基本の方針に沿って、以下の要件を総合的に勘案し、必要性及び整備効果の高い箇所を選定する。

① 路線要件

不特定多数の歩行者や自動車の利用頻度の高い、地域の骨格となる幹線道路及び主要な非幹線道路の無電柱化を重点的に実施する。

② 用途要件

商業地域、近隣商業地域、住居系地域において引き続き無電柱化を実施するほか、歴史的街並みの保全が特に必要な地区等においても実施する。

③ 関連事業要件

土地区画整理事業、市街地再開発事業、バリアフリー化事業等、他の関連事業と併せた無電柱化を重点的に実施する。

④ 沿道要件

地域の景観改善への取り組み、電力・通信の需要の観点に配慮する。

3. 無電柱化の進め方

(1) コスト縮減

さらなる簡便でコスト縮減が可能な無電柱化の手段として以下の方針で実施する。

① 同時施工

都市部のバイパス事業、拡幅事業、街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、バリアフリー化事業に併せて、電線共同溝等を原則同時施工する。

② 浅層埋設方式の導入

従来よりコンパクトで簡便な浅層埋設方式を標準化する。これにより掘削埋め戻し土量の削減等により概ね2割のコスト縮減を目標とする。

③ 既存ストックの有効活用

既設の地中管路について、管路所有者と協議の上可能であれば、電線共同溝等の一部として活用する。

④ 地中化以外の無電柱化手法の導入

非幹線道路を中心に、軒下配線・裏配線等の手法も導入する。

(2) 整備手法

① 電線共同溝方式

以下のa)、b)のいずれかに該当する道路については、電線共同溝方式による整備を基本とする。

a) 幹線道路

- ・商業地域、オフィス街、駅周辺、住居地域の幹線道路
- ・地域防災計画に位置づけられている都市部の緊急輸送路等

b) 以下の地区内の幹線道路及び主要な非幹線道路

- ・くらしのみちゾーン
- ・重要伝統的建造物群保存地区、歴史的風土保存区域、第一種歴史的風土保存地区及び第二種歴史的風土保存地区
- ・バリアフリー重点整備地区（特定経路）
- ・既成市街地等で都市計画決定された土地区画整理事業・市街地再開発事業地区

② 電線共同溝方式以外の無電柱化手法

自治体管路方式、単独地中化方式等の地中化手法、あるいは地中化以外の無電柱化手法も活用して整備する。

新たな都市交通空間の創造に向けて

～ 研究部会の活動について ～

社団法人日本交通計画協会では、社団法人の特性を最大限に発揮し、会員自らが、その保有する知識、技術、ノウハウ等を活かして積極的に研究活動に参加し、交通計画に関する様々な調査研究を行う「研究部会」を設置しております。「研究部会」は、研究テーマごとに設立され、会員有志が参加することによって組織されます。「研究部会」の場では、会員自らの手によって研究が進められ、さらに議論を交えることによって深められていきます。そして、とりまとめられた研究成果は、官公庁、有識者等に提言され、新たな交通政策の実現のために活用されております。

今後、本誌誌面やホームページ等で更詳しくご紹介していきたいと思います。

新交通システム研究部会

中量軌道輸送システムの導入に早くから取り組み、各地で営業している標準型新交通システムの開発を手掛けました。近年では、新交通システムの一層の普及促進を図るため、従来型に比べ大幅なコストの低減を図ったシステムの開発を研究しているほか、様々な普及促進方策の検討を行っています。



都市廃棄物管路システム研究部会

地中に埋設したパイプ内に空気流をおこしてゴミを収集するシステムの開発、普及推進により、衛生、街の美観、道路の渋滞を軽減しようとするものです。近年では、中小規模の再開発地区への導入を考慮した低コストのシステム、リサイクルに対応したシステムの構築、普及を目的に活動しています。



ライトレール研究部会

ライトレールを都市交通システムのひとつとして取り上げ、ライトレールの基本的かつ総合的な調査・研究と開発およびその成果の適用・評価を実施し、導入可能性の高い都市への適用を検討して、その実現に向けての法制度・各種基準などの研究を行うことを目的に活動しています。

都市情報システム研究部会

都市情報システムの社会的ニーズと技術的シーズを結びつけながら、都市内に導入するために必要な、システムの構築、共通化、先導的事業の具体化など、実践的課題の検討を主眼に、情報システムのあり方、導入に関する考え方を明確にするとともに、具体的な導入ケースについて研究・開発を目指すことを目的に活動しています。

「都市と交通」編集メンバー名簿（順不同・敬称略）

斉藤 親〈国土交通省〉

佐藤 哲也〈国土交通省〉

伊藤 節治〈都市基盤整備公団〉

鈴木 昭利〈東京都〉

西植 博〈国土交通省〉

荒川 辰雄〈国土交通省〉

石井 信隆〈首都高速道路公団〉

西尾 誠〈大阪市〉

浦野 義晴〈国土交通省〉

古木 岳美〈地域振興整備公団〉

田川 尚人〈（社）日本交通計画協会〉



明日に架ける橋 明日に続く道

人と暮らしと環境をすこやかに育むために

都市交通pjt. 鉄道整備pjt. 道路整備pjt. 橋梁pjt. ライフラインpjt. 海外交通pjt.
環境pjt. 維持管理pjt. 事業再生pjt. 景観形成pjt. 建築・施設計画pjt.

SINCE 1958



株式会社トニーチコンサルタント

本社
東日本支社
西日本支社
中部支社
事務所

〒151-0071 東京都渋谷区本町 1-13-3 (初台共同ビル)
〒151-0071 東京都渋谷区本町 1-13-3 (初台共同ビル)
〒530-0028 大阪府大阪市北区万才町 3-20 (北大阪ビル)
〒460-0008 愛知県名古屋市中区栄 4-6-15 (あおば生命ビル)
札幌 青森 秋田 盛岡 山形 仙台 水戸 高崎 さいたま 千葉 横浜 甲府 長野 富山 福井 岐阜 静岡
滋賀 奈良 和歌山 神戸 広島 高松 福岡 長崎 熊本 沖縄

TEL (03) 3374-3555 FAX (03) 3374-3550
TEL (03) 3374-3551 FAX (03) 3374-4399
TEL (06) 6316-1491 FAX (06) 6316-0127
TEL (052) 262-4535 FAX (052) 241-1815

URL <http://www.tonichi-c.co.jp>