

巻頭言 ■私の心の中の道 東洋信託銀行株式会社顧問 神崎 倫一 1

|| 道路予算におもう ||

- 「移動」の時代の道路行政 生命保険文化センター研究員 大田 弘子 3
- 道路緑化の夢 東京大学生産技術研究所助教授 藤森 照信 6

特集 / 平成四年度道路関係予算

- 平成四年度道路関係予算案の概要 道路局道路総務課企画官 増田 優一 8
- 高規格幹線道路等関係予算の概要 道路局企画課道路経済調査室課長補佐 徳山日出男 30
- 一般国道関係予算の概要 道路局国道第一課建設専門官 渡辺 茂樹・同国道第二課建設専門官 長沢小太郎 34
- 高速自動車国道関係予算の概要 道路局高速国道課課長補佐 小池 幸男 39
- 有料道路関係予算の概要 道路局有料道路課課長補佐 広瀬 輝 43
- 地方道関係予算の概要 道路局地方道課建設専門官 納 宏・同地方道課市町村道室建設専門官 矢野 善章 50
- 交通安全対策の推進 道路局企画課駐車場整備専門官 鈴木 克宗 54
- 安全で信頼性の高い道路交通確保のための総合的施策の推進 道路局企画課道路防災対策室課長補佐 服部 亮二 59
- 道路環境整備の推進 道路局企画課道路環境対策室課長補佐 吉崎 収 63
- 街路事業関係予算の概要 都市局街路課課長補佐 福本 俊明 69
- 道路事業調査費の概要 道路局企画課道路経済調査室課長補佐 澤田 和宏 78
- 街路交通調査費の概要 都市局都市交通調査室課長補佐 望月 明彦 82
- 浜田自動車道の全線開通に寄せて 浜田市長 大谷 久満 86
- 橋と地域と未来 瀬戸田町長 和氣 成祥 89
- 高速自動車国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令について 道路法令研究会 91
- 第七八回道路審議会について 道路局道路総務課 101
- 電線類地中化推進検討会議報告について 道路占用問題研究会 103

◇時・時・時……106

本誌の掲載文は、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。また肩書等は原稿執筆時および座談会等実施時のものです。

平成四年度道路関係予算案の概要

建設省道路局道路総務課企画官 増田 優一

一 平成四年度の経済見通しと経済運営の基本的態度

平成四年度の予算は、平成三年十二月二〇日の臨時閣議において、平成四年度の経済見通しと経済運営の基本的態度が了解されるとともに「平成四年度予算編成方針」が閣議決定されたことにより予算編成の最終段階を迎え、一月二二日に大藏原案が閣議に提出され、各省庁に内示された。さらにその後の復活折衝を経て、一月二八日に概算閣議決定を得た。

「平成四年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」によると、平成三年度の我が国経済は、住宅投資は減少傾向にあり、設備投資もその増加テンポが低下しつつある。しかし、省力化、合理化、

研究開発投資には根強いものがある。個人消費は

堅調である。企業収益は総じて減少しているものの、売上高経常利益率は依然として高い水準にある。また雇用者数は堅調に増加し、有効求人倍率はやや低下しているが、労働力需給は引き締まり基調で推移している。物価の基調は安定している。

このように、我が国経済は、拡大テンポが緩やかに減速しつつあり、やや過熱さみであった高い成長から、雇用の均衡を維持しながらインフレなき持続可能な成長経路に移行する過程にある。一方、経常収支の黒字幅は前年水準を上回っているが、これは投資用金や前年急増した絵画、自動車等の高級品輸入の減少といった一時的要因に加え、前年同期に比べての円高によるドル建輸出価格の上昇、石油および一次産品の下落といった価格効果

が主因である。

政府は、物価の安定を基盤とし、内需を中心とした景気の持続的な拡大を図るとともに、経常収支の動向等を注視しつつ、調和ある対外経済関係を形成するため、機動的かつきめ細かな経済運営に努めてきたところである。

この結果、平成三年度の国民総生産は四六〇兆八、〇〇〇億円程度、経済成長率は名目で五・五％程度、実質で三・七％程度になる見込みである。また、平成三年度の卸売物価は〇・四％程度の下落、消費者物価は二・九％程度の上昇となる見込みである。以上のような経済情勢を踏まえ、我が国としては、内需を中心とするインフレなき持続可能な成長経路への円滑な移行を図るとともに、国民生活の質の改善を図る。それに加え、国際協

調型経済構造への変革の推進、自由貿易体制の維持・強化、貿易・投資の拡大均衡などの方策を通じて、調和ある対外経済関係の形成および世界経済活性化に積極的に貢献していかなければならない。また、行財政改革を引き続き強力に推進するとともに、我が国経済社会の発展基盤を一層整備していく必要がある。

このような基本認識の下における平成四年度の経済運営の基本的態度（概略）が次のとおり決定されている。

第一は、内需を中心とするインフレなき持続可能な成長を図ることである。このため、物価と雇用の安定を図ることを基礎とし、主要国との経済政策の協調にも配慮しつつ、適切かつ機動的な経済運営に努める。同時に、内需の拡大と中長期的に持続しうる基礎条件を整備し、国民生活の質的向上を図るため、必要な構造調整を一層積極的に推進し、こうした中で国際的に調和のとれた対外経済関係の形成を図る。社会資本整備の推進のため、公共事業については公共投資基本計画等の着実な実施を図り、また、土地利用の公共性についての理解を求め、公共用地の円滑な確保を図るとともに、開発利益の還元等を図り、投資支出の効率性を一層高めるよう努力する。また、これまで日本電信電話株式会社の株式売却収入の活用によって行ってきた社会資本の整備の促進を図るため

の事業については、これを確保する。住宅建設については、都市環境の整備と宅地の円滑な供給を進め、良質かつ適正な価格の住宅供給を促進する。一方、民間活力が最大限発揮されるよう引き続き環境の整備を行い、積極的な民間投資の喚起を促すとともに、公共的業務分野への民間活力の導入を引き続き促進する。

第二は、経済発展の成果を生活の分野に配分し、豊かさを一層実感できる多様な国民生活の実現を図り、「生活大国」の形成を目指すことである。このため、政策、社会システムの視点を消費者や国民生活重視へと転換し、労働時間の短縮等より、経済構造調整を積極的に進める。国民生活基盤をより一層充実させるために、公共投資基本計画等を踏まえ、国民生活の質の向上に重点を置いた社会資本の整備に努める。更に、住生活の充実を図る観点から、良質な住宅の蓄積を安全で良好な居住環境の整備を推進する。また、このため土地基本法の理念の下に住宅・宅地の供給の促進策や土地税制の総合的な見直し等総合土地政策推進要綱等に示された諸施策を強力かつ速やかに実行することにより、適正な地価水準の実現等を図る。

第三は国際協調型経済構造への変革を推進し、保護貿易主義の抑止と自由貿易体制の維持・強化に向け率先して努力するとともに、調和ある対外経済関係の形成と世界経済活性化への積極的貢献を

行うことである。

第四は、行財政改革を強力に推進することである。経済社会の変化に対応して適切な行政が行われるよう、今後とも行政の役割を見直し、簡素化、効率化を図るべく行政改革の推進を図る。また、我が国の財政は巨額の国債累積に伴う国債費負担等により極めて厳しい状況が続いており、経済運営の政策選択の幅も狭まっている。加えて税収についても極めて厳しい状況にある。したがって、今後の中期的な財政運営については、財政の対応力の回復を図るため、再び特例公債を発行しないことを基本として、公債依存度の引下げ等により、公債残高の累増を抑制してゆく必要がある。平成四年度予算においても、このような考え方に沿って、公債発行額を可能な限り抑制するため、歳出の節減合理化を行うなど、財政改革を推進する。

第五は、我が国経済社会の発展基盤の整備を図ることである。このため、東京への集中の弊害の除去と地方の活性化を図る。第四次全国総合開発計画に沿って、地域の特性と創意を生かした地域づくりを目指し、地域経済の自立的発展を基本として、東京から諸機能の分散を図り、地方の振興開発と大都市地域の秩序ある整備を推進して多極分散型の国土の形成を促進し、安全で良質な国土・居住空間の形成等に努める。

以上のような経済運営の下において、平成四年

度の経済見通しは、おおむね次のとおりである。なお、我が国経済は民間活動がその主体をなすものであること、また、特に国際環境の変化には予見し難い要素が多いことにかんがみ、これらの数字はある程度の幅をもって考えられるべきである。

① 民間最終消費支出は、物価の安定等を基礎として拡大を続け、前年度比五・八％程度の増加を示すものと見込まれる。民間投資は、住宅投資が前年度比四・五％程度の増加となり、また、設備投資は前年度比五・一％程度

の増加となるものと見込まれる。鉱工業生産は、前年度比三・〇％程度の伸びを示すものと見込まれる。また、就業者総数は、前年度比一・〇％程度増加するものと見込まれる。

② 物価は、引き続き安定的に推移し、卸売物価は〇・二％程度の下落、消費者物価は二・三％程度の上昇となるものと見込まれる。

③ 国際収支については、貿易収支は一二兆六、〇〇〇億円程度、経常収支は九兆三、〇〇〇億円程度となるものと見込まれる。

④ 以上の結果、平成四年度の国民総生産は四八三兆七、〇〇〇億円程度となり、名目、実質成長率はそれぞれ五・〇％程度、三・五％程度になるものと見込まれる（表1参照）。

二 政府予算および建設省関係予算

1 政府関係予算

我が国財政は、平成三年度末の公債残高が一七〇兆円を上回る見込みであり、国債費が歳出予算の二割を超えるなど、依然として構造的な厳しさが続いており、加えて、税収動向についても極めて厳しい状況となっている。今後急速に進展する人口の高齢化や国際社会における我が国の責任の増大など今後の社会経済情勢の変化に財政が弾力的に対応していくためには、後世代に多大な負担を残さず、再び特例公債を発行しないことを基本

表1 主要経済指標

	平成2年度 (実績)	平成3年度 (実績見込み)	平成4年度 (見通し)	対前年度比増減率			
				平成3年度		平成4年度	
				%程度 (名目)	%程度 (実質)	%程度 (名目)	%程度 (実質)
1. 国民総生産	兆円 (名目)	兆円程度 (名目)	兆円程度 (名目)	%程度 (名目)	%程度 (実質)	%程度 (名目)	%程度 (実質)
国民総生産	436.9	460.8	483.7	5.5	3.7	5.0	3.5
民間最終消費支出	247.6	262.4	277.5	6.0	3.5	5.8	3.7
民間住宅	25.6	23.6	24.7	▲7.6	▲9.6	4.5	2.8
民間企業設備	86.3	90.2	94.8	4.5	4.7	5.1	4.5
2. 雇用	万人	万人程度	万人程度	%程度		%程度	
労働力人口	6,414	6,525	6,590	1.7		1.0	
就業者総数	6,280	6,380	6,445	1.6		1.0	
3. 鉱工業	%	%程度	%程度				
鉱工業生産指数 対前年度比増減率	5.6	0.9	3.0	-		-	
4. 物価	%	%程度	%程度				
総合卸売物価指数 対前年度騰落率	1.6	▲0.4	▲0.2	-		-	
消費者物価指数 対前年度騰落率	3.3	2.9	2.3	-		-	
5. 国際収支	兆円	兆円程度	兆円程度	%程度		%程度	
経常収支	4.7	9.7	9.3	-		-	
貿易収支	9.8	13.2	12.6	-		-	
輸出	40.8	41.1	43.0	0.7		4.6	
輸入	31.0	27.9	30.4	▲10.0		9.0	

(備考) 上記の諸計数は、現在考えられる内外環境を前提とし、本文において表明されている経済運営の下で想定された平成4年度の経済の姿を示すものであり、我が国経済は民間活動がその主体をなすものであること、また、特に国際環境の変化には予見し難い要素が多いことにかんがみ、これらの数字はある程度の幅をもって考えられるべきである。

として、公債依存度の引き下げ等により、公債残高が累増しないよう財政体質を作り上げていくことが緊要な課題とされている。

平成四年度予算編成にあたっては、このような認識の下で、前述した「平成四年度の経済見通しと経済運営」の基本的態度ののっとり、次のような「平成四年度予算編成方針」に基づき編成された。

1 財政規模

(1) 一般会計予算においては、既存の制度・施策について見直しを行うなど経費の徹底した節減合理化に努め、特に経常部門経費については、厳しく抑制する。なお、これまで日本電信電話株式会社の株式売払収入の活用によって行ってきた社会資本の整備の促進を図るための事業については、これを確保することとする。

(2) 財政投融资計画については、社会経済情勢等の変化に即応し、資金の重点的・効率的な配分を図る。

2 公債発行

公債発行額は、七兆二、八〇〇億円とする。また、政府保証債の発行額は、一兆八、〇〇〇億円とする。

3 財源の重点的かつ効率的配分

経費の徹底した節減合理化を図るため、各種施策について優先順位の厳しい選択を行うとともに、

社会経済情勢の推移に即応した財政需要に対しては、財源の重点的・効率的配分を行う。特に、社会資本の整備に当っては、国民生活の質の向上に結びつく分野に重点を置いてその整備を図る。

4 予算および財政投融资計画の弾力的運用

予算および財政投融资計画の執行に当っては、流動的な内外の経済情勢等の推移に即応しつつ、その機動的・弾力的運用を図る。

等の方針に基づき、平成四年度一般会計予算は歳入歳出は対前年度比二・七%増の七二兆二、一八〇億円(表2)で、うち公共事業関係費については、生活関連重点化枠(全体二、〇〇〇億円、うち公共事業分一、七五〇億円)等により五・三%増の六兆九、四〇九億円となっている(旧N T・B型事業をあわせると、八兆二、四三億円)。この五・三%という伸びは一般歳出全体が四・五%増という中で他主要経費と比較しても相対的に高い伸びとなっている。これにN T T株式売払収入活用事業の公共事業分一兆二、三〇〇億円(A型(一、一〇七億円)およびB型(一兆一、一九三億円、旧N T T・B型含む)を加えた公共事業予算は四・五%増の八兆一、七〇九億円が確保されたことにより、一般会計予算の一・三%のシェアを占めている。(図1、表2・3)、財政投融资計画については対前年度比一〇・九%増の四〇兆八、〇二二億円が確保された。

表2 平成4年度一般会計歳入歳出概算

(単位:百万円)

区 分	前年度予算額 (当初) (A)	平成4年度 概算額 (B)	比較増△減額 (B-A)	伸 率 (B/A)	備 考
				%	
歳 入					
1. 租 税	61,772,000	62,504,000	732,000	1.2	
2. その他	3,232,419	2,434,011	△ 798,408	△24.7	
(1) 国債	1,300,000	216,647	△ 1,083,353	△83.3	
(2) 特別会計	1,932,419	2,217,364	284,945	14.7	
3. 公 合 計	5,343,000	7,280,000	1,937,000	36.3	
	70,347,419	72,218,011	1,870,592	2.7	
歳 出					
1. 国 債	16,035,980	16,447,320	411,340	2.6	
2. 地方交付税	15,974,910	15,771,880	△ 203,030	△ 1.3	
3. 一般歳出	37,036,529	38,698,811	1,662,282	4.5	
4. 産業投資特別会計	1,300,000	1,300,000	0	0.0	
繰入等					
合 計	70,347,419	72,218,011	1,870,592	2.7	

(注) 「平成4年度概算額」欄の「産業投資特別会計へ繰入等」の1,300,000百万円には「日本電信電話株式会社の株式売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法」(昭和62年法律第86号)に基づき平成3年度まで貸付けを受けて実施されていた公共的建設事業のうち、当面、当該株式の売払収入以外の財源をもって行うこととした1,083,353百万円を含んでいる。

2 建設省関係予算

真に豊かな生活大国の実現と内需主導型経済成長の安定的継続を図るためには、公共投資基本計画の完全達成に向けて住宅・社会資本整備を積極的に推進していくことが必要である。このような背景の下、建設省関係の公共事業関係費は生活関連重点化枠、財政投融资資金の積極的活用等により、対前年度比四・六％増の五兆六、二五〇億円（一、三一二億円、NTT株式売却収入、(旧NTT・B型分を含む) 八、六〇三億円）が確保された。なお、宅地对策等の公共事業関係費以外の経費を含めた建設省関係の一般会計予算は対前年度比四・七％増の五兆七、一六六億円となった（表4）。財政投融资資金についても、公共投資基本計画等を踏まえ、国民生活の質の向上に配慮して、住宅・社会資本の積極的な整備を図るとの観点から対前年度比六・二％増の一〇兆九、六五七億円が確保された（表5）。

また、生活関連重点化枠については、国民生活の質の向上に密接に結びつき直接に効果のあがるものについて、地域社会の均衡ある発展を図りつつ、特に次の四つの課題①地方都市基盤の緊急整備、②ふるさと生活の活性化、③住宅・宅地供給の緊急促進、④地域商業基盤の総合整備を踏まえて、各種事業を緊急に、かつ、総合的に実施することとし、国費総額一、三一二億円（生活関連重

（単位：億円）

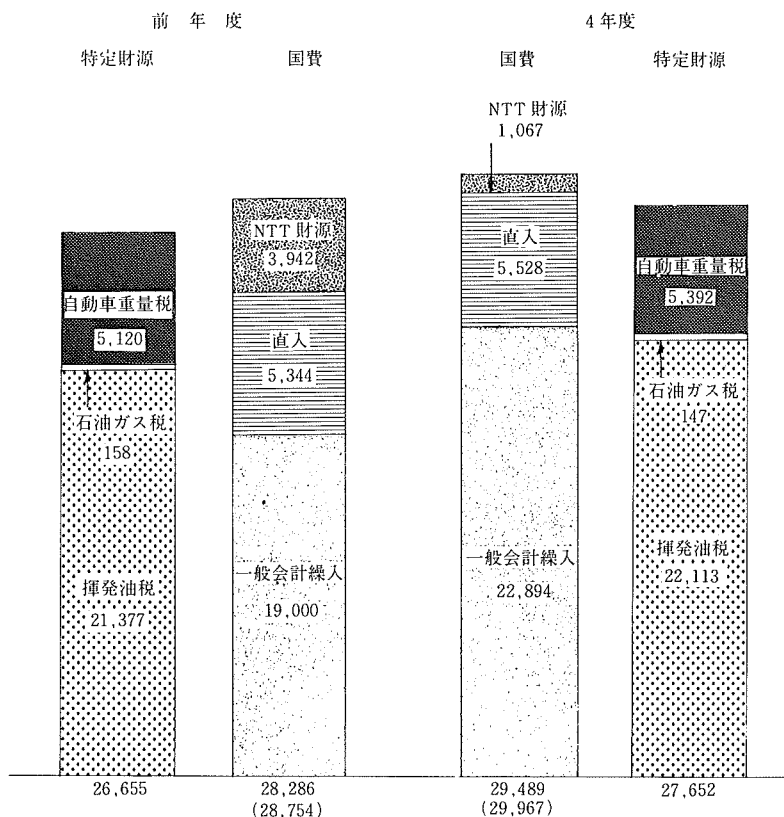


図1 公共事業関係費の推移

- (注) 1. 折線グラフは、一般会計予算に占める公共事業関係費の割合である。
 (折線グラフの実線は、NTT分を含まず、破線はNTT分を含む)
 2. 4年度の折線グラフの実線には、旧NTT・B型を含まない。

表3 国全体と建設省関係予算の比較対照表

(単位：百万円、%)

区 分	国 全 体			建 設 省			建設省/国全体	
	4年度(A)	前年度(B)	伸率(A/B)	4年度(C)	前年度(D)	伸率(C/D)	4年度	前年度
一般会計総額(a)	72,218,011	70,347,419	2.7	5,716,635	5,462,164	4.7	7.9	7.8
一般歳出	38,698,811	37,036,529	4.5					
産投特会へ繰入等	1,300,000	1,300,000	0.0					
〔公共事業関係費〕								
治山治水路整備	1,428,187	1,366,836	4.5	1,152,971	1,101,598	4.7	80.7	80.6
港湾・漁港・空港	2,299,952	2,199,145	4.6	2,299,952	2,199,145	4.6	100.0	100.0
住宅対策	650,643	625,735	4.0	0	0	—	—	—
下水道・環境衛生等	931,077	886,254	5.1	931,077	886,254	5.1	100.0	100.0
農業農村整備	1,340,911	1,269,764	5.6	1,088,356	1,033,621	5.3	81.2	81.4
林道・工業用水等	1,109,417	1,069,121	3.8	0	0	—	—	—
調整費等	218,978	207,447	5.6	0	0	—	—	—
小計	12,864	12,275	4.8	0	0	—	—	—
(通常+NTT・B型及び旧B型)	7,992,029	7,636,577	4.7	5,472,356	5,220,618	4.8	68.5	68.4
うち生活関連重点化枠	175,000	175,000	0.0	131,163	130,900	0.2	75.0	74.8
N T T ・ A 型	110,704	114,868	△ 3.6	103,777	105,993	△ 2.1	93.7	92.3
一般公共事業計(b)	8,102,733	7,751,445	4.5	5,576,133	5,326,611	4.7	68.8	68.7
災害復旧等	68,215	68,215	0.0	48,854	48,854	0.0	71.6	71.6
公共事業関係計(c)	8,170,948	7,819,660	4.5 (3,513億円増)	5,624,987	5,375,465	4.6	68.8	68.7
一般公共/総額(b/a)	11.2(%)	11.0(%)		97.5(%)	97.5(%)			
公共事業/総額(c/a)	11.3(%)	11.1(%)		98.4(%)	98.4(%)			
公債発行額(d)	7,280,000	5,343,000	36.3					
うち財政法公債金	7,280,000	5,343,000	36.3					
特例法公債金	0	0	—					
公債依存度(d/a)	10.1	7.6						
うち財政法公債金	10.1	7.6						
特例法公債金	—	—						
財政投融资	40,802,200	36,805,600	10.9	10,965,700	10,329,500	6.2	26.9	28.1

(注) 4年度(A)欄の「産投特会へ繰入等」には、当面、NTT株式売却収入以外の財源をもって行うこととした事業(旧NTT・B型事業)分1,083,353百万円を含む。

表4 平成4年度建設省関係予算総括表

(単位：百万円)

事 項	事 業 費			国 費								備 考
	4 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)	4 年 度			前 年 度			倍 率 (C/D)	4 年 度 NTT-A型	
				(C)	うち生活関連 重点化枠	うち NTT・B型	(D)	うち生活関連 重点化枠	うち NTT・B型			
道 路 整 備	7,849,232	7,490,580	1.05	2,299,952	37,550	299,172	2,199,145	37,470	299,172	1.05	96,132	1. 本表は、北海道開発庁、 沖縄開発庁、国土庁計上の 建設省関係分を含んだ計数で ある。 2. 事業費には、公庫、公団等 財投関連事業、NTT・A型 事業等を含む。 3. 国費には、ほかに特別会計 国費として揮発油税直入分等 がある。 4. 前年度国費には、ほかに NTT-A型 105,993百万円が ある。 5. 4年度国費の「うちNTT・ B型」欄には、旧NTT・B 型を含む。 6. 住宅対策欄下段〔 〕書は 住宅金融公庫分を、一般公共 事業計欄下段〔 〕書は住宅 金融公庫及び民間都市開発推 進機構分を除いた計数である [参考] NTT・A型事業費 4年度 前年度 百万円 百万円 道路整備 226,609 228,668 治 水 2,081 3,889 海 岸 200 1,106 急傾斜地 20 154 公 園 8,203 10,895 下 水 道 2,350 3,450 住宅対策 4,163 4,719 計 243,626 252,881
治 山 治 水	1,963,146	1,896,664	1.04	1,152,971	13,037	178,441	1,101,598	13,027	179,941	1.05	1,208	
治 水	1,824,364	1,762,647	1.04	1,078,377	11,818	168,342	1,030,093	12,018	169,515	1.05	1,092	
海 岸	58,777	57,486	1.02	34,410	529	4,082	33,141	529	4,326	1.04	106	
急傾斜地等	80,005	76,531	1.05	40,184	690	6,017	38,364	480	6,100	1.05	10	
都 市 計 画	2,553,398	2,400,464	1.06	1,088,356	45,120	201,057	1,033,621	45,022	199,557	1.05	4,556	
公 園	323,102	312,175	1.04	129,876	6,060	28,131	122,975	6,047	28,131	1.06	3,381	
下 水 道	1,710,992	1,628,833	1.05	918,303	37,550	166,738	874,566	37,470	166,718	1.05	1,175	
市街地再開発等	519,304	459,456	1.13	40,177	1,510	6,188	36,080	1,505	4,708	1.11	0	
住 宅 対 策 (除く住宅金融公庫)	9,432,452 〔 2,075,412〕	9,234,310 〔 1,878,053〕	1.12 〔1.11〕	931,077	35,456	77,872	886,254	35,381	77,872	1.05	1,881	
一 般 公 共 事 業 計 (除く住宅金融公庫等)	21,798,228 〔14,412,711〕	21,022,018 〔13,640,771〕	1.04 〔1.06〕	5,472,356	131,163	756,542	5,220,618	130,900	756,542	1.05	103,777	
災 害 関 係	62,438	59,065	1.06	48,854	0	0	48,854	0	0	1.00	0	
公 共 事 業 関 係 計	21,860,666	21,081,083	1.04	5,521,210	131,163	756,542	5,269,472	130,900	756,542	1.05	103,777	
宅 地 対 策	768,228	724,517	1.06	1,791	0	0	1,791	0	0	1.00	0	
官 庁 管 轄	104,603	72,110	1.45	23,813	0	0	22,886	0	0	1.04	0	
建 設 行 政 経 費	67,498	63,457	1.06	66,044	0	0	62,022	0	0	1.06	0	
計	940,329	860,084	1.09	91,648	0	0	86,699	0	0	1.06	0	
合 計	22,800,995	21,941,167	1.04	5,612,858	131,163	756,542	5,356,171	130,900	756,542	1.05	103,777	

点化枠のうちの公共事業分一、七五〇億円の約七
五％）を確保する（表6）。

三 道路関係予算

1 道路関係予算の概要

平成四年度における道路関係予算は交流ネット
ワークの強化等により、多極分散型国土の形成と
地域の振興・活性化を図るため、第10次道路整備
五箇年計画の最終年度として、高規格幹線道路か
ら市町村道に至る道路網を、着実に整備すること
を基本方針とし、生活関連重点化枠およびNTT
株式売払収入の活用等により道路整備予算の確保
を図り、次のとおり計上された（表7）。

一般道路事業	事業費	四兆五、八六五億円	（対前年度比一・〇三）
国費		二兆六、九六五億円	
有料道路事業	事業費	三兆二、六二七億円	（対前年度比一・〇八）
国費		三、〇〇一億円	
合計	事業費	七兆八、四九二億円	（対前年度比一・〇五）
国費		二兆九、九六七億円	（対前年度比一・〇四）

表5 財政投融资計画等総括表

（単位：百万円）

資金区分 区 分	財 政 投 融 資			自己資金等との合計		
	4年度(A)	前年度(B)	倍率(A/B)	4年度(C)	前年度(D)	倍率(C/D)
住宅金融公庫	6,478,500	6,403,000	1.01	6,440,545	6,704,984	0.96
住宅・都市整備公団	1,043,800	889,200	1.17	2,825,248	2,557,354	1.10
小 計	7,522,300	7,292,200	1.03	9,265,793	9,262,338	1.00
日本道路公団	2,298,200	2,057,700	1.12	4,342,488	4,119,389	1.05
首都高速道路公団	408,600	355,700	1.15	761,009	708,519	1.07
阪神高速道路公団	372,700	314,100	1.19	583,858	544,521	1.07
本州四国連絡橋公団	211,600	188,600	1.12	484,818	433,481	1.12
東京湾横断道路株式会社	56,700	42,600	1.33	126,236	95,478	1.33
小 計	3,347,800	2,958,700	1.13	6,298,209	5,901,388	1.07
都市開発資金融通特別会計	77,900	63,500	1.23	93,600	74,800	1.25
日本下水道事業団	14,900	12,300	1.21	30,379	25,179	1.21
民間都市開発推進機構	2,800	2,800	1.00	8,097	7,886	1.03
合 計	10,965,700	10,329,500	1.06	15,696,078	15,271,591	1.03

- （注） 1. 住宅・都市整備公団 上記のほか、鉄道分として、財政投融资 1,700百万円（前年度 1,100百万円）、自己資金等との再計 4,444百万円（前年度 2,801百万円）がある。
2. 本州四国連絡橋公団 上記のほか、鉄道分として、維持修繕費補助金16百万円（前年度15百万円）、自己資金等との再計94,205百万円（前年度93,786百万円）がある。
3. 民間都市開発推進機構 上記のほか、港湾整備分として、財政投融资 800百万円（前年度 800百万円）、自己資金等との再計 2,122百万円（前年度 2,035百万円）がある。

うち高規格幹線道路

事業費 二兆三、六四八億円

(対前年度比一・〇七)

国費 三、九二二億円

(対前年度比一・二四)

財政投融资資金

二兆九、五八七億円

(対前年度比一・二三)

2 道路関係予算の重点施策

1 道路整備財源の確保

第10次道路整備五箇年計画を円滑に実施するため道路整備財源の確保を図る。このため、自動車重量税を含む道路特定財源を道路整備へ全額充当する。

この場合、一般会計からの道路整備特別会計への繰入額に加え、前年度に引き続き揮発油税収の1/4相当を直入するとともにNTT財源を活用する。(表8、図2)。

2 第10次道路整備五箇年計画の推進

我が国の均衡ある発展を促進し、経済社会の活力の保持と国民生活の向上を図るためには、国民の道路整備に対する諸要請に的確にこたえつつ、緊急かつ計画的に道路整備を推進する必要がある。

平成四年度は第10次道路整備五箇年計画の最終年度として、交流ネットワークの強化、よりよい都市のための道路づくり、地方部の定住と交流を

表6 生活関連重点化枠事業費・国費総括表

(単位：百万円)

事 項	地方都市基盤緊急整備事業		ふるさと生活活性化事業		住宅・宅地供給緊急促進事業		地域商業基盤総合整備事業		計		摘 要
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	
道 路 整 備	24,073	14,190	22,464	12,964	7,591	4,146	12,482	6,250	66,610	37,550	1. 本表は、北海道開発庁、沖縄開発庁、国土庁計上を含んだ計数である。 2. ()内書は、住宅宅地関連公施設整備促進事業等に係る計数である。 3. 治水のく>書の計数は、ふるさと生活活性化事業の再計上であり、計には含まない。 4. 市街地再開発等のく>外書の計数は、地方都市基盤緊急整備事業の再計上であり、計には含まない。
治 水	9,067	5,546	8,352	4,568	3,740	1,704	< 70>	< 40>	21,159	11,818	
海 岸	0	0	1,170	529	0	0	0	0	1,170	529	
急 傾 斜 地 等	94	47	1,246	623	40	20	0	0	1,380	690	
公 園	15,240	5,860	0	0	0	0	530	200	15,770	6,060	
下 水 道	27,217	44,225	44,421	23,325	0	0	0	0	71,638	37,550	
市街地再開発等	1,695	565	0	0	1,608	536	1,227	409	4,530	1,510	
住 宅 対 策	0	0	0	0	(33,213)	(17,000)	93,500	35,456	0	0	
合 計	77,386	40,433	77,653	42,009	106,479	41,862	14,239	6,859	275,757	131,163	

7 道路整備予算総括表

(単位:百万円)

区 分	4 年 度		前 年 度 (B)		比較増減(A)-(B)		倍 率(A)/(B)	
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費	事業費	国 費
一般道路	4,586,532	2,696,538	4,459,388	2,609,957	127,144	86,581	1.03	1.03
道 路	3,340,805	1,980,320	3,231,343	1,903,080	109,462	77,240	1.03	1.04
一般国道	1,721,290	1,073,728	1,664,284	1,026,644	57,006	47,084	1.03	1.05
直 轄	1,261,397	810,605	1,216,136	771,307	45,261	39,298	1.04	1.05
補 助	459,893	263,123	448,148	255,337	11,745	7,786	1.03	1.03
地方道	1,143,420	634,476	1,115,631	618,139	27,789	16,337	1.02	1.03
都道府県道	776,673	430,124	758,739	419,445	17,934	10,679	1.02	1.03
市町村道	366,747	204,352	356,892	198,694	9,855	5,658	1.03	1.03
交通安全	347,965	187,141	327,970	176,383	19,995	10,758	1.06	1.06
雪 寒	118,755	76,336	114,306	73,470	4,449	2,866	1.04	1.04
調 査	9,375	8,639	9,152	8,444	223	195	1.02	1.02
街 路	1,119,125	606,039	1,091,909	590,594	27,216	15,445	1.02	1.03
街 路	808,444	437,721	784,774	424,391	23,670	13,330	1.03	1.03
区 画 整 理	256,834	140,179	253,036	137,931	3,798	2,248	1.02	1.02
再 開 発	50,176	26,650	50,428	26,783	-252	-133	1.00	1.00
調 査	3,671	1,489	3,671	1,489	0	0	1.00	1.00
機 械	20,256	13,585	19,524	13,075	732	510	1.04	1.04
補助率差額等	-	38,384	-	39,198	-	-814	-	0.98
住宅宅地関連	105,746	57,810	116,312	63,810	-10,566	-6,000	0.91	0.91
沿道整備融資	600	400	300	200	300	200	2.00	2.00
(緊急地方道路整備事業)	(1,051,790)	(552,800)	(1,016,405)	(534,400)	(35,385)	(18,400)	(1.03)	(1.03)
(NTT-B型事業)	(511,311)	(299,172)	(512,045)	(299,172)	(-734)	(0)	(1.00)	(1.00)
料 道 路	3,262,700	300,144	3,031,192	265,469	231,508	34,675	1.08	1.13
日本道路公団	1,896,735	100,645	1,811,646	85,668	85,089	14,977	1.05	1.17
首都高速道路公団	433,914	26,214	398,885	21,950	35,029	4,264	1.09	1.19
阪神高速道路公団	361,930	16,901	337,951	21,276	23,979	-4,375	1.07	0.79
本州四国連絡橋公団	170,443	22,168	140,674	17,100	29,769	5,068	1.21	1.30
東京湾横断道路株式会社	123,674	0	92,854	0	30,820	0	1.33	-
地方道路公社等	218,804	90,216	197,606	81,975	21,198	8,241	1.11	1.10
(NTT-A型事業)	(226,609)	(96,132)	(228,668)	(95,009)	(-2,059)	(1,123)	(0.99)	(1.01)
小 計	3,205,500	256,144	(2,979,616)	(227,969)	225,884	28,175	1.08	1.12
道路開発資金	88,000	44,000	75,000	37,500	13,000	6,500	1.17	1.17
道路整備計	7,849,232	2,996,682	7,490,580	2,875,426	358,623	121,256	1.05	1.04
宅地関連(一般会計)	21,948	12,000	0	2,875,426	21,948	12,000	-	-
再 計	7,871,180	3,008,682	7,490,580	2,875,426	380,600	133,256	1.05	1.05
規格幹線道路	2,364,799	392,227	2,217,176	344,139	147,623	48,088	1.07	1.14
高速自動車国道	1,674,905	100,220	1,592,617	84,085	82,288	16,135	1.05	1.19
本州四国連絡道路	170,443	222,168	140,674	17,000	29,769	5,068	1.21	1.30
一般国道	517,681	268,069	482,277	241,346	35,404	26,723	1.07	1.11
周 査	1,770	1,770	1,608	1,608	162	162	1.10	1.10

1. 一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)及び(NTT-B型事業)を含む。
2. 住宅宅地関連には、住宅宅地関連公共施設整備促進事業のみを計上した。
3. 有料道路の各区分の計数には、(NTT-A型事業)を含む。
4. 道路開発資金の事業費には、東京湾横断道路株式会社への融資予定額4年度30,800百万円、前年度23,424百万円を含む。
5. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資等である。
6. 高規格幹線道路の計数は各区分の再掲である。
7. 高規格幹線道路の一般国道は、一般道路の一般国道、日本道路公団及び地方道路公社の一般有料道路の高規格幹線道路分である。
8. 高規格幹線道路の調査は、一般道路の調査の高規格幹線道路分である。
9. 4年度NTT-B型事業には、旧NTT-B型事業費511,311百万円、国費288,586百万円を含む。

表8 平成4年度道路整備予算財源内訳

(単位：百万円)

区 分	4 年 度 (A)	前 年 度 (B)	比較増△減 (A-B)	倍 率 (A/B)
特 定 財 源 (A)	2,225,989	2,153,532	72,457	1.03
揮 発 油 税 (イ)	2,211,326	2,137,705	73,621	1.03
収 入 額	2,128,800	2,037,400	91,400	1.04
決 算 調 整 額	82,526	100,305	△ 17,779	0.82
石 油 ガ ス 税 (ロ)	14,663	15,827	△ 1,164	0.93
収 入 額	16,000	17,000	△ 1,000	0.94
決 算 調 整 額	△ 1,337	△ 1,173	△ 164	1.14
一 般 財 源 (B)	616,177	280,841	335,336	2.19
(自動車重量税) (の国分の8割相当額) ^(ハ)	(539,200)	(512,000)	(27,200)	(1.05)
特定・一般財源計(A+B)	2,842,166	2,434,373	407,793	1.17
(イ+ロ+ハ)	(2,765,189)	(2,665,532)	(99,657)	(1.04)
N T T 財 源 (C)	106,718	394,181	△287,463	0.27
前年度剰余金等(D)	47,798	46,872	926	1.02
合 計 (A+B+C+D)	2,996,682	2,875,426	121,256	1.04

(注) 揮発油税(イ)には、特別会計直入分4年度 552,800百万円、前年度 534,400百万円を含む。

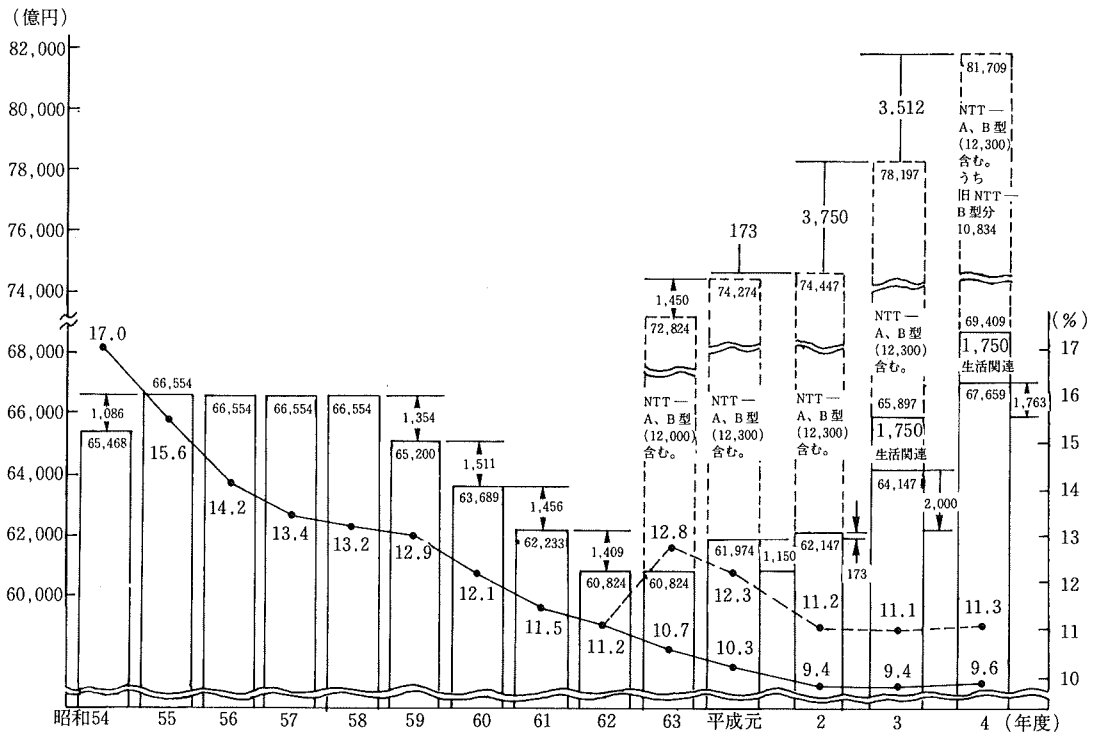


図2 道路整備特別会計国費

(注)1. ()書きは、前年度剰余金等を含む額である。

2. 4年度的一般会計繰入額には、旧NTT-B型2,886億円を含む。

表9 5箇年計画事業別予算額 (単位：億円)

区 分	第10次五箇年計画 (昭和63～平成4年度)	4 年 度		前 年 度		倍 率 (A)／(B)
		事業費(A)	累進抄率%	事業費(B)	累進抄率%	
一般道路事業	238,000	46,085	92.2	44,678	72.8	1.03
有料道路事業	140,000	32,627	100.8	30,312	77.5	1.08
小 計	378,000	78,712	95.4	74,989	74.5	1.05
地方単独事業	139,000	32,347	111.7	32,174	88.5	1.01
計	517,000	111,059	99.8	107,163	78.3	1.04
調整費	13,000	—	—	—	—	—
合 計	530,000	111,059	97.3	107,163	76.4	1.04

(注) 1. 一般道路事業には、緊急地方道路整備事業及び住宅宅地関連（道路特会、一般会計）を含む。
2. 平成2年度以降の地方単独事業は見込値である。

表10 5箇年計画施策別予算額 (単位：億円)

区 分	第10次五箇年計画額 (昭和63～平成4年度)	4 年 度 事業費(A)	前 年 度 事業費(B)	倍 率 (A)／(B)
道路交通の安全確保	89,500	17,784	17,458	1.02
生活基盤の整備	60,900	11,391	11,074	1.03
生活環境の改善	54,300	10,123	9,971	1.02
国土基盤の発展整備	127,600	29,321	26,953	1.09
維持管理の充実に等	45,700	10,093	9,533	1.06
計	378,000	78,712	74,989	1.05

(注) 1. 緊急地方道路整備事業及び住宅宅地関連（道路特会、一般会計）を含む。
2. 地方単独事業を除いた計数である。

表11 高規格幹線道路建設費 (単位：億円)

区 分	4 年 度	前 年 度	倍 率
高規格幹線道路建設費	19,257	17,760	1.08
高速自動車国道	12,870	11,944	1.08
本州四国連絡道路	1,400	1,160	1.21
一般国道	4,987	4,656	1.07

○高規格幹線道路調査費 1,770百万円
○高規格関連地域活性化調査 56百万円（7箇所を実施）

高規格幹線道路供用延長

(単位：km、%)

区 分	総延長	4 年 度 新 規	4 年 度 末	進 捗 率 (%)
高規格幹線道路	14,000	420	5,951	43
国土開発幹線自動車等	11,520	(43)	(285)	
		349	5,426	47
本州四国連絡道路	180	0	108	60
一般国道	2,300	28	132	6

(注) () 書きは、国幹道に並行する一般国道自専道で外書きである。
なお、高規格幹線道路の総計には含まれる。

促進する道路づくりおよび利用水準の向上のための多様な道路機能の充実等の課題に配慮しつつ、各種施策を強力に推進する（表9・10）。

3 新たな道路整備の長期構想および道路整備五箇年計画の策定

我が国における今後の社会・経済動向や、国民の多様化し高度化するニーズに対応するため、新

たな観点から検討を行い、道路整備の長期構想を策定するとともに、新たに第11次道路整備五箇年計画を策定する。

4 高規格幹線道路等の整備の推進

(1) 高規格幹線道路の整備の推進

多極分散型国土を形成し、我が国の経済力に見合う国民生活を実現するため、二一世紀初頭

までに高規格幹線道路一万四、〇〇〇km全線の完成を図ることとし、地域振興計画との連携に配慮しつつ、西暦二、〇〇〇年（平成一二年）までに約九、〇〇〇kmの供用を図ることを目途にその整備を推進している（表11）。

① 国土開発幹線自動車道の供用延長を五、四三〇kmとするとともに、第二東名神高速道

路等の事業着手に向けて所要の調査を進める
(表12)。

② 本州四国連絡道路については、明石海峡大橋、来島大橋、多々羅大橋等の建設、利用促進に資する施策および関連する幹線道路の整備を推進する。

③ また、一般国道の自動車専用道路二、三〇〇kmについては、既に事業に着手している区間約九二五kmの整備を一層推進するとともに、路線計画の定まった区間約二二〇kmの事業に

表12 平成4年度供用予定区間

高規格幹線道路名	区 間 (道路名)	延長(km)
国土開発幹線自動車道等		
北海道縦貫自動車道	伊 達～室 蘭	13
北海道横断自動車道	札 幌 西～札幌JCT	14
東北縦貫自動車道	美女木JCT～川 口	10
東北横断自動車道	猪苗代磐梯高原～会津坂下	35
常磐自動車道	川 口～三 郷	11
関越自動車道	藤 岡～佐 久	69
"	更 埴 JCT～須 坂	16
中央自動車道	豊 科～更埴JCT	43
近畿自動車道	名 古 屋～勝 川	11
"	勢 和 多 気～伊 勢	21
"	堺 ～岸和田泉	10
山陽自動車道	岡 山～岡山JCT	7
"	岩 国～熊 毛	25
中国横断自動車道	落 合 JCT～江 府	49
九州横断自動車道	別 府～大 分	15
国幹道計		349
国幹道に並行する一般国道自動車専用道路		43
一般国道自動車専用道路	福岡前原道路 等	28
西九州自動車道等		420
合 計		

着手する。また、その他の区間について高規格幹線道路調査を積極的に推進する。国土開

(2) 地域高規格幹線道路の整備の推進
既に事業に着手している自動車専用道路の整備を推進し、当面その活用を図る(表13)。

地域の活性化を促進し、均衡ある国土構造の形成を図るため、地方においては、地域の連携によって自立した広域的な文化・経済ブロックを形成し、大都市地域においては、適切な都市

活動が確保された多核的都市構造へと誘導していく必要がある。そのため、高規格幹線道路網と連携して地域のモビリティを高める地域高規格幹線道路を導入し、高速交通体系の充実を図る。また、地域高規格幹線道路は、広域的な

地域の連携と共生の方針を定めた上、主要な交差点をすべて立体化するなど自動車専用道路と同程度の機能を有する質の高い道路として計画・整備するとともに、基準等を整備の上、平成五年度より始まる新五箇年計画において本格

表13 一般国道自動車専用道路の平成4年度主な新規箇所

路 線 名	箇 所
深川・留崩自動車道	沼田幌線道路
帯広・広尾自動車道	帯広川西道路
首都圏中央連絡自動車道	東～大栄、茂原～木更津
能越自動車道	高岡氷見道路
中部縦貫自動車道	高山清見道路
三遠南信自動車道	飯 橋 道 路
京 奈 和 自 動 車 道	大和・御所道路
北近畿豊岡自動車道	春日和田山道路(II期)
東広島呉自動車道	黒瀬・呉道路
西九州自動車道等	唐津・伊万里道路

表14 施策の体系図

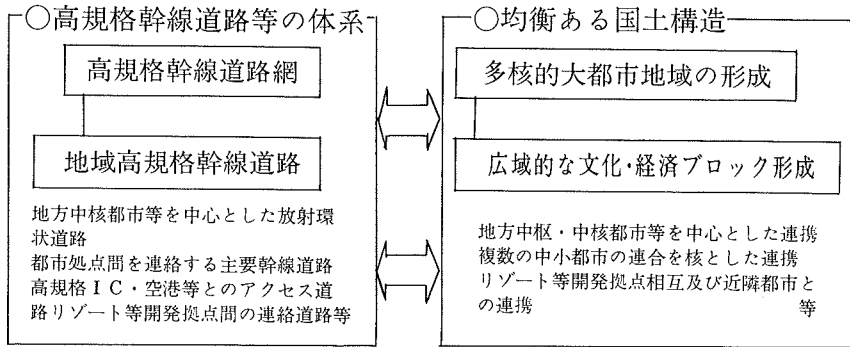


表15 (単位：億円)

区 分	4年度事業費	前年度事業費	倍 率	備 考
渋滞対策緊急事業	4,620	4,410	1.05	新規完成 20箇所 70箇所
渋滞対策推進事業	3,468	3,097	1.12	新規完成 30箇所 50箇所
休日交通ボトルネック解消モデル事業	837	755	1.11	全国30地域

的に事業を推進する(表14)。
 4 渋滞対策の推進
 道路の交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るため、渋滞対策緊急実行計画(アクションプログラム)および渋滞対策推進計画に基づき各種渋滞対策を計画的かつ総合的に推進するとともに、対

表16 渋滞対策の計画概要

計画名	渋滞対策緊急実行計画 (アクションプログラム)	渋滞対策推進計画 (推進計画)
策定対象地	札幌、盛岡、仙台、秋田、山形、福島、水戸、宇都宮、前橋、高崎、浦和、大宮都市圏、千葉・船橋都市圏、東京都区部、八王子・立川都市圏、横浜、川崎、新潟、富山、金沢、甲府、長野、岐阜、静岡・清水、名古屋都市圏、大津、京都都市圏、大阪都市圏、神戸・阪神間都市圏、和歌山、岡山・倉敷、広島、高知、福岡都市圏、長崎、熊本、大分、鹿児島、那覇 (全国37都市圏)	全国の各都道府県、345市町村 (アクションプログラム37都市圏以外の地域)
主要渋滞ポイント等	559地点	673地点
策定年月	昭和63年12月	平成2年12月
計画内容	短期：H元年度～ H3年度に完成する対策 中期：H4年度 H6年度に完成する対策	短期：H3年度～ H4年度に完成する対策 中期：H5年度～ H6年度に完成する対策
事業費	約21,700億円(元年度～6年度) (短期：5,700億円) (中期：16,000億円)	約8,500億円(3年度～6年度) (短期：3,800億円) (中期：4,700億円)

策完了箇所等については追跡調査を行い、整備効果把握し、次期五箇年計画に向けて、渋滞対策の枠組みの見直しを行う。また、観光地等の週末や休日に著しい渋滞が生じている地域については、豊かな余暇活動を確保するための休日ボトルネック解消モデル事業を推進する(表15・16)。

表17 駐車場対策事業費

(単位：億円)

区 分	4年度 事業費	前年度 事業費	倍 率
駐 車 場	650	557	1.17
有 料 融 資 事 業 等	260	227	1.14
道 路 開 発 資 金	240	224	1.07
特定交通安全施設等整備事業	150	106	1.41
駐 車 場 案 内 シ ス テ ム	26	22	1.17

(注) 1. 有料融資事業等：有料融資事業、NTT-A型事業を計上。
 2. 道路開発資金：融資見込額を計上。
 3. 駐車場案内システム：街路事業、特定交通安全施設等整備事業、道路開発資金を計上。
 ○駐車場整備計画調査 354百万円 (36箇所)

5 駐車場整備の推進

① 計画的な整備を推進するため、地方公共団体による駐車場整備計画の策定を促進する。

○駐車場整備計画調査 三五四百万円

(三六箇所)

② 有料融資事業等(無利子貸付制度)、交通安全施設等整備事業(補助制度等)、道路開発資金を活用した駐車場の積極的・計画的な整備

○アクションプログラム 約四四〇箇所

○渋滞対策推進計画 約三〇〇箇所

○休日交通ボトルネック解消モデル事業 約 九〇箇所

を進める(表17)。

○駐車場

約一三〇箇所 約三三、〇〇〇台

うち完成見込 約四〇箇所、約一三、〇〇〇台(熊本辛島公園地下駐車場等)

③ 限られた都市空間の有効利用を図るため、道路の地下空間を活用した駐車場の整備を推進するとともに、公園地下空間や河川地下空間等の都市公共空間を活用した駐車場モデル事業に着手するとともに、適正な交通機関分担を図るため、郊外の鉄道駅やバスターミナル等におけるパークアンドライド駐車場整備モデル事業の推進、立体道路制度を活用した建築物と道路附属物駐車場の一体整備等による官民一体となった駐車施設の整備の推進、既存駐車場の有効利用を図り、道路交通の円滑化に資するため、駐車場案内システムの整備を推進する。

○駐車場案内システム 約二五都市

うち完成見込 三都市(山形市、丸亀市、広島市)

○助成措置の拡充・強化

立体式駐車場(有料融資事業の貸付率の引き上げ15%→20%)

総合的な都市内自転車交通対策の推進

① 6 都市内の通勤通学等の交通手段としての自

表18 自転車道等整備事業費

(単位：億円)

区 分	4年度 事業費	前年度 事業費	倍 率
自転車道等の整備	4,800	4,720	1.02
自転車駐車場の整備	64	53	1.22
特定交通安全施設等整備事業	10	2	5.18
街路事業	54	51	1.07

(注) 自転車道等の整備には、特定交通安全施設等整備事業、緊急地方道路整備事業、改築事業を含む。

① 自転車利用の役割の増大に対応するため、総合的な自転車対策の推進のため、道路管理者および関係機関等により協議会を設立するとともに、自転車の利用実態の状況把握を行い、自転車道ネットワーク・自転車駐車場の整備等に関する計画を策定する(表18)。

② 交通安全および改築事業等による幅の広い自転車道等の整備により自転車道ネットワーク形成を進める。

○都市内における自転車道等の整備(延べ延長)約一、一〇〇km

③ 道路上の放置自転車を排除し、歩行者・自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、駅周辺および自転車駐車需要の著しい中心市街地等において、自転車駐車場の整備を推進する。

○特定交通安全施設等整備事業および街路事業による自転車駐車場の整備

歌島橋自転車駐車場(大阪市)、新潟駅自

表19 交通安全施設等整備事業

(単位：億円)

区 分	4年度 事業費	前年度 事業費	倍 率
交通安全施設等整備事業	3,480	3,280	1.06
特定交通安全施設等整備事業	2,840	2,666	1.07
緊急地方交通安全施設等整備事業	639	614	1.04

○第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画(平成3～7年度)
事業規模 18,500億円(調整費 2,600億円を含む)
進捗率 (調整費除きの額に対する進捗率)
平成4年度まで34.6%(前年度まで16.8%)

自転車駐車場(新潟市)など五七箇所(計画
台数約三九、〇〇〇台)

7 交通安全対策の推進

① 一般道路において抜本的対策としてバイパス、自動車専用道路、歩車道の分離した道路の整備、踏切道の改良など道路の改築事業を積極的に行うほか、緊急措置として既存の道路を対象に第5次特定交通安全施設等整備五箇年計画に基づく事業等により、歩道路の整備、交差点の改良、道路照明の設置を行うなど、交通安全対策を強力に推進する。

② 近年の交通事故死者数の増加等にかんがみ、交通安全施設等の整備を効果的に推進するため、交通事故調査・分析を重点的に実施し交通事故分析システムの充実を図る。また、交通安全モデル市町村を選定し、関係機関連携のもと事故調査に基づいた効果的な交通安全施設の整備等を重点的に実施する(表19)。

○特定交通安全施設等整備事業の実施予定

●歩道・自転車道等 (延べ延長) 約一、一

〇〇 km

●コミュニティ道路 八五箇所

●交差点改良 三六〇箇所

③ 高速自動車国道等において、渋滞区間の拡幅等の改築事業、交通安全施設等の整備、適切な維持管理の実施、道路交通情報提供の充

実等を総合的に進め、このうち、交通安全施設の整備等について、五箇年間の事業計画(平成三～七年度)に基づき、交通安全対策を推進する(表20)。

表20 高速自動車国道等の交通安全対策に関する事業

(単位：億円)

区 分	4年度 事業費	前年度 事業費	倍 率
高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業	692	661	1.05

○高速自動車国道等の交通安全対策に関する五箇年間の事業計画(平成3～7年度)
事業規模 3,240億円
進捗率 平成4年度まで41.8%(前年度まで20.4%)

○高速自動車国道等における交通安全対策の実施予定(走行条件の改善、安全性の向上、よりよい走行環境の整備)

●道路照明施設の整備 六五 km

●中央分離帯強化防護柵の整備 一七〇 km

●サービスエリア(SA)等の拡充 三六箇所

④ 人と車の調和を図るため、幅の広い歩道、

表21 維持修繕事業

(単位：億円)

区 分	4年度事業費	前年度事業費	倍 率
維持修繕	5,478	5,225	1.05

・国債による修繕工事実施箇所 123箇所 (直轄国道を対象)
 (注) 地方単独事業を除く事業を対象としている。

表22 防災・震災・雪寒対策事業費

(単位：億円)

区 分	4年度事業費	前年度事業費	倍 率
防災対策	2,308	2,246	1.03
震災対策	1,036	1,000	1.04
雪寒対策	1,352	1,301	1.04

表23 住宅宅地関連道路事業費

(単位：億円)

区 分	4年度事業費	前年度事業費	倍 率
住宅宅地関連道路事業	4,734	4,511	1.05

○土地区画整理事業：全国で約77,000haを施行。

(注) 住宅宅地関連道路事業の事業費は、土地区画整理事業、住宅宅地関連道路等の事業促進事業(道路特区、共施設整備促進事業(道路特区、一般会計))を含む。

8 安全で信頼性の高い道路交通確保のための総合的施策の推進

コミュニティ道路、スロープ等の付いた使いやすい立体横断施設などの整備を行う「人によさしい歩行者空間づくり事業」を実施する。

① 道路施設を常に良好な状態に保ち、安全で円滑な道路交通サービスを提供するため、工事の平準化等により道路工事に起因する交通渋滞解消に努めつつ計画的かつ効率的な道路保全を実施する(表21)。

○舗装の修繕を約九九〇kmで実施(直轄国道)

② 豪雨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、防災点検に基づき、予防工等の防災対策を重点的に実施すると

もに、道路利用者への確かな防災情報の提供を行うなどの各種施策を総合的に推進する。また、地震時における震後交通の確保のため、道路施設以外の関連施設についても震災点検を行うとともに、応急復旧体制の強化を図る。さらに冬期における安全で円滑な道路交通を確保するために、消雪施設やチェーン着脱場の整備を重点的に実施する。また、気象情報の確かな収集と活用により効率的な除雪を実施するとともに、消雪施設等の施設管理の充実を図り、冬期における道路の環境整備を図る(表22)。

○防災対策を約四、五〇〇箇所を実施

○雪寒対策については、消雪施設(約一三〇km)(流雪構約六五km)、除雪機械(約九〇〇台)の整備を実施

○気象情報収集装置整備計画の策定と整備着手

(岩手県盛岡地区、長野県大町地区、福井県福井地区)

○消雪施設管理計画の策定と事業着手

(新潟県十日町市他三都市)

9 住宅宅地の供給とそれを支える道路整備の推進

① 大都市地域において良好な住宅宅地の供給を促進するため、特に三大都市圏においては、大都市住宅宅地供給関連公共施設整備基本計画に基づき住宅宅地の供給とそれを支える道路事業を積極的に推進する必要がある。このため、住宅適地を拡大し宅地開発を誘導するとともに、良好な居住環境・生活環境を確保するため、地域の幹線道路ネットワークの形成を図りつつ、住宅宅地の供給に不可欠な道路事業や土地区画整理事業を総合的、計画的に推進する(表23)。

② 住宅地の通勤条件の向上を図るために、駅前駐車場や関連するアクセス道路等の整備を推進する鉄道駅結節総合整備事業、高速道路と鉄道の結節点を整備するロードアンドレール事業等、道路事業の各種施策を総合的、計画的に推進するとともに宅地開発誘導道路整備推進制度および土地区画整理事業の制度の活用・拡充を行う等、住宅宅地の供給を支え

る道路事業の一層の推進を図る。

○宅地開発誘導道路整備推進制度……大阪府
茨木市等

○鉄道駅結節総合整備事業……神奈川県伊勢
原市等

○ロードアンドレール事業……東関東自動車
道（J R京葉線新習志野駅付近）等

10 地域活性化の基盤となる道路整備の推進

① 地域の振興・活性化を図る観点から、広域的な地域のモビリティを提供する地域高規格幹線道路の計画策定等を進めるとともに、リゾート開発等の各種地域振興施策を支える道路整備を推進する。

② 地域の個性と創意工夫を活かした地域振興施策に関連する道路整備を地域の個性的なアイデアをとりいれつつ、重点的に実施するマ
イロード事業を一層推進する。

○マイロード事業……栃木県藤原町等約一二
五箇所

③ 地方中心都市等における都市交通対策の観点から、バス路線の交通混雑区間、駅前広場等の乗継ぎ施設、高速自動車国道のバス停の整備等を実施し、公共交通機関としてのバス
交通対策を推進する。

④ 快適でうるおいのある生活環境を創出するため、公園、学校、医療施設等の公共公益施設

設の整備に関連し、地域の日常的モビリティを支える道路の整備を推進する。

⑤ 既存商店街における活力・都市的魅力の回復、郊外等における新たな商業集積拠点の整備を促進するため、道路事業、土地区画整理事業等により関連する道路整備を重点的、計画的に推進する。

○商業市街地振興整備のための道路事業……
福島県郡山市等約六〇〇地区

⑥ 地域が緊急に対応しなければならぬ課題に
応えて早急に整備する必要がある特定道路について、地方特定道路整備事業を実施する（表24）。

11 農山村・過疎地域等の振興を支える道路整備の推進

① 広域的なネットワークの整備・活用を図り農山村地域等と都市との共生を一層促進するとともに、豊かな自然環境や独自の伝統・文化を活かしたうるおいのある地域整備を推進する。このため、高速道路のインターチェンジとアクセスする道路の整備や、複数市町村の連携に資する広域市町村道路整備事業を推進するとともに、河川、公園、下水道等の各種公共事業と道路整備を総合的かつ一体的に推進する。

○広域市町村道路整備事業……約一〇箇所

（単位：億円）

区 分	4年度事業費	前年度事業費	倍 率
地域振興施策を支える道路	3,542	3,416	1.04
公共公益施設に関連する道路	4,114	3,958	1.04
商業市街地の振興を支える道路	2,667	2,533	1.04
公共交通を支える道路	8,596	8,263	1.04

（注）1. 地域振興施策を支える道路の事業費は、リゾート開発、テクノポリス開発の事業費である。
2. 地方特定道路整備事業の事業費は、3,200億円（補助事業費）である。

② 過疎地域の活性化を図るため、広域基幹道路整備事業、市町村道の都道府県代行事業を推進するほか、奥地、半島、山村、特別豪雪地帯の振興を支える道路整備を推進する（表25）。

12 環境にやさしい道路整備の推進

① 沿道の生活環境保全のための窒素酸化物、騒音等の低減、CO₂抑制のためのエネルギー利用の一層の効率化等の観点から、交通の分散と円滑な交通の確保に資するバイパス、環状

表25

(単位：億円)

区 分	4年度 事業費	前年度 事業費	倍 率
過疎地域活性化道路	3,578	3,466	1.03
うち広域基幹道路	716	681	1.05
奥地等産業開発道路	362	346	1.05
半島振興道路	2,357	2,291	1.03
山村振興道路	972	947	1.03
特別豪雪対策道路	224	217	1.03

(注) 半島振興道路のうち、半島循環道路等について補助率の特別措置を継続。

表26

(単位：億円)

区 分	4年度 事業費	前年度 事業費	倍 率
環境対策特別推進事業	30	—	—
環境施設帯等化	1,511	1,448	1.04
道路緑化	596	578	1.03
道路景観整備	154	129	1.19

(注) 1. 環境施設帯等：環境施設帯、遮音壁の設置等
2. 道路景観整備：シンボルロード整備事業等

道路等の整備、交差点改良等を強力に推進する。

また、環境施設帯、遮音壁の設置や沿道整備事業による道路と調和したまちづくり等を推進するとともに、みどり豊かな道路空間を創出する道路緑化や、地域の自然・歴史・文化を生かした良好な道路景観整備を推進する。

さらに、新たに「環境対策特別推進事業」として次のような施策について、総合的かつ、より充実した施策を展開し、環境にやさしい道路整備を行う。

○環境対策技術に関し民間と一体となった研究・開発を推進するとともに、試験施工の実施により、沿道環境保全の一層の充実を

図る。

○動物のための横断構造物の設置等生態系の保全に一層配慮した道路の整備を推進する。

○地域の緑の骨格を形成するスーパーグリーンベルトや歩行者のための休憩施設、みどりの一里塚等の整備により、緑のネットワークを構築し、緑量の大幅な拡大を図る。

○沿道広告類の更新に対し、民間の協力によるデザインの統一や調和を促し、良好な沿道環境の創出を図る(表26)。

② 親しみとるおのいのある道路環境の創出に

よる利用者サービスの向上および沿道地域の活性化に資するため、サービスエリア等の休憩施設と周辺の都市公園等との一体的整備を図るハイウェイ・オアシスを推進する。

○ハイウェイ・オアシス……九州横断道金立サービスエリア等

③ 道路整備において、エネルギーや資源の有効利用を図る。

○太陽光を利用した省エネ型道路の開発を推進する。

○道路工事において発生する残土や、アスファルト、コンクリート発生材などの建設副産物について、発生量の抑制、再利用の促進等、建設副産物対策を推進する。

13 有料道路制度の活用による道路整備の推進

① 多極分散型国土の形成に大きく寄与する高規格幹線道路、大都市圏における環状道路、

湾岸道路等の整備を重点的に推進する。また、東京湾横断道路、明石海峡大橋などの大規模プロジェクトの推進を図る。

② 有料道路の利用者負担を適正に保ちつつ、事業の健全な運営を図るため、建設・管理の一層の効率化による経費節減に努めるとともに、国および地方公共団体による助成措置の拡充を図る。

③ 共通利用を可能とするカードシステムについての検討を進めるとともに、渋滞対策として混雑区間の拡幅、出路の設置、所要時間表示等情報提供の充実等を推進するほか、サービス施設の充実を図る。

④ 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道路を一体的に整備する総合有料道路事業等を推進する(表27)。

14 道路と沿道地域との一体的整備の推進

① 立体道路制度の積極的活用により、良好な市街地形成や、土地利用の高度化を図りつつ、大都市圏および地方都市の幹線道路の整備を推進する。

○東京外かく環状道路(和光地区)

○第二京阪道路(田辺地区)

○関西国際空港線(前島地区)

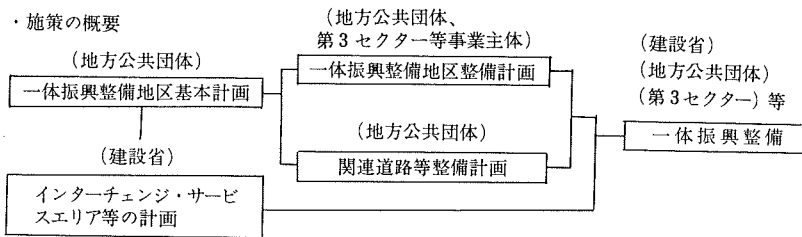
表27

(単位：億円)

区分	4年度	前年度	倍率
事業費	32,055	29,796	1.08
国費	2,561	2,280	1.12

- ①主な新規事業箇所
 - 日本道路公団（一般有料道路） 東水戸道路 10.2km
 - 阪神高速道路公団 湾岸線（8期） 4.5km
 - 地方道路公社等（一般有料道路） 宇都宮鹿沼道路 1.6km
- ②主な供用予定箇所
 - 日本道路公団（一般有料道路） 宇佐別府道路 18.1km
 - 首都高速道路公団 板橋戸田線 2.2km
 - 地方道路公社等（一般有料道路） 西神戸道路（3期） 3.1km
- ③利用者サービスの向上のための施設
 - ・混雑区間の拡幅 13箇所
 - 東名高速道路厚木～大井松田間（4車線→6車線）
 - 首都高速道路銀座～江戸橋間、阪神高速道路豊中付近等
 - ・出路の設置、料金所プースの増設等 44箇所
 - 東名高速道路横浜1C
 - 首都高速道路新宿出路、阪神高速道路梅田出路等
 - ・所要時間表示板の設置 45箇所
 - ・サービスエリア（SA）等の拡充 36箇所
 - ・ハイウェイ・オアシス 九州横断道金立SA等 5箇所

表28 地域一体振興整備事業



- 名古屋環状二号線（喜多山地区）
 - 首都高速道路（箱崎地区）
 - ② インターチェンジ・サービスエリア等を中心とした計画的な地域振興整備、道づくりを促進するという観点からインターチェンジ・サービスエリア等と周辺地域を一体的に整備する地域一体振興整備事業の創設を図る（表28）。
 - 首都圏中央連絡自動車道（茨城県）
 - ③ 道路の施設や占用物件の複合化・集約化による道路の利便性・快適性の向上を図るとともに、道路交通環境の向上に資する沿道の施設整備への支援を行う。
 - ④ 大規模な工場跡地等の土地利用の高度化・適正化に際し、増大する交通負荷に適切に対応するため、交通アクセスメントを行い、道路事業と開発者との適正な協力のもとに良好な街づくりに資する道路整備を推進する。
 - 大阪市中・島西部地区
 - 15 道路整備事業の円滑化の推進
- 道路整備事業の円滑な推進を実施するために、国庫債務負担行為の活用等により、工事の平準化を推進する。
- また、道路事業を計画的・先行的に確保する方策として、国庫債務負担行為の活用により高規格幹線道路等の用地先行取得を推進するとともに、

道路開発資金制度を活用して、大規模道路等の用地および代替地の確保を図るとともに、道路事業者が地権者のニーズに応える代替床の提供に努めるとともに、土地区画整理事業を活用した代替地の確保を図る。

16 道路地下空間の計画的利用の推進

道路地下空間利用のニーズの高い大都市等において、地下歩道、地下駐車場等の空間確保、地下鉄、ガス、水道等の施設の収容を計画的に行い、道路地下空間利用計画を策定するとともに、交通が輻輳する都心部等において、歩行者の快適性に配慮しつつ地下歩道、地下駐車場等の一体的、計画的な整備を推進する都心部道路地下空間整備モ

表29

(単位：億円)

区 分	4年度 事業費	前年度 事業費	倍 率
都心部道路地下空間整備 モデル事業	74	69	1.08
キャブシステム整備事業	252	243	1.04

表30

(単位：億円)

区 分	4年度 事業費	前年度 事業費	倍 率
道路情報 提供施設	249	242	1.03

デル事業を推進する。また、高度情報社会に対応するとともに、生活環境の向上を図るため、電線類地中化五箇年計画に基づいてキャブシステムの整備を推進する(表29)。

○道路地下空間利用計画の策定

政令市等において順次着手する

○都心部道路地下空間整備モデル事業の推進

大阪市大阪駅周辺、広島市紙屋町等九箇所

○キャブシステム整備事業

全国……七〇都市において実施

新規……小樽市、大分市等

17 高度情報化社会への対応

道路利用者のニーズの多様化に対応するとともに、道路管理の高度化に資するため路車間情報システムの整備等による道路交通情報を的確に提供するとともに、高度情報化社会の形成に資するため一般道路についても光ファイバー等の計画的整備を行い、高速道路の光ファイバーとも一体的に機能する情報ネットワークを構築する(表30)。

○路車間情報システム

●首都圏、大阪圏、名古屋圏等におけるピ

ーコン等の整備

○その他の道路情報提供施設等

●高速自動車国道、都市高速道路、一般国

道等における道路情報提供施設の充実

道路情報板 約四七〇基

ハイウェイラジオ 九箇所

●光ファイバーによるネットワークの整備

高速自動車国道 延長 約三三〇km

一般国道 延長 約一三〇km

18 総合的な物流対策の推進

道路空間を活用した新しい物流システムの導入を図るため、法制度、経済的可能性、機器・施工に関する技術的事項等について検討するとともにシステムの研究、開発を推進する。また、道路交通におけるロジスティクス機能の高度化を図るため、官民一体となった推進体制を整備するとともに、ロジスティクスセンターと道路ネットワークの新たな一体整備手法の研究、開発を行う。さらに、新たな都市内物流拠点のあり方を総合的に検討するとともに、その実現方策を検討する。

○新物流システムの研究、開発等

3 生活関連重点枠概算要望概要

国民の日常生活の質の向上に資するため、生活関連重点化枠を活用し、次の道路整備を緊急に推進する。

① 地方都市基盤緊急整備 事業費 二四一億円

○交通安全対策推進事業

日常生活地域において、通学、買物等にかかる交通事故の多発している箇所等の歩道整

備、交差点改良等の緊急実施、駐車場の整備等の交通安全対策を推進し、安全でくらしやすい日常生活の確保を図る。

○渋滞対策推進事業

通勤・通学等地域生活に密接に係る道路の整備を推進し、渋滞箇所の早期解消を図る。

② ふるさと生活活性化 事業費 一二五億円

○生活基盤整備推進事業

公園、学校、医療施設等の公共施設に関連する道路のうち、特に整備効果の大きい事業を推進し、生活基盤施設の利便性の向上等を図る。

○雪国生活支援事業

雪国における生活環境の向上を支援するため、冬期交通のネックとなる箇所における消雪施設等の整備や堆雪による生活障害除去のために必要な流雪溝の整備を推進する。

○ふるさと交流活性化事業

地方部の交流を活性化するため、過疎地域と地方中心都市等を連絡する広域的な道路や、狭あい区間・冬期交通障害箇所等の道路の整備を推進する。

③ 住宅宅地供給緊急促進 事業費 七六億円

○住宅宅地関連道路整備事業

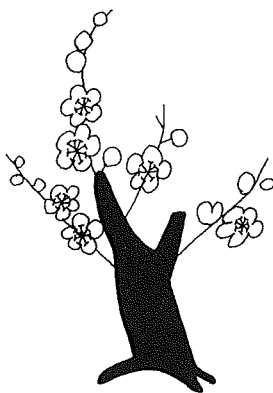
大都市地域における良好な住宅宅地の供給

を促進するため、土地区画整理事業やアクセス道路の整備等関連する道路事業のうち大都市法に定める対象地域において緊急に実施すべき事業を推進する。

④ 地域商業基盤総合整備 事業費 一二五億円

○まちづくり基盤整備推進事業

快適で魅力あるまちづくりを推進し、市民生活に不可欠な交通機能確保を図るため、中心市街地およびその周辺部における道路整備、駐車場の整備、道路空間の確保等を推進する。



高規格幹線道路等関係予算の概要

建設省道路局企画課道路経済調査室課長補佐 徳山日出男

はじめに

近年の情報化、国際化の一層の進展等を背景として、東京圏への人口・業務機能等の一極集中は依然持続しており、交通問題、土地問題等、超過密に伴う諸問題の深刻化が見られる一方、地方においては人口減少地域の増加や所得格差の再拡大など、地域の活力の低下が顕著になってきており、これら国土利用の歪みに起因する諸問題の解決に資する幹線道路網整備が従来にも増して重要な課題になっている。

そのため、地域間の交流条件を著しく向上させる高規格幹線道路網の整備については、引き続き計画的に推進していく必要があるが、その他の幹線道路の整備水準も著しく低く、高規格幹線道路

の整備効果が十分生かされない場合も生じていることから、高規格幹線道路網と一体となって地域の広域的な交通を支える幹線道路の整備についても積極的に推進していく必要がある。

本稿では、高規格幹線道路等関係の平成四年度予算の概要について紹介する。

一 高規格幹線道路の整備

二一世紀に向け、「速さ」と「時間の正確」な効率的輸送を可能とする質の高い道路ネットワークづくりへの要請を踏まえ、また、地域の振興と活性化を図り、国土の均衡ある発展と活力ある経済・社会確立の基盤施設として、建設省において、昭和六二年六月に道路審議会の答申に基づき、一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路網計画を策定した。

四全総（昭和六三年六月閣議決定）においても、二一世紀の望ましい国土構造である多極分散型の国土構造の形成」をめざすために、高速交通サービスの全国的な普及を図る高規格幹線道路網の整備が必要とされている。

高規格幹線道路の整備にあたっては、効率的な整備を図る観点から、路線の性格を勘案し、国土開発幹線自動車道（一、五二〇km）または一般国道の自動車専用道路（二、四八〇km、本州四国連絡道路一八〇kmを含む）として整備を推進する。また、有料道路制度を十分活用するほか、段階的な整備方式の導入、既存道路の活用等により、その推進を図ることとしている。

表1 高規格幹線道路建設費等

(単位:億円)

区分	4年度	前年度	倍率
高規格幹線道路建設費	19,257	17,760	1.08
高速自動車国道	12,870	11,944	1.08
本洲四国連絡道路	1,400	1,160	1.21
一般国道	4,987	4,656	1.07

表2 高規格幹線道路供用延長

(単位:km、%)

区分	総延長	4年度新規	4年度末	進捗率(%)
高規格幹線道路	14,000	420	5,951	43
国土開発幹線自動車等	11,520	(43) 349	(285) 5,426	47
本洲四国連絡道路	180	0	108	60
一般国道	2,300	28	132	6

(注) ()書きは、国幹道に並行する一般国道自専道で外書きである。
 なお、高規格幹線道路の総計には含まれる。

一一 高規格幹線道路予算の概要

昭和六三年度を初年度とした第10次道路整備五箇年計画(昭和六三年五月閣議決定)では、高規格幹線道路の整備を最重要課題のひとつとして、西暦二〇〇〇年までにおおむね九、〇〇〇km、第10次道路整備五箇年計画の最終年度である平成四年度までに約六、〇〇〇kmの供用を図るべく、整備を推進することとしている。

平成四年度については、中期的な整備目標を踏まえ、高規格幹線道路建設費一兆九、二五七億円(国費三、九二二億円)、建設費対前年度倍率一・〇八をもって、高速自動車国道の供用延長を平成三年度末の五、五三二kmから平成四年度末五、九五一kmへ、また、一般国道の自動車専用道路の供用延長を平成三年度末の一〇四kmから平成四年度末一三二kmへと、それぞれ整備を積極的に推進することとしている(表1、2)。また高規格幹線道路調査費は一、六〇八百万円で、基本計画、整備計画策定のため、調査を積極的に推進することとしている。

1 国土開発幹線自動車道等
 国土開発幹線自動車道等については、高速自動車国道建設費一兆二、八七〇億円を充て、既着工区間等に重点をおいて整備を促進し、平成四年度末の供用延長を約五、四三〇kmとするとともに第二東名神高速道路等の事業着手に向けて所要の調査を進める(表3)。

2 本洲四国連絡道路

本洲四国連絡道路については、西暦二、〇〇〇年までに三ルートの概成を図ることを目標に建設の推進を図っており、平成四年度においては明石海峡大橋、来島大橋および多々羅大橋の建設を推

表3 平成4年度供用予定区間

高規格幹線道路名	区間(道路名)	延長(km)
国土開発幹線自動車道等	伊予川原	13
	美濃	14
	女木	10
	猪苗代	35
	川口	11
	更紗	69
	名取	16
	豊田	43
	勢	11
	田	21
一般国道	福	28
	岡	43
	前	25
	原	49
	道	15
	路	15
	等	43
		349
		43
		420

進し、また、本洲四国連絡道路の利用促進に資する施策および関連道路網の整備を促進する。

3 一般国道の自動車専用道路

一般国道の自動車専用道路については、既に事業に着手している区間約九二五kmの整備を一層推進するとともに、路線計画の定まった区間約二二〇kmの事業に着手する(表4)。

なお、国土開発幹線自動車道に並行する一般国道において、既に事業に着手している自動車専用道路の整備を推進し、当面その活用を図る。

4 地域開発と一体となった整備

(高規格関連地域活性化調査)

高規格幹線道路の整備効果を十分引き出し、地域振興に有効に役立てるためには、計画段階から地域の開発とあわせて道路の建設を進めていく必要がある。このため、建設省では、高規格幹線道路の基本計画が策定された沿線地域等において、計画的な地域振興が図られるよう地域振興計画を策定するとともに、これを生かした高規格幹線道路

表4 一般国道自動車専用道路の平成4年度
主な新規箇所

路線名	箇所
深川・留崩自動車道	沼田幌糠道路
帯広・広尾自動車道	帯広川西道路
首都圏中央連絡自動車道	東～大栄、茂原～木更津
能越自動車道	高岡水見道路
中部縦貫自動車道	高山清見道路
三遠南信自動車道	飯橋道
京奈和自動車道	和・御所道路
北近畿豊岡自動車道	春日和田山道路(II期)
東広島呉自動車道	黒瀬・呉道路
西九州自動車道等	唐津・伊万里道路

路整備計画およびこれと一体となった関連道路網計画を策定することとしている。

平成四年度は、全国七地域において調査費五、六〇〇万円をもって、地域活性化調査を推進する。

三 地域高規格幹線道路関連予算の概要

地域の活性化を促進し、均衡ある国土構造の形成を図るため、地方においては、地域の連携によって自立した広域的な文化・経済ブロックを形成し、大都市地域においては、適切な都市活動が確保された多核的都市構造へと誘導していく必要がある。

そのため、高規格幹線道路網と一体となって機能する幹線道路網を計画的に整備することが重要である。

1 施策の概要

① 高規格幹線道路網と連携して、地域のモビリティを高める地域高規格幹線道路を導入し、高速交通体系の充実を図る。

② 地域高規格幹線道路は、広域的な地域の連携と共生の方針を定めた上、主要な交差点をすべて立体化するなど自動車専用道路と同程度の機能を有する質の高い道路として計画・整備する。

③ 基準等を整備の上、平成五年度より始まる

新五箇年計画において本格的に事業を推進する。

2 予算額

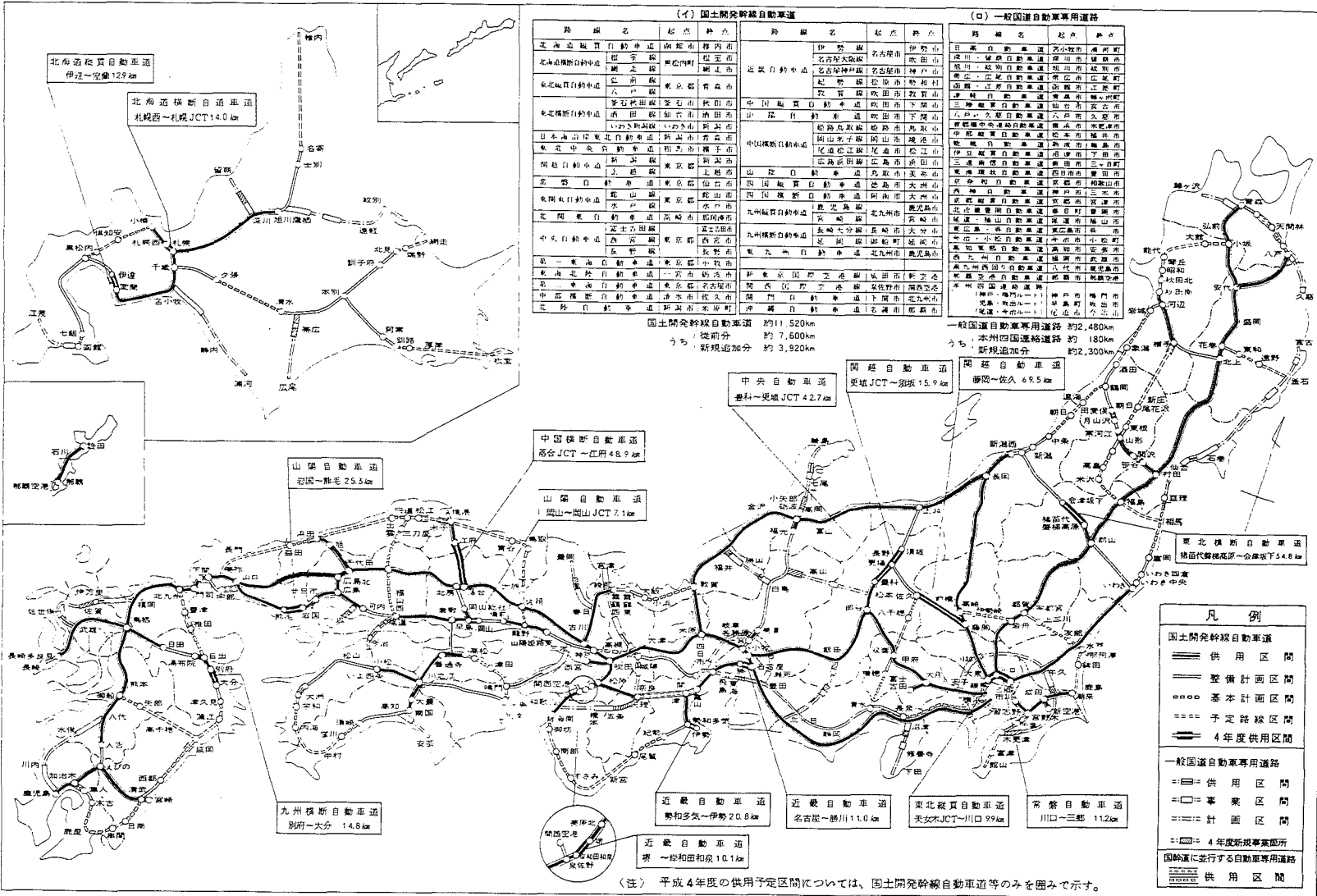
○地域高規格幹線道路調査費 一〇〇百万円

3 平成四年度の事業内容

- ① 地域間・都市間の連携のあり方など、当該地域の目指すべき地域構造と地域活性化の基本的考え方のとりまとめ
- ② 地域高規格幹線道路として計画すべき路線区間の基礎的な調査等。

おわりに

高規格幹線道路の整備は人々の生活領域を拡大し、文化の向上に資するとともに、バス、乗用車等による広域観光を可能にし、豊かさ・潤いを与えるものである。また、地域振興を図り、多様な国土空間づくりに資するリゾート開発の成否も、知識集約型・高付加価値型の先端産業や学術研究機関の地方分散のためにも、高規格幹線道路等の交流ネットワークの整備は不可欠であり、建設省においては、二一世紀に向けて着実かつ計画的に整備を推進する方針である。



高規格幹線道路網図

一般国道関係予算の概要

建設省道路局国道第一課建設専門官 渡辺 茂樹

同 国道第二課建設専門官 長沢小太郎

はじめに

平成四年度の一般国道関係事業予算は全国計で事業費一兆九、〇七三億円、前年度を約四％上回る伸びとなった。事業実施にあたっては、昭和六三年度を初年度とする第10次道路整備五箇年計画に基づく計画的整備の推進に努めることを基本方針とし、交流ネットワークの強化、より良い都市のための道路づくり、地方部の定住と交流を促進する道路づくりを推進する。

特に、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の整備を重点的にすすめる。また、大都市圏における環状道路、高規格幹線道路網と一体的に機能する国道ネットワークの充実・強化を図るため、交通混雑の著しい区間においてバイ

パス・拡幅による多車線整備をすすめるほか、県際・峠越えにおける交通不能区間の解消等に重点をおいて事業を推進することとし、表1、表2に示す事業費を計上している。

また、平成四年度は、三年度に引き続き国民の日常生活の質の向上に資するため生活関連重点化を計上し、緊急に推進を図ることとしている。以下に平成四年度の一般国道関係予算の概要について述べる。

一 高規格幹線道路の整備

一般国道自動車専用道路の整備

一般国道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二、三〇〇kmであり、平成四年度予算は事業費五、一七七億円（直轄・補助・

有料含み）対前年度比一・〇七倍を計上し、既に事業に着手している首都圏中央連絡自動車道・中部縦貫自動車道等の路線の、約九二五kmの区間について事業を継続実施するほか、首都圏中央連絡自動車道（東→大栄（JCT）等）、京奈和自動車道（大和・御所道路）等の路線において新たに二二〇kmの区間の事業に着手する。

さらに、国土開発幹線自動車道に並行する一般国道において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。

二 一般道路の整備

高規格幹線道路を除く一般国道改築事業費は、直轄六、〇〇〇億円、補助三、四六六億円の合計九、四六六億円（対前年度比一・〇〇倍）を計上

表1 平成4年度一般国道(直轄)事業費(生活関連含み)

(単位:百万円)

事業種別	所管別	建設省			北海道			沖縄			合計		
		3年度当初	4年度当初	対前年度比	3年度当初	4年度当初	対前年度比	3年度当初	4年度当初	対前年度比	3年度当初	4年度当初	対前年度比
改高	規格	779,000	802,600	1.03	142,073	146,780	1.03	25,280	26,920	1.07	946,353	976,300	1.03
	一般	331,800	351,800	1.06	13,000	18,500	1.42	2,000	6,000	3.00	346,800	376,300	1.09
	一次	447,200	450,800	1.01	129,073	128,280	0.99	23,280	20,920	0.90	599,553	600,000	1.00
	二次	32,100	32,200	1.00	31,354	28,210	0.90	—	—	—	63,454	60,410	0.95
	三次	415,100	418,600	1.01	97,719	100,070	1.02	23,280	20,920	0.90	536,099	539,590	1.01
共同溝		23,100	25,500	1.10	—	—	—	—	—	—	23,100	25,500	1.10
維持		101,700	105,000	1.03	33,820	34,900	1.03	1,720	1,800	1.05	137,240	141,700	1.03
つぶれ地		—	—	—	—	—	—	1,016	1,017	1.00	1,016	1,017	1.00
繕繕		86,630	93,400	1.08	20,097	21,700	1.08	1,700	1,780	1.05	108,427	116,880	1.08
小計		990,430	1,026,500	1.04	195,990	203,380	1.04	29,716	31,517	1.06	1,216,136	1,261,397	1.04
雪寒		9,473	9,838	1.04	11,400	11,860	1.04	—	—	—	20,873	21,698	1.04
交通安全		81,501	87,560	1.07	14,356	15,200	1.06	1,920	2,060	1.07	97,777	104,820	1.07
合計		1,081,404	1,123,898	1.04	221,746	230,440	1.04	31,636	33,577	1.06	1,334,786	1,387,915	1.04

表2 平成4年度一般国道(補助)事業費(生活関連含み)

(単位:百万円)

事業種別	所管別	建設省			離島			沖縄			合計		
		3年度当初	4年度当初	対前年度比	3年度当初	4年度当初	対前年度比	3年度当初	4年度当初	対前年度比	3年度当初	4年度当初	対前年度比
改高	規格	352,758	362,195	1.03	6,599	6,697	1.01	2,334	2,690	1.15	361,691	371,582	1.03
	一般	18,600	25,004	1.34	—	—	—	—	—	—	18,600	25,004	1.34
	一次	334,158	337,191	1.01	6,599	6,697	1.01	2,334	2,690	1.15	343,091	346,578	1.01
	二次	197,438	202,918	1.03	4,163	4,447	1.07	—	—	—	201,601	207,365	1.03
	三次	136,720	134,273	0.98	2,436	2,250	0.92	2,334	2,690	1.15	141,490	139,213	0.98
共同溝		2,590	1,046	0.40	—	—	—	—	—	—	2,590	1,046	0.40
特殊改良		35,330	36,676	1.04	1,679	1,872	1.11	160	—	—	37,169	38,548	1.04
補修		46,110	48,128	1.04	317	350	1.10	70	40	0.57	46,497	48,518	1.04
維持		—	—	—	—	—	—	201	199	0.99	201	199	0.99
小計		436,788	448,045	1.03	8,595	8,919	1.04	2,765	2,929	1.06	448,148	459,893	1.03
雪寒		18,207	18,910	1.04	—	—	—	—	—	—	18,207	18,910	1.04
交通安全		36,810	40,308	1.10	110	88	0.80	154	178	1.16	37,074	40,574	1.09
合計		491,805	507,263	1.03	8,705	9,007	1.03	2,919	3,107	1.06	503,429	519,377	1.03

しており、これにより計画的・効率的な事業の執行に努めていく。

1 一次改築

一次改築については、幹線道路としての連続性の確保および地域間交流の円滑化・地域産業の振興等地方における定住基盤の充実を図るため、交通不能区間の解消、大型車のすれ違えない区間およびバス路線の整備等を重点的に事業を推進する。平成四年度においては、直轄六〇四億円、補助二、〇七四億円の合計二、六七八億円（対前年度比一・〇一倍）を計上し事業を推進する。

直轄事業において内地（権限代行）では、山梨・埼玉一四〇号（雁坂峠）、高知・愛媛一九四号（寒風山）等二四路線について事業を継続実施し、新潟三五三号（小岩峠道路）の完成を図るほか、新たに岩手二八三号仙人峠道路の事業に着手する。また北海道二二九号（沼前道路）、二七三号（上士幌道路）等一九路線について事業を継続実施する。補助事業においては、岩手三四〇号、静岡三六二号、奈良一六八号、高知四三九号、宮崎二六五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、交通混雑の解消、沿道環境の改善、交通安全の向上を図るため交通混雑

の著しい区間におけるバイパス・環状道路の整備、現道の拡幅、自転車・歩行者道の整備、橋梁の架替、防災工事、道路緑化等を実施している。

平成四年度においては、直轄五、三九六億円、補助一、三九二億円の合計六、七八八億円（対前年度比一・〇〇倍）の事業費を計上し事業を推進していく。

① 県庁所在地等地方中心城市および地方都市におけるバイパス等の整備

県庁所在地等地方中心城市およびその他の地方都市の周辺部における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。

このため、交通混雑や沿道環境の悪化が特に著しい箇所等重点において整備を促進する。

特に、当面の緊急対策として（主要渋滞ポイント）の対策を重点的・総合的に推進するため、渋滞の著しい三七都市（圏）ごとに策定した『渋滞対策緊急実行計画（アクションプログラム）』および、それ以外の都市について都道府県ごとに策定した『渋滞対策推進計画』を推進する。

また、近年、余暇活動の活発化に伴い、週末や休日の自動車利用が増大しており、観光地等の週末や休日に著しい渋滞等が生じている。この対策

のため策定した『休日交通ボトルネック解消モデル事業』を推進する。

② 防災・震災対策

道路交通の安全を確保するため、昭和六一年度を実施した防災点検に基づく落石、法面崩壊、洗掘等の危険箇所のうち特に緊急を要するものについて、法面保護、洞門工、根固め工等の対策事業を実施する。

また、六一年度を実施した震災点検に基づき地震による被災の危険性のある橋梁等の構造物のうち緊急を要するものについて、対策事業を実施する。

さらに、豪雨・豪雪等の異常気象による長期にわたる交通途絶を防止し民生の安定を図るため、防災対策・雪崩対策および冬期除雪の効率化に資する現道拡幅事業を実施していく。

③ 沿道環境対策

幹線道路の良好な沿道環境を保全するため必要に応じ環境施設帯や遮音壁の設置等を進めるほか、植樹帯の設置等の緑化事業を推進する。

④ その他

特定交通安全施設等整備事業との調整を図りつつ、歩道等の設置を目的とした現道拡幅や局部的な線形不良区間を解消し交通安全の確保を目的とした小規模バイパス等の整備を推進する。

また、都市交通の円滑を図るため、道路の空間

を利用して、道路交通の補完的役割を果たす新交通システム・都市モノレールの建設を推進する。

その他、耐荷力が不足している老朽橋の架替、踏切道の改良などの事業を推進するほか、半島循環道路等（昭和六三年一月三日および平成元年一月二二日官報告示）の整備促進を図る。

三 共同溝

大都市およ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ことを目的として昭和三八年度より共同溝の整備を進めてきており、平成三年度末の整備延長は、二四四kmに達する見込みである。

平成四年度は、仙台・東京・川崎・横浜・千葉・静岡・名古屋・京都・大阪・神戸・岡山・広島・福岡・熊本の各都市およびこれらに隣接する地域において、道路の改築工事、地下鉄・都市高速道路等の大規模工事と関連する区間、既設共同溝に接続する区間等について二七路線七四箇所を整備を推進し、さらに約一八kmの延伸を図る。このため道路管理者分の事業費として二六五億円（対前年度比一・〇三倍）を計上している。

四 キャブシステム

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推進するものとし、その際、高度情報化社会に対応した道路空間の形成を図るためキャブシステムの整備を積極的に推進する。

平成四年度は、平成三年度からの新たな地中化計画に基づき、生活環境の向上等の観点からも推進する。

五 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とともに、沿道環境の保全を図るため、経常的な業務としての維持・修繕は必要不可欠な重要業務である。

一般国道の特に重要な広域幹線を形成するものについては、指定区間として国が直轄事業により維持・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、通常の維持および小規模な補修は地方単独事業により実施しているところである。

平成四年度は、新規の指定区間への編入、バイパスの完成に伴う延長の補正などにより全国で国が直接管理する指定区間は、一四五路線、一九、

三二四kmになる。この指定区間にかかる維持修繕費は、二、五八六億円（沖縄県の未買収道路用地費を除く）を計上している。また、沖縄県の未買収道路用地の処理を行うため約一〇億円を別途計上している。維持については、路面・路肩・路側部、橋梁等構造物および交通安全施設の維持、補修等のほか、清掃・緑地管理・巡回等の経常的作業も行っていく。修繕については、自動車交通量の増加、自動車荷重の増大等による路面の破損および騒音・振動に対処するため、路面の修繕を主体として実施するほか、橋梁・トンネル等構造物の修繕等を行う。また、防災対策および震災対策についても六一年点検に基づき計画的に事業を進めていく。

指定区間外については、補助事業として実施される維持および補修の事業費として四八五億円を計上している。このうち維持については、沖縄県の未買収道路用地の処理を特例として約二億円を別途計上し、補修については、舗装の補修、六一年震災点検に基づく震災対策および床版補修を主とする永久橋の補修、並びに六一年防災点検に基づく災害防除事業を実施する。

六 雪 寒

第9次雪寒五箇年計画（S六三―H四）に基づき、雪寒地域における冬期間の安全かつ円滑な

道路交通を確保し、地域住民の生活安定を図ることを目的として、平成四年度は直轄二一七億円、補助一八九億円をもって除雪・防雪、凍雪害防止およびスノーシェーションの整備を行う。

このうち、防雪事業については、スノーシェット、なだれ防止柵、消雪パイプ、チェーン着脱場等の整備を図る。

また、凍雪害防止事業については、流雪溝の整備等を促進する。

七 交通安全

平成四年度は、平成三年度を初年度とする第五次全国交通安全施設等整備事業五箇年計画に基づき、直轄一、〇四八億円、補助四〇六億円を計上し、交通事故の防止と交通の円滑化の一層の推進を図っていく。

一種事業については歩道・自転車歩行者道の整備並びに交差点改良を重点的に行う。二種事業については、道路照明・道路標識および道路情報提供装置の整備を推進していくとともに自動車駐車場（路外駐車場、路上駐車施設、簡易パーキングエリア）の整備を促進する。

建設省

建設省においては、従来より国の直轄事業および補助事業として一般国道の整備を鋭意進めてき

たところであるが、交通混雑の緩和、大型車のすれ違えない区間の解消など緊急に整備しなければならぬ区間は、いまだに全延長の四〇%以上残しており、整備の要望は極めて大きく、多様な内容に及んでいる。

このため、道路事業の一層効率的な整備の推進に努めていくのは無論のことであるが、さらに道路整備の必要性を今後とも主張し、一般国道の着実な整備のために必要な予算の確保に努めていきたい。



高速自動車国道関係予算の概要

建設省道路局高速国道課課長補佐 小池 幸男

一 概要

平成四年度の高速自動車国道関係予算は一兆二、八七〇億円（うち、社会資本整備事業七〇億円）の建設費（前年度一兆一、九四四億円）をはじめ、維持改良費、調査費、建設利息からなる事業費でみると、一兆六、七四九億円（対前年度比五％の伸び）で政府案が決定された。

一方、国の助成措置については、高速自動車国道事業の経営基盤の安定化を図るため、前年度に引き続き国費の増額を行い、九六五億円（前年度八一八億円）とした。

資金計画としては、財政投融资が一兆九、五二四億円で全体資金の約半分を占めているのをはじめとして、繰越債一、一一三億円（全体資金の約

三％）、外債六六〇億円（同約二％）、民間借入金一、二二〇億円（同約三％）、料収入等一兆四、四一〇億円（同約三八％）、社会資本整備事業収入七〇億円をそれぞれ計画するとともに、政府出資金等九六五億円を予定している。

以下、項目別に予算の概要を述べるとともに最近の高速自動車国道をとりまく諸情勢についても簡単にふれることとする。

二 建設費

平成四年度の高速自動車国道建設費は、一兆二、八七〇億円（対前年度九二六億円の増、八％の伸び）で、このうち、開発インターチェンジをNT

T-A型事業として整備するため七〇億円（五二・五％NTT資金、四七・五％開発者負担金）

を社会資本整備事業費として計上している。

平成三年度には、東北横断自動車道釜石秋田線の横手～秋田南間が初供用したほか、千代田～旭間の供用による中国横断自動車道広島浜田線の全通等ネットワークの充実が図られた。さらに、関東自動車道の谷川岳～土樽間の拡中を図るとともに、東名・名神高速道路の改築事業の推進等、渋滞対策を推進した。今後の整備の重心は、近畿、山陽、関越自動車道上越線等の縦貫道に準ずる各道や、国土の肋骨となり、地方の生活と産業を支える基盤となる横断道等に、更に第二東名・名神高速道路へ移行していくこととなる。

平成四年度の工事については、平成五～六年度供用予定区間の既発注工事を促進するとともに、新たに平成六～八年度の供用予定区間を中心こ

表1 平成3年度、4年度供用予定区間

	道名	区間	延長(km)	供用年月
平成3年度 供用予定区間	北海道縦貫自動車道	室蘭～登別	9.6	H3.10.25供用
	東北横断自動車道	横手～秋田	56.1	H3.7.25供用
	"	関沢～山形	13.9	H3.7.31供用
	"	磐梯熱海～猪苗代磐梯高原	17.2	H3.8.7供用
	東北陸自動車道	福島～小矢部	11.1	JCT
	近畿自動車道	美原北～堺	9.3	H3.12.7供用
	中国横断自動車道	千代田	39.2	JCT～旭
	四国横断自動車道	高松西～善通寺	21.7	
	"	川之江～大豊	29.1	H4.1.30供用
	関越自動車道	谷川岳PA～土樽PA (拡幅)	(12.4)	H3.10.31供用
	計		207.2	
平成3年度末 供用延長(予定)			5,076.6km	
平成4年度 供用予定区間	北海道縦貫自動車道	伊達～室蘭	12.9	
	北海道横断自動車道	札幌西～札幌	JCT	14.0
	東北縦貫自動車道	美女木	JCT～川口	9.9
	東北横断自動車道	猪苗代磐梯高原	会津坂下	34.8
	常磐自動車道	川口～三郷	11.2	
	関越自動車道	藤岡～佐久坂	69.5	
	"	更埴	JCT～須坂	15.9
	中央自動車道	豊科～更埴	JCT	42.7
	近畿自動車道	名占屋～勝勢	11.0	川勢
	"	勢和多気～伊和	20.8	山泉
	"	堺～岸和田	10.1	
	山陽自動車道	岡山～岡山	JCT	7.1
	"	岩国～熊毛	25.3	府分
	中国横断自動車道	落合	JCT～江府	48.9
	九州横断自動車道	別府～大分	14.8	
	計		348.9	
平成4年度末 供用延長(予定)			5,425.5km	

注1.() 内の数字は、拡張延長であり、合計延長には含まない。

2.インターチェンジ等の名称については、仮称である。

工事に着手する。
用地買収については、計画的な整備の推進を図るため、用地ストックを確保するとともに、関越自動車道上越線(須坂～中野)等の用地買収を概成させ並行して工事を進める。
また、平成4年度には、関越自動車道上越線(藤

岡～佐久および更埴～須坂)八五kmをはじめ、新規に約三四九kmを供用することにより、年度末における総供用延長は約五、四三〇km(法定予定路線一、五二〇kmに対する供用率は四七%)に達する予定である。

三 維持改良費

平成3年度末で約五、〇八〇kmの供用延長となる高速自動車国道は、改良費、防災対策費および維持管理費により維持・改良が行われている。近年の交通事故の増大に鑑み、総合的な交通安全対策を実施することとし、平成3年度を初年度とした「高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業計画」に基づき、「走行条件の改善」「安全性の向上」「より良い走行環境の確保」について重点的に対策を行う事としている。

改良費は、交通安全施設整備等の交通安全対策を実施する他、インターチェンジの改良等の渋滞対策、舗装改良、橋梁等における老朽化に対する補強、更新および遮音壁設置等の環境対策等を実施することとしている。

防災対策費は、災害の予防・復旧のため、法面・橋梁の補強、異常気象時・地震時における対応等を行う。平成4年度は、昭和六一年に行った「落石等危険箇所の点検」および「地震に対する安全性に関する点検」等により対策を必要とする法面箇所の防災工事、施設の耐震性の向上を図る震災工事を平成3年度に引き続き推進する。

維持管理費は、道路の点検、清掃、雪水作業、事故復旧工事、施設の保守・更新、小修繕工事、光熱水料等の道路の機能を正常、良好に維持する

表2 平成4年度高速自動車国道の予算内訳

(単位：百万円)

区 分	前年度 (A)	4 年度 (B)	比較増減 (B)-(A)	倍 率 (B)/A
「事業計画」				
建設費 (うち社会資本整備事業)	1,194,440 (4,440)	1,287,000 (7,000)	92,560 (2,560)	1.08 (1.58)
維持改良費	212,202	211,405	▲ 797	1.00
調査費	4,682	4,835	153	1.03
建設利息	181,293	171,665	▲ 9,628	0.95
小計	1,592,617	1,674,905	82,288	1.05
業務管理費等	1,990,538	2,121,361	130,823	1.07
合 計	3,583,155	3,796,266	213,111	1.06
「資金計画」				
政府出資金等	81,754	96,545	14,791	1.18
社会資本整備事業収入	4,440	7,000	2,560	1.58
政府借入金	2,331	3,675	1,344	1.58
開発者負担金	2,109	3,325	1,216	1.58
財投資金	1,708,600	1,952,400	243,800	1.14
繰上債	128,800	111,300	▲ 17,500	0.86
外債	64,000	66,000	2,000	1.03
民間借入金	153,400	122,000	▲ 31,400	0.80
業務収入等	1,442,161	1,441,021	▲ 1,140	1.00
合 計	3,583,155	3,796,266	213,111	1.06

こととしている。
供用延長が毎年二〇〇〜三〇〇km程度伸びており、また東名、名神高速道路をはじめとして、供用後の経過年数も年々増加していることによる老

朽化対策等、維持管理関係費の所要額が増加する傾向にある中で、さらに効率的な維持管理を進めるもので、平成4年度の維持改良関係費の合計は二、一一四億円である。

四 調査費

平成4年度の調査費は四八億円対前年度三％増となっている。予算内容は、整備計画区間における測量・地質・設計調査等の事業計画を策定するための技術調査、高速自動車国道の経済調査や道路公団の経営計画等を検討するための調査および交通情勢調査の集計・解析調査であるほか、事業区域内の埋蔵文化財の発掘調査等である。

五 おわりに

高速自動車国道事業の平成4年度政府予算案は、建設費一兆二、八七〇億円、政府出資金等国費の増額が決定され、第10次道路整備五箇年計画の最終年度として、計画的な事業進捗を図ることとしている。

また、先般(平成三年二月三日)開催された第二九回国土開発幹線自動車道建設審議会において、新たな基本計画三七区間一、〇一三km、新たな整備計画三二区間八九二km、改築の整備計画二区間三三km、暫定施工解除の整備計画二区間一〇三km、開発インターチェンジの整備計画一四箇所等が策定された。高速自動車国道に対する国民の期待は大きく、その整備も着実に進んでいるが、有料道路としてのプール全体としての採算性は、将来に亘って必ずしも樂觀は許されない状態にあ

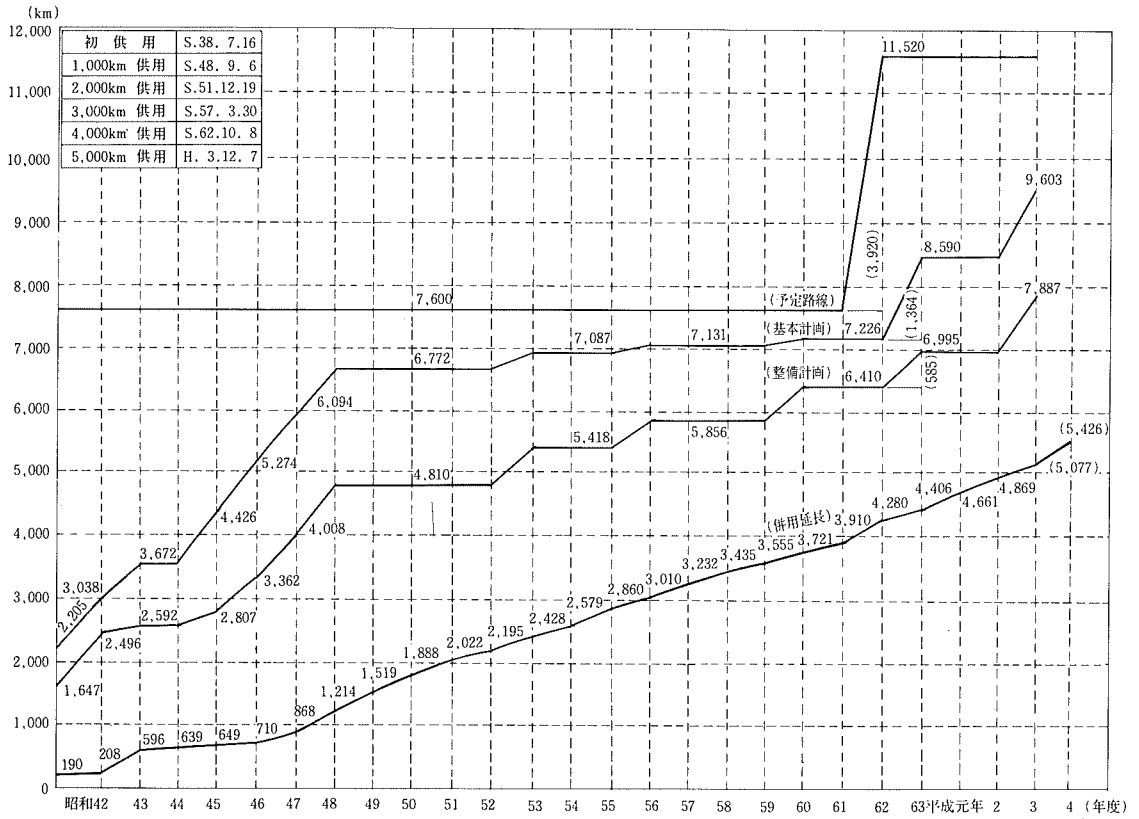
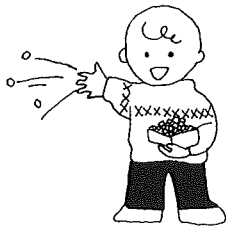


図1 国土開発幹線自動車道路整備の経緯



り、引き続き建設、維持管理、業務管理の各分野における経費節減の努力が必要である。

高速自動車国道は、人や物の輸送の大動脈として国土の均衡ある発展を図り、わが国の産業経済および国民生活をささえるために不可欠の社会資本であり、国民各層から強い期待が寄せられている。高速自動車国道の整備促進のためには、設計協議、用地取得、文化財調査等の一層の円滑化が必要であり、地元自治体の支援、協力と地域住民の理解が不可欠である。今後とも関係各位の一層の御理解と御協力を得て、高速自動車国道の効率的かつ計画的な整備の推進を図ってまいりたい。

特集／平成四年度道路関係予算

有料道路関係予算の概要

建設省道路局有料道路課課長補佐 広瀬 輝

はじめに

有料道路事業は、財政投融资資金をはじめとする借入金の活用により、少ない国費で緊急に道路整備を推進するものである。

平成四年度有料道路関係予算は、五箇年計画対象事業費で三二、六二七億円であり、対前年度比で一・〇八倍の伸びとなっている(表1)。

有料道路事業の有力な原資である財政投融资資金についてみると、道路関係四公団等で伸び率は前年度に対し、一・一三倍となっている。また、平成四年度においては、国費三、〇〇一億円(対前年度比一・一三倍)等により国および地方公共団体による助成を拡充し、採算性の確保を図っている。

以下、有料道路の事業主体別に予算の概要を述べる。

一 日本道路公団

1 概 要

平成四年度予算額は、日本道路公団全体で、四兆三、四二五億円(対前年度比一・〇五倍)であり、そのうち一般有料道路は五、四六二億円(対前年度比一・〇二倍)となっている(表2)。

2 一般有料道路の建設

平成四年度には建設費一、六〇六億円(対前年度比一・〇〇倍)をもって、首都圏中央連絡自動車道等継続三三路線の建設を推進し、うち京奈和自動車道(京奈道路)および宇佐別府道路の完成

を図る(表3)とともに、新たに京都縦貫自動車道(亀岡～丹波)および東水戸道路の建設に着手する(表4)。

二 首都・阪神高速道路公団

1 首都高速道路公団

平成四年度においては、建設費三、〇一四億円(対前年度比一・〇五倍)をもって湾岸線等、一九路線の継続事業を推進し、特に、都心部の混雑緩和を図る中央環状新宿線、板橋足立線および首都高速一二号線、東京湾岸道路の一部を形成する湾岸線(三期、四期、五期)、業務核都市の育成機能強化に資する板橋戸田線、高速川崎縦貫線、大宮線の事業の促進を図る(表5)。このうち、板橋戸田線(戸田市早瀬～同市美女木二・二km)の供

表1 平成4年度道路整備予算総括表

(単位：百万円)

区 分	4 年 度 (A)		前 年 度 (B)		比較増△減(A)-(B)		倍 率(A)/(B)	
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費	事業費	国 費
一 般 道 路	4,586,532	2,696,538	4,459,388	2,609,957	127,144	86,581	1.03	1.03
有 料 道 路	3,262,700	300,144	3,031,192	265,469	231,508	34,675	1.08	1.13
日本道路公団	1,896,735	100,645	1,811,646	85,668	85,089	14,977	1.05	1.17
首都高速道路公団	433,914	26,214	398,885	21,950	35,029	4,264	1.09	1.19
阪神高速道路公団	361,930	16,901	337,951	21,276	23,979	△ 4,375	1.07	0.79
本州四国連絡橋公団	170,443	22,168	140,674	17,100	29,769	5,068	1.21	1.30
東京湾横断道路株式会社	123,674	0	92,854	0	30,820	0	1.33	—
地方道路公社等 (NTT-A型事業)	(226,609)	(96,132)	(228,668)	(95,009)	(△ 2,059)	(1,123)	(0.99)	(1.01)
小 計	3,205,500	256,144	2,979,616	227,969	225,884	28,175	1.08	1.12
道路開発資金	88,000	44,000	75,000	37,500	13,000	6,500	1.17	1.17
道 路 整 備 計	7,849,232	2,996,682	7,490,580	2,875,426	358,652	121,256	1.05	1.04
高規格幹線道路	2,364,799	392,227	2,217,176	344,139	147,623	48,088	1.07	1.14
高速自動車国道	1,674,905	100,220	1,592,617	84,085	82,288	16,135	1.05	1.19
本州四国連絡道路	170,443	22,168	140,674	17,100	29,769	5,068	1.21	1.30
一 般 国 道	517,681	268,069	482,277	241,346	35,404	26,723	1.07	1.11
調 査	1,770	1,770	1,608	1,608	162	162	1.10	1.10

- (注) 1. 一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)及び(NTT-B型事業)を含む。
 2. 有料道路の各区分の計数には、(NTT-A型事業)を含む。
 3. 道路開発資金の事業費には、東京湾横断道路株式会社への融資予定額4年度30,800百万円、前年度23,424百万円を含む。
 4. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資等である。
 5. 高規格幹線道路の計数は各区分の再掲である。
 6. 高規格幹線道路の一般国道は、一般道路の一般国道、日本道路公団及び地方道路公社の一般有料道路の高規格幹線道路分である。
 7. 高規格幹線道路の調査は、一般道路の道路の調査の高規格幹線道路分である。

表2 平成4年度日本道路公団予算総括表

(単位：百万円)

区 分	4 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 (うち社会資本整備事業)	1,287,000 (7,000)	160,550 (250)	1,447,550 (7,250)	1,194,440 (4,440)	160,560 (260)	1,355,000 (4,700)	1.08 (1.58)	1.00 (0.96)	1.07 (1.54)
維持改良費	211,405	24,045	235,450	212,202	22,610	234,812	1.00	1.06	1.00
調査費	4,835	1,045	5,880	4,682	1,045	5,727	1.03	1.00	1.03
建設利息	171,665	36,190	207,855	181,293	34,814	216,107	0.95	1.04	0.96
小 計	1,674,905	221,830	1,896,735	1,592,617	219,029	1,811,646	1.05	1.01	1.05
業務管理費等	2,121,361	324,392	2,445,753	1,990,538	317,205	2,307,743	1.07	1.02	1.06
合 計	3,796,266	546,222	4,342,488	3,583,155	536,234	4,119,389	1.06	1.02	1.05
(資金計画)									
政府出資金等	96,545	300	96,845	81,754	1,453	83,207	1.18	0.21	1.16
社会資本整備 事業収入	7,000	250	7,250	4,440	260	4,700	1.58	0.96	1.54
政府借入金	3,675	125	3,800	2,331	130	2,461	1.58	0.96	1.54
開 発 者 負 担 金	3,325	125	3,450	2,109	130	2,239	1.58	0.96	1.54
財 投 資 金	1,952,400	345,800	2,298,200	1,708,600	349,100	2,057,700	1.14	0.99	1.12
縁 故 債	111,300	5,200	116,500	128,800	3,600	132,400	0.86	1.44	0.88
外 債	66,000	0	66,000	64,000	0	64,000	1.03	—	1.03
民間借入金	122,000	0	122,000	153,400	0	153,400	0.80	—	0.80
業務収入等	1,441,021	194,672	1,635,693	1,442,161	181,821	1,623,982	1.00	1.07	1.01
合 計	3,796,266	546,222	4,342,488	3,583,155	536,234	4,119,389	1.06	1.02	1.05

(注) 社会資本整備事業の中の政府借入金は、NTT-A型資金である。

表3 平成4年度日本道路公団一般有料道路完成予定箇所

道路名	路線名	開通区間	延長
京奈和自動車道 (京奈道路)	一般国道24号	京都府相楽郡精華町から 京都府相楽郡精華町まで	4.8km
宇佐別府道路	一般国道10号	大分県宇佐郡院内町から 大分県速見郡山香町まで	18.1km
計			22.9km

表4 平成4年度日本道路公団一般有料道路新規着手箇所

道路名	路線名	区間	延長
京都縦貫自動車道 (亀岡～丹波)	一般国道9号	京都府亀岡市菅我部町から 京都府船井郡丹波町まで	21.0km
東水戸道路	一般国道6号	茨城県水戸市酒門町から 茨城県那珂湊市まで	10.2km
計			31.2km

表5 平成4年度首都高速道路公団予算総括表 (単位:百万円)

区 分	4年度(A)	前年度(B)	倍率(A)/B)
(事業計画)			
高速道路建設事業費 (うち社会資本整備事業)	301,378 (55,678)	287,692 (45,392)	1.05 (1.23)
高速道路改築事業費	12,900	15,395	0.84
関連街路分担金	13,500	11,626	1.16
調査費	1,063	1,063	1.00
維持修繕費	38,599	36,418	1.06
建設利息	66,474	46,691	1.42
小計	433,914	398,885	1.09
業務管理費等	327,095	309,634	1.06
合計	761,009	708,519	1.07
(資金計画)			
出資金	12,800	11,900	1.08
政 府	6,400	5,950	1.08
地 方 公 共 団 体	6,400	5,950	1.08
社会資本整備事業収入	39,628	32,000	1.24
政 府 借 入 金	19,814	16,000	1.24
地 方 公 共 団 体 借 入 金	19,814	16,000	1.24
財 投 資 金	408,600	355,700	1.15
縁 故 債 債	32,400	32,400	1.00
民 間 借 入 金	18,000	30,000	0.60
業 務 収 入 等	249,581	246,519	1.01
合計	761,009	708,519	1.07

表6 平成4年度首都高速道路公団完成予定箇所

公 団 名	路線名	開 通 区 間	延長
首都高速道路公団	板橋戸田線	埼玉県戸田市早瀬～同市美女木	2.2km

表7 平成4年度阪神高速道路公団予算総括表

(単位: 百万円)

区 分	4年度(A)	前年度(B)	倍率(A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設事業費	255,533	244,075	1.05
(うち社会資本整備事業)	(31,030)	(47,075)	(0.66)
高速道路改築事業費	16,393	16,890	0.97
関連街路分担金	15	185	0.08
調査費	686	649	1.06
維持繕繕費	26,046	24,656	1.06
建設利息	63,257	51,496	1.23
小計	361,930	337,951	1.07
業務管理費等	221,928	206,570	1.07
合 計	583,858	544,521	1.07
(資金計画)			
出 資	11,500	10,100	1.14
政 府	5,750	5,050	1.14
地方公共団体	5,750	5,050	1.14
社会資本整備事業収入	22,302	32,440	0.69
政府借入金	11,151	16,226	0.69
地方公共団体借入金	11,151	16,100	0.69
開発者負担金	0	114	-
財 投	372,700	314,100	1.19
繰 上	29,500	29,500	1.00
民間借入金	15,200	25,200	0.60
業務収入等	132,656	133,181	1.00
合 計	583,858	544,521	1.07

表8 平成4年度阪神高速道路公団新規着手箇所

公 団 名	路 線 名	区 間	延長
阪神高速道路公団	湾岸線(8期)	神戸市垂水区下畑町~ 同市須磨区須磨浦通	4.5km

表9 平成4年度本州四国連絡橋公団予算総括表

(単位: 百万円)

区 分	4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
(事業計画)						
建設費等	140,017	140,000	117,731	117,663	1.19	1.19
調査費	841	825	810	794	1.04	1.04
維持管理費	5,693	4,415	5,771	4,420	0.99	1.00
建設利息	25,203	25,203	17,797	17,797	1.42	1.42
小 計	-	170,443	-	140,674	-	1.21
業務管理費等	406,469	313,575	385,158	292,807	1.06	1.07
合 計	578,223	484,018	527,267	433,481	1.10	1.12
(資金計画)						
出 資	33,252	33,252	25,649	25,649	1.30	1.30
政 府	22,168	22,168	17,100	17,100	1.30	1.30
地方公共団体	11,084	11,084	8,549	8,549	1.30	1.30
補助金	16	-	15	-	1.07	-
財 投	211,600	211,600	188,600	188,600	1.12	1.12
繰 上	167,400	167,400	151,300	151,300	1.11	1.11
民間借入金	28,000	28,000	30,800	30,800	0.91	0.91
業務収入等	137,955	43,766	130,903	37,132	1.05	1.18
合 計	578,223	484,018	527,267	433,481	1.10	1.12

用を図る(表6)。

2 阪神高速道路公団

平成4年度においては、建設費二、五五五億円(対前年度比一・〇五倍)をもって、湾岸線等二二路線の継続事業を推進し、特に、関西国際空港関連事業である湾岸線(四期、五期、六期、南伸部、南伸部二期)の事業の促進を図る(表7)。このうち、天保山ジャンクション(湾岸線、大阪港

線)、西長堀出入口(大阪港線)等のランプ等の供用を図る。また、新規事業として湾岸線(八期)(神戸市垂水区下畑町)同市須磨区須磨浦通、四・五km)に着手する(表8)。

三 本州四国連絡橋公団

平成4年度においては、道路建設費一、四〇〇億円(対前年度比一・二二倍)をもって以下の事業を推進する(表9)。

神戸・鳴門ルートにおいては、明石海峡大橋関連区間の海峡部について、下部工事、主塔工事およびケーブル工事を継続し、主塔については現地の架設を開始する。また、陸上部については用地取得を推進し、舞子トンネル、舞子高架橋下部工、淡路島内橋梁、トンネル等の工事を継続する。大鳴門橋関連区間については、暫定二車線で供用している区間の四車線化の準備を進める。尾道・今治ルートにおいては、多々羅大橋関連

区間の海峡部について、新たに下部工事に着手する。また、陸上部については、用地取得を推進する。来島大橋関連区間の海峡部については、下部工事を継続するとともに、新たに主塔工事に着手する。また、陸上部については用地取得を推進する。

四 東京湾横断道路株式会社

平成四年度においては、建設費の会社分として一、一二三億円（対前年度比一・二九倍）を計上して事業を推進することとしている。

なお、東京湾横断道路の建設事業の日本道路公団分としては建設費一〇三億円が計上されている（表10）。

五 有料道路融資事業

1 概要

地方道路公社等が行う指定都市高速道路、一般有料道路および駐車場については、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、N T T - 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などにより整備を推進する。

平成四年度の有料道路融資事業の予算額は、事業費二、一八八億円（対前年度比一・一一倍）である（表11）。

表10 平成4年度東京湾横断道路株式会社予算総括表

（単位：百万円）

区 分	4年度(A)	前年度(B)	倍率(A)/(B)
(事業計画)			
建設費	112,300	87,200	1.29
建設利息	11,374	5,654	2.01
小計	123,674	92,854	1.33
その他経費	3,162	2,624	1.21
合 計	126,836	95,478	1.33
(資金計画)			
道路開発資金	30,800	23,424	1.31
財 投 資 金	56,700	42,600	1.33
民間借入金等	39,336	29,454	1.34
合 計	126,836	95,478	1.33

表11 有料道路融資事業予算

平成4年度(A)		平成3年度(B)		倍率(A)/(B)	
事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
218,804	90,216	197,606	81,975	1.11	1.10

2 一般有料道路（駐車場）

一般有料道路については、高規格幹線道路を構成する一般国道の自動車専用道路である三陸縦貫自動車道鳴瀨道路（宮城県）等継続二六路線の整

表12 平成4年度一般有料道路新規着手箇所

道 路 名	事業主体	路 線 名	工 事 区 間	延長
島大橋（拡幅）	岐阜県（公）	（主）岐阜関ヶ原線	自）岐阜市一日市場 至） " 曾我屋	0.7km
宇都宮鹿沼道路	栃木県（公）	（主）鹿沼石橋線	自）鹿沼市深津 至）宇都宮市西川田町	1.6
新見沼大橋	埼玉県（公）	（主）浦和越谷線	自）浦和市芝原 至） " 大崎	1.0
大野川大橋（拡幅）	大分県（公）	（一）大在大分港線	自）大分市大字家島 至） " 志村	1.1
松島道路	* 熊本県（公）	一般国道324号	自）天草郡松島町知十 至） " 合津	3.5

* 設立予定

備を推進するとともに、新たに宇都宮鹿沼道路（栃木県）等五路線の整備に着手し、このうち、西神戸道路（三期）（兵庫県）等八路線の完成を図る（表12、13）。

表13 平成4年度一般有料道路完成予定箇所

道路名	事業主体	路線名	工事区間	延長
第二みちのく道路	青森県(公)	(主)八戸野辺地線	自)上北郡下田町大字高田 至) " 六戸町大字犬落瀬	3.4km
鳴瀬道路	宮城県(公)	一般国道45号	自)宮城郡松島町根廻 至)桃生郡鳴瀬町川下	6.8
鬼怒川道路	栃木県(公)	一般国道121号	自)塩谷郡藤原町大字小佐越 至) " 滝	1.7
新浦和橋	埼玉県(公)	(主)浦和越谷線	自)浦和市常盤5丁目 至) " 本太3丁目	0.3
修善寺道路	静岡県(公)	一般国道136号	自)田方郡修善寺町修善寺 至) " 熊坂	2.2
西神戸道路(3期)	神戸市(公)	(市)布引鶴線	自)神戸市中央区神戸港地方 至) " 兵庫区平野町天王谷	3.1
岡南大橋	岡山県(公)	(主)岡山玉野線	自)岡山市江並 至) " 海岸通1丁目	1.0
福岡前原道路	福岡県(公)	一般国道202号	自)福岡市西区飯氏 至)糸島郡前原町大字多久	5.0

駐車場については、大阪駅前地下駐車場(大阪市)等継続一七箇所の整備を推進するとともに、新たに掛川大手門駐車場(静岡県)等六箇所の整備に着手し、このうち大手前地下駐車場(兵庫県)

表14 平成4年度駐車場新規着手箇所

駐車場名	事業主体	路線名	工事箇所	収容台数
埴田駐車場	栃木県(公)	(主)宇都宮向田線	宇都宮市埴田1丁目	403台
本町明里線地下駐車場	福井市	(市)都市計画道路桜橋線	福井市順化1丁目 " 中央3丁目	349
掛川大手門駐車場	掛川市	(市)松尾奥姫線	掛川市掛川	232
長瀬通地下駐車場	大阪市	(市)東西第1号線	大阪市中央区南船場2丁目 " 3丁目	500
けやき大通地下駐車場	和歌山市	(市)宮北45号線	和歌山市友田町	350
福山市東桜町駐車場	福山市	(市)三之丸東桜町1号線	福山市東桜町	330

等二箇所の完成を図る(表14、15)。
3 指定都市高速道路
名古屋高速道路については、高速一号线萩野

表15 平成4年度駐車場完成予定箇所

駐車場名	事業主体	路線名	工事箇所	収容台数
大手前地下駐車場	姫路市	(市)幹第1号線	姫路市本町68番地	237台
熊本市辛島公園 地下駐車場	熊本市	(市)桜町紺屋今町第1号線 辛島町第1号線	熊本市桜町 " 辛島町 " 花畑町	625

東新町間等、継続事業中路線の整備を推進する。福岡北九州高速道路についても、福岡高速一号线百道、福岡北間等継続事業中路線の整備を推進し、このうち福岡高速一号线香椎、香椎東間〇・九kmの完成を図る。

地方道関係予算の概要

建設省道路局地方道課建設専門官 納 宏

同 地方道課市町村道室建設専門官 矢野 善章

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、都道府県道一二九、〇〇〇km、市町村道九三四、〇〇〇kmからなり、我が国の一般道路延長の九六％を占め、その整備率は表1のとおりまだまだ低く、整備に対する期待と要望は極めて高いものがある。

このような背景のもとに、平成四年度にあっては、第10次道路整備五箇年計画の最終年度として、広域的な生活圏の形成に必要な都道府県道および日常生活の基盤となる幹線市町村道等の整備を図るため、以下の施策柱に事業を推進することとしている。

1 地方部における幹線道路網の整備の推進

- (1) 高速IC関連道路の整備
- (2) 渋滞対策のための道路整備
- (3) 防災、震災対策の推進等

2 地域の振興・活性化を支える道路の整備の推進

- (1) リゾート開発、テクノポリス開発等の地域振興策に関連して整備が必要となる道路の整備
- (2) 過疎地域、半島地域、奥地、山村等の振興を支える道路の整備
- (3) 商店街活性化に資する道路の整備

3 地域の生活環境の向上に資する道路整備の推進

- (1) 住宅・宅地の供給を支える関連道路の整備

(2) 公園、学校、医療施設等の公共公益施設の整備に関連する道路の整備
以上の重点施策を中心とする各種施策の推進に要する事業費は表2のとおりである。

二 都道府県道

都道府県道は、高速自動車国道や一般国道と一体となって、地方幹線道路ネットワークを形成するものであり、地域の振興・活性化を進め、地方の定住・交通による多極分散型国土の形成を図るため、その役割は益々増大しており、なお一層緊急な整備が求められている。

このような整備状況を踏まえ、平成四年度においては、以下の施策に重点をおき事業を推進することとし、必要な事業費一、一四三億円を計上している。

表1 地方道整備状況（見込）

（単位：km、％）

区 分	実 延 長	平 成 3 年 度 末				平 成 4 年 度 末			
		改 良 済		舗 装 済		改 良 済		舗 装 済	
		延 長	改良率	延 長	舗装率	延 長	改良率	延 長	舗装率
都道府県	128,782	76,816	59.6	63,848	49.6	79,368	61.6	65,175	50.6
主要地方道	50,354	35,018	69.5	31,462	62.5	35,884	71.3	31,983	63.5
一般都道府県道	78,428	41,798	53.3	32,386	41.3	43,484	55.4	33,192	42.3
市町村道	934,319	423,608	45.3	635,870	68.1	433,349	46.4	652,661	69.9
地方道計	1,063,101	500,424	47.1	699,718	65.8	512,717	48.2	717,836	67.5

（注） 実延長は道路統計年報（平成2年4月1日現在）による。
 市町村…改良済延長は5.5m未満含む。
 舗装済延長は簡易舗装含む。

1 地方部における幹線道路網の整備の推進

(1) 高速IC関連道路等の整備

全国的な幹線ネットワークを形成する高規格幹線道路網の機能を最大限に発揮し、地域のアクセス性を向上するため、インターチェンジ関連道路の整備を推進する。

また、空港、港湾等の広域公共交通機関との連絡を強化する幹線道路の整備を推進する。

(2) 渋滞対策のための道路整備

道路の交通渋滞は、日常生活や都市活動に深刻な影響を与えており、早急に渋滞の解消を図る必要がある。このため渋滞対策緊急実行計画及び渋滞対策推進計画等に基づき重点的整備を推進する。

(3) 防災、震災対策の推進等

安全な交通を確保するため、防災、震災点検結果に基づき、落石危険箇所の対策、橋梁の耐震性強化等の防災・震災対策を推進する。

2 地域の振興・活性化を支える道路の整備の推進

(1) 地域振興施策に関連する道路の整備

地域の振興・活性化を図るうえで道路は最も重要な基盤となっており、テクノポリス開発、リゾート開発等、その他の地域振興施策を支援するために関連して必要となる道路の

整備を推進する。

(2) マイロード事業の推進

地方の創意工夫を活かした地域振興施策に関連する道路整備を地域の個性的なアイデアをとりいれつつ、重点的に実施するマイロード事業の一層の推進を図る。

(3) 過疎地域等の活性化を支援する道路の整備

地域開発関係法令に基づく地域の振興のため、過疎地域と他の地域を結ぶ広域基幹道路や、交通条件が悪く、産業の開発が十分に行われていない地域の総合的な開発を図る奥地等産業開発道路の整備をはじめ、半島振興道路、山村振興道路等の整備を推進する。

3 地域の生活環境の向上に資する道路整備の推進

(1) 住宅地地の供給を支える道路整備

住宅適地を拡大し、宅地開発を誘導するとともに、良好な居住環境を確保するため、地域の幹線道路ネットワークの整備を図りつつ、住宅地地の供給に不可欠なアクセス道路等の整備を総合的、計画的に推進する。

(2) 公共公益施設の整備に関連する道路の整備

公園、学校、医療施設等の公共公益施設の利便性を高め、地域住民の日常のモビリティを支える道路の整備を推進する。

表2 平成4年度事業費

(単位：百万円)

	建設省(内地一般)			北海道開発庁			国土庁(離島・奄美)			沖縄開発庁			全国合計		
	3 決定	4 決定	伸率	3 決定	4 決定	伸率	3 決定	4 決定	伸率	3 決定	4 決定	伸率	3 決定	4 決定	伸率
都道府県道	310,973	313,831	1.009	68,417	70,612	1.032	30,613	31,964	1.044	22,784	23,281	1.022	432,787	439,688	1.016
改築	225,145	227,961	1.013	51,755	53,380	1.031	19,895	20,892	1.050	20,394	21,060	1.033	317,199	323,293	1.019
道路改良	150,553	154,673	1.027	33,464	34,680	1.036	14,645	14,830	1.013	14,268	15,000	1.051	212,930	219,183	1.029
路切除却	4,511	4,183	0.927	940	940	1.000	0	0	—	0	0	—	5,451	5,123	0.940
橋梁整備	57,258	57,213	0.999	12,641	13,030	1.031	4,447	5,170	1.163	5,238	5,050	0.964	79,584	80,463	1.011
舗装新設	12,823	11,892	0.927	4,720	4,730	1.002	803	892	1.111	888	1,010	1.137	19,234	18,524	0.963
共同溝	100	100	1.000	0	0	—	0	0	—	0	—	—	100	100	1.000
自転車道	9,174	9,100	0.992	600	640	1.067	10	0	—	200	300	1.500	9,984	10,040	1.006
特殊改良	65,004	67,556	1.039	13,492	13,762	1.020	9,124	9,314	1.021	1,728	1,470	0.851	89,348	92,102	1.031
補修維持	11,550	9,114	0.789	2,560	2,830	1.105	1,584	1,758	1.110	462	451	0.976	16,156	14,153	0.876
市町村道	139,382	142,374	1.021	36,416	37,315	1.025	9,569	10,046	1.050	15,841	16,221	1.024	201,208	205,956	1.024
改築	133,655	137,208	1.027	28,540	29,165	1.022	7,483	7,904	1.056	9,302	9,620	1.034	178,980	183,897	1.027
道路改良	99,708	104,305	1.046	18,555	19,050	1.027	6,563	6,453	0.983	8,307	8,435	1.015	133,133	138,243	1.038
路切除却	1,105	1,119	1.013	0	0	—	0	0	—	0	0	—	1,105	1,119	1.013
橋梁整備	27,783	27,481	0.989	6,130	6,260	1.021	794	1,220	1.537	110	220	2.000	34,817	35,181	1.010
舗装新設	5,059	4,303	0.851	3,855	3,855	1.000	126	231	1.833	885	965	1.090	9,925	9,354	0.942
共同溝	—	80	—	—	0	—	—	0	—	—	0	—	—	80	—
特殊改良	5,287	4,738	0.896	7,716	7,980	1.034	1,930	1,990	1.031	489	636	1.301	15,422	15,344	0.995
補修維持	440	348	0.791	160	170	1.063	156	152	0.974	6,050	5,965	0.986	6,806	6,635	0.975
地方道合計	450,355	456,205	1.013	104,833	107,927	1.030	40,182	42,010	1.045	38,625	39,502	1.023	633,995	645,644	1.018

(注) 1. 緊急地方道路整備事業(交付金事業)を除く。

2. 市町村道の共同溝は4年度新規である。

三 市町村道

1 平成四年度市町村道予算方針

国道、都道府県道と一体となって幹線道路網を形成するとともに、地域住民の日常生活の基盤となり、地域の振興、地方定住と密接なつながりのある幹線市町村道を対象に、計画的かつ総合的に進めることとしている。

平成四年度は、以下の施策に重点を置き事業を

推進することとし、これに基づき事業費二、〇六〇億円（前年度比一・〇二四）を計上している。また、平成四年度より、新たに共同溝設置にかかわる工種を新設した。

(1) 地域間の交流に資する道路の整備

- ① 高規格幹線道路に関連した道路の整備
- ② 空港、港湾、鉄道駅等に関連する道路の整備
- ③ 複数の市町村を連絡する道路の整備（広域市町村道整備事業の推進）

(2) 生活基盤としての道路の整備

- ① 学校、公園、役場等の公共施設を支援する道路の整備
- ② 住宅・宅地供給に資する道路の整備
- ③ 道路交通の安全対策の推進
- ④ 道路の防災、震災対策の推進

(3) 地域活性化プロジェクトを支援する等、地域振興に資する道路の整備

- ① リゾート計画、工業・流通団地、各種イベント等に関連する道路
- ② 特殊立法に基づく地域振興のための道路の整備

(4) 整備

- ① 奥地等産業開発道路の整備

- ② 山村振興道路、過疎地域活性化道路、半島振興道路、特別豪雪対策道路等の整備

- (5) 地元の創意工夫を活かした道づくり

- ① まちづくり市町村道整備モデル事業の推進
- ② マイロード事業の推進

四 国庫債務負担行為

1 工事国債

平成四年度においても、前年度に引き続き二箇年度にわたる工事の国庫債務負担行為を計上することとしている。

その限度額は地方道で二七一億円（都道府県道一八四億円、市町村道八七億円）（対前年度比〇・八三）であり、所管別では、建設省所管二〇二億円、北海道開発庁所管二六億円、国土庁所管三一億円、沖縄開発庁所管一三億円である。

2 用地国債

用地の先行取得に係る国庫債務負担行為についても例年どおり計上することとしており、限度額は地方道で、二〇三億円（都道府県道一五七億円、市町村道四六億円）（対前年度比〇・九九）であり、所管別では、建設省所管一九一億円、北海道開発庁所管一二億円である。

五 緊急地方道路整備事業（地方道路整備臨時交付金）

一定の地域において地域住民の日常生活の安全

性、利便性および快適性を確保し、地域の特色を活かした個性あるまちづくりや地域の振興を図り、住みよい地域づくりに資するため、学校、公園等の公共施設整備、住宅市街地、農山村地域の居住環境整備等の地域の課題に緊急に対応し、複数一体となつて行われる比較的小規模な都道府県道および市町村道事業を進めることとして、緊急地方道路整備事業（地方道路整備臨時交付金）を計上している。

平成四年度は、事業費で一〇、五一八億円（前年度一〇、一六四億円）国費五、五二八億円（前年度五、三四四億円）を計上している（都道府県道、市町村道、街路の合計である）。

六 地方特定道路整備事業

地域が緊急に対応しなければならない課題に对应して、早急に行う必要がある道路整備を推進し、もって国民生活の向上と地域の振興発展に資するため地方公共団体からの要望が特に強い特定の道路について、補助事業に単独事業を効果的に組み合わせた地方特定道路整備事業を平成四年度から実施する。

平成四年度は、事業費五、五〇〇億円（補助事業三、二〇〇億円、単独事業二、三〇〇億円）を計上している（都道府県道、市町村道、街路の合計である）。

交通安全対策の推進

建設省道路局企画課 駐車場整備専門官 鈴木 克宗

一 はじめに

平成三年における交通事故死者数は、一一、一〇五人と平成二年より一二二人の減少がみられたものの、平成元年以降三年連続して一万一千人を超え、依然として極めて憂慮すべき状況となっている。

もとより道路交通の安全確保については、従来から道路行政の最も重要な施策のひとつとして位置づけているところであるが、交通事故の増加傾向に歯止めをかけ、事故死者数の減少を図るためには、抜本的対策としての自動車専用道路の整備、交通の混雑解消・分散を図るバイパスや環状道路の整備、歩車道の分離した道路の整備、踏切の改良などの道路の新設・改築事業を積極的に行うこ

とがまず重要なことである。

併せて、緊急措置として既存の一般道路を対象に、第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画に基づく事業等により交通安全事業を推進し、歩道や自転車道の整備、交差点の改良、道路照明、道路標識や道路情報提供措置の設置など、交通安全施設等の拡充強化を行っていく必要がある。

また、高速自動車国道等についても、近年の高速自動車国道における交通事故死者数の急増等にかんがみ、平成三年度を初年度とする五箇年間の事業計画に基づき交通安全対策を計画的に推進する必要がある。

以下には、平成四年度の建設省の交通安全施策関係の予算決定案について概要を紹介することとしたい。

二 第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画について

1 事業規模

平成三年度を初年度とする第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画は、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の規定に基づき、都道府県公安委員会および道路管理者が協議して策定する総合交通安全施設等整備事業五箇年計画の提出をもって平成三年一月二十九日、閣議決定されたところであり、国が負担または補助する特定事業の事業規模は、

都道府県公安委員会分一、六五〇億円、道路管理者分一八、五〇〇億円、計二〇、一五〇億円（対前計画一・三二六倍）となっている。

なお、地方単独事業の事業規模については、都道府県公安委員会分四、九七〇億円、道路管理者分一四、四〇〇億円、計一九、三七〇億円となっている（表一）。

2 基本方針

第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画においては、近年の交通事故の発生状況はもとより道路交通環境について多様化する社会的なニーズをもふまえ、以下の六つの事項に重点をおいて

交通安全施設等の整備を推進しているところである（道路管理者分）。

- (イ) 自転車・歩行者の安全で快適な通行の確保
- (ロ) 安全かつ円滑な自動車交通の確保
- (ハ) 増加する駐車需要への対応
- (ニ) わかりやすく、使いやすい道路交通環境の整備
- (ホ) 高齢者等の利用にも配慮した交通安全対策の推進
- (ヘ) 交通事故分析システムの充実

表1 第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の事業規模

(単位：億円)

区分	第5次五箇年計画案 (平成3～7年度)	第4次五箇年計画 (昭和61～平成2年度)	倍率
道路管理者分	(2,600) 18,500	(2,000) 13,500	1.37
都道府県 公安委員会分	(100) 1,650	(200) 1,350	1.22
合計	(2,700) 20,150	(2,200) 14,850	1.36

(注) 1. 上段()書きは計画の調整費で内数である。
2. この他に地方単独事業として
都道府県公安委員会分 4,970億円 (対4次計画 1.35倍)
道路管理者分 4,400億円 (対4次計画 1.41倍)
がある。

表2 交通安全事業平成4年度予算概要

(単位：億円)

事業名	4年度事業費	3年度事業費	倍率
交通安全施設等整備事業	3,480	3,280	1.06
特定交通安全施設等整備事業	2,840	2,666	1.07
緊急地方交通安全施設等整備事業	639	614	1.04

○第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画（平成3～7年度）
計画額：18,500億円（調整費 2,600億円を含む）、平成3年度進捗率：16.8%
進捗率：（調整費除きの額に対する進捗率）
平成4年度まで34.6%（前年度まで16.8%）

3 新規事業等

第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画における新規事業（道路管理者分）として
・付加車線（ゆずりあい車線）
・自動車駐車場
・地点標（キロポスト）
の三事業となっている。

三 交通安全施設等整備事業

平成4年度の交通安全施設等整備事業については、表2に示すように特定交通安全施設等整備事業と地方道路臨時交付金を用いた緊急地方交通安全施設等整備事業をあわせて三、四八〇億円の仕事費を計上している。

特定交通安全施設等整備事業の事業費は二、八四〇億円（対前年度一・〇七倍）である。この場合、第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の調整費を除く平成4年度進捗率は、三四・六%となる（表2）。

交通安全事業の内容としては、既存道路を有効活用し安全で円滑な交通環境をつくり出すため、歩道、自転車歩行者道等の他、コミュニティ道路、交差点改良、道路照明、道路標識、道路情報提供装置の設置等に重点をおいて実施することとしている。表3および表4に事業費概要を示す。

また、多数の路上駐車のため安全で円滑な道路

表3 平成4年度特定交通安全施設等整備事業 工種別予算概要

(事業費単位：億円)

区 分	単位	平成4年度		平成3年度		事業費 対前年 度比	
		事業量	事業費	事業量	事業費		
一 種 事 業	自転車歩行者道(注1)	km	1,021	1,709.1	1,065	1,645.8	1.039
	歩道(注2)	km	57	64.6	65	69.9	0.924
	小計		1,078	1,773.7	1,130	1,715.6	1.034
	交差点	箇所	364	308.5	71	294.1	1.049
	その他(注3)			164.6		152.3	1.080
	小計			2,246.8		2,162.1	1.039
二 種 事 業	道路照明	基本	8,003	44.9	7,971	41.5	1.084
	道路標識		8,115	101.5	7,377	95.5	1.062
	区画線	km	30,824	58.4	31,144	56.7	1.031
	道路情報提供装置	基	243	139.7	273	125.8	1.110
	その他(注4)			248.9		184.3	1.351
	小計			593.4		503.7	1.178
合計			2,840.2		2,665.9	1.065	

- (注) 1. 自転車歩行者道は、自転車道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路を含む。
 2. 歩道は、歩行者専用道路を含む。
 3. その他は、立体横断施設、中央帯、視距の改良、車両停車帯、路肩改良、登坂車線、付加車線である。
 4. その他は、防護柵、視線誘導標、道路反射鏡、自転車駐車場、地点標及び自動車駐車場である。

表4 コミュニティ道路平成4年度予算概要

(単位：億円)

区 分	4年度 事業費	3年度 事業費	倍 率	箇所数
コミュニティ道路	41	38	1.08	85

表5 特定交通安全事業による自動車駐車場および自転車駐車場の整備

(単位：億円)

区 分	4年度 事業費	3年度 事業費	倍 率
自動車駐車場	150	106	1.41
自転車駐車場	10	2	5.18

表6 交通安全改築事業の平成4年度予算概要

(単位：億円)

区 分	4年度 事業費	3年度 事業費	倍 率
交通安全改築事業	9,728	9,648	1.01

交通が阻害されている都市内の道路において、平成3年度において創設した特定交通安全施設等整備事業の補助等による自動車駐車場の整備をさらに一層推進することとしている。また、駅周辺等の道路上において大量の自転車が放置され、歩行者等の安全で快適な通行の支障となっている状況に対応するため、道路の地下等公共空間の有効活用も図りつつ、自転車駐車場の整備を推進する(表5)。

四 改築事業による交通安全対策

交通安全施設等整備事業による交通安全対策以外に、一般の道路改良事業でも交通安全に資する事業(交通安全改築事業)を行っている。ただし、ここでいう交通安全改築事業は現道の拡幅、小規模バイパスの整備等の改築事業のうち、歩道、自転車道等の設置を伴うものを計上したものととなっている。

五 大規模自転車道整備事業

平成4年度は、事業費九、七二八億円を計上し、事業を推進することとしている(表6)。

大規模自転車道整備事業は、自転車利用の増大に対処して自転車交通の安全を確保し、併せて心身の健全な発達に資することを目的に、昭和四八年度より始めた事業である。本事業は、二以上の市町村にまたがる延長二〇km以上の自転車道のうち、整備の必要性の高いものについて、都道府県道に認定のうえ整備を図ることとしている。

大規模自転車道の整備にあたっては主として大規模自転車道整備事業で行うが、大規模自転車道の路線が一般道路と重用する部分については、特定交通安全施設等整備事業、改築事業等と併せて整備を行うこととしている。

表7 大規模自転車道整備事業
平成4年度予算概要

(単位:億円)

4年度 事業費	3年度 事業費	倍率	事業路線数
135	131	1.02	継続 46路線 新規 3路線

平成三年度までに着手した路線は一〇二路線あり、平成二年度末現在で四八路線が完成している。また整備延長は、約二、二八〇kmに及んでいる。平成四年度の大規模自転車道整備事業の事業費は表7に示すとおりであり、継続四六路線の整備と新規三路線(表8)の整備着手を予定している。

六 各種の交通安全対策事業費

建設省が実施する各施策のうち、道路交通の安全の確保に資するものを取りまとめると表9のよ

表8 大規模自転車道整備事業の平成4年度新規路線

都道府県名	路線名	起 終 点	全体延長
岩手県	遠野田瀬自転車道	遠野市～和賀郡東和町	L=29.8km
千葉県	飯岡九十九里自転車道	海上郡飯岡町～山武郡九十九里町	L=34.6km
岐阜県	長良川清流自転車道	岐阜市～美濃市	L=23.0km

9 交通安全対策関係予算総括表

(単位:百万円)

区 分	4年度 事業費	3年度 事業費	対前年 度比	備 考
交通安全施設等の整備	347,965	327,970	1.061	「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」による道路管理者が行う歩道、自転車道の整備、交差点の改良、自動車駐車場の整備などに要する費用について負担し、または補助する。
改築事業による交通安全対策	963,947	956,770	1.008	歩道等の設置を伴う現道拡中、並びに現道に歩道等の設置が困難な区間における小規模バイパスの整備等、交通安全に寄与する道路の改築事業に要する費用について負担し、または補助する。
道路防災対策事業	230,842	224,568	1.028	落石、法面崩落、雪崩等を防止するための施設の整備、交通危険箇所の局部的改良等に要する費用について負担し、または補助する。
踏切道の立体差化等	142,311	134,934	1.055	踏切事故防止に対処するため、踏切道の立体差化および道路改良に伴う鉄道との立体交差の新設等に要する費用について負担し、または補助する。
基幹公園の整備	181,875	170,738	1.065	住区基幹公園および都市基幹公園の整備を促進し、路上における遊びや運動による交通事故の防止、児童および青少年の遊び場の確保を図るために、基幹公園の整備に要する費用について補助する。
緑道の整備	3,497	3,355	1.042	路上における遊びや運動による事故を防止し、災害時の避難路ともなり、市街地における都市生活の安全性および快適性の確保を図るために、緑道の整備に要する費用について補助する。
居住環境整備事業等	6,681	6,462	1.034	居住地区内における交通事故を防止し、居住環境の改善を図るため、地区内街路を体系的に整備する費用について補助する。さらに歴史的地区において歴史的環境の保全と居住環境の改善を図るため、歴史的みちすじ等を体系的に整備する費用について補助する。
自転車駐車場備事業(街路事業)	5,442	5,090	1.069	通勤・通学等のための自転車利用の増大に対処するため、三大都市圏または人口10万人以上の都市圏の鉄道駅周辺等で行われる一定規模以上の自転車駐車場の整備に対し、道路改良事業の一環として補助する。
総合都市交通整備事業	8,051	7,908	1.018	都市の商業業務地区等の都心部および鉄道駅周辺において、円滑な道路交通の確保と歩行者空間の拡大を図るため、バス路線網の再編成並びに交通規制の体系的実施等の施策とあわせて地区外周部環境道路、歩行者専用道、交通広場等の都市交通施設を総合的に整備するための費用を補助する。
道路交通安全対策に関する基研究	853	850	1.003	道路整備特別会計において道路および道路交通の安全について交通事故の分析をはじめ、安全対策に関する調査研究を行う。
計	1,891,465	1,838,645	1.029	

有料道路事業によるものを除く。

うに一〇項目があげられる。これらの経費は、前述の交通安全事業、交通安全改築事業の他、道路防災対策事業、踏切道の立体交差化事業、公園事業として実施される基幹公園および緑道の整備、

街路事業として実施される居住環境整備、自転車駐車場整備、総合都市交通施設整備および土木研究所等において実施する交通安全に関する調査研究の経費を取りまとめられたものであり、すべて第5

次交通安全基本計画案の施策に取り込まれる予定である。

平成四年度交通安全対策関係予算における建設省関係の事業費総額は一八、九一五億円となっている。

七 高速自動車国道等における交通安全対策

高速自動車国道等においては、渋滞区間の拡幅等の改築事業、交通安全施設の整備、適切な維持管理の実施、道路交通情報提供の充実等ハード・ソフト両面の対策を総合的に進めることとし、このうち交通安全施設の整備等について、五箇年間の

表10 高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業計画

(事業費単位：億円)

道路名	五箇年間の事業計画(案)	過去五箇年間の実績	倍率
高速自動車国道	2,000	741	2.70
都市高速道路(注1)	592	372	1.59
本州四国連絡道路	9	6	1.58
一般有料道路(注2)	639	359	1.78
合計	3,240	1,478	2.19

注1)都市高速道路とは、首都高速道路、阪神高速道路、名古屋高速道路、福岡・北九州高速道路である。

注2)一般有料道路とは、日本道路公団および地方道路公社等の管理する一般有料道路である。

表11 高速自動車国道等の交通安全対策に関する事業
平成4年度予算概要

(単位：億円)

事業名	4年度事業費	3年度事業費	倍率
高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業	692	661	1.05

○高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業計画(平成3～7年度)

計画額：3,240億円

進捗率：平成4年度まで41.8%(前年度まで20.4%)

の事業計画案(平成三～七年度)に基づき、以下のような交通安全対策を強力に推進する(表10、表11)。

◎走行条件の改善

- ・照明設備等の整備
- ・標識等の整備
- ・トンネル内視環境の改善
- ・降雪、降雨時の安全対策

◎安全性の向上

- ・中央分離帯強化型防護柵の整備
- ◎よりよい走行環境の整備
- ・休憩施設の整備
- ・的確な道路交通情報の提供

八 おわりに

交通安全対策はこのように道路行政全般にまたがる施策であり、また道路整備は根本的には全て交通安全に寄与するものである。

道路ネットワークの整備が抜本的対策ならば、交通安全事業は緊急的な対策であり、これらの実施にあたっては関係省庁連携のもと新たに設立される(財)交通事故総合分析センター(仮称)の活用等により交通事故の調査・分析を一層推進し効果的な交通安全対策を講ずるよう努めなければならない。

また、その他の交通安全対策として安全運転の励行、交通安全教育、効果的な規制・指導・取締りなどの適切な実施が同時に行われなければならないと考えられる。

このように、今後も事故分析システムの充実と総合的な交通安全対策の実施が強く求められているところであり、道路管理者をはじめ各関係機関が一体となって交通安全対策を推進し、交通事故が激減することを望みたい。

安全で信頼性の高い道路交通確保の ための総合的施策の推進

建設省道路局企画課道路防災対策室課長補佐 服部 亮二

はじめに

道路は、生活に必要な物質の輸送や通勤通学など、日常的な生活や経済活動を支える最も基本的な社会資本である。

最近では、自動車交通が生活、経済活動のあらゆる面で利用されるようになっており、安定した暮らしを安心して営むことのできる地域づくりのためには、いつでも安心して利用できる信頼性の高い道路網をつくるのが基本的かつ重要な課題である。

我が国の国土は、豊富な降水に育まれた豊かな緑と変化に富んだ地形をもち、親しみ深く美しい国土を形成している。

しかしその反面、豪雨、地震その他の自然災害

にしばしば襲われる。また、火山噴火や、冬の寒冷・豪雪等の気象に起因する災害も多い。さらに、国土の約四分の三は山地に覆われ、山間部にも活発な生活・産業が営まれている。それに伴い、山間部における道路整備は、必要不可欠なものとなっているが、常に土砂災害等の危険につきまといわれるという宿命を持つ。

このように、我が国の地形・気象等の自然条件は、道路の整備や管理にとって非常に厳しいものである。ちなみに、平成二年度における道路に係る自然災害は、通行止を伴うものだけでも二二、七六四件に達している。また、事前規制を含めた通行止は、延べ一八八万時間に達し、国民生活や経済活動に大きな影響を与えている。

このため、安全で信頼性の高い道路網の整備は

非常に重要であり、昭和六三年度を初年度とする第10次道路整備五箇年計画、ならびに第9次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画においても道路の防災・震災・雪寒対策を強力に推進しているところである。

本稿では、以上のような観点から行われている雪寒事業、防災対策事業、震災対策事業の平成四年度予算の概要を紹介する。

一 雪寒事業

冬期に積雪の多い地域では、道路の交通が途絶して交通マヒが発生し、寒冷の度が甚だしい地域では、路体の凍結による道路の構造破壊等が発生する。このような地域における産業の振興と民生の安定に寄与するため、昭和三十一年四月、「積雪寒

表1 雪寒事業費

(単位：百万円)

区 分	第9次五箇 年計画額	平成4年度(決定)		前 年 度		倍 率 A/B
		事業費(A)	累計 進捗 率%	事業費(B)	累計 進捗 率%	
雪 寒 道 路	628,000	118,755	89.5	114,306	70.6	1.04
除 雪	169,000	30,679	75.4	29,519	58.5	1.04
防 雪	255,000	48,524	92.9	46,154	73.4	1.05
凍雪害防止	204,000	39,552	97.0	38,633	77.0	1.02
雪 寒 機 械	92,000	16,416	84.3	15,753	66.4	1.04
計	720,000	135,171	88.8	130,059	70.0	1.04
調 整 費	20,000	—	—	—	—	—
合 計	740,000	135,171	86.4	130,059	68.1	1.04

(注) 事業費には、地方道路整備臨時交付金による雪寒対策に資する事業費(緊急地方雪寒道路対策事業費)を含む

冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」が制定され、これらの地域における道路交通の確保が図られることとされた。

雪寒事業については、同法第四条の規定に基づき、「積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画」が策定されており、現在は昭和六三年五月に閣議決定された第9次五箇年計画に基づいて事業の推進を図っている。

雪寒地域における冬の道路の確保は地域

住民の生活の安定、産業活動の振興に不可欠で、過疎化の抑制、地域格差の是正に大きな役割を果たしているとともに、平成二年六月に「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律」が施行されたことから、スパイクタイヤを用いない交通形態への円滑な移行を図る等に資する冬期における道路環境の整備としての雪寒事業の重要性は年々高くなってきている。

このような情勢を踏まえ、平成四年度においては、積雪寒冷特別地域における道路交通の安全確保と円滑化を図るため、地方道路整備臨時交付金による雪寒対策に資する事業費も含めて一、三五二億円(対前年度一・〇四倍)をもって雪寒事業を実施することとしている(表1)。

除雪事業については、車道除雪区間延長三九三km延伸し、国道五八、七八八kmについて冬期における道路交通を確保することとしている。また、スパイクタイヤ使用の抑制に資するチェーン着脱場の整備、路面凍結対策の充実を図る。

歩道除雪については、二五〇km延伸し、国道道について四、五〇kmを対象に歩行者空間の確保を図ることとしている。このうち、試験的歩道除雪から歩道除雪への移行として、冬期歩行者空間確保パイロット事業としての歩道除雪を二三九都市で実施することとしている。これは、一〇年間道路管理者別に進めてきた試験的施行から、パイ

ロット事業という形ではあるが、国・県・市町村が協力し、地域に根ざした面的・総合的な歩行者空間の確保計画を策定し、それによって事業を進めるものである。

なお、道路開発資金により、積雪期における歩行者の通行空間の確保を必要性が高いと認められる道路区間を対象とする「克雪歩行者空間整備事業」が実施されている。この事業では、沿道建築物の新改築にあわせて、民地内に歩行者の通行に資する空間確保が一定の計画に基づいて行われる場合、当該建築物に対し融資が行われるもので、従来、雁木あるいは小店という民間の智慧で実施されていた克雪対策に公的融資の途が開かれている。

防雪事業については、スパイクタイヤを用いない交通形態への円滑な移行に資するため、消融雪施設・チェーン着脱場の整備を重点として、雪崩対策、地吹雪対策等を実施することとしている。

凍雪害防止事業については、豪雪時に威力を発揮する流雪溝の整備に重点を置くとともに、路盤改良については必要な予算を確保することとしている。また、流雪溝の面的整備については、平成四年度には一二都市で実施することとしている。

除雪機械については、除雪区間の延伸に対応した増強を行うとともに、老朽機械の更新を図り充

実に努めることとしている。

また、平成元年度より、積雪寒冷地域の道路ネットワークの骨格となる幹線道路を対象に、冬期交通のあい路となる区間（雪道ネット）を総合的、計画的に解消することを目的とした「雪道ネット解消事業」を実施してきている。

雪道ネット解消事業では、①凍結しやすい急坂路への消融雪施設の設置あるいはその前後へのチェーン着脱場の整備、②堆雪幅がなく冬期車道の確保ができない箇所における消融雪施設、流雪溝の設置、堆雪幅の確保、③雪崩の危険箇所、地吹雪の危険箇所における雪崩対策施設（スノーシェッド等）、地吹雪対策施設（防雪柵等）の整備、④線形不良などで冬期交通に支障となる箇所における改良事業等の実施、⑤その他（交差点改良等）を実施する。平成四年度予算要求では、雪道ネット解消事業は二八三億円をもって事業を実施することとしている。

その他、平成四年度より、気象情報的確な収集と活用により効率的な除雪を実施するための道路気象情報システムの整備、ならびに消雪施設の施設管理の充実を図るための消雪施設管理計画の策定と事業を新たに雪寒事業において行うこととし、安全で快適な冬期道路環境の整備に取り組むこととしている。

二 防災対策事業

道路の防災対策事業は、道路交通の安全確保と、災害時のネットワーク機能の確保とを目的として実施されている。

道路交通の安全確保の面では、昭和四三年の飛騨川バス転落事故を契機として、自然災害に対する道路交通の安全性の向上が強く要請されるようになり、防災対策施設の整備や交通管理体制の強化が鋭意進められている。

落石等の恐れのある箇所の点検は、昭和四三年度に第一回が行われ、さらに防災対策施設の整備に関連して、昭和四六年度を始めとして、四八年度、五一年度、五五年度、六一年度に全国総点検を行った。これらの結果に基づき、①植生、コンクリート吹付け、ブロック張工等のり面保護工、②落石や雪崩防止のための柵工、洞門工、スノーシェッド（雪覆工）等による危険箇所の防災対策事業が進められている。

昭和六一年度を実施した総点検においては、高速自動車国道等の有料道路、一般国道、都道府県道および主要な市町村道において、全体で約六七、〇〇〇箇所の要対策箇所が挙げられている。

また、平成二年度より昭和六一年度の点検につづく防災点検を実施しているところである。

平成四年度においては、豪雨等に対する道路ネ

ットワークの安全性・信頼性の向上を図ることを目的として、平成二年度より実施している防災点検結果に基づき予防工や防護工等の防災対策を重

（単位：億円）

表 2 防災対策事業費

区 分	61 年 点 検		62～2年度(実績)		3年度(当初)A		4年度(要求)B		伸び率 B/A	61年点検進捗率%		
	箇 所	事業費	箇 所	事業費	箇 所	事業費	箇 所	事業費		箇 所	事業費	
公 共	一般道路 ウチ直轄	33,970 (5,814)	13,419 (4,430)	18,397 (4,182)	8,207 (2,509)	5,123 (1,134)	2,174 (638)	4,499 (764)	2,308 (681)	1.03 (1.05)	82.0 (104.6)	94.3 (86.4)
	有料道路	800	302	502	219	136	71	162	68	0.95	100.0	118.4
	公共計	34,770	13,721	18,899	8,426	5,259	2,245	4,499	2,308	1.03	82.4	94.9
単 独	32,512	2,707	15,581	1,474	—	—	—	—	—	—	—	—
合 計	67,282	16,428	34,480	9,900	—	—	—	—	—	—	—	—

（注） 公供には、緊急地方道路整備事業による防災対策を含む。

点的に実施するとともに、道路利用者への確かな
 災情報提供を行うなどの各種施策を総合的に推

表3 震災対策事業費

(単位：億円)

区 分	61年点検		62～2年度(実績)		3年度(当初)A		4年度(要求)B		伸び率 B/A	61年点検進捗率%		
	箇所	事業費	箇所	事業費	箇所	事業費	箇所	事業費		箇所	事業費	
公 共	一般道路 ウチ直轄	5,183 (3,619)	6,412 (2,528)	3,187 (2,477)	3,600 (1,593)	673 (484)	946 (398)	574 (404)	985 (417)	1.04 (1.05)	85.5 (93.0)	86.3 (95.2)
	有料道路	1,065	212	1,129	249	26	54	11	50	0.93	109.5	166.6
	公共計	6,248	6,624	4,316	3,849	699	1,000	585	1,036	1.04	89.6	88.8
単 独	8,393	1,117	4,468	309	—	—	—	—	—	—	—	—
合 計	14,641	7,741	8,784	4,158	—	—	—	—	—	—	—	—

(注) 公共には、緊急地方道路整備事業による震災対策を含む。

進することとし、緊急地方道路整備事業による防
 災対策事業を含めて、事業費、一、三〇三億円対
 前年度比一・〇四)をもって約四、五〇〇箇所
 対策を重点的に実施することとしている。

三 震災対策事業

昭和四六年のロスアンゼルス地震を契機に建設
 省としての総合的な震災対策を強力に推進するた
 め、所管施設の地震に対する安全性等に関する点
 検を道路、ダム、下水道等について実施し、所要
 の対策を実施している。道路については、主とし
 て対象道路の範囲を拡大し、昭和四六年度、五一
 年度、五四年度、六一年度に震災点検を行って
 いる。

道路の震災対策としては、これらの震災点検に
 基づき、被災した場合の応急復旧に長期間を要す
 る橋梁、トンネル等の耐震性の向上を図るため、
 架替、落橋防止、補強等の対策事業を実施してい
 る。

昭和六一年度を実施した点検においては、高速
 自動車国道等の有料道路、一般国道および主要地
 方道については全区間、一般都道府県については
 人口集中地区および重要区間(一二時間交通量二、
 〇〇〇台以上の区間等)、主要な市町村道について
 は人口集中地区内の区間が対象となっている。こ
 の点検結果を施設別にみると、橋梁一一、八〇〇

箇所、トンネル七〇〇箇所、横断歩道橋四〇〇箇
 所、盛土一、七〇〇箇所合計一四、六〇〇箇所が
 要対策箇所として上げられている。

また、平成三年度には昭和六一年度の点検につ
 づく震災点検を実施しているところである。

平成四年度においては、緊急地方道路整備事業
 による都道府県道、市町村道に係る震災対策事業
 も含めて、約六〇〇箇所において事業費一、〇三
 五億円(対前年度比一・〇四倍)をもって震災時
 の緊急輸送を確保するための道路に重点を置いて
 事業を実施する(表3参照)こととしている。

また、平成四年度には、地震発生時の道路の耐
 震性のより一層の向上を図るための震災点検結果
 に基づく要対策箇所における事業を実施するほか、
 道路施設以外の関連施設の地震に対する安全性お
 よび復旧体制、資材の備蓄等についても点検を行
 い、この結果に基づき総合的な震災対策を実施す
 ることとしている。また、東海地震に係る地震対
 策強化地域については、「地震防災対策強化地域に
 における地震対策緊急整備事業に係る国の財政上の
 特別措置に関する法律」が平成六年度まで延伸さ
 れたことに伴い、同法に基づく地震対策緊急整備
 事業計画(昭和五五年度～平成六年度)に沿って、
 緊急輸送を確保するために必要な道路の橋梁、ト
 ンネル等の耐震性の強化、車両のすれちがい不能
 区間の対策等の事業を引続き進めていく。

道路環境整備の推進

建設省道路局企画課道路環境対策室課長補佐 吉崎 収

はじめに

近年、自動車交通需要の著しい増大と人口、産業の急速な都市への集中に対する社会資本の整備の相対的な立遅れの結果、自動車交通による様々な環境問題が提起されることとなった。

このような状況から昭和四〇年以降、各方面で対策が講じられてきており、一応の成果をあげている。しかしながら、たとえば表1に示すとおり、昭和六二年三月末における都道府県道以上の道路で騒音規制区域又は用途地域内において、夜間の環境基準および要請限度を超えるものが、それぞれ一四、六〇〇kmおよび四、三〇〇kmにも達しているなど、都市部の幹線道路を中心に騒音、振動、大気汚染等の環境問題は依然として道路行政の大

きな課題となっている。

道路環境訴訟としては、国道四三号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件、西淀川有害物質排出規制等請求事件、尼崎有害物質排出規制等請求事件、川崎大気汚染物質排出禁止等請求事件、名古屋南部大気汚染公害差止等請求事件などが提起されている。

今後、全国的な道路ネットワークの強力な整備により、大都市圏における人口・産業の過度な集中を緩和し、分散を進めるなど、沿道環境保全対策の推進が従来にも増して、一層必要となることは明らかである。

道路環境対策としては、自動車構造の改善（発生源対策）を基本として、交通規制、交通取締の強化、道路網の整備、道路構造の改善、沿道土地

利用の適正化等各省庁にまたがる各種の施策を総合的に推進することが必要である。

- 建設省においては、従来から、
- ① 道路網整備による対策
 - ② 道路構造の改善による対策
 - ③ 沿道整備による対策

を推進しているところであり、今後とも引き続きこれらの施策の推進に努めることとしている。

また、道路事業の実施に当たっては、昭和五九年に閣議決定された環境影響評価実施要綱に基づき、公害の防止および自然環境の保全の観点から、所要の道路事業について環境影響評価を実施しているところである。

一方、近年の国民ニーズの高度化、多様化に伴い、物質的な豊かさだけでなく、生活にうるおい

表1 夜間における騒音が環境基準、要請限度を超える延長

(単位：km)

	道路延長			騒音規制区域内延長	夜間の環境基準値を超えるもの			夜間の要請限度値を超えるもの		
	4以上	2車	計		4以上	2車	計	4以上	2車	計
一般国道	3,700	35,000	38,700	15,710	2,070	5,770	7,840	1,060	2,060	3,120
都道府県道	2,900	60,800	63,700	28,440	700	4,850	5,550	130	620	750
一般道路	6,600	95,800	102,400	44,150	2,770	10,620	13,390	1,190	2,680	3,870
有料道路	4,420	290	4,710	2,420	1,230	8	1,240	510	4	520
合計	11,020	96,090	107,110	46,570	3,990	10,630	14,630	1,700	2,680	4,380

- (注) 1 昭和62年3月末現在における道路局試算。
 2 道路延長の一般道路については昭和61年4月1日現在における車道幅員5.5m以上改良済延長、有料道路については昭和61年4月1日現在の延長。
 3 騒音規制区域内延長は昭和62年3月末現在における騒音規制区域または用途地域(工業専用地域は除く。)の道路延長。
 4 環境基準値および要請限度値を超える延長は、昭和62年3月末現在で、騒音規制区域または用途地域内の道路(ただし、工業専用地域は除く。)についての延長。

やゆとりが求められており、生活空間・社会空間としての道路についても、人々に親しみと、うるおいを与え、快適で美しい道路環境の形成が期待されている。これらの要請に応えるため、道路緑化および道路景観整備のより一層の推進を図るものである。

さらに、「環境対策特別推進事業」として、次のように総合的かつ、より充実した施策を展開し、環境にやさしい道路整備の推進を図ることとしている。

- 環境対策技術に関し、民間と一体となった研究・開発を推進するとともに、試験施工の実施により、沿道環境保全の一層の充実を図る。
 - 動物のための横断構造物の設置等生態系の保全に一層配慮した道路の整備を推進する。
 - 地域の緑の骨格を形成するスーパーグリーンベルトや歩行者のための休憩施設、みどりの一里塚等の整備により、緑のネットワークを構築し、緑量の大幅な拡大を図る。
 - 沿道広告類の更新に対し、民間の協力によるデザインの統一や調和を促し、良好な沿道環境の創出を図る。
- 以下、平成四年度の道路環境整備に関する予算の内容を紹介する。

一 道路網整備に関する対策

我が国の道路交通における現況は、長距離、中距離、地先交通等各種の自動車交通が一本の道路に混在した形で利用されるという機能の未分化の状態にあり、これが道路環境問題を生む一原因となつておりと同時に環境保全対策を困難なものとしている。

したがって、今後の道路整備においては、バイパス、環状道路等の道路網を体系的に整備して、通過交通と域内交通の分離を促進することにより、既成市街地の交通混雑の解消を図るとともに、沿道の生活環境保全のための窒素酸化物、騒音等の低減、CO₂抑制のためのエネルギー利用の一層の効率化等を進める必要がある。

バイパス等の整備は現道の沿道環境改善に効果的な対策であるが、バイパス等の沿道に新たな環境問題が生じないよう、現在および将来の土地利用の調和を図るとともに、必要に応じて環境影響調査等を行い、適切な環境保全対策を講じることが肝要である。

沿道環境の抜本的な改善に資するバイパス等の整備については、引続き積極的に実施すべく、平成四年度においても大型車の通行が著しい路線に重点をおいて、その整備を推進することとして表2に示す事業費を計上している。

表2 大型車交通が著しい路線のバイパス・環状道路の整備

(単位：億円)

区 分	4年度 事業費	前年度 事業費	倍率	備 考
バイパスおよび 環状道路	3,477	3,480	1.00	主な箇所 埼玉16号 大宮バイパス 静岡1号 静岡バイパス 熊本3号 熊本北バイパス

(注) 現道大型車日交通量が概ね5,000台以上の4車線バイパスおよび環状道路

一 道路構造の改善に関する対策

沿道の環境の保全を図るためには、道路網の体系的整備を図ることとあわせて、供用後において路面を常時良好な状態に維持するための維持修繕が重要である。また、環境施設帯や遮音壁等の設置の推進が極めて有効である。このため、平成四年度においては、道路構造の改善による沿道の環境保全対策として表3に示す事業費を計上している。

環境施設帯は、昭和四九年の都市局長・道路局長通達「道路環境保全のための道路用地の取得および管理に関する基準について」に基づいて設置されるものであり、幹線道路において沿道の生活環境保全のため、道路の構造、交通量に応じて車道端から一〇mまたは二〇mの道路用地を取得し、緩衝空間を確保するものである。取得した道路用地には植樹帯、遮音壁等を設置し、必要に応じて歩道、自転車道、副道等を設置することとしている。環境施設帯は、自動車交通による騒音、振動の距離減衰効果、大気汚染に対する拡散効果など様々な効果を発揮するものである。

遮音壁は、自動車交通騒音の低減に極めて有効であり、比較的容易な対策のため、昭和四〇年代頃から設置されはじめている。しかし、平面道路等では沿道の土地利用を著しく制約することなど

から設置場所が限定され、有料の自動車専用道路に設置される場合が多い。

近年、ノイズレデューサ、低騒音舗装など、様々な沿道土地利用に対応可能な騒音低減技術が開発されつつあるが、今後とも、これら技術開発を強力に進めていくことが必要である。

表3 環境施設帯等

(単位：億円)

区 分	4年度 事業費	前年度 事業費	倍 率
環境保全に資する維持修繕	1,585	1,542	1.03
環 境 施 設 帯 等	1,511	1,448	1.04
計	3,096	2,990	1.04

(注) 1. 環境保全に資する維持修繕：清掃、路面補修等
2. 環境施設帯等：環境施設帯、遮音壁の設置等

三 沿道整備による対策

都市部の幹線道路においては、道路構造の改善のみでは沿道の生活環境を有効かつ適正に保全することが難しい場合があることから、幹線道路と沿道の土地利用との調和を積極的に図る沿道整備対策を推進することが必要である。沿道整備対策として、昭和五年の都市局長・道路局長通達「高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係る障害の防止について」に基づく住宅の防音工事等の助成措置が講じられている。同助成は高速自動車国道および都市高速道路の周辺地域において、適切な道路構造上の対策を実施してもなお夜間の自動車交通騒音に係る障害が著しい住宅について、緊急的な措置として、騒音障害を防止または軽減するために必要な工事に要する費用を道路管理者が助成するものである。

また、昭和五五年には「幹線道路の沿道の整備に関する法律（沿道法）」が制定され、これに基づき沿道整備制度が創設された。これは、高速自動車国道等だけでなく、一般道路を含め一定の要件に該当する自動車交通騒音の著しい幹線道路について、知事が建設大臣の承認を受けて沿道整備道路として指定し、道路構造の改善の推進等の措置を講ずるとともに、その沿道に対し防音、遮音上の制限などの事項を沿道整備計画に定め、沿道の

土地利用を適正な方向に誘導すべく諸施策を講ずることができることとなったものである。

沿道法に基づく施策としては、沿道整備計画が策定された区域内で、

① 市町村が土地を買い入れる場合における国の資金の無利子貸付け

② 緩衝建築物の建築等の費用に対する道路管理者の一部負担

③ 市町村の条例により、建築物の構造に関する防音上の制限が定められた場合における既存住宅の防音工事費に対する道路管理者の一部助成

の措置が講じられる。

沿道法に基づく沿道整備道路の指定および沿道整備計画の決定状況は表4のとおりである。他の路線についても、沿道整備道路の指定、沿道整備計画の策定に向けて検討、協議等が行われているところである。

平成四年度における沿道整備事業としては、これらの路線を対象として表5のとおり事業費を計上している。

沿道法による施策のほか、昭和六〇年度に道路開発資金制度が発足し、この制度に基づく事業のうち沿道整備に資する事業として、都市内の新設・改築道路に接して行われる緩衝性建築物の建築に対して融資する沿道型都市改造事業、沿道整

備道路に接して行われる緩衝性建築物の建築に対して融資する沿道環境整備事業等がある。

平成四年度においてもこれらの事業を積極的に推進すべく予算を計上している。

四 親しみのある道路環境整備の推進

高度化、多様化する時代のニーズに対応し、快適な歩行者空間の形成を図るため、狭い歩道の拡幅等の歩道整備、歩行者専用道の整備を進めるとともに、街かど広場・ポケットスペースの整備、橋梁の修景、電線・電話線の地中化等を推進する。また、親しみとるおいのある道路空間の形成を図るため、地域や道路利用の特性に応じて郷土色豊かな並木の形成等道路緑化を活かした道路づくりを進めるシンボルロード整備事業、道路と沿道が一体となった総合的な景観整備を行うまちなみ景観総合整備事業等を積極的に進めることとしている。

また、高速道路におけるサービシア、パークングエリア等の休憩施設と周辺の都市公園等の一体的な整備により、高速道路の利用者が都市公園等に直接アクセスできるハイウェイ・オアシスを推進し、沿道地域の活性化と利用者サービスの向上を図る。

さらに、道路の美観を維持するために道路の清掃・緑地管理等を充実する(表6)。

表4 沿道整備道路の指定状況及び沿道整備計画の決定状況

(平成4年1月31日現在)

No.	沿道整備道路の指定状況				沿道整備計画の決定状況			
	道路名	区 間	延長(km)	公告年月	地 区	延長(km)	告示年月	
1	一般国道43号	尼崎市東本町 ～神戸市灘区味泥町	20.2	S57.8				
	高速神戸西宮線	神戸市灘区大石南町 ～西宮市今津水波町	12.6					
	高速大阪西宮線	尼崎市東本町 ～西宮市今津水波町	7.3					
2	環状7号線	大田区大森本町 ～江戸川区臨海町地先 内 大田区大森本町～練馬区小竹町 足立区新田～同区中川 練馬区小竹町～足立区新田 足立区中川～葛飾区東新小岩 葛飾区東新小岩～ 江戸川区臨海町地先	55.5		大田区環7	6.4	S63.1	
					目黒区環7	2.7	S63.1	
					世田谷区環7野沢地区南部	1.0	S62.11	
					世田谷区環7野沢地区北部	0.7	S61.8	
					世田谷区環7三軒茶屋・上馬地区	0.9	S62.3	
					世田谷区環7代田南部・若林地区	1.7	S62.11	
					世田谷区環7代田北部地区	0.5	S62.11	
					世田谷区環7大原・羽根木地区	1.1	S62.3	
					S58.11 杉並区環7	4.2	S62.1	
					S59.8 中野区環7	1.9	S60.6	
					S62.12 練馬区環状7号線桜台・栄町・豊玉地区	2.1	S63.1	
					S62.12 練馬区羽沢・小竹町地区	0.8	S62.1	
					H2.3 板橋区環状7号線	4.1	H1.10	
						北区環状7号線	2.4	H1.4
						足立区環状7号線A地区	1.2	S62.4
						足立区環状7号線B地区	1.7	S63.1
						足立区環状7号線C地区	4.5	H1.3
			足立区環状7号線D地区	2.8	H1.3			
			葛飾区環状7号線	4.8	H3.1			
			江戸川区環状7号線北部地区	3.1	H3.8			
			小 計	48.6				
3	羽田上高井戸岩淵線 (環状8号線)	練馬区春日町～同区北町	0.8	S61.3	練馬区北町・早宮地区	0.4	S59.11	
		内 練馬区北町	0.4	S58.11	練馬区春日町二丁目地区	0.4	S61.8	
		板橋区相生町～同区志村	0.7	H1.9	板橋区環状8号線A地区	0.7	H2.12	
		小 計	1.5		小 計	1.5		
4	一般国道4号	足立区梅田～同区西保木間	5.1	S59.8	国道4号A地区(日光街道)	3.7	S62.1	
					国道4号B地区(日光街道)	1.4	H1.3	
					小 計	5.1		
5	一般国道23号	四日市市北納屋町 ～同市西末広町	1.2	S59.9	国道23号四日市地区	1.2	S62.11	
計		合 計	83.5 (延べ 103.4)		合 計(26地区)	56.4		

表6 親しみのある道路環境整備

区 分	4 年 度 事 業 費	前 年 度 事 業 費	倍 率
道 路 緑 化	596	578	1.03
道 路 景 観 整 備	154	129	1.19

表5 沿道整備事業

(単位：億円)

区 分	4 年 度 事 業 費	前 年 度 事 業 費	倍 率
沿 道 整 備 融 資 (土地買入れ資金貸付金)	6.0	3.0	2.00
緩 衝 建 築 物 の 建 築	2.7	2.7	1.00
防 音 工 事 助 成	5.4	5.4	1.00
計	14.1	11.1	1.27

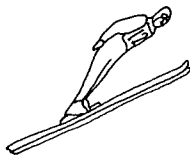
(注) この他有料自動車専用道路の防音工事助成、移転助成等として47億円がある。

おわりに

以上のように、建設省では道路の整備・管理の主体として、平成四年度においても引き続き種々の施策を積極的に講じることとしているが、沿道の生活環境の保全に当たっては、抜本的な対策である自動車構造の改善をはじめとする種々の対策を総合的に講じていくことが重要である。

一方、生活環境の豊かさに加えて、国民ニーズの多様化に伴い、快適で美しい道路整備が要請されるようになってきている。

今後、これらの課題に対応して、快適で親しみとらえるおいのある生活環境を実現していくため、環境にやさしい道路整備の推進を図っていくこととしている。



特集／平成四年度道路関係予算

街路事業関係予算の概要

建設省都市局街路課課長補佐 福本 俊明

はじめに

都市は、国民の六割を超える人々が居住するとともに、生産・管理・サービス・消費等の主要な活動の場であり、良好な市街地の形成、円滑な都市活動の維持・増進を図ることは、我が国の発展にとって重要な課題となっている。

とりわけ、都市の最も基礎的な施設である街路は、都市交通を処理するとともに、沿道の施設等へアクセスする機能のほか、良好な街区、居住環境の形成、公共公益施設の収容、延焼防止、避難路等の都市防災のための空間等多様な機能を有しており、円滑な都市活動と安全・快適な都市生活の実現のために欠くことのできない役割を担っている。

しかし、街路の整備状況は都市化の進展に対して著しく立ち遅れており、平成二年三月末現在、市街地内において都市計画決定された道路延長約四三、二九〇kmに対して約二一、五七〇km、四九・八%が整備されているに過ぎない。これは市街地面積一km²当り約一・三kmの密度に相当し、長期的整備目標水準とされている一km²当り三・五kmの約三分の一の水準にとどまっていることになる。

平成四年度の概算要求においては、ラージ街路（街路事業、区画整理事業、再開発事業、街路交通調査）の要求額（NTTB型事業、緊急地方道路整備事業を含む）を、総額一一、一九一億円（対前年度比一・〇二）とした。このうち、生活関連重点化枠に係る事業費は約一九二億円（対前年度比一・一六）である。

なお、街路事業概算要求額の所管別内訳は表1に示すとおりであり、また、第10次道路整備五箇年計画の達成は、表2に示すとおりである。

一 街路事業関係予算の概要

1 概要

第10次道路整備五箇年計画の最終年度にあたる

平成四年度の街路事業（スモール街路）の予算額は、事業費約八、〇八四億円（国費四、三七七

表1 平成4年度街路事業費所管別予算額

(単位：百万円)

	4年度		前年度		倍率	
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
建設省	1,015,641	543,278	989,649	528,903	1.03	1.03
街路	723,583	387,388	701,009	375,018	1.03	1.03
区画	239,068	128,148	235,438	126,026	1.02	1.02
再開発	49,610	26,358	49,846	26,483	1.00	1.00
調査	3,380	1,384	3,356	1,376	1.01	1.01
北海道	73,991	39,745	72,831	39,036	1.02	1.02
街路	64,504	34,643	63,642	34,025	1.01	1.02
区画	9,309	5,038	9,011	4,947	1.03	1.02
調査	178	64	178	64	1.00	1.00
沖縄	25,410	20,569	25,175	20,136	1.01	1.02
街路	16,932	13,587	16,879	13,363	1.00	1.02
区画	7,799	6,649	7,577	6,424	1.03	1.04
再開発	566	292	582	300	0.97	0.97
調査	113	41	137	49	0.82	0.84
離島	2,856	1,713	2,768	1,659	1.03	1.03
街路	2,844	1,706	2,758	1,653	1.03	1.03
区画	12	7	10	6	1.20	1.17
奄美	1,227	734	1,486	860	0.83	0.85
街路	581	397	486	332	1.20	1.20
区画	646	337	1,000	528	0.65	0.64
全国	1,119,125	606,039	1,091,909	590,594	1.02	1.03
街路	808,444	437,721	784,774	424,391	1.03	1.03
区画	256,834	140,179	253,036	137,931	1.02	1.02
再開発	50,176	26,650	50,428	26,783	1.00	1.00
調査	3,671	1,489	3,671	1,489	1.00	1.00

(注) 緊急地方道路整備事業、NTT-B型事業及び生活関連重点化枠を含む。

表2 第10次道路整備五箇年計画達成状況

(単位：億円)

区 分	五箇年 計画額	63～2年度		3年度		4年度	
		実施額	累計 進捗率	実施額	累計 進捗率	事業費	累計 進捗率
一般道路	238,000	128,580	54.0%	44,678	72.8%	46,085	92.2%
うち街路	62,530	34,303	54.9	11,648	73.5	11,993	92.7
有料道路	140,000	78,202	55.9	30,312	77.5	32,627	100.8
うち都市高速道路	29,600	18,055	61.0	7,368	85.9	7,958	112.8
小計	378,000	206,783	54.7	74,989	74.5	78,712	95.4
地方単独	139,000	90,809	65.3	32,174	88.5	32,347	111.7
計	517,000	297,591	57.6	107,163	78.3	111,059	99.8
調整費	13,000	-	-	-	-	-	-
合計	530,000	297,591	56.1	107,163	76.4	111,059	97.3

(注) 1. 一般道路には、緊急地方道路整備事業及び住宅地関連（道路特会、一般会計）を含む。
 2. 地方単独は見込値である。
 3. 街路はラージ街路（街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業等及び街路交通調査）である。
 4. 四捨五入のため、計において一致しないものがある。

2 新規施策等

街路事業に対するニーズの多様化に 대응するため、

市を中心市街地における公共の用に供する自
 は自転車放置禁止条例が定められた、もしくは
 は定めることが確実な人口一〇万人以上の都

億円）対前年度比一・〇三、うち生活関連重点化
 枠に係る事業費約一二九億円（国費七一億円）と
 なっている。街路事業費の工種別（目の細分）の
 内訳は表3のとおりである。

以下の新規施策等の推進を図ることとしている。
 ① 自転車駐車場整備事業の拡充
 対象地区の拡大
 自転車駐車場に関する附置義務条例あるいは
 自転車放置禁止条例が定められた、もしくは
 市を中心市街地における公共の用に供する自

② 条例制定の義務付け
 今回の拡大対象および現行の鉄道駅周辺等
 における自転車駐車場について、その対象地
 区を自転車駐車場に関する附置義務条例ある
 いは自転車放置禁止条例が定められた地区も
 自転車駐車場の整備（用地を除く）に対し新た
 に補助を行う。

表3 街路事業費工種別内訳

(単位：百万円)

区 分	4 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
道 路 改 良	624,651	337,158	608,577	328,639	1.03	1.03
連 続 立 体 交 差	89,468	48,762	85,396	46,180	1.05	1.06
立 体 交 差	43,215	23,797	39,992	21,987	1.08	1.08
橋 梁 整 備	29,071	16,133	27,495	15,040	1.06	1.07
舗 装 新 設	2,730	1,511	4,408	2,410	0.62	0.63
共 同 溝 設 置	1,142	571	1,142	571	1.00	1.00
歩行者専用道整備	4,412	2,206	4,262	2,131	1.04	1.04
モノレール道等整備	13,755	7,583	13,502	7,433	1.02	1.02
小 計	808,444	437,721	784,774	424,391	1.03	1.03
(うちNTT-B型)	(136,343)	(75,135)	(135,658)	(74,789)	(1.01)	(1.00)
(うち生活関連重点化枠)	(12,925)	(7,101)	(11,955)	(6,619)	(1.08)	(1.07)
N T T - A 型	20,300	10,600	20,300	10,600	1.00	1.00
合 計	828,744	448,321	805,074	434,991	1.03	1.03

(注) 1. 緊急地方道路整備事業を含む。
2. 「うちNTT-B型」の4年度の計数は、旧NTT-B型である。

3 施策別事業方針
街路事業は、街路のもつ多様な機能を反映して、様々な施策目的に沿って実施されている。以下で

しくは定めることが確実な地区に限る。

表4 街路事業施策別予算額

(単位：百万円)

	4 年 度		前 年 度		倍 率	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
(1)都市の基盤となる幹線街路網の計画的整備						
都市骨格幹線街路等	657,159	355,273	640,561	347,053	1.03	1.02
連続立体交差	89,468	48,762	85,396	46,180	1.05	1.06
立体交差	43,215	23,797	39,992	21,987	1.08	1.08
(2)住宅地供給の促進に資する街路整備						
住宅・宅地関連街路	137,166	74,267	130,600	70,626	1.05	1.05
(3)地域及び都市の活性化に資する街路整備						
商店街活性化街路事業	39,145	21,293	37,280	20,279	1.05	1.05
沿道区画整理型街路事業	13,680	7,350	13,215	7,037	1.04	1.04
街路緑化	40,381	21,601	39,026	20,873	1.03	1.03
環境施設帯等	6,615	3,542	6,592	3,542	1.00	1.00
(4)渋滞対策及び駐車場等の整備						
渋滞対策緊急実行計画関連事業	155,492	84,093	148,215	79,933	1.05	1.05
渋滞対策推進計画実施事業	30,556	16,915	27,312	15,133	1.12	1.12
駐車場整備事業費	2,000	1,000	1,000	500	2.00	2.00
駐車場案内システム	1,755	878	1,170	613	1.50	1.43
自転車駐車場	5,442	2,686	5,090	2,545	1.07	1.06
(5)公共交通対策としての街路整備						
都市モノレール及び新交通システム	13,755	7,583	13,502	7,433	1.02	1.02
駅前広場	14,750	7,788	14,319	7,632	1.03	1.02
(6)豊かな都市景観形成のための街路整備						
歴史的地区環境整備街路事業	1,434	791	1,410	823	1.02	0.96
都市景観形成モデル事業	3,149	1,714	3,020	1,639	1.04	1.05
シンボルロード整備事業	2,864	1,480	2,740	1,424	1.05	1.04
(7)安全で快適な居住環境の形成に資する街路整備						
居住環境整備事業	5,202	2,601	5,005	2,506	1.04	1.04
スノートピア道路事業	3,489	1,845	3,338	1,765	1.05	1.05
歩行者専用道整備事業	4,412	2,206	4,262	2,131	1.04	1.04
避難路等	124,149	67,467	119,813	64,232	1.04	1.05
総合都市交通施設整備事業	8,051	4,423	7,908	4,272	1.02	1.04
(8)都市空間の有効利用に資する街路整備						
地下交通ネットワーク整備事業	5,109	2,555	4,880	2,482	1.05	1.03
共同溝	1,142	571	1,142	571	1.00	1.00
キャプシステム整備事業	2,330	1,175	2,262	1,163	1.03	1.01

(注) 生活関連重点化枠分を含む。

(1) 都市の基盤となる幹線街路網の計画的な整備の推進
はこれら施策のうち、平成四年度の重点事項について紹介する。なお、それぞれの施策別の予算額は表4に示すとおりである。

① 地域高規格幹線道路の整備
都市活動を支える放射・環状道路など、特に高い走行機能が求められる主要幹線道路において、交差点の連続的な立体交差化(高架または地下式)をはじめ、アメニティへの配

慮や沿道との一体整備などを行い、定時性・速達性・安全性・快適性の確保された規格の高い都市内道路網を重点的に整備する。

このため、平成四年度は、地域高規格幹線道路に関する調査等を実施する。

② 幹線街路網の体系的整備

都市の骨格を形成する幹線街路、市街地における都市交通の確保に必要な幹線街路および良好な居住環境を形成する住区幹線街路の体系的整備を推進する。

また、これらの幹線街路の整備の一環として、高速道路、空港、下水道等の公共・公益施設に関連する街路の整備を促進する。

③ 連続立体交差および立体交差

道路交通の円滑化と市街地の一体的発展を図るため、複数の幹線道路と鉄道との立体交差化を行うとともに、多数の踏切を一举に除却する連続立体交差事業を推進する。

また、交通の隘路となつている踏切道等において立体交差事業を推進する。

(2) 住宅・宅地供給の促進に資する街路整備の推進

住宅・宅地の供給の促進を図り、かつ、良好な市街地の計画的整備を推進するため、大都市法に基づく住宅宅地の重点供給地域や、各地域の宅地開発に係る関連街路の整備を推進する。

(3) 地域および都市の活性化に資する街路整備の推進

① 商業市街地振興整備のための街路事業（商店街活性化街路事業）

商業市街地の街路の拡幅整備に際し、街づくりと商業振興を目的として沿道建築物のセツトバックや共同ビル化、駐車対策、景観対策等を内容とする商店街活性化計画を策定し、街路、交通広場、歩道ネットワーク等の関連する街路整備を面的に実施することにより、商業市街地の利便性の向上を図るとともに、快適で魅力ある街路空間の整備を推進する。

② 土地利用の高度化・適正化を促進する街路事業（土地利用高度化促進街路事業）

大規模な工場跡地等の土地利用転換にあたり、周辺道路等に及ぼす影響について交通アクセスメントを行い、街路整備計画を策定するとともに、土地利用の高度化・適正化と良好な都市づくりを促進するため、適正な開発者負担の導入を図りながら、関連する街路事業を重点的に実施する。

③ 沿道整備・沿道環境対策に資する街路事業（沿道整備と一体となった街路整備・沿道区画整理型街路事業）

既成市街地を中心に、沿道市街地の機能保全と健全な利用の促進を図るため、幹線街路

と沿道市街地を一体的に整備する沿道区画整理型街路事業を推進する。

（沿道環境対策のための街路整備）

良好な道路環境の形成と周辺的生活環境を保全するため、道路の緑化、環境施設帯の整備等を推進する。

また、幹線街路の周辺において、沿道整備計画の策定を推進するとともに、融資制度等により市町村の土地の買入れ、緩衝建築物の建築、住宅の防音構造化等を行う沿道環境整備事業を行う。

④ 地方特定道路整備事業

地域の緊急な課題に 대응、地域からの要望が特に強い特定の道路について、地方特定道路整備事業を実施する。

(4) 渋滞対策および駐車場等の整備の推進

① 渋滞対策緊急実行計画（アクションプログラム）等

交差点および踏切の立体交差化等の幹線街路の改良、既存道路の有効利用促進施策などからなる渋滞対策緊急実行計画（アクションプログラム）および渋滞対策推進計画に基づく各種渋滞対策を総合的・重点的に実施する。また、対策完了箇所等については追跡調査を行い、整備効果を把握するとともに、次期道路整備五箇年計画にむけて、渋滞対策の枠組

みの見直しを行う。

② 街路事業と併せて行う駐車場整備

有料道路貸付資金および道路開発資金等の融資制度による駐車場の整備に加え、街路事業に併せ一体的に整備される駐車場を特定交通安全施設等整備事業により整備し、都市における交通混雑の緩和、交通事故の防止および中心市街地の活性化を図る。

③ 駐車場関連街路と駐車場案内システム

(駐車場関連街路)

有料道路融資事業による都市計画駐車場の整備に併せて、当該駐車場を利用する上での利便性や整備効果の向上を目的とした関連街路の整備を推進する。

(駐車場案内システム)

都市内における安全かつ円滑な道路交通の確保を図るため、地方公共団体が策定した計画に基づき、駐車場の位置、利用状況等の案内を行う駐車場案内システムの整備を推進する。

④ 自転車駐車場

鉄道駅周辺および中心市街地における自転車(原動機付自転車を含む。)の大量放置等に対処するため、自転車駐車場の整備を推進する。

(5) 公共交通対策としての街路整備の推進

① 都市モノレールおよび新交通システム

都市における交通混雑を解消するとともに、道路交通の効率化および道路空間の有効利用を図るため、都市モノレールおよび新交通システムのインフラ部分(基礎、支柱、桁等の下部構造)の整備を街路事業として行う。

また、ガイドウェイバスシステムの整備の推進を図る。

② 駅前広場等の交通結節点の整備

鉄道駅に集中するバス、自動車、歩行者等の多様な交通を円滑に処理するため、駅前広場の整備を推進する。

また、バス交通の利便性向上のため、交通広場の整備を図る。

(6) 豊かな都市景観形成のための街路整備の推進

① 歴史的地区環境整備街路事業(愛称…歴史みち)

歴史的価値のある地区について、通過交通の迂回を主目的とする幹線街路(ミニバイパス)の整備にあわせ、歴史のみちすじを含む地区内道路の体系的整備を行い、歴史的環境と生活環境の調和に資する歴史的地区環境整備街路事業を推進する。

② 都市景観形成モデル事業

良好な都市景観の保全と形成を図るため、景観形成上重要な地区をモデル地区として指

定し、都市景観形成のための計画を策定して、街路事業および公園事業を重点的に実施する都市景観形成モデル事業を推進する。

③ シンボルロード整備事業

親しみとるおいのある街路空間の形成を図るため、郷土色豊かな並木の形成、広幅員の歩道の整備、電線類の地中化などを必要に応じて組み合わせながら都市の顔にふさわしい質の高いシンボルロードの整備事業を推進する。

(7) 安全で快適な居住環境の形成に資する街路整備の推進

① 居住環境整備事業

通過交通によって交通事故の危険や騒音、排気ガス等による環境の悪化等が問題となっている既存の住宅市街地において、地域内の補助幹線街路や歩行者専用道路を体系的に整備することによって居住環境の改善を図る居住環境整備事業を推進する。

② スノートピア道路事業

豪雪地帯の都市における冬期の都市機能の向上と、居住環境の改善を図るための整備計画を策定し、積雪堆雪に配慮した体系的な市街地内道路整備を行うとともに、消融雪施設、流雪溝等の整備を行うスノートピア道路事業を推進する。

③ 歩行者専用道整備事業

歩行者・自転車交通の安全と良好な都市環境の形成を図るため、歩行空間ネットワーク整備の一環として、歩行者専用道（自転車歩行者専用道を含む。）の整備を推進する。

④ 避難路等

大震災時等における都市住民の安全を確保するため、避難路等防災機能に特に配慮した街路の整備を推進する。

⑤ 総合都市交通施設整備事業

都市活動が集中している都心部および鉄道駅周辺において、都市交通の円滑化および良好な都市交通環境の形成を図るため、地区の外郭を形成する幹線街路、歩行者専用道、駐車場等の交通施設の整備を面的かつ総合的に行う総合都市交通施設整備事業を推進する。

⑧ 都市空間の有効利用に資する街路整備の推進

① 地下交通ネットワーク整備事業

大都市のターミナル地区や大規模再開発地区等において、歩行者および自動車交通を円滑に処理し、安全で快適な交通を確保するため地区の地下利用に関する計画において位置づけられる地下交通ネットワーク整備事業を推進する。

② 街路と建築物との一体的整備の推進

i) 立体道路制度の活用による街路整備の推

進

立体道路制度の活用により街路の上下空間を利用して建築物との一体的整備を行う街路整備の推進を図る。

ii) 沿道地区のスーパーブロック化による幹線街路整備の推進

大都市における地価上昇に対応するため、沿道街区のスーパーブロック化により沿道の高度利用を促進しつつ、地価を顕在化させない都市内幹線街路の整備を推進する。

③ 共同溝・キャブシステム

(共同溝)

道路の掘り返しの防止と地下空間の秩序ある利用を図るため、各種の占用物件を一体的に収容する共同溝の整備を推進する。

(キャブシステム整備事業)

都市景観、交通安全、防災性等の向上と高度情報化社会に対応した街づくりを進めるため、電線、電話線等を集約して道路の地下空間に収容するキャブシステム整備事業を推進する。

三 土地区画整理事業の概要

1 概要

土地区画整備事業は、道路、公園等の生活基盤

施設と宅地を合わせて一体的に整備することにより健全な市街地の形成を図る事業であり、都市整備にはたす役割はきわめて大きい。土地区画整備事業は地方公共団体、住宅・都市整備公団等の公的機関によるものおよび個人、組合によるものに大別されるが、一定の要件を満たすものについてはいずれもその施行区域で行う都市計画道路の整備に対し道路整備特別会計からの国庫補助金が交付される。

平成四年度予算においては、大都市地域等における良質かつ大量の住宅・宅地の供給および地方都市等における地域の活性化に重点を置き、新市街地における宅地供給と先行的な都市基盤の整備、地域の新しい都市拠点の整備および既成市街地における商業業務機能の更新と活性化に資する土地区画整理事業を積極的に推進することとする。

また、生活関連重点化枠として、住宅宅地供給、まちづくり基盤整備および渋滞対策に関連して、特に緊急に整備を進めなければならない地区において、事業の重点的推進を図る。

平成四年度の土地区画整理事業関係概算要求額は、表5のとおり、道路整備特別会計分として事業費約二、五六八億円（国費約一、四〇二億円）、対前年度比一・〇二、一般会計分として事業費約五八億円（国費約二五億円）、対前年度比一・一〇となっている。

表5 平成4年度土地区画整理事業関係予算額

(単位：百万円)

区 分	4 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
(道路整備特別会計)						
土地区画整理事業	256,834	140,179	253,036	137,931	1.02	1.02
(うち NTT-B型)	(41,108)	(23,053)	(42,194)	(23,510)	(0.97)	(0.98)
〈うち生活関連重点化枠〉	《4,950》	《2,740》	《3,874》	《2,120》	《1.28》	《1.29》
公共団体等	194,684	106,386	192,592	105,274	1.01	1.01
組 合 等	62,150	33,793	60,444	32,657	1.03	1.03
土地区画整理事業調査	1,083	374	1,077	372	1.01	1.01
(NTT-A型)	(6,480)	(3,402)	(6,480)	(3,402)	(1.00)	(1.00)
(一般会計)						
都市拠点総合整備事業	(7,650)	(2,550)	(6,144)	(2,048)	(1.25)	(1.25)
(新規)	1,539	513	1,242	414	1.24	1.24
〈うち生活関連重点化枠〉	《1,005》	《335》	《996》	《332》	《1.01》	《1.01》
田園居住区整備事業	(395)	(190)	(375)	(180)	(1.05)	(1.06)
	216	108	200	100	1.08	1.08
立体換地促進事業	198	66	192	64	1.03	1.03
新市街地土地利用	(375)	(125)	(300)	(100)	(1.25)	(1.25)
転換促進事業	198	66	177	59	1.12	1.12
街区高度利用推進事業	186	62	180	60	1.03	1.03
土地区画整理組合貸付金	3,260	1,630	3,260	1,630	1.00	1.00
計	5,597	2,445	5,251	2,327	1.07	1.05
(NTT-A型)	(4,199)	(1,501)	(7,241)	(2,535)	(0.58)	(0.59)
合 計	263,514	142,998	259,364	140,630	1.02	1.02
(NTT-A型合計)	(10,679)	(4,903)	(13,721)	(5,937)	(0.78)	(0.83)

- (注) 1. 土地区画整理事業には、緊急地方道路整備事業を含む。
 2. 「うちNTT-B型」の4年度の計数は、旧NTT-B型である。
 3. 都市拠点総合整備事業、田園居住区整備事業及び新市街地土地利用転換促進事業の上段()書きは、都市計画課所管分を含む。
 4. NTT-A型は民生活区画整理緊急促進事業の街路、下水道及び公園分であり、計欄には含まない。

2 新規事業等
 (1) 公共団体等および組合等区画整理補助事業の採
 択要件等の緩和
 市街化区域内農地を含む土地区画整理事業の機
 動的な実施により、大都市圏における良好な住
 宅・宅地供給の促進を図るため、大都市法の重点

(2) 都市拠点総合整備事業の創設(一般会計・新規)
 新たな都市拠点を形成し、都市機能の高度化お
 供給地域のうち大都市地域周辺部において実施さ
 れる住宅・宅地の供給に資する土地区画整理事業
 の採択要件を、特定土地区画整理事業と同様とす
 る。

(3) その他
 土地区画整理組合貸付金制度の貸付単価の引き
 上げを行う。また、立体換地促進事業の補助対象
 に調査設計に要する費用を追加するとともに新市
 街地土地利用転換促進事業の補助対象を拡充する。
 よび都市の活性化を推進するため、新都市拠点整
 備事業、定住拠点緊急整備事業および地域創生総
 合都市開発事業を統合し、都市拠点総合整備事業
 を創設する。

3 事業方針

大都市地域等における住宅・宅地の供給促進お
 よび既成市街地の都市機能の更新と地域の活性化
 が都市整備上の緊急課題となっていることに鑑み、
 次の事項に重点を置いて土地区画整理事業を推進
 する。

- (1) 大都市圏等において住宅・宅地供給を促進する
 事業の推進

旺盛な宅地需要に応え、良好な住宅・宅地の供
 給を促進するため、組合施行や同意施行の土地区
 画整理事業を推進するとともに、需要に即応した
 大量かつ良質な住宅・宅地の供給を図る特定土地
 区画整理事業を推進する。

さらに、大都市地域周辺部において、宅鉄法に
 基づき指定される特定地域等で行われる住宅宅地
 供給を図る土地区画整理事業を推進する。

表6 平成4年度市街地再開発事業費等予算額

(単位：百万円)

区 分	4年度予算額(A)		前 年 度 (B)		倍率 (A/B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
一 般 会 計	112,671	15,817	108,946	15,113	1.03	1.05
(うちNTTB型)	(11,250)	(3,750)	(8,559)	(2,853)	(1.31)	(1.31)
(うち生活関連重点化枠)	(990)	(330)	(990)	(330)	(1.00)	(1.00)
市街地再開発事業	38,052	12,684	36,387	12,129	1.05	1.05
住宅街区整備事業	396	132	390	130	1.02	1.02
地区再開発促進事業	372	124	369	123	1.01	1.01
都市再開発緊急促進事業	72,929	2,392	71,070	2,331	1.03	1.03
都市再開発関連公共施設整備促進事業	922	485	730	400	1.26	1.21
道路整備特別会計	50,176	26,650	50,428	26,783	1.00	1.00
(うちNTTB型)	(7,190)	(3,881)	(7,530)	(4,060)	(0.95)	(0.96)
(うち生活関連重点化枠)	(1,304)	(713)	(756)	(407)	(1.72)	(1.75)
市街地再開発事業	49,596	26,331	49,828	26,453	1.00	1.00
住宅街区整備事業	580	319	600	330	0.97	0.97
合 計	162,847	42,467	159,374	41,896	1.02	1.01

また、生活関連重点化枠分として、大都市地域の住宅・宅地供給の促進のため特に緊急に整備を進めなければならない地区において、事業の重点的推進を図る。

(2) 地域の新しい都市拠点形成を促進する事業の推進

二一世紀を展望し、国際化・情報化の進展に対応した高次都市機能の強化および活力と魅力にあふれる新たな都市拠点の形成を図るため、新都市拠点整備事業、定住拠点緊急整備事業等を統合した都市拠点総合整備事業等と併せて、鉄道跡地等の大規模空闲地を活用した土地区画整理事業を推進する。

(3) 既成市街地における商業業務機能の更新と地域の活性化を実現し、都市の再開発を促進する事業の推進

中心市街地等において、商業機能の更新と活性化を図るとともに都市基盤の整備と土地の高度利用を推進するため、立体換地制度の活用、民間活力の積極的な活用を図りつつ、市街地再開発事業、商業地域振興整備事業、商店街近代化事業、優良な民間の共同ビル建設等を併せて行う都市再開発促進のための土地区画整理事業を推進する。

また、生活関連重点化枠分として、まちづくり基盤整備および渋滞対策に関連して特に緊急に整備を進めなければならない地区において、事業の重点的推進を図る。

また、次の特定事項について推進を図る。

- ① ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業の推進

② 地域活性化プロジェクトに関連する事業の推進

③ 災害に強い市街地の形成に寄与する事業の推進

④ 土地区画整理事業と併せて行う駐車場整備の推進

⑤ その他

① 広域的な都市基盤施設整備を含む事業の推進（一体型土地区画整理事業）

② 土地区画整理事業を活用した代替地対策の推進

③ 高度情報化に対応した都市整備のための事業の推進（コスモタウンモデル事業）

四 市街地再開発事業等の概要

市街地再開発事業は、道路をはじめとする公共施設の整備並びに建築物および建築敷地の整備を一体的に行う事業であり、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、既成市街地の防災拠点形成、良好な市街地住宅の供給・商業の活性化などを目的として行われている。

平成4年度予算においては、現下の内政の重要課題とされている都市の再開発の推進の一環として、土地の高度利用の促進、都市機能の更新、地域の活性化に資する市街地再開発事業について、積極的に推進することとしている。予算額は表6

に示すとおりであり、道路整備特別会計による市街地再開発事業等管理者負担金補助の予算額は、事業費約五〇二億円（生活関連除き約四八九億円以下同じ）、国費約二六七億円（約二五九億円）、対前年度比一・〇〇（〇・九八）となっている。また、一般会計による市街地再開発事業費補助の予算額は、事業費約一、一二七億円（約一、一一七億円）、対前年度比一・〇三（一・〇三）となっている。さらに、市街地再開発事業等を強力に推進するため、国庫補助制度の改善をすることとしている。

その内容としては、市街地再開発事業の初動期において、関係権利者の合意形成の促進を図るための助成の拡充を行うこと、成長期の子どもを持つファミリー向け住宅や公的賃貸住宅の供給の促進を図るための助成の拡充を行うこと、地方都市の活力の再生を図るため地方拠点都市等において行う事業の推進を図るための助成の拡充を行うこと等である。

五 街路交通調査費

多様な都市交通への対応、良好な市街地の形成等を図るため、総合都市交通体系のマスタープランの策定を推進するとともに、円滑な事業の実施に資するための様々な調査を実施している。詳細については「平成四年度街路交通調査の概要」を

参照されたい。

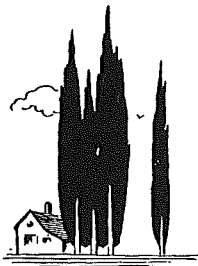
六 NTT-A型事業

NTT-A型事業は、事業主体である第三セクターに対し、道路整備特別会計から民間都市開発推進機構を経由してNTT無利子貸付金を貸し付け、当該事業により直接・間接に得られる収益をもって償還（償還期間二〇年、五年間据置）に充てられる事業である。今年度は、事業費二〇三億円である。

街路課が所管している事業種別としては、「緊急都市開発関連街路事業」、「公共交通関連歩行者専用路整備事業」、「駅部一体整備型連続立体交差」、「連続立体交差緊急整備事業」がある。

おわりに

街路事業に関する四年度予算の概要は以上のとおりであり、本年度の事業費はほぼ前年度並みである。現在、街路の整備は依然として遅れていること、予算が複雑化したこと、街路事業の重要性、緊急性が一層高まっていることを考えると、街路事業の推進にあたっては、従来にも増して智慧と工夫が求められており、関係各位のご理解と御支援をお願いするものである。



道路事業調査費の概要

建設省道路局企画課道路経済調査室課長補佐 澤田 和宏

一 道路事業調査の体系

道路整備を円滑かつ効率的に推進していくために道路の整備計画を策定し、それに基づいて道路事業を実施しているわけであるが、今日の我が国における経済的・社会的諸条件の変化に伴い、道路に対しては、より質の高い多様な機能を充実することが求められてきており、道路事業調査は従来にも増してますます重要となつてきている。

道路の整備計画を策定するには、地域の現況、交通の現況について十分に認識するとともに、将来にわたる道路整備需要を的確に把握する必要がある。このため、道路事業調査においては各種の調査を実施しているところであり、これを分類すると図1に示すように、道路および交通状況把握

表1 道路事業調査費総括表

(単位：100万円)

事 項	4 年 度 費 事 業	3 年 度 費 事 業	4 / 3 年 伸 び 率
(目) 道路事業調査費	8,967	8,768	1.02
高規格幹線道路調査	1,770	1,608	1.10
幹線道路整備計画調査	1,742	1,738	1.00
大規模事業計画調査	988	978	1.01
都市圏自動車専用道路等調査	263	260	1.01
直轄国道計画調査	977	989	0.99
直轄国道実施調査	353	374	0.94
直轄国道管理調査	811	777	1.04
沿道整備計画調査	66	66	1.00
試験調査	1,997	1,978	1.01
(目) 道路交通調査費補助	408	384	1.06
道路計画調査	408	384	1.06
合 計	9,375	9,152	1.02

のための調査（道路交通情勢調査）、これを受けて、道路交通を分析し将来計画を策定するための調査（幹線道路整備計画調査）、事業計画を策定し事業実施を円滑に行うための調査（高規格幹線道路調査、直轄国道計画調査等）、道路および交通管理のための調査（直轄国道管理調査）、および土木研究所が行っている計画・建設・管理のための試験調査

試験調査の五つに大別される。

一 平成四年度の道路事業調査の概要

平成四年度の道路事業調査費は表1に示すように、全国計で九三億七・五〇〇万円（対前年度比一・〇二）をもって実施することとしている。この中で対前年度比で増額したのは、高規格幹線道

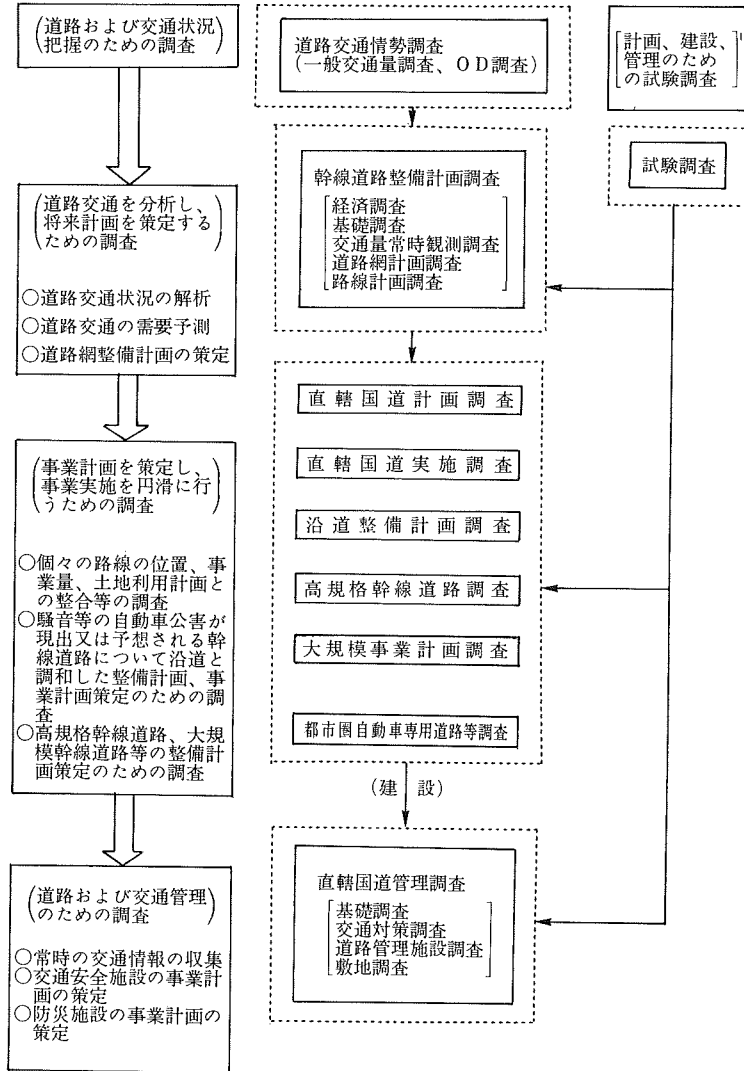


図1 道路事業調査の体系

路調査、大規模事業計画調査、都市圏自動車専用道路等調査、直轄国道管理調査、道路計画調査等であり、新たな五箇年計画の策定等に向けさらに調査の推進を図る。

以下に事項別の調査概要を述べる。

1 高規格幹線道路調査

全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路網（一四、〇〇〇km）の整備を積極的に推進するため、その路線検討を行うとともに、事業実施にむけての具体的な路線計画を策定するための調査を実施する。

2 幹線道路整備計画調査

(1) 経済調査

道路投資の経済効果、道路整備による社会的・経済的影響等の道路整備計画の策定に関する基本的事項についての調査、研究を行う。

(2) 基礎調査

道路に関する基礎的な資料、データ等の収集を行うほか、地方懇談会における各地方の将来ビジョンの策定のための調査、平成二年度の道路交通情勢調査の実査を受けた交通特性分析、将来交通量推計、直轄国道を対象とした路上駐車対策調査等の道路の整備に関する基本的な諸問題について調査研究を行う。

(3) 交通量常時観測調査

交通量を継続的に観測し、道路整備、道路管理の基礎資料とする調査であり、年間を通じ連続して観測を行う基本観測調査と、春秋二季一週間ずつ観測を行う補助観測調査について調査を行う。

(4) 道路網計画調査

道路および道路交通の現況、人口、産業、土地

利用等の現況を調査し、将来の人口、産業等の配置および規模、土地利用計画等に対応した交通需要を予測し、他の交通機関との連携に配慮して広域のおよび地域的な将来の幹線道路網計画を策定するための調査であり、地方における道路網体系の効率的な整備を進めるための道路網計画を策定することを目的とした「地域交通網計画調査」の

ほか、道路の掘り返し防止と道路地下空間の有効かつ秩序ある利用を図るため道路地下空間の整備に関する基本計画を策定することを目的とした調査等を行う。

また、都市圏を対象として、バス・路面電車等の道路を利用する公共輸送機関の積極的な活用、交通の連続性向上等に関する総合的な計画の策定を目的とした調査を行う。

(5) 路線計画調査

一般国道で大規模な一次改築が予想され、かつ当該区間を改築することにより大きなインパクトを与える区間について、整備方針、整備効果等の調査を行う。

3 大規模事業計画調査

湾岸道路および大都市圏の環状道路等のうち、事業規模が極めて大きく、また調査の緊急性の高い大規模な事業について経済性、環境、設計等に関する調査を行い、整備計画を策定する。

平成四年度においては、従前より実施してきた東京湾環状道路、東京外郭環状道路、首都圏中央連絡自動車道、核都市広域幹線道路、大阪湾環状道路、京阪連絡道路、伊勢湾環状道路、東海環状自動車道の八路線について、引続き緊急性の高い

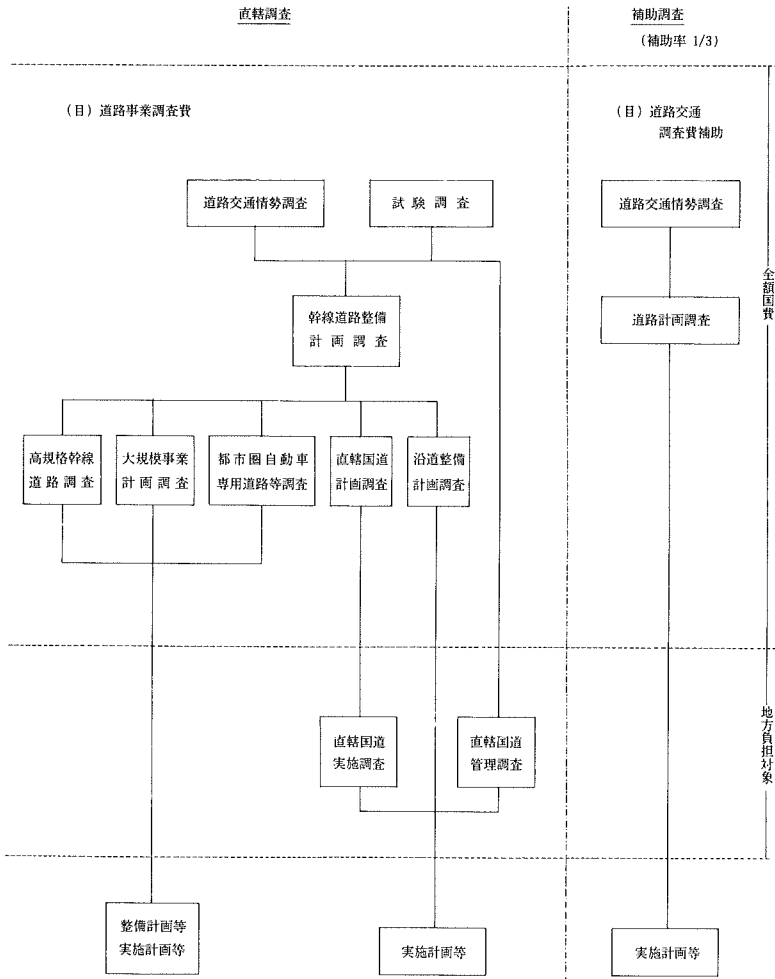


図2 道路事業調査費の流れ

区間を重点的に調査を行う。

また、関門海峡連絡道路について新たに調査に着手する。

4 都市圏自動車専用道路等調査

次期五箇年計画の施策の候補として大都市圏および地方中枢・中核都市を対象に、自動車専用道路等の道路網計画を策定するとともに、緊急性の高い路線について具体的な路線計画、構造等に関する調査を行う。

5 直轄国道計画調査

一般国道の改築計画区間において、路線計画を策定するための調査であり、地質調査、環境調査、設計、構造物検討等を行う。

6 直轄国道実施調査

直轄国道計画調査により立案された計画に基づいて、事業実施に必要なより詳細な調査を行う。

7 直轄国道管理調査

(1) 基礎調査

道路および道路交通の管理に必要な情報等の収集・分析および道路のネットワーク機能の向上を図るための道路交通情報システムの整備等に関する調査を行う。

(2) 交通対策調査

既存の道路を安全かつ効率的に利用するため、都市内およびその周辺部に多くみられる交通渋滞箇所について、交通処理対策の検討および改善方策の立案を行うとともに、休憩施設などの道路のサービス水準の向上に資する調査等を重点的に行う。

また、交通環境対策の基礎資料とするため、道路交通騒音、振動の測定を行う。

(3) 道路管理施設調査

豪雨等の自然災害や地震による災害等を防止するための対策の検討、合理的な維持修繕計画を立案するための基礎資料の収集、トンネル、橋梁等の重要構造物の補修・架替等の検討を行う。

8 沿道整備計画調査

幹線道路の沿道で自動車交通に起因し生活環境が悪化している地域、あるいは、今後幹線道路を新たに整備することにより生活環境への影響が予想される地域を対象として、沿道環境整備のための事業手法および事業実施の可能性等の検討を行い、沿道環境整備計画案の策定を行う。

また、沿道の地域開発と一体となって整備が必要な幹線道路を対象に、道路と沿道との一体的整備手法について検討を行う。

9 試験調査

道路事業の遂行に必要な各種の試験調査を、道路交通調査および計画、道路交通の安全対策と道路構造、道路交通管理、道路交通環境、舗装、土工および土工構造物、トンネル、橋梁の八課題に区分し、土木研究所において調査を行う。

10 道路計画調査補助

全国的な幹線道路網計画と整合のとれた地域の幹線道路網計画および都市内における円滑な交通の確保を図るための駐車場整備計画を策定するための調査、高規格関連地域活性化計画、地域振興道路網計画、補助国道を対象とした路線計画の策定のための調査等を、また今年度より新たに、貨物輸送による交通渋滞の軽減、労働力不足、エネルギー・環境問題の軽減のため道路ネットワークと一体となったロジステイクス高度化施設の整備計画策定のための「道路一体流通高度施設整備計画調査」を行う。

特集／平成四年度道路関係予算

街路交通調査費の概要

建設省都市局都市交通調査室課長補佐 望月 明彦

一 調査の体系

複雑で多様な都市交通問題を解決し、都市機能の維持・発展を図るためには長期的な展望に立った総合的な都市交通計画に基づいて街路事業等の施設整備を進めることが必須であるが、このため従来より、図1の調査体系に基づいて街路交通調査を実施しているところである。

調査は大きく分けて都市交通の実態を把握するための調査、総合的な都市交通体系のマスタープランを策定するための調査、都市交通に係る個別の課題に対応するための調査、特定施設の計画に関する調査、事業調査の五つから構成されている。

二 平成四年度街路交通調査費の概要

平成四年度は表1に示すとおり事業費三六億七、一〇〇万円（国費一四億八、九〇〇万円）であり、対前年度比一・〇〇（国費ベース一・〇〇）となっている。

1 都市交通の実態を把握するための調査

① 交通量常時観測調査

本調査は都市における道路交通の時間変動、日変動等を継続的に観測して交通需要の動態を把握することにより、街路の計画・設計に反映させ、幹線街路網の整備を合理的かつ効率的に推進するための基礎資料を作成するものである。

平成四年度は、全国約五四箇所で開催する。

表1 平成4年度街路交通調査費概要

(単位：百万円)

区 分	4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
交通量常時観測調査	74	74	76	76	0.96	0.96
街路交通情勢調査	250	94	645	223	0.39	0.42
総合都市交通体系調査	1,936	798	1,509	644	1.28	1.24
大都市幹線街路調査	50	50	70	70	0.71	0.71
都市モノレール等調査	10	4	23	8	0.41	0.43
沿道環境計画調査	28	10	31	11	0.90	0.91
連続立体交差事業調査	92	32	90	31	1.02	1.02
居住環境整備街路事業調査	45	16	47	17	0.97	0.97
都市街地再開発等調査	103	37	103	37	1.00	1.00
土地区画整理事業調査	1,083	374	1,077	372	1.01	1.01
合 計	3,671	1,489	3,671	1,489	1.00	1.00

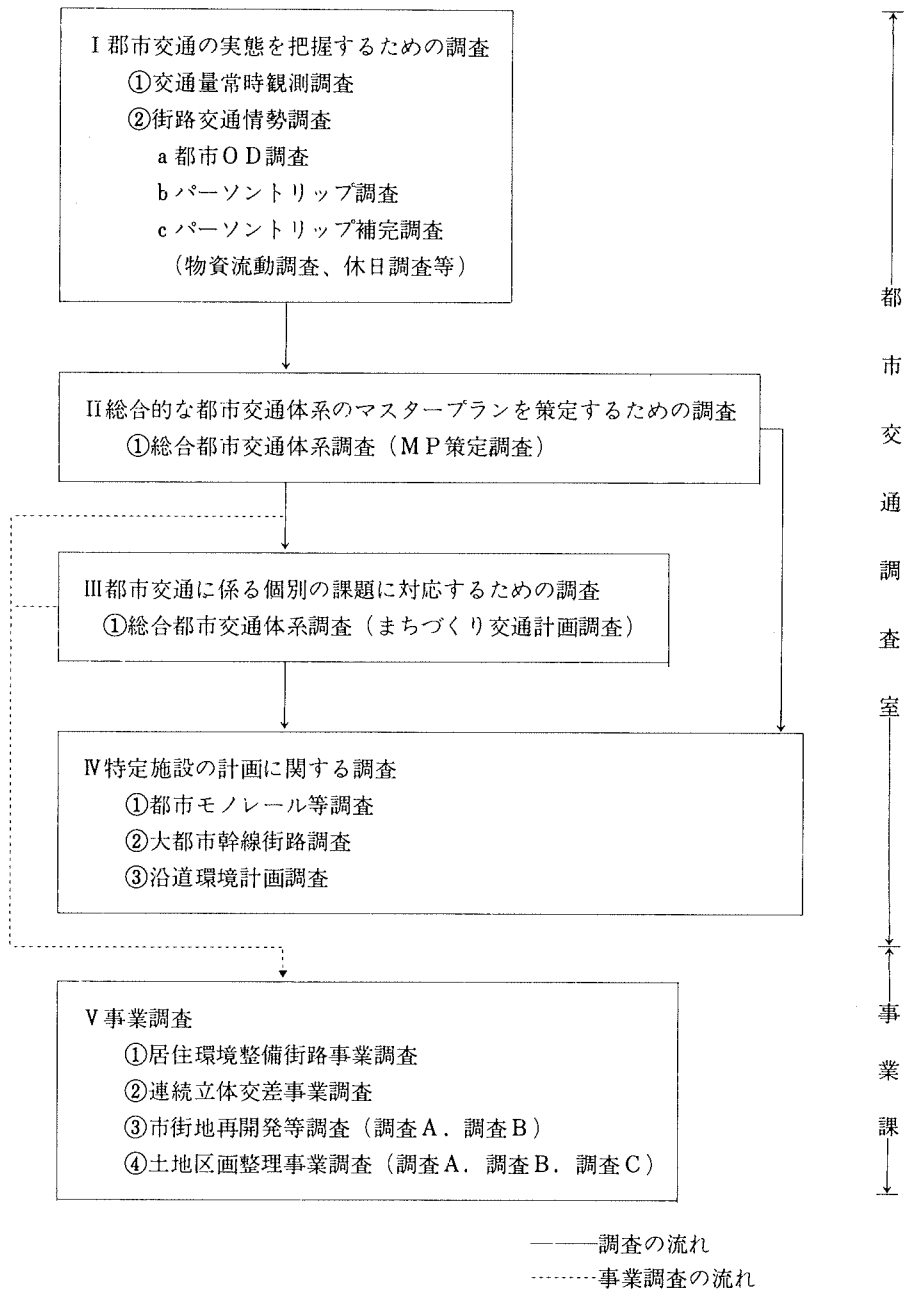


図1 街路交通調査の体系

② 街路交通情勢調査

本調査は、都市における複雑かつ多様な交通実態を把握し、総合的な都市交通体系のマスタープラン策定のための基礎資料を得ることを目的としている。

このため、都市圏の規模および実態把握の対象に応じてパーソントリップ調査、パーソントリップ補完調査、都市OD（自動車起終点）調査を実施している。

平成四年度は、パーソントリップ調査を仙台都市圏（第三回）、宇都宮都市圏（第二回）、東三河都市圏（第一回）において実施する。なお、余暇活動の活発化に伴う休日交通の増大に対処するため、平日と併せ休日の交通実態調査を実施する（ただし、仙台都市圏パーソントリップ調査を除く）。

2 総合的な都市交通体系のマスタープランを策定するための調査

① 総合都市交通体系調査（マスタープラン策定調査）

本調査は街路交通情勢調査の結果を基に、都市交通の実態を分析し、都市の将来のフレーム、土地利用計画等と整合のとれた総合的な都市交通体系のマスタープランを策定することを目的としている。

平成四年度は京阪神都市圏等三二都市圏におい

て実施する。

3 都市交通に係る個別の課題に対応するための調査

① 総合都市交通体系調査（まちづくり交通計画調査）

本調査は総合的な都市交通体系の整備の一環として、幹線街路、駅前広場等の総合的整備、歩行者・自転車交通、バス対策等、各都市圏のそれぞれの課題に対応した交通計画を策定することを目的としている。

平成三年度は大村市等八六都市で実施する（うち、駐車場整備計画調査を二五都市、商店街活性化交通計画調査を一五都市で実施する）。

4 特定施設の計画に関する調査

① 大都市幹線街路調査

本調査は都市の骨格を形成し、将来の広域的な交通需要に対処するための都市高速道路、主要幹線街路等の根幹的街路に関し、その整備計画を策定することを目的としている。

平成四年度は、多摩横断道路（東京都）等五路線について調査を行う。

② 都市モノレール等調査

本調査は都市モノレール、新交通システム、ガイドウェイバスシステム等の導入が必要な地域に

おいて、その整備計画の策定を目的としている。

平成四年度は藤沢市で調査を行う。

③ 沿道環境計画調査

本調査は交通公害の発生が著しいか、著しくなるおそれのある道路、または道路景観・アメニティ等良好な都市環境の保全・形成に配慮すべき道路とその沿道地域等を対象として、総合的な沿道環境対策および都市環境の形成の推進に資するため、都市計画の立場から総合的な沿道環境計画を策定することを目的としている。

平成四年度は東京環状八号線で調査を実施する。

5 事業調査

① 連続立体交差事業調査

連続立体交差事業は都市における平面鉄道を連続的に高架化または地下化することにより、踏切を除去し、もって踏切事故の解消、道路交通の円滑化を図るとともに高架下を含めた周辺土地の一体的利用による都市の健全な発展を促進するものである。このため本調査は、連続立体交差事業計画のある箇所について、連続立体交差化による便益算定、概略設計、関連都市計画の総合的検討を行うとともに、都市計画の策定、事業計画の作成および鉄道事業者との協定締結に必要な準備を進めることを目的としている。

平成四年度は、群馬県（JR両毛線等）等三箇

所で新規調査に着手するとともに、三重県（JR 関西本線）等二箇所を継続して調査を実施している。

② 居住環境整備街路事業調査

本調査は居住環境整備事業、歴史的地区環境整備街路事業およびスノートピア道路事業の実施に先立ち現況調査、住民意向調査等を行い整備計画、事業プログラム等の作成を行うことを目的とする。

平成四年度は兵庫県出石市等四地区において調査を実施する。

③ 市街地再開発等調査

本調査は、木造老朽家屋等の低層建築物が密集し、かつ整備を要する幹線街路（広場を含む）の存する市街地の区域について現況調査を行い、当該地区を整備するために必要な市街地再開発事業等の事業手法、事業計画の検討および事業実施上の課題の整理を行うことを目的としている。

平成四年度は、現況調査、事業手法の検討および事業計画モデルの作成を行うA調査を一〇地区程度、広報活動、住民意向調査および事業計画モデル修正を行うB調査を一〇地区程度で実施する。

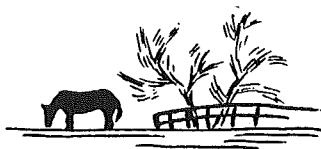
④ 土地区画整理事業調査

本調査は都市周辺部等の無秩序な市街化に対処するため、土地区画整理事業による市街地の面的整備を早急に図る必要のある地域について事業計画等を策定することを目的としている。

特に、地方都市等における鉄道跡地等を活用した都市拠点形成のための事業に関連する地区や大都市法の重点供給地域、宅鉄法の特定地域等、住宅・宅地供給を重点的に実施すべき地区について重点的に取組む。

また、都市内における地域高規格幹線道路等の規格の高い主要幹線道路網に関連した地区においても重点的に実施する。

平成四年度は、市街地整備の基本構想の作成並びに実現方策について検討を行うA調査を四〇地区程度、基本構想の中で熟度の高い区画整理予定地区について基本計画および事業計画を作成するB調査を一二〇地区程度、また、A・B調査と併行し事業化を確実にするため広報活動、換地設計準備を行うC調査を五地区程度、合計一六五地区程度において実施する。



浜田自動車道の全線開通に寄せて

浜田市長 大谷 久満

自然に恵まれたまち浜田

浜田市は、島根県西部の中央に位置し、県庁所在地である松江市と道路距離で一二四km、瀬戸内側の広島市とは一〇七kmの位置にあります。重要港湾浜田港を中心とした交通の要衝として栄えるとともに、古くから石見地方における中核都市として発展しています。

市域は、面積が一六二・三七km²であり、北部を三五kmに及ぶリアス式海岸が占め、変化に富んだ海岸線と丘陵地は、優れた自然景観と天然の良港をもたらし、重要港湾浜田港や特定第三種浜田漁港を有しています。

一方、気候については、積雪も殆どなく、温暖で豊かな四季に恵まれた住みよい環境にあり

中国横断自動車道広島浜田線の建設につきましては、交通過疎ともいえる当石見地方の長年の夢でありました。このため昭和三九年、沿線市町村では「中国横断広島浜田自動車道建設促進同盟会」を結成し、鋭意その実現に向けて運動を進めて参りました。

この間建設省、日本道路公団など関係各位のご理解とご尽力により、完成予定が大幅に短縮され、このたび全国の横断高速自動車道の全国第一号として開通を迎えることができました。

これも偏に建設省、日本道路公団をはじめとする関係各位のご尽力のたまものと衷心より感謝を申し上げます。

浜田自動車道（路線名Ⅱ中国横断自動車道広島浜田線）は、広島県山県郡千代田町で中国自

動車道千代田ジャンクションから分岐北進し、広島県および島根県をほぼ横断して浜田市で一般国道九号と結ばれる延長五六・六kmの高速道路です。

浜田インター旭インター間一七・四kmは平成元年一〇月に供用開始され、残りの旭インター千代田ジャンクション間三九・二kmがこのたび開通したことにより、島根県も本格的な高速交通時代を迎えました。

広島浜田間は、三時間近くかかっていたものが一時間半に大幅短縮され、瀬戸内圏はもとより、京阪神、九州地域との広域的な経済交流や文化の交流が深まり、県土の飛躍的な発展につながるものと大きな期待が寄せられております。

ます。

浜田市のあゆみ

浜田の名の起りは、「浜」を拓き「田」にしたことによると伝承されています。古代には石見国庁、国分寺などの中枢機関が置かれ、広く石見地方を統括する政治、経済、文化の拠点が形成されました。

歌聖、柿本人麿も当時石見国府の役人としてこの浜田に赴任しました。元和五年（一六一九年）古田大膳太夫重治が鴨山に城を築き、浜田藩を創始して以来約二五〇年間城下町として栄えてきました。

明治二年（一八六九年）の廃藩置県で浜田県となり、同九年（一八七六年）島根県に合併、昭和一五年、浜田町は周辺四村と合併して県下で二番目の市制を施行しました。

昭和に入り港の一大整備とともに水産業、商工業が飛躍的に発展し、島根県西部の拠点都市として躍進してきました。

開通に伴う地域開発

浜田市は平成三年に、来るべき二一世紀を展望した第三次浜田市総合振興計画、「創造とうるおいの海洋文化都市・はまだ」を策定し、新しいまちづくりに向け第一歩を踏み出しました。

横断道が、浜田市に与える影響は図り知れないものがありますが、本年は開通を契機に「横断道元年」と位置づけ、数々のプロジェクトを推進いたします。

① 島根県立国際短期大学の開学

昨年四月、横断道開通が大きなインパクトとなり、浜田市に設置が決定しました。この県立国際短期大学は環日本海地域との交流に対応した教育内容とし、国際的な視野と幅広い教養・語学力を備えた人材育成のほか、生涯学習ニーズへの積極的な対応など地域に開かれた大学を目指しております。

平成五年四月開学を目指し、国内はもとより、外国からも学生の募集を予定しています。

また、この大学と連動して周辺二二haを「海のみえる文化ゾーン」として整備し、将来的な人口定住化対策の一助に努めることにしています。

② 環日本海時代を目指す港湾整備

昨年一二月七日開通以来、通行台数も一日平均三千台を超えたことはこの道路にける期待の大きさを物語るものであります。環日本海時代を迎え、この道路をさらに対岸との夢を結ぶ道路として生かしてまいりたいと思えます。浜

田港は、広島市の北の玄関として期待をされており、内外からも早期整備が急がれております。五万トンバスをはじめとする港湾機能の整備拡充に努めて参ります。

また、マリノベーション構想の実現にむけて本年、漁港五号岸壁と瀬戸ヶ島を結ぶマリン大橋（仮称）が実施設計に入りますので、第八次漁港整備に併せ促進しています。

③ 高速道路網の整備促進

広島～浜田が高速自動車道で結ばれたことにより、今後は、一般国道九号浜田道路（相生～熱田間）の早期完成と、本年度末には都市計画決定される見込みの江津道路（敬川～長沢間）の早期着工に期待が寄せられています。

また、山陰自動車道（浜田～益田間）は、昨年基本計画路線に昇格しましたので、今後は整備計画路線への昇格に向けて運動を展開して参ります。

④ 石見海浜公園とリゾート開発

観光資源の少ない当市にとって海は貴重な財産であり観光資源であります。浜田インタから東五kmに位置する石見海浜公園は、浜田市と江津市にまたがる全長五・五kmにおよぶ白砂青松の海岸線と紺碧の海、奇岩、奇礁のつづれ折り

に延びる海岸線を主体に自然の景観を生かした
広域都市公園です。計画面積は、二〇七haで現
在約九〇haが供用されています。大規模かつ多
様なレクリエーション施設として横断道の開通
とともに広島をはじめ県内外からの利用が目立
って増加しております。

この公園の、オートキャンプ場は全国でも屈
指のもので、平成六年には、世界四〇数箇国約
二千人が集い、「第五回世界オートキャンプ大
会」も開催されることになっています。

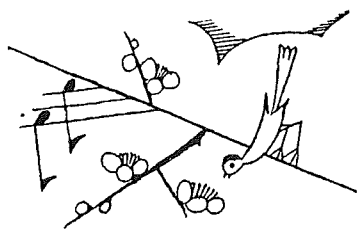
今後四季を通じて楽しめる施設として海洋科
学センター等魅力ある施設が整備されます。ま
た、この公園の南側丘陵地では、オリックス株
式会社が約三三〇haを開発する大型リゾート事
業が平成三年度から用地買収に着手しており、
平成一三年の完成を目標に進んでおります。

石見海浜公園の整備に併せ、日本海側有数の
一大リゾート基地として一日も速い完成が待た
れます。

⑤ 市街地の整備促進

浜田駅前西部土地区画整理事業は当初目標の
平成九年度より早く完成する予定で、当該地
には第三セクターにより、文化ホールを核とした
複合ビルの建設を平成五年度完成目標に進め
ます。

以上の大型プロジェクトのほか、工業・住宅
団地の造成や、街路・公園、都市下水路の整備
や公営住宅の建設等、多くの事業に、国・県の
力強いご支援を賜りながら槌音高く、その実現
に努めております。



橋と地域と未来

瀬戸田町長 和氣 成祥

「平成三年二月八日」瀬戸田町民にとって忘れることの出来ない記念すべき日である。待ちに待った西瀬戸自動車道「生口橋」開通の日である。人々はそれぞれの立場でいろいろの感慨を持ってこの日を迎えたことであろう。われわれ地元行政関係者も「遂に出来た。やっと出来た。」と喜びと満足感を満喫する思いであった。

この日多くの町民と喜びを語り合ったが、ある老人からの語り掛けが印象的であった。「町長さん有り難う。とうとう橋ができたのう。わしやー長生きしたお陰でこがぁーなええ目に合わせてもろうた。先に逝った婆さんにええ土産話が出来た。有り難う。」と何度も手を握ってくれた。これが住民の素朴な喜びの表現である。

人類は空飛ぶ鳥を見て自分達も鳥のように自由に空を飛び廻って見たいと願った。鳥人は海を眺めながらあの海を自由に歩いて渡ってみたいと夢みたものである。その夢が今正に現実の

ものとなった、その喜び・感動は島に住む人にも味わたる喜びであり感動である。

この橋の完成迄には長い年月を要した。いろんな立場で大勢の人々がこれに係ってきた。既に物故されこの喜びを共に分か合うことの出来なくなつた人達、現職を去られ陰でひっそりと喜びを噛みしめている人達、こうした人々の努力と苦勞の集積が生口橋の完成となって実現した。有史以来の島人の願いを叶えてくれ、将来に限りない夢と希望を与えてくれたこの人達に改めて心から感謝を申し上げたい思いが一杯である。

生口橋の完成は、西瀬戸自動車道全通へ向けて大きく一步を踏み出したと同時に、この橋を地域の将来にどう活かしてゆくかを問われることでもある。

街道が開かれるとそれに連なる地域は様々な変化をするものである。街道は人と共に時代の

風を運んでくる。その時代の風と風土が融合した時地域は新しい文化や産業を興す。生口橋は正に時代の風を運ぶ街道である。この街道が運ぶ時代の風をどう受け止め地域のものとしてゆくかがわれわれの地域づくりの課題である。

瀬戸内海のほぼ中央に多くの島々が蝟集する処がある、芸予諸島と呼ばれる地域である。大小様々の島陰が織り成す多島美は瀬戸内海随一の景観を誇り、古くから造船・運輸の拠点として日本各地へ北前船を走らせ、また瀬戸内海中央を制覇した村上水軍は遠く大陸へまで進出し、加えるに大陸文化の上方への中継基地としての役割りは独特の文化圏を構築してきた。絢爛たる文化遺産は今日なお多く芸予の各所に見られる。

西瀬戸自動車道はその芸予諸島の中央を貫いて広島県尾道市から愛媛県今治市まで七つの橋で結ぶ高速道である。生口橋の完成を見た今、

来島大橋・多々羅大橋の二橋を残すのみとなり
今世紀中の全通を目指している。

瀬戸田町はそのほぼ中央愛媛県に接して位置し、古い歴史を誇る町である。地域の産業は造船・海運・製塩・柑橘と時代の変遷の中で取捨を続けながら現在を迎えている。新しくは耕三寺建立により昭和二〇年代より観光地として脚光をあびており、現在では一次柑橘・二次造船・三次観光とバランスのよい産業構成である。

生口橋が開通して一ヶ月余が経過したが、架橋効果は眼を見張るものがある。一二月・一月という人があまり動かない時期であるにかかわらず他県ナンバーの車が急増し、特に正月連休は正に車の洪水であった。現在の入込み観光客数は六〇万人台であるが本年は間違いなく最盛期の一〇〇万人を突破すると予測できる。

瀬戸田町では来たるべき架橋時代に備えていくつかの施策を講じてきた。第一には、道路整備である。今日、交通体系が整備されることは即車の量が増加することであり、この対策を最優先させてきた。幸い国・県道を中心に幹線道路の整備は順調に進み車の洪水にも問題はなかった。今後は幹線道路と生活道路との分離を道路整備の中心課題としてゆく考えである。

第二には、個性豊かな魅力ある地域づくりである。日本画壇の頂点に立つ平山郁夫画伯は瀬

戸田町の出身である。画伯は「私が今日あるは瀬戸田の自然・歴史風土の中で育ったお陰である。私は故郷から多くのものを学びました。この故郷なくして今日の平山はない。」と語っている。この言葉は一人の天才を産み育むために地域のもつ雰囲気・たたずまいが如何に大切であるかを物語っている。こうした地域像を更に高めようとするのが町づくりの基本テーマ「文化の薫る島づくり」である。その第一弾がクラシック専用ホール「ベルカント・ホール」の建設であった。昭和六十一年に建設されたこのホール

は東のバツハ(宮城県中新田町)・西のベルカントと並び称され、今では外国演奏家から日本で演奏してみたいホール五つの中に入り西日本一帯のクラシック・ファンから親しまれている。

更に、今進めているのが「島ごと美術館」構想である。ビエンナーレ(隔年に行う展覧会)形式による野外彫刻設置である。著名美術評論家三名それぞれから彫刻家の推薦を受け、彫刻家には島の中で最も気に入った場所を自由に選んでもらい、その場所で湧いたイメージの作品を製作・設置してもらうこととしている。作品はその場所で最も高い価値を持ち、風景はその作品を得て、より美しくなる。回を重ね作品が増えてやがて、「島ごと美術館」が誕生することとなる。生口橋開通の翌日これを記念して第二

回目の作品群が除幕された。現在七つの彫刻と七つの新しい風景が誕生している。

第三に、島の特性を活かすものとしての海の活用である。現在、瀬戸内海随一の規模と内容を誇る人工海浜「サンセット・ビーチ」を完成させ既に二〇万人近い人を集めているが、架橋を機に一層の利用が見込まれる。更に将来のマリーナ需要に備えて島の数ヶ所に港湾整備を進めている。

今日迄のこれ等の施策は生口橋開通によりその成果を試されることとなるが、島を訪れる人達が瀬戸田から何か新鮮なものを感じてもらえることを期待している。

更に大きな期待は島を訪れる人々がいろいろな機会を通じて住民との間で交流が進むことである。地域を変えることはそこに住む人にしかなさない、人が地域を変えるためには人の意識が変わらねばならない。街道は人と共に時代の風を運んでくる。人が留まれば時代の風もそこに留まる、人と人との交流が始まれば時代の風は地域に同化する、そしてやがて地域は変わってゆく。

生口橋は時代の風の使者であり、未来への先導者である。橋は島に無限の幸をもたらすであろう。

高速自動車国道の路線を指定する

政令の一部を改正する政令について

道路法令研究会

はじめに

我が国の高速自動車国道は、昭和三八年七月に名神高速道路の尼崎・栗東間七・一kmが開通して以来、着実に整備が進められ、供用延長は平成四年一月一日現在で五、〇一四kmに達している。しかしながら、その整備水準はまだ十分なものとは言えず、欧米諸国と比較しても遅れている状況にある。従って、今後も引き続き高速自動車国道の整備を計画的に進めるため、去る平成三年一月二三日に開催された第二九回国土開発幹線自動車道建設審議会（以下「国幹審」という。）において、新たな基本計画一、〇一三km、新たな整備計画八九・二km等が策定されたところである。この結果、国土開発幹線自動車道（以下「国幹道」という。）の

計画の状況は次のとおりとなった。

① 予定路線 一一、五二〇km

② 基本計画 九、六〇三km

③ 整備計画 七、八八七km

高速自動車国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令（平成三年政令第三七六号）は、この新たな基本計画が定められた区間一、〇一三km（図1参照）を高速自動車国道として建設していくことを目的とするものであり、平成三年一月二七日の閣議を経て、同月二〇日に公布・施行されたところである。

本稿では、その概要を紹介することとする。

一 高速自動車国道の建設手続き

（図2参照）

(1) 国土開発幹線自動車道建設法関係

① 予定路線

国土開発幹線自動車道建設法（以下「国幹道法」という。）に定める国幹道の予定路線は、全国的な高速自動車国道網の形成に必要な路線を、路線名、起点、終点、主たる経過地により明らかにするものである（国幹道法第三条、別表）。

② 基本計画

基本計画は、内閣総理大臣が、国幹道の予定路線（国幹道法別表）のうち建設を開始すべき路線（建設線）の建設に関し、

① 建設線の区間

② 建設線の主たる経過地

③ 標準車線数

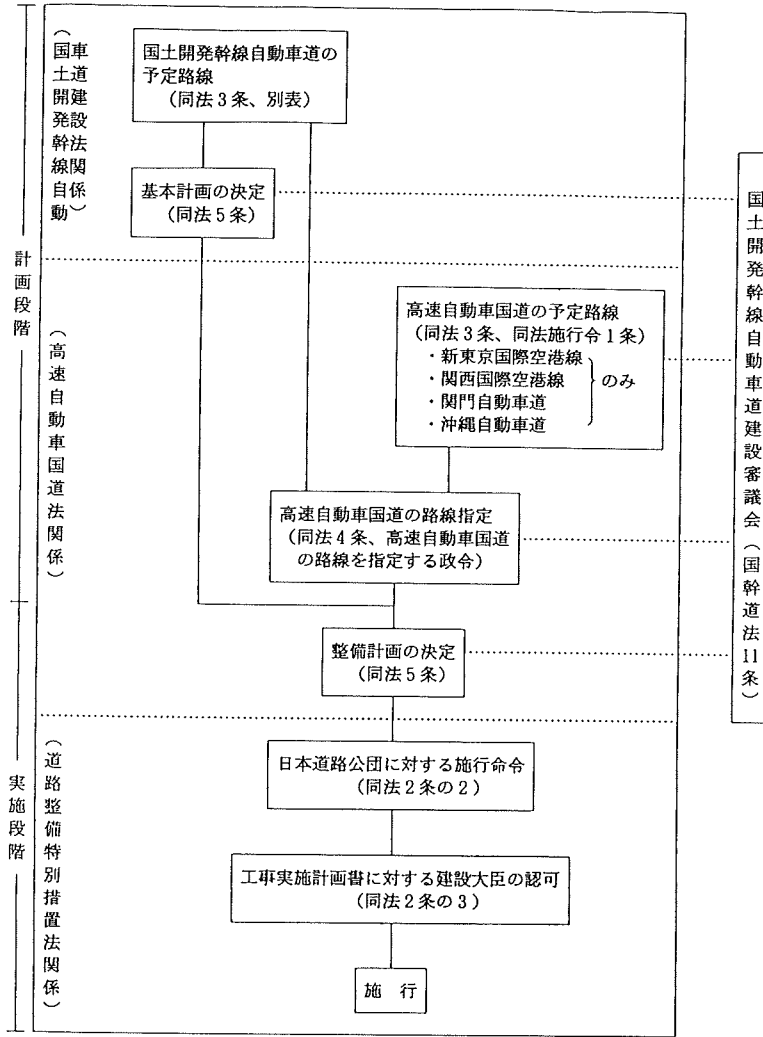


図2 高速自動車国道の建設手続きについて(フロー図)

設計速度
道路等との連結地
建設主体

① 路線指定

② 高速自動車国道法関係

③ 高速自動車国道法(以下「高速法」という。)

り(国幹道法第五条、同法施行令第一条)、こ

れにより同道の大綱が定まることとなる。

の路線指定は、国幹道法上いかなる種類の道路としていかに建設管理するかについて規定がなされていない国幹道の予定路線の中から、政府として、高速自動車国道として建設管理すべきと判断する路線を指定し、路線名、起点、終点、重要な経過地を明らかにするものである(高速法第四条、高速自動車国道の路線を指定する政令)。

② 基本計画と路線指定の関係

基本計画の策定と路線指定はその根拠法が異なり、またそれぞれの根拠条項においても、これらに関連づけるような規定はしていないので、基本計画と路線指定との間に法律上の拘束関係はない。しかし、基本計画を策定した区間は、建設を開始すべき路線としての意思決定がなされたものであり、将来、整備計画を策定し、これを高速自動車国道として建設を具体化すべきものとなるため、基本計画を策定する区間については、同時に高速自動車国道の路線に指定することが妥当な運用と考えられるので、基本計画の決定と路線指定は同時に行うこととしている。

③ 整備計画

整備計画は、路線が指定された場合において、運輸・建設大臣が、基本計画に基づき、

④ 経過する市町村名

表1 今回追加指定する区間

北海道横断自動車道	北海道寿都郡黒松内町大成～同町白井川
〃	北海道虻田郡倶知安町～小樽市
〃	釧路市～北海道釧路郡釧路町
〃	北見市～北海道常呂郡端野町
東北縦貫自動車道	八戸市～青森県上北郡天間林村
東北横断自動車道	遠野市～岩手県和賀郡東和町
日本海沿岸東北自動車道	村上市～新潟県岩船郡朝日村
〃	山形県西田川郡温海町～鶴岡市
〃	秋田県由利郡象潟町～本荘市
〃	大館市～青森市
東北中央自動車道	福島市～米沢市
〃	村山市～尾花沢市
常磐自動車道	相馬市～宮城県亶理郡亶理町
東関東自動車道	東京都練馬区～市川市
〃	茨城県鹿島郡鉾田町～水戸市
北関東自動車道	伊勢崎市～栃木県下都賀郡都賀町
〃	栃木県河内郡上三川町～茨城県西茨城郡友部町
中部横断自動車道	清水市～山梨県南巨摩郡増穂町
〃	長野県南佐久郡八千穂村～佐久市
近畿自動車道	海南市～御坊市
〃	田辺市～和歌山県西牟婁郡すさみ町
〃	尾鷲市～三重県北牟婁郡紀伊長島町
中国横断自動車道	姫路市～兵庫県作用郡作用町
〃	尾道市～三次市
山陰自動車道	鳥取市～鳥取県気高郡青谷町
〃	島根県八束郡宍道町～出雲市
〃	浜田市～益田市
四国横断自動車道	阿南市～徳島市
〃	須崎市～高知県高岡郡窪川町
〃	愛媛県南宇和郡内海村～宇和島市
九州横断自動車道	熊本県上益城郡御船町～同郡矢部町
東九州自動車道	北九州市～福岡県京都市豊津町
〃	福岡県築上郡椎田町～大分市
〃	佐伯市～大分県南海部郡蒲江町
〃	宮崎県宮崎郡清武町～日南市
〃	串間市～鹿児島県曾於郡志布志町
〃	鹿児島県姶良郡隼人町～鹿児島市

- ㊦ 車線数（区間により異なる時は、区間ごとに明らかにすること。）
 - ㊧ 設計速度（区間により異なる時は、区間ごとに明らかにすること。）
 - ㊨ 連結位置及び連結予定施設
 - ㊩ 工事に要する費用の概算額
 - ㊪ その他必要な事項
- について、国幹審の議を経て定めるものである

昭和六二年六月に今後約一〇年間の国土開発の基本計画として四全総が策定された。この四全総

一 高速自動車国道の路線を指定する政令の一部改正

り、基本計画よりきめの細かい事業計画を定めるものである（高速法第五条、同法施行令第二条）。

は、多極分散型国土の形成を目的としており、交流ネットワーク構想を提唱している。この構想の実現のため、昭和六二年九月、国幹道法の一部が改正され、国幹道の予定路線は二六自動車道四三路線となった。

高速自動車国道の路線指定は、国幹道の予定路線又は高速自動車国道の予定路線のうち、交通需要等を勘案して整備の優先度の高いものから順次行うこととしており、今回は、均衡ある国土の発展の観点から、高速道路の整備状況、将来の交通需要、地元との調整状況等を勘案して、高速自動車交通網形成の必要性の高いものとして、一五自動車道の三七区間について路線を指定したものである（表1参照）。今回の追加指定により、高速自動車国道は、三〇自動車道、延長九、六〇三kmとなった。

また、これと併せて、既存路線の区間内に新たに市の区域が誕生したこと等による重要な経過地の変更についても行った。

道	鉦田水戸線	茨城県 鉦田町	水戸市	北関東自動車道 高崎水戸線	高崎市 水戸市	富士吉田線	富士吉田市	中央自動車道 西宮線	東京都 世田谷区 三鷹市 調布市 府中市 国分寺市 立川市 日野市 八王子市 子持市 大月市	長野線	長野市	第一東海自動車道	東京都 世田谷区 小牧市	東海北陸自動車道	一宮市 砺波市	第一東海自動車道	東海市 山梨県 北巨摩郡 双葉町	中部横断自動車道	山梨県 山梨市 北巨摩郡 双葉町
	鉦田水戸線	茨城県 鉦田町	水戸市	北関東自動車道 高崎水戸線	高崎市 水戸市	富士吉田線	富士吉田市	中央自動車道 西宮線	東京都 世田谷区 三鷹市 調布市 府中市 国分寺市 立川市 日野市 八王子市 子持市 大月市	長野線	長野市	第一東海自動車道	東京都 世田谷区 小牧市	東海北陸自動車道	一宮市 砺波市	第一東海自動車道	東海市 山梨県 北巨摩郡 双葉町	中部横断自動車道	山梨県 山梨市 北巨摩郡 双葉町
	高崎伊勢崎線	高崎市	伊勢崎市	東上線	高崎市	友部水戸線	水戸市	西宮線	東京都 世田谷区 三鷹市 調布市 府中市 国分寺市 立川市 日野市 八王子市 子持市 大月市	長野線	長野市	第一東海自動車道	東京都 世田谷区 小牧市	東海北陸自動車道	一宮市 砺波市	第一東海自動車道	東海市 山梨県 北巨摩郡 双葉町	中部横断自動車道	山梨県 山梨市 北巨摩郡 双葉町
	高崎伊勢崎線	高崎市	伊勢崎市	東上線	高崎市	友部水戸線	水戸市	西宮線	東京都 世田谷区 三鷹市 調布市 府中市 国分寺市 立川市 日野市 八王子市 子持市 大月市	長野線	長野市	第一東海自動車道	東京都 世田谷区 小牧市	東海北陸自動車道	一宮市 砺波市	第一東海自動車道	東海市 山梨県 北巨摩郡 双葉町	中部横断自動車道	山梨県 山梨市 北巨摩郡 双葉町

道	高崎伊勢崎線	高崎市	伊勢崎市	東上線	高崎市	友部水戸線	水戸市	西宮線	東京都 世田谷区 三鷹市 調布市 府中市 国分寺市 立川市 日野市 八王子市 子持市 大月市	長野線	長野市	第一東海自動車道	東京都 世田谷区 小牧市	東海北陸自動車道	一宮市 砺波市	第一東海自動車道	東海市 山梨県 北巨摩郡 双葉町	中部横断自動車道	山梨県 山梨市 北巨摩郡 双葉町
	高崎伊勢崎線	高崎市	伊勢崎市	東上線	高崎市	友部水戸線	水戸市	西宮線	東京都 世田谷区 三鷹市 調布市 府中市 国分寺市 立川市 日野市 八王子市 子持市 大月市	長野線	長野市	第一東海自動車道	東京都 世田谷区 小牧市	東海北陸自動車道	一宮市 砺波市	第一東海自動車道	東海市 山梨県 北巨摩郡 双葉町	中部横断自動車道	山梨県 山梨市 北巨摩郡 双葉町
	高崎伊勢崎線	高崎市	伊勢崎市	東上線	高崎市	友部水戸線	水戸市	西宮線	東京都 世田谷区 三鷹市 調布市 府中市 国分寺市 立川市 日野市 八王子市 子持市 大月市	長野線	長野市	第一東海自動車道	東京都 世田谷区 小牧市	東海北陸自動車道	一宮市 砺波市	第一東海自動車道	東海市 山梨県 北巨摩郡 双葉町	中部横断自動車道	山梨県 山梨市 北巨摩郡 双葉町
	高崎伊勢崎線	高崎市	伊勢崎市	東上線	高崎市	友部水戸線	水戸市	西宮線	東京都 世田谷区 三鷹市 調布市 府中市 国分寺市 立川市 日野市 八王子市 子持市 大月市	長野線	長野市	第一東海自動車道	東京都 世田谷区 小牧市	東海北陸自動車道	一宮市 砺波市	第一東海自動車道	東海市 山梨県 北巨摩郡 双葉町	中部横断自動車道	山梨県 山梨市 北巨摩郡 双葉町

自動車道	山陽 吹田山 口線	中国縦貫自 動車道	近畿自動車道										北陸自動車道	自動車道
			敦賀線	尾鷲勢 和線	松原 さみ線	和歌山 紀伊	飛鳥 戸線	天理 吹	関伊勢 線	名古屋 山線	三 重	三 重		
	吹田市	吹田市	吹田市	尾鷲市	松原市	和歌山 紀伊	飛鳥 戸線	愛知県 海部郡 飛鳥村	天理市	関町	伊勢市	名古屋 市	新湊市	南佐久 郡八千 穂村
	山口市	下関市	敦賀市	三重県 多気郡 勢和村	和歌山 紀伊	和歌山 紀伊	神戸市	愛知県 海部郡 飛鳥村	吹田市	伊勢市	名古屋 市	滋賀県 坂田郡 米原町	佐久市	
	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	

自動車道	山陽 吹田山 口線	中国縦貫自 動車道	近畿自動車道										北陸自動車道	自動車道
			敦賀線	尾鷲勢 和線	松原 さみ線	和歌山 紀伊	飛鳥 戸線	天理 吹	関伊勢 線	名古屋 山線	三 重	三 重		
	吹田市	吹田市	吹田市	尾鷲市	松原市	和歌山 紀伊	飛鳥 戸線	愛知県 海部郡 飛鳥村	天理市	関町	伊勢市	名古屋 市	新湊市	南佐久 郡八千 穂村
	山口市	下関市	敦賀市	三重県 多気郡 勢和村	和歌山 紀伊	和歌山 紀伊	神戸市	愛知県 海部郡 飛鳥村	吹田市	伊勢市	名古屋 市	滋賀県 坂田郡 米原町	佐久市	
	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	市 徳山市 新南陽市 防府市	

道 沖 總 自 動 車 道	港 閩 線 西 國 際 空 港	名 鐘 閣 下 鄉 之 野	那 北 港 閩 西 港	石 川 市 志 川 市 具 志 川 市 野 野 野 野 市
	港 閩 線 東 國 際 空 港	大 成 山 田 市	港 閩 線 東 國 際 空 港	石 川 市 志 川 市 具 志 川 市 野 野 野 野 市
道 東 自 動 車 道	港 閩 線 東 國 際 空 港	大 成 山 田 市	港 閩 線 東 國 際 空 港	石 川 市 志 川 市 具 志 川 市 野 野 野 野 市
	港 閩 線 東 國 際 空 港	大 成 山 田 市	港 閩 線 東 國 際 空 港	石 川 市 志 川 市 具 志 川 市 野 野 野 野 市
	港 閩 線 東 國 際 空 港	大 成 山 田 市	港 閩 線 東 國 際 空 港	石 川 市 志 川 市 具 志 川 市 野 野 野 野 市

道 東 自 動 車 道	港 閩 線 東 國 際 空 港	大 成 山 田 市	港 閩 線 東 國 際 空 港	石 川 市 志 川 市 具 志 川 市 野 野 野 野 市
	港 閩 線 東 國 際 空 港	大 成 山 田 市	港 閩 線 東 國 際 空 港	石 川 市 志 川 市 具 志 川 市 野 野 野 野 市
道 東 自 動 車 道	港 閩 線 東 國 際 空 港	大 成 山 田 市	港 閩 線 東 國 際 空 港	石 川 市 志 川 市 具 志 川 市 野 野 野 野 市
	港 閩 線 東 國 際 空 港	大 成 山 田 市	港 閩 線 東 國 際 空 港	石 川 市 志 川 市 具 志 川 市 野 野 野 野 市
	港 閩 線 東 國 際 空 港	大 成 山 田 市	港 閩 線 東 國 際 空 港	石 川 市 志 川 市 具 志 川 市 野 野 野 野 市

第七八回道路審議会について

建設省道路局道路総務課

建設省は、一月一六日東京霞ヶ関の尚友会館で道路審議会（社）日本道路協会会長・高橋国一郎会長）を開催し、「今後の有料道路制度のあり方について」諮問した。

この審議会の席上、山崎建設大臣から今後国土の均衡ある発展を実現するためには、高規格幹線道路を始めとする道路整備を早急に進めていく必要があり、有料道路制度の活用が今までも増して期待されるところであるが、一方環境問題等地域の多様なニーズへの適切な対応が要請されている他、用地費の高騰、交通量等の問題もあり、適正な料金水準での採算性の確保等が重要な課題となってきた。今後とも、有料道路制度が利用者の理解と信頼を得ながら一層活用されるよう今後の有料道路制度のあり方について諮問すること

とした旨の挨拶があった後、諮問書が高橋同審議会長に手交された。

この後、同審議会は、このようにいろいろの問題が多く含まれ、かつまた緊急課題でもある有料道路制度のあり方については、当審議会に既に設置されている有料道路部会（日本大学教授・中村貢会長）において審議させることが了承された。

一 諮問事項

今後の有料道路制度のあり方について

一一 諮問理由

(1) 有料道路制度は、遅れていた我が国の道路整備の状況と財政上の制約の下にあって、財政投

建設省としては、この有料道路部会における慎重なる審議を経て、六月頃を目途として答申を得て、新たな道路整備五箇年計画（案）および道路整備長期構想（案）の策定に反映させたいと考えている。

《参考》

融資金等の借入金を活用して道路を建設し、利用者の料金でその償還を行うことにより、少ない国費で道路の早期整備を推進し、高速道路をはじめとする幹線道路の整備水準の向上に大きく貢献してきた。

有料道路は、平成四年一月現在で七、七七二kmが供用され、全国的なネットワークを形成し

つつある。その中で、高速自動車国道は、その供用延長が五、〇〇〇kmを超えたところであり、国民生活に高速性、快適性といった一般の道路と異なる高度なサービスを提供するようになってきている。

しかしながら、我が国の道路整備の現状は、諸外国に比べ未だ遅れており、多極分散型国土の形成、地域社会の活性化等を実現するため、一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路をはじめとする道路整備を国土全体にあまねく展開することは、重要課題である。これらの整備を早急に進めていくためには、有料道路制度の活用が今までも増して重要なものとなっている。

(2) しかし、近年、環境問題等地域の多様なニーズへの適切な対応が要請されるとともに、都市部の道路では用地費等が増大しており、一方、地方部の道路ではトンネル、橋梁等の施設費が増大している半面、比較的少ない交通量しか見込めないものがある等の事情により、適正な料金水準での採算性の確保が重大な課題となっている。これまで、採算性確保のために、料金改定、各種助成方策、合併施行等を実施してきているが、今後、更に道路整備のコストが高くならざるを得ない中で、これまでの方策だけでは十分な対応となり得ないものと見込まれる。したがって、助成方策の拡充、償還制度の見直し

等採算性確保方策について検討し、適正な料金水準を維持しつつ、有料道路事業の安定的な活用が図られるようにすることが必要である。

(3) 一方、有料道路が国民の社会経済活動にとって重要性を増すに従い、国民の日常生活に不可欠の施設として定着してきていることから、有料道路の料金制度について、これまで以上に負担の公平を確保する等利用者の理解を得られやすいものとするための一層の努力が必要である。また、事業主体等を異にする各種の有料道路の利用について、利用者の利便性向上を図り、一体的な利用を促進することも課題となっている。したがって、料金制度について、利用者の負担の公平を確保し、利便性向上を図る等、より一層利用者の理解を得られやすいものとするための方策について検討することが必要である。

(4) 高規格幹線道路等の建設及び管理を進めるに当たり、今後とも有料道路制度が、利用者の理解と信頼を得ながら、一層活用されるように、以上の事項を含め、高速自動車国道、都市高速道路、本州四国連絡道路及び一般有料道路の有料道路全般にわたって、今後の有料道路制度のあり方について幅広く検討することが必要である。



電線類地中化推進検討会議報告について

道路占用問題研究会

電線類地中化については、平成三年一月以来、関係省庁、関係事業者からなる電線類地中化推進検討会議において地中化目標、対象地域、費用負担、支援策等について検討が続けられてきたが、本年一月一七日第三回会議において報告がとりまとめられた。

本号においては、主な変更点の概要について紹介することとしたい。なお、これまでの電線類地中化の経緯については、本誌平成三年五月号を参照されたい。

概要

1 地中化目標

五箇年間（平成三年度～七年度）で、○○○km程度を目標とする。

2 地中化対象地域の拡大

これまでの地中化は、いわゆるクライテリアを

満たす地域で実施されてきたが、今後は都市の再開発等によりクライテリアを満たすことが見込まれる地域では、再開発等に合わせて先行的に地中化を実施（以下「先行的地中化」と称する。）するとともに、更に、クライテリアを満たさなくとも比較的大規模な商業業務地域、文化施設周辺地域等においても地中化が実施できるよう地中化地域を拡大することとなった。

3 新たな管路整備方式の採用

これまでは、キャブシステムによる地中化を原則とし、物理的・技術的にキャブシステムが困難な場合には、電線管理者による単独地中化（電線管理者が全額負担）により地中化を進めてきたが、地方自治体の強い地中化意欲を踏まえ、地方自治体が公共施設として管路を敷設し、その管路を電線管理者が使用してケーブルを敷設する「自治体管路方式」を採用することとした。

なお、自治体がこうした管路を設置する費用については、起債対象とすることとしている。

4 主な施策

① 税制措置

国税（所得税・法人税）、地方税（固定資産税）とも、従来の軽減措置を延長するとともに、先行的地中化施設もその対象に加えることとした。

② 補償

クライテリアを満たさない地域でのキャブシステムによる地中化については、前倒しで地中化する点を考慮して移設にかかる費用の一部を補償として負担（支援）することとした。

③ 占用料軽減措置の拡充・継続

④ 管路等の埋設深度の個別・具体的検討措置等

電線類地中化推進検討会議報告

平成四年一月一七日

一 経緯及び現状

電線類の地中化は、昭和六〇年一〇月の「キャッシュシステム研究委員会報告」（以下「委員会報告」という。）に基づき、都市の成熟度が高く、電力及び通信の需要が安定している大都市の中心部の主要道路等を主体として、関係行政機関の支援、地域住民等の協力の下に電線管理者の多大な投資努力及び道路管理者の取組みもあって、当初の計画を大幅に前倒ししつつ、積極的に推進してきた。電線類が地中化された箇所は、いずれにおいても安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等その多様な整備効果について、沿道住民はもとより、地域社会の中で高い評価を得ている。さらに、近年、経済的な発展、価値観の多様化等を背景にゆとりと豊かさが求められる時代を迎え、快適な通行空間の確保、都市景観の向上等の観点から、電線類地中化の社会的要請は一層高まってきている。また、都市の再開発等に合わせた総合的な都市造りの一環として、電線類

の地中化を都市計画等との十分な整合性を図りつつ、計画的に推進していく必要性が増加してきている。

二 基本的考え方

電線類の地中化は、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、地域との調和を図りつつ、社会資本整備の一環として、関係者間の密接な協力の下に、整備された推進方策を踏まえ積極的に推進するものとする。

その際、建設費用、需要変動への即応性、事故時の早期復旧等の面で留意すべき点もあることにかんがみ、電気事業、電気通信事業等の健全な発展との調和を図るものとする。

三 地中化地域の範囲の考え方

(1) 地中化実施箇所

地中化実施箇所は、その必要性、整備効果等が高い以下の地中化対象地域の中から選定する。

① 需要密度及び需要の安定性、施工の難易性並びに景観保持の重要性から委員会報告における地中化地域の範囲に相当する地域

② 都市の再開発等に合わせて総合的な都市造りの一環として先行的に地中化を行う、上記①の地域となることが見込まれる地域

③ 上記①又は②に該当しない地域であって、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特に地中化の必要性が高い以下の地域

・ 地域活性化に資する地方都市の主要道路沿道地域

・ 比較的大規模な商業業務地域

・ 地域住民等多数の人が集まる文化施設周辺地域

・ 主要官公庁等事務所が集中しているオフィス街

・ 主要な駅の周辺等街の玄関口を中心とする地域

・ ニュータウン開発地域

・ 歴史的風土保存・形成地区

・ 都市計画法における風致地区、美観地区

・ 国際観光施設周辺地域

なお、地中化対象地域内に、歩道整備等の事業が行われている箇所、災害時の避難道路等として指定されている道路等が含まれる場合には、具体

的な地中化実施箇所を選定過程において実施時期等を考慮することとする。

(2) 地中化の規模

電線類の地中化は、今後、平成七年度までの五年間で一、〇〇〇km程度を目標に進めるものとする。

四 地中化の進め方

(1) 地中化の方式

電線類の地中化は、キャブシステム、管路方式等の中から道路管理上の要請、電力・通信の安定供給の確保、収容及び作業空間の確保の観点からの施工の難易性、支障物件の状況、経済性等を総合的に評価し、適切な方式を選定する。なお、その際、関係者が協力し、キャブシステムを積極的に採用するよう努めるものとする。

また、管路方式等には、地方自治体が管路設備を整備する方式(以下「自治体管路方式」という。)と電線管理者が単独で実施する方式(以下「単独地中化方式」という。)とがあるが、地方自治体が管理する道路において管路方式を選定する場合には、関係者が協力し、自治体管路方式を原則として採用するよう努めるものとする。

(2) 地中化の推進組織

電線類の地中化を実施するに際しては、道路管理者、電線管理者、地方自治体等関係者から成る電線類地中化協議会(全国一〇ブロックごと)に設

置、以下「協議会」という。)において、構成員の意見を十分反映した協議により、地中化の実施箇所等をまとめた五年間の基本構想を策定して計画的に進めるものとする。

その際、共架物件及び支障物件の移設調整、工程調整など円滑な地中化の事業実施に資するために、道路管理者、電線管理者、地方自治体等関係者から成る都道府県単位などの地方部会を必要に応じ設置することとする。

五 費用負担の在り方

電線類地中化に伴う費用については、以下のとおり、道路管理者、電線管理者、地方自治体等で負担するものとする。なお、地中化の費用負担の詳細等については、今後、関係者間で検討するものとする。

(1) 三(1)又は(2)の地域

① キャブシステム

キャブシステムによる地中化の費用については、電線管理者は各々単独で地中化を行うとした場合に要する費用を基に委員会報告に基づくこれまでの負担方法により算定した額を負担するものとし、残りを道路管理者が負担する。

② 自治体管路方式

管路設備の材料費及び敷設費を地方自治体

が負担し、残りを電線管理者が負担する。

③ 単独地中化方式

全額電線管理者が負担する。

(2) 三(1)③の地域であって、需要密度が比較的高位で安定している地域等三(1)①に準じた地域

① キャブシステム

道路管理者は、上記(1)①の費用に加え、電線管理者の行う設備の移設費用に対して一部補償を行う。

② 自治体管路方式

上記(1)②に同じ

(3) 例えば以下の地域であって、需要密度が比較的低いなど上記(1)又は(2)のいずれの地域にも該当しないものの、地中化の実施に係る技術的問題が回避できない地域については、地中化方式にかかわらず、原則として全額要請者が負担する。

- ・ ニュータウン開発地域
- ・ 歴史的風土保存・形成地区
- ・ 風致地区・美観地区
- ・ 国際観光施設周辺地域 等

六 個別課題への対応方策

電線類の地中化を円滑に推進していくため、占用料軽減措置の延長及び拡充、浅層埋設化等の措置を講じるとともに、地中化をさらに推進するための技術的課題等を引続き検討するものとする。

月・日	世界動き	月・日	国内動き	月・日	道路行政の動き
12・19	<p>○ドイツ連邦銀行は、定例理事会で公定歩合を〇・五%引き下げ、年八・〇%にすることを決めた。ドイツの公定歩合引き上げは、一九九一年中に三回行われ、ドイツ連邦発足以来の高水準となった。</p> <p>○米連邦準備制度理事会は、公定歩合を年四・五%から三・五%にすることを決め、即日実施した。景気後退の危機感を示すとともに、企業や消費者の先行き不安を和らげる効果を狙った。</p>	12・20	<p>○大蔵省は地価抑制策の一環として進めてきた不動産融資の総量規制を一九九二年一月一日から一年九カ月ぶりに解除することを決めた。総量規制は金融機関の不動産向け融資の伸び率を総貸し出しの伸び率以下に抑え込むよう求めた行政指導で、昨年四月から実施された。</p> <p>○政府が臨時閣議で一九九二年度の政府予算案と財政投融资計画を決定。一般会計の総額は七二兆二、一八〇億円で、前年度当初比二・七%増。財投計画は総額四〇兆八、〇二二億円で前年度比一〇・九%増。</p> <p>○日銀が公定歩合を〇・五%引き下げ、年四・五%とすることを決め、即日実施した。景気減速で企業心理が冷え込むのを防ぐのが狙い。</p>	12・28	<p>○平成四年度予算案閣議決定</p> <p>・道路整備予算</p> <p>・事業費 七兆八、四九二億円</p> <p>・国費 二兆九、九六七億円</p> <p>○第三〇回道路審議会基本政策部会開催</p> <p>・基本政策部会における審議経過について</p> <p>・基本政策部会の今後の進め方について</p> <p>○第七八回道路審議会開催</p> <p>・「今後の有料道路制度のあり方について」諮問</p>
20	<p>○ロシア共和国最高会議は、同共和国の名称をこれまでのロシア・ソビエト連邦社会主義共和国からロシア連邦に変更することを決め、同日から改名した。</p> <p>○ゴルバチョフ・ソ連大統領は、テレビ演説で辞任を正式に表明した。一九八五年に共産党書記長、九〇年三月に初代ソ連大統領になった。</p>	1・9	<p>○日米両政府が「東京宣言」と「アクション・プラン」を発表。アクション・プランでは、米国製自動車部品の購入額を九四年度に一九〇億ドルに増やすなど具体的な行動計画を盛り込んだ。</p>	1・16	<p>○第三〇回道路審議会基本政策部会開催</p> <p>・基本政策部会における審議経過について</p> <p>・第二九回国土開発幹線自動車道建設審議会について</p> <p>○第三回電線類地中化推進検討会議開催</p> <p>・電線類地中化推進検討会議報告</p> <p>○第三回道路サーピス高度化懇談会開催</p>
25	<p>○カナダ自動車業界のまとめによると、昨年のカナダ乗用車の新車販売台数は、八七万二、三二六台で、前年比一・四%減。このうち日本車は三〇万三、〇八七台で同五・〇%増。日本車のシェアは前年の三二・六%から三四・七%に拡大。</p>	1・17	<p>○自民党宮沢派の阿部文男代議士(六九)北海道三区IIが北海道・沖繩開発庁長官時代に、鉄骨加工会社「共和」から道内での開発事業に絡んで請託を受け、八、〇〇〇万円のおろを受け取っていたとして、東京地検に受託取賄容疑で逮捕された。阿部代議士は長官在任中、高規格幹線道路の路線図面を公開前に共和側に手渡したなどの疑い。</p>	1・20	
15	<p>○米石油協会が、昨年の石油需要について、日量平均一、六六四万八、〇〇〇バレルにとどまり、前年比二・〇%減少したと発表。景気回復の遅れが原因。</p>	13	<p>○大蔵省の昨年一年間の貿易統計によると、輸出入額から輸入額を差し引いた貿易黒字額は、七八二億ドルで、前年度比五・〇%増。五年ぶりの増加で、史上三番目の黒字額。黒字額の約五割が対米向け。</p>	21	
1・6		1・9		21	

編集雑記

今、縄文土器や江戸小紋の文様が新鮮なものとして見直されているようである。土器の持つ素朴な造型の中に、原始日本人がチラリと見せる力強い文様。また鎖国によって独自の文化を培養した江戸期の人々が、着物の小紋に見せた繊細さ。欧米の文物にとっぷりと浸り込んだ現代人が、自分の国を再認識する流れの一つなのかも知れない。とは言っても、古いものを新しいと認識するには、とびきり上等なセンスが必要である。

このような高邁な感性はしばらく措くとし、時には理屈抜きで「古いなあ」と感じることに会うことがある。特に日常と異なる環境に身を置く海外旅行では、これが著しい。

一 一九七二年七月二五日午後五時。道路視察団のグループ三五人はニューヨークでの宿、スタトラ・ヒルトンのロビーに集まった。夕食に何を食べるか、と言う至極簡単な事を相談するためである。ところが日本を離れてまだ三日目と言うのに、サシミ味噌汁の日本食と洋食とに希望が分かれてしまった。添乗員のK氏は多数決にしたいと

言った。結果は日本食組が洋食組弱となった。しかし日本食組は納得せず、クタシーを列ねて外出してしまった。洋食組はホテルの地階で本場のステーキを楽しんだ。集合時間が来た。年配者の多い日本食組はそれぞれが楊枝をくえわて、満足そうにご帰還となった。中の一人が「さしみほうまかったが、つまが大根でなく海藻だったのはがっかりしたよ」と話していた。一つのものに固執するこの態度に私は思わず「古い」と言ってしまった。

二 一九九一年一〇月二四日午後四時。道路視察団一行一六人はカソリックの絵本山、ローマのピエトロ寺院の中にいた。彫刻の大家ミケランジェロの傑作と言われる外観もさることながら、内部は荘厳と静謐に満ち世界から集まった信徒が、敬虔さを態度と動作にあらわして堂内をうめていた。秋の落日は早い。祭壇の奥、真西の窓に嵌込まれた黄色のステンドグラスが、折からの西陽を受けて輝き薄暗い堂内に光の束を投げ込んでいた。刻々動く太陽光は縦楕円のこのステンドグラスを屈折点とするかのようになら向き、頭上はるか大ドームに画かれた宗教絵画の一つ／＼を鮮やかに蘇みがえ

らせていた。私は計算し尽くされたような、この華麗な光景にカメラのシャッターを何回も押した。

帰国して現像に出したフィルムのは出来は、どれもこれも期待外れのものばかりだった。考えてみるとあのドームの全景を、スナップカメラに取めること自体無理があった。半月ほどして同行の若手、D協会の田代順三さんが、ビデオで撮影した編集済みの映像を見せてくれた。ビデオのレンズはあのステンドグラスから大ドームに流れる光を見事にとらえていた。カメラをターンしたりクローズアップさせることで、自由自在に対象物の雰囲気や伝えるビデオカメラの威力にただ／＼感心するばかりであった。

カメラの機能一つをとってみても、二〇年前のものとは雲泥の差があるとは理解はしていたつもりだったが、二た昔前のアメリカ行きの似たような機能のカメラに固執して今回のヨーロッパ旅行に参加した自分の「古さ」にあきれてしまった。(が)

3月号の特集テーマは

「道路管理事務事例」

の予定です。

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

〒102 東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階 TEL03(3234)4310・4349

定価700円(本体価格679円)

FAX03(3234)4471

<年間送料共8,400円>

払込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター