

随筆 ■ パソコンとマルチメディア 吉井 一弥 1

高速道路料金について一層のPRを―道路行政にひとこと―

創価大学経済学部教授 岡野 行秀 3

特集 / 平成六年度道路関係予算

平成六年度道路関係予算の概要 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

同 国道第二課建設専門官 森永 教夫 17

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 山本 莊輔 22

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 26

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

同 地方道課市町村道室建設専門官 水本 良則 33

雪国の暖冬少雪へ道路管理の実態報告 北陸地方建設局長岡国道工事事務所管理第一課長 安藤 英幸 36

総合経済対策の概要 道路局道路総務課 43

「今後における行政改革の推進方策について(行革大綱)」閣議決定について 道路局路政課 47

◆道路占用Q&A(第1回) 52

シリーズ / あのだこの道

亜熱帯の島 沖繩から世界へ通じる道づくり 沖繩開発庁沖繩総合事務局開発建設部建設行政課 54

ヨウ平君ぐんまを歩く / 日本ロマンチック街道 群馬県土木部道路維持課長 善方 武久 59

◆時・時・時…… 66

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および座談会等実施時のものです。

平成六年度道路関係予算の概要

建設省道路局道路総務課企画官 大森 雅夫

一 はじめに

平成六年度予算編成は、平成六年二月九日によらず「平成六年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」が閣議了解されるとともに「平成六年度予算編成方針」が閣議決定され、二月一〇日の臨時閣議で大蔵省原案の了承後直ちに各省庁に内示された。その後の事務折衝、大臣折衝等を経て二月一五日に編成作業を終え、臨時閣議で平成六年度予算が決定された。

予算編成が越年したのは、平成元年度予算以来のことである。

本稿では、道路関係予算の概要の外に、政府全体の予算についてその前提となる経済見通しと経済運営の基本的態度及び予算編成方針の概要等を

含めて紹介し、併せて建設省関係予算の概要を紹介する。

二 平成六年度の経済見通しと経済運営の基本的態度

「平成六年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」によると、平成五年度の我が国経済は、公共投資は堅調に推移し住宅投資も高い水準で推移しているものの、引き続き個人消費は低迷し民間設備投資も減少するなど、循環的な要因やバブル経済の崩壊の影響に加え、円高等の影響もあって、我が国経済は総じて低迷が続いている。雇用情勢も製造業を中心に厳しさがみられる。また、内外の経済環境の変化もあって、経済の先行きに対する中期的な不透明感、閉塞感も広がるなど、今後

の景気回復には予断を許さないものがある。一方、經常収支は、引き続き高い水準にあるものの、黒字幅は前年水準より縮小している。

政府は、このような経済情勢を踏まえ、経済の先行きに対する不透明感を払拭し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路へ円滑に移行させるため、景気に配慮した平成五年度予算に加え、平成五年四月には総合的な経済対策を、同年九月には緊急経済対策を、さらに平成六年二月には総合経済対策を決定しその着実な実施を図るなど、適切かつ機動的な経済運営に努めてきた。

この結果、平成五年度の我が国経済は、国内総生産の実質成長率が〇・二％程度となるなど別添の主要経済指標平成五年度の欄のとおりと見込ま

れている。

このような基本認識の下における平成六年度の経済運営の基本的態度は、次のとおり（概略）である。

第一は、総じて低迷が続き厳しい状況にある現在の我が国経済を、できるだけ早い時期に本格的な回復軌道に乗せ、平成七年度以降の安定成長を確実なものとするものである。このため、平成六年度末までの間に可能な限り有効な施策を展開していくこととし、平成六年二月の総合経済対策を着実に実施するとともに、平成六年度予算においても平成五年度第三次補正予算とあわせ可能な限り景気に配慮するよう努めるなど、適切かつ機動的な経済運営に努める。

すなわち、所得減税の実施等、社会資本整備の推進、宅地の円滑な供給や良質かつ適正な価格の住宅供給の促進、土地の有効利用を通じた公共事業や住宅建設等の推進、規制緩和を始め民間活力が発揮される環境の整備を通じた民間投資の喚起、さらには、経営安定及び構造改革等を図るための中小企業対策、国際化に対応した農業対策等、失業の予防や離職者の再就職促進、雇用機会の開発への支援を含む雇用対策、など各般の施策を講ずる。

第二は、経済の先行きに対する不透明感の払拭、閉塞感の打破を通じて景気の回復に資するとともに、

に、創造的で活力ある経済社会を実現するため、我が国経済の将来的な発展環境を整備することである。

すなわち、新規事業の創出や事業の拡大等、競争の促進や価格の弾力化等を通じた市場の効率化、市場アクセスの改善を通じた輸入の促進、申請負担の軽減による経済コストの削減等の経済的効果を期する観点から、規制緩和を推進する。また、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ことにより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。さらに、環境との調和を図ることにより、持続的発展が可能な経済社会の構築を目指す。

第三は、国民が真の豊かさを実感できる経済社会の構築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り、国民経済の目標をより直接的に生活の質の向上に結びつけていくよう努める。

すなわち、国民生活の質の向上に重点を置いた社会資本の整備、勤労者世帯の平均収入の五倍程度を目安に良質な住宅の所得が可能となること等を目指した土地対策、住宅対策等の充実による良質な住宅の蓄積と安全で良好な居住環境の整備、

規制緩和、輸入促進等を通じた内外価格差の縮小、

など各般の施策を講ずる。

第四は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とともに、自由貿易体制の維持・強化に向け率先して努力することである。

第五は、行財政改革を強力に推進することである。

すなわち、経済社会の変化に対応して適切な行政が行われるよう、行政の役割を見直し、簡素化、効率化を図るべく、行政改革推進本部を中心として行政改革を推進する。経済的規制については、原則自由・例外規制とすることを基本的考え方とし、大幅な緩和を目指す。社会的規制については、本来の政策目的に沿った必要最小限のものとすることを基本的考え方とし、徹底した見直しを進める。国・地方の機能分担等の見直しを始めとして、国・地方の関係等の改革を進め、地方分権の推進を図る。

以上のような経済運営の下において、我が国経済は平成六年度中に本格的な景気回復軌道に乗るものと見込まれ、国内総生産の実質成長率は二・四％になるなど、平成六年度の経済見通しは、おおむね別添の主要経済指標平成六年度の欄のとおりである。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、

別添 主要経済指標

	平成4年度 (実績)	平成5年度 (実績 見込み)	平成6年度 (見通し)	対前年度比増減率			
				平成5年度		平成6年度	
	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)
1. 国内総生産	465.4	470.5	488.5	1.1	0.2	3.8	2.4
国内総生産	465.4	470.5	488.5	1.1	0.2	3.8	2.4
民間最終消費支出	266.4	271.6	282.3	1.9	0.9	4.0	2.4
民間住宅	22.8	24.7	26.2	8.2	8.5	6.3	5.2
民間企業設備	83.8	76.4	76.5	▲ 8.3	▲ 7.2	0.1	0.1
国民総生産	470.1	475.1	494.0	1.1	0.2	4.0	2.6
2. 雇用人口	6583	6630	6675	0.7		0.7	
労働力人口	6437	6450	6495	0.2		0.7	
3. 工業生産指数	%	%程度	%程度				
対前年度比増減率	▲ 6.3	▲ 4.0	1.8	—		—	
4. 物価	%	%程度	%程度				
総合卸売物価指数	▲ 1.5	▲ 3.2	0.2	—		—	
対前年度騰落率	▲ 1.5	▲ 3.2	0.2	—		—	
消費者物価指数	1.6	1.2	1.5	—		—	
対前年度騰落率	1.6	1.2	1.5	—		—	
5. 国際収支	兆円	兆円程度	兆円程度	%程度		%程度	
經常収支	15.6	14.4	13.8	—		—	
貿易収支	16.9	15.4	15.0	—		—	
輸出	41.8	38.2	39.6	▲ 8.7		3.7	
輸入	24.9	22.8	24.6	▲ 8.3		7.9	

(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6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。

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。

三 政府予算の概要

1 予算編成方針

我が国財政は、平成五年度末で一九〇兆円程度と巨額の公債残高を抱え、国債費が政策的経費を圧迫するなど構造的に益々厳しさを増しているが、

これに加え、平成四年度決算において税収が戦後初めて二年連続して減少し、約一兆五、〇〇〇億円の決算上の不足を生じ、また、その後の税収動向も引き続き極めて厳しいものと見込まれるなど誠に深刻な状況に立ち至っている。今後急速に進展する人口の高齢化や国際社会における我が国の責任の増大など今後の社会経済情勢の変化に財政が弾力的に対応していくためには、

引き続き健全な財政運営を確保しつつ、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。

他方、我が国経済は、循環的な要因やバブル経済の崩壊の影響等から総じて低迷が続いており、今後、これを平成六年度中のできるだけ早い時期に本格的回復軌道に乗せ、平成七年度以降の安定成長を確実なものとしていくことが経済運営の基本となっている。

平成六年度予算及び財政投融资計画は、平成五年度第三次補正予算とあわせ可能な限り景気に配慮するよう努めるとともに、財政体質の歯止めなき悪化につながらかねない特例公債の発行を抑制するため、従来にも増して徹底した歳出の洗直しに取り組み一方、限られた財源の中で資金の重点的・効率的な配分に努め、質的な充実に配慮することとして、次のような平成六年度予算編成方針(主要内容)に基づき編成することとされた。

(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

表1 平成6年度一般会計歳入歳出概算

(単位：百万円)

区 分	前年度予算額 (当初)(A)	平成6年度 概算額 (B)	比較増△減額 (B-A)	伸 率 (A/B) %	備 考
歳 入					
1. 租税及印紙収入	61,303,000	53,665,000	△ 7,638,000	△ 12.5	
2. その他収入	2,921,824	5,773,669	2,851,845	97.6	
(1) 国債整理基金 特別会計受入金	186,622	172,541	△ 14,081	△ 7.5	
(2) その他収入	2,735,202	5,601,128	2,865,926	104.8	
3. 公 債 金	8,130,000	13,643,000	5,513,000	67.8	
合 計	72,354,824	73,081,669	726,845	1.0	
歳 出					
1. 国 債 費	15,442,347	14,360,242	△ 1,082,105	△ 7.0	
2. 地方交付税交付金	15,617,350	12,757,752	△ 2,859,598	△ 18.3	
3. 一 般 歳 出	39,916,800	40,854,842	938,042	2.3	
4. 産業投資特別 会計へ繰入等	1,378,327	3,564,065	2,185,738	158.6	
(1) 事業分	1,300,000	1,300,000	0	0.0	
(2) 償還分	78,327	2,264,065	2,185,738	2,790.5	
計	72,354,824	71,536,901	△ 817,923	△ 1.1	
5. 平成4年度決算不 足補てん繰戻	—	1,544,768	1,544,768		
合 計	72,354,824	73,081,669	726,845	1.0	

(注) 「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、「社会資本整備特別措置法」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5年度 1,113,378百万円、平成6年度 1,127,459百万円)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。

は、これを確保することとする。
(2) 財政投融资計画については、社会経済情勢の変化に即応し、資金の重点的・効率的な配分を図る。
(2) 公債発行
公債発行額は、一三兆六、四三〇億円とする。
また、政府保証債の発行額は、二兆七、五〇〇億

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変化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。

- このため、
- (1) 緊要な施策の実施に必要な財源は、極力既定経費の縮減により捻出することとする。なお、後年度において財政負担の増加をもたらすような措置は、原則として採らないこととする。
 - (2) 一般行政経費については、引き続き厳にこれを抑制する。
 - (3) 補助金等については、地方行政の自主性の尊重、財政資金の効率的使用の観点から、平成元年一二月二九日閣議決定「国と地方の関係等に関する改革推進要綱」等において示された具体的な改革方策に基づき、一層徹底した見直しを行い、その整理合理化を積極的に推進することにより、その総額を抑制する。
 - (4) 地方公共団体の負担又はその職員数の増加を伴う施策は、厳にこれを抑制する。
 - (5) 公共料金、社会保険料等の適正化を図り、公正な費用負担の確保に努める。
 - (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。

表2 公共事業関係費内訳

(単位：百万円、%)

区 分	5 年 度		6 年 度		
		シェア		シェア	伸 率
1. 治山・治水	1,478,728	17.47	1,523,944	17.29	1.031
治山	1,158,443	13.69	1,193,496	13.54	1.030
治水	216,508	2.56	223,577	2.54	1.033
水山	103,777	1.23	106,871	1.21	1.030
海岸					
2. 道路整備	2,410,108	28.47	2,494,703	28.30	1.035
3. 港湾・漁港・空港	681,467	8.05	690,915	7.84	1.014
港湾	350,666	4.14	353,155	4.01	1.007
漁港	213,952	2.53	214,952	2.44	1.005
空港	116,849	1.38	122,808	1.39	1.051
4. 住宅・市街地	1,031,191	12.18	1,100,919	12.49	1.068
住宅対策	987,990	11.67	1,053,623	11.95	1.066
市街地整備	43,201	0.51	47,296	0.54	1.095
5. 下水道・環境衛生等	1,402,284	16.57	1,512,719	17.16	1.079
下水道	982,186	11.6	1,050,448	11.92	1.070
環境衛生	273,254	3.23	305,486	3.47	1.118
都市公園	139,453	1.65	147,837	1.68	1.060
※自然公園	7,391	0.09	8,948	0.10	1.211
6. 農業農村整備	1,154,330	13.64	1,168,180	13.25	1.012
7. 林道・工業用水	292,607	3.46	308,340	3.50	1.054
造林	52,684	0.62	56,595	0.64	1.074
林道	107,156	1.27	111,778	1.27	1.043
工業用水	20,140	0.24	20,346	0.23	1.010
沿岸漁場整備	28,797	0.34	29,807	0.34	1.035
離島電気	21	0.00	21	0.00	1.000
※都市・幹線鉄道	58,284	0.69	63,240	0.72	1.085
新幹線	17,700	0.21	18,683	0.21	1.056
※航路標識	7,825	0.09	7,870	0.09	1.006
8. 調整費等	13,551	0.16	14,108	0.16	1.041
一般公共計	8,464,266	100.00	8,813,828	100.00	1.041
9. 災害復旧等	68,215		68,215		1.000
NTT-A	105,889		102,541		0.968
公共事業計	8,638,370		8,984,584		1.040
NTT事業償還時補助	78,327		2,264,065		

(注) 5年度及び6年度は公共事業関係費に新たに組み入れた事業(※印)を含む。

2 政府関係予算

前述の予算編成方針に基づき編成された平成六年度予算のフレームは表1のとおりであり、その特色は次のとおりである。

(1) 平成六年度一般会計予算は、歳入歳出とも対前年度一・〇%増の七三兆八一七億円で、うち一般歳出は既存の制度・施策の見直しを行うなど歳出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、厳しく抑制する一方、景気や国民生活の質の向上への配慮をはじめとす

る真に必要な財政需要には財源の重点的な配分に努めた。その結果、一般歳出は対前年度当初予算比二・三%増の四〇兆八、五四八億円となった。

(2) NTT株式の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(一兆三、〇〇〇億円)については、引き続きこれを確保することとした。なお、補助金型のBタイプ事業については、昨年度と同様やむを得ず一般財源を充当することとした(旧NTT

—B型事業)。

(3) 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、財源の重大的・効率的配分を行うこととした。

(4) 公共事業関係費については、一般歳出の伸びが二・三%である一方、四・〇%という高い伸びを確保している(表2)。なお、財政制度審

表3 平成6年度建設省関係予算総括表

(単位：百万円)

事 項	事 業 費			国 費					
	6 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)	6 年 度 (C)	うち NTT・B 型	前 年 度 (D)	うち NTT・B 型	倍 率 (C/D)	6 年 度 NTT・A 型
道路整備	8,485,402	8,385,058	1.01	2,494,703	298,066	2,410,108	299,172	1.04	90,535
治山治水	2,069,302	2,012,285	1.03	1,230,312	176,960	1,194,082	178,441	1.03	644
治 水	1,917,501	1,866,507	1.03	1,149,138	166,943	1,116,001	168,342	1.03	591
海 岸	63,916	61,680	1.04	36,989	4,058	35,812	4,082	1.03	53
急傾斜地等	87,885	84,098	1.05	44,185	5,959	42,269	6,017	1.05	0
都市計画	2,310,878	2,178,711	1.06	1,198,285	200,347	1,121,639	194,869	1.07	3,066
公園	360,009	341,188	1.06	147,837	28,705	139,453	28,131	1.06	2,048
下水道	1,950,869	1,837,523	1.06	1,050,448	171,642	982,186	166,738	1.07	1,018
住宅・市街地	12,816,719	11,224,244	1.14	1,100,919	86,624	1,031,191	84,060	1.07	1,539
住宅対策	11,365,059	9,872,486	1.15	1,053,623	79,932	987,990	77,872	1.07	1,539
宅地対策	894,806	829,064	1.08	0	0	0	0	-	0
市街地整備	556,854	522,694	1.07	47,296	6,692	43,201	6,188	1.09	0
一般公共事業計	25,682,301	23,800,298	1.08	6,024,219	761,997	5,757,020	756,542	1.05	95,784
災害関係	54,584	62,423	0.87	48,854	0	48,854	0	1.00	0
公共事業関係計	25,736,885	23,862,721	1.08	6,073,073	761,997	5,805,874	756,542	1.05	95,784
官庁営繕	71,704	106,950	0.67	24,967	0	24,842	0	1.01	0
建設行政経費	70,008	69,791	1.00	69,131	0	68,301	0	1.01	0
計	141,712	176,741	0.80	94,098	0	93,143	0	1.01	0
合 計	25,878,597	24,039,462	1.08	6,167,171	761,997	5,899,017	756,542	1.05	95,784

- (備考) 1. 本表は、北海道開発庁、沖縄開発庁、国土庁計上の建設省関係分を含んだ計数である。
 2. 事業費には、公庫、公団等財投関連事業、NTT・A型事業等を含む。
 3. 国費には、ほかにNTT・B償還補助1,542,080百万円(前年度54,533百万円)及び特別会計国費として揮発油税直入分等がある。
 4. 前年度国費には、ほかにNTT・A型100,431百万円がある。

議会の答申に基づき、六年度から新たに公共事業関係費に自然公園、都市・幹線鉄道及び航路標識が組み入れられた。

(5) 財政投融资計画については対前年度比四・六%増の四七兆八、五八二億円を確保している。

四 建設省関係予算

建設省所管事業は、いずれも国民生活の質の向上に大きく寄与するものであり、平成六年度の建設省関係一般公共事業予算については、財政制度審議会報告等を踏まえ、生活関連分野への重点配分によって、国全体の伸率を越える伸率が確保された(表3)。

具体的には、国費については対前年度一・〇五倍の六兆二四二億円、事業費については財政投融资事業を加え対前年度一・〇八倍の二五兆六、八二三億円となっている。

また、財政投融资資金については対前年度一・一六倍の一三兆九、二七一億円が確保された(表4)。

なお、公共事業費(一般公共事業費+災害関係事業費)ベースの国費は一・〇五倍の六兆七三二億円である。

[-] 道路整備予算の概要

一 道路整備予算

平成六年度は、第11次道路整備五箇年計画の第

表4 財政投融资計画等総括表

(単位：百万円)

資金区分 区分	財政投融资			自己資金等との合計		
	6年度(A)	前年度(B)	倍率(A/B)	6年度(C)	前年度(D)	倍率(C/D)
住宅金融公庫	8,963,200	6,905,500	1.30	9,608,565	7,211,180	1.33
住宅・都市整備公団	1,418,600	1,397,200	1.02	3,008,393	3,122,824	0.96
小計	10,381,800	8,302,700	1.25	12,616,958	10,334,004	1.22
日本道路公団	2,228,000	2,415,900	0.92	4,405,595	4,470,136	0.99
首都高速道路公団	521,900	485,200	1.08	887,238	856,727	1.04
阪神高速道路公団	332,200	382,600	0.87	544,243	580,791	0.94
本州四国連絡橋公団	238,000	223,300	1.07	540,316	518,514	1.04
東京湾横断道路株式会社	111,800	88,600	1.26	224,588	199,696	1.12
小計	3,431,900	3,595,600	0.95	6,601,980	6,625,864	1.00
都市開発資金融通特別会計	111,600	107,700	1.04	121,700	121,200	1.00
日本下水道事業団	8,900	16,200	0.55	26,670	33,335	0.80
民間都市開発推進機構	2,900	2,900	1.00	9,316	8,644	1.08
合計	13,937,100	12,025,100	1.16	19,376,624	17,123,047	1.13

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4,700百万円(前年度5,100百万円)、自己資金等との合計7,772百万円(前年度8,653百万円)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26百万円(前年度17百万円)、自己資金等との合計79,180百万円(前年度88,690百万円)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300百万円(前年度500百万円)、自己資金等との合計931百万円(前年度1,375百万円)がある。

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根幹的な交流基盤や、交通安全の確保、環境整備などの生活者に身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。さらに、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重要である。このため、受益者負担・損傷者負担の考え方に基づく道路特定財源(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とともに、道路は歩行者、

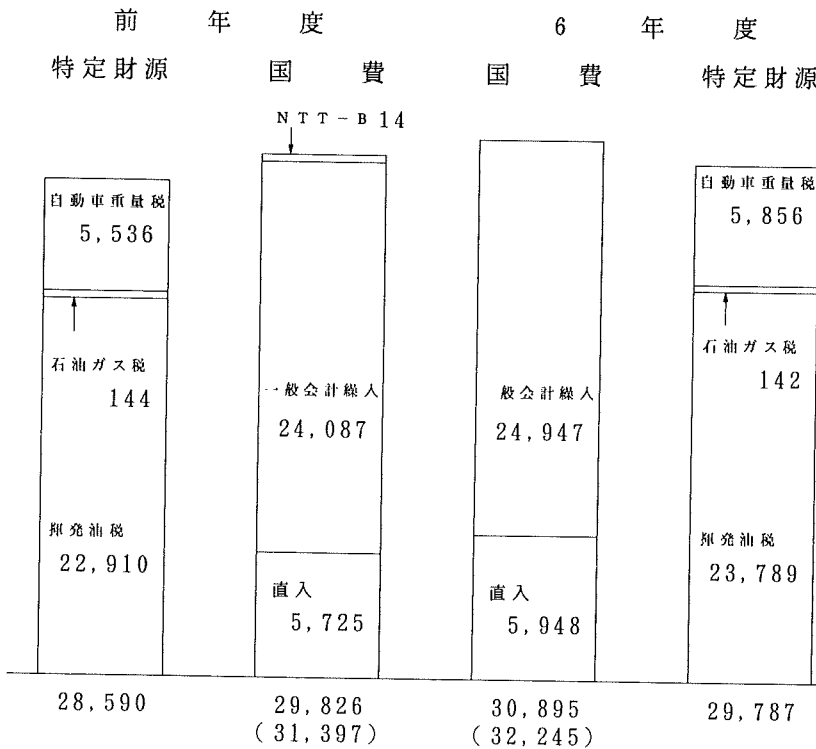


図1 道路整備特別会計国費

表5 道路整備予算総括表

(単位：百万円)

区 分	6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	4,833,216	2,853,217	4,751,842	2,797,670	1.02	1.02
一般国道	1,907,368	1,232,122	1,845,865	1,183,770	1.03	1.04
直補	1,368,041	941,503	1,315,811	895,042	1.04	1.05
地 方	539,327	290,619	530,054	288,728	1.02	1.01
街 区	1,149,642	618,300	1,129,763	611,459	1.02	1.01
画 整	1,178,707	613,731	1,158,529	608,081	1.02	1.01
再 開 発	851,611	442,857	838,920	439,910	1.02	1.01
交 通 安 全	274,265	143,745	267,561	141,238	1.03	1.02
雪 調 査	52,831	27,129	52,048	26,933	1.02	1.01
機 械 等	376,743	206,350	367,104	201,068	1.03	1.03
補 助 率 差 額	125,944	81,170	123,828	79,759	1.02	1.02
住 宅 地 関 連	21,103	13,893	13,188	10,273	1.60	1.35
沿 道 整 備	20,999	14,280	20,830	14,161	1.01	1.01
(緊急地方道路整備事業)	-	46,771	-	42,499	-	1.10
(NTT-B型事業)	51,810	26,000	91,835	46,000	0.56	0.57
	900	600	900	600	1.00	1.00
	(1,132,565)	(594,800)	(1,089,662)	(572,500)	(1.04)	(1.04)
	(566,846)	(298,066)	(564,479)	(299,172)	(1.00)	(1.00)
有 料 道 路	3,652,186	371,248	3,633,216	342,074	1.01	1.09
日 本 道 路 公 団	2,032,675	150,075	2,031,328	120,815	1.00	1.24
首 都 高 速 道 路 公 団	567,349	40,406	537,442	39,800	1.06	1.02
阪 神 高 速 道 路 公 団	297,143	6,550	363,875	9,300	0.82	0.70
本 州 四 国 連 絡 橋 公 団	239,293	33,048	212,615	29,532	1.13	1.12
東 京 湾 横 断 道 路 株 式 会 社	218,191	0	195,510	0	1.12	-
地 方 道 路 公 社 等	249,335	92,669	235,246	94,127	1.06	0.98
(NTT-A型事業)	(213,818)	(90,535)	(221,460)	(94,291)	(0.97)	(0.96)
小 計	3,603,986	322,748	3,576,016	293,574	1.01	1.10
道 路 開 発 資 金	97,000	48,500	97,000	48,500	1.00	1.00
道 路 整 備 計	8,485,402	3,224,465	8,385,058	3,139,744	1.01	1.03
住 宅 地 関 連 (一 般 会 計)	108,440	54,280	50,984	25,500	2.13	2.13
再 計	8,593,842	3,278,745	8,436,042	3,165,244	1.02	1.04
高 規 格 幹 線 道 路	2,615,424	535,778	2,569,737	469,468	1.02	1.14
高 速 自 動 車 道 路	1,710,181	149,775	1,759,393	120,515	0.97	1.24
本 州 四 国 連 絡 道 路	239,293	33,048	212,615	29,532	1.13	1.12
一 般 国 道 査	663,864	350,869	595,814	317,506	1.11	1.11
調	2,086	2,086	1,915	1,915	1.09	1.09

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ることから、特定財源の確保と併せて一般財源を投入する。

以上の基本的方針に基づき、平成六年度の道路整備予算は、一般会計計上分(一般会計から道路整備特別会計へ繰入れられる国費)について、対前年度一・〇四倍の二兆四、九四七億円(うち旧NTT-B型事業分二、九八一億円(対前年度一・〇))

を確保した(図1)。

また、揮発油税収の直入分について、五、九四八億円(対前年度比一・〇四)を確保し、これに道路開発資金等の貸付金償還金等及びNTT-A型事業分を加えた道路整備特別会計国費としては、対前年度比一・〇三倍の三兆二、二四五億円を確保した(表5)。特別会計ベースの伸率が一般会計ベースの伸率より下回っているのは、主として貸付金償還金等及びNTT-A型事業が対前年度一・〇を下回っていることによるものである。

なお、道路整備国費としてはこの外に一般会計計上の住宅地関連公共施設促進事業費があるが、これを含めた場合、一般会計予算計上額は対前年度一・〇五倍の二兆五、四九〇億円、特別会計との合計額は対前年度一・〇四倍の三兆二、七八七億円となる。

有料道路事業の財源となる財政投融资資金については、三兆四、三一九億円(対前年度比一・九五)を確保した。

これにより、道路整備特別会計全体の事業費では、対前年度一・〇一倍の八兆四、八五四億円、うち一般道路事業四兆八、三三二億円(対前年度比一・〇二)、有料道路事業三兆六、五二二億円(対前年度比一・〇一)となり、前年度を上回る事業費の確保が図られている。

なお、国費の伸びに比し事業費の伸びが低くなっ

ているのは、有料道路事業について、東京外かく環状道路、関西国際空港線等の大規模な事業が完成したこと等に伴い、全体として事業量の増が見込まれたこと等によるものである。

〔重点配分事項〕

平成六年度予算については、限られた予算の中で前述の基本的方針に従い生活者の視点に立つて次のような重点配分が行われている。(一)は対前年度比)

○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、一五四億円(一・〇二)
国費 五、三五八億円(一・一四)

○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」

事業費 九、三八三億円(一・〇五)
国費 四、一八六億円(一・〇五)

○住宅地の供給とそれを支える道路の整備

事業費 五、四八二億円(一・〇八)
国費 二、八六九億円(一・〇八)

○一〇、〇〇〇人を越える交通事故死者の低減を図る交通安全対策

事業費 三、七六七億円(一・〇三)
国費 二、〇六四億円(一・〇三)

○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

事業費 七、八〇〇億円(二・〇七)
国費 四、一七六億円(二・〇七)

〔二〕道路整備予算のポイント

一 道路整備五箇年計画の推進

1 一般道路事業の推進

道路交通の安全の確保とその円滑化及び生活環境の改善等の緊急課題に対応し、日常生活の基盤となる市町村道から国道に至る一般道路網について、適正な道路空間の確保を図りつつ整備を推進する。

2 有料道路事業の充実

高規格幹線道路等の整備を推進するとともに、適正な料金水準のもとで採算性を確保するため、公的助成を拡充する。

特に、高速自動車国道については、今後整備を行う区間は採算性の厳しい区間であることから、これらの整備に当たっては、採算性の確保のため、建設、管理に係る経費の一層の節減に努めるとともに、以下の制度の導入を図る。

- ① 縦貫道等の資金コストを低減し、これまでの借入金金利負担を約一％軽減
- ② 三％路線について、東九州自動車道を追加

し一〇道に拡大

③ 償還期間の三〇年から四〇年への延長

なお、平成元年度国費額は、対前年度比一・二五の一、四六一億円に、開発インターチェンジに係る国費を加えた合計一、四九八億円となる。

二 交通基盤の整備の促進

1 高規格幹線道路網の整備

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網の整備を積極的に推進する。

このうち、高速自動車国道については、建設・管理に係る経費の一層の節減、国費助成の拡充等を行い、適正な料金水準のもとで、採算性を確保しつつ、平成五年一月に施行命令を発した三四区間一、一八四kmを含む事業中区間の事業を推進する。

2 地域高規格道路の指定・整備

平成五年度に策定された広域道路整備基本計画において、高い交流機能を発揮する道路として位置づけられた路線の中から地域高規格道路を指定し、その整備を推進する(図2)。

3 新交通軸の形成

新たな交流圏域の形成による地域の活性化・振興を図る新交通軸について、新たに独立した調査

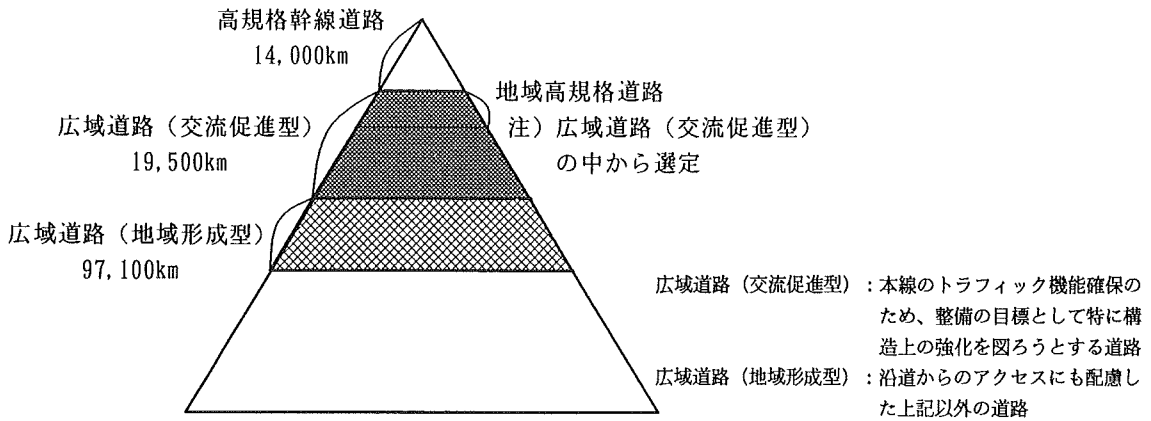


図2 広域道路整備基本計画の対象となる道路

項目を設け、新交通軸調査を推進する。

三 生活者の豊かさを支える

1 渋滞の解消

「新渋滞対策プログラム」に基づき、交通容量の拡大策と道路の利用の仕方に工夫を求める交通需要マネジメント施策を推進するとともに、これに位置付けられた支援施策を集中的に行う「総合渋滞対策支援モデル事業」を創設する。

2 交通安全対策の推進

交通事故死者数の低減を図るため、緊急対策として、科学的な事故分析に基づき、交通安全施設等の整備を推進することとし、一般道路では、自転車道や交差点改良等の整備を推進するほか、高齢者、障害者等の利用を重視した安全・快適な歩行空間として幅の広い歩道(幅員概ね3m以上)の整備を重点的に推進する。

また、高速自動車国道等では、道路照明の整備や排水性舗装を実施するとともに、渋滞区間の拡幅等を推進する。

3 良好な環境の創造

良好な生活環境の保全・形成を図るため、沿道環境整備制度を拡充し、騒音対策とともに、地域内道路の整備を推進する。

さらに、自然環境との調和や自然の再生を図るため、エコロードの整備やのり面等の緑化を推進する。

四 地域の生活の向上の支援

1 快適で質の高い都市空間の形成

大都市圏、地方圏を通じ幹線道路網の整備や公共交通機関の強化等による都市交通体系のレベルアップ、キャブシステムの整備等電線類の地中化、歩道の広幅員化等を推進し、生活の豊かさやゆとりを実感できる街づくりを進める。

また、良好な住宅地への供給に資するため、土地区画整理事業や市街地再開発事業等の面的整備、住宅地へのアクセス道路や周辺の幹線道路の整備を体系的に推進する。

2 地方部の活性化と生活の向上

活力ある地域づくりと地域の快適な生活環境づくりを支援するため、地域間交流の促進、各種地域振興施策の実現等に資する道路整備を推進する。

特に、平成六年度に創設する「交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業」により、地形的な制約によりこれまで相互の交流が遅れていた地域を直結する大規模なトンネルや橋梁を重点的に整備する。

交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業においては、都道府県界または市町村界等を連結する路線

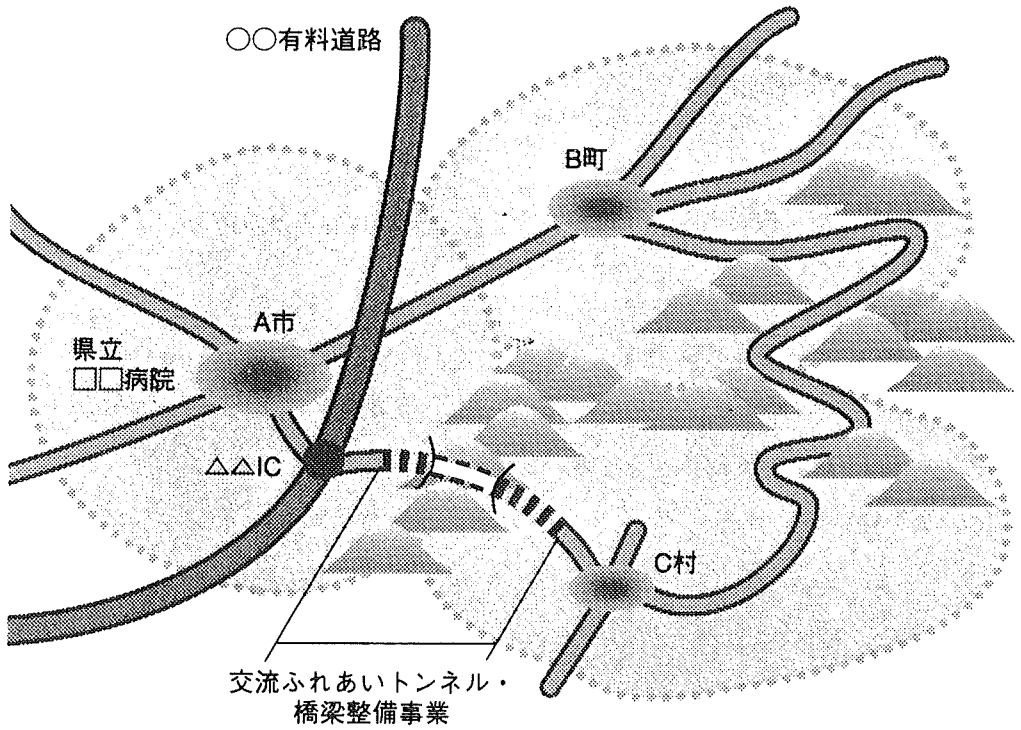


図3 交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業

で大規模なトンネルまたは橋梁を含む事業に対して、以下のような施策を組み合わせ、整備を推進する。

イ 補助事業による重点的整備

ロ 過疎・山村地域と都市との連携を図る市町村道を「生活圏域交流基幹道路」として指定し、市町村事業と都道府県代行事業を同時実施

ハ 財政力の弱い市町村に対する財政的・技術的支援を行う「交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業」に係る地方道路公社による立替施行制度を創設(図3)

また、農山村地域の活性化を支援するため、農業生産地と高規格幹線道路のインターチェンジを直結する道路等の農産物の出荷先の拡大を可能とする道路整備、バス路線等農山村と都市部を直結する道路等の農山村地域の定住基盤の拡充や生活環境の向上に資する道路整備を推進する。

なお、平成六年度も引き続き、地方特定道路事業を実施することにより、道路整備の一層の推進を図る。

五 情報化、高齢化等の新たなニーズへの対応

1 新道路構造令に基づくと人に優しい道づくり
人間の復権、良好な環境の創設、ゆとりある道

路空間等、社会の要請に対応した道路整備を推進するため、道路構造基準の抜本的改正を行う。

2 技術革新を利用したインテリジェントな道づくり

人と車と道路とを情報通信により一体となったシステムとしてインテリジェント化することにより、快適性、安全性を向上させ、道路利用効率をも高めて環境改善にも資する次世代道路交通システムの研究開発を推進する。

3 社会資本整備の新たな展開・国際協力の推進 情報化・高齢化の進展等に対応した道路整備をも進める。

また、アジアハイウェイ・プロジェクト関係国への技術協力の推進等国際協力を推進する。

六 効率的な事業の執行

1 補助事業の重点化

平成五年度中に地方公共団体が策定・公表する「地方道路計画」に基づき、一層計画的な補助事業の実施を図るとともに、国として支援すべき事業対象の明確化を図り、重点的な事業の推進を図る。

2 道路新技術の開発・導入

一層効率的な道路整備と、人に優しいに道路づくりをはじめ高度化するニーズへの的確な対応を図るため、道路技術五箇年計画に基づき、道路新技術の積極的な開発・導入を推進する。



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

森永

教夫

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指定する政令の一部を改正する政令（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、高速自動車国道などとして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えない。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）であつ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。

このような現状に鑑み、事業実施にあつては、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、果際・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、ゆとりとう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、キャブシステムの整備等を推進することとし、表1及び表2に示す事業規模を計上している。

以下に平成六年度的一般国道関係予算の概要について述べる。

表1 平成6年度一般国道(直轄)決定

(単位:百万円)

事業種別	建設省			北海道			沖縄			合計		
	5年度当初	6年度決定	対前年度比	5年度当初	6年度決定	対前年度比	5年度当初	6年度決定	対前年度比	5年度当初	6年度決定	対前年度比
改築	828,502	857,517	1.04	153,449	155,426	1.01	28,720	29,470	1.03	1,010,671	1,042,413	1.03
高規格	381,600	403,040	1.06	36,100	46,030	1.28	9,000	13,580	1.51	426,700	462,650	1.08
一般	446,902	454,477	1.02	117,349	109,396	0.93	19,720	15,890	0.81	583,971	579,763	0.99
一次	33,500	33,690	1.01	26,000	23,370	0.90				59,500	57,060	0.96
二次	413,402	420,787	1.02	91,349	86,026	0.94	19,720	15,890	0.81	524,471	522,703	1.00
共同溝	28,000	36,140	1.29							28,000	36,140	1.29
維持(うちつぶれ地)	111,615	115,554	1.04	38,100	39,000	1.02	2,585 665	3,324 1,270	1.29 1.91	152,300 665	157,878 1,270	1.04 1.91
修繕	99,000	104,500	1.06	23,980	25,190	1.05	1,860	1,920	1.03	124,840	131,610	1.05
小計	1,067,117	1,113,711	1.04	215,529	219,616	1.02	33,165	34,714	1.05	1,315,811	1,368,041	1.04
雪寒	10,250	10,460	1.02	13,040	13,400	1.03				23,290	23,860	1.02
交通安全	93,275	95,393	1.02	16,237	16,645	1.03	2,200	2,380	1.08	111,712	114,418	1.02
合計	1,170,642	1,219,564	1.04	244,806	249,661	1.02	35,365	37,094	1.05	1,450,813	1,506,319	1.04

表2 平成6年度一般国道(補助)決定

(単位:百万円)

事業種別	建設省			離島			沖縄			合計		
	5年度当初	6年度決定	対前年度比	5年度当初	6年度決定	対前年度比	5年度当初	6年度決定	対前年度比	5年度当初	6年度決定	対前年度比
改築	404,679	410,991	1.02	7,263	7,274	1.00	4,460	4,050	0.91	416,402	422,315	1.01
高規格	23,731	23,043	0.97							23,731	23,043	0.97
一般	380,948	387,948	1.02	7,263	7,274	1.00	4,460	4,050	0.91	392,671	399,272	1.02
一次	228,756	226,026	0.99	5,773	6,265	1.09	510	510	1.00	235,039	232,801	0.99
二次	152,192	161,922	1.06	1,490	1,009	0.68	3,950	3,540	0.90	157,632	166,471	1.06
共同溝	710	430	0.61							710	430	0.61
特殊改良	53,400	58,754	1.10	2,033	2,552	1.26	20	50	2.50	55,453	61,356	1.11
補修	56,410	53,590	0.95	371	466	1.26	240	170	0.71	57,021	54,226	0.95
維持							468	1,000	2.14	468	1,000	2.14
小計	515,199	523,765	1.02	9,667	10,292	1.06	5,188	5,270	1.02	530,054	539,327	1.02
雪寒	22,263	22,717	1.02							22,263	22,717	1.02
交通安全	46,764	45,942	0.98	105	104	0.99	554	820	1.48	47,423	46,866	0.99
合計	584,226	592,424	1.01	9,772	10,396	1.06	5,742	6,090	1.06	599,740	608,910	1.02

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約一四、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、総延長で約二、三〇〇km(本州四国連絡道路除き)であり、平成六年度予算は、六、六三九億円(一般有料含み、N・T・T・A型事業費含み)対前年度比一・一一倍を計上し、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、高速自動車国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、七九七億円、補助三、九九三億円の合計九、七九〇億円（対前年度比一・〇〇倍）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、平成六年度の主な新規事業は、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、直轄五七一億円、補助二、三二八億円の合計二、八九九億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（雁坂道路）、高知・愛媛一九四号

（寒風山道路）、第二二路線について事業を継続実施し、新たに広島・島根三七五号の作木・大和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）、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、高知四三三九号、宮崎二六五号等の整備を促進する。

2 二次改築

一般国道の二次改築は、交通混雑の著しい区間におけるバイパス・環状道路の整備、現道の拡幅、交差点の立体化、交通安全対策の推進を図るため、幅の広い歩道等の整備、良好な生活環境の保全、形成を図るための道路の緑化等を推進する。

平成六年度においては、直轄五、二二七億円、補助一、六六五億円の合計六、八九二億円を計上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の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）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等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。

(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の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。

(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・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、二六路線七〇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三六六億円（対前年度比一・二七倍）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。

五 維持修繕

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

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。

平成六年度は、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、一五一路線、一九、七七〇kmになる。この指定区間にかかる維持修繕費は、二、八八二億円（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一三億円を別途計上している。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・補強等を行う。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。

れる維持及び補修の事業費として五五二億円を計上している。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。

六 雪害

第10次雪害五箇年計画（H五〜H九）に基づき、雪害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、平成六年度は直轄一三九億円、補助二二七億円をもって除雪・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エッド、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、一四四億円、補助四六九億円を計上し、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ことに加え、高齢者や障害者の利用に配慮した昇降機付立体横断施設を整備する。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、疲労運転による交通事故を防止するとともに、個性豊かな地域づくりを支援するため、一般道路の休憩施設「道の駅」の整備を推進する。

おわりに

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の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留しており、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

山本 莊輔

一 概 要

平成六年度の高速自動車国道関係予算は一兆二、七五〇億円（うち、社会資本整備事業費七〇億円）の建設費をはじめ、維持改良費、調査費、建設利息からなる事業費一兆七、一〇二億円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採算性の確保を図りながら、第二東名・名神高速道路等一、一八四kmの新規施行命令区間を含む高速自動車国道の計画的整備を推進するため、新たに

- ・ 高速自動車国道に係る資金コストの低減
- ・ 資金コスト三〇％路線の拡大（東九州自動車道の追加）

・ 償還期間の延長（三〇年から四〇年へ）

の制度の導入が認められ、一、四六一億円（対前年度比二五％の伸び）の国費助成が決定された。

資金計画としては、財政投融资が一兆八、六八九億円で全体資金の約半分を占めているのをはじめとして、縁故債五六四億円、外債六八二億円、民間借入金五六九億円、業務収入等一兆五、九〇一億円をそれぞれ計画するとともに、政府出資金等一、四六一億円を予定している。

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

二 建設費

平成六年度の高速自動車国道建設費は、一兆二、

七五〇億円で、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七〇億円（五二・五％NTT資金、四七・五％開発者負担金）を社会資本整備事業費として計上している。

平成五年度には、近畿自動車道・堺岸和田和泉間、山陽自動車道・備前岡山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。

平成六年度には、四国縦貫自動車道のいよ西条川内間三五・六kmの供用をはじめ八区間一四六・九kmの供用を図るとともに、東名高速道路の厚木大井松田間二二・九kmの六車線改築事業などを行い、あわせて一六九・八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、七

表1 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～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)	5,574.3km	
平成6年度末 供用延長(予定)	5,721.2km	

(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. 改築延長は、平成6年度末供用延長には含まない。

表2 平成6年度 高速自動車国道の予算内訳

(単位：百万円)

区分		6年度予算(A)	5年度認可(B)	比較増減(A-B)	(A)/(B)
事業計画	建設費	1,274,960	1,347,400	△72,440	0.95
	(うち社会資本整備事業費)	(6,960)	(7,400)	(△440)	(0.94)
	維持改良費	257,300	228,182	29,118	1.13
	調査費	6,710	4,902	1,808	1.37
	建設利息	171,211	178,909	△7,698	0.96
	小計	1,710,181	1,759,393	△49,212	0.97
	業務管理費等	2,083,433	2,135,612	△52,179	0.98
合計	3,793,614	3,895,005	△101,391	0.97	
資金計画	政府出資金等	146,121	116,630	29,491	1.25
	社会資本整備事業収入	6,960	7,400	△440	0.94
	財投資金	1,868,900	2,055,600	△186,700	0.91
	緑故債	56,400	83,700	△27,300	0.67
	外債	68,200	66,000	2,200	1.03
	民間借入金	56,900	86,600	△29,700	0.66
	業務収入等	1,590,133	1,479,075	111,058	1.08
合計	3,793,614	3,895,005	△101,391	0.97	

二二km(法定予定路線一一、五二〇kmの約五〇%)に達する予定である。
また、工事については、平成七、八年度供用予定区間の既発注工事を促進するとともに、新たに平成八、一〇年度の供用予定区間を中心に土工事に着手する。
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、山陽

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や車両の大型化による老朽化対

策等、維持管理関係費の所要額が増加する傾向の中で、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、近年の交通事故の急増に鑑み、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、総合的な交通安全対策を実施することとし、さらに道路利用者へのサービス向上を図るため、

平成五年度に策定した「渋滞対策プログラム」に基づき各種渋滞対策を行うこととしている。

これらを踏まえ、平成六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、五七三億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、災害の予防のための法面の補強、異常気象時・地震時における対応等を行う。平成六年度は、「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、小修繕工事等を実施し、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

平成六年度の調査費は六七億円となっている。予算内容は、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営計画や採算性確保等の検討及び交通量の集計・解析等を行う経済調査、事業区域内の埋蔵文化財の発掘調査を行う特別調査等である。

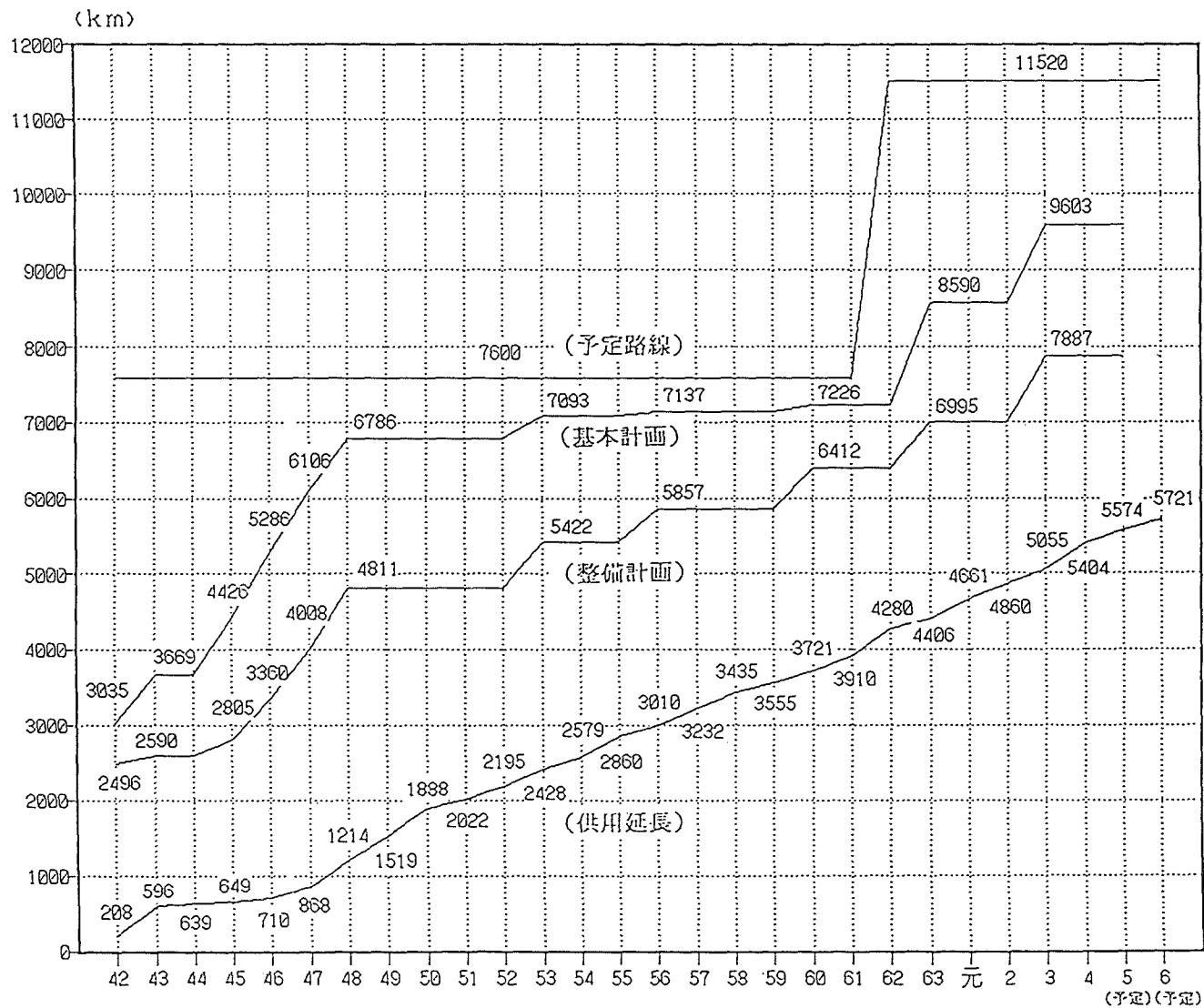
五 おわりに

高速自動車国道事業の平成六年度政府予算案は、事業費一兆七、一〇二億円、政府出資金等国費の大幅増額が決定され、第11次道路整備五箇年計画の二年目として、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一層の経費節減、国費助成の拡充等を行い、適正な料金水準のもとで、採算性を確保しつつ、平成五年一月に施行命令を発した三四区間一、一八四kmを含む事業中区間の事業を推進することとしている。

高速自動車国道は、人や者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。



初 供 用	S38. 7.16
1,000km 供用	S48. 9. 6
2,000km 供用	S51.12.19
3,000km 供用	S57. 3.30
4,000km 供用	S62.10. 8
5,000km 供用	H 3.12. 7

高速自動車国道建設の推移

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

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。

平成六年有料道路関係予算は、五箇年計画対象事業費で三六、五三億円であり、対前年比で一・〇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、〇・九五倍となっている。また、平成六年度においては、国費三、七二億円(対前年度比一・〇九倍)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

平成六年度予算額は、日本道路公団全体で、四兆四、〇五六億円(対前年度比〇・九九倍)であり、そのうち一般有料道路は、六、一二〇億円(対前年度比一・〇六倍)となっている(表2)。

2 一般有料道路の建設

平成六年度には建設費二、三四九億円(対前年度比一・一八倍)をもって、伊勢湾岸道路等継続三五路線の建設を推進し、うち百石道路等四道路の完成及び一部完成を図る(表3)とともに、新

たに三陸縦貫自動車道(仙塩道路)及び横浜横須賀道路(佐原〜馬堀海岸)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

平成六年度においては、建設費三、七七四億円(対前年度比一・〇六倍)をもって、湾岸線等一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、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、湾岸線(三期)の一部及び(四期)の完成を図る。

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 (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	3,652,186	371,248	3,633,216	342,074	1.01	1.09
日 本 道 路 公 団	2,032,675	150,075	2,031,328	120,815	1.00	1.24
首 都 高 速 道 路 公 団	567,349	40,406	537,442	39,800	1.06	1.02
阪 神 高 速 道 路 公 団	297,143	6,550	363,875	9,300	0.82	0.70
本 州 四 国 連 絡 橋 公 団	239,293	33,048	212,615	29,532	1.13	1.12
東 京 湾 横 断 道 路 株 式 会 社	218,191	0	195,510	0	1.12	—
地 方 道 路 公 社 等	249,335	92,669	235,246	94,127	1.06	0.98
(NTT - A 型 事 業)	(213,818)	(90,535)	(221,460)	(94,291)	(0.97)	(0.96)
小 計	3,603,986	322,748	3,576,016	293,574	1.01	1.10
道 路 開 発 資 金	97,000	48,500	97,000	48,500	1.00	1.00

- <注> 1. 有料道路の各区分の計数には、(NTT-A型事業)を含む。
 2. 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。
 3. 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。

表2 平成6年度日本道路公団予算総括表

(単位：百万円)

区 分	6 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	1,274,960	234,900	1,509,860	1,347,400	199,700	1,547,100	0.95	1.18	0.98
(うち社会資本整備事業費)	(6,960)	(0)	(6,960)	(7,400)	(0)	(7,400)	(0.94)	(—)	(0.94)
維 持 改 良 費	257,300	29,718	287,018	228,182	26,334	254,516	1.13	1.13	1.13
調 査 費	6,710	1,192	7,902	4,902	1,053	5,955	1.37	1.13	1.33
建 設 利 息	171,211	56,684	227,895	178,909	44,848	223,757	0.96	1.26	1.02
小 計	1,710,181	322,494	2,032,675	1,759,393	271,935	2,031,328	0.97	1.19	1.00
業 務 管 理 費 等	2,083,433	289,487	2,372,920	2,135,612	303,196	2,438,808	0.98	0.95	0.97
合 計	3,793,614	611,981	4,405,595	3,895,005	575,131	4,470,136	0.97	1.06	0.99
(資金計画)									
政 府 出 資 金 等	146,121	300	146,421	116,630	300	116,930	1.25	1.00	1.25
社 会 資 本 整 備 事 業 収 入	6,960	0	6,960	7,400	0	7,400	0.94	—	0.94
政 府 借 入 金	3,654	0	3,654	3,885	0	3,885	0.94	—	0.94
開 発 者 負 担 金	3,306	0	3,306	3,515	0	3,515	0.94	—	0.94
財 投 資 金	1,868,900	359,100	2,228,000	2,055,600	360,300	2,415,900	0.91	1.00	0.92
縁 故 債	56,400	24,600	81,000	83,700	11,300	95,000	0.67	2.18	0.85
外 債	68,200	11,800	80,000	66,000	0	66,000	1.03	—	1.21
民 間 借 入 金	56,900	13,100	70,000	86,600	3,400	90,000	0.66	3.85	0.78
業 務 収 入 等	1,590,133	203,081	1,793,214	1,479,075	199,831	1,678,906	1.08	1.02	1.07
合 計	3,793,614	611,981	4,405,595	3,895,005	575,131	4,470,136	0.97	1.06	0.99

- <注> 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。

表3 平成6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)
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	6.1
湯沢横手道路	一般国道13号	秋田県平鹿郡十文字町梨木羽場 ～同県横手市婦気大堤	6.8
湯浅御坊道路	一般国道42号	和歌山県有田郡吉備町天満 ～同県同郡広川町大字井関	6.4
宇佐別府道路	一般国道10号	大分県宇佐市大字山本 ～同県宇佐郡院内町大字小坂	4.6

表4 平成6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)
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 ～同県宮城郡利府町春日	7.8
横浜横須賀道路 (佐原～馬堀海岸)	一般国道16号	神奈川県横浜須賀市馬堀海岸4丁目 ～同県同市佐原1丁目	4.3

表5 平成6年度首都高速道路公団予算総括表

(単位：百万円)

区分	6年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設費等 (うち社会資本整備事業費)	377,463 (82,563)	357,297 (84,297)	1.06 (0.98)
高速道路改築費	37,600	28,600	1.31
関連街路分担金	34,000	32,000	1.06
調査費	1,166	1,145	1.02
維持修繕費	44,591	41,919	1.06
建設利息	72,529	76,481	0.95
小計	567,349	537,442	1.06
業務管理費等	319,889	319,285	1.00
合計	887,238	856,727	1.04
(資金計画)			
出資金	21,300	19,900	1.07
政 府	10,650	9,950	1.07
地方公共団体	10,650	9,950	1.07
社会資本整備事業収入	59,512	59,700	1.00
政府借入金	29,756	29,850	1.00
地方公共団体借入金	29,756	29,850	1.00
財投資金	521,900	485,200	1.08
縁故債	13,400	30,000	0.45
民間借入金	10,000	13,000	0.77
業務収入等	261,126	248,927	1.05
合計	887,238	856,727	1.04

<注>1.社会資本整備事業収入中の政府借入金は、NTT-A型資金である。

2.建設利息には、社会資本整備事業費に係る建設利息6,705百万円(前年度5,253百万円)を含む。

2 阪神高速道路公団

平成六年度においては、建設費二、一〇〇億円（対前年度比〇・八六倍）をもって、神戸山手線等二一路線の継続事業を推進し、特に、明石海峡大橋関連事業である北神戸線、神戸山手線等の事業の推進を図る（表6）。

また、新たに大阪京都線（新十条通）二・八kmの建設に着手する（表7、8）。

表6 平成6年度阪神高速道路公団予算総括表

（単位：百万円）

区 分	6年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設費等 (うち社会資本整備事業費)	210,000 (-)	245,000 (2,476)	0.86 (-)
高速道路改築費	20,865	16,816	1.24
関連街路分担金	109	44	2.48
調査費	836	721	1.16
維持修繕費	30,495	28,256	1.08
建設利息	34,838	73,038	0.48
小計	297,143	363,875	0.82
業務管理費等	247,100	216,916	1.14
合 計	544,243	580,791	0.94
(資金計画)			
出 資 金	13,100	16,300	0.80
政 府	6,550	8,150	0.80
地方公共団体	6,550	8,150	0.80
社会資本整備事業収入	-	2,300	-
政府借入金	-	1,150	-
地方公共団体借入金	-	1,150	-
財 投 資 金	332,200	382,600	0.87
緑 故 債	11,800	26,500	0.45
民間借入金	9,000	12,200	0.74
業務収入等	178,143	140,891	1.26
合 計	544,243	580,791	0.94

<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. 前年度の建設利息には、社会資本整備事業費に係る建設利息974百万円を含む。

表7 平成6年度阪神高速道路新規着手箇所

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8 平成6年度阪神高速道路完成予定箇所

道 路 名	区 間	延長(km)
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

表9 平成6年度本州四国連絡橋公団予算総括表（単位：百万円）

区 分	6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	189,538	189,500	172,726	172,700	1.10	1.10
調 査 費	703	686	579	562	1.21	1.22
維 持 管 理 費	7,528	6,583	6,878	5,523	1.09	1.19
建 設 利 息 等	42,524	42,524	33,830	33,830	1.26	1.26
小 計	-	239,293	-	212,615	-	1.13
業 務 管 理 費 等	379,203	301,023	393,131	305,899	0.96	0.98
合 計	619,496	540,316	607,204	518,514	1.02	1.04
(資金計画)						
出 資 金	49,573	49,573	44,298	44,298	1.12	1.12
政 府	33,048	33,048	29,532	29,532	1.12	1.12
地方公共団体	16,525	16,525	14,766	14,766	1.12	1.12
補 助 金	26	-	17	-	1.53	-
財 投 資 金	238,000	238,000	223,300	223,300	1.07	1.07
緑 故 債	191,300	191,300	180,100	180,100	1.06	1.06
民 間 借 入 金	16,900	16,900	21,700	21,700	0.78	0.78
業 務 収 入 等	123,697	44,543	137,789	49,116	0.90	0.91
合 計	619,496	540,316	607,204	518,514	1.02	1.04

三 本州四国連絡橋公団

平成六年度においては、道路建設費一、八九五億円（対前年度比一・一〇倍）をもって以下の事業を推進する（表9）。

神戸・鳴門ルートについては、明石海峡大橋関連区間の海峽部について、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。また、陸上

表10 平成6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	6年度 (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	24,707	18,010	1.37
小 計	218,191	195,510	1.12
その他経費等	6,397	4,186	1.53
合 計	224,588	199,696	1.12
(資金計画)			
道路開発資金	48,800	39,800	1.23
財投資金	111,800	88,600	1.26
外 債	27,000	24,400	1.11
民間借入金等	36,988	46,896	0.79
合 計	224,588	199,696	1.12

部については、西神地区工事、神戸側のトンネル・高架橋、淡路島内の橋梁・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・今治ルートについては、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。また、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及び大三島島内の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、下部工事、主塔工

表11 有料道路融資事業予算

平成6年度(A)		平成5年度(B)		倍率(A)/(B)	
事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
249,335	92,669	235,246	94,127	1.06	0.98

事及びケーブル工事を継続する。また、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、因島島内橋梁工事等を継続する。

四 東京湾横断道路株式会社

平成六年度においては、建設費の会社分として一、九三五億円（対前年度比一・〇九倍）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七五億円が計上されている（表10）。

五 有料道路融資事業

1 概 要

地方道路公社等が行う指定都市高速道路、一般有料道路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。

平成六年度の有料道路融資事業の予算額は、事業費二、四九三億円（対前年度比一・〇六倍）である（表11）。

表12 平成6年度一般有料道路新規着手箇所

道路名	事業主体	路線名	区間	延長(km)
衣浦トンネル (拡幅)	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 (拡幅)	広島県(公)	(注)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 (拡幅)	大分県(公)	(注)中判田下郡線	大分県大分市片島～ 大分県大分市羽田	2.0
水海道有料道路	茨城県(公)	(国)354号	茨城県水海道市豊岡町～ 茨城県水海道市小山戸町	2.7
銚子新大橋有料道路	千葉県(公)	(一)銚子波崎線	千葉県銚子小船木町～ 茨城県鹿島郡波崎町矢田部	1.6
三浦縦貫道路	神奈川県(公)	(注)横須賀三崎線	神奈川県横須賀市衣笠町～ 神奈川県横須賀市林	4.7
播但連絡道路 (5期)	兵庫県(公)	(国)312号	兵庫県朝来郡生野町円山～ 兵庫県朝来郡和田山町	17

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)等継続二六路線の整備を推進するとともに、新たに播但連絡道路

表13 平成6年度一般有料道路完成予定箇所

道路名	事業主体	路線名	区間	延長(km)
白馬長野有料道路	長野県(公)	(注)長野大町線	長野県長野市信更町安庭～ 長野県上水内郡中条村大字中条	2
尻無川新橋有料道路	大阪市	(注)大阪港八尾線	大阪市港区海岸通り～ 大阪市大正区鶴町	1.4
島大橋有料道路 (拡幅)	岐阜県(公)	(注)岐阜関ヶ原線	岐阜県岐阜市1日市場～ 長野県岐阜市曾我屋	0.7
※第二多摩川原橋有料道路	東京都(公)	(編)川崎府中線	東京都稲城市大字東長沼～ 東京都府中市押立町3丁目	1.6
※能登海浜道路 (拡幅)	石川県(公)	(注)金沢田鶴浜線	石川県河北郡七塚町白尾～ 石川県羽咋市柳田町	23.4
※三才山トンネル有料道路	長野県(公)	(国)254号	長野県松本市大字三才山～ 長野県松本市大字島内	11.3
※志賀中野有料道路	長野県(公)	(注)中野豊野線	長野県中野市大字七瀬～ 長野県中野市大字栗林	2.6
※琵琶湖大橋有料道路 (拡幅)	滋賀県(公)	(一)守山栗東線	滋賀県守山市水保町～ 滋賀県大津市真野町	3
※高知桂浜道路	高知県(公)	(注)高知南環状線	高知県高知市横浜～ 高知県高知市深谷町	2.3

※NTT-A型事業

(五期)(兵庫県)等七路線の整備に着手し、このうち、三才山トンネル有料道路(長野県)等九路線の完成を図る。
 駐車場については、練馬駅北口地下駐車場(東京都)等継続二一箇所の整備を推進するとともに、

新たに城址第二地下駐車場(群馬県)等八箇所の整備に着手し、このうち山形市済生館前駐車場(山形県)等五箇所の完成を図る(表14、15)。

表14 平成6年度有料融資駐車場新規着手箇所

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)A 846号線	群馬県高崎市高松	393台
熊谷市営本町駐車場	熊谷市	(市)熊谷55号線	埼玉県熊谷市本町1丁目	336台
柏市市営駐車場	柏市	(政)市27-316号	千葉県柏市中央町	219台
八王子駅北口地下駐車場	八王子市	(政)市八王子駅前線	東京都八王子市旭町、東町、横山町	430台
大新公園地下駐車場	和歌山県	(政)一和歌山停車場線	和歌山市坊主丁	201台
谷町筋地下駐車場	※大阪市(公)	(注)大阪和泉南線	大阪府中央区谷町1丁目、2丁目	200台
北野駐車場	神戸市	(注)山麓線	神戸市中央区北野町1丁目	500台

*：大阪市道路公社は平成6年度設立予定

参考：平成6年度駐車場新規着手箇所【NTT-A型事業：総合駐車場事業】

駐車場名	事業主体	路線名	工事箇所	台数
王子駐車場	神戸市(公)	(注)長田桶日尾線	神戸市灘区王子町1丁目	600台

表15 平成6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	工事箇所	台数
山形市済生館前駐車場	山形市	山形市七日町1丁目	444台
大阪市扇町通地下駐車場	大阪市	大阪市北区扇町	262台
靱地下駐車場	大阪市	大阪市西区靱本町	250台
阪神尼崎駅前地下駐車場	尼崎市	兵庫県尼崎市神田中通1丁目	295台
* 塙田駐車場	栃木県(公)	宇都宮市塙田1丁目	400台

注) * : NTT-A型事業

表16 平成6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	区間	延長(km)
名濃道路	名古屋高速道路公社	未定	愛知県小牧市村中～ 名古屋市北区大我麻町	8.2

表17 平成6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	区間	延長(km)
名古屋高速道路 高速分岐2号線	名古屋高速道路公社	名古屋市道 高速分岐2号線	名古屋市西区那古野～ 名古屋市中区丸の内	0.6
名古屋高速道路 高速名古屋朝日線	名古屋高速道路公社	愛知県道 高速名古屋朝日線	名古屋市中村区名駅～ 名古屋市西区那古野	0.6
名古屋高速道路 高速名古屋新宝線	名古屋高速道路公社	愛知県道 高速名古屋新宝線	名古屋市中村区名駅～ 名古屋市中村区名駅	0.5

3 指定都市高速道路

(1) 名古屋高速道路

名古屋高速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に着手する。また都心ループの一部を形成する、名駅～丸の内間一・七kmの完成を図る(表16、17)。

(2) 福岡北九州高速道路

福岡高速一号線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。

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、都道府県道約一二万km、市町村道約九三万kmからなり、我が国の一般道路延長の九五%を占め、その整備状況は表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。

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市町村道の整備に要する事業費を表2のとおり計上している。

二 地方道の整備方針

都道府県道及び幹線的な市町村道は、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、改良率は都道府県道で六〇%、幹線市町村道においては三〇%強、また舗装率は都道府県道で五〇%、市町村道で七〇%（簡易舗装含み）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。

地方道整備の観点

都市部及び地方部における地方道に対する整備に対し、次の四つの観点から重点的な支援を実施することとする。

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			
		改良済		舗装済	
		延長	率	延長	率
都道府県道	123,226	73,988	60.0	62,181	50.5
主要地方道	56,628	38,777	68.4	35,392	62.5
一般県道	66,598	35,211	52.8	26,789	40.2
		(443,682)	(47.2)	(660,421)	(70.3)
市町村道	939,420	134,916	14.4	151,350	16.1
幹線市町村道	202,199	67,752	33.5	45,340	22.4
一般市町村道	737,221	67,164	9.1	106,010	14.4
地方道計	1,062,646	208,904	19.7	213,531	20.1

(注) ① 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。
② 市町村道は上段（ ）書きは、一車線改良済含み及び簡易舗装含みの数値である。

表2 平成6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		
	5決定	6決定	伸率	5決定	6決定	伸率	5決定	6決定	伸率	5決定	6決定	伸率	5決定	6決定	伸率
都道府県道	589,061	599,858	1.018	90,263	90,750	1.005	39,572	41,675	1.053	28,407	29,042	1.022	747,303	761,325	1.019
改築系	533,764	546,823	1.024	85,233	85,380	1.002	37,080	39,032	1.053	27,275	27,640	1.013	683,352	698,875	1.023
補修系	44,579	42,154	0.946	4,340	4,620	1.065	2,192	2,293	1.046	620	686	1.106	51,731	49,753	0.962
共同溝	300	438	1.460										300	438	1.460
大規模自転車道	10,418	10,443	1.002	690	750	1.087	300	350	1.167	400	500	1.250	11,808	12,043	1.020
維持										112	216	1.929	112	216	1.929
市町村道	301,742	306,405	1.015	52,591	52,795	1.004	12,500	13,304	1.064	20,547	20,678	1.006	387,380	393,182	1.015
改築系	301,374	306,045	1.015	52,411	52,605	1.004	12,309	13,167	1.070	16,497	19,468	1.180	382,591	391,285	1.023
補修系	296	260	0.878	180	190	1.056	191	137	0.718				667	587	0.880
共同溝	72	100	1.389										72	100	1.389
維持										4,050	1,210	0.299	4,050	1,210	0.299
地方道合計	890,803	906,263	1.017	142,854	143,545	1.005	52,072	54,979	1.056	48,954	49,720	1.016	1,134,683	1,154,507	1.017

(注) ① 緊急地方道整備事業を含む。但し、市町村道においては、すべて改築系に参入している。
 ② 平成5年度決定、6年度決定は旧N T T-B型分を含む。
 ③ 平成5年度決定、6年度決定は、本表のほかN T T事業従事者補助分がある。

(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、橋梁及びトンネル等を、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) 地域振興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実施する。

(3) 大規模プロジェクト等の支援

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重点的に実施するとともに、大規模なトンネル、橋梁など地方単独事業のみでは集中投資が困難な道路の整備を実施する。

(参考) 交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業の創設

活力のある地域づくりを推進するため、地形的な制約により相互の交流が遅れている都道府県間、市町村道等を直結する大規模なトンネルや橋梁を、技術力、財政力の弱い自治体においても重点的に整備する「交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業」を創設する。

交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業においては、都道府県界または市町村界等を連結する路線で大規模なトンネルまたは橋梁を含む事業に対して、以下のような施策を組み合わせ、整備を促進する。

イ 補助事業による重点的整備

ロ 過疎・山村地域等と都市との連携を図る市町村道を「生活圏域交流基幹道路」として指定し、市町村道事業と都道府県代行業を同時実施

ハ 財政力の弱い市町村に対する財政的・技術的支援を行う「交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業」に係る地方道路公社による立替施行制度を創設

(4) 特定の施策や新技術の促進

地域生活基盤の整備、住宅地整備の促進、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実施する。

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、学校等公共施設整備の整備に関連する道路整備や、安全で信頼性の高い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 住宅宅地整備の促進

宅地開発誘導道路事業をはじめとし、住宅・宅地の供給に関連する道路整備を推進する。

③ 沿道環境の整備

沿道環境の向上、安全で快適な通行空間の確保等の観点から、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に整備するマイロード事業を推進する。

また、平成六年度より、各地域が策定する「地方道路計画」に基づき、より計画的な補助事業を実施する。なお、地方道路計画においては、農道等各種道路との整合性を確保しつつ、総合的な道路整備計画を策定する。

さらに、農山村地域の活性化を支援するためガット・ウルグアイ・ラウンドの農業合意の成立を踏まえ、農山村地域の活性化を支援する道路整備を推進する。特に緊急に支援する必要がある地域において、以下の道路について重点的に整備を推進する。

・農産物物流の広域化等農業経営の改善を支援する道路

(農業生産地と高規格幹線道路のインターチェ

ンジを直結する道路等)

・農山村地域の定住基盤を拡充する道路

(バス路線等農山村と都市部を直結する道路等)

・農山村地域の生活環境を改善する道路

(病院、学校等の公共施設へのアクセス道路等)

また、奥地等産業開発道路の整備、過疎地域の活性化を図る広域基幹道路整備事業を進めるとともに、過疎・山村地域等での市町村道での都道府県代行事業を推進し、地域振興施策を支える道路整備を推進する。

三 国庫債務負担行為

(1) 工事国債

平成六年度においても、前年度の引き続き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二六、三四〇百万円(都道府県道一七、七〇四百万円、市町村道八、六三六百万円)(対前年度比〇・八五)であり、所管別では、建設省二三、一四〇百万円、北海道開発庁一、二〇〇百万円、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

ても例年どおり計上することとしており、限度額は地方道で二三、六〇〇百万円(都道府県道二〇、四一〇百万円、市町村道三、一九〇百万円)(対前年度比一・〇五)であり、所管別では、建設省のみである。

四 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、公園等の公共施設整備、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)を実施する。平成六年度は、事業費で一、一三一、五六五百万円(前年度一、〇八九、六六二百万円)、国費で五九四、八〇〇百万円(前年度五七二、五〇〇百万円)を実施する(都道府県道、市町村道、街路の合計である)。

— 道路管理の実態報告 —

雪国の暖冬少雪

建設省北陸地方建設局長岡国道工事事務所管理第一課長 安藤 英幸

《はじめに》

今年も本格的な雪の季節がやってきた。

世界有数の豪雪地帯を通る国道一七号の管理を受け持つ長岡国道工事事務所は、冬の厳寒期、物流と民生の安定のために交通の確保を目指して日夜奮闘している。

「三八豪雪」以来道路整備が進み、施設・機器類も整備され、除雪体制も整ってきたことにより、かなりの豪雪にも耐えられるようになったのに加え、最近七年間の暖冬少雪により、語り継がれてきた「三八豪雪」の際のような大変な労苦を強いられることはなくなってきたが、一方で交通量が増加し、夏期と変わらぬ交通を確保することが当たり前の要求となりつつある現在、道路管理者の努力だけでは、立ち行かない面が多い。

自然現象が相手の除雪対策は、いつ、なんどき

大災害が襲ってくるかも知れず、安全走行への一寸した配慮、雪国での走行という認識の確立等、道路利用者の意識の変革をも求めないと、冬期の安全で円滑な交通の確保は、難しいものとなっている。

市である。

当事務所は、中越地区の幹線国道である一般国道八号、一七号、一一六号（計二〇六・四km）の改築、維持修繕その他の管理を担当するほか、同一七号、二八九号の一部区間で権限代行工事も担当している。

《雪 国》
「国境の長いトンネルを抜けると雪国だった。」は、川端康成の小説「雪国」の冒頭にでてくる有名な一説である。この「雪国」に描かれた越後湯沢を含む新潟県中越地区は、六市一八町八村、面積四、一〇〇km²、七〇万人が生活している地域であり、当事務所の存する中心都市長岡市は、人口一八万六、〇〇〇人の新潟市に次ぐ県下第二の都

管理区間の地勢は変化に富み、八号、一一六号は海岸平野部を、一七号は平地・山間部となり、特に関東圏との境界三国峠は、湯沢町湯沢から峠まで三〇kmの延長で、標高三〇〇mから一、〇〇〇mまで一気に駆け上がる急峻な地形をなしている。

お馴染みの天気予報では、西高東低の冬型の気圧配置となると、太平洋側には晴マーク、日本海側とりわけ新潟県は雪マークと言うように対照的

な天気となることが多い。

新潟県内でも特に雪の多い当地方では、過去四〇年間に湯沢町湯沢で三二・八mの最大累計降雪量の記録が残っており、これは実に十階建てのビルがすっぽりと雪に埋まってしまふほどの雪が降ることを示している。勿論、山間部から平野部、海岸部にかけて降雪量は少なくなるが、最近の七年間は、山間部では平年雪の八〇〜九〇%、平野部では平年雪の三〇〜四〇%程度の降、積雪に止まっ



写真1 道の確保に昼夜を分たず奮闘する除雪作業

ているものの、過去四〇年の平均は、一七号県境付近三俣で積雪三m、累計降雪一五m、平場の長岡で積雪一・三m、累計降雪六mにも達し、日降雪量は多いときには一mを越す。

国道一七号の三国トンネルを抜けると、そこはまさに雪国なのである。

《克雪対策》

一晩で一mも積もり、家の前の電線さえ跨ぐことのある雪国で生活する人々にとって、「道」は、彼らの生活を守るうえで生命線とも言うべき重要な役割を果たし、昔から「雁木」や「道踏み」と呼ばれる独特の道の確保が編み出されてきた。それでも雪による地域の孤立を宿命として受けとめ、雪が降る前に食料を保存し、雪の間はじっと雪に耐え、家の中で藁仕事や機織りなどをして生活する時期が長く続いた。

しかし、当地域の社会生活に大きな混乱をもたらした「三八豪雪」を契機に本格的な道路除雪の必要性が強く認識され、以降除雪工法、除雪機械、道路の改良等が多くの試行錯誤のもと積み重ねられ、現在では冬期の交通が夏期と同じように確保することが可能となるまでに対策が充実されている。

《降雪前の準備》

八月の暑い「道路をまもる月間」が終わるとともに除雪計画の策定が始動する。

九月には各出張所での計画会議、引き続き事務所、局、沿線市町村、県土木、道路公団、所轄警察署、除雪担当業者、隣接事務所等々の関係機関との対策会議が一月までの間延べ四〇回近く続くのである。

当事務所の除雪は、今年二〇六・四km区間を四維持出張所、一〇工区一〇除雪ステーションに一〇六台の除雪機械を配置して作業にあたる計画である。除雪作業にあたっては、後で詳述する事務所独自の「降雪凍結予測システム」を有効活用し、迅速かつ的確、効率的な道路除雪に心懸けている。作業を効率よく進めるためには、沿道住民、道路利用者の協力も必要であり、市町村広報紙やチラシ等を使い、計画的な屋根雪処理、除雪作業の傷害となる路上駐車の一掃、道路への雪の投げ捨ての防止、雪道用タイヤの着装、冬期路面での安全運転などを積極的にPRすることも重要である。

異常豪雪、雪崩、地吹雪等により安全で円滑な交通の確保が出来ない場合は、所轄署との情報連絡を密にし、機会を失することのないよう適切な通行止又は通行規制を実施することとし、特に、一七号の三国峠を中心とする区間については、年間一、〇〇〇万人を超えるスキー客のうち九割近

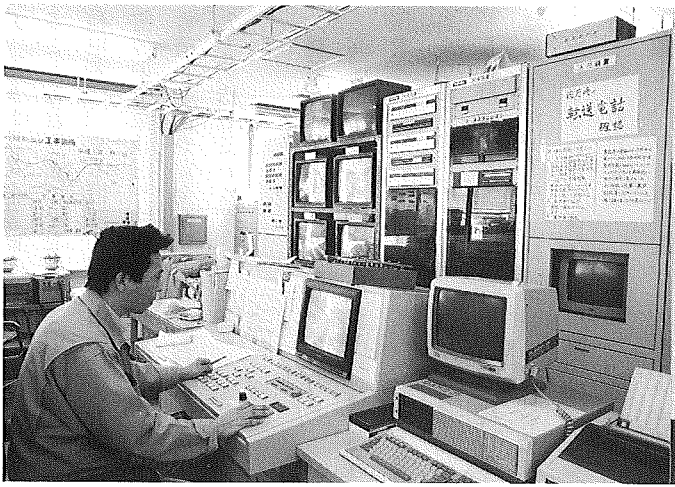


写真2 17号三国峠の管理の中枢、
湯沢維持出張所の道路情報管理室

くが関東方面である点からも、関東地方建設局高崎工事事務所及び日本道路公団との広域的な情報交換を相互に行っている。

また、歩道除雪は、昭和六三年度より通学、通勤、市民生活の実態に即したネットワークを設定し、行政機関が一体となって「雪みち計画」（歩道除雪）を策定し実施しているが、今年度は一箇所七・六kmが新規採択され、九八箇所六八km（歩道のべ延長の約三〇％）の歩行者空間が確保されることとなる。

《道路情報の収集と提供》

気象状況、路面状況が刻一刻と変化する冬期道路の走行にとって、道路情報の収集・提供は、欠かせない。道路情報については、情報収集機器類のフル活用により、道路利用者のニーズにあった、可能な限りリアルタイムな道路情報の提供に努めることとしている。

情報収集機器としては、一六基（一基増設）のITVカメラ（このうち一四基が三国峠の三〇km間に集中している）、雪量観測所一二箇所、雪量テレメータ二六箇所その他、凍結測定装置、交通観測施設やモニター二五名等がある一方、情報提供装置としては、道路情報板三五面（HL型一〇面、A型一五面、B型一〇面）、凍結注意表示器一三基、気温表示器四基、路側放送三区間、情報ターミナル一箇所、更に湯沢維持出張所でのテレホンサービスが整備されている。

特に最近の利用者ニーズに応えるため今年度から強化された点としては、第一に、三国峠をはさんだ関東地方建設局高崎工事事務所との間で、国道一七号の道路利用者に対する道路情報の一層の充実を図るため、相互に有する情報を交換することとした。

この結果、三国峠から新潟県側に設置されているITVカメラの画像を群馬県側にある月夜野道路情報ターミナルで見ることが出来るようになり、



写真3 視覚情報を提供する湯沢情報ターミナル

関東方面からのスキー客に事前の雪道情報を視覚的に提供し、事前の準備時間を十分に確保できるようになったのである。

二点目は、一七号塩沢町関地先（延長二、五〇〇m）、湯沢町湯沢地先（延長三、五〇〇m）、湯沢町浅貝地先（延長一、九〇〇m）の三箇所を設置されている路側放送の情報を、冬期間、早朝六時から夜間二時までの間、二時間おきに新しい情報を提供することとし、あわせて内容の充実を図り情報提供の強化を図ることとした。勿論、道

路、気象状況の急変時にはこの内容も適宜変更することは言うまでもない。このことにより、道路利用者は、見る情報と聞く情報により即時的に降雪等の気象状況や路面状況がわかり、より一層の雪道の準備や安全運転の心構えが事前に行えることと期待している。

《降雪凍結予測システム》

高速道路、バイパス等の道路整備が進み、除雪作業・工法等の進展に伴って、冬期でも夏期と同じような路面状況が続くと、勢い通行車両のスピードもあがってくる。降雪時や夜間、特に凍結時には危険度が増すが、凍結防止剤は道路全線にわたって散布するわけではなく、事故の確率も必然的に高くなってくる。

加えて、平成四年度からスパイクタイヤが全面禁止されたことから、路面管理には一層神経を払う必要がある、この結果、「降雪凍結予測システム」の果たす役割は非常に大きくなっている。

降雪凍結予測システムは、除雪作業や凍結防止剤の散布を行う上で、降雪や凍結に関するきめ細かな情報（実況、予測）を得て効率的・効果的な対策を実施することを目的に、昭和四五年度から降雪予測、昭和五六年度から凍結予測の開発に取り組み、それぞれ五五年度、五八年度から実用化されているもので、気象庁の高層気象データ、地

表気象データ、アメダスデータを用いて、当事務所管内の各地区の降雪や凍結の状況と、各気象要素との関係を統計的に分析して作成した判別式や多重回帰式によって予測するものである。

予測時刻は、一六時のデータを使用し、一七時から翌朝の九時までの地点別の凍結開始時刻と三時間毎の気温予測、二一時から翌朝九時までの二時間と二一時までの二四時間の各地点別の降雪量予測が出力される。

これらの予測データは、出張所、除雪ステーションに配信され、夜間における除雪作業の有無、オペレータの待機指示、あるいは翌日昼間の除雪作業の有無、オペレータの交替の指示等に利用され、降雪時の初期出勤という防災体制の要となる作業に大いに寄与している。また、このデータは県・市町村にも配信され道路網全体の除雪レベルの均一化にも貢献している。

《効率的な除雪工法の検討》

道をあけることに苦闘した時代から、冬でも夏と同様渋滞のないことが求められる時代に、住民、利用者の意識は変化してきている。また最近では、除雪時の地盤振動が激しい、出勤のタイミングが遅い等々の苦情が寄せられる事も多い。

中でも、県道、市町村道との交差点部については、除雪体制レベルの相違のため除雪時間に差が

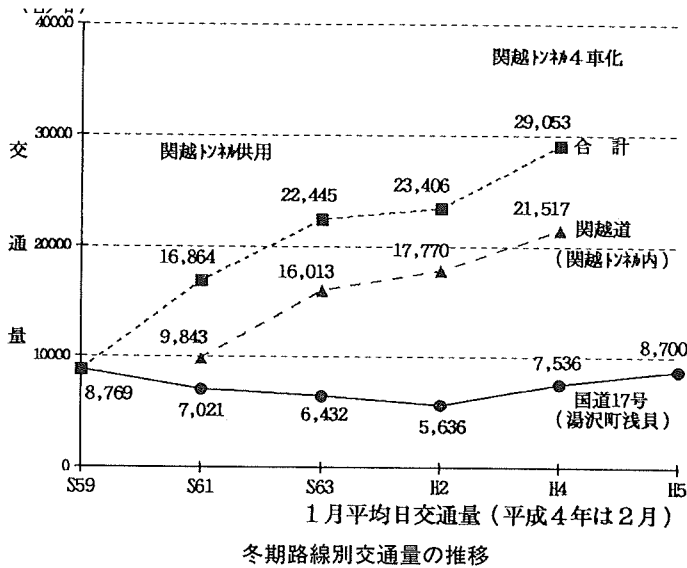
生じ、生じた段差が交通障害となることが多く、道路利用者からの苦情が多い部分である。

県・市町村との事前の除雪検討会議で交差点毎に担当範囲、除雪方法等担当区分を明確にし、効率的な除雪、かつ、道路利用者には不便を感じさせないようなきめの細かな除雪に配慮しているが、より一体的な除雪体制が求められていると言えよう。

また、多車線化や立体交差化が進み、除雪作業面積が大幅に増加するとともに、交差点部における構造の複雑化により除雪作業時間を大幅に要しているため、除雪レベルを確保しながら道路交通をスムーズに流す効率的な除雪工法の検討が必要となってきた。このため今年度は除雪作業を効果的に、かつ除雪機械の性能を最大限に発揮できる工法として、除雪機械を複数台で作業する梯団除雪工法の導入に向けた試験施行を行うこととしている。

《暖冬少雪の功罪》

国道の改築と北陸・関越高速道の開通、関越トンネルの四車化、新幹線の開通などにより東京圏、関西圏からの入り込み客は増加の一途をたどり、道路の除雪が進むにつれ雪をターゲットにしたレジャーが盛んとなり、新潟県内のスキー場には一、六五〇万人（平成四年）のスキー客が入り込むよ



うになった。
山間部のスキー場にはたつぷりの雪があり、平場には雪がないという、スキーを楽しむ人達にとっても、道路を管理する者にとっても暖冬少雪は一見都合と考えられるが、一方でスキーヤーによる大渋滞など、頭の痛い問題が生じていることも事実である。
首都圏からわずか二時間程でスキーが楽しめる地の利の良さと、気安さからスキーヤーがどつと



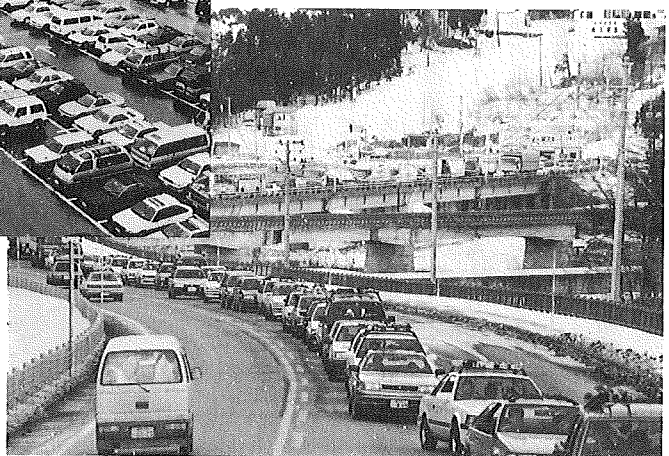
写真4 H5年2月14日の大渋滞 (17号、湯沢町石打)
スキー客の帰途に伴う交通量の増大に“歩いた方が早い”

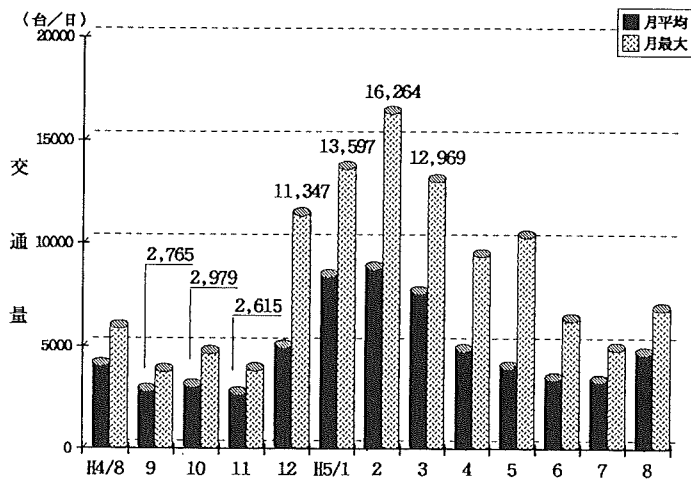


写真5
大駐車場を埋め尽くすスキー客の車
(湯沢町二居)

写真6
スキー板を屋根に乗せ
延々と続く国道17号
(湯沢町二居)

押し寄せてくる。
国道一七号沿線に二一箇所のスキー場を抱える湯沢町は、年間のスキー入り込み客が約八二〇万人、この八五%にあたる七〇〇万人が関東方面からのスキー客であり、約八割の人たちが関越道あるいは一七号を利用してスキー場にやってくると言われている。
休日ともなると、延々とスキーを屋根に積んだ車が道路に連なる様、或いは五、〇〇〇台とも一万台とも言われる駐車場にビッシリと並ぶ車の列





17号湯沢町浅貝地先の交通状況

は見事というより壮観でさえある。これらの車は休日最後の午後になると一斉に関東方面を目指して動き出すのである。この結果、秋の平日と比べて、関越道で一・五倍、一七号では実に五倍近くにもものぼる交通量に膨張してしまう。

一方、降雪の合間に訪れる青空は、すっきりとさわやかにスキーヤーを迎えてくれるが、冬のこの地方の天候は一瞬にして変わる。日中の乾いた路面は雪の降らない地方と何等変わらないが、ひ

とたび雪が降り始めれば、雪道用タイヤ以外の車はあちこちでスリップを起こして動けなくなる。動けなくなると除雪作業が出来なくなり、降り積もる雪がその部分に堆雪し、益々動けない状態に陥ってゆく。このような状態が繰り返され、渋滞の素因を作り出す。

加えて、関越道は、湯沢ICから関越トンネル入口までの間が最も気象条件の厳しいところであり、路面状況は急変しやすく、チェーン規制も数多く敷かれる。夏用タイヤが多い関東圏の車はこのためIC入口でチェーンの装着作業を開始せざるを得なく、結果、湯沢ICの容量は急降下し、高速に乗り切れない車が一七号や沿線のアクセス道路に延々一〇〜二〇kmも並んでしまうということになるのである。

雪国の冬は雪道用タイヤを装着することが常識であるが、湯沢町内を走行する四割が夏用タイヤの車で占められるというデータがある。更には、チェーンを持ち合わせていなかったり、装着の方法を知らないといったドライバーや、雪道走行に不馴れなドライバーも加わる。

これらの車によって引き起こされる渋滞に、一日中巻き込まれ日常生活もままならなくなる地元住民にとっては大変迷惑なことであり、その苦情は、交通管理者である警察署はもとより、我々道路管理者のところにも集中することとなるのである。



写真7 道路上で動けなくなりチェーンを装着するドライバー

この様な渋滞を緩和するため、今年の春先から国、県、町、道路公団の各道路管理者で懇談会を作り、検討を重ねてきた。

この検討から、スキー場への交通の分散と誘導を図るための標識等の整備やチェーン着脱場の新設整備等のハード面の他、スキー客の帰宅時間の分散と交通の集中度の軽減のためのスキー場、民宿等への道路情報提供の一元化処理、雪道用タイヤ着装のPR等のソフト面での対応策を決め、今冬のシーズンに間に合わせたところで、多大な効



写真 8 三国峠のトンネル手前で動けなくなり、車線を塞ぐトラック

果が發揮されるものと期待している。
 渋滞の原因をつくるのはスキー客だけではない。
 幅員が狭くカーブが多い上、急勾配の続く一七号
 では、毎年登れなくなったトラックによる渋滞も
 数件発生する。標高一、〇〇〇m近くの峠付近で

は、気温も非常に低く、停止して何気なく引いた
 サイドブレーキが凍り付いて動けなくなる、チェー
 ンが凍り付いて着装できなくなる等々、雪道に馴
 れていない人たちには予想もつかない現象が起こ
 るのである。

車の足元は絨毯敷きスリッパ履き、着衣は薄着
 というドライバーを時々見かけるが、動けなくなっ
 て車から降り震えているなどという笑えない話も
 ある。雪国に向かって出かけるときには、必ず雪
 道用タイヤを装着し、防寒具等装備を充分にして
 出かけることを忘れないで欲しいものである。

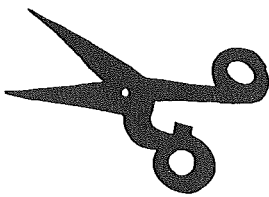
《おわりに》

七年連続の暖冬少雪は、豪雪時の除雪経験者の
 減少をももたらした。

除雪作業を指揮監督する職員の減少もさること
 ながら、地元の除雪請負業者もオペレータの高齡
 化が進み、若いオペレータの中には豪雪時の除雪
 作業の経験を持たない人が増加してきている。

厳寒期の夜討ち朝駆けという厳しい条件の中で
 オペレータの確保も難しくなりつつあり、「一七
 号山間部の除雪車のオペレータは腕が良く、ガー
 ドロープぎりぎりまできれいに除雪する」といわ
 れる程熟練した人達も年々少なくなり、自動化、
 省人化、省エネ化された機械の開発が求められて
 いる。

様々な課題を残しながらも、私たちは、雪国に
 住む人達が雪に耐えるのではなく、雪を乗り越え、
 雪を利用し、さらには雪と親しみ雪を活かして生
 活できるように、そのために果たす道路の役割の
 重要性を再確認しながら、安全で円滑な冬の交
 通確保に向けて頑張っていきたい。



総合経済対策の概要

建設省道路局道路総務課

一 はじめに

我が国経済は、累次にわたる経済対策の効果もあって、住宅建設や公共投資が経済活動を下支えているものの、バブル経済の崩壊や円高等内外経済環境の変化の影響により、依然厳しい状況が続き、中期的な不透明感、閉塞感が広まっている。

政府としては、厳しい状況にある我が国経済を平成六年度中のできるだけ早い時期に本格的な回復軌道に乗せ、七年度以降の安定成長を確実なものにするため、来年度末までの間に可能な限りの施策を展開することが重要であるとの認識のもと、①景気浮揚のための内需拡大、②バブル経済の崩壊等により課題を抱える分野における重点的施策の展開、③経済活力の喚起のための発展環境整備

の三つの観点から、総額一五兆円を上回る史上最大規模の総合経済対策を去る二月八日に策定した。

二 総合経済対策の概要

以下、総合経済対策における建設省関係の主な施策を紹介する。

1 景気浮揚のための内需拡大（別表1参照）

(1) 所得税減税の実施等

五兆四、七〇〇億円の所得税・住民税の特別減税を平成六年度限りの措置として実施。また、法人特別税及び普通乗用車に係る消費税率の特別は、平成五年度末をもって廃止する。

税制改革については、公正で活力ある高齢化社会を実現するため、引き続き検討を進め、年

内の国会において関係の法律を成立させる。

(2) 公共投資等の拡大

総額七兆二、〇〇〇億円の事業規模を確保。

この新たに追加される分も含め、今後とも、公共事業等の円滑かつ着実な執行に努める。また、地方公共団体においても、地方単独事業を含む事業の円滑かつ着実な施行を図るよう要請する。

① 国民生活の質の向上に重点を置いた一般公共事業の追加（事業費三兆五、九〇〇億円、うち、公共用地の先行取得として七、八〇〇億円）

② 国民生活基盤、研究開発基盤等の充実を図るため、施設費の追加（事業費六、一〇〇億円）
③ 地方単独事業について、追加の要請（三、〇〇〇億円）。また、公共用地の取得につい

別表1 総合経済対策の概要

(平成6年2月8日決定)

(単位:億円)

区分	国全体		建設省	
	事業費	国	事業費	国
I. 公共投資等の拡大				
1. 公共事業等	35,900	16,800	26,265	11,933
①一般公共事業	34,100	15,000	24,721	10,389
②公団等	1,800	*1,800	1,544	*1,544
2. 施設費等	6,100	4,200	267	266
3. 地方単独事業等	18,000	-	-	-
①地方単独事業	3,000	-	-	-
②公共用地先行取得等事業債等	15,000	-	-	-
4. 住宅金融公庫	12,000	*12,000	12,000	*12,000
公共投資等計	72,000	33,000	38,532	24,199
II. 民間都市開発推進機構	5年間 5,000	*5,000	5年間 5,000	*5,000
III. 中小企業対策等	13,600	*10,100	-	-
IV. 緊急農業対策	2,300	1,200	-	-
V. 民間設備投資	1,000	*1,000	-	-
VI. 雇用対策	100	100	-	-
VII. 所得減税の実施等	58,500	42,200	-	-
合計	152,500	92,600	43,532	29,199

区分	国全体	国	建設省	国
〈上記のうち 公共用地の先行取得〉				
I. 公共投資等の拡大				
1. 公共事業等	7,800	2,900	7,311	2,536
①一般公共事業	6,100	1,200	5,825	1,050
・当年度完了事業	4,100	1,200	3,803	1,050
・用地国債	2,000	-	2,022	-
②公団等	1,700	*1,700	1,486	*1,486
・道路関係公団	1,400	*1,400	1,400	*1,400
・特別会計等	300	*300	86	*86
2. 地方単独事業等	15,000	-	-	-
・公共用地先行取得等事業債等				
合計	22,800	2,900	7,311	2,536

(注) *印は、財投資金、財投機関自己資金等(6年度措置予定分を含む)。

- では、一兆五、〇〇〇億円の規模で事業費の拡大を要請
- ④ 住宅建設の促進を図るため、住宅金融公庫の事業規模一兆二、〇〇〇億円を追加
- (3) 住宅投資の促進
- ① 住宅金融公庫の融資の追加(七万戸の追加、貸付枠七十七万戸)
- ② 住宅関連税制の拡充
- (イ) 住宅取得促進税制の所得要件の緩和(二、〇〇〇万円以下→三、〇〇〇万円以下)
- (ロ) 住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の拡充
- ・特例計算限度額
- 五〇〇万円→一、〇〇〇万円

・所得要件

一、〇〇〇万円→一、二〇〇万円

③ 容積率の割増制度の運用の弾力化等

(イ) 割増率の各種割増制度について、一定の住宅プロジェクトについてより適切な割増しが可能となるよう運用を弾力化

(ロ) 住宅に係る容積率規制について、地下室の床面積の取扱いの見直し(建築審議会で検討中)

④ 住宅建設コスト低減

(イ) 住宅建設コスト低減のためのアクション・プログラムの策定

(ロ) 定期借地権制度の普及促進、適正な市場の育成等諸条件の整備

⑤ 住宅供給のための諸施策の推進

特定優良賃貸住宅の供給、公共賃貸住宅の建替及び改善、住宅宅地関連公共施設の整備等の推進

2 課題を抱える分野における重点的施策の展開

(1) 土地の有効利用促進

土地の有効利用を通じ、公共事業、住宅建設、都市開発や民間事業等の推進を図るため、公共用地や民間都市開発事業用地の先行取得、土地の有効利用等のための税制上の措置、不動産取引情報の充実、不動産共同投資のための事業環

境整備等土地の有効利用を円滑に進めるための措置を講ずる。

① 公共用地の先行取得（二兆二、八〇〇億円
の規模）

② 用地の先行取得を円滑に進めるための制度
の拡充

(イ) 都市開発資金融資制度の拡充（貸付対象
土地の面積要件の緩和等）

(ロ) 住宅・都市整備公団が行う住宅宅用地
の先行取得に係る出資金制度の拡充（出資
金を用地取得費の一部に充当することによ
る保有コストの削減）

(ハ) 地方住宅供給公社による住宅用地の先行
取得に伴う利子負担軽減のための助成制度
の創設

なお、これに関連した道路関係の施策として、
第三次補正予算に係る施策で、街づくり促進道
路整備用地取得業がある。これは、土地区画整
理事業及び市街地再開発事業による道路の整備
改善のための用地の先行取得に対して道路開発
資金制度による低利融資を行い、面的整備事業
による幹線道路の整備と良好な街づくりを促進
しようとするものである。

③ 民間都市開発事業による土地の有効利用の
推進

(財)民間都市開発推進機構の活用による都市

開発事業用地の先行取得制度の創設（五年間
五、〇〇〇億円）

④ 土地の有効利用等のための税制上の措置
(イ) 市街地における土地の有効利用を促進す
るための軽減税率等の適用対象の拡大（事
業用を含む優良建築物を建設する事業等の
ために土地等を譲渡した場合を追加）

(ロ) 事業用資産の買換え特例の適用対象の拡
大

(ハ) 特定の居住用財産の買換え特例の譲渡価
額要件の引上げ（譲渡価額一億円以下→二
億円以下）

(ニ) 民間都市開発推進機構の活用による都市
開発事業用地先行取得業務を支援する税制
上の措置

(ホ) 三大都市圏の特定市の市街化区域におけ
る特別土地保有税の課税の特例（いわゆる
ミニ保有税）は、平成六年一月一日以後に
取得された土地については適用しないこと
とし、平成六年度税制改正において所要の
措置を講ずる。

⑤ 土地の有効利用を円滑に進めるための措置
(イ) 低未利用地有効利用促進協議会の設置等
地方公共団体等を構成員とする低未利用
地有効利用促進協議会の設置等による土地
の有効利用の推進

(ロ) 土地取引関連情報の充実

指定流通機構による不動産市況情報提供
のためのシステム整備

(ハ) 監視区域制度の弾力的運用

(ニ) 不動産共同投資のための事業環境整備
不動産共同投資事業について、事業参加
者の保護のあり方についての検討を含め、
事業環境の整備を行い、その健全な発展を
図る。

(2) 中小企業対策等（略）

(3) 農業の国際化対応のための緊急対策（略）

(4) 雇用対策（略）

(5) 金融・証券市場に関する施策
金融市場活性化の鍵である不良資産等の処理
の一層の促進、資金の円滑な供給及び証券市場
活性化のための規制緩和等を引き続き実施する。

(イ) 当分の間、土地関連融資に係るいわゆる
トリガー方式の適用を停止

(ロ) (株)共同債権買取機構の活用と担保不動産
の処理促進等

3 経済活力の喚起のための発展環境整備

(1) 規制緩和等の推進

新規事業の創出や事業の拡大等の経済的効果
を期する観点からの規制緩和等を実施。建設省
としては、住宅の地下室に係る容積率の規制の

緩和等住宅・土地関連を中心とした規制緩和等の推進を図る。

(2) 新規産業創出の促進と発展への支援(略)

(3) 地域の視点に立った経済の活性化

地域の特性と創意を生かし魅力にあふれた特色ある地域づくりを進めるとともに、各地域の経済力の発現を通じた経済の活性化を図ることが重要であり、このため、業務核都市や大阪湾臨海地域の整備、地方拠点都市地域の整備、広域的な生活圈相互の交流を円滑にし拡大する高規格幹線道路等の整備の計画的推進を行う。

(4) 調和ある対外経済関係の形成

内需拡大策、ガット・ウルグアイ・ラウンドの合意等に加え、内外無差別及び公正かつ開放的な市場の形成、輸入の促進、対日投資の促進、開発途上国支援等による国際社会への貢献を通じ、調和ある対外経済関係の形成を図る。

(イ) 輸入の促進

良質かつ安価な住宅の輸入を促進するため、引き続き、輸入住宅の常設展示場の確保を行う。

(ロ) 政府調達手続の改善

ガット政府調達協定改定交渉の合意に基づく政府調達に関する協定の対象となる調達及び機関の範囲の拡大、一般競争入札による調達機会の増大、アクション・プログラム

ラムの一層の推進による政府調達手続の一層の透明性の確保、公正な競争の機会の増大

(ハ) 市場開放問題苦情処理体制(OTO)の活用等

◇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

「今後における行政改革の推進方策について (行革大綱)」閣議決定について

建設省道路局路政課

行政改革については、近時、第三次臨時行政改革推進審議会の最終答申(平成五年一〇月二七日)及び経済改革研究会報告(平成五年一月八日及び一二月一六日)等が相次いで出されているところであるが、これらを踏まえ、本年二月一五日、政府は、今後における行政改革の推進方策について、閣議決定をした(いわゆる「行革大綱」)。

政府は、これまでも年度ごとの行政改革の推進方策を決定してきたが、今回は、今後五年以内を目途に実施する中期的な行政改革課題についての取組み方針を定めたことが特徴となっている。

今後、政府は、行革大綱の方針により行政改革を推進していくとともに、引き続き、既定方針に基づく諸改革の着実な実施を図っていくこととしている。具体的には、内閣総理大臣を本部長とす

る行政改革推進本部(平成六年一月二日に設置を閣議決定)において、本方策に基づく施策の具体化を図るとともに、設置が予定されている行政改革委員会(仮称)において、行政改革のフォローアップ等が行われていくこととなる。

なお、参考として、「今後における行政改革の推進方策について」の閣議決定文の抜粋を以下に掲載する。

参考

今後における行政改革の推進方策について

(平成六年二月一五日閣議決定)(抄)

1 規制緩和等の推進

内外への透明性の向上と国際的調和を図りつつ、中長期的に自己責任原則と市場原理に立った経済

社会を実現するとともに、国民の負担軽減や行政事務の簡素化を図るため、公的規制の緩和等を推進する。

(1) 当面の規制緩和等の着実な推進

「緊急経済対策」(平成五年九月一六日経済対策閣僚会議決定)に基づく規制緩和等の措置について、別紙1のとおり、その着実な実施を図る。

このほか、「総合経済対策」(平成五年四月一三日経済対策閣僚会議決定)に基づく許認可等の見直し結果等を踏まえ、経済改革研究会報告(平成五年一月八日及び一二月一六日)を参考として、当面の規制緩和等の措置を別紙2及び3のとおり推進する。

これらにより、今通常国会に所要の法律案

を提出する。

※別紙1～3は、後掲のとおり。

(2) 「規制緩和推進計画」(仮称)の策定

経済的規制については、原則自由・例外規制とすることを基本的考え方とし、大幅な緩和を目指す。社会的規制については、本来の政策目的に沿った必要最小限のものとすることを基本的考え方とし、徹底した見直しを進める。このため、平成六年度内に、政府として、五年を期間とする「規制緩和推進計画」(仮称)を策定することとし、各省庁は、所管行政に係る公的規制の見直しを進める。この見直しに当たり、各省庁は、上記の基本的考え方を踏まえつつ、以下の点に留意する。

i 政策的必要性に基づいて設けられ、その役割を終えた規制は、廃止する。

なお、廃止するために条件整備等を要する規制については、その条件及びスケジュール等を明らかにする。

ii 社会的に必要な規制については、その目的等に照らし合理的な範囲、内容のものとする。

また、複数の規制が同一対象に対して課せられる場合にあっては、それらの趣旨・目的等を踏まえつつ、整合性の確保を図る。

iii 規制緩和等に関する各界の意見・要望の

吸収に努め、これらに対し現行の制度・運用を維持するものにあつては、その必要性、根拠等を明らかにする。

(3) 届出、報告等に係る国民負担の軽減

届出、報告等に係る国民負担の軽減について、別紙3の当面の措置に引き続き、今後更に、上記の規制緩和推進計画の一環としてその推進を図る。これに当たり、報告等の負担に係る指標等についても検討し、報告等の廃止、記録作成等による代替措置への移行、報告頻度の削減、資料の電子情報化等を推進する。

また、統計報告については、統計調査の廃止・統合、調査事項の削減、調査方法の改善等により、負担の軽減を進めることとし、平成六年度内に各省庁において見直し計画を策定する。

(4) 規制の新設審査及び規制緩和白書(仮称)の作成等

① 規制の新設審査等

各省庁は、規制の新設について、これを必要最小限のものにするとの基本的な方針の下に、大臣官房等総合調整機能を有する部局における審査の充実を図る。

また、内閣法制局、総務庁行政管理局及び大蔵省主計局は、規制の新設についてそ

れぞれの所掌事務に基づき厳格な審査を行う。

規制の新設に当たっては、原則として当該規制を一定期間経過後に見直すこととする。法律により新たな制度を創設して規制の新設を行うものについては、各省庁は、その趣旨・目的等に照らして適当としないものを除き、当該法律に一定期間経過後、その規制について見直しを行う旨の条項を盛り込むものとする。なお、この見直しの結果、その制度・運用を維持するものについては、その必要性、根拠等を明らかにするものとする。

既存の規制についても定期的な見直しを行うこととし、上記の規制緩和推進計画においてその推進方策の具体化を図る。

② 規制緩和白書(仮称)の作成

公的規制の現状、規制緩和の実施状況等の公的規制に関する情報を国民に分かりやすい形で提供するため、「規制緩和白書」(仮称)を平成六年度内を目途に作成し、公表する。

③ 国民の意見等の反映

規制緩和の推進について、国民からの意見・要望を広く収集し、反映させるため、広報・公聴活動の積極的展開を図る。

(5) 競争政策の積極的展開（略）

(6) 製造物責任制度を始めとした総合的消費者被害防止・救済制度の確立（略）

2 地方分権の推進

地域における行政の自主性・自立性を高め、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現を目指し、国・地方の機能分担等の見直しを始めとして、国・地方の関係等の改革を進め、地方分権の推進を図る。

(1) 国・地方の関係等の改革に関する大綱方針の策定等

① 地方分権の推進を図るため、国・地方の関係等の改革に関する大綱方針を平成六年度内を中途に策定するものとする。このため、政府部内における検討体制を整備し、地方公共団体を含む関係者の意見をも踏まえつつ、検討を行う。

② 住民に身近な行政は住民に身近な地方公共団体において処理し得るようにすることを基本とし、国・地方の機能分担を見直し、権限委譲や国の関与等の廃止・緩和を進める。また、地方公共団体が自主的・主体的に行財政運営を行うことができるよう、地方財源の充実強化に努めるとともに、補助金等の整理合理化等を進める。これらの

ため、各省庁は、上記①の検討に併せ、所管行政について見直しを行う。

③ 上記①の大綱方針の策定の後、直ちに、これに沿って、国会及び政府の合意形成を進め、地方分権推進に関する基本的な法律の制定を目指す。

(2) 自主的な地方行政体制の確立

地方制度調査会答申（平成五年四月一九日）を踏まえ、広域連合制度及び中核市制度の導入を図ることとし、今通常国会に所要の法律案を提出する。また、今後における市町村の自主的合併の推進のための措置の在り方について検討を進める。

(3) 地方分権特例制度の円滑・着実な実施

平成四年一二月八日付け閣議決定に基づく地方分権特例制度については、第一回指定（平成五年一二月一六日）により講ずることとした特例措置等の着実な実施を図るとともに、その実施状況について適期にフォローアップを行う。また、第二回指定の募集（平成六年六月末締切）及びこれに係る指定に向け所要の事務を進める。

3 行政情報公開の推進、行政手続の適正化

行政情報の公開に係る制度について本格的検討を進めるとともに、行政手続法（平成五年法律第

八八号）の円滑かつ的確な運用を図る。

(1) 行政情報の公開に係る制度について本格的な検討を進める。下記7の「行政改革委員会」（仮称）において調査審議を行うこととし、政府部内においてこのための所要の準備を速やかに進める。

(2) 行政手続法の円滑かつ的確な施行を図るため、施行前準備の万全を期すとともに、国民に対する積極的な周知、地方公共団体への的確な指導・助言に努める。

また、同法の施行後にあつては、その施行状況調査等の充実を図り、同法の定着に努める。

4 総合調整機能の充実

縦割り行政の弊害を是正し、行政の一体性、総合性を確保する観点から、内閣機能を始めとする総合調整機能の充実を図るとともに、省際問題の改善を推進する。

(1) 内閣の総合調整機能等の充実（略）

(2) 財政資金の重点的・効率的配分の推進
予算は行政運営の基盤であり、予算による調整が行政の総合性の確保に果たすべき役割が極めて大きいことにかんがみ、特に、公共事業関係費の配分について社会経済情勢や産業構造の変化、社会資本の整備状況等を踏ま

え、国民生活の質の向上に資する分野へ更に重点を移す等、限られた財政資金の重点的・効率的配分を図る。

(3) 個別省際問題等の改善

個別省際問題等について、別紙4のとおり
 必要の措置を講ずる。

※別紙4は、後掲のとおり。

5 公務員の人事管理等の改善（略）

6 行政組織、特殊法人等の改革・合理化

行政組織等について、経済社会情勢や行政需要の変化に的確かつ弾力的に対応しつつ、その簡素化・効率化を図るため、その改革・合理化を推進する。

(1) 行政組織・定員

行政組織については、その簡素化・効率化を推進するとともに、新たな行政需要への対応を進めることとし、これに当たっては、スクラップ・アンド・ビルドによる組織の再編・合理化によることを原則とする。省庁の内部部局、附属機関及び地方支分部局の改革・合理化を引き続き推進する。

定員については、第八次定員削減計画の着実な実施等により定員の総数を抑制しつつ、行政需要の変化に対応し、その適正配置を進める。

別紙1 緊急経済対策による規制緩和等措置の実施（抜粋）

1 平成5年内において実施に移したものと

事項	実施内容	実施時期	所管省庁
自動車の総重量等車両諸元に関する制限の緩和	自動車の車両総重量の軸距等に 応じて最大20トンから25トンまで 引上げる等、自動車の車両諸元 について改正	平成5年11月25日	運輸省 建設省

4 平成6年度内に実施するもの

事項	実施内容	実施時期	所管省庁
電線類地中化の際の道路 占用料の軽減	電線類地中化の際の道路占用料 軽減措置を拡充	平成6年度当初 目途	建設省

① 特殊法人等
 ② 特殊法人等、現業等に
 ③ 特殊法人等、現業等に
 各省庁において、おおむね二年間を目途
 に、所管特殊法人等について、順次、事業
 の社会経済的必要性、民間能力の活用、事
 業の総合性・効率性、経営責任の明確化等

別紙2-2 当面の規制緩和等の措置—平成6年以降に実施を予定するもの—（抜粋）

1 廃止

規制事項名	措置内容	措置時期	所管省庁
軌道事業の仮設工事施行 の認可	廃止	平成5年度内	運輸省 建設省
一般自動車道の工事着手 期間の伸長	廃止	次期法改正時	運輸省 建設省

2 緩和

規制事項名	措置内容	措置時期	所管省庁
鉄道財団及び軌道財団に 係る規制	鉄道財団及び軌道財団に係る規制 の緩和について所要の検討	次期法改正時	運輸省 建設省

① 現業等（略）
 ② 財政投融资の運用（略）
 ③ 行政の情報化（略）

の観点から、その事業内容、実施体制等を
 見直し、その結果に基づき必要な措置を講
 ずる。

7 「行政改革委員会」（仮称）の設置

政府による規制緩和等行政改革の実施状況を監視し、必要に応じ意見を述べる事ができる「行政改革委員会」（仮称）を設置することとし、今通常国会に法律案を提出するための所要の準備を進める。

8 その他

以上のほか、行政改革の推進に關し、第三次臨時行政改革推進審議会答申等において提起され、今後において改革の推進を要する諸問題についても、所要の施策の検討、具体化に努めるものとする。

別紙3 届出、報告等に係る国民負担の軽減（抜粋）

1 廃止

報告等事項名	根拠法令等条項	措置時期
運輸開始の届出	軌道法施行規則第17条第2項	平成5年度内
車両の製作、購入又は改造の届出	軌道法施行規則第13条の4	平成5年度内
仮設工事施行の届出（天災事変によるもの）	軌道法施行規則第18条の2第2項	平成5年度内
他の鉄道又は軌道の車両（既認可車両と同一設計のものに限る）の運転の届出	軌道法施行規則第18条の3第2項	平成5年度内
車両廃止の届出	軌道法施行規則第18条の5	平成5年度内
一般自動車道の工事着手の届出	道路運送法第52条第3項	次期法改正時
自動車道事業関係団体の事業報告書等の提出	自動車道事業規則第34条第2項	平成5年度内
防腐措置を施した木材の使用が困難な場合の届出	木材防腐特別措置法第3条第2項	次期法改正時
防腐措置の方法、措置数量、防腐設備等の報告	木材防腐関係届出及び報告規則第4条	上記の施行と同時期

2 範囲の縮小

報告等事項名	根拠法令等条項	措置時期
自動車道事業者の破産又は死亡の届出	自動車道事業規則第31条第3項	平成5年度内

別紙4 個別省際問題等の改善事項（抜粋）

- 1 景観に配慮した道路整備について、地域における関係道路管理者等による連絡調整の場の設置、道路景観整備に関する計画の策定等を推進する。（建設省）
- 2 道路の占・使用許可申請書の提出について、道路管理者又は所轄警察署長のいずれか一方に両方の申請書を提出することができるとする取扱いの申請者への周知を図るとともに、その許可に当たっての道路管理者と所轄警察署長の協議について、適切な運用を図るよう関係機関を指導する。（警察庁、建設省）
- 3 道路工事等に係る道路交通法第80条に基づく道路管理者と所轄警察署長の協議について、その取扱いが区々とならないように適切な協議を実施するよう関係機関を指導する。（警察庁、建設省）
- 4 道路占用許可申請書の様式について、道路法施行規則の一部を改正する省令の施行について（平成2年3月17日付け建設省道政発第15号の3）に基づきその一本化を徹底するよう、都道府県等を指導する。（建設省）
- 5 踏切道の構造改良事業の円滑な推進について、地域における鉄道事業者と道路管理者の連絡調整体制の整備及び長期的な観点からの踏切道の改良計画の策定等に資するとともに、踏切道の安全確保と道路交通の円滑化の要請を相互に調整するためのガイドラインとなる指針等を策定する。（運輸省、建設省）
- 6 放置自動車、沈・廃船について、都道府県、市町村等の関係機関における迅速かつ円滑な事務処理を確保し、投棄を未然に防止するための方策等を検討するため、関係省庁は相互に協議・検討する場を設けるとともに、処理に当たっての基本方針、廃棄物としての認定の考え方・手続き等を含んだ処理マニュアル、処理技術、財源の確保方策等を内容とする総合的な手引書を作成して指導する。（警察庁、厚生省、農林水産省、通商産業省、運輸省、建設省）
- 7 身体障害者の利用に配慮した施設の整備・規格基準について、関係省庁、関係団体を含めた協議会等の設置などにより、施設等の共通的な整備の考え方、規格基準を作成するとともに、都道府県に対しても、施設・整備の設置に際し、関係団体の意見の聴取、関係行政機関間の連携を図るシステムを

道路占用Q&A (第1回)

はじめに

道路占用許可等の道路占用に関する業務は、日常の道路管理業務の大きな部分を占めるものであるが、実務を行う上での参考となるように、この度本シリーズにおいてこれを体系的にとりあげることとした。

第一回目である今回は、道路占用制度の基本的考え方とその意義について概説することとしたい。

一 道路の一般使用

道路は道路管理者によって一般交通の用に供され、その効果として一般の自由な通行が認められている。この一般交通の用に供することが道路の本来目的とするところである

ある。

また、自由使用は使用の対価と両立しないものではない。橋、渡般施設の利用については、旧道路法時代から料金の徴収が認められており(旧道路法第二七条、現行道路法第二五条)、現在では、道路の附属物たる自動車駐車場について(道路法第二四条の二)、一般の道路について(道路整備特別措置法第二条の二、第三条等)も有料制度が認められている。

(道路法第二条第一項参照)。このような使用関係は、それが道路の本来の用法に従うところから、道路の一般使用と呼ばれている。道路は公共用物として、一般公衆の用に供されているため、何人も、他の通行者の通行を妨げない限り、許可その他なんらの行為を要せずして、自由に通行できるものである。自動車専用道路の指定等があるもの等につき、通行が特定の種類の 방법에限定されたり(道路法第四八条の五等)、車両の幅その他諸元について一定の最高限度をこえる車両の通行が制限されたり(道路法第四七条第二項等)するなど、自由使用には各種の限界が設けられる場合があるが、いずれにしてもそのような限界の範囲内であれば万人に無差別に道路の自由な通行が認められているもので

この自由使用の法的性格として、ここで一言ふれておきたいのは、これが権利としての使用権が与えられているものではなく、道路管理者が、道路の使用を開始して一般交通の用に供している結果、その反射的利益としてこれを享受しうるにすぎないということである(昭和四三年一月二九日東京高裁判決等)。この反射的利益を法律上の権利と區別する実益は、法律上の権利の享受が他人によって妨げられた場合には、権利を主張して保護を求めることができるのに対し、反射的利益の場合にはこれができないということにある。もっとも、近年においては両者の区別は相対化されつつあり、行政事件訴訟において原告適格を拡大して従来は反射的利益とされていたものについても法的保護を与える傾向が強くなっている。

二 道路の特別使用（道路の占用）

道路が一般交通の用に供されるということ、先に述べたとおりであるが、これが最も基本的な交通手段を提供するものであることから、これを根幹として生活圏が形成され、公的又は私的な諸活動が展開されることとなるため、特に郵便等の政府事業、電気、ガス、水道、下水道、交通等の公益事業、一般の営利事業等の活動がここに集中してくる。

これらの事業のためには、郵便ポスト、電線、水管、下水道管、ガス管、鉄道、広告塔等を設ける必要があるため、公共用地として一定の空間を画している道路としては、これらの施設のための場を提供せざるを得ない場合が一般的に起こり得る。

ここに道路を一般交通以外の用に供する関係が必然的に生ずるわけである。これを前述の道路の一般使用に対し、特別使用という。

先に述べた一般使用関係を道路の第一次的——本来的機能であるとすれば、この特別使用関係はいわば道路の第二次的——副次的機能である。従って、これはあくまでも道路の本来的機能を阻害しない範囲内でのみ認められるべき性格のものであり、原則として道路管理者の許可（自由裁量）にかからしめら

れている（道路法第三二条等、道路占用許可）。このような制度は、他にも河川法による河川の敷地の占用許可など多くの法令にみられるところである。

三 占用権の性格

道路の占用許可は、道路管理権の作用として、道路を継続して使用する行政行為であり、特定人のために新たに法律上の力を賦与し、許可を受けた者に第三者に対抗し得るべき新たな法律上の力を賦与することを目的とする行為である点に特色を有する。従って、自由使用が道路管理者が道路の供用を開始したことの反射的利益として存在しうるのであり、法律上の権利ではないのに対し、占用権は法律上認められた権利であるため、権利を主張し保護を求めることができることとなる。

道路を占用しようとする者は、占用許可を受けることにより、第三者に対し、道路の一定部分を排他的に使用しうる特別使用権を得る訳であるが、占用権はあくまでも道路管理権を基にする公権であり、公共用公物としての道路の存在を前提とするため、道路管理者に於て適法な道路の使用廃止があった場合には、占用権者が占用権をもって対抗できないものである。

また、道路管理者が占用許可を与え得る根拠は、道路管理権に基づくものであり、民事上の権原に基づくものではないため、権原を取得して適法に供用が開始された以上、道路管理者は民事上の権原に無関係に占用許可をなし得るのであり、権原が仮に賃借権であったとしても、地主から民法第六一一条により無断転貸として土地の賃借契約を解除されることはない。

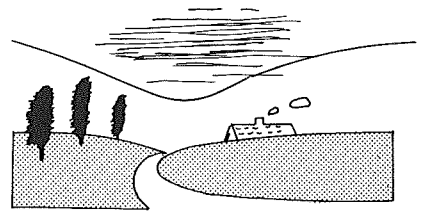
なお、占用権が公権であり、道路の占用が道路の利用形態の一つとして認められている以上、占用権の行使が道路法第四条にいうところの私権の行使に当たらないことは言うまでもない。

四 おわりに

道路占用の性格等は以上述べたようなところであるが、道路法においては、道路の使用関係の秩序の維持を図るために、一般使用と特別使用との調整、更には特別使用相互の調整その他特別使用関係に各種規制を加えている。

次回以降においては、道路法の各条文に照らして、道路占用に係る制度が具体的にどのようなになっているかをQ&A形式で詳説していくこととする予定である。

(T・H)



シリーズ あの道この道

亜熱帯の島

沖縄から世界へ通じる道づくり

沖縄開発庁沖縄総合事務局開発建設部建設行政課

一 沖縄県の地理的概要

沖縄県は、我が国の最南西端に位置し、東西約一、〇〇〇km、南北約四〇〇kmの海域に点在する四一の有人島を含む一六〇の島しよからなる離島県です。中心となる沖縄本島は、幅三、一四km、長さはおよそ一、一〇kmと細長く、沖縄県の五五%にあたる一、二三〇km²の面積をもつ島であり、全県人口約一二三万人の九〇%にあたる一一〇万人が生活を営んでいます。

二 沖縄の道路概要

沖縄の道路についてみると、本土復帰前は軍道（米軍が管理を行っていた道路）、琉球政府道、市町村道に区分されていましたが、昭和四七年五月一五日の復帰と同時に軍道・政府道は一般国道及び県道に組み替えられ、市町村道はそのまま市町村道となりました。

復帰後、沖縄の道路整備は、

本土との格差是正を図るべく「沖縄振興開発計画」と「道路整備五箇年計画」の二本の柱とすべき基本計画に基づき進められてきています。

「沖縄振興開発計画」は、沖縄の特性を生かしつつ、本土との格差是正を図り、自立的発展の基礎条件を整備するとともに、創造性豊かな県民の育成と地域性豊かな生活圏を確立し、平和で明るい活力のある沖縄を実現することを目標とし、策定された計画です。

この計画は、戦後二七年の長期にわたりアメリカの施政権下におかれ、政治、経済、社会の多方面にわたり、本土と異なる歩みを余儀なくされてきたこと、また、本土から遠く離れ、かつ広大な海域に散在する多くの離島から構成され、台風常襲地帯に位置するという地理的条件下にあることに鑑み策定されたものであり、第二次に引続き、第三次沖縄振興開発計画が平成四

年九月二八日に決定されました。これらの基本計画により、復帰後、次の主な事業を推進してきました。

表1 道路事業費の構成と推移

(単位：百万円)

年度		58	59	60	61	62	63	平元	平2	平3	平4 (当初)
改築事業	工事費	5,312	5,422	6,798	8,516	12,231	10,804	12,506	9,907	10,187	9,446
	用地費	4,062	5,161	5,877	7,390	10,508	8,847	8,021	10,016	10,818	12,563
	その他	1,500	1,610	1,722	1,835	2,840	3,524	3,199	3,805	4,301	4,911
小計		11,414	12,193	14,397	17,741	25,579	23,175	23,726	23,728	25,306	26,920
共同		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
交通安全		1,090	1,090	1,190	1,420	1,960	1,640	1,700	1,720	1,920	2,060
		(14,001)	(11,003)	(6,001)	(4,002)	(1,801)	(920)	(722)	(1,001)	(1,018)	(1,017)
維持修繕		16,451	13,528	8,641	6,883	5,172	4,020	3,974	4,242	4,440	4,597
その他		118	117	147.5	135.6	182	151	156	216	174	171
総事業費合計		29,073	26,928	24,375.5	26,179.6	32,893	28,986	29,556	29,906	31,840	33,748

(注) () 内書はつづれ地

表2 一般国道総括表

平成3年4月1日現在 単位: km

路線名	起 終 点	指 定 区 間	国 道 実延長	指 定 区 間			指 区 間 外
				計	南 部 国 道	北 部 国 道	
58号	鹿児島市～那覇市	沖縄県国頭郡国頭村字奥新田原541番の1から那覇市奥武山町46番まで	(9.3) 126.0	(9.3) 126.0	(2.8) 29.9	(6.5) 96.1	-
329号	名護市～那覇市	名護市字世富慶世富慶原4番の1から那覇市旭町46番まで	(1.0) 75.7	(1.0) 45.7	(1.0) 34.4	(1.0) 41.3	-
330号	沖縄市～那覇市	沖縄市字照屋1丁目29番から宜野湾市字嘉数東原443番の1まで及び那覇市字古波蔵2丁目273番から同市旭町46番まで	(2.0) 24.7	(2.0) 15.3	(2.0) 15.3	-	9.4
331号	沖縄市～那覇市	沖縄市字照屋1丁目29番から那覇市奥武山町46番まで	(3.8) 50.8	(3.8) 50.8	(3.8) 50.8	-	-
332号	那覇空港～那覇市奥武山町46番地	那覇市字鏡水崎原307番から同市奥武山町46番まで	2.2	2.2	2.2	-	-
390号	石垣市～那覇市		(2.3) 56.9	-	-	-	(2.3) 56.9
449号	国頭郡本部町～名護市		17.8	-	-	-	17.8
計			(18.4) 354.1	(16.1) 270.0	(8.6) 132.6	(7.5) 137.4	(2.3) 84.1

注) () 外書は複線区間延長

- (一) 復帰記念事業として、沖縄本島、宮古島、石垣島、西表島及び久米島五島の島内一周道路の整備促進。
- (二) 海洋博覧会関連道路事業

として、那覇から海洋博覧会会場(本部町)までの輸送を確保するため、沖縄自動車道(名護市～石川市)、一般国道五八号(那覇市～

- (三) 海洋博覧会後の主な事業として、一般国道五八号国の整備。
- 名護市)、主要地方道本部循環線(現一般国道四四九号を含む)、県道六号線、一一四号線、一一七号線、都市計画街路名護海岸線等の整備。



写真1 首里金城町の石畳道

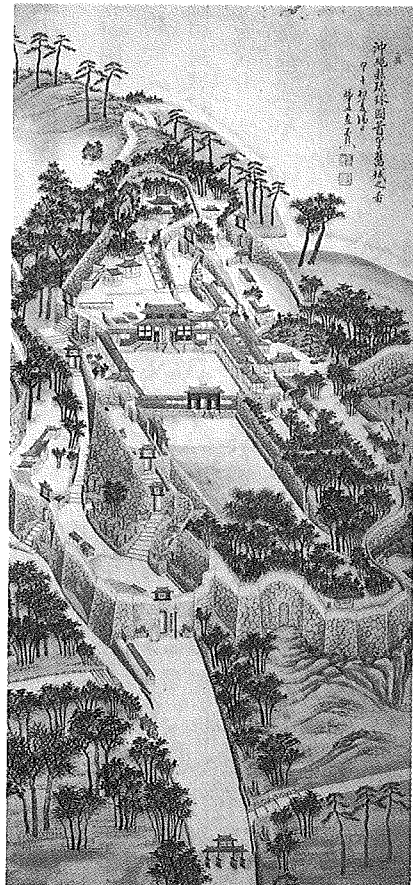


図1 首里旧城之図(明治26年)
首里城は沖縄独特の築城様式であり、城を中心に道路が延びていた

- (四) 元軍道と元政府道の組み合わせによって生じた未買収道路用地(潰地と呼ばれています)の解消と併せて現道幅員内の改築事業(潰地内現道改築)の推進。
- 頭村奥～辺戸名までの一次改築・沖縄自動車道(石川市～那覇市)の供用、名護バイパスの供用、一般国道三三〇号の現道拡幅、主要地方道名護国頭線、県道二号線の整備、沖縄海岸国定公園内の一般国道五八号ロードパーク事業の整備。

(五) 本島中南部の都市地域の

交通渋滞の解消、交通の円滑化、沿道環境の保全のため、及び交通方法変更（昭和五三年七月三〇日実施）に伴う現道整備、バイパス、環状道路及び立体交差の事業の推進。

(六) 交通事故の防止と交通の円滑化を図るため、歩道の設置を重点に交通安全施設の整備の推進。

三 沖縄の道路現況

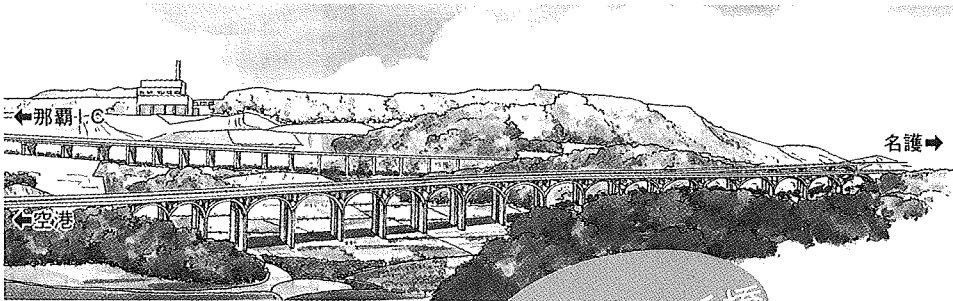
沖縄の道路交通に関する状況をみると、自動車保有台数は復帰時に比較して二〇年間に三八倍（全国平均二・七倍）と大きく伸びており、人口当たりの保有率も全国水準に達していることから、県道以上の平均交通量も六、四〇〇台/一二hと全国平均の四、七〇〇台/一二hを上まわり、鉄軌道がない車依存社会の特色を示しています。

一方、道路整備状況を見ると、

道路の改良率と舗装率は、漸次改善されてきましたが、人口及び自動車当たりの道路延長は、全国の六割程度であり、地方部

での東西方向の道路整備の立ち遅れ、都市部での放射環状道路の未完成、都市街路の狭隘、無秩序、道路の絶対量の不足等、

振興開発上必要な道路整備の不十分さが目立ち、体系的な道路網が未だ形成されていない状況となっています。



南風原アーチ橋

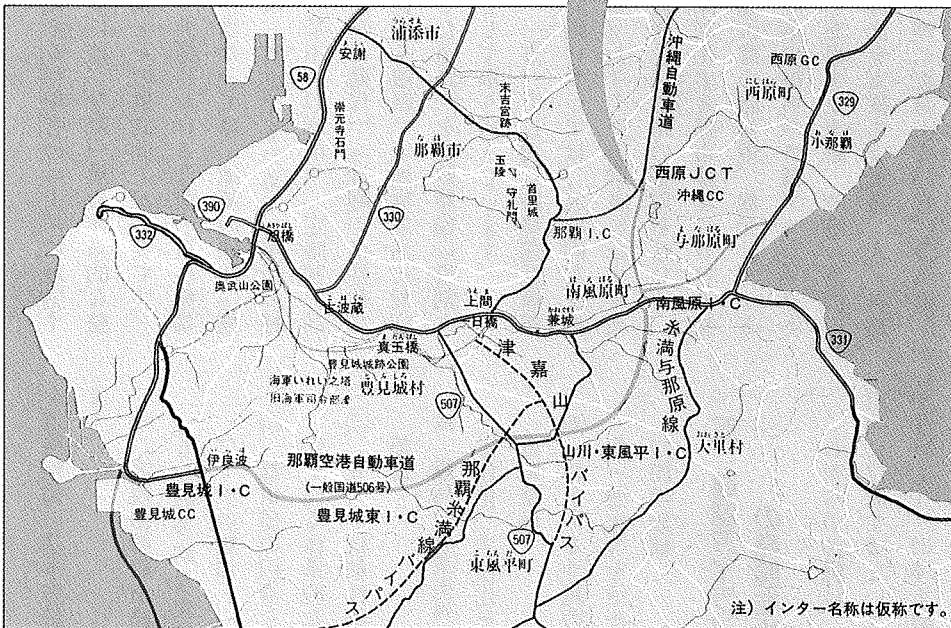


図2 那覇空港と沖縄自動車道（西原町池田）を結ぶ那覇空港自動車道

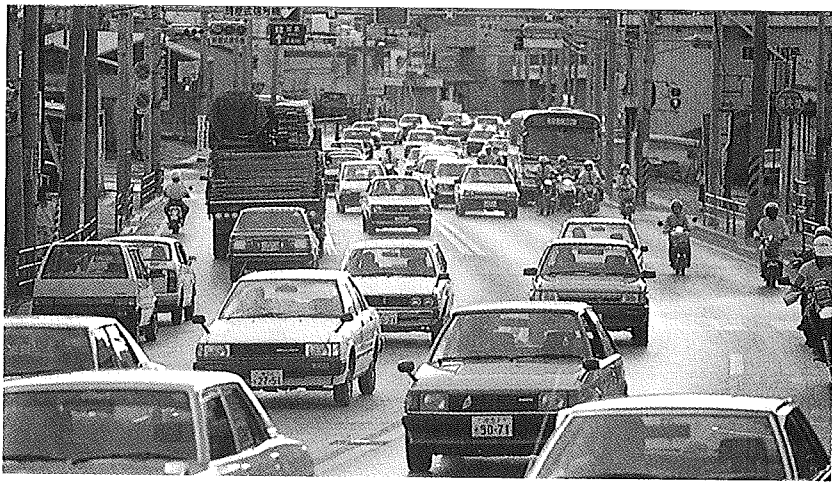


写真2 一般国道329号（那覇市内）
鉄軌道のない沖縄では道路の渋滞解消は大きな課題である

四 道路整備の役割と

基本方針

陸上交通を道路のみに依存している沖縄県においては、道路整備が県民生活や産業活動に与

える影響は極めて大きく積極的
に整備が進められてきましたが、
人口、自動車台数当たりの道路
網密度は、全国平均の約六〇％
と低く、増加する交通需要や高
速性、快適性等の高度化、多様

化する利用者のニーズに対応す
るには、なお一層の体系的な整
備とその質的向上が必要です。

沖縄における今後の道路整備
に当たっては、地域の課題、施
策に対応するため、「道路の絶
対量不足の解消」、「定時制・高
速性の確保」、「沖縄の活性化に
資する道路」、「地域生活に対応
した道路」を道路整備の役割り
として取り組んでいます。

一方、第11次道路整備五箇年
計画においては、広域的な交通
ネットワークの形成に資する高
規格幹線道路の整備をはじめ、
深刻化する都市地域における交
通渋滞の諸対策、観光リゾート
産業の振興や各種プロジェクト
を支援する道路、空港・港湾の
機能を支援する道路、人・自然
環境に配慮した道路、さらに、
本島北部及び離島の産業、経済
活動を支え地域住民の生活の安
定向上に資する道路等の整備に
より、効率的な道路ネットワー
クの形成を図るため以下の項目

を道路整備の基本方針としてい
ます。

- (一) 高規格幹線道路を主軸と
した総合的な交通ネット
ワークの整備
- (二) 都市部の円滑な交通の確
保を図る体系的な道路整備
- (三) 安全で信頼性のある道路
整備
- (四) 離島の産業振興を支援し、
定住化、活性化を促進する
道路整備
- (五) 特色ある沖縄の自然・文
化・歴史等を活かした道路
空間の形成

五 珊瑚アイランド沖縄 の発展をめざして

これからの沖縄は、日本の最
南端に位置するという地域特性
を生かして、日本と近隣アジア
諸国との架け橋として人的・物
的交流を促進する諸機能の集積
を図り、豊かな亜熱帯・海洋性
の自然、独特の文化と歴史を持
つ特色ある地域として自立的発

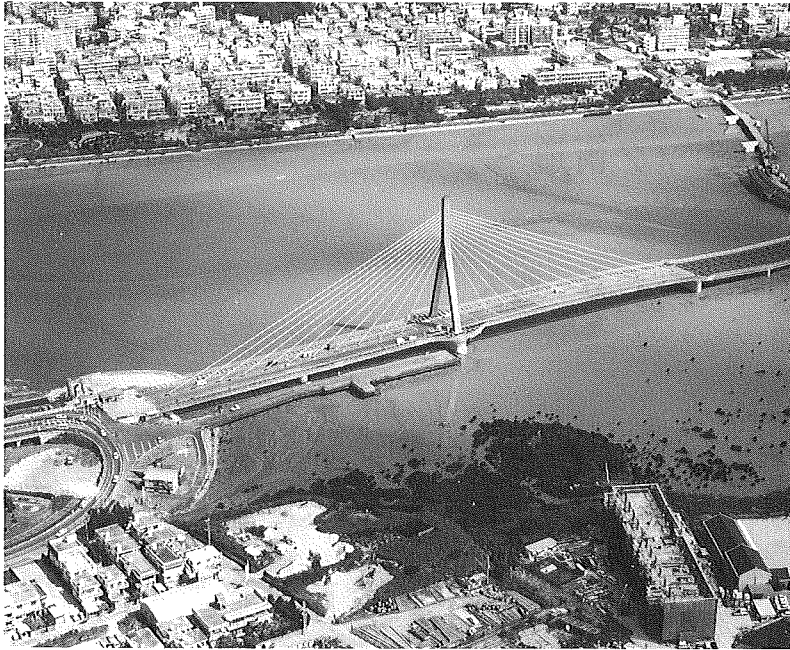


写真3 南国の太陽に輝く斜長橋(一般国道329号那覇東バイパスとよみ大橋)

展を図ることをめざしています。
現在、沖縄自動車道と那覇空港を結ぶ那覇空港自動車道の整備を推進中であり、この完成により那覇空港への高速性、定時性が確保されます。
また、モノレールの導入によ

る都市内道路空間の有効利用が計画されています。
沖縄は、四方を海に囲まれた島しょ県であるため、海水による塩害で構造物にとっては過酷な自然条件にあります。そのため、道路構造物においても、塩

害に対して新しい技術、材料の採用を検討し、効果的な沖縄仕様を作成しているところです。
そのほかに、伝統的な家並みやリゾート地としての沖縄を印象づける魅力的な道路景観を整備促進しています。
これからの道づくりにおいては、沖縄独自の景観に配慮しつ

つ、自然や生態と調和した生活空間の形成をおして、将来の豊かな道づくりを展開するとともに、珊瑚アイランド沖縄の実りある建設を推進していきたいと思ひます。

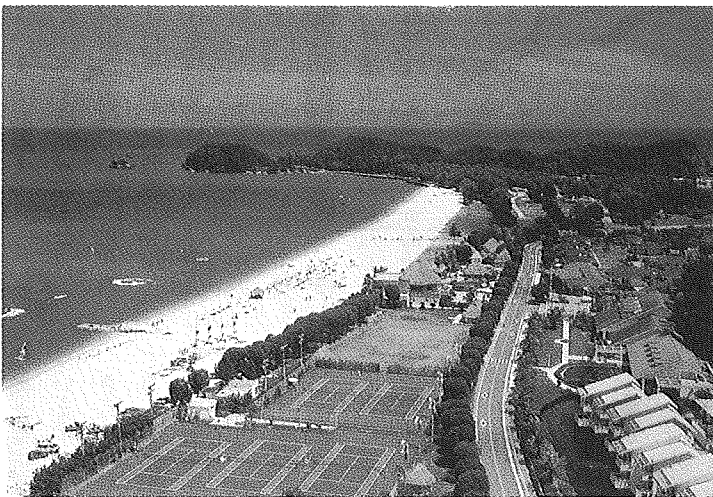
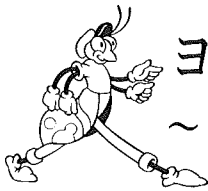
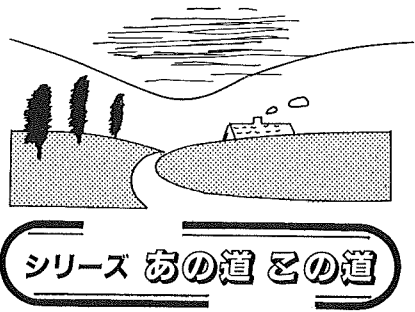


写真4 珊瑚の海とマッチした道路景観



ヨウ平君ぐんまを歩く ～日本ロマンチック街道～

群馬県土木部道路維持課長 善方 武久

群馬県の紹介

群馬県は、本州のほぼ中央部に位置し、東を栃木県、西を長野県、南を埼玉県、北東を福島県・新潟県の各県と接し、「鶴舞う形の群馬県」として県民に親しまれているように、その形は、空に舞う鶴の姿に似て、首は南東に向かい、尾は北西に広

がっています(図1)。また、本県は面積の三分の二が丘陵山岳地帯であり、県北西部には白根山、浅間山、谷川岳及び日光白根山等の二、〇〇〇m級の山々が肩を並べ、県中西部には、「上毛三山」として特に県民の愛着が深い赤城山、榛名山、妙義山があるのに対し、県南東部は、標高一〇m前後の

低地となって関東平野へと続いています。さらに、日本三天河川の一つである利根川が上越国境の大水上山に源を発し、片品川、吾妻川、鳥川をはじめ各地の流水を集めて関東平野を貫き、太平洋へと注ぎ込んでいます。

本県の歴史は、大政奉還後、明治四年の廃藩置県によって第一次群馬県が成立し、その後、明治六年に入間県と合併して熊谷県となりましたが、明治九年に入間県を分離、ほぼ上野国一国を県域とする現在の群馬県が成立しました。県庁は一時高崎に置かれましたが、現在の前橋へ移転し、町村合併により一市三二町二七村の計七〇市町村として今日に至っています。

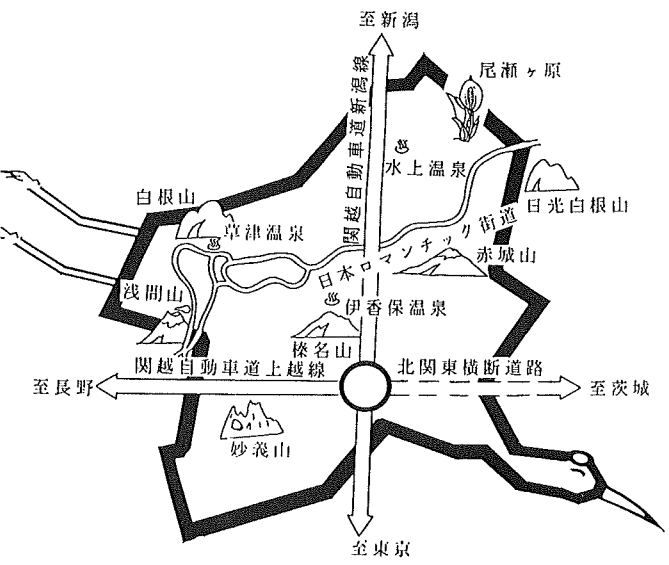


図1

人口については、明治一三年の県統計では五九万六、〇〇〇人余人でしたが、約一世紀後の現在は二〇〇万人を数え、当時のおよそ三・三倍となっています。

観光面では、全国的に有名な日光国立公園内の尾瀬ヶ原に代表されるように、自然景観が目を見はる風向明麗な景勝地が数多くあり、県内随所には温泉も湧き出し、草津温泉、水上温泉及び伊香保温泉等近代的な温泉と昔ながらのひなびた情緒のある湯治場が散在するいで湯のふるさとでもあります。

さらに、県内には数千におよぶ古墳群や多くの文化財があり、東国文化の発祥の地とも言われています。

このように、我が群馬県は、「ほのぼの群馬」をキャッチフレーズとしているように、ゆったりとした時間の中で、心ゆくまで自然を満喫していただけるような交通網として、関越自動車道新潟線、上越線（両線共整備済み）及び北関東自動車道（現在計画中）の三つの軸を中心に、道路ネットワークの整備促進に努めています。

ここでは、県北部を東西に結

ぶ「日本ロマンチック街道」及びその周辺の道路整備について紹介してゆきたいと思えます。

日本ロマンチック街道

長野県小諸市を起点とし、軽井沢町を経て群馬県嬭恋村、草津町、六合村、長野原町、吾妻町、中之条町、高山村、沼田市、白沢村、利根村、片品村を通過して栃木県日光市に通ずる全長二三〇kmの街道を日本ロマンチック街道と称し、加盟一五市町村で昭和六二年四月に「日本ロマンチック街道協会」を設立しました。

この日本ロマンチック街道は、上信越高原国立公園と日光国立公園を結ぶ横断道路で、浅間、白根、日光白根などの火山をはじめ、高原、滝、湖沼、湿原などの自然景観を有し、また、近世の城下町、温泉町、宿場町、門前町の歴史的・文化的環境を巡っております。若山牧水、草野新平などの文学者ゆかりの地

が点在するロマン豊かなルートであります。

この街道を日本ロマンチック街道と称すにあたり、模範としたドイツ・バイエルン地方のヴュルツブルグから、オーストリア国境のフッセンに至る全長三六二kmのドイツロマンチック街道と、浅間・白根・日光白根等の火山が作り出した特異な高原地帯はドイツのフランクフルト地方と地勢・気象が似かよるとともに、アカマツ、カラマツ、シラカバ、ナナカマド、シヤクナデ等の植生も似かよっております。また、ドイツロマンチック街道にはドイツロマン派の詩人たちが住み、あるいはこの街道筋を訪れて作品を残しているが、日本ロマンチック街道も日本ロマン派の詩人歌人たちが住み、または訪れて多くの作品を残しております。島崎藤村は小諸市に住み、名作「千曲川旅情の唄」を残し、歌人若山牧水も草津、沼田市、利根村、片品村

等を訪れて名作「みなかみ紀行」を残しています。また、草津町では毎夏、草野心平らの主宰する「歷程」の詩人たちが集まりゼミナールを開催し当地域住民との交流が盛んであります。なお、ドイツ音楽家との交流とし、今夏で一五回目を迎える「草津夏期音楽アカデミー」は、ベルリン音楽大学教授豊田耕児氏と日本近代音楽館長遠山一行氏らの御賛同・ご協力を得て、益々発展し、交流が盛んになっていきます。「日本ロマンチック街道」と「ドイツロマンチック街道」とは、自然景観・気象・文化に共通点があるとともに、音楽を中心とした人的交流も盛んであることから、ドイツロマンチック街道協会より姉妹街道として認定を受け、当街道にドイツロマンチック街道の「標識」が寄贈されております。

日独ロマンチック街道は、昭和六三年に姉妹締結されて以来、日独の街道市町村の相互訪問が

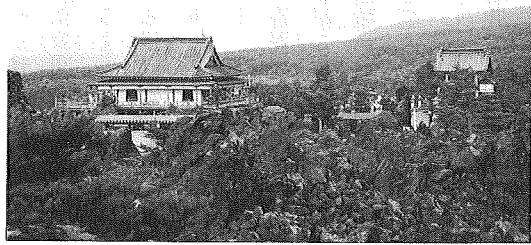


写真1 鬼押し

つづき、街道沿いの伝統的な音楽などによる交流は年々深くなっております。平成三年には、沼田市とアウクスブルク市の商工会議所が「友好協定」を結んだり、婦恋村、高山村、小諸市（長野県）などが、小中学生らの絵画をとおして交流を始めております。また、昨年には双方が初めて共通の「ステッカーラリー」を実施し、両街道を同時に紹介する日本語と独語による案内書も発刊され、街道訪問者

に無料配布されております。

群馬県も「日本ロマンチック街道」等の観光ルートを支援するため、安全で快適な優しい道路環境の確保を目的とした「カインドリーロード整備」を創設し、豊富な県産材を特殊加工した案内標識、ガードレール等を整備し、温もりのある自然と調和を図った道づくりを進めることになりました。

婦恋村

軽沢沢町より、浅間山を左にみて、ロマンチック街道の国道一四六号から峰茶屋鬼押し有料道路を北上し群馬県にはいると婦恋村となります。

婦恋村は、東を除く三方を万座、吾妻、湯の丸及び浅間など二、〇〇〇mを越す高嶺に囲まれ、美しい風景をつくりだしており、避暑地としても有数の気候を有する高原地帯です。

本村の名前の由来は、その昔、日本武尊が東征のおり、吾妻川

の上流の鳥居峠を越えられるときに弟橘媛命を追慕されて「吾妻はや」と嘆かれたという伝承によって名付けられたとされています。

この村の歴史の中で、今もその傷跡として残っているものに、江戸時代天明三年の浅間山大噴火があります。旧暦七月八日の昼頃襲った大噴火は、浅間山の山麓に溶岩流を発生させると同時に、その麓の鎌原集落を熱泥流となり流れ落ち、鎌原集落を消し去ってしまいました。これらの傷跡は今でも随所にその形跡がみられます。そのうち特に有名なものとして「鬼押し」（写真1）と「鎌原観音堂」があります。

「鬼押し」は天明三年の浅間山大噴火の際、噴出した溶岩が冷え固まり形づくられたもので、ロマンチック街道の一つ、峰茶屋鬼押し有料道路沿いの山麓にその異形を広げています。「鎌原観音堂」も前述の有料

道路沿いにあり、噴火の際発生した、熱泥流により埋もれた集落の内唯一残された「鎌原観音堂」とその五〇段あった石段の内三五段を埋没させ残った一五段のみが、そのままの形で現地に残されています。当時鎌原の集落には五七〇人の村民が住んでおりましたが、「鎌原観音堂」にのがれた九三人のみが助かっただけでした。

観光資源としては、浅間・白根の活火山、七箇所のスキー場、浅間高原に広がる別荘地及び海拔一、八〇〇mの高さにある万座温泉が、薬効ある酸性泉として特に有名です。

また、この村の特産物として、全国的に有名なものに、夏期に京浜地区シェアの八〇%を占めるといわれる高原キャベツがあります（写真2）。

現在この高原キャベツの出荷には、国道一四四号から長野県に入り、中央高速を通過して首都圏に抜けるルート及び、国道一



写真2 高原キャベツ

四五号・三五三号を通り関越自動車道より首都圏に入る二つのルートが使われています。しかし、これらのルートだけでは、夏期において観光路線ともなる上記の三国道が渋滞を引き起こすことから、更なるルートの開発として、現在、市町村道事業に於いて、関越自動車道上越線及び中道自動車道と最短距離で結ぶ、村道鳥居峠車坂線の整備が図られています。この路線の完成時には、本路線が都心と本村とを結ぶメインルートになる

と考えられており、迅速なキャベツの出荷のみならず観光客の大幅増加が期待されています。

六合村

六合村と書いて、「くにむら」とよみます。

嬭恋村よりロマンチック街道の一つ、万座ハイウエー（岩井堂万座温泉）有料道路を北上し、国道二九二号を東に進み、草津町を抜けると六合村に入ります。六合村は、白砂溪谷を挟んで傾斜する谷に、集落が点在している南北に細長い村です。

本村の謂れは、明治三三年草津村が六合村と草津町に分かれた際、本村が六つの大字が合わさって一つの村となることから「六合村」となったとされています。



写真3 六合村の道祖神

ます。

この村は、民話の郷とも呼ばれ、ずいぶん昔より人が住んでおり、これを物語るかのように、六合村の道筋には、随所に道祖神（写真3）を見ることができ、その数二九体、道行く人々を見守ってきた時代を忍ばせます。

本村は自然鑑賞には事欠くことはありませんが、その中でも、特に自然景観が十分満喫できる場所の一つに野反湖（写真4）があります。野反湖は、ロマンチック街道の一つ国道二九二号より国道四〇五号に分かれ、北上した位置、標高一、〇〇〇mを越えた高さにある湖です。この湖は、日本海と太平洋の分水嶺にあるため、霧の湖となることも多く、北欧を感じさせる霧囲気をもっており、湖畔でのキャンプやハイキングが楽しめる場所となっています。

また、温泉地も随所にあるこの村の中で、特に有名となった温泉に「尻焼温泉」があります。

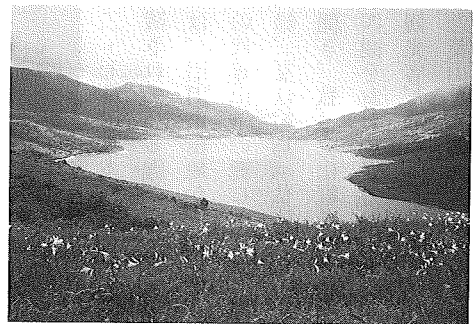


写真4 野反湖

野反湖へ昇る途中、長笹川に沿って昇った場所にあるこの温泉は、川底から温泉が湧き出しており、川の一部がそのまま露天風呂となっています。

これら、多くの自然を生かした特産物として本村では、また、花いんげん及び手づくり高級ハムなどを生産しています。近年に入り、本村でも観光立村を目指していますが、その一環に「六合スキー場」があります。

「六合スキー場」は本村が第三セクター方式で運営を計画し

現在整備促進を図っており、国道四〇六号より主要地方道中之条草津線に入り、平成六年度より県過疎代行事業で計画している村道田代原西山線をアクセス道路として、白根山及び横手山等の東緩斜面を利用した、総面積約五二〇haにもおよぶ、日本でも有数の広大なスキー場となるでしょう。

この道路は、現在計画を立案中ですが、周囲の景観に配慮し、極力構造物を考えず、自然を生かす形で整備していくよう検討しております。この路線の開通により、過疎化に悩む六合村では、スキー場を起爆材とした活性化を考えており、本路線の持つ重要性は非常に高いものとなっております。

沼田市

六合村よりロマンチック街道の国道一四五号を東に進み、中之条町と高山村を抜けると沼田市に入ります。

沼田市は群馬県北部地域の行政、教育、商工業の中心都市であり、城下町の面影がそのまま残された美しい町であります。

大阪冬の陣・夏の陣で活躍した真田家の居城として知られる沼田城は、天文元年（一五三二）沼田顕泰が約三年の歳月を費やして築造した関東北辺の小さな山城ではありましたが、三方を急流と断崖に囲まれた自然の要塞であり、また関東と越後、会津を結ぶ交通の要衝として、戦略的な価値が大きく、しかも沼田氏の内紛により城主朝憲が謀殺されたため、北から上杉、南から北条、西から真田の各勢力が進出し激しい争奪戦が展開されました。

天正一八年（一五九〇）真田家初代城主となった信之は、城郭の拡張を行い二の丸、三の丸を築き、水手曲輪に大門を建て、さらに慶長一二年（一六〇七）五層の天守閣を造営し、その威容は点火の名城「霞城」と称さ



写真5 沼田城跡公園

れました。しかし、元和元年五代城主信直が改易となり、翌年正月幕府によりその威容を誇った名城は取り壊されてしまいました。現在の三の丸跡には学校が建ち、本丸・二の丸跡は沼田城址公園となり市民の憩いの場となっております（写真5）。

二・七mの日本の天狗面が安置されている迦葉山（写真6）は、沼田市街地から北東一六kmの武尊山系の麓にあり、春は新緑、夏は霊鳥「仏法僧」の声を聞き、秋は全山紅葉、冬は白雪四囲をおおい県外からも多くの観光客が訪れております。なお、迦葉山は八四九年に慈覚大師が

建立したと云われ、徳川家康の祈願所として御朱印百石、十万石の格式を許された由緒ある寺であります。

昭和六三年度に認定された「ぐんまりフレッシュ高原リゾート」の核をなす沼田市の「玉原地区」と川場村の「川場地区」は、第三セクターでスキー場・ペンションビレッジ・テニスコート等の一大リゾート地を整備中であり、観光を両市村の活性化の起爆材としております。幸いにして、両地区とも高速交通網（関越自動車道・上越新幹線）により首都圏と直結される利点を有効に利用するため、沼田ICから川場村に通じる新設

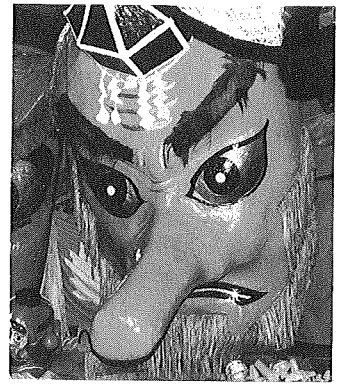


写真6 迦葉山・天狗の面

路線の整備を具に要望し、これを受け、平成二年度から過疎代行事業により、沼田市では桜ヶ丘横塚線を、川場村においては生品下り線を整備中であります。本路線が整備されますと、リゾート施設へのアクセス時間が大幅に短縮され、観光客が両施

設で年間一一〇万人に増加すると見込まれています。

片品村

沼田市よりロマンチック街道の国道一二〇号を東に進み、白沢村と利根村を抜けると尾瀬の玄関口片品村に入ります。

《自然のふる里》をキャッチフレーズに、片品村はスキーと観光の村です。高層湿原の宝庫と高山植物の女王ミズバシヨウで名高い「尾瀬」(写真7、8)をはじめ、白樺・ブナの原生林と神秘的な湖面が美しい「丸沼」、「菅沼」(レンゲツツジが咲



写真7 尾瀬



写真8 水芭蕉

き誇る花の高原牧場「武尊」と、片品村は三大観光地を有しております。

片品村はスポーツの村でもあります。村内には三五〇面のテニスコートがあり、澄んだ空気のもと、プレーを楽しむ姿がそここにみられます。紅葉シーズンには全山錦にそまり、「尾瀬片品高原もみじマラソン大会」が開催され全国レベルの健脚が競われております。

Wonderland片品には、七つのスキー場がありいずれもパウダースノーでダイナミックスキを楽しむ、ヤングに人気を集めております。村内には三三〇余りのペンション・民宿があり皆様のおいでをお待ちしております。

「夏が来れば想い出す遙かな尾瀬……」の歌詞で慕われる尾瀬は、標高一、四〇〇m、東西六km、南北二kmの面積を持つ日本最大の高層湿原で、初夏六月の残雪の中に開花するミズバ

シヨウの群落と、七月中旬から八月にかけてハイカーが集中する時期に、いつせいに咲き乱れるニッコウキスゲの群落はみごとであります。

また、至仏の山々に囲まれた尾瀬沼と尾瀬ヶ原一帯には、湿原特有の地塘や浮島があり八〇〇種の植物が群生しています。年々その生態形に変形が生じ、絶滅寸前の植物も少なくないと尾瀬管理保護センターでは、ハイカーにその保護を呼びかけております。今では当たり前になっている木道も、湿原保護がその始まりと聞いております。

県においては、観光立村を支援するため、国道四〇一号と県道平川沼田線を結ぶ村道主要道路七号線を特別豪雪地帯における基幹道路整備事業の県代行として整備中であります。本路線が完成しますと、沿線ぞいの尾瀬岩鞍スキー場ほか四つのスキー場と花咲ベンション村・片品温泉等が一带に結ばれ、滞在

型のリゾート地へ発展することが期待されております。

おわりに

群馬県は、一世帯当たり自動車保有台数が二・二三台（H四・三・三一調査）と全国一であり、自動車、強いては道路無くては生活が成り立たないといえるでしょう。このため、道に対する愛着は格別深いものがあり、ここで紹介した「日本ロマンチック街道」の他にも、利根・沼田地域の美しい自然と多くの温泉地を巡る「奥利根ゆけむり街道」、赤城山、榛名山、妙義山の上毛三山を結ぶ「上毛三山パノラマ街道」、県中央部及び東部の六市を中心として関東平野へと広がる平坦地域に展開する「東国文化歴史街道」、県南西部の静かな山間部にたたく特徴ある郷を巡る「西上州山びこ街道」があり、常に道路を身近なものとして感じているように思われます。

今後も、本県では多くの自然環境や文化を生かし、景観にマッチした自然素材を生かした道路整備を心がけ、県民の方々のみならず、観光に訪れて下さる多くの人々に、優しく潤いある道づくりを推進するよう努めてゆきたいと思えます。

最後に、多くの皆様に群馬に足を伸ばして頂き、本県の自然・文化・歴史を十分堪能して頂くとともに、本県に対するあらゆる面での御指導を頂ければ幸いです。

月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
12・30	<p>世界の動き</p> <p>○世界銀行が、「一九九四年世界銀行アトラス」を発表。世界二〇七ヶ国・地域の人口や経済状況をまとめたもので、それによると、九二年の日本の一人当たり国民総生産（GNP）は、二万八、二二〇ドルで、スイス三万六、一三〇ドル、ルクセンブルク三万五、二六〇ドルに次ぎ三位。米国二万三、一二〇ドルで八位、ドイツは二万三、〇三〇ドルで九位。</p> <p>○ドイツ連邦統計庁の発表によると、一九九三年の旧西ドイツの国内総生産（GDP）は、前年比一・九％減で戦後最悪。一方、東ドイツは六・三％の増加。ドイツ全体の成長率はマイナス一・三％となった。</p> <p>○欧州自動車生産者連盟の発表によると、欧州連合（EU）の一九九三年の新車登録台数は、一、六八万二、六六〇台で、前年に比べて一五・三％の減。この減少率は第二次世界大戦後の最悪の数字。</p> <p>○クリントン・米、エリツイン・ロシア、クラフチュク・ウクライナの三大統領が、モスクワでウクライナに配備されている旧ソ連の核兵器の全面放棄に関する合意文書に署名。</p> <p>○ロサンゼルスを中心に米カリフォルニア州南部一帯で強い地震があり、家屋、高速道路などに大きな被害。多数の死傷者も。規模はマグニチュード6・6。</p>	12・24	<p>国内の動き</p> <p>○経済企画庁発表の「一九九二年度国民経済計算」によると、国民の総資産は、九二年末の残高で六、九二五兆円で、九一年末に比べ三・六％の減少。統計を取り始めた一九五五年以来初の減少で、総資産は土地、住宅などの有形資産の金融資産を加えたもの。</p> <p>○自治省の発表によると、一九九二年度の都道府県決算は、地方税収入が一七年ぶりにマイナス成長を記録。半面、地方債の発行高は前年度比四七％増で、このうち減収補てん債は前年度の八・八倍で過去最高。</p> <p>○警察庁の発表によると、昨年一年間の交通事故による死者は、全国で一萬九四二人にのぼった。年間の死者が一万人を超えたのは、一九八八年以降六年連続。</p> <p>○国税庁によると、一九九三年分の地価税の申告税額総額は、約六、一四二億円で、前年より約八三・八億円増えた。税率が九三年分から〇・二％から〇・三％に引き上げられたものの、税額計算の基礎となる路線価が下がったため、税額の伸びは一五・八％。上位一位は二年連続、三菱地所で、税額は約八九億八、〇〇〇万円。</p> <p>○東京地検特捜部が大手総合建設会社大林組の代表取締役副社長、萩原惟昭容疑者（六六）と取締役東北支店長、小西寿一容疑者（五九）を贈賄の疑いで逮捕。これで摘発された企業は、ゼネコン八社と大昭和製紙の計九社。</p>	1・17	<p>道路行政の動き</p> <p>○建設省は、都道府県及び政令指定市の「広域道路整備基本計画」の策定状況をとりまとめ、発表。</p> <p>○政府は、「公共事業の入札、契約手続の改善に関する行動計画」を閣議決定。</p>
17		18		18	
14		17		17	
12		4		4	
1・10		1・3		1・3	

編集雑記

「我が国は将来、老齡化社会に当面する。これが為にも、福祉対策を急がなければならない。」こんな表現で、福祉なる言葉に接する機会が多くなった。だがこの言葉の字義の説明は、あまり聞いたことがない。以下若干の私見を述べてみたい。

福祉の二字には、ネ扁（しめすへん）がついている。ネは俗用で本当は示と書く。大字典によると「示とは二と川の合字。二は天。川は日、月、星。」天象が人類に吉凶をもたらす示現のことである。だから「神、祭、社」には示の字が入っている。」という。また「福とは天より与えられた幸い、祉とは福のこと」とある。二つ合わせると幸福になる。とすれば福祉施設、老人福祉は幸福施設、老人幸福と言ひ換えてもよいことになる。だが語法とは面白いもので、人々は決してそのような使い方をしない。原因は幸福という文字の由来にある。

幸の字源は「天と艸との合字。天とは天折即ち早死のこと。艸とは逆即ちサカラフこと。

合わせて天死を免かれる義を示し、以て吉事の意とする」とある。幸とは長生きのことだったのである。だから世間では人が死ぬと、不幸があったと言う。僕は幸せだなあ！というセリフ入りの歌謡曲は、僕は早死しなくてよかったなあ！という健康讃歌になる。

次に福の「天より与えられた幸い」。天とは常に頭上にあることから、上と言ってもよい。時代劇で「お上」と言えば集団の代表者、または集団を指す。つまり「天より与えられた幸い」とは、自分が属する集団の助けを借りた長生きのことなのである。福とは外部から自分に向かってくるもの、とする考え方である。例えば招福縁起の「まねき猫」は、手をあげてあつちのものをこっちに招く形をとる。また節分の豆まき、「福は内」は福は外から内に入ることを前提にしている。このように幸福なる文字は自分の努力による長生きと、集団の助けを借りた長生き。この二つの生き方をまとめた熟語であることがわかる。だから助けを借りる福祉を、幸福と言ひ換えるには無理があった。

幸福の反対語の一つに困苦がある。困も苦もクルシミを表す。困は困難、困窮、苦は苦

勞、苦節に使われている。困の字を見ると木が枠にはめられ、伸び悩む象をしている。なぜ木が枠の中にあるとクルシムのか、だったら盆栽などはクルシミの象徴となろう。こんな屁理屈は別にして、易六四卦の一つ三三困（たぐすいこん）は、溜め池の水が地下に洩れて、池がカラ／＼に干上がった状態を言う。為に部落の人達は飲み水、灌漑用水の確保にクルシム。この方が共同のクルシミを感じる

ことができよう。一方の苦とは「ニガキ草の名」のことで、知らずに噛んだらクルシクなたという自己体験を指す。これは自分が味わうクルシミだから範囲が狭い。困苦がクルシミを困の集団と苦の個人に区別したところなど、幸福なる熟語に通じる二元的見方が強く出ている。

これら熟語を作った中国人の血液の中には、悠久の昔から吉凶禍福の陰陽二元のバランス感覚が流れている。その感覚こそ、中国人の人の矜持の源泉であろう。（瑞）

3月号の特集テーマは「道路占用の最近の諸課題」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 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5階 TEL 03(3234)4310・4349

定価700円（本体価格679円）

＜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

FAX 03(3234)4471