

■巻頭言 ■シルクロードに思う日本の道路 政治評論家 三宅 久之 1
 □エッセイ □移動とストレス 株式会社NEXT代表取締役 村岡 清子 3

特集／平成八年度道路関係予算概算要求

平成八年度道路関係予算概算要求の概要 道路局道路総務課企画官 佐々木 基 5

一般国道関係予算の概要 道路局国道課建設専門官 木村 昌司 19
 同 国道課建設専門官 山田 篤司 19

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 24
 同 高速国道課課長補佐 森 昌文 24

地方道関係予算の概要 道路局地方道課建設専門官 下保 修 30
 同 地方道課市町村道室建設専門官 福井 孝 30

平成七年度「道路防災週間」について 道路局企画課道路防災対策室防災第一係長 兼澤 秀和 34

九州縦貫自動車道 人吉くえびの間の開通 —青森から鹿児島・宮崎が高速道路で直結—

道路局高速国道課技術第一係長 沓掛 敏夫 40
 日本道路公団建設第二部建設第五課課長代理 土屋 一郎 40

建設省等における沿道環境施策の最近の動向 道路局道路環境課建設専門官 柘屋 誠 47

都道上にはみ出した自動販売機設置に係る違法確認請求事件の判決内容

東京都建設局道路管理部監察指導課監察係主任 湯本 俊明 52

シリーズ／あの道 この道

統計資料の指標からみる、浜田自動車道建設のインパクトについての一考察

島根県土木部道路整備課・同 土木部道路建設課 56

東京道路案内 東京都建設局道路管理部路政課 65

◆時・時・時… 71

本誌の掲載文は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また肩書等は原稿執筆時および座談会等実施時のものです。

平成八年度道路関係予算概算要求の概要

建設省道路局道路総務課企画官 佐々木 基

平成八年度予算の概算要求については、八月四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、八月三二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 平成八年度概算要求基準について

平成八年度概算要求基準（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更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まで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、概略次の通り策定された。

(1) 経常的経費については、七年度予算額から一

〇パーセントを削減した金額を基本とし、一般行政経費については一五パーセントを削減する。

また、経済発展基盤・学術研究関係の新たな財政需要に臨時特別に対応するものとして一般行政経費を除く経常的経費の予算額の五パーセントに相当する金額を「経済発展基盤・学術研究臨時特別加算」として要求額に加算するものとする。

(2) 投資的経費（公共事業等）については、七年

度予算額に五%を加えた金額（ただし、七年度予算における当該所管の公共事業に、三、〇〇〇億円を公共事業費の総額で除した率を乗じた金額を控除するものとする。）とする。

(3) 投資的経費（公共事業費）については、本格的な高齢化社会の到来する二一世紀を控え、新たな時代のニーズに的確に対応して公共投資の重点化を図るため、総額三、〇〇〇億円の「公共投資重点化枠」を七年度に引き続き設け、各省庁の要望を踏まえて、これを配分する。

この要望については、概算要求と同時に提出することとなるが、要望に当たっては、各省庁の公共事業関係費及び施設費のうちで二一世紀に向け特に重点化を図るべきものとして原則額の中では対応できないものにつき、総額を七年

度予算における各省庁の対象経費の大きさで按分した額の一・五倍の額の範囲内を原則とし、これが五〇億円を下回る省庁にあっては、五〇億円の範囲内で行いうるものとする。

(4) 日本電信電話株式会社の株式の売り払い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、〇〇〇億円の枠とする。

このうち、一兆二、三〇〇〇億円は公共事業分、七〇〇億円は民活事業分として、また、公共事業分のうち二、〇五〇億円は収益回収事業分(NTT-A)、一兆二五〇億円は補助事業分(NTT-B)とする。

なお、ここで注意すべきことは、七年度決定予算におけるNTT-B(旧NTT-B)事業分に比し、シーリングのNTT-B事業枠は約一割程度縮小されており(例年通り)、全体の要求枠の伸びがこれによる分低くなることである。その分NTT-Aの要求枠が膨らんでいるわけであるが、年末の予算編成時にこの配分が例年同様変更されることになるかどうかは、今後の財政事情等によることになろう。

以上の結果、平成八年度の概算要求は、公共投資重点化枠が原則として一・五倍まで要望できることとされたことの影響から昨年度要求伸率に比しかなり高い伸びが確保されたが、同枠は予算編

成で最終的に三、〇〇〇億円に圧縮されるものであり、この歩留まりを確保することが八年度予算の最大の眼目となってこよう。

二 建設省関係概算要求の概要

1 概算要求の基本方針

内需の拡大による景気の回復を図るとともに、二一世紀に向けて生き生きとした活力に満ちた経済社会を構築するため、我が国の生活基盤・発展基盤となる住宅・社会資本整備について投資の重点化を図りつつ、戦略的・重点的な投資を推進する。

具体的には、次に掲げる項目を中心に、戦略的・重点的な投資を行う。

- ① 新しい国土構築の実現に向けた魅力と活力を追及する新たな地域づくりの推進
- ② 快適なくらしを支える生活基盤整備の推進
- ③ 安全で安心できる地域づくり・まちづくりの推進
- ④ 豊かな住生活実現のための住宅・宅地対策の新たな展開
- ⑤ 情報化、新技術開発、省エネルギー等新たなニーズにこたえる住宅・社会資本整備の推進
- ⑥ 阪神・淡路大震災の復興対策の推進
- ⑦ 計画的・重点的な住宅・社会資本整備のた

めの新たな五箇年計画の策定

2 概算要求額

平成八年度の建設省予算の概要要求額は、公共投資重点化枠を含め、通常分、NTT-B型を併せて、国費六兆七、三〇七億円(対前年度比一・〇五)、財政投融資資金一五兆九七二億円(対前年度比一・〇〇)等により、事業費二七兆八、五四四億円(対前年度比一・〇三)を要求している。

このうち災害関係を除く一般公共事業については、国費六兆五、九五八億円(対前年度比一・〇五)、事業費二七兆六、四〇二億円(対前年度比一・〇三)となっている(表1・2)。

平成七年度に引き続き設けられた公共投資重点化枠については、その趣旨を踏まえ、質の高い住宅・社会資本整備を積極的に推進するため、総額二、七四〇億円の要求を行ったところである(表3)。

3 概算要求の主要事項

平成八年度予算概算要求に当たっては、道路、治水、公園、下水道、住宅、市街地整備等の所管事業について、五箇年計画等に従い計画的かつ着実な推進を図るとともに、特に、以下の事項に重点をおいて、公共投資重点化枠の活用等により所要の要求を行うものとしている。

表1 平成8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					摘 要
	8年度要求額 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)	8年度要求額 (C)	うち公共投資 重点化枠	前年度予算額 (D)	うち公共投資 重点化枠	倍 率 (C/D)	
道 路 整 備	8,273,152	8,145,463	1.02	2,711,986	112,211	2,586,547	74,601	1.05	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・B型 事業費 8年度要求額 1,373,500百万円 前年度予算額 1,504,733百万円 国 費 8年度要求額 692,750百万円 前年度予算額 761,997百万円 を含む 3. 本表には、NTT・A型は含まれていない。 国全体国費 8年度要求額 205,000百万円 前年度予算額 102,541百万円 うち建設省 94,974百万円
治 山 治 水	2,216,347	2,122,579	1.04	1,327,828	51,075	1,270,325	36,960	1.05	
治 海 岸	2,051,829	1,965,491	1.04	1,239,873	47,629	1,186,306	34,017	1.05	
急 傾 斜 地 等	69,369	66,061	1.05	40,088	1,577	38,216	1,093	1.05	
都 市 計 画	95,149	91,027	1.05	47,867	1,869	45,803	1,850	1.05	
公 園	2,582,247	2,431,263	1.06	1,338,996	65,910	1,267,483	28,328	1.06	
下 水 道	400,045	374,489	1.07	166,977	9,467	156,634	3,512	1.07	
住 宅 ・ 市 街 地	2,182,202	2,056,774	1.06	1,172,019	56,443	1,110,849	24,816	1.06	
住 宅 対 策	14,568,428	14,219,003	1.02	1,217,022	43,552	1,157,832	25,780	1.05	
住 宅 建 設 等	13,158,626	12,771,527	1.03	1,161,341	40,262	1,106,515	24,720	1.05	
住 宅 金 融 公 庫 融 資	2,728,757	2,670,545	1.02	740,441	40,262	695,615	24,720	1.06	
宅 地 対 策	10,429,869	10,100,982	1.03	420,900	0	410,900	0	1.02	
市 街 地 整 備	935,375	937,126	1.00	0	0	0	0	—	
一 般 公 共 事 業 計	474,427	510,350	0.93	55,681	3,290	51,317	1,060	1.09	
災 害 関 係	27,640,174	26,918,308	1.03	6,595,832	272,748	6,282,187	165,669	1.05	
公 共 事 業 関 係 計	46,636	58,726	0.79	35,291	0	48,854	0	0.72	
官 庁 営 繕	27,686,810	26,977,034	1.03	6,631,123	272,748	6,331,041	165,669	1.05	
建 設 行 政 経 費	94,155	70,841	1.33	27,022	1,239	25,342	883	1.07	
計	73,436	70,749	1.04	72,513	0	69,868	0	1.04	
合 計	167,591	141,590	1.18	99,535	1,239	95,210	883	1.05	
合 計	27,854,401	27,118,624	1.03	6,730,658	273,987	6,426,251	166,552	1.05	

表2 平成8年度建設省関係財政投融资等概算要求統括表

(単位：百万円)

区 分	資 金 内 訳			財 政 投 融 資			自 己 資 金 等 と の 合 計			摘 要
	8年度要求額 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)	8年度要求額 (C)	前 年 度 (D)	倍 率 (C/D)	8年度要求額 (C)	前 年 度 (D)	倍 率 (C/D)	
住 宅 金 融 公 庫	10,805,500	10,628,900	1.02	10,955,300	11,536,807	0.95	1. 住宅都市整備公団 他に鉄道分として、財政投融资1,700百万円（前年度1,600百万円）、 自己資金等との合計3,884百万円（前年度3,685百万円）がある。 2. 本州四国連絡橋公団 他に鉄道分として、自己資金等74,428百万円（前年度86,856百万円） がある。 3. 民間都市開発推進機構 他に港湾整備分として、財政投融资300百万円（前年度300百万円）、 自己資金等との合計1,106百万円（前年度1,010百万円）がある。			
住 宅 ・ 都 市 整 備 公 団	1,285,900	1,372,900	0.94	2,989,985	3,101,561	0.96				
小 計	12,091,400	12,001,800	1.01	13,945,285	14,638,368	0.95				
日 本 道 路 公 団	1,829,200	1,910,300	0.96	4,460,637	4,364,524	1.02				
首 都 高 速 道 路 公 団	419,400	414,500	1.01	744,426	861,278	0.86				
阪 神 高 速 道 路 公 団	363,100	338,100	1.07	608,551	601,262	1.01				
本 州 四 国 連 絡 橋 公 団	245,200	244,800	1.00	572,000	562,975	1.02				
東 京 湾 横 断 道 路 株 式 会 社	60,000	99,700	0.60	160,789	227,407	0.71				
小 計	2,916,900	3,007,400	0.97	6,546,403	6,617,446	0.99				
都 市 開 発 資 金 融 通 特 別 会 計	76,800	90,000	0.85	87,400	100,050	0.87				
日 本 下 水 道 事 業 団	9,300	8,000	1.16	30,061	28,350	1.06				
民 間 都 市 開 発 推 進 機 構	2,800	2,900	0.97	10,162	9,969	1.02				
合 計	15,097,200	15,110,100	1.00	20,619,311	21,394,183	0.96				

表3 公共投資重点化枠要望事業の概要 〈国費〉

1. 新しい国土構造の実現に向けた魅力と活力を追求する新たな地域づくりの推進 91,033億円	(1) 新しい国土構造の実現に向けた交流ネットワークの形成の推進 (高規格幹線道路網、地域高規格道路の整備) (33,189億円)	3. 安全で安心できる地域づくり・まちづくりの推進 45,803億円	(1) 公共施設等の安全対策の推進 (33,316億円)
(2) 中心市街地の活性化、アクセス機能の向上等による地方都市の活性化の推進 (16,235億円)	(2) 安全性の高い市街地整備の推進 (1,370億円)	(3) 災害発生時の市民生活の安全性の確保 (防災公園の整備等) (5,000億円)	(4) 災害発生時の社会・経済活動の確保 (交通網集中地域等における土砂災害対策) (6,117億円)
(3) ふるさと活性化下水道の整備、新しい地域交流拠点の整備等による快適で魅力あるふるさとづくりの推進 (37,394億円)	(4) 中山間地域の活性化のための生活・生産基盤整備の推進 (交流ふれあいトンネル・橋架整備事業、小規模生活ダムの整備) (4,215億円)	4. 豊かな住生活実現のための住宅・宅地対策の新たな展開 40,301億円	(1) ファミリー層向け賃貸住宅を中心とした都心居住促進対策の推進 (22,145億円)
2. 快適な暮らしを支える生活基盤整備の推進 59,516億円	(1) うるおいのある生活を実現する緑あふれる都市環境の創出 (8,015億円)	(2) 高齢者向け住宅の供給の推進 (4,626億円)	(3) 大都市近郊等における優良な住宅・宅地供給の推進 (4,301億円)
(2) 日常生活を支える水の確保 (15,792億円)	(3) 高齢者・障害者にやさしいまちづくりの推進 (3,989億円)	(4) 地方定住促進のための住宅供給と居住環境整備の推進 (9,229億円)	5. 情報化、新技術開発、省エネルギー等新たなニーズにこたえる住宅・社会資本整備の推進 37,334億円
(4) 快適な道路環境・交通環境の実現 (沿道環境整備) (9,301億円)	(5) 暮らしの安全を守る基盤整備の推進 (床上浸水解消対策、交通安全対策) (22,419億円)	(1) 高度情報化社会を支える情報基盤整備の推進 (情報ハイウェイの整備) (16,255億円)	(2) 高度情報化の成果を活用した住宅・社会資本整備の推進 (VICS、河川情報基盤の整備等) (17,079億円)
(5) 暮らしの安全を守る基盤整備の推進 (床上浸水解消対策、交通安全対策) (22,419億円)		(3) 規制緩和の推進、民間投資の導入に対応した住宅・社会資本整備の推進 (ISO規格コンテナ輸送に対応した道路橋の補修・補強) (4,000億円)	合計 273,987億円

1. 新しい国土構造の実現に向けた魅力と活力を追求する新たな地域づくりの推進

〔事業費 四四、四六四億円（うち公共投資重点化枠要望）〕
 〔国費 一一、四七七億円〕 国費 九一〇億円〕

二二世紀の我が国の新しい国土構造の実現に向けて、地域の創意に基づくブロックレベルの広域的な地域整備構想や地域拠点の整備構想の具体化を図るとともに、地域の生活環境整備を進め、魅力と活力があふれる自立できる地域づくりを進める。

(1) 新しい国土構造の実現に向けた交流ネットワークの形成の推進

〔事業費 三七、八六二億円（うち公共投資重点化枠要望）〕
 〔国費 八、八一五億円〕 国費 三三三億円〕

〇二一世紀に向けて、新しい国土構造の実現のための基礎的条件となる高規格幹線道路網の整備を進めるとともに、地域間交流をもたらし、自立できる地域づくりを支える地域高規格道路の整備を推進する。

(2) 中心市街地の活性化、アクセス機能の向上等による地方都市の活性化の推進

〔事業費 一一、三八二億円（うち公共投資重点化枠要望）〕
 〔国費 一、四七六億円〕 国費 一六二億円〕

〇地域の発展の核となる地方都市の活性化を図るため、福祉施策等とも連携した中心市街地の活性化、空港、IC等へのアクセス道路等の整備による都市機能の向上を図るほか、学園都市

など地域の学術・研究開発拠点を支える都市基盤整備を推進する。

○また、通産省との連携により、地方都市圏の整備と地域産業の育成を進める「21世紀活力圏創造事業」の推進等を図る。

(3) ふるさと活性化下水道の整備、新しい地域交流拠点の整備等による快適で魅力あるふるさとづくりの推進

〔事業費 八七四億円（うち公共投資重点化枠要望）
国費 四五五億円 国費 三三四億円〕

○立ち後れている地域の生活環境整備を進めるため、特に、下水道未供用町村における特定環境保全公共下水道の整備を促進する。

○また、厚生省との連携による海辺の健康拠点づくりや農林水産省との連携による道の駅、S・P・Aの地域交流拠点化（ふるさと交流拠点事業）、水辺プラザの整備など新しい地域交流の拠点づくりを進めるとともに、ウォーキング・トレイルの整備などにより地域の魅力の増進を図る。

(4) 中山間地域の活性化のための生活・生産基盤整備の推進

〔事業費 三、三四六億円（うち公共投資重点化枠要望）
国費 一、七三二億円 国費 四二億円〕

○中山間地域の活性化を図るため、交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業等により通勤・通学

を含めた都市との交流、地域間交流の促進を図るとともに、地域の生活を支える水の確保のための小規模生活ダムの整備を進める。

○農業基盤整備と一体となった治水事業や農業用水の水質の維持・改善のための下水道整備を促進する。

2. 快適なくらしを支える生活基盤整備の推進

〔事業費 二四、七七九億円（うち公共投資重点化枠要望）
国費 一一、六三八億円 国費 五九五億円〕

豊かさを実感できるゆとりとるおいのある都市生活を実現するため、質の高い生活関連社会資本の整備を推進し、次世代に継承できる快適にくらせるまちづくりを進める。

(1) うるおいのある生活を実現する緑あふれる都市環境の創出

〔事業費 一三二億円（うち公共投資重点化枠要望）
国費 一〇五億円 国費 八〇億円〕

○ゆとりとるおいのある都市生活の実現に向けて緑あふれる都市環境の創出を図るため、下水道・河川事業の連携による水と緑のネットワーク整備事業を推進するとともに、自然環境、生態系の観察・学習等を行うことのできる環境ふれあい公園の整備を推進する。

(2) 日常生活を支える水の確保

〔事業費 三、六二四億円（うち公共投資重点化枠要望）
国費 二、四四〇億円 国費 一五八億円〕

○快適性と利便性を備えた都市生活に不可欠な生活用水の供給の確保に向けて、特に渇水頻発地域に重点を置いた渇水対策のためのダム整備等を推進する。

○また、水道水源となっている湖沼や上水道の取水口の汚濁等において下水道の整備や河川水の浄化事業等を推進する安全でおいしい水確保対策を推進する。

(3) 高齢者・障害者にやさしいまちづくりの推進

〔事業費 一、〇二二億円（うち公共投資重点化枠要望）
国費 五四七億円 国費 四〇億円〕

○高齢者・障害者が安心してくらすことのできるまちづくりを進めるため、幅の広い歩道など高齢者・障害者の社会参加を支援する歩行空間の整備や官庁施設における身障者用エレベーターの整備などの高齢者・障害者対策等を推進するほか、福祉施設等と一体となった公園整備を推進する。

(4) 快適な道路環境・交通環境の実現

〔事業費 一八、九四四億円（うち公共投資重点化枠要望）
国費 九、〇〇八億円 国費 九三億円〕

○交通騒音が著しい幹線道路の沿道において、周辺まちづくりと一体となったより沿道環境の創造のための事業を推進する。

○快適な交通環境の実現のため、バイパス・環状道路の整備や連続立体交差事業等の推進とと

もに、交通需要マネジメント施策に取り組み、合的な交通渋滞を推進する。

(5) ぐらしの安全を守る基盤整備の推進

「事業費 九六九億円（うち公共投資重点化枠要望）
国費 五三八億円 国費 一二四億円」

○基本的な国民生活の安全の確保を図るため、床上浸水被害の頻発している地域について、床上浸水の解消を図るための河川事業と雨水対策、下水道の整備と連携をとりつつ推進する。

○また、交通事故の防止を図るため、事故多発地点において交差点改良などの交通安全対策を集中的に実施する。

3. 安全で安心できる地域づくり・まちづくりの推進

「事業費 二八、三九〇億円（うち公共投資重点化枠要望）
国費 一〇、〇七〇億円 国費 四五八億円」

安全を基本とした地域づくり・まちづくりの推進により、国民の最も基本的ニーズである安心できるぐらしの実現を図る。

(1) 公共施設等の安全対策の推進

「事業費 三、五八七億円（うち公共投資重点化枠要望）
国費 一、五七九億円 国費 三三三億円」

○道路や河川・海岸堤防、住宅など地域づくり、まちづくりの基本となる公共施設等についての安全対策を推進することにより、地震災害等による被害の防止と災害発生時における施設の機

能の維持を図る。

併せて、民間建築物について耐震診断を行うとともに、耐震改修を促進する。

(2) 安全性の高い市街地整備の推進

「事業費 七六六億円（うち公共投資重点化枠要望）
国費 三八九億円 国費 一四億円」

○安全性の高い災害に強いまちづくりを推進するため、木造住宅等の密集する市街地の更新・再生など既存市街地の安全性向上のための市街地整備を推進する。

○また、都市生活に不可欠なライフラインの安全性・信頼性向上のための共同溝整備等を推進する。

(3) 災害発生時の市民生活の安全性の確保

「事業費 四、七三七億円（うち公共投資重点化枠要望）
国費 二、六一五億円 国費 五〇億円」

○災害発生時において市民の生活の生命を守る防災拠点となる防災公園の整備を推進するとともに、防災拠点周辺において小規模な公園・緑地を配置することにより防災機能の強化を図るグリーンオアシス整備事業を推進する。

○また、緊急輸送道路、避難路等となる道路の整備、緊急時の生活用水・消化用水の確保のための河川整備、下水道整備を推進する。

(4) 災害発生時の社会・経済活動の確保

「事業費 一九、三〇〇億円（うち公共投資重点化枠要望）
国費 五、四八七億円 国費 六一億円」

○災害発生時においても社会・経済活動が維持・確保できるよう交通網集中地域等重点地域における土砂災害対策を推進する。

○リダンダンシー確保のための都市圏道路整備を推進する。

4. 豊かな住生活実現のための住宅・宅地対策の新たな展開

「事業費 九、五三二億円（うち公共投資重点化枠要望）
国費 四、七五八億円 国費 四〇三億円」

健康、生活、交流、コミュニティ活動の基盤となる最も重要な基礎的な空間である住宅、住環境の質の向上を図ることにより、国民の期待にこたえる豊かな住生活の実現を図る。

(1) 新たなニーズにこたえるための公的住宅制度の改革

○人生八〇年代にかけて国民のそれぞれがニーズやライフサイクルにかなった住まい方を実現できるように新たな住宅政策の展開に向けて公的住宅制度の改革を図る。

○国民のニーズに対応した住宅確保のための公営住宅制度の改革

○より良質な住宅ストックの形成のための住宅金融公庫融資制度の改革

○質の高い住宅市街地形成に向けた住宅・都市整備公団事業の重点化

(2) ファミリー層向け賃貸住宅を中心とした都心居住促進対策の推進

〔事業費 一、七三二億円（うち公共投資重点化枠要望）〕
〔国費 七二八億円（国費 一三二億円）〕

○三大都市圏において、ファミリー層向けの賃貸住宅を中心とした利便性と快適性を備えた都市型共同住宅の供給を市街地の整備と総合的・一体的に推進することにより、都心居住の実現を図る。

また、市街地整備と連携したスーパー堤防の整備によりウォーターフロントの宅地の創出を図る。

(3) 高齢者向け住宅の供給の推進

〔事業費 八二億円（うち公共投資重点化枠要望）〕
〔国費 四六億円（国費 四六億円）〕

○本格的な高齢社会の到来に対応した福祉インフラの整備を強力に推進するため、ケア付き住宅など高齢者向け住宅の供給の推進を図る。

(4) 大都市近郊等における優良な住宅・宅地供給の推進

〔事業費 四、二八四億円（うち公共投資重点化枠要望）〕
〔国費 二、一四五億円（国費 四三億円）〕

○大都市近郊等（一時間圏）における良好な居住環境を備えた質の高い住宅・宅地供給を推進

するため、一定の条件を満たす優良な宅地供給事業に対する支援の強化等を図る。

また、新駅設置等鉄道整備と一体となった住宅・宅地供給の推進を図る。

(5) 地方定住促進のための住宅供給と居住環境整備の推進

〔事業費 三、四四三億円（うち公共投資重点化枠要望）〕
〔国費 一、八三九億円（国費 九二億円）〕

○各種地域整備構想、地域開発プロジェクトと連携をとりつつ、地方定住を促進するため、受け皿となる特定優良賃貸住宅等の供給を促進するとともに、地方都市における住宅・宅地供給を支える基盤整備等を推進する。

5. 情報化、新技術開発、省エネルギー等新たな

ニーズにこたえる住宅・社会資本整備の推進

〔事業費 三、八二八億円（うち公共投資重点化枠要望）〕
〔国費 一、五六六億円（国費 三七四億円）〕

情報通信ネットワークの整備や新技術を活用した住宅・社会資本整備等を通じ、より快適で質の高い生活や経済社会の諸分野の発展の基盤の形成を図る。

(1) 高度情報化の成果を活用した住宅・社会資本整備の推進

〔事業費 一、四四〇億円（うち公共投資重点化枠要望）〕
〔国費 六三〇億円（国費 一七一億円）〕

○情報通信ネットワークの活用など高度情報化の成果を活用することにより、道路交通情報シ

ステムなど、より高度な、質の高い住宅・社会資本整備を推進する。

(2) 新技術開発の推進と新技術を活用した住宅・社会資本整備の推進

〔事業費 一三四億円〕
〔国費 一〇二億円〕

○住宅・社会資本整備に関する新技術の開発を促進するとともに、多様かつ高度な国民のニーズにこたえる新技術を採り入れた新しい住宅・社会資本整備の展開を図る。

(3) 省エネルギー・リサイクル技術を活用した社会資本整備の推進

〔事業費 一三三億円〕
〔国費 五四億円〕

○環境への負荷、資源の消費の軽減等により環境と共生する生活の実現を図るため、省エネルギー・リサイクル技術を活用した住宅・社会資本整備を推進する。

(4) 既成緩和の推進、民間投資の導入に対応した住宅・社会資本整備の推進

〔事業費 一、二四一億円（うち公共投資重点化枠要望）〕
〔国費 三〇〇億円（国費 四〇億円）〕

○我が国経済の活力の再生に向けて、規制緩和の推進に対応した社会資本整備を推進するとともに、住宅・宅地供給や都市再開発など公共的分野への民間投資の導入を促進するための施策

を推進する。

6. 阪神・淡路大震災の復興対策の推進

阪神・淡路地域の復興対策の取扱いについては、七月二八日に決定された「阪神・淡路地域の復興に向けての取組方針」を十分に踏まえ、予算編成過程において検討することとされている。今後、同「取組方針」に基づく復興特別事業についての調整を進め、復興対策の円滑な推進に十分配慮するものとする。

(1) 「ひょうご住宅復興3カ年計画」を推進するための施策

○ 公的住宅の供給
○ 災害復興住宅融資制度の活用による自力再建の支援

○ ニュータウン開発及び関連公共施設の整備
(2) 被災地域の再生等のために緊急に推進する面的整備及び関連都市施設の整備

○ 土地区画整理事業、市街地再開発事業、住宅市街地総合整備事業等による市街地整備及び街路、下水道、河川等関連する都市施設整備

(3) 被災地の再生と連携して整備を進める必要がある新都市核整備に係る施策

○ 新都市核整備に係る土地区画整理事業及び関連街路、下水道等の整備

○ 新都市核整備に係るニュータウン開発及び関連公共施設の整備

(4) 被災地域における震災に強いまちづくりを進めるための施策

○ 防災性向上のための根幹的な公共施設の整備
○ 公共施設等の安全性の確保対策
○ ライフライン・情報通信システムの整備

7. 計画的・重点的な住宅・社会資本整備のための新たな五箇年計画の策定

平成八年度においては、住宅・社会資本整備を計画的・重点的に推進するため、住宅、下水道、公園、交通安全施設、海岸について新たな五箇年計画を策定。

8. 住宅・社会資本整備に係る政策展開の基礎となる調査・研究等の推進

新たに設けられた経済発展基盤・学術研究臨時特別加算を活用し、当面する緊急の政策課題にこたえるとともに、国民の新しいニーズと経済社会構造の変化に対応した住宅・社会資本整備を的確に進めるための政策展開の基礎となる調査研究等を推進する。

三 道路事業関係概算要求の概要

1 平成八年度概算要求の基本方針

平成八年度は、低迷する景気の早期回復を図り、活力ある地域づくりを進めるため、特に重点化を図る事業として、全国的な交流ネットワークの形成のための高規格幹線道路網の整備、地域の活性化

に寄与する地域高規格道路の整備を推進するほか、高度情報社会の進展に対応した高度道路情報システム（ITS）の整備等に取り組む。

また、阪神・淡路大震災等の教訓を踏まえ、安全で安心できる国土づくりのための道路整備を推進するとともに、良好な沿道環境づくりのための総合的な施策を展開するほか、新たに第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画を策定し、交通安全施策を積極的に推進する。

以上の基本方針に基づき、道路整備特別会計の平成八年度概算要求額として、事業費八兆二、七三二億円（対前年度比一・〇二）、国費三兆四、〇四四億円（対前年度比一・〇五）を計上した（表4参照）。

このうち、公共投資重点化枠については後述する事業に重点的に充当することとして、事業費二、五七一億円、国費一、一三二億円を計上している。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、二兆九、一六九億円（対前年度比〇・九七）を計上した。

なお、事業費の伸びが低いのは、主として高速自動車国道について従来の国幹道に係る既事業化区間が概成し、事業実施中区間延長が少なくなっている一方、業務収入及び国費等の増加によるものである。

表4 平成8年度 道路整備予算総括表

(単位：百万円)

区 分	8 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	5,041,391	2,999,987	4,931,848	2,922,297	1.02	1.03
高規格幹線道路	631,905	455,491	527,050	378,952	1.20	1.20
地域高規格道路	188,824	120,042	128,192	84,053	1.47	1.43
一般改築	3,266,216	1,840,569	3,350,045	1,891,587	0.97	0.97
区画整理	287,588	150,301	279,210	145,902	1.03	1.03
再開発	54,876	28,104	53,520	27,418	1.03	1.03
交通安全	407,273	222,080	389,547	212,516	1.05	1.05
雪寒	129,478	83,713	128,330	82,784	1.01	1.01
調査	24,259	21,145	13,691	10,649	1.77	1.99
機械	22,172	15,087	21,475	14,611	1.03	1.03
補助率差額等	—	48,855	—	53,225	—	0.92
住宅宅地関連	27,900	14,000	39,888	20,000	0.70	0.70
沿道整備融資	900	600	900	600	1.00	1.00
(緊急地方道路整備事業)	(1,223,365)	(641,900)	(1,138,440)	(597,600)	(1.07)	(1.07)
(電線共同溝整備事業)	(89,989)	(48,043)	(77,304)	(42,764)	(1.16)	(1.12)
(N T T - B型事業)	(517,403)	(270,979)	(569,205)	(298,066)	(0.91)	(0.91)
有 料 道 路	3,231,761	404,453	3,213,615	310,105	1.01	1.30
日本道路公団	1,908,680	227,575	1,879,958	168,000	1.02	1.35
首都高速道路公団	414,270	25,600	388,057	12,550	1.07	2.04
阪神高速道路公団	289,845	18,450	299,206	9,850	0.97	1.87
本州四国連絡橋公団	268,962	36,784	253,487	34,766	1.06	1.06
東京湾横断道路株式会社	148,470	0	217,938	0	0.68	—
地方道路公社等	161,334	41,603	134,769	35,939	1.20	1.16
小 計	3,191,561	350,012	3,173,415	261,105	1.01	1.34
道路開発資金	108,882	54,441	98,000	49,000	1.11	1.11
道 路 整 備 計	8,273,152	3,404,440	8,145,463	3,232,402	1.02	1.05
(公共投資重点化枠)	(257,098)	(112,211)	(77,944)	(74,601)	(3.30)	(1.50)
住宅宅地関連幹線道路						
整備事業(一般会計)	4,959	2,500	4,959	2,500	1.00	1.00
街並み・まちづくり						
総合支援事業	35,827	12,046	30,889	10,396	1.16	1.16
高規格幹線道路	2,674,837	720,834	2,502,254	583,673	1.07	1.23
地域高規格道路	427,955	168,438	383,357	112,041	1.12	1.50

(注)1. 道路整備の各区分には、(公共投資重点化枠)を含む。

2. 一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)、(N T T - B型事業)及び(電線共同溝整備事業)を含む。

また電線共同溝整備事業には、新設、改築に伴って整備される電線共同溝の事業費、国費相当分を含む。

3. 一般道路の高規格幹線道路及び地域高規格道路には、調査を含まない。

4. 一般改築には、高規格幹線道路及び地域高規格道路を除く一般国道、地方道及び街路を計上している。

5. 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。

6. 道路開発資金の事業費には、東京湾横断道路株式会社等への融資予定額8年度68,682百万円、前年度57,800百万円を含む。

7. 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。

8. N T T - A型事業は含まない。

9. 最下段の高規格幹線道路の計数は、当該道路にかかる額を一括計上している。

10. 最下段の地域高規格道路の計数は、一般道路、有料道路のうち日本道路公団の一般有料道路及び地方道路公社等の当該道路にかかる額を一括計上している。

11. 前年度N T T - B型事業は旧N T T - B型事業である。

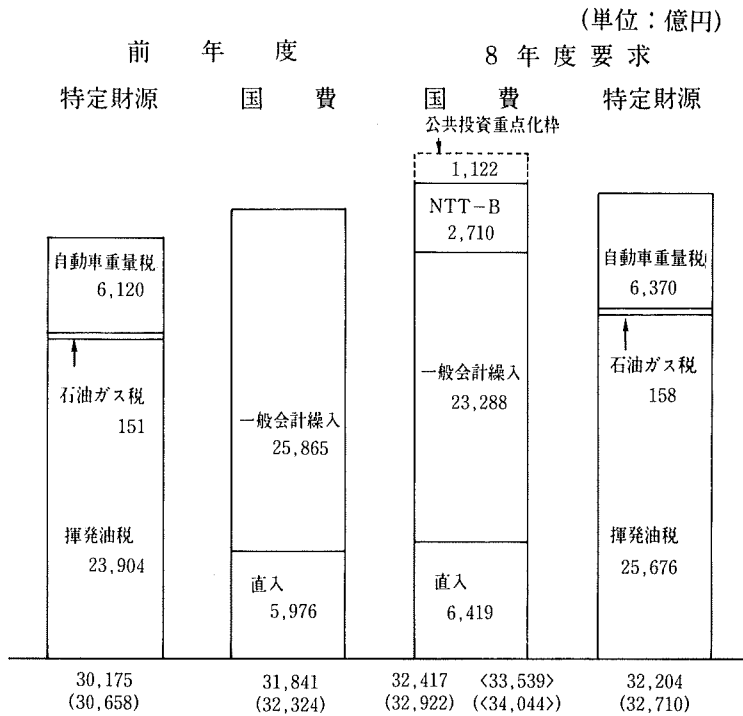
12. 街並み・まちづくり総合支援事業については、建設省全体分を計上している。

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。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、平成八年度概算要求の道路財源については、図1のとおり計上し



- 〈注〉 1. < > 書きは、公共投資重点化枠を含む額である。
 2. () 書きは、貸付金償還金等を含む額である。
 3. 国費には NTT-A を含まない。
 4. 前年度の一般会計繰入額には、旧 NTT-B 2,981億円を含む。
 5. 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

た。

3 主要重点施策の概要

1. 景気の拡大を図り、地域の活力回復を支援
 (1) 地域を活性化させる基幹道路の集中的整備

- ① 高規格幹線道路、地域高規格道路の集中的整備
 景気の停滞、産業の空洞化等の地域の課題に対応し、活力ある地域経済の発展を支援するため、全国的な交流ネットワークを形成する高規格幹線道路網について、二世紀の初頭までに一四、〇〇〇kmの全ネットワークの完成を目標に、より一層重点的に整備を推進する。

また、高規格幹線道路網と一体となって、地域振興を支える地域高規格道路についても重点的な整備の推進を図る。

(重点事項)

- ・高規格幹線道路の供用予定二一〇km(名神拡幅を含む)

② 新交通軸の形成

各地で提唱されている「新たな国土の軸」構想、「地域連携軸」構想の積極的な推進のために、地域間の交流・連携に向けた地域の主体的な取り組みを支援するとともに、海峡横断道路の実現のために、本州四国連絡橋等

において蓄積された技術を踏まえ新たな技術開発を進め、大幅なコスト削減を図りつつ長大橋の基本設計、耐震・風洞実験に着手する。

③ 地域が期待する活性化支援のための道路の集中的整備

地元市町村、経済界等が期待する地域整備プロジェクトに不可欠な道路事業のうち、早期完成により大きな事業効果が期待できる事業の進捗を図る「地域活性化促進道路事業」を創設し、重点的に整備を推進する。

(重点事項)

- ・ 地域活性化促進道路事業の創設（新規）
- ・ 交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業の推進

④ 規制緩和の推進のための道路整備の推進

貨物輸送の効率化、国際物流の円滑化に対応するため、重要港湾や高速道路のICと、工業団地等とを接続する主要な国道など物流上重要な路線について、橋梁の補修・補強を実施することにより、規制緩和政策の一環である車両総重量二五トンに対応した道路ネットワークの整備を推進する。

また、これによりISO規格の四〇フィート海上輸送コンテナにフル積載したトレーラーの通行にも対応することが可能となる。

(重点事項)

・ 橋梁の補修・補給の推進 九年度末までには主要な国道など物流上重要な路線について橋梁の補修・補強を概成

(2) 魅力と活力あふれる地域づくりを支援

景気の停滞、産業の空洞化等で経済が低迷している地域の活力を再び取り戻すためには、関係機関の連携のもと、活力ある地域づくりに向けた総合的な取り組みの推進が必要である。

① 21世紀活力圏創造事業

地方都市圏域において、道路整備、施設整備等のハード施策とソフト施策を組み合わせ、生活基盤と産業基盤を一体的に整備することにより、地域経済の活性化を支援する「21世紀活力圏創造事業」創設する。この事業においては、建設省所管事業はもとより、通商産業省と連携して、総合的な事業実施を図る。

(重点事項)

- ・ 21世紀活力圏創造事業の創設（新規）
- ・ ふるさと交流拠点事業

中山間地域において、「道の駅」やサービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)と、物産館、美術館、博物館、商業・物流施設等とを複合的・一体的に整備するとともに、道路・地域情報などの発信や他の拠点との情報ネットワーク化を推進することにより、新たな地域拠点の整備を行う「ふるさと交流拠

点事業」を創設する。この事業においては、建設省所管事業はもとより、農林水産省と連携して、総合的な事業実施を図る。

(重点事項)

- ・ ふるさと交流拠点事業の創設（新規）

約五〇箇所
2. 新技術開発の推進等により新産業の育成を支援

(1) 高度道路交通システム(ITS)の研究開発・整備の推進

新産業創出の有望分野である高度道路交通システム(ITS)について、諸外国における積極的な研究開発の動向を視野に入れつつ、研究開発に必要な予算の確保、研究推進基盤の整備等により、研究開発の総合的な推進を図る。

また、道路交通情報通信システム(VICS)をはじめ実用段階のシステムについては、高度道路交通インフラ等の積極的な整備を図る。

(重点事項)

- ・ 国際標準化への対応、個別プロジェクトの推進、フィールドテスト等の実施による総合的な研究開発の推進（新規）

事業費約三億八千円
・ 最先端のITS研究施設等の整備（新規）
事業費約六億四千万円
・ 自動運転道路システム(AHS)について供

用前の高速道路を試験フィールドに提供（新規）

- ・道路交通情報通信システム（VICS）について全国展開に向けたビーコン整備の推進
- ・ノンストップ自動料金收受システムの試験運用を開始（新規）

(2) 情報ハイウェイの整備推進

高度情報化社会の実現に向けて、光ファイバーケーブルネットワークの早期かつ効率的な整備を進めるためには、民間主導のもとで官側の連携のとれた適切な支援が必要である。

このため、電線共同溝、下水道管渠、河川空間等の連携による電線收容空間等のネットワーク計画を策定し、これに基づき電線共同溝の整備を強力に推進する。また、先進的な取り組みを行っている地域等においてモデル地区を設定し、電線收容空間等ネットワークの計画的・総合的な整備を行うことにより具体的な整備の課題を整理するとともに、敷設される光ファイバーケーブルを活用し、地域の高度情報化の進展を支援する。

(重点事項)

- ・電線共同溝の整備推進
- ・事業費九〇〇億円（対前年度比一・一六）
- ・電線收容空間等ネットワーク計画の策定（新規）
- ・モデル地区における整備・デモンストレーション

ヨン（新規）岐阜県大垣市他約一〇地区
3. 安全で快適な環境づくりを支援

(1) 阪神・淡路大震災の復興対策及び安全で安心できる国土づくりの推進

① 阪神・淡路大震災の復興対策の推進

「阪神・淡路大震災の復興に向けての取組方針」(阪神・淡路復興対策本部)に基づき、被災地域の一日も早い復興を図るため、道路事業、土地区画整理事業等を強力に推進する。

② 安全で安心できる国土づくりの推進

・阪神・淡路大震災等の教訓を踏まえ、代替性のあるネットワークを確保するため、高規格幹線道路などの整備を推進する。

・安全で安心できる地域づくり・まちづくりを推進するため、緊急輸送道路などの整備、土地区画整理事業等の面的整備事業などを計画的・重点的に推進するとともに、水道、電気、ガス等のライフラインの安全性・信頼性の向上を図る観点から、これらの收容施設である共同溝、電線共同溝を計画的に整備する。

・道路構造物等の点検結果に基づき、特に耐震性の向上のための道路橋の補強対策を重点的に実施するとともに、関連する技術開発を推進する。

・災害発生時における即応体制の強化等を図るため、災害情報等を総合的に収集、分析、提

供する道路災害情報ネットワークシステムの整備を推進する。

(重点事項)

・緊急輸送道路ネットワークに関する広域的な計画の策定（新規）

・震災対策緊急橋梁補強事業等の推進

（平成七年度から概ね三年間で全国の緊急度の高い橋梁等の補強対策を概成）

・道路橋に関する耐震基準の改訂

・地理情報システム（GIS）の開発・整備（新規）

(2) 良好な沿道環境づくりのための総合的施策の推進

今般の国道四三号訴訟最高裁判決を踏まえ、良好な沿道環境を創造するため、関係機関、地元公営団体と協力し、都市や地域全体の整備と一体となった沿道整備に関する施策を推進するとともに、道路ネットワークの整備、交通規制、発生源対策等も含めた総合的な施策を展開する。その際、必要となる法制度を併せて整備する。

(重点事項)

- ・環境センサスの実施（騒音等の常時観測局の設置）（新規）
- ・沿道環境創造事業の創設（新規）
- ・幹線道路の沿道の整備に関する法律（沿道法）等の改正（新規）

表5 ○第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画(案)の要求額 (単位:億円)

	第6次五箇年要求額 (H8～H12)(A)	現五箇年計画額 (H3～H7)(B)	倍率 (A)/(B)
総事業費	25,000	18,500	1.35

※計画額は調整費含み。調整費除きの計画額は15,900億円、倍率は1.57倍。

○第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画(案)の事業内容

・事故多発地点緊急対策事業	緊急度の高い地点、全国的約3,000箇所て実施(改築事業含む)
・駐車対策	全国の駐車場充足率60%→75%(公共分1万台整備)
・良好な歩行空間の面的整備	危険通学路の歩道設置率70%→85%とし、10年で概成(改築事業含む)
・コミュニティ・ゾーン形成事業	全国の人口10万人以上の約220市を中心に約300箇所て実施

(3) 総合的な交通安全施策の推進

道路の安全にかかるとともに、「総合安全政策大綱(仮称)」を立案するとともに、交通事故死者数が七年連続して一〇、〇〇〇人を突破している厳しい状況を踏まえ、平成八年度を初年度とする「第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画」を策定し、交通安全施策を積極的に推進する(表5)。

さらに、高速自動車国道等においても、「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(第2次)」を策定し、交通安全施策

を推進する。

(4) 交通需要マネジメントの本格実施による渋滞対策の推進

「新渋滞対策プログラム」に基づき、バイパス・環状道路等の交通容量拡大策を一層推進するとともに、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本格的に実施することとし、そのための実施体制の整備を重点的に実施する。

(重点事項)

- ・H O Vレーンなどの新たな交通需要マネジメント施策を施行、導入
- ・交通混雑マネジメント協会(T M A)等実施体制の整備に対する支援(新規)
- (試行的な設立・活動の支援、関連施設整備の重点実施等)

(5) 交通機関相互の連携による快適な交通環境の整備

国民のニーズに応じた効率的な交通体系の確立を図るため、関係機関との協力関係のもと、道路のみならず航空、海運、水運及び鉄道等複数の交通機関の連携による交通施策(インターモダル施策)の推進を図る。

(重点事項)

- ・インターモダル施策推進のための協議会の設置(新規)
- ・道路・フェリー相互情報提供による経路選択

支援(新規)

(6) 歩くためのみちづくりの推進

国民の歩くことへのニーズの高まりに答え、歩くことを通じた健康・福祉活動を支援するために、公園・河川等の関係部局、関係団体等と協力して、安全で気軽に散策等を行うことができるウォーキング・トレイルの整備を推進する。

(重点事項)

- ・ウォーキング・トレイル事業の創設(新規)

4. 計画的・重点的な事業の実施

(1) 計画的・重点的な道路事業の執行

道路事業の実施にあたっては、地域振興を支える高規格幹線道路・地域高規格道路の整備、地域整備プロジェクトの支援、安全・環境などの緊急課題への対応などに留意し、道路事業全体の重点化を推進するとともに、一層の集中投資を行う。

また、現下の経済状況に鑑み、土地の流動化、景気浮揚に資する高規格幹線道路などの道路事業用地の先行取得を強力に推進し、事業の早期展開に努める。

なお、道路と農道については、農林水産省と協力し、都道府県単位の整備計画を策定するなど関係機関との適切な連携のもと、道路事業を推進する。

(2) 有料道路制度の活用による道路整備の推進

有料道路制度を活用した高規格幹線道路等整備

表6 公共投資重点化枠総括表 単位：百万円

要 望 項 目	事 業 費	国 費
1. 新しい国土構造の実現に向けた魅力と活力を追及する新しい地域づくりの推進	80,528	52,116
◎新しい国土構造の実現に向けた交流ネットワークの形成の推進	46,978	33,189
○高規格幹線道路網の整備の推進	32,430	24,189
○地域高規格道路の整備の推進	14,548	9,000
◎地域の発展の核となる地方拠点都市及び中山間地域の活性化の推進	33,550	18,927
○空港、港湾、IC、主要駅へのアクセス道路等の整備の推進	32,050	18,177
○道の駅の整備	1,500	750
2. 快適なくらしを支える生活基盤整備の推進	24,334	14,801
◎良好な沿道環境づくりのための総合的施策の推進	14,852	9,301
○騒音要請限度超過区間の緊急対策の推進	14,852	9,301
◎快適な交通環境の実現	4,728	2,750
○高齢者等の社会参加を支援する歩行者空間の面的整備	4,728	2,750
◎くらしの安全を守る基盤整備の推進	4,754	2,750
○事故多発地点における交通安全施策の集中的実施	4,754	2,750
3. 安全で安心できる地域づくり・まちづくりの推進	105,239	20,453
○耐震性向上のための道路橋の補強対策の推進	105,239	20,453
4. 情報基盤整備等新たなニーズにこたえる住宅・社会資本整備の展開	46,997	24,841
◎情報基盤整備の推進と高度情報化の成果の活用による社会資本整備	39,997	20,841
○電線共同溝の整備	31,193	16,255
○VICSの整備推進	8,804	4,586
◎規制緩和の推進のための社会資本の整備	7,000	4,000
○車両大型化に対応する橋梁補強の推進	7,000	4,000
道 路 整 備 計	257,098	112,211

にあたり、各公団等において、より徹底したコスト意識を念頭におき経営の改善に努めるとともに、公的助成を拡充することにより、適正な料金水準のもとで採算性を確保しつつ事業の着実な推進を図る。

なお、社会・経済の変化に対応した今後の有料道路制度のあり方については、現在、道路審議会において検討されているところであり、その検討結果も踏まえ、新たな整備計画策定に向けた準備

を進める。

四 平成八年度公共投資重点化枠概算要 望概要

要望概要

本格的な高齢化社会の到来する二一世紀を控え、新たな時代のニーズに的確に対応して道路整備事業の重点化を図ることとし、表6にある通り公共投資重点化枠を要望する。

一般国道関係予算の概要

建設省道路局国道課建設専門官 木村 昌司

同 国道課建設専門官 山田 篤司

はじめに

一般国道は、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、地方にあっ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国道の全延長の約三〇%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

とはいいたくない。たとえば、平成四年度末現在、四車線以上で整備されている区間はわずか五、一三七km（九・六%）しかない現状にある。また、改良済み区間（四六、〇八二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）が二三、〇六四km（四三・三%）に達している。

このような現状に鑑み、事業実施にあたっては、平成五年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画の四年目として「ゆとり社会」に向けた道づくりを基本方針とし、特に、低迷する景気の回復を図り活力ある地域づくりを進めるとともに、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、安全で安心できる国土づくりのため、全国的な交流ネットワークの形成のための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及び高規格幹線道路網と一体となって地域振興を支える地域高規格道路の整備を重点的にすすめる。また、良好な交通環境を創造するため、バイパス、環状道路等による交通拠点へのアクセス道路の整備、交差点改良、立体化等による渋滞対策を推進するほか、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、くらしの快適性向上、良好な環境創造のため、環境施設帯や遮音壁の設置、道路の緑化、電線共同溝（C・C・B OX）の整備等を推進するほか、新たに第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画を策定し、交通安全施策を積極的に推進することとしている。以下に平成八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

地域間の活発な交流を支え、活力ある地域づくりを推進するため、二一世紀初頭までに一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路ネットワークを完成することを目標に、今後の道路政策の中心的課題として取り組んでいく。

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、既に事業に着手してい

表1 平成8年度高規格幹線道路新規事業化要求箇所

名称	路線名	箇所名	延長(km)	県名
一般国道の自動車専用道路				
深川留萌自動車道	223	幌糠留萌道路	13	北海道
中部縦貫自動車道	158	松本波田道路	5	長野
能越自動車道	470	七尾水見道路	22	石川・富山
高速自動車国道と並行する一般国道の自動車専用道路				
北海道縦貫自動車道	40	名寄バイパス(延伸)	7	北海道
常磐自動車道	6	仙台東部道路(延伸)	5	宮城
東北中央自動車道	13	主寝坂道路	10	山形
近畿自動車道紀勢線	42	熊野尾鷲道路	19	三重
山陰自動車道	9	名和淀江道路	8	鳥取
山陰自動車道	9	益田道路	8	島根
九州横断自動車道	218	北方延岡道路	11	宮崎
			108	

表2 平成8年度地域高規格道路新規事業化要求箇所

名称	箇所名	延長(km)	県名
(直轄)			
五條新宮道路	国道168号 十津川道路	6	奈良県
高知松山自動車道	国道33号 越知道路	1	高知県
高知松山自動車道	国道33号 三坂道路	9	愛媛県
中九州横断道路	国道57号 千歳大野道路	8	大分県
(補助)			
宮古盛岡横断道路	国道106号 築川道路	7	岩手県
伊那木曾連絡道路	国道361号 姥神峠道路	4	長野県
伊勢志摩連絡道路	国道167号 第二伊勢道路	7	三重県
五條新宮道路	国道168号 十津川道路	2	奈良県
阿南安芸自動車道	国道493号 北川奈半利道路	5	高知県
中津日田道路	国道212号 本那馬漢-那馬漢道路	5	大分県
		54	

る首都圏中央連絡自動車道、東海環状自動車道、京奈和自動車道、西九州自動車道等の大都市圏を中心に積極的な事業展開を図るとともに、中部縦貫自動車道(国道一五八号 松本波田道路)、能越自動車道(国道四七〇号 七尾水見道路)等四〇kmの区間の事業着手を要求している。

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とともに東北中央自動車道(国道一三三号 主寝坂道路)、山陰自動

車道(国道九号 名和淀江道路)等六八kmの区間の事業着手を要求している(表1参照)。

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、名古屋環状二号线等の事業について継続実施する。

二 地域高規格道路

高規格幹線道路と一体となって幹線道路ネットワークを形成し、地域の振興・活性化を図るため、第11次道路整備五箇年計画の期間内に、二、〇〇〇km程度の整備に着手し、二一世紀初頭には六、〇〇〇km、八、〇〇〇km整備を目標に重点的な整備に努める。

地域高規格道路は平成六年一二月に「候補路線」として二四五路線、「計画路線」として一三八路線が指定され、その後、四月、八月に「整備区間」が合わせて一、七八二km指定されている。

なお、平成八年度の主な新規事業は直轄国道として、高知松山自動車道(国道三三三号 三坂道路)等二四km、補助国道として、伊勢志摩連絡道路(国道一六七号 第二伊勢道路)等三〇kmを要求している(表2参照)。

三 一般道路の整備

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

狹隘区間の解消、冬季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、過疎対策の促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。

直轄事業においては権限代行区間として、埼玉・山梨一四〇号（雁坂道路）、高知・愛媛一九四号（寒風山道路）等の路線について事業を継続実施し、新たに奈良一六八号の十津川道路の事業着手を要求している。また、指定区間では北海道二二九号（沼前道路）、二二六号（上杵臼道路）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、秋田一〇八号、静岡三六二号、奈良一六八号、高知四三九号、宮崎三八八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、市街地部の交通混雑の解消、空港、港湾、IC、主要駅等の交通拠点への連絡強化及び地域整備プロジェクトの支援等の観点から、現道拡幅、バイパス、環状道路の整備を推進するとともに、防災・震災対策や、沿道環境の改善とゆとりとうるおいのある道路空間の確保を目指す緑化・環境対策等を推進する。

(1) バイパス・環状道路の整備

大都市圏内、地方中核都市及びその周辺部の交通混雑の抜本的な解消と沿道環境の改善を図るためには、既成市街地から通過交通を迂回させるとともに都市に発生集中する交通を分散導入させる役割を持つバイパス・環状道路の整備を推進する必要がある。

平成八年度は、既着工事業箇所を中心に交通混雑や沿道環境の悪化が特に著しい箇所等重点をおくとともに、地域整備プロジェクトに不可欠な道路事業のうち、早期完成により大きな事業効果が期待できる事業及び空港、港湾、IC、主要駅等への連絡を強化する道路の整備について重点的に整備を推進する。

(2) 渋滞対策

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、渋滞による交通事故の増加、時間やエネルギーのロスによる経済活動への多大な損失、及び騒音・排気ガスによる環境への影響が顕在化している。

そのため、平成八年度においても引き続き平成五年度に策定された「新渋滞対策プログラム」に

基づき、交通容量の拡大施策としてバイパス、環状道路等の道路ネットワークの整備及び多車線化による幅の確保、交差点改良、立体化等によるボトルネックの解消等の事業を推進する。

(3) 交通安全対策

改築事業の推進が交通安全確保に大きく寄与しているとの観点から、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、現道拡幅、バイパス等の整備に伴う歩道等の整備を推進する。

(4) 防災・震災対策

豪雨等に対する道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図るための防災対策事業として、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推進する。

また、阪神・淡路大震災による教訓を踏まえ、平成三年度に実施した震災点検に基づき、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重点的に推進する。

(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推進する。

(6) 新交通システム

都市交通の円滑化を図るため、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（昭和六三年一二月三日官報告示）の整備促進を図る。

四 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、平成七年度末までの整備延長は、約三五〇kmに達する見込みである。

平成八年度は、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、二五路線七六カ所を整備を推進し、さらに約一八kmの延伸を図る予定である。

五 電線共同溝（C・C・BOX）

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、高度情報社会の早期実現に寄与するため、道路の地下を活用して光ファイバー、電力線等を収容する空間「電線共同溝（C・C・BOX）」の整備を推進する。

平成八年度は、商業業務地区、景観を保全又は形成する地区、地域の情報化を図る地区を中心に整備を推進する。

六 維持修繕

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

一般国道の特に重要な広域幹線を形成するものについては、指定区間として国が直轄事業により維持・修繕を実施しているところである。また、指定区間外については、一定規模以上の補修など

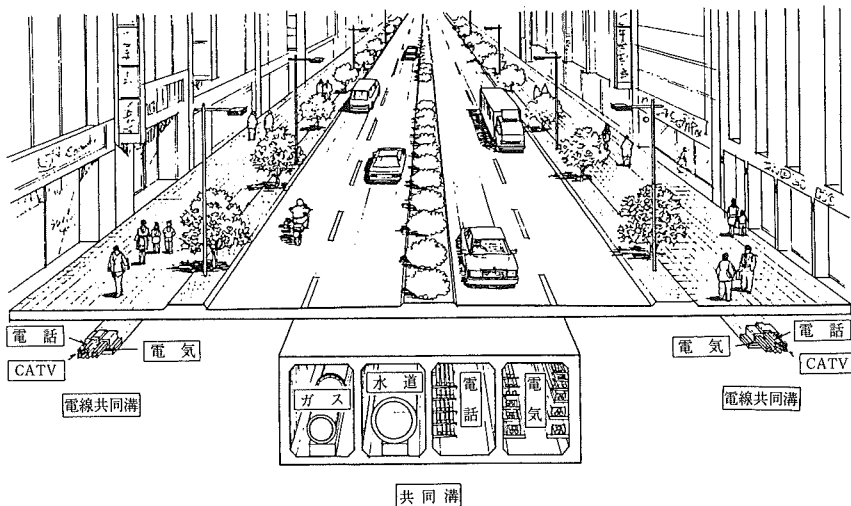


図1 共同溝・電線共同溝のイメージ図

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。

平成八年度は、バイパスの完成に伴う延長の補正、有料道路償還などにより、全国で国が直轄管理する指定区間が、一五一路線一九、八〇一kmになる。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。修繕については、路面、歩道、トンネル、側溝等の修繕のほか、特に震災対策としての橋脚補強や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。

指定区間外については、補助事業として維持及び補修を実施する。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実施し、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橋脚補強、車両大型化に対応した橋梁の補修補強、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。

七 雪 寒

第10次雪寒五箇年計画（H5～H9）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除雪・防雪・凍雪害防止の整備を行う。このうち、防雪事業についてはスノーシェッド、なだれ防止柵、消雪パイプ、チェーン着脱場等の整備を図ることとし、凍雪害防止事業については、流雪溝等の整備を推進する。

八 交通安全

平成八年度は、第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の初年度として、交通事故の削減と道路交通環境の整備の推進を図っていく。

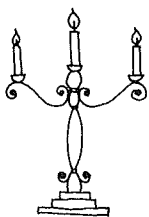
このため、一種事業については「交通事故多発地点緊急対策事業」を創設し、交差点改良等により、事故多発地点に重点投資を行う。また、高齢者や障害者の利用に配慮し、幅の広い歩道や使いやすい立体横断施設（昇降機付）を整備する。二種事業については、道路照明・道路標識及びVICS（道路交通情報通信システム）道路情報提供装置の整備を推進するほか、自動車地下駐車場についても整備を促進する。また、疲労運転による交通事故を防止するとともに、個性豊かな地域づくりを支援するため、一般道路の休憩施設「道の

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・地域高規格道路の早期整備、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。



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 森 昌文

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。

平成八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、三兆二、三一八億円であり、有料道路関係事業費が全体事業費に占める割合は、三九%となっている(表1)。

あわせて、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ともに、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要を述べることとする。

一 日本道路公団

1 要求の概要

平成八年度要求額は、日本道路公団全体で四兆四、六〇六億円(対前年度比一・〇二倍)であり、そのうち高速自動車国道が三兆八、五一五億円(対前年度比一・〇四倍)、一般有料道路が六、〇九一億円(対前年度比〇・九三倍)となっている(表2)。

2 高速自動車国道の建設

高速自動車国道については、活力ある地域づく

りを支え、国土の均衡ある発展に資するため、第二東名・名神高速道路、東北横断自動車道、関越自動車道、北関東自動車道等の建設を重点的・積極的に促進するとともに、名神高速道路等の改築事業を促進する。

平成八年度は、太平洋と日本海の地域連携軸の完成(中国横断自動車道岡山総社〜北房JCT間四〇・六km)、オリンピック関連道路の完成(関越自動車道小諸〜更埴JCT間三六・八km)等七道九区間一八四・七kmの供用を図るほか、名神高速道路栗東〜瀬田東間九・二kmの六車線化改築事業の完成を図る。これにより、平成八年度末には、全体計画延長(一一、五二〇km)の五三・一%にあたる六、一一四・三kmのネットワークの形成が図られることとなる(表3)。

表1 平成8年度 道路整備予算総括表

(単位：百万円)

区 分	8 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	3,231,761	404,453	3,213,615	310,105	1.01	1.30
日本道路公団	1,908,680	227,575	1,879,958	168,000	1.02	1.35
首都高速道路公団	414,270	25,600	388,057	12,550	1.07	2.04
阪神高速道路公団	289,845	18,450	299,206	9,850	0.97	1.87
本州四国連絡橋公団	268,962	36,784	253,487	34,766	1.06	1.06
東京湾横断道路株式会社	148,470	0	217,938	0	0.68	—
地方道路公社等	161,334	41,603	134,769	35,939	1.20	1.16
小 計	3,191,561	350,012	3,173,415	261,105	1.01	1.34
道路開発資金	108,882	54,441	98,000	49,000	1.11	1.11
道路整備計 (公共投資重点化枠)	8,273,152 (257,098)	3,404,440 (112,211)	8,145,463 (77,944)	3,232,402 (74,601)	1.02 (3.30)	1.05 (1.50)
住宅宅地関連幹線道路 整備事業(一般会計)	4,959	2,500	4,959	2,500	1.00	1.00
街並み・まちづくり						
総合支援事業	35,827	12,046	30,889	10,396	1.16	1.16
高規格幹線道路	2,674,837	720,834	2,502,254	583,673	1.07	1.23
地域高規格道路	427,955	168,438	383,357	112,041	1.12	1.50

- (注)1. 道路整備の各区分には、(公共投資重点化枠)を含む。
2. 一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道整備事業)、(NTT-B型事業)及び(電線共同溝整備事業)を含む。
また電線共同溝整備事業には、新設、改築に伴って整備される電線共同溝の事業費、国費相当分を含む。
3. 一般道路の高規格幹線道路及び地域高規格道路には、調査を含まない。
4. 一般改築には、高規格幹線道路及び地域高規格道路を除く一般国道、地方道及び街路を計上している。
5. 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。
6. 道路開発資金の事業費には、東京湾横断道路株式会社等への融資予定額8年度68,682百万円、前年度57,800百万円を含む。
7. 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。
8. NTT-A型事業は含まない。
9. 最下段の高規格幹線道路の計数は、当該道路にかかる額を一括計上している。
10. 最下段の地域高規格道路の計数は、一般道路、有料道路のうち日本道路公団の一般有料道路及び地方道路公社等の当該道路にかかる額を一括計上している。
11. 前年度NTT-B型事業は旧NTT-B型事業である。
12. 街並み・まちづくり総合支援事業については、建設省全体分を計上している。

これらの事業を推進するため、平成8年度における建設費は一兆一、三四〇億円(対前年度比一・〇三倍)を計上している。

表2 平成8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	8 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	1,134,000	182,300	1,316,300	1,100,000	252,300	1,352,300	1.03	0.72	0.97
維持改良費	352,320	37,860	390,180	277,400	31,150	308,550	1.27	1.22	1.26
調査費	5,400	1,000	6,400	5,048	1,010	6,058	1.07	0.99	1.06
建設利息	146,855	48,945	195,800	152,905	60,145	213,050	0.96	0.81	0.92
小 計	1,638,575	270,105	1,908,680	1,535,353	344,605	1,879,958	1.07	0.78	1.02
業務管理費等	2,212,940	339,017	2,551,957	2,176,068	308,498	2,484,566	1.02	1.10	1.03
合 計	3,851,515	609,122	4,460,637	3,711,421	653,103	4,364,524	1.04	0.93	1.02
(資金計画)									
政府出資金等	206,655	20,920	227,575	167,700	300	168,000	1.23	69.73	1.35
財 投 資 金	1,510,600	318,600	1,829,200	1,538,700	371,600	1,910,300	0.98	0.86	0.96
緑 故 債	121,500	28,500	150,000	112,600	37,400	150,000	1.08	0.76	1.00
外 債	86,900	13,100	100,000	74,800	15,200	90,000	1.06	0.86	1.11
民間借入金	130,300	19,700	150,000	103,100	28,700	131,800	1.26	0.69	1.14
業務収入等	1,795,560	208,302	2,003,862	1,714,521	199,903	1,914,424	1.05	1.04	1.05
合 計	3,851,515	609,122	4,460,637	3,711,421	653,103	4,364,524	1.04	0.93	1.02

(注)7年度においては、上記の他に災害復旧事業費61,700百万円がある。

表3 平成8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	会津坂下~西会津	11.4
"	津川~安田	22.7
関越自動車道	小諸~更埴JCT	36.8
東海北陸自動車道	一宮北~岐阜各務原	5.6
"	美並~八幡	10.2
山陽自動車道	神戸JCT~三木小野	27.7
中国横断自動車道	岡山総社~北房JCT	40.6
四国縦貫自動車道	川内~伊予	21.9
九州横断自動車道	大分~米良	7.8
計	9区間	184.7
(改築)		
名神高速道路	栗東~瀬田東	9.2
平成7年度末供用予定延長	5,929.6km	
平成8年度末供用予定延長	6,114.3km	

(注)1. インターチェンジ等の名称については、仮称である。
2. 改築延長は供用延長には含まない。

3 一般有料道路の建設

前年度に引き続き、高規格幹線道路の一環を形成する道路、大都市圏の自動車専用道路、渋滞対策としての道路、地方都市のバイパス等四三路線の建設を推進し、うち「三陸縦貫自動車道(仙塩道路)」「(七・八km)」、「東水戸道路(元石川~五一号)」「(五・四km)」、「広島呉道路(坂下~天応)」「(六・四km)の計三道路一九・六kmを完成させる(表4)。

また、新規路線として「深川留萌自動車道(深川沼田道路)」「(四・六km)」、「日高自動車道(苫東道路)」「(四・〇km)」、「三陸縦貫自動車道(矢本石巻道路)」「(二・四km)」、「中部縦貫自動車道(油坂峠道路)」「(九・三km)」、「西九州自動車道(佐世

表4 平成8年度日本道路公団(一般有料道路)完成予定路線

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~宮城県宮城郡利府町春日	7.8
東水戸道路	一般国道6号	茨城県水戸市元石川町字千束~茨城県水戸市大串町字仲田	5.4
広島呉道路	一般国道31号	広島県安芸郡坂町字岡下~広島県呉市天応西条二丁目	6.4

保道路)」「(四・九km)」、「南九州西回り自動車道(八代日奈久道路)」「(二・九km)」、「南九州西回り自動車道(鹿児島道路)」「(二〇・二km)の計七道路五七・三kmを要求している(表5)。

4 維持・改良

高速自動車国道及び一般有料道路については、利用者サービスの向上、安全性、定時性等の向上を図るとともに良好な道路環境を保全する観点から、各種施策を強力に推進する。

表5 平成8年度日本道路公団(一般有料道路)新規着手予定路線

道路名	路線名	区間	延長(km)
深川留萌自動車道(深川沼田道路)	一般国道233号	北海道深川市音江町字向陽~北海道深川市深川町字芽生	4.6
日高自動車道(苫東道路)	一般国道235号	北海道苫小牧市植苗~北海道苫小牧市沼の端	4.0
三陸縦貫自動車道(矢本石巻道路)	一般国道45号	宮城県桃生郡鳴瀬町川下~宮城県石巻市蛇田	12.4
中部縦貫自動車道(油坂峠道路)	一般国道158号	岐阜県郡上郡白鳥町向小駄良~岐阜県郡上郡白鳥町那留	9.3
西九州自動車道(佐世保道路)	一般国道497号	長崎県佐世保市千尽町~長崎県佐世保市大塔町	4.9
南九州西回り自動車道(八代日奈久道路)	一般国道3号	熊本県八代市東片町~熊本県八代市日奈久西町	11.9
南九州西回り自動車道(鹿児島道路)	一般国道3号	鹿児島県日置郡伊集院町下谷口~鹿児島県鹿児島市田上八丁目	10.2

- ① 平成八年度より、「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(第二次)」に基づいた交通安全施策を強力に推進する。
- ② 道路交通情報提供の充実を図るため、道路交通情報通信システム(VICS)の整備を推進し、高速自動車国道においては、全国展開し、既成を図る。
- ③ 近年の道路交通環境を取り巻く情勢に鑑み、

沿道環境の一層の改善を図るため、遮音壁の設置や、環境緑化等総合的な環境対策を積極的に推進する。

④ 防災対策として、阪神・淡路大震災を踏まえ、既設橋梁について平成七年度に引き続き、震災対策緊急補強事業を強力に推進する。

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首都高速板橋足立線等一三路線の建設事業を実施する。特に、

- ① 都心部の交通渋滞の緩和を図る首都高速板橋足立線、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

(五期)、

③ 業務核都市の育成・機能強化に資する高速大宮線、高速川崎縦貫線の整備に努める。

また、

④ 高速道路のより一層の安全を図るため、震災対策緊急補強を継続実施するとともに、新たに高速道路の連結装置耐震性向上対策、支

⑤ 沿道地域に対する道路環境対策の一層の拡充を図るため、新型遮音壁、裏面吸音板の設置等を推進する。

⑥ 営業路線の混雑緩和を図る一ツ橋出口等の増設、新木場・葛西JCT間等の車線の拡幅、箱崎JCTの改良等を継続実施する。

⑦ 利用者サービスの向上を図るため、所要時間表示板、道路交通情報通信システム(VICS)等の整備を継続実施する。

これらの事業を推進するため、高速道路建設事業費等として四、一四三億円(対前年度比一・〇七倍)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東大阪線等一八路線の建設事業を実施する。特に、

- ① 明石海峡大橋関連事業に最重点を置いて、関連路線(湾岸線(七期)、北神戸線等)
- ② 第二環状線を形成する淀川左岸線、淀川左岸線(延伸部)等

表6 首都高速道路公団 (単位：百万円)

区分	8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	159,900	221,200	0.72
高速道路改築費	133,300	49,700	2.68
関連街路分担金	2,200	10,495	0.21
調査費	1,460	1,214	1.20
維持修繕費	48,780	47,585	1.03
建設利息	68,630	57,863	1.19
小計	414,270	388,057	1.07
業務管理費等	330,156	473,221	0.70
合計	744,426	861,278	0.86
(資金計画)			
出資金	51,200	25,100	2.04
政府	25,600	12,550	2.04
地方公共団体	25,600	12,550	2.04
財投資金	419,400	414,500	1.01
業務収入等	273,826	421,678	0.65
合計	744,426	861,278	0.86

表7 阪神高速道路公団 (単位：百万円)

区分	8年度要求(A)	前年度(B)	倍率(A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設費	136,500	195,000	0.70
高速道路改築費	74,867	26,766	2.80
関連街路分担金	60	8	7.50
調査費	980	836	1.17
維持修繕費	26,210	32,017	0.82
建設利息	51,228	44,579	1.15
小計	289,845	299,206	0.97
業務管理費等	268,706	302,056	0.89
合計	558,551	601,262	0.93
(資金計画)			
出資金	36,900	19,700	1.87
政府	18,450	9,850	1.87
地方公共団体	18,450	9,850	1.87
財投資金	363,100	338,100	1.07
緑故債	11,800	11,800	1.00
民間借入金	0	10,100	—
業務収入等	146,751	221,562	0.66
合計	558,551	601,262	0.93

(注)上記の他に災害復旧事業費として8年度50,000百万円、前年度(補正予算)203,800百万円がある。

の推進を図る。

また、

③ 利用者安全確保のため、震災・防災対策として、震災対策緊急補強等の継続実施するとともに、新たに総合防災施設の着手

④ 沿道地域に対する環境対策の一層の充実を図るため、新型遮音壁・裏面吸音板の設置等

⑤ 利用者サービスの向上のため、引き続き情報提供施設等の整備・拡充を図る。

これらの事業を推進するため、高速道路建設事業費等として二、八九八億円（対前年度比〇・九七倍）を計上している（表7）。

三 本州四国連絡橋公団

神戸・鳴門ルートの明石海峡大橋関連区間については、明石海峡大橋のアンカレッジ上屋工事、補剛桁工事及びケーブル後期工事を継続するとともに、船舶緩衝工・橋面舗装等の工事に着手する。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、淡路島島内の土工・橋梁工事等を継続するとともに、舗装工事に着手する。

大鳴門橋関連区間については、暫定二車線で供用している区間の四車線化工事を継続するとともに舗装工事に着手する。

尾道・今治ルートの尾道大橋関連区間について

は、新尾道大橋の下部工事を継続するとともに、上部工事に着手する。陸上部については用地取得を推進し、土工・橋梁工事に着手する。

生口橋関連区間については、因島陸上部の土工・橋梁工事を継続する。

多々羅大橋関連区間については、多々羅大橋の上部工事を継続する。陸上部については、生口島島内及び大三島島内の土工工事を継続する。来島大橋関連区間については、来島大橋の下部

工事、主塔工事、ケーブル工事及び補剛桁工事を継続するとともに、アンカレッジ上屋工事に着手する。陸上部については、用地取得を推進し、大島島内の土工・トンネル工事等及び今治側の橋

梁下部工事を継続するとともに、大島島内及び今治側の橋梁上部工事に着手する。

これらの事業を推進するため、建設費として二、〇一〇億円（対前年度比一・〇三倍）を計上している（表8）。

表8 本州四国連絡橋公団

(単位：百万円)

区 分	8 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	201,077	201,049	195,612	195,580	1.03	1.03
調査費	792	775	609	592	1.30	1.31
維持管理費	8,390	7,478	7,582	6,713	1.11	1.11
建設利息	59,660	59,660	50,602	50,602	1.18	1.18
小計	—	268,962	—	253,487	—	1.06
業務管理費等	376,509	303,038	395,426	309,488	0.95	0.98
合 計	646,428	572,000	649,831	562,975	0.99	1.02
(資金計画)						
出資金	55,086	55,086	52,150	52,150	1.06	1.06
政府	36,784	36,784	34,766	34,766	1.06	1.06
地方公共団体	18,302	18,302	17,384	17,384	1.05	1.05
補助金	32	—	39	—	0.82	—
道路開発資金	1,882	1,882	—	—	—	—
財投資金	245,200	245,200	244,800	244,800	1.00	1.00
縁故債	199,300	199,300	198,200	198,200	1.01	1.01
民間借入金等	16,500	16,500	16,700	16,700	0.99	0.99
業務収入	128,428	54,032	137,942	51,125	0.93	1.06
合 計	646,428	572,000	649,831	562,975	0.99	1.02

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。
 会社の平成八年度における建設費として、一、一四〇億円（対前年度比〇・六二倍）を計上している（表9）。

表9 東京湾横断道路株式会社（単位：百万円）

区 分	8年度要求 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)／(B)
(事業計画)			
建設費	114,028	185,020	0.62
建設利息	34,442	32,918	1.05
小計	148,470	217,938	0.68
その他経費等	12,319	9,469	1.30
合計	160,789	227,407	0.71
(資金計画)			
道路開発資金	66,800	57,800	1.16
財投資金	60,000	99,700	0.60
外債	16,800	25,000	0.67
民間借入金等	17,189	44,907	0.38
合計	160,789	227,407	0.71

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。

1 一般有料道路の建設

(1) 一般有料道路

継続六路線一八・八kmの事業を推進し、うち安芸府中有料道路の完成を図る。

また、新規事業として、雁坂トンネル有料道路（山梨県道路公社六・八km）等四路線を要求している（表10）。

(2) 駐車場

城址第二地下駐車場（高崎市）等継続一八箇所の事業を推進し、うち、長堀通地下駐車場（大阪市）等六箇所の完成を図る。

表10 平成8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
伊豆縦貫自動車道（修善寺道路）	静岡県(公)	(国)136号	静岡県田方郡修善寺町 ～静岡県田方郡大仁町	2.6km
能越自動車道（田鶴浜道路）	石川県(公)	(国)470号	石川県羽咋郡志賀町 ～石川県鹿島郡田鶴浜町	4.7km
仙台南部道路	宮城県(公)	(主)仙台南 インター線	仙台市太白区山田 ～仙台市太白区茂庭	2.0km
雁坂トンネル 有料道路	山梨県(公)	(国)140号	埼玉県秩父郡大滝村 ～山梨県東山梨郡三富村	6.8km

表11 平成8年度有料道路融資事業（駐車場）新規要求箇所（主な箇所）

駐車場名	事業主体	路線名	工事箇所	台数
郡山駅西口駐車場	郡山市	(市)大町2丁目 駅前2丁目線	福島県郡山市字埴田44-4	530
土浦駅西口駐車場	土浦市	(市)桜町1丁目 1-13号線	茨城県土浦市有明町3丁目	470

表12 平成8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	路線名	区 間	延長
名岐道路	名古屋高速道路公社	—	愛知県西春日井郡清洲町 ～愛知県一宮市大字浅野	8.9km

また、新規事業箇所として、郡山駅西口駐車場（郡山市）等四箇所を要求している（表11）。

2 指定都市高速道路の建設

(1) 名古屋高速道路

名古屋高速一号等継続五路線の事業及び震災対策緊急補強事業を推進するとともに、新たに名岐道路八・九kmを要求している（表12）。

(2) 福岡・北九州高速道路

福岡高速道路は、福岡高速一号線等継続三路線の事業を推進し、北九州高速道路は、北九州高速四号線の建築事業を推進する。
 さらに、両道路の震災対策緊急補強事業を推進する。

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 下保 修

同 地方道課市町村道室建設専門官 福井 孝

一 はじめに

地方道は都道府県道と市町村道で構成され、高速自動車国道や一般国道等を補完して幹線道路網の一部を構成するとともに、各種地域振興施策の推進、地域の生活環境の向上を図るうえで欠くことのできない基盤的施設である。

地方道事業で行われている施策は大別して次の四つに分類できる(図1)。

- ・ 高速自動車国道のインターチェンジアクセス道路など広域的なネットワークを構成するた
- め
- の事業 (三九・七%)
- ・ 地方拠点都市地域整備法、リゾート法等特別立法による地域振興を図る道路を整備する事業 (一五・三%)

- ・ オリンピック・国体や交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業等の大規模な構造物を伴う事業等、地域の大規模プロジェクトの基盤となる道路を整備する事業 (二三・八%)
- ・ 防災対策、環境対策、渋滞解消、電線類地中化等の新しい重点施策 (三一・二%)

地方道の補助事業は、以上のように幹線道路の整備もしくは施策目的を達成するための面的な重点投資に限定しており、特に生活に密着した事業の実施にあたっては、国と地方の役割分担に十分に配慮している。

また、地方道は地域の活性化にとって不可欠な多くの機能を持っており、その整備に対する地域の期待は極めて高いが、現時点(平成七年四月見込み)での改良率は都道府県道で五九・七%、市

町村道で四七・八%にとどまっている。このため、

地域の重点事業に対して重点投資を行い、上位道路との計画の整合・プロジェクトとの連携をとった計画的な事業執行により早期に整備効果を発現させることが、特に地方道の整備にあたっては必要不可欠である。さらに昨今の「国と地方」に関する議論をふまえ、地方道に対する補助事業については、幹線道路の整備もしくは施策目的を達成するための面的な重点投資に限定するなど大型化・重点化に努めているところである。また、地域住民にとってわかりやすく、透明性・計画性の高い地方道事業を推進するため、各自治体が地方道整備に関する中期的事業計画である「地方道路計画」を策定し、公表したところである。

以上のような観点に基づき、平成八年度の地方

道事業として、緊急地方道路整備事業を含め、一、二二九、〇六五百万円（対前年度比〇・九七）を要求している（表1）。

※この事業費には、平成八年度公共投資重点化枠（道路事業分国費二六五、八六五百万円）のうちの地方道分を含んでいる。

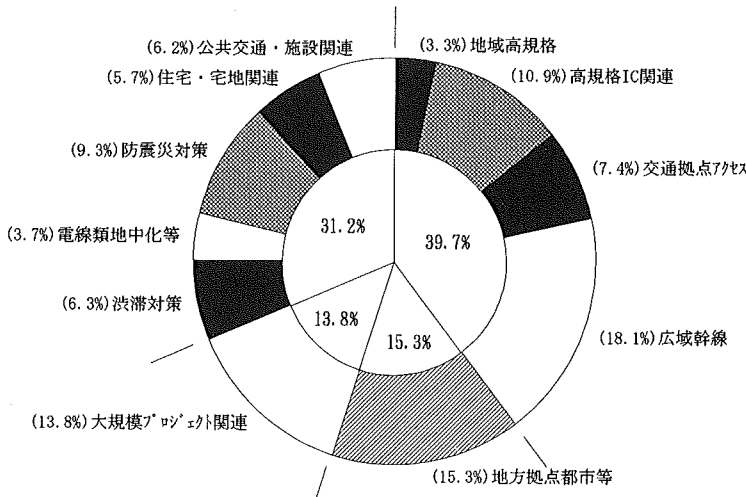


図1 地方道事業の施策内訳

表1 平成8年度地方道概算要求状況

	建設省		北海道開発庁		沖縄開発庁		国土庁		合計	
	8要求	伸率	8要求	伸率	8要求	伸率	8要求	伸率	8要求	伸率
改 築	162,141.50	0.82	55,474.00	1.01	32,938.00	1.02	24,226.50	1.09	274,780.00	0.90
	317,054.00	0.82	93,818.00	1.02	38,061.00	1.02	39,938.00	1.08	488,871.00	0.88
特殊改良	9,014.00	0.54	11,634.00	1.05	2,340.00	1.13	5,683.75	0.91	28,671.75	0.80
	18,028.00	0.54	22,268.00	1.05	2,999.00	1.16	10,937.00	0.91	55,232.00	0.79
補 修	1,825.00	0.80	1,640.00	1.07	243.00	2.45	811.75	0.87	4,519.75	0.93
	3,650.00	0.80	3,280.00	1.07	270.00	2.45	1,617.00	0.88	8,817.00	0.92
共同溝	300.00	1.12	0.00	—	0.00	—	0.00	—	300.00	1.12
	600.00	1.12	0.00	—	0.00	—	0.00	—	600.00	1.12
自転車道	4,355.50	0.95	375.00	1.00	450.00	1.00	500.00	2.08	5,680.50	1.01
	8,711.00	0.95	750.00	1.00	500.00	1.00	1,000.00	2.08	10,961.00	1.01
維持等	0.00	—	0.00	—	995.00	0.83	0.00	—	995.00	0.83
	0.00	—	0.00	—	1,083.00	0.81	0.00	—	1,083.00	0.81
緊急地方道整備事業	273,718.00	1.09	10,725.00	0.77	6,071.00	1.08	4,048.00	1.09	294,562.00	1.07
	526,278.00	1.09	19,983.00	0.77	9,751.00	1.07	7,189.00	1.09	563,501.00	1.07
合 計	451,354.00	0.96	79,848.00	0.98	43,037.00	1.03	35,270.00	1.06	609,509.00	0.97
	874,621.00	0.95	141,099.00	0.98	52,664.00	1.03	60,681.00	1.05	1,129,065.00	0.97

電線共同溝は改築を含む。

一一 計画的・重点的な地方道補助事業の推進

地方道補助事業を含め、地域住民にとってわかりやすく、透明性・計画性の高い地方道事業を推

進するため、各地方公共団体が「地方道路計画」を策定し、中期的・具体的な地方道の整備計画を地域に公表しているところである。

- ・「地方道路計画」は、各地方公共団体が、高速道路や国道の整備計画との整合をとりつつ、都道府県道や主要な市町村道に関する中期的・具体的な整備計画として策定・公表する。
- ・「地方道路計画」は、農道等各種道路計画も考慮した、地域の総合的なネットワークの確保を図るとともに、計画的かつ重点的な補助事業の実施を図る。

地方道補助事業の採択・事業展開は、基本的にこの「地方道路計画」に基づいて実施することとしており、地方道路計画に定めた事業計画を、地元調整状況、用地買収状況、現場の地質状況などに合わせて修正した上で、各年度の事業費を決定している（図2）。

※平成七年四月現在における地方道路計画の策定状況は都道府県については四七都道府県すべて、市町村については全政令市を含む八三六市町村となっている。

地方道補助事業の推進にあたっては、上位道路や地域振興プロジェクトと整合のとれた重点整備が要請されること、また昨今の「国と地方」の議論の中で国と地方の明確な役割分担が求められていることから、補助事業の大規模化、箇所数の削減等に継続的に取り組んでいるところである（図

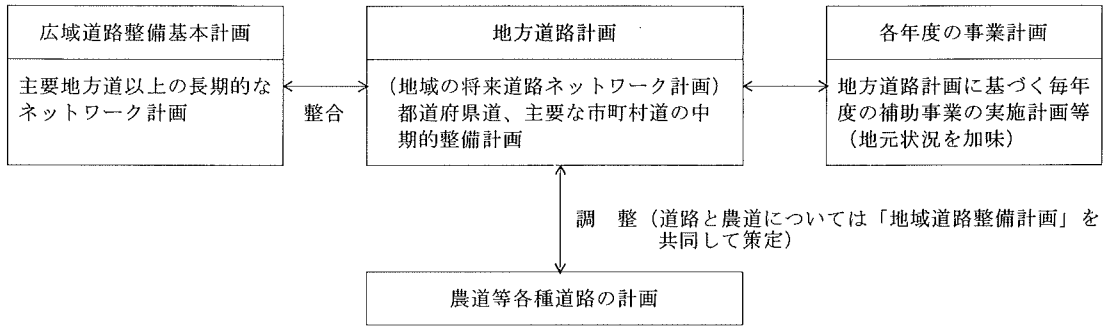


図2 地方道路計画に基づく計画的・重点的な地方道事業の推進

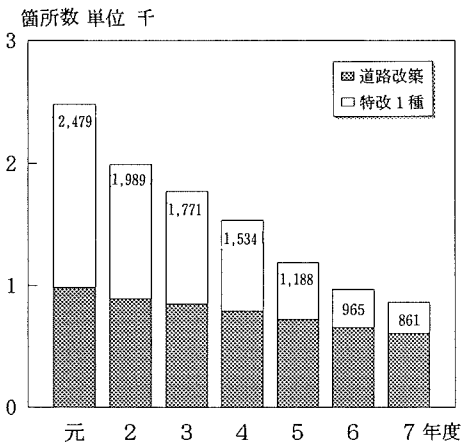


図4 補助事業の個所数の推移 (都道府県道 改築・特改1種)

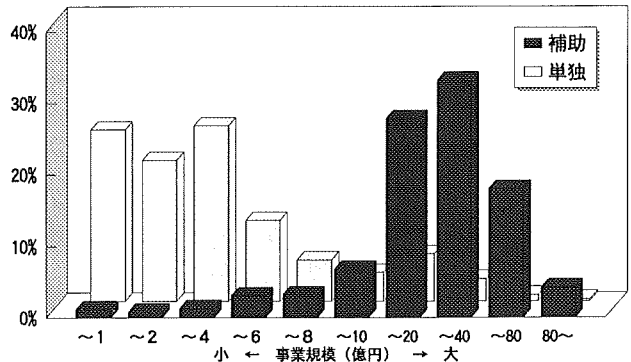


図3 補助事業と地方単独事業の事業規模 (都道府県道 改築)

3・4。

このような中で地方道補助事業を実施するにあたり、国としての支援の観点を明確にするために、地方道補助事業の観点を次の四つに限定し、一層の重点投資に努めているところである。

「地方道整備の観点」

① 全国的にバランスのとれた広域ネットワークの形成

地域高規格道路や高速インターチェンジとのアクセス道路など高速道路・国道の整備と一体となった広域ネットワークの形成、大規模な空港・港湾の整備に合わせたアクセス道路整備、都市間を連絡する大規模なバイパスなどの整備

② 特別立法等の法律による地域の支援

地方拠点とし都市整備法、半島振興法、過疎地域活性化特別措置法、総合保養地域整備法など地域振興に関する特別立法による計画的な道路整備

③ 大規模プロジェクト等の支援

オリンピックや国体等の大規模イベント関連道路、交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業など自治体の財政力の観点から単独事業のみでは整備が著しく困難な大規模事業の支援

④ 特定の重点施策や新技術の促進
災害の被害を最小限に食い止めるための防

震災対策、地域の快適な生活を守るための環境対策、渋滞解消、住宅地開発支援及び電線類地中化など急務となっている特定の施策を支援する道路整備のうち、事業規模等の観点から補助事業としての支援が不可欠な事業

三 平成八年度新規施策

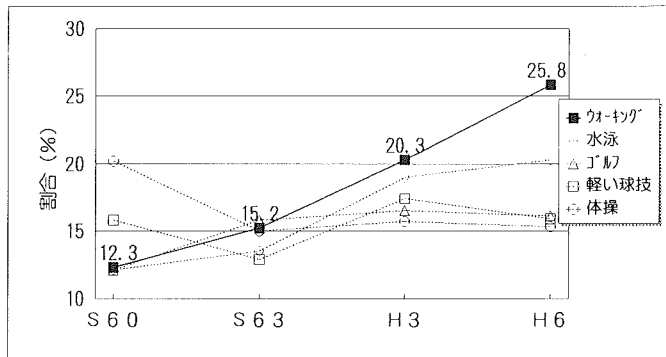
平成八年度においては、規模の大きな事業に支援の重点をおきつつ、さらに国民のニーズにも細やかに対応する地方道整備を推進する観点から、以下の新規施策を重点的に推進することとしている。

「ウォーキング・トレイル事業」(図5・6)

国民の歩くニーズに応え、歩くことを通じた健康・福祉活動を支援するとともに、魅力ある地域づくりを図る質の高い歩行者ネットワークの形成が求められている。このため、地域の歴史や文化を知り、安全かつ気軽に散歩等を行うことが出来る歩行者ネットワークを整備するウォーキング・トレイル事業を創設し、都市の郊外部において広域的な歩行が可能となる「カントリー・トレイル」と市街地において日常的な散策が可能となる「タウン・トレイル」を整備する。

ウォーキング・トレイル事業では、道路部局と関係部局(公園部局、河川・砂防部局、

今後行いたい運動・スポーツの種類(上位5種) 複数回答(%)



体力・スポーツに関する世論調査 平成6年10月調査
総理府内閣総理大臣官房広報室

図5 ウォーキングに対するニーズ

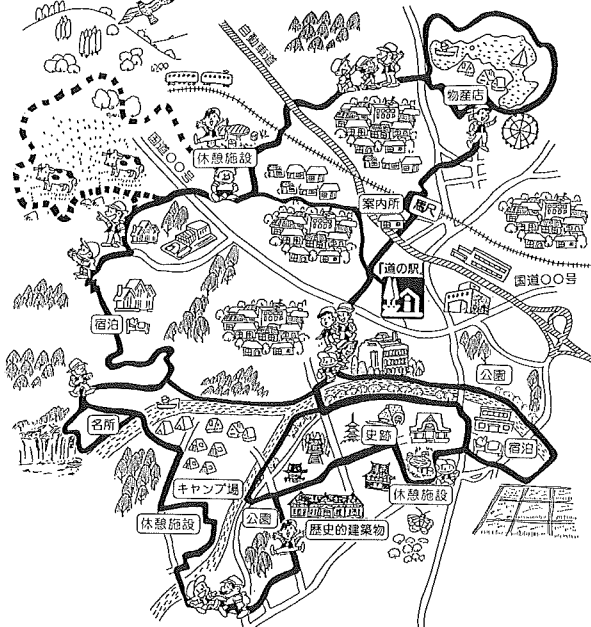


図6 ウォーキング・トレイルのイメージ

海岸部局、観光部局等)が協力し、ウォーキング関係団体や地域住民等の参画を経て策定する歩行者ネットワークの整備計画に基づき、各種事業との整合を図りつつ、歩行者専用道路・歩道・駐車場等の整備を図る。

四 あわさし

地方道の整備は、道路管理者が自ら行う地方単独事業と国として必要な支援を行う補助事業の組み合わせにより行われるが、昨今、国と地方の関

係が厳しく問われ、その役割分担を明確にする必要があることから、国としての支援は、広範性、先進性のあるものなどに限定し、先に述べた補助の観点にしたがって行われている。

また、今後は複数の目的を持った道路整備の事業を面的に一括して重点実施し、柔軟性のある道路づくりを推進することや、周辺環境とも調和した道路整備を行うなど、新たな施策へ向けて取り組んでいくことも必要である。

今後とも、地方道補助事業については、関係各地方公共団体等との連携を図りつつ、その整備を展開してまいりたい。

平成七年度「道路防災週間」について

建設省道路局企画課道路防災対策室防災第一係長 兼澤 秀和

一 目的

道路は生活に必要な物資の輸送や通勤通学など、日常的な生活や経済の活動を支えるとともに、緊急時における移動や輸送のための動線を確保するために必要な、最も根幹的かつ重要な社会資本である。

また、道路の利用が地域社会における活動のあらゆる面を支えていることから、安心して生活できる地域をつくるためには、いつでも安心して利用できる安全性・信頼性の高い道路ネットワークを確保することが重要である。

このため、いつでも利用できる安全性・信頼性の高い道路ネットワークの整備を積極的

に推進するとともに、道路管理者による施策のみでなく、利用者に対しても交通規制への理解や適切な情報提供等による利用者自らの経路選択等の判断を求める等、道路利用者の理解と協力を得ることが極めて重要である。

したがって、「道路をまもる月間」中に「道路防災週間」の行事を行い、道路管理者としては、災害の発生する恐れのある箇所の点検を定期的に行うことはもちろん、地域の方々や道路利用者等に、いつでも利用できる安全性・信頼性の高い道路ネットワークと生活との関わりを認識していただき、関連施策を強化・促進するものである。

二 期間

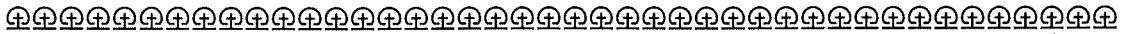
八月二十五日(金)～八月三十一日(木)

三 主催

建設省、各地方建設局、北海道開発局、沖縄総合事務局、都道府県、政令指定市、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団

四 実施内容

今年度の道路防災週間においては、阪神・淡路大震災に鑑み、安全で安心できる地域づくり・まちづくりのための道路防災対策の重要性をアピールする事により、防災意識の向



上を図るとともに、関係機関を含めた被災情報
の収集・伝達体制、道路管理者間等の支援
体制等のあり方を検討し、道路防災対策の推
進を図るため、以下の事項を基本に各種内容
を実施した。

1 広報活動

- ① 道路防災の現状や重要性に関する講演
会、シンポジウム等により、道路利用者
を始め、広く一般市民へ道路防災に関す
る啓蒙活動を行う。あわせて、記事・
ニュース等への話題提供を通じて、道路
防災週間の実施をPRする。
- ② パンフレット、通行規制区間マップの
配布等により、いつでも利用できる安全
性・信頼性の高い道路ネットワークを確
保するための防災対策事業の重要性をア
ピールする（写真1）。

2 防災訓練等の実施

災害発生時における被災情報の迅速かつ
的確な収集・伝達、通行規制、道路利用者へ
の情報提供及び速やかな復旧対策の実施が重
要であることから、例年にもまして積極的に
対応するとともに、地域の管理体制、自然条
件、社会条件に合致した実践的な訓練を以下

を参考にして実施する（写真2・3）。

- ① 大規模災害発生を想定した職員の非常
参集訓練
- ② 災害時における関係機関を含めた被災
情報の収集・伝達訓練及びこれら情報を
もとにした緊急輸送道路、迂回路等の設
定に関する訓練
- ③ 関係機関を含めた異常気象時における
事前通行規制等の円滑な実施のための訓
練

3 災害の発生する恐れのある箇所点検
各道路管理者毎に、災害の発生する恐れ
ある箇所の点検（地域における災害の特性に
着目し、落石等危険箇所の防災点検、道路施
設や関連施設の震災点検等）を重点的に実施
する（写真4・5）。

4 道路防災に係るシステムに関する点検の
実施（写真6・7・8）

- ① 災害時において、情報収集・提供機器
等道路防災に係るシステムが的確に稼働
するための情報機器の稼働状況の点検
- ② 復旧資機材等の備蓄状況の確認
- ③ 各道路管理者等の人員・復旧資機材等
の支援体制の点検

表1～2に各道路管理者において、道路防
災週間の実施内容を示す。（なお、道路防災
週間以外に実施する内容については表に示し
ていない。）

シンポジウムについては、本省としても、
日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速
道路公団及び本州四国連絡橋公団とて主催し、
八月二十九日に「人・モノ・情報と道づくり」
阪神・淡路大震災に学ぶ」と題して、東京
大手町の経団連ホールで開催した。亀田弘行
氏（京都大学教授）に「阪神・淡路大震災の
教訓」と題して、阪神・淡路大震災の社会的
インパクト、総合防災対策の課題、過去の主
な地震災害、地震時の交通システムの挙動、
災害情報マネジメントの課題等について基調
講演をしていただき、その後、小澤雅子氏
（東京工業大学助教授）、亀田弘行氏、橋本鋼
太郎氏（建設省道路局長）、廣井脩氏（東京大
学教授）、八木下裕氏（日通総合研究所常務）
をパネリストとしてパネルディスカッション
を行った（写真9）。

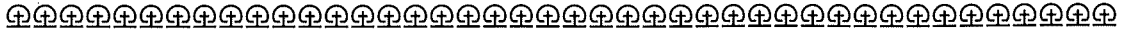


表1 道路防災週間中の実施内容

	広報活動	道路防災訓練	危険箇所点検	防災システム点検
北海道開発局	講演会、パネル展、ビデオ放映、PR誌、マップ、情報板、横断幕	道路防災(土砂崩落災害想定・災害伝達訓練)、トンネル防災訓練	釧路沖・東方沖地震による橋梁・盛土被災復旧箇所現状確認点検他	道路情報施設、トンネル非常用施設、非常時連絡系統、出動体制等
東北地方建設局	シンポジウム、写真展、垂れ幕、ポスター配布、道路情報板表示	震度6想定総合防災訓練、徒歩登庁訓練	前被災地・トンネル坑口・ロックシエット背面・橋台背面目視点検	情報板、ラジオ再放送、ITV動作確認、迂回路走行無線交信
関東地方建設局	シンポジウム、ポスター掲示、チラシ配布、ビデオ放映	地震防災・情報伝達・建設現場防災・非常参集・消火・事前通行規制	落石、のり面、他道路構造物の点検	トンネル設備・道路情報システム・遮断機・非常用電源・災害用井戸
北陸地方建設局	講演会、スライド上映、道路情報板表示	巡回・情報伝達・体制確立・現地出動・通行規制・応急復旧	防災ドクターによる防災対策検討会・橋梁現地診断、海上点検等	照明機器の点検、信号機の点検
中部地方建設局	シンポジウム、情報板、ポスター、マップ配布、横断幕、路側放送	非常参集訓練・東海地震想定訓練・異常気象時事前通行規制	落石等危険箇所の徒歩点検	防災備蓄倉庫点検、情報機器稼働・通行規制機器点検作動訓練
近畿地方建設局	シンポジウム、ビデオ上映	参集訓練・対策本部設置移動・情報伝達訓練	地建全域で全事務所より実施	
中国地方建設局	懸垂幕、横断幕、ポスター、パネル、小冊子、情報板、ステッカー	地震防災・非常参集訓練・指揮命令連絡系統確立・職員安否確認	落石等危険箇所、その他道路施設危険箇所の重点的パトロール	トンネル非常警報装置点検・道路情報連絡員意見交換会
四国地方建設局	講演会、ビデオ、写真展、横断幕、マップ、情報板、記者発表、ラジオ	参集訓練・災害発生訓練・異常気象時通行規制・情報伝達・応急復旧	落石危険箇所、法面・擁壁・防護柵点検	トンネル非常警報装置、通信設備、気象情報、通信設備点検
九州地方建設局	シンポジウム、写真展、パネル展示、パンフレット配布	情報伝達・参集・本省と局長とのTV会議等	橋梁、トンネル、法面等パトロール	トンネル防災設備・道路情報システム・通信施設点検
沖縄総合事務局	通行規制マップ配布、道路情報板等によるPR	非常参集・施設点検・震災対策本部設置・通行規制訓練	災害危険・防災対策済箇所の健全度徒歩点検	雨量計・レーダー・トンネル防災システム・情報板・無線設備
日本道路公団	ポスター掲示、ビデオ放映、小冊子配布、各種防災イベント	衛星通信・航空機を利用した訓練	道路及び法面点検	車載型地球局通信点検・気象観測機器の点検
首都高速道路公団	記者発表、パンフレット作成、パネル作成	職員参集訓練・災害対策本部設置・情報受伝達・避難誘導		
阪神高速道路公団	記者発表、AMラジオ、パンフレット配布	情報伝達訓練・通行止め訓練・負傷者搬送等		
本州四国連絡橋組	ポスター掲示、懸垂幕、情報板、ステッカー、ハイウェイラジオ	情報伝達訓練・消火訓練	法面変状の有無及びび側溝等の清掃状況確認	機械電気設備機器・消火栓・消火器・給水ポンプ
北海道	道路情報板、ポスター、横断幕、垂れ幕、写真パネル展、広報車	気象情報伝達・通信連絡・交通規制・避難誘導・救急医療・消火	釧路沖・東方沖地震災害箇所再点検、落石・がけ崩れ、トンネル内	トンネル非常用施設・道路情報板・無線機
青森県	パネル展示、道路情報板	パトロールカーによる橋梁点検		
岩手県	電光式広告塔、道路情報板、ポスター		落石等危険箇所の点検パトロール	
宮城県			落石等危険箇所の再点検	
秋田県			落石・崩土等の危険箇所の点検	
山形県	シンポジウム、チラシ、パンフレット			
福島県		トンネル防災訓練、通報訓練、火災検知消火、事故車処理		道路防災情報保守点検
茨城県	道路情報提供装置、ポスター	災害対策本部設置運営、被害把握、情報伝達、道路復旧	H2防災、H3橋梁の要対策箇所未対策箇所点検	道路情報提供装置作動状況目視点検
栃木県	新聞、ラジオ	トンネル防災訓練、災害対策本部設置、情報収集、初動体制訓練		トンネル防災設備、非常電話、消火器、消火栓、遮断機、信号機
群馬県	ポスター		橋梁及びアンダーパス等危険箇所点検	
埼玉県		災害対策本部設置、防災行政無線による災害情報収集伝達訓練	災害情報収集伝達訓練において危険箇所点検	
千葉県	シンポジウム	情報伝達、道路応急復旧、道路・橋梁施設等点検パトロール		
東京都	ビデオ上映・配布、パネル展示、講演会	道路啓開訓練、路面段差解消・陥没補修訓練、救援物資輸送活動		防災行政無線による情報連絡訓練、施設点検訓練
神奈川県	道路防災週間の新聞広報記事掲載			
山梨県	道路防災の啓蒙活動	災害発生時の連絡体制確認	H2防災、H3震災の危険箇所再点検	道路情報板、事前通行規制区間遮断装置及び坑口部情報装置点検
長野県	シンポジウム、道路情報板、横断幕、道路交通情報センター	地震総合防災訓練、職員非常招集訓練	落石等の危険度が高い路線で点検実施	大町・飯山建設事務所、長野県道路公社において実施
新潟県	道路情報提供装置、講演会、ポスターの掲示		危険箇所及び通行規制区間の徒歩目視点検	道路情報板、トンネル情報板点検
富山県	防災週間、防災講演会のポスター		山間部を中心としたパトロール	
石川県	ポスター掲示、講演会、通行規制区間のチラシ配布		道路パトロールの実施	非常警報装置、道路情報板、防災設備動作試験
岐阜県	ポスター掲示、通行規制マップ配布	県総合防災訓練	国道41号及び156号点検	
静岡県	シンポジウム、ポスター配布、通行規制区間マップ配布、情報板	非常登庁訓練、地震予知情報連絡訓練、情報収集伝達訓練	落石等危険箇所、震災点検箇所の点検	防災行政無線、道路情報提供装置、地震対策応急備蓄資材点検
愛知県	横断幕、通行規制マップ配布、道路情報板、防災週間ポスター	直下型地震・東海地震想定夜間実働訓練、本部運用、通信訓練	H2防災点検危険箇所点検	
三重県	通行規制マップ配布、道路情報板、横断幕	非常参集訓練、総合防災訓練	防災危険箇所点検	トンネル防災施設・交通遮断機の点検
福井県		訓練本部設置、災害情報収集伝達、避難誘導、緊急物資輸送等		

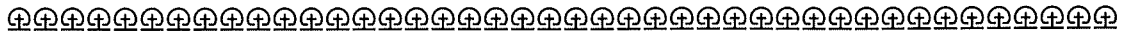


表2 道路防災週間中の実施内容

	広報活動	道路防災訓練	危険箇所点検	防災システム点検
滋賀県			危険箇所重点パトロール、道路情報提供装置点検	
京都府	道路情報板、防災行政無線、ラジオ			道路情報板稼働状況点検
大阪府	PRスポットコマercial、ポスターの掲示、テレビ局取材	情報通信、医療救護、避難、災害広報、障害物除去、緊急物資輸送	7土木事務所による全路線パトロール	
兵庫県			通常道路パトロールに加え震災後の重点危険箇所パトロール実施	
奈良県	通行規制マップ配布、災害対策計画会議開催	緊急輸送道路確保のための通行規制、無線通信訓練	国道309号の事前通行規制区間パトロール	
和歌山県	広報誌掲載	災害対策本部設置、応急復旧、障害物除去訓練		
鳥取県	横断幕、懸垂幕の掲示、防災パネル展		災害発生危険箇所について点検パトロールを実施	
島根県	ポスター、情報板、パンフレット、横断幕、懸垂幕、ステッカー	トンネル防災訓練、負傷者救助、通行規制、情報伝達、消火訓練	災害の発生する恐れのある箇所	防災機器設置トンネル点検、非常電話、警報装置
岡山県	情報板、パネル展、チラシ、通行規制区間マップ配布、ステッカー		県全域を職員による防災パトロール	
広島県	懸垂幕の掲示、ポスター掲示		道路パトロール及び危険箇所の点検	
山口県	シンポジウム、チラシ、パネル展示	地震防災訓練、情報伝達訓練	災害の発生する恐れのある箇所、落石危険箇所	トンネル非常用施設点検、通報・警報設備、消火設備、避難誘導
徳島県	県庁静電表示板・道路表示板、横断幕、パトロールカー	情報伝達訓練、災対本部設置、応急復旧、避難放送	H2防災点検箇所をベースにパトロール実施	通信機器点検
香川県	ポスター掲示、懸垂幕、パネル展、広報パトロール	通行規制訓練、震災対策総合訓練	落石地滑りの恐れがある危険箇所点検	異常気象時通行規制箇所表示システムの点検及システム研修
愛媛県	イベント、講演会、写真展、ビデオシアター、懸垂幕・横断幕	異常気象時・災害発生時通行規制訓練、情報伝達訓練	H2防災点検要対策箇所のうち未施行で危険度の高い箇所を点検	異常気象時・通行規制実施時における体制・人員配置点検確認
高知県	講演会とビデオ、道路情報板、インフォメーションタワー表示	防災体制及び防災訓練に参加、情報収集、緊急輸送路・迂回路	異常気象時通行規制区間の法面を中心に点検	
福岡県	道路情報板、ポスター掲示			
佐賀県	道路情報提供装置、ラジオ（道路交通情報）		通常点検に加え規制区間について重点的に点検を実施	
長崎県	道路情報装置		土木事務所職員による危険箇所の点検調査	道路情報提供装置・気象情報収集・収集装置稼働状況点検
熊本県	ポスター配布、道路情報提供装置	地震、台風、大雨を想定した県総合防災訓練	落石等の発生頻度の高い箇所を重点パトロール、長大トンネル	トンネル非常用施設、情報提供装置
大分県		職員参集、災害対策本部設置、情報伝達訓練		
宮崎県	ラジオ、ポスター掲示、パネル展示			
沖縄県	通行規制マップ配布、道路情報板、ポスター、懸垂幕		災害危険箇所の重点的目視点検	トンネル防災システム、道路情報板作動確認
札幌市	パネル展示、講演会、ビデオ、パンフレット配布			
仙台市	ポスター掲示、ラジオ	非常招集訓練、情報収集伝達・対策本部設置運用、通信通報	地震被災予想箇所の橋梁等・風水害による法面崩壊・落石崩壊等	道路情報提供装置点検、情報機器作動訓練
千葉市	シンポジウム、ポスター掲示、チラシ配布	予知対応型・発生対応型訓練、防災行政無線による情報伝達	橋梁・切土・盛土総点検、緊急輸送道路の路面状況、標識・電柱	
横浜市		総合防災訓練、障害物除去訓練		
名古屋市	横断幕		地震・異常気象等災害発生時の恐れがある土砂留堰堤の安全確認	道路情報表示板、遮断機、地滑り計の点検
京都市			落石等災害発生時の恐れがある箇所の道路パトロール	
大阪市	講演会	道路防災訓練、情報伝達訓練、障害物除去、応急復旧		
広島市	道路情報提供装置、横断幕、ポスター掲示			
北九州市	ポスター掲示		市内一円道路パトロール	
福岡市	ポスター掲示		道路及び橋梁の要注意箇所点検	

(注) 道路防災週間内で実施した内容を示しており、その他の週間等において実施した道路防災に関する内容は記載していない。

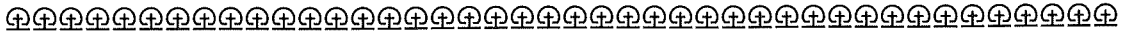


写真1
中部地方建設局の広報活動

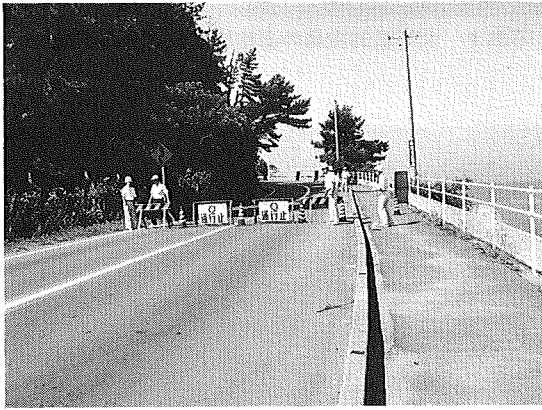


写真3 香川県の防災訓練



写真2 日本道路公団の防災訓練



写真5 四国地方建設局の危険箇所点検



写真4 北海道開発局の危険箇所点検

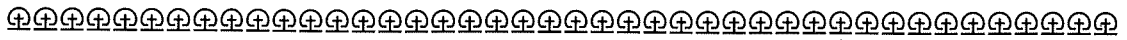


写真7 千葉市の道路防災システム点検



写真6 北海道開発局の道路防災システム点検



写真8 静岡県の復旧資機材等備蓄状況



写真9 建設省関係公団主催の道路防災シンポジウム

九州縦貫自動車道 人吉くえびの間の開通

——青森から鹿児島・宮崎が高速道路で直結——

建設省道路局高速国道課技術第一係長 沓掛 敏夫
日本道路公団建設第二部建設第五課課長代理 土屋 一郎

一 はじめに

九州縦貫自動車道は、北九州市から鹿児島・宮崎市に至る延長四二八kmの国土開発幹線自動車道であり、本州との連結及び九州地域を南北に連絡する大動脈として、九州の産業、経済、文化の交流発展に大きな役割を担っている。

このうち、唯一未供用区間であった人吉くえびの間が平成七年七月二十七日に開通し、これにより、九州縦貫自動車道が全通すると共に、昭和三八年七月に我が国で初めての高速道路である名神高速道路（粟東く尼崎間七・一km）が開通して以来三二年の歳月を経て、青森から鹿児島・宮崎に至る約二、一五〇kmの高速道路（一部首都高速道路を含む）が完成したこととなった。この高速道路は、

四七都道府県のうち二六都府県をカバーし、沿線地域の諸産業と経済の活性化、文化の交流に今まで以上に大きく寄与するものと期待される（図一）。

また、九州縦貫自動車道としては、昭和四六年に植木く熊本間が初めて開通して以来二四年を要しての全通である。

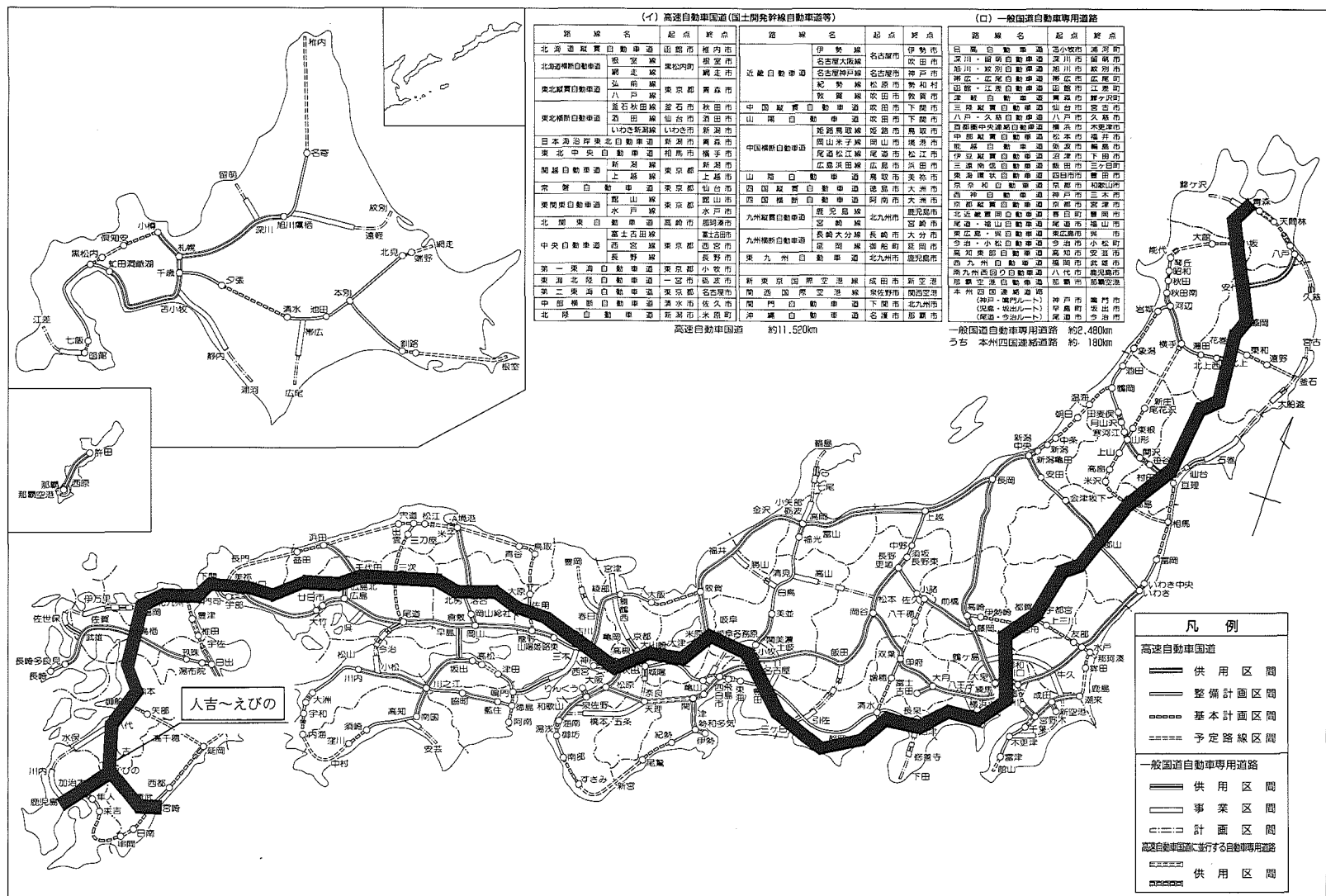
二 開通区間の概要

今回開通した区間は、既設の人吉ICより南下し、人吉市蟹作町で一般国道二一九号と交差し、二二一号の西側山裾を並行してさらに南下し、一級河川大川間川及び小川内川を横過。その後、急峻山地部へとさしかかり一般国道二二二号の加久藤トンネルの西方約七〇〇m下方約二〇〇m付近

の熊本県と宮崎県の県境を長大トンネル（加久藤トンネル）で抜け、宮崎県えびの市へ至る。その後も一般国道二二二号の南西山裾を迂回し、一級河川内川及び一般国道二六八号を横過し、同市大字湯田で既設のえびのICに直結する。

当該区間は、「加久藤カルデラ」と称される大規模なカルデラ壁の北壁部を通過するため、延長六、二五五mの加久藤トンネルや大小一五箇所の橋梁があり、道路構造別延長内訳は、土工延長一四・四km（約六〇％）、橋梁延長二・六km（約一二％・一五箇所）、トンネル延長六・三km（約二八％・加久藤トンネル一箇所）、橋梁とトンネルを合わせた構造物比率は約四〇％となっている。

この区間の施工に要した総事業費は約六九五億円、その内訳は工費約五三八億円、用地及び補



(イ) 高速自動車国道(国土開発幹線自動車道等)

路線名	起点	終点	路線名	起点	終点
北海道縦貫自動車道	函館市	稚内市	伊勢線	名古屋市	伊勢市
北陸道横断自動車道	富山県	富山県	名古屋大高線	名古屋市	名古屋市
北陸道縦断自動車道	富山県	富山県	名高野田線	名古屋市	津市
弘前線	青森市	青森市	名高松戸線	名古屋市	津市
東北縦断自動車道	八戸市	青森市	紀勢線	松江市	松江市
東北横断自動車道	釜石市	秋田市	牧野線	松江市	松江市
いわき新潟線	いわき市	新潟市	中国縦貫自動車道	松江市	下関市
日本海沿岸自動車道	新潟市	青森市	山陽自動車道	松江市	下関市
東北中央自動車道	仙台市	仙台市	北陸西回り線	松江市	下関市
関東自動車道	上野市	上野市	中国横断自動車道	松江市	下関市
常磐自動車道	水戸市	水戸市	山陽自動車道	松江市	下関市
常陸自動車道	水戸市	水戸市	四国縦貫自動車道	松江市	下関市
北関東自動車道	水戸市	水戸市	四国横断自動車道	松江市	下関市
第一東海自動車道	東京市	名古屋市	九州縦貫自動車道	松江市	下関市
第二東海自動車道	東京市	名古屋市	九州横断自動車道	松江市	下関市
第三東海自動車道	東京市	名古屋市	九州自動車道	松江市	下関市
中部縦断自動車道	清水市	佐久市	新東海縦断自動車道	松江市	下関市
北陸自動車道	新潟市	新潟市	関門自動車道	松江市	下関市
			深瀬自動車道	松江市	下関市

高速自動車国道 約11,520km

(ロ) 一般国道自動車専用道路

路線名	起点	終点	路線名	起点	終点
山陽自動車道	松江市	下関市	伊勢線	名古屋市	伊勢市
北陸西回り線	松江市	下関市	名古屋大高線	名古屋市	名古屋市
中国縦貫自動車道	松江市	下関市	名高野田線	名古屋市	津市
山陽自動車道	松江市	下関市	名高松戸線	名古屋市	津市
北陸西回り線	松江市	下関市	紀勢線	松江市	松江市
中国縦貫自動車道	松江市	下関市	牧野線	松江市	松江市
山陽自動車道	松江市	下関市	中国縦貫自動車道	松江市	下関市
北陸西回り線	松江市	下関市	山陽自動車道	松江市	下関市
中国縦貫自動車道	松江市	下関市	北陸西回り線	松江市	下関市
山陽自動車道	松江市	下関市	中国横断自動車道	松江市	下関市
北陸西回り線	松江市	下関市	山陽自動車道	松江市	下関市
中国縦貫自動車道	松江市	下関市	四国縦貫自動車道	松江市	下関市
山陽自動車道	松江市	下関市	四国横断自動車道	松江市	下関市
北陸西回り線	松江市	下関市	九州縦貫自動車道	松江市	下関市
中国縦貫自動車道	松江市	下関市	九州横断自動車道	松江市	下関市
山陽自動車道	松江市	下関市	九州自動車道	松江市	下関市
北陸西回り線	松江市	下関市	新東海縦断自動車道	松江市	下関市
中国縦貫自動車道	松江市	下関市	関門自動車道	松江市	下関市
山陽自動車道	松江市	下関市	深瀬自動車道	松江市	下関市
北陸西回り線	松江市	下関市			

一般国道自動車専用道路 約2,480km
 その他本州四国連絡道路 約180km

図1 高規格幹線道路網図

平成7年4月1日現在

償費約四九億円、その他費約一〇八億円であり、
 1km当りの事業費は三八億円である。加久藤トン
 ネルの工事に要した工事費は本体工事と施設工事
 合わせて約三一億円と工費の半分以上を占めて
 いる。

また、建設期間は、施行命令より二三年、路線
 発表より九年、工事着手より六年二カ月の歳月を
 経ての開通となっている。

- (1) 休憩施設等
- ① えびのパーキング
- ② 人吉南バスタップ
- (2) 道路規格 一種3級B規格
- (3) 設計速度 八〇km/時
- (4) 車線数 二車線(暫定)
- (5) 最急縦断勾配 四・〇%
- (6) 最小曲線半径 六〇〇m
- (7) 事業経緯
 - ① 整備計画 昭和四八年一〇月
 - ② 施行命令 昭和四八年一〇月
 - ③ 路線発表 昭和六一年五月
 - ④ 用地買収着手 平成元年三月
 - ⑤ 工事着手 平成元年五月
 - ⑥ 開通 平成七年七月

三 工事の特色

今回の開通区間には、日本の高速道路で四番目

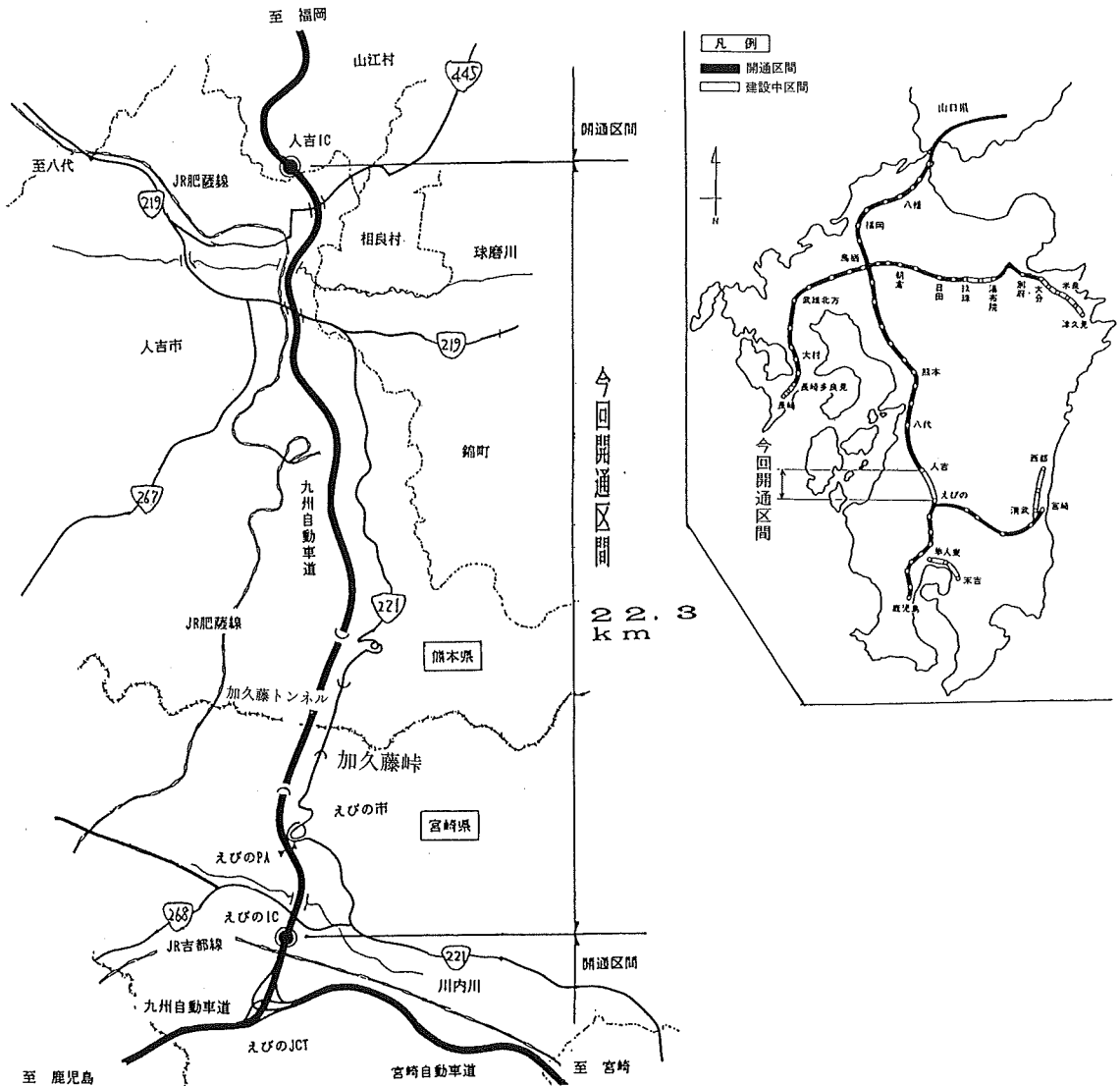


図2 位置図

の長さを誇る延長六、二五五mの加久藤トンネルがある。このトンネルはトンネル延長及び交通量から防災等級AAに位置付けられており、非常用施設としては最上位の設備規模を備えている。

(参考) 高速道路路トンネル延長(供用中)

第一位 関越自動車道

関越トンネル 一一、〇五五m

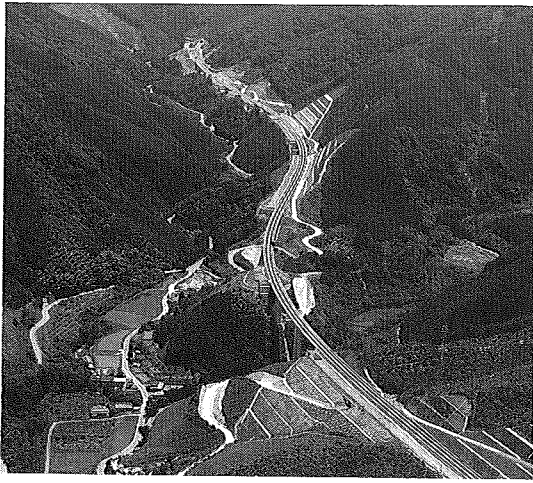
第二位 中央自動車道

恵那山トンネル 八、六四九m

第三位 九州縦貫自動車道

肥後トンネル 六、三四〇m

トンネルの地質は堆積岩(四万十層群)を基盤として、その上に火山噴出岩類が覆っていること



人吉IC側より加久藤トンネルを望む

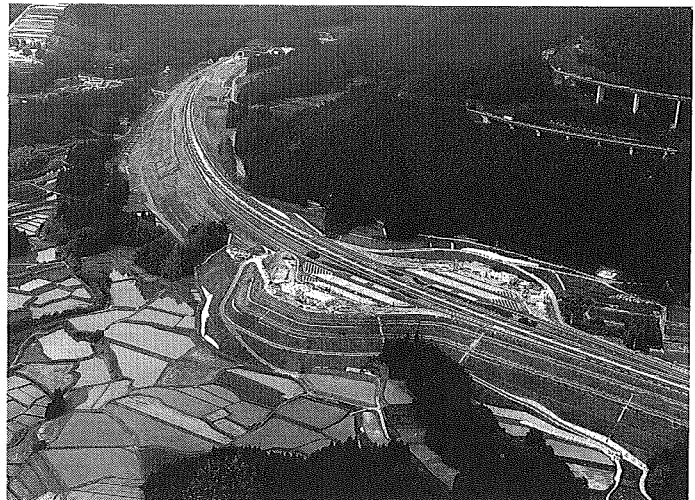
から地下水を多く持った地質構成となっている。

従って、工事中は記録的な突発湧水(最大毎分八七t)によって大小合わせて一回の切羽崩壊を生じるなど、工事は困難を極めた。対策としては、先進している避難坑より水抜きボーリング、水抜き導坑の施工、止水薬液注入等により湧水区間を克服し無事突破した。また、凝灰角礫岩部では、側方からの強力な圧力が発生しトンネル側壁部が大きく押し出される(最大三〇cm)変状をきたした。結果として剛性の高い支保構造での対応を余儀なくされた。

トンネル掘削量は本坑が約五五万m³、本坑施工のための地質確認と水抜きを目的として本坑に併設して施工したパイロット坑(開通後は避難坑として利用)が約一五万m³であり、これはダンプトラック一四万台分で東京ドームの約六割に相当する量である。

また、加久藤トンネルの南坑口(えびの側)の坑門には、えびの市の市花である「えびね」をモチーフとしたデザインを施し、我が国有数の長大トンネルとしてのモニユメント的要素を取り込んでいる。

六、二五五mの掘削途中には前述の他幾多の苦勞もあつたが、平成二年一月に避難坑、平成二年四月に本坑の掘削を南北二方向から開始し、三七カ月の掘削期間を要して平成五年一月に避難坑が、



えびのPA側より加久藤トンネルを望む

平成五年八月にトンネル換気用の立坑が、そして四四カ月の掘削期間を要して平成五年一月には待望の本坑の貫通を見ている。

舗装工事については、縦断勾配のサグ部等の滯水しやすい区間一箇所排水性舗装を施工しハイドロプレーニング現象等の防止に努める一方、平面線形(R11700m以下)及び縦断勾配(△3%以下)の厳しい区間二箇所ギャップ舗装の施工を行いスベリ抵抗性や耐流動性向上に努めるなど交通安全対策にも配慮している。その他、ト

ンネル坑口の明かり部一〇〇m区間には、骨材露出工法によるコンクリート舗装を行い、スベリ抵抗及び騒音低減効果を確認することとしている。

さらに、景観対策として山地部を通過する路線であることと、路線の大半がシラスで占められていることから、自然環境との調和を図るため、のり面の緑化に努めている。

交通安全対策として、人吉地区は霧の多発地区のため、霧発生区間に視線誘導に自発光デリニューターや高輝度レーンマークを設置し対応することとしている。

四 開通後の利用状況

(1) 時間の短縮

今回の開通により、人吉〜えびの間は、一般国道二二一号を利用した場合の約四〇分から二〇分へと約二〇分の時間短縮となった。

これによって、福岡〜鹿児島及び宮崎の所要時間はそれぞれ約三時間及び約三時間一〇分で高速道路で直結された。

(2) 他の輸送手段との対比

九州北部と九州南部は、高速道路の全通により高速道路・鉄道・飛行機の旅行手段が整備されたこととなった。

開通前では、福岡〜熊本間は鉄道四二・五％、飛行機三〇・一％、高速バス一・四％、福岡〜

宮崎間は飛行機四一・八％、高速バス二五・四％、鉄道二一・七％となっている。

今回の開通で高速バスは時間短縮が図られることとなったが、それぞれの所要時間及び料金を対比すると、表1のとおりである。

(3) 開通後の交通量

平成七年七月二十七日に開通以来、夏休み及びお盆期間が連続したことから、交通量は約二万台となり最大では約三万台に達した。その後、九月に入り交通量は約一万二千台に落ち着いている。

全通により、前後の区間の交通量も増加し、隣接するえびの〜えびのJCT間では開通一カ月間では約三割増加している。

(4) 一般道の状況

高速道路と並行する一般国道二二一号線の交通量は、開通前後でそれぞれ約一万五千台から五千台と約三分の一に減少し、その差の交通量のほとんどは高速道路に転換したものと想定される。

(5) 高速バスの利用状況

高速バス会社の西日本鉄道・宮崎交通・鹿児島交通の開通一週間の利用状況のまとめでは、福岡〜宮崎間が前年度比二一・四％増、福岡〜鹿児島間が一九・一％の増と大幅に増加していると報告されている。これにあわせるように、福岡〜宮崎便は一日九往復から一五往復に増便している。

表1

	高速バス	JR	飛行機
福岡〜熊本	3時間50分 9,000円	5時間 12,500円	40分 22,800円
福岡〜宮崎	4時間30分 10,000円	6時間 13,000円	40分 22,800円

五 高速道路を活用した地域の状況

九州縦貫道の全通を活用した九州地域の状況を以下に紹介する(図3)。

(1) 「コスモス牧場」

宮崎県小林市の霧島山麓に、動物とのふれあいを目的としたリゾート牧場が、小林市と民間会社により平成七年四月にオープンした。

また、子牛のオーナー制度(二五〇万円/一頭)のユニークな試みが行われている。

牧場は、九州縦貫道の全通を見越しての開業であり、南九州地域はもとより、九州全土からのお客様を期待している。

(2) 「シーガイア・ハウステンボス」を中心とし

た九州周遊観光ルートの開発
シーガイア(宮崎県)及びハウステンボス(長

崎県)を高速道路で結んだ、九州周遊観光ルート券が高速道路全通に合わせて発売された。

特に、ハウステンボスでは外国人観光客もターゲットとし平成六年度では台湾観光客一二万人を集めており、シーガイアでも台湾事務所を設置する計画とされており、他の九州テーマパークとともに九州全体の観光客の増加を見込んでいる。

(3) 工業団地への新規進出

宮崎県砂土原町の工業団地へは、開通直前の平成七年七月一七日に、高速道路全通を見越し二社

が調印を行った。

(4) 広域集配センターの設置

宮崎市の宮崎西IC近くに広域集配センター(三万八千平方メートル)が平成八年度より着工する。これは、集出荷体制を一元化することで、トラックの積載率を高め、輸送コストを下げることを目的としている。

(5) 観光農園

J A宮崎市では、亜熱帯フルーツ農園を平成七年六月、開通前に開園した。ハウスにマンゴー・

バナナ・グアバなどを栽培している。

六 おわりに

平成七年八月二日には、東北横断自動車道いわき新潟線のいわきJCT―郡山JCT間七・四kmが開通した。この開通により、高速道路の開通延長は、五、八〇五・八kmに達し、全体計画一一、五二〇kmの中間点通過となり、高速道路整備の大きな節目となる時期を向かえている。

また、この開通区間は常磐自動車道と東北縦貫自動車道とを結ぶものであり、首都圏と東北地方を結ぶルートは、常磐・東北横断自動車道經由と東北縦貫自動車道經由の二ルートとなり、開通後の夏休み期間及びお盆の期間中の利用状況をみても交通の分散が図られている。

今後、高速道路の整備の中心は、豊かな国民生活や活力ある地域づくり等、「生活大国」を支えるための基盤となる第二東名・名神、残る縦貫道や横断道等に移っていくこととなるが、採算性確保のための諸方を適切に実施し、国土の均衡ある発展を図るため、引き続き高速道路ネットワークの早期整備に努めることとしている。

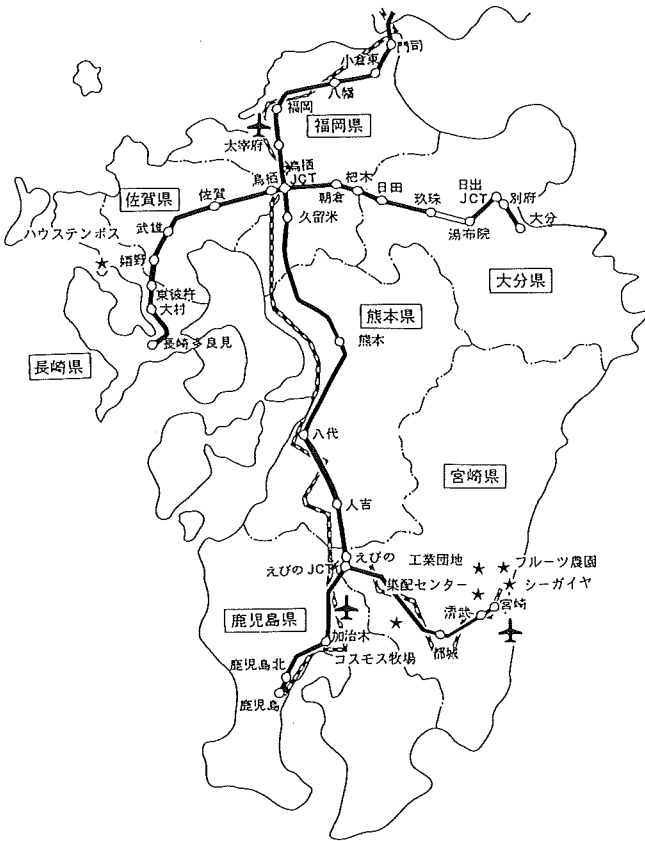
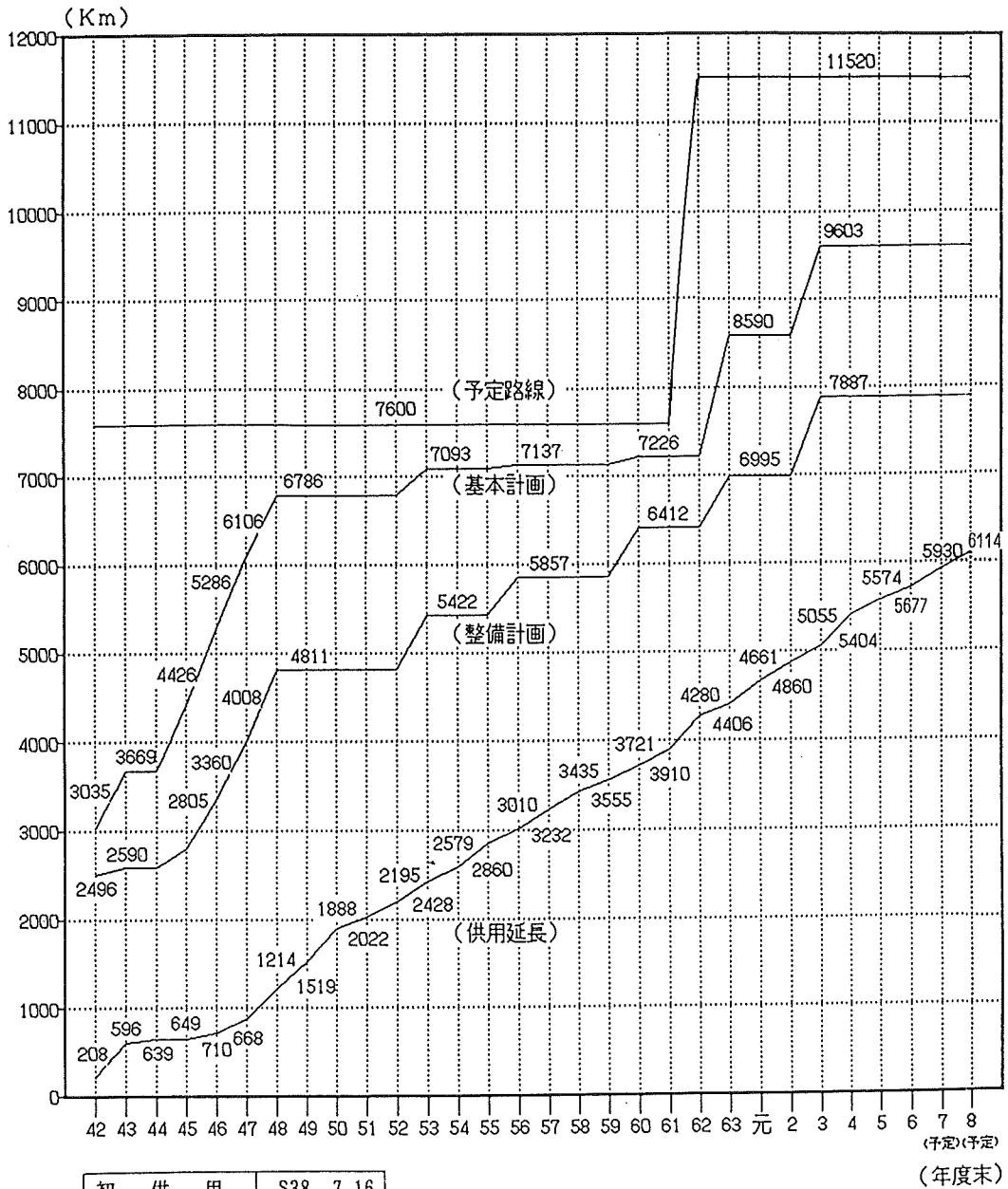


図 3

高速自動車国道建設の推移



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

建設省等における沿道環境施策の最近の動向

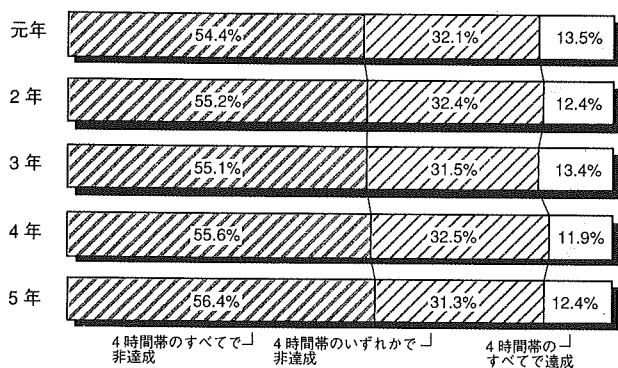
建設省道路局道路環境課建設専門官 祢屋 誠

平成七年七月七日、最高裁第二小法廷において「一般国道四三号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件（以下、「国道四三号訴訟」という）に対する判決が言い渡され、原告・被告双方の原告が棄却され控訴審判決の内容が確定した。判決では、差止請求については棄却されたが、損害賠償については認容され、騒音六五ホン以上の原告及び道路からの距離が二〇m以内の六〇ホンを超える原告に対し、騒音等による睡眠・会話等の生活妨害を認容するものであった。

道路環境施策としては、従来から、バイパス・環状道路等の体系的な道路網整備、環境施設帯・植樹帯・遮音壁等の設置による道路構造対策を進めるとともに、特に騒音の著しい幹線道路においては「幹線道路の沿道に整備に関する法律」（以

下「沿道法」という）に基づき防音工事助成等を行ってきたところであるが、騒音や大気（二酸化窒素）汚染の状況については都市部を中心に依然として改善を要する状況である（図1・2）。今後とも良好な沿道環境を創造するためには、都市や地域全体の整備と一体となった沿道整備に関する施策を推進するとともに、発生源対策、交通規制等も含めた総合的な施策を展開していく必要がある。

今回の判決を受けて、この様な総合的な施策の展開を議論する場が様々なところで組織された。建設省におけるものとしては、道路審議会に「環境部会（部会長・横島 庄治）」を新たに設置していただき、「今後の道路環境政策のあり方について」議論していただいている。



（平成元年から継続測定している1,600地点における測定結果）

図1 環境基準の達成状況の経年変化

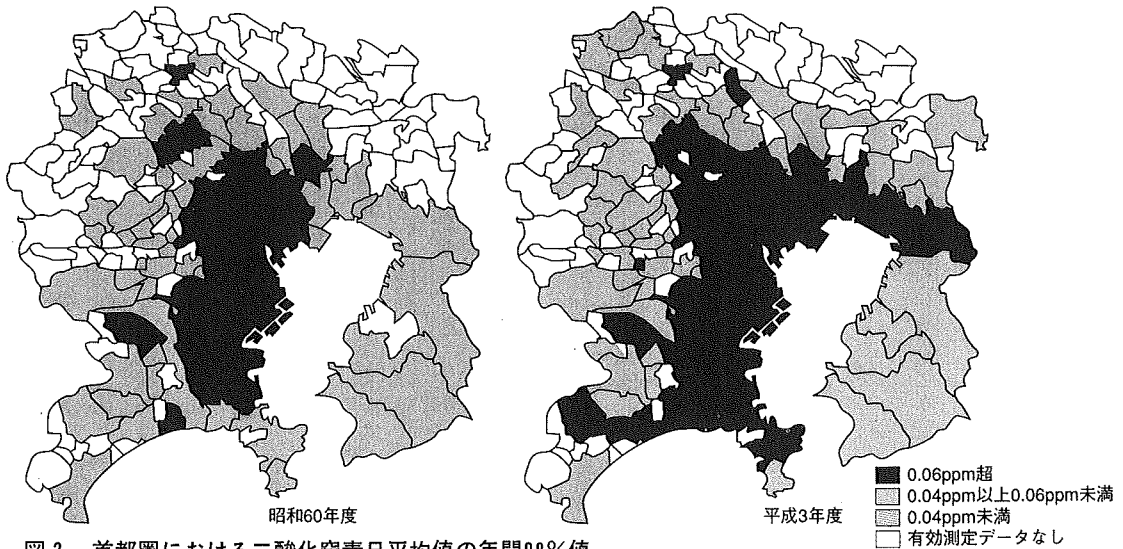


図2 首都圏における二酸化窒素日平均値の年間98%値

道路交通に関する環境問題を解決し良好な沿道環境の創造のためには、自動車構造の改善による単体対策を基本としつつ、環状道路・バイパスの

また建設省内に「沿道環境の総合整備に関する検討委員会(委員長・総務審議官)」が設置され、道路交通騒音等の著しい幹線道路の周辺における道路と住宅・まちづくりとが一体となった総合的な沿道環境整備を進めるための施策を検討している。

また関係省庁(後述)の局長会議を開催し、各省庁の協力のもとで環境施策を推進していくことを確認し、道路交通公害対策に係る関係省庁間の連絡調整・意見交換の場である「道路交通公害対策関係省庁連絡会議」を活用し総合的な環境施策の調整を行っている。

さらに地元での連絡会議として「国道四三号・阪神高速神戸線環境対策連絡会議」が設置され、従来からの取り組みに加えて、国道四三号及び阪神高速道路三号線のよりよい沿道環境の創出に向けた総合的な道路環境対策を検討していくこととしている。以下これら部会、連絡会議、検討会の設置主旨、検討事項等について述べ、さらに良好な沿道環境創造のための総合的施策について簡単に述べる。

一 道路交通公害対策関係省庁連絡会議

2002

整備等の体系的な道路網整備、遮音壁・環境施策帯等の道路構造対策、沿道法に基づく防音工事助成や緩衝建築物の沿道への誘導等の施策や交通規制や取締りの強化による対策を有機的にかつ系統的に連携させることが必要である。

このため、警察庁、環境庁、通商産業省、運輸省及び建設省の関係五省庁間の連絡調整・意見交換を図ることを目的として設置されている「道路交通公害対策関係省庁連絡会議(以下「本連絡会議」という)」を活用し関係省庁の連絡調整を行っているところである。本連絡会議においては、国道四三号訴訟の判決を受けて当面は国道四三号及び阪神高速神戸線に関連する兵庫県内の地域において取るべき道路交通騒音対策について討議を重ねてきており、さる八月三〇日に「国道四三号及び阪神高速神戸線に係る道路交通騒音対策(案)」を取りまとめたところである。また今後とも連絡調整を行っていくこととしている。

2 沿道環境の総合整備に関する検討会の設置

建設省においても、先般の国道四三号訴訟の判決を踏まえ、道路交通騒音等の削減に向けた沿道環境施策の実施が強く求められていることに鑑み、省内に「沿道環境の総合整備に関する検討委員会(以下「本検討会」という)」を設置した。

本検討会は大臣官房、道路局、都市局、住宅局の関係者からなっており、道路交通騒音等の著しい幹線道路の周辺における道路と住宅・まちづくりとが一体となった総合的な沿道環境整備を進めるための施策を検討していくこととしている。

三 道路審議会環境部会の設置

建設省においては地球環境、自然環境、社会環境、生活環境などの視点からの長期的かつ総合的な道路環境政策について検討していただくため、「今後の道路環境政策のあり方について」を道路審議会に諮問し、併せて同審議会に環境部会を設置していただいた。

当面は国道四三号訴訟の判決を受けて良好な沿道環境を実現するための施策の充実に従って都市づくりの観点をも念頭において総合的に検討していくこととしており、中間答申を本年一二月にいただくこととしている。

四 国道四三号・阪神高速神戸線環境対策連絡会議の設置

道路交通環境問題の解決を図るための施策を検討するため、本連絡会議が中央において設置されているが、特定の地域の道路交通問題対策は地域的な枠組みの中で検討していく必要があるため、地元においては「国道四三号・阪神高速神戸線環

境対策連絡会議（以下「地元連絡会議」という）が組織された。

地元連絡会議においては、従来からの取り組みに加えて、国道四三号及び阪神高速道路三号線によりよい沿道環境の創出に向けた総合的な道路環境対策を検討していくこととしており、現在各施策分野ごとに検討をおこなっている。

なお、地元連絡会議のメンバーは以下の通り。
 通商産業省近畿通産局長 運輸省近畿運輸局長
 兵庫県知事 兵庫県警察本部長 神戸市長 尼崎市市長 西宮市長 芦屋市長 建設省近畿地方建設局長 阪神高速道路公園理事長

五 良好な沿道環境創造のための総合的施策の推進

(1) 環境センサスの実施

沿道環境の厳しい地点においては道路管理者による環境の現況についての把握が必要であると考えられ、要請限度を超過している区間等については沿道環境の実態を把握するため、騒音の常時観測局を設置するなどの環境センサスを実施することとしている。

環境センサスの実施により、沿道環境の実態や道路管理上重点的に対応すべき区間の抽出が可能となり、地域の実情にあった道路環境施策を立案することが可能となる。

(2) 沿道環境創造事業（仮称）等の創設

地元の意向を尊重しつつ、段階的によりよい沿道環境を創造するため、沿道環境創造事業を創設し以下の施策を推進していく（図3）。

・沿道用地の買収、これに併せて行う土地区画整

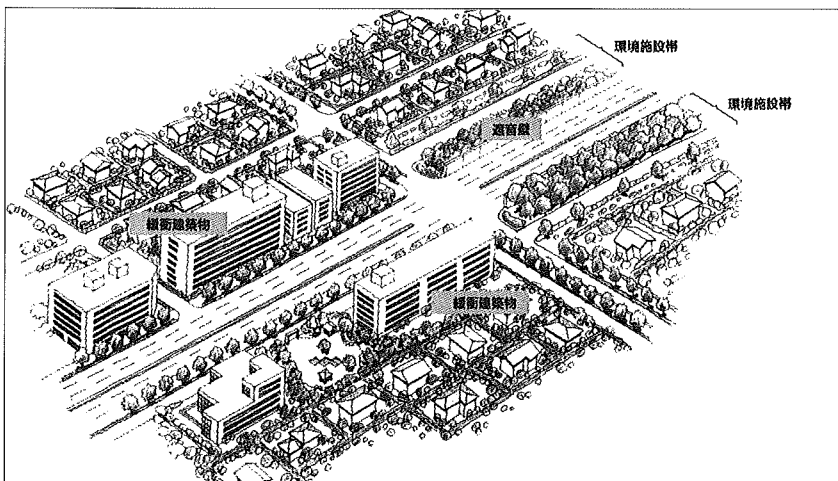


図3 沿道環境創造事業のイメージ

理事業等により、環境施設帯、遮音壁等を連続的に設置する。

・沿道利用を促進する区間については、背後地の環境の改善を図るため、緩衝建築物の建築を促進する措置を実施する。

また以上のような事業を促進し、沿道にふさわしい土地利用の実現等を図るとともに交通流対策をより推進するため、沿道法を改正し総合的な沿道環境施策を内容とする法制度の充実を図る。

これらの施策を実施することにより幹線道路沿道にふさわしい土地利用つまり騒音の影響を受けない、あるいは生活妨害等が出現しない土地利用が図られる。また緩衝建築物など遮音効果のある建築物を沿道に誘導することにより背後地の環境を保全することができる。

(3) 環境道路の整備

市街地の中で、歩道整備のために、新たに土地を取得することが困難な場合には、沿道の建築物のセットバックや複合利用により、「環境道路」として歩行者ネットワークの連続性を確保する。

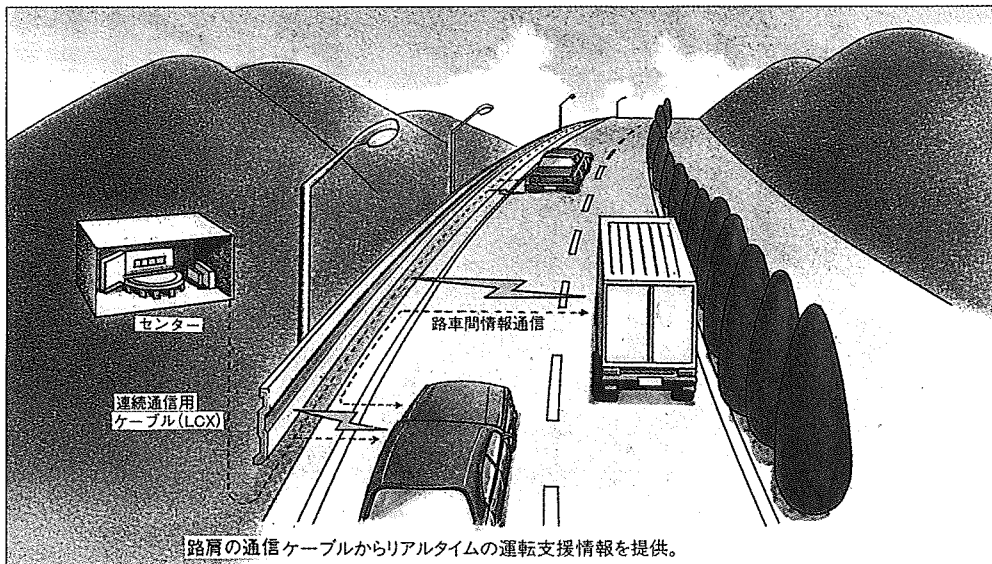
また環境道路の整備とあわせて遮音効果の高い優良な建築物を沿道に誘導し、良好な沿道環境と街並みの整備を図ればよりよい沿道環境を創造することができる。

(4) 大型車の適切な運行の支援

道路交通情報通信システム(VICS)などを

活用して、現在位置、目的地、交通状況等の情報から、最適経路を探索し、道路利用者に情報を提供し、車輛の適切な運行を支援する(図4)。

これにより大型車の地域内道路への侵入を防止することができ良好な生活環境を保全することが可能となる。



路肩の通信ケーブルからリアルタイムの運転支援情報を提供。

図4 VICSのイメージ

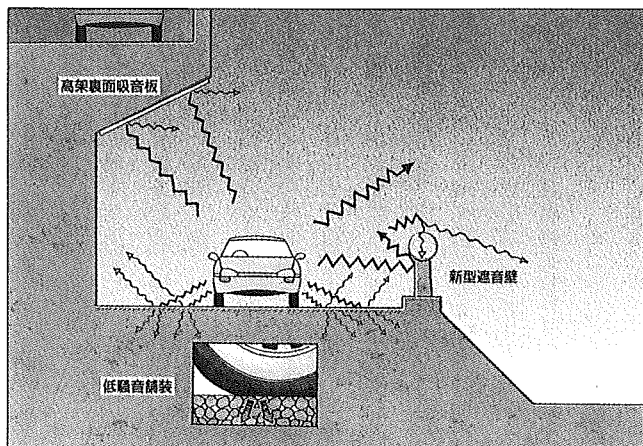


図5 総合的な技術開発の活用イメージ

(5) 環境技術開発三箇年計画の策定
 今後三年間で道路環境の保全に資する技術開発を緊急に実施するため「環境技術開発三箇年計画」を策定する。

具体的には道路交通騒音の発生源対策から伝搬過程対策、受音点対策まで含めた総合的な技術開発等を促進する(図5)。これらの技術開発の促進により、環境保全技術の高性能化、低コスト化等を一層推進することができる。

(6) 良好な沿道環境づくりのための利用者の協力を促進する施策の推進

大都市及びその周辺部には大規模な物流交通の発生源となる事業所等が存在し、少なからず都市の道路交通に負荷を及ぼしているものと考えられることから、これらの事業所等が低公害車への切替の推進、環境に配慮した運行の推進、環境の厳しい地域からの移転等を行う際の助成措置の検討を行う。

おわりに

今後とも以上の施策を推進していくことは勿論重要ではあるが、道路環境施策の展開にあたっては、道路環境問題の現状や課題を認識しつつ、将来の車利用とくらしのあり方や、道路の機能・構造・交通量や沿道の土地利用の状況等に応じた道路の整備方策や管理方策、新たな技術開発の方向についても検討していくことが必要である。



都道中にはみ出した自動販売機設置に係る 違法確認請求事件の判決内容

東京都建設局道路管理部監察指導課監察係主任 湯本 俊明

1 「都道中にはみ出した自動販売機設置に係る
違法確認請求事件」の提訴

平成五年一〇月一八日に受理された住民監査請求（はみ出し自動販売機）に係る都道の管理及び損害賠償の請求を怠る事実に関する住民監査請求）は、同年一二月一六日の監査の結果、請求は棄却となった。

これを不服とした住民は、平成六年一月一四日に、住民訴訟（都道にはみ出した自動販売機設置に係る違法確認請求事件）を提起した。

平成六年三月八日に、第一回口頭弁論が行われ、それ以降、合計一〇回の口頭弁論が行われ、平成七年七月二六日に判決が言い渡された。

本誌セミナーでは、判決内容の要旨等を述べることにする。

（参考）

標記訴訟の判決がでるまでの主なできごと

平成五年 五月一八日

東京都路上自動販売機対策協議会の設置及び第一回協議会を開催

平成五年 九月二七日

はみ出し自動販売機対策協議会（主婦連）がアサヒビール飲料株式会社、カルピス食品工業株式会社、東京コカ・コーラボトリング株式会社、日本たばこ産業株式会社を道路法、道路交通法違反で告発

平成五年一〇月一八日

中村紀伊ほか二名が「はみ出し自動販売機」に係る都道の管理及び損害賠償の請求を怠る事実に関する住民監査請求を監察委員あて行う

平成五年一二月一六日

監査の結果、請求は棄却

平成五年一二月二二日

第二回東京都路上自動販売機対策協議会を開催

平成六年 一月一四日

住民訴訟提起

平成六年 三月 八日

平成六年 四月一二日

平成六年 五月一九日

平成六年 七月 一日

平成六年 九月 八日

平成六年一〇月二五日

平成六年一二月 八日

平成七年 二月 一日

平成七年 三月一〇日

平成七年 五月一九日

平成七年 七月二六日

判決

2 訴訟の概要

(1) 原告

中村紀伊ほか二二名

(2) 被告

① 東京都知事

② 日本たばこ産業株式会社

③ 東京コカ・コーラボトリング株式会社

④ サントリーフーズ株式会社

(3) 訴訟の概要

日本たばこ産業株式会社、東京コカ・コーラボトリング株式会社、サントリーフーズ株式会社（以下「被告三社」という。）が、道路管理者の道路占用許可及び所轄警察署長の道路使用許可を受けずに、都道中にはみ出して自動販売機を設置しているのは違法であることの確認と、都知事が、都道にはみ出して設置された自動販売機について、損害金の徴収を怠っていることの違法確認と被告三社に対して、道路占用料相当額の不当利益の返還を求めて提起した住民訴訟である。

主な請求の趣旨は次のとおりである。

① 被告東京都知事（以下「被告知事」という。）が、都道上に設置された自動販売機について、主位的に不当利得に基づく債権の徴収を怠っていることが、予備的に不法行為に基づく債権の徴収を怠っていることが、違法であることを確認する。

② 被告日本たばこ産業株式会社（以下「被告日本たばこ」という。）は、東京都に対して、

平成五年四月一日から都道上から撤去されるまでの間、一か月当たり六、七三三円の割合による金員を支払え。

③ 被告東京コカ・コーラボトリング株式会社（以下「被告コカ・コーラ」という。）は東京都に対して、平成五年四月一日から都道上から撤去されるまでの間、一か月当たり六、七三三円の割合による金員を支払え。

④ 被告サントリーフーズ株式会社（以下「被告サントリーフーズ」という。）は、東京都に対して、平成五年四月一日から都道上から撤去されるまでの間、一か月当たり六、七三三円の割合による金員を支払え。

(4) 訴訟の争点

標記訴訟の争点は次の三点である。

① 住民訴訟の訴訟要件である、財務会計上の行為に係る「怠る事実」が存するか、また、当該事実が特定されたことになるのか。

② 本件自動販売機は、道路占用料等徴収条例別表の「広告塔」に該当するのか。

③ 住民訴訟において、「怠る事実」の違法確認請求（地方自治法第二四二条の二第一項三号）と団体に代位して行う不当利得返還請求（同条同項第四号）を併せて行うことができるのか。

おりである。

(1) 被告知事に対する本件訴えの適法性について

① 原告らの被告知事に対する請求は、東京都が私人に対して有する不当利得債権ないし不法行為債権を行使しないことを「怠る事実」として、その違法確認を求めるものである。その個別的な金銭債権の不行使が財務会計上の作為義務のけ怠といえるかどうかを審査、判断するためには、その行使すべきであると

する個々の債権が具体的に特定されていないならばならない。

② 原告らの請求は、個々の自動販売機や債権者などを何ら明らかにしないまま、単に自動販売機による都道敷の不法占拠に基づいて発生する不当利得債権ないし不法行為債権について、一般的、網羅的に、その徴収を怠っていることの違法確認を求めるものである。

③ 怠る事実の対象である個々の債権を個別、具体的に特定していないから、請求の特定を欠くので不適法である。

④ 仮に、原告らの被告知事に対する訴えが、被告三社に対して請求している係争債権についての怠る事実の違法確認を求める趣旨を含むものであるとすれば、その発生原因、債務者及び債権額について、特定に欠けるところはない。

⑤ しかしながら、既に、原告らは、係争債権について、東京都に代位して、怠る事実に係

3 判決の要旨

平成七年七月二六日の判決言渡の要旨は次のと

る相手方である被告三社に対し四号請求訴訟を提起しているのであるから、原告らが被告知事との間で係争債権の行使をしないことが違法である旨の確認判決を得たとしても、被告知事は、被告三社にその債権の履行を求め訴えを重ねて提起することはできない。

- ⑥ 被告三社に対する四号請求訴訟において、原告らが勝訴すれば、その勝訴判決の効力は東京都に及ぶことになる。これによって、被告知事が係争債権を行使しない違法状態はより抜本的かつ直接的に是正されることになる。
- ⑦ したがって、四号請求訴訟のほかに同一の債権についての三号請求訴訟を行う実益は見いだし難いので、訴えの利益がなく不違法である。

- (2) 原告らの被告三社に対する訴えの適法性について

① 住民監査請求の前置について
被告三社の自動販売機六台のうち四台については、住民監査請求で原告らが提示した三台の自動販売機の四台と同一であり、この四台に関する係争債権の支払いを求める訴えは、適法な住民監査請求を經由したものと認めることができる。

- ② 住民訴訟の適格性の欠如について

ア 弁論の全趣旨によれば、自動販売機が設置されていた都道敷は、無償貸与を受けた国有地であることが認められ、道路敷の使

用借権そのものは、地方自治法第二三八条第一項四号の「地上権、地役権、鉱業権その他これらに準ずる権利」には該当せず、同法二二七条一項が規定する地方公共団体の「財産」ではないと解される。

イ しかしながら、自動販売機による都道敷の不法占拠を原因として、東京都がその不法占拠者に対して不当利得債権又は不法行為債権を取得するとすれば、その債権は地方自治法第二二七条一項所定の「財産」であり、執行機関又は職員がその行使を怠っていることは、財務会計上の怠る事実となり、住民訴訟の対象となる。

- (3) 原告らの被告三社に対する主位的請求について

① 自動販売機の外観、機能について
自動販売機の機体側面には、被告日本たばこの商品であるたばこの銘柄名が表示され、赤い機体の側面には白抜きで「Coke&Cold」、「Coke」との文字が大きく表示され、白い機体の側面には「SUNTORY」との文字が大きく表示されている。

また、自動販売機の機体正面にも、中身商品の見本を陳列するケースが設けられており、それら表示文字や機体の色・デザインなどにより、それらの自動販売機で被告三社の商品がそれぞれ販売されていることや被告三社のイメージなどを広く一般に知らしめる外観を

有している。

それらの自動販売機でたばこや清涼飲料水が販売されていることは、都道敷を通行する者が相当の距離をおいても識別でき、それらの自動販売機は、一般人の目にふれる場所に設置されているだけで、被告三社の各商品の広告、宣伝の機能をも果たす。

- ② 不当利得債権の存否について
ア 被告三社の利得について

認定した事実によれば、被告三社の自動販売機四台は、適法な権原なく東京都の道路敷に固定する形で設置され、当該道路敷部分を不法に占拠していた。

したがって、それら自動販売機の貸与者である被告三社は、それぞれの器材の借受人である販売店等を通じて、道路敷を不法に占有し続けたことになり、自己の商品の広告、宣伝の機能をも有する自動販売機の置き場所として継続的に他人の土地を利用していたものと認めるのが相当である。

被告三社は、法律上の原因なく都道敷部分を占有し、使用したことにより利用利益を得たものということができる。

- イ 東京都の損失について

自動販売機が設定された都道敷について東京都が有している使用借権は、使用目的が道路敷という公共目的に制限され、使用利益を目的とした権利ではない。

このような道路敷が不法占拠された場合、道路管理上の支障が生じるが、東京都に財産的な損失は生じないのではないかと疑問もないではない。

しかし、道路敷であつても、東京都は、道路占用許可によつて適法な占用権原を設定しその対価として占用料を徴収することができることとされているから、その限りでは、そのような道路敷も利用可能性のある土地といふべきである。

これが不法占拠されれば、東京都としては、その占拠部分について右の利用可能性を失うという損失を受けたといふべきであり、被告三社は、各自の自動販売機について、東京都に対し、その不当利得を返還すべきである。

ウ 不当利得の額

本件においては、被告三社の右利得と東京都の右損失の額は、道路占用許可を得たとすれば当該自動販売機について徴収されるであろう占用料を基準としてこれを算定するのが相当である。

前期認定した自動販売機の外観、機能などに照らし、本件においては、それらを道路法第三二条一項一号及び本件条例別表にいう「広告塔」に類似するものとして、その占用料の額を算定するのが相当である。本件条例では、占用物件が広告塔である場

合の占用料は、その表示面積に占用期間を乗じて算出し、表示面積に一平方メートル未満の端数があるときはこれを一平方メートルとして計算する。占用物件の表示面積一平方メートル当たりの占用料は特別区の一級地の場合、年額二万二〇〇円と定められていること、自動販売機の存在する場所は、右条例の特別区一級地に該当することが認められている。

広告塔としての表示面積は一平方メートルを超えるから、その一台の一日当たりの占用料相当額は、年額四万四〇〇円（一平方メートル当たり二万二〇〇円（一平方メートル当たり二万二〇〇円の二平方メートル分の三六五分の一である一一〇円（円未満切捨て）となる。

したがって、被告日本たばこは、二〇三分の占用料に相当する二万二、三三〇円を、被告コカ・コーラは、二二六日分の占用料に相当する二万四、八六〇円と二三〇日分の占用料に相当する二万五、三〇〇円の合計五万一六〇円を、被告サントリーフーズは、二三五日分の占用料に相当する二万五、八五〇円を、それぞれ不当利得として東京都に返還すべきである。

③ 不当利得債権についての怠る事実の存在
東京都の行政指導は、多数の自動販売機が都道にはみ出して設置されている状況を鑑み、道路交通の支障となる障害物を排除する

との観点から、道路管理行政の一環として、関係者にその是正を求めたものである。

財務会計事項の処理は、法その他の財務会計に関する法律、条例及び規則に従い、道路管理行政とは別個の観点から行われるものである。

行政指導や被告三社による任意の是正措置がされたという事実があつたとしても、そのことは、本件のように是正まで相当期間にわたる不法占有の継続に基づいて生じた不当利得債権（係争債権）を行使しないという財務会計上の処理を正当化する理由にならない。

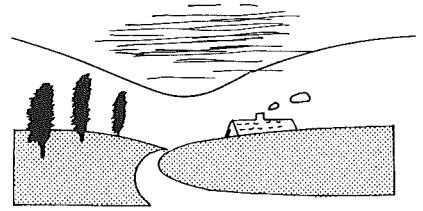
本件においては、違法状態が是正されるまでに、少なくとも二〇〇日間以上にわたつて不法占有が継続されていたものであり、その利益金額などに照らしても、被告三社に対し係争債権を行使することが著しく困難であるとか、財務会計上の法令に徴し不相当であるとする根拠は見当たらず、被告三社の主張は、失当である。

4 最後に

本誌セミナーでは、平成七年七月二六日、判決言渡し内容の概要及び要旨をまとめた。

原文を掲載できないのは残念であるが、その判決内容が読者に理解していただけたらと思つてゐる。なお、この訴訟は、平成七年八月八日に控訴された。

統計資料の指標からみる、 浜田自動車道建設の インパクトについての一考察

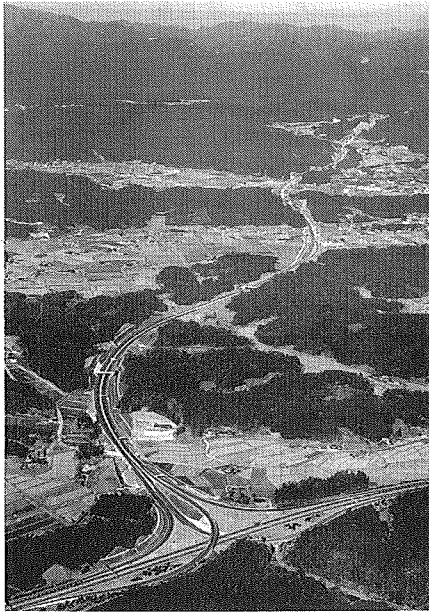


シリーズ あの道この道

島根県土木部道路整備課
同 土木部道路建設課

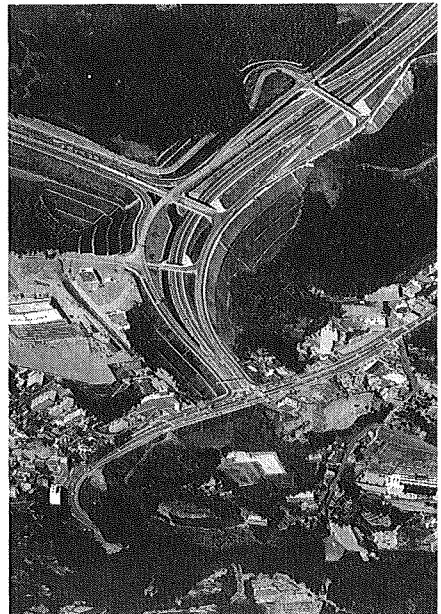
一 はじめに

中国横断自動車道広島浜田線は、広島市から広島県山県郡千代田町を経て島根県浜田市に至る延長八五・九kmの高速自動車国道である。供用後の道路名称は、広島JCTから広島北IC（延長一四・四km）が広島自動車道、広島北ICから千代田JCT（延長一四・九km）が中国自動車道（重用）、千代田JCTから浜田IC（延長五六・六km）が浜田自動車道となっている。平成三年一二月に千代田・旭間の開通により全線が開通し、



千代田ジャンクション

陰陽が結ばれた。広島・浜田間の時間距離は、開通前の二時間三〇分（R五四→R一九一→R一八六）から一時間三〇分（R五四→横断道）へと一時間短縮



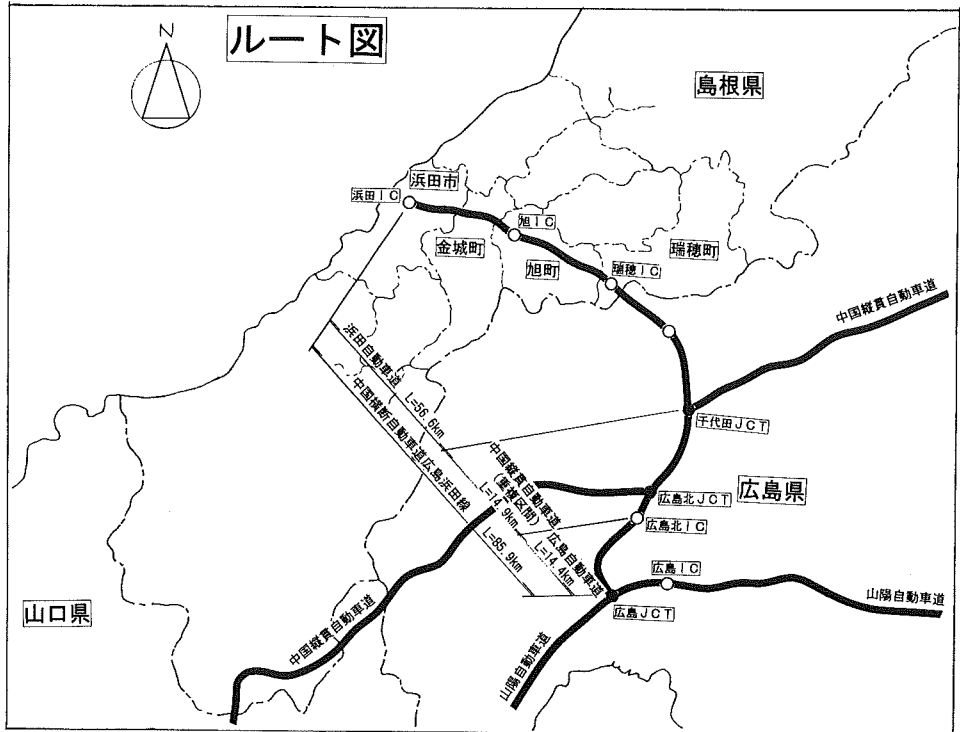
浜田インターチェンジ

となり、広島・島根両県の一体的発展、中国山地の活性化、京阪神・九州・四国との交流・連携の拡大が期待されている。ここでは、特に浜田自動車道沿線（島根県内）に着目し、既存の統計資料から開通後の影響を考えてみた。

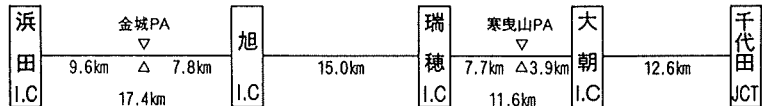
二 事業経緯・事業概要

事業概要と経緯の概略は、（資料1）（資料2）（資料3）に示す。

資料 1



資料 2



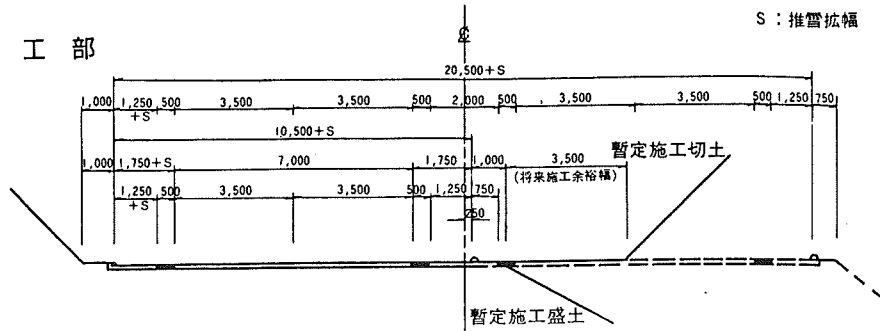
道路名		浜田自動車道						
区間	浜田I.C.~旭I.C. 17.4km		旭I.C.~瑞穂I.C. 15.0km		瑞穂I.C.~大朝I.C. 11.6km		大朝I.C.~千代田J.C.T. 12.6km	
市町間距離	浜田市 7.1km	金城町 7.5km	旭町 16.5km		瑞穂町 5.4km	大朝町 9.5km	千代田町 10.6km	
事業経緯	基本計画	S 45.6.18 (千代田~浜田間)						
	整備計画	S 48.10.19			S 53.11.21			
	施工命令	S 48.10.19 (7次区間)			S 53.11.21 (8次区間)			
	実施計画認可	S 53.12. 8			S 57.10.20			
	路線発表	S 53.12.19			S 57.10.27			
	中心杭設置完了	S 54. 6.26			S 59. 6.26			
	欄杭設置完了	S 57. 9.18			S 62.12. 2			
	供用開始	H元.10.18			H 3.12. 7			
道路概要	構造・規格	第1種第3級(B)						
	設計速度	80km/時						
	規制速度	70km/時						
	最小曲線半径	600m		600m		400m		500m
	最急縦断勾配	4.0%		4.9%		4.0%		4.0%
	附帯施設	パーキングエリア1箇所						
	トンネル	2車区間1箇所 (上)640m (下)640m		2車区間4箇所 (上)1,625.0m (下)1,625.0m		2車区間1箇所 (上)2,395.0m (下)2,395.0m		—
	橋梁高架	2車区間6箇所 (上)936.4m (下)936.4m		2車区間15箇所 (上)2,467.9m (下)2,467.9m 4車区間1箇所 (上)93.8m (下)93.8m		2車区間4箇所 (上)551.6m (下)551.6m 4車区間1箇所 (上)106.0m (下)106.0m		2車区間8箇所 (上)1,315.0m (下)1,315.0m 4車区間1箇所 (上)59.1m (下)65.2m

資料 3

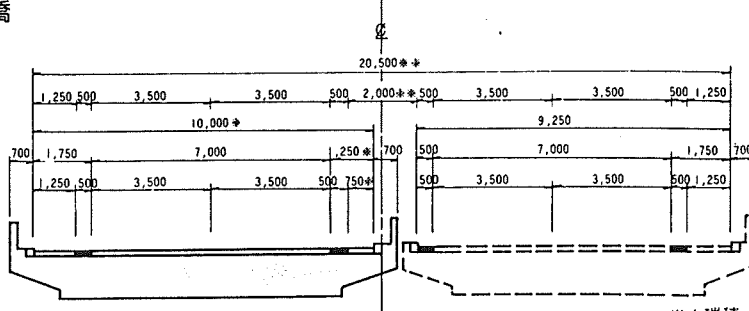
標準断面図

(単位: mm)
S: 推雪拡幅

土工部

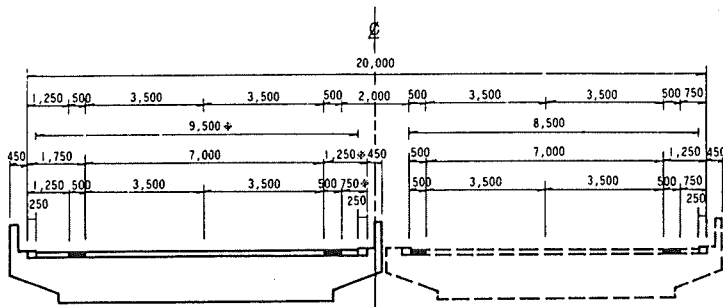


中小橋



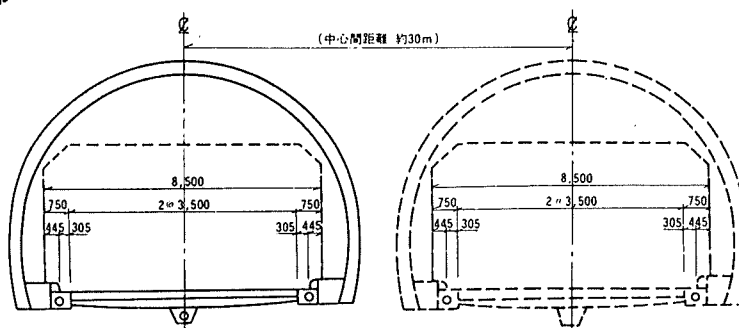
※: 瑞穂～旭間±500
※※: 瑞穂～旭間±250

長大橋



※: 瑞穂～旭間±500

トンネル部



三 交通量の推移

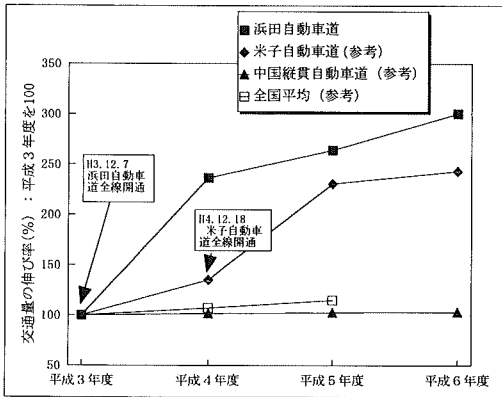
○年間交通量の推移

平成六年度の浜田自動車道の一日平均交通量は、三・四千台／日となっている（資料4）。

同じ性格を持っている*米子自動車道と比較してみると、交通量は、六・二千台／日で、浜田自動車道の一・八倍となっている。人口をみると、浜田自動車道の主要な発着都市である浜田市の平成六年度の人口は、四・

資料4 年間交通量の推移（単位：台／日、伸び率％）

	平成3年度	平成4年度	平成5年度	平成6年度
浜田自動車道	1,148	2,712	3,931	3,447
伸び率(H3を100)	100.0	236.2	264.0	300.3
対前年比		236.2	111.8	113.7
米子自動車道(参考)	2,566	3,464	5,920	6,241
伸び率(H3を100)	100.0	135.0	230.7	243.2
対前年比		135.0	170.9	105.4
中国縦貫自動車道(参考)	141,622	143,702	145,389	145,906
伸び率(H3を100)	100.0	101.5	102.7	103.0
対前年比		101.5	101.2	100.4
全国平均(参考)	2,958,672	3,164,073	3,400,963	-
伸び率(H3を100)	100.0	106.9	114.9	-
対前年比		106.9	107.5	-



(資料) 日本道路公団 広島建設局

八万人。一方、米子自動車道の米子市では、一三・三万人であり、浜田市の二・八倍である。中国横断自動車道岡山・米子線の岡山総社〜北房間が未供用ではあるが、この人口規模の違いが、交通量の差の要因の一つになっていると思われる。

交通量の伸びをみると、浜田自動車道は、開通直後の平成四年度は対前年比で二・四倍の増加を示し、以後平成四年度から平成六年度にかけては年平均一

三％の伸び率である。米子自動車道は、開通直後の平成五年度は対前年比で七一％の増加、平成五年度から平成六年度にかけては五％の伸び率である。浜田自動車道の交通量は、全国平均、米子自動車道と比べても順調に伸びてきていると言える。

*米子自動車道…区間は落合JCT〜米子JCT間で、延長は六・六・五kmであり、中国横断自動車道岡山・米子線の一部をなす。平成元年二月一四日に江府〜米子間が、また平成四年二月一八日に落合〜江府間が開通し、米子市から中国自動車道までのネットワークができた。岡山・米子線の岡山総社〜北房間が、平成九年度の開通を予定している。

○IC別の月間交通量の推移

県内には、三カ所のICがあり、その平成六年度の月間交通量の推移は、(資料5)である。

浜田ICについては、七月〜八月がピークとなる。これは、広島方面からの海水浴客が多く来るためである。浜田市・江津市(浜田市に隣接する)内の石見海浜公園(県立自然公園内)を含む七つの海水浴場には、平

成五年度に、県外から*二九万人が訪れている。また、石見海浜公園キャンプ場を、県外の*二・六万人が利用した。

瑞穂ICについては一月〜三月にピークを示し、これは九州・四国・山陽方面からスキー客が来るためである。従来からある瑞穂ハイランドに加え、平成六年一月には、旭テングストンがオープンし、一層の集客力が高まっている。平成五年には、瑞穂ハイランドに、*一八・七万人の県外客が訪れている。

旭ICについては、季節的な変動は見られない。ICの近くには旭温泉があり、平成五年は、県外の*三・八万人が利用している。

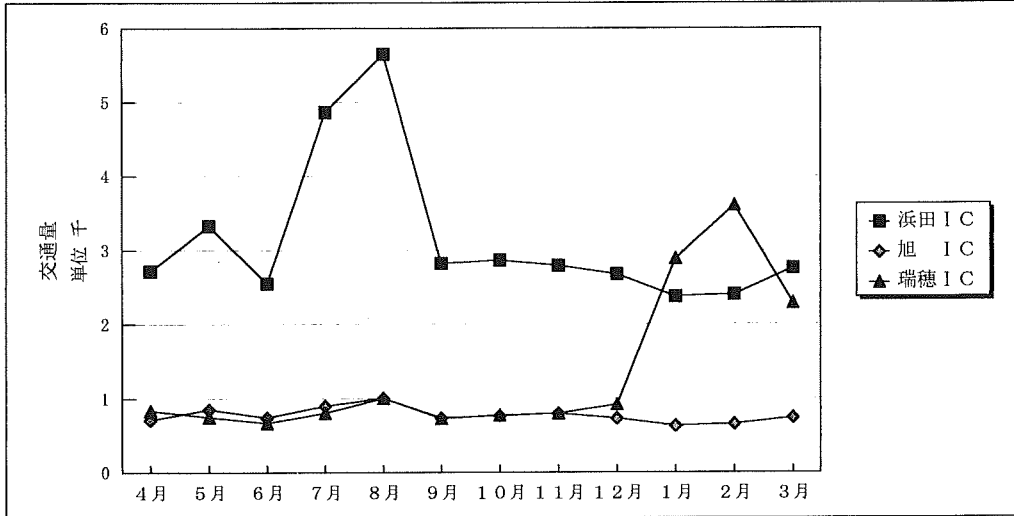
以上から、浜田自動車道の交通量には季節的な変動が見られ、観光道路の性格を持っているといえる。

*数字は、(島根県「観光動態調査」による)。

資料5 浜田自動車道 IC 別の月間交通量推移 (H6年度)

(単位:台/日)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均
浜田 IC	2,720	3,330	2,554	4,862	5,651	2,822	2,863	2,788	2,677	2,379	2,406	2,759	3,162
旭 IC	713	851	742	904	1,006	734	765	798	731	631	657	741	774
瑞穂 IC	833	746	670	806	1,004	729	769	795	918	2,889	3,614	2,291	1,326

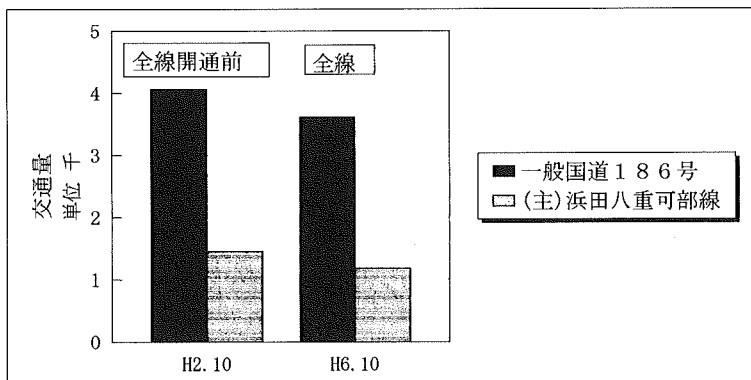


(資料) 日本道路公団 浜田管理所

資料6 一般道の平均交通量の推移

(単位:台/12h)

	H2.10	H6.10	伸び率(%)	区間・延長
一般国道186号	4,066	3,613	88.9	浜田～県境間 L=28.5km
(主)浜田八重可部線	1,459	1,183	81.1	浜田～県境間 L=48.9km



(資料) 島根県「交通量調査表」

○一般道路の交通量
 浜田自動車道と平行・競合し、
 浜田市を経由する一般道には、
 一般国道一八六号と主要地方道
 浜田八重可部線がある。平成二
 年一〇月(浜田自動車道全線開
 通前)と平成六年一〇月(全線
 開通後)の両路線の一二時間平
 均交通量を比較すると、両路線
 とも減少している。一般国道一
 八六号が一〇%、主要地方道浜
 田八重可部線が一九%の減少を
 示しており、一般道から高速道
 路への転換が進んでいることが
 わかる(資料6)。

四 沿線地域の主な指標の推移

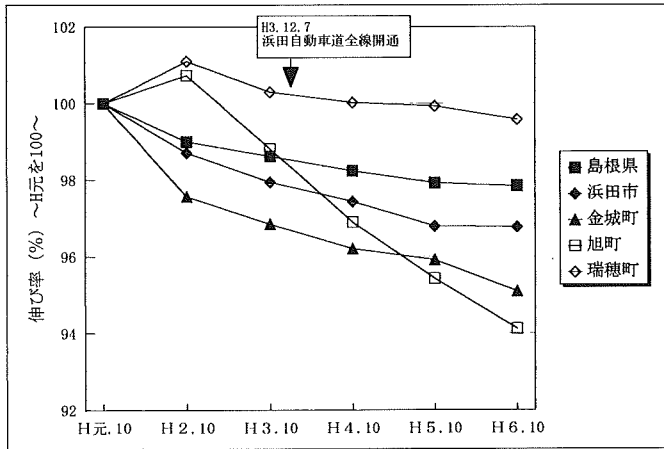
○人口

浜田自動車道沿線の人口の推移(資料7)をみると、全般にわたり、人口は、開通後の平成四年以降も減少している。これは、自然減の影響が強いと思われる。

れる。社会動態率に着目すれば(資料8)。平成四年以降人口流出は続いてはいるが、その度合いが緩やかとなってきている。開通によって、人口流出に一定の歯止めがかかりつつあると思われる。特に、浜田市・旭町には、歯止めの傾向が強くみられる。また、瑞穂町では、社会動

資料7 浜田自動車道沿道(島根県内)の人口の推移 (単位:人、伸び率%)

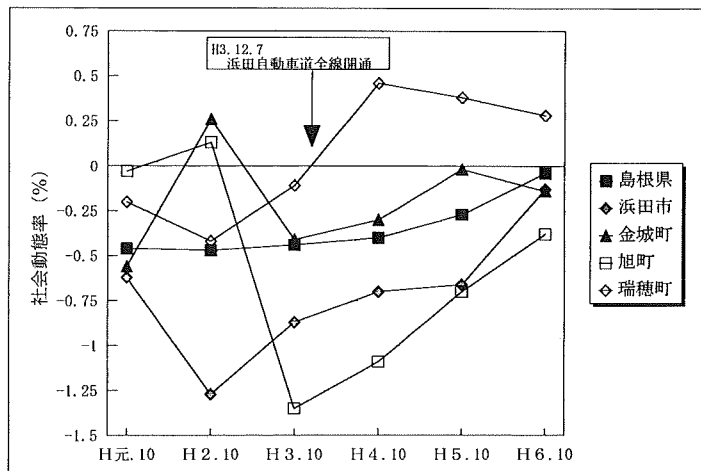
	H元.10	H2.10	H3.10	H4.10	H5.10	H6.10
島根県(参考)	788,915	781,005	778,022	774,971	772,491	771,835
伸び率(H元を100)	100.0	99.0	98.6	98.2	97.9	97.8
浜田市	49,782	49,139	48,759	48,507	48,187	48,177
伸び率(H元を100)	100.0	98.7	97.4	97.4	96.8	96.8
金城町	5,806	5,665	5,623	5,586	5,569	5,521
伸び率(H元を100)	100.0	97.6	96.8	96.2	95.9	95.1
旭町	3,812	3,840	3,767	3,694	3,638	3,588
伸び率(H元を100)	100.0	100.7	98.8	96.9	95.4	94.1
瑞穂町	5,458	5,518	5,474	5,459	5,454	5,435
伸び率(H元を100)	100.0	101.1	100.3	100.0	99.9	99.6



(資料) 島根県「島根県勢要覧」

資料8 浜田自動車道沿道(島根県内)の社会動態率の推移 (単位:%)

	H元.10	H2.10	H3.10	H4.10	H5.10	H6.10
島根県	-0.46	-0.47	-0.44	-0.40	-0.27	-0.04
浜田市	-0.62	-1.27	-0.87	-0.70	-0.66	-0.13
金城町	-0.56	0.26	-0.41	-0.30	-0.02	-0.14
旭町	-0.03	0.13	-1.35	-1.09	-0.70	-0.38
瑞穂町	-0.20	-0.42	-0.11	0.46	0.38	0.28



社会動態率 = (転入者 - 転出者) / 推計人口 * 100 (%)。値は、10月1日現在。
(資料) 島根県「島根県の移動人口」

態が平成四年以降プラスに転じているのが注目される。

○産業

・工業

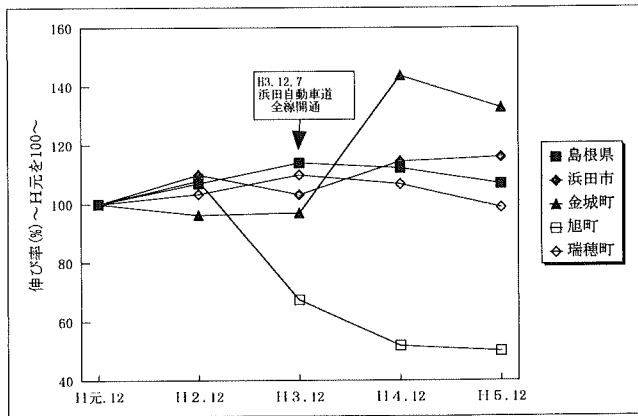
沿線の工業製品出荷額を県平均と比較すれば、浜田市と金城町が増加傾向を示し、旭町が減少している(資料9)。旭町の減

少は、自動車関連の下請け企業が海外との競争力が弱くなり、平成五年に廃業したことが大きな原因である。沿線市町村では、出荷額変動の要因については、景気や構造的な要素に係るものが主であり、浜田自動車道開通による影響は少ないとみて

資料9 浜田自動車道沿道(島根県内)の年間工業製造品出荷額の推移

(単位:百万円、伸び率%)

	H元.12	H2.12	H3.12	H4.12	H5.12
島根県(参考)	905,548	968,316	1,032,045	1,015,993	967,462
伸び率(H元を100)	100.0	106.9	114.0	112.2	106.8
浜田市	46,289	50,881	47,761	52,982	53,660
伸び率(H元を100)	100.0	109.9	103.2	114.5	115.9
金城町	7,376	7,095	7,146	10,594	9,789
伸び率(H元を100)	100.0	96.2	96.9	143.6	132.7
旭町	3,342	3,606	2,254	1,732	1,670
伸び率(H元を100)	100.0	107.9	67.4	51.8	50.0
瑞穂町	8,452	8,736	9,288	9,028	8,352
伸び率(H元を100)	100.0	103.4	109.9	106.8	98.8



(資料) 島根県「島根県勢要覧」

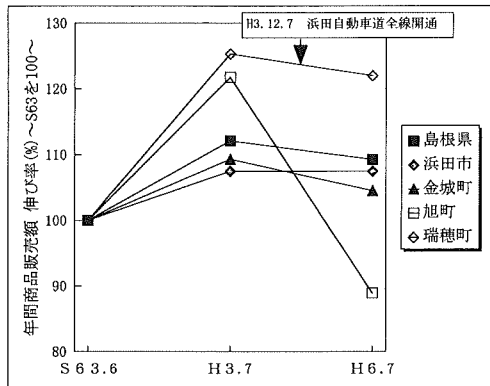
いる。
・商業
沿線の年間商品販売額を県平均と比較すれば、浜田市だけが微増となっている(資料10)。浜田市は、開通以後、大型スーパーマーケット一店舗(平成六年三月)・コンビニエンスストア二店舗・郊外型洋服店二店舗・レストラン二店舗が新たに开店し、

今年度末にも大型スーパーマーケット一店がが進出することになっている。徐々にはあるが浜田自動車道が要因となって、商業集積が進んできている。旭町の減少の理由については、地元役場では、人口減による購買力の低下と、浜田自動車道開通による広島・浜田方面への購買力流出が原因と推定している。

資料10 浜田自動車道沿道(島根県内)の年間商品販売額の推移

(単位:百万円、率%)

	S63.6	H3.7	H6.7
島根県(参考)	1,735,214	1,945,218	1,896,027
伸び率(S63を100)	100.0	112.1	109.3
浜田市	170,859	183,621	183,613
伸び率(S63を100)	100.0	107.5	107.5
金城町	3,209	3,508	3,353
伸び率(S63を100)	100.0	109.3	104.5
旭町	2,737	3,333	2,434
伸び率(S63を100)	100.0	121.8	88.9
瑞穂町	4,065	5,095	4,960
伸び率(S63を100)	100.0	125.3	122.0

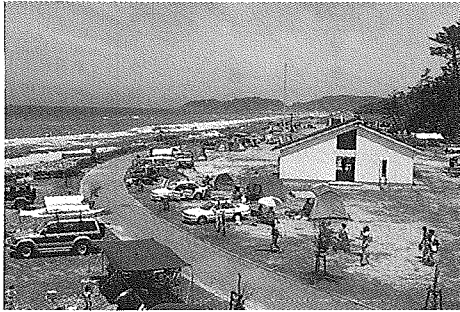


(資料) 島根県「島根県勢要覧」

○就労
・新規高卒者の県外就職率
沿線の高卒者の県外就職率は、県平均に比べ一〇〜一五ポイント高く、平成元年度から同じ傾向を示し推移してきているが、平成五年度には歯止めがかかってきたように思える(資料11)。この両者の差は、高校生の地元指向性と働く場の数の違いにも関係している。

○観光
沿線の主要観光地の入込客数は、全線開通後、県平均に比べて全体的に伸び率は大きくなってきている(資料12)。特に、旭温泉、瑞穂ハイランドの増加が目

をひく。平成六年一月に旭テ
ングストンスキー場(旭町)が、
平成七年四月には金城ウエスタ
ンライディングパーク(乗馬牧
場)等の観光施設が次々にオー
プンした。こうした中、今後沿
線の観光ネットワーク・広域観
光ルートの基盤が出来上がり、
観光が産業の中心的役割を担っ
ていくことが予想される。

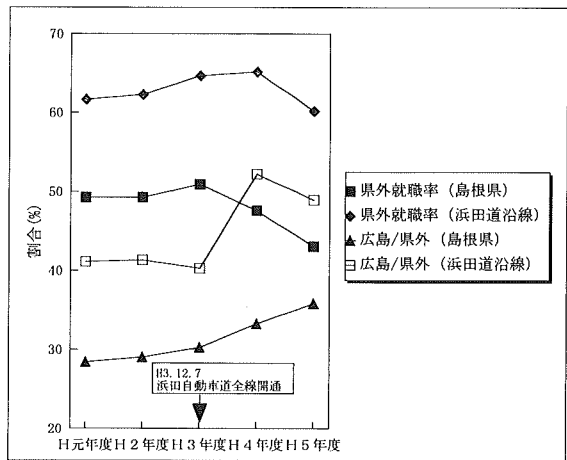


石見海浜公園

資料11 浜田道沿道 新規高卒者の県外・広島就職率

(単位：人、率%)

	H元年度	H2年度	H3年度	H4年度	H5年度
就職者総数(島根県)	4,779	4,932	4,917	4,433	3,939
県外就職者数(人)	2,354	2,430	2,504	2,109	1,696
県外就職率(%)	49.3	49.3	50.9	47.6	43.1
就職者総数(沿線)	347	342	334	350	309
県外就職者数(人)	214	213	216	228	186
県外就職率(%)	61.7	62.3	64.7	65.1	60.2
広島県就職者数(島根県)	669	705	757	701	607
広島/県外(%)	28.4	29.0	30.2	33.2	35.8
広島県就職者数(沿線)	88	88	87	119	91
広島/県外(%)	41.1	41.3	40.3	52.2	48.9



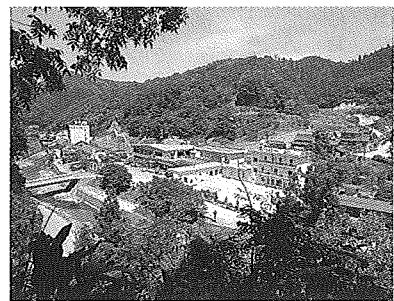
※県外就職率=県外就職者数/就職者総数
※広島/県外=広島県就職者数/県外就職者数

(資料) 島根県「学校基本調査」

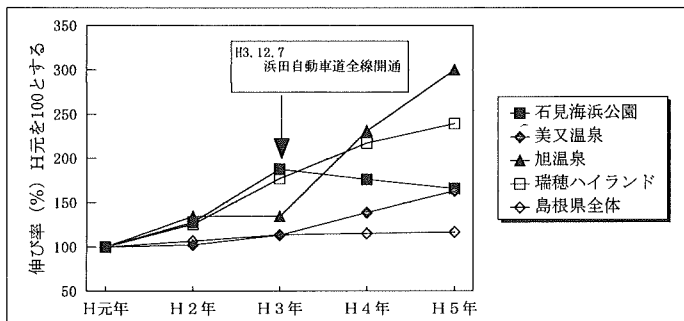
資料12 浜田自動車道沿道(県内)の主要観光地の観光動態の推移

(単位：千人、伸び率%)

観光地	H元年	H2年	H3年	H4年	H5年
浜田市 石見海浜公園	263	336	494	463	436
伸び率(H元を100)	100.0	127.8	187.8	176.0	165.8
金城町 美又温泉	98	100	111	136	160
伸び率(H元を100)	100.0	102.0	113.3	138.8	163.3
旭町 旭温泉	29	39	39	67	87
伸び率(H元を100)	100.0	134.5	134.5	231.0	300.0
瑞穂町 瑞穂ハイランド	87	109	154	189	208
伸び率(H元を100)	100.0	125.3	177.0	217.2	239.1
島根県全体	16,894	17,992	19,161	19,462	19,744
伸び率(H元を100)	100.0	106.5	113.4	115.2	116.9



美又温泉



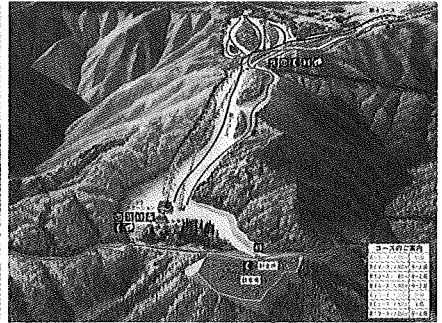
(資料) 島根県「観光動態調査」



瑞穂ハイランド



金城ウエスタンライディングパーク



旭テングストンスキー場

資料13 中国横断道広島浜田線 沿線・周辺地域の主要プロジェクト

[凡例] ●完成◎着手○計画・構想□アイデア

場所	産業振興	産業・観光コンプレックス	観光・リゾート	生活・文化	交通	都市整備・再開発
浜田市	◎石炭物流経工業団地造成 (H3第1期分譲完了、第2期計画中) ○テクノパーク整備(産業支援の拠点形成)(未定) ○浜田地域イマリノベージン構想	●しまねお魚センター (H5完成)	◎県立石見海浜公園整備 (S50~H15) ◎道の駅ゆうひパーク (H5~7) ○オリックスリゾート開発 (第1期 H7~11) ○国民宿舎「千巻苑」建替 (H9~10) □温泉開発(未定)	●島根県立短期大学 (H5完成) ●石炭文化ホール (H7~8) ○世界子ども美術館 (H8~9) ○総合福祉センター (H8~9) ○石炭跡新保健センター (H8~9)	◎浜田港多目的外貨ターミナル整備 (H6~9) ○浜田マリン大橋建設 (H8~11)	◎浜田駅前西部土地区画整理事業 (S59~H9) ○浜田駅前辺都市拠点総合整備事業 (H8~17)
金城町			●かなぎウエスタンライディングパーク (完成 H5~6) ○美又温泉再開発 (未定)			
旭町	◎旭拠点工業団地造成 (分譲30ha H6~12)	◎梨園開発 (S60~H8)	●旭温泉開発(完成 H4~5) ●テングストーン(マダガスカル)苑 (完成 H3~6) ◎三ツ石山リゾートランド (H3~8)			
瑞穂町		○グリーンベース瑞穂(瑞穂中央地域開発構想)(H7~10)	◎瑞穂ハイランドスキー場建設(S60~H7) ◎ゴルフ場開発 (H1~7)			

(出典：中国経済連合会「中国横断道広島浜田線の地域への影響調査」)

五 沿線開発

資料13のとおり、沿線では、特に観光・リゾートを中心としたプロジェクトが計画・実施されてつつあり、観光客の入込数の伸び率から見ても横断道を利用した観光開発は成功していると言える。

また、雇用を確保し定住促進を図るため、企業誘致を目的とする工業団地の造成は浜田市と旭町で進められており、地元への期待も大きい。

六 おわりに

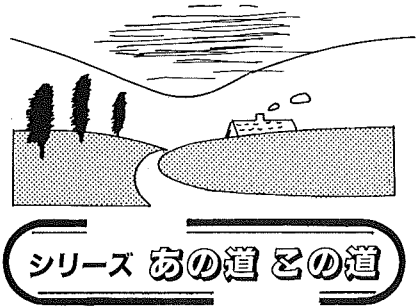
以上見てきたとおり、観光関連プロジェクトの成功等を受け、浜田自動車道の交通量は順調に伸びてきている。また、工業団地整備による企業誘致等が成功すれば、交通量は伸び更なる地域振興も期待できる。

しかし、平成六年度の浜田インターチェンジの出入交通量は三・一千台/日であり、また、

季節的変動も大きい。開通時(平成三年)の予測交通量である三・三千台/日にもまだ達していない。今後、この利用状況が、採算性の面で中国横断自動車道尾道松江線や山陰自動車道の建設に影響を及ぼすことが懸念される。こうした中、本県では、平成五年二月に「浜田自動車道利用促進協議会」を設立し、浜田道の活用促進プランに取り組んでいる。その活動の一環として、平成七年八月には広島からの観光客誘致をターゲットにし、沿線の観光パンフレットを作成し、広島市内の事業所への直接配付によるPR(一二〇事業所…一、八〇〇部)、高速道路のSAへの設置(二、四〇〇部)等を行った。

今後も、広域的な観光情報を発信することにより、観光客誘致に主として取り組む予定である。

東京道路案内



東京都建設局道路管理部路政課

一 東京の風景

高層ビルの上に昇ってその付近の東京を眺めると、今更ながらこんな建物だらけになったのかと驚かされる。一面灰色ばい建物の海である。緑はというと、大きな公園らしき塊が島のように少し点在している。海の中で一筋緑が伸びる。街路樹だ。その他に緑はあっても沖の白波程度である。

風流人の太田道灌が城を築いた当時の江戸は、「空よりひろき武蔵野の原」であった。徳川家康の時代に入った頃も、まだ関東の繁栄地は小田原であり、江戸は「蘆荻の生い茂った沼澤入江の風景」であった。それを開拓し、道路、橋梁、港を造り、旗本八千騎の屋敷、三〇〇諸侯の邸を置かせ、諸藩の富を江戸に集中させた。江戸は、一大消費都市となり、江戸の文化が華開くこととなる。文政天保の頃には二〇〇万人と言われる位の賑わいであった。

賑わいであった。

明治維新で江戸の人口は半減したと言われるが、西欧文化を取り入れ、東京は洋服、牛肉、洋風建築、鉄道と新風景が急速に展開される。大正昭和となると、更に変わる。文明開化時代の鉄道馬車は電気鉄道となり、人力車は自動車に代わり、魅惑も牛肉屋からカフェと移る。産業の発展で東京の人口も急激に増加し、郊外へ膨脹しながら四〇〇万人を突破する。ニューヨークに次ぐ世界第二の巨大都市となる。

「昔の武蔵野が、広莫たるそれが、住宅の原と化し、沼澤蘆荻の低湿地は煙突の森林地と化したのである。太田道灌の風流も遺跡も、業平の淋しがった川岸も、今や住宅の屋根の海の中に没し、煙突の林が眺められる景色の中に納められてしまった。」

これは、昭和四年に出版された「新版大東京案内」に書かれた

た東京の変容のあらましだが、今日では煙突の林が、ビルディングの林となり、四角い山岳となっている。

森本哲郎は、「ぼくの東京夢華録」という本の中で、このシリーズ名に似たような「あの町この町」と題して、こう言っている。

「だれにも『心の故郷』はあろう。その故郷が、何十年もたつて、昔のままに残っている、などという例は、ほとんどあるまい。それにしても、ぼくの『故郷』である東京は、あまりに変わり果てた。いや、いまなお、激変しつつある。その変貌は、過去の歴史を日毎に消し去り、一人一人の人生の記録を、つぎつぎに、まっ白にしてしまうほどの変化ぶりである。そう、東京という都会は、まさしく化物だ。コンクリートの迷宮だ。記憶喪失の都市だ。」

二 東京の道路

道路は、その都市の風景の一

表1 都(府)内における道路を利用する各種車両の変化 (単位:台)

	明治40年	大正4年	大正14年	昭和10年	昭和20年	昭和30年
自動車	16	610	11,336	41,363	44,130	240,337
人力車	30,028	18,631	9,906	1,640	217	1
軌道電車	1,142	1,552	1,974	1,638	857	1,055
乗用馬車	216	212	13	—	—	—
自転車	9,266	64,139	397,610	861,295	282,628	1,100,583
手ひき荷車	135,976	163,807	151,775	58,541	7,003	92,801

(東京都統計年鑑 昭和30年)

これを見ると、昔は、道路の利用がバランスよくバラエティーに富んでおり、いかにも楽しそうである。都会の性格からか、人間の性格からか、機動力のあるもの、便利なのが急速に伸び、のんびりしたもの、めんどくさいものが落伍するのがよく分かる。

部である。街の変化に合わせて道路の光景も変わる。東京の道路も、東京の変化に合わせて変わってきた。戦後、東京の人口の急増、少し遅れて自動車台数の急増から(表1・表3)、一般道路の整備では間に合わず、首都高速道路が新たに加わり、交差点が立体交差となり、背に腹は替えられぬと、ゆとりのある

植樹帯は撤去され、路面電車は廃止された。
今、道路は、記憶喪失に近い状態で東京の激変に必死で付いて行こうとしている。交差点に右折車線を設け右折車による目詰まりを無くし、洗練された街並みからは取り残されたイメージの電線、電柱を無くそうとしている。(この大地震で倒れ

ると危険なこと、阪神大震災で実証済である。)

今回、道路の案内も、過去の博物館的道路より、今の努力の成果である「あの道この道」の幾つかを、適切な選択とは言えないが、紹介したいと思う。

三 地下歩行者道

都市中心地域の建物が高層化され収容力が増えると、その地域の道路も交通が混雑するようになる。地上の道路の平面的拡大に限度があると、今度は地下にも拡大するようになる。地下道の出現である。

ところで、地下道は、地上にない良さがある。夏の暑いさすような陽ざしはないし、雨もここまでではふきつけない。

明治の頃は泥海状態といわれた東京の道路が、震災復興の頃から舗装されるようになると、ゴム長靴の世話にならず、紅、黄色のヒールで憂慮なく闊歩できるようになった。これで、フ

ラッパー姿のモガ、セーラーパンツ姿のモボの登場となった。

モダンな服装にはゴム長靴は怪物と見えるかもしれないが、ゴム長靴をいささか弁護すれば、確かに舗装された都心に住む人達には不用のものだが、当時、郊外に住む人には相変わらず必需品であった。今日、雨が降るとビルの入り口にマットが敷かれるように、東京駅向かいの丸ビルの前にはゴム長靴を洗うトタン製靴洗浄器が数基備えつけられていたようだ。また、俄か雨で郊外の駅に新婚の細君が傘を抱えゴム長靴をぶら下げて夫

君の帰りを待つ風景を想像すると、ゴム長靴は愛すべき小道具でもあるのだ。

地下道ができる、今度は傘をささずに闊歩できることとなった。それだけではない。所によってエアがコントロールされていて、夏は涼しく、冬は冷たい風が吹かず温かい。居室の雰囲気である。このためか、



この道は夜二時から翌朝六時まで閉まります。

写真1 歩行者専用地下道
(ワンデーストリート)

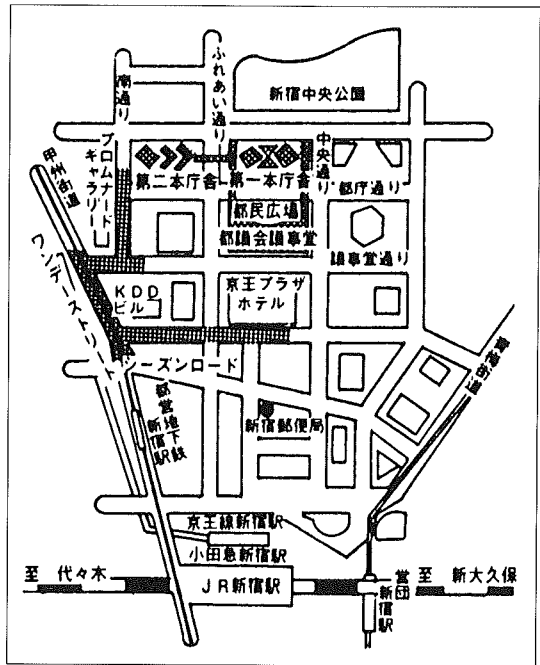


図1 新宿歩行者専用地下道ルート図

どこからともなくダンボールをかかえた路上生活者の登場となっている。

さて、地下道であるが、東京には数多くある。東京駅の周辺、新宿駅周辺など。これらの殆どは厳密には道路ではない。縦横に走っている地下鉄の駅の通路であったり、地下街の通路であったりする。地下鉄駅との連絡通路がたなぎにつながれて長い地下道となっている。

都道はというと僅かだがある。

新宿駅南口から都庁の方に回る地下道がそれである。(図1)。

地下道というと暗いイメージがあるが、ここは茜色の落ちついた御影石の床に、壁の一方は黒いガラス、他方はビルの背景にある空の色の変化を表現した壁面デザインの通りが続く(写真1)。都庁に近づいたところはなんと黒と灰色の単色で統一した画廊になっていて、光に照らされた絵、彫刻、書などの作品が映えている。静かに音楽が流れ、夏の暑い日でも26度、湿度60%と快適この上ない。延長は延べ七四〇m程だが、折り返して歩きたくなる。

平成三年完成。事業費は約八五億円。

四 環状道路

昔から引き継いだ道路ではなく、都市計画で定めた道路の整備で特筆すべきものは、環状道路である。既に市街地となっている所へ新たに道路を整備する

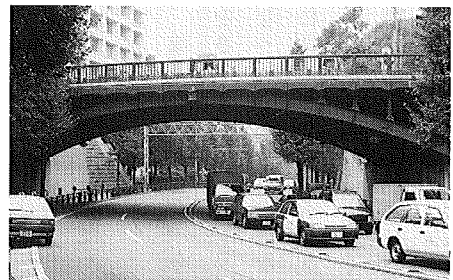


写真2 明治通り(豊島区目白付近、千登世橋)東京で最初の立体交差橋

もので、その苦勞は並大抵ではない。

ここでは、二つの環状道路を取り上げよう。

(1) 明治通り

この環状道路は、旧東京市(一五区)の外郭を巡る道路である(図2)。大正八年(一九一九年)に制定された都市計画法を適用し、大正一〇年(一九二一年)都市計画事業として事業に着手、途中関東大震災(大正一二年(一九二三年))に遇いながら昭和九年には完了した。総事業費は約三、〇〇〇万円。

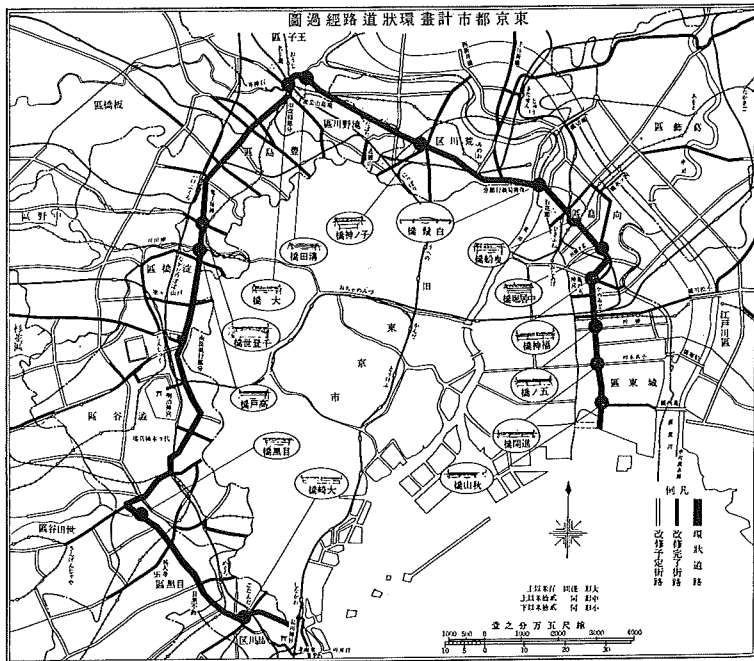


図2 明治通り路線図「日本道路史」より

延長は約三五km、幅員は全区間一二間(二二m)。幅員構成は、電車軌道のある場合は、車道九間(一六・四m)、歩道は各々一・五間(二・七m)で、電車軌道のない場合は、車道幅員八間(二四・五m)、歩道は二間(三・六m)。二間の歩道

には街路樹が植えられた。鉄道軌道との交差は立体交差を原則とし、街路との交差も地形上適当な箇所は平面交差を避けた(写真2)。

計画当時、東京市内の道路は放射状の旧街道を中心とした道路網であり、その幅員は国道で

の町から町へ直接行く道路はなく、「方違え」のように一旦市内に出てからその町に向かうか、ジグザグに行くしかなかった。また、この頃、市内の商業地化と郊外の住宅地化、大工場の移転新設により、郊外の人口増加が著しかった(表2)。

このような状況から東京市の外郭に環状道路が計画され、世界に誇りうる近世都市計画史上の一大事業として完成した。その効果は絶大で、郊外各地相互

も四間未満程度であった。郊外の町から町へ直接行く道路はなく、「方違え」のように一旦市内に出てからその町に向かうか、ジグザグに行くしかなかった。また、この頃、市内の商業地化と郊外の住宅地化、大工場の移転新設により、郊外の人口増加が著しかった(表2)。

表2 東京の人口増加

(単位：人)

	大正9年	昭和3年	増加数	増加率
市部	2,247,400	2,376,700	129,300	5.8%
郡部	804,900	2,503,000	1,698,100	211.0%

市部は、旧15区。

(新版大東京案内)

旧15区は旧江戸の地域で端から端まで歩いて行ける広さである。それが東京市となった。その後、昭和7年から11年にかけて周辺郡部をとり込んで広がり、現在の区部と同じになった。

表3 人口、自動車数、道路面積の推移

(単位：千人、千台、km²)

	昭和5年	昭和20年	昭和30年	昭和40年	昭和50年	昭和60年
人口	(4,987) 5,409	(2,777) 3,488	(6,969) 8,037	(8,893) 10,869	(8,647) 11,674	(8,355) 11,829
自動車数	27	44	240	1,181	2,655	3,746
道路面積		(53.5) *58.8	(55.1) *60.4	(63.0) 96.2	(78.4) 125.3	(87.5) 145.2

注1. 数値は、都内全域、()は区部。

(東京都統計年鑑)

2. 〃は、昭和24年の数値。

3. *は、郡部の市町村道を含まず。

の連絡は市内を経由して行くの比べ距離は短くなり、速度も従来の幅員三間(五・四m)程度の混雑した砂利道の時速一八km程度から時速三〇km以上と速くなった。

自動車は大量生産ができるせいか、収入のゆとりがせいか、昭和三〇年代四〇年代は、まさに爆発である。それにして人口は流入もあるが、昭和二〇年代は驚異的な伸びである。

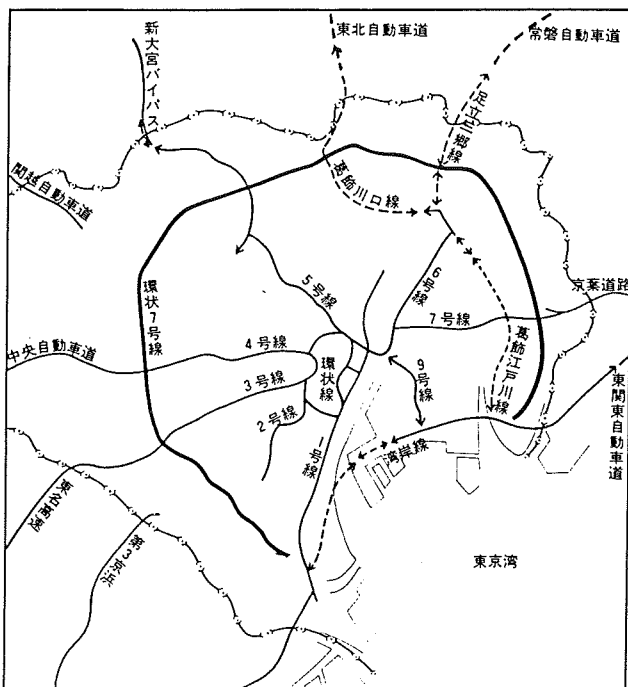


図3 環状7号線路線図

(2) 環七通り

この環状道路は、都心から半径一〇kmのところにある道路である(図3)。

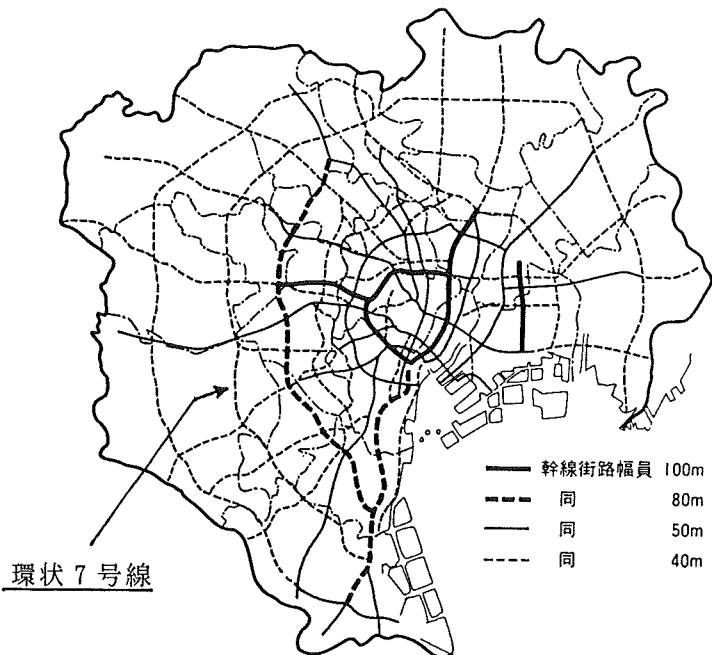
昭和二年の都市計画により、昭和二年より整備が開始された。それから五七年後の昭和六〇年、全線がようやく開通した。区部の人口がピークの昭和四〇年前後の一〇年間に全延長の半分近く整備している(表3)。地価

も高騰し、まさに市街地の中の道路整備であった。総事業費は約一、二四〇億円。

延長は約五七km、標準幅員は平面部二五m、立体交差部は三三m。幅員構成は平面部で車道一七・五m、歩道は各々三・七五m、立体交差部で橋一五・五m、側道が各々五・五m、歩道が各々三・二五mとなっている。立体交差は多く、主要道路と二

七カ所、鉄道と二二カ所で立体交差化している。一km強に一つの割合だ。
この道路計画は、昭和二年当初の幅員は二五mであったが、戦後の二一年の計画では植樹帯や緩衝緑地帯を含んだ四〇mの広幅員となり、また、環状七号

昭和24年のドッジラインでの大幅縮小の前のプラン。幅員100mの大幹線道路7路線、幅員80m 2路線などの放射・環状路線を計画している。再検討の中では80m以上の街路計画は姿を消し、実際の事業に当たっては25m程度となったものが多い。



環状7号線

— 幹線街路幅員 100m
 - - - 同 80m
 ——— 同 50m
 - - - 同 40m

図4 東京戦災復興計画の幹線街路計画図 「東京の都市計画百年」より



写真3 環7通り (世田谷区代田付近)

線に沿って幅二〇〇〜三〇〇mの分厚いグリーンベルトが配置されたりして、雄大なものであった(図4)。しかし、その後グリーンベルト計画は廃止され、道路の幅員も再び圧縮された。昭和の始めの頃ではさぞ広々としたハイカラな道路であったことであろう。なにせ、昭和三年の東京市(旧一五区)の自動車数は七、四〇〇台。今や都内の自動車台数は約四五〇万台で、なんと六〇〇倍にもなるのに、幅員は同じなのだ。

他の都市計画道路の網が全線開通すれば、車の流れが分散され、交通が処理される。しかし、未完成の道路が多いため、完成している道路に集中してしまう。交通量は現在一日約七万台。昭和三年の市の全自動車が一つの道路に集中して五往復する勘定だ。自動車では貨物自動車、大型車の割合が多い(写真3)。これは交通の一大動脈として産業用物資、生活用物資の輸送に大きな役割を果たしている証拠である。だが、あまりの交通量に周辺の住民は排気ガス、騒音、振動に悩まされることとなってしまった。

五 あわりに

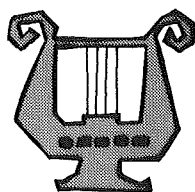
高層ビルの上から見ると、遙か彼方に山が見える。山の手前には田や畑、林があるに違いないが、見えない。見渡す限り町である。東京は目の届くところを越えて広がってしまった。一方で過密に、他方で農村を取り

込みながら、「世界都市」(東京都は自慢げにこの言葉を使い、森本哲郎は悲しげに使う。)へと移行した。その都市の中で、人々はこもごもの思いを抱きながら生活している。

今の道路を紹介するとき、道路にあふれた人の活気を抜きにしてはできない。例えば、少女でごった返す「原宿の竹下通り」、爺婆でごった返す「巣鴨のとげぬき地藏通り」など、街の風景には道路がある。考現学風に道路の通行人を分析すると、街と道路の成熟加減が明らかになって面白いと思う。だが、それをやる気力が出なかった。専ら本を参考に、紹介させてもらった。引用、参考させて頂いた本は、次のとおり。

「新版大東京案内」今和次郎編著(復刻版) 批評社 一九八六。「ぼくの東京夢華録」森本哲郎著 新潮社 一九九五。「東京の都市計画」越沢明著 岩波書店 一九九一。「東京再発見」伊東孝著 岩波書店 一九九三。「東京

の三十年」田山花袋著 岩波書店 一九八一。「日本道路史」日本道路協会 昭和五二年。「東京の都市計画百年」東京都都市計画局 平成元年。



時・時・時・時・時・時……

月・日	世界	国内	道路行政
8・24	<p>○ドイツ連邦銀行が公定歩合を〇・五%引き下げ、年三・五%とすることを決めた。二五日から実施。マルク高で輸出産業が打撃を受け、経済が減速しており、これを抑制するのが目的。</p> <p>○フランス政府が午後二時半、南太平洋ムルロア環礁で地下核実験を行ったと発表。爆発の規模は二〇キロトン以下で、広島型原爆(約一五キロトン)とほぼ同じ程度。</p> <p>○米商務省発表の今年第二・四半期(四〜六月)の経常収支赤字は四三六億二、二〇〇万ドルで、前期比一一・八%増。これは昨年第四・四半期(一〇〜十二月)の四三二億七、七〇〇万ドルを上回って過去最高。景気が減速ながらも拡大したため、財貨の輸入が輸出を上回り、財貨の貿易赤字が増えたため。</p> <p>○英仏海峽トンネルの事業主体であるユーロトンネル社が、八〇億ポンド(約一兆二、八〇〇億円)にのぼる債務の利子支払いを最高一八カ月間凍結すると発表。利子支払い凍結間も正常運転を続ける。</p> <p>○世界銀行が独自の指標による世界各国の富裕度を発表。一位はオーストラリア、以下カナダ、ルクセンブルク、スイスと続き、日本は五位。指標には生産力、教育施設、天然資源などが取り上げられている。</p>	<p>8・25</p>	<p>9・14</p>
9・5	<p>9・4</p>		
12	<p>8</p>		
14	<p>20</p>		
17	<p>30</p>		

編集雑記

ちょっと品がないかも知れないが、「ねねはアゲマンの代表である」と言う説がある。

アゲマンとはこの女性と夫婦になると、旦那様の運が開けるといふ強運を持った女性のことをいうらしい。たゞこの言葉の中に女性そのものを指す俗語があるので、花柳界特有の隠語になっていたらしい。が一〇年ほど前に或る映画がこれを探り上げたので、その名が一般に知られてしまった。

さて、ねねは豊臣秀吉の正夫人で、北政所という尊号を持つ偉い婦人の名である。織田信長に仕えた若き日の秀吉は、下級武士の娘ねねと結婚する。それから二四年。秀吉は日の出の勢いで出世し、遂に天下をとるといふ立志伝中の最高人物となる。ねねには子がなかった。秀吉はそのことを残念がったが、自分の成功は明るい性格で生涯庶民性を失なわなかったこの女によって助けられた、との思いが強かったから終生大事にしたようである。一言でいうなら、明敏な秀吉はねねのアゲマンぶりを知っていたのである。

秀吉は六三歳で薨去する。するとねねは大

阪城をさっさと引き払い、京都に隠棲してしまふ。ねねは実力ある者が天下を支配するという権力の帰結を見抜いていたのである。だから秀吉の遺言をたてに、秀頼に政権を継承させることを願う貴族的な淀君らとそりが合う筈がなかった。ねねの鮮やかな身の処し方は、次の権力者家康の望むところであった。

翌々年の関ヶ原合戦で、ねねは子飼いの武将小早川秀秋、福島正則らを東軍に助力させる。こうすることにより秀頼を幕下の小大名にでも取り立て、もらい、女として叶えられなかった秀吉の血筋を残したいと願った。だが家康は秀吉とねね一族の菩提寺建立には協力するが、豊臣の家名存続は考えもしなかった。かくしてねねは秀吉亡き跡の二六年間を、高台寺で供養三昧に明け暮れるのである。そして寛永元年七六歳で亡くなった時には、既に三代將軍家光の時代になっていた。当時の京の人々はねねの死を悼んだという。

……鷺峰山高台寺は京都観光のポイントの一つ、八坂神社や祇園花街に隣接したところにある。秀吉とねねを祀った霊屋には、生前の姿を模した等身大に近い木彫の座像が、本尊を中心として須弥壇の左右に安置されてい

る。ねね亡き跡の寺は寺域も狹まり加えて火災などで荒廃するが、この霊屋は創建時そのまま、で、須弥壇を飾るうるし工芸は桃山時代の芸術を、今に伝える高台寺蒔絵として有名である。

今年五月、霊屋修復落慶を記念し高台寺名宝展が東京で開催された。そして秀吉とねねのこの座像が公開された。ガラスケース越しに間近に拝見したねねさんのお顔は目は小さく、鼻は丸味をおびて大きく、口は小さいが形がよい。そして両頬が豊かに発達していて、お世辞にも美人顔ではなくお多福を連想させた。人相学では顔の各部位それぞれの福相を寄せ集めて、一つの顔にするとお多福顔になってしまう。お多福は福を招くとしてめでた

いときに使われるお面などに登場するが、満つれば欠けるのとえのとおりこの面相の持主は後継者に悩む相でもある、と教えられている。私はこの面相の持主は現実にはいないと思っていた。がねねさんのお顔を拝見して、お多福顔の持主がこにおられたことを知った。と同時に失礼な話だが、お多福の名を現代風に翻訳すると、「アゲマン」説になるのかなあーと思った。(既済)

11月号の特集テーマは「冬期の道路管理」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)

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