

口 絵 ■ 平成5年の主な自然災害

随 筆 ■ 冬の時代 吉井 一弥 1

道路と自動車の関係——道路行政にひとこと——日産自動車株式会社渉外部長 石川 起夫 3

特集／平成六年度道路関係予算概算要求

平成六年度道路予算概算要求の概要 道路局道路総務課企画官 大森 雅夫 5

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

道路局国道第二課建設専門官 沼田 敏樹 17

有料道路関係予算の概要 道路局有料道路課課長補佐 吉崎 収

道路局高速国道課課長補佐 山本 莊輔 23

地方道関係予算の概要 道路局地方道課建設専門官 金井 道夫

道路局地方道課市町村道室建設専門官 水本 良則 29

不法占用物件適正化事業の概要について 道路局路政課高度利用係長 小池 昭広 35

東京都における不法占用への取り組みについて 東京都建設局道路管理部主任 湯本 俊明 39

21世紀に向けた新たな道路構造のあり方 道路局企画課構造基準第一係長 福田 敬大 43

シリーズ／あの道—この道

九州縦走 (3号巡回日誌) 九州地方建設局道路部路政課 48

ちば歴史・観光・産業のみち 千葉県土木部道路維持課長 土岐 紘史 53

◆時・時・時… 58

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。また原書等は原稿執筆時及び座談会等実施時のものです。

# 平成六年度道路予算概算要求の概要

建設省道路局道路総務課企画官 大森 雅夫

平成六年度予算の概算要求については、八月一三日に閣議了解された概算要求基準に基づき建設省内の事業別調整等を経て確定、八月三十一日に大蔵省へ提出された。

以下、概算要求基準について紹介するとともに、建設省及び道路事業の概算要求の概要等について紹介する。

## 一 平成六年度概算要求基準について

平成六年度予算の概算要求基準（シーリング）については、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、公債依存度の引下げに最大限の努力を払うなど行財政改革をさ

らに推進することを基本とし、歳出面において制度の根本にさかのぼった見直しや施策の優先順位の厳しい選択を行うなど、従来にも増して徹底した洗い直しを行うとともに、税外収入等歳入面においても見直しを行っていくこととして、公共事業に関係するものとしては概略次のとおり策定された。

(1) 投資的経費（公共事業等）については従来の予算を根底から厳しく洗い直すため仕組みを単純化することとし、昨年度予算まで設定されていた「生活関連重点化枠」（平成五年度二、五〇〇億円）及び「公共投資充実臨時特別措置」（平成五年度二、〇〇〇億円）を廃止し、代わりに昨年度予算の五％増の要求枠が設定された。

(2) 日本電信電話株式会社の株式の売払収入を活用して社会資本整備を行ういわゆるNTT事業については、昨年度シーリング通り一兆三、〇〇〇億円の枠が設けられた。このうち一兆二、三〇〇億円は公共事業分、七〇〇億円は民活事業分とされ、また、公共事業分のうち、二、〇五〇億円は収益回収型事業分（NTT-A）、一兆二五〇億円は補助事業分（NTT-B）とされている。

なお、ここで注意すべきことは、五年度予算におけるNTT-B（旧NTT-Bを含む）事業分に比し、シーリングのNTT-B事業分は約一割程度縮小されており（例年どおり）、このため、通常事業分にNTT-B事業分を加えた公共事業予算の

概算要求額は全体として五%をかなり下回らざるを得なくなることである。

その分NTTAの要求枠が膨らんでいくわけであるが、年末の編成時にこの配分比率が昨年同様変更されることになるのかどうかは、今後の財政事情等によることにならう。

(3) いわゆるNTT事業償還時補助分については、昨年度に引き続き別枠とされた。

この結果、平成六年度の概算要求基準では昨年度の要求基準に基づく場合に比し下回っているもののある程度の伸率が確保されることとなったが、一方「概算要求の提出後、これをベースに更に念査・調整させていたかどうか」となりますが、社会経済情勢の変化を踏まえ、限られた財政資金の重点的・効率的配分を図るとの観点から、提出された要求の全体について、所管の枠を越え公共事業のシェアの抜本的変更に取り組む等、総合的な調整を図る所存」と閣議で大蔵大臣が発言しているとおり、財政難を背景に年末に向けて相当厳しい査定が予想されるところである。

## 二 建設省関係概算要求の概要

### 1 概算要求の基本方針

(1) 所要の公共事業関係費の確保

公共投資基本計画の完全達成と所管五箇年計画の着実な推進を図るとともに、内需主導型の経済成長を図るため、所要の公共事業関係費の確保を図る。

#### (2) 生活関連分野への重点配分

生活者・消費者の観点に立って、美しい街並みの整備、水と緑の保全・創出、ゆとりのある住生活の実現や人にやさしいみちづくりの推進など真に国民生活の質の向上に資する生活関連分野への重点配分を図る。

#### (3) 豊かな環境創造の推進

質の高い環境を備えた国土を形成するとともに、地球環境問題の解決にも貢献しうる環境共生型の所管事業の展開を図る。

#### (4) 所管事業の総合的・一体的推進

欧米諸国と比べて見劣りしない真に豊かな「生活空間先進国」づくりを推進していくためには、個々の施設の量的充足のみならず、よりトータルな対応が求られており、このため、より一層の所管事業の総合的・一体的推進を図る。

#### (5) 地域の主体性・自主性の最大限の尊重

補助金等の簡素合理化を引き続き推進するとともに、所管事業の実施に関し、特に市町村の役割を重視する等、地域の主体性・自主性を最大限尊重する。

#### (6) 予算配分の重点化・効率化

予算の具体的配分に当たっては、各地域における自然的・社会的条件やそれぞれの公共施設の整備水準、その時々々の社会経済情勢、地域住民のニーズ等を勘案し、生活関連分野及び国民ニーズの多様化・高度化に対応した事業への重点的・効率化を図る。

## 2 概算要求額

平成六年度の建設省関係予算の概算要求額は、国費（NTTBを含む）六兆八五九億円（対前年度一・〇三）、事業費二四兆六、九四八億円（対前年度一・〇四）、財政投融资資金一三兆二、六五〇億円（対前年度一・一〇）となっている。

このうち、災害関係を除く一般公共事業については、国費五兆九、四七九億円（対前年度一・〇三）、事業費二三兆五、九一〇億円（対前年度一・〇四）となっている。なお、前述したとおりNTTB事業の要求額が対前年度〇・九一倍の六、八九八億円（前年度七、五六五億円）にとどまるため、全体としてはシーリングの五%を下回る三%の伸率となっているものである（表1参照）。

表1 平成6年度建設省関係予算概算要求事業費・国費総括表

(単位：百万円)

事 項	事 業 費			国 費					備 考
	6年度 要 求 (A)	前 予 算 (B)	倍 率 (A/B)	6年度 要 求 (C)	うち NTT・B型	前 予 算 (D)	うち NTT・B型	倍 率 (C/D)	
道 路 整 備	8,269,228	8,163,598	1.01	2,489,355	272,795	2,410,108	299,172	1.03	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. 本表には、NTT-A型は、含ま れていない。 国全体国費 6年度要求額 2,050 億円 前年度予算額 1,059 億円 うち建設省 1,004 億円  3. 本表のほかに、NTT事業償 還時補助分として、 国費 6年度要求額 201,893百万円 前年度予算額 54,533百万円 がある。
治 山 治 水	2,062,549	2,009,871	1.03	1,229,275	162,708	1,194,082	178,441	1.03	
治 水	1,913,187	1,864,194	1.03	1,149,049	153,500	1,116,001	168,342	1.03	
海 岸	63,025	61,579	1.02	36,815	3,722	35,812	4,082	1.03	
急傾斜地等	86,337	84,098	1.03	43,411	5,486	42,269	6,017	1.03	
都 市 計 画	2,795,233	2,693,549	1.04	1,209,646	183,330	1,164,840	201,057	1.04	
公 園	350,460	335,368	1.05	145,809	25,651	139,453	28,131	1.05	
下 水 道	1,894,852	1,830,594	1.04	1,016,747	152,037	982,186	166,738	1.04	
市街地再開発等	549,921	527,587	1.04	47,090	5,642	43,201	6,188	1.09	
住 宅 対 策	10,463,976	9,868,786	1.06	1,019,584	71,006	987,990	77,872	1.03	
住 宅 供 給 等	2,441,470	2,321,021	1.05	615,084	71,006	583,490	77,872	1.05	
住宅金融公庫融資	8,022,506	7,547,765	1.06	404,500	0	404,500	0	1.00	
一 般 公 共 事 業 計	23,590,986	22,735,804	1.04	5,947,860	689,839	5,757,020	756,542	1.03	
災 害 関 係	52,683	62,423	0.84	42,729	0	48,854	0	0.87	
公 共 事 業 関 係 計	23,643,669	22,798,227	1.04	5,990,589	689,839	5,805,874	756,542	1.03	
宅 地 対 策	907,468	829,064	1.09	0	0	0	0	—	
官 庁 営 繕	72,923	106,950	0.68	26,085	0	24,842	0	1.05	
建 設 行 政 経 費	70,743	69,791	1.01	69,268	0	68,301	0	1.01	
計	1,051,134	1,005,805	1.05	95,353	0	93,143	0	1.02	
合 計	24,694,803	23,804,032	1.04	6,085,942	689,839	5,899,017	756,542	1.03	

3 概算要求の主要事項

- (1) 生活者・消費者の日々のくらしを支える生活空間づくりの推進

大都市、地方を通じて、生活者・消費者の視点から、日常生活の快適性、利便性、安全性等の向上に資する身の回りの日常生活環境の整備を推進するとともに、地域の個性に応じて、文化・歴史を生かし、景観にも配慮した生活空間づくりを推進する。

このため、下水道、公園、道路、河川等の所管事業について、生活関連分野に重点を置いた整備を進めるとともに、所管事業全般にわたって総合的・一体的なまちづくりを推進する。

- (2) ゆとりある住まいづくりの推進

真に豊かな国民生活の実現の上で住生活の充実是最も重要な課題の一つであり、特に住宅事情の厳しい大都市地域において、ファミリー向けの良質な住宅に重点を置きつつ、住宅・宅地供給の促進を図る。

- (3) 活力あるふるさとづくりの推進

国民一人一人が、どこに住んでも生きがいをもって充実した生活を送ることのできるふるさとづくりを推進する。

このため、地方拠点都市地域の整備促進等により中心都市の集積性を高める一方、それ

ぞれの地域で個性豊かな地域づくりを進めるとともに、生活圏域の広域化に対応して地域間交流を促進する交流ネットワークの整備を推進する。

- (4) 高齢者・障害者にもやさしい福祉の生活空間づくりの推進

本格的な高齢化社会の到来に備え、高齢者・障害者もくらしやすい生活空間づくりを推進する。

このため、所管行政の展開に当たっての指針となる「人にやさしい福祉の生活空間づくり大綱（仮称）」を策定するとともに、高齢者・障害者の生活特性等に配慮した住宅供給・施設整備を推進する。

- (5) 地球環境にもやさしい水と緑豊かな環境づくりの推進

豊かな水と緑は、うるおいある環境のシンボルであるとともに、二一世紀に引き継ぐべき国民共通の資産であり、その積極的な保全・創出を図る。

地球環境にもやさしいリサイクル社会、省エネ・省資源のリサイクル、エネルギーの有効利用等環境負荷の軽減に資する住宅・社会資本整備の推進を図る。また、特に、沿道環境の保全のための施策の展開を図る。

- (6) 家族が一緒に過ごせる余暇空間づくりの

推進

労働時間の短縮等による自由時間の増大、職場中心へのライフスタイルの変化に対応し、自然とふれあいながら家族が一緒に安らぐことができる余暇空間づくりを推進する。

- (7) 高度情報化等の進展に対応した次世代生活空間づくりの推進

高度情報化の進展に的確に対応し、大都市圏、地方圏それぞれの特性に応じた次世代生活空間づくりを推進する。

このため、所管事業の推進に当たって、技術開発の進展等を踏まえ、より一層の機能の高度化・質の向上に資する高度情報化システムの導入等を図る。

- (8) 技術開発の推進

経済社会の潮流変化や国民ニーズの多様化・高度化に対応した住宅・社会資本整備の推進に向けて、官民の連携の下に計画的な技術開発を推進する。

三 道路事業関係概算要求の概要

- 1 平成六年度概算要求の基本方針及び要求額

平成六年度は、第11次道路整備五箇年計画の第二年度として、生活者を重視することを基本とし、特に、強い地域を作り生活を基本から支える高規格幹線道路などの生活者に身

表2 道路整備予算総括表

(単位: 百万円)

区 分	6年度要求(A)		前年度(B)		倍率(A)/(B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
一 般 道 路	4,802,733	2,846,379	4,751,842	2,797,670	1.01	1.02
一 般 国 道	1,879,376	1,214,914	1,845,865	1,183,770	1.02	1.03
直 轄	1,345,641	927,047	1,315,811	895,042	1.02	1.04
補 助	533,735	287,867	530,054	288,728	1.01	1.00
地 方 道 路	1,137,932	612,565	1,129,763	611,459	1.01	1.00
街 路	1,160,631	606,175	1,158,529	608,081	1.00	1.00
街 区 画 整 理	839,334	437,928	838,920	439,910	1.00	1.00
再 開 発	269,139	141,446	267,561	141,238	1.01	1.00
交 通 安 全	52,158	26,801	52,048	26,933	1.00	1.00
雪 寒	376,665	206,357	367,104	201,068	1.03	1.03
調 査	125,046	80,622	123,828	79,759	1.01	1.01
機 械	21,386	14,070	13,188	10,273	1.62	1.37
補 助 率 差 額 等	21,077	14,332	20,830	14,161	1.01	1.01
住 宅 宅 地 関 連	—	56,744	—	42,499	—	1.34
沿 道 整 備 融 資	79,720	40,000	91,835	46,000	0.87	0.87
(緊急地方道路整備事業)	900	600	900	600	1.00	1.00
(NTT-B型事業)	(1,130,366)	(593,700)	(1,089,662)	(572,500)	(1.04)	(1.04)
有 料 道 路	(517,055)	(272,795)	(564,479)	(299,172)	(0.92)	(0.91)
日 本 道 路 公 団	3,466,495	281,689	3,411,756	247,783	1.02	1.14
首 都 高 速 道 路 公 団	2,037,979	146,421	2,023,928	116,930	1.01	1.25
阪 神 高 速 道 路 公 団	488,911	10,850	447,892	9,950	1.09	1.09
本 州 四 国 連 絡 橋 公 団	300,300	6,600	360,425	8,150	0.83	0.81
東 京 湾 横 断 道 路 株 式 会 社	239,910	33,774	212,615	29,532	1.13	1.14
地 方 道 路 公 社 等	219,500	0	195,510	0	1.12	—
小 計	131,695	35,544	114,186	34,721	1.15	1.02
道 路 開 発 資 金	3,418,295	233,189	3,354,556	199,283	1.02	1.17
道 路 整 備 計	97,000	48,500	97,000	48,500	1.00	1.00
住 宅 宅 地 関 連 (一 般 会 計)	8,269,228	3,128,068	8,163,598	3,045,453	1.01	1.03
再 計	72,784	36,530	50,984	25,500	1.43	1.43
高 規 格 幹 線 道 路	8,342,012	3,164,598	8,214,582	3,070,953	1.02	1.03
高 速 自 動 車 国 道	2,608,064	526,619	2,553,807	461,318	1.02	1.14
本 州 四 国 連 絡 道 路	1,716,265	146,121	1,751,993	116,630	0.98	1.25
一 般 国 道	239,910	33,774	212,615	29,532	1.13	1.14
調 査	649,803	344,638	587,284	313,241	1.11	1.10
	2,086	2,086	1,915	1,915	1.09	1.09

計の平成六年度概算要求額として事業費八兆  
 以上の基本方針に基づき、道路整備特別会  
 を強化する。  
 近な施設に重点を置いて道路整備を強力に推  
 進する。また、道路整備の促進に資する有料  
 道路事業の採算性を確保するため、公的助成  
 を強化する。

二、六九二億円(対前年度比一・〇二)、国  
 費三兆一、二八一億円(対前年度比一・〇  
 三)を要求している(表2参照)。  
 なお、国費の一般会計ベースの要求額は通  
 常分及びNTT-B事業分とも道路事業分を  
 概算要求基準に従って算出した場合の額には

ば等しい額となっている。  
 また、日本道路公団等道路関係四公団及び  
 東京湾横断道路(株)の事業の主要な財源となる  
 財政投融资資金については、三兆五、一一〇  
 億円(対前年度比〇・九八)を要求している  
 (表3参照)。

- <注> 1. 一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)及び(NTT-B型事業)を含む。  
 2. 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. 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6年度48,800百万円、  
 前年度39,800百万円を含む。  
 4. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資である。  
 5. NTT-A型事業は含まない。  
 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、日本道路公団の一般有料道路の高規  
 格幹線道路分である。  
 8. 高規格幹線道路の調査は、一般道路の調査の高規格幹線道路分である。  
 9. 前年度NTT-B型事業には、旧NTT-B型事業費564,479百万円、国費297,807百万円を含む。  
 10. 本表のほかにNTT事業償還時補助分として、国費6年度要求額88,314百万円・前年度  
 26,155百万円がある。

表3 財政投融资等総括表

(単位：百万円)

区 分		資 金 内 訳				財 政 投 融 資				道路特会 出 資 等	そ の 他 自 己 資 金 等	小 計 (D)	倍 率 (A)/(B)	合 計 (C)+(D)	倍 率 (A)/(B)
		資金運用部 簡保資金	政府保証債	小 計 (C)	倍 率 (A)/(B)	道路特会 出 資 等	そ の 他 自 己 資 金 等	小 計 (D)	倍 率 (A)/(B)						
日本道路公団	6年度要求(A)	2,186,000	91,100	2,277,100		146,421	2,022,316	2,168,737		4,445,837					
	前年度(B)	2,319,200	96,700	2,415,900	0.94	116,930	1,929,906	2,046,836	1.06	4,462,736	1.00				
	比較(A)-(B)	△ 133,200	△ 5,600	△ 138,800		29,491	92,410	121,901		△ 16,899					
首都高速道路公団	6年度要求(A)	536,800	0	536,800		10,850	269,059	279,909		816,709					
	前年度(B)	485,200	0	485,200	1.11	9,950	272,027	281,977	0.99	767,177	1.06				
	比較(A)-(B)	51,600	0	51,600		900	△ 2,968	△ 2,068		49,532					
阪神高速道路公団	6年度要求(A)	347,000	0	347,000		6,600	199,646	206,246		553,246					
	前年度(B)	382,600	0	382,600	0.91	8,150	186,591	194,741	1.06	577,341	0.96				
	比較(A)-(B)	△ 35,600	0	△ 35,600		△ 1,550	13,055	11,505		△ 24,095					
本州四国連絡橋公団	6年度要求(A)	238,000	0	238,000		33,774	278,360	312,134		550,134					
	前年度(B)	223,300	0	223,300	1.07	29,532	265,682	295,214	1.06	518,514	1.06				
	比較(A)-(B)	14,700	0	14,700		4,242	12,678	16,920		31,620					
東京湾横断道路 株式会社	6年度要求(A)	0	112,100	112,100		0	113,820	113,820		225,920					
	前年度(B)	0	88,600	88,600	1.27	0	111,096	111,096	1.02	199,696	1.13				
	比較(A)-(B)	0	23,500	23,500		0	2,724	2,724		26,224					
合 計	6年度要求(A)	3,307,800	203,200	3,511,000		197,645	2,883,201	3,080,846		6,591,846					
	前年度(B)	3,410,300	185,300	3,595,600	0.98	164,562	2,765,302	2,929,864	1.05	6,525,464	1.01				
	比較(A)-(B)	△ 102,500	17,900	△ 84,600		33,083	117,899	150,982		66,382					

<注> 本州四国連絡橋公団は、道路分である。

## 2 道路整備財源について

道路整備五箇年計画に基づいて、一般道路、有料道路及び地方単独事業をそれぞれバランスよく、かつ、計画的に推進するためには、道路整備財源を確保することが不可欠である。このため、受益者負担・損傷者負担の考えに基づき道路整備財源（揮発油税収の全額、石油ガス税収の二分の一、自動車重量税収の国分の八割）の全額を道路の整備に充てる。

また、道路は歩行者、自転車の利用や電気・ガスなど公益施設の収容、防災など多様な機能をもつ空間であり、特定財源の確保と併せて一般財源の大幅な投入を図る。このような考え方に基づいて、平成六年度概算要求の道路財源については、図1のとおり要求している。

この道路財源のうち揮発油税直入額及び貸付金償還金等の二財源については一般会計を

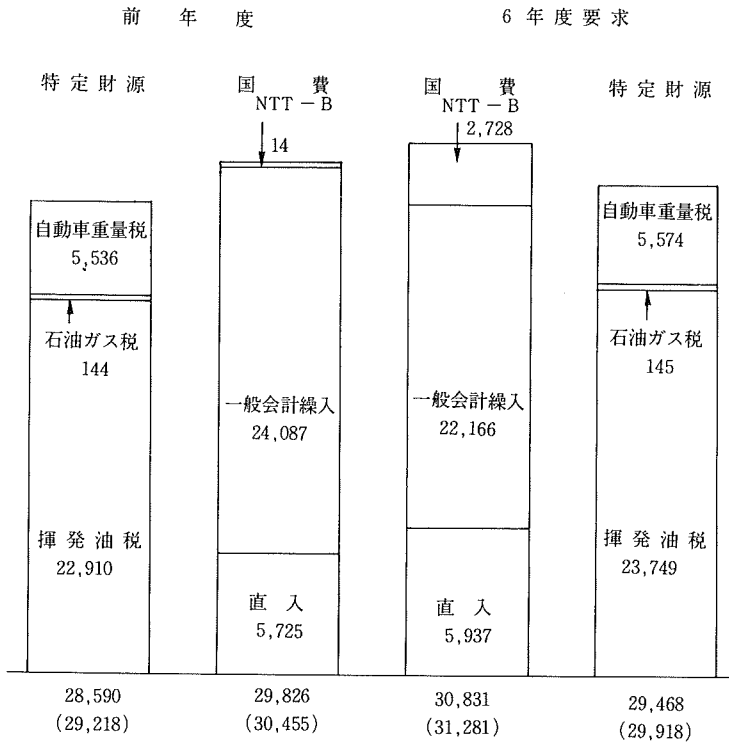
## 3 概算要求の特色

平成六年度概算要求においては、国費が昨年度予算の伸び（一・〇五）を大きく下回っている中で、施策の緊急性、重要性にかんがみ重点配分に心がけた結果、次のような特色を持った要求内容となっている。

(1) 国費の配分は、一般道路事業の一・〇二倍の伸びに対し、有料道路事業が一・一四倍と大きく伸びていること。これは、有料道路の採算性を改善し、利用者負担に配慮した適正な料金水準の確保を図るため、建設・管理に係る経費の一層の節減に努めるとともに償還制度の運用を改善し、さらに用地費をはじめとする資金コストの低減等、公的助成の拡充を進めることとし、そのために必要な国費を確保することとしたことによるものである。

(2) 一般道路の中での国費の配分は、直轄国道事業が補助事業等に比し一・〇四と比較

(単位：億円)



- (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-A 及び NTT 事業償還時補助分は含まない。  
 3. 前年度の一般会計繰入額には、旧 NTT-B 2,978 億円を含む。  
 4. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある。

図1 道路整備特別会計国費



的大きく伸びていること。

これは、本格的高齢化社会の到来する二  
一世紀初頭までに、国の大動脈として地域  
間の活発な交流を支え、生活に豊かさをも  
たらず高規格幹線道路の整備を計画的に推  
進するため、直轄国道事業として整備して  
いる高規格幹線道路の整備の推進に要する  
事業費を確保したことによるものである。

(3) 国費の伸び一・〇三倍に対し、事業費の  
伸びが一・〇一倍と大幅に下回っているこ  
と。

これは、主として有料道路事業に関して  
東京外かく環状道路、関西国際空港線等の  
大規模な事業の完成に伴い、全体として事  
業量の増が見込めなかったこと等によるも  
のである。

これらを含め、特に重点事項として配分に  
配慮した施策は次のとおりであり、冒頭に記  
した通り生活者の視点に立った配分に留意さ  
れている。

○国土の骨格として、生活を基本から支え  
る高規格幹線道路の整備

事業費二兆六、〇八一億円

(対前年度比一・〇二倍)

国費 五、二六六億円

(対前年度比一・一四倍)

○渋滞をなくし、ドライバーのイライラを  
解消する「新渋滞対策プログラム」の推進

事業費 九、一一〇億円

(対前年度比一・〇五倍)

国費 四、一〇四億円

(対前年度比一・〇五倍)

○住宅・宅地の供給とそれを支える道路の  
整備の推進

事業費 五、三四八億円

(対前年度比一・〇六倍)

国費 二、八〇四億円

(対前年度比一・〇六倍)

○一一、〇〇〇人を超える交通事故死者の  
低減を図る交通安全対策の推進

事業費 三、七六七億円

(対前年度比一・〇三倍)

国費 二、〇六四億円

(対前年度比一・〇三倍)

○沿道環境の保全や、美しい街並みづくり  
など、生活空間の質を高める事業の推進

事業費 七、六九四億円

(対前年度比一・〇六倍)

国費 四、一一二億円

(対前年度比一・〇六倍)

#### 4 主要重点施策の概要

##### 生活の質の向上

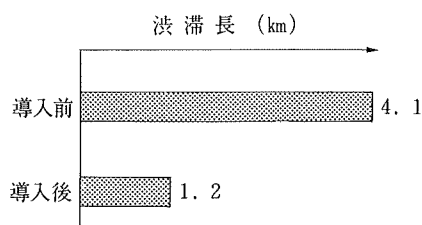
——渋滞のない便利な暮らしをめざして

① 生活者の立場に立ち、くらしの利便性  
を向上させ、交通事故の減少や生活環境  
の改善にも効果の高い総合的な渋滞対策  
を推進する。

平成六年度においては、フレックス  
タイムによる時差出勤や、相乗りの推進な  
ど、道路の利用の仕方に工夫を求め、交  
通需要マネジメント施策を効果的に実施  
するため、「総合渋滞対策支援モデル事  
業」を創設し、全国一〇都市程度を対象  
に事業を実施する。

交通需要マネジメントの事例  
パークアンドバスライド導入による効果  
～石川県金沢市～

対策 パークアンドバスライドの導入  
効果 最大渋滞長 4.1km→1.2km



② バスの運行速度の上昇や交通機関相互  
の乗り継ぎの利便性の向上などの各種交

通機関の利用のしやすさを向上させる地域モダリティミックス施策を推進する。

③ 六年度は、都市部及びその周辺部において、バスレーンのカラー舗装化などのバス利用促進のための道路整備を重点的かつ複合的に実施するアーバン・バス・リフレッシュモデル事業（仮称）を創設する。

○アーバン・バス・リフレッシュモデル事業（仮称）一〇箇所

③ 路上駐車を解消し、安全で快適な都市空間の形成を通じ中心市街地を活性化化する駐車場整備を推進する。

○駐車場整備

継続一〇〇箇所（二〇、〇〇〇台）  
新規九〇箇所（二二、〇〇〇台）

④ ぐらしの利便性、快適性が向上し、交通事故の減少にも効果のある路上工事削減のため、地下鉄、上下水道、電気、電話、ガスなどの路上工事の共同施工の促進や工事実施者間のスケジューリング調整を強化する。さらに、これらの施設を収容し良好な景観形成に資する共同溝・キャブシステムを整備する。

○キャブシステム整備延長 約八〇km  
○共同溝整備延長 約二〇km

⑤ ドライバーが迷わずに目的地まで行けるように、一般国道だけでなく高規格幹線道路や都道府県道に路線番号を付け、案内標識に表示し、さらに、市販の道路地図へも路線番号を表記することを誘導する。加えて、路上の現在位置、目的地までの距離を把握できるように路側にキロポストの設置を推進する。

○キロポストの整備

約二五、〇〇〇本

○交差点案内標識の整備

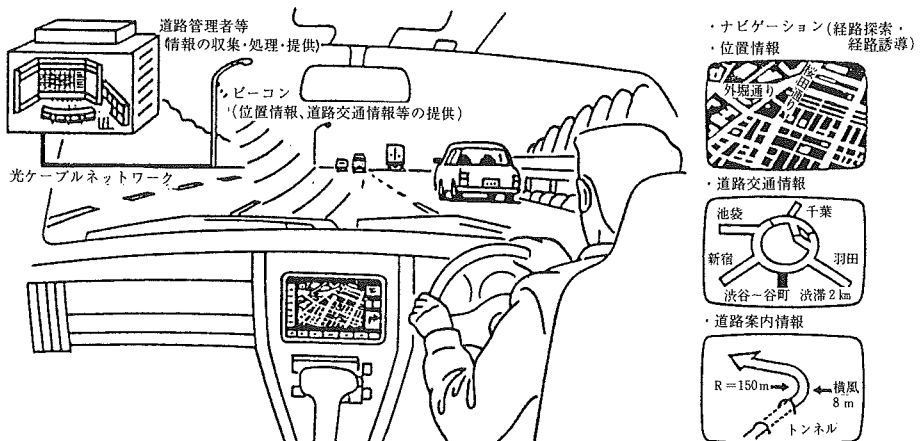
約七、九〇〇本

⑥ ドライバーが、渋滞や事故を回避できるように車内のモニター画面のデジタル道路地図上にリアルタイムで高度な道路交通情報が表示される路車間情報システムの整備を推進する。

——安全で快適なゆとり空間づくりをめざして

① 交通事故を減らし、安全な生活を確保するため、歩道、道路照明などの安全施設を整備するとともに、事故が多発している交差点やカーブなどの構造の改善を科学的事故分析に基づき推進する。

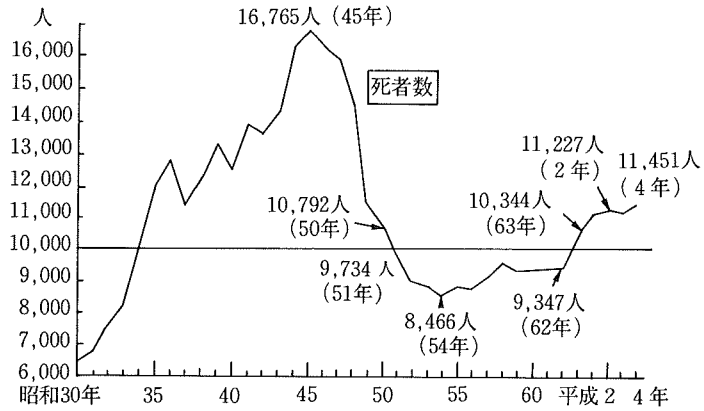
○特定交安事業による歩道・自転車道の整備（延べ延長）約一、〇〇〇km



路車間情報システム

○特定交通安全事業による交差点改良

約三〇〇箇所



交通事故死者数等の推移 (4年連続11,000人突破)

② 人間復権をめざし、高齢者や障害者も

安心して歩ける幅の広い歩道やエレベーター付きの横断歩道橋、歩行者と自動車共存する道路(コミュニティ道路等)の整備を推進する。

○コミュニティ道路等の整備

約八〇箇所

③ 電柱のない歩きやすく良好な景観を有

する歩行空間を形成するため、電線類の地中化・キャブシステムの整備を推進する。

④ ゆとりと豊かさへのニーズに対応し、

単に休憩のための施設ではなく、地域交流の核となり地域の活性化に資する「道の駅」の整備を推進する。

○道の駅の整備

四五箇所

良好な環境の創造

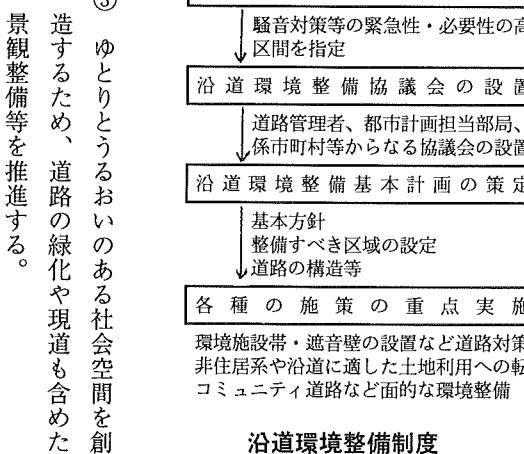
人・自然にやさしい環境の創造をめざして

① 沿道の環境を改善し、良好な生活環境を形成するため、環境施設帯や遮音壁の設置等を推進する。

② 沿道環境保全の緊急性・必要性が高い

道路の区間について、環境整備の基本方針、区域及び整備時期、講ずる施策等を定めた「沿道環境整備基本計画」を策定し、それに基づいて沿道にふさわしい土地利用の実現や面的な環境整備の促進を図る等の沿道環境整備制度を創設し、住宅の移転助成、土地買い取り等の施策を推進する。

③ ゆとりと豊かさへのニーズに対応し、



沿道環境整備制度

③ ゆとりと豊かさへのニーズに対応し、

造するため、道路の緑化や現道も含めた景観整備等を推進する。

○道路緑化

約八〇〇km

④ 生態系全般との共生や自然の再生を図るため、動物用の横断路の整備や周辺の自然植生の調和のとれた緑化など、生態系にもきめ細かく配慮した構造や工法を取り込んだエコロードの整備を推進する。

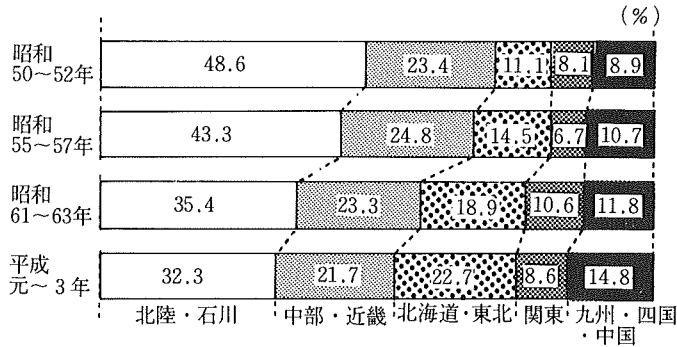
活力ある地域づくり

時間距離の短縮による交流の拡大をめざして

① 新鮮食料品などの広域のかつ安定的な供給を確保するなど生活を豊かにし、日帰り交流圏を拡大し、各地域の文化や自然に親しめる等新たに社会交流の軸とし

て生活の幅を広げる高規格幹線道路の整備を推進する。

（高規格幹線道路の整備効果 例）  
 生鮮食料品の産地が遠隔地まで広がり、供給や価格の安定に大きく貢献。



金沢中央卸売市場の野菜入荷量の産地別シェアの推移

② 高規格幹線道路と一体となって、核となる都市の一時空間を広げる等により生活圏や商圏を拡大し、地域の生活の充実を図る地域高規格道路の整備を推進する。

① 活力ある地域づくりとバランスのとれた大都市圏の形成をめざして

① 山間地の地域間を横断的に連絡することにより、病院、学校等公共施設への交通の利便性を抜本的に改善するとともに地域間の交流を促進するため、「交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業」を創設し、市町村境等における大規模なトンネル・橋梁の整備について、集中的に事業を実施する。

② 渋滞を解消し、生活の利便性を高めることによりバランスのとれた大都市圏を形成するため、大都市圏の環状道路、第二東名・名神高速道路等の高規格幹線道路の整備の推進する。

平成六年度には、東関東自動車道（千葉～木更津）等一七六kmを新規に供用するほか東名高速道路（厚木～大井松田）等六車線化拡幅分二三kmを供用する。

### 高規格幹線道路供用延長

（単位：km、％）

区分	総延長	5年度末	6年度末	
			供用延長	進捗率
高規格幹線道路	14,000	6,136	6,312	45
国土開発幹線自動車道等	11,520	(299) 5,574	(328) 5,721	50
本州四国連絡道路	180	108	108	60
一般国道	2,300	155	155	7

<注> ( ) 書きは、国幹道に並行する一般国道専道で外書きである。なお、高規格幹線道路の総計には、含まれている。

——良好な住宅宅地の供給と生活関連施設の  
の利便性の向上をめざして

① 大都市等において、良好な生活環境を有する住宅宅地の供給を土地区画整理事業等により推進する。あわせて、生活の利便性を向上させるため、アクセス道路の整備を推進する。さらに、区画道路等の整備により、市街化区域内農地の計画的宅地化等を積極的に推進する。

平成六年度には、農地宅地化緊急アクションプログラムを策定し推進するほか宅地開発誘導道路の指定要件を緩和する。

事業の交流的な実施のために

① 有料道路制度を活用するためには、採算性を改善し、利用者負担に配慮した適正な料金水準を確保する必要がある。建設・管理に係る経費の一層の節減に努めるとともに、償還制度の運用の改善、用地費をはじめとする資金コストの低減など公的助成を拡充する。

また、渋滞対策や利用者サービスの一層の向上を図るための施策を充実する。

○主な渋滞対策

渋滞区間の拡幅等

…東名高速厚木～大井松田間拡幅

首都高速箱崎インターチェンジ改良  
出入口の改良等

…中央道八王子インターチェンジ  
阪神高速西長堀出入口  
情報提供装置の充実  
…所要時間表示板の拡充 等

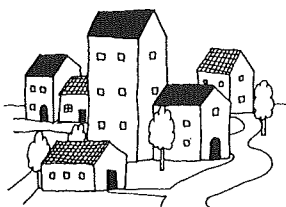
② 補助事業については、一層計画的、重点的实施を図る。

イ 各地方公共団体が、地方単独事業や農道等各種の計画との整合性を確保しつつ、都道府県及び幹線的な市町村道についての具体的な整備計画（「地方道路計画」）を策定・公表し、これに基づき一層計画的な補助事業の推進を図る。

ロ 地方単独事業との適正な役割分担のもとに、全体的な広域ネットワーク整備、自治体の財政力では集中投資が不可能な大規模事業、新技術や新たな施策等に重点を置いて補助事業を実施する。

③ 経済社会の変化等に対応した社会資本整備に対する新たな要請に応え、電線類の地中化、道の駅等の既存施策をより拡充するとともに従来の社会資本整備では十分対応できていない高齢化、情報化等の

の新たなニーズ、環境・エネルギー等の分野について、地域、民間との協力のもと新たな施策を展開する。



# 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、平成五年四月一日施行の一般国道の路線を改正する政令（平成四年政令第一〇四号）により、一〇二路線約六、〇〇〇kmが新たに加わり、現在四五九路線、実延長約五三、〇〇〇kmのネットワークを構成している。これら一般国道は、高速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三〇％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。このような一般国道の重要性にも拘わらず、その整備は十分とはいいがたい。たとえば、平成三年度末現在、四車線以上で整備されている区間はわずか四、八一三km（一〇・二％）しかない現状にある。また、改良済み区間（四一、五二三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、七一九km（三七・九％）に達している。

また、平成五年度末で交通不能箇所（未供用箇所含む）が全国で五〇箇所も残っている。

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

整備五箇年計画の二年目として生活者を重視す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推進するほか、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整備をすすめる。さらに沿道の環境の改善、良好な生活環境の形成、ゆとりとるおいのある社会空間の創造のため、環境施設帯や遮音壁の設置、道路の緑化等を推進することとし、表1及び表2に示す事業規模

表1 平成6年度一般国道（直轄）要求

（単位：百万円）

事業種別	建設省			北海道			沖繩			合計		
	5年度 当初	6年度 要求	対前年 度比	5年度 当初	6年度 要求	対前年 度比	5年度 当初	6年度 要求	対前年 度比	5年度 当初	6年度 要求	対前年 度比
改築	828,502	837,404	1.01	153,449	154,320	1.01	28,720	29,610	1.03	1,010,671	1,021,334	1.01
高規格	381,600	402,947	1.06	36,100	44,900	1.24	9,000	13,580	1.51	426,700	461,427	1.08
一般	446,902	434,457	0.97	117,349	109,420	0.93	19,720	16,030	0.81	583,971	559,907	0.96
一次	33,500	32,630	0.97	26,000	23,380	0.90				59,500	56,010	0.94
二次	413,402	401,827	0.97	91,349	86,040	0.94	19,720	16,030	0.81	524,471	503,897	0.96
共同溝	28,000	35,480	1.27							28,000	35,480	1.27
維持	111,615	114,515	1.03	38,100	39,000	1.02	2,585	3,322	1.29	152,300	156,837	1.03
うち潰地							665	1,270	1.91	665	1,270	1.91
修繕	99,000	104,500	1.06	23,980	25,490	1.06	1,860	2,000	1.08	124,840	131,990	1.06
小計	1,067,117	1,091,899	1.02	215,529	218,810	1.02	33,165	34,932	1.05	1,315,811	1,345,641	1.02
雪寒	10,250	10,375	1.01	13,040	13,400	1.03				23,290	23,775	1.02
交通安全	93,275	96,383	1.03	16,237	16,645	1.03	2,200	2,440	1.11	111,712	115,468	1.03
合計	1,170,642	1,198,657	1.02	244,806	248,855	1.02	35,365	37,372	1.06	1,450,813	1,484,884	1.02

表2 平成6年度一般国道（補助）要求

（単位：百万円）

事業種別	建設省			離島			沖繩			合計		
	5年度 当初	6年度 要求	対前年 度比	5年度 当初	6年度 要求	対前年 度比	5年度 当初	6年度 要求	対前年 度比	5年度 当初	6年度 要求	対前年 度比
改築	404,679	409,247	1.01	7,263	7,348	1.01	4,460	3,970	0.89	416,402	420,565	1.01
高規格	23,731	23,030	0.97							23,731	23,030	0.97
一般	380,948	386,217	1.01	7,263	7,348	1.01	4,460	3,970	0.89	392,671	397,535	1.01
一次	228,756	223,344	0.98	5,773	6,534	1.13	510	510	1.00	235,039	230,388	0.98
二次	152,192	162,873	1.07	1,490	814	0.55	3,950	3,460	0.88	157,632	167,147	1.06
共同溝	710	430	0.61							710	430	0.61
特殊改良	53,400	58,147	1.09	2,033	2,170	1.07	20	50	2.50	55,453	60,367	1.09
道路補修	56,410	50,769	0.90	371	404	1.09	240	200	0.83	57,021	51,373	0.90
維持							468	1,000	2.14	468	1,000	2.14
小計	515,199	518,593	1.01	9,667	9,922	1.03	5,188	5,220	1.01	530,054	533,735	1.01
雪寒	22,263	22,263	1.00							22,263	22,263	1.00
交通安全	46,764	45,662	0.98	105	104	0.99	554	720	1.30	47,423	46,486	0.98
合計	584,226	586,518	1.00	9,772	10,026	1.03	5,742	5,940	1.03	599,740	602,484	1.00

を要求している。

以下に平成六年度の一般国道関係予算（概算要求）の概要について述べる。

### 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的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、平成五年度予算は六、四九八億円（一般有料含み、N T T・A型事業費除き）対前年度比一・一一倍を要求し、既に事業に着手している日高自動車道、三陸縦貫自動車道、能越自動車道、西九州自動車道等の路線一、三〇六kmの区間について事業を継続実施するほか、新たに首都圏中央連絡自動車道（川島～幸手、五霞～つくば）、東海環状自動車道（関～養老）等一七八kmの区間の事業に着手する予定である。

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

図る。

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

### 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、五九九億円、補助三、九七五億円の合計九、五七四億円（対前年度比〇・九八倍）を要求しており、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、平成六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、広島・島根三七五号作木・大和道路、大規模二次改築事業として、宮崎一〇号延岡道路である。

#### 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。

平成六年度においては、直轄五六〇億円、

補助二、三〇四億円の合計二、八六四億円を要求し事業を推進する。

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（雁坂道路）、高知・愛媛一九四号（寒風山道路）等二二路線について事業を継続実施し、新たに広島・島根三七五号作木・大和道路の事業着手を要求する。また、指定区間では北海道二一九号（沼前道路）、一七三三号（上士幌道路）等の路線について事業を継続実施する。補助事業においては、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、キャッシュシステムの整備、交差点改良、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、沿道環境の保全、安全で快適な歩行者空間の確保及び道路環境の向上を図るものである。

平成六年度においては、直轄五、〇三九億円、補助一、六七一億円の合計六、七一〇億円を要求し事業を推進していく。



(1) バイパス・環状道路の整備

県庁所在地等地方中心都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五四〇箇所・延長約四、一三〇kmであり、そのうち供用済み延長は約二、七四〇km（約六六％、五年度末見込み）、また、全線供用されているバイパスの延長は約一、八一〇km（約四四％、四年度末見込み）にすぎない。

このような状況を踏まえ、平成六年度は、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和重点にお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、道路交通需要の大きな伸びにより、道路交通

渋滞の状況は悪化しており、渋滞による時間損失は莫大なものとなっている。

平成六年度においては、道路交通渋滞の解消ないし緩和を図るために、バイパス、環状道路等の整備を重点的に行うこととする。加えて、従前の交通容量拡大を目的とした交差点改良や立体化等によりボトルネック解消の事業を行うとともに、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あわせて行う『新渋滞対策プログラム』を策定し、渋滞対策を推進することとしている。

一般国道においては、この「新渋滞対策プログラム」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適切な役割分担のもとに、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。

また、交通事故の多い交差点等において、地下歩道の設置を促進する。

(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、法面防護工（植生、コンクリート吹付、ブロック張り）、落石防護工（柵工、網工、落石覆工）等を施すとともに、必要に応じて線形改良等の改築事業を実施する。

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道路の耐震性向上のための事業を実施する。

さらに、豪雨・豪雪等の異常気象による長期にわたる交通途絶を防止し民生の安定を図るため、防災対策・雪崩対策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

自動車交通の集中やそれに伴う渋滞のため、騒音・大気汚染は依然として厳しい状況にある。良好な沿道環境を形成するため、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、沿道地域において良好な環境を形成するため、植樹帯の設置等の道路環境整備を重点的に実施する。

(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。

平成六年度は、広島市広島新交通（広島五号他）、通称アストラムラインが完成、供用する他那覇市那覇モノレール（仮称、沖縄五八号他）について整備促進する。

#### (7) 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。

平成六年度は、電線類地中化計画に基づき、生活環境の向上等の観点からも推進する予定である。

#### (8) 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（昭和六三年一二月三日官告示）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施設が多数埋設されており、これらのケーブル・管路の新設や補修等のための路

面の掘り返しは道路交通に著しい支障を与えている。このような掘り返しを防止し道路構造の保全と円滑な道路交通の確保を図るとともに、道路地下空間の効率的利用の観点から昭和三八年度より共同溝の整備を進めてきており、平成五年度末までの整備延長は、約三〇〇kmに達する見込みである。

平成六年度は、仙台・東京・川崎・横浜・千葉・静岡・名古屋・京都・大阪・神戸・岡山・広島・福岡・熊本の各都市及びこれらに隣接する地域において、二四路線六九箇所を整備を推進し、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三五九億円（対前年度比一・二五倍）を要求している。

### 四 維持修繕

道路ストックを保全し、道路機能を最大限に発揮させるとともに沿道環境の保全を図るため、経常的な業務としての維持・修繕は必要不可欠な重要業務である。

一般国道の特に重要な広域幹線を形成するものについては、指定区間として国が直轄事業により維持・修繕を実施しているところがある。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。

平成六年度は、パイプ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、一五一路線、一九、七六九kmになる。この指定区間にかかる維持修繕費は、二、八七六億円（沖縄県の未買収道路用地費を除く）を要求しており、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一三億円を別途要求している。修繕については路面、歩道、トンネル、側溝等の修繕のほか、特に車両の大型化に対応した橋梁の補修・補強を行う。また、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緊急性の高い箇所から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五二三億円を要求している。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版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。

## 五 雪寒

第10次雪寒五箇年計画（H五―H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、平成六年度は直轄二三八億円、補助二二三億円をもって除雪・防雪・凍雪防止の整備を行う。

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、凍雪防止事業については、流雪溝等の整備を促進する。

## 六 交通安全他

平成六年度は、第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の四年目として、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、一五五億円、補助四六五億円を要求し、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

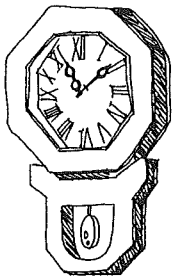
的に推進する。二種事業については、道路照明・道路標識及び道路情報提供装置の整備を推進するほか、自動車駐車場についても整備を促進する。

また、平成五年八月現在一〇四箇所が認定済である「道の駅」についても、道路利用者へのサービスの一層の高度化に加え、地域交流・連携の核の形成を図るため、新たな箇所の整備にも積極的に取り組んでいく。

### 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ぬ多くの箇所を残しており、整備の要望も極めて大きい。

このため、一層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。



## 特集／平成六年度道路関係予算概算要求

# 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

吉崎 収

同 高速国道課課長補佐

山本 莊輔

### はじめに

有料道路事業は、財政投融资資金や民間からの借入金等を活用することにより道路整備を進めるもので、極めて少ない国費で事業を推進することができるという特色があるため、現下の厳しい財政状況においては、特に有料道路制度を積極的に活用することが必要となっている。

平成六年度有料道路関係予算要求額は、五箇年計画対象事業費で、三兆四、六六五億円であり、対前年度比一・〇二倍の伸びとなっている。その結果、有料道路関係事業費が全体道路事業費に占める割合は、四二％となっている（表一）。

この有料道路事業費の伸びに対応して有料道路事業の事業基盤の強化を図るため、建設コストの削減、維持管理の合理化等事業の一層の効率化を進めると共に、国及び地方公共団体による助成措置の拡充を要求している。以下、有料道路の事業主体別に要求の概算を述べることにする。

### 一 日本道路公団

#### 1 要求の概要

平成六年度要求額は、日本道路公団全体で四兆四、四五八億円（対前年度比一・〇〇倍）であり、そのうち高速自動車国道が三兆八、二八九億円（対前年度比〇・九八倍）、一般有料道路が六、一七〇億円（対前年度

一・〇七倍）となっている（表二）。

#### 2 高速自動車国道の建設

国土の基幹的ネットワークの形成、国土の均衡ある発展に資するため、高速自動車国道の建設を計画的に推進するとともに、東名・名神高速道路等の改築を推進し、平成六年度中に一四六・九kmの区間を新たに供用するとともに、二二・九kmの改築事業などを行い、合わせて一六九・八kmの完成・供用を図る。その結果、平成六年度末の供用延長は、五、七二一・二kmに達し、予定路線延長（一一、五二〇km）に対する割合が五〇％となる（表三）。

平成六年度における建設費としては、一兆

表1 平成6年度道路整備予算総括表

(単位：百万円)

区 分	6年度要求(A)		前年度(B)		倍率(A)/(B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
有料道路	3,466,495	281,689	3,411,756	247,783	1.02	1.14
日本道路公団	2,037,979	146,421	2,023,928	116,930	1.01	1.25
首都高速道路公団	488,911	10,850	447,892	9,950	1.09	1.09
阪神高速道路公団	300,300	6,600	360,425	8,150	0.83	0.81
本州四国連絡橋公団	239,910	33,774	212,615	29,532	1.13	1.14
東京湾横断道路株式会社	219,500	0	195,510	0	1.12	—
地方道路公社等	131,695	35,544	114,186	34,721	1.15	1.02
小 計	3,418,295	233,189	3,354,556	199,283	1.02	1.17
道路開発資金	97,000	48,500	97,000	48,500	1.00	1.00
道路整備計	8,269,228	3,128,068	8,163,598	3,045,453	1.01	1.03
住宅宅地関連(一般会計)	72,784	36,530	50,984	25,500	1.43	1.43
再 計	8,342,012	3,164,598	8,214,582	3,070,953	1.02	1.03
高規格幹線道路	2,608,064	526,619	2,553,807	461,318	1.02	1.14
高速自動車国道	1,716,265	146,121	1,751,993	116,630	0.98	1.25
本州四国連絡道路	239,910	33,774	212,615	29,532	1.13	1.14
一 般 国 道	649,803	344,638	587,284	313,241	1.11	1.10
調 査	2,086	2,086	1,915	1,915	1.09	1.09

- (注) 1. 一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)及び(NTT-B型事業)を含む。  
 2. 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. 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6年度48,800百万円、前年度39,800百万円を含む。  
 4. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資である。  
 5. NTT-A型事業は含まない。  
 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、日本道路公団の一般有料道路の高規格幹線道路分である。  
 8. 高規格幹線道路の調査は、一般道路の調査の高規格幹線道路分である。  
 9. 前年度NTT-B型事業には、旧NTT-B型事業費564,479百万円、国費297,807百万円を含む。  
 10. 本表のほかにNTT事業償還時補助分として、国費6年度要求額88,314百万円・前年度26,155百万円がある。

計上している。  
 二、六八〇億円(対前年度比〇・九五倍)を

表2 平成6年度日本道路公団概算要求額(高速・一般別)

(単位：百万円)

区 分	6年度要求(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	1,268,000	232,900	1,500,900	1,340,000	199,700	1,539,700	0.95	1.17	0.97
維持改良費	271,000	30,900	301,900	228,182	26,334	254,516	1.19	1.17	1.19
調査費	7,211	1,270	8,481	4,902	1,053	5,955	1.47	1.21	1.42
建設利息	170,054	56,644	226,698	178,909	44,848	223,757	0.95	1.26	1.01
小 計	1,716,265	321,714	2,037,979	1,751,993	271,935	2,023,928	0.98	1.18	1.01
業務管理費等	2,112,613	295,245	2,407,858	2,135,612	303,196	2,438,808	0.99	0.97	0.99
合 計	3,828,878	616,959	4,445,837	3,887,605	575,131	4,462,736	0.98	1.07	1.00
(資金計画)									
政府出資金等	146,121	30	146,421	116,630	300	116,930	1.25	1.00	1.25
財 投 資 金	1,881,500	395,600	2,277,100	2,055,600	360,300	2,415,900	0.92	1.10	0.94
縁 故 債	86,300	13,700	100,000	83,700	11,300	95,000	1.03	1.21	1.05
外 債	66,000	0	66,000	66,000	0	66,000	1.00	—	1.00
民間借入金	106,700	3,300	110,000	86,600	3,400	90,000	1.23	0.97	1.22
業務収入等	1,542,257	204,059	1,746,316	1,479,075	199,831	1,678,906	1.04	1.02	1.04
合 計	3,828,878	616,959	4,445,837	3,887,605	575,131	4,462,736	0.98	1.07	1.00

表4 完成予定路線

道路名	路線名	区 分	延長(km)
百石道路	一般国道45号	青森県八戸市市川町	6.1
		〃 上北郡下田町字高田	
湯沢横手道路	一般国道13号	秋田県平鹿郡梨木羽場	6.8
		〃 横手市婦気大堤	
湯浅御坊道路	一般国道42号	和歌山県有田郡吉備町大字天満	6.4
		〃 〃 広川町大字井関	
宇佐別府道路	一般国道10号	大分県宇佐市大字山本	4.6
		〃 宇佐郡院内町大字小坂	

表3 平成6年度高速自動車国道供用予定区間

道路名	区 間	延長(km)
東北横断自動車道	北上JCT～和賀	8.7
	安田～新潟中央	23.8
東関東自動車道	千葉～木更津	35.0
北陸自動車道	新潟亀田～新潟西	6.7
四国縦貫自動車道	徳島～藍住	9.1
	いよ西条～川内	35.6
九州横断自動車道	日田～玖珠	24.7
	日出JCT～速見	3.3
小計		146.9
[改築]		
第一東海自動車道	厚木～大井松田	22.9
合計		169.8
平成5年度末	供用延長(予定)	5,574.3 km
平成6年度末	供用延長(予定)	5,721.2 km

(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. 拡幅延長は供用延長には含まない。

表5 新規路線

道路名	路線名	区 間	延長(km)
三陸縦貫自動車道 (仙塩道路)	一般国道45号	宮城県仙台市宮城野区中野 〃 宮城県利府町春日	7.8
横浜横須賀道路 (佐原～馬堀海岸)	一般国道16号	神奈川県横須賀市馬堀海岸四丁目 〃 〃 佐原一丁目	4.3

3 一般有料道路の建設

前年度に引き続き、高規格幹線道路網の一環を形成する道路、広域的な都市圏の形成に資する大規模な幹線道路等三五路線の建設を推進し、うち百石道路(六・一km)、湯沢横手道路(十文字+横手)(六・八km)、湯浅御坊道路(吉備+広川)(六・四km)、宇佐別府道路(宇佐+院内)(四・六km)を完成させ

る。(表4)。

また、新規路線として三陸縦貫自動車道(仙塩道路)(七・八km)、横浜横須賀道路(佐原+馬堀海岸)(四・三km)を要求している(表5)。

4 環境保全対策

高速自動車国道及び一般有料道路の建設にあたっては、やむを得ず住居地域を通過する場合には、良好な環境を保全するために必要な道路構造(環境施設帯、遮音築堤、遮音壁の設置、植栽による緑化等)の採用等の対策を構ずるとともに、供用中の路線についても必要な防音対策(遮音壁の設置等)を実施する。

5 道路管理の強化

高速自動車国道及び一般有料道路において、大型車の多い道路等のわだち堀れ等の対策として舗装のオーバーレイ、橋梁床版等の補強対策、防護柵の整理、道路情報管理施設の整備、管理用通信幹線の整備、休憩施設等の改良及び災害を未然に防止するための防災、震災対策を計画的に実施する。

また、救急体制の強化並びに維持管理の充実を行い、道路管理の強化を図る。

二 首都・阪神高速道路(公団)

1 首都高速道路公団

前事業年度に引き続き高速湾岸線等、一二路線の建設事業を実施する。特に

① 都心部の混雑緩和を図る首都高速中央環状新宿線

② 東京湾岸道路の一部を形成する高速湾岸線(三期、四期、五期)

③ 業務核都市の育成機能強化に資する高速大宮線、高速川崎縦貫線の事業の促進を図る。このうち湾岸線(三期)(大田区羽田空港～川崎市川崎区浮島町地先)(四・九km)、湾岸線(四期)(横浜市鶴見区大黒ふ頭～川崎市川崎区浮島町地先)(二・五km)の供用を図る。

これらの事業を推進するため、建設事業費として二、九四九億円(対前年度比一・〇八倍)を、計上している(表6)。

2 阪神高速道路公団

前事業年度に引き続き大阪池田線等、一二路線の建設事業を実施する。特に、

① 第二環状線を形成する淀川左岸線、大阪泉北線等

② 明石海峡大橋の完成(平成九年度)に

あわせて関連路線(湾岸線(七期、八期)、北神戸線、神戸山手線)の推進を図る。また、新規路線として大阪京都線(新

表7 阪神高速道路公団

(単位:百万円)

区 分	6年度要求 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設費等	210,000	242,524	0.87
高速道路改築費	22,392	16,816	1.33
関連街路分担金	109	44	2.48
調 査 費	980	721	1.36
維持修繕費	31,463	28,256	1.11
建設利息	35,356	72,064	0.49
小 計	300,300	360,425	0.83
業務管理費等	252,946	216,916	1.17
合 計	553,246	577,341	0.96
(資金計画)			
出 資 金	13,200	16,300	0.81
政 府	6,600	8,150	0.81
地方公共団体	6,600	8,150	0.81
財 投 資 金	347,000	382,600	0.91
縁 故 債	21,900	25,700	0.85
民間借入金	10,000	11,850	0.84
業務収入等	161,146	140,891	1.14
合 計	553,246	577,341	0.96

表6 首都高速道路公団

(単位:百万円)

区 分	6年度要求 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設費等	294,900	273,000	1.08
高速道路改築費	45,600	28,600	1.59
関連街路分担金	34,000	32,000	1.06
調 査 費	1,410	1,145	1.23
維持修繕費	46,247	41,919	1.10
建設利息	66,754	71,228	0.94
小 計	488,911	447,892	1.09
業務管理費等	327,798	319,285	1.03
合 計	816,709	767,177	1.06
(資金計画)			
出 資 金	21,700	19,900	1.09
政 府	10,850	9,950	1.09
地方公共団体	10,850	9,950	1.09
財 投 資 金	536,800	485,200	1.11
縁 故 債	8,700	9,200	0.95
民間借入金	3,800	3,950	0.96
業務収入等	245,709	248,927	0.99
合 計	816,709	767,177	1.06

十条通) (京都市伏見区) 同市山科区  
二・八km) を要求している。

これらの事業を推進するため、建設事業費等として二、一〇〇億円(対前年度比〇・八七倍)を、計上している(表7)。

### 三 本州四国連絡橋公団

神戸・鳴門ルートについては、明石海峡大橋関連区間の海峡部について、アンカレッジ工事、ケーブル工事及び補剛桁工事を継続する。陸上部については、西神地区工事、神戸側のトンネル・高架橋、淡路島島内橋梁・トンネル・土工等の工事を継続する。大鳴門橋関連区間については、暫定二車線で供用している区間の四車線化工事を継続する。

尾道・今治ルートにおいては、多々羅大橋関連区間の海峡部について、下部工事及び上部工事を継続する。陸上部については、用地取得を推進するとともに、新たに生口島島内の土工工事及び大三島島内の橋梁下部工事に着手する。来島大橋関連区間の海峡部については、下部工事、主塔工事及びケーブル工事を継続する。陸上部については、用地取得を推進するとともに、大島島内の橋梁下部工事を継続する。尾道大橋関連区間については、四車線化工事のための測量・試験

等を継続するとともに、用地取得を推進する。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。

これらの事業を推進するため、建設費として一、八九五億円(対前年度比一・一〇倍)を計上している(表8)。

### 四 東京湾横断道路株式会社

本体工事等を引き続き推進する。

会社の平成六年度における建設費として、一、九三五億円(対前年度比一・〇九倍)を計上している(表9)。

### 五 有料道路融資事業

概算要求にあたっては、NTT-A型事業を除いたものとなっている。

表8 本州四国連絡橋公団

区 分	(単位: 百万円)					
	6年度要求(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	189,538	189,500	172,726	172,700	1.10	1.10
調査費	899	882	579	562	1.55	1.57
維持管理費	7,606	6,642	6,878	5,523	1.11	1.20
建設利息等	42,886	42,886	33,830	33,830	1.27	1.27
小計	—	239,910	—	212,615	—	1.13
本社移転費	1,325	1,230	—	—	—	—
業務管理費等	388,170	308,994	393,191	305,899	0.99	1.01
合 計	630,424	550,134	607,204	518,514	1.04	1.06
(資金計画)						
出 資 金	50,661	50,661	44,298	44,298	1.14	1.14
政 府	33,774	33,774	29,532	29,532	1.14	1.14
地方公共団体	16,887	16,887	14,766	14,766	1.14	1.14
補助金	26	—	17	—	1.53	—
財 投 資 金	238,000	238,000	223,300	223,300	1.07	1.07
縁 故 債	193,200	193,200	180,100	180,100	1.07	1.07
民間借入金	22,500	22,500	21,700	21,700	1.04	1.04
業務収入等	126,037	45,773	137,789	49,116	0.91	0.93
合 計	630,424	550,134	607,204	518,514	1.04	1.06

(注) 「本社移転費」については、政府として本社移転に必要な経費の予算措置の方針を検討しているところであり、とりあえず、資金計画では、業務収入等に計上しているものである。



表9 東京湾横断道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	6年度要求 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A)／(B)
(事業計画)			
建設費	193,484	177,500	1.09
建設利息	26,016	18,010	1.44
小 計	219,500	195,510	1.12
その他経費等	6,420	4,186	1.53
合 計	225,920	199,696	1.13
(資金計画)			
道路開発資金	48,800	39,800	1.23
財 投 資 金	112,100	88,600	1.27
外 債	26,500	24,400	1.09
民間借入金等	38,520	46,896	0.82
合 計	225,920	199,696	1.13

長堀通地下駐車場(大阪市)等二二箇所の事業を推進し、うち、山形市済生館前駐車場(山形市)等四箇所の完成を図る。  
また、新規事業箇所として、城址第二地下駐車場(高崎市)等七箇所を要求している

- (1) 一般有料道路  
継続五路線一〇・三kmの事業を推進する。  
また、新規事業として、衣浦トンネル(愛知県道路公社一・七km)、安芸府中有料道路(広島県道路公社三・七km)、米良有料道路(大分県道路公社二・〇km)を要求している(表10)。
- (2) 駐車場

表10 平成6年度有料道路融資事業(一般有料道路)新規要求事業

道 路 名	事業主体	路 線 名	区 間	延長
衣浦トンネル	愛知県(公)	(一)半田碧南線	愛知県半田市11号地～ 愛知県碧南市港本町	1.7
安芸府中有料道路	広島県(公)	(主)広島中島線	広島市東区馬木～ 広島県安芸郡府中町鶴江	3.7
米良有料道路	大分県(公)	(主)中判田下群線	大分県大分市片島～ 大分県大分市羽田	2.0

- (1) 名古屋高速道路  
名古屋高速第一号等継続五路線の事業を推進するとともに、新たに名濃道路八・二kmを要求している(表12)。
- (2) 福岡北九州高速道路  
福岡高速一号线等継続三路線の事業を推進する。  
また、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11 平成6年度有料融資駐車場新規要望箇所(主な箇所)

駐 車 場 名	事業主体	路 線 名	工 事 箇 所	台 数
城址第二地下駐車場	高崎市	(市)A846号線	群馬県高崎市高松町	393台
八王子駅北口地下駐車場	八王子市	(仮称)(市)八王子駅前線	東京都八王子市旭町、東町、横山町	430台

表12 平成6年度有料道路融資事業(指定都市高速道路)新規要求事業

道路名	事業主体	区 間	延長
名濃道路	名古屋高速道路 公社	名古屋市北区大我麻町～ 愛知県小牧市村中	8.2

# 特集／平成六年度道路関係予算概算要求

## 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 金井 道夫

同 地方道課市町村道室建設専門官 水本 良則

### 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、都道府県道一二二、九八一km、市町村道九三九、四二〇kmからなり、我が国の一般道路延長の九五%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、平成六年度は、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の整備に要する事業費を表2のとおり要求している。

### 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する地方の幹線道路網として、広域的な生活圏域を形成するとともに、各種地域振興施策の実現、地域生活環境の向上を図る上で重要な基盤を提供している。

しかし、その整備水準をみると、例えば、二車線以上で整備されている区間の割合が五六・七%（国道の場合八七・九%）、歩道の設置されている区間の割合が二五・一%（同五三・五%）、自動車交通不能区間延長が二、一七七kmと、質的な面で大幅に整備が遅れていることから、都道府県道の早急な整備を行う必要がある。

#### 都道府県道整備の観点

(1) 全国的にバランスのとれた広域ネットワークの形成

全国的なネットワーク形成の観点から、高速道路のインターチェンジアクセス道路、空港・港湾等其他の広域交通施策へのアクセス道路、都市の環状道路や地域間を連結する大規模バイパス、橋梁、トンネル等を、高速道路インターチェンジの整備等と整合を図りつつ、重点的に整備する。

#### (2) 特別立法等の法律による地域の支援

地域振興を支援する観点から、地方拠点都市地域の整備、過疎・山村地域等の振興、リゾート整備など法律等に基づき計画的な整備が必要となる道路の整備を推進する。

表1 地方道整備状況（見込）

（単位：km，％）

区 分	実 延 長	平 成 5 年 度 末				平 成 6 年 度 末			
		改 良 済		整 備 済		改 良 済		整 備 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	122,981	73,772	60.0	61,908	50.3	75,781	61.6	64,256	52.2
主要地方道	56,561	38,676	68.4	35,182	62.2	39,577	70.0	36,415	64.4
一般県道	66,420	35,096	52.8	26,726	40.2	36,204	54.5	27,841	41.9
市町村道	939,420	443,682	47.2	660,421	70.3	451,951	48.1	675,855	71.9
幹線市町村道	202,199	143,136	70.8	175,999	87.0	146,320	72.4	178,834	88.4
一般市町村道	737,221	300,546	40.8	484,422	65.7	305,631	41.5	497,021	67.4
地方道計	1,062,401	517,454	48.7	722,329	68.0	527,732	49.7	740,111	69.7

（注）表中の延長は一般国道及び主要地方道の追加指定による組み替え後の延長である。

(3) 大規模プロジェクトの支援

オリンピック等大規模プロジェクトに関連して必要になる道路の整備をプロジェクトの進捗にあわせて重点的に実施する。

(4) 特定の施策や新技術の促進

地域生活基盤の整備、住宅整備の促進、沿道環境の向上等に緊急に推進すべき施策に関連する整備を推進する。

① 生活基盤の整備

渋滞対策アクションプログラム等に基づき、バイパスの整備や交差点改良等の渋滞対策を実施する。また、バス路線については、すれ違いが困難な隘路区間の解消を図り、円滑なバス交通の確保を図る。さらに、学校等公共施設設備の整備に関連する道路整備や、安全で信頼性の高い道路ネットワーク形成のため防災・震災対策として落石危険箇所の解消、橋梁の耐震性の強化を図る道路整備を実施する。

② 住宅整備の促進

宅地開発道路をはじめとし、住宅・宅地の供給に関連する道路整備を推進する。

③ 沿道環境の向上

沿道景観の向上、安全で快適な通行空間確保等の観点から、キャブシステムの

整備による電線類の地中化を進めるほか、

緑化の推進、環境施設帯、植樹帯の設置を推進する。さらに、地域の振興計画に、あわせ質の高い道路空間を整備するマイロード事業を推進する。

以上の各種施策を推進する事業種別ごとの要求内容は次のとおりである。（緊急地方道路整備事業は除く。）

\* 改築系事業

道路改築、踏切除却の要求は、道路改築三一七、八五八百万円（うち建設省所管二二三、一六八百万円）、踏切除却五、九一六百万円（うち建設省所管四、九七六百万円）で要求総額の七九％にあたる。道路改築の新規要求箇所数（NTTを含む）は、七二箇所（うち建設省所管五一箇所）、継続箇所は八二二箇所（うち建設省所管六〇一箇所）であり、このうち九七箇所（うち建設省所管六九箇所）の完成を予定している。

\* 共同溝設置事業

共同溝については、道路の改築に関する区間及び占用工作物の大規模な改築が計画されている区間について、施工することとし、その所要額四三八百万円を要求している。

表2 平成6年度概算要求事業費

(単位：百万円)

	建設省			北海道開発庁			国土庁			沖縄開発庁			全国計		
	5決定	6要求	伸率	5決定	6要求	伸率	5決定	6要求	伸率	5決定	6要求	伸率	5決定	6要求	伸率
都道府県道	288,257	277,834	0.964	70,480	73,220	1.039	32,617	33,800	1.036	22,552	22,876	1.014	413,906	407,730	0.985
改築	226,859	228,144	1.006	52,430	53,380	1.018	20,937	21,690	1.036	20,440	20,560	1.006	320,666	323,774	1.010
道路改築	222,973	223,168	1.001	51,490	52,440	1.018	20,937	21,690	1.036	20,440	20,560	1.006	315,840	317,858	1.006
踏切除却	3,886	4,976	1.280	940	940	1.000							4,826	5,916	1.226
共同溝	300	438	1.460										300	438	1.460
自転車道	9,001	8,753	0.972	690	750	1.087	300	350	1.167	400	500	1.250	10,391	10,353	0.996
特殊改良	45,935	35,632	0.776	14,640	16,190	1.106	9,628	9,662	1.004	1,460	1,460	1.000	71,663	62,944	0.878
特改一種	44,447	34,440	0.775	10,490	12,040	1.148	8,957	9,172	1.024	1,460	1,460	1.000	65,354	57,112	0.874
特改二種							156	100	0.641				156	100	0.641
特改四種	1,488	1,192	0.801	4,150	4,150	1.000	515	390	0.757				6,153	5,732	0.932
補修	6,162	4,867	0.790	2,720	2,900	1.066	1,752	2,098	1.197	140	140	1.000	10,774	10,005	0.929
道路補修	2,758	2,272	0.824	1,000	980	0.980	200	486	2.430	110	90	0.818	4,068	3,828	0.941
災害防除	3,404	2,595	0.762	1,720	1,920	1.116	1,552	1,612	1.039	30	50	1.667	6,706	6,177	0.921
維持										112	216		112	216	1.929
市町村道	145,461	139,452	0.959	38,951	40,733	1.046	10,498	10,953	1.043	16,410	16,647	1.014	211,320	207,785	0.983
改築	141,132	134,492	0.953	30,015	30,765	1.025	8,650	9,095	1.051	11,820	14,375	1.216	191,617	188,727	0.985
道路改築	139,884	133,622	0.955	30,015	30,765	1.025	8,650	9,095	1.051	11,820	14,375	1.216	190,369	187,857	0.987
踏切除却	1,248	870	0.697										1,248	870	0.697
共同溝	72	60	0.833										72	60	0.833
特殊改良	3,961	4,682	1.182	8,756	9,768	1.116	1,657	1,700	1.026	540	1,062	1.967	14,914	17,212	1.154
特改一種	3,559	4,308	1.210	3,370	4,274	1.268	861	980	1.138	450	936	2.080	8,240	10,498	1.274
特改四種	402	374	0.930	5,386	5,494	1.020	796	720	0.905	90	126	1.400	6,674	6,714	1.006
補修	296	218	0.736	180	200	1.111	191	158	0.828				667	576	0.864
道路補修															
災害防除	296	218	0.736	180	200	1.111	191	158	0.828				667	576	0.864
維持										4,050	1,210	0.299	4,050	1,210	0.299
地方道合計	433,718	417,286	0.962	109,431	113,953	1.041	43,115	44,753	1.038	38,962	39,523	1.014	625,226	615,515	0.984

(注) ① 緊急地方道整備事業を除く。  
 ② 平成5年度決定、6年度要求はNTT（旧NTT-B型を含む）分を含む。  
 ③ 平成5年度決定、6年度要求は、本表のほかにNTT事業償還時補助分がある。

**\*大規模自転車道設置事業**

大規模自転車道については、一〇、三五三百万円要求している。新規事業箇所としては四箇所（うち建設省所管三箇所）を要求するとともに、継続五一箇所（うち建設省所管四六箇所）の事業を推進し、このうち完成は四箇所（うち建設省所管三箇所を予定している。）。

**\*特殊改良事業**

特殊改良のうち特改一種は、五七、一一二百万円（うち建設省所管三四、四四〇百万円）を要求しており、道路の小規模な改良を行う。

特改二種は、一〇〇百万円（うち建設省所管〇円）を要求しており、道路の交通に障害を及ぼしている突角の切りとり、路床の改良、待避所の設置等の事業を推進する。特改四種は、簡易舗装であり、五、七三二百万円（うち建設省所管一、一九二百万円）を要求している。

**\*補修系事業**

補修系事業のうち、道路補修は、三、八二八百万円（うち建設省所管二、二七二百万円）を要求しており、緊急にその対策を必要とする床板の打替え、補強及び鋼橋再塗装などの橋梁の補修や、舗装路面の破損

状態が甚だしい舗装の補修を行う。

災害防除については、六、一七七百万円（建設省所管二、五九五百万円）を要求しており、交通に危険を及ぼす箇所について防災の発生を未然に防止するための法面保護、落石防止等を実施し、その解消に務めることとしている。

**\*維持事業**

維持費については、沖縄県の県道に係る未買収道路用地（いわゆる潰地）の買収費、賃貸料として二一六百万円を要求している。

**三 市町村道**

都道府県道とともに、高速自動車国道や一般国道と一体となって、地域の幹線道路網を形成する幹線市町村道は、広域的な生活圏を形成し、地方における交流と連携を促進するとともに、各種地域振興施策の実現、地域の生活環境の向上を図るうえで重要な役割を担っている。

しかし、幹線市町村道の整備水準（平成四年四月一日現在）は、例えば、二車線以上で整備されている区間の割合が三二％（市町村道全体では一三％）、歩道の設置されている区間の割合が一三％（市町村道全体では六％）であるなど、整備が極めて遅れている

ことから早急な整備が強く求められている。

このため、生活者の豊かさを支え、活力ある地域づくりを支援するため、

- (1) ぐらしの利便性、安全性、快適性の向上を図るための道路の整備
  - (2) 地域の連携の促進や地域振興に資する道路の整備
- を推進することとし、

- (1) 広域ネットワークの形成
- (2) 地域立法に基づく計画の支援
- (3) 大規模プロジェクトの支援
- (4) 特定の施策や新技術の促進

の四つの観点から、市町村が単独では実施困難な大規模な事業などを対象に、関連する事業の進捗と整合を図りつつ、重点的、計画的に幹線市町村道の整備を支援することとし、平成六年度の市町村道事業として二〇七、七八五百万円（対前年度比〇・九八三倍）を要求する。

**市町村道事業の概要**

**(1) 広域ネットワークの形成**

高速道路のインターチェンジへのアクセス道路、空港・港湾等の広域交通施設へのアクセス道路、都市の環状道路や地域間を連絡する道路の整備を推進する。

(2) 地域立法に基づく計画の支援

地方拠点都市の整備、過疎・山村地域等の振興、リゾート整備など法律に基づき計画的な整備が必要となる道路の整備を推進する。

(3) 大規模プロジェクトの支援

オリンピック等大規模プロジェクトに関連して必要になる道路の整備を、プロジェクトの進捗にあわせて重点的に推進する。

また、地方における広域的な地域の連携強化と交流の促進を図るため、交流ふれあいトンネル・橋梁事業を創設するなど、トンネルや長大橋梁、複数の市町村を連絡する大規模で広域的な市町村道の整備を推進する。

(4) 特定の施策や新技術の促進

地域の生活基盤の整備、住宅整備の促進、地域振興の支援、沿道環境の向上等特に緊急に推進すべき施策に関連する道路整備を推進する。

① 地域の生活基盤の整備

新渋滞対策プログラム等に基づく渋滞対策を実施する。さらに、病院・学校等公共公益施設の整備に関連する道路整備や、安全で信頼性の高い道路ネットワーク形成のため防災・震災対策として危険箇所の解消を図る道路整備を実施する。

② 住宅整備の促進

良質な住宅・宅地の供給に不可欠なアクセス道路等の整備を推進する。

③ 地域振興の支援

地域活性化プロジェクトを支援するなど、地域振興に資する道路整備を推進する。

④ 道路環境の向上

道路環境の向上、安全で快適な通行空間確保等の観点から、キャブシステムの整備による電線類の地中化を進めるほか、緑化の推進、植樹帯の設置を推進する。さらに、地域の振興計画にあわせ質の高い道路空間を整備するマイロード事業を推進する。

(1) 道路改築系事業

道路改築、特殊改良一種、特殊改良四種の要求は、道路改築一、八七九億円（うち建設省所管一、三三六億円）、特殊改良一種一〇五億円（うち建設省所管四三億円）、特殊改良四種六七億円（うち建設省所管三・七億円）で要求総額の九九%にあたる。道路改築の新規要求箇所数（NTT分を含む）は、二五七箇所（うち建設省所管一五一箇所）を要求している。継続箇所数は、一、九二四箇所（うち建設省所管一、四七三箇所）であり、このうち三六三箇所（うち建設省所管二六四箇

所）の完成を予定している。

災害防除は、五・八億円（うち建設省所管二・二億円）を要求しており、交通に危険の発生を未然に防止するための法面保護、落石防止、基礎の根固め補強等を行う。

(2) 踏切除却事業

踏切除却は、すべて建設省所管で、八・七億円を要求しており、継続箇所五箇所であり、新規・完成を予定している箇所はない。

(3) 共同溝設置事業

共同溝整備は建設省所管で、〇・六億円、一箇所を要求している。

(4) 維持事業

沖縄県における未買収道路用地（いわゆる潰地）の買収については、昭和五四年度から国庫補助事業として実施しており、平成六年度の維持費は、事業費一・二億円（国費九・七億円）とこれに関連する位置境界不明地域市町村道特別交付金（国費三・〇億円）を要求している。

なお、買収にあたっては、改築工事に関連する潰地及びこれまでの調査で既に道路管理者の権限が確定している路線等を中心に市町村からの買収要望の強い箇所を優先して行うこととしている。

#### 四 国庫債務負担行為

##### (1) 工事国債

平成六年度においても、前年度にひきつづき二箇年度及び三箇年度にわたる工事国債の国庫債務負担行為を計上することとしている。その限度額は地方道で二五、一四五百万円（都道府県道一六、三三二百万円、市町村道八、八二三百万円）（対前年度比〇・八一）であり、所管別では、建設省二一、四四五百万円、北海道開発庁一、七〇〇百万円、沖縄開発庁二、〇〇〇百万円である。

##### (2) 用地国債

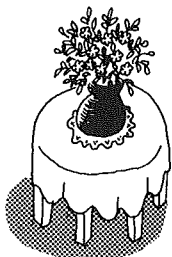
用地の先行取得に係る国庫債務負担行為についても例年どおり計上することとしており、限度額は地方道で二〇、七三四百万円（都道府県道一七、九七〇百万円、市町村道二、七六四百万円）（対前年度比〇・九三）であり、所管別では、建設省所管のみである。

#### 五 緊急地方道路整備事業

##### （地方道路整備臨時交付金）

一定の地域において地域住民の日常生活の安全性、利便性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、公園等の公共施設設備、住宅市街地、農村地域の居住環境整備等の地域の課題に緊急に応じ、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）を要求している。平成六年度は、事業費で一、一三〇、三六六百万（前年度一、〇八九、六六二百万円）国費五九三、七〇〇百万円（前年度五七二、五〇〇百万円）を要求している（都道府県道、市町村道、街路の合計である）。



# 不法占用物件適正化事業の概要について

建設省道路局路政課高度利用係長 小池 昭広

## 一 はじめに

### 安全性・快適さへのニーズの増大

道路は特定の者だけが排他的に利用し続けるものでないことは、法律の条文を見るまでもなく、古今東西共通の社会常識であると思う。

そして住民の皆さんが、日頃から道路を清掃したり水を撒いたりして道路を大切に使用して下さる一方で、「誰でも使える誰のものでもない」公道だから「その一部分を自分のために使ってもいいではないか」という間違った認識があることも事実である。

また自動販売機を道路にはみ出して設置している飲料メーカー・たばこメーカーに対する市民団体等

の批判を見るまでもなく、歩行者空間の安全性・快適性等に対するニーズは急速に増大している。

道路管理者は地域住民の皆さんの道路愛護精神を尊重しながら、安全で快適な道路空間を確保するため、ハード面の充実と共に適切な管理の実施と広報に努める義務がある。

本稿では、路面へのはみ出しが社会問題となっている自動販売機を中心に道路占用制度での考え方と、建設省地方建設局の不法占用物件適正化事業を紹介する。

## 二 占用制度

### 「物件主義」と「やむを得ない要件」

道路法では道路を占用できるか否かの判断は、

その物件が法律・政令に限定的に列挙されているものに該当すること、さらに道路を利用する他にその物件を設置する余地がなくやむを得ないことを前提としている。

前者を「物件主義」と呼んでいるが、物件の種類・形態だけを基準とし、公共性の高いものであるか否か、収益を目的としたものであるか否かといった物件の用途や、管理能力や責任能力のある者が設置する物件であるか否かといった事項は物件に該当するか否かの基準としていない（これらの事項は、許可の義務化や高架下の物件についての個別の許可基準すなわち「やむを得ない要件」や、占用料の減免措置において考慮されている）。付け加えれば、道路上で行われる通行以外の様々な行為（パレードやピラ配り等）も、物件



を特定できないものは道路占用の概念の中で捉えることはできない。

後者をここでは「やむを得ない要件」と呼ぶことにするが、政令や通達で定められた許可基準を満たしている物件であっても、民地側にその物件を設置する余地があるものについては占用許可をしないということは勿論、当該物件に占用許可を与えなかった場合に公益的な不都合や社会的な不経済が生じるといったことが予想される必要がある。

言い換えれば、占用を許可した場合に公益的・社会的に便利になるといっただけでは、占用許可の理由としては不十分である。

### 三 不法占用等

#### 自販機・看板・放置自転車

#### ① 自動販売機について

ある面において自動販売機は社会生活に便利さをもたらしているといえる。しかしその便利さが、歩行者等の交通の安全性や快適性を犠牲にしてまでも求められるものでないことは、論を待たずでもない。

つまり路面へはみ出している自動販売機の占用を認められない理由は、それらが収益を目的として嗜好品を販売しているのからでは

なく、路面を通行不可能とし道路の本来の機能が阻害されることによるものである。

したがって現在路面へはみ出している自動販売機は、民地へ移転又は撤去して頂く必要がある。

なお路上の公衆電話ボックスの内部にテレホンカードの自動販売機の設置を認めているが、これは当該物件が道路法第三二条第一項第一号に規定する「公衆電話所」の施設・機能の一部であるとの判断によるものである。

また交通に支障のない路面外の道路空間に、道路法第三二条第一項第六号に該当する物件として自動販売機の占用を許可している例はある。

#### ② 看板について

不法占用物件として最も事例の多いものが看板である。看板は道路法第三二条第七号により施行令第七条第一項に規定された物件で、許可基準をクリアすれば路面上空への占用を許可できる。つまり道路管理者への許可申請がなされていないことや、構造や設置場所が許可基準に照らして不適当なことにより不法占用となっている。

したがって自動販売機の場合では路面からの移転や撤去を求める以外に是正方法がないのに対し、看板の場合には路上から民地への

移転や撤去の他に、許可基準に照らして許可可能なものであれば道路占用の申請手続きを指導し、許可を与え占用料を徴収することも是正方法となる。

#### ③ 放置自転車について

はみ出し自動販売機の他に、歩行者の交通の妨げとなっているものの例に、通勤・通学・買い物等のために駅前等の路上に放置されている自転車がある。

自転車駐車を歩道上に占用できないといった問い合わせを受けることがあるが、公益性が認められても「物件主義」の立場から許可する余地がない。(高架道路の路面下等に限っては、道路法施行令第七条第六号該当として自転車駐車場の占用を許可している。)

付け加えれば、道路管理者が道路附属物として設置したり、現道区域から除外した後自治体等が設置する等、占用制度以外の手法で自転車駐車を整備することは可能であるが、既存の歩道の幅員等を狭くすることとなり、道路構造令に抵触しないような構造とすることは勿論、快適な歩行者空間の確保に配慮する必要がある。

参考までに、自転車は道路法・道路交通法において「車両」そのものであり、道路上の

車両が道路占用物件（又は不法占用物件）とならないことは勿論、車両を使用して行う行為（例えば毎日特定の路上にライトバンを停車して弁当等を販売する行為）を道路占用の概念の中に捉えることができないことは、前述したとおりである。

#### 四 建設省地方建設局の取り組み

##### 不法占用物件適正化事業

建設省地方建設局においては、政令指定市及び東京区部の直轄国道を対象に、昭和六三年度から平成四年度までの五箇年間にわたり、不法占用物件適正化事業として不法占用物件の迅速な実態把握及び計画的な是正指導並びに占用制度の周知を図り、成果を上げることができたとの報告を受けている（別表1）。

さらに過去五箇年間の事業から得られた実績を踏まえて、平成五年度からの三箇年間では、千葉市以外の政令指定市を除く人口三〇万人以上の市（四七市）の直轄国道を対象に、不法占用物件適正化事業を実施する予定である。

平成五年度からの事業の実施にあたっては、「不法占用物件適正化事業実施要領」（別表2）を定め、適正かつ円滑な執行を図ることとしている。

別表1 昭和63年度～平成4年度  
建設省不法占用物件適正化事業の成果

	自動販売機	看板	その他	合計
①不法占用物件数	4,113	32,372	15,722	52,207
②適正化件数 (=③+④)	508	10,454	3,315	14,277
③許可	—	6,830	2,028	8,858
④撤去	508	3,624	1,287	5,419
⑤残件数 (①-②)	3,605	21,918	12,407	37,930

(注) 「撤去」には、民地への移転も含む。  
「その他」は、日除け・商品置場・音楽放送線等である。

#### 五 おわりに

##### 人にやさしい道路空間であるために

道路管理は苦勞の多い地味な作業の繰り返しで、終わることのない仕事である。不法占用物件に対する指導においても、道路行政全般に関する苦情の矢面に立たされながら、不法占用者の自発的な理解と協力を求めていくこととなり、関係者の努力に敬意を表する次第である。

そして今後とも道路利用のニーズを的確に汲み取りながら、法律等の遵守だけに満足することなく、さらに人にやさしい道路空間を確保し続けるために道路管理はどうあるべきかという視点を持って業務にあたって頂きたいと思う。

## 別表2 不法占用物件適正化事業実施要領

### I 目的 (略)

### II 不法占用物件適正化事業

#### 1 対象地域

不法占用物件の是正は全国的な課題であり計画的に是正していく必要があるが、適正化事業においては、人口30万人以上の市(東京23区及び千葉市を除く政令指定市を除く。)の区域の直轄国道を対象とするものとする。都市名は別紙-1のとおり。(略)

#### 2 対象物件

自動販売機、看板類、日除け、アーケード等とする。

#### 3 実態の把握

適正化事業に係る経費により、不法占用物件の是正に必要な実態調査等の事務を測量会社等に委託して、不法占用物件の実態(規格、構造、所有者の住所、氏名等)を詳細に調査し、不法占用物件調書、地図等を作成して実態把握に努めるものとする。

(不法占用物件調書、地図等の作成項目)

- ア 不法占用物件位置図(様式は別紙-2のとおり)
  - イ 不法占用物件調書(様式は別紙-3のとおり)
  - ウ 不法占用物件台帳図(様式は別紙-4のとおり)
- } (略)

(なお、様式については、現在使用しているものを利用できる場合にあっては、特に変更を要しない。)

#### 4 個別指導の実施等

不法占用物件の状況を正確に把握した後、許可可能物件、是正後許可可能物件及び不許可物件に分類し、各物件毎に個別訪問による指導、占用許可申請書等を同封した指導文書の送付等により、是正を促進するものとする。

なお、許可申請及び撤去等を行わない者に対しては勧告等を行うとともに、一定の要件を満たしたものについては、その効果等を考慮して、適宜適切な時期に監督処分、行政代執行等を実施すること。

#### 5 留意事項

##### (1) 重点対象

最近、自動販売機の路上はみ出し設置などが社会問題化しているが、これら交通の障害となるなどの悪質なものを重点的に個別指導等を実施されたい。

##### (2) 事業広告等

道路空間利用の適正化のための作業を効果的に進めるためには、沿道住民、地域社会の道路利用についての認識を高める必要があることから、啓蒙活動を行うとともに地域社会の協力体制の育成等を図るものとする。

##### ① 沿道住民等に対するPRの徹底等

実態把握時において沿道住民等とトラブルを生じないよう事前に適正化事業の周知措置を徹底すること。

##### ② 自動販売機についての指導

ア 自動販売機設置者に対して、道路上への設置、はみ出し、アンカーボルトを打ち込む等の行為は道路法違反であることを訴えるビラの配布、口頭指導等により協力を要請すること。

イ 自動販売機メーカー、中身メーカー及び自動販売機関連業界団体に対して、傘下の会員に対する関係法令の遵守並びに不適正状態の自動販売機の移設・撤去等について指導依頼を行うこと。

##### ③ 大手看板設置者の指導

製品メーカーが商品PR用看板を作成しサービシ的に小売店等に設置させている事例が多いため、これらのメーカーの本社、支社等に対し、道路占用許可を取らないで設置することがないよう下部機関の指導依頼を行うこと。

##### ④ 看板業者に対する対策

ア 看板業者に対して占用許可の必要性を訴えるポスターの掲示、ビラの配置の協力を要請すること。

イ 看板業界団体に対して会員への道路占用制度の理解を深める指導及び占用許可の必要性を訴えるポスターの掲示、ビラの配置の協力を要請すること。

##### (3) 関係行政機関との連携

① 適正化事業は、直轄国道ばかりでなく他の道路を含めた面的な対策を進めることによって、地域としての道路の適正な利用についての意識のより一層の高まりが期待できるものであることから、関連する道路管理者等に対して建設省と歩調を合わせた施策の推進を要請すること。

② 適正化事業の効果を上げるためには警察、消防等関係機関との連携が必要であるため、これらの機関との各種合同会議等の場を必要に応じて設けるとともに、意見交換、合同パトロール等を積極的に行うこと。

##### (4) その他

適正化事業の実施に当たり新聞等のマスコミの活用を図ること。

### III 継続的な監視体制の確立

(1) 平成4年度で終了した地域を含め、適正化事業終了後において、毎年数回程度不法占用物件の実態調査を継続的に実施して監視を徹底するとともに、新規の不法占用物件については、迅速に是正措置を講ずること。

(2) 占用期間満了後の更新時において、再申請を行わない不法占用になることのないよう事前の通知、申請用紙の送付等積極的な周知措置についても考慮するとともに、指導を徹底すること。

### IV 実績報告 (略)

# 東京都における不法占用への取り組みについて

## — 東京都路上自動販売機対策協議会の設置 —

東京都建設局道路管理部主任 湯本 俊明

### 一 はじめに

自動販売機の道路上の設置は、道路法では原則として認められていないが、便利さのため多数設置されている。それは、道路交通上支障となるばかりでなく、震災時には転倒の危険もあるのでその是正対策が問題となっている。

道路上の不法占用物件は自動販売機だけではなく、東京都では最優先課題として取り組み、東京都路上自動販売機対策協議会を設置した。

最近、はみ出し自動販売機が各方面から注目されているので、今回のセミナーではその路上自動販売機対策を中心に述べることにする。

### 二 協議会設置までの経緯

協議会設置までの最近の主な動きとしては、平成二年に市民団体がはみ出し自動販売機の独自調査を行った。その調査結果に基づき、道路管理者や関係行政機関に対して、違反している自動販売機の是正について申し入れを行った。

そこで、東京都は平成三年に、はみ出し自動販売機のサンプル調査を実施した。その結果、違反している中身メーカーのうち、清涼飲料、酒類、たばこの中身メーカーが約九割を占めていることが判明した。

この分析結果から、当面は、この約九割にあたる清涼飲料、酒類、たばこの中身メーカー（二四社）に対して是正指導を行うことにした。

そこで、都内全域を面的に改善することを目的に国道、都道、区市町村道の道路管理者が一体となって、是正指導会を平成四年九月一〇日に行った。是正指導の対象は、当該中身メーカーとその上部団体及び自動販売機関係団体であり、また、中身メーカーに対しては平成四年度末までに実態把握と改善計画の提出を要請した。

その結果は資料1のとおりである。

### 三 協議会の設置及びその特色

すでに述べたとおり、平成四年九月に行つた是正指導会までは、中身メーカー及びその上部団体等に対する指導が主であった。

しかし、各メーカーから提出された改善計画の進行管理をどう行っていくのか、改善計画の前倒

資料1 路上自動販売機の調査結果及び改善計画

業種別	道路管理者別	路上自動販売機数				所有形態	中身メーカーの改善計画	業界の取組
		大	中	小	計			
清涼飲料	建設省	236	282	487	1,005	ほとんどが中身メーカーの所有	1. 改善計画 概ね2～3年以内に改善する。	<全国清涼飲料工業会の是正対策方針> 1. 違法の自動販売機は、平成5年から3年以内に全廃する。ただし、全面はみ出しは、1年以内にする等可能な限り早期に改善を完了させる。 2. 改善計画を策定する。 3. 新規に設置する場合は、違法の設置を行わない。
	東京都	721	1,144	2,083	3,948			
	区	3,568	5,892	10,320	19,780			
	市町村	144	359	1,621	2,124			
	計	4,669	7,677	14,511	26,857			
酒類	建設省	7	7	31	45	個人の所有	2. 改善方法 (1) 移設 (2) 機種交換 (3) 店舗改装 (4) 撤去	<ビール業界の是正対策方針> 1. 新設機は、一切違法設置をしない。 (平成3年12月実施) 2. 個人の所有者に対し、改善の同意が得られたものについては、移設、撤去の改善費用を当該ビールメーカーが負担する。
	東京都	25	60	201	286			
	区	103	253	740	1,096			
	市町村	1	7	56	64			
	計	136	327	1,028	1,491			
たばこ	建設省	81	148	293	522	中身メーカーと個人の所有が混在	3. 新規設置 路上へのはみ出しは行わない。	<日本たばこ産業(株)所有分の是正対策方針> 1. 移設、機種交換により改善を行うが、改善が難しい場合は、店舗の改造、撤去等を行う。 2. 改善費用については、応分の負担を行う。 3. 東京都内については、平成6年末までに完了させる。
	東京都	194	359	1,015	1,568			
	区	515	1,079	2,612	4,206			
	市町村	14	33	161	208			
	計	804	1,619	4,081	6,504			
合計	建設省	324	437	811	1,572	—	—	—
	東京都	940	1,563	3,299	5,802			
	区	4,186	7,224	13,672	25,082			
	市町村	159	399	1,838	2,396			
	計	5,609 (16%)	9,623 (28%)	19,620 (56%)	34,852 (100%)			

(注) (1) この表の「大」は、道路に全部出ている。「中」は、半分以上出ている。「小」は、出ているが半分以下。を表している。

(2) この表の数値は、中身メーカーの清涼飲料関係16社、たばこ関係5社、酒類関係4社の合計数値である。

なお、たばこ関係の表の数値は、中身メーカー所有のものである。

## 資料2 東京都路上自動販売機対策協議会設置要綱

(設置)

第1 道路上にはみ出している自動販売機の適正化と自動販売機の震災時における二次災害の防止を目的として、東京都路上自動販売機対策協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(協議事項)

第2 協議会では、次の事項を協議する。

- (1) 道路上にはみ出している自動販売機の適正化に関すること。
- (2) 自動販売機の震災時における二次災害の防止に関すること。
- (3) 前各号に掲げるもののほか、必要と認める事項。

(構成)

第3 協議会は、会長及び委員をもって構成する。

- 2 委員は、別表に掲げる関係機関、団体の推薦を得た者をもって充てる。

(会長)

第4 会長は、東京都建設局道路管理部長をもって充てる。

- 2 会長に事故があるときは、会長が指定する委員がその職務を代理する。

(招集等)

第5 会長は、協議会を招集し、会議を主宰する。

- 2 会長は、必要に応じて、協議会に委員以外の者の出席を求めることができる。

(幹事会)

第6 協議会を運営するため必要があると認める時は、幹事会を置くことができる。

(公開等)

第7 この協議会及び幹事会は、公開で行うものとする。ただし、協議会又は幹事会の決定により、非公開とすることができる。

(庶務)

第8 協議会の庶務は、東京都建設局道路管理部監察指導課において処理する。

附則

この要綱は、平成5年5月18日から適用する。

### 別表

#### 1 行政機関

建設省関東地方建設局東京国道工事事務所  
建設省関東地方建設局相武国道工事事務所  
東京都建設局道路管理部  
東京都建設事務所(2事務所)  
特別区土木主管部長会(2区)  
東京都市建設行政協議会(1市)  
西多摩町村建設行政協議会(1町村)  
警視庁交通部  
大蔵省関東財務局  
農林水産省関東農政局

#### 2 団体

日本自動販売機工業会  
日本自動販売協会  
自販機器保安整備協会  
(社)全国清涼飲料工業会  
(社)日本たばこ協会  
全国たばこ販売協同組合連合会  
東京都たばこ商業協同組合連合会  
ビール酒造組合  
日本酒造組合中央会  
全国小売酒販組合中央会  
東京小売酒販組合

(オブザーバー)

東京国税局  
通商産業省関東通商産業局

しをどう図っていくかが課題となり、各道路管理者から協議会設置の要望が出された。また、交通管理者及び国等の行政機関を加えたらどうかという要望も出され、各関係行政機関に参加を呼掛けたところ、内諾が得られたので、道路管理者、交通管理者、関係行政機関及び中身メーカーの上部

団体等をメンバーとした協議会を設置することになった。

平成5年5月一八日に協議会を設置するための会合を開催し、要綱(案)を提案したところ、各メンバーの同意が得られ協議会が設置された。同日、引き続き第一回協議会を開催した。

その要綱は資料2のとおりである。本協議会の主な特色としては次の点をあげることができる。

第一は、協議会の委員としては個々の中身メーカーではなく、その上部団体が参加していることである。

平成四年の是正指導会では、中身メーカー二四社に対して指導を行ったが、その二四社全てを協議会の委員にすると数的に多く運営が困難となること、また二四社以外のメーカーに対する指導も兼ねて行ってもらうため、その上部団体が委員として参加している。

第二は、小売店で構成している小売販売組合等が参加していることである。

酒類、たばこの自動販売機の所有形態は複雑であり、酒類はほとんど個人所有（小売店所有）で、たばこはメーカー所有と個人所有が混在している。

酒類、たばこの個人所有分については、小売販売組合を通じて小売店の指導をすることにしたので、小売販売組合等が委員として参加している。

第三は、道路管理者以外の行政機関が協議会に参加していることである。

清涼飲料、酒類、たばこの業界指導の立場から農林水産省関東農政局、東京国税局（オプザーバー）、大蔵省関東財務局、自動販売機の設置基準の関係から、通商産業省関東通商産業局（オプザーバー）、交通管理者として警視庁交通部が委員として参加している。

#### 四 今後の課題

第一回の協議会で確認された事項は、次の四点である。

① 新規に設置する自動販売機の路上へのはみ出しは行わない。

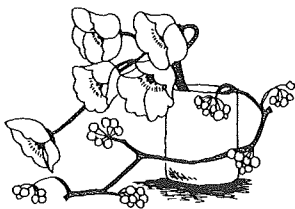
② 提出した是正計画を基に、是正促進を図る。なお、可能な限り是正計画の前倒しに努める。（前倒しの具体化については、今後、協議会で検討していく。）

③ 道路管理者・交通管理者・各関係機関・メーカー及び関係団体が一体となって改善に努めていく。

④ 今後、改善を促進するために、半年毎に協議会を開催する。

協議会運営の今後の課題としては上記確認事項をいかに実現していくかである。

特に②の是正計画の進行管理をどのように行うか、また、前倒しをどう具体化していくか、さらに酒類、たばこの個人所有の改善促進をどう図っていくかが大きな課題である。



# 21世紀に向けた新たな道路構造のあり方

人間の復権、ゆとりある生活空間づくりに向けて

## 道路審議会中間答申

建設省道路局企画課構造基準第一係長 福田 敬大

### 一 はじめに

道路の構造の一般的な技術基準を定める道路構造令は、昭和四五年に全面改正を行って以来、基本的な構造は当時のままとなっている。その後、自動車保有台数は、三・二倍、運転免許保有者数は二・三倍に増加し、自動車は今や国民の足とともいべき交通手段となった。

しかし、交通事故死者が四年連続一万一、〇〇〇人を超え、交通安全、渋滞、環境の問題などが依然取り残されている。さらには、生活の豊かさを求める動き、良好な環境の創造、高齢化の進展、国際化の進展、一極集中の是正、物流の高度化など新たな社会変化が生じている。

これらの問題や社会変化に弾力的に対応し、新

たな視点に立った道路づくりを推進する必要がある。

このため、さる一月二六日に建設大臣から道路審議会に対し、「21世紀に向けた新たな道路構造のあり方」についての諮問がなされ、このうち、「人間の復権、良好な環境の創造のための道路構造」及び「物流の高度化に対応した道路構造」について、七月二三日に中間答申がなされた。

### 二 諮問内容と審議経緯

一月に道路審議会に諮問がなされた際の主要課題は、

- ① 人間の復権、良好な環境の創造  
(広場、幅の広い歩道、高齢者等の利用しやすい道路など)

- ② 物流の高度化に対応した道路構造  
(車両の大型化、物流対策など)
- ③ ゆとりある道路構造・道路空間  
(ゆとりある車線数、幅員、道路と沿道の一体空間など)
- ④ 余暇活動、地域の特性に配慮した道路構造  
(休日交通や地域特性など)
- ⑤ その他  
(バス交通対策、次世代道路交通など)である。

道路審議会は、審議会に設置されている基本政策部会を中心に、この諮問の審議に当たり、この部会の中に小委員会を設置し、審議を行った。審議に当たっては次のような課題を設定した。

- ① 人間の復権、良好な環境の創造のための道



路構造

② 物流の高度化に対応した道路構造

③ ゆとりある道路構造・道路空間

④ 余暇活動、地域の特性に応じた道路構造

⑤ 保全、防災に配慮した道路構造

⑥ 公共交通に対応した道路構造

⑦ 道路の情報化、新技術に対応した道路構造

このうち、先行して審議が進められていた二つの課題「人間の復権、良好な環境の創造のための道路構造」、「物流の高度化に対応した道路構造」について中間答申がなされた。これは「人」と「物」という二つの視点から現在の道路の課題を整理し、二一世紀のゆとりある生活空間のための道路構造のあり方を検討したものである。

三 中間答申の骨子

I 人間の復権、良好な環境の創造

「人間の復権のための道路構造」

① 歩行

歩行者等が安全に通行でき、あらゆる施設に行くことができるという基本的なサービスを提供する視点から、歩行者等の空間を面的に整備するために、

- ・ 自動車の空間とは別に、歩行者等の空間を確保し、連続したネットワークを形成する。
- ・ 地先道路等は、歩行者等と自動車共存す

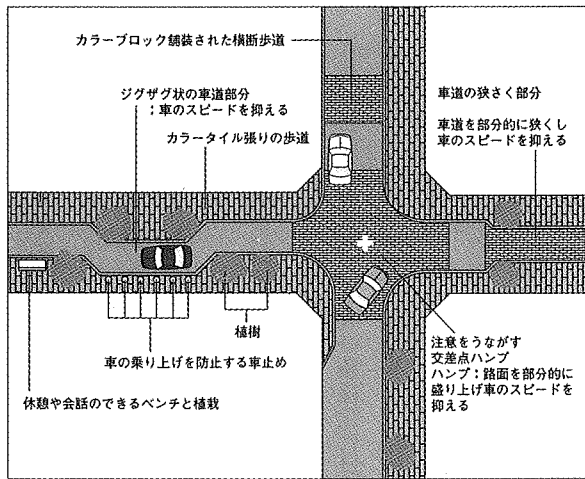


図1 コミュニティ道路の整備例

- ・ 歩行者等の行動、地域や施設の特性に応じた歩道等の幅員を決定する。
  - ・ 身体障害者の通行を前提とした縦断勾配、マウントアップの高さ、路面の平坦性等の構造とする。
  - ・ ペダストリアンデッキ、地下歩道、昇降装置
- る空間であり、自動車の走行速度を低下させ歩行者等が安全で快適に利用するための構造や運用を明確にする。  
(コミュニティ道路、歩車共存道路の活用)

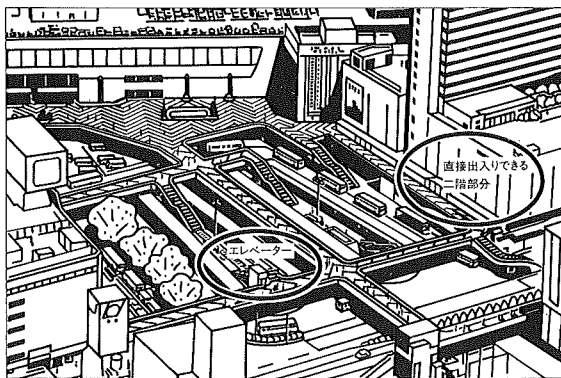


図3 駅から付近の建物へ昇降なしに直接出入りできるペダストリアンデッキ

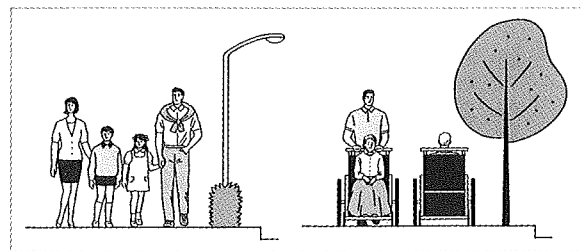


図2 家族が手をつないで歩ける、車イスがすれ違える歩道

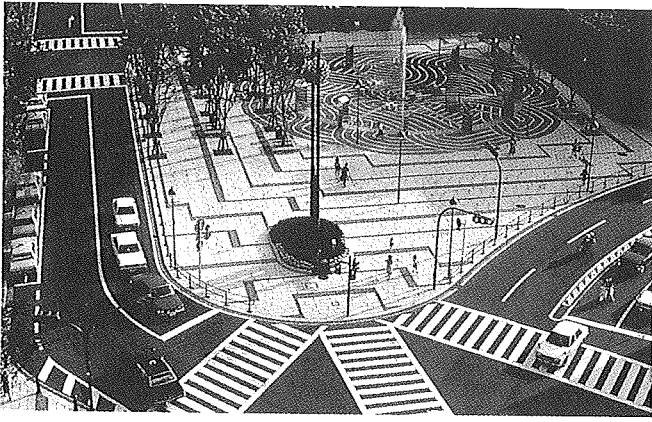


図4 交差点改良により生み出された「たまり」空間の例（横浜市）

置、路上施設帯、「たまり」空間等の構造、位置付けを明確化する。

・ 歩行者空間の整備のため、セツトバック、壁面後退等を活用する。

・ 歩道等の供用後に段差の切り下げ等でサービス水準が低下しないよう計画時から配慮する。

② 自転車の利用

自転車安全に通行でき、あらゆる施設に行くことができるという基本的なサービスを

提供する視点から、

・ 自動車の空間とは別に、自転車の空間を確保し、連続したネットワークを形成する。

・ 歩行者や自転車の交通量によっては、自転車と歩行者を分離する。

③ 自動車の利用

自動車の利用という視点から、高齢者ドライバーの増加、車両の大型化、車両の多様化、さらにドライバーのニーズの多様化に対応するために、幅員、平面・縦断線形、視距等の各種基準の妥当性を照査し、必要に応じ、さらにゆとりのある道路構造の採用に努める。

・ ゆずりあい車線、休憩施設の整備を進める。

④ 人の交流空間

コミュニティ空間の創出という視点から、幹線道路の整備とあわせて、人の交流空間を創出する。

・ 美しい街並みを形成、緑化を推進する。

「良好な環境の創造のための道路構造」

① 良好な生活環境の創造

道路は人とくらしを支える「社会空間」であり、良好な生活環境を創造するために、人にとって使いやすい道路構造の実現、美しい街並みの形成、道路緑化の推進する。パイパスや環状道路をはじめとする道路網を体系的に整備し、遮音壁・環境施設帯な

どを設置する。

・ 環境施設帯については、必要に応じて幅員を弾力的に設定し、公園との一体的整備等も検討する。

・ 幹線道路の沿道に適した土地利用を実現するため、道路に関する区域の考え方の整理・検討、都市計画と連携した土地利用の転換、緩衝建築物の沿道への誘導等が必要である。

② 自然とのふれあい

余暇活動及び都市居住人口の増大等の社会変化に伴う、自然とのふれあいに対するニーズの高まりに対応するために、

・ 自然に親しむための歩道・自転車道、景勝地周辺の休憩施設を整備する。

・ 自動車で走りながら自然の体感や観察が可能なパークウェイ整備のための手法の検討が必要である。

③ 自然環境・生態系との調和

豊かな自然環境を適切に保全していくために、計画、調査から設計、施工、管理まで、自然環境との調和を図るための道路整備の手法の定着が必要である。

・ 地域特性に合わせた自然環境保全のための路線選定、橋梁・トンネル構造の採用、動物の横断構造物の設置等、生態系へのきめ

細かい配慮を施したエコロードの普及を推進する。

## 2 物流の高度化への対応

### ① 車両の大型化

国際貨物輸送への対応、輸送の効率化等から車両の大型化が強く要請されており、貨物車交通量の低減を通じ、道路交通の円滑化と

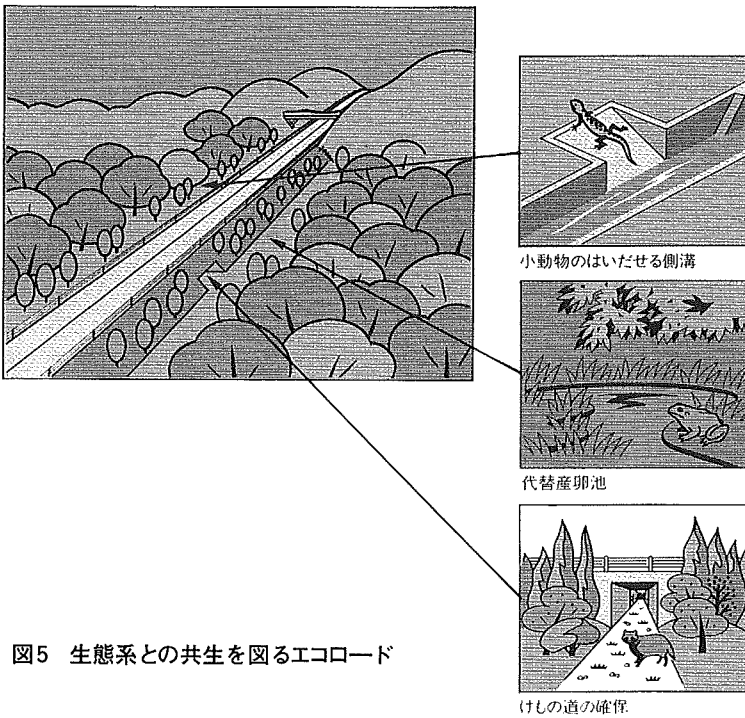


図5 生態系との共生を図るエコロード

環境への影響の低減を図るため、

- ・安全、環境配慮しながら、車両諸元の最高限度の考え方、道路構造に関する技術基準及び車両構造に関する諸基準の見直しを検討する。

・車両総重量の最高限度（現行20トン）は、例えば、単車については一定の車長ないし軸距を満たすものについて25トンを目安と

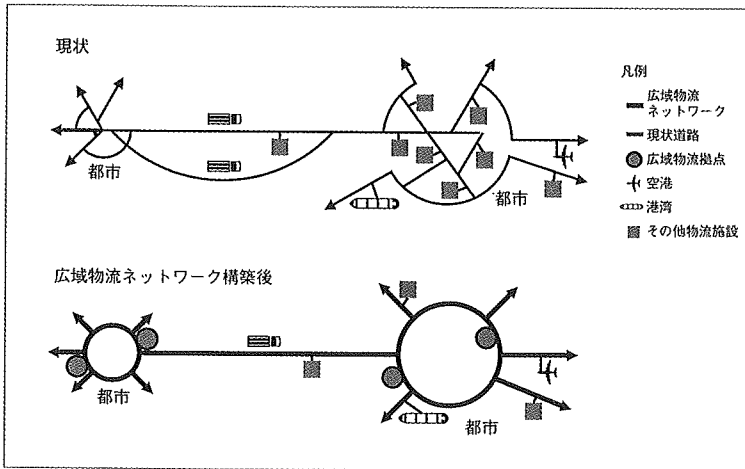


図6 広域物流ネットワークの考え方

して、見直すことが必要である。

- ・橋梁の補強等を実施の上、安全、環境に配慮しながら、一定条件の下で走行可能とする暫定的な措置も検討する。

- ・車両構造面での環境、交通安全対策、総合的な過積載対策等が必要である。

② 広域物流ネットワークと広域物流拠点  
大型貨物車交通の整序化のため、

- ・ 広域物流ネットワークの構築、広域物流拠点の整備の検討が必要である。
- ・ 広域物流ネットワークの導入にあたっては、環境対策、安全対策、車両構造面や沿道での各種対策、さらに道路利用者の協力が必要である。

③ 端末における物流効率の向上

- ・ 端末の物流効率向上のため、
- ・ 積卸しスペースを確保し、場合によっては、停車帯の活用等を検討するとともに、道路地下駐車場の活用などによる積卸し施設及び端末輸送システムの整備についても検討する。

- ・ 停車帯については、構造、設置基準の見直しが必要である。

- ・ 地域の駐停車施設の設備、活用の推進のため、停車帯の整備活用等に関する計画を策定する。

④ 新たな物流システムの開発

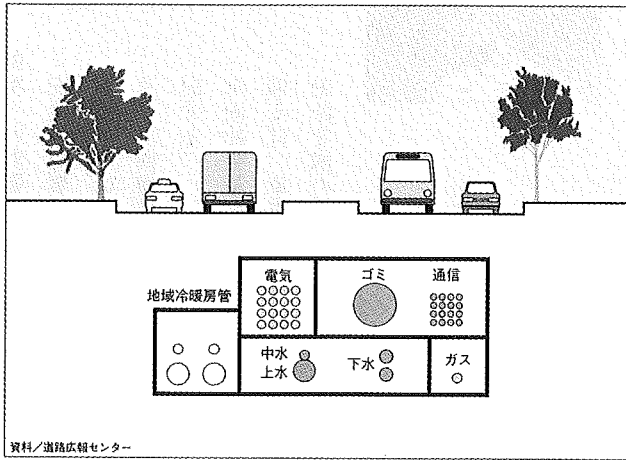
- ・ 物流のための専用空間を確保し、貨物車に代わるデュアルモード・トラック方式、コンテナ台車方式等の新物流システムの開発を進める必要がある。
- ・ 各種パイプライン、ごみ収集輸送システム

等道路地下空間を活用した種々の物流システムについても検討する。

⑤ 道路における物流のための情報基盤の整備

物流の効率化のために物流関係者が運行計画をたてる段階でもより効果的に道路交通情報を活用できるように、

- ・ 情報提供方法を検討する必要がある。
- ・ 路車間情報システム等の道路交通システムの高機能化を図り、物流関係者の運行管理システム等のための情報基盤としても活用できるように検討する必要がある。



資料/道路広域センター

図7 種々の物流システムの導入イメージ例 (ごみ収集輸送システム)

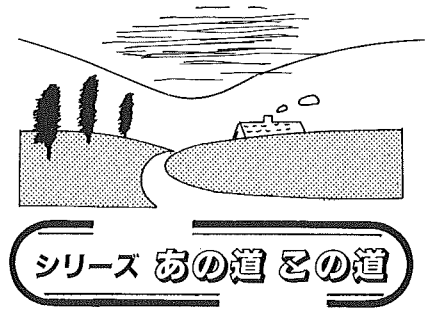
四 今後の対応

今回の中間答申に基づき、道路構造令等の構造基準を改正し、人間の復権、物流の高度化に対応した道路整備に着手する予定である。また、残る課題についても、年度内には答申を頂き、21世紀に対応した新たな道路づくりに進捗することとしている。



# 九州縦走

## (3号巡回日誌)



建設省九州地方建設局道路部路政課



三萩野交差点より10号終点側をのぞむ

三号は北から始まる。関門トンネルを抜けた。九州本土へ上陸である。

三〇〇mほどの国道二号を過ぎると三号、一〇号の起点北九州市門司区老松町だ。ここから門司区内を過ぎ小倉北区大田町までは指定区間の除外区間である。

富野口交差点、ここから直轄管理区間が始まる。北九州国道の管理だ。

しばらくいくと九州唯一のモノレールの威容と左手には北九

州都市高速道路が見えてくる。三萩野交差点、一〇号と分離する。

(ちよっとより道)

一〇号。行橋市、豊前市、中津市を経て、大分県、宮崎県を通過し鹿児島市へ四六〇km有余の道程が始まる。

このうち北九州と大分をつなぐバイパスとして、北大道路が計画されている。

曾根バイパスを始めとし、行橋B.P、椎田道路、豊前B.P、中津B.P、宇佐道路、宇佐別府道路、九州横断自動車道、大分南バイパス等、道路公団管理区間も含め総延長一二四・九kmの内約七割が供用されている。全線開通すると、未整備の時と比べると所用時間が二時間近くも短縮されることとなる。早く完成して欲しいものだ。

\* \* \*

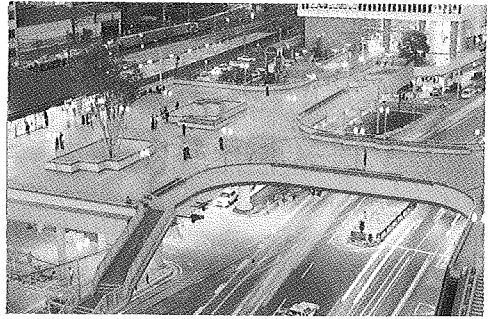
こちらは三号を行くこととしよう。

右手の方向に小倉駅を中心とした小倉の繁華街が広がる。昨年からの路面電車が廃止されたことに伴い一方通行が解除され、交通の流れもかなりスムーズになったと聞いている。

戸畑バイパスを走っていくと右手の方にスペースシャトルの姿が見えて来たぞ。新日鉄の広大な敷地を利用して、宇宙をテーマとしたレジャーパーク、「スペースワールド」だ。投資総額約三〇〇億円をかけて三三haの広大な敷地に平成二年にオープンした。なかなか好評のようだ。

遊びたい気を押さえ先に進む。しばらくいくと八幡東区、西区を通過。ここにも路面電車が走っていたが、昨年廃止になったことから車線も広くなり、路面も補修されてきれいな道路になっているな。

ああ、バスレーンのカラー舗装がされている。北九州の副都心に相応しい道路だ。



黒崎ペDESTリアンデッキ

号にタッチする路線で、北九州市から直方市津田町までを直轄で管理している。

筒井交差点からほんの少しいったところの曲里地区は、大規模ホテルを中心にテニスコートなどのスポーツゾーンが広がる。

\* \* \*

三号をまたしばらく走ると北九州市ともお別れ、遠賀川に架かる遠賀大橋を渡る。この防音壁は鉄の町に相応しくスチール製の。

岡垣町岡垣B P 東交差点。岡垣バイパスとの分離だ。

三年前に完成したバイパスだが、これによって随分と渋滞が緩和された。車の数も大分へってきた。

宗像福岡バイパスを過ぎれば北九州国道の管理区間を過ぎ福岡国道の管理区間となる。

新宮町に入る。管理区間の変更を示す標柱が建っている。少し行くと両側で住宅都市整

備公団施行の千鳥団地の区画整理が広がっている。

もうじき九州最大の都市福岡市内に入る。車も段々多くなってきた。

九州産業大学を右手に見て通り過ぎると福岡都市高速の香椎ランプが見えて来た。副都心香椎だ。車線も六車に広がる。

九州の直轄で始めてのエレベーター付き横断歩道橋が見えてきた。工事の最盛期のようにだ。貝塚交差点、ここを左に行けば二〇一号の起点になる。

(ちよつとより道)

二〇一号。福岡市東区松崎を起点とし、飯塚市、田川市、行橋市を経過し、京都郡荊田町に至る路線である。今年から糸田町〜香春町間が追加されて全線直轄管理区間になった。

沿線には霊場巡りの南蔵院(篠栗町)や大衆演劇のメッカ的存在である嘉穂劇場(飯塚市)がある。

\* \* \*

宮崎宮を左手に見て三号を先に進むと、千鳥、千代地区。ここには、九州で最初に作られた共同溝が入っている。

上部には都市高速が走っている。若干の圧迫感はあるが現代技術の粋を集めた様子が見える。

堅粕交差点。今年から福岡市博多区〜同西区までの間が追加指定されたことにより二〇二号の起点となり直轄管理になったところだ。



堅粕交差点と福岡都市高速

黒崎ペDESTリアンデッキが見えてきた。お年寄りなどへの配慮がされてエレベーターやエスカレーターも整備されていると聞く。降りて見てみたい気がするが先が長い。次回にすることしよう。

少し先に二〇〇号の起点である筒井交差点がある。

(ちよつとより道)

二〇〇号。北九州市八幡西区を起点とし、直方市、飯塚市、穂波町を経過し、筑紫野市で三

(ちよつとより道)

二〇二号。ここを起点とし福岡市の中央部を通り佐賀県を抜け長崎市に向かう路線だ。福岡の夜の顔である中洲を通るため、その管理で職員は泣かされているらしい。

追加区間は国体道路と呼ばれ中洲、天神の、福岡市というより九州一番の繁華街を抱えている。郊外に出れば西九州自動車道の一部である福岡前原道路が一部供用されている。

海岸線には生の松原や、虹の松原などの名勝地を数多く抱えている。

\* \* \*

しばらくいくと三号を管理している福岡維持出張所の看板が見えてきた。昨年までは全国一の管理延長を持っていた出張所だ。今年から福岡西維持出張所ができて、管理区間が半減したので少しは楽になったかな。

ただ、都市部の住民の権利意識が高まっているのでその対応

はどのみち大変なことだろう。

この近くで福岡外環状線が交差することとなる。先だって、区域変更され直轄による工事がいよいよ本格化する。

(ちよつとより道)

福岡外環状線。福岡市西部地区への渋滞緩和のために計画され、一部がモデル区間として供用されている。将来は自動車専用道路との立体重複が計画されている。

\* \* \*

三号はもうすぐ福岡市とお別



太宰府天満宮

れし、大野城市を過ぎると、学

問の神様で有名な菅原道真をまつた太宰府天満宮がある太宰府市に入る。

福岡南バイパスと一旦交差する。現時点で東区松崎から供用されている博多バイパスにつながり、福岡空港の西側を通る大規模バイパスだ。

最終的には松崎から東側が延伸し東区下原で現三号にタッチする。これが完成すれば市内の渋滞はかなり改善されるだろう。筑紫野市永岡交差点、福岡南バイパスの終点部だ。



3号永岡交差点

ここから右手が筑紫野バイパス。現在鋭意工事中の様子が伺える。

直進して行くと、一〇〇kmの距離標が見える。門司区の起点から丁度一〇〇kmにあたる。

昔直轄管理になったころ、直営で門司から鹿児島まで歩いて距離標を刻んでいたとの苦労話を聞いたことがある。大変だったろうなあ。

一〇〇km少し先で一部佐賀県に入り佐賀国道鳥栖維持出張所管内の基山町、鳥栖市を通過する。

鳥栖で三四号と分岐する。

(ちよつとより道)

三四号。鳥栖市を起点とし、佐賀県を経て長崎市に至る主要幹線道路だ。

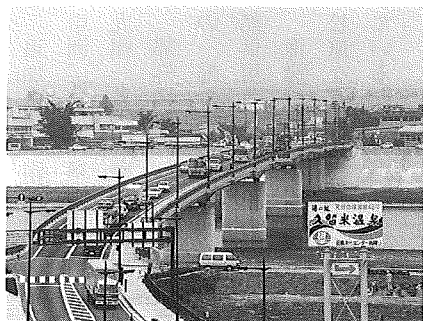
沿線には、国が直轄で管理することになった吉野ヶ里公園が神崎町にあり、長崎県に入ると右手に大村湾を臨みながら長崎市へ至る。

\* \* \*

三号は再び福岡県内に入る。福岡県第三の都市、久留米市である。

筑後川に架かる久留米大橋が美しい。昨年架け替えされたもので新しいはずだ。

渡り切るとすぐ二一〇号の起点である。



久留米大橋

(ちよつとより道)

二一〇号。久留米市を起点とし、日田市、玖珠町、九重町、湯布院町を経て大分市に至る路線だ。久留米から湯布院の水峠までは直轄で管理している。

\* \* \*

再び三号は西鉄大牟田線久留米駅附近の中心部に入る。ここは二〇九号の終点でもある。

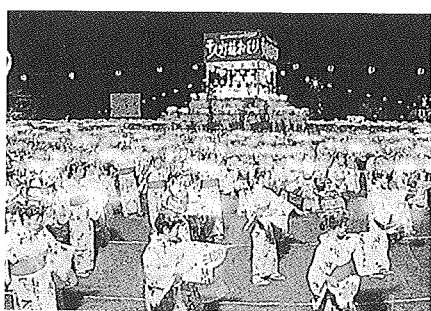
(ちよつとより道)

二〇九号。大牟田市を起点とし、高田町、瀬高町、筑後市を経て久留米市に至る路線である。

\* \* \*

久留米市の中心部はさすがに車が多い。少し渋滞してきた。

ここを過ぎると、久留米維持出張所を右に見て、広川町、八女市、立花町を通過するといよいよ福岡県にさよなら、小栗峠



山鹿灯籠まつり (山鹿市)

を越せば熊本県だ。

九州のへそ、熊本県

鹿北町を過ぎれば灯籠で有名な山鹿市だ。

旧盆の時には「灯籠まつり」で夜通し賑わいをみせることだろう。

熊本市まではもうすぐだ。

鹿央町を通り過ぎると二〇八号の分岐点である植木町に入る。

(ちよつとより道)

二〇八号。熊本市を起点とし植木町までは三号と重複、分岐した後、玉名市、荒尾市、大牟田市、高田町、三橋町、柳川市、大川市諸富町を経て佐賀市に至る。

\* \* \*

植木町を過ぎればもう熊本市に入る。少しいった所で将来は熊本北バイパスと分岐する。

このバイパスが完成し、五七号熊本東バイパスとつながれば熊本市内の交通の流れも大きく変わることになる。

さらに現道三号を行くと五七号

と合流し宇土市まで重複となる。

(ちよつとより道)

五七号。大分市を起点とし、阿蘇山を左手に見ながら熊本を抜け、有明海を渡って島原半島に上陸し、長崎市へ至る、九州を東西に結ぶ主要幹線道路だ。

夏場にはいつとときの涼を求めて、多くの観光客が阿蘇をめざす。

島原では、雲仙普賢岳の影響で交通止めが続いている。早期の復興を願わずにはいられない。

\* \* \*

三号は熊本市の中心部を通過しながら八代市へと向かう。

先年架け替えられた長六橋が美しい。

富合町を過ぎると、宇土市、松橋町をつなぐ松橋バイパスが供用されている。

小川、竜北、宮原各町を通過すると八代市へと入る。

高規格道路の一環である南九州西回り自動車道の起点である。計画も大分進んでいると聞く。



(ちょっとより道)

南九州西回り自動車道。これも三号のバイパス事業である。自動車専用道路としての整備がなされる。「八代日奈久道路」「日奈久芦北道路」「鹿児島道路」などの名称で事業を展開している。将来の南九州の大動脈となるだろう。

更に歩(車かな)を進めることにしよう。

田浦、芦北、津奈木各町を過ぎて水俣市へ……。

水俣を過ぎると熊本県とはお別れ、最終目的地鹿児島県へ入る。

九州の礎、鹿児島県

鹿児島県に入って最初に出水市を通過する。

ここ出水市は全国でも数少ない鶴の渡来地である。冬になるとシベリヤから多くの鶴が越冬に帰ってくる。三号を走っていると、その優雅な姿を目にすることができるかも。

高尾野町を過ぎ阿久根市に入ると三〇〇kmの距離標が見えた。終点ももうすぐだ。

阿久根市から川内市に入るまでは、右手に東シナ海を望みながら、海岸ぞいを走る。夕刻には、すばらしい夕日を眺めることができるだろう。

川内市に入り、市街地を抜けると隅之城(くまのじょう)バイパスの事業を行っている。早期の完成が待たれている。

串木野市に入るとその右手には「黄金」をテーマとするレジャー施設「ゴールドパーク串木野」があり、ここを訪れる人々に一時の間、永久に変わることもない黄金の夢を見させてくれる。

さらに巡回は続き、市来町、東市来町、伊集院町を過ぎて、いよいよ路線の終点鹿児島市に入った。

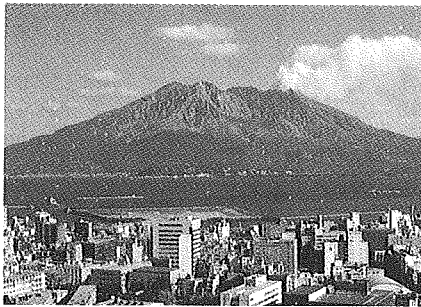
鹿児島市小山田交差点付近、先の八月六日の豪雨で路床ごと流され通行止めになったままで

ある。完全な復旧には数年かかるという。他にも災害の爪痕が痛々しい。早期の復旧を願うばかりである。

九州縦貫自動車道、鹿児島北インターを交差すると市中心部へと向かう。

平田橋交差点を左に直角に曲がればまもなく三号の終点、鹿児島市城山町一番一(照国神社前)に到着。総行程約三九〇km強の道程であった。力強い桜島の威容がその噴煙とともに、この鹿児島を訪れる者を歓迎してくれる。

しかしながら、桜島が市民に



桜島

与える「プレゼント」の火山灰、夏場は鹿児島市方向に、冬場は大隅半島の方向へ流れらしい。市民生活や道路を管理する者にとっては厄介な代物だろう。

終点では、道程は違いが起終点を同じくする九州の東回りの主要幹線国道の一〇号と再会する。一〇号は約四六〇km強の道程である。

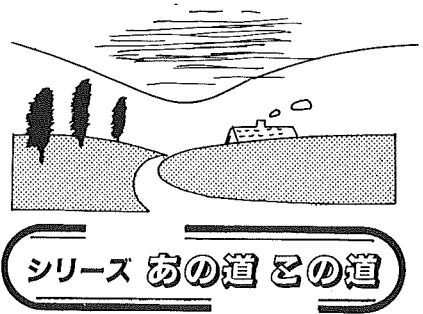
三号全線踏破。九三年版の道路時刻表によれば約一時間行程である。実際にはもっと時間が掛かることだろう。現在事業中のバイパスや高規格道路が完成すれば、もっと短時間で行程となり、物流や人の移動も、もっと円滑になることだろう。

全線踏破の満足感よりこれだけの距離を毎日管理している方々のご苦労が目につかび、頭が下がる思いである。

安全で快適な道路交通の確保のため、今後もご努力をお願いして、結びに変えたい。

# ちば歴史・観光・産業のみち

千葉県土木部道路維持課長 土岐 紘史



## はじめに

千葉県では、平成三年度から二一世紀に向けて豊かさを実感できる「ふるさと千葉」を築いていくため「さわやかハートちば五か年計画」をスタートさせました。

この計画では、県土を西、東、中央、南の四地域に分けて、そ

れぞれの特性を活かした将来像のもとに振興を図る予定であり、特に、県づくりの基本的な考え方として、強調されているのが

「人・自然・産業・地域の豊かな交流と調和・『ちばハーモニー』の創造です。

このスローガンを実現するためには、広域幹線道路や鉄道などの交通網を整備し、県内外を含めた地域間の連携・交流を盛んにする基盤としての交流軸が必要であり、特に、道路が基幹的役割を担うものとの認識に立

ち、道路行政の推進を図っております。

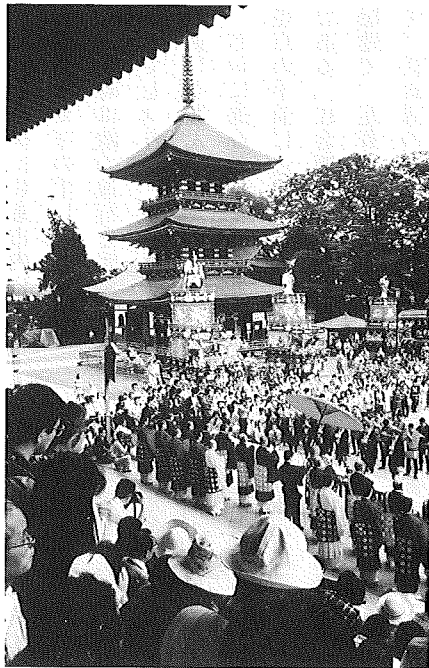
現在、県が管理している道路は、国道一三路線七一一km、主要地方道九一路線二、二一〇km、一般県道二〇〇路線一、一〇八kmであり、今回はこれらの中から、五か年計画のスローガンに添って歴史にかかる道、観光にかかる道、産業にかかる道を紹介させていただきます。

## 一 歴史の道↓成田街道

国道二九六号、国道五一号

成田山新勝寺は真言宗智山派の大本山。交通安全・家内安全などを願い、年間一千万人の参詣者が訪れます。開山は天慶三年（九四〇年）ですが、元禄年間（一六八八―一七〇三年）にはいり、御本尊の江戸開帳、歌舞伎役者初代市川團十郎の好演等により盛時をむかえ、成田山は信仰及び格好のレジャー地として江戸庶民の憧れの地となりました。江戸と成田





成田山新勝寺

を結ぶ道は大きくわけて二つあり、ひとつは、日本橋をスタートして千住へ抜け、小岩・市川の渡しを越えて八幡へでて、船橋・大和田・佐倉を経て成田へ、もうひとつは、日本橋から船で行徳へ抜け、行徳から八幡へでて同じ道を成田へ向かうものです。千葉県の愛称路線である成田街道は、徳川家康が東金に鷹狩りに行くために、「御成街道」との分岐点である船橋市前原西を起点とし、八千代市、佐倉市、酒々井町を経由して成田市に至る三七・四kmの街道です。

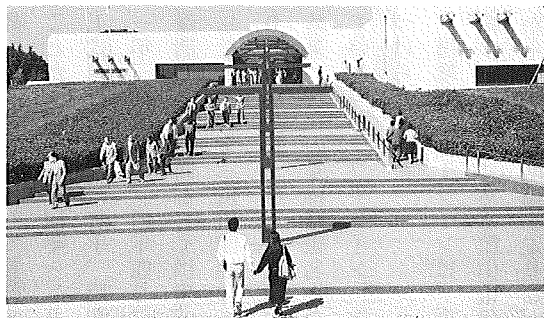
船橋市から八千代市に至る街道沿いには、昭和三〇年代からの住宅団地の造成により大きく変貌し、かつての田園地帯の名残りもほとんどなく、神社・仏閣にその面影を残すだけです。江戸からの成田詣りの往きの宿場であった八千代市大和田には、井原西鶴の悲恋物語のモデルとなった八百屋お七の墓が街道脇の長妙寺境内にあります。お七は八千代の生まれで、江戸本郷の八百屋の養女となりましたが、その家が火事になり寺に避難したところ、そこで出会った小姓に恋をし、逢引を重ねま

した。しかし周囲の反対で会うことができなくなり、火事になればまた会えると思いい自宅に放火、火は風に乗りみるみるうちに広まり江戸中が火の海となり、お七は火付けの罪によりわずか一六歳の身で処刑されました。ふびんに思った実の母親が遺骨をひそかにもらい受け、郷里の当寺に埋葬したそうです。

八千代市から佐倉市に至る街道沿いは、比較的田園風景もあり、左手に印旛沼を見て少し進むと右側山の手に「国立歴史民俗博物館」があります。

佐倉市は慶長一五年（一六一〇年）佐倉藩に入封した土井利勝の佐倉城の築城により城下町、成田街道の宿場駅として発展しました。明治維新後、城はとり払われ、その跡地は軍の施設等として利用されていましたが、現在は佐倉公園となりこの公園の北部にあるのが「国立歴史民俗博物館」です。

この博物館は、明治百年記念



国立歴史民族博物館

事業として建設され、大学共同利用機関としてわが国の歴史・文化を総合的に研究する機関であり、研究成果が展示公開されています。

館内は、「日本文化のあけぼの」から「躍動する民衆」まで一三のテーマを設定し時代別に展示してあるほか、民俗学分野の展示や古建築模型が実物資料のほかレプリカや復元模型により一般に分かりやすく展示されています。

博物館を後に佐倉市内に進むと道路はカギの手に大きく曲がり、当時は敵の進行を阻んだところでしょうが、現在は大型車の通行を阻んでいます。

さらに進むとバイパスとの交差点の手前に近代医学のルートである「佐倉順天堂」の木造平屋建て、瓦葺きの建物があります。佐倉藩の蘭学は「西の長崎、東の佐倉」と言われるほど盛んでした。寛政二年（一七九〇年）藩主堀田正順が蘭医学に通じた樋口保貞を長崎から迎えたことに始まり、幕末開国時の老中であった堀田正睦の代に最高潮に達しました。

一八四三年、長崎で蘭学を修め、江戸で開業していた佐藤泰然が佐倉に移り、日本最初の民間病院として順天堂を開設しました。

泰然は、新しい外科手術や種痘などを行ったほか、後に日本医学界に尽くした多くの人材を育て近代医学の先駆者として大

きな足跡を残しています。明治時代の診療棟や住居の一部が記念館となっており、当時の外科手術器具等が展示公開されています。

佐倉市内を抜け、国道二九六号から国道五一号沿いに成田市へ向かう途中に酒々井町があります。町名に由来して、街中には当時をしのげる造り酒屋の建物があり、現在でも酒造りが行われています。

途中街道沿いの松並木をながめ酒々井町を抜けると、現在の空の表玄関成田市に到着。JR成田駅から成田山の門前までの約八〇〇mの参道沿いにはびっしりとみやげ物屋、飲食店、旅館が建ち並び当時のにぎわいを感じさせてくれます。境内には、大本堂を中心に国指定重要文化財の仁王門、三重塔、釈迦堂、額道光明道があり、また、鐘楼、一切経堂・大塔・光輪閣などが広々とした境内に散在しています。境内北東部には、自然を生かした成田山公園があり、桜・

梅・ツツジの名所として、憩いの場として、市民はもとより参詣者にも親しまれています。成田市は新東京国際空港の建設を契機に大きく変化し、急速に都市化の波が押し寄せていますが、その中でひとときわ目立つのが江戸時代からの信仰の地「成田山新勝寺」です。昔ながらのたずまいを保ち、道路事情、交通手段は大きく変化しましたが、今もなお人々に信仰され安らぎを与えています。

## 二 観光の道↓

### 房総フラワーライン

県道南安房公園線・国道四一〇号

千葉県は首都圏の東側に位置し、東西約一〇〇km、南北約一三〇kmで、一部が太平洋に突き出た半島です。県東南部は太平洋に面し、西は一部東京湾に望み、北西は江戸川を隔てて東京都と埼玉県に接し、北は利根川を境に茨城県と接し、四方を海と川に囲まれ、水と緑の豊かな

自然に恵まれています。気候は海に囲まれているため、冬暖かく、夏涼しい過ごしやすい海洋性の気候であり、特に館山市を中心とする南房総の沿岸は、真冬でもほとんど霜が降りず、四季を通じて花が咲き乱れ、南国ムードにあふれています。

昭和三八年、当地域の特性を考慮しつつ房総の観光開発の促進と自動車による観光客の増大に対処するため、南房州道路（現房総フラワーラインの一部）を有料道路として整備することが決定され、同年一二月起工式を行い事業に着手、昭和四一年三月に完成、同年四月に償還期間一一年間として供用開始したものです。供用開始にあたり、道路名称を県民に公募した結果、現在の愛称路線名となっている「フラワーライン」と名づけられました。

房総フラワーラインは、南房総の中核都市である館山市伊戸から南房総最南端を走りながら



南房パラダイス

白浜町野島崎・千倉町矢原を経て和田町松田に至る二二・九kmの区間です。

起点となる館山市は「南総里見八犬伝」で知られる里見氏興亡の地であり、古くは安房神社や安房国分寺の創建等歴史と文化の町でもあります。この道路の入口近くに当たる洲崎の御手洗山には源頼朝が妻政子の安産を祈願したと伝えられ、延喜式神名帳にも名を残す房総屈指の名社である洲崎神社があります。そこから更に、鏡ヶ浦と称され

る波静かな館山湾にヨットの帆を見ながら自然林の松林を抜け、洲崎灯台を回ると一転して黒潮洗う太平洋に白砂青松の一大景観が続き、多くの文人・画家にも愛された景観が広がります。

この道路から陽光まばゆい太平洋を望むと、伊豆半島、さらには、黒煙吹き上げる三原山のそびえる伊豆大島が一望できます。沿道に植栽されたサザンカ・菜の花・アジサイ・カンナ等、四季折々の花を眺めながら海岸通りを進むと左手に「南房パラダイス」があります。南房パラダイスは千葉県観光公社が南房総の観光拠点として整備運営しているものであり、温暖な南房総の平砂浦を望む景勝の地に広がる花・鳥・蝶の楽園です。園内には熱帯・亜熱帯地域の植物を中心に約六千種類もの植物が生い茂り、鳥が鳴き、蝶が舞い南国ムードをかもし出しています。同園はシンガポールの国立植物園と姉妹提携を結んでおり、

温室の入口ではシンガポールのシンボルであるマライオンの像が入園者を出迎えています。さらに進んで平砂浦の砂浜が途切れるあたりの吾谷山の中腹に、県内屈指の古寺、安房神社が豊かな緑に囲まれて建っています。

道をさらに進むと、前面海上方面に白亜の灯、野島崎灯台が見られます。野島崎灯台はわが国最古の洋式灯台のひとつで、フランス人技師のウエルニーの設計により、明治二年に点灯しました。大正二二年の関東大震災により倒壊し、現在のものは大正二四年に再建されたものです。

灯台を後に千倉町から和田町を経て大海にいたる道路沿線には道の両側に花畑が続きます。一二月から三月にかけて日本中が冬の厳しさに耐えている時期に、南房総地域は、一足早く春が訪れ一帯は花摘みの人々でにぎわっています。

また、例年一月の最終日曜日

に『花の香りいっぱい』のフラワートランを走ろう』を合言葉に南房総館山若潮マラソンがこの道路を使って行われ、例年約四千人の老若男女が北は北海道、南は沖縄から参加します。

県としても、フラワートランがより多くの人々に親しみをもたれるように、自然環境と調和した道路整備を目指しており、道路美化事業として、花壇の設置・植栽（地域に密着したビロイヤシ、ソテツ等）を実施しています。なお、房総フラワートランは「日本の道100選」に選ばれ顕彰を受け、顕彰プレートをはめ込んだ御影石の顕彰碑がフラワートラン沿いに建立されており

### 三 産業の道 ↓

#### 千葉船橋海浜線

#### 県道千葉船橋海浜線

千葉県では二一世紀にむけて「豊かさを実感できるふるさと千葉」を実現すべく各種の事業



幕張新都心

を実施しているところであり、千葉県新産業三角構想は、全国でも有数の工業・農業・漁業に支えられている千葉県経済をさらに活性化するとともに、文化の香り高き県に育て、世界に通用する国際県への飛躍を目指すものです。

この新産業三角構想の基幹プロジェクトのひとつが、幹線道路の整備や首都改造計画の検討など首都圏東部に対する期待を

受けた幕張新都心構想です。幕張新都心は、業務核都市を目指す千葉市の新たな核として、また、より広域的な中心核として、恵まれた臨水環境を生かした豊かなレクリエーションの場づくりと合わせながら、教育機能、業務研究機能、商業機能、広域的行政サービス機能等の集積により二一世紀にふさわしい国際都市の形成を目指しています。

この幕張新都心計画の象徴的存在が、東洋一の国際級コンベンションセンターである「幕張メッセ」です。幕張メッセは日本初の本格的なコンベンションセンターとして平成元年一〇月にオープンし、以来東京モーターショーをはじめ、国際的規模の展示会、会議、イベント等

が次々に開催され、産業、文化、スポーツの国際交流拠点として重要な役割を担っています。幕張メッセを中心とした業務研究地区には、情報通信、メカトロニクス、ソフトウェア・インダ

ストリーなどの先端技術企業や研究機関が進出、操業を開始しており、複合インテリジェントビルには本社機能や中枢の研究機能を持つ企業が入居、業務を開始しております。タウンセンター地区には、新都心に集う人々の多様な要求に応える个性的なホテルが建ち並び都市機能に不可欠な宿泊サービスはもとより、パーティ、各種イベント等に活用され、新時代にふさわしい国際交流、文化交流の拠点となっております。

幕張新都心関連の交通計画は、高速道路としては東関東自動車道、京葉道路。主要幹線道路としては国道三五七号、一四号、一六号であり、県道千葉船橋海浜線はこれらのアプローチ道路として昭和六二年度に県道認定・区域決定がなされました。当該地域は千葉県企業庁が新市街地造成事業として整備を進めていた地域であり、道路建設に当たっても周辺環境との調和に

配慮がなされています。この道路は、県民のスポーツに対する関心と国際交流意識の高揚を図るために昭和六三年度から始められた「国際千葉駅伝」のコースとなり、例年選手の健闘と併せて道路及び周辺地域がマスマディアにより紹介されています。なお、この道路の千葉市域に係る部分については、平成四年度の千葉市の政令市への移行に伴い管理が千葉市に移管されました。

### おわりに

千葉県では、県内の主要都市から県都千葉市までの到達時間を一時間に近づけるといって「県都一時間構想」を持っており、この目標に向かって道路行政の推進に努力しているところです。今回は県内の目的別の主な道路とその周辺の施設等を紹介させていただきました。ぜひ皆さんの足で千葉県を訪ね、千葉県を感じていただければ幸いです。

月・日	事項	世界の動き
9・1	○ロシアのエリツィン大統領が、ルトコイ副大統領と有力側近のシメニコ第一副首相を同日付で解任する大統領令に署名した。解任の理由について大統領令は「汚職に絡む非難と訴訟の応酬が、行政府の高官の間で続けば、国家権力の権威が失墜する」と説明している。	9・1 ○ロシアのエリツィン大統領が、ルトコイ副大統領と有力側近のシメニコ第一副首相を同日付で解任する大統領令に署名した。解任の理由について大統領令は「汚職に絡む非難と訴訟の応酬が、行政府の高官の間で続けば、国家権力の権威が失墜する」と説明している。
6	○フランスの自動車メーカー、ルノー公団と、スウェーデンのボルボが、来年一月一日までに合併すると発表した。欧州の自動車メーカーは、長期不況や日本メーカーの現地生産の本格化などで軒並不況に陥っている。新会社は乗用車部門で世界第六位、欧州ではフォルクスワーゲンと並ぶ最大級の自動車メーカーとなる。	6 ○フランスの自動車メーカー、ルノー公団と、スウェーデンのボルボが、来年一月一日までに合併すると発表した。欧州の自動車メーカーは、長期不況や日本メーカーの現地生産の本格化などで軒並不況に陥っている。新会社は乗用車部門で世界第六位、欧州ではフォルクスワーゲンと並ぶ最大級の自動車メーカーとなる。
9	○ドイツ連邦銀行が、公定歩合を一〇日から〇・五%幅引き下げ、年六・二五%にすることを決めた。停滞感を深める国内景気と、マルク独歩高で緊張の続いている欧州通貨の安定が狙い。	9 ○ドイツ連邦銀行が、公定歩合を一〇日から〇・五%幅引き下げ、年六・二五%にすることを決めた。停滞感を深める国内景気と、マルク独歩高で緊張の続いている欧州通貨の安定が狙い。
13	○イスラエルとパレスチナ解放機構(PLO)は、ワシントンのホワイトハウスでパレスチナ暫定自治の原則に関する宣言に調印した。これによりイスラエル建国以来四十五年続いた両者の紛争と対立の歴史は、平和共存の時代に向かってスタートした。	13 ○イスラエルとパレスチナ解放機構(PLO)は、ワシントンのホワイトハウスでパレスチナ暫定自治の原則に関する宣言に調印した。これによりイスラエル建国以来四十五年続いた両者の紛争と対立の歴史は、平和共存の時代に向かってスタートした。
月・日	事項	国内の動き
8・31	○大蔵省が一九九四年度予算に対する各省庁の概算要求を締め切った。一般会計の要求総額は七六兆七、四二二億円で、本年度当初予算に比べて六・一%増。しかし、臨時支出の九二年度決算穴埋め分の返済を除くと実質三・九%増。	8・31 ○大蔵省が一九九四年度予算に対する各省庁の概算要求を締め切った。一般会計の要求総額は七六兆七、四二二億円で、本年度当初予算に比べて六・一%増。しかし、臨時支出の九二年度決算穴埋め分の返済を除くと実質三・九%増。
9・3	○台風13号が鹿児島県の薩摩半島に上陸、四国、中国地方を縦断した。鹿児島県金峰町で土砂崩れで二〇人が死亡、生き埋めになったのを含め四五人の死者・行方不明者を出した。	9・3 ○台風13号が鹿児島県の薩摩半島に上陸、四国、中国地方を縦断した。鹿児島県金峰町で土砂崩れで二〇人が死亡、生き埋めになったのを含め四五人の死者・行方不明者を出した。
4	○日本と欧州共同体(EC)の自動車協議で、今年の本車の欧州向け輸出監視枠を昨年実績の一七%減、今年四月の当初枠の一〇%減の九八万台とすることが決まった。	4 ○日本と欧州共同体(EC)の自動車協議で、今年の本車の欧州向け輸出監視枠を昨年実績の一七%減、今年四月の当初枠の一〇%減の九八万台とすることが決まった。
7	○厚生省発表の長寿者名簿によると、九月三〇日現在で一〇〇歳以上となる老人は四、八〇二人で、過去最高となった。内訳は女性三、八五九人、男性九四三人。	7 ○厚生省発表の長寿者名簿によると、九月三〇日現在で一〇〇歳以上となる老人は四、八〇二人で、過去最高となった。内訳は女性三、八五九人、男性九四三人。
16	○政府が緊急経済対策を決定。主な内容は①九四項目の規制緩和②電気・ガス料金の値下げなどの円高差益還元③住宅融資の拡大など総額約六兆二、〇〇〇億円規模の景気テコ入れ策など。	16 ○政府が緊急経済対策を決定。主な内容は①九四項目の規制緩和②電気・ガス料金の値下げなどの円高差益還元③住宅融資の拡大など総額約六兆二、〇〇〇億円規模の景気テコ入れ策など。
20	○東京地検特捜部が日本建設業団体連合会会長、清水建設会長の吉野照蔵容疑者(七五)を贈賄容疑で逮捕。新庁舎建設工事などの受注に絡んで前茨城県知事の竹内藤男被告に、一〇〇万円の現金を手渡した疑い。	20 ○東京地検特捜部が日本建設業団体連合会会長、清水建設会長の吉野照蔵容疑者(七五)を贈賄容疑で逮捕。新庁舎建設工事などの受注に絡んで前茨城県知事の竹内藤男被告に、一〇〇万円の現金を手渡した疑い。
月・日	事項	道路行政の動き
9・1	○一般国道小矢部バイパス(全延長八・四km)のうち、小矢部市桜町から安楽寺間(四・五八km)が開通。	9・1 ○一般国道小矢部バイパス(全延長八・四km)のうち、小矢部市桜町から安楽寺間(四・五八km)が開通。
3	○一般国道二一号高松東道路(全延長二四・五km)のうち、高松市東山崎町から上天神町間(五・六km)が暫定二車線で開通。	3 ○一般国道二一号高松東道路(全延長二四・五km)のうち、高松市東山崎町から上天神町間(五・六km)が暫定二車線で開通。
6	○首都高速道路の料金及び料金の徴収期間の認可に係る公聴会が中央合同庁舎第三号館で一〇時から開催された。	6 ○首都高速道路の料金及び料金の徴収期間の認可に係る公聴会が中央合同庁舎第三号館で一〇時から開催された。
25	○阪和自動車道堺と岸和田と泉間一〇・一km開通。	25 ○阪和自動車道堺と岸和田と泉間一〇・一km開通。
27	○東京湾岸道路のうち、羽田空港までの延伸部四・二kmが開通。	27 ○東京湾岸道路のうち、羽田空港までの延伸部四・二kmが開通。

訂正

九月号、表紙の特集見出し、目次の「高齢者、障害者等を重視した「人にやさしい道づくり」の推進」とあるのは「高齢者、障害者等を重視した道づくりの推進」の誤りにつき訂正し、詫びいたします。

# 編集雑記

本誌は建設省道路局の方々が主として編集されている。でない最新の道路事情を組み込むことができない。一方、本誌の読者は道路行政を第一線で支えている方々である。本誌を通じ編者も読者も問題意識を一緒に持つことになる。…こう述べておいてこの雑誌は同人雑誌であると言ったら、皆さんはどんな顔をなさるか。先ず同人なる古い言葉にまたかと顔をしかめ、「俳句や短歌の趣味雑誌と一緒にされてはかわない」と言われるだろう。だがこの問いかけが万更間違っているとも言えないのである。

漢和辞典で同の字を引くと、「同」と口との合字。同は上より覆い重ぬる義。口は人を示す」とある。更に同を引くと、「同は蠻夷の帽子の形。一は飾り」とある。蠻夷を中華思想による野蠻人、と訳するのは酷である。辺境の地にいる異民族としておこう。つまり同とは飾り模様の帽子をかぶった異民族と言うことになる。さて、私達は自然の厳しさを直かに表さずに、正反対の言葉

で表現することがま、ある。荒涼とした月

面の凹みを豊饒の海といい、山峡の僻地を桃源郷と名付けたりする。これはロマ

ンかも知れないが、現実と言葉の間に乖離がある。俗に言うところ、である。シル

クロードもまたその名の翫やかさと裏腹に、苛酷な自然の中を通る東西交易路である。

その行程の大部分は強い日照りと乾燥の砂漠地帯。唯一の交通手段であるラクダの飼

育は、この地に生まれ育った西域の人々によって確保されて来たのである。

大黄河の流域にある古都長安。更に西奥の蘭州は、古くからシルクロードによって

栄えた街である。そこには茶、絹、海産物などの交易物資と共に、キャラバン隊の人々が生活していた。漢民族と区別された

その居住区には、この交易路沿線の雑多な種族が住んでいた。その人達は種族毎の違いを表す模様を織り込んだ帽子を常にかぶ

っていた。衣服は砂漠の自然に適した共通のものを着ていたから、帽子の色合いだけが種族識別の目標となった。同じ種族は同

じ模様の帽子をかぶる。これで同の字が帽子と関係があることがわかった。ではなぜこれを同人と言うのかは、まだ説明が足り

ない。

ここで易経を引用する。易はシルクロードとの縁が深い黄河流域で作られた。今から二千年前の周の時代である。だから周易とも言われる。易経六四卦の一つに☱☲

同人の卦がある。この卦には抜けるような青空即ち天と太陽即ち火は、どちらも等しく輝ける存在であることを認めるとの意

味がある。二者択一でなく、二者共存である。中国の皇帝は長安蘭州などに住む西域

の人々を、自分の国の人と同じ人即ち同人として処遇したと言うのである。簡単に言

えば、「一緒にやろうや」である。これは自民族以外は蠻夷とする中華思想から見れば

画期的なことである。自尊心の強い中国の支配層が、ここまで西域の人を尊重したの

はシルクロード確保の厳しい現実があったからだろう。

象曰。天與火同人。君子以類族辨物（天と火とは同人なり。君子もって族を類し、物を辨ず）とはこのことを言っているの

である。（瑞）

11月号の特集テーマは「地域活性化と道路整備」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〉

振込銀行：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