

新しい年を迎えて 建設省道路局長 藤井 治芳 1

平成四年の道路行政をふりかえつて 道路局路政課長 吉井 一弥 3

特集／平成五年度道路関係予算

平成五年度道路関係予算案の概要 道路局道路総務課企画官 加藤 利男 9

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 29

一般国道関係予算の概要 道路局国道第一課建設専門官 南部 隆秋・同国道第二課建設専門官 沼田 敏樹 33

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 38

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 42

地方道関係予算の概要

道路局地方道課建設専門官 桂樹 正隆・同地方道課市町村道室建設専門官 山本 善行 49

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

地域の生活を支える信頼性の高い道路網の整備 道路局企画課道路防災対策室課長補佐 服部 亮二 59

道路環境政策の推進 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 松井 直人 68

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 77

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 81

自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する基本方針について 道路法令研究会 85

◆時・時・時……90

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。

## 年頭の辞

# 新しい年を迎えて

建設省道路局長 藤井 治芳

新しい年を迎え、謹んで新春のご挨拶を申し上げますとともに、厳しい社会情勢の中で日夜道路の建設及び管理に携わっている各位に對しましては深く敬意と感謝を表したいと思います。

振り返ってみますと、昨年は第10次道路整備五箇年計画の最終年度にあたり、計画達成のために努力するとともに、道路審議会による建議及び道路整備の長期構想(案)に基づき、第11次道路整備五箇年計画(案)が策定され、その総投資規模が閣議了解されたところであります。また、厳しい財政事情の下にもかかわらず、政府において、一四年振りに道路特定財源の拡充の方向が決定したことに對し、ここに厚く御礼申し上げる次第であります。

バブル経済の崩壊等に伴いまして、我が国の経済は引き続き低迷しており、厳しい状況に直面しております。政府は、我が国経済を内需を中心としたインフレなき持続可能な成長経済へ円滑に移行させるため、昨年三月に公共事業の施行促進等を内容とする「緊急経済対策一

を、また八月には内需の拡大と金融システムの安定性の確保のための施策を含む「総合経済対策」を決定し、その円滑な施策を図る等、適切かつ機動的な経済運営に努めてきたところであります。

こうした状況の中で我々道路行政担当者に課せられた使命は、時代の多様な要請に応え、国土の均衡ある発展、活力とゆとりのある地域の形成を図る上で欠くことのできない最も根幹的な社会資本である道路を長期的かつ計画的に推進していくことであります。

おりしも昨年六月に閣議決定された経済計画「生活大国5か年計画―地球社会との共存をめざして」においては、生活大国を実現するためには立ち遅れの見られる生活に關連した社会資本整備を重点的に図ることが必要不可欠であるとしたうえで、利用者の視点に立った整備目標を掲げ、基礎的な生活環境の整備、良好な生活空間の確保、美しく潤いのある社会資本の整備や景観の形成、交通渋滞や路上駐車の問題、也方對の交通の円更生や句匕等を果直してちぢるに、也

球社会との共存を図るために、環境と調和した活力ある社会の構築、多様性を生かした地域の発展等の課題をも視野に入れたものとなっております。

また、「公共投資基本計画」においては、一一一世紀までの一〇年間を後世に残すべき良質なストックを形成するための貴重な期間としてとらえております。

このような環境の下、本年は新たに第11次道路整備五箇年計画を策定し、それに基づく整備を計画的にかつ強力に推進してまいることとしております。本計画におきましては、道路審議会による建議及びそれに基づき昨年一五年振りに見直した新しい道路整備の長期構想（案）の考え方を基本に、当面の五箇年間（平成五年度～九年度）に緊急に整備すべき事業について定めるとともに、特に生活・地域・環境の三つの主要施策の推進を課題とし、今後の道路整備の推進を図ることとしております。

第一に「生活者の豊かさを支える道路整備の推進」であります。活力ある経済に支えられた「ゆとり社会」を実現するためには、豊かな生活環境の創造を図る必要があります。このため、くらしの利便性向上、くらしの安全性向上、くらしの快適性向上の三つの観点から道路の整備を推進することとしております。

具体的には、総合的な渋滞対策、公共交通機関の使いやすさを向上させるための地域モータリミックス施策、違法路上駐車解消及び中心市街地の活性化を図るための駐車場の整備等を推進します。また、交通事故死者数の減少を目指した交通安全対策、雪国の振興のための冬期道路交通対策等を推進します。さらに、歩きたくなる快適な歩道、自転車ネットワーク及び自転車駐車場の整備、沿道と連携した景観整備と「たまり」機能の充実等も図ってまいります。

第二に「活力ある地域づくりのための道路整備の推進」であります。活力ある地域づくりを推進し、多極分散型国土の形成を図るために、必要不可欠な高規格幹線道路ネットワークの整備を進めるとともに、

各地方圏における地域集積圏の形成を支える地域高規格道路を軸とした地域の幹線道路ネットワークの整備を進めることとしております。また、大都市圏におけるゆとりある暮らしを実現するために、自動車専用道路網の整備を図ります。さらに、道路整備と一体となった良好な住宅地地の供給を図るとともに、住宅地地の供給に必要なアクセス道路の整備を促進してまいります。

第三に「良好な環境創造のための道路整備の推進」であります。道路環境施策においては、社会・経済活動の活力を維持しつつ、地球、自然、沿道の三つの視点から、良好な環境の形成に強力に取り組むこととし、地域毎にその条件に応じた総合的な道路環境計画を策定いたします。

地球温暖化防止にむけては、バイパスや環状道路を整備すること等により、自動車走行のエネルギー効率を向上させるとともに、自然環境との調和を目指し、エコロードの整備を推進いたします。また、良好な沿道環境の保全・形成を図ることとしております。

以上、第11次道路整備五箇年計画のスタートの年を迎えるにあたり、その主要課題を申し上げましたが、これらの課題に的確に対応し、諸施策を体系的かつ強力に推進してまいらるためには、道路特定財源制度の堅持及び拡充と道路整備予算のより一層の拡大が是非とも必要であり、皆様の一層のご支援とご協力をお願いする次第であります。

最後に末筆ではございますが、道路行政に携わる方々の本年におきます御活躍と御健康をお祈りして年頭の挨拶と致します。

# 平成五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 加藤 利男

## 一 平成五年度の経済見通しと

### 経済運営の基本的態度

平成五年度の予算は、平成四年十二月二〇日の臨時閣議において、平成五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「平成五年度予算編成方針」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、一月二二日に大蔵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、一月二六日に概算閣議決定を得た。

「平成五年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」によると、平成四年度の我が国経済は、住宅投資は回復の動きがみられ、公共投資は堅調に推移している。しかしながら、個人消費は低い伸

びとなっており、設備投資は製造業を中心に弱含みとなっている。鉱工業生産も在庫調整の動きから停滞傾向で推移しており、企業収益は引き続き減少し企業の業況判断は減速感が続いている。さらに、労働力需給も、製造業等で緩和の動きが続いている。

加えて、株価と不動産価格が大幅に低下し、金融面では金融機関の不良資産が増大し内部蓄積が減少したことによる金融機関の融資対応力の低下や金融システムの安定性の問題が懸念される一方、实体经济面にも影響を与えている。

以上のように、我が国経済は、引き続き低迷しており、資産価格の下落もあって厳しい状況に直面している。

一方、経常収支の黒字巾は前年水準より拡大し

ているが、これは、輸出数量の伸びは緩やかであるものの、円高によるドル建輸出価格の上昇や高付加価値化が輸出金額を増加させたこと、景気調整の影響を受けた輸入数量の減少、投資収益収支の黒字拡大などによってもたらされたものである。

政府は、このように調整課程にある我が国経済を、内需を中心としたインフレなき持続可能な成長経済へ円滑に移行させるため、平成四年三月に公共事業等の施行促進などを内容とする「緊急経済対策」を、また同年八月には内需の拡大と金融システムの安定性の確保のための施策を含む「総合経済対策」を決定し、その円滑な実施を図るなど、適切かつ機動的な経済運営に努めてきたところである。

この結果、平成五年度の国民総生産は四七二兆

三千億円程度、経済成長率は、名目で三・〇％程度、実質で一・六％程度になる見込みである。また、平成四年度の卸売物価は一・三％程度の下落、消費者物価は一・八％程度の上昇となる見込みである。以上のような情勢を踏まえ、我が国としては、新しい経済計画「生活大国五か年計画」に沿って、内需を中心とするインフレなき持続可能な成長経済への円滑な移行を図るとともに、「生活大国」の実現に向けて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及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五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、現在調整課程にある我が国経済を内需を中心とするインフレなき持続可能な成長経済へ円滑に移行させることである。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。特に平成五年度予算においても公共投資の着実な推進、住宅投資の一層の促進

等景気に十分配慮するよう努める。同時に、内需を中心とした成長を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。まず、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つつ公共用地の円滑な確保を図るほか、開発利益の還元等を図ることによ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等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、引き続きこれを確保する。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、公共的事業分野への民間活力の導入を引き続き促進する。

第二は、新しい経済計画「生活大国五か年計画」に沿って、国民一人一人が豊かさと呼びとる日々の生活の中で実感できる「生活大国」の実現を目指すことである。このため、経済成長のあり方やその成果の活用に対する考え方を生活者、消費者重視へ変革していくことによって、国民経済

の目標をより直接的に生活の質の向上に向けていくこととする。国民生活基礎をより一層充実させるために、利用者の視点に立った整備目標等を踏まえ、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、良質な住宅の取得が可能となることを目指して、適正な地価水準の実現等を図るよう土地基本法の理念の下に住宅、宅地の供給の促進策や総合的な見直しが行われた土地税制の活用等総合土地政策推進要綱等に示された諸施策を着実に推進するとともに、住宅対策等の諸施策の充実を図る。

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中も狭まっている。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、公債残高が累増しないような財政体質を作り上げる必要がある。平成五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。

このため、国土の特色ある発展に向けて東京への集中の弊害の除去と地方の活性化を図る。即ち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つつ、東京から諸機能を分散し、地方の振興開発と大都市地域の秩序ある整備とを推進することによって、多極分散型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、平成五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中をもって考えられるべきである。

(1) 民間最終消費支出は、前年度比四・九％程度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九・七％程度の増加

となり、また、設備投資は前年度比二・九％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・三％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・三％程度、消費者物価は二・一％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、貿易収支は一六兆六千億円程度、経常収支は一四兆二千億円程度となるものと見込まれる。

(4) 以上の結果、平成五年度の国民総生産は四九五兆三千億円程度となり、名目、実質成長率はそれぞれ四・九％程度、三・三％程度になるものと見込まれる(表1)。

## 二 政府予算及び建設省関係予算等

### 1 政府関係予算

我が国財政は、平成五年度末の公債残高が一七六兆円を上回る見込であり、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引き続き極めて厳しい状況が継続するものと見込まれる。

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として、公債残高が累増しないような財政体質を作り上げていくことが基本的な課題である。

平成五年度予算及び財政投融资計画は、以上の考え方の下に、特例公債の発行を厳に回避し、公債発行額を可能な限り抑制するため、更に歳出の徹底した見直し、合理化等に取り組みとともに、景気に十分配慮することとして、次のような「平成五年度予算編成方針」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等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、景気に十分配慮するとともに、国民生活の質の向上に資するため、資金配分の重点化、効率化に留意しつつ、その積極的な活用を図る。

### (2) 公債発行

公債発行額は、七兆二、八〇〇億円とする。

表1 主要経済指標

	平成3年度 (実績)	平成4年度 (実績見込み)	平成5年度 (見通し)	対前年度比増減率			
				平成4年度		平成5年度	
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	458.6	472.3	495.3	3.0	1.6	4.9	3.3
民間最終消費支出	258.5	267.4	280.6	3.5	1.5	4.9	2.8
民間住宅	23.1	24.1	26.4	4.2	2.5	9.7	7.1
民間企業設備	88.4	85.1	87.6	▲3.7	▲3.8	2.9	2.4
2. 雇用	万人	万人程度	万人程度	%程度		%程度	
労働力人口	6532	6575	6640	0.7		1.0	
就業者総数	6395	6430	6495	0.5		1.0	
3. 鉱工業	%	%程度	%程度	%程度		%程度	
鉱工業生産指数 対前年度比増減率	▲0.6	▲5.3	3.3	-		-	
4. 物価	%	%程度	%程度	%程度		%程度	
総合卸売物価指数 対前年度騰落率	▲1.2	▲1.3	0.3	-		-	
消費者物価指数 対前年度騰落率	2.8	1.8	2.1	-		-	
5. 国際収支	兆円	兆円程度	兆円程度	%程度		%程度	
経常収支	12.0	14.6	14.2	-		-	
貿易収支	15.1	17.0	16.6	-		-	
輸出	41.5	42.0	43.9	1.2		4.5	
輸入	26.4	25.0	27.3	▲5.3		9.2	

(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5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。

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、景気や国民生活の質の向上への配慮など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。

(4) 予算及び財政投融资計画の弾力的運用

予算及び財政投融资計画の執行に当たっては、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。

以上の方針に基づき、平成5年度一般会計予算は歳入歳出は対前年度費〇・二%増の七二兆三、五四八億円(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、五〇〇億円、うち公共事業分二、一九〇億円)等により六・三%増の七兆四、一三八億円となっている(旧NTT、B型事業をあわせると、八兆五、二七一億円)。この六・三%の伸びは一般歳出全体が三・一%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NTT株式売却収入活用事業の公共事業分一兆二、三〇〇億円(A型一、〇五九億円)及びB型(一兆一、二四一億円、旧NTT、B型を含む)を加えた公共事業予算は八兆六、四三八億円が確保されたことにより、一般会計予算の一・九%のシェアを占めている(表2・3)。なお、NTT・B型事業の償還開始に伴い、平成5年度予算から初めて「社会資本整備特別措置法」に基づき、公共的建設事業に係わる貸付金の償還時において負担又は補助することとした金額(平成5年度七八三億円)が計上されている。

財政投融资計画については対前年度費二二・二二%増の四五兆七、七〇一億円が確保されている。

表2 平成5年度一般会計歳入歳出概算

平成4年12月26日 (単位 百万円)

区 分	前年度予算額 (当初) (A)	平成5年度 概算額 (B)	比較増△減額 (B-A)	備 考
歳 入				
1. 租税及印紙収入	62,504,000	61,303,000	△1,201,000	
2. その他収入	2,434,011	2,921,824	487,813	
(1) 国債整理基金 特別会計受入金	216,647	186,622	△ 30,025	
(2) その他収入	2,217,364	2,735,202	517,838	
3. 公 債 金	7,280,000	8,130,000	850,000	
合 計	72,218,011	72,354,824	136,813	
歳 出				
1. 国 債 費	16,447,320	15,442,347	△1,004,973	
2. 地方交付税交付金	15,771,880	15,617,350	△ 154,530	
3. 一 般 歳 出	38,698,811	39,916,800	1,217,989	
4. 産業投資特別会 計へ繰入等	1,300,000	1,378,327	78,327	
(1) 事 業 分	1,300,000	1,300,000	0	
(2) 償 還 分	—	78,327	78,327	
合 計	72,218,011	72,354,824	136,813	

(注) 1 計数整理の結果、異動を生ずることがある。  
2 「産業投資特別会計へ繰入等」において、「事業分」には「日本電信電話株式会社の株式の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)(以下、「社会資本設備特別措置法」という)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金額(平成4年度1,083,353百万円、平成5年度1,113,378百万円)を含んでいる。また、「償還分」は「社会資本整備特別措置法」に基づき、公共的建設事業に係る貸付金の償還時において負担又は補助することとした金額である。

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	
	5年度(A)	前年度(B)	伸率(A/B)	5年度(C)	前年度(D)	伸率(C/D)	5年度	前年度
一 般 会 計 総 額 (a)	72,354,824	72,218,011	0.2	6,053,981	5,716,635	5.9	8.4	7.9
一 般 歳 出	39,916,800	38,698,811	3.1					
産投特会へ繰入等	1,378,327	1,300,000	6.0					
(1) 事 業 分	1,300,000	1,300,000	0.0					
(2) 償 還 分	78,327	—	皆 増					
[公 共 事 業 関 係 費]								
治 山 治 水	1,478,728	1,428,187	3.5	1,194,082	1,152,971	3.6	80.8	80.7
道 路 整 備	2,410,108	2,299,952	4.8	2,410,108	2,299,952	4.8	100.0	100.0
港 湾・漁 港・空 港	681,467	650,643	4.7	0	0	—	—	—
住 宅 対 策	987,990	931,077	6.1	987,990	931,077	6.1	100.0	100.0
下 水 道・環 境 衛 生 等	1,435,074	1,340,911	7.0	1,164,840	1,088,356	7.0	81.2	81.2
農 業 農 村 整 備	1,154,330	1,109,417	4.0	0	0	—	—	—
林 道・工 業 用 水 等	230,074	218,978	5.1	0	0	—	—	—
調 整 費 等	13,551	12,864	5.3	0	0	—	—	—
小 計	8,391,322	7,992,029	5.0	5,757,020	5,472,356	5.2	68.6	68.5
(通常+NTT・B型及び旧B型)								
うち生活関連重点化枠	219,000	175,000	25.1	164,469	131,163	25.4	75.1	75.0
N T T ・ A 型	105,889	110,704	△4.3	100,431	103,777	△3.2	94.8	93.7
N T T ・ B 償 還 時 補 助	78,327	—	皆 増	54,533	—	皆 増		
一 般 公 共 事 業 計 (b)	8,575,538	8,102,733	5.8	5,911,984	5,576,133	6.0	68.9	68.8
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)	8,643,753	8,170,948	5.8	5,960,838	5,624,987	6.0	69.0	68.8
一 般 公 共 / 総 額 (b/a)	11.9(%)	11.2(%)		97.7(%)	97.5(%)			
公 共 事 業 / 総 額 (c/a)	11.9(%)	11.3(%)		98.5(%)	98.4(%)			
公 債 発 行 額 (d)	8,130,000	7,280,000	11.7					
うち財政法公債金	8,130,000	7,280,000	11.7					
特 例 法 公 債 金	0	0	—					
公 債 依 存 度 (d/a)	11.2	10.1						
うち財政法公債金	11.2	10.1						
特 例 法 公 債 金	—	—						
財 政 投 融 資	45,770,600	40,802,200	12.2	12,025,100	10,965,700	9.7	26.3	26.9

(注) 「産投特会へ繰入等」の「事業分」には、NTT・B型事業のうち、当面、NTT株式売払収入以外の財源をもって行うこととした金額(平成5年度1,113,378百万円、前年度1,083,353百万円)を含んでいる。また、「償還分」はNTT・B型事業に係る貸付金の償還時において負担又は補助することとした金額である。



2 建設省関係予算

「生活大国」の実現と、内需中心の持続的経済成長の定着を図るためには、公共投資資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、財政投融資資金の積極的活用等により、対前年度比五・〇％増の五兆九、〇六三億円（うち生活関連重点化枠一、六四五億円、NTT株式

売却収入（旧NTT・B型分を含む）八、五七〇億円）が確保された。（この外にNTT事業償還時補助五四五億円がある。）なお、宅地対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・九％増の五兆九、九九四億円となった（表4）。財政投融資資金についても、公共投資基本計画等を踏まえ、国民生活の質の向上に資するため、住宅・社会資本の積極的な整備を図る観点から対前年度比九・七％増

の一二兆二五一億円が確保された（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上がるものについて、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地方拠点都市地域等の地方都市基盤緊急整備、②ふるさと生活基盤緊急整備、③住宅・宅地供給緊急促進、④環境創造基盤緊急整備を踏まえて、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、六四五

表4 平成5年度建設省関係予算総括表

(単位：百万円)

事項	事業費			国費		前年度		本年度		備考	
	5年度(A)	前年度(B)	倍率(A/B)	5年度(C)	前年度(D)	うち生活関連重点化枠	うちNTT・B型	うち生活関連重点化枠	うちNTT・B型		
道 路 整 備	8,385,058	7,849,232	1.07	2,410,108	2,299,952	59,635	299,172	37,550	299,172	1.05	94,291
治 水 水 岸 等	2,012,285	1,963,146	1.03	1,194,082	1,152,971	15,801	178,441	13,037	178,441	1.04	824
治 水 水 岸 等	1,866,507	1,824,364	1.02	1,116,001	1,078,377	14,555	168,342	11,818	168,342	1.03	824
治 水 水 岸 等	61,680	58,777	1.05	35,812	34,410	662	4,082	529	4,082	1.04	53
治 水 水 岸 等	84,098	80,005	1.05	42,269	40,184	584	6,017	690	6,017	1.05	53
都 市 計 画	2,701,405	2,553,398	1.06	1,164,840	1,088,356	53,077	201,057	45,120	201,057	1.07	3,583
都 市 計 画	341,188	323,102	1.06	139,453	129,876	6,784	28,131	6,060	28,131	1.07	2,565
都 市 計 画	1,832,630	1,710,922	1.07	982,186	918,303	44,133	166,738	37,550	166,738	1.07	1,018
都 市 計 画	527,587	519,304	1.02	43,201	40,177	2,160	6,188	1,510	6,188	1.08	0
住 宅 再 生	9,872,486	9,432,452	1.05	987,990	931,077	35,956	77,872	35,456	77,872	1.06	1,733
住 宅 再 生	(2,324,721)	(2,073,412)	(1.12)								
一 般 公 共 事 業	22,971,234	21,798,228	1.05	5,757,020	5,472,356	164,469	756,542	131,163	756,542	1.05	100,431
一 般 公 共 事 業	(13,388,436)	(14,412,711)	(1.07)								
災 害 防 護	62,423	62,438	1.00	48,854	48,854	0	0	0	0	1.00	0
公 共 事 業	23,033,657	21,860,666	1.05	5,805,874	5,521,210	164,469	756,542	131,163	756,542	1.05	100,431
宅 地 再 生	829,064	768,077	1.08	0	1,640	0	0	0	0	—	0
宅 地 再 生	106,950	104,603	1.02	24,842	23,813	0	0	0	0	1.04	0
宅 地 再 生	69,791	67,649	1.03	68,301	66,193	0	0	0	0	1.03	0
宅 地 再 生	1,005,805	940,329	1.07	93,143	91,648	0	0	0	0	1.02	0
合 計	24,039,462	22,800,995	1.05	5,899,017	5,612,858	164,469	756,542	131,163	756,542	1.05	100,431

1 2 3 4 5

表5 平成5年度建設省関係財政投融资計画等総括表

(単位:百万円)

区分	財政投融资			自己資金等との合計		
	5年度(A)	前年度(B)	倍率(A/B)	5年度(C)	前年度(D)	倍率(C/D)
住宅金融公庫	6,905,500	6,478,500	1.07	7,211,180	6,440,545	1.12
住宅・都市整備公団	1,397,200	1,043,800	1.34	3,122,824	2,825,248	1.11
小計	8,302,700	7,522,300	1.10	10,334,004	9,265,793	1.12
日本道路公団	2,415,900	2,298,200	1.05	4,470,136	4,342,488	1.03
首都高速道路公団	485,200	408,600	1.19	856,727	761,009	1.13
阪神高速道路公団	382,600	372,700	1.03	580,791	583,858	0.99
本州四国連絡橋公団	223,300	211,600	1.06	518,514	484,018	1.07
東京湾横断道路株式会社	88,600	56,700	1.56	199,696	126,836	1.57
小計	3,595,600	3,347,800	1.07	6,625,864	6,298,209	1.05
都市開発資金融通特別会計	107,700	77,900	1.38	121,200	93,600	1.29
日本下水道事業団	16,200	14,900	1.09	33,335	30,379	1.10
民間都市開発推進機構	2,900	2,800	1.04	8,644	8,097	1.07
合計	12,025,100	10,965,700	1.10	17,123,047	15,696,078	1.09

億円(生活関連重点化枠のうちの公共事業分二、一〇〇億円の七五・一%)が確保された(表6)。

- (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5,100百万円(前年度1,700百万円)、自己資金等との合計8,653百万円(前年度4,444百万円)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17百万円(前年度16百万円)、自己資金等との合計88,690百万円(前年度94,205百万円)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500百万円(前年度800百万円)、自己資金等との合計1,375百万円(前年度2,122百万円)がある。

表6 平成5年度建設省関係生活関連重点化枠事業費・国費総括表

(単位:百万円)

事項	地方拠点都市地域等の地方都市基盤緊急整備		ふるさと生活基盤緊急整備		住宅・宅地供給緊急促進		環境創造基盤緊急整備		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	37,125	22,072	44,441	23,625	12,973	6,522	15,189	7,416	109,728	59,635	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. 公園及び下水道の「住宅・宅地供給緊急促進」の( )書の計数は、「地方拠点都市地域等の地方都市基盤緊急整備」の再計上であり、計には含まない。 3. 下水道の「環境創造基盤緊急整備」の( )書の計数は「ふるさと生活基盤緊急整備」の再計上であり、計には含まない。
治水	11,451	6,636	4,318	2,223	2,023	973	8,164	4,723	25,956	14,555	
海岸	0	0	140	56	0	0	1,363	606	1,503	662	
急傾斜地等	210	105	0	0	108	54	850	425	1,168	584	
公園	14,777	5,634	1,117	500	( 328)	( 125)	1,750	650	17,644	6,784	
下水道	21,118	10,994	63,395	33,139	( 460)	( 230)	< 1,195 >	< 747 >	84,513	44,133	
市街地再開発等	2,799	933	0	0	3,681	1,227	0	0	6,480	2,160	
住宅対策	0	0	0	0	98,409	35,956	0	0	98,409	35,956	
合計	87,480	46,374	113,411	59,543	117,194	44,732	27,316	13,820	345,401	164,469	

3 公共事業に係る補助率等の恒久化について  
 公共事業等に係る補助率等については、昭和六〇年度以降いわゆる補助率カット措置等が行なわれ、平成五年度までは暫定措置として継続することとされていたところであるが、今般大蔵省及び自治省等からの要請等により検討が進められた結果、次のとおり恒久化することとされた。

① 補助率等

公共事業に係る補助率等については、建設省所管事業についても、行革審査等を踏まえ、体系化・簡素化等の観点から、直轄事業にあつては、補助事業にあつては、これを基本として恒久化するが、国の施策としての事業の重要性・緊急性、事業の特性及び規模、受益の範囲、同種事業等の補助率等とのバランス等を総合的に勘案し、適切な補助率等を設定する。

② 実施の時期

平成五年度から適用する。

③ 地方財政措置

補助率等の見直しに伴う地方公共団体の負担については、公共事業の円滑な執行に支障が生ずることのないよう、適切な地方財政措置が講じられる。

④ 主要事業の補助率等

[直轄]

○道 路 五九以前 現行 五以降

一般国道改修 3/4 2/3 2/3

うち都計四車 2/3 高規格 6/10 7/10 2/3

○河川・ダム 河川改修(一級) 2/3 6/10 2/3

大規模 3/4 2/3 7/10 2/3

○砂 防 一般 2/3 6/10 2/3

災害関連緊急 2/3 2/3 2/3

○国営公園整備 (イ号) 2/3 6/10 2/3

(ロ号) 10/10 10/10 10/10

〔補助〕 五九以前 現行 五以降

○道 路 一般国道改修 3/4 6/10 5/10

うち都計四車 2/3 6/10 5/10

地方道 2/3 5/10 1/2

街 路 2/3 5.5/10 1/2

○河川・ダム 高規格 5.5/10 1/2

河川改修(二級) 2/3 5.5/10 1/2

大規模 3/4 6/10 5.5/10

河川改修(二級) 1/2 1/2 1/2

○砂 防 一般 2/3 5.5/10 1/2

○下 水道 公共下水道 6/10 1/2 1/2

(管渠) 2/3 5.5/10 5.5/10

流域下水道 2/3 5.5/10 5.5/10

(処理場) 1種 3/4 2/3 1/2

(管渠) 2/3 5.5/10 5.5/10

(処理場) 二種 2/3 5.5/10 5.5/10

○公 園 (用地) 1/3 1/3 1/3

(施設) 1/2 1/2 1/2

○住 宅 公営住宅 1/2 1/2 1/2

(二種) 2/3 2/3 2/3

三 道路関係予算

1 道路関係予算の概要

平成五年度の道路整備予算は、生活大国をめざし、活力ある経済に支えられた「ゆとり社会」を実現するため、国民の要請に応え道路整備の立ち遅れに緊急に対応すべく、第11次道路整備五箇年計画を策定し、その初年度として、緊急かつ計画的な道路の整備を強力に推進すること及びそのために必要な道路整備財源を確保することを基本方針とし、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四分の一相当の直入及びN T T株式売却収入の活用等により、次のとおり計上した(表7、図1)。

道路整備特別会計 (N T T事業償還時補助分は含まない。)

一般道路事業 事業費 四兆七、五一八億円 (対前年度比一・〇四)

国費 二兆七、九七七億円 (対前年度比一・〇四)

有料道路事業 事業費 三兆六、三三三億円 (対前年度比一・一一)

国費 三、四二二億円 (対前年度比一・一四)

合計 事業費 八兆三、八五一億円 (対前年度比一・〇七)

表7 道路整備予算総括表

(単位：百万円)

区分	5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
一般道路	4,751,842	2,797,670	4,586,532	2,696,538	1.04	1.04
一般国道	3,476,077	2,084,840	3,340,805	1,980,320	1.04	1.05
直轄補助	1,845,865	1,183,770	1,776,715	1,104,510	1.04	1.07
地方道	1,315,811	895,042	1,265,529	813,217	1.04	1.10
都道府県	530,054	288,728	511,186	291,293	1.04	0.99
市町村	1,129,763	611,459	1,087,995	603,694	1.04	1.01
交通安全	747,303	404,970	721,248	399,342	1.04	1.01
調査	382,460	206,489	366,747	204,352	1.04	1.01
街路	367,104	201,068	347,965	187,141	1.06	1.07
区画整理	123,828	79,759	118,755	76,336	1.04	1.04
再開	9,517	8,784	9,375	8,639	1.02	1.02
調査	1,162,200	609,570	1,119,125	606,039	1.04	1.01
機械	838,920	439,910	808,444	437,721	1.04	1.01
補助率差額等	267,561	141,238	256,834	140,179	1.04	1.01
住宅地関連	52,048	26,933	50,176	26,650	1.04	1.01
沿道整備融資	3,671	1,489	3,671	1,489	1.00	1.00
(緊急地方道路整備事業)	20,830	14,161	20,256	13,585	1.03	1.04
(N T T - B型事業)	—	42,499	—	38,384	—	1.11
有料道路	91,835	46,000	105,746	57,810	0.87	0.80
日本道路公団	900	600	600	400	1.50	1.50
首都高速道路公団	(1,089,662)	(572,500)	(1,051,790)	(552,800)	(1.04)	(1.04)
阪神高速道路公団	(564,479)	(299,172)	(511,311)	(299,172)	(1.10)	(1.00)
本州四国連絡橋公団	3,633,216	342,074	3,262,700	300,144	1.11	1.14
東横断会	2,031,328	120,815	1,896,735	100,645	1.07	1.20
地方道路公社等	537,442	39,800	433,914	26,214	1.24	1.52
(N T T - A型事業)	363,875	9,300	361,930	16,901	1.01	0.55
小計	212,615	29,532	170,443	22,168	1.25	1.33
道路開発資金	195,510	0	123,674	0	1.58	—
道路整備計	235,246	94,127	218,804	90,216	1.08	1.04
住宅地関連(一般会計)	(221,460)	(94,291)	(226,609)	(96,132)	(0.98)	(0.98)
再計	3,576,016	293,574	3,205,500	256,144	1.12	1.15
高規格幹線道路	97,000	48,500	88,000	44,000	1.10	1.10
高速自動車国道	8,385,058	3,139,744	7,849,232	2,996,682	1.07	1.05
本州四国連絡道路	50,984	25,500	21,948	12,000	2.32	2.13
一般国道	8,436,042	3,165,244	7,871,180	3,008,682	1.07	1.05
調査	2,569,737	469,468	2,364,799	392,227	1.09	1.20
調整	1,759,393	120,515	1,674,905	100,220	1.05	1.20
調整	212,615	29,532	170,443	22,168	1.25	1.33
調整	595,814	317,506	517,681	268,069	1.15	1.18
調整	1,915	1,915	1,770	1,770	1.08	1.08

うち高規格幹線道路  
 国費 三兆一、三九七億円  
 (対前年度比一・〇五)  
 事業費 二兆五、六九七億円  
 (対前年度比一・〇九)  
 国費 四、六九五億円  
 (対前年度比一・〇九)  
 住宅地関連(道路分)  
 一般会計  
 事業費 五・一〇億円  
 (対前年度比一・二〇)  
 財政投融资資金  
 三兆五、九五六億円  
 (対前年度比一・〇七)

なお、道路特定財源に關し揮発油税、地方道路税、自動車重量税、自動車取得税及び軽油引取税の暫定税率の適用期限を五年延長したうえで、次のとおり税率を変更する。

現行暫定税率 税制改正後税率  
 揮発油税① 四五・六円/ℓ 四八・六円/ℓ  
 地方道路税② 八・二元/ℓ 五・二元/ℓ  
 ガソリン税(①+②) 五三・八円/ℓ 五三・八円/ℓ  
 軽油引取税 二四・三元/ℓ 三二・一元/ℓ  
 実施時期は平成五年一月一日とする。  
 (平成五年一月三〇日までには現行の暫定税率を適用)

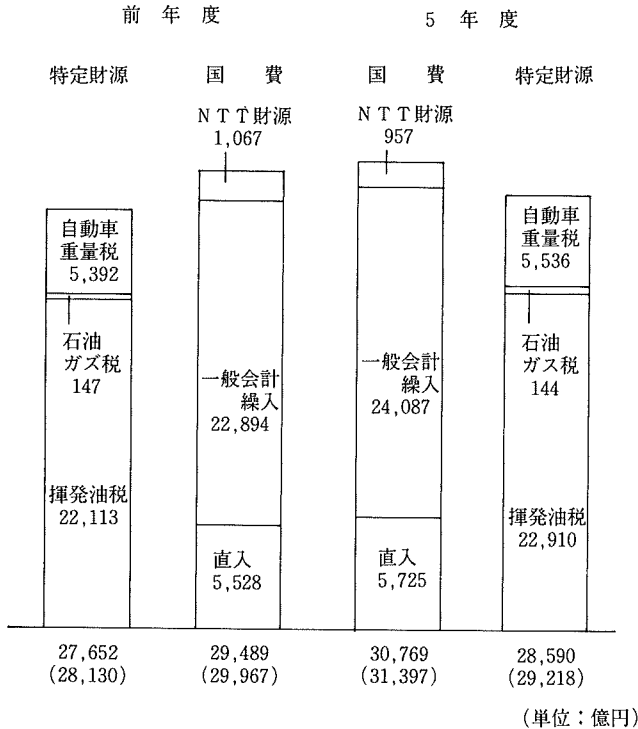
2 第11次道路整備五箇年計画等の策定

現行の第10次道路整備五箇年計画の平成四年度での終了に伴い、新たに平成五年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画を策定することが認められた。その規模については、他の社会資本整備計画の計画倍率と同程度の対前回計画一・四三倍、総額七六兆円となっている(表8)。なお、新五箇年計画については、一月中の閣議了解を経てその後の閣議決定により正式に発足すること

また、道路整備五箇年計画事業の内数として、同時に計画される第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画及び第8次奥地等産業開発道路整備計画についてもその策定が認められた。これらの計画規模については、今後閣議決定に向けて調整が行なわれることとなっている。

各五箇年計画の策定の考え方は次のとおりである。

① 第11次道路整備五箇年計画  
生活大国をめざし、活力ある経済に支えら



(注) 1 ( ) 書きは、貸付金償還金等を含む額である。  
2 国費にはNTT事業償還時補助分は含まない。  
3 一般会計繰入額には、旧NTT-B型5年度2,978億円、前年度2,886億円を含む。

図1 道路整備特別会計国費

れた「ゆとり社会」を実現するため、国民の要請に応え道路整備の立ち遅れに緊急に対応すべく、平成5年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画を策定し、「生活者の豊かさを支える道路整備の推進」「活力ある地域づくりのための道路整備の推進」「良好な環境創造のための道路整備の推進」の三つの課題に重点をおき整備推進を図る。

なお、その実施にあたっては「複合的施設の展開」、「多様な空間機能の充実」、「総合的

表8 第11次道路整備五箇年計画(案)

(単位：億円)

区分	第11次五箇年計画額 (H5～H9年度) (A)	前計画 (S63～H4年度)		倍率		平成5年度		前年度 事業費 (E)	倍率 (D)/(E)	平均 伸率 H4年度 初項
		計画額 (B)	実績額 (C)	(A)/(B)	(A)/(C)	事業費 (D)	進捗率 %			
一般道路事業	288,000	238,000	226,365	1.21	1.27	48,028	16.7	46,085	1.04	1.08
有料道路事業	206,000	140,000	142,390	1.47	1.45	36,332	17.6	32,627	1.11	1.08
小計	494,000	378,000	368,755	1.31	1.34	84,360	17.1	78,712	1.07	1.08
地方単独事業	252,000	139,000	173,703	1.81	1.45	43,400	17.2	40,382	1.08	1.08
計	746,000	517,000	542,458	1.44	1.38	127,760	17.1	119,094	1.07	1.08
調整費	14,000	13,000	—	1.08	—	—	—	—	—	—
合計	760,000	530,000	542,458	1.43	1.40	127,760	16.8	119,094	1.07	1.08

<注> 1. 一般道路事業には、緊急地方道路整備事業及び住宅地関連(道路特会)を含む。  
2. 前計画の実績額及び前年度事業費、5年度の一般道路事業には住宅地関連(一般会計)を含む。  
3. 平成3年度以降の地方単独事業は見込み値である。  
4. 前計画の一般道路事業、有料道路事業の実績には、平成4年度補正予算を含む。

な交通機能の強化、「まちづくり、地域づくりの支援」の視点に立って、施策の展開を図る。

② 第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画

雪国における生活の安定を確保し、地域の振興を図るとともに、国民に広く諸活動の場を提供するため、雪国社会の変化に対応しながら、地域の特性に応じた適切な冬期道路交通対策を推進することが必要である。

このため、第10次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画を策定し、雪寒施策の拡充強化を図る。

計画の策定にあたっては、一般国道から市町村道にいたる道路網においてより効率的な対策を行うため、新たに地方単独事業を含めた総合的な計画として策定する。

③ 第8次奥地等産業開発道路整備計画

交通条件が極めて悪く産業の開発が十分に行われていない山間・奥地等の地域における産業の振興を図るため、地域の産業構造の変化等に対応し、地域間の交流にも配慮した産業の開発の基盤となるべき道路の整備が緊急の課題となっている。

このため、奥地等の地域において主要地方道を含めた総合的なネットワークを計画的に

整備することを目的として、第8次奥地等産業開発道路整備計画を策定する。

計画の策定にあたっては、新たに地方単独事業を含めた総合的な計画として策定する。

3 道路関係予算の重点施策

(1) 生活者の豊かさを支える道路整備の推進

(1) ぐらしの利便性向上のための道路整備の推進

1) 総合的な渋滞対策の推進

① 従来より実施しているアクションプログラム等の交通容量拡大施策を追加修正するとともに、新たに輸送効率の向上や交通需要の時間的平準化等の交通需要マネジメント施策を併せて行う「新渋滞対策プログラム」を策定し、渋滞対策を推進する(表9)。

その場合、関係者が一体となって交通需要マネジメントを促進するために、道路管理者はカープール用駐車場の整備等必要な支援事業を重点的に実施するとともに、地方公共団体が地元団体や関係機関等に対して時差出勤や通勤時の相乗り利用等に関しての誘導を行うよう働きかける。

② 開発と交通施設との調和を図るため、大規模な開発に伴い、道路交通への影響が生じると予想される場合には、その影響を事前に評価する交通アクセスメントを実施し、道路管理者、地方公共団体、開発者の適切な協力の下に所要の対策を行う。

2) 公共交通機関の使いやすさの向上

(地域モータリミックスの推進)  
社会全体として調和のとれた総合的な交通政策が必要であり、地域特性、交通特性等に応じて、自動車、鉄道、内航海運等各種交通機関のそれぞれが特性を十分発揮し、連携を強化して、国民のニーズに満足し得る交通体系を確保するモータリミックス政策を推進する。

その一環として、次の施策を内容とする地域モータリミックス施策を推進する。

- ① 各種交通機関の特性を十分発揮するため、空港、港湾、新幹線駅へのアクセスを強化する道路網や交通拠点広場等の整備を積極的に

表9 渋滞対策事業費

(単位:億円)

区分	5年度事業費	前年度事業費	倍率
渋滞対策事業	11,584	8,925	1.30

推進する。

- ② 交通の輻輳する都市部及び周辺部において、都市モノレール及び新交通システム等の整備を推進するとともに公共交通機関としてのバスへの適切な機能分担を図るため、バスレーンのカラー舗装化、バス停のハイグレード化、バス交通が公共交通機関の主体となっている都市におけるバス交通広場の整備等バス交通の優先策を推進する。

また、駅前広場、駐輪場、パークアンドライド用駐車場等の整備や交通結節点にかかる自転車道や歩道、立体横断施設におけるエスカレーター・エレベーター、動く歩道等歩行者優先の道路整備を推進する。

3) 駐車対策の推進

- ① 計画的な駐車場の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とともに、有料道路融資事業等（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（低利子貸付制度）を活用した駐車場の積極的・計画的な整備を進める。

- ② 限られた都市空間の有効活用を図るため、道路、公園、河川等の地下空間を活用した駐車場の整備を推進する。

また、新たに立体道路制度を活用して既設

の建築物内の空間を道路附属物駐車場として整備するなど、官民共同による駐車場整備を一層推進する。

- ③ 郊外の鉄道駅やバスターミナル及び乗り合い拠点等におけるパークアンドライド駐車場について、整備を推進する。

- ④ 路上駐車を防止し、安全で円滑な道路交通を確保するため、民間が行う荷捌きのための一時停車施設の整備への低利融資を行う。

また、駐車場案内システムの整備を推進する（表10）。

表10 駐車対策事業費

(単位：億円)

区 分	5年度事業費	前年度事業費	倍 率
駐 車 場	896	650	1.38
有道路融資事業等	298	260	1.15
料定交通安事業全	340	150	2.26
特設等整備資	258	240	1.08
道路開	48	26	1.86
駐車場案内システム			

○駐車場継続 一〇〇箇所一九、〇〇〇台

新規 一〇〇箇所二一、〇〇〇台

完成 七〇箇所一六、〇〇〇台

4) 情報サービスの高度化

標識BOXの活用等により、利用者の意見を反映した標識の充実に努めるとともに、路線番号・標識・キロポスト・地図の連動による、わかりやすい道路案内システムの構築を図る。POINTERプロジェクトを推進する。

また、路車間情報システム、道路情報板等の整備を推進する。

- ① 円滑な道路交通の確保等のため、共同溝の整備を積極的に推進する。

- ② 道路の維持修繕及び占用工事にあたり、集中工事や共同施行を行うほか、工事量や工期間の縮減を図るため工法や制度等総合的な施策の検討を進め、路上工事による交通渋滞の解消を図る。

○共同溝整備事業 全国三五路線 八四箇所

6) 物流高度化・効率化

- ① 道路交通の一部を代替し、環境にも配慮した新たな物流システムの導入を図るため、官民の連携の下、実験線の建設に向けた技術開発を行う等、研究、開発を推進する。

- ② 地域の道路環境と調和のとれたロジスティクスの高度化の促進を図るため、ロジスティクスセンター等が立地する広域物流拠点と道路網の新たな一体整備を推進する。

- ③ 主要な都市圏において物資流動調査を実施

し実態を把握するとともに、主要都市毎に都市内の集配施設等都市内の物流施設について総合的な整備計画の策定を推進する。

④ 物流拠点整備を行うことにより、交通需要マネジメントを推進し、物流の効率化を図る。また、空港、港湾等の主要物流施設とのアクセスを強化する道路整備を推進する。

⑤ 物流の合理化や国際物流への対応を図るとともに、道路交通の円滑化に寄与するため、車両総重量の制限の緩和について、橋梁の補修、補強等のために必要となる道路構造上の対応と併せて当面可能な範囲内で暫定的な緩和措置を含め、具体的な実施方策を検討する。

7) 国際化に対応した道路整備の推進  
 増大している国際交通に適切に対応するため、国際拠点と道路網との連絡の強化を図るとともに、外国人の快適な日本での生活のため、道路案内システム・道路交通情報システムの国際化を図る。また、日本の進んだ道路技術を生かした技術交流・技術協力を積極的に推進する。

(2) ぐらしの安全性向上のための道路整備の推進

1) 交通安全対策の推進  
 ① 一般道路において、抜本的対策として自動車専用道路、バイパスなど道路の新設・改築事業を推進するとともに、現道の緊急対策として、第5次特定交通安全施設等整備事業五

箇年計画等に基づき、歩道等の整備、交差点の改良、道路照明の設置など交通安全施設等の整備を積極的に推進する。特に、地域ごとの交通事故調査を充実し、事故実態に即した効果的な交通安全対策を実施する(表11)。

② 高速自動車国道等において、交通安全対策に関する五箇年間の事業計画等に基づき、路面排水対策、連続照明の増設、気象情報等の提供等の交通安全対策を強力に推進する。また、渋滞時の安全対策として、渋滞区間の六車化、インターチェンジの改良、的確な渋滞情報の提供等を重点的に実施する(表12)。

③ コミュニティ道路、ハンプ等を整備する「路地の復権緊急事業」を新たに推進する。また、道路と自動車が一体となった事故回避システムの調査、研究に着手する。

○特定交通安全施設等整備事業  
 ・歩道・自転車等(延べ延長)

約一、〇〇〇km

・コミュニティ道路

八一箇所

・交差点改良

三三〇箇所

○高速自動車国道等の交通安全対策

・道路照明施設の整備

五七km

・渋滞区間の拡幅

一八箇所

・ICの改良(ブース増設等)

四八箇所

2) 高齢者等のための道路整備

(単位:億円)

区分	5年度事業費	前年度事業費	倍率
交通安全施設等整備事業	10,032	9,728	1.03
交通安全施設等整備事業	3,671	3,480	1.06
うち特定交通安全施設等整備事業	3,033	2,840	1.07

表12 高速自動車国道等の交通安全対策に関する事業費

(単位:億円)

区分	5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	788	692	1.14

① 高齢者等が安心して通行できるように、幅の広い歩道(幅員概ね3m以上)の整備を推進するとともに、沿道への車乗り入れ部での歩道の切り下げを改善し、歩きやすく快適な歩行環境の整備を推進する。

② 駅や高齢者等の利用の多い施設の周辺等において、必要に応じスロープや昇降装置を付けた立体横断施設や駅等の建築物に直接出入りできる立体横断施設の整備を推進する。

また、歩道の段差など車椅子の通行上の障害を的確に把握するため、「車椅子利用による通行障害実態調査」を実施し、歩道の拡幅電柱の移設、立体横断施設の整備等を行う。



③ 小学校等の通学路について、新たに小学校等と連携して「通学路基本台帳」の整備を行うとともに、児童等が安全、快適に通行できるように、歩道や防護柵等の交通安全設備等の点検・整備を推進する。

④ 近年の高齢運転者等の増加に対応して、ゆとりのある道路構造の確保や視環境の向上、疲労運転の防止等を図ることとし、付加車線（ゆずりあい車線）の整備、道路照明の増設、簡易パーキングエリアの整備等を進める。

○幅の広い歩道等の整備道路延長  
約一、〇〇〇km

○昇降装置付き立体横断施設

一般国道三号（福岡市東区）等

3) 地域の生活を支える信頼性の高い道路網の整備  
約一〇箇所

① 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、防災点検に基づき緊急性の高い箇所から逐次計画的に防災対策を実施するとともに、生活の基幹となるネットワークにおいて、災害の発生そのものを抑止する工法を用いることにより、事前通行規制区間の解消をめざす事業（安心ネットワーク緊急整備事業）を推進する。さらに、道路防災情報の提供の充実を図る。

② 道路施設の震災点検並びに道路施設以外の関連施設の震災点検に基づき、橋梁の耐震性の強化等、震後における道路交通を確保するための施策を計画的に推進する。

○防災対策

約四、六〇〇箇所

○震災対策

約一、一〇〇箇所

○安心ネットワーク緊急整備事業実施箇所

一般国道二二〇号青島日南局改等

4) 雪国の振興のための冬期道路交通確保策の推進  
約一〇箇所

① 地域間交流の拡大に対応できる幹線道路の冬期モビリティを確保するため、積雪時にも道路幅員が十分に確保できるよう消雪施設、流雪溝の整備を推進するとともに、特に推雪幅の確保を積極的に推進する。また、雪崩や地吹雪による交通遮断を防止するため、要対策箇所の解消を促進する。さらにチェーン着脱が容易で休憩所等の機能も有する多機能型チェーン着脱場等や、急カーブ区間の冬期の安全対策を推進し、冬期交通のネック箇所の解消を進める。

② 冬期歩行者空間ネットワークの充実のため、歩道除雪を拡充するとともに、無散水消雪施設、流雪溝等の整備を促進する。特に通学路の重点的な確保を進める。

③ 流雪溝や小型除雪機械など地域住民が主体的に雪対策を行うことを支援する施策を推進する。

④ 除雪の効率化、道路利用者の利便向上に資する道路気象情報システムの整備を促進するとともに、消雪施設等の施設の維持、修繕、更新を推進する。

5) 道路サービスの安定的な提供

① 豊かな生活と経済活動を支えていくため、より高度な道路サービスを常に提供できるように舗装、橋梁、トンネル等道路ストックの適時適切な保全と管理の充実に努める。

② 住民からの道路に関する苦情や意見、相談等に対し迅速かつ適切に対応するとともに、今後の道路管理や道路整備に資するため、道路に関する相談等の総合的な窓口（道路一〇番）を設置するなど、道路利用者サービスの向上を図る。

(3) ぐらしの快適性向上のための道路整備の推進

1) 歩行者・自転車のための空間整備

① 歩行者や自転車の動線に即した、安全で利用しやすい歩道及び自転車道のネットワークの形成を図るため、各道路管理者等の連携により、歩道網計画を策定し、整備を推進する。

② 歩道と公園等との一体整備、歩道と建築物内の公共用道路やセットバックとの連携等を

図り、都市空間を有効に活用して歩道等ネットワークの強化を図るほか透水性舗装、カー舗装などの歩道舗装を行う。

③ 鉄道駅等の交通結節点において、ペDESTリアン・デッキなど建築物に直接出入りできる立体横断施設や、エレベーターやエスカレーター等の昇降装置を付けた立体横断設備の整備を推進する。

④ 都市における交通手段としての自転車の利用促進のため、「サイクルネットワーク整備事業」を推進するとともに、道路や公園等の地下の活用、地下鉄駅や地下自動車駐車場との一体整備等により、自転車駐車場の整備を推進する。

また、大規模自転車道の整備を推進する  
(表13)。

○歩道等の新設道路延長 約二、七〇〇km  
○歩道と公園の一体整備

一般国道一〇号(大分市)等五箇所  
○自転車駐車場 豊橋駅自転車駐車場

(豊橋市)等五五箇所  
○大規模自転車道 今治大三島自転車道

(愛媛県)等四七箇所  
2) 沿道と連携した景観整備と「たまり」機能の充実

① 自動車利用者のための「たまり」空間とし

表13 歩道、自転車道関係事業費 (単位:億円)

区分	5年度事業費	前年度事業費	倍率
歩道・自転車道の整備	5,900	5,700	1.04
自転車駐車場の整備等	86	64	1.34
特定交通安全整備街路	16	10	1.64
大規模自転車道の整備	70	54	1.29
	140	135	1.04

て、一般道路に休憩施設を計画的に配置する。その際、地域の状況に応じ地方公共団体等の設置する郷土資料館等の地域振興施設と連携し、「道の駅」として地域交通の核の形成とサービスの高度化・多機能化を図る。

② バス停のハイグレード化、駅前広場の整備、公園と歩道とを一体化した緑の散歩道の整備等により、歩行者のための「たまり」空間の拡充を図る。

③ 駅前道路、目抜き通り、並木道などを沿道と連携して景観整備を行い、住民が誇りとし、祭りやイベント等の場としても活用できる都市や地域のシンボルとなる道路空間とする。

○道の駅整備事業  
○全国・約四〇箇所において実施

○シンボルロード等の整備

○全国・約二八〇箇所において実施

3) 道路地下空間の計画的利用の推進

利用者のニーズに対応した道路空間の活用を図るため道路地下空間利用計画を策定し、共同溝、キャブ、地下歩道、地下駐車場等の計画的整備を推進する。

(2) 活力ある地域づくりのための道路整備の推進

(1) 交流ネットワークの充実

1) 高規格幹線道路網の整備

高規格幹線道路網について二〇〇〇年までにおおむね九、〇〇〇kmの供用、二一世紀初頭までに一四、〇〇〇kmのネットワークの完成を目標に整備を強力に推進する。また、第二東京湾岸道路、東京湾口道路、大阪湾環状道路、伊勢湾口道路等については、地域の活性化施策の推進とあわせて、具体化のための調査を進める。

① 国土開発幹線自動車道及び一般国道の自動車専用道路については、地方圏の横断道、大都市圏の環状道路、第二東名・名神高速道路等の整備を推進する。

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を引き続き推進する(表14、15、16、17)。

また、新たに西神地区及び尾道大橋四車線化に着手する。

表16 平成5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	虻田～伊達	11
東北縦貫自動車道	大泉～美女木JCT	9
東海北陸自動車道	美濃～美並	17
近畿自動車道	名古屋～勝川	11
〃	堺～岸和田和泉	10
関西国際空港線	泉佐野JCT～前島JCT	7
山陽自動車道	備前～岡山	37
〃	福山西～河内	36
四国縦貫自動車道	藍住～脇	32
国幹道並行国道自専計		14
		184
(拡幅)		
関越自動車道	新座～藤岡	76
中国縦貫自動車道	広島JCT～戸河内	7
中国縦貫自動車道計		83
小計		267
一般国道自動車専用道路		
三遠南信自動車道	小川路峠道路等	23
合計		290

表17 一般国道自動車専用道路の平成5年度新規事業箇所

路線名	箇所
日高自動車道	門別厚賀道路
旭川・紋別自動車道	上川上越道路
三陸縦貫自動車道	釜石山田道路
三陸縦貫自動車道	桃生登米道路
三遠南信自動車道	三遠道路
京都縦貫自動車道	丹波綾部道路
京奈和自動車道	紀北東道路
西九州自動車道	佐々佐世保道路
南九州西回り自動車道	芦北出水道路

また、地方拠点都市地域をはじめ地域の発展を図る。

① 地域の総合的な発展の基盤となる道路ネットワークについて、「広域道路整備基本計画」を、有識者等の意見を踏まえつつ、関係する道路管理者等が共同で策定する制度を創設する。

② 地域構造を強化する軸となる地域高規格道路について、地域の振興施策とあわせて、整備を推進する。

地域高規格道路は、自動車専用道路、または同程度の機能を有する質の高い道路とし、地域の实情に応じた高速度サービスを提供できる構造とする。

③ 平成5年度の事業として、地域高規格道路調査を充実させ、地域集積圏や道路ネットワークについて調査するほか、規格の高い幹線道路として計画すべき路線・区間の具体的な調査を推進するとともに、調査熟度の増したもののうちから、当面重点整備すべき区間を地域高規格道路として指定し、地域の振興施策とあわせ、新たに事業に着手する。

2) 強い地方圏の形成

活力にみちた魅力ある地域づくりを推進するため、地域高規格道路を軸とした道路ネットワークの整備により、広域的な地域の連携強化を図る。

表14 高規格幹線道路事業費

(単位:億円)

区分	5年度事業費	前年度事業費	倍率
高規格幹線道路事業費	25,697	23,648	1.09
高速自動車国道	17,594	16,749	1.05
本州四国連絡道路	2,126	1,704	1.25
一般国道	5,958	5,177	1.15
調査	19	18	1.08

表15 高規格幹線道路供用延長

(単位:km、%)

区分	総延長	4年度末	5年度末	
			供用延長	進捗率(%)
高規格幹線道路	14,000	5,929	6,136	44
国土開発幹線自動車道等	11,520	(285) 5,404	(299) 5,574	48
本州四国連絡道路	180	108	108	60
一般国道	2,300	132	155	7

(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。

○供用延長

高規格幹線道路として、関越道の六車線化等の改築を含め、二九〇kmを供用する。

平成5年度末の供用延長は、約六、一四〇kmとなる。

(2) 地域集積圏の形成

1) 地域高規格道路の整備

強い地方圏と安定した大都市圏を形成するため、全国的な高規格幹線道路網と一体となつて、地域の連携による「地域集積圏」の形成、集積圏相互の交流の促進、交流拠点等との連結を図る、地域高規格道路を軸とした道路ネットワークの整備を推進する。

① 地域の総合的な発展の基盤となる道路ネットワークについて、「広域道路整備基本計画」を、有識者等の意見を踏まえつつ、関係する道路管理者等が共同で策定する制度を創設する。

② 地域構造を強化する軸となる地域高規格道路について、地域の振興施策とあわせて、整備を推進する。

地域高規格道路は、自動車専用道路、または同程度の機能を有する質の高い道路とし、地域の实情に応じた高速度サービスを提供できる構造とする。

③ 平成5年度の事業として、地域高規格道路調査を充実させ、地域集積圏や道路ネットワークについて調査するほか、規格の高い幹線道路として計画すべき路線・区間の具体的な調査を推進するとともに、調査熟度の増したもののうちから、当面重点整備すべき区間を地域高規格道路として指定し、地域の振興施策とあわせ、新たに事業に着手する。

2) 強い地方圏の形成

活力にみちた魅力ある地域づくりを推進するため、地域高規格道路を軸とした道路ネットワークの整備により、広域的な地域の連携強化を図る。

また、地方拠点都市地域をはじめ地域の発展

の核となる都市においては、高次都市機能の育成・集積を促進するための道路整備を推進する。

① 地方部においては各種地域振興施策を支える道路の整備や、農山村の定住基盤の充実、過疎地域・奥地等の振興、活性化を支える道路整備等を計画的、重点的に推進する。

② なお、その際、地方特定道路整備事業の積極的活用を図る。

(広域的な地域の連携強化)

広域的な地域の連携強化や中心都市における環状方向の連絡のため、地域高規格幹線道路を軸とした道路ネットワークの整備を推進する。

(核となる都市の高次都市機能の育成)

地域の発展の核となる都市において、鉄道跡地等の大規模空地等を活用し、高次都市機能の集積を図る拠点地区の面的整備やそれを支える道路整備を推進する。特に、地方拠点都市地域における土地区画整理事業の制度拡充を図る。(地方部の定住と活性化の推進)

① 地方部において、日常生活を営む上で中心となる都市や隣接市町村相互の連携強化に資する道路網の整備を推進するとともに学校、医療施設等公共公益施設の整備に関連する道路整備を推進する。

② 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とともに、地域の個性

と創意工夫を活かした地域振興施策に資するマイロード事業を一層推進する。

③ 既存商店街における活力や都市的魅力を回復するとともに、郊外等における新たな商業集積拠点の整備を推進するため、関連する道路整備を計画的、重点的に推進する。

④ まちづくり市町村道整備モデル事業を拡充し、農山村地域において複数の市町村が一体となって整備計画を策定し、通勤圏域の拡大等定住基盤の充実に資する道路整備を推進する。

⑤ 新たに策定する第8次奥地等産業開発道路整備計画に基づき、奥地等の産業振興に資する道路整備を推進する。

また、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、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18)。

- 交通不能区間の解消に資する道路整備
- 一般国道一四〇号雁坂峠道路等 二五箇所
- 地方圏における新たな都市拠点の面的整備
- 富山駅北土地区画整理事業等 四七地区
- マイロード事業
- 岐阜県大垣市等 約一五〇箇所
- 商業市街地振興整備のための道路事業

表18 地方圏形成関係事業費

(単位：億円)

区 分	5年度事業費	前年度事業費	倍 率
交通不能区間の解消に資する道路整備	319	299	1.06
地方圏における新たな都市拠点の整備	518	448	1.16
生活公共地域奥過半山村特別	4,570	4,271	1.07
中心都市連関支	4,270	4,114	1.04
公益施設	3,704	3,542	1.05
振興施設	387	362	1.07
等地産業活性化	3,732	3,578	1.04
地ち広域基幹	760	716	1.06
う島振興道	2,453	2,357	1.04
山村振興道	1,014	972	1.04
特別豪雪地帯	510	490	1.04

●千葉県銚子市等

約六五〇箇所

○広域基幹道路整備事業

●福島県北塩原村等

五四〇箇所

3) 安定した大都市圏の形成

① 交通渋滞の緩和、環境・エネルギー効率の向上を図るため、自動車交通の円滑化に資する自動車専用道路網等の整備を推進する(表19)。

② 核都市を中心とする自立的な地域集積圏を形成させ、多核型都市圏構造への誘導を図るため、核都市を中心とする放射・環状道路や核都市相互を連絡する環状道路の整備を推進

表20 新たな都市拠点の整備 (単位：億円)

区分	5年度事業費	前年度事業費	倍率
三大都市圏における新たな都市拠点の整備	285	279	1.02

表21 住宅宅地関連事業費 (単位：億円)

区分	5年度事業費	前年度事業費	倍率
住宅宅地関連道路事業	5,060	4,734	1.07

表19 三大都市圏における自動車専用道路網の整備

(単位：億円)

区分	5年度事業費	前年度事業費	倍率
東京圏	10,646	9,447	1.13
大阪圏	7,426	6,568	1.13
名古屋圏	2,292	2,188	1.05

する(表20)。

(3) 住宅宅地の供給とそれを支える道路整備

① 大都市における大量の良質な住宅宅地の供給や地方の定住人口の受け入れに必要な住宅地の供給を促進するため、全宅地供給量の四割以上を担う土地区画整理事業やアクセス道路等の整備を推進する。また、宅地開発誘導道路事業を推進する。

特に三大都市圏においては、大都市住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。

② 三大都市圏における特定市街化区域内農地の適切な宅地化を促進するため、必要に応じた土地区画整理事業、補助幹線道路等の先行的な都市計画決定を行う。

(3) 良好な環境創造のための道路整備の推進

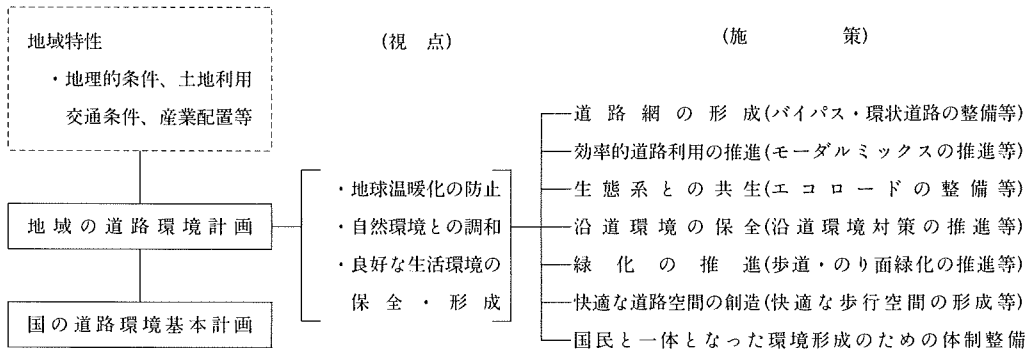
良好な道路環境の創造のため、地域ごとに、その地理的条件、住居や商業施設等の土地利用、交通条件、産業配置等、道路をめぐる地域の状況に応じて、地域モデルミックス、エコロード整備、沿道環境対策など、総合的な道路環境施策の推進に関する「道路環境計画」を策定する。同計画に基づき地球温暖化の防止、自然環境との調和、良好な生活環境の保全・形成の三つの視点から、道路環境施策を推進する。

(1) 地球温暖化の防止のための道路整備の推進

- ① 渋滞による燃料浪費が、CO<sub>2</sub>排出量増大の大きな要因となっている。このため、バイパスや環状道路の整備、交差点改良など円滑な交通確保に資する道路事業を着実に進め、二世紀初頭には現在より約一割程度エネルギー効率の高い走行速度をめざす(都市部において朝夕の走行速度を約七〜八km/h程度向上させる)。
- ② 交通の省エネ化を進め、あわせて沿道環境への負荷を軽減するため、関係機関が一体となって、「地域モデルミックス行動計画」を策定する。同計画には、公共交通機関の有効活用や徒歩・自転車利用の促進など地域のニーズを満足しつつ省エネ型社会を形成するための関係機関の連携方策と、その推進を支援するためのバスレーン、駅前広場、自転車の整備など関連道路事業を定め、地域の実情に応じた着実な省エネを進める。
- ③ 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、再利用の促進等の建設副産物対策を推進するため、地域ごとの利用計画を策定するとともに、モデル工事を実施する他、品質の確保に係る制度を創設する。

(2) 自然環境と調和した道路整備の推進

(参考) 道路環境計画の概要



- ① 道路の計画から管理に至る各段階について、良好な自然環境との調和のための具体的手法をとりまとめたガイドラインを策定し、生態系と共生した道路事業手法の定着を図る。
  - ② 道路の計画にあたっては、自然との調和をめぐした路線選定等を行うとともに、自然環境の豊かな地域では、表土の活用、植物の移植を図るほか、自動車と動物の接触事故防止のための動物用横断構造物(けもの道)の設置等、生態系全般との共生を図るための構造・工法を取込んだ「エコロード」の整備等を推進する。
  - ③ 既存道路の盛土や切土等ののり面について「のり面等植栽計画」を策定し、潜在自然植生等を活用した再緑化を図る。
  - ④ 国立公園等の拠点へのアクセス方法についてマイカーからバス等への転換を促すため、周辺部に乗換え駐車場の整備を進める。
- (3) 良好な生活環境の保全・形成
- ① 沿道の生活環境悪化の要因である渋滞を解消し、騒音、窒素酸化物等の低減を図るため、バイパス、環状道路、交差点改良等の道路整備を推進する。
- また、環境施設帯や遮音壁の設置、道路緑化を引き続き推進する。なお、環境施設帯については、まちなみのうるおいを積極的に形成していくため、公園事業者と連携して、公園との一体的整備を進める。
- ② 沿道整備事業や道路管理者による沿道土地買取制度を活用し、緩衝建築物の誘導を図るなど、幹線道路と調和したまちづくりを推進する。
- また、「環境対策特別推進事業」を引き続き推進するとともに、沿道環境保全技術の1層の拡充を図る。
- (1) 有料道路制度の活用による高規格道路等の推進
  - (4) 有料道路制度の活用による道路整備の推進
- ① 多極分散型の国土の形成、地域活性化等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、湾岸道路等について重点的に整備を推進する。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 利用者の理解と信頼を得つつ、適正な料金水準のもとで有料道路制度を活用するため、建設・管理に係る経費の一層の節減に努めるとともに、高速自動車国道の三％路線の拡大及び用地費に対する国費助成、都市高速道路に対する出資率の引上げ等公的助成の拡充を図る。また、償還制度の運用の改善、都市高速道路における関連街路分担金の見直し等に

ついて検討を進める。

(2) 利用者サービスの一層の向上

① 渋滞解消を図るため、環状道路等のネットワーク整備、渋滞区間の拡幅、料金所ブース増設等を推進する。

また、利用者に適切な渋滞情報等を提供するため、情報収集・提供施設について一層充実する。さらに維持修繕工事による渋滞を最小限に抑えるため、集中工事を実施する。

② 各種有料道路の一体的利用の促進等、利用者サービスの一層の向上を図る。

(5) 道路整備推進方策の活用と拡充

① 新しい社会変化に対応した道路整備を推進するため、「二世紀に向けた新たな道路構造」を検討する。

② 道路と沿道地域との一体的整備を推進するとともに、幹線道路の沿道に官民の共同により歩道を補完する公共的空間の整備を図る。

③ 道路事業を円滑に実施するため、各種施策の活用による用地取得と工事の平準化を推進するとともに、高度化する課題に対応するため、道路技術五箇年計画の策定及び新技術の登録制度の創設等により道路新技術の開発、導入及び普及を推進する。

4 生活関連重点化枠

生活関連重点化枠については、「公共投資基本計画」や「生活大国5か年計画」を踏まえ、真に国民の日常生活の質の向上に資する次の四つの課題にそつた道路整備を緊急に推進することとし、事業費一、〇九七億円、国費五九六億円を確保した。

① 地方拠点都市地域等の地方都市基盤緊急整備（事業費三七一億円）

- ・ 地方拠点アクセス道路整備事業
- ・ バスレーン整備等公共交通機関支援事業
- ・ 渋滞対策推進事業

② ふるさと生活基盤緊急整備（事業費四四四億円）

- ・ 通学路等生活基盤整備推進事業
- ・ 雪国生活支援事業
- ・ 広域基幹道路整備ふるさと交流活性化事業
- ・ 生活基幹バス路線整備事業

③ 住宅・宅地供給緊急促進（事業費一三〇億円）

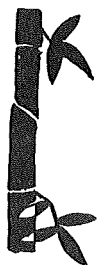
- ・ 住宅・宅地関連道路整備事業
- ・ 宅地開発誘導道路整備事業

④ 環境創造基盤緊急整備（事業費一五二億円）

- ・ キャブ、駐車場等まちづくり基盤整備推進

事業

- ・ 環境施設帯等沿道生活環境形成推進事業
- ・ 緑化等自然環境形成推進事業
- ・ マイロード等個性豊かなみちづくり推進事業



# 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

二一世紀に向け、「速さ」と「時間の正確さ」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・社会確立の基礎施設として、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、二一世紀に望ましい国土構造である「多極分散型の国土構造の形成」を目指すために、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当たっては、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、段階的な整備方針の導入、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。

本稿では、高規格幹線道路等関係の平成五年度予算の概要について紹介する。

## 一 高規格幹線道路予算の概要

高規格幹線道路網の整備について西暦二〇〇〇年までにはおおむね九、〇〇〇kmの供用、二一世紀初頭までに一四、〇〇〇kmのネットワークの完

成を目標に整備を強力に推進することとしている。平成五年度から始まる第11次道路整備五箇年計画では、地方の横断道路、大都市圏の環状道路、第二東名・名神高速道路等に重点をおいてその整備を推進したいと考えている。

平成五年度の高規格幹線道路事業費は、二兆五、六九七億円（対前年度倍率一・〇九）をもって、関越道の六車化等の改築を含め、二九〇kmの供用を図り、平成五年度末の供用延長を約六、一四〇kmとする（表1、2）。また、高規格幹線道路調査費は一、九一五百万円で、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、高速自動車国道事業費一兆七、五九四億円を充て、山陽自動車道（備前～岡山）等一七〇kmの新規供用を図るとともに、八三kmの改築を完成させ平成五年度末の供用延長を五、五七四kmとする。

表1 高規格幹線道路事業費

(単位：億円)

区 分	5年度事業費	前年度事業費	倍 率
高規格幹線道路事業費	25,697	23,648	1.09
高速自動車国道	17,594	16,749	1.05
本州四国連絡道路	2,126	1,704	1.25
一般国道	5,958	5,177	1.15
一 調 査	19	18	1.08

表2 高規格幹線道路供用延長

(単位：km、%)

区 分	総延長	4年度末	5年度末	
			供用延長	進捗率(%)
高規格幹線道路	14,000	5,929	6,136	44
国土開発幹線自動車道等		(285)	(299)	
	11,520	5,404	5,574	48
本州四国連絡道路	180	108	108	60
一般国道	2,300	132	155	7

(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。

表3 平成5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	虻田～伊達	11
東北縦貫自動車道	大泉～美女木JCT	9
東海北陸自動車道	美濃～美並	17
近畿自動車道	名古屋～勝川	11
〃	堺～岸和田和泉	10
関西国際空港線	泉佐野JCT～前島JCT	7
山陽自動車道	備前～岡山	37
〃	福山西～河内	36
四国縦貫自動車道	藍住～脇	32
国幹道並行国道自専道		14
計		184
(拡 幅)		
関越自動車道	新座～藤岡	76
中国縦貫自動車道	広島北JCT～戸河内	7
計		83
小 計		267
一般国道自動車専用道路		
三遠南信自動車道	小川路峠道路等	23
合 計		290

2 本州四国連絡道路  
 本州四国連絡道路については、平成一〇年まで

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、当面の活用を図る(表3)。

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、平成五年度においては、明石海峡大橋、来島大橋、多々羅大橋等の建設を引き続き推進する。また、本州四国連絡道路について、新たに西神地区の整備及び尾道大橋四車化に着手する。

表4 一般国道自動車専用道路の  
平成5年度新規事業箇所

路線名	箇所
日高自動車道	門別厚賀道路
旭川自動車道	上川上越道路
三陸縦貫自動車道	釜石山田道路
三陸縦貫自動車道	三遠生登米道路
三陸縦貫自動車道	三遠波綾部道路
三陸縦貫自動車道	紀北東世保道路
三陸縦貫自動車道	佐々佐世保道路
三陸縦貫自動車道	芦北出水道路

### 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一、一四五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一七八kmの事業に着手する(表4)。

## 二 地域高規格道路関連予算の概要

強い地方圏と安定した大都市圏を形成するため、全国的な高規格幹線道路網と一体となって、地域の連携による「地域集積圏」の形成、集積圏相互の交流の促進、交流拠点等との連結を図り、地域高規格道路を軸とした道路ネットワークの整備を推進する。

### 1 施策の概要

① 地域の総合的な発展の基礎となる広域道路

ネットワークの整備の基本的方向を定める

「広域道路整備基本計画」を、有識者等の意見を踏まえつつ、関係する道路管理者等が共同で策定する。

② 地域構造を強化する軸となる地域高規格道路について、地域の振興施策とあわせて、整備を推進する。

地域高規格道路は、自動車専用道路、または同程度の機能を有する質の高い道路とし、地域の実情に応じた高速サービスを提供できる構造とする。

### 2 予算額

① 地域高規格道路事業費 地域高規格道路指定後に決定

② 地域高規格道路調査費 五六八百万円

### 3 平成5年度の事業内容

① 地域高規格道路を充実させ、地域集積圏や道路ネットワークについて調査するほか、規格の高い幹線道路として計画すべき路線・区間の具体的な調査を推進する。

② 調査の熟度の増したもののうち、当面重点整備すべき区間を地域高規格道路として指定し、地域の振興施策とあわせ、新たに事業に着手する。

## おわりに

多極分散型国土の形成、地域社会の活性化等の課題に対応し、国民生活の充実を図るため、高規格幹線道路等の交流ネットワークの整備は、必要不可欠である。

第11次道路整備五箇年計画(案)においては、高規格幹線道路の年間供用ベースを約三七〇kmと大幅に拡大し、整備していく考えであり、五箇年計画期間内に新たに一、八七七kmの供用を図り、平成九年度末の供用延長を約七、八〇〇kmとする予定である。二一世紀に向けて着実かつ計画的に整備を推進していく方針である。

また、地域高規格道路は、第11次道路整備五箇年計画(案)において約二、〇〇〇kmの路線で事業に着手することとし、二一世紀初頭までに約六、〇〇〇km〜八、〇〇〇kmの整備を図ることとしている。



# 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

南部 隆秋

同 国道第二課建設専門官

沼田 敏樹

## はじめに

一般国道は、現在四〇一路線が指定され、実延長四七、〇〇〇kmのネットワークを構成している。また、平成五年四月一日施行予定の一般国道の追加指定により、一〇二路線約六、〇〇〇kmが新たに追加される。これら一般国道は、高速国道などと一体となって全国的な高規格幹線道路網を形成しつつ、都市においては都市活動の基幹的施設として機能し、地方にあつては地域間の円滑な交通を支えるなど極めて広範多岐にわたる使命を担っているものである。

一般国道の延長は、都道府県道以上の一般道路の全延長の約二七％を占めるにすぎないが、全国の自動車走行台kmの約五〇％（平成二年度道路交

通センサスによる）を分担している。このように一般国道の重要性にも拘わらず、その整備は十分とはいえない。たとえば、平成二年度末現在、四車線以上で整備されている区間はわずか四、七二七km（一〇・二％）しかない現状にある。また、改良済み区間（四一、三〇六km）であっても交通がスムーズに通行していない区間（混雑度一・〇以上の区間）が一五、五〇六km（三七・五％）に達している。

このような現状に鑑み、事業実施にあたっては、平成五年度を初年度とする第11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、特に、活力ある地域づくりを図るため、高規格幹線道路に指定された一般国道の自動車専用道路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等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に示す事業規模を計上している。

また、平成四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分及び多極分散型国土の形成、国民生活の安全の確保、地域社会の活性化等の課題に対応するため、公共投資充実臨時特別措置枠を計上している。

以下に平成五年度の一般国道関係予算の概要について述べる。

表1 平成5年度一般国道（直轄）要求（生活関連含み）

（単位：百万円）

所管別 事業種別	建設省			北海道			沖縄			全国		
	4年度 当初	5年度 当初	対前年 度比	4年度 当初	5年度 当初	対前年 度比	4年度 当初	5年度 当初	対前年 度比	4年度 当初	5年度 当初	対前年 度比
改築 高規格 一般 一次 二次	802,600	828,502	1.03	150,732	153,449	1.02	26,920	28,720	1.07	980,252	1,010,671	1.03
	351,800	381,600	1.08	18,500	36,100	1.95	6,000	9,000	1.50	376,300	426,700	1.13
	450,800	446,902	0.99	132,232	117,849	0.89	20,920	19,720	0.94	603,952	583,971	0.97
	32,200	33,500	1.04	31,027	26,000	0.84	0	0	0.00	63,227	59,500	0.94
	418,600	413,402	0.99	101,205	91,349	0.90	20,920	19,720	0.94	540,725	524,471	0.97
共同溝	25,500	28,000	1.10	0	0	0.00	0	0	0.00	25,500	28,000	1.10
維持 (うちつぶれ地)	105,000	111,615	1.06	34,900	38,100	1.09	2,817	2,585	0.92	142,717	152,300	1.07
	0	0	0.00	0	0	0.00	1,017	665	0.65	1,017	665	0.65
修繕	93,400	99,000	1.06	21,880	23,980	1.10	1,780	1,860	1.04	117,060	124,840	1.07
小計	1,026,500	1,067,117	1.04	207,512	215,529	1.04	31,517	33,165	1.05	1,265,529	1,315,811	1.04
雪寒費	9,838	10,250	1.04	12,460	13,040	1.05	0	0	0.00	22,298	23,290	1.04
交通安全費	87,580	93,275	1.07	15,535	16,237	1.05	2,060	2,200	1.07	105,155	111,712	1.06
合計	1,123,898	1,170,642	1.04	235,507	244,806	1.04	33,577	35,365	1.05	1,392,982	1,450,813	1.04

表2 一般国道（補助）決定（生活関連含み）

（単位：百万円）

所管別 事業種別	建設省			離島			沖縄			合計		
	4年度 当初	5年度 決定	対前年 度比	4年度 当初	5年度 決定	対前年 度比	4年度 当初	5年度 決定	対前年 度比	4年度 当初	5年度 決定	対前年 度比
改築 高規格 一般 一次 二次	394,673	404,679	1.03	7,493	7,263	0.97	4,510	4,460	0.99	406,676	416,402	1.02
	25,004	23,731	0.95							25,004	23,731	0.95
	369,669	380,948	1.03	7,493	7,263	0.97	4,510	4,460	0.99	381,672	392,671	1.03
	228,219	228,756	1.00	5,243	5,773	1.10	430	510	1.19	233,892	235,039	1.00
	141,450	152,192	1.08	2,250	1,490	0.66	4,080	3,950	0.97	147,780	157,632	1.07
共同溝	1,046	710	0.68						1,046	710	0.68	
特殊改良	46,045	53,400	1.16	2,112	2,033	0.96	50	20	0.40	48,207	55,453	1.15
補修	54,290	56,410	1.04	510	371	0.73	258	240	0.93	55,058	57,021	1.04
維持							199	468	2.35	199	468	2.35
小計	496,054	515,199	1.04	10,115	9,667	0.96	5,017	5,188	1.03	511,186	530,054	1.04
雪寒	18,985	22,263	1.17							18,985	22,263	1.17
交通安全	39,842	46,764	1.17	88	105	1.19	178	554	3.11	40,108	47,423	1.18
合計	554,881	584,226	1.05	10,203	9,772	0.96	5,195	5,742	1.11	570,279	599,740	1.05

一 高規格幹線道路の整備

二一世紀の地域づくりを進めていくためには、「速さ」「時間の正確さ」と「安全性」に優れた高規格幹線道路網一四、〇〇〇kmの整備が重要であると考えられることから、今後の道路政策の中心の課題として取り組んで行く。

一般国道の自動車専用道路として整備する高規格幹線道路は、総延長で二、三〇〇km（本州四国連絡道路除き）であり、平成五年度予算は、五、八七一億円（一般有料含み、NTT・A型事業費除き）対前年度比一・一六倍を計上し、既に事業に着手している日高自動車道、首都圏中央連絡自動車道、能越自動車道、西九州自動車道等の路線一、一四五kmの区間について事業を継続実施するほか、新たに三陸縦貫道（釜石山田道路）、京都縦貫自動車道（丹波綾部道路）等一七八kmの区間の事業に着手する予定である。

さらに、国幹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予算は、直轄五、八四〇億円、補助三、九二六億円の合計九、七六六億円（対前年度比〇・九九倍）を計上して

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。

なお、平成五年度の主な新規要求事業は、直轄権限代行一次改築事業として、長野の三六一号権兵衛峠道路、大規模二次改築事業として、宮城四七号仙台北部道路である。

## 1 一次改築

一般国道の一次改築は、交通不能区間及び幅員狭隘区間の解消、冬期交通の確保を図ることにより地域交流の拡大、地域開発の促進、地方都市と周辺農山漁村との一体化、過疎対策の推進等に極めて大きな役割を有する事業であり、指定区間及び権限代行区間については直轄事業により、それ以外の区間については補助事業によりそれぞれ整備を進めている。

平成五年度においては、直轄五九五億円、補助二、三五〇億円の合計二、九四五億円を計上し事業を推進する。

直轄事業においては権限代行区間として山梨・埼玉一四〇号（雁坂峠）、高知・愛媛一九四号（寒風山）等二六路線について事業を継続実施し、新たに長野三六一号の権兵衛峠道路の事業に着手する。また、指定区間では北海道二二九号（沼前道路）、二七三号（上士幌道路）等二路線について事業を継続実施し、兵庫一七八号（豊岡道路）の

完成を図る予定である。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、宮城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、交通混雑の著しい区間についてバイパス・環状道路の整備、現道の拡幅及び自転車・歩行者道の整備、橋梁の架替、防災工事、道路緑化等を主な内容としており、交通混雑の解消、沿道環境の改善、交通安全の向上を図るものである。

平成五年度においては、直轄五、二四五億円、補助一、五七六億円の合計六、八二二億円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及び地方都市におけるバイパスの整備

県庁所在地等地方中心城市及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・環状道路による多車線整備を推進する必要がある。

しかし、その整備は非常に遅れているのが実態である。たとえば、現在事業中のバイパスは全国で約五三〇箇所・延長約四、一〇〇kmであり、そのうち供用済み延長は約二、六五〇km（約六五％、

四年度末見込み）、また、全線供用されているバイパスの延長は約一、六三〇km（約四〇％、三年度末見込み）にすぎない。

このような状況を踏まえ、平成五年度は、既着工事業箇所を中心に交通混雑や沿道環境の悪化が特に著しい箇所等重点を置いて整備を促進する。

### (2) 渋滞対策の拡充

都市内の幹線道路網は、都市の諸活動を支える基盤として必要不可欠なものであり、従来からその計画的・体系的な整備の促進に努めてきているところである。しかしながら、道路交通量の増大により都市部の交通渋滞は激しさを増しており、かつ抜本的な整備には相当期間を要することから当面の緊急対策として渋滞の特に著しい箇所（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）』及び、それ以外の全国三四五市町村について、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、レジャー・文化活動等の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いるとともに、利用の内容も多様化してきており、これに対応した道路整備が必要となっており。このため、観光地等の週末や休日に、著しい渋滞等が生じている地域を対象に、渋滞交差点の

改良、駐車場整備等の短・中期対策及び道路景観整備等を組み合わせ、豊かな余暇活動を確保するため策定した『休日交通ボトルネック解消モデル事業』を推進することとしている。

一般国道においては、これらの各種渋滞対策に基づき、幹線道路相互の連結部等の立体交差事業等、及び都市に発生集中する交通を分散導入する役割を持つバイパス・環状道路の重点的促進を図ることとしている。

### (3) 交通安全に寄与する整備

交通安全の向上を図るために特定交通安全施設等整備事業との調整を図りつつ、改築事業により歩道等の設置を目的とした現道拡幅、人家連担等により歩道等の設置が極めて困難な区間の小規模バイパス等の整備を推進する。

### (4) 防災・震災対策

道路交通の安全を確保するため、平成二年度に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、平成三年度に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構造物のうち緊急を要するものについて橋梁の架替等を実施する。

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・雪崩対策及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。

### (5) 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、既設及び新設の道路について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。

### (6) 新交通システム

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の建設を推進する。

### (7) その他

耐荷力の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、半島振興対策道路（昭和六三年一月三日官報告示）の整備促進を図る。

## 三 共同溝

大都市及びその周辺の道路には、電話・電気・ガス・上下水道等の都市活動に不可欠な公共公益施設が多数埋設されており、これらのケーブル・管路の新設や補修等のための路面の掘り返しは道路交通に著しい支障を与えている。このような掘り返しを防止し道路構造の保全と円滑な道路交通の確保を図ることを目的として昭和三十八年度より共同溝の整備を進めてきており、四年度末までの

整備延長は、約二六〇kmに達する見込みである。

平成五年度は、仙台・東京・川崎・横浜・静岡・名古屋・京都・大阪・神戸・岡山・広島・福岡・熊本の各都市及びこれらに隣接する地域において、二八路線七六ヶ所で整備を推進し、さらに約一七kmの延伸を図る予定である。このため、道路管理者分の事業費として二八七億円（対前年度比一・〇八倍）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積極的に推進するとともに、高度情報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推進している。

平成五年度は、電線類地中化五箇年計画に基づき、生活環境の向上等の観点からも推進する予定である。

## 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、經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修事業の対象とし、通常の維持及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。

平成五年度は、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、全国で国が直轄管理する指定区間は、一四九路線、一九七五・一kmになる。この指定区間にかかる維持修繕費は、二、七六五億円（沖縄県の未買収道路用地費を除く）を計上しており、このうち維持については、路面・路肩・路側部、橋梁等構造物及び交通安全施設の維持、補修等のほか、清掃・緑地管理巡回等の経常的作業を行っていく。また、沖縄県の未買収道路用地の処理を行うため六億円を別途計上している。修繕については自動車交通量の増加、自動車荷重の増大による路面の破損及び騒音・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、防災対策事業については平成二年度点検に、震災対策事業については平成三年度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及び補修の事業費として五七五億円を計上している。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計上し、補修

については、舗装の補修、平成三年度震災点検に基づく震災対策及び床板補修を主とする永久橋の補修、並びに平成二年度防災点検に基づく災害防除事業を実施する。

## 六 雪寒

第10次雪寒五箇年計画（日五ノ日九）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、平成五年度は直轄二二四億円、補助二一八億円をもって除雪・防雪・凍雪害防止の整備を行う。

このうち、防雪事業についてはスノーシェッド、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こととし、凍雪害防止事業については、流雪溝等の整備を促進する。

## 七 交通安全

平成五年度は、第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の三年目として、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。

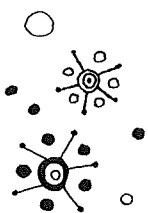
このため直轄一、一一七億円、補助四七四億円を計上し、一種事業については歩道・自転車歩行者道の整備並びに交差点改良を重点的に推進する。二種事業については、道路照明・道路標識及び道路情報提供装置の整備を推進するほか、自動車駐

車場についても整備を促進する。

## おわりに

建設省においては、従来より国の直轄事業及び補助事業として鋭意一般国道の整備を進めてきたところであるが、高規格幹線道路の早期整備、交通混雑の緩和、交通不能区間や危険箇所解消など緊急に整備しなければならない多くの箇所を残しており、整備の要望も極めて大きい。

このため、一層効率的な整備の推進に努めるとともに、必要な予算の確保に今後とも努めていきたい。





# 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

平成五年度の高速自動車国道関係予算は一兆三、四七四億円（うち、社会資本整備事業費七四億円）の建設費（対前年度比5%の伸び）をはじめ、維持改良費、調査費、建設利息からなる事業費一兆七、五九四億円（対前年度比5%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、新たに北海道縦貫自動車道の資金コスト3%路線への組入れ、用地費に対する二〇〇億円の出資を行い、一、一六六億円（対前年度比二〇%の伸び）とした。

資金計画としては、財政投融資が二兆〇、五五六

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、縁故債八三七億円、外債六六〇億円、民間借入金八六六億円、業務収入等一兆四、七九一億円をそれぞれ計画するとともに、政府出資金等一、一六六億円を予定している。

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。

### 一 建設費

平成五年度の高速自動車国道建設費は、一兆三、四七四億円（対前年度六〇四億円の増、5%の伸び）で、このうち、開発インターチェンジをNTT-A型事業として整備するため七四億円（五二・5%NTT資金、四七・5%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。

平成四年度には、東京外かく環状道路・美女木ジャンクション、三郷間の初供用、東北横断自動車道・猪苗代磐梯高原、会津坂下間、中国横断自動車道・落合ジャンクション、江府間の供用等ネットワークの充実を図ってきたところであり、さらに、渋滞対策として、東名・名神高速道路等の改築事業を推進してきたところである。

平成五年度には、山陽自動車道の備前、岡山間三七・三kmの供用をはじめ九区間一六九・九kmの供用を図るとともに、関越自動車道七六・〇kmの六車線改築事業などを行い、合わせて二五二・九kmの完成・供用を図る。これにより、年度末における供用延長は約五、五七四km（法定予定路線一一、五二〇kmに対する供用延長は四八%）に達

表1 平成5年度 高速自動車国道供用予定区間

道 名	区 間	延長(km)
北海道縦貫自動車道	蛇 田 ~ 伊 達	11.3
東北縦貫自動車道	大 泉 ~ 美女木JCT	8.5
東海北陸自動車道	美 濃 ~ 美 並	17.2
近 畿 自 動 車 道	名 古 屋 ~ 勝 川	11.0
"	堺 ~ 岸和田和泉	10.1
関西国際空港線	泉佐野JCT ~ 前島JCT	6.6
山陽自動車道	備 前 ~ 岡 山	37.3
"	福 山 ~ 河 内	35.8
四国縦貫自動車道	藍 住 ~ 脇	32.1
小 計		169.9
(拡 幅)		
関越自動車道	新 座 ~ 藤 岡	76.0
中国縦貫自動車道	広島北JCT ~ 戸 河 内	7.0
小 計		83.0
合 計		252.9
平成4年度末 供用延長(予定)		5,404.4km
平成5年度末 供用延長(予定)		5,574.3km

(注) 1. インターチェンジ等の名称については、仮称である。  
 2. 拡幅延長は合計延長には含まない。

表2 平成5年度 高速自動車国道の予算内訳 (単位:百万円)

区 分		5年度予算 (A)	4年度認可 (B)	比較増減 (A-B)	(A)/(B)
事業 計 画	建設費	1,347,400	1,287,000	60,400	1.05
	(うち社会資本整備事業費)	(7,400)	(7,000)	(400)	(1.06)
	維持改良費	228,182	211,405	16,777	1.08
	調査費	4,902	4,835	67	1.01
	建設利息	178,909	171,665	7,244	1.04
	小計	1,759,393	1,674,905	84,488	1.05
資 金 計 画	業務管理費等	2,135,612	2,121,361	14,251	1.01
	合 計	3,895,005	3,796,266	98,739	1.03
	政府出資金等	116,630	96,545	20,085	1.21
	社会資本整備事業収入	7,400	7,000	400	1.06
	財 投 資	2,055,600	1,952,400	103,200	1.05
	緑 故 債	83,700	111,300	△27,600	0.75
	外 債	66,000	66,000	0	1.00
	民間借入金	86,600	122,000	△35,400	0.71
	業務収入等	1,479,075	1,441,021	38,054	1.03
	合 計	3,895,005	3,796,266	98,739	1.03

する予定である。  
 また、工事については、平成六、七年度供用予定区間の既発注工事を促進するとともに、新たに平成七、九年度の供用予定区間を中心に土工工事に着手する。  
 用地買収については、計画的な整備の促進を図るため、用地ストックを確保するとともに、東海

北陸自動車道等の用地買収を概成させ並行して工事を進める。  
**三 維持改良費**  
 高速自動車国道においては、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に努めているところである。  
 また、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、平成三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、平成四年度に引き続き重点的に対策を行う事としている。

これらを踏まえ、平成五年度の維持改良関係費は、改良費、防災対策費及び維持管理費の合計二、二八二億円を計上しているところである。

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、更新及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。平成五年度は、「落石等の恐れのある箇所」の全国総点検について（平成二年度）及び「所管施設の地震に対する安全性等に関する点検について」（平成三年度）等により対策を必要とする法面箇所の防災工事、橋梁等の耐震性の向上を図る震災工事を推進する。

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、光熱水料等道路の機能を正常、良好に維持することとしている。

#### 四 調査費

平成五年度の調査費は四九億円となっている。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園の経営計画等を検討するための調査及び交通量の集計・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五年度政府予算案は、事業費一兆七、五九四億円、政府出資金等国費の増額が決定され、第11次道路整備五箇年計画の初年度として、計画的な事業進捗を図ることとしている。

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り、引き続き建設、維持管理、業務管理等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、我が国の産業経

済及び国民生活をささえるために不可欠な社会資本であり、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、用地買収、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。



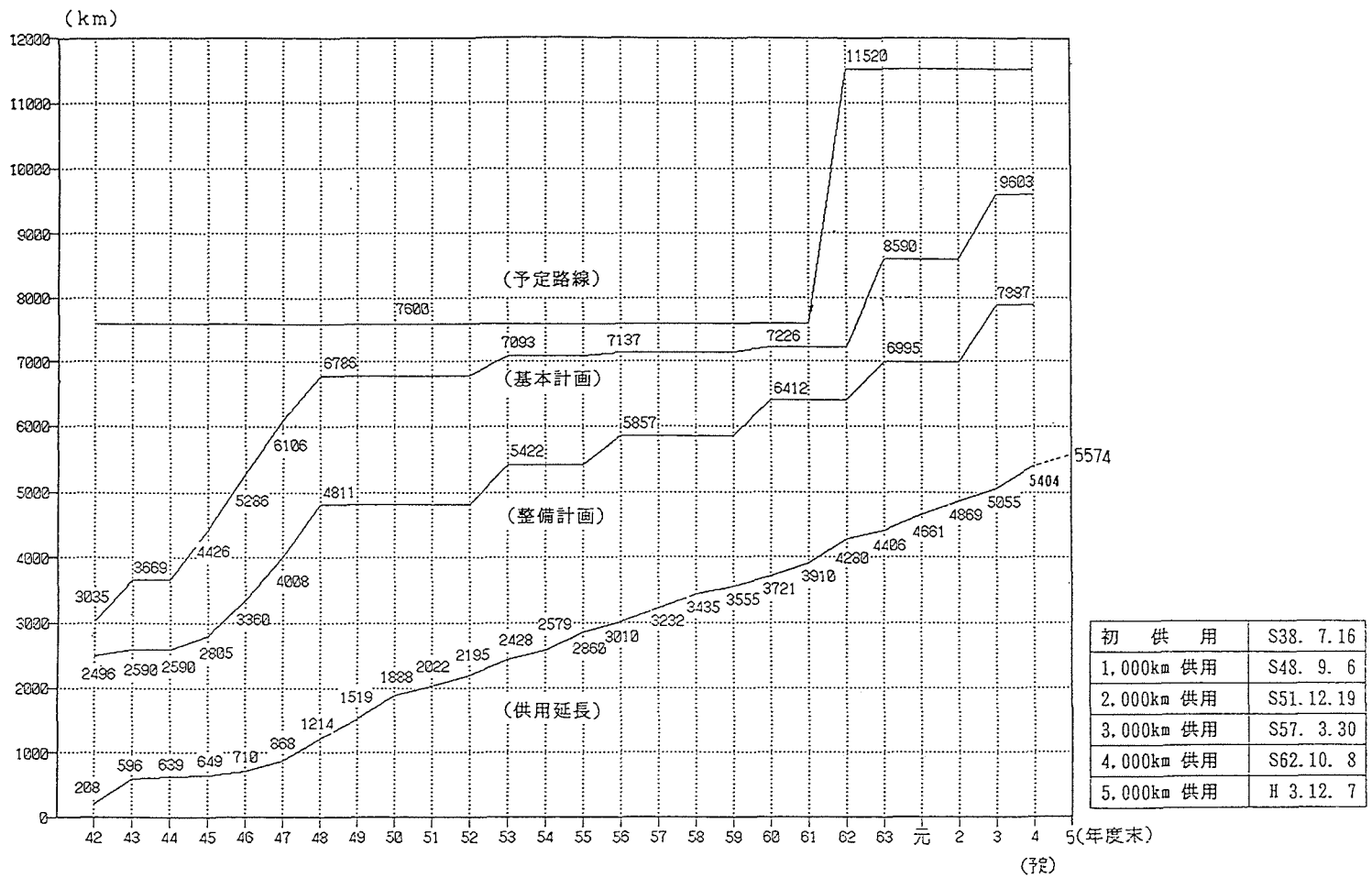


図1 高速自動車国道建設の推移

特集  
平成5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を活用により、少ない国費で緊急に道路整備を推進するものである。

平成五年有料道路関係予算は、五箇年計画対象事業費で三六、三三二億円であり、対前年度比で一・一一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・〇七倍となっている。また、平成五年度においては、国費三、四二一億円(対前年度比一・一四倍)等により国及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

平成五年度予算額は、日本道路公団全体で、四兆四、七〇一億円(対前年度比一・〇三倍)であり、そのうち一般有料道路は五、七五一億円(対前年度比一・〇五倍)となっている(表2)。

#### 2 一般有料道路の建設

平成五年度には建設費一、九九七億円(対前年度比一・二四倍)をもって、伊勢湾岸道路等継続三二路線の建設を推進し、うち仙台東道路の完成を図る(表3)とともに、新たに百石道路及び湯

沢横手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

平成五年度においては、建設費三、五七三億円(対前年度比一・一九倍)をもって、湾岸線等一五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、板橋足立線及び二二号線、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川崎縦貫線、大宮線の事業の促進を図る(表5)。このうち、一二号線五・〇km及び湾岸線(三期)の一部四・二kmの供用を図る(表6)。

表1 平成5年度道路整備予算総括表

(単位: 百万円)

区 分	5 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
有 料 道 路	3,633,216	342,074	3,262,700	300,144	1.11	1.14
日本道路公団	2,031,328	120,815	1,896,735	100,645	1.07	1.20
首都高速道路公団	537,442	39,800	433,914	26,214	1.24	1.52
阪神高速道路公団	363,875	9,300	361,930	16,901	1.01	0.55
本州四国連絡橋公団	212,615	29,532	170,443	22,168	1.25	1.33
東京湾横断道路株式会社	195,510	0	123,674	0	1.58	—
地方道路公社等	235,246	94,127	218,804	90,216	1.08	1.04
(N T T - A 型事業)	(221,460)	( 94,291)	(226,609)	( 96,132)	(0.98)	(0.98)
小 計	3,576,016	293,574	3,205,500	256,144	1.12	1.15
道路開発資金	97,000	48,500	88,000	44,000	1.10	1.10
道路整備計	8,385,058	3,139,744	7,849,232	2,996,682	1.07	1.05
住宅宅地関連(一般会計)	50,984	25,500	21,948	12,000	2.32	2.13
再 計	8,436,042	3,165,244	7,871,180	3,008,682	1.07	1.05
高規格幹線道路	2,569,737	469,468	2,364,799	392,227	1.09	1.20
高速自動車国道	1,759,393	120,515	1,674,905	100,220	1.05	1.20
本州四国連絡道路	212,615	29,532	170,443	22,168	1.25	1.33
一般国道	595,814	317,506	517,681	268,069	1.15	1.18
調 査	1,915	1,915	1,770	1,770	1.08	1.08

- (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(N T T - 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、(N T T - 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5年度39,800百万円、前年度30,800百万円を含む。  
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路分である。  
9. 前年度は、比較対照のため一般国道追加指定に関する組替後の数字を掲記した。なお、一般国道補助の組替前の数字に対する倍率は事業費1.15、国費1.10である。  
10. (N T T - B型事業)には、旧N T T - B型事業として、5年度事業費564,479百万円、国費297,807百万円、前年度事業費511,311百万円、国費288,586百万円を含む。  
11. 本表のほかにはN T T事業償還時補助分として国費5年度26,155百万円がある。

表2 平成5年度日本道路公団予算総括表

(単位: 百万円)

区 分	5 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費)	1,347,400 ( 7,400)	199,700 ( 0)	1,547,100 ( 7,400)	1,287,000 ( 7,000)	160,550 ( 250)	1,447,550 ( 7,250)	1.05 (1.06)	1.24 ( -)	1.07 (1.02)
維持改良費	228,182	26,334	254,516	211,405	24,045	235,450	1.08	1.10	1.08
調査費	4,902	1,053	5,955	4,835	1,045	5,880	1.01	1.01	1.01
建設利息	178,909	44,848	223,757	171,665	36,190	207,855	1.04	1.24	1.08
小 計	1,759,393	271,935	2,031,328	1,674,905	221,830	1,896,735	1.05	1.23	1.07
業務管理費等	2,135,612	303,196	2,438,808	2,121,361	324,392	2,445,753	1.01	0.93	1.00
合 計	3,895,005	575,131	4,470,136	3,796,266	546,222	4,342,488	1.03	1.05	1.03
(資金計画)									
政府出資金等	116,630	300	116,930	96,545	300	96,845	1.21	1.00	1.21
社会資本整備事業収入	7,400	0	7,400	7,000	250	7,250	1.06	—	1.02
政府借入金	3,885	0	3,885	3,675	125	3,800	1.06	—	1.02
開発者負担金	3,515	0	3,515	3,325	125	3,450	1.06	—	1.02
財投資金	2,055,600	360,300	2,415,900	1,952,400	345,800	2,298,200	1.05	1.04	1.05
緑 故 債	83,700	11,300	95,000	111,300	5,200	116,500	0.75	2.17	0.82
外 債	66,000	0	66,000	66,000	0	66,000	1.00	—	1.00
民間借入金	86,600	3,400	90,000	122,000	0	122,000	0.71	—	0.74
業務収入等	1,479,075	199,831	1,678,906	1,441,021	194,672	1,635,693	1.03	1.03	1.03
合 計	3,895,005	575,131	4,470,136	3,796,266	546,222	4,342,488	1.03	1.05	1.03

(注) 社会資本整備事業収入の政府借入金は、N T T - A型資金である。

表3 平成5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	区 間	延長(km)
仙台東道路	一般国道6号	宮城県名取市本郷 ～同県仙台市若林区6丁目	14.1

表4 平成5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(km)
百石道路	一般国道45号	青森県八戸市市川町 ～同県上北郡下田町字高田	5.2
湯沢横手道路	一般国道13号	秋田県湯沢市宇沖鶴 ～同県横手市新藤柳田字大谷地	13.5

表5 平成5年度首都高速道路公団予算総括表

(単位：百万円)

区 分	5年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設費	357,297	301,378	1.19
(うち社会資本整備事業費)	(84,297)	(55,678)	(1.51)
高速道路改築事業費	28,600	12,900	2.22
関連街路分担金	32,000	13,500	2.37
調 査 費	1,145	1,063	1.08
維持修繕費	41,919	38,599	1.09
建設利息	76,481	66,474	1.15
小 計	537,442	433,914	1.24
業務管理費等	319,285	327,095	0.98
合 計	856,727	761,009	1.13
(資金計画)			
出 資 金	19,900	12,800	1.55
政 府	9,950	6,400	1.55
地方公共団体	9,950	6,400	1.55
社会資本整備事業収入	59,700	39,628	1.51
政府借入金	29,850	19,814	1.51
地方公共団体借入金	29,850	19,814	1.51
財 投 資 金	485,200	408,600	1.19
繰 故 債	30,000	32,400	0.93
民間借入金	13,000	18,000	0.72
業務収入等	248,927	249,581	1.00
合 計	856,727	761,009	1.13

- (注) 1. 社会資本整備事業収入中の政府借入金はNTT-A型資金である。  
 2. 建設利息には、社会資本整備事業費に係る建設利息5,253百万円(前年度3,764百万円)を含む。

表6 平成5年度首都高速道路完成予定箇所

道路名	区 間	延長(km)
12号線	港区海岸～江東区有明	5.0
羽岸線(3期)	大田区東海～同区羽田空港地先	4.2

## 2 阪神高速道路公団

平成五年度においては、建設費二、四四九億円（対前年度比〇・九六倍）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、平成六年春湾岸線（四期、五期、六期、南伸部、南伸部二期）三九・一km等の供用を図る。また、新規に大阪京都線（新十条通）二・八kmについて着工準備費を計上する（表8、9）。

表7 平成5年度阪神高速道路公団予算総括表

(単位:百万円)

区 分	5年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設費	244,850	255,533	0.96
(うち社会資本整備事業費)	( 2,476)	(31,030)	(0.08)
着工準備費	150	—	—
高速道路改築事業費	16,816	16,393	1.03
関連街路分担金	44	15	2.93
調査費	721	686	1.05
維持修繕費	28,256	26,046	1.08
建設利息	73,038	63,257	1.15
小計	363,875	361,930	1.01
業務管理費等	216,916	221,928	0.98
合 計	580,791	583,858	0.99
(資金計画)			
出 資 金	16,300	11,500	1.42
政 府 金	8,150	5,750	1.42
地方公共団体	8,150	5,750	1.42
社会資本整備事業収入	2,300	22,302	0.10
政府借入金	1,150	11,151	0.10
地方公共団体借入金	1,150	11,151	0.10
財 投 資 金	382,600	372,700	1.03
縁 故 債 金	26,500	29,500	0.90
民間借入金	12,200	15,200	0.80
業務収入等	140,891	132,656	1.06
合 計	580,791	583,858	0.99

- (注) 1. 社会資本整備事業収入中の政府借入金はNTT-A型資金である。  
2. 建設利息には、社会資本整備事業費に係る建設利息974百万円（前年度2,423百万円）を含む。

表8 平成5年度阪神高速道路新規箇所  
(着工準備費)

道 路 名	区 間	延長(km)
大阪京都線 (新十条通)	京都市伏見区深草 ~同市山科区西野山	2.8

表9 平成5年度阪神高速道路完成予定箇所

道 路 名	区 間	延長(km)
湾岸線 (4期、5期、6期)	神戸市東灘区向洋町東 ~大阪市西淀川区中島	15.0
湾岸線(南伸部、 南伸部2期)	堺市出島西町 ~泉佐野市松原地先	24.1
北神戸線	神戸市北区桂木 ~同区山田町下谷上	1.7
淀川左岸線	大阪市此花区北港~同区島屋	1.3

## 三 本州四国連絡橋公団

平成五年度においては、道路建設費一、七二七億円（対前年度比一・二三倍）をもって以下の事業を推進する（表10）。

神戸・鳴門ルートについては、明石海峡大橋関連区間の海峽部について、下部工事、主塔工事及びケーブル工事を継続するとともに補剛桁工事に着手する。陸上部については、舞子トンネル工事、舞子高架橋工事、淡路島島内橋梁・トンネル・土工事等を継続するとともに、西神地区の工事に着手し、淡路島島内においては、残る区間の土工事に全面的に着手する。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工事を継続する。

尾道・今治ルートにおいては、多々羅大橋関連区間の海峽部について、下部工事を継続するとともに、上部工事に着手する。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峽部については、下部工事及び主塔工事を継続する。陸上部については、用地取得を推進するとともに大島島内の橋梁工事に着手する。尾道大橋関連区間については、測量・試験等四車線化工事のための準備に着手する。生口橋関連区間については、因島島内橋梁工事を継続する。



表10 平成5年度本州四国連絡橋公団予算総括表

(単位：百万円)

区 分	5 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	172,726	172,700	140,017	140,000	1.23	1.23
調査費	579	562	841	825	0.69	0.68
維持管理費	6,878	5,523	5,693	4,415	1.21	1.25
建設利息等	33,830	33,830	25,203	25,203	1.34	1.34
小 計	—	212,615	—	170,443	—	1.25
業務管理費等	393,191	305,899	406,469	313,575	0.97	0.98
合 計	607,204	518,514	578,223	484,018	1.05	1.07
(資金計画)						
出 資 金	44,298	44,298	33,252	33,252	1.33	1.33
政 府	29,532	29,532	22,168	22,168	1.33	1.33
地方公共団体	14,766	14,766	11,084	11,084	1.33	1.33
補 助 金	17	—	16	—	1.06	—
財 投 資 金	223,300	223,300	211,600	211,600	1.06	1.06
緑 故 債	180,100	180,100	167,400	167,400	1.08	1.08
民間借入金	21,700	21,700	28,000	28,000	0.78	0.78
業務収入等	137,789	49,116	137,955	43,766	1.00	1.12
合 計	607,204	518,514	578,223	484,018	1.05	1.07

平成五年度においては、建設費の会社分として一、七七五億円（対前年度比一・五八倍）を計上して事業を推進する。

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八三億円が計上されている（表11）。

#### 四 東京湾横断道路株式会社

表11 平成5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	5年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
建設費	177,500	112,300	1.58
建設利息	18,010	11,374	1.58
小 計	195,510	123,674	1.58
その他経費等	4,186	3,162	1.32
合 計	199,696	126,836	1.57
(資金計画)			
道路開発資金	39,800	30,800	1.29
財 投 資 金	88,600	56,700	1.56
外 債	24,400	—	—
民間借入金等	46,896	39,336	1.19
合 計	199,696	126,836	1.57

表12 有料道路融資事業予算

平成5年度(A)		平成4年度(B)		倍率(A)/(B)	
事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
235,246	94,127	218,804	90,216	1.08	1.04

#### 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、一般有料道路及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、NTT-A型資金を活用して、有料道路と、これに密接に関連する公共施設を一体的に整備する総合有料道路事業などにより整備を推進する。

平成五年度の有料道路融資事業の予算額は、事業費二、三五二億円（対前年度比一・〇八倍）である（表12）。

表13 平成5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(km)
常陸那珂有料道路	茨城県(公)	(一)常陸那珂港南線	自) 茨城県勝田市大字馬渡 至) 茨城県那珂湊市大字部田野	2.9
清里高原有料道路	山梨県(公)	(注)須玉八ヶ岳 公園線	自) 山梨県北巨摩郡大泉村西井出 至) 山梨県北巨摩郡高根町清里	3.1
新長野大橋有料道路	長野県(公)	(一)三才大豆島 中御所線	自) 長野県長野市大豆島 至) 長野県長野市真島町	1.4
川北大橋有料道路	石川県(公)	(注)金沢小松線	自) 石川県松任市木津町 至) 石川県能美郡辰口町三ツ口	4.8
福岡前原道路 (II期)	福岡県(公)	(国)202号	自) 福岡県福岡市西区福重 至) 福岡県福岡市西区周船寺	6.5
西海パールライン	長崎県	(国)202号	自) 長崎県佐世保市江上町 至) 長崎県佐世保市針尾中町高畑	2.2
指宿有料道路 (III期)	鹿児島県(公)	(一)指宿鹿児島 インター線	自) 鹿児島県鹿児島市山田町 至) 鹿児島県鹿児島市市田上町	3.3

2 一般有料道路(駐車場)  
 一般有料道路については、高規格幹線道路網を構成する一般国道の自動車専用道路である能越自動車道砺波高岡道路(富山県)等継続二三路線の整備を推進するとともに、新たに常陸那珂有料道路

表14 平成5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
仙台南道路(II期)	宮城県(公)	(一)仙台南インター線	自) 宮城県仙台市若林区今泉 至) 宮城県仙台市太白区郡山	3.6km
日立有料道路	茨城県(公)	(注)日立山方線	自) 茨城県日立市助川町 至) 茨城県日立市白銀町	1.6km
伊勢二見鳥羽 有料道路	三重県(公)	(国)167号 (注)鳥羽松阪線	自) 三重県伊勢市朝能町東橋 至) 三重県伊勢市朝能町飛貝	3.7km
播但連絡有料道路 II期(拡幅)	兵庫県(公)	(国)312号	自) 兵庫県姫路市豊富町御蔭 至) 兵庫県姫路市形的形的	9.6km

路(茨城県)等七路線の整備に着手し、このうち、伊勢二見鳥羽有料道路(三重県)等四路線の完成を図る(表13、14)。  
 駐車場については、阪神尼崎駅前地下駐車場(兵庫県)等継続一九箇所の整備を推進すると

表15 平成5年度有料道路融資事業(駐車場)新規着手箇所

駐車場名	事業主体	路線名	工事箇所	整備台数
山形市済生館前駐車場	山形市	(南)栄町八日町通線	山形県山形市七日町1丁目	437台
相生駐車場	刈谷市	(南)2-232号線	愛知県刈谷市相生町1丁目	500台
土佐堀地下駐車場	大阪市	(南)江戸堀線	大阪市西区土佐堀	200台
JR芦屋駅北駐車場	芦屋市	(南)184号線	兵庫県芦屋市船戸町、大原町	276台
川端地下駐車場	福岡市	(南)下川端町398号線	福岡市博多区下川端町	400台
清水谷公園地下駐車場	東京都(公)	(区)千第189号線	東京都千代田区紀尾井町	200台
大倉山駐車場	神戸市(公)	(注)長田楠日尾線	神戸市中央区楠町4丁目	238台

にも、新たにJR芦屋駅北駐車場(兵庫県)等七箇所の整備に着手し、このうち北九州市勝山公園地下駐車場(北九州市)等九箇所の完成を図る(表15、16)。

表16 平成5年度有料道路融資事業（駐車場）完成予定箇所

駐車場名	事業主体	路線名	工事箇所	整備台数
掛川大手門駐車場	掛川市	(南)松尾奥姫線	静岡県掛川市掛川	201台
勝川駅前地下駐車場	春日井市	(南)美味線	愛知県春日井市松新町1丁目	221台
大阪市扇町通地下駐車場	大阪市	(南)扇町公園南通線	大阪市北区扇町	250台
泉大津駅東側駅前広場地下駐車場	泉大津市	(南)泉大津駅池浦線	大阪府泉大津市旭町	200台
けやき大通り地下駐車場	和歌山市	(南)宮北45号線	和歌山県和歌山市友田町、美園町	352台
福山市東桜町駐車場	福山市	(南)三之丸東桜町1号線	広島県福山市東桜町	335台
広島市中央駐車場	広島市(公)	(南)中1区113号線	広島市中区基町	408台
北九州市勝山公園地下駐車場	北九州市	(南)砂津城内1号線	北九州市小倉北区城内1番	500台
浜松駅南地下駐車場	静岡県(公)	(南)砂山17号線	静岡県浜松市砂山町366番地	502台

表17 平成5年度指定都市高速道路新規着手箇所

道路名	事業主体	路線名	工事区間	延長
福岡高速道路	福岡北九州 高速道路(公)	福岡高速2号線	自) 福岡県福岡市博多区西月隈 至) 福岡県太宰府市水城	6.3km
福岡高速道路	福岡北九州 高速道路(公)	福岡高速4号線	自) 福岡県福岡市東区多の津 至) 福岡県粕屋郡粕屋町大字戸原	1.9km

表18 平成5年度指定都市高速道路完成予定箇所

道路名	事業主体	路線名	工事区間	延長
福岡高速道路	福岡北九州高 速道路(公)	福岡高速2号線	自) 福岡県福岡市博多区榎田 至) 福岡県福岡市博多区西月隈	2.8km

3 指定都市高速道路

(1) 名古屋高速道路

(2) 福岡北九州高速道路

福岡高速1号線等継続四路線の事業を推進する  
とともに、新たに福岡高速2号線西月隈～太宰府

間六・三km、同四号線多の津～戸原間一・九kmに着手する。また、福岡高速2号線榎田～西月隈二・八kmの完成を図る。北九州高速道路は北九州高速道路四号線の改築事業を推進する(表17、18)。



# 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 桂樹 正隆

同 地方道課市町村道室建設専門官 山本 善行

## 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、都道府県道一二三、〇〇〇km、市町村道九四〇、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5年度にあっては第11次道路整備五箇年計画の初年度として、広域的な生活圏の形成に必要な都道府県道及び日常生活の基盤となる幹線市町村道等の整備に要する事業費を表2のとおり計上している。

## 二 都道府県道

都道府県道は、高速自動車国道や一般国道を補完し、幹線道路網の一部を形成するとともに、地方定住を促進するための広域的生活圏の形成にとって極めて重要な幹線道路であるが、その整備率は五〇%に満たず、危険な狭あい区間、自動車の通行できない交通不能区間、交通の隘路や危険箇所等地域生活の障害となり、早急に整備を要する箇所が多い。

このような整備状況を踏まえ、平成5年度においては、以下の施策に重点をおき各種事業を推進するために必要な事業費を計上している。

### 1 生活者の豊かさを支える道路整備の推進

① ぐらしの利便性向上を図るための道路整備  
モータリミックスを推進するために、空港、港湾、新幹線駅等へのアクセスを強化する道路整備を推進する。また、渋滞対策を推進するために、バイパスの整備や交差点改良等を推進する。

② ぐらしの安全の向上を図るための道路整備  
安全で信頼性の高い道路ネットワークを整備するために、防災対策、震災対策として、落石危険箇所解消、橋梁の耐震性の強化等を推進する。

③ ぐらしの快適さ向上を図るための道路整備  
沿道景観の向上と安全で快適に進行できる空間の確保を図るために、キャブシステムの整備を推進する。

表1 地方道整備状況(見込)

区 分	実延長	平成4年度末				平成5年度末			
		改良済		舗装済		改良済		舗装済	
		延長	整備率	延長	整備率	延長	整備率	延長	整備率
都道府県道	122,900	71,455	58.1	61,345	49.9	73,124	59.5	62,676	51.0
主要地方道	44,683	30,476	68.2	28,632	64.1	31,102	69.6	29,151	65.2
一般都道府県道	78,217	40,979	52.4	32,713	41.8	42,022	53.7	33,525	42.9
市町村道	939,552	425,484	45.3	148,672	15.8	433,719	46.2	152,223	16.2
幹線市町村道	200,745	140,304	69.9	44,520	22.2	142,596	71.0	45,654	22.7
一般市町村道	738,807	285,180	38.6	104,152	14.1	291,123	39.4	106,569	14.4
地方道計	1,062,452	496,939	46.8	210,017	19.8	506,843	47.7	214,899	20.2

(注) 平成4年度末整備状況は、一般国道の追加指定による組替後の計数である。

2

① 交流ネットワークの充実

全国的な幹線ネットワークを形成する高規格幹線道路等の整備効果をより一層高めるため、インターチェンジ関連道路の整備を推進する。

② 地域集積圏の形成

強い地方圏と安定した大都市圏を形成するため、地域の連携による「地域集積圏」の形成、集積圏相互の交流の促進、広域交流拠点等との連結を図る地域高規格道路を軸とした道路ネットワークの整備を進める。

③ 地域の振興、活性化のための道路整備

「広域道路整備基本計画」に基づき、リゾート開発、テクノポリス開発等、各種地域振興施策に関連する道路整備を進めるとともに、マイロード事業を推進する。

また、学校、公園、医療施設等の公共公益施設の整備に関連する道路整備や広域基幹道路や奥地等産業開発道路等、過疎地域や奥地等の振興を支える道路整備を推進する。

さらに、宅地開発誘導道路等、住宅宅地の供給に関連し、これらを誘導する道路整備を推進する。

3 良好な環境のための道路事業の推進

地球温暖化防止、自然環境の保全、沿道生活環境の保全等、良好な環境の形成を図るため、バイパス、環状道路の整備や、環境施設帯、植樹帯の設置を推進する。

三 市町村道

平成五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、地方における定住の促進並びに地域の連携の強化と密接に関連する幹線市町村道を対象に、その整備を二一世紀初頭に概ね完了することを目的に計画的かつ総合的に進めることとしている。

平成五年度は、第11次道路整備五箇年計画の初年度として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、一一三億円(前年度比一・〇二六)を計上している。

(1) 活力ある地域づくりのための地域の連携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し、地域の連携を強化する道路の整備

表2 平成5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			全国計		
	4決定	5決定	伸率	4決定	5決定	伸率	4決定	5決定	伸率	4決定	5決定	伸率	4決定	5決定	伸率
都道府県道	288,551	288,257	0.999	68,065	70,480	1.035	30,878	32,617	1.056	21,375	22,552	1.055	408,869	413,906	1.012
改築	206,458	226,859	1.099	51,223	52,430	1.024	20,151	20,937	1.039	19,240	20,440	1.062	297,072	320,666	1.079
改築	202,275	222,973	1.102	50,283	51,490	1.024	20,151	20,937	1.039	19,240	20,440	1.062	291,949	315,840	1.082
踏切除却	4,183	3,886	0.929	940	940	1.000	0	0	—	0	0	—	5,123	4,826	0.942
共同溝	100	300	3.000	0	0	—	0	0	—	0	0	—	100	300	3.000
自転車道	9,100	9,001	0.989	640	690	1.078	—	300	—	300	400	1.333	10,040	10,391	1.035
特殊改良	64,746	45,935	0.709	13,552	14,640	1.080	9,074	9,628	1.061	1,470	1,460	0.993	88,842	71,663	0.807
特改一種	62,359	44,447	0.713	9,020	10,490	1.163	8,250	8,957	1.086	1,470	1,460	0.993	81,099	65,354	0.806
特改二種	0	0	—	0	0	—	284	156	0.549	0	0	—	284	156	0.549
特改四種	2,387	1,488	0.623	4,532	4,150	0.916	540	515	0.954	0	0	—	7,459	6,153	0.825
補修	8,147	6,162	0.756	2,650	2,720	1.026	1,653	1,752	1.060	84	140	1.667	12,534	10,774	0.860
補修	3,727	2,758	0.740	930	1,000	1.075	132	200	1.515	84	110	1.310	4,873	4,068	0.835
災害防除	4,420	3,404	0.770	1,720	1,720	1.000	1,521	1,552	1.020	0	30	—	7,661	6,706	0.875
維持	—	—	—	—	—	—	—	—	—	281	112	0.399	281	112	0.399
市町村道	142,374	145,461	1.022	37,315	38,951	1.044	10,046	10,498	1.045	16,221	16,410	1.012	205,956	211,320	1.026
改築	137,208	141,132	1.029	29,165	30,015	1.029	7,904	8,650	1.094	9,620	11,820	1.229	183,897	191,617	1.042
改築	136,089	139,884	1.028	29,165	30,015	1.029	7,904	8,650	1.094	9,620	11,820	1.229	182,778	190,369	1.042
踏切除却	1,119	1,248	1.115	0	0	—	0	0	—	0	0	—	1,119	1,248	1.115
共同溝	80	72	0.900	0	0	—	0	0	—	0	0	—	80	72	0.900
特殊改良	4,738	3,961	0.836	7,980	8,756	1.097	1,990	1,657	0.833	636	540	0.849	15,344	14,914	0.972
特改一種	4,289	3,559	0.830	2,646	3,370	1.274	1,080	861	0.797	507	450	0.888	8,522	8,240	0.967
特改四種	449	402	0.895	5,334	5,386	1.010	910	796	0.875	129	90	0.698	6,822	6,674	0.978
補修	348	296	0.851	170	180	1.059	152	191	1.257	0	0	—	670	667	0.996
補修	39	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—	39	0	—
災害防除	309	296	0.958	170	180	1.059	152	191	1.257	0	0	—	631	667	1.057
維持	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,965	4,050	0.679	5,965	4,050	0.679
地方道合計	430,925	433,718	1.006	105,380	109,431	1.038	40,924	43,115	1.054	37,596	38,962	1.036	614,825	625,226	1.017

(注)①緊急地方道路整備事業(交付金事業)を除く。  
 ②生活関連重点化枠、公共投資充実臨時特別措置、旧N T T分を含む。  
 ③平成4年度分は、一般国道追加指定による組替え後の計数である。  
 ④平成5年度分は、本表の他にN T T事業償還補助分がある。  
 ⑤平成5年度より目細の統合を行い、従来の道路改良、橋梁整備、舗装新設は、改築とし、舗装補修、橋梁補修は、補修とした。

(2) ぐらしの利便性向上を図るための生活基盤道路の整備

① 学校、公園、役場等の公共公益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) ぐらしの安全の向上を図るための道路整備

① 道路交通の安全対策の推進

② 道路の防災、震災対策の推進

(4) 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

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

(5) 特殊立法に基づく地域振興のための道路の整備

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、特別豪雪対策道路の整備

(6) 地域の創意工夫を活かし、ぐらしの快適さの向上を図る道づくり

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 工事国費

平成五年度においては、二箇年度及び三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三三〇億円（都道府県道二二〇億円、市町村道一〇〇億円）（対前年度比一・二二）であり、所管別では、建設省所管二六八億円、北海道開発庁所管二六億円、国土庁所管一八億円、沖縄開発庁所管一八億円である。

##### 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、二二三・四億円（都道府県道一七四億円、市町村道四九・四億円）（対前年度比一・二二）であり、所管別では、建設省所管二一〇億円、北海道開発庁所管一二億円、国土庁所管一・四億円である。

#### 五 緊急地方道路整備事業（地方道路整備臨時交付金）

一定に地域において地域住民の日常生活の安全性、利便性及び快適性を確保し、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及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。

平成五年度は、事業費で一〇、八九七億円（前年度一〇、五一八億円）国費五、七二五億円（前年度五、五二八億円）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 生活関連重点化枠要望

国民の日常生活の質の向上を資するため、生活関連化枠を活用し、以下の課題を踏まえつつ、平成五年度は、都道府県道二一六億円（前年度比一・七八）、市町村道一四二億円（前年度比一・七七）で、地方道合計三三八億円（前年度比一・七七）を計上している。

1 地方拠点都市地域等の地方都市基盤緊急整備

- ・ 地方拠点アクセス道路整備事業
- ・ バスレーン整備等公共交通機関支援事業
- ・ 渋滞対策推進事業

- ・ 駐車場、歩道等交通安全対策推進事業

2 ふるさと生活基盤緊急整備

- ・ 通学路等生活基盤整備推進事業
- ・ 雪国生活支援事業
- ・ 広域基幹道路整備等ふるさと交流活性化事業

- 3 住宅・宅地供給緊急促進
- ・ 生活基幹バス路線整備事業

・住宅・宅地関連道路整備事業

・宅地開発誘導道路整備事業

4 環境創造基盤緊急整備

・キャブ、駐車場等まちづくり基盤整備推進事業

・環境施設帯等沿道生活環境形成推進事業

・緑化等自然環境形成推進事業

・マイロード等個性豊かなまちづくり推進事業

以上が平成五年度における地方道関係予算の概要である。

◇ 投 稿 歓 迎 ◇

本誌は、平成二年四月の創刊以来、皆様の御支援を頂いておりますが、この度、誌面のなお一層の充実のため、読者の皆様方からの原稿を掲載するコーナーを設けることに致しました。

日頃道路・道路行政に対して感じていること、現場からの生の話題、ユニークな試み、海外への出張報告等、それぞれの御立場から自由にテーマを選び、四〇〇字詰め原稿用紙五〜一〇枚程度にまとめてください。

奮っての御応募お待ちしております。

なお、投稿原稿の採否、掲載号、送りガナ等文章表現につきましては、事務局に御一任下さい。掲載原稿につきましては、薄謝を進呈いたします。

宛先 〒一〇〇 東京都千代田区霞が関二―一―三

建設省道路局路政課内

「道路行政セミナー」事務局



# 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

平成四年の交通事故死者数は、一一、四五一人にも達し、平成元年以降四年連続して一一、〇〇〇人を超えるなど非常に憂慮すべき状況となっており、交通安全対策の推進が急務となっている。

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課題のひとつとして位置づけられているところであり、今後とも、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、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っているところである。また、緊急措置とし

て既存の道路を対象に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に基づく事業等により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装置の設置を行うなど、交通安全対策を強力に推進している。

さらに、近年の高速自動車国道における交通事故死者数の急増に鑑み、高速自動車国道においても、平成三年度を初年度とする交通安全対策に関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している。

平成五年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画においても、これらの施策を積極的に推進するとともに、交通安全対策に密接に関連する施策として、高齢者等の利用に配慮して幅の広い

歩道等の整備に努めるとともに、歩行者・自転車交通の復権を目ざして利用しやすい歩道・自転車道ネットワークの整備等を推進することとしている。

## 二 交通安全対策の推進

### 1 交通安全施設等整備事業等

平成五年度の交通安全施設等整備事業の概算要求においては、表1に示すように特定交通安全施設等整備事業と地方道路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合せて三、六七一億円（対前年度比一・〇六）の事業費を計上している。

このうち、特定交通安全施設等整備事業の事業費は三、〇三三億円（対前年度比一・〇七）であ

表1 交通安全施設等整備事業

(単位：億円)

区分	5年度 事業費	前年度 事業費	倍率
交通安全施設等整備事業	3,671	3,480	1.06
うち特定交通安全施設等整備事業	3,033	2,840	1.07

○第5次特定交通安全施設等整備事業5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5年度まで57.6%(前年度まで38.5%)

表2 平成5年度特定交通安全施設等整備事業工種別内訳

(概算要求)

(事業費単位：億円)

区分	単位	平成4年度		平成5年度		事業費 前年度 対度	
		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	918	1,709.1	1.00
	歩道(注2)	km	57	64.6	36	48.6	0.75
	交差点改良 の他(注3)	箇所	364	308.5	332	308.5	1.00
	小計			2,246.8		2,231.6	0.99
二種事業	道路照明	基本	8,003	44.9	7,983	45.0	1.00
	道路標識	km	8,115	101.5	6,794	101.5	1.00
	道路情報提供装置 その他(注4)	基	30,824	58.4	31,033	59.7	1.02
	道路情報提供装置 その他(注4)	基	243	139.7	245	139.8	1.00
	小計			248.9		455.1	1.83
合計			2,840.2		3,032.7	1.07	

(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。

(注2) 歩道は、歩行者専用道路を含む。

(注3) 板車その他付加施設は、中央帯、視距の改良、車両停車帯、路肩改良、登

(注4) 防壁、視線誘導標、道路反射鏡、自転車駐車場、地点標及び自

(注5) 動車計数は、生活関連重点化枠分を含み、地方道路整備臨時交付金によるものを含まない。

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平成5年度までの進捗率は、七・六%となる。

交通安全事業の内容としては、第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の三年度目として、欧米先進諸国に比べ依然として高い割合で発生している歩行者や自転車の交通事故を防止するため、引き続き歩道等の整備を推進する他、自動車乗車中

の事故の増加等に対応して交差点改良、道路照明、道路標識、道路情報提供装置の設置等を重点に推進することとしている。また、路上駐車に起因した交通事故の防止等を図るため、自動車駐車場の整備を特に積極的に推進するとともに、道路上における放置自転車問題の解消を図るため、自転車駐車場の整備を推進する。表2に主な工種別の事業費を示す。

なお、これらの対策の実施にあたっては、昨年三月に設立された(財)交通事故総合分析センターの活用等により、交通事故の科学的な調査・分析を行い、事故多発箇所において効果的な対策の実施に努めることとしている。

また、住宅地や商店街等の路地や裏通りから通過交通を排除して交通の安全確保及び生活環境の改善を図るため、関係機関等と連携して、コミュニティ道路やハンブ等を整備する「路地の復権緊急事業」を新たに推進することとしている。

交通安全の抜本的対策としては、本来はバイパスや環状道路、自動車専用道路等の道路の新築・改築事業を推進する必要がある。しかしながら、これらの事業はその事業規模が大きいため、交通事故の発生状況に臨機応変に対応し、緊急的・応急的に安全で円滑な交通を確保するための事業として交通安全事業を位置づけている。

## 2 改築事業による交通安全対策

交通安全事業の実施以前においては、当然、改築事業が交通安全対策を受け持っていたわけであるが、このため現在も交通安全施設等整備事業による交通安全対策以外に、一般の道路改築事業において交通安全に資する事業(交通安全改築事業)を積極的に推進しているところであり、平成5年度は、事業費一〇、〇三二億円を計上してい

表3 交通安全改築事業の要求概要

(単位：億円)

区 分	5年度事業費	前年度事業費	倍 率
交通安全改築事業	10,032	9,728	1.03

表4 高速自動車国道の交通安全対策に関する事業

(単位：億円)

区 分	5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	788	692	1.14

(注) 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)事業規模 3,240億円  
進 渉 率 平成5年度まで 66.1%  
(前年度まで41.8%)

表5 (単位：億円)

区 分	5年度事業費	前年度事業費	倍率
幅の広い歩道等の整備	4,000	3,750	1.07

(注) 幅の広い歩道等：幅員概ね3m以上のもをさし、特定交通安全施設等整備事業、改築事業及び緊急地方道路整備事業の歩道等の整備費を計上。

るところである(表3)。ここでいう交通安全改築事業は、歩道等の設置を伴う現道の拡幅、小規模バイパスの整備等の改築事業を計上している。

### 3 高速自動車国道等における交通安全対策に関する事業

高速自動車国道等は一般道路に比べて死傷事故率が約一〇分の一であるなど、安全性の高い道路であるが、近年交通事故死者数が増加傾向にあるため、高速自動車国道等において、平成三年度を初年度とする交通安全対策に関する五箇年間の事

業計画等に基づき、路面排水対策、連続照明の増設、気象情報の提供等の交通安全対策を強力に推進することとしている(表4)。また、渋滞時の安全対策として、渋滞区間の六車線化、インターチェンジの改良、的確な渋滞情報の提供等を重点的に実施することとしている。

### 三 高齢者等のための道路整備

高齢者、身障者や児童等が、安心して日常生活を送れるよう、幅の広い歩道や利用しやすい立体横断施設など高齢者等の利用に配慮した道路整備を行うとともに、通学路の点検を実施し、交通安

全施設等の整備を推進する。

- ① 高齢者等が安心して通行できるよう、幅の広い歩道(幅員概ね3m以上)の整備を推進するとともに(表5)、沿道への車乗り入れ部での歩道の切り下げを改善し、歩きやすく快適な歩行環境の整備を推進する。

- ② 駅や高齢者等の利用の多い施設の周辺等において、必要に応じスロープや昇降装置を付けた立体横断施設や駅等の建築物に直接出入りできる立体横断施設の整備を推進する。

- また、歩道の段差など車椅子の通行上の障害を的確に把握するため、「車椅子利用による通行障害実態調査」を実施し、歩道の拡幅、電柱の移設、立体横断施設の整備等を行う。

- ③ 小学校等の通学路について、新たに小学校等と連携して「通学路安全点検調査」を行うとともに、児童等が安全、快適に通行できるよう、歩道や防護柵等の交通安全施設等の点検・整備を推進する。

- ④ 近年の高齢運転者等の増加に対応して、ゆとりのある道路構造の確保や視環境の向上、疲労運転の防止等を図ることとし、付加車線(ゆずりあい車線)の整備、道路照明の増設、簡易パーキングエリアの整備等を進める。

#### 四 歩行者・自転車のための空間整備

歩行者・自転車の復権を旨とし、高齢者や身障者等の利用にも配慮して、安全・快適な歩道・自転車道ネットワークの整備を行うとともに、自転車駐車場の整備を推進する（表6）。

① 歩行者や自転車の動線に即した、安全で利用しやすい歩道及び自転車道のネットワークの形成を図るため、各道路管理者等の連携により地域ごとに、長期構想に基づく二六万kmの歩道網計画を策定し、整備を推進する。

② 歩道と公園等との一体整備、歩道と建築物内の公共用通路やセットバックとの連携等を図り、都市空間を有効に活用して歩道等ネットワークの強化を図る。

③ 雨の日でも歩きやすく、人にやさしい歩道とするため、透水性舗装、カラー舗装などの歩道舗装を行う。

④ 鉄道駅等の交通結節点において、ペDESTリアン・デッキなど建築物に直接出入りできる立体横断施設や、エレベーターやエスカレーター等の昇降装置を付けた立体横断施設の整備を推進する。

⑤ 都市における交通手段としての自転車の利用促進のため、「サイクルネットワーク整備事業」を推進するとともに、駅周辺や中心市

街地の道路上における放置自転車を排除し、安全、快適な通行空間の確保を図るため、道路や公園等の地下の活用、地下鉄駅や地下自動車駐車場との一体整備等により、自転車駐車場の整備を推進する。

⑥ 自転車交通の安全を確保し、併せて国民の心身の健全な発達に資するため、大規模自転車道の整備を推進する。また、平成五年度より民間の自転車駐車場に係る税制の特例を創設し、整備を促進する（表7）。

なお、この大規模自転車道整備事業は、都道府県道に認定のうえ整備を図ることとしている。平成四年度末までに一〇四路線に着手しており、五六路線が供用し、供用延長が約二、四五〇kmに達する見込みである。

平成五年度の大規模自転車道路整備事業については継続四四路線に加え、新規三路線の整備を推進する（表8）。

#### 五 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とりまとめると表9のように九項目があげられる。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及び緑道の整備、居住

表8 大規模自転車道整備事業の平成5年度新規路線

都道府県名	路線名	全体延長	起終点
山形県	庄内自転車道	41km	立川町～鶴岡市
愛媛県	今治大三島自転車道 今治・吉海区間	12km	今治市～吉海町
熊本県	球磨川自転車道	29km	湯前町～人吉市

表6 (単位：億円)

区分	5年度事業費	前年度事業費	倍率
歩道・自転車道の整備	5,900	5,700	1.04
自転車駐車場の整備	86	64	1.34
特定交通安全施設等整備事業	16	10	1.64
整備路事業	70	54	1.29
大規模自転車道の整備	140	135	1.04

(注) 歩道・自転車道の整備には特定交通安全施設等整備事業、改築事業、緊急地方道路整備事業の歩道等の部分の整備費を計上。

表7 民間の自転車駐車場整備に係る税制特例の創設（平成5年度より）

税目 対象	国税	地方税	
	所得税・法人税	固定資産税・不動産取得税	事業所税
都市計画自転車駐車場 (地下式・立体式)	割増償却 (当初5年間17%)	地下部分1/2 地上部分2/3に軽減	非課税
一定の一般公共用自転車 駐車場(地下式・立体式)	割増償却 (当初5年間17%)	—	—

表 9 交通安全対策関係予算総括表

区 分	5年度 事業費	前年度 事業費	対前年 度 比	備 考
1. 交通安全施設等の整備	367,104	347,965	1.055	「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」により道路管理者が行う歩道、自転車道、交差点改良、自動車駐車場、自転車駐車場等の整備に要する費用について負担し、または補助する。さらに、地方道路整備臨時交付金による交通安全施設等の整備に要する費用を交付する。
2. 改築事業による交通安全対策	1,003,200	972,831	1.031	歩道等の設置を伴う現道拡幅、並びに現道に歩道等の設置が困難な区画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、補助し、また交付する。
3. 道路防災対策事業	239,034	230,812	1.035	落石、法面崩落、雪崩等を防止するための施設の整備、路肩整備、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、補助し、または交付する。
4. 路切道の立体交差化等	175,834	167,181	1.052	踏切事故防止に対処するため、踏切道の立体交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、補助し、または交付する。
5. 基幹公園及び緑道の整備	200,479	185,372	1.081	路上における遊びや運動による交通事故を防止し、児童および青少年の遊び場や、災害時の避難路等の確保を図るため、住区基幹公園、都市基幹公園及び緑道の整備に要する費用について補助する。
6. 居住環境整備事業等	6,784	6,681	1.015	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し、または交付する。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し、または交付する。
7. 自転車駐車場整備事業 〔街路事業分〕	7,004	5,442	1.287	通勤・通学等のための自転車（原動機付自転車を含む）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、街路事業の一環として補助し、または交付する。
8. 総合都市交通施設整備事業	8,290	8,051	1.030	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いまっ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街路事業として総合的に整備するための費用を補助し、または交付する。
9. 道路交通安全対策に関する調査研究	856	853	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。

(注) 生活関連重点化枠および公共投資充実臨時特別措置分を含む。

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とりまとめたものである。

なお、これらは交通安全対策基本法に基づき、策定されている第5次交通安全基本計画において盛り込まれている事項のうち、予算関連のものを計上したものである。

## 六 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る。

平成五年度からの第11次道路整備五箇年計画においても、交通事故の減少に向けて交通安全対策を強力に推進してまいりたい。

# 地域の生活を支える

## 信頼性の高い道路網の整備

建設省道路局企画課道路防災対策室課長補佐 服部 亮二

### 一 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こと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、必要不可欠のものとなっているが、常に土砂災害等の危険につきまとも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、平成五年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画、ならびに第10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くこととしている。

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五年度予算の概要を紹介する。

### 二 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、昭和三二年四月、「積雪

表1 雪寒事業費

(単位：億円)

区分	第10次雪寒5計 要求	5年度 事業費	前年度 事業費	倍率
雪寒道路	8,300	1,238	1,188	1.04
除雪	1,880	323	307	1.05
雪防	3,600	504	485	1.04
凍雪害防止	2,820	411	396	1.04
除雪機械	1,100	168	164	1.03
雪寒事業	9,400	1,406	1,352	1.04

寒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」を策定することとなっており、現在平成五年度を初年度とする第10次雪寒五箇年計画を要求しているところである。

第10次雪寒五箇年計画においては、地域間交流の拡大に対応できる幹線道路の冬期モビリティの確保、冬期歩行者空間ネットワークの充実等を基本方針とし、平成五年度以降五箇年間に地方単独費を含め、一兆三、九〇〇億円を要求している。

雪寒地域における冬期の道路交通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、平成五年度においては、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、四〇六億円(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、車道除雪区間延長三五・一km延伸し、国道五九、一四二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、前五箇年計画の二倍の五〇〇km延伸し、国道について五、〇〇〇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、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、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知恵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、幹線道路の冬期モビリティを確保するための消雪施設の整備を推進し、また、冬期における交通遮断を防止するため、雪崩対策や地吹雪対策を促進することとしており、さらにチェーン着脱が容易で休憩所等の機能も有する多機能型のチェーン着脱場の整備を推進する。

また、新たに除雪の効率化、道路利用者の利便向上に資する道路気象情報システムの整備を促進するとともに、消雪施設の更新を推進する。

凍雪害防止事業については、流雪溝の整備とともに特に推雪幅の確保を積極的に推進し、さらに急カーブ区間の冬期の安全対策を推進し、冬期交通のネットワークの解消をすすめることとしている。

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。

### 三 道路防災対策事業

道路の防災対策は、昭和四三年の飛騨川バス転落事故を契機として、落石等の恐れのある箇所全国総点検を実施し、これに基づき、防災対策施設の整備等を実施してきた。

落石等の恐れのある箇所全国総点検は、昭和四三年に第一回が行われ、さらに防災対策施設の整備に関して、昭和四五年を始め、四六年、四八年、五一年、五五年、六一年、平成二年に実施した。これらの点検結果に基づき、①植生工、コンクリート張工等の予防工、②落石防止柵や、洞門工、スノーシェッド等の防護工の整備等による防災対策を推進しているところである。

平成二年に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、都道府県道及び主要な市町村道において、全体で約七四、〇〇〇箇所の対策を要する箇所があげられている。

平成五年度においては、道路の利用が国民の暮らしのあらゆる面をさせていることから、いつでも安全・確実に利用できる信頼性の高い道路が強く求められていることを踏まえ、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、平成二年に実施した総点検結果に基づき緊

急性の高い箇所から逐次計画的に防災対策を実施するとともに、生活の基幹となるネットワークを確保するため、小規模な迂回路を設けたり、災害の発生そのものを抑止する工法（アンカー工等）を用いることにより、事前通行規制区間の解消をめざす事業（安心ネットワーク緊急整備事業 図1）を推進することとし、緊急地方道路整備事業による防災対策事業費を含めて、事業費二、三九〇億円（対前年度費一・〇四）をもって約四、六〇〇箇所の対策を実施することとしている。

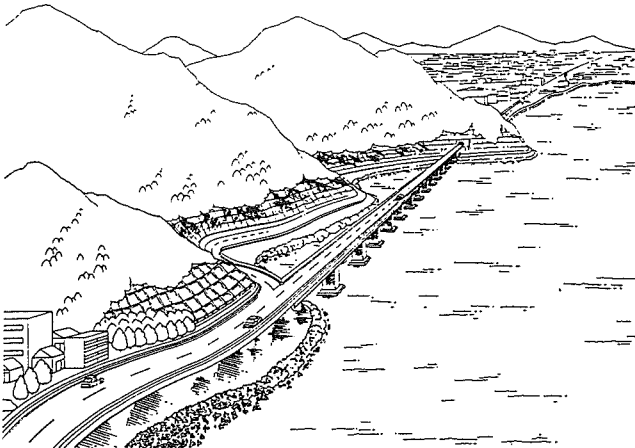


図1 安心ネットワーク緊急整備事業のイメージ

表2 防災対策事業費

(単位：億円)

区 分	2 年 点 検		3 年 度 ( 実 績 )		4 年 度 ( 当 初 ) A		5 年 度 ( 決 定 ) B		伸 び 率 B/A	2 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	一般道路	38,772	19,683	5,106	2,165	4,337	2,241	4,396	2,319	1.04	37.0	35.9
	ウチ直轄	(6,009)	(6,193)	(1,132)	( 619)	( 764)	( 681)	( 741)	( 681)	(1.00)	(45.2)	(34.2)
共	有料道路	1,599	490	136	71	162	68	183	72	1.06	30.9	43.1
	公 共 計	40,371	20,172	5,242	2,236	4,499	2,308	4,579	2,390	1.04	36.8	36.1
単 独		33,714	3,833	4,267	463	—	—	—	—	—	—	—
合 計		74,085	24,005	9,509	2,699	—	—	—	—	—	—	—

(注) 公共には、緊急地方道路整備事業による防災対策を含む。



表3 震災対策事業費

(単位：億円)

区 分	3年点検		4年度(当初) A		5年度(決定) B		伸び率 B/A	3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	
公 共	一般道路 ウチ直轄	6,689 (4,004)	8,343 (2,104)	574 ( 404)	985 ( 417)	1,043 ( 868)	1,026 ( 423)	1.04 (1.01)	24.2 (31.8)	24.1 (39.9)
	有料道路	748	174	11	50	100	49	0.98	14.8	56.9
	公共計	7,437	8,517	585	1,035	1,143	1,075	1.04	23.2	24.8
単 独	13,091	1,959	—	—	—	—	—	—	—	—
合 計	20,528	10,476	—	—	—	—	—	—	—	—

(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。

#### 四 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、平成三年度に震災点検を行っている。

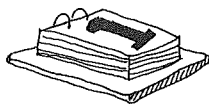
道路の震災対策としては、これらの震災点検に基づき、被災した場合の応急復旧に長期間を要する橋梁、トンネル等の耐震性の向上を図るため、架替、落橋防止、補強等の対策事業を実施している。

平成三年度に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(一二時間交通量五〇〇台以上の区間等)、主要な市町村道については人口集中地区内の区間等が対象となっている。この点検結果を施設別にみると、橋梁約一七、九〇〇箇所、共同溝約一〇〇〇箇所、横断歩道橋約七〇〇箇所、盛土約一、八〇〇箇所合計約二〇、五〇〇箇所が要対策箇所として上げられている。

平成五年度においては、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、約一、一〇〇箇所において事業費一、〇七五億円(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、平成五年度には、道路施設の震災点検並

びに道路施設以外の関連施設の震災点検に基づき、橋梁の耐震性の強化等、震後における道路交通を確保するための施策を計画的に推進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。



# 道路環境政策の推進

建設省道路局企画課道路環境対策室課長補佐 吉崎 収

## 一 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、平成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、夜間の環境基準及び要請限度を超えるものが、それぞれ一四、七〇〇km及び三、五〇〇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訴されている。

さらに、これらの地域的・局地的な環境問題に加え、近年、地球温暖化問題が顕在化しており、平成二年度には「地球温暖化防止行動計画（地球環境の保全に関する関係閣僚会議決定）」が策定されている。環境庁の試算によれば、平成二年度の日本国内の全CO<sub>2</sub>排出量のうち約一七%が自動車からの排出とされており、道路行政においても、地球温暖化防止のための施策を進める必要が

表1 夜間騒音に係る環境基準の達成状況

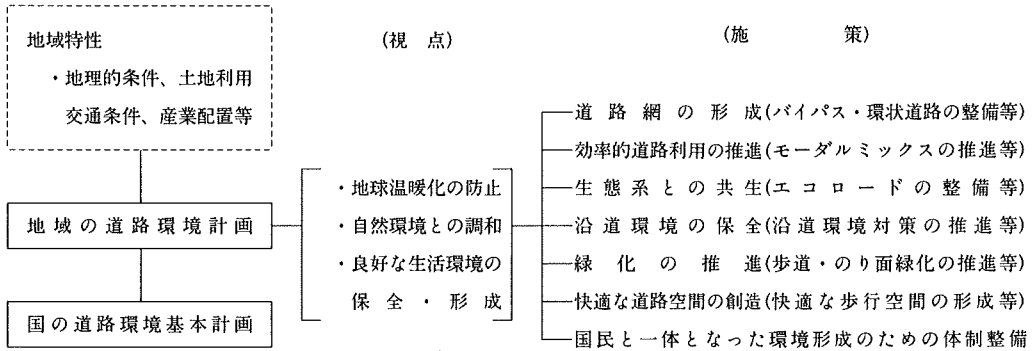
(Km)

道路種別	騒音規制区域又は用途地域通過延長	環境基準達成延長	環境基準超過延長	うち要請限度超過延長
一般国道	16,000	8,900(56%)	7,100(45%)	2,200(14%)
都道府県道	30,400	22,800(75%)	7,600(25%)	1,300(4%)

注1) 平成2年度道路交通センサスより試算

2) 2車線以上の道路

(参考) 道路環境計画の概要



ある。

良好な道路環境の保全・形成のためには、大都市圏への過度な集中を防止し、全国的にバランスのとれた国土利用を促すとともに、渋滞を解消し、エネルギー効率の高い円滑な交通を確保することが不可欠である。このため、地域振興に資する高規格幹線道路などの広域幹線道路網の整備、騒音や大気汚染の大きな要因となる渋滞を解消するためのバイパス・環状道路の整備や交差点の改良等、体系的な道路ネットワークの整備を促進することが重要である。

また、その整備に当たっては、必要に応じ、閣議決定に基づく環境影響評価を実施しつつ、沿道環境の保全に資する環境施設帯や遮音壁の設置、生態系に配慮した構造の採用など、周辺の土地利用や自然環境と調和した道路構造を着実に形成していくものである。

さらに、これらの道路整備と併せ、自動車構造の改善、適切な沿道土地利用の誘導、的確な交通規制の実施など、沿道の方々や関係機関の協力を得ながら、各種施策を総合的に推進することが必要である。

第11次道路整備五箇年計画(案)では、豊かな生活の実現、活力ある地域づくりとともに、良好な環境の創造を最重要課題に掲げることとしており、地球環境、自然環境、沿道環境の三つの視点から

各種施策を総合的に組み合わせ、良好な環境の形成に向けて積極的に取り組んでいくものである。

平成五年度においては、良好な道路環境の創造のため、地域ごとに、その地理的条件、土地利用、交通条件、産業配置等、道路をめぐる地域の状況に応じた、総合的な道路環境施策の推進に関する「道路環境計画」を策定し、同計画に基づき道路環境施策を推進していくものである。

以下、平成五年度の道路環境施策に関する予算の内容を紹介する。

## 二 地球温暖化の防止

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、これが渋滞を生む一原因となっている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とともに、交差点の立体化など既成市街地の交通混雑の解消を図り、円滑な交通を確保して、自動車交通における効率的エネルギー利用を実現し、CO<sub>2</sub>抑制を進める必要がある。

地球温暖化防止のために省エネに資する道路整備として、バイパス等の整備について、引続き積

表2 地球温暖化防止に資する道路事業

(単位：億円)

区 分	5年度 事業費	前年度 事業費	倍 率
省エネ推進緊急道路事業	21,162	19,418	1.09

〈注〉 省エネ推進緊急道路事業：バイパス・環状道路の整備、交差点の立体化、駅前広場の整備、新交通システムの整備、歩道・自転車道の整備、駐車場の整備等

表3 自然環境と調和した道路事業

(単位：億円)

区 分	5年度 事業費	前年度 事業費	倍 率
エコロード事業	15	8	1.88
のり面植栽パイロット事業	14	1	14.00

極的に実施すべく、平成五年度においても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。

また、鉄道、バス、自転車、徒歩など、多様な交通手段がエネルギー効率の面でも適切な組合わせの下で活用されることも重要であることから、地域の実情や輸送のニーズに応じて、交通結節点の整備や自転車歩行者道の整備を積極的に進めるものである。

### 三 自然環境の保全

道路の計画に当たっては、地域の自然環境等に關する調査を踏まえ、自然との調和を目指した路線選定等を行うとともに、自然環境の豊かな地域

では、表土の活用、植物の移植を図るほか、自動車と動物の接触事故防止のための動物用横断構造物(けもの道)の設置等、生態系全般との共生を図るための構造・工法を取り込んだ「エコロード」の整備を推進する。

さらに既存道路に關して、接触事故の発生状況を調査し、多発区間については侵入防止柵の設置等、緊急対策を講じるものとする。

また、既存道路の盛土や切土等ののり面について、「のり面植栽事業」を進め、潜在自然植生等を活用した再緑化を図るものとする。

平成五年度においては、表3に示す事業費を計上している。

### 四 生活環境の保全・形成

沿道の生活環境悪化の要因である大都市圏への過度な集中を防止するとともに、渋滞を解消し、騒音、窒素酸化物等の低減を図るため、高規格幹線道路、バイパス、環状道路、交差点改良等の道路整備を引き続き進めるものである。ただし、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、現在及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。

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及び管理に關する基準について」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又は二〇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

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5年1月1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	S 57. 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 うち 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	S 63. 1
					目黒区環7	2.7	S 63. 1
					世田谷区環7野沢地区南部	1.0	S 62. 11
					世田谷区環7野沢地区北部	0.7	S 61. 8
					世田谷区環7三軒茶屋・上馬地区	0.9	S 62. 3
					世田谷区環7代田南部・若林地区	1.7	S 62. 11
					世田谷区環7代田北部地区	0.5	S 62. 11
					世田谷区環7大原・羽根木地区	1.1	S 62. 3
					杉並区環7	4.2	S 62. 1
					中野区環7	1.9	S 60. 6
					練馬区環状7号線桜台・栄町・豊 玉地区	2.1	S 63. 1
					練馬区羽沢・小竹町地区	0.8	S 62. 1
					板橋区環状7号線	4.1	H 1. 10
					北区環状7号線	2.4	H 1. 4
					足立区環状7号線A地区	1.2	S 62. 4
					足立区環状7号線B地区	1.7	S 63. 1
		足立区環状7号線C地区	4.5	H 1. 3			
		足立区環状7号線D地区	2.8	H 1. 3			
		葛飾区環状7号線	4.8	H 3. 1			
		江戸川区環状7号線	9.9	H 4. 12			
		小 計	55.5				
3	(環状8号線)	羽田上高井戸岩淵線 うち 練馬区北町 板橋区相生町～同区志村 小 計	0.8	S 61. 3	練馬区北町・早宮地区	0.4	S 59. 11
			0.4	S 58. 11	練馬区春日町二丁目地区	0.4	S 61. 8
			0.7	H 1. 9	板橋区環状8号線A地区	0.7	H 2. 12
			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	S 59. 8	国道4号A地区(日光街道)	3.7	S 62. 1
					国道4号B地区(日光街道)	1.4	H 1. 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	S 59. 9	国道23号四日市地区	1.2	S 62. 11
計		合 計	83.5 (延べ 103.4)		合 計(26地区)	63.3	

を強力に進めていくことが必要である。  
さらに、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的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、昭和五十一年の都市局長・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及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、騒音障害を防止又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。本制度については、従来から防音工事によっては騒音障害の軽減効果が少ないと認められる住宅については、住宅所有者等の申出により、移転に要する費用の助成を行っていたが、平成五年度からは、過去に防音工事助成を受けた住宅であっても、一定の要件に該当するものについては、住宅所有者等が移転を希望する場合は、移転費用の助成を行うこととなった。

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。

沿道法に基づき、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及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。

表5 良好な生活環境創造のための道路事業

(単位：億円)

区分	5年度事業費	前年度事業費	倍率
環境対策特別推進事業	39	30	1.30
環境施設帯等	1,626	1,511	1.08
道路緑化	635	596	1.07
沿道整備事業	17	14	1.21

- 〔注〕1. 環境対策特別推進事業：高架裏面吸音板、低騒音舗装、新型遮音壁  
 2. 環境施設帯等：環境施設帯、遮音壁の設置等  
 3. 沿道整備事業：沿道法による沿道整備融資、緩衝建築物への負担、防音助成

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築事業、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。このため、平成五年度においては、道路構造の改善による沿道の環境保全対策として表5に示す事業費を計上している。

## 六 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、平成五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、これらの施策を土地利用、交通条件等地域の実情に応じて効果的に組み合わせて、総合的・計画的に推進することが必要である。また、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、地球・自然・人にやさしい道路整備の推進を図っていくこととなる。

# 街路事業関係予算の概要

建設省都市局街路課課長補佐 松井 直人

## はじめに

都市は、国民の約七割の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、平成三年三月末現在、

市街地内において都市計画決定された道路延長約四三、八〇〇kmに対して約二二、一四〇km、五〇・五%が整備されているに過ぎない。これは市街地面積一km<sup>2</sup>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km<sup>2</sup>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。

第11次道路整備五箇年計画においては、豊かな生活、人・自然に優しい環境の形成をめざして、安全かつ円滑な都市交通の確保、快適な生活環境の創造、良好な市街地の整備等を図るため、平成五年度から平成九年度末までに地域高規格道路等都市交通の円滑化や望ましい都市構造への誘導に資する幹線街路を重点に市街地において約四、〇〇〇

kmの都市計画道路を街路事業等により整備することにより、市街地面積当りの幹線道路密度を一・三km/km<sup>2</sup>から一・五km/km<sup>2</sup>に引き上げ、また、大都市圏等における住宅宅地整備や地方拠点都市地域等における新しい拠点整備を重点に面整備事業約三五〇km<sup>2</sup>を推進することとしており、今後一層の予算の伸びが必要とされている。

## 一 街路事業関係予算の概要

第11次道路整備五箇年計画の初年度にあたる平成五年度の予算については、ラージ街路（街路事業、区画整備事業、再開発事業、街路交通調査）の予算額（NTTB型事業、緊急地方道路整備事業を含む）を、総額一一、六二二億円（対前年度比一・〇四）とした。このうち生活関連重点化

表1 平成5年度街路事業費所管別予算額

(単位：百万円)

	5年度		前年度		倍率	
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
内地	1,056,013	546,957	1,015,641	543,278	1.04	1.01
街路	751,579	389,732	723,583	387,388	1.04	1.01
区画	249,572	129,200	239,068	128,148	1.04	1.01
再開発	51,482	26,641	49,610	26,358	1.04	1.01
調査	3,380	1,384	3,380	1,384	1.00	1.00
北海道	76,024	39,015	73,991	39,745	1.03	0.98
街路	66,216	33,996	64,504	34,643	1.03	0.98
区画	9,630	4,955	9,309	5,038	1.03	0.98
調査	178	64	178	64	1.00	1.00
沖縄	26,122	21,319	25,410	20,569	1.03	1.04
街路	17,432	14,077	16,932	13,587	1.03	1.04
区画	8,011	6,909	7,799	6,649	1.03	1.04
再開発	566	292	566	292	1.00	1.00
調査	113	41	113	41	1.00	1.00
離島	3,118	1,737	2,856	1,713	1.09	1.01
街路	3,110	1,733	2,844	1,706	1.09	1.02
区画	8	4	12	7	0.67	0.57
奄美	923	542	1,227	734	0.75	0.74
街路	583	372	581	397	1.00	0.94
区画	340	170	646	337	0.53	0.50
全国	1,162,200	609,570	1,119,125	606,039	1.04	1.01
街路	838,920	439,910	808,444	437,721	1.04	1.01
区画	267,561	141,238	256,834	140,179	1.04	1.01
再開発	52,048	26,933	50,176	26,650	1.04	1.01
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 平成5年度街路事業費予算額

(単位：百万円)

区 分	5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
改 築	648,611	340,578	627,381	338,669	1.03	1.01
連 続 立 体 交 差	93,798	48,811	89,468	48,762	1.05	1.00
立 体 交 差	45,715	23,924	43,215	23,797	1.06	1.01
橋 梁 整 備	31,244	16,656	29,071	16,133	1.07	1.03
共 同 溝 設 置	1,142	571	1,142	571	1.00	1.00
歩 行 者 専 用 道 整 備	4,655	2,327	4,412	2,206	1.06	1.06
モ ノ レール 道 等 整 備	13,755	7,043	13,755	7,583	1.00	0.93
小 計	838,920	439,910	808,444	437,721	1.04	1.01
(うちNTT-B型)	(153,501)	(78,190)	(136,343)	(75,135)	(1.13)	(1.04)
(うち生活関連重点化枠)	(22,825)	(11,551)	(12,925)	(7,101)	(1.77)	(1.63)
N T T - A 型	18,515	9,641	20,300	10,600	0.91	0.91
合 計	857,435	449,551	828,744	448,321	1.03	1.00

(注) 1. 平成5年度より、道路改良及び舗装新設を統合して、改築とする。  
 2. 緊急地方道路整備事業を含む。  
 3. 「うちNTT-B型」は、旧NTT-B型である。  
 4. 5年度国債費には、ほかにNTT-B償還時補助7,203百万円がある。

1 概要

平成5年度の街路事業（スモール街路）の予算

二 街路事業の要求概要

枠に係る事業費は約三四五億円（対前年度比一・八〇）である。  
 なお、街路事業予算額の所管別内訳は表1に示すとおりである。

2 新規施策等

街路事業に対するニーズの多様化に因るため、

額は、事業費約八、三八九億円、（国費四、三九九億円）、対前年度比一・〇四、うち生活関連重点化枠に係る事業費約二二八億円（国費一一六億円）となっている。街路事業費の工種別（目の細分）の内訳は表2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) 複合交通空間整備事業の創設  
 都市の拠点地区及び交通結節点等において、従来未利用、低利用であった鉄道等の各種都市施設の上空空間、都市内の建築空間及び地下空間を活用して公共的施設の整備を行うことにより、交通結節機能と歩行機能の強化を行い、適切な総合交通体系の形成を図るため、複合空間基盤施設整備



事業、複合交通拠点整備事業を統合し、複合交通空間整備事業を創設、推進する。

(2) 地方拠点都市地域の形成を支援するための街路事業の実施

地方拠点都市地域をはじめ地方の発展の核となる都市において高次都市機能の育成・集積を促進するため、地域高規格道路、放射環状道路、都心の顔となるシンボル道路、連続立体交差事業、商店街を活性化させるための街路、良好な環境を創出するアメニティの高い道路等の整備を重点的に推進する。

(3) 沿道における公共的空間の連続的確保方策の充実

歩行者の多い中心市街地において、よりゆとりある快適な歩行者空間を形成するために、歩道の機能を補完する公共的空間を一定区間にわたって連続的に確保、整備する。

(4) 沿道再開発型街路事業の創設

都市における土地利用の高度化が進む中で、都市内のモビリティを向上し、円滑な都市活動を確保するには、高い交通処理機能をもつ都市内幹線道路の体系的な整備を図る必要がある。このため、公共施設管理者負担金制度を活用した市街地再開発手法により街路整備を行う、沿道再開発型街路事業を推進する。

### 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。以下では表3に示すとおりである。

表3 街路事業施策別予算額

(単位：百万円)

	5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 連続立体交差 立体交差	675,769 93,798 45,715	359,610 48,811 23,924	657,159 89,468 43,215	355,273 48,762 23,797	1.03 1.05 1.06	1.01 1.00 1.01
(2)住宅宅地供給の促進に資する街路整備 住宅・宅地関連街路	144,024	75,710	137,166	74,267	1.05	1.02
(3)地域及び都市の活性化に資する街路 商店街活性化街路事業 都市拠点形成に資する街路事業 沿道区画整理型街路事業 街路緑化 環境施設帯等	40,970 36,185 14,319 41,994 8,541	21,567 18,989 7,415 21,939 4,404	39,145 32,314 13,680 40,381 8,030	21,293 17,625 7,350 21,601 4,313	1.05 1.12 1.05 1.04 1.06	1.01 1.08 1.01 1.02 1.02
(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 渋滞対策推進計画実施事業 街路事業と併せて行う駐車場整備 駐車場案内システム 自転車駐車場	160,968 31,832 5,000 3,510 7,004	84,572 17,011 2,500 1,819 3,414	155,492 30,556 2,000 1,755 5,442	84,093 16,915 1,000 878 2,686	1.04 1.04 2.50 2.00 1.29	1.01 1.01 2.50 2.07 1.27
(5)公共交通対策としての街路事業 都市モノレール及び新交通システム 駅前広場	13,755 15,340	7,043 7,861	13,755 14,750	7,583 7,788	1.00 1.04	0.93 1.01
(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 都市景観形成モデル事業 シンボルロード整備事業	1,537 7,163 3,266	847 3,730 1,633	1,434 6,857 2,864	791 3,710 1,480	1.07 1.04 1.14	1.07 1.01 1.10
(7)安全で快適な居住環境のための街路事業 居住環境整備事業 スノートピア道路事業 歩行者専用道整備事業 避難路等 総合都市交通施設整備事業	5,202 3,661 6,570 123,750 8,290	2,601 1,920 3,285 65,246 4,430	5,202 3,489 6,227 124,149 8,051	2,601 1,845 3,114 67,467 4,423	1.00 1.05 1.06 1.00 1.03	1.00 1.04 1.06 0.97 1.00
(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 複合交通空間整備事業 共同溝 キャプシステム整備事業	5,000 831 1,142 2,421	2,500 277 571 1,238	3,956 777 1,142 2,330	1,978 259 571 1,175	1.26 1.07 1.00 1.04	1.26 1.07 1.00 1.05

(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

① 地域高規格道路の整備

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。

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及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 連続立体交差及び立体交差

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、多数の踏切を一挙に除却する連続立体交差事業を推進する。

また、交通の隘路となっ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、各地域の宅地開発及び住宅建設区域に係る宅地開発誘導道路をはじめとする関連街路の整備を推進する。

③ 地域及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)

既存商店街においては活力・魅力を取り戻すため、また郊外部等においては大規模店舗と共生しうる新たな商業集積拠点の整備を促進するため、関連する街路整備を重点的かつ機動的に実施する。

② 新しい都市拠点の形成に資する街路事業

土地利用の高度化・適正化を促進するとともに、国際化・情報化の進展に対応した高度都市機能の強化を図るため、工場跡地や鉄道跡地等の大規模空地を活用しつつ、新しい都市拠点形成に資する街路事業を推進する。特に、交通アクセスメントに基づく街路整備計画の策定と適正な開発者負担の導入を図りながら行う土地利用高度化促進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) 渋滞対策及び駐車場等の整備の推進

① 新渋滞対策プログラム

都市化の進展に伴い、交通渋滞は市民生活や都市活動に深刻な影響を与えている。このため、従来より実施しているアクションプログラム等のフォローアップに加え新たに交通需要マネジメント施策等を内容とする「新渋滞対策プログラム」を策定し、渋滞対策を推進する。

② 街路事業と併せて行う駐車場整備

都市における道路交通混雑の緩和、交通事  
故の防止及び中心市街地の活性化を図るため、  
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する。

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  
利便性の向上や整備費用の軽減を目的とした  
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、商業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 都市モノレール及び新交通システム

都市における交通混雑を解消するとともに、  
道路交通の効率化及び道路空間の有効利用を  
図るため、都市モノレール及び新交通システ  
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。

(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、  
街路事業及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

親しみとらう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  
ている既成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 避難路等の整備

大震災火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市部及び鉄道駅周辺において、都市交通の円滑化及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、歩行者及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

（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。

#### 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要求概要

### 1 概要

土地区画整理事業は、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。土地区画整理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及び個人、組合によるものと大別されるが、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。

平成五年度予算においては、地方拠点都市地域等における地域の活性化と既成市街地の都市機能の更新及び大都市地域等における良質かつ大量の住宅・宅地の供給に重点を置き、鉄道跡地等を活用した新たな都市拠点の形成、既成市街地の都市

機能の更新と活性化及び新市街地における良好な市街地の形成と良質かつ大量の宅地供給等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等に関連し、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。

平成五年度の土地区画整理事業関係予算額は、表4のとおり、道路整備特別会計分として事業費約二、六七六億円（国費約一、四一二億円）、対前年度比一・〇四、一般会計分として事業費約二六億円（国費約九億円）、対前年度比一・一〇となっている。

### 2 新規事業等

(1) 公共団体等及び組合等区画整理補助事業の採択要件等の緩和

「地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律」に基づき、都道府県知事が指定する地方拠点都市地域において、都市計画で定める「拠点業務市街地整備土地区画整理促進区域」で行われる「拠点整備土地区画整理事業」の面積要件を二ha以上とする。

(2) 住宅宅地供給促進型土地区画整理事業貸付金の創設

住宅地供給の一層の促進を図るため、現在の土地区画整理組合貸付金制度（一般会計）を拡充するとともに、新たに業務代行者の用地先行取得に対する有利子貸付金制度を設け、全体を都市開発資金融通特別会計において経理する。

(3) 街区高度利用推進事業の拡充（一般会計）

幹線道路等が整備された中心市街地等において計画的な区画道路等の整備と土地の有効・高度利用を一層推進するため、容積率に関する地区要件を緩和するとともに、人工地盤及び立体遊歩道の整備に要する費用を補助対象に加える。

3 事業方針

既成市街地の都市機能の更新と地域の活性化及び大都市地域等における住宅・宅地の供給促進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。

重点事項

(1) 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及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、都市拠点総合整備事業等と併せて、鉄道跡地・工場跡地等の大規模空地を活用した土地区画整理事業を推

表4 平成5年度土地区画整理事業関係予算額

(単位：百万円)

区 分	5 年 度(A)		前 年 度(B)		対前年度比増△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
(道路整備特別会計)								
土地区画整理事業	《 9,296》 ( 43,660)	《 4,668》 ( 22,463)	《 4,950》 ( 41,108)	《 2,740》 ( 23,053)	《 4,346》 ( 2,552)	《 1,928》 ( △ 590)	《1.88》 (1.06)	《1.70》 (0.97)
公 共 団 体 等	267,561	141,238	256,834	140,179	10,727	1,059	1.04	1.01
組 合 等	《 6,716》 ( 36,788)	《 3,378》 ( 19,003)	《 3,360》 ( 34,750)	《 1,866》 ( 19,626)	《 3,356》 ( 2,038)	《 1,512》 ( △ 623)	《2.00》 (1.06)	《1.81》 (0.97)
	200,064	105,678	194,684	106,386	5,380	△ 708	1.03	0.99
	《 2,580》 ( 6,872)	《 1,290》 ( 3,460)	《 1,590》 ( 6,358)	《 874》 ( 3,427)	《 990》 ( 514)	《 416》 ( 33)	《1.62》 (1.08)	《1.48》 (1.01)
	67,497	35,560	62,150	33,793	5,347	1,767	1.09	1.05
土地区画整理事業調査	1,083	374	1,088	374	0	0	1.00	1.00
(都市開発資金融通特別会計)								
住宅・宅地供給促進型 土地区画整理事業貸付金	7,000	1,000	0	0	7,000	1,000	—	—
(一 般 会 計)								
都市拠点総合整備事業	《 1,440》 ( 8,799)	《 480》 ( 2,933)	《 1,005》 ( 7,650)	《 335》 ( 2,550)	《 435》 ( 1,149)	《 145》 ( 383)	《1.43》 (1.15)	《1.43》 (1.15)
	1,776	592	1,539	513	237	79	1.15	1.15
田園居住区整備事業	( 395)	( 190)	( 395)	( 190)	( 0)	( 0)	(1.00)	(1.00)
	216	108	216	108	0	0	1.00	1.00
立体換地促進事業	198	66	198	66	0	0	1.00	1.00
新市街地土地利用転換促進事業	( 402)	( 134)	( 375)	( 125)	( 27)	( 9)	(1.07)	(1.07)
	210	70	198	66	12	4	1.06	1.06
街区高度利用推進事業	186	62	186	62	0	0	1.00	1.00
土地区画整理組合貸付金	0	0	3,260	1,630	△ 3,260	△ 1,630	—	—

- (注) 1. 土地区画整理事業の計数には、旧NTT-B型事業、緊急地方道路整備事業及び生活関連重点化枠分を含む。  
また、5年度国費（道路整備特別会計）には、ほかにNTT-B償還時補助として2,334万円がある。
2. 道路整備特別会計の上段《 》内書きは、生活関連重点化枠分であり、( )内書は、旧NTT-B型事業である。
3. 都市開発資金融通特別会計の財源として、国費のほかに自己資金1,500百万円及び財投資金2,000百万円がある。
4. 一般会計の上段《 》・( )書きは、都市計画課所管分を含む。
5. NTT-A型は、含まない。

進するとともに、拠点整備土地区画整理事業を推進する。

(2) 既成市街地において都市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、商業業務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再開発促進のための土地区画整理事業を推進する。この際かつて土地区画整理事業等により一度面的に整備された地区においても、駅周辺等土地利用の大きな変化に対応するため、再び土地区画整理事業を行う再整備の実施を促進する。

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。

(3) 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

大都市圏等の旺盛な宅地需要に応え、特に大都市法の重点供給地域における良好な住宅・宅地の供給を促進するため、市街化区域内農地へ適切に対応しつつ特定土地区画整理事業及び組合施行や

同意施行の土地区画整理事業を推進する。

また、大都市地域周辺部において、宅鉄法に基づき指定された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。

生活関連重点化枠分として、大都市地域及び地方部で人口の増加が著しい地域の住宅・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域において、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。

#### 特定事項

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 良好な環境を創造する土地区画整理事業を推進する。

② 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）

③ 都市内物流基盤の整備の推進

④ 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予算概要

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及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。

平成五年度の予算においては、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5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、事業費約五二〇億円（生活関連除き約四九七億円以下同じ）、国費的二二六七億円（約二五七億円、対前年度比一・〇四（一・〇二）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、一六八億円（約一、一五一億円）、対前年度比一・〇四（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、誘導容積制度を活用し、民間による建築物の建替と区画街路等の公共施設の

(単位：百万円)

表5 平成5年度市街地再開発事業等予算額

区 分	5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
一 般 会 計	116,762	16,365	112,671	15,817	1.04	1.03
(うちNTT-B型)	(11,250)	(3,750)	(11,250)	(3,750)	(1.00)	(1.00)
(うち生活関連重点化枠)	(1,671)	(557)	(990)	(330)	1.69	1.69
市街地再開発事業	39,885	13,295	38,052	12,684	1.05	1.05
住宅街区整備事業	408	136	396	132	1.03	1.03
地区再開発促進事業	384	128	372	124	1.03	1.03
地域活性化再開発事業	75,075	2,301	72,929	2,392	1.03	0.96
緊急都市再開発関連施設	1,010	505	922	485	1.10	1.04
道路整備特別会計	52,048	26,933	50,176	26,650	1.04	1.01
(うちNTT-B型)	(8,612)	(4,333)	(7,190)	(3,881)	(1.20)	(1.12)
(うち生活関連重点化枠)	(2,390)	(1,195)	(1,304)	(713)	(1.83)	(1.68)
市街地再開発事業	51,410	26,614	49,596	26,331	1.04	1.01
住宅街区整備事業	638	319	580	319	1.10	1.00

整備を計画的に誘導するための計画作成費を補助対象に加えること、荷物搬入を円滑化し、荷さばき路上駐車解消に寄与するため、共用搬入施設の整備費を補助対象に加えること、地方拠点都市等における市街地再開発事業に対して支援を行う地域活性化再開発緊急促進事業を実施すること等である。

## 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それぞれの都市圏の多様な都市交通上の諸問題に対応するため街路交通情勢調査、総合都市交通体系調査(まちづくり交通計画調査を含む)等を実施するとともに、円滑な事業の実施に資するための様々な事業調査を実施している。詳細については「平成5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株式会社払収入の活用による開発利益吸収型事業として、緊急都市開発関連街路事業、公共交通関連歩行者専用道整備事業、駅部一体整備型連続立体交差事業及び民活区画整理緊急促進事業、連続立体交差緊急整備事業を推進する。

## 七 ねむさじ

近年の街路事業関係予算の伸び悩みにより、街路の整備は遅々として進まない状況であるが、都市の役割は従来にも増して重要になってきており、その基盤施設である街路整備に対するニーズは益々高まっている。本事業の円滑な推進と事業費の確保に、関係各位のご理解とご支援をお願いす

る次第である。



# 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ってきた。

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、道路及び交通状況把握の

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）、道路及び交通管理のための調査（直轄国道管理調査）、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及び新技術開発のための調査研究の六つに大別される。

なお、平成五年度より、地域高規格道路の調査（計画・実施・補助）及び新技術開発調査を新項目として設けることとしている。

## 二 平成五年度の道路事業調査の概要

平成五年度の道路事業調査費は、表1に示すよ

うに全国計で九五億一、七〇〇万円（対前年度比一・〇二）をもって実施することとしている。

平成五年度は第11次道路整備五箇年計画の初年度であり高規格幹線道路整備の一層の進捗、地域高規格道路等の主要施策の推進、二十一世紀に向けた新技術の開発、等に留意して調査の推進を図る。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データの収集整理、道路整備

の基礎資料とする調査であり、年間を通じ連続し

### (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

備の効果等の基本的な事項について調査を行うとともに、直轄国道の路上駐車対策、物流対策、地下空間利用、さらに今後の道路空間のあり方など、道路整備における戦略的課題についても調査を行う。

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を行う。

### (4) 道路網計画調査

道路及び道路交通の現況、人口、産業、土地利用等の現況を調査し、将来の人口、産業等の配置及び規模、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的及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を行う。

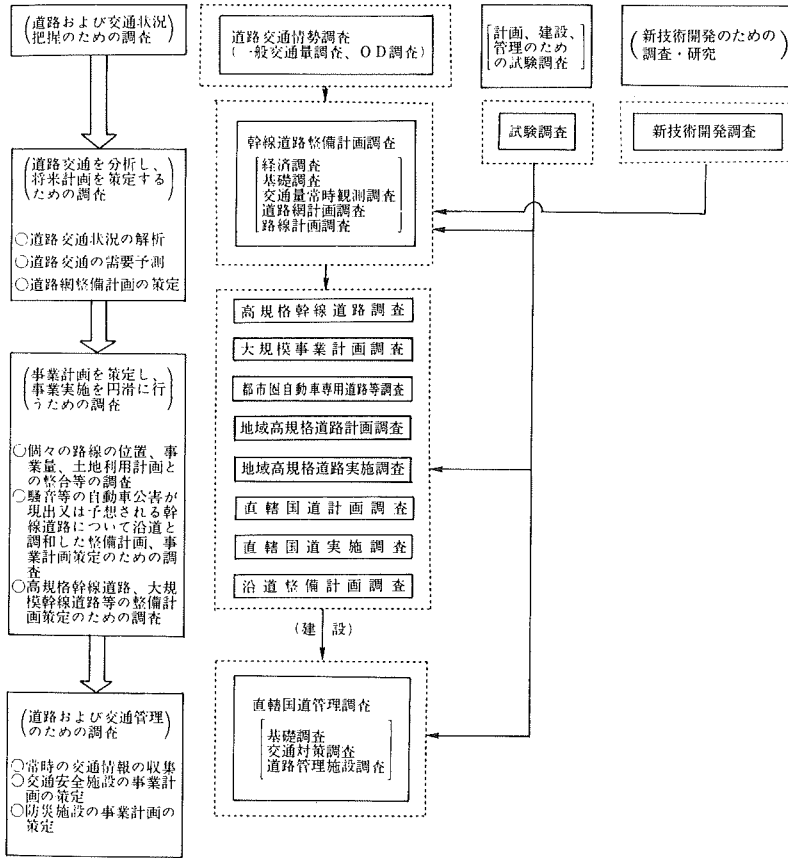


図1 道路事業調査の体系

表1 道路事業調査費総括表

(単位：百万円)

事項	5年度事業費	4年度事業費	5/4年伸び率
(目) 道路事業調査費	9,061	8,967	1.01
高規格幹線道路調査	1,915	1,770	1.08
幹線道路整備計画調査	1,676	1,742	0.96
大規模事業計画調査	988	988	1.00
都市圏自動車専用道路等調査	238	263	0.91
地域高規格道路計画調査	200	-	-
地域高規格道路実施調査	100	-	-
直轄国道計画調査	803	977	0.82
直轄国道実施調査	253	353	0.72
直轄国道管理調査	762	811	0.94
沿道整備計画調査	76	66	1.15
新技術開発調査	340	-	-
試験調査	1,710	1,997	0.86
(目) 道路交通調査費補助	456	408	1.12
道路計画調査	372	408	0.91
地域高規格道路補助調査	84	-	-
合計	9,517	9,375	1.02

(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。

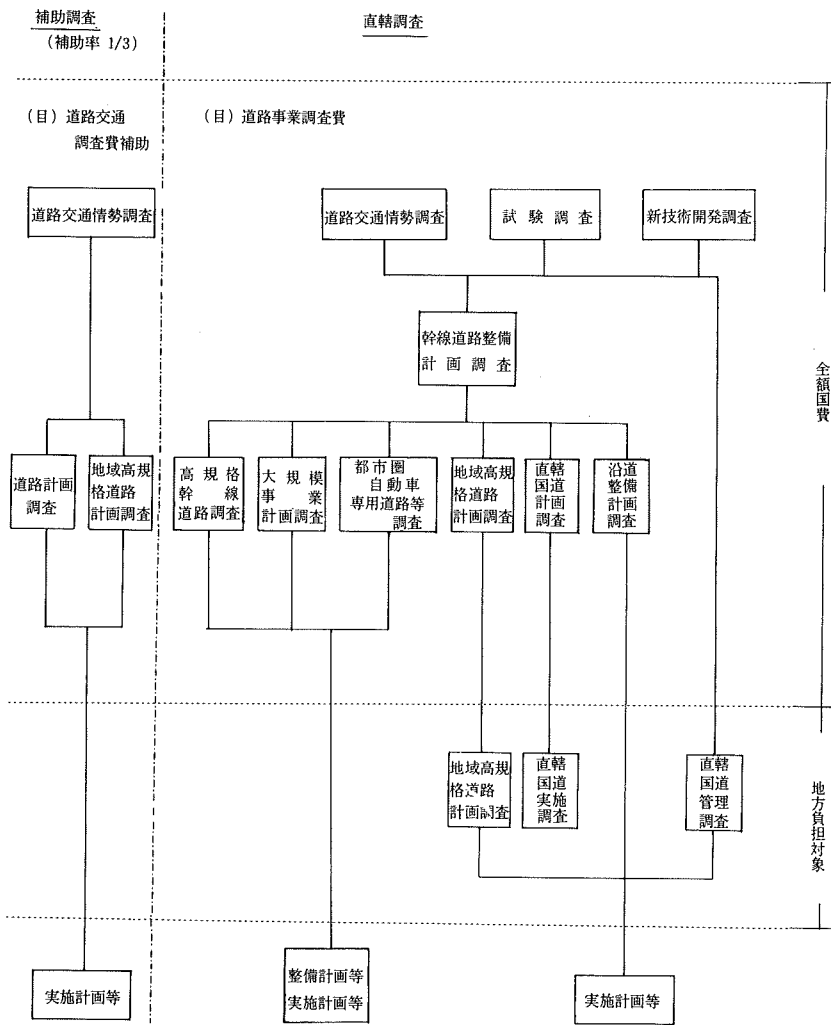


図2 道路事業調査費の流れ

### 3 大規模事業計画調査

湾岸道路及び大都市圏の環状道路等、事業規模が極めて大き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。

平成五年度においては、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、関門海峡道路の九路線について、引き続き調査を行う。

### 4 都市圏自動車専用道路等調査

大都市圏及び地方中枢・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 地域高規格道路計画調査

直轄国道等のうち、高規格幹線道路網と一体となつて強い地方圏と安定した大都市圏の形成に資する地域高規格道路として整備すべき路線について、路線計画の策定を行うための調査であり、交通特性、土地利用等種々の条件を勘案しつつ、ルート位置、道路構造の決定等を行う。

## 6 地域高規格道路実施調査

地域高規格道路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。

## 8 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。

## 9 直轄国道管理調査

### (1) 基礎調査

道路及び道路交通の管理に必要な情報等の収集・分析及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、都市内及びその周辺部に多くみられる交通渋滞箇所や交通事故多発地点について、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点検ならびに補修・架替等の検討を行う。

## 10 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及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。

## 11 新技術開発調査

交通渋滞、交通事故、環境問題等の解消のため、新物流システム、次世代道路交通システム等、道路交通の変革をもたらすような新技術の研究・開発を土木研究所を中心として行う。

## 12 試験調査

道路事業の遂行に必要な各種の試験調査を、道路交通調査及び計画、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、土工及び土工構造物、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。

## 13 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及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、また昨年度より、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ィクス高度化施設の整備計画策定のための調査を行っている。

## 14 地域高規格道路補助調査

補助国道等のうち地域高規格道路として整備すべき路線について、路線計画の策定等を行う。

特集  
平成5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つ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。なお、平成五年度より、地域高規格道路調査として、規格の高い幹線道路として計画すべき路

線・区間の具体的な調査を実施する。

## 二 平成五年度街路交通調査費の概要

平成五年度は表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。

表1 平成5年度街路交通調査費概要

(単位：百万円)

区分	5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	74	74	1.00	1.00
街路交通情勢調査	538	196	250	94	2.14	2.13
総合都市交通体系調査	1,580	679	1,936	798	0.82	0.85
大都市幹線街路調査	32	32	50	50	0.64	0.64
都市モノレール等調査	10	4	10	4	1.00	1.00
沿道環境計画調査	30	11	28	10	1.05	1.05
地域高規格道路調査	84	34	0	0	—	—
連続立体交差事業調査	92	32	92	32	1.00	1.00
居住環境整備街路事業調査	45	16	45	16	1.00	1.00
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	1,083	374	1.00	1.00
合 計	3,671	1,489	3,671	1,489	1.00	1.00

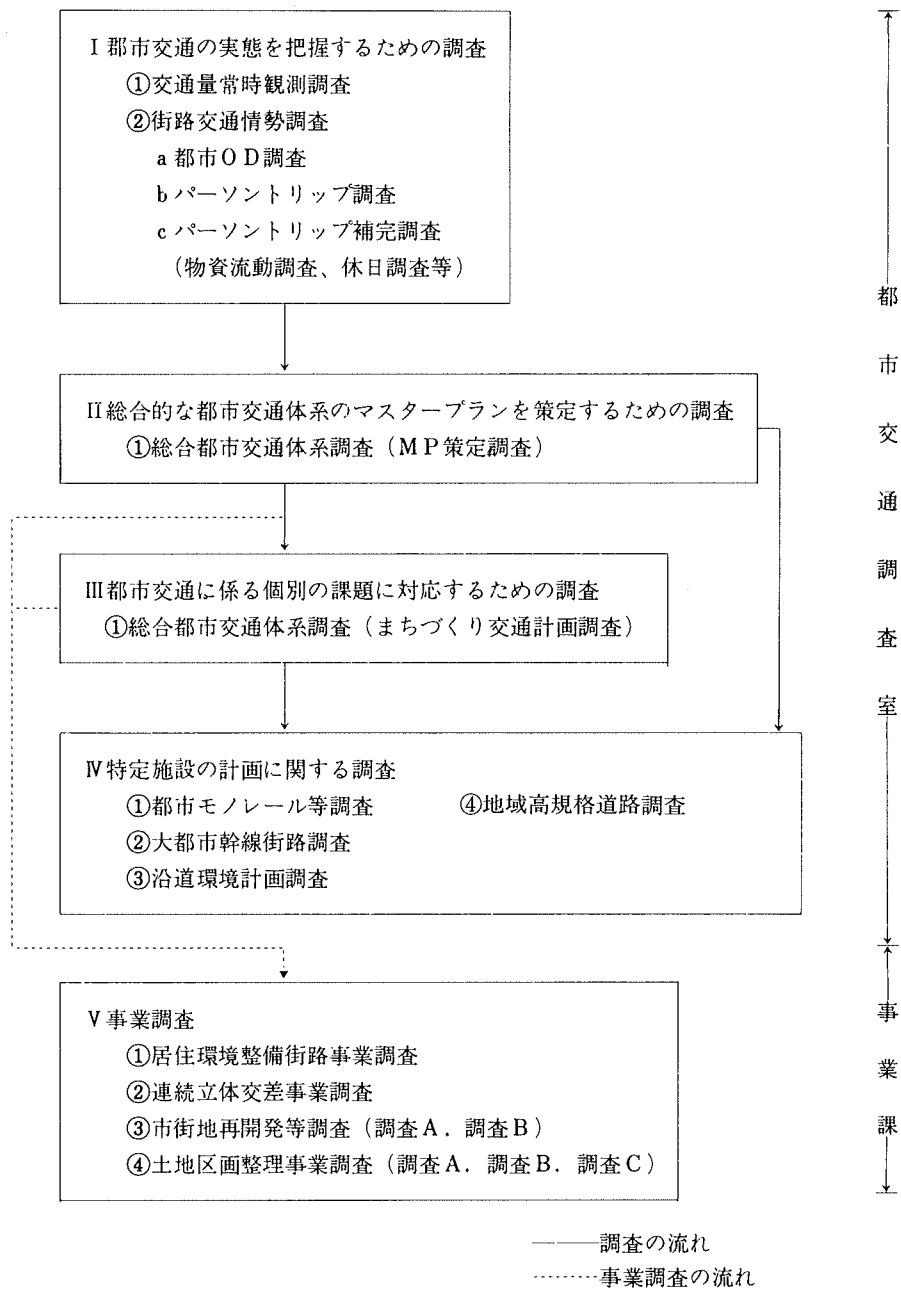


図1 街路交通調査の体系

平成五年度は、全国約五四箇所を実施する。

## (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、都市圏の規模及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。

平成五年度は、パーソントリップ調査を前橋・高崎都市圏、東京都市圏、北部九州都市圏において実施する。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前橋・高崎都市圏において実施する。

## 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。

平成五年度は中京都市圏等六都市圏において実

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。

平成五年度は七〇都市で実施する（うち、駐車場整備計画調査を二七都市、商店街活性化交通計画調査を五都市で実施する。）。

## 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。

平成五年度は、二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。

平成五年度は一路線において調査を行う。

### (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及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。

平成五年度は三路線において調査を実施する。

### (4) 地域高規格道路調査

平成五年度より、地域高規格道路調査として、規格の高い幹線道路として計画すべき路線・区間の具体的な調査を行う。

## 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

及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。

平成五年度は、三重県（ＪＲ関西本線等）等二箇所ので新規調査に着手するとともに、群馬県（ＪＲ両毛線等）等三箇所ので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及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。

平成五年度は鹿児島県知覧町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、事業計画の検討及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。

平成五年度は、現況調査、事業手法の検討及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、住民意向調査及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が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。

平成五年度は、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調査を三四地区程度、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及び事業計画を作成するＢ調査を一〇二地区程度、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調査を六地区程度、合計一四二地区程度において実施する。



# 自動車排出窒素酸化物の 総量の削減に関する基本方針について

道路法令研究会

## 一 はじめに

自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（平成四年法律第七〇号。以下「NO<sub>x</sub>削減法」という。）に基づく「自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する基本方針」（以下「基本方針」という。）が平成五年一月二六日に閣議決定されたので紹介する。

## 二 制度の趣旨

NO<sub>x</sub>削減法は、大都市地域の窒素酸化物による大気汚染の現状に鑑み、①自動車から排出される窒素酸化物の総量の削減に関する基本方針等を策定し、②自動車からの窒素酸化物を抑制するた

めの特別の措置を講ずることにより、環境基準の確保を図り、国民の健康を保護することを目的とするものである。

今回閣議決定された基本方針は、NO<sub>x</sub>削減法第六条に基づき、①特定地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する目標、②総量削減計画の策定に関する基本的事項、特定地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減のための施策に関する基本的事項、③その他特定地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する重要事項について定めることとされているものである。

## 三 総量削減計画について

今後、特定地域に係る都道府県知事においては、

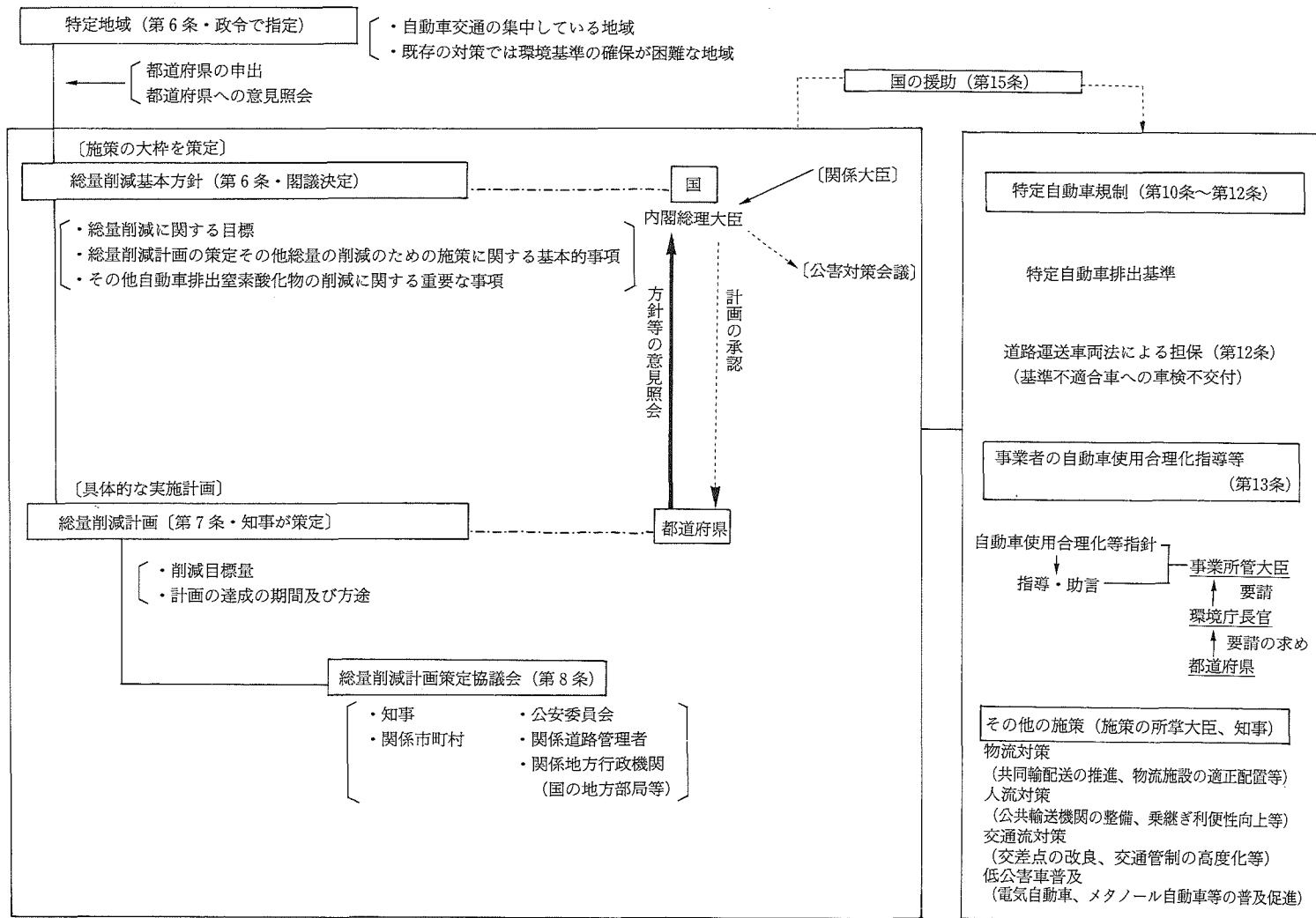
基本計画に基づき、自動車排出窒素酸化物の総量の削減に關し実施すべき施策に関する計画（以下「総量削減計画」という。）を定めることとなる。（NO<sub>x</sub>削減法第七条）

その際、総量削減計画の策定に關して調査審議を行うために、市町村、関係道路管理者等からなる総量削減計画策定協議会を、都道府県に置くこととされている。（NO<sub>x</sub>削減法第八条）

## 四 NO<sub>x</sub>削減法関係政令の制定について

なお、平成四年一月二六日に定められた自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の施行期日を定める政令（政令第三六四号）により、NO<sub>x</sub>削減法の施行日は平成四年二月一日（但し、特定自





自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の体系

自動車排出基準に係る規定は、特定地域の住民の権利の制限に関するものであるので、周知期間を置くことが必要であることから、平成五年二月一日）と定められた。

また、同日に定められた自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法施行令（政令第三六五号）により総量削減対策の対象となる特定地域として、一七三市町村、二三区の地域（道路行政セミナー平成四年一二月号を参照）を定めるとともに、総量削減計画の定め方として、平成一三年度において環境基準をおおむね達成することを目標として、削減目標量や計画の達成の期間を定めること等を定めることとした。

## 自動車排出窒素酸化物の総量の

### 削減に関する基本方針

#### 第1 特定地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する目標

特定地域においては、自動車交通の集中、増大等に伴って、二酸化窒素に係る大気汚染が厳しい状況にあることに鑑み、特定地域における自動車排出窒素酸化物の削減に係る各種の対策を、国、地方公共団体、事業者、国民の緊密な協力の下で本基本方針

等にとり総合的かつ強力に推進していくこと等により、特定地域において、二酸化窒素に係る大気環境基準（昭和五三年環境庁告示第三八号）を平成一三年度までに概ね達成することを目標とする。

#### 第2 総量削減計画の策定その他特定地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減のための施策に関する基本的事項

##### 1 総量削減計画の策定に関する基本的事項

自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（平成四年法律第七〇号。以下「特別法」という。）第七条に基づく総量削減計画は、特定地域の実情を踏まえ、  
「2 特定地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減のための施策に関する基本的事項」に掲げる各種施策等の推進により、平成一三年度までに二酸化窒素の大気環境基準を概ね達成するように自動車排出窒素酸化物の総量を削減することを目的に策定するものとする。この場合、当該地域における自動車排出窒素酸化物等の排出の状況並びにこれらの見通しについて評価分析を行い、自動車以外の窒素酸化物発生源に係る大気汚染防

止法に基づく対策にも考慮を払いつつ、併せて特別法に基づく車種規制等の措置を前提としながら、今後講ずべき施策を総合的に検討し、実効ある計画を策定するものとする。

なお、総量削減計画と特定地域の開発に係る諸計画との整合が図られるよう配慮し、全体として調和のとれたものとする。

##### 2 特定地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減のための施策に関する基本的事項

###### (1) 自動車単体対策の強化等

平成元年一二月の中央公害対策審議会答申に基づく自動車排出ガス低減長期目標をできるだけ早期に達成するとともに、点検・整備の確実な実施等を図るため、指導・監視の徹底、効果的な取締りの実施を図るものとする。

さらに、窒素酸化物低減触媒の開発等新技术の研究開発を推進するものとする。

###### (2) 車種規制の実施等

特別法に基づく車種規制の適正かつ確実な実施を図るとともに、特定自動車排出基準適合車への早期の転換の促

進のための所要の支援措置を講ずるものとする。

また、国及び地方公共団体にあつては、率先して特定地域内における特定自動車排出基準適合車への代替を行うよう努めるものとする。

さらに、特定地域内への流入車についても、できるだけ特定自動車排出基準適合車とするよう自動車の使用者に対する啓発活動を行うものとする。また、ディーゼル乗用車についても、窒素酸化物排出量のより少ない乗用車が選択されるよう啓発活動を行うものとする。

### (3) 低公害車の普及促進

低公害車の普及を促進するためには、需要の創出、供給の拡大及び燃料供給施設の整備拡充を計画的かつ総合的に行う必要がある。このため、低公害車の開発及び利用の促進並びに燃料供給施設の整備拡充のための所要の支援措置を講ずるものとする。

また、走行性能の向上や新型電池の開発等に向けて技術開発を推進し、量産化を通じた低価格化を推進するための所要の措置を講ずるものとする。

さらに、国及び地方公共団体等においては、率先して低公害車の導入に努めるものとする。また、事業者の低公害車の導入を誘導するための所要の措置を講ずるものとする。

### (4) 物流対策の推進

効率的な物流システムを構築し、輸送効率の向上を図るため、営業用トラックの積極的活用、共同輸配送の推進、帰りの荷の確保等について理解と協力を促すものとする。なお、発注方法の改善等についても事業者に対し理解と協力を促すものとする。

また、特定地域内の自動車交通量の軽減を図るため、中長距離の物流拠点間の幹線輸送を中心として、輸送力を増強するための鉄道、船舶、港湾等の整備、物流拠点への連携を強化するためのアクセス道路等の整備による鉄道・海運の積極的活用を通じて適切な輸送機関の選択を促進するものとする。

さらに、トラックターミナル等の物流施設の複合化、高度化を推進するとともに、機能、立地等を考慮したより効率の良い物流システムの構築のため、再配置及び集約立地を含めた物流拠点

の計画的な整備を行うものとする。

### (5) 人流対策の推進

公共交通機関の積極的な活用を図り、自家用乗用車利用の抑制に資するため、鉄道、バス、新交通システム等の整備、公共交通機関の結節点等の整備を推進するとともに、地域の実情を踏まえつつ、バス専用レーン等の交通規制の拡充、都市新バスシステムの導入等により、公共交通機関の利便性の向上を推進するものとする。

また、徒歩や自転車利用促進のための施設整備を進めるとともに、不要不急の自家用乗用車使用の自粛を呼びかけるものとする。

### (6) 交通流対策の推進

交通の分散や道路機能の分化を図るため、環状道路、バイパス等の整備を進めるとともに、交差点や踏切での交通渋滞の解消を図るため、立体交差化、右折専用レーンの設置等交差点の改良及び道路と鉄道との連続立体交差化を進めるものとする。

また、道路整備の状況をも踏まえつつ、中央線変移等の交通規制の効果的な実施を図るとともに、駐車場の整備

違法駐車の効果的な排除等の総合的な駐車対策を推進するものとする。さらに、交通管制システム及び信号機の高量化並びに交通渋滞や駐車場に係る情報の確な提供等を行う路側通信設備等の情報提供システムの整備拡充等を通じて、自動車交通流の円滑化を図るものとする。

### (7) 局地汚染対策の推進

二酸化窒素濃度の高い交差点周辺部等の汚染メカニズムについて解析調査等を行うとともに、交差点の改良等地域の実情に応じた効果的な施策を進めるものとする。

### (8) 普及啓発活動の推進

自動車排出窒素酸化物の問題は、事業者及び国民の活動と非常に深く関わっていることから、事業者及び国民が、特別法第四条及び第五条に規定された責務について十分理解を深め、自動車排出窒素酸化物による大気汚染の防止について努力するように、事業者に対しては自動車使用合理化に関する情報提供等を行い、国民に対しては窒素酸化物排出量の低減に効果のある自動車使用方法等についての理解を求め、協

力を促すなどの普及啓発活動を積極的に展開するものとする。

また、国、地方公共団体は、低公害車の普及拡大や二酸化窒素の高濃度期における対策の推進のため、各種の普及啓発活動を実施するものとする。

## 第3 その他特定地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する重要事項

### 1 地方公共団体の連携

自動車起因の窒素酸化物汚染の広域性に鑑み、特定地域間における連携を確保し、相互に十分な調整を図るものとする。

### 2 総量削減計画の進行管理

自動車排出窒素酸化物削減施策は広範囲な分野に及ぶため、関係機関の協力の下に総合的に推進していく必要があることと鑑み、総量削減計画策定後においても関係機関と密接に連携を図りつつ、総量削減計画の実施状況の把握等進行管理を行うものとする。

### 3 調査研究

特定地域において自動車排出窒素酸化物による大気汚染状況の確な監視・測定を行うため、監視測定体制の整備充実等を図るとともに、自動車排出窒素酸

化物の全体の動向の継続的な把握に努めるものとする。

また、特定地域における自動車排出窒素酸化物の総量の一層の削減を図るための諸施策に関する調査検討を進めるものとする。












# 編集雑記

一月号につき謹賀新年の





ご挨拶を申し上げます。

前々月の本稿で「大過なく」の大過は、易の卦が典であるとした。また大過がある以上、小過があってもおかしくない。だが、何故か大過ばかりが表面に出ている。一体大きな過ちと小さな過ちとはどう違うのか、を書こうとして紙数が尽きた。以下その続きである。

易には六四卦があつて、それぞれの卦には象即ち形と、卦辞が付いている。象を説明したのが卦辞である。何分にも三千年前の書物なので、卦辞の中には時代に合わない部分がある。現代の人が補正して解釈しなければならぬ。一方象は時代を超えて適用される。これは抽象画のようなものだから、見る人によつていろいろな形に見える。易の根本はこの象にある。象は算本と言う六本の矩形をした木片に示される。四面ある各木片の、二面は一(陽)他の二面には二(陰)のしるしが付いてある。一を裏返すと二になる仕組みである。

大過と小過との違いを卦辞によつて説明すると長くなる。象と比較したい。大過の象は 。下と上に欠けた弱い部分(陰)があつて、中味の重さ(陽)を支えきれず、ひっくり返つてしまう形と見る。大過の物事が倒れたり、崩れ落ちたり、溺死したりする意は、この形から見たのである。小過は の象で示される。大過と比べると、の数が多から飛鳥のように軽やかに見える。さて小過の象を見つめたい。 △印は ×印は となる。△と×を合わせると 大過の卦となつてしまふ。小過の中味は大過だったのである。これを互卦を見ると「もともと過ちを分けて大と小を問うのはおかしい、小さな失敗の中に大きな失敗の萌芽がひそんでいるから、ゆめ／＼油断なざるな」と小過の卦象は教えているのである。ただ小過の象は、上・下に「(陰)×があり互卦である大過を、密かに包んでいる。小過は内々で処理される失敗と見てもよいだろう。しかし小過の卦に大過が含まれているのなら、この二つは区別できないのだろうか。別の方法で両方の卦象を見てみたい。

象を見る方法の一つに裏卦がある。象の裏側を見ることである。裏返すとは象の陰と陽

を逆にするものである。大過 は となる。この卦を山雷頤と言ふ。卦辞に「頤自求、口実」(頤をみて自ら口実を求む)とある。口実とは食べ物のことである。頤の卦象は口を大きく開けて食物を求めている形なのである。食は職に通ずる。私見だが大過とは、職を失うような過ち。妻子を路頭に迷わせるような失敗と見る。小過の卦も裏返してみよう。雷山小過 は 風沢中孚の卦になる。卦象を見ると陽の堅い殻に包まれた、中味のやわらかい卵の象と見る。中孚の孚の字は夕、鳥の爪。子は卵である。鳥が懸命に卵を抱えている形を孚という。小過とは懸命の心、誠意をもつて反省すれば許される過ち、と私は見る。

本稿は専門用語が沢山出て、読みづらかったと思う。お許しいただきたい。(崎)

2月号の特集テーマは「地方版第11次道路整備五箇年計画」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 TEL 03(3234)4310・4349

定価 700円 (本体価格 679円)

FAX 03(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